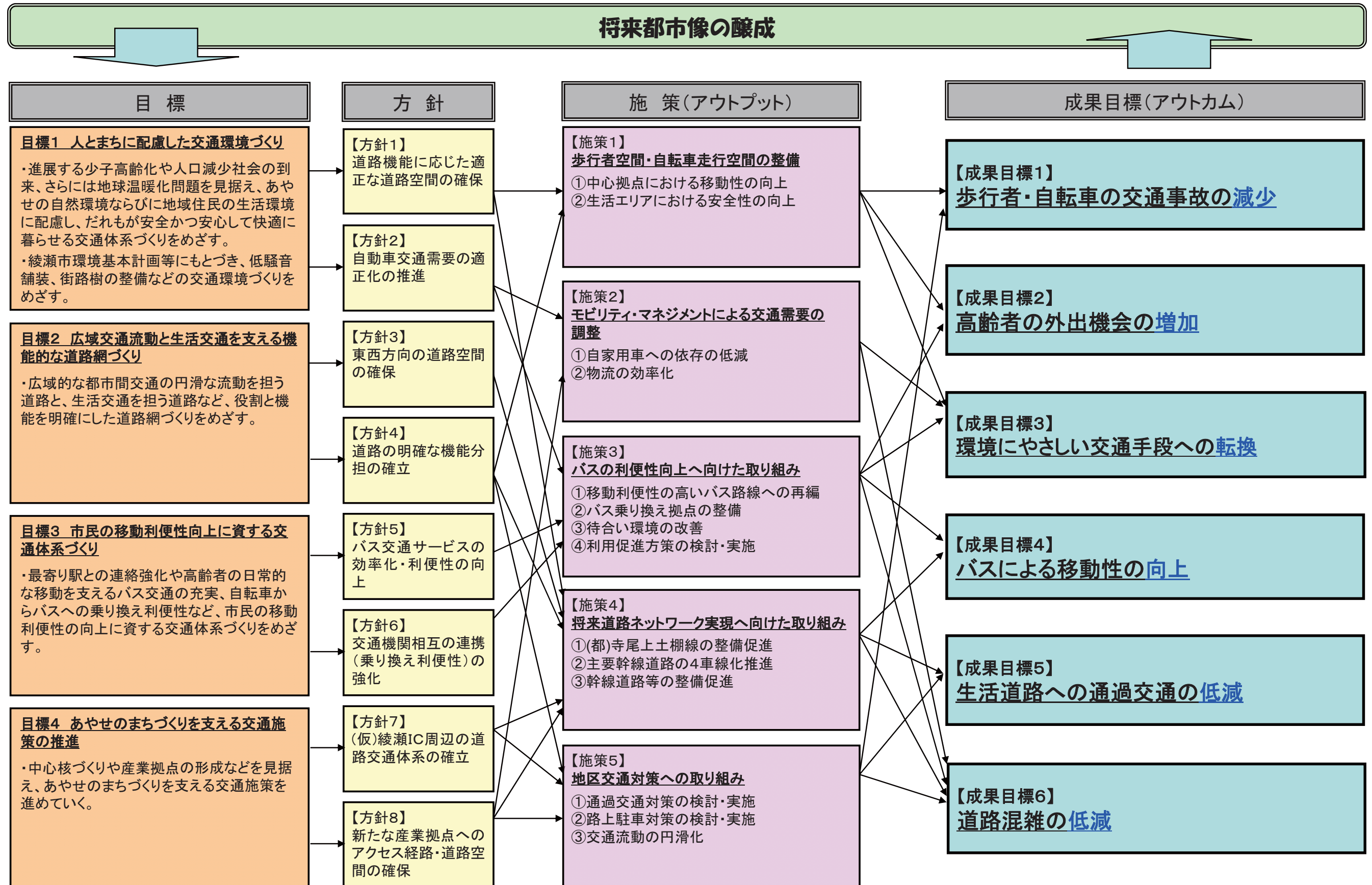


第5章 施策の展開

1. 施策の体系と成果目標

- 本市における総合的な都市交通計画を進める上で、都市交通の目標及び基本方針を踏まえ、施策の体系と成果目標を以下のとおり設定します。

■施策の体系と成果目標



■ 施策の概要

- ・ 各施策の概要について以下に示します。

【施策1】 歩行空間・自転車走行空間の整備

① 中心拠点における移動性の向上

形成されつつある中心拠点においては、都市計画道路を中心とした歩道の拡充を図り、歩いて回遊できる空間、自転車で移動しやすい空間をつくる。

② 生活エリアにおける安全性の向上

商業施設周辺など、特に歩行者と自転車が錯綜しやすい生活エリアなどは歩道の拡幅、段差の解消などを適宜実施し、安全かつ快適な歩行空間・走行空間づくりを進めていく。

【施策2】 モビリティ・マネジメントによる交通需要の調整

① 自家用車への依存の低減

自家用車への依存度を低減すべく、市民および市内事業者への働きかけを継続的に展開していく。

② 物流の効率化

大型トラックの走行経路の整序、物流効率化による車両台数の低減など、環境負荷の低減および居住環境の保全について物流事業者とともに取り組んでいく。

【施策3】 バスの利便性向上へ向けた取り組み

① 移動利便性の高いバス路線への再編

バス路線の需要検証を行いながら、市内の移動をはじめ、湘南台方面への連絡を視野に入れた移動利便性の高い路線への再編を図る。

② バス乗り換え拠点の整備

(仮称)綾瀬ICの整備、拠点施設整備とあわせ、バスの乗り換え拠点を整備するとともに、駐車場、駐輪場、タクシーなど、交通結節機能の充実を図る。

③ 待合い環境の改善

既存のバス停について、待合い環境の改善ならびにバス停までのアクセス環境の改善などを図り、安全かつ快適な待合い環境づくりを進める。

④ 利用促進方策の検討・実施

バスの利用促進方策について、ソフト面、ハード面の観点から検討・実施を進めていく。

【施策4】 将来道路ネットワークの実現に向けた取り組み

①(都)寺尾上土棚線の整備促進

(仮称)綾瀬ICの設置にあわせ、(都)寺尾上土棚線の県道40号以北区間の整備促進を図る。寺尾地区のまちづくりを考慮した整備方策を検討し、当該路線に係る行政間の調整を通じて早期実現をめざす。

②主要幹線道路の4車線化推進

主要幹線道路に位置づけている県道について、4車線化を推進すべく県に働きかけていく。

③幹線道路等の整備促進

未整備路線(都市計画道路)については、整備促進を図る。
幹線道路に位置づけた市道の拡幅整備の検討・実施を図る。
構想路線は線形、規格、整備手法の検討を進める。

【施策5】 地区交通対策への取り組み

①通過交通対策の検討・実施

(仮称)綾瀬IC周辺エリアをはじめ、市内の居住環境保全を図るべく、生活道路への通過交通対策の検討をはじめ、地域住民とともに面的な対策を進めていく。

②路上駐車対策の検討・実施

大型車輛の交通取り締まり強化、面的な駐車対策の強化、ローディングベイ(荷捌き用停車帯)の設置、沿道出入り対策などについて、交通管理者ならびに地域住民と協働で進めていく。

③交通流動の円滑化

道路整備及び土地利用増進とあわせ、各道路の交通処理機能を十分に発揮させるため、交通流動の適正化を面的に展開していく。

交通負荷が大きい交差点についてはレイアウトの見直し、右折レーンの追加などを実施する。

2. 施策の推進目標

(1) 施策展開の目標

- ・ ここでは、施策を推進、展開していく上での目標を設定します。

本計画の取り組み期間

短期:平成23年度[2011]～平成27年度[2015]

中期:平成28年度[2016]～平成32年度[2020]

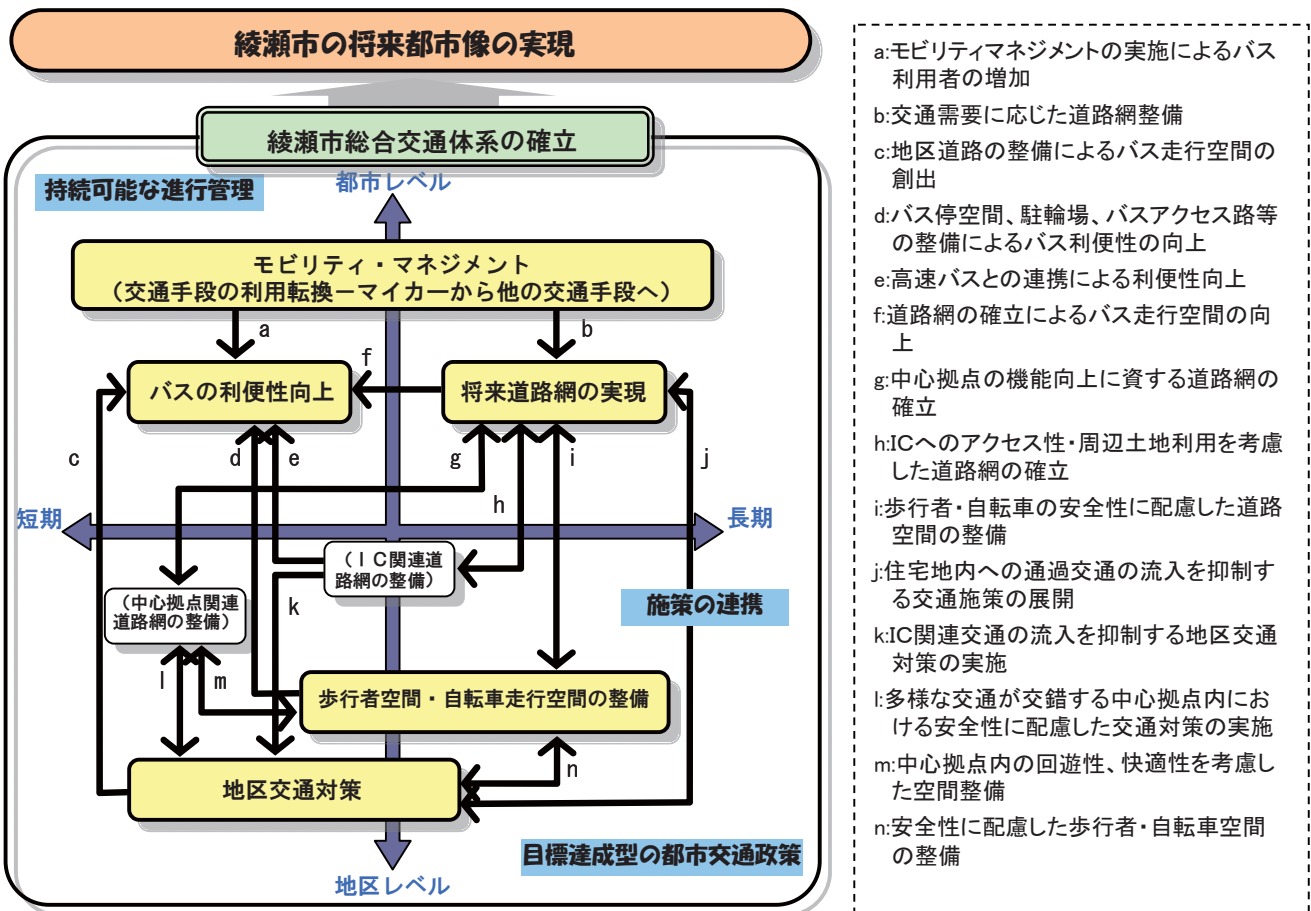
長期:平成33年度[2021]～平成42年度[2030]

●需要追従型ではなく目標達成型の都市交通政策へ
 交通需要に応じた都市交通施策の展開(需要追従型)から、目指す都市像を実現する総合的な都市交通施策の展開(目標達成型)をめざします。

●各施策の連携による効果的な成果の達成
 各施策を単独に展開するのではなく、各施策のパッケージ展開による相乗効果の発揮により、効果的に成果目標を達成させていきます。

●持続可能な仕組みづくりと維持・継続
 施策の推進ならびに達成された成果を持続していくため、市民への意識啓発、行政側の意識改革を含め、施策の確実な進行管理を行うための仕組みをつくります。

