

川越市都市・地域交通戦略の中間評価及び骨子案に対する交通政策審議会及び公共交通利用促進協議会での意見について

【中間評価について】

(施策の進捗状況の評価方法)

1	評価が数値化されない「継続実施」と、-2点と評価される「未完了」は、いずれも事業完了が令和9年度以降だが、違いは何か。
2	施策方針1-1 公共交通路線の維持と整備の指標を「鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口」から「平日の市内鉄道の運行本数」に変更することについて、鉄道の運行本数は施策方針2-2の指標とする方が適切ではないか。
3	戦略では指標も含め中間評価の位置付けがなく、中間評価が戦略に与える影響がわかりにくい。戦略全体としては、完了年度が遅れてもあまり問題がないため、評価について数値化までの必要はなく、「順調」「遅れ」などでよいのではないか。
4	継続実施の施策は、継続していることに意義があるものもあるが、一律「継続実施」の評価ではなく、その内容を評価する必要があるのではないか。
5	完了予定年度に過去年度が入力されている施策について、「計画通り」と記載のあるものは、完了したのか対応中(=遅れている)なのか分かりづらい。施策として完了しているのであれば、その状況が分かる補足を設けた方がよいのではないか。

(施策の進捗状況評価と指標の達成状況評価の整合性)

1	指標自体を見直す余地があるならば、評価の仕方を変える必要がある。施策の進捗はCだが、評価は◎となっている箇所もあり、施策の進捗と指標にずれがある。見直しを検討いただきたい。
2	施策の方針2-1は進捗状況の評価がCで、指標の達成率が◎と評価され、目標値を上方修正するとしている。進捗が遅れているにも関わらずに目標値を上げられるものなのか。
3	この交通戦略を一般の人も見るのであれば、もう少し分かり易くする必要を感じる。特に、評価はA,B,Cの3種類ですが、市民がこれを見た時に何を理解できるのか。評価がA B C (3段階)、言葉評価6段階、数値評価5段階が使われており、何が主軸かが分かりにくい。なお、不明点は下記のとおり。 (1)施策の方針ごとに施策を細分化し、その進捗を言葉による評価をしていますが、これがどのようにしてA B Cになるのか不明。 施策方針評価ABC→施策細策評価：言葉(計画通り～未完了)→細策評価の数値化→ABC評価?

(施策の進捗状況評価と指標の達成状況評価の整合性) 前頁つづき

例) 施策方針 1 - 1 には 15 の細施策があり、個々が言葉による評価 (計画通り～未完了) がされており、これを数値に変換すると細施策ごとに 2 点～1 点の点数が付く。しかし施策方針の評価は A, B, C の 3 段階でなされており、これは細施策の点数の平均点なのかどのように算出しているか分からない。

(2) 細施策の評価は、「計画どおり」「概ね計画どおり」「遅れ」「大変な遅れ」「実地未定」または「未完了」に分類されているが「継続実施」という評価が実際多く使われており、これが何点なのか記載がない。

(3) なぜ A B C 3 段階評価なのか？

細施策の点数による進捗評価は 2 点～1 点までの 5 段階であるのに施策方針は A B C の 3 段階で評価されている。一般的に慣れている評価は下記 5 段階だと感じる
A=計画どおり B概ね計画どおり C少し遅れている D大変遅れている E未着手

3

(4) A B C の数値評価が A : 1.25 点以上、B : 0.5 点以上～1.25 点未満、C : 0.5 点未満と 分類されているがなぜこの分類なのか？

5 段階の点数評価の 「計画どおり」が 2 点で 「概ね計画通り」が 1 点であるならば A B C 3 段階評価に変換するなら A は 1.5 点以上が自然に感じる。市民が 1.25 点を 1.5 点に変えると A 評価が少なくなるのではという勘ぐりを感じさせてしまうのは良くない。

(5) 交通戦略の中間評価であるが実際は「進捗状況評価」である。重要な指標であるが本来の評価は施策方針の達成状況だと思うので、施策の達成状況も今後は合わせた方が良いのでは？

例えば交通空白地域における交通手段の確保は、手段のデマンドを導入出来たかが評価であることは間違いないが一方で交通戦略の最終目的は、導入によって交通空白地域における住民の不便がどれだけ改善されたかだと思います。その意味で施策の方針の評価は利用者数や利用率などの定量的な K P I を導入するのが一般的で市民にも分かりやすいと感じます。

(その他)

