

第6章 計画の推進にあたって

6-1. 計画の推進体制

本計画の目標を達成するためには、市や行田市地域公共交通会議の取組に加え、利用者である地域住民や交通事業者等が、本計画を理解・共有し、推進していくことも重要です。また、地域公共交通会議が中心となり、本計画の周知や関係主体間の連携強化を図ることも必要です。

本計画に掲げる具体的な施策の実施にあたっては、交通事業者や国、県等の関係機関との調整を図るとともに、国、県等の各種支援制度の活用を図っていきます。

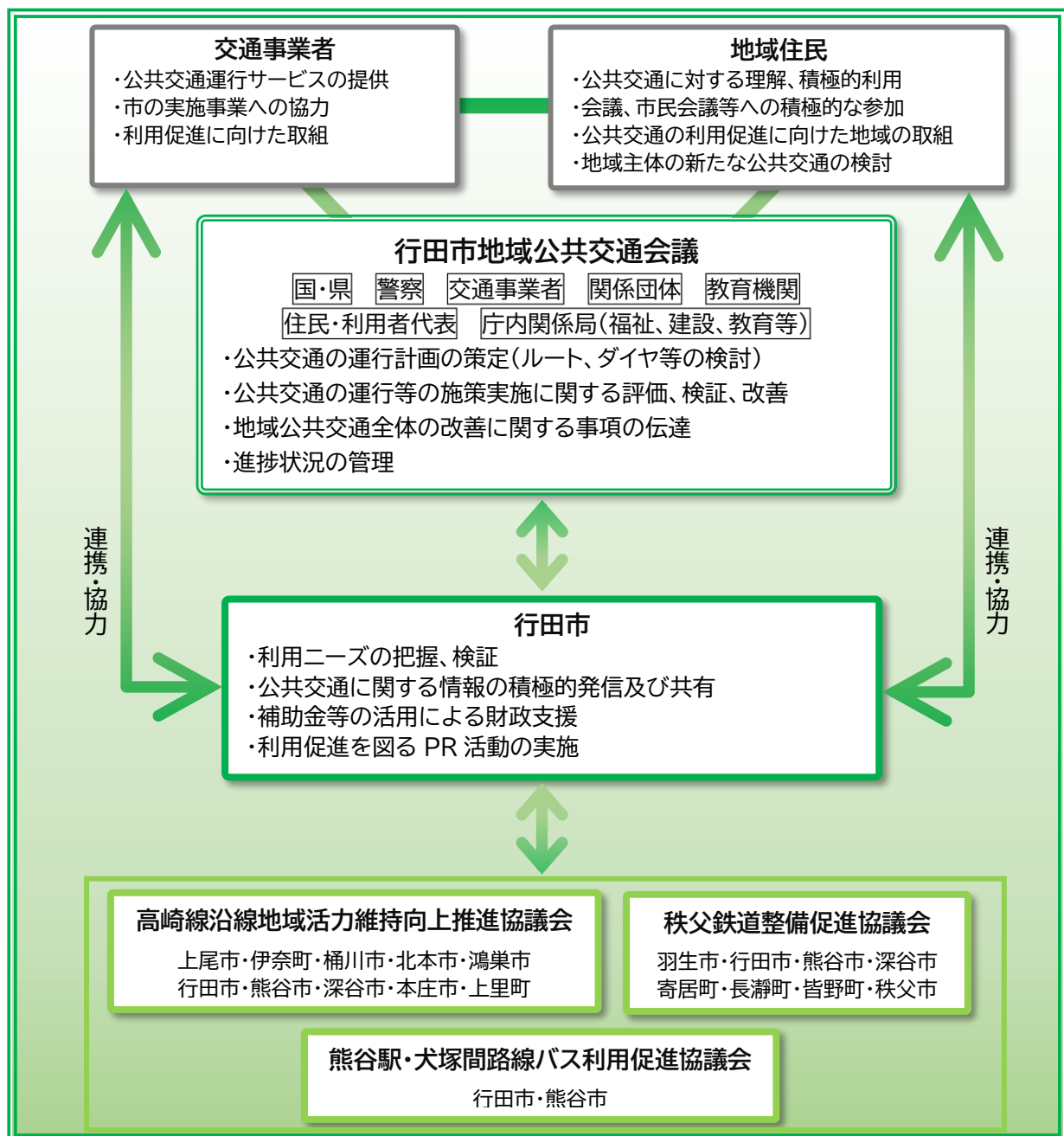


図 6-1 計画の推進体制

計画の推進については、次のイメージに示す PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）に従って行います。

