

第3章 交通計画の目標と施策

1 将来都市交通像

第1章の上位計画、関連計画の位置付けや第2章の交通を取り巻く課題及び「秦野市都市マスタープラン」等における将来都市構造図を踏まえ、交通体系の目指すべき理念として総合都市交通体系における「将来都市像（将来都市交通像）」を次のように設定する。

【将来都市交通像】

「拠点性を高め、環境にやさしく、安全・安心・快適な暮らしよい都市・交通環境の実現」

人口減少社会においても、都市の個性・活力を維持していくためには、市内の拠点性を高め、交流を促進するために、各交通手段のネットワークを連結、構築していくことが求められる。

また、社会的な要請が強まる都市の低炭素化に向け、環境負荷の高い自動車利用から、環境にやさしい公共交通機関の利用を促進していくことが重要となる。

さらに、安全・安心な交通体系とし、快適な暮らしよい都市環境を実現するための交通体系の構築が必要となっている。

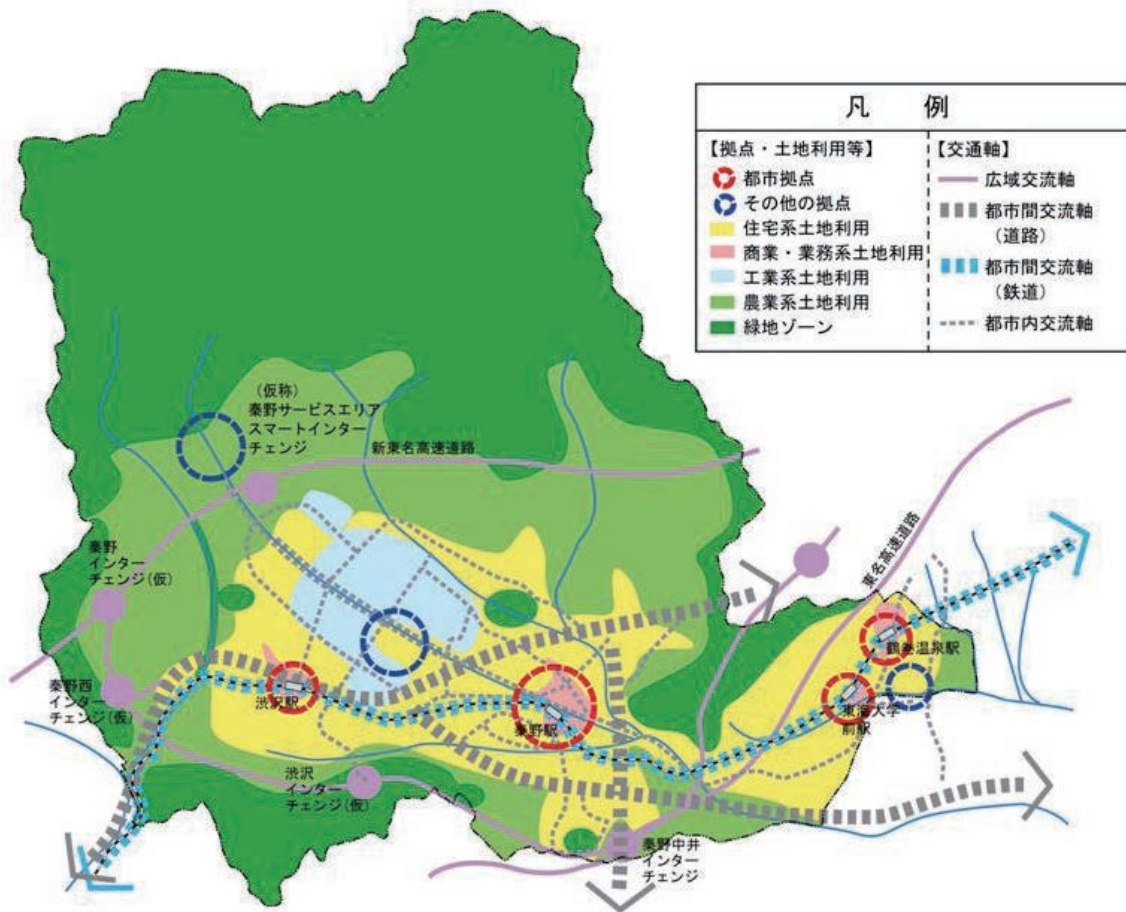


図51 将来都市構造図

2 基本目標と基本方針

(1) 基本目標

「安全・安心・快適」、「個性・活力・交流・連携」、「環境」の3つを交通体系の基本目標を設定する。

なお、本市の交通を取り巻く課題（交通計画改定の必要性）は、3つの交通計画の基本目標と次表のとおり対応する。

表1 上位計画・関連計画における位置付けの再整理

	モビリティの確保 安全・安心な交通環境	広域交流の促進 地域内連携・ 拠点活性化の促進	環境への配慮
秦野市総合計画 『HADAN02020 プラン』	● [基本目標1、2]	● [基本目標3]	● [都市像]
秦野市都市マスター プラン	● [都市づくりの基本的な 方向2]	● [都市づくりの基本的な方 向3、都市づくりの目標]	● [都市づくりの基本的な 方向1、4]
秦野都市計画区域 都市計画区域の整 備、開発及び保全の 方針	● [交通体系の方針4、5]	—	● [交通体系の方針4]
かながわ都市マスタ ープラン	● [都市づくりの基本的な 方向1]	● [都市づくりの基本的な 方向2]	● [都市づくりの基本的な 方向1]
かながわ交通計画	● [都市交通の目標2]	● [都市交通の目標1]	● [都市交通の目標3]
かながわのみちづく り計画	● [道路整備の目標1、2]	● [道路を取り巻く状況と 改定の基本的な考え方]	● [道路を取り巻く状況と 改定の基本的な考え方、 道路整備の目標3]

交通計画の
基本目標

安全・安心・
快適

個性・活力・
交流・連携

環境

注) ●印下のカッコ書き内は、該当する計画等において記載されている項目を指す

□課題と目標との対応

【課題(交通計画改定の必要性)】【交通計画として対応すべき主な方向性】

課題	対応策	安全・安心・快適	個性・活力・交流・連携	環境
1 人口減少への対応	→快適な移動環境の整備 →都市活力の維持に資する交通体系整備 (混雑改善、拠点へのアクセス性向上)	●	●	
2 超高齢社会への対応	→交通弱者の生活交通の確保 →安全性の確保・向上 (歩行環境改善、バリアフリー化推進等)	●		
3 産業活性化への対応	→産業立地促進に資する交通環境整備 →新規需要に対応した安全性の確保 (住工混在地域への大型車進入回避)	●	●	
4 観光振興への対応	→観光周遊が可能となるネットワーク整備 ソフト施策と連携した観光周遊ルート構築		●	
5 都市の低炭素化への対応	→環境に優しい交通体系の実現 (通勤需要・日中の不要不急の自動車利用等) →低炭素な交通機関の利用促進		●	●
6 防災・減災への対応	→隣接市町と連結する緊急輸送道路の整備推進 →災害対応病院へのアクセス性向上	●	●	

上位計画・関連計画の位置付け



図52 本市の交通を取り巻く課題（交通計画改定の視点）と目標との対応



人口減少への対応
(道路混雑の改善等)



超高齢社会への対応
(歩行環境の改善等)



産業活性化への対応
(産業立地の促進等)



観光振興への対応
(観光地へのネットワーク整備等)



都市の低炭素化への対応
(低炭素な交通機関の利用促進等)



防災・減災への対応
(落橋防止対策等)

(2) 基本方針

基本目標を達成するためには、個々の交通体系の整備のみでは対応が困難であり、次の視点での総合的な取組が求められる。

ア 交通手段の適正化

鉄道・バス・自動車・自動二輪・自転車・徒歩の各交通手段の分担のあり方を検討

イ 交通計画と土地利用計画の優位性

土地利用計画を単に交通計画の前提とするのではなく、都市交通の観点から望ましい将来像の提案

ウ ハード施策とソフト施策の連携

道路整備をはじめとしたハード施策だけでなく、既存ストックを有効活用し、交通需要管理・利用促進等のソフト施策と連携することの検討

エ 広域交通、地域交通及び地区交通の役割の明確化

首都圏・神奈川県における本市の交通体系の役割、及び市民生活の質の向上のための交通体系の役割を検討

オ 時間軸を意識した取組み

まちづくりを実現するための長期的な視点、及びその実現の過程において現況課題にも対応しつつ取り組むべき短期的視点での検討

以上の観点から交通体系の形成を総合的に取り組むこととし、都市マスタープランに示された「交通体系形成の方針」の考え方を踏まえつつ、本計画における基本方針について、次のとおり5つの方針を設定する。

