

1 調査名称：秦野市総合都市交通体系調査業務

2 調査主体：秦野市

3 調査圏域：秦野市

4 調査期間：平成25年度～平成27年度

5 調査費：9,000千円（当年度までの合計：9,000千円）

6 調査概要：

これまでの都市交通の計画において、人口の増加と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都市交通施設の計画を中心として検討されてきた。しかし、近年、人口減少、都市への人口集中の沈静化、公共投資余力の減退などを背景に、政策目標に対して効率的かつ重点的な計画を提案することが求められてきている。また、行政の取り組み全般に対して成果（アウトカム）と効率性、わかりやすさを重視した行政マネジメントを実施することが求められてきており、都市交通においても行政マネジメントの考え方に合致した計画策定、施策実施等が求められる。

そこで、パーソントリップ調査をベースとした総合都市交通体系調査の実施により、交通実態調査に基づく定量的な分析、都市構想・土地利用計画と一体となった交通計画の検討、各種交通手段分担を考慮し、施設計画に加えTDM計画も一体となった交通計画検討を行う必要がある。

今年度は、パーソントリップ調査をベースとした総合都市交通体系調査の実施により、交通実態調査に基づく定量的な分析を行い、交通計画を検討するための課題抽出を目的として実施した。

I 調査概要

1 調査名：平成25年度秦野市総合都市交通体系調査業務委託

2 報告書目次

序章 業務の目的等

- 序－1 業務目的
- 序－2 業務項目
- 序－3 業務フロー
- 序－4 業務内容
- 序－5 総合都市交通体系編での整理内容

第1章 社会経済情勢・現況交通需要の変化や動向に関する特性分析

- 1－1 社会経済情勢
- 1－2 交通の現状と推移

第2章 市民の交通に対する意識調査の実施

- 2－1 市民意識調査の実施概要
- 2－2 市民意識調査の集計結果
- 2－3 市民の交通に対する意識の分析

第3章 交通量調査の実施

- 3－1 交通量調査の実施概要
- 3－2 調査結果の概要

第4章 「はだの交通計画」に位置づけられた施策の実施状況・効果及び課題の分析

- 4－1 中期道路整備計画に基づく道路の整備状況
- 4－2 はだの交通計画施策に関するヒアリング
- 4－3 TDM施策・公共交通施策に関する実施施策の効果と今後の課題
- 4－4 将来交通需要の見込み

第5章 本市の交通課題の整理

- 5－1 社会経済情勢・現況交通需要の変化動向からみた課題
- 5－2 秦野市の交通課題と今後の対応方向
- 5－3 はだの交通計画の改定アウトプットイメージ

3 調査体制

※委員会等の立ち上げについては、平成２６年度以降を予定

4 委員会名簿等：

※委員会等の立ち上げについては、平成２６年度以降を予定

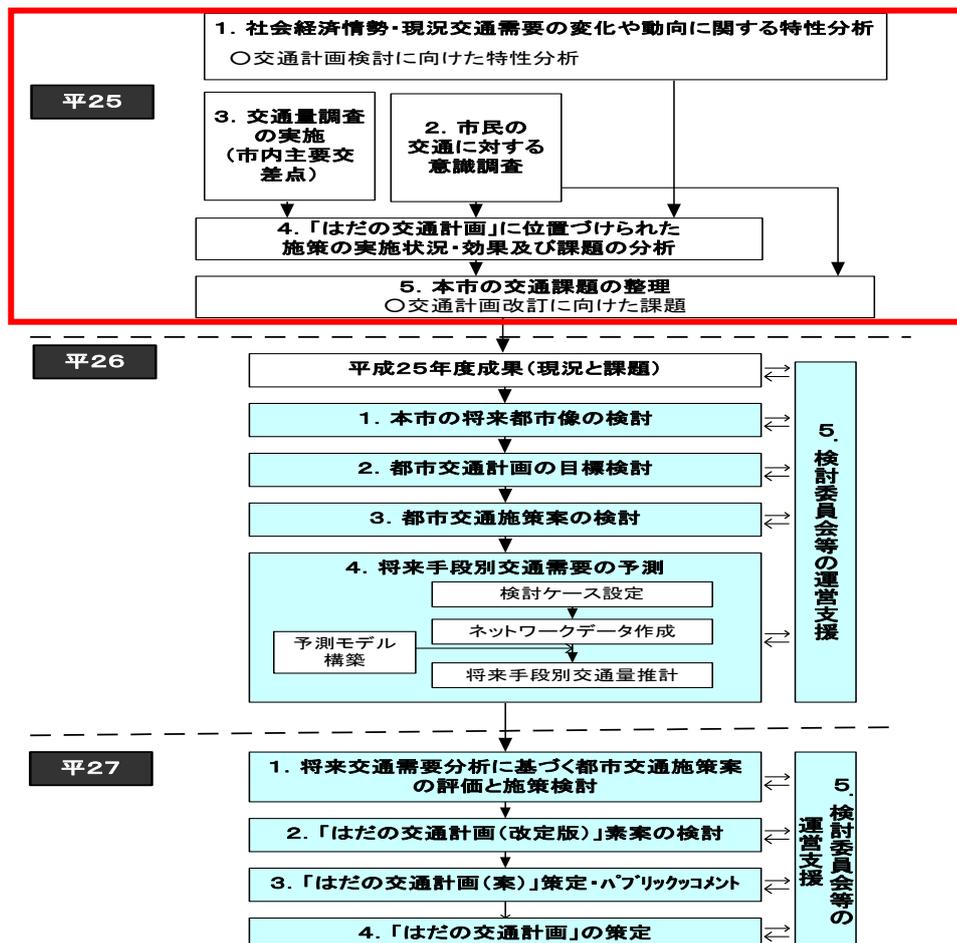
II 調査成果

1 調査目的： これまでの都市交通の計画において、人口の増加と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都市交通施設の計画を中心として検討されてきた。しかし、近年、人口減少、都市への人口集中の沈静化、公共投資余力の減退などを背景に、政策目標に対して効率的かつ重点的な計画を提案することが求められてきている。また、行政の取り組み全般に対して成果（アウトカム）と効率性、わかりやすさを重視した行政マネジメントを実施することが求められてきており、都市交通においても行政マネジメントの考え方に合致した計画策定、施策実施等が求められる。