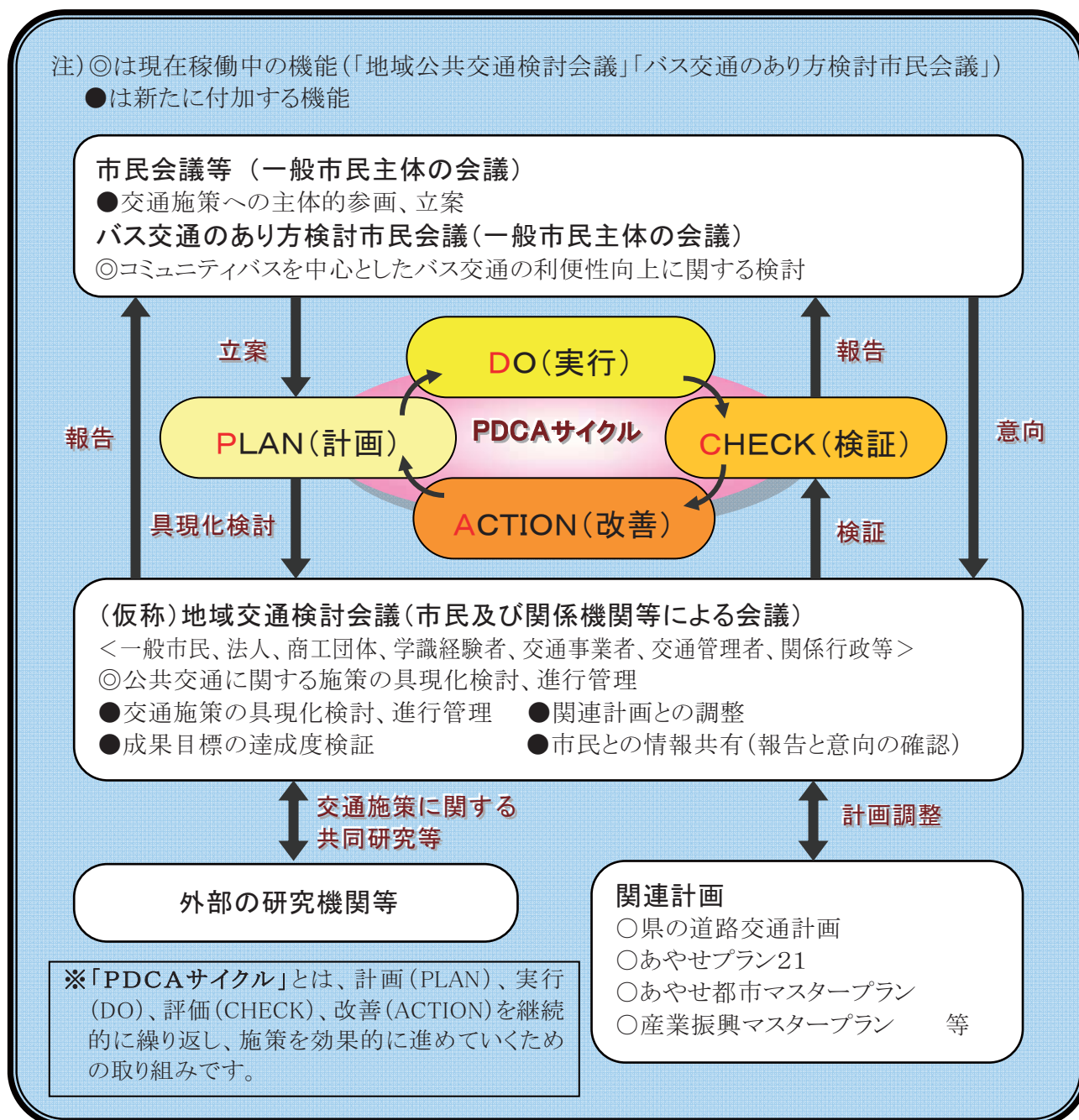
■ 目標達成型の施策展開イメージ



(2) 進行管理体制づくり

- ・ 施策の進行管理は、行政がP D C Aサイクル※にもとづき効率的に行うこととします。
- ・ 交通施策の展開においては、市民の主体的な参画による立案を行うこととし、その具現化を検討するための組織として、現在稼働中の「地域公共交通検討会議」を母体とした（仮称）地域交通検討会議（以降、「検討会議」と称す）の設置を検討します。
- ・ 検討会議は、施策の具現化検討のほか、市民との情報共有、関連計画との調整、成果目標の達成度検証などを行うものとします。
- ・ 交通施策の具現化においては、外部の研究機関等のノウハウも十分活用し、施策の実効性、有効性を高めていくものとします。

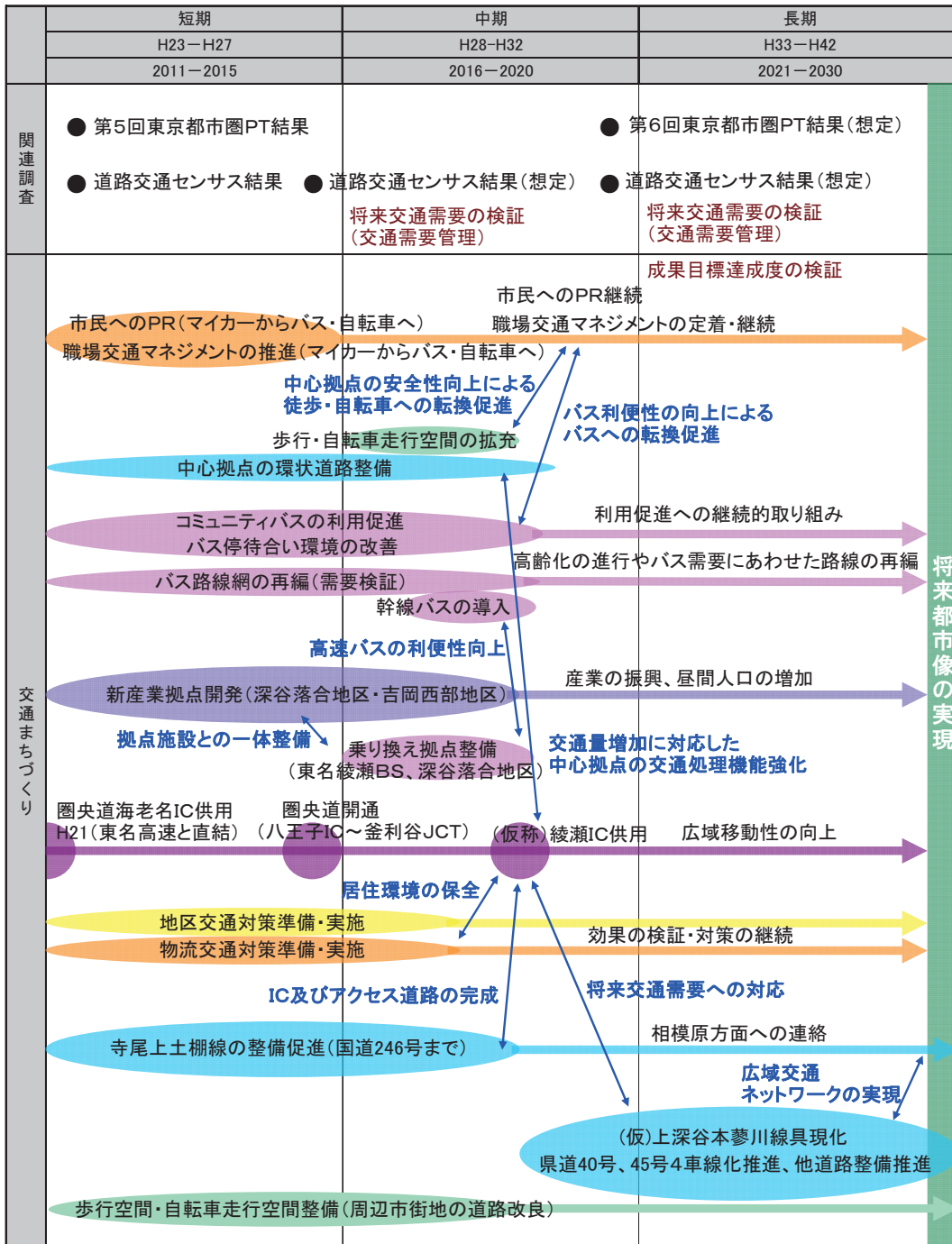
■交通施策の進行管理体制（案）



(3) ロードマップ（実施目標）

- 各施策は、交通まちづくりロードマップ※にもとづき進めていきます。
- 各施策については、関連計画の進捗状況、社会状況の変化などに応じて随時見直しを行いながら進めていくこととします。
- 次頁以降には、ロードマップにもとづいたまちの段階整備イメージ、及び達成成果目標を示します。

■交通まちづくりロードマップ



【施策分類】

- 歩行空間・自転車走行空間の整備
 - モビリティ・マネジメント
 - バスの利便性向上
 - 将来道路網の実現
 - 地区交通対策
 - 拠点開発
 - ↔ 施策の相関性
- 注) JCT: ジャンクションの略

※「ロードマップ」とは、目標を達成するためにやるべきことを列挙し、達成までの大まかなスケジュールを時系列で表現したものです。

■まちの段階整備イメージ（参考）

		現状(H23)	圏央道開通時期(H27頃)	(仮)綾瀬IC供用開始時期(H30~32頃)	将来(H42頃)
まちづくり	都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・深谷中央特定土地地区画整理事業完了 ・県央地区警察活動拠点稼働 ・市街化区域面積1,028ha 	<ul style="list-style-type: none"> ・タウンセンターへの機能集積促進 ・(都)寺尾上土棚線沿道の土地利用促進 ・市街化区域面積1,110ha 	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮)綾瀬IC周辺の土地利用再編(居住環境地区の形成) ・中心拠点の醸成 ・深谷落合地区、吉岡西部地区事業完了(予定) ・市街化区域面積1,110ha 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来都市像の実現
	人口	<ul style="list-style-type: none"> ・人口約8.3万人 ・高齢化率約22% 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口約8.6万人 ・高齢化率約27% 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口約8.7万人 ・高齢化率約30% 	<ul style="list-style-type: none"> ・人口約8.7万人 ・高齢化率約32%
交通環境	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス試験運行中 	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上に向けたバス路線網再編中 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換え拠点供用((仮)綾瀬IC、深谷落合地区) ・乗り換え拠点供用とあわせバス路線を再編 ・幹線バスを導入(海老名駅~湘南台駅間) 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化の進行にあわせ公共交通網を再編
	道路	<ul style="list-style-type: none"> ・H21さがみ縦貫道路海老名IC供用済(東名直結) ・市道改良実施中 ・交通安全対策実施中 	<ul style="list-style-type: none"> ・圏央道八王子IC~釜利谷JCT間開通 ・(都)寺尾上土棚線整備促進中 ・県道45号→国道467号以東4車線供用 ・地区交通対策実施 ・物流交通整序化実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮)綾瀬IC供用開始 ・第二東名(仮)海老名南JCT以西供用 ・(都)寺尾上土棚線→国道246号まで供用 ・(仮)センター環状線、センター連絡線供用 ・(仮)上土棚吉岡線→県道45号以西供用 ・(都)並塚笹山線→(都)横浜伊勢原線に接続 ・(仮)上深谷本蓼川線→具現化調整中 ・(仮)深谷吉岡線→供用 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路の4車線化推進 ・(都)寺尾上土棚線→座間、相模原方面連絡 ・(都)並塚笹山線→県道45号まで接続 ・(仮)上深谷本蓼川線→供用 ・海老名ICへの接続道路具現化調整中 ・武相幹線及び(仮)上土棚吉岡線具現化調整中
イメージ					

[凡例] 高速道路 4車線 2車線 事業中

幹線バス 乗換拠点 中心拠点

産業(工業)拠点 居住環境地区(既存産業拠点含む)

