

綾瀬市総合都市交通計画 改定(案)

はじめに

目次

第1章 計画の概要	7
1－1 計画の見直しの背景と目的	7
1－2 目標年次	7
1－3 計画の位置づけ	8
第2章 交通の現状	9
2－1 都市の特徴	9
2－2 移動の特徴	14
2－3 公共交通の現状	17
2－4 自動車交通の現状	21
第3章 交通をとりまく課題	25
3－1 市全域の課題	25
3－2 市民の交通に対する考え方	33
3－3 交通をとりまく課題のまとめ	36
第4章 将来交通像・基本方針	37
4－1 計画体系	37
4－2 将来交通像	38
4－3 公共交通の方針	43
4－4 道路整備の方針	45
4－5 基本方針	48
第5章 基本方針別の施策	53
5－1 基本方針1 快適な移動を実現する	56
5－2 基本方針2 多様な移動ニーズに応える	71
5－3 基本方針3 都市を活性化する	75
5－4 基本方針4 安全・安心に暮らす	79
5－5 基本方針5 環境に負荷をかけない	88
第6章 計画の推進	91
6－1 進行管理	91
6－2 推進体制	92
資料編	93

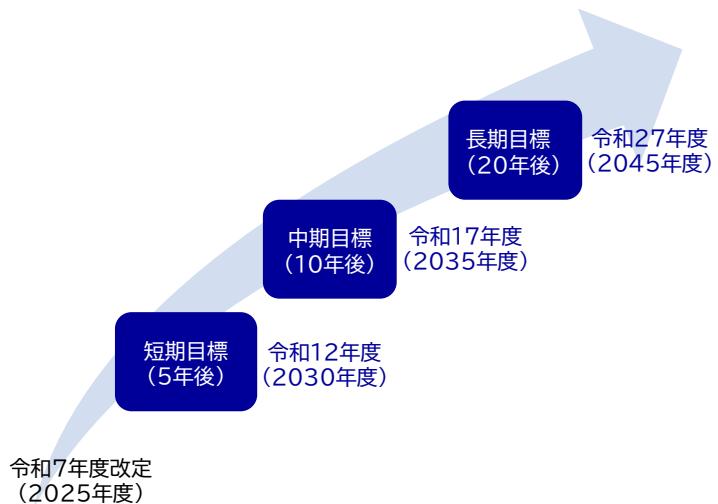
第1章 計画の概要

1－1 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めざし、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、さまざま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。

1－2 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。



1 – 3 計画の位置づけ

綾瀬市総合計画2030

- 「綾瀬市総合計画2030」は、本市が持続可能なまちとしてあり続けるために、令和3年度（2021年度）から令和12年度（2030年度）までの10年間で目指すべきまちの姿を設定し、市政運営の基本となる方向性を定める計画です。
- 基本構想と実施計画の2層構造からなり、基本構想は、本市が目指すべき将来都市像及び10年後のまちの姿を定めるとともに、これらを実現するために優先的に取り組む戦略プロジェクトや実現化の方策などを位置づけています。実施計画は、戦略プロジェクトを構成する事業や、市が予算に基づいて実施する各行政分野の主たる事業を位置づけるもので、毎年度の予算と連動しています。

都市計画の視点

あやせ都市マスターplan

- 「あやせ都市マスターplan」は、「綾瀬市総合計画2030」の考え方に基づき、それを都市計画の視点から具体化する役割を担っています。
- 「あやせ都市マスターplan」では、交通分野の整備方針として、綾瀬スマートインターチェンジの開通に伴う周辺道路の整備や通過交通対策、主要幹線道路の4車線化、歩行空間・自転車走行空間の整備、バスなどの公共交通網の拡充が位置づけられています。

交通計画

神奈川県の計画

かながわ
交通計画かながわの
みちづくり計画

綾瀬市総合都市交通計画

- 「綾瀬市総合都市交通計画」は、「あやせ都市マスターplan」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、「綾瀬市総合都市交通計画」に基づく実施計画として位置づけます。

地域公共交通

道路整備

環境

福祉

等

部門ごとに施策展開

地域公共交通計画

- 公共交通に関して、市民により身近で具体的な施策について検討し、展開していくものです。

道路整備プログラム

- 道路整備について、今後優先して整備すべき路線を評価した結果を「道路整備プログラム」としてとりまとめるものです。

図 本計画の位置づけ

第2章 交通の現状

2-1 都市の特徴

(1) 位置・地勢

- 本市は神奈川県のほぼ中央に位置し、東部は大和市、北部及び西部は海老名市、南部は藤沢市に接しており、横浜中心部へ約20km、東京中心部へ約40kmという位置にあります。
- 地形は緩やかに傾斜する丘陵地及び相模野台地上にあり、市内を北から南へ緩やかに流れる目久尻川、比留川、蓼川及び引地川の4河川による河岸段丘と平坦地によって形成されています。

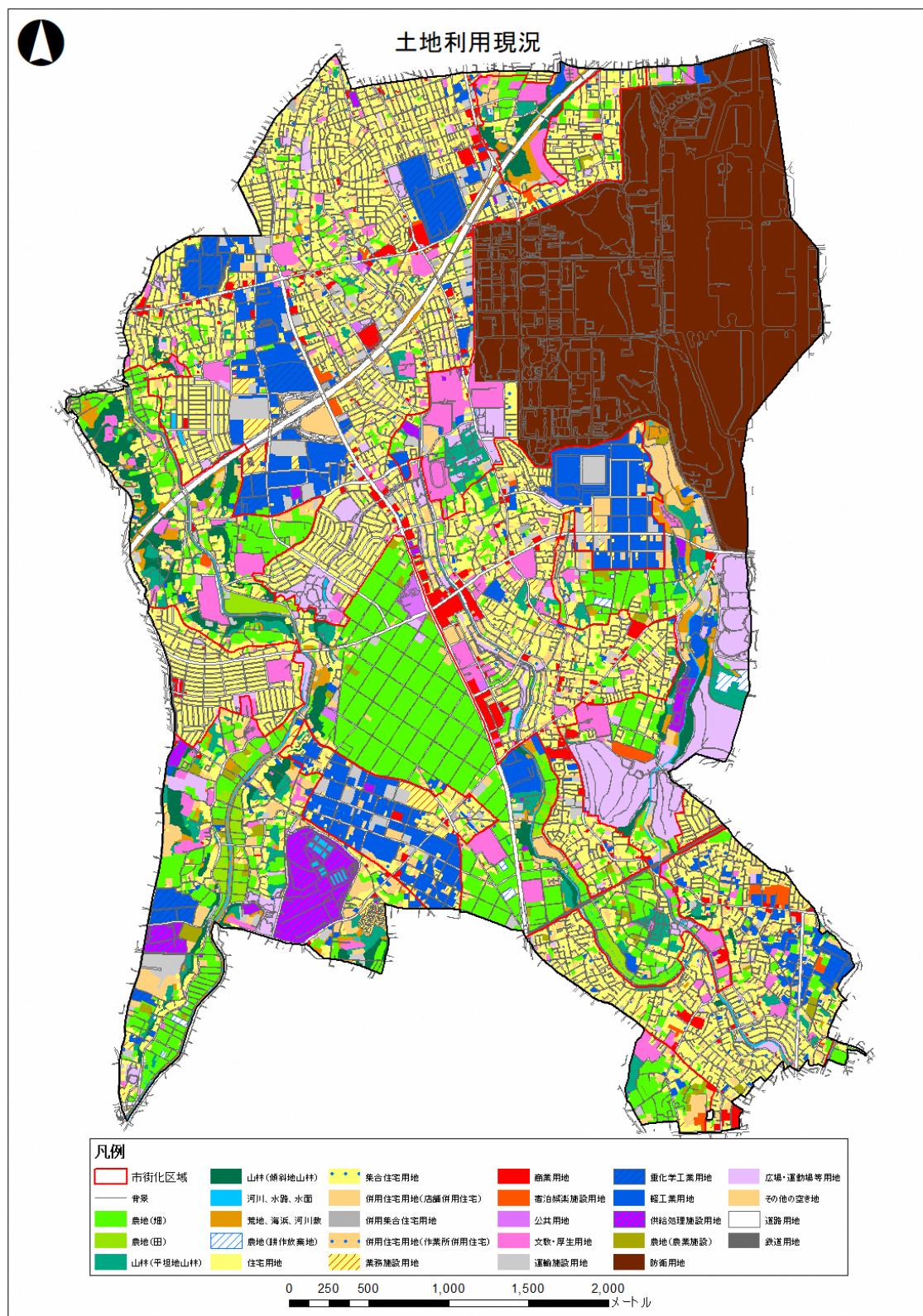


(出典)国土数値情報

図 広域的位置及び交通条件

土地利用

- 市内の土地利用は、住宅用地(約22%)が最も多い、次いで防衛用地(約17%)、農地(約13%)が多くを占めています。



(出典)令和3年度都市計画基礎調査

図 土地利用現況

(2) 人口

① 人口・世帯数

- 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。
- 年齢別的人口は、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。

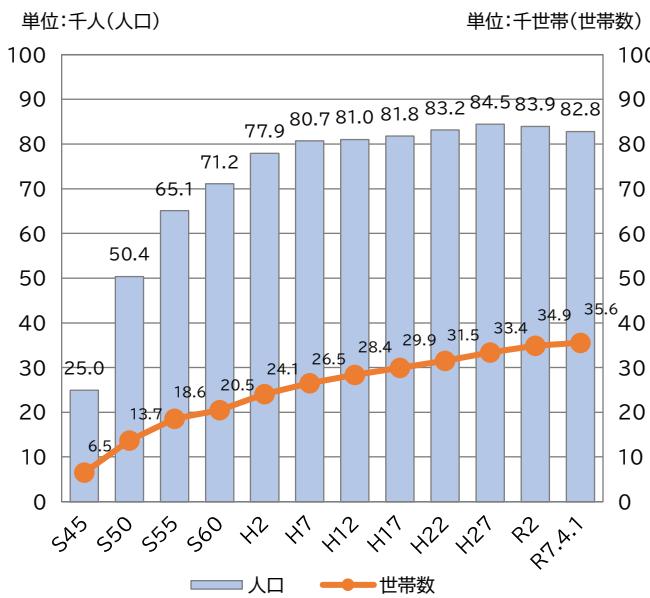


図 綾瀬市の人口・世帯数の推移

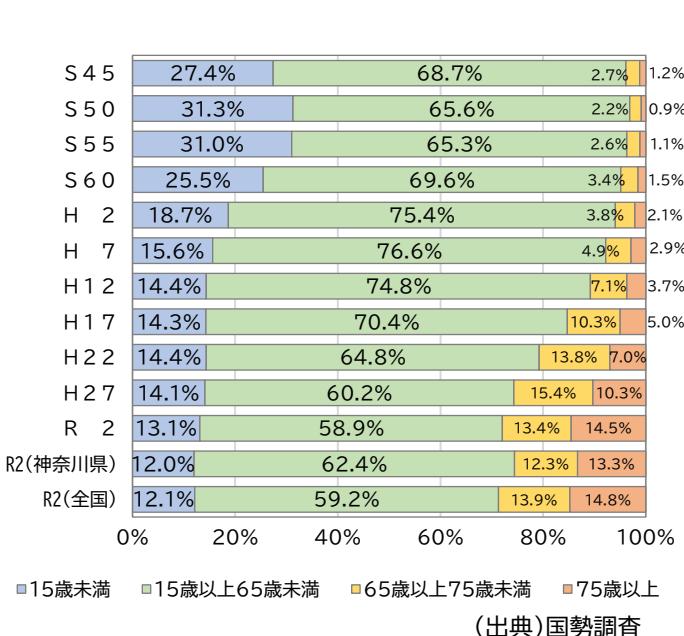


図 綾瀬市の年齢4区分別人口構成比の推移

- 地域別的人口として、令和2年時点で最も人口が多いのは寺尾地域の約19千人、最も少ないのは綾西地域の約7千人です。
- 綾西地域、綾南地域、寺尾地域では高齢化率が高い傾向にあります。

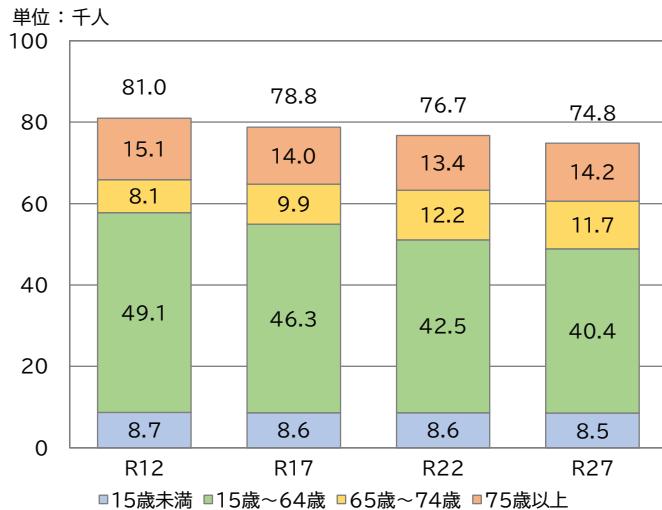
表 綾瀬市の地域別における年齢4区分別人口(単位:人)

	0~14歳	15~64歳	65歳以上	合計 (年齢不明除く)	高齢化率	参考	
						年齢不明	総計
中央	2,578	9,740	3,702	16,020	23.1%	199	16,219
綾北	1,448	7,219	3,168	11,835	26.8%	255	12,090
寺尾	2,311	11,077	5,668	19,056	29.7%	287	19,343
早園	1,809	7,341	3,101	12,251	25.3%	87	12,338
綾西	807	3,550	2,391	6,748	35.4%	53	6,801
綾南	1,899	9,708	5,156	16,763	30.8%	120	16,883
計(厚木基地除く)	10,852	48,635	23,186	82,673	28.0%	1,001	83,674
厚木基地	0	239	0	239	0.0%	0	239
合計	10,852	48,874	23,186	82,912	28.0%	1,001	83,913

（出典）令和2年国勢調査

② 将来人口

- 将来人口推計では、本市の人口は、令和12年(2030年)に約81千人、令和27年(2045年)には約75千人に減少する見込みです。
- 特に15～64歳の生産年齢人口の減少が顕著な傾向にあります。



※R5年における将来推計結果
(出典)国立社会保障・人口問題研究所

図 綾瀬市における将来人口の推計値

③ 外国人居住者数

- 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、本市に居住する外国人の数は、年々増加傾向にあります。

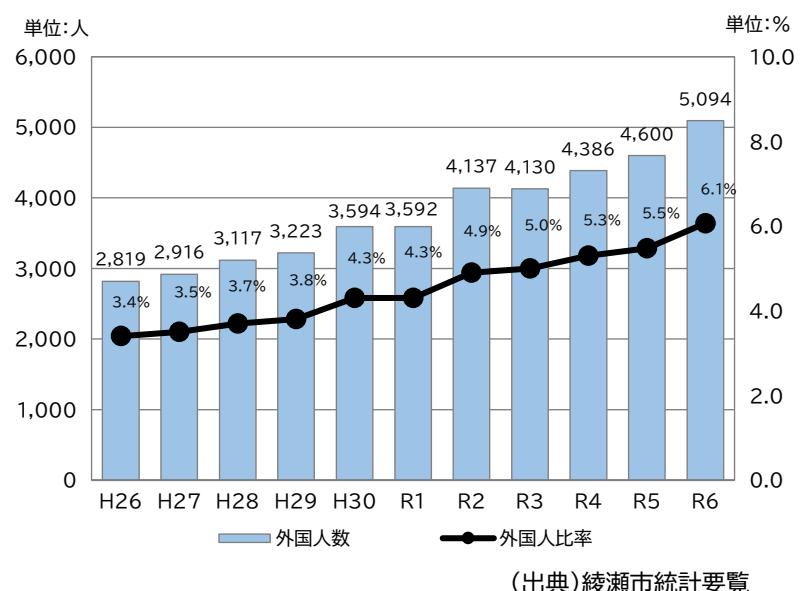
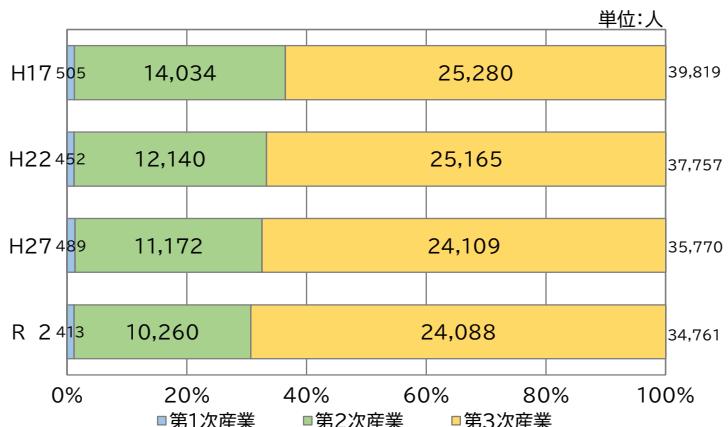


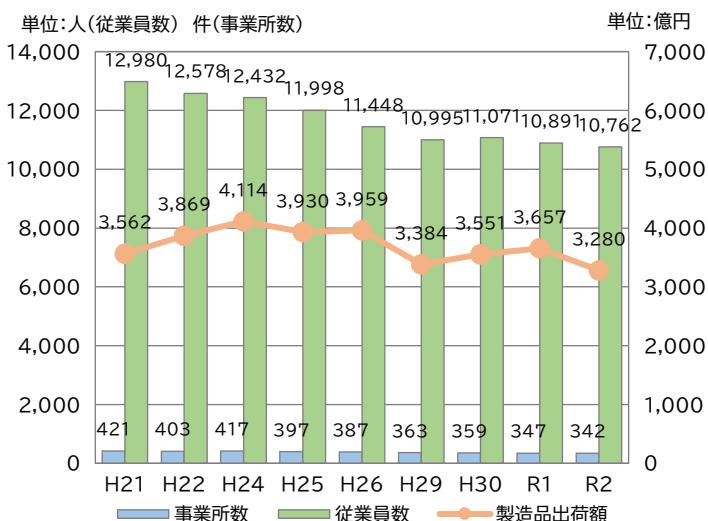
図 外国人数の推移

(3) 産業

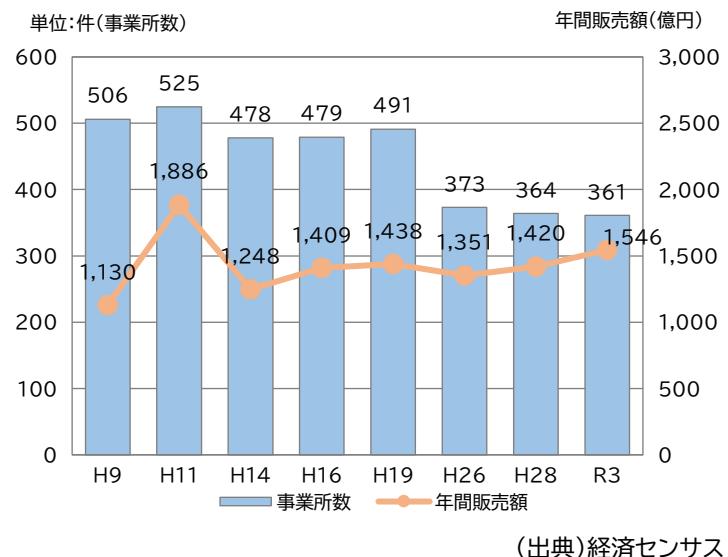
- 本市の就業人口は、令和2年時点で約35千人となっています。
- このうち農業、林業及び漁業などの第1次産業は約1%、鉱業、建設業及び製造業などの第2次産業は約30%、それ以外の第3次産業は約69%となっています。



- 本市の工業は令和2年時点で、事業所数が342事業所、従業員数が約11千人、製造品出荷額が約3,280億円となっています。
- 平成21年からの推移では、事業所数や従業員数は減少傾向にあります。
- 令和3年に綾瀬スマートインターチェンジが開通し、交通アクセス性が向上したことから、今後は工業の発展が期待されます。



- 本市の商業は、令和3年時点で事業所数が361事業所、年間販売額が約1,546億円となっています。
- 平成9年からの推移では、事業所数は平成11年をピークに減少傾向に転じていますが、年間販売額はやや増加傾向にあります。
- 中心市街地の再編事業等により既存施設と新規施設の相乗効果による利便性や魅力の向上が期待されています。



2-2 移動の特徴

「移動の特徴」を知る方法

- 移動の特徴を知るために、平成30年度に東京都市圏交通計画協議会が実施した「東京都市圏パーソントリップ調査」のデータを用いて、本市に住む人・来訪する人が、どのような「目的」や「手段」で、どの程度の「移動量」があるかを整理しました。
- 「移動量」を表す単位として「トリップ」を用いています。「トリップ」とは、ある1人が、あるひとつ的目的をもって、出発地から到着地まで移動することを言います。

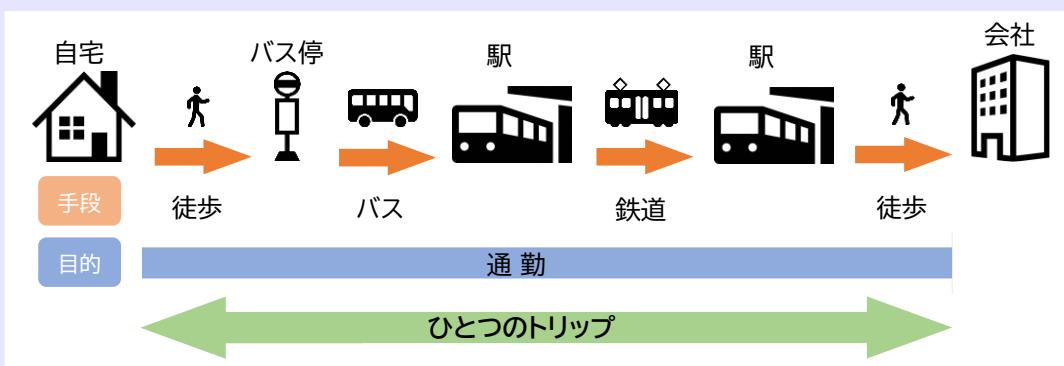


図 移動の単位「トリップ」の概念

(1) 目的別移動量

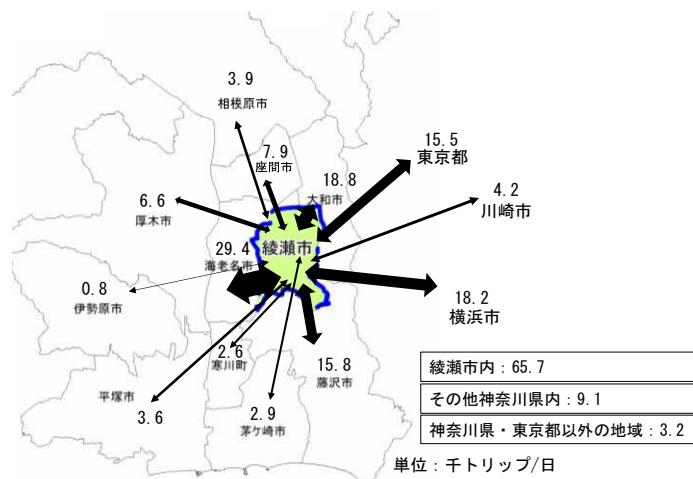
- 本市に関する平日1日の総移動量は約20.6万トリップでした。
- 帰宅を除く移動の目的で最も多いのは、通勤の約4.5万トリップであり、うち約2.0万トリップは市内から市外に通勤し、約1.8万トリップは市外から市内に通勤しています。
- 次に多い目的は、私事(買物や通院等)の約4.3万トリップであり、市内で移動が完結する人が約1.9万トリップ、次いで市内から市外に向かう人が約1.6万トリップでした。
- 市内から市外への移動では、通勤と私事目的の割合が高く、市外から市内への移動では通勤目的の割合が高い傾向にあります。(帰宅を除く)

表 平日の目的別、目的地別交通量(単位:トリップ／日)

	綾瀬市内々	市内から市外への移動(発生量)	市外から市内への移動(集中量)	移動量合計
通勤	6,648	19,817	18,171	44,636
通学	8,370	5,792	2,026	16,188
私事	18,582	15,909	8,035	42,526
業務	1,216	3,991	3,558	8,765
帰宅	30,552	24,041	37,977	92,570
不明	284	304	304	892
計	65,652	69,854	70,071	205,577

(出典)平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

- 自治体間の移動量では、市内で移動が完結する人(内々移動)を除くと、海老名市との移動量が最も多く、次いで大和市、横浜市が多くなっています。



(出典)平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

図 自治体間の移動量

(2) 外出率^{*1}

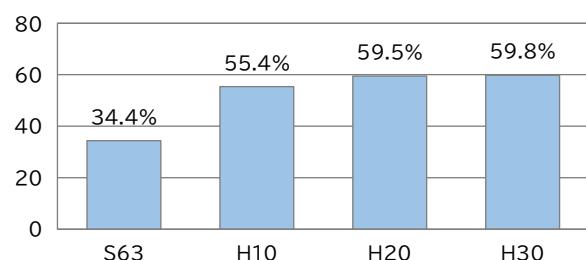
- 本市に住む人のうち約76%は、平日に何らかの目的で外出しています。
- 65歳以上の高齢者の外出率は約60%であり、神奈川県や東京圏全体と比べた場合でも同様の水準となっています。

