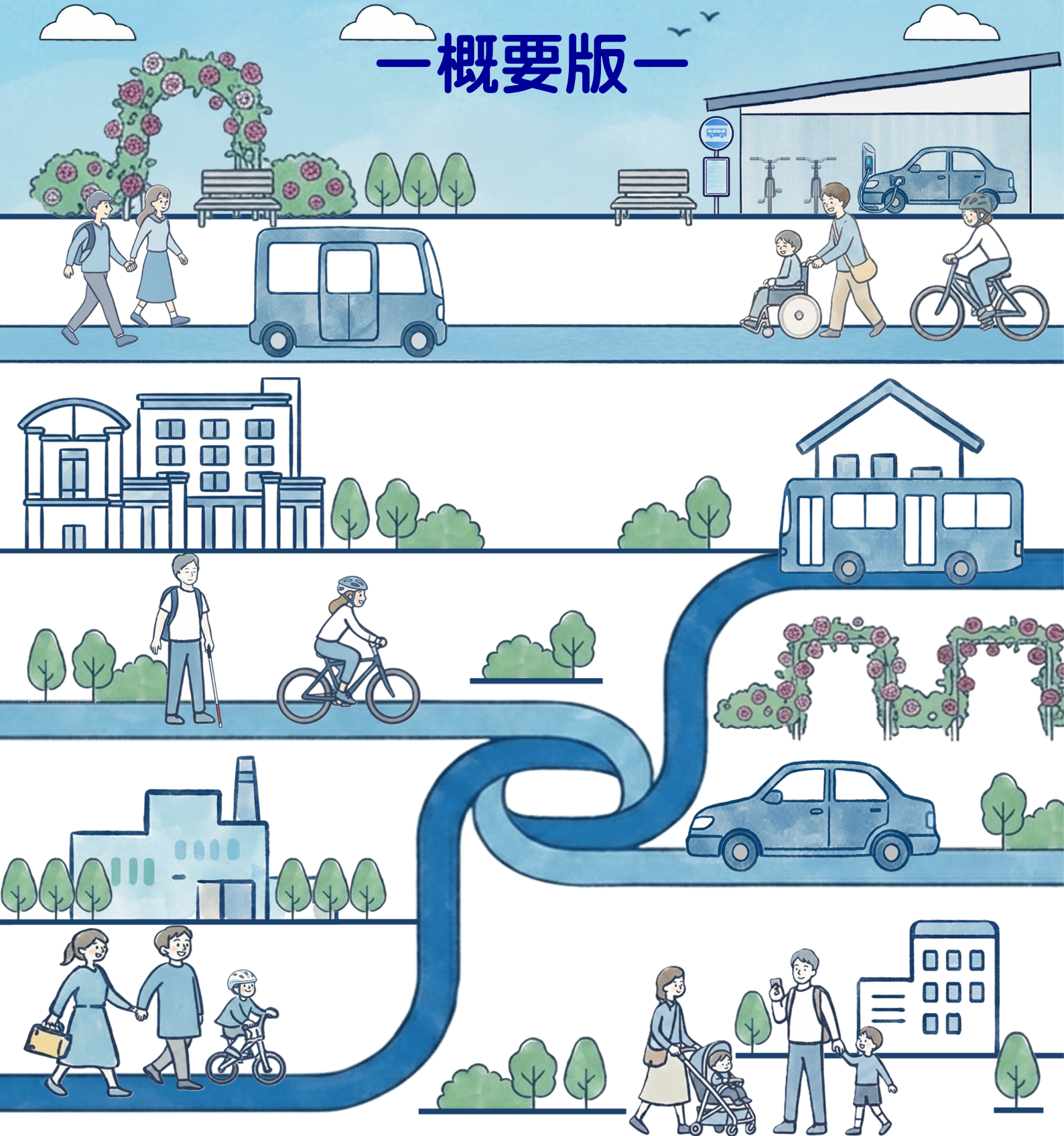


綾瀬市総合都市交通計画

—概要版—



令和8年（2026年）3月
綾瀬市

1. 計画の概要

(1) 計画の見直しの背景と目的

- 「綾瀬市総合都市交通計画(以降「本計画」と表記)」は、本市の将来を見据えた総合的な交通体系の確立を目指し、望ましい都市交通を実現するための交通政策の基本的な方向を示すものです。
- 本計画は昭和59年度に策定を行い、社会動向の変化にあわせて平成6年度、平成22年度に改定しました。
- 今般、少子高齢化の進展やライフスタイルの多様化、頻発する自然災害や気候変動、テクノロジーの進化といった、様々な社会の変革に直面しています。また、令和3年には綾瀬スマートインターチェンジの開通をはじめ、本市をとりまく交通環境も大きく変化しました。これらの背景や、上位関連計画の改定等を踏まえ、交通政策をとりまく様々な状況の変化に対応するため、本計画の改定を行うものです。

(2) 目標年次

- 本計画は、令和27年度(2045年度)を目標年次とします。
- 計画の実効性を高めるため、短期目標として5年後、中期目標として10年後を設定します。
- 各目標年次ごとに、評価・検証を行いながら必要に応じて見直しを図ります。

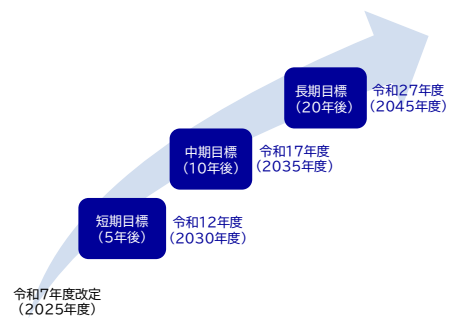


図 本計画の目標年次

(3) 計画の位置づけ

- 本計画は、「あやせ都市マスタープラン」の交通に関する部門別計画であり、交通政策の基本的な方向を示すものです。
- 地域公共交通や道路整備、環境、福祉等の部門ごとの具体的な取組については、本計画に基づく実施計画として位置づけます。

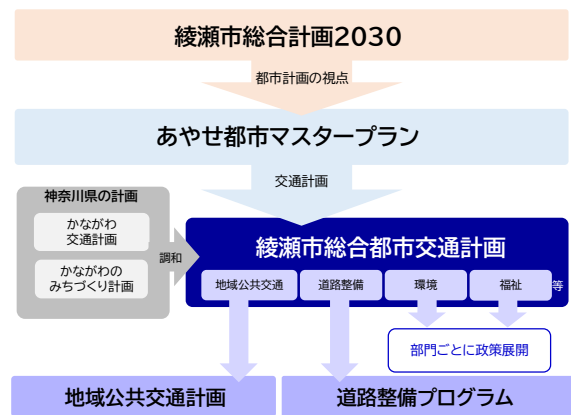


図 本計画の位置づけ

2. 交通の現状

(1) 都市の特徴

高齢者の増加

- ・ 本市の人口は、令和7年4月現在で約83千人となっており、平成27年をピークに若干の減少傾向になっています。
- ・ 年齢別の人口は、15歳未満の割合は減少傾向にある一方で、65歳以上の割合は増加傾向にあります。

