

1 調査名称：秦野市総合都市交通体系調査

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、総合都市交通体系の策定に向けて、将来都市像や総合都市交通体系の目標、施策の検討を進め、将来交通需要の推計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26年度秦野市総合都市交通体系調査委託業務

### 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

#### 第1章 本市の将来都市像の検討

- 1－1 各種関連計画等のとりまとめ
- 1－2 都市及び交通の概況整理
- 1－3 将来都市像の検討
- 1－4 将来人口フレーム

#### 第2章 都市交通計画の目標の検討

- 2－1 都市交通計画の目標の検討
- 2－2 交通体系形成の基本方針
- 2－3 目標達成状況を評価するための指標の設定

#### 第3章 都市交通施策案の検討

- 3－1 将来交通課題の整理
- 3－2 都市交通施策案
- 3－3 短期・中期で実施する施策の検討

#### 第4章 将来交通需要の予測

- 4－1 予測モデルの構築
- 4－2 交通ネットワークデータの作成

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等：

## (1) 秦野市総合都市交通体系調査検討協議会

	所属	役職等	氏名
座長	東京海洋大学流通情報工学科	教授	兵藤 哲朗
委員	東海大学工学部建築学科	教授	加藤 仁美
委員	関東運輸局神奈川運輸支局	支局長	大蔵 幸雄
委員	関東地方整備局横浜国道事務所	副所長	佐藤 重孝
委員	神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室	室長	田中 世明
委員	神奈川県秦野警察署	署長	村松 康夫
委員	神奈川県県土整備局道路部道路企画課	課長	相原 久彦
委員	神奈川県県土整備局都市部交通企画課	課長	寶珠山 正和
委員	神奈川県県土整備局平塚土木事務所工務部	部長	近藤 充志

委員	神奈川県県土整備局平塚土木事務所計画建築部	部長	高橋 徹
委員	秦野市自治会連合	会長	須山 徹
委員	秦野商工会議所	専務理事	栗原 政男
委員	秦野市政策部	部長	栗原 豊
委員	秦野市くらし安心部	危機管理対策 専任参事	栗原 敏明
委員	秦野市福祉部	部長	高橋 昌和
委員	秦野市環境産業部	部長	北村 徹
委員	秦野市建設部	部長	山口 一男

(2) 秦野市総合都市交通体系調査検討幹事会

	所属	役職等	氏名
座長	東海大学工学部建築学科	教授	加藤 仁美
委員	東洋大学国際地域学部国際地域学科	教授	岡村 敏之
委員	関東運輸局神奈川運輸支局	首席運輸企画 専門官	中澤 延夫
委員	関東地方整備局横浜国道事務所 計画課	課長	松實 崇博
委員	神奈川県秦野警察署交通課	課長	阿部 正彦
委員	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	宮島 直人
委員	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	向原 浩和
委員	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	神永 裕一
委員	神奈川県県土整備局平塚土木事 務所工務部道路都市課	課長	近藤 修宏
委員	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	課長	竹山 幸夫
委員	小田急電鉄株式会社交通企画部	課長	大津 俊成
委員	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部長	三木 健明
委員	秦野市タクシー協議会 (株式会社愛鶴)	取締役副社長	篠原 俊正
委員	秦野市政策部企画課	参事	串田 浩

委員	秦野市政策部新東名周辺整備担当	課長	山本 隆浩
委員	秦野市くらし安心部くらし安全課	参事	赤羽 信一
委員	秦野市福祉部障害福祉課	課長	瓜本 公生
委員	秦野市環境産業部環境保全課	参事	橋本 晋一
委員	秦野市環境産業部商工課	課長	石原 学
委員	秦野市建設部道路管理課	課長	中村 貢
委員	秦野市建設部高規格道路推進担当	参事	渡辺 正

(3) 秦野市総合都市交通体系調査庁内検討会

	所属	役職等	氏名
委員	秦野市政策部企画課	参事	串田 浩
委員	秦野市政策部新東名周辺整備担当	課長	山本 隆浩
委員	秦野市くらし安心部くらし安全課	参事	赤羽 信一
委員	秦野市くらし安心部防災課	課長	高田 保
委員	秦野市福祉部障害福祉課	課長	瓜本 公生
委員	秦野市福祉部高齢介護課	参事	二階堂 敬
委員	秦野市環境産業部環境保全課	参事	橋本 晋一
委員	秦野市環境産業部商工課	課長	石原 学
委員	秦野市環境産業部観光課	課長	青木 裕一
委員	秦野市建設部道路管理課	課長	中村 貢
委員	秦野市建設部道路整備課	課長	山口 廣
委員	秦野市建設部国県事業推進課	課長	佐藤 龍司
委員	秦野市建設部高規格道路推進担当	参事	渡辺 正
委員	秦野市都市部公共交通推進課	参事	保坂 富士雄

(4) 事務局

	所属	役職等	氏名
	秦野市都市部	部長	河野 雄介
	秦野市都市部まちづくり推進課	参事	古谷 榮一
	秦野市都市部公共交通推進課	参事	保坂 富士雄
	秦野市都市部公共交通推進課	課長補佐	北村 正臣

	秦野市都市部まちづくり推進課	課長補佐	小谷 幹夫
	秦野市都市部まちづくり推進課	主任技師	大槻 英治
	秦野市都市部まちづくり推進課	主 事	飯沼 祐一
	秦野市都市部まちづくり推進課	技師補	田所 篤

