

# はだの交通計画





## ごあいさつ



昨年1月1日に市制施行60周年を迎えた本市は、自然豊かな丹沢山地と渋沢丘陵に抱かれた県内唯一の盆地の地形を有している一方で、都心からの交通利便性が高いことから、“みどり豊かな暮らしよい都市（まち）”を将来都市像として掲げ、魅力あるまちづくりのためにさらなる発展を目指しています。

この都市像の実現に寄与する都市基盤の整備として、現在、平成32年度の開通に向けて新東名高速道路の整備が進められており、本市内には秦野インターチェンジ（仮称）及び秦野サービスエリアスマートインターチェンジ（仮称）が設置されることとなっています。

東名高速道路と合わせて、市域の南北に巨大交通ネットワークが整うことで、産業集積のポテンシャルが飛躍的に向上し、市内企業の活性化や市外からの企業進出による税収の増加、これらに伴う新たな雇用の創出などの効果を期待することができます。

鉄道駅周辺においては、鶴巻温泉駅南口周辺の整備、秦野駅南部（今泉地区）の土地区画整理事業、秦野駅北口周辺の再整備など、人口減少や少子高齢化に対応するためのコンパクトな集約型都市構造に向けた事業を進めています。

これらの拠点を高質な都市空間として維持していくためには、利便性の高い交通ネットワークでつなげるための施策が不可欠であり、最新の交通動向などを踏まえたうえで、平成15年に策定した「はだの交通計画」を見直し、本計画として改定いたしました。

本市をもっと元気に、「住みやすいまち、住んでよかったまち、住み続けたいまち」の実現に向けて、安全で安心な利便性の高い交通環境を充実させるために、引き続き、市民の皆さまのご理解とご協力をいただきながら、本計画の実現に努めてまいりたいと考えております。

最後に、本計画の策定に当たり、貴重なご意見やご提言をいただきました秦野市総合都市交通体系調査検討協議会及び同幹事会の委員の皆さまをはじめ、多くの市民の皆さま、関係機関各位に心より厚くお礼申し上げます。

平成28年3月

秦野市長 古谷 義幸



# 目 次

---

<b>第1章 交通計画の改定に当たって</b> .....	1
1 背景・目的 .....	1
2 前回計画の概要 .....	1
(1) 策定の背景・目的 .....	1
(2) 基本目標と方針 .....	2
(3) 長期交通計画の位置付け .....	2
(4) 前回計画の評価・分析 .....	3
(5) 交通計画改定の必要性 .....	5
3 本計画の位置付け .....	6
4 目標年次 .....	12
5 検討フロー .....	12
<b>第2章 交通を取り巻く現況と変化</b> .....	13
1 社会情勢の現況と変化 .....	13
(1) 人口動向 .....	13
(2) 産業動向 .....	15
(3) 観光 .....	16
(4) 環境 .....	17
(5) 防災 .....	18
(6) 土地利用等 .....	19
(7) まとめ .....	20
2 交通環境の現況と変化 .....	23
(1) 交通行動 .....	23
(2) 交通に対する市民ニーズ .....	27
(3) 道路交通の状況 .....	28
(4) 公共交通の状況 .....	31
(5) まちづくりとの連携 .....	33
(6) まとめ .....	34
3 交通を取り巻く課題 .....	37

---

---

<b>第3章 交通計画の目標と施策</b> .....	38
1 将来都市交通像 .....	38
2 基本目標と基本方針 .....	39
(1) 基本目標 .....	39
(2) 基本方針 .....	41
3 将来交通需要の見通し .....	42
(1) 前提となる将来人口動向 .....	42
(2) 将来交通需要 .....	43
(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 .....	45
4 交通体系形成方針 .....	46
(1) 道路交通体系 .....	46
(2) 公共交通体系 .....	54
(3) 歩行者・自転車交通体系 .....	56
(4) まちづくり交通体系 .....	58
(5) 交通需要マネジメント等 .....	60
5 施策展開方針と期待される効果・目標 .....	62
交通施策の実施方針と施策別の評価指標・目標 .....	62
6 将来の望ましい交通計画の姿 .....	66
(1) 長期交通計画に基づく全市的な交通施策の展開 .....	66
(2) 長期交通計画の実現に向けた短期的な対応 .....	68
<b>第4章 交通計画の実現に向けて</b> .....	70
1 マネジメントサイクルの構築 .....	70
2 交通計画の推進体制と役割 .....	72
<b>参考資料</b> .....	73
1 これまでの検討経緯 .....	74
2 秦野市総合都市交通体系調査検討協議会 設置要綱 .....	75
3 検討体制 .....	78
4 用語解説 .....	86

