

第6章 計画の評価方法

6-1. 成果指標及び目標値

本計画で定める基本方針に基づいた計画の進捗と施策実施による効果を把握し、施策と効果の関係を確認しながら計画を評価・検証するものとして、成果指標とその目標を設定します。

数値目標を設定する成果指標は、公共交通の維持・確保を図る指標として需要（利用者数や収支率、交通手段分担率）に関する指標と合わせ、市民ニーズ（満足度）に関する指標とし、計画による基本となる成果を把握する。

表 6-1 成果指標と目標値

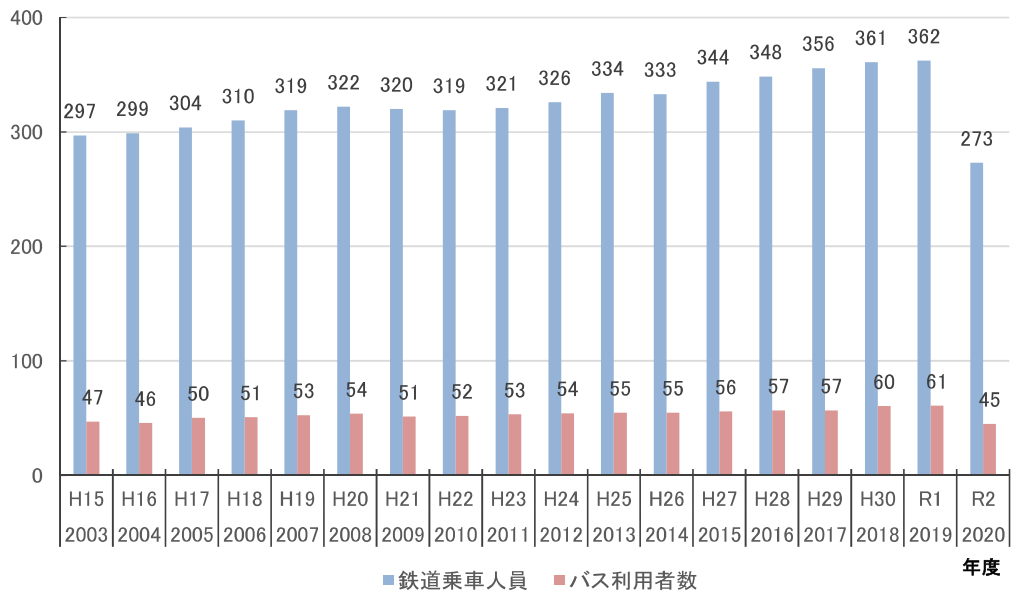
成果指標【目標値】		目標	成果指標・目標値の設定理由
公共交通の 維持・確保	・市内の鉄道・バス利用者数	現状維持	・公共交通の持続可能性を確保するため、計画に位置付ける公共交通ネットワークの再編、サービス改善、利用促進策により、市内の鉄道・バス利用者数は現状維持を目指す。
	・コミュニティバス等の収支率	現状維持	・利用状況と効率性の両方の観点から、コミュニティバス等全体の収支率は現状維持を目指す。
	・鉄道やバスの代わりに自動車を利用する人の割合	現状以下	・市民目線からの公共交通サービスの改善度合いを把握するため、市民の鉄道・バスに対する満足度を成果指標とする。 ・環境及び安全性の観点から、自動車から公共交通への転換を促進し、鉄道やバスの代わりに自動車を利用する人の割合は現状以下を目指す。
利用者 ニーズ	・市民の鉄道・バスに対する満足度	現状維持	・交通サービスの利便性向上により、市民の鉄道・バスに対する満足度も現状維持を目指す。

成果指標【目標値】

市内の鉄道・バス利用者数【現状維持】

現況水準【市内の鉄道・バス利用者数】

年間乗車人員・利用者数(百万人)