## II 調査成果

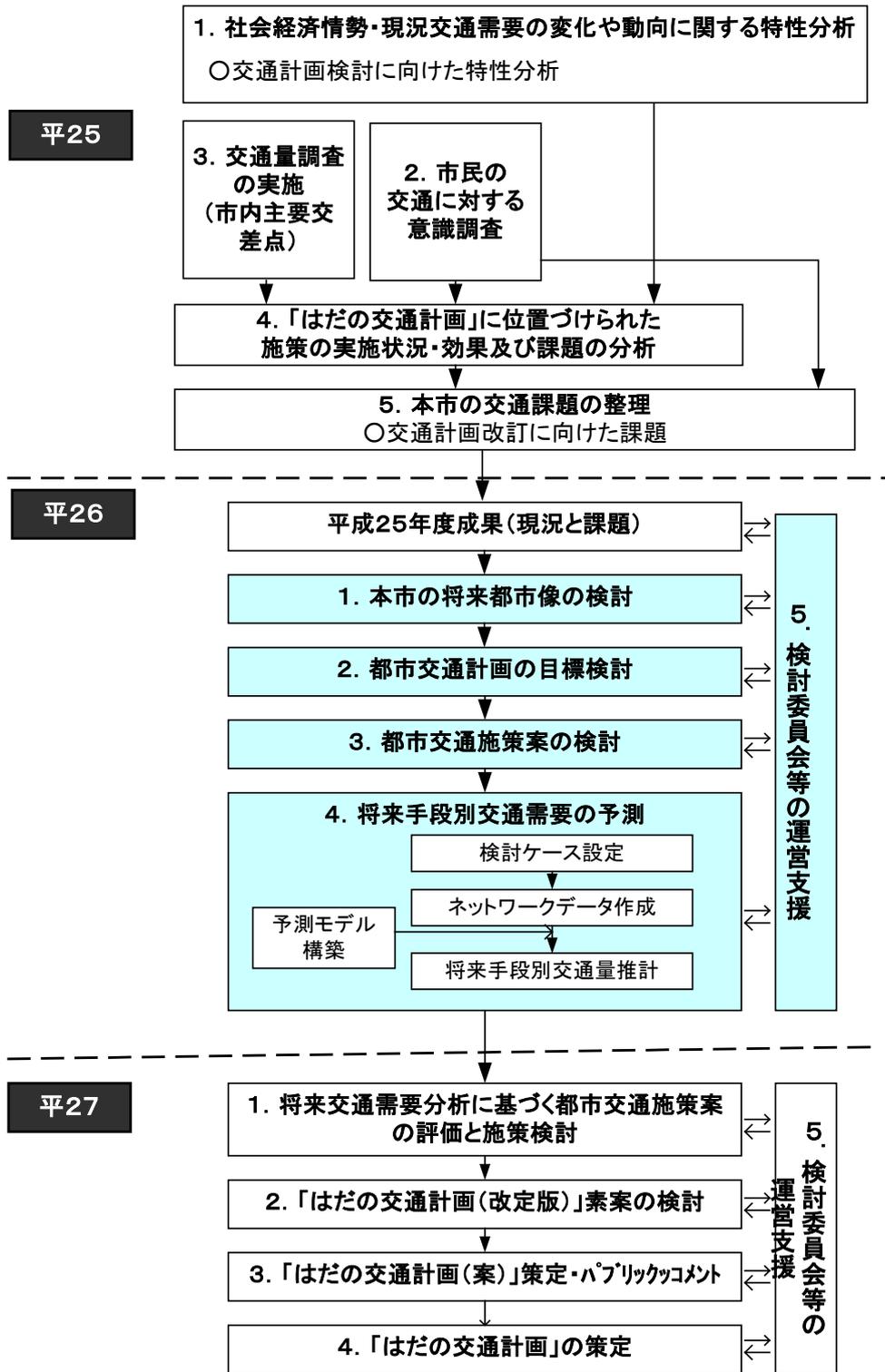
### 1 調査目的

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。

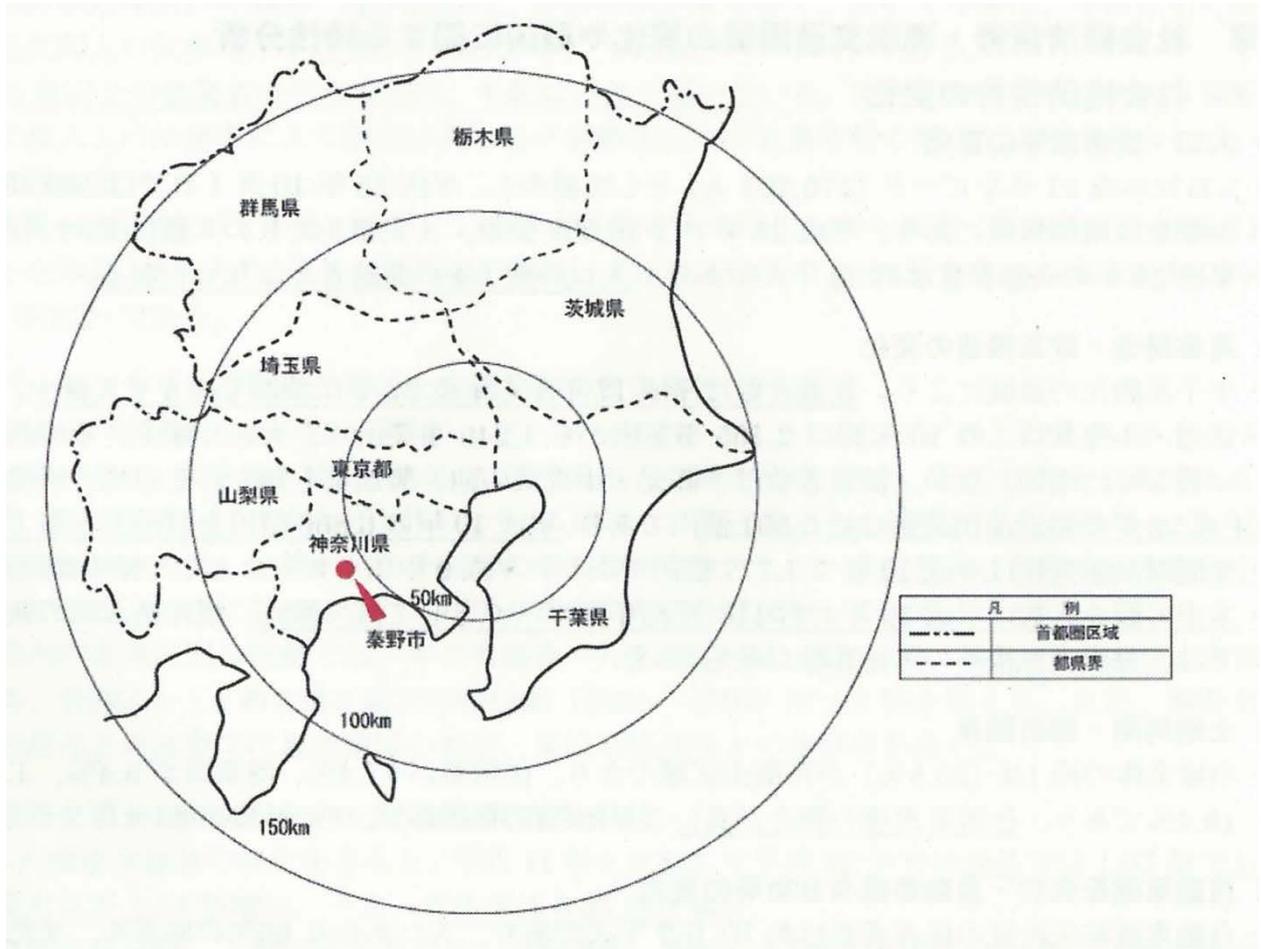
そこで、パーソントリップ調査をベースとした総合都市交通体系調査の実施により、交通実態調査に基づく定量的な分析、都市構想・土地利用計画と一体となった交通計画の検討、各種交通手段分担を考慮し、施設計画に加えTDM計画も一体となった交通計画検討を行う必要がある。

