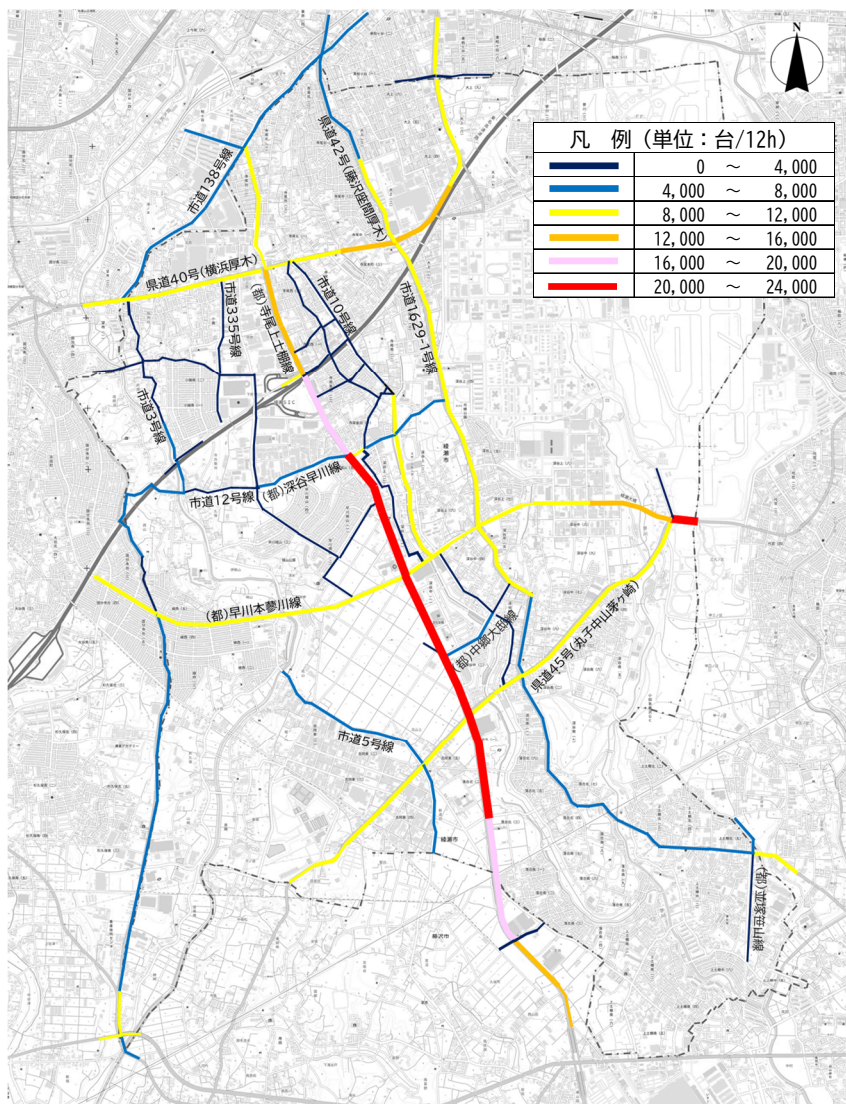


# 第3章 交通をとりまく課題

## 3-1 市全域の課題

### (1) 自動車交通量の適切な配分

- 自動車交通量は(都)寺尾上土棚線、(都)早川本蓼川線、県道40号、県道45号等の幹線道路に集中しています。
- 引き続き、自動車交通量(特に通過交通)を幹線道路に誘導し、生活に関連する道路への流入を防ぐことが、交通事故の減少などによる安全・安心な暮らしにつながると考えられます。



(出典)令和3年度 幹線道路等交通量調査結果

図 幹線道路等交通量(平日)

- 交通事故件数は年間約200～300件で推移しています。市民の安全な生活環境を確保するためには、交通事故の件数を減らすことが求められています。
- 市内外地域には大型の物流施設が集積しています。これらの施設の増加に伴い、今後も貨物自動車が増加することが考えられるため、引き続き、貨物自動車の導線を制御し、生活に関連する道路への進入を抑制していくための対策が求められています。

