

愛川町総合交通計画
概要版

愛 川 町

目 次

1 総 説	1
総合交通計画策定の背景	1
総合交通計画の位置づけ	1
計画の期間	2
2 町の現状と課題及び将来構想	3
町の道路・交通の現状	3
町の交通課題	6
将来構想	7
3 基本コンセプト及び基本方針	8
基本コンセプト	8
基本方針	9
施策体系	11
4 施策別計画	12
安全安心に生活できる道路環境の整備	12
マイカーだけに頼らずに生活できる交通環境の整備	13
広域的な交通アクセスの利便性向上	15
愛川の環境を守り育み、まちを支える交通施策の推進	16
5 施策の推進方針	18
優先的に取り組むべき施策	18
計画推進に向けた取り組み	19

1 総 説

総合交通計画策定の背景

- 町では、第4次愛川町総合計画・後期基本計画に基づき、新しい交流の基盤づくりとして、都市計画道路の整備、幹線道路である幣山下平線の整備など、総合的な交通体系の整備、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・路線の見直しなど、利便性の向上に努めています。
- 町の生活交通はバス路線とともに自家用車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。
- 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。
- 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、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。

総合交通計画の位置づけ

- 本計画は、国及び神奈川県に関する諸計画や、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計画の推進に努めて参ります。
- 交通体系を実現する目標時期は、平成37年（2025年）とします。

