

第1章 交通計画の改定に当たって

1 背景・目的

本市の都市交通施策は、人口の増加に伴う交通容量の不足を背景として、量的な拡大をねらいとした検討を進めてきた。

しかし、近年の人口減少、公共投資余力の低下などから、政策目標に対して効率的、かつ重点的な計画を提案し、その実現に向けた行政運営をしていくことが求められている。

都市交通施策においても同様であることから、平成20年に実施された第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果を基礎とした総合都市交通体系調査を行い、国の「交通政策基本計画」や神奈川県のみちづくり、交通計画の方向性を踏まえ、施設整備等のハード施策と交通需要マネジメント等のソフト施策が一体となった交通計画の策定が必要不可欠である。

そこで、本市の将来都市交通像の実現に向けて、社会経済情勢の変化と動向を踏まえ、おおむね15年後の平成42年を目標年次とする計画とするために、平成15年3月に策定した「はだの交通計画」（以下、「前回計画」という。）を改定する。

2 前回計画の概要

(1) 策定の背景・目的

本市では、平成8年度に「秦野市道路網計画」を策定し、市内の交通環境を整えてきたが、主要となる国道246号や主要地方道平塚秦野線を始めとして、依然として市内の交通渋滞が緩和されない状態が続いていた。

さらに、近い将来に供用が予定されている第二東名自動車道（新東名高速道路）や厚木秦野道路（国道246号バイパス）を見据えて、本市の望ましい道路交通体系の再構築が課題となっていた。

そこで、平成10年に実施された第4回東京都市圏パーソントリップ調査結果を基礎とした道路交通体系調査を行い、おおむね20年後の平成32年を目標年次とする「長期交通計画」、おおむね10年後の平成22年を目標年次とする「中期交通計画」及び現況における交通問題の改善を目指す「交通改善プログラム」をまとめ、平成15年3月に前回計画を策定した。

(2) 基本目標と方針

■基本目標1) 広域交通と都市内交通の円滑性を高めた道路交通体系の実現

- ・方針① 道路混雑の改善
- ・方針② 体系的な道路網の形成

■基本目標2) 利便性の高い公共交通体系の実現

- ・方針③ バスの運行速度の改善
- ・方針④ 公共交通の利便性の向上

■基本目標3) 歩行者に優しい交通体系の実現

- ・方針⑤ バリアフリー化の推進
- ・方針⑥ 安全・快適な歩道の整備
- ・方針⑦ 安全・快適な自転車走行空間の整備

■基本目標4) 環境に優しい交通体系の実現

- ・方針⑧ 環境の改善

■基本目標5) 交通需要マネジメントシステムを活かした交通体系の実現

- ・方針⑨ 交通需要マネジメントシステムの総合的推進

(3) 長期交通計画の位置付け

平成32年を目標年次とした長期交通計画では、交通の年齢別構成や目的構成等の変化に対応する交通体系の構築と、多様な交通手段のニーズに応える道路構造、質の高い交通サービスを提供するための公共交通や交通需要マネジメントシステム施策について検討し、これらを総括した交通ネットワーク体系を定めている。

