

第2章 交通を取り巻く現況と変化

1 社会情勢の現況と変化

(1) 人口動向

本市の人口は平成22年9月の約17万人をピークとして減少傾向となり、平成27年10月1日現在で約16万8千人となっている。特に、生産年齢人口・年少人口の減少傾向がみられる一方で、老年人口の増加が続き、少子高齢化が進行している。この傾向は今後も続くものと予測されており、人口減少傾向は神奈川県全体よりも急速に進むと予測されている。

また、本市における65歳以上の高齢者比率は、平成27年の25.7パーセントに対し、平成42年には31.6パーセントになると予測されている。中でも75歳以上人口が増加し、平成42年における65歳以上の高齢者に占める75歳以上の比率が62.2パーセントに達する。

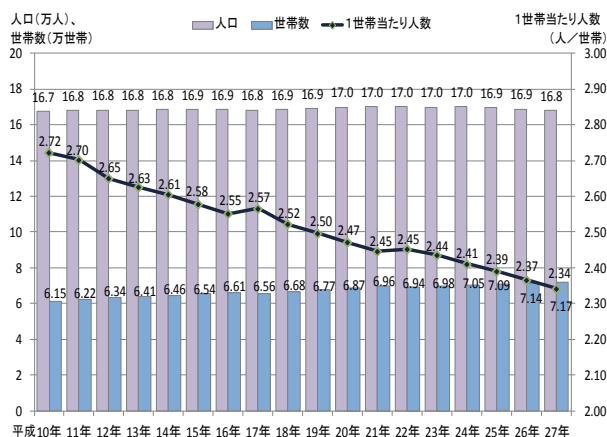


図11 人口、世帯数、平均家族数の推移
(資料) 統計はだの (各年10月1日現在)

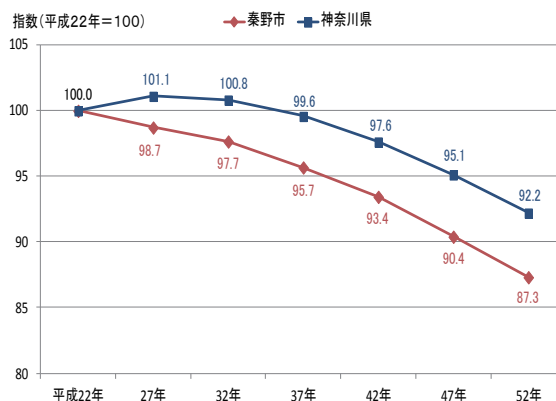


図12 神奈川県及び本市の将来人口予測
(資料) 神奈川県の人口は「国立社会保障・人口問題研究所：日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」、秦野市の人口は「秦野市人口ビジョン」(平成27年)に基づく。

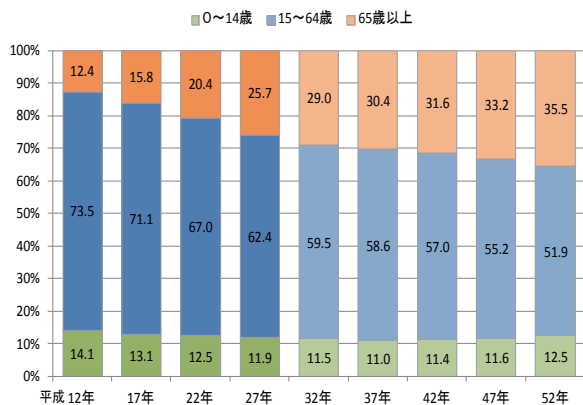


図13 本市の年齢階層別人口の動向と予測

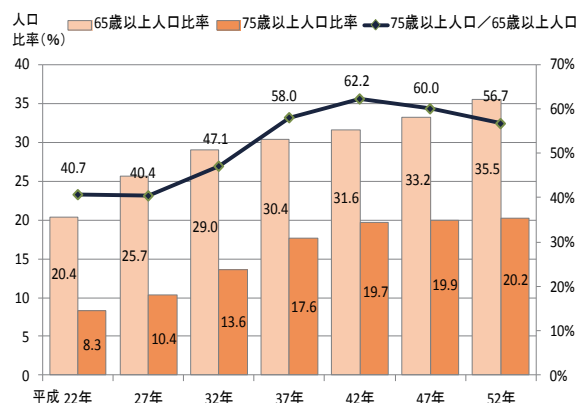


図14 将来の65歳以上高齢者に占める75歳以上比率

(資料) 平成12年から22年は「国勢調査」、平成27年から52年は「秦野市人口ビジョン」(平成27年)に基づく。

地区別の人口をみると、小田急小田原線の各駅周辺において人口が多く、その他の地域では人口が少なくなっている。一方で、高齢化の状況については、秦野駅周辺や渋沢駅周辺の一部では高い地域も見られるものの、人口が少ない郊外部を中心に高齢化率が24パーセントを超え、特に東地区や上地区において高齢化が非常に進んだ地域が見られる。

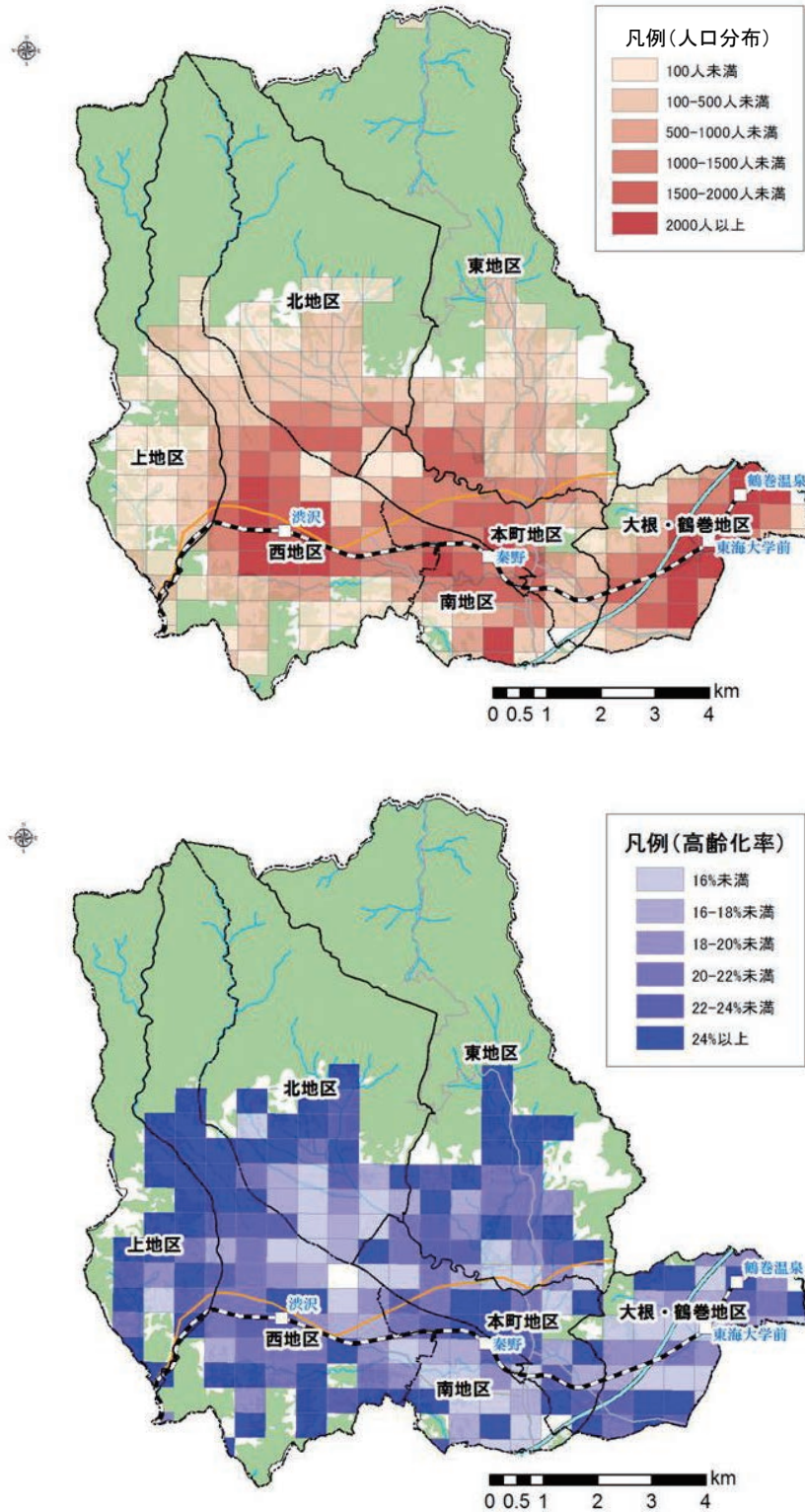


図15 市内の地区別人口分布、高齢化状況
 注) 平成22年国勢調査(地域メッシュ統計)に基づき作成

(2) 産業動向

本市の産業は、事業所の撤退等により、就業者数は平成17年から平成22年にかけて約5千人減少しているほか、産業別就業者数の構成比をみると、第2次産業の比率が低下し、第3次産業比率が高まってきている。また、第2次産業比率の低下に伴い、製造品出荷額も減少傾向にある。さらに、事業所数については、卸売・小売業が減少し、その他の産業は横ばいもしくは増加傾向にあるが、従業員数については、卸売・小売業の他、製造業も減少する等、構造的な変化がみられる。

このような中、新東名高速道路の開通を契機に、秦野サービスエリア（仮称）へのスマートインターチェンジの設置や周辺土地利用構想の具現化を図っており、新たなインフラ整備に対応することにより、圏央道周辺で進む物流施設立地の促進のように、首都圏の一翼を担う産業集積が期待されるとともに、東西方向における交流の連携強化が想定される。