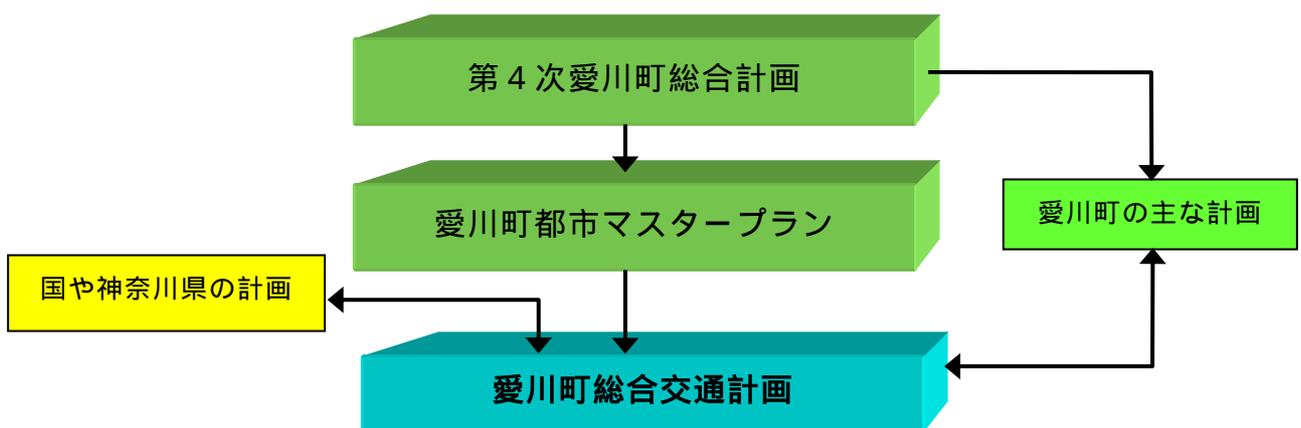


図 1 計画の位置づけ

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

2 町の現状と課題及び将来構想

町の道路・交通の現状

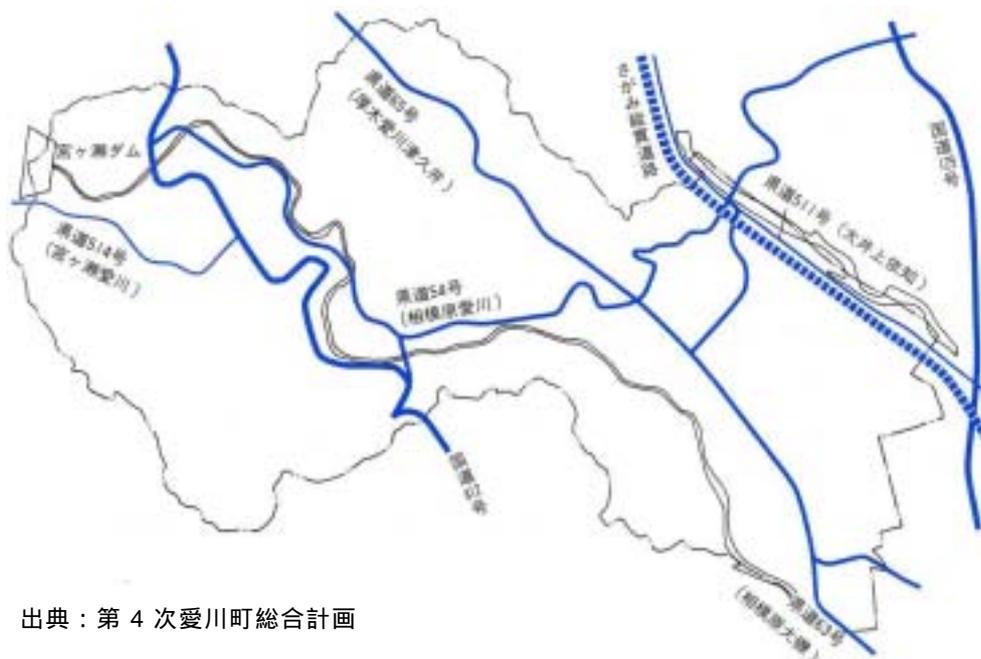
道路網の現状（国県道）

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つなぐ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 国県道道路網図

