

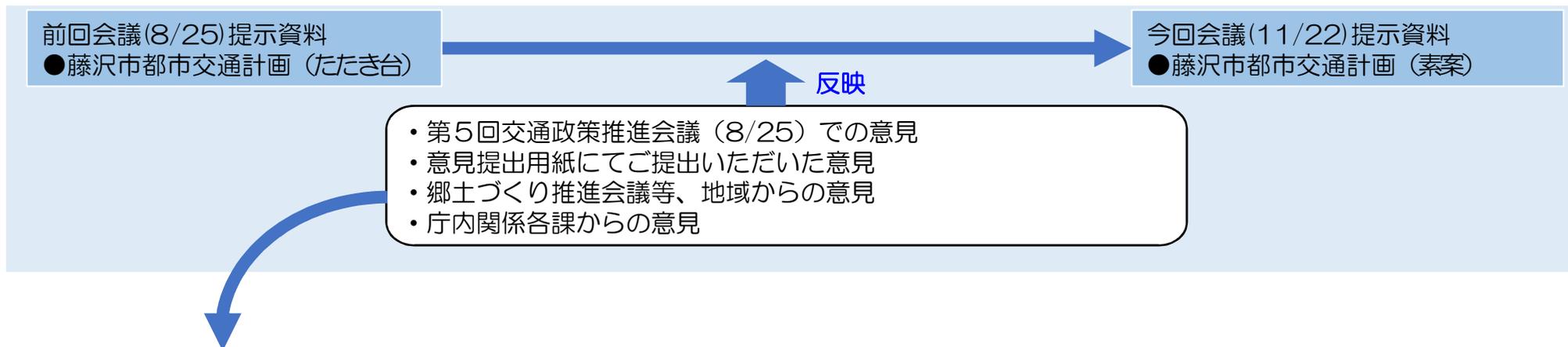
議題

藤沢市都市交通計画（素案） について



1. 前回のたたき台に対する意見について

●たたき台へのご意見の反映

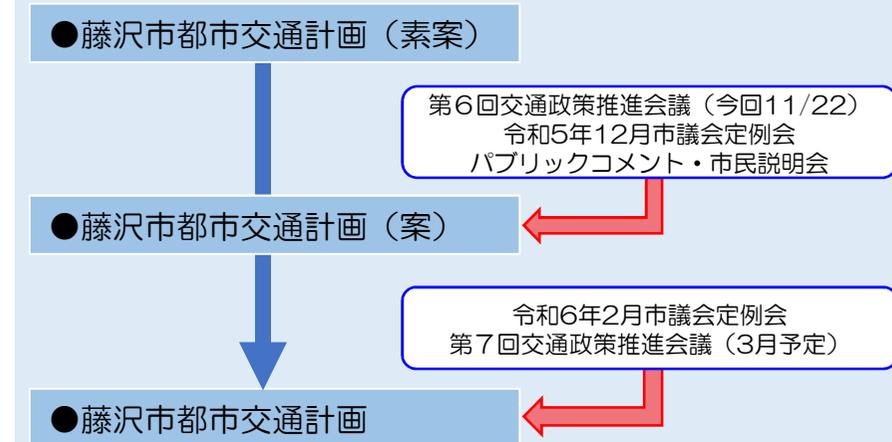


●主なご意見（今回の会議でとりあげるもの）

基本方針編	<ul style="list-style-type: none"> 都市交通計画と都市マスタープラン、立地適正化計画の位置づけについて。交通計画側からも意見を言えるような関係性であるべきでは？ 地域別の取組方針と5つの基本方針が合致していることが、分かるように表現を工夫したほうが良い。
実施計画編	<ul style="list-style-type: none"> 将来課題「公共交通のサービス水準の低下」に対する対応策が薄いのではないか？ パークアンドライドについては路線バスと競合してしまい、公共交通の維持・強化と反した施策になってしまうのではないか？ 都市地域総合交通戦略の側面が薄く感じる。駐車場などに関する施策も盛り込むべきではないか？ 都市拠点などにおける駐車場への土地利用転換（過度な駐車場供給）なども交通課題となるのではないか？
両方	<ul style="list-style-type: none"> 評価指標の値はどうやって集計するのか？集計方法もしくは出典を記載すべき。

●今後の流れ

今後は、本日実施の第6回交通政策推進会議や令和5年12月市議会定例会、パブリックコメント・市民説明会からのご意見を素案に反映し、計画（案）を令和6年2月市議会定例会、第7回交通政策推進会議（3月予定）に報告し、年度内に藤沢市都市交通計画としてとりまとめます。



2. たたき台から素案への主な変更点

●藤沢市都市交通計画とは（計画の位置づけ）

今回、新たに策定する「藤沢市都市交通計画」は、現行の「藤沢市交通マスタープラン」と同様、都市計画の基本的な方針である「藤沢市都市マスタープラン」の交通に関する分野別計画であり、交通に関する基本的な方針として定めます。（図-1）

