（様式－１　表紙）

１　調査名称：平成２４年度（大和市）都市・地域総合交通戦略策定調査

２　調査主体：大和市

３　調査圏域：大和市内

４　調査期間：平成２３年度～平成２４年度

５　調 査 費：５，５６５　千円（当年度までの合計：１１，２１４　千円）
（　街路事業調査　都市・地域総合交通戦略策定調査　）

６　調査概要：

第８次大和市総合計画及び大和市都市計画マスタープランにおいては、移動しやすいまちの実現を基本方針として掲げている。

現在、人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化など、本市を取り巻く社会・経済状況は大きく変化しており、交通施策においても、こうした時代の変化を見極め、的確に対応することが必要となっている。

そこで、日常生活における様々な場面で、多様な交通手段を状況に応じて選択できるよう、大和市の「総合的な交通施策」を策定するものである。

策定にあたっては、市民アンケート調査、グループインタビュー等を通じて、本市の抱える課題を抽出するとともに、課題解決に向けて、以下の５つの視点を持って、大和市の総合的な交通施策の策定作業を進めるものである。

①公共交通不便地域の解消
②生活交通ネットワークの再形成（鉄道・バス・タクシー）
③利便性の高い交通環境づくり（公共交通と様々な移動手段の連携）
④モビリティ・マネジメントの推進
⑤協働による移動手段の確保

（様式－２ａ　調査概要）

Ⅰ　調査概要

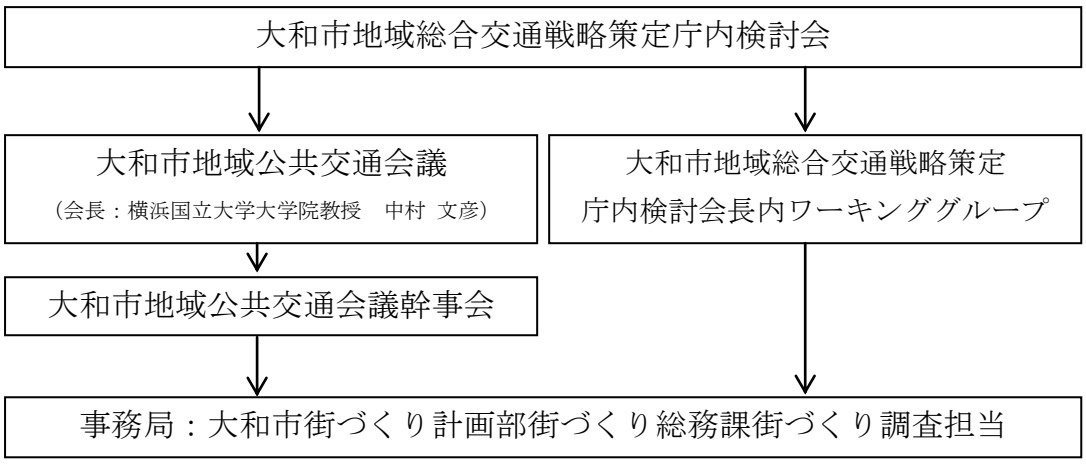
１　調査名：平成２４年度（大和市）都市・地域総合交通戦略策定調査
（地域総合交通戦略策定業務委託）

２　報告書目次

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
　1.2　総合交通施策で取り組む内容
２　大和市の現状と課題
　2.1　大和市の現状
　2.2　大和市の交通課題
３　総合交通施策の目標
　3.1　基本方針
　3.2　基本目標
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
　4.2　展開施策の実施
　4.3　コミュニティバス運行地域の拡大について
　4.4　地域別の施策展開イメージ
５　進行管理等
　5.1　計画策定後の検証・評価の考え方
　5.2　推進・進行管理体制