注)人口・高齢化率は総合計画による予測値である。注) JCT:ジャンクションの略。

■成果目標と評価指標（達成目標水準）

注）概ね中期の末頃（H30～32）を目標時期とし、達成目標を設定

成果目標(期待する成果)	評価指標	検証方法	達成目標水準の考え方						
			動向		影響要因	達成目標(H30～32)			
【成果目標1】 歩行者・自転車の交通事故の減少 歩行者、自転車による移動の安全性向上により、歩行者、自転車の交通事故発生件数が減少する。	歩行者・自転車の交通事故件数	●警察記録の照会 警察の事故記録から、歩行者、自転車に関わる交通事故件数を把握する。	事故件数(大和警察署資料)				●道路整備の推進 ●地区交通対策の実施 ●運転マナーの啓発	前年事故件数未滿	
			H16	H17	H18	H19			H20
【成果目標2】 高齢者の外出機会の増加 安心して歩ける環境やバスの利便性が向上することにより、特に高齢者が外出する機会が増える。	高齢者の外出率	●PT調査結果の把握 東京都市圏PT調査における65歳以上の外出率の変化を把握する。	(PT調査)	S63	H10	H20	●道路整備(歩道)の推進 ●バスの利便性向上 ●中心拠点の形成	65歳以上の外出率 65%	
			65歳以上の外出率	34.4%	55.4%	59.5%			
【成果目標3】 環境にやさしい交通手段への転換 ソフト、ハードによる徒歩、自転車の移動利便性向上、バスの利便性向上により、徒歩・二輪、バスの分担率が向上する。行政と事業者との協働により、マイカー通勤者の割合が低下する。結果としてCO2排出量が低減される。	徒歩・二輪、バスの分担率	●PT調査結果の把握 東京都市圏PT調査における綾瀬市の交通手段割合の変化を把握する。	(PT調査※)	S63	H10	H20	●道路整備の推進 ●MMIによる自家用車依存低下(マイカー通勤含む) ●バスの利便性向上 ●電動アシスト自転車の普及 ●低公害車の普及 ●高齢化の進行	徒歩・二輪・バスの分担率の向上 [徒歩・二輪] 43% [自動車] 50% [バス] 7% マイカー通勤によるCO2排出量25%削減	
			徒歩・二輪	54.0%	41.6%	42.3%			
	マイカー通勤による市内CO2排出量	●企業の協力による社内調査 企業の社内調査によって従業員の通勤手段の変化を把握する。	自動車	35.4%	53.2%	51.8%			
			バス	6.8%	5.7%	5.9%			
【成果目標4】 バスによる移動性の向上 バスの利便性が向上した結果として、バスによる主要な拠点への移動性が向上する。	主要な拠点(鉄道駅・高速バス停)への速達性	●所要時間の確認 市内から主要な拠点への移動所要時間を把握する。	現状で概ね30分以内で連絡可能な区間 ・海老名駅～綾瀬市役所 ・湘南台駅～綾瀬車庫(神奈中バス)				●道路整備の推進 ●バス路線の再編 ●乗り換え拠点整備 ●PTPSの導入	市内の拠点から周辺交通結節拠点へ30分以内で連絡	
	バスの利用者数		●バス事業者集計データの把握 綾瀬市内にバス停がある路線におけるバス利用者数を把握する。	バス利用者数(路線+コミバス)(人/日)					
				H17	H18	H19			H20
28,954	30,567	31,180	30,706				●バスの利便性向上 ●バスロケーションシステムの導入	バス利用者数(路線バス+コミバス) 36,000人/日	
【成果目標5】 生活道路への通過交通の低減 地区交通対策の実施により、生活エリアへの無用な通過交通が減少する。	生活道路の混雑度	●交通量調査の実施 道路整備、地区交通対策の実施と並行して生活道路に直結する地区幹線道路の交通量の変化を把握する。	現況混雑度(H20交通量調査結果) 市道1号線:1.16 市道10号線:1.31 市道3号線:0.67 市道12号線:0.66 市道325号線:0.64				●道路整備の推進 ●(仮称)綾瀬ICの供用 ●地区交通対策の実施	各路線の混雑度1.25以下に抑制	
【成果目標6】 道路混雑の低減 幹線道路網の整備促進により、幹線道路を中心とした道路混雑が低減される。	幹線道路の平均混雑度	●交通量調査の実施 交通量調査により市内幹線道路の平均混雑度を算出、幹線道路整備促進にあわせ混雑度の変化を把握する。	現況平均混雑度(H20交通量調査結果) 1.64				●道路整備の推進 ●(仮称)綾瀬ICの供用 ●中心拠点・新産業拠点の形成 ●MMIによるマイカー自粛 ●地区交通対策の実施	平均混雑度1.5以下に抑制	

※ここで示している徒歩・二輪、自動車、バスの分担率には、鉄道利用者が駅までの端末交通手段として利用している数値も加算しているため、P.15の交通手段構成比とは一致しない。

(4) 施策の展開イメージ

- ・ ここでは、各施策の具体的な展開イメージを示します。

【施策1】歩行空間・自転車走行空間の整備

①中心拠点における移動性の向上

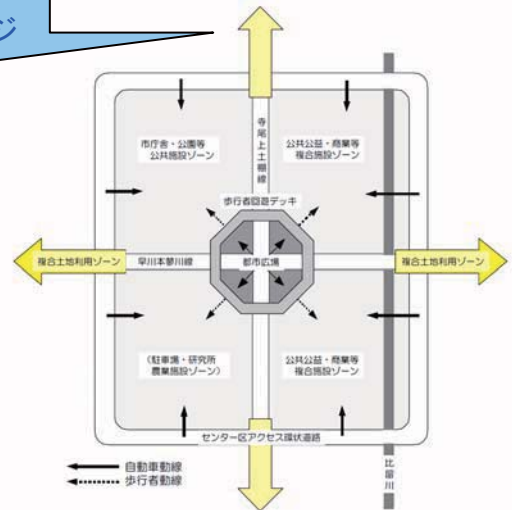
形成されつつある中心拠点においては、都市計画道路を中心とした歩道の拡充を図り、歩いて回遊できる空間、自転車で移動しやすい空間をつくる。

施策の展開イメージ

■環状道路の具現化

地区幹線道路として位置づけている(仮称)センター環状線、(仮称)センター連絡線の具現化を図り、中心拠点における歩道の拡充を進める。

これにより、センター地区計画(中心拠点)に集積する施設間を徒歩や自転車で快適に移動、散策できるような魅力ある空間づくりを進め、綾瀬の中心としての求心力、吸引力を高めていく。



■センター地区基本計画図(綾瀬市)

■歩行空間、自転車走行空間の明確化(通行スペースの明確化)

道路整備とあわせ、改正道路交通法による原則を踏まえた(適切に解釈するということ)歩行空間と自転車走行空間の明確化を図る。

特に中心拠点においては、歩行者のみでなく自転車の快適性、安全性も重視する必要があるため、歩行者の安全確保、自転車の安全確保の両面から通行スペースのあり方を検討していく。

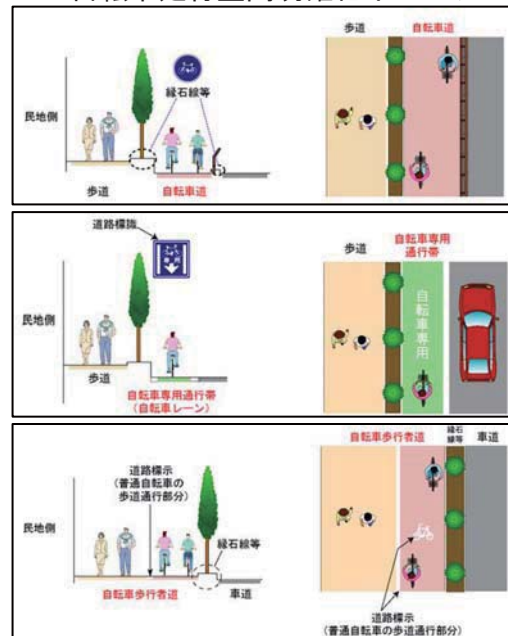
■道路交通法による自転車の扱い(2008. 6. 1~)

自転車は原則車道の左端を走行

自転車は以下の場合を除き、車道の左端を走行しなければならない

- (1) 道路標識等(右の標識など)により通行することができる場合
- (2) 児童(6歳以上13歳未満)や幼児(6歳未満)が運転する場合
- (3) 70歳以上の者が運転する場合
- (4) 安全に車道を通行することに支障を生じる程度の身体の障害を持つ者が運転する場合
- (5) 車道等の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するため、歩道を通行することがやむを得ないと認められる場合

■自転車走行空間明確化イメージ



■歩行者・自転車ネットワークの形成

緑の基本計画の「将来における緑の構造」との連携を踏まえ、中心部は歩行者を重視した回遊動線を形成し、周辺市街地においては自転車動線の連続性を考慮したネットワークづくりを推進していく。さらに、周辺市の幹線道路や自転車道等とも連携し、綾瀬市周辺エリアの自転車ネットワークづくりを展開していく。

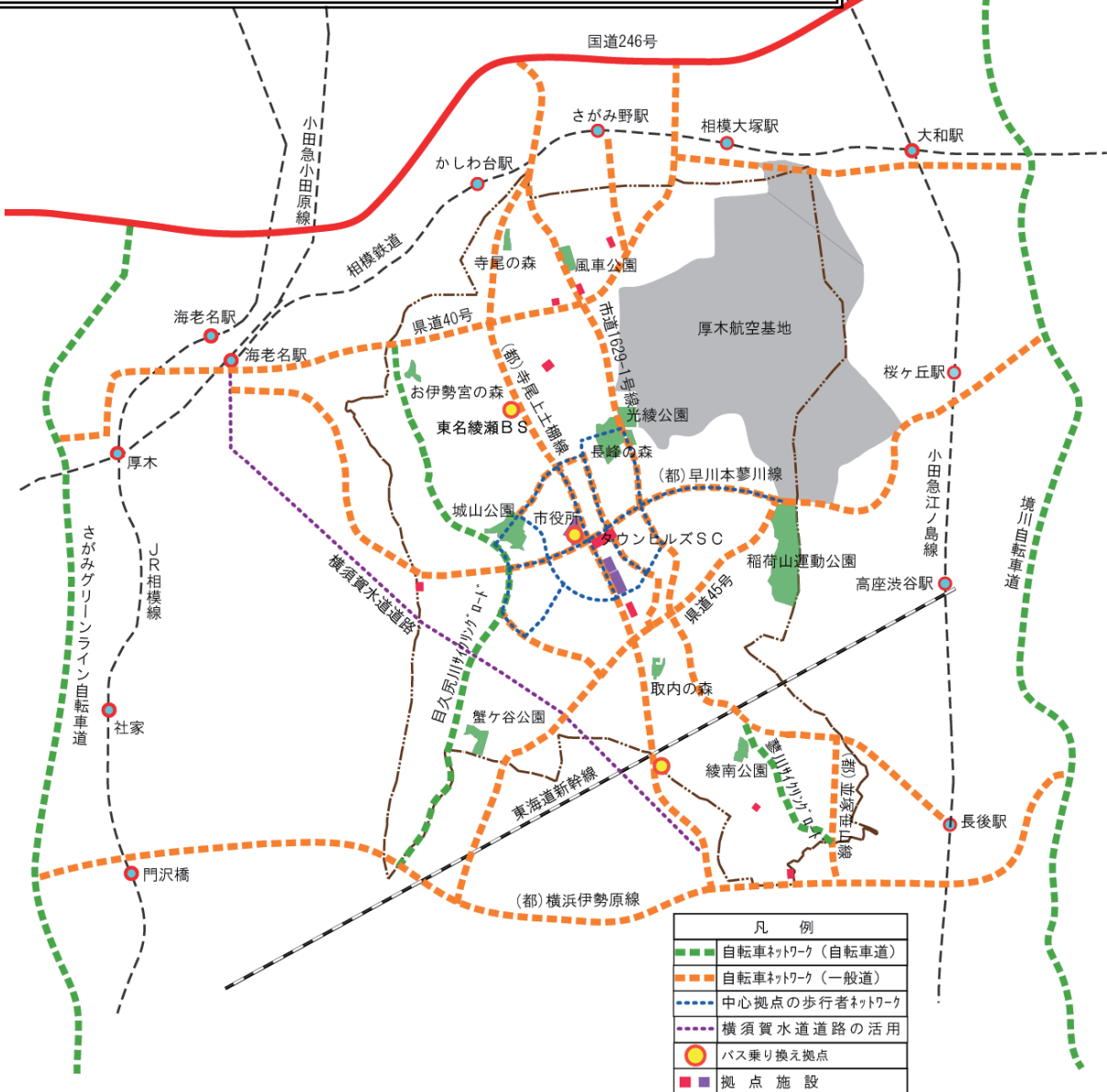
また、土地開発などが行われる際には、あわせて沿道の緑化について協力要請を行い、快適な歩行 空間・走行空間の創出に努めていく。