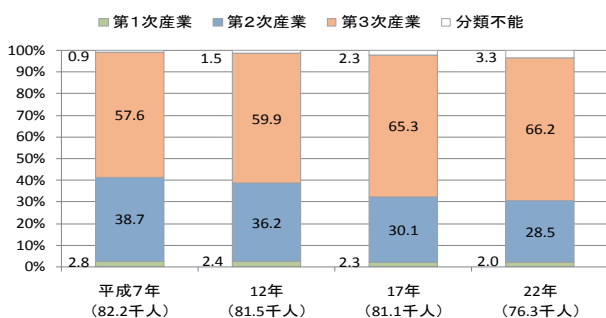


図16 産業別就業者数の構成比の推移

(資料) 国勢調査 ※年次の下の () 内は就業者数

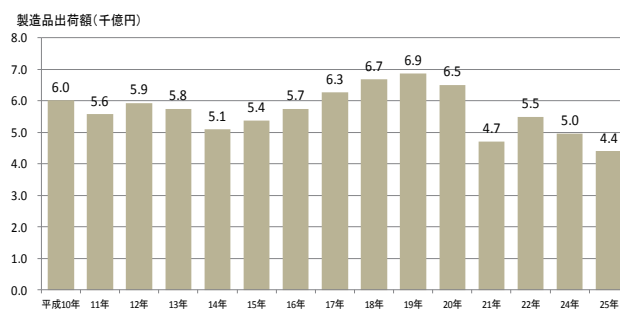


図17 製造品出荷額の推移

(資料) 工業統計調査 ※平成23年は未実施

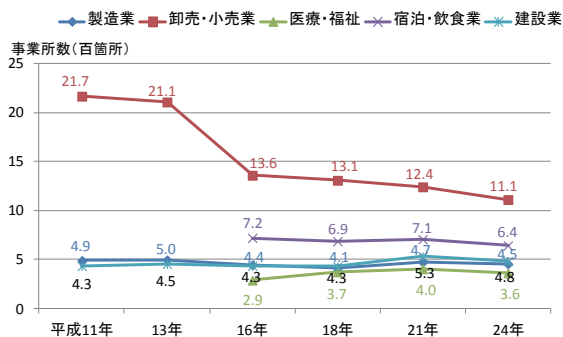


図18 事業所数の推移

(資料) 平成18年まで事業所・企業統計調査、平成21年から経済センサス

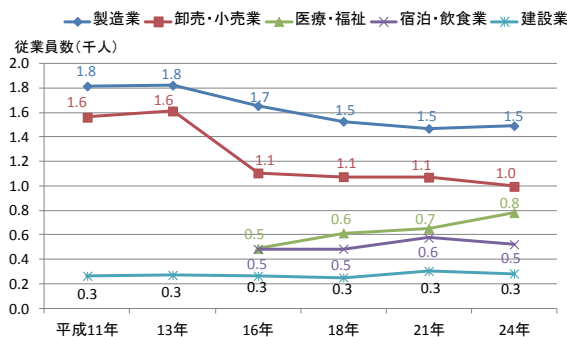


図19 従業員数の推移

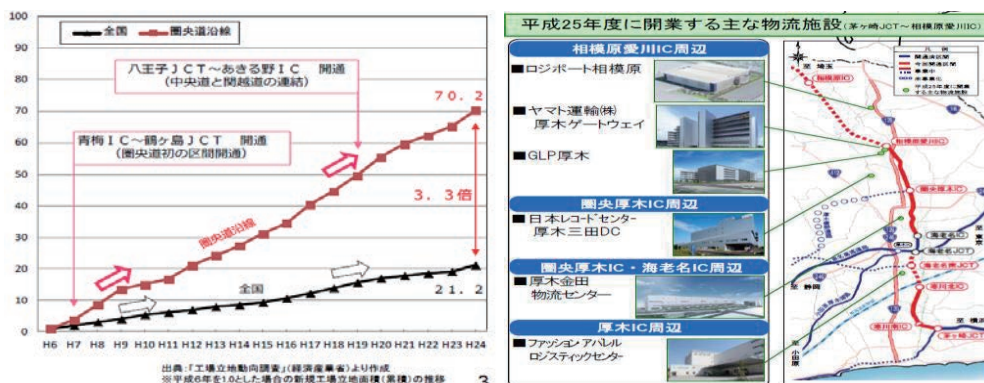


図20 圏央道周辺での物流施設の立地状況

(資料) 国土交通省関東地方整備局記者発表資料 (平成25年10月16日)

(3) 観光

本市の観光客数は、平成20年の約116万人をピークとして一時的に減少したが、近年では回復がみられる。観光拠点別の観光客数では、丹沢表尾根への観光客数が最も多いが、平成20年の約59万人に対して、平成25年では約49万人と減少している。

本市及び伊勢原市には「丹沢」や「大山」の観光資源があり、隣接する平塚市には「湘南海岸」、県西地域には全国的な観光資源でもある「箱根」、さらには世界遺産として登録された「富士山」が近接するなど、本市は豊富な観光資源に取り囲まれた地域といえる。

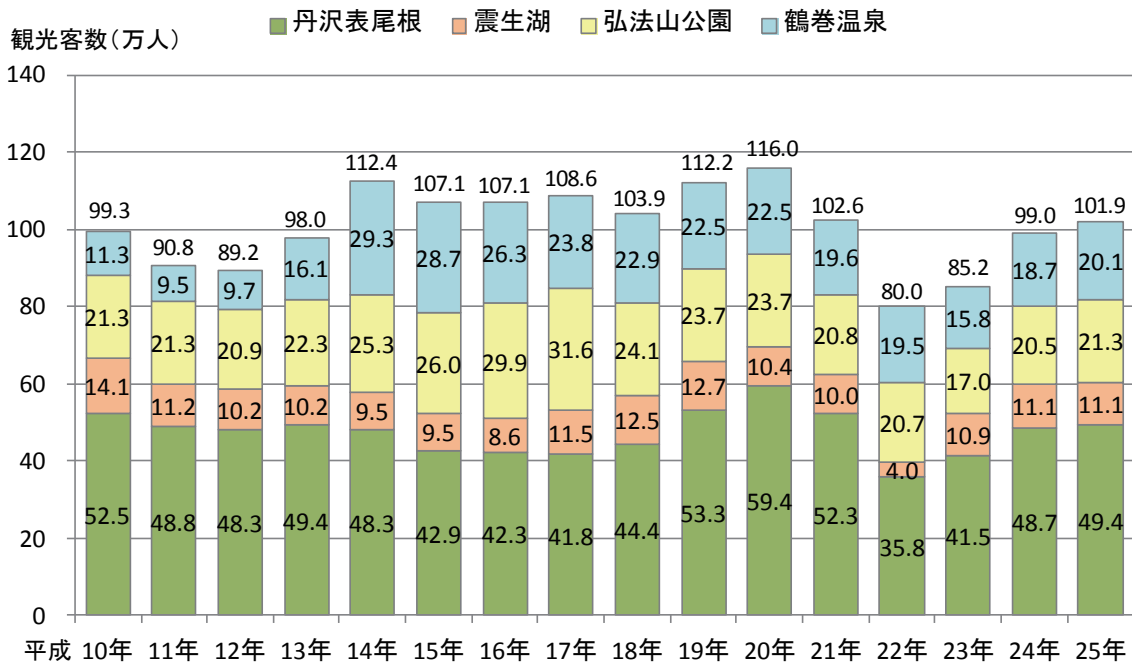


図21 市内の主要観光拠点別の観光客数の推移
(資料) 統計はだの

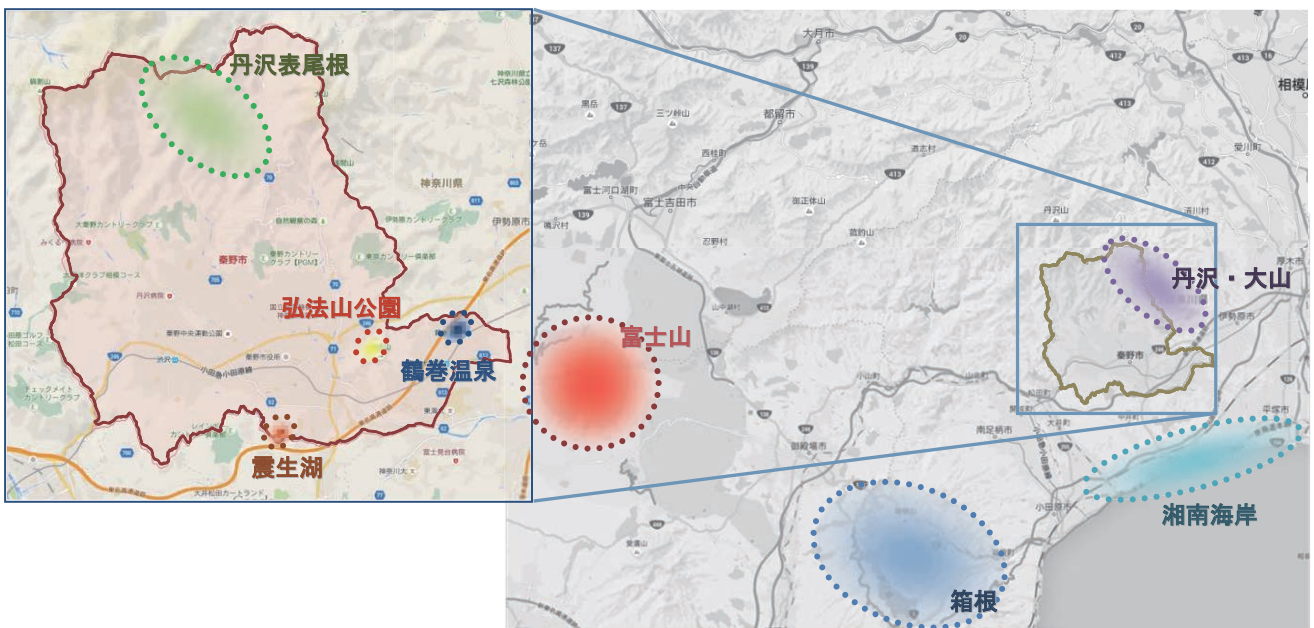


図22 市内及び周辺の主要観光拠点

(4) 環境

地球環境問題や都市の低炭素化が要求される中、本市における二酸化炭素の排出状況を部門別にみると、運輸部門の排出量は平成2年で約19万2千トンであったのに対し、平成25年では約19万8千トンと約8パーセント増加している。

また、自動車運転免許保有者数が増加傾向（特に65歳以上）にあり、平成26年における自動車数（登録自動車（乗用、貨物含む）、小型二輪及び軽自動車の計）は約9万1千台で、運転免許保有者1人に対し約1台の自動車を保有する状況が続いており、依然として市民生活における自動車の役割が非常に大きいことが挙げられる。

なお、自動車登録台数の内訳をみると、軽自動車の登録台数が年々増加傾向にあり、車両の小型化が進んでいるものと考えられる。

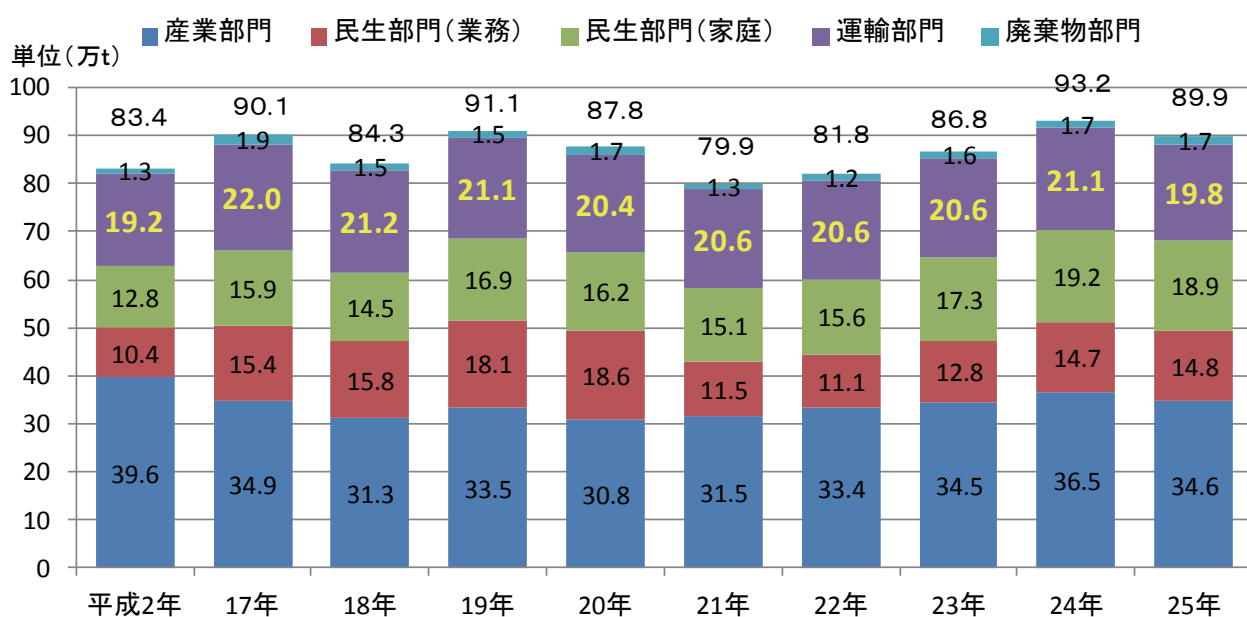


図23 秦野市の部門別二酸化炭素排出量
(資料) 秦野市資料

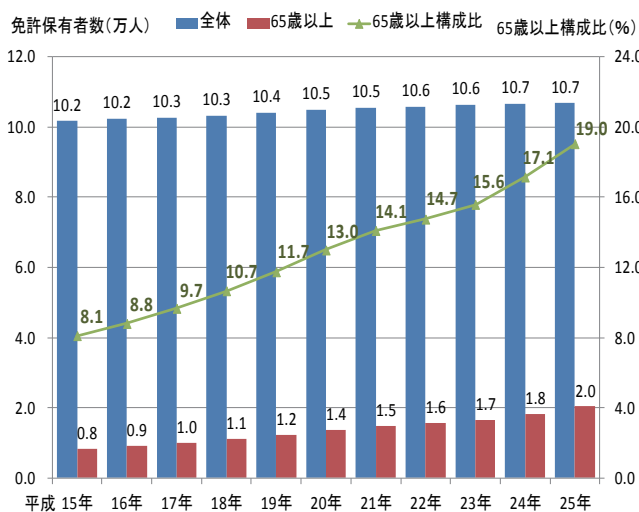


図24 自動車運転免許保有者数・保有率の推移
(資料) 秦野市資料

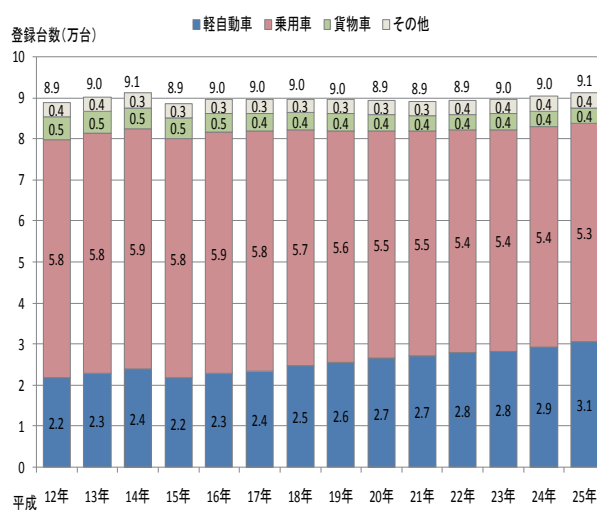


図25 秦野市の自動車登録台数の推移
(資料) 神奈川県県勢要覧 (各年3月31日)

