

第9章 交通戦略策定後の評価・見直し

| | |
|--------------------------|-----|
| 1. 交通戦略策定後の評価・見直し..... | 103 |
| 1.1 交通戦略の評価の考え方..... | 103 |
| 1.2 交通戦略の見直しの考え方..... | 104 |
| 2. 交通戦略の評価指標に用いるデータ..... | 106 |
| 2.1 データの種類..... | 106 |
| 2.2 データ取得方法..... | 107 |

1. 交通戦略策定後の評価・見直し

1.1 交通戦略の評価の考え方

- 目指す将来像である“誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街”の実現達成度合いを測ることによって、評価します。
- 目指す将来像の実現達成度合いと基本方針の目標達成度合いの2つを評価の視点とします。

交通戦略策定後の評価は、3つの基本方針の評価にのみ焦点を当てるのではなく、交通戦略全体で推進し、目指す将来像に向けた街の変化を把握することが重要であると考えます。

したがって、目指す将来像である“誰もがめぐり歩いて楽しい魅力ある街”の実現達成度合いと、その将来像に向けた3つの基本方針の目標達成度合いを評価軸とすることで、街の変化と交通戦略の取組みによる環境創出の効果が整合した評価になります。

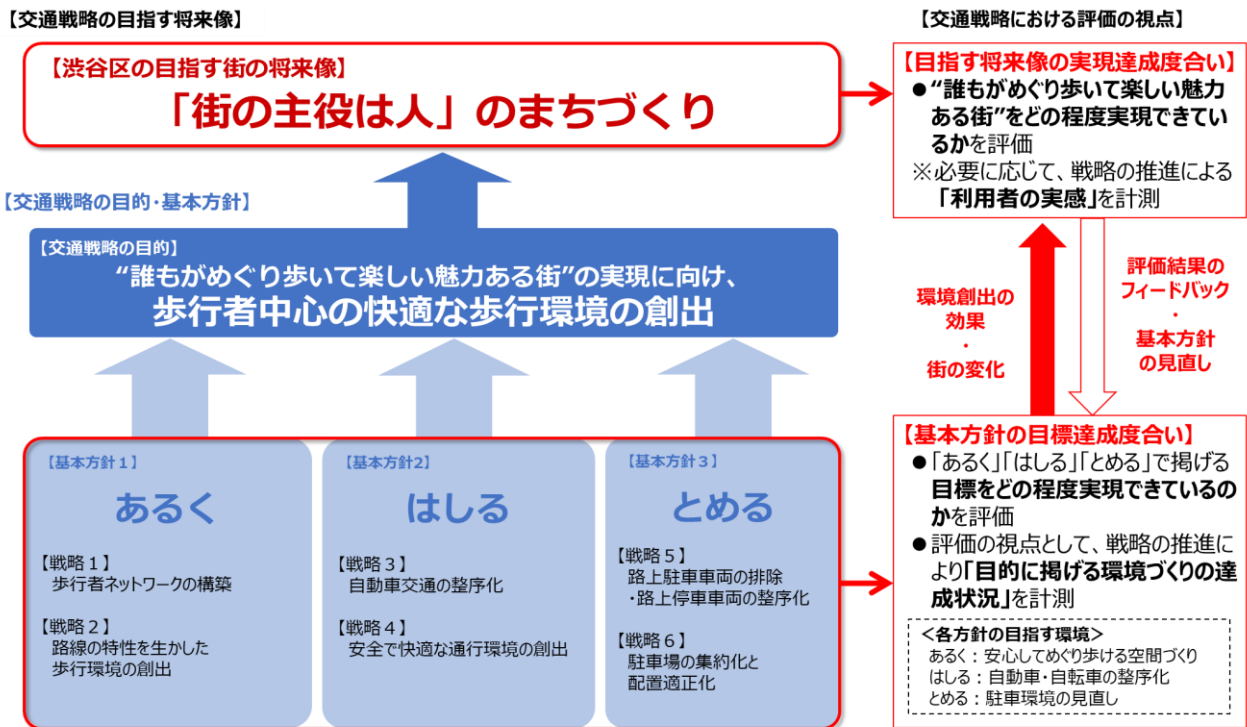


図9-1 評価の考え方

1.2 交通戦略の見直しの考え方

(1) 交通戦略の定期的な見直し

- 交通戦略では、将来像の実現に向けて計画(P)⇒実行(D)⇒評価(C)⇒改善(A)のPDCAサイクルを回すことで、変化する街に対応した実効性のある計画を推進します。