1	<p>デマンド型交通の利用者数について参考資料の中にある乗車の方のご意見もあるように利用者が非常に少なく、更に1回当たりの運行概況での乗車人数が1人台であるのに資料の3では予約が取りにくいということで矛盾がある。つまり乗客と運行がミスマッチである。元々埼玉県内のデマンド型交通は1回当たり運行が1人台であり、これ自体が本来中山間部等の交通手段であると思慮する。</p> <p>1人であればタクシーの乗合運行であれば充分であり、乗客の希望時間とマッチングし、乗客数も増加する。</p> <p>(例) $1,000万 \div 365日 \div 1,000円(補助金) = 27.4人/日$</p> <p>よって、年間1地域1,000万の予算で10,000人乗車可能となる。本来の交通空白地帯における移動困難者の輸送を主とすべき。</p>
---	---

【骨子案について】

(目的)

1	<p>通勤・通学、生活、観光など人間の移動手段としての交通について、その利便性向上等に関する施策で構成されているが、「モノの移動」という視点、つまり、物流などの産業・経済の視点からの問題把握や対策が見当たらない。今回の更新の範囲外かもしれないが、この戦略の目的は、あくまでも前者（ヒトの移動）のための計画であることをこの機会に「目的」の項目に入れた方がよいのではないかと。</p>
---	--

(計画期間)

1	<p>計画期間について、令和4年度から令和8年度が中期となっているが、これからの5年間としては短期である。また、令和9年度以降の施策は見えないが、現在の基準からすれば令和9年度からの5年間は中期となり、短期・中期・長期の期間設定仕方と見え方を考えたほうが良い。この5年間で何が出来るかが見えないと計画倒れになるため、短期・中期・長期で何が出来るか整理してほしい。</p>
---	---

(今後の施策方針)

1	<p>コロナ感染症の影響でテレワークが急速に普及し、コロナ後もスタンダードな働き方になるだろうということを社会情勢の変化に含めてはどうか。</p>
2	<p>Ⅱ交通の現状と新たな課題からⅢ今後の方針の記載ですが、今後の方針にいつ頃までに行なうのかという情報がないのでせめて長期、中期、短期（期間の定義も記載）が入ってほうが良い。</p>
3	<p>川越シャトルとデマンド型交通かわまるの一体的な見直しを段階的に進めてゆく、とありますが、地区1・2・3内の限定された利用方法ではなく、地区をまたぐことも可とする。また、乗降場もシャトルと重なっても利用時間が違うのであるから良しとすることも計画の中に含めてほしい。デマンド型が今後も継続して運行されるのであれば、なおさらです。また、シャトルバスについても、足の便の無い市民にとっては、日常生活に必要性の高いものです。生活実態に合った通院や生活用品の買い物など運行時間や回数等計画の見直しを含めて検討してほしい。</p>

(施策パッケージ)

1	施策パッケージの各表のうち、方向性2の見出しの右端が「完了予定年度」ではなく「実施時期」とする理由は何か。
2	また、その列では具体的な年度以外に継続実施など評価を記載しているが、記載方法はどのように整理されているのか。
3	見直した今後の方針で「新たなモビリティサービスの調査研究」は施策に追加されているが、その他の方針は十分に反映されていないのではないか。例えば、自転車シェアリングは量を増やす（ステーション数や利用者数）だけでなく、効率性（財政負担の減）や導入自治体の連携などを進めるとされているが、特に施策は見当たらない。

(評価指標)

1	施策1-1に新たな指標「平日の市内鉄道の運行本数」が設けられましたが、この指標を追加する考え方を明確にした上で議論する必要があると考えます。 鉄道の運行本数は、複数の自治体にまたがる線区全体のご利用状況から決まるため、個別の市の施策の指標として適切なのか、その目標値も含めて様々な意見がある。
---	---

【その他】

1	諸政策進展等、当局のご尽力、有難く存じます。懸案となっております、中央通り仲町より連雀町に至る部分の道路改良、電線地中化に向けて、速やかなる施行が要望されている。蔵の街と本川越、喜多院方向への結節点として、また観光客への安全対策として、道路の平面化が観光各団体、各商店会より要望されている。
2	公共交通の利用促進において、乗継割引運賃導入については、乗務員の負担にならない様な配慮をお願いしたい。
3	歩行環境の改善と多様な移動手段の確保において、自転車シェアリング事業については、バスの走行環境が悪化しない様な配慮をお願いしたい。
4	施策の一部に国の施策を活用しているものがあるが、名称や施策がこの5年間で変更しているものがあるため、更新する必要がある。例えば、施策方針3-1のゾーン30については、この5年間で内容が変わったため見直しが必要。