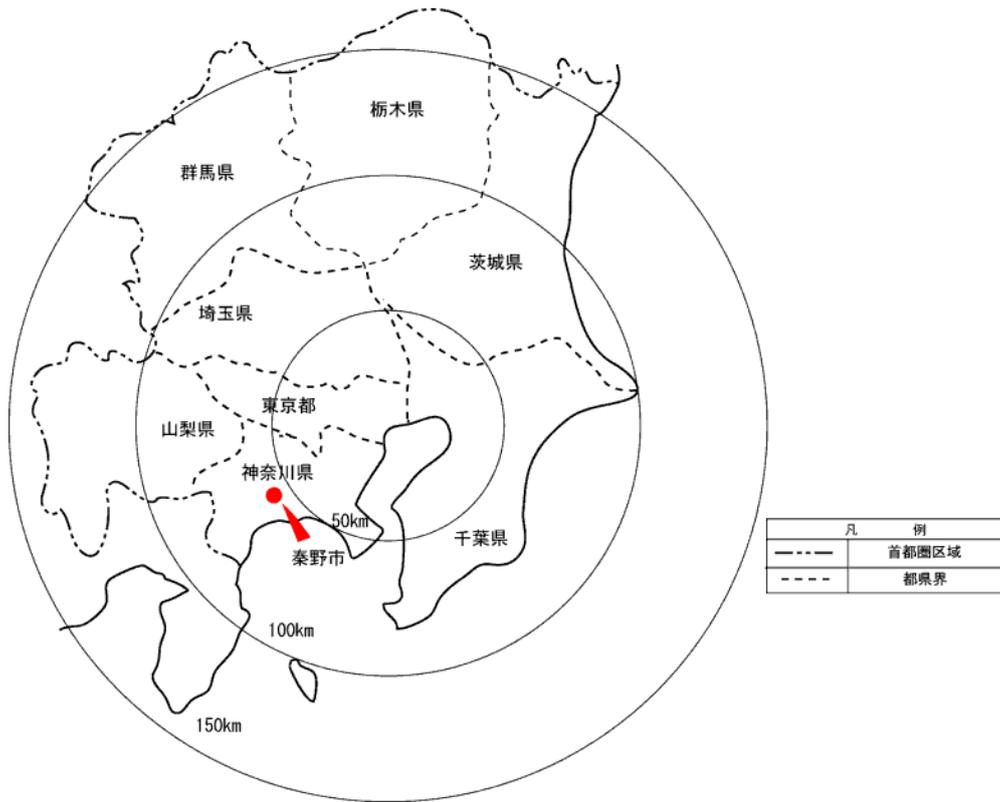
そこで、パーソントリップ調査をベースとした総合都市交通体系調査の実施により、交通実態調査に基づく定量的な分析、都市構想・土地利用計画と一体となった交通計画の検討、各種交通手段分担を考慮し、施設計画に加えTDM計画も一体となった交通計画検討を行う必要がある。

今年度は、パーソントリップ調査をベースとした総合都市交通体系調査の実施により、交通実態調査に基づく定量的な分析を行い、交通計画を検討するための課題抽出を目的として実施した。

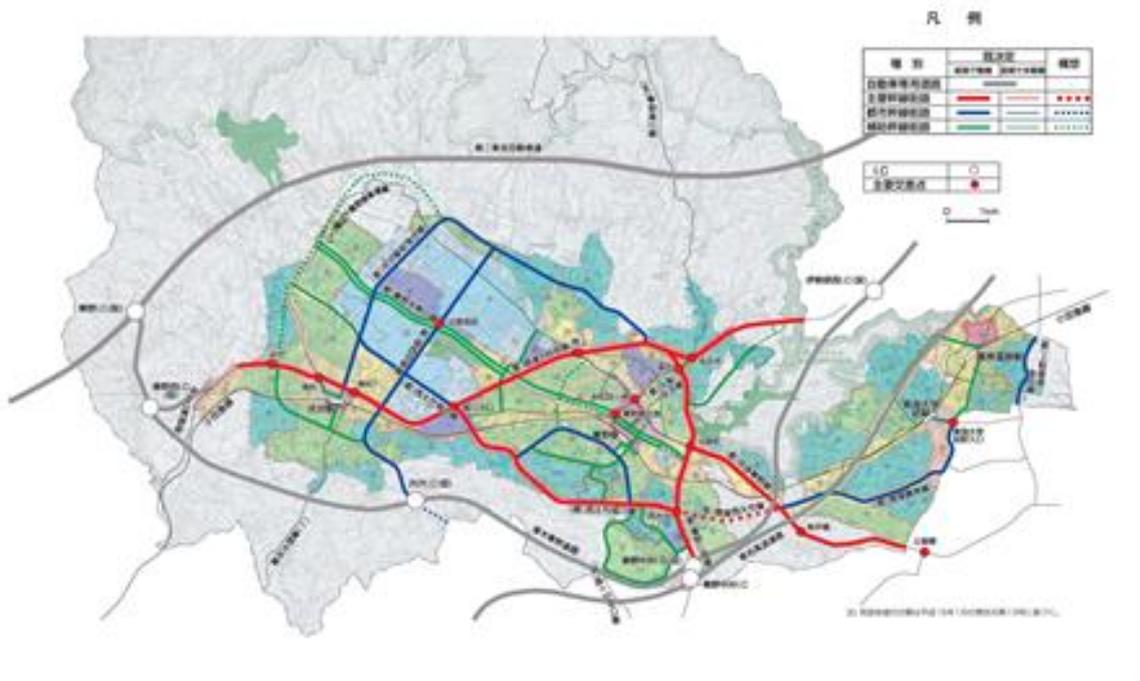
2 調査フロー



3 調査圏域図



(参考) 「はだの交通計画 (平成15年3月策定)」における長期交通計画



4 調査成果

第1章 社会経済情勢・現況交通需要の変化や動向に関する特性分析

1-1 社会経済情勢の変化

(1) 人口・世帯数等の変化

- ・人口は平成21年をピーク(170,207人)として減少し、平成25年10月1日では169,490人。
- ・世帯数は増加傾向にあり、平成25年では70,908世帯。1世帯あたりの人数は2.39人/世帯。
- ・平成25年の高齢者数は約38千人であり、人口の約1/4が高齢者となりつつある。