今年度は、総合都市交通体系の策定に向けて、将来都市像や総合都市交通体系の目標、施策の検討を進め、将来交通需要の推計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。

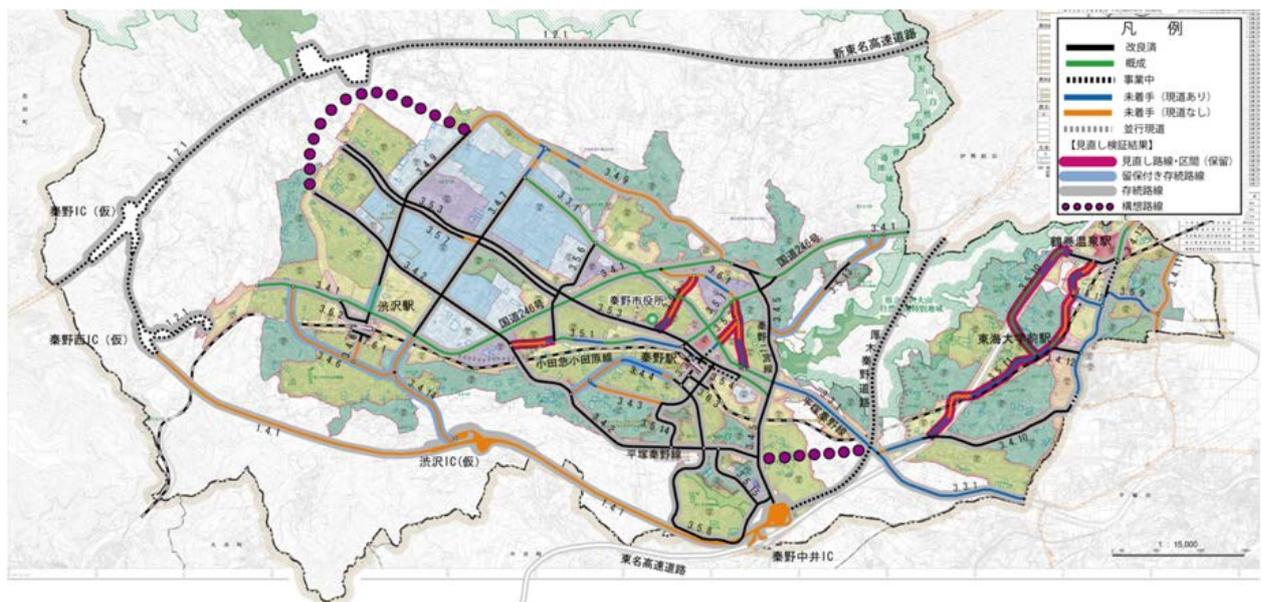
## 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



### 【参考】将来道路網



## 4 調査成果

### 第1章 本市の将来都市像の検討

#### 1-1 各種関連計画等のとりまとめ

- ・ 秦野市の地域づくり及びまちづくりの方向や将来フレームの把握のため、上位計画及び関連計画を対象として、秦野市の総合都市交通体系に反映すべき事項を整理した。
  - (1) 秦野市総合計画『HADANO2020プラン』
  - (2) 秦野市都市マスタープラン
  - (3) 神奈川県における計画（秦野計画区域 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、かながわ交通計画）
- ・ はだの交通計画は、秦野市の交通部門における将来施策展開方針を整理するものであり、上位計画との整合、関連計画との連携を図りながら、秦野市としての交通に関する基本方針と重点的な方向性を定め、個別計画に反映（連携）させることが求められる。

