

個別施策

E7-1 良好な道路ネットワークを形成します

E7-2 公共交通の利便性や安全性

ア 施策の目的

市民が、道路や公共交通機関を安全で快適に利用している。

イ 成果指標（「↑」は目標値を上回ることが望ましい指標、「↓」は目標値を下回ることが望ましい指標）

指標名	基準値 (時期)	区分	H28	H29	H30	R1	R2
主要地点間の通勤時間帯の移動時間 (野母崎～中央橋)	65分 (27年度)	↓ 目標値	64.0	63.0	62.0	61.0	60.0
		実績値	65.0	60.0	58.0		
		達成率	98.4%	104.8%	106.5%		
公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合(市民アンケート) ※	79.0% (26年度)	↑ 目標値	80.0	80.0	80.0	80.0	80.0
		実績値	76.7	74.3	77.2		
		達成率	95.9%	92.9%	96.5%		
【補助代替指標】 公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合(市民アンケート)	66.7% (28年度)	↑ 目標値	—	67.0	67.0	67.0	67.0
		実績値	66.7	64.7	63.7		
		達成率	—	96.6%	95.1%		

※ 市民意識調査有効回答のうち、日常の主な移動手段にバス、タクシー、路面電車、鉄道（JR）を利用すると回答した方のうち公共交通機関が利用しやすいと感じる市民の割合

ウ 次期総合計画の策定に向けた意見

- 成果指標の検証について、自家用車や公共交通を想定した指標であるが、施策の中には歩行者やバリアフリー対応も含まれるので、これを補足する指標の検討が必要。
- コンパクトアンドネットワークを考えた時に、歩行者がスムーズに移動できる、歩行者に優しい道路の整備も重要である。今後はこれも目標に入れておかなければならないと思う。
- 交通の円滑だけを目的とするのではなく、それによって何を生み出すのかということも掲げてもらいたい。人の移動を円滑にして安全にすることで、人の移動が活発になり、その結果としてどういうまちになっていくかということ意識するような指標があっていいのではないか。
- 周辺地域については、人口減少が中心部よりも著しく、公共交通の空白化や核家族化などにより交通手段を持たない住民が増加している。今後、あらゆる住民が安心安全に、また生きがいを持ち生活するためには交通手段の確保やソフト面の対策が必要である。