その他、歩行者、自転車利用者のための案内サイン(目的地の方向やトイレの場所など)の充実に努めていく。

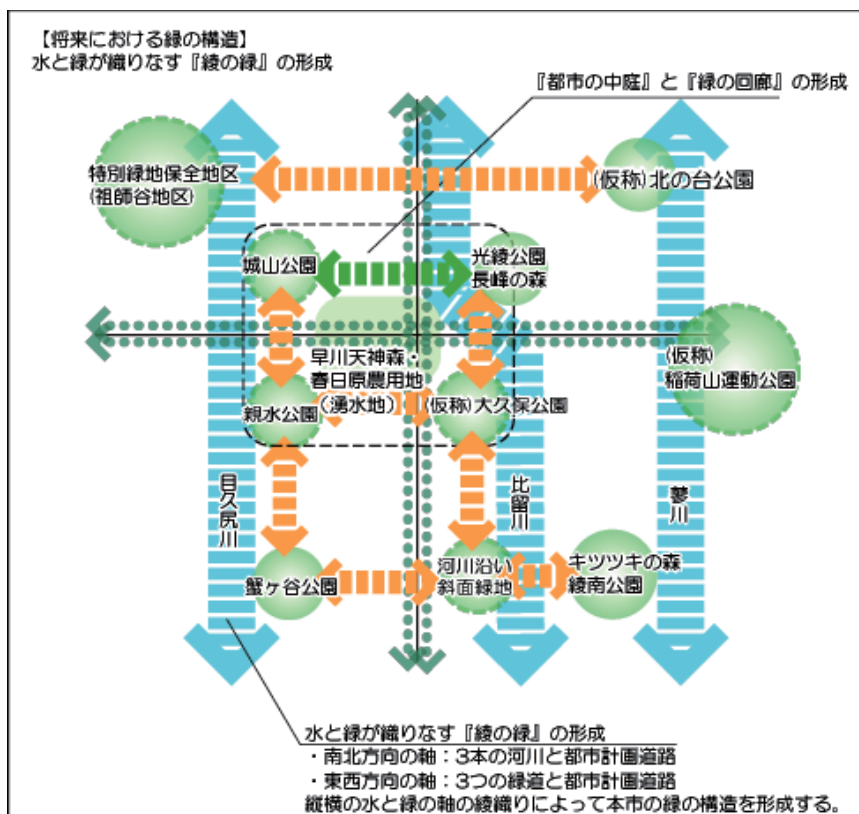
■綾瀬市を中心とした歩行者・自転車動線ネットワークイメージ

このイメージは、既存の自転車道及び一般道路を基本とした市外とのつながりを示したものである。

一般道においては、自転車は車道の左端を走行する前提となるが、今後の道路整備とあわせて前頁の「自転車走行空間明確化イメージ」のような整備が可能な箇所については、安全な歩行者、自転車走行空間の確保を図っていくほか、横須賀水道道路を活用した動線についても検証していく。



■将来における緑の構造（緑の基本計画改定中資料より）



■沿道緑化イメージ



■土地開発とあわせた沿道緑化イメージ



スペースに余裕がある場所には緑化を推進

大規模な土地開発などの際には、道路に面する側の敷地を緑化してもらうよう事業者へ協力を要請

②生活エリアにおける安全性の向上

商業施設周辺など、特に歩行者と自転車が錯綜しやすい生活エリアなどは歩道の拡幅、段差の解消などを適宜実施し、安全かつ快適な歩行空間・走行空間づくりを進めていく。

施策の展開イメージ

■既存の道路空間を活かした通行区分の明確化(速効対策)

市内の生活エリアは幅員が不十分な道路が多く、また拡幅も困難な場所が多いため、連続した空間分離を図るには多大な年月を要することとなる。このため、既存の道路空間を活用して歩行スペース、自転車走行スペースの明確化を進めていく。

特に商業施設周辺、通学路、その他歩行者と自転車、自動車が交錯する場所を重点とし、カラー舗装等によって通行区分を明確にしていく。



■既存道路空間活用イメージ

■まちづくりと連携した道路空間の再編(長期的対策)

面整備や土地利用の更新などの機会とあわせて道路の改良を施し、物理的に道路空間の拡充を進めていく。

このケースにおいては、地域におけるまちづくりの中で住民とともに道路空間のあり方、道路の構造のあり方などの検討を十分に行い、望ましい居住環境づくりを進めていく。

■生活道路の改良イメージ(歩道と車道の物理的分離)



例1



例2

【施策2】モビリティ・マネジメントによる交通需要の調整

①自家用車への依存の低減

自家用車への依存度を低減すべく、市民および市内事業者への働きかけを継続的に展開していく。

施策の展開イメージ

■コミュニティバスに対する理解と周知の推進

「バス交通のあり方検討市民会議」によるコミュニティバスの利便性向上に関する活動を中心に、さらに市民への周知徹底、情報提供の強化を図り、“コミバス※”に対する理解と利用促進を深めていく。

※コミュニティバスの略称

■行政主導によるマイカー自粛、低炭素社会づくりへ向けた働きかけの推進

市では、平成15年度に策定した環境基本計画の重点プランとして、市職員のマイカー通勤自粛に取り組んでいるほか、低公害車の導入にも取り組んでいる。

今後も、国をはじめ行政側の取り組みを広く公表し、既に実施している「あやせエコっと21(事業所編)※1」などの環境施策を活用し、民間の職場に対してもマイカー通勤からバス、自転車通勤への転換を働きかけていく。

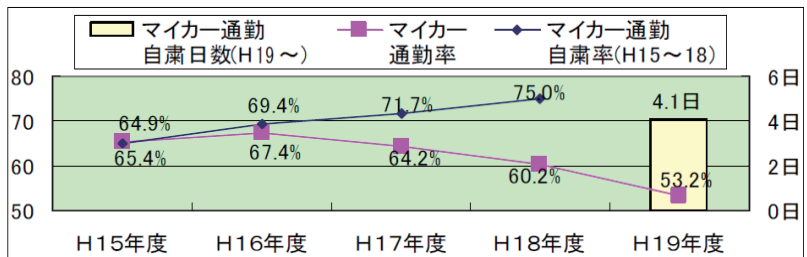
また、マイカーの自粛のみではなく、ハイブリッド車や電気自動車の普及ならびにカーシェアリング※2などの普及啓発にも努めていく。

※1: 環境に配慮した取り組みを行う事業所を登録し、実施状況を市ホームページで紹介している。表彰や報酬等はないが企業のPRになる。

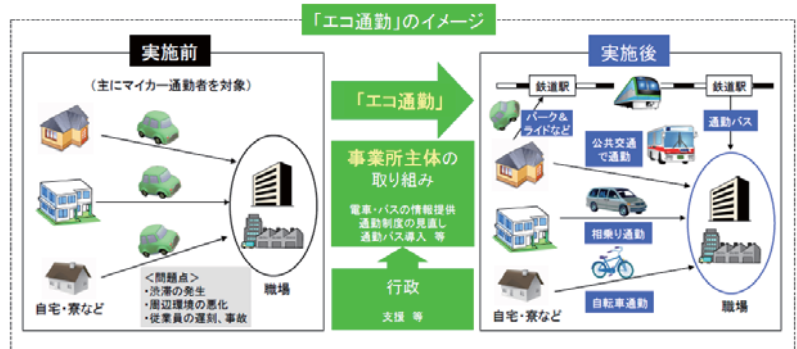
※2: 複数の個人、あるいは複数の企業が1台の車を共同利用する取り組み。

■「バス交通のあり方検討市民会議」の活動の周知促進

■市職員のマイカー通勤自粛への取り組み状況 (H19 環境報告書)

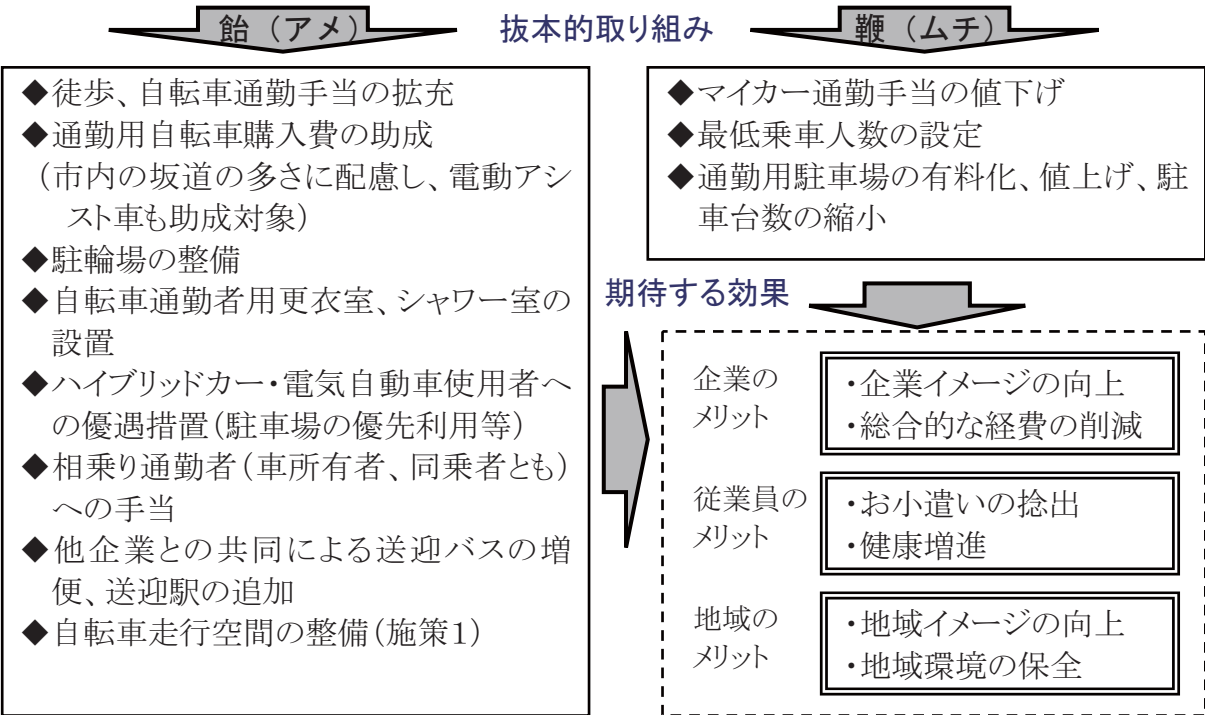
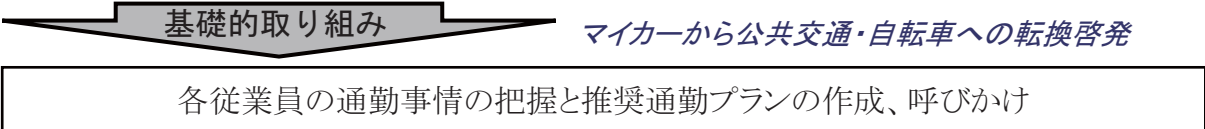


■エコ通勤のイメージ(国土交通省資料)

