

## 3.4 目標を達成するための指標 (KPI)

計画の目標を達成するための数値指標及び数値目標を以下のとおり定めます。

表 目標を達成するための指標 (KPI)

目標	評価指標	単位	現状	目標値	算出方法
目標①： おでかけの足を確保する	指標①-1 鉄道駅の1日平均乗車人数※1	人/日	9,371 (R1)	9,536 (R11)	ICカード情報・交通事業者による情報から算出
	指標①-2 基幹的公共交通の徒歩圏内の居住人口の割合	%	50.6% (R2)	現状維持 (R11)	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)
	指標①-3 おでかけタクシーの利用回数	回/年	— (今後導入)	40,000 (R11)	交通事業者による情報を確認
目標②： 持続的に移動を支えるための体制をつくる	指標②-1 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)	交通事業者による情報を確認
	指標②-2 おでかけワゴンの系統別平均乗車人数	人/便	— (今後導入)	2 (R11)	交通事業者による情報から算出
	指標②-3 おでかけワゴンの系統別収支率	%	— (今後導入)	高麗川駅系統：40 武蔵高萩駅系統：30 (R11)	交通事業者による情報から算出
	指標②-4 「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	地区	5 (R6)	6 (R11)	市管理情報から確認
目標③： 魅力的な目的地にアクセスしやすい環境をつくる	指標③-1 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)	住民アンケート調査結果を基に算出
	指標③-2 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※2	施設/年	35 (H30)	48 (R22)	市管理情報を基に算出
	指標③-3 観光シャトルバスの1日当たりの平均利用人数	人/日	215 (R6)	300 (R11)	交通事業者による情報を確認

※1 第6次日高市総合計画の指標と整合

※2 日高市立地適正化計画の指標と整合

1) 目標②に関する取組

目標②に関する取組について以降に示します。

**目標②：持続的に移動を支えるための体制をつくる**

**施策のねらい：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**

**現状と課題**

- 本市の公共交通軸（鉄道交通軸、基幹的なバス交通軸（1日片道30本以上の運行本数）、維持すべきバス交通軸）は、民間交通事業者による自助努力の元、運行が継続されてきました。
- 日高・飯能路線をはじめ、利用者の減少や乗務員不足による安定的な運行が見込めず、苦渋の決断のもとで廃止を検討せざるを得ない系統も出てきています。
- 公共交通は、今後も市民誰もが利便性ある生活を送る上での基盤として大切であるため、廃止に至る前に必要な措置を行うことが重要です。

**目的**

- 市民の生活及び本市の発展を支えるために必要な公共交通サービス水準を維持するため、公共交通軸の維持・確保を図ります。

**①市が主体となる運行事業の実施**

日高・飯能路線からの交通事業者の撤退を受け、同路線沿線地域の移動手段を確保し、地域内の拠点同士を結ぶネットワークの維持を図ります。具体的には、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、地域の移動手段の維持・確保を行います。

**【実施主体：市、交通事業者】**

**取組内容**

運行系統図



おでかけワゴン運行系統図

取組内容	<b>② 既存公共交通への支援</b> 上記路線以外に関しても、公共交通軸の維持確保に向けて、交通事業者との調整のもと、既存路線への国庫補助や県補助の活用を検討するとともに、運行経費の一部補助など、市として可能な支援を行います。											
	<b>【実施主体：市、交通事業者】</b>											
	<b>活用可能な補助金の例</b>											
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">交付主体</th> <th>補助金</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>国</td> <td>地域公共交通確保維持改善事業費補助金</td> </tr> <tr> <td>埼玉県</td> <td>埼玉県生活交通路線維持費補助金</td> </tr> <tr> <td>埼玉県</td> <td>埼玉県生活維持路線確保対策費補助</td> </tr> </tbody> </table>					交付主体	補助金	国	地域公共交通確保維持改善事業費補助金	埼玉県	埼玉県生活交通路線維持費補助金	埼玉県
交付主体	補助金											
国	地域公共交通確保維持改善事業費補助金											
埼玉県	埼玉県生活交通路線維持費補助金											
埼玉県	埼玉県生活維持路線確保対策費補助											
スケジュール	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11							
	① ●-----● 実証実験	●-----● 本格運行										
② ●-----● 検討・準備	●-----●											

おでかけワゴン高麗川駅系統及びおでかけワゴン武蔵高萩系統は、こま川団地をはじめとする市内の団地と地域間を結ぶ幹線上に位置する高麗川駅や武蔵高萩駅を連絡する近距離の路線であり、買物、通勤、通院等の日常生活行動を行う上での地域の移動手段として、重要な役割を担っています。一方で、市や事業者の運営努力だけでは両系統の路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）の活用により、支線交通の安定的な運行を維持・確保する必要があります。

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
医大 11	高麗川駅	埼玉医大保健医療学部	埼玉医大	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	国際興業株式会社	なし
医大 12	高麗川駅	埼玉医大保健医療学部	埼玉医大国際医療センター	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	国際興業株式会社	なし
医大 31	飯能駅	高麗川駅 埼玉医大保健医療学部	埼玉医大	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	国際興業株式会社	なし
医大 32	飯能駅	高麗駅・高麗川駅	埼玉医大国際医療センター	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	国際興業株式会社	なし
飯 07	飯能駅	永田会館前	西武飯能日高	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	国際興業株式会社	なし
飯 30	飯能駅	大鶴巣公園	西武飯能日高	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	国際興業株式会社	なし
飯 12-2	飯能駅	こま武蔵台NT循環	飯能駅	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	国際興業株式会社	なし
おでかけワゴン 高麗川駅系統	こま川団地第二折返場	こま川団地第一折返場	高麗川駅東口	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	日高市（日高ハイヤー株式会社と運行に関する協定を締結）	フィーダー補助
おでかけワゴン 武蔵高萩駅系統	こま川団地第一折返場	こま川団地第二折返場	武蔵高萩駅	道路運送法第4条乗合	路線定期運行	日高市（高麗川交通有限公司と運行に関する協定を締結）	フィーダー補助