

☆総合交通計画（案）から、町の施策・取り組みの内容をご紹介します。

方針1 安全安心に生活できる道路環境の整備

安全・安心な道路づくり

- 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鏡、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。

交通安全意識の普及啓発

- 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。

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

バス利用の利便性・快適性向上

- 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、充実に努めます。
- 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。

バス交通を補完する
きめ細やかな交通サービスの提供

- 乗合タクシー等、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。

公共交通利用に対する意識啓発

- 通勤や休日の外出時に、公共交通機関を積極的に利用するよう、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。

方針3 広域的な交通アクセスの利便性向上

道路混雑の緩和

- 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63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54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511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。

広域的なバスアクセスの利便性向上

- 広域的幹線路線バスの運行経費に係わる補助等により、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。

新しい交通機関の誘致

- 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。

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

庁舎周辺へのアクセス利便性向上

- 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。

観光客が快適に移動できる交通環境の整備

- 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。

町内従業者のアクセス利便性向上

- 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。

商業等まちの活性化につながる交通の整備

- 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。

愛川町総合交通計画策定調査

Vol.4

交通計画ニュースすむ〜す

発行：2007年1月15日
編集：愛川町総務部企画政策課
電話 046-285-2111（内線3233） FAX 046-286-5021
E-mail：seisaku@town.aikawa.kanagawa.jp

交通計画ホームページ：http://www.town.aikawa.kanagawa.jp/traffic/index.html

☆愛川町交通シンポジウム「地域の交通は地域で支える～乗り合い・ふれ合い・支え合い」が開催され、活発な議論が行われました。

去る平成18年10月15日（日）文化会館3階にて愛川町交通シンポジウムが開催され、約40名の皆さんにご参加いただきました。

基調講演には、公共交通検討委員会の会長である太田勝敏・東洋大学教授と京都市の醍醐コミュニティバス市民の会・今福久（いまふく ひさし）氏をお招きし、太田氏からは「交通の専門家から見た町の現状」についてお話をいただきました。また、今福氏からは地域で支えあう交通の代表例として、市民による自主運行がされている「醍醐コミュニティバス」についてご紹介をいただきました。

その後、町の担当者から総合交通計画の骨子案について説明があり、最後は太田氏・今福氏に加えて、利用者代表、交通事業者代表にもご参加いただいてパネルディスカッションを行い、愛川町の今後の交通のあり方について活発な議論が行われました。⇒詳細は中面をご覧ください。

☆愛川町総合交通計画（案）がまとまりました。

交通シンポジウムをはじめ、さまざまな機会でもいただいた町民皆さんからのご意見をもとに、公共交通検討委員会や総合交通計画策定専門委員会などで計画の策定に向けた検討を進めてまいりました。会議では国や県、交通事業者などの各委員の方々により活発にご議論をいただき、このたび総合交通計画（案）がまとまりました。

総合交通計画（案）の検討の流れ（平成18年度）

愛川町交通シンポジウム（10/15開催）



第3回策定専門委員会（11/28開催）



第2回公共交通検討委員会（12/18開催）



総合交通計画（案）のまとめ、パブリック・コメントの実施（1/11～31）



第2回公共交通検討委員会の様子

⇒最終面に計画(案)の紹介を掲載しています。

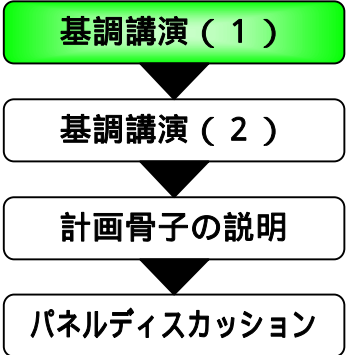
☆パブリック・コメント実施中！ご意見をお寄せください。

町では、「愛川町総合交通計画（案）」について、町民皆さんのご意見を募集する「パブリック・コメント手続」を実施しています。ご意見の提出方法等については、町広報やホームページでもご紹介しておりますので、積極的にご意見をお寄せください。

☆愛川町交通シンポジウムについてご報告します。

■■太田 勝敏氏の基調講演のポイント■■

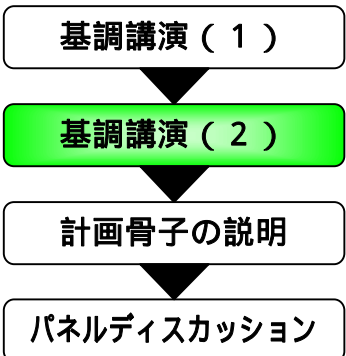
- マイカーは非常に便利だが、高齢になったり病気になったりすると、クルマそのものが危険な乗り物になり、移動手段としてマイカーだけに頼ることに限界がある。
- その意味で公共交通というのは住民にとって必要な乗り物であるが、日本では公共交通事業は民間の独立採算というのが基本となっている。
- もし儲かるところしかバスを走らせなくなると、クルマを運転できない人の移動が非常に困難になり、社会的な格差を生む一つの要因ともなる。
- 愛川町もマイカーへの依存度が非常に高いが、これからはそれだけに頼らず徒歩・自転車・バスでの移動のしやすさを向上させる必要がある。