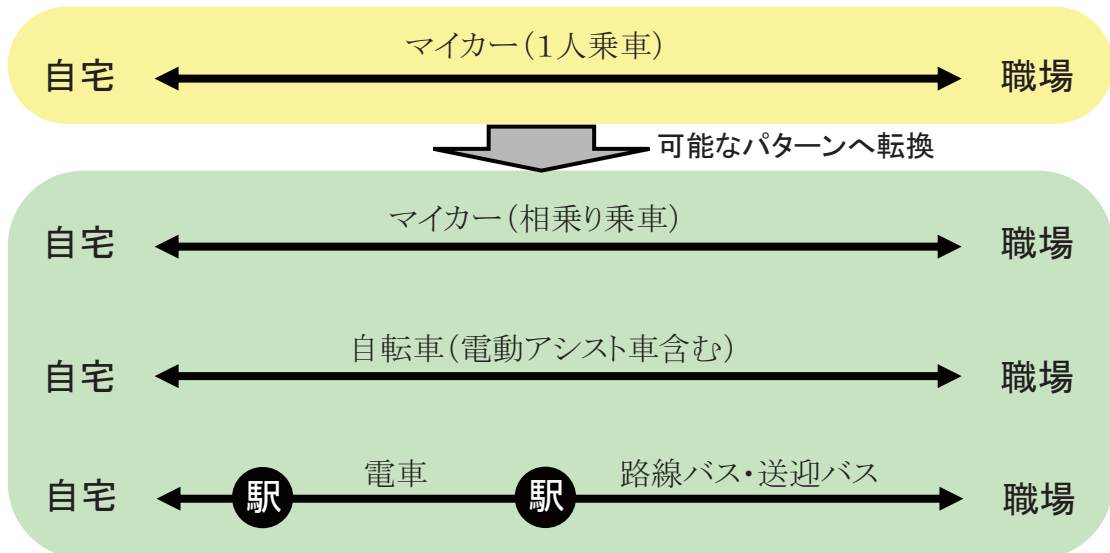


■綾瀬市における職場交通マネジメントの取り組みイメージ

- ・ 企業としてのメリットを盛り込み、啓発を促す。
 <直接要因>減税措置(財政面の検討は必要)、経費削減
 <間接要因>表彰制度の導入による企業の知名度UP、経営環境への貢献
- ・ 企業、従業員、地域にそれぞれメリットが生じ、かつ民間バス事業を圧迫しない方策を検討する(飴と鞭のバランスに配慮する)。
- ・ 企業側の総務担当者、経営者を取り込み、牽引役となるリーディング企業を核とした共同体をつくる(必要に応じてコンサルタントの導入)。



交通手段転換のイメージ



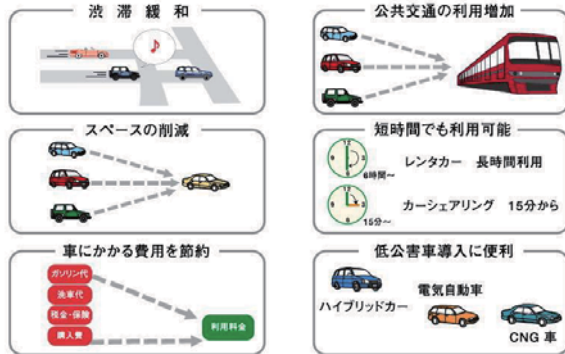
■カーシェアリングの仕組みと動向

- カーシェアリングとは、1台の自動車を複数の会員(個人、法人)が共同で利用する自動車の新しい利用形態である。会員は自動車を所有せず、必要などきに自動車を借りるシステムであり、年々車両台数と会員数は増加しつつある。

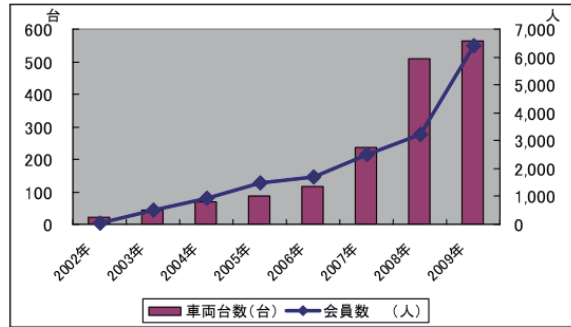
＜カーシェアリングの仕組み(県資料に加筆)＞



＜(参考)カーシェアリングの効果(県資料)＞



＜(参考)全国のCS車両台数と会員数の推移＞



(交通エコロジー・モビリティ財団資料)

■綾瀬市におけるカーシェアリングのイメージ

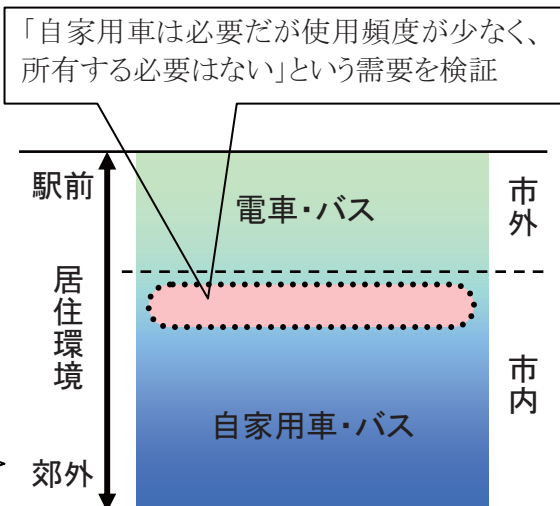
- 神奈川県では、「かながわ交通計画(平成19年10月)」におけるソフト施策の一つとして、カーシェアリングの普及促進に取り組んでいる。
- 平成18年からは県の土木事務所が公務利用においてカーシェアリング企業に法人会員登録し、駅近辺のカーステーションにおいて地域住民との車の共同利用を開始している。
- 綾瀬市の場合は「駅前」がなく、自家用車への依存度も高いことから、他の自治体のような駅前を中心とした車の共同利用は馴染みにくいと考えられる。
- このことから、「自家用車は必要だが使用頻度が少なく所有する必要はない」という需要を検証し、さらに行政(公務利用)や地場企業(社用利用)などの多様な利用形態も踏まえて綾瀬市独自のカーシェアリングのスタイルを検討していく必要がある。

＜公務利用例/厚木土木事務所＞



市民のみではなく、行政や地場企業の利用も含めた需要を検証することが必要

＜居住環境と交通手段の重要度イメージ＞



②物流の効率化

大型トラックの走行経路の整序、物流効率化による車両台数の低減など、環境負荷の低減および居住環境の保全について物流事業者とともに取り組んでいく。

施策の展開イメージ

■物流動線の整序化へ向けた取り組み

「あやせエコット21(事業所編)」等の取り組みを活用し、(仮称)綾瀬ICの供用後における市内の物流のあり方について、市内事業者と相互協力しながら整序化に努めていく。市外からの運送事業者に対しても、荷主企業を通じて推奨する経路を走行するよう協力要請を行っていく。

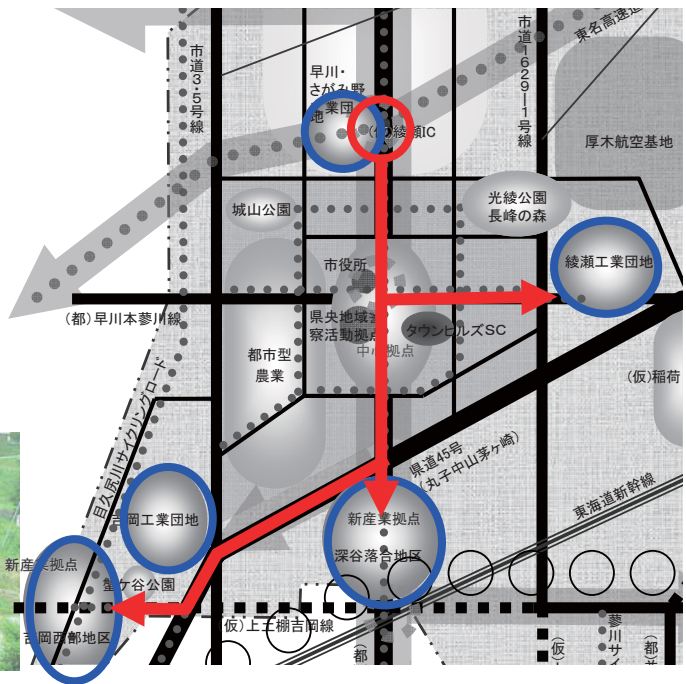
■物流効率化へ向けた取り組み

産業の発展とあわせ、物流交通の増加を抑制すべく、共同集配など企業間で協力できることを提案していく。

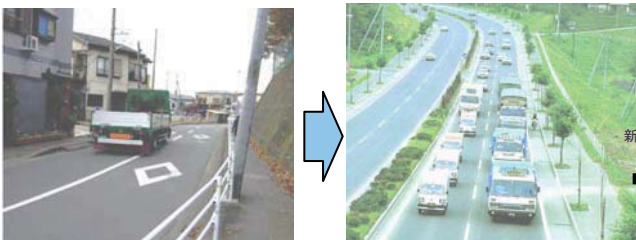
■物流動線整序化の目標

- ・(仮称)綾瀬IC～市内の物流拠点間における物流動線は、幹線系の道路以上(集配車両は除く)を原則とし、生活道路には大型車両が流入しないようにする。
- ・車両の小型化(住宅地内)、共同配送、共同集配など、物流効率化による環境への配慮を促していく。

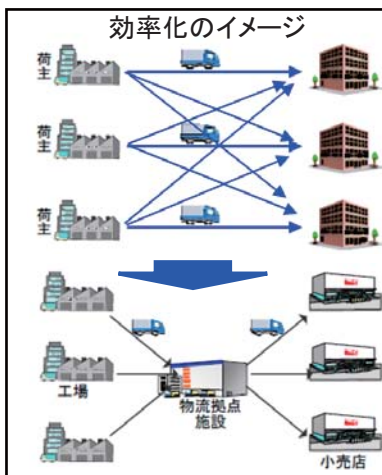
■(仮)綾瀬ICを中心とした物流動線のイメージ



■物流交通のイメージ



■物流効率化の一例(福岡市天神地区)



天神地区において集荷・配送業務を行っている運送事業者35社が共同輸送会社を設立し、輸送効率の改善とともに同地区の交通混雑の緩和と排気ガスによる自動車公害防止を図るシステムを構築し、トラック台数、走行距離などの大幅な削減を実現した。



共同集配車両

<共同化による効果>

区分	共同化前	共同化後	共同化の効果
トラック台数	75	26	65%減
総走行距離	815.8	251.4	69%減
エリア内走行距離	104.8	17.4	87%減
総駐車回数	502	139	72%減
総駐車時間	100.4	82.9	17%減