（様式－２ｂ　調査概要）

３　調査体制



４　委員会名簿等：　　（H25.3.31 時点）

	所属	所　属　等	氏名
会　長	横浜国立大学大学院	教　授	中村　文彦
副会長	大和市街づくり計画部	部　長	海老沢　義行
監査委員	神奈川県県土整備局 厚木土木事務所東部センター	道路維持課長	竹内　淳
委　員	神奈川中央交通株式会社	運輸計画部長	三木　健明
委　員	相鉄バス株式会社	業務課長	吉田　修
委　員	社団法人神奈川県タクシー協会 相模支部大和地区タクシー協議会 （神奈川都市交通(株)）	大和営業所長	伊澤　好春
委　員	NPO 法人ワーカーズコレクティブ ケアびーくる （福祉有償運送市内実施法人）	理　事	林　洋
委　員	のりあい運行委員会 （地域乗合交通創出支援事業の 協働事業者）	会　長	滝沢　誠
委　員	公募市民		石間　勇
委　員	国土交通省関東運輸局神奈川運輸 支局輸送担当	首席運輸 企画専門官	小堤　健司
委　員	神奈川県交通運輸産業労働組合 協議会相模鉄道労働組合	組織部長	太田　和利
委　員	大和市都市施設部	部　長	池田　博行
委　員	神奈川県警察大和警察署	交通第一課長	秋山　美也子

