

## 1. 評価指標

- ・ 1章「はじめに」で述べた通り、住宅都市杉並の芯である荻窪における都市総合交通戦略は、地域住民の皆さまには「これからも住み続けたい」と思ってもらえる、荻窪のまちを訪れた方々には「住んでみたい」「また訪れてみたい」と思ってもらえる、住んでよし、訪れてよしの「にぎわいと住環境が調和したまち」を実現することを重要な目的としています。
- ・ そのために、4章の各施策パッケージに取り組んでいきますが、その取組効果を把握し、戦略の推進管理の参考とするため、以下3つの評価指標を設定します。

## ○「荻窪駅の1日平均乗降人員」

荻窪駅の1日平均乗降人員は、近年増加傾向で推移していますが、人口（＝定住者数）との相関が見られること、来街者数の傾向を把握することができることから、評価指標として設定します。

## ○「駅周辺の満足度」及び「駅周辺施設アクセスの満足度」

主に来街者の利便性向上に関する効果を把握することができることから、評価指標として設定します。

## 〈 評価指標の現状値と目標値 〉

指標	現状値（直近4ヵ年）				目標値 （平成40年度） （2028年度）
	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	
荻窪駅の1日平均乗降人員（人）※1	257,975人	262,047人	267,460人	—	<b>297,000人 を上回る値</b>
駅周辺の満足度（％）※2	—	—	—	79.9%	<b>84.4%</b>
駅周辺施設アクセスの満足度（％）※3	—	—	69.7%	—	<b>75.3%</b>

※1：各鉄道事業者ホームページ掲載データをもとに集計 ※2：区民意向調査から集計

※3：個別調査をもとに集計（現状値は、杉並アニメーションミュージアム、杉並公会堂、大田黒公園へのアクセス満足度の平均値）

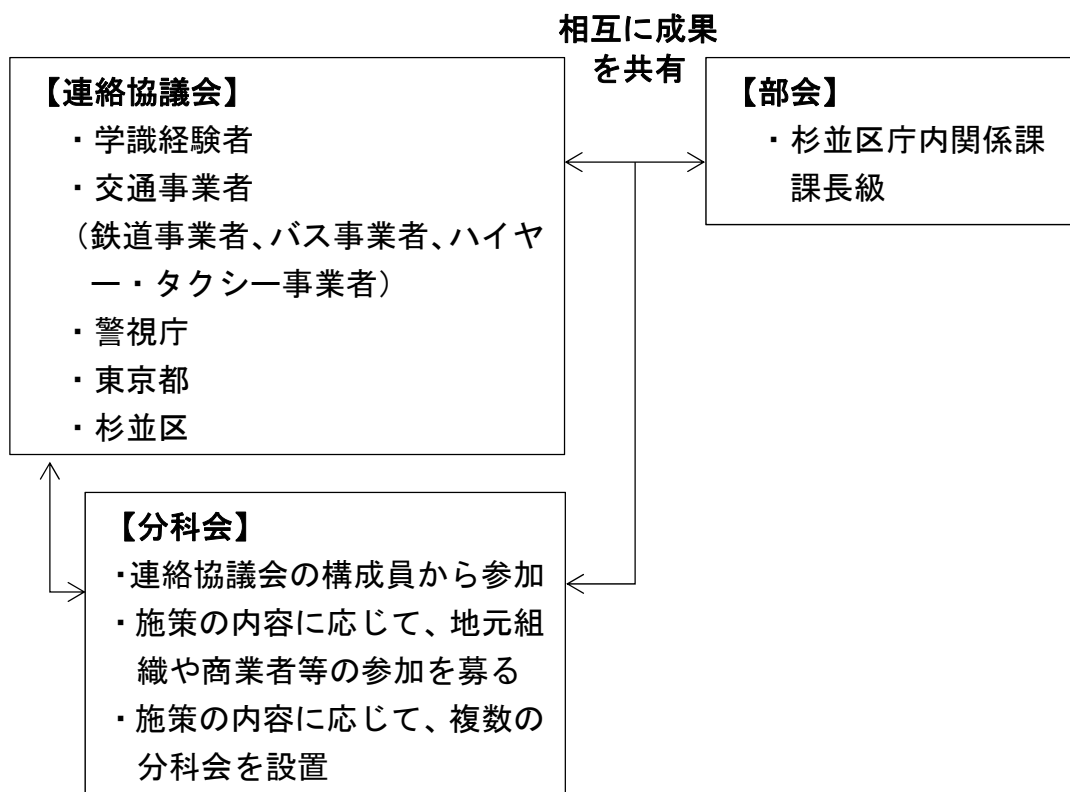
## 目標値設定の考え方

- ・ 本戦略は、概ね20年後の将来交通環境の実現に向けたものですが、目標値の設定年次は、短期・中期に実施する施策の効果発現が見込める時期として、計画期間の中間にあたる概ね10年後とし、評価時点において把握可能な最新の数値によって評価を行います。なお、概ね20年後の目標値については、10年後の評価値を踏まえて再設定します。
- ・ 「荻窪駅の1日平均乗降人員」の目標値については、本戦略の推進により、現状値を踏まえた10年後の推定値を上回ることができる、ということを想定して設定しています。
- ・ 「駅周辺の満足度」及び「駅周辺施設アクセスの満足度」の目標値については、現状において満足と感じていない人の一定割合が、本戦略の推進により「満足」に転じることを想定して設定しています。

## 2. 推進管理体制

### 2-1. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の推進体制

- ・本戦略は、学識経験者、交通事業者、警視庁、東京都、杉並区により構成する「杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会」（以下、「連絡協議会」という。）における意見交換を行いながら、杉並区庁内組織である「杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略部会」（以下、「部会」という。）による検討を経て策定しました。
- ・都市総合交通戦略の推進にあたっては、実施主体と実施時期を明確にするとともに、実施主体となる様々な関係者が相互に連携し、総合的・一体的に取り組むことが重要です。
- ・そのため、連絡協議会において、概ね年に1度、継続的な意見交換及び連絡調整を行い、着実な施策の展開を図ります。
- ・加えて、連絡協議会では、都市総合交通戦略に定めた評価指標だけでは汲み取ることが困難な、まちづくりへの効果についても意見交換し、情報の共有化を図ります。
- ・施策の推進にあたって、より重点的かつ専門的な検討を行う必要がある場合には、当該施策に関連する関係者等による「分科会」を設置します。
- ・さらに、施策の主な実施主体となる杉並区においては、部会による庁内の横断的な連携により、着実な施策の展開を図ります。



## 2-2. PDCAサイクルによる施策の推進管理

- ・都市総合交通戦略を効果的かつ効率的に展開していくためには、施策パッケージを着実に実施するとともに、実施後には適切な評価をし、その結果に基づく柔軟な見直しを図ることが有効です。
- ・そのため、下図に示すPDCAサイクルに基づき、施策の推進管理を実施します。

