

愛川町総合交通計画

愛 川 町

目 次

第1章 総説	1
1 策定の背景	2
2 計画の位置づけ	3
3 計画の期間	4
第2章 愛川町の現状と課題及び将来構想	5
1 町の現状等	6
(1) 人口や産業、土地利用等の現状等	6
(2) 道路・交通等の現状	11
(3) 移動の実態	20
2 町の交通課題	26
(1) 町民の交通政策に対する考え方	26
(2) 町民の意向から見える課題	30
(3) 地区別の課題	32
3 町の将来構想	38
(1) 町の将来のすがた	38
第3章 基本コンセプト及び基本方針	47
1 基本コンセプト	48
2 基本方針	49
(1) 基本方針	49
(2) 本計画の成果指標	50
3 施策体系	51
第4章 施策別計画	53
1 安全安心に生活できる道路環境の整備	54
2 マイカーだけに頼らずに生活できる交通環境の整備	58
3 広域的な交通アクセスの利便性向上	63
4 愛川の環境を守り育み、まちを支える交通施策の推進	66

第5章 施策の推進方針	71
1 優先的に取り組むべき施策	72
(1) 優先的に取り組むべき施策を抽出する視点	72
(2) 優先的に取り組むべき施策	72
2 計画推進に向けた取り組み	78
(1) 総合交通計画の推進体制	78
(2) 施策の展開のしかた	79
 資料編	 81

第1章 総説

- 1 策定の背景
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画の期間

1 策定の背景

愛川町は、県央北部に位置し、丹沢山塊東端の山並みと中津川の清流など、多くの自然に恵まれた町です。町内には、県民の水がめである宮ヶ瀬ダムやレクリエーション拠点である県立あいかわ公園、産業核である県内陸工業団地など多様な施設が整備されており、今後さがみ縦貫道路の整備により、首都圏を含め広域的連携の向上が見込まれています。

町では、平成8年（1996年）3月に「第4次愛川町総合計画―ゆめ愛川2010―」を、また平成15年（2003年）3月に総合計画の後期基本計画を策定しています。この中で、町の将来像を「ひかり、みどり、ゆとり、ふるさと愛川」と定め、まちづくりの重点目標のひとつとして、《緑の環境と都市的機能が調和するまち・愛川》を掲げるとともに、これらの実現に向けて様々な施策を展開しています。

なかでも、新しい交流の基盤づくりとして、総合的な交通体系の整備に重点を置いた取り組みを続けてきました。平成13年に都市計画道路桜台小沢線の全面開通を始め、幣山下平線の着工など幹線道路網の整備進捗を図るとともに、日常生活を支える生活道路の計画的な整備を推進してまいりました。また、町内循環バスについても、運行回数・路線の見直しやバリアフリー対応など、利便性の向上に努めています。

しかしながら、鉄道など中・大量輸送交通機関のない本町では、長年にわたり、誘致に向けた要望活動を継続しておりますが、運輸政策審議会での答申や鉄道事業者からの回答は非常に厳しいものがあります。また、本町の生活交通はバス路線とともにマイカーへの依存が高いなかで、平成14年2月に施行された改正道路運送法により、町民の重要な生活交通手段であるバス路線については、本町の29路線中、14路線が廃止・減便の対象とされ、既に13路線について廃止・減便などの再編が実施されたところであります。

一方、我が国では少子高齢化の到来や環境問題への対応など、時代の変化に伴う新たな問題も発生してきており、自動車に依存した交通体系の見直しが必要とされてきています。本町においても、継続した町の発展を支えるためには、町民の生活はもとより、愛川町や周辺都市の産業や経済活動などに大きな効果をもたらし、地域発展の根幹となる交通施策が重要となってきました。

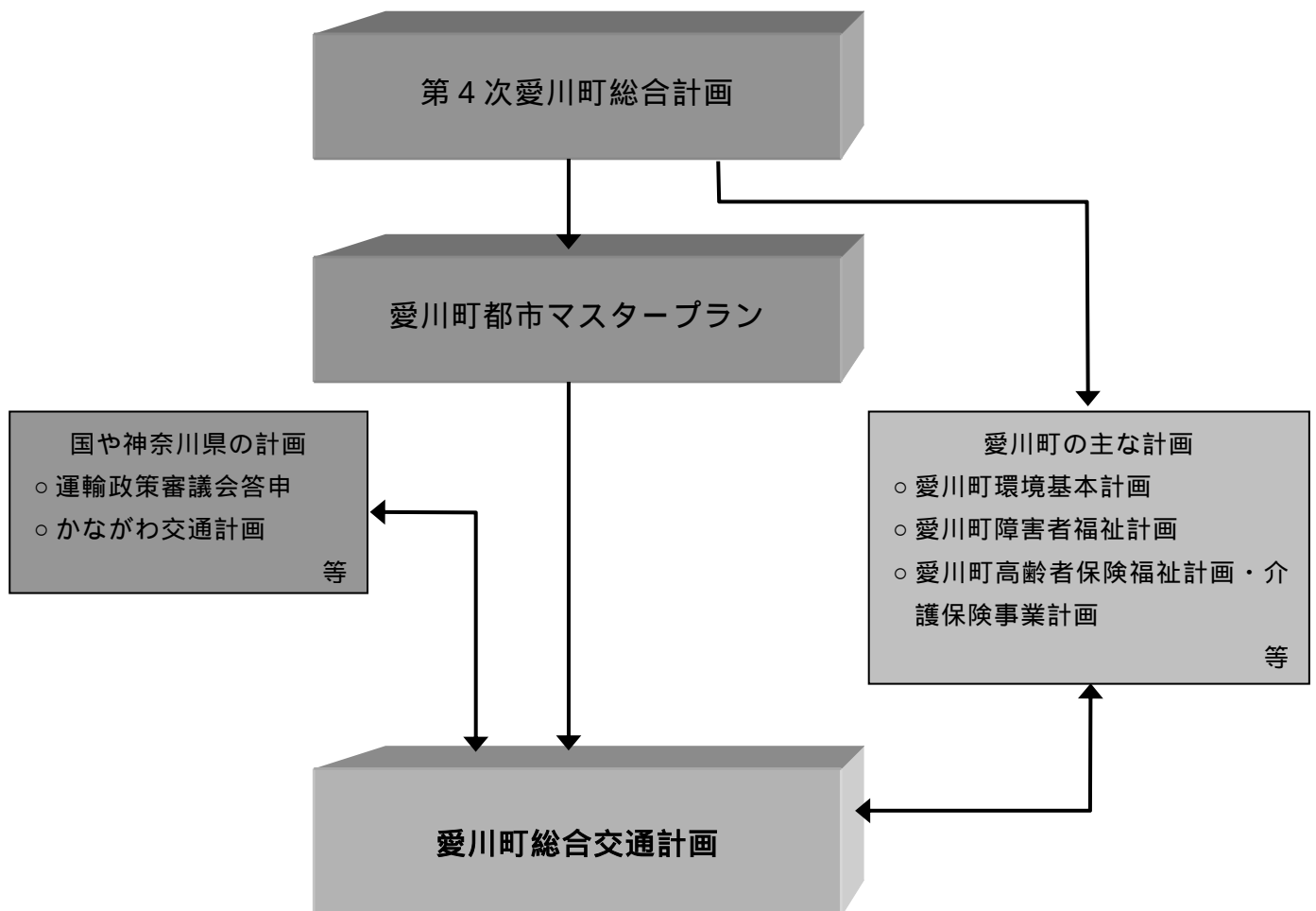
このように、時代の変化に的確に対応しつつ、都市的利便性の高い交通環境を整備し、総合計画に定める町の将来像を実現するため、更には平成14年以降の路線バス再編などを踏まえ、町民の生活交通の確保を目標として、本町施策の基本指針となる「愛川町総合交通計画」を策定するものです。

2 計画の位置づけ

本計画は、愛川町総合計画及び愛川町都市マスタープランに示されるまちづくり構想の実現を図るため、交通部門において今後実施すべき施策の基本的な方針となる計画です。

また、国及び神奈川県交通に関する諸計画や、町の他の行政計画との整合を図り、計画相互の調整と連携により本計画の推進に努めてまいります。

【計画の位置づけ】



3 計画の期間

本計画の計画期間は、平成 37 年（2025 年）とします。

本計画で示す個別の取り組みについては、取り組み時期を短期・中期・長期に分け、段階的な施策展開を図ります。

【取り組み時期】

短期：概ね 5 年以内の期間 平成 24 年（2012 年）ごろまで

中期：概ね 10 年以内の期間 平成 29 年（2017 年）ごろまで

長期：概ね 10 年以上の期間 平成 37 年（2025 年）ごろまで

なお、中期以降の取り組みや短期で実施することができなかった取り組みについては、必要に応じ、実施の時期について見直しを行います。

第2章

愛川町の現状と課題及び将来構想

- 1 町の現状等
- 2 町の交通課題
- 3 町の将来構想

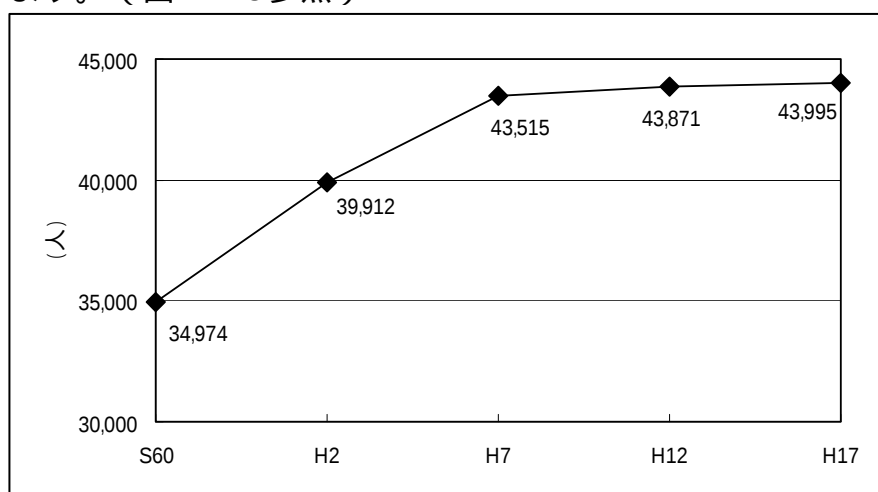
1 町の現状等

(1) 人口や産業、土地利用等の現状等

人口の現状

本町の人口は、町が現在の姿となった昭和 31 年以降増加を続け、平成 7 年には、43,000 人を超えましたが、それ以降はほぼ横ばいの傾向にあり、平成 17 年 4 月 1 日の時点では 43,995 人となっています。

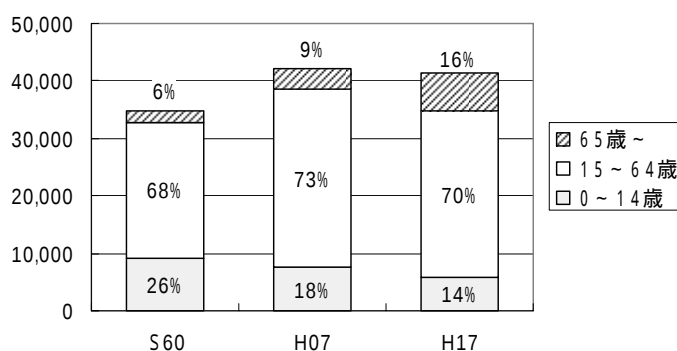
町内で人口が集中しているのは、春日台・中津で、次いで半原となっています。（図 2-3 参照）



出典：住民基本台帳人口と外国人登録者数の合計（各年次 4 月 1 日現在）

図 2-1 愛川町の人口

65 歳以上人口が総人口に占める割合は、20 年前の昭和 60 年では 6% 程度でしたが、平成 17 年には 14% に増加しており、着実に高齢化が進んでいます。（全国平均 21.0%（平成 17 年国勢調査速報値））



出典：統計あいかわ（住民基本台帳人口）

図 2-2 人口構造の変化

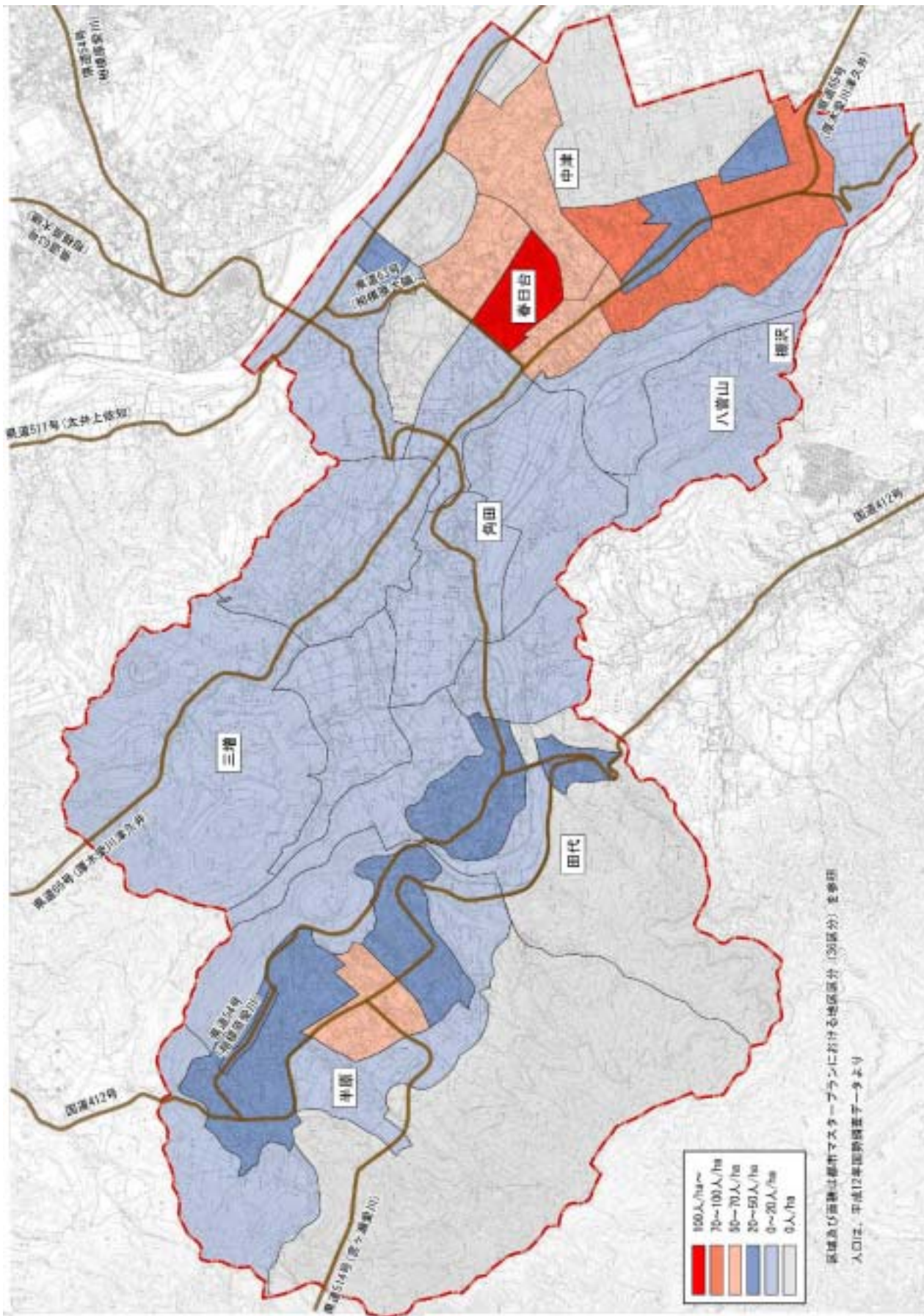


図 2-3 愛川町の人口分布

産業の現状

内陸工業団地等に大規模な工場が多数立地していることなどから製造業に従事する人が全体の4割程度を占め、次いで卸売・小売業・飲食店、サービス業、運輸・通信業となっています。

出典：統計あいかわ

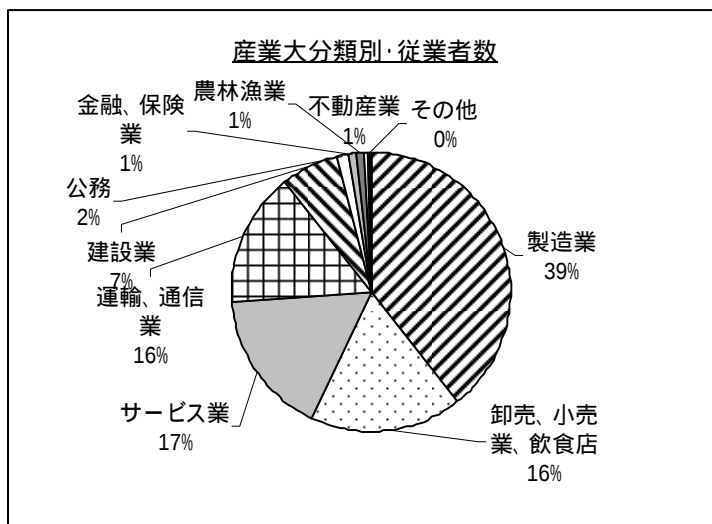


図 2-4 産業別従業者数（平成13年）

商業関係の年間販売額（小売＋卸売）は横ばいの状況ですが、商店数は減少傾向にあります。

出典：統計あいかわ

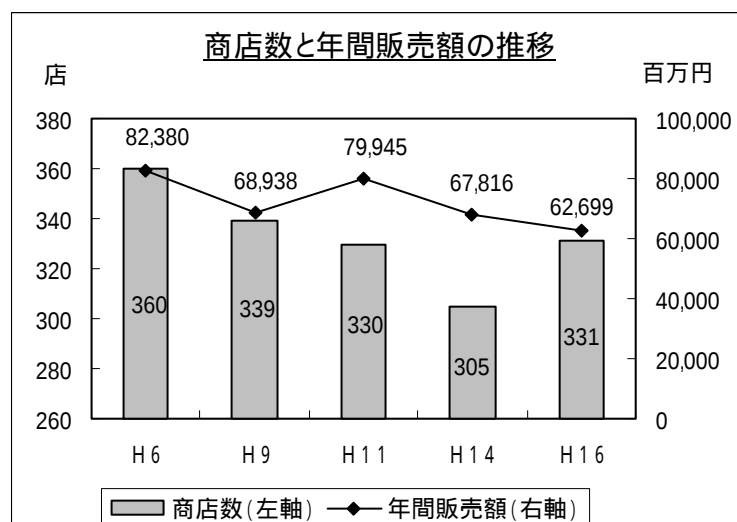


図 2-5 商店数と年間販売額の推移

観光入り込み客数は、最盛期には約116万人（昭和59年）でしたが、現在では約100万人で推移しています。ここ数年は回復傾向を示しています。

出典：統計あいかわ

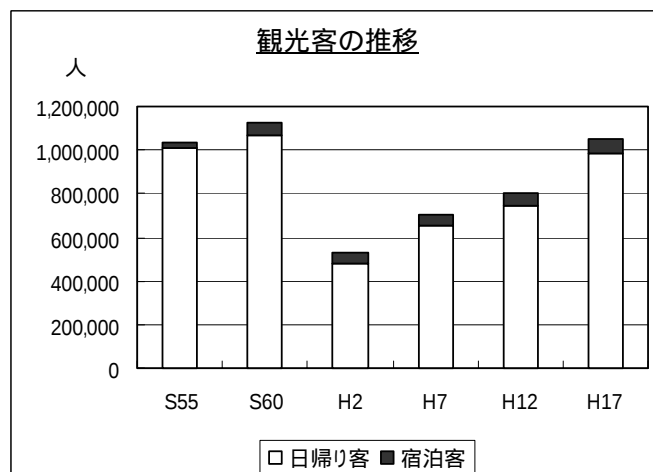


図 2-6 観光入り込み数の推移

土地利用等の現状

ア 地 勢

本町は、町域の約4割を山林が占め、地形は山地・台地・低地に分けられます。

北の三増峠、南東の八菅山、西の仏果山など山陵に囲まれており、町の中央には丹沢山塊を源とする中津川が貫流して川沿いに低地をつくりだしています。

中津川と東端を流れる相模川にはさまれた中央部から東部にかけて、標高100m前後の台地が広がっています。

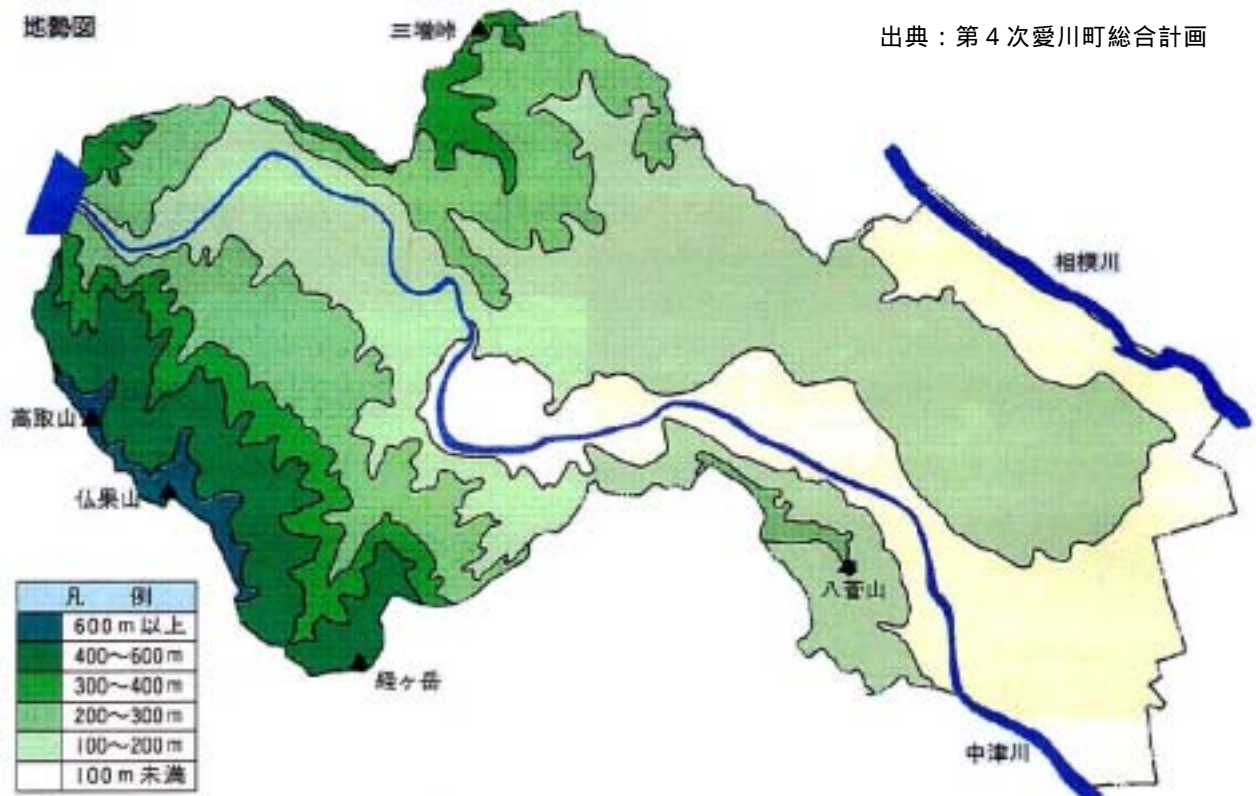


図 2 - 7 愛川町の地勢

イ 土地利用の現状

本町は全域が都市計画区域に指定されており、このうち中津、半原、田代等、町域の約1/4が市街化区域です。

中津には県内陸工業団地が立地し、厚木市や相模原市に隣接していることなどから、幹線道路周辺を中心に住宅や商業施設の立地が進んでいます。

半原・田代は、山や川に囲まれた古くからの市街地であり、用途地域は準工業地域の割合が多くなっています。

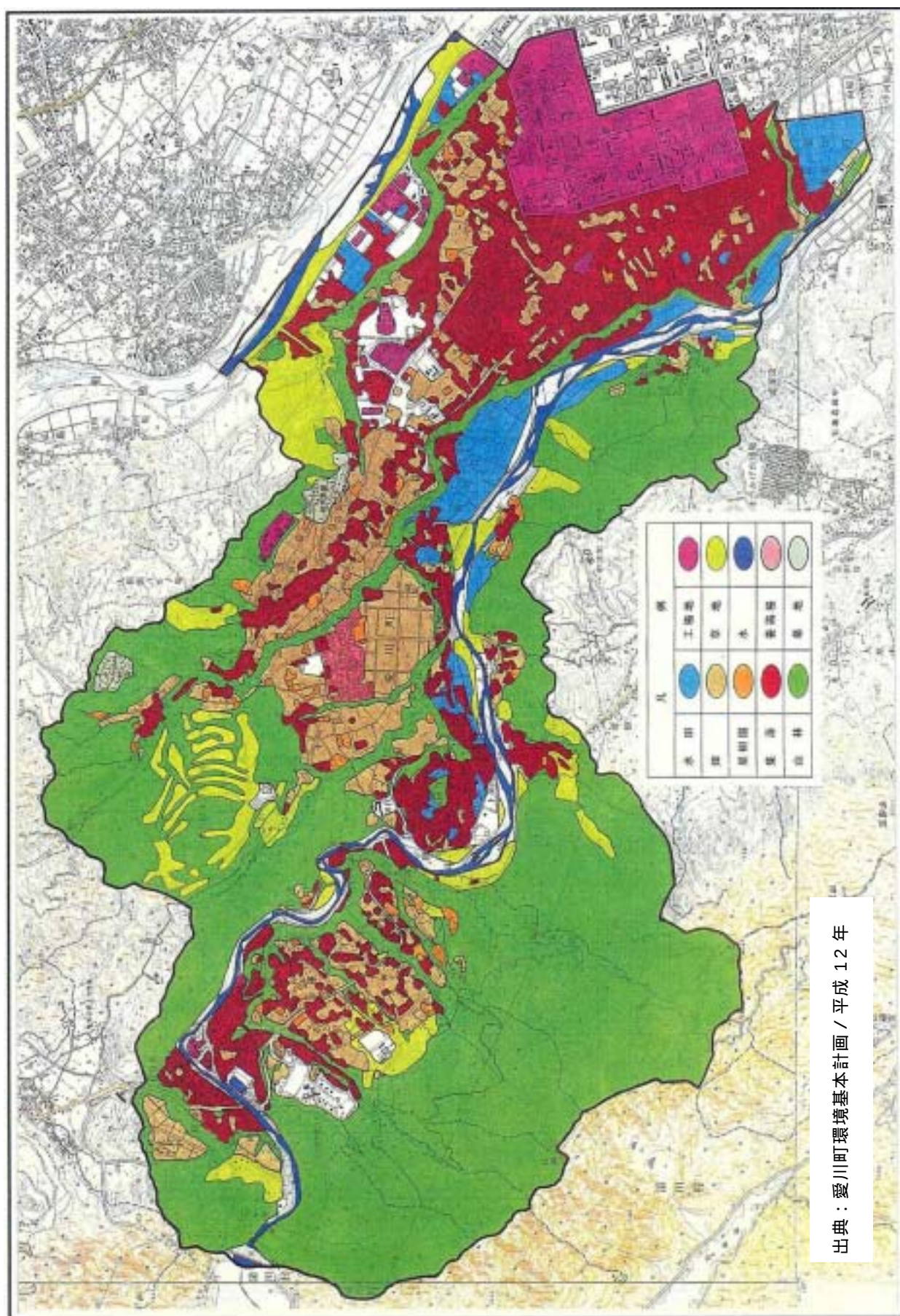


図 2-8 土地利用現況

(2) 道路・交通等の現状

道路網の現状

ア 国道・県道

本町には、国道412号と県道5路線が走っています。

国道412号は半原地区を縦貫し、東名高速道路と中央自動車道を結ぶ重要な広域幹線道路です。

県道54号（相模原愛川）、県道63号（相模原大磯）、県道65号（厚木愛川津久井）、県道511号（太井上依知）、県道514号（宮ヶ瀬愛川）の各路線は相互に連絡し、周辺都市を接続する幹線道路となっています。