また、現行の交通マスタープラン、交通アクションプランでは、現況・課題・将来像・基本方針などが各計画に重複して記載があるといった構成でした。今回の見直しにおいては、交通マスタープランの役割（国の定義では「都市交通マスタープラン」）と交通アクションプランの役割（国の定義では「地域公共交通計画」及び「都市地域総合交通戦略」）の両方を兼ねた計画とすることから、新たに「藤沢市都市交通計画」とします。（図-2）

そして、「基本方針編」で現況・課題・将来像・基本方針を、「実施計画編」で戦略施策を整理し、社会状況の変化等により施策を見直す場合には「実施計画編」のみを見直すといった柔軟な対応が可能なよう構成を変更しました。

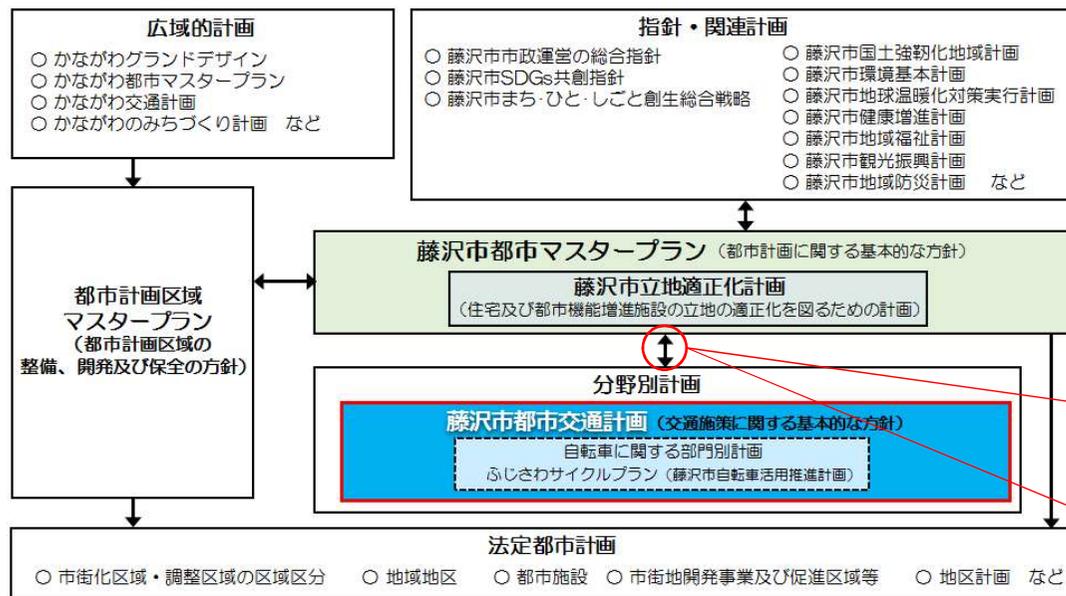


図-1 藤沢市都市交通計画の位置づけ

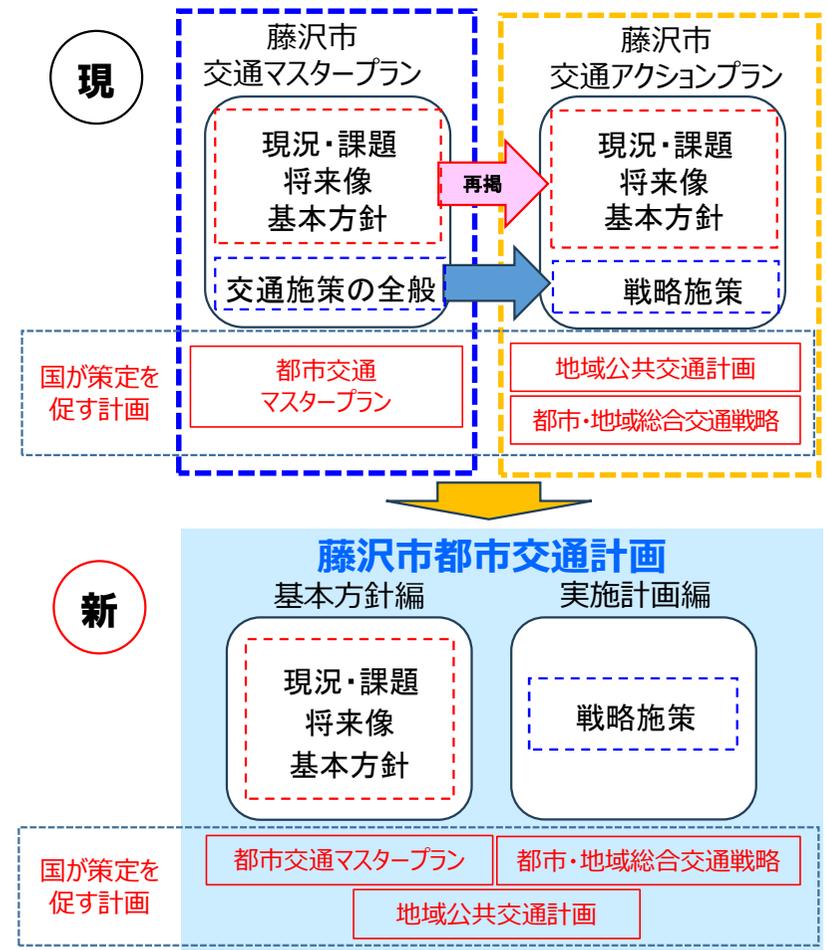


図-2 計画の構成イメージ

都市交通計画が都市マスタープランの分野別計画であることを示すよう、両矢印にて表記。

都市交通計画と立地適正化計画が車の両輪の関係であり、連携を図っていくものであることを示すよう、両矢印にて表記。

●将来交通像

持続可能な交通がつなぐ 市民の幸せな未来

テレワークやECの浸透などによって、ライフスタイルが変化したことで、人は外出しなくても買い物や仕事など一部の目的を達成することができるようになりました。

その結果、本市はここ10年間人口増加が続いたにも関わらず、超高齢社会の進展などと相まって移動の総量（発生集中量）が減少するなど、移動の量や質の変化が生じ、その傾向は新型コロナウイルスの拡大をきっかけに顕在化しています。

移動せずに目的を達成することが可能となった中でも、人との交流や外に出て行う余暇活動などによって、家の中では得られない充実感、ウェルビーイングを得ることができます。

将来的には超高齢社会のさらなる進展などにより、通勤目的の移動が減少し、私事目的の移動が増加すると予想される中、市民のウェルビーイングの向上を目指し、自家用車に依拠しなくても買い物などを行う生活の拠点、最寄りのバス停、最寄り駅まで、アクセスできる交通体系の整備によって、市民の外出を促進し、市民の日常生活における移動を支える持続可能な交通体系の実現を目指します。

●基本方針

基本方針1 健康・幸福につながる外出を促進する

- 取組方針1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化
- 取組方針1-2 健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実

基本方針4 環境に負荷をかけない

- 取組方針4-1 脱炭素の推進

基本方針2 日々の移動を支える

- 取組方針2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化
- 取組方針2-2 日常生活を支える道路環境の改善

基本方針5 安心して暮らす

- 取組方針5-1 災害に備えた交通基盤の整備
- 取組方針5-2 安全に移動できる交通環境の形成

基本方針3 まちの賑わいを支える

- 取組方針3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化
- 取組方針3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化



2. たたき台から素案への主な変更点

● 地域別の取組方針と5つの基本方針の関連性

【A-1地域】

位置図（交通空白地）	地域の主な特徴（現状・課題）