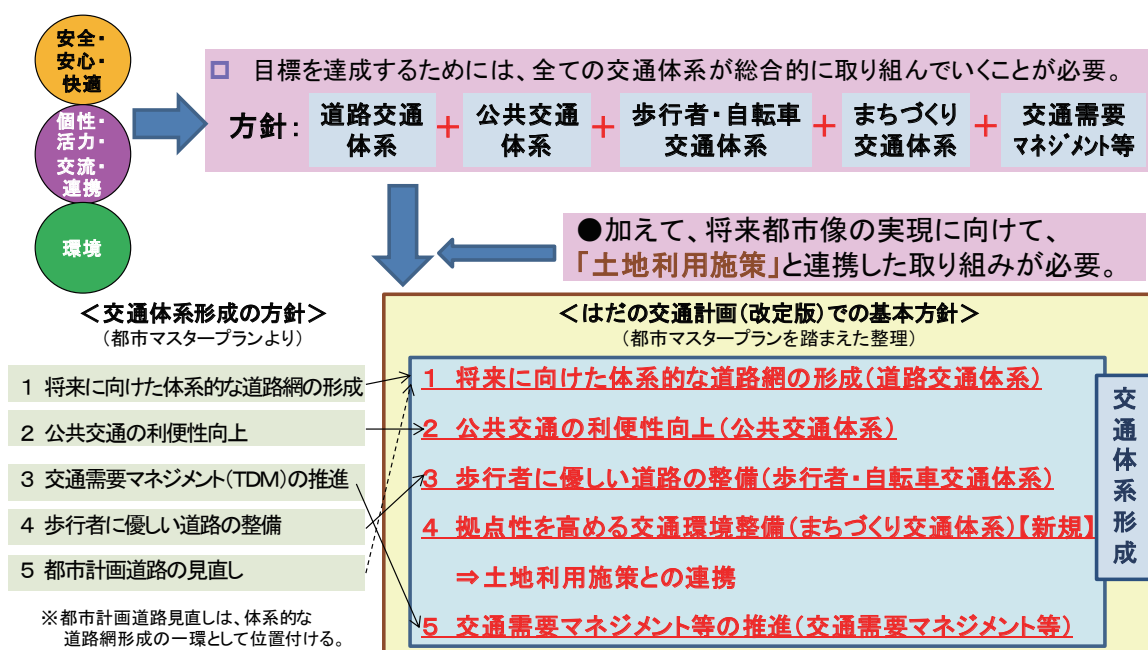


図53 基本方針（交通体系形成の考え方）

3 将来交通需要の見通し

(1) 前提となる将来人口動向

目標年次として位置付けた平成42年における「秦野市人口ビジョン」に基づく将来の推計人口（以下「市推計人口」という。）は、約15万9千人と予測されている。

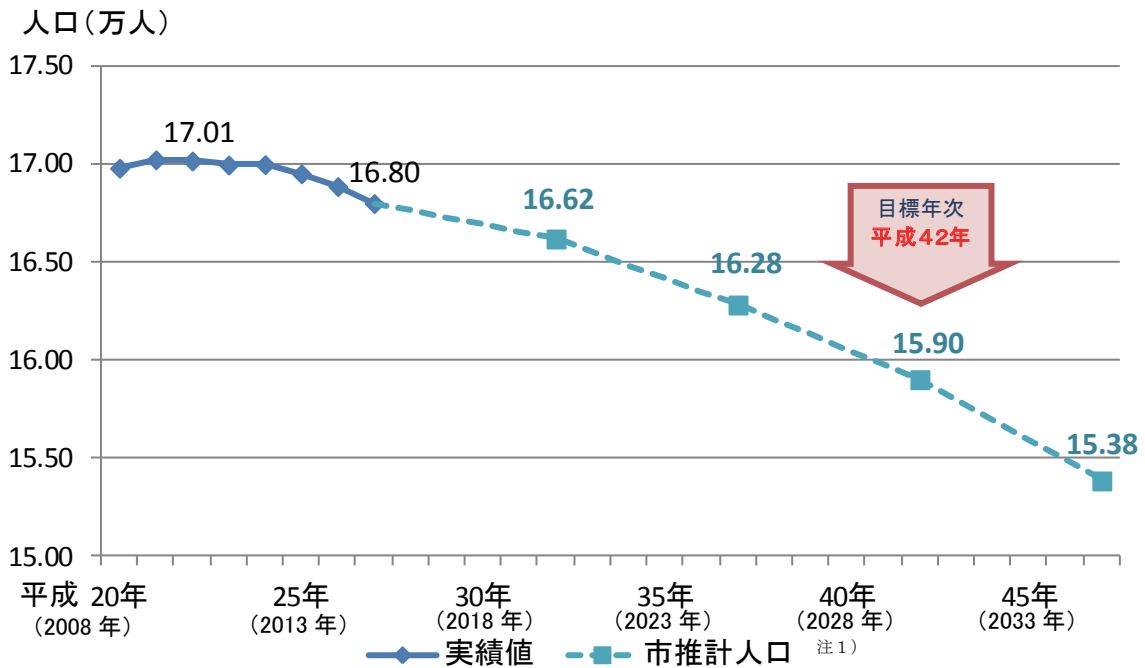
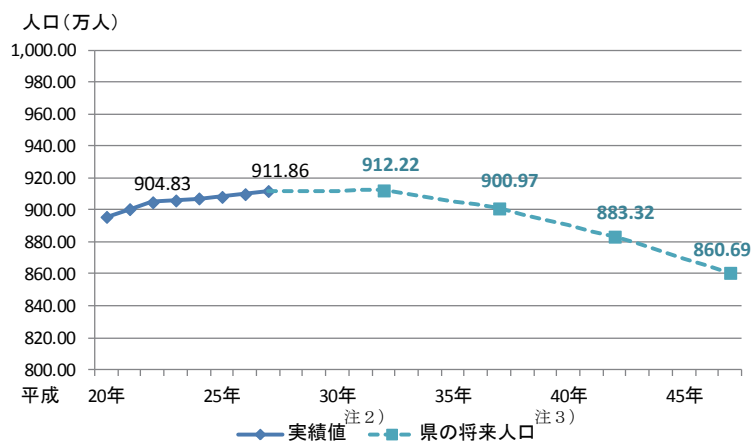


図54 本市の将来人口推計結果

注1) 実績値：各年10月1日現在

【参考】 神奈川県 の 将来人口



注2) 実績値は、各年10月1日現在の「神奈川県人口統計調査」に基づく人口（平成27年のみ公表前のため、9月1日現在）

注3) 将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（都道府県）」（平成25年12月25日公表）に基づき整理。

(2) 将来交通需要

新たな施策を実施せず、現在事業中の施策や現況の交通サービス水準が継続すると仮定した「すう勢型」の将来においては、少子高齢化の進展により、通学トリップが減少し、私事トリップ等が増加することで、市内々のトリップ数は増加するものの、市内から市外または市外から市内へのトリップ数の減少が予測される。また、目的構成では私事目的比率が、手段構成では自動車分担率が高まると予測され、特にトリップ数が増加する市内々において自動車分担率が高まると予測されている。

さらに、移動目的別にみると、通勤・通学トリップは減少するものの、その他の目的はすべて増加となり、特に私事目的（自宅-私事、その他私事）の増加率が高くなるほか、全ての目的において自動車分担率が高まることが予測される。

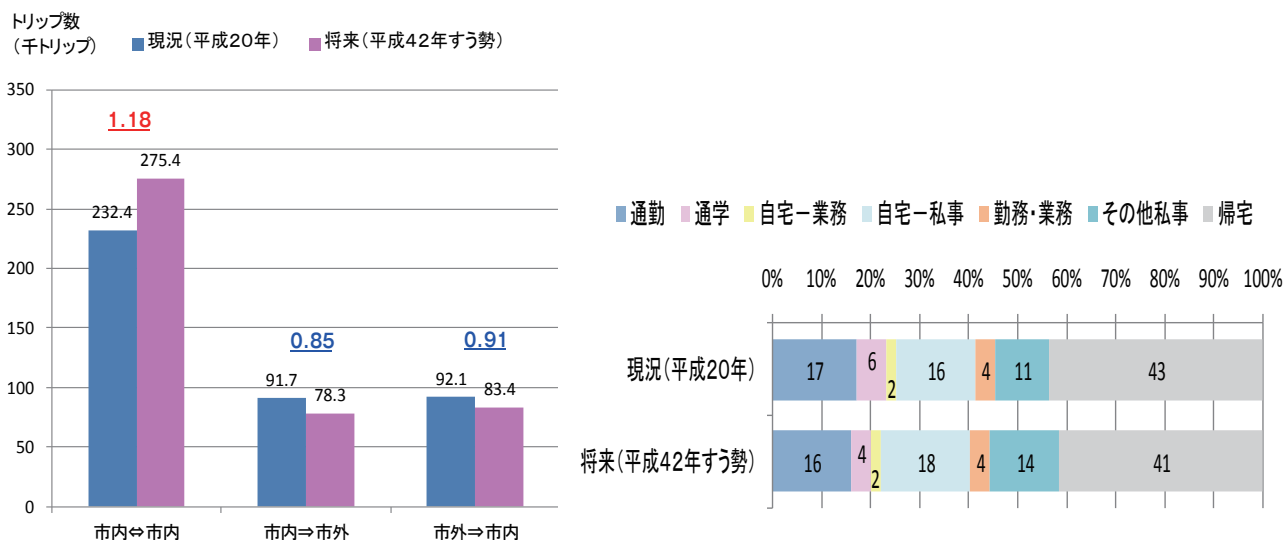


図55 将来の交通需要予測結果（左：トリップ数、右：目的構成）
（資料）第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

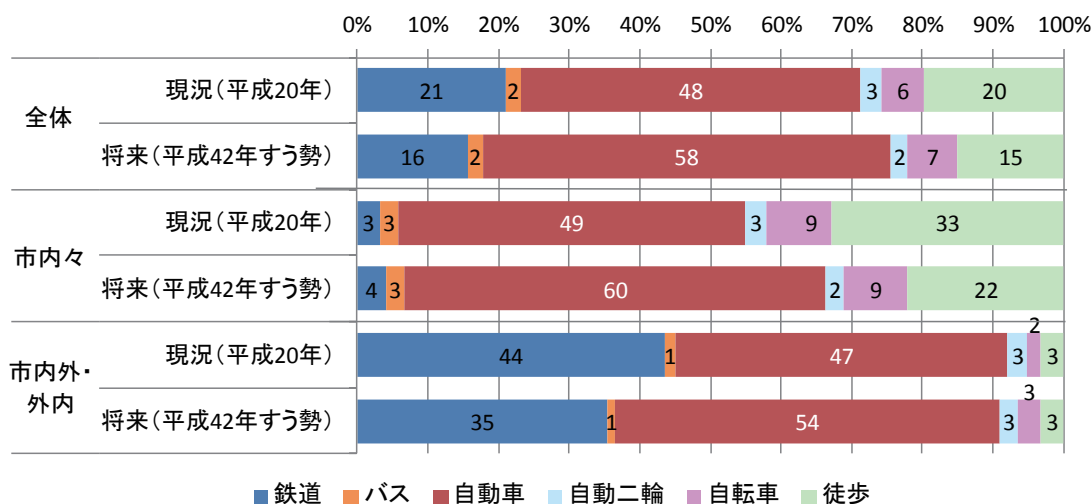


図56 将来の市内々・市内外別手段構成の予測結果
（資料）第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

