

# 大和市総合交通施策 『移動が楽しいまち・やまと』



やまとが、もつと便利になります。

平成 25 年 3 月  
大 和 市

---

## 「やまとが、 もっと便利になります。」



大和市は、ほぼ平坦な地形であることから、徒歩や自転車による移動も楽なまちです。  
また、8つの鉄道駅がバランスよく配置され、各駅から1kmの範囲内に市民の8割が住んでおります。

これは、東京都内、神奈川県内で比較しても、非常に高い割合となっており、通勤や通学、買い物などにも、大変便利で住みやすいまちであると言えます。

一方、日常生活において、外出に不便や不安を感じている方もおられ、今後の超高齢社会にあっては、ますます増えることが考えられます。

そこで、子どもから高齢者までの多くの市民が、外出先や目的、天候、健康状態など、様々な状況に応じて、徒歩や自転車、バスなどの移動手段を自由に選択できるよう、さらに利便性の高いまちを目指していきたいと考え、今回、交通に関する総合的な計画を策定しました。

計画には、誰もが安心して外出できることはもちろん、人々の交流が盛んになり、日常生活の中に「楽しさ」、「便利さ」、「面白さ」などがふくらむような内容を盛り込んでいます。特に、コミュニティバスや自転車は、計画の中心的な役割を担うものです。

この計画を推進するためには、市民の皆様、並びに、国、県、交通事業者の皆様の更なるご支援とご協力が不可欠です。関係者が一丸となって、やまとをもっと便利にしていきたいと考えています。

最後に、本計画の策定にあたりまして、ご尽力を賜りました大和市地域公共交通会議委員の皆様をはじめ、市民アンケート調査や各種意見交換会などを通して、貴重なご意見、ご提案をいただきました市民の皆様にご心からお礼を申し上げます。

平成25年3月

大和市長 **大木 哲**

---

# 目次

## 1 総合交通施策について 1

---

- 1. 1 大和市総合交通施策の位置付けと計画期間 ..... 1
- 1. 2 総合交通施策で取り組む内容 ..... 2

## 2 大和市の現状と課題 4

---

- 2. 1 大和市の現状 ..... 4
- 2. 2 大和市の交通課題 ..... 15

## 3 総合交通施策の目標 20

---

- 3. 1 基本方針 ..... 20
- 3. 2 基本目標 ..... 20

## 4 目標達成に向けた施策パッケージ 24

---

- 4. 1 基本目標に対応した施策パッケージ ..... 24
- 4. 2 展開施策の実施 ..... 26
- 4. 3 コミュニティバス運行地域の拡大について ..... 79
- 4. 4 地域別の施策展開イメージ ..... 89

## 5 進行管理等 94

---

- 5. 1 計画策定後の検証・評価の考え方 ..... 94
- 5. 2 推進・進行管理体制 ..... 94

# 1. 総合交通施策について

## 1.1 大和市総合交通施策の位置付けと計画期間

「移動が楽しいまち・やまと」大和市総合交通施策は、第8次大和市総合計画の「まちの健康」における基本目標5「快適な都市空間が整うまち」、大和市都市計画マスタープランの分野別方針「道路と交通」の実現を目指し、本市の交通施策を推進するための総合的な計画です。また、交通施策の推進によって「人の健康」や「社会の健康」にもつながるなど、幅広い分野と関わりのある計画です。

計画期間は、第8次大和市総合計画との整合を図り、平成25～30年度までの6年間とします。平成30年度以降については、6年間の取り組みを振り返り、その時点における社会経済情勢や市民ニーズを踏まえ、必要な見直しを行います。



## 1.2 総合交通施策で取り組む内容

### (1) 本市の交通環境

大和市には、3つの鉄道が乗り入れており、各駅までは、概ね15分以内の徒歩圏内にあります。さらに、市内はほぼ平坦であり、徒歩や自転車による円滑な移動も可能です。

道路網についても、国道246号線、467号線等の幹線が縦横に走り、また横浜町田インターにも近く、自動車交通の利便性にも恵まれています。



### (2) 公共交通に関するこれまでの取り組み

本市では、移動手段を持たない市民の移動手段の確保と公共交通の利便性向上を図るため、平成14年から、市北部及び南部でコミュニティバスを運行させており、年間30万人の市民に利用されています。平成22年度からは、西鶴間・上草柳地区の市民との協働事業により、地域乗合交通創出支援事業「のりあい」を開始しました。

また、自転車利用環境整備基本計画の策定、やまと自転車憲章の制定など、自転車を安全かつ快適に利用できる環境づくりも進めています。

### (3) 本計画を策定するにあたって

本計画では、本市における上位、関連計画に加え、「都市の低炭素化の促進に関する法律」（公布日：平成24年9月5日）や、国の交通に関する基本的な考え方の動向等も見据えながら、計画を策定します。

#### 【都市の低炭素化の促進に関する法律】

まちの低炭素化を進めるため、公共交通機関の利用促進や歩いて暮らせるまちづくり（歩道、自転車道の整備等）、二酸化炭素の排出抑制等に関する内容が盛り込まれている。

なお、本計画では、移動制約者（高齢者、障がい者、妊産婦、子供連れの方、徒歩や自転車以外に移動手段を持たない方等）だけではなく、多くの市民や本市を訪れる方等のモビリティ向上を目的としています。重度の障がい者の方々への対応は福祉施策（「大和市障がい者福祉計画」等）に基づき実施するものとします。

また、地球温暖化防止対策の観点からも、公共交通への利用転換を推進し、過度なマイカー利用の抑制を目指します。

近年、社会的課題となっている買い物弱者（スーパーの撤退や商店街の衰退などで、日用品の買い物に支障が出ている人たち）への対応については、商業の活性化等の様々な方面からの取り組みが必要ですが、本計画の展開施策は、交通施策の面から効果が期待できる内容とします。

## COLUMN

## 『都市・地域総合交通戦略』の策定状況

本計画は、国が推進している『都市・地域総合交通戦略』に位置づけられます。『都市・地域総合交通戦略』とは、総合的な交通のあり方や必要な施策に関して施策目標を定め、歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かした交通行動の転換に結びつけるハード・ソフト両面からの取組みについて、総合的かつ重点的に実施する計画です。

平成24年4月現在、都市・地域総合交通戦略の策定に取り組んでいる市町村は全国で75地区（策定済み55地区、策定中20地区）となっています。神奈川県内の他市町村では、都市・地域総合交通戦略を策定しておらず、大和市は県内でも先進的に取り組んでいる状況です。

No.	都道府県	市区町村名	策定 又は 策定予定	認 定
1	北海道	札幌市	H24.1	H24.3
2	青森県	青森市	H21.10	H22.8
3	岩手県	盛岡市	H21.10	H23.5
4	宮城県	仙台市	H22.11	H24.3
5	秋田県	秋田市	H21.3	H22.8
6		横手市	H21.5	
7	福島県	福島市	H27.3	
8		郡山市	H23.6	H24.3
9	茨城県	桜川市	未定	
10		茨城県北臨海都市圏	H21.3	
11		日立市	H23.3	
12		石岡市	H21.3	
13	栃木県	宇都宮市	H21.9	
14	群馬県	高崎市	H23.3	
15	埼玉県	さいたま市	H23.3	H23.5
16		川越市	未定	
17	千葉県	千葉市	H21.3	
18		柏市	H22.3	H23.5
19	東京都	豊島区	H23.9	
20		墨田区	H20.1	
21		中野区	未定	
22		新宿区	H23.3	
23		中央区	H24.6	
24		立川市	H21.3	H22.8
25		町田市	H22.3	H22.8
26	神奈川県	川崎市	未定	
27		相模原市	H26.3	
28		大和市	H25.3	
29	長野県	上田市	H22.3	
30	新潟県	新潟市	H20.3	H22.8
31	富山県	富山市	H19.11	H22.8
32		高岡市	H19.11	
33	石川県	金沢市	H20.3	H22.8
34	岐阜県	岐阜市	H21.3	H22.8
35		多治見市	H22.3	
36	静岡県	静岡市	H22.9	
37		浜松市	H22.5	H22.8
38		富士市	H22.3	H22.8

No.	都道府県	市区町村名	策定 又は 策定予定	認 定
39	愛知県	名古屋市	H25.3	
40		安城市	H22.3	H22.8
41		刈谷市	H24.5	
42		瀬戸市	H21.6	H22.8
43		幸田町	H22.3	H23.1
44		岡崎市	H23.3	H23.5
45		豊田市	当初H18.5 H24.3	
46	三重県	四日市市	H23.10	H24.3
47	福井県	福井市	H21.2	
48	滋賀県	近江八幡市	H20.3	
49		草津市	H25年度中	
50	京都府	京都市	H22.1	H23.5
51		長岡京市	H24年度中	
52	大阪府	堺市	未定	
53		茨木市	H25年度中	
54		箕面市	H24.3	
55	兵庫県	明石市	H19.5	
56		姫路市	H21.4	H22.8
57		神戸市	H24年度中	
58	岡山県	岡山市	H21.10	H22.8
59		倉敷市	H20.3	
60	広島県	広島市	H22.7	H23.1
61		福山市	H21.10	H22.8
62		東広島市	H26(予定)	
63	山口県	岩国市	H23.3	H24.3
64	香川県	高松市	H22.7	H23.5
65	愛媛県	松山市	H22.7	H22.8
66		新居浜市	H21.3	H22.8
67	高知県	高知市	H25以降	
68	福岡県	北九州市	H20.12	H22.8
69		福岡市	H25	
70	熊本県	熊本市圏	H21.3	
71	大分県	大分都市圏	H26	
72	宮崎県	宮崎都市圏	H21.3	
73	鹿児島県	鹿児島市	H22.3	H22.8
74	沖縄県	沖縄本島中南部都市圏	H23.3	
75		那覇市	H22.3	H22.8

