

## IV. 総合交通戦略の評価指標

---

# 1. 評価指標の設定

- 本総合交通戦略の実施により「公共交通を軸に都市機能が集積した 歩いて出かけられるまち」の実現を目指します。
- この実現状況を以下の【3つの視点】と、各視点により評価する【11の指標】により、事業の検証を行います。

## 【3つの視点】

### 視点A コンパクトシティの実現

- 本総合交通戦略では、公共交通を軸に都市機能が集積した、歩いて出かけられるまち（＝集約型都市構造）への転換を目指しています。
- コンパクトシティの実現について、幹線バスやトランジットセンター周辺などへの人口や施設の集積や中心市街地での賑わいの状況から評価します。

### 視点B 市民生活の質の向上

- 本総合交通戦略ではバスや徒歩、自転車で移動可能な健康的で環境にやさしい交通体系の実現により、移動への抵抗感や不安感を解消し、質の高い暮らしの提供を目指しています。
- 市民生活の質の向上について、住民の満足度や安心感などの視点から評価します。

### 視点C 誰もが自由に移動できる交通環境

- 本市では、過度に自動車に依存することなく、バスや徒歩、自転車、自動車などを組み合わせ、誰もが自由に移動できる交通環境社会の実現を目指しています。
- バスが担う役割の大きい本市の実態を踏まえ、バスの利便性向上と、持続的なサービス供給、自動車からの転換の視点から評価します。

## 【11の指標】

指標 A① **都市機能の集約**  
中心市街地の住宅着工件数/幹線バス路線沿線の住宅着工件数

指標 A② **中心市街地のリノベーション**  
新規出店店舗数

指標 A③ **まちなかの賑わい**  
中心市街地のバス降車人数

指標 A④ **持続可能性(行財政)**  
中心市街地の地価公示価格/幹線バス路線沿線の地価公示価格

指標 B① **交通に対する意識**  
市民アンケートでの満足度・充足度

指標 B② **安全・安心な交通環境**  
交通事故死傷者数

指標 B③ **環境・低炭素**  
二酸化炭素の削減量

指標 C① **自動車からの交通行動転換**  
自動車交通量

指標 C② **バスの利用促進**  
路線バス・コミュニティバス利用者数

指標 C③ **バスの信頼性**  
バスの定時性/バスの速達性

指標 C④ **バス利用環境**  
バス停・鉄道駅の人口カバー率

## 2. 現状評価と将来目標

### 視点A コンパクトシティの実現

#### 指標A① 都市機能の集約

##### 【A】中心市街地の住宅着工件数

###### ■目的

- 中心市街地の交通利便性の向上と、都心居住や賑わい創出の関連施策を展開することで、「中心市街地に新たな居住が促進される」ことを評価します。

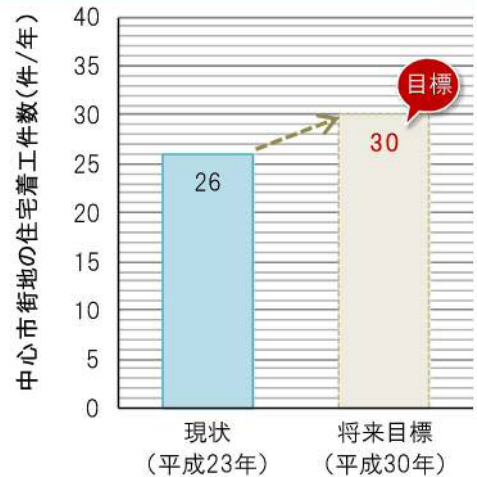
###### ■指標の算定方法

- 中心市街地（京町、明德、徹明の3連合会）での専用住宅・共同住宅の建築確認件数  
※現状値：26件（平成23年度実績値）

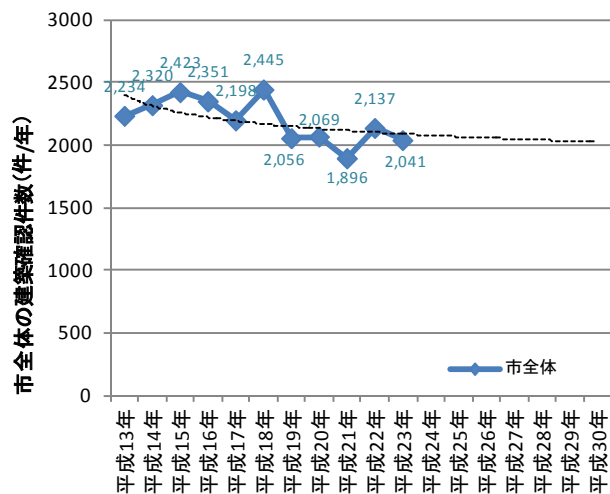
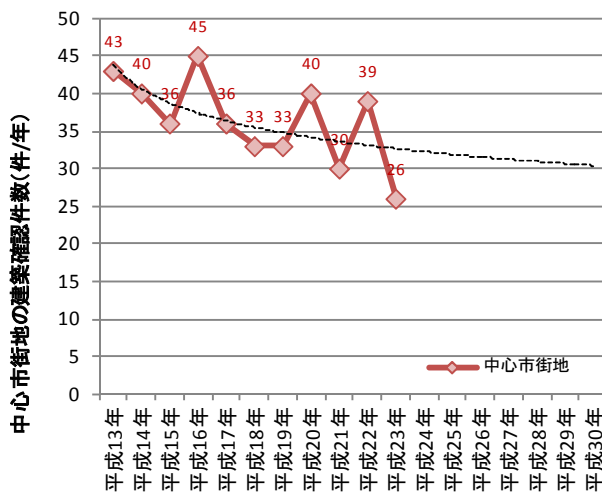
###### ■将来目標値の設定方法

- 中心市街地及び市全体の平成13年度から平成23年度の推移は総じて減少傾向にあります。
- この推移が平成30年度まで続くと仮定した場合、中心市街地では住宅着工件数が約30件となるため、これを上回ることを目標とします。

評価目標：中心市街地の住宅着工件数



【専用住宅・共同住宅の建築確認件数の推移】



資料：建築指導概要

※専用住宅、共同住宅確認件数の合計値

※市処理分、指定確認検査機関処理分の合計値

※中心市街地は、京町、明德、徹明の3連合会の合計値

## 【B】 幹線バス路線沿線の住宅着工件数

### ■目的

- ・幹線バス路線のBRT導入により、速達性や定時性が確保された公共交通軸として、「沿線に新たな居住が促進される」ことを評価します。

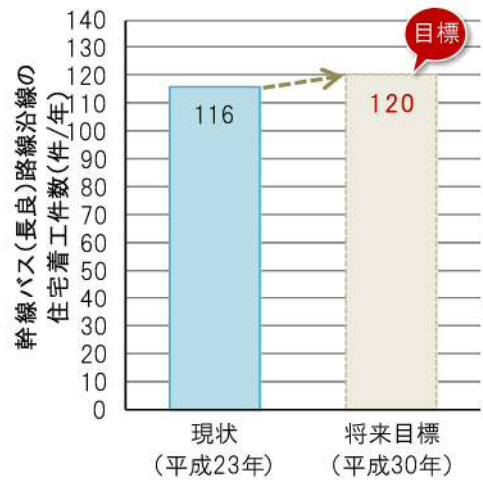
### ■指標の算定方法

- ・N（長良）系統における、中心市街地を除く幹線バス路線の沿線地域（金華、長良、長良西の3連合会）での専用住宅・共同住宅の建築確認件数  
※現状値：116件（平成23年度実績値）

