

パブリックコメント等実施結果

「はだの交通計画（改定案）」に対する意見募集の実施結果

「はだの交通計画（改定案）」に対する意見募集の実施結果

「はだの交通計画（改定案）」に対する意見募集を行ったところ、多数の意見が提出されました。意見を内容ごとに集約しますと下記の集計結果となりました。

◆意見提出期間：平成27年12月1日（火）から平成28年1月8日（金）まで

◆意見件数：4名 20件

◆提出された意見及び意見に対する市の考え方等

大項目 (章)	中項目 (節)	A 反映させるもの	B 表現済み	C 事業への参考	D 反映できない意見・要望等	E その他意見・要望等	合計
1. 交通を取り巻く現況と変化	(1) 社会情勢の現況と変化	0	0	0	0	1	1
	(2) 交通環境の現況と変化	2	0	1	0	1	4
	(3) 交通を取り巻く課題	0	0	0	0	1	1
2. 交通計画の目標と施策	(1) 将来交通需要の見通し	0	1	0	0	0	1
	(2) 交通体系形成方針	0	6	2	0	3	11
	(3) 施策展開方針と期待される効果・目標	0	0	0	0	1	1
3. 交通計画改定案全般について		0	0	0	0	1	1
合計		2	7	3	0	8	20

1. 交通を取り巻く現況と変化（第2章関連）

(1) 社会情勢の現況と変化

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
1	<p>秦野市から事業所が撤退する理由はどのような背景がありますか？</p> <p>新東名サービスエリアの整備が行われれば産業低下を食い止められるのでしょうか？</p> <p>新東名開通を契機に産業立地ポテンシャルが高まるとも言っていますが、希望的観測のような気がします。これは先ほどの撤退理由を覆すほどの説得理由となるのか、その根拠があればお教え下さい。</p>	<p>事業所の撤退理由には、景気による影響のほか、利便性の高い、あるいは企業ニーズに適合した地域への移転等も大きな要因と考えられます。</p> <p>一方で、近年、圏央道等の高速道路網の整備が進み、高速道路のインターチェンジ周辺をはじめ、多数の物流施設が立地しております。中でも近隣の厚木市などにおいては、産業立地が進んだ影響により、既に飽和状態にあると言われており、物流関連産業をはじめとして、新たな用地確保が課題となっております。</p> <p>本市においても、新東名高速道路の（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、曾屋原と堀山下の工業集積地は、インターチェンジ5キロメートル圏内となり、アクセス時間が大幅に短縮されます。また、周辺の土地利用を検討することによって、新たな産業拠点の形成、立地の促進を図りたいと考えております。</p>	E
①小計			1

(2) 交通環境の現況と変化

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
2	<p>単位に「トリップ」を用いていますが、これは「イコール台数」ということでしょうか？</p> <p>トリップの意味、解釈がよく分かりません。その算出方法をご提示ください。</p>	<p>巻末の用語解説に「トリップ」について記載させて頂きましたが、人の移動回数となります。</p> <p>もう少し分かりやすいように、簡易図を用い巻末の用語集に追記したいと思います。</p>	A

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
3	<p>「外出率（外出人数／人口）」については、どのレベルをもって外出とみなしているのでしょうか？</p> <p>高齢者行動が活発化していると分析していますが、高齢化がより促進されることでデイケアサービスなどの頻度が増えた結果ではないでしょうか？</p> <p>そういう福祉目的の外出だとしたら、活発化しているという分析は誤解を招くと思います。</p>	<p>秦野市民をはじめとした交通行動の実態については、10年毎に行われている東京都市圏パーソントリップ調査のデータに基づき整理しています。</p> <p>その中で、高齢者の移動につきましては、特に、買物や通院といった身近な移動を中心に、1人当たりの外出行動が増加しているという結果が把握されています。</p> <p>ご指摘のような福祉目的の外出も増えていたとは思いますが、むしろ、高齢者自身が外出を活発化していることが影響しているものと考えております。</p>	E
4	<p>P26「図34：10年間の外出目的別の代表交通手段分配率変化」の説明中、“・・・自宅一帰宅目的で自動車分担率が上昇”とありますが、自動車の利用割合は、「平成10年：44%→平成20年：45%」とわずか1%です。</p> <p>また同様に、“結果として全目的での自動車分担率の上昇につながっている”と説明していますが、これも「平成10年：47%→平成20年：48%」とわずか1%の上昇にとどまっており、この結果を見る限り“上昇している、上昇につながっている”とは言えず、説明は間違っていると思います。これに対する分析の考えについてお聞きしたいと思います。</p>	<p>ご指摘の通り、自動車分担率については、全目的で47%から48%に1%の上昇にとどまっております。市民の方に誤解を与えないよう、ご指摘を踏まえ表記を修正します。</p>	A
5	<p>「市民が車で移動する時間や距離」、要するに「市民の車移動圏」が全く示されていない、あるいは調査されていないので、車移動がどの程度拡大あるいは縮小しているのかのイメージがつかめません。特に地域別や年代別の把握が欲しかったです。文中では高齢者について言及していますが、それであればなおさらのこと、高齢者の「車での移動圏データ」は必須でした。</p>	<p>自家用車による移動圏については、居住地や年齢、移動目的、移動時刻、運転免許の有無、代替交通機関の有無、その他様々な要因により、移動圏域が異なってくると考えます。本交通計画は、市の交通政策の方向性をマクロ的に整理したものと位置付けておりますので、このような詳細な状況を踏まえたミクロ的な分析については、その必要性に応じて検討を行うものと考えており、今後の事業の参考とさせていただきます。</p>	C
②小計			4