※表やグラフについて  
小数点以下、四捨五入の関係で、各カテゴリーの数値合計が一致しない場合  
や、パーセントの合計が正確に100とならない場合があります。

# 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。

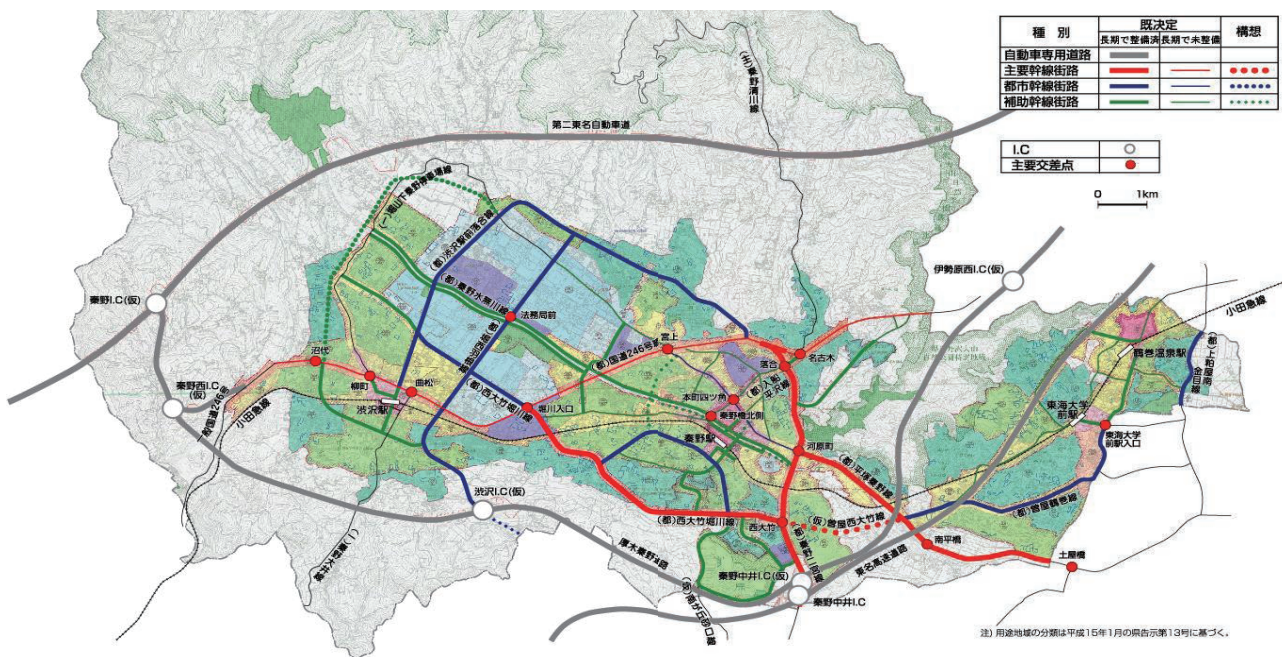


図1 前回計画における長期交通計画



#### (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。

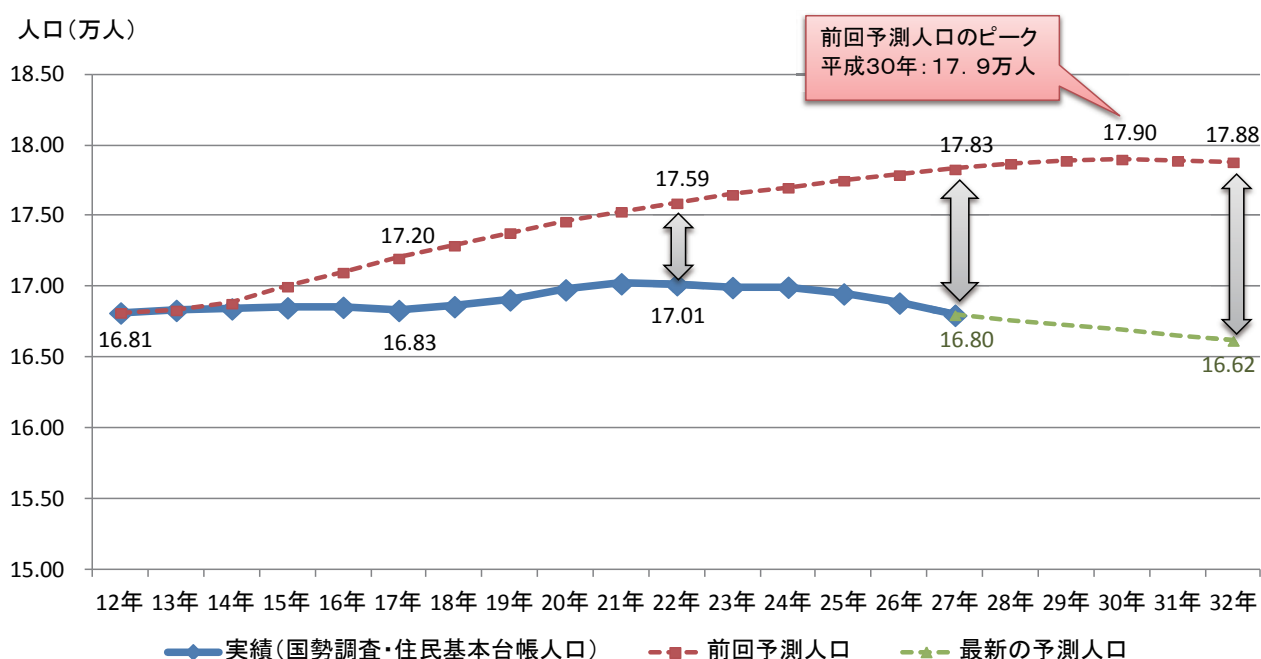


図2 人口推移及び将来人口推計結果の乖離

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。

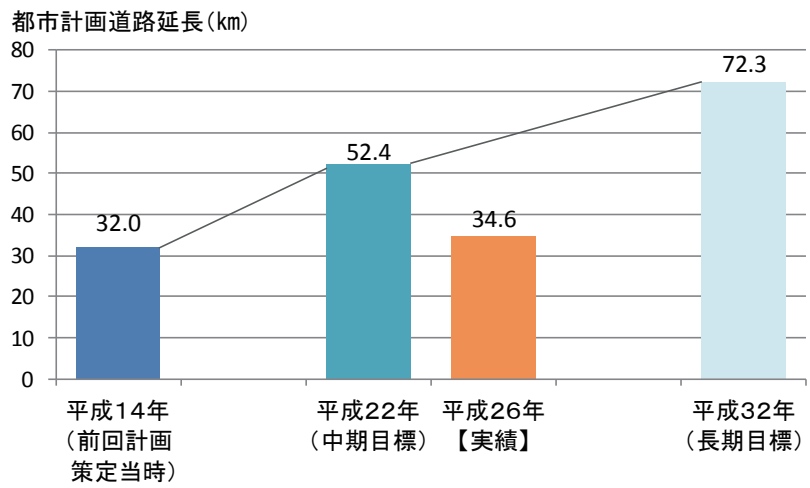


図3 都市計画道路の整備延長

(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。

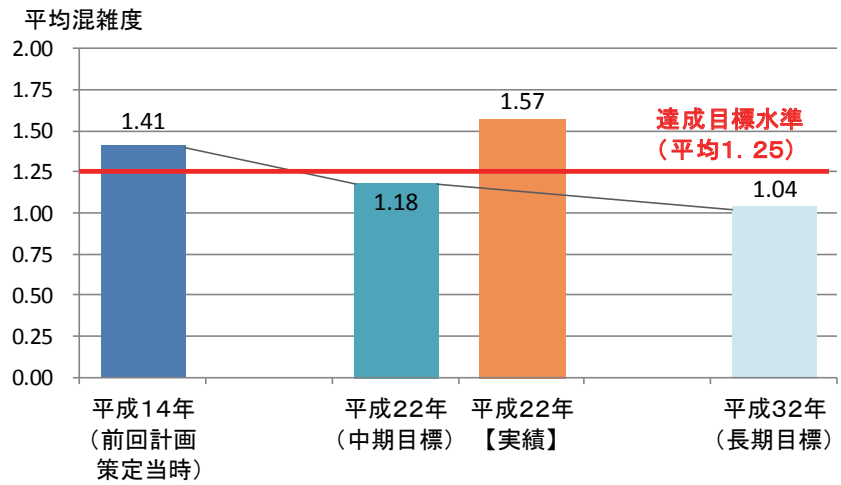


図4 主要幹線街路の平均混雑度

## 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。

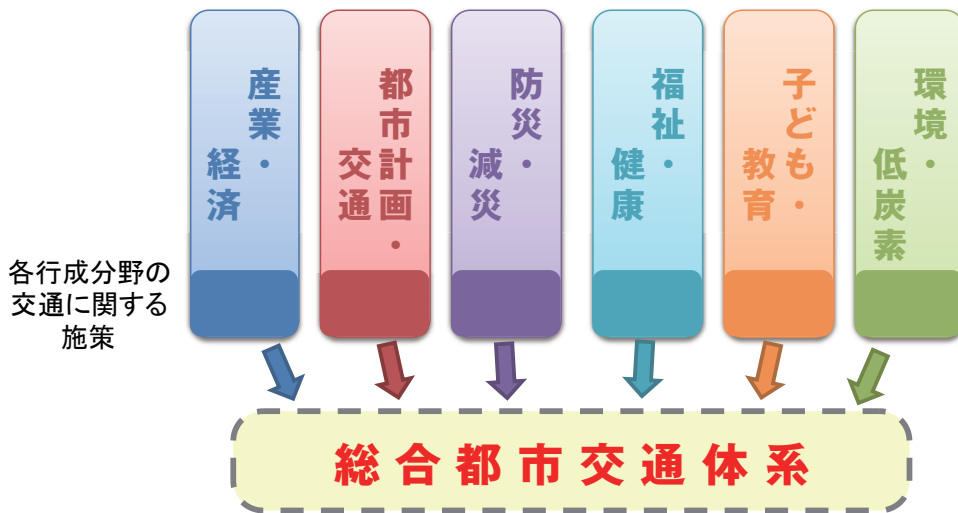


図5 総合都市交通体系の位置付け

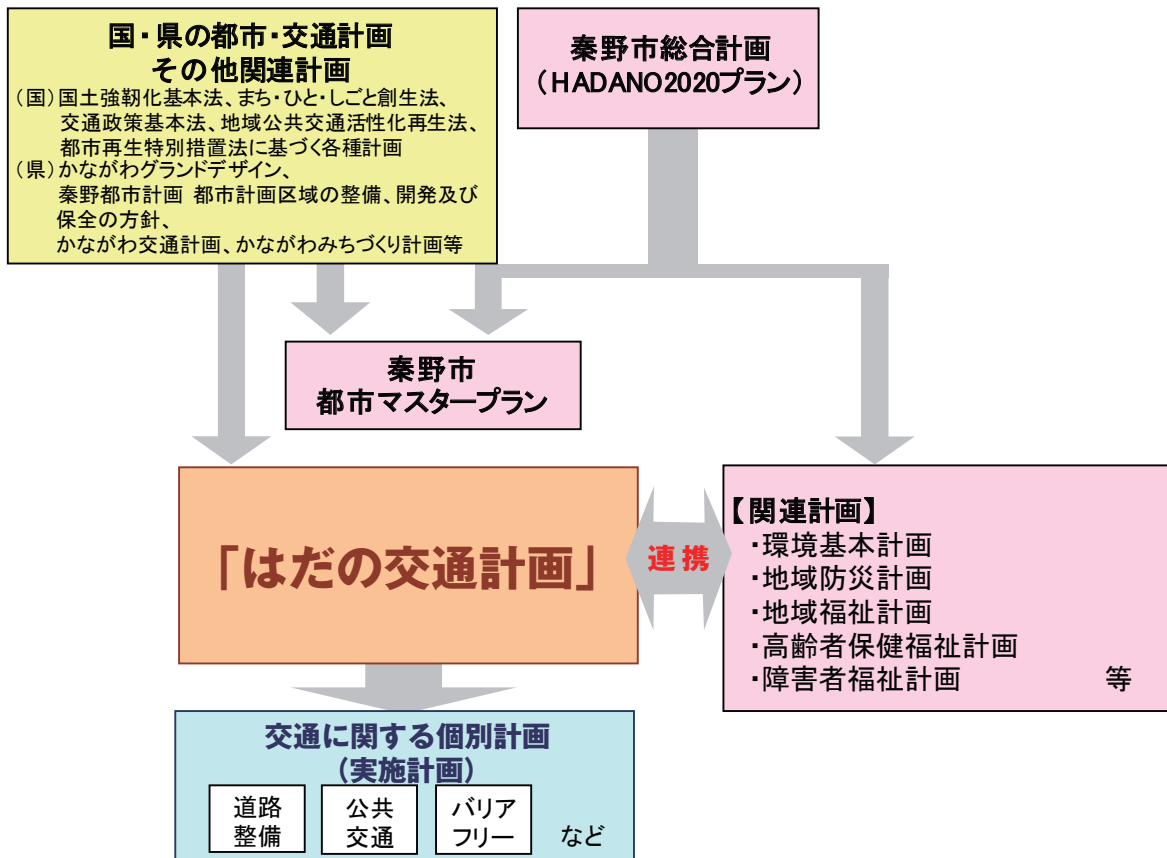


図6 本計画の位置付け

【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。

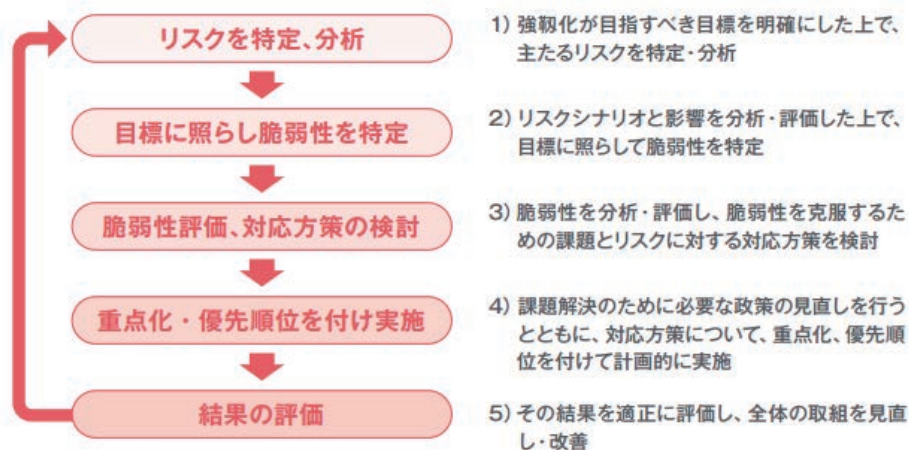


図7 国土強靱化の概要

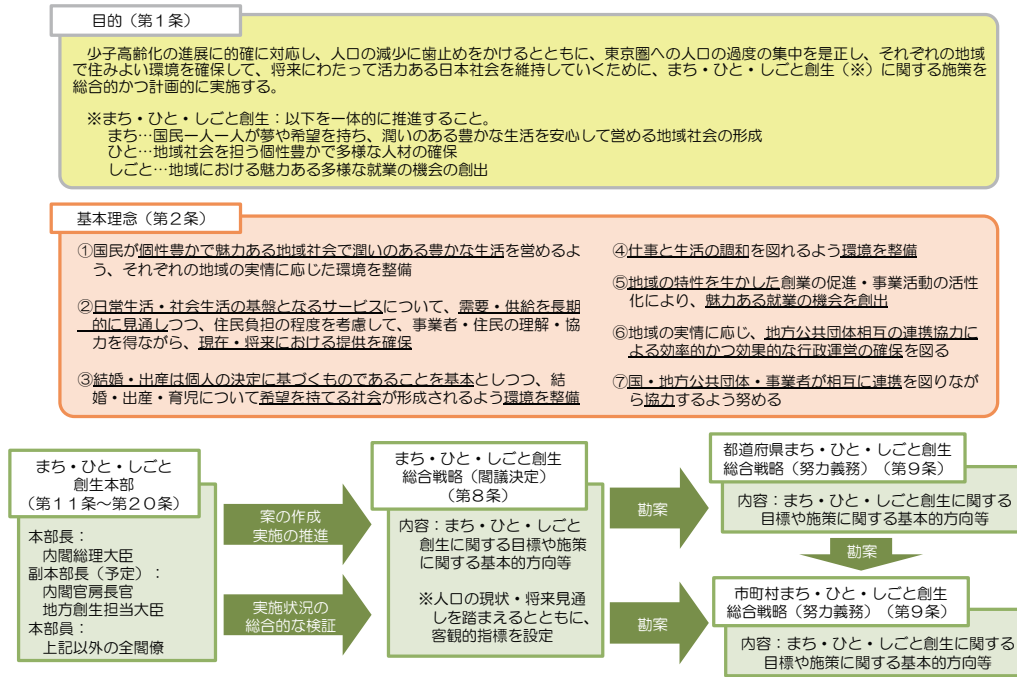
(資料)「国土強靱化とは?」内閣官房国土強靱化推進室

(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



施行期日：公布日（平成26年11月28日）。ただし、創生本部・総合戦略に関する規定は、平成26年12月2日。

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。

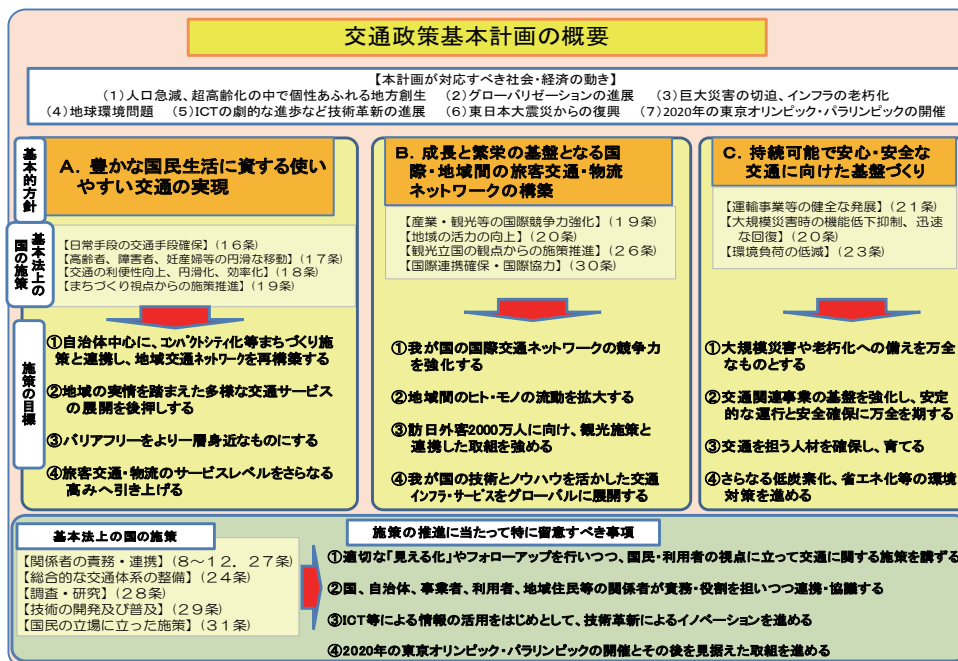


図9 交通政策基本計画の概要  
 （資料）「交通施策基本計画について」（平成27年2月）

#### (4) かながわグランドデザイン（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。

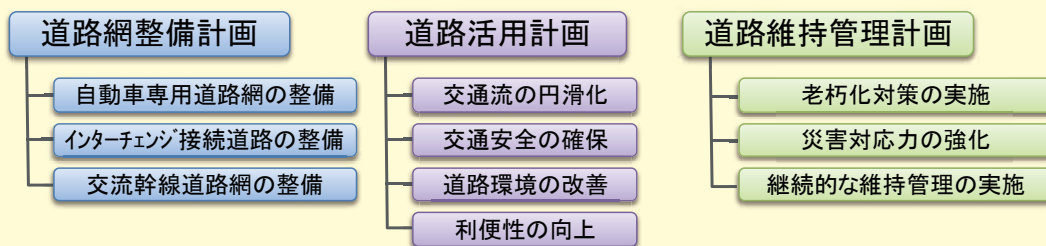
道路を取り巻く状況の変化と計画の考え方

【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。

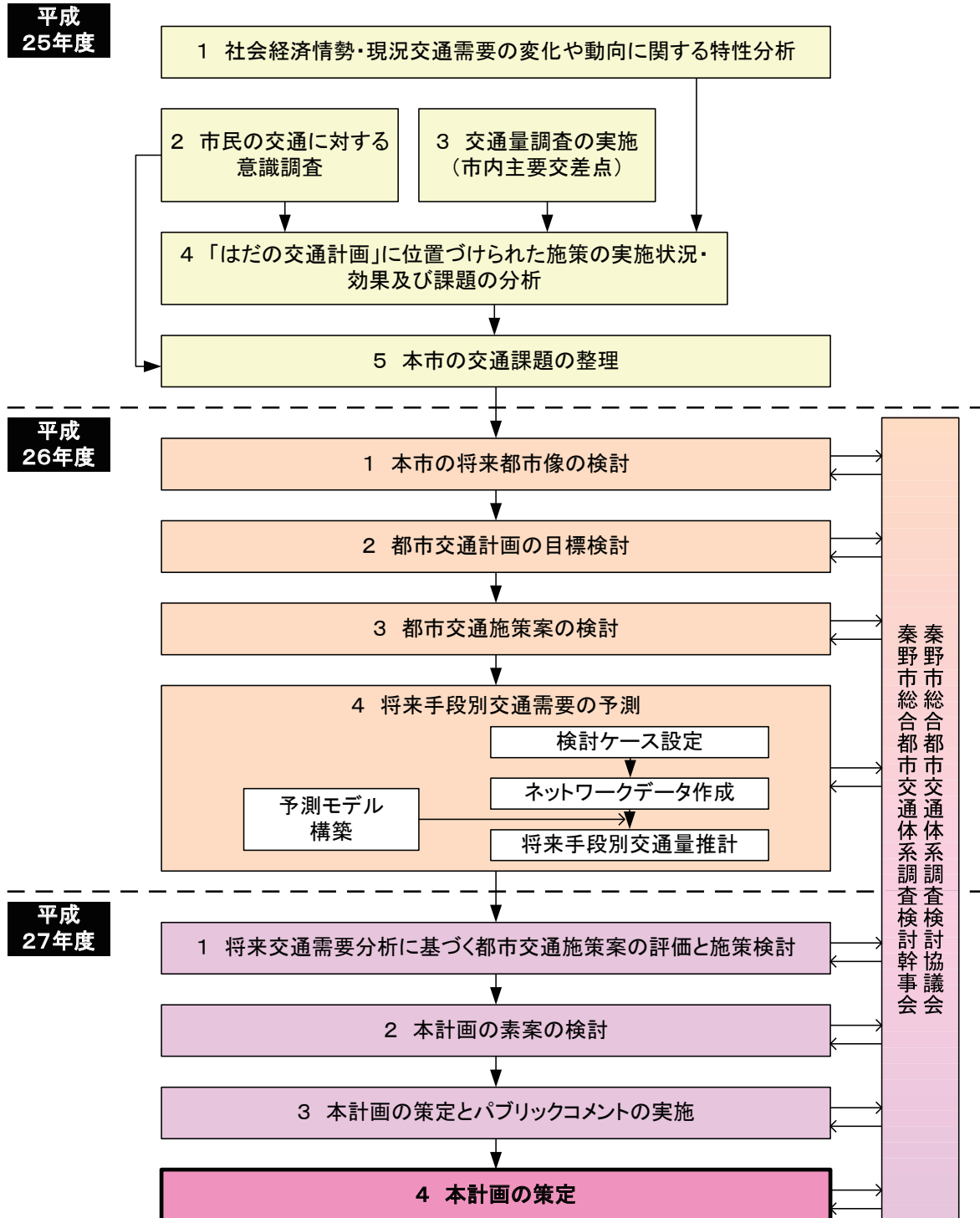


図10 検討フロー

## 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。

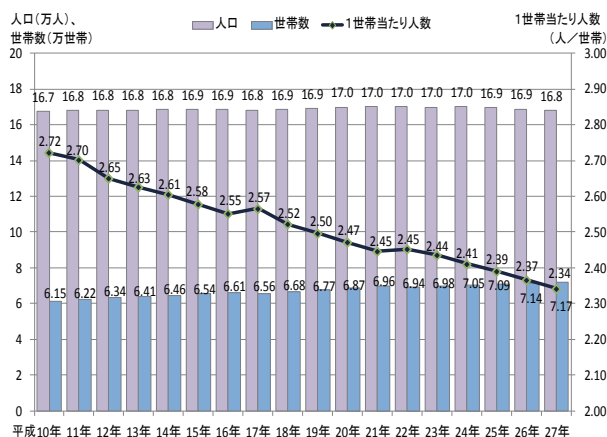


図11 人口、世帯数、平均家族数の推移  
(資料) 統計はだの (各年10月1日現在)

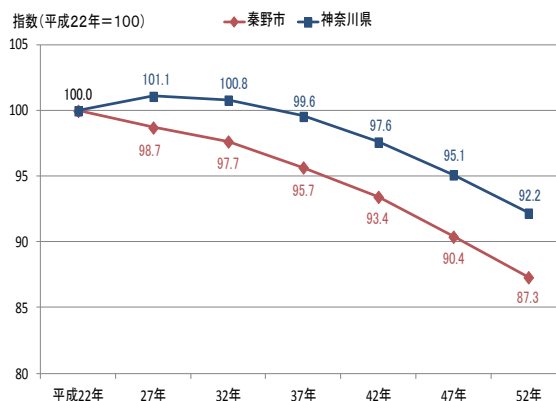


図12 神奈川県及び本市の将来人口予測  
(資料) 神奈川県の人口は「国立社会保障・人口問題研究所：日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」、秦野市の人口は「秦野市人口ビジョン」(平成27年)に基づく。

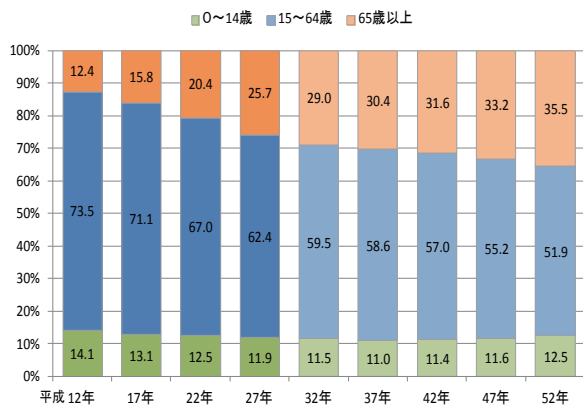


図13 本市の年齢階層別人口の動向と予測

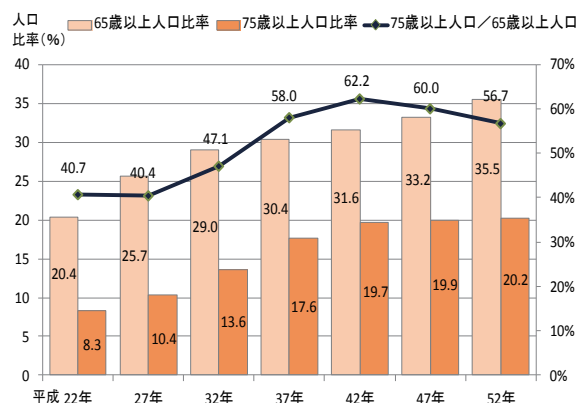


図14 将来の65歳以上高齢者に占める75歳以上比率

(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。

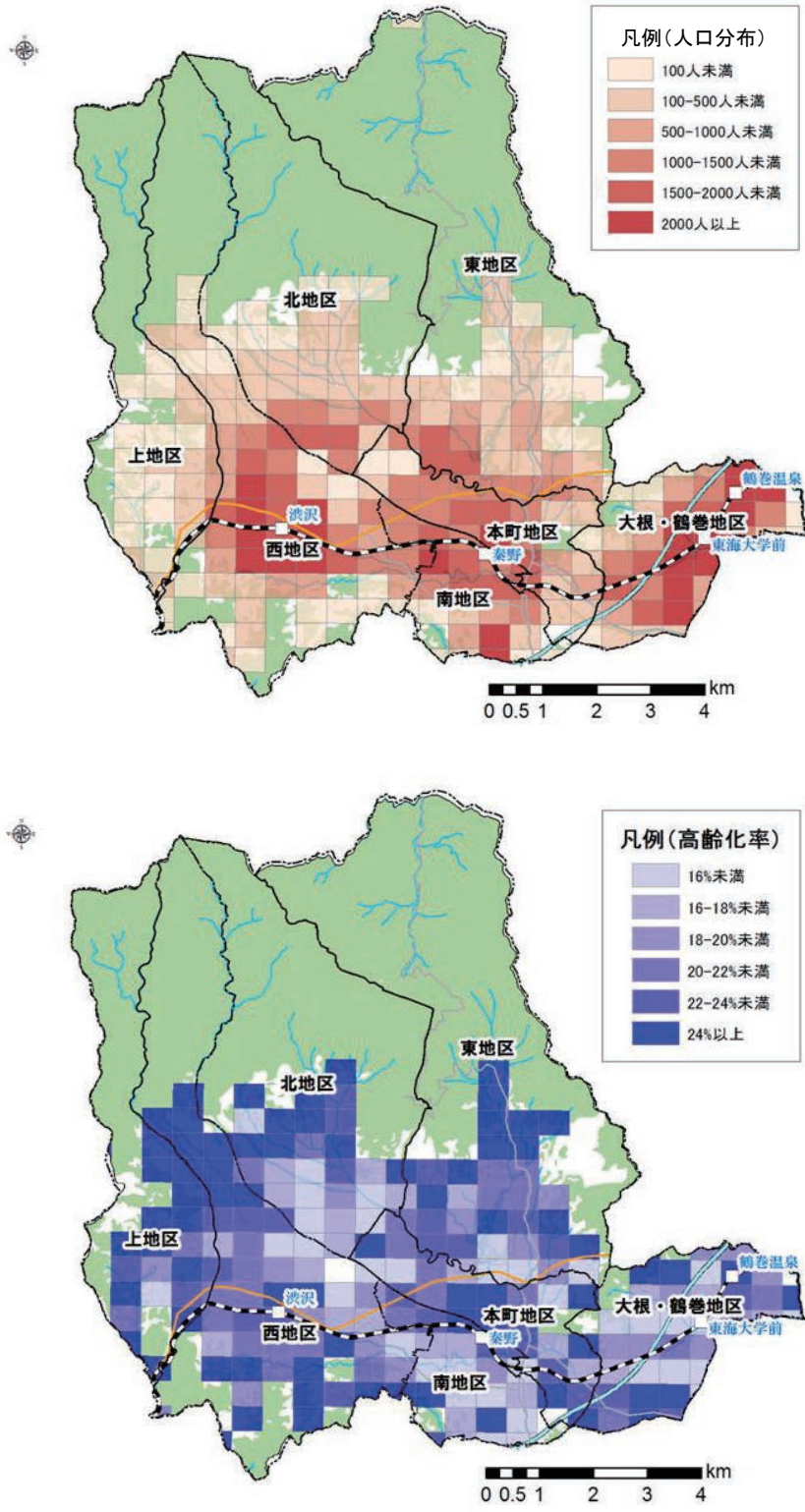


図15 市内の地区別人口分布、高齢化状況  
 注) 平成22年国勢調査(地域メッシュ統計)に基づき作成

## (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。

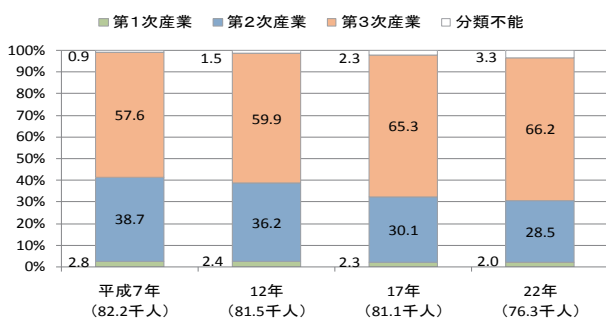


図16 産業別就業者数の構成比の推移

(資料) 国勢調査 ※年次の下の ( ) 内は就業者数

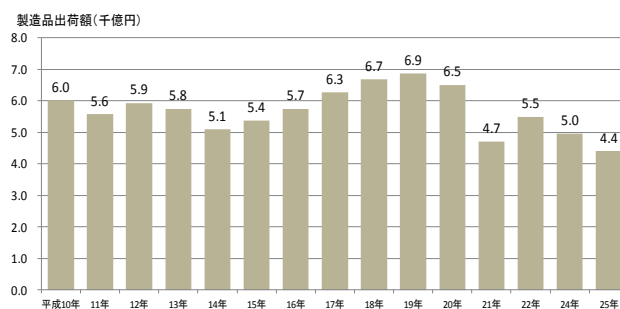


図17 製造品出荷額の推移

(資料) 工業統計調査 ※平成23年は未実施

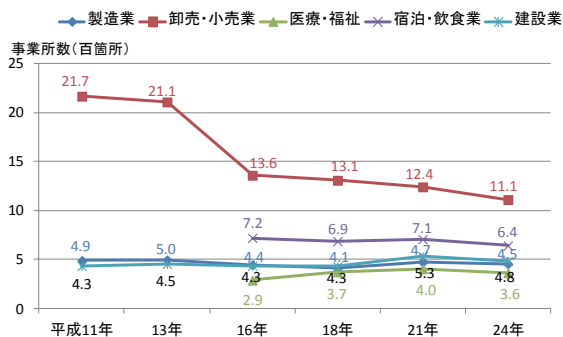


図18 事業所数の推移

(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

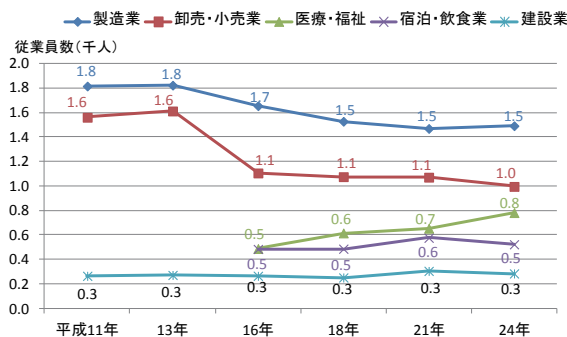


図19 従業員数の推移

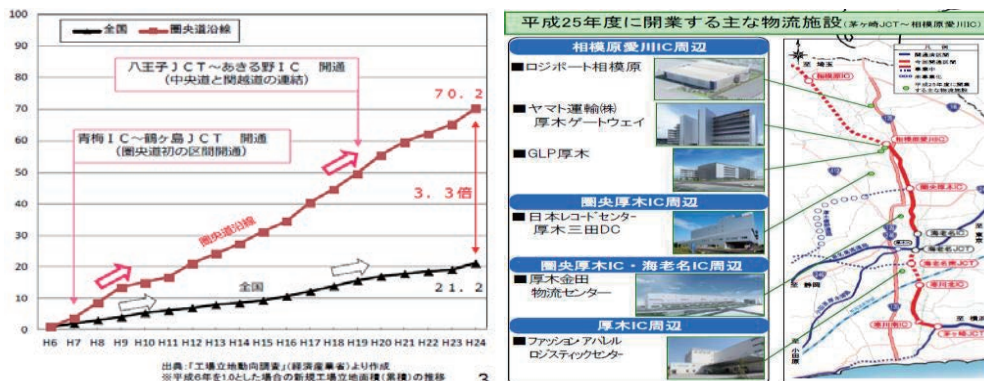


図20 圏央道周辺での物流施設の立地状況

(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。

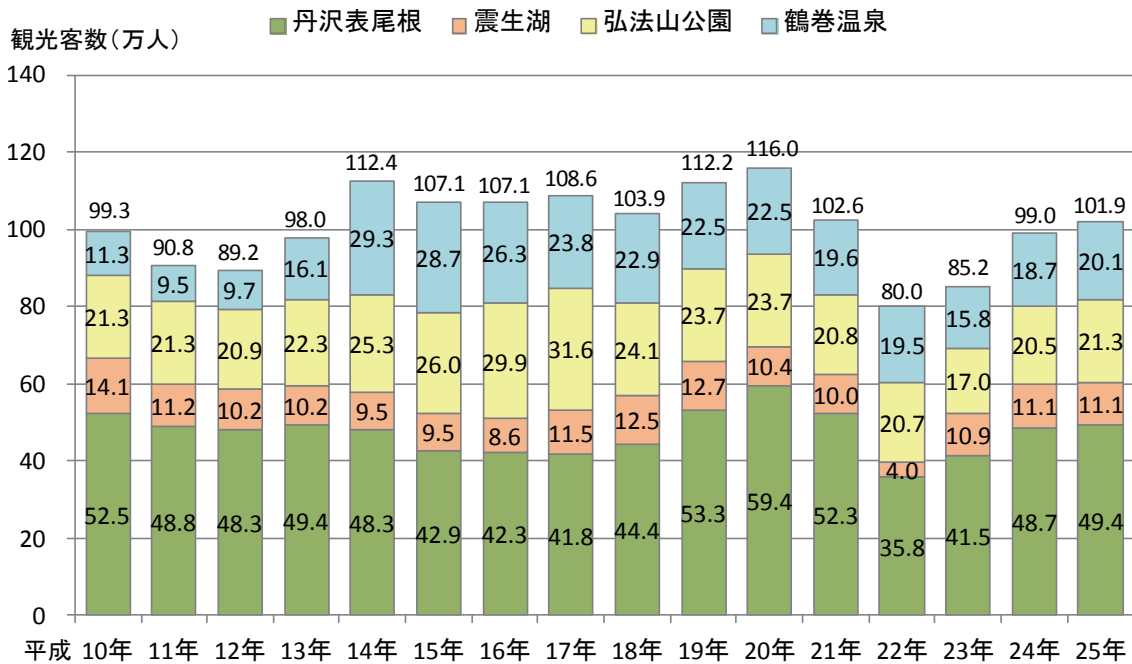


図21 市内の主要観光拠点別の観光客数の推移  
(資料) 統計はだの

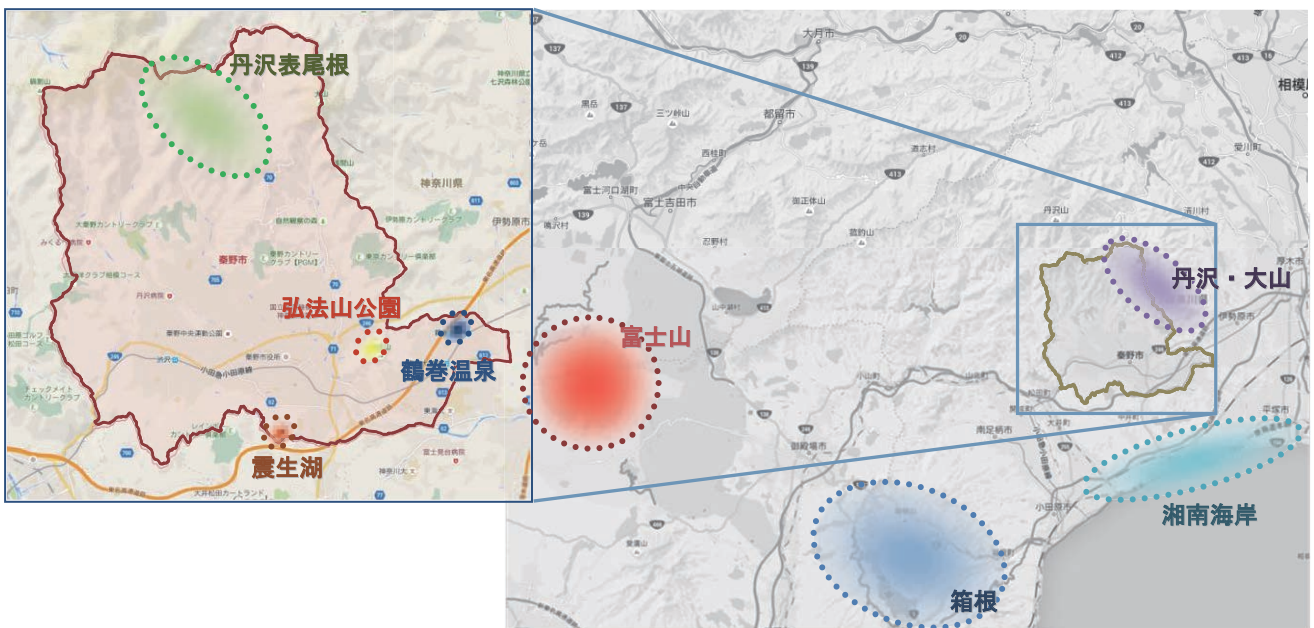


図22 市内及び周辺の主要観光拠点

(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。

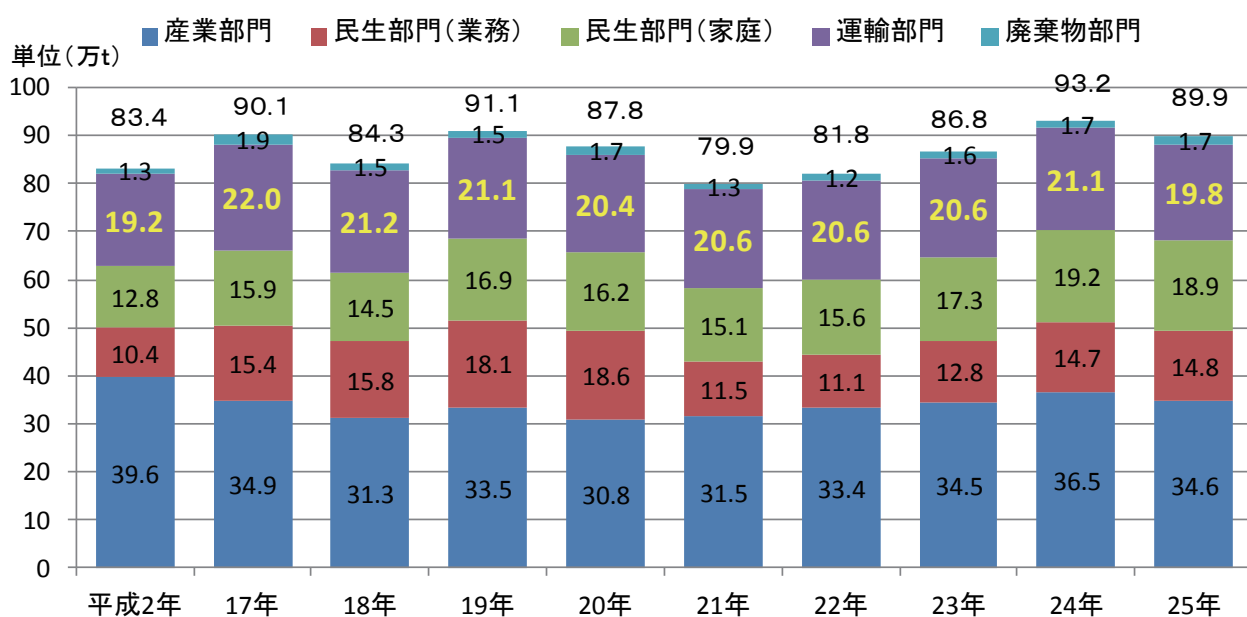


図23 秦野市の部門別二酸化炭素排出量  
(資料) 秦野市資料

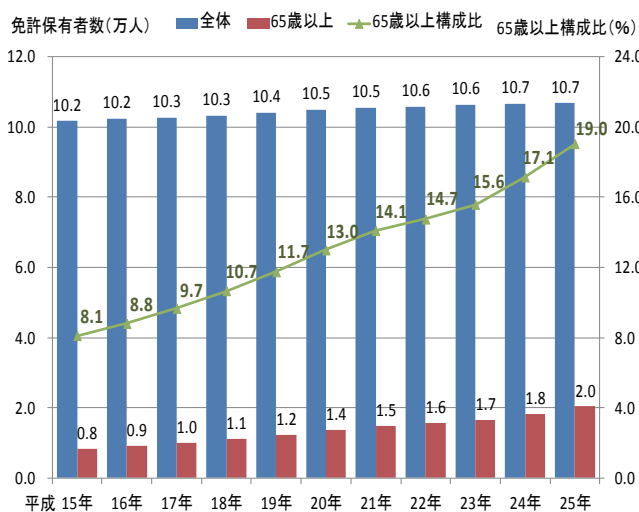


図24 自動車運転免許保有者数・保有率の推移  
(資料) 秦野市資料

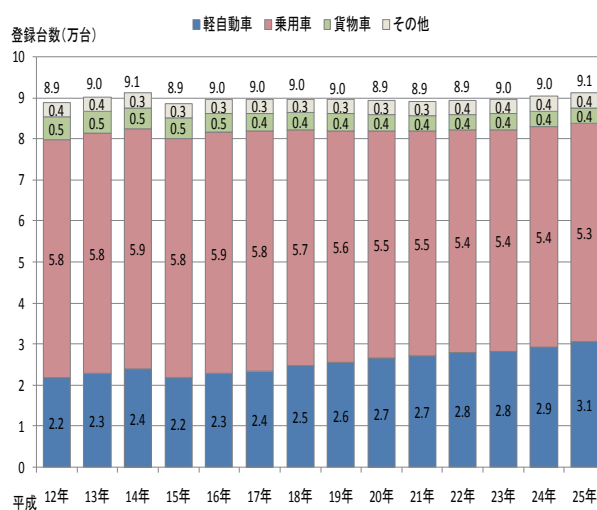


図25 秦野市の自動車登録台数の推移  
(資料) 神奈川県県勢要覧 (各年3月31日)

