

第4章 交通計画の実現に向けて

1 マネジメントサイクルの構築

本計画は、おおむね15年後を目標年次に設定し、本市の将来都市像の実現に向けて必要となる交通施策について取りまとめるとともに、現況の交通課題に対応していくために、おおむね5年後の短期的に取り組むべき施策及びおおむね10年後の中期にわたり取り組むべき施策について明らかにした。そこで、本計画を推進していくに当たっては次の事項について留意していくことが必要と考えられる。

(1) 国や県の動向を踏まえた施策の推進と見直し

計画に位置付けた交通施策の推進に当たっては、国や県、本市の上位計画と整合を図りながら進めていくことが必要となる。国においては、現在、国土強靱化や地方創生の動き、交通政策基本計画の策定を受けた交通分野の方向性を踏まえた中での対応が必要となる。また、人や物の移動の前提となる土地利用、都市計画に関しては、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画等の動向もふまえ、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて考慮する必要がある。これらの動きについては、本計画の策定においては視野に入れているものの、今後、本市の都市計画も変化することが予想される中において、常に時代のすう勢を見据えながら事業に着手していくとともに、適時、適切な段階での見直しを図り、目標を達成するための取り組みが重要となる。

(2) 長期交通計画を実現するための短期的な事業計画の立案と着実な推進

本計画を踏まえた中で、道路交通体系及び歩行者・自転車交通体系の形成に向けて、道路網整備計画の策定、バリアフリー基本構想の改定及びサイクルシティの検討を計画の中に位置付けている。さらに、まちづくり交通体系に位置付けた（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における土地利用構想に基づく事業を推進していくこととなっている。

（仮称）秦野サービスエリアスマートインターチェンジでは、産業系土地利用面積の確保を進めていく中で、交通に関しては大型車両の流入等が懸念される場所であるが、物流の動向に限らず、観光集客力の高まりによる乗用車の増加等も想定されるため、付近の安心・安全を確保していくために、柔軟な対応が必要となる。

よって、個別計画の策定や事業の推進に当たっては、本計画に位置付けた基本目標や基本方針と整合を図っていくとともに、各個別計画、交通施策についても引き続き検証を進めていくことが重要となる。

(3) 効率的・効果的なものとしていくための適時適切な計画の見直し

このように、今後、施策の推進に向けて、PDCAサイクルに基づく進ちょく管理を進めていくとともに、適時、適切な段階において社会情勢の変化と動向を踏まえつつ、計画に位置付けた施策の評価、見直しを行う等、実効性を高めながら施策を展開していく。また、既存ストックを有効活

用しつつ、都市施設・交通施設を総合的に管理・運用する「ファシリティ・マネジメント」の考え方を踏まえながら、社会情勢の変化に対応して必要となる施設整備について検討していく。

(4) マネジメントサイクルの構築

- 以上により、次の方針に基づくマネジメントサイクルを構築し、施策を展開する。
- ア 本計画に位置付けた基本目標や基本方針と整合を図りながら、道路網整備計画の策定、バリアフリー基本構想の改定及びサイクルシティの検討を行う。
 - イ 交通計画の改定は、おおむね5年後を基本とし、当面、短期終了時点における施策の実施状況、施策実施による効果と課題について検証のうえ、必要に応じて施策の実施方針を見直す。
 - ウ 交通計画の改定に際しては、交通計画に定めた評価指標の達成状況を評価し、その評価結果を公表するとともに、さらに社会経済情勢の変化を反映しながら検討する。
 - エ 交通計画の改定については、国や県、本市の上位計画、関連計画と整合し、またそれらを反映する。
 - オ 短期、中期の各段階については、施策事業の実施状況を毎年度確認する。
 - カ 施策を着実に進めていくために、特に、長期にかけて事業を推進する施策等については、国や県への働きかけを行うとともに、市の上位計画である総合計画や都市マスタープランへの反映、さらには、重点的に取り組むべき施策については、その実施計画を策定していく。また、施策展開に必要な予算について、着実に確保していく。
 - キ 以上の評価・検証、計画の見直し等については、現在の庁内検討会の体制を維持し、引き続き進行管理を行う。