(5) 防災

東日本大震災以降、防災に対する意識の向上と対策の必要性が高まっている中で、首都圏においても首都直下型地震や南海トラフ巨大地震による交通網への影響等が懸念されている。切迫性が高く本市に大きな被害が想定される「神奈川県西部地震」の際には、本市内でも最大で震度6弱が想定されている。

一方で、本市は沿岸から離れていることから、大地震による津波被害は想定されていないが、神奈川県西部地震や東海地震等の被災時には、緊急輸送路の確保による市内及び隣接地域との連携が懸念される。

また、近隣の箱根山では、小規模地震が続き、平成27年5月以降、噴火警報レベルが出されたほか、富士山が噴火した場合における本市及び首都圏における降灰の影響も危惧される。

さらに、本市は周囲を山に囲まれ、がけ地が多く散在していることもあり、地震や大雨等による土砂災害が発生するおそれがある。

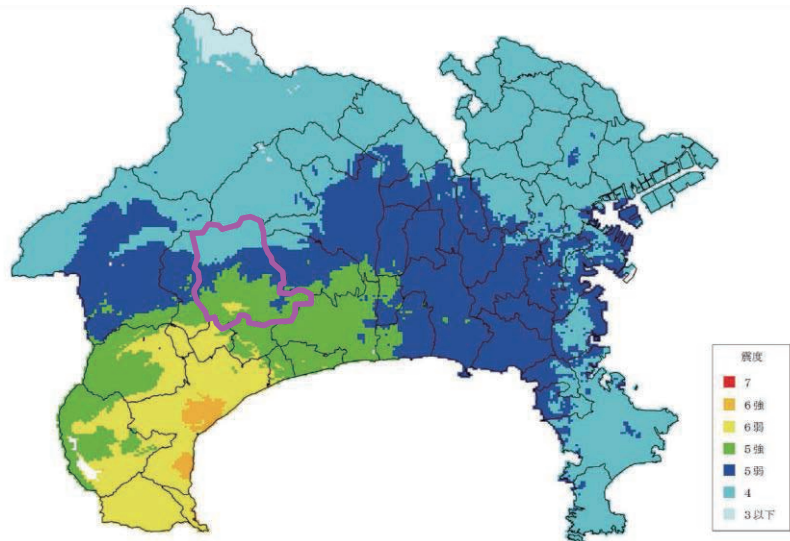


図26 神奈川県西部地震における震度想定

(資料) 神奈川県地震被害想定調査委員会「神奈川県地震被害想定調査報告書」(平成27年3月)

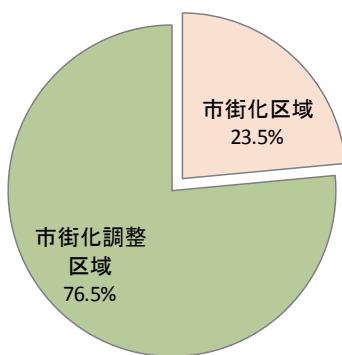
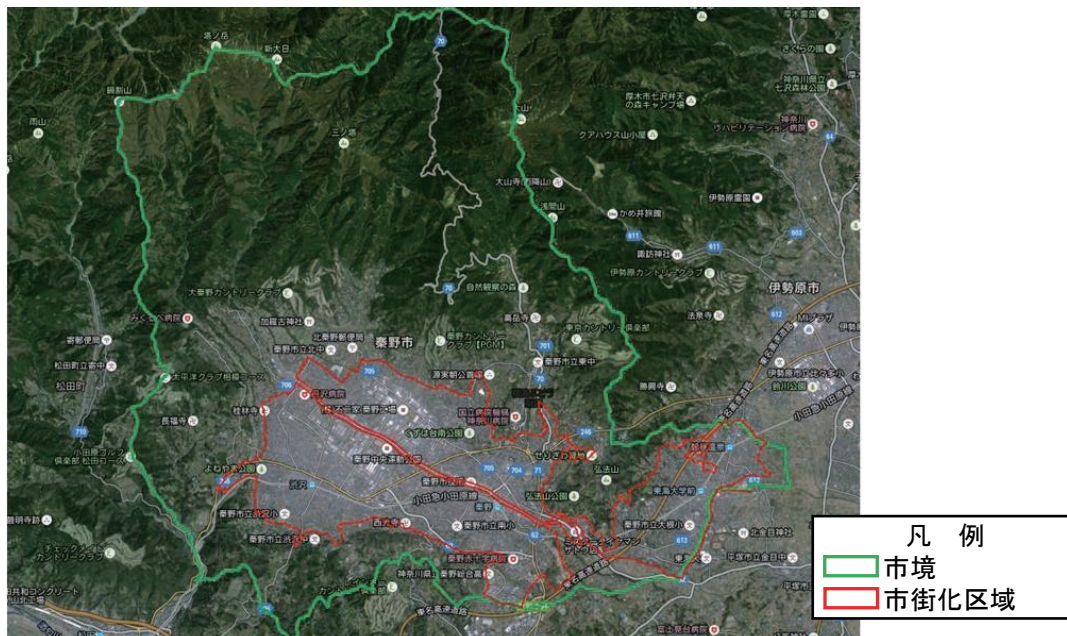


図27 富士山噴火(宝永噴火規模)時の降灰予測

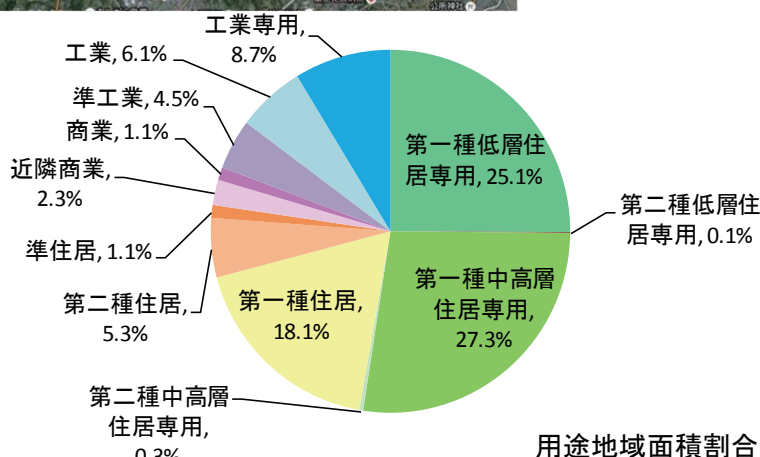
(資料) 中央防災会議「富士山ハザードマップ検討委員会報告書」(平成16年6月)

(6) 土地利用等

本市の市街化区域は、全体面積約1万ヘクタールの約4分の1の約2千4百ヘクタールであり、住居地域が全体の77.3パーセント、工業地域が19.3パーセント、残り3.4パーセントが商業系用途である。これらの土地利用は、昭和45年以降において田畑からの転用と想定される。また、工業地域の中には住宅が混在しているところもみられる。



都市計画区域割合



用途地域面積割合

(平成27年4月1日現在)

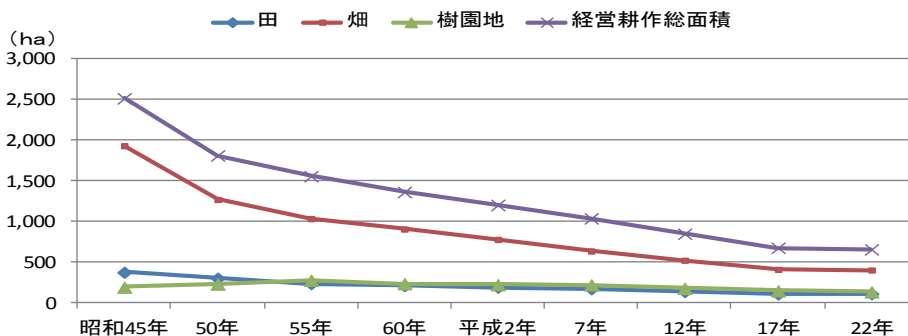


図28 本市の土地利用
(資料) 神奈川県県勢要覧に基づき作成

(7) まとめ

以上を整理した結果から、本市の社会経済情勢の変化と動向について、次のような特性や課題が抽出される。

ア 人口

平成22年9月の約17万人をピークに本市の人口は減少傾向にあり、また、市の郊外である上地区や東地区等において高齢化が急速に進んでいる。今後、人口減少、少子高齢化のさらなる進展が予測される。

このような人口減少下において、上位計画に位置付けられた市の将来像を実現していくためには、必要となる基盤整備を進めていくとともに、ハード・ソフト両面からの施策展開が求められる。

今後のさらなる高齢化の進展を考慮し、高齢者や障がい者にもやさしいまちづくりを実現していくためには、交通の安全性を確保しつつ、日常生活において必要となる移動手段を確保していく等、交通環境の充実が求められる。

【課題1-1 人口減少下での将来都市像実現】

- ・将来の人口減少を前提とした中で、市の将来像を実現していくために、必要となる基盤整備（道路整備や公共交通ネットワーク構築等）やソフト施策の検討

【課題1-2 高齢化対応（安全・快適）】

- ・高齢化がさらに進展していく中で、近年の高齢者の行動活発化を踏まえつつ、また、障がい者にもやさしいまちづくりの観点から、安全性の確保や生活移動手段の確保等に関する、市内の交通環境の整備

イ 産業

近年、少子高齢化の進展や事業所の撤退等が進み、また、これまで高かった第2次産業比率の低下に伴い、就業者数や製造品出荷額の減少等の傾向がみられており、本市の活性化に向けて、産業振興を推進していくことが求められる。

このような中、新東名高速道路の開通を契機に、本市の産業立地ポテンシャルの高まりが期待される。これらの新たな社会基盤を活かし、本市の産業振興に資する交通環境の整備やまちづくりの推進が求められる。

【課題2-1 産業振興】

- ・従業員数や製造品出荷額等が減少傾向にあることから、産業振興の観点から必要となる交通施策の検討

【課題2-2 産業立地ポテンシャル】

- ・新東名高速道路の整備による高速道路ネットワークの形成により、東京方面のみならず静岡・名古屋方面へのアクセス性も向上するなど、産業立地のポテンシャルが高まることが予想される中で、それらを活かした交通基盤の整備

ウ 観光

本市の観光客数は平成20年をピークとして一時的な減少傾向が見られたが、近年では再び回復しつつある状況となっている。また、本市の周辺には、湘南海岸や箱根、富士山が近接する等、豊富な観光資源に取り囲まれた地域といえる。

今後、新東名高速道路の整備をはじめとして、新たなインフラ整備が進められる中では、市内の観光資源への観光客の来訪を促進していくとともに、市内外の観光資源間を有機的に結ぶ交通環境の整備やソフト施策を展開することにより、観光振興を進めていくことが求められる。

【課題3-1 観光資源連携】

- ・新たなインフラ整備を活用しながら、市内の観光資源及び周辺の観光資源を有機的に連携する道路、公共交通のネットワーク構築及び観光周遊の促進に資する利用促進方策等の検討

エ 環境

地球環境問題や都市の低炭素化が叫ばれる中、本市における二酸化炭素排出量は増加傾向にあり、運輸部門の排出量は平成2年から平成25年にかけて約8パーセント増加している。