【施策3】バスの利便性向上へ向けた取り組み

①移動利便性の高いバス路線への再編

バス路線の需要検証を行いながら、市内の移動をはじめ、湘南台方面への連絡を視野に入れた移動利便性の高い路線への再編を図る。

施策の展開イメージ

■隣接市との連携による幹線バスの導入

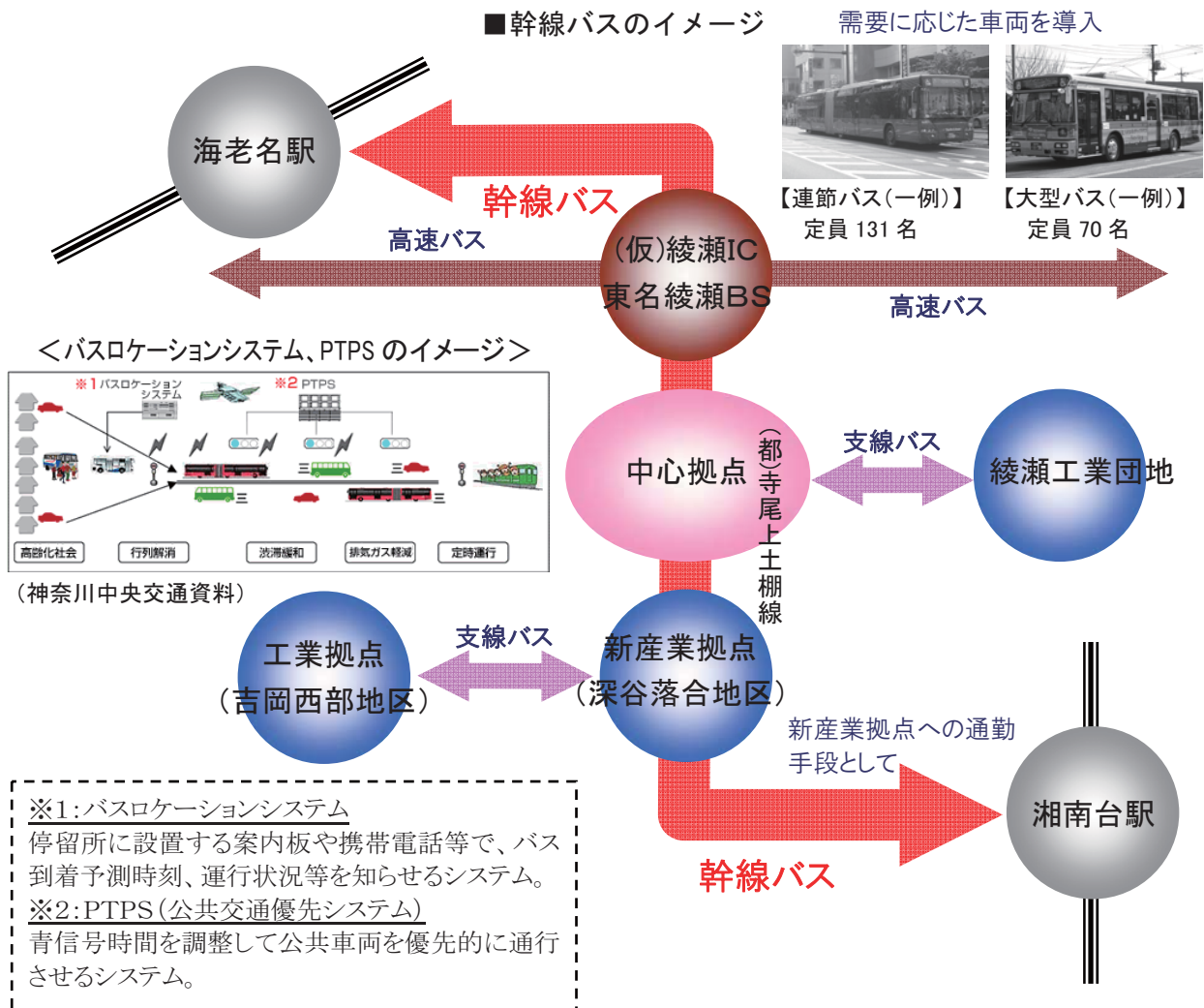
主要幹線道路である(都)寺尾上土棚線を活用し、湘南台駅から綾瀬市内へ連絡する幹線バスの導入を検討する。綾瀬市役所をはじめ、新産業拠点、(仮称)綾瀬ICなどを乗換拠点として活用した新たな移動手段として具現化をめざす。

■幹線バス導入とあわせた定時性向上策の導入

将来的に(都)寺尾上土棚線の交通量増加が懸念されるため、バスの定時運行を支援するための方策として、信号サイクル時間の調整、さらにはバスロケーションシステム※1やPTPS(公共交通優先システム)※2の導入についても検討する。

■需要に応じた車両の導入

幹線バスの利用需要、車両設備、バス事業者の採算性、行政側の負担費用などを総合的に検討し、過不足のない車種、便数を検討する。



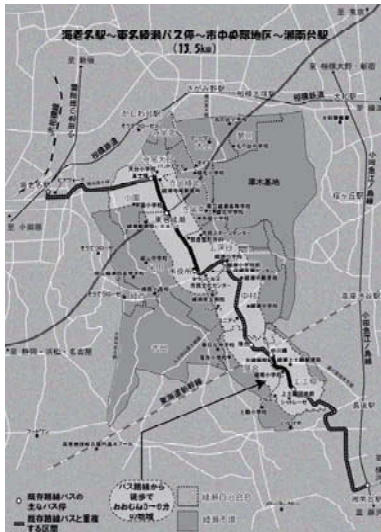
■バス路線需要の継続的な把握

(仮称)地域交通検討会議を通じてバス路線に関する市民の需要を継続的に把握し、効率的で利便性の高いバス路線づくりを推進していく。

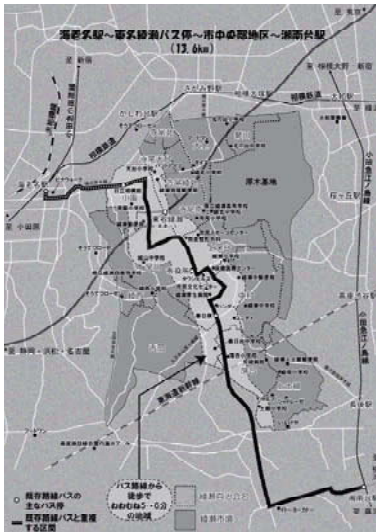
平成20年度においては3つの仮想ルートを設定し、自治会加入全世帯を対象にアンケート調査(「バス交通のあり方検討市民会議」による)を実施した。その結果、最も需要が高いのがルート1であるという情報が得られた。今後もこのような検証作業を継続し、バス路線再編に活かしていく。

■平成20年度の調査結果

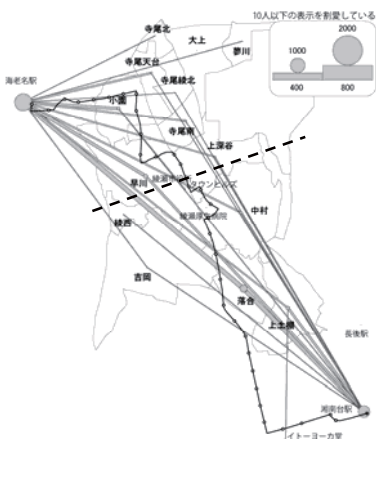
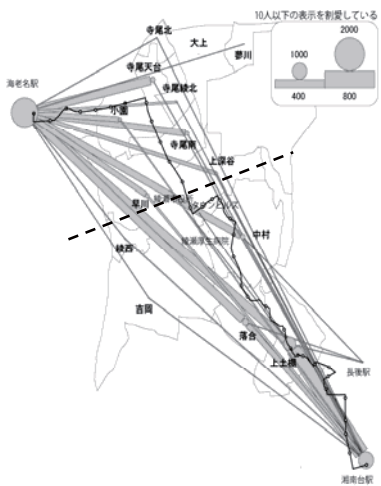
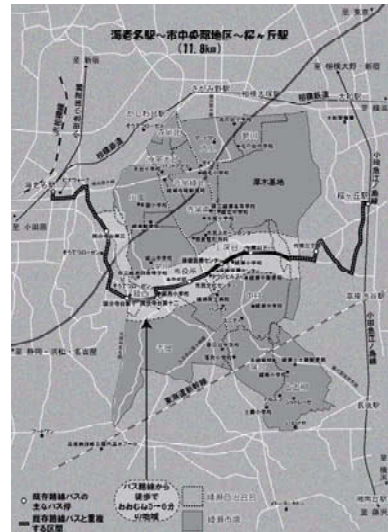
ルート1



ルート2



ルート3



ルート1	
1日想定利用者数	1,600人/日 (3便/時想定)
利用目的	買物・私事6割 通勤2割
目的地	海老名駅4割 湘南台駅3割

ルート2	
1日想定利用者数	1,000人/日 (3便/時想定)
利用目的	買物・私事7割 通勤2割
目的地	海老名駅4割 湘南台駅3割

ルート3	
1日想定利用者数	500人/日 (3便/時想定)
利用目的	買物・私事7割 通勤2割
目的地	海老名駅5割 桜ヶ丘駅2割

■ 運行評価基準によるコミュニティバスの適正な運行評価

コミュニティバスの利用は年々増加傾向を示しつつあり、その有効性が確認されてきている一方、公的負担等の削減を徹底し、全市的な公平性を高め、将来に渡ってより使いやすいものに発展させるために、運行状況を適正に評価する必要がある。

そのため、コミュニティバスの実証運行を評価する“ものさし”であり、評価年次における達成目標を明確にするための「綾瀬市コミュニティバスの運行評価基準」を策定し、これにもとづき「運行計画の見直し」、「本格運行※」を判断していく。

※事業主体を交通事業者に移行させること(運行補助を含む)

■ 評価基準の考え方と評価の流れ

(平成21年7月現在「地域公共交通検討会議」にて検討中案の抜粋整理)

【評価基準の考え方】

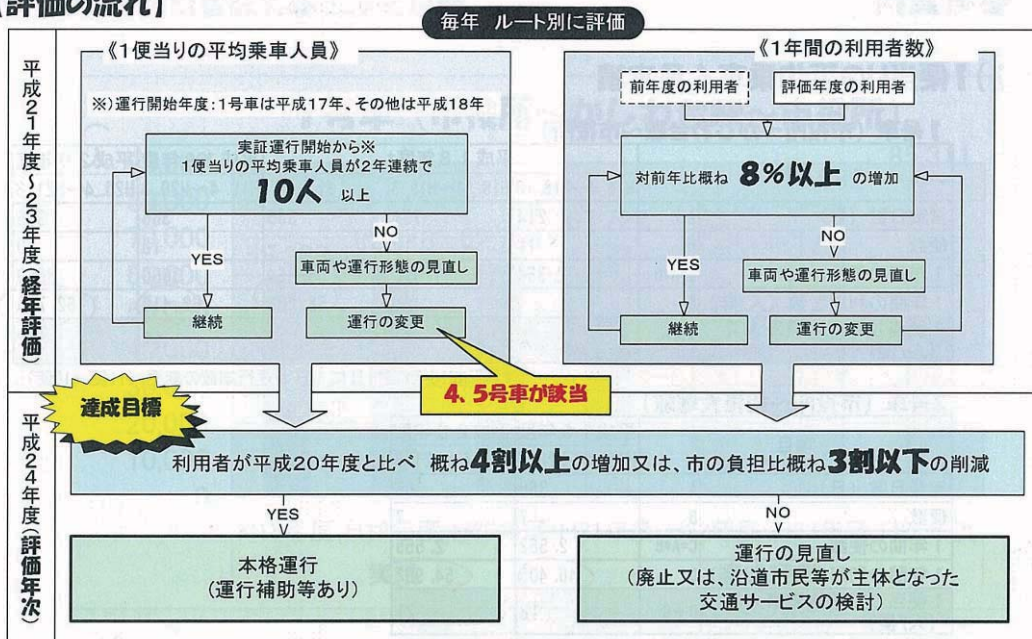
- 地域住民の利用・協力により維持・向上させるもの、一定の利用がなければ運行見直し
- 導入効果は、基本的に利用者数が増えれば高まることから、利用者数を基本に評価
- 各ルートごとに運行環境が異なることから評価は各ルートごとに実施
- 高齢者等の外出支援は、路線バスを含めた全市的な対応が必要
- 本格運行に向けては、全市的な公平性を保つこと
- 路線バスの再編が進んだ時点として平成24年度に設定

【評価基準(運行の変更に関して)】

1. 1便当りの平均乗車人員が実証運行開始から2年連続して10人を下回る場合、車両や運行形態の見直しを進める。
2. 平成24年度の目標に達しない場合は、運行形態等の見直しを進める。
 - ・1年間の利用者が平成20年度と比べ概ね4割以上の増加
 - ・又は市の負担費が平成20年度と比べ概ね3割以上の削減
3. なお、毎年1年間の利用者を前年値と比較し、達成目標の見通しが得られない場合

【評価の流れ】

【評価の流れ】



②バス乗り換え拠点の整備

(仮称)綾瀬ICの整備、拠点施設整備とあわせ、バスの乗り換え拠点を整備するとともに、駐車場、駐輪場、タクシーなど、交通結節機能の充実を図る。

施策の展開イメージ

■東名綾瀬バス停の再編(高速バスの利便性向上)

(仮称)綾瀬IC整備とあわせ、関係機関との共同により東名綾瀬バス停の再編を図る。高速バス利用者用の駐車場・駐輪場整備のほか、高速バス停と路線バス停との連絡性の強化、迅速な移動手段として重要なタクシーの待機スペースについて検討し、高速バスの利便性向上を図る。

検討においては、IC周辺の土地利用再編と一体化した乗り換え拠点づくりをめざす。

■周辺土地利用と高速バス停が一体化した例



(中国自動車道千代田IC)
 ・IC、道の駅、バスターミナルの一体整備例
 ・高速バス停は料金所付近に設置



(九州自動車道高速千代ニュータウンバス停)
 ・交通網が不便なため高速バス利用者多い
 ・付近の路線バス停と乗り継ぎ割引あり

■拠点施設整備とあわせた乗り換え拠点の整備

深谷落合地区の産業拠点開発とあわせ、乗り換え拠点の整備を図る。

整備においては公共施設や商業施設等との一体的な活用を図り、単なる通過点ではなく、バスによる移動目的の創出、乗り換え待ち時間の活用によるコミュニティ活動の創出など、拠点としての効用を最大限発揮できるように計画する。