(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。

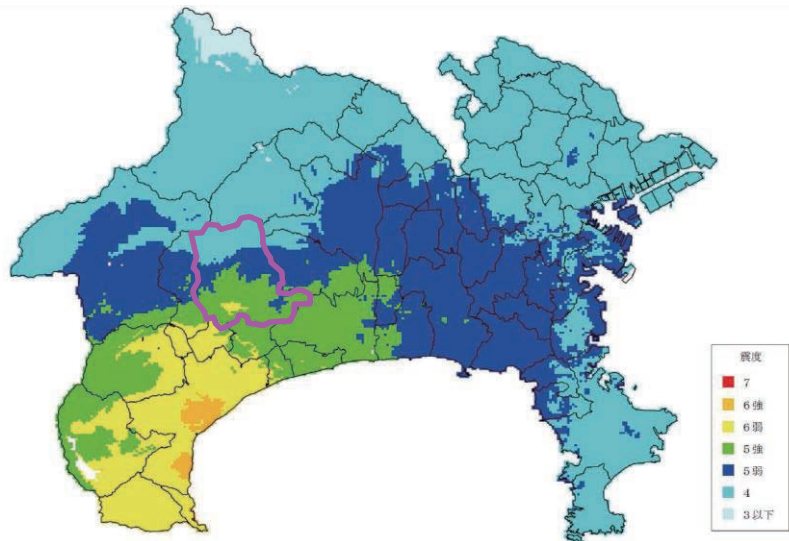


図26 神奈川県西部地震における震度想定

(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。

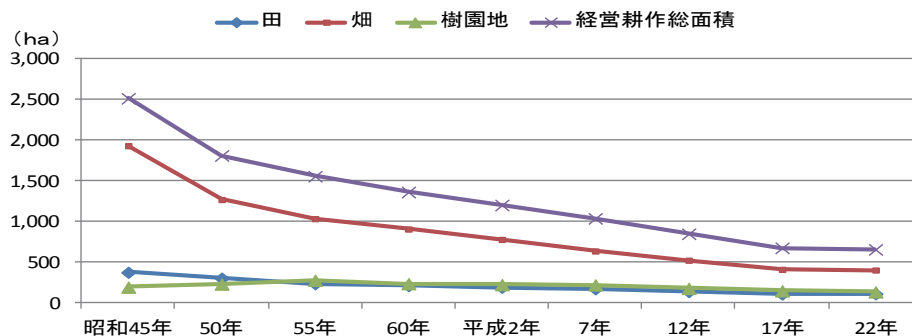
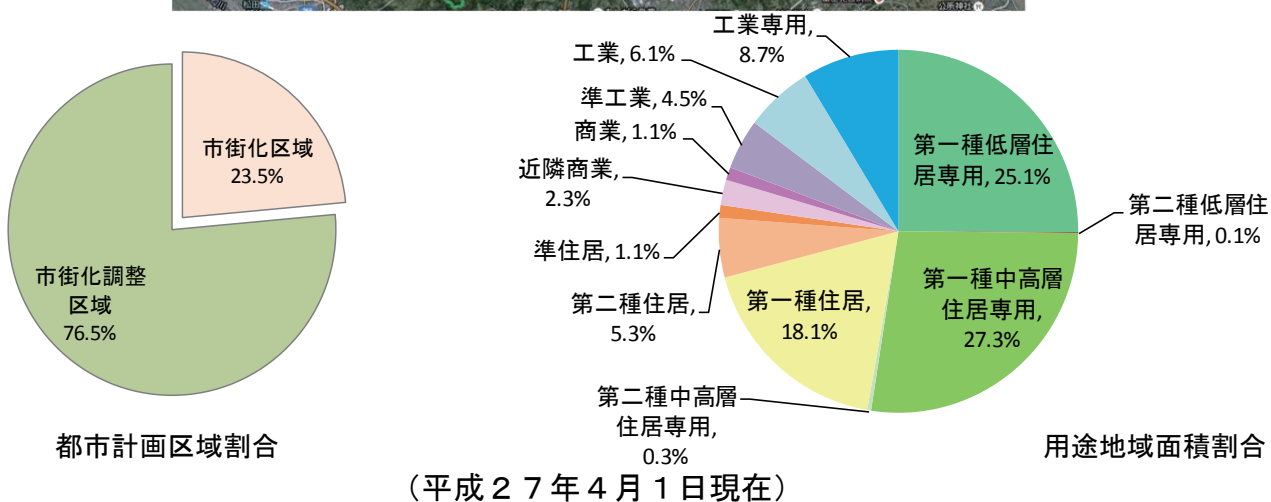
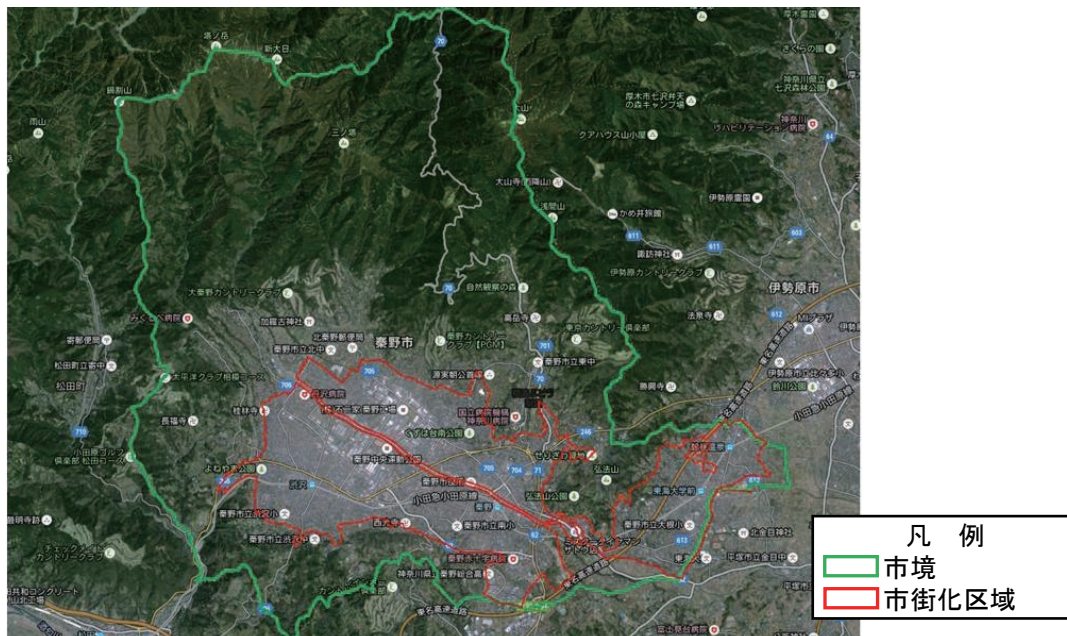


図28 本市の土地利用  
 (資料) 神奈川県県勢要覧に基づき作成

## (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な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。

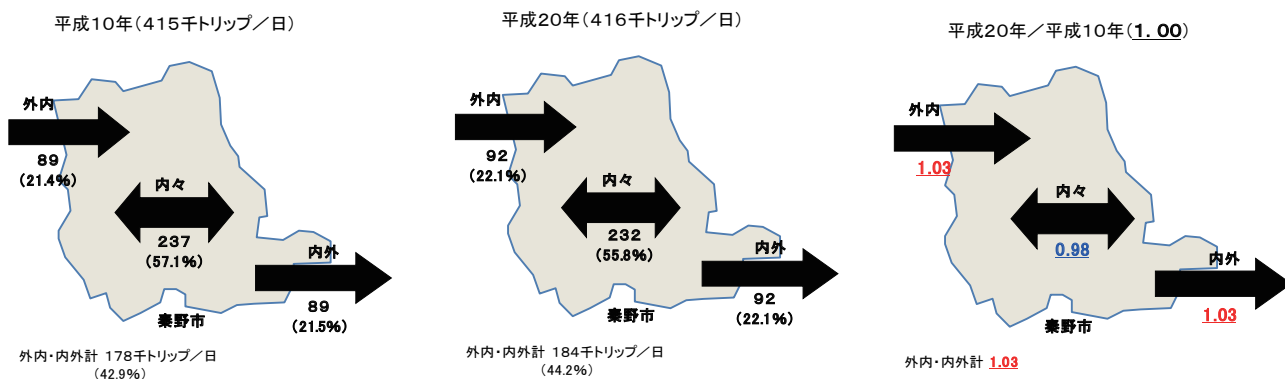


図29 本市発着総トリップの現況と変化  
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

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。

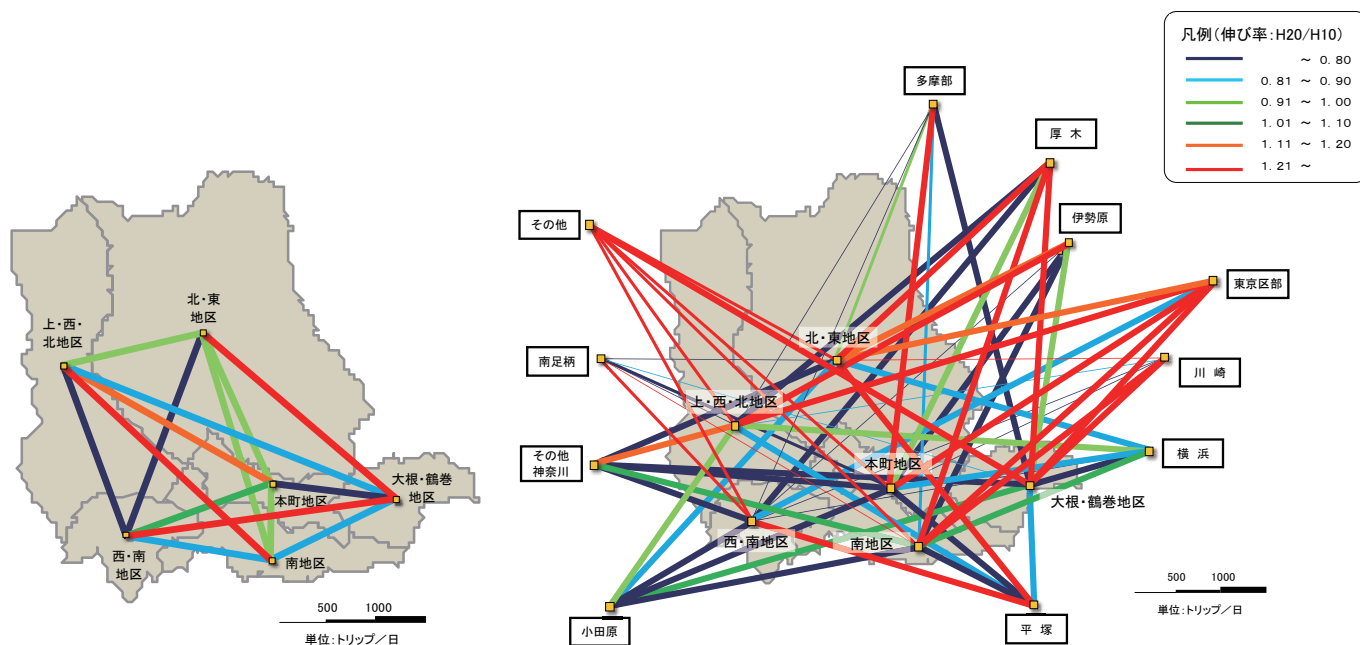


図30 市内々トリップ及び市内外・外内トリップの現況と変化  
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

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。

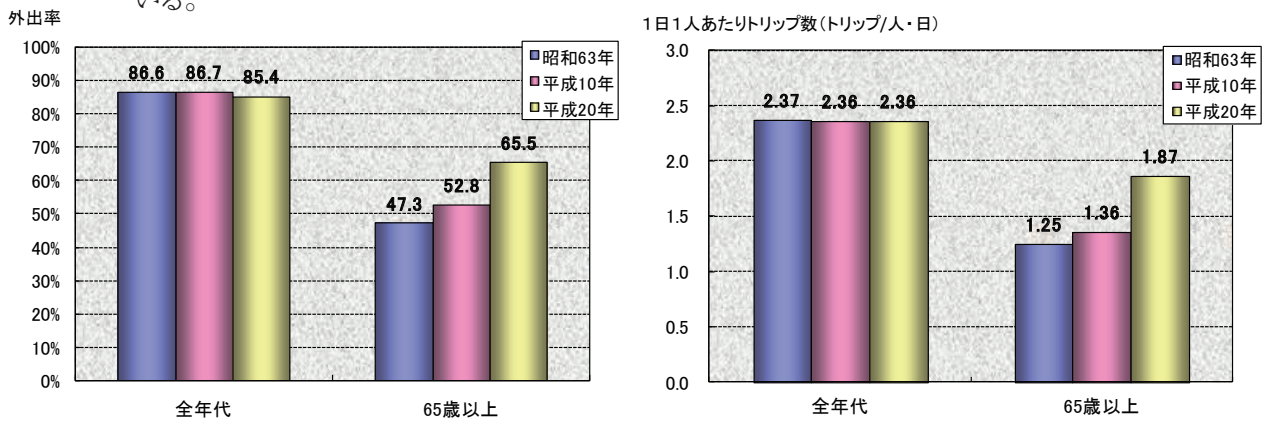


図31 高齢非高齢別の外出率と1日1人あたりトリップ数  
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

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。

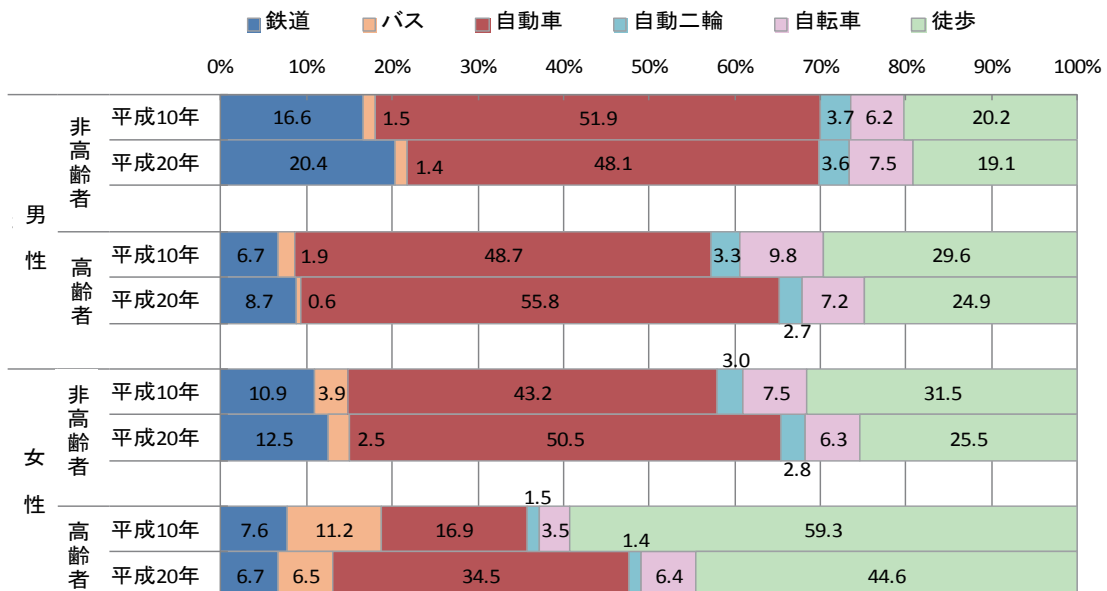


図32 性別・高齢非高齢別の代表交通手段分担率  
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

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。

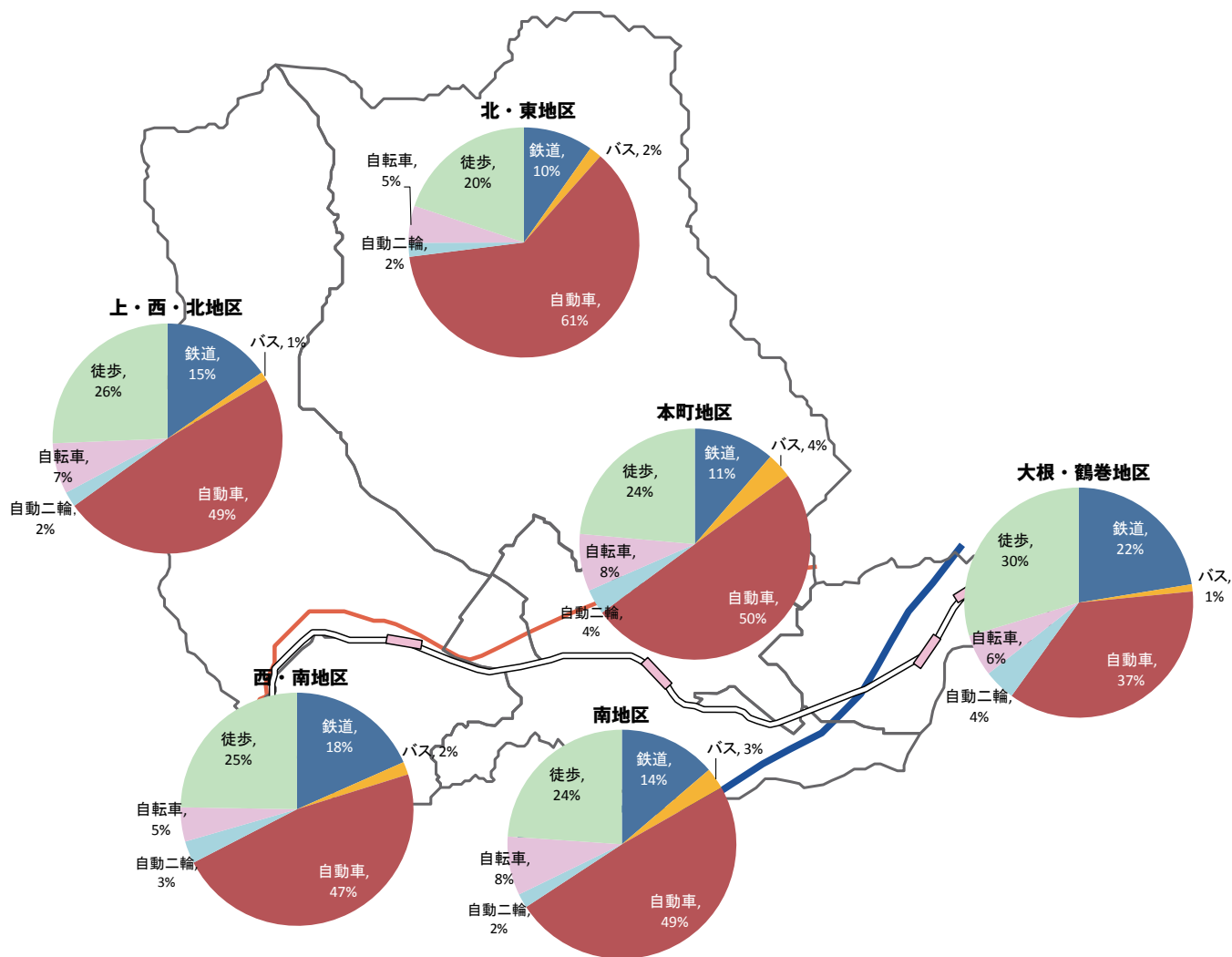


図33 市内地区別の代表交通手段分担率（平成20年）  
 （資料）第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

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。

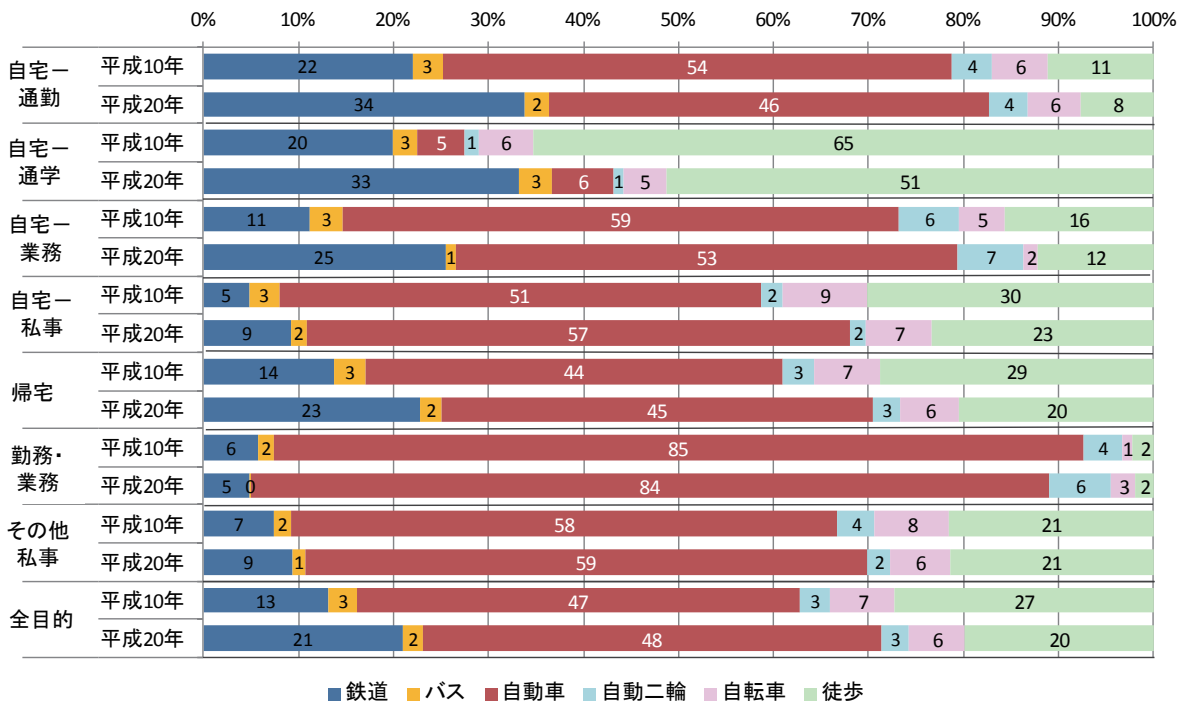


図34 ここ10年間での外出目的別の代表交通手段分担率の変化  
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

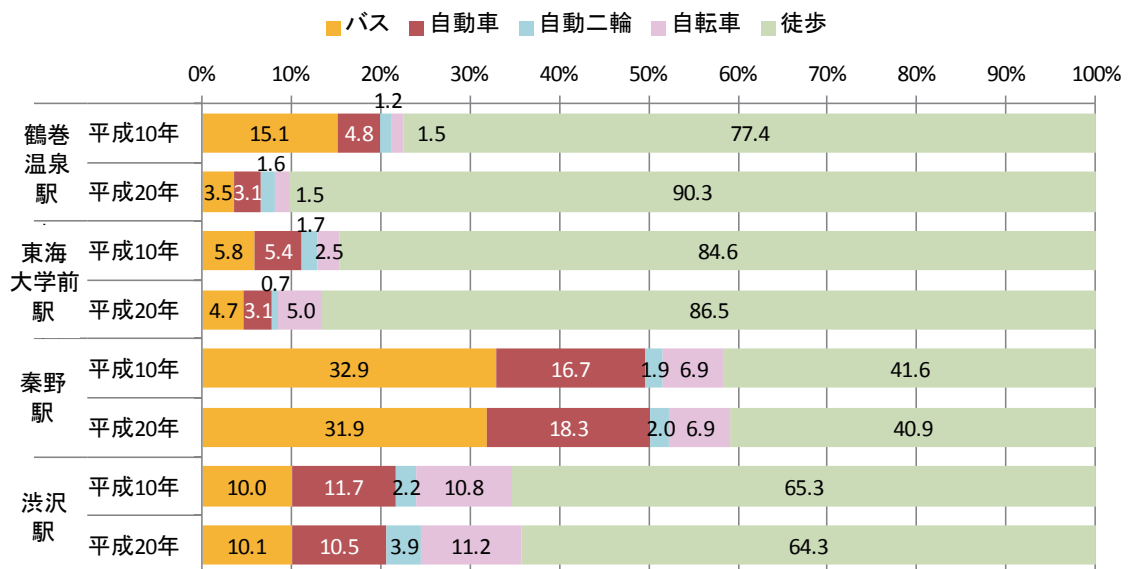


図35 ここ10年間での市内4駅の鉄道利用時の駅アクセス交通手段分担率の変化  
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成