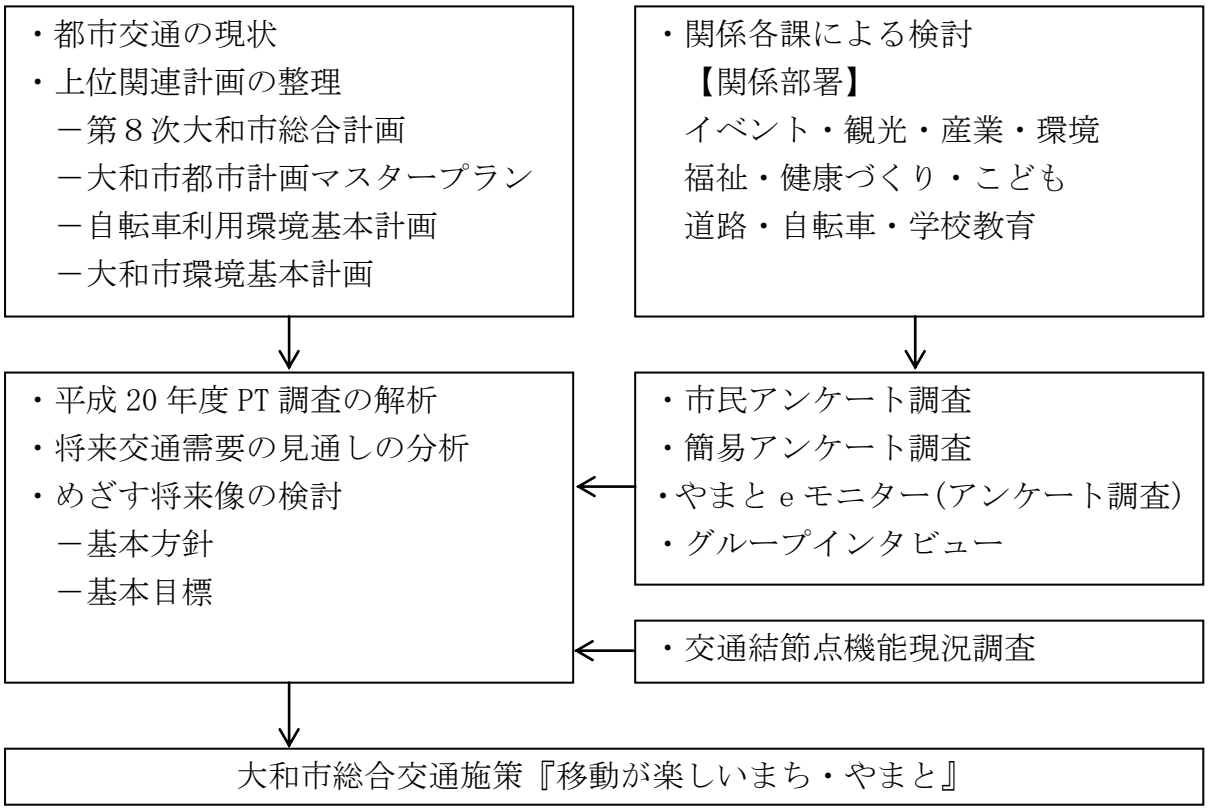
Ⅱ　調査成果

１　調査目的

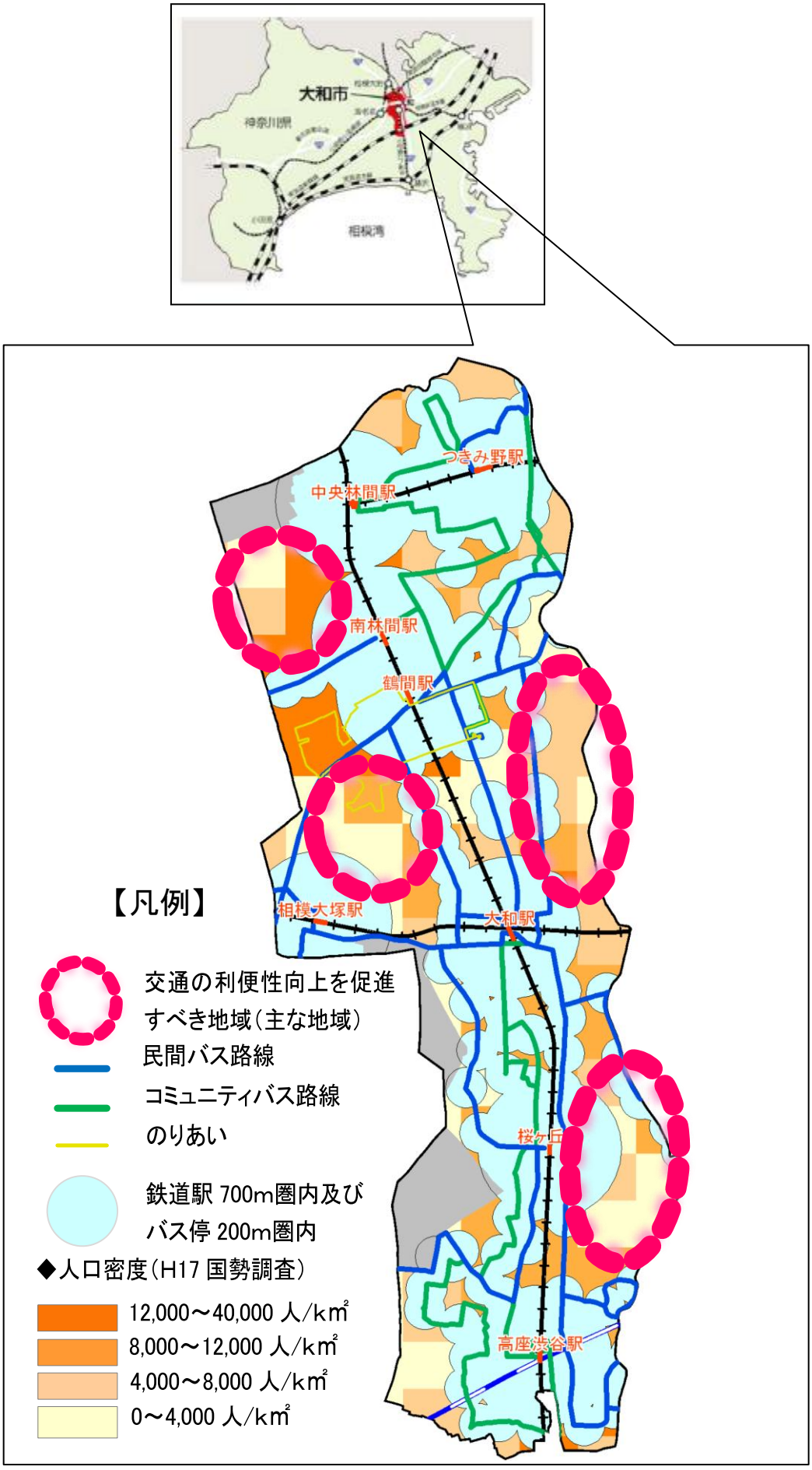
市民が、これから先、いつまでも大和市で生活したいと感じられるおう、交通（移動）の側面から生活を支えることが必要になります。そのためには、健康面や環境面に配慮しながら、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、生活の様々な状況に応じて選択できるよう、移動手段を確保し、持続的に提供していくための各種の施策を検討しなければなりません。

そこで、本市の都市交通の現状と課題を整理するとともに、市民の日常生活における外出状況や公共交通の利用状況などを把握するため、市民アンケート調査、グループインタビュー、インターネット等を活用したアンケート調査を実施し、『大和市総合交通施策』を策定することを目的とする。

２　調査フロー



３　調査圏域図


大和市
神奈川県
相模湾
つきみ野駅
中央林間駅
南林間駅
鶴間駅
相模大塚駅
大和駅
桜ケ丘
高座渋谷駅
【凡例】
交通の利便性向上を促進すべき地域（主な地域）
民間バス路線
コミュニティバス路線
のりあい
鉄道駅 700m圏内及びバス停 200m圏内
◆人口密度（H17 国勢調査）
12,000～40,000 人/km²
8,000～12,000 人/km²
4,000～8,000 人/km²
0～4,000 人/km²

