

4. 目標達成に向けた施策パッケージ

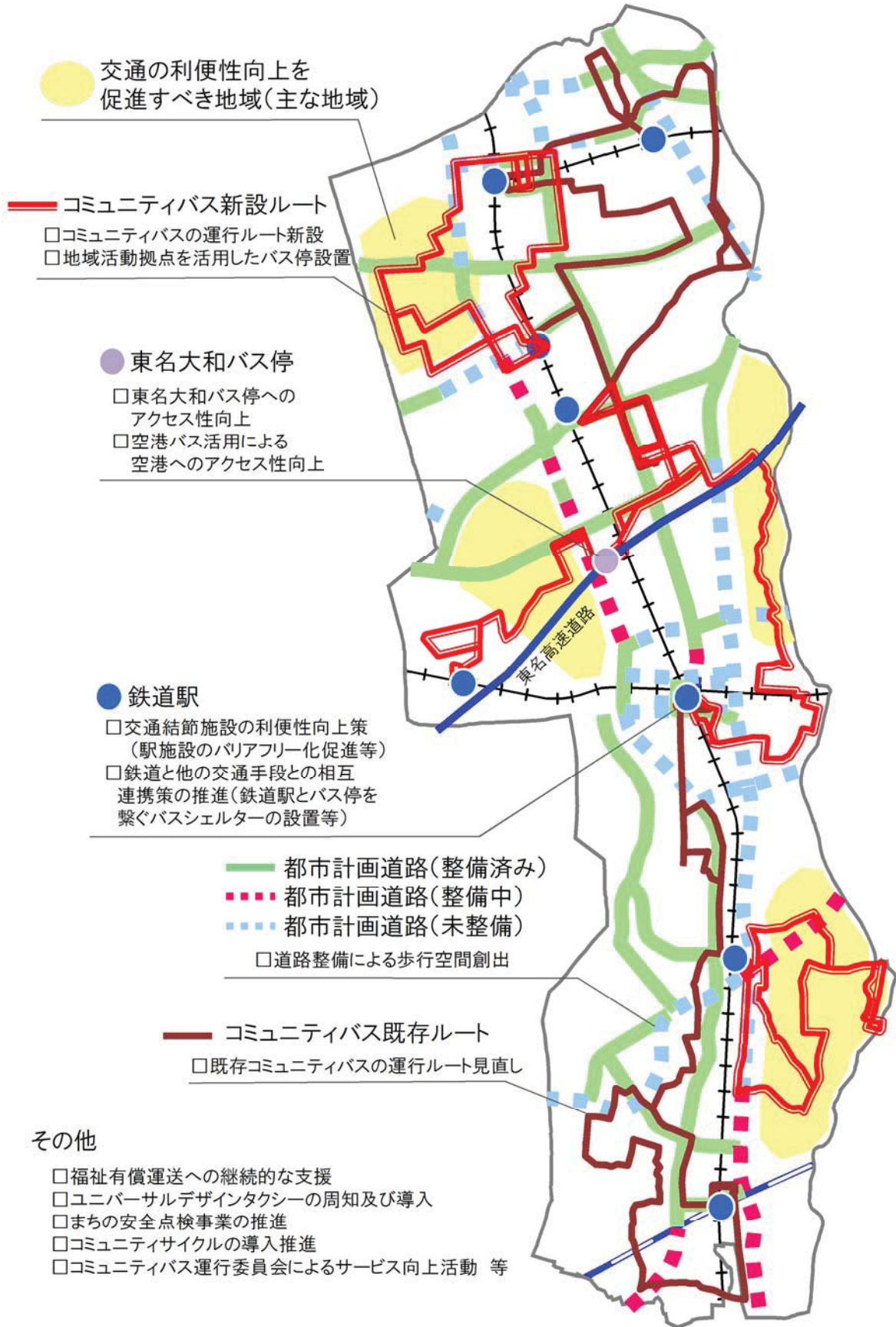
4.1 基本目標に対応した施策パッケージ

基本目標別に、本市で取り組む主な交通施策を設定します。また、それら施策の展開による将来交通体系イメージを示します。

基本目標	展開施策	施策名称
【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	民間バス路線の運行ルート見直し・新設
		既存コミュニティバスの運行ルート見直し ★
		コミュニティバスの運行ルート新設 ★
		地域活動拠点を活用したバス停設置 ★
		福祉有償運送への継続的な支援 ★
	○展開施策2 快適かつ便利な 公共交通サービスの 推進	東名大和バス停へのアクセス性向上
		空港バス活用による空港へのアクセス性向上
		バス運行時間帯の拡大
		パターンダイヤの推進
		バスロケーションシステムの導入
		コミュニティバスの運賃見直し
		乗り継ぎ割引運賃の充実
		通勤定期を使った休日運賃割引の周知
	○展開施策3 交通結節施設(鉄道駅) の利便性向上	タクシーの割引制度や定額運賃の導入 ★
		ユニバーサルデザインタクシーの周知及び導入 ★
	○展開施策4 鉄道と他の交通手段との 相互連携策の推進	駅施設のバリアフリー化促進 ★
案内・誘導サインの設置・充実		
放置自転車対策の充実		
【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	○展開施策5 安全な歩行空間の創出	駅前広場活用によるコミュニティバスとの連携
		鉄道駅とバス停を繋ぐバスシェルターの設置
		交通手段相互の情報提供の充実
		道路整備による歩行空間創出
		待ち時間表示付信号機への更新
		生活道路におけるゾーン対策の実施
	○展開施策6 自転車利用環境の推進	まちの安全点検事業の推進
		交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
【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	交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
	○展開施策8 地域で守り育てる 移動サービスの支援	交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実
		交通安全啓発活動の充実

★:福祉に関連する施策

本計画における施策展開図



4 目標達成に向けた施策パッケージ

4.2 展開施策の実施

本市で取り組む主な交通施策について、概要や実施主体、実施時期等について詳細を示します。

(1) 基本目標 1 に対応する展開施策

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	民間バス路線の運行ルート見直し・新設	
		既存コミュニティバスの運行ルート見直し	★
		コミュニティバスの運行ルート新設	★
		地域活動拠点を活用したバス停設置	★
		福祉有償運送への継続的な支援	★
	展開施策 2 快適かつ便利な公共交通サービスの推進	東名大和バス停へのアクセス性向上	
		空港バス活用による空港へのアクセス性向上	
		バス運行時間帯の拡大	
		パターンダイヤの推進	
		バスロケーションシステムの導入	
		コミュニティバスの運賃見直し	
		乗り継ぎ割引運賃の充実	
		通勤定期を使った休日運賃割引の周知	
		タクシーの割引制度や定額運賃の導入	★
	ユニバーサルデザインタクシーの周知及び導入	★	
	展開施策 3 交通結節施設(鉄道駅)の利便性向上	駅施設のバリアフリー化促進	★
		案内・誘導サインの設置・充実	
		放置自転車対策の充実	
	展開施策 4 鉄道と他の交通手段との相互連携策の推進	駅前広場活用によるコミュニティバスとの連携	
鉄道駅とバス停を繋ぐバスシェルターの設置			
交通手段相互の情報提供の充実			

★:福祉に関連する施策

展開施策 1

民間バス路線の運行ルート見直し・新設

■施策実施の背景・目的

<背景> 市民アンケート調査の結果から、鉄道に比べてバスの利用頻度が低く、満足度も低くなっています。

<目的> より利便性の高い公共交通網を形成するため、民間バス路線の運行ルート見直し・新設を検討し、バスの利用促進を図ります。

■施策の概要

【最近の事例】

高座渋谷駅を発着する路線の新設及びそれに伴う周辺路線の再編等を実施しました。高座渋谷駅周辺の土地区画整理事業が概ね完了していることから、事業者と検討のうえ、高座渋谷駅を発着する民間バス路線を短期に新設し、駅アクセスの向上を図りました（平成 24 年）。

今後もバス事業者と協議し、改善を図ります。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者	●	
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		
その他		△ 運輸局



用語解説

【コミュニティバス】
一般に、行政がバス事業者に委託して運行しているバス。
大和市コミュニティバス「のろっと」は平成14年度から運行している。

用語解説

【交通の利便性向上を促進すべき地域】
P15 参照。

大和市内のバス路線網(平成 24 年 12 月現在)

展開施策 1

既存コミュニティバスの運行ルート見直し

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では平成14年度よりコミュニティバス「のろっと」を運行しています。現在、北部、南部の2ルートで運行しており、年間30万人が利用しています。運行開始から現在までの約10年間では、利便性向上のため、随時運行ルートを見直し、変更しています。

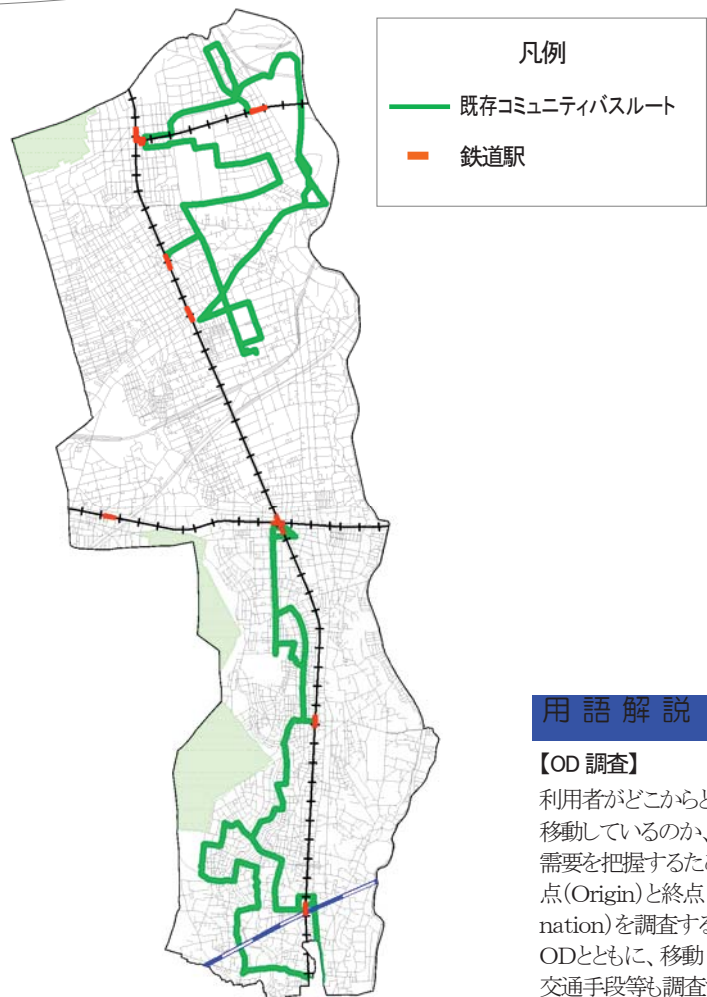
<目的> 利用者のさらなる利便性向上を図るため、現在の利用需要や交通状況等への対応について検証しながら、運行ルートを見直します。

■施策の概要

利用者ニーズへの対応と新たな利用者を獲得するため、OD調査等の実施により、既存の北部ルート及び南部ルートの利用状況を把握し、運行ルート見直しの必要性を検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		△
その他		△ 運輸局



既存のコミュニティバスルート
(北部ルート及び南部ルート)

用語解説

【OD調査】

利用者がどこからどこへ移動しているのか、移動需要を把握するため、起点(Origin)と終点(Destination)を調査するもの。ODとともに、移動目的や交通手段等も調査する。

展開施策 1

コミュニティバスの運行ルート新設

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市は、8つの鉄道駅があり、また、市域の大半は駅から1km圏内にあることから、周辺市と比べて交通利便性が高く便利な街と言えます。一方、日常生活において、外出に不安や不便を感じている市民もおり、コミュニティバス運行を望む声があります。

<目的> 他の公共交通機関との連携を図りながら、市域全体の交通利便性を高めるため、コミュニティバスの運行ルートを新設します。

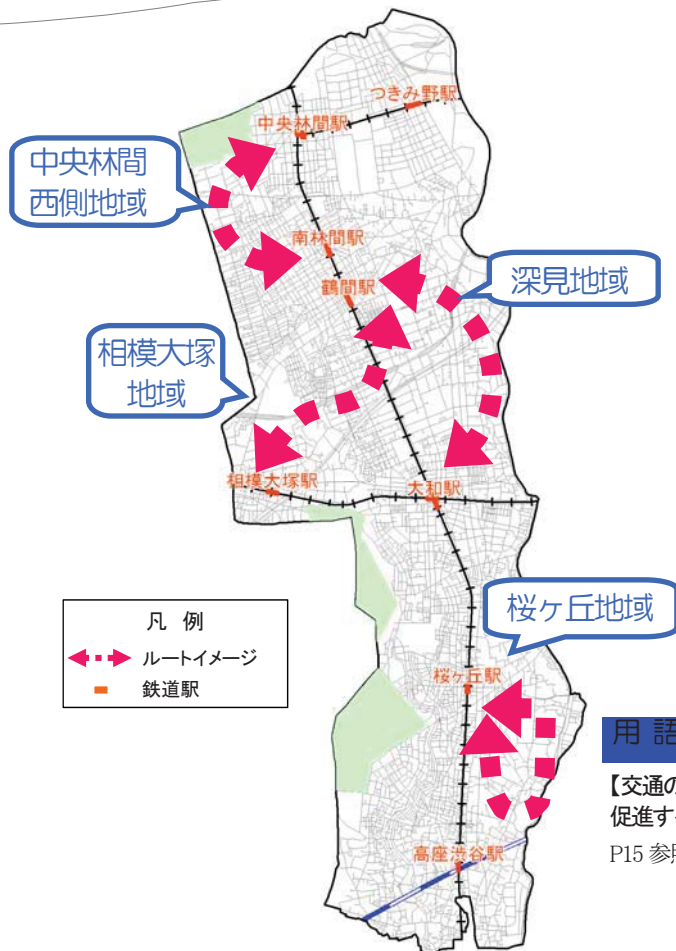
■施策の概要

新設するコミュニティバスは、現在路線バス等が運行していない地域であり、かつ交通の利便性向上を促進すべき地域に運行エリアを設定します。また、鉄道駅や主要公共施設等を結ぶルートで運行します。

平成25～26年度で実験運行を実施し、その結果を踏まえて、本格運行に移行する予定です。詳細については、「4.3 コミュニティバス運行地域の拡大について」で後述します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		△
その他		△ 運輸局



コミュニティバス新設ルートイメージ図

展開施策 1

地域活動拠点を活用したバス停設置

■施策実施の背景・目的

<背景> 地域活動を継続的に実施していくため、「大和市地域福祉計画」、「大和市高齢者保健福祉計画」では、誰でも気軽に集うことができる地域の拠点・居場所づくりの検討を進めています。

<目的> 地域の活動拠点・居場所をバス停として活用することにより、バス待ち時間を楽しく、快適に過ごすことができますようにします。

■施策の概要

コミュニティバスの運行ルートを新設、変更する際には、地域活動拠点の位置を考慮して、運行ルートを検討します。

※地域活動拠点（想定）・・・コミュニティセンター、自治会館、地域の拠点や“居場所”

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		△
その他		△ 運輸局

■地域活動拠点例



つる舞の里歴史資料館



コミュニティセンター鶴間会館

用語解説

【大和市地域福祉計画】
高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画等を実施するにあたり、市民と行政とが協力して地域課題に取り組むという共通の方向性を示した計画。

用語解説

【大和市高齢者保健福祉計画】
高齢者全体の保健福祉施策の基本となる計画。現在、第5期計画(計画期間平成24～26年度)が策定されている。

展開施策 1

福祉有償運送への継続的な支援

■施策実施の背景・目的

- <背景> 本市では、平成 15 年度に福祉車両特区、平成 16 年度にセダン型特区の認定を受け、NPO 法人等が通院、通所、余暇などを目的に有償で行う自家用自動車による移送サービス（福祉有償運送）を実施できる環境整備に全国に先駆け取り組んできました。その後、平成 18 年 10 月 1 日に道路運送法が改正され、福祉有償運送は、道路運送法に規定する「自家用有償運送」の一類型として位置づけられました。
- <目的> 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、一人で公共交通機関を利用して移動することが困難な方の外出を支援します。

■施策の概要

福祉有償運送を実施している NPO 法人等に対する支援を行います。平成 23 年度実績では約 1.4 万人に利用されています。（※利用の際には事前登録が必要です）
 今後も引き続き、福祉有償運送に対する支援を継続します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者		
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他	● NPO 法人	

■大和市中で活動している事業者（平成 25 年 3 月現在）

事業所名	主となる事業所の住所
NPO 法人 ケアびーくる	大和市つきみ野 4-5 ビレジ B2-205
NPO 法人 シニアネットワークさがみ	大和市下鶴間 215 シャロームつきみ野内
NPO 法人 たんぽぽ	大和市鶴間 1-8-10
NPO 法人 はあとけあ	大和市中心 2-5-20
NPO 法人 大和市腎友会	大和市下鶴間 2782-14 プロミネンス市川 108 号

(50 音順)



福祉有償運送利用時の様子

COLUMN

障がいのある方を対象としたサービス

ここでは、大和市内にお住まいの身体障害者手帳、療育手帳の交付（知的障がいの判定を含む）を受けている方とその家族の方が利用できる、移動に関するサービスについてご紹介します。

○JR 等鉄道運賃の割引

	対 象	対象乗車券類	備考
第1種 障がい者	本人が、単独で片道100kmを超える区間を乗車するとき。	普通乗車券	5割引
	本人が介護者とともに乗車するとき。（距離の制限なし）	普通乗車券、回数乗車券 普通急行券、定期乗車券	本人、介護者ともに5割引 ※小児定期乗車券を除く。
第2種 障がい者	本人が、単独で片道100kmを超える区間を乗車するとき。	普通乗車券	5割引
	12歳未満の障がい者が介護者とともに乗車するとき。（距離の制限なし）	定期乗車券	介護者のみ5割引