令和2年の国勢調査によると、市全体の人口に占める65歳以上の高齢者数の割合(高齢化率)は約28%です。特に綾西地域、綾南地域、寺尾地域では高齢化率が約30~35%と高い傾向にあります。

外国人居住者の増加

- ・ 本市に居住する外国人の数は、令和6年時点で約5千人と、人口の約6%程度を占めており、年々増加傾向にあります。

(2) 移動の特徴

自動車による移動が多い

- ・ 本市には鉄道駅がないことから、周辺の自治体と比べると、自動車で移動する人が多い傾向にあります。平成30年の東京都市圏パーソントリップ調査によると、本市が発着地となる移動における代表的な交通手段の構成割合(代表・端末交通手段分担率)は、自動車が50.6%と最も多くを占めています。

3. 交通をとりまく課題

- 本市の交通の現状や課題を踏まえ、6つの交通課題を整理しました。

課題1 自動車交通量の適切な配分

- ・ 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で、交通事故の発生件数を減らし、安全・安心な暮らしにつなげることが求められています。

課題2 公共交通による移動ニーズへの対応

- ・ 若年層や高齢者、免許返納者等の公共交通のニーズが高く、これらのニーズに応える必要があります。
- ・ 障がい者や外国人等、移動に制限がある人への対応も必要です。

課題3 交通インフラ・サービスの維持

- ・ バスやタクシー、トラックの運転者不足、建設業の人手不足が社会問題となっています。
- ・ 持続性や安全性の面から道路をはじめとした交通インフラのハード面の強化が求められています。

課題4 多様なライフスタイルへの対応

- ・ 情報通信技術の発展やグローバル化、少子高齢化、労働力不足といった社会課題を背景に、働き方や生き方が多様化しており、従来の均一的なライフスタイルに合わせた交通ではなく、個々の価値観や状況に合わせた柔軟な交通サービスの提供が求められています。

課題5 防災ニーズへの対応

- ・ 都心南部直下地震や南海トラフ巨大地震等の大地震のほか、豪雨等の災害リスクへの備えが求められています。
- ・ 災害時に人や物資を運ぶ幹線道路の役割が重要になります。また、沿線地域の不燃化、耐震化等の取組が求められています。

課題6 新しい技術・サービスへの対応

- ・ 自動運転などの交通分野における新しい技術・サービスへの動向を注視し、社会や地域の実情に即した施策展開を柔軟に進めていくことが求められています。

4. 将来交通像・基本方針

(1) 将来交通像

- 本計画の長期目標である20年後の本市において、実現したい交通のあるべき姿を示す将来交通像を以下のとおり定めました。

将来交通像

まちの**活力と魅力を支え** 豊かな暮らしを明日につなぐ **あやせの交通**

【コンセプト】

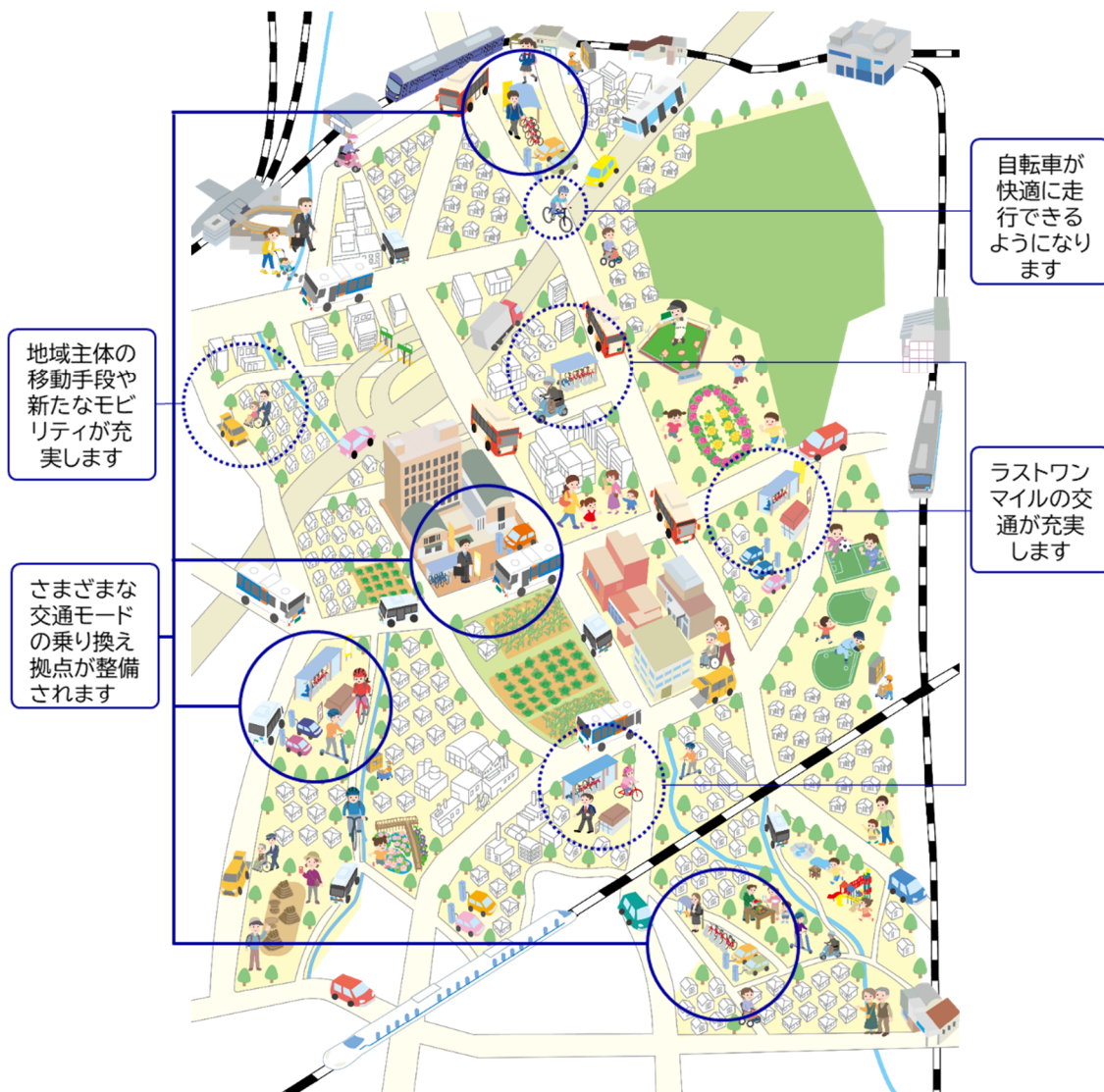
- ・ 綾瀬スマートインターチェンジによる広域アクセスをはじめ、新たなモビリティ等多様な交通手段により、賑わいや交流を形成し、まちの活力創出を支えます。
- ・ さらに、だれもが暮らしやすく、より魅力あるまちであり続けるよう、快適で持続可能な交通環境を目指します。