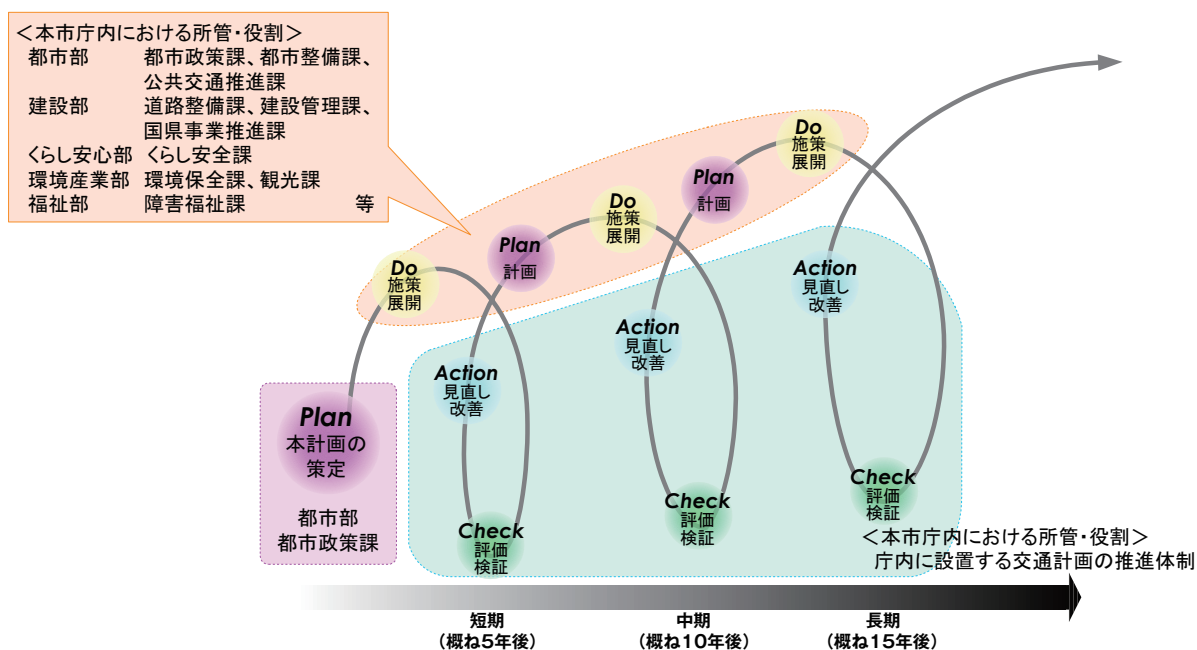


図70 PDCAサイクルに基づく施策展開方針

2 交通計画の推進体制と役割……………

着実な施策の推進を図りつつ、今後の短期・中期各段階での計画内容の見直し等を実施していくために、庁内に交通計画の推進体制を確立させる。

短期的な施策である道路網整備計画の策定、バリアフリー基本構想の改定及びサイクルシティの検討等における施策、目標、評価指標等については、本計画との整合を図る。

また、本計画に位置付けた交通施策の推進に当たっては、ハードとソフトの両面からの事業化を図るとともに、財政的な裏付けや各種新規事業等の検討を進めるなどが求められる。さらに、次に掲げるように、国や県のほか、交通事業者、地元企業や居住者等との連携を図りながら、本計画の推進を図っていく。

(1) 国・県の方針との整合・連携

国や県が行う事業の推進に協力するとともに、国、県における交通施策、交通を取り巻く土地利用や都市計画などの関連計画等の方向性と整合を図りながら、本計画に位置付けた事業を推進する。

また、県との連携については、本計画に位置付けた事業において、隣接する市町に関わる広域的なプロジェクトについて、調整や助言等の協力を要請するとともに、今後の県の計画見直し段階において、本計画の事業等を上位計画への位置付けへの働きかけを行う。

こうした連携を図っていくことにより、現在でも市内に4つの鉄道駅と東名高速道路のインターチェンジを有している中、新たに新東名高速道路の整備に伴うスマートインターチェンジを含めた2つのインターチェンジが追加され、神奈川の陸の玄関口として、東京都心、日本全国への優れた交通アクセスが、さらに向上させていくとともに、魅力ある交流の都市として、その特性を生かしたまちづくり、交通体系の形成を推進していく。

(2) 市民や企業、交通事業者との連携・協働

本計画の方向性や施策の内容に関して広く関係者にPRや働きかけを進めることで、情報を共有し、合意形成を積極的に図っていく。

特に公共交通サービスの維持については、近年ドライバーの高齢化・不足等の問題を踏まえつつ、交通事業者との連携・協働により本計画に位置付けた交通施策を推進していく。

また、交通需要マネジメントについては、企業に限らず、市民の参画が必要不可欠であることから、積極的な働きかけを行い事業の拡大を図る。

こうした市民や企業、交通事業者との連携・協働により、魅力ある住環境をさらに充実させていくとともに、環境に配慮した持続可能なまちづくり、交通体系の形成を推進していく。