国土交通省ホームページ

## 2. 大和市の現状と課題

本計画で取り組む施策を検討するための基礎資料として、本市の現状と課題を整理します。

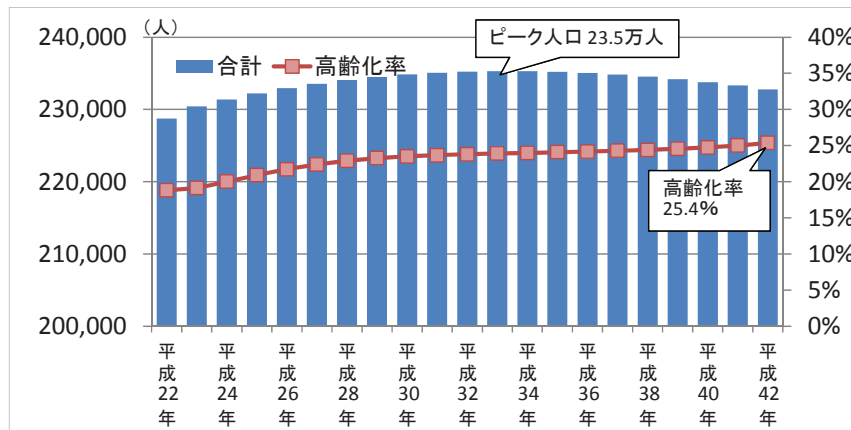
### 2.1 大和市の現状

#### (1) 人口の動向

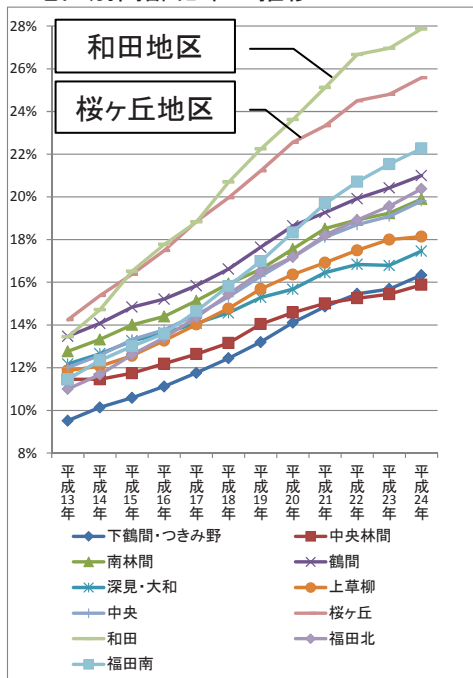
大和市の人口は、平成 25 年 3 月現在で約 23 万人であり、市制施行以来一貫して増加してきました。今後も人口は緩やかに増え続け、平成 33 年には約 23 万 5 千人になりますが、その後は徐々に減少していくと予測しています。

高齢化率（65 歳以上人口の占める比率）は年々増加し、平成 42 年には 4 人に 1 人が 65 歳以上の市民になると予測しています。また、地区別にみると、和田地区、桜ヶ丘地区といった市南東部において高齢化率が高く、その伸び率も他地区に比べて高い状況です。

■人口推移(将来予測値)



■地区別高齢化率の推移



平成 23 年 第 8 次大和市総合計画・後期基本計画策定に係る調査、大和市日常生活圏高齢者等統計

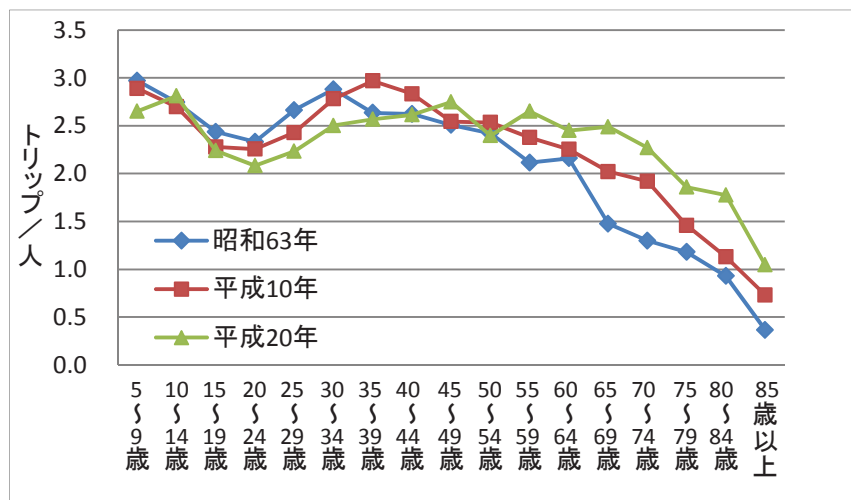
## 2 大和市の現状と課題

### (2) 年齢別の1人当たりトリップ数の推移

平成10年から平成20年の間に、大和市の人口（5歳以上）は7%増加しています（19.7万人→21.1万人）。それに対し、大和市居住者のトリップ数は6%の増加（48.4万トリップ→51.2万トリップ）に留まったことから、1人当たりのトリップ数は2.46から2.43に減少しています。

1人当たりのトリップ数は、全体としては減少傾向にあるものの、年齢別にみると55歳以上では増加傾向にあり、80歳～84歳では1.6倍に増加しています。高齢者の運転免許保有率が増加傾向にある中で、高齢者の外出機会にも増加傾向がみられます。

#### ■年齢別の1人当たりトリップ数の推移

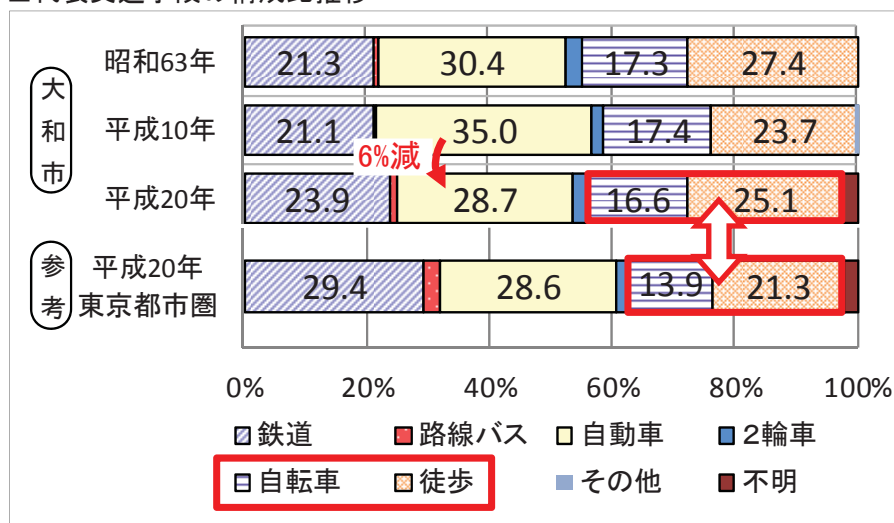


平成20年 第5回東京都市圏パーソントリップ調査

### (3) 代表交通手段の構成比推移

大和市に発生・集中するトリップを代表交通手段別にみると、自動車のトリップは6%減少し、鉄道・徒歩のトリップが増加しています。また、東京都市圏全体の傾向に比べ、徒歩及び自転車の割合は高くなっています。

#### ■代表交通手段の構成比推移



平成20年 第5回東京都市圏パーソントリップ調査  
※東京都市圏: 東京・神奈川・埼玉・千葉・茨城南部の1都4県にまたがる地域

#### 用語解説

##### 【トリップ】

人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動することをトリップという。  
例えば、自宅→会社(通勤)→デパート(買い物)→自宅(帰宅)と移動した場合、トリップ数は3と数える。

#### 用語解説

##### 【東京都市圏パーソントリップ調査】

「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段で」「どこからどこへ」移動したか等を調査し、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを把握する調査。

東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)では、昭和43年以降、10年ごとに実施している。

#### 用語解説

##### 【代表交通手段】

1つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているときの、主な交通手段のこと。  
主な交通手段の優先順位は、鉄道→バス→自動車→2輪車→徒歩の順となっている。



(4) 鉄道駅の乗降人員

大和市内の鉄道駅における1日平均の乗降人員(2011年度実績)は下表のとおりです。市内では路線の乗り継ぎが可能な大和駅、中央林間駅での乗降人員が多くなっています。