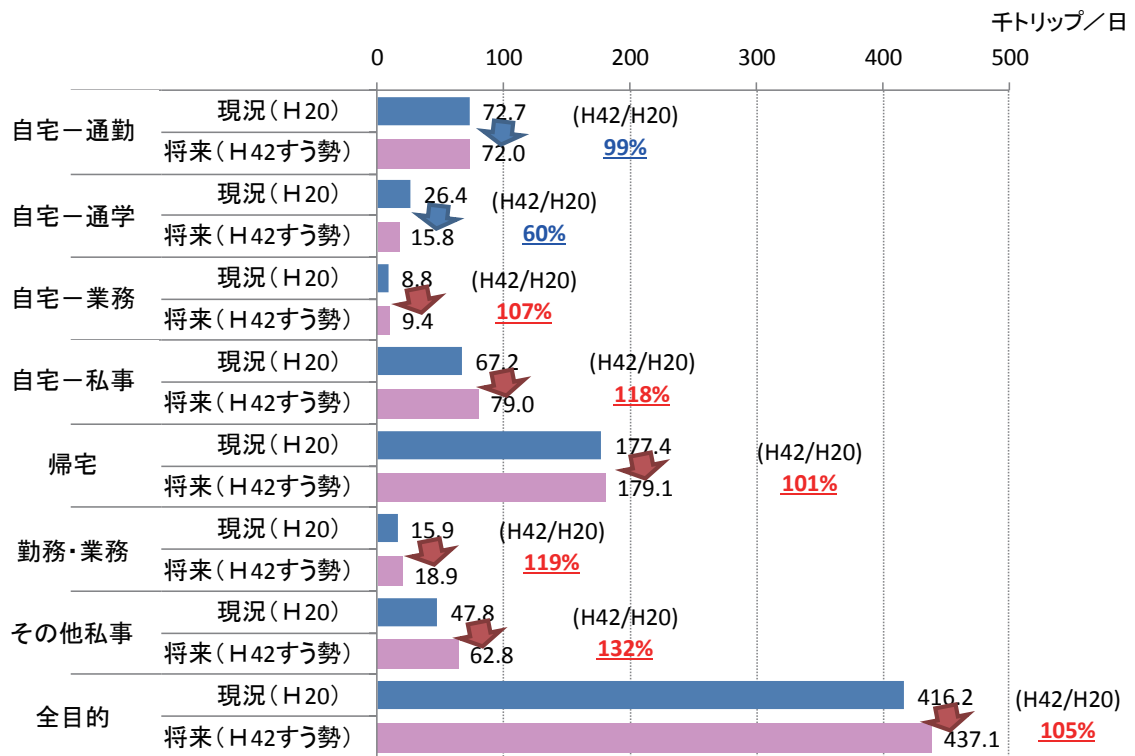


図57 将来の目的別トリップ数予測結果
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

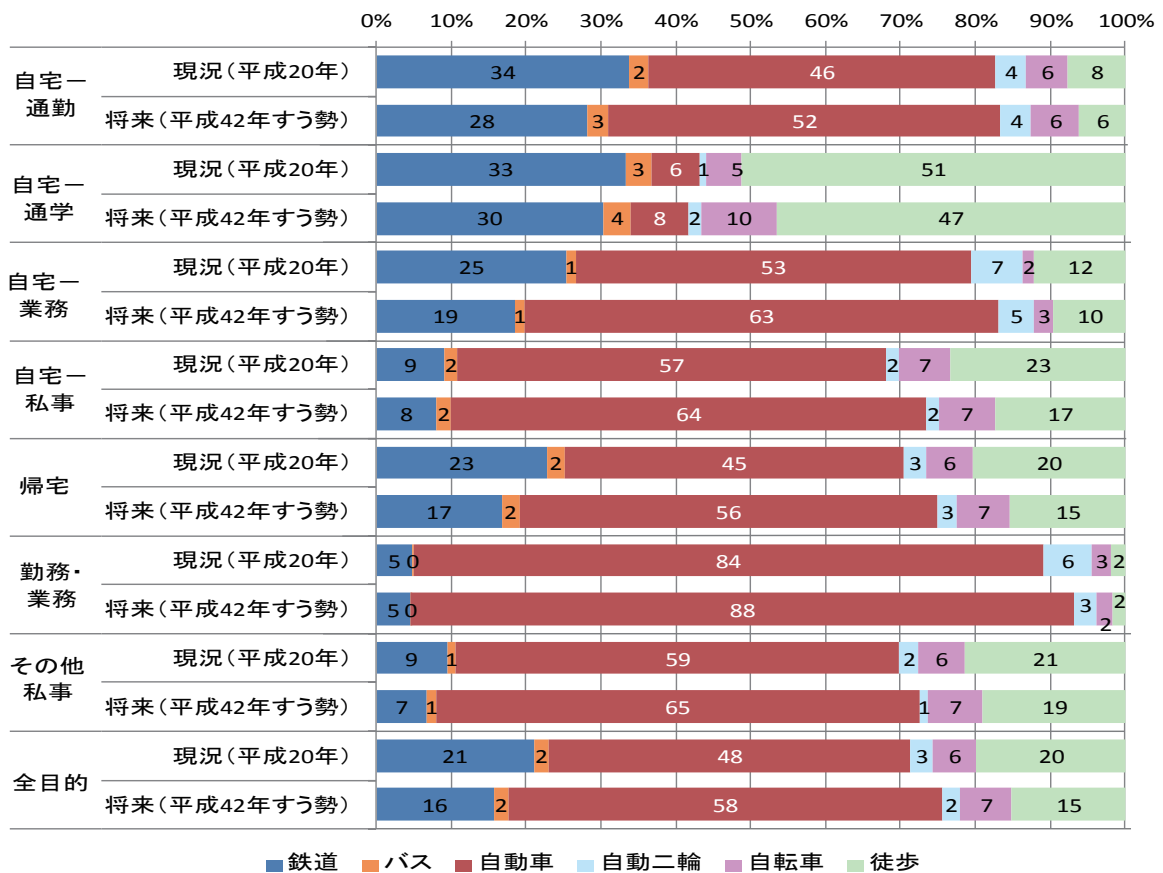


図58 現況及び将来(すう勢)の目的別手段構成の予測結果
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

(3) 交通需要の特性からみた各交通体系の考え方について

第2章で整理した現況の交通需要特性や、本章3(2)の将来の交通需要見通し等から、各交通手段については、次のような特性を持っており、その特性を生かした交通体系の形成が求められる。

自動車については、市内々移動、市内外・外内移動の両面で主たる役割を担っている。また、将来的には市内々移動における分担率の上昇が見られ、自動車登録台数における軽自動車の増加傾向と併せて考えると、市民の身近な交通手段としての役割が強くなってきている。また、人の移動に限らず、物流においても自動車による輸送が必要となるため、本市の産業活性化の観点からも広域交流を促進する高速道路等の道路ネットワークの整備とアクセス性の向上が必要となってくる。よって、自動車の特性を活かし、広域的な流動における利便性についてはさらに高めていくとともに、他の交通手段と共存しながら、地域の安全・安心・快適を支える道路整備を進めていくなど、よりよいバランスを保った交通体系の形成が重要である。

公共交通のうち、市内に4駅ある鉄道については、主に市内外・外内移動における主たる役割を担っている。少子高齢化の進展に伴い、これまで鉄道利用の多かった通勤・通学目的の移動が減少する中では、鉄道利用が将来的に減少していくことと予測されており、今後は、鉄道利用の促進による維持・確保が重要である。

市内外を結ぶ他、市内の拠点間を結ぶネットワークを形成するバスについては、市内々移動の方が利用率は高い。また、第2章25ページ図33に示すとおり、秦野駅等においては、市内各地から鉄道利用時における重要な交通手段としての役割を担っている。鉄道同様に少子高齢化の進展に伴い、通勤・通学目的の移動が減少する中では、将来的に利用者数の減少が予測されており、今後は、市民生活を支える重要な交通手段として利用促進による維持・確保が重要である。

歩行者や自転車については、主に市内々移動において主たる役割を担っている。また、少子高齢化が進展する中で、今後は安全・安心・快適な通行、歩行環境を構築していくことが重要である。

さらに、各交通手段の特性を生かし、将来都市像を実現していくためのまちづくりの推進、環境への配慮の観点から地球環境問題への対応と都市の低炭素化の実現に向けた、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にかかる交通施策の展開が重要と考えられる。

4 交通体系形成方針

(1) 道路交通体系

市民生活において重要な役割を担っている自動車交通を支え、都市の骨格の形成に必要な道路網を構築する。

特に、高速道路インターチェンジアクセス道路として、(仮称) 秦野サービスエリアスマートインターチェンジと周辺土地利用構想における産業利用促進ゾーンを結ぶ新たな交流軸や構想路線、曾屋西大竹線(仮称)の実現を目指すほか、市内の拠点間を連結する都市計画道路の整備を推進する。

また、適時適切な段階で、秦野市都市計画道路見直し計画に基づき都市計画道路の見直しを進める。

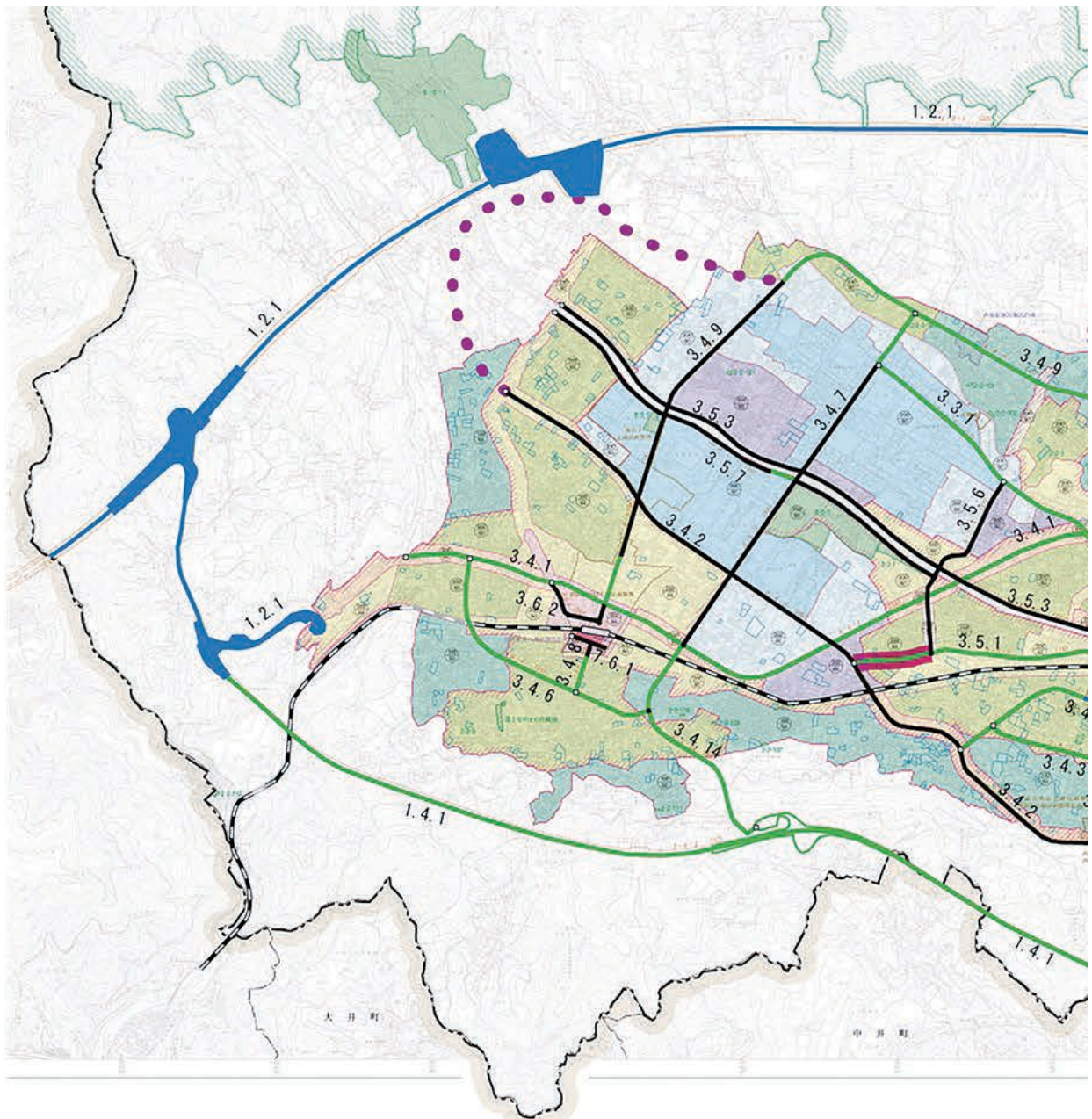
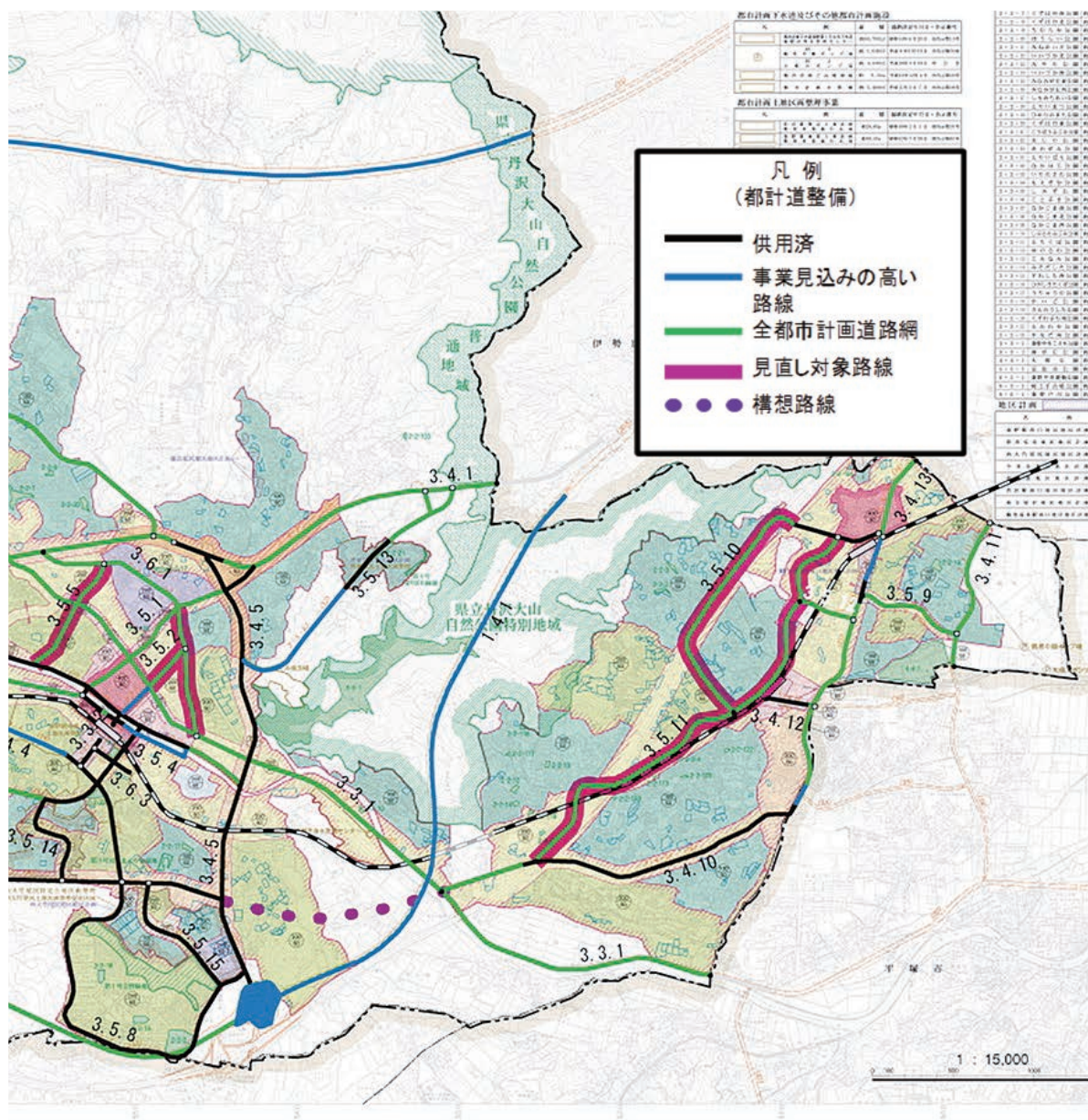


