

1. 計画の概要

計画の背景と目的

本市では、平成16年度（2004年度）に策定した市の交通政策の基本的な考え方を示す「小山市総合都市交通計画」に基づき、市内の交通課題に取り組んできました。

しかし、策定後約15年間の交通や土地利用の変化、人口減少・少子高齢化への対応、中心市街地活性化等の昨今の社会的要請を踏まえると、本計画を見直し、土地利用計画と都市交通計画の連携による効率的かつ重点的な都市整備を推進していく必要があります。

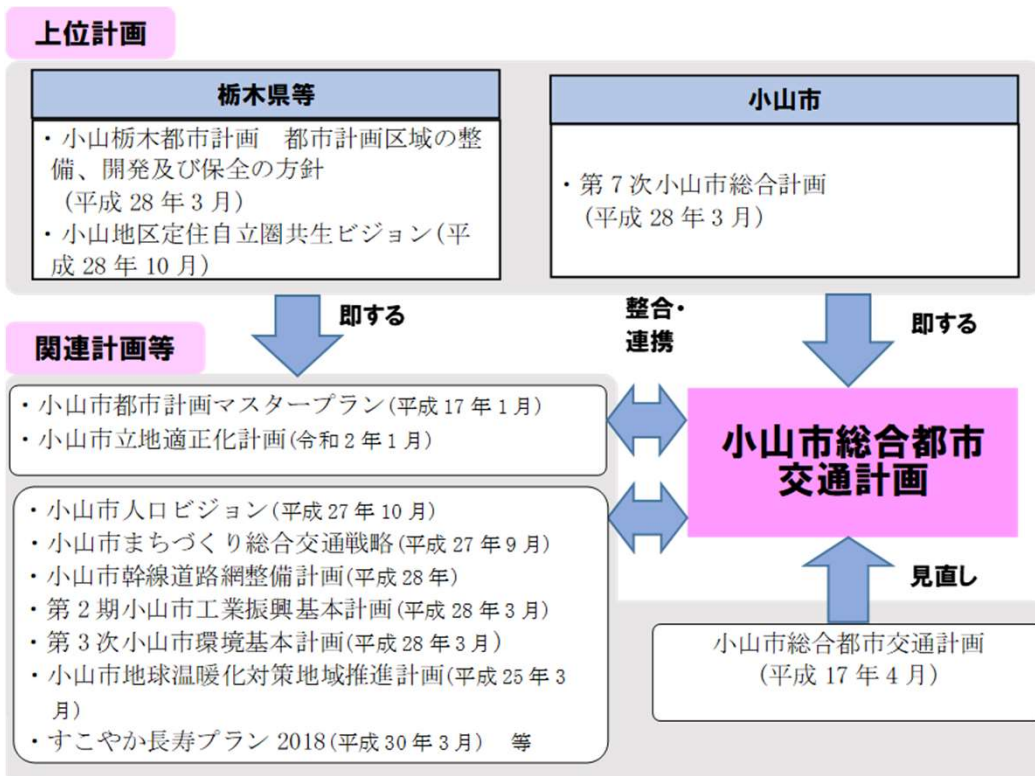
そこで、交通実態調査（パーソントリップ調査）の結果や将来交通需要予測を踏まえて、総合都市交通計画を見直します。

- パーソントリップ調査とは
「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるものです。
- 調査方法
 - ・ サンプル数：6,525世帯、14,625人
 - ・ 調査方法：住民基本台帳から無作為抽出した世帯に調査票を郵送。郵送もしくはウェブサイトにて回収
 - ・ 調査対象日：平成30年（2018年）10月の平日



計画の対象と位置づけ、目標年次

- 対象区域：小山市全域
- 位置づけ：本市のまちづくりの最上位計画である「第7次小山市総合計画」等に即するとともに、本市の長期を展望したまちの姿を定める「小山市立地適正化計画」をはじめとする市の関連計画と整合・連携を図る
- 目標年次：令和22年（2040年）

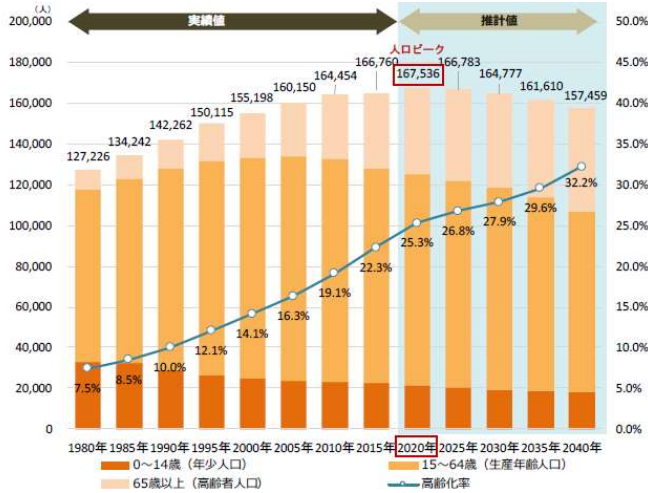


2. 本市の交通の現状

本市の概況

● 人口減少、少子高齢化の進展

市の人口は、令和2年(2020年)の167千人をピークに減少に転じる一方、令和22年(2040年)には高齢化率が約3割を超える見込みです。



出典:実績値:総務省国勢調査(各年度)、推計値:国立社会保障・人口問題研究所(平成30年(2018年))