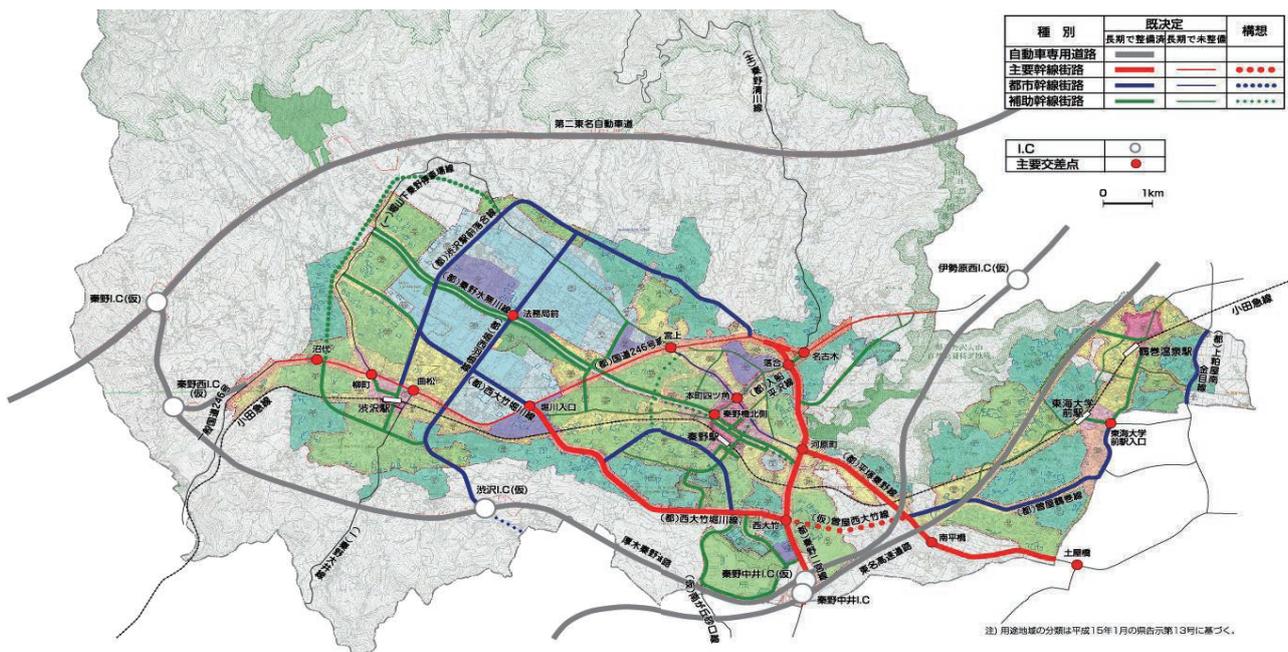


図1 前回計画における長期交通計画

(4) 前回計画の評価・分析

ア 前回計画における人口設定

前回計画の策定当時の将来予測人口の推移は、目標年次の平成32年まで、平成30年をピークとして人口が増加する傾向で予測されていた。しかし、平成22年の国勢調査では、予測人口において既に約6千人の差が生じているほか、最新の動向を踏まえた将来予測人口と比較すると、平成32年において約1万2千人の差が生じる等、交通需要の前提となる将来人口に大きな乖離が生じている。

このように、交通需要の前提となる人口については、前回計画策定当時の増加基調とは異なる傾向となっていることから、今後、人口減少を前提とした交通計画の検討が求められる。

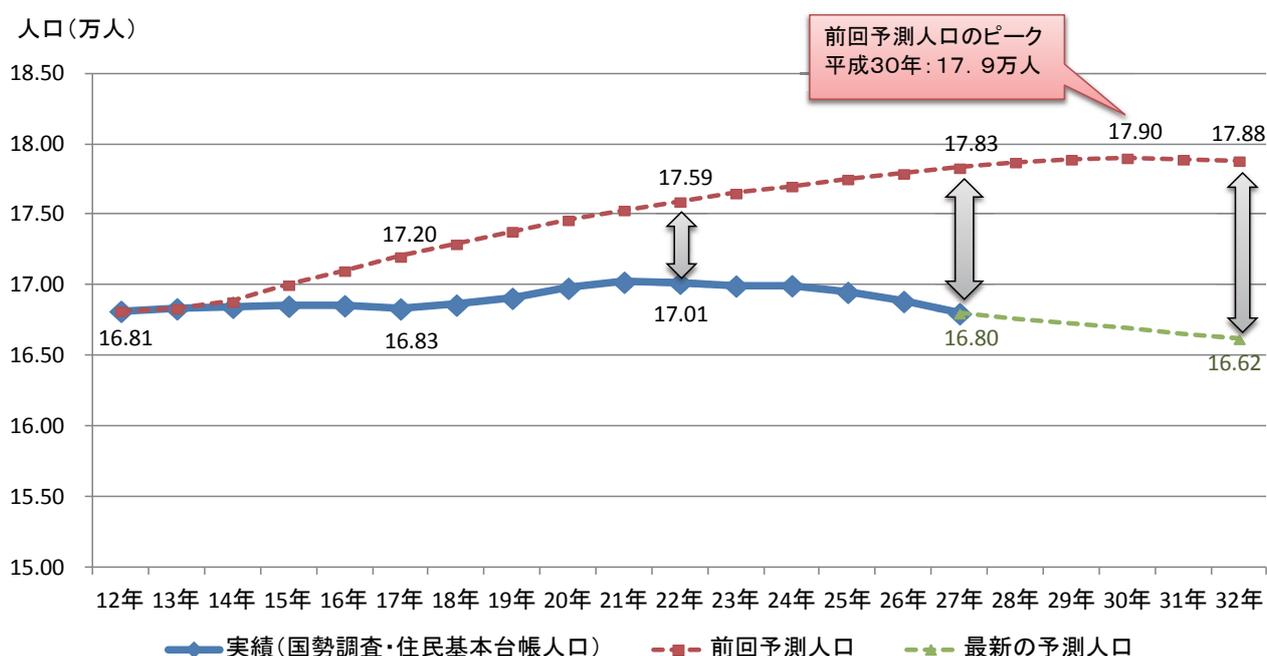


図2 人口推移及び将来人口推計結果の乖離

注) 最新の予測人口は、「秦野市人口ビジョン」に基づく推計人口（平成27年）。

イ 前回計画で設定した評価指標の結果

前回計画では評価指標として「都市計画道路の整備延長」と「主要幹線街路（国道246号、県道平塚秦野線、県道秦野二宮線）の平均混雑度」が位置付けられている。これまでの施策展開による成果と課題について、各指標値の算定結果から次のように考察する。

