

第6章 進捗管理

6-1 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、各関係機関が計画理念・目標等を共有し、相互に連携・協働して施策を進めることが重要です。そのためには、それぞれの役割分担を明確にして、主体的に行動していきます。

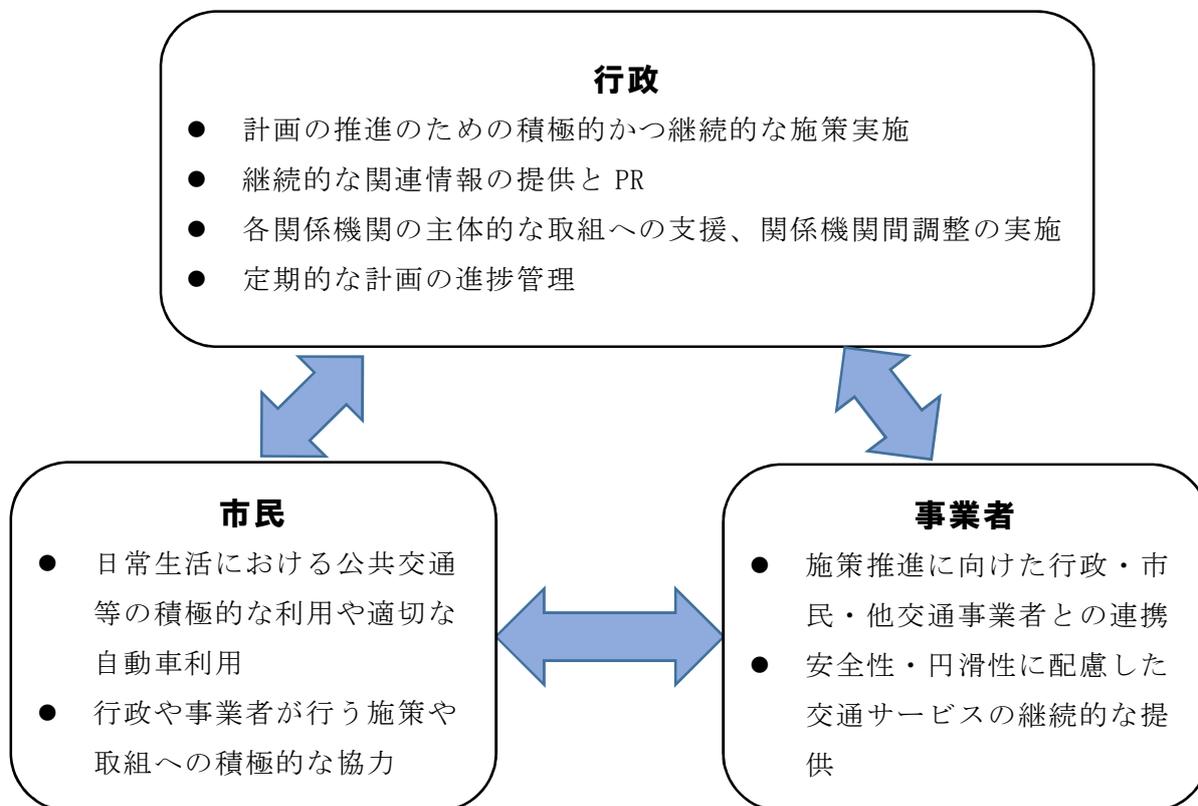


図 各関係機関別の役割分担イメージ

6-2 点検・評価

計画の推進にあたっては、計画に基づく施策の実施状況や成果を定期的に把握・点検し、その結果をその後の対策の実施や計画の見直し等に反映させていくことが必要です。

本計画では、関連各課による施策・事業に関する事業評価を行うとともに、PDCAサイクルによる効率的な行政運営を目指していきます。

(1) 点検・評価の実施スケジュール

計画目標の実現に向けて計画を推進していくためには、定期的な進捗管理を行うとともに、計画期間中の社会経済情勢の変化や目標の達成状況を踏まえ、必要に応じて計画を見直す必要があります。

