

計画期間初年度 記載欄（地域公共交通計画より）											計画達成状況の評価、今後の方針（令和7年度）			
観点	課題	観点到紐づく施策	KPI指標内容	KPI現状値	KPI目標値	KPI設定・目標値の考え方	KPI指標の算定・調査方法	データ取得方法	確認頻度	担当部署	KPI実績	KPI 目標達成/未達成の要因、課題等	今後の方針 （1）目標値のあり方（修正の有無等）	今後の方針 （2）本観点到紐づく関連施策のあり方（強化、見直し等）
①：おでかけの足を確保する	必須行動の目的地に誰でも到達できるようにする	・【重点】 施策・事業①-1-1 既存の公共交通を補完する新たな移動手段の導入 ・施策・事業①-1-2 義務教育学校の開校と合わせた通学手段の確保	鉄道駅の1日平均乗車人数	9,371人/日【R1】	9,536人/日【R11】	市内を運行する鉄道3路線（JR八高線、JR川越線、西武池袋線）は、コロナ禍で一度利用が落ち込んだが、近年は増加傾向にあるものの、コロナ前の水準には回復していないことから、近年の増加傾向を踏まえて数値を設定した。	ICカード情報・交通事業者による情報から算出	交通事業者から取得	毎年	交通政策課	9,594人/日※R6年度実績	都心から約60分という利便性やメディア露出等により、春から初夏、特に秋の繁忙沙華シーズンに多くのハイキング客が鉄道を利用した。	市内・外の拠点を結ぶ幹線交通軸を担う鉄道利用者数の把握は必要であるため、継続してモニタリングを行う。目標値については、単年の経過のみで判断するのは時期尚早であると考え、修正は行わない。	商工観光部門との連携やおでかけタクシー・おでかけワゴンの乗り継ぎ等、市全体の交通利便性向上に取り組み、鉄道利用者の増加を図る。
	多様な世代・属性の外出機会を増やす	・施策・事業①-2-1 高齢者、障がい者、妊産婦、学生、未就学児等へのおでかけ支援 ・施策・事業①-2-2 公共交通施設のバリアフリー化とユニバーサルデザインの推進 ・施策・事業①-2-3 流活動等と連携した移動手段の確保	基幹的公共交通の徒歩圏内の居住人口の割合	50.6%【R2】	50.6%【R11】	人口が減少傾向にある中、立地適正化計画等とも連携しながら、少なくとも基幹的公共交通の徒歩圏内の居住人口は現状を維持していくことが望ましいと考えて設定した。	鉄道駅・バス停留所から一定距離の圏域を取り、人口メッシュデータと重ね合わせて算出（机上調査）	国勢調査・国土数値情報から取得	毎年	交通政策課	47.0%【R7】	R7.3の日高飯能路線の撤退に伴い、大幅にカバー圏域が減少したことが要因。一方、おでかけワゴンの運行開始により、運行回数基準を満たしたこま川団地周辺はカバー圏として復活したため、減少幅を抑制。	おでかけワゴンの運行系統を増やすことは、運行体制の強化優先する必要があるため、現時点では困難。目標値の修正は、引き続きニーズ調査を行いつつ慎重な判断が必要となるため、現時点では不要。	当面は施策②-1-3：担い手の確保支援を推進し、事業者と連携しながら、供給サイドの体制強化を進めていく。
			おでかけタクシーの利用回数	—	40,000回/年【R11】	令和7年度より運行を開始することから、他都市の先行事例等の実績値を踏まえて妥当な値を算出して設定した。おでかけタクシーが様々な属性の方に多様な目的で利用しやすいものとなるよう、利用者数の伸びを実現する。	交通事業者による情報を確認	交通事業者から取得	四半期に一回	交通政策課	23,981回	制度内容や利用方法が十分に浸透しておらず、新たな移動手段として定着するまでに一定の時間を要している。	目標値は下回る状況であるが、利用者層や利用施設（乗降ポイント）を見ると、当初の狙いと合致している。また、利用回数も増加傾向にあるため、目標値は修正は不要。	制度内容の周知を強化するとともに、利用状況の分析を継続し、利用しやすいさの向上を図り、利用回数の拡大につなげていく。
②：持続的に移動を支えるための体制をつくる	今ある移動手段を守り、支える	・【重点】 施策・事業②-1-1 公共交通軸の維持・確保 ・施策・事業②-1-2 全市的な公共交通利用促進策等の展開 ・施策・事業②-1-3 担い手の確保支援	市内拠点間の公共交通（鉄道・バス）によるネットワーク状況	市外・市内拠点が鉄道・バス等の定時性の高い移動手段により接続されている状態	現状維持【R11】	これまで民間事業者によって維持されてきた鉄道・バス路線が今後も維持されることが何より重要であると考え、設定した（部会・法定協議会委員より意見あり）。	交通事業者による情報を確認	交通事業者から取得	毎年	交通政策課	現状維持	交通事業者との意見交換を継続的に行う中で、実情や課題点を具体的に把握することが出来た。これにより、市が果たすべき役割や支援策の方向性を定めることにつながった。	鉄道・バス路線が今後も維持されることが、引き続き重要であると考えため、目標値の修正は不要。	継続的に交通事業者との意見交換を行うとともに、持続可能な支援策の検討を進める。