(3) 交通を取り巻く課題

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
6	<p>「本市の交通を取り巻く課題」では、課題と対応すべき方向性が示されていますが、その中で、「1. 人口減少の対応」に対して、方向性は「快適な移動環境整備」「都市活力の維持に資する交通体系整備」（混雑改善、アクセス性向上）を謳っています。</p> <p>この内容についてですが、人口の減少が顕在化している状況において、方向性の内容がどうもちぐはぐな印象を受けます。移動環境をよくしたり、混雑を緩和したり、アクセスを向上させれば人口の減少が食い止められるという視点なのでしょうか？</p> <p>人口減少はもっと根本的かつ複合的な問題が錯綜していると思いますが、この視点だけで考えて解決するとは到底思えません。なぜこの課題に対してこのような方向性になっているのか理由をお聞きしたいと思います。</p>	<p>人口減少社会に対応しつつ、将来のまちづくりの方向性を実現していくために必要となることを、交通に関する対応として方向性を示しております。</p> <p>人口減少への対応については、自然減や社会減に対して、交通施策に限らず総合的な取組が必要と考えておりますが、対策の一つとして、快適で暮らしよい都市環境の実現は重要なものとして捉え、その中で必要となる交通施策の方向性を明記しております。</p>	E
①小計			1

2. 交通計画の目標と施策（第3章関連）

(1) 将来交通需要の見通しについて

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
7	<p>将来交通需要ですが、少子高齢化が進み、かつ人口減少が進んでいくと、車自体の分配率（車で用事を行う率）は高まるものの、全体のパイは減少していくと思います。むしろ大事なのはこの点だと思いますが、そういう指摘が見当たりません。交通需要を予測するならば、この点も加味した方がいいと思います。</p>	<p>将来の交通需要の見通しについて表記していますが、人口減少傾向であっても、本市の免許保有者数や自動車登録台数は増加傾向となっており、自動車を利用した交通量は、引き続き、横ばいから微増の傾向と推計して想定されます。</p> <p>目標年次における全体の交通量についても、増加するという推計をしており、その旨を表記しております。</p> <p>なお、交通量については、将来人口の推計値に基づき（現在より約1万人の減少）を見込んだうえで推計しております。</p>	B
①小計			1

(2) 交通体系形成方針

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
8	<p>今回の素案や普段見ている秦野市の交通について意見していきたい。素案の内容は実に素晴らしいと思う。特に、橋脚補強はとて良いと思う。老朽化が進行しているため災害時や交通手段としても必要な橋なので重点を置いており良かった。</p>	<p>ご意見を踏まえつつ、本計画の施策に位置付け、橋りょう長寿命化修繕計画や橋りょう耐震補強計画に基づき、引き続き事業の推進に努めます。</p>	B
9	<p>防災と交通計画との連携はどのように図られているのか伺います。</p>	<p>東日本大震災等の大規模災害の経験から、交通計画の改定にあたっては、検討項目の一つとして対象とし、関係13課による市内検討組織に防災部局も参加しております。</p> <p>防災・減災の考え方については、平成26年度に修正された本市の地域防災計画の主旨を反映したなかで、この「はだの交通計画」の改定案ができております。</p> <p>改定案では、大規模災害発生時の早期の避難、復旧、復興、隣接市町との防災支援の連携強化を図るため、緊急輸送路をはじめとした橋りょうの落橋防止、耐震補強などの対策充実などを掲げ、避難路及び輸送路の確保について定めております。</p>	B
10	<p>近年、公共の交通機関は廃止や廃線が目立っている。バスの路線が無くなることで、高齢者が不便していることが目で見える。今まで近くにあったバス停（堀山下・テクノパーク）も廃線により歩いて10分や20分かけて歩いていかなければいけないととても苦労している。確かに、乗客が乗らなければバス会社も赤字になってしまう。民間のコミュニティーバスなどの便を今まで以上に増便や、それらの対処に行ってほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえつつ、本計画の施策に位置付けた公共交通体系の各施策の推進に向けて、今後の参考にさせていただきたいと考えております。</p>	C