【キーワード】

- ・ **活力と魅力**
あやせ都市マスタープランにおけるまちづくりの目標として「活力と魅力に満ちた綾瀬」を掲げており、都市の活力と魅力を支えることに対しても、交通は役割を担っています。
- ・ **つなぐ・支える**
綾瀬市総合計画2030における理念として「つなぐ」を掲げているほか、国土交通省の道路ビジョンにおいても、拠点と拠点を「つなぐ」交通の役割が重要であるとされています。さらに、綾瀬市総合計画2030における基本方針として「支える」が位置づけられています。

【イラストでみる将来交通像イメージ(参考)】

- 将来交通像を踏まえたまちの様子をイメージし、イラストで示しました。








※このイラスト図は本市で取り組む施策を強調して描いたものであり、すべての施策を網羅したものではなく、実際の位置と一致するものではない。

図 イラストで見る将来交通像イメージ(参考)

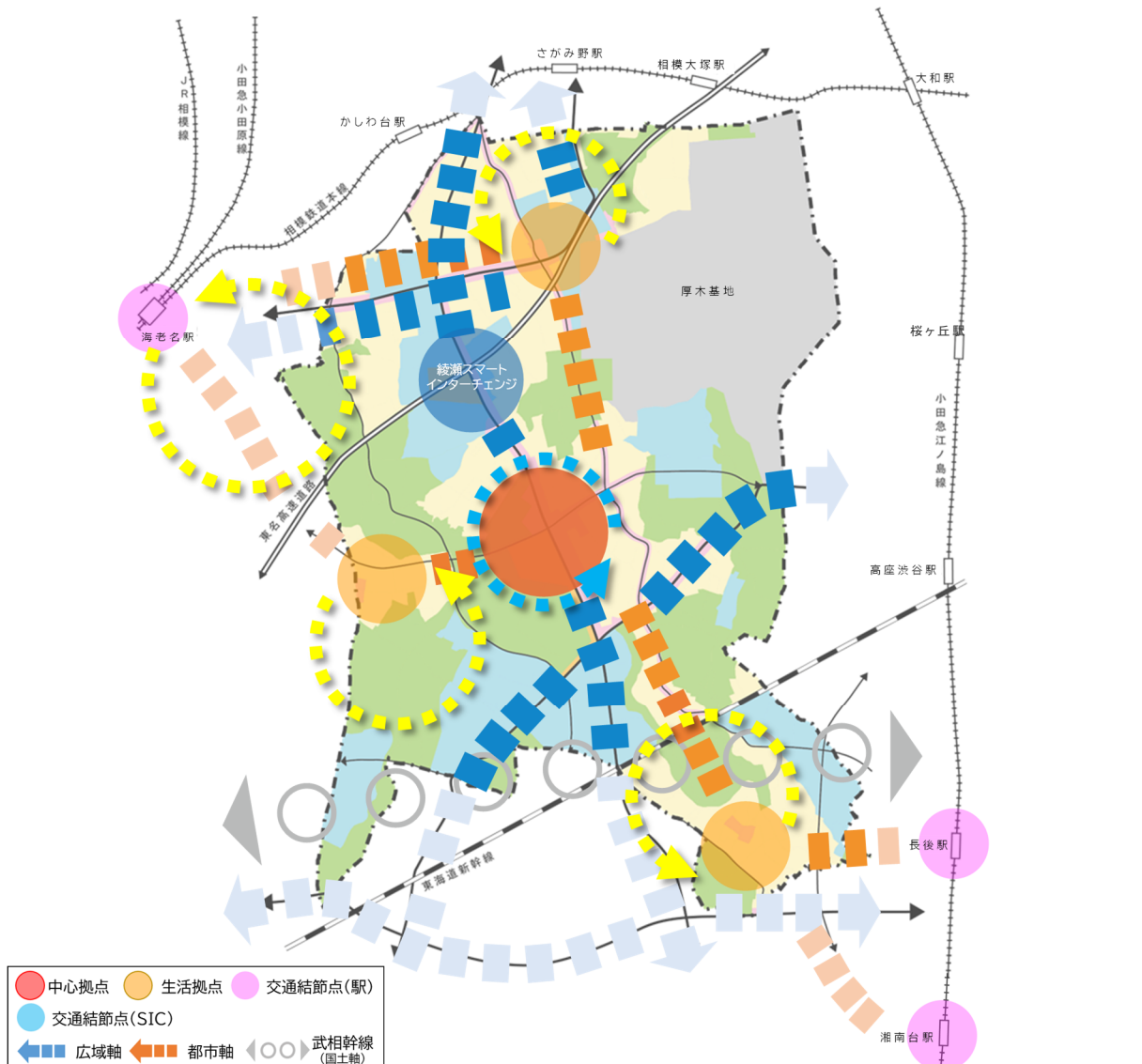
【将来交通像イメージ】

- 4ページのイラストで示した将来交通像イメージを、凡例を用いて具体的に示しました。

表 将来交通像イメージの説明

凡例	説明
	都市軸を用いた幹線的な交通により、交通結節点(主要な駅(市外))と市内の拠点の移動がしやすくなる。 さらに、中心拠点と生活拠点を、様々な交通手段の接続・乗り換え拠点である「モビリティ・ハブ」として位置づけ、それぞれの拠点間の移動もしやすくなる。
	パークアンドライドの推進やシェアサイクル等の新たなモビリティの導入、地域の輸送資源等を活用することにより、生活拠点からラストワンマイルの移動をしやすくなる。
	中心拠点の周囲に都市計画道路や構想路線が整備されることにより、中心拠点への交通の乗り入れを減少させ、回遊性が向上する。
	(都)寺尾上土棚線の整備や主要幹線道路の4車線化により、広域の移動が快適にできる。
	武相幹線(新東名高速道路)の整備により、県内外の他都市との移動がしやすくなる。

