

1 調査名称：平成23年度大和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：東京都市圏

4 調査期間：平成23年度～平成24年度

5 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に、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

I 調査概要

1 調査名：平成23年度大和市地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

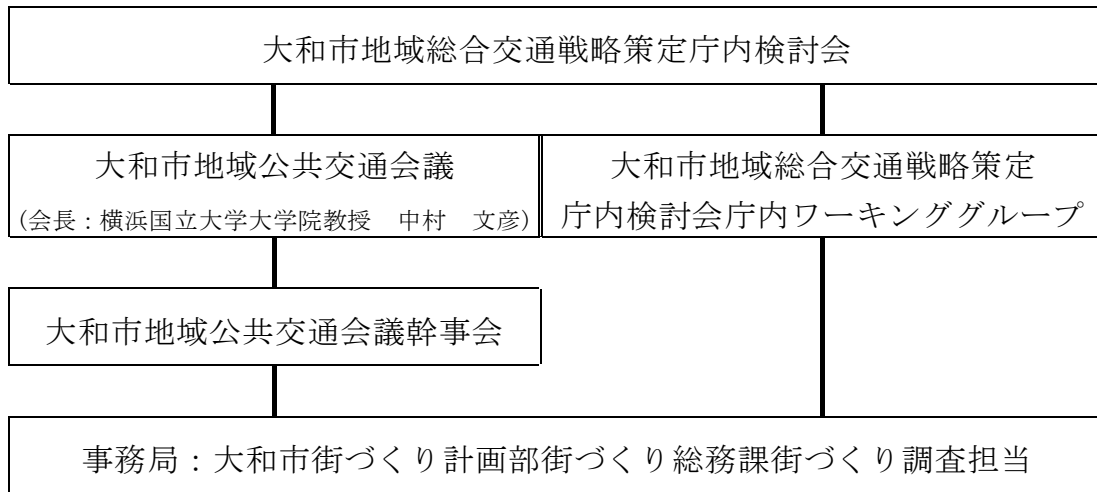
1. 都市交通の現状と課題の検討

- 1.1 大和市における社会的情勢の変化及び交通実態の整理
- 1.2 上位関連計画の整理
- 1.3 平成20年度パーソントリップ調査の解析
- 1.4 市民アンケート調査の実施及び解析
- 1.5 簡易アンケート調査及びやまとeモニターアンケート調査
- 1.6 グループインタビュー調査結果
- 1.7 交通結節点機能現況調査
- 1.8 将来交通需要の見通しの分析
- 1.9 現状と課題の検討

2. めざす将来像の検討

- 2.1 基本目標の設定
- 2.2 将来交通体系（交通ネットワーク体系）の検討
- 2.3 地域別構想の検討
- 2.4 施策展開の方針の検討

3 調査体制



4 会議名簿等：

(平成24年4月1日現在)

	所 属	役 職 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	相鉄バス株式会社運輸部	業務課長	中曾根 義政
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	今井 洋祐
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