■鉄道駅における1日平均の乗降人員(2011年度実績)



## 2 大和市の現状と課題

また、8つの鉄道駅が市内にバランスよく配置されているため、鉄道駅から1km圏内に市域の約71%が含まれています。また、鉄道駅から1km圏内に居住する市民の割合は約80%です（平成17年国勢調査メッシュ人口より算出）。この割合は、関東圏の他市区町村と比べても非常に高く、本市の交通利便性の高さを表しています。

■大和市の鉄道駅1km圏人口比率

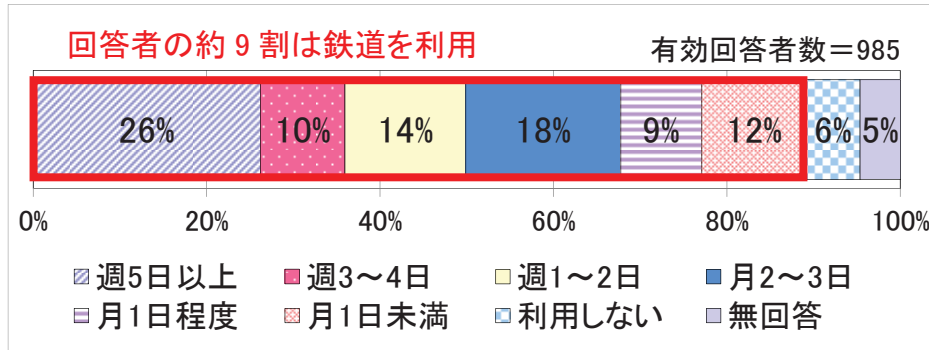


(5) 鉄道に対する市民意見

市民アンケート調査結果をみると、回答者の約9割が鉄道を利用しており、市内の鉄道に対する満足度も全体的に高い傾向にあります。項目別に満足度をみると、鉄道とバスの乗り継ぎ、鉄道と自転車の乗り継ぎについては、その他の項目に比べて満足度が低くなっています。

その他鉄道駅に関する自由記述意見として、「駅周辺の駐輪場不足」や「歩行者・自転車の乱横断による危険」を指摘する意見等が挙がっています。

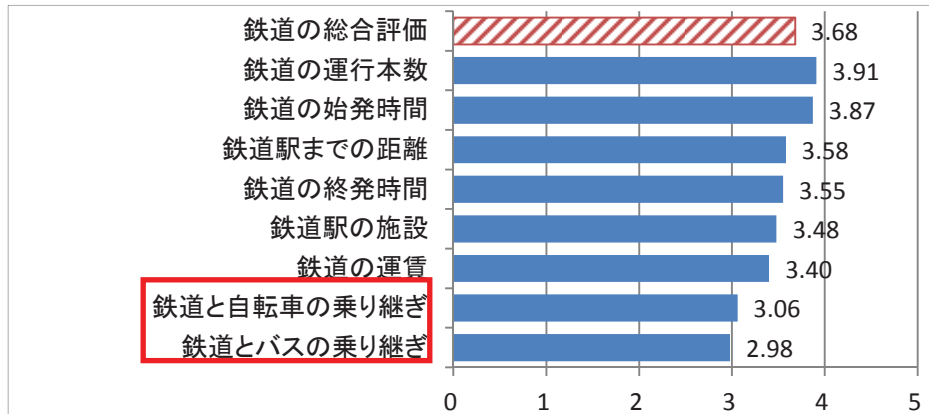
■回答者の鉄道利用頻度



用語解説

【市民アンケート調査】市民の日常生活における外出の状況やバスの利用状況等の把握を目的に、平成23年度に実施した調査。16歳以上の市民2,000人を無作為抽出し実施した。「資料編」に調査結果を掲載。

■回答者の鉄道に対する満足度



※満足度を、満足～不満足（5～1点）の5段階で評価した場合の平均点

■鉄道駅に関する自由記述意見

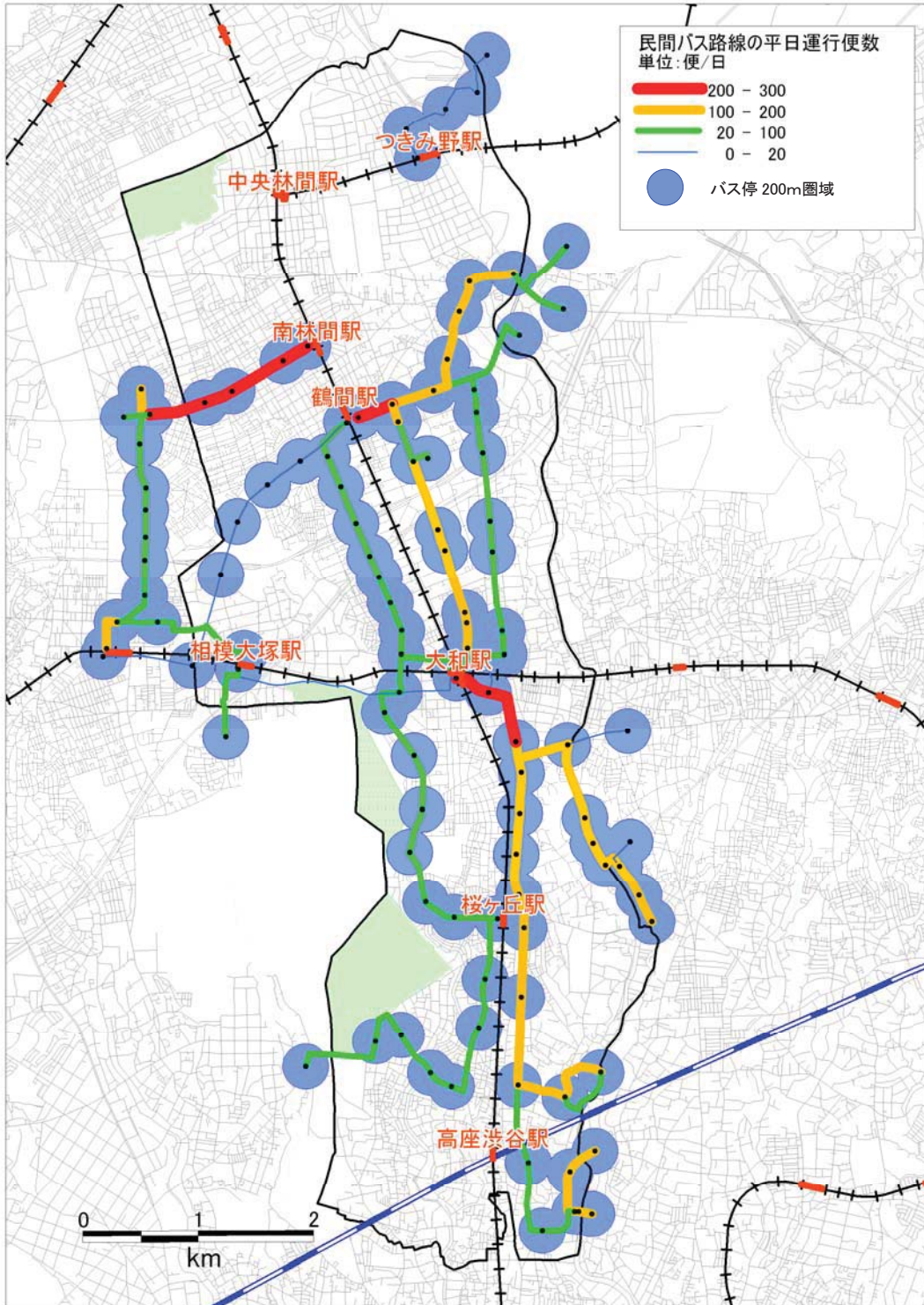
- 駅前に駐輪場が少なく、自転車でアクセスするのが不便。
- 有料でもいいので、駅周辺に駐輪場をもっと増やしてほしい。
- 大和駅南口において、横断歩道を渡らない人が多く危険である。
- 鶴間駅東口階段付近は、朝・夕に乱横断が多く危険である。
- 駅周辺の歩道が狭いので、自転車が通ると怖い。 等

## 2 大和市の現状と課題

### (6) 路線バスの運行状況

市内における民間路線バスの路線図及び平日運行便数は下図のとおりです。市北部では民間バス路線のない地域が広がっています。また、市内民間バス路線の平日運行便数を見ると、小田急江ノ島線より東側にある路線の方が比較的運行便数は多い状況です。

