

7 成果目標の設定

7-1 目標値の設定

(1) 成果指標の設定

施策の効果を踏まえ、フォローアップしやすい成果指標を下表のとおり設定します。

表 7-1 交通課題と施策の方針

	現況の交通問題	将来の交通問題	静岡市の交通課題	施策の目標
公共交通分野	<input type="checkbox"/> 市街地拡大とともに自動車分担率増加が進む <input type="checkbox"/> 静岡市LRT導入に向け検討が推進されている	<input type="checkbox"/> バス交通需要の減少が大きい <input type="checkbox"/> 総トリップ数が減少する	⇒公共交通を維持しやすい集約型都市構造の検討 ⇒集約型都市構造へ誘導する交通環境整備	(1)公共交通の優先
	<input type="checkbox"/> バス乗車人数減少によりサービス低下 <input type="checkbox"/> 鉄道は速達性があるが利用圏域が狭い	<input type="checkbox"/> 自動車分担率の増加がさらに進む <input type="checkbox"/> 鉄道駅端末交通としてバスが増加傾向	⇒公共交通の交通利便性向上 ⇒乗り継ぎ利便性の向上	(2)公共交通の利便性向上
	<input type="checkbox"/> 中山間地では平均6kmの移動を要する <input type="checkbox"/> バス交通の維持費用が増大	<input type="checkbox"/> 中山間地や郊外部で人口減少や高齢化が進む <input type="checkbox"/> 中山間地域での人口減少が著しい	⇒買物や通院先への交通サービスの維持 ⇒バスサービスや運行形態の継続的改善	(3)公共交通の維持
	<input type="checkbox"/> 高齢者ドライバーが増加 <input type="checkbox"/> 外出困難者は高齢者がほとんどで、自動車依存率が高い <input type="checkbox"/> 子どもや子ども連れの人を対象とした「子育てバリアフリー」が求められている	<input type="checkbox"/> 高齢免許保有者が増加 <input type="checkbox"/> 75歳以上の高齢者が急増 <input type="checkbox"/> 少子化が進んでおり、人口維持への取組みが求められている	⇒高齢者の自動車依存を抑制する交通条件整備 ⇒外出困難者増加への備え ⇒子どもや女性に優しい交通環境の整備	(4)公共交通の利用促進
交通環境分野	<input type="checkbox"/> 中心市街地の交通密度が高い、商品販売額が減少傾向 <input type="checkbox"/> 中心市街地で高齢者の活動や来訪が増加	<input type="checkbox"/> 静岡・清水中心市街地で人口減少や高齢化が進む <input type="checkbox"/> 健康寿命を延ばす活動が活発化	⇒歩きやすい交通環境の整備 ⇒高齢者増加を中心市街地活性化に活かす方策	(5)中心市街地の交通環境整備
	<input type="checkbox"/> 自転車の満足度は低く分担率が減少	<input type="checkbox"/> 自転車分担率が高い特性は残るが微増程度	⇒自転車利用環境の改善	(6)歩行者・自転車の交通環境整備
	<input type="checkbox"/> 自動車分担率が増加	<input type="checkbox"/> 自動車分担率の増加がさらに進むおそれがある	⇒環境負荷の少ない生活行動への転換促進	(7)モビリティ・マネジメント
	<input type="checkbox"/> 地域の観光魅力度の向上に寄与する利便性の向上が求められている	<input type="checkbox"/> 三保松原の世界遺産登録により、観光来訪者が増加傾向にある	⇒地域の観光魅力度向上に資する交通環境の整備	(8)観光を支援する交通環境整備
道路分野	<input type="checkbox"/> 中心市街地における通過交通が多い	<input type="checkbox"/> 自動車交通量減少により道路空間の使い方の見直しの可能性が高まる	⇒歩行者空間の環境改善	(9)道路の快適性・安全性の向上
	<input type="checkbox"/> 依然として道路混雑が残る、市町合併により旧市町間の交通が増加	<input type="checkbox"/> 将来自動車交通量は減少するが交通混雑は残る	⇒道路混雑の改善	(10)道路網の整備による交流機能向上
	<input type="checkbox"/> 自転車の満足度は低く分担率が減少	<input type="checkbox"/> 自転車分担率が高い特性は残るが微増程度	⇒自転車の交通利便性向上	(11)自転車走行空間の整備
	<input type="checkbox"/> 清水港の入港船舶隻数が減少傾向、清水港と高速ICを結ぶ区間に混雑	<input type="checkbox"/> 東名東静岡スマートIC整備や大谷地区開発により交通量増加が予測される	⇒広域交通拠点へのアクセス向上	(12)広域交通ネットワークの強化