※手帳持参のうえ、駅窓口で乗車券を購入します。

※私鉄もJRにはば準じた割引が実施されています。詳しくは各窓口でお問い合わせください。横浜市営地下鉄、シーサイドラインには単独利用の場合の100kmを超える乗車の利用条件は、ありません。

○バス運賃の割引

	対 象	割引率	利用方法
第1種 障がい者	単独で利用するとき	50%引き	運賃を払う際に、本人は手帳を、 介護者は割引証を提示
	介護者とともに乗車する場合	定期券は30%引き	
第2種 障がい者	単独で利用するとき	50%引き 定期券は30%引き	運賃を払う際に、手帳を提示
	12歳未満の身体障がい児・知的障がい児が 介護者とともに乗車する場合	50%引き 定期券は30%引き	

※割引証(1年間有効)は、障がい福祉課の窓口で交付します。障害者手帳と印鑑をお持ちください。

※大和市コミュニティバス“のろっ”では、割引は実施していません。

○タクシー料金の割引

身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳をタクシー運転手に提示すると、運賃が1割引されます。（タクシー事業者によっては割引がないことがあります）

①利用できる方

身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方

②利用方法

上記手帳を提示。貼り付けされている写真により本人確認が行われます。

③問い合わせ先

関東運輸局自動車交通部旅客第2課調査運賃係 TEL:045-211-7246

障がい福祉の手びき（身体障がい者・知的障がい者用）

COLUMN

障がいのある方を対象としたサービス

○福祉タクシー利用券

①利用できる方

次の(ア)～(ウ)のすべての条件に該当する方

(ア) 障がいの程度が以下のいずれかに該当する方

- ・ 内部障害、上肢障害 1級
- ・ 体幹障害、下肢障害、視覚障害 1・2級
- ・ 知能指数35以下(療育手帳 A1・A2)
- ・ 精神障害 1級

(イ) 自動車税、軽自動車税の減免や自動車燃料費助成を受けていない方

(ウ) 施設に入所していない方

②支給内容

- ・ 月2,000円分を申請月から年度末までの分を一括交付します。
- ・ 1回の乗車につき利用券は2,000円分まで使用できます。
- ・ 年1回だけ交付します。(再交付はありません)

③手続方法

- ・ 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、印鑑を用意のうえ、窓口でご申請ください。
- ・ 翌年度分は、障がい福祉課の窓口で4月1日から交付します。(1日が土・日の場合は翌月曜日から交付します)

④窓口 障がい福祉課

○福祉車両の利用助成

既存の交通機関を利用して移動することが困難な方が、通院や施設の入退院(所)や行政機関の手続き等の手段として、月に1回福祉車両を利用できます。有料道路や有料駐車場を使用するときは、その費用の負担があります。

①利用できる方

大和市内に住所があり、市町村民税非課税者で、車いす等を使用しなければ歩行が著しく困難な(ア)

または(イ)に該当する在宅の方

(ア) 下肢または体幹機能障害で1級・2級の身体障害者手帳の交付を受けている方

(イ) 要介護3・4・5の介護認定を受けている方

②手続方法

身体障害者手帳、介護保険被保険者証(要介護認定を受けている方)をご用意の上窓口でご申請ください。転入等で課税状況が確認できない場合には前住所地での市町村非課税証明をご用意ください。

③窓口 障がい福祉課

○福祉バス「ともしび号」

神奈川県は、障がい者の方が文化・レクリエーション活動などに団体で出かける時に利用できる車いすリフト付大型バス『ともしび号』を運行しています。

①利用できる団体・日数

団体:障がい児者の利用者数が3分の1以上の20名～37名まで(増発便はバスの定員内)の団体

日数:日帰りまたは1泊2日(1団体あたり1年度につき2日間まで)

②利用料金

無料。ただし、有料道路通行料・駐車場利用料・乗務員(運転士、運転士助手の計2名)の宿泊料等(宿泊手配も含む)は利用団体の負担となります。

③利用申込

ご利用希望日の3か月前の同日(申込初日が休日等の場合は直後の半日)から、

電話またはファックスで。(利用者多数の場合は抽選)

④申し込み、問い合わせ先 (月～金曜日の10:00～12:00)

神奈中観光株式会社 福祉バス係 (TEL:042-706-4990) FAX:042-788-2651

障がい福祉の手びき(身体障がい者・知的障がい者用)

COLUMN

買い物代行サービスについて

ここでは、民間事業者の買い物代行サービスについてご紹介します。

※本計画は、市民の移動利便性の向上を図るための計画であり、「移動の代行（移動せずに済む）」という意味では、下記内容は計画の趣旨と必ずしも合致するものではありません。しかし、本計画策定に係る調査段階において、買物に困っているという市民意見があったことを踏まえ、本コラムとして買い物代行サービスを取り上げています。

◆インターネットや電話注文による宅配サービス

カタログやホームページ掲載のチラシ等から商品を選び、電話・FAX・インターネットで注文すると自宅まで配送してくれる宅配サービスを、スーパー・コンビニ等が実施しています。当日・翌日に配送されるサービスもあり、生鮮食品等、日常生活に必要な商品の買物に利用できます（買物代金の他に手数料が必要となる場合があります）。

また、食品の宅配サービスに特化した事業者では、定期的な宅配や、受け取り日時等の指定が容易なサービスもあります。

◆依頼主の要望に応じた買い物代行サービス

上記宅配サービスでは、自社で取り扱う商品を宅配するものが主となっていますが、指定の店舗で指定の商品を購入するといった、依頼主の要望に応じて買い物を代行するサービスもあります。買物代金以外の費用として、1時間（1人）あたりの人件費や交通費等が必要となりますが、特定店舗のみで販売されている商品を購入したい場合等で、利用勝手が良いサービスです。

展開施策2

東名大和バス停へのアクセス性向上

■施策実施の背景・目的

<背景> 東名大和バス停は、上りは東京方面、下りは箱根・静岡・愛知・大阪方面へのバスが発着しています。しかし、鉄道駅からも遠く、分かりづらい位置にあることや、利用できるバス路線が限られていることから、利用者数は、年間約8,000人（約20人/日）にとどまっています。

<目的> 東名大和バス停へのアクセス性を高めることにより、市民の広域移動に対する利便性を向上させ、移動手段の選択肢の一つとして提供します。

■施策の概要

周辺の鉄道駅（大和駅・鶴間駅）やバス停に案内サイン・案内図を設置することにより、東名大和バス停へのアクセス性向上とともに、バス停位置の周知を図ります。また、さらに多くの方が利用できるよう、新設するコミュニティバスの運行の中で、アクセス性の向上を図ります。

その他、東名大和バス停周辺へのパーク&ライド用駐車場やタクシープールの整備等も検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		
その他		△ 運輸局

■東名大和バス停へのアクセス性向上策例



用語解説

【コミュニティバス】
P27 参照。

用語解説

【パーク&ライド】
自宅から自動車を使って最寄りの鉄道駅やバス停まで行き、周辺の駐車場に停めて、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して目的地に向かうシステム。
都市部や観光地などの交通渋滞の緩和を図るため、自動車利用を抑制するための施策。

展開施策2

空港バス活用による空港へのアクセス性向上

■施策実施の背景・目的

<背景> 近年、自治体とバス事業者が連携を図り、高速道路を活用した、鉄道駅と空港を結ぶバスを運行させることで、空港利用者の利便性向上に努めています。

<目的> 大和市民の広域的な移動性をさらに高めるため、空港（羽田空港、成田空港）へのアクセス性向上を図ります。

■施策の概要

空港アクセスの利便性向上を図るために、空港バスの活用を検討します。

大和市周辺で運行され、かつ大和市を通過している空港バスは、本厚木駅及び海老名駅を発着する便があります（平成24年8月現在）。これらは途中停車しない直行便であるため、東名大和バス停での停車を要請します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者	●	
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		
その他		△ 運輸局

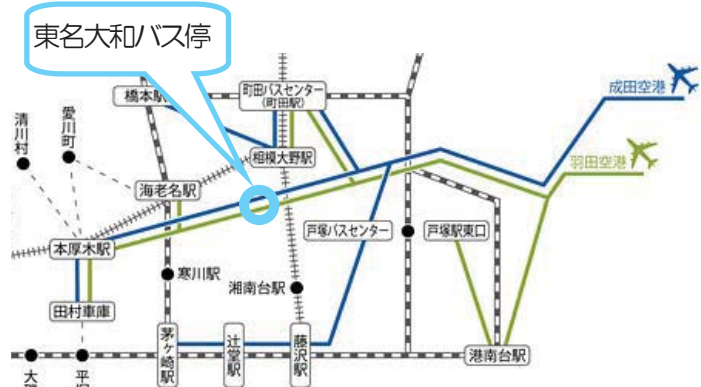
■大和市周辺で運行中の空港バス

【各路線の運行事業者】

海老名駅～羽田空港：神奈川中央交通、相鉄バス、京急バス

本厚木駅～羽田空港：神奈川中央交通、京急バス

本厚木駅～成田空港：神奈川中央交通、京急バス



神奈川中央交通ホームページ

展開施策2

バス運行時間帯の拡大

■施策実施の背景・目的

- <背景> 市民アンケート調査の結果から、「バスの終発時間」に対する満足度の低さが挙げられています。また、「バスの始発時間」についても比較的満足度が低くなっています。
- <目的> バス利用促進を図るには、往復で利用可能な運行サービスが重要であるため、バス運行時間帯の拡大について検討します。

■施策の概要

バス運行時間帯の拡大についてはコミュニティバスを対象として検討します。時間帯別の利用者数や利用者ニーズを把握するとともに、実験運行等を行いながら、実施効果について検討します。また、既存の交通手段に配慮するため、事前に路線バスやタクシーの事業者との調整も行います。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		△ 運輸局

■東京都武蔵野市コミュニティバスの事例

- 1年間の実証運行を経て、吉祥寺駅発のコミュニティバス最終便を19時から21時へ延長（運行本数は日8便増加）。
- 事後調査結果から、吉祥寺駅周辺からの帰宅利用や、時間延長によって地域の安全・安心が高まったとの回答が得られている。

時間	平日			
8時	00分	15分	30分	45分
9時	00分	15分	30分	45分
10時	00分	15分	30分	45分
11時	00分	15分	30分	45分
12時	00分	15分	30分	45分
13時	00分	15分	30分	45分
14時	00分	15分	30分	45分
15時	00分	15分	30分	45分
16時	00分	15分	30分	45分
17時	00分	15分	30分	45分
18時	00分	15分	30分	45分
19時	00分	15分	30分	45分
20時	00分	15分	30分	45分
21時	00分			



運行時間の延長

武蔵野市ホームページ

用語解説

【コミュニティバス】

P27 参照。

展開施策2

パターンダイヤの推進

■施策実施の背景・目的

<背景> バスの運行ダイヤには、規則性が無く、本数があまり多くないにも係らず、覚えにくいことが多くあります。

<目的> 利用者数の多い鉄道駅や主要バス停については、可能な範囲でパターンダイヤを推進し、分かりやすく、覚えやすい運行ダイヤにします。

■施策の概要

市内民間路線バス及びコミュニティバスのパターンダイヤ化に向け、バス事業者等との検討を進めます。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		△ 運輸局

■コミュニティバスでのパターンダイヤ実施例

時間	平日				時間	土曜・日曜・祝日			
8時	00分	15分	30分	45分	8時	00分	15分	30分	45分
9時	00分	15分	30分	45分	9時	00分	15分	30分	45分
10時	00分	15分	30分	45分	10時	00分	15分	30分	45分
11時	00分	15分	30分	45分	11時	00分	15分	30分	45分
12時	00分	15分	30分	45分	12時	00分	15分	30分	45分
13時	00分	15分	30分	45分	13時	00分	15分	30分	45分
14時	00分	15分	30分	45分	14時	00分	15分	30分	45分
15時	00分	15分	30分	45分	15時	00分	15分	30分	45分
16時	00分	15分	30分	45分	16時	00分	15分	30分	45分
17時	00分	15分	30分	45分	17時	00分	15分	30分	45分
18時	00分	15分	30分	45分	18時	00分	15分	30分	45分
19時	00分	15分	30分	45分	19時	00分	15分	30分	45分
20時	00分	15分	30分	45分	20時	00分	15分	30分	45分
21時	00分				21時	00分			

武蔵野市ホームページ

用語解説

【コミュニティバス】

P27 参照。

展開施策2

バスロケーションシステムの導入

■施策実施の背景・目的

- <背景> 市民アンケート調査の結果から、渋滞等による遅延がバス利用低下の原因の1つに挙げられています。そのため、バス運行状況を把握できるサービスを望む声があります。
- <目的> 常に運行状況を把握出来る「バスロケーションシステム」の活用により、バス利用者へのサービス提供を充実させます。

■施策の概要

「バスロケーションシステム」とは、GPS等を利用してバスの位置情報を収集することにより、パソコンや携帯端末等でリアルタイムにバスの運行状況を調べることが出来るシステムです。主要なバス停でのバス運行情報や接近情報の表示機設置等とあわせ、システムの導入について関係者とともに検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

■携帯端末でのバスロケーションシステム利用画面例



神奈川中央交通ホームページ

用語解説

【GPS】
人工衛星を利用し、地球上のどこに位置しているのかを正確に割り出すシステム。カーナビを始め、多くの機器に用いられている。

展開施策2

コミュニティバスの運賃見直し

■施策実施の背景・目的

<背景> コミュニティバスの運賃は、「わかりやすさ」「運賃の払いやすさ」という点から、運行開始から約10年間、100円となっています。一方で、市民からは、コミュニティバスの運行に対して、運行本数、運行エリアの拡大などを含む、さらなる利便性の向上が求められています。

<目的> 利便性を向上させながら、市民の日常生活における移動を支える移動手段として、コミュニティバスを運行させるため、適正な受益者負担の観点から、運賃を見直します。

■施策の概要

コミュニティバスの運賃見直しにあたっては、「使用料・手数料に係る受益者負担の適正化方針」（平成22年6月）の考え方を参考として、利用する市民と利用しない市民との間に不公平感が生じないように、受益の負担割合を検討します。

また、運賃の改定は、運行本数の増加や運行エリアの拡大、ICカードの導入等の利便性やサービスの向上と合わせて実施します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		△ 運輸局

■東京都小平市コミュニティバスの事例

平成16年の運行開始時は運賃大人100円であったが、平成19年に運賃大人150円に改訂。平成20年の車両入替（クセニッツ⇒日野ポンチョ）に伴い、Suica、PASMOが使用可能となった。

【運行内容】

- ・39便/日（7～19時台・1周約40分）
- ・運賃大人150円、小学生以下80円（未就学児無料）
- ・Suica、PASMO使用可



小平市ホームページ

用語解説

【コミュニティバス】

P27 参照。

用語解説

【ICカード】

情報データの記録や演算をするために集積回路(IC)を組み込んだカード。代表的なものとして、SuicaやPASMOがある。

展開施策2

乗り継ぎ割引運賃の充実

■施策実施の背景・目的

- <背景> 路線バスを使って市内を移動する際、目的地によってはバスの乗り継ぎが必要となり、その都度運賃を支払うため、結果として費用が高額になる場合があります。
- <目的> 乗り継ぎの際に料金負担を少しでも軽減できるよう、路線バス間、路線バスとコミュニティバス間等の乗り継ぎ割引を導入します。

■施策の概要

乗り継ぎ割引については、コミュニティバスでの検討及び導入を図り、その結果を踏まえて他交通機関への拡大を図ります。各種割引メニューの検討及び事業者との調整を進めた後、市と事業者の協働により実施します。

また、ICカードを活用した各交通機関相互との乗り継ぎ割引の実現に向けて検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		△ 運輸局

■東京都荒川区コミュニティバスの事例

- 片道大人 150 円、子供 80 円
- Suica、PASMO 使用可
- 南千住駅を跨いで他ルートに乗り継ぐ場合、乗り継ぎ券を購入することが可能
(大人 50 円、子ども 20 円)



東京都荒川区ホームページ

用語解説

【コミュニティバス】
P27 参照。

用語解説

【ICカード】
P40 参照。

展開施策2

通勤定期を使った休日運賃割引の周知

■施策実施の背景・目的

<背景> 通勤にバスを利用している方の多くは、休日にはあまりバスを利用していません。

<目的> 公共交通の利用促進を図り、新たな利用客を獲得するため、通勤定期を使った公共交通の休日家族運賃割引施策について、周知します。

■施策の概要

環境定期券制度（休日家族割引）は、通勤定期券を持っている方と同伴する同居家族を対象に、土日祝日等の乗車運賃を割引する制度です。神奈川中央交通、相鉄バスでは既に実施されています。

市民への一層の周知を図るため、他の運賃割引策等と合わせ、市や事業者のホームページでの情報提供、バス停及びバス車内での案内・告知、各種イベント広報と連携した周知を実施します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

■神奈川中央交通における宣伝広告

環境定期券制度のご利用方法について
通勤・通学定期券所持者にご家族に特典!!

運賃1乗現金 100円均一

子供（小学生以下）は、現金50円均一

通勤・通学定期券をお持ちのご本人と同居のご家族に適用!

