

はだの交通計画

概要版



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

第1章	交通計画の改定に当たって	1
第2章	交通を取り巻く現況と変化	2
第3章	交通計画の目標と施策	4
第4章	交通計画の実現に向けて	16

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ました。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ます。

都市交通施策においても同様であり、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となっています。

そこで、本市の将来都市像の実現に向けて、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」。）を改定します。

2 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ます。

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ます。

このような状況下において、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ます。

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ています。

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す。

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ます。

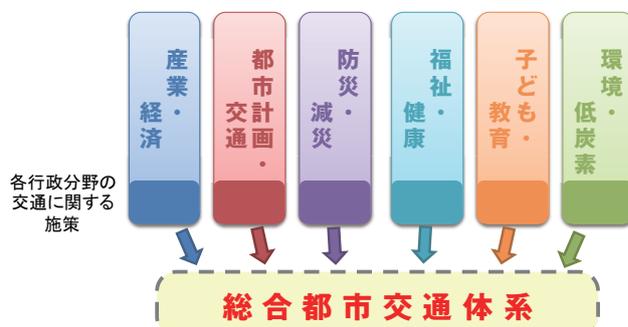


図 総合都市交通体系の位置付け

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」とします。

第2章

交通を取り巻く現況と変化

社会経済情勢や市内を発着する人々の移動、道路網や公共交通の整備状況等を踏まえ、変化と動向に着目しながら、交通計画の改定に向けた視点として次の6つの課題を抽出いたしました。

1 人口減少への対応

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、平成27年10月1日現在では約16万8千人となっています。今後、人口減少のさらなる進展が予測されています。

このような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ます。

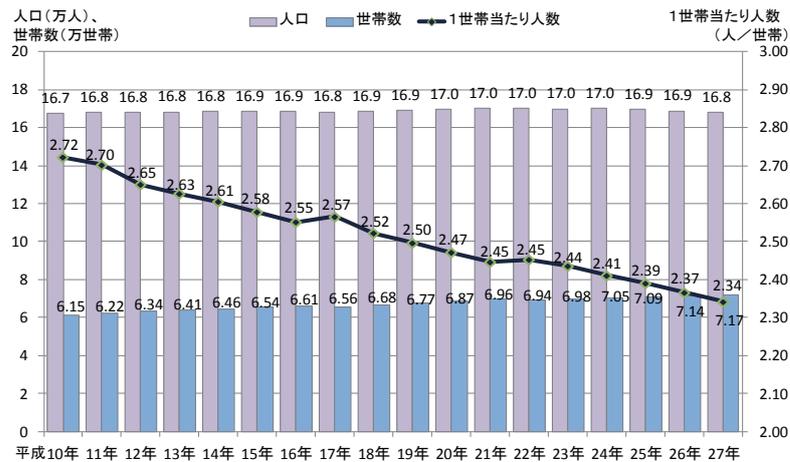


図 人口、世帯数、平均家族数の推移

2 高齢社会への対応

少子高齢化が進展し、将来さらなる進展が予測されている中、近年の高齢者の行動活発化を踏まえ、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が必要となっています。

一方、市内の路線バスの利用者数は減少傾向が続いていますが、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なっています。

