

第5章

計画の推進体制

第5章 計画の推進体制

5-1 計画の進捗状況の評価

計画を着実に遂行するため、計画の評価指標として以下の目標値を設定します。

表 5-1 計画の評価指標

目標	指標	現況値	目標値
目標1 安全・安心で快適に自転車に乗ることができる環境づくり	自転車通行空間の整備進捗率 ^(※1) (暫定整備形態を含む)	24.1%	85.1% ^(※2)
		(R3)	(R8)
目標2 安全・安心に自転車に乗ることができる人づくり	自転車事故発生件数 ^(※3)	95件 ^(※4)	現況値より 減少 ^(※5)
		(5年間の年平均)	(R8)
目標3 健康と脱炭素につながる 自転車を活用したライフスタイルの推進	自転車分担率 ^(※6)	12.0% ^(※7)	12.5% ^(※8)
		(R3)	(R8)
	自転車利用意向	39.5% ^(※9)	51.0% ^(※10)
		(R3)	(R8)
目標4 交流人口の拡大に向けた サイクルツーリズムの推進	鉄道駅やバス停の周辺における シェアサイクル・レンタサイクルの ステーション数 ^(※11)	17箇所	20箇所 ^(※12)
		(R3)	(R8)

※1 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画に基づく整備の実績値

※2 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画の1次計画が概ね10年間での整備を目標としていることから、今後5年間での進捗率を設定した

※3 三島市内で発生した自転車事故発生件数の実績値

※4 新型コロナウイルス感染症による人流の減少等の影響を踏まえて現況値は過去5年間(2016年～2020年)の平均値より設定した

※5 自転車の活用による利用者数の増加と比例して事故発生件数も増加することが懸念されるが、安全・安心に関する施策の実施により、目標値としては、現況より事故発生件数を減少させることとした

※6 交通手段分担率:ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合

※7 市民アンケート調査にて算出した代表交通手段(ひとつの移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段(主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順))分担率のうち、自転車の分担率

※8 東駿河湾都市圏PT調査によると自動車の分担率が過去10年間で約1%増加していることから、今後5年間で自転車と公共交通の分担率をそれぞれ0.5%ずつ増加させ、自動車への依存を低減させる目標値とした

※9 市民アンケート調査にて「普段外出時の自転車の利用意向」として「思う」「やや思う」を回答する人の割合

- ※10 「普段外出時の自転車の利用意向」として「あまり思わない」と回答した方(24.6%)のうち約半数(12.3%)の自転車利用意向を高めることを目標値とした
- ※11 交通結節点となる鉄道駅及び路線バス・三島市自主運行バスのバス停 300m 圏域に設置されるシェアサイクル・レンタサイクルのステーションの数の実績値
- ※12 今後 5 年間で、現状ではシェアサイクルのステーションがない鉄道駅の周辺に設置するとともに、新たにレンタサイクルのステーションを設けることを目標値とした

5-2 推進体制

本計画は、市民、団体、企業、行政等の個々が持つ知識や経験を最大限に生かして共に考え、共に創るという共創の理念のもと、関係機関と連携しながら推進します。

5-3 フォローアップ及び見直し方法

本計画は、令和4(2022)年度～令和8(2026)年度の5年間を計画期間としています。計画の評価指標については、毎年の現況値を把握するとともに、中間年として令和6(2024)年度(3年目)には、施策・措置の取り組み状況等について確認を行います。また、計画最終年である令和8(2026)年度に、本計画の評価と次期計画の検討を行います。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化等を踏まえ、施策や目標値については適宜フォローアップや見直しを図ることとします。また評価指標の設定自体についても、新たな指標の追加等、適宜見直しを図ることとします。