

安城市総合交通戦略の中間評価報告

1. 安城市総合交通戦略

(1) 総合交通戦略とは

「総合交通戦略」は、「都市・地域総合交通戦略要綱」において、「都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを進めるため、総合的な交通のあり方や必要な施策に関して目標を定め、歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かした交通行動の転換に結びつけるハード・ソフト両面からの取り組みについて総合的かつ重点的に実施するための計画を地方公共団体や公共交通事業者等の関係者で構成される協議会において策定するものです。」と定義づけられています。

(2) 安城市総合交通戦略

安城市においては、健康的で環境にやさしい交通環境づくりを目指し、環境負荷の小さい都市交通、安全・安心な交通環境、魅力ある元気なまち、円滑で快適な広域交流を基本目標とした「安城市総合交通戦略」を、平成 22 年 3 月に計画策定し、平成 22 年 8 月には「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、国土交通大臣から認定を受けています。

本計画は、「安城市総合計画」「都市計画マスタープラン」を上位計画（図-1）とし、交通の視点から、その実現に向けて有効な方策を定めるとともに、他の計画との連携を図ります。さらに、交通施策の進路の全体像を示すものとして、望ましい交通のあり方を提示するとともに、施策を効果的・効率的に進めていく上での基本的な計画となります。（図-2）

2. 中間評価の実施経緯

本計画においては、総合計画の目指す都市像を実現するため、計画目標を設定し、施策パッケージ毎に進行管理指標を設定しています。今回は計画内で定めたとおり、計画期間の概ね中間年度に当たることから、現時点における各種指標の確認を行うことを目的として中間評価を実施します。