(2) 産業構造・就業構造の変化

- ・少子高齢化の進展により、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。
- ・卸売・小売業はこの10年間に2,165事業所から1,240事業所へと大きく減少。その他は横ばい若しくは増加。なお、従業者数は、卸売・小売業の他、製造業も減少、その他は増加。
- ・平成22年の製造品出荷額は約5,501億円であり、平成19年の6,866億円をピークとして減少。
- ・年間商品販売額は平成19年で1,777億円であり、平成9年頃をピークとして減少傾向。
- ・本市の観光客数は平成20年の約116万人/年をピークとして減少傾向。観光拠点別の観光客数では、丹沢表屋根への入込客数が最も多い。

(3) 土地利用・都市開発

- ・市域全体の約1/4(23.5%)が市街化区域であり、住居系が77.4%、商業系が3.4%、工業系が19.4%であり、住居系用途の割合が高いことから住居地域としての性格が強い。

(4) 自動車運転免許・自動車保有台数等の変化

- ・自動車運転免許証の保有者数は約10万7千人であり、人口あたり65%の保有率。また、乗用車保有台数は8万2千台であり、人口あたり48%の保有状況。
- ・平成23年における自動車(登録自動車(乗用、貨物含む)、小型二輪及び軽自動車の計)は89,680台となっており、近年では横ばい傾向が続いている。
- ・平成24年における原動機付自転車は14,564台、自動二輪車は5,102台であり、自動二輪車は増加傾向にあるが、原動機付自転車は減少傾向にある。

1-2 交通の現状と推移

(1) 道路網と整備状況

- ・現在の都市計画道路のうち約1/3の約33.2kmが未着手、約11.5kmが事業中。
- ・都市計画道路の整備状況として(改良済+概成済)率では、県内市町村の平均が72.4%に対して、秦野市は68.8%であり、神奈川県内ではやや低めである。
- ・未着手の延長約33.2kmのうち、都市計画決定から20年未満が約12.2km。また、都市計画決定から40年以上経過した路線が約13.6kmと多く、長期に渡る未着手路線・区間も存在。

(2) 公共交通網と公共交通需要の推移

- ・本市の主な公共交通網は、小田急電鉄・小田原線(秦野駅、渋沢駅、東海大学前駅、鶴巻温泉駅)、神奈川中央交通(株)と(株)湘南神奈交バスによるバス運行により構成。
- ・秦野市内鉄道駅の1日あたり乗車人員は、平成12年~平成23年まで約62,000人/日であり、大きな変化はない。
- ・路線バスの1日当たりの利用者数をみると、平成23年度が24,739人/日であり、平成11年度から約17%減少している。
- ・市内には多くの公共交通不便地域(バスの運行本数が1本/時間以下)や公共交通空白地域(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)が残されている。
- ・公共交通不便地域・空白地域への対応策として、乗合タクシーやデマンドタクシーを運行し、高齢者等の生活交通の確保、地区居住者の日常移動を支援している。

(3) 国勢調査からみた周辺都市との通勤・通学流動特性

- ・本市から市外への通勤・通学流動では、平塚市が最も多く、次いで東京都、厚木市の順。逆に、市外から本市への通勤・通学流動は、伊勢原市が最も多く、次いで平塚市、小田原市の順。
- ・昼夜間人口比率は、平成 22 年（2010 年）で約 84 パーセントである。
- ・15 歳以上の就業者の半数は市内、半数は市外で働いている。秦野市からの流出人口、秦野市への流入人口は都市により変化は異なるが高齢化による就業者数の減少により、減少している市町村も多い。
- ・通勤・通学者では、市外で働いている人が半数を占めることから鉄道・電車利用が 33%（H22）と全体の 1/3 を占め、公共交通の利用割合は全体の 46.5% である。最も多いのは自動車の約 39%（H22）である。

(4) パーソントリップ調査からみた交通需要の変化特性

- ・平成 20 年では内々が 235 千トリップ／日、外内が 93 千トリップ／日、内外が 92 千トリップ／日であり、市発着トリップの約 44% は流出入交通である。また、平成 10 年と比較すると内々が 1% 程度減少し、外内と内外が 3~4% 増加し、周辺都市との連携がさらに強まっている。
- ・秦野市全体では、他都市との流動量の増加等を背景として、鉄道利用、自動車利用割合が増加している。これに対して、バス利用や徒歩利用割合は減少している。
- ・市内の各地区間の流動では、中でも鶴巻・大根地区と北・東地区間、鶴巻・大根地区と西南地区間、南地区と上・西北地区間では伸び率（H20／H10）は 1.2 倍を超える。また、秦野市と周辺都市との流動では東部地域の都市、東京都区部等との伸び率が高い。

(5) 道路交通センサスからみた交通需要の変化特性

- ・本市関連交通量の変化をみると、平成 11 年と比較して平成 22 年では全体では 1.07 倍であり、乗用車が 1.14 倍増加。一方、貨物車は 0.81 倍と減少。
- ・東名高速道路、一般国道 246 号、平塚秦野、秦野二宮（西大竹地区の一部）、上粕屋南金目、曾屋鶴巻、丹沢公園松原町の区間で交通量が増加し、秦野二宮（曾屋地区等）、南矢名東海大学前停車場、堀山下秦野停車場等で減少している。