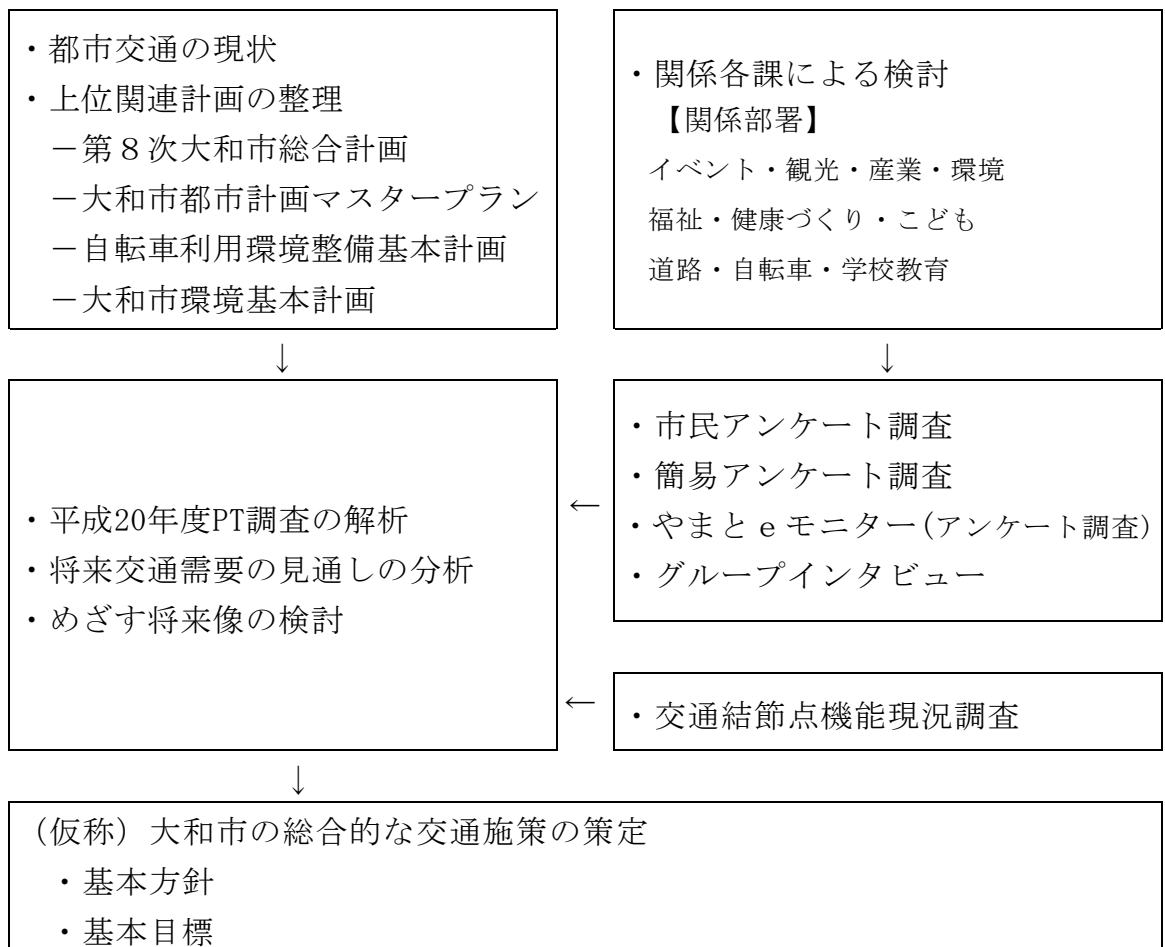
II 調査成果

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するものです。

2 調査フロー



4 調査成果

■大和市における現状と課題

調査結果から、交通の現状と課題について、主な事項を整理しました。

交通に関する大和市の現況

(既存調査等から把握した事項)

- ① 市内には、8つの鉄道駅があり、交通の利便性が良い
- ② 鉄道網の水準が高いものの公共交通不便地域が存在する
- ③ 路線バス利用者は減少し、収支率は悪化傾向
- ④ 駐輪場等への案内が不十分である
- ⑤ 地形がほぼ平坦であり、徒歩や自転車による移動が便利
- ⑥ 自転車走行空間が確保できず、歩行者・自転車が錯綜
- ⑦ 代表交通手段において徒歩が増加傾向
- ⑧ 市民の65%が自転車を利用する(月数回の利用含む)
- ⑨ 市内における慢性的な交通渋滞の発生

等

交通に関する大和市の課題

(今年度調査から把握した事項)

- ① 公共交通による東西移動が不便である
- ② バスは、運行時間帯・本数など満足度が非常に低い
- ③ 坂道では徒歩・自転車での移動はつらい
- ④ 鉄道に対する満足度は非常に高い
- ⑤ 鉄道とバスの乗継ぎに対する不満が多い
- ⑥ 駐輪場が不足し自転車を使いづらい
- ⑦ 通院や買い物への移動が不便
- ⑧ 自転車走行空間がなく、安心して自転車に乗れない
- ⑨ 自転車が交通ルールを守らず安心して歩けない
- ⑩ 歩道の拡幅や、自転車レーンの整備をしてほしい