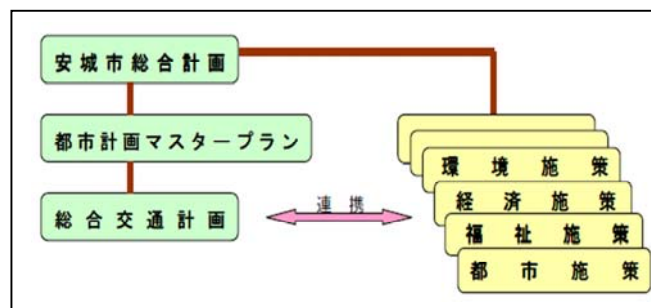


図-1 計画の位置づけ

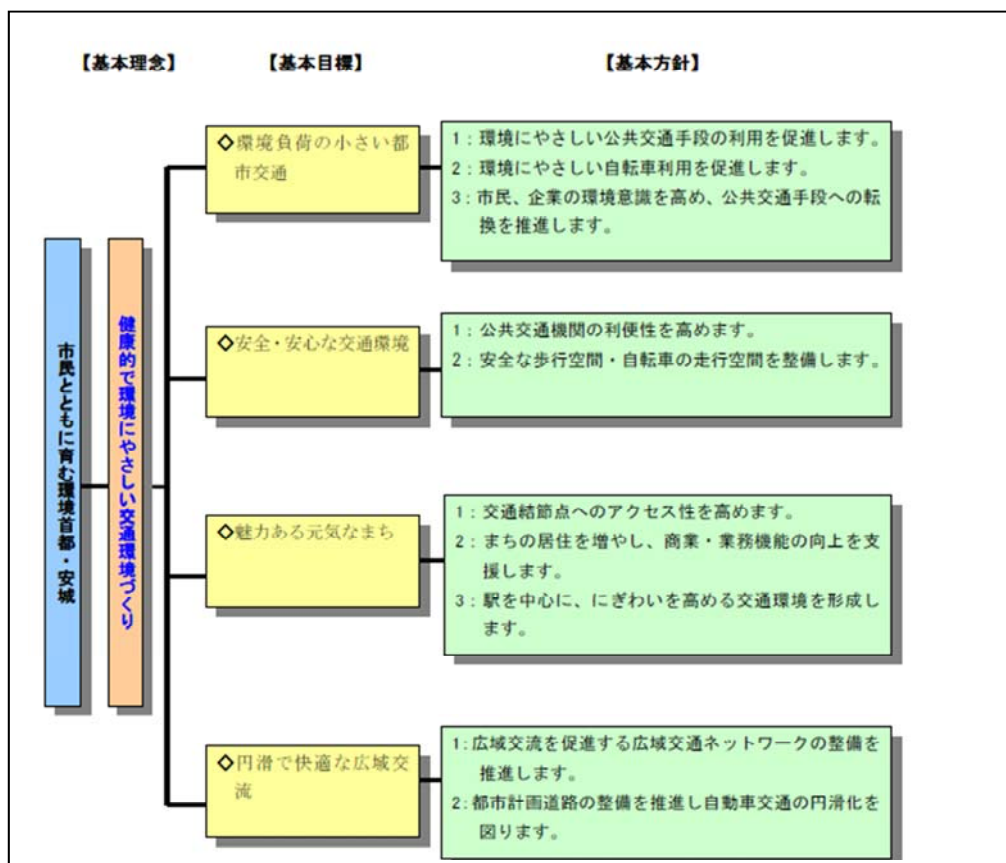


図-2 基本理念と基本目標

3. 中間評価の実施方法

中間評価は、安城市総合交通戦略で設定されている「総合目標指標」及び「個別進行管理指標」の現況値を確認するとともに、その達成状況を把握し評価を行いました。

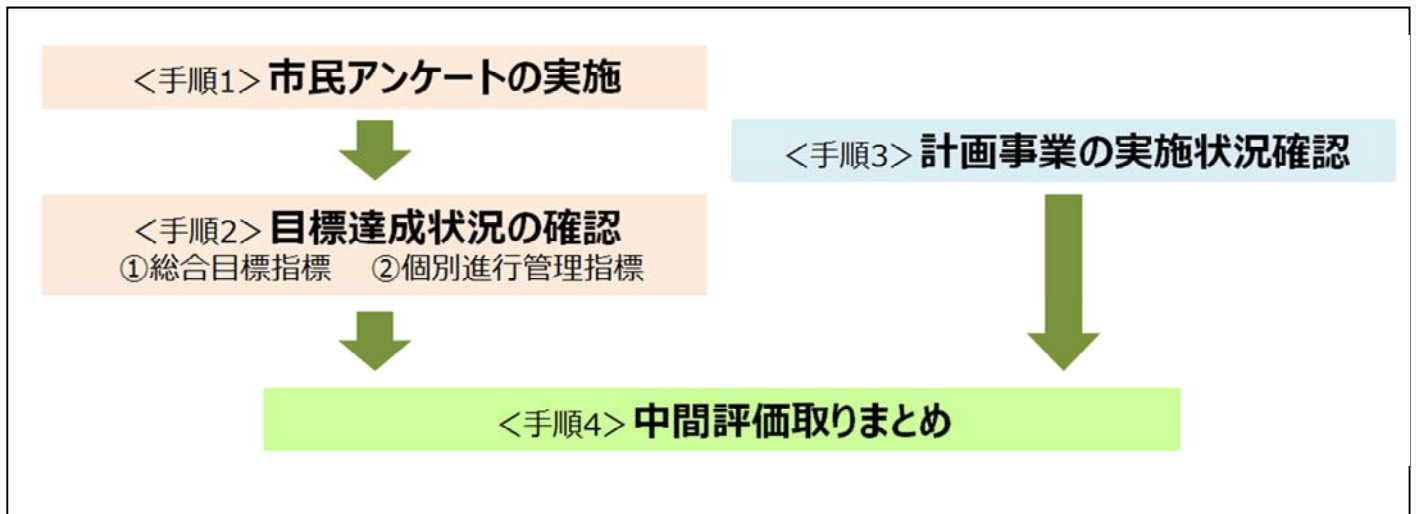


図-3 中間評価の実施方法

4. 中間評価結果

<手順1> 総合交通市民アンケートの実施

総合目標指標である「『公共交通』『自転車』と『自動車』利用割合」と、個別進行管理指標である「公共交通に対する市民満足度」を計画策定時と同じく総合交通市民アンケートにて把握します。アンケートは表-1 のとおり実施しました。