また、北東部の相模川沿いには首都圏中央連絡自動車道となるさがみ縦貫道路の整備事業が進められており、平成24年度に完成の予定となっています。



出典：第4次愛川町総合計画

図 2-9 国県道道路網図



出典「よここく navi (国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所)」

図 2-10 さがみ縦貫道路の概要

イ 町道

町道は、幹線的町道（1・2級）50路線、及び一般町道 2,810 路線によって構成されています。

町道の改良率は 54.3%（平成 14 年 4 月現在）であり、現在、幹線町道である下平・海底上 104 号線（幣山・下平線）の整備が進められています。

都市計画道路は 8 路線あり、うち 2 路線の整備が完了しています。

表 2 - 1 愛川町の道路の整備状況

【町道の現況（平成 14 年 4 月 1 日現在）】

種別	路線数	実延長(m)	舗装済み道路		改良済み道路	
			延長(m)	構成比(%)	延長(m)	構成比(%)
合計	2,860	343,996.80	247,080.35	71.8	186,954.26	54.3
1級	17	27,223.80	25,889.60	95.1	25,105.60	92.2
2級	33	30,582.50	30,358.30	99.3	27,577.70	90.2
その他	2,810	286,190.50	190,832.45	66.7	134,270.76	46.9

出典：第4次愛川町総合計画後期基本計画 / 平成 15 年

【都市計画道路の現況】

名 称	起 点	終 点	幅員 (m)	延長 (m)	改良済み区間	
					延長(m)	構成比(%)
二の域桜台線	厚木市大字 下川入字二の域	大字中津字桜台	20	980	980	100.0
上の原松台線	厚木市大字 上依知字上の原	大字中津字稲荷木	20	1,760	1,400	79.5
桜台小沢線	大字中津字桜台	大字角田字小沢室久保	18	3,390	2,342	69.1
一つ井箕輪線	大字中津字諏訪前	大字角田字待合原	16	2,440	2,130	87.3
中野厚木線	大字中津字神明前	大字角田字待合原	16	3,780	0	0.0
桜台楠線	大字中津字桜台	大字中津字楠	16	2,560	1,900	74.2
相模原大磯線	大字角田字下小沢	大字中津字角田境	16	930	930	100.0
さがみ縦貫道路	大字中津字下六倉	大字角田字梅沢浦	24	3,360	0	0.0

資料：都市施設課

主要道路の交通量

本町で交通量の多い主な道路は、県道 63 号（約 2.2 万台／日）、県道 54 号（約 1.8 万台／日）、次いで国道 412 号（約 1.2 万台／日）です。

なかでも県道 54 号では混雑度が 1.5（交通量が交通容量の 1.5 倍）と高く、終日にわたり混雑しています。

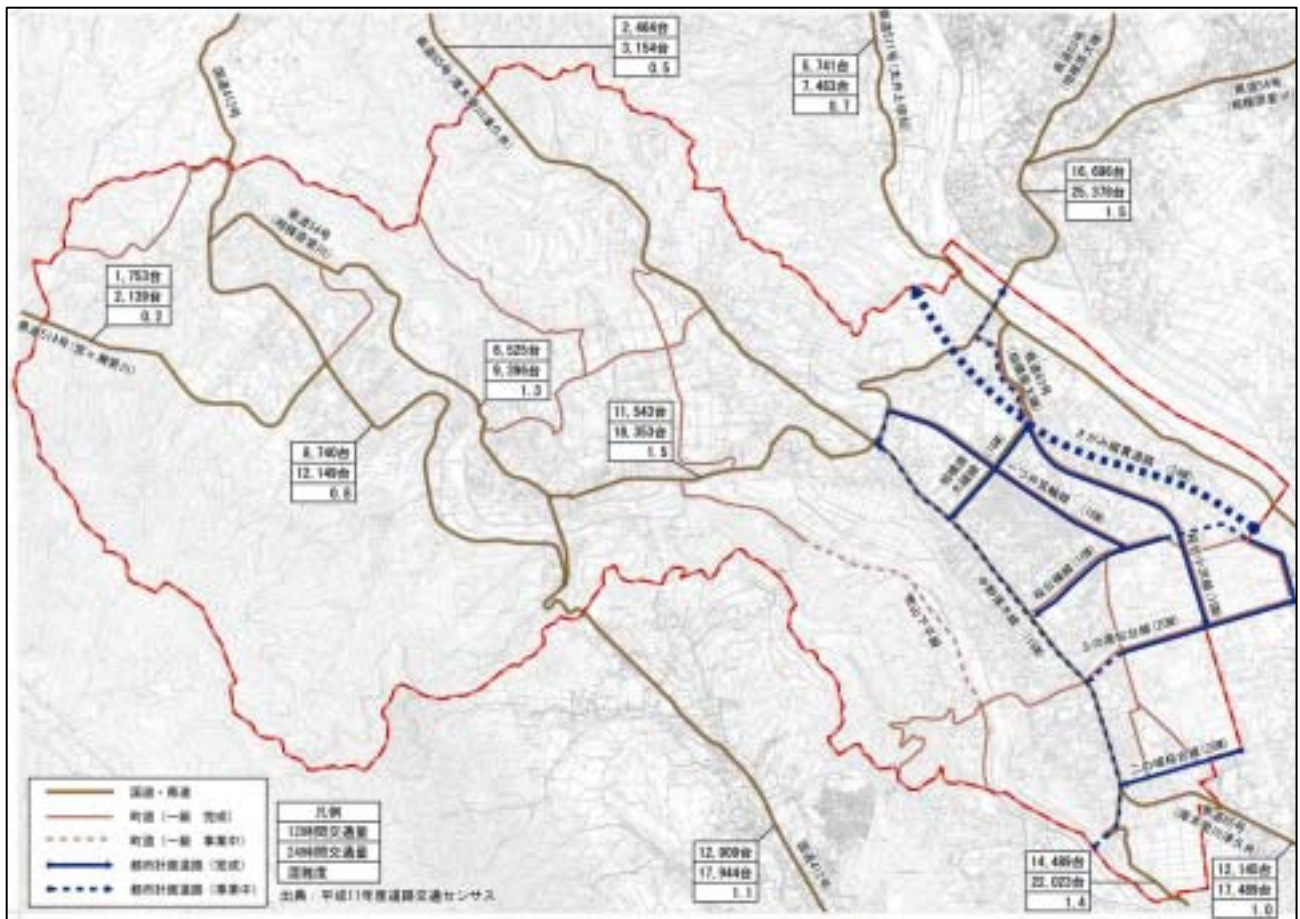


図 2-11 主要道路の交通量と混雑度

表 2-2 混雑度

混雑度	交通状況の推定
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的な混雑状態を呈する。

出典：「道路の交通容量」（社）日本道路協会、S59

公共交通の現状

本町には鉄道がなく、路線バスが主要な公共交通網となっています。

バス路線は、県道 65 号、国道 412 号を中心とした 2 つの南北方向の路線は多いものの、東西方向の接続は少ない状況です。

また町では、町内循環バス 4 系統を運行しており、運行回数は全て合わせて 8 回 / 日です。町内循環バスの平成 17 年 4 月から平成 18 年 3 月までの利用者数は、30,289 人で、1 便当たり平均 15 人前後となっています。

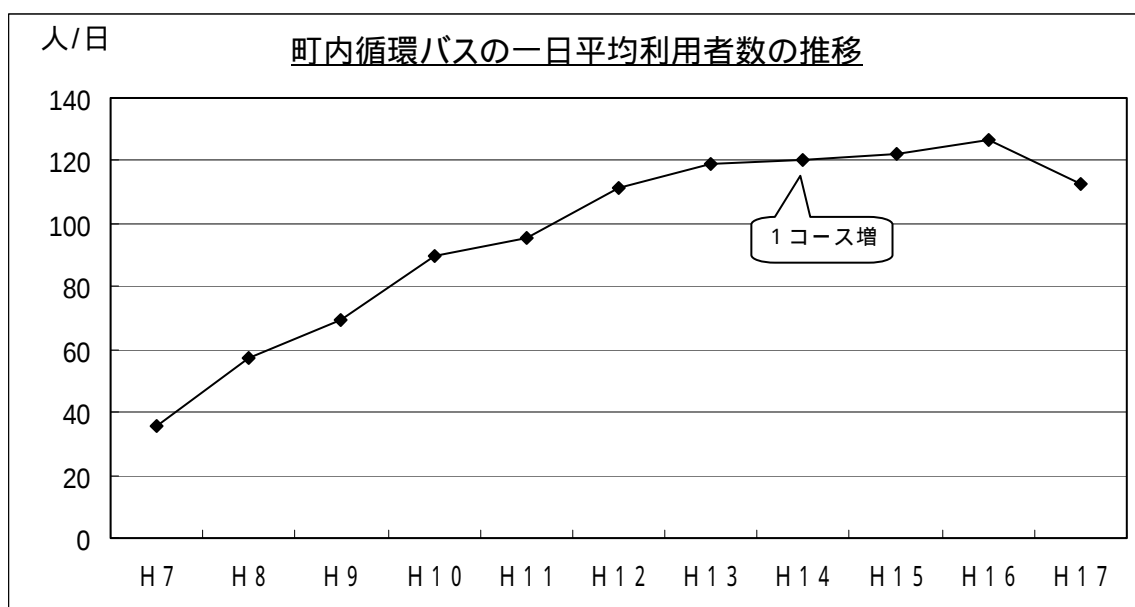


図 2-12 町内循環バスの利用者数の推移

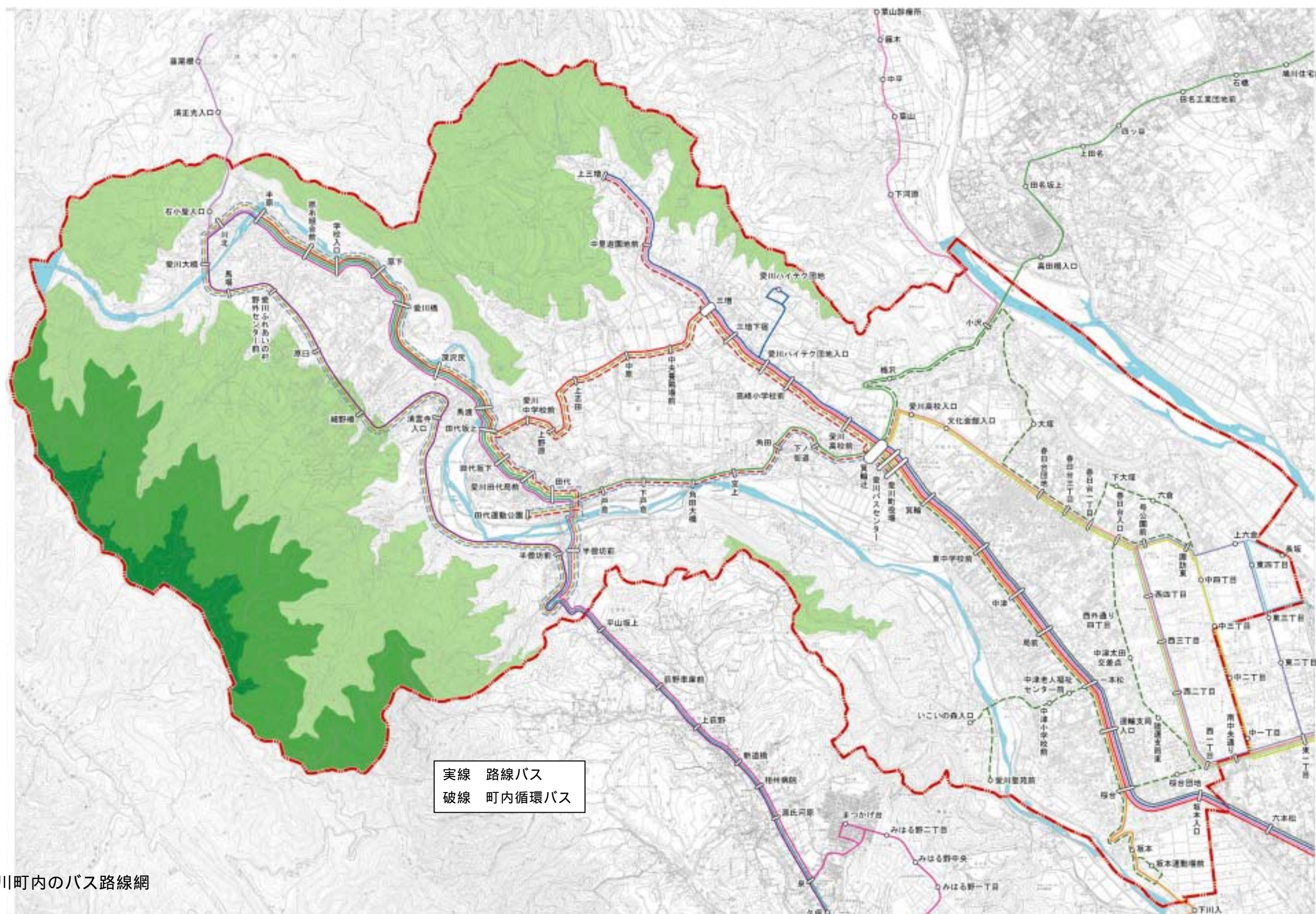


図 2-13 愛川町内のバス路線網

【平日】



【休日】

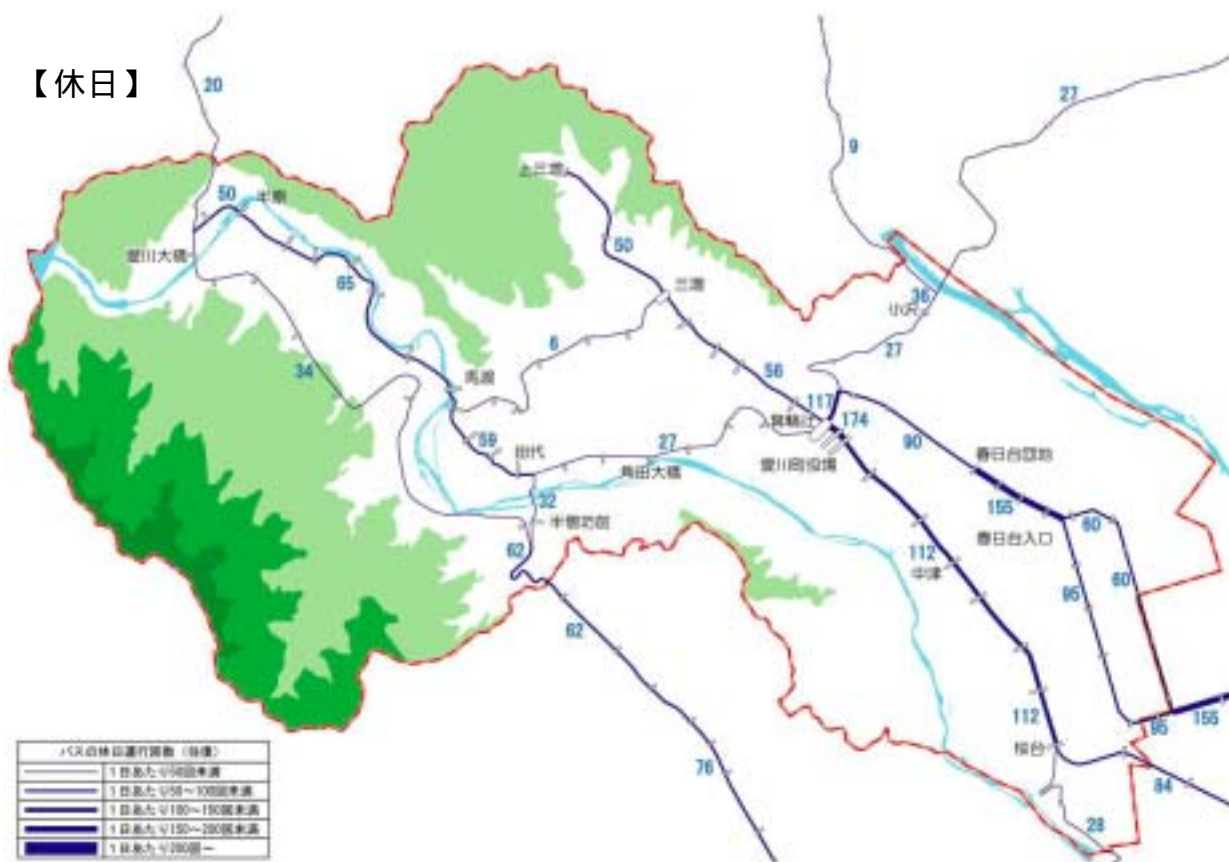


図 2 - 14 愛川町内の路線バス運行頻度（町内循環バスをのぞく）

出典：神奈川中央交通ホームページ（H18.7 現在）より

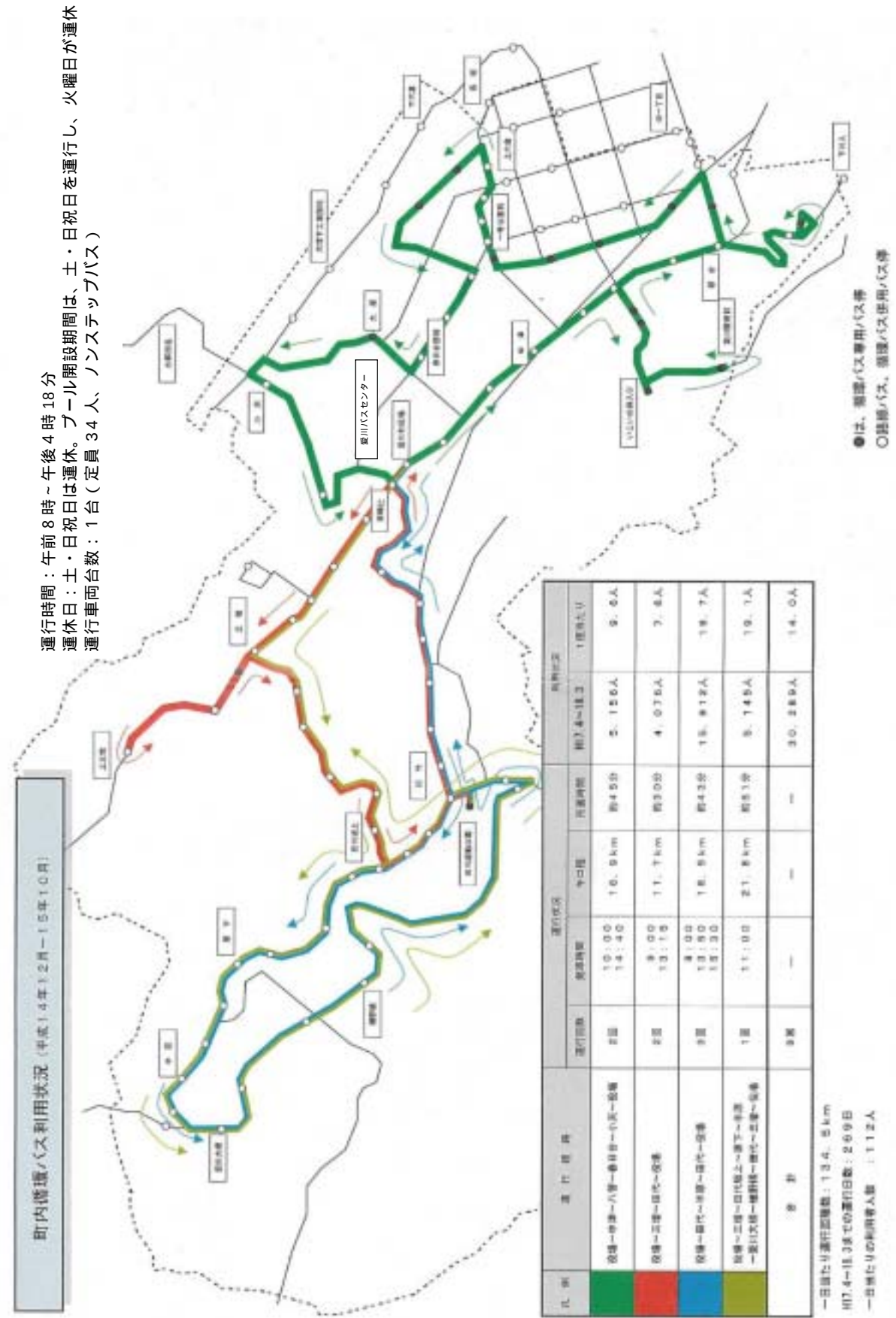


図 2-15 町内循環バスのルート概要

町外へのバスアクセスは、本厚木駅・海老名駅方面は充実していますが、相模原市内の橋本駅・淵野辺駅へのバス運行本数は少なくなっています。また、相模原駅へのバスは運行されていません。

相模原市の水郷田名バス停からは橋本駅・相模原駅・淵野辺駅にアクセスするバスが運行されていますが、本町から水郷田名バス停にアクセスするバス路線はありません。

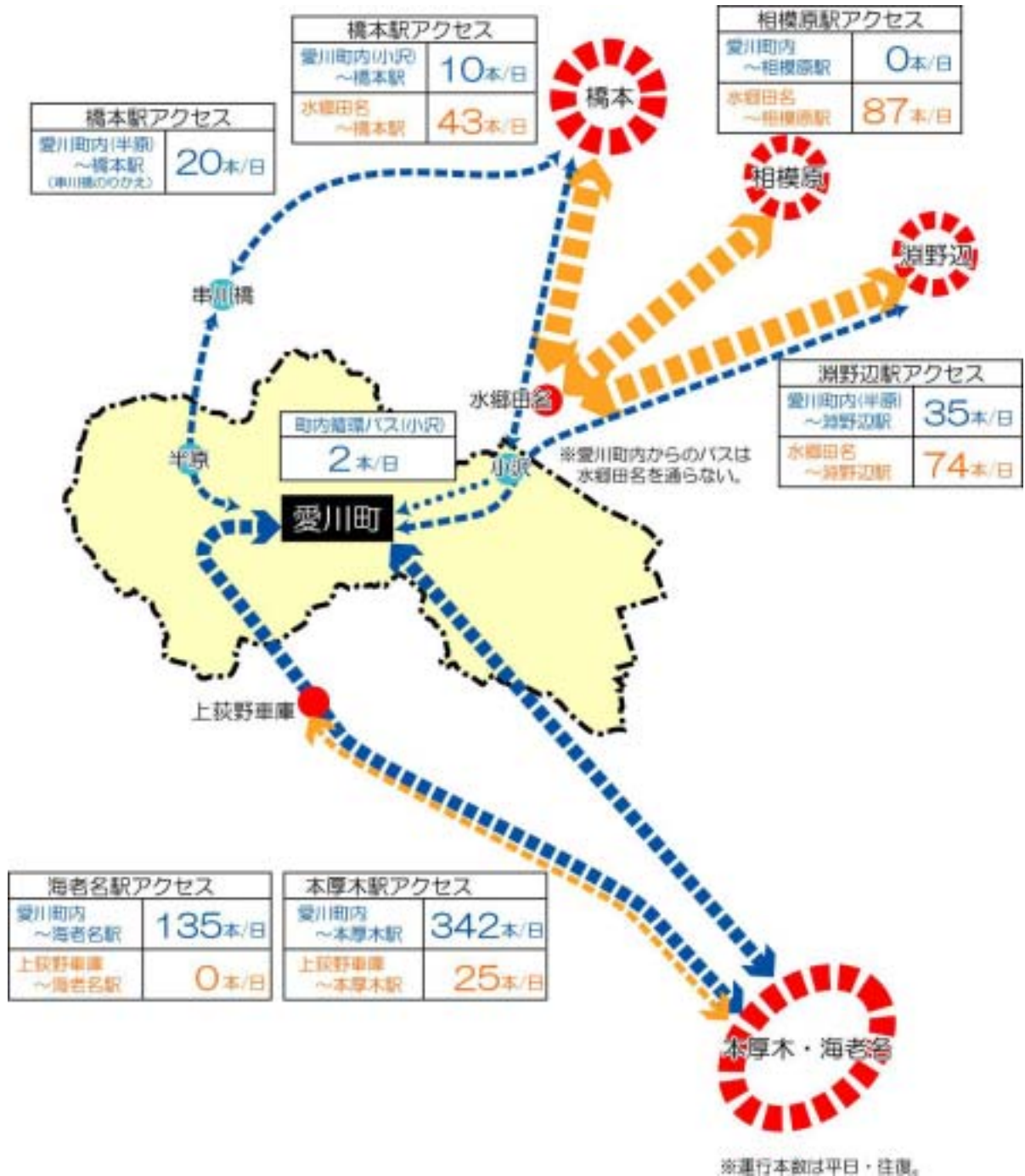


図 2-16 町外ターミナルへのバスアクセス

(3) 移動の実態

本町の町民や来街者の移動の実態について、平成10年東京都市圏パーソントリップ調査¹(以下、「H10PT」)等から整理を行うと次のような傾向にあります。

交通手段

本町全体の代表交通手段²のうち約6割が自動車となっており、鉄道、バスなどの公共交通利用は全体の1割未満となっています。

発着施設(出発地又は目的地)別でも、ほとんどの施設で自動車の占める割合が7割以上となっています。(図2-17参照)