表 平日の外出人口・外出率

		居住人口 ^{*2} (単位:人)	外出人口 ^{*2} (単位:人)	外出率
綾瀬市	65歳以上	23,568	14,098	59.8%
	計	81,427	61,956	76.1%
神奈川県	65歳以上	2,338,977	1,386,102	59.3%
	計	8,859,843	6,777,639	76.5%
東京圏全体 (1都3県茨城南部)	65歳以上	9,716,167	5,708,002	58.7%
	計	36,896,843	28,265,891	76.6%

(出典)平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

- 65歳以上の高齢者の外出率は、昭和63年からの推移では、増加傾向にあります。



(出典)昭和63年～平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査
図 綾瀬市における高齢者の外出率の推移

*1 外出率

居住人口に占める外出人口の割合のこと。

*2 パーソントリップ調査で用いる「居住人口」および「外出人口」について

パーソントリップ調査で用いる居住人口および外出人口は、5歳以上が対象であり、また国勢調査をもとに拡大処理(推計)を行っているため、実際の人口とは異なる。

(3) 交通手段

- 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(交通分担率)は、平成30年時点では、自動車が50.6%と最も多い、徒歩が26.0%、二輪(自転車・バイク)が13.8%、バスが9.6%となっています。
- 平成20年と平成30年を比較すると、バスの分担率が増加し、徒歩、二輪、自動車の分担率が減少しています。

表 綾瀬市 代表・端末交通手段分担率*3

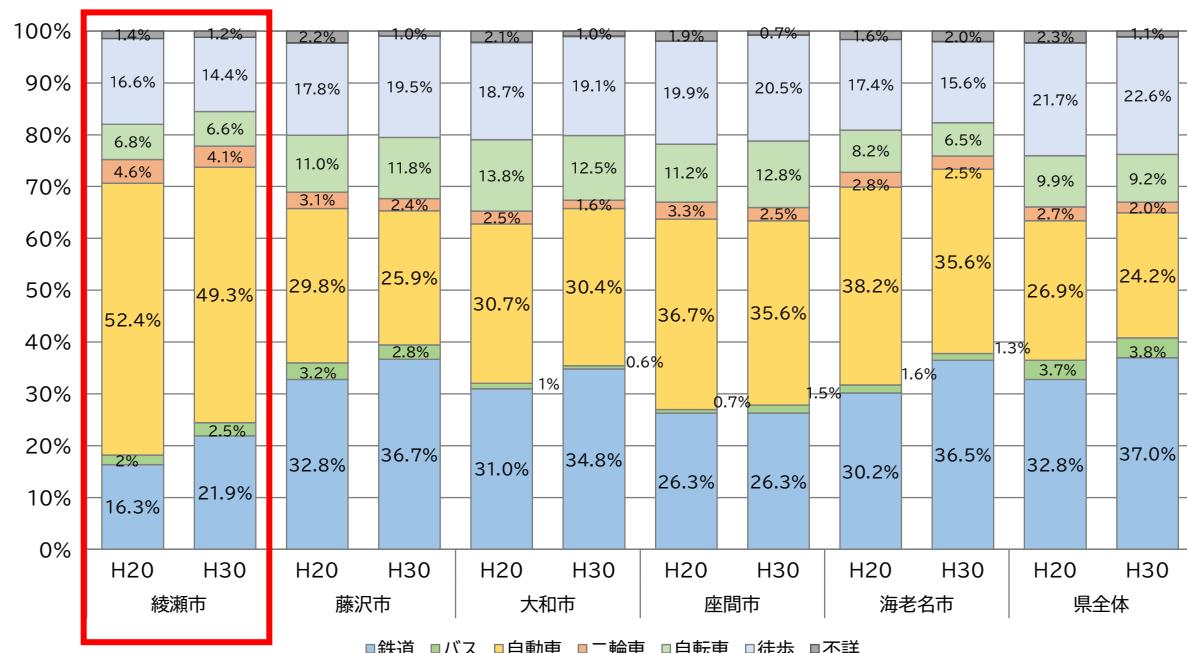
	徒歩	自転車	バイク	バス	自動車	計
H20割合	26.5%	10.0%	5.8%	5.9%	51.8%	100%
H30割合	26.0%	9.0%	4.8%	9.6%	50.6%	100%

(出典)平成20年・平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

*3 代表・端末交通手段分担率

綾瀬市内の移動及び他自治体への移動と他自治体からの移動における代表的な交通手段の割合構成比のこと。ただし、鉄道を利用する場合には、綾瀬市から最寄りの鉄道駅までの交通手段(バス、自動車など)の利用割合を計上。例えば、綾瀬市に来訪する際に周辺市の駅までは鉄道を利用し、駅から市内までは自動車で移動した人の「代表・端末交通手段」は自動車になる。

- 周辺の自治体と比べると、本市には鉄道駅がないことから、自動車で移動する人が多い傾向にあります。



(出典)平成20年・平成30年 東京都市圏パーソントリップ調査

図 綾瀬市及び周辺自治体の代表交通手段分担率*4

*4 代表交通手段分担率

綾瀬市内の移動及び他自治体への移動と他自治体からの移動における交通手段のうち代表的な交通手段の利用した割合のこと。ただし、綾瀬市に来訪する際に周辺市の駅までは鉄道を利用し、駅から市内までは自動車で移動した人の「代表交通手段」は鉄道になるため、ひとつ上の「代表・端末交通手段」の表とは数値が異なる点に留意する必要がある。集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。

2－3 公共交通の現状

(1) 路線バス・コミュニティバス

- 市内を走行する路線バスは、神奈川中央交通(株)、相鉄バス(株)が運行しています。

表 綾瀬市内にバス停を有する路線バスの系統一覧

神奈川中央交通(株)				相鉄バス(株)			
系統番号	起点	終点	経由	系統番号	起点	終点	経由
丘01	桜ヶ丘駅西口	綾瀬車庫	福田・大法寺	綾11	海老名駅東口	吉岡芝原	国分寺台第8
さ02	さがみ野駅	吉岡工業団地	綾瀬工業団地入口	綾11	海老名駅東口	国分寺台第12	国分寺台第8
さ03	さがみ野駅	吉岡工業団地	観音橋	綾12	海老名駅東口	綾瀬市役所	国分寺台第8
湘19	湘南台駅西口	綾瀬車庫	慶應大学・宮原	綾22	海老名駅東口	ハマキヨウレックス	下浜田・国分寺台第8
湘20	湘南台駅西口	綾瀬車庫	笹久保	綾41	海老名駅東口	綾瀬車庫	小園団地
湘22	湘南台駅西口	吉岡工業団地	菖蒲沢団地・葛原	綾41	海老名駅東口	綾瀬市役所	小園団地・東名綾瀬
長22	長後駅西口	綾瀬市役所	落合・大法寺	綾43	海老名駅東口	綾瀬市役所	早川
長24	長後駅西口	さがみ野駅	寺尾・大塚本町	綾51	海老名駅東口	綾瀬市役所	釜田・観音橋
辻33	辻堂駅北口	綾瀬車庫	羽鳥山・駒寄・矢崎	綾51	海老名駅東口	綾瀬市役所	釜田
長33	長後駅西口	桜ヶ丘駅西口	大法寺・福田	綾52	海老名駅東口	相模大塚駅南口	富士塚・飛行場正門
長35	長後駅西口	綾瀬車庫	用田	綾53	海老名駅東口	綾瀬車庫	富士塚
長36	長後駅西口	吉岡工業団地	葛原	綾61	海老名駅東口	早川中央第3	早川中央第1・第2
長37	長後駅西口	綾瀬車庫	大法寺	綾62	海老名駅東口	早川中央第3	国分・日立相模前
長38	長後駅西口	綾瀬車庫	綾瀬市役所	綾62	海老名駅東口	早川中央第2	国分・早川中央第1
長39	長後駅西口	綾瀬車庫	市民文化センター前	綾72	大和駅	綾瀬車庫	飛行場正門
長43	長後駅西口	長坂上	上土棚団地前				
長45	上土棚団地前	長後駅西口	綾南会館				

(出典)各事業者ホームページ(令和7年9月時点)

- コミュニティバス「かわせみ」は綾瀬市役所を起点に5路線を展開しています。

表 コミュニティバスの各路線の詳細

号車	路線	1日あたりの便数 (単位:便)	運行距離(往復) (単位:Km)	運行開始日
1号車	市役所～かしわ台駅～市役所	9	15.45	平成17年11月1日
2号車	市役所～相模大塚駅	7	17.78	平成18年11月1日
3号車	市役所～上土棚団地～市役所	9	12.41	平成18年11月1日
4号車	市役所～長後駅西口	4	14.97	平成18年11月1日
5号車	市役所～高座屋内温水プール	3.5	16.48	平成18年11月1日

(出典)綾瀬市ホームページ

- 本市を走行する路線バスのうち、令和5年度では、最も輸送人員が多いのは神奈川中央交通(株)で、約12.8千人／日を輸送しています。次いで、相鉄バス(株)が約9.6千人／日、コミュニティバスは、約0.5千人／日を輸送しています。
- 平成29年度からの推移では輸送人員は減少傾向にあり、令和2年度には新型コロナウィルス感染症の影響で大きく減少しています。

表 綾瀬市に路線を有するバスの輸送人員の推移(単位:人／日)

	神奈川中央交通(株)	相鉄バス(株)	綾瀬市 コミュニティバス	計
平成29年度	19,440	12,159	504	32,103
平成30年度	19,129	11,931	514	31,574
令和元年度	18,892	11,431	494	30,817
令和2年度	14,033	8,227	353	22,613
令和3年度	13,728	8,963	415	23,105
令和4年度	14,504	9,452	449	24,405
令和5年度	12,826	9,615	477	22,918

(出典)綾瀬市統計要覧

(2) 高速バス

- 市内を発着する高速バスは、上りは横浜、東京方面、下りは河口湖、箱根方面のほか、大阪、名古屋、静岡等、東海道エリアに向かう路線で構成されています。

表 綾瀬市内を発着する高速バス一覧(単位:便/日)

高速バス路線	平日		休日	
	下り	上り	下り	上り
横浜～河口湖	2	2	3	3
京都・大阪～東京：グラン昼	—	3	—	3
東京～京都・大阪：グラン昼	3	—	3	—
新宿～箱根桃源台	15	17	16	15
東京～静岡：東名	6	6	6	6
東京～大阪：青春昼特急	1	1	1	1
東京～浜松：東名	3	3	3	3
東京～名古屋：東名	7	7	7	7

※臨時便、運休の便を含む

(出典)各事業者ホームページ(令和7年9月時点)

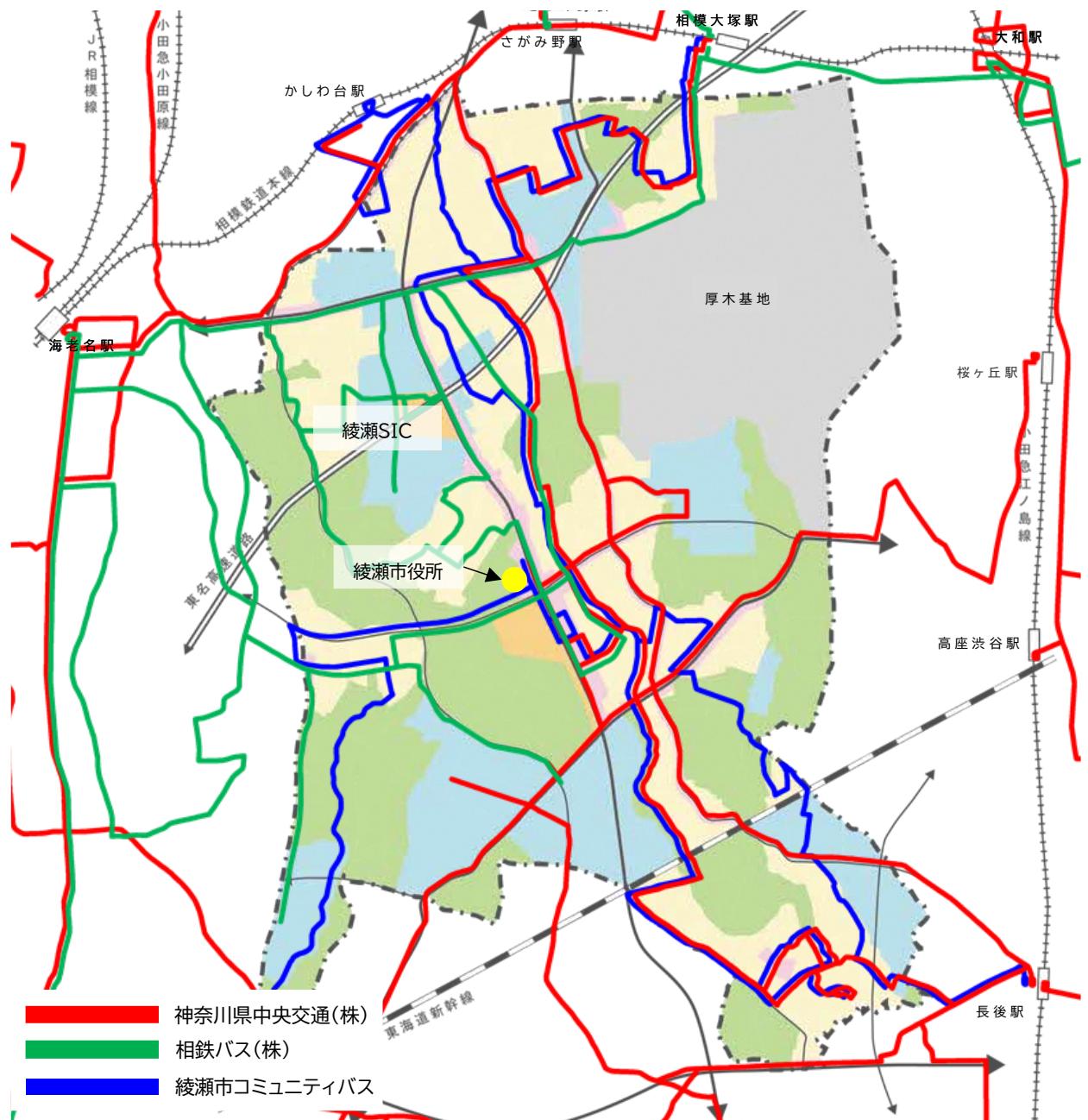


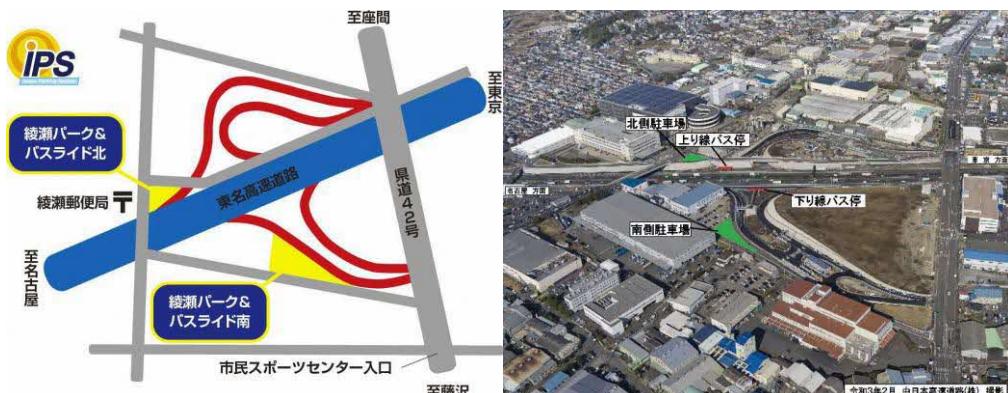
図 綾瀬市を走行するバスネットワーク

(3) パーク＆バスライド^{*5}

- 東名綾瀬バス停の高速バスに乗り継ぐための有料時間貸駐車場・駐輪場「綾瀬パーク＆バスライド北」、「綾瀬パーク＆バスライド南」が令和3年に開設されました。

【駐車・駐輪台数】

- 北側(上り線) 自動車17台、自転車16台、バイク4台
- 南側(下り線) 自動車29台、自転車24台、バイク6台



(出典)左図:株式会社イワセ、右図:綾瀬市ホームページ

図 綾瀬パーク＆バスライドの位置図と航空写真

(4) その他

- 一人で公共交通機関を利用する事が困難な身体障がい者や要介護者等の外出機会を提供するための福祉有償運送事業に対して補助を行っています。
- 新たな取組として、市民の利便性向上や公共交通の補完、地域の活性化を目的として、シェアサイクル^{*6}実証実験を行っています。(令和7年時点)
- 運転免許を持たない高齢者など、移動手段の確保が困難な市民の外出を支援するため、AI デマンド型交通^{*7}「あやモビ」の実証運行を行っています。(令和7年時点)

*5 パーク＆バスライド

郊外や都心周辺にあるバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステムのこと。

*6 シェアサイクル

自転車を複数の利用者で共有するサービスのこと。都市内に設置された複数のサイクルポートから利用する事が可能。

*7 AI デマンド型交通

決まった時刻表やルートがなく、AI を活用して利用者の需要に合わせて、リアルタイムで効率的なルートや配車時間を設定する乗合型の交通サービスのこと。

2-4 自動車交通の現状

(1) 幹線道路自動車交通量

- (都)^{*8} 寺尾上土棚線は約20千台/12h、(都)早川本蓼川線及び県道45号は、約10千台/12hで推移しています。
- 令和3年の綾瀬スマートインターチェンジの開通により、(都)寺尾上土棚線はやや増加傾向にありますが、主要な幹線道路では大幅な交通量の増加は見られません。

*8 (都)

都市計画道路の略式表記。都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動と良好な都市環境を確保するために、都市計画法に基づいて決められた道路のこと。

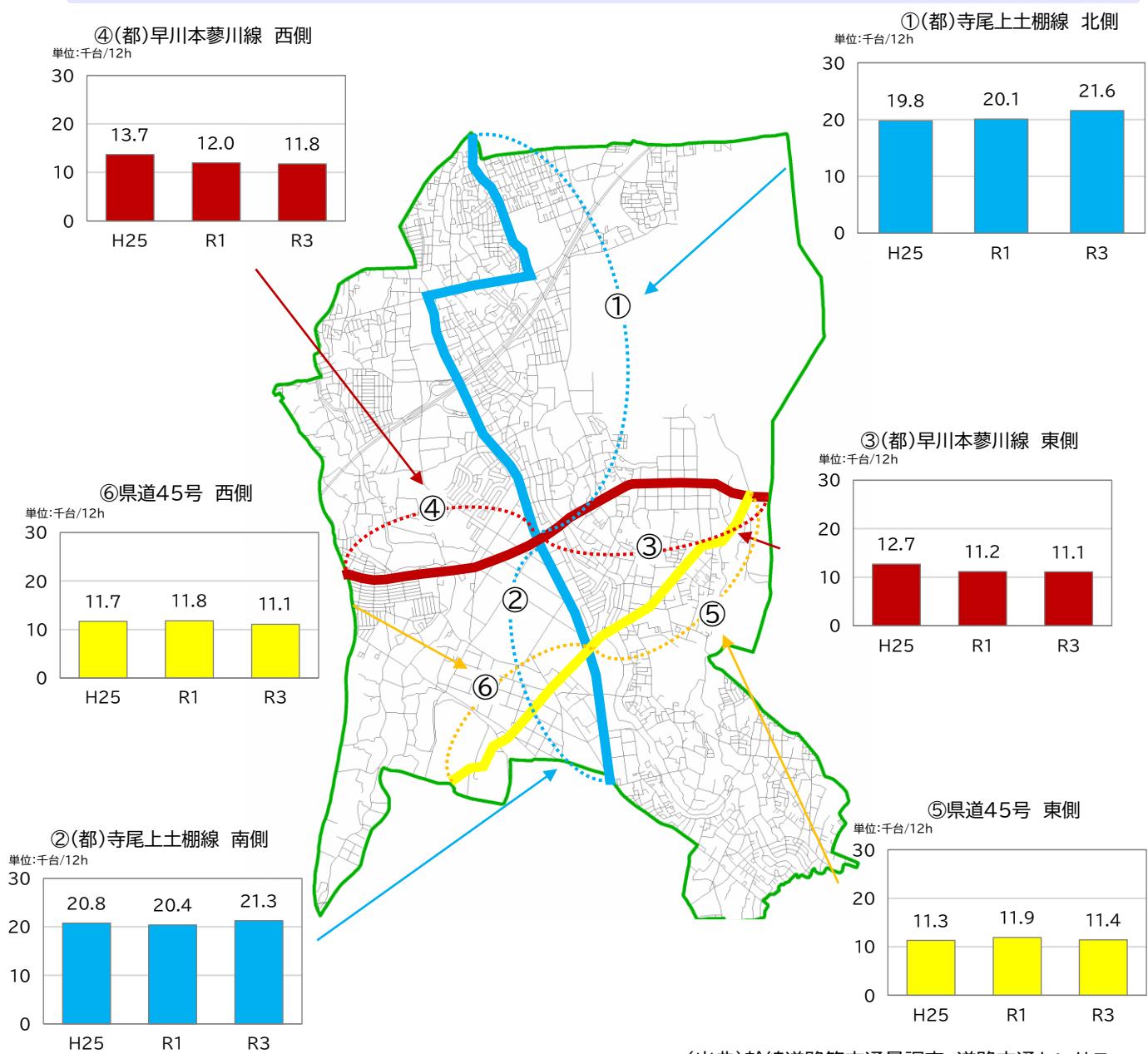
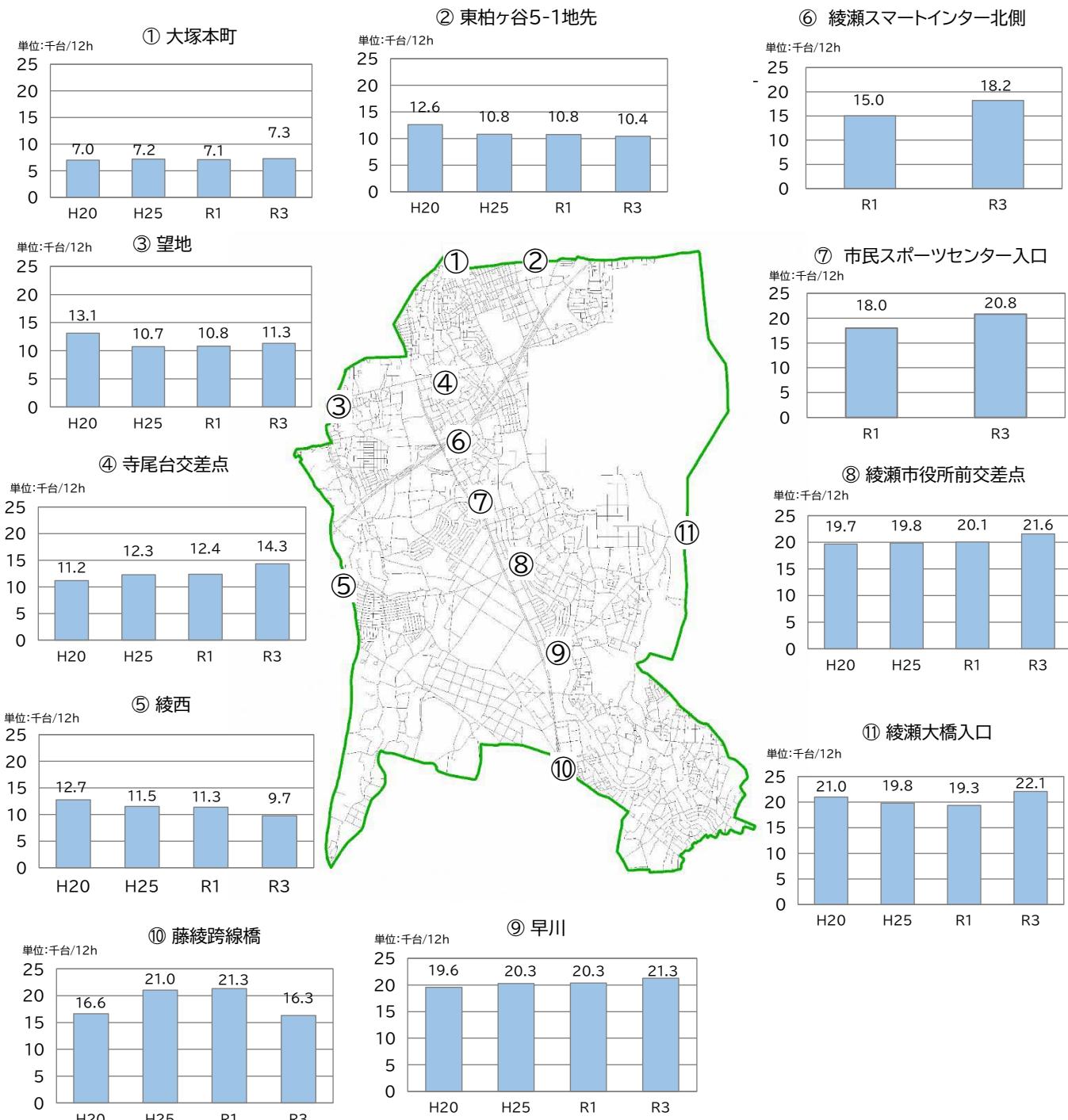


図 主な幹線道路の12時間自動車交通量(平日・上下計)

(2) 主要交差点における交通量

- 令和3年の綾瀬スマートインターチェンジの開通による大幅な交通量の増加は見られません。



※グラフの数字は、交差点の各断面交通量調査結果のうち自動車交通量の最も多い断面を代表値として記載
(出典)令和3年度幹線道路等交通量調査

図 主な交差点の12時間自動車交通量(平日・上下計)