	券面表示区間	券面表示区間以外
通勤定期券及び通学定期券所持者	—	100円
配偶者、両親、祖父母、兄弟姉妹	100円	100円
小学生以下	50円	50円

例) お兄さん(通勤または通学定期所持者)、お母さん、お婆ちゃん、中学生、小学生が、「伊勢原～大山」間を往復乗車の場合。
 現行 (300円×4人×2回)+(150円×1人×2回)=2,700円が (100円×4人×2回)+(50円×1人×2回)=900円となります。

適 用 日

- 土曜日、日曜日、祝日
- 年末年始(12月25日～1月7日)
- お盆休み(8月12日～8月16日)

なお、対象は神奈中・各神奈交の普通路線バスを利用した場合の運賃で、以下は対象外となります。
 ● 空港バス ● 深夜急行バス
 ● 旅行などの貸切バス ● 催事輸送など

※ 小児定期券は含まれません。
 ※ 人数制限はありません。
 ※ 障がい者は大人50円、子供30円となります。

神奈川中央交通ホームページ

展開施策2

タクシーの割引制度や定額運賃の導入

■施策実施の背景・目的

<背景> 足腰が弱ってくる高齢者にとって、勾配のきつい坂道等を自転車や徒歩で移動することは大変であり、それによって外出に不安や不便を感じています。

<目的> 路線バスやコミュニティバスが運行していない地域に居住している方や、バス停までの移動が困難な方等に対し、タクシーを活用して、外出の不安や不便さを解消します。

■施策の概要

タクシー活用については、特定区間での定額運賃・運賃割引制度や、地域等と事業者との協定による定額運賃制度等、運賃に関する施策を検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

■定額運賃タクシー

神奈川県タクシー協会では、空港までタクシーを利用する場合に、通常運賃と比べ格安でタクシーを利用できる「定額運賃タクシー」に取り組んでいる。事前予約制での利用となっており、高速道路利用料金は別途必要となる。

実施事業者および運賃については神奈川県タクシー協会ホームページを参照。



神奈川県タクシー協会ホームページ

用語解説

【コミュニティバス】

P27 参照。

展開施策2

ユニバーサルデザインタクシーの周知及び導入

■施策実施の背景・目的

<背景> 車いす利用者だけでなく、ベビーカーを使用する子育て世代からも、バスやタクシー利用時の乗降に対する不便さに関する意見が挙がっており、様々な人が移動しやすい環境の整備が求められています。

<目的> 誰もが使いやすい移動サービスとして、国土交通省が普及を促進しているユニバーサルデザインタクシー等の導入を進めます。

■施策の概要

ユニバーサルデザインタクシー (UD TAXI) とは、車いす使用者に限らず、足腰の弱い高齢者、妊娠中の女性、ベビーカー使用者なども含め、様々な人が使いやすい仕様のタクシーです。予約制の福祉限定による利用に限らず、街中で呼び止めて誰もが気軽に利用できるタクシーを想定しているものです。先進的な導入事例として、横浜市では車両購入費を一部補助し、市内事業者に UD TAXI の導入促進を行うとともに、タクシー乗務員向けのバリアフリー研修を年5回実施しています。

本市では、UD TAXI の周知を図りながら、事業者に対して導入を呼びかけます。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		△ 国



国内初の標準仕様 UD TAXI 認定車
日産 NV200 バネット:乗車定員5人
(日産ホームページ)



横浜市の乗務員バリアフリー研修の様子
第1回:平成24年6月12日
(横浜市ホームページ記者発表資料)

用語解説

【ユニバーサルデザイン】
すべての人のためのデザイン(検討・計画・設計)を指す。
年齢、性別、文化や言語の違い、障がいの有無などに関係なく、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるように施設、製品、制度や仕組み等をデザインすること。

展開施策3

駅施設のバリアフリー化促進

■施策実施の背景・目的

<背景> 平成18年に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」に基づき、鉄道駅等の旅客施設におけるバリアフリー整備が進められています。

<目的> 誰にとっても利便性の高いサービスを実現するため、市内鉄道駅のバリアフリー化を促進します。

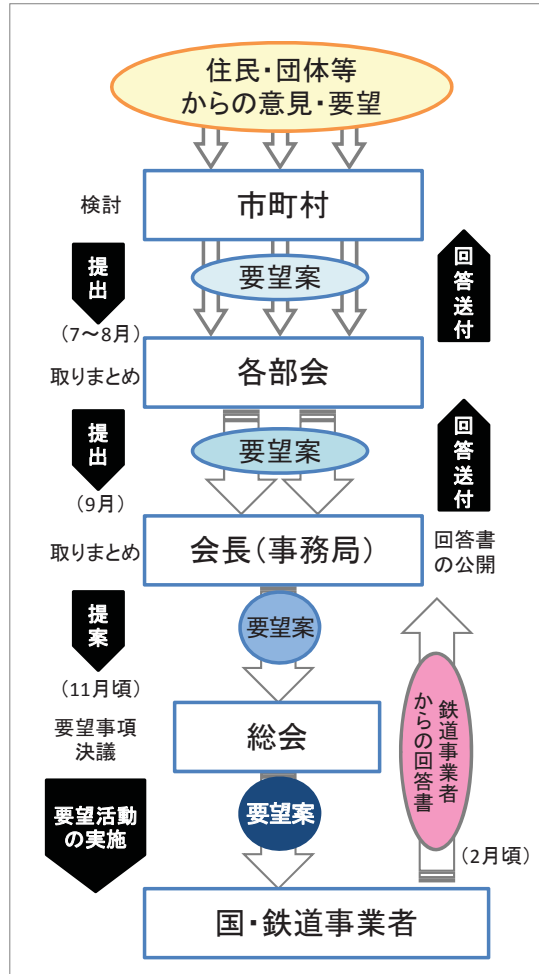
■施策の概要

駅施設のバリアフリー化については、鉄道事業者が主体となって取り組みを進める施策となるため、市民ニーズを踏まえて、行政から事業者へ働きかけていきます。具体的には、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、国及び鉄道事業者への継続的な要望活動等を実施します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		△ 国

■神奈川県鉄道輸送力増強促進会議 要望活動の流れ



神奈川県鉄道輸送力増強促進会議ホームページ

用語解説

【神奈川県鉄道輸送力増強促進会議】

神奈川県内全域に渡る鉄道輸送力の増強や利便性の向上を促進させることにより、混雑緩和や県民の生活と産業の進展に寄与することを目的に、昭和39年に発足した会議。県と県内全ての市町村及び経済団体によって構成され、鉄道輸送力増強等に関する情報収集や、国及び鉄道事業者への要望活動等を行っている。

展開施策3

案内・誘導サインの設置・充実

■施策実施の背景・目的

<背景> 市内8駅を対象に実施した交通結節機能現況調査の結果、一部の駅においては駅改札からバスやタクシー乗り場への案内サインが不十分であり、来訪者に対する案内サインの充実が課題となっています。

<目的> 来訪者が目的地に向けてスムーズに移動できるように、駅周辺や公共施設周辺における案内・誘導サインの設置・充実を図ります。

■施策の概要

案内・誘導サインの設置・充実については、①駅改札口におけるバス停やタクシー乗場への案内サインが未設置の箇所への対応、②現地での情報提供を充実させるため、駅周辺での駐車場・駐輪場マップの掲示等を検討し、実施可能なものから順次実施します。

また、神奈川県実施の「カラーバリアフリーで創る街づくりモデル事業」を活かし、色覚障がいがある方の視点を反映させたサイン計画の策定等も検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		



周辺地図・案内サイン設置例



カラーバリアフリーに配慮した案内板例
(小田急鶴間駅東口付近)

用語解説

【カラーバリアフリーで創る街づくりモデル事業】案内板・標識等の検証やカラーバリアフリーの計画づくり、計画に基づく案内板等の整備など、街のカラーバリアフリー化を進める事業。単に普及啓発を図るだけでなく、街のカラーバリアフリーの計画づくりや住民参加を通じ、バリアフリーへの住民意識を高め、街づくりを進めていくことも目的としている。

展開施策3

放置自転車対策の充実

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市内のすべての駅周辺は自転車等放置禁止区域となっており、駅周辺の放置自転車台数は年々減少傾向にあります。しかし、いまだに放置自転車は存在しており、歩行者の通行阻害等が懸念されています。

<目的> 平成23年度に策定した自転車利用環境整備基本計画に基づき、歩行空間の確保・まちの美化等の観点から、放置自転車対策のさらなる充実を図ります。

■施策の概要

自転車利用環境整備基本計画に基づき、放置自転車対策として、既存駐輪場の有効活用、自転車放置者の意識改善等を図ります。

既存駐輪場の有効活用については、①商業施設や商店街と連携した料金割引や駐輪スペースの確保、②駐輪場相互の満空情報の共有、③平日・休日の利用需要を鑑みて柔軟に応じた管理や料金体制等を検討し、実施します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		



大和駅近くの遊歩道に設置されている駐輪場



放置自転車の撤去作業の様子

用語解説

【自転車利用環境整備基本計画】

P18 参照。

展開施策 4

駅前広場活用によるコミュニティバスとの連携

■施策実施の背景・目的

<背景> 移動しやすさをより向上させるためには、コミュニティバスと鉄道の乗り継ぎについて円滑化に向けた取り組みが必要とされています。

<目的> コミュニティバスと鉄道の乗り継ぎ円滑化を実現するため、駅前広場の中にコミュニティバスのバス停を設置します。

■施策の概要

乗り継ぎ改善に向けた物理的な対策として、乗り継ぎの際の移動距離の短縮が考えられます。そのため、鉄道とバスの乗り継ぎについては、駅前広場へのバス停設置を図り、乗り継ぎ利用者の移動距離を出来る限り短くすることが対策として挙げられます。

コミュニティバスの既存ルート及び新設ルートについて、駅前広場へのバス乗り入れのため、バス停新設及び周辺バス停の移設を図り、鉄道とコミュニティバスの乗り継ぎしやすさを改善します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		
その他		△ 運輸局



バス停と駅入口が近接している桜ヶ丘駅西口



コミュニティバスが乗り入れている高座渋谷駅西口

用語解説

【コミュニティバス】
P27 参照。

展開施策 4

鉄道駅とバス停を繋ぐバスシェルターの設置

■施策実施の背景・目的

<背景> 市民アンケート調査の結果等から、市民が駅へアクセスする際の移動手段は、徒歩・自転車によるものが多く、バス利用は非常に少ない状況です。また、鉄道とバスの乗り継ぎについては、市民満足度が低くなっています。

<目的> 鉄道とバスの乗り継ぎ改善を行い、交通手段間の相互連携を図ります。

■施策の概要

乗り継ぎ改善策として、駅前広場のバス停から鉄道駅間に連続したバスシェルターを設置し、快適な乗り継ぎ空間の創出を図ります。

高座渋谷駅の駅前バス停では、バスシェルターが駅入口まで連続して設置されており、雨天時でも濡れることなく、車いす使用の方にとっても、快適に乗り継ぎが可能になります。また、駅前バス停は、バス乗降客数が多く、バスシェルター設置の優先度が高いバス停です。

市内鉄道駅の駅前広場バス停について、可能な箇所からバスシェルターを設置します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		
その他		



連続して設置されたバスシェルター
(高座渋谷駅西口)



コミュニティバスのバス停に設置されたバスシェルター
(中央林間駅中央口)

展開施策 4

交通手段相互の情報提供の充実

■施策実施の背景・目的

<背景> 市民アンケート調査の結果等から、鉄道とバスの乗り継ぎ、バスの運行情報のわかりやすさについては、市民満足度が低いことが把握されています。

<目的> 既存交通手段をより機能的に活用するため、交通手段相互の情報提供を充実させます。

■施策の概要

交通手段相互の情報提供方法として、交通結節施設での案内板設置、乗り継ぎ情報等の車内掲示やアナウンス等を検討します。

バス車内における鉄道情報提供の事例（下写真）では、鉄道到着予定時刻や乗り継ぎ可能な鉄道ダイヤ等を、車内に設置した液晶モニターにリアルタイムで表示しています。

大和市では、市内鉄道駅における案内板設置を交通事業者と検討します。車内アナウンス等の比較的導入しやすいものについては、事業者と検討のうえ、順次導入します。

■実施主体・関係主体

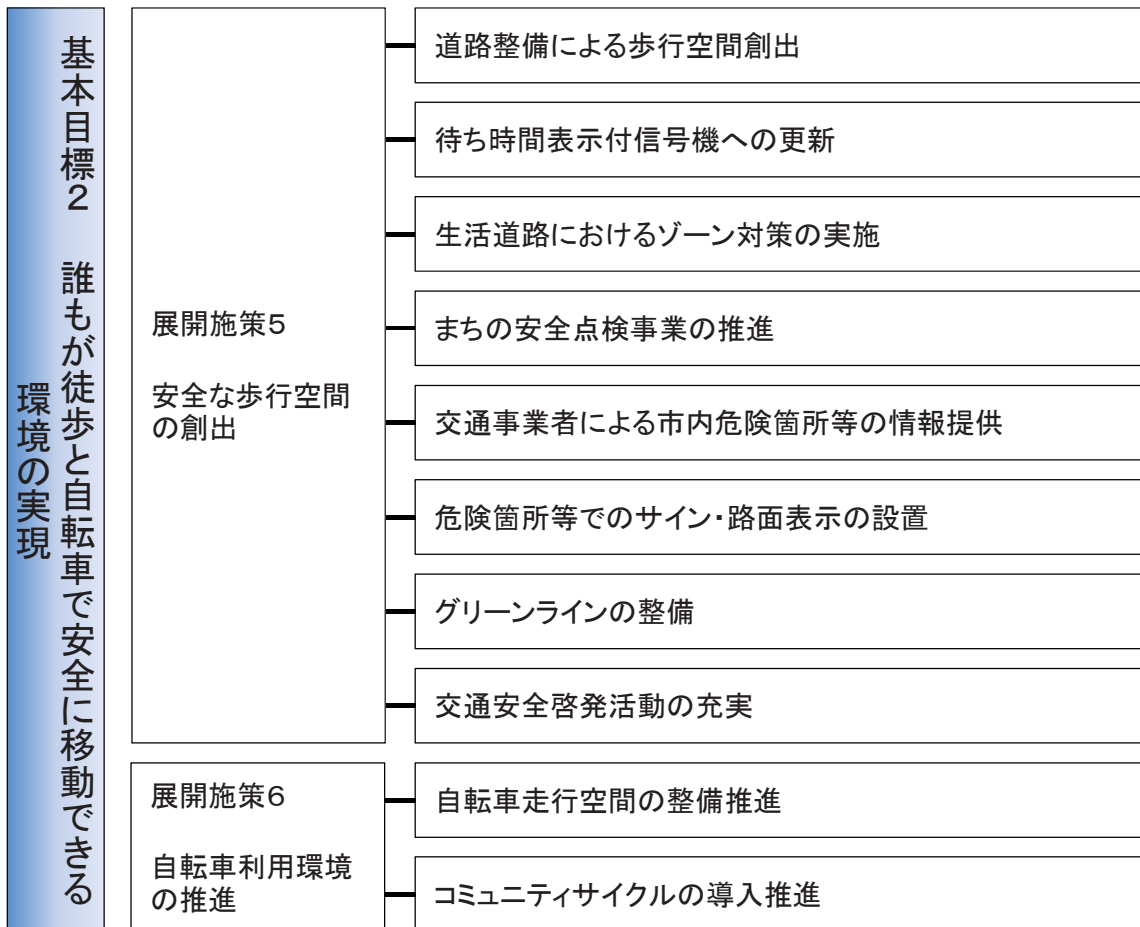
	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

JR 前橋駅前に設置されている
バス時刻案内板
(群馬県前橋市)



バス車内における鉄道情報提供の事例
(神奈川中央交通)

(2) 基本目標2に対応する展開施策



展開施策5

道路整備による歩行空間創出

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では、都市計画道路整備や歩道整備、横断歩道の更新等の道路整備により、歩行空間を創出しています。しかし市民アンケート調査の結果から、「安心して歩けないから困っている」「歩道が狭い」「自転車や自動車と接触しそうで危険」との意見が挙がっています。

<目的> より安全に移動できる環境の実現に向け、道路整備をはじめとした既存事業の充実を図ります。

■施策の概要

高齢者、車いす使用者、杖使用者、視覚障がい者、妊産婦、乳幼児連れの方等、全ての歩行者が快適に歩道を通行できるよう、横断防止柵、カラー舗装、歩道改良等の整備を行います。

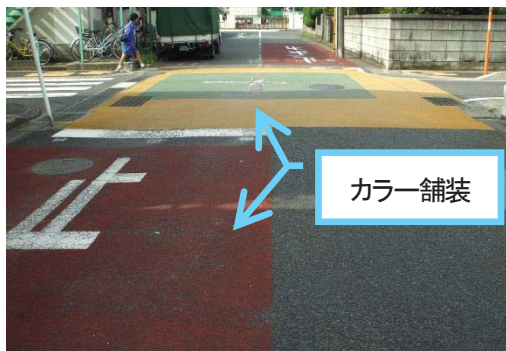
また、十分な歩道幅員を確保するために、都市計画道路の着実な整備を図ります。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		△
道路管理者	●	
市民		
その他		