(ア) 都市計画道路の整備延長

都市計画道路整備延長は、平成22年に52.4キロメートル、平成32年に72.3キロメートルと目標水準を設定していたが、計画策定当時、平成22年時点までの供用開始を見込んでいた新東名高速道路が平成32年度末の供用予定となったことで、平成26年実績で、34.6キロメートルと目標水準には達していない状況となっている。

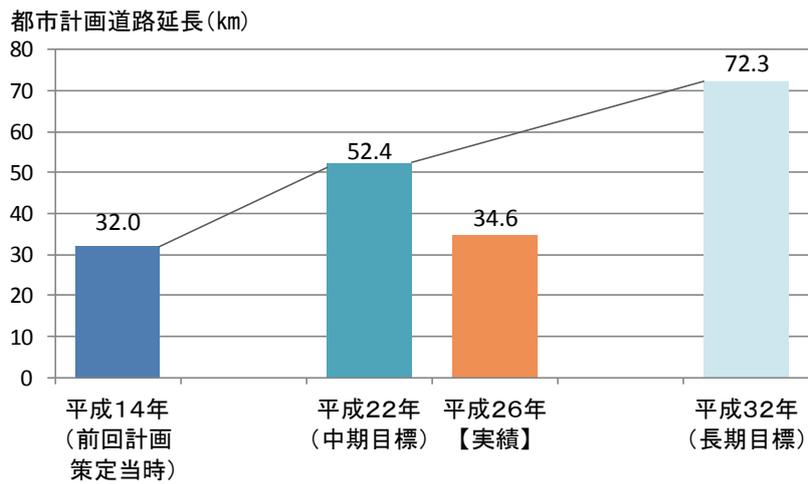


図3 都市計画道路の整備延長

(イ) 主要幹線街路の平均混雑度

平成22年に1.18、平成32年に1.04と目標水準を設定していたが、平成22年道路交通センサスに基づく観測値では、主要幹線街路の平均混雑度が1.57となり、達成目標水準の1.25を大きく上回っている状況となっている。

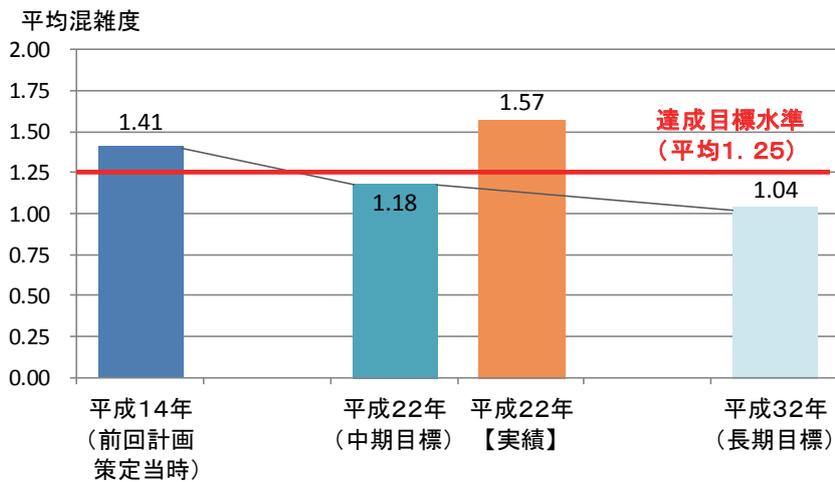


図4 主要幹線街路の平均混雑度

ウ 評価・分析

前回計画を策定した平成15年当時の経済状況は、現在と比べ危機意識が少なく、人口も増え、今後の新東名高速道路や厚木秦野道路の整備を契機とした拡大基調の期待感を持った計画立案が可能であった。

しかし、計画策定後、当初予想より早く少子高齢化及び人口減少社会が到来し、安定的な財源の確保等が難しくなる中、我が国では、効果的な施策展開が見い出されないまま、経済の低成長が続き、また、リーマンショックによる世界的な景気悪化、平成23年に発生した東日本大震災による影響などを受け、本市を含め全国的に財政状況も芳しくない状況となった。

このため、当初計画との間に乖離が生じ、その結果、目指していた都市計画道路の整備をはじめ、前回計画に位置づけた目標や成果を達成することが非常に厳しくなり、これに連動して道路交通需要を捌くことが難しくなったために混雑度の改善には至らなかった。

そのような中、一部の街路整備や交差点改良事業は実施できたものの、多額の財源を要するハード面での大きな施策展開は困難であったが、公共交通の利用促進の取り組み及び環境に寄与するソフト面での交通需要マネジメント等の推進を図った。