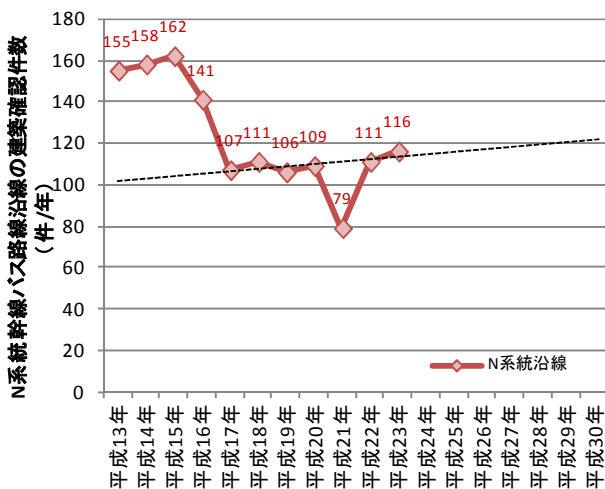
### ■将来目標値の設定方法

- ・BRT導入を図る幹線バス路線沿線地域（金華、長良、長良西）の建築確認件数は、平成15年を境に急速に減少しましたが、平成17年以降は再び増加傾向を示しています。
- ・平成17年以降の推移が平成30年度まで続くと仮定した場合、幹線バス路線沿線の住宅着工件数は約120件となります。
- ・そのため、**幹線バス路線沿線における住宅着工件数が120件を上回ることを目標に設定します。**

評価目標：幹線バス路線沿線の住宅着工件数



【専用住宅・共同住宅の建築確認件数の推移】



資料：建築指導概要

※専用住宅、共同住宅確認件数の合計値

※市処理分、指定確認検査機関処理分の合計値

※対象範囲は、金華、長良、長良西の3連合会の合計値

指標A② 中心市街地のリノベーション

【A】新規出店店舗数

■目的

- 中心市街地で実施される「空き店舗対策事業」に合わせて、中心市街地での交通利便性の向上を展開することで、「中心市街地での新規出店店舗」の増加に繋がることを評価します。

■指標の算定方法

- 中心市街地への新規出店店舗数  
 ※現状値：8.8店舗（平成19～23年実績値）  
 ※2期岐阜市中心市街地活性化基本計画（平成24年10月策定）に従い設定します。

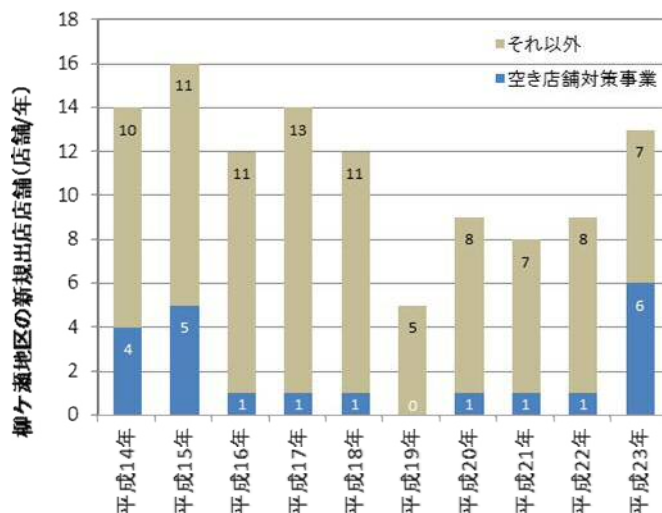
■将来目標値の設定方法

- 2期岐阜市中心市街地活性化基本計画の「賑わい創出」目標値② 新規出店店舗数（柳ヶ瀬地区）を採用します。  
 ※目標値：11店舗（H24～29）：約25%増

評価目標：新規出店店舗数



【新規出店店舗数の推移】



資料：2期岐阜市中心市街地活性化基本計画  
 ※調査対象範囲は右図内を対象に、店舗1階部分のみ  
 ※新規出店店舗とは、毎年5月、8月、11月、2月にそれぞれの3か月前から新たに出店した店舗

指標A③ まちなかの賑わい

【A】 中心市街地のバス降車人数

■目的

- ・郊外部から中心部への公共交通アクセス性の向上や、都心型コミュニティバスなどを推進することで、「中心市街地にバスで訪れる人々が増える」ことを評価します。

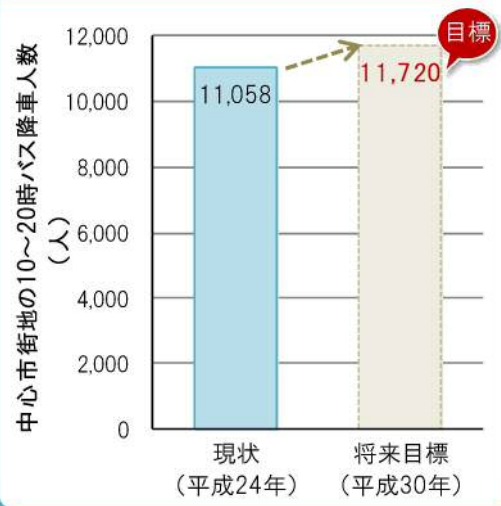
■指標の算定方法

- ・中心市街地内の全バス停の10時～20時までの降車人数  
※現況値：11,058人（平成24年10月16日(火)（晴））
  - ・路線バス、コミュニティバス：10,648人（交通ICカード(アユカ)データ）
  - ・柳バス：410人（乗降実績データ）

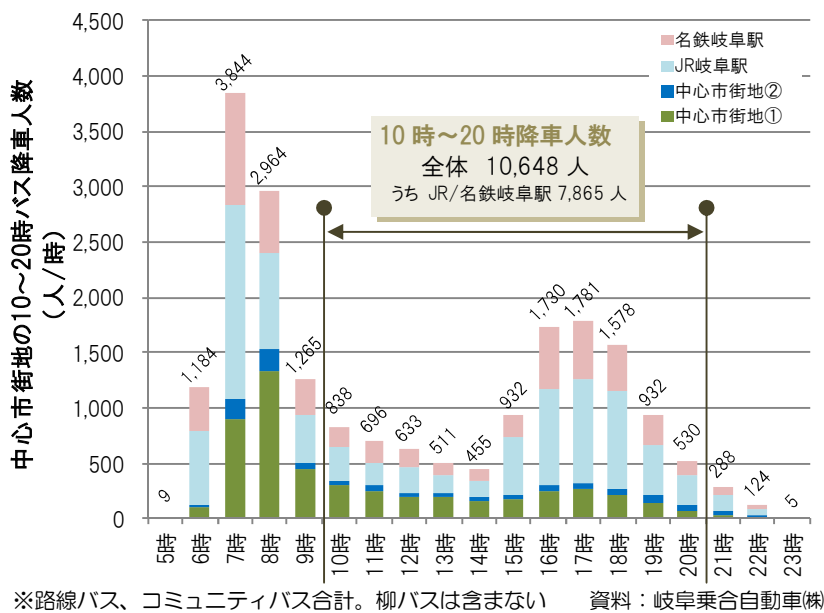
■将来目標値の設定方法

- ・中心市街地内の交通ICカードを利用した全バス停の降車人員は、路線バス、コミュニティバス、柳バス合わせて11,058人です。
- ・2期岐阜市中心市街地活性化基本計画では、「賑わい創出」の目標値として、柳ヶ瀬周辺地区の歩行者通行量を約6%増やすことを目標に掲げています。
- ・バスで中心市街地に来訪する人についても、同じ6%の増加を見込み、将来目標値11,720人と設定します。

評価目標：中心市街地のバス降車人数



【中心市街地内バス停の降車人数】





指標A④ 持続可能性(行財政)

【A】 中心市街地の地価公示価格

■目的

- BRT 導入などによる利便性の高い公共交通軸が形成されることで、人々の暮らしや、企業の経済活動の場としての「**中心市街地の土地の価格が高まる**」ことを評価します。