交通戦略では、将来像の実現に向けて計画(P)⇒実行(D)⇒評価(C)⇒改善(A)のPDCAサイクルを回すことで、計画・実行で終わらせるのではなく、さらに評価し、結果を踏まえて計画を見直すことで街の変化に即した計画を推進します。

また、継続的にPDCAサイクルを回すことで社会のニーズや街の変化をいち早く捉え、柔軟に対応することを目指します。

このPDCAサイクルを概ね5年ごとに繰り返し実行することで、実効性のある交通戦略に更新することを目指します。

【戦略全体のPDCA】

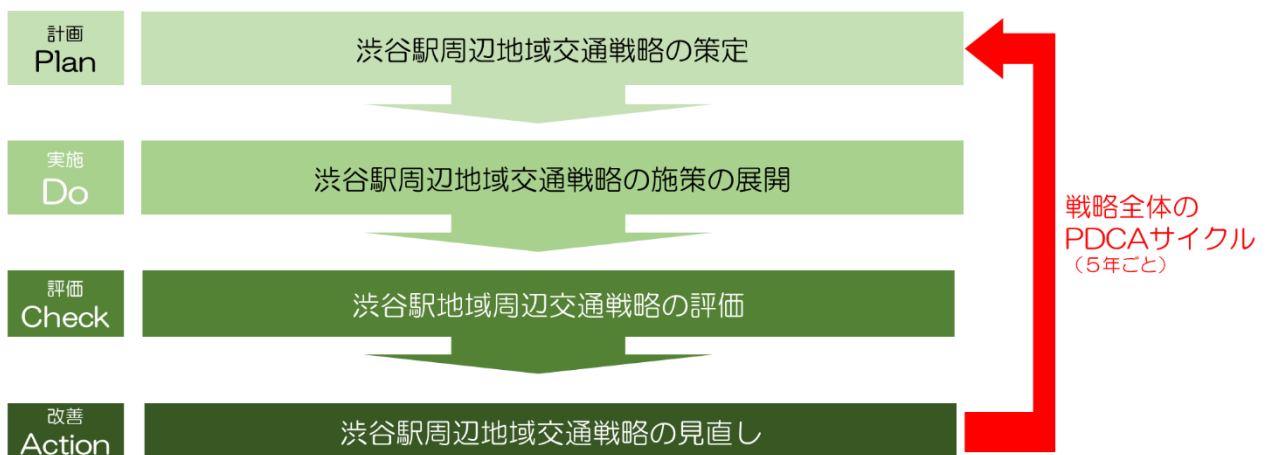


図9-2 PDCAサイクルのイメージ

(2) 施策の定期的な見直し

- 基本方針に基づき展開する施策が、より効果的な施策となるよう施策ごとのPDCAを回して検証・見直しを実施します。

交通戦略は、渋谷駅周辺地域における目指す将来像を掲げ、具体的な施策を展開するための方向性を示すものとし、実現に向けたそれぞれの具体的な施策については、別途実施計画などを検討、実施するものと位置付けています。

そのため、交通戦略で掲げる“あるく”“はしる”“とめる”の3つの基本方針に基づき展開する施策は、交通戦略の目指す将来像と整合し、その実現に向けたものであることが重要と考えます。

そこで、交通戦略の定期的な見直しの一部（実施段階）として、「施策の展開におけるPDCAサイクル」を回すことで、交通戦略全体の見直しと整合した施策の見直しを行います。その際に、実施計画における目的の達成度合いや施策の進捗度合いを確認できる指標を設定、モニタリングすることで、交通戦略の内容が具体的な施策に反映できるよう改善・見直しを行います。