等

※調査結果等との関連については次ページ以降に示します。

凡例

『市民』: 市民アンケート

『簡易』: 簡易アンケート

『GI』: グループインタビュー

(1) 交通に関する大和市の現況（既存調査等から把握した事項）

- ①市内には、8つの鉄道駅があり、交通の利便性が良い
- ②鉄道網の水準が高いものの公共交通不便地域が存在する
 - 鉄道 700m・バス停 200mでの圏域図より公共交通不便地域の存在を検証
- ③路線バス利用者は減少し、収支率は悪化傾向
 - 平成 22 年度神奈川県交通関係資料集「10. 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/cnt/f160429/>）参照
- ④輪場等への案内が不十分である
 - 自転車利用環境整備基本計画 4 章 2-2 既存の駐輪場の有効活用（供給量は需要を上回っている）参照
 - 交通結節点機能現況調査結果 参照
- ⑤地形がほぼ平坦であり、徒歩や自転車による移動が便利
 - 都市マス第 2 章分野別方針 2. 道路と交通「(2) 基本方針②徒歩・車いす・自転車での快適な移動」参照
- ⑥自転車走行空間が確保できず、歩行者・自転車が錯綜
 - 自転車利用環境整備基本計画 2 章 アンケート結果「歩行者と自転車の分離」参照
 - 市民参照：（自由回答）道がせまい為、自転車が自動車スレスレで通らなければならない所が多い（歩道を走らざるを得ない）
- ⑦代表交通手段において徒歩が増加傾向
 - PT 調査結果 参照（H10→H20 で増加傾向）
 - 市民、簡易の集計結果でも検証済み
- ⑧市民の 65%が自転車を利用する（月数回の利用含む）
 - 自転車利用環境整備基本計画 2 章 アンケート結果 参照
- ⑨市内における慢性的な交通渋滞の発生
 - 神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会においても指摘を受けている（国道 467 号光ヶ丘交差点、国道 467 号桜ヶ丘交差点）
 - 市民参照：（自由回答）大和市は交通渋滞が激しく、バスを待っていても長い待ち時間を要したり、不便である事を伺います。
 - 簡易参照：買い物時困っている状況において、「渋滞」が 2 番目に多い回答（22%）となっている
 - 簡易参照：（自由回答）オークシティ周辺と最近出来たコストコの影響で渋滞がよりひどくなっていて困っています。
 - GI 参照：路上駐車が多い

(2) 交通に関する大和市の課題（今年度調査から把握した事項）

①公共交通による東西移動が不便である

- 市民参照：（自由回答）大和市は南北方向に対しての交通アクセスはとても良好なのですが、東西方向距離がみじかいとは云え、坂の多い地域が多いので、皆がもっと鉄道駅に出向ける様なコミュニティバス等の整備があれば良いと思います。
- 市民参照：（自由回答）市の中心部に向う路線が多く、横のつながりが少ない。
- 簡易参照：（自由回答）大和駅から東西へはバスの経路が限られていて、利用できない。

②バスは、運行時間帯・本数など満足度が非常に低い

- 市民参照：バスに対する満足度の集計結果
- 市民参照：（自由回答）運行本数が少ないので（一時間に一便）利用したくとも出来ない。
- 市民参照：（自由回答）コミュニティバスのバス停が自宅から近く利用したいと思うが運行本数が少なく使用しづらい。
- GI 参照：バスの運行本数の増便（運行本数が少ない）コミュニティバス、路線バス（和田地区）