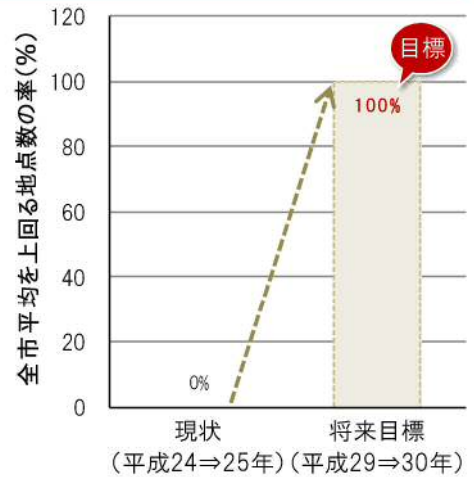
■指標の算定方法

- 中心市街地の地価公示の全地点のうち、市全体の対前年変動率の平均値を上回る地点数  
 ※現況値：0%（全 10 地点中 0 地点：平成 25 年実績）  
 ※平成 24 年⇒平成 25 年の市全地点の平均変動率-1.6%

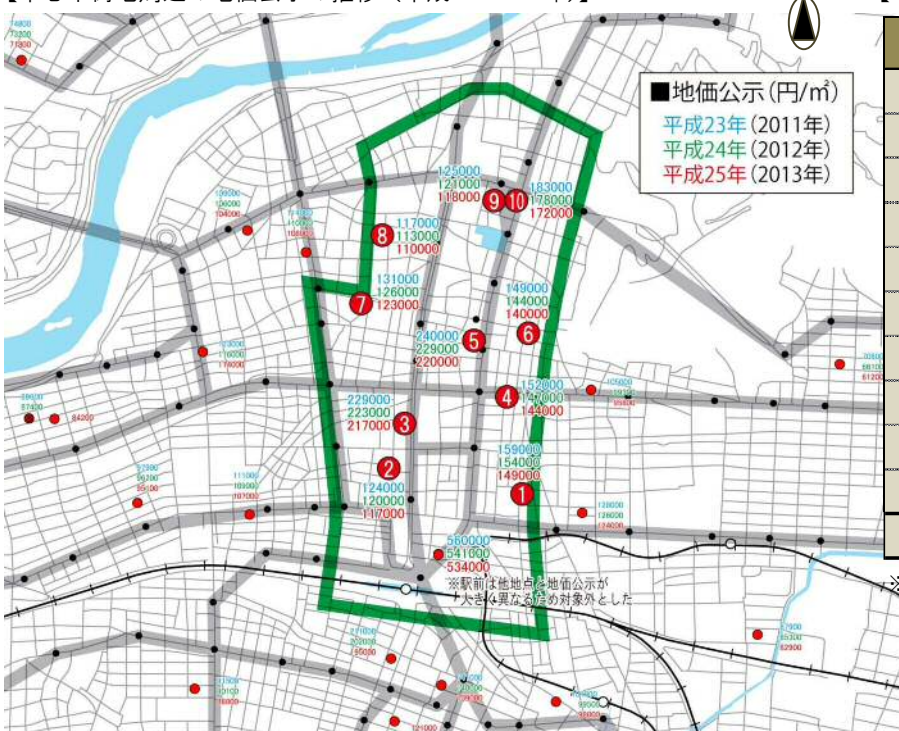
■将来目標値の設定方法

- 平成 25 年の地価公示価格は、市全体で平均 1.6%※減少していますが、中心市街地の地価公示 10 地点全てで、市全体の平均値を下回っています。  
 ※市全体の平均変動率は、岐阜県が毎年発行する「地価調査の結果」で公表される数値を用いています。
- 中心市街地活性化と様々な交通施策を展開することで、**評価年の中心市街地の対前年比が、市全体の平均値を全ての地点で上回ること（100%達成）**を目標とします。

評価目標：中心市街地の地価公示価格



【中心市街地周辺の地価公示の推移（平成 23～25 年）】



【地価公示 対前年変動率】

地点	対前年変動率 (%)	市平均達成 (-1.6%)
①	-3.2	×
②	-2.5	×
③	-2.7	×
④	-2.0	×
⑤	-3.9	×
⑥	-2.8	×
⑦	-2.4	×
⑧	-2.7	×
⑨	-2.5	×
⑩	-3.4	×
全体	-2.9	0/10

※赤字は市全体の平均値 (-1.6%) を下回る地点

【B】 幹線バス路線沿線の地価公示価格

■目的

- BRT 導入など、幹線バス路線へのバスサービス水準の向上により、「公共交通軸沿線の土地の価格が高まる」ことを評価します。

■指標の算定方法

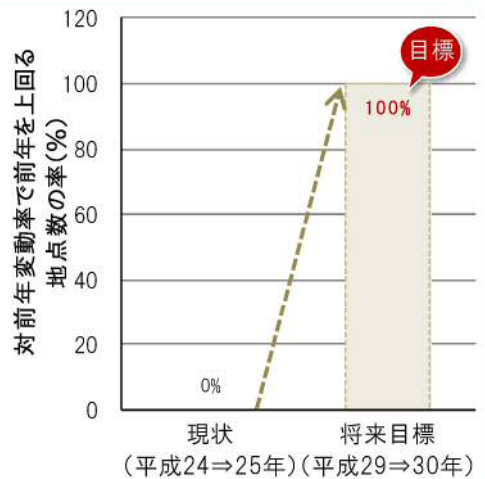
- 幹線バス路線 N(長良)系統、C(忠節)系統の沿線 500m 圏内の地価公示の全地点のうち、対前年に対して増加もしくは維持（対前年変動率±0 以上）した地点数。  
※現況値：0%（全 6 地点中 0 地点：平成 25 年実績）

■将来目標値の設定方法

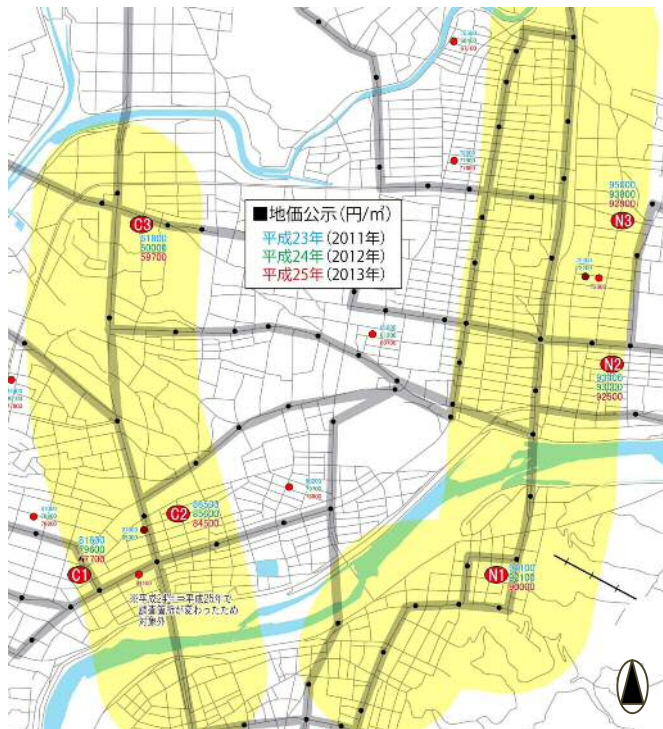
- 幹線バス路線沿線の地価公示価格は、市全体の平均変動率 -1.6% と同じく下降傾向にあります。
- BRT 導入など、幹線バス路線のバスサービス水準の向上により、人口などの集約に見合った土地の価格に高めていくことが重要です。
- そのため、現状の下降傾向の状況を改善し、同地点の地価公示価格の対前年比が、全ての地点で増加もしくは維持すること（100% 達成）を目標に設定します。

