

8. 進行管理計画

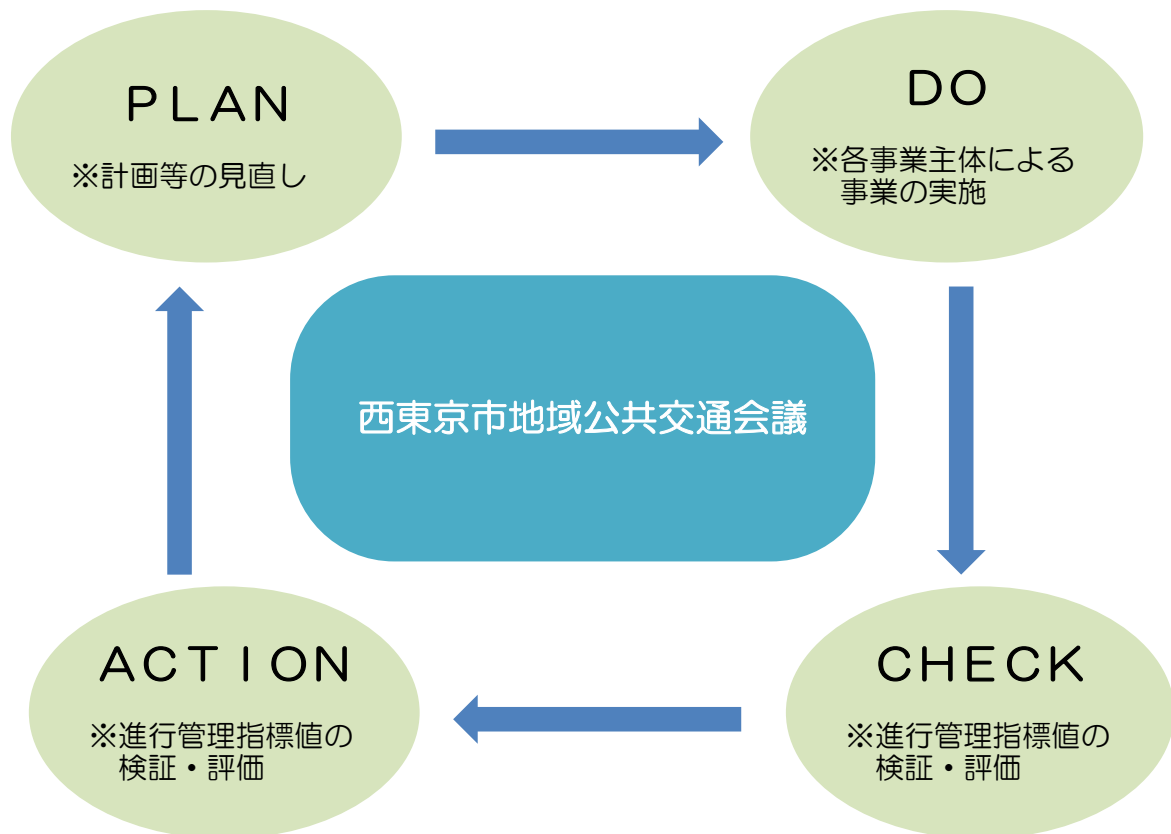
(1) 計画策定後の進行管理

計画策定後、計画した施策が計画どおりに実施されているか、計画目標が適正に達成されているかを定期的に検証、評価し、改善していく進行管理（PDCAサイクル）が不可欠です。そのため、進行管理体制及び進行管理指標を次のように定めます。交通計画における進行管理は計画目標に対する達成度を基本としますが、事業の具体内容・スケジュールが個別計画で検討されることから、個別計画を踏まえ進行管理を行います。

① 進行管理体制

進行管理は、「西東京市地域公共交通会議」において、事業の実施状況、計画目標達成度を検証、評価します。一般に地域公共交通会議は、公共交通に関する事項を主務としますが、西東京市では交通計画に掲げられた施策の計画推進も実施する組織となっています。この会議は随時開催されますが、交通計画の進行管理については、年に1回を基本とします。

