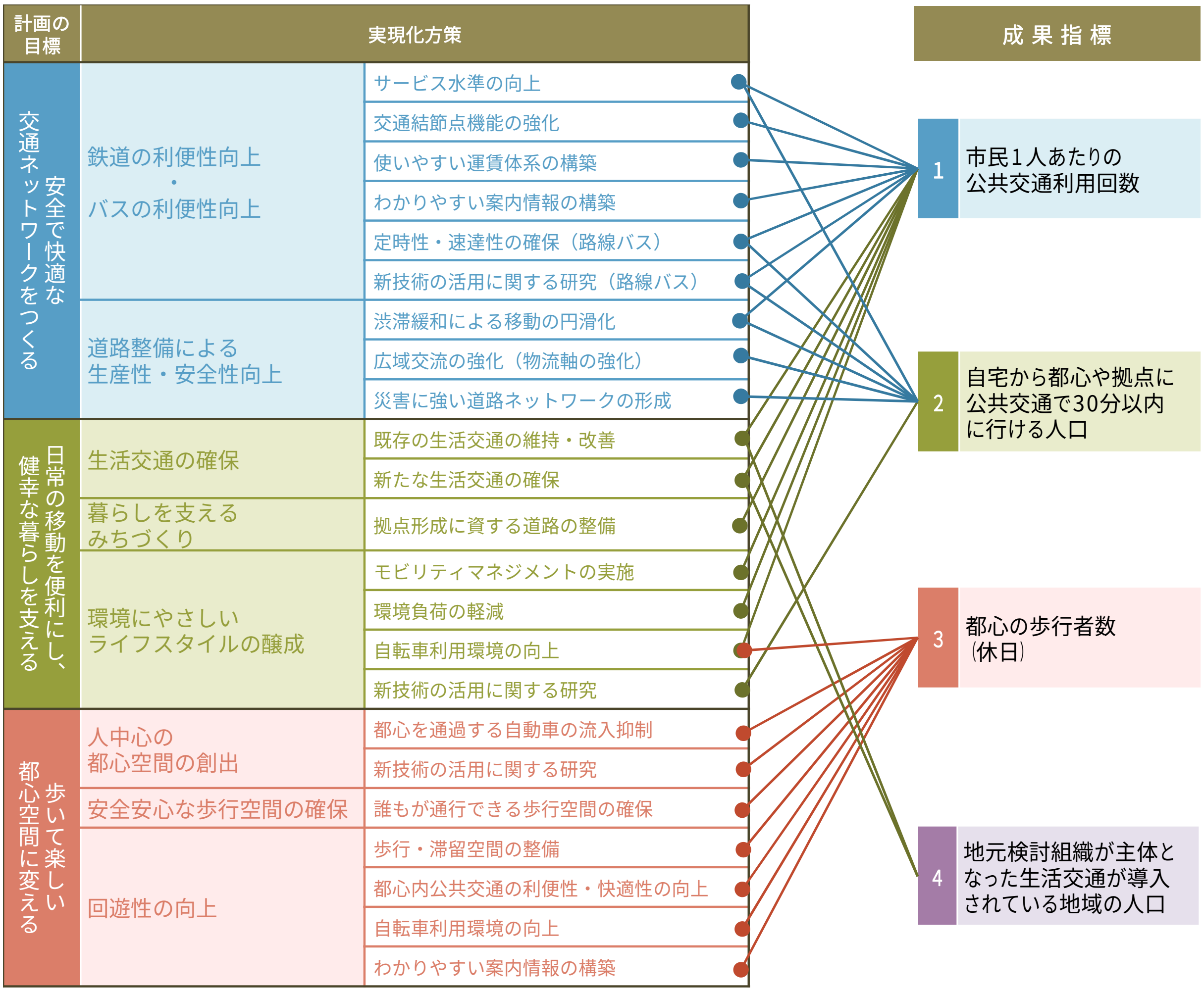
５．成果指標・目標値の設定と推進体制

5.1　成果指標・目標値の設定

(1)　成果指標の設定

　実現化方策の実施等による効果・影響と計画の目標達成に向けた進捗状況を把握するため、4つの成果指標とそれぞれについて目標値を設定します。

計画の目標・実現化方策と成果指標の関係



(2) 目標値の設定

本計画における計画の目標を達成するための成果指標について、目標値を以下のとおりに設定します。

成果指標の基準値と目標値

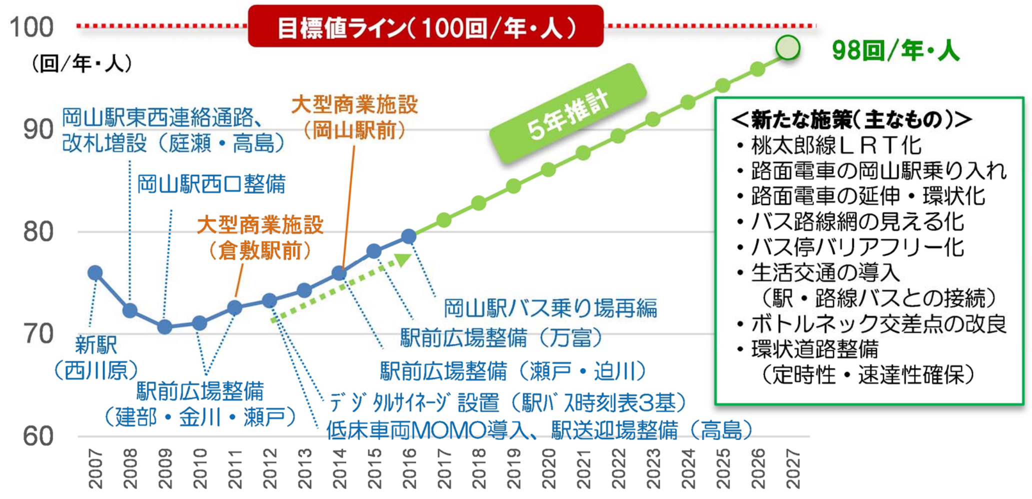
	成果指標	基準値	目標値
1	市民1人あたりの公共交通利用回数	80 回/年・人 (2016)	100 回/年・人 (2027)
2	自宅から都心や拠点に 公共交通で30分以内に行ける人口	30.3 万人 [総人口の42%] (2015)	36.1 万人 [総人口の50%] (2025)
3	都心の歩行者数(休日)	4,504 人 (2015)	5,300 人 (2027)