- ・計画の進捗管理に、PDCA サイクルにより、計画期間を通じた長期的な進捗管理や毎年度実施する短期的な進捗管理を実施します。
- ・長期的な進捗管理として、数値目標の達成状況等により、施策の評価・検証を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時まで目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて施策の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理として、毎年度、施策の実施状況を確認します。

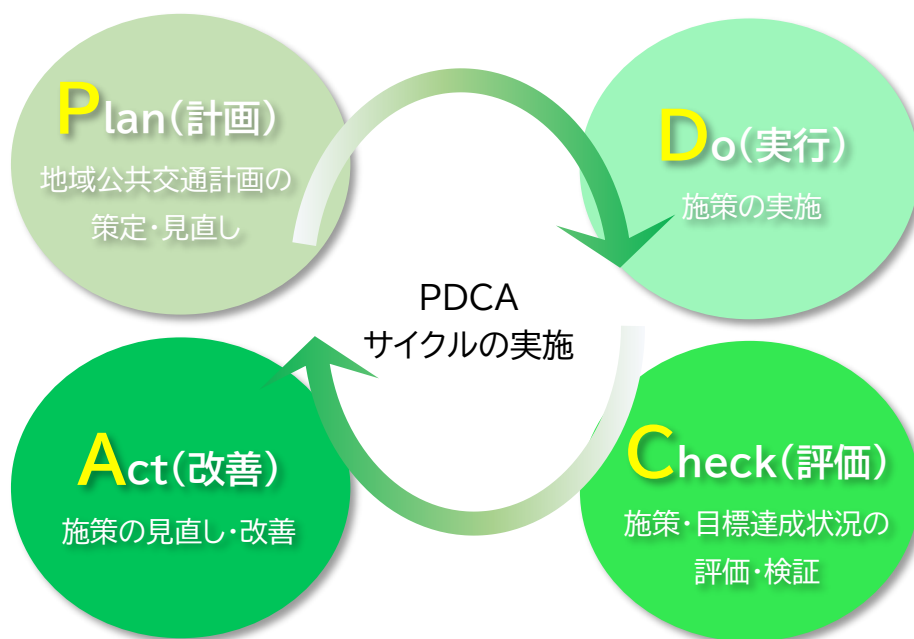


図 6-2 PDCA サイクルの実施イメージ

6-2. 評価指標と方法

本計画を進めるにあたり、目標の達成状況を評価するため、次の達成指標を設定します。

目標1 円滑な移動を実現する 公共交通ネットワークの形成

評価指標 (KPI)	現況値	目標値
① 公共交通の年間利用者数	380万人	現状維持

【指標の設定理由】

- ・市内公共交通の再編や利用促進策を通じて、利用者の減少を抑えるとともに、少子高齢化による人口減少の影響を踏まえ、現状維持を目指す。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・交通事業者からの提供資料等による鉄道（JR・秩父鉄道）、路線バス（吹上線、真名板線、犬塚線）、市内循環バスの年間利用者数の合計とする。

評価指標 (KPI)	現況値	目標値
② 外出時に公共交通を利用した市民の割合	26.2%	50%

【指標の設定理由】

- ・利便性が高く、利用しやすい公共交通ネットワークを形成することにより、市民が外出時に積極的に公共交通を利用することを目指す。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・公共交通に関する市民アンケートにおいて、「公共交通を利用した日常的な外出頻度」において「ほとんど利用しない」と回答した市民以外の割合とする。

評価指標 (KPI)	現況値	目標値
③ 新たな交通システムの導入数	0件	1件以上

【指標の設定理由】

- ・公共交通の利用状況や利用者のニーズ等を踏まえ、新たなモビリティサービス等の導入を導入することにより、持続可能な移動手段の確保を目指す。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・新たなモビリティサービスの導入数とし、1件以上の導入を目標とする。