※なお、将来、市全体の対前年変動率の平均値が増加（±0 以上）となった場合は、全地点でこの平均値以上であることを条件とします。

評価目標：幹線バス路線沿線の地価公示価格



【幹線バス路線沿線の地価公示の推移（平成 23～25 年）】



【地価公示 対前年変動率】

路線	地点	対前年変動率 (%)	市平均達成 (-1.6%)	対前年増加達成
長良	N①	-2.3	×	×
	N②	-0.5	○	×
	N③	-1.0	○	×
忠節	C①	-3.3	×	×
	C②	-1.3	○	×
	C③	-0.5	○	×
全体		-1.5	4/6	0/6

※赤字は市全体の平均値(-1.6%)を下回る地点



視点B 市民生活の質の向上

指標B① 交通に対する意識

【A】市民アンケートでの満足度・充足度

■目的

- ・まち全体で“歩いて出かけられる交通環境”の実現に向けた取り組みを推進し、誰もが自由に安全に移動できるようになることで、「現在感じている交通への不満が解消する」ことを評価します。

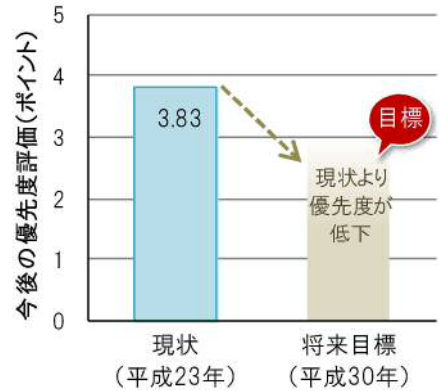
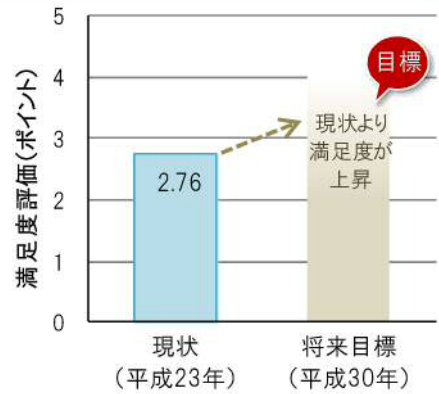
■指標の算定方法

- ・総合計画などでの市民アンケート調査における、交通サービスに対する満足度、優先度  
 ※現況値：満足度 2.76 ポイント  
 優先度 3.83 ポイント  
 （岐阜市総合計画策定に係る市民意識調査より）

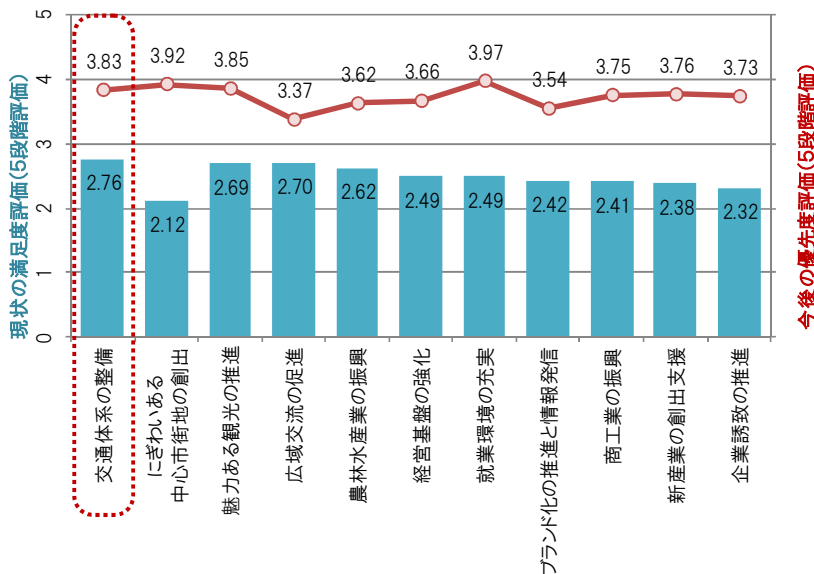
■将来目標値の設定方法

- ・平成 23 年度実施の市民意識調査に対し“交通体系の整備”の「①満足度が高くなり、②今後の優先度が低くなる」ことで市民の満足のいくサービスを提供できたものと評価します。
- ・そのため、基本的には「満足度のポイントが高くなり」、「今後の優先度のポイントが低くなる」ことを目標に設定します。

評価目標：市民アンケートでの満足度・充足度



【平成 23 年度市民意識調査での満足度、優先度評価】



出典：岐阜市総合計画策定に係る市民意識調査・市民等議会報告書

指標B② 安全・安心な交通環境

【A】交通事故死傷者数

■目的

- 歩行者、自転車の通行にも配慮した安全な道路整備や、バスなどへの転換による自動車交通量の削減を進めることで、「市内での交通事故が減少」し、安全で安心して移動できる環境が整うことを評価します。

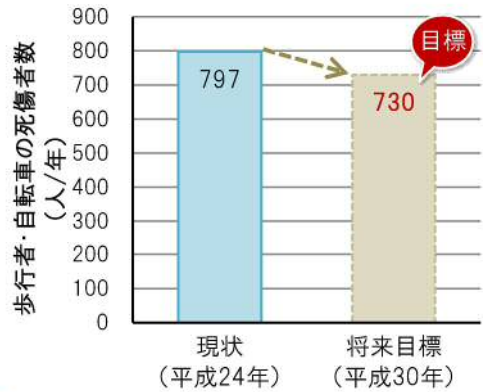
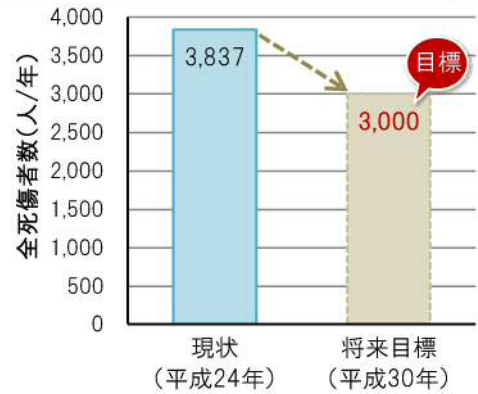
■指標の算定方法

- 市全域での交通事故死傷者数 (①全体、②歩行者・自転車)
- ※現況値：①全体 約 3,800 人  
②うち歩行者・自転車 約 800 人  
(ともに平成 24 年実績)