	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世代などの社会増が多く、今後も人口増加し、移動の総量も増加が予想されます。 一部で交通空白地が存在するが、徒歩と公共交通を中心に移動できる地域となっています。 A-2、A-3地域に比べ、「自転車の走りやすさ」の重要度が高く、「駐輪施設の場所や設備」の満足度が6地域中最も低くなっていることから、自転車利用環境に関するニーズが高いことが伺えます。 満足度としては「自動車の走る道路」が6地域中最も低くなっています。本地域に居住する高齢者の移動目的は、「私事」の割合が最も高く半数を占めます。

地域別の取組方針(重点的に取り組むもの)	関連する基本方針
<p>鉄道駅周辺や地域拠点周辺といった生活の中心となる場所・施設にアクセスしやすい交通体系の維持・向上を目指します。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>
<p>今後も人口増加が予測され、交通量も増加することが考えられるため、特に駅周辺・拠点周辺での交通混雑を改善し、歩行者や自転車が、安全・快適で通行しやすい環境の整備を目指します。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p> <p>基本方針5 ～安心して暮らす～</p>
<p>新駅を核として自家用車に依拠しない新たな交通環境の構築に向けた取組を進めます。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p> <p>基本方針4 ～環境に負荷をかけない～</p>

【A-2地域】

位置図（交通空白地）	地域の主な特徴（現状・課題）
	<ul style="list-style-type: none"> 0～30代を中心に社会増があり、今後も人口増加し、移動の総量の増加が予想されます。 鉄道駅間の市街化区域及び市街化調整区域に交通空白地が広がっており、面積割合・人口割合ともに比較的高くなっています。 駅端末手段の徒歩の割合が高くなっています。 日常の暮らしを支える買い物等は、最寄り駅に揃うが、平日の買い物を市外で行う割合も比較的高くなっています。 私事移動の手段割合ではA-1地域について「徒歩」「自転車」の割合が高いが、自転車環境に関する満足度が低く、ニーズが高くなっています。

地域別の取組方針(重点的に取り組むもの)	関連する基本方針
<p>鉄道駅周辺や地域拠点周辺といった生活の中心となる場所へのアクセスの向上に向けて、鉄道駅間にある交通空白地などの解消や持続可能な交通手段の検討・導入を目指します。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>
<p>歩行者・自転車が安全で快適に移動できるよう、歩道整備や自転車走行空間の整備などを推進します。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針5 ～安心して暮らす～</p>

2. たたき台から素案への主な変更点

● 地域別の取組方針と5つの基本方針の関連性

【A-3地域】

位置図 (交通空白地)	地域の主な特徴 (現状・課題)
	<ul style="list-style-type: none"> 人口が横ばいで推移することから、移動の総量も横ばいと予想されます。 交通空白地は面積割合・人口割合とも高く、市街化調整区域を中心に広がっていますが、鉄道駅間の市街化区域にも一部存在しています。そのため、2地区で乗合タクシーの運行が行われています。 A地域の中で、最も自転車利用割合が低く、地形の高低差が大きいことが一因と考えられます。 交通空白地が比較的広がっていることから、自動車の利用が多くなっています。

