

VI 施策の評価と推進管理体制

VI 施策の評価と推進管理体制

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つの方向性毎の指標を設定し、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。

全体

指標	算出方法	単位	基準値 (時点)	目標値		データの出典	
				平成33 (2021)年度	平成38 (2026)年度		
鉄道とバスの交通手段分担率	鉄道とバスの分担率の合計値	%	20.9 (H20年度)	21.9	23.0	東京都市圏パーソントリップ調査	10年毎
「交通ネットワークの充実」に対する満足度	満足とやや満足の割合の合計値	%	18.2 (H26年度)	20.1	22.1	川越市市民満足度調査	5年毎

注) 東京都市圏パーソントリップ調査は、10年毎の調査のため、平成38(2026)年度は目標値のみの設定になります。

注) 「交通ネットワークの充実」に対する満足度の基準値は、平成26(2014)年度調査における「公共交通機関の充実」に対する満足度としています。

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

施策の方針	指標	算出方法	単位	基準値 (時点)	目標値		データの出典	
					平成33 (2021)年度	平成38 (2026)年度		
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	15分で鉄道駅に達することができる人口	人	165,900 (H28年度)	165,900	165,900	市調査	5年毎
	川越シャトルの利用者数	年度の利用者数の合計値	人	375,976 (H27年度)	390,900	390,900	市集計	毎年度
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	年度末時点での施策数	—	0 (H27年度)	1	1	市集計	毎年度
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	年度末時点での路線バス、川越シャトル、観光用巡回バス、高速バスの便数の合計値	便	2,799 (H27年度)	2,850	2,850	市集計	毎年度
1-4 公共交通 の利用促進	路線バスの利用者数	年度の利用者数の合計値	人	10,132,248 (H27年度)	10,360,000	10,360,000	事業者提供データ	毎年度
	最寄り駅へのバスの交通手段分担率	バスの分担率	%	13.6 (H27年度)	14.6	15.6	川越市市民意識調査	3年毎
1-5 低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	年度の排出量	千t-CO ₂	508.6 (H25年度)	354.8	322.5	市集計	毎年度

注)「1-2 交通空白地域等における交通手段の確保」については、今後、実施される施策の詳細を受け、交通空白地域等の移動環境に係る指標の追加を検討します。

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

施策の方針	指標	算出方法	単位	基準値 (時点)	目標値		データの出典	
					平成33 (2021)年度	平成38 (2026)年度		
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	年度末時点における整備率	%	44.8 (H27年度)	46.3	47.3	市集計	毎年度
	「道路交通体系の整備」に対する満足度	満足とやや満足の割合の合計値	%	11.4 (H26年度)	11.8	12.1	川越市市民満足度調査	5年毎
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	年度の乗降人員数の合計値	人	152,482,765 (H26年度)	157,057,200	157,057,200	埼玉県統計年鑑	毎年度
	基幹的バス路線の利用者数	年度の利用者数の合計値	人	7,840,057 (H27年度)	8,016,000	8,016,000	事業者提供データ	毎年度
	川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数	年度末時点での便数の合計値	便	665 (H27年度)	685	685	市集計	毎年度
	基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	鉄道駅800m及び基幹的バス路線上に設置されたバス停300m以内の地域に居住する人口の割合	%	51.2 (H27年度)	51.2	51.8	市調査	5年毎

方向性3：都心核の特性に応じた移動環境の確保

施策の方針	指標	算出方法	単位	基準値 (時点)	目標値		データの出典	
					平成33 (2021)年度	平成38 (2026)年度		
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	中心市街地の主要地点における平日・休日平均値	人	85,104 (H27年度)	110,000	110,000	市調査	毎年度
	本庁地区の通勤・通学の便り	川越市市民意識調査における評価点	点	0.86 (H27年度)	0.93	1.01	川越市市民意識調査	3年毎
	コミュニティサイクルの利用回数	年度の利用回数	回	92,937 (H27年度)	131,900	131,900	市集計	毎年度
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	札の辻、市役所前、松江町及び連雀町の各交差点における4方向の最長渋滞長の合計値	m	1,530 (H28年度)	1,453	1,377	市調査	5年毎
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	東武東上線及びJR川越線の年度の乗降人員数の合計値	人	73,124,046 (H26年度)	75,317,700	75,317,700	埼玉県統計年鑑	毎年度

注)「3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保」については、交通戦略策定後に「中心市街地の移動手段に対する観光客の満足度」に係る指標の追加を検討します。