【表-1】市民アンケート実施概要

期間	対象	配布数	回収数	回収率
平成28年9月9日～ 平成28年9月30日	市民 (18歳以上、無作為抽出)	3,000通	1,207通	40.2%

※前回 平成20年12月10日～12月31日、5000通配布 2,315通回答 (回収率46.3%)

<手順2-①> 目標達成状況の確認 (総合目標指標)

手順1で行ったアンケート結果から、総合目標指標の達成状況について確認しました。その結果は表2-①のとおりです。

【表2-①】総合目標指標

指標	頻度	目標水準 (平成32年)	出典	結果	評価
○「公共交通」「自転車」と「自動車」の利用割合	概ね5～10年	現状3:7から 4:6に近づける	総合交通計画市民アンケート、中京PT調査	(1) 市民アンケート H19 31.3 : 68.7 H28 21.0 : 79.0 (2) 中京PT (10年毎) H3 26.4 : 73.6 H13 22.3 : 77.7 H23 21.3 : 78.7	×

◎市民アンケートの結果、目標水準に近づけることが出来なかったと判断できます。ただし、中京PT調査は平成33年(2021年)に行うものと想定されます。市民アンケートの結果や、中京PTの結果より、中部地区においては、「公共交通」や「自転車」利用よりも、「自動車」利用への流れが大きなトレンドとして見られます。

<手順 2-②> 目標達成状況の確認（個別進行管理指標）

個別進行管理指標に係る各種数値の確認を行うことにより、その達成状況を確認しました。その結果は表 2-②のとおりです。

【表 2-②】個別進行管理指標

基本目標	施策パッケージ	進行管理指標	頻度	概ねの目標水準	出展	結果	評価
環境負荷の小さい都市交通	公共交通機関の利便性向上	○公共交通利用者数 ・市内鉄道駅乗車人員 ・名鉄バス利用者数 ・あんくるバス利用者数	毎年	現況比 10%増加 (あんくるバス利用者数 H21 289 千人)	安城の統計	H21 289 千人 H27 515 千人 (78%増) 公共交通全体では 21.2%増	○
	自転車利用の促進施策等	○日常の移動手段として自転車を利用する回数が多い人の割合	概ね 5 年	30% (H18:19%) ※エコサイクルシティ計画による	エコサイクルシティ計画アンケート	H18 19% H28 15% (4 ポイント減)	×
	環境意識の改善	○「今後、公共交通や自転車の利用を増やしていきたい」人の割合	概ね 5 年	現況値以上 (H20:28%)	総合交通アンケート(今回)	H20 28.2% H28 46.6% (18.4 ポイント改善)	○
安全安心な交通環境	公共交通機関のサービス・利便性向上	○公共交通に対する市民満足度の向上	概ね 3 年	現況値以上 (H19:50.5%)	総合計画アンケート	H19 50.5% H27 49.4% (1.1 ポイント減)	×
	安全な歩行環境	○人口に対する交通事故件数の割合	毎年	現況より減少 (H20 : 722 件/10 万人)	市民安全課統計	H20 722 件 H27 576 件 (27.7%減)	○
魅力ある元気なまち	アクセス交通の確保	○駅まで 15 分圏内人口比率 (自転車・バスアクセス)	毎年	現況より増加 (H22 63.7%)	都市計画課算出	H21 63.7% H27 63.8% (0.1 ポイント改善)	○
	都心居住の推進	○拠点駅圏内人口比率 (J R 安城駅、新安城駅、J R 三河安城駅、桜井駅 1 km 圏内)	毎年	現況より増加 (H22 38.9%)	都市計画課算出	H21 38.9% H27 39.3% (0.4 ポイント改善)	○
	安全快適な歩行空間の確保	○中心市街地の自転車・歩行者交通量 (J R 安城駅南口商業地)	概ね 3 年	現況より増加 (H21 10,105 人)	商工課資料	H21 10,105 人 H27 9,665 人 (440 人減)	×
円滑で快適な広域交流	公共交通機関の強化	○路線間乗り換え利用者数 (名鉄西尾線と J R 東海道線・名鉄名古屋本線との乗り換え利用者数)	概ね 5 年	現況比 10%増加	大都市交通センサス	H17 6,586 人 H23 8,928 人 (H27 調査済み、結果公表まち)	-
	都市計画道路の整備促進	○主要道路のピーク時平均旅行速度 (市内道路)	概ね 5 年	現状より増加	道路交通センサス	H17 24.9km/h H22 24.9km/h (H27 調査済み、結果公表まち)	-