(6) 物流関連交通の特性

- ・道路交通センサスで設定された市内 3 区の主な品目を重量ベースで見ると、1 区では「木材」「その他の石油製品等」「金属製品」、2 区では「非鉄金属」「その他の石油製品等」「鉄くず」、3 区では「セメント」「その他の石油製品等」「日用品」などがあげられる。

(7) 交通事故件数等の変化

- ・年間の交通事故発生件数は平成 25 年で 600 件であり、年々減少している。

(8) 環境指標の変化

- ・二酸化炭素の排出量を部門別にみると、運輸部門は平成 2 年で 24.5%、平成 17 年で 23.3% であり、排出量の増加率は 15.3% である。
- ・平成 23 年時点の観測値を平成 17 年と比較すると、二酸化窒素は 0.025ppm から 0.015ppm (0.57)、浮遊粒子状物質は 0.028mg/m³ から 0.015mg/m³ (0.60) と減少。

(9) 道路と防災対策

- ・本市は大地震による津波等により被災することは考えにくいだが、東海・南海地震のような地震等の被災時には、緊急輸送路の確保が必要となる。
- ・被災時の円滑な物資輸送を実現するためには、広域幹線道路へのアクセス道路の確保の他、リダンダンシー確保のために、国道 246 号の代替となる幹線道路（厚木秦野道路）が必要となる。

(10) その他

- ・都市の低炭素化と集約型都市構造への対応、及び交通政策基本法の施行を踏まえた、計画立案が求められる。

第2章 市民の交通に対する意識調査の実施

(1) 目的

「はだの交通計画」の改定にあたり、市民が感じる各交通手段のサービス水準に対する満足度や施策展開に対するニーズ等を把握し、現況交通問題へ対応すべき視点等を検討するための基礎資料を得るために、市民の交通に対する意識調査を実施した。

(2) 調査票の設計

調査票の質問内容、分析内容・活用方向は下表のとおりである。この方針に基づき調査票を設計した。

表 「市民意識調査」の調査項目と分析内容・活用方向

		質問内容	分析内容	交通対策の活用方向
交通サービス満足度・重要度／利用条件	鉄道	・自宅から最寄り駅までの所要時間 ・バス停、駐車場から駅までの所要時間 ・利用促進のための条件	・バス停・駐車場から駅までの望ましい所要時間分析 ・鉄道利用増加のための必要施策抽出	・目標達成に向けた駅周辺のバス停配置構想 ・目標達成に向けた駐車場・駐輪場の配置構想
	バス	・自宅から最寄りバス停までの所要時間 ・運行区間（目的地） ・運行頻度 ・車内混雑 ・バス乗車時間 ・運賃 ・利用促進のための条件	・最寄りバス停までの望ましい所要時間分析 ・利用者の求める路線・区間の分析 ・望ましいバスの運行頻度分析 ・目的地までの望ましい所要時間分析 ・望ましいバス運賃分析 ・バス利用増加のための必要施策の抽出	・交通空白地域改善施策（コミュニティバスの運行等） ・交通不便地域改善施策（バス路線網の再編等） ・バス走行性向上施策（渋滞対策、バスレーン、PTP S導入等） ・バス料金施策（乗継割引、店舗との連携等）
	自動車	・乗車時間 ・ICアクセス時間 ・利用抑制・自粛のための条件	・目的地、ICまでの望ましい所要時間分析 ・自動車利用抑制策の抽出	・目標達成に向けた道路交通対策（道路整備、交差点改良等） ・モビリティマネジメント
	自転車	・自転車道・走行空間 ・駐車空間 ・利用促進のための条件	・自転車の走行空間、駐車空間の現状、問題点・課題分析	・自転車通行帯整備 ・駐輪場の整備等
	徒歩	・歩道・歩行空間 ・快適な歩行のための条件	・歩行空間の現状、問題点・課題分析	・歩行空間の整備、バリアフリー対策 ・放置自転車・違法駐車対策等
自由回答	・交通施策全般について	・記載内容別のキーワード分析	・交通施策の方向性に活用	
個人属性	・住所、性別、年齢、職業、自動車利用可能性	・交通特性分析の関係する基本事項		

(3) 市民意識調査の実施

市民意識調査の実施概要は以下のとおりである。

- ① 対象者の抽出 15歳以上の4,000人を対象として無作為抽出により設定
- ② 調査方法 郵送配布・郵送回収（配布数4,000票）
- ③ 調査票の配布・回収日 配布 平成25年12月12日（木）
回収締切設定日：平成25年12月24日（火）
- ④ 有効サンプル数 1,584票（回収率39.6%）

(4) 調査結果概要

市民の交通に対する意識からみた対応すべき課題について、全手段の中で特に取り組むべき視点について、以下のとおり分析した。

サービスに対する満足度の平均値は 2.1、重要度は 3.6 であり、平均値を下回っているサービス項目は「バス停の運行間隔」「バス利用の運賃」「自転車の走行環境」「歩行空間」等である。

「歩行空間」は、自転車・徒歩に関するサービス・施設整備の中では、満足度が高い水準にあるが、全ての手段を総じてみると、満足度としては平均値を下回っており、市民からは不満が高いと想定される。

また、重要度が高い項目として「歩行空間」「目的地の駐輪場」「道路の混雑状況」「自宅からの所要時間」があげられる。

なお、満足度が低く、かつ、重要度が高い項目としては、「道路の混雑状況」、「歩行空間」であり、全交通手段の中で相対的に対応優先度が高いと想定される項目である。

上記に示す各サービス水準の項目は、各交通機関の利用促進の観点からも指摘された項目と重複しているものが多いことから、今後、重点的に改善方向を検討していくことが必要である。