改修された歩道と新設された横断防止柵



カラー舗装された交差点

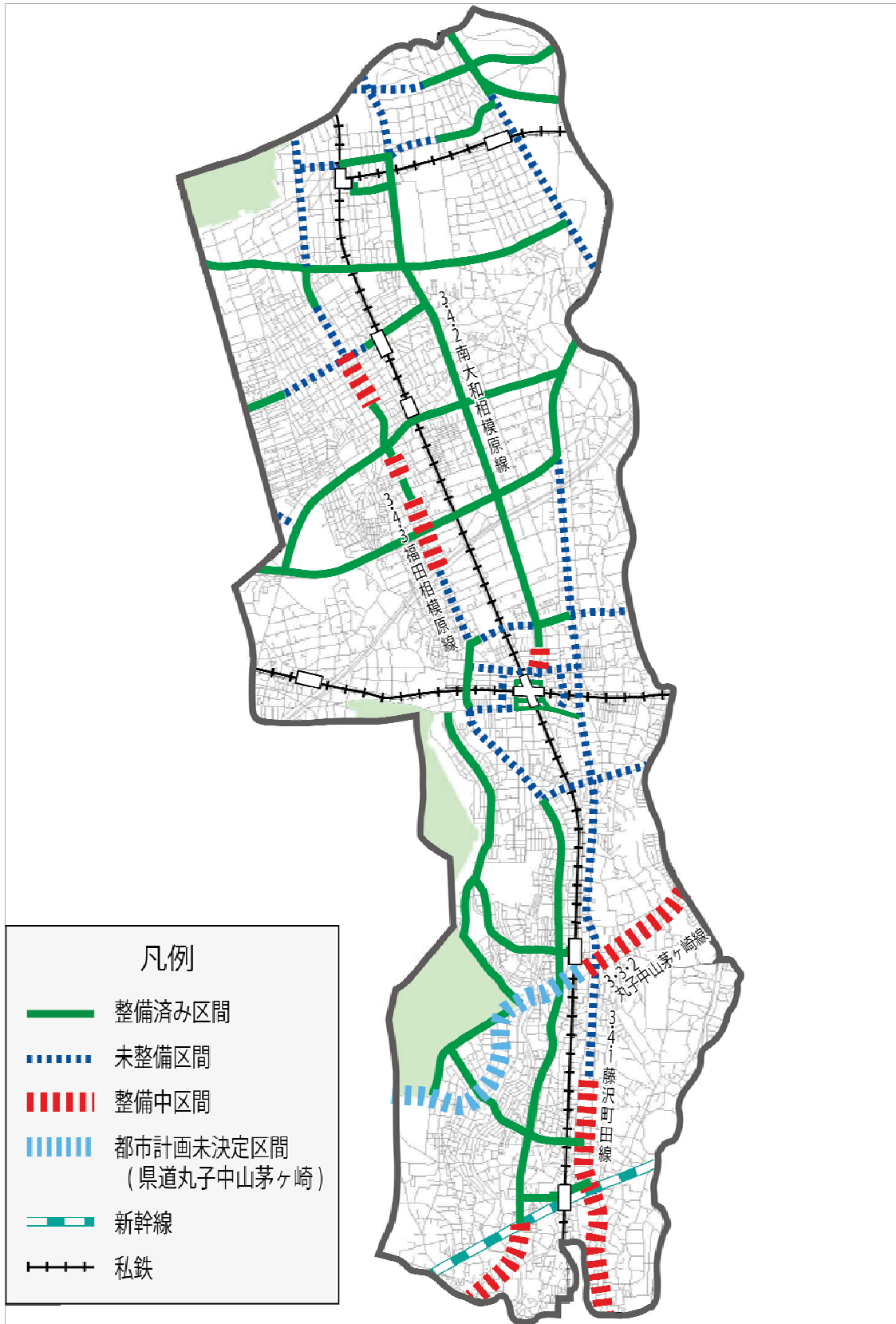
用語解説

【横断防止柵】

歩行者や自転車の転落やみだりな横断を抑制する等の機能を備えている柵。



■大和市の都市計画道路 整備状況図



展開施策5

待ち時間表示付信号機への更新

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和警察署管内では、人対車両の交通事故のうち約6割が、交差点等の道路横断中における交通事故となっています（平成24年7月末現在）。

<目的> より安全に移動できる環境の実現に向け、信号無視や横断歩道外での横断、無理な横断等を抑制する対策を図ります。

■施策の概要

交差点部における信号無視や無理な横断の抑制策として、待ち時間表示付きの信号機への更新を図ります。

待ち時間表示付き信号機は、信号が切り替わるまでの時間を示す信号機です。青信号の残り時間が分かることで高齢者等の無理な横断を抑制し、かつ、赤信号の待ち時間が分かることで待ち時間のストレス軽減が期待できます。

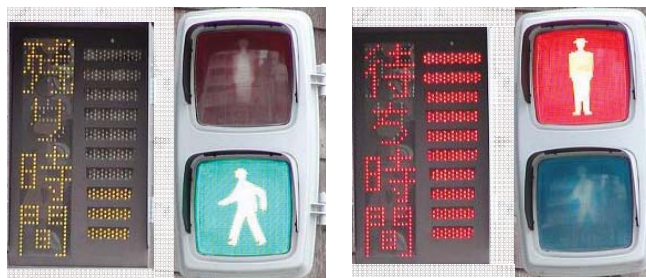
市内の交通事故多発箇所など、優先的に更新することが望ましいと思われる箇所について、関係部署による検討作業を進めます。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者		
交通管理者	●	
道路管理者		
市民		
その他		



待ち時間表示付き信号機(数字タイプ)



待ち時間表示付き信号機(バータイプ)

展開施策5

生活道路におけるゾーン対策の実施

■施策実施の背景・目的

<背景> 近年の健康志向の高まりに伴い、徒歩や自転車利用者の割合が増加しています。そんな中、市民アンケート調査の結果から、「安心して歩けないから困っている」「歩道が狭い」「自転車や自動車と接触しそうで危険」との意見が挙がっています。

<目的> 歩行者・自転車の交通事故の危険性が高いと考えられる地域に対し、警察庁が推進しているゾーン30を導入し、ゾーン内の安全対策実施を図ります。

■施策の概要

ゾーン30は、以下の二点を基本的な考えとしています。

○歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する地域住民の同意が得られる地区をより柔軟にゾーンとして設定する。

○ゾーン内は、最高速度30km/hの区域規制の実施を前提として、その他の対策については、住民の意見や財政的制約も踏まえつつ、実現可能なものから順次実施していく。

上記速度規制の他、ハンプやクランク等の速度抑制対策、一方通行等の通行規制、カラー舗装による境界の明示等を必要に応じて実施します。

なお、警察庁では、平成28年度までに全国で約3,000箇所の整備を行うこととしています。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者	●	
道路管理者		△
市民		△
その他		



速度制限を示す標識と路面標示(福岡市)



交差点でのカラー舗装(福岡市)

用語解説

【ゾーン30】

生活道路が集積している区域を「ゾーン」として設定し、ゾーン内の最高速度を30 km/hに規制する等の各種交通事故防止対策を行うシステム。
現在、全国的に推進されている。

展開施策5

まちの安全点検事業の推進

■施策実施の背景・目的

- <背景> 大和市では、平成22年度より「まちぐるみ安全点検」を実施し、交通安全や防犯の観点からまちを点検しています。
- <目的> 市民の交通安全・防犯に対する意識の向上を図ることで、誰もが徒歩で安全に移動できる環境の実現を目指します。

■施策の概要

誰もが安心できる生活環境を確保するため、地域住民や小学校、自治会などと連携し、交通安全や防犯の観点から「まちの点検」を実施します。
 点検に際しては、高齢者や障がいのある方、子育て世代の視点も考慮します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		
道路管理者		
市民		△
その他		



まちぐるみ安全点検の様子



話し合い・発表の様子

展開施策5

交通事業者による市内危険箇所等の情報提供

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では平成22年度より「まちぐるみ安全点検」を実施し、交通安全や防犯の観点からまちを点検しています。ただし、安全点検については歩行者の視点だけでなく、ドライバーの視点からの検証も必要とされています。

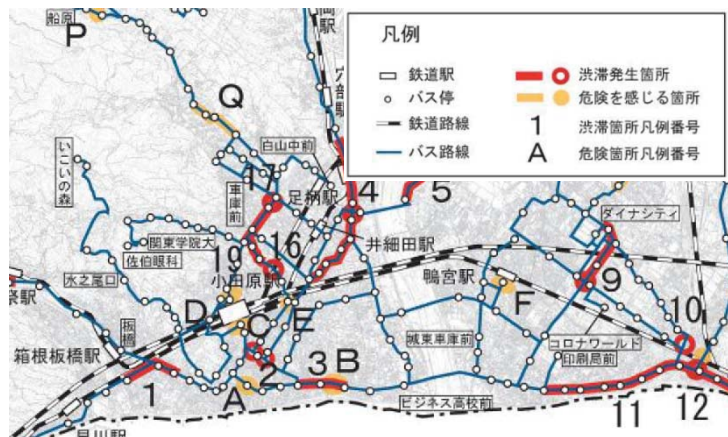
<目的> 誰もが徒歩と自転車で安全に移動できる環境の実現を目指すため、日頃から市内を走行している交通事業者の視点を加え、まちの安全点検をさらに確実なものとしします。

■施策の概要

市内の道路交通事情を熟知しているバス・タクシーの交通事業者に協力を依頼し、渋滞や事故(ヒヤリを含む)等をよく見かける箇所について情報提供を受けます。それら情報をまちの安全点検の結果と併せて整理・公表することにより、市民の交通安全・防犯に対する意識の向上を図ります。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者	●	
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		



バスの遅れ及び運転の際に危険と感じる位置図
(小田原市 バス乗務員への聴き取り調査結果)



タクシー運転手が歩行者や自転車との接触など危険と感じる箇所図
(長崎県諫早市 ドライバーアンケート調査結果)

展開施策5

危険箇所等でのサイン・路面表示の設置

■施策実施の背景・目的

- <背景> 安全点検の成果を生かし、誰もが徒歩と自転車で安全に移動できる環境の実現を目指すためには、注意喚起に関する具体的な対策が必要とされています。
- <目的> 交通事故を未然に防ぐため、特に危険な箇所等については、自動車運転者や通行者に対しサインや路面標示等を用いた注意喚起を行います。

■施策の概要

高齢者や障がい者、児童、生徒等の交通弱者の集まる施設周辺等では、交通ルールの遵守や安全運転、安全通行を促すためのサイン・路面標示等の標識を設置します。実施する箇所について関係機関と協議のうえ、前述した「ゾーン対策」も含め、可能な箇所から順次実施します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者	●	
道路管理者		△
市民		
その他		



運転者に注意を促すサインと路面標示
(左写真:川崎市、右写真:横浜市)

展開施策5

グリーンラインの整備

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では、生活道路や通学路を中心に、歩道改良等、歩行空間の安全性向上に取り組んでいますが、市民アンケート調査の結果から、「歩道が狭い」「自転車や自動車と接触しそうで危険」との意見が挙がっています。

<目的> 道路幅員の都合により歩道整備が困難な箇所については、路面表示等による注意喚起により、通行者の安全性向上を図ります。

■施策の概要

通行者の安全性向上策として、グリーンラインの整備を実施します。

グリーンラインとは、路肩部に緑色の路面表示を行うことで車道との境界を強調し、自動車運転手への注意を促すものです。他市においては、通学安全対策として通学路で整備される事例があります。

大和市では、道路管理者等と協議のうえ、通学路を始めとした生活道路での整備を図ります。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		△
道路管理者	●	
市民		△
その他		



道路幅が狭く、歩道設置が難しい道路に整備されたグリーンライン

展開施策5

交通安全啓発活動の充実

■施策実施の背景・目的

<背景> 近年の健康志向の高まりに伴い、徒歩や自転車利用者の割合が増加しています。そんな中、市民アンケート調査の結果から、「自転車利用者が交通ルールを守らず、歩行者にとっても危険」との意見が挙がっています。

<目的> 自転車利用者に交通ルールを正しく認識させるため、市民に対する交通安全教室等の啓発活動を実施します。

■施策の概要

自動車に比べ、自転車は利用を始める年齢が低く、かつ交通ルールを学ぶ機会がほとんどないため、児童・生徒を主な対象とした交通安全教室等の啓発活動が必要です。

大和市では、交通安全啓発事業として、小・中学生や高齢者を対象とした自転車安全利用講習会の開催や幼児・児童用自転車ヘルメット購入助成制度を開始するなど、安全に自転車を利用する環境づくりに取り組んでいます。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者	●	
道路管理者		
市民		△
その他		△ ボランティア等

■TS マーク助成制度

大和市では、市内在住の方に安全な自転車に乗っていただき、自転車利用のルールを学んでいただくため、自転車安全利用講習会を開催し、受講者にはTSマークの取得を助成している。（本制度で助成しているのは、補償額の高い第二種TSマーク）



市内中学校における「スケアードストレイト教室」の様子

用語解説

【TSマーク】

道路交通法に定められた大きさ、構造、性能等の基準に適合した安全な普通自転車であることとし、マークは2種類あり、種類によって付帯保険の補償額が異なる。



用語解説

【スケアードストレイト教室】

スタントマンを活用した体験型交通安全教室のこと。スタントマンが交通事故を再現することにより、事故の恐怖や衝撃を実感させ、交通ルールを遵守することの大切さを学ぶ教育方法。

展開施策 6

自転車走行空間の整備推進

■施策実施の背景・目的

<背景> 自転車は、環境負荷が低く、かつ健康増進にも繋がる交通手段として近年注目されています。一方で、市民アンケート調査の結果から、「自転車利用者が交通ルールを守らず、歩行者にとっても危険」との意見も挙がっています。

<目的> 自転車・歩行者に安全な道路空間を提供するため、歩車分離を図った自転車走行空間の整備を推進します。

■施策の概要

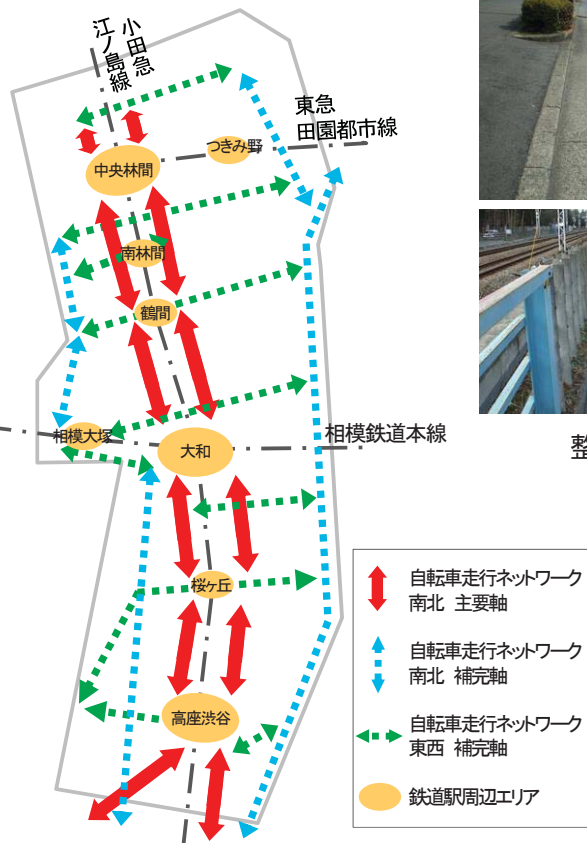
自転車利用環境整備基本計画に基づき、自転車利用者と歩行者の安全を優先した道路空間の形成を図ります。

自転車走行ネットワーク設定の考え方としては、小田急線沿線にある南北の幹線道路を主要な南北軸とし、それを補完する南北軸と東西軸を配置します。また歩車分離の整備については、道路状況を踏まえて、自転車レーンや路肩のカラー舗装、路面表示による進行方向や通行位置の明示等の整備手法を検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		△
道路管理者	●	
市民		
その他		

■自転車走行ネットワークイメージ図



整備イメージ

- ↑ ↓ 自転車走行ネットワーク 南北 主要軸
- 自転車走行ネットワーク 南北 補完軸
- 自転車走行ネットワーク 東西 補完軸
- 鉄道駅周辺エリア

用語解説

【自転車利用環境整備基本計画】

P18 参照。

展開施策 6

コミュニティサイクルの導入推進

■施策実施の背景・目的

<背景> 自転車は、環境負荷が低く健康増進にも繋がる便利で身近な交通手段として、近年注目され利用者が増えています。また、自転車利用に関するアンケート調査結果によれば本市ではコミュニティサイクルの利用意向が比較的高い傾向にあり、駅や公共施設等の拠点施設へのサイクルポートの設置が求められています。

<目的> 自転車をより身近な交通機関として定着させ、利用促進を図るため、コミュニティサイクルの導入を推進します。

■施策の概要

コミュニティサイクルの導入推進にあたっては、①駅、公共施設等の拠点施設や利便性の高い場所へのサイクルポート設置、②コミュニティサイクルの利用促進に向けた自転車走行空間の拡充、③市民や来訪者への情報提供を実施します。

平成 23～24 年度に社会実験を行い、その結果を踏まえ、実施に向けて検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		△
道路管理者		△
市民		
その他		

