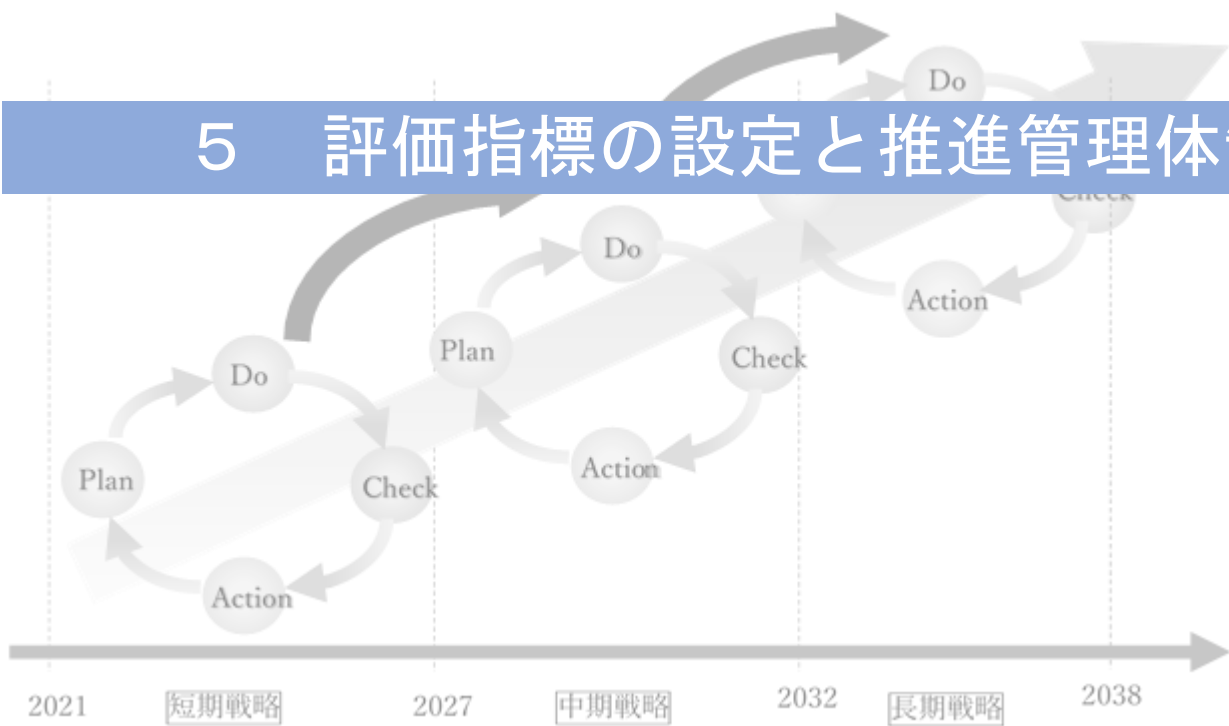


5 評価指標の設定と推進管理体制



5 評価指標の設定と推進管理体制

5.1 評価指標の設定

評価指標の体系

基本方針	評価指標：アウトカム	基準値	目標値（2037年）	備考	評価
1. 快適な移動をささえる	・ 拠点間の所要時間	①柏駅⇄柏の葉キャンパス駅：25～28分 ②柏駅⇄沼南支所周辺：22～27分	短縮、定時制確保	①西口三号線を通るルート（路線バス：東武） ②国道16号を通るルート（路線バス：阪東） <small>※②計測：大津ヶ丘団行き</small>	短期(2026年) 中期(2031年) 長期(2037年)
	・ 柏市内のバス運行本数 ・ バス利用者数	・ 3,590本/日 (R1) ・ 約1,800万人/年 (R1)	・ 3,500本/日以上 ・ 約1,890万人/年（×5%増）	柏市地域公共交通網形成計画	
	・ 公共交通網に対する満足度	52.9% (H30)	58.0%（+5%）	柏市まちづくり推進のための調査	
2. 都市の拠点をささえる	・ 駅の利用者数（1日平均乗車客）	①柏駅：199,260人 (R1) ②柏の葉キャンパス駅：17,163人 (R1)	①柏駅：210,000人 ②柏の葉キャンパス駅：23,000人	柏市統計書(各鉄道事業者HP)	
	・ 柏駅周辺の魅力度	54.3% (H30)	60.0%（+5%）	柏市まちづくり推進のための調査	
	・ 北部地域の魅力度	47.1% (H30)	52.0%（+5%）	柏市まちづくり推進のための調査	
3. 地域の生活をささえる	・ 公共交通空白不便地域の圏域	24.3% (R1)	公共交通空白不便地域の解消に努めます。	柏市地域公共交通網形成計画	
	・ 自動運転バスの導入状況	LEVEL 2 (ブレーキ・レーンアシスト機能運転手乗車必要)	LEVEL 4 (特定条件下における完全自動運転)		
4. 市民の意識がささえる	・ 公共交通の交通分担率	28.2% (H30)	30.0%	パーソントリップ調査 ※調査が10年毎のため、R10での目標とします。	
	・ 交通事故発生件数	1,158件 (R1)	1,000件	交通事故統計資料	