出典：さいたま市資料

公共交通利用を啓発することで
利用を促進する

サービス向上・維持の必要性

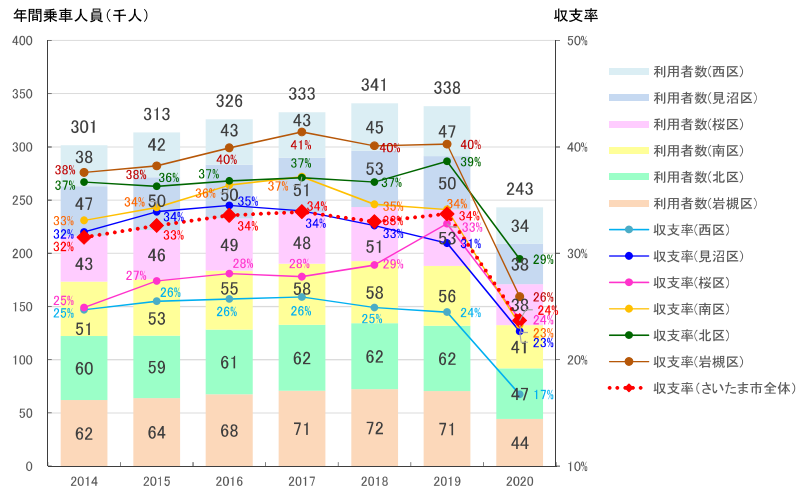
- 市内の鉄道・バス利用者数は、これまで人口増加に伴って増加傾向が続いてきたと推察されるが、今後は人口減少・高齢化の進展に向かうことも踏まえ、サービス向上と併せた利用促進により維持することが求められる。

成果指標【目標値】

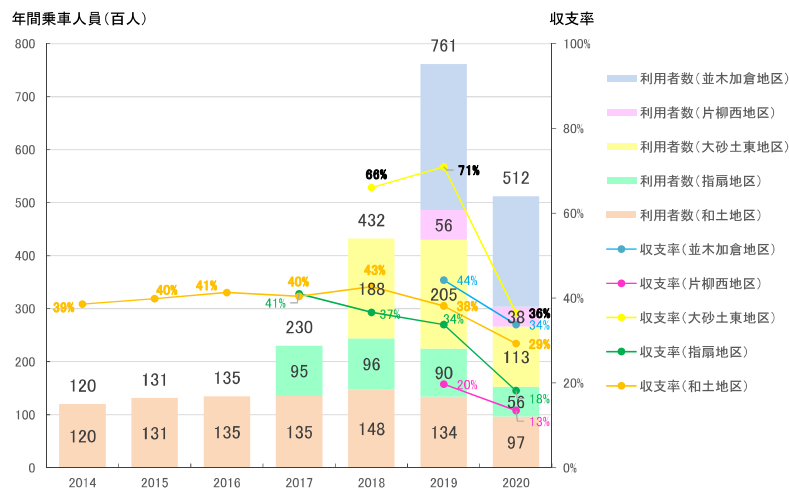
コミュニティバス等全体の収支率【現状維持】

現況水準【コミュニティバス等全体の収支率】

コミュニティバス利用者数・収支率



乗合タクシー利用者数・収支率



出典：さいたま市交通政策課資料

地域の交通の利用を促し
継続的に地域の足を確保する

サービス向上・維持の必要性

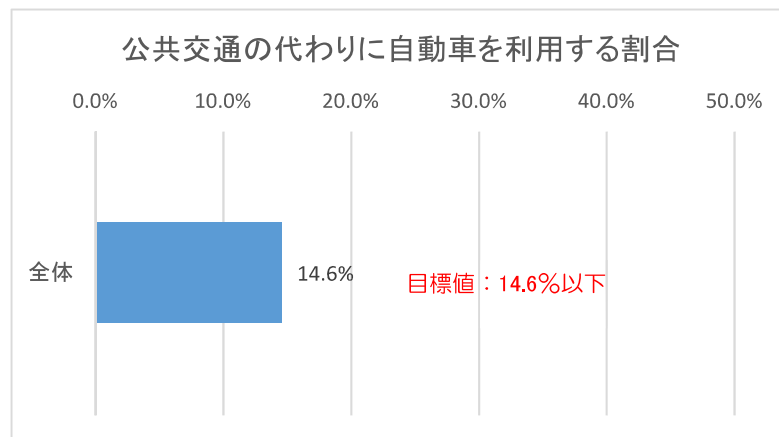
- ・コミュニティバス等全体の収支率は、**利用促進等**により、さらなる**収支率の向上**を目指していくことが求められる。