表 7-2 施策の効果と成果指標

施策	施策の効果	成果指標
①バス路線網の再編 ②新交通(LRT,BRT等)及び循環バスの導入検討 ③乗換交通結節点の設置検討 ④中心市街地におけるバス優先施策の推進	公共交通利用者の移動円滑化や利便性向上、中心市街地の魅力向上による集約型都市構造への誘導等	公共交通の利用者数
⑤バスレーンの設置、PTPSの導入検討 ⑥幹線バス路線のサービス維持・利便性向上 ⑦料金体系の改善(乗継割引、均一料金等) ⑧バス停の整備 ⑨バリアフリー化や安全対策 ⑩駅前広場の整備 ⑪C&R 駐輪場の整備 ⑫新駅の検討 ⑬駅間移動施設の検討 ⑭連続立体交差事業の検討	公共交通利用者の移動円滑化や利便性向上、快適性や安全性の向上、公共交通沿線地域の魅力向上による集約型都市構造への誘導等	公共交通の利用者数
⑮市街地バス路線のサービス維持 ⑯C&BR 駐輪場の整備 ⑰地域交通結節点の設置 ⑱郊外部・山間地バス路線のデマンド運行拡大 ⑲廃止路線等に対する公共交通システムの導入	バスへの乗り換え促進によるバス利用者の増加、運行効率化によるバス維持費用の縮減等	公共交通の利用者数
⑳免許返納制度の充実化 ㉑乗り継ぎダイヤ改善 ㉒利用しやすい車両等の導入 ㉓運行情報の提供 ㉔公共交通への自転車持ち込み ㉕広域交通拠点の活用 ㉖観光交通のネットワーク化 ㉗公共交通施策に併せたモビリティ・マネジメント	公共交通への転換による自動車渋滞緩和や環境負荷軽減、健康増進、安全性向上、公共交通利用者増加による公共交通維持費用の縮減等	公共交通の利用者数
㉘道路空間の再配分 ㉙モール機能の充実 ㉚ゾーンシステム導入 ㉛歩行者優先ゾーンを活かす隔地駐車場の誘導 ㉜駐車場案内情報の再構築 ㉝駐輪環境の改善 ㉞カーシェアリング ㉟レンタサイクルの拡充	中心市街地における通行・滞留の安全性・快適性の向上による中心市街地の活性化等	中心市街地の滞在時間
㊱歩道整備やゾーン30の取り組み推進 ㊲自転車利用環境の整備	徒歩・自転車の利用による健康増進、安全性向上等	中心市街地の滞在時間
㊳ノーカーデー、相乗りの促進等 ㊴P&R・C&R ㊵P&BR ㊶C&BR	公共交通・徒歩・自転車への転換による自動車渋滞緩和や環境負荷軽減、健康増進、安全性向上等	公共交通の利用者数
㊷観光・レクリエーション拠点の交通環境整備 ㊸東海道歴史街道二峠六宿まち歩き観光の促進	観光地の魅力向上、移動性向上、周遊性向上による観光客の増加等	自転車走行空間の整備率
㊹駅周辺地区におけるバリアフリー化の推進 ㊺通学路等における歩行空間の整備	歩行者の快適性・安全性の向上、中心市街地の活性化等	中心市街地の滞在時間
㊻道路網の整備	渋滞緩和、拠点間の連絡向上、生活の快適性や安全性の向上等	都市計画道路の整備率
㊼自転車走行空間ネットワークの整備の推進	環境負荷軽減、健康増進、安全性向上等	自転車走行空間の整備率
㊽中部横断自動車道路の整備促進 ㊾東名新インターチェンジの開設 ㊿高速道路ICのアクセス道路整備 ①国道1号静岡バイパスの整備促進 ②道路施設の維持管理 ③橋梁の耐震補強やのり面対策の推進	物流や観光交通の円滑化による経済活動の活性化等	都市計画道路の整備率