※その他、地図上に表記していない方針等については、市全域で取組むこととして位置づける。



※この図における拠点等の位置はあくまでもイメージであるため、実際の位置と必ずしも一致するものではない。

※背景図は都市マスタープランの土地利用方針図を使用している。

図 将来交通像イメージ

(2) 公共交通ネットワークの方針

- 将来交通像を実現するために、交通結節点(市外の主要な駅)と、市役所周辺の中心拠点や市内各地域に置く生活拠点をそれぞれ結ぶ形で公共交通ネットワークを配置します。
- その上で、中心拠点・生活拠点の役割、生活地や各目的地への移動、生活地から目的地までの直接の移動のあり方を設定します。

【中心拠点・生活拠点の役割】

- モビリティ・ハブの役割を持たせ、交通結節点や各拠点との移動は**路線バス・コミュニティバス**を基本とします。

【モビリティ・ハブから生活地(自宅)・目的地(市内)への移動】

- **路線バス・コミュニティバス**のほか、AIデマンド・シェアサイクル等の**新たなモビリティ**を導入します。さらに地域が主体的に運営等を行う**地域の輸送資源**も活用します。

【生活地(自宅)から目的地(市内)までの直接の移動】

- 路線バスでカバーできない移動ニーズには、**新たなモビリティ**や**地域の輸送資源**を活用します。

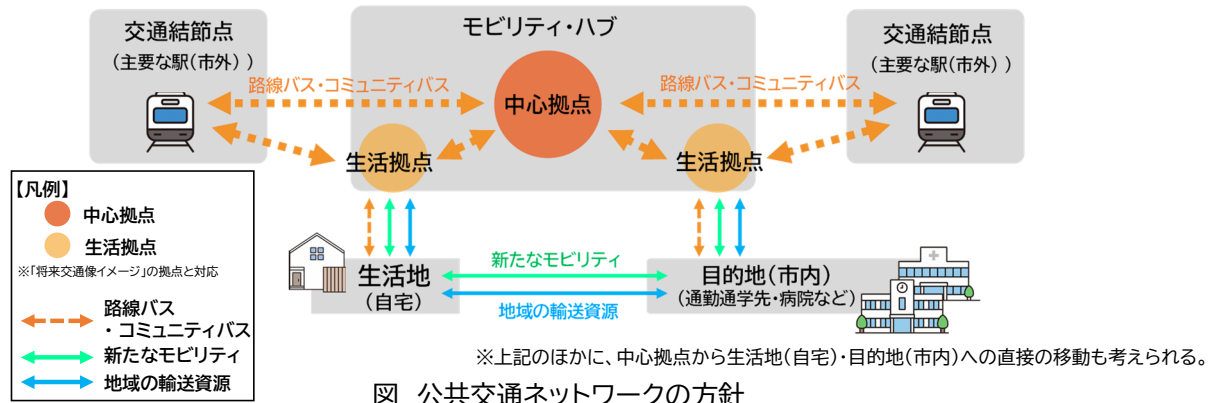


図 公共交通ネットワークの方針

(3) 道路整備の方針

- 現状の道路整備に関する課題としては、幹線道路の混雑による速達性・快適性の低下、生活に関連する道路への流入による安全性の低下などの課題解決のため、以下の取組みを行うことが重要です。
 - 最適な道路ネットワーク形成
 - 自動車交通量の適切な配分策
 - 生活に関連する道路への進入抑制策
 - 歩行空間、自転車通行空間の整備

(4) 基本方針

- 20年後の将来交通像の実現に向け、交通をとりまく課題を踏まえた上で、以下のとおり5つの基本方針を設定しました。

課題	対応する基本方針
課題1 自動車交通量の適切な配分	1 3 4 5
課題2 公共交通による移動ニーズへの対応	1 2 3 5
課題3 交通インフラ・サービスの維持	1 4
課題4 多様なライフスタイルへの対応	2 4
課題5 防災ニーズへの対応	4
課題6 新しい技術・サービスへの対応	1 2 3 5

基本方針

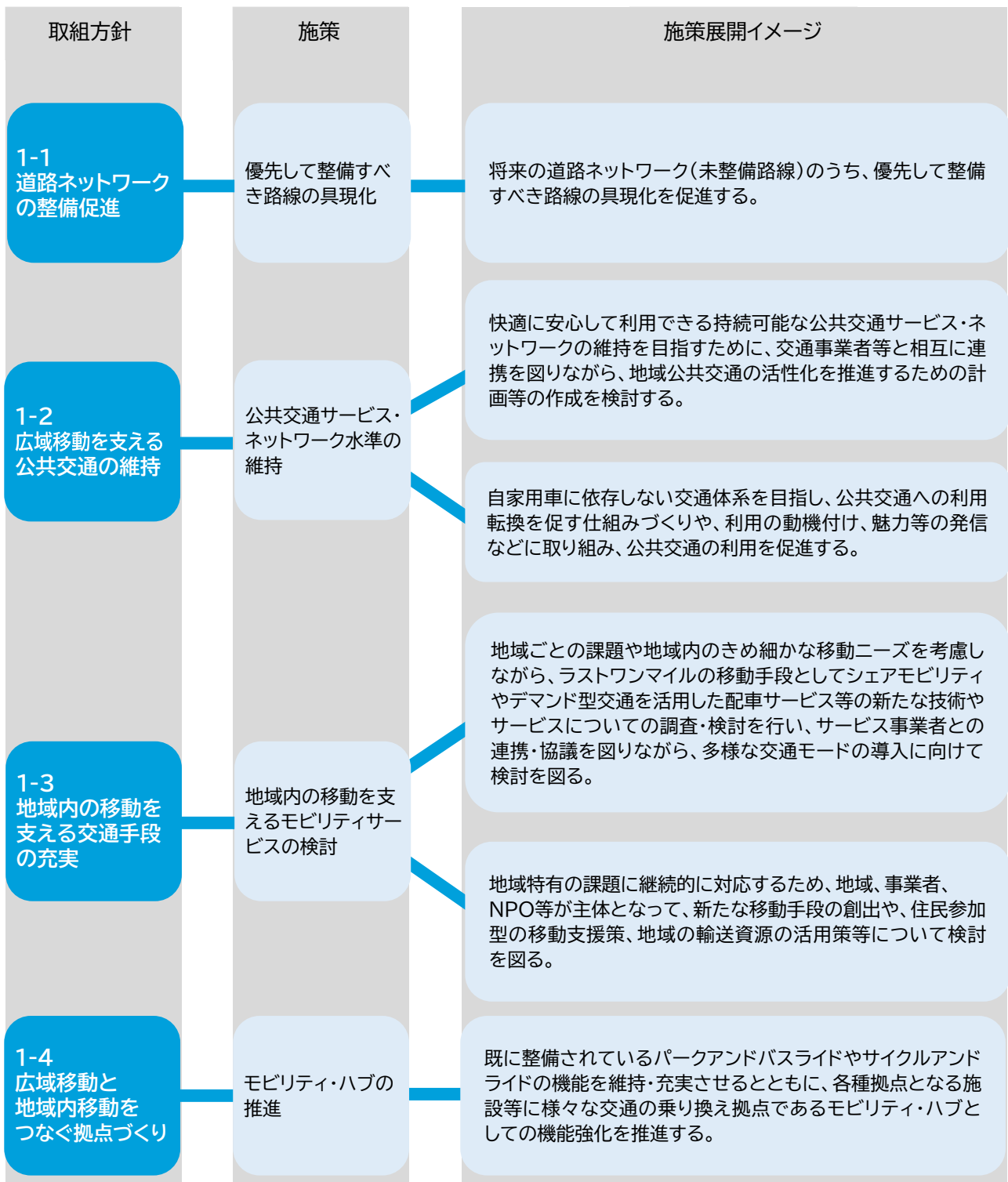
- 1. 快適な移動を実現する**
 - 都市計画道路や構想路線が整備された混雑のない道路
 - 既存のバスのほか、新たなモビリティ等による多様な交通環境
- 2. 多様な移動ニーズに応える**
 - だれもが制限なく移動できる交通環境
- 3. 都市を活性化する**
 - 都市拠点の結節機能(モビリティ・ハブ)の強化・市民参画型の活動等により、都市の活力や地域コミュニティの活性化に寄与する交通環境
- 4. 安全・安心に暮らす**
 - 適切に使われ、だれもが安全・安心に移動できる道路
 - 災害への備えのある交通環境
- 5. 環境に負荷をかけない**
 - 公共交通・エコカーの利用を促進し、人々の移動が環境に悪影響を及ぼすことのないような交通環境