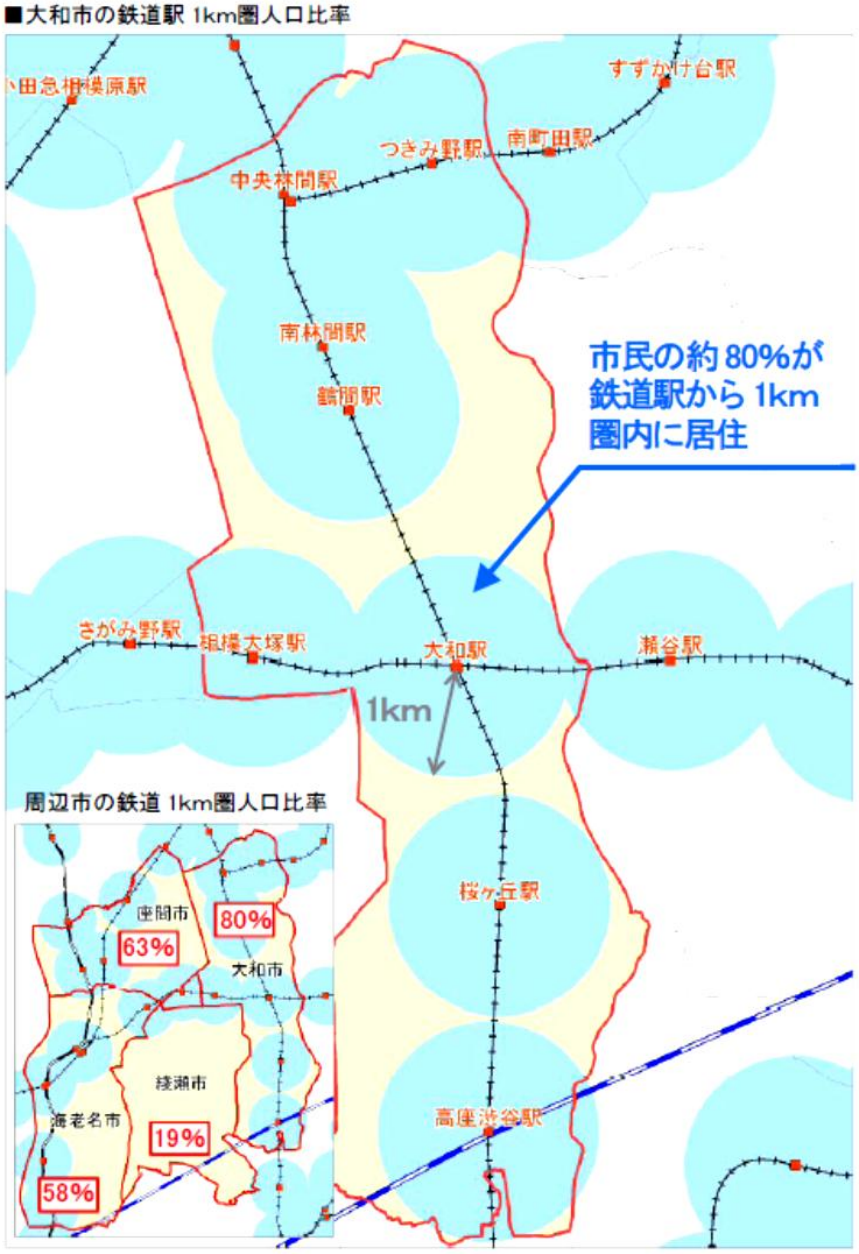
４　調査成果

（１）大和市の現状と課題

市民アンケート調査、グループインタビューなどの結果、本市は８つの鉄道駅が市内にバランスよく配置され、また、約８０％の市民が鉄道駅から 1km 圏内に住んでいるなど、交通利便性が高いことが認識されていた。