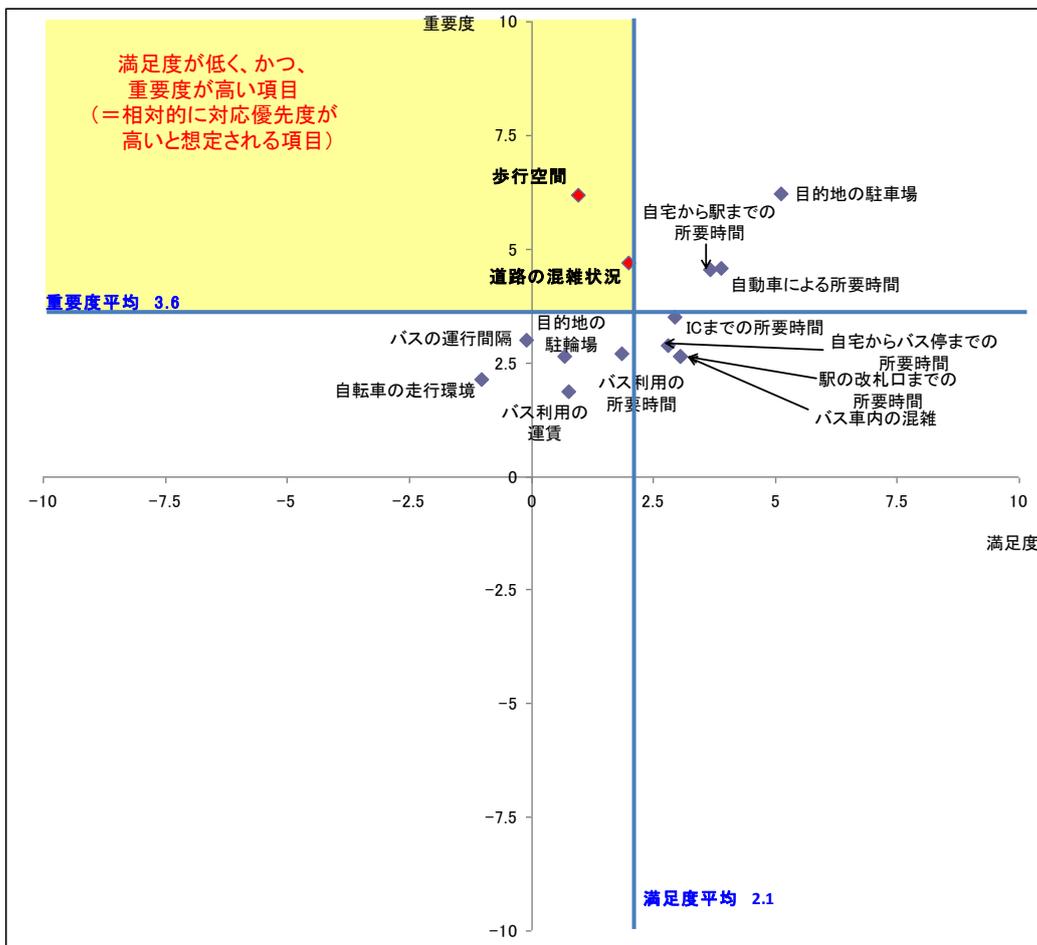


図 利用交通手段のサービス指標全体

注) 交通手段のサービス水準について実績及び満足度と重要度を聴取。満足度と重要度については次のように点数化し、サービス項目間での違いや今後重点的に検討すべき事項等を抽出するための基礎資料とした。

【指標化】									
満足	10	やや満足	5	やや不満	-5	不満	-10	無回答	0
重要	10	やや重要	5	それほど重要でない	-5	重要でない	-10	無回答	0

第3章 交通量調査の実施

(1) 交通量調査の実施概要

市内の現況交通実態を把握し、交通問題等へ対応策を検討するために、主要交差点を対象とした交通量調査等を実施した。なお、実施地点については、過年度実施箇所等を参考に39地点(34交差点、5単路部)とし、平日の1日12時間調査を実施した。

具体的な調査項目については次の通りとした。

- ① 方向別車種別自動車交通量(5車種分類(乗用車、バス、小型貨物、普通貨物、二輪車)、60分毎)
- ② 全方向の滞留長及び渋滞長(1時間に1回計測)
- ③ 全方向の渋滞末尾からの通過時間及び信号待ち回数(1時間に1回計測)
- ④ 信号現示(朝、昼、夕それぞれ1回ずつ)
- ⑤ 渋滞状況の確認及び渋滞要因の把握
- ⑥ 交差点形状(車線別幅員の計測等)
- ⑦ その他、道路交通に影響を与えると考えられる施設等の状況整理

調査日

平成26年2月6日(木)

(2) 調査結果の概要

① 交通量の変化

本市では過去に平成13年度と平成19年度において交通量調査を実施している。全体的な傾向としては、多くの交差点において自動車類の交通量が減少している。

② 渋滞の発生状況

各交差点における最大渋滞長の観測状況は下図のとおりである。最も渋滞長の長い交差点は、No.8河原町交差点の峰ノ下方面(県道平塚秦野線平塚方面からの流入)で午前8時台に940mを観測している。なお、市内全体では観測時間帯において渋滞長が観測されなかった交差点・方向が多数あり、道路混雑が著しいと言われている国道246号をはじめとして渋滞がみられなかった。