図 交通をとりまく課題と基本方針の対応

5. 基本方針別の施策

- 基本方針に基づき、施策の取組方針、施策、展開イメージを以下のとおり位置づけました。

基本方針1. 快適な移動を実現する



【優先して整備する道路】

- 「取組方針1-1 道路ネットワークの整備促進」に関し、本計画の上位計画である「あやせ都市マスタープラン」で位置づけている将来の道路ネットワークのうち、優先して整備すべき道路を評価しました。
- 評価にあたっては、対象となる幹線道路を、優先度評価基準に基づき、道路区間ごとに路線の必要性・重要性・実現性から点数づけを行い、評価点の高さによって整備優先度を「高位」「中位」「低位」に分類し、「高位」の路線を優先して整備する道路として位置づけました。
- 以下の図のうち赤色で示す「高位」の路線を優先して整備する道路として位置づけます。
- 「あやせ都市マスタープラン」で位置づけている都市計画道路や構想路線については、今後の道路整備ニーズを踏まえて見直す可能性があります。

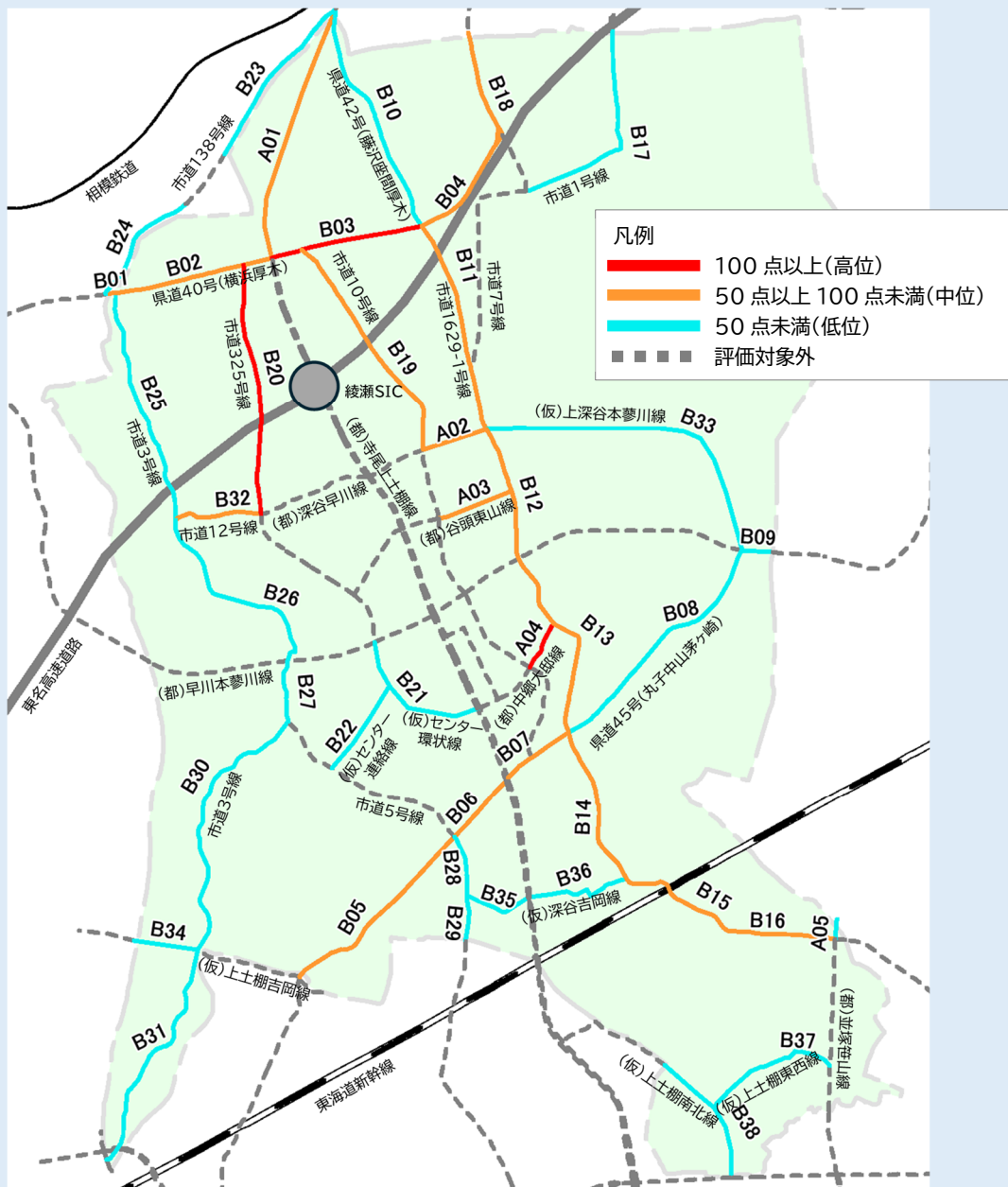
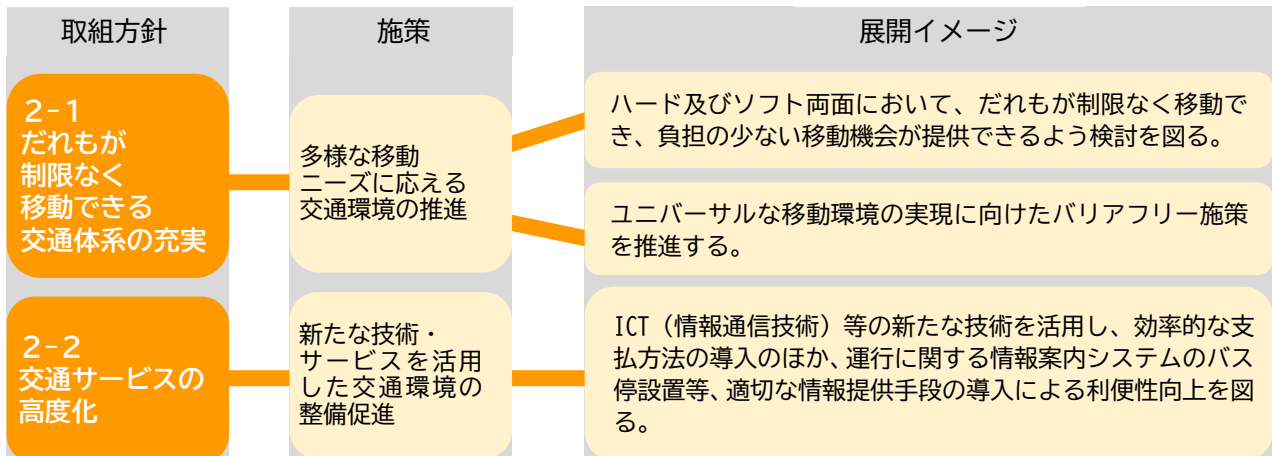
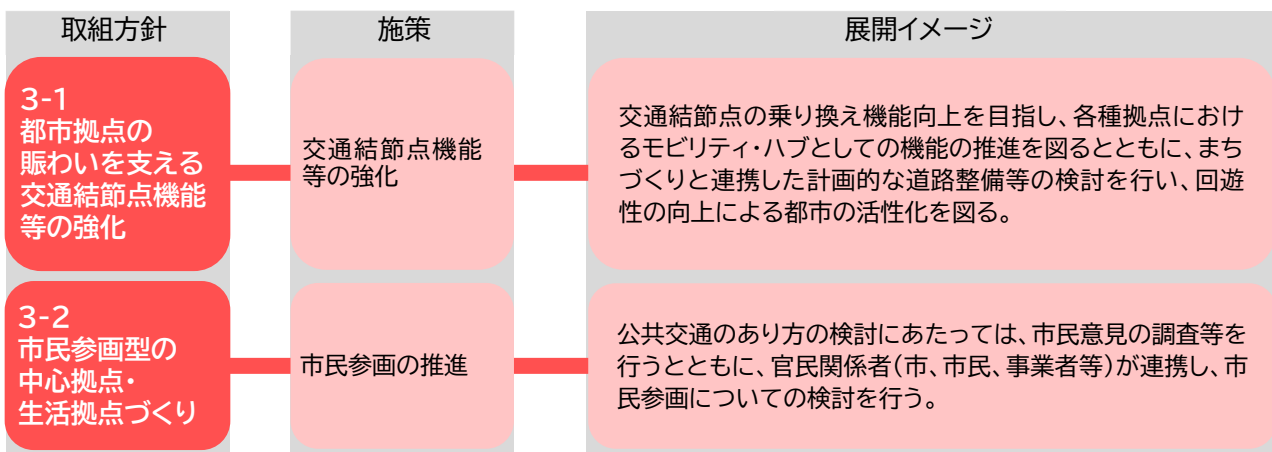