(2) 目標値の設定

短期・中期（H34）における目標値は、第3次静岡市総合計画と同様に下表のとおり設定します。

表 7-3 短期・中期（H34）における目標値

交通体系の基本方針	成果指標	短期・中期（H34）目標値	備考
【活力】 ひとが歩いて楽しいまち （中心市街地の活性化に資する交通体系）	1.中心市街地の滞在時間 （2時間以上の割合） ※総合計画（H34）	（H26） （H34） 静岡：27.7%→現状維持 清水：37.4%→現状維持 ※施策の推進により減少傾向を抑制	社会経済状況の変化やまちづくり施策の進捗状況等を踏まえて検証
【生活】 ひとが公共交通に乗りやすいまち （良好な生活環境の形成に資する交通体系）	2.公共交通の利用者数 ※総合計画（H34）	（H26） （H34） 201,059人 → 192,170人 JR：97,715人→93,341人 静鉄：30,278人→28,923人 バス：73,066人→69,907人 ※施策の推進により減少傾向を抑制	社会経済状況の変化やまちづくり施策の進捗状況等を踏まえて検証
【環境】 ひとが自転車に乗りやすいまち （環境負荷が小さく健康促進にも寄与する交通体系）	3.自転車走行空間の整備率 ※総合計画（H34）	（H26） （H34） 32% → 72%	—
【交流】 ひとが会えるまち （拠点間の連絡性向上に寄与する交通体系）	4.都市計画道路の整備率 ※総合計画（H34）	（H25） （H34） 78.8% → 83.9%	—

表 7-4 成果目標に対応する短期・中期施策

成果指標	公共交通分野	交通環境分野	道路分野	備考
1. 中心市街地の滞在時間(2 時間以上の割合)	②BRT の導入検討 ⑩駅前広場の整備	⑳道路空間の再配分 ㉑モール機能の充実 ㉒歩行者優先ゾーンを活かす隔地駐車場の誘導 ㉓駐輪環境の改善 ㉔レンタサイクルの拡充	㉕駅周辺地区におけるバリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の人口、施設 中心市街地施策の進捗状況
2. 公共交通の利用者数	①バス路線網の再編 ②,④中心市街地におけるバス優先施策の推進 ⑤バスレーンの設置 ⑥幹線バス路線のサービス維持・利便性向上 ⑦料金体系の改善 ⑧バス停の整備 ⑨バリアフリー化や安全対策 ⑩,⑪C&R 駐輪場の整備 ⑫新駅の検討 ⑬市街地バスのサービス維持 ⑭C&BR 駐輪場の整備 ⑮地域交通結節点の設置 ⑯廃止路線等に対する公共交通システムの導入 ⑰免許返納制度の充実化 ⑱乗り継ぎダイヤの改善 ⑲利用しやすい車両の導入 ⑳運行情報の提供 ㉑公共交通への自転車持ち込み ㉒広域交通拠点の活用 ㉓観光交通ネットワーク化 ㉔公共交通施策に併せたモビリティ・マネジメント	⑳ノーカーデー、相乗りの促進、企業送迎バスの共同化、時差通勤やフレックスタイム等 ㉑P&R・C&R ㉒P&BR ㉓C&BR		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通沿線地域の人口 人口集約化施策の進捗状況
3. 自転車走行空間の整備率		⑳自転車利用環境の整備 ㉑観光・レクリエーション拠点の交通環境整備	㉒自転車走行空間ネットワークの整備の推進	
4. 都市計画道路の整備率			㉓通学路等における歩行空間の整備 ㉔道路網の整備 ㉕中部横断の整備促進 ㉖東名新 IC の開設 ㉗高速アクセス道路整備 ㉘国道 1 号の整備促進	

注) 他の目標指標と重複する施策は番号のみ表示

7-2 進捗管理の流れ

本計画の施策を推進するため、短期・中期施策の目標年（H34年）に目標の達成状況と施策の進捗状況を検証し、進捗管理を行っていきます。

Plan(計画)

学識者をはじめとして、関係部局、関係行政機関、交通事業者を代表する委員で構成する検討委員会において検討を行い、計画案を市民に公表するとともに市民意見を計画に反映します。

Do(実施)

行政・交通事業者・市民等の役割分担のもと、協働による取り組みを推進します。

Check(評価)

