

Ⅱ 川越市都市・地域総合交通戦略の 中間評価について

II 川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価について

1 施策の進捗状況

施策の進捗状況について確認したところ、下表のとおりとなりました。

計画どおり進捗・実施した主な事業としては、デマンド型交通等の新たな交通手段の導入、笠幡駅駅前広場整備、川越北環状線街路整備事業、中央通り線街路整備、川越市自転車シェアリング事業等が挙げられます。

また、計画どおり進捗・実施できなかった主な事業については、道路や駅前広場の整備、交差点改良など、用地交渉や多額の予算を伴うものが多くを占めています。

実施期間に変更が生じたものについては、第V章において、事業の進捗状況に合わせ更新するとともに、今後は、補助金の活用や民間活力の導入等を図りながら、計画的な事業執行に努めていく必要があります。

施策の方針		計画どおり進捗・実施した 主な事業※1	計画どおり進捗・実施でき なかった主な事業※1
1-1	公共交通路線の維持と整備	・川越シャトルの運行 ・川越駅ホームドア*設置 他	・南古谷駅北口駅前広場整備 ・地域公共交通網形成計画の作成※2 他
1-2	交通空白地域*等における交通手段の確保	・デマンド型交通等の新たな交通手段の導入	
1-3	地域の特性に応じた乗継拠点の整備	・新河岸駅西口駅前広場整備 ・笠幡駅駅前広場整備 他	・南古谷駅橋上駅舎整備 ・鶴ヶ島駅西口駅前広場改修 他
1-4	公共交通の利用促進	・総合バスマップ*の作成 ・スマホを活用した情報提供 他	・乗継割引料金の導入
1-5	低炭素化社会の実現に向けた取組の実施		・環境性能に優れた自動車の普及促進 ・エコドライブ*の普及促進
2-1	交通円滑化のための道路ネットワークの整備	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備 他	・川越東環状線整備 ・松江町交差点整備 他
2-2	基幹的公共交通*の維持と強化	・鉄道の利用促進 ・基幹的バス路線*の利用促進 他	・基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化
2-3	東京2020オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上	・市道0074号線整備 ・笠幡駅駅前広場整備	・市道0078号線整備 ・松江町交差点整備 他
3-1	歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	・中央通り線(連雀町~仲町)整備 ・自転車シェアリング事業 他	・(仮称)喜多院外堀通り線整備 ・自転車専用通行帯等の導入 他
3-2	中心市街地における交通渋滞の緩和	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備 他	・市内循環線(宮下町)整備 ・交差点改良箇所の選定 他
3-3	拠点性を高める交通結節機能等の充実	・川越駅西口市有地利活用事業 ・送迎・観光バス乗降場所整備 他	・川越駅東口駅前広場改修 ・川越所沢線等整備 他

※1 事業名称がないものは細施策名を記載しています。また、字数の多いものは名称を省略しています。

※2 次章以降「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画*」に変更となります。

2 評価指標の達成状況

各指標の達成状況について、令和3年度見込みの目標値に対する割合（達成率）をもとに下表のとおり3段階（◎・○・△）で中間評価を行ったところ、◎が3項目、○が4項目、△が4項目となりました。

令和3年度の目標値を達成した主な指標は、交通戦略全体に係る指標のほか、交通空白地域等における交通手段の確保、交通円滑化のための道路ネットワークの整備であり、目標が未達成であった指標は、川越シャトルの利用者数や主要地点の歩行者・自転車通行量など、新型コロナウイルス感染症の影響を受けたものが多くなっています。

同感染症の影響等により目標値と大幅な乖離が生じた指標については、第Ⅵ章において、社会情勢の変化等を踏まえながら、適切な目標値等について設定していきます。

施策の方針		評価指標	指標の達成状況
全体評価		鉄道とバスの交通手段分担率*	◎
		「交通ネットワークの充実」に対する満足度	
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	△
		川越シャトルの利用者数	
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	◎
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	○
1-4	公共交通の利用促進	路線バスの利用者数	○
		最寄り駅へのバスの交通手段分担率	
1-5	低炭素社会の実現に向けた取組の実施※3	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	△
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	◎
		「道路交通体系の整備」に対する満足度	
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	○
		基幹的バス路線の利用者数	
		川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数	
		基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	
2-3	東京2020オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上	なし	—
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	△
		本庁地区の通勤・通学の便利さ	
		コミュニティサイクルの利用回数※3	
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	△
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	○
【各指標の評価について】 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、 ◎：100%以上、○：80%以上、△：80%未満 として評価しています。			

※3 国の法令や計画等に合わせ、次章以降「低炭素社会」は「脱炭素社会*」、「コミュニティサイクル」は「シェアサイクル*」となります。