図 優先して整備すべき路線の評価結果

基本方針2. 多様な移動ニーズに応える



基本方針3. 都市を活性化する

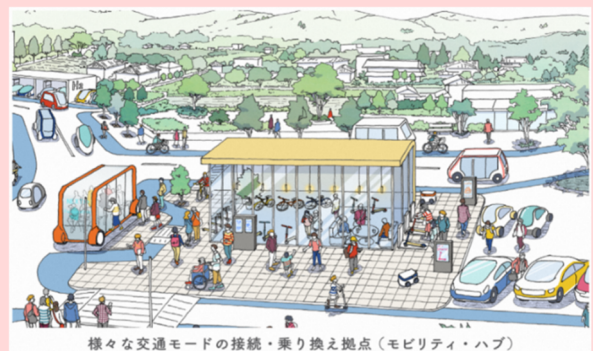


【施策展開イメージ(抜粋)】

3-1 都市拠点の賑わいを支える交通結節点機能等の強化

● 各種拠点におけるモビリティ・ハブとしての機能の推進

- 国土交通省では、様々な交通モードの接続・乗り換えが可能な交通拠点である「モビリティ・ハブ」の導入を提唱しています。
- 交通手段の選択肢が増えることで、高齢者や運転免許を持たない人でも、生活に必要な施設（病院、商業施設など）へ容易にアクセスできるようになり、外出機会の増加や健康増進にもつながります。また、移動する人同士の交流拠点としての役割をもたせることで、地域の活性化にもつながると期待されています。



（出典）国土交通省 道路政策ビジョン
「2040年、道路の景色が変わる」

図 モビリティ・ハブのイメージ

- ・「モビリティ・ハブ」では、バス、タクシー、シェアサイクル、電動キックボード、カーシェアリングなどの複数の交通手段が一箇所に集約されることで、利用者はスムーズに乗り換えられるため、移動の手間や時間が大幅に短縮されることが期待されます。