1世帯当たりの自動車保有台数は約1.15台(県で上位5番目)です。(図2-18参照)

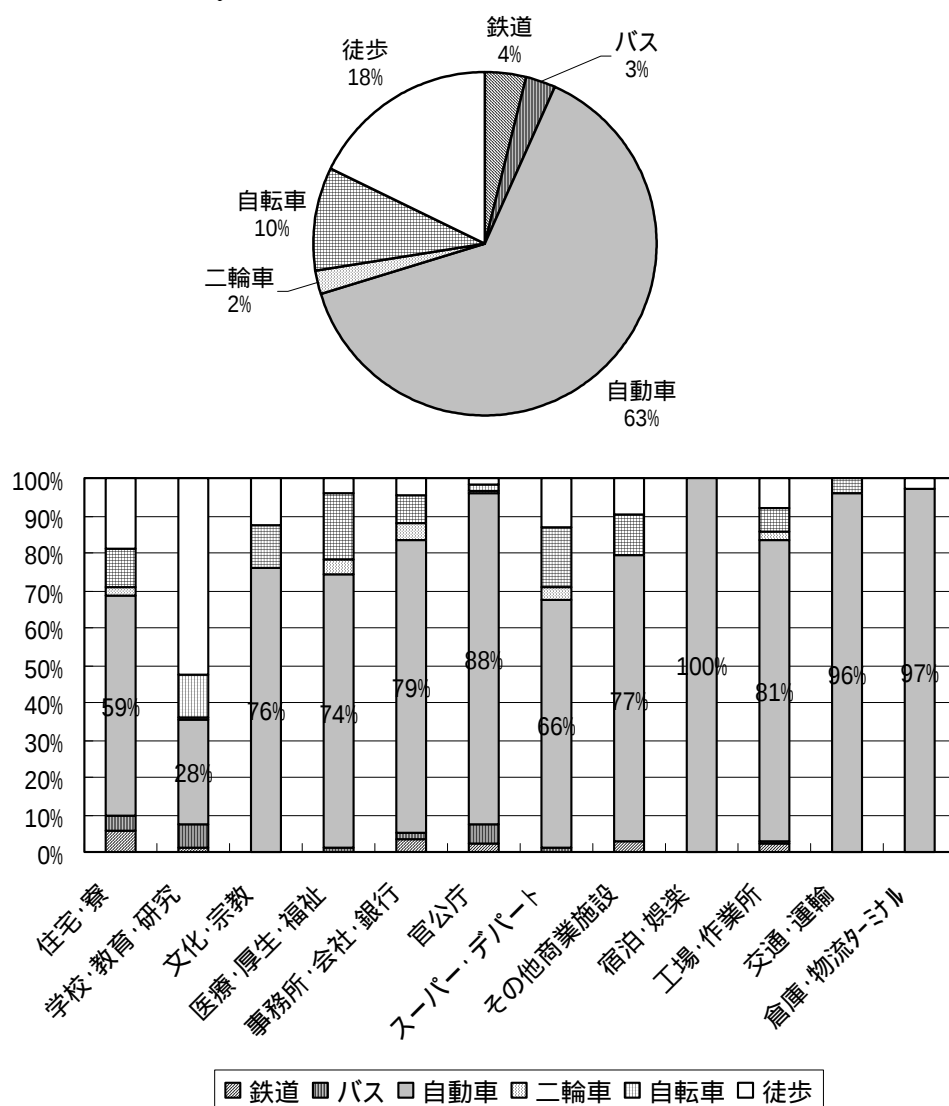
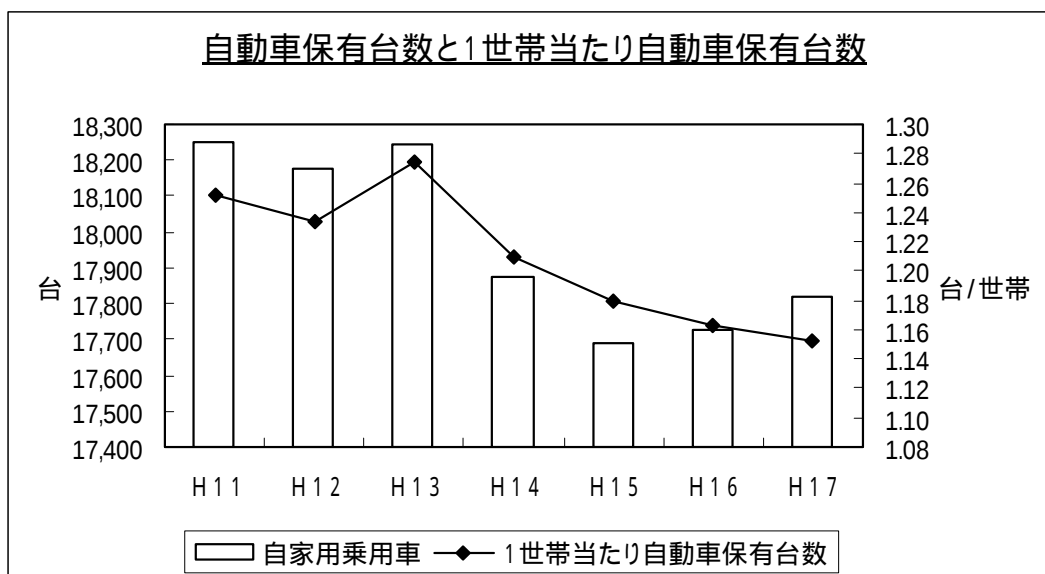


図 2-17 交通手段と施設別の交通手段 (H10PT より)

¹ パーソントリップ調査：用語解説集 (P3) 参照

² 代表交通手段：用語解説集 (P3) 参照



出典：統計あいかわ

図 2 - 18 愛川町の自動車保有台数

発生集中量¹の地区別割合と移動目的地

「春日台・中津」は発生集中量¹が多く、全トリップ²数の約7割を占めています。このゾーンでは「事務所・会社・銀行」、「工場・作業所」へのトリップ²数が多く、代表交通手段³はいずれも「自動車」が8割程度を占めています。

「棚沢・八菅山」と「角田」は、全トリップ²数の1割程度であり、「官公庁」へのトリップ²数が多くなっています。

「田代・半原・三増」は、全トリップ²の2割程度であり、「学校・教育施設」へのトリップ²数が多くなっています。

¹ 発生集中量：用語解説集（P3）参照

² トリップ：用語解説集（P3）参照

³ 代表交通手段：用語解説集（P3）参照

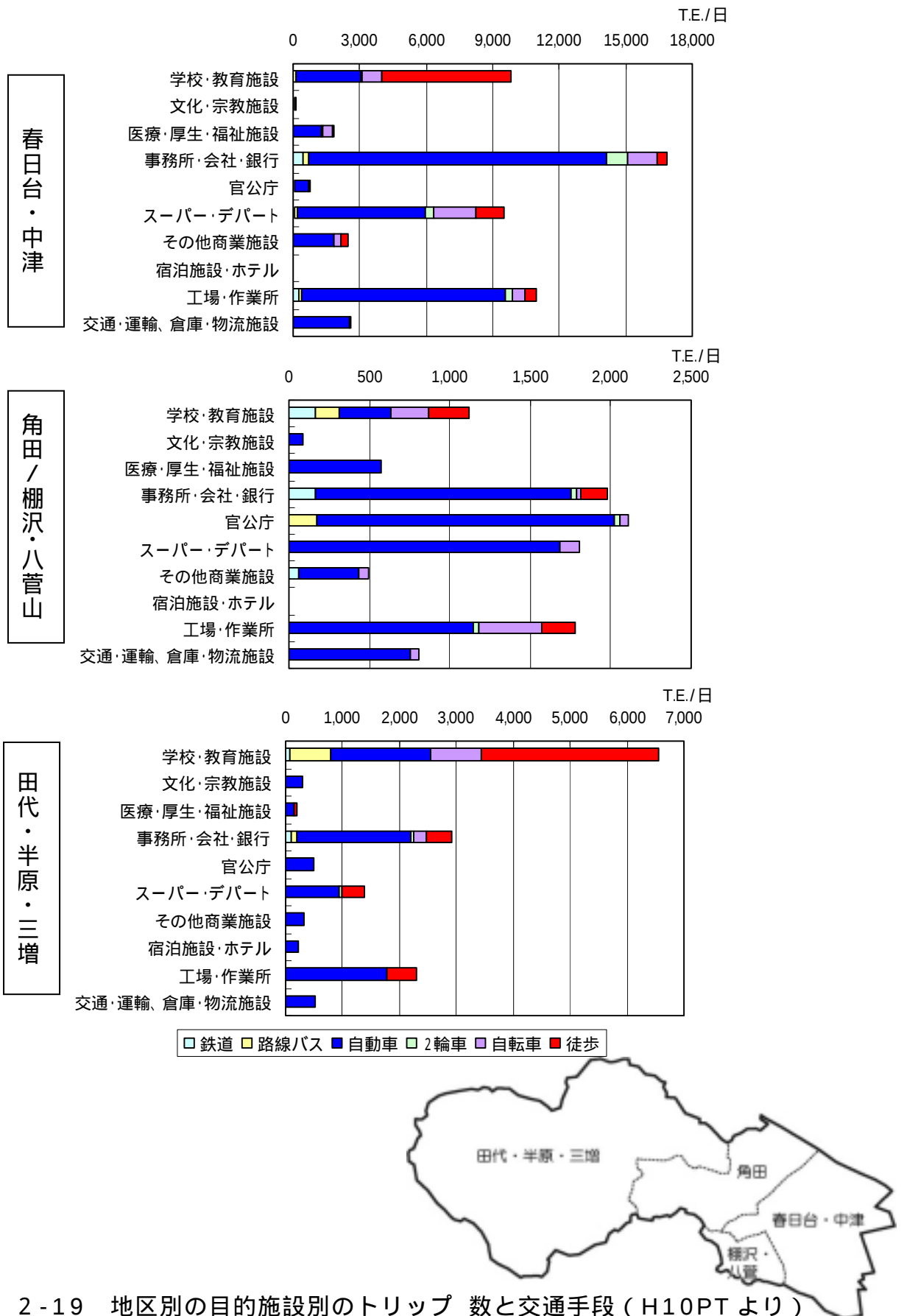


図 2-19 地区別の目的施設別のトリップ数と交通手段（H10PTより）

トリップ：用語解説集（P3）参照

目的別の交通手段

「自宅 通学」及び「自宅 私事」において徒歩、自転車、バスの利用が比較的多く見られるものの、その他の目的では自動車利用が大半を占めています。

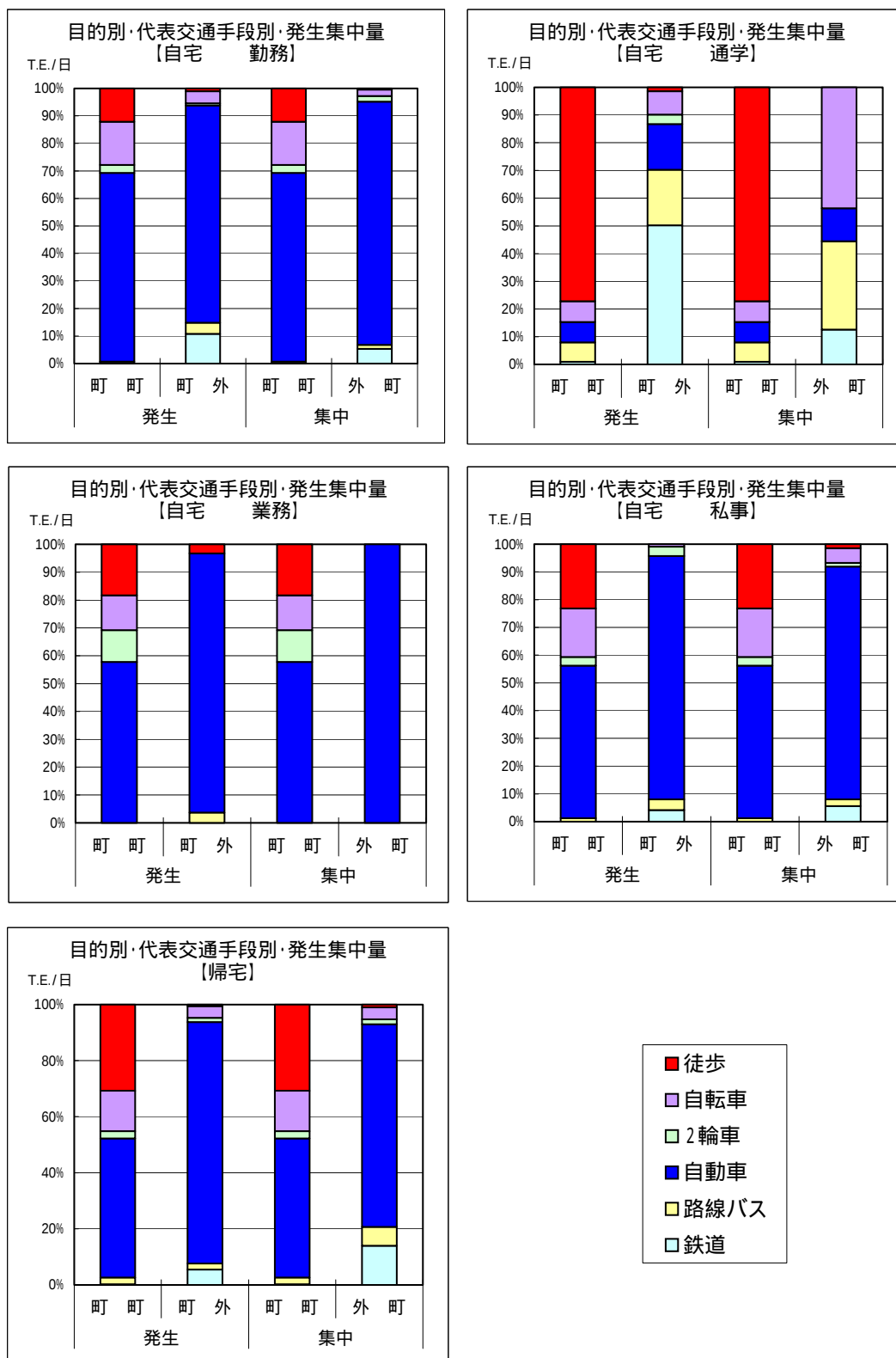
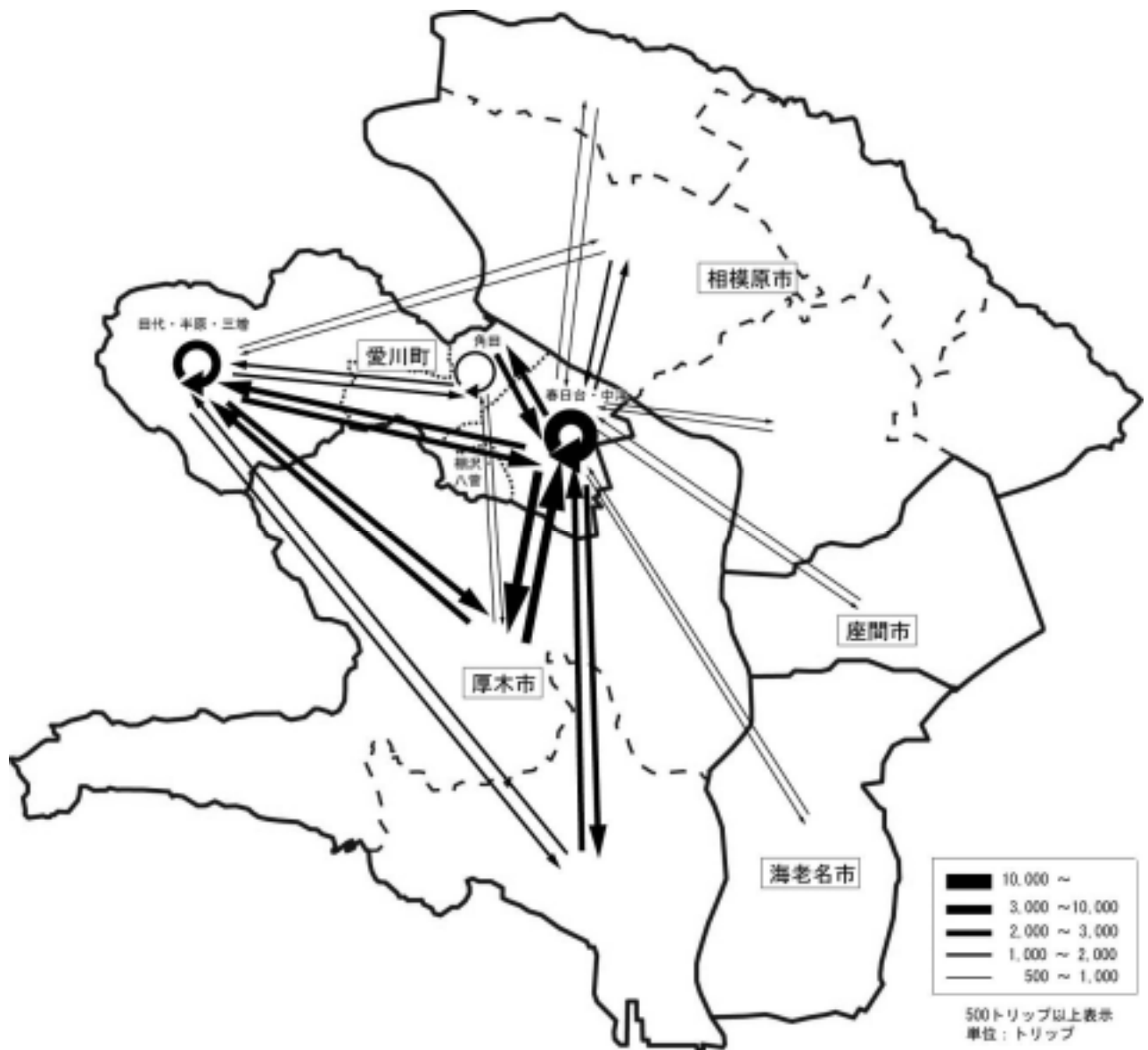


図 2-20 目的別・交通手段別・発生交通量

町内及び近隣地域間の移動状況

- 最も多いのは「春日台・中津」のゾーン内のトリップ¹となっています。
- 次いで「田代・半原・三増」のゾーン内のトリップ¹や「春日台・中津」と「厚木市北部」のゾーン間のトリップ¹が多くなっています。



ゾーン区分は H10PT の区分による

図 2-21 全目的種類・全代表交通手段²のゾーン間流動図

¹ トリップ：用語解説集（P3）参照

² 代表交通手段：用語解説集（P3）参照

2 町の交通課題

(1) 町民の交通政策に対する考え方

移動実態等に関する調査実施概要

本調査では、町民や来訪者が日頃の移動実態や交通政策に関する要望等について、以下の方法により把握しました。

表 2-3 移動実態等に関する調査方法

調査手法	目的	対象		調査方法
町民アンケート	町民の移動実態と移動ニーズを把握	町民		○ 16歳以上の愛川町民に対してアンケート用紙を2,500配布（回答率約4割） ○ 町内各施設でも配布
地区別・団体別意見交換会	上記アンケートで拾いきれない町民の移動実態と移動ニーズを把握	地区別	町民	○ 町内を3地区に分けて少人数ごとのグループインタビューを実施（57名参加）
		団体別	福祉団体 内陸工業団地	○ 福祉団体はグループインタビュー（8名参加） ○ 内陸工業団地は懇談会形式（17企業、19名参加）
来訪者ヒアリング	来訪者の交通手段とバス交通に関するニーズ把握	来訪者		○ 休日の県立あいかわ公園や河川敷において来訪者に対してヒアリング（109名）

町民アンケート

ア 調査内容

1. 現在の交通手段の利用環境について
 - a. 交通手段の利用の有無
 - b. 交通手段別の利用環境に対する満足度・改善の必要性
2. 日頃の移動について
 - a. 行動目的別の頻度・行き先・交通手段
 - b. 送迎の頻度・目的・行き先
3. 今後の愛川町での移動や交通のあり方について
 - a. 愛川町での移動や交通のあり方を考える上で重要な視点
 - b. 重要であるとする移動の方向性（愛川町からどの方面への移動が重要か）
 - c. 今後の日常生活で重要となる交通手段
4. 愛川町における今後の交通政策について
 - a. 愛川町において重視すべき交通政策
5. 回答者の属性
 - a. 性別 b. 年齢 c. 職業 d. 世帯構成 e. 運転免許の保有状況
 - f. 自動車及びバイクの利用の自由度 g. 外出時に利用するもの
 - h. 住所（8地区別） i. 町での居住年数

イ 結果概要

町民の移動実態（現況）について	
主な移動先	○ 目的を問わず、<u>町内は中津・角田・春日台への移動、町外は厚木市・海老名市への移動が多くなっています。</u> ○ 目的別の移動先 通勤・通学 : <u>町内は中津・角田、町外は厚木市が多くなっています。</u> 食料品等の買物 : <u>町内が約 7～9 割を占め、移動先としては角田・中津・春日台が多くなっています。</u> 日常以外の買物 : <u>町外が約 6～8 割を占め、移動先としては厚木市、海老名市が多くなっています。</u> 娯楽・レジャー : <u>町外が約 7～8 割を占め、移動先としては厚木市、海老名市が多くなっています。</u> 病 院 : <u>町内は中津・春日台・角田、町外は厚木市が多くなっています。</u> 塾・習い事 : <u>町内は中津・春日台・半原が多く、町外は厚木市が多くなっています。</u> ○ <u>約 6 割の人が月に 1 回以上の自家用車による送迎行動を行っており、主な行き先としては、町内は中津、町外は厚木市・海老名市となっています。</u>
利用する交通手段	○ 目的を問わず、<u>自動車利用が約 7～8 割を占め、うち 1 割程度は送迎となっており、自動車への依存度が非常に高くなっています。</u> ○ 日常以外の買物や娯楽・レジャーなど<u>町外への利用割合が高い目的での移動では、鉄道や路線バスの利用も 1～2 割程度</u>を占めています。 ○ 鉄道利用者が利用する最寄りの駅としては町からのバス路線がある<u>本厚木駅・海老名駅が多く、全体の約 8 割を占めています。</u>
交通手段の利用状況	○ <u>自動車・バイクは 9 割以上が「現在利用中」である一方、自転車や一般の路線バスは「以前利用していたが、現在利用していない」人が約 3 割にのぼっており、自動車への依存度が非常に高くなっています。</u> ○ <u>他の年齢層に比べ、高齢者の「現在利用中」の割合を見ると、自動車・バイクは若干低く、自転車は若干多く、一般の路線バスは割合が高くなっています。</u> ○ 自転車の利用について、<u>「自転車のための走行空間」「自転車に対する安全対策」</u>について、特に満足度が低くなっています。（または改善の必要度が高い） ○ 一般の路線バスの利用については、<u>「他のバスとの乗り継ぎ」「運賃」「運行頻度」</u>について、特に満足度が低くなっています。（または改善の必要度が高い）

愛川町における今後の移動や交通のあり方について（将来）

交通環境への投資

- 「これまで以上に積極的な投資が必要」と考える人が約 6 割を占めており、「これまでと同等程度の投資が必要」と考える人とあわせると 9 割近くに達しています。
- 投資にあたっての視点としては、約 4 割が「安全安心の確保」が最も重要であると考えており、約 2 割が「移動時間の短縮」「高齢社会への対応」が最も重要であると考えています。

移動の重要性が高い地域

- 移動のしやすさの重要性が高い地域としては、「厚木市」（約 3 割）、「愛川町内」（約 2 割）、海老名市（約 2 割）、橋本方面（約 2 割弱）の順に高くなっています。
- 居住地で重要性の高い地域は異なり、半原・田代地区は「愛川町内」を最も重要性が高いと考える人が多く、中津・春日台地区は「愛川町内」の重要性が低くなっています。
- 「愛川町内」の移動については、田代・半原・角田・三増地区からは「中津地区」への移動の重要性が高いと考える人が多く、中津・春日台地区からは「半原・角田地区」への移動の重要性が高いと考える人が多くなっています。

今後必要な交通手段

- 現在依存度の高い「自家用車（自分で運転）」については、将来的にも必要であるとする人の割合が約 9 割（「必要」「やや必要」と答えた人の割合）で最も高くなっています。
- 一方、現在利用している人の割合が低い「一般の路線バス」については、必要・やや必要であるとする人の割合が約 8 割と自動車に次いで高くなっています。
- また、「町内循環バス」を必要・やや必要であるとする人は約 5 割となっています。