### (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。

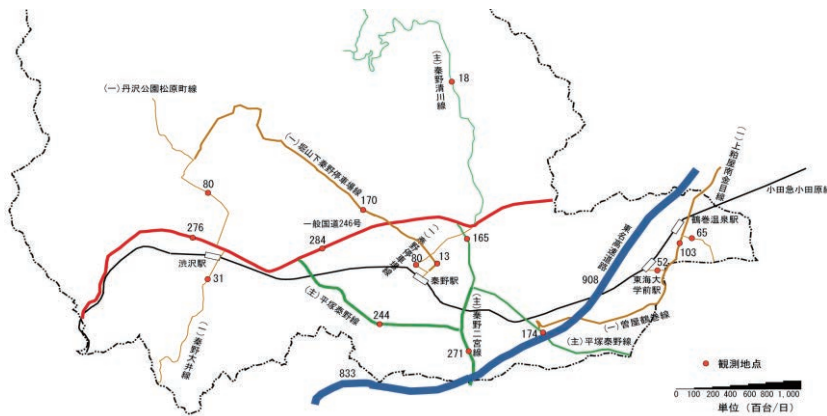


図37 全車両の24時間交通量

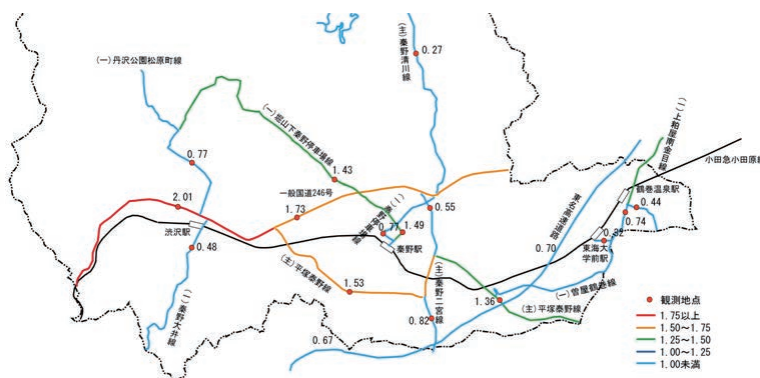


図38 12時間道路混雑度

(資料) 平成22年道路交通センサス一般交通量調査

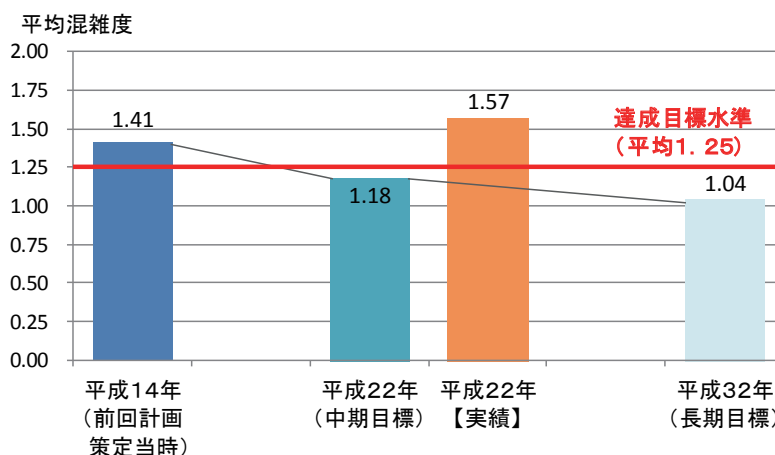


図39 前回計画の指標との比較 (幹線街路における平均混雑度)