地域別の取組方針と5つの基本方針の関連性	地域別の取組方針(重点的に取り組むもの)	関連する基本方針
	<p>鉄道駅周辺や地域拠点周辺へのアクセス手段の確保に向け、地理的な条件(交通空白地が広がるエリア、傾斜が急なエリア)を踏まえながら、新たな交通システムの検討・導入を目指すとともに、本地域で導入している乗合タクシーの維持を目指します。</p>	<p>⇒</p> <p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>
	<p>公共交通の利用促進に向け、わかりやすい路線図・時刻表、バス接近情報の発信など、公共交通を利用する際の利便性の向上を目指します。</p>	<p>⇒</p> <p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>

【B-1地域】

位置図 (交通空白地)	地域の主な特徴 (現状・課題)
	<ul style="list-style-type: none"> 最も高齢化が進んでいる地域で、将来的にも、更なる高齢化の進展し、人口が減少することが予想されています。 一方で、高齢者の身近な移動の増加と、移動の総量が増えることが予想されます。 計画的なまちづくりが行われたため、幹線道路沿いに住宅地が形成されており、交通空白地に該当する人口割合は低くなっています。 鉄道駅に出るにはバスを利用しないといけません、地域内で日常的な買い物を済ませることができる生活拠点があるため、私事目的における徒歩・自転車の割合が高くなっています。

地域別の取組方針と5つの基本方針の関連性	地域別の取組方針(重点的に取り組むもの)	関連する基本方針
	<p>市内で最も高齢化が進んでおり(R2時点:33%)、今後も超高齢社会が進展することが予測されることから、「通勤」目的の移動回数が減少する代わりに、「私事」目的の移動回数の増加のほか、居住地周辺の距離の短い移動(身近な移動)が増加することを鑑みて、地域内における移動手段の確保や安全な移動環境の整備を目指します。</p>	<p>⇒</p> <p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p> <p>基本方針5 ～安心して暮らす～</p>
	<p>地域内の移動手段の拡充と合わせて、既存のBRTと連携し、鉄道駅や地域内の生活拠点までのアクセス性の向上を目指します。</p>	<p>⇒</p> <p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促進する～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>

2. たたき台から素案への主な変更点

● 地域別の取組方針と5つの基本方針の関連性

【B-2地域】

位置図（交通空白地）	地域の主な特徴（現状・課題）
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道延伸に伴う新駅設置やまちづくりにより人口増加が予想されます。 ・移動の総量も増し、高齢化の進展に伴う自動車の利用増加が予想されます。 ・地域にある大学を起点に、湘南台駅、辻堂駅までの急行運転のBRTが運行されており、鉄道駅へのアクセスは比較的良好です。 ・地域内に買い物ができる場所が少ないため、地域外に求めている割合が比較的高なっています。

地域別の取組方針(重点的に取り組むもの)	関連する基本方針
<p>地域別の取組方針と5つの基本方針の関連性</p> <p>日常を支える公共交通網の強化としていすみ野線延伸を目指します。</p>	<p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>
<p>今後のまちづくりに対応するため、新駅へのアクセス手段の拡充を図り、自動車から公共交通への転換を目指します（新駅設置前では、BRTを軸とした交通体系を推進していきます）。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促す～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>
<p>将来を踏まえた生活拠点までのアクセス性の向上に向けて、地域内の移動手段の拡充や既存のBRTとの連携を推進します。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促す～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>

【C地域】

位置図（交通空白地）	地域の主な特徴（現状・課題）
	<ul style="list-style-type: none"> ・人口の流入が少なく、今後も高齢化や人口減が進むことが予想されます。 ・交通空白地の面積割合は約3割ですが、人口密度が低いことから、交通空白地の人口割合は低くなっています。 ・人口密度が低く、利用者の確保が難しいことから、過去にバス路線の廃止・再編が行われました。そのため、バス本数は少なく、自家用車に依存せざるを得なくなっています。 ・地域内に買い物ができる場所が少ないため、地域外に求めている割合が比較的高なっています。

地域別の取組方針(重点的に取り組むもの)	関連する基本方針
<p>地域別の取組方針と5つの基本方針の関連性</p> <p>自家用車に過度に依拠しない移動の促進を目指します。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促す～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p> <p>基本方針4 ～環境に負荷をかけない～</p>
<p>幹線系の路線バスまでの移動手段の検討や既存のバス路線の維持を目指します。</p>	<p>基本方針1 ～健康・幸福につながる外出を促す～</p> <p>基本方針2 ～日々の移動を支える～</p>