図59 道路交通体系の形成方針

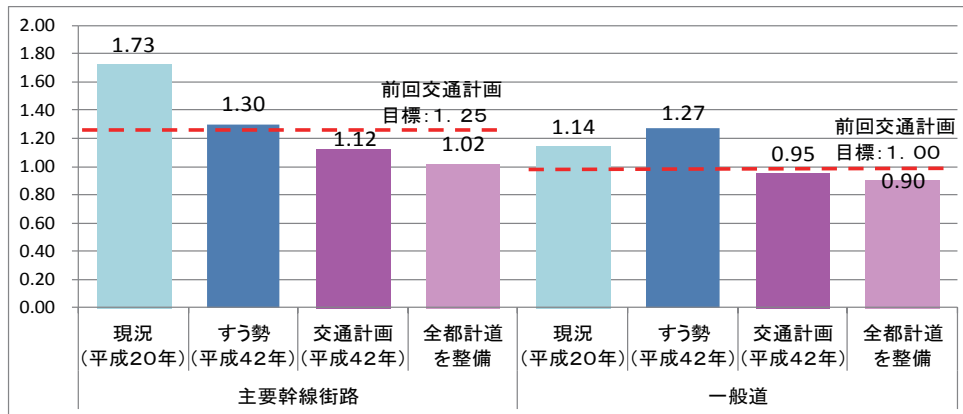
道路交通体系

- **国道246号等の慢性的な混雑・渋滞の緩和に向けた新たな道路整備**
 - ・ 広域交流を促進する道路ネットワークの整備（厚木秦野道路の一部や未着手幹線街路）
- **高速道路と連携した、道路整備事業の推進**
 - ・ スマートインターチェンジの整備及びアクセス路線の整備（新たな構想路線、曾屋西大竹線(仮称)等）による東西交通流動の改善
- **市内の骨格を形成する効率的・効果的な道路整備事業の推進**
 - ・ 市民生活、産業振興、観光流動促進、防災対応等に向けた、市内の骨格を形成する道路網整備
 - ・ 局所的な混雑緩和に向けた交差点改良・ボトルネック対策やソフト施策の導入
 - ・ 都市計画道路の継続的な見直しと未着手路線・区間の優先度の設定・早期整備
 - ・ 道路網整備計画の策定等
- **災害時における安全・安心な道路環境の整備**
 - ・ 橋りょうの安全性向上のため、落橋防止対策等の整備
 - ・ 大規模災害に伴う緊急輸送路確保のための無電柱化
 - ・ 被災時における広域避難場所への案内看板設置



【広域交流を促進する道路ネットワークの整備】

- 道路交通施策の展開により、市内の主要幹線道路をはじめとした道路混雑箇所については、一部を除き改善が図られることが期待される。
- 特に、課題とされていた県道62号（河原町交差点付近）の混雑が緩和されることが予測され、快適な移動環境の整備が期待される。
- また、主要幹線街路の平均混雑度は1.12、一般道（一般県道以上）は0.95と予測され、前回交通計画の目標を下回る。



■すう勢（平成42年）



※交通計画：事業見込みの高い次の路線を整備

- ・新東名高速道路
- ・厚木秦野道路（伊勢原市境～秦野中井インターチェンジ）
- ・（都）曾屋鶴巻線の一部
- ・（都）尾尻諏訪原線の一部
- ・（都）秦野駅前線の一部、
- ・（都）曾屋名古屋線の一部

※全都計道：既に都市計画決定されている全ての都市計画道路を整備した場合

■交通計画（平成42年）

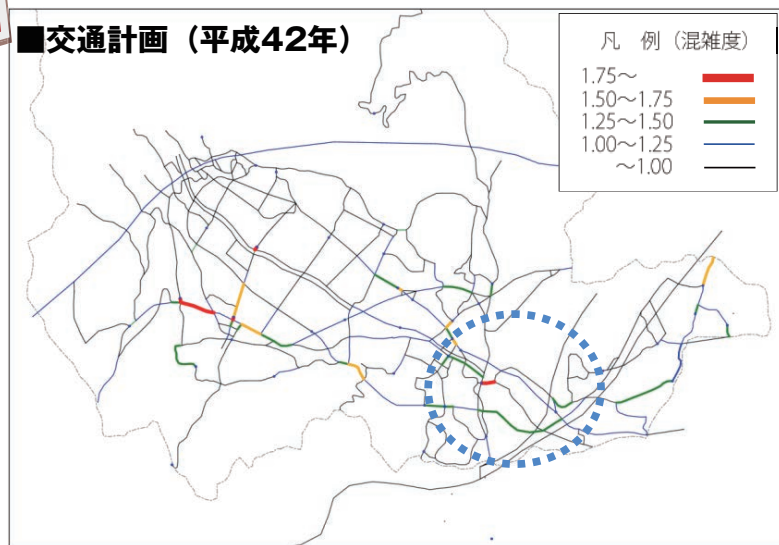


図60 市内の道路網の混雑度の変化

※なお、今回の推計では、新東名高速道路を暫定4車線、厚木秦野道路を暫定2車線（無料）として推計したが、計画車線数、及び計画区間全線にわたり整備した場合には、本市の通過交通の高速道路利用が促進され、市内の混雑緩和に一層寄与するものと考えられる。

【スマートインターチェンジの整備及びアクセス路線の整備】

- 道路交通施策の展開により、(仮称)秦野サービスエリアスマートインターチェンジへのアクセス路線の整備等により、高速道路インターチェンジまで15分圏域が拡大する。
- 特に、高速道路インターチェンジから、これまで15分圏域外であった北地区や大根・鶴巻地区も含まれ、市内全域に拡大される。

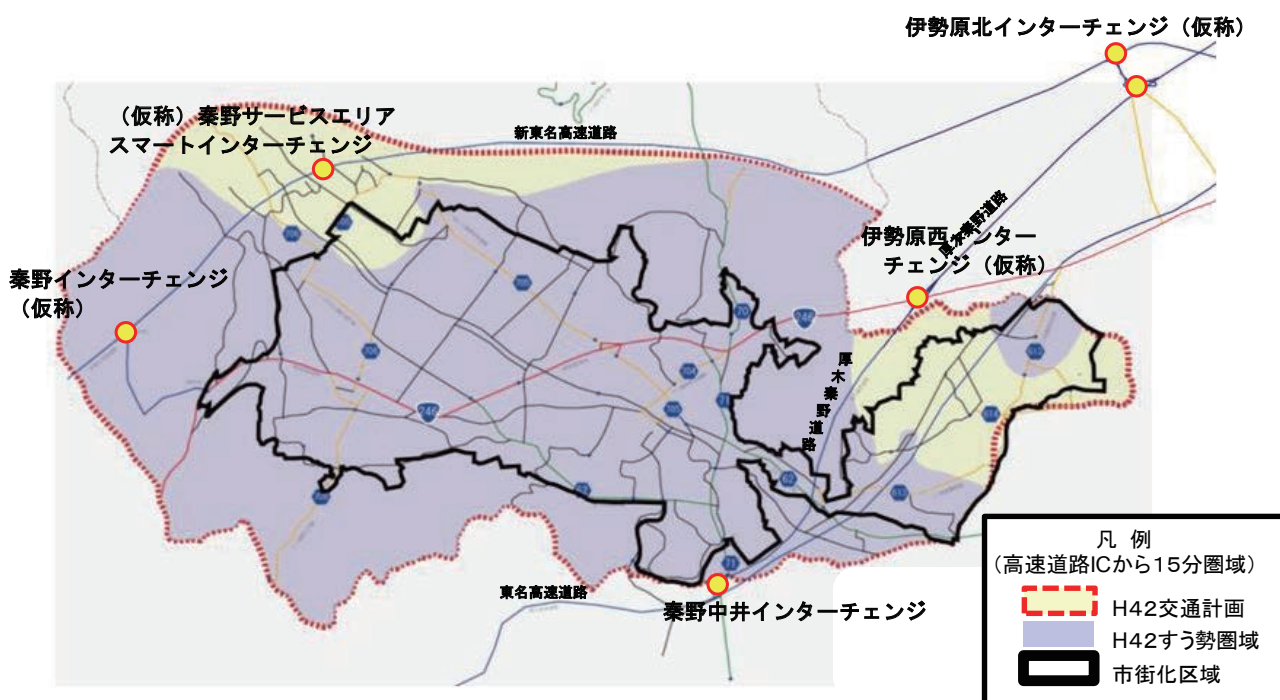
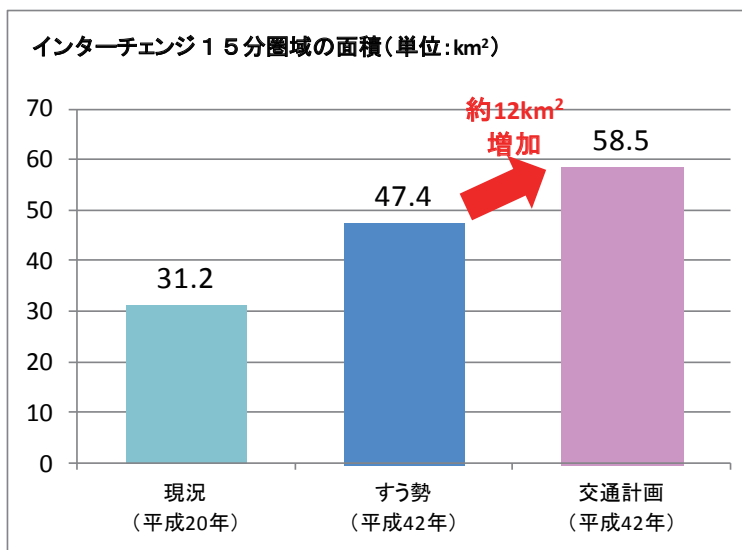


図61 高速道路インターチェンジまで15分圏域の変化

注) 高速道路インターチェンジまでの15分圏は、道路交通量の配分結果に基づき各ノードまでの所要時間を算定し、15分以内で到達可能な交差点を結んでカバー圏を設定したうえで、面積を計測した。