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。

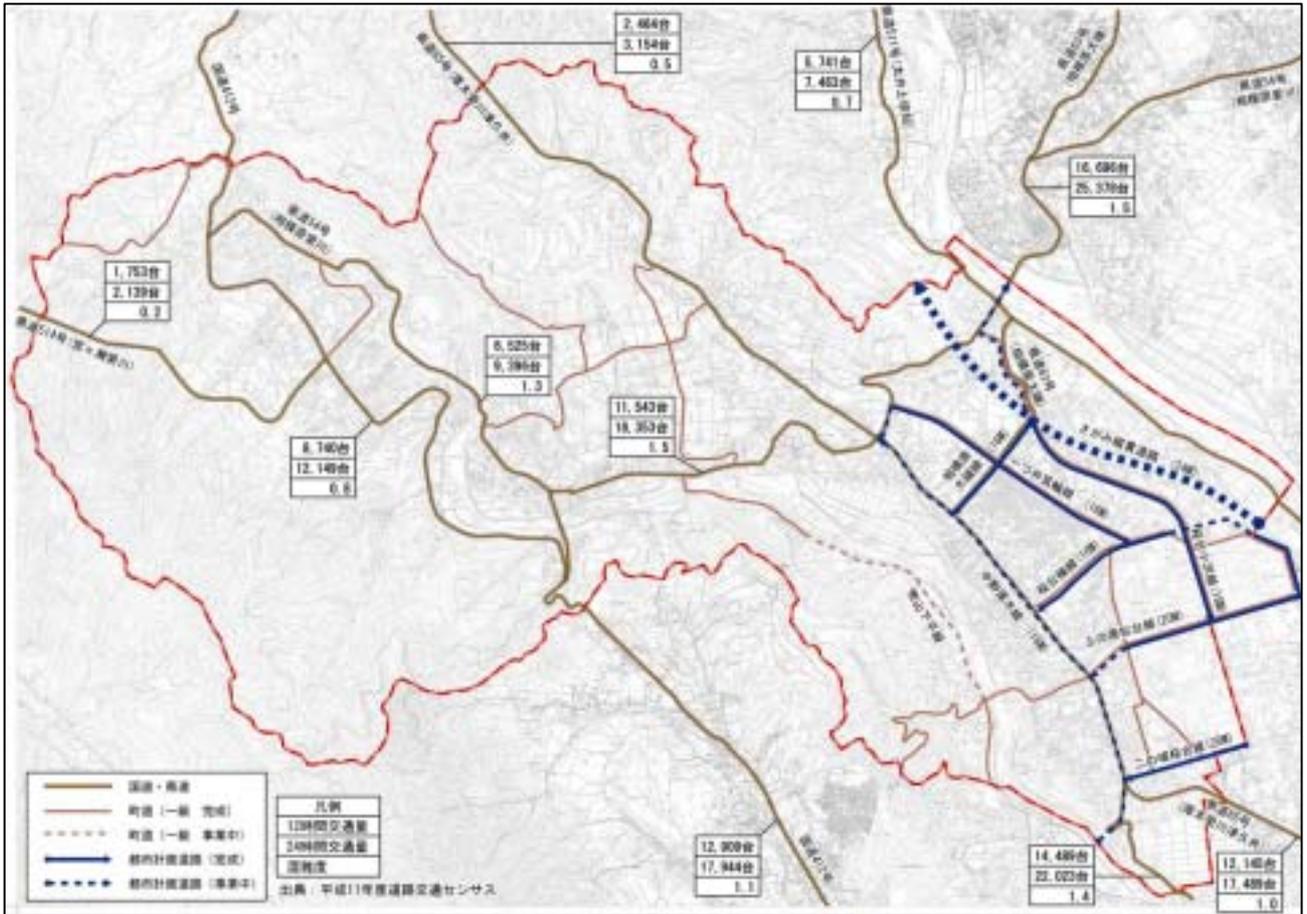


図 3 主要道路の交通量と混雑度

表 1 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もなく、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。