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。

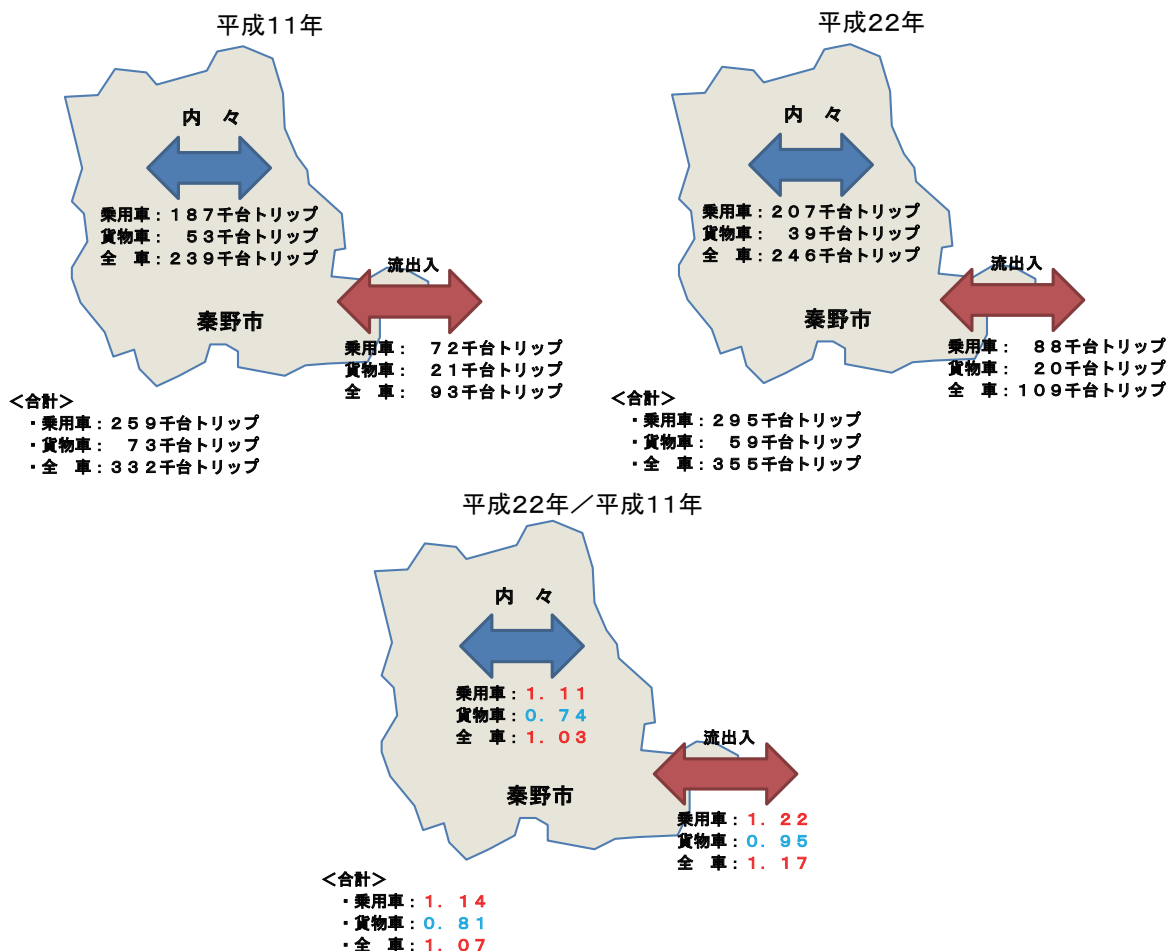


図40 市内発着自動車交通量の変化  
(資料) 各年道路交通センサスに基づき作成

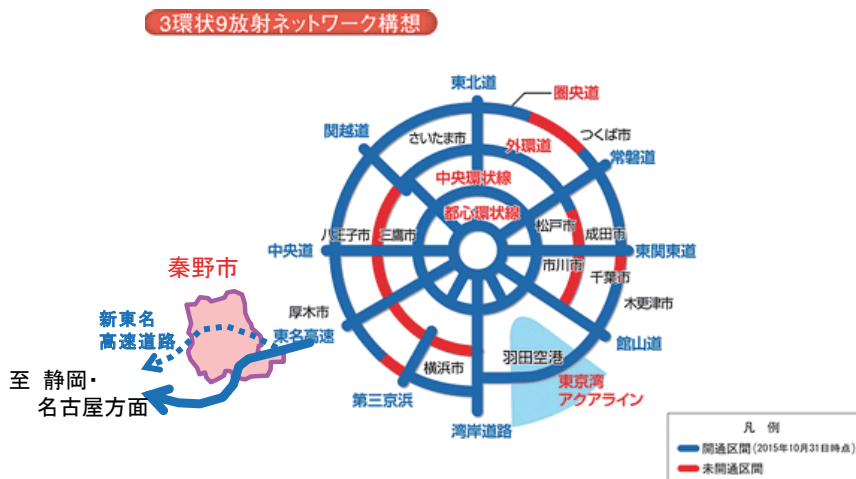


図41 首都圏における高速道路網の整備  
(資料) 国土交通省関東地方整備局ホームページ「スイスイ首都圏へ3環状」に基づき作成

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。

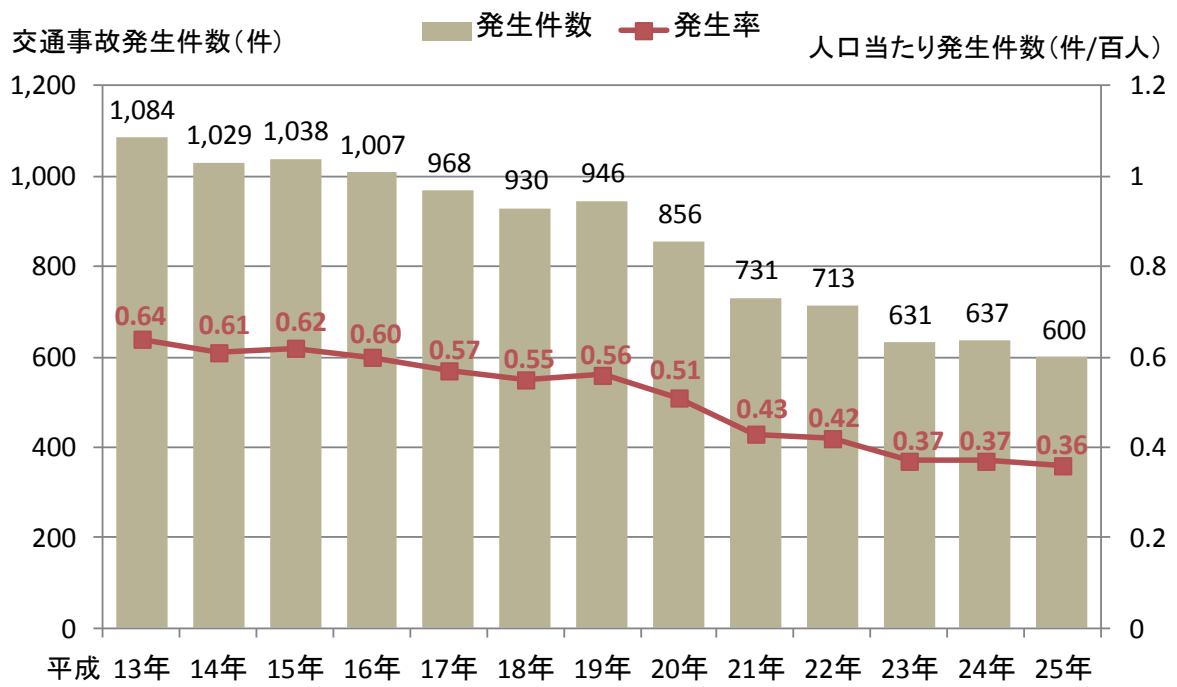


図42 年間交通事故発生件数と人口に対する発生率  
 (資料) 秦野市資料

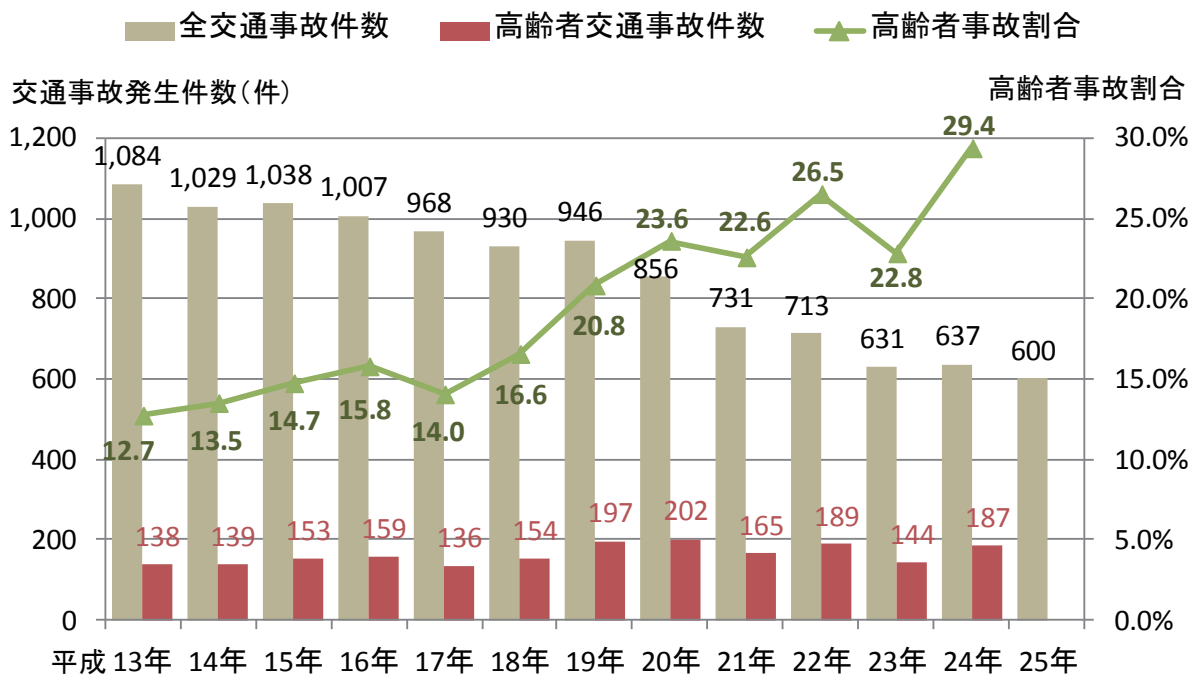


図43 市内での全交通事故件数と高齢者の事故件数・割合の推移  
 (資料) 神奈川県勢要覧に基づき作成

#### (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。

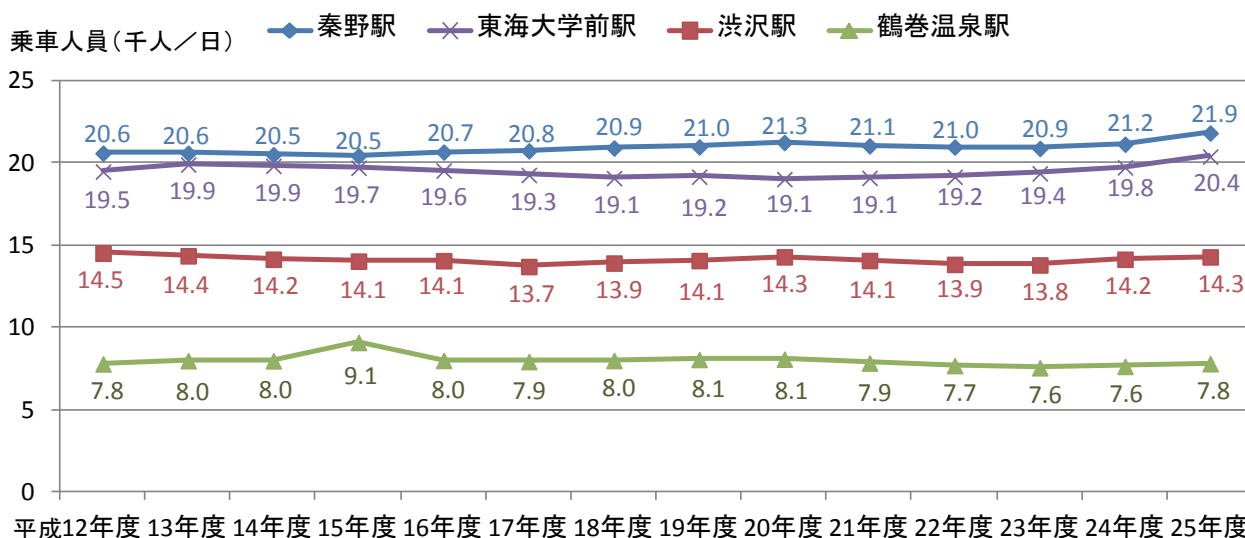


図44 市内4駅の鉄道利用者数の推移  
(資料) 各年統計はだのに基づき作成

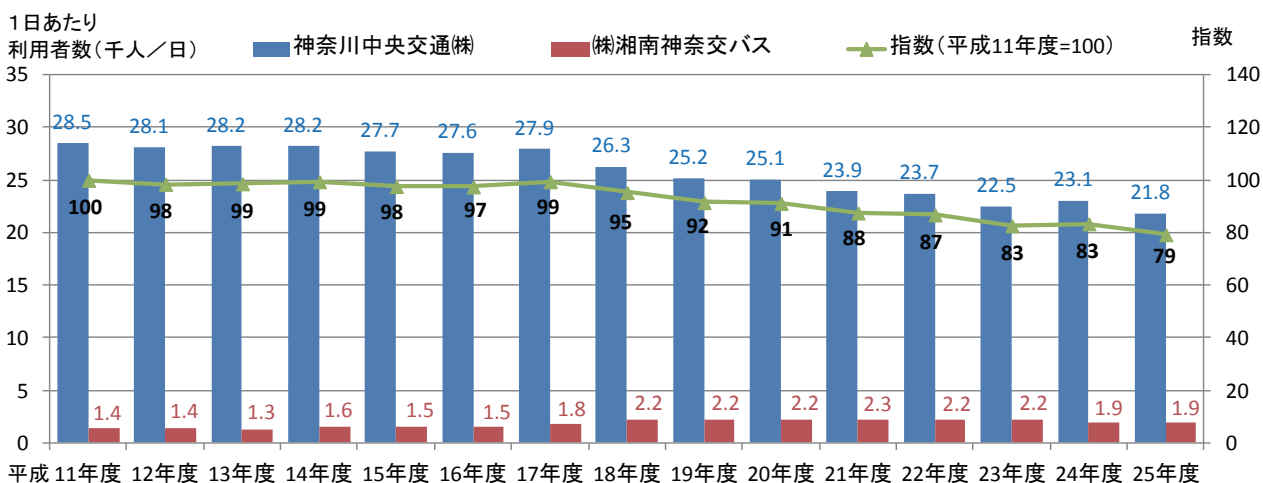


図45 市内を運行する路線バスの利用者数の推移  
(資料) 各年統計はだのに基づき作成

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。

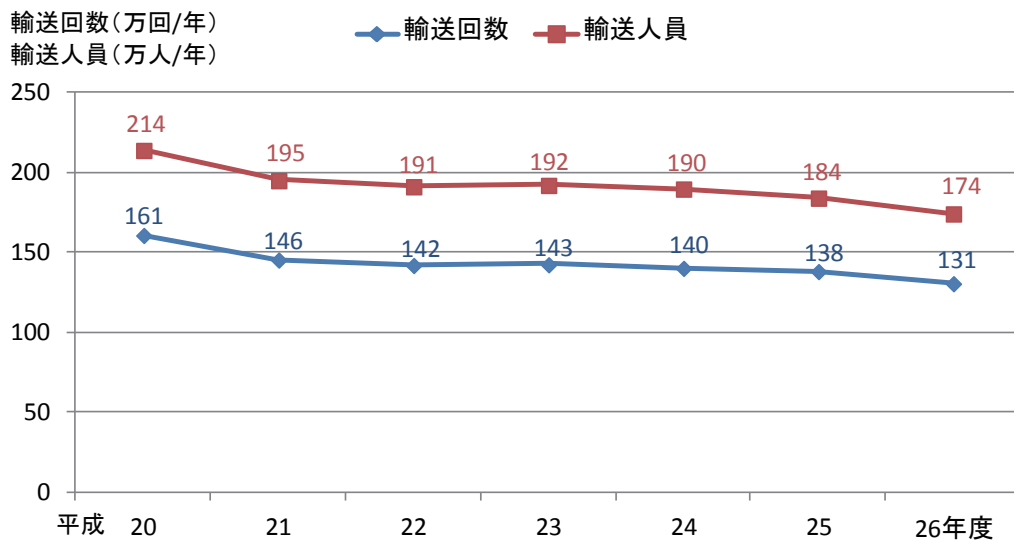


図46 秦野管内を運行する乗用タクシー輸送人員（個人タクシーを除く法人の合計）の推移  
（資料）事業者からの提供資料に基づき作成（一部秦野管外を含む）

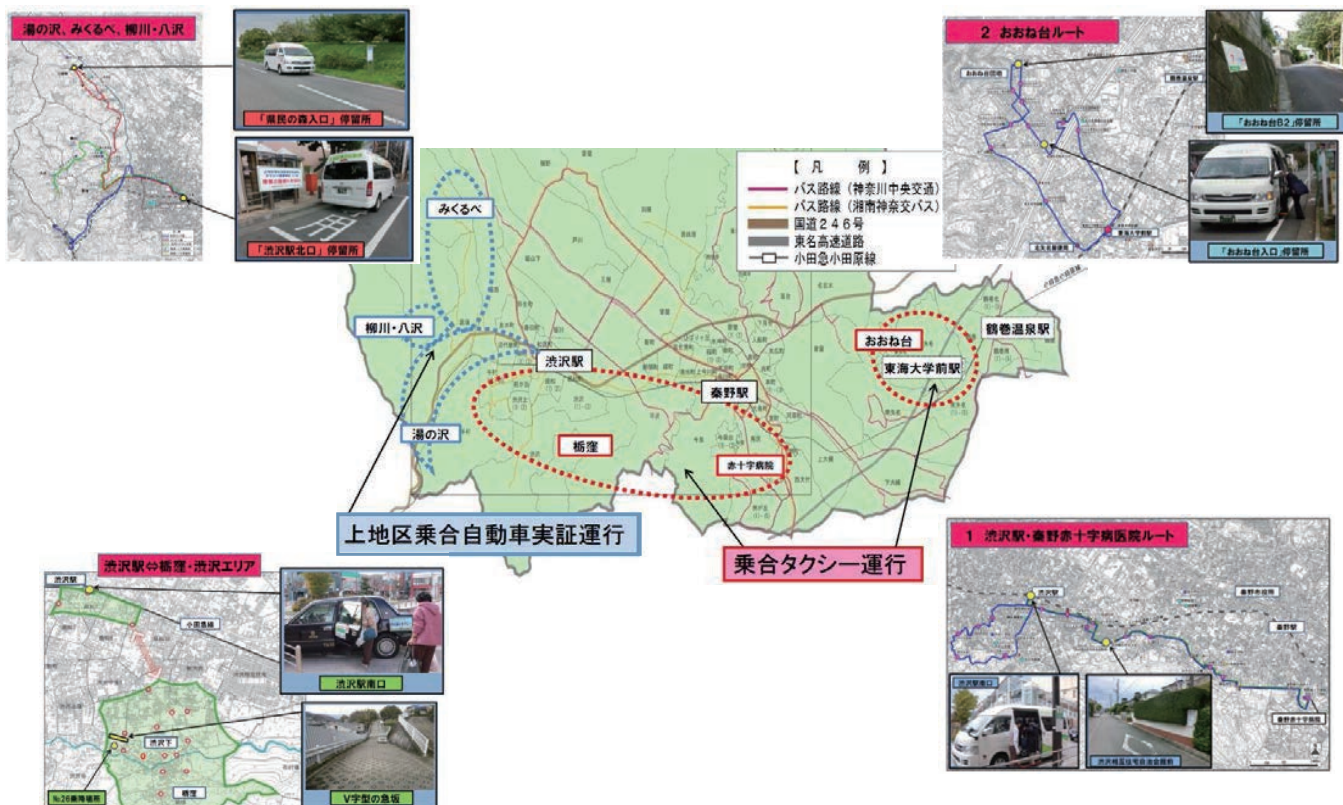


図47 市内を運行する乗合タクシーの運行状況

(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。

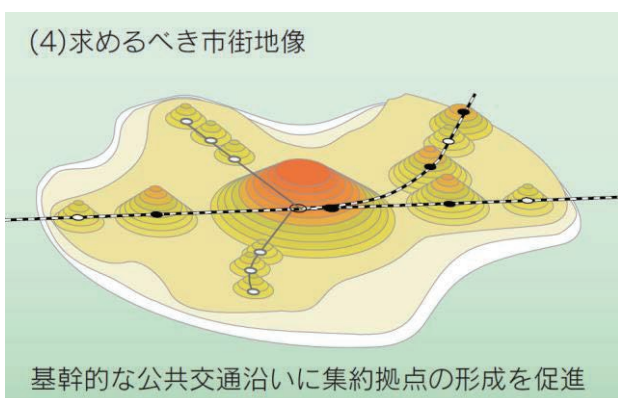


図48 集約型都市構造の概念  
(資料)「集約型都市構造の実現に向けて」  
国土交通省 都市・地域整備

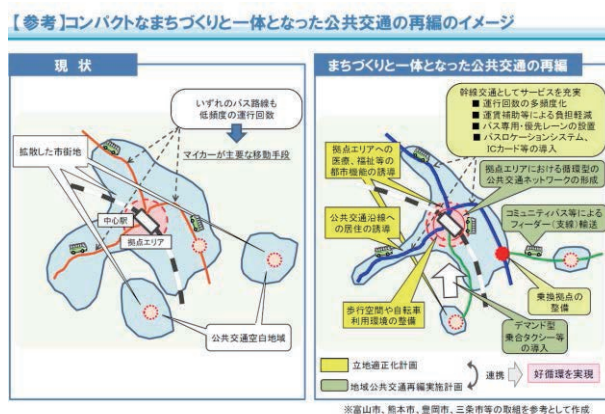


図49 コンパクトシティ・プラス・ネットワーク  
(資料)「立地適正化計画の説明会資料」

## (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）

## 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。

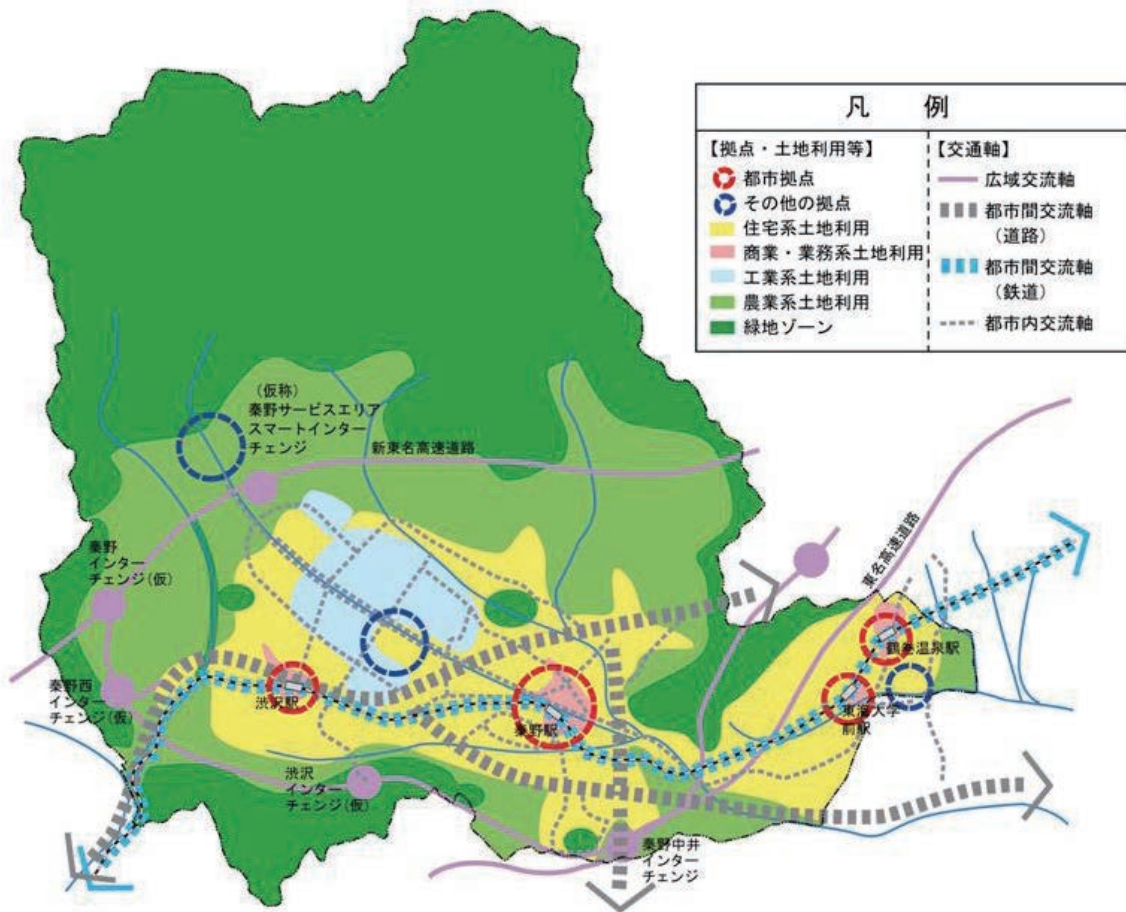


図51 将来都市構造図

## 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

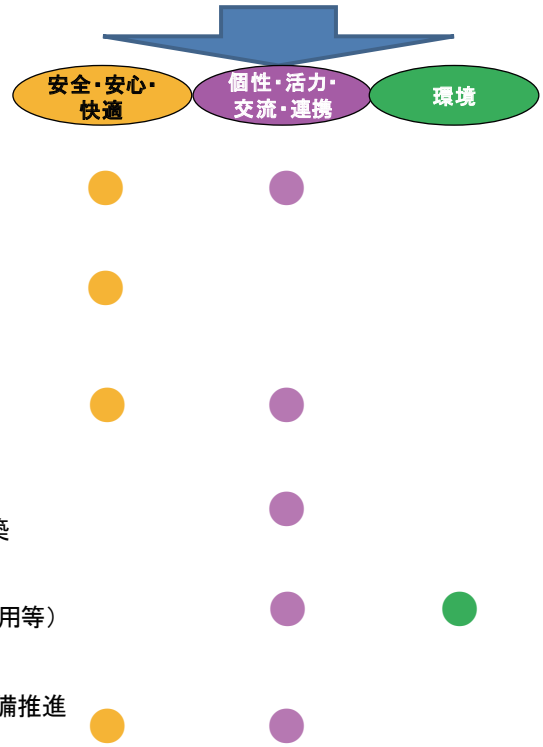


図52 本市の交通を取り巻く課題（交通計画改定の視点）と目標との対応



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。

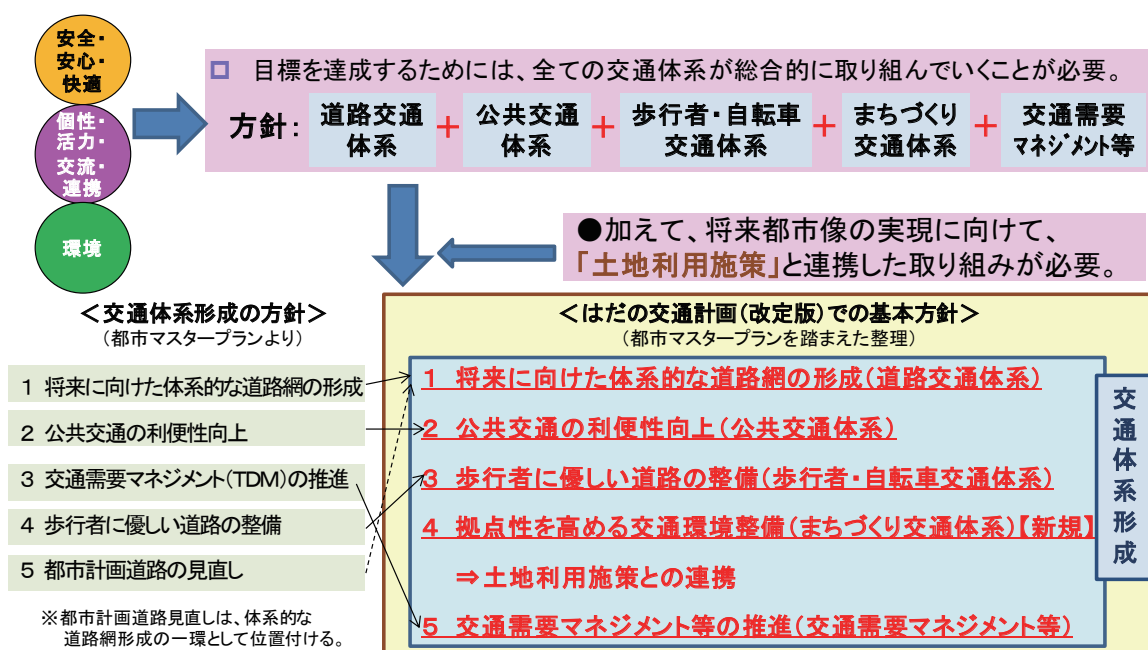


図53 基本方針（交通体系形成の考え方）

### 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。

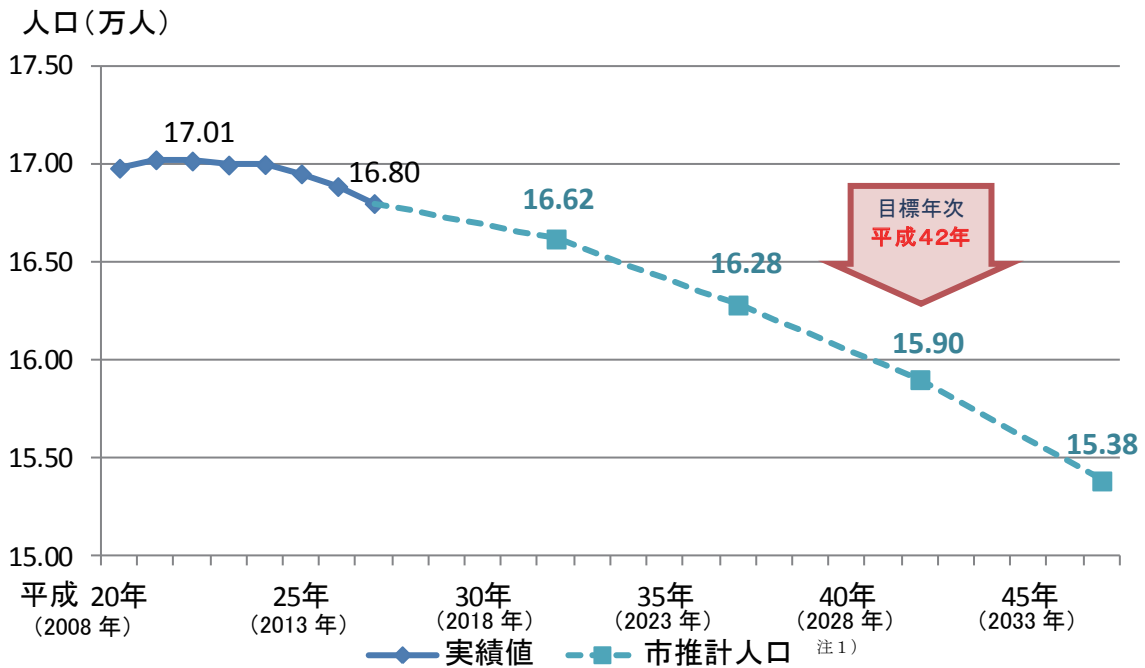
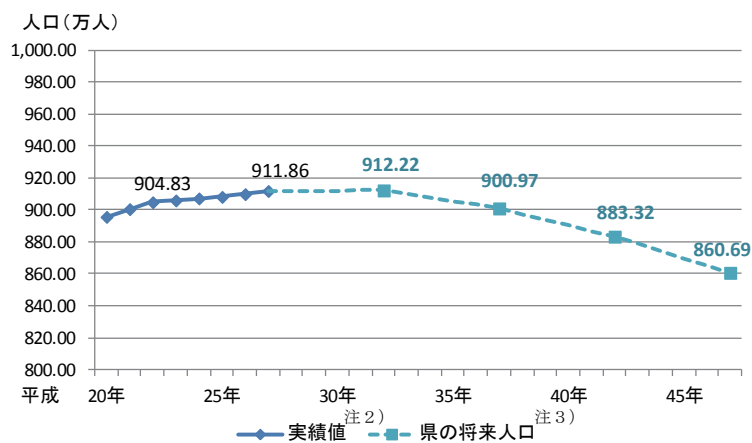


図54 本市の将来人口推計結果

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の比率が、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。

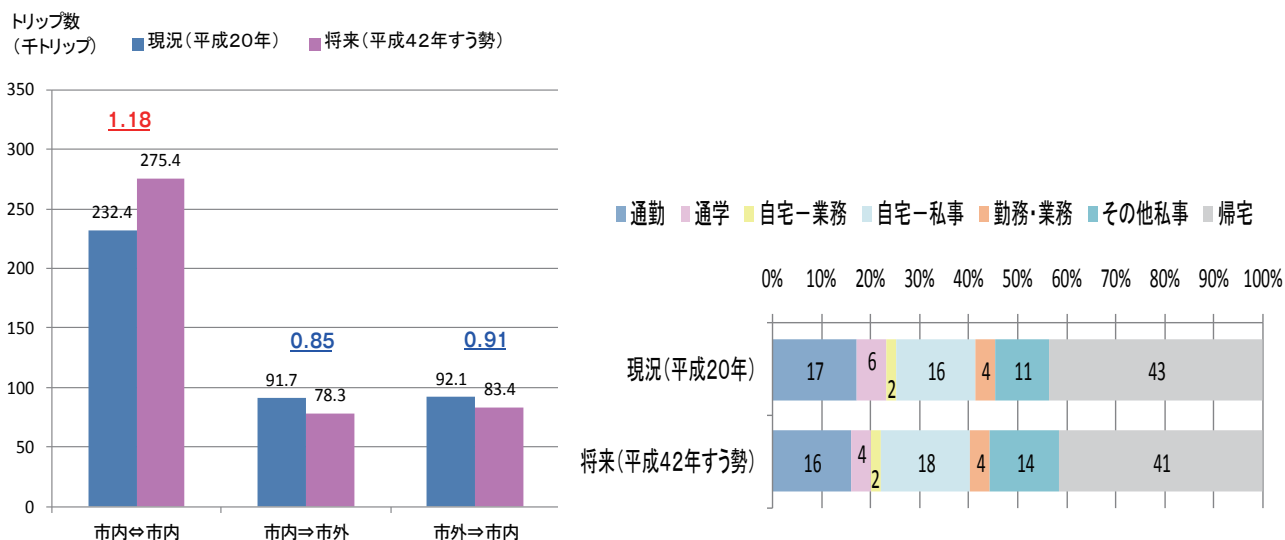


図55 将来の交通需要予測結果（左：トリップ数、右：目的構成）  
（資料）第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

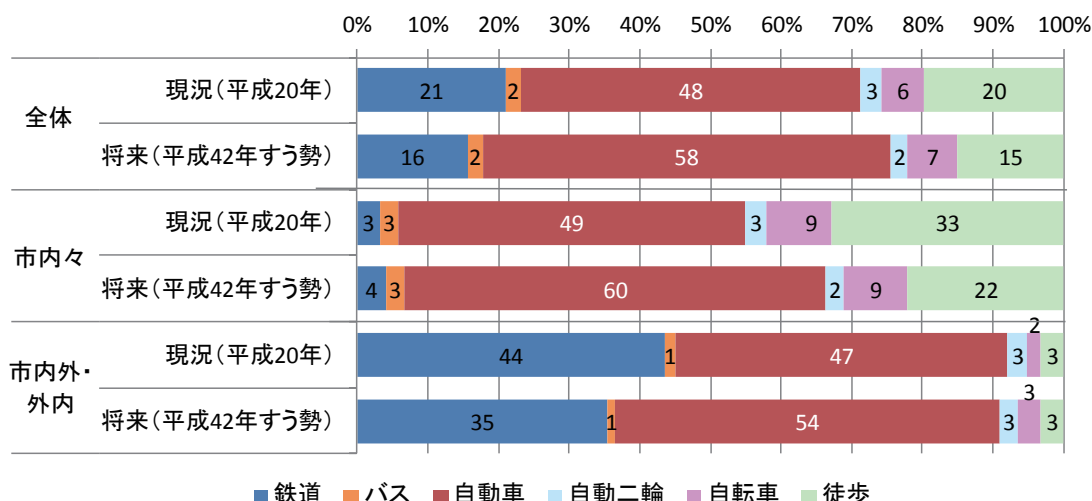


図56 将来の市内々・市内外別手段構成の予測結果  
（資料）第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

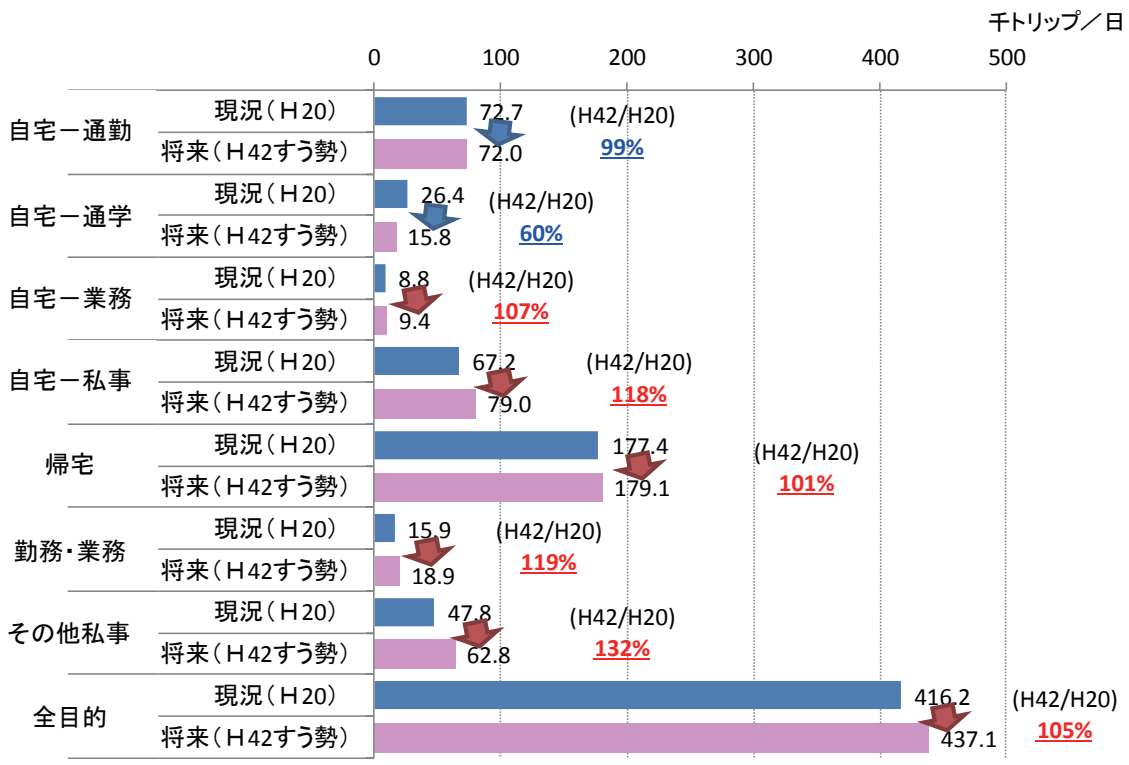


図57 将来の目的別トリップ数予測結果  
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

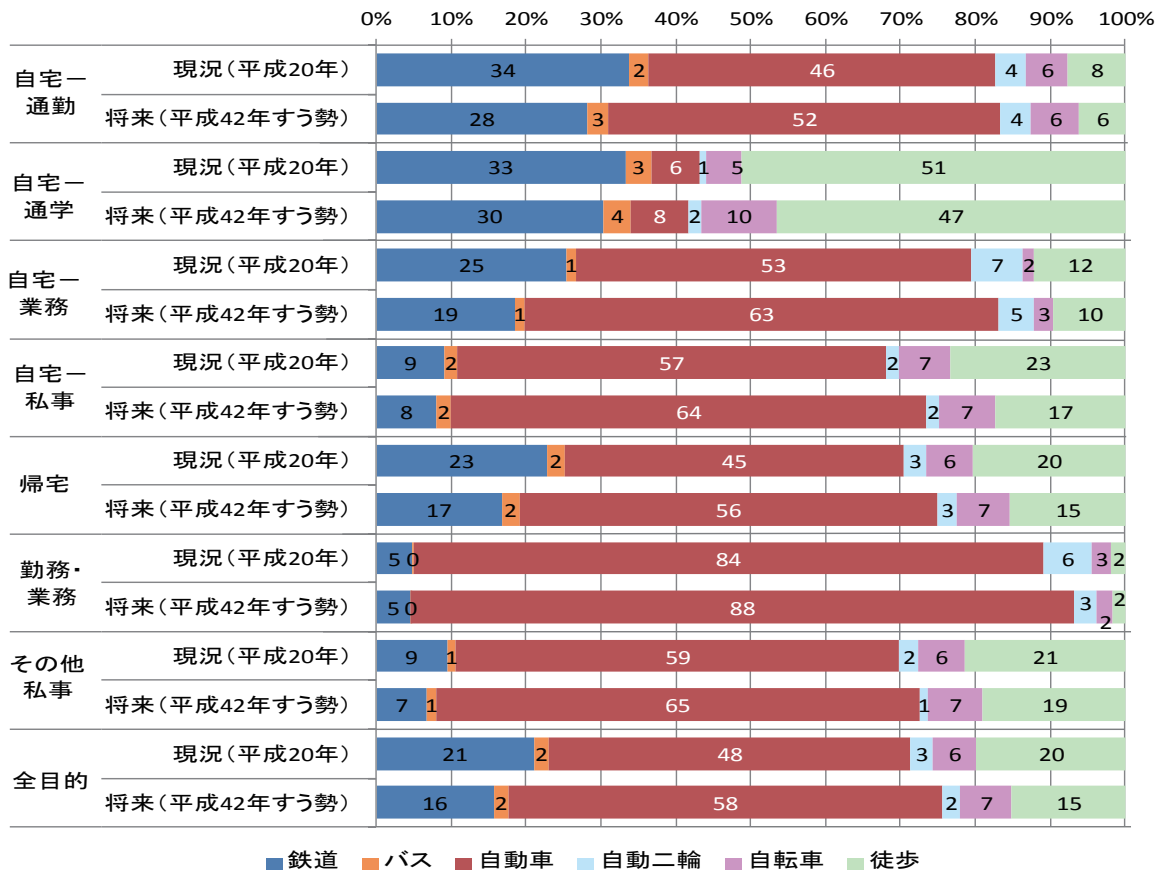


図58 現況及び将来(すう勢)の目的別手段構成の予測結果  
(資料) 第5回東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成