(3) スマートインターチェンジの利用実態

- 綾瀬スマートインターチェンジは市民生活の利便性向上や地域経済の活性化、災害時における安全・安心の確保、既存IC周辺の渋滞緩和を目的に、令和3年3月に供用開始しました。

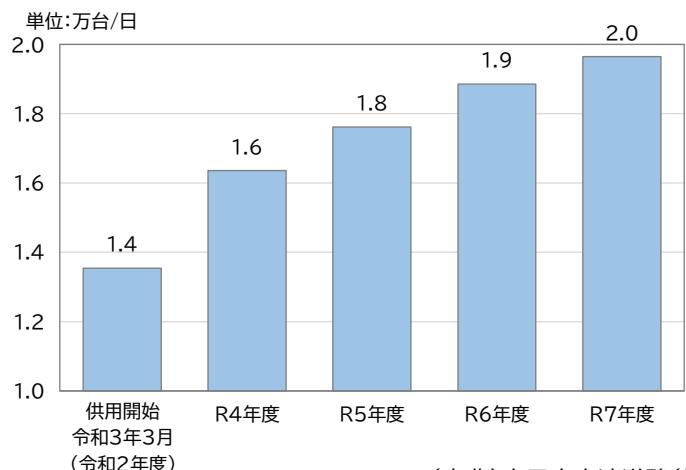


(出典)第9回 綾瀬スマートIC地区協議会資料

図 綾瀬スマートインターチェンジの航空写真(令和4年2月撮影)

- 綾瀬スマートインターチェンジの利用台数をみると、供用を開始した令和2年度は約1.4万台／日でしたが、令和7年度は約2.0万台／日前後で推移しています。

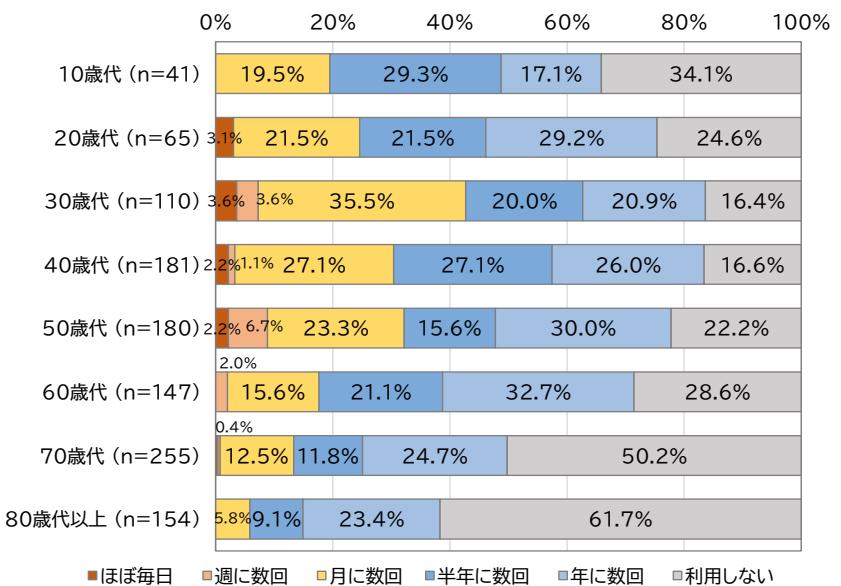
※令和7年度は4~7月の1日平均利用台数



(出典)中日本高速道路(株)

図 綾瀬スマートインターチェンジの利用台数

- 令和5年に実施した市民アンケートの結果(後述P31)から、市民の綾瀬スマートインターチェンジの利用状況を年齢別にみると、20~50歳代の約2割を超える人が「月に数回」以上利用しています。



(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 市民のスマートインターチェンジの年齢別利用頻度

1 計画の概要

2 交通の現状

3 交通をとりまく
課題

4 将來交通像・
基本方針

5 基本方針別の施策

6 計画の推進

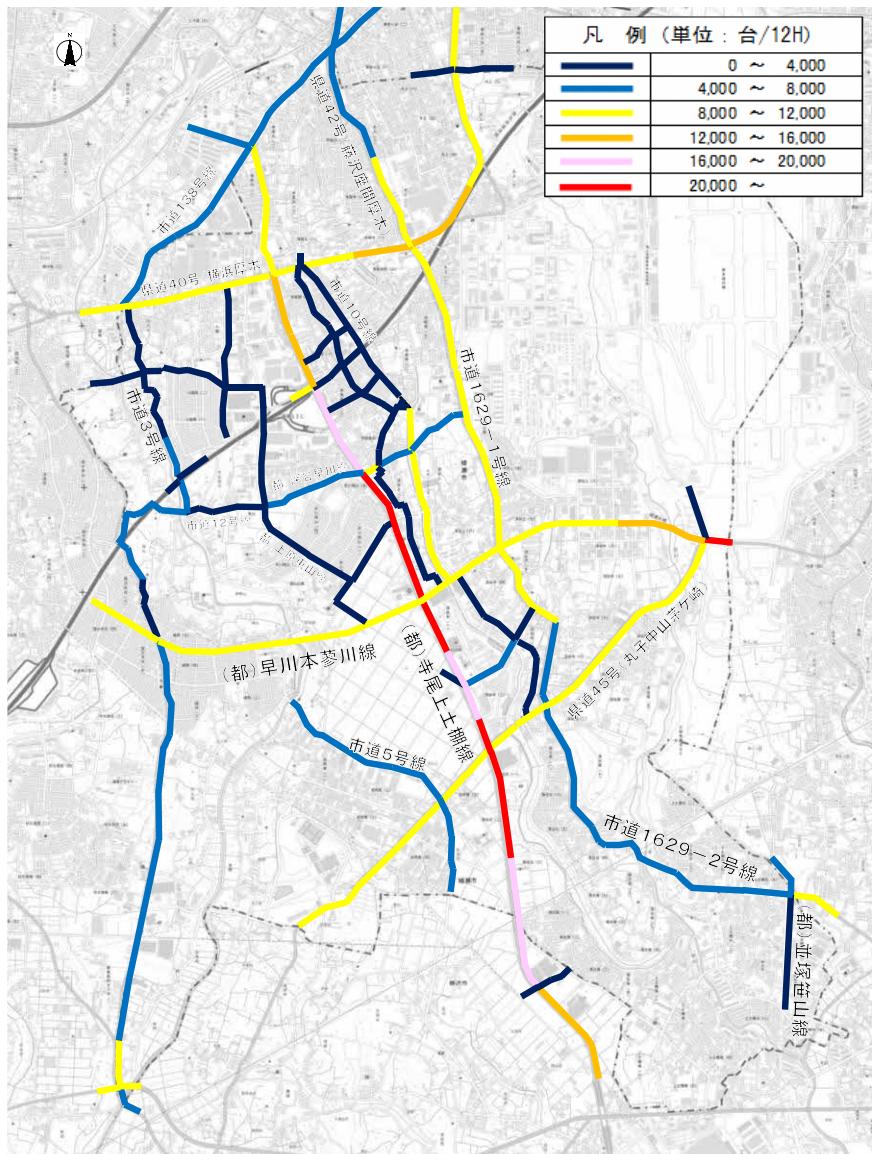
資料編

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。

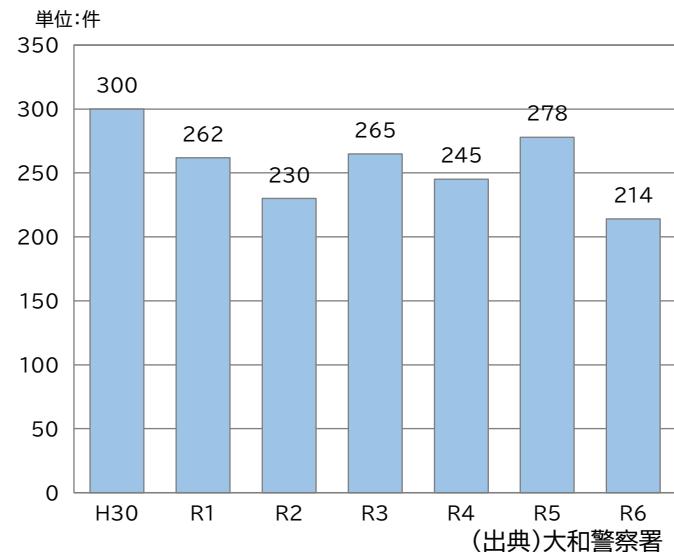
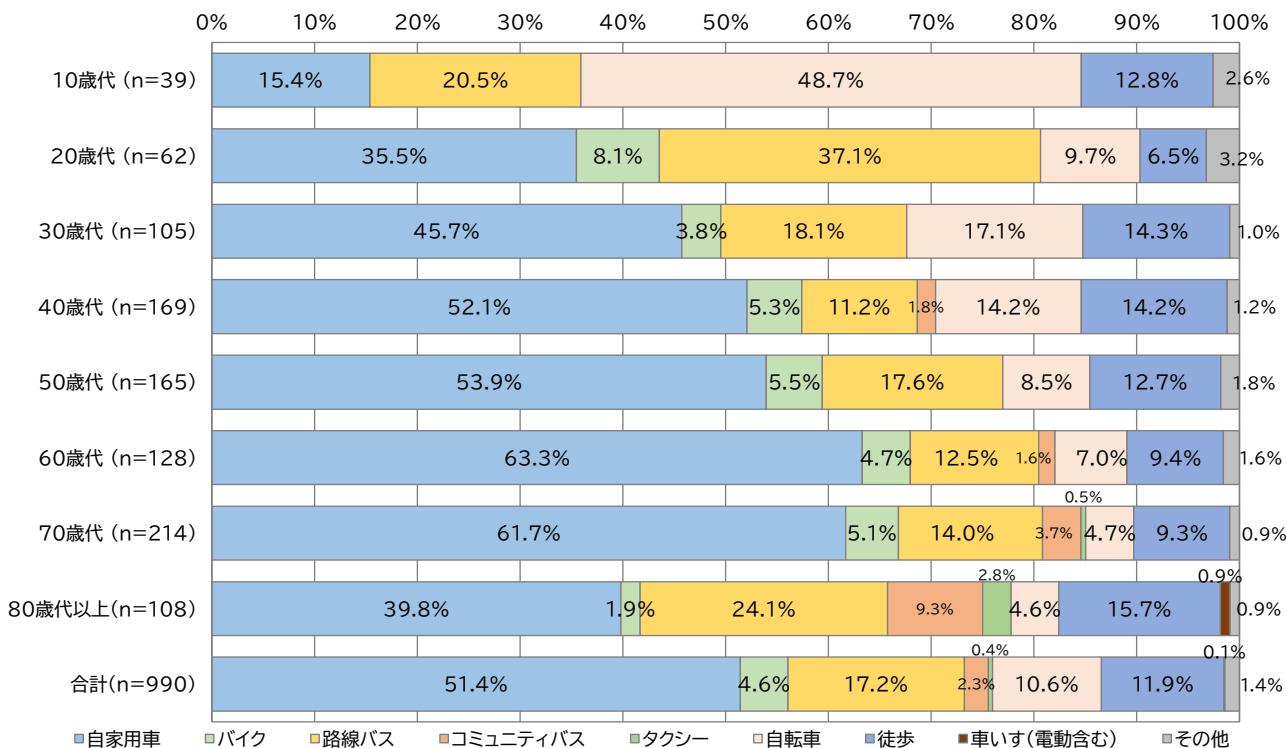


図 綾瀬市内の交通事故件数

(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歳以上の運転者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。



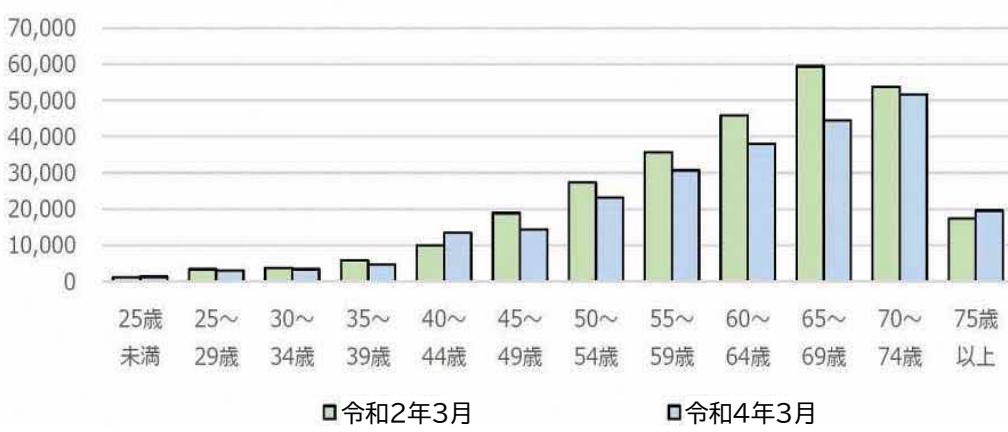
(出典)令和5年度版 国土交通白書

図 全国の運輸業における有効求人倍率^{*9}(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。全国のハローワーク(公共職業安定所)に登録された、「仕事を数(有効求人件数)」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。

単位:人



(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

- 道路の維持管理は交通サービスの持続性と安全性を確保する上で重要です。
- 側溝や横断水路等の道路排水施設の老朽化に伴う道路陥没事故の発生リスクが高まっており、予防に努める必要があります。

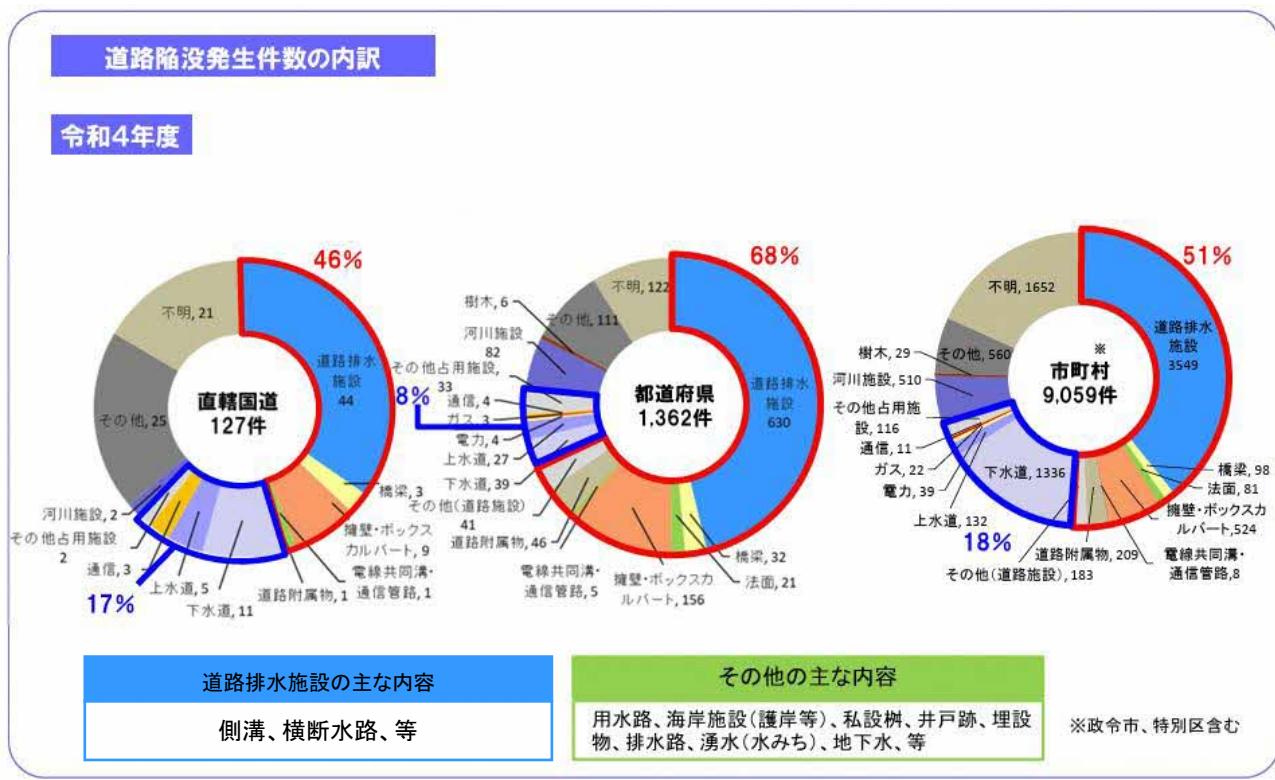


図 道路の陥没発生件数とその要因(令和4年度)

(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います。例えば、新型コロナウイルス感染症を契機に普及したテレワークは、令和4年12月時点で約5割が週1日以上実施しています。
- 従来の均一的なライフスタイルに合わせた交通手段の提供ではなく、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。

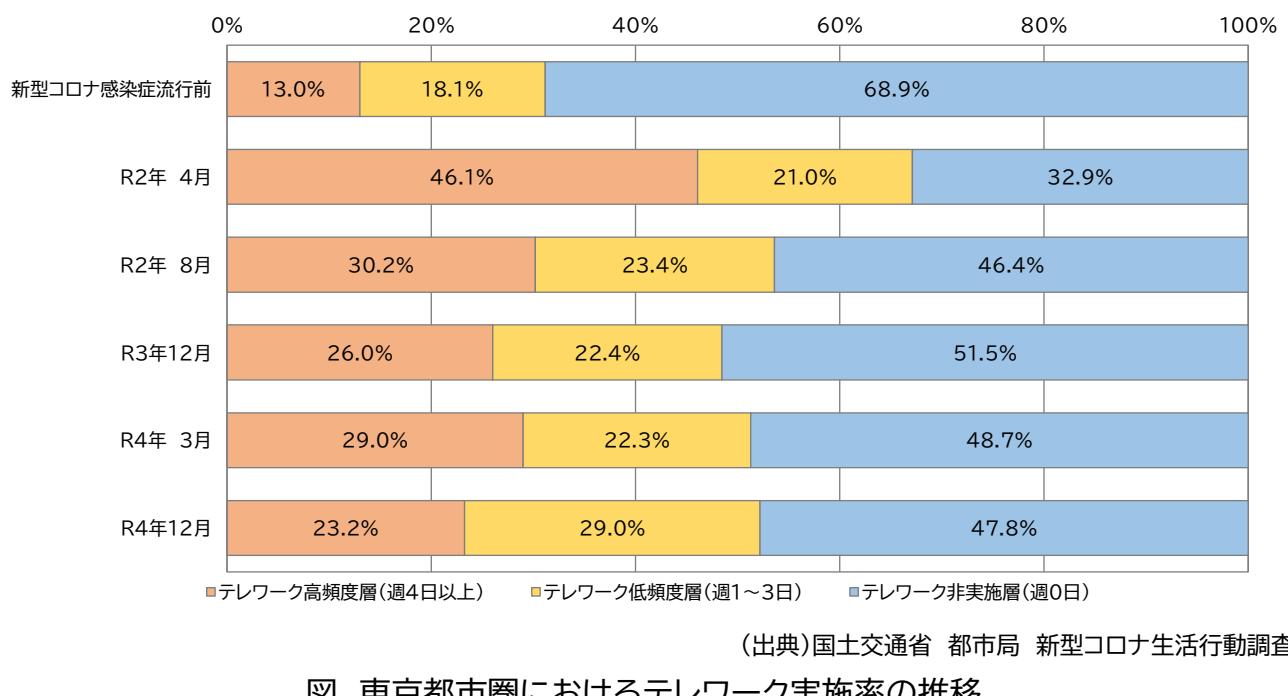


図 東京都市圏におけるテレワーク実施率の推移

(5) 防災ニーズへの対応

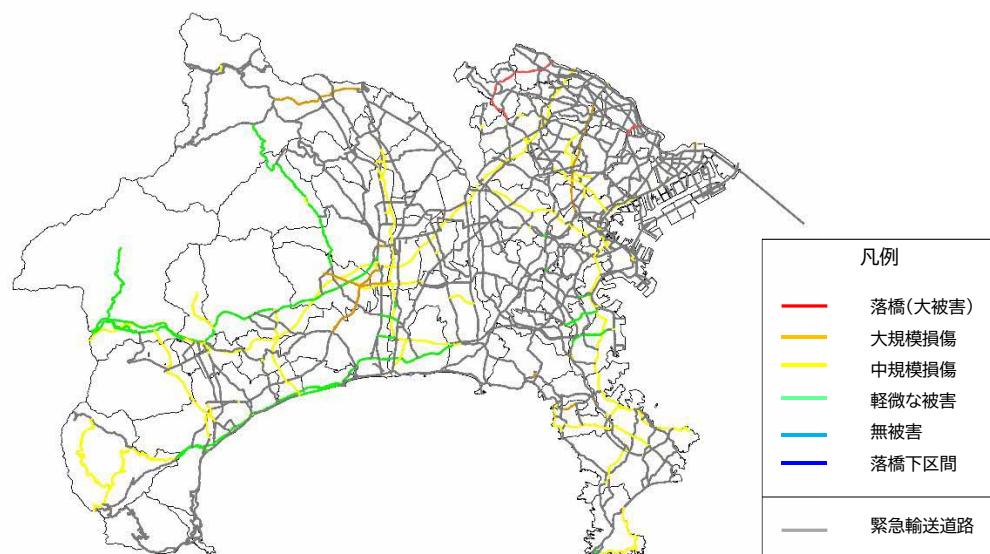
- 巨大地震や、豪雨等の災害リスクが考えられる中、交通分野においては、災害時に人や物資を運ぶ幹線道路の役割が重要になります。
- 都心南部直下地震や南海トラフ巨大地震等では、緊急輸送道路の被害が想定されており、緊急輸送道路の沿線地域の不燃化、耐震化等の取組が求められています。

表 神奈川県が指定する緊急輸送道路(綾瀬市域に係るもの8路線)

	路線名	県及び市道路線名	区間
第1次 緊急輸送道路	第一東海自動車道 (東名高速)		市内全線
	県道 22 号	横浜伊勢原	市内全線
	県道 40 号	横浜厚木	市内全線
	県道 45 号	丸子中山茅ヶ崎	市内全線
第2次 緊急輸送道路	県道 42 号	藤沢座間厚木	市内全線
	市道 913 号線	(都)早川本蓼川線	市道 1629-1 号線交点～県道 42 号交点
	市道 1629-1 号線		県道 40 号交点～県道 45 号交点
	市道 1629-2 号線		藤沢市境～県道 45 号交点

※このほかに市指定緊急輸送道路補完道路あり

(出典)綾瀬市地域防災計画



(出典)神奈川県地震被害想定調査報告書(令和7年3月)

図 都心南部直下地震が発生した場合の橋梁がある緊急輸送道路の損傷想定

(6) 新しい技術・サービスへの対応

- 近年、交通分野では、技術・サービスの革新が進んでいます。例えば以下のような技術・サービスが登場しており、動向に注視しながら柔軟に取り入れていくことが求められています。

自動運転

- 自動運転技術により、安全性や交通効率の向上が期待されています。現在、自動車メーカーによる車両開発のほか、全国各地で自動運転バスに関する実証実験が行われており、過疎地域や運転者不足にある地域の解決策の一つとして期待されています。



(出典)茨城県境町

図 茨城県境町における自治体で初となる定時・定路線による自動運転バス

ドローン技術

- 空中を無人で飛行する小型機であるドローン技術の活用が期待されています。交通分野では物流サービスでの利用が始まっていますが、将来的には空飛ぶクルマ等のように人を乗せた移動サービスについても検討が始まっています。

EV、FCV

- 環境に配慮したEV(電気自動車)やFCV(燃料電池自動車)の開発が進んでおり、将来的な普及が見込まれています。

グリーンスローモビリティ

- 時速20km未満で公道を走る電動車を活用した移動サービスであり、全国の自治体で公共交通として導入が始まっています。

軽自動車	小型自動車	普通自動車
4人乗り	5人乗り	10人乗り
4人乗り	6人乗り	11人乗り
4人乗り	7人乗り	18人乗り

※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

(出典)国土交通省

図 グリーンスローモビリティの区分

都市型自走式ロープウェイ

- 渋滞解消や広域移動を補完する新たな移動手段として期待されています。
- 鉄道やモノレールよりも建設コストや工期が縮小でき、車両はすべて自動運転のため、運転者不足の解消にも貢献することが期待されています。

車両のシェアリング(自動車、自転車、小型モビリティ等)

- 複数の利用者が同じ車両を利用するシステムであり、一般的にはインターネットを通じて提供されるサービスです。個々の利用者は車両を所有することなく、必要に応じて共有できることから、資源の効率的な利用や都市部での移動手段の多様化を促進することが期待されます。また、交通渋滞緩和、駐車場の利用効率向上等、多くの利点があります。
- 近年では、自動車や自転車のシェアリングサービスに加えて、電動キックボード等の小型モビリティのシェアリングサービスも全国の自治体で広がっています。このほかにも多様なニーズに対応した新たなモビリティの開発・普及が進んでいます。



図 近年開発・普及が進んでいる多様なモビリティ

MaaS (Mobility as a Service)

- 異なる交通手段を統合し、移動の計画から決済まで一つのシームレスなサービスとして提供する概念です。MaaSの導入は、都市部の交通渋滞の緩和や持続可能な移動手段の促進等、都市の交通インフラの改善に寄与することが期待されています。