◎評価の結果、環境問題、高齢社会、中心市街地に対する課題など、一部改善が見られなかった部分がありますが、その反面、公共交通利用者の増、交通事故、都心居住の促進といった課題には対応できたと評価できます。特に、公共交通利用者は大幅に増えており、また公共交通利用に対する意識も大幅に改善できたと評価できます。

<手順3> 計画事業の実施状況確認

本計画では、過度に自動車に依存した交通体系から、地区の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動できるなど、それぞれの交通手段が連携して、地球環境にやさしい交通体系への転換を目指すため、各種施策実施プログラムを策定しています。総合交通戦略の「施策実施プログラム」に掲載されている各種事業について、計画策定した平成 22 年から平成 27 年までに実施した事業について確認を行いました。実施状況については表 3-①～④のとおりです。

【表 3-①】計画事業の実施状況表 <環境負荷の小さい都市交通>

凡例 : ○…予定通り実施 ●…予定を前倒し実施 -…実施できなかった等

基本目標	施策パッケージ	施策メニュー	実施主体	実施計画年			H22～H26 主な実施内容 (①～⑯は重点プロジェクト参照)	
				H22～H26	H27～H31	H32以降		
環境負荷の小さい 都市交通	公共交通機関の 利便性向上	あんくるバスの運行改善	市	○	○	○	②平成 20 年 10 月にダイヤ改正、路線数増加（3 系統）及び増便を実施。当面は現状運行を実施し、必要に応じ見直し。 ⇒H26.10 に再編実施、11 路線に路線数を増加したとともに、JR 安城駅、更生病院を乗り換え拠点として設定するなど大幅な改編を行なった。	
		民間路線バスの利用促進	市、バス事業者	○	○	○	⑯モビリティ・マネジメント等の利用促進策を実施 ⇒補助金により、名鉄安城線、安城岡崎線を維持。民間バスを基幹バスと位置づけるとともに、小学校における「バス乗り方教室」など、協働して利用促進を実施した。	
		交通結節点・乗換拠点の強化	市、交通事業者	① JR 安城駅、JR 三河安城駅、名鉄新安城駅等主要駅の結節機能整備（バリアフリー化） ⇒H22 名鉄新安城駅バリアフリー化、H25JR 安城駅エレベータ設置済み	○	○	○	
				⑨北安城駅、碧海堀内駅などにおける結節機能の整備 ⇒H22 古井駅（50 台）、H27 名鉄新安城駅（79 台）に駐輪場増設				
		CNG バス等低公害車の導入	バス事業者		○	○	・車両切り替えに合わせ、より低燃費・低公害型車両の導入を検討	
		名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善 新駅の誘致	名鉄	●	○	○	・調査検討 ⇒H22 南桜井駅の整備とあわせ、運行本数の改善を実施。	
		主要駅・拠点での居住人口誘導策の検討	市	○	○	○	・調査検討 ⇒区画整理事業の実施及びアンフォーレ、桜井福祉センターの整備等、駅周辺における拠点施設の整備を実施し、コンパクトシティ化、まちなか居住を促進した。	
		名鉄西尾線を活用したDMV等の導入検討	市、交通事業者			○	・調査検討	
		バストレールシステムの導入検討	市、交通事業者			○	・調査検討	
		自転車サイン・マップの活用	市	○	○	○	④市民との協働によりアップデートを定期的実施（平成 20 年度作成済） ⇒自転車走行空間整備に合わせ、自転車サイン整備実施。 ⇒市民と協働し自転車マップ作成・更新（現在第 5 版、H25 更新）	