【平日】



【休日】

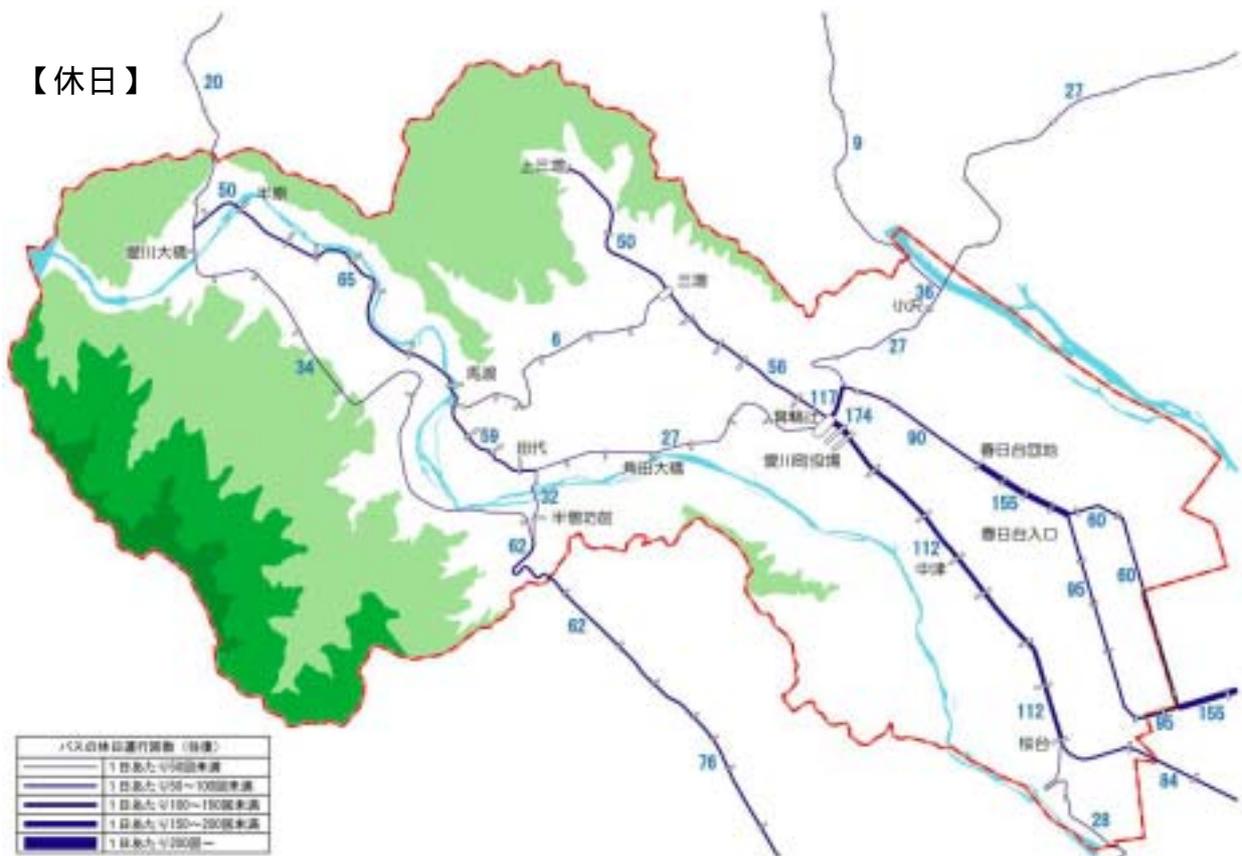


図 4 愛川町内の路線バス運行頻度（町内循環バスをのぞく）

出典：神奈川中央交通ホームページ（H18.7 現在）より

町の交通課題

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、大半が自動車を利用されており、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ことが必要です。