ライドシェアサービス

- 車を所有している個人のドライバーが、利用者を目的地まで運ぶサービスです。一般的なライドシェアサービスでは、専用のアプリケーションやWebプラットフォームを介して、利用者が車の利用をリクエストし、近くの利用可能なドライバーがそのリクエストに応じてサービスを提供しています。
- 日本では、地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年よりタクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェア(自家用車活用事業)が創設されました。タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーによって不足分を提供するものとして国や各自治体で検討されています。
- 神奈川県においても令和5年に「神奈川版ライドシェア検討会議」が設置され、「神奈川版ライドシェア(かなライド)」の運行が始まっています。

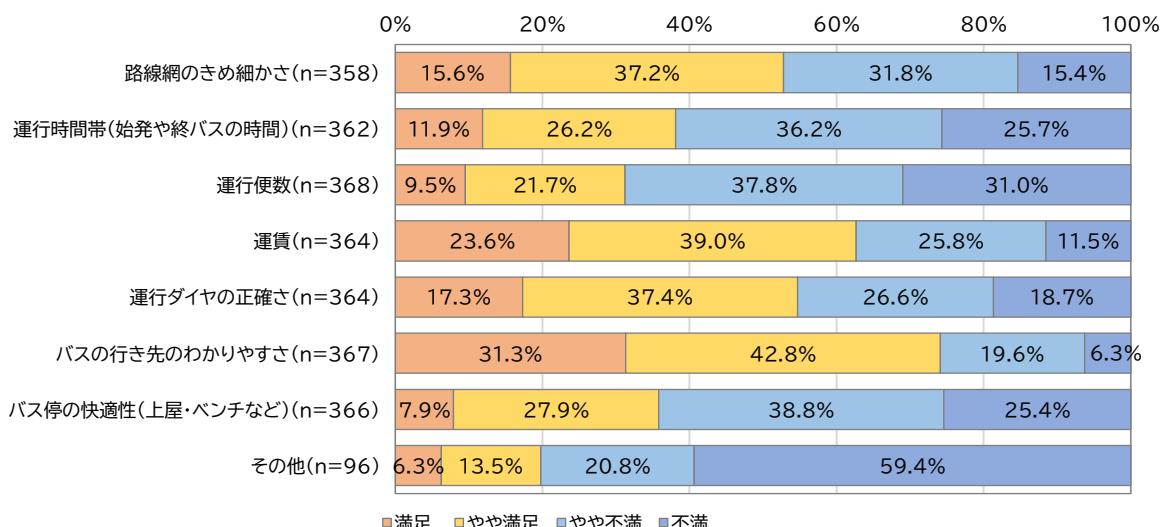
3－2 市民の交通に対する考え方

「市民アンケート」実施概要

- 市民の交通に関する考え方を把握するため、市民アンケートを実施しました。
 - ・ 調査地域：綾瀬市全域
 - ・ アンケート実施期間：令和5年7月31日～8月31日
 - ・ 調査対象：15歳以上の綾瀬市民 標本数 3,000人
 - ・ 抽出方法：住民基本台帳データを基に、年代別・地域別比率を考慮した無作為抽出
 - ・ 調査方法：郵送配付－郵送及びウェブ回答
 - ・ 回収件数：1,162票(うち、紙 783票、WEB 379票)
 - ・ 回収率(回収枚数/配布枚数)：38.7%
 - ・ 主な設問内容：移動実態、公共交通の利用実態、満足度 等

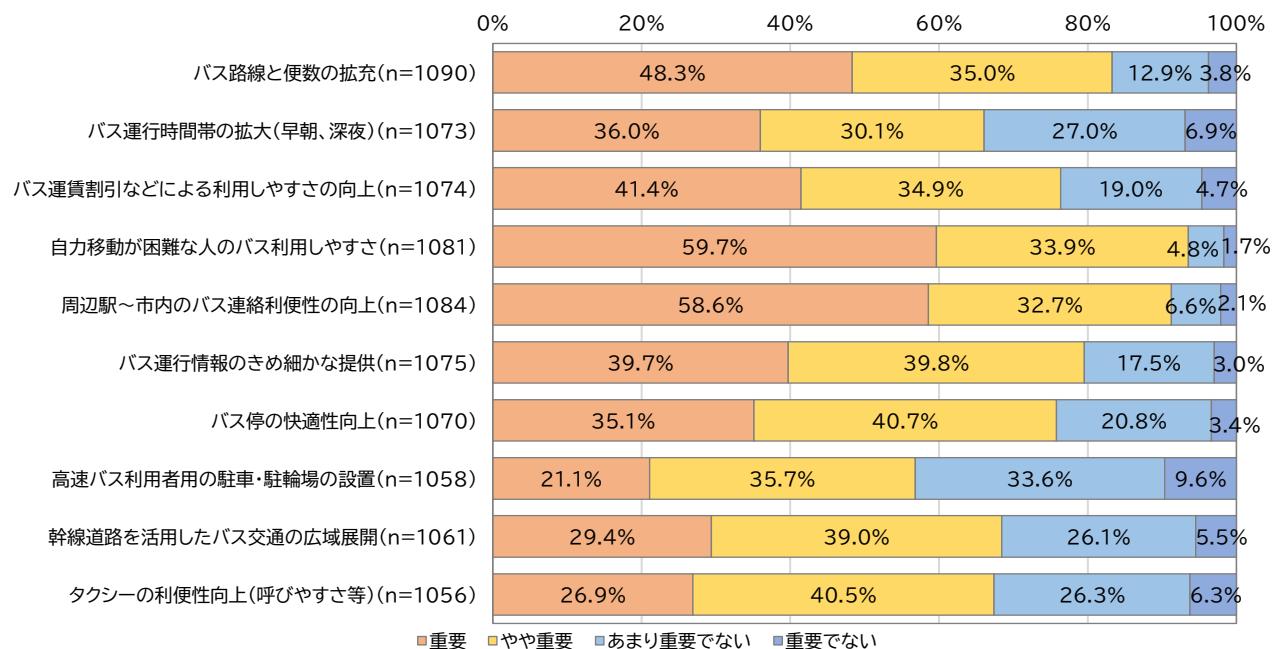
(1) 路線バス・コミュニティバスの利用満足度・今後の重要性

- 路線バス・コミュニティバスの利用満足度をみると、「運行便数」や「運行時間帯」について「不満」を示している割合が高い傾向にあります。
- 今後の公共交通整備の重要度をみると、特に「自力移動が困難な人のバス利用しやすさ」や「周辺駅～市内のバス連絡利便性の向上」について重要だと捉えている割合が高い傾向にあります。
- 引き続き、運行便数や運行時間帯等のバス利便性の向上策を検討するとともに、高齢者や障がい者等の利用のしやすさ、周辺駅から市内へのアクセスのしやすさについて検討することが求められています。



(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 バスの利用環境における満足度

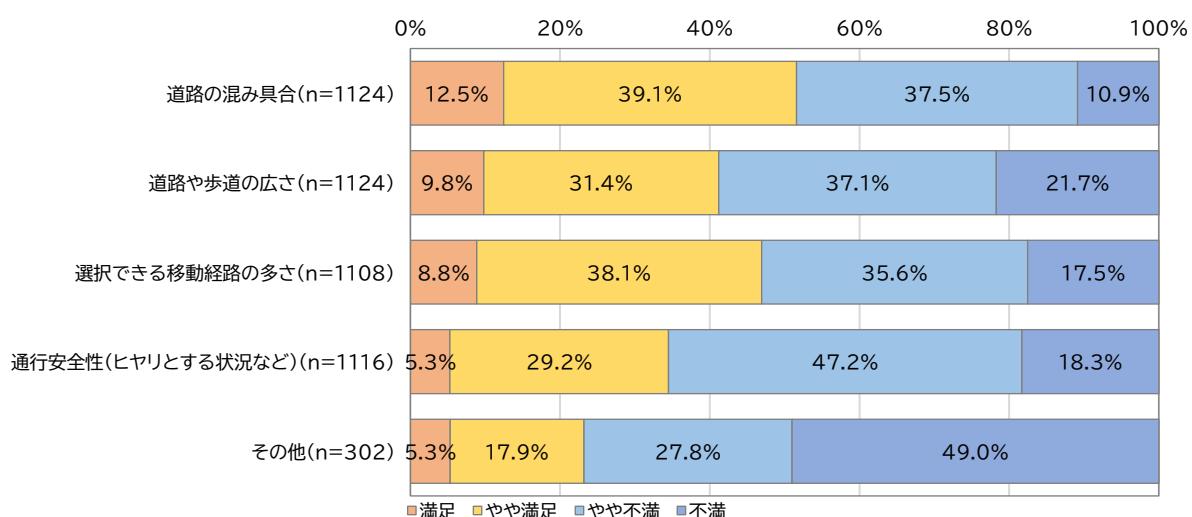


(出典)「綾瀬市総合都市交通計画」改定に関するアンケート調査(令和5年7～8月実施)

図 今後の公共交通整備に関する重要度

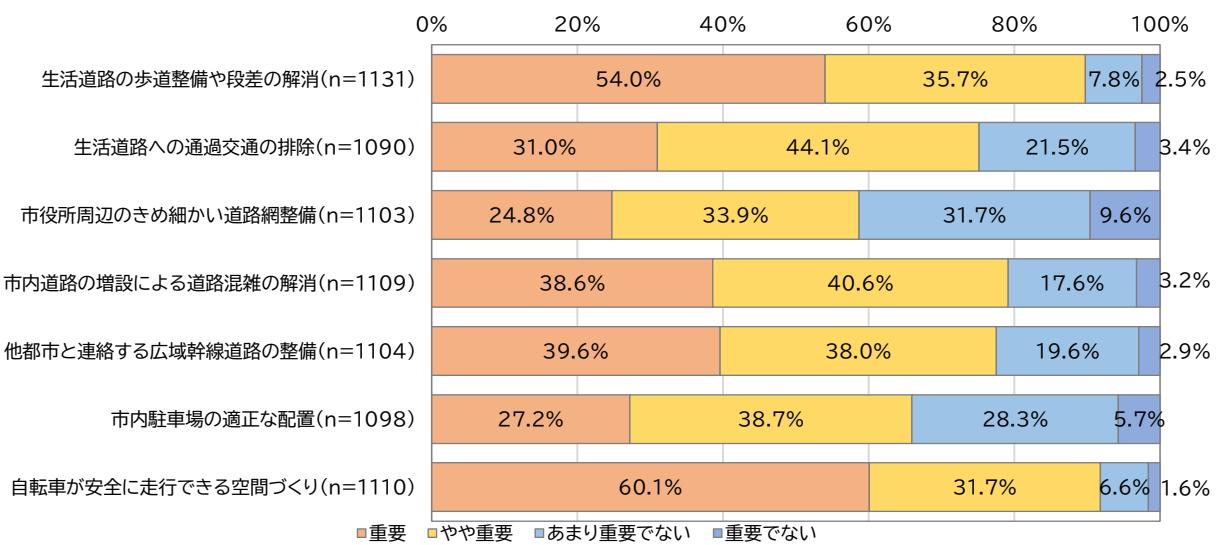
(2) 市内の道路状況の満足度・今後の重要性

- 道路状況の満足度をみると、「運行安全性」や「道路や歩道の広さ」等、物理的な面での不満が高い傾向にあります。
- 今後の道路整備の重要度をみると、特に「自転車走行環境」や「計画道路の歩道整備」、「段差解消」が重要だと捉えている割合が高い傾向にあります。
- 引き続き、幹線道路に加えて、生活道路や自転車の快適な走行環境の整備が求められています。



(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 道路状況に関する満足度



(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 今後の道路整備に関する重要度

3-3 交通をとりまく課題のまとめ

- これまでに挙げた現状や課題を踏まえ、本市をとりまく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等の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。

第4章 将来交通像・基本方針

4-1 計画体系

- 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」を位置づけます。その将来交通像を実現するため、第3章で示した交通を取りまく課題に基づき、5つの「基本方針」を位置づけます。さらに、基本方針ごとに取り組むべき施策の方針である「取組方針」を示したうえ、それに対して具体的に実施していく「施策」を展開します。

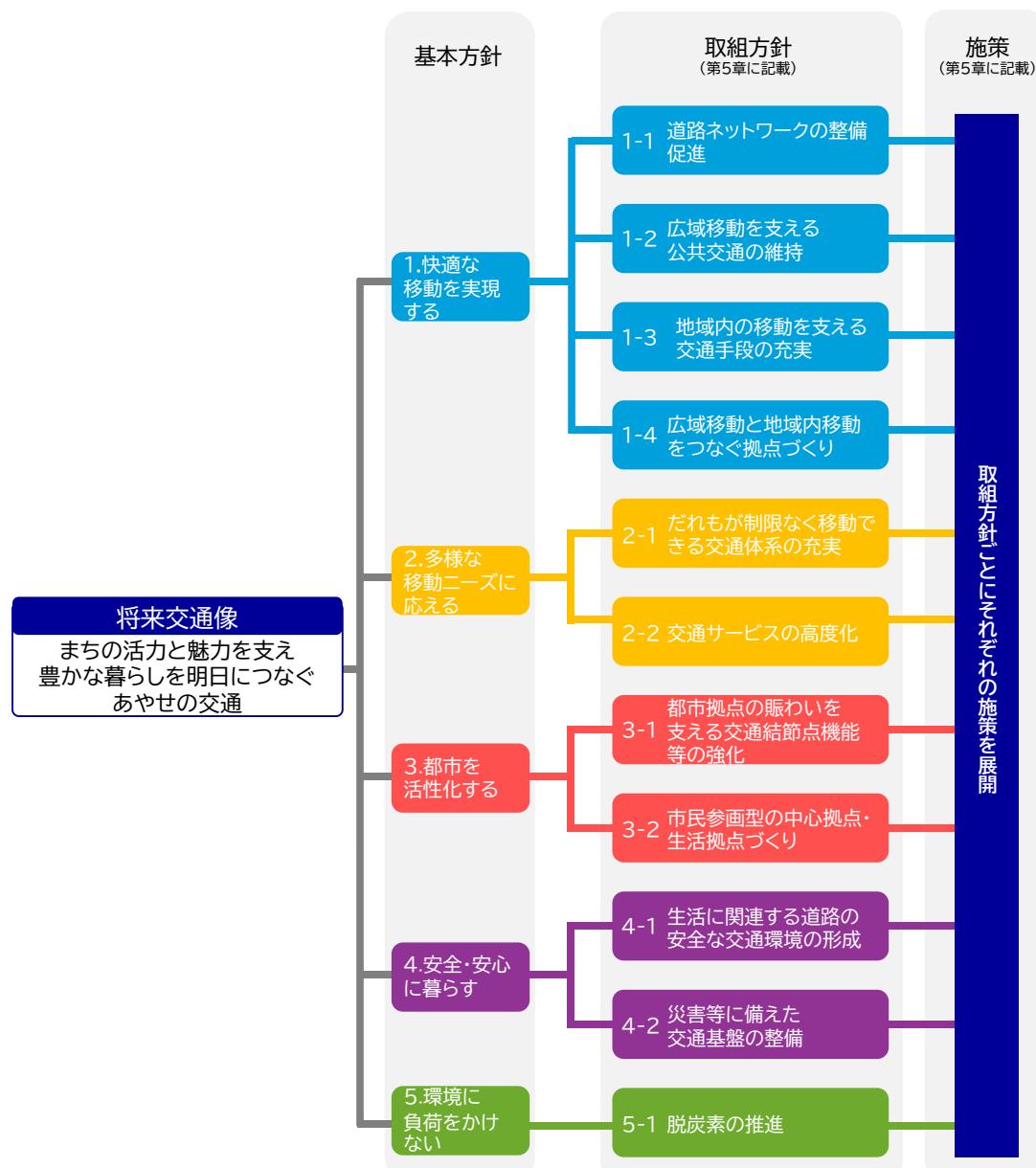


図 計画体系

4－2 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性をはじめ、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、誰もが暮らしやすく、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**

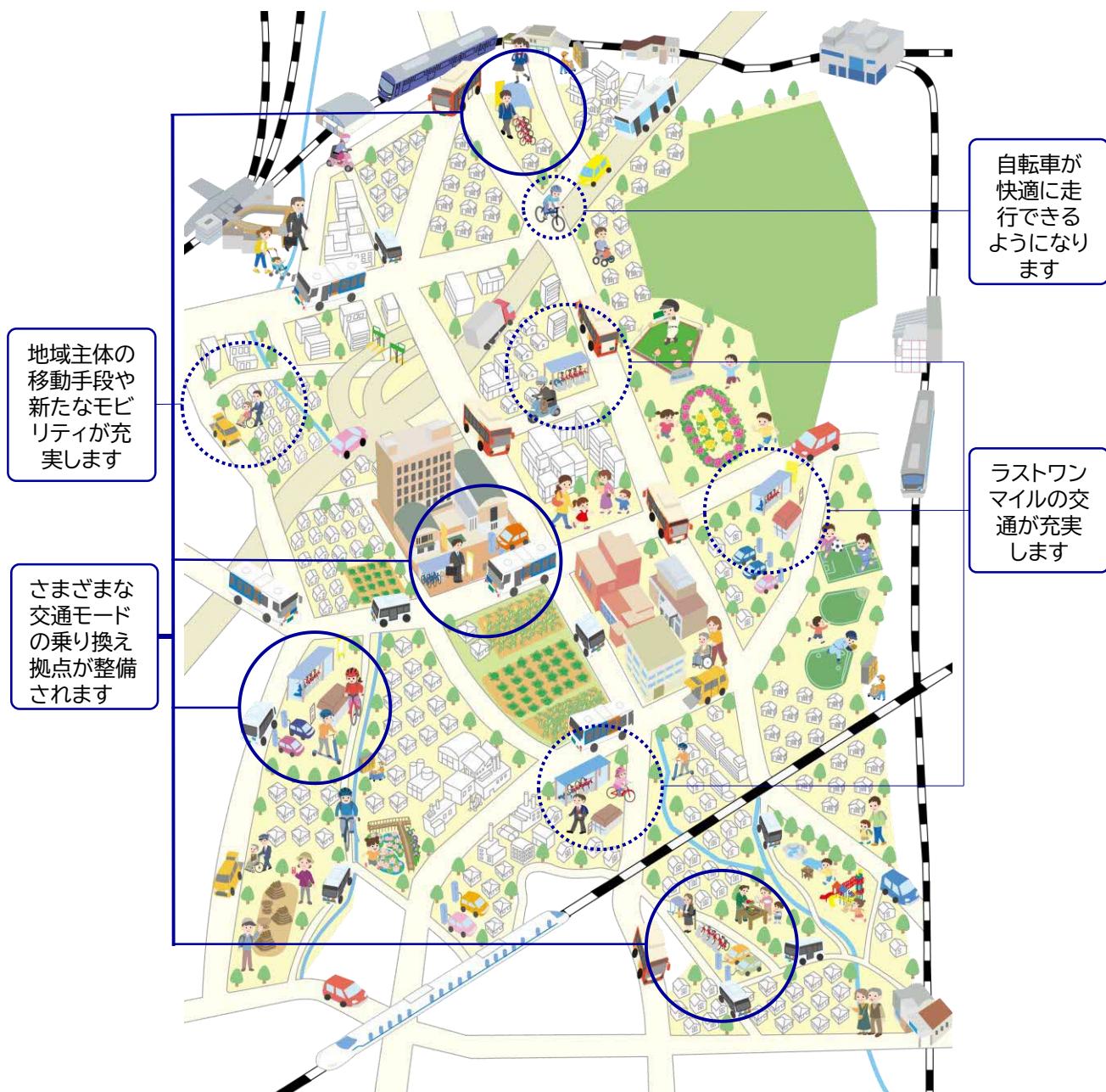
あやせ都市マスターplanにおけるまちづくりの目標として「活力と魅力に満ちた綾瀬」を掲げており、都市の活力と魅力を支えることに対しても、交通は役割を担っています。

・ **つなぐ・支える**

綾瀬市総合計画2030における理念として「つながる」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。

【イラストで見る将来交通像イメージ(参考)】

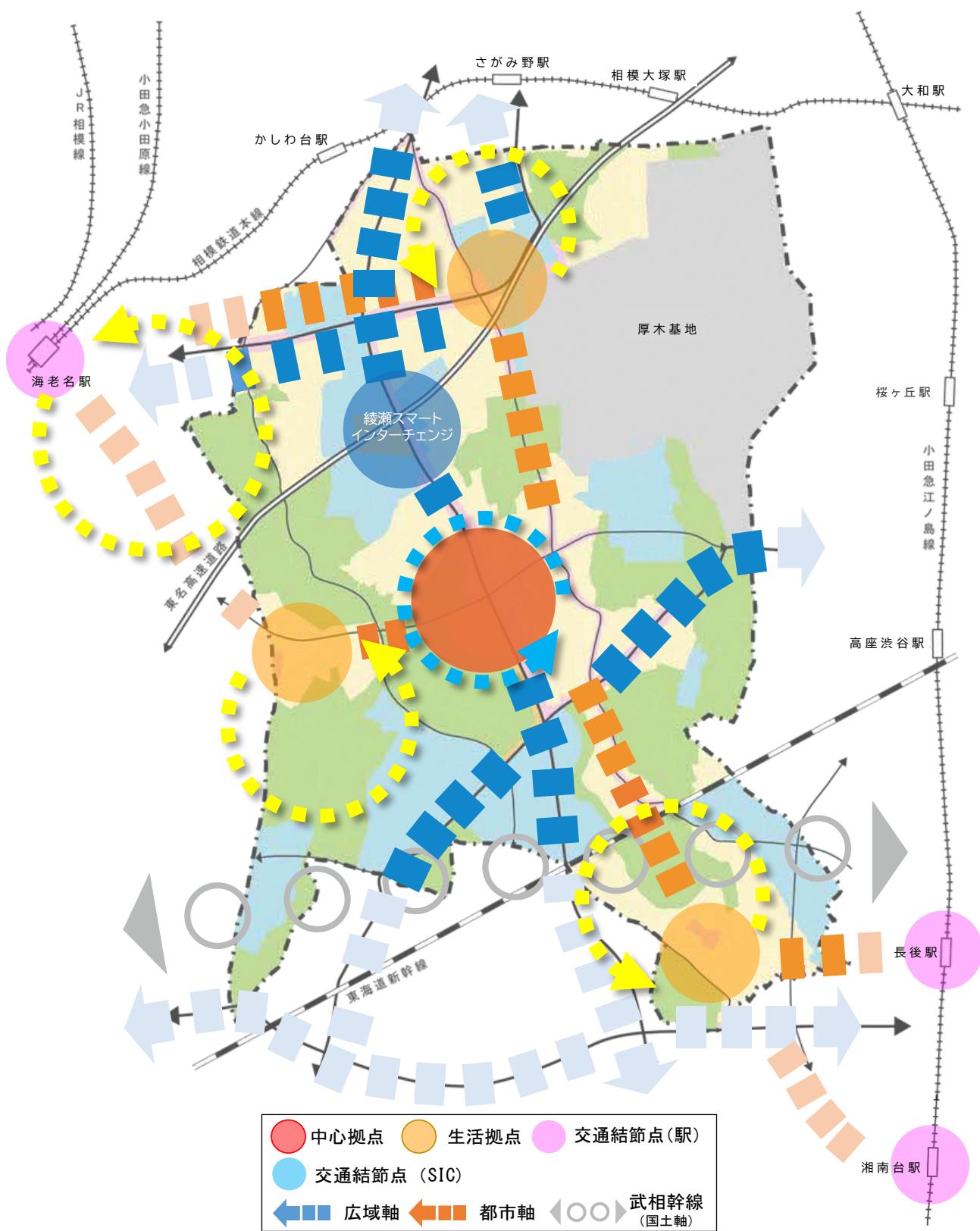
- 将来交通像を踏まえたまちの様子のイメージをイラストで示しました。将来交通像を目指すための具体的な説明は P.40に記載しています。



※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】



※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。

図 将来交通像イメージ

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、駅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*10」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*11の移動をしやすくする。
	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。

※そのほか、「だれもが制限なく移動できる交通体系の充実」、「交通サービスの高度化」、「安全な交通環境の形成」、「脱炭素の促進」などは、地図上に表記していませんが、市全域で取組むこととして位置づけます。

*10 モビリティ・ハブ

駅・バス停留所の周辺や移動が不便な住宅地などに、カーシェアリングや自転車シェアリングなど様々な交通手段への接続・乗り換えが可能な拠点のこと。多様化する人々の移動ニーズを満たし、都市や地域の利便性向上、脱炭素社会の実現、地域活性化などに貢献することが期待されている。