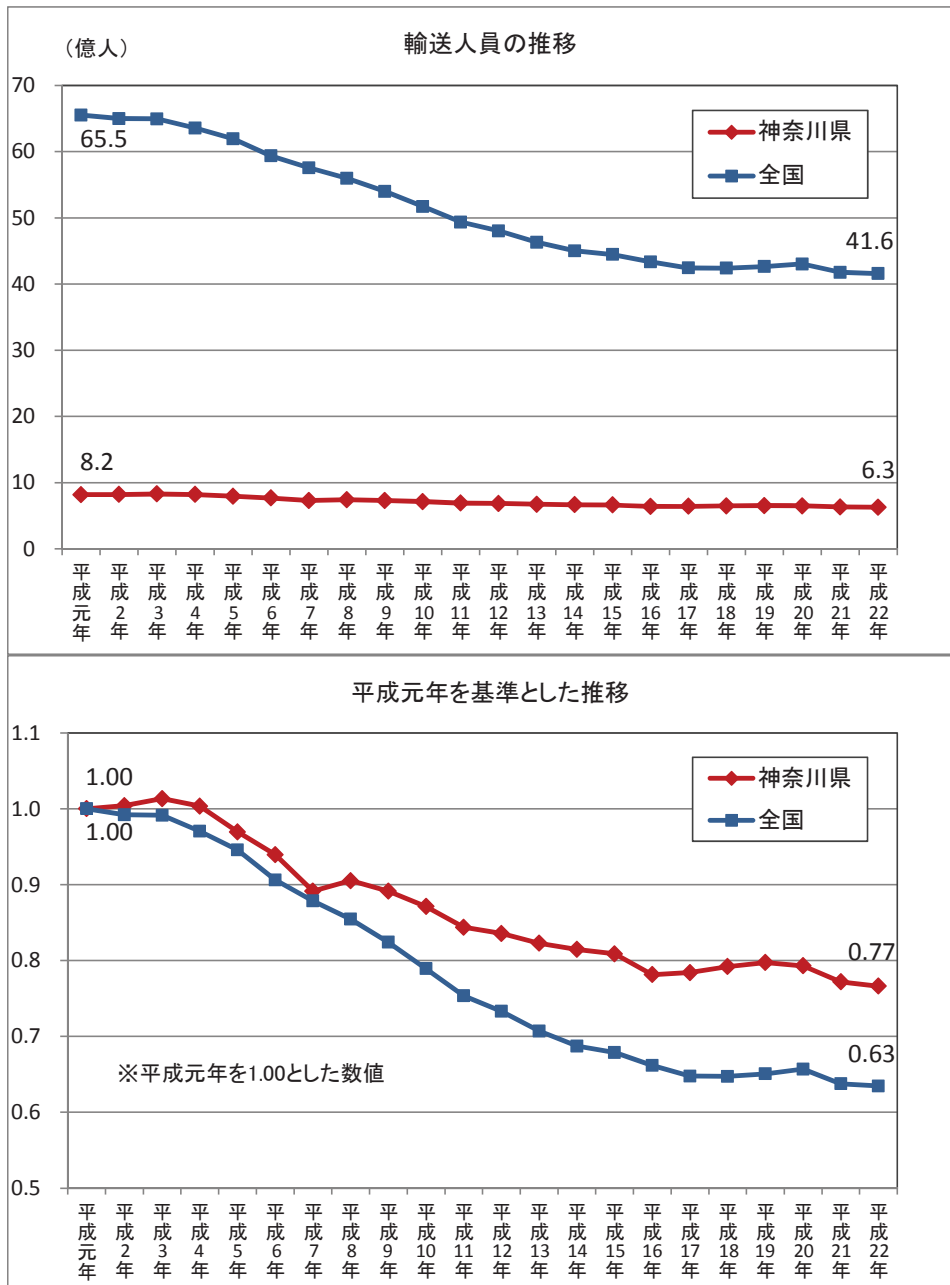
■ 民間路線バスの運行状況



神奈川中央交通ホームページ、相鉄バスホームページ

また、乗合バス輸送人員（平成 22 年）は全国で 41.6 億人、神奈川県で 6.3 億人となっています。また、平成以降の乗合バス輸送人員の推移をみると全国、神奈川県ともに減少傾向にあります。また、全国で 4 割程度減少しているのに対し、神奈川県では約 2 割程度の減少に留まっています。

■ 全国および神奈川県における乗合バス輸送人員の推移



公益社団法人 日本バス協会ホームページ「2012年版 日本のバス事業」

([http://www.bus.or.jp/about/pdf/h24\\_busjigyo.pdf](http://www.bus.or.jp/about/pdf/h24_busjigyo.pdf))

神奈川県ホームページ 県内乗り合いバス車両数・総走行キロ・輸送人員の推移

(<http://www.pref.kanagawa.jp/uploaded/attachment/458281.pdf>)

## 2 大和市の現状と課題

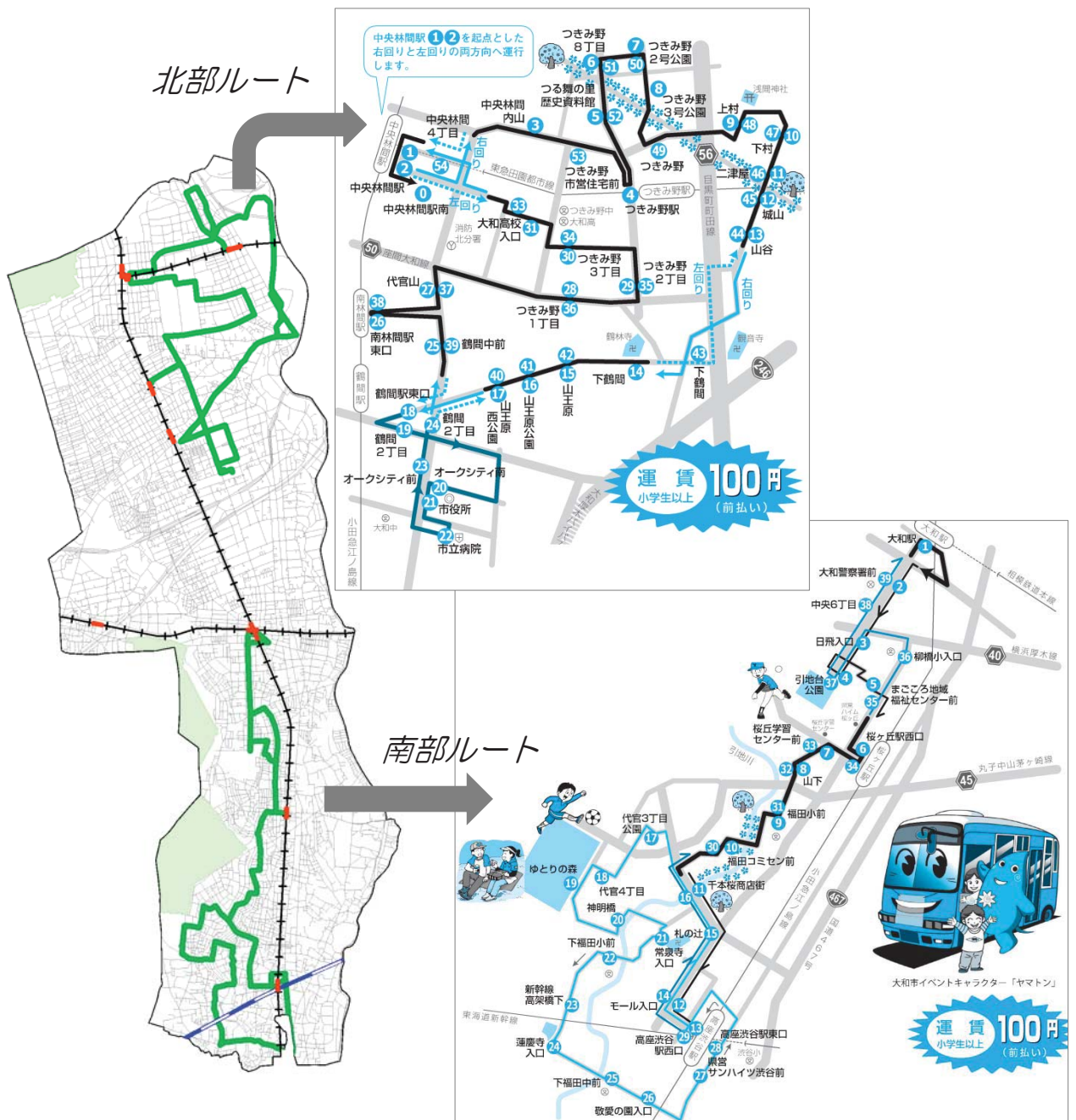
### (7) 大和市コミュニティバス「のろっと」の運行状況

大和市コミュニティバス「のろっと」は、試験運行を平成14年10月から、本格運行を平成16年4月から開始した大和市内循環バスで、大和市がバス事業者に運行を委託しています。運賃は小学生以上100円で、平成24年現在、北部ルート（右回り・左回り）、南部ルートが運行しています。

試験運行開始以降の利用者数の推移をみると、近年では北部ルートは年間11万人程度、南部ルートは年間21万人程度で推移しています。また、1日1台あたりの利用者数をみても、北部ルートは25人程度、南部ルートは55人程度で推移しています。