将来構想

- 道路整備や公共交通施策について、下図のように広域的な取り組みがなされています。

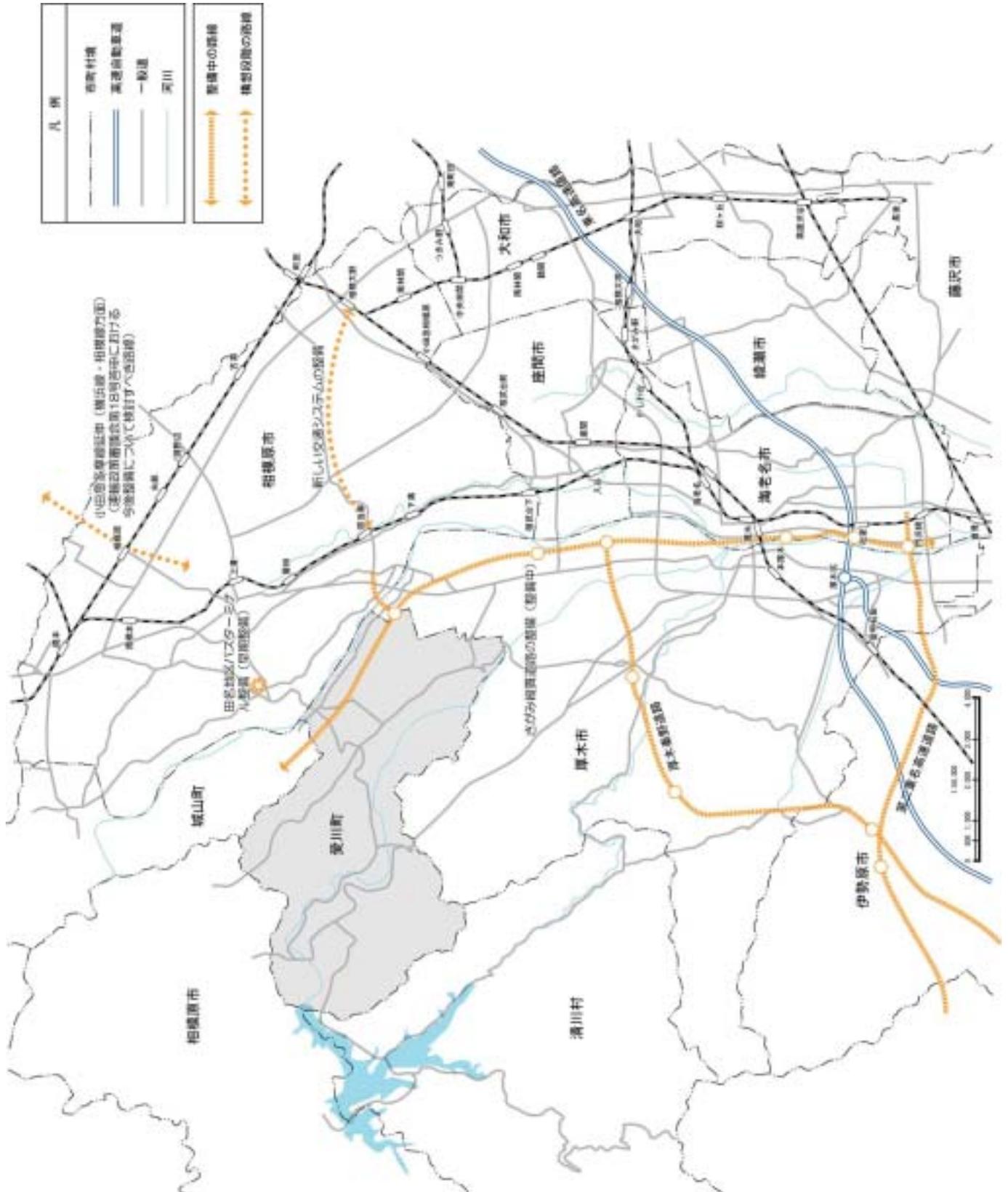


図 5 広域的な道路整備や公共交通施策の取り組み状況

3 基本コンセプト及び基本方針

基本コンセプト

- ▶ 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。

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。

- ▶ 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 における代表交通手段)	 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 における代表交通手段) 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" data-bbox="395 1146 1125 1415"> <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)																								

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。

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、最も高い順位交通手段を表す。

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 愛川の環境を守り育み、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 町内従業者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

4 施策別計画

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 に向けた取り組み

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。	→		

取り組み期間については、2頁参照（以下同様）

(2) 交通安全意識の普及啓発 に向けた取り組み

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

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。

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 に向けた取り組み

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。	→	→	→

 = 実施期間
  = 検討期間
  = 要望等の期間

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。
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。

(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 に向けた取り組み

取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
乗合タクシー 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。			

(3) 公共交通利用に対する意識啓発 に向けた取り組み

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

- 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に限定し、特定な許可により運行が認められたタクシー。ルートが決まっており、運賃も乗車人数により頭割りではなく定額制となっている。
- 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。
- 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。

広域的な交通アクセスの利便性向上

(1) 道路混雑の緩和 に向けた取り組み

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 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。

(2) 広域的なバスアクセスの利便性向上 に向けた取り組み

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。			

(3) 新しい交通機関の誘致 に向けた取り組み

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。			

愛川環境を守り育み、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 に向けた取り組み

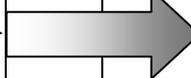
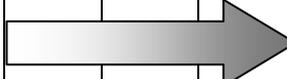
取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
愛川バスセンターでの乗り継ぎ利便性向上や町内外拠点へのアクセス利便性向上等、バスターミナル機能の強化や、愛川バスセンターへのバス運行本数の拡充に努めます。			
愛川バスセンターを含めた庁舎周辺まちづくりの推進にあたっては、交通便利に配慮した配置や施設整備に努めます。			

= 実施期間 = 検討期間 = 要望等の期間

中量輸送システム

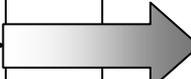
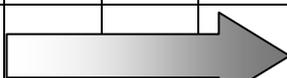
既存の鉄道とバスの中間の輸送力を持つ、線路等の軌道を走行するタイプの公共交通機関。モノレールや路面電車などが該当する。

(2) 観光客が快適に移動できる交通環境の整備 に向けた取り組み

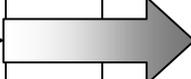
取り組み	取り組み期間		
	短期	中期	長期
県立あいかわ公園及び宮ヶ瀬地域へのバスアクセスの確保に努めます。			
県立あいかわ公園の全面開園等に伴う、観光客のニーズ変化に合わせたウォーキングコースの見直しに努めます。			
美しく、憩いのある道路環境を保つため、地域やボランティア団体等が自主的にごみの清掃や植物の手入れなどの維持管理を行う取り組みを促進します。			