このような中、運輸部門に占める排出量割合が高いと想定される自動車の利用に着目すると、自動車運転免許保有者数は増加傾向にあり、今後も増加が予測される。また、自動車登録台数は横ばい傾向であるものの、軽自動車の登録台数が増加傾向となっている。

このような状況を踏まえると、各世帯における自動車の保有、利用の仕方が変わりつつあるものと考えられ、これまで1世帯に対して1台の乗用車を保有する傾向から、運転免許保有者1人に対し1台の乗用車を保有する傾向がうかがわれる。

このため、今後も市民の自動車利用が増加することが懸念されることから、自動車利用に拍車が掛からないようなまちづくりや交通環境の整備が求められる。

【課題4-1 自動車依存緩和】

- ・今後も増加が予測される免許保有者数に対し、自家用車にあまり依存しない方策等の検討

オ 防災

東日本大震災以降、防災に対する意識の向上と対策の必要性が高まっているが、首都圏においても首都直下型地震や南海トラフ巨大地震による交通網への影響等が懸念されている。本市においても地震災害が予測されているほか、近隣の富士山等の火山活動による降灰の影響、急傾斜地における土石流災害等が懸念されている。

また、神奈川県西部地震や東海地震等の大規模災害が発生した場合には、隣接市町において甚大な津波被害も想定されている。

切迫する大規模災害に際し、市内での防災力の向上に限らず、広域連携の観点から、隣接市町の減災・支援体制の構築にもつながる緊急輸送路の整備をはじめとした基盤整備が必要と考えられる。

【課題5-1 防災連携基盤強化】

- ・市内での防災力の向上に限らず、広域連携の観点から、隣接市町の減災・支援体制の構築にもつながる基盤の整備

カ 土地利用等

本市の市街化区域は全体面積の約4分の1程度であり、その多くが住居地域となっている。一方で、土地利用の変遷をみると、多くの地域が昭和45年以降の田畑からの土地利用の転用により、住宅地や工業地が形成されてきたものと想定される。

また、市内の工業地域周辺の中には住宅が混在するところもみられる。

このような中で、快適な住環境を創出するためには、住工混在地域の解消を進めるまちづくりが求められるが、交通環境整備においても、例えば、工業地域を発着する大型車両が住居地域内を走行することがないように道路ネットワークの整備等を進めていくことが求められる。

【課題6-1 住工混在回避】

- ・住宅地と工業地域が混在する中で、快適な住環境を創出するために、工業地域を発着する大型車両を迂回させるための道路網の整備をはじめとした交通環境づくりの推進

2 交通環境の現況と変化

(1) 交通行動

本市を発着する人の動きを「第5回東京都市圏パーソントリップ調査」に基づき整理する。

平成20年では市内々トリップ（市内→市内）が23万2千トリップ／日、市外内トリップ（市外→市内）が9万2千トリップ／日、市内外トリップ（市内→市外）が9万2千トリップ／日であり、市発着トリップの約44パーセントは流出入交通である。

また、平成10年と比較すると市内々トリップが約2パーセント減少しているが、市外内トリップと市内外トリップが約3パーセント増加し、周辺都市との連携が強まっている。

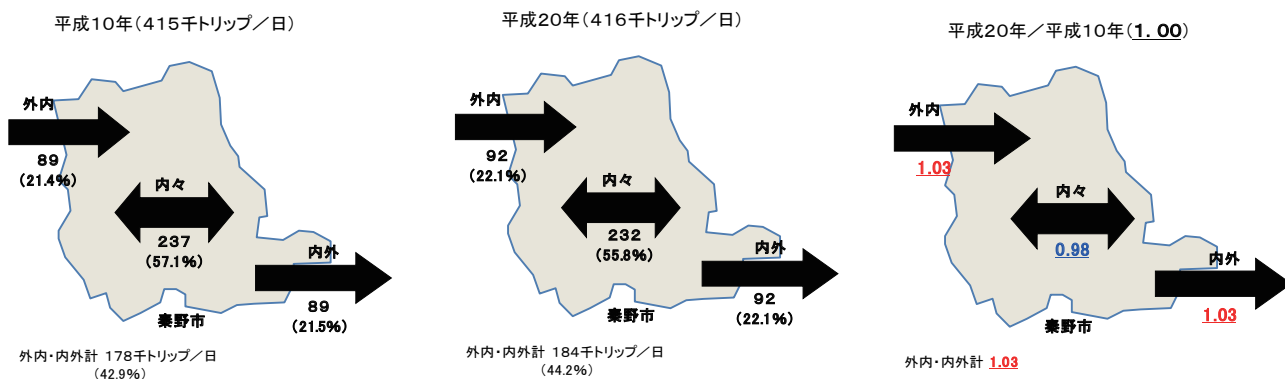


図29 本市発着総トリップの現況と変化
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

市内の流動に着目すると、6地域間ともに1千トリップ以上の流動があり、中でも大根・鶴巻地区と北・東地区間、大根・鶴巻地区と西・南地区間、南地区と上・西・北地区間では伸び率（平成20年／平成10年）が1.2倍を超える。また、本市と周辺都市との流動では東部地域の都市や東京区部等との伸び率が高い。

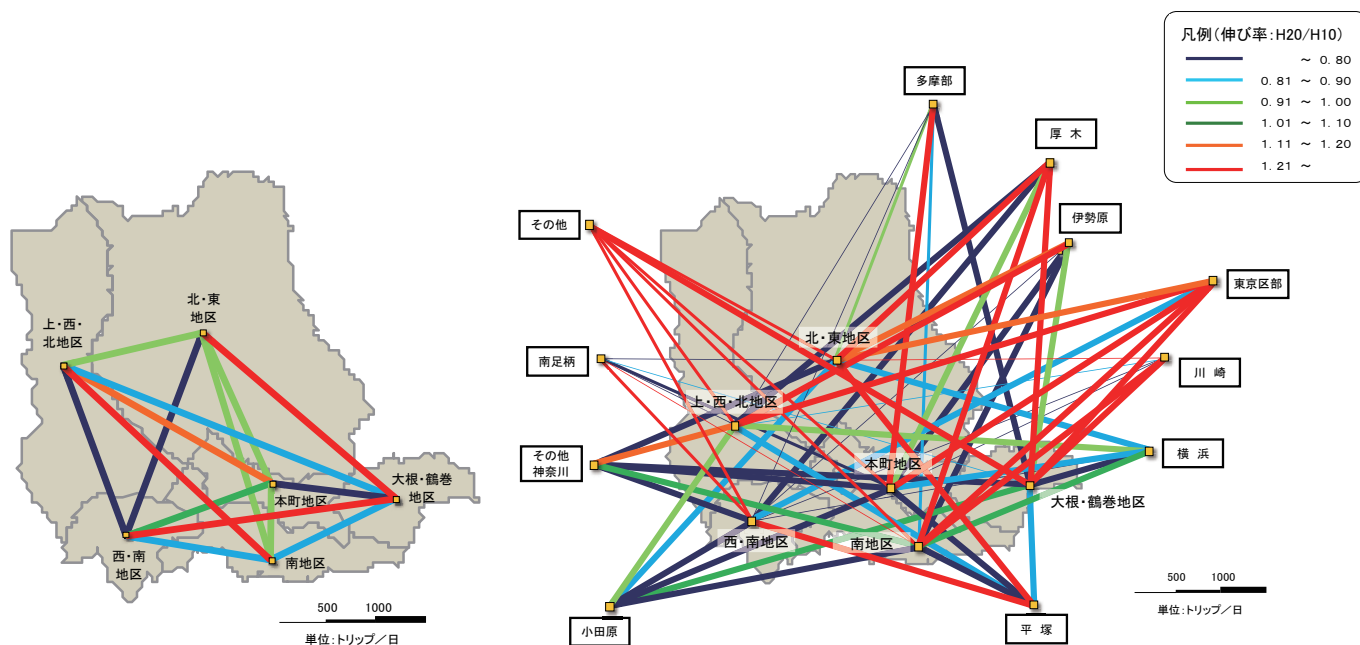


図30 市内々トリップ及び市内外・外内トリップの現況と変化
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

市民の1日の外出状況に着目すると、外出率（外出人数 / 人口）は、全年代では約85パーセントで平成20年において若干低下している。一方、65歳以上の高齢者については、昭和63年から平成10年、平成20年と徐々に高まっており、平成20年には65.5パーセントに達している。

1日1人当たりのトリップ数についても全年代が横ばいなのに対し、65歳以上の高齢者は増加し、平成20年には1日1人当たり1.87トリップに達するなど、高齢者の行動の活発化が顕著となっている。

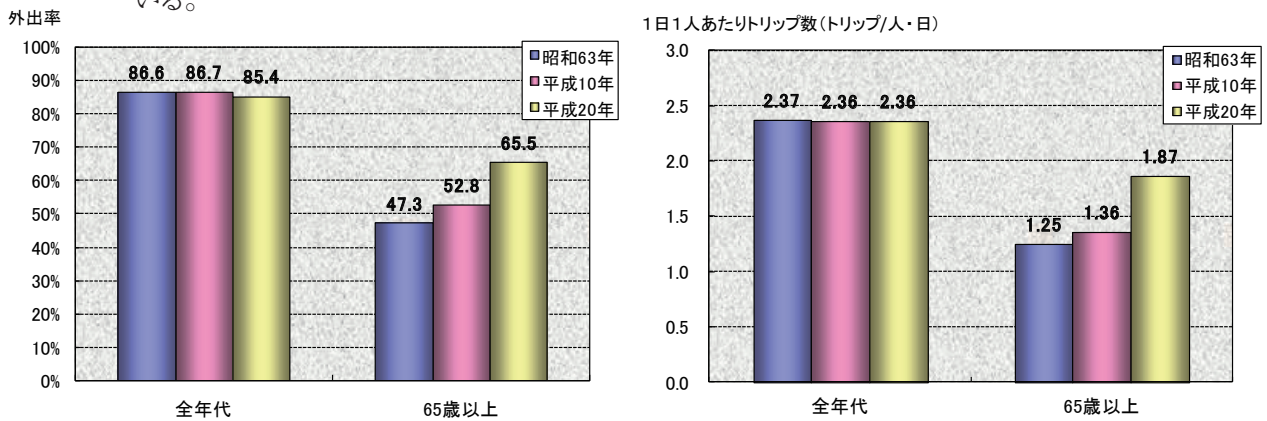


図31 高齢非高齢別の外出率と1日1人あたりトリップ数
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

市内発着交通における交通手段の利用状況に着目すると、自動車分担率が高く、特に高齢者では平成10年から平成20年にかけて男性では自動車利用割合が7パーセント程度高まり、女性では自動車利用割合が16.9パーセントから34.5パーセントに倍増している。運転免許保有者数の増加傾向に合わせて、自動車利用が増えているものと考えられる。

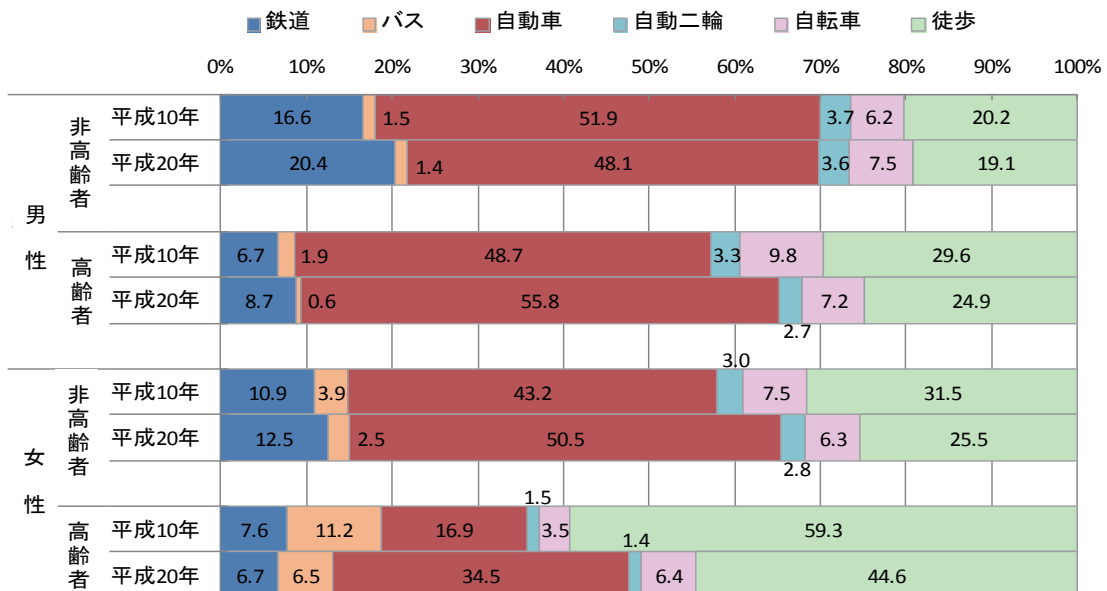


図32 性別・高齢非高齢別の代表交通手段分担率
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

交通手段の利用状況を地区別にみると、市内東部にあたる大根・鶴巻地区を除き、自動車分担率は50パーセント前後となっており、特に、北・東地区においては自動車分担率が61パーセントに達している。市の縁辺部での高齢化の進展や高齢者における自動車運転免許保有率の高まりを併せて考えると、高齢者による市内での自動車利用の増加が要因として考えられる。