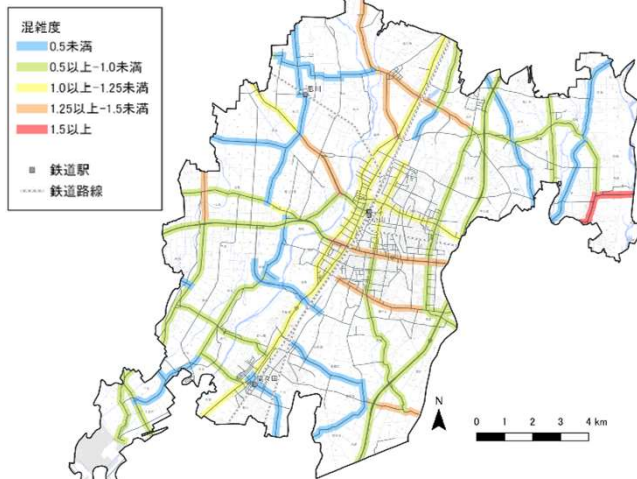
市の人口推移及び推計

本市の交通の概況

● 国道50号、小山駅周辺における混雑

● 増加する高齢者の交通事故

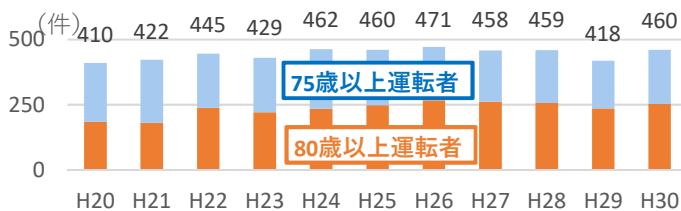
特に国道50号や国道4号の小山駅近辺で混雑度が1.0以上の区間がみられます。



出典:平成27年度(2015年度)全国道路・街路交通情勢調査、国土地理院地図

主要道路の混雑度

全国における高齢者の運転による交通死亡事故は、平成20年(2008年)から10年間で徐々に増加しています。

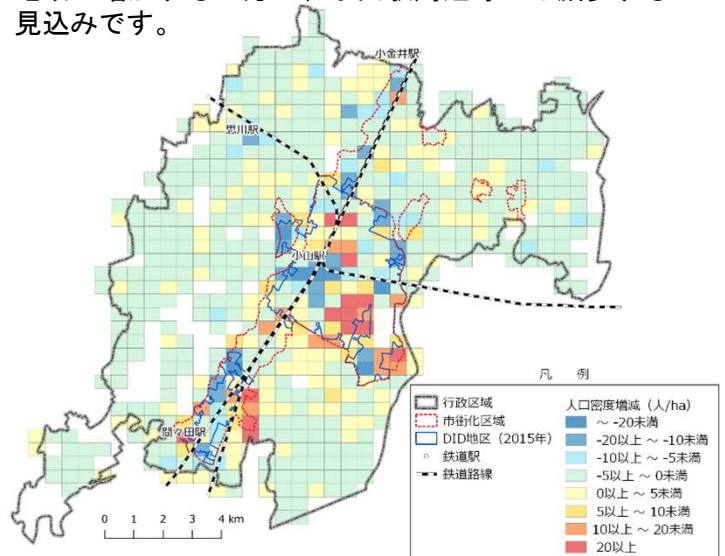


出典:平成30年(2018年)における交通死亡事故の特徴等について(警察庁交通部)

全国における高齢運転者による死亡事故件数の推移

● 中心市街地における人口密度低下

市内の人口密度は、令和22年(2040年)には一部地域で増加する一方で、小山駅周辺等では減少する見込みです。



出典:国勢調査(平成27年(2015年))、国立社会保障・人口問題研究所(平成30年(2018年))

市の人口密度の増減(H27(2015)→R22(2040))

● 進まないデマンドバス利用

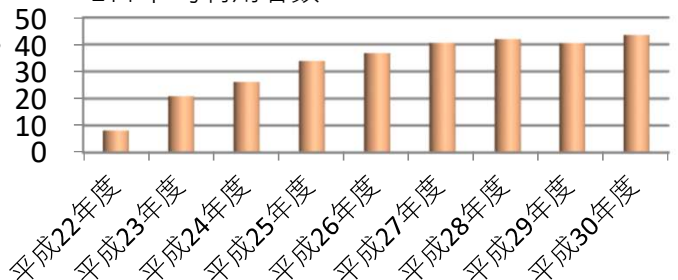
市内では、コミュニティバス13路線と郊外5地域でデマンドバスが運行しています。コミュニティバス利用者数は年々増加していますが、デマンドバスの利用者数は40人/日で横ばいにとどまっています。



出典:小山市オープンデータ「おーばす時刻表」、小山市資料

公共交通網

1日平均利用者数



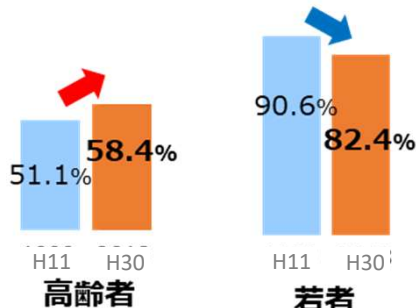
出典:小山市資料

デマンドバス1日平均利用者数の推移

● 本市の交通特性

- 高齢者の2人に1人は外出しない
- 外出しない若者の増加

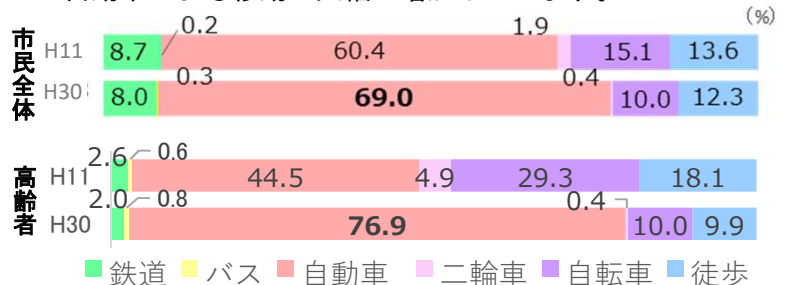
65歳以上の高齢者の外出率は増加していますが、依然として2人に1人は外出していません。一方で、15歳～24歳の若者の外出率は減少しています。



出典：平成11年(1999年)小山栃木都市圏パーソントリップ調査
平成30年(2018年)小山市パーソントリップ調査
外出率

- 依然として高い自動車利用割合
- 低いバス利用割合

市民の移動手段は自動車が約7割を占め、平成11年(1999年)から増加傾向にある一方で、バスの利用割合は0.3%と依然として低い状況です。特に高齢者の自動車による移動が大幅に増加しています。

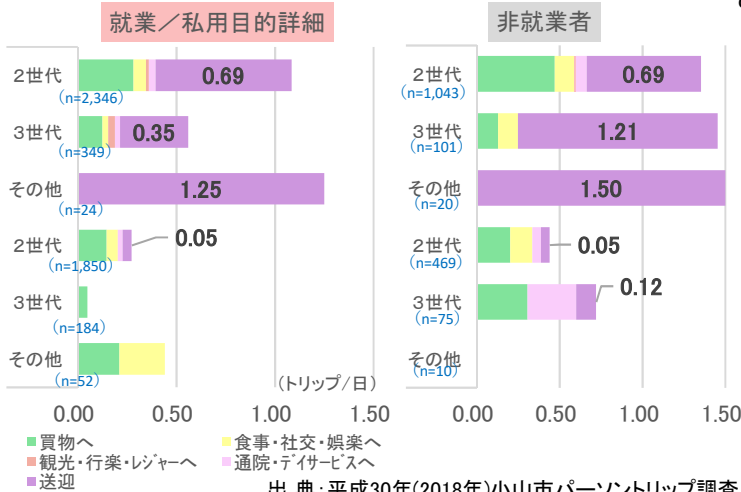


■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 二輪車 ■ 自転車 ■ 徒歩

出典：平成11年(1999年)小山栃木都市圏パーソントリップ調査
平成30年(2018年)小山市パーソントリップ調査
代表交通手段割合

● 送迎の多い子育て世帯

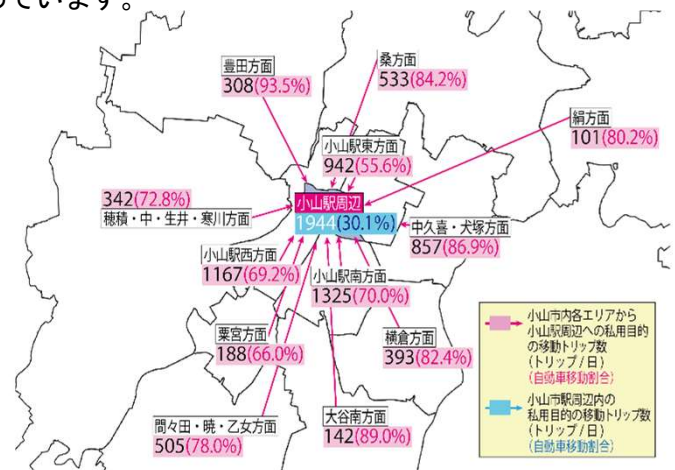
子育て世帯の方が私用目的による移動が多く、特に送迎目的の移動が多い傾向にあります。