自転車の利用促進 施策等	レンタサイクルの充実	市	○	○	○	⑦10ポートに増設（平成21年度） ⇒現在11ポート、61台で運営。随時配置台数の見直しを実施。
	駐輪場の整備	市	○	○	○	・名鉄桜井駅に駐輪場設置（810台分）（平成20年度） ・JR安城駅・名鉄南桜井駅に増設（平成21年度） ・新安城駅前線整備に伴い、自転車利用の増加が見込まれるため、名鉄新安城駅北口における駐輪場の整備の研究 ⇒H22古井駅（50台）、H27名鉄新安城駅（79台）に駐輪場増設
	自転車ネットワークの形成	市	○	○	○	⑤大東住吉線の整備・新安城駅前線の整備⇒大東住吉線、新安城駅前線、デンパーク通り線、安城三河安城線等、L=7.5kmを整備済み。
	自転車レーンの設置の検討	市	○	○	○	自転車レーン=自転車専用道の設置は実施していない。 （言葉の定義が計画策定当時と変化）
	自転車購入補助	市	○	○	○	⑧幼児2人同乗用自転車・電動アシスト自転車・高齢者向け自転車に補助を予定（平成22年度以降） ⇒H22から自転車購入補助を実施。
	サイクル・アンド・ライドの推進	市、交通事業者	○	○	○	・駐輪場整備参照 ⇒駅等において駐輪場整備し、サイクルアンドライドを推進した。
	サイクル・アンド・バスライドの推進	市、交通事業者	●	○	○	・調査検討 ⇒東端停留所等において一部実施済み。
	駐輪場定期券と鉄道定期券の一体化	市、交通事業者	○	○	○	⑩ICカードを活用した公共交通等の相互利用の検討 ⇒H26交通ICカード「HABPAS」の導入について検討実施。
環境意識の 改善	モビリティ・マネジメント	市	○	○	○	⑯企業、市民、転入者、学校等を対象としたモビリティ・マネジメントを検討 ⇒学校（H26）、市民（H27）、転入者（H28）を対象にMM実施済み。
	自転車通勤促進事業所への支援の検討	市		○	○	・調査検討
	低公害車の購入助成	市	●	○	○	・調査検討 ⇒H26～EV、PHV、FCV助成実施。
	発着駅を単位とした企業バスの共同運行（企業との連携）の検討	市、企業、交通事業者			○	⑬大規模事業所が複数立地するエリアにおける導入可能性を調査検討
	カーシェアリングの導入の検討	市、民間事業者	●		○	・調査検討 ⇒継続検討、H26より、デンソーと共同で超小型モビリティシェアリング事業実施中。