今後必要な交通政策

- 「鉄道やモノレールなどの誘致」「隣接都市や鉄道駅とを結ぶバスを中心とした公共交通の充実」といった施策が「必要である」と考える人が多くなっています。
- 「やや必要」を含めた必要とする人の割合としては、「歩行環境の充実」が最も高く、次いで「隣接都市や鉄道駅とを結ぶバスを中心とした公共交通の充実」や「高齢者や障害者などに個別に対応する福祉型の交通の確保」などを必要とする人の割合が高くなっています。

地区別・団体別意見交換会における主な意見

1. 町民の普段の移動について

- 町内，隣接市町村の移動はほとんどがマイカーを利用しているようです。
- 横浜や都心へは、海老名駅や本厚木駅周辺の駐車場にマイカーを停めて電車をを使って行くことが多いようです。

2. 路線バスや町内循環バスについて

- バスに合わせた生活を強いられている方もいらっしゃいました。
- 通学交通費の経済的負担も大きいという意見もありました。
- 時間が読めず使いたい時間に使えないとの意見もありました。
- 町内循環バスは有料化しても良いので、本数や停留所を見直してもっと便利なバスにして欲しいと多くの意見がありました。

3. 将来の生活を考えると……

- 交通環境の悪さから町を離れる人もいるし、高齢者だけの世帯が増えていて町が衰退してくことを心配されています。
- いずれは車を運転できなくなると思うが、その時の交通手段がないので心配という声もあります。
- 徒歩や自転車を利用するにも危険が多いという意見もあります。

4. 内陸工業団地における交通課題について

- マイカー通勤用駐車場が不足しているが様々な制約で増やせないため、事業拡張にも支障をきたしているとのこと。
- 企業バスの運行には苦勞されているそうで、共同運行の計画が以前あったので実験的にでも取り組めるとよいという意見もありました。
- 事業計画立案にも影響するので明確な交通環境の整備に関するビジョンを示して欲しいという意見もありました。

来街者ヒアリングにおける主な意見

1. 来訪者の住まいは？

- 7割が神奈川県。県内では厚木、相模原、横浜からが多くなっています。

2. 来訪者の交通手段は？

- マイカー利用が9割を占めており、路線バス利用は1割にも満たない状況です。
- バスを利用しない理由は「不便」と答えた人が約4割を占めています。

3. 来訪の回数・頻度は？

- はじめてと答えた人（グループ）が約3割ですが、2回目が16%、3回目が12%、それ以上の回数が約4割あり、いわゆるリピーターが多いです。
- 来訪時の同行人数は、3～4人が最も多かったです。

(2) 町民の意向から見える課題

町民アンケートなどから見える交通課題は以下のように整理できます。

安全安心に移動できる交通環境への改善が求められています

歩道が狭い箇所や、路面が波打っている箇所等があるため、歩行者や自転車利用者には安全でないと感じられています。また、樹木が繁茂して見通しが悪くなっている箇所もあり、交通安全や防犯の面から、適切な維持管理が必要となっています。

アンケートでは、交通環境への投資をこれまで以上に積極的に行うべきとの意見が半数以上を占め、また将来の交通のあり方の視点として最も重要なのは、「安全安心の確保」という結果が表れました。

マイカーに過度に依存したライフスタイルからの脱却が必要です

多くの町民皆さんが、交通手段をマイカーに頼っています。町は各世帯の自家用車保有比率も高くなっており、ほとんどの場合、現在はそれほどの不便さを感じていませんが、今後、高齢社会が進展するにつれて、マイカーを自由に運転できなくなり、移動に制約を受ける方が増加していくことが懸念されます。

また、鉄道駅がなく、多くの方が交通の便が悪いと考えていることから、人口動態や企業の進出等にも影響を及ぼしていると考えられます。

こうしたことから、町民皆さんからは、飛躍的な交通利便性の向上が期待できる鉄道誘致を望む声が非常に高くなっていますが、実現までには、長い期間と莫大な費用を要すると考えられます。

主要な公共交通であるバス交通の利便性向上を図ることが必要です

路線バスの運賃、運行頻度、乗り継ぎに関する利便性については、町民皆さんにとって満足の行くサービスとなっていないのが現状です。一方で、モータリゼーションの進展、ライフスタイルの変化等に伴い、バスの利用者は減少傾向が続いており、利用者の減少が路線の廃止・縮小を招く悪循環となっています。

また、観光で町を訪れる方も、大半がマイカーを利用されており、バスでの来訪は不便だと考えられています。

一方、町内循環バスについては、一般の路線バスとルートの重複が多いことや、行き先や時間帯がニーズに適合していないなどの課題があります。多くの方が、より利用しやすい交通手段になることを望んでおり、そのためには有料化も止むを得ないと考えられています。

県や隣接市等と連携しながら、地区や目的によって異なる交通ニーズへの対応を図ることが必要です

町と隣接市等とを連絡する道路には、朝夕を中心に激しい渋滞が発生するポイントが点在しており、速達性を妨げる要因となっています。また、幹線道路における渋滞は、バスの定時性・速達性を損ない、バスサービスを低下させる大きな要因となっています。

町民皆さんの移動実態から見ると、日常の買い物等は町内が中心ですが、通勤・通学や日常以外の買い物、レジャー等は町外への移動も多く、目的によって移動の傾向が異なっています。

また、中津・春日台地区は厚木・海老名方面、半原・田代地区は町内及び厚木方面への移動を重要と考える方が多くなっています。このため、目的や居住地によって異なる交通ニーズを把握し、これらに的確に対応する交通施策を進める必要があります。

(3) 地区別の課題

愛川地区

■ 地理的特徴

愛川地区は、仏果山を最高峰とする山岳に囲まれ、中津川が貫流している。その中間には、半原細野、両向、原臼区を中心とした台地、半原川北、宮本、原臼、細野区を中心とした川沿いの市街地、田代の市街地が広がっている。全体として高低差が大きく、急な坂等も多い。

■ 施設等の所在状況

馬渡橋付近に半原出張所があり、宮本区にはラビンプラザ、レインボープラザ、半原バス折り返し場、半原交番が互いに近接して所在している。

清川村境には宮ヶ瀬ダムの堤体があり、ダム下には県立あいかわ公園が広がる。県立あいかわ公園内には、町郷土資料館及び県工芸工房村が平成20年度に完成予定となっている。

また、田代地区には川沿いに田代運動公園が所在する。

■ 交通の現況と課題

国道412号が半原地内を貫き、田代地区の南端を抜けて田代平山地区の近くを通過している。

中津川が市街地を分断しており、県道54号が中津川沿いに通っていることから多くの橋梁が存在する。このうち馬渡橋は1車線交互通行となっており、改善の要望が高くなっている。

半原バス折り返し場からは、厚木行、箕輪辻経由淵野辺行き、三ヶ木行きのバスが発着しているが、厚木行きのバスについては、国道412号を通る路線と比べ、県道54号を通る路線が少ないため、両道路を巡回する路線を創設してほしいとの要望がある。また、高峰・中津方面のバスも非常に少ない。

深夜バスについては県道54号を通る路線のみが運行しているが、半原を終着点とせず、半原から国道412号へ回り、田代平山まで運行してほしいとの要望がある。

愛川地区の施設分布



高 峰 地 区

■ 地理的特徴

高峰地区は、三増峠を最高点として中津台地まで広がる丘陵部と相模川低地、相模川沿い台地斜面、角田台地、中津川台地斜面及び中津川低地が合わさる地形的特色を持っている。市街地は県道54号、65号沿道に連なっている。

■ 施設等の所在状況

箕輪区の役場本庁周辺には、文化会館、福祉センター等の公共施設が集まっており、近隣に愛川バスセンターも所在している。

また、小沢区には規模の大きな商業施設や工場が立地している。

三増区には、バス折り返し点付近に三増公園が所在している。

■ 交通の現況と課題

県道65号が相模原市津久井町方面から地区内を抜け、中津・厚木方面までをつないでいる。また、県道54号は愛川方面から地区内を通り、相模原市田名方面へつながっている。箕輪辻で県道54号、65号が交差しており、相模原・厚木方面や愛川方面への交通の要衝となっているため、交通渋滞が発生している。

愛川バスセンターを中心に、海老名駅方面3系統、本厚木駅方面5系統の路線バスが運行され、公共交通の拠点地区となっている。

海老名駅、本厚木駅方面への路線バス運行本数は多いが、町内田代方面や相模原市方面を結ぶ東西方向の路線バス本数が少なく、公共交通による町内外の東西方向の連携が弱いといえる。

中津川右岸地区では、幣山下平線の道路整備が進められているが、現在は道路基盤が弱く路線バスの運行もなされていない。

高峰地区の施設分布



中 津 地 区

■ 地理的特徴

中津地区は、相模川と中津川に挟まれた台地部と川沿いの低地からなる。台地部には、土地区画整理事業により造成された県内陸工業団地や、計画的に整備された春日台団地が所在する。

相模川右岸には市街化区域の大塚下工業団地や住宅地が、中津川左岸には下谷、坂本等の住宅地が所在する。

■ 施設等の所在状況

県内陸工業団地には、製造業などの規模の大きい工場施設や流通基地等が多数立地している。団地の北西端には第一号公園が所在する。

県道63号や並行して走る町道の沿道には、商業施設や飲食施設が立地しており、周辺に住宅市街地が広がるなど、都市的な市街地を形成している。中津出張所、中津公民館も県道63号の近くに所在する。

■ 交通の現況と課題

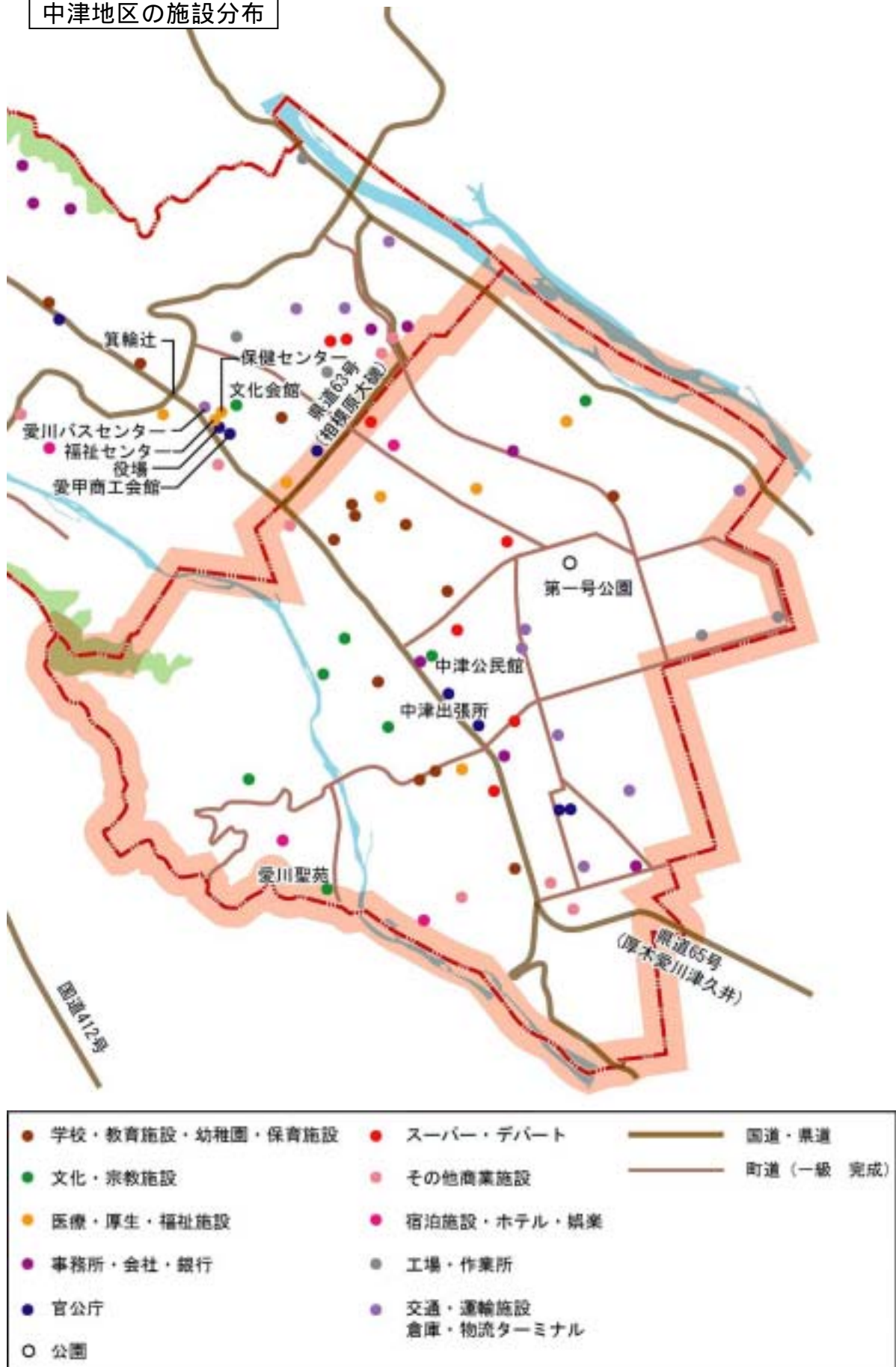
県道65号・63号・511号が地区内を通り、平成13年には都市計画道路桜台小沢線が開通し、幣山下平線整備も進められるなど道路基盤の整備が進んでいる。しかし、県道63号では才戸橋付近で交通渋滞が発生している。

中津地区では、県道65号及び県内陸工業団地内の区画道路と併せ、格子状に道路基盤が発達している。

路線バスについては県道63号・65号および内陸工業団地内を通過する路線が運行されているが、国道129号や県道63号の渋滞等で定時性・速達性に支障を来している状況にある。また県道511号を運行していた路線は廃止となっている。

町外から県内陸工業団地への通勤等にあっては、一部企業バスも運行されているが、中心はマイカーとなっており朝ピーク時間における交通渋滞に拍車をかけている。

中津地区の施設分布



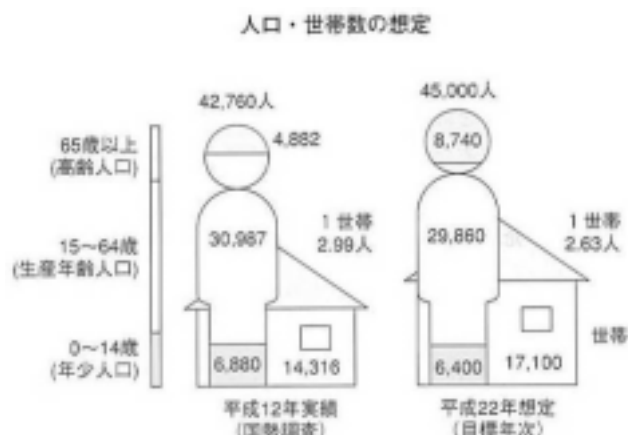
3 町の将来構想

(1) 町の将来のすがた

現時点の町及び関係機関の計画等から考えられる町の将来のすがたは、次に整理するとおりです。なお、この項目に記述する事項については、町総合計画等の更新や今後の社会情勢等により、変化することが見込まれます。

将来人口

- 平成 22 年の目標人口は 45,000 人としている。

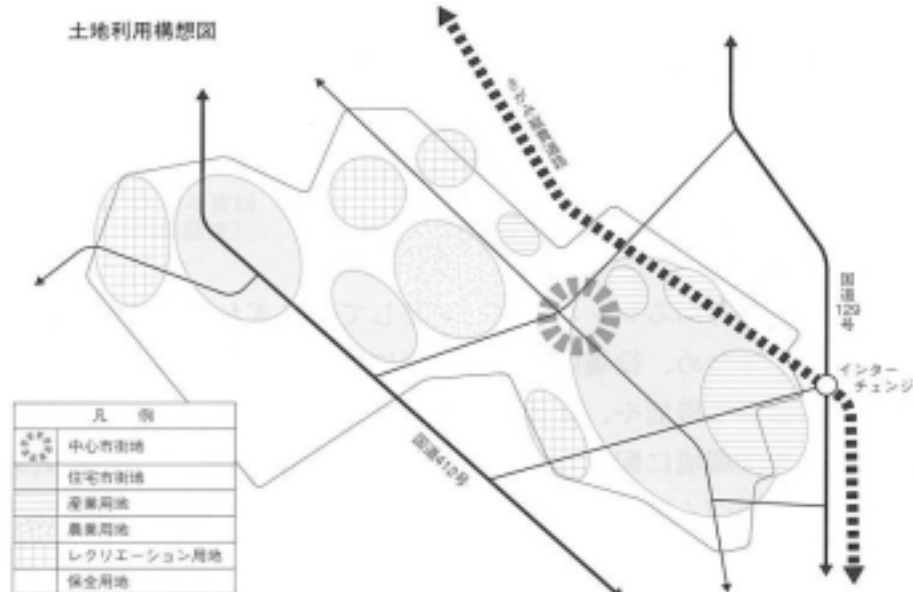


出典：第4次愛川町総合計画後期基本計画 / 平成15年

図 2-22 将来人口・世帯数

土地利用構想

- 役場庁舎周辺地区に、行政・文化・商業・業務などの生活利便機能、産業の高度化支援機能等の集積を図るとともに、質の高い住宅地の形成を進め、活気あふれる中心市街地づくりを図る。
- 市街化区域には住宅地の形成を図り、さがみ縦貫道路に対応した中心市街地での業務系用地の確保、優良農地の保全、レクリエーション用地、自然環境の保全を図る。



出典：第4次愛川町総合計画後期基本計画 / 平成15年

図 2-23 土地利用構想図

町総合計画におけるまちづくりの基本方針

都市的魅力的創出

【計画的な土地利用の推進】

- 庁舎周辺核づくり事業への取り組みを住民、行政が一体となって推進
- さがみ縦貫道路を活かした産業などの拠点作り
- 地域の特性に応じた土地区画整理事業や地区計画制度などの導入検討

新しい交流の基盤づくり

【道路整備】

- 国道、県道の整備・改修
- 幹線町道及び生活道路の整備推進と、幹線町道のボトルネック¹交差点の改良
- 高齢者や障害者等にやさしい道路づくり

【公共交通機関】

- バス路線の確保
- 町内循環バスの運行形態の改善
- 乗合バスの利用実態や運行等に関するニーズを調査・把握し、交通計画を策定

総合的な保健福祉環境の創造

【福祉のまちづくりの推進】

- 高齢者や障害者が通勤・通院・社会活動などを行うための移送サービスの充実や福祉マップの作成

活力と魅力の商工業・観光の振興

【観光拠点の整備】

- 県立あいかわ公園を中核とした観光施設の整備
- 中津川・相模川の適地において、河川レクリエーションの拠点づくり

【観光ルートの形成】

- 名所・旧跡や文化財・景勝地・自然生態に優れた場所などを結ぶエコツーリズム²の検討

新しい時代に向けた行政の推進

【効率的な財政運営の推進】

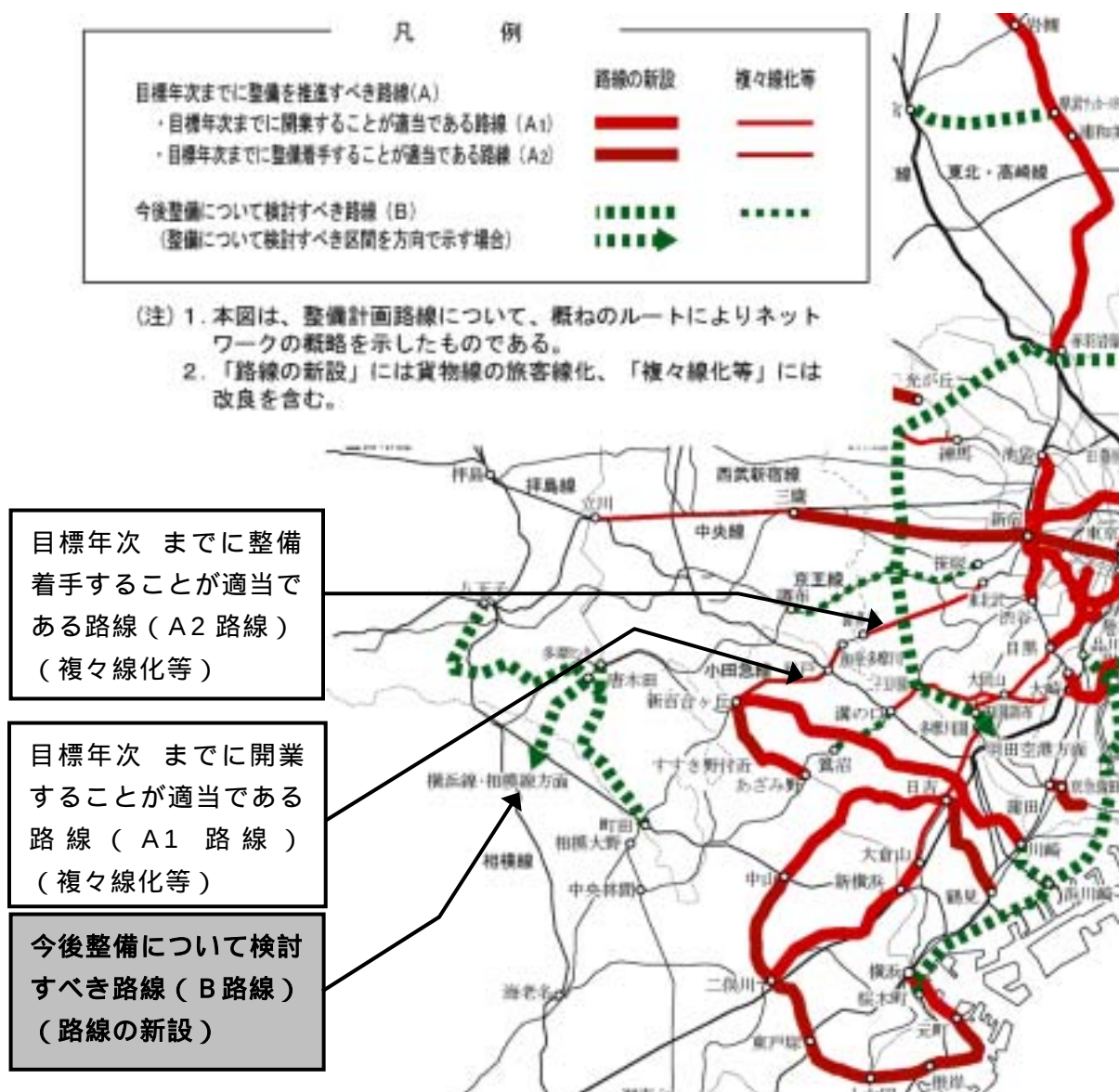
- 限られた財源の効率的運用
- 優先的に取り組む事業への重点配分

¹ ボトルネック：用語解説集（P3）参照

² エコツーリズム：用語解説集（P3）参照

将来的な鉄道の整備について

国の審議機関である運輸政策審議会では、答申第 18 号のなかで小田急多摩線の唐木田駅から「横浜線・相模線方面」への延伸について『今後整備について検討すべき路線（B 路線）』としての位置づけを行っています。



目標年次は平成 27 年

図 2-24 小田急線に関する運輸政策審議会答申第 18 号による記述

近隣市の交通政策

ア 厚木市総合交通体系整備構想（平成9～11年度）

■ 調査の目的

交通環境の変化に対し、市の将来にわたっての交通体系ビジョンを確立し、今後の交通計画の指針となる総合交通体系整備構想を策定。

■ 将来交通体系の主な検討内容

a) 公共交通体系

【鉄道】

- 新駅の設置や新たな鉄道延伸についての研究

【新たな交通システム等】

- ツインシティ¹ 開発構想地区と厚木業務核都市構想の業務施設集積地区との間における新しい交通システムの位置づけ

【バス交通】

- 駅アクセスの改善については、交差点改良やバスベイ²の設置を推進するとともに、急行バスの運行や路線再編、愛甲石田駅の分担強化など、方面別に異なる特性や事情に応じた対策の組み合わせを実施

b) 道路交通体系

【都市内道路】

- 既定の都市計画道路の整備を優先し、道路混雑の改善や都市内移動の円滑化、隣接地域や高規格幹線道路³等への円滑なアクセスに対応
- 環状方向の道路整備を優先

c) 中心市街地対策

【中心市街地アクセス及び交通集中対策】

- バス交通対策については、バス優先レーンの拡充等によりバス利用の促進と自動車利用者の手段転換を誘導

d) 現在の主な取り組み

- 環状系道路の整備
- 交差点改良、バスベイ²の設置
- サイクル&バスライド⁴自転車駐車場の整備
- バス運行情報システムの導入支援
- 新しい公共交通システムの導入検討

¹ ツインシティ：用語解説集（P3）参照

² バスベイ：用語解説集（P3）参照

³ 高規格幹線道路：用語解説集（P3）参照

⁴ サイクル&バスライド：用語解説集（P3）参照

イ 相模原市総合都市交通計画（平成13年度）

■ 調査の目的

- 市の交通体系が抱える問題、課題等を検討し、望ましい都市構造への誘導を視野に入れ、将来の交通需要に対応した各交通機関相互の連携を強化する。

■ 調査の主な内容

a) 道路計画

- 幹線道路網の整備
- 自転車走行環境の改善
- 歩行者通行環境の改善
- 駅前広場の整備 等

b) 公共交通計画

- 幹線バスルートにおける重点的な走行環境改善
- サイクル&バスライド¹ 駐輪場の整備
- バスターミナルの整備
- バス運行に関する積極的な情報提供
- 新しい交通システムの整備（相模大野駅～原当麻駅）
- JR相模線の輸送力増強
- 公共交通のバリアフリー化の推進 等

c) TDM基本計画

- 企業バスの共同運行の促進
- 相乗りの自動車共同利用
- パーク&ライド²の実施
- サイクル&ライド³の推進
- PTPS⁴の導入促進 等

d) 現在の主な取り組み

- 交通不便地区における生活交通手段としてコミュニティバス⁵の実証運行を実施
- 田名地域においてバスターミナルの整備に向けた取組みを推進
- 県道54号をモデル路線とした交通需要マネジメント⁶の社会実験
- 小田急多摩線の相模原駅及び上溝駅方面への延伸に向けた取組みを推進
- 新しい交通システムの整備に向けた取組を推進 等

