

目次

1.座間市総合都市交通計画の改定	1
1.1 計画の見直しの背景と目的	1
1.2 目標年次	1
1.3 計画の位置付け	1
2.本市の概況と交通の現況	2
2.1 座間市の概況	2
2.2 道路交通の現況	5
2.3 公共交通の現況	10
2.4 移動の現況	13
2.5 主な大規模開発	16
3.アンケート調査の実施	17
3.1 調査の概要	17
3.2 調査の結果	17
4.都市交通課題の整理	18
5.交通施策の基本理念と方針	19
5.1 基本理念	19
5.2 基本目標	19
5.3 基本方針	20
5.4 都市交通施策の体系化	22
5.5 将来交通体系	23
6.平成 22 年から令和元年における都市交通施策の中間評価	24
7.令和 2 年から令和 12 年における都市交通施策	26
7.1 A 道路交通施策	26
7.2 B 公共交通施策	34
7.3 C 歩行者・自転車施策	39
7.4 D 共通施策	42
8.長期展望に基づく望ましい将来都市交通像	46
8.1 社会情勢の変化等	46
8.2 本市における望ましい将来都市交通イメージ	47
9.推進方策の検討	50
9.1 計画推進の方策	50
9.2 達成状況の評価と見直し	51
資料編	資-1
1. 上位・関連計画	資-1
2. 参考図集	資-5
3. 市民アンケート結果	資-7
4. 平成 22 年から令和元年における都市交通施策の中間評価	資-16
5. 見直し検討委員会名簿	資-27
6. 見直し検討委員会の経過	資-27
7. 用語の解説（50 音順）	資-28

1.座間市総合都市交通計画の改定

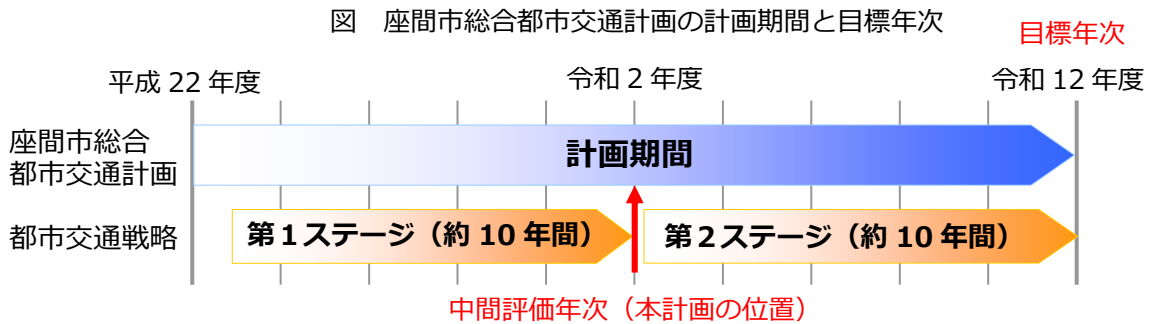
1.1 計画の見直しの背景と目的

「座間市総合都市交通計画」（以下「前計画」という。）は、令和 12 年度を目標年次とし、本市の「望ましい交通の姿（将来像）」を示すものとして、平成 22 年 3 月に策定しました。計画策定からこの 10 年で人口年齢構成や市外の広域交通体系、市内地域公共交通の再編、市街地環境の整備等、本市を取り巻く環境は大きく変化してきました。

これを踏まえて、前計画の中間年次である令和 2 年に、都市交通施策の進捗状況を把握し、中間評価を行うとともに、目標年次までの今後 10 年間の施策を一層推進するために「【改定】座間市総合都市交通計画」（以下「本計画」という。）を策定しました。