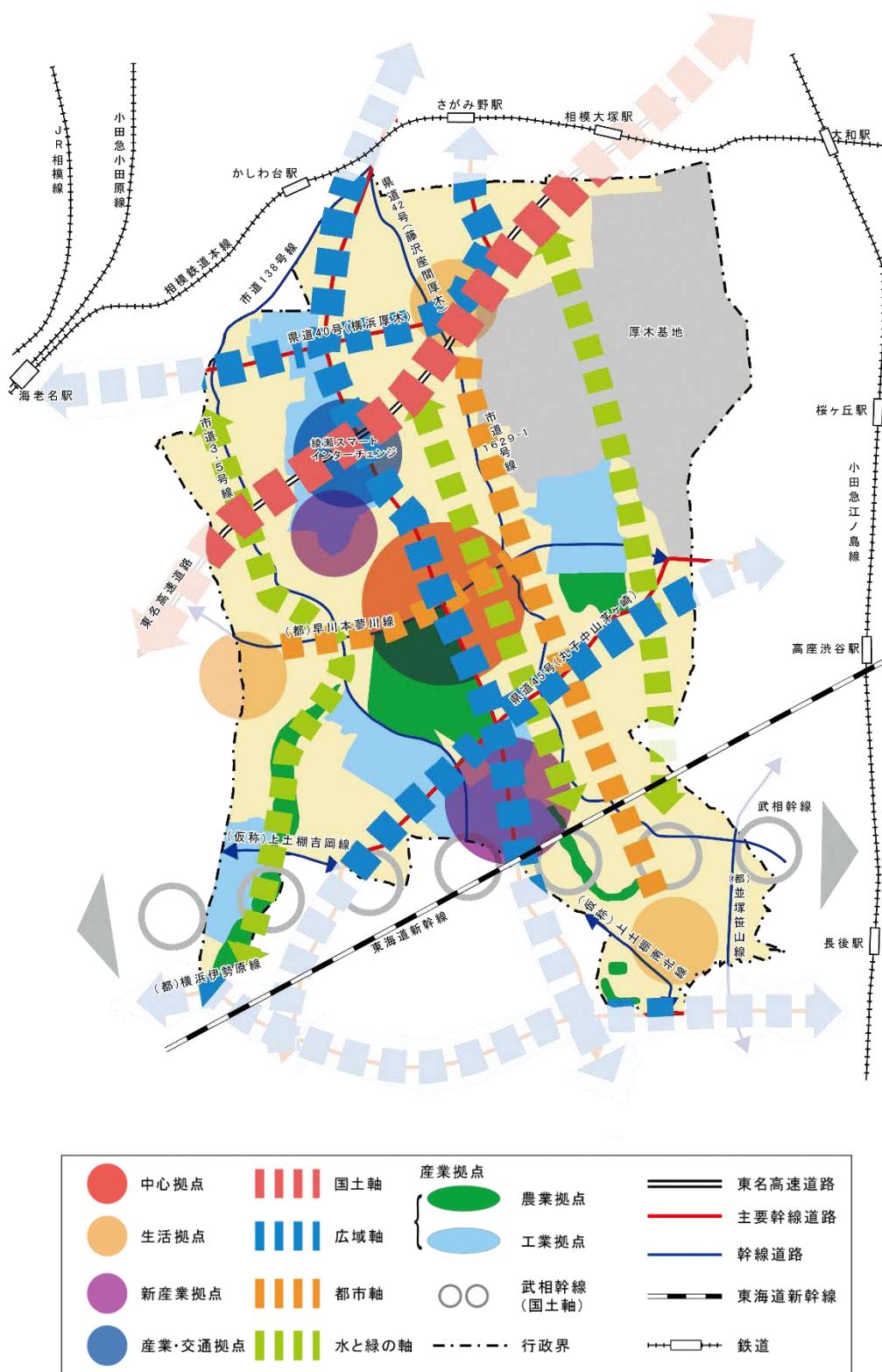
図 モビリティ・ハブのイメージ

*11 ラストワンマイル

最寄りの生活拠点等から、自宅等の最終目的地までの移動のこと。

【あやせ都市マスタープランにおける将来都市構造図】

- P.40の将来交通像イメージは、あやせ都市マスタープランで示されている中心拠点や生活拠点、広域軸や都市軸等を踏まえて設定しています。



(出典)あやせ都市マスタープラン

図 将来都市構造図

4-3 公共交通の方針

(1) 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と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】

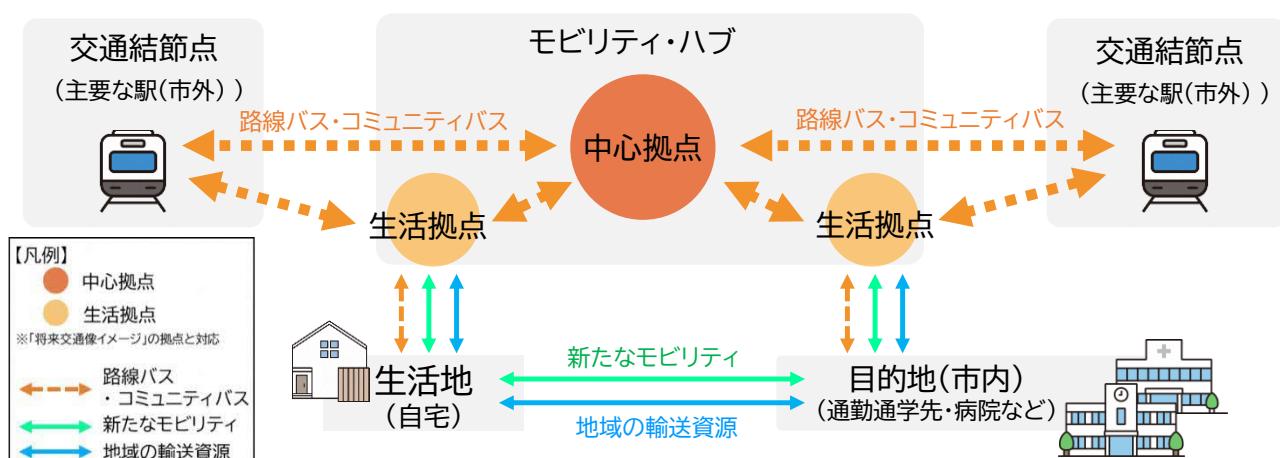
- モビリティ・ハブの役割を持たせ、交通結節点や各拠点との移動は路線バス・コミュニティバスを基本とします。

【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。



※上記のほかに、中心拠点から生活地(自宅)・目的地(市内)への直接の移動も考えられる。

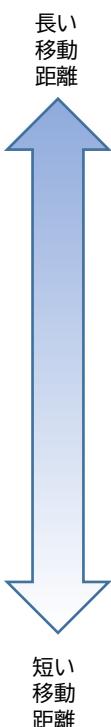
図 公共交通ネットワークの方針

(2) 公共交通の役割

- 交通手段別の役割を以下のとおり整理します。表の上の方は、広域の移動で使う交通手段を示し、下の方は近い距離の移動で使う交通手段を示しています。一番下には、最終目的地までの徒歩移動を補完するラストワンマイルについて示しています。

表 公共交通の役割分担例

種別	機能・役割	実施主体	具体例
広域移動	長距離輸送により市内の各拠点と交通結節点を結ぶ	事業者	路線バス
市内移動	広域移動を補完するとともに、交通不便地域の解消を行い、市内の各拠点と主要施設を結ぶ	綾瀬市	コミュニティバス
市内移動 地区内移動	個別の移動ニーズに応じて運行し、市内～地域内の日常生活を支える	綾瀬市	AI デマンド型交通
地区内移動	地域の輸送資源を活用して、地域内の日常生活を支える	病院・福祉施設等	地域の輸送資源 (自家用有償運送等)
ラストワンマイル	最終目的地までの徒歩移動を補完する	事業者	新たなモビリティ (シェアサイクル等)



4-4 道路整備の方針

(1) 将来道路ネットワークの方針

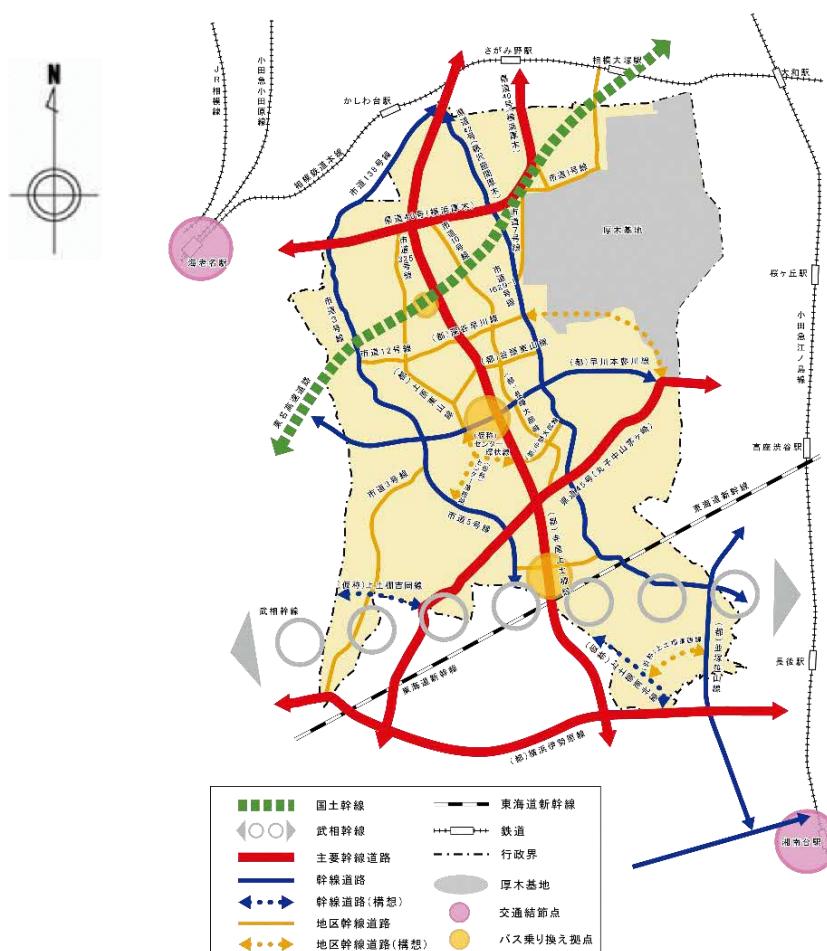
- 「あやせ都市マスタープラン」では、将来の幹線道路ネットワークを主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路により構成しています。本計画でも「あやせ都市マスタープラン」の位置づけを踏まえて、20年後の将来交通像を実現するために、将来道路ネットワークを位置づけます。

【あやせ都市マスタープランにおける幹線道路の位置づけ】

- 主要幹線道路は、4車線の道路として整備を検討する。
- 幹線道路は、主要幹線道路を補完する、歩道を備えたゆとりある2車線の道路とする。
- 地区幹線道路は、幹線道路と地区集散道路を連絡する2車線の道路として整備する。

【あやせ都市マスタープランにおける地区集散道路の位置づけ】

- 地区集散道路は、通過交通の生じない道路交通体系を目指し、安全で快適な街区づくりに資する2車線の道路として整備する。



(出典)あやせ都市マスタープラン

図 将来道路網図

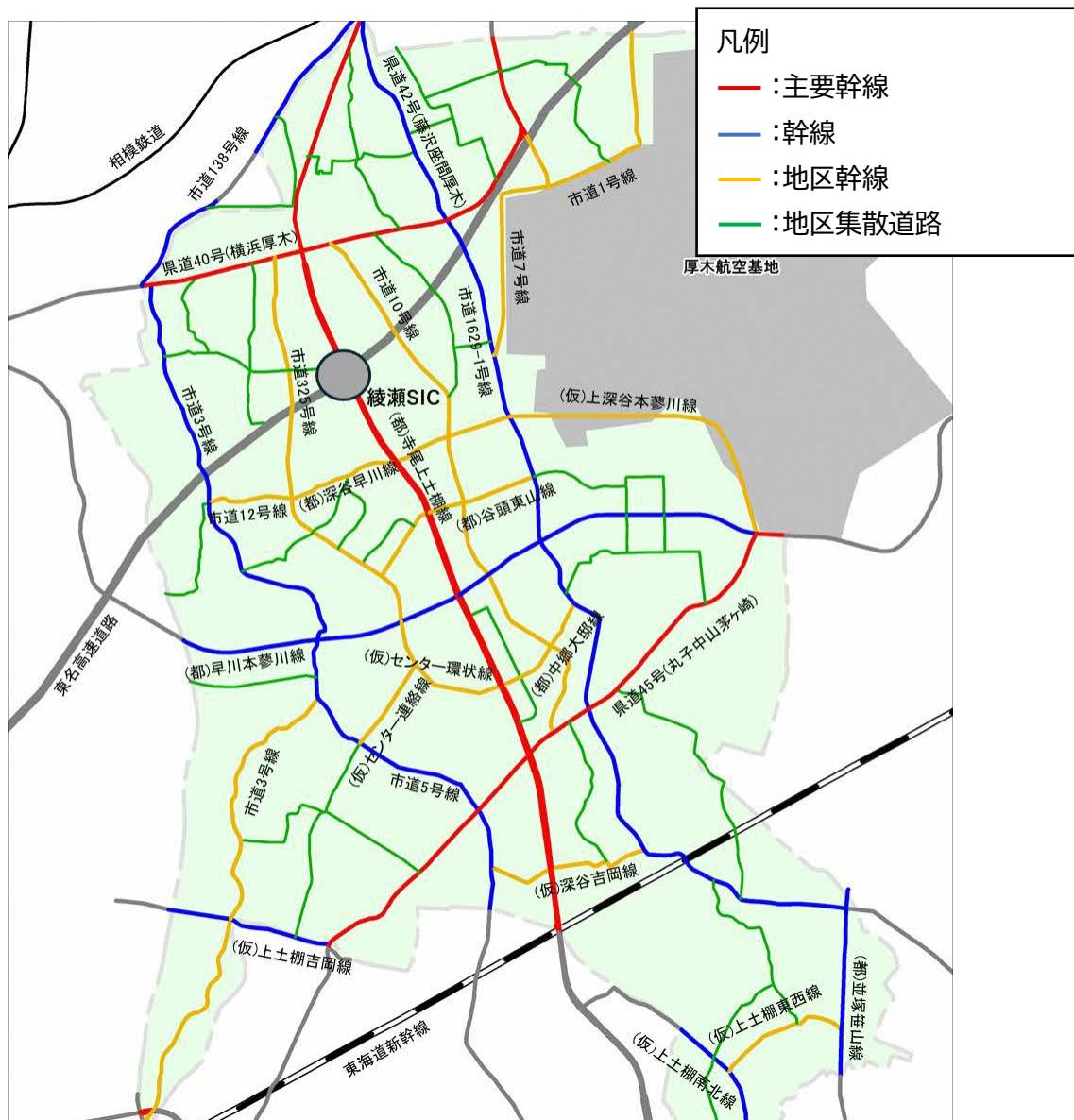


図 幹線道路・地区集散道路

表 幹線道路・地区集散道路の分類

主要幹線道路	都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通や都市内の枢要な地域間相互の交通の用に供する道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する。
幹線道路	都市内の各地区または主要な施設相互間の交通を集約して処理する道路で、居住環境地区等の都市の骨格を形成する。
地区幹線道路	主要幹線道路または幹線道路で囲まれた区域内において幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通と幹線道路を連絡する補助的な幹線道路である。
地区集散道路	地区幹線道路に連絡し、街区内の交通を集散させるとともに、街区や宅地の外郭を形成する日常生活に密着した道路である。

(2) 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、生活道路への流入による安全性の低下が挙げられます。
- 市民アンケートにおける意見をみても、「通行安全性」や「道路や歩道の広さ」など物理的な面で不満があるほか、「自転車走行環境」、「計画道路の歩道整備」、「段差解消」を重視していることが伺えます。
- 課題解決のためには、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
 - ・ 生活道路への進入抑制策
 - ・ 歩行空間、自転車通行空間の整備

4－5 基本方針

- 20年後の将来交通像の実現に向け、第3章で示した交通をとりまく課題を踏まえた上で、目指す交通像・コンセプトや、20年後の市民生活等のイメージに基づき、以下のとおり5つの基本方針を設定しました。

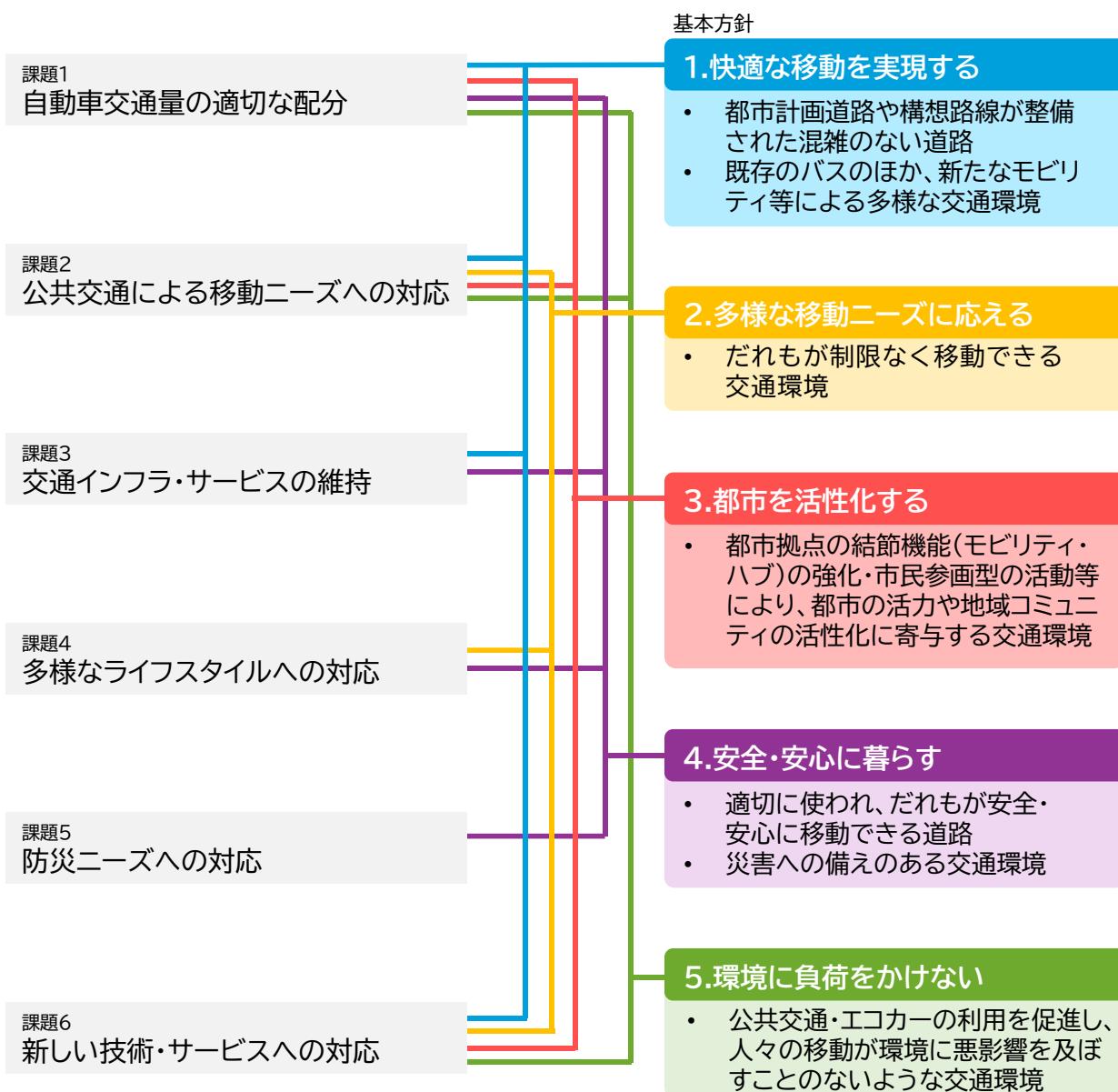


図 交通をとりまく課題と基本方針の対応

基本方針1. 快適な移動を実現する

- 幹線道路の混雑、運輸業における人手不足(公共交通の存続)等の課題に対応するために、都市計画道路や構想路線の整備による混雑解消、及び基幹的な交通である既存のバスのほかに、各地域における新たなモビリティ等による多様な交通環境の実現に取り組みます。
- これにより、道路の混雑がなく、目的地に早く着くことが可能となり、また、多様な交通手段により、マイカーなしでの利便性向上が実現されます。

課題

- 幹線道路の混雑
- 交通インフラに関わる人手不足

目指す交通像・コンセプト

- 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

20年後の市民生活

- 道路の混雑がなく、目的地に早く着く
- マイカーなしで駅までの移動、市内の移動ができる



基本方針2. 多様な移動ニーズに応える

- 高齢者世帯等の増加による移動困難者の増加、子育て支援ニーズの高まり、働き方の多様化、障がい者や外国人等による移動への配慮などの課題に対応するため、だれもが制限なく移動できる交通環境づくりを目指します。
- これにより、様々な移動手段により選択肢が増え、世代や状況等にとらわれず、あらゆるニーズに合った移動が可能となります。

課題

- 高齢者世帯等の増加
- 働き方の多様化
- 障がい者や外国人等の移動への配慮

目指す交通像・コンセプト

- だれもが制限なく移動できる交通環境

20年後の市民生活

- 様々な移動手段により選択肢が増え、あらゆるニーズに合った移動ができる



基本方針3. 都市を活性化する

- 今後、本市でも人口減少による都市の賑わいの低下や、免許返納による移動機会の減少、フレイル^{*12}の増加等の課題に対応するため、各拠点にモビリティ・ハブを整備し、都市拠点の結節機能の強化を図り、市民の移動がさらに促進され、ソフト面においても、市民活動が活性化し、さらには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づくりを目指します。
- これにより、賑わいや交流のあるまちで暮らすことのほか、免許返納により移動手段が狭まってしまった高齢者等の移動機会が増え、生き生きとした生活が実現されます。

課題

- 人口減少による都市の賑わいの低下
- 免許返納や、フレイルの増加による移動機会の減少

目指す交通像・コンセプト

- 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

20年後の市民生活

- 賑わいや交流のあるまちで暮らせる
- 高齢者等の移動機会が増え、生き生きとした生活ができる



*12 フレイル

高齢者等の健康な状態と要介護状態の中間の段階を示すもの。日頃から歩く・動くなどの運動を行うことで、フレイル状態に陥ることを防ぐ。

基本方針4. 安全・安心に暮らす

- 幹線道路から生活に関連する道路への通過交通の混入や、大規模な災害リスク等の課題に対応するため、適切に道路が使われ、誰もが安全に移動できる生活に関連する道路の整備や、大地震をはじめとした災害時においても復旧復興が早く、備えのある交通環境づくりを目指します。
- これにより、事故をなくし安心して道路が使える環境が実現されます。さらに災害時においても都市機能が維持されます。

課題

- 生活に関連する道路への通過交通混入
- 大規模災害リスク

目指す交通像・コンセプト

- 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

20年後の市民生活

- 生活に関連する道路の事故がなく、安心して使える
- 災害時も都市機能が維持される



基本方針5. 環境に負荷をかけない

- ガソリン車等に依存することが地球温暖化の要因の一つとして挙げられる中、これらに対応するため、公共交通や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づくりを目指します。
- これにより、誰にとっても快適で良好な環境の下での暮らしが実現されます。

課題

- ガソリン車等に依存することによる地球温暖化の進行

目指す交通像・コンセプト

- 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

20年後の市民生活

- 快適な環境の下で暮らせる



1 計画の概要

2 交通の現状

3 交通をとりまく
課題

4 将来
基本方針
交通像

5 基本方針別の施策

6 計画の推進

資料編

第5章 基本方針別の施策

第4章で示した5つの基本方針に基づき、施策の取組方針を以下のとおり位置づけます。

基本方針1. 快適な移動を実現する

- 取組方針1-1 道路ネットワークの整備促進
- 取組方針1-2 広域移動を支える公共交通の維持
- 取組方針1-3 地域内の移動を支える交通手段の充実
- 取組方針1-4 広域移動と地域内移動をつなぐ拠点づくり

基本方針2. 多様な移動ニーズに応える

- 取組方針2-1 だれもが制限なく移動できる交通体系の充実
- 取組方針2-2 交通サービスの高度化

基本方針3. 都市を活性化する

- 取組方針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
- 取組方針3-2 市民参画型の中心拠点・生活拠点づくり

基本方針4. 安全・安心に暮らす

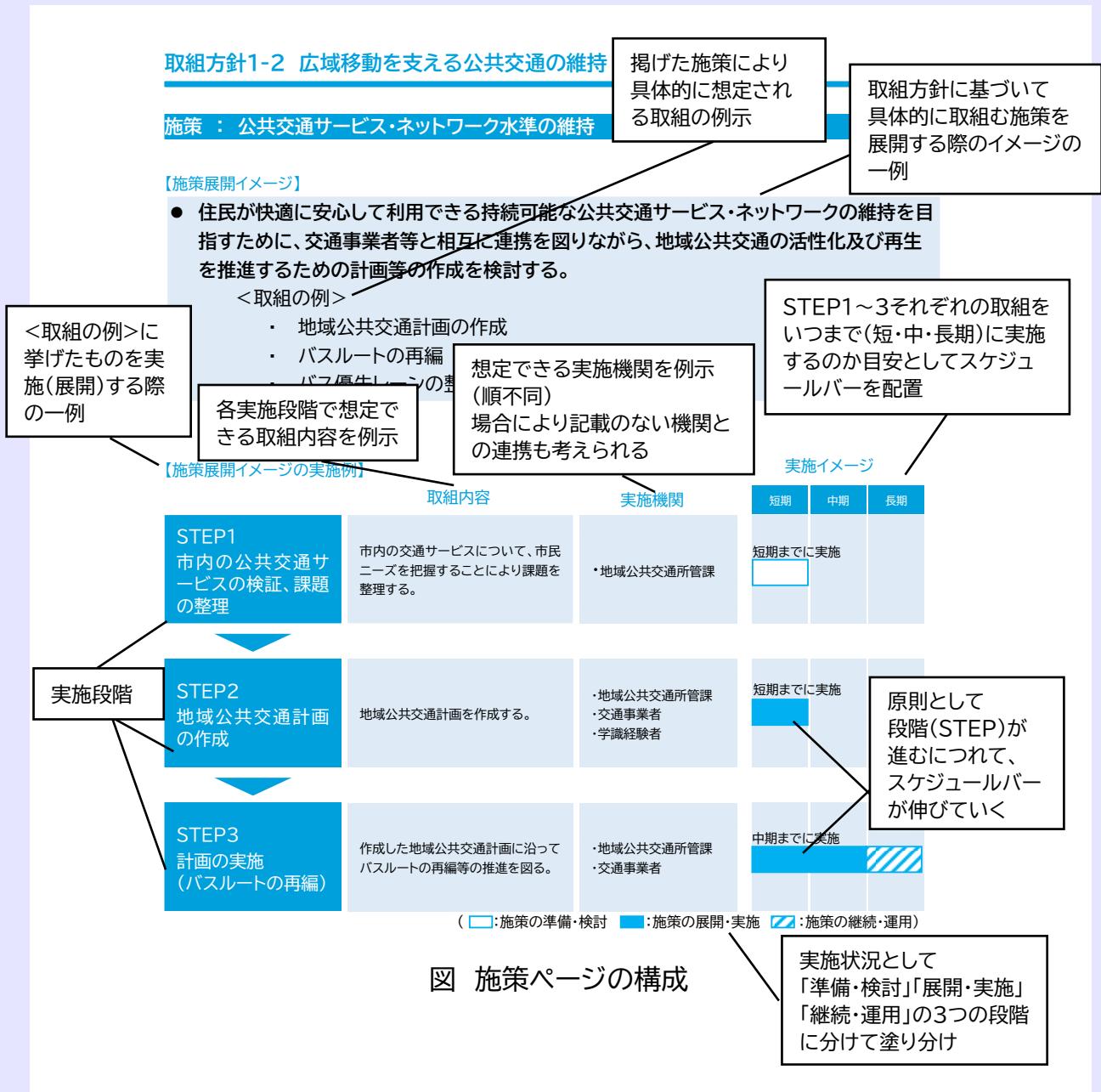
- 取組方針4-1 生活に関連する道路の安全な交通環境の形成
- 取組方針4-2 災害等に備えた交通基盤の整備