¹ サイクル&バスライド：用語解説集（P3）参照

² パーク&ライド：用語解説集（P3）参照

³ サイクル&ライド：用語解説集（P3）参照

⁴ PTPS：用語解説集（P3）参照

⁵ コミュニティバス：用語解説集（P3）参照

⁶ 交通需要マネジメント：用語解説集（P3）参照

広域的な道路整備や
公共交通施策の取組
み状況

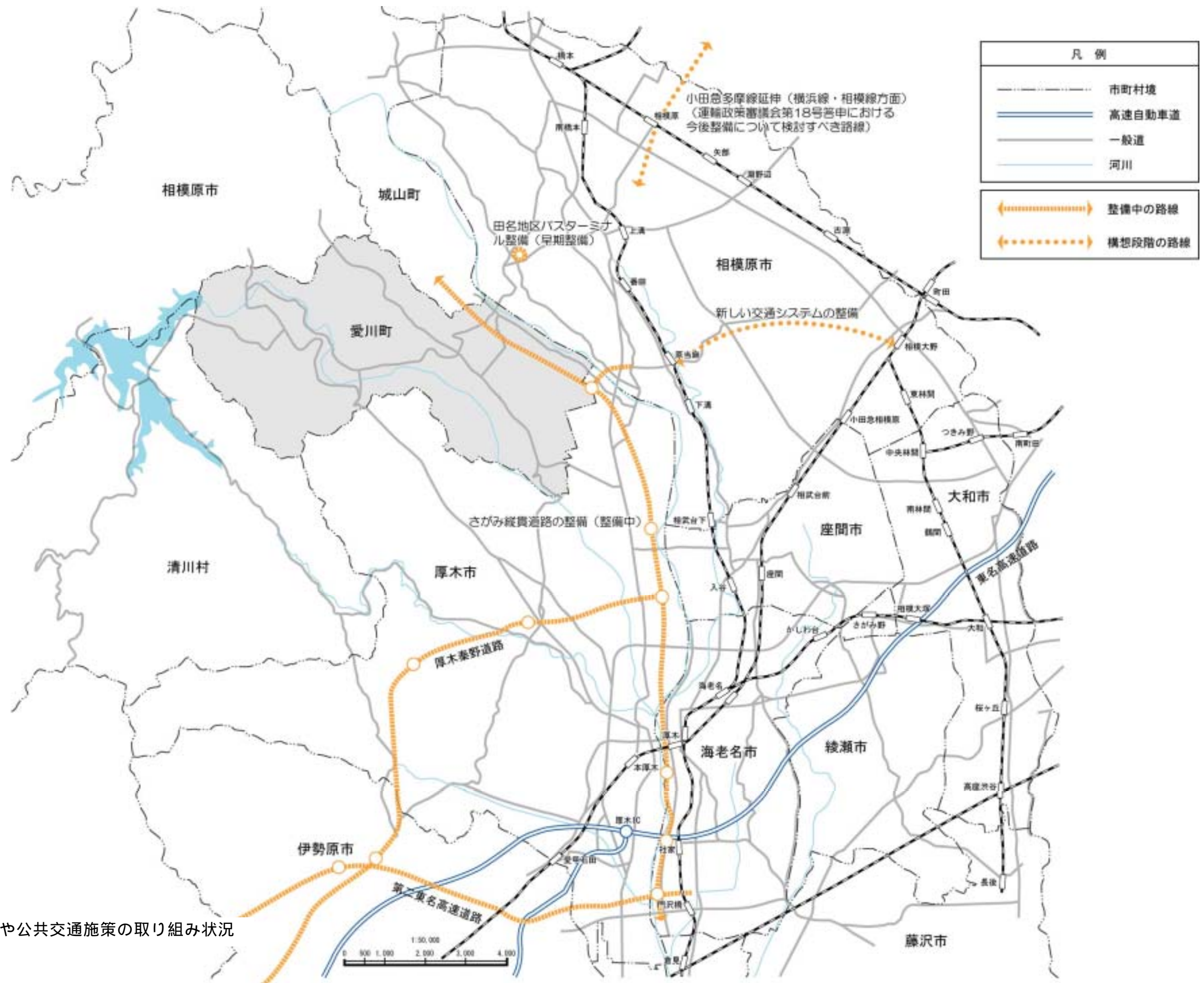


図 2-25 広域的な道路整備や公共交通施策の取り組み状況

想定される交通の変化

愛川町の交通の変化について、H10PT の将来推計結果（平成 32 年度）における推計値（誘導型人口¹及び誘導施策²：グループ3）を例にとると次のような傾向となっています。

ア 愛川町を発着する交通トリップの変化

愛川町を発する交通の内、愛川町内の交通（内々交通）は一日で約51千トリップエンド³(以下、「TE」)から、63～65千TEに増加すると推計されています。

また、愛川町から町外へと至る交通（内外交通）は一日で34千TEから、48～51千TEに増加すると推計されています。

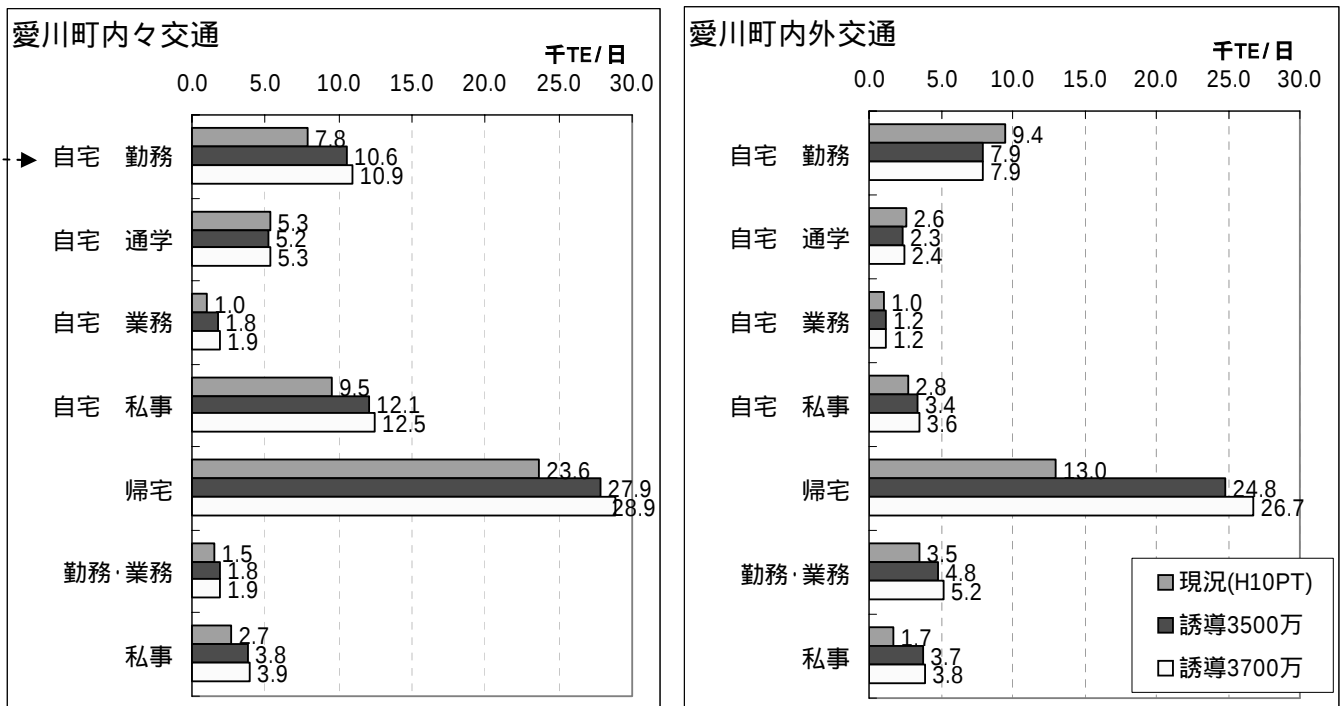


図 2-26 目的別のトリップの変化

《グラフの見方》

- ・ 現況は H10PT の現況トリップ⁴ 数を示しており、誘導 3,500 万及び誘導 3,700 万（それぞれ平成 32 年における首都圏人口推計枠）では、トリップ⁴ 数の将来推計値を指しています。

- ・ 左のグラフ最上段では、愛川町の内部での交通のうち、自宅から勤務先へ向かう人の動きが平成 10 年では 7,800TE であるものが、平成 32 年には、3,500 万人の人口フレーム下では 10,600TE に、また 3,700 万人の人口フレーム下では 10,900TE に増加する。ということを表現しています。

¹ 誘導型人口：用語解説集（P3）参照

² 誘導施策：用語解説集（P3）参照

³ トリップエンド：用語解説集（P3）参照

⁴ トリップ：用語解説集（P3）参照

イ 利用交通手段の変化

愛川町の交通手段は、交通需要の高まりに応じて自動車交通への依存が高まると推計されており、路線バス等を利用するトリップ数は、内々・内外交通ともに減少する傾向が推計されています。

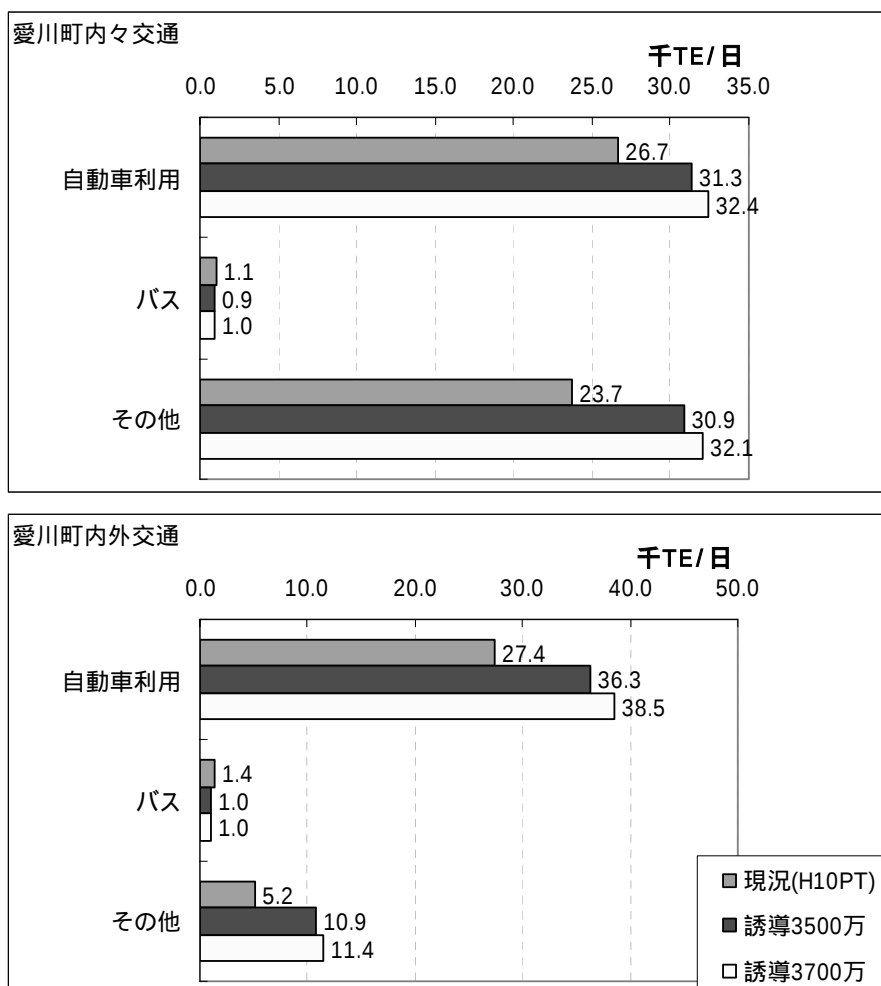


図 2-27 交通手段別の交通の変化

第3章

基本コンセプト及び基本方針

- 1 基本コンセプト
- 2 基本方針
- 3 施策体系

1 基本コンセプト

愛川町の抱える交通課題と上位・関連計画から、愛川町総合交通計画の基本コンセプトとして、『町民の移動の質を高め、環境を守りまちを支える、ムリムダのない交通体系を協働・連携により実現していきましょう!』と設定します。

基本コンセプト

『町民の移動の質を高め、環境を守りまちを支える、ムリムダのない交通体系を協働・連携により実現していきましょう!』

理念1：町民の移動の質を高める交通体系

これからの愛川町は、年齢や障害の有無にかかわらず、誰もが安全・安心に快適に移動できる道路・交通環境を実現することによって、生活の利便向上を図り、町民の皆さんがいきいきとした生活が送れるようにしていきます。

理念2：環境を守りまちを支える交通体系

これからの愛川町は、魅力ある市街地整備や恵まれた自然環境を守り活かした観光拠点整備、更には産業面での更なる発展を進めていきます。
そのためには、交通面からも積極的な取り組みを行うことが必要です。

理念3：ムリムダのない交通体系

少子・高齢化の進行などにより、愛川町も今後、一層の効率的行政運営が求められます。
そのためには、理想を持ちつつも多大な投資を前提とした計画とするのではなく、町民ニーズに的確に対応し、限られた財源を有効活用できる投資効果が高い交通施策を優先的に進めていくことが必要です。

理念4：関係者や町民等と協働・連携による交通体系

公共交通の存続に向けては、利用しやすい公共交通のあり方について、町民の皆さんも積極的に考え、利用することが必要不可欠です。また、地域レベルで皆さんが助け合いながら移動を支えたり、良好な道路環境の維持に関わるといったことも今後は重要です。更に広域的な移動に際しては、国や県、隣接市等との関わりも重要になります。
そのため、町だけではなく、町民皆さんや交通事業者、企業、国、県、隣接市等と協働・連携して進めることが必要です。

2 基本方針

(1) 基本方針

基本コンセプトに従い、愛川町総合交通計画の基本方針として、4つの方針を定めます。

総合交通計画の基本方針

方針1 安全安心に生活できる道路環境の整備

町民皆さんの日常生活や多くの観光客の移動を支える道路基盤について、関係機関等と連携しながら歩道や車道の安全性を高めるとともに、年齢や障害の有無にかかわらず、誰もが安心して通行できるように順次改善を進め、安全・安心な生活環境を創出します。

方針2 マイカーだけに頼らずに生活できる交通環境の整備

主要な公共交通がバスのみである愛川町にとっては、まずは路線バスの利便性向上を目指すとともに、路線バスだけでは対応が難しい部分については、その他の効果的・効率的な交通手段を導入し路線バスと連携することによって、マイカーを運転できない人も自由に移動できる交通環境を創出します。

方針3 広域的な交通アクセスの利便性向上

鉄道駅がない愛川町にとっては、国や県、隣接都市等の道路・交通施策の取り組みと連携することによって、効果的かつ効率的に広域的な移動の利便性を向上させ、町内外の新しい交流を促進させていきます。

方針4 愛川の環境を守り育み、まちを支える交通施策の推進

豊かな自然環境・観光資源といった愛川町の貴重な地域資源を守り支えるとともに、産業の振興や魅力あるまちづくりとも連携した交通施策を協働で展開していきます。

(2) 本計画の成果指標

本計画の推進を通じて達成すべき項目と目標水準をわかりやすく示すために、次の成果指標を定めます。

成果指標	現 状	目標の設定																									
町 内 の 交 通 事 故 件 数	年間 約 300 件 (統計あいかわ より)	 現状よりも減少																									
自 動 車 利 用 率	約 63 % (平成 10 年パーソントリップ調査 ¹ における代表交通手段 ²)	 現状よりも減少																									
バ ス 利 用 率	約 3 % (平成 10 年パーソントリップ調査 ¹ における代表交通手段 ²) 約 8 % (愛川町への来訪者の交通手段：平成 17 年度；来街者ヒアリングより)	 現状よりも向上																									
バ ス 利 用 時 の ア ク セ ス 時 間	隣接駅まで 1 時間弱の所要時間 <table border="1"><thead><tr><th>区間</th><th>方面</th><th>時間帯</th><th>実所要時間 (時刻表からの遅れ)</th></tr></thead><tbody><tr><td rowspan="2">本厚木駅・厚木バスセンター ～ 半原</td><td>本厚木方面</td><td>7 時台</td><td>約 60 分 (約 20 分)</td></tr><tr><td>半原方面</td><td>18 時台</td><td>約 50 分 (約 10 分)</td></tr><tr><td rowspan="2">本厚木駅・厚木バスセンター ～ 愛川町役場</td><td>本厚木方面</td><td>7 時台</td><td>約 45 分 (約 15 分)</td></tr><tr><td>役場方面</td><td>18 時台</td><td>約 55 分 (約 25 分)</td></tr><tr><td rowspan="2">海老名駅 ～ 愛川町役場</td><td>海老名方面</td><td>7 時台</td><td>約 45 分 (約 5 分)</td></tr><tr><td>役場方面</td><td>18 時台</td><td>約 50 分 (約 10 分)</td></tr></tbody></table> (神奈川中央交通データより)	区間	方面	時間帯	実所要時間 (時刻表からの遅れ)	本厚木駅・厚木バスセンター ～ 半原	本厚木方面	7 時台	約 60 分 (約 20 分)	半原方面	18 時台	約 50 分 (約 10 分)	本厚木駅・厚木バスセンター ～ 愛川町役場	本厚木方面	7 時台	約 45 分 (約 15 分)	役場方面	18 時台	約 55 分 (約 25 分)	海老名駅 ～ 愛川町役場	海老名方面	7 時台	約 45 分 (約 5 分)	役場方面	18 時台	約 50 分 (約 10 分)	 現状よりも短縮
区間	方面	時間帯	実所要時間 (時刻表からの遅れ)																								
本厚木駅・厚木バスセンター ～ 半原	本厚木方面	7 時台	約 60 分 (約 20 分)																								
	半原方面	18 時台	約 50 分 (約 10 分)																								
本厚木駅・厚木バスセンター ～ 愛川町役場	本厚木方面	7 時台	約 45 分 (約 15 分)																								
	役場方面	18 時台	約 55 分 (約 25 分)																								
海老名駅 ～ 愛川町役場	海老名方面	7 時台	約 45 分 (約 5 分)																								
	役場方面	18 時台	約 50 分 (約 10 分)																								

¹ パーソントリップ調査：用語解説集 (P3) 参照

² 代表交通手段：用語解説集 (P3) 参照

3 施策体系

総合交通計画の基本方針を実現していくための個別の施策について、次のように体系化します。

方針1 安全安心に生活できる道路環境の整備



施策1 安全・安心な道路づくり

施策2 交通安全意識の普及啓発

方針2 マイカーだけに頼らずに生活できる交通環境の整備



施策1 バス利用の利便性・快適性向上

施策2 バス交通を補完するきめ細やかな交通サービスの提供

施策3 公共交通利用に対する意識啓発

方針3 広域的な交通アクセスの利便性向上



施策1 道路混雑の緩和

施策2 広域的なバスアクセスの利便性向上

施策3 新しい交通機関の誘致

方針4 愛川環境を守り育み、まちを支える交通施策の推進



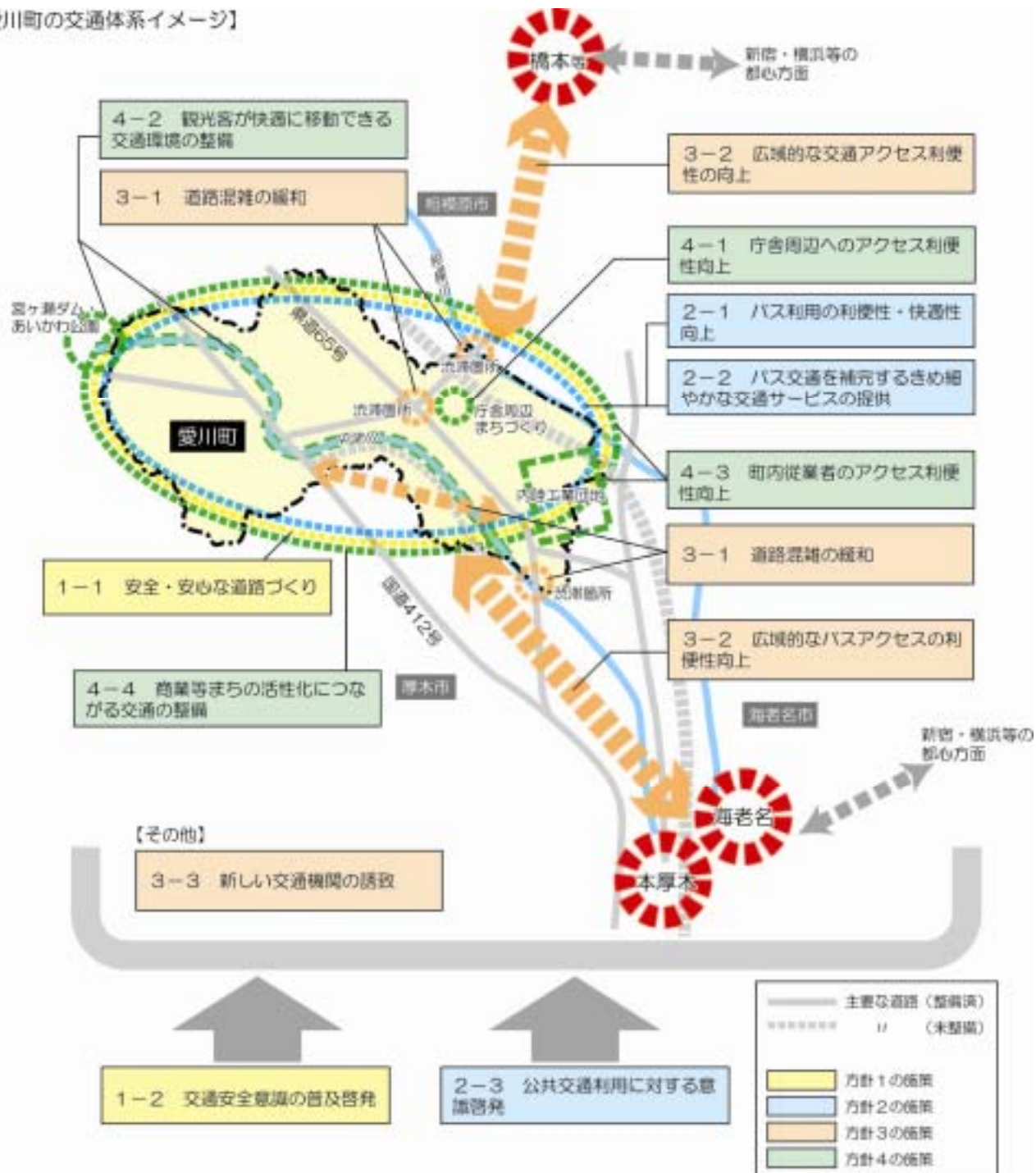
施策1 庁舎周辺へのアクセス利便性向上

施策2 観光客が快適に移動できる交通環境の整備

施策3 町内従業員のアクセス利便性向上

施策4 商業等まちの活性化につながる交通の整備

【愛川町の交通体系イメージ】



第4章 施策別計画

- 1 安全安心に生活できる道路環境の整備
- 2 マイカーだけに頼らずに生活できる交通環境の整備
- 3 広域的な交通アクセスの利便性向上
- 4 愛川の環境を守り育み、まちを支える交通施策の推進

1 安全安心に生活できる道路環境の整備

(1) 安全・安心な道路づくり

現状と課題

町内の都市計画道路以外の道路は、歩道の整備率が低く、徒歩による日常的な移動の安全面の課題が指摘されています。また、ウォーキングに訪れる来訪者も安心して、歩くことが出来るように、歩行者空間の充実を図っていく必要があります。

また、平成10年のパーソントリップ調査¹によると、町の代表交通手段²は、自家用車(63%)、徒歩(18%)に次いで、自転車が10%を占めており、重要な交通手段となっています。自転車は、地球環境にもやさしく、また健康増進にも寄与することから、今後も自転車移動の快適性向上を図っていく必要があります。

一方で、主要道路が相互に交わる交差点などでは、歩行者や自転車と自動車が交錯し、安全性に問題が生じている箇所もあります。交通事故の内訳によると車両相互の事故が最も多く60%程度を占めていますが、人対車両と自転車対車両も合わせると25%程度を占めています。そのため、これらの箇所で交通安全を確保できるよう、整備を推進していく必要があります。

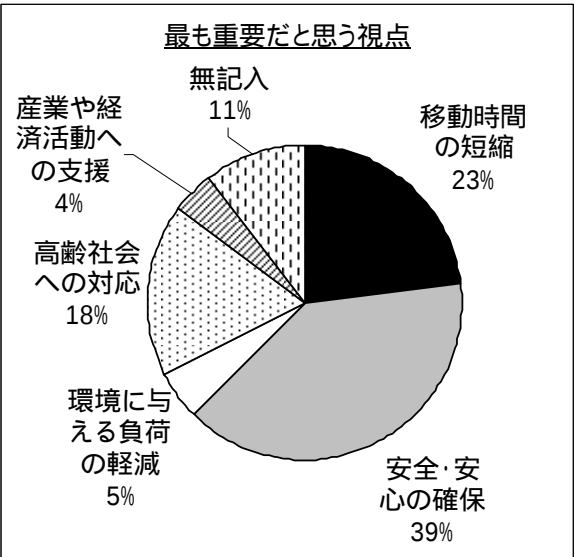


図 4 - 1 今後の移動や交通のあり方を考える上での重要な視点 (町民アンケートより)