その一方で、外出に不安や不便を感じている市民もおり、以下の５点の課題を抽出した。

・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の向上
・マイカーから公共交通への利用転換促進



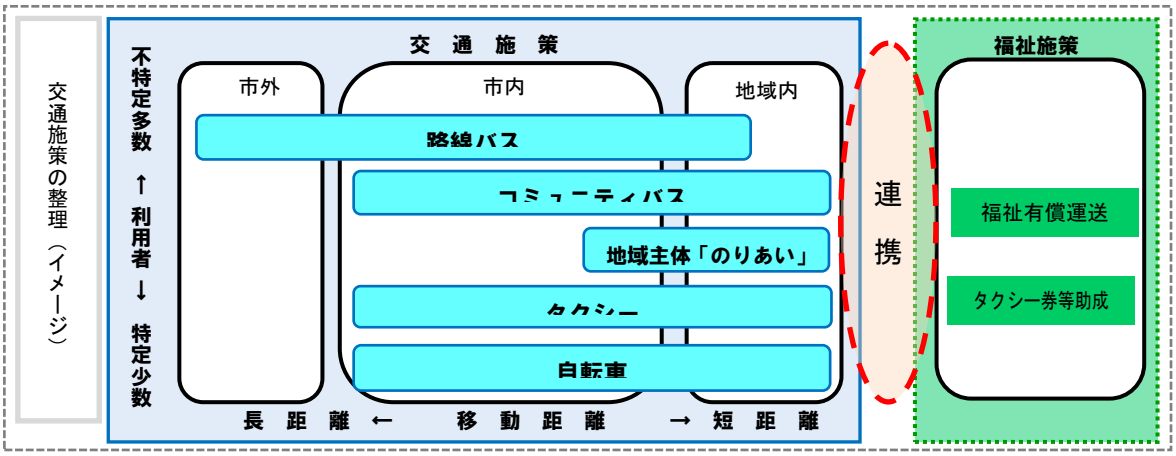
（２）総合交通施策の目標

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た。

(2)-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

(2)-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」

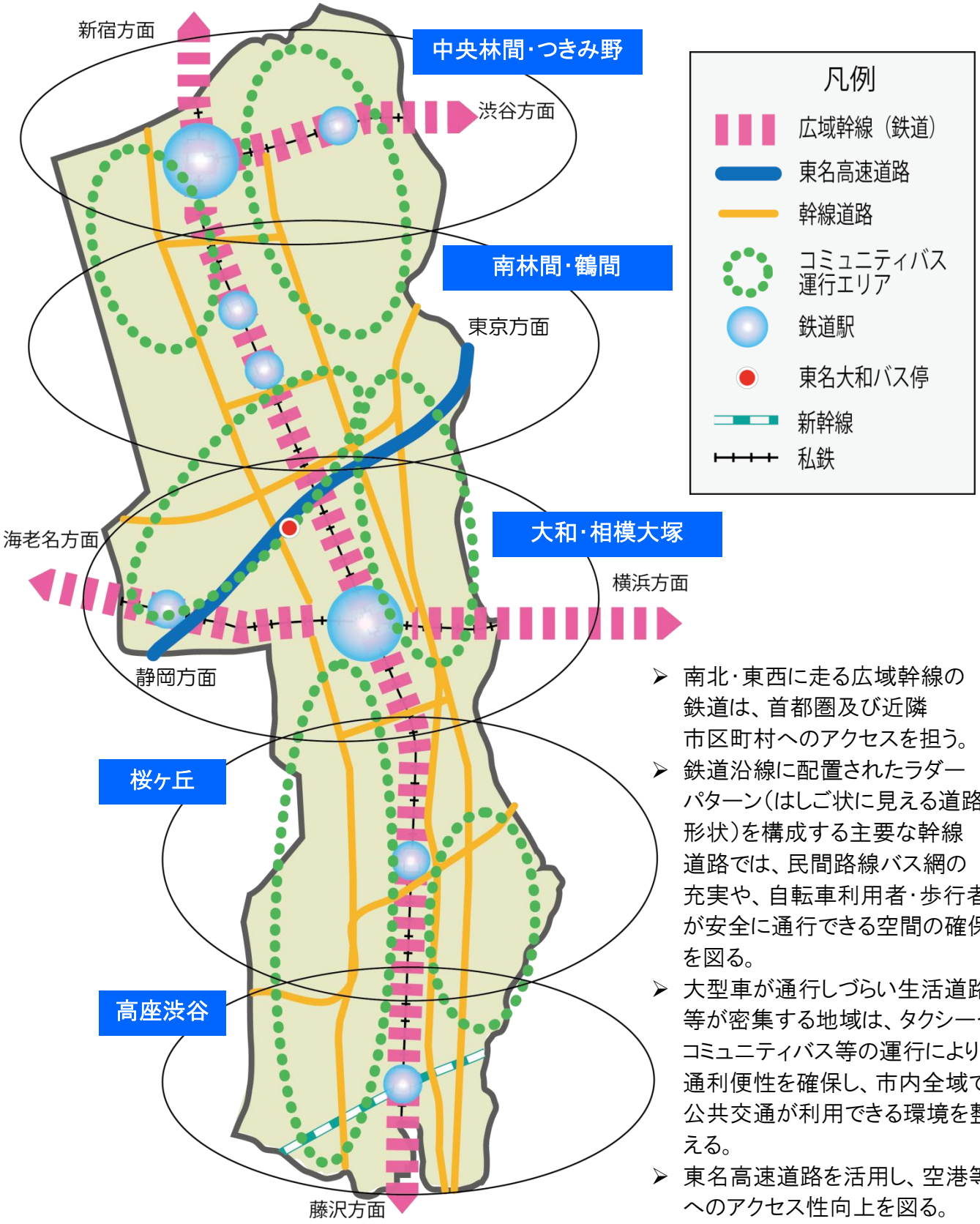
○市民の誰もが安全に歩くことができる歩行空間を確保します。
○自転車レーン等の整備やコミュニティサイクルなど、市民が気軽に自転車を利用できる環境を整えます。