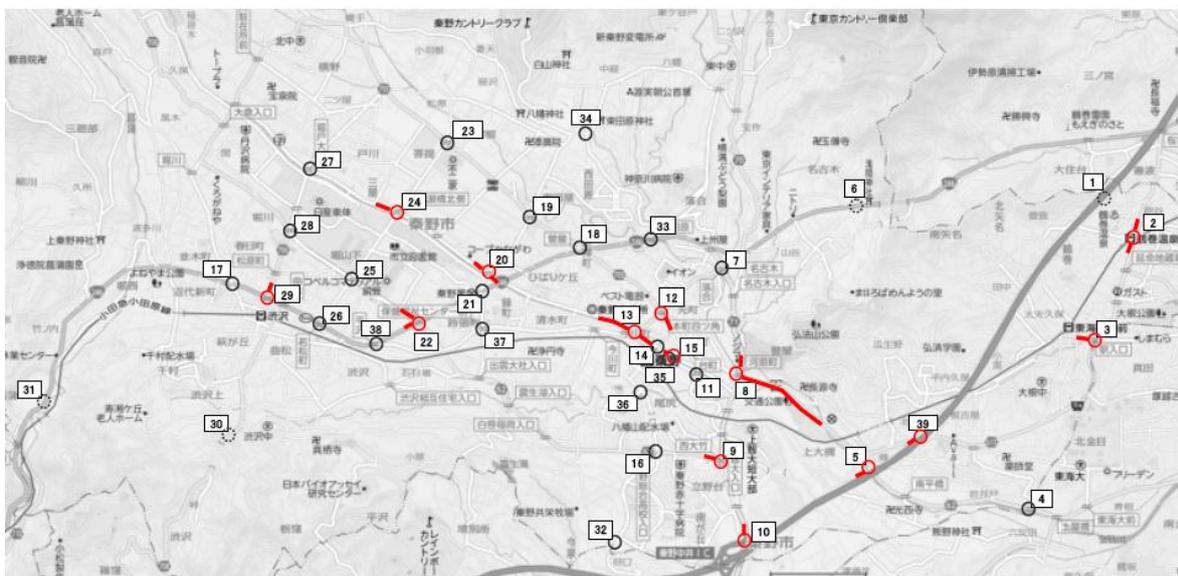


図 交通量調査結果(最大渋滞長の観測状況)

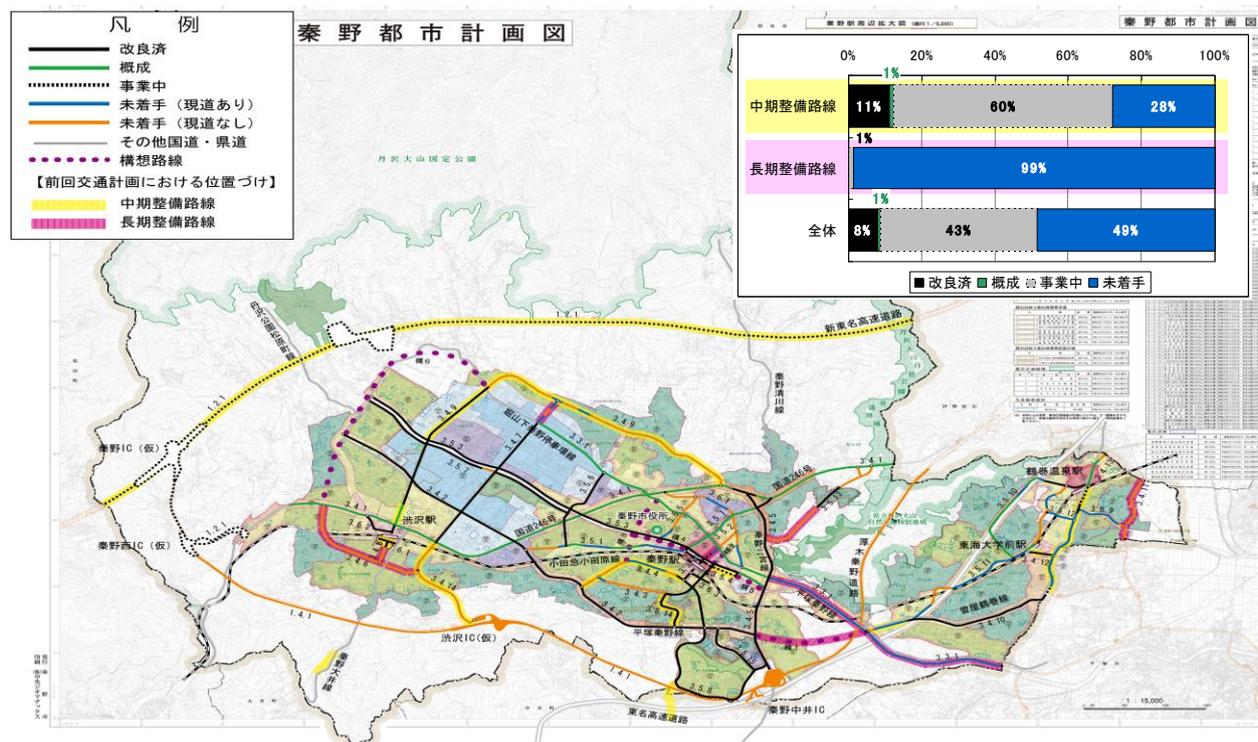
第4章 「はだの交通計画」に位置づけられた施策の実施状況・効果及び課題の分析

4-1 中期道路整備計画に基づく道路整備状況

平成14年度に策定された「はだの交通計画」においては、道路網整備計画として、段階的な道路網の整備方針を検討し、平成22年度までに整備すべき路線を「中期道路整備計画」、また、平成32年度までに整備すべき路線を「長期道路整備計画」として、中期に分類される路線に加え、構想路線も含め優先順位を考慮した道路網としている。

各段階で位置づけられた路線についての整備状況については、下図の通りである。

中期で位置づけられた路線の整備状況を延長ベースで見ると、約7割の路線が供用、概成、または事業中となっており、未着手の区間延長比率は28%となっている。



4-2 はだの交通計画施策に関するヒアリング結果

「はだの交通計画」策定以後、平成17年度より各種TDM施策に関する社会実験、実証運行等を実施し、自動車交通量の削減・道路混雑の緩和、公共交通不便地域の利便性向上等に努めてきた。11のTDM施策について、検討した結果は別表のとおりであり、現在でも以下の○印の施策に継続的に取り組んでいる。