1.2 目標年次

本計画の目標年次は令和 12 年とします。



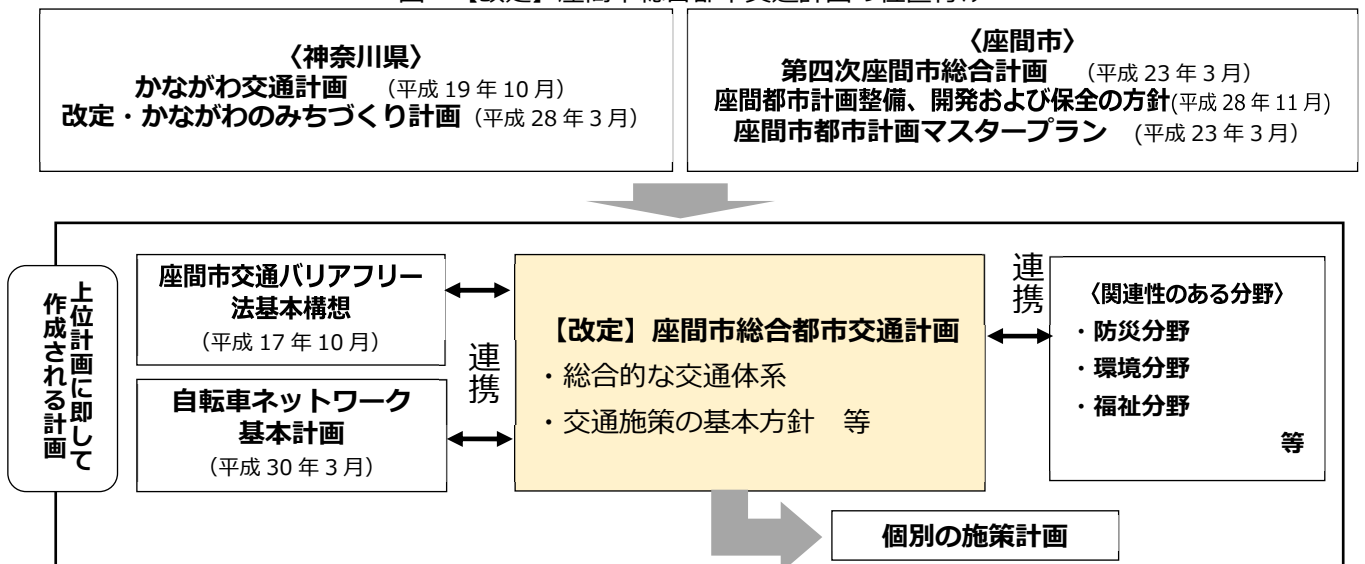
※計画期間は今後関係する行政計画の改定に応じて、本計画を検証し、見直しを検討します。

1.3 計画の位置付け

本計画は、神奈川県交通計画や第四次座間市総合計画、座間市都市マスタープラン等の上位計画に即した、本市の交通政策分野を担う計画です。座間市交通バリアフリー法基本構想や自転車ネットワーク基本計画等と連携するとともに、市民や事業者の意見を反映することとしました。

本計画においては、総合的な交通体系、交通施策の基本的な方針および将来都市交通像を示し、各施策の事業展開の指針とします。

図 【改定】座間市総合都市交通計画の位置付け



2.本市の概況と交通の現況

2.1 座間市の概況

(1) 都市の位置と沿革

- 神奈川県中央部に位置し、首都圏から約 40km、横浜市から約 20km の通勤圏内であることから、通過交通と日常の生活交通が混在しています。(①)
- 起伏に富んだ地形のため、坂道の移動があります。(②)
- 宅地の増加等、都市化により、道路等の生活基盤の整備が必要です。(③)

①立地特性

- ・ 本市は、東京から南西へ約 40 km、横浜から西へ約 20 km のところにあり、神奈川県ほぼ中央部に位置しています。
- ・ 市内には国道 246 号や小田急小田原線、JR 相模線、また近隣には東名高速道路、首都圏中央連絡自動車道、相模鉄道等の道路交通網や鉄道網が発達していることから、東京都心部、横浜方面へのアクセス性に優れた地域です。
- ・ 県の中央にあり広域幹線沿いに位置するため、通過交通量も多く、生活交通にも影響しています。