出典：平成30年(2018年)小山市パーソントリップ調査

● 自動車に依存する中心市街地までの移動

市内各地域から中心市街地(小山駅周辺)への移動手段のうち、近隣地域でも自動車が約5~7割を占めています。



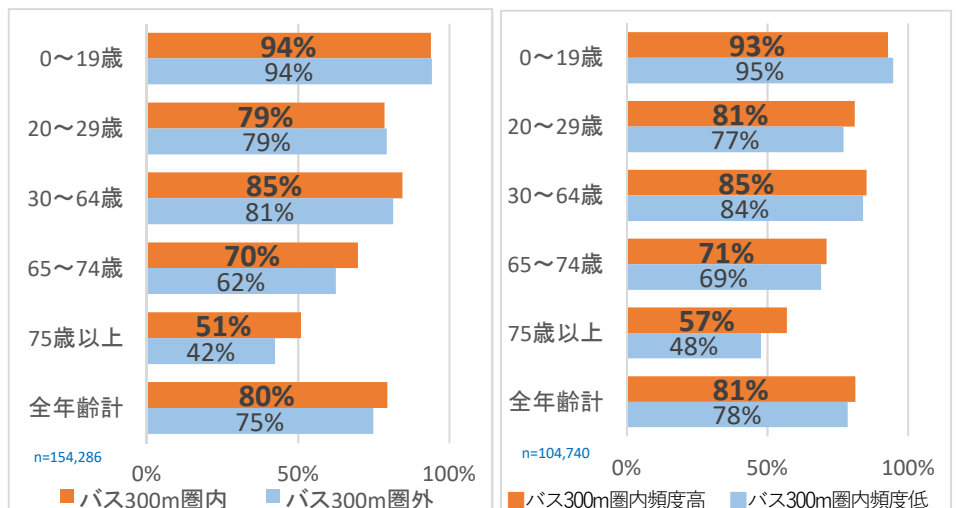
出典：平成30年(2018年)小山市パーソントリップ調査

30～45歳女性の私用目的での1日あたり平均トリップ数

中心市街地へのトリップ数及び自動車利用割合

● バスの利便性が低い地域において外出しない傾向

バス停から300m圏内に居住するの方が、バス停から300m以上離れた地域に居住する方よりも外出している傾向にあります。また、バス停から300m圏内に居住する人の中でも、運行頻度の高いバス停に近いの方が外出している傾向にあります。



出典：平成30年(2018年)小山市パーソントリップ調査

バス停へのアクセス性別の外出率

バス運行頻度別の外出率

交通を取り巻く主な社会動向

① SDGs（持続可能な開発目標）推進の機運の高まり

●平成28年(2016年)～令和12年(2030年)までの国際目標であるSDGsの達成に向けた機運が高まっています。

② コンパクト・プラス・ネットワークの推進

●人口減少、少子高齢化社会でも地域の活力を維持・強化していくために、コンパクトなまちづくりと連携して、地方公共団体を主体として面的な公共交通ネットワークを再構築することが定められました。

③ 自転車の役割の拡大

●環境負荷低減、災害時の交通機能維持、国民の健康増進などの新たな課題への対応に向けて、自転車の活用を総合的・計画的に推進するための法律が施行されました。

④ 「人」中心のまちなか空間への転換

●今後のまちづくりにおいて、新たな価値創造や地域課題の解決を図るためには、従来の「車」中心のまちなか空間から、「人」中心の「居心地がよく歩きたくなるまちなか」を形成することが必要とされています。

⑤ 新たなモビリティサービスの必要性の高まり

●各地域の多様な移動ニーズへの対応のため、近年の技術革新を受けた新たなモビリティサービスの活用が必要となっています。

⑥ 自動運転技術の進展

●日本では、令和2年(2020年)には限定した地域でレベル4（特定条件下における完全自動運転）の運行が開始される予定です。



出典:「持続可能な開発目標(SDGs)」について(外務省)

SDGsを構成する17の国際目標



出典:都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会中間取りまとめ概要(国土交通省、令和元年(2019年)6月)

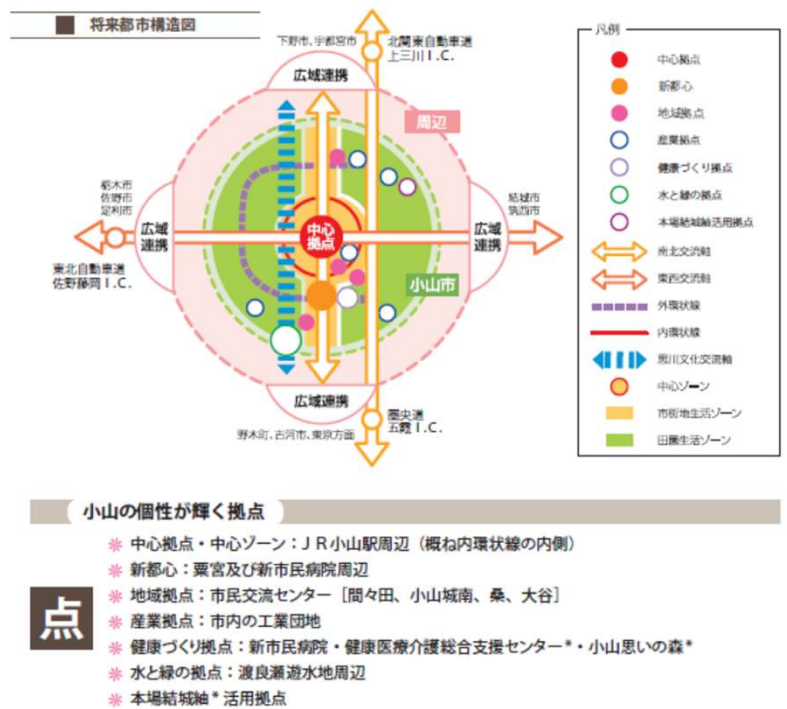
「居心地がよく歩きたくなるまちなか」形成イメージの例

3. 本市の上位・関連計画

栃木県や本市の上位計画から本市の目指す都市像を整理して将来の市の総合交通体系に反映するとともに、その他関連計画とも整合・連携を図りながら、本計画の基本的な考え方を次頁に示します。

夢・魅力いっぱい 未来へつなぐ
— みんなの笑顔と元気で明日の小山創生 —

- 夢** 市民一人ひとりの夢や希望、小山の将来・明るい姿を拓く
- 魅力** 小山の特性や個性、ひとやまちが輝く、誇れる、住みよい小山
- 未来** 将来、次世代・若い力を育てる、様々な可能性を生かす
- つなぐ** 次代に継承、絆・つながり、支え合う、交流・ネットワーク*
- みんな** 市民みんな、まちの総合力、市民参加・協働*のまちづくり
- 笑顔** 安全・安心、たくさんの幸せ、豊かな暮らし、充実した生活
- 元気** 市民が健康、まちの活力、活気・にぎわい、成長力があるまち
- 創生** 未来を見据えて創り出す、新たに創る、創造性あるまちづくり