【TDM施策に関する実施結果概要】

- × 分散通勤（迂回誘導） : 分散マップを配布したがカーナビ等の普及により役目を終えている
- **PTPSの導入** : 株湘南神奈交バスが継続的に実施中
- × カーフリーデー : 具体化に至らず、単独では実施していない
- **TDM（モビリティ・マネジメント）** : 小学校5年生を対象に継続的に実施している
- **ノーマイカーデー** : 事業所との協働やイベント時の自動車交通量削減策として実施している
- **時差出勤** : 市内事業所、市民の協力を得ながら取り組んできたが事業所側の制約がある
- × 短距離区間の自転車（渋沢駅のレンタル等） : 自転車の走行空間確保等の課題がある

(注) ○：今後とも取り組んでいく ×：事業完了としている施策

【TDM施策に関する実施結果概要（つづき）】

×	企業バスの効率化と協働相乗り運行	: 企業の運用時の費用負担や運行ダイヤの設定方法など、企業間の得失から現在は休止
○	パーク&バスライド	: 市のイベント時に継続的に実施していく
○	サイクル&バスライド	: 現在1箇所継続的に実施しているが、駐輪空間確保等の課題あり
×	中心市街地巡回バス	: 企業と大規模商業施設間の連絡を目的としていたが、中心市街地が衰退していることから巡回バスとしての役割が果たされていない

(注) ○：今後とも取り組んでいく ×：事業完了としている施策

4-3 TDM施策・公共交通施策に関する実施施策の効果と今後の課題

【ノーマイカーデー、時差出勤参加者数】

平成23年度に実施したノーマイカーデー及び時差出勤への参加者数、事業所数は下図のとおりであり、ノーマイカーデー参加者数は3,000人前後となっている。

時差出勤参加者数は500～800人が参加している。また、参加事業所数は9社である。

【TDM教育の効果】

小学校5年生を対象としたTDM教育により、交通手段の使い方への意識変化が見られ、「できるだけ、クルマの利用を控えようと思いますか」に対して、特に、児童では実施前が31%に対して実施後は55%と、大きな意識変化がみられる。

その他についても、自動車利用を控え公共交通利用を使うことが必要であるという意識変化が見られ、TDM教育は有効な手法であることがわかる。

4-4 将来交通需要の見込み

- ・市全体の交通量は、現況と比較して5%の増加が見込まれる。なお、市内での移動は増加傾向にあるものの、市外との流動については減少が見込まれる。
- ・通勤・通学目的流動の減少が見込まれる中、私事目的や業務目的の移動が活発化することが予測される。
- ・平成20年において増加した鉄道トリップが減少傾向。一方で、自動車トリップについてはさらに増加し、自動車分担率も5割を超えることが予測される。
- ・前回交通体系策定の前提となった将来交通需要推計値（平成32年）と比較すると、全手段合計のトリップ数（人ベース）は平成32年、42年ともに減少傾向にあるものの、自動車交通量（台ベース）は、平成32年では若干下回る程度で、平成42年では前回推計値よりも4%（11千台トリップ）の増加が見込まれる。
- ・秦野市を発着する交通に占める自動車分担率についても、平成20年度（現況）の48.2%と比較して、平成42年時点において57.8%に達するなど、市民及び来訪者の市内交通流動における自動車の役割が非常に高まるものと予測されている。

→前回「はだの交通計画」策定時における将来交通需要推計結果よりも自動車交通量の増加が見込まれる。前回想定していた道路交通量を若干上回る水準の交通需要となることから、前回の想定以上に道路交通量に対応した施策展開が求められる

→また、市内交通における自動車分担率が高まる一方で公共交通機関や徒歩・自転車といった交通手段の利用割合が低下することが予測され、例えば、公共交通の維持・確保といった視点からの検討の必要性が高まってくるものと想定される。

第5章 本市の交通課題の整理

5-1 社会経済情勢・現況交通需要の変化動向からみた課題

(1) 社会経済情勢の現況と推移

①人口動向から見た本市の変化の特性及び考慮すべき課題

- ・人口・世帯数等のこれまでの推移 : 人口の約1/4は65歳以上の高齢者
- ・秦野市の将来人口 : 2040年人口は2010年の85%
- ・高齢者人口比率の将来動向 : 高齢化がさらに進展

→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・公共交通ネットワーク構築等）やソフト施策について検討していくことが必要。

→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、安全性の確保や生活移動手段の確保等の観点から、市内の交通環境を整備していくことが必要。

②産業動向から見た本市の変化の特性及び考慮すべき課題

- ・産業・出荷額・販売額等の推移 : 第2次、第3次産業ともに低下傾向、昼夜間人口比率は83%
- ・産業等に関する将来的な展望 : 新たなインフラ整備に対応することによる、首都圏の一翼を担う産業集積への期待

→従業員数や出荷高等が減少傾向にはあるものの、第二次産業の比率が比較的高いことが、本市の特徴。

→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整備、まちづくりが求められる。

③観光から見た本市の変化の特性及び考慮すべき課題

- ・観光客数等の推移 : 市内の観光客数は減少傾向
- ・周辺観光資源の動向と将来的な展望 : 豊富な観光資源に取り囲まれた特性を活かす必要性

→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形成及び観光周遊の促進に資する利用促進方策等について検討が必要。

④その他の観点から見た本市の変化の特性及び考慮すべき課題

- ・土地利用等の推移 : 市域の1/2は可住地、市街化区域の約8割は住宅地
- ・免許・自動車保有者数の推移 : 自動車運転免許保有者数は増加、バイク保有台数は減少

→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形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が必要。