基本方針5. 環境に負荷をかけない

- 取組方針5-1 脱炭素の推進

「施策ページ」の説明

- 以下のとおり各施策ページでは、取組方針に基づき考えられる具体的な施策の一例と、その施策を展開する場合のイメージを参考として示しています。
- 施策展開イメージは、3つの実施段階(STEP)に分けて、それぞれ、何を(取組内容)、誰が(実施機関)、いつまで(実施イメージ)に実施するか、目安を示しています。



施策の運用について

- 本章で示す施策は、P. 54で示した施策展開イメージに沿って進めますが、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。
- 第6章で示す本計画に関するPDCAサイクルのうち、計画・施策検討(Plan)は短・中・長期の目標年次ごとに実施しますが、評価(Check)、見直し・改善(Action)については、施策ごとに必要に応じて実施します。

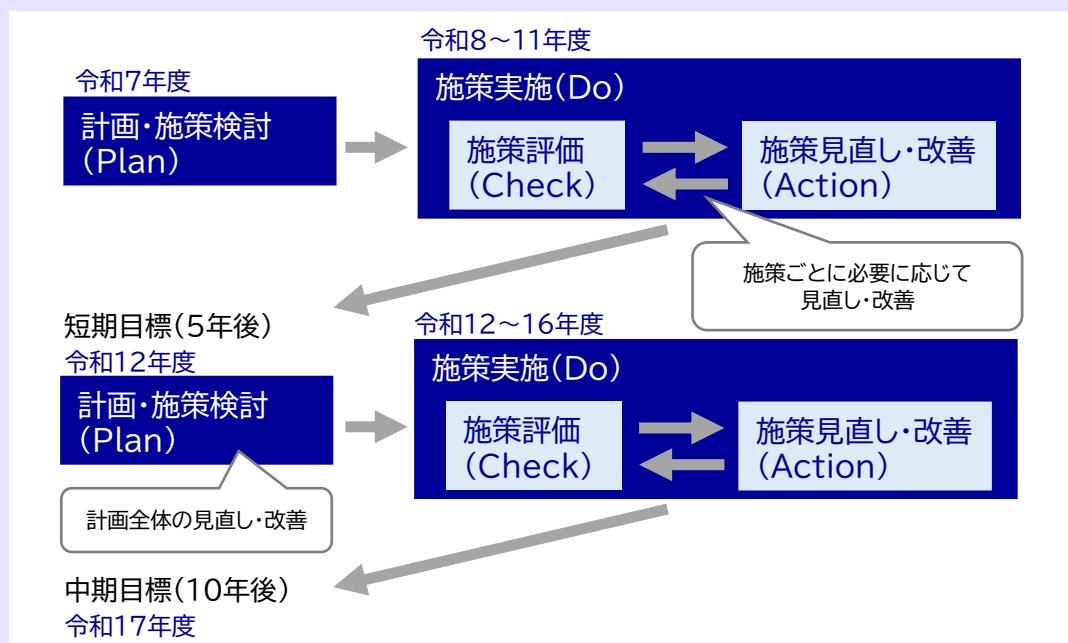


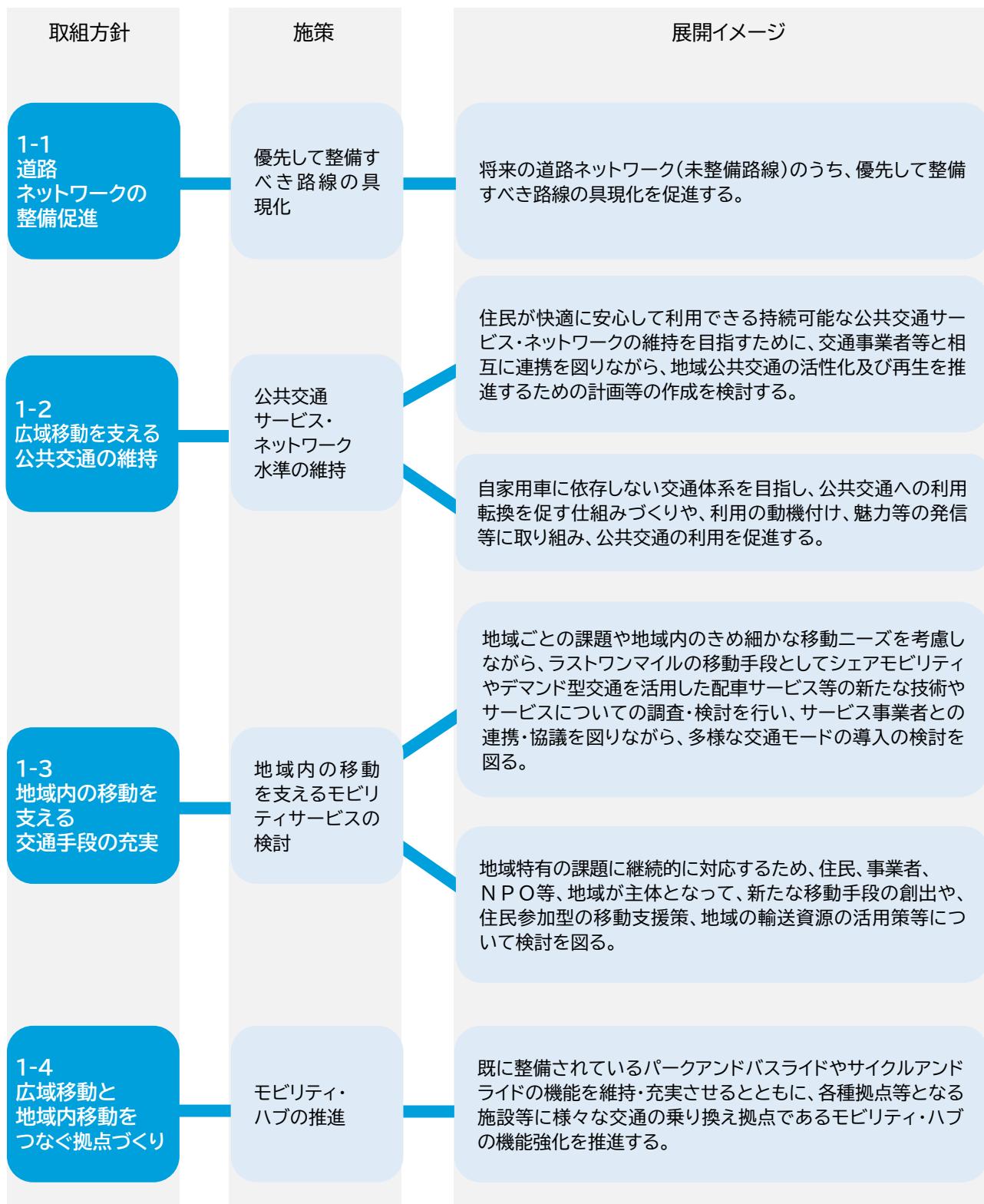
図 計画全体と施策ごとのPDCAサイクルの運用イメージ

- 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。

5-1

基本方針1. 快適な移動を実現する

- 快適な移動を実現するための施策を以下のとおり展開します。



取組方針1-1 道路ネットワークの整備促進

施策：優先して整備すべき路線の具現化

【施策展開イメージ】

- 将來の道路ネットワーク(未整備路線)のうち、優先して整備すべき路線の具現化を促進する。

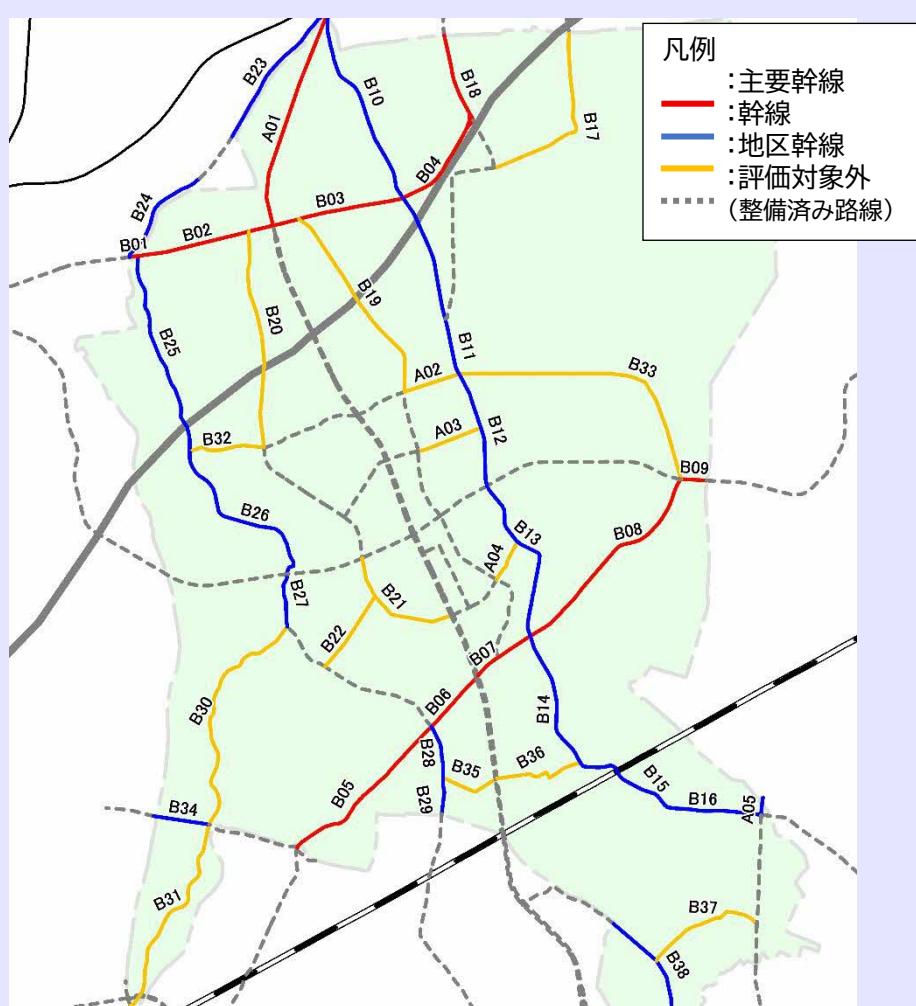
【施策展開イメージの実施例】



道路整備プログラム

【整備対象とする道路】

- 幹線道路の混雑を低減し、生活に関連する道路への流入を防ぐためには、幹線道路のネットワークとしての整備が求められます。
- 特に(都)寺尾上土棚線、県道40号、県道45号を中心としてラダー型(はしご状)に幹線道路を配置することが重要です。
- 本計画の上位計画である「あやせ都市マスターplan」で位置づけている将来の道路ネットワークのうち、以下のとおり優先して整備すべき路線の評価を行いました。
- 「あやせ都市マスターplan」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。

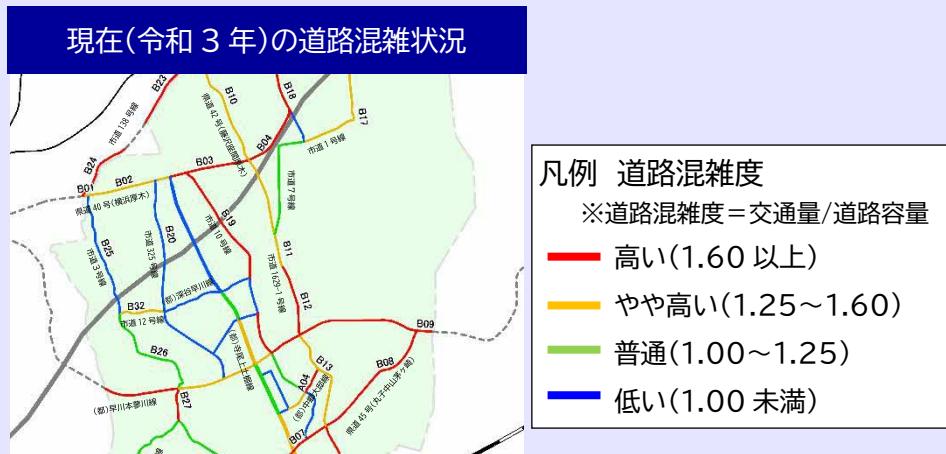


※A〇〇は都市計画道路の評価対象路線、B〇〇は都市計画道路以外の評価対象路線

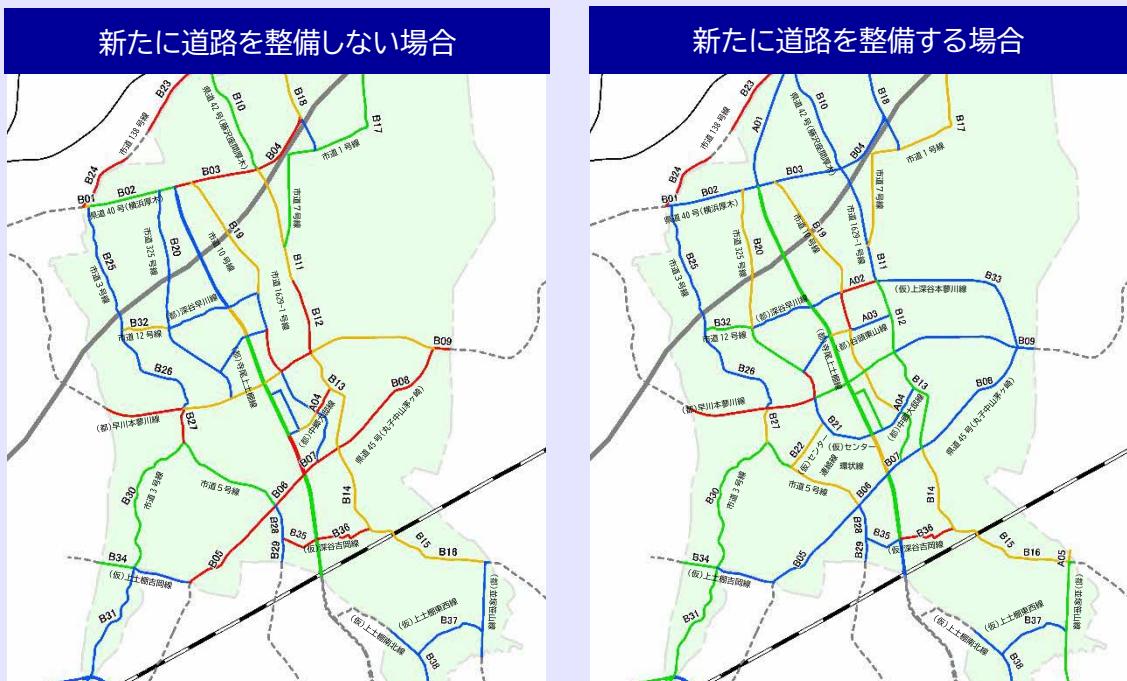
図 評価対象路線図

【将来の道路混雑状況の推計結果】

- 優先して整備すべき道路を検討するために、将来(令和22年)の自動車交通量と混雑状況を推計し、将来の道路ネットワークがすべて完成した場合と、新たに整備せず現在のままとした場合を比較しました。
- 将来の道路混雑状況は、現在の道路ネットワークを維持するだけでは、ほとんどの道路で変化がありませんが、新たに道路を整備することによって、多くの路線(特に東西路線)の混雑状況が改善することが分かりました。



将来(令和22年)の道路混雑状況の推計結果



※ 推計に活用した全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)の調査実施年、将来交通量の推計対象年に基づき、現在の年次を令和3年、将来の年次を令和22年と設定した。

【整備優先度の検討手順】

- 対象となる幹線道路について、優先度評価基準(P.61)に基づき、道路区間ごとに路線の必要性・重要性・実現性から整備優先度の点数づけを行い、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す。

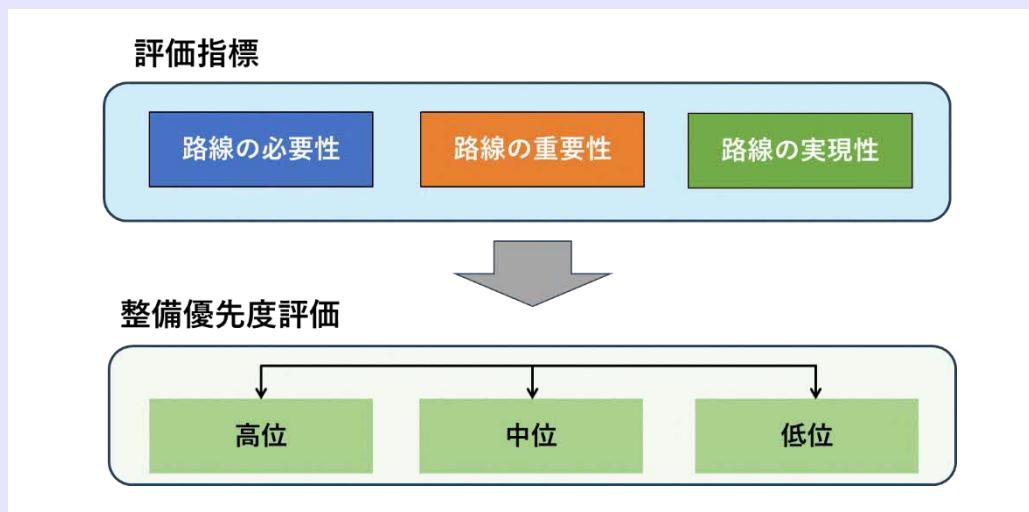


図 優先度評価の考え方

表 優先度評価基準

路線の必要性				
評価項目		評価の視点		
交通処理機能	自動車	①走行機能(トラフィック機能)	幹線機能を有しているか。	
		②アクセス機能 (交通結節機能の支援)	交通結節点(駅・綾瀬SIC)へのアクセス機能を有しているか。	
		③交通需要	交通需要が高い路線か。	
		④渋滞緩和	周辺道路の渋滞が緩和されるか。	
	歩行者・自転車	⑤歩行者・自転車ネットワーク	歩行者・自転車の主たる動線として機能するか。	
		⑥福祉的観点	市民が多く集まる目的地周辺に位置しているか。	
市街地形成機能		⑦商業・業務活動への支援	市民の生活や都市活動を支えているか。	
		⑧産業活動への支援	産業・経済活動を支えているか。	
		⑨居住環境	住宅地への通過交通を排除し、居住環境の改善に寄与するか。	
		⑩公共交通への支援	バスの走行性を確保し、生活の利便性と利用者の安全性の向上に寄与するか。	
空間機能	環境	⑪環境(大気・騒音・振動)の負荷の軽減	混雑度が高い(=環境負荷が大きい)箇所の解消に寄与するか。	
		⑫景観形成	地域の都市景観の形成に寄与するか。	
	都市防災	⑬避難経路	地震や災害に強い都市づくりの視点から災害時への対応に寄与するか。	
		⑭延焼遮断機能		
		⑮緊急輸送路		
路線の重要性				
評価項目		評価の視点		
将来像の実現	⑯都市軸を形成する道路	都市構成上重要な役割を果たす路線か。		
	⑰広域移動の円滑化	快適に広域移動ができるか。		
路線の実現性				
評価項目		評価の視点		
事業実施の優位度	⑱事業計画の有無	実施計画があるか。または、事業化の予定があるか。		
事業実施の難易度	⑲移動困難施設等の有無	大規模施設等はないか。支障建築物は多くないか。		
	⑳構造上の問題の有無	構造上の制約(厚木基地、学校、橋梁)がある路線か。		
事業実施の低調度	㉑代替機能	代替路線が存在するか。		

【優先して整備する道路】

- 評価対象路線を評価した結果は以下のとおりです。
- このうち赤色で示す「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。

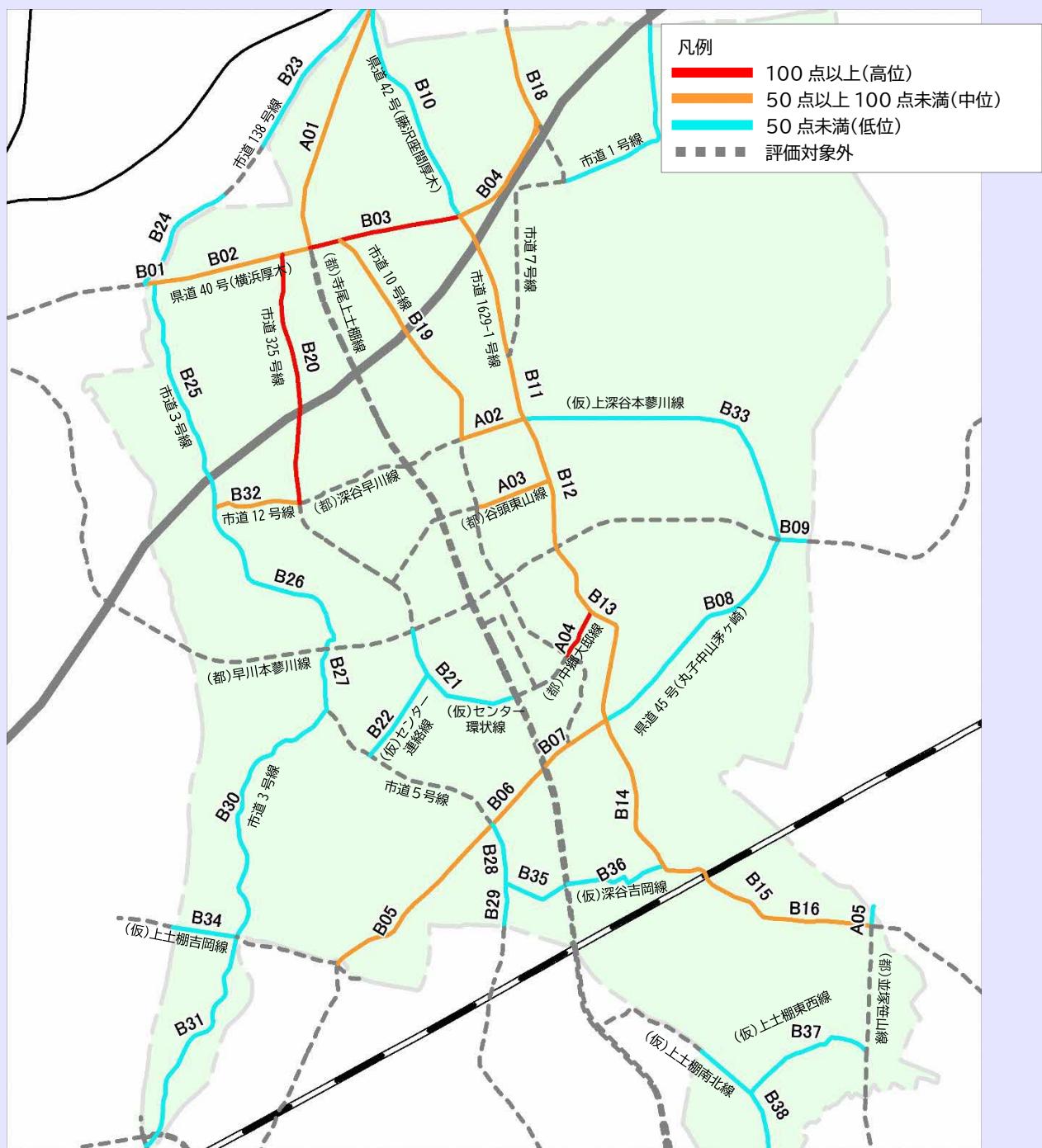
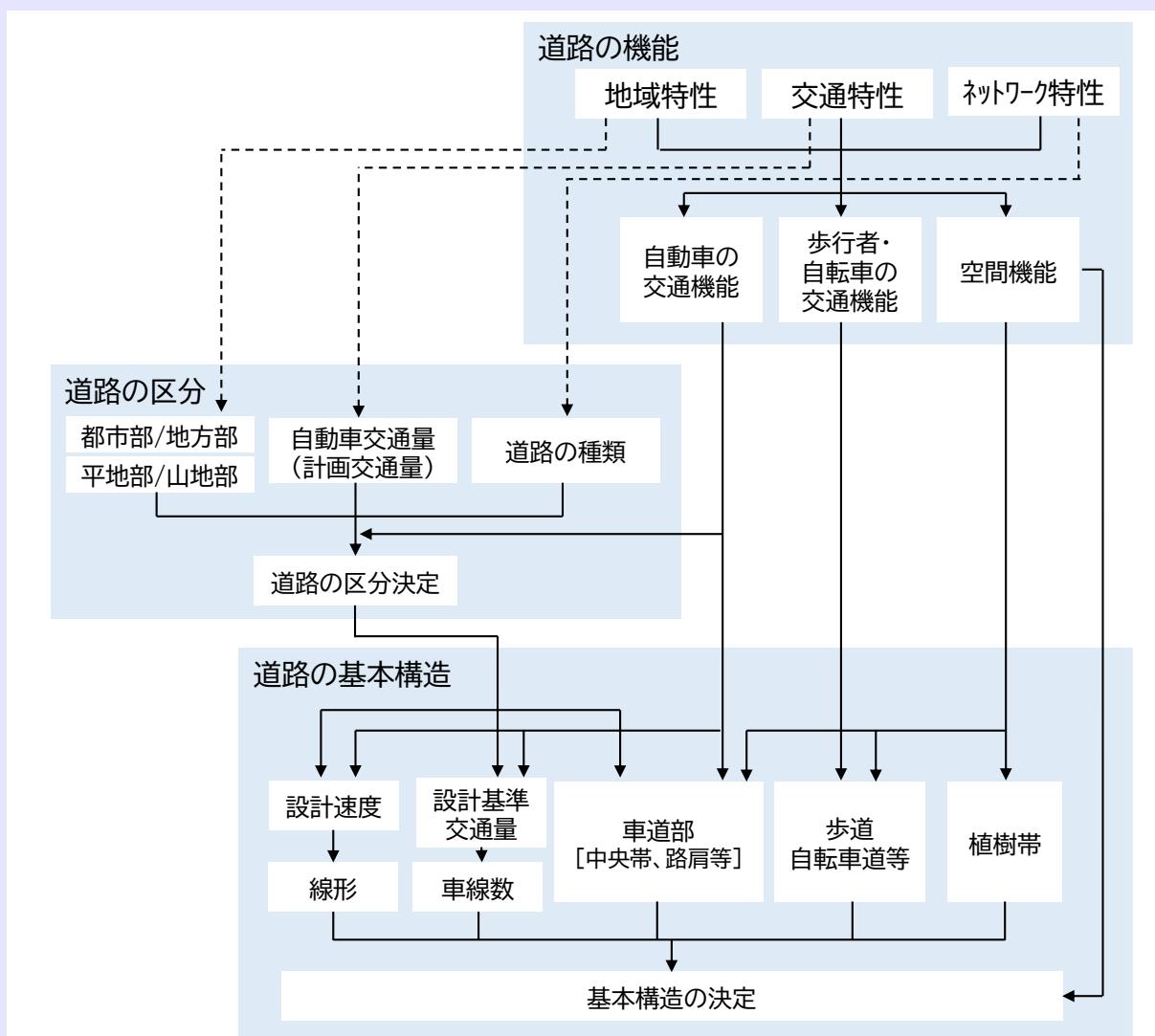