	地域資源を総動員する	・施策・事業②-2-1 福祉施策との連携による移動手段の確保 ・施策・事業②-2-2 民間事業者との効率的な連携	おでかけワゴンの系統別平均乗車人数	—	2人/便【R11】	令和6年度まで同ルートを運行していたイーグルバス路線の実績を踏まえ、無理のない範囲で、かつ、フィーダー系統補助の要件の一つであることも加味して設定した。おでかけワゴンに、かつてのイーグルバスを利用されていた方々に違和感なく移行してもらうことを目指す。	交通事業者による情報から算出	交通事業者から取得	四半期に一回	交通政策課	高麗川駅系統：6.3人 武蔵高萩駅系統：4.1人	通勤・通学に配慮した運行ダイヤ、買い物に配慮した運行ルート等、日常生活の移動手段における利便性を高めたことが利用者増につながった。	乗車人数は事業の利用状況や効果を客観的に把握するための重要な指標であり、運行内容の見直し等の検討を行う上でも把握の必要性が高いため、目標値の修正は不要。	本格運行移行に当たり、引き続き、定期的な把握・分析に努め、利用動向や時間帯・利用属性等を検証し、必要に応じて運行内容や周知方法の見直しを検討する。
	公共交通と福祉交通の連携を強化する	・施策・事業②-3-1 ボランティアによる移送サービス等との役割分担の明確化 ・施策・事業②-3-2 福祉有償運送の実施支援及び利用支援	「地域おたすけ隊」サービスにおける外出付き添い支援の実施地区数	5地区【R5】	6地区【R11】	今後、「地域おたすけ隊」の導入に向けて調整している地区数を踏まえて設定した。地域おたすけ隊は、地域の担い手にかかる負担に配慮しつつ、地域が無理なく対応できるよう、今後も必要な支援を行っていく。	市管理情報から確認	市管理情報から取得	毎年	交通政策課 社会福祉協議会	5地区	地域おたすけ隊コーディネーター会議等にオブザーバーとして参加し、移送の実情や課題点等の共有を図った。また、運行経費の一部を支援し、サービスの拡大につなげた。	市民の移動手段として重要な役割を果たしているため、目標値として維持する。	地域おたすけ隊との情報共有を図り、連携体制の強化につなげるとともに、運行経費の支援を通じて、移動手段の確保につなげる。
	公共交通を更に運用しやすく、使いやすくする	・施策・事業②-4-1 交通DX技術の導入検討 ・施策・事業②-4-2 情報発信の充実化									...	...	...	...
③：魅力的な目的地にアクセスしやすい環境をつくる	交通とまちづくりの連携を強化する	・施策・事業③-1-1 駅周辺市街地の都市機能強化	住民等の公共交通に対する満足度	バス:37% 鉄道:44% タクシー:39%【R5】	いずれも50%以上【R11】	少なくとも市民の半数以上の方に、いずれの公共交通に対しても、満足寄りの回答をしてもらうことが望ましいと考えて設定した。	住民アンケート調査結果を基に算出	住民アンケート調査結果から取得	計画改定時	交通政策課	—	住民アンケート調査は未実施であるが、おでかけタクシー及びワゴンの利用者を対象に実施した意向調査では、利用のしやすいや外出機会の確保等で一定の満足度が確認された。	交通施策の効果や課題を明確に評価する上で重要な指標となるため、目標値の修正は不要。	おでかけタクシー及びワゴンの利用意向調査等を通じて、継続的に満足度を把握し、その結果を施策の改善や検討に反映する。
	地域産業との連携を強化する	・施策・事業③-2-1 産業観光、体験型観光との連携	都市機能誘導区域内の都市機能のうち、誘導施設に設定された都市機能数	35施設/年【H30】	48施設/年【R22】	立地適正化計画とも連携しながら、利便性の高い基幹的公共交通の徒歩圏内に、商業・医療・福祉等の都市機能が充実している状態を目指す。	市管理情報を基に算出	市管理情報から取得	毎年	都市計画課	35施設	民間事業者の投資判断に左右される部分もあり、景気動向や建設コストの上昇、用地確保の難しさなどの外的要因が考えられる。	まちづくり施策と交通施策は相互に連携しながら、時間をかけて効果が現れるものであることから、長期的な視点で判断するべきであり、目標値の修正は不要。	高麗川駅東口開設や武蔵高萩駅北側における工業系土地区画整理事業の完了に伴い、区域内の人の流れも大きく変化することが想定されるため、まちづくり施策との連携を強化する。
	脱炭素化を推進する	・施策・事業③-3-1 交通GX技術の導入検討	観光シャトルバスの1日当たりの平均利用人数	215人/日【R6】	300人/日【R11】	観光シーズンの自動車による交通渋滞を緩和させるため、観光客の移動が、便利なシャトルバスによる移動に移行される状態を目指す。	交通事業者による情報を確認	交通事業者から取得	毎年	産業振興課	1,010人/日	天候条件やイベント内容等の外的要因も一定程度影響しているが、観光地へのアクセス手段として、シャトルバスが有効に機能したと考えられる。	観光地周辺の交通渋滞の緩和や、イベントにおける来場者の円滑な移動手段としても重要な移動手段であることから、継続してモニタリングを行う。目標値については、単年の経過のみで判断するのは時期尚早であると考え、修正は行わない。	関係部局及び交通事業者との連携を図り、運行内容や運行体制の検証を行い、サービス水準の向上につなげる。
	周遊・滞在しやすいまちをつくる	・施策・事業③-4-1 観光シーズンのシャトルバスの運行 ・施策・事業③-4-2 公共交通を活用した観光周遊企画の立案 ・施策・事業③-4-3 「乗って楽しい公共交通」の推進									...	...	...	...