【市民生活、産業振興、観光振興促進、防災対応等に向けた、市内の骨格を形成する道路網の整備】

○第三次医療施設（東海大学医学部附属病院）までの所要時間は、市全域の平均値で、19.9分から16.6分と、約3分の短縮が期待される。

○その他、所要時間短縮に限らず、道路交通サービスに対する満足度の向上や、観光・産業分野における活性化への寄与が期待される。

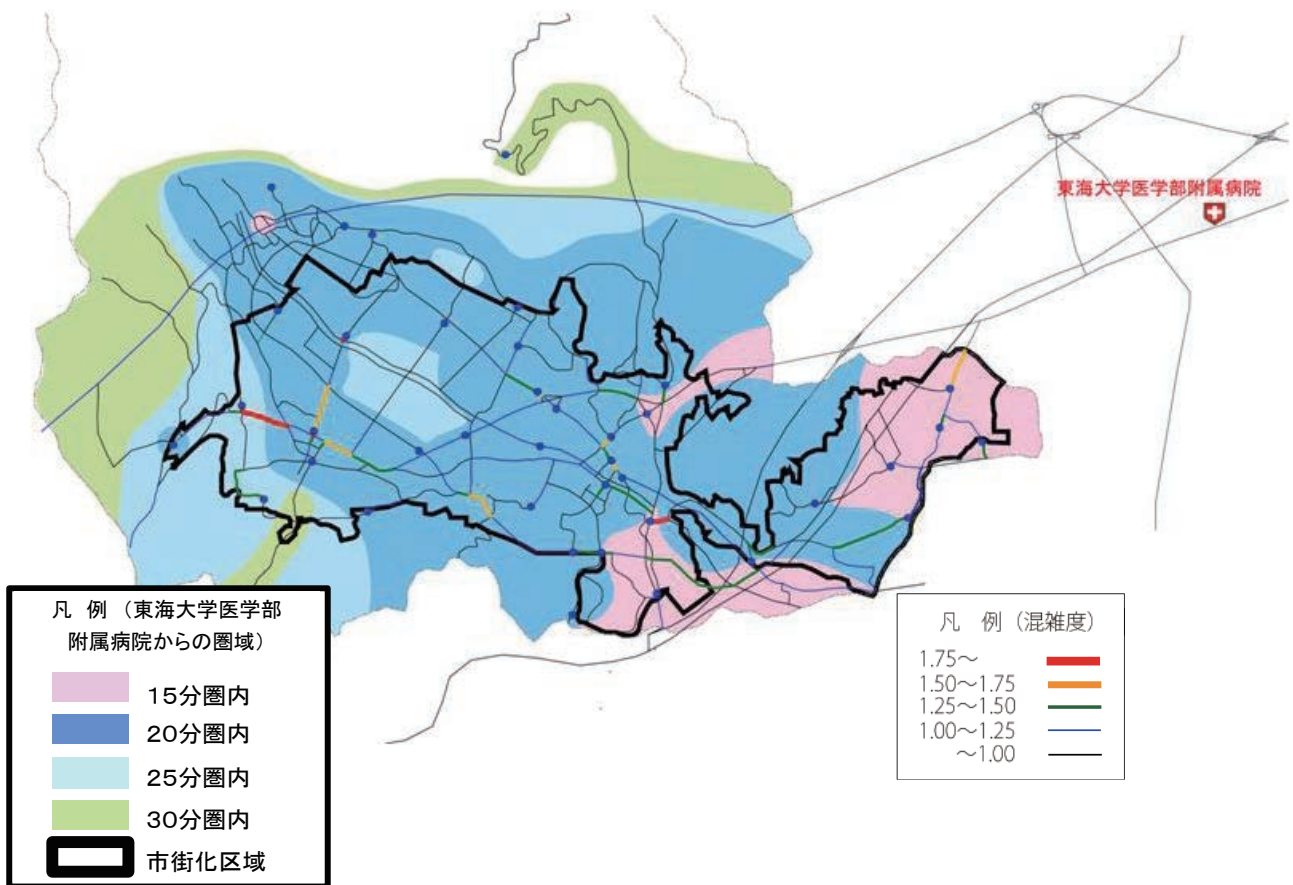
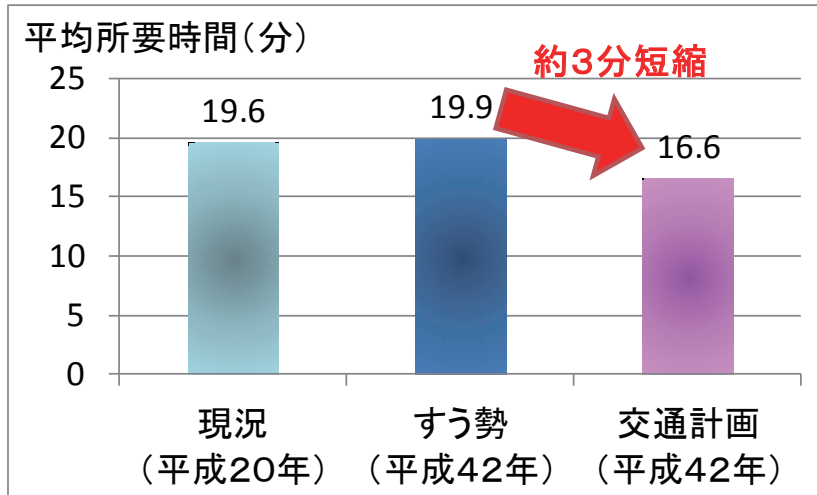


図62 第三次医療施設（東海大学医学部附属病院）までのアクセス時間

注) 交通量推計に用いた市内40ゾーンの発集点(青●)と東海大学医学部附属病院間の所要時間を算定し、市内全域の加重平均(人口分布による補正)を算定した結果を上部グラフの平均所要時間と設定した。

【都市計画道路の継続的な見直しと未着手路線・区間の優先度の設定・早期整備】

○都市計画道路の継続的な見直しと、未着手路線・区間の優先度の設定、早期整備の推進により、都市計画道路の整備率は、平成42年時点で、少なくとも53.5パーセントに達すると想定される。

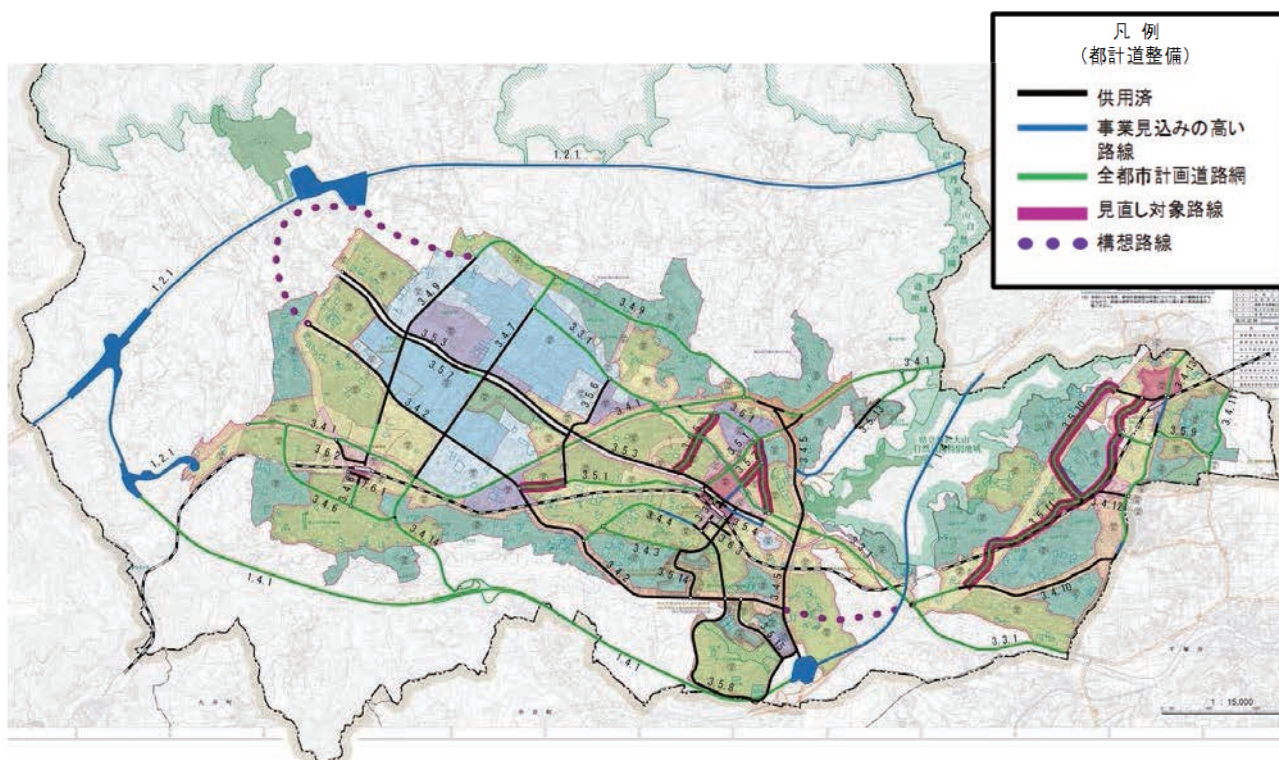
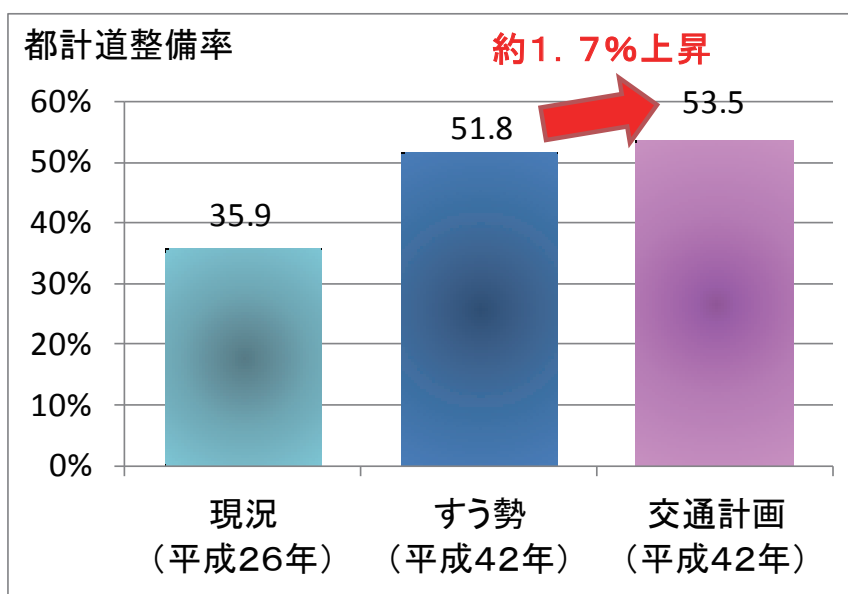


図63 都市計画道路の整備状況と事業見込み

※事業見込みの高い路線の整備は次のとおり。

- ・新東名高速道路
- ・厚木秦野道路（伊勢原市境～秦野中井インターチェンジ）
- ・（都）曾屋鶴巻線の一部
- ・（都）尾尻諏訪原線の一部
- ・（都）秦野駅前線の一部
- ・（都）曾屋名古屋線の一部

【局所的な混雑緩和に向けた交差点改良・ボトルネック対策やソフト施策の導入、道路網整備計画の策定】

- 広域交流を促進する道路ネットワークの整備やスマートインターチェンジの整備及びアクセス路線の整備、市内の骨格を形成する道路網の整備等の推進により、現状、市内で混雑度の高い路線・区間については、将来的な混雑度の低下が期待される。
- その一方で、局所的な混雑については、依然として残る可能性が考えられ、混雑している区間延長は短いものの、渋滞が発生すると予測される場所もみられる。
- さらなる円滑な移動環境の構築に向けては、混雑緩和に向けた局所的な改良やソフト施策の導入に向けた取り組みが求められる。