4	地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口	23,381 人 (2017)	39,000 人 (2027)

成果指標１ 市民１人あたりの公共交通利用回数

市民１人あたりの公共交通利用回数（鉄道・路面電車・主要バス路線）は、2010 年から増加に転じています。計画の目標値は、利用促進の継続と新たな施策の実施に取組むことから、今後の都心部や駅周辺での市街地整備も想定し、直近５年間の増加傾向を維持することとし、基準値の 25%増にあたる 100 回とします。

（※2011 年～2016 年の利用者実績で推計（線形回帰）した値（98 回）を参考に設定）

成指標値の推移

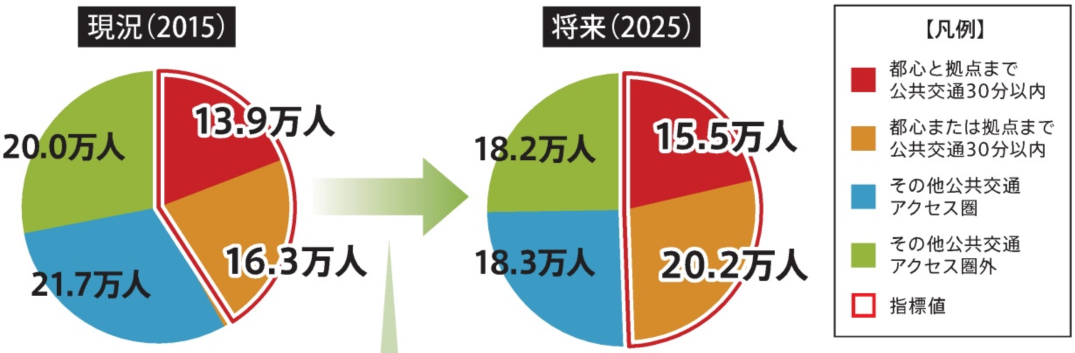


成果指標２　自宅から都心や拠点に公共交通で 30 分以内に行ける人口

公共交通の利便性向上やネットワークの充実により、日常の移動を便利にすることで、都心や身近な拠点に公共交通で 30 分以内に行ける人口の割合を 50%に増やすとともに、公共交通アクセス圏外の人口（駅から 800m、バス停から 300m 以上離れた場所に居住する人口）の減少を図ります。