中心部の乗り換え拠点として既に整備されている市役所ロータリーについては、幹線バスの運行に対応すべくソフト面、運用面での機能強化を図る。

■拠点施設整備と連携した乗り換え拠点整備例(一般道関係)

<右:山鹿バスの駅/熊本県>
 バス停、観光情報、物産施設等

<綾瀬市役所>



<右:徳島とくとくターミナル/徳島県>
 高速バス停、駐車場、物産施設等



③待合い環境の改善

既存のバス停について、待合い環境の改善ならびにバス停までのアクセス環境の改善などを図り、安全かつ快適な待合い環境づくりを進める。

施策の展開イメージ

■市民との協働による待合い環境の改善

「バス交通のあり方検討市民会議」によるバス停環境のチェック活動成果を活かし、市の助成制度等を活用しながら、改善が必要かつ可能なバス停からバス停環境の改善を進めていく。特に夜の治安にも配慮された安全かつ安心な環境の確保に努める。バス停待合いスペースの確保については以下のメニューを基本に検討を進める。

- ◆バス停隣接用地の買収あるいは土地借用
- ◆公共用地前へのバス停設置あるいは移動
- ◆商業施設の店先空地の活用(事業主への協力依頼)
- ◆駐輪場の設置可能性の検討

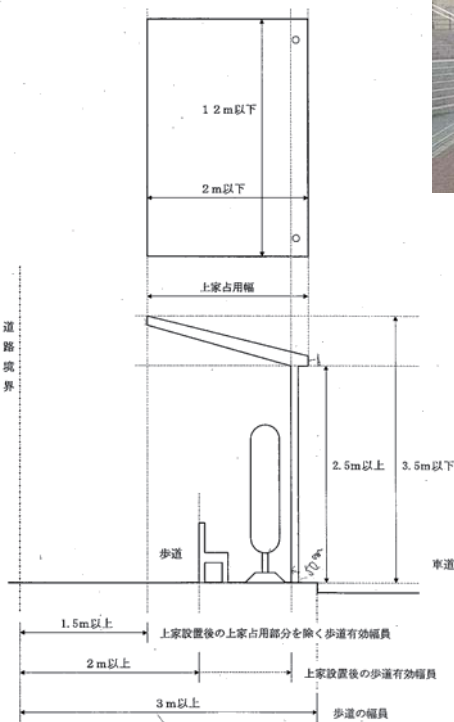
■バス停までのアクセス環境の改善

バス停環境の改善とあわせ、バス停までのアクセス利便性の改善に努める。市民からの情報やバス交通のあり方検討市民会議の協力を得ながら、各バス停の利用勢圏(一般的に半径300m)について、物理的な障害や危険な状況など、バス停を利用する上で支障がないかどうかの把握を進め、特に改善を要する箇所から適時改善を図っていく。

■綾瀬市の助成制度の活用

【綾瀬市バス停留所上屋整備事業】

- 補助対象者:路線バス事業者
- 補助率:補助対象経費の1/2以内
かつ100万円/年以内



■待合い環境改善例
(城山公園)



■ポケットパークとバス停の一体整備例



■バス停付近への駐輪場整備

- ・平成21年現在で3箇所設置済(下図)
- ・土地利用と連携して可能な箇所へ増設していく
⇒バス停付近の未利用地の活用
⇒バス乗り換え拠点との一体整備 等



④利用促進方策の検討・実施

バスの利用促進方策について、ソフト面、ハード面の観点から検討・実施を進めていく。

施策の展開イメージ

■車内環境づくりの推進

バス事業者との協働により、移動が不自由な人をはじめ、荷物の多い人、ベビーカー利用者など、どのような身体状況であっても利用しやすい車内環境づくりへの取り組みを進めていく。

■車内環境づくりの例(相鉄バス)



■コミュニティバス利用サービスの向上

「バス交通のあり方検討市民会議」で検討され、既に実施されているサービス、また今後実施・検討が予定されているサービスについて具現化を進める。

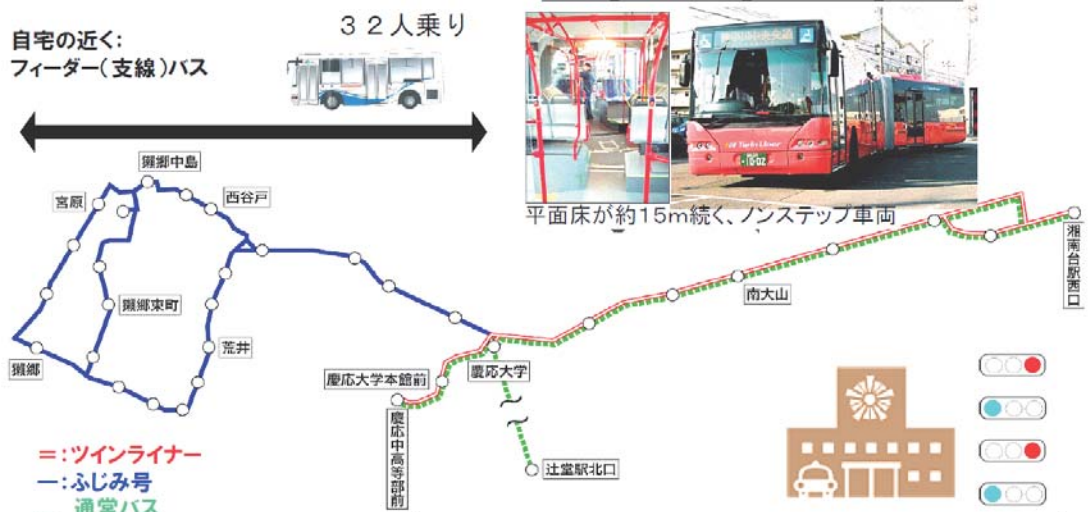
実施済 or 今後の対応予定のサービス

- 乗車毎のポイント制
- 商店との連携(お買物バス券等)
- 夏休期間中児童割引
- 乗継割引の導入
- タウンヒルズ出入口へバス停設置
- 乗継可能な路線バス情報提供
- バス停の時刻表、ルート図の拡大

今後重点的に検討するサービス

- ICカード乗車券への対応
- 入院施設を有する病院への連絡
- デマンドバス(住宅の密集していない区間)
- コミバス3、4号車の長後駅連絡
- 市役所バスロータリーの強化
- バス停の増設によるアクセス性向上

■サービス例:乗継割引(藤沢市)



通常バス路線と支線バスが慶応大学で結節しており、支線バスの通常料金は全線 170 円であるが、慶応大学で他の路線バスへ乗り継ぐ場合は 100 円となる(平成 21 年8月現在)。

通常バス路線:通常バス&ツインライナー
PTPS(公共車両優先システム)を強化

【施策4】 将来道路ネットワークの実現に向けた取り組み

①(都)寺尾上土棚線の整備促進

(仮称)綾瀬ICの設置にあわせ、(都)寺尾上土棚線の県道40号以北区間の整備促進を図る。寺尾地区のまちづくりを考慮した整備方策を検討し、当該路線に係る行政間の調整を通じて早期実現をめざす。

施策の展開イメージ

■ 県・市協働による具現化検討

県、海老名市、座間市、相模原市との協働作業により、整備へ向けた具体課題の抽出、ならびに整備実現のための方策を検討していく。

<主な検討課題>

- 段階整備、目標時期
- 整備主体
- 道路構造
- 国道246号線との接続方法
- まちづくりとあわせた沿道の合意形成

②主要幹線道路の4車線化推進

主要幹線道路に位置づけている県道について、4車線化を推進すべく県及び隣接市に働きかけていく。

施策の展開イメージ

■ 県道の4車線化へ向けた取り組み

交通量調査の定期的実施及び将来交通量の検証等を進め、主要幹線道路が負担する交通量ならびに4車線化の必要性を整理し、県及び隣接市に対して実現化へ向けた手続きを進めていく。

<主な検討課題>

- 段階整備、目標時期
- 将来交通量の検証
- 隣接市との計画調整
- 「かながわのみちづくり計画」との整合

③幹線道路等の整備促進

未整備路線(都市計画道路)については、整備促進を図る。
幹線道路に位置づけた市道の拡幅整備の検討・実施を図る。
構想路線は線形、規格、整備手法の検討を進める。

施策の展開イメージ

■ まちづくりと一体となった道路整備のあり方の検討

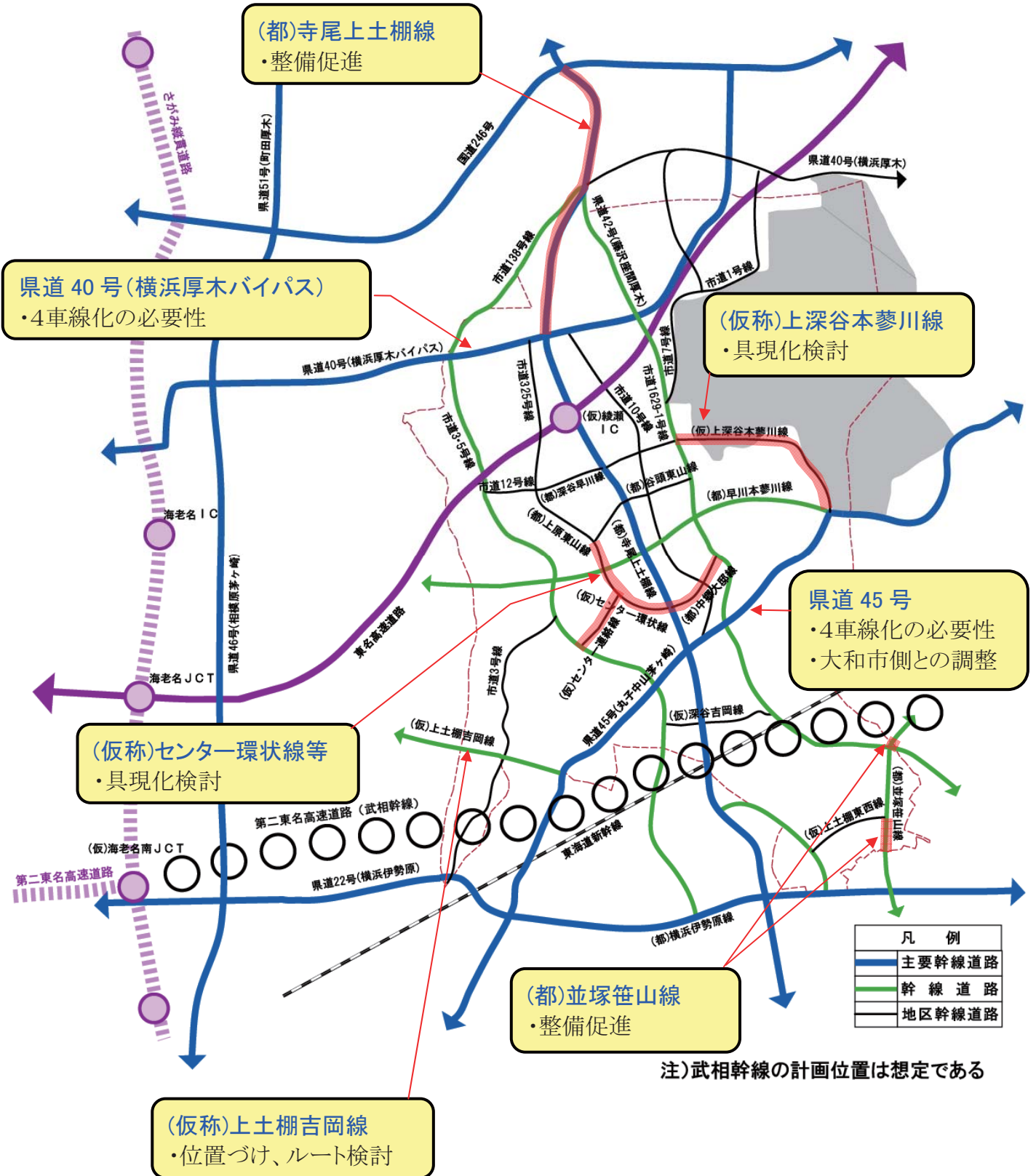
将来交通量の検証等と合わせ、沿道の土地利用、まちづくりの方向性を検討し、地域状況にあわせた幅員構成、構造等の考え方を具現化していく。