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
11	<p>快適で利便性の高いまちづくりを進める上での道路整備等については喫緊の課題があると思います。</p> <p>秦野市の様々な都市プランの中に、歩行者空間の整備など、新たに歩道を設置する道路は、その役割に応じて安全でゆとりのある歩行者空間を創出するため、バリアフリーに配慮した歩道の設置を図ります。とうたっています。</p> <p>市内には、まだまだ歩道がなく危険な道路が多くあります。はだの交通計画にはない市民の生活に密着している一般道路の歩行者空間の整備はなかなか進んでいないように思われますので、交通体系形成の中でも安全で安心な生活環境を確保するため、市民生活に密着した生活道路の拡幅等の整備を図ります。と明言している割には、歩行者の安全を確保するための歩道の整備が進んでいないと思われます。本市の道路整備の中に幹線道路の整備や歩道等の整備をしっかりと盛り込んでいただくことを強く要望させていただきます。</p>	<p>歩行者・自転車交通体系の施策として、「快適な歩行空間の確保に向けた歩道の設置」を位置付けております。また、「バリアフリー基本構想の改定」にも着手していきたいと考えております。</p> <p>これらの施策については、歩行者・自転車への対応に限らず、道路交通体系形成と一体となり取り組んでいくことと想定しております。</p> <p>道路交通体系に位置付けた「道路網整備計画」の策定を通じて、市内の道路網のあり方、整備方針を今後検討し、安全で安心な歩行空間の確保を進めて参ります。</p>	B
12	<p>秦野都市マスタープランp27に歩行者空間の整備方針には新たに歩道を新設する道路は、その役割に応じて安全でゆとりのある歩行者空間を創出するため、バリアフリーに配慮した歩道の設置を図ります。とありますが、大根鶴巻地区においては、まだまだ歩道がなく危険な道路が多くあります。</p> <p>はだの交通計画には、歩行者空間の整備方針はどのように位置付けているのか伺います。</p>	<p>歩行環境については、安全・安心・快適な移動環境の確保から、改善していくことが求められていると認識しております。</p> <p>整備については、今後策定予定の「道路網整備計画」において、地区間のバランスを踏まえた上で、市内の道路網のあり方等を今後検討しつつ、安全で安心な歩行空間の確保に向けて検討を進めて参ります。</p>	E
13	<p>P47以降は、平成42年までの交通計画を前提としていますが、前段（P3、P4あたり）は平成32年までの目標や予測となっています。</p> <p>なぜ、一方では平成42年までの説明とし、もう一方では平成32年としたのでしょうか？</p> <p>交通計画を42年までのロングスパンで考えるならば、その時の人口予測値を加味した内容にした方が、整合性が取れると考えます。</p>	<p>本計画は、目標年次を平成42年としております。第1章2（P1～P5）につきましては、平成15年に策定しました前回計画における平成32年の目標年次のことを記載させて頂いております。</p>	E

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
14	<p>近年、認知症の問題が気になっており、高齢者等の高速道路等の逆送による事故が多い。高齢者は、車での移動ができなくなると、買い物などができなくなり生活が難しくなる。</p> <p>高齢者の移動を確保するためにも、公共交通のバスの小型化を図り、運行本数を増加してはどうか。環境にも優しいと思う。</p> <p>また、高齢者の移動で、電動シニアカーが使われているのもあるが、危ない場面も見受けられる。</p>	<p>認知症の高齢者については、運転自体が難しいため、警察や家族での予防対策が重要と考えます。</p> <p>一方で、今後の更なる高齢化の進展による、社会構造の変化に対応するため、「コンパクト＋ネットワーク」の視点も考慮して、できるだけ利便性や効率性を兼ね備えた地域公共交通の維持・確保に努めていきたいと考えております。</p> <p>なお、ご意見を踏まえつつ、本計画の施策に位置付けた公共交通体系の各施策を推進していくとともに、個別・具体の方策の検討に当たっての参考にさせていただきたいと考えております。</p>	C
15	<p>市内では道路の渋滞が激しい。特に、曲松交差点の市道側での混雑が激しく、踏切にまでつながっている。国道246号の信号の時間を変更することを含め、渋滞を解消させて欲しい。</p>	<p>市内の国道246号をはじめとする渋滞が著しい道路では、市としても、これまで道路の拡幅や交差点における右折レーンの設置等の対策に努めてまいりました。</p> <p>渋滞対策としての信号制御等の検討については、関係機関へ要望していきたいと考えております。</p>	E
16	<p>交通計画の中では無電柱化の話は出しているのか。鶴巻地区などでは私有地へ移設するなどの対策もっており、さらなる無電柱化を推進して欲しい。</p>	<p>道路交通体系の中で、「災害時における安全・安心な道路環境の整備」として「大規模災害に伴う緊急輸送路確保のための無電柱化」を推進していきたいと考えております。</p>	B
17	<p>市内には小田急線が4駅あり、新東名高速道路の整備されると、インターチェンジが2箇所、そして現東名の1箇所、さらに厚木秦野道路が整備されるとそのインターチェンジも整備され、これだけひとつの市にインターチェンジが整備される事例はないのではないか。</p> <p>このような交通環境を活かして、産業発展、企業誘致を進め活性化させて欲しい。</p>	<p>ご指摘の通り、本市の交通環境は非常に恵まれていると考えております。このような交通環境による、経済効果や産業立地ポテンシャルを活かした中で、産業発展、企業誘致を進められるよう、さらなる交通環境の整備を推進していきたいと考えております。</p>	B
18	<p>秦野駅南口周辺が整備されてきているが、そのあたりの都市計画道路の進捗について触れられているか。</p>	<p>都市計画道路の事業として、尾尻諏訪原線の一部区間を見込んでいます。</p>	B