また、秦野駅の周辺の本町地区や南地区ではバス分担率が3パーセントから4パーセントとなっているが、大根・鶴巻地区や上・西・北地区では1パーセントであり、バス利用が少ない状況となっている。

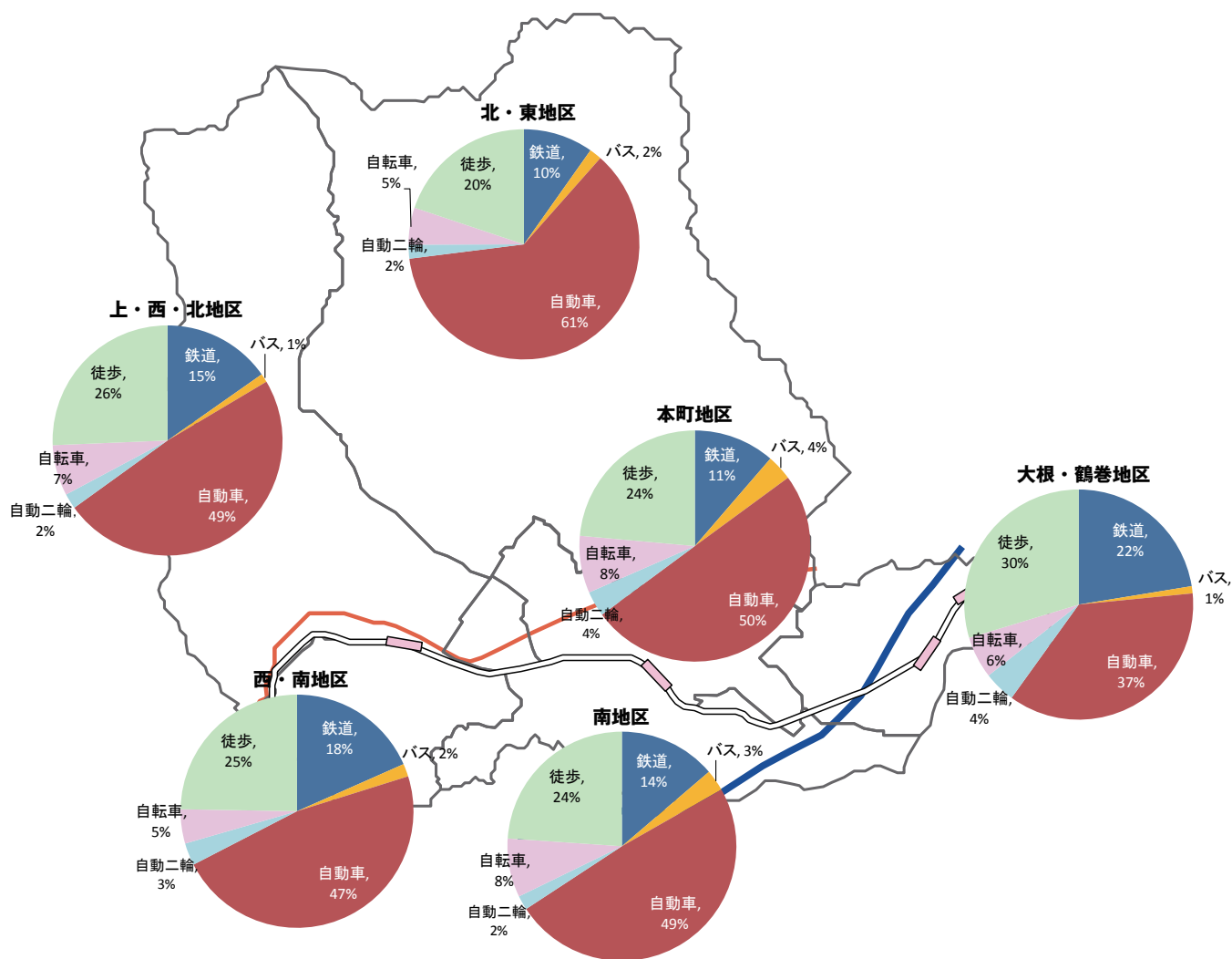


図33 市内地区別の代表交通手段分担率（平成20年）
（資料）第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

外出目的別の交通手段の利用状況をみると、自宅-通勤目的や自宅-業務目的については、平成10年から平成20年にかけて自動車分担率が低下し鉄道分担率が上昇しているが、買い物や通院といった身近な移動である自宅-私事目的を中心に自動車分担率が上昇している。

また、鉄道利用時の駅アクセス交通手段分担率をみると、市内の4駅ともに徒歩で向かう人が最も多いが、秦野駅ではバスを利用して駅へ向かう人が3割を超えている。

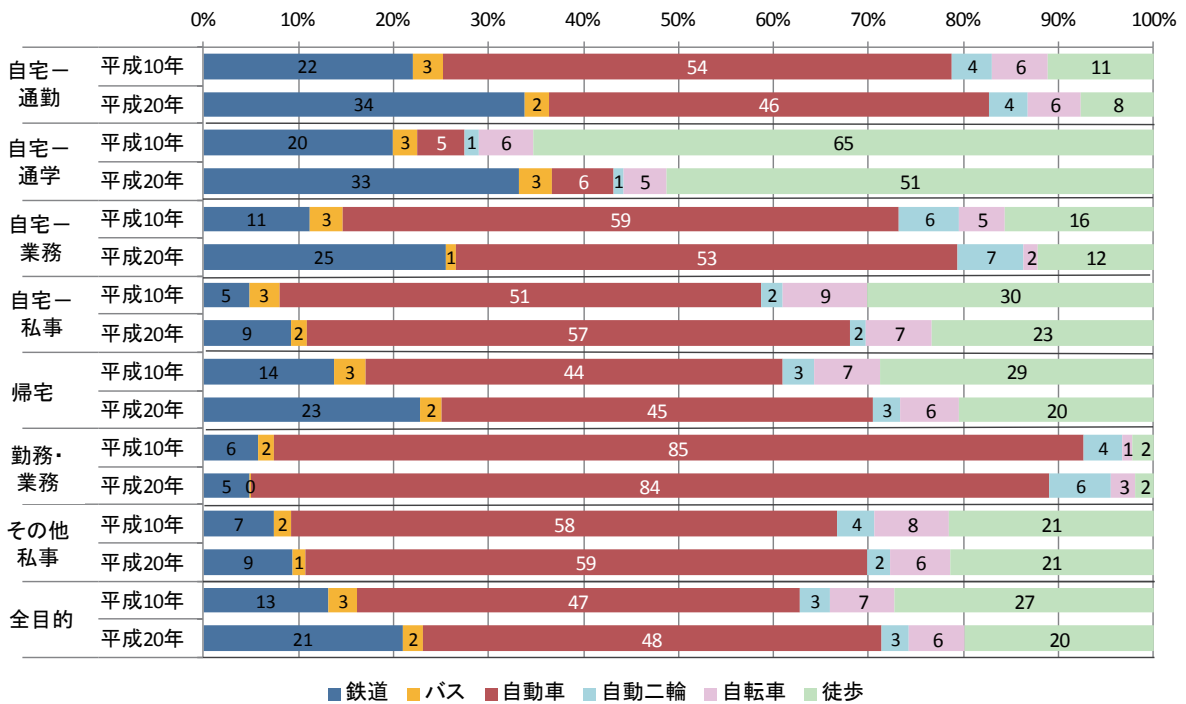


図34 ここ10年間での外出目的別の代表交通手段分担率の変化
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

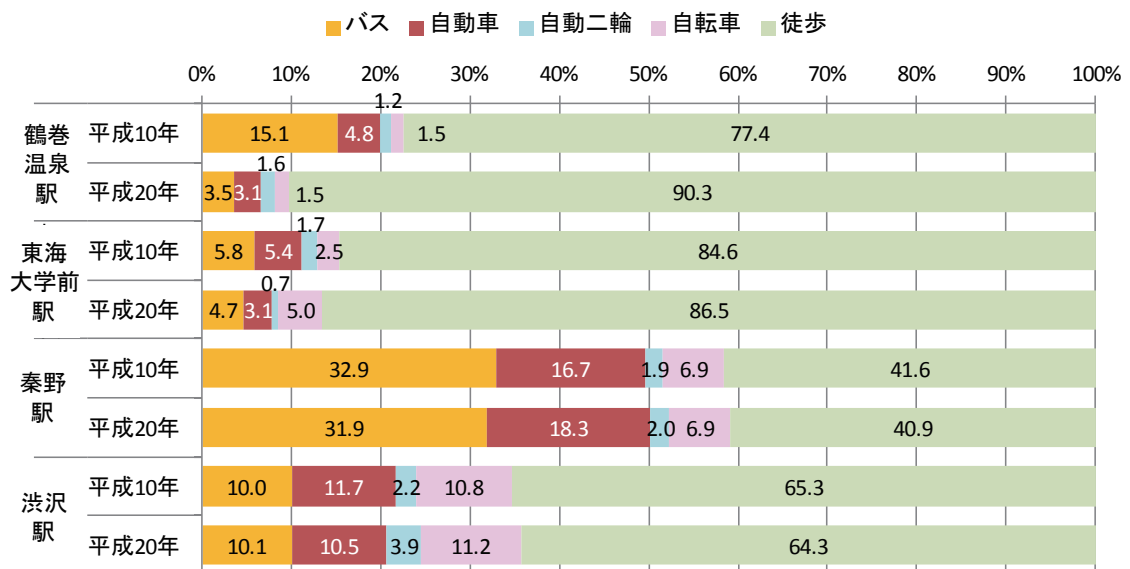


図35 ここ10年間での市内4駅の鉄道利用時の駅アクセス交通手段分担率の変化
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

(3) 道路交通の状況

本市は首都圏と中部・関西圏を結ぶ東西交通の一端を担う地域に位置し、東名高速道路や国道246号が都市間流動及び本市を発着する自動車交通を担っている。

そのため、道路交通センサスの一般交通量調査によると、市内でも特に国道246号に通過交通、市内交通双方の自動車交通需要が集中し、道路混雑が発生している。

よって、前回計画に位置付けた指標をみると、道路混雑度については、平成22年の目標値を含め、計画策定当時の平成14年よりも平成22年の実績値が悪化している状況にある。