よって、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ます。

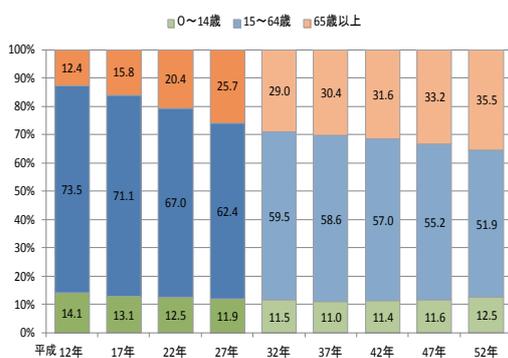


図 本市の年齢階層別構成比の推移と予測

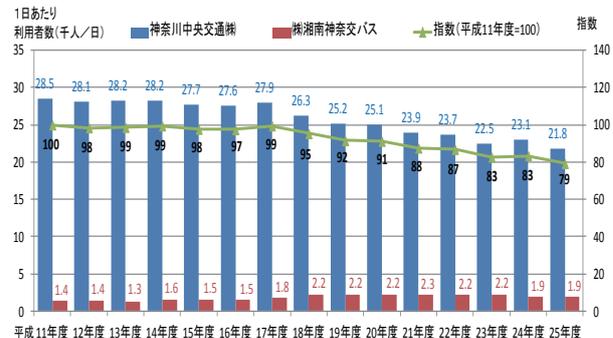


図 市内を運行する路線バスの利用者数の推移

3 産業活性化への対応

近年、就業者数や製造品出荷額等の減少がみられ、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ています。

よって、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、今後予測される新たな交通需要に対応し、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ます。

4 観光振興への対応

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ています。

本市及び隣接する市町、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 of 構築等を進めるべく、交通体系の充実が必要となっています。

5 環境への対応

地球環境問題や都市の低炭素化が要求される中、本市における運輸部門の二酸化炭素排出量が、平成2年と比較して平成25年では約8パーセント増加しています。

一方、市内の移動は自動車交通が主たる交通手段となっており、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が必要となっています。

よって、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ます。

6 防災・減災への対応

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、本市においては、地震、噴火による降灰、土砂災害等の発生が懸念されます。また、市内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が必要です。

よって、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ます。

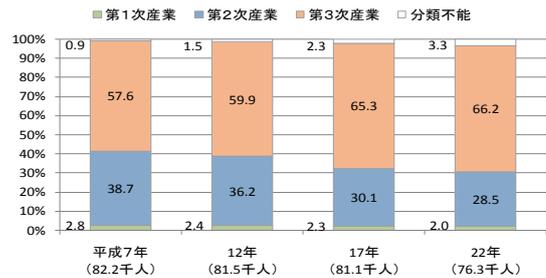


図 産業別就業者数の構成比の推移

※年次の下の () は就業者数



図 市内の主要観光拠点別の観光客数の推移

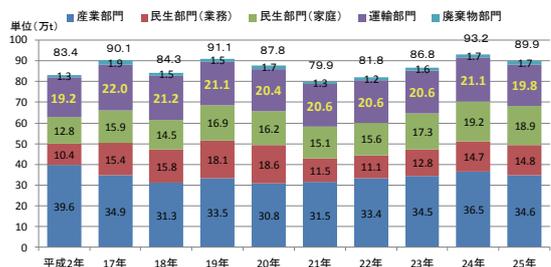


図 秦野市の部門別二酸化炭素排出量

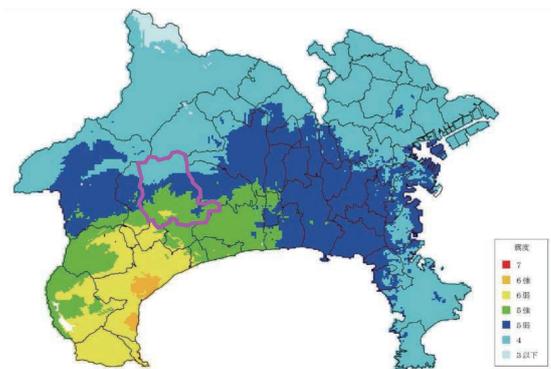


図 神奈川県西部地震における震度想定

1 将来都市交通像

【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ます。

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です。

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ます。

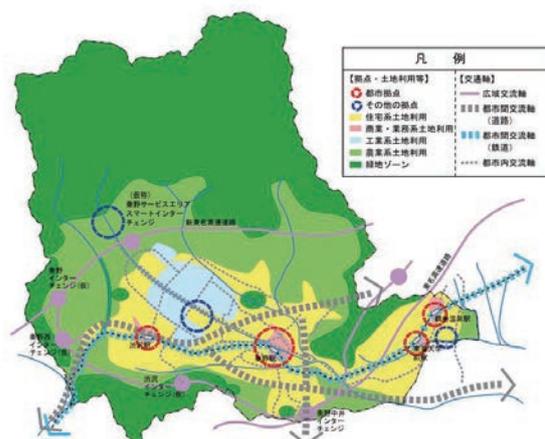


図 将来都市構造図

2 基本目標と方針

(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します。

(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、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つの方針を設定します。