出典:第7次小山市総合計画 4

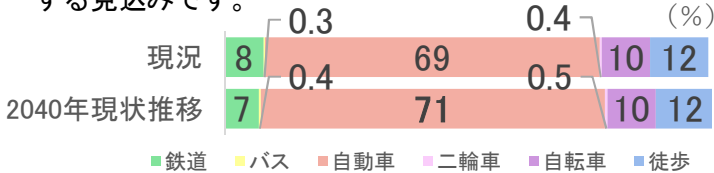
4. 計画の基本的な考え方

本市の将来交通需要の見通し

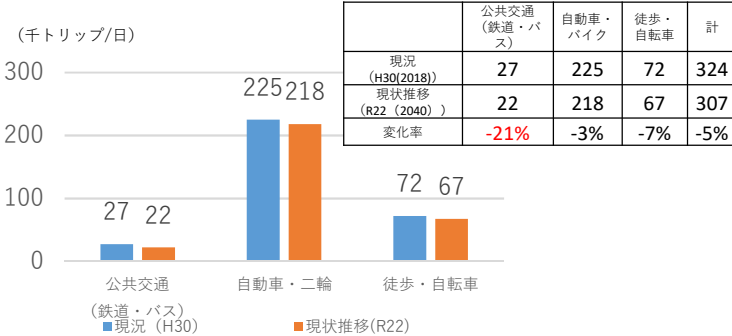
本市の人口動向や土地利用、交通施策が現状のまま推移した場合の将来交通需要の見通しを下記に示します。

- 依然として高い自動車利用割合
- 公共交通トリップの大幅な減少

20年後も依然として自動車による移動が約7割を占める一方で、公共交通による移動は約21%減少する見込みです。



代表交通手段別分担率の変化



現況値出典：平成30年小山市パーソントリップ調査

代表交通手段別交通量の変化

- 国道4号・50号、中心市街地において、依然として道路混雑が発生

現状よりも道路整備が進む20年後においても、国道4号・50号、中心市街地等において、依然として道路混雑が発生することが見込まれます。



令和22年(2040年)における道路混雑の状況

本市の交通実態と将来見通し

将来交通需要予測を踏まえて、本市の交通実態と将来見通しを下記に示します。

視点	本市の交通実態と将来見通し
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺等の公共交通利便性の高い市街地における人口密度の低下等の影響により、鉄道、徒歩等分担率は現状よりも更に減少する見込み ● その結果、人口減少も相まって鉄道等の公共交通利用トリップは大幅に減少（21%減） ● 代表交通手段のバス利用割合は0.3%程度と他の地方都市と比べて少なく、また将来にかけてはほぼ同程度 ● デマンド交通の利用者数は約40人/日程度(5エリア合計)のみの利用
自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺等の公共交通利便性の高い市街地における人口密度の低下等の影響により、将来にかけて現状よりも自動車利用率が高まる見込み（69%→71%） ● 高齢者の自動車による移動割合が平成11年(1999年)から平成30年(2018年)にかけて約2倍に増加 ● 今後高齢者が更に増加することで、高齢者ドライバーは更に増加する見込み ● 国道50号・国道4号の小山駅周辺において、現状において渋滞が発生しており、将来においても同様 ● また、小山駅周辺の中心部の自動車交通の流入による混雑も発生
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の交通事故が全国的に増加傾向 ● 今後、更に高齢化が進むことから、高齢者による交通事故発生が懸念
交通特性	<ul style="list-style-type: none"> ● 外出しない若者の割合が増加 ● 外出する高齢者が増加しているが、依然として2人に1人の高齢者が外出していない ● 送迎によって子育て世代の行動が制約されている傾向 ● 中心市街地へのアクセスは5～7割は自動車による移動 ● バス沿線でない居住者は外出していない傾向

本市の交通課題

上位関連計画において交通分野で目指されていることや、交通実態と将来見通しを踏まえ、本市の交通課題を下記の通り設定します。

上位関連計画において目指されていること（交通分野）

■総合計画

広域的・拠点地区間の連携強化 / 誰もが安心・快適に移動できる
歩いても暮らせるまちづくり / 活力と魅力にあふれた産業・地域振興

■都市計画

街なかへの居住と都市機能の誘導 / 公共交通ネットワークの充実
定住人口増加に向けた快適な住環境の形成

■交通

自動車依存の緩和 / 小山の街の活力・魅力を高める交通体系
広域交流・連携 / 都市機能の集約と交通体系の再編の連携

■その他

低炭素型交通ネットワークの整備推進
健康・体力づくり / いきいきとした長寿社会

本市の交通実態と
将来見通し

課題 1 :

産業振興のためには、幹線・環状道路を整備することで郊外から中心市街地への交通を分散導入させ、**交通の円滑化**を図り、また**広域及び周辺地域間のスムーズな移動**がしやすい交通ネットワークによる地域間の交流促進、物流システムの効率化を図ることが有効と考えられます。加えて、街の活力・魅力を高めるためには、**まちづくりや駐車場施策と連動した交通環境整備**、公共交通の結節点・交流拠点である**中心市街地へ誰もがアクセスしやすい環境整備**、**中心市街地内の回遊性の向上**が有効と考えられます。

課題 2 :

運転免許を持たない人は平均トリップ数が低い傾向にあり、また、子育て世代は送迎等による行動の制約などが発生している可能性があります。定住人口の増加に向けては、運転免許を持たない**若者や高齢者等の交通弱者や子育て世代等が生活しやすいような移動環境を整え**、さらには交流人口の増加に向けて、**来訪者にとっても便利な交通を提供し地域経済の活性化を図る**必要があります。

課題 3 :

就労や趣味等を通じて高齢者が自身の健康を保ちいきいきと暮らすためには、外出して人と触れ合う、また歩いて体を動かす機会が大切となります。しかし、現状では高齢者は2人に1人しか外出しておらず、また自動車での移動が多い傾向にあります。また、高齢者による交通事故が全国的に多くなってきています。このことから、**高齢者が外出したくなるような支援や安心して移動できる環境の整備**を図る必要があります。

課題 4 :