<主な検討課題>

- (仮称)上土棚吉岡線の位置づけ、ルートの検討(武相幹線の具現化とあわせて)
- (都)並塚笹山線の整備促進
- (仮称)センター環状線等の具現化検討
- (仮称)上深谷本蓼川線の具現化検討

道路整備プログラムに基づき整備実現化へ向けた手続きを進めていく

■ 将来道路ネットワーク実現化に向けた取り組み方向



【施策5】 地区交通対策への取り組み

①通過交通対策の検討・実施

(仮称)綾瀬IC周辺エリアをはじめ、市内の居住環境保全を図るべく、生活道路への通過交通対策の検討をはじめ、地域住民とともに面的な対策を進めていく。

施策の展開イメージ

■エリア特性に応じた生活道路進入防止対策の具現化

(仮称)綾瀬IC周辺エリアを中心とし、物理的デバイスによる抑制、交通規制による抑制、啓発による抑制などの具体対策を面的に検討する。

特に、交通規制については住民の合意形成が不可欠であるため、勉強会等を実施しながら合意形成を図り、交通管理者へ具現化の要望を行っていく。

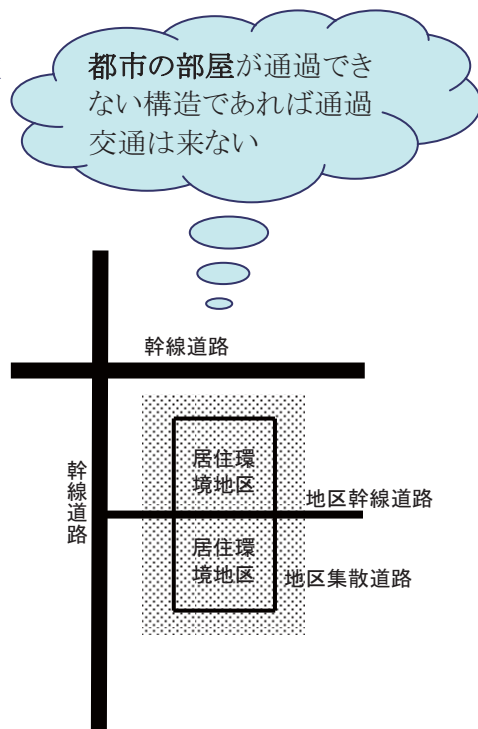
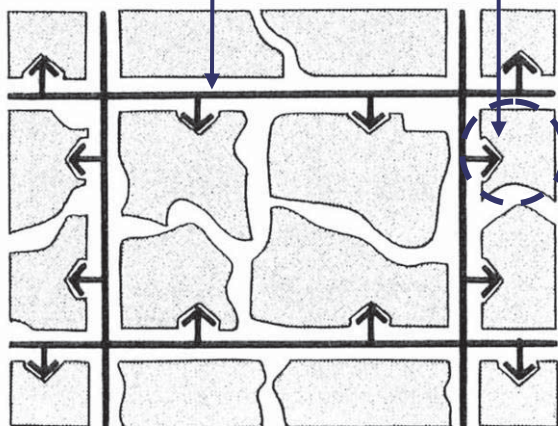
■地区交通対策に向けた考え方の展開イメージ

●「居住環境地区」(ブキャナンレポート/1963 UK※)という考え方を地域で共有する

- ・ 幹線道路で囲まれたエリアが単位
- ・ 地区に用事のない交通(通過交通)は来ない
- ・ 地区内道路(生活道路)の主役は歩行者、自転車
- ・ 地区内の自動車は静かにゆっくり走る

都市の廊下=幹線道路

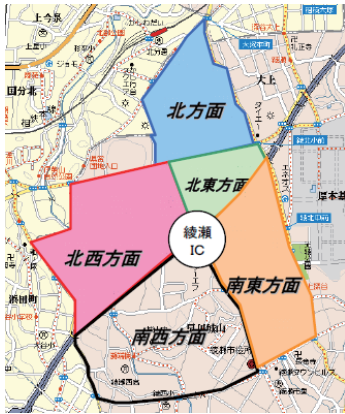
都市の部屋=居住環境地区



※:ブキャナンレポートは 1963 年、イギリスのコーリン・ブキャナンがまとめた地区交通計画についての教科書的な著書である。

通過交通のための空間(都市の廊下)と良好な居住空間(都市の部屋)を明確に分け、道路を主要幹線道路・幹線道路、補助幹線道路・区画道路と段階的に整備することを主張した。主要幹線道路・幹線道路は通過交通のための道路であり、補助幹線道路・区画道路は居住環境地域内の道路である。

■生活道路進入防止対策の具体例（H18 横浜国立大学研究成果より）



1 物理的デバイスメニュー

		北	北西	北東	南東	南西
物理的デバイスによる対策	ハンプ	○			○	○
	ランブルストリップ	○			○	○
	狭さく	◎	○	○	◎	◎
	シケイン				○	◎
	イメージハンプ	○	○		○	○
車両規制による対策	カラー舗装	○	○	○	○	○
	大型車規制	◎	◎		◎	◎
	居住者以外の車両規制	◎	◎	◎	◎	◎
	許可車両以外規制	◎	◎	◎	◎	◎
	通学(登校下校)時間帯規制	○	○	○		○
	早朝深夜時間帯規制	○	○	○	○	○
	速度の規制	○			○	◎
啓発を行う対策	一方通行処理	○				○
	右左折の禁止	◎	◎	◎	◎	◎
	地区内進入を遠慮してもらおう	◎	◎	◎	◎	◎
	速度を低下してもらおう	○			○	◎

◎ : 大いに効果的
○ : 効果的



2 規制メニュー



3 啓発メニュー

速度の抑制や交通量の抑制、通過交通の排除等、その地区や道路区間の環境保全等を目的として行うメニュー。強制力はないが、標識等による呼びかけによって行う。



それぞれのメニューを適切に組合せ、より効果の高いものとする。また、身障者を含む歩行者や自転車への配慮、自動車運転者に対する認知、騒音・振動、夜間の視認性、緊急車両の対応、地形、季節による特性などに留意する必要がある。

※コミュニティ・ゾーン

歩行者の通行を優先すべき住居系地区等において、地区内の安全性・快適性・利便性の向上を図ることを目的として、面的かつ総合的な交通対策を展開する、ある一定のまとまりをもった地区。

■ポイント整理

◇◇◇地区住民との話し合いにより、意識啓発、意識改革を図る◇◇◇

- 抜け道(短絡路)をつくらない → 住民にも多少の不便は生じ得ることへの理解
- 勉強会などで理解を深める → どのような効果があるのかの理解
- 規制等の社会実験で効果と影響を体験する → 実体験による効果の把握
- コミュニティ・ゾーン※として面的な対策を講じる → 生活行動範囲まで考慮



②路上駐車対策の検討・実施

大型車輛の交通取り締まり強化、面的な駐車対策の強化、ローディングベイ(荷捌き用停車帯)の設置、沿道出入り対策などについて、交通管理者ならびに地域住民と協働で進めていく。

施策の展開イメージ

■ローディングベイ(荷捌き用停車帯)の設置

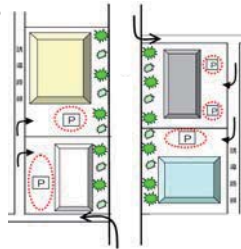
荷捌きのための駐停車が生じやすく、かつローディングベイが設置可能な箇所については設置の可能性を検討する(交通管理者の協力必要)。



■ローディングベイ実例

■沿道出入り対策の指導

路上での駐停車が生じないように、沿道施設内の出入口の位置(裏側から出入りさせるなど)について、開発申請時に指導していく。



■沿道出入りイメージ

■拠点開発とあわせたトラックの受け皿づくり等(路上駐停車の解消)

運送トラックは、交通混雑が少ない深夜～早朝に到着し、客先企業の開業時間まで路上で待機する。これが路上停車、路上駐車の発生要因の一つとなっている。

産業拠点などの開発時に、トラックステーション※のような貨物車の受け皿整備(整備主体、管理主体、費用負担、運用等の検討は別途に必要)を図る、また既存の荷主企業等には、営業時間外でも貨物車を受け入れるよう協力を要請するなどの対策を検討していく。

(参考例)東神トラックステーション(大和市内)



※正式なトラックステーションは、社団法人全日本トラック協会の計画に基づき、財団法人貨物自動車運送事業振興センターが建設・管理・運営する営業用トラックドライバー向けの休憩・休養施設である。平成21年現在、国内40カ所に設けられている。

関東地方では、東名横浜町田IC付近に関東最大級の東神トラックステーションが整備されており、「外部電源式アイドリングストップ冷暖房システム(休憩中にエンジンを止めても使える外付エアコン)」の給電スタンドも備えている。

【さらなる可能性として】

このような受け皿や各種の拠点整備とあわせ、さらに、今後普及が進んでいくであろう電気エネルギーによる自動車交通に対し、以下のような対応にも配慮していく必要が考えられる。

- ↓環境負荷の軽減
- ↓低公害車への転換
- ↓電気エネルギーの普及促進

◆給電設備需要への対応

<イメージ>



EVイニシアティブがはがわ

地球温暖化を防ぎ、石油に頼らない社会を実現し、騒音や大気汚染の少ない地域にするため、2014年度までに電気自動車 (EV) を県内に3,000台普及させ、EV社会へのムーブメントを呼び起こします。

③交通流動の円滑化

道路整備及び土地利用増進とあわせ、各道路の交通処理機能を十分に発揮させるため、交通流動の適正化を面的に展開していく。

交通負荷が大きい交差点についてはレイアウトの見直し、右折レーンの追加などを実施する。

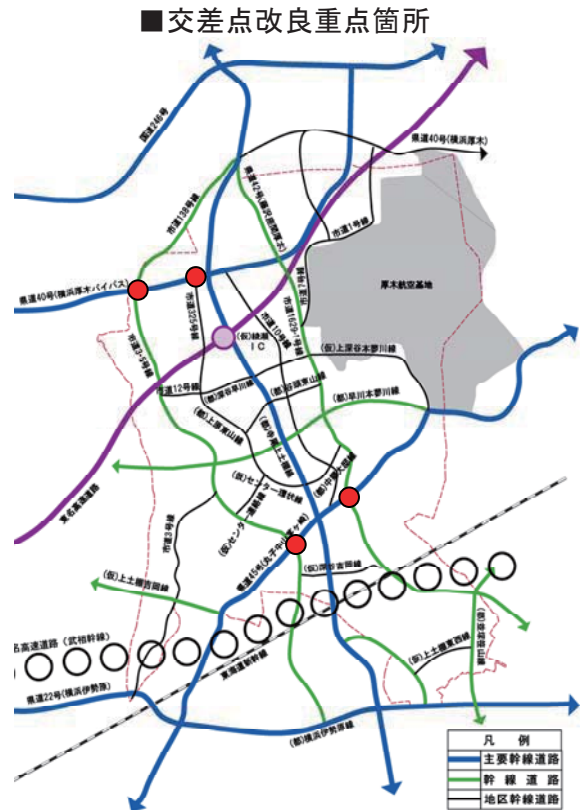
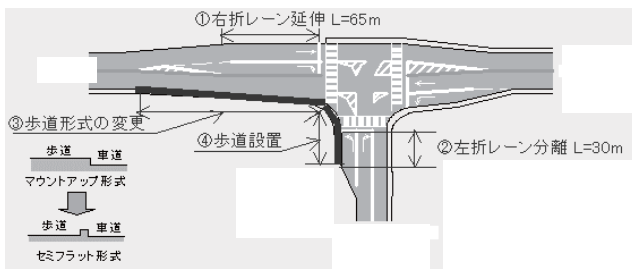
施策の展開イメージ

■信号制御の改善検討・交差点改良の実施

県道40号、県道45号と市道の交差点4箇所(右図●箇所)について、本計画における“道路交差点部における幅員構成”に準拠しつつ右折車線設置の検討を進める。

また、「綾瀬市交通安全対策協議会」との連携を図り、交差点の改良が必要な箇所についても順次改善に努めていく。

■交差点改良イメージ(例)



注)武相幹線の計画位置は想定である

■右折車線設置例(相模原市)