図 優先して整備すべき路線の評価結果

【道路空間構成の考え方】

① 基本的な考え方

- 道路の構造は、主に車道部、歩道部、植樹帯から構成されています。自動車交通量等を基にした道路区分(道路規格)を基本として、歩行者・自転車の交通機能及び空間機能を加味して総合的に決定されます。
- 幅員設定にあたっては、単に自動車の計画交通量だけでなく、歩行者・自転車の流動状況、集客施設の立地状況、道路の沿道状況等を考慮して、かつ地域実情に応じた幅員を検討するものとします。



(出典)道路構造令の解説と運用

図 道路区分適用の考え方

② 道路一般部における幅員構成(参考)

<車道部>

- 車道部の幅員は、以下の表(案)を基に検討します。

表 車道部の幅員構成(案)

道路機能	設定の考え方	沿道土地利用		
		中心拠点 集客施設周辺	周辺市街地	工業団地
主要幹線道路	広域的な通過交通を処理する道路として交通需要に応じた車線数を確保する。また、トラフィック機能を重視し、沿道へのアクセスを抑制するため、基本的に停車帯を設けない構造とする。	A 必要に応じ荷捌き場を設ける	A	A 必要に応じ停車帯を設ける
幹線道路	一定のトラフィック機能の確保に努めるが、沿道の土地利用状況に考慮し停車需要が多い箇所については、停車帯を設置する。	B・C	C	B・C
地区幹線道路	地区内の主たる交通を処理する必要最小限の道路空間を確保する。	C	C	C

Aの幅員構成

0.5 3.25 3.25 2.0 3.25 3.25 0.5

路肩 車道 中央分離帯 車道 路肩

Bの幅員構成

1.5~2.5 3.0 3.0 1.5~2.5

停車帯 車道 停車帯

Cの幅員構成

0.5 3.0 3.0 0.5

路肩 車道 路肩

<歩道部>

- 歩道部の幅員は、以下の表(案)を基に検討します。

表 歩道部の幅員構成(案)

道路機能	歩行者 交通量	自転車 交通量	沿道土地利用		
			中心拠点 集客施設周辺	周辺市街地	工業団地
主要幹線 道路	多い	多い	A	A・B	A・B
		少ない	B・C	B・C	B・C
	少ない	多い	B	B	B
		少ない	C	C	C
幹線道路	多い	多い	A・B・D・E	A・B・D・E	A・B・D・E
		少ない	B・C・E・F	B・C・E・F	B・C・E・F
	少ない	多い	B・E	B・E	B・E
		少ない	C・F	C・F	C・F
地区幹線 道路	多い	多い	A・B・D・E	A・B・D・E	A・B・D・E
		少ない	B・C・E・F	B・C・E・F	B・C・E・F
	少ない	多い	B・E	B・E	B・E
		少ない	C・F	C・F	C・F

【歩道A】

5.0m以上

自歩道 4.0m
以上

植樹帯 1.0m 以上

→車道

【歩道B】

4.0m以上

自歩道 3.0m
以上

植樹帯 1.0m 以上

→車道

【歩道C】

3.0m以上

歩道 2.0m
以上

植樹帯 1.0m 以上

→車道

【歩道D】

4.0m以上

自歩道 4.0m
以上

+路上施設帯

→車道

【歩道E】

3.0m以上

自歩道 3.0m
以上

+路上施設帯

→車道

【歩道F】

2.0m以上

歩道 2.0m
以上

+路上施設帯

→車道

取組方針1-2 広域移動を支える公共交通の維持

施策：公共交通サービス・ネットワーク水準の維持

【施策展開イメージ】

- 住民が快適に安心して利用できる持続可能な公共交通サービス・ネットワークの維持を目指すために、交通事業者等と相互に連携を図りながら、地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画等の作成を検討する。

<取組の例>

- ・ 地域公共交通計画の作成
- ・ バスルートの再編
- ・ バス優先レーンの整備 等

【施策展開イメージの実施例】



【施策展開イメージ】

- 自家用車に依存しない交通体系を目指し、公共交通への利用転換を促す仕組みづくりや、利用の動機付け、魅力等の発信等に取り組み、公共交通の利用を促進する。

<取組の例>

- ・ サイクルアンドライド^{*13}
- ・ パークアンドバスライド
- ・ モビリティ・ハブの充実
- ・ 情報発信、魅力発信 等

【施策展開イメージの実施例】

取組内容	実施機関	実施イメージ		
		短期	中期	長期
STEP1 ・公共交通への利用転換策の検討 ・効果的な情報提供策の検討	・地域公共交通所管課	短期までに実施		
STEP2 ・公共交通への利用転換策の実証実験 ・効果的な情報提供策の実証	・地域公共交通所管課	短期までに実施		
STEP3 ・利用転換を促す施策の実施 ・公共交通の魅力の発信	・地域公共交通所管課	短期までに実施		

(□: 施策の準備・検討 ■: 施策の展開・実施 ⚫: 施策の継続・運用)

*13 サイクルアンドライド

自宅から自転車で最寄りのバス停や駅まで行き、そこで自転車を駐輪場に停めて公共交通機関(バスや鉄道など)に乗り換えて目的地まで向かう、公共交通の利用を促進するシステム

取組方針1-3 地域内の移動を支える交通手段の充実

施策：地域内の移動を支えるモビリティサービスの検討

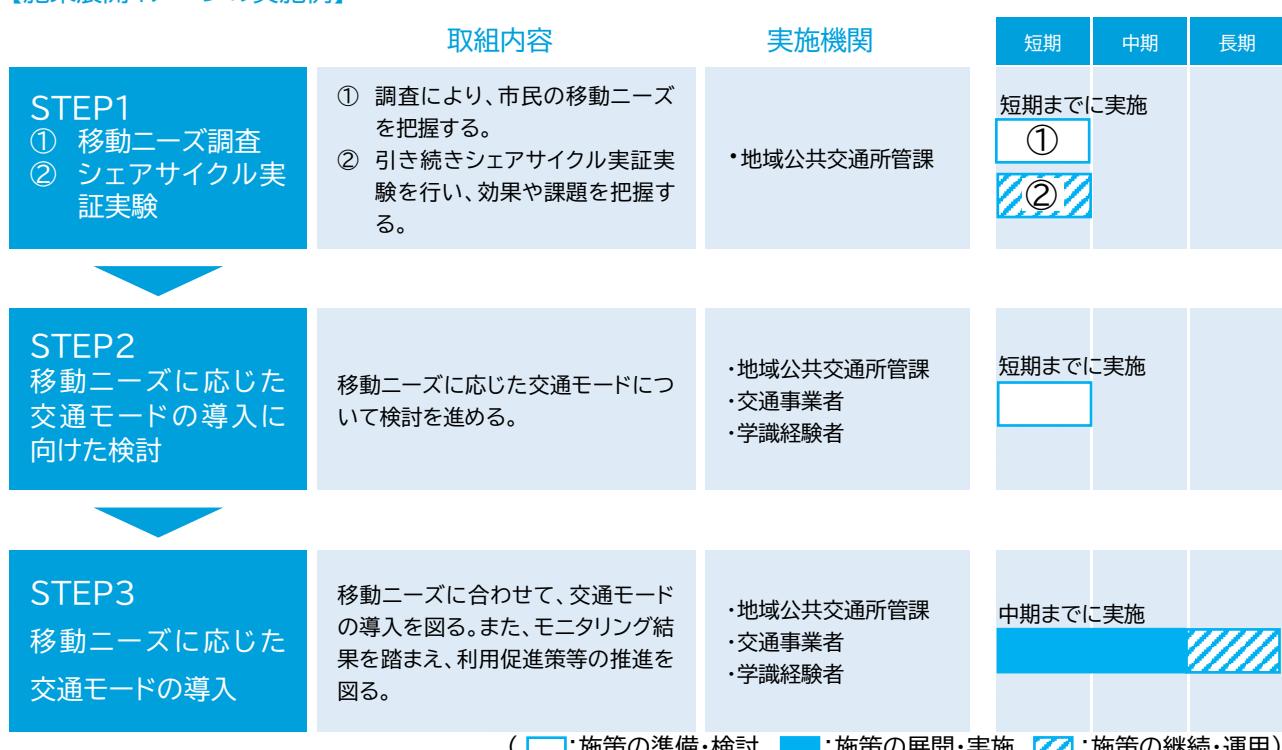
【施策展開イメージ】

- 地域ごとの課題や地域内のきめ細かな移動ニーズを考慮しながら、ラストワンマイルの移動手段としてシェアモビリティやデマンド型交通を活用した配車サービス等の新たな技術やサービスについての調査・検討を行い、サービス事業者との連携・協議を図りながら、多様な交通モード^{*14}の導入の検討を図る。

<取組の例>

 - ・ シェアサイクル
 - ・ カーシエアリング
 - ・ AI デマンド型交通 等

【施策展開イメージの実施例】



*14 交通モード

人や物を移動させるために使用される手段や方式

【施策展開イメージ】

- 地域特有の課題に継続的に対応するため、住民、事業者、NPO等、地域が主体となって、新たな移動手段の創出や、住民参加型の移動支援策、地域の輸送資源の活用策等について検討を図る。

<取組の例>

- ・ 住民参加型移動支援
- ・ 福祉有償運送 等

【施策展開イメージの実施例】



取組方針1-4 広域移動と地域内移動をつなぐ拠点づくり

施策：モビリティ・ハブの推進

【施策展開イメージ】

- 既に整備されているパークアンドバスライドやサイクルアンドライドの機能を維持・充実させるとともに、各種拠点等となる施設等に様々な交通の乗り換え拠点であるモビリティ・ハブの機能強化を推進する。

<取組の例>

 - パークアンドバスライド
 - サイクルアンドライド
 - モビリティ・ハブの充実 等

【施策展開イメージの実施例】

取組内容	実施機関	実施イメージ		
		短期	中期	長期
STEP1 利用実態の把握・課題の検証	パークアンドバスライド等の利用実態調査をアンケート等にて実施する。 周辺道路の混雑度を交通量調査などで把握する。	地域公共交通所管課 道路整備所管課 神奈川県	短期までに実施	
STEP2 モビリティ・ハブの機能強化に向けた施策の検討	モビリティ・ハブの機能強化に向けて、収集した利用実態や課題を基に、機能拡充等の検討を進める。	地域公共交通所管課 道路整備所管課 道路管理所管課 神奈川県	中期までに実施	
STEP3 施策の実施によるモビリティ・ハブの強化	機能拡充に資する施策について実施を図る。また、モニタリング結果に応じ、機能強化策等の推進を図る。	地域公共交通所管課 道路整備所管課 道路管理所管課 神奈川県	長期までに実施	

(□: 施策の準備・検討 ■: 施策の展開・実施 ▲: 施策の継続・運用)

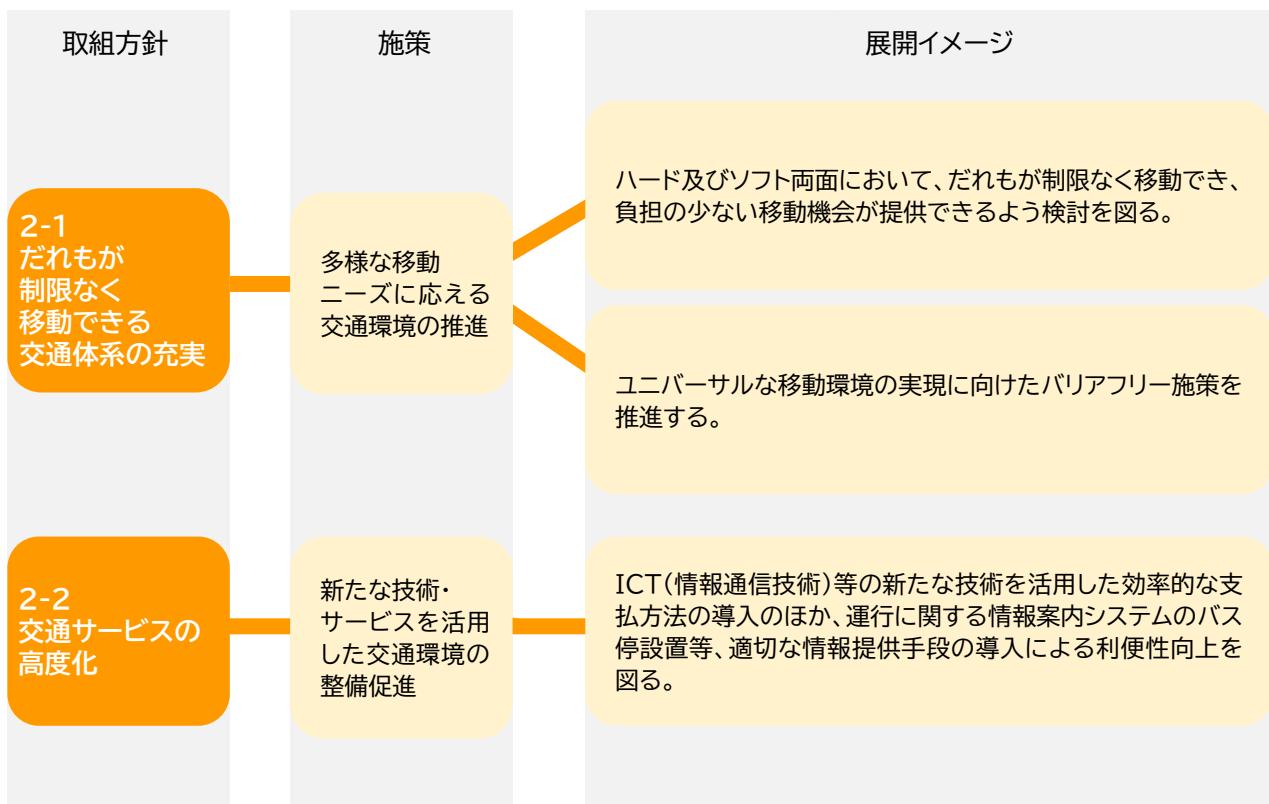


図 綾瀬市役所における既存の駐輪場(左)、綾瀬スマートIC付近のパークアンドバスライド用駐車場(右)

5 – 2

基本方針2. 多様な移動ニーズに応える

- 多様な移動ニーズに応えるための施策を以下のとおり展開します。



取組方針2-1 だれもが制限なく移動できる交通体系の充実

施策：多様な移動ニーズに応える交通環境の推進

【施策展開イメージ】

- ハード及びソフト両面において、だれもが制限なく移動でき、負担の少ない移動機会が提供できるよう検討を図る。

<取組の例>

- ・ 福祉有償運送
- ・ 免許返納者へのソフト施策
- ・ 適切な情報提供 等

【施策展開イメージの実施例】



【施策展開イメージ】

- ユニバーサルな移動環境の実現に向けたバリアフリー施策を推進する。

<取組の例>

- ・ ノンステップバス、UD タクシー
- ・ 車内サインの分かりやすさ向上、多言語化
- ・ 心のバリアフリー、接遇 等



(出典)内閣府

図 心のバリアフリーイメージ

【施策展開イメージの実施例】

	取組内容	実施機関	実施イメージ		
			短期	中期	長期
STEP1 ① これまでの取組の継続 ② 施策の検討	ノンステップバス、UDタクシーの導入や車内サインの多言語化等を引き続き促進する。そのほか、新たな施策について国や他自治体の取組の情報を収集する。	・地域公共交通所管課 ・福祉所管課 ・交通事業者	短期までに実施 ①		
STEP2 関係者との協議	車内サインの多言語化等の促進を継続しつつ、新たな施策ニーズについて様々な当事者の方と協議を進める。	・地域公共交通所管課 ・福祉所管課 ・交通事業者	短期までに実施		
STEP3 施策の実施	車内サインの多言語化等の継続実施や新たな施策の展開を図る。	・地域公共交通所管課 ・福祉所管課 ・交通事業者		中期までに実施	

(□: 施策の準備・検討 ■: 施策の展開・実施 ▲: 施策の継続・運用)



(出典)交通エコロジーモビリティ財団

図 ユニバーサルデザインを採用したバスの内装イメージ

取組方針2-2 交通サービスの高度化

施策：新たな技術・サービスを活用した交通環境の整備促進

【施策展開イメージ】

- ICT(情報通信技術)等の新たな技術を活用した効率的な支払方法の導入のほか、運行に関する情報案内システムのバス停設置等、適切な情報提供手段の導入による利便性向上を図る。

<取組の例>

- ・ キャッシュレス
- ・ デジタル乗車券
- ・ 定額チケット
- ・ 情報案内システム 等



(出典)国土交通省
図 地域交通へのキャッシュレス導入のイメージ

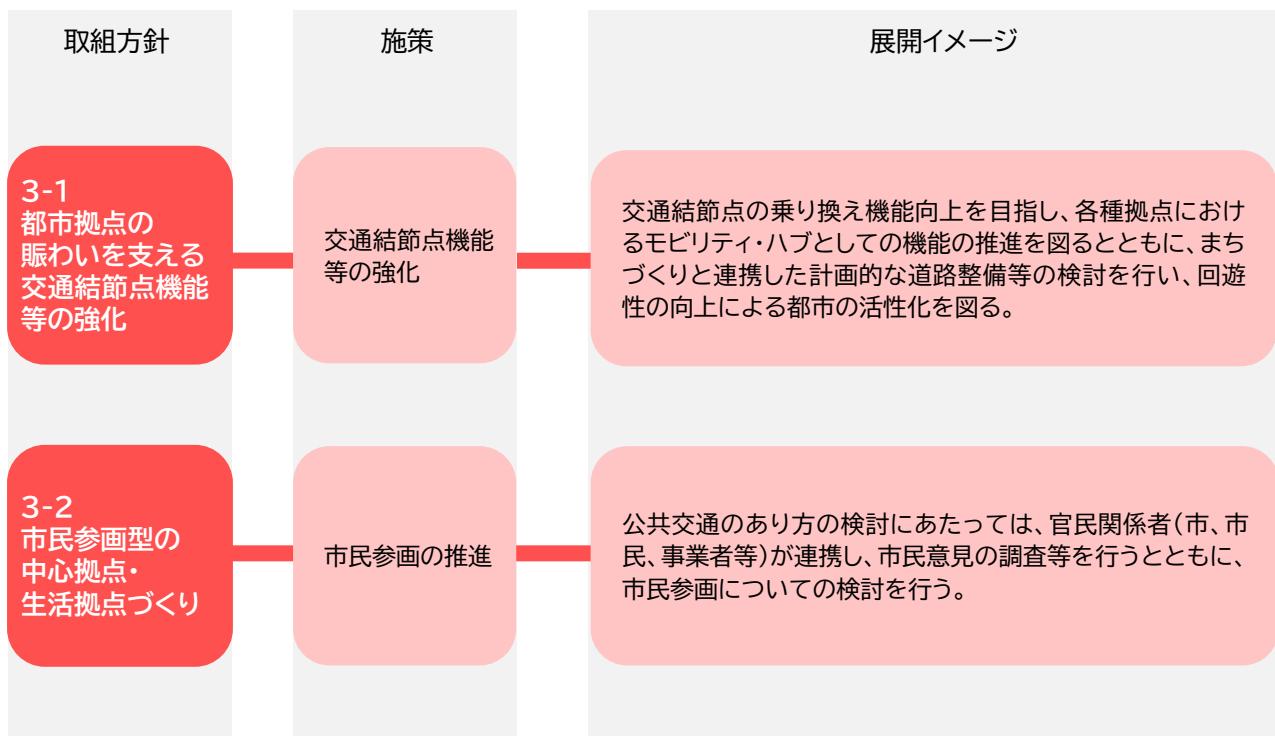
【施策展開イメージの実施例】



5 – 3

基本方針3. 都市を活性化する

- 都市を活性化するための施策を以下のとおり展開します。



取組方針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

施策：交通結節点機能等の強化

【施策展開イメージ】

- 交通結節点の乗り換え機能向上を目指し、各種拠点におけるモビリティ・ハブとしての機能の推進を図るとともに、まちづくりと連携した計画的な道路整備等の検討を行い、回遊性の向上による都市の活性化を図る。

<取組の例>

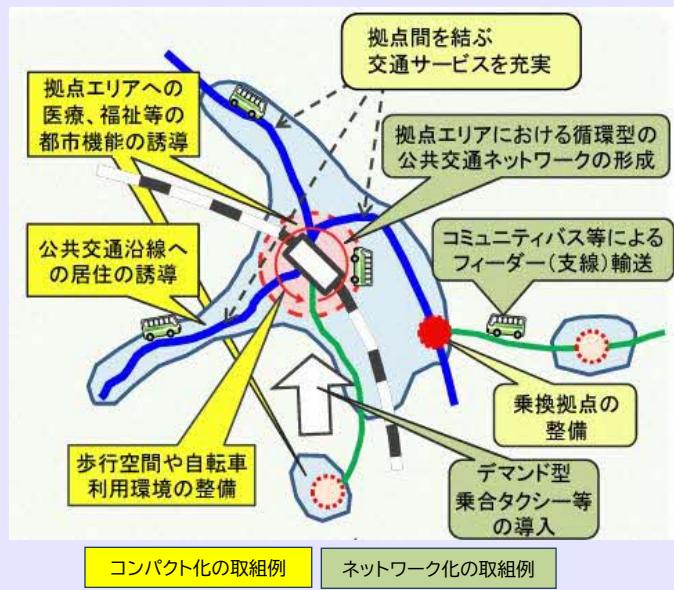
- ・ モビリティ・ハブ
- ・ 道路整備 等

【施策展開イメージの実施例】



交通とまちづくりが連携した地域のあり方～コンパクト・プラス・ネットワークとモビリティ・ハブ～

- 都市交通計画の分野では、従来の道路や公共交通をネットワークとして整備するのみならず、都市の活性化につながる「まちづくりと連携した地域構造のあり方」が求められています。
- 国土交通省が令和3年度に策定した第2次交通政策基本計画では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方が示されています。「コンパクト・プラス・ネットワーク」とは、人口減少が進む時代において、生活に必要な施設を特定のエリアに集約させ、集約されたエリア同士を交通によりつなぐことを意味します。
- とくに本市の場合、すでに集約されたエリア同士を交通によりつなぐネットワーク化を進めていくことが重要です。ネットワーク化の例として、公共交通ネットワークの充実やコミュニティバス等によるフィーダー(幹線移動を補完する支線)輸送、デマンド型タクシー等の導入が考えられます。
- 地域の「コンパクト・プラス・ネットワーク」を進めるにあたり、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。
- 「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。
- 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つながります。
- 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、地域の活性化につながると期待されています。