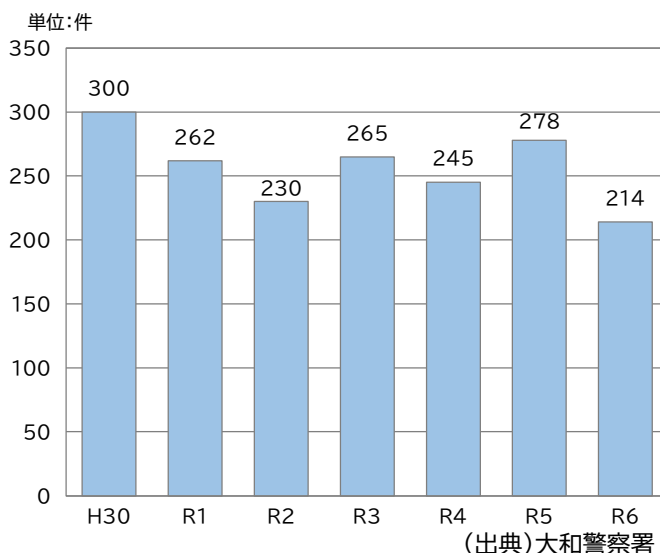
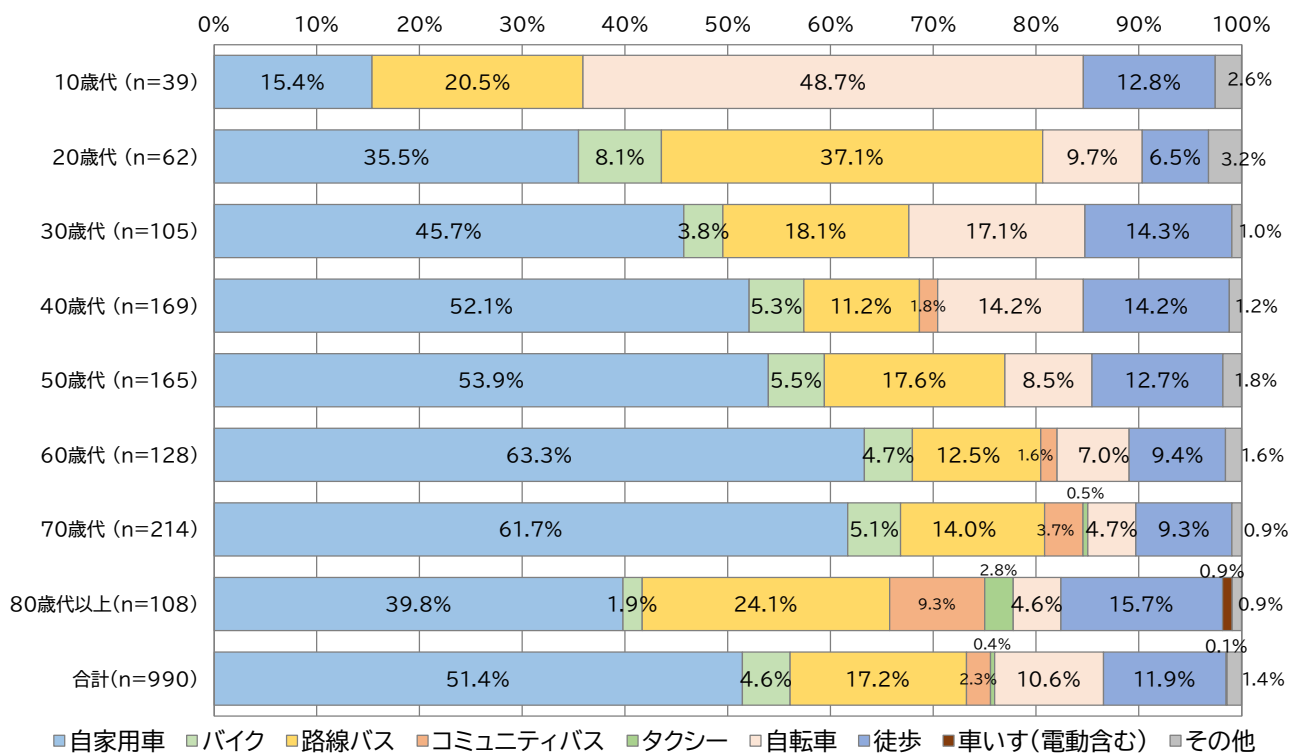


図 綾瀬市内の交通事故件数

## (2) 公共交通による移動ニーズへの対応

- 令和5年に実施した市民アンケートの結果(後述P.33)から平日の主な交通手段を年齢別にみると、30～70歳代の自家用車利用が約5～6割を占める一方で、10歳代は自転車、20歳代は路線バス、80歳代以上は路線バスとコミュニティバスの利用割合が高い傾向にあります。
- 若年層や、高齢者において公共交通のニーズが高いことが分かります。