2 推進管理体制

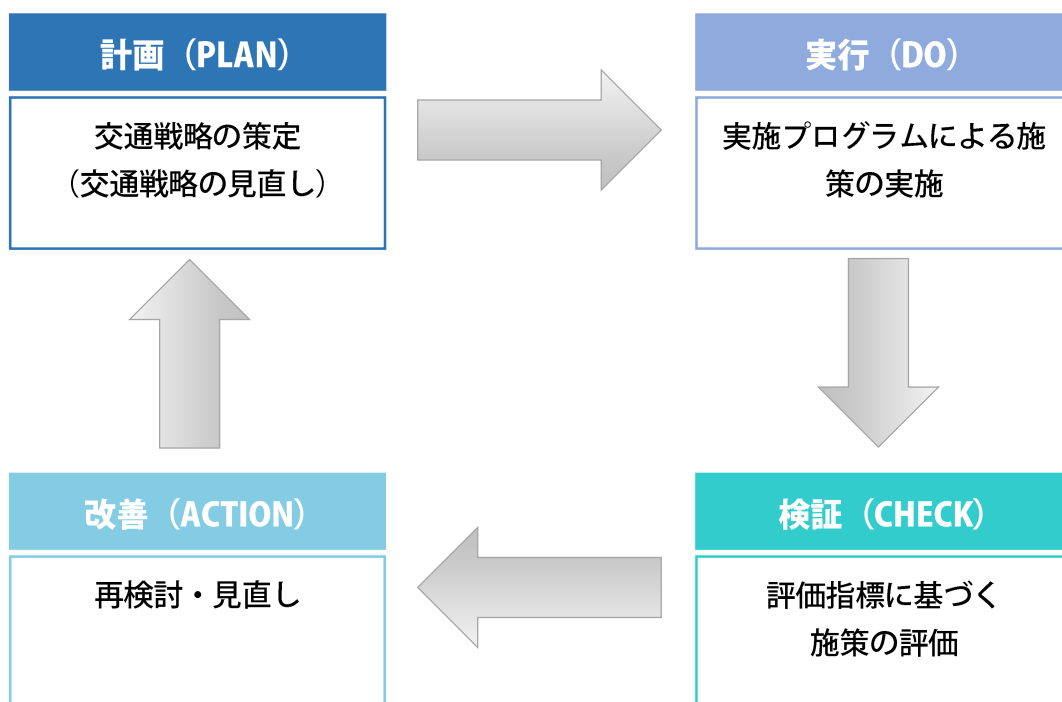
(1) PDCAサイクルによる施策の推進

①交通戦略の推進管理

交通戦略は、社会情勢の変化に対応しながら、適宜、変更を行います。そのために、市内の進行管理体制を適切に構築し、また、交通事業者、道路管理者等の関連する主体とともに進捗状況を確認し合いながら、管理を行います。

②PDCA の概念

「計画 (PLAN) ⇒ 実行 (DO) ⇒ 検証 (CHECK) ⇒ 改善 (ACTION)」を繰り返すことで、施策の進捗状況を確認し、必要に応じて見直しを行います。



(2) 推進管理・評価の方法

① 推進管理・評価の方法

(ア) 定期的な進捗状況の確認

施策の進捗状況や評価指標の達成状況を毎年度確認し、交通戦略の着実な推進を図ります。

(イ) 交通戦略の見直し

社会情勢の変化と施策の推進状況等に合わせ、5年毎に交通戦略の見直しを検討します。

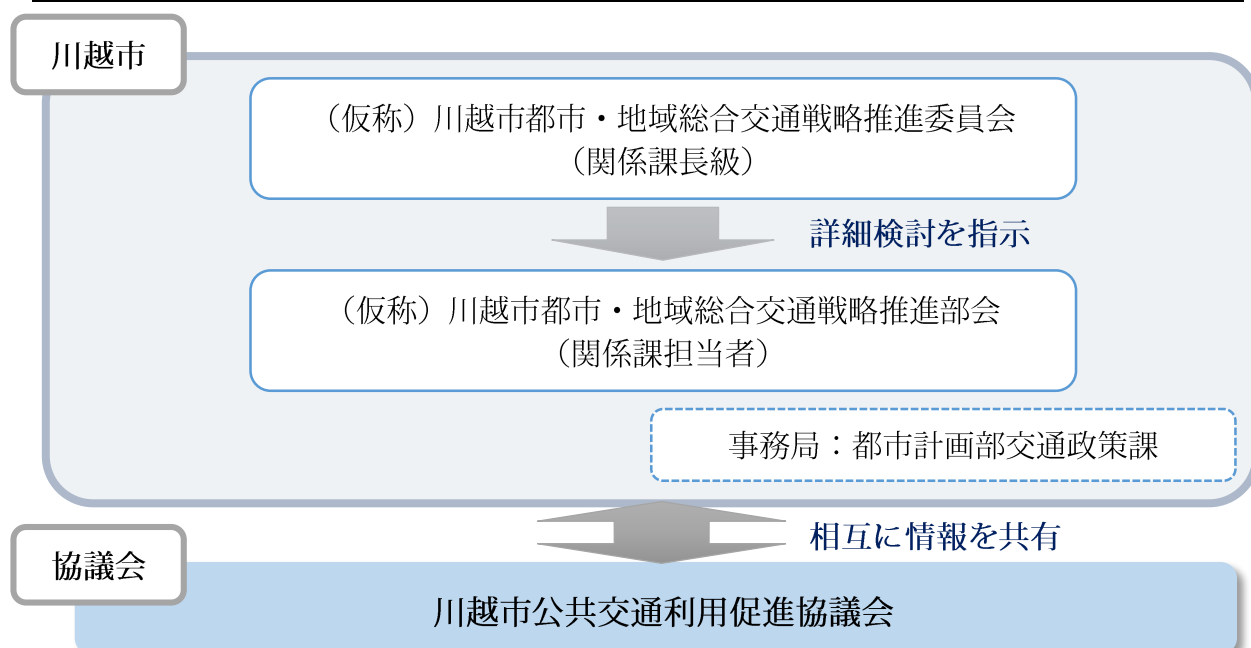
(ウ) 情報発信

施策の進捗状況、評価指標の達成状況等の情報発信を行うことで、交通戦略に対する市民の理解を得るとともに、施策への市民の協力や参画を促します。

② 進捗管理・評価のための組織

交通戦略の進捗管理・評価のための組織は次の通りです。

名称	目的	構成
(仮称)川越市都市・地域総合交通戦略推進委員会	庁内組織による評価	・庁内関係部署
川越市公共交通利用促進協議会	関係主体間の進捗確認	・学識経験者 ・行政 ・公共交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 ・市民 ・商業関係団体 等



(白紙)