【表 3-②】計画事業の実施状況表 <安全安心な交通環境>

凡例 : ○…予定通り実施 ●…予定を前倒し実施 -…実施できなかった等

基本目標	施策パッケージ	施策メニュー	実施主体	実施計画年			H22～H26 主な実施内容 (①～⑯は重点プロジェクト参照)
				H22～ H26	H27～ H31	H32 以降	
安全・安心な 交通環境	公共交通機関の サービス・利便性向上	市内循環バスの運行	市	○	○	○	②あんくるバス・循環線を継続運行 ⇒継続運行。H26.10 より 1 路線→ 2 路線に増便し、より利便性を高めている。
		バスロケーションシステムの導入	市	○	○	○	③H21 年度にあんくるバス 10 路線への導入予定（P C、携帯等での位置情報の確認）利用者の意見を取り入れ、状況をみてアップデートを行う ⇒H22 導入済み、H26 より新システム稼働中。
		民間路線バスの維持	市、バス事業者	○	○	○	・地域公共交通のあり方について調査検討を行うとともに、必要な運行経費を補助 ⇒補助金により、名鉄安城線、安城岡崎線を維持。
		N P O 等によるボランティア有償運送の検討	N P O 等	-	○	○	・福祉車両・セダン型車両を使用した N P O 等によるボランティア有償運送の検討 ⇒継続検討（まずはあんくるタクシーのサービス向上を優先）
		「あんくるバス」の充実、集落連絡バス等の体系化	市	○	○	○	⑫安城更生病院等の主要拠点を活用した乗換拠点整備によるあんくるバスの再編検討 ⇒H26.10 再編実施。JR 安城駅、安城更生病院を乗換拠点とし再編を行なった。
		バス停の待合環境の整備	市、交通事業者	○	○	○	⑭主要バス停の待合環境（上屋、ベンチ等）の整備 ⇒名鉄新安城駅、安城更生病院においてバス停上屋設置。地元要望等に基づき、随時ベンチ等設置（東端、蔵前）。
		公共交通利用情報提供の充実	市、交通事業者	○	○	○	⑮主要集客駅（JR 安城駅等）における公共交通利用情報提供の検討 ⇒H26 バスロケディスプレイを安城駅、H27 安城更生病院、八千代病院に設置、稼働中。H28 アンフォールに導入予定。
		北安城駅、堀内公園駅などにおける結節機能の整備	市、名鉄	○	○	○	⑨駐輪場等の整備 ⇒⇒H22 古井駅（50 台）、H27 名鉄新安城駅（79 台）に駐輪場増設
		交通マップの作成	市、交通事業者	○	○	○	・市内の公共交通利用マップ作成 ⇒交通結節点の看板を随時リニューアルしたとともに、自転車マップを作成した。 また、あんくるバス時刻表には鉄道の時刻表を掲載し、交通モード間の乗り換えを促進した。
		外国人に対する公共交通利用情報の提供	市、交通事業者	○	○	○	・外国語案内情報の充実 ⇒外国人向け観光案内冊子に、交通情報を掲載した。
		少量輸送へのタクシーの活用	市、タクシー事業者	○	○	○	・タクシー料金助成の継続実施（障がい者） ⇒H24 デマンド型公共交通「あんくるタクシー」導入
		名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善	市、名鉄	●	○	○	・調査検討 ⇒H22 南桜井駅の整備とあわせ、運行本数の改善を実施。
パーク・アンド・バスライド拠点整備	市、 交通事業者		○	○	・調査検討		

	バス料金制度の改善、乗継割引制度等の導入	市、交通事業者	●	○	○	・ゾーン運賃制、乗り継ぎ割引等の導入可能性に関する調査検討 ⇒あんくるタクシーとあんくるバスの乗り継ぎについては割引を実施。
	ICカードの導入の検討	市、交通事業者	●	○	○	・調査検討 ⇒H26 交通 IC カード「HABPAS」の導入について検討実施。
	デマンドバス導入の検討	市、交通事業者	○	○	○	・調査検討 ⇒H24 デマンド型公共交通「あんくるタクシー」導入
	交通空白地域をカバーするデマンドタクシー導入の検討	市、交通事業者	○	○	○	・調査検討 ⇒H24 デマンド型公共交通「あんくるタクシー」導入
安全な歩行環境	明治用水緑道の環境整備	市	○	○	○	⑥明治用水緑道基本計画及び実施設計に基づき整備 ⇒歩道と自転車道の色分け、照明灯整備等実施済み。
	歩道の環境整備	市	○	○	○	⑤自転車ネットワーク整備計画に従い優先順位の高い路線から整備 ⇒大東住吉線、新安城駅前線の歩道について歩行者と自転車の分離を行った。
	違法な道路占用物件の追放	市	○	○	○	・調査検討 ⇒市内3団体でパトロール及び撤去を実施している。
	歩道・自転車道の整備	市		○	○	・調査検討
	集落等への通過交通の排除	市		○	○	・通過交通が走行しにくい道路構造や交通規制等の検討
	交通バリアフリー化の推進	市、交通事業者	○	○	○	①JR安城駅、JR三河安城駅、名鉄新安城駅等主要駅の結節機能整備（バリアフリー化） ⇒H22 名鉄新安城駅バリアフリー化、H25JR 安城駅エレベータ設置済み
	都市計画道路の整備	市	○	○	○	・既定計画に基づく整備 ⇒地元、沿線地権者、関係団体等と調整しながら推進している。（名古屋岡崎線、安城碧南線他）
	交差点等の交通安全施設の充実	市、警察	○	○	○	・調査検討 ⇒交差点におけるカラー舗装化等を随時実施。