表 4 - 1 人身事故件数の内訳

	単位:件/年			
	平成16年		平成17年	
人対自転車	1	0.3%	1	0.3%
人対車両	28	8.3%	34	10.8%
自転車対車両	59	17.6%	46	14.6%
車両相互	198	58.9%	197	62.7%
その他	50	14.9%	36	11.5%
合計	336	100%	314	100%

¹ パーソントリップ調査：用語解説集 (P3) 参照

² 代表交通手段：用語解説集 (P3) 参照

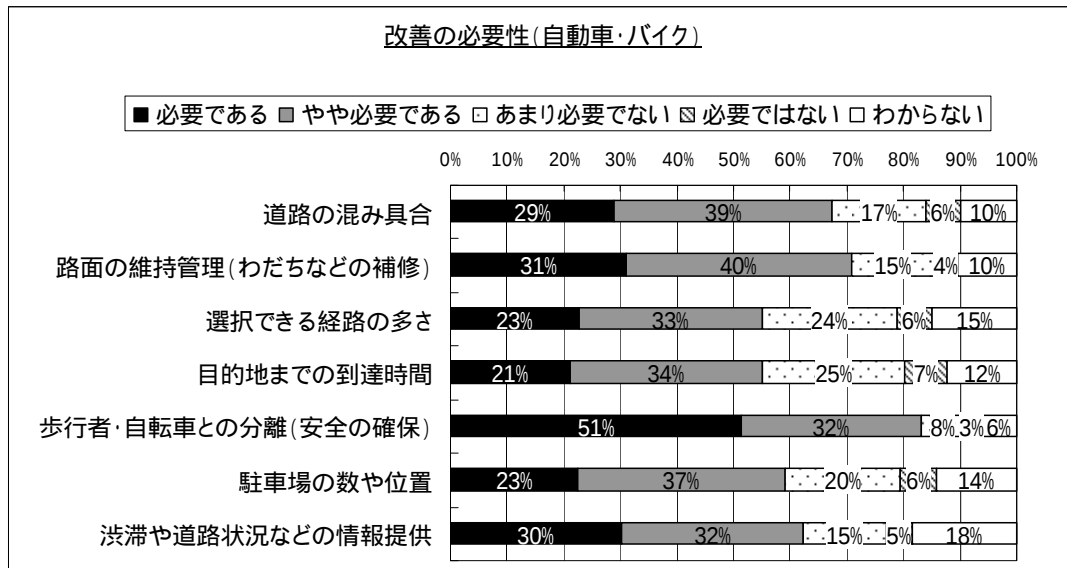


図 4-2 自動車・バイク利用者が改善が必要と考える内容(町民アンケートより)

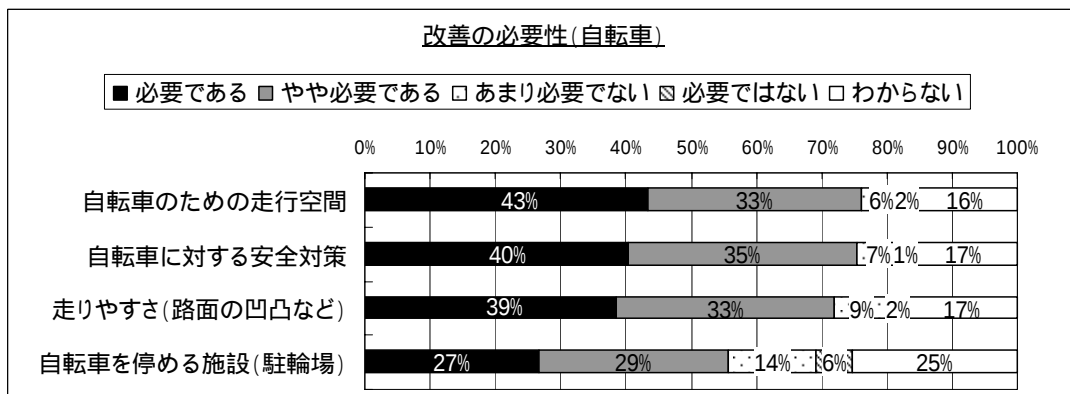


図 4-3 自転車利用者が改善が必要と考える内容(町民アンケートより)

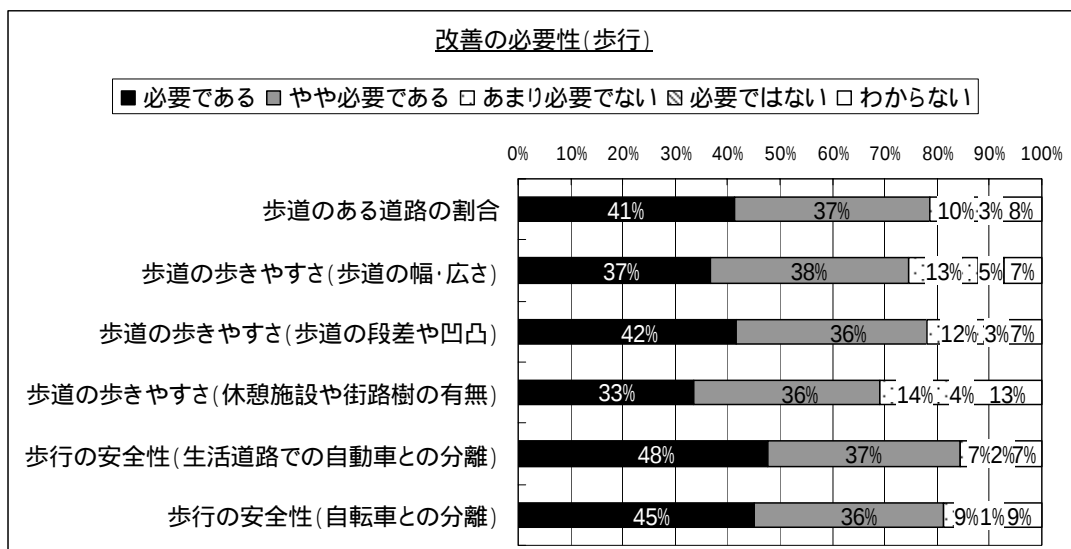
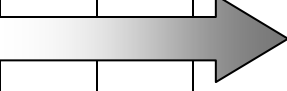


図 4-4 歩行者が改善が必要と考える内容(町民アンケートより)

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
国・県道の歩道未整備区間について、県に働きかけるなど、整備の促進に努めます。			
歩道の整備及びガードレール等の設置、狭あい道路の解消、道路の段差解消や平坦性の確保等に努め、安全・安心で誰もが歩きやすいユニバーサルデザインの道路づくりを推進します。			
既存道路を活用した自転車走行空間の確保等を検討します。			
交差点付近のカラー舗装化や自発光式交差点鋏、カーブミラーの設置等を推進し、安全性の確保を図ります。			
樹木の剪定等、道路の適正な維持管理に努め、道路の安全性を維持します。			

取り組み期間については、4頁参照（以下同様）

 = 実施期間  = 検討期間  = 要望等の期間

(2) 交通安全意識の普及啓発

現状と課題

町の交通事故件数は、平成13年～17年にかけて、5年連続で300件を超えています。交通安全については、町民の一人ひとりが注意し、主体的に行動していくことが求められます。

子供の登下校時や高齢者の自動車運転時などは、特に注意が必要であり、町としても交通事故削減に向けた取り組みが必要です。

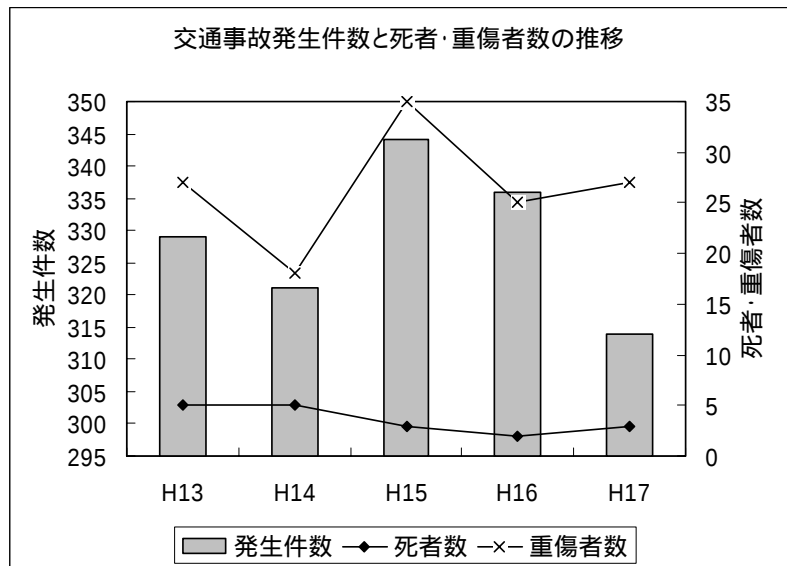


図 4-5 交通事故発生件数等の推移

出典：統計あいかわ

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
交通安全推進大会や講習会等を開催し、自動車や自転車等の利用に関する交通ルール、マナー等を学んでいただく機会を設けるなど、交通安全意識の普及啓発に努めます。			→
小・中学校やPTA等と連携し、児童・生徒への交通安全教育を推進します。			→
交通事故危険箇所等の情報提供に努めます。			→

= 実施期間
 = 検討期間
 = 要望等の期間

2 マイカーだけに頼らずに生活できる交通環境の整備

(1) バス利用の利便性・快適性向上

現状と課題

町内のバスサービスについては、本厚木駅・海老名駅方面には比較的多くの本数が運行されていますが、他の駅等へ向かう路線や町内を結ぶ路線はあまり多くありません。また、既存路線の再編が行われた結果、必要なバスサービスが提供されなくなったとの不満の声もあります。

このため、バス利用の利便性を向上させるために、利用の状況に照らし、バス路線網全体を見渡した上での充実を図るとともに、バス停付近での乗り継ぎ機能の確保やバス停の快適性の確保、乗り降りしやすいバス車両の導入、適切な情報提供等もあわせて行っていくことが必要です。

また、現在、無料で運行されている町内循環バスは、一便平均15人が利用していますが、ルートของほとんどが一般の路線バスと重複していることや、1日に8便の運行であること、土、日、祝日は運休していること、無料運行に関しても必ずしも公平な公共サービスでないなど、町民から不満も挙がっています。

したがって、路線バスとともに町内循環バスの内容について改善を図っていく必要があります。

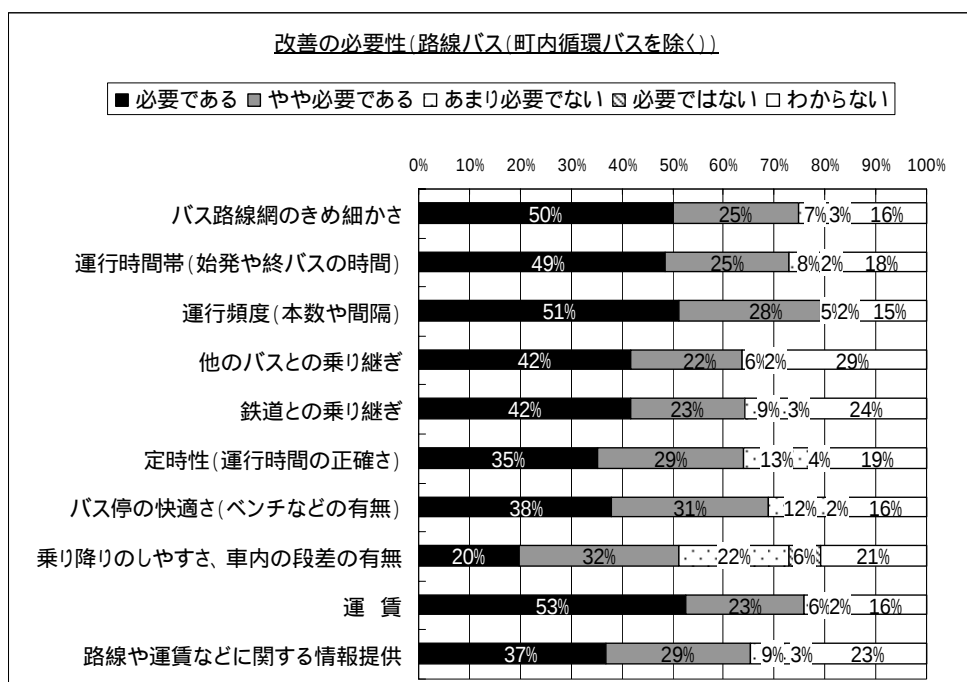
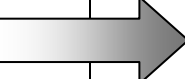
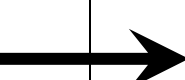
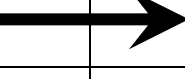


図 4-6 路線バス利用者が改善が必要と考える内容(町民アンケートより)

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
町内のバス路線網について、町の将来構想を策定し、路線の確保、充実を図ります。			
町内循環バスについて、路線バスを補うことを主な目的とした再編を目指し、有料化を視野に入れた検討を進めます。			
路線バスの運行頻度や運行時間、乗り継ぎの利便性等、サービスに対する町民皆さんの要望や利用実態を把握し、路線バス事業者と共に、改善方策の検討に努めます。			
バス停留所近くの空間を利用した駐輪場の確保に努め、サイクル&バスライド ¹ の促進を図ります。			
バス乗り継ぎ拠点付近に駐車場を確保するなどの、パーク&バスライド ² の促進に向けた検討を進めます。			
路線バス事業者によるバス停上屋設置事業を支援するなど、バス待合施設の利便性や快適性の向上を促進します。			
バス車両の低床化等、誰もが利用しやすいバスとなるための方策を検討します。			
路線案内やバスロケーションシステム ³ を利用した発車時刻表示など、バスサービスに関する分かりやすい情報提供に努めます。			

 = 実施期間  = 検討期間  = 要望等の期間

¹ サイクル&バスライド：用語解説集（P3）参照

² パーク&バスライド：用語解説集（P3）参照

³ バスロケーションシステム：用語解説集（P3）参照

(2) バス交通を補完するきめ細やかな交通サービスの提供

現状と課題

現在、町の人口は春日台・中津、半原に集中していることから、これらの地区以外では十分なバス利用者数が見込みにくいと考えられます。また、道路幅員が広くない道路もあり、全ての地区にバスを導入することは難しいと考えられます。

一方、高齢化の進展とともに、マイカーを自由に運転して移動できなくなる方の増加が見込まれているほか、運転免許をお持ちでない方や障害をお持ちの方でも、移動手段が十分でないため行動範囲が制約されてしまっているなど、マイカー中心の交通環境がもたらす弊害が懸念されています。

このようなことから、マイカーや路線バスを代替・補完する交通手段の確保が望まれます。

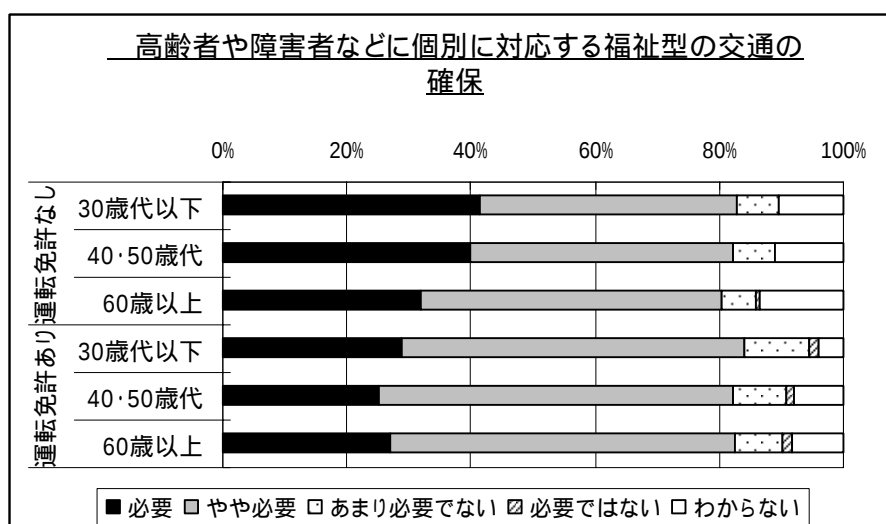


図 4 - 7 福祉型交通の確保に関する必要度（町民アンケートより）

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
乗合タクシー ¹ 等、狭い道路でも運行でき、比較的小さい需要に適する公共交通サービスの導入に向けた検討を進めます。			
高齢者等に対する交通機関の利用料補助等の支援に努めます。			
福祉移送サービス ² 等の確保に努め、誰もが移動しやすい交通体系の実現を目指します。			
NPO ³ 等の多様な主体が交通サービスを提供できる環境づくりを促進します。			

 = 実施期間  = 検討期間  = 要望等の期間

¹ 乗合タクシー：用語解説集（P3）参照

² 福祉移送サービス：用語解説集（P3）参照

³ NPO：用語解説集（P3）参照

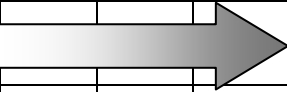
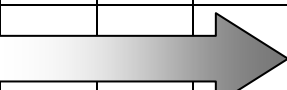
(3) 公共交通利用に対する意識啓発

現状と課題

自動車保有台数が1世帯あたり1.15台、代表交通手段¹の自動車利用が約6割を占める本町においては、いくら利便性の高いバス路線が整備されても、マイカーの利便性を享受している町民からの大幅な公共交通利用への転換が難しいことも想定されます。

過度なマイカー利用から脱却するためには、バス路線等公共交通システムの利便性を向上させるとともに、町民皆さんの公共交通利用に対する意識向上が不可欠であり、公共交通への利用転換を促すためモビリティ・マネジメント²等の施策を推進していく必要があります。

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
通勤や休日の外出時に、公共交通機関を積極的に利用しよう、町職員が率先して取り組みます。			
各種イベントや講習会、町広報やホームページ等を活用して、交通行動や交通問題等に関する情報の提供や収集を行うとともに学習する機会などを設け、公共交通への利用転換を促進します。			
公共交通機関を利用した通勤の呼びかけやノーマイカーデー実施の呼びかけに努めます。			

 = 実施期間  = 検討期間  = 要望等の期間

¹ 代表交通手段：用語解説集（P3）参照

² モビリティ・マネジメント：用語解説集（P3）参照

3 広域的な交通アクセスの利便性向上

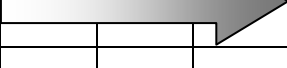
(1) 道路混雑の緩和

現状と課題

町内の渋滞ポイントは、県道 54 号などの主要幹線道路や、高田橋際交差点、馬渡橋といった橋梁部に多く見られます。

広域的な交通アクセスの利便性向上を図るためには、これらの渋滞ポイントの解消が必要です。

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
平山下平線（幣山・下平線）の整備を推進します。			
町内道路の混雑状況及びその要因等、走行環境の把握に努めます。			
幹線町道の整備を推進するとともに、幹線町道のボトルネック となっている交差点の改良を図ります。			
県道 6 3 号（相模原大磯）の各交差点の改良及び坂本坂の早期完成について、県に働きかけるなど、整備の促進に努めます。			
県道 5 4 号（相模原愛川）の馬渡橋の架け替え事業及び梅沢地区バイパスの早期完成について、県に働きかけるなど、整備の促進に努めます。			
県道 5 1 1 号（太井上依知）の改良について、県に働きかけるなど、整備の促進に努めます。			
国・県道のボトルネック となっている箇所等の解消等を国・県等関係機関に働きかけるなど、混雑緩和に向けた取り組みを促進します。			
さがみ縦貫道路の早期完成について、国・県等関係機関へ要望するなど、整備の促進に努めます。			

 = 実施期間  = 検討期間  = 要望等の期間

ボトルネック：用語解説集（P3）参照

(2) 広域的なバスアクセスの利便性向上

現状と課題

鉄道駅がない本町においては、広域的な移動を支える主要な公共交通機関はバスとなります。そのため、既存のバス路線を維持しつつ、利便性の向上を図り、町民の広域移動を支援していく必要があります。

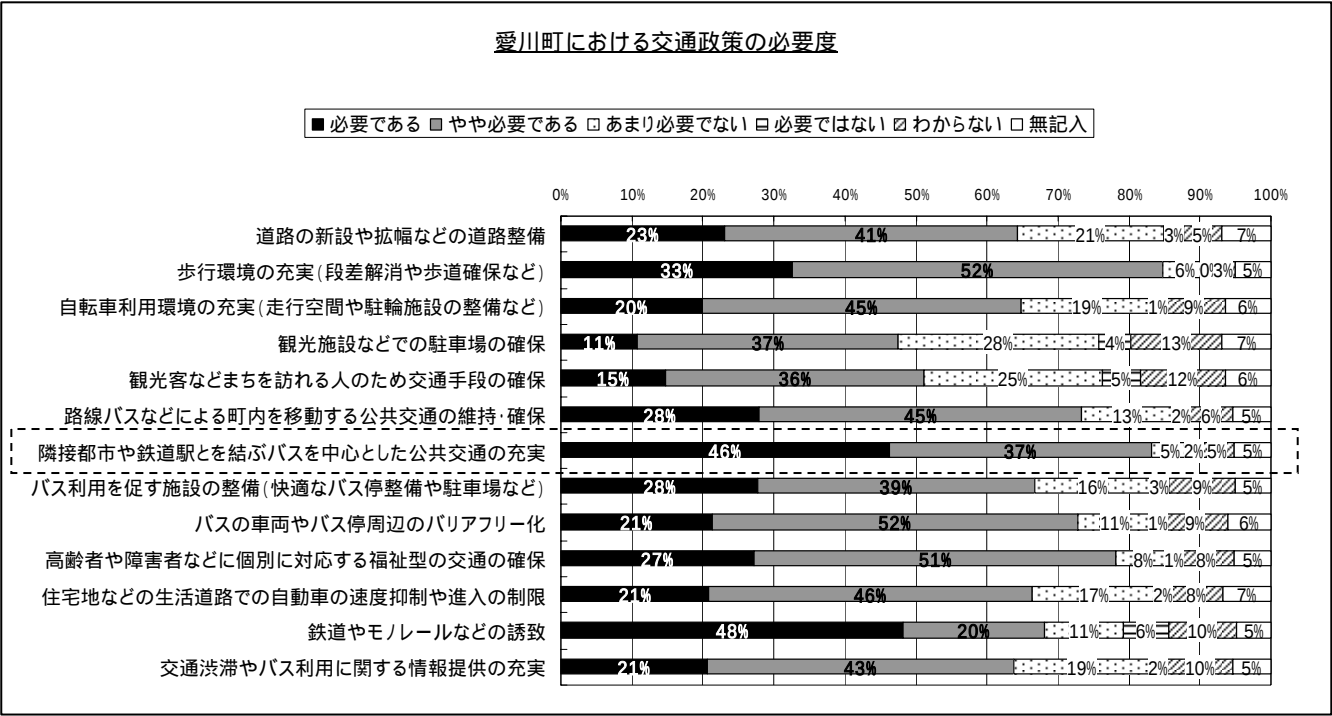


図 4 - 8 交通施策の必要度（町民アンケートより）

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
広域的幹線的路線バスの運行経費に係る補助等により、生活に密着したバス路線の維持確保を図ります。			
鉄道駅方面の路線バスについて、利用者ニーズに対応した運行本数の拡充や急行バスの運行、速達性の向上等に向け、周辺市町村と連携し、バス事業者や道路管理者、交通管理者などとの協議に努めます。			
田名地区バスターミナルや原当麻駅等、今後重要な交通拠点になると考えられる地点へのバス路線確保に努めます。			

➡ = 実施期間 ➡ = 検討期間 ➡ = 要望等の期間

(3)新しい交通機関の誘致

現状と課題

国の審議機関である運輸政策審議会では、小田急多摩線の唐木田駅から横浜線・相模線方面への延伸について、答申 18 号において『今後整備について検討すべき路線』と位置づけています。

町では、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議において、本町方面への小田急多摩線の延伸を要望しています。

また、町民アンケートにおいては、最も重視すべき交通政策として「鉄道やモノレールの誘致」を回答した人が最も多く、町民ニーズの高い交通政策となっています。

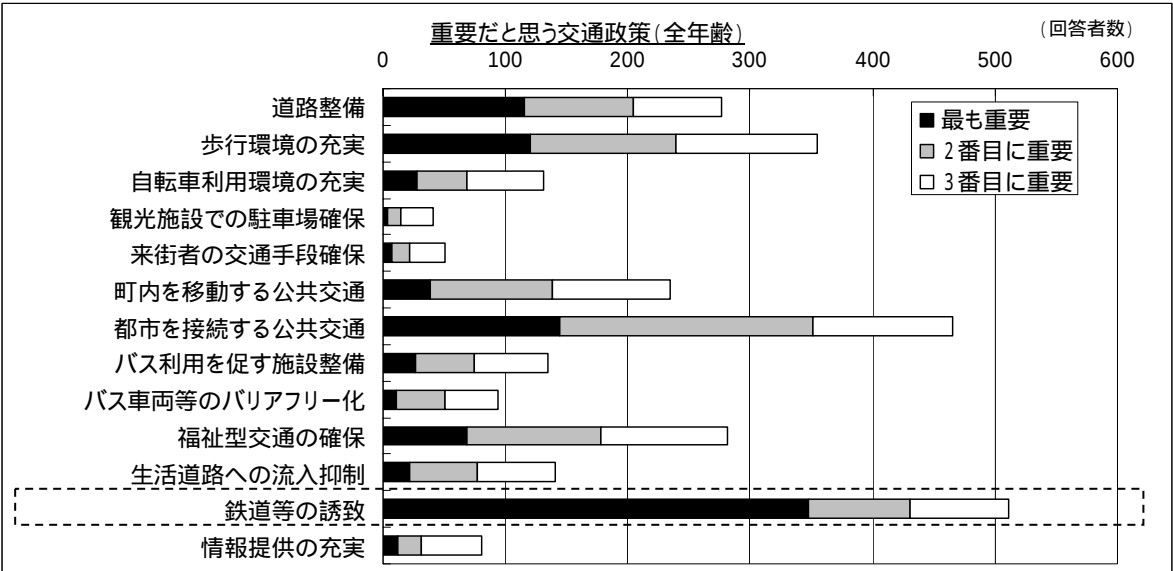


図 4 - 9 重要と考える交通施策（町民アンケートより）

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
周辺市町村と連携し、中量輸送システム の調査研究を進めるとともに、小田急多摩線等、既存鉄道路線の本町への延伸を関係機関に要望します。	—	—	— ➡