#### 【計画の位置づけ】

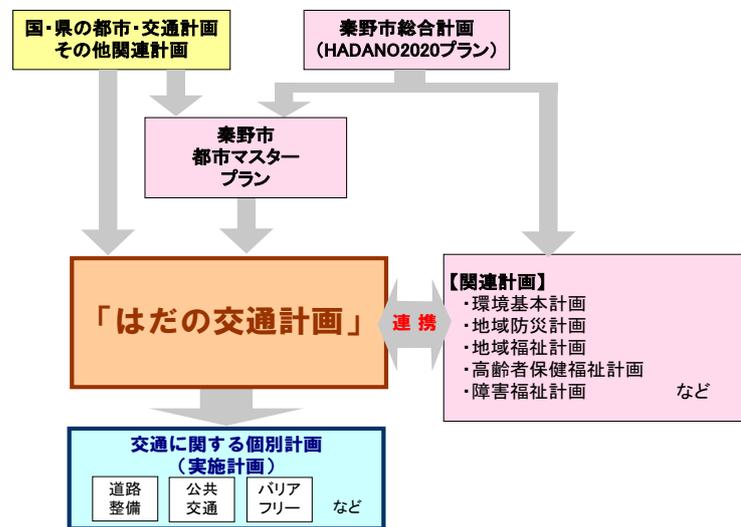


図 はだの交通計画を取り巻く上位計画・関連計画の位置づけ等

#### 1-2 都市及び交通の概況整理

- ・ 平成25年度の検討の中で秦野市を取り巻く近年の交通課題について検討した。なお、これらの成果を参考に、上位計画や関連計画のとりまとめ結果を踏まえつつ、総合都市交通体系に反映すべき事項等について、整理するとともに、計画改定に向けた必要性について検討を行った。
- ・ 特に、以降の将来都市像の検討や施策検討に必要な項目を中心に整理し、秦野市を取り巻く近年の交通課題の補強を行った。

#### (1) 社会経済情勢からみた課題の再整理

##### ア 人口動向からみた課題

##### ○課題1-1

- ・ 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。

##### ○課題1-2

- ・ 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、障害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手段の確保等に関して、市内の交通環境を整備していくことが必要。

## イ 産業動向からみた課題

### ○課題 2-1

- ・従業員数や出荷高等が減少傾向にはあるものの、第2次産業の比率が比較的高い特徴を踏まえ、産業振興の観点から必要となる交通施策の検討が必要である。

### ○課題 2-2

- ・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。

## ウ その他の社会経済情勢からみた課題

### ○課題 3-1

- ・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。

### ○課題 3-2

- ・今後も増加が予測される免許保有者数に対し、自動車にあまり依存しない方策等について検討が必要。

### ○課題 3-3

- ・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整備が必要。

### ○課題 3-4

- ・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が必要。

## (2) 交通需要・交通問題からみた課題の再整理

### ア 道路交通サービス・需要変動等からみた課題

#### ○課題 4-1

- ・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。

#### ○課題 4-2

- ・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が必要。

#### ○課題 4-3

- ・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、自動車がなくと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重要。

#### ○課題 4-4

- ・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IC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が必要。

### イ 公共交通サービス・需要変動等からみた課題

#### ○課題 5-1

- ・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。

#### ○課題 5-2

- ・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、障害者を含めた外出支援対応、福祉輸送との連携等について検討が必要。

## ウ その他の課題

### ○課題 6-1

- ・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、神奈川県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が必要。

(3) 課題の再整理

- ・(1) 及び(2) で整理した15の課題については、一部内容が重複しているものや関係性の高いものが含まれている。(●: 特に関係性が高い項目、○: 関係性があると考えられる項目)
- ・重複する内容を精査し、計画を改定する必要性として、次の6つの課題に集約・精査する。(これまでの課題は構成要素として整理する)

社会経済	交通	4-1 市民ニーズ 対応(混雑・歩行環境)	4-2 混雑 改善	4-3 自動車が なくても生活 が可能	4-4 産業立 地の促進	5-1 公共交 通の維持・確保	5-2 高齢社会 対応・生活交 通確保	6-1 拠点性向 上・都市の 集約化・連 結NW	＜交通計画改定の必要性＞
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 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
3-2 自動車依存脱却	○	○	○	●		○		○	→ 5 都市の低炭素化への対応
3-3 防災連携基盤強化			○					○	→ 6 防災・減災への対応
3-4 住工混在回避	○	○	○		○			○	

図 課題の再整理結果

1-3 将来都市像の検討

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

1-4 将来人口フレーム

将来人口については、国立社会保障・人口問題研究所における「封鎖人口を仮定した男女・年齢階層別の推計結果『日本の地域別将来推計人口』(平成25年3月推計)に基づき設定する。  
 なお、市内の地域別の人口分布については、市の将来推計人口の分布比率を用いる。  
 ○将来の秦野市総人口(平成42年): 15.9万人

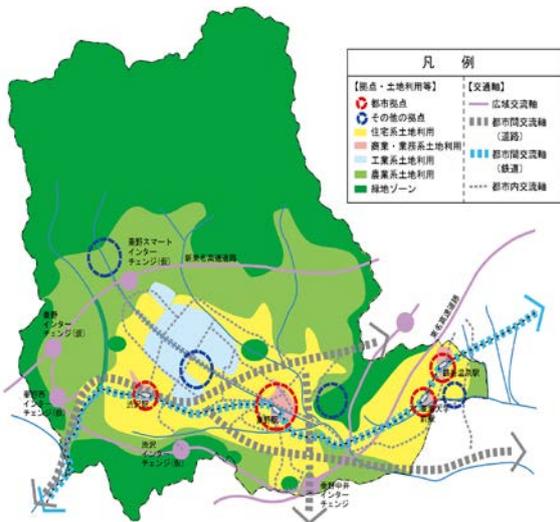


図 将来都市交通像

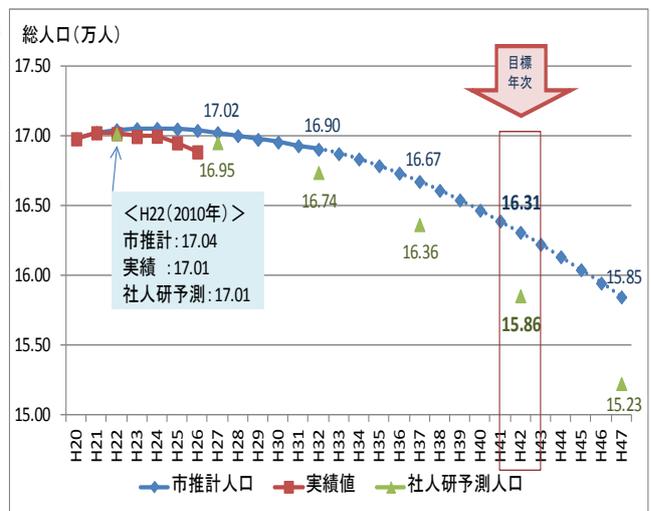


図 秦野市の総人口の将来予測結果

## 第2章 都市交通計画の目標の検討

### 2-1 都市交通計画の目標の検討

- ・上位計画や関連計画において、『安全・安心・快適』、『個性・活力・交流・連携』、『環境』といった方向性について位置づけられている。都市交通計画の目標設定においても、その方向性に沿って検討することが求められる。
- ・6つの視点から整理した都市交通課題についても、同様に『安全・安心・快適』、『個性・活力・交流・連携』、『環境』の関係の中で整理される。