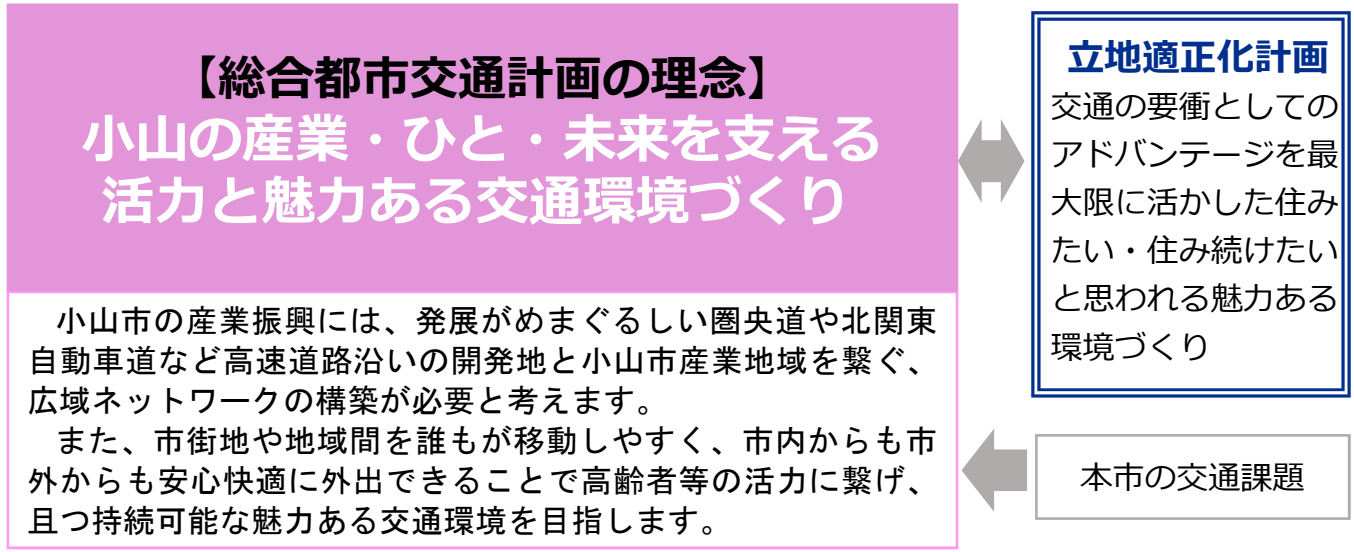
自動車による移動が約7割と依然として多く、かつ短距離トリップの移動でも自動車で移動する傾向にあります。低炭素型交通ネットワークの実現に向けては、技術革新を見据え、自動車に限らず、**徒歩による移動や、情報技術を活かした自転車・公共交通の利用を促進**する必要があります。

課題 5 :

コミュニティバスの利用者数は年々増加していますが、**持続的な運行のために更なる収支の改善**が必要です。幹線道路である国道50号や国道4号における交通渋滞は、広域交通を損なう恐れがあり、地球環境・生活環境の観点からも、**交通渋滞の改善**が必要です。

❁ 計画理念と目標

前述した交通課題から、本計画の計画理念と、課題に対応した5つの目標を下記の通り設定します。



【目 標】

※目標の設定にあたっては、SDGsとの関係性を把握することで持続可能なまちづくりへの認識を深めます。

①産業振興・中心市街地活性化等に資する交通環境の実現



<メインターゲット> 小山駅・間々田駅周辺、国道50号・新4号国道・小山駅・間々田駅へのアクセス

②定住人口と交流人口の増加に向け、子育て世代や交通弱者、来訪者等がより移動しやすい環境の実現



<メインターゲット> 特に市街地エリア

③高齢者の方々がイキイキと活動するための外出環境の実現



<メインターゲット>

特に高齢化が進行する団地や郊外部エリア（生井、寒川、豊田、中、穂積、桑、絹、大谷、間々田）

④技術革新を見据え、多様な交通手段を選べる環境の実現



<メインターゲット> 郊外部のバス不便地域の移動、自動車以外の交通手段間の移動

⑤環境や経営にやさしい持続可能な交通環境の実現



<メインターゲット> 過度な自動車依存

本市の目指す交通体系

(1) 目指す交通体系の方向性

目指す将来都市像等を前提に、複数の検討ケースで将来交通需要予測や目標への対応状況について比較評価を行い、目指す交通体系の方向性を位置づけた結果を下記に示します。

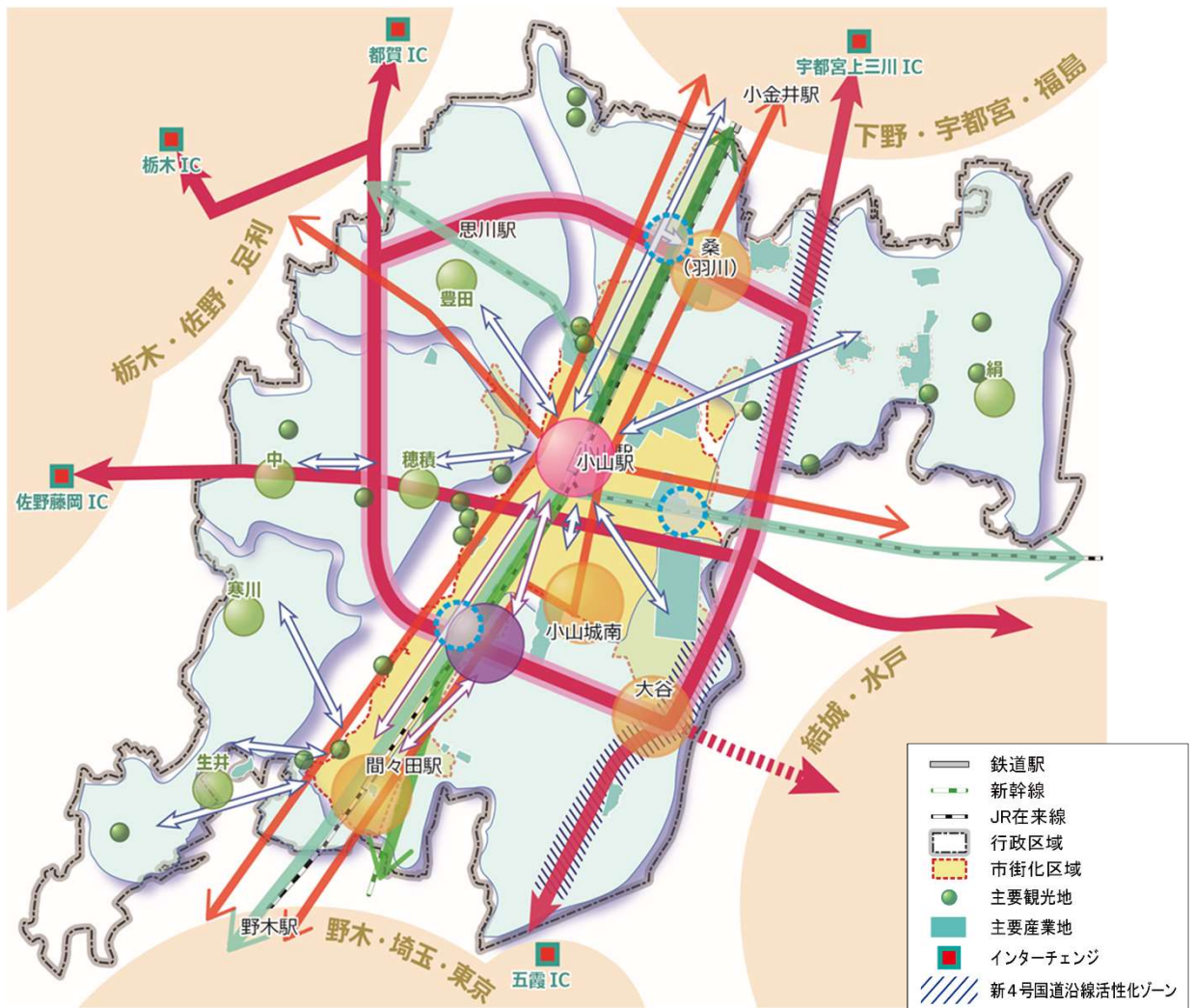
【目指す将来都市像（前提）】

- ・立地適正化計画で位置づけられた拠点（中心拠点、地域拠点、地域コミュニティ拠点、新都心）の機能強化と連携によるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり
- ・中心拠点を中心とした都市機能の集積促進とまちなかへの居住の誘導
- ・広域連携軸の活用による県内外の広域的な連携の強化