### (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。

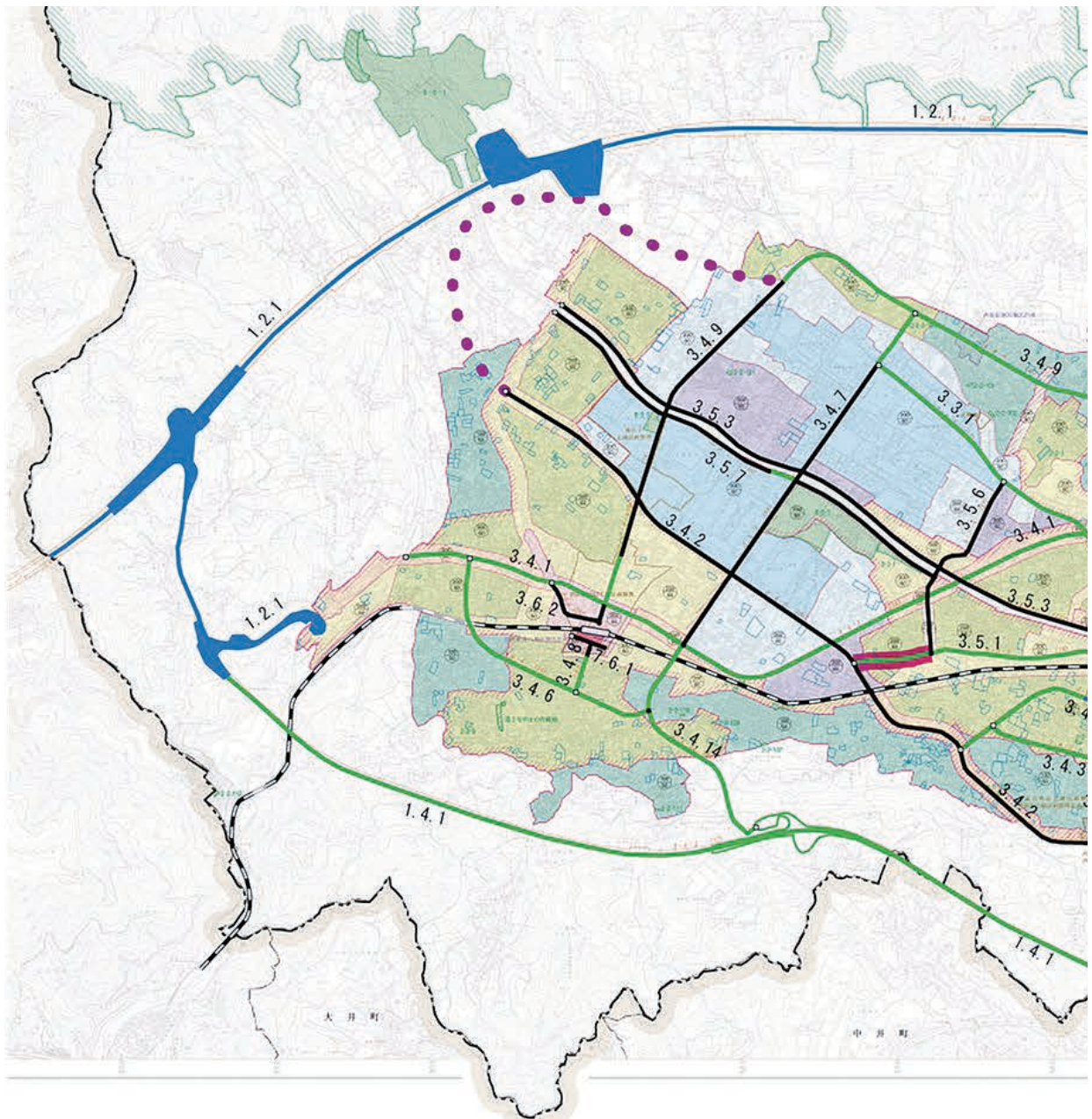
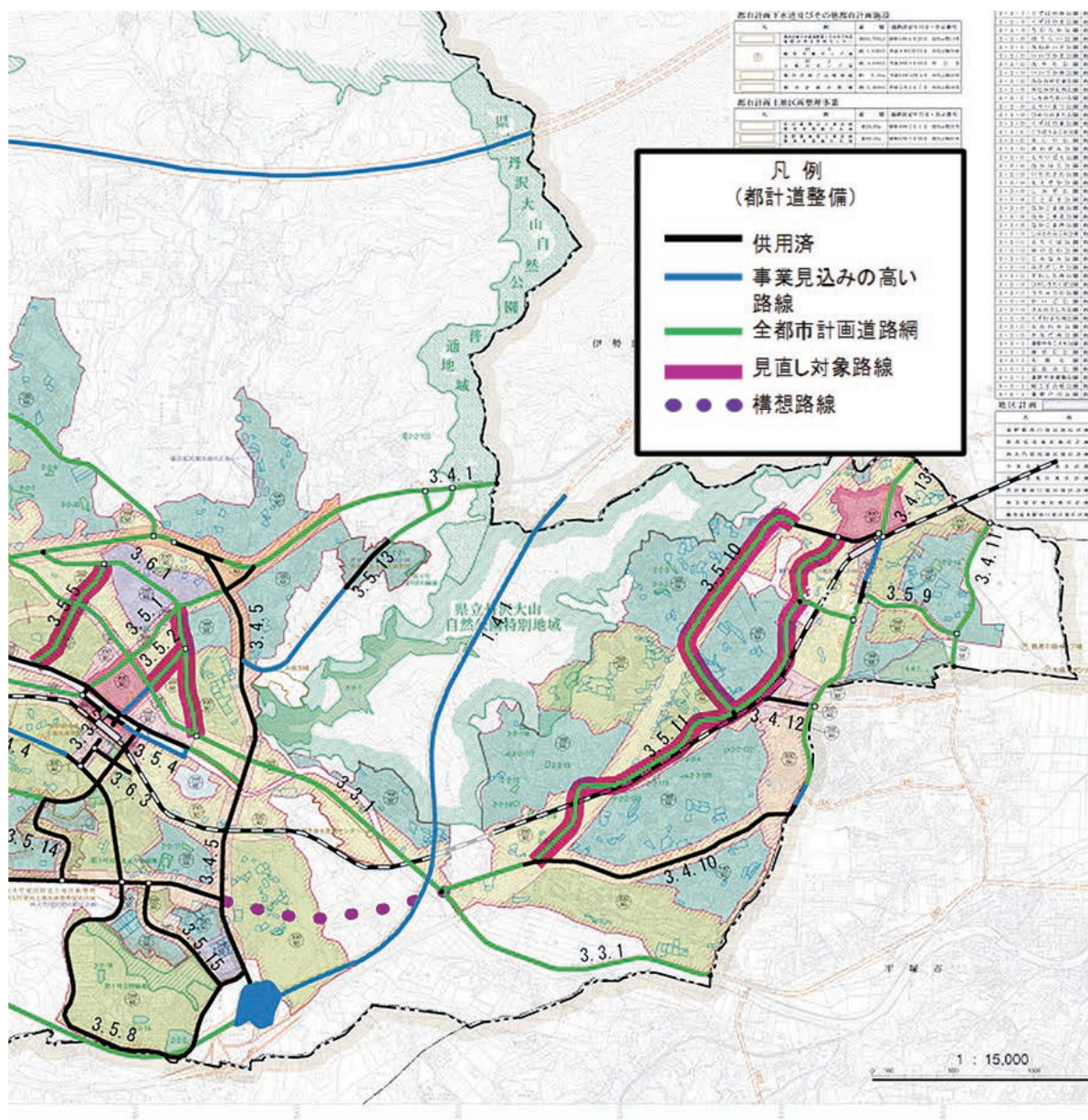


図59 道路交通体系の形成方針

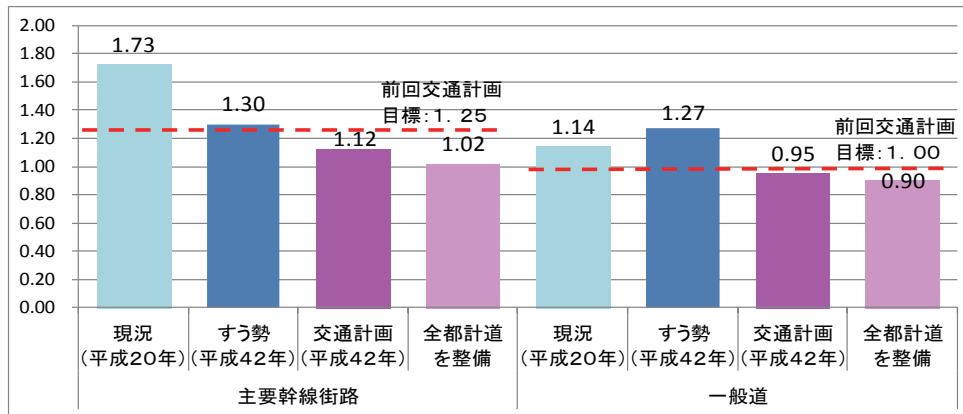
## 道路交通体系

- **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

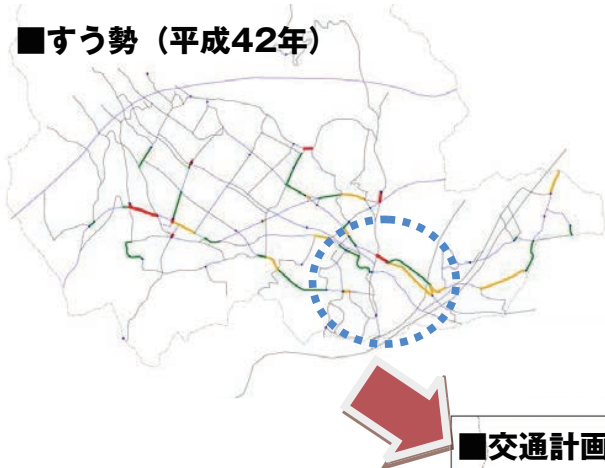


**【広域交流を促進する道路ネットワークの整備】**

- 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）**

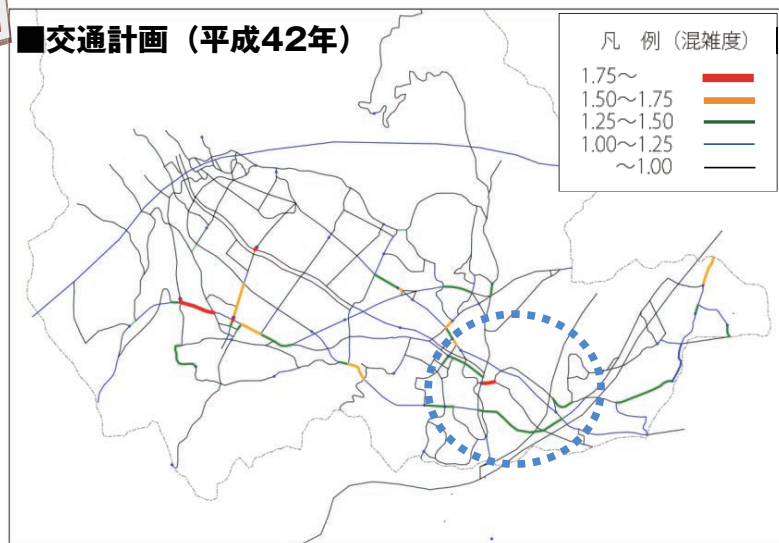


図60 市内の道路網の混雑度の変化

※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。

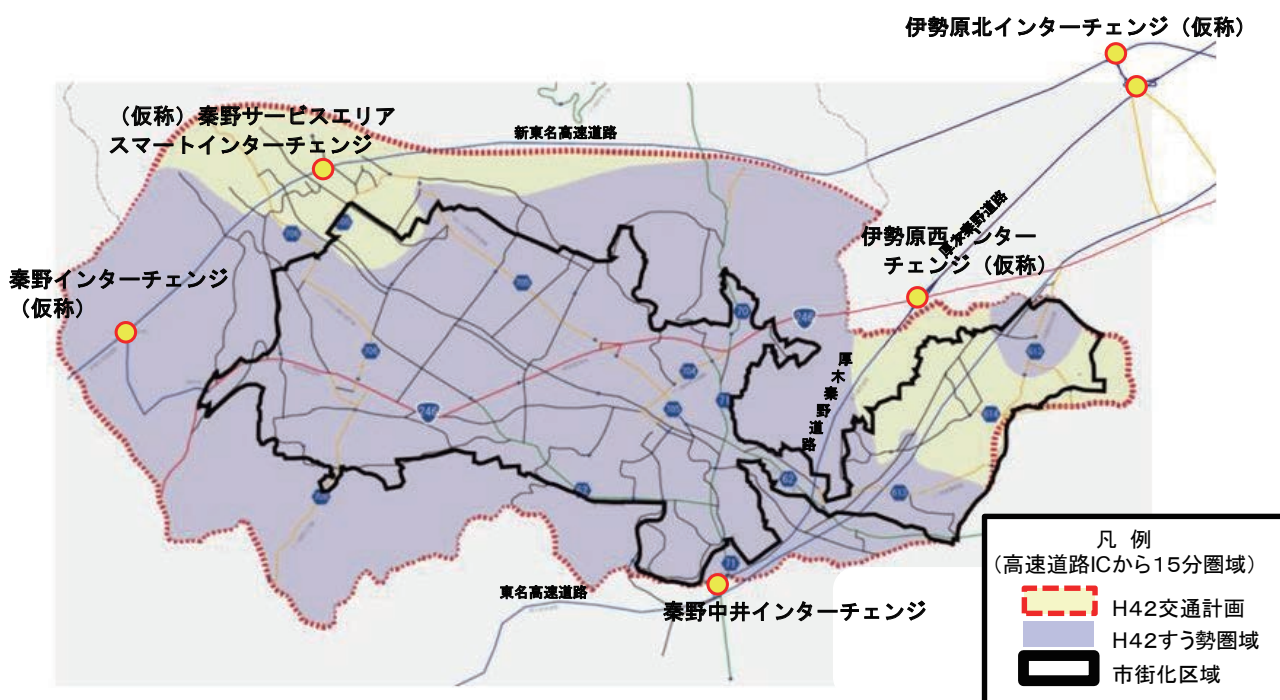
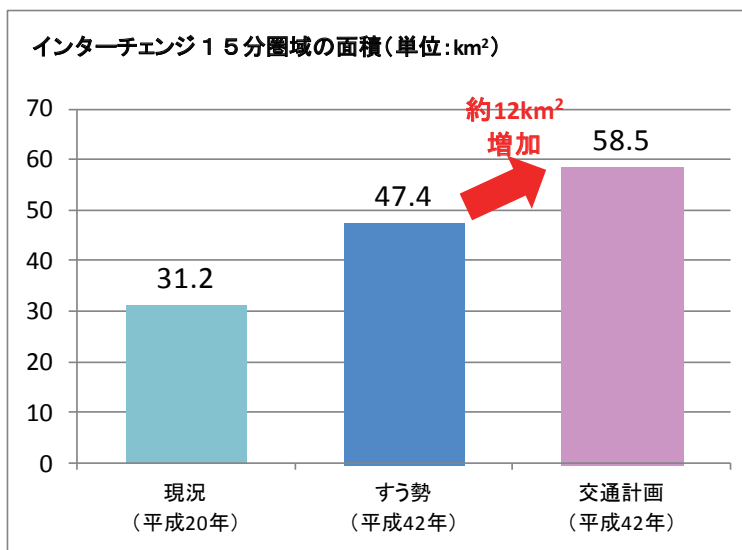


図61 高速道路インターチェンジまで15分圏域の変化

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。

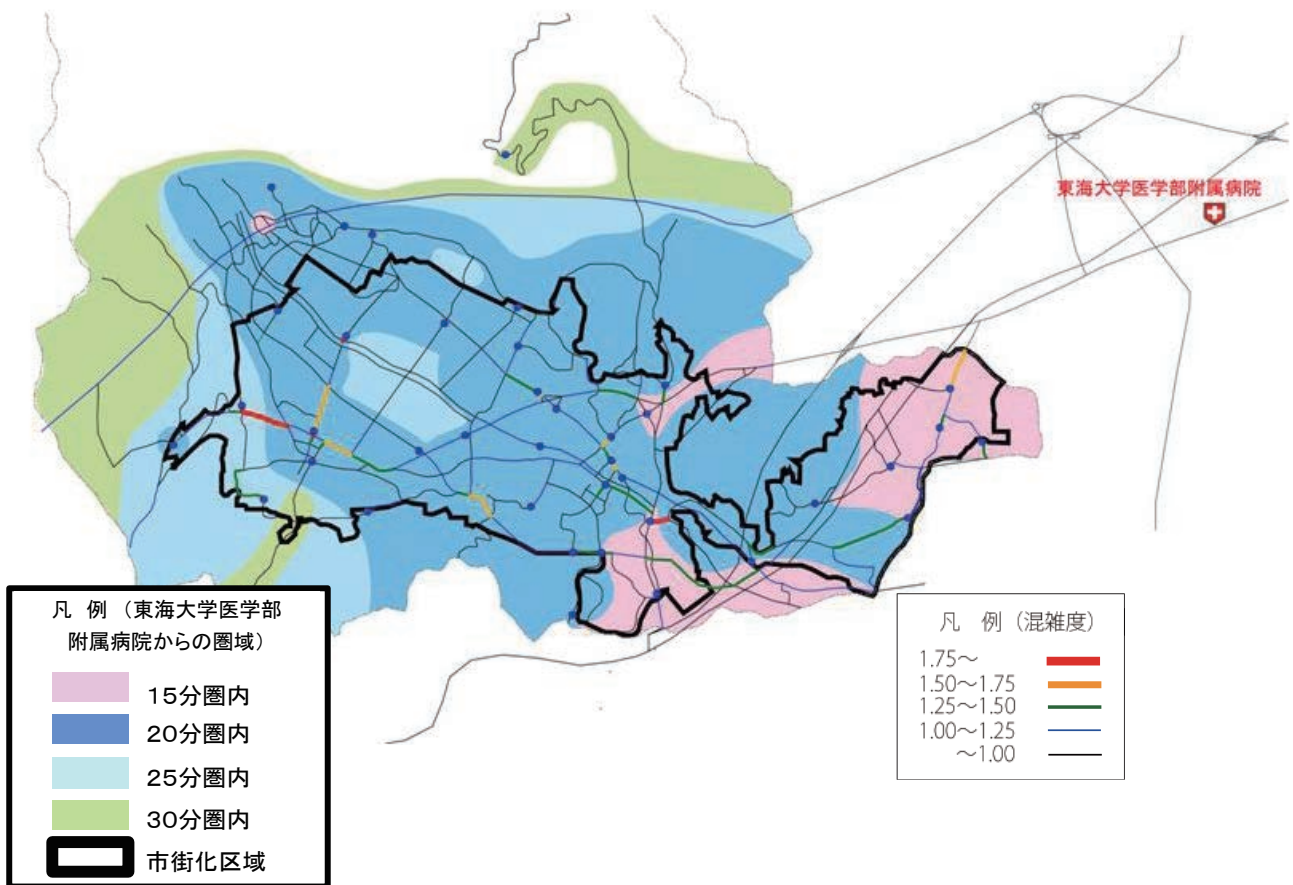
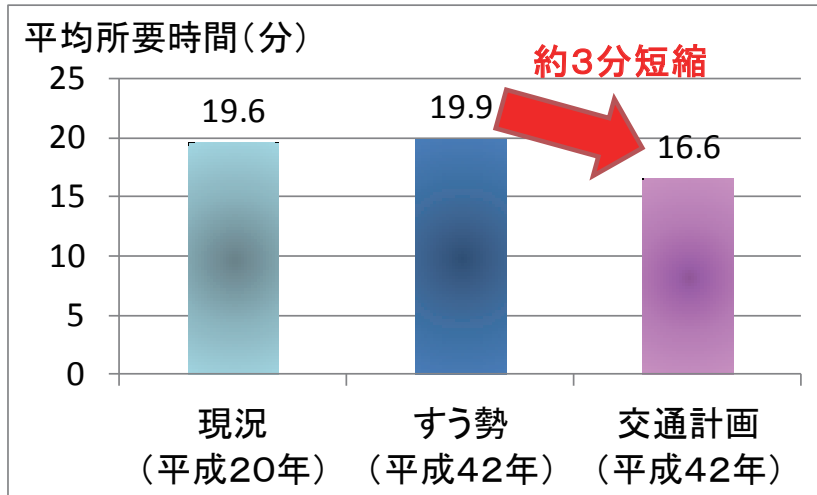


図62 第三次医療施設（東海大学医学部附属病院）までのアクセス時間

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。

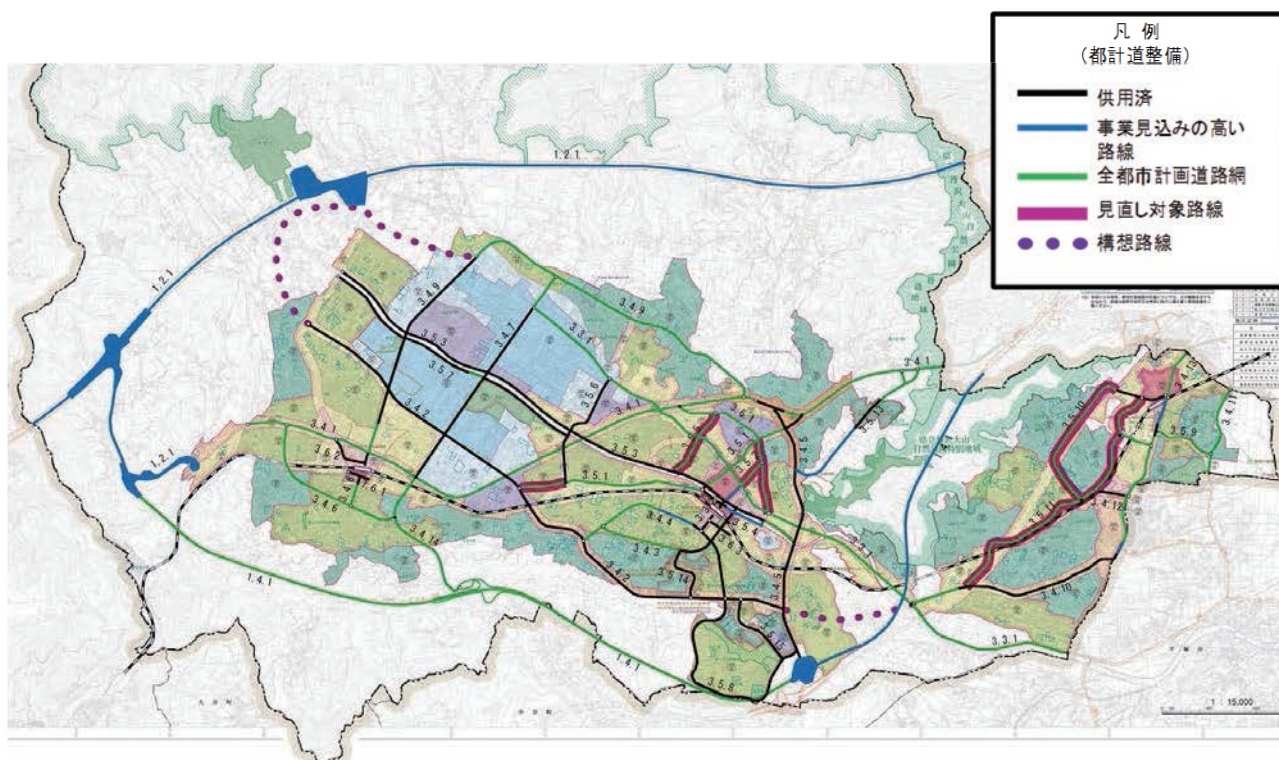
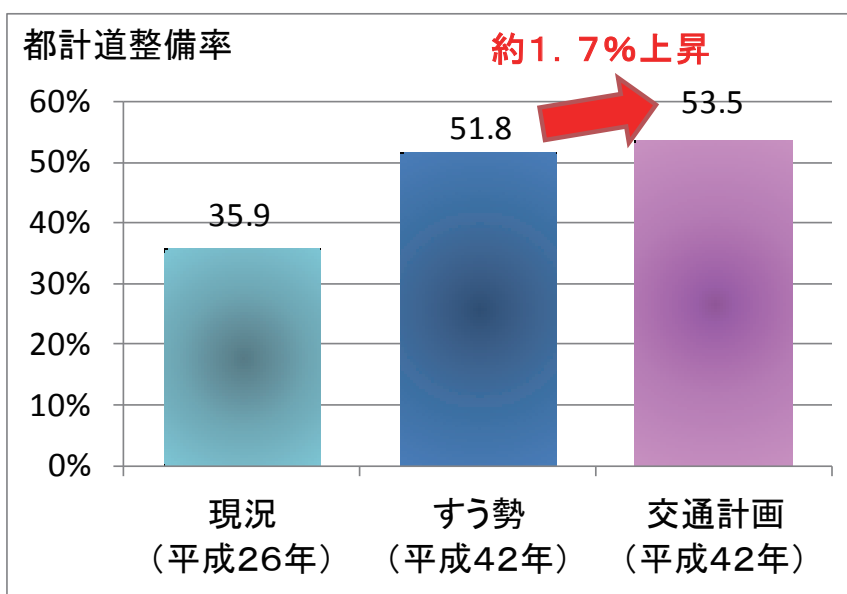


