

第5章 町田市都市・地域総合交通戦略の実現に向けて

1. 目標値の設定

施策導入による達成度検証のための評価指標と目標値を次のように定めます。

戦略目標	評価指標		現況値	達成目標値		交通マスタープランの将来目標値(2030年)
				前期(2015年)	後期(2020年)	
【全市的目標】 路線バスが利用しやすく不便なく快適に移動できるまちにする	全体目標	市内をバスで利用して移動する割合(鉄道端末利用を含む)	10% (2008年)	—	12%	現況より増加
	補完目標	最寄り駅まで15分未満で到達できる市民の割合	59.6% (2005年)	62.5%	65%	70%
		鉄道やバスの利便性について満足している市民の割合	60.9% (2005年)	62.5%	65%	70%
		主要拠点から町田駅にアクセスするバスの所要時間	山崎団地⇒町田駅 31分 〈平日8時〉 (2005年)	現況より10%短縮	—	現況より10%短縮
		桜台⇒町田駅 35分 〈平日8時〉 (2005年)	—	現況より10%短縮	現況より10%短縮	
【中心市街地目標】 中心市街地に訪れるだれもが回遊して楽しめるまちにする	全体目標	中心市街地の交通対策重点エリアにおける瞬間最大路上駐車台数	77台 (2007年)	—	現況より減少	現況より減少
	補完目標	町田駅周辺の中心街で長い時間、楽しむ市民の割合	40.4% (2005年)	—	45%	現況より増加
		歩行者天国内(歩行者天国時間帯:11~19時)の路上荷さばき貨物車延べ台数	143台 (2007年)	—	現況より50%減少	0台

図 5-1 目標値の設定

注) 今後、PDCAサイクルの中で、達成状況を踏まえて目標値は見直す可能性があります。

2. PDCAサイクルによる施策の推進

総合交通戦略で示した事業プログラムの着実な進行とその効果把握にあたっては、いわゆるPDCAサイクル（戦略策定（Plan）、施策実施・管理運営（Do）、評価（Check）、施策体系など、総合交通戦略の柔軟な見直し（Action））に基づき、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、補足的なデータ収集や調査により目標達成状況を確認し、必要に応じた戦略の点検・見直しを行っていくことが重要です。

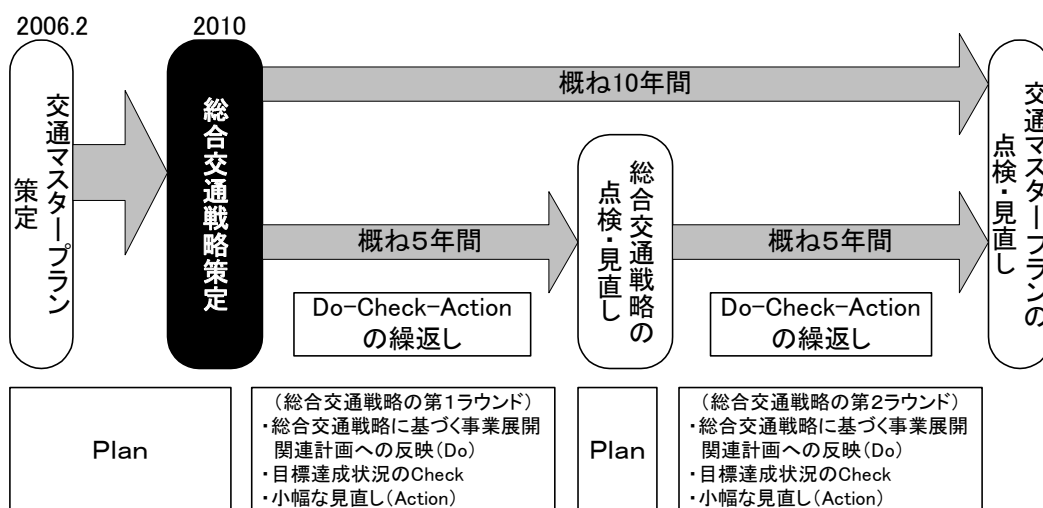


図 5-2 PDCAサイクルによる施策の推進

3. 推進体制の構築

PDCAサイクルを適切に実行するためには、市民、関係機関等（交通事業者、関係団体）、行政がそれぞれの立場から施策事業に参画することが必要であり、そのような場として、「町田市都市・地域総合交通戦略策定協議会」を発展的に改組し、「町田市都市・地域交通戦略推進協議会（仮称）」を立上げ、事業の進行管理を行います。

なお、施策の推進にあたっては導入費用等が伴うことを踏まえ、国や東京都で定めている各種補助制度の活用を含めて検討していきます。

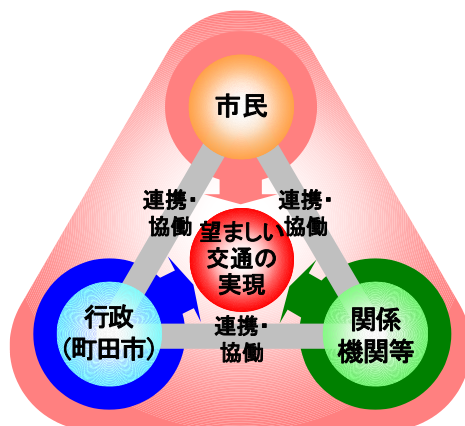


図 5-3 市民、行政（町田市）、関係機関等の連携・協働