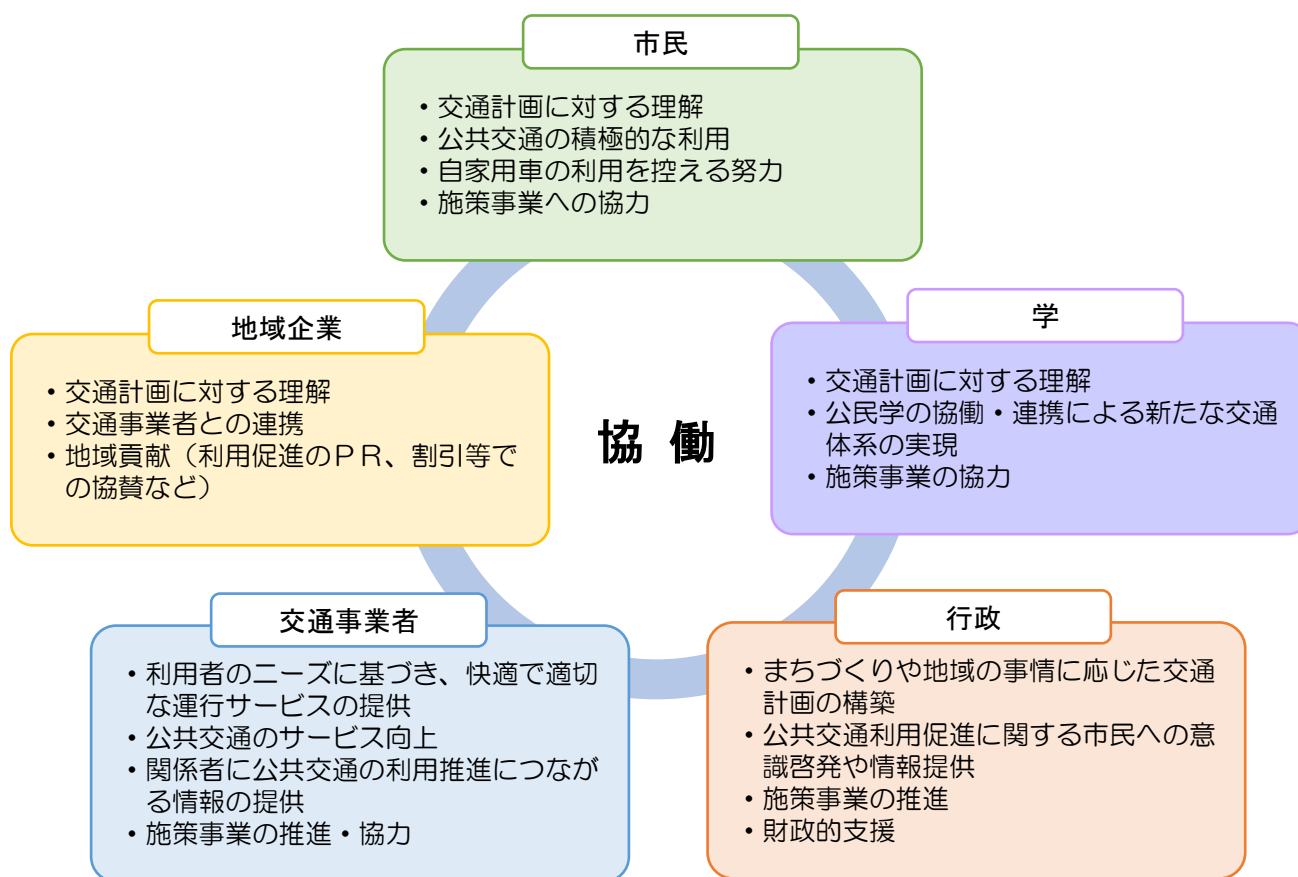
5. 2 推進管理体制

(1) 推進管理体制

昨今の少子高齢化や人口減少、地域コミュニティの希薄化などの社会情勢の変化に伴い、これまでの画一的な方法では解決できない多様な市民ニーズや交通課題が多く発生しています。