（※下記の交通施策が実現した場合の 2025 年の試算値を参考に設定）

公共交通アクセシビリティと人口構成

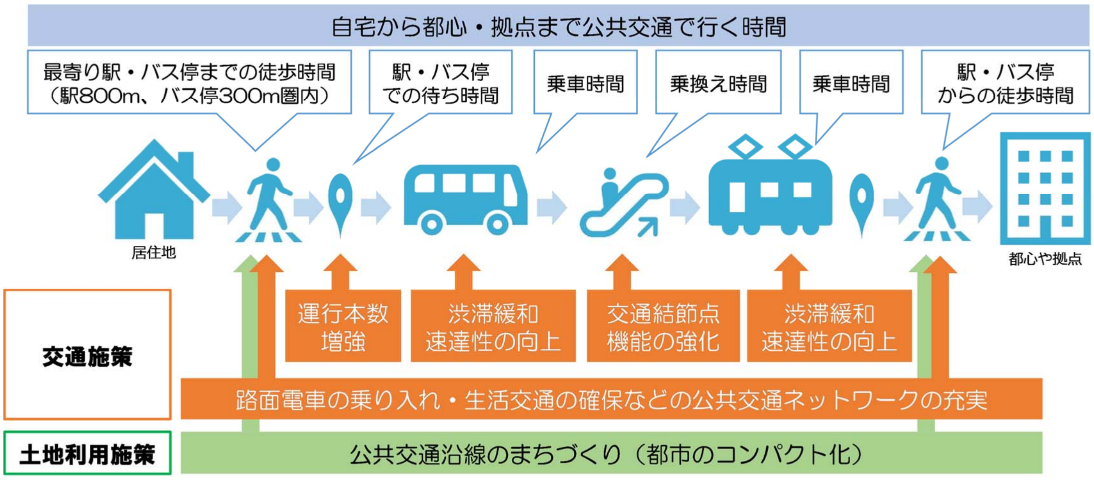


【下記の交通施策が実現した場合の試算値】

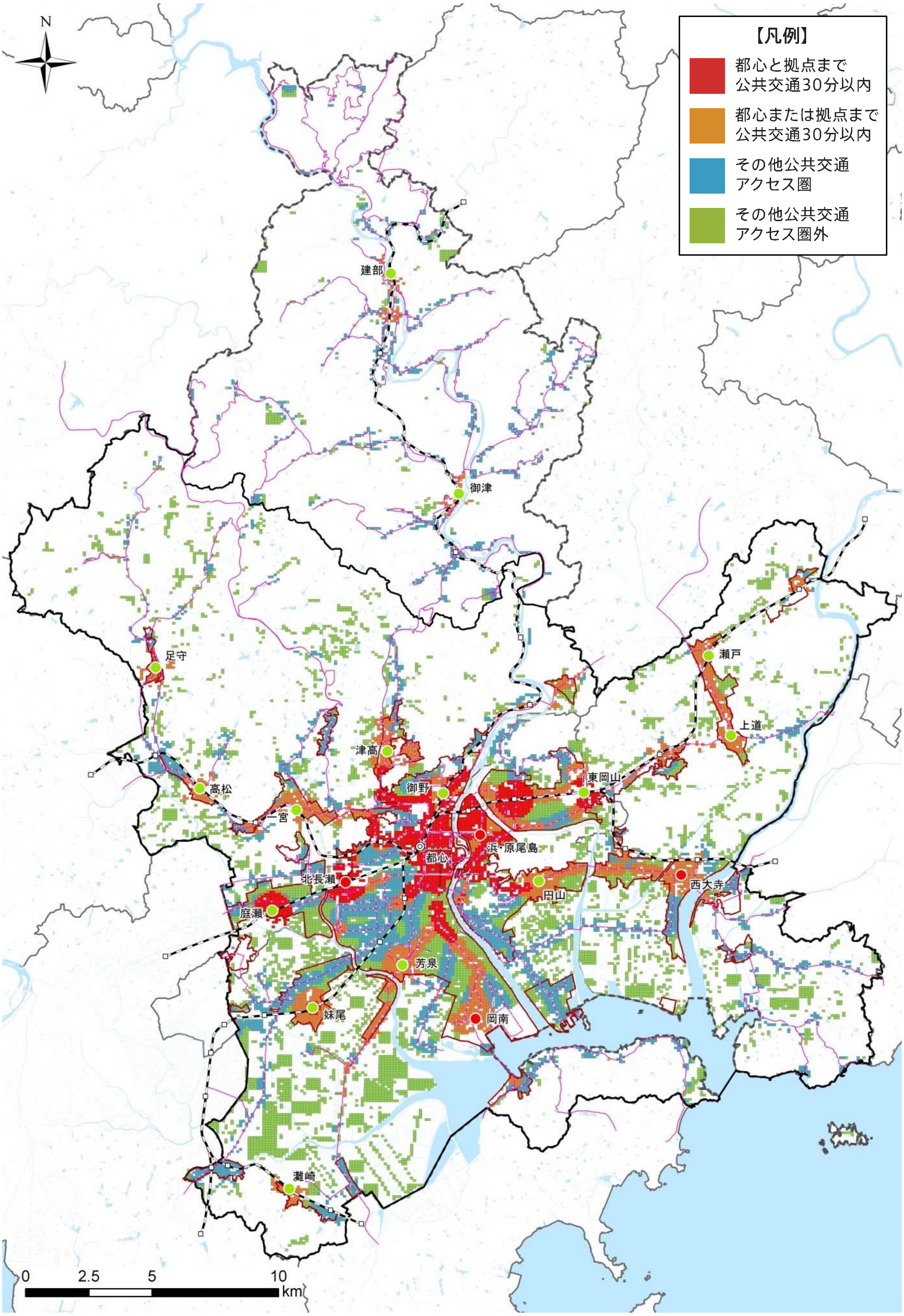
- 桃太郎線LRT化
- 路面電車の岡山駅前広場乗り入れ
- 幹線バス路線の増便(15分に1本)
- 生活交通導入(10地区)
- その他の公共交通ネットワークは現状維持
- 都心部の再開発による人口増

＜基準値の算出方法＞
- 2015 年国勢調査の 100m メッシュ人口ベース
- 各メッシュの都心及び拠点までの公共交通所要時間を算出