2. たたき台から素案への主な変更点

● 施策体系

基本方針編		実施計画編		
基本方針	取組方針	施策（太字は重点施策）	関連する取組方針	
1 健康・幸福につながる外出を促進する	1-1 余暇活動・社会参加を促進する交通体系の充実・高度化	①外出を促進する公共交通を軸とした交通体系の充実・高度化	<ul style="list-style-type: none"> 主要なバス停における交通モードの接続・乗換拠点の創出を目的としたモビリティ・ハブの整備 ICT（情報通信技術）など新技術を活用した交通環境の整備促進 	2-1
		②自宅と駅・バス停・地区の生活拠点等を結ぶラストワンマイルの交通手段の充実	<ul style="list-style-type: none"> シェアモビリティなど多様な交通モードの導入促進 地域主体の公共交通等による持続可能な移動手段の確保・充実 インクルーシブなシェアモビリティの開発促進 	
	1-2 健康寿命の延伸に繋がる交通環境の充実	③安全な歩行環境・自転車利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 歩行環境の整備・安全性の向上（バリアフリー化、歩道設置など） 自転車利用環境の整備・安全性の向上 	
2 日々の移動を支える	2-1 日常生活を支える公共交通網の維持・強化	④最寄り駅まで15分圏の維持・強化	<ul style="list-style-type: none"> 湘南台駅から寒川町倉見に至るいずみ野線延伸の促進 JR東海道本線の藤沢駅－大船駅間における村岡新駅の整備推進 既存の公共交通のサービス水準の維持・強化に関する検討 （仮）新南北軸線の交通需要の変化に合わせた輸送力増強の検討 	1-1 1-2
		⑤公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進 モビリティ・マネジメントの推進 公共交通利用に関する周知の推進（路線図、乗り方、割引制度、バス接近情報） 	
	2-2 日常生活を支える道路環境の改善	⑥道路環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路等の整備推進 B to Cの物流におけるラストワンマイルを支える取組の促進 渋滞の緩和に寄与する個別対策の推進 狭あい道路の改善 	
3 まちの賑わいを支える	3-1 都市拠点の賑わいを支える交通ネットワーク強化	⑦広域的な交通ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none"> 人・モノ（BtoBの物流）の広域的な移動を支える高速道路網等の整備促進 都市圏域の骨格を構成し、駅周辺の交通混雑の緩和に寄与する主要幹線道路の整備促進 寒川町倉見への東海道新幹線新駅誘致促進 需要に対応した公共交通機関の輸送力増強の促進 リニア中央新幹線の整備促進 	2-1
	3-2 都市拠点の賑わいを支える交通結節機能等の強化	⑧都市拠点の交通結節機能等の強化	<ul style="list-style-type: none"> 乗り換え利便性の向上や、回遊性の向上等をめざした藤沢駅周辺の再整備の推進 村岡新駅の設置に伴う駅周辺の整備推進 駐車場施策の見直し検討 江の島の玄関口の魅力アップを目的とした片瀬江ノ島駅の駅前広場の再整備 	2-2
4 環境に負荷をかけない	4-1 脱炭素の推進	⑨環境に配慮した車両導入の促進	<ul style="list-style-type: none"> 環境に影響が少ない車両の普及促進 	1-1 1-2 2-1
5 安心して暮らす	5-1 災害に備えた交通基盤の整備	⑩災害に強い交通基盤の整備	<ul style="list-style-type: none"> 道路ストックの強化・効率的なマネジメントの推進 主要鉄道駅を中心とした災害時対策の検討 	/
	5-2 安全に移動できる交通環境の形成	⑪安全な交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ホームでの接触事故、転落事故を防止するホームドア整備の促進 市内の全鉄道駅における段差解消の促進 ノンステップバスやUD（ユニバーサルデザイン）タクシーなどの導入支援 	

※四角囲(□)は素案において新規追加した施策、下線(—)はたたき台から内容の見直しを行った施策。

2. たたき台から素案への主な変更点

●既存の公共交通のサービス水準の維持・強化

【背景・課題】

ECやテレワークの浸透などによって、ライフスタイルが変化したことで、人は外出しなくても買い物や仕事など一部の目的を達成できるようになりました。その結果、藤沢市はここ10年間人口増加が続いたにも関わらず、超高齢社会の進展などと相まって移動の総量（発生集中量）が減少するなど変化が生じました。その傾向は新型コロナウイルスをきっかけに顕在化しており、公共交通の利用者数は新型コロナウイルス流行前の水準には戻っておらず、将来的にも高齢化や外出回避の影響を受ける可能性が懸念されています。（図-3）

公共交通の利用が減ることは、交通サービスの低下につながり、市民にとっては、移動の選択肢が制約され、移動したいのに移動できない状況を招きかねません。本市の基幹的な公共交通網を形成している既存の公共交通手段の維持には、より多くの人々の移動が必要です。また、地域の移動手段を維持・確保していくために、地域と協働することが重要となります。



図-3 移動の総量（発生集中量）の推移
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

【施策内容①】

ECやテレワークの浸透などによるライフスタイルの変化や超高齢社会の更なる進展等に起因する公共交通利用者の減少の懸念がある中、日常生活の移動手段の確保や非高齢者との外出率の差(図-4)を埋める、高齢者の外出促進に重要な、公共交通の維持・強化につながる施策の検討を行います。（表-1）