図63 都市計画道路の整備状況と事業見込み

※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）**

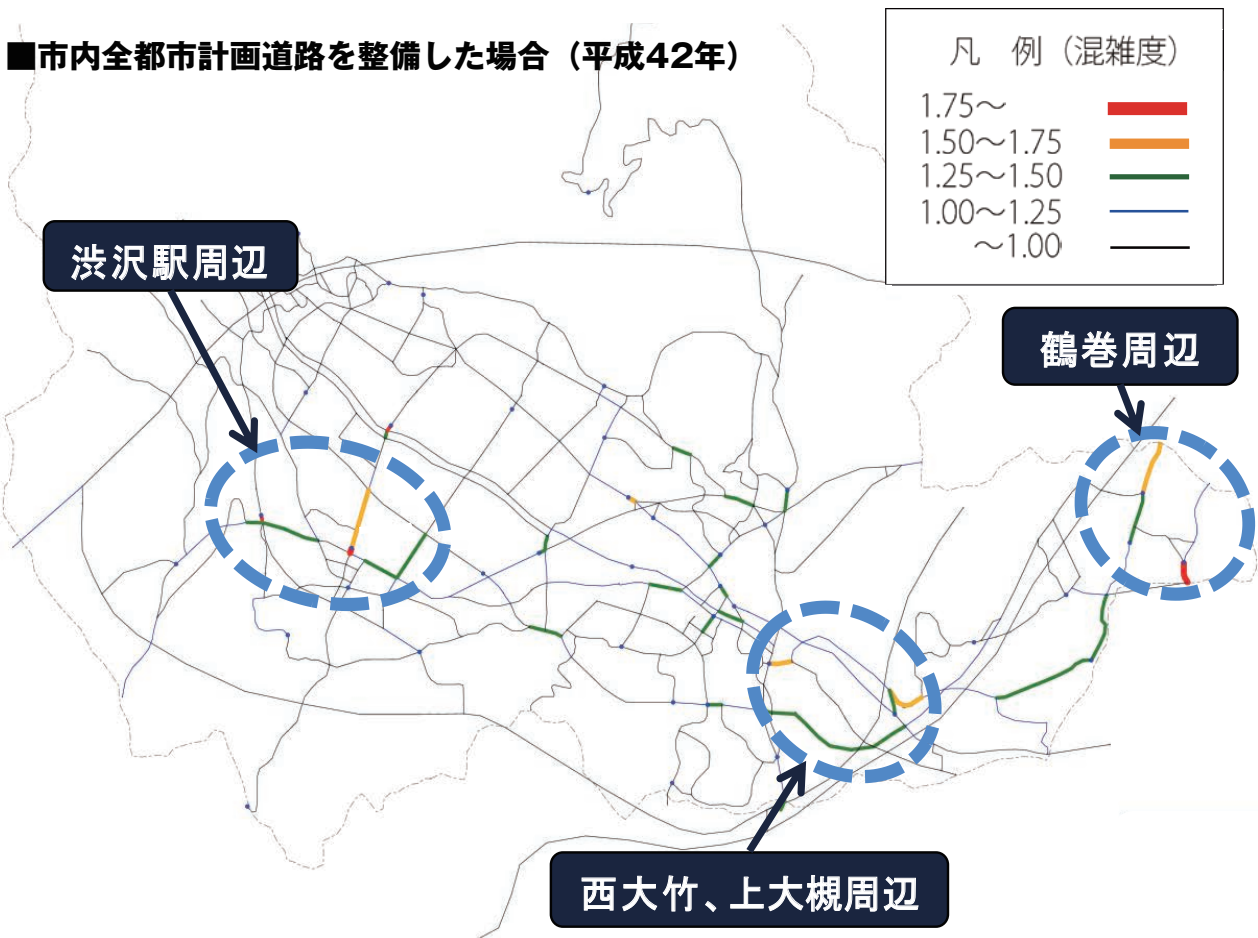


図64 全ての都市計画道路を整備した場合でも残ると想定される混雑箇所

**【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。

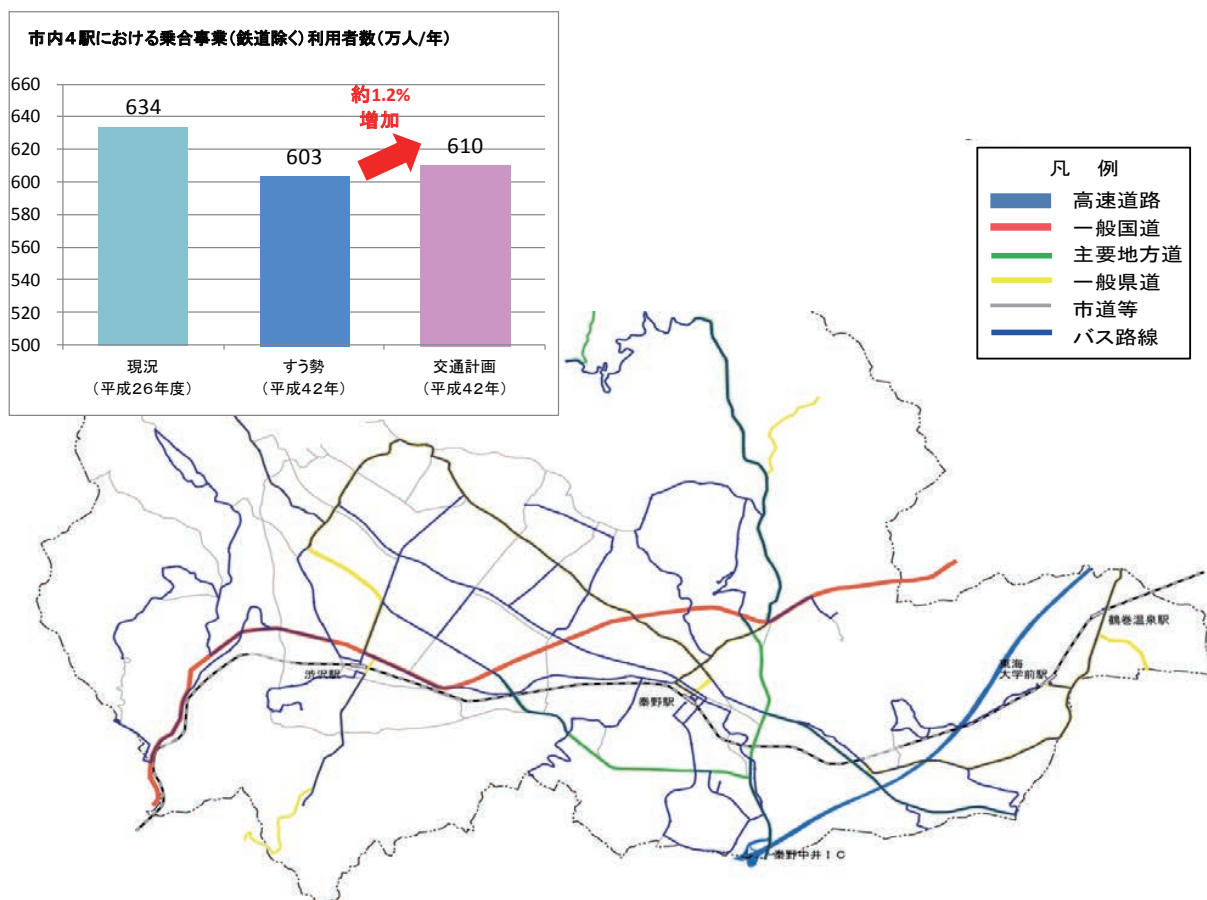


図66 公共交通利用の促進状況とバスネットワーク図（現況）

**【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

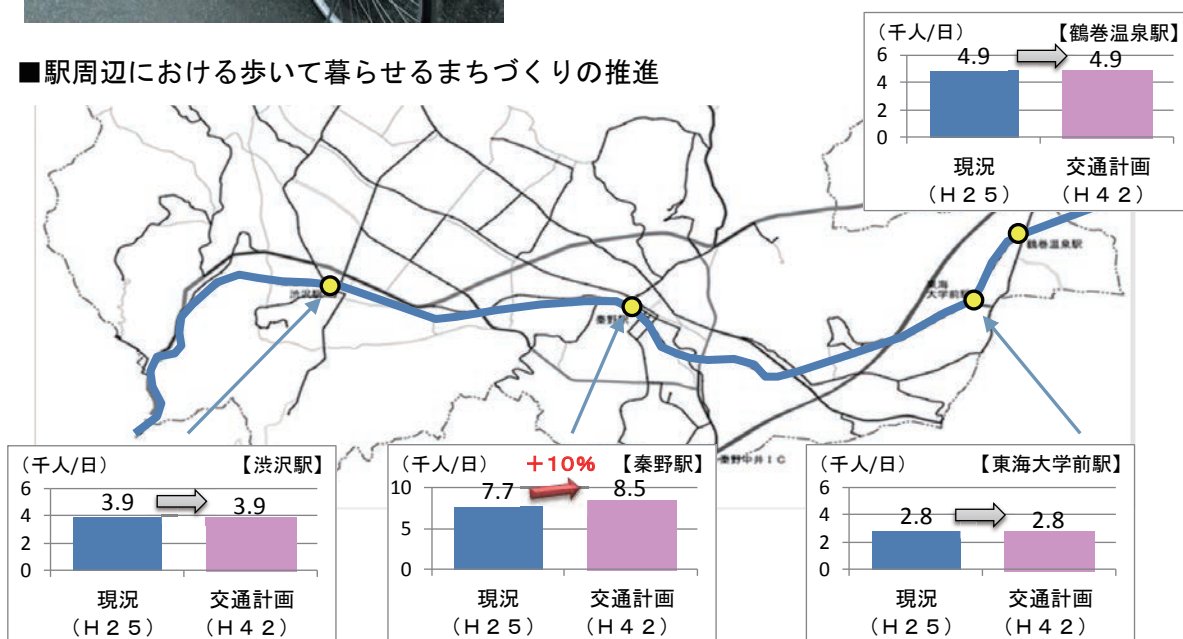


図67 駅周辺における施策展開方針と歩行者交通量の予測結果

(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

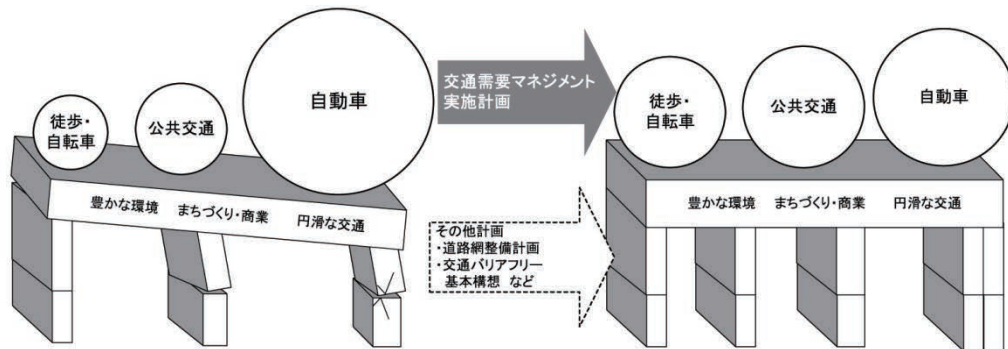
○**モビリティ・マネジメントの継続的実施**

- ・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 <sup>2</sup> (H20)	31.2km <sup>2</sup>	47.4km <sup>2</sup>	58.5km <sup>2</sup>	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。

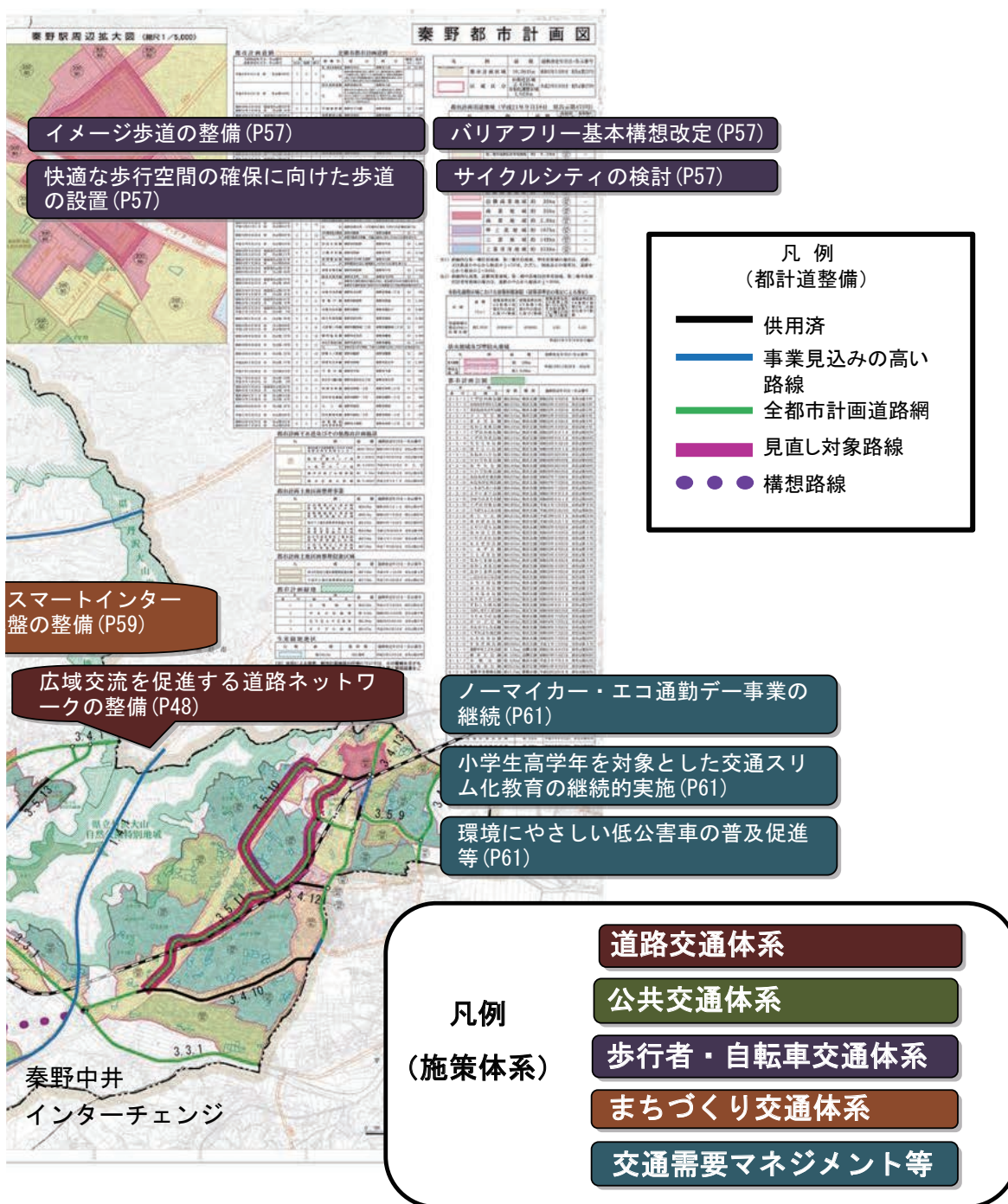


図68 長期交通計画の各種施策

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

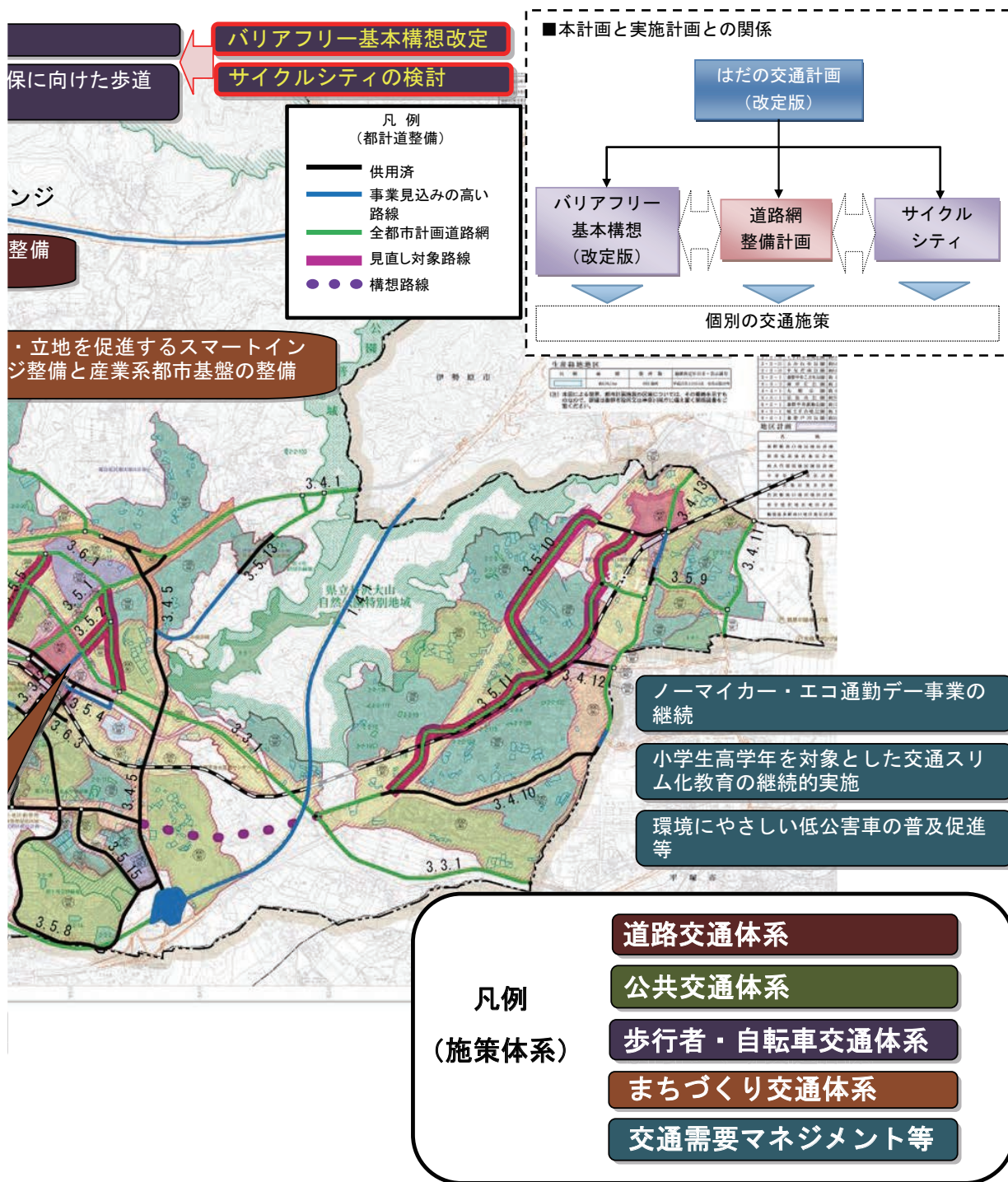
長期（平成42年）に向けては、まず、交通施策の一つとして位置付けられた「道路網整備計画（平成28年度までに策定）」、「バリアフリー基本構想（平成29年度までに改定）」及び「サイクルシティ（平成29年度までに検討）」といった、本計画に基づく策定作業に着手する。中でも、「道路網整備計画」は本市の今後の道路整備方針を定めるものであり、道路交通に限らず、自転車、歩行者交通についても検討し、「バリアフリー基本構想」や「サイクルシティ」との整合を図る。



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。



## 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。

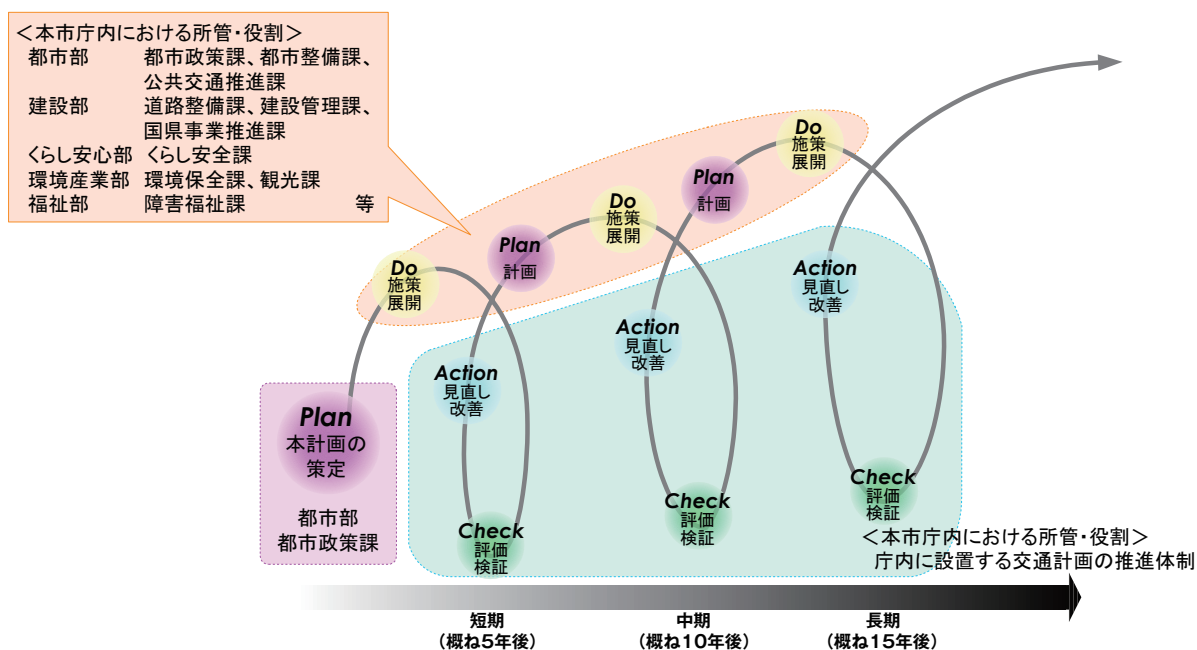


図70 PDCAサイクルに基づく施策展開方針

## 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。

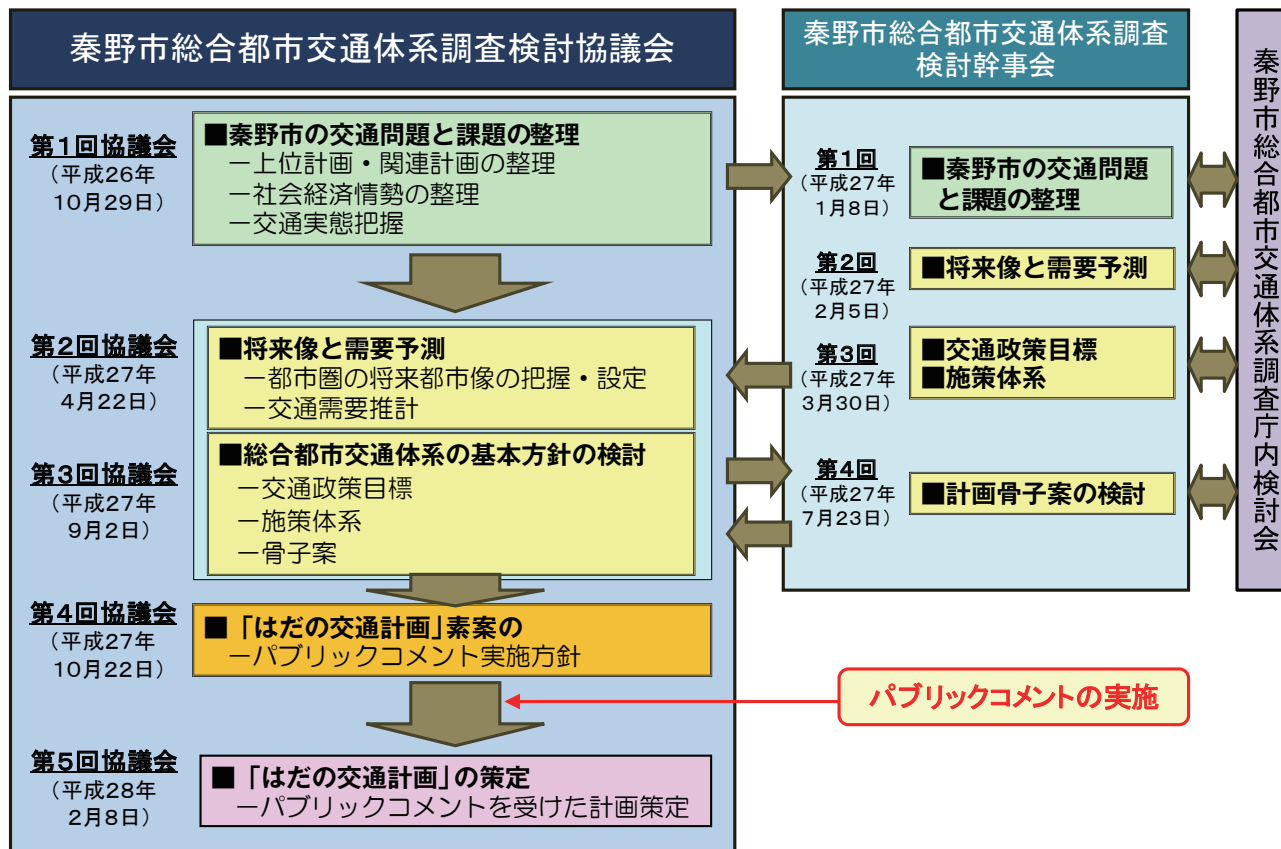
また、交通需要マネジメントについては、企業に限らず、市民の参画が必要不可欠であることから、積極的な働きかけを行い事業の拡大を図る。