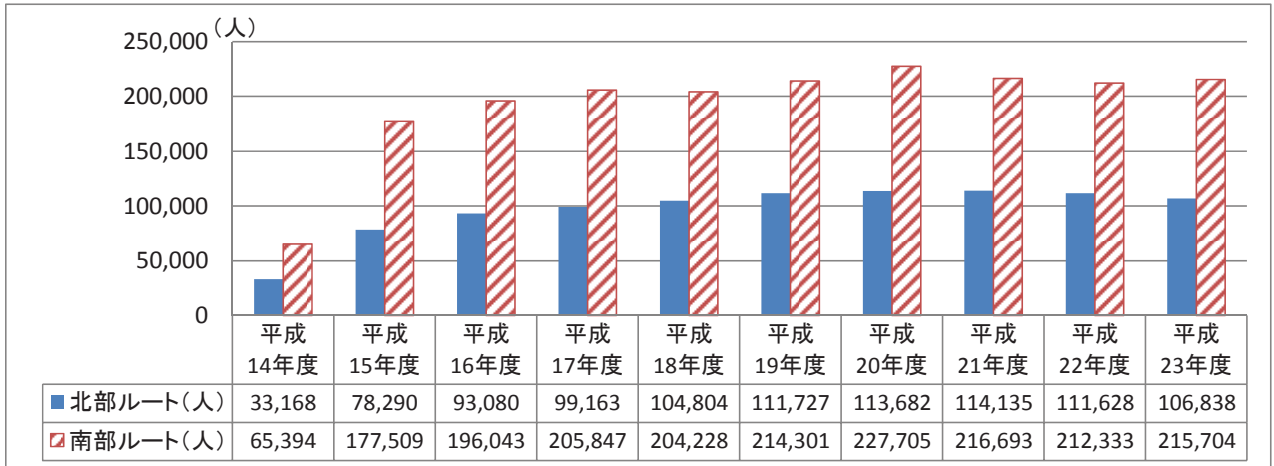
試験運行開始以降の運行収支の推移をみると、運行経費は年間7,000万円程度、運賃収入は年間3,000万円程度で推移しており、収支率は40～50%となっています。

#### ■大和市コミュニティバス「のろっと」の運行状況



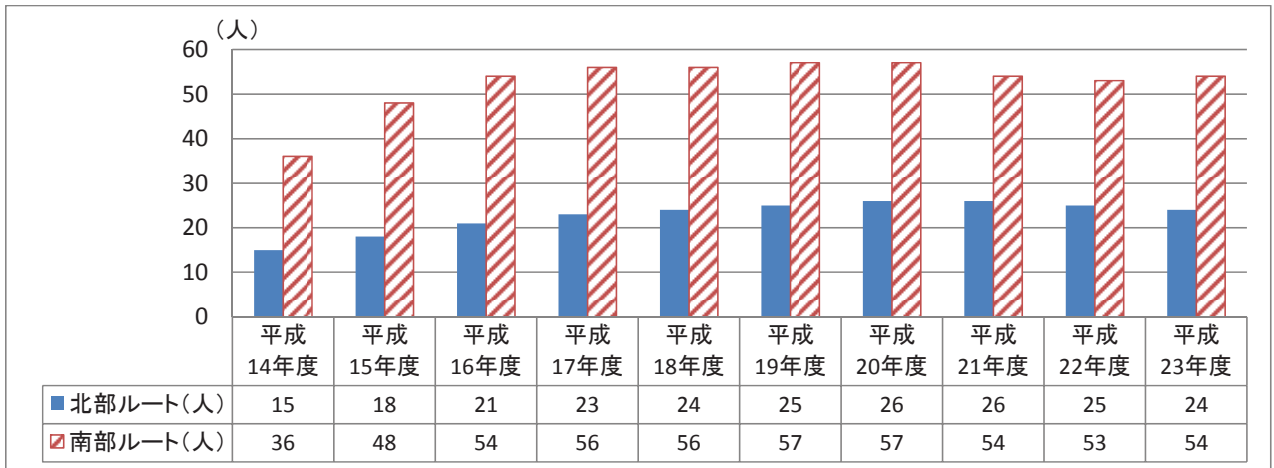
## 2 大和市の現状と課題

### ■のろっとの年間利用者数



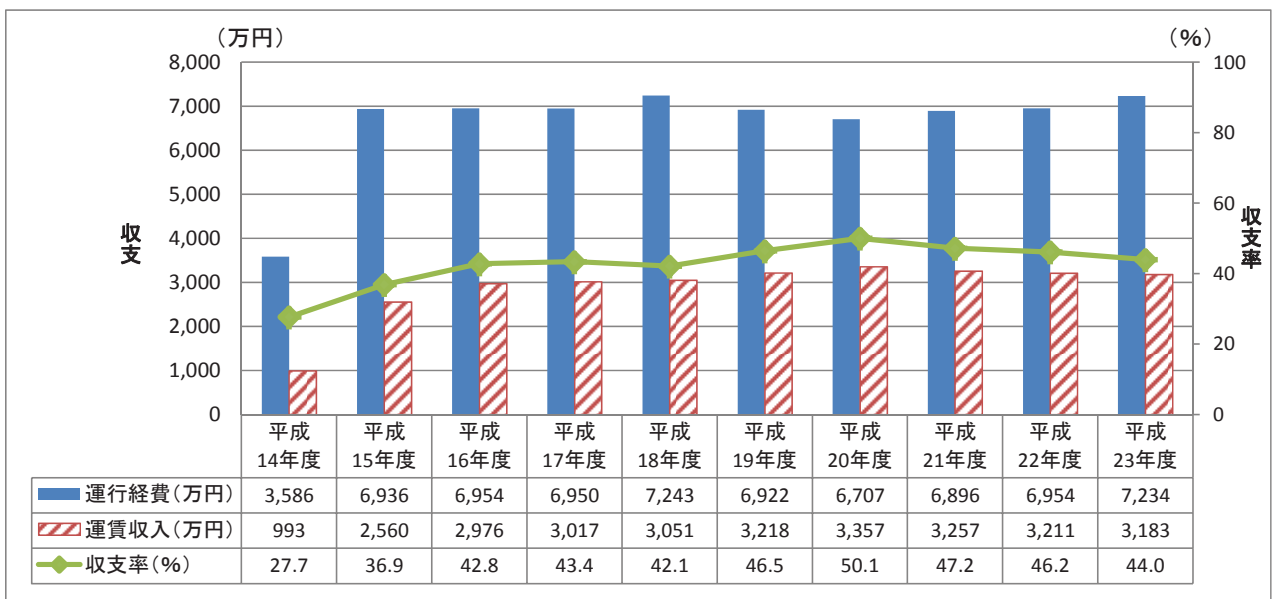
※平成14年度は下半期でのデータ

### ■のろっとの1日1台あたりの利用者数



※平成14年度は下半期でのデータ

### ■のろっとの運行収支



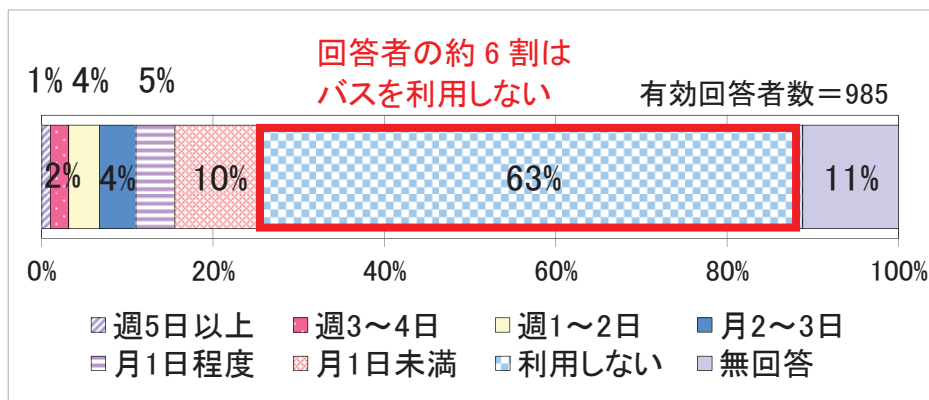
※平成14年度は下半期でのデータ

## 2 大和市の現状と課題

### (8) バスに対する市民意見

市民アンケート調査結果をみると、回答者のバス利用頻度は非常に低い状況です。また、市内のバスに対する満足度も、鉄道に比べて全体的に低くなっています。項目別にみると、特にバス運行本数や運行時間帯（始発・終発）、バス停の環境（ベンチ・上屋等）に対する満足度が低い状況です。