図 本市の位置

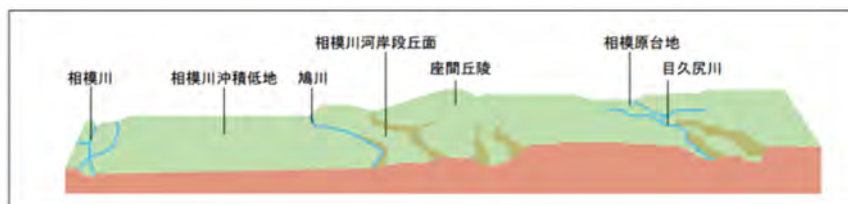


出典：座間市都市マスタープラン

②地形特性

- ・ 面積は 17.57 km² で、市域は東西 5.3 km、南北 4.0 km と、主要鉄道駅まで概ね徒歩 20 分で到達可能な範囲が多く広がっています。
- ・ 相模原台地から相模川沖積底地まで起伏に富んだ地形を構成しているため、東西方向では坂道の移動があります。

図 本市の地勢



③都市計画・土地利用

- ・ 宅地面積 (802ha) は、平成 20 年から平成 29 年にかけて増加傾向を示しています。
- 一方、田畑、山林等は減少傾向を示しています。

図 地目別土地利用面積 (非課税地積を除く)

年度	土地利用面積 (ha)					総面積
	田	畑	宅地	山林	原野	
H20	37	154	777	89	121	1,186
H21	36	152	781	88	123	1,186
H22	36	152	783	88	120	1,184
H23	36	151	785	88	118	1,183
H24	35	148	788	87	120	1,182
H25	35	146	791	86	119	1,181
H26	35	144	797	85	118	1,179
H27	36	140	796	84	119	1,178
H28	35	139	799	83	116	1,175
H29	35	137	802	82	114	1,173

出典：座間市統計要覧 平成 30 年版

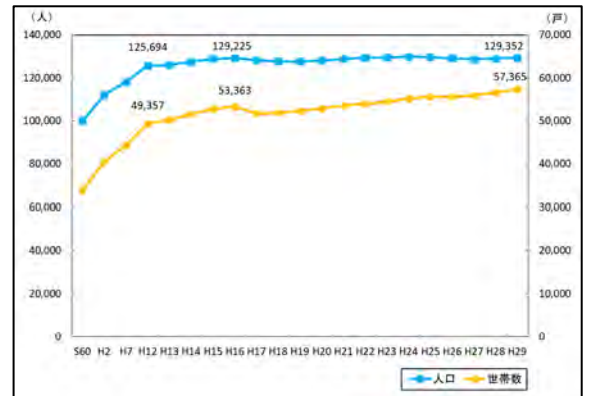
(2) 人口・世帯数

- 本市の人口は、平成 27 年以降、微増傾向です。(①)
- 移動の制約を受けやすい 65 歳以上の高齢者は年々増加しています。(②)
- さがみ野駅および座間駅周辺地区の人口が多くなっています。(③)
- 本市の従業者数は、近隣 4 市より少なくなっています。(④)
- 近年、従業者数や事業所数が増加しているため、通勤や業務交通量が増加する可能性があります。(⑤)
- 小松原地域には製造業が集中し、通勤、業務交通の起終点となっています。(⑥)

① 人口・世帯数の推移

- ・本市の人口は、平成 24 年にピークを迎え、減少傾向でしたが、近年は微増しています。世帯数については、微増傾向です。
- ・本市の夜間人口は 128,737 人、昼間人口は 107,720 人、昼夜間人口比は 0.84 であることから、就業地より居住地としての土地利用傾向が強く、通勤、通学等の発生トリップの起点となっているといえます。

図 人口・世帯数の推移



出典：座間市統計要覧 平成 30 年版

② 年齢別人口の推移

- ・15 歳未満人口と 15 歳以上 65 歳未満人口は年々減少傾向を示しています。
- ・65 歳以上人口は年々増加しています。
- ・現在の高齢化率は、約 24%です。