②小計 11

(3) 施策展開方針と期待される効果・目標

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
19	<p>P61の「表2」中、平成42年の目標値は非常に甘い数字あるいは矛盾した数字ではないでしょうか？</p> <p>例えば「観光の活性化（観光客数）」は186万人（平成22年）から、20年後には267万人に増加するとなっています。割合としては1.4倍ですが、人口減少をどの程度加味した結果なのでしょう？</p> <p>また「道路交通サービス満足度」の70%というのも、20年後の満足度をどうやって導き出したのか（果たして測定できるのか）不明です。</p> <p>「工業出荷の活性化（製造品出荷額）」は平成25年から平成42年まで全く同じ数字です。</p> <p>先のコメントで、産業振興の交通施策で産業立地のポテンシャルが高まる、スマートインターから15分圏が広がる云々と謳っているならば、この数値も変わってくるはずですが。</p> <p>出典が「工業統計調査」でそこまでの長期的予測データがないならば、その旨を明記して載せるべきではありません。</p> <p>これはP62の「歩行者交通量調査」でも同様です。</p>	<p>観光客数につきましては、現在策定中の秦野市総合計画後期基本計画に基づき、目標値を設定しております。</p> <p>道路交通サービス満足度につきましては、市民意識調査での道路混雑に関する評価において、地区別で評価結果を検証したことをふまえ、満足度については、一定水準まで持って行きたいと考えております。</p> <p>製造品出荷額につきましては、事業所の撤退等により、就業者数も減少している中、スマートインターチェンジ関連の土地利用や新東名高速道路の供用にとまなう既存未利用地の利用等を促進することで、市内工業の活性化を維持させるために、平成25年と同額以上を目標値としております。</p> <p>歩行者交通量につきましては、秦野駅北口周辺地区の整備において、ペDESTリアンデッキの設置やエレベーターの増設等のバリアフリーの促進等を踏まえ、歩行者導線の見直しを行い、駅前広場周辺の歩行者の安全性の確保と利便性・回遊性の向上が図られること、並びに大秦ショッピングセンターの建て替えによる利用者の増加を見込んでおります。渋沢駅、東海大学前駅、鶴巻温泉駅については、現状維持を目標として設定しております。</p>	E
①小計			1

3. 交通計画改定案全体について

番号	意見の全文	市の考え方	対応区分
20	<p>全般に、前段では「人口が減るため、それを前提とした計画の検討・見直しが必要」と謳っているが、後段に行くにつれて、「人口減少による影響」と「それを加味した交通計画」が具体的にイメージされておらず、まず“計画の実行ありき”で、理由を後付けしている印象を受けます。</p>	<p>本市を取り巻く交通課題は、人口減少だけを課題としているのではなく、第2章では、「人口」、「産業」、「観光」、「環境」、「防災」、「土地利用」、「交通行動」、「市民ニーズ」、「道路交通」、「公共交通」、「まちづくり」における現況と変化から、「人口減少」、「高齢社会」、「産業活性化」、「観光振興」、「都市の低炭素化」、「防災・減災」の6つの課題にとりまとめています。</p> <p>これらの課題へ対応していくために、第3章において、将来の交通需要の見通しを踏まえながら、交通計画の目標を定め、「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」の5つの対応方針を定めております。</p> <p>また、計画の実現を図るため、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、適時、適切な段階において評価、見直しを行う等、本計画の実効性を高めながら推進を図っていきます。</p>	E
①小計			1