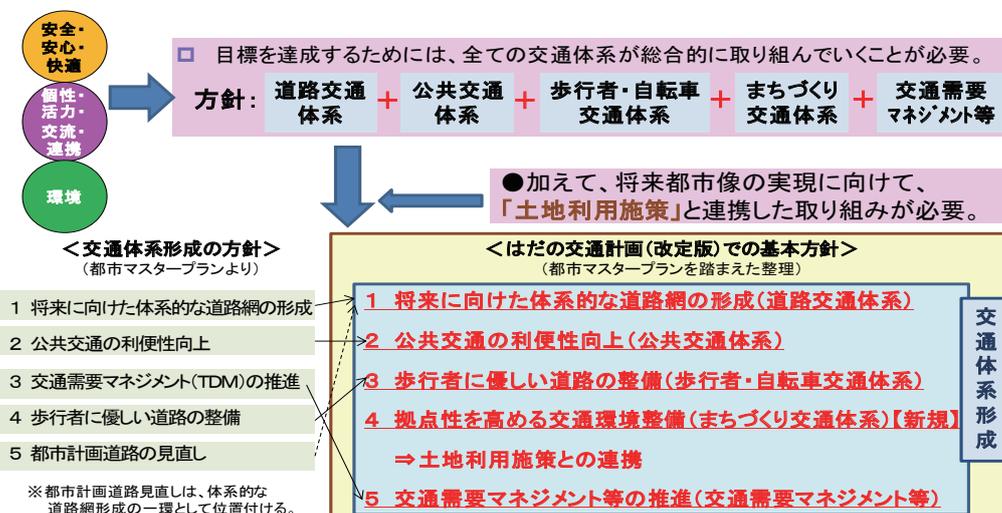


図 基本方針 (交通体系形成の考え方)

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ます。

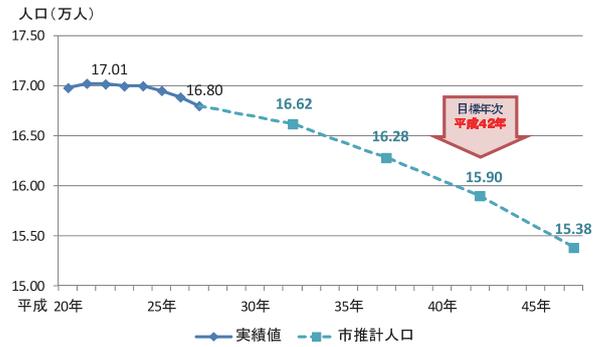


図 本市の将来人口推計結果

(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ます。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ます。