表 上位計画・関連計画における位置づけの再整理

	安全・安心・快適	個性・活力・交流・連携	環境
秦野市総合計画 『HADANO2020 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)

#### 都市交通の目標



#### 交通課題と目標との対応

#### □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】

<b>1 人口減少への対応</b>	→ 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)	●	●	
<b>2 高齢社会への対応</b>	→ 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)	●		
<b>3 産業活性化への対応</b>	→ 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)	●	●	
<b>4 観光振興への対応</b>	→ 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		●	
<b>5 都市の低炭素化への対応</b>	→ 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		●	●
<b>6 防災・減災への対応</b>	→ 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・関連計画の位置づけ



## 2-2 交通体系形成の基本方針

- 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は次の通りに設定する。

□ 目標を達成するためには、全ての交通手段が総合的に取り組んでいくことが必要。

方針： **道路交通体系** + **公共交通体系** + **歩行者・自転車交通体系** + **まちづくり交通体系** + **交通需要マネジメント等**

● 加えて、将来都市像の実現に向けて、「土地利用施策」と連携した取り組みが必要。

### ＜交通体系形成の方針＞ (都市マスタープランより)

- 将来に向けた体系的な道路網の形成
- 公共交通の利便性向上
- 交通需要マネジメント(TDM)の推進
- 歩行者に優しい道路の整備
- 都市計画道路の見直し

※都市計画道路見直しは、体系的な道路網形成の一環として位置づける。

### ＜はだの交通計画(改定版)での基本方針＞ (都市マスタープランを踏まえた整理)

- 1 将来に向けた体系的な道路網の形成(道路交通体系)**
- 2 公共交通の利便性向上(公共交通体系)**
- 3 歩行者に優しい道路の整備(歩行者・自転車交通体系)**
- 4 拠点性を高める交通環境整備(まちづくり交通体系)【新規】**  
⇒土地利用施策との連携
- 5 交通需要マネジメント等の推進(交通需要マネジメント等)**

交通体系形成

## 2-3 目標達成状況を評価するための指標の設定

- 都市交通の目標の達成状況を評価するため、「評価指標」を設定する。指標設定にあたっては、「課題－方針－施策－指標」がつながるように留意し、次のように設定した。

基本方針	課題	施策番号	交通施策	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	対応指標
道路交通体系	1 人口減少 2 産業活性化 3 観光振興 4 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(厚木東野道路の一部や未着手幹線道路)	主要幹線道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	センサデータに基づく評価、推計	①② ③④ ⑤
				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		
	1 人口減少 2 産業活性化 3 観光振興 4 防災・減災	②	スマートICの整備及びアクセス路線の整備(新たな構想路線、(仮)曾屋西大付線)による東西交通流動の改善	高速道路ICまでの15分圏カバー面積率	64%(H20)	65%	78%	83%	シミュレーションによる推計	②③ ④⑤
				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)	①② ③④ ⑤⑥
	2 高齢社会 3 産業活性化 4 観光振興 5 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	観光の活性化(観光客数)	1,862千人(H22)	2,260千人	2,460千人	2,670千人	桑野市統計	①② ③④ ⑤⑥ ⑦⑧
				工業出荷の活性化(製造品出荷額)	5,501億円(H22)	5,692億円	5,787億円	5,787億円	工業統計調査	①② ③④ ⑤⑥ ⑦⑧ ⑨⑩
				第三次医療施設(東海大学付属病院)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	①② ③
	1 人口減少 2 産業活性化 3 観光振興 4 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	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)	①③ ⑤
				橋梁の安全性向上のため、落橋防止対策等の整備	傾りよう耐震補強計画に基づく傾りようの耐震化数	4橋(H27)	27橋(累計)	43橋(累計)	63橋(累計)	落橋防止対策の実績(全体145橋)
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				交差点改良・市道改良 ※後期総合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	④⑤
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				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(表配線を含む)	⑥⑦
1 人口減少 2 高齢社会 3 産業活性化 4 観光振興 5 防災・減災	⑤	被災時における広域避難場所への案内看板設置	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	⑧	
			道路網整備計画策定(平成28年度までに策定)	※策定内容に応じた指標設定を行う	—	※	※	※	※	
1 人口減少 2 高齢社会 3 産業活性化 4 観光振興 5 防災・減災	⑥	公共交通体系の再構築によるネットワーク形成の維持	内々交通の全目的バス分担率	2.6%(H20)	2.9%	3.2%	3.5%	PT調査データに基づく評価、推計	⑨⑩ ⑪⑫	
			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	乗合タクシーの乗車密度	3.4人/便(H25)	4.4人/便	4.7人/便	5人/便	乗合タクシーの利用実績	⑪
			既存路線バスの利用環境の改善	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左折車両数)	⑨⑩
1 人口減少 2 高齢社会 3 産業活性化 4 観光振興	⑦	高速バスとの連携強化	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	⑬	