(5) 交通計画改定の必要性

人口減少が進み、厳しい財政政策のもとでは、公共投資や行政サービスを効率的に行えるまちづくりが望ましく、以上のような社会情勢を背景に、財政状況が一段と厳しくなった昨今の情勢を踏まえ、本市の都市像を実現するために効率的かつ効果的な交通施策を絞り込みながら、最大限の効果を発揮するための、新たな交通施策の方針を検討することが求められる。

国においても全国的な人口減少傾向が顕著となり、地域社会の疲弊を打破するための取組の推進や、人口政策、経済政策の転換を進めており、地方の動きと結びつきながら、政策を推進していく必要性が明白となってきている。

このような状況下においては、本市の交通施策の方向性として、前回計画で位置付けられた中期（平成22年）を経過した今、計画に位置付けた施策の進捗状況や効果・課題等を踏まえながら、前回計画の検証を適切に行い、より効果的なものとしていくための方針検討が求められている。

また、今後の方向性の検討に当たり、最新の交通動向に関する統計データ等に基づく解析を行いながら、本市における交通を取り巻く新たな環境と課題に対応し、近々に迫った新東名高速道路や厚木秦野道路の整備をはじめとしたインフラ整備への対応等を含め、道路整備だけでなく、公共交通の利用促進や歩行者・自転車対策、まちづくりとの連携等を踏まえた、より総合的な計画策定が求められる。

3 本計画の位置付け

総合都市交通体系とは、交通に加えてまちづくり、環境、福祉等の各行政分野の交通に関わるハード・ソフト施策を総合的に取り組んでいく方針として取りまとめるものである。

本計画は、秦野市総合計画、国・県の各種計画等の上位計画との整合及び関連計画との連携を図りながら、本市の交通に関する基本方針と重点的な方向性を定め、交通に関する個別計画に反映（連携）させるものとして位置付ける。