➡ = 実施期間 ➡ = 検討期間 — ➡ = 要望等の期間

中量輸送システム：用語解説集（P3）参照

4 愛川の環境を守り育み、まちを支える交通施策の推進

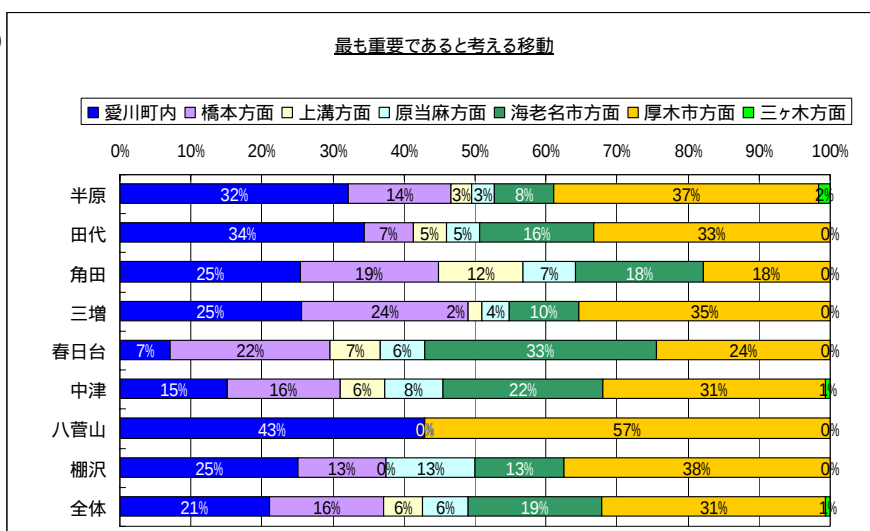
(1) 庁舎周辺へのアクセス利便性向上

現状と課題

本町は、愛川、高峰、中津地区の大きく三つの地区により構成されるコンパクトな市街地を形成しており、人の移動についても、比較的町内での移動が多いのが特徴です。

愛川町では、地球環境に配慮したコンパクトな市街地形成を進めるために、庁舎周辺に公共施設を集約化し町民が移動しやすい回遊性のあるまちづくりに取り組んでいるところです。

(居住地別)



(「愛川町内」を選んだ回答者)

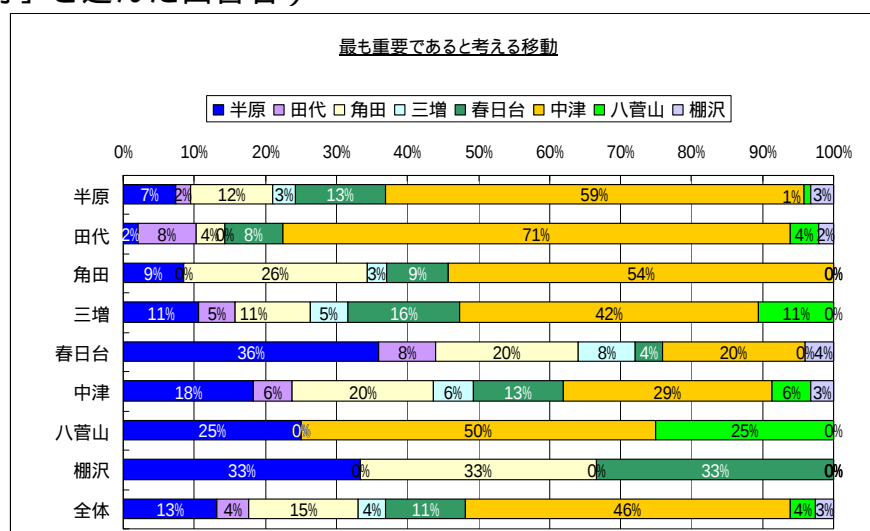


図 4-10 重要である考える移動の方向性（町民アンケートより）

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
愛川バスセンターでの乗り継ぎ利便性向上や町内外拠点へのアクセス利便性向上等、バスターミナル機能の強化や、愛川バスセンターへのバス運行本数の拡充に努めます。			
愛川バスセンターを含めた庁舎周辺まちづくりの推進にあたっては、交通利便に配慮した配置や施設整備に努めます。			

 = 実施期間  = 検討期間  = 要望等の期間

(2) 観光客が快適に移動できる交通環境の整備

現状と課題

宮ヶ瀬ダムや県立あいかわ公園、中津川沿いの溪流や丹沢山系のやまなみなどの豊かな自然は優れた観光資源にもなっており、その魅力向上に努めていくことが重要です。

そのため、これらの自然資源を守る観点から、環境や景観に十分配慮した道路・交通施策を行っていく必要があります。

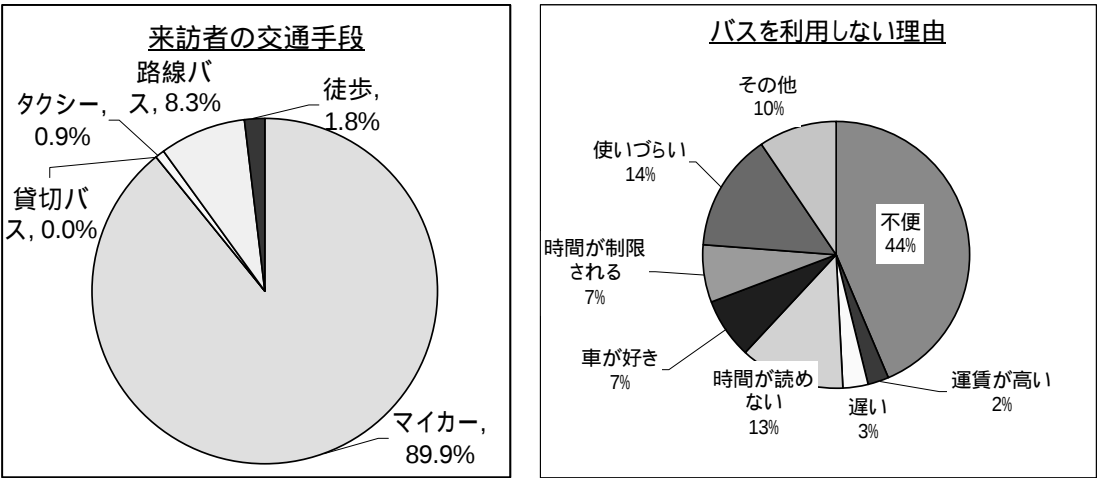


図 4 - 11 来訪者交通手段とバスを利用しない理由（来訪者ヒアリングより）

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
県立あいかわ公園及び宮ヶ瀬地域へのバスアクセスの確保に努めます。	→	→	→
県立あいかわ公園の全面開園等に伴う、観光客のニーズ変化に合わせたウォーキングコースの見直しに努めます。	→	→	→
美しく、憩いのある道路環境を保つため、地域やボランティア団体等が自主的にごみの清掃や植物の手入れなどの維持管理を行う取り組みを促進します。	→	→	→

→ = 実施期間 → = 検討期間 - → = 要望等の期間

(3) 町内従業員のアクセス利便性向上

現状と課題

本町の一大就業地である県内陸工業団地等の従業員の多くはマイカー通勤となっています。このことは、周辺道路混雑の一因となっているとも考えられますし、また従業員駐車場の用地も限られているなど、通勤手段の確保が企業にとっても課題となっています。企業の一部は、個別に送迎用バスを運行しているものの、費用負担も重くなっています。

このため、より効率的な輸送方法の検討を進め、マイカーからの利用転換を促すため、モビリティ・マネジメント等の施策を展開していく必要があります。

交通手段別の利用者割合(69社平均)

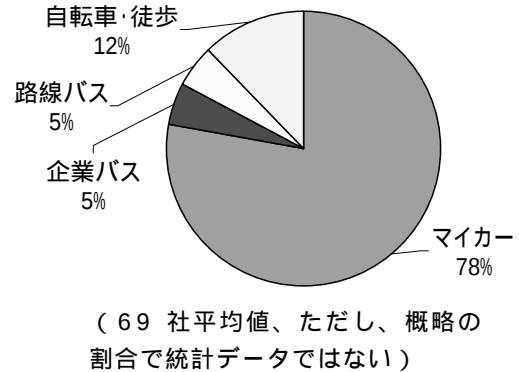


図 4-12 内陸工業団地従業員の通勤手段
(平成17年11月：入居企業への事前アンケートより)

運行時間帯	実施企業数	割合
朝・夕のみ運行	10社	17%
終日運行	1社	
不定期運行	1社	
運行していない	57社	83%

表 4-2 企業バスの実施状況(入居企業への事前アンケートより)

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
県内陸工業団地等、町内への通勤者が利用しやすい公共交通の確保に努めるとともに、マイカーから公共交通への転換を促進します。	→	→	→
各企業の従業員用送迎バス等の効率的な運用に向けた取り組みを促進します。	→	→	→

= 実施期間
 = 検討期間
 = 要望等の期間

モビリティ・マネジメント：用語解説集(P88)参照

(4) 商業等まちの活性化につながる交通の整備**現状と課題**

町民の日常的な移動の一つである買い物は、マイカーによる移動が大半となっています。今後、一層の高齢化が進んだ場合、日常生活に支障を及ぼすことも懸念され、高齢者でも買い物をしやすい環境を創出していくことが必要となってきます。

取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
商店街等への買い物に利用しやすいバス路線等の確保に努めます。			
買い物のための公共交通利用を促進する方策についての検討を進めます。			

 = 実施期間  = 検討期間  = 要望等の期間

第5章 施策の推進方針

- 1 優先的に取り組むべき施策
- 2 計画推進に向けた取り組み

1 優先的に取り組むべき施策

(1) 優先的に取り組むべき施策を抽出する視点

前章に掲げた施策の全てを同時に行うことは、現実的には困難です。そこで、迅速かつ効果的に町の交通課題を解決していくため、次の3つの視点から、優先的に取り組むべき施策を抽出しました。

視点1：短期から中期で実現すべき施策であること 視点2：交通課題解決に向け高い効果を期待できる施策であること 視点3：既存の施設や仕組みを有効に活用した施策であること

(2) 優先的に取り組むべき施策

利用しやすい、利用されるバス交通を、 町行政・町民・交通事業者の協力のもとに創っていきます。

鉄道駅がない本町において主要な公共交通であるバスを、町の将来像実現と、より町民ニーズに対応した、利用しやすい、利用されるバス交通としていくことは、特に優先的に取り組むべき施策と考えます。

2つの公共交通軸の確保を目指します。

町の地理的特性、現状及び将来的な人の移動特性、今後目指すまちづくりなどの観点から、町にとって柱となる2つの公共交通軸を町行政・町民・交通事業者の協力のもとに確保していきます。

ここでは、町内外の拠点間のつながりについて、具体的な手段や路線ではなく、交通軸という表現で示しています。

■ 幹線公共交通軸

町内の核となる拠点と隣接する都市の拠点・交通拠点を結び、町と町外との広域的なつながりを支えるとともに、町内の核となる拠点相互を結んで町の一体的な発展を支える軸（幹線公共交通軸）を確保します。

■ 生活公共交通軸

町内の核となる拠点とその周辺地区を結び、身近な生活圏の移動を支える軸（地域内生活交通軸）を確保します。

表 5 - 1 愛川町に確保すべき2つの公共交通軸と連絡する拠点

交通軸	機能	連絡する拠点	
幹線公共交通軸	愛川町と、隣接する都市の拠点（交通結節点）とを結び、町民の通勤や通学等、広域的な移動を支えます。	町内の核拠点	○ 町内中心拠点（町役場周辺） ○ 愛川地域拠点（半原・田代周辺） ○ 内陸工業団地周辺
		隣接する都市の拠点・交通拠点	○ 相模原方面（田名地区 B T、上溝駅、橋本駅） ○ 原当麻方面（原当麻駅） ○ 本厚木・海老名方面（本厚木駅・海老名駅） ○ 津久井方面（三ヶ木 B T）
	愛川町内の核となる拠点相互を結んで町内の移動を支え、町域の一体感を形成し町全体を活性化します。	町内の核拠点	○ 町内中心拠点（町役場周辺） ○ 愛川地域拠点（半原・田代周辺） ○ 内陸工業団地周辺
生活公共交通軸	日常生活に必要な町内の核となる拠点を中心とした各地域内の移動を支えます。	町内の核拠点	○ 町内中心拠点（町役場周辺） ○ 愛川地域拠点（半原・田代周辺） ○ 内陸工業団地周辺
		地域内の拠点	公共施設、商店、医療施設など

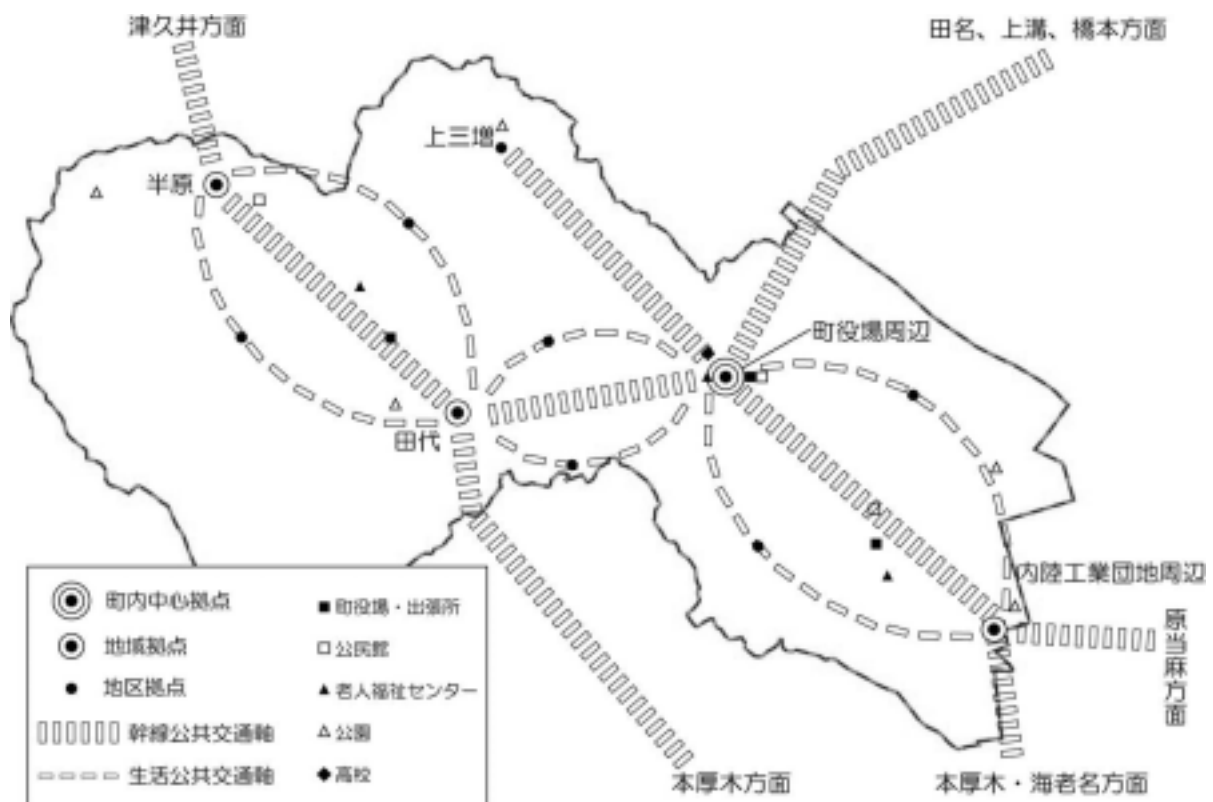


図 5 - 1 愛川町に確保すべき公共交通軸

町内循環バスを見直し、生活公共交通軸を確保します。

町では、2つの公共交通軸確保に向け、既存の町内循環バスの運行方法（ルートや運賃（現在は無料）、ダイヤ、車両など）を見直し、生活公共交通軸の確保に第一に取り組みます。

■ 生活公共交通軸確保のイメージ（詳細は今後さらに検討します）

現況の民間交通事業者（路線バス）と競合する町内循環バス路線を廃止し、現在バスが利用しにくい地区を中心に新たな路線設定を行い生活公共交通軸を確保します。

新たな路線は、町内全域の循環ではなく、路線バスへの連絡と運行地区内の公共施設への連絡を主な目的として検討します。小型車両（ワンボックスタイプの車両）などの活用も検討します。

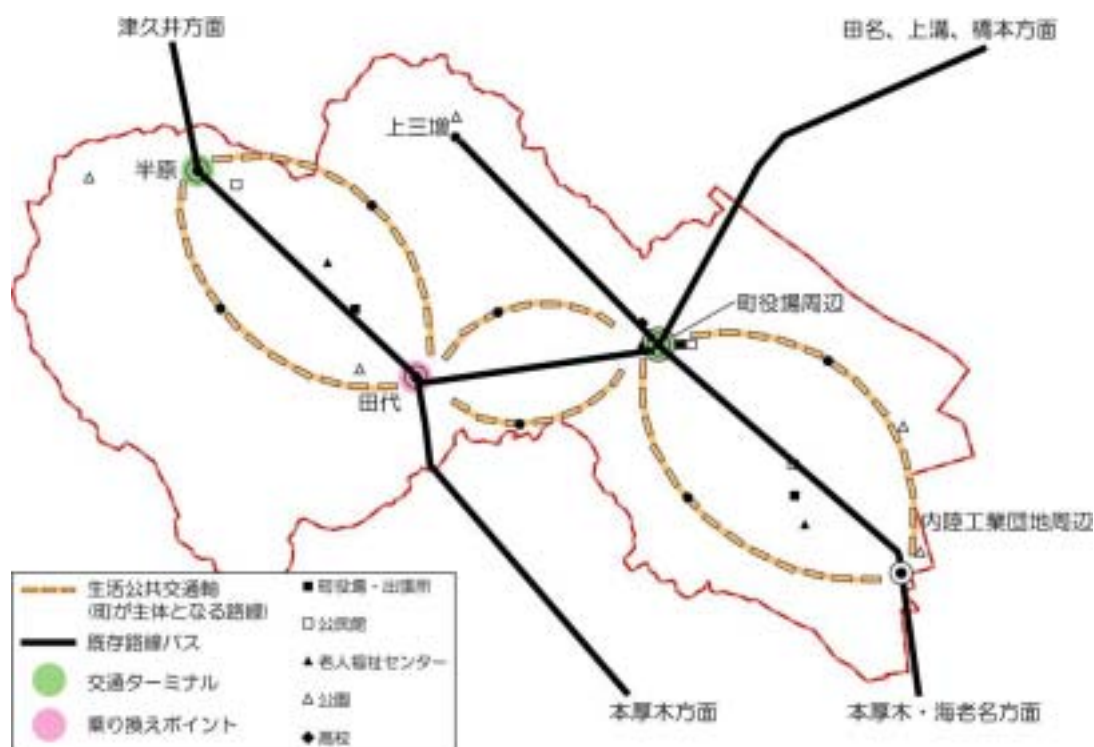


図 5-2 町内循環バス見直しによる生活公共交通軸確保のイメージ

■ 生活公共交通軸確保のための、町（行政）・町民・交通事業者の役割分担の考え方

○ 町の役割

生活公共交通軸の確保を主体となって行います。町民のニーズをより詳細に把握し、生活実態にあったルートやダイヤの設定、運賃負担の方法などについて研究し、これまで町内循環バスが運行していた地区や今後新たに運行される地区との対話を行いながら、運行に向けた関係行政機関（国や警察）、交通事業者との協議調整を行うほか、運行に必要な道路や施設の改修などを行っていきます。

○ 町民の役割

一人ひとりが自らの移動についてふり返り、バス交通の維持確保のために協力、行動します。バスの利用が少なければ、行政支出（税金を使う）をして維持していくか、運行の縮小や廃止を行うしかありません。毎日の移動手段をふり返り、過度にマイカーに依存することなく、バス利用も考えて移動する努力をします。

○ 交通事業者の役割

町内循環バスの再編に伴って生じる課題について町と緊密に連携します。また、当面、現在の路線の維持とより利用しやすい環境づくり（バス停や車両の充実など）に努めます。

2つの公共交通軸の確保に向け、不断の取り組みを続けます。

2つの公共交通軸の確保には、重複して路線設定されているなど非効率な運行形態となっている現在のバス路線全体を見直し、新たな路線設定も行うなど、バス路線網を再編しなければなりません。この時、相模原市や厚木市などの隣接都市における交通環境の整備状況とも整合を図りながら進める必要があります。

町では、関連施設整備や一部路線の運行経費に対する行政支出（税金の投入）も想定しつつ、土地利用政策や公共施設配置など、町政運営全体にわたり、バス交通を利用しやすい、利用される環境を創出するバス路線網の再編を念頭においた取り組みを続けていきます。

バス路線網の再編は、町民の移動環境・生活環境に少なからず影響を与えるため、町民みなさんの理解と協力が不可欠です。また、交通事業者との強力な連携がなければ実現しない目標です。

町民のみなさん、交通事業者はもとより、関係行政機関（国、神奈川県、隣接市村）、町内企業や施設管理者との協議・調整を行いつつ、今

後も引き続きより詳細な検討を行っていきます。

■ バス交通による2つの公共交通軸確保のイメージ

- 愛川地区、町役場周辺にそれぞれ乗り継ぎターミナルを設けて町内を運行する路線と町外とを結ぶ路線を分離し、現況の交通事業者路線も含めてバス路線全体を再編します。

愛川町のバスの発着点は、半原バスターミナルや愛川バスセンター、上三増バス停などの町域の内部にあります。そのため、本厚木駅や海老名駅とを結ぶバス路線が最終的には県道65号や県道54号に集中しています。

一見、多くのバスが運行しているように見えますが、行き先や経由地が異なるため、実質的な運行頻度は利用者にとって十分ではありません。また、通勤通学時間帯にはどの系統にもバスが必要（例えば、朝の通勤通学時間帯には半原からも上三増からも本厚木駅には同じような時間帯に到着したい）になるので、バス路線が重複するほど多くのバスが必要になり非効率な運行になっています。現在のように系統毎に起終点を運行していると、バスを乗り換えることなく利用することができますが、現在以上に運行頻度を高くすることが難しい状況です。

これを改善するためには、バスの乗り継ぎや乗り換えを前提としますが、町内の発着点を集約し、町内区間と町外区間に分けてそれぞれ運行することが考えられます。

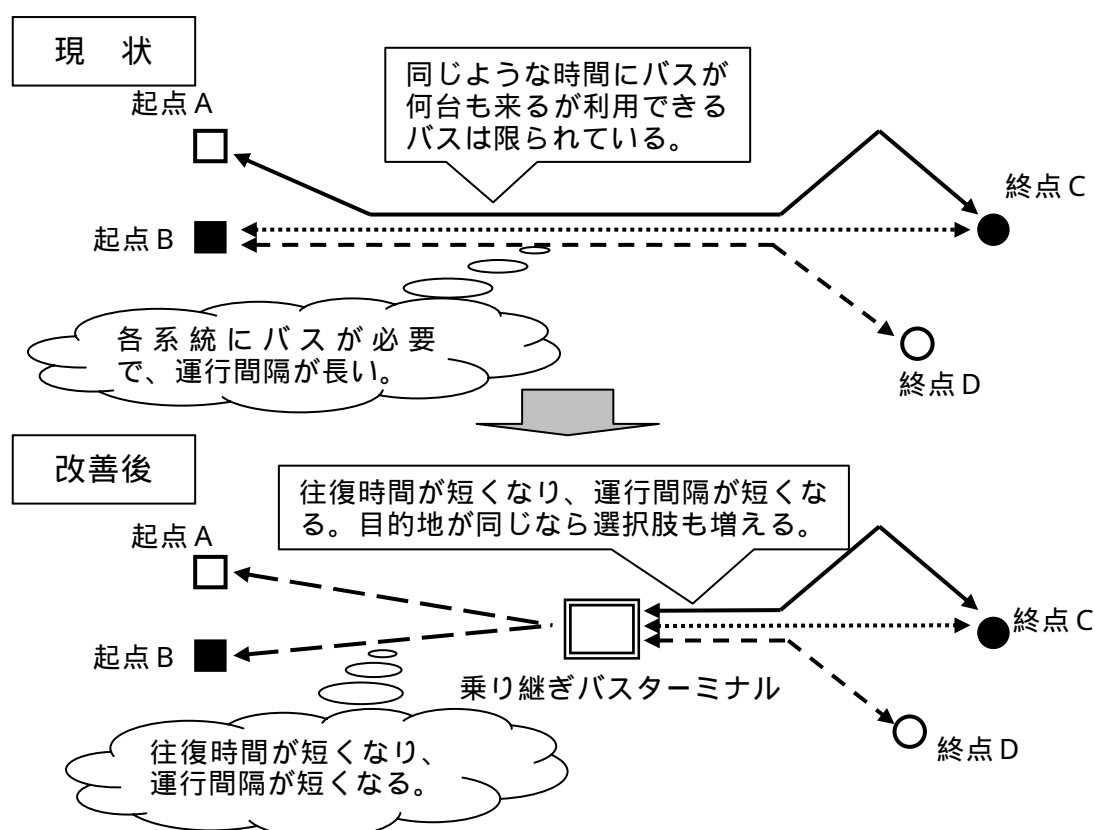


図 5-3 バス路線の重複を解消し利便性を向上させる案のイメージ

- また、2つの公共交通軸の運行形態としては、その機能を勘案し、既存バス路線の維持を前提とすると、生活公共交通軸は基本的に町が主体となって運行し、幹線公共交通軸は民間交通事業者が主体となって運行することが考えられます。

