

第6章

計画の評価方法と進行管理

第6章 計画の評価方法と進行管理

当計画は、目標年次を2030年と定めており、計画に位置付けた基本的な方針及び目標の実現に向けて実施する種々の施策の進捗状況やその効果等を、わかりやすく客観的かつ定量的に評価、分析するとともに、適正な進行管理に努めます。

6-1 評価指標に係る目標値の設定

(1) 公共交通利用者に関する目標

本市では、本格的な人口減少や自動車運転が困難となる高齢者等の増加が見込まれていますが、このような中においても、地域の暮らしを支える公共交通は、今後も維持・確保していく必要があります。

このため、鉄道およびバスの公共交通利用者を今後も維持していくことを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(1)	基準値	目標値
	2021年	2030年
郡山駅利用者数（万人/年）	454万人/年	454万人/年
路線バス利用者数（万人/年）	337万人/年	337万人/年

(2) 道路環境に関する目標

本市では、今もなお、様々な交通手段の中で自動車分担率の利用割合が高く、このことは、地球温暖化につながるCO₂排出量に大きく影響するものと考えられます。

このため、環境負荷の少ない公共交通や自転車、歩行等への転換を促し、CO₂排出量の削減を目指すことを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(2)	基準値	目標値
	2013年	2030年 (2050年)
運輸部門に係るCO ₂ 削減量（千t-CO ₂ ）	785千t-CO ₂	550千t-CO ₂ 【-30%】 (実質ゼロ)

(3) 道路の渋滞対策に関する指標

市内各所で発生している道路混雑は、環境面や経済面等において悪影響を及ぼすこととなり、早期対策を図り円滑な交通の確保が必要になります。

このため、道路ネットワークの円滑な交通確保を図ることを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(3)	基準値	目標値
	2021年	2030年
市内における主要渋滞箇所数（箇所）	30 箇所	28 箇所

(4) 健康の増進に関する指標

身体的理由等で移動等の行動が制約される高齢者においては、それら制約をカバーする福祉施策に取り組むとともに、当計画が目指す高齢者等の自立的な生活を支える都市環境を確保した上で、一人ひとりの健康づくりが重要と考えます。

このため、高齢者等が自立した日常生活又は社会生活を営む期間とする健康寿命の延伸に努めることを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(4)	基準値	目標値
	2018	2030年
健康寿命の平均	男性 80.27 歳 女性 84.41 歳	平均寿命の增加分を上 回る健康寿命の増加

(5) バリアフリー化の推進に関する指標

利用しやすい、また、どこにでも自由に円滑に移動できる環境づくりに向けては、事業者等の協力をいただきながら、各施設をはじめ、公共交通機関や施設間等の移動のしやすさの確保など、連続的・一体的な整備が必要となります。

このため、誰もが安全で円滑に移動できる環境づくりを公民連携により進めていくことを基本とし、目標値を設定することとします。

指標(5)	基準値	目標値
	2020年	2025年
関係者と合同による安全点検実施箇所数 (累計) / 対策済箇所数 (累計)	689 箇所 / 568 箇所	906 箇所 / 720 箇所
おもいやり駐車場利用制度協力施設数 (累計)	151 施設	176 施設

6-2 進行管理

進行管理については、おおむね5年毎に計画に記載された種々施策の実施及び評価指標の状況など、関連する計画や施策等とも連携し、『PLAN（計画）～DO（実行）～CHECK（検証）～ACTION（改善）』により、効果を検証しながら施策推進に努めます。

また、これらの結果に加え、社会情勢の変化や上位計画、その他関連計画との整合を図りながら、必要に応じて適宜見直しを図るなど、当計画の方針である「交通手段が充実しすべての人が安心して円滑に移動できるまち」を着実に実現していきます。

PDCAサイクルによる施策の推進