点検・評価の実施スケジュールのイメージを下図に示します。

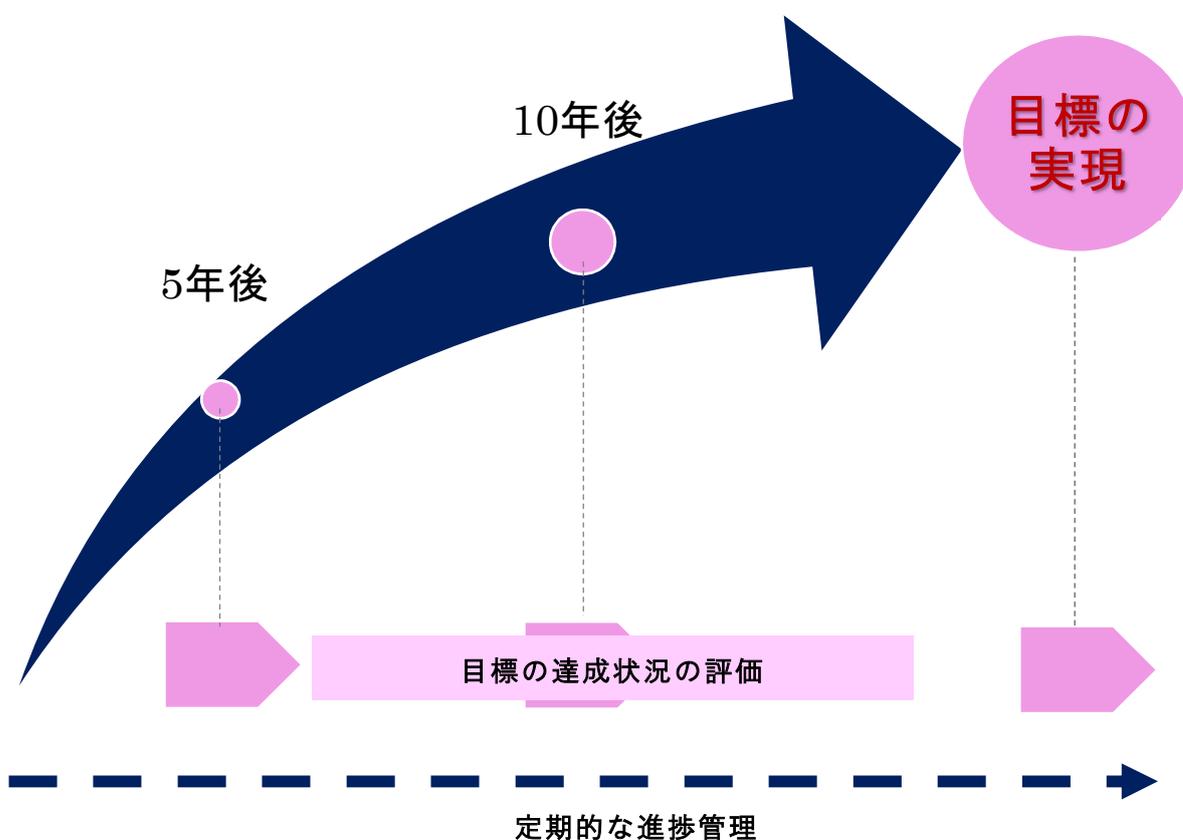


図 点検・評価の実施スケジュール

(2) 評価指標

計画に基づく施策の実施状況を定期的に把握・点検するための評価指標を下表の通り設定します。

表 計画目標の達成状況の評価指標

目標	評価指標	現況値	目標値 (R22(2040))	点検時期
①産業振興・中心市街地活性化等に資する交通環境の実現	中心市街地への通過交通の流入台数 ^{※1}	43 千台/日	38 千台/日	5 年毎
	小山市通過交通のうち、主要幹線道路を利用する交通の走行台キロ割合 ^{※1}	50%	56%	5 年毎
	まちなかの歩行者通行量 ^{※2}	2,479 人	2,800 人	毎年
	国道 50 号の混雑度 ^{※3}	1.2	1.0 未満	5 年毎
	おーバス小山駅・間々田駅 1 日平均乗降数 ^{※4}	小山駅 : 1,647 人 間々田駅 : 146 人	小山駅 : 5,000 人 間々田駅 : 400 人	毎年
	新技術を活用したシェアリング型パーソナルモビリティ等の年間利用者数 ^{※5}	3,372 人 (シェアサイクル)	1 万人	毎年
	新 4 号国道沿線工業団地から IC までの混雑時所要時間 ^{※1}	49 分	39 分	5 年毎
	【参考:整備水準評価指標】都市計画道路(幹線道路)の整備率 ^{※6}	80%	90%	毎年
	【参考:整備水準評価指標】環状線の整備率 ^{※6}	30%	概ね 8 割	毎年
	②定住人口と交流人口の増加に向け、子育て世代や交通弱者、来訪者等がより移動しやすい環境の実現	外出率(特に若者、高齢者) ^{※7}	若者 : 82% 高齢者 : 58%	若者 : 90% 高齢者 : 65%
市民の「道路や公園等の整備」に関する満足度 ^{※8}		21%	30%	5 年毎
市民の「コミュニティバスの運行」に関する満足度 ^{※8}		22%	30%	5 年毎
利便性の高いバス人口カバー率 ^{※9}		25%	65%	5 年毎
おーバス年間利用者数 ^{※6}		713,403 人	210 万人	毎年
noroca 年間販売数(障害者・学生) ^{※5}		40 枚 (4 カ月)	350 枚	毎年
子育て世代の私用目的トリップ数(送迎除く) ^{※7}		0.38 トリップ	0.44 トリップ	20 年後
国道 50 号の混雑度【再掲】		1.2	1.0 未満	5 年毎
交通事故年間発生件数 ^{※10}		364 件	現況値以下	毎年

表 計画目標の達成状況の評価指標

目標	評価指標	現況値	目標値 (2040)	点検期間
③ 高齢者の方々がイキイキと活動するための外出環境の実現	高齢者の外出率※7	58%	65%	20年後