検討結果に基づく交通体系の方向性	
道 路 交 通 体 系	<ul style="list-style-type: none"> ・事業化が見込まれる路線の整備の有効性 ⇒将来自動車交通需要の減少による影響と相まって、国道50号や国道4号等の主要道路の混雑緩和が図られ、広域連携や拠点間の連携向上等が期待される ・環状機能強化の有効性 ⇒小山市を通過する交通の分散導入や、中心市街地への不要な交通の流入抑制が期待される <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">(基本的な方向性) ○事業化が見込まれる路線の効率的な整備 ＋環状機能の強化による骨格的な道路網体系の構築</p>
公 共 交 通 体 系	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道需要の見込み ⇒少子化の進行や生産年齢人口の減少に伴い、鉄道の通勤・通学需要が現況に比べて27%程度減少すると推計され、鉄道の利用促進が望まれる ・コミュニティバス需要の見込み ⇒高齢化の進行に伴い、コミュニティバスの主要な利用者である高齢者の増加が見込まれる ・コミュニティバスのサービス強化の有効性 ⇒高齢者の増加と相まって、拠点間を連絡するコミュニティバスの運行本数の増強により、利用者の増加が見込まれ、拠点間の連携強化への寄与が期待される ⇒ただし、コミュニティバスの運行本数の増強は、一定水準を超えるとその効果が限定的となることが推定される <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">(基本的な方向性) ○拠点間を連携するコミュニティバスの機能強化 ＋鉄道利用の利便性強化や地域コミュニティ拠点を核とした高齢者等の移動に資する公共交通施策展開</p> <p>※コミュニティバスの運行本数の増強は、利用動向を見極めながら適切な運行間隔により対応していくものとする</p> <p>※公共交通施策と併せて、誰もがまちの魅力を享受できるよう、鉄道駅周辺を中心とした賑わい創出に向けた施策等を展開していくものとする</p>

(2) 目指す交通体系

計画目標や目指す交通体系の方向性を踏まえ、本市の各拠点とのつながりを考慮した道路・公共交通軸や各拠点の交通環境を、本市の目指す交通体系として下図の通り示します。



拠点名	交通環境
● 中心拠点	徒歩・自転車等で商業施設等を楽しく回遊できる環境、広域交通との連携
● 地域拠点	徒歩・自転車を中心に利用できる環境を目指すとともに、交通結節点である間々田駅周辺は、日常生活サービス施設に安全・快適に移動できる環境
● 新都心	主要施設や産業用地にアクセスしやすい環境
● 地域コミュニティ拠点	日常生活における移動ニーズに対応した移動環境

交通軸・エリア名等	
↔	産業振興等を支える骨格道路軸
↔	首都圏等への広域交通軸
↔	周辺市町村との連携軸（鉄道）
↔	周辺市町村との連携軸（道路）
■	環状機能の強化
↔	中心拠点・間々田駅周辺・新都心間の連携に向けた交通軸
↔	中心拠点・間々田駅周辺と地域拠点・地域コミュニティ拠点間のアクセス軸
■	日常生活のニーズに対応した交通環境を確保するエリア

各交通体系の基本計画

前述した計画目標や市の目指す交通体系を踏まえ、道路交通、公共交通、小山駅・間々田駅周辺の基本計画を示します。

(1) 道路交通の基本計画

- ① 産業振興等を支える骨格となる道路網の整備
- ② 中心拠点等へのアクセス利便性の向上
- ③ 新都心における新しい市街地創出と連動した道路整備の検討
- ④ 歩行環境の安全性確保

目指す道路交通体系



路線名		路線名	
①	市道9号線	⑫	(都) 3・5・114 笹原線
②	(一) 小山城内線	⑬	(都) 3・4・101 城東線
③	(主) 小山壬生線【渋滞解消】	⑭	(主) 小山環状線
④	小山下野線西通り	⑮	寒川・間中アクセス道路
⑤	(主) 小山栃木線	⑯	(主) 小山環状線
⑥	(主) 小山栃木線	⑰	市道30号線
⑦	(主) 小山栃木線	⑱	小山外環状線
⑧	(一) 小山下野線	⑲	網戸・迫間田アクセス道路
⑨	市道7号線	⑳	市道34号線
⑩	(一) 大戦防小山線【渋滞解消】	㉑	(都) 3・4・106 間々田南通り
⑪	(都) 3・5・115 城南高校線	㉒	(都) 3・4・7 小山野木線