目標2 持続可能で使いやすい 公共交通への転換

評価指標 (KPI)	現況値	目標値
④ 市内循環バスの収支率	15.0%	32%

【指標の設定理由】

- ・ 運行の効率化を図るとともに、利便性の向上や利用促進の取組により、利用者数を増加させることで、収支率を向上させ、持続可能な公共交通を目指す。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ 市内循環バスの運賃収入額を運行経費で除した割合とする。

評価指標 (KPI)	現況値	目標値
⑤ 市内の公共交通に満足している市民の割合	11.2%	20.9%

【指標の設定理由】

- ・ 市内循環バスやデマンドタクシーの見直し、利便性向上の取組等を通じて、公共交通に対して満足している市民の割合の増加を目指す。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ 行田市民意識調査等において、市内の公共交通に満足していると回答した市民の割合とする。

目標3 わかりやすく 親しまれる 公共交通の実現

評価指標 (KPI)	現況値	目標値
⑥ 市内循環バスの利用率	31.4%	50%

【指標の設定理由】

- ・ 市民の公共交通に対する意識啓発を通じ、「知ってもらう」「乗ってもらう」ことにより、利用率の増加を目指す。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ 行田市民意識調査等において、市内循環バスを利用したことがあると回答した市民の割合とする。

評価指標 (KPI)	現況値	目標値
⑦ 地域とも連携したモビリティ・マネジメントの実施回数	1回	5回以上

【指標の設定理由】

- ・ 地域や学校等と連携したモビリティ・マネジメントの取組を通じて、公共交通の利用に対する市民の意識啓発を図る。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ モビリティ・マネジメントの取組を年1回以上実施するものとし、5回以上の実施を目標値とする。

表 6-2 各評価指標

目標	評価指標 (KPI)	現況値	目標値
目標 1 : 円滑な移動を実現する 公共交通ネットワークの形成	①公共交通の年間利用者数	380 万人	現状維持
	②外出時に公共交通を利用した市民の割合	26.2%	50%
	③新たな交通システムの導入数	0 件	1 件以上
目標 2 : 持続可能で使いやすい 公共交通への転換	④市内循環バスの収支率	15.0%	32%
	⑤市内の公共交通に満足している市民の割合	11.2%	20.9%
目標 3 : わかりやすく親しまれる 公共交通の実現	⑥市内循環バスの利用率	31.4%	50%
	⑦地域とも連携したモビリティ・マネジメントの実施回数	1 回	5 回以上

6-3. 施策の実施主体・実施スケジュール

本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「地域」、「交通事業者」等が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。また、各施策の実施スケジュールを次のように設定します。

令和8年度には、施策の進捗状況や、新たなモビリティサービスによる社会情勢の変化などを踏まえ、見直しを予定します。

表 6-3 施策の目標及び施策に対する実施主体と関連主体／施策の実施スケジュール

目標	施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール（年度）				
		市	交通事業者	地域	その他関係者	R6	R7	R8	R9	R10
目標1： 円滑な移動を実現する公共交通ネットワークの形成	施策1 公共交通網の再編	◎	◎			→				
	施策2 鉄道・バスの連携の強化	◎	◎			→				
	施策3 移動しやすいネットワーク形成のための交通拠点の確保の確保	◎	◎	○	○	→				
	施策4 新たなモビリティサービス等の導入・活用導入・活用	◎	◎	○	○	→				
目標2： 持続可能で使いやすい公共交通への転換	施策5 バス・タクシー乗務員の確保	○	◎			→				
	施策6 路線バスの維持・再編	◎	◎			→				
	施策7 市内循環バスとデマンドタクシーの見直し・再編直し・再編	◎	○			→				
	施策8 高齢者等の外出支援	◎	○	○	○	→				
目標3： わかりやすく親しまれる公共交通の実現	施策9 情報提供ツールの充実	◎	○			→				
	施策10 観光資源を活用した利用促進	◎	○		○	→				
	施策11 市民・地域と共に公共交通を考える機会づくり考える場づくり	◎	○	○		→		→		→
	施策12 地域における輸送資源活用に係る現況把握・調査研究に係る現況把握・調査研究	◎	○	○	○	→				