図 年齢別人口の推移

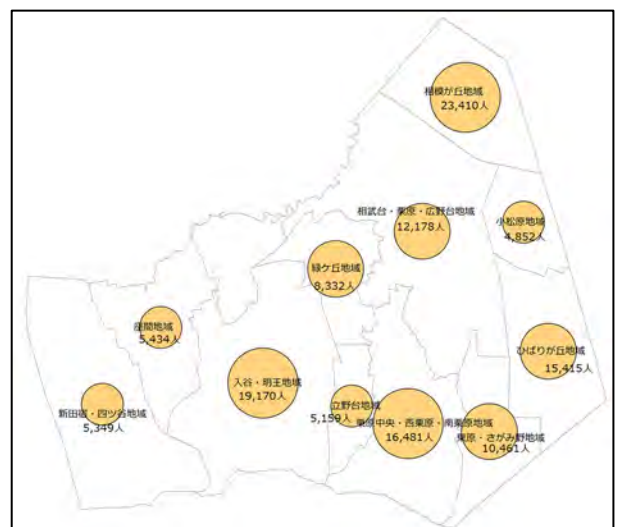


出典：座間市統計要覧 平成 30 年版

③ 地域別人口

- ・市内の地域別の人口を見ると、相模が丘地域が約 23,000 人と最も多く、2 番目に入谷・明王地域の約 19,000 人、3 番目に栗原中央・西栗原・南栗原地域の約 16,000 人となっています。
- ・相模鉄道のさがみ野駅勢圏、小田急小田原線の座間駅勢圏、相武台前駅勢圏の人口が多くなっています。

図 地域別人口



出典：座間市統計要覧 平成 30 年版

(3) 主要施設

- 市内では公共公益施設が広範に立地しています。(①)
- 小・中学校、高等学校で1校当たり約600人の通学移動が毎日発生しています。(②)
- 1日100人以上が利用する公共公益施設は20施設以上あります。(②)

①施設の立地状況 【資料編：資-5】

・本市には、市役所をはじめ、市民文化会館や老人憩いの家等の福祉・交流施設や、病院等の保健医療施設、小・中学校、高等学校等の教育施設、市民の移動の目的となる公共公益施設が市内に広範に立地しています。

②施設の利用状況 【資料編：資-5】

・小学校11校、中学校6校、高等学校3校で約1.2万人、1校当たり約600人の通学移動が平日毎日発生します。
 ・1日当たり100人以上が利用する公共公益施設は26施設あり、その施設を起終点とした市内移動が発生しています。

2.2 道路交通の現況

- 本市は、国道246号や主要な県道等の幹線道路により骨格となる道路ネットワークが構成されています。(①)
- 市の南北軸、東西軸の小田急小田原線との交差区間や周辺都市との連絡区間で都市計画道路が未整備の区間があります。(②)
- 都市計画道路未整備区間では、歩行者自転車空間の連続性を確保する必要があります。(③)
- 幹線道路は歩道が整備されていますが、市街地内の生活道路は歩道が狭く、歩道が無い道路があります。(④)
- 多くの道路において、交通量や混雑度は減少しています。(⑤)
- 普通・小型車が減少する一方で、軽自動車と原付自転車が増加しています。(⑥)
- 全体の事故件数は年々減少していますが、増加している地域もあります。(⑦)
- 全体の放置自転車は減少していますが、相武台前駅周辺では現在でも多い状況です(⑧)

①道路ネットワーク

・本市の道路ネットワークは、広域幹線道路の国道246号と県道7路線のほか、都市計画道路を含めた約2,247路線の市道が相互に連結して道路網を構成しています。

②都市計画道路

・本市の都市計画道路の整備率は約40%です。
 ・3・4・5座間南林間線、3・5・4緑ヶ丘大塚線、3・6・1田中東原線、3・6・4座間天台線の4路線については、小田急小田原線との交差方式の検討が必要です。
 ・3・4・5座間南林間線は、事業実施を見据えた都市計画変更が必要です。
 ・3・4・1相模原座間線や3・4・2相武台入谷線、3・6・5緑ヶ丘林間線等、本市周辺の相模原市、海老名市、綾瀬市、大和市方面への連絡区間の未整備区間があります。
 ・平成26年3月に策定した「都市計画道路見直しの方針」に基づき、3・6・8田中相武台下線を平成30年2月に廃止しました。