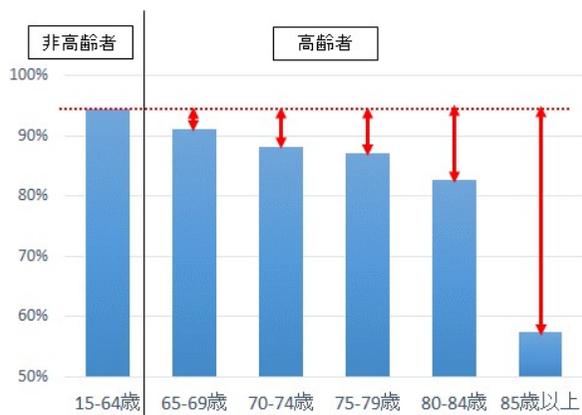


図-4 市内の年齢層別外出率
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

【施策内容②】

地域主体の公共交通に対する現状の制度の中では、新たな乗り合いタクシー等の導入が進んでいない状況があることから、現行制度を評価し、必要に応じて見直しを検討します。（図-5,6）

例

厚木市、清川村、愛川町	70歳以上を対象にかなちゃん手形（神奈中グループの一般路線バスが1乗車現金100円で利用できる乗車券）の購入補助
箱根町	高齢者（65歳以上）を対象にバス回数券の購入補助
横浜市	70歳以上の希望者を対象に敬老バス（市内の対象交通機関を運賃無料で利用できる乗車証）の交付（交付時利用者負担あり）
茅ヶ崎市、綾瀬市、海老名市、大和市、座間市等	コミュニティバス（既存のバス事業者が運行しない交通空白地や交通不便地域の解消等のために短距離で少量の移動ニーズに対応したバス）の導入
横浜市、相模原市	路線バスに対する赤字補填

表-1 県内他市町村の事例



図-5 乗合タクシー
（のりあい善行）



図-6 乗合タクシー
（おでかけ六会）

2. たたき台から素案への主な変更点

● 自家用車の利用割合が比較的高い地域や観光地等への来訪者に対する公共交通の利用促進

【背景・課題】

本市の西北部地域では、地域の面積が広く、人口が少ないことから、公共交通のサービス水準が市内の他地域に比べて低く、自家用車の利用割合が比較的高い状況が見られます。(図-7) そのような地域の人々が自家用車で目的地まで直接訪れることは、都市拠点周辺の交通渋滞や環境への負荷などの悪影響とともに、公共交通の利用者減による公共交通の更なる減便といった負のスパイラルに陥る懸念があります。

また、江の島等への観光客や、藤沢駅周辺、辻堂駅周辺等への買い物等を目的とした来訪者が、市外から市内へ訪れる際の自家用車利用での来訪も一因となり、観光地や都市拠点周辺での交通渋滞を引き起こす状況が見られます。

■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 二輪車 ■ 自転車 ■ 徒歩

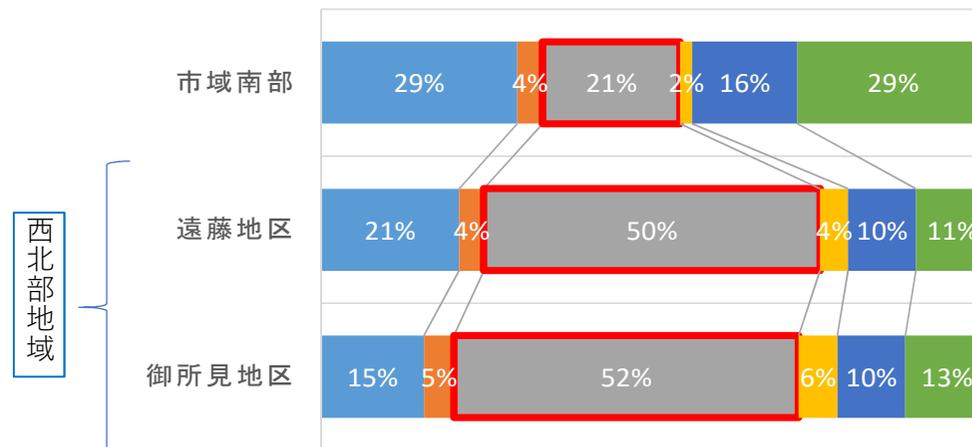


図-7 代表交通手段分担率 (H30)
出典：東京都市圏パーソントリップ調査

【施策内容①】

公共交通への乗り換えを促進するパークアンドライド、サイクルアンドバスライド等の実施とともに、ICTを活用したMaaS等により目的地までの移動の選択肢を広げるソフト施策をあわせて利用を促進します。(図-8,9)

【施策内容②】

観光地の周遊を公共交通で行うようパークアンドライド等を促進するとともに、MaaS等により、来訪する時間を空いている時間へのシフトや、公共交通を利用することでメリットが生まれるといったソフト施策をあわせて推進することで、来訪者の公共交通利用を促進します。



図-8 市内のパークアンドライド施設
(藤沢市朝日町駐車場)



図-9 市内のサイクルアンドバスライド施設
(矢尻バス停付近)



2. たたき台から素案への主な変更点

● 駐車場施策の見直し検討

【背景・課題】

全国の地方都市の一部においては、駐車場への土地利用転換が進んだ結果、市街地における駐車場の面積が著しく増大するなど、駐車場の過剰な供給が続いている箇所が散見される状況があります。このような場所においては、駐車場の稼働率の更なる低下や、駐車場が沿道空間の多くを占めることによるまちの魅力の低下、そして、これらに伴い市街地への投資が減退することによる、更なる低未利用地の発生と駐車場への転換という動きが循環する、言わば「負のスパイラル」の発生が懸念され、駐車供給量の適正化が求められます。(図-10)