- 所要時間は、下記①～④の合計値
  - ①出発地とその最寄駅・バス停までの徒歩時間
  - ②公共交通の待ち時間（運行間隔÷２）
  - ③公共交通での移動時間（時刻表ベース。乗換え時間含む。）
  - ④目的地の最寄駅・バス停と目的地までの徒歩時間

施策と指標の関係



公共交通アクセシビリティ（2015）



成果指標３　都心の歩行者数（休日）

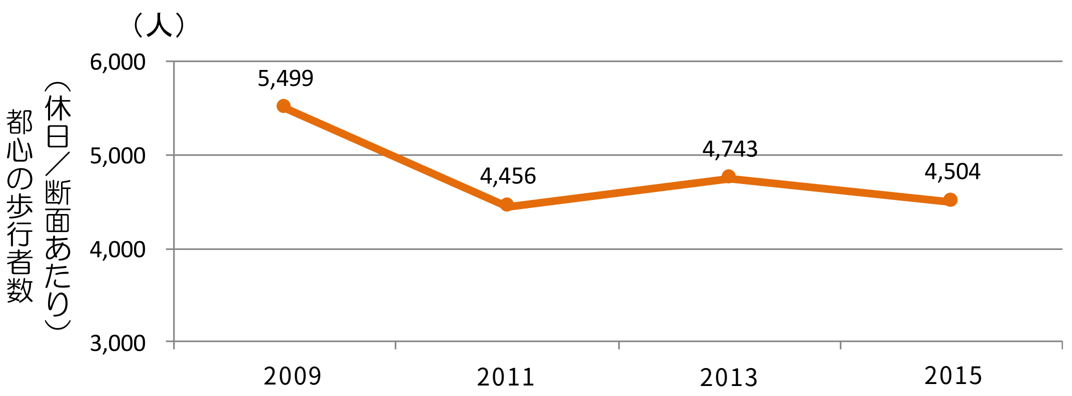
歩いて楽しい都心空間の実現を目指すことで、都心部の歩行者数の増加を図ります。指標は、都心部の主要な通りや商店街を通行する休日の歩行者数とし、第六次総合計画で掲げた都心部歩行者数の年平均増加率を乗じた値を目標とします。