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ます。

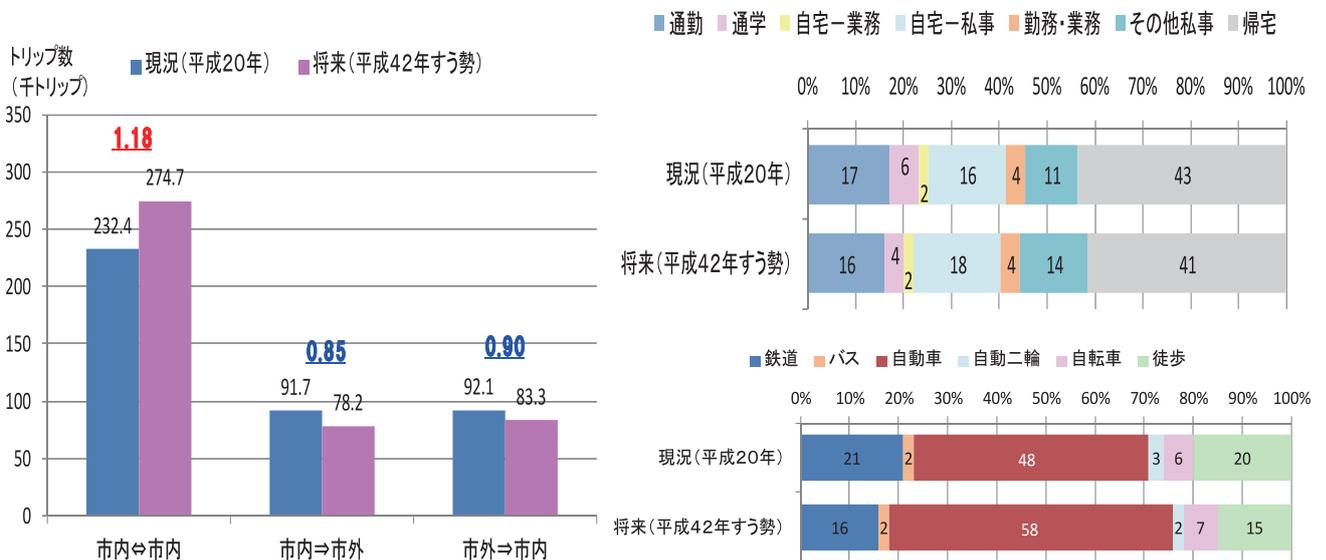


図 将来の交通需要予測結果（左：トリップ数、右上：目的構成、右下：手段構成）

注) トリップとは、“人の”1回1回の移動の単位であり、ある目的での移動1回を1トリップと言います。

4 交通体系形成方針

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となる道路網を構築します。

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します。

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ます。

○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

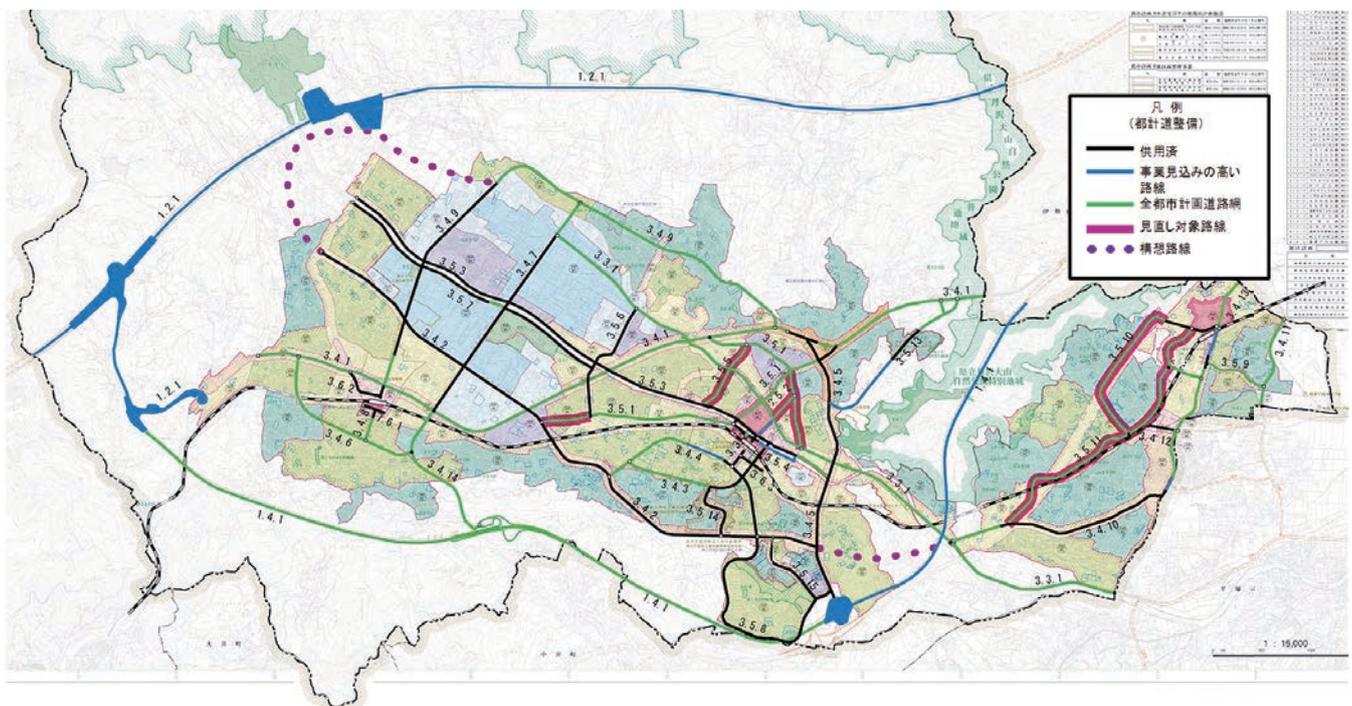
- ・スマートインターチェンジの整備及びアクセス路線の整備(新たな構想路線、曾屋西大竹線(仮称)等)による東西交通流動の改善