■市内全都市計画道路を整備した場合（平成42年）

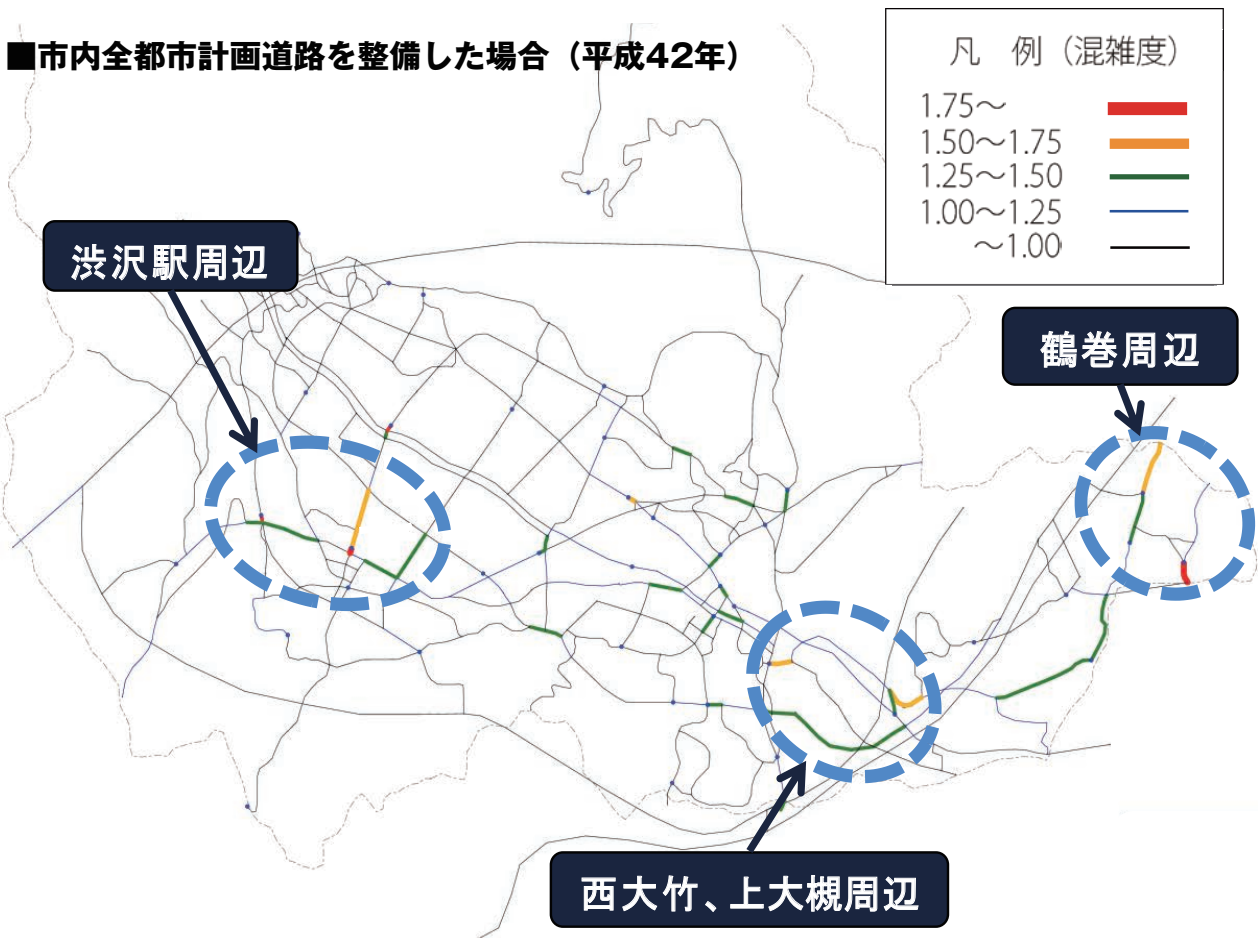


図64 全ての都市計画道路を整備した場合でも残ると想定される混雑箇所

【橋りょうの安全性向上のため、落橋防止対策等の整備、大規模災害に伴う緊急輸送路確保のため無電柱化の推進、被災時における広域避難場所への案内看板設置】

○道路交通施策として、今後発生することが予測される大規模災害発生時において、早期の避難、復旧、復興を進めるため、緊急輸送路の確保に向けて、混雑緩和を図るとともに、落橋防止や緊急輸送路としての機能確保、避難誘導施設の整備等を実施し、安全・安心な道路網環境の構築が必要とされる。



橋脚補強実施例



落橋防止実施例

■ 緊急輸送道路と都市計画道路の整備状況図（平成27年4月1日現在）



■ 秦野市地域防災計画

凡 例 (都市計画道路整備状況)	
— (黒)	改良済
— (緑)	概成
⋯⋯⋯	事業中
— (青)	未着手 (現道あり)
— (橙)	未着手 (現道なし)

	路線名	区 間
第一次 確保路線 ■ (赤)	東名高速道路 国道246号 県道秦野二宮 県道平塚秦野	全線
第二次 確保路線 ■ (青)	県道秦野停車場 市道6号線 市道12号線	秦野橋北側交差点 ～名古木交差点 新常盤橋交差点 ～富士見橋交差点 新町交差点 ～富士見橋交差点

図65 「秦野市地域防災計画」に基づく緊急輸送道路の実態

(2) 公共交通体系

少子高齢化や人口減少等の急速な進展による社会構造の変化に対応するため、利便性や効率性を兼ね備えた公共交通の確保・維持が求められている。

そのような中で、路線バスの利用者数が減少傾向にある状況を踏まえつつ、広域交通である鉄道や路線バスの持続性を確保するとともに、誰でも利用しやすいユニバーサルデザイン（UD）タクシーを含めた、ドア・ツー・ドアの個別輸送であるタクシーの特徴を生かすほか、公共交通空白・不便地域の緩和を図るために乗合タクシー等の交通手段の導入等により、公共交通ネットワークの維持・確保に努める。

また、広域交通の補完として高速バスの連携強化を進めていく。

公共交通体系

○公共交通ネットワークの維持・確保

- ・公共交通体系の再構築によるネットワーク形成の維持

○公共交通空白・不便地域の改善

- ・公共交通空白・不便地域の緩和に向け、地域の実情に応じた新たな交通手段の維持・確保

○利用促進に向けた取り組み検討・実施

- ・既存路線バスの利用環境の改善
- ・高速バスとの連携強化



【公共交通体系の再構築によるネットワーク形成の維持】

○道路交通施策の展開により、走行環境の改善が図られることで、公共交通を軸とした交通体系の再構築等によるネットワーク形成を維持する。

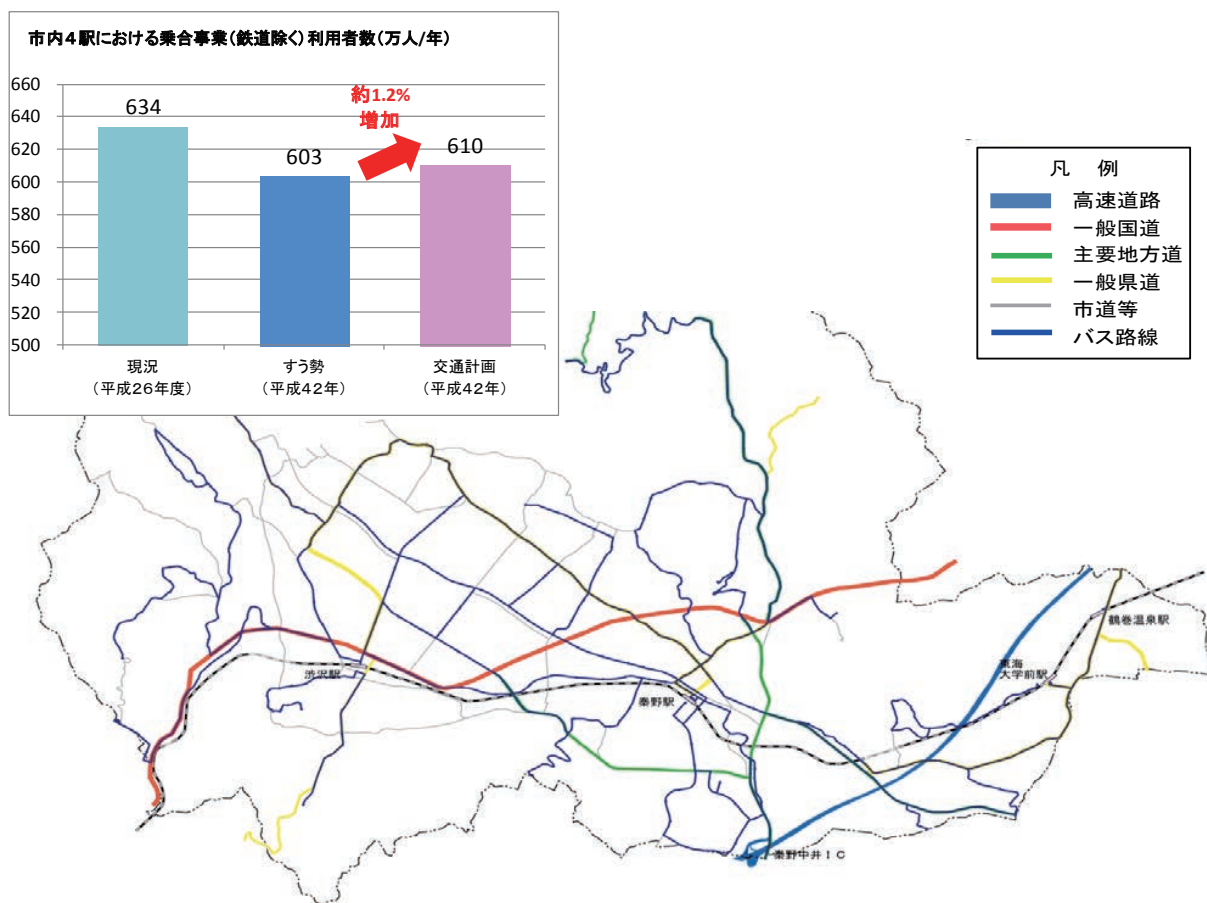


図66 公共交通利用の促進状況とバスネットワーク図（現況）

【交通空白・不便地域の緩和に向け、地域の実情に応じた新たな交通手段の維持・確保、既存路線バスの利用促進、利用環境の改善、高速バスとの連携強化】

○ノンステップバスの普及促進や高速バスとの連携強化等を推進することで、バス利用環境の改善が図られ、公共交通（バス）の利用頻度の向上が期待される。

公共交通施策として取り組むその他の施策のイメージ

■新たな交通手段の導入状況



■ノンステップバスの普及促進



■高速バスとの連携強化



(3) 歩行者・自転車交通体系

市民ニーズの高い「歩行空間の確保」を進めていくことを始め、環境にやさしい交通手段としての活用の観点から、安全で快適な歩行空間、自転車走行環境の確保を進めていく。

そのような中で、特に鉄道駅周辺でのバリアフリー化を推進していくとともに、自転車利用環境の充実の観点から、「サイクルシティ」構想の策定と構想に基づく施策の推進を図っていく。

歩行者・自転車交通体系

- **安全・安心・快適な歩行空間の整備**
 - ・ 快適な歩行空間の確保に向けた歩道の設置
 - ・ イメージ歩道の整備
- **駅周辺を始めとした地域でのバリアフリーの推進**
 - ・ バリアフリー基本構想改定
- **自転車利用環境の充実**
 - ・ サイクルシティの検討

秦野市交通バリアフリー基本構想



**【(歩行者) 快適な歩行空間の確保に向けた歩道の設置、
(バリアフリー) バリアフリー基本構想改定、
(自転車) サイクルシティの検討】**

- 現況において、歩行環境や自転車通行環境については、安全・安心・快適な移動環境の確保の観点から、改善していくことが求められる。
 - 細街路においても路面標示により歩車分離を実現した「イメージ歩道」の整備や、歩道の設置、バリアフリー基本構想の改定、サイクルシティの検討等を推進することにより、歩行空間等に対する満足度の向上を図る。
- ※なお、具体的な目標水準設定等については、バリアフリー基本構想の改定やサイクルシティの検討結果を踏まえ設定する。