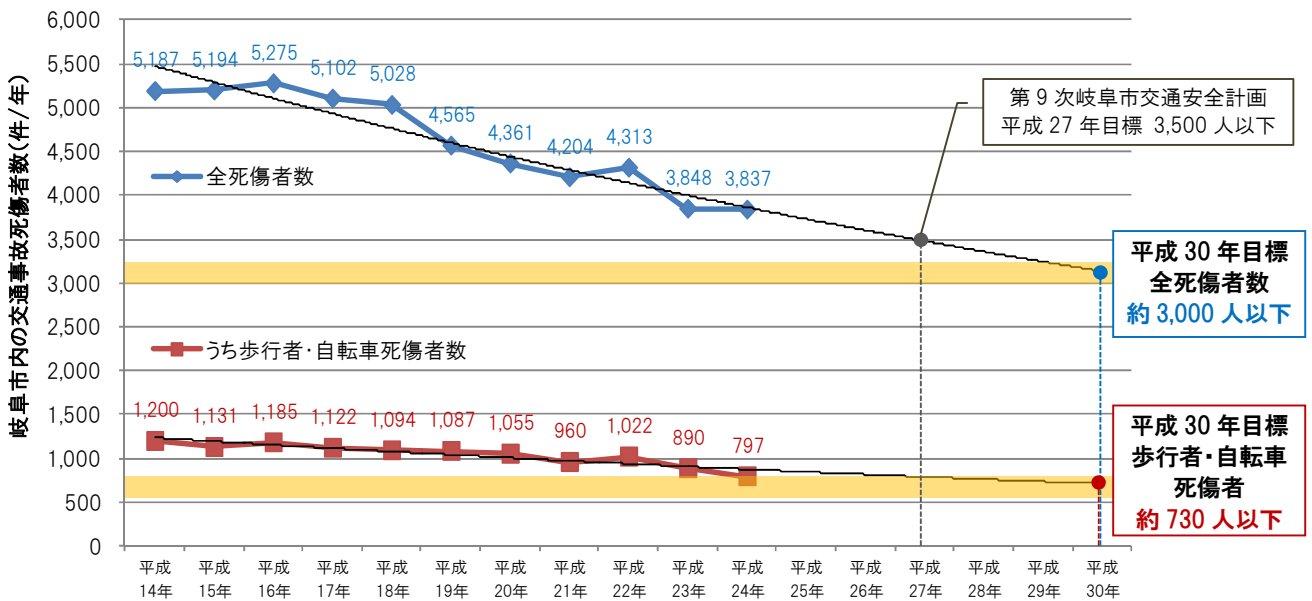
■将来目標値の設定方法

- 市全域の死傷者数は、全体でも、歩行者・自転車に限定しても、年々減少しています。
- この傾向が続くと想定した場合、平成 30 年ごろでは
  - ①全体 約 3,000 人に減少 (約 21%減)
  - ②うち歩行者・自転車 約 730 人に減少 (約 9%減)
 と予測されるため、この数値を下回ることを目標とします。
- ※第 9 次岐阜市交通安全計画では、交通事故死傷者数全体の平成 27 年目標値を約 3,500 人と設定しています。

評価目標:交通事故死傷者数



【市全域での交通事故死傷者数の推移 (全体、歩行者・自転車)】



資料：岐阜県警提供資料

指標B③ 環境・低炭素

【A】二酸化炭素の削減量

■目的

- 大量の二酸化炭素を排出する自動車からの転換促進や、環境にやさしいバス車両の導入などの取り組みを通じて、「市内を通行する自動車からの二酸化炭素排出量が減少する」ことを評価します。

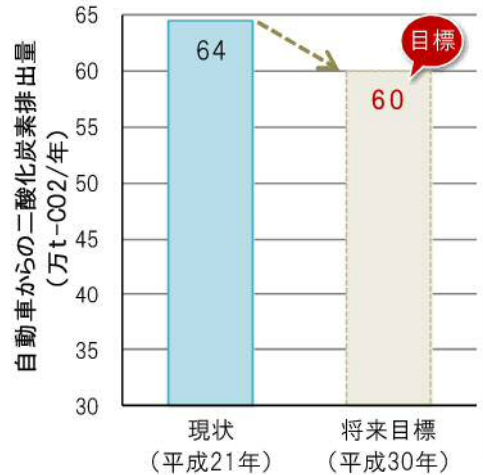
■指標の算定方法

- 本市の部門別二酸化炭素排出量の「運輸部門」のうち「自動車」からの排出量  
 ※現況値：64.4万t-CO<sub>2</sub>/年（平成21年）  
 ※岐阜市地球温暖化対策実行計画協議会 第8回協議会（2013年10月2日(水)開催）資料より

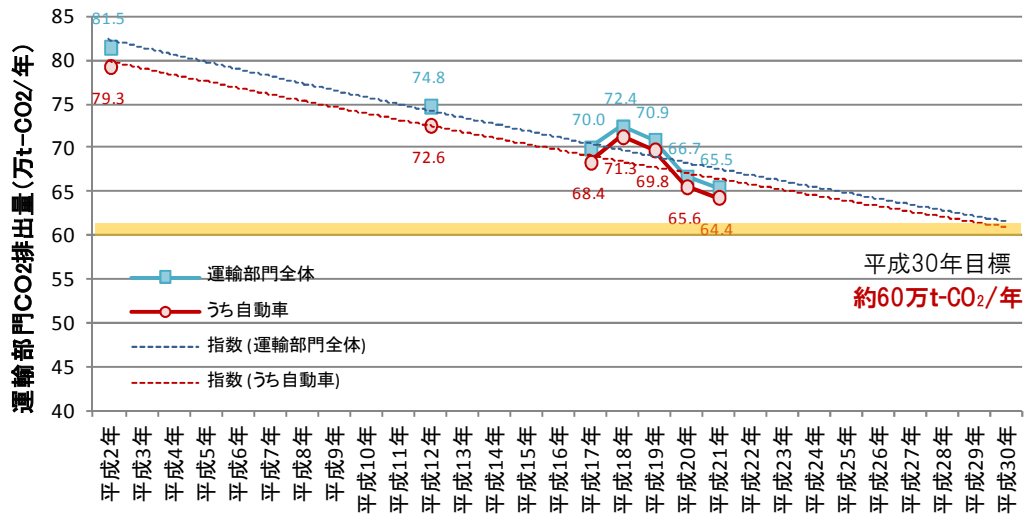
■将来目標値の設定方法

- 自動車から排出される二酸化炭素排出量は、平成2年から平成21年にかけて減少傾向にあります。
- この傾向が今後も続くと想定した場合、平成30年では年間約60万t-CO<sub>2</sub>/年と予測されるため、この数値を下回ることを目標とします。