本市では、人口増が続く一方で、全国の傾向と同様、自動車の保有台数は近年横ばいとなっており、2018年（平成30年）のパーソントリップ調査では、移動の総量とともに、自動車による移動割合の減少がみられました。

社会状況の変化がある中、本市においても、適切な需要に見合った量的なコントロールは必要であり、対応の遅れは都市活力の低下等につながる恐れがあります。また、藤沢駅周辺などでは荷さばき車の路上駐車などが散見され、他の交通を阻害してしまっている状況が見られます。(図-11)

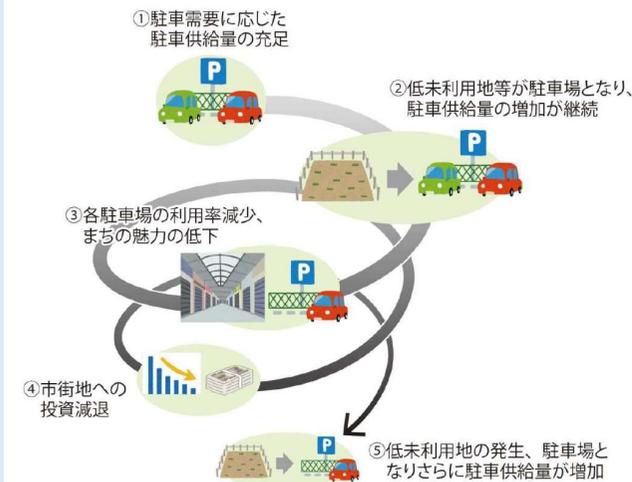


図-10 負のスパイラルのイメージ
出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)(国交省)

【施策内容】

都市拠点周辺における駐車場の利用実態や、荷捌きに関する状況等を調査し、現状の駐車場に係る規定等について、需給バランスと合致しているかの評価を行い、必要に応じて附置義務の見直し等を行います。(図-12,13)
※附置義務：条例等により一定の規模以上の建築物を新築等する場合に、駐車施設を設けることを義務付けられているもの



図-11 路上に停車する荷捌き車両が連なる様子

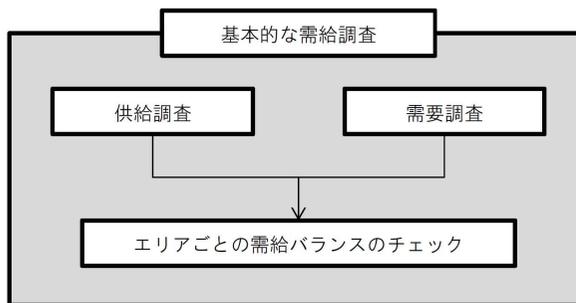


図-12 需給調査の全体概要
出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)(国交省)

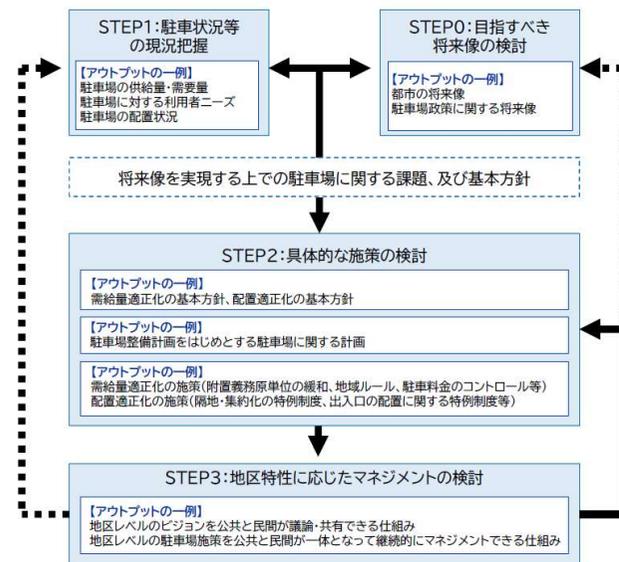


図-13 まちづくりと連携した駐車場施策の全体像
出典：まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン(第2版)(国交省)

2. たたき台から素案への主な変更点

基本方針編 P.107-112

実施計画編 P.40-41

●評価指標及び集計方法

各交通施策の効果を確認し、達成度の検証を図るため、定量的に集計・評価を行うことのできる内容について、基本方針ごとに、アウトプット指標・アウトカム指標をそれぞれ決めました。

- ・ アウトプット指標：事業を実施することによって直接発生した成果物・事業量を表す指標（実施計画編で管理）
- ・ アウトカム指標：施策・事業の実施により発生する効果・成果を示す指標（基本方針編で管理）