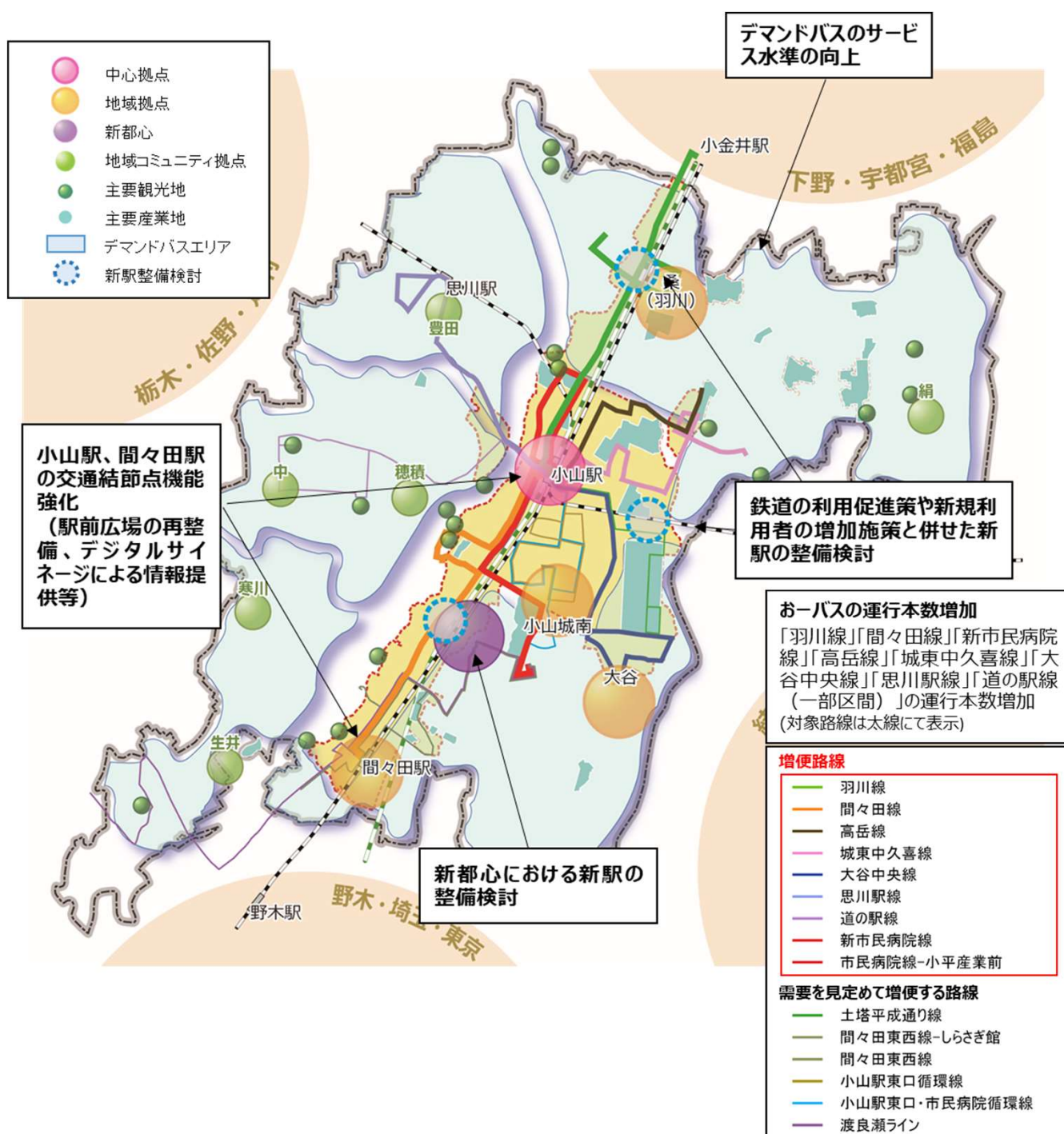
【車線数】

- 片側1車線
- 片側2車線
- 片側3車線

(2) 公共交通の基本計画

- ① 中心拠点・間々田駅周辺・新都心間のおーバスによるアクセス性強化
- ② 中心拠点と地域拠点・地域コミュニティ拠点間のおーバスによるアクセス性強化
- ③ 多様な移動手段を活用した中心拠点と地域コミュニティ拠点間のアクセス性強化
- ④ 広域公共交通の利便性強化
- ⑤ 新都心における公共交通利便性強化
- ⑥ 公共交通利用者増に向けたサービスの向上
- ⑦ 効率的な公共交通体系の確立

■目指す公共交通体系

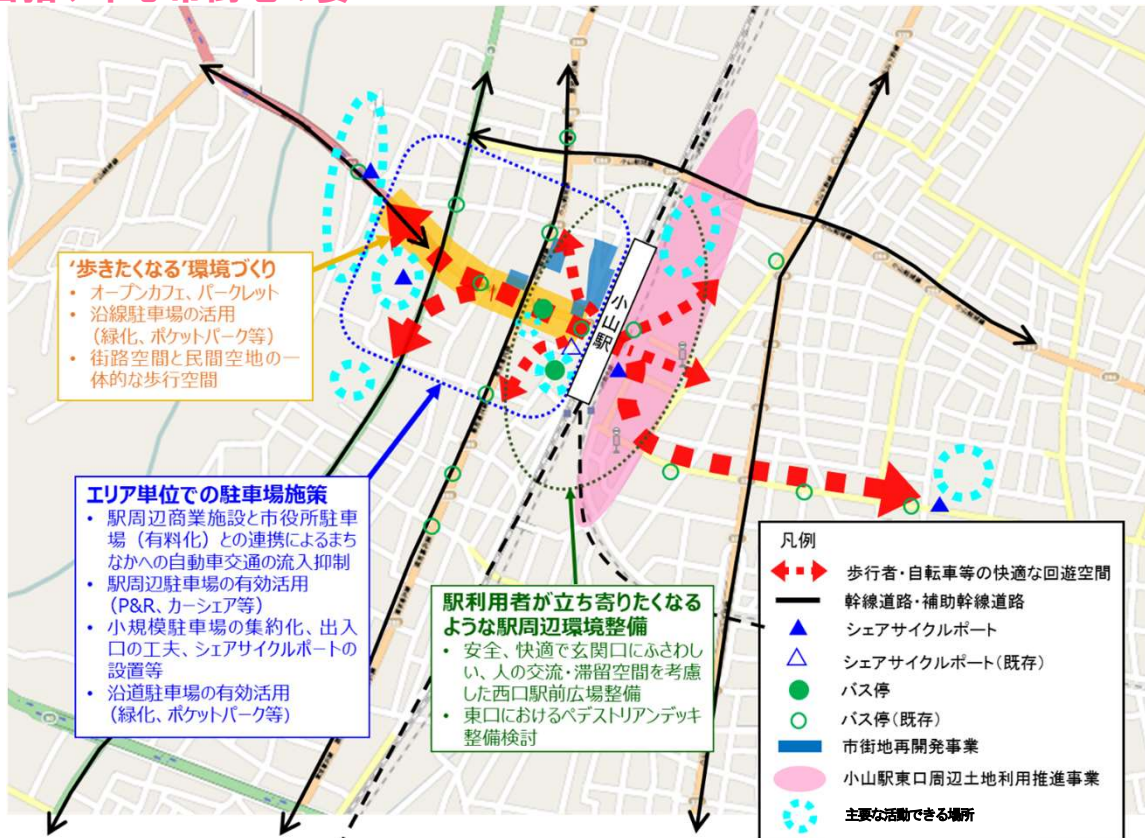


(3) 小山駅・間々田駅周辺の基本計画

<小山駅周辺(中心市街地)>

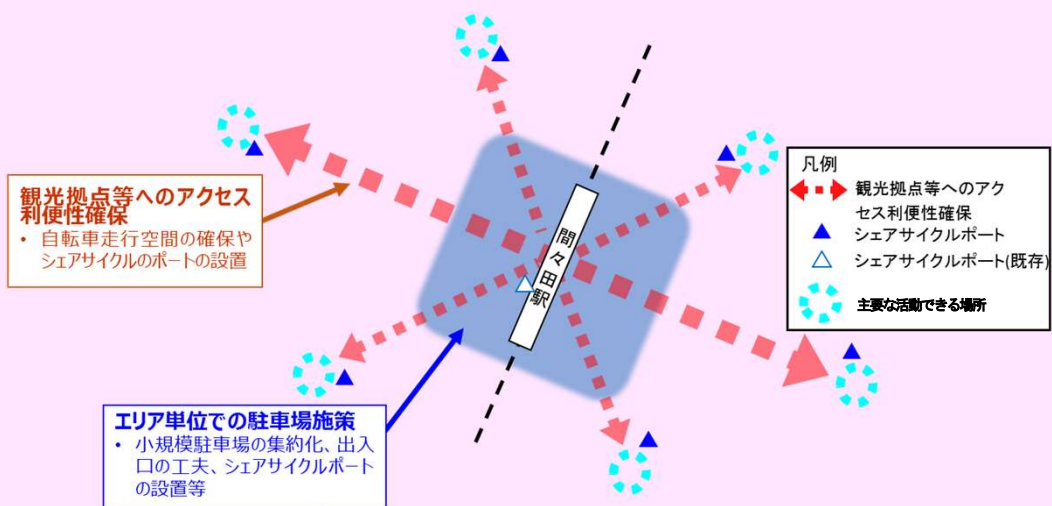
- ① 駅利用者の立ち寄り増加による賑わい創出を目指した駅周辺環境整備
- ② 駅周辺の観光拠点等まで“歩きたくなる”環境づくり
- ③ 駅周辺の観光拠点等へのアクセス利便性の向上