継続的な進捗管理を行うとともに、短期・中期施策の目標年（H34年）においては、目標の達成状況と施策の進捗状況について、社会経済状況の変化やまちづくり施策の進捗状況等を踏まえて検証します。

Action(改善)

評価段階における検証結果を踏まえ、必要に応じて学識者と調整を行いながら、計画の見直しを行います。



7-3 推進体制

施策の推進にあたっては、十分な施策効果を発現するため、行政だけでなく、交通事業者、市民等と役割分担のもと、一体となり進めていきます。

行政の役割

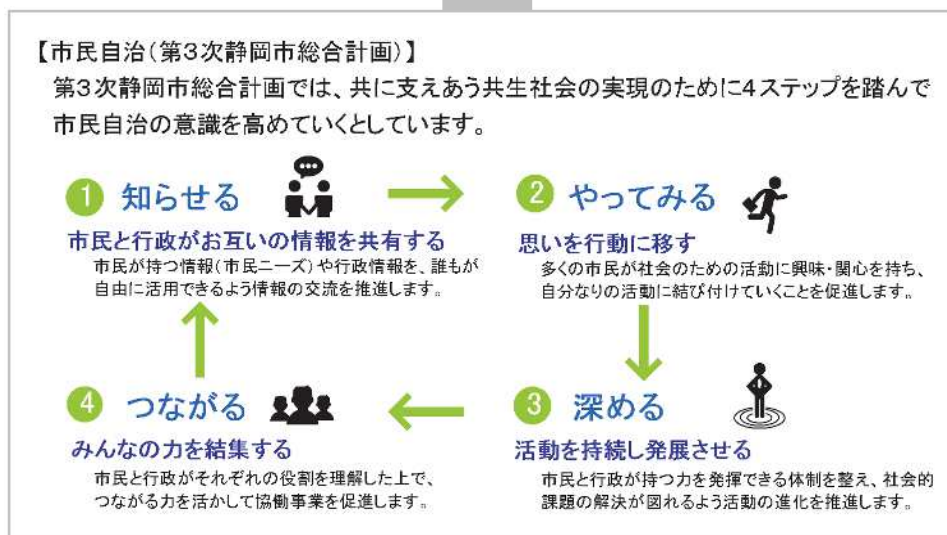
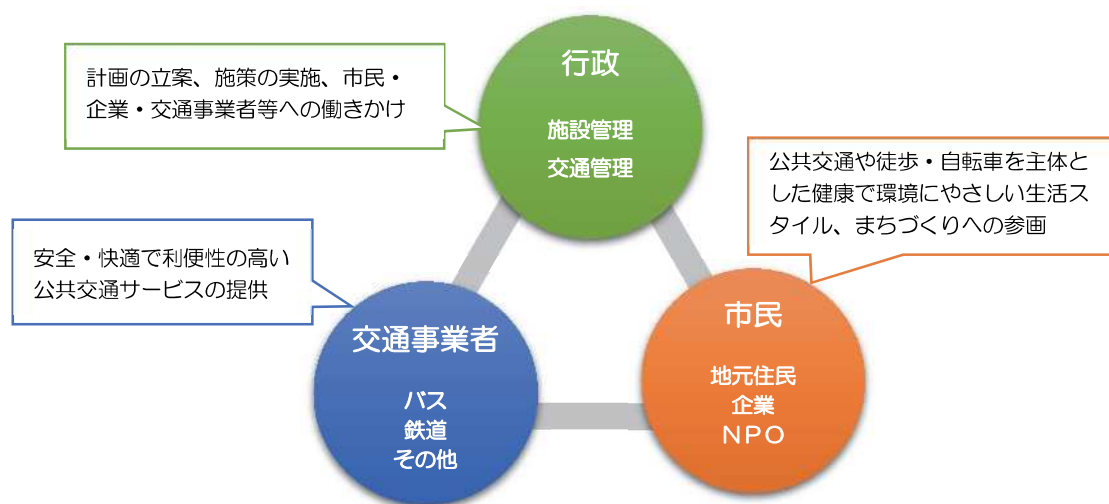
- 交通事業者や市民等と協力して、計画の着実な実施とPDCA サイクルに努めます。
- 行政・交通事業者・市民等の意識改革に向けて、積極的な情報発信や啓発に努めます。