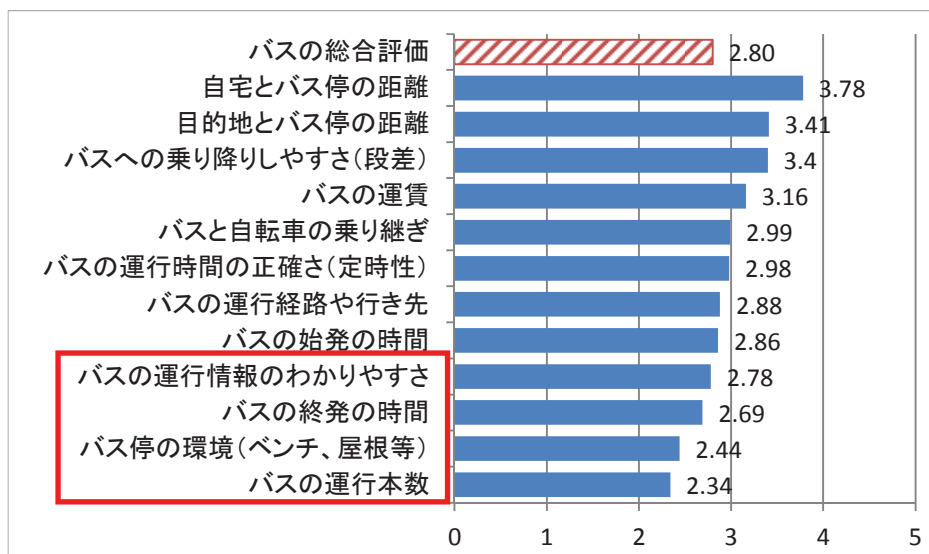
#### ■回答者のバス利用頻度



#### 用語解説

【市民アンケート調査】  
P8参照。

#### ■回答者のバスに対する満足度



※満足度を、満足～不満足（5～1点）の5段階で評価した場合の平均点



## 2 大和市の現状と課題

### (9) 地域と市との協働「のりあい」

地域と市との協働「のりあい」は、道路が狭くコミュニティバスでもカバーできない地域における交通手段の確保を目的に、市と住民組織が協働で実施している事業です。平成24年現在、西鶴間・上草柳地域において、1日15便を運行しています。

### (10) 高齢者おでかけ支援事業

本事業は、民間事業者等が所有する送迎バスの空席を、利用登録を行った高齢者が利用できるようにし、駅から遠い地域に居住する高齢者の交通利便性を高めることを目的に実施しています。南林間9丁目～南林間駅～鶴間駅～西鶴間5丁目において運行されている事業者の送迎バスに、登録を行った65歳以上の市民が乗車できる事業で、南林間・西鶴間地域における高齢者の交通利便性向上を図っています。

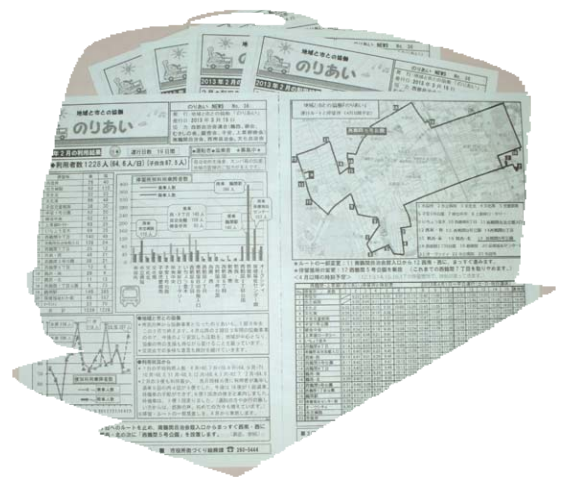
### (11) 福祉有償運送

福祉有償運送とは、会員登録した方の通院、通所、余暇などを目的とした自家用自動車による有償移送サービスです。平成24年現在、5つの大和市登録事業者が事業を行っています。介護保険の要介護・要支援認定を受けている方や、身体に障がいのある方など、単独で公共交通機関を利用して移動することが困難な方を対象に会員登録を行っており、高齢化の進行等によってその重要性はますます高まっています。

#### ■地域と市との協働「のりあい」の取り組み



利用者の乗降を住民ボランティアが補助



地域ボランティアが毎月1回作成している広報紙



## 2 大和市の現状と課題

### 2.2 大和市の交通課題

本市における交通課題として、以下の5点を抽出しました。

- ・公共交通のサービス圏域の拡大
- ・交通結節施設の利便性・安全性の向上
- ・継続的なバス利用促進
- ・徒歩・自転車利用環境の安全性向上
- ・マイカーから公共交通への利用転換促進

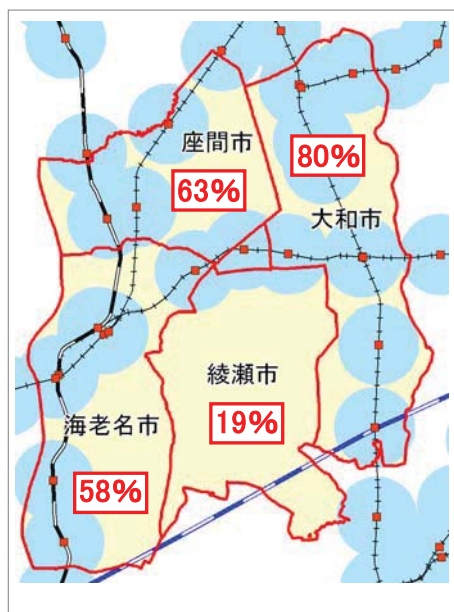
#### (1) 公共交通のサービス圏域の拡大

大和市は、市内に8つの鉄道駅がバランスよく配置されており、周辺市と比べて交通の利便性が良いまちです。市民アンケート調査においても、鉄道に対する満足度は高い結果となっています。しかしながら、市内の一部地域には、公共交通が利用しにくい地域や坂道のある地域が存在しており、本計画では、このような地域を「交通の利便性向上を促進すべき地域」として捉えています。

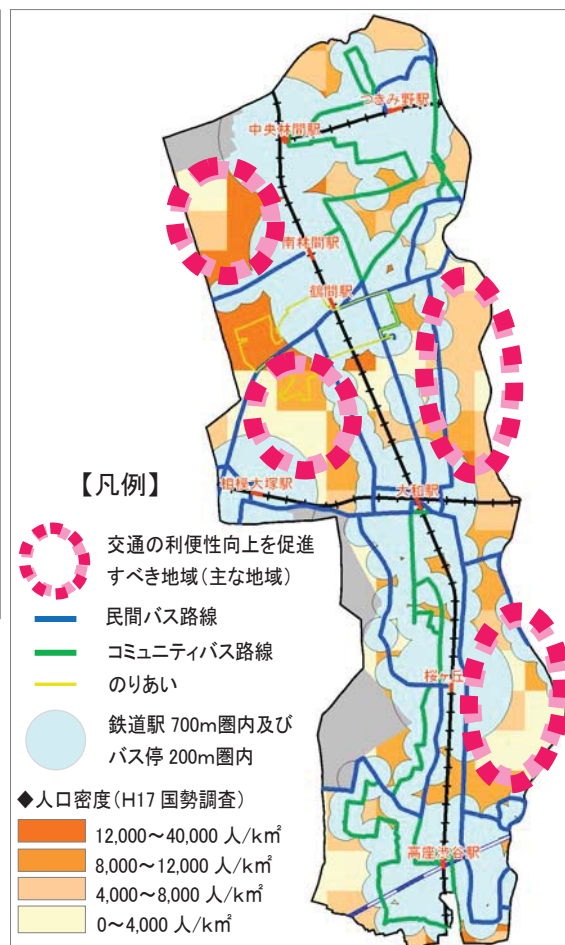
また、超高齢社会の中にあっても高齢者が安心して移動できる交通環境の構築や市民が移動しやすいと感じることができるまちの実現が求められています。

これらの課題を解消するため、鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通機関と自転車及び徒歩による移動手段の連携を図りながら市全体の交通利便性を高める必要があります。特に、「交通の利便性向上を促進すべき地域」への公共交通の導入等は、早急に進める必要があります。

#### ■鉄道駅1km勢圏の人口カバー率



#### ■交通の利便性向上を促進すべき地域



#### 用語解説

##### 【交通の利便性向上を促進すべき地域】

公共交通の利便性を向上させ、利用を推進する必要がある地域。大和市の定義では、最寄り鉄道駅から700m以上、かつ最寄りバス停から200m以上離れている地域を指す。

#### 用語解説

##### 【鉄道駅1km勢圏】

公共交通のサービス圏域を示す際に一般的に用いられる指標。大和市では、さらなる利便性向上を図るため、「交通の利便性向上を促進すべき地域」の定義においては、鉄道駅勢圏を1kmではなく、700mとしている。



## 2 大和市の現状と課題

### (2) 交通結節施設の利便性・安全性の向上

交通結節施設（鉄道駅）における調査結果より、案内・誘導サインの充実、駅前のバス停環境の改善、駅施設バリアフリー対応の促進等が課題として挙がっています。また、市民アンケート調査の結果からは、鉄道とバス・自転車との乗継ぎに対する不満が高いことや、駅周辺での歩行者・自転車の乱横断を指摘する意見も挙がっています。

本市の交通体系における特徴は、交通結節施設である鉄道駅がバランスよく、かつ密に配置されていることです。この特徴を最大限活かすため、交通結節施設において円滑かつ安全に移動できるよう、交通結節施設の利便性及び安全性の向上を図る必要があります。