■目指す中心市街地の姿



<間々田駅周辺>

- ① 駅周辺の歴史・文化拠点等へのアクセス利便性の向上



5. 施策展開

目標の達成に向けた、目標毎の施策の方向性と具体的な施策は下記のとおりです。

なお、各施策の推進にあたって基盤となる「道路・公共交通ネットワークの形成に向けた施策」や、「公共交通利用促進につながる施策」については、「重点施策」として位置づけ、市として重点的に施策推進を図ります。

※各目標において主要となる施策案を黒字で表示



重点施策の内容

(1) 幹線道路網の整備

市内の産業拠点と高速道路等までの移動の円滑化を図るため、小山環状線、外環状線の整備を促進するとともに、広域へのアクセス道路等の市の幹線道路の整備を推進します。

(2) 民間と連携した街路空間の活用・維持管理

歩道を活用したオープンカフェの設置やパークレットの設置等、中心拠点における回遊性向上に向けた街路のあり方を検討し実現を目指します。



出典：小山市テラスオヤマ社会実験
テラス小山実施の様子→

(3・4) おーバスの新規路線の追加・運行本数の増加

令和2年度（2020年度）運行開始予定のハーヴェストウォーク線と同様に、民間運行シャトルバス・スクールバス・企業バス等の一般旅客化による、おーバスの利便性の向上を検討し、実現を目指します。

また、中心拠点・地区拠点・新都心間や、中心拠点と地域コミュニティ拠点間を結ぶ路線の運行本数の増加を図り、おーバスの利便性を向上します。

運行の増加を図る路線	
羽川線	思川駅線
間々田線	道の駅線
高岳線	新市民病院線
城東中久喜線	市民病院線-小平産業前
大谷中央線	

(5) AI型デマンドバス予約システムの導入検討

AI型デマンドバス予約システムにより、利用者をより効率的に目的地まで運ぶことで、デマンドバス利用者の増加を図ります。

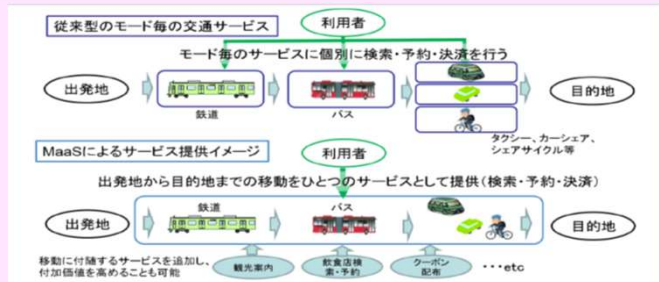


出典：国土交通省(中部運輸局静岡運輸支局)報道発表資料(令和元年(2019年)10月7日)

AI型デマンド交通のイメージ

(6) MaaSの導入検討

鉄道や路線バス、デマンドバス、シェアサイクル等を共通で利用できる定期券の導入、及びアプリによる乗継検索から予約、決済までを一括でできるシステムの構築により、複数の公共交通機関を気軽に利用できる小山版MaaSの実現を目指します。



出典：第1回 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会資料

MaaSによるサービス提供イメージ

(7) モビリティマネジメントの実施

過度に自動車に依存した状態から公共交通等の適切な利用を促進するために、小中高生への公共交通利用促進に関する授業の実施や市のイベントでの公共交通に関する広報活動等を行います。

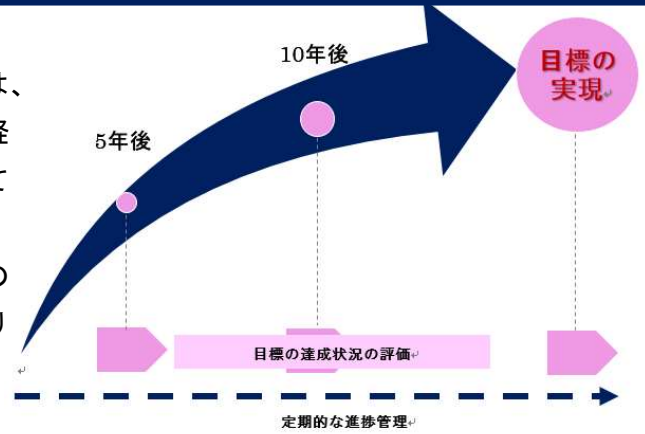


市民への公共交通利用促進冊子

6. 進捗管理

計画目標の実現に向けて計画を推進していくためには、定期的な進捗管理を行うとともに、計画期間中の社会経済情勢の変化や目標の達成状況を踏まえ、必要に応じて計画を見直す必要があります。

計画目標の達成状況を定期的に把握・評価するための評価指標を、各目標の施策内容等を踏まえて下表の通り設定します。



点検・評価の実施スケジュール

目標	評価指標	現況値	目標値 (2040)	点検時期
目標①	中心市街地への通過交通の流入台数	43千台/日	38千台/日	5年毎
	小山市通過交通のうち、主要幹線道路を利用する交通の走行台キロ割合	50%	56%	5年毎
	まちなかの歩行者通行量	2,308人/日	2,800人/日	毎年
	国道50号の混雑度	1.2	1.0未満	5年毎
	おーバス小山駅・間々田駅1日平均乗降数	小山駅 : 1,647人 間々田駅 : 146人	小山駅 : 5,000人 間々田駅 : 400人	毎年
	新4号国道沿線工業団地からICまでの混雑時所要時間	49分	39分	5年毎
	【参考:整備水準評価指標】 都市計画道路(幹線道路)の整備率	80%	90%	毎年
	【参考:整備水準評価指標】 環状線の整備率	30%	概ね8割	毎年
目標②	外出率(特に若者、高齢者)	若者 : 82% 高齢者 : 58%	若者 : 90% 高齢者 : 65%	20年後
	市民の「道路や公園等の整備」に関する満足度	21%	30%	5年毎
	市民の「コミュニティバスの運行」に関する満足度	22%	30%	5年毎
	利便性の高いバス人口カバー率	25%	65%	5年毎
	おーバス年間利用者数	713,403人	210万人	毎年
	noroca年間販売数(障害者・学生)	40枚 (4カ月)	350枚	毎年
	子育て世代の私用目的トリップ数(送迎除く)	0.38トリップ	0.44トリップ	20年後
	交通事故年間発生件数	364件	現況値以下	毎年
目標③	高齢者の外出率	58%	65%	20年後
	高齢者の私用目的での1日平均外出滞在時間	74分	82分	20年後
	高齢者の「コミュニティバスの運行」に関する満足度	27%	35%	5年毎
	デマンドバス、互助輸送年間利用者数	10,437人 (デマンドバス)	2万人	毎年
	バス終身無料乗車券年間利用者数	16,834人	5万人	毎年
	noroca年間販売数(高齢者)	30枚 (4カ月)	300枚	毎年
目標④	新技術を活用したシェアリング型パーソナルモビリティ等の年間利用者数	3,372人 (シェアサイクル)	1万人	毎年
目標⑤	運輸部門からの温室効果ガス排出量	321千t-CO ₂ (2010)	262千t-CO ₂ (2030)	5年毎
	自動車の分担率	69%	60%	20年後