成果指標【目標値】

- ・鉄道やバスの代わりに自動車を利用している市民の割合【現状以下】

現況水準【鉄道やバスの代わりに自動車を利用する人の割合】

鉄道やバスの代わりに自動車を利用する人の割合



出典：市民意識調査（平成 30（2018）年 1 月）

公共交通利用を啓発することで利用を促進する

サービス向上・維持の必要性

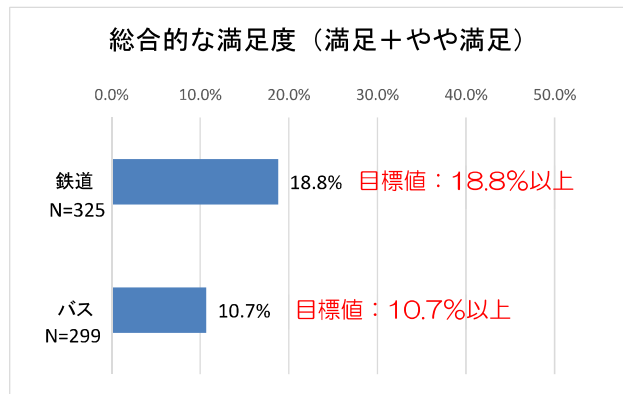
- ・公共交通の持続性確保や、環境負荷の小さい交通体系の構築、交通混雑・事故の解消等の観点から、自動車から公共交通への転換を促すことにより、鉄道・バスの代わりに自動車を利用する人の割合を現状以下とすることが求められる。

成果指標【目標値】

市民の鉄道・バスに対する満足度【現状維持】

現況水準【市民の鉄道・バスに対する満足度】

市民の鉄道・バスに対する満足度



出典：市民意識調査（平成30（2018）年1月）

公共交通に新たなサービスを組み合わせ
利便性を向上させ、利用を促進する

サービス向上・維持の必要性

- 市民の満足度は鉄道が約19%、バスが約11%であり、MaaS等の活用により、交通サービスの利便性向上を図ることで、現状以上とすることが求められる。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

6-2. 施策の進捗管理指標

基本方針に基づき、各種の施策・事業の進捗度合い及び効果を計るものとして、進捗管理指標を設定した。

進捗管理指標は、将来にわたる事業のモニタリングを目指すことから、継続的にデータ等の取得が見込まれることにも留意して設定する。

また、これらの指標が将来的に目指すべき方向性を定め、この方向性に従っているかを確認することで、進捗管理をするものである。

基本方針	進捗管理指標	現状値	目指すべき方向性
1. 効率的・効果的な公共交通ネットワークの形成・強化	・市内道路の渋滞状況 (主要渋滞箇所数等)	56箇所 (2020年度)	・幹線軸沿線のバス走行環境の充実等の施策進捗を見込み 減少 を目指す
	・朝ピーク時における遅れ時間 (大宮駅、浦和駅、北浦和駅)	平均5分超 (2018年度)	・幹線軸沿線のバス走行環境の充実等の施策による効果を見込み 減少 を目指す
	・シェアサイクルのポート数・自転車台数	336箇所 (2020年度)	・シェアサイクルの利用促進等の施策進捗を見込み 増加 を目指す
	・シェアサイクルの利用回数	年間52.9万回 (2020年度)	
	・コミュニティバス等の年間利用者数	41.4万人/年 (2019年度)	・地域によるコミュニティバス利用促進の活性化を見込み、 増加・向上 を目指す
	・コミュニティバス等の収支率	35.4% (2019年度)	
	・コミュニティバス等に係る補助金額	539円/人・年 (2019年度)	・コミュニティバス利用促進の取組による利用者増加を見込み、 減少 を目指す
	・鉄道混雑率	159% (2019年度)	・鉄道ネットワークの活用に関する施策進捗を見込み 低下 を目指す
	・鉄道の「車内の混雑状況」に対する市民満足度 (満足・やや満足)	9.6% (2018年度)	・鉄道ネットワークの活用に関する施策進捗を見込み 上昇 を目指す

基本方針	進捗管理指標	現状値	目指すべき方向性
2.公共交通相互の連携を強化する交通結節機能の向上	・長距離バスの発便数（さいたま新都心バスターミナル）	20 便 (2020 年度)	・広域交通拠点・結節点の整備進捗を見込み 増加 を目指す
	・駅施設に対する満足度	19.4% (2018 年度)	・交通結節点の整備進捗による効果を見込み 上昇 を目指す
	・バス停環境に対する満足度	9.9% (2018 年度)	
3.快適に利用でき、みんなで支え、育む公共交通	・MaaS等のICT活用に関する取組の導入・検討件数	3 件 (2020 年度)	・交通システムの高度化・情報案内サービスの提供に関する施策の着実な実施を図るため、 1件以上の取組実施が継続 していることを目指す
	・公共交通の利用促進のための教育・啓発活動の取組数	14 件 (2019 年度)	