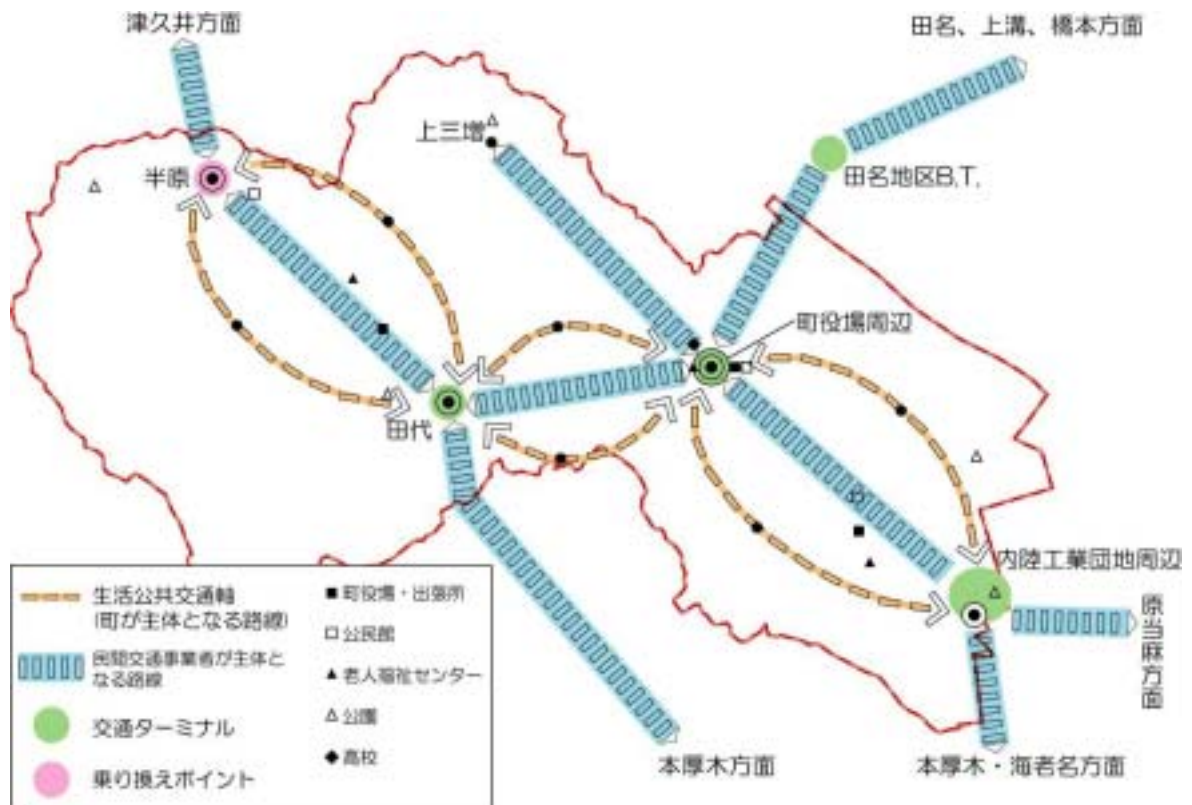


図 5 - 4 バス交通による2つの公共交通軸確保のイメージ

2 計画推進に向けた取り組み

(1) 総合交通計画の推進体制

総合交通計画を推進していくためには、行政、関係機関等と町民皆さんとの緊密な連携協働のもと、一体的に取り組んでいく必要があります。

そのため、下図のイメージに示すような体制により、各施策を継続的かつ効果的に展開し、全ての関係者がメリットを享受できるよう計画の推進を図ります。

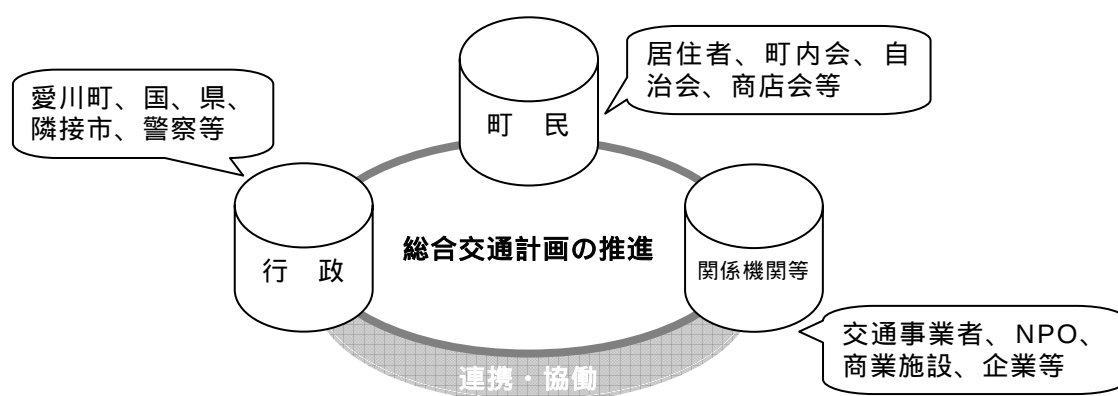


図 5-5 総合交通計画の推進体制

行政の取り組み

町民の参画を促す透明性や公平性の確保

町は、本計画の施策を実現していくために、町民に対して早期にかつ具体的に情報を開示し透明性や公平性を確保し、町民の積極的な参画を促し、協働で施策展開を行います。

町民の交通ニーズの把握

町の交通は、バス事業者・タクシー事業者をはじめとする各事業者や、国・県・警察といった関係機関など、様々な主体によって担われています。しかし、町の交通はまちづくりの重要課題の1つであり、町行政が現在の交通サービスや交通基盤の状況、問題及びこれらに対する町民ニーズ等を把握していることが求められます。

本計画で挙げられた交通施策は、現時点での交通課題やまちづくりのビジョン等を踏まえつつ検討されたものですが、今後のまちづくりの状況、交通施策の実施の状況、隣接市等における交通施策の展開等に柔軟に対応していく必要があります。

そのため、町が交通施策に継続的かつ発展的に取り組み、まちづくりの目標に貢献できるよう、よりきめ細かい町民の交通ニーズ把握に努めます。

国、県、隣接市、関係機関等との協働・連携

本計画の施策実現に向けて、国、県、隣接市、関係機関等への働きか

けを行うとともに、相互に連携しながら、効果的かつ効率的な施策展開を行っていきます。

特に、鉄道駅がない本町においては、広域的な移動の利便性向上を図るためには相模原市や厚木市等の隣接市の交通施策と密接な協働・連携が重要であり、各施策の主体を越えて、相乗的な効果の発現が得られるよう取り組んでいきます。

関係機関の取り組み

バス事業者の主体的な取り組み

バス事業者は、運行のプロとして、愛川町を支える重要な交通事業者として、これまで以上に地元で愛される事業者となることが求められます。また、地域の道路環境や需要に関して蓄積された豊富なデータに基づき新たな提案を行うなど、行政や町民等と協働・連携しながら主体的な公共交通サービスの改善に向けた取り組みが、より重要と考えられます。

商業施設や企業における交通施策に関する協力

本計画における施策を実施していくためには、町民や行政のみならず、商業施設や企業も地域の一員として、また社会的責任として積極的に協力していくことが求められます。

町民の取り組み

交通課題解消に向けた自立的な取り組み

本計画の様々な施策は、町民の交通問題に対する強い認識と理解のもと改善に向けた積極的な参画がなくては実現することは出来ません。そのため町民は、例えば、利用されない公共交通はいずれ無くなることを自らの交通問題と捉え、これまでのマイカーに過度に依存した交通行動を改めて見直すことが求められます。また、本計画におけるバスを中心とした公共交通機関の再構築についても、行政や交通事業者への「陳情型」から「自立型」へと変革し、自らの手で生活を豊かにする取り組みが求められます。そのことが、自然や観光といった町の貴重な資源を守ることにもつながることが期待されます。

(2) 施策の展開のしかた

施策実施に向けた計画段階の十分な取り組み

本計画における施策を実施していくためには、個別施策ごとにより詳細な調査や事業計画の検討が必要となるため、そのための予算やスケジュールを確保する必要があります。

具体的な検討内容としては、実施場所、実施時期、実施方法、実施費用、実施効果把握方法等があり、関係者や学識経験者、専門家等と検討組織を設けながら、十分に検討していきます。

まちづくりのビジョン達成に向けた段階的なプログラムの実施

本計画では、短期・中期・長期と大まかな施策展開のスケジュールを示しましたが、より細かい地域単位や施策単位によって、スケジュールも詳細にしていく必要があります。

その際には、その地域ごとのまちづくりのビジョンに即して、優先的に改善すべき交通課題を見定め、財政フレーム等も勘案しつつ効果的かつ効率的な施策を段階的に行っていく必要があります。

社会実験等を通じた町民の意識の向上や合意形成

各施策の実現に向けては、町民等を始めとする利害関係者の理解と参加が必要です。そのため、社会実験を通じて施策を試行・評価しながら施策の本格実施につなげていく（本格実施しないことも選択肢の一つ）ことが求められます。

また、モビリティ・マネジメント¹等の公共交通利用促進策によって、町民の意識向上、合意形成を図る取り組みを推進していきます。

成果指標の定期的な収集

町民の交通ニーズの把握に努めながら、施策の効果や目標の達成度を客観的に検証するため、指標となる数値を把握・評価し、公表するとともに、必要に応じて施策の見直しなどに活かしていきます。

P D C A サイクル²の活用による計画の進行管理と検証・評価

本計画における各施策（Plan）については、実施（Do）した後に、町民や地域の視点から成果を評価（Check）し、必要に応じて施策を見直す（Action）ことを繰り返し実施することにより、施策の成果を重視した取り組みを推進していきます。そのため、総合交通計画の推進体制組織においてP D C A サイクル²を構築し、透明性の高い町民への説明責任を積極的に果たしていきます。

また、本計画は関連計画の変更や社会経済動向により、必要に応じて内容の見直しを行うことによって、町民のための交通施策を戦略的に展開していきます。



図 5-6 PDCA サイクル による進行管理

¹ モビリティ・マネジメント：用語解説集（P3）参照

² P D C A サイクル：用語解説集（P3）参照

資料編

- 1 策定経過
- 2 計画の策定体制
- 3 用語解説集

1 策定経過

(1) 平成17年度

年	月日	件名	概要
平成 17 年	7月8日	第1回公共交通検討委員会・総合交通計画策定専門委員会合同会議	・愛川町の現状と課題について ・ニーズ把握方法について ・計画の策定にあたっての視点と手順について
	8月8日	第2回総合交通計画策定専門委員会	・愛川町公共交通の課題と検討目標 ・町民・来訪者の意識把握について ・町民アンケートの実施について
	9月18日	来訪者ヒアリング	・利用交通手段、再来訪意向等
	10月26日	地区別意見交換会（愛川地区）	・よく行く場所と交通手段 ・行きたいが行けない場所等 ・町内循環バスについて
	10月28日	地区別意見交換会（中津地区）	・よく行く場所と交通手段 ・行きたいが行けない場所等 ・町内循環バスについて
	10月31日	地区別意見交換会（高峰地区）	・よく行く場所と交通手段 ・行きたいが行けない場所等 ・町内循環バスについて
	11月2日	団体別意見交換会（福祉関連団体）	・よく行く場所と交通手段 ・行きたいが行けない場所等 ・町内循環バスについて
	11月8日	団体別意見交換会（内陸工業団地）	・通勤の実態 ・従業員送迎用バスの運行実態 ・団地内交通安全等
	11月21日	第1回総合交通計画庁内専門部会	・町民などの移動実態・意向把握調査結果について ・今後の策定スケジュールについて
平成 18 年	11月29日	第3回総合交通計画策定専門委員会	・町民などの移動実態・意向把握調査結果について ・基本方針設定にあたっての視点について
	1月26日	第4回総合交通計画策定専門委員会	・町民などの移動実態・意向把握調査結果（追加）について ・基本方針（案）について
	3月29日	第2回公共交通検討委員会	・基本方針等について

(2) 平成 1 8 年度

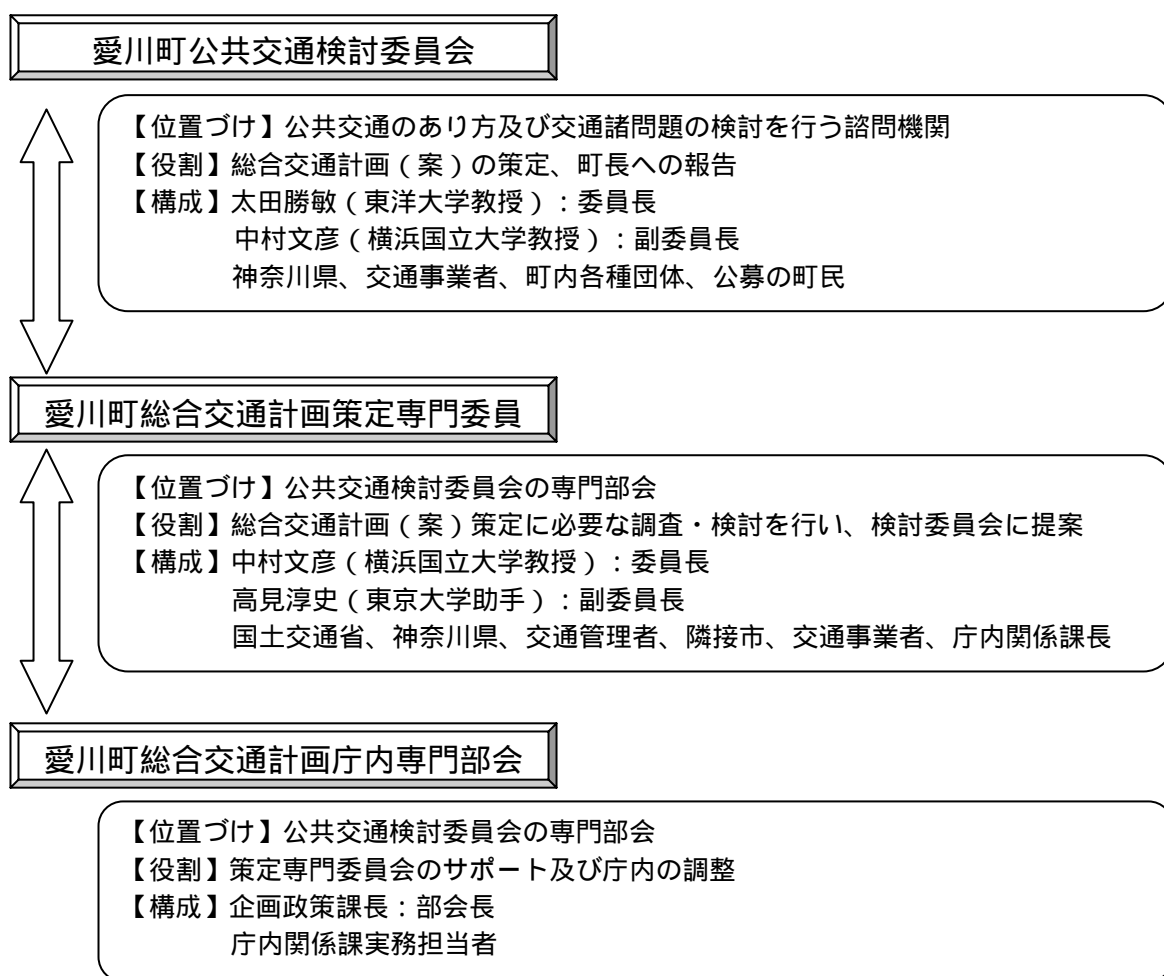
年	月日	件名	概要
平成 1 8 年	7 月 6 日	第 1 回総合交通計画庁内 専門部会	・ 望ましい交通体系について ・ 体系別の成果指標と目標について ・ 個別施策について
	7 月 1 9 日	第 1 回総合交通計画策定 専門委員会	・ 望ましい交通体系について ・ 体系別の成果指標と目標について ・ 個別施策について
	8 月 3 1 日	第 2 回総合交通計画庁内 専門部会	・ 望ましい交通体系について ・ 体系別の成果指標と目標について ・ 個別施策について ・ 施策の推進方針について
	9 月 1 9 日	第 2 回総合交通計画策定 専門委員会	・ 望ましい交通体系について ・ 体系別の成果指標と目標について ・ 個別施策について ・ 施策の推進方針について
	1 0 月 6 日	第 1 回公共交通検討委員 会	・ 総合交通計画（素案）について ・ 愛川町交通シンポジウムの開催について
	1 0 月 1 5 日	交通シンポジウム	・ 講演「交通の専門家から見た町の現状」 ・ 講演「地域で支え合う交通～醍醐コミュニティバス の事例」 ・ 計画骨子案について ・ パネルディスカッション～多様化する交通ニーズに応えるために～
	1 1 月 6 日	第 3 回総合交通計画庁内 専門部会	計画（案）について
	1 1 月 2 8 日	第 3 回総合交通計画策定 専門委員会	計画（案）について
	1 2 月 1 8 日	第 2 回公共交通検討委員 会	計画（案）について

コミュニティバス：用語解説集（ P 3 ）参照

2 計画の策定体制

(1) 策定体制図

本検討の策定にあたっては、愛川町公共交通検討委員会（委員長：太田勝敏東洋大学教授）、愛川町総合交通計画策定専門委員会（委員長：中村文彦横浜国立大学教授）等を組織し、庁内及び関係機関との調整・判断・決定を行いながら実施した。



(2) 愛川町公共交通検討委員会名簿

(敬称略)

選 出 区 分	氏 名	役 職 等	備 考
学識経験者	太田 勝敏	東洋大学国際地域学部 国際地域学科教授	委員長
学識経験者	中村 文彦	横浜国立大学大学院教授	副委員長
学識経験者	河原 正幸	神奈川県県土整備部 交通企画担当課長	
学識経験者	小早川 唯因	神奈川中央交通㈱ 運輸部次長兼構造改革推進課長	
町区長会代表	成瀬 徳治	細野区長	
町区長会代表	馬場 輝芳	箕輪区長	
町区長会代表	岡島 慶明	半縄区長	
愛甲商工会代表	瀧 亀久男	愛甲商工会工業部会長	
内陸工業団地 協同組合代表	山口 昭生	内陸工業団地協同組合 常務理事	
県央愛川農業 協同組合代表	斎藤 栄一	県央愛川農業協同組合 代表理事組合長	
中学校 校長会代表	平野 光治	愛川町立愛川東中学校長	
町老人クラブ 連合会代表	石塚 誠一郎	愛川町老人クラブ連合会 会長	
町身体障害者 福祉協会代表	石井 峰夫	愛川町身体障害者福祉協会 会長	
町婦人団体 連絡協議会代表	高瀬 実千代	愛川町婦人団体連絡協議会 理事	
町民等（公募）	佐藤 毅	公募委員	
町民等（公募）	川村 征雄	公募委員	

平成 1 9 年 3 月時点

平成 1 8 年 4 月 1 日に任期満了に伴う改選が行われた

(3) 愛川町総合交通計画策定専門委員会委員

(敬称略)

選 出 区 分	氏 名	役 職 等	備 考
学識経験者	中 村 文 彦	横浜国立大学大学院教授	委員長
学識経験者	高 見 淳 史	東京大学大学院工学系研究科 都市工学専攻助手	副委員長
国土交通省関東運輸局	中 原 恒 寛	企画観光部交通企画課長	
国土交通省関東運輸局 神奈川運輸支局	川 口 千 晴	首席運輸企画専門官	
神奈川県県土整備部 都市計画課	斉 藤 貫	技幹	
神奈川県厚木土木事務 所道路都市部	中 和 孝 市	道路都市部長	
神奈川県警察 厚木警察署	池 亀 正 雄	交通第一課長	
相模原市 都市部都市交通計画課	石 川 敏 美	都市交通計画課長	
厚木市 市政企画部広域政策課	霜 島 宏 美	広域政策課長	
神奈川中央交通(株)	小早川 唯 因	運輸部次長兼構造改革推進課 長	
中津交通(有)	甘 利 和 廣	中津交通(有)所長	
庁内関係課長	加 藤 光 男	福祉課長	
	斎 藤 公 一	長寿課長	
	諏訪部 俊 明	住民課長	
	沼 田 卓	環境課長	
	小 島 治 重	商工観光課長	
	大 野 次 郎	道路課長	
	平 本 文 男	都市施設課長	
	河 内 健 二	教育委員会教育総務課長	

平成 1 9 年 3 月現在

3 用語解説集

あ 行

エコツーリズム	自然に親しむことに重点を置いた観光で、多種多様な動植物が生息する天然林や国立公園などで行われる。通常では親しむことが困難な野生動植物の観察等、その地域の生態系を利用したレクリエーションを行うことができる。
NPO	Non Profit Organization の略。民間非営利組織。利益の追求を行わず、行政・企業とは独立した存在として、市民などの支援のもとで社会的な公益活動を行う組織・団体のこと。

か 行

高規格幹線道路	自動車の高速交通確保を図るため、主要都市間の連絡強化を目標とした全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。
交通需要マネジメント	交通需要管理のことで、Transportation Demand Management の頭文字をとって TDM という。自動車利用者など移動主体の交通行動の変更を促すことにより、交通渋滞の緩和を図る交通施策のこと。
コミュニティバス	地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービス。

さ 行

サイクル&バスライド	自転車に乗ってバス停まで移動し、バスに乗り換えること。
サイクル&ライド	自転車に乗って鉄道駅まで移動し、鉄道に乗り換えること。

た 行

代表交通手段	目的のトリップで利用した最も主要な交通手段で、複数の交通手段を用いて移動しても、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順に、最も高い順位の交通手段を表す。
ツインシティー	神奈川県寒川町倉見地区と相模川対岸の平塚側地区をまたがるエリアを環境と共生するモデル都市として整備する計画。
中量輸送システム	既存の鉄道とバスの中間の輸送力を持つ、線路等の軌道を走行するタイプの公共交通機関。モノレールや路面電車などが該当する。
トリップ	人がある目的を持ってある地点からある地点へと移動することをいい、いくつかの交通手段に乗り換えても、出発地から目的地までを1つのトリップ（1回の移動）としてとらえる。
トリップエンド	出発地と目的地のことを指し、発生集中の交通量を意味する。

な 行

乗合タクシー	道路運送法では一台のタクシーに不特定多数の乗客を相乗りさせることは禁止されているが、バスを走らせるほど需要がない地域や深夜などを対象に、ワンボックスタイプの車両などを使用し決まったルートを定額運賃で運行する運送形態。平成18年10月1日の法改正により、乗合事業（バスの仲間）として分類されることとなった。
--------	--

は 行

パーク＆ライド	自家用車に乗って鉄道駅まで移動し、鉄道に乗り換えること。
発生集中量	発生量とはある地域を出発するトリップ、集中量とはある地域に到着するトリップをいう。発生集中量とは、ある地域において出発するトリップ（発生量）と到着するトリップ（集中量）を合計したもの。
パーソントリップ調査	パーソントリップとは、「人(パーソン)の動き(トリップ)」を意味する。パーソントリップ調査は、どのような人が、いつ・何の目的で・どこからどこへ・どのような交通手段で動いたかについて調査し、1日のすべての動きをとらえる交通実態調査のことで、東京都市圏では10年に一度行われている。
バスベイ	道路上に設置されたバス専用の停車スペースのこと。
バスロケーションシステム	バスの現在位置や到着までの待ち時間などの情報を利用者に提供するシステム。バスの定時制確保が進まない中、利用者の減少に一定の歯止めをかけるものと期待されているほか、バス事業者の運行管理に効果をあげている例もみられる。近年は携帯電話やパソコンへ情報を提供するシステムが増加している。
PTPS	Public Transportation Priority System（公共車輛優先システム）の略称で、バスが接近すると前方の信号の青時間を延ばし、バスの速度が低下しないようにする仕組み。バスレーンとセットで整備することにより効果が高まる。
PDCA サイクル	プロジェクトの実行に際し、「計画をたて（Plan）、実行し（Do）、その評価（Check）に基づいて改善（Action）を行う、という工程を継続的に繰り返す」仕組み（考え方）。
福祉移送サービス	自力による移動が困難な高齢者や身体障害者に移動手段を提供するサービスで、車いす等を搭乗させるリフト等を完備した車両で行われる。
ボトルネック	ボトルネックとはジュースのビン（ボトル）の首のように細く、詰まりやすい部分のことで、トンネルや橋梁、踏切、交差点など交通渋滞の原因となるところを「ボトルネック」という。

ま 行

モビリティ・マネジメント	ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策（出典：モビリティ・マネジメントの手引き／土木学会）
--------------	---

誘導型人口	第5次首都圏基本計画の地域別整備の考え方のもと、公共交通サービス水準の高い地域へ人口を誘導していくことを想定し、今後は、市街地の拡大を抑制し、市街化区域内への居住・産業機能の誘導を図る場合の将来の推計値。この他に、趨勢型人口（過去40年間の人口動態や就業形態が、今後もそのまま将来(平成32年)まで続いていくことを想定する場合）がある。
誘導施策	パーソントリップ調査では、将来推計にあたり、これまでと同レベルで交通ネットワークの投資を続けた場合を施策グループ2、投資を伸ばして整備した場合を施策グループ3として、幅を持たせて検討している。交通需要管理(TDM)施策等についても、課題の少ない施策(施策グループ2)から、課題の多い施策(グループ3)まで幅を持たせて検討している。
ユニバーサルデザイン	障害の有無や年齢・性別・能力を問わず、全ての人が利用することができる製品・環境・空間・建築などのデザイン。