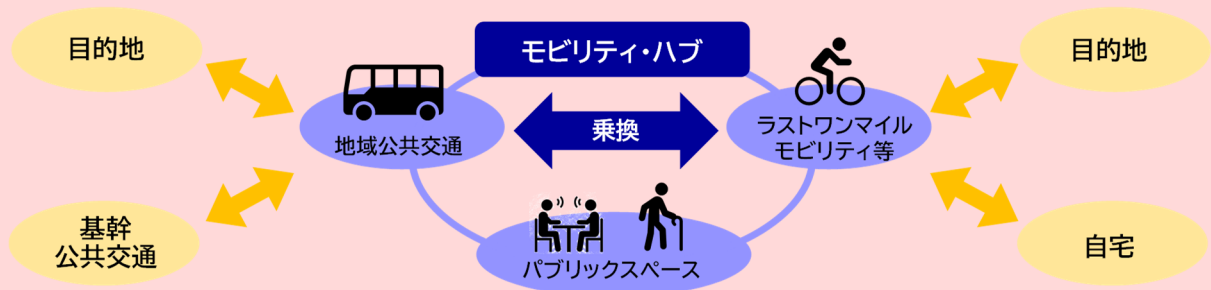
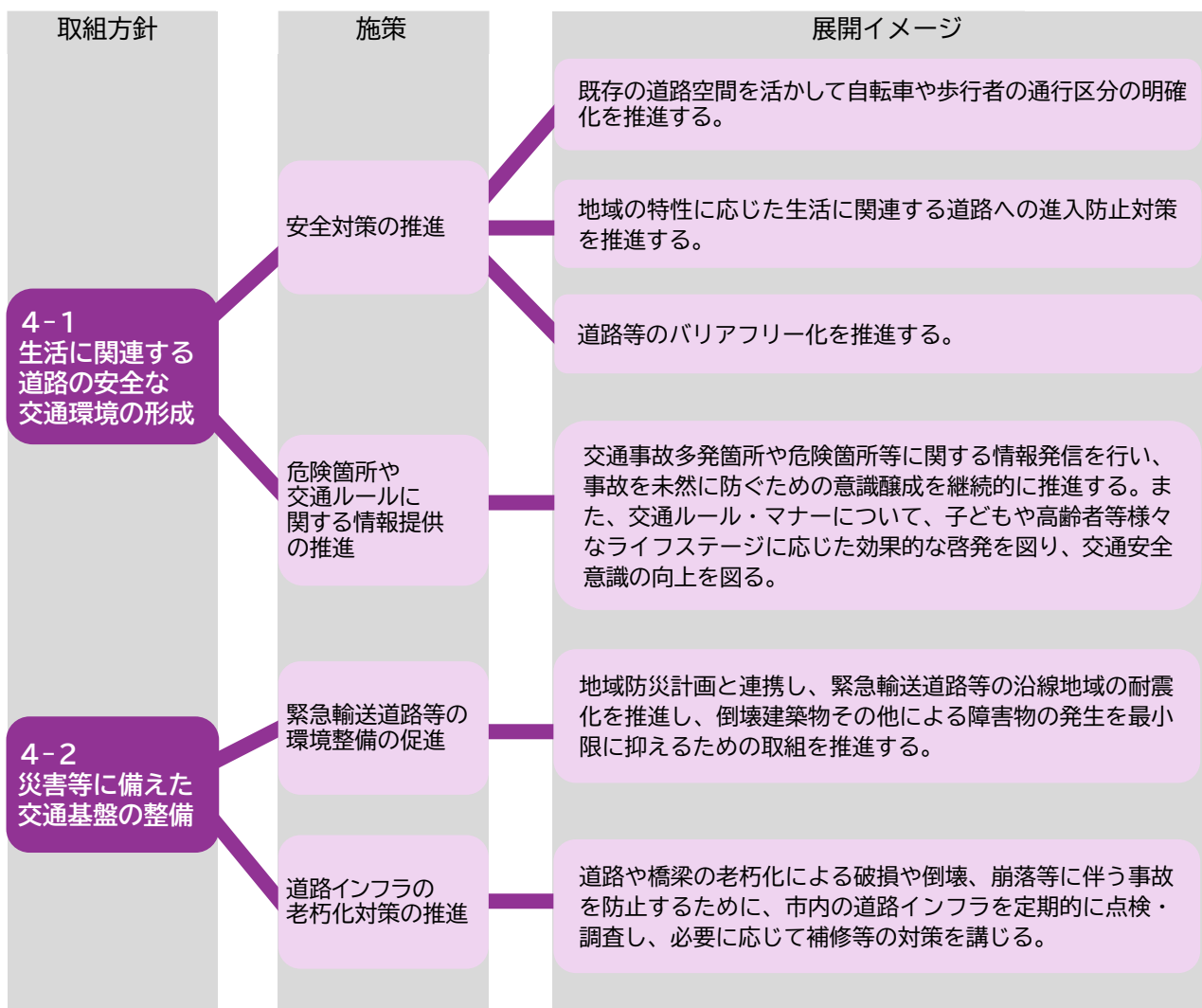


図 モビリティ・ハブの機能

基本方針4. 安全・安心に暮らす



【施策展開イメージ(抜粋)】

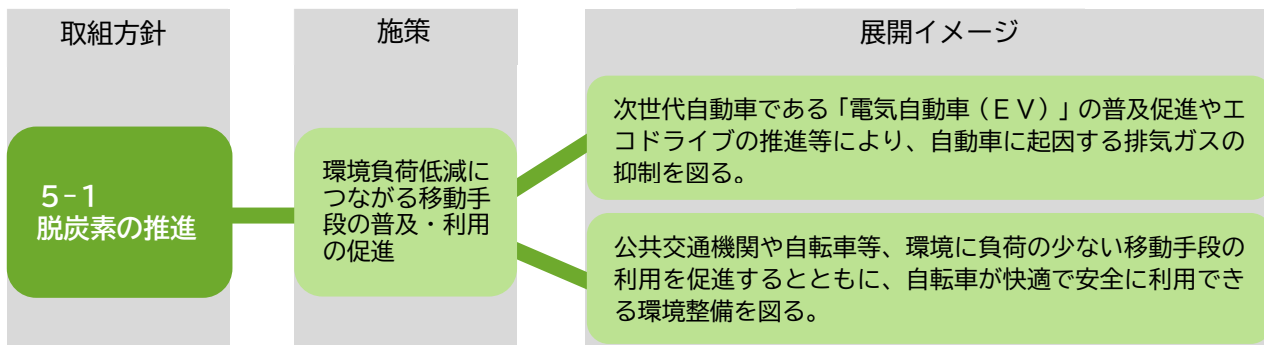
4-2 災害等に備えた交通基盤の整備

- 緊急輸送道路等の環境整備の促進



図 市道913号線((都)早川本蓼川線)の無電柱化

基本方針5. 環境に負荷をかけない



【施策展開イメージ(抜粋)】

5-1 脱炭素の推進

- 自転車が快適で安全に利用できる環境整備



図 綾瀬市役所におけるシェアサイクルポート

6. 計画の推進

- 本計画は令和12年度(2030年度)を短期目標、令和17年度(2035年度)を中期目標、令和27年度(2045年度)を長期目標としています。これらの目標年次を目安として、計画・施策検討(Plan)、施策実施(Do)、施策評価(Check)、施策見直し・改善(Action)のPDCAサイクルに基づいて、各施策の進行状況を管理します。
- 短期目標である令和12年度(2030年度)に、改めて計画全体を俯瞰して、計画内容の改善を図ります。
- このようなサイクルを短期、中期、長期目標ごとに繰り返し、関係所管課と連携しながら計画内容を適宜更新します。また、必要に応じ、外部の関係者や有識者を交えて進行状況の検証を行います。