→今後も増加が予測される免許保有者数に対し、過度な自動車依存から脱却するための方策等について検討が必要となる。また、需要に応じて自動二輪車対策の検討も必要。

(2) 交通サービスの特性

①道路交通サービス特性

- ・道路交通センサス一般交通量調査によると、国道246号に交通需要が集中、また、並行する県道平塚秦野線などのルートの混雑度も高まっている。
- ・本市の都市計画道路について、約1/3の約33.2キロメートルが未着手で長期にわたる未着手路線・区間もみられる。
- ・市民の意識としては、道路混雑状況に対する満足度が相対的に低く、重要度が高い水準にあるほか、同様の傾向を示すサービス項目として歩行環境があげられている。

→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「歩行環境整備」について、重点的に対応していくことが必要。

→特に、市内で交通量が多く道路交通センサスにおける混雑度の高い国道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が必要。

②公共交通サービス特性

- ・鉄道利用者数は過去 10 年間変化がなく横ばい。バス利用者数は減少傾向。
- ・市内にはバスアクセスが不便な地域があり、また、不採算地域に対するデマンド型タクシーの運行が進められているが、事業者の努力により運行が継続している。
- ・本市の公共交通サービス（鉄道・バス平均運行本数など）を神奈川県市町村と比較すると、供給サービスは県の市町村平均をやや上回っている。

→鉄道とバスによる充実した公共交通ネットワークを維持・確保していくことが重要。
→新たな交通手段の導入とあわせて、高齢社会に対応した生活交通の確保等について検討が必要。

(3) 交通需要特性の変化

①国勢調査からみた通勤通学流動と利用交通手段変化

- ・通勤・通学による流動量は、高齢化による就業者数の減少に伴い、平成 22 年では平成 12 年を下回る。
- ・通勤・通学者の利用交通手段に大きな変化はなく、鉄道利用が約 33%、自動車利用が約 38%。

②パーソナリティ調査からみた利用交通手段等の変化

- ・鉄道、自動車の利用が増加しており、バスや徒歩は減少傾向。
- ・自動車運転免許の保有が高まっていることから、自動車の利用が増加している。
- ・秦野市から平塚市、厚木市、伊勢原市、東京都特別区部、横浜市等、東京方面への流動量が多く、鉄道では小田急線、自動車交通では国道 246 号や東名高速道路等を主に利用していると想定される。

③道路交通センサスからみた幹線道路交通需要の変化

- ・自動車交通量は、一般国道 246 号、平塚秦野、秦野二宮線、上粕屋南金目線、曾屋鶴巻線、丹沢公園松原町線の区間で増加。
- ・国道 246 号については、市内の中心部から東側の区間にかけて過去 10 年間でも増加傾向にある。また、当該路線の混雑ばかりでなく、並行している平塚秦野線等の混雑度も高まっている。
- ・貨物車の発生集中台数は、平成 22 年が平成 11 年に対して 0.81 倍と減少。第 2 次産業が就業者数の減少に伴って減少していくことが想定される。

→高齢者の自動車利用の高まり等、本市の交通において、自動車交通対策（特に、道路混雑の解消及び増加する自動車交通の需要マネジメント）は重要な課題と考えられる。
→一方で、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ため、産業活性化等の観点から、産業立地の促進に資する交通環境づくりが必要と考えられる。

5-2 秦野市の交通課題と今後の対応方向

(1) 交通課題と今後の対応方向

1. 円滑な道路交通の確保

本市の活力の維持、円滑な流動の促進等の観点から、日本の大動脈の一部であり、神奈川県、秦野市の東西方向の軸として重要な役割を担っている国道 246 号等の混雑の緩和が重要な課題と考えられる。

また、高齢社会に対応し、安心して歩いて暮らせる道路としていくためには、通過交通の排除に向けたバイパス路線の整備と住宅地及び中心部等における安全・安心で快適な歩行空間の確保が求められる。

さらに、新たなインフラの整備に対応し、産業の活性化等につなげるために、新東名高速道路との連携による市域の流出入機能の強化が必要である。

なお、市内の都市計画道路には約 33.2 km の未着手路線があり、これらの路線・区間の優先度を検討し、選択と集中による道路整備を進めていく必要がある。

2. 公共交通の利用環境の整備・強化

秦野市の公共交通利用のうち、通勤・通学の利用交通手段は平成 12 年から平成 22 年にかけて大きな変化はなく、公共交通利用割合は維持されている。

一方で、バス利用者数については過去 10 年間に約 17%程度減少している。

なお、バス利用が不便な地域についてはデマンドタクシーやルートタクシーが運行されており、今後とも運行維持が必要である。

また、市内鉄道駅については、鉄道と他手段との結節機能の強化が求められており、バスの発着、自動車・自転車等の駐車施設等の充実が必要である。

さらに、バス停へのアクセスを強化するために、自転車等の駐車空間の確保等を進めていくことが必要である。

3. 歩行者に優しい歩行環境等の整備

自動車や二輪車（バイク・自転車）の普及により、歩行（徒歩）の利用割合は高齢者・非高齢者ともに減少しているが、高齢者は非高齢者より行動範囲が狭く、また、非高齢者よりも歩く機会が多いことが一般的に言われていることから、秦野市においてもパーソントリップ調査の結果として高齢者の徒歩分担率も高い傾向となっている。

歩行環境については、都市計画道路の整備により充実していくことが求められる、あわせて既存の道路において可能なところから歩車分離を進めていくことが必要である。

また、路面を歩きやすくすることが重要であるととともに障害者等の移動の安全性を確保していくことが重要である。

4. 継続的なTDM施策の実施

平成 17 年度以降に進められている各種TDM施策は、自動車交通量の削減、道路混雑・渋滞の緩和、既存公共交通路線の維持、高齢者等の移動の確保などの目的がある。

これまでの各種施策の実施においては、実施・継続上の課題がみられるものの、実施施策の効果が報告されている。よって、継続的に取り組んでいくとともに、課題へ対応しながら新たな施策についての検討していくことが求められる。