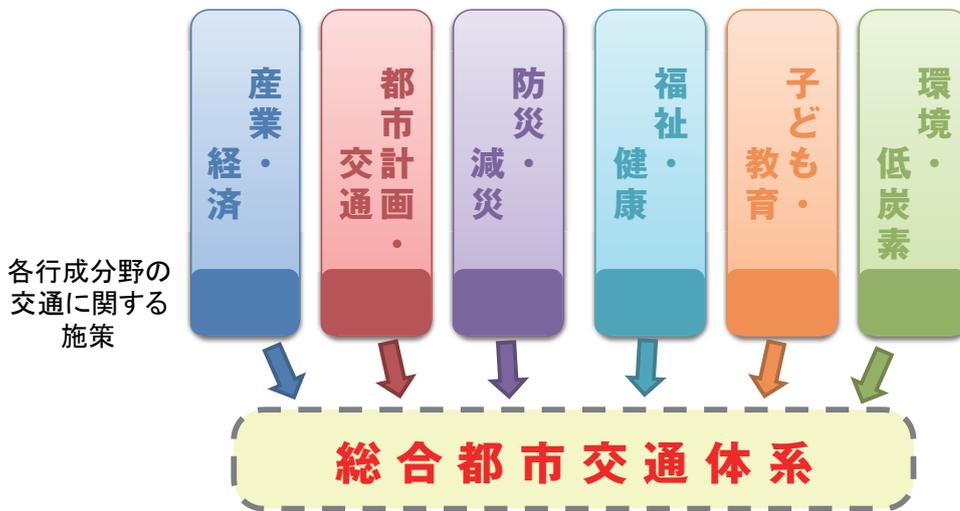


図5 総合都市交通体系の位置付け

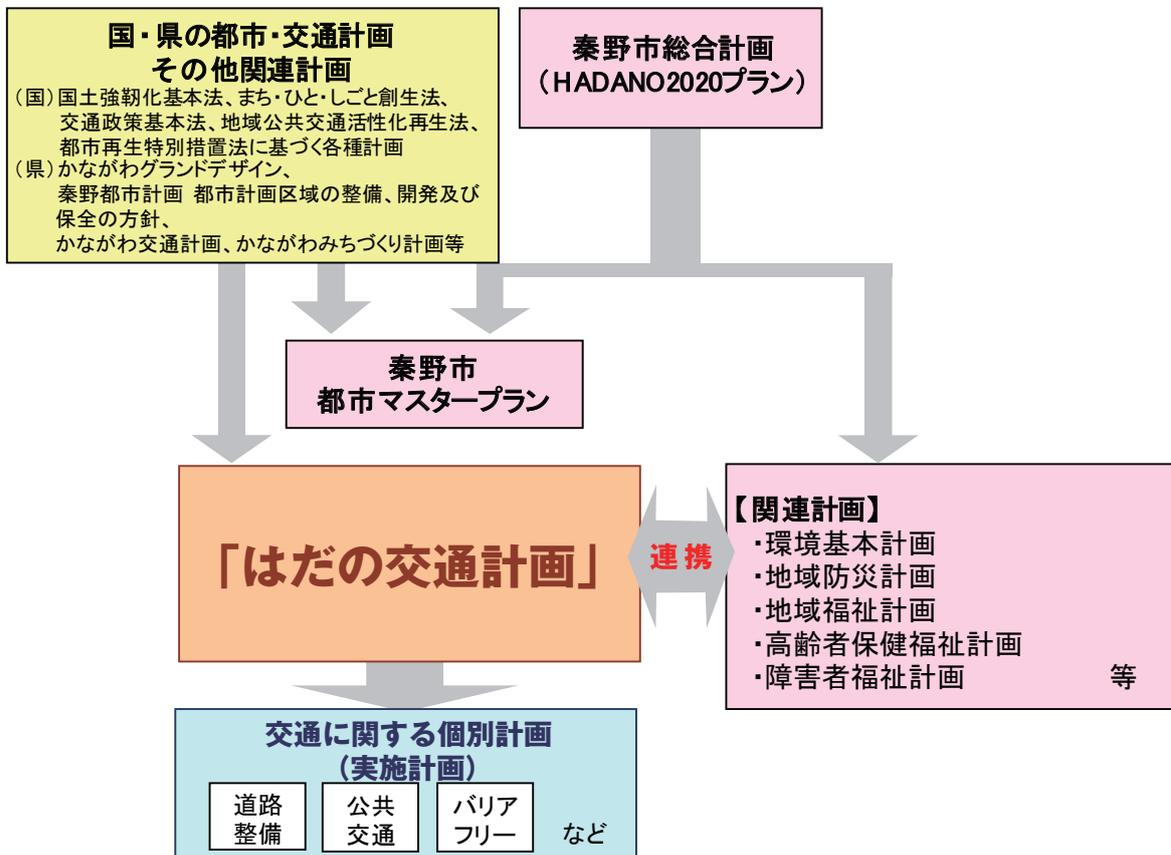


図6 本計画の位置付け

【参考】国・県・本市の上位計画等の概要

(1) 国土強靱化法に基づく国土強靱化基本計画（平成26年6月閣議決定）

我が国がこれまで経験した大規模自然災害の歴史を踏まえ、人命を守り、また経済社会が致命的な被害を受けずに、迅速に回復する、「強さとしなやかさ」を備えた国土、経済社会システムを平時から構築するという発想に基づき、4つの基本目標のもと、PDCAサイクルを繰り返し見直ししながら推進することとされている。

＜国土強靱化の基本目標＞

1. 人命の保護が最大限図られること
2. 国家及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けずに維持されること
3. 国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
4. 迅速な復旧復興

より強く、よりしなやかになるために

～脆弱性を評価し、計画的に実施します～

「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築に向け、PDCAサイクルを繰り返し見直ししながら、国土の健康診断を行い、国土の強靱化を推進します。



図7 国土強靱化の概要

(資料)「国土強靱化とは?」内閣官房国土強靱化推進室

(2) まち・ひと・しごと創生法（平成26年11月公布）

人口急減や超高齢化という我が国が直面する大きな課題に対し、政府が一体となって取り組み、各地域がそれぞれの特徴を生かした自立的で持続的な社会を創生することを目的として、制定されている。

この中で、人口減少への対応を図っていくとともに、東京圏への人口の過度の集中を是正し、それぞれの地域で住みよい環境を確保して、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくために、まち・ひと・しごと創生に関する施策を総合的かつ計画的に実施することとしている。