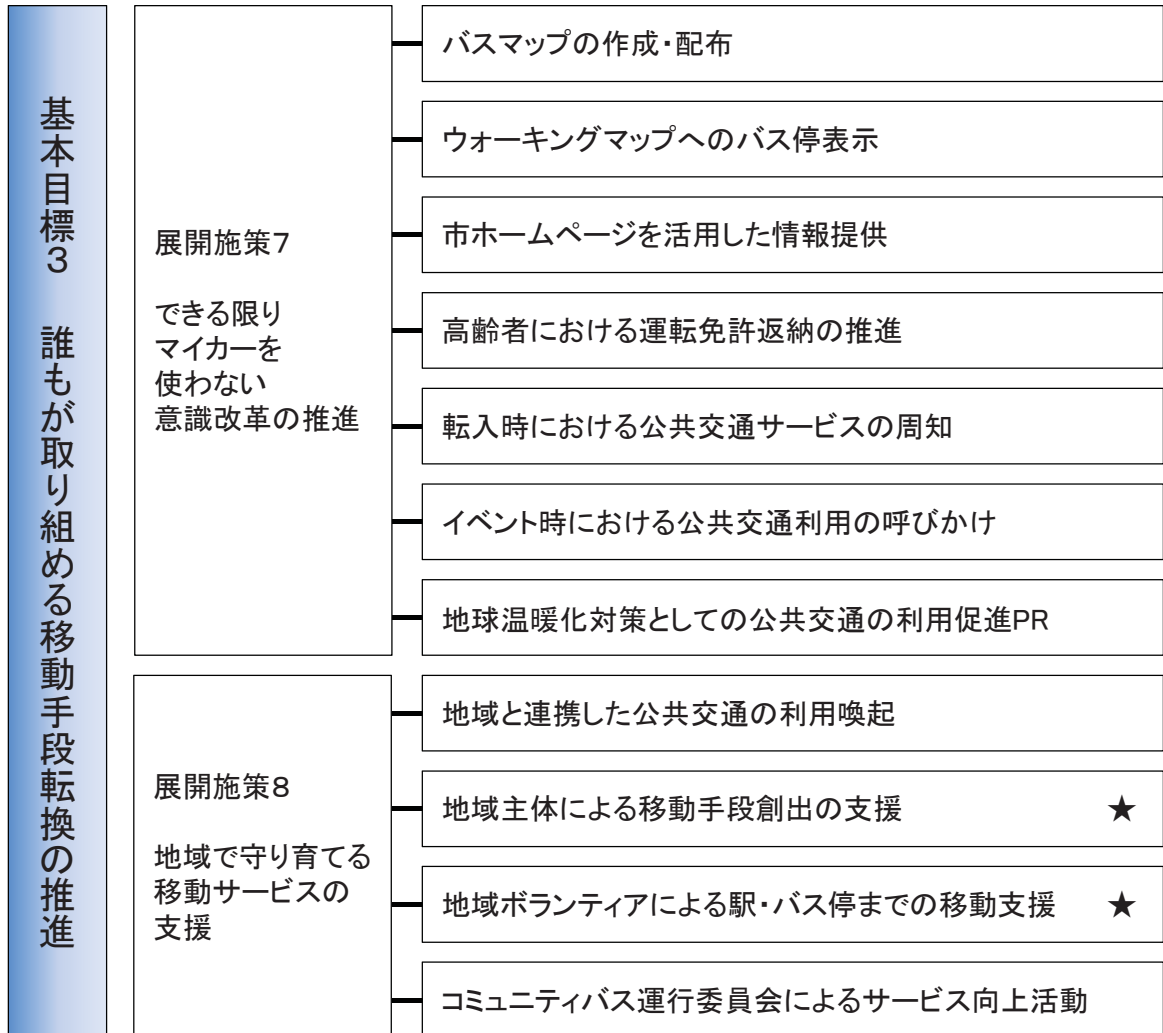


平成 24 年度に市内で実施した
コミュニティサイクル社会実験の様子

用語解説

【コミュニティサイクル】
環境にやさしく健康にも良い「自転車」を使った新しい公共交通システム。サイクルポートと呼ばれる自転車の貸し出し・返却場所を設置し、自転車を共有して利用する。

(3) 基本目標3に対応する展開施策



★:福祉に関連する施策

展開施策7

バスマップの作成・配布

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では、バス利用者数の減少による運行本数減少やバス路線廃止が懸念されています。また、市民アンケート調査の結果から、「バス運行経路が分からないから利用できない」「もっと情報提供をしてほしい」との意見も挙がっています。

<目的> できる限りマイカーを使わない意識改革を推進するとともに、多くの方に移動手段の転換を進めるため、公共交通の利用促進策を図ります。

■施策の概要

市内バス路線網をよく知らないためにバスを利用しない市民もいることから、バス利用促進策としてバスマップの作成・配布を行います。

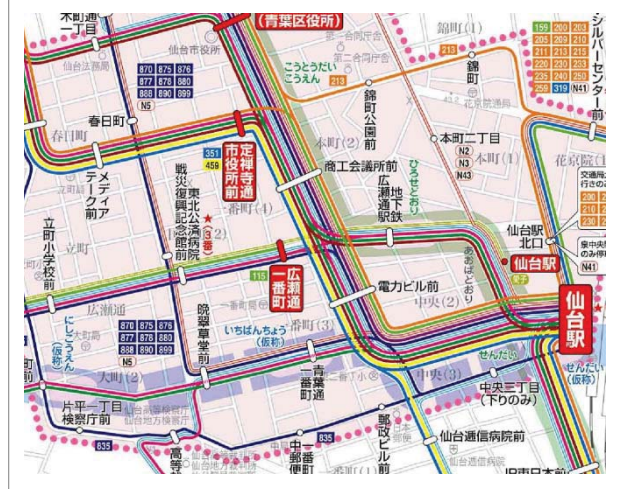
既存のバスマップは、事業者ごとのものやコミュニティバスだけのものとなっており、大和市として1つのバスマップに整理されていません。そこで、市内バス路線を網羅的に把握できる「大和市バスマップ」を作成し、市民に全戸配布します。また、今後、大和市に転入する方に対しては、転入手続きの際に大和市バスマップを配布し、早い段階からバス利用促進を図ります。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

■宮城県仙台市の事例

市内を運行している仙台市交通局及び宮城交通（株）がそれぞれに発行しているバス路線図を一本化し、利便性の高いバスマップ及び公共交通の利用案内を作成。転入者への配布も実施。



仙台市ホームページ

用語解説

【コミュニティバス

P27 参照。

展開施策7

ウォーキングマップへのバス停表示

■施策実施の背景・目的

<背景> 近年の健康志向の高まりに伴い、徒歩で外出する市民の割合が高くなっています。大和市としても「健康都市」を目指し、市民一人ひとりの健康な生活の実現に向けた取り組みを進めています。

<目的> 必要以上のマイカー利用を抑制するため、健康志向の高まりを活用した公共交通への利用転換施策を実施します。

■施策の概要

「大和市ウォーキングマップ」は、市内の観光や自然の名所等を巡るウォーキングコースを掲載しています。また、コースに近接する鉄道駅やバス停についても表示しています。

さらに、今後は、健康に関するイベントや講習会の開催にあたって、コミュニティバス等の公共交通機関による来場の呼びかけ等の手法についても検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

■大和市ウォーキングマップ(歴史と自然のふれあいコース)

☆ 歩行時間：約1時間27分
 ☆ 歩行距離：約5,540m
 ☆ エネルギー消費量：261kcal
 ……体重60kgの人が、普通の歩行速度(30メッツ)で1時間5分かけてコースを回った場合
 ☆ トイレ：①、⑦にて利用可
 ☆ : コミュニティバスのバス停

駅前設置されたウォーキングマップ(高座渋谷駅西口)

展開施策7

市ホームページを活用した情報提供

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では、年々バス利用者数が減少傾向となっており、市民アンケート調査の結果から、「バス運行経路が分からないから利用できない」「もっと情報提供をしてほしい」との意見も挙がっています。また、携帯端末の普及等により、若者を中心に、インターネットを活用して情報収集する人が増えています。

<目的> 公共交通利用促進策として、市ホームページ等を活用し、路線図や時刻表等の情報提供の充実を図ります。

■施策の概要

現在、市のホームページではコミュニティバスに関する情報提供を行っていますが、鉄道・民間路線バス・タクシーに関する情報提供や、交通事業者のホームページへのリンクを掲載する等、情報提供を充実させます。また、市ホームページの中でも、福祉や観光といった交通に関連のあるページにバスマップへのリンクを掲載する等、他分野と連携を図ります。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

■群馬県前橋市の事例

- 市ホームページにて、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、タクシー、自転車といった公共交通全般について、関連情報を詳細に掲載
- ホームページ入替の際、バス情報提供ページへのリンクをトップページに設置



前橋市ホームページ

用語解説

【コミュニティバス】

P27 参照。

展開施策7

高齢者における運転免許返納の推進

■施策実施の背景・目的

<背景> 近年、高齢ドライバーによる自動車運転事故件数の増加が全国的に問題となっています。このような状況を踏まえ、運転免許証の自主返納を促す取り組みが全国各地で行われており、神奈川県警においても「高齢者運転免許自主返納サポート制度」に取り組んでいます。

<目的> 神奈川県警と連携を図り、高齢者へ運転免許証の自主返納サポート制度を周知します。

■施策の概要

自主返納した理由の中には「家族、友人の勧めを受けた」といった理由も含まれていることから（神奈川県警調査結果）、より多くの方に返納制度を周知することが重要です。そのため市ホームページでの情報提供やコミュニティセンター等の公共施設における周知活動を実施します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		△
道路管理者		
市民		
その他		

■自主返納サポート制度の返納者特典例

店舗・団体名	特典内容
イオン	・イオンの電子マネー「WAON」のWAONカードを無料進呈（神奈川県内のイオン店舗に限定、本人1回限り）
伊勢丹	・自宅への配送無料
株式会社 近畿日本 ツリスト神奈川	・国内旅行(メイト)3%割引(宿泊のみのプランを除く) ・海外旅行(ホリデイ)3%割引
箱根登山バス 株式会社	・65歳以上の方を対象としたバス半額運賃にて乗車できる利用証「ハーフ65」(通常5,000円)を初回時無料 ・箱根キャリーサービス利用料金の100円割引

用語解説

【高齢者運転免許自主返納サポート制度】

運転を継続する意思がなく、運転免許証を返納したい方のために、自主的に運転免許取り消しの申請ができる制度。運転免許証を自主的に返納し、運転経歴証明書の交付を受けた方には各種特典も用意されている。

神奈川県警ホームページ

展開施策7

転入時における公共交通サービスの周知

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では、年々バス利用者数が減少傾向となっており、運行本数減少やバス路線廃止が懸念されています。その一方で、自家用車等による渋滞発生が交通課題となっています。

<目的> できる限りマイカーを使わない意識改革を推進するため、移動経路や利用交通手段等が定まっていない転入者を対象に、公共交通の利用促進策を図ります。

■施策の概要

生活習慣が形成されると利用交通手段の転換が難しくなると考えられます。そのため、通勤・通学、外出の際の移動手段がまだ定まっておらず、大和市内の交通事情に詳しくない転入者に対し、転入手続きの際にバスマップを配布する等して、市内公共交通サービスの周知を図ります。これにより、大和市では公共交通が便利であることを早い段階で印象づけ、必要以上のマイカー利用を抑制します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

■横浜市泉区の事例

○泉区は、横浜市の中でもクルマの利用率が高い区である

○過度なマイカー利用を抑制し、バス利用を促進する施策として、転入者を対象に下記資料を配布した

- ①泉区バスマップ
- ②啓発資料「考えてみませんか？
バスとクルマのこと」
- ③アンケート
- ④家族で使用可能な優待バス乗車券

交通事業者・行政との作業分担・費用負担の区分

実施項目	交通事業者	都市整備局	泉区
実施内容の企画	○	○	
配付資料の作成・印刷		○	
配付資料の確認・関連情報の提供	○		○
アンケートの実施(設計・印刷・回収・分析)		○	
優待乗車券の提供	○		
転入者への配布			○

横浜市ホームページ

展開施策7

イベント時における公共交通利用の呼びかけ

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では、年々バス利用者数が減少傾向となっており、運行本数減少やバス路線廃止が懸念されています。その一方で、自家用車等による渋滞発生が交通課題となっています。

<目的> できる限りマイカーを使わない意識改革を推進するため、公共交通の利用促進策を図ります。

■施策の概要

大和市では、「大和市民まつり」や「神奈川大和阿波おどり」をはじめとして、様々なイベントが開催されています。それらイベントの主な会場は、比較的交通の便の良い場所となっていますが、駐車場の確保や台数に制限もあり、自動車以外の移動手段を持たない方々の移動手段確保が課題となっています。そこで、イベント開催時の要領やパンフレット、市ホームページ等で、会場までの公共交通手段について情報提供を行い、公共交通による来場を呼びかけます。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		△ 観光協会等

■イベントパンフレットへのバス停時刻表掲載例(大和市民まつり)

市民まつり当日 バス時刻表

大和駅 →引地台公園入口→桜ヶ丘駅前西口

9:34	9:42	9:48
9:54	10:02	10:08
10:19	10:27	10:33
10:44	10:52	10:58
11:09	11:17	11:23
11:34	11:42	11:48
11:59	12:07	12:13
12:24	12:32	12:38
12:49	12:57	13:03
13:14	13:22	13:28
13:39	13:47	13:53
14:04	14:12	14:18
14:29	14:37	14:43
14:54	15:02	15:08
15:19	15:27	15:33
15:44	15:52	15:58
16:09	16:17	16:23
16:34	16:42	16:48

桜ヶ丘駅前西口→引地台公園入口→大和駅

9:30	9:38	9:41
9:54	10:02	10:05
10:18	10:26	10:29
10:38	10:46	10:49
10:58	11:06	11:09
11:28	11:36	11:39
11:48	11:56	11:59
12:18	12:26	12:29
12:38	12:46	12:49
13:08	13:16	13:19
13:28	13:36	13:39
13:58	14:06	14:09
14:18	14:26	14:29
14:48	14:56	14:59
15:08	15:16	15:19
15:38	15:46	15:49
15:58	16:06	16:09
16:28	16:36	16:39
16:48	16:56	16:59

※時刻表は予告なく変更する場合があります。予めご了承ください。
●は大和市コミュニティバスです。

展開施策7

地球温暖化対策としての公共交通の利用促進PR

■施策実施の背景・目的

<背景> 地球温暖化問題への対応として、二酸化炭素（CO₂）をはじめとする温室効果ガスの排出削減が社会的に求められています。大和市においては、温室効果ガスの中長期的な削減目標を設定し、現実的な削減政策を検討・実施するため「大和市地球温暖化対策実行計画」を策定しています。

<目的> 温室効果ガス削減を図るため、地球温暖化対策としての公共交通の利用促進PRを実施します。

■施策の概要

大和市地球温暖化対策実行計画に基づき、マイカーから鉄道・バス・自転車等の公共交通への利用転換を促進するため、地球温暖化対策としての公共交通利用をPRします。

具体的には、各種イベント時の普及啓発や児童生徒向けの「かんきょうノート」配布などを通じて交通施策と環境施策の連携を図ります。

また、市内の事業所等との意見交換などを通して、公共交通の利用促進にもつながるような地球温暖化対策を検討します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他		

基礎編 この部分は、みんなで取り組みましょう	
(A1) エネルギー	シャワーの利用を1日1分間、家族3人が減らす。
(A2) 水	歯磨き、洗顔などで水道を流しっぱなしにしない。
(A3) 資源	ビン・缶・牛乳パックなどを資源回収に出す。また、プラスチック・ペットボトル・白色トレーの分別回収に取り組む。
(A4) 資源	使い捨てのものをなるべく使わない。(マイはしを使ったり、ペットボトルを買わないで、水筒を持っていくなど)
(A5) 食	毎日の食事や給食などの食べ残しをしない。

大和市「かんきょうノート」のチェック項目例

省エネルギーの工夫	
【きっかけづくりプログラム】	
<input type="checkbox"/>	充電式タイプの電池を使う
<input type="checkbox"/>	電球を蛍光灯タイプに替える
【普及・拡大プログラム】	
<input type="checkbox"/>	テレビ: 主電源をオフ/コンセントを抜く
<input type="checkbox"/>	エアコン: 設定温度に気をつける
<input type="checkbox"/>	エアコン: こまめにフィルターを掃除する
【レベルアッププログラム】	
<input type="checkbox"/>	テレビ: こまめにスイッチオフする
<input type="checkbox"/>	エアコン: カーテンやブラインドを上手に使う
<input type="checkbox"/>	調理: 水滴を拭いてから火にかける

大和市環境配慮指針の取り組み紹介例

用語解説

【大和市「かんきょうノート」】
チェック項目に従い、環境を大切にしているいくつかの行動を2週間にわたり実践するもの。
二酸化炭素の削減量と、家計の節約効果を数値として確認することができる。

用語解説

【大和市環境配慮指針】
暮らしやすく魅力あふれる大和市の環境づくりに向け、一人ひとりが環境配慮型のライフスタイルやビジネススタイルを見つけ、切り替えていくための「きっかけ」を整理したもの。

COLUMN

低公害車・電気自動車について

本計画では、「できる限りマイカーを使わない意識改革の推進」を展開施策に取り上げていますが、様々な事情により、マイカー等を使わざるを得ない状況があります。そういった場合の対応としては、できる限り地球環境に負荷のかからない「低公害車」や「電気自動車」の導入促進が考えられます。

○低公害車とは・・・

窒素酸化物や一酸化炭素、二酸化炭素などの大気汚染物質の排出が少なく、環境への負荷が少ない自動車のこと。主な車種としては、電気自動車、メタノール自動車、圧縮天然ガス自動車、ハイブリッド自動車などがあり。通称 エコカーと呼ばれている。近年、低公害車の普及が促進されており、特にハイブリッド自動車の保有台数が伸びている。

○電気自動車とは・・・

電気をエネルギー源とし、電動機を動力源として走行する自動車のことで、通称 EV(Electric Vehicle)と呼ばれている。大きく2タイプに分類され、車載電池から電力を得る「電池式」と、走行中に電力を外部から供給する「架線式」がある。

◆行政による電気自動車の普及促進事例

○軽自動車税の全額免除

大和市では、地球温暖化の防止策として電気自動車の普及促進を図るため、2009年度より電気自動車の軽自動車税を全額免除している。免除措置は、2009年度から5年間の時限的措置で行う予定である。

○OEV（電気自動車）の導入

東京都羽村市では、小型EVバス(電池式)を使用したコミュニティバスを運行している。(右写真)日野自動車製『ポンチョ』のロングタイプをベースとした車両で、費用は約8,000万円(通常タイプの約4倍)となっている。充電設備を備えた市役所を起点としたルート設定で、一運行ごとに市役所で充電を行っている。



○急速充電器の設置と無料開放

地球温暖化対策や大気汚染対策に効果的な電気自動車の普及を図るため、ガソリン車より航続距離の短い電気自動車の走行を支えるインフラ(充電設備)を整備し、かつ無料開放している自治体がある。兵庫県神戸市では、概ね半径5km圏内に1箇所ずつ、計11箇所に急速充電器を整備し、一般開放を行っている。

展開施策8

地域と連携した公共交通の利用喚起

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では、年々路線バス利用者数が減少傾向となっており、運行本数の減便や路線退出が懸念されています。その一方で、自家用車等による渋滞発生や二酸化炭素（CO₂）排出による地球環境悪化が課題となっています。