③坂道では徒歩・自転車での移動はつらい

- 市民参照：（自由回答）路線変更によって以前よりバス停が遠くなり、坂があるので、足が悪い親がそのバス停には行きにくいようです。
- 簡易参照：（自由回答）高齢者がいちょう団地の坂を昇ることが困難。（最寄り駅：高座渋谷駅の回答者）
- 簡易参照：（自由回答）自分はスクーターに乗っているのであまり不便には感じませんが、自転車や徒歩だと急な坂が多いのでとても不便です。（最寄り駅：高座渋谷駅の回答者）
- 簡易参照：（自由回答）桜ヶ丘は坂だらけで、平坦地が多いと括られるのはどうかと思いました。（福田居住の回答者）
- GI 参照：坂が多く、移動が大変（桜ヶ丘駅周辺・いちょう団地）

④鉄道に対する満足度は非常に高い

- 市民参照：鉄道に対する満足度の集計結果（鉄道利用頻度も高い）
- 市民参照：（自由回答）鉄道は、充分だと思います。駅から（バス停から）遠くの方のためにバスの路線を増すなどはどうでしょうか。

⑤鉄道とバスの乗継ぎに対する不満が多い

- 市民参照：鉄道に対する満足度の集計結果
- 市民参照：（自由回答）電車とバスの乗り継ぎを改善してほしい。バス発車時間を電車の時刻表を鑑みてほしい。

⑥駐輪場が不足し自転車を使いづらい

- 市民参照：（自由回答）鶴間駅周辺に有料でも良いので駐輪場を、もっともっと増やしてほしい。できれば雨にもぬれずに置ける場所だとなお良いです。

- 市民参照：（自由回答）大和の駅前の駐輪場が少なく、自転車でいくのが不便。
- 簡易参照：買い物時困っている状況において、「自転車を止める場所がない」が3番目に多い回答（17%）
- GI 参照：駐輪場が少ない（大和駅周辺、高座渋谷駅、鶴間駅、つきみ野駅、桜ヶ丘駅）
- GI 参照：商店に駐輪場が無いので不便

⑦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）

- 市民参照：（自由回答）のろっとは金額も安く便利なのですが、まず本数が少ないし、そのせいかいつでも老人の方が多く、子連れではなかなか使用しづらいです。（子育て世代）
- 市民参照：（自由回答）病院等への通院が不便。（高齢者）
- 市民参照：（自由回答）市立病院に通院したり、買物に行ったり致しますが、只今の状況では不便で仕方ありません。（高齢者）
- GI 参照：買い物の移動支援（高齢者）（公所、つきみ野、上和田）
- GI 参照：通院への移動手段が無い（特に夜間）

⑧自転車走行空間がなく、安心して自転車に乗れない

- 市民参照：（自由回答）自転車の規制が厳しくなった為、歩道を走れない。自転車専用の道を増やして欲しい。
- 市民参照：（自由回答）道がせまい為、自転車が自動車スレスレで通らなければならない所が多い（歩道を走らざるをえない）
- 簡易参照：買い物時困っている状況において、「安心して自転車に乗れない」が最も多い回答（24%）

⑨自転車が交通ルールを守らず安心して歩けない

- 市民参照：（自由回答）片手運転の自転車（けい帯・傘など）の取締りの強化をお願いします。
- 市民参照：（自由回答）危ない自転車があります。スピードが早い。キュキュと急に曲がる。
- 簡易参照：買い物時困っている状況において、「安心して歩けない」が4番目に多い回答（14%）
- 簡易参照：（自由回答）自電車と歩行者の区別がない。夜などの暗がりでは自転車のライトが付いていなくておそろしい。
- GI 参照：自転車交通のマナー向上（ぶつかる・スピード出しすぎ）

⑩歩道の拡幅や、自転車レーンの整備をしてほしい

- GI 参照：自動車の通行量が多いにも係らず、車道が狭い（一方通行も検討してほしい）
- GI 参：狭い通学路の改善
- GI 参：自転車走行レーンの整備（境川沿いのサイクリングロードが途切れている等）

『（仮称）大和市の総合的な交通施策』

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、公共交通不便地域）

- 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公共交通不便地域が存在する
- 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（案）