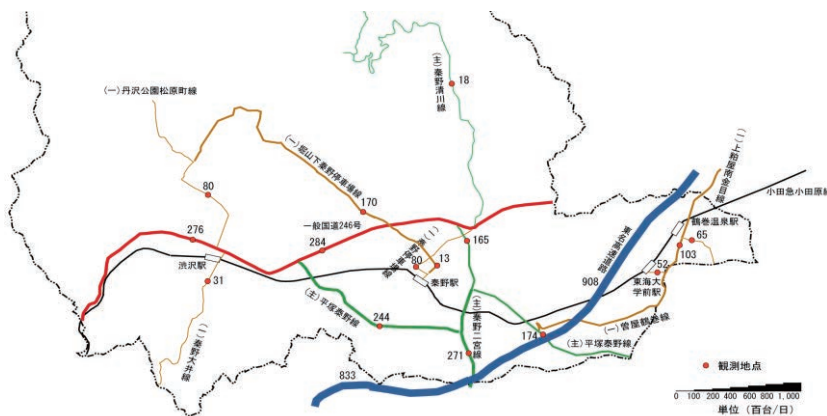


図37 全車両の24時間交通量

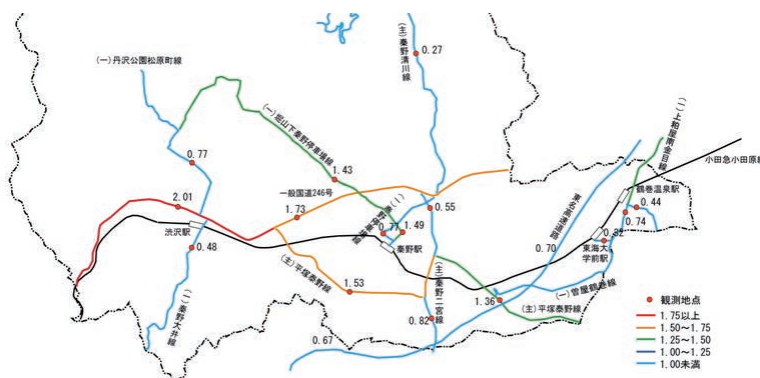


図38 12時間道路混雑度

(資料) 平成22年道路交通センサス一般交通量調査

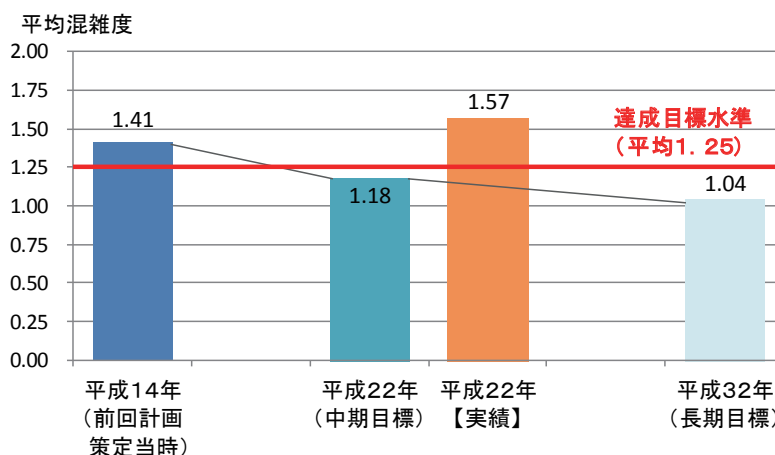


図39 前回計画の指標との比較 (幹線街路における平均混雑度)

自動車交通需要を道路交通センサスからみると、本市関連交通量の変化は、平成11年から平成22年までの11年間で、全体で1.07倍となっている。なお、乗用車については増加しているものの、貨物車台数は0.81倍と減少している。