■ 進行管理体制とPDCAサイクル



② 進行管理指標

進行管理指標は、次の「成果指標」と「モニタリング指標」の2つとします。

指標名称	内容	計測時期
成果指標	<ul style="list-style-type: none"> 計画目標（5つの基本目標）の達成度の指標 市民にわかりやすく、達成度を的確に示す指標 	3～5年間隔
モニタリング指標	<ul style="list-style-type: none"> 事業の進捗状況を把握できる指標 データ収集が容易な指標 	年1回

(2) 成果指標及びモニタリング指標

成果指標及びモニタリング指標は次のとおりとします。成果指標については、3～5年ごとに計測することとしますが、事業に着手しても整備が完了していない施策が想定されます。そのため、モニタリング指標により事業進捗を確認し、成果指標は適宜選択するものとします。

■成果指標

基本目標	指標	データ取得方法
1 安心して住み続け生活できる交通基盤の実現	①災害に強いまちづくりへの満足度 ②UDタクシー台数 ③交通空白地域人口	・アンケート調査 ・事業者データ ・バス路線位置、国勢調査人口
2 誰もが安全に移動できる交通環境の実現	①駅周辺歩行者、自転車交通事故件数 ②整備対象主要生活道路の歩行者、自転車事故件数 ③踏切事故件数	・警視庁所有データ
3 安全で利便性の高い駅周辺交通環境の実現	①駅前広場及び駅前広場アクセス道路が整備された駅（箇所）の乗降人員の市内全駅乗降人員に対する割合 ②拠点駅における満足度	・アンケート調査
4 将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現	①代表道路（新青梅街道・青梅街道、武蔵境通り）における旅行速度	・道路交通センサス ・旅行速度調査
5 マイカーに過度に頼らず移動しやすい低炭素な交通環境の実現	①公共交通利用者数 ②自転車空間確保区間走行台キロ	・事業者データ ・自転車交通量調査

■モニタリング指標

基本目標	基本方針	指標
1 安心して住み続け生活できる交通基盤の実現	1 防災・減災に効果的な都市計画道路の重点的整備	①整備対象道路計画に対する事業着手、整備完了延長割合
	2 まちづくり・建築行政と連携した生活道路の空間確保の推進	①生活道路整備の制度設計 ②上記制度の活用件数
	3 移動制約者の外出支援策の推進	①UD導入促進策の実現状況 ②交通空白地域面積
2 誰もが安全に移動できる交通環境の実現	4 駅周辺の安全な歩行空間確保の推進	①バリアフリー計画策定駅数 ②上記での事業実現状況 ③自転車利用ルール・マナー策実施状況
	5 都市計画道路を補完する道路の交通環境改善の推進	①整備対象生活道路の事業着手、整備完了の延長割合 ②整備対象地区の実施箇所割合
	6 生活交通が主な踏切の安全対策の推進	①対象踏切の事業実施箇所割合
3 安全で利便性の高い駅周辺交通環境の実現	7 未整備の駅前広場及びアクセス道路の整備	①事業着手割合 ②事業完了割合
	8 拠点駅における総合交通環境改善の推進	①各拠点駅ごとの事業実施状況
4 将来都市構造を支える骨格交通ネットワークの実現	9 骨格的幹線道路の効率的・効果的整備	①対象都市計画道路の事業着手延長割合 ②対象都市計画道路の事業完了延長割合
	10 幹線的バス路線の交通円滑化・交通安全対策の実施	①駅前広場の動線改善箇所 ②バスベイ整備箇所数
5 マイカーに過度に頼らず移動しやすい低炭素な交通環境の実現	11 バス交通の利便性の向上	①バス運行情報提供実施状況 ②バス停のベンチ・上屋設置箇所数 ③バス停ポール統一箇所数 ④コミュニティバスの見直し実施状況 ⑤乗継ぎ利便性の改善策実施状況 ⑥バス利用普及啓発策の実施状況
		12 歩行者・自転車空間の計画的整備推進