- その際に、町として町の拠点や軸をどこに置くのかというビジョンを持っておく必要がある。公共交通は拠点となる施設をつなぐ役割を担うが、まずどこどこをつなぐのかということについて町の意思を示す必要がある。
- 鉄道整備には時間がかかり、そう簡単にできるものではない。それまでにできることとして、隣接する厚木市や相模原市のターミナルへどのようにつないでいくのか、考える必要がある。
- 交通というのは生活を支えるベースとなるもので、その計画は住民が参加して草の根的に一緒につくっていくことが重要ではないか。

■■今福 久氏の基調講演のポイント■■

- 醍醐地域は京都市伏見区（人口 28.5 万人）に位置し、約 5.4 万人（約 2.2 万世帯）が住んでいる。70 歳以上の高齢者が 4 千人を超えており、障害をお持ちの方も 4 千人以上いる。
- 坂道や高台が多い地域だが、市営地下鉄の開業にあわせてそれまで運行されていた市バス路線が減便や廃止され、高台に住む市民の交通の利便性が悪くなった。
- 京都市で具体的な対応がなされなかったので、市民自らやっていくしかないということで平成 13 年に市民の会を立ち上げた。
- いろいろな困難を乗り越え平成 16 年 2 月に運行を開始した。地下鉄を起点として 4 路線、運賃は 200 円（こども 100 円）だが、1 日乗り放題券が 300 円なのでそちらを利用したほうが便利である。

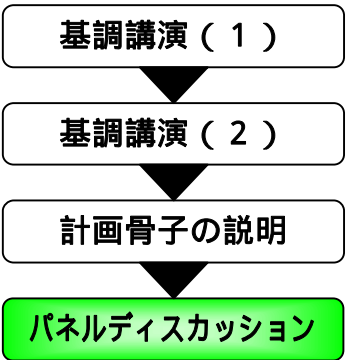


- 運行開始後約 2 年 8 ヶ月でのべ 70 万人に利用していただいた。1 日平均約 734 人が利用している。
- また、大口のパートナー（数社）や個人のパートナー（49 者）から運行協力金を頂いており、運賃収入と協力金で運行している。1 年間の経費としては約 2,000 万円（1,800 万円（150 万円/月×12 ヶ月）+事務経費）程度かかるが、市からの補助を受けずに黒字で運営している。

■■パネルディスカッションのポイント■■

【今後どういったニーズに対応すべきか】

- 考えられる町民のニーズとしては、時間のかかることだが、まず鉄道。次にバスをいかに便利にするか。ターミナルへの時間と便数が大きく改善できないものか。そして町内循環バスは、あまり利用者のニーズに合っておらず、一部の人にしか使えないと感じている。（棚橋氏）
- 通勤に関しては、これまでは時間どおりに運行されることに重点がおかれていたが、今はさらに早く着くことも大きなニーズになってきている。利用者は時間を読んで行動するため、時間を読めない交通は選択肢に入らないという傾向にある。（小早川氏）



【具体的に公共交通を使用しやすくする施策】

- 慶応大学付近では、バス交通の流れをよくする信号操作（PTPS）を交通管理者・道路管理者・バス事業者が一体となって実現できた。（小早川氏）
- 町内には鉄道駅がないが、町の拠点（町の駅）をどこに置くのか。バスセンターなのか春日台団地なのか。コミュニティバスについては、路線の再考と拡大が必要で、そのためには有料化も必要かもしれない。（棚橋氏）
- 【それぞれの立場でやらなくてはいけないこと・役割分担】
- 醍醐の場合は、行政といい関係が築けているが、基本的には人任せにせず、自分で責任を持ってやっている。地域の人脚本家であり、監督であり、主人公であるということを意識してもらうようにしている。（今福氏）
- 町民がやらないといけなことは、まずバスを利用すること。便利にしてくれといくら言っても、マイカーを使ってばかりでは意味がない。町民皆さんが参加していくことが、地域の交通を育てていく一番の土台となる。不便だから利用しない、利用しないから便数が減るといふ悪循環を断ち切らないといけない。（棚橋氏）
- 行政がつくる交通計画をバス事業者も一緒になって作って行くことが、重要であると考えている。利用者の皆さんには是非乗って頂きたい。バス路線を「言って残そう」ではなく、「乗って残そう」のスタンスでお願いしたい。（小早川氏）

【まとめ】

○商売だからお客さんがついてくれなければ淘汰されていく。どこまで地域で支えるか、地域の皆さんが責任を持っていくな、それが決まればバス事業者はプロだからいろいろなノウハウを持っている。町の公共交通を考えるときに、町の中心をどこに置き、幹線、支線の交通をどこに位置づけるのか、いろいろな工夫があるだろう。いつまでもマイカーでよいということでは済まされなくなっている中で、行政だけではなかなか難しい面があり、地域の人材を発掘したり、生協や農協がリーダーシップを取ったりと、いろいろなやり方がある。そうしたアイデア・意見をいろいろ出していただきながらいいものをつくっていく必要がある。（太田氏）



パネルディスカッションのメンバー
左からコーディネーター役の太田勝敏氏、今福久氏、棚橋正尚氏（利用者代表）、小早川唯因氏（神奈川中央交通㈱）