基本方針	課題	施設番号	交通施策	評価指標	目標達成率(参考)	計画目標(平成32年)	中間目標(平成37年)	目標(平成42年)	主な評価・計画方法	対応措置
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	イメージ歩道整備延長	—	※	※	※	イメージ歩道の整備実績	⑨⑫
	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	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 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) 歩道設置の整備実績	⑨⑫
	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)	※改定内容に応じた指標設定を行う	—	※	※	※	※	
	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	サイクルシティーの検討 (平成29年度までに検討)	※検討内容に応じた指標設定を行う	—	※	※	※	※	
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	計画的な駐輪場整備と既存ストックの有効活用 (荏野駅北口駅前広場の再整備等)	放置自転車撤去台数	1,575台 (H25)	1,000台以下/年	1,000台以下/年	1,000台以下/年	放置自転車撤去台数の実績	⑬
	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 (荏野駅北口周辺地区の整備等)	荏野駅周辺の歩行者交通量 (1)「まほろば大橋」交差点の駅前 (2)まほろば大橋側 渋沢駅周辺の歩行者交通量 「渋沢駅入口」交差点 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 鶴巻温泉駅周辺の歩行者交通量 「鶴巻温泉駅入口」交差点	(1) 7,703人 (H25) (2) 6,093人 (H25) 3,903人 (H25) 2,835人 (H25) 4,878人 (H25)	(1) 8,300人 (2) 6,500人 3,900人 2,800人 4,900人	(1) 8,400人 (2) 6,600人 3,900人 2,800人 4,900人	(1) 8,500人 (2) 6,700人 3,900人 2,800人 4,900人	交通量調査	⑬⑭
	3 産業活性化	⑳	スマートHC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 (新たな産業拠点等の整備)	スマートHCの利用率 ※スマートHC利用時の基準値から、普通・大型等の種別ごとに目標値を設定	※	※	※	※	スマートHCの利用実績 基礎調査等	⑮⑯
	5 低炭素化	㉑	ノーマイカー・エコ通勤デー事業の継続	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) ※参加者型:2,500人	47,300人/年 ※参加者型:3,330人	48,100人/年 ※参加者型:4,000人	49,000人/年 ※参加者型:5,000人	参加者数の実績	⑰
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(IBTDM教育)の継続の実施	スリム化教育参加小学校数	7校 (H26)	9校	11校	13校(全校)	スリム化教育の実績	⑱	
5 低炭素化	㉓	環境に優しい低公害車の普及促進等	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%	本改定後の公用車導入実績	⑳	

### 第3章 都市交通施策案の検討

#### 3-1 将来交通課題の整理

- ・現況交通課題については第1章で整理した通りであるが、都市交通施策案の検討に際しては、将来の交通需要を踏まえ、このままトレンド的に推移した場合に発生しうる都市交通課題に対する施策についても盛り込んでいく必要がある。
- ・そこで、本節では、すう勢的(トレンド)に推移した場合に想定される本市の交通需要の動向及び都市交通課題について整理する。

##### (1) 将来的な都市交通需要の見通し

○平成20年に行った、第5回東京都市圏総合都市交通体系調査において、前段の需要推計の考え方に基づき予測した「すう勢型」における交通需要の予測結果は次のとおり。

- ・少子高齢化の進展により、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。
- ・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ている。

単位:千トリップ

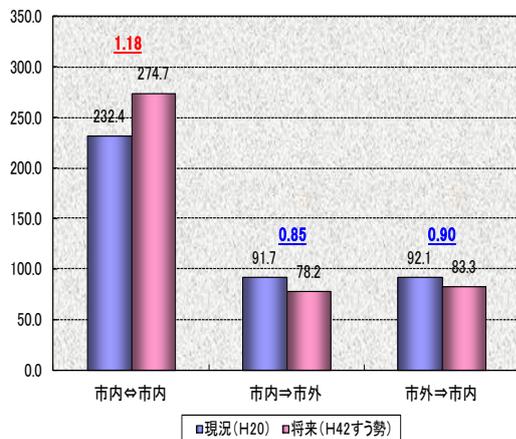


図 将来の市内発着交通需要

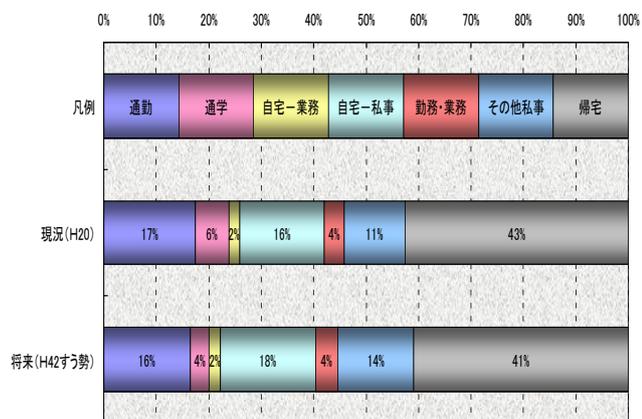


図 将来の市内発着交通の目的構成

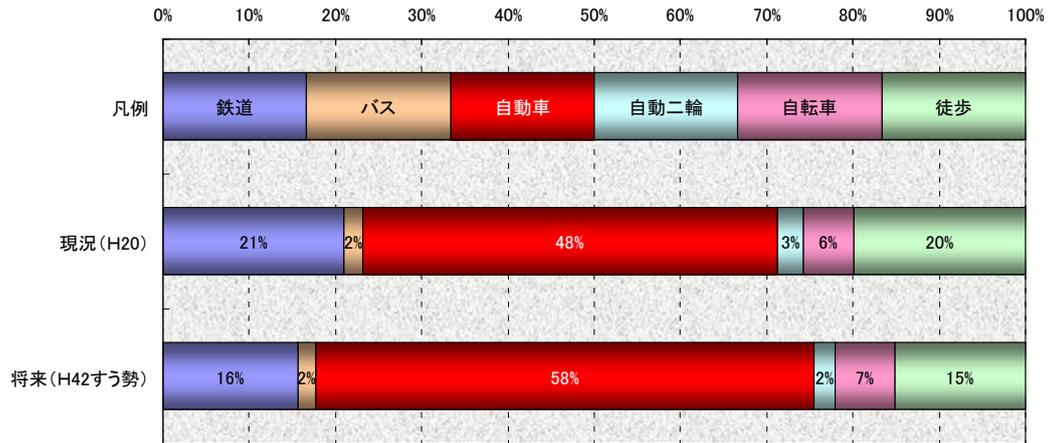


図 将来の市内発着交通の代表交通手段構成

注) 第5回東京都市圏総合都市交通体系調査における将来交通需要に基づき整理。

- 目的別にみると次のような特徴がみられる。
- ・ 通勤・通学トリップは減少するものの、その他の目的は全て増加。特に、私事目的（自宅—私事、その他私事）の増加率が高い。
  - ・ 全ての目的において自動車分担率が増加することが予測される。