評価目標：二酸化炭素の削減量



【岐阜市の運輸部門からの二酸化炭素排出量の推移】



資料：岐阜市地球温暖化対策協議会 第8回協議会資料



視点C 誰もが自由に移動できる交通環境

指標C① 自動車からの交通行動転換

【A】自動車交通量

■目的

- バスや徒歩、自転車で生活できる交通環境を実現することで、「**岐阜市内を移動する自動車通行が減少**」することを評価します。

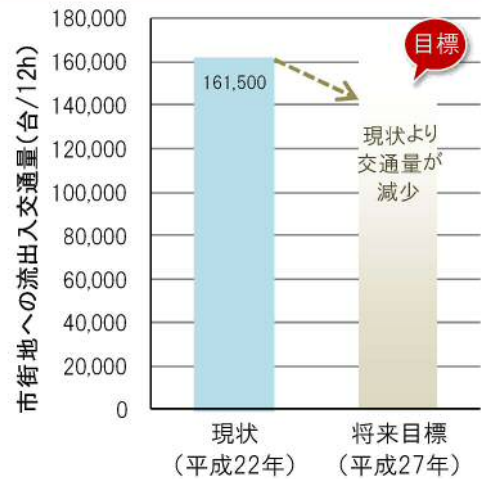
■指標の算定方法

- 市街地への流出入交通量の合計値（12時間交通量）  
※現況値：161,500台/12h（平成22年実績）  
※平成22年道路交通センサデータに基づき算定

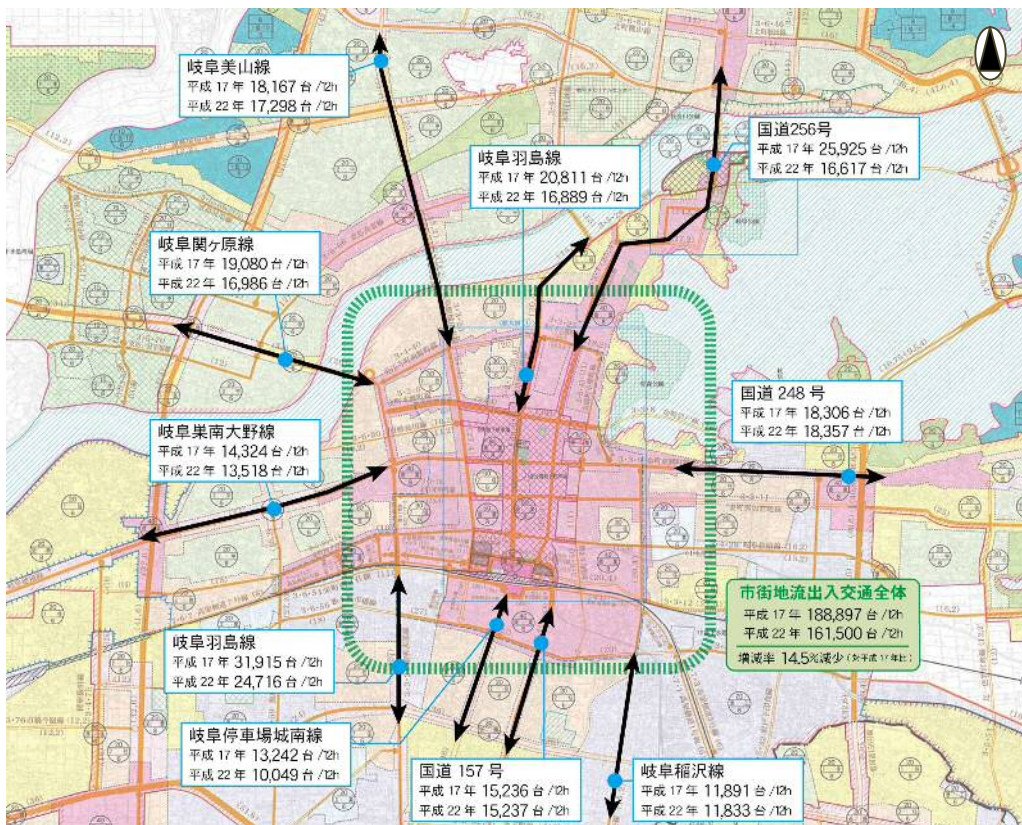
■将来目標値の設定方法

- 市街地への流出入交通量は、平成17年と平成22年の5年間で27,397台（14.5%）減少しています。
- この5カ年の中では、岐阜環状線や国道156号などの道路機能の強化が図られ、特に国道256号や岐阜羽島線で自動車の流出入が大きく減少しました。
- 今後の5カ年では大きな交通環境の変化はないものの、バス路線の再編やモビリティ・マネジメントなどにより、流出入交通量を現状より減少させることを目標とします。

評価目標：市街地流出入交通量



【岐阜市の市街地流出入交通量】



資料：道路交通センサス



指標C② バスの利用促進

【A】路線バス・コミュニティバス利用者数

■目的

- 人口減少が進む中で、幹線バスと支線バス及びコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークが構築されることで、「過度に自動車に頼る状態から、バスの利用促進が図られる方向へ転換する」ことを評価します。

■指標の算定方法

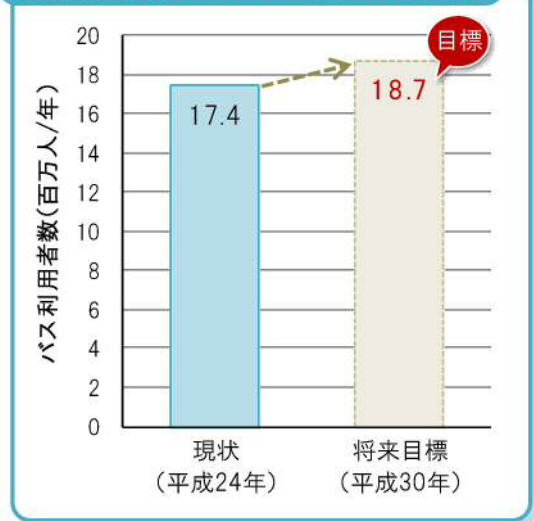
- 路線バス、コミュニティバスのバス利用者数  
※現況値：17.4 百万人（平成 24 年実績）  
（路線バス 17.0 百万人、コミュニティバス 0.4 百万人）

■将来目標値の設定方法

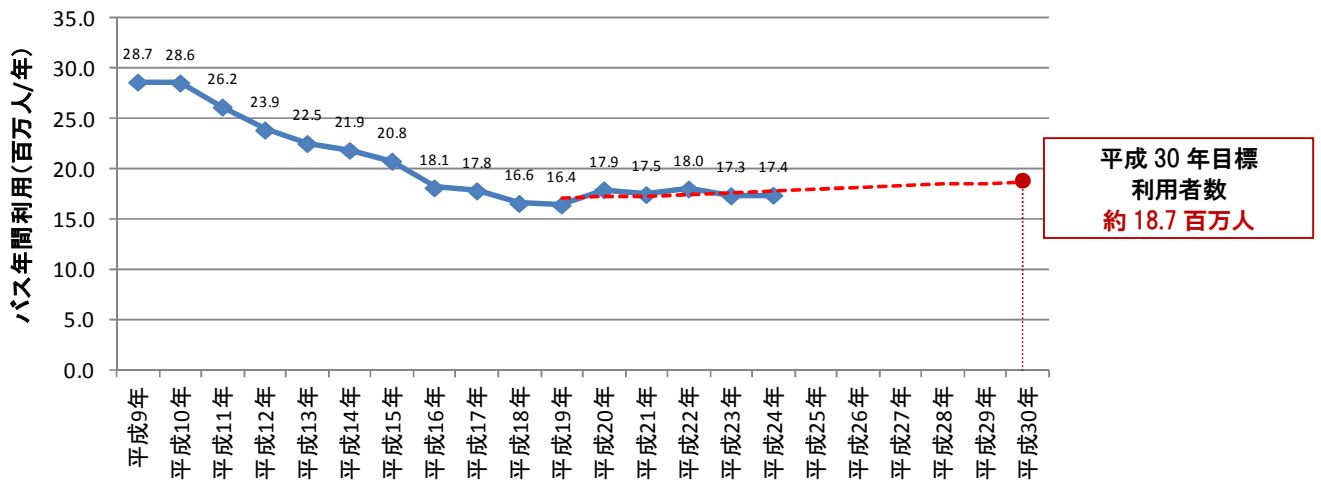
- 前総合交通戦略の取り組みにより、平成 19 年度以降のバス年間利用者は微増に転じており、取り組みを継続することにより、年間約 18.7 百万人（現状より 7%増加）を上回ることを目標とします。

※市全人口 41.8 万人（平成 24 年 10 月）に対して、現状の 1 人あたりバス利用回数は年間 41.6 回/人となり、これを 45 回/人に増やすことで、年間利用者数約 18.8 百万人（現状より 8%増）となります。

評価目標：路線バス・コミュニティバス利用者数



【岐阜市の路線バス、コミュニティバスの年間利用回数（実績値、推計値）】



資料：岐阜乗合自動車株式会社、岐阜市

指標C③ バスの信頼性

【A】バスの定時性

■目的

- ・BRT 導入によるバス運行の定時性・速達性の向上を図るとともに、自動車からの転換などにより、「バスがどの時間帯でも時刻表通りに運行できる」ことを評価します。

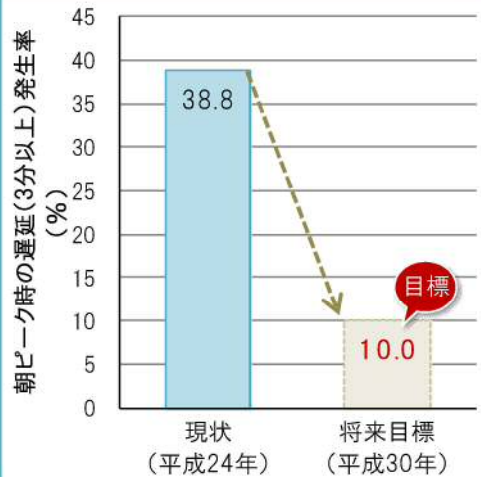
■指標の算定方法

- ・朝ピーク時（7,8,9 時台）の幹線バス路線の中心市街地内バス停の「3分以上の遅延※」の発生比率（遅延ありダイヤ÷全ダイヤ）  
 ※現況値：38.8%（平成24年10月16日データ）  
 ※“遅延”は、バスロケーションシステムでの実到着時刻と運行ダイヤ時刻との差を設定。