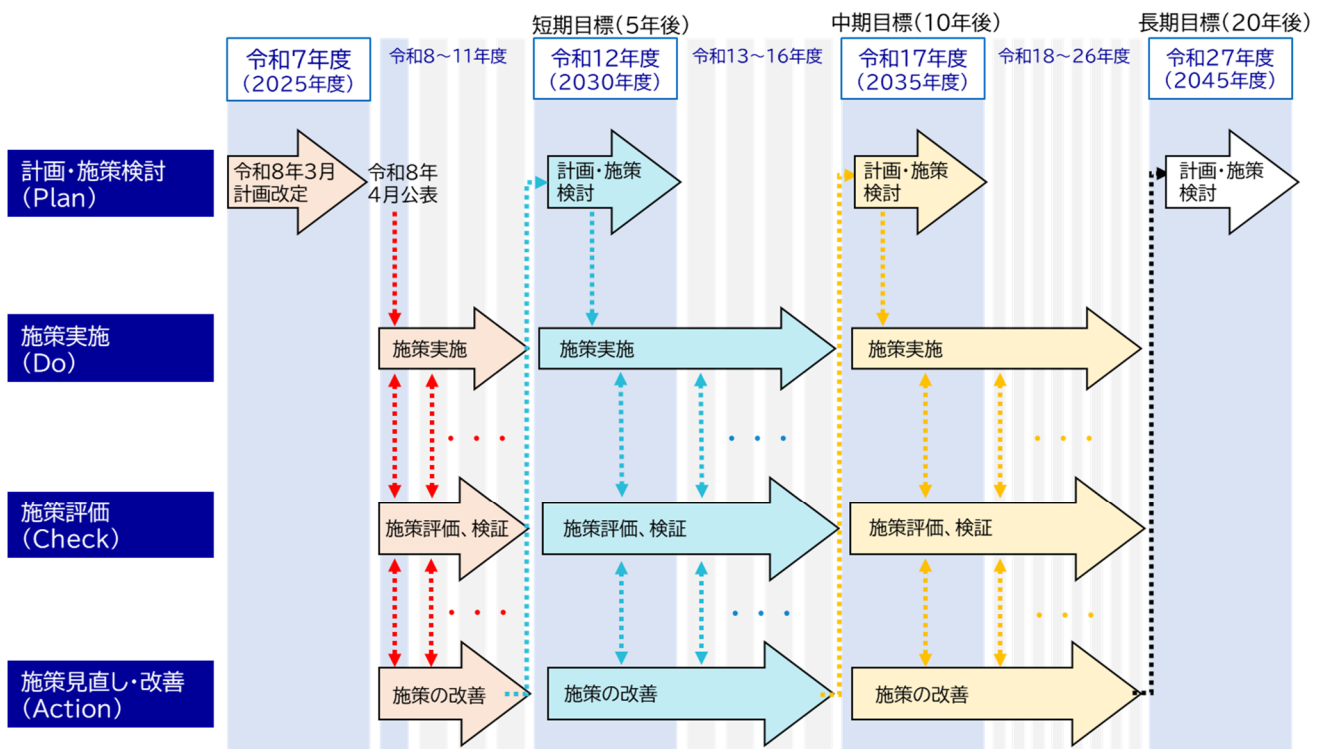


図 本計画の推進イメージ

【施策の運用について】

- ・ 本計画で示す施策は、本市をとりまく交通環境、市民ニーズ、社会情勢、技術の進展等を適切に捉えた上で、施策の内容を評価し、柔軟に改善しながら運用することが重要です。
- ・ 上記に示した本計画に関するPDCAサイクルとは別に、それぞれの施策についても、施策ごとのPDCAサイクルに基づいて進捗を管理し、必要に応じて施策の見直し・改善を図ります。
- ・ 施策の具体的な内容や運用状況は、本計画に基づく各実施計画等の中で定め、管理するものとします。なお、本計画で示す取組方針に関する施策展開イメージについては、総合都市交通計画所管課が管理し、関係所管課等と連携しながら見直し・改善に努めます。

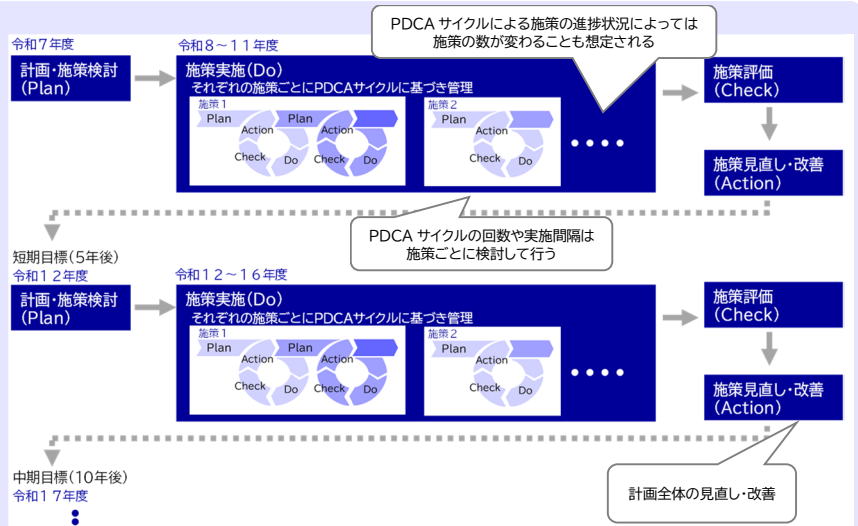


図 計画全体と施策ごとのPDCAサイクルの運用イメージ

綾瀬市総合都市交通計画 概要版

令和8年3月改定

編集・発行：綾瀬市都市部都市計画課

〒252-1192

神奈川県綾瀬市早川 550 番地

電話 0467-77-1111(代表)

ホームページ

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



綾瀨市