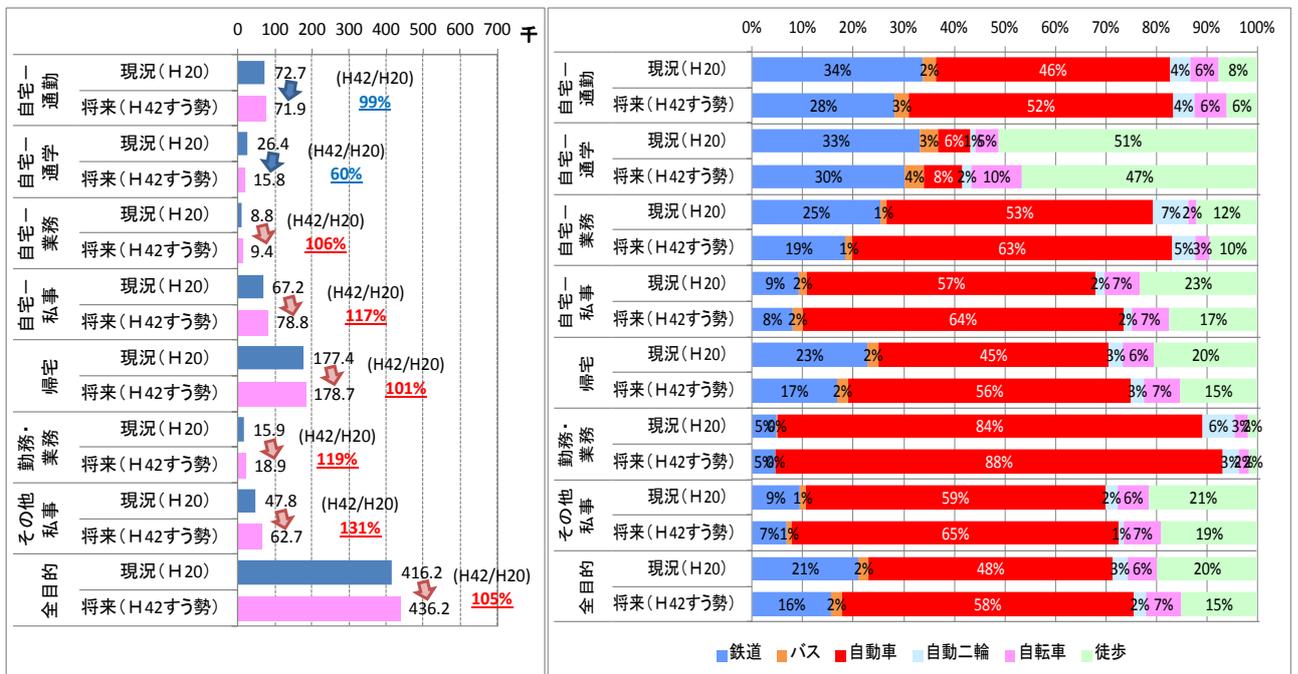


図 将来の市内発着交通需要（目的別）

注) 第5回東京都市圏総合都市交通体系調査における将来交通需要に基づき整理。

### 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ICの整備及びアクセス路線の整備(新たな構想路線、(仮)曾屋西大竹線等)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の整備
  - ・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**
  - ・橋梁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の整備
  - ・被災時における広域避難場所への案内看板設置

### 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
- 公共交通空白地域・不便地域の改善**
  - ・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実施・検討**
  - ・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(新東名高速道路を含む)

### 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
- 駅周辺をはじ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

### まちづくり交通体系

- 拠点性の向上と活性化**
  - ・計画的な駐輪場整備と既存ストック有効活用(秦野駅北口駅前広場の整備)
  - ・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)
- 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)**
  - ・スマートIC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  
(新たな交通結節点等(拠点等)の整備)

### 交通需要マネジメント等

#### <TDM施策>

- 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
- 低公害車両の普及促進**
  - ・環境にやさしい低公害車の普及促進等

#### <MM(モビリティ・マネジメント)施策>

- 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(旧TDM教育)の継続的実施

## 第4章 将来交通需要の推計

### 4-1 予測モデルの構築

#### (1) 交通需要予測モデルの考え方

交通需要の予測に当たっては、最新の東京都市圏パーソントリップ調査データ及び道路交通センサスの両データを使用することを前提とし、東京都市圏における将来交通需要予測の考え方と整合を図りつつ、社会経済情勢や市街地構造の変化、施策展開に伴う交通サービス条件の変化等が考慮できる4段階推計法（発生・集中交通量、分布交通量、手段別分担交通量、配分交通量）による予測モデルとした。

#### (2) 交通需要予測モデル

社会経済動向の変化やTDM施策等の展開による交通需要への影響を分析・評価できる交通需要予測モデルを検討し、交通需要予測システムを構築した。

なお、構築する交通需要予測システムについては、広域的な需要予測を行う観点から、東京都市圏総合都市交通体系調査において検討した予測モデルの考え方を踏襲した。

#### (3) ゾーニング

前回交通体系におけるゾーニングを参考としつつ、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査及び平成22年道路交通センサスOD交通量のそれぞれのゾーニングと対応するよう、新たにゾーニングを行った。