■将来目標値の設定方法

- ・中心市街地内のバス停での、朝ピーク時の幹線8路線の平均遅延時間は約2.9分です。
- ・この平均値約3分以上の遅延の発生率は38.8%で、約4割の運行ダイヤで遅延（3分以上）が発生している現状です。
- ・そのため、バスレーンやPTPSの導入などの走行環境の整備により、遅延の少ない安定したバス運行を図るため、現在の38.8%の遅延（3分以上）発生率が10%を下回ることを目標とします。

評価目標：バスの定時性



【主な幹線バス路線の平均遅延時間と3分以上の遅延発生率】

■朝ピーク時（7,8,9 時台）

幹線分類	主な路線名	平均遅延時間(分)	遅延(3分以上)		全データ合計	遅延発生率(%)
			あり	なし		
N長良	吉部三田洞線	2.9	104	163	267	39.0
	岐阜高富線	2.9	232	348	580	40.0
	岐阜坂取線	2.5	25	37	62	40.3
	岐阜北線	2.2	27	61	88	30.7
C忠節	岐阜大学・病院線	2.1	61	168	229	26.6
K金華	加納南線	2.4	59	102	161	36.6
	三田洞線	2.9	63	83	146	43.2
O大縄場	岐阜高専線	2.3	6	14	20	30.0
	真正大縄場線	5.4	30	25	55	54.5
	曾我屋線	3.1	51	66	117	43.6
G鏡島	美江寺穂積線	2.2	5	25	30	16.7
	北方河渡線	5.1	21	9	30	70.0
B梅林	岐阜関線	2.8	40	75	115	34.8
	岐阜美濃線	4.9	8	8	16	50.0
	大洞団地線	4.1	65	45	110	59.1
W西加納	おぶさ豊俣線	2.6	126	264	390	32.3
	岐阜聖徳学園大線	4.1	37	23	60	61.7
E東加納	(吉部三田洞線)	-	-	-	-	-
全路線合計		2.9	960	1,516	2,476	38.8

資料：岐阜乗合自動車(株)

■全時間帯（参考）

幹線分類	主な路線名	平均遅延時間(分)	遅延(3分以上)		全データ合計	遅延発生率(%)
			あり	なし		
N長良	吉部三田洞線	3.0	496	635	1,131	43.9
	岐阜高富線	2.3	911	2,151	3,062	29.8
	岐阜坂取線	2.4	69	133	202	34.2
	岐阜北線	2.3	134	312	446	30.0
C忠節	岐阜大学・病院線	2.0	196	705	901	21.8
K金華	加納南線	2.5	269	516	785	34.3
	三田洞線	2.1	189	511	700	27.0
O大縄場	岐阜高専線	1.9	9	32	41	22.0
	真正大縄場線	2.8	82	161	243	33.7
	曾我屋線	2.6	142	238	380	37.4
G鏡島	美江寺穂積線	2.3	28	69	97	28.9
	北方河渡線	2.5	39	85	124	31.5
B梅林	岐阜関線	2.7	157	346	503	31.2
	岐阜美濃線	3.8	34	38	72	47.2
	大洞団地線	2.9	164	261	425	38.6
W西加納	おぶさ豊俣線	2.5	440	1,018	1,458	30.2
	岐阜聖徳学園大線	3.3	124	115	239	51.9
E東加納	(吉部三田洞線)	-	-	-	-	-
全路線合計		2.5	3,483	7,326	10,809	32.2

## 【B】バスの速達性

### ■目的

- BRT 導入による幹線バス路線の走行速度の向上を図ることで、「JR岐阜駅を中心とする10km圏内をバスにより30分まで到達できる」ことを評価します。

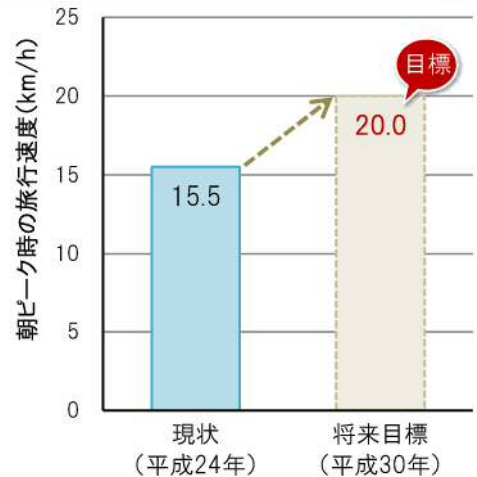
### ■指標の算定方法

- 朝ピーク時（7,8,9 時台）の幹線バス路線の特定バス停からJR岐阜駅もしくは名鉄岐阜駅の旅行速度  
 ※現況値：15.5km/h（平成24年10月16日データ）  
 ※所要時間は、バスロケーションシステムでのバス停到着時間の実績値より設定。  
 ※バス停間距離は、地図より計測