まち・ひと・しごと創生法の概要

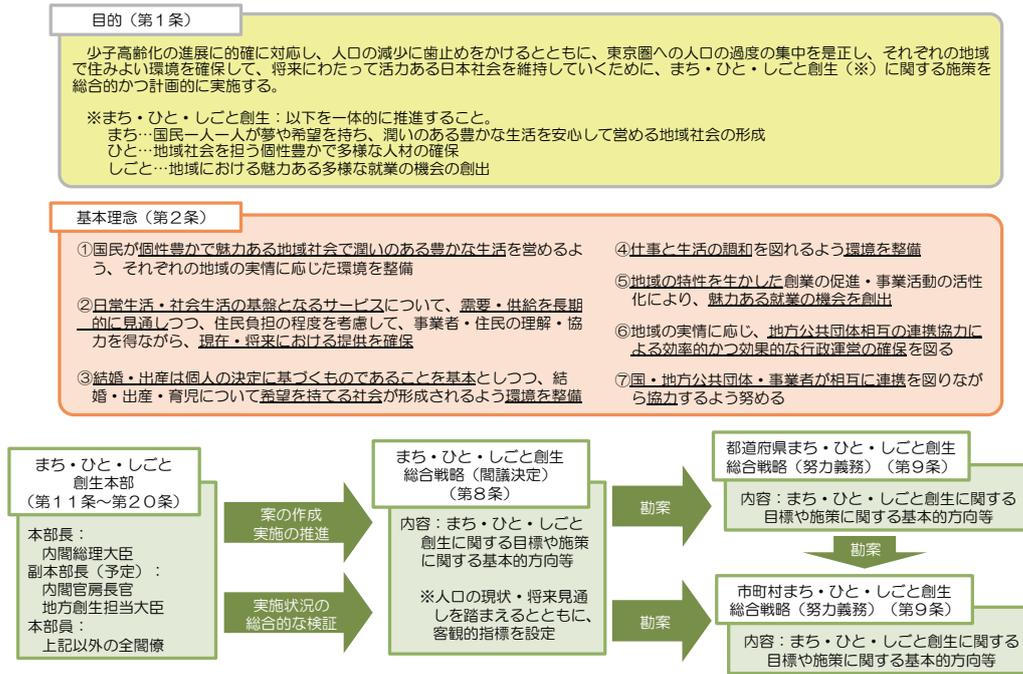


図8 まち・ひと・しごと創生法の概要
 （資料）内閣官房ホームページ

(3) 交通政策基本法に基づく交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）

人口急減や少子化、超高齢化、都市間競争の激化等のグローバル化の進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題、情報通信技術の劇的な進歩等による技術革新の進展等、多様かつ重大な課題に直面している中で、交通の分野で政府を挙げて取り組み、今後講じるべき交通に関する施策について定めたものである。

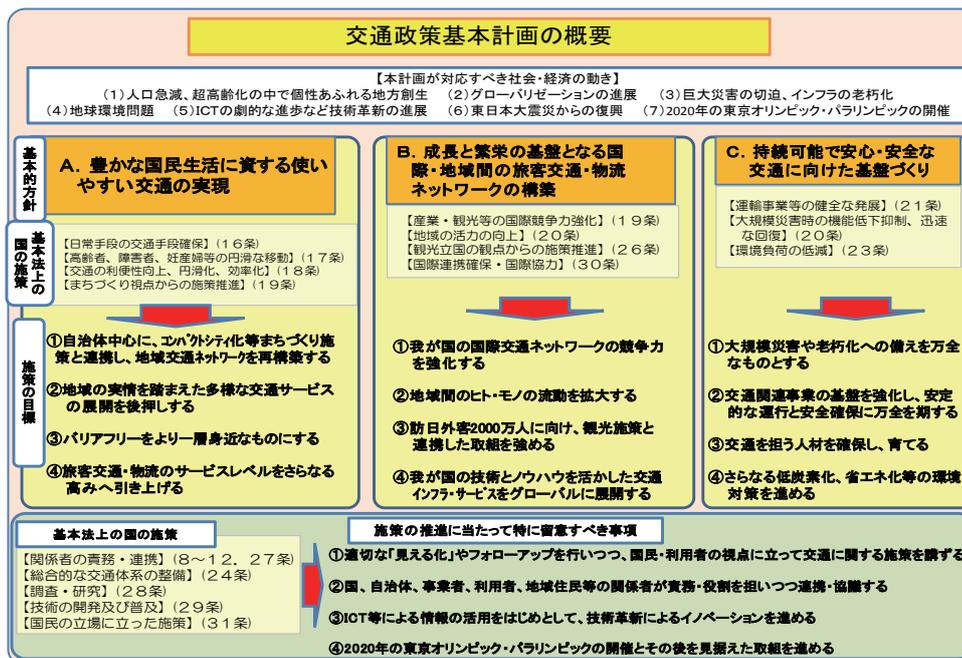


図9 交通政策基本計画の概要
 （資料）「交通施策基本計画について」（平成27年2月）

(4) かながわランドデザイン（平成24年3月策定）

確実に到来する超高齢社会等への十分な対応を図るとともに、東日本大震災及び福島第一原子力発電所の事故に起因する社会環境の変化への対応を行うため、平成37年を展望し、「『いのち輝くマグネット神奈川』を実現する」を基本理念に掲げ、神奈川の将来像や政策の基本方向をまとめたものである。

基本理念「いのち輝くマグネット神奈川」を実現する

神奈川の将来像

- 1 行ってみたい、住んでみたい、人を引きつける魅力あふれる神奈川
- 2 いのちが輝き、誰もが元気で長生きできる神奈川
- 3 県民総力戦で創る神奈川

【目標年次：平成37年】

(5) 秦野都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成21年9月）

交通体系の方針として6つの方針が示されており、この中で、各種交通機関の利用促進と総合的な体系化・整備を進めていくこととされているほか、幹線道路の整備充実、交通管理への配慮を合わせた長期的視点に立った計画的な整備、環境への影響に配慮した快適な交通空間の整備、安全で安心して快適に暮らせるまちをつくるための障がい者等に配慮した利便性の高い道路網の形成、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえながら良好な交通ネットワークの形成が示されている。