これらのニーズや課題への対応を行政だけが担っていくのではなく、様々な主体と連携し施策・事業の推進、課題解決の実現を目指すことが重要だと考えます。

■推進管理体制のイメージ（例）



■担い手のイメージ

市民	市民（個人）、地域住民、NPOやボランティア団体などの社会的団体
地域企業	柏市で事業を営む民間企業や商工団体等
交通事業者	柏市で運行する交通事業者
学	柏市の大学および研究機関
行政	柏市および国、千葉県

(2) 進行管理の考え方

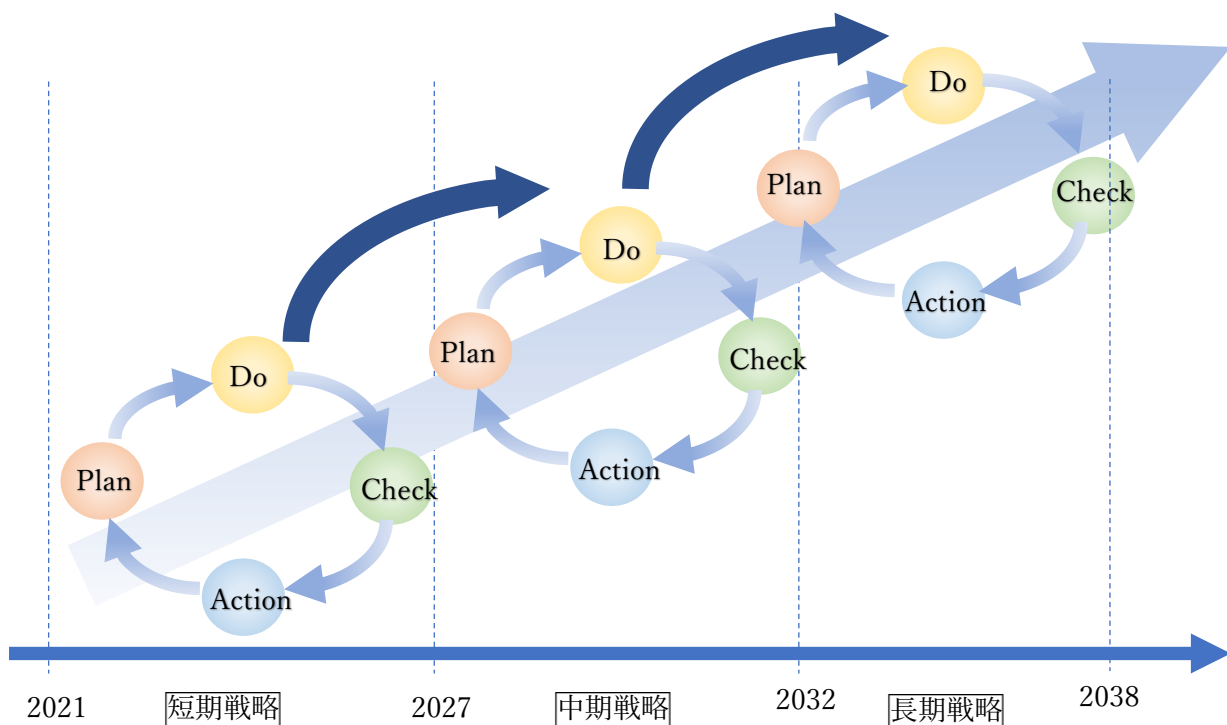
本市では、今後、本計画に基づく施策を推進していきますが、適切な段階でその進捗を把握することにより、本計画の進捗管理を行います。

(3) 見直しの考え方

本計画は長期的な方針であり、その成果が得られるまでに一定の期間が必要と考えられますが、PDCAサイクルを回しながら計画を着実に遂行します。

各施策についてもそれぞれPDCAサイクルの中で本計画に基づき事業を推進します。

また、今後の法制度の改正や人口動向をはじめとする社会情勢の変化、また、これに伴う上位関連計画の改定の動向だけでなく、災害や感染症、新たな技術革新などによる急激な社会状況の変化にも対応できるよう柔軟な見直しを検討するものとします。



※短期戦略・中期戦略・長期戦略の実施後に評価の実施、見直し検討を行います。

※評価指標（目標値）についても、社会動向に合わせた見直しを適宜実施します。