<基準値の算出方法>
- 都心部の主要な通りや商店街を通行する休日の歩行者数とし、第六次総合計画で掲げた都心部歩行者数の年平均増加率(※)を乗じた値を目標とする
- データは、「商店街通行量調査（隔年で実施）」の歩行者数
- 基準値は、6 年間連続で調査されている 58 地点から選定した対象地点（20 地点）の平均値

※ 総合計画の基準値 5,405 人（2015 年）と目標値 5,800 人（2020 年）から年間1.5%の増加を想定

対象断面（20 地点）

対象断面（20 地点）における歩行者数の推移



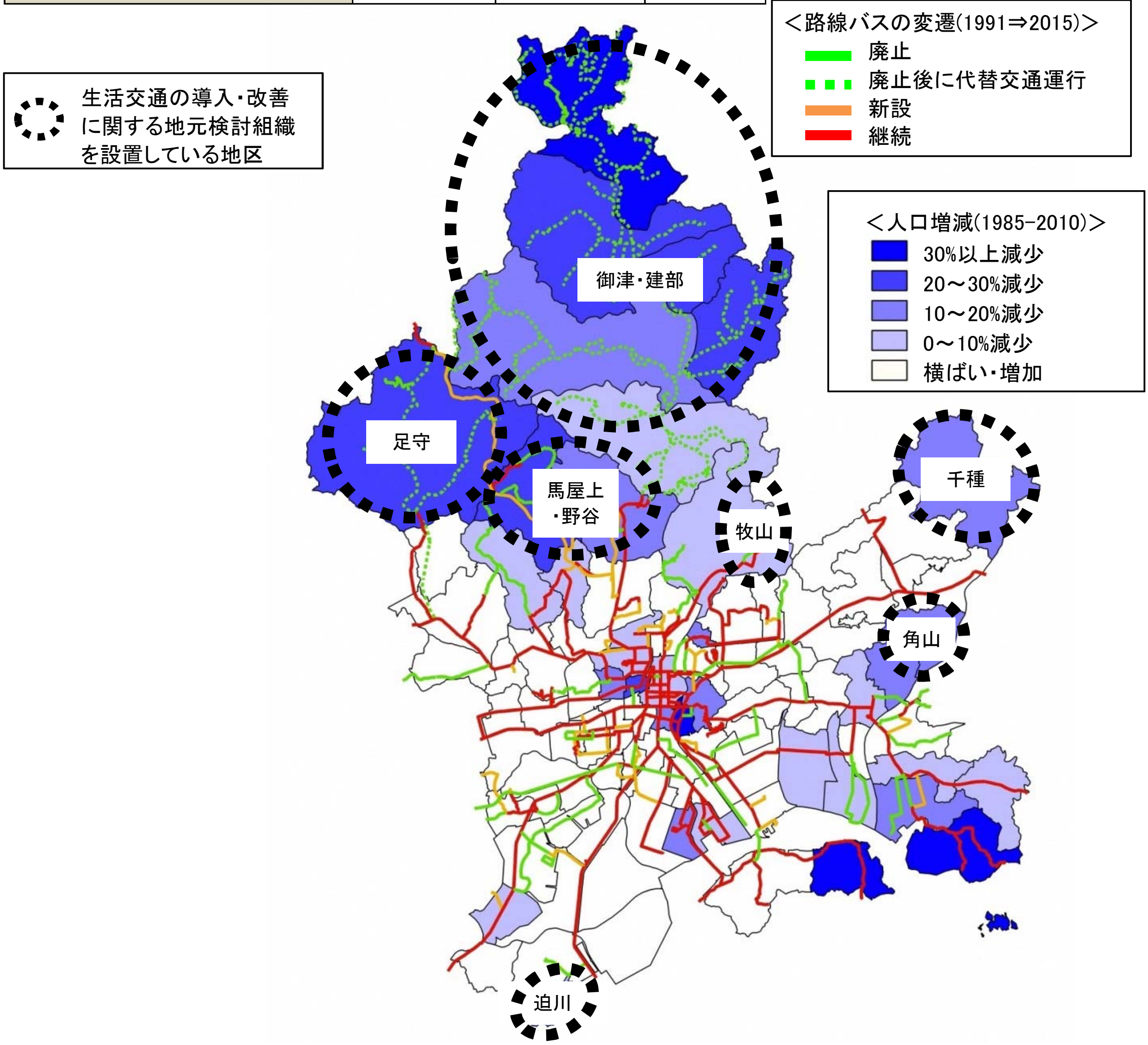
成果指標４　地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口