【施策の展開におけるPDCA】

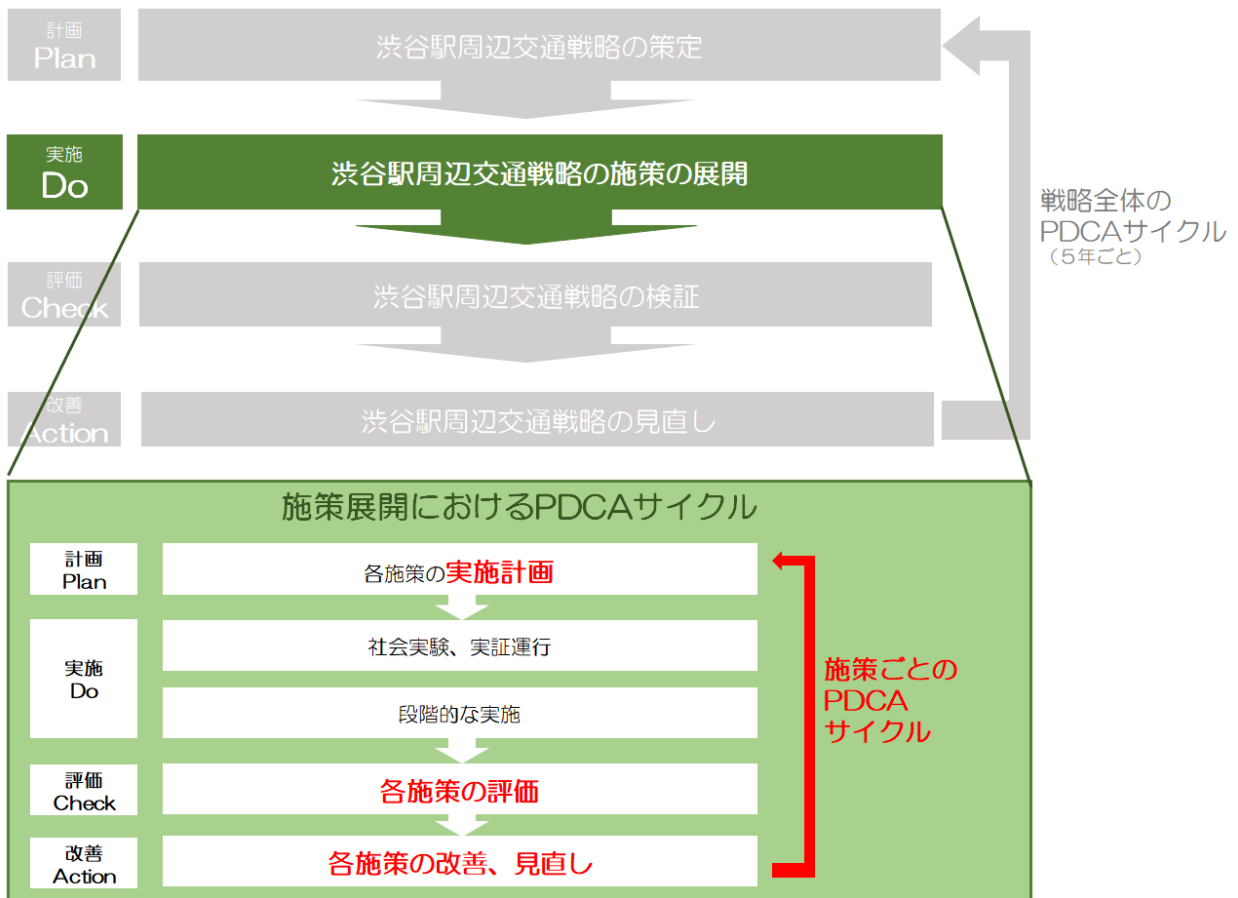


図9-3 施策の展開におけるPDCAサイクルのイメージ

2. 交通戦略の評価指標に用いるデータ

2.1 データの種類

- 街の状況変化などのモニタリングのため、全体的な傾向を定期的に把握します。
- 加えて、取組みによる変化を把握するために、施策実施前後の実態（歩行者交通量、施設利用割合など）の定量的な変化を把握します。
- 将来像実現の達成度合いには街の利用者の意識変化の把握が重要であることから、一定の期間が経過した際に「意識調査」を中心に実施し、変化を把握します。

交通戦略で推進する取組みによる変化を把握するためには、街全体の状況の変化と施策実施による変化の両面を捉えることが重要と考えます。そのため、街の状況の変化を捉えるためのモニタリングとして必要なデータを定期的に取得するとともに、取組み実施前後に該当する路線を中心としたデータを取得することが必要と考えます。

加えて、将来像の実現に向けた達成状況の把握などのために取得するデータとして、街に訪れ、実感した利用者を中心とした意識調査などの実施が必要と考えます。環境づくりや利活用の推進の結果として、街に訪れ、利用する多様な人々にとって「めぐり歩いて楽しい魅力ある街」となっているのかどうかを適切に把握し、その変化を戦略へフィードバックすることが重要と考えます。