○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



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ます。

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・確保に努めます。

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きます。

○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



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きます。

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きます。

- **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

■イメージ歩道の整備



■秦野市交通バリアフリー基本構想



■サイクルシティの検討



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ています。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くながら、新たな拠点として創出します。

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きます。



○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)

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きます。

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きます。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きます。

また、都市の低炭素化へ寄与できるよう推進します。



○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

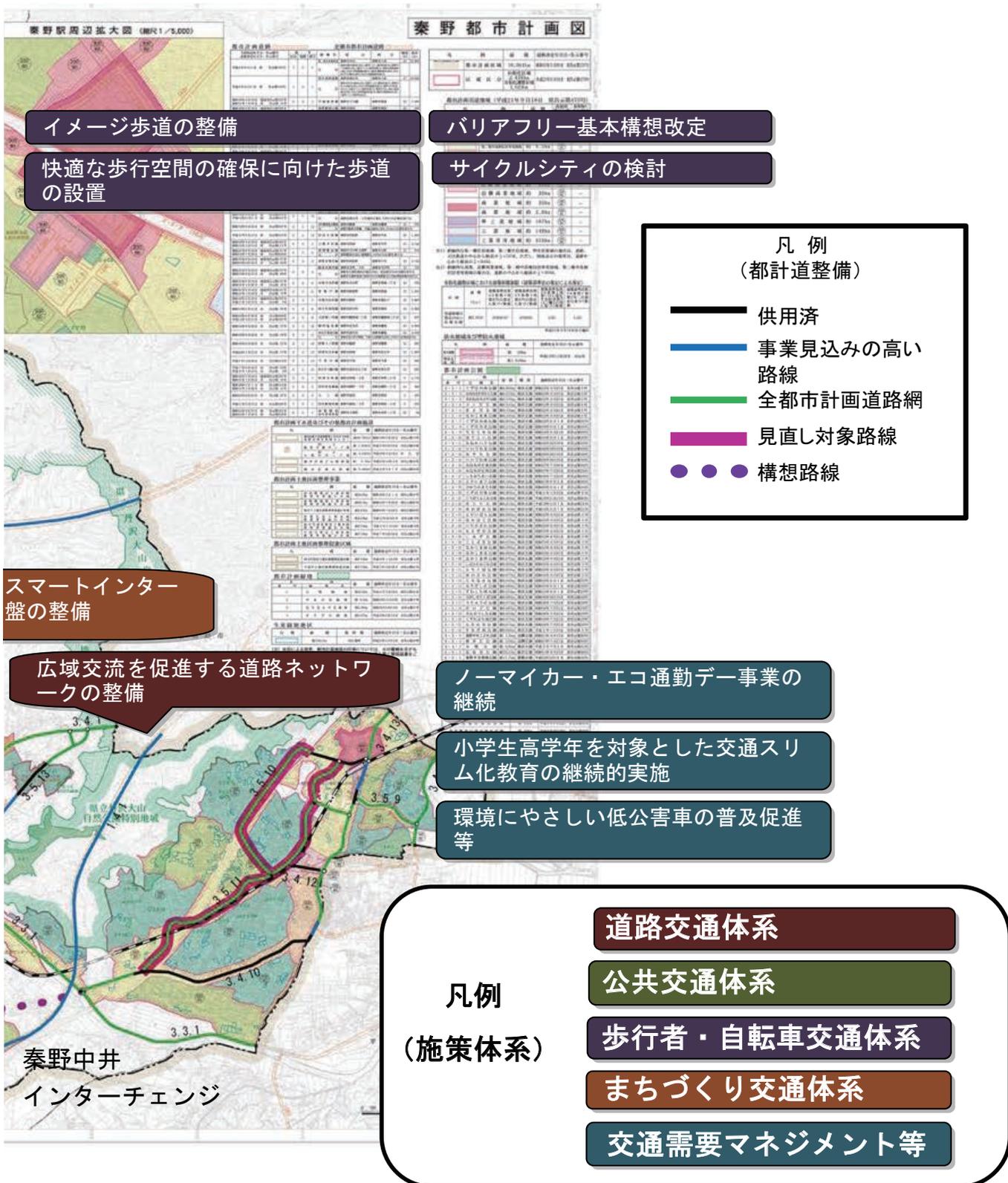
- ・環境にやさしい低公害車の普及促進等

将来の望ましい交通の姿

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っていきます。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）」を通じて検討します。



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します。



交通施策の実施方針と施策別の評価指標・目標

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位置付けました。