一方、市外（首都圏）での高速道路網は着実に整備されてきており、今後、高速道路網の充実により、市内を通過する交通や市内を目的地とする交通の増加が想定される。

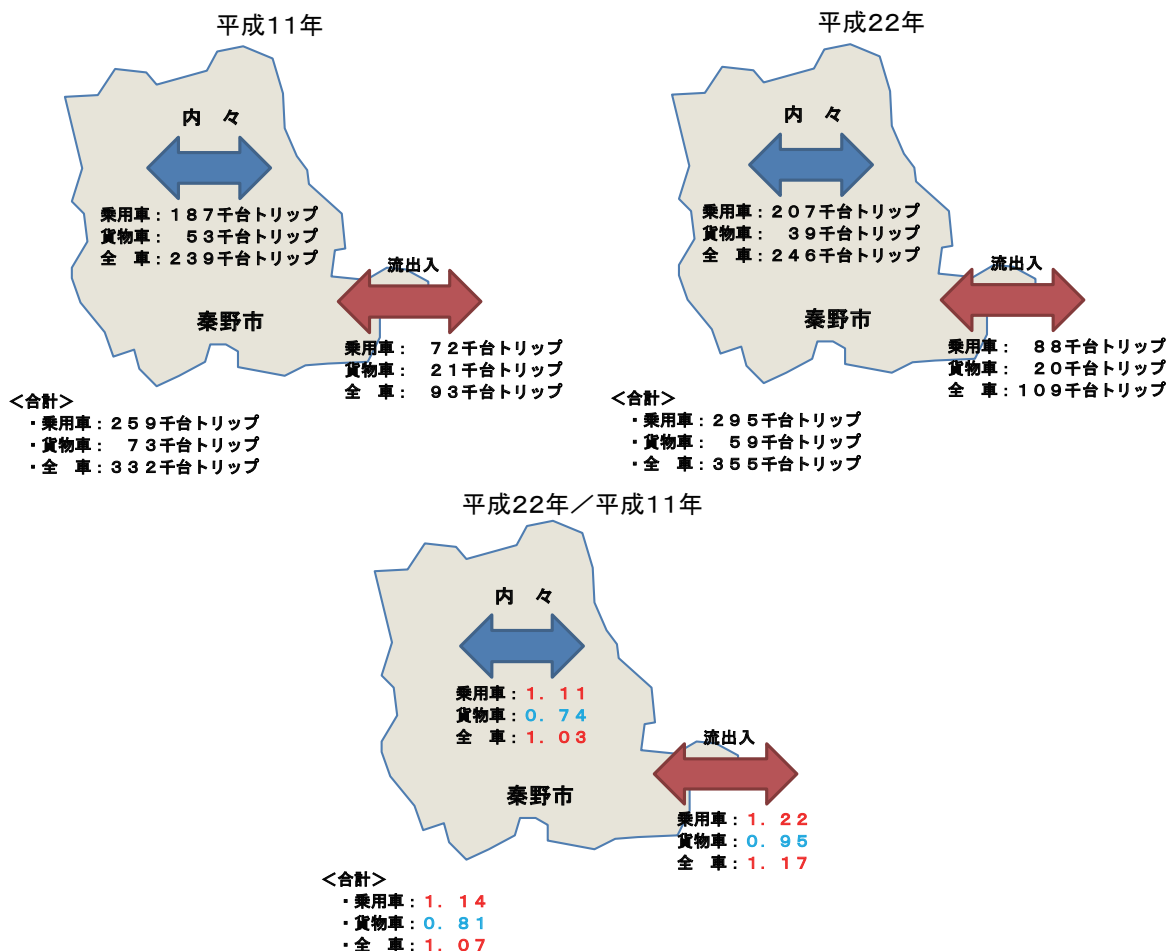


図40 市内発着自動車交通量の変化
(資料) 各年道路交通センサスに基づき作成

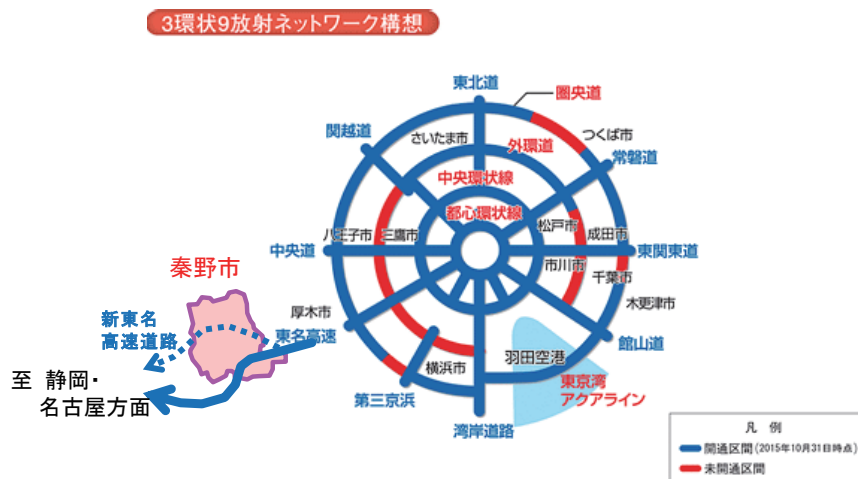


図41 首都圏における高速道路網の整備
(資料) 国土交通省関東地方整備局ホームページ「スイスイ首都圏へ3環状」に基づき作成

年間の交通事故発生件数は、平成25年で600件であり、年々減少傾向にある。
 一方で、近年の高齢化の進展もあり、高齢者の事故件数の割合が高まってきている。

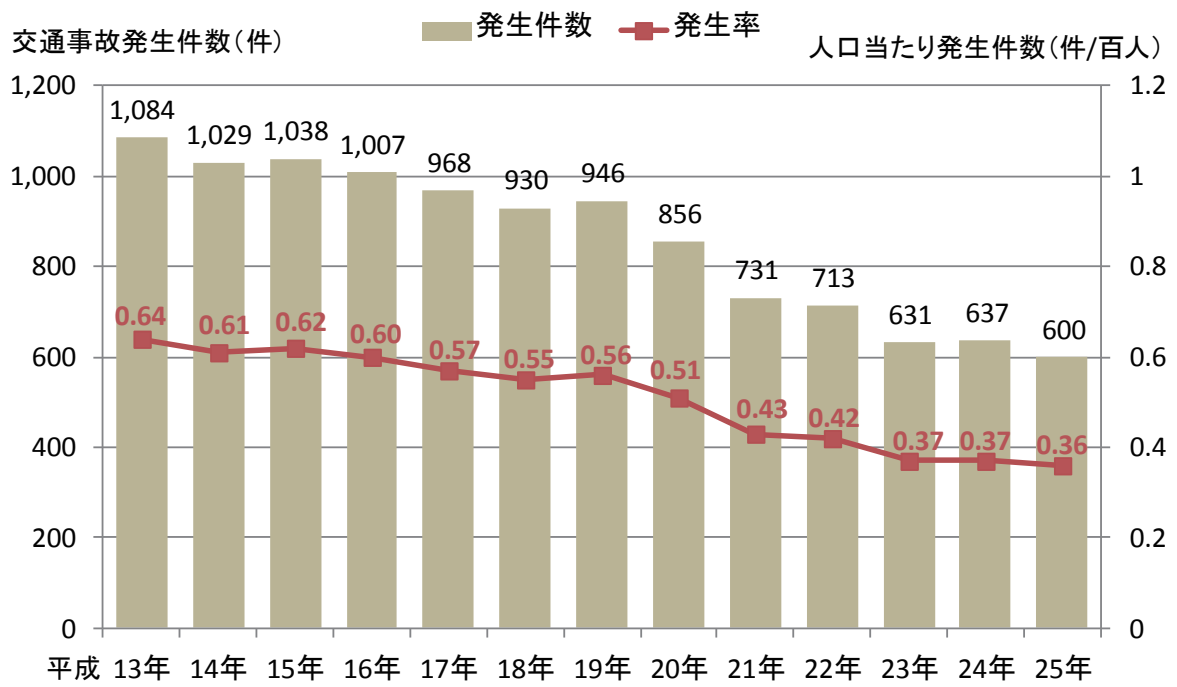


図42 年間交通事故発生件数と人口に対する発生率
 (資料) 秦野市資料

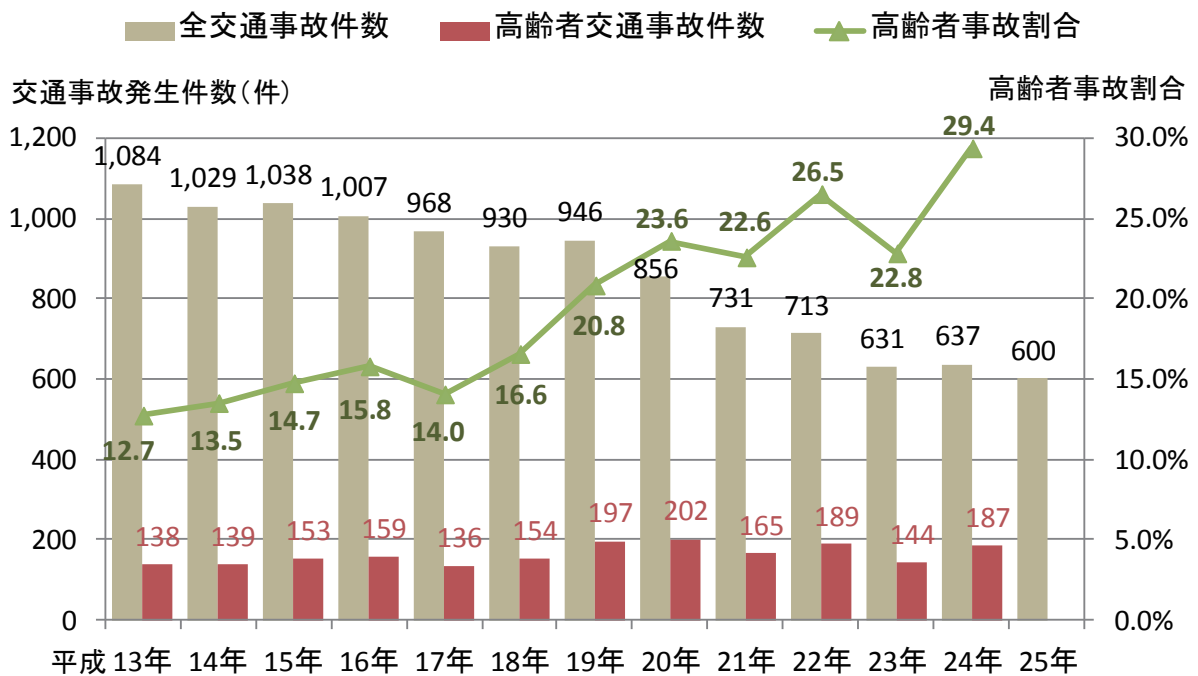


図43 市内での全交通事故件数と高齢者の事故件数・割合の推移
 (資料) 神奈川県勢要覧に基づき作成

(4) 公共交通の状況

本市の公共交通網は、東西方向に鉄道の小田急小田原線が運行し、市内4駅を中心に路線バスが放射状に、また、駅間を結ぶ地域間交通ネットワークとして運行されているほか、ドア・ツー・ドアの個別輸送として、タクシーが運行されている。

市内4駅の1日当たりの鉄道乗車人数は、合計すると平成25年度で約6万4千人であり、平成12年度から平成25年度まで横ばい傾向にある。

一方で、路線バス利用者数は、平成11年度を100とすると、平成25年度時点で79となり、約21パーセント減少している。また、公共交通空白・不便地域が点在している。

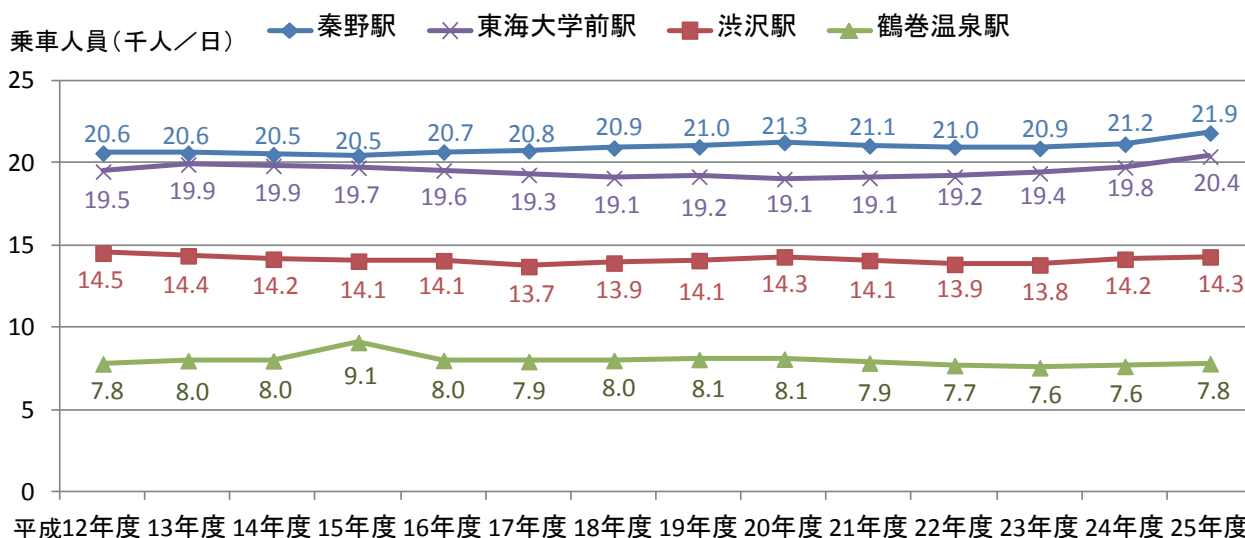


図44 市内4駅の鉄道利用者数の推移
(資料) 各年統計はだのに基づき作成

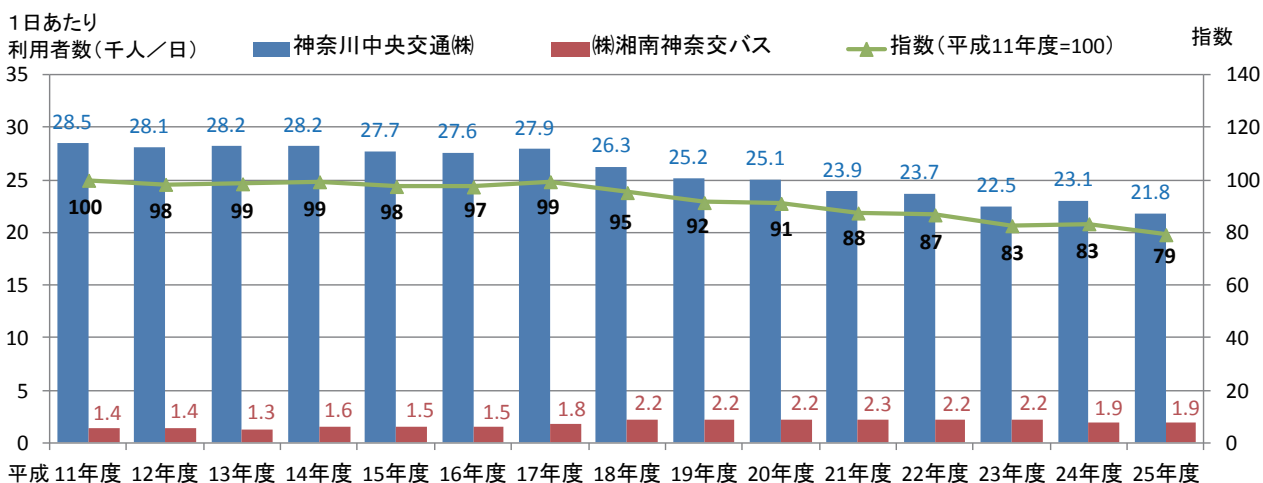


図45 市内を運行する路線バスの利用者数の推移
(資料) 各年統計はだのに基づき作成

また、一般乗用タクシーの輸送人員（個人タクシーを除く法人の合計）は、平成21年度から24年度までは横ばいであったが、近年減少傾向が続いている。平成20年度と比較すると、平成26年度の利用者数は約2割減少している。

このような中、公共交通空白・不便地域等への対応として、近年、路線固定型やデマンド型の乗合タクシーを地域の特性に応じて運行している。

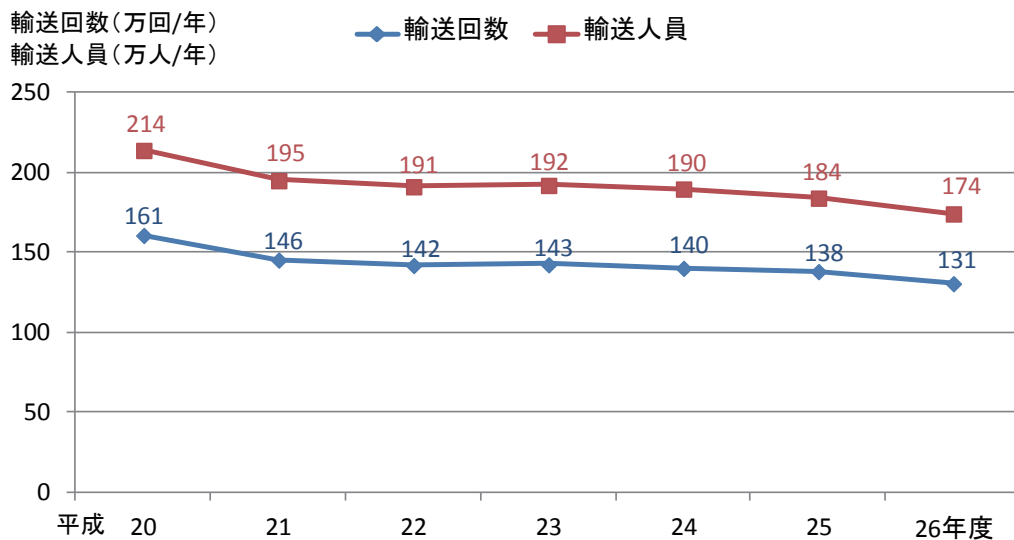


図46 秦野管内を運行する乗用タクシー輸送人員（個人タクシーを除く法人の合計）の推移
（資料）事業者からの提供資料に基づき作成（一部秦野管外を含む）

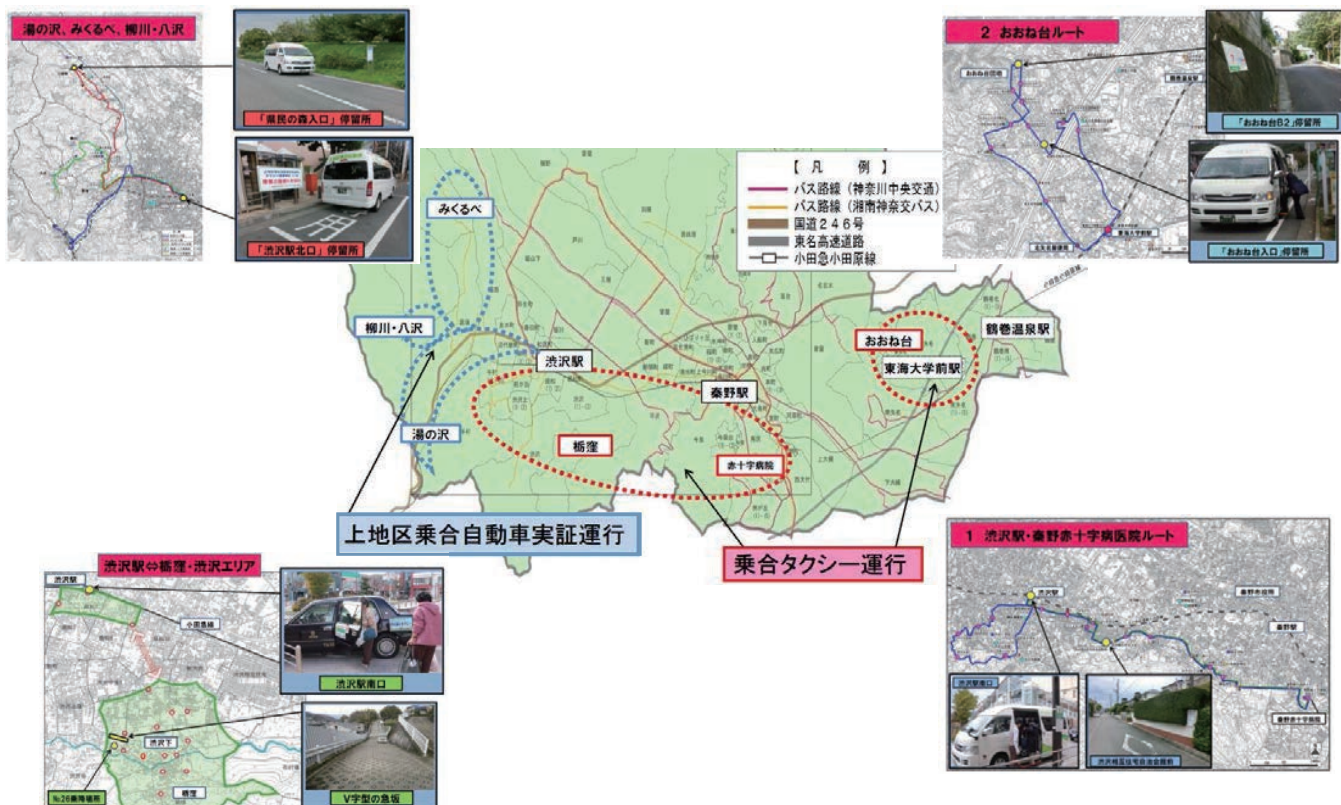


図47 市内を運行する乗合タクシーの運行状況

(5) まちづくりとの連携

少子高齢化社会の到来や環境負荷の高まり、中心市街地の一層の衰退、都市財政の圧迫、公共交通ネットワークの縮小によるサービス水準の低下等の背景を受け、今後のまちづくりの方向性において、「集約型都市構造への転換」、「コンパクトシティ」、「リノベーション」、「都市再生」といった観点でのまちづくり推進の必要性が求められている。