表 都市計画道路の整備状況

	都市計画道路名称	延長m	幅員m	整備率%	
整 備 北 軸 の 検 討	1 3・3・1 国道246号大和厚木バイパス線	2620	22	100%	
	2 3・3・2 広野大塚線	4510	22	0%	
	3 3・4・1 相模原座間線	1550	18	12%	
	4 3・4・2 相武台入谷線	4050	18	80%	
	5 3・4・3 相模原二ツ塚線	3880	16	7%	
	6 3・4・4 座間大和線	1840	16	44%	
	7 3・4・5 座間南林間線	5880	16	73%	
	整 備 東 西 軸 の 検 討	8 3・5・1 町田厚木線	4000	15	17%
		9 3・5・3 座間大野線	120	12	0%
		10 3・5・4 緑ヶ丘大塚線	4000	12	78%
11 3・5・5 南広野東原線		3130	12	100%	
12 3・5・6 東原ひばりヶ丘線		930	12	36%	
13 3・6・1 田中東原線		2300	11	40%	
14 3・6・2 杉久保座間線		1510	11	0%	
15 3・6・3 蟹ヶ沢線		90	11	48%	
16 3・6・4 座間天台線		3100	11	37%	
17 3・6・5 緑ヶ丘林間線		2860	11	17%	
18 3・6・6 中羽根沢線		630	11	0%	
19 3・6・7 座間駅三峰線	490	11	0%		
20 3・6・9 相模中央線	670	8	100%		
21 3・6・10 相武台栗原線	1620	8	100%		
全路線 21路線				42%	

出典：座間市統計要覧 平成30年度版

図 都市計画道路整備状況図 (平成 30 年 3 月)



3・5・4 緑ヶ丘大塚線
(相武台前駅周辺の踏切)



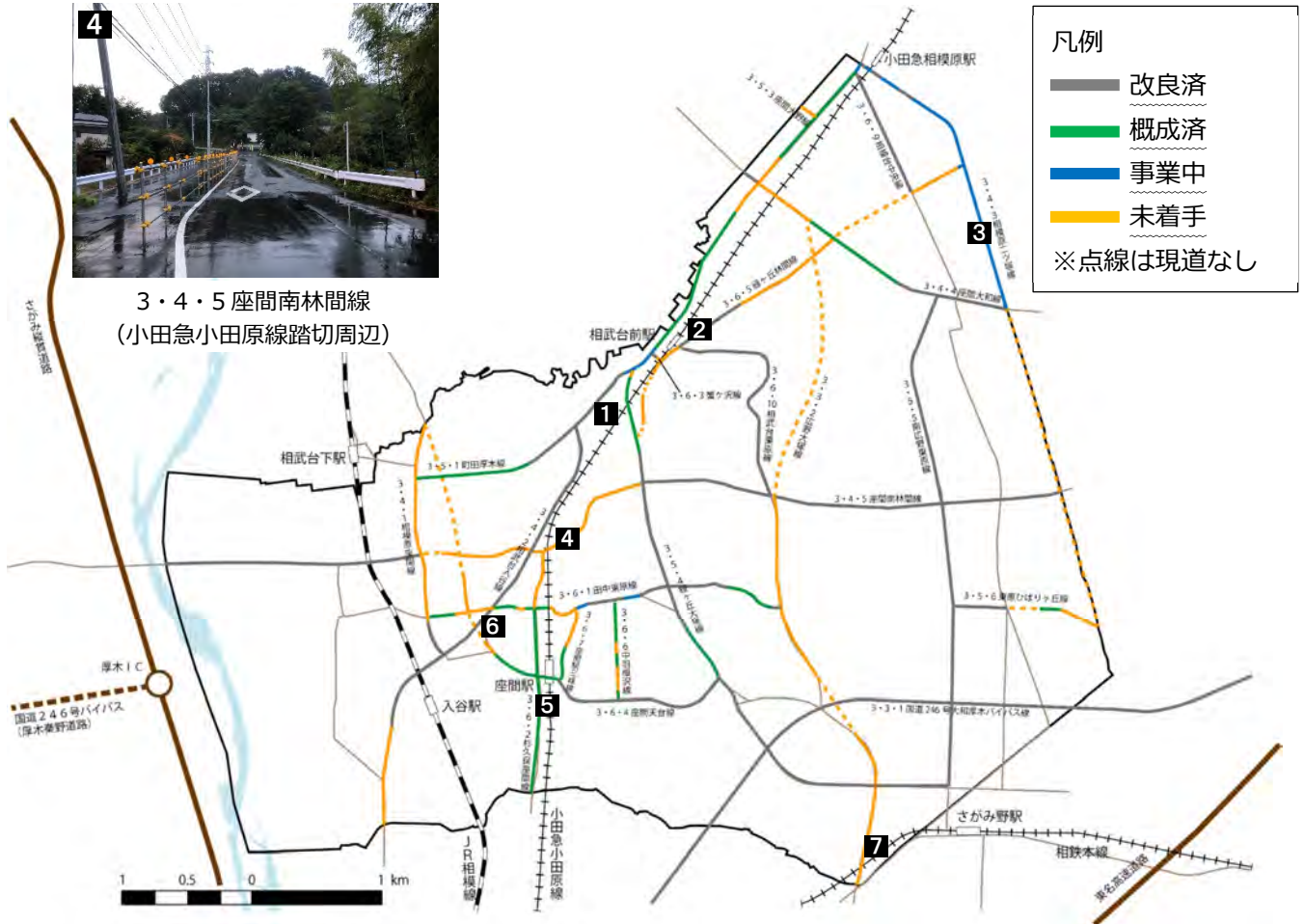
3・6・5 緑ヶ丘林間線
(相武台前駅南口周辺)