2027 年時点の新たな生活交通の導入地区数を 10 地区とし、これに相当する人口※に御津・建部・足守地域の人口を加えた値を目標値として設定しました。

※ 現在、生活交通の導入に関する地元検討組織は、５地域で設置されており（下表）、目標値の設定では、この地域人口を２倍（生活交通導入 10 地区相当）とした。
※ 目標値は 2025 年の将来人口推計値に基づき設定した。

地元検討組織の設置状況

取組み内容	地区名	現在人口（2017.9）	将来人口（2025年推計）	検討状況
コミュニティバス	御津・建部	15,064	約19,000	運行中
公共交通空白地有償運送	足守	6,489		運行中
新たな生活交通の導入	迫川	1,828	約10,000	試験運行
	千種	4,108		検討中
	牧山	326		検討中
	馬屋上・野谷	3,929		検討中
	角山	1,160		検討中
合計		32,904	約29,000	－



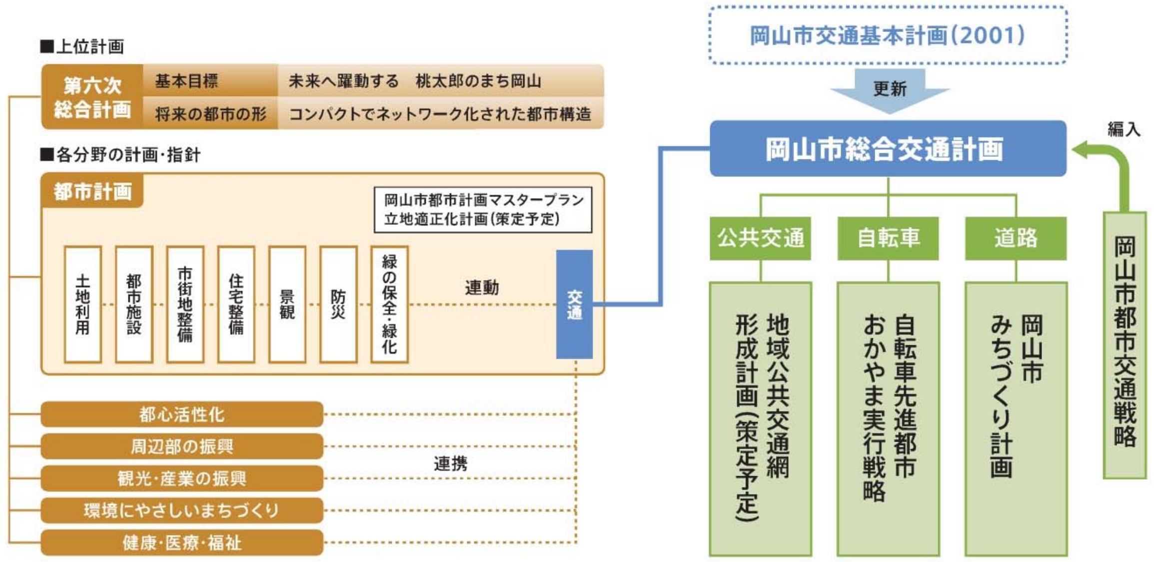
5.2　推進体制

(1)　各分野の計画との連携

本計画は、都市計画マスタープランや策定予定の立地適正化計画など、都市計画に関する関連計画との整合を図るとともに、都心の活性化施策（市街地再開発や各種にぎわい創出事業など）や周辺部の振興、観光振興、健康・福祉政策など各分野の計画・指針と連携しながら、効果的・効率的な推進に取組みます。