表 9-1 データの具体【一例】

| 取得目的 | | 将来像実現の達成度合いを検証 | 施策実行状況及び効果を検証 (街の状況を把握するモニタリング) |
|------|-----|---|--|
| 考え方 | | ● 将来像実現に向けた達成状況の把握などのために取得するデータ | ● 施策の実行状況に応じて、その効果を計測するために取得するデータ ● 街の状況の変化を捉えるために、全体的な傾向を把握するために必要なデータ |
| データ例 | あるく | ○ 意識調査データ ・ 歩きやすさの変化 ・ 安心、安全性の変化 ・ 立ち寄り箇所数、滞在時間の変化 ・ 街に対する満足度の変化 など | ○ 歩行者交通量 (路線別、時間帯別、平休日別) など |
| | はしる | | ○ 自動車交通量調査 ○ 渋滞量(交差点、単路部) など |
| | とめる | | ○ 駐車場設置箇所、分布 ○ 駐車場利用台数、利用割合 ○ 路上駐車台数 など |
| 取得頻度 | | 【5年程度が経過した際に取得】 | 【定期的に取得】 ※ 施策実施箇所は、別途個別に取得 |
| 取得方法 | | WEB 調査、アンケート調査 など | 実態調査、ビッグデータ活用 など |

2.2 データ取得方法

- まちづくりに関わる多様な主体の取組や施策の効果を適切に把握するために継続的なデータの取得を推進します。
- さらに、取得したデータを共有することで、各主体は街の状況をより詳細に把握し、それぞれの取組に活用することができます。

PDCA サイクルを実施する際に用いたデータを継続的に取得することで、まちづくりに関わる主体は施策や多様な主体の取組の効果を適切に把握し、街の変化に即した計画や取組みに活用できます。

さらに、取得したデータを各主体間で共有することで、街の情報を重ね合わせることができ、より詳細に街の変化を捉えることが可能になります。これにより、まちづくりの更なる取組みの加速化、施策への反映、研究の深度化が期待できます。

【継続的なデータの取得方法・活用イメージ】

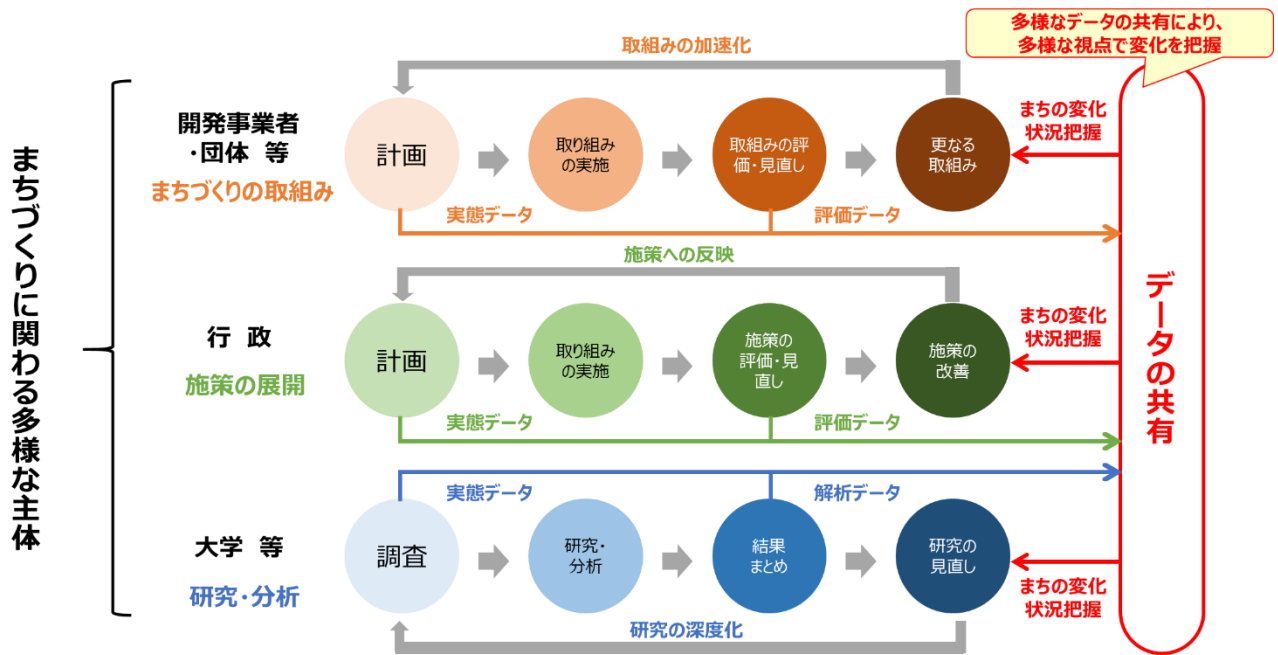


図9-4 継続的なデータ取得・活用イメージ