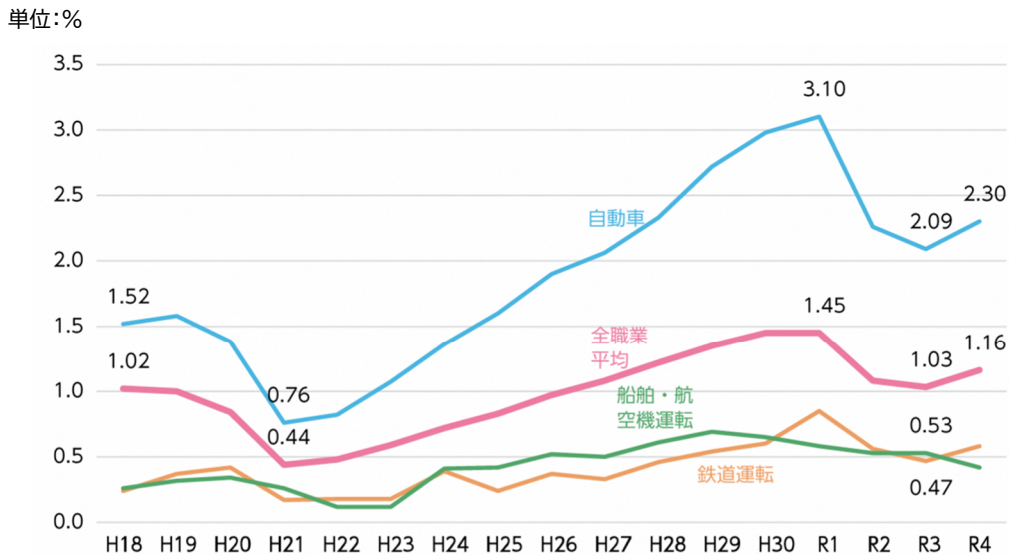


(出典)「綾瀬市総合都市交通計画」改定に関するアンケート調査(令和5年7～8月実施)

図 年代別 主な交通手段(平日)

### (3) 交通サービス・インフラの維持

- 国内における労働人口の減少が顕著であり、特に、建設業や運輸・物流分野では、人手不足が問題になっています。また、自動車運輸業(バス・タクシー)の有効求人倍率は、他の運輸業と比べると高い水準で推移しており、今後も運転者不足が継続すると考えられます。
- ドライバーの高齢化も問題になっています。タクシードライバーの年齢構成は、60歳以上が全体の半数以上を占めており、労働力が高齢層に大きく依存しています。一方で30歳代以下の若年層は極めて少なく、次世代の担い手確保が求められています。



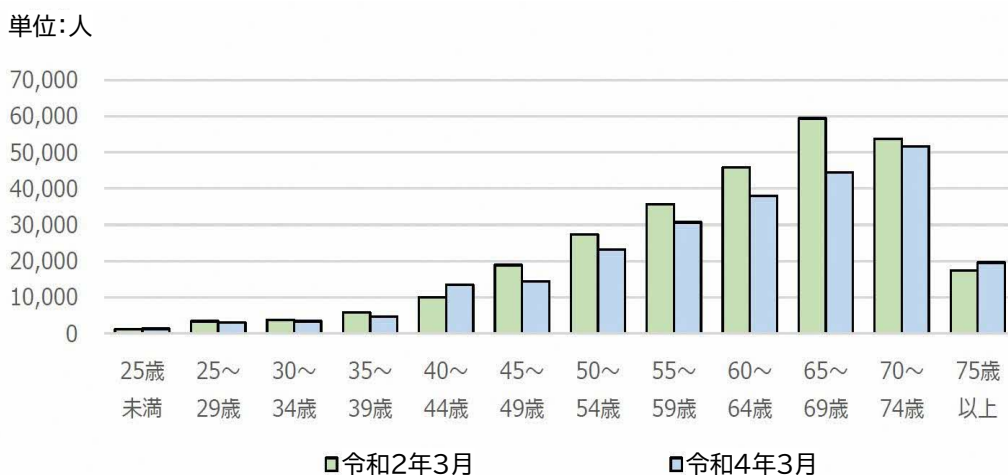
注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。国土交通省自動車局作成

(出典)令和5年度版 国土交通白書

図 全国の運輸業における有効求人倍率\*<sup>9</sup>(常用パートを含む)の推移

**\*9 有効求人倍率**

仕事を探している人1人に対して、何件の求人があるかを示す数字のこと。全国のハローワーク(公共職業安定所)に登録された、「仕事の数(有効求人数)」を「仕事をしたい人の数(有効求職者数)」で割って計算される。



(出典)一般社団法人 全国ハイヤータクシー連合会

図 法人タクシードライバーの年齢分布