【表 3-③】計画事業の実施状況表 <魅力ある元気なまち>

凡例 : ○…予定通り実施 ●…予定を前倒し実施 -…実施できなかった等

基本目標	施策パッケージ	施策メニュー	実施主体	実施計画年			H22～H26 主な実施内容 (①～⑯は重点プロジェクト参照)
				H22～ H26	H27～ H31	H32 以降	
魅力ある元気なまち	アクセス交通の確保	「あんくるバス」の再編	市	○	○	○	②平成 20 年 10 月にダイヤ改正、路線数増加（3 系統）及び増便を実施。当面は現状運行を実施し、必要に応じ見直し。 ⇒H26.10 に再編実施、11 路線に路線数を増加したとともに、JR 安城駅、更生病院を乗り換え拠点として設定するなど大幅な改編を行なった。
		中心市街地での循環バスの拡充	市	○	○	○	②あんくるバス・循環線を継続運行 ⇒継続運行。H26.10 より 1 路線→2 路線に増便し、より利便性を高めている。
		交通結節点における駐車場・駐輪場の利便性向上	市、交通事業者	○	○	○	・JR 安城駅・南桜井駅に増設（平成 21 年度） ・名鉄新安城駅北口への駐輪場の整備の研究 ⇒⇒H22 古井駅（50 台）、H27 名鉄新安城駅（79 台）に駐輪場増設
	都心居住の推進	駅周辺への居住者の誘導策の実施	市			○	・調査検討
		既存市街地の再編	市			○	・調査検討
		施設のユニバーサルデザイン化	市			○	・調査検討
	安全快適な歩行空間等の確保	レンタサイクルシステムの整備・拡充	市、交通事業者	○	○	○	⑦ JR 安城駅→名鉄南安城駅 ⇒現在 11 ポート、61 台で運営。随時配置台数の見直しを実施。
		駅周辺での安全で安心な歩行空間の整備	市	●	○	○	・安城新幹線駅周辺土地区画整理事業（平成 19 年度完了） ・桜井駅周辺土地区画整理事業（平成 11 年度～33 年度予定） ・JR 安城駅周辺電線類地中化事業（平成 18 年度～22 年度予定）
		自転車も安全に走行できる道路の整備・拡充	市	●	○	○	⑤自転車ネットワーク整備計画に従い優先順位の高い路線から整備 ⇒大東住吉線、新安城駅前線、デンパーク通り線、安城三河安城線等、L=7.5km を整備済み。
		トランジットモールの導入の検討	市、商店街等			○	・調査検討
		LRT など新交通システムの研究	市			○	・調査検討
		フリンジパーキング導入の検討	市	●		○	・調査検討 ⇒
		ロードプライシング導入の検討	市			○	・調査検討

【表 3-④】計画事業の実施状況表 <円滑で快適な広域交通>

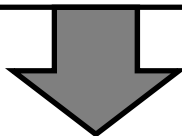
凡例 : ○…予定通り実施 ●…予定を前倒し実施 -…実施できなかった等

基本目標	施策パッケージ	施策メニュー	実施主体	実施計画年			H22～H26 主な実施内容
				H22～ H26	H27～ H31	H32 以降	(①～⑯は重点プロジェクト参照)
円滑で快適な 広域交通	公共交通機関 の強化	J R 安城駅・南安城駅間の連絡バス運行・ レンタサイクル導入	市、交通 事業者	○	○	○	②・⑦あんくるバス・循環線に ⇒あんくるバス循環線を運行、レンタサイクル配備済み。
		名鉄西尾線の複線化の延長・運行本数の改善	名鉄	●	○	○	・調査検討 ⇒H22 南桜井駅整備済み。一部複線化を行い、運行本数を維持した。
		新駅の誘致	名鉄	●	○	○	・調査検討 ⇒H22 南桜井駅整備済み。
		中部国際空港連絡バスの拡充	バス事業 者	-	○	○	・交通事業者への要望 ⇒H28.4 中部国際空港連絡バス廃止。
		J R 三河安城駅への在来線「快速」及び新幹線 「ひかり号」の停車	J R		○	○	・交通事業者への要望
		周辺都市と連携したコミュニティバス等の検討	市、隣接 市	○	○	○	・平成 21 年 7 月より碧南市コミュニティバスが市内へ乗入開始。拡充を検討 ⇒H26.10 の再編により、刈谷市、碧南市との連携実施。岡崎市宇頭駅にも乗り入れている。
		愛知環状鉄道の中部国際空港への延伸の検討	交通事業 者			○	・調査検討
	都市計画道路の整 備促進	都市計画道路本郷知立線・安城高浜線の整備 の働きかけ	市	○	○	○	・既定計画に基づく整備 ⇒安城高浜線、本郷知立線について働きかけ実施。
		豊田市、刈谷市方面への都市計画道路の強化	市	○	○	○	・既定計画に基づく整備 ⇒名古屋岡崎線、八橋里線、小垣江安城線の整備促進実施。
		ボトルネック交差点・踏切の解消	市、交通 事業者			○	・調査検討
		中心市街地への不要交通の流入抑制のための 外郭道路の整備	市		○	○	・調査検討

