

VI 施策の評価と推進管理体制に ついて

VI 施策の評価と推進管理体制について

1 評価指標

交通戦略の基本目標を効果的に実現するために、交通戦略全体に係る指標と3つの方向性ごとの指標を設定し、評価時点において把握可能な最新の数値によって評価を行います。

方向性	施策の方針	指標	単位	基準値 (時点)	中間評価 ※1	令和2年度	令和8年度
						実績値※2	目標値
全体		鉄道とバスの交通手段分担率	%	20.9 (H20年度)	◎	—	23.0
		「交通ネットワークの充実」に対する満足度	%	14.3 (H30年度)		—	18.4
方向性1 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築	1-1 公共交通路線の維持と整備	鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口	人	165,900	△	—	165,900
		路線バスの便数(平日)	便	—		1,542	1,542
		駅に乗り入れるバス路線数	本	—		54	54
		川越シャトルの利用者数	人	375,976 (H27年度)		289,684	431,700
	1-2 交通空白地域等における交通手段の確保	新たな交通施策数	—	0 (H27年度)	◎	1	1
		川越市デマンド型交通かわまるの利用者数	人	—		8,241	12,145
	1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数	便	2,799 (H27年度)	○	2,599	2,850
		交通戦略策定以降の駅前広場整備箇所数	箇所	—		3	4
		自転車シェアリングのステーション数	箇所	—		47	90
		バス待ち環境整備数(補助件数)	件	—		1	2
	1-4 公共交通の利用促進	路線バスの利用者数	人	10,132,248 (H27年度)	○	6,848,644	10,979,600
		最寄り駅へのバスの交通手段分担率	%	13.6 (H27年度)		—	15.6
	1-5 脱炭素社会の実現に向けた取組の実施	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	千t-CO ₂	502 (H25年度)	△	—	416
方向性2 都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化	2-1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	都市計画道路の整備率	%	44.8 (H27年度)	◎	48.5	48.9
		「道路交通体系の整備」に対する満足度	%	11.4 (H26年度)		—	15.4
	2-2 基幹的公共交通の維持と強化	市内鉄道駅の乗降人員数	人	152,482,765 (H26年度)	○	—	173,180,600
		基幹的バス路線の利用者数	人	7,840,057 (H27年度)		5,521,114	7,875,236
		川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数	便	665 (H27年度)		602	665
基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	%	51.2 (H27年度)	—	51.8			

方向性	施策の方針	指標	単位	基準値 (時点)	中間評価	令和2年度	令和8年度
						実績値	目標値
方向性3 都心核の特性 に応じた移動 環境の確保	3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	主要地点の歩行者・自転車通行量	人	85,104 (H27年度)	△	87,037 (R2年度)	110,000
		本庁地区の通勤・通学の 便利さ	点	0.86 (H27年度)		—	0.90
		歩行空間の整備距離※3 (ガードレール設置・段差解消等)	m	—		1,310	2,230
		ゾーン30プラスの整備区域	—	—		—	検討中※4
		自転車通行空間の整備距離※5	m	—		3,280	3,830
		シェアサイクルの利用回数	回	92,937 (H27年度)		85,721	131,900
	3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和	中心市街地主要地点の 平日昼間交差点渋滞長	m	1,530 (H28年度)	△	—	1,400
	3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実	川越駅の乗降人員数	人	73,124,046 (H26年度)	○	—	75,317,700

※1…各指標の評価を「令和3年度見込値/令和3年度目標値」として達成率を算出し、以下のとおり評価しています。

◎：100%以上 ○：80%以上 △：80%未満

※2…「令和2年度実績値」は、利用者数など一部の指標が新型コロナウイルス感染症の影響を受けた数値になっています。

※3…「歩行空間の整備距離」の実績値は、平成29年度以降の整備距離になります。

※4…ゾーン30プラスは、令和3年8月開始の新たな制度のため、今後、地域や学校関係者等からの要望の把握に努め、整備区域の選定を行い、目標値を検討していきます。

※5…「自転車通行空間の整備距離」の実績値は、平成15年度以降の整備距離になります。

注1) 黄色の網掛けは、交通戦略策定以降の施策内容に対する指標等を新規に追加したものです。

注2) 水色の網掛けは、中間評価に基づき、指標や目標値等を更新したものです。

2 推進管理体制

交通戦略の更新は、平成29年6月に本市の交通政策に関する重要事項について調査審議するため、川越市交通政策審議会が設置されたことから、次の組織体系図に基づいて行います。具体的には、川越市交通政策審議会において審議を行うとともに、川越市公共交通利用促進協議会において公共交通に係る地域の方々の意見を交通戦略に反映していきます。

また、交通戦略の推進管理については、川越市公共交通利用促進協議会において、施策の進捗状況や指標の達成状況を毎年度確認することで、適切な管理を行います。

最後に、5年後に予定している次期交通戦略の策定については、今後の交通戦略の在り方について検討していくとともに、川越市交通政策審議会と川越市公共交通利用促進協議会の在り方についても検討していきます。

【組織体系図】