	高齢者の私用目的での1日平均外出滞在時間※7	74分	82分	20年後
	高齢者の「コミュニティバスの運行」に関する満足度※8	27%	35%	5年毎
	利便性の高いバス人口カバー率【再掲】	25%	65%	5年毎
	デマンドバス、互助輸送年間利用者数※5	10,437人 (デマンドバス)	2万人	毎年
	バス終身無料乗車券年間利用者数※5	16,834人	5万人	毎年
	noroca年間販売数(高齢者)※4	30枚 (4カ月)	300枚	毎年
④ 技術革新を見据え、多様な交通手段を選べる環境の実現	自動車の分担率※7	69%	60%	20年後
	新技術を活用したシェアリング型パーソナルモビリティ等の年間利用者数【再掲】	3,372人 (シェアサイクル)	1万人	毎年
	おーバス年間利用者数【再掲】	713,403人	210万人	毎年
	デマンドバス、互助輸送年間利用者数※5【再掲】	10,437人 (デマンドバス)	2万人	毎年
⑤ 環境や経営にやさしい持続可能な交通環境の実現	自動車交通からのCO ₂ 排出量削減率※1	— (28.9万t-CO ₂) 【H22(2010)】	24%減 (21.3万t-CO ₂)	5年毎
	自動車の分担率【再掲】	69%	60%	20年後
	国道50号の混雑度【再掲】	1.2	1.0未満	5年毎
	おーバス年間利用者数【再掲】	713,403人	210万人	毎年

【現況値の出典等】

※1：平成22年(2010年)全国道路・街路交通情勢調査より算出

※2：小山市立地適正化計画 効果指標【平成30年(2018)値】

※3：平成27年(2015年)全国道路・街路交通情勢調査

※4：小山市資料【令和元年(2019)値】

※5：小山市資料【平成30年(2018)値】

※6：小山市都市計画基礎調査(平成28年度(2016年度))

※7：平成30年(2018年)小山市パーソントリップ調査結果

※8：第7次小山市総合計画(平成28年(2016年)3月)資料編 市民意識調査結果より、「市の取り組みに関する満足度」のうち、「道路や公園等の整備」「コミュニティバスの運行」に対して、回答者のうち満足・やや満足と回答した人の割合

※9：平成27年(2015年)国勢調査より、運行頻度が1時間あたりおおよそ1本以上、ピーク時2本以上バスが運行するバス停から半径300m圏内の人口を求めて人口カバー率(小山市全人口に占める割合)を算出

※10：小山市統計年報【平成30年(2018)値】

(3) 点検・評価の管理

計画の運用にあたっては、PDCA サイクルの考え方にに基づき、定期的な点検・評価を行い、目標達成状況や社会情勢の変化、上位関連計画との整合を確認しながら、必要に応じて計画や施策の見直しを行います。