<手順4> 中間評価取りまとめ

以上により、計画策定から現在までに実施してきた事業、及び総合目標指標、個別進行管理指標について確認及び評価を実施しました。この結果から、以下のとおり取りまとめました。

- 計画書上で予定した**実施事業については予定通り実施**できています。
- ×現状においては、目指す都市像に向けた**総合目標指標を達成することはできていません。**
- 個別進行管理指標の結果、「自動車利用を控え、**公共交通や自転車利用を増やす**」という「意識の醸成」には**成功しているものと考えられます。**
- ×社会問題化している**中心市街地の活性化や高齢社会に対応出来ている**とは言い難い状況です。
- 公共交通利用者の増、環境問題の改善、交通事故、中心市街地、都心居住の促進**といった課題に対しては**対応できている**と考えられます。



総合目標は達成できなかったものの、個別進行管理指標は概ね達成できており、現状において「**行動を変える**」ことは出来ていなくても、「**自動車利用を控え、公共交通や、自転車利用を増やす**」という「意識の醸成」には**成功しているもの**と言えます。従って、今後も各種事業を効果的に実施することで、「**公共交通**」や「**自転車**」**利用に対する意識を、実際の行動に変えるように誘導していく**ことを念頭に置き、交通戦略の目指す都市像の実現に向け、計画を進めていくものと考えています。

5. 総合交通戦略の今後の取り扱いについて

以上の評価結果と、上位計画、交通をとりまく社会情勢の変化などから、総合交通戦略の今後の取り扱いについて図-5のとおり検討を行いました。

現総合交通戦略は、第7次総合計画、都市計画マスタープランを上位計画とし策定。

・現総合交通戦略策定から5年を経過しており、総合交通戦略の成果の評価を行うため、実施状況と達成状況について中間評価を実施。
・中間評価の実施により、**総合目標指標は達成できておらず、市民の行動変容を促すことはできていないものの、個別進行管理指標により、行動変容のための意識の醸成はできている**ことが判明。

しかしながら超高齢社会の到来、リニア中央新幹線の開業など「**社会情勢の変化**」や、国、県、安城市における「**上位計画の方針変更**」及び「**連携する計画等の策定**」など、本市の公共交通を構築していく上で、転換点となりうる大きな変化が見込まれる。

【上位計画の方針変更】
・第8次総合計画（2015（H27））
・都市計画マスタープラン（2017（H29）予定）

【連携する計画等の策定】
・愛知公共交通ビジョン（2016（H28）予定）
・**公共交通網形成計画（2017（H29）予定）**
・エコサイクルシティ計画（2016（H28）予定）

【社会情勢の変化】
・社会情勢の変化は、まちづくりにおいても十分に考慮すべき問題であり、これに対応するために必要なまちづくりに関する政策を検討・評価・精査することが必要。
・特に観光や企業立地、新たなビジネスの創出が期待される「リニア中央新幹線の開業」は、同創出を推進する戦略的なまちづくりの早急な検討が必要。

「上位計画の方針変更」、「連携する計画等の策定」、「社会情勢の変化」に対応するとともに、安城市の公共交通を構築する上で特に密接に関係する「公共交通網形成計画」との連携を図るため、**総合交通戦略の見直し、事業の加除等については来年度（2017（H29））、公共交通網形成計画と同時に検討・実施する。**

図-5 総合交通戦略の今後の取り扱いについて