<目的> 公共交通は、利用が少ないと運行サービスが低下し、廃止に至ることもあります。公共交通を継続的に運行させるため、地域と連携した公共交通の利用喚起を行い、自家用車からの移手段転換を推進します。

■施策の概要

地域との連携方法については、イベント開催時における1日乗車券の販売やスタンプラリー、施設利用者への運賃割引、地域内での公共交通利用の呼びかけ・PR、大和市イベントキャラクター「ヤマトン」の活用等を実施します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		
道路管理者		
市民	●	
その他		

■モビリティマネジメント(MM)の事例

○学校教育におけるMM(神奈川県秦野市)

- ・小学校において、交通の専門家による短期間(1回2時間)の簡易プログラム(授業カリキュラム)を実施
- ・教育現場でも導入しやすいプログラムであり、かつ児童の自動車利用抑制効果等が継続。

○企業を対象としたMM(京都府宇治市)

- ・地域全ての事業所の従業員に対し、以下を配布
 - ①自動車利用抑制を促す「動機付け冊子」
 - ②公共交通機関の路線図・運行時刻等を示した「宇治地域通勤マップ」
 - ③交通行動の変容等に関する「アンケート調査票」
- ・宇治地域の鉄道2駅で、朝の通勤時の定期外利用者が1年後でも約4割増加、また中心部ではピーク時の道路混雑が緩和した

用語解説

【モビリティマネジメント】公共交通利用や徒歩・自転車の利用を誘導するための情報提供を行い、自動車から公共交通利用等へ自発的な転換促進を図る手法のこと。

国土交通省 モビリティ・マネジメントに関するパンフレット

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/MobilityManagement/mm.pdf>

展開施策8

地域主体による移動手段創出の支援

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市内には、交通の利便性向上を促進すべき地域が存在しております。この地域の中でも、路線バスやコミュニティバスなどが導入出来ない地域では、高齢者や子育て世代など、移動制約を余儀なくされている方々があります。

<目的> 路線バスやコミュニティバスなどが導入出来ない地域においては、地域住民が主体となって移動手段の創出に取り組み、交通の利便性向上と共に地域コミュニティの活性化が図られるような支援を行います。

■施策の概要

大和市では、市民と行政で“新しい公共”を創造していくため、「協働事業等提案制度」を設けており、既に採択され、運営している地域交通もあります。

今後、新しい地域での移動手段創出にあたっては、これまでの取り組みで培った運営などに関するノウハウを活用できる支援体制を整えます。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		△
交通管理者		
道路管理者		
市民	●	
その他		

■西鶴間・上草柳地域「地域と市との協働 のりあい」

○平成22年度から協働事業として採択されており、地域住民が活動主体となり運営している、地域に根付いた移動手段。



住民ボランティアが乗降の補助を行う様子

用語解説

【コミュニティバス】
P27 参照。

展開施策8

地域ボランティアによる駅・バス停までの移動支援

■施策実施の背景・目的

<背景> 市民アンケート調査の結果等から、近所にバス停はあるものの、足腰が弱っていることなどから、外出することが不安になり、公共交通を利用できる環境にあっても利用が難しい市民の存在を把握しています。

<目的> 公共交通機関の駅・バス停までの移動支援の実施に向け、地域ボランティア等によるサポート体制を整えます。

■施策の概要

コミュニティセンターや高齢者等が気軽に集まれるような施設での支援要望受付や、インターネットを活用した支援者募集サイトの立ち上げ等、支援を必要としている市民と地域ボランティアを結びつける体制づくりを行います。

支援を必要としている市民へのヒアリング調査や、支援体制について庁内関係各課で検討を行い、順次実施します。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市	●	
交通事業者		
交通管理者		
道路管理者		
市民		
その他	● ボランティア	

■ボランティア募集サイトの事例

- ボランティア及びNPOの自主的・自発的な社会貢献活動を総合的に推進・支援（支援者と要支援者の架け橋的役割）
- 移動支援の他、日常生活の手伝いや話し相手の募集等、様々な支援内容を受付

●車いす利用者の通院の際の移動支援ボランティア募集！

怪我による車いす利用の60代女性が透析通院の際の移動支援をしてくださるボランティアを募集しています。

■場 所: 志村(自宅)～小豆沢病院

■時 間: 月・水・金曜日

(往路)08:30出発 自宅～病院

(復路)15:00出発 病院～自宅

※可能な日、片道だけでも結構です

※片道15～20分の距離です

インターネットサイトでの支援募集例

いたばし総合ボランティアセンターホームページ

用語解説

【地域ボランティア】
地域社会のためにボランティアを行う地域住民を指す。

用語解説

【コミュニティセンター】
地域住民の学習やコミュニティ活動の場として、市内に20館ある身近な施設。部屋の貸出し(団体のみ)の他、季節の行事、コミセンまつりなどを行っている。

展開施策8

コミュニティバス運行委員会によるサービス向上活動

■施策実施の背景・目的

<背景> 大和市では平成14年度よりコミュニティバス「のろっと」を運行しています。現在、北部、南部の2ルートで運行しており、年間30万人が利用しています。運行開始から現在までの約10年間では、利便性向上のため、随時運行ルートを見直し、変更しています。

<目的> 「地域の足となるコミュニティバスを地域で守り育てる」といった意識醸成を図るため、地域組織を立ち上げ、コミュニティバスのサービス向上に取り組みます。

■施策の概要

コミュニティバス運行委員会は、主にコミュニティバス運行ルート沿線の地域住民で構成する地域組織とし、運行サービスの検討、ボランティア添乗員の派遣、利用の呼び掛け・利用促進PR等、コミュニティバスのサービス向上を図ることを目的とします。

大和市は、コミュニティバス運行委員会の立ち上げ、運営を支援し、コミュニティバスに関する意見交換等を行います。

■実施主体・関係主体

	実施主体	関係主体
大和市		△
交通事業者		△
交通管理者		
道路管理者		
市民	●	
その他		

■コミュニティバス運行委員会の取り組み例

- ①運行サービスの検討
⇒行政とともに、運行ルートやダイヤ等の運行サービス改善の検討・意見交換を行う
- ②利用者ニーズの把握
⇒主に地域の利用者に対し、利用頻度や改善点等のニーズ調査を行う
- ③ボランティア添乗員の派遣
⇒ボランティアの添乗員をコミュニティバスに配置し、利用者のコミュニティ形成を図る
- ④利用の呼び掛け及び利用促進PR
⇒主に地域住民に対し、呼びかけやPR等の利用促進策を行い、継続的な運行に貢献する
- ⑤バス停清掃等の維持管理活動
⇒気持ちよくバスを利用してもらうためバス停の清掃や草花等の維持管理活動を行う

用語解説

【コミュニティバス】
P27 参照。



地域主体のバス停維持管理例
(札幌市清田地区)

■各展開施策の実施・関係主体と着手時期

基本目標	展開施策	施策名称	実施・関係主体					着手時期		備考	
			大和市	交通事業者	交通管理者	道路管理者	市民	その他			
【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	民間バス路線の運行ルート見直し・新設	△	●	△	△	△	運輸局	継続		
		既存コミュニティバスの運行ルート見直し	●	△	△	△	△	運輸局	短期		
		コミュニティバスの運行ルート新設	●	△	△	△	△	運輸局	短期		
		地域活動拠点を活用したバス停設置	●	△	△	△	△	運輸局	短期		
		福祉有償運送への継続的な支援	△	△	△	△	△	NPO法人等	継続		
	○展開施策2 快適かつ便利な 公共交通サービスの 推進	東名大和バス停へのアクセス性向上	△	△	△	△	△	運輸局	短期		高速バス事業者等との調整が必要
		空港バス活用による空港へのアクセス性向上	△	●	△	△	△	運輸局	短期		
		バス運行時間帯の拡大(コミュニティバス)	●	△				運輸局			
		パターンダイヤの推進(民間バスおよびコミュニティバス)	●	●				運輸局			路線バス事業者との調整が必要
		バスロケーションシステムの導入	△	●				運輸局			路線バス事業者との調整が必要
【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3 交通結節施設(鉄道駅) の利便性向上	コミュニティバスの運賃見直し	●	△				運輸局	短期		
		乗り継ぎ割引運賃の充実(民間バスおよびコミュニティバス)	●	●				運輸局	短期		
		通勤定期を使った休日運賃割引の周知	●	●							
		タクシーの割引制度や定額運賃の導入	△	●							タクシー事業者との調整が必要
		ユニバーサルデザインタクシーの周知及び導入	△	●				△ 国			タクシー事業者との調整が必要
	○展開施策4 鉄道と他の交通手段との 相互連携策の推進	駅施設のパリアフリー化促進	△	△				△ 国			鉄道事業者との調整が必要
		案内・誘導サインの設置・充実	●	●							交通事業者との調整が必要
		放置自転車対策の充実	●	●							
		駅前広場活用によるコミュニティバスとの連携	●	△	△	△	△	運輸局	短期		
		鉄道駅とバス停を繋ぐバスシェルターの設置	●	△	△	△	△				鉄道事業者との調整が必要
【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5 安全な歩行空間の創出	交通手段相互の情報提供の充実	△	●							交通事業者との調整が必要
		道路整備による歩行空間創出	●	△							
		待ち時間表示付信号機への更新	△	●							
		生活道路におけるゾーン対策の実施	△	●			△				交通管理者等との調整が必要
		まちの安全点検事業の推進	●	●			△				交通事業者との調整が必要
	○展開施策6 自転車利用環境の推進	交通安全者による市内危険箇所等の情報提供	△	●							
		危険箇所等でのサイン・路面表示の設置	●	●			△				
		グリーンラインの整備	●	△			△				
		交通安全啓発活動の充実	●	●			△				
		自転車走行空間の整備推進	●	△			△	ボランティア等			
【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	コミュニティサイクルの導入推進	●	△	△	△					
		バスマップの作成・配布	●	△							
		ウォーキングマップへのバス停表示	●	△							
		市ホームページを活用した情報提供	●	△							
		高齢者における運転免許返納の推進	●	△							
		転入時における公共交通サービスの周知	●	●							
		イベント時における公共交通利用の呼びかけ	●	●							
		地球温暖化対策としての公共交通の利用促進PR	●	●							
【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8 地域で守り育てる 移動サービスの支援	地域と連携した公共交通の利用喚起	●	△							
		地域主体による移動手段創出の支援	●	△							
		地域ボランティアによる駅・バス停までの移動支援	●	△				● ボランティア			
実施・関係主体										●：主体的に取り組む者 (事業者等の場合)、取り組みに対する要望・要請を行う) △：施策実施にあたって協議や調整等が必要な関係者	

4 目標達成に向けた施策パッケージ

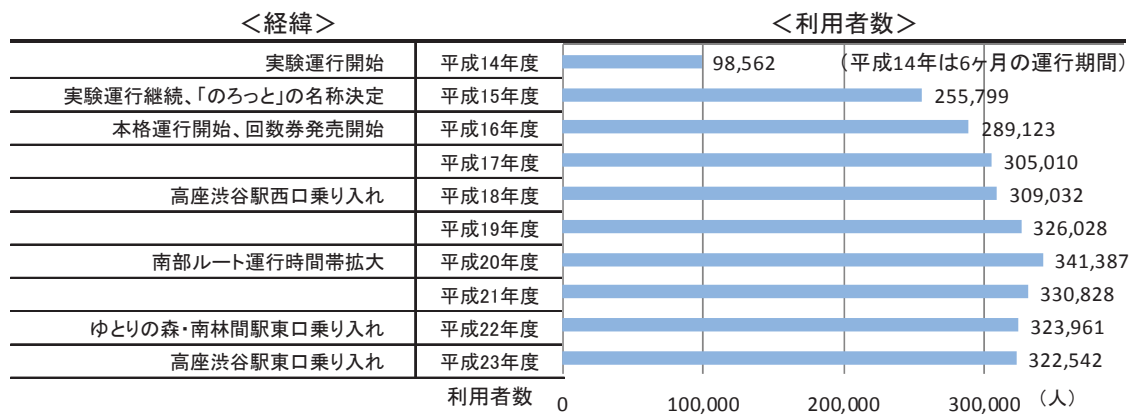
4.3 コミュニティバス運行地域の拡大について

ここでは、コミュニティバスの新規導入路線について、計画ルートや運行サービス水準、実証運行に至るまでのプログラム等を示します。

(1) これまでの取り組みと今後の課題

本市のコミュニティバス「のろっと」は、鉄道駅から700m以遠、かつ、バス停から200m以遠の公共交通の利用が不便な地域の利便性向上と、高齢者や子育て世代などの移動制約者の日中の移動手段の確保を目的とし、運行しています。

平成14年度の運行開始から10年が経過し、その間利便性向上に向け乗り入れ地域や運行時間帯の拡大をはじめ、様々な対策を講じてきた結果、延べ300万人以上の方にご利用いただいております、市民の身近な足として定着しています。



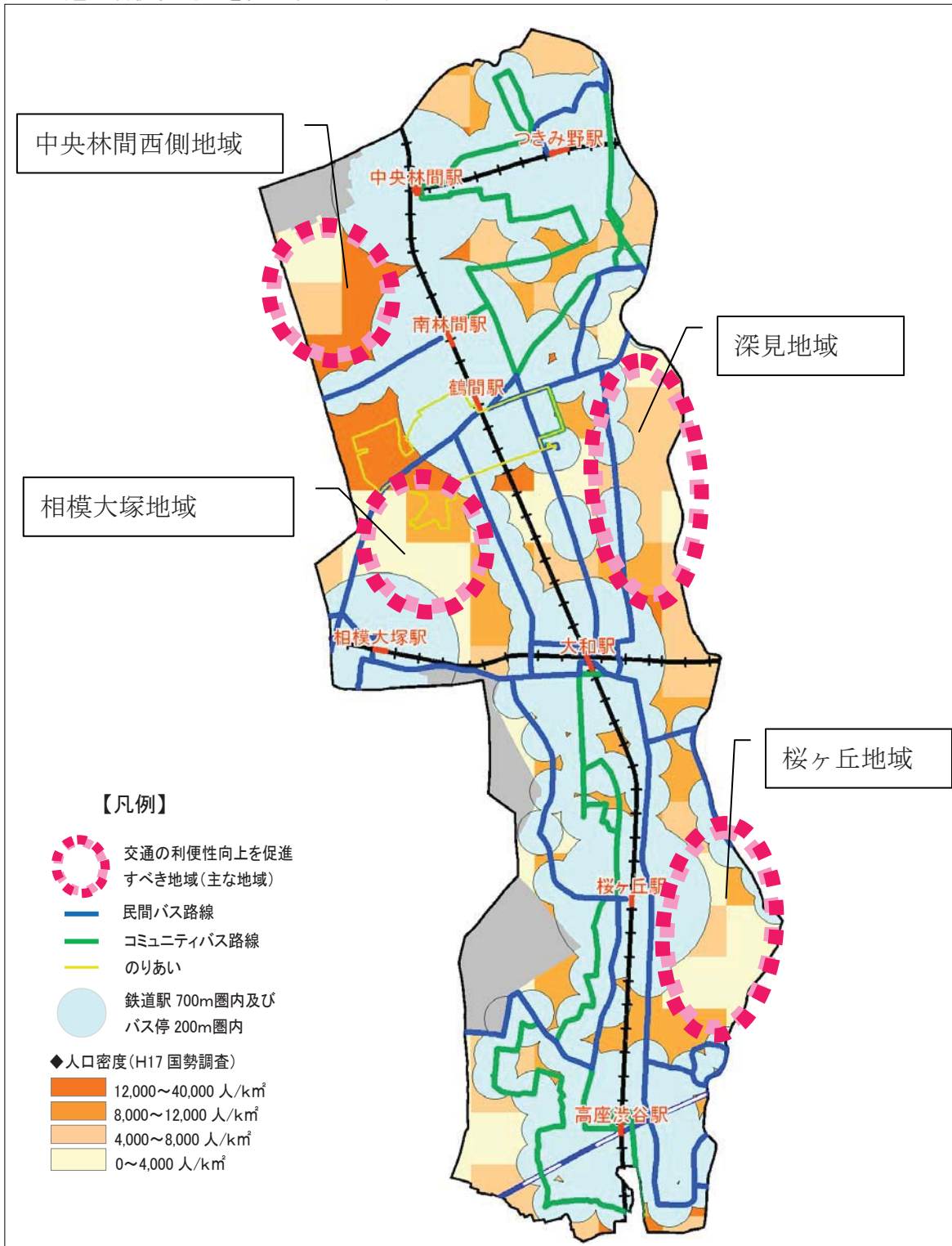
本市の人口推計を見ると、今後、高齢者人口は急速に増加することが予測されます。このため、日常生活を送る上で移動が困難となる市民も増加すると考えられ、安心して外出できる環境を整える必要があります。また、昨年実施した調査では、本市は交通の利便性が良いまちであることは認識されていますが、一部の地域では、いまだ外出への不便や不安を感じている市民も多く、これらの地域への早急な対応が求められています。今後、公共交通の利用が不便な地域の利便性向上や移動制約者への対応に加え、より多くの市民に利用されるよう、新たなコミュニティバスによる運行地域の拡大が必要です。

4 目標達成に向けた施策パッケージ

(2) 運行拡大エリアについて

交通の利便性向上を促進すべき地域（公共交通の利便性があまり良くない地域や、勾配のきつい坂道によって徒歩や自転車での移動が不便な地域）のうち、人口密度が高い地域や、駅・病院・公共施設・商業施設などを結ぶことにより外出の機会創出につながることを期待される地域へ、運行の拡大を図ります。