 = 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 に向けた取り組み

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。			

(4) 商業等まちの活性化につながる交通の整備 に向けた取り組み

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

5 施策の推進方針

優先的に取り組むべき施策

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。

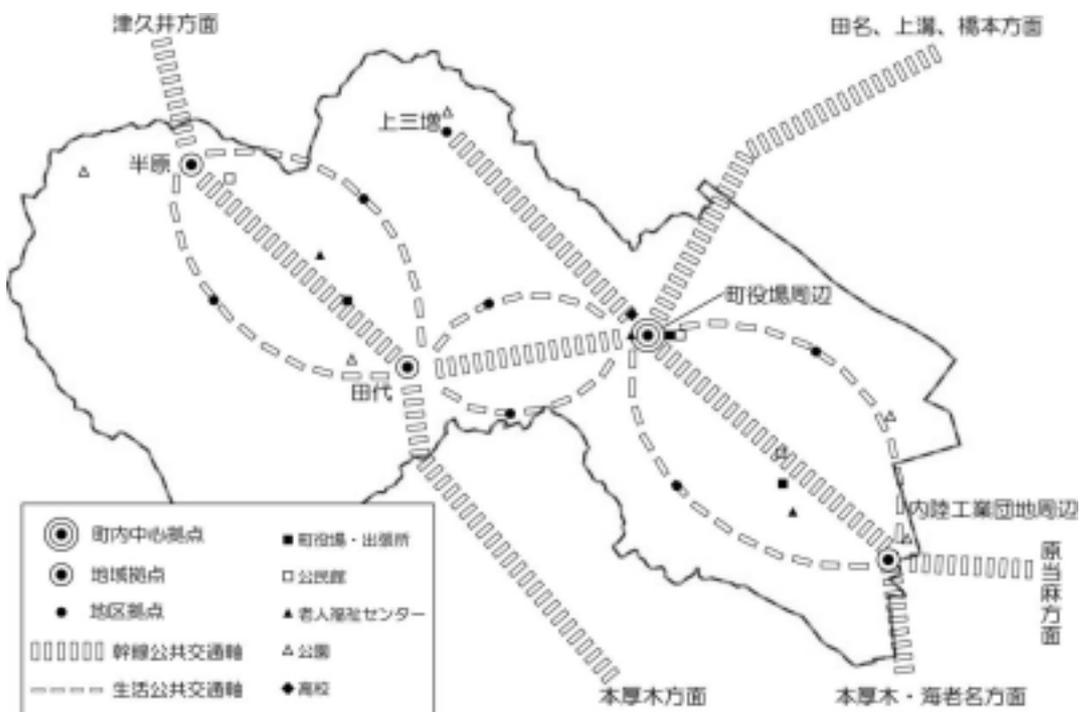


図 6 愛川町に確保すべき公共交通軸

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。

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。

計画推進に向けた取り組み

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。

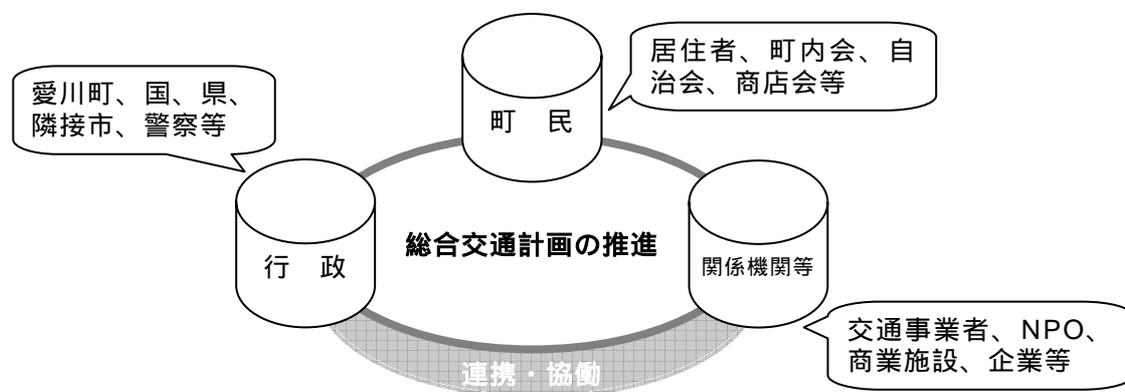


図 7 総合交通計画の推進体制