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ます。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、目標値を設定します。

表 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。

評価指標	目標基準値 (参考)	短期目標 (平成32年)	中期目標 (平成37年)	目標 (平成42年)	主な評価・計測方法
主要幹線街路における平均混雑度	1.73(H20)	1.25以下	1.25以下	1.25以下	センサスデータに基づく評価、 推計
一般道路における平均混雑度	1.14(H20)	1.0以下	1.0以下	1.0以下	
高速道路インターチェンジまでの15分圏 カバー面積	31.2km ² (H20)	31.2km ²	47.4km ²	58.5km ²	シミュレーションによる推計
道路交通サービスに対する満足度	64.8%(H25)	66%	68%	70%	市民アンケート調査 (「満足」+「やや満足」の値)
観光の活性化(観光客数)	1,862千人(H22)	2,350千人	2,460千人	2,670千人	秦野市統計
工業出荷の活性化(製造品出荷額)	4,402億円(H25)	4,402億円	4,402億円	4,402億円	工業統計調査
第三次医療施設(東海大学医学部附属病院) までのアクセス時間	19.6分(H20)	19.5分	17.1分	16.6分	救急搬送実績 シミュレーションによる推計
都市計画道路の整備率	35.9%(H26)	47.9%	48.6%	53.5%	都市計画道路の整備実績 (総延長約96.3km)
橋りょう耐震補強計画に基づく橋りょうの 耐震化数	6橋(H27)	24橋(累計)	44橋(累計)	62橋(累計)	落橋防止対策の実績 (全体145橋)
交差点改良・市道改良 ※総合計画後期基本計画及び道路網整備計画 において、目標値を設定	—	※	※	※	交差点・市道の改良実績
無電柱化の整備延長 ※道路網整備計画において、目標値を設定	—	※	※	※	無電中化の整備実績 (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 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)		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	
	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)		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	
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:3,330人	48,100人/年 通年型:44,000人 キャンペーン型:4,160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