#### ■交通結節機能現況調査結果 概要（平成24年1月中旬～2月上旬に調査実施）

駅名	方面	交通結節機能現況調査整理項目															
		駅施設整備状況						バス停整備状況				各駅における案内・誘導サイン整備状況		駅周辺の駐輪場におけるピーク時の利用率			
		エレベーター有無 改札内 改札外		多目的トイレ有無	駅前広場(ローラー)有無	タクシー プール有無 乗降場有無		駅前広場のバス停有無	その上屋・ベンチ有無	駅前広場へ乗り入れがない路線の駅周辺バス停の有無	その上屋・ベンチ有無	タクシー乗降場へのサイン	バス停へのサイン	月極駐輪場 ※月極かつ一時貸し含む	一時貸しみの駐輪場		
つきみ野	北側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	△ ベンチのみ	-	-	※東急(つきみ野・中央林間)は未調査	-	87%			
	南側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	-	-	-	※東急(つきみ野・中央林間)は未調査	18%	-			
中央林間	東側	○	フラットのため不要	○ 小田急・東急ともに改札内・改札階	○	○	○	×	-	○ 中央林間駅バス停	×	×	×	56%	71%		
	西側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	×	×	○	-	-	-	×	-	68%	100%			
南林間	東側	○	○	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	×	-	-	×	×	77%	120%		
	西側	○	○	○ 改札内・改札階	○	○	○	○	△ 上屋のみ	-	-	○	○	46%	-		
鶴間	東側	○	○	○ 改札内・改札階	×	×	×	-	-	○ 鶴間駅東口バス停	×	-	○	56%	27%		
	西側	○	○	○ 改札内・改札階	○	○	○	○	×	-	-	○	○	55%	-		
大和	東側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	北	○	○	○	×	-	-	-	○	○	58%	77%	
					南	○	×	×	×	-	-	-	-	○	○	60%	145%
					北南	○	×	×	×	○	○	-	-	○	○	60%	145%
相模大塚	北側	○	○	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	○	-	-	×	○	41%	-		
	南側	○	○	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	○	-	-	○	○	33%	-		
桜ヶ丘	東側	○	○	△ 藤沢・片瀬江ノ島方面ホームのみ	○	×	×	×	-	○ 桜ヶ丘バス停	△ 片方向のみ有り	-	×	65%	-		
	西側	○	○	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	○	-	-	○	○	40%	-		
高座渋谷	東側	○	スロープ有り	△ 新宿・相模大塚・千代田線方面ホームのみ	○	×	○	×	-	○ 学校前バス停	×	×	×	55%	-		
	西側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	○	○	○	○	○	-	-	×	○	41%	72%		

#### ■調査時に利用者から挙げられた意見

- つきみの駅
  - 駅前の横断歩道に信号を設置してほしい
  - 夜道が暗いため、街灯を設置してほしい
  - 下り坂での自転車のスピードが速く、危ない
- 中央林間駅
  - 東急ストア前の横断歩道に信号がほしい
  - 小田急と東急を結ぶ連絡通路が危険（流れがはっきりしない、走る人がいる等）
- 南林間駅
  - 駅西口のロータリー（5差路）における歩行者の横断や自動車の錯綜が危険
  - 駅周辺での路上駐車が多い
- 鶴間駅
  - 駅周辺の歩道が狭い
  - 駅西口に駐輪場が少ないため、増設してほしい
  - バスの運行本数が少ないため、増便してほしい
- 大和駅
  - バスの運行本数が少なく、不便
  - 無料の駐輪場を設置してほしい
  - 自転車利用者のマナーが悪い
- 相模大塚駅
  - 南口駅前への進入路は、バスが通る割に幅員が狭い
  - 駅周辺に信号設置箇所を増やしてほしい
  - 駐輪場がほしい
- 桜ヶ丘駅
  - 駅西口に駐輪場が無い
  - 駅周辺の歩道が狭い
  - 路上駐輪のせいで歩きづらい
- 高座渋谷駅
  - 街灯が少なく、夜道が暗い
  - 駅東口に時間貸しの駐輪場を増設してほしい
  - 東西の連絡通路がなく、不便



大和駅南口での乱横断

#### 用語解説

##### 【交通結節機能現況調査】

市内の鉄道駅までのアクセスや駅での乗り継ぎ等、鉄道利用における交通結節機能の状況を把握するため、平成23年度に実施した調査。「資料編」に一部調査結果を掲載。

## 2 大和市の現状と課題

### (3) 継続的なバス利用促進

路線バス利用者は減少傾向であり、市民アンケート調査の結果においても、バスは利用頻度が低く、運行時間帯・本数などの満足度も非常に低くなっています。

市民アンケート調査の結果から、「今は他の交通手段があるので公共交通は必要ないが、将来的には利用したい」といった意見が多く挙げられています。しかし、収支の悪いバス路線は廃止となる可能性が高く、近年、市内を運行する民間路線バス数路線が廃止されています。

公共交通であるバスを維持するためにも、継続的なバス利用促進を図り、利用者数を増加させる必要があります。

#### ■近年における市内民間路線バスの廃止状況

廃止時期	廃止路線(区間)
平成 14 年	湘南台病院前～下和田
	鶴間駅東口～つきみ野駅
	つきみ野二丁目～町田ターミナル
	下鶴間(国道 246 号)～鶴間原
	鶴間駅～駅前通り
	駅前通り～小松原入口
	今泉～西鶴寺(国道 246 号新道経由)
平成 15 年	学校前～大和駅
	長津田辻～小学校前
平成 18 年	相模大塚駅～さがみ野駅～相武台前駅
平成 20 年	大和駅～引地台公園
平成 22 年	相模大塚駅～飛行場正門
	相模大塚駅～飛行場正門～相模大塚駅

#### 用語解説

【市民アンケート調査】  
P8参照。

### (4) 徒歩・自転車利用環境の安全性向上

丘陵起伏が少ないという地形的特徴から、大和市では徒歩や自転車による移動が便利です。パーソントリップ調査結果をみても、代表交通手段としての徒歩・自転車の割合が比較的高い状況です。また、自転車利用環境整備基本計画策定時の調査では、市民の65%が自転車を利用するとの結果もでています（月数回の利用含む）。

一方で、市民アンケート調査等の結果から、「自転車走行空間がなく、安心して自転車に乗れない」「自転車が交通ルールを守らず安心して歩けない」といった安全性に対する不満が挙がっています。

市民が徒歩・自転車で安心して移動できる環境の実現に向け、安全性向上に向けた取り組みが必要です。

#### ■徒歩・自転車の安全性に対する意見

- 自転車の規制が厳しくなったため、歩道を走れない。自転車専用道を増やしてほしい。
- 車道が狭い為、自転車で路肩を走行する場合、自動車スレスレで通らなければならぬ所が多い（歩道を走らざるをえない）。
- 片手運転の自転車（携帯・傘など）の取締りの強化をお願いしたい。
- 鶴間交差点周辺の歩道が狭いので拡げてほしい。
- 歩道が狭いので、自転車が通ると怖い。
- 街灯がなく、夜道が暗い。
- 歩行者も道路交通法を学ぶべき。等

市民アンケート調査自由記述意見

#### 用語解説

【東京都市圏パーソントリップ調査】  
P5参照。

#### 用語解説

【自転車利用環境整備基本計画】  
自転車利用環境整備の推進を図るため、平成23年度に策定された計画。

#### 用語解説

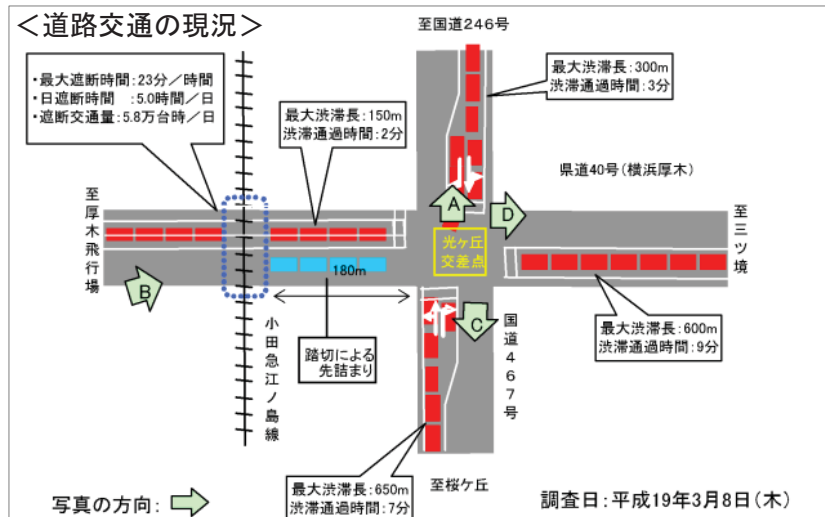
【市民アンケート調査】  
P8参照。

## (5) マイカーから公共交通への利用転換促進

大和市では、慢性的な交通渋滞や路上駐車が発生が問題となっています。市民アンケート調査等の結果においても、買い物施設周辺での渋滞や、渋滞によるバスの遅延等が指摘されています。