歩行者・自転車交通体系で実施する施策のイメージ

■イメージ歩道の整備



■サイクルシティの検討



(4) まちづくり交通体系

新東名高速道路の整備は、本市の産業立地ポテンシャルを大きく高めることが期待される。このような中、(仮称) 秦野サービスエリアスマートインターチェンジの設置に伴い、周辺の産業系都市基盤の整備を進めていながら、新たな拠点として創出する。

また、神奈川県湘南地域の広域拠点としての位置付けがある「秦野駅周辺」をはじめ、市内の鉄道駅周辺については、その拠点性を高めるとともに、計画的な自転車駐車場環境整備と歩いて暮らせるまちづくりの推進による来訪促進、定住促進を図っていく。

まちづくり交通体系

○産業立地のポテンシャルを活かし基盤整備の促進(土地利用の転換)

- ・産業系土地利用の整備と企業の誘致・立地を促進するスマートインターチェンジ整備(新たな交通結節点・拠点等の整備)

○拠点性の向上と活性化

- ・計画的な自転車駐車場整備と既存ストックの有効活用(秦野駅北口広場の再整備)
- ・駅周辺における歩いて暮らせるまちづくりの推進(秦野駅北口周辺地区の整備等)

■(仮称) 秦野サービスエリアスマートインターチェンジ周辺の土地利用構想



■上り線側



■下り線側



(資料) 秦野SA(仮称)スマートICを活かした周辺土地利用構想

【スマートインターチェンジ整備に伴う産業系土地利用の整備と企業の誘致・立地促進】

- スマートインターチェンジ整備に伴う産業系土地利用の整備と企業の誘致・立地促進に伴い、スマートインターチェンジ利用台数にも影響が想定される。
- 今後は、スマートインターチェンジが供用開始された年次の利用台数を把握し、今後の産業系土地利用や誘致業種等を勘案し、目標を定めていく必要がある。

【計画的な自転車駐車場整備と既存ストックの有効活用、駅周辺における歩いて暮らせるまちづくりの推進】

- 駅周辺での放置自転車は、歩行者の安全性・回遊性を妨げるだけでなく、拠点の魅力の低下にもつながることが懸念されることから、計画的な自転車駐車場整備と既存ストックの活用により、放置自転車台数を減少させる。
- 秦野駅は、老朽化した複合ビルの建替えやペDESTリアンデッキの延伸など、駅北口周辺の再整備が計画され、湘南地域の広域拠点としてにぎわいや魅力ある拠点形成を目指しており、また他の3駅についても都市機能集約化等の実現によって、駅周辺歩行者交通量の維持・向上を目指す。

■放置自転車の撤去



■駅周辺における歩いて暮らせるまちづくりの推進

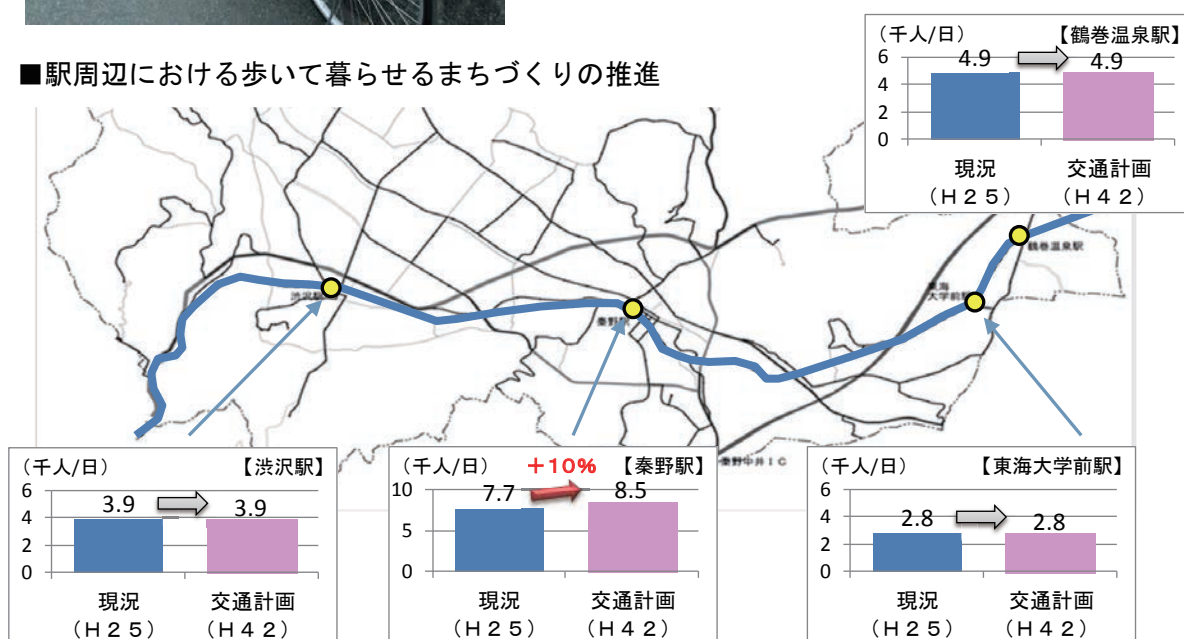


図67 駅周辺における施策展開方針と歩行者交通量の予測結果

(5) 交通需要マネジメント等

交通基盤整備を進めていくとともに、自動車需要に対して利用の適正化、かしこい自動車利用の推進を図っていく。

このため、前回計画でも位置付けられた交通需要マネジメントの方向性を堅持し、効果的な事業について引き続き推進していく。これにより、自家用車から鉄道、バス、自転車等の他の交通手段への転換を図っていく。

また、都市の低炭素化へ寄与できるよう推進する。

交通需要マネジメント等

○**交通スリム化事業の継続実施**

- ・ノーマイカー・エコ通勤デー事業の継続

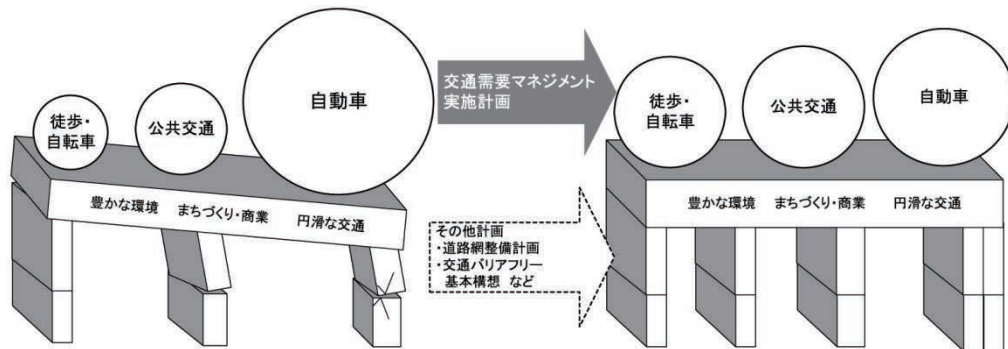
○**モビリティ・マネジメントの継続的実施**

- ・小学生高学年を対象とした交通スリム化教育の継続的実施

○**低公害車の普及促進**

- ・環境にやさしい低公害車の普及促進等

交通需要マネジメント等で実施する施策のイメージ



【ノーマイカー・エコ通勤デー事業の継続、小学生高学年を対象とした交通スリム化教育の継続的实施、環境にやさしい低公害車の普及促進等】

- 総合的な施策展開により、二酸化炭素排出量が減少し、都市の低炭素化が期待される。
- なお、交通の手段転換に限らず、下記に示す具体的な施策内容等に基づき、施策を展開していくことが重要。

交通需要マネジメント施策イメージ

■交通スリム化教育

- ・交通スリム化教育を継続的に実施
- ・将来的には、市内全13小学校で展開



■環境にやさしい低公害車の普及促進等

- ・公用車において、グリーン購入法に基づく車両導入を促進



5 施策展開方針と期待される効果・目標

交通施策の実施方針と施策別の評価指標・目標

4交通体系形成方針で整理した交通施策について、短期的には実施可能性等、中期的にはまちづくりの推進に向けた必要性等の観点から重要となる個別施策、具体の事業内容等を抽出し、おおむね5年以内、おおむね10年以内での施策の展開方針を次のとおりに位置付けた。

表2 交通施策の実施方針と施策別の評価指標・目標（その1）

基本方針	課題	施策対象			施策番号	交通施策	事業スケジュール		
		広域	～	地域			短期(概ね5年以内)	中期(概ね10年以内)	長期(概ね15年以内)
道路交通体系	1 人口減少 2 産業活性化 3 観光振興 6 防災・減災	●			①	広域交流を促進する道路ネットワークの整備 (厚木秦野道路の一部や未着手幹線街路)	→		
	1 人口減少 3 産業活性化 6 防災・減災	●			②	スマートインターチェンジの整備及びアクセス路線の整備 (新たな構想路線、曾屋西大竹線(仮称))による東西交通流動の改善	→		
	2 高齢社会 3 産業活性化 4 観光振興 6 防災・減災	●	●	●	③	市民生活、産業振興、観光流動促進、防災対応等に向けた、市内の骨格を形成する道路網の整備	→		
	1 人口減少 3 産業活性化 4 観光振興 6 防災・減災	●	●	●	④	都市計画道路の継続的な見直しと未着手路線・区間の優先度の設定・早期整備	→		
	6 防災・減災		●	●	⑤	橋りょうの安全性向上のため、落橋防止対策等の推進	→		
	1 人口減少 3 産業活性化 4 観光振興 6 防災・減災		●	●	⑥	局所的な混雑緩和に向けた交差点改良・ボトルネック対策やソフト施策の導入	※	※	※
	6 防災・減災		●	●	⑦	大規模災害に伴う緊急輸送路確保のため無電柱化の整備	※	※	※
	6 防災・減災		●	●	⑧	被災時における広域避難場所への案内看板設置	※	※	※
		●	●	●	⑨	道路網整備計画策定 (平成28年度までに策定)	↑ 計画策定後に、各施策の展開方針、スケジュール、指標(目標値)について本計画に基づき検討		
公共交通体系	1 人口減少 4 観光振興 5 低炭素化		●	●	⑩	公共交通体系の再構築によるネットワーク形成の維持	→		
	1 人口減少 2 高齢社会 5 低炭素化		●	●	⑪	公共交通空白・不便地域の緩和に向け、地域の実情に応じた新たな交通手段の維持・確保	→		
	2 高齢社会 5 低炭素化		●	●	⑫	既存路線バスの利用環境の改善	→		
	3 産業活性化 4 観光振興	●			⑬	高速バスとの連携強化	→		

※各種実施計画（道路網整備計画等）の策定によりスケジュール、及び目標値を検討予定。

また、交通計画に位置付けられた各種施策の推進によって、下表に示すような効果が期待される。よって、これを計画の進ちよく管理に向けた評価指標として位置付け、目標値を設定する。