■交通の利便性向上を促進すべき地域



4 目標達成に向けた施策パッケージ




(3) 運行サービス水準（導入車両・運行本数・運行時間等）

車両サイズ : 狭い道でも運行できる小型車両を導入します。

運行間隔 : 利便性向上のため、15～20分にします。

運行時間帯 : 利便性向上のため、運行時間の拡大を検討します。

■現在のコミュニティバスとの比較

		 または 
	現在のコミュニティバス	新しいコミュニティバス
車両	小型バス (35人乗り)	小型バス(35人乗り) または ワゴン車(10・15人乗り)
運行間隔	60～90分に1本	15～20分に1本
運行時間帯	日中 9～17時台	運行時間の拡大を検討
運賃	100円	150～200円

※この運行内容は現時点の案であり、今後、実験運行や実証作業を進めながら、具体的な内容を決定する予定です。

※従来のコミュニティバスとの差別化を図るため、「のろっと」に変わる名称を実験運行段階から使用します。

(4) 地域の参加について

コミュニティバスの運行は、市民全体で支えていく必要があります。そのため、運行に際しては、様々な場面で地域住民の方にも積極的に参画頂きます。

また、西鶴間・上草柳地域で運行している「のりあい」で培った経験を活かし、乗降時のサポートなども取り入れることで、地域コミュニティの活性化を図ります。



～市内の幼稚園児・保育園児の
声で車内アナウンス～



～地域の方々が乗降をサポート～



～地域イベントでのPR活動～



～意見交換会の実施～

4 目標達成に向けた施策パッケージ

(5) 運行ルートの設定について

日常生活の様々な場面を考慮し、運行ルートを設定します。

- 暮らし : 日常生活に必要な公共施設（市役所、図書館、学習センターなど）
- 集い : 生きがいの創出、地域コミュニティの活性化、待ち時間の楽しみ
創出、子供から高齢者が集まる場所
（コミュニティセンター、公園など）
- 健康 : 病気や怪我の治療、健康の維持管理に便利（病院など）
- おでかけ : 通勤、旅行に便利（鉄道駅、東名大和バス停など）
- 楽しみ : 自然とのふれあい、人と人との交流などの機会創出
（イベント会場、泉の森など）
- お買い物 : 日常生活に必要な買い物に便利（駅、商業施設など）

<イメージ>



4 目標達成に向けた施策パッケージ

■中央林間西側地域 2 ルート（案）

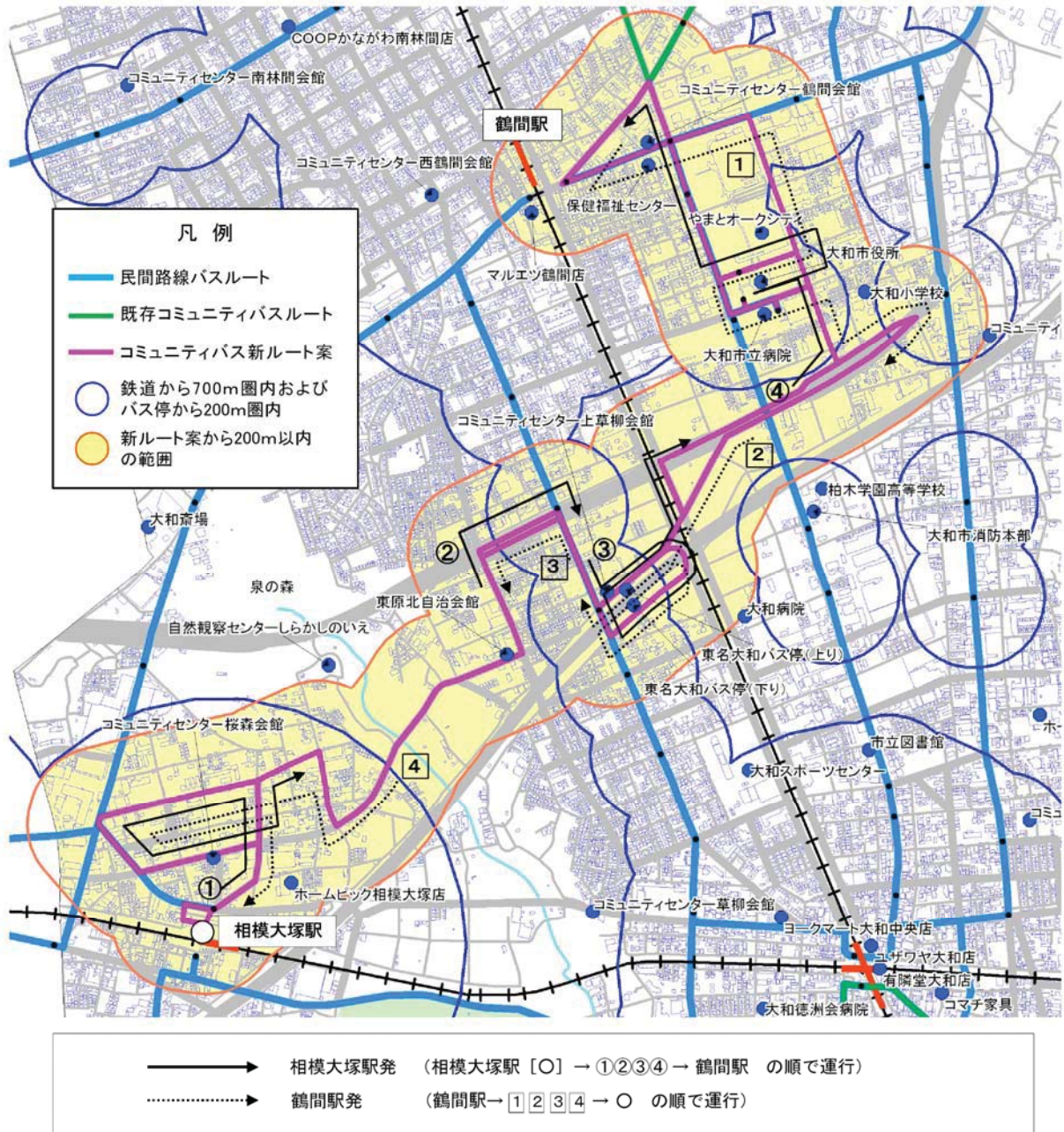


【ルート概要】

- 中央林間駅と南林間駅を結ぶルート
- 特徴 : 駅と駅を結ぶ、左右2方向の循環ルートとなっている。
- 運行距離 : [左回り] 6.75km/便(小田急線西側約4.35km+小田急線東側約2.4km)
[右回り] 6.55km/便(小田急線西側約4.0km+小田急線東側約2.55km)
- 付近を通る主な施設
中央林間駅、多胡記念公園、コミュニティセンター緑野会館、緑野保育園、県立大和西高校、大和成和病院、南林間西北自治会館、林間学習センター、愛育病院、南林間駅、大和学園(聖セシリア)、みどり野リハビリテーション病院、りんかんモール、ラブラ中央林間

4 目標達成に向けた施策パッケージ

■相模大塚地域 2 ルート（案）



【ルート概要】

- 相模大塚駅から鶴間駅を結ぶルート
- 特徴 : 相模大塚駅と鶴間駅の間を乗継なしで移動できる。
東名大和バス停を経由する。
- 運行距離 : [相模大塚→鶴間] 7.6km/便 [鶴間→相模大塚] 7.15km/便
- 付近を通る主な施設
相模大塚駅、コミュニティセンター桜森会館、泉の森、東原北自治会館、東名大和バス停、コミュニティセンター上草柳会館、大和市役所、大和市立病院、やまとオークシティ、鶴間駅

4 目標達成に向けた施策パッケージ

■深見地域2ルート（案）

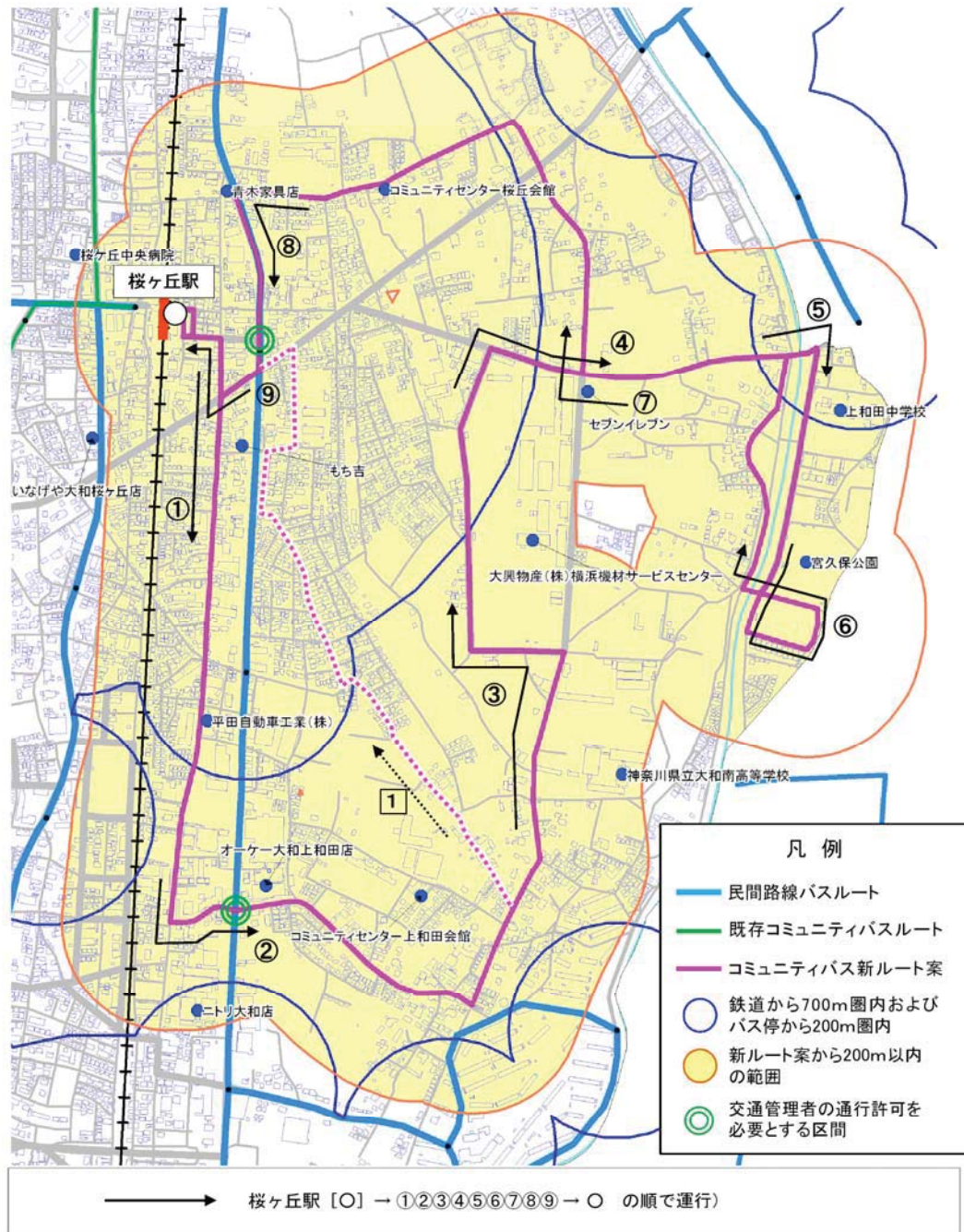


【ルート概要】

- 大和駅と鶴間駅の間を深見地域(境川沿い)経由で結ぶルート
- 特徴 : 最寄りの鉄道駅まで、坂道を通る必要がある地域をカバーする。
- 運行距離 : [大和→鶴間] 8.0km/便 [鶴間→大和] 8.0km/便
- 付近を通る主な施設
 大和駅、大和連絡所、大和商工会議所、そうてつローゼン大和店、
 コミュニティセンター深見南会館、大和東高校(瀬谷養護学校大和東分教室)、
 コミュニティセンター深見北会館、大和市役所、大和市立病院、やまとオークシティ、鶴間駅

4 目標達成に向けた施策パッケージ

■桜ヶ丘地域1ルート（案）



【ルート概要】

●桜ヶ丘駅を起終点とするルート

●特徴： 境川沿いの地域を運行する循環ルートとなっている。

●運行距離： 7.3km/便

●付近を通る主な施設

桜ヶ丘駅、オーケー大和上和田店、コミュニティセンター上和田会館、市立上和田中学校、宮久保公園、コミュニティセンター桜ヶ丘会館

※下水道工事完了後は 部分を経由し、桜ヶ丘駅に戻る内回りルート(3.65km/便)を増便(H28以降)

(桜ヶ丘駅[O] → ① ② → ① → ⑨ → O の順で運行)

4 目標達成に向けた施策パッケージ

4.4 地域別の施策展開イメージ

ここでは、都市計画マスタープランに基づく5つの地域別に、本計画で取り組む展開施策のうち図示可能なものについて示します。

(1) 中央林間・つきみ野

鉄道駅(中央林間・つきみ野)

□交通結節施設の利便性向上策

- ・駅施設のバリアフリー化促進
- ・案内・誘導サインの設置・充実
- ・放置自転車対策の充実

□鉄道と他の交通手段との相互連携策の推進

- ・駅前広場活用によるコミュニティバスとの連携
- ・鉄道駅とバス停を繋ぐバスシェルターの設置
- ・交通手段相互の情報提供の充実

□コミュニティバスの運行ルート新設 中央林間西側地域2ルート

□地域活動拠点を活用した バス停設置

□既存コミュニティバスの運行ルート見直し 北部ルート(既存)



凡 例

- | | | | | | |
|--|-------------|--|---------------|--|------------------------|
| | 都市計画道路(整備済) | | 既存コミュニティバスルート | | 交通の利便性向上を促進すべき地域(主な地域) |
| | 都市計画道路(整備中) | | コミュニティバス新ルート案 | | 私鉄 |
| | 都市計画道路(未整備) | | 民間バス路線 | | 歩行者ネットワーク |

4 目標達成に向けた施策パッケージ

(2) 南林間・鶴間

鉄道駅(南林間・鶴間)

□交通結節施設の利便性向上策

- ・駅施設のバリアフリー化促進
- ・案内・誘導サインの設置・充実
- ・放置自転車対策の充実

□鉄道と他の交通手段との相互連携策の推進

- ・駅前広場活用によるコミュニティバスとの連携
- ・鉄道駅とバス停を繋ぐバスシェルターの設置
- ・交通手段相互の情報提供の充実

□既存コミュニティバスの運行ルート見直し
北部ルート(既存)

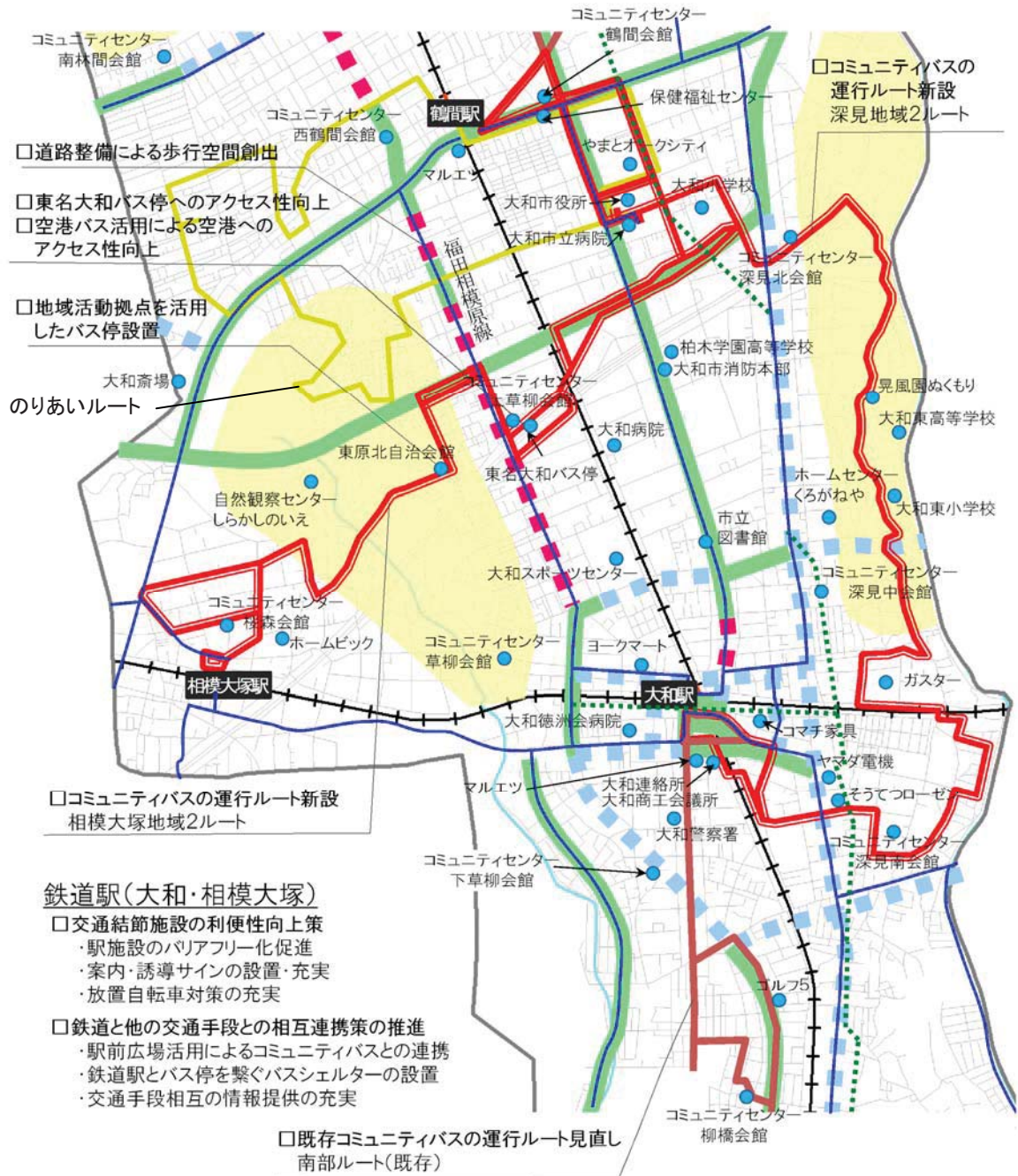


凡例

- | | | | | | |
|--|-------------|--|---------------|--|------------------------|
| | 都市計画道路(整備済) | | 既存コミュニティバスルート | | 交通の利便性向上を促進すべき地域(主な地域) |
| | 都市計画道路(整備中) | | コミュニティバス新ルート案 | | 私鉄 |
| | 都市計画道路(未整備) | | 民間バス路線 | | 歩行者ネットワーク |