交通体系の方針

- 1 今後とも増大する需要に対しては、極力公共交通機関の活用を図りつつ各種交通機関の効率的な利用を促進し、それらの総合的な体系化と整備を図るものとする。
- 2 特に道路については、市街地内の通過交通を排除できるよう幹線道路の整備充実を図るものとする。
- 3 交通施設計画にあたっては、交通管理にも十分に配慮し、長期的視点に立った計画的な整備を行うものとする。
- 4 これら交通施設の整備にあたっては、その構造等について、沿道環境への影響に十分に配慮し、快適な交通空間の整備に努める。
- 5 生活道路系の交通施設については、本区域の都市づくりの理念「安全で安心して快適に暮らせるまちをつくる」に基づき、バリアフリー化、歩車道の分離、交通安全施設の整備を積極的に推進し、交通弱者に配慮した利便性の高い道路網の形成を進めるものとする。
- 6 なお、都市計画道路等については、その必要性や配置、構造の検証など見直しを行い、地域の実情や社会経済状況の変化を踏まえ、良好な交通ネットワークの形成に資するように配慮する。

【目標年次：平成27年】

(6) かながわ交通計画（平成19年10月改定）

県の交通施策に関する部門別計画である「かながわ交通計画」では、都市づくりの基本方向である「環境と共生した安全性の高い県土の形成」と「自立と連携による活力ある県土の形成」に基づき、3つの都市交通の目標が示されている。

都市づくりの基本方向（「かながわ都市マスタープラン（平成19年10月改定）」より）

- 1 環境と共生した安全性の高い県土の形成
- 2 自立と連携による活力ある県土の形成

都市交通の目標

- 1 交通網の充実による県内外・地域間の連携強化
- 2 利便性、快適性、安全性の確保
- 3 都市交通に係る環境負荷の低減

【目標年次：平成37年】

(7) かながわのみちづくり計画（平成28年3月改定）

「かながわ交通計画」に基づく道路部門の実施計画である「かながわのみちづくり計画」では、5つの観点から道路を取り巻く状況の変化を整理し、3つの計画の考え方を設定している。これに基づき、「道路整備計画」、「道路活用計画」、「道路維持管理計画」の3つの施策体系となっている。

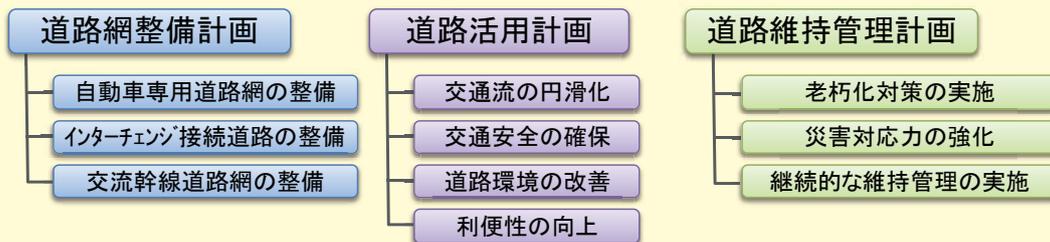
道路を取り巻く状況の変化と計画の考え方

【計画の考え方】

【状況の変化】

- ・東京2020オリンピック・パラリンピックの開催
- ・「国家戦略特区」など3つの特区指定
- ・さがみ縦貫道路などの開通
- ・東日本大震災を踏まえた災害への対応力の強化
- ・道路施設の老朽化

- ・より一層の選択と集中を図り、必要な道路を整備
- ・道路をより使いやすくするために、今ある道路を最大限に活用
- ・道路を永く安全に使うために、適切な維持管理



(8) 秦野市総合計画『HADANO2020プラン』後期基本計画
(平成28年3月策定)

本市の都市像である「みどり豊かな暮らしよい都市」の実現に向けて、基本計画全体を先頭に立って導き、誘導的、重点的に取り組んでいく「リーディングプロジェクト『“住み続けたい・住んでみたい魅力あふれるまち”プロジェクト』」を設定し、4つのプロジェクトが位置付けられているほか、「まち・ひと・しごと創生法」に基づく地方版総合戦略とも整合を図りつつ施策が位置付けられている。

都市像「みどり豊かな暮らしよい都市」

施策大綱

- 1 豊かな自然と調和した快適なまちづくり
- 2 地域で支えあい安心・安全に暮らせるまちづくり
- 3 産業活力を創造し多彩な魅力に出会えるまちづくり
- 4 豊かな感性をはぐくみ笑顔あふれるまちづくり
- 5 市民と行政が共に力をあわせて創るまちづくり