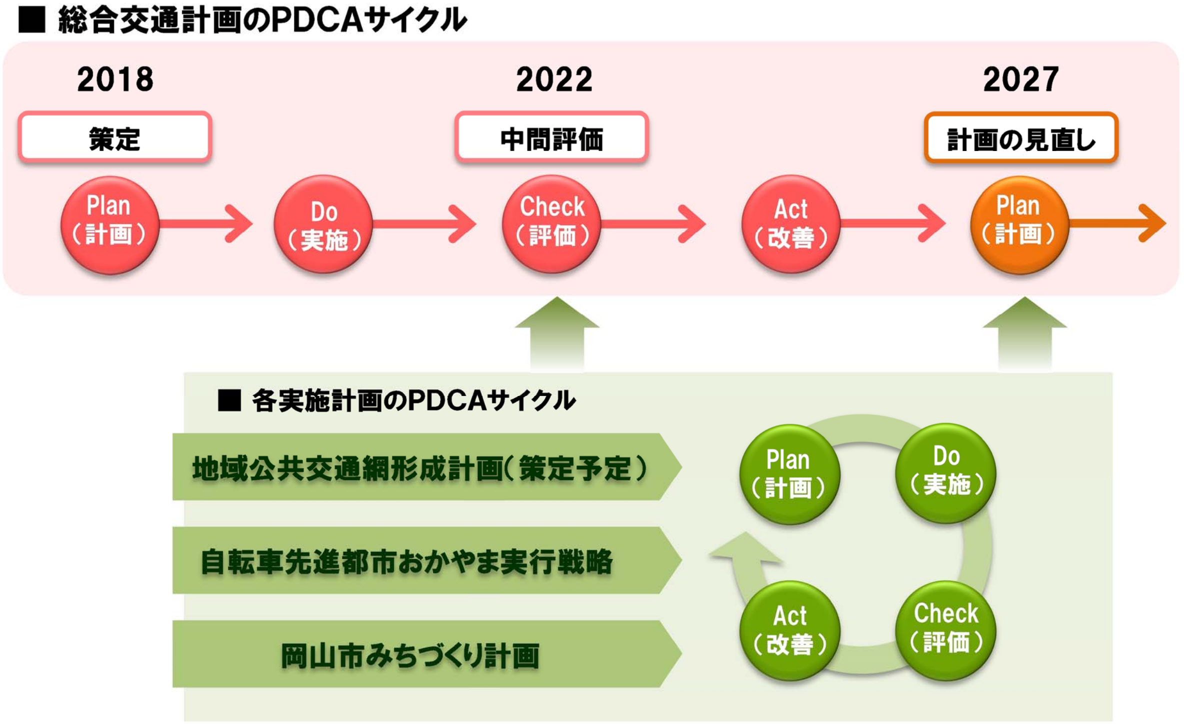
また、「公共交通部門」に関しては 2018 年度から検討に着手した地域公共交通網形成計画、「自転車部門」に関しては 2012 年度策定の「自転車先進都市おかやま実行戦略」、「道路部門」に関しては 2009 年度に策定した「岡山市みちづくり計画」を各部門の基本計画とします。

計画体系



(2)　ＰＤＣＡサイクルによる計画の着実な遂行

本計画は、策定後５年を一区切りとして、中間評価（2022）、計画の見直し（2027）を実施し、ＰＤＣＡサイクルによって計画を着実に遂行します。

また、各部門の基本計画についても、それぞれＰＤＣＡサイクルの中で総合交通計画に基づき事業を推進します。

総合交通計画のＰＤＣＡサイクル