4 目標達成に向けた施策パッケージ

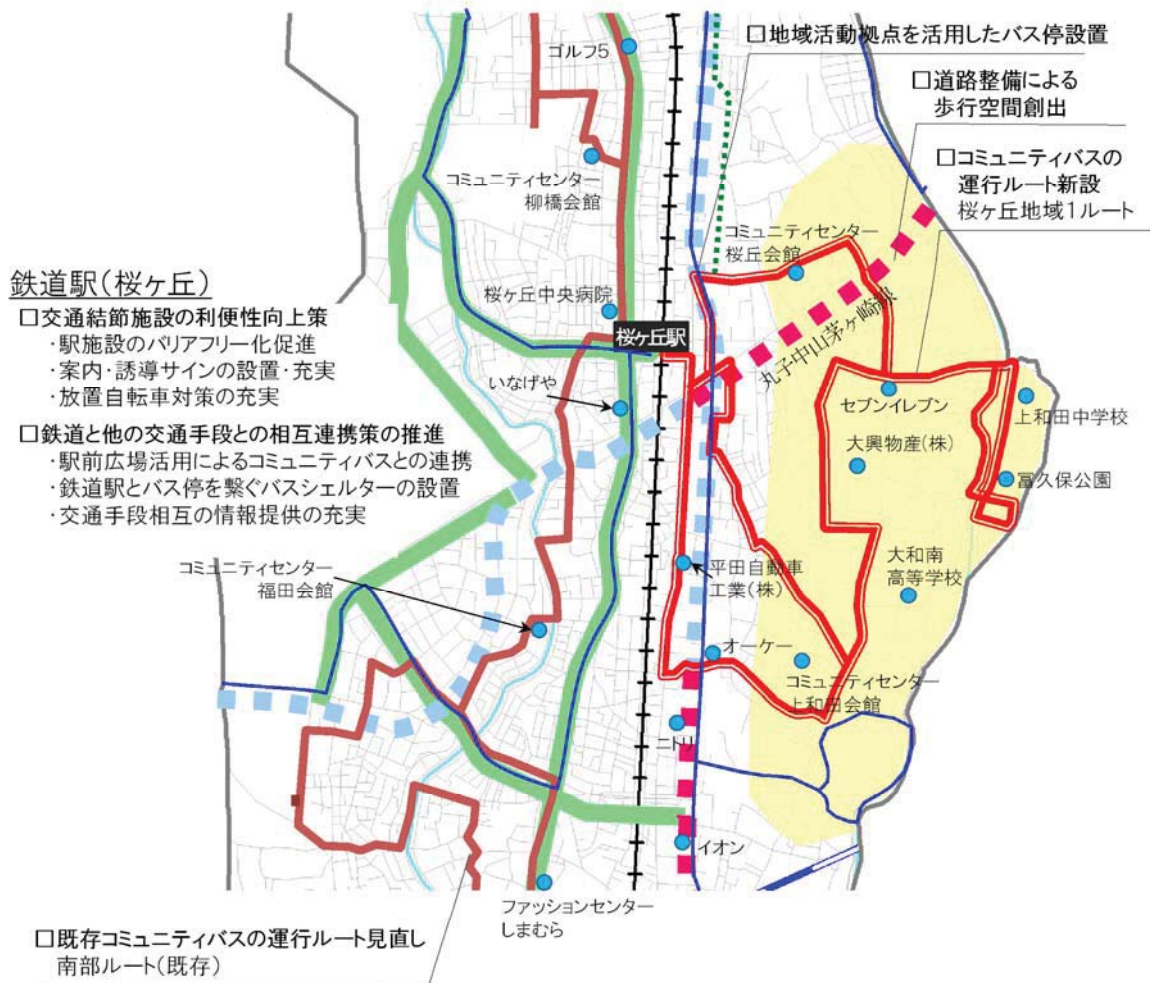
(3) 大和・相模大塚



凡 例					
	都市計画道路(整備済)		既存コミュニティバスルート		交通の利便性向上を促進すべき地域(主な地域)
	都市計画道路(整備中)		コミュニティバス新ルート案		私鉄
	都市計画道路(未整備)		民間バス路線		歩行者ネットワーク

4 目標達成に向けた施策パッケージ

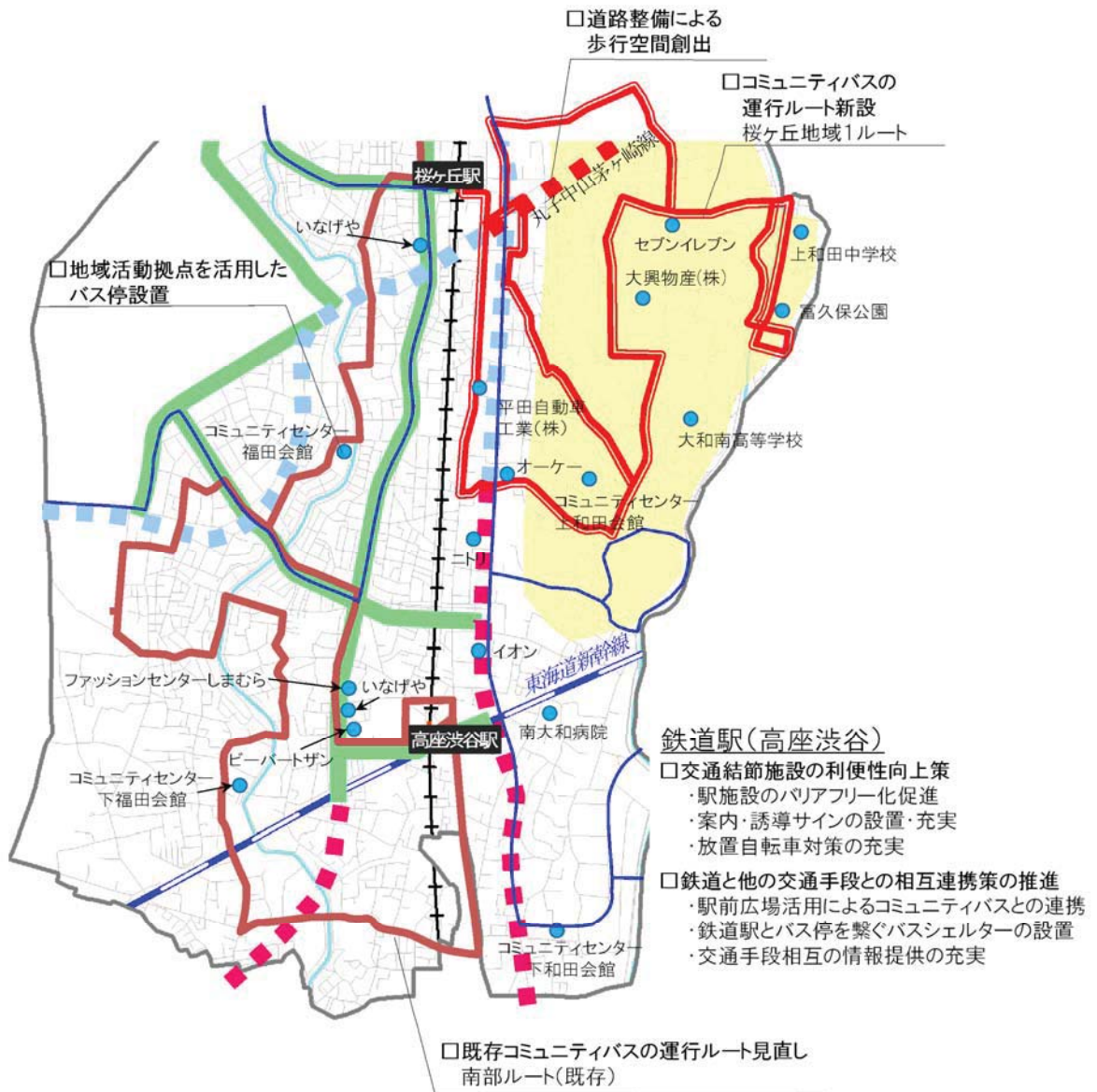
(4) 桜ヶ丘



凡 例		
■ 都市計画道路(整備済)	■ 既存コミュニティバスルート	■ 交通の利便性向上を促進すべき地域(主な地域)
■ 都市計画道路(整備中)	■ コミュニティバス新ルート案	 私鉄
■ 都市計画道路(未整備)	■ 民間バス路線	● 歩行者ネットワーク

4 目標達成に向けた施策パッケージ

(5) 高座渋谷



凡 例		
■ 都市計画道路(整備済)	■ 既存コミュニティバスルート	■ 交通の利便性向上を促進すべき地域(主な地域)
■ 都市計画道路(整備中)	■ コミュニティバス新ルート案	+++ 私鉄
■ 都市計画道路(未整備)	■ 民間バス路線	■ 歩行者ネットワーク

5. 進行管理等

5.1 計画策定後の検証・評価の考え方

本計画では、基本目標の達成を目指し、各展開施策の着実な実施と、その進捗状況の検証・評価による進行管理を行います。

進行管理は、各展開施策に設けたモニタリング指標や事務事業評価における活動指標等を活用して、毎年度、その進捗状況を確認し、必要に応じて、手段や手法の改善を図ります。

計画期間の平成30年度以降については、各基本目標に設けた評価指標等を用いて、6年間の取り組み結果を総合的に検証・評価し、また、その時点の社会経済情勢や市民ニーズ、上位計画との整合などを踏まえ、必要に応じて計画を見直します。

計画目標に対する評価指標及び各施策に対するモニタリング指標は、次頁に示します。

評価指標

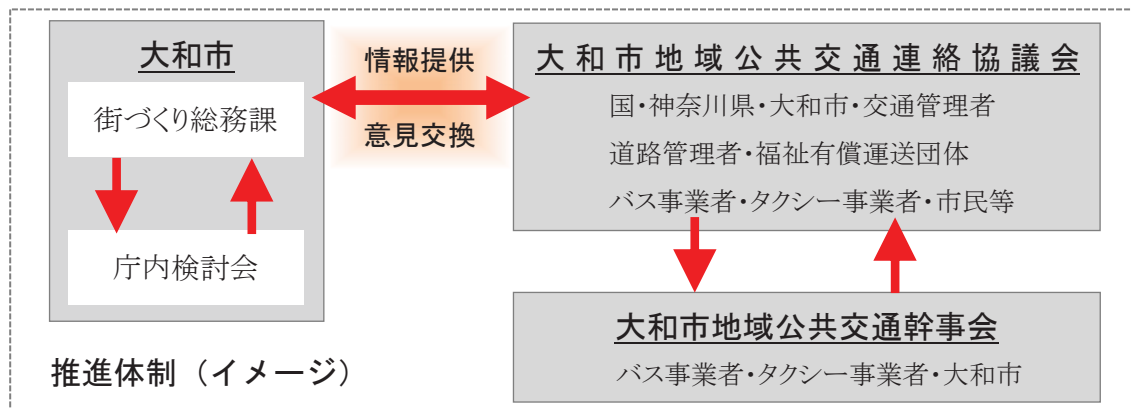
- ・評価指標は、計画目標の達成度を評価するための指標である。
- ・市民にとって「何がどのように改善されるのか」が分かりやすいよう、また計画目標の達成度を的確に把握できるよう、指標を選定する。

モニタリング指標

- ・モニタリング指標は、各展開施策の目的達成度を評価するための指標である。
- ・展開施策の評価は毎年度実施することから、評価指標に比べ把握が容易で、短期間に変化がみられる定量的な指標を選定する。
- ・経年的に進捗状況を確認すべき施策について、モニタリング指標を設ける。

5.2 推進・進行管理体制

各展開施策の内容に基づいて、市の事業主管課と交通事業者等がそれぞれの事業を実施します。市の事業主管課が実施する事業については、庁内の関係部署により構成する「庁内検討会」の中で、進捗状況や各指標の結果について検討します。交通事業者等が実施する事業については、「大和市地域公共交通幹事会」における意見交換や協議を行います。また、本計画の全体的な進捗状況に関する意見を聞く場の一つとして、「大和市地域公共交通連絡協議会」を活用します。



■評価指標 及び モニタリング指標

基本目標	評価指標	現況(2012年現在)	評価指標取得先
【基本目標1】 誰もが使いやすい移動サービスの実現	公共交通に対する市民満足度	鉄道の総合評価 3.68点/5.00点 バスの総合評価 2.80点/5.00点 (平成23年度 市民アンケート調査結果)	市民アンケート調査、 やまとeモニター等
	大和市は、公共交通機関を手軽に利用できると思う市民の割合	75.8% (2011年時点)	総合計画における調査、 やまとeモニター等
【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	市内鉄道駅周辺における適正駐輪率 (駅周辺への乗入台数のうち、正しく駐輪場に停めた台数の割合)	98.4%(2011時点)	実態調査等
	市内における歩行者及び自転車の関係事故件数	自転車409件 (2012年実績) 歩行者196件 (2012年実績)	警察所有データ
【基本目標3】 誰もが取り組める移動手段転換の推進	幹線道路における混雑度	区間による (藤沢街道 平日混雑度1.44 等)	2015年(平成27年) 道路交通センサス
	自動車分担率	28.7% (2008年PT調査実績)	2018年(平成30年) パーソナルトリップ調査

施策名称	モニタリング指標	現況(2012年現在)	評価指標取得先	
○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	民間バス路線の運行ルート見直し・新設	市内民間路線バス利用者数	5,786,335人/年	事業者提供データ
	既存コミュニティバスの運行ルート見直し	コミュニティバス利用者数	16.2万人/年 (2011年度 路線平均)	コミュニティバス利用実績データ 鉄道及びバス運行状況
	コミュニティバスの運行ルート新設	「交通の利便性向上を促進すべき地域」に居住する人口割合	28.1% (2012年時点)	
	地域活動拠点を活用したバス停設置	地域活動拠点へのバス停設置数	コミュニティバス 0箇所	バス停設置状況
福祉有償運送への継続的な支援	事業者数、登録者数、利用者数	事業者数:5、登録者数:542人、利用者数:166人	事業所管課データ	
○展開施策2 快適かつ便利な公共交通サービスの推進	東名大和バス停へのアクセシビリティ向上	東名高速道路「東名大和バス停」の乗降客数	下り方面:乗車8,094人/年、降車2,884人/年 上り方面:乗車918人/年、降車7,418人/年 (2011年実績)	事業者提供データ
	空港バス活用による空港へのアクセシビリティ向上	東名高速道路「東名大和バス停」の空港アクセス路線の本数	0本	高速バス運行状況
	ユニバーサルデザインタクシーの周知及び導入	ユニバーサルデザインタクシー導入台数	0台	導入状況
○展開施策3 交通結節施設(鉄道駅)の利便性向上	駅施設のバリアフリー化促進	鉄道駅におけるバリアフリー化対応状況	桜ヶ丘:多目的トイレは片方向のホームのみ 高座渋谷:多目的トイレは片方向のホームのみ、東口にエレベーターなし(スロープのみ)等 (平成23年度交通結節点機能現況調査)	鉄道駅での整備状況調査
	案内・誘導サインの設置・充実	案内・誘導サイン設置状況	5駅で未対応箇所あり (平成23年度交通結節点機能現況調査)	鉄道駅での整備状況調査
	放置自転車対策の充実	放置自転車台数(巡視員と常駐員が警告した台数)	8駅合計 112,649台 (2009年度実績)	事業所管課データ
○展開施策4 鉄道と他の交通手段との相互連携策の推進	駅前広場活用によるコミュニティバスとの連携	鉄道駅へのコミュニティバス乗り入れ路線数(新設運行ルート)	0路線	コミュニティバス運行状況
	鉄道駅とバス停を繋ぐバスシェルターの設置	バスシェルター設置の鉄道駅数	4駅 (大和駅・桜ヶ丘駅・中央林間駅・高座渋谷駅)	事業所管課データ
○展開施策5 安全な歩行空間の創出	道路整備による歩行空間創出	歩道改良等の実施距離	2,064m (2011年度までの総延長実績)	事業所管課データ
	まちの安全点検事業の推進	まちぐるみ安全点検の参加者数	112人/年 (2012年度実績)	事業所管課データ
	グリーンラインの整備	グリーンライン整備距離	30,240m(2012年末までの総延長実績)	事業所管課データ
	交通安全啓発活動の充実	交通安全教室等の参加者数(やまと生涯学習がいどぶっ掲載のもの)	28,943人/年 (2011年度実績)	事業所管課データ
○展開施策6 自転車利用環境の推進	自転車走行空間の整備推進	自転車走行ネットワーク路線の整備距離	14,137m (2011年度までの総延長実績)	事業所管課データ
	コミュニティサイクルの導入推進	コミュニティサイクル導入台数及びサイクルポート設置箇所数	0台 0箇所	事業所管課データ
○展開施策7 高齢者に関する限りマイカーを使わない意識改革の推進	高齢者における運転免許返納の推進	高齢者の運転免許返納者数	195件	免許返納実績データ
	イベント時における公共交通利用の呼びかけ	コミバス関連情報掲載のイベント数	2件	事業所管課データ
○展開施策8 地域で守り育てる移動サービスの支援	コミュニティバス運行委員会によるサービス向上活動	運行委員会数	0組	事業所管課データ