【基本構想：平成28年度～平成32年度】

(9) 秦野市都市マスタープラン（平成24年3月改定）

将来の都市づくりの基本的な方向を示すとともに、都市づくりの目標として「丹沢の山々に育まれゆとりと活力のあるまち」を掲げている。

都市づくりの基本的な方向

- 1 水とみどりと心豊かなまちをつくる
- 2 安全で安心して快適に暮らせるまちをつくる
- 3 社会情勢の変化に対応し、個性と活力のあるまちをつくる
- 4 景観に配慮されたまちをつくる

都市づくりの目標

「丹沢の山々に育まれゆとりと活力のあるまち」

【目標年次：平成32年】

4 目標年次

本計画の目標年次は、おおむね15年後の「平成42年」とする。

なお、目標年次に向けて取り組むべき施策について、短期（おおむね5年以内）、中期（おおむね10年以内）の各段階での施策展開方針についても検討の対象とする。

5 検討フロー

本計画については、下図に示すフローに基づき検討を行った。

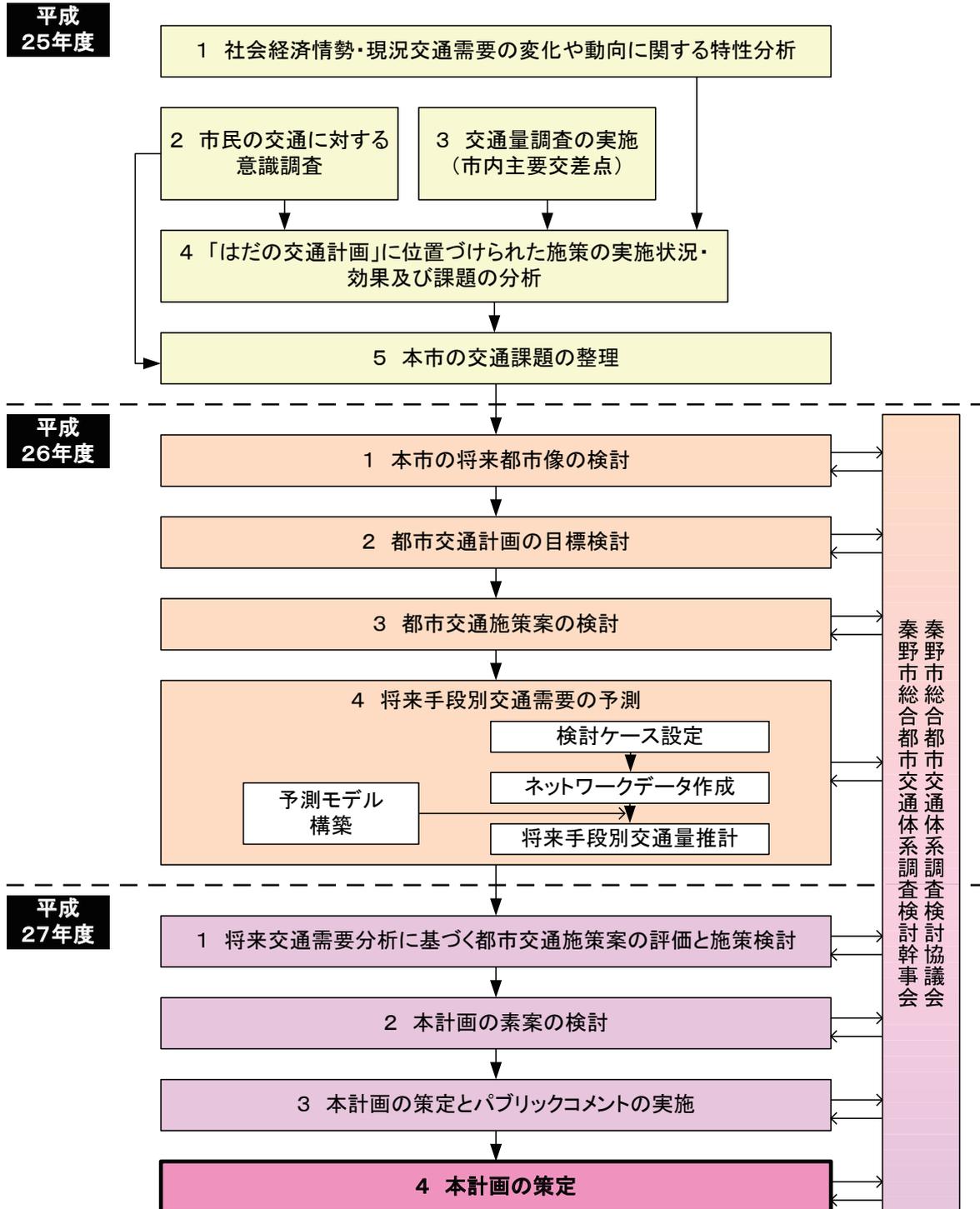


図10 検討フロー