市内については東京都市圏パーソントリップ調査における計画基本ゾーン2ゾーンを40ゾーンへ分割するとともに、道路交通センサスのOD交通量の単位であるBゾーンとの整合も図った。

また、市外は、東京都市圏パーソントリップ調査における計画基本ゾーンを基本とした。

#### (4) 推計ケースの設定

交通需要予測システムにより、地区ゾーン別の目的別交通手段別交通量、自動車交通量及び道路区間別交通量（自転車・徒歩についても検討）等の将来予測を行った。

推計対象年次は、短期（平成32年）、中期（平成37年）と長期（平成42年）を設定し、長期（平成42年）の需要予測を確定後に、短期・中期の需要予測を実施し、都市交通施策（代替案）を評価するため、17ケースのシナリオケースを設定した。

### 4-2 交通ネットワークデータの作成

将来交通体系の評価・検討に必要となる道路網ネットワークを作成した。具体的には次の路線を対象に設定した。

なお、将来自動車交通量の推計にあたっては、作成した道路ネットワークから対象リンクを取捨選択し、検討年次、検討ケースごとにネットワークを設定しながら評価を行った。

#### <道路ネットワークの作成方針（フルネットワーク）>

##### ○秦野市内

- ・高速自動車道路・高規格幹線道路：全線、全IC
- ・国道・県道：全線
- ・市道：バス通り等主要な道路  
ただし、スマートIC整備との関連性があることから、スマートIC周辺はアクセス路としての活用が想定される全路線
- ・都市計画道路、構想路線：未整備区間を含めた全線

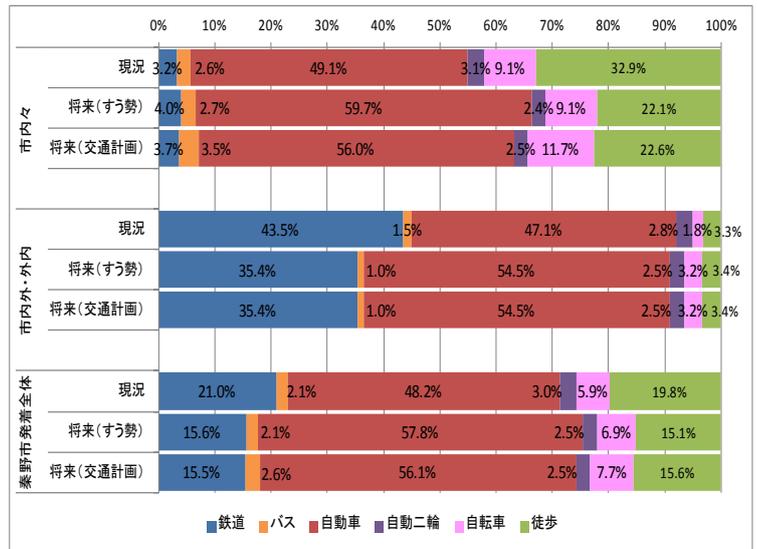
##### ○秦野市外

- ・東京都市圏及び隣接する静岡県内について、次のように設定
  - ・高速自動車道路・高規格幹線道路：全線、全IC
  - ・国道・都県道：全線

### 4-3 将来交通需要の予測

長期交通計画の各施策を実施した場合の需要動向及び以下に示す施策展開状況により、その効果と課題の解消状況等について検証した。

各交通体系に基づき施策展開することにより、特に、市内々移動における公共交通（バス）分担率や、自転車分担率の向上が期待される。



#### ア 道路交通課題の改善状況

##### 【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、概ね改善が図られることが期待される。これにより、快適な移動環境の整備が進められる。

##### 【スマートIC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SAスマートICへのアクセス路線の整備等により、高速道路ICまで15分圏域が大幅に拡大する。

○特に、北地区や鶴巻・大根地区などこれまで高速道路まで15分で到達困難であった地域を含め、市内全域に拡大する。

##### 【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】

○第三次医療施設（東海大学附属病院）までの所要時間は、市全域の平均値で、約17%の短縮が期待される。

○その他、所要時間短縮に限らず、道路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。

##### 【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%以上に達すると想定。

##### 【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IC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。

○円滑な移動環境の構築に向けて、局所的な改良やソフト施策の導入、市としての道路整備に関する総合的な方針の策定等を進めていくことが求められる。

##### 【橋梁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整備、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、落橋防止や緊急輸送路としての機能確保、避難誘導等を実施することで、災害発生時においても、早期の避難、復旧、復興が進められるような道路網を構築する。

#### イ 公共交通に関する課題の改善状況

##### 【公共交通体系の再構築によるネットワーク形成の維持】

○公共交通施策の展開により、市内のバスネットワークが維持され、市民及び来訪者におけるバス利用機会の確保が可能となる。

○これにより、快適な移動環境の整備が進められ、バス利用の促進等により、バス利用者数の増加及び公共交通分担率の上昇が期待される。

**【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(新東名高速道路を含む)】**

- 既存の路線バスネットワークの維持・確保に限らず、交通空白・不便地域の緩和に向けた検討や、路線バス全体の利用促進に向けたノンステップバス等の普及促進、市内々移動に限らず広域的な移動における公共交通利用可能性を提供するための、高速バスとの連携強化等を推進することで、公共交通による快適な移動環境を構築する。

**ウ 歩行者・自転車交通に関する課題の改善状況**

**【(歩行者) イメージ歩道の整備・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) サイクルシティーの検討】

- 現況において市民満足度の低い「歩行環境」、「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重要。
- 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、サイクルシティー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ーの検討結果を踏まえ、設定する。

**オ まちづくり交通に関する課題の改善状況**

**【計画的な駐輪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、計画的な駐輪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。
- 秦野駅周辺は神奈川県湘南地域の広域拠点として集客性を向上させる。また、その他3駅では周辺人口が減少する中で、駅周辺方向者交通量の維持・確保を目指す。

**カ 交通需要マネジメント等に関する課題の改善状況**

**【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計画(旧TDM教育)の継続的实施、

環境に優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、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。