交通事業者の役割

- 安全・快適に利用できる交通サービスの提供、公共交通のサービス向上に努めます。
- 公共交通の問題を行政や市民等と共有するため、積極的な情報発信や啓発に努めます。

市民の役割

- 公共交通や自転車の利用など、健康で地球環境にやさしい交通手段の利用に努める。
- 公共交通の社会的意義を理解し、利用促進や運行維持などに協力する。



用語集

用語	概要
PT 調査 (パーソントリップ調査)	「パーソントリップ」とは、人（パーソン）の動き（トリップ）を意味します。「パーソントリップ調査」とは、どのような人が、いつ、どこからどこへ、何の目的で、どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日の全ての動きをとらえる調査です。
マルチモーダル	効率的な輸送体系の確立と良好な交通環境の創造を目指し、道路・航空・海運・水運・鉄道など複数の交通機関を連携させる交通施策です。
トリップ	人がある目的を持って出発地から目的地まで移動した場合の1回の動きをトリップといいます。
モビリティ・マネジメント	ひとり一人のモビリティ(移動)が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策です。
低床ノンステップバス	床面を低くして乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスです。
バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害（バリア）を除去する（フリー）という考え方です。交通バリアフリーとは、高齢者・障害者等が公共交通機関や道路等を円滑に移動できるようにすることを意味しています。
新交通（LRT、BRT 等）	鉄道とバスとの中間の輸送力を持つ交通で、LRT、BRT の他、モノレール、ガイドウェイバス等があります。
LRT	次世代型路面電車システム（Light Rail Transit）。乗降容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた交通システムです。
BRT	バス高速輸送システム（Bus Rapid Transit）。バス専用道路や専用レーンを設け通常の路線バスよりも高速に運行するバスです。
コミュニティバス	既存路線バスではカバーしきれない交通空白地域などの利用者のニーズに対応する乗合バスのことです。主に地元地方公共団体により運行される事例が多く、比較的小型で小回りの利く車両を用いて運行されています。
デマンド型交通	需要応答型交通システム（DRT：Demand Responsive Transport）。路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在します。
乗合タクシー	10人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車で、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで運行されています。

用語	概要
過疎地有償運送	過疎地域等においてNPOなど非営利法人や組合等が主体となり、自家用自動車を使用して対象地域内の住民を有償で輸送するサービスです。
公共車両優先システム (PTPS)	バスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステムです。バス専用・優先レーンの設置や、優先信号制御などを行います。
C&BR	サイクル・アンド・バスライド。自転車とバスを乗り継ぎ利用する方法で、バス停付近に駐輪場を設置し、バスを利用しやすくします。
P&BR	パーク・アンド・バスライド。自動車とバスを乗り継ぎ利用する方法で、バス停付近に駐車場を設置し、バスを利用しやすくします。
C&R	サイクル・アンド・ライド。自転車と鉄道を乗り継ぎ利用する方法で、駅付近に駐輪場を設置し、鉄道を利用しやすくします。
P&R	パーク・アンド・ライド。自動車と鉄道を乗り継ぎ利用する方法で、駅付近に駐車場を設置し、鉄道を利用しやすくします。
モール	自動車の通行を制限し、歩行者の通行のみを許可した歩行者専用道路です。
ゾーンシステム	交通セル方式。地区を数ゾーンに分割して、公共交通機関以外はゾーン間の直接往来ができないようにする交通システムです。自動車は、中心市街地の外周道路へ出て迂回しなければ別のゾーンに移動できないため、中心市街地内の自動車通過交通が抑制されます。
フリンジゾーン	中心市街地等の周辺部あるいは歩行者専用空間等の周辺部です。
駐車場案内	ドライバーに駐車場の空き情報を提供し、駐車場の効率的利用を図るとともに、駐車場探しの交通を削減するシステムです。
カーシェアリング	1台の自動車を複数の人が共同で利用する自動車の利用形態です。
レンタサイクル	1台の自転車を複数の人が共有して利用するシステムです。一般に借用と返却は同一の駐輪場となります。
コミュニティサイクル	レンタサイクルのように、借りた場所に返すだけでなく、どの対象駐輪場でも貸し出しや返却ができるシステムです。