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。

※なお、参考として別紙に、基本方針・基本目標と、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す。

(2)-③本市の将来交通体系イメージ



- 南北・東西に走る広域幹線の鉄道は、首都圏及び近隣市区町村へのアクセスを担う。
- 鉄道沿線に配置されたラダーパターン（はしご状に見える道路形状）を構成する主要な幹線道路では、民間路線バス網の充実や、自転車利用者・歩行者が安全に通行できる空間の確保を図る。
- 大型車が通行しづらい生活道路等が密集する地域は、タクシーやコミュニティバス等の運行により交通利便性を確保し、市内全域で公共交通が利用できる環境を整える。
- 東名高速道路を活用し、空港等へのアクセス性向上を図る。

(3) 目標達成に向けた施策パッケージ

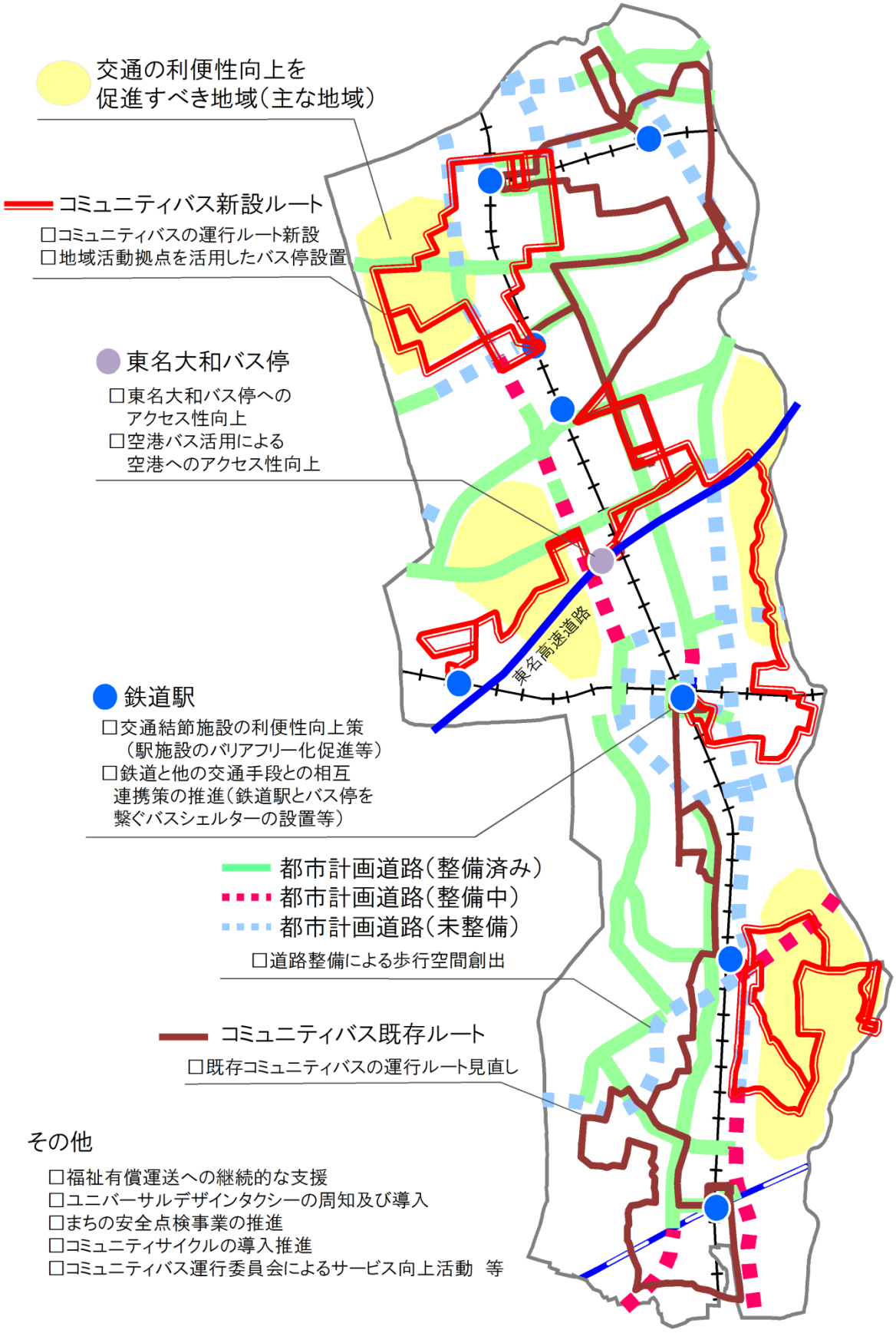
(3)-①基本目標に対応した施策パッケージ

基本目標別に、本市で取り組む主な交通施策を設定した。また、それら施策の展開による将来交通体系イメージを(3)-②に示す。

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	
		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	
【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	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	
		まちの安全点検事業の推進	
		交通事業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	
	○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	
		コミュニティサイクルの導入推進	
【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	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	
	○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	★
		コミュニティバス運行委員会によるサービス向上活動	

★:福祉に関連する施策

(3)-②本計画における施策展開図



（４）進行管理等

(4)-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う。

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る。

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を(4)-②に示す。

評　価　指　標

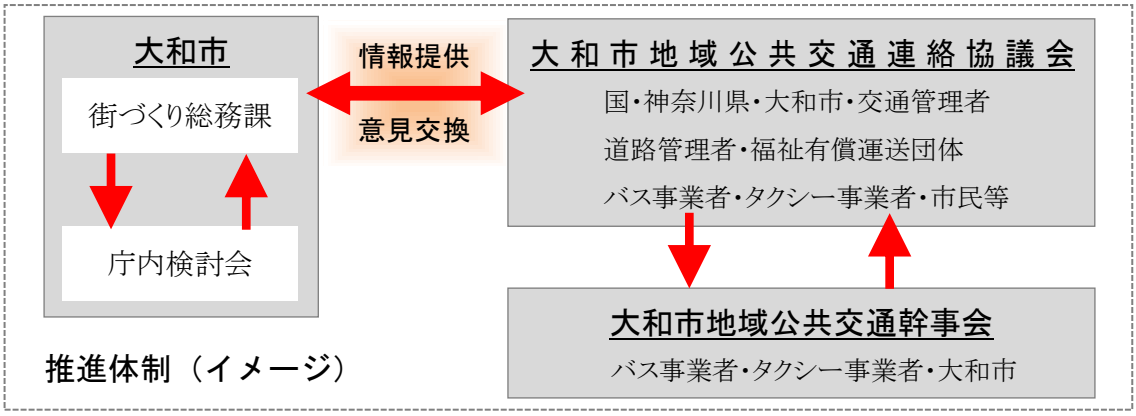
- 評価指標は、計画目標の達成度を評価するための指標である。
- 市民にとって「何がどのように改善されるのか」が分かりやすいよう、また計画目標の達成度を的確に把握できるよう、指標を選定する。

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。

(4)-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する。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する。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う。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」を活用する。



推進体制（イメージ）

別添：参考資料

■基本方針･基本目標の設定経緯

大和市総合交通施策『移動が楽しいまち・やまと』

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況
（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、交通の利便性が良い
- 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・自転車が錯綜
- 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

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策の推進

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
- 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、e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
- 通院や買い物への移動が不便（高齢者･障がい者･子育て世代等）
- 駐輪場が不足し自転車を使いづらい

- 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

社会的な課題
- 自転車レーンの整備をしてほしい
- 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