

第5章 交通アクションプランの進行管理

第5章 交通アクションプランの進行管理

5-1 評価指標の設定

将来の交通像の実現に向けては、第4章アクションプランで示した戦略施策の実施による効果を検証するため、評価指標及びその目標値を次のように設定します。

評価指標については、定量的な指標とあわせて、市民の意識や満足度の指標を設定し、施策の実施による効果や目標値に対する達成状況を確認します。

評価指標 1

評価指標	現状	目標
1-1 最寄り駅まで15分圏の人口割合の増加 (自転車考慮した場合)	72% (82%)	75% (85%)
1-2 藤沢駅まで30分圏の人口割合の増加	84%	87%
1-3 地域特性に応じた公共交通サービス(乗合タクシー(ワゴン)やデマンド交通など)の導入エリア数の増加	—	6エリア
1-4 最寄り駅までの所要時間に関する満足度の向上	約45%	60%
1-5 公共交通の利便性に関する満足度の向上	約44%	60%

評価指標 2

評価指標	現状	目標
2-1 藤沢IC・寒川北IC・綾瀬IC・栄ICまで30分圏の人口割合の増加	33%	100%
2-2 藤沢IC・寒川北IC・綾瀬IC・栄ICまで15分圏の産業系市街地割合の増加	2% (0.1km ² /7.5km ²)	80% (6.0km ² /7.5km ²)
2-3 自動車走行環境に関する満足度の向上	約21%	60%
2-4 インターチェンジまでの所要時間に関する満足度の向上	約14%	60%

評価指標 3

評価指標	現状	目標
3-1 鉄道・バス・自転車の利用の促進	約43%	現状を維持※
3-2 自動車の利用割合の改善	約30%	現状を維持※
3-3 自転車走行空間の整備延長の増加	約0.5km	5km
3-4 自転車走行環境に関する満足度の向上	約14%	60%

※将来(2030年(平成42年))の代表交通手段構成の見通しでは、自動車利用の利用割合が、約6%程度、増加する見通しとなっています。このため、交通施策の実施により、2008年(平成20年)時点の鉄道・バス・自転車・自動車の利用割合を維持していくことを目標としています。

評価指標 4

評価指標	現状	目標
4-1 鉄道駅のバリアフリー施設の整備率の増加 (移動など円滑化の促進に関する基本方針に基づく)	95% (20/21 駅)	100% (21/21 駅)
4-2 ノンステップバスの導入率の増加	20%	70%
4-3 緊急輸送道路(避難路)に架かる橋りょうの 耐震補強整備率の増加	58% (22/38 橋)	100% (38/38 橋)
4-4 都市計画道路の整備率の増加	75% (122km/162km)	83% (136km/162km)
4-5 UD(ユニバーサルデザイン)タクシーの 導入台数の増加	1% (6台/520台)	6% (32台/520台)
4-6 市内の歩行環境に関する満足度の向上	約 25%	60%
4-7 避難経路の道路環境に関する満足度の向上 (「質問事項「災害に対して、市民が不安なく 暮らせるまちであること。」の充足度の結果を 現状としています。)	約 44%	60%

5-2 PDCAサイクルによる施策の推進

将来の交通像の実現に向けては、将来の交通像に対応した評価指標を設け、戦略施策を実施し、各戦略施策の実施効果を確認し、達成度の検証や問題点があれば見直しを行う、PDCA サイクルを用いて進めていきます。

PDCA サイクルは、計画期間全体(10年)を通じて実施するもの、5年程度の間時点などにおいて実施するもの、さらに短い期間(戦略施策ごとなど)に実施します。

このように様々な段階において、実施効果の確認、見直し等を行いながら施策を進めることが、将来の交通像の実現に向けて、重要となります。

また、社会経済情勢に大きな変化が生じた際には、交通マスタープラン等の改定をふまえながら、本交通アクションプランの見直しを行います。

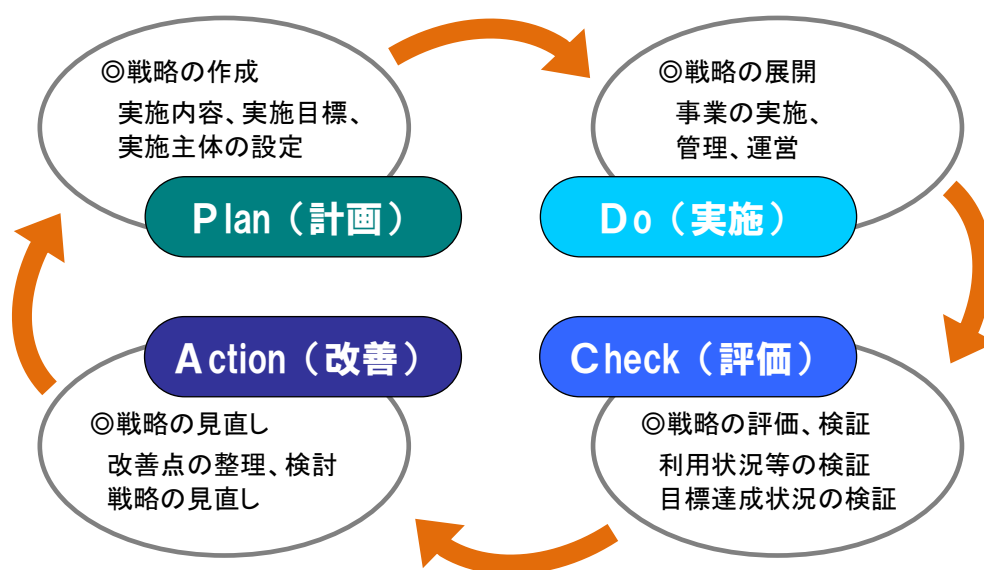


図 PDCAサイクル