3・4・3 相模原二ツ塚線



3・4・5 座間南林間線
(小田急小田原線踏切周辺)



3・6・4 座間天台線
(座間駅周辺の踏切)



3・6・2 杉久保座間線



3・3・2 広野大塚線
(さがみ野駅周辺の踏切)

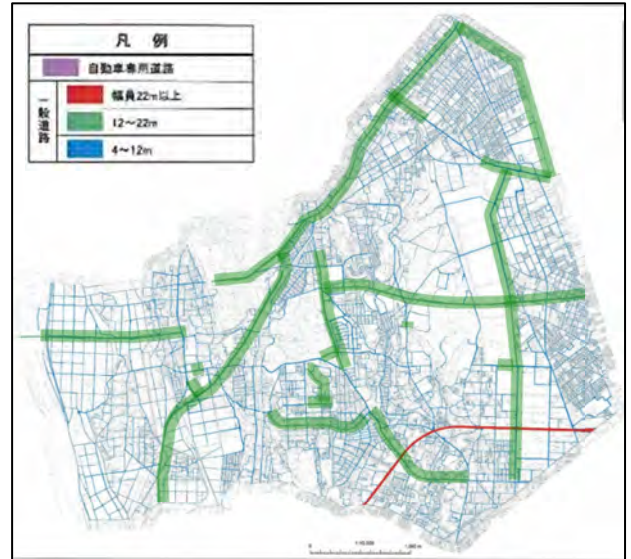
(写真は令和元年 1 1 月撮影)

出典：座間市統計要覧 平成 30 年版

③道路の幅員

- ・市内の主な道路の幅員は、3・3・1 国道 246 号大和厚木バイパス線の代表幅員が 22m で、3・5・1 町田厚木線、3・6・1 田中東原線、3・5・4 緑ヶ丘大塚線、3・4・5 座間南林間線等の主要な地域幹線道路の幅員は 12 ～ 22m です。
- ・都市計画道路の未整備区間では道路幅員が狭く、歩行空間や自転車走行空間の連続性を確保する必要があります。

図 現況道路幅員図



④歩道の設置状況

- ・主要な幹線道路には概ね歩道が設置されており、歩行者ネットワークは確保されています。
- ・一部の生活道路等では、歩道が設置されておらず、歩行者の安全性の確保が必要です。



入谷駅前の道路