評価指標	目標基準値 (参考)	短期目標 (平成32年)	中期目標 (平成37年)	目標 (平成42年)	主な評価・計測方法
主要幹線街路における平均混雑度	1.73(H20)	1.25以下	1.25以下	1.25以下	センサスデータに基づく評価、推計
一般道路における平均混雑度	1.14(H20)	1.0以下	1.0以下	1.0以下	
高速道路インターチェンジまでの15分圏 カバー面積	31.2km ² (H20)	31.2km ²	47.4km ²	58.5km ²	シミュレーションによる推計
道路交通サービスに対する満足度	64.8%(H25)	66%	68%	70%	市民アンケート調査 [「満足」+「やや満足」の値]
観光の活性化(観光客数)	1,862千人(H22)	2,350千人	2,460千人	2,670千人	秦野市統計
工業出荷の活性化(製造品出荷額)	4,402億円(H25)	4,402億円	4,402億円	4,402億円	工業統計調査
第三次医療施設(東海大学医学部附属病院) までのアクセス時間	19.6分(H20)	19.5分	17.1分	16.6分	救急搬送実績 シミュレーションによる推計
都市計画道路の整備率	35.9%(H26)	47.9%	48.6%	53.5%	都市計画道路の整備実績 (総延長約96.3km)
橋りょう耐震補強計画に基づく橋りょうの 耐震化数	6橋(H27)	24橋(累計)	44橋(累計)	62橋(累計)	落橋防止対策の実績 (全体145橋)
交差点改良・市道改良 ※総合計画後期基本計画及び道路網整備計画 において、目標値を設定	—	※	※	※	交差点・市道の改良実績
無電柱化の整備延長 ※道路網整備計画において、目標値を設定	—	※	※	※	無電柱化の整備実績 (裏配線を含む)
案内看板設置箇所 ※計画改定後、整備箇所の検討及び整備を進める	—	※	※	※	案内看板の設置実績
※策定内容に応じた指標設定を行う	—	※	※	※	※
市内4駅における乗合事業(鉄道除く)の利用 者数	634万人(H26)	632万人	623万人	610万人	路線バス・乗合タクシーの利 用実績
乗合タクシーの収支率	57.9%(H26)	61%	63.5%	66%	乗合タクシーの運用実績
ノンステップバス導入率	8.5%(H25)	27.8%	68.0%	87.6%	ノンステップバス導入数 (神奈川中央交通営業所にお ける在籍車両数)
市内を停車する高速バスの運行系統数	3系統(H25)	8系統	9系統	10系統	高速バスの運行系統実績

表3 交通施策の実施方針と施策別の評価指標・目標（その2）

基本方針	課題	施策対象			施策番号	交通施策	事業スケジュール		
		広域	～	地域			短期(概ね5年以内)	中期(概ね10年以内)	長期(概ね15年以内)
歩行者・自転車交通体系	1 人口減少 2 高齢社会			●	⑭	イメージ歩道の整備	※	※	※
	1 人口減少 4 観光振興 5 低炭素化			●	⑮	快適な歩行空間の確保に向けた歩道の設置	※	※	※
	1 人口減少 2 高齢社会			●	⑯	バリアフリー基本構想改定 (平成29年度までに改定)	↑	↑	↑
	1 人口減少 2 高齢社会 3 産業活性化 4 観光振興 5 低炭素化		●	●	⑰	サイクルシティの検討 (平成29年度までに検討)	↑	↑	↑
まちづくり交通体系	1 人口減少 2 高齢社会 3 産業活性化 5 低炭素化			●	⑱	計画的な自転車駐車場整備と既存ストックの有効活用 (秦野駅北口広場の再整備等)	→		
	1 人口減少 2 高齢社会 3 産業活性化 5 低炭素化			●	⑲	駅周辺における歩いて暮らせるまちづくりの推進 (秦野駅北口周辺地区の整備等)	→		
	3 産業活性化	●	●		⑳	企業の誘致・立地を促進するスマートインターチェンジ整備と産業系都市基盤整備 (新たな産業拠点等の整備)	※	※	※
交通需要マネジメント等	5 低炭素化	●	●	●	㉑	ノーマイカー・エコ通勤デー事業の継続	→		
	5 低炭素化	●	●	●	㉒	小学生高学年を対象とした交通スリム化教育の継続的实施	→		
	5 低炭素化	●	●	●	㉓	環境にやさしい低公害車の普及促進等	→		
	5 低炭素化	●	●	●	㉔	地球温暖化に配慮した交通環境の実現	→		

※各種実施計画(交通バリアフリー基本構想等)の策定後や、スマートインターチェンジ供用後にスケジュール、及び目標値を検討予定。

評価指標	目標基準値 (参考)	短期目標 (平成32年)	中期目標 (平成37年)	目標 (平成42年)	主な評価・計測方法
イメージ歩道整備延長 ※ 道路網整備計画において、目標値を設定予定	—	※	※	※	イメージ歩道の整備実績
歩道設置整備延長 ※ 道路網整備計画において、目標値を設定予定	—	※	※	※	歩道設置の整備実績
歩行空間に対する満足度	57.4%(H25)	60%	62%	67%	市民アンケート調査 (「満足」+「やや満足」の値)
※改定内容に応じた指標設定を行う	—	※	※	※	※
※検討内容に応じた指標設定を行う	—	※	※	※	※
放置自転車撤去台数	1,575台(H25)	1,200台以下/年	1,100台以下/年	1,000台以下/年	放置自転車撤去台数の実績
秦野駅周辺の歩行者交通量 「まほろば大橋」交差点	7,703人(H25)	8,300人	8,400人	8,500人	交通量調査
渋沢駅周辺の歩行者交通量 「渋沢駅入口」交差点	3,903人(H25)	3,900人	3,900人	3,900人	
東海大学前駅周辺の歩行者交通量 「東海大学前駅入口」交差点	2,835人(H25)	2,800人	2,800人	2,800人	
鶴巻温泉駅周辺の歩行者交通量 「鶴巻温泉駅入口東」交差点	4,878人(H25)	4,900人	4,900人	4,900人	
スマートインターチェンジの利用台数 ※ スマートインターチェンジ供用時の基準値から、 普通・大型等の種別ごとに目標値を設定	※	※	※	※	スマートインターチェンジの 利用実績基礎調査等
新たな産業系土地利用敷地の確保	—	—	15ha	15ha	土地利用実績
ノーマイカー・エコ通勤デー事業への 参加者数	46,000人/年(H25) 通年型:43,500人 キャンペーン型:2,500人	47,300人/年 通年型:44,000人 キャンペーン型:3,300人	48,100人/年 通年型:44,000人 キャンペーン型:4,100人	49,000人/年 通年型:44,000人 キャンペーン型:5,000人	参加者数の実績
交通スリム化教育参加小学校数	7校(H26)	9校	11校	13校(全校)	交通スリム化教育の実績
公用車におけるグリーン購入法に基づく車両 導入に伴う保有率(作業車両等特殊車両を除く)	82.7%(H26)	97%	100%	100%	公用車導入実績
運輸部門の二酸化炭素排出量	19.8万t(H25)	—	—	14.5万t	秦野市資料

6 将来の望ましい交通計画の姿

(1) 長期交通計画に基づく全市的な交通施策の展開

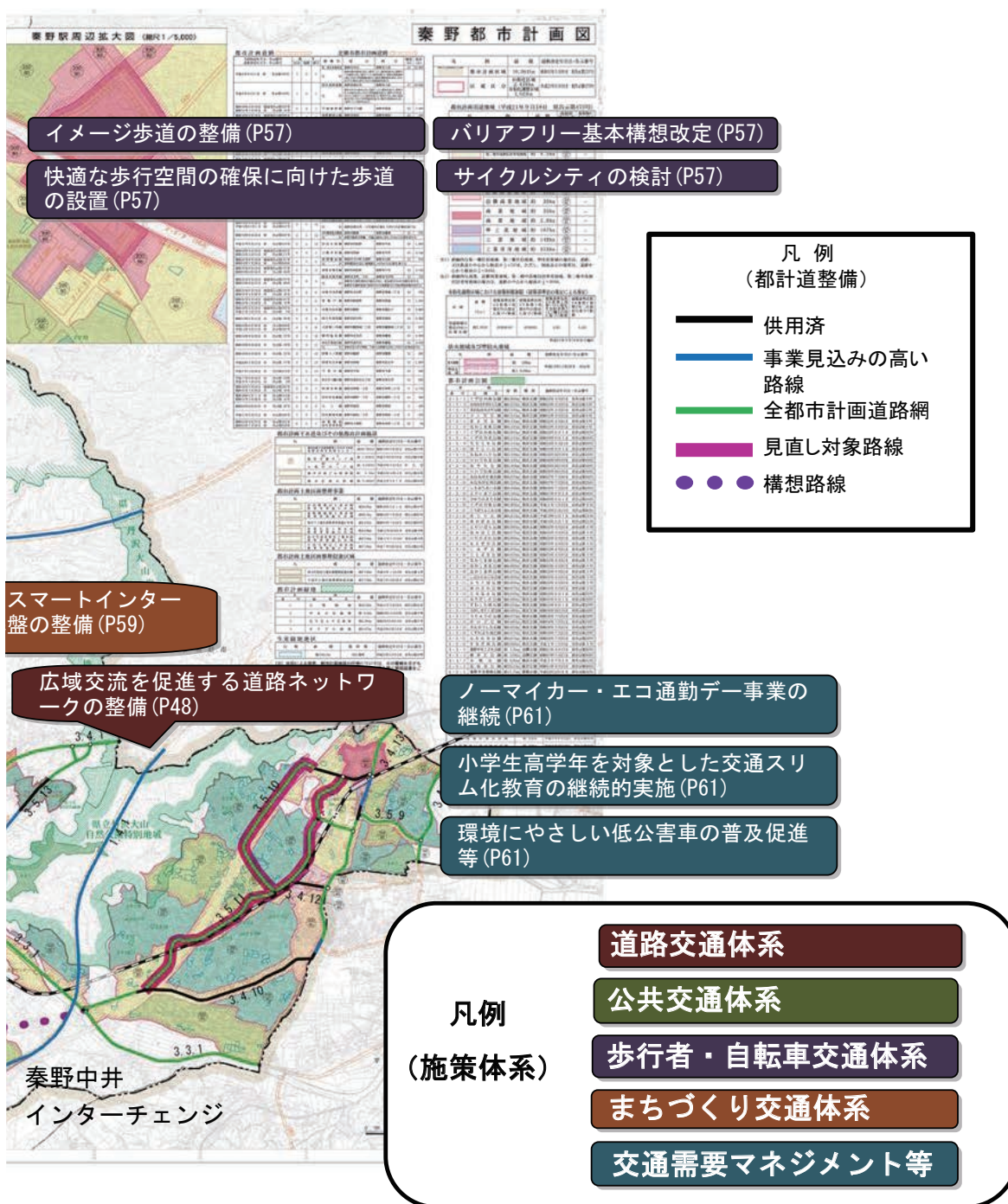
厳しい財政状況ではありながら、将来の集約型都市構造への転換を見据え、長期（平成42年）に向けて、道路交通体系の形成により新たに整備されるスマートインターチェンジに関連したアクセス道路の整備、産業振興、観光振興の促進、防災対応等に向けた市内の骨格を形成する道路網の整備を進め、主要幹線街路及び一般道路の平均混雑度の低下を目指すとともに、産業、観光の活性化及び防災対策の推進を図る。なお、具体的な都市計画道路の整備優先順位については、交通施策の一つとして位置付けられた「道路網整備計画（平成28年度までに策定）」を通じて検討する。



図68 長期交通計画の各種施策

注) 施策体系末尾の (P●) とは、各施策内容が記載された関連ページを示す。

その他、公共交通体系の形成による公共交通ネットワークの維持・確保、歩行者・自転車交通体系に基づく歩行環境、自転車通行環境の改善、まちづくり交通体系に基づく拠点整備と交通環境改善、交通需要マネジメント等の推進による都市の低炭素化を目指す。



(2) 長期交通計画の実現に向けた短期的な対応

長期（平成42年）に向けては、まず、交通施策の一つとして位置付けられた「道路網整備計画（平成28年度までに策定）」、「バリアフリー基本構想（平成29年度までに改定）」及び「サイクルシティ（平成29年度までに検討）」といった、本計画に基づく策定作業に着手する。中でも、「道路網整備計画」は本市の今後の道路整備方針を定めるものであり、道路交通に限らず、自転車、歩行者交通についても検討し、「バリアフリー基本構想」や「サイクルシティ」との整合を図る。



図69 長期交通計画の実現に向けた短期（平成32年まで）の対応

各実施計画の策定に当たっては、本計画に位置付けた将来都市交通像の実現や、基本目標、基本方針と整合を図るものとするほか、各交通体系の形成に向けた個別の交通施策の検討に至った背景、課題等を踏まえながら、交通施策の展開方針、スケジュール、指標（目標値）について検討する。

また、着手済や事業中の事業、交通施策については、引き続き、本計画の方針に基づき継続して取り組む。