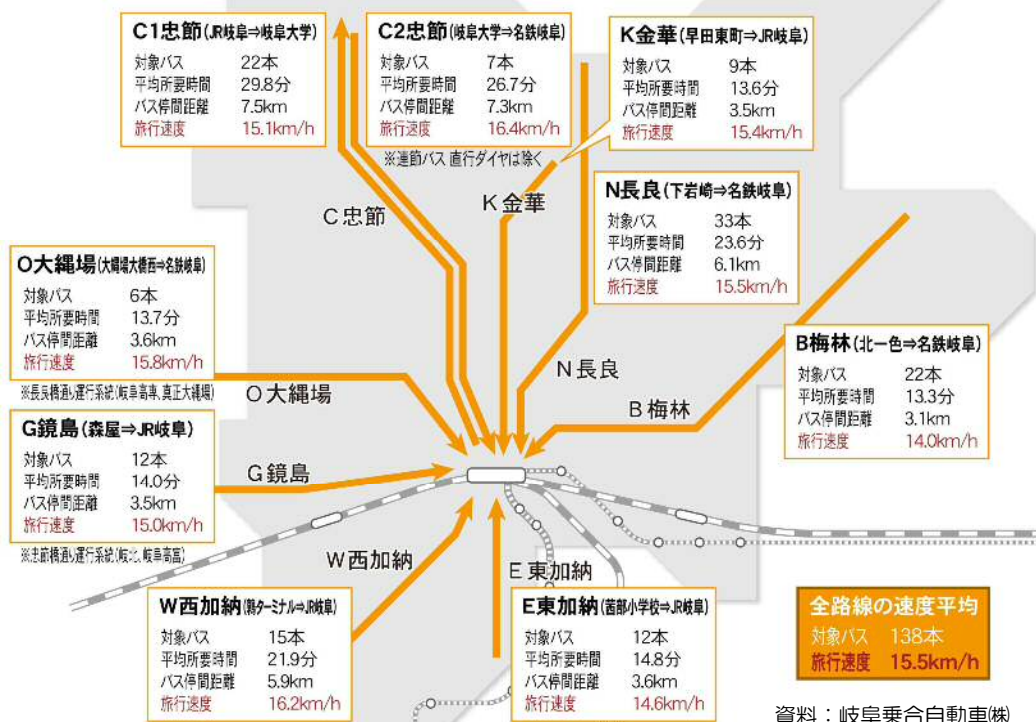
### ■将来目標値の設定方法

- 名古屋市の基幹バスの旅行速度（20km/h）を目標に設定します。

### 評価目標：バスの速達性



【幹線バス路線の特定バス停～JR岐阜駅／名鉄岐阜駅間のピーク時の旅行速度】



指標C④ バス利用環境

【A】バス停・鉄道駅人口カバー率

■目的

- 通勤や通学、暮らしの中で発生する買い物や通院などの移動に対して、「市内に暮らす人々が、バスや鉄道を利用できる環境にあるか」を評価します。

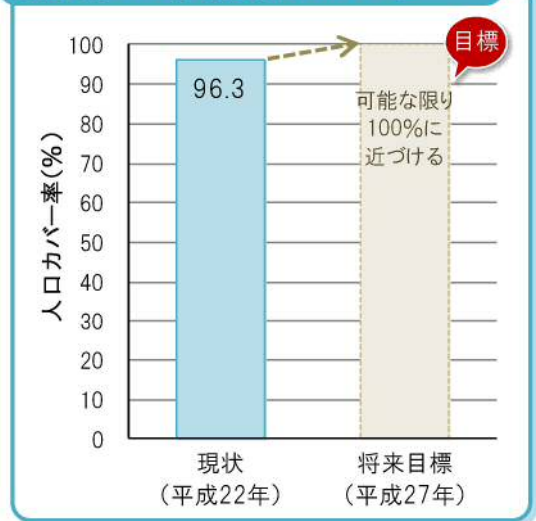
■指標の算定方法

- 市全人口に対する路線バス、コミュニティバス、鉄道駅の勢力圏内の人口の割合  
※現況値：96.3%（平成22年国勢調査人口ベース）

■将来目標値の設定方法

- 現在の路線バス、コミュニティバス、鉄道の勢力圏内の人口は、395,492人と試算され、総人口410,830人\*の96.3%と、ほぼ市民全体が公共交通を利用できる環境にあります。
- 今後、公共交通軸への集約化やコミュニティバスなどによる地域交通の支援を図り、人口カバー率100%に近づけていくことを目標に設定します。

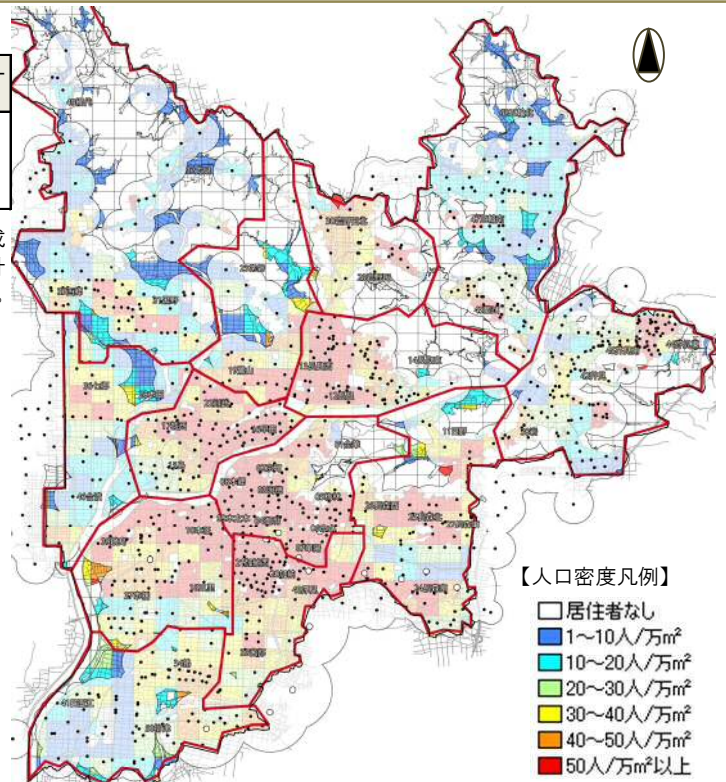
評価目標：バス停・鉄道駅人口カバー率



【公共交通による人口カバー率】

対象公共交通	勢力圏内人口(人)	勢力圏外人口(人)	総人口(人)	人口カバー率(%)
勢力圏設定 ①鉄道(半径1,000m) ②路線バス(半径500m) ③コミュニティバス(半径300m)	395,492	15,338	410,830	96.3

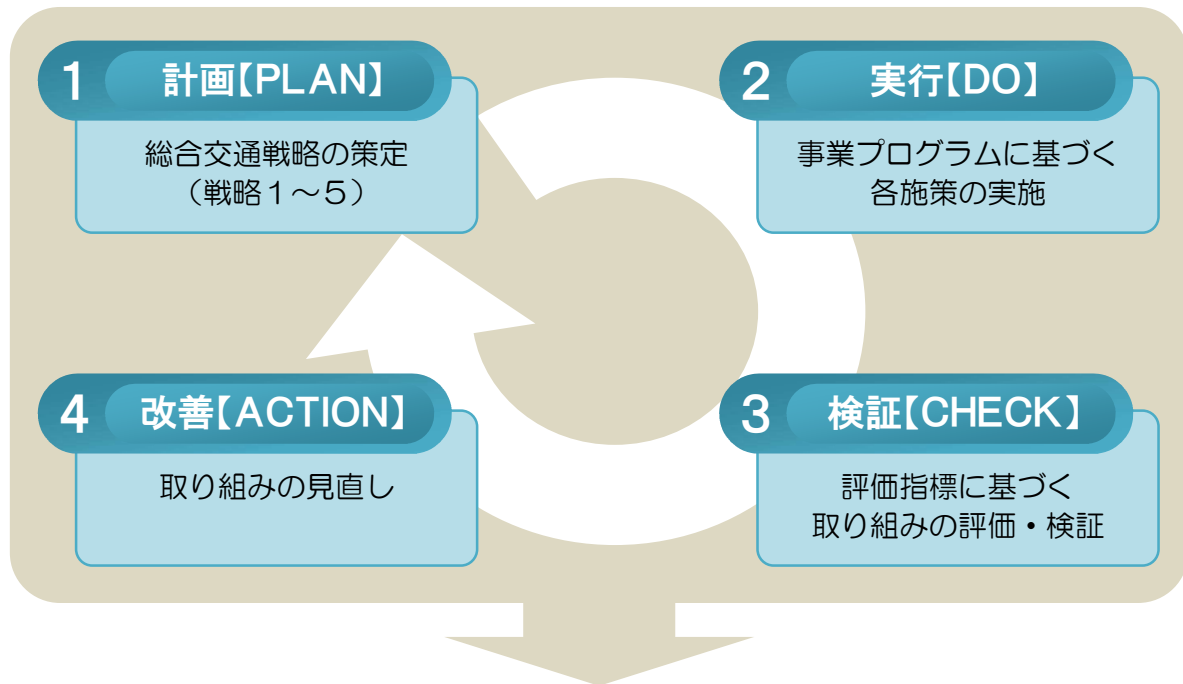
※上記総人口410,830人は、国勢調査人口メッシュデータより作成したものであり、隣接市に跨るメッシュ人口の市境界での按分計算等により、岐阜市の平成22年総人口413,136人と若干異なる。





### 3. PDCAサイクルによる施策の推進

- 『計画～実行～検証～改善』により効果を検証しながら、施策を推進していくとともに、必要に応じて総合交通戦略を見直していきます。
- 施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有し、将来都市イメージの実現に向けて取り組んでいきます。



#### 岐阜市総合交通協議会【事業実施と進捗管理】

- 総合交通戦略及び地域公共交通総合連携計画の**策定、変更の協議**
- 総合交通戦略及び地域公共交通総合連携計画に位置づけられた**事業の実施、調整**

【組織構成】 学識経験者、地域公共交通利用者（市民）、公共交通事業者、経済団体、関係行政機関（国・県・警察など）、岐阜市