1 マネジメントサイクルの構築

(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ります。

国における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や、人の動きの前提となる土地利用、都市計画に関する都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画等の動きも踏まえ、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ります。これらの動きについて、今後、本市の都市計画も変化することが予想されるため、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、適宜、適切な段階での見直し等を図り、目標を達成するための取り組みが重要となります。

(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、実施計画に当たる道路網整備計画の策定、バリアフリー基本構想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ます。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ます。

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ります。

(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

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、適宜、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きます。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きます。

(4) マネジメントサイクルの構築

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います。

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します。

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します。

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、またそれらを反映します。

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します。

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きます。また、施策展開に必要な予算について、着実に確保していきます。

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います。

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ます。

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ります。

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事などが求められます。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きます。

(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します。

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います。

(2) 交通事業者や地元企業、居住者等との連携

本計画の方向性や施策内容等に関して広くPRや働きかけを進めることで、情報を共有し、合意形成を図っていきます。

特に、公共交通サービスの維持については、近年の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きます。

また、交通需要マネジメント等については、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ります。

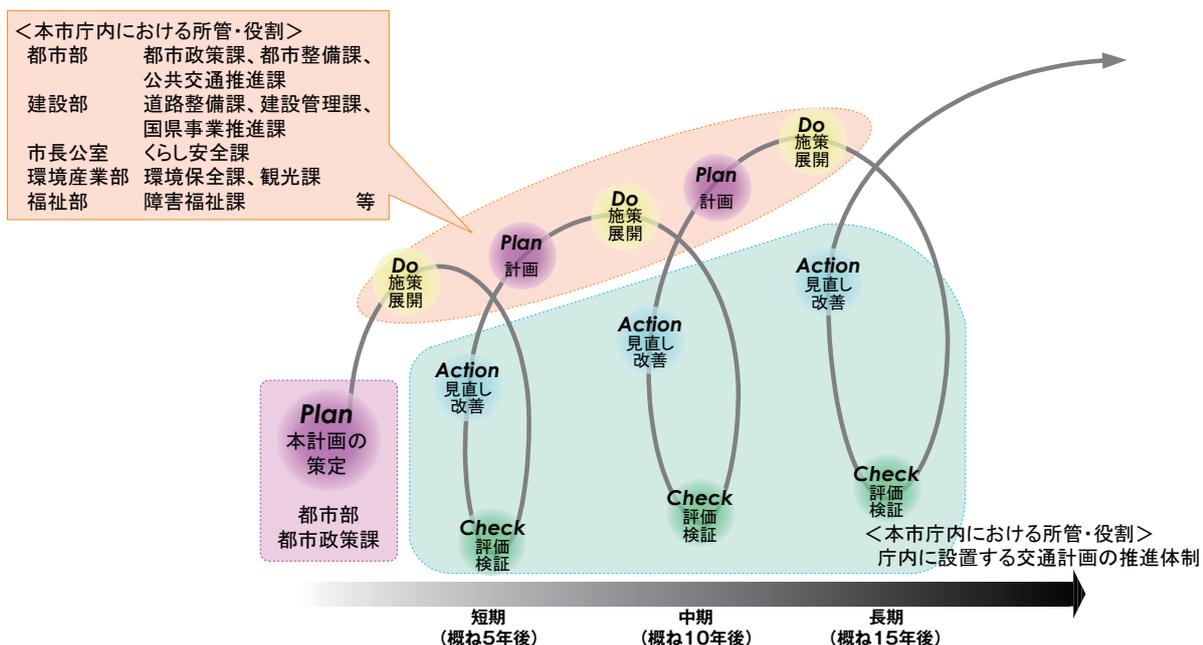


図 PDCAサイクルに基づく施策展開方針



はだの交通計画
概要版

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

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