『もっと移動が楽しくなる「やまと」を目指して』

～鉄道を活かし公共交通・自転車・徒歩による移動が便利な都市の実現～

3つの基本目標（案）と8つの展開施策（案）

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 地域と連携した移動サービスの創出

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
- 駐輪場が不足し自転車を使いづらい
- 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）

- 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
- 歩道の拡幅や、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

■交通結節点機能現況調査結果 概要

交通結節機能現況調査 整理項目																					
駅名	方面	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		駅周辺の自動車駐車場			駅周辺の駐輪場		
		エレベーター有無		多目的トイレ有無	駅前広場(ロータリー)有無	タクシー		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	箇所数	総駐車台数	駅までの平均距離	箇所数	総駐車台数	駅までの平均距離		
		改札内	改札外			プール有無	乗降場有無														
1 つきみ野駅	北側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	△ ベンチのみ	-	-	未調査 ※東急駅(つきみ野・中央林間)は未調査	1箇所	80台	105m	1箇所	60台	97m			
	南側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	△ ベンチのみ	-	-		2箇所	23台	133m	1箇所	1,543台	242m			
2 中央林間駅	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	×	×	×	11箇所	368台	240m	8箇所	1,694台	190m		
	西側	○	フラットのため不要	○ 小田急・東急ともに改札内・改札階	×	×	○	-	-	-	×	-	7箇所	104台	109m	8箇所	813台	143m			
3 南林間駅	東側	○	○	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	×	-	-	×	×	6箇所	49台	164m	4箇所	409台	96m		
	西側	○	○	○ 改札内・改札階	○	○	○	○	△ 上屋のみ	-	-	○	○	14箇所	167台	202m	5箇所	2,263台	177m		
4 鶴間駅	東側	○	○	○ 改札内・改札階	×	×	×	-	-	○ 鶴間駅東口バス停	×	-	○	4箇所	51台	176m	3箇所	837台	103m		
	西側	○	○	○ 改札内・改札階	○	○	○	○	×	-	-	○	○	9箇所	275台	192m	4箇所	282台	134m		
5 大和駅	東側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	北	○	○	○	×	-	-	○	○	30箇所	456台	252m	5箇所	2,222台	192m		
					南	○	×	×	×	-	-	○	○								
	西側	○	フラットのため不要	○ 改札内・改札階	北	○	×	×	○	○	-	-	○	○	19箇所	392台	217m	8箇所	2,346台	150m	
					南	○	○	○	○	○	-	-	○	○							
6 相模大塚駅	北側	○	○	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	○	-	-	×	○	2箇所	29台	210m	1箇所	522台	143m		
	南側	○	○	○ 改札内・改札階	○	×	○	○	○	-	-	○	○	6箇所	43台	129m	1箇所	416台	76m		
7 桜ヶ丘駅	東側	○	○	△ 藤沢・片瀬江ノ島方面ホームのみ	○	×	×	×	-	○ 桜株バス停	△ 片方向のみベンチ・上屋有り	-	×	4箇所	66台	160m	2箇所	471台	67m		
	西側	○	○	△ 藤沢・片瀬江ノ島方面ホームのみ	○	×	○	○	○	-	-	○	○	6箇所	123台	214m	1箇所	292台	189m		
8 高座渋谷駅	東側	○	スロープ有り	△ 新宿・相模大野・千代田線方面ホームのみ	○	×	○	×	-	○ 学校前バス停	×	×	×	7箇所	693台	331m	7箇所	987台	125m		
	西側	○	フラットのため不要	△ 新宿・相模大野・千代田線方面ホームのみ	○	○	○	○	○	-	-	×	○	8箇所	261台	171m	5箇所	476台	87m		

<各駅の主なヒアリング調査結果>

平均値	9箇所	199台	188m	4箇所	977台	138m
-----	-----	------	------	-----	------	------

1 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

2 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)

3 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が多い

4 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

5 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

6 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

7 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

8 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