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。

# 参 考 資 料

- 1 これまでの検討経緯
- 2 秦野市総合都市交通体系調査検討協議会 設置要綱
- 3 検討体制
- 4 用語解説

# 1 これまでの検討経緯





## 2 秦野市総合都市交通体系調査検討協議会 設置要綱

(平成26年10月1日施行)

改正 平成27年4月1日

(趣旨)

第1条 この要綱は、今後の社会経済情勢の変化と動向に的確に対応するとともに、本市の将来像を実現するために必要となる総合的な交通施策及びその実施方針について検討し、はだの交通計画の見直しに必要な意見又は助言を求めるため、秦野市総合都市交通体系調査検討協議会（以下「協議会」という。）を設置するに当たり、その組織及び運営について必要な事項を定める。

(意見又は助言を求める事項)

第2条 協議会において意見又は助言を求める事項は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 将来都市像に関する事。
- (2) 都市交通計画の目標に関する事。
- (3) 都市交通施策案に関する事。
- (4) 将来手段別交通需要の予測に関する事。
- (5) 総合都市交通体系調査に関する事。

(組織)

第3条 協議会の委員は、別表第1に掲げる者により組織する。

(会議)

第4条 協議会の会議は、市長が招集する。

- 2 協議会の会議は、必要に応じて座長を置くことができる。
- 3 座長を置いたときは、座長が協議会の会議の議長となる。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、協議会の会議に委員以外の者の出席を求め、説明若しくは意見を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(幹事会)

第5条 協議会に先立ち専門的な意見又は助言を求めるため、協議会に秦野市総合都市交通体系調査検討幹事会（以下「幹事会」という。）を設置することができる。

- 2 幹事会の委員は、別表第2に掲げる者により組織する。
- 3 幹事会の会議は、市長が招集する。
- 4 幹事会の会議は、必要に応じて座長を置くことができる。
- 5 座長を置いたときは、座長が幹事会の会議の議長となる。
- 6 幹事会は、必要があると認めるときは、幹事会の会議に委員以外の者の出席を求め、説明若しくは意見を聴き、又は必要な資料の提出を求めることができる。

(報償の支給)

第6条 協議会又は幹事会の委員が会議に出席するときは、予算の範囲内で報償を支給することができる。

(庶務)

第7条 協議会及び幹事会の庶務は、総合都市交通体系調査主管課において処理する。

- 2 協議会及び幹事会の会議における意見又は助言は、総合都市交通体系調査主管課において記録し、文書化する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会又は幹事会の運営について必要な事項は、協議会又は幹事会の会議に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成26年10月1日から施行し、意見等の聴取をした最後の協議会の会議の日限り、その効力を失う。

附 則（平成27年4月1日）

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

別表第1（第3条関係）

神奈川県県土整備局道路部道路企画課長  
 神奈川県県土整備局都市部交通企画課長  
 神奈川県県土整備局平塚土木事務所工務部長  
 神奈川県県土整備局平塚土木事務所計画建築部長  
 神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長  
 神奈川県秦野警察署長  
 国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所副所長  
 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局長  
 学識経験者  
 秦野市自治会連合会長  
 秦野商工会議所専務理事  
 秦野市政策部長  
 秦野市くらし安心部危機管理対策専任参事  
 秦野市福祉部長  
 秦野市環境産業部長  
 秦野市建設部長

別表第2（第5条関係）

神奈川県県土整備局道路部道路企画課計画グループリーダー  
 神奈川県県土整備局道路部道路整備課道路グループリーダー  
 神奈川県県土整備局都市部交通企画課交通企画グループリーダー  
 神奈川県県土整備局平塚土木事務所工務部道路都市課長  
 神奈川県県土整備局平塚土木事務所計画建築部まちづくり推進課長  
 神奈川県秦野警察署交通課長  
 国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所計画課長  
 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官  
 学識経験者  
 小田急電鉄株式会社交通企画部課長（輸送計画担当）  
 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長  
 秦野市タクシー協議会から選出された者  
 秦野市政策部企画課長  
 秦野市くらし安心部くらし安全課長  
 秦野市福祉部障害福祉課長  
 秦野市環境産業部環境保全課長  
 秦野市環境産業部産業政策課長  
 秦野市建設部参事  
 秦野市建設部道路管理課長  
 秦野市建設部国県事業推進課長

### 3 検討体制

#### (1) 秦野市総合都市交通体系調査検討協議会 委員名簿

##### 秦野市総合都市交通体系調査検討協議会 委員一覧表

(任期：平成27年4月1日から平成28年2月8日まで)

	区分	氏名	分野等	備考
1	学識	兵藤 哲朗	東京海洋大学流通情報工学科教授	
2		加藤 仁美	東海大学工学部建築学科教授	
3	関係行政	佐藤 重孝	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所副所長	
4		遠藤 恭弘	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局長	
5		三富 弥宗和	神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長	
6		村松 康夫	神奈川県秦野警察署長	9月3日まで
	横山 俊二	9月4日より		
7	神奈川県	相原 久彦	神奈川県県土整備局道路部道路企画課長	
8		寶珠山 正和	神奈川県県土整備局都市部交通企画課長	
9		久保 暁敏	神奈川県県土整備局平塚土木事務所工務部長	6月1日より
10		高橋 徹	神奈川県県土整備局平塚土木事務所計画建築部長	
11	市民	高橋 榮一	秦野市自治会連合会長	
12		栗原 政男	秦野商工会議所専務理事	
13	本市	栗原 豊	秦野市政策部長	
14		栗原 敏明	秦野市くらし安心部危機管理対策専任参事	
15		高橋 昌和	秦野市福祉部長	
16		北村 徹	秦野市環境産業部長	
17		古谷 榮一	秦野市建設部長	

秦野市総合都市交通体系調査検討協議会 委員一覧表

(任期：平成26年10月29日から平成27年3月31日まで)

	区分	氏名	分野等	備考
1	学識	兵藤 哲朗	東京海洋大学流通情報工学科教授	
2		加藤 仁美	東海大学工学部建築学科教授	
3	関係行政	佐藤 重孝	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所副所長	
4		大蔵 幸雄	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局長	
5		田中 世明	神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長	3月10日まで
		三富 弥宗和		3月11日より
6	村松 康夫	神奈川県秦野警察署長		
7	神奈川県	相原 久彦	神奈川県県土整備局道路部道路企画課長	
8		寶珠山 正和	神奈川県県土整備局都市部交通企画課長	
9		近藤 充志	神奈川県県土整備局平塚土木事務所工務部長	
10		高橋 徹	神奈川県県土整備局平塚土木事務所計画建築部長	
11	市民	須山 徹	秦野市自治会連合会長	
12		栗原 政男	秦野商工会議所専務理事	
13	本市	栗原 豊	秦野市政策部長	
14		栗原 敏明	秦野市くらし安心部危機管理対策専任参事	
15		高橋 昌和	秦野市福祉部長	
16		北村 徹	秦野市環境産業部長	
17		山口 一男	秦野市建設部長	

(2) 秦野市総合都市交通体系調査検討幹事会 委員名簿

秦野市総合都市交通体系調査検討幹事会 委員一覧表

(任期：平成27年4月1日から平成28年2月8日まで)

	区分	氏名	分野等	備考
1	学識	加藤 仁美	東海大学工学部建築学科教授	
2		岡村 敏之	東洋大学国際地域学部国際地域学科教授	
3	関係行政	松實 崇博	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所計画課長	6月30日まで
		本村 信一郎		7月1日より
4		三上 弘良	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官	
5		阿部 正彦	神奈川県秦野警察署交通課長	
6	神奈川県	宮島 直人	神奈川県道路部道路企画課計画グループリーダー	
7		向原 浩和	神奈川県道路部道路整備課道路グループリーダー	5月31日まで
		秋田 賢一		6月1日より
8		神永 裕一	神奈川県都市部交通企画課交通企画グループリーダー	
9		近藤 修宏	神奈川県平塚土木事務所工務部道路都市課長	5月31日まで
		前田 清知		6月1日より
10		竹山 幸夫	神奈川県平塚土木事務所計画建築部まちづくり推進課長	
11	交通	大津 俊成	小田急電鉄株式会社交通企画部課長(輸送計画担当)	
12		三木 健明	神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	
13		篠原 俊正	秦野市タクシー協議会 株式会社愛鶴取締役副社長	
14	本市	串田 浩	秦野市政策部参事(兼)企画課長	
15		笹生 一郎	秦野市くらし安心部参事(兼)くらし安全課長	
16		瓜本 公生	秦野市福祉部参事(兼)障害福祉課長	
17		橋本 晋一	秦野市環境産業部参事(兼)環境保全課長	
18		石原 学	秦野市環境産業部産業政策課長	
19		渡邊 正	秦野市建設部参事	
20		小澤 豊	秦野市建設部参事(兼)道路管理課長	
21		佐藤 龍司	秦野市建設部参事(兼)国県事業推進課長	

秦野市総合都市交通体系調査検討幹事会 委員一覧表

(任期：平成26年10月29日から平成27年3月31日まで)

	区分	氏名	分野等	備考
1	学識	加藤 仁美	東海大学工学部建築学科教授	
2		岡村 敏之	東洋大学国際地域学部国際地域学科教授	
3	関係行政	松實 崇博	国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所計画課長	
4		中澤 延夫	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局首席運輸企画専門官	
5		阿部 正彦	神奈川県秦野警察署交通課長	
6	神奈川県	宮島 直人	神奈川県道路部道路企画課計画グループリーダー	
7		向原 浩和	神奈川県道路部道路整備課道路グループリーダー	
8		神永 裕一	神奈川県都市部交通企画課交通企画グループリーダー	
9		近藤 修宏	神奈川県平塚土木事務所工務部道路都市課長	
10		竹山 幸夫	神奈川県平塚土木事務所計画建築部まちづくり推進課長	
11	交通	大津 俊成	小田急電鉄株式会社交通企画部課長(輸送計画担当)	
12		三木 健明	神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	
13		篠原 俊正	秦野市タクシー協議会 株式会社愛鶴取締役副社長	
14	本市	串田 浩	秦野市政策部参事(兼)企画課長	
15		山本 隆浩	秦野市政策部新東名周辺整備担当課長	
16		赤羽 信一	秦野市くらし安心部参事(兼)くらし安全課長	
17		瓜本 公生	秦野市福祉部障害福祉課長	
18		橋本 晋一	秦野市環境産業部参事(兼)環境保全課長	
19		石原 学	秦野市環境産業部商工課長	
20		中村 貢	秦野市建設部道路管理課長	
21	渡辺 正	秦野市建設部参事(兼)高規格道路推進担当課長		

(3) 秦野市総合都市交通体系調査庁内検討会 委員名簿

秦野市総合都市交通体系調査庁内検討会 委員一覧表

(任期：平成27年4月1日から平成28年3月31日まで)

	区分	氏名	役職等	備考
1	本市	串田 浩	政策部参事(兼)企画課長	
2		笹生 一郎	くらし安心部参事(兼)くらし安全課長	
3		高田 保	くらし安心部防災課長	
4		瓜本 公生	福祉部参事(兼)障害福祉課長	
5		山本 隆浩	福祉部参事(兼)高齢介護課長	
6		橋本 晋一	環境産業部参事(兼)環境保全課長	
7		石原 学	環境産業部産業政策課長	
8		杉田 佳一	環境産業部観光課長	
9		小澤 豊	建設部参事(兼)道路管理課長	
10		内田 匡	建設部参事(兼)道路整備課長	
11		佐藤 龍司	建設部参事(兼)国県事業推進課長	
12		佐藤 伸一	建設部専任主幹(兼)国県事業推進課長代理	
13		保坂 富士雄	都市部参事(兼)公共交通推進課長	



秦野市総合都市交通体系調査庁内検討会 委員一覧表

(任期：平成26年7月15日から平成27年3月31日まで)

	区分	氏名	役職等	備考
1	本市	串田 浩	政策部参事(兼)企画課長	
2		山本 隆浩	政策部新東名周辺整備担当課長	
3		赤羽 信一	くらし安心部参事(兼)くらし安全課長	
4		高田 保	くらし安心部防災課長	
5		瓜本 公生	福祉部障害福祉課長	
6		二階堂 敬	福祉部参事(兼)高齢介護課長	
7		橋本 晋一	環境産業部環境保全課長	
8		石原 学	環境産業部商工課長	
9		青木 裕一	環境産業部観光課長	
10		中村 貢	建設部道路管理課長	
11		山口 廣	建設部道路整備課長	
12		佐藤 龍司	建設部参事(兼)国県事業推進課長	
13		渡邊 正	建設部参事(兼)高規格道路推進担当課長	
14		保坂 富士雄	都市部参事(兼)公共交通推進課長	

(4) はだの交通計画策定事務局

はだの交通計画策定事務局

(任期：平成27年4月1日から平成28年3月31日まで)

	区分	氏名	役職等	備考
1	本市	河野 雄介	都市部長	
2		保坂 富士雄	都市部参事(兼)公共交通推進課長	
3		小谷 幹夫	都市部都市政策課長	
4		佐藤 靖浩	都市部都市政策課課長代理	
5		北村 正臣	都市部公共交通推進課課長代理	
6		吉門 靖徳	都市部公共交通推進課主査	
7		三嶽 恵介	都市部公共交通推進課主任主事	
8		大槻 英治	都市部都市政策課主任技師	
9		田所 篤	都市部都市政策課技師補	
10		松井 愛	都市部都市政策課主事補	

はだの交通計画策定事務局

(任期：平成26年7月15日から平成27年3月31日まで)

	区分	氏名	役職等	備考
1	本市	河野 雄介	都市部長	
2		保坂 富士雄	都市部参事(兼)公共交通推進課長	
3		古谷 榮一	都市部参事(兼)まちづくり推進課長	
4		小谷 幹夫	都市部まちづくり推進課課長補佐	
5		北村 正臣	都市部公共交通推進課課長補佐	
6		吉門 靖徳	都市部公共交通推進課主査	
7		大槻 英治	都市部まちづくり推進課主任技師	
8		飯沼 祐一	都市部まちづくり推進課主事	
9		太田 聡	都市部公共交通推進課主事	
10		田所 篤	都市部まちづくり推進課技師補	

## 4 用語解説

### あ行

**アクセス** 接近・進入または交通や連絡の利便性を示す。  
例えば、「駅アクセス」については、鉄道を利用するために駅まで（または駅から）の交通を示す。

### か行

**緊急輸送路** 復旧活動のための資材や要員、車両などの輸送のため指定されるもので、道路管理者や自衛隊、県警察などで構成される神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会を通じて指定される。

**公共交通空白・不便地域** 路線バスの停留所や鉄道駅までの距離が遠く、公共交通を利用しにくい地域を示す。本市では、公共交通空白地域を「鉄道駅から700m以上かつバス停から300m以上離れた居住地域」とし、公共交通不便地域を「運行本数が1時間に1本未満であるバス停から300m以内の範囲」と定めている。

**交通弱者** 移動制約者と同義。運転免許を持たない（持てない）か、自家用車を持たない（持てない）高齢者、子ども、障がい者、低所得者などを指す。

**交通需要マネジメント（TDM）** Transportation Demand Management の頭文字をとってTDMという。自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、特定の交通手段に過度に依存しないようにするための取り組みを行い、交通渋滞の緩和を図る交通施策のこと。

**交通手段分担率** 交通手段別利用構成比のこと。

**国勢調査** ある時点における人口及び、その性別や年齢、配偶の関係、就業の状態や世帯の構成といった「人口及び世帯」等に関する各種属性のデータを調べる「全数調査」を示す。5年に1回実施している。

**国土強靱化** 過去の大規模自然災害における甚大な被害による長期間の復旧・復興等の経験から、これを避けるために、人命を守り、また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、「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考え方。

**コミュニティバス** 地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。

**混雑度** 交通容量に対する交通量の比。1.0未満は、道路が混雑することがなく、円滑に走行できる状態。1.25以上は朝夕ラッシュ時を中心に混雑が発生し、1.75以上は慢性的混雑状態を表す。

**コンパクトシティ** 土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に、中心市街地の活性化が図られ、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策を示す。交流・連携を支える基盤であり、道路や、鉄道、バスなどの公共交通などにより形成される。

## さ行

サイクルシティ	自転車が「安全・安心」、「快適」、「楽しく」、「健康でエコ」に利用できるまちづくりを実践したうえで、人や環境にやさしい自転車を愛するまちを創造し、明るい豊かな社会の実現を目指す都市のこと。
市街化区域	都市計画法に基づき指定されたすでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的、計画的に市外化を図るべき区域を示す。都市計画区域のうち、既に市街地になっている区域や公共施設の整備など、面的な整備を行うことにより、積極的に市街地をつくっていく区域で、土地利用を規制することによって、良好な都市環境の市街地の形成を目的とする。
私事	通勤や買物などの私用のこと。
自動車分担率	交通手段別利用構成比のうち、自動車を利用している比率のこと。 ※交通手段分担率参照
集約型都市構造	圏域内の中心市街地や駅周辺等を拠点として、都市機能（公共施設、商業施設、医療施設等）を集約、その他の地域を公共交通ネットワークで連携することで、暮らしやすく、維持コストを抑えることができる都市構造のこと。
スマートインターチェンジ（スマートIC）	ETCを活用して、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バス停から乗り降りができるように設置される簡易的なインターチェンジのこと。

## た行

代表交通手段	出発地から到着地までの移動で利用した代表的な交通手段を示す。複数の交通手段を利用した場合は、①鉄道、②バス、③自動車、④タクシー、⑤バイク、⑥自転車、⑦徒歩の順に優先的に適用される。
第三次医療施設	消防法2条9項により1964年の「救急病院等を定める省令（昭和39年2月20日厚生省令第8号）」に基づき、都道府県知事が告示し指定する病院のうち、重症および複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者を24時間体制で受け入れる体制と高度な診療機能をもつ医療施設のこと。
TDM	※「交通需要マネジメント」参照
低炭素まちづくり	二酸化炭素等の排出を抑えた環境にやさしいまちづくりのこと。
デマンド交通（デマンドタクシー、デマンドバス等）	利用者の要求に対応して運行する形態の交通システムを示す。
都市機能	都市には行政機能や商業機能、交通・通信機能、教育・文化・娯楽機能、医療・福祉機能など様々な機能があり、“都市機能”はそれらの包括的な表現。
都市計画区域	都市計画制度上の都市の範囲を示す。都市計画を策定する対象となる場所として、都道府県が定める区域のこと。
トリップ	人の移動回数であり、ある目的での移動1回を1トリップという。 （※詳細は、次のページを参照）

な行

乗合タクシー 乗車定員10人以下の営業用自動車を利用した乗合自動車で、利用者の需要が少ない場合は、乗車定員5～6人の通常のセダン型のタクシーを利用する場合もある。  
 (平成26年4月から道路運送車両の保安基準(国土交通省令)が改正され、乗車定員15人程度の車両での運行も可能となった。)

ノンステップバス 床面と出入口の高さが同じように設計されており、バリアフリーの観点から床面高さを35cm程度の低床構造とし、高齢者や障害者でも乗降が容易なバス。

【参考】人の移動の捉え方「トリップ」について

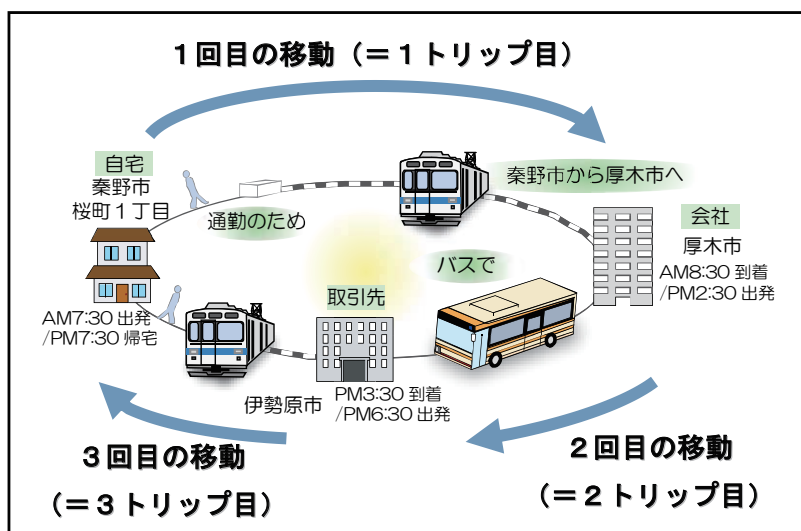
朝、自宅から会社へ「通勤」目的で移動。

午後、会社から取引先へ「業務」目的で移動。

そして、取引先から自宅へ「帰宅」目的で移動。

こんな移動をされる方もいるかと思いますが、このように、“人の”1回1回の移動の単位を「トリップ」と言います。よって、右図のような移動をされた方は、「1日で3トリップした」ということになります。

なお、人(パーソン)が、移動する(トリップ)ことを捉える調査を「パーソントリップ調査」と言います(後述参照)。



## は行

パークアンドライド パークアンドバスライド	都心部の道路混雑を緩和するため、自動車を都市郊外の駐車場に止めて鉄道等の公共輸送機関に乗り換え、都心部にあるいは特定地域に入る形態のこと。鉄道ではなく、バスへの乗り換えについては、「パークアンドバスライド」と呼ぶ。
パーソントリップ 調査	「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べる調査で、鉄道やバス、自動車、自転車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。
発生集中交通量	特定地域内における、出発数と到着数を合計したもの。
バリアフリー	障がい者や高齢者等の社会的弱者が、社会生活を送る上で、障害となる物理的、精神的な障壁を取り除くこと。または取り除いた状態。
PDCAサイクル	プロジェクトの実行に際し、「計画をたて (Plan)、実行し (Do)、その評価 (Check) に基づいて改善 (Action) を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み (考え方)。
ファシリティ・マネジメント	一般的には、業務用不動産 (土地、建物、構築物、設備等) すべてを経営にとって最適な状態 (コスト最小、効果最大) で保有し、運営し、維持するための総合的な管理手法のこと。 国土交通省では、(官庁施設の) ファシリティマネジメントとは官庁施設のストック全体としての質が最適となるよう、既存の施設を有効活用しつつ、複数の官庁施設を群として捉えた施設計画の策定等により、総合的に企画・管理し、整備・活用する手法とされている。
ボトルネック	ボトルネックとはジュースのビン (ボトル) の首のように細く、詰まりやすい部分のことで、トンネルや橋梁、踏切、交差点など交通渋滞の原因となるところを「ボトルネック」という。

## ま行

マネジメント サイクル	※「PDCAサイクル」参照
モビリティ	個人の空間的移動のしやすさを表す。モビリティには、交通手段選択の自由度や移動における速達性や快適性、安全性、所要時間の信頼性などが含まれる。
モビリティ マネジメント	一人ひとりのモビリティ (移動) が、社会的にも個人的にも望ましい方向 (例えば、過度な自動車利用から公共交通 (電車やバスなど) 自転車等を適切に利用する方向) に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

---

## や行

---

ユニバーサル  
デザインタクシー

足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいようにデザインされたタクシー車両のこと。具体的には、乗降口にステップが設置されていたり、車イス乗降用のスロープが設置されているなどしている車両。

---

ユニバーサル  
デザイン

まちづくりや商品開発において、高齢者や障がい者をはじめ誰もが分け隔てなく快適に利用できるよう、形や機能の設計の開発段階から取り入れていくこと。バリアフリーの考え方をさらに進めたもの。

---

## ら行

---

リダンダンシー

Redundancy。「冗長性」、「余剰」を意味する英語。自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化することや、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

---



## はだの交通計画

平成 28 年 ( 2016 年 ) 4 月発行

編集・発行 秦野市都市部都市政策課

〒 257 - 8501

神奈川県秦野市桜町一丁目3番2号

電話 0463 - 82 - 9643 (直通)

FAX 0463 - 82 - 7410

e-mail [t-seisaku@city.hadano.kanagawa.jp](mailto:t-seisaku@city.hadano.kanagawa.jp)

<http://www.city.hadano.kanagawa.jp>





秦野市