また、東日本大震災等の大規模災害を受け、まちづくりにおいても人命を守り、経済社会への被害が致命的なものにならず迅速に回復するための「国土強靱化」の視点が重要となってきている。このような観点でのまちづくりを実現するための土地利用政策と合わせた交通施策の検討・実施等が求められている。

さらに、平成27年2月に国土交通省が策定した「交通政策基本計画」においては、「A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」、「B. 成長と繁栄のための基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、「C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」が交通に関する施策の基本的方針として位置付けられている。これら3つの基本的方針を踏まえつつ、本市の目指すべきまちづくりを実現するため、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画や地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画等と一体となった、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携が必要である。

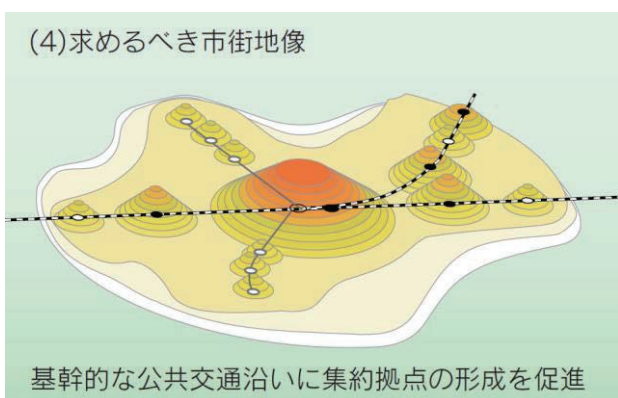


図48 集約型都市構造の概念
(資料)「集約型都市構造の実現に向けて」
国土交通省 都市・地域整備

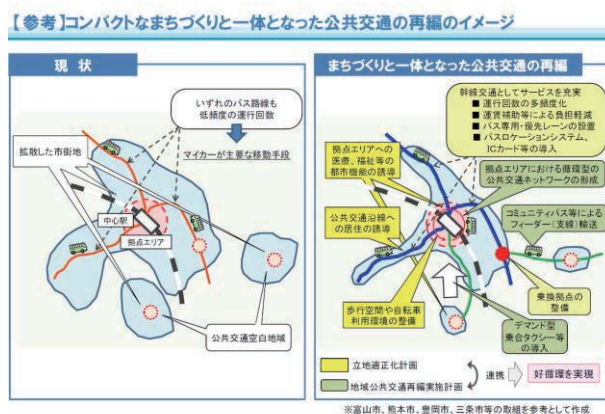


図49 コンパクトシティ・プラス・ネットワーク
(資料)「立地適正化計画の説明会資料」

(6) まとめ

以上を整理した結果から、本市を取り巻く交通環境の変化と動向について、次のような特性や課題が抽出される。

ア 市民ニーズ

第5回東京都市圏パーソントリップ調査の結果をみると、市内を発着する主な交通手段は自動車となっている。このような中、平成25年度に実施した「交通に対する市民意識調査」の結果をみると、市民からの満足度が低く、改善の重要度が高い項目として「自動車における道路混雑状況の改善」と「徒歩における歩行空間の確保」が挙げられている。

市民の主な移動手段となっている自動車における走行円滑性を確保するとともに、どの交通手段を利用しても必ず発生する徒歩に対する満足度が低いことから、市内の歩行環境を改善し、安全・安心な空間を創出していくことが求められる。

【課題7-1 市民ニーズ対応（混雑・歩行環境）】

・市内における円滑な移動を実現するためにも、市民から不満の多い「道路混雑」や「歩行空間確保」についての対応

イ 道路交通

市民及び来訪者の自動車利用が多い中で、市内で自動車交通量が多く混雑度の高い路線として国道246号が挙げられている。この路線については、前回計画においても混雑解消を図るべき路線の一つとして抽出されていたが、道路混雑状況は、前回計画策定当時よりも悪化する傾向にあることが把握された。よって、特に、国道246号の混雑解消に向けた新たなネットワーク整備や需要の分散方策等の検討が必要と考えられる。

また、高齢化が進む中で、近年の市民の外出における特徴として、高齢者の移動の活発化と自動車利用の高まりがみられる。また、自宅からの私事目的において自動車利用が大きく高まっている。このような傾向を、軽乗用車の登録台数が増加している傾向と併せて考えると、本市の交通において、自動車交通は主たる交通手段となっており、特に、高齢者における買い物や通院といった身近な移動において、自動車利用が多くなっているものと考えられる。

しかし、高齢化の進展傾向に合わせて、市内での交通事故発生件数に占める高齢者の交通事故件数比率が高まってきている。今後の環境対策や安全・安心な交通環境の整備、移動手段の確保の観点からは、自動車がなくても生活が可能となるようなまちづくりの実現、自動車交通需要対策が必要と考えられる。

さらに、物流について着目すると、貨物車交通量が近年減少傾向にあり、このまま現況トレンドに基づき推移する場合には、さらに貨物車交通量が減少する可能性が想定される。

しかし、首都圏における高速道路体系（3環状・9放射）の整備と新東名高速道路の整備、新東名高速道路のスマートインターチェンジ整備等による産業立地ポテンシャルの高まりを契機として、今後、高速道路のインターチェンジ周辺への産業立地の促進が期待される。よって、産業立地促進に資する交通環境の創出及び貨物車の増加に対応した高速道路へのアクセシビリティの向上が必要と考えられる。

【課題8-1 混雑改善】

- ・特に、市内で自動車交通量が多く混雑度の高い国道246号の混雑解消に向けた新たなネットワーク整備や需要の分散方策等の検討

【課題8-2 自動車がなくても生活が可能なまちづくり】

- ・高齢者の自動車利用の高まり等、本市の交通において、自動車交通は主たる交通手段となっているが、自動車がなくても生活が可能となるようなまちづくりの実現、自動車交通需要対策の推進

【課題8-3 産業立地の促進】

- ・物流については、現況トレンドのままでは減少する可能性があるものの、首都圏における高速道路体系（3環状・9放射）の整備とそれにあわせたスマートインターチェンジ整備等による立地ポテンシャルの高まりを契機として、産業立地の促進に資する交通環境づくり

ウ 公共交通

鉄道の利用状況を見ると、市内4駅の利用者数はほぼ横ばい傾向となっている。しかし、バスの利用状況は減少傾向が続いており、前回計画策定当時と比較すると、平成11年度から平成25年度にかけて約21パーセントも減少している。このような状況を踏まえ、今後、免許を持たない高齢者をはじめとした交通弱者の生活交通の確保や、自動車に依存しないまちづくりの推進に向けては、これまで以上に鉄道・バス・タクシーによる効率的な公共交通ネットワークを維持・確保していくことが重要と考えられる。

また、公共交通空白・不便地域が点在している状況を踏まえ、既存の交通手段に限らず新たな交通手段と組み合わせた公共交通ネットワークを構築していくことにより、超高齢社会に対応した生活交通の確保、障がい者を含めた外出支援への対応等を図っていくことが求められる。さらには、公共交通施策に限らず、福祉輸送と連携することにより、サービスを維持、確保していくことが求められる。

【課題9-1 公共交通の維持・確保】

- ・鉄道・バス・タクシーによる充実した公共交通ネットワークの維持・確保

【課題9-2 超高齢社会対応・生活交通確保】

- ・新たな交通手段の導入と併せて、超高齢社会に対応した生活交通の確保、障がい者を含めた外出支援対応、福祉輸送との連携等についての検討

エ 交通とまちづくり

少子高齢化社会への対応や環境負荷の軽減、中心市街地の活性化、厳しい財政状況下における効率的、効果的な施策運用を図っていくためには、今後のまちづくりの方向性として集約型都市構造の実現や新たな基盤整備への対応等を図ることが求められる。

本市がすでに突入している人口減少社会において、まちづくりの方向性を実現するためには、拠点性の向上と都市機能の集約、拠点間の連携を重視した都市構造を構築していくことが求められる。

よって、かながわ都市マスタープランでは、湘南地域の広域拠点としても位置付けられている「秦野駅周辺」の拠点性を高めるための交通施策について検討、実施していくとともに、他の市内3駅周辺部における拠点性の向上も重要であり、拠点性を向上しながら、都市の集約化を図り、拠点間をつなげるネットワークの構築が必要と考えられる。

【課題10-1 拠点性向上・都市の集約化・連結ネットワーク】

- ・集約型都市構造の実現や都市の低炭素化、新たな基盤整備への対応等を含め、本市のまちづくりの方向性を実現するために、かながわ都市マスタープランでは、湘南地域の広域拠点であり、市の中心である「秦野駅周辺」の拠点性を高めるとともに、他の市内3駅周辺部における拠点性の向上を図りながら、都市の集約化とそれをつなげるネットワークの構築

【参考】「かながわ都市マスタープラン」における湘南都市圏域の将来都市構造図



*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

3 交通を取り巻く課題

(1) 人口減少への対応

人口増加から人口減少への転換を受け、人口減少社会における将来都市像の実現に向けて、快適な移動環境の整備と都市の活力の維持に資する交通体系の充実が必要となっている。

(2) 超高齢社会への対応

高齢化の進展を踏まえ、高齢者や交通弱者の生活交通の確保や移動における安全性の確保、向上に向けた交通体系の充実が必要となっている。

(3) 産業活性化への対応

高速道路網の整備を踏まえ、本市の産業立地ポテンシャルの高まりに対応し、産業立地の促進に資する交通環境整備を進めるとともに、今後予測される新規需要に対応し、安全な地域環境を進めていくための整備が必要となっている。

(4) 観光振興への対応

本市及び隣接市町や周辺地域の豊富な観光資源を活かし、観光周遊が可能となるネットワーク整備やソフト施策と連携した観光周遊ルートの構築等を進めるべく、交通体系の充実が必要となっている。

(5) 都市の低炭素化への対応

環境にやさしい交通体系の実現や低炭素な交通機関の利用促進等を進め、二酸化炭素排出量の削減に寄与する交通体系の充実が必要となっている。

(6) 防災・減災への対応

迫りくる災害への事前の備えとして、交通体系の整備を進め、都市交通機能を多重化し（リダンダンシーの確保）、強靱化を進めていくことが必要となっている。

(1) 社会経済 【20～22ページ】	(2) 交通環境 【34～36ページ】							<交通計画改定の必要性>
	7-1 市民ニーズ 対応 (混雑・歩行環境)	8-1 混雑 改善	8-2 自動車 がなくても 生活が 可能な まちづくり	8-3 産業 立地の 促進	9-1 公共 交通の 維持・ 確保	9-2 超高齢 社会対応・ 生活交通 確保	10-1 拠点性向上・ 都市の集約 化・連結ネット ワーク	
1-1 人口減少下での 将来都市像実現	●	●			●	○	●	→ 1 人口減少への対応
1-2 高齢化対応 (安全・快適)	●				○	●	○	→ 2 超高齢社会への対応
2-1 産業振興	○	○		●			○	→ 3 産業活性化への対応
2-2 産業立地ポテンシャル	○	○		●			○	
3-1 観光資源連携		○					○	→ 4 観光振興への対応
4-1 自動車依存緩和	○	○	●		○		○	→ 5 都市の低炭素化への対応
5-1 防災連携基盤強化		○					○	→ 6 防災・減災への対応
6-1 住工混在回避	○	○		○			○	

(●：特に関係性が高い項目、○：関係性があると考えられる項目)

図50 交通を取り巻く課題（交通計画改定の必要性）