基本方針1 健康・幸福につながる外出を促進する

評価指標		現況	目標	集計頻度	集計方法・出典等
アウトプット	シェアサイクルポートの箇所数	127箇所	増加	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 導入されたシェアサイクルポートの箇所数の積み上げ 現況値、目標値ともにふじさわサイクルプランに準ずる
	自転車通行空間の整備延長	3.3km	ふじさわサイクルプラン「実施計画」の目標値による	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 整備された自転車通行空間延長の積み上げ 現況値、目標値ともにふじさわサイクルプランに準ずる
	歩道の整備延長	306.7km	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 整備された歩道延長の積み上げ 現況値は令和4年度末時点、藤沢市ワンポイント指標から
アウトカム	週3回以上外出した人の割合 (※括弧内は70歳以上の高齢者を対象とした割合)	85.8% (69.6%)	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 交通に関する市民意識調査から集計 現況値は令和5年10月の集計値（令和5年度 交通に関する市民意識調査）
	週1回以上自転車に乗る人の割合	35.4%	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 交通に関する市民意識調査から集計 現況値、目標値ともにふじさわサイクルプランに準ずる

基本方針2 日々の移動を支える

評価指標		現況	目標	集計頻度	集計方法・出典等
アウトプット	鉄道駅数	21駅	24駅	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 設置された鉄道駅数の積み上げ 現況値は令和4年度末時点
	地域主体の乗合タクシーの導入箇所数	2箇所	増加	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 導入された乗合タクシーの箇所数の積み上げ 現況値は令和4年度末時点
	都市計画道路の整備率	77.5%	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> (整備済みの都市計画道路の延長)/(計画決定されている都市計画道路の総延長) 現況値は令和4年度末時点
	サイクルアンドバスライド施設数	4箇所	8箇所	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 整備されたサイクルアンドバスライドの施設数の積み上げ 現況値、目標値ともにふじさわサイクルプランに準ずる
アウトカム	最寄り駅まで15分圏の人口割合 (※括弧内は自転車を含む数値)	74.4% (82.3%)	向上	5年に1回程度	<ul style="list-style-type: none"> 国勢調査結果を基に算出 現況値：人口は令和2年度国勢調査・バスルートは国土数値情報及び各社HPから
	主要な道路における平均旅行速度	26.6km/h	改善	5年に1回程度	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通センサスにおける市内の主要道路の平均旅行速度から集計 現況値は令和3年度道路交通センサスから
	最寄り駅までの所要時間に関する満足度	39.5%	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 交通に関する市民意識調査から集計 現況値は令和5年10月の集計値（令和5年度 交通に関する市民意識調査）

2. たたき台から素案への主な変更点

基本方針編 P.107-112

実施計画編 P.40-41

●評価指標及び集計方法

基本方針3 まちの賑わいを支える

評価指標		現況	目標	集計頻度	集計方法・出典等
アウト	主要幹線道路の整備率	85.2%	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> (整備済みの主要幹線道路の延長) / (計画決定されている主要幹線道路の延長) ※都市計画道路から主要幹線道路を抽出して、上記の式より算出する 現況値は令和4年度末時点
アウトカム	都市拠点の駅の年間乗降客数	約196 百万人	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点における年間乗降客数を集計 現況値は藤沢市統計年報2022年(令和4年)版から集計 ※JRについては数値データが乗車のみであるため、乗降客数はその倍とした。
	都市拠点の平均滞在者数	約3,344 百人	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点における1日の平均滞在者数の合計値を集計 ※滞在時間30分以上 現況値は令和4年度における1日の平均滞在者数、KDDI Location Analyzerから

基本方針4 環境に負荷をかけない

評価指標		現況	目標	集計頻度	集計方法・出典等
アウト	電気・燃料電池自動車の補助実績台数	200台	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年度からの補助実績台数の積み上げ 現況値は令和4年度末時点
	電気・燃料電池バスの導入台数	0台	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 電気・燃料電池バスの導入台数の積み上げ 現況値は令和4年度末時点(各社聞き取りによる)
アウトカム	運輸部門における温室効果ガス排出量	335千 t-CO2	削減	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 経済センサスから運輸部門における温室効果ガスの排出量を算出 現況値は令和2年度の排出量

基本方針5 安心して暮らす

評価指標		現況	目標	集計頻度	集計方法・出典等
アウト	ホームドアの設置駅数	2駅	17駅	年1回	<ul style="list-style-type: none"> ホームドアが設置された駅数の積み上げ 現況値は令和4年度末時点
	緊急輸送道路(避難路)に架かる橋りょうの耐震補強整備率	80.8%	100%	年1回	<ul style="list-style-type: none"> (耐震補強済みの緊急輸送道路(避難路)に架かる橋りょうの数) / (緊急輸送道路(避難路)に架かる橋りょうの数) 現況値は令和4年度末時点
アウトカム	一万人あたりの交通事故発生件数	24.7件	削減	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 藤沢市事故統計から算出 ※神奈川県平均: 23.8件 現況値: 事故件数は藤沢市内の交通事故統計(令和4年度)・人口は国勢調査の推計値(令和4年10月)から
	災害対策に関する実現度 (災害に対して、市民が不安なく暮らせていると感じているか)	57.2%	向上	年1回	<ul style="list-style-type: none"> 市民生活に関する意識調査から集計 現況値は令和4年11月の集計値(令和4年度市民生活に関する意識調査)