公共交通維持の観点も踏まえ、マイカーから公共交通への利用転換を促進し、過度なマイカー利用を抑制することが必要です。

## ■要対策箇所の個別カルテ(光ヶ丘交差点)



写真A



写真B



写真C



写真D



## &lt;移動性阻害要因&gt;

- 平日約2.2万台/日が通過する主要路線であるが、各流入部とも道路幅員が狭く、右折車線が十分確保できない。
- 右折車が滞留し、後続車の進行を阻害する。
- 小田急江ノ島線の踏切からの滞留が交差点にまで延びて通行が阻害される。

神奈川県移動性(モビリティ)向上委員会資料

## ■渋滞に対する意見

- 朝と夕方の中原街道・厚木街道の道路混雑がひどい。
  - 渋滞によるバスの遅延が多い。
  - 時間通りにバスが来ない時間帯が決まっている(特に14時頃、18~19時)。道路混雑が理由と思われる。
  - 駅までのバスは、定時に来ないため、利用出来ない。
  - 違法駐車を取り締まりを厳しくしてほしい。
- 等

市民アンケート調査自由記述意見

用語解説

【市民アンケート調査】  
P8参照。

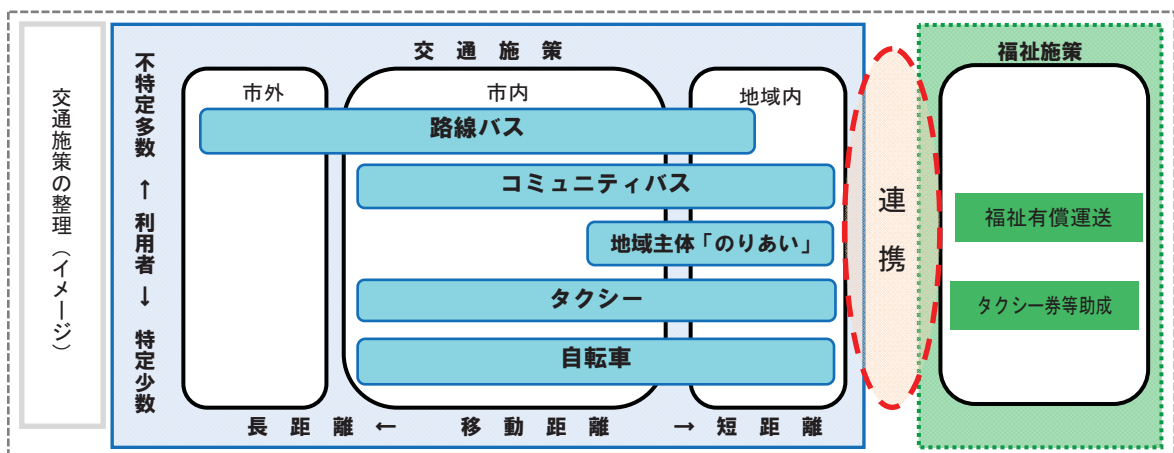
## 3. 総合交通施策の目標

本市における現状と課題、上位関連計画等を踏まえ、本計画における基本方針と基本目標を以下のように定めます。なお、次頁に、基本方針・基本目標と、前述の現状整理や公共交通に関する調査結果等との関係性を示します。

### 3.1 基本方針

#### 『もっと移動が楽しくなる「やまと」を目指して』

市民が、日常生活の様々な場面に応じて移動手段を選択できるような便利なまちを実現します。



※上記連携とは、密接な関係にある福祉を意識した施策展開を指す

### 3.2 基本目標

上記基本方針を踏まえ、3つの基本目標を設定します。

#### 基本目標 1

#### 「誰もが使いやすい移動サービスの実現」

- 日常生活に欠かせない路線バスやタクシー、コミュニティバス、福祉有償運送等の交通ネットワーク構築の実現を目指します。
- 路線バス、タクシー、コミュニティバスが利用しやすくなるサービスを充実します。
- バス停の利用環境を向上させるため、案内板やサイン、シェルター、ベンチ等を設置します。
- 鉄道と路線バス、路線バスとコミュニティバス等の乗り継ぎをスムーズにします。

#### 基本目標 2

#### 「誰もが徒歩と自転車で安全に移動できる環境の実現」

- 市民の誰もが安全に歩くことができる歩行空間を確保します。
- 自転車レーン等の整備やコミュニティサイクルなど、市民が気軽に自転車を利用できる環境を整えます。

#### 基本目標 3

#### 「誰もが取り組める移動手段転換の推進」

- 市民が積極的に公共交通機関を利用するように、様々な普及啓発を実施していきます。
- 地域と市の協働事業により西鶴間・上草柳地区で活動している「のりあい」を引き続き支援していきます。

■基本方針・基本目標の設定経緯

第8次大和市総合計画

移動しやすい都市をつくる

大和市都市計画マスタープラン

◇基本方針 ～移動しやすいまちの実現～

- ①交通バリアフリー化の推進
- ②徒歩・車いす・自転車での快適な移動
- ③自家用車の利用抑制
- ④都市間交通の円滑化

◇誘導・整備方針

- ①バリアフリー新法に基づく整備
- ②徒歩・自転車での移動空間の確保
- ③安心して歩ける道路づくり
- ④歩行者・自転車道路のネットワーク化
- ⑤公共交通機関の利用促進
- ⑥幹線道路の整備
- ⑦道路と鉄道との立体交差化の推進

交通に関する大和市の現状

(既存データ整理、現況交通体系、交通の利便性向上を促進すべき地域)

- 市内には、8つの鉄道駅があり、交通の利便性が高い
- 鉄道網の水準が高いものの、交通の利便性向上を促進すべき地域が存在する
- 路線バス利用者は減少し、収支率は悪化傾向
- 駐輪場等への案内が不十分である
- 道路整備には莫大な費用を要し短期的な整備は困難

- 地形がほぼ平坦であり、徒歩や自転車による移動が便利
- 自転車走行空間が確保できず、歩行者・自転車が健勝
- 代表交通手段において徒歩が増加傾向
- 市民の65%が自転車を利用する（月数回の利用含む）

- 市内における慢性的な交通渋滞の発生
- エコ・省エネ意識の高まり

大和市総合交通施策『移動が楽しいまち・やまと』

方針及び目標の考え方

市民が、これから先、いつまでも大和市で生活したいと感じられるよう、交通（移動）の側面から生活を支えることが必要になります。そのためには、健康面や環境面に配慮しながら、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、生活の様々な状況に応じて選択できるよう、移動手段を確保し、持続的に提供する必要があります。

基本方針

『もっと移動が楽しくなる「やまと」を目指して』  
～市民が、日常生活の様々な場面に応じて移動手段を選択できる便利なまちを実現～

3つの基本目標と8つの展開施策

基本目標1 誰もが使いやすい移動サービスの実現

- 展開施策1 生活交通を確保・維持する交通ネットワークの形成
- 展開施策2 快適かつ便利な公共交通サービスの推進
- 展開施策3 交通結節施設（鉄道駅）の利便性向上
- 展開施策4 鉄道と他の交通手段との相互連携の推進

基本目標2 誰もが徒歩と自転車と安全に移動できる環境の実現

- 展開施策5 安全な歩行空間の創出
- 展開施策6 自転車利用環境の推進

基本目標3 誰もが取り組める移動手段転換の推進

- 展開施策7 できる限りマイカーを使わない意識改革の推進
- 展開施策8 地域で守り育てる移動サービスの支援

社会的な動向

- ①今後、日本では人口減少が進み、平成72(2060)年の推計人口は8,674万人となる。
- ②人口高齢化が進行し、平成72(2060)年の65歳以上人口割合は39.9%となる。
- ③バス利用者は少なく、バス路線維持が困難な状況にある
- ④高齢者ドライバーの交通事故が増加している。
- ⑤自転車に起因する交通事故割合が増加している。
- ⑥地球環境の保全から低炭素社会の実現が必要となる。
- ⑦健康志向の高まり（ウォーキング・サイクリング等）
- ⑧全国の買い物弱者は約600万人に上る。
- ⑨高齢者の外出機会が増加する傾向にある。
- ⑩交通分野における新しい技術の導入（ICカード・パソコンや携帯電話による情報提供等）

市民の実感

(市民アンケート、モニター、グループインタビュー等)

- 公共交通による東西移動が不便である
- バスは、運行時間帯・本数など満足度が非常に低い
- 坂道では徒歩・自転車での移動はつらい（高齢者等）
- 鉄道に対する満足度は非常に高い
- 鉄道とバスの乗継ぎに対する不満が多い
- 駐輪場が不足し自転車を使いづらい
- 通説や買い物への移動が不便（高齢者・障がい者・子育て世代等）

- 自転車走行空間がなく、安心して自転車に乗れない
- 自転車が交通ルールを守らず安心して歩けない
- 歩道の狭さや、自転車レーンの整備をしてほしい

社会的な課題

- 高齢者ドライバーの交通事故を減らす
- 地球環境の保全から低炭素社会の実現を目指す



本市の将来交通体系イメージ