(出典)国土交通省 第2次交通政策基本計画
図 コンパクト・プラス・ネットワーク化のイメージ



(出典)国土交通省 2040年道路政策ビジョン

図 モビリティ・ハブのイメージ

取組方針3-2 市民参画型の中心拠点・生活拠点づくり

施策：市民参画の推進

【施策展開イメージ】

- 公共交通のあり方の検討にあたっては、官民関係者(市、市民、事業者等)が連携し、市民意見の調査等を行うとともに、市民参画についての検討を行う。

<取組の例>

- ・ アンケート調査
- ・ ワークショップ
- ・ 住民参加型移動支援 等

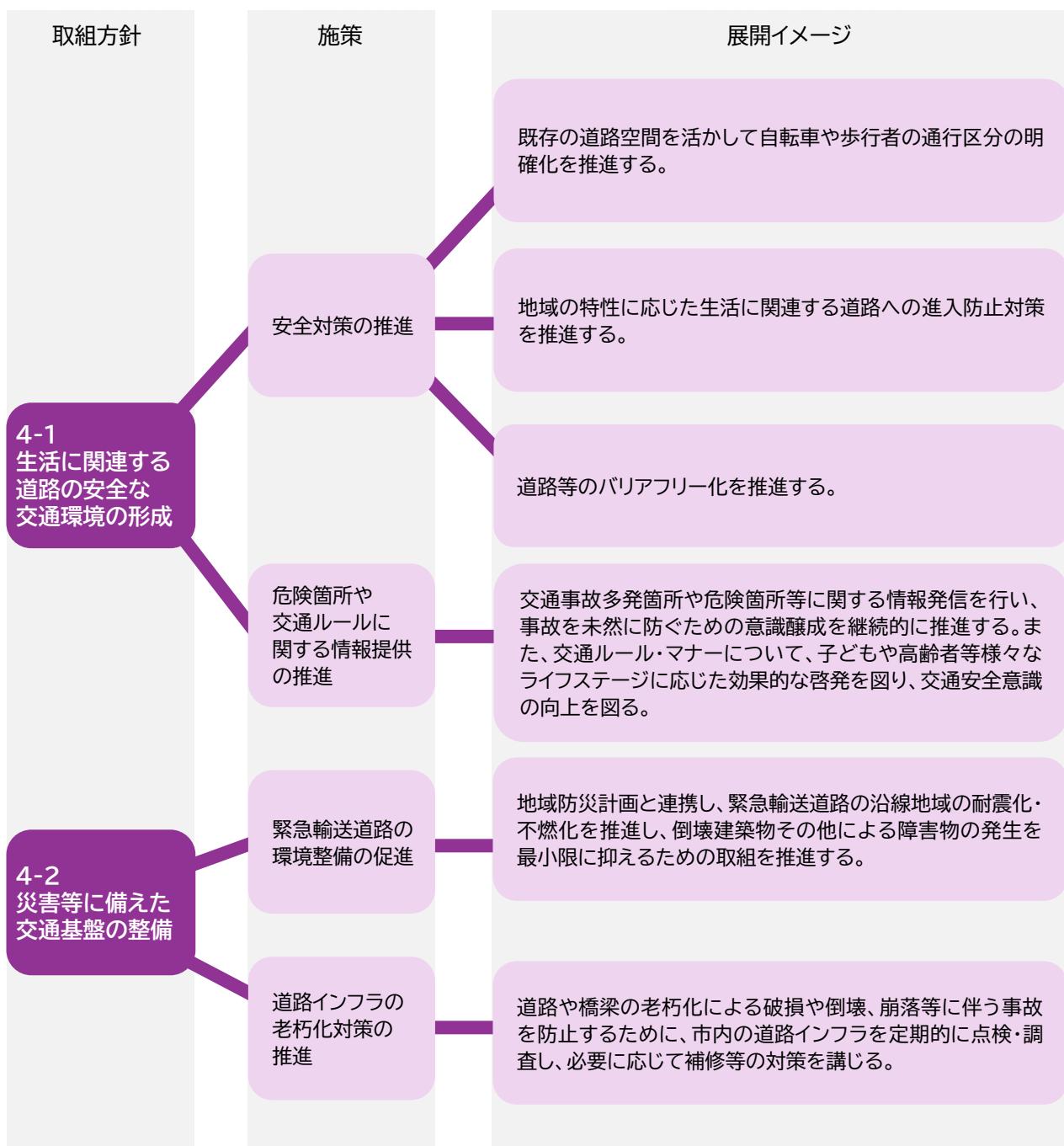
【施策展開イメージの実施例】



5-4

基本方針4. 安全・安心に暮らす

- 安全・安心に暮らすための施策を以下のとおり展開します。



取組方針4-1 生活に関連する道路の安全な交通環境の形成

施策：安全対策の推進

【施策展開イメージ】

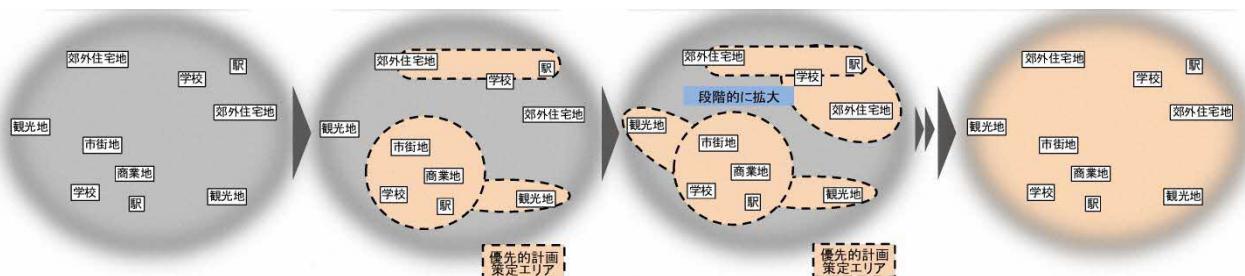
- 既存の道路空間を活かして自転車や歩行者の通行区分の明確化を推進する。

<取組の例>

- 自転車専用通行帯・矢羽根型路面表示
- 通学路・事故多発箇所への着色
- 新たなモビリティへの対応 等

【施策展開イメージの実施例】





(出典)国土交通省道路局 警察庁交通局 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

図 優先的計画策定エリアを設定し、段階的に拡大する場合のイメージ

A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合



B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合



C. 車道混在とする場合



(出典)国土交通省道路局 警察庁交通局 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

図 自転車道・自転車専用通行帯・矢羽根型路面表示の整備イメージ

【施策展開イメージ】

- 地域の特性に応じた生活に関連する道路への進入防止対策を推進する。

<取組の例>

- ・ 交通規制と合わせたハンプ^{*15}の設置
- ・ 道路狭窄^{*16}の実施
- ・ ゾーン30プラス 等

【施策展開イメージの実施例】

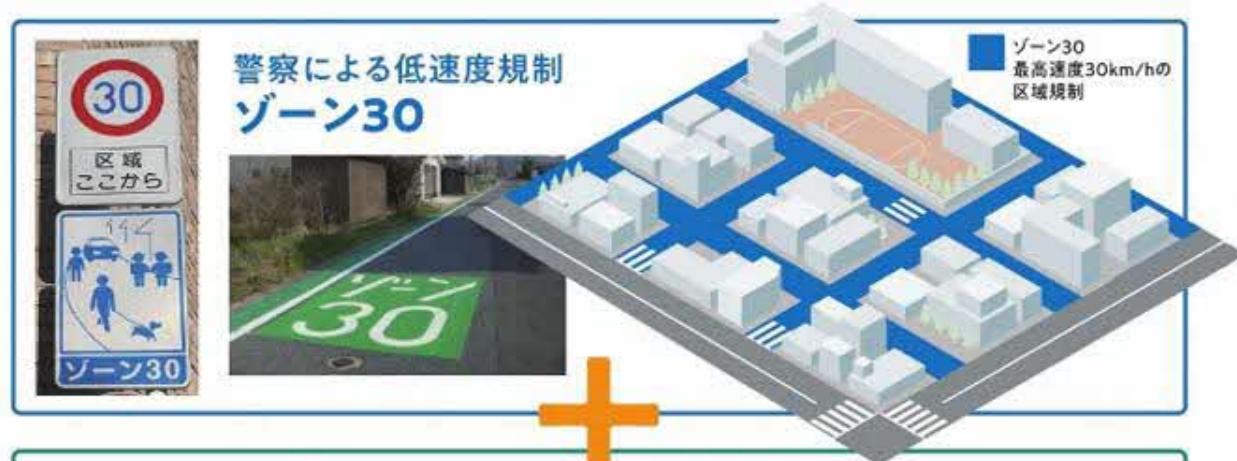


*15 ハンプ

車道の路面を盛り上げて(コブ状にして)通過する車両を物理的に減速させるための構造物のこと。

*16 道路狭窄

車両の速度を抑制するために道路の幅の一部を狭くすること。



道路管理者による物理的デバイス設置

(進)入抑制対策

- ライジングボーラード**
ボールを昇降させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を抑止する構造物です。
- 狭さく**
車道の通行部分を局所的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。

(速度)抑制対策

- ハンプ**
路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。
- シケイン(クランク型)**
一定区間の道路を直線的に屈曲させ、車両の速度を抑制する構造です。
- スムーズ横断歩道**
車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促すハンプと横断歩道を組み合わせた構造物です。
- シケイン(スラローム型)**
一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造です。



(出典)警察庁交通局

図 ゾーン30プラスの概要

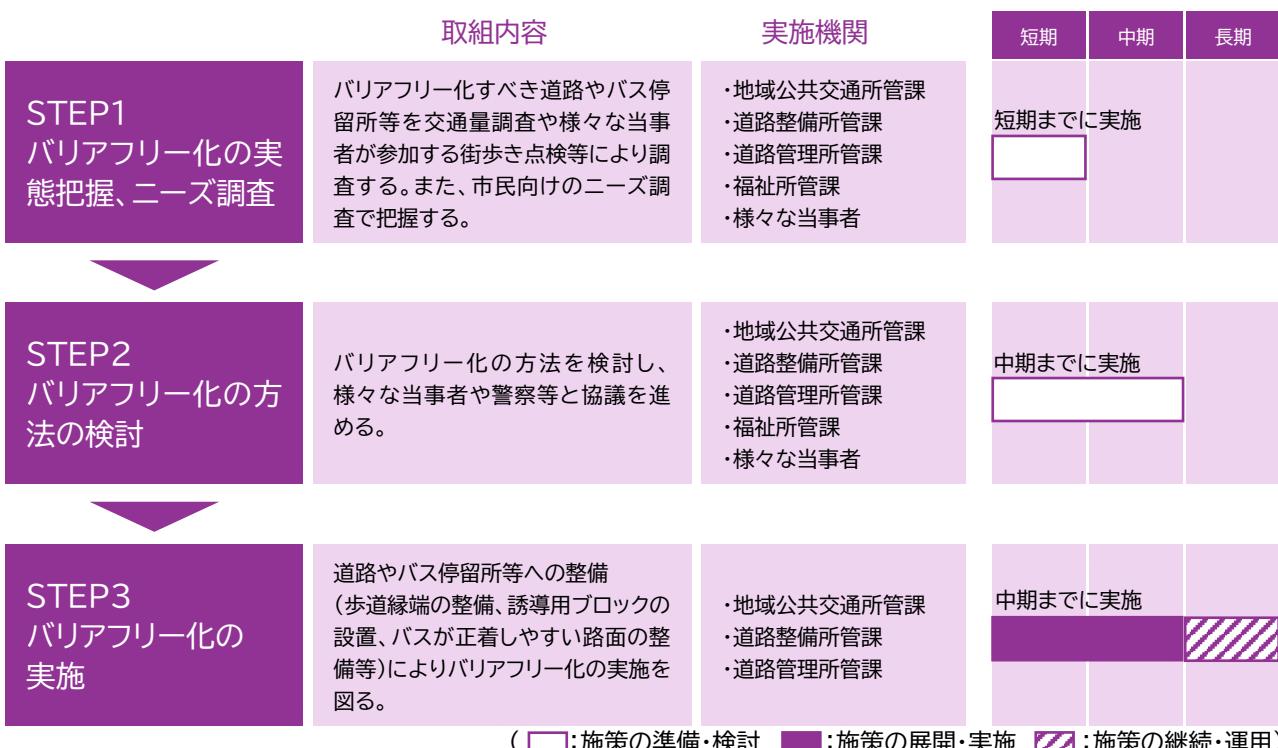
【施策展開イメージ】

● 道路等のバリアフリー化を推進する。

<取組の例>

- ・ 視覚障がい者や車椅子使用者等に配慮した歩道縁端の整備
- ・ 誘導用ブロックの設置
- ・ バス停留所の整備
- ・ ベンチ等休憩施設の整備 等

【施策展開イメージの実施例】



縁端高さ一部0cm

縁端高さ0cmから
背面高さ2cm縁端高さ1cmから
背面高さ3cm

(出典)国土交通省道路局 道路の移動等円滑化に関するガイドライン

図 視覚障がい者と車椅子使用者に配慮して横断歩道に接続する歩道を整備した例

施策：危険箇所や交通ルールに関する情報提供の推進

【施策展開イメージ】

- 交通事故多発箇所や危険箇所等に関する情報発信を行い、事故を未然に防ぐための意識醸成を継続的に推進する。また、交通ルール・マナーについて、子どもや高齢者等様々なライフステージに応じた効果的な啓発を図り、交通安全意識の向上を図る。

<取組の例>

- ・ 事故多発地域マップの作成
- ・ SNSを活用した周知
- ・ 注意箇所等への看板設置・更新
- ・ 各事業者への情報提供
- ・ 交通安全講習 等

【施策展開イメージの実施例】



(出典)大船警察署
図 交通事故マップの例



図 交通安全教室の例

取組方針4-2 災害等に備えた交通基盤の整備

施策：緊急輸送道路の環境整備の促進

【施策展開イメージ】

- 地域防災計画と連携し、緊急輸送道路の沿線地域の耐震化・不燃化を推進し、倒壊建築物その他のによる障害物の発生を最小限に抑えるための取組を推進する。

<取組の例>

- ・ 緊急輸送道路の無電柱化等の推進
- ・ 建物の耐震化・不燃化の推進 等

【施策展開イメージの実施例】



整備前



整備後

図 市道913号線((都)早川本蓼川線)の無電柱化

施策：道路インフラの老朽化対策の推進

【施策展開イメージ】

- 道路や橋梁の老朽化による破損や倒壊、崩落等に伴う事故を防止するために、市内の道路インフラを定期的に点検・調査し、必要に応じて補修等の対策を講じる。

<取組の例>

 - ・ 道路の空洞化点検・調査、補修
 - ・ 橋梁・横断歩道橋・大型カルバートの点検・調査、補修 等

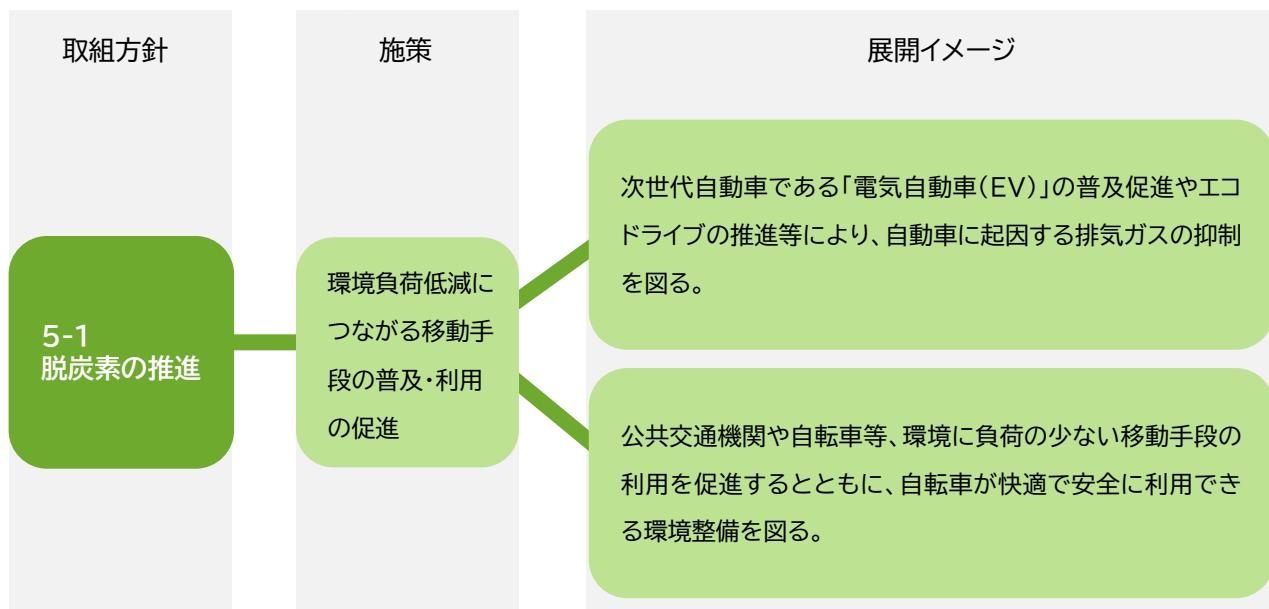
【施策展開イメージの実施例】



5-5

基本方針5. 環境に負荷をかけない

- 環境に負荷をかけないための施策を以下のとおり展開します。



取組方針5-1 脱炭素の推進

施策：環境負荷低減につながる移動手段の普及・利用の促進

【施策展開イメージ】

- 次世代自動車である「電気自動車(EV)」の普及促進やエコドライブの推進等により、自動車に起因する排ガスの抑制を図る。

<取組の例>

- ・ 購入者へのソフト施策
- ・ イベント等での啓発
- ・ 充電インフラ整備(公共施設等への充電ステーション) 等

【施策展開イメージの実施例】



【施策展開イメージ】

- 公共交通機関や自転車等、環境に負荷の少ない移動手段の利用を促進するとともに、自転車が快適で安全に利用できる環境整備を図る。

<取組の例>

- ・ モビリティ・マネジメント^{*17}(自動車から自転車等への転換)
- ・ シェアサイクル
- ・ インフラ整備(駐輪場、自転車走行空間)等

【施策展開イメージの実施例】

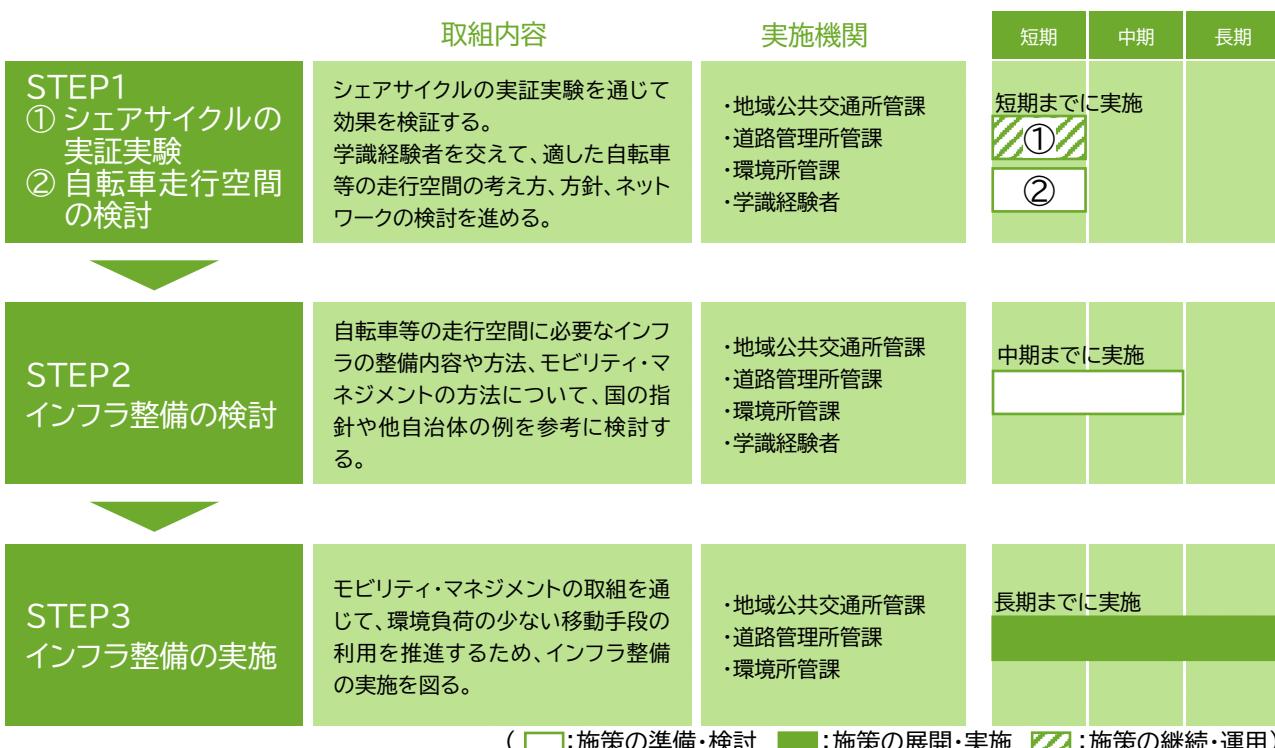


図 綾瀬市役所におけるシェアサイクルポート

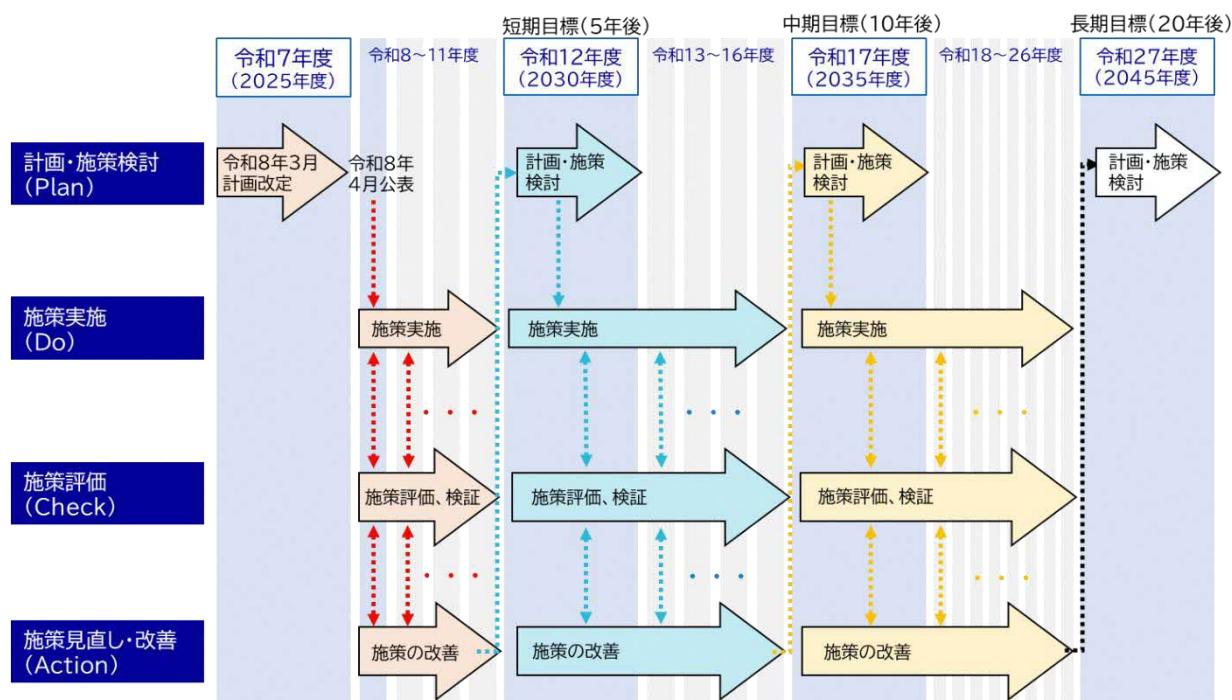
*17 モビリティ・マネジメント

1人1人の移動(モビリティ)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

第6章 計画の推進

6-1 進行管理

- 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。



6 – 2 推進体制

- 本計画の推進体制は、以下のとおりとします。

表 総合都市交通計画の推進体制(順不同)

関係機関	主な役割
綾瀬市	総合都市交通計画所管課 目標の実現に向け、関係者との調整役を担うとともに、計画の進捗を管理する。
	地域公共交通所管課 公共交通に関する施策の実現に向けた取組を実施する。
	道路整備・管理所管課 優先整備路線の整備や既存道路の改善等をはじめとした、各種道路施策の実現に向けた取組を実施する。
	その他関係課 各所管施策の実現に向けた取組を実施する。
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、公共交通施策について、交通事業者間や行政と協議・調整を行しながら、実現に向けた検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。
警察	交通安全の確保、道路整備の推進に向けた協議等を実施する。
神奈川県	公共交通施策や道路整備の推進に向けた取組を実施する。
学識経験者	計画に示す施策・事業の実施について助言を行う。
市民・NPO 団体等	交通サービス、道路環境を享受するだけでなく、市内の公共交通、道路環境を維持していくために、市や地域の交通施策の検討に参画し、他の関係者とも連携・協働する。

資料編

審議経過等を掲載予定

1 計画の概要

2 交通の現状

3 交通をとりまく
課題

4 将來交通像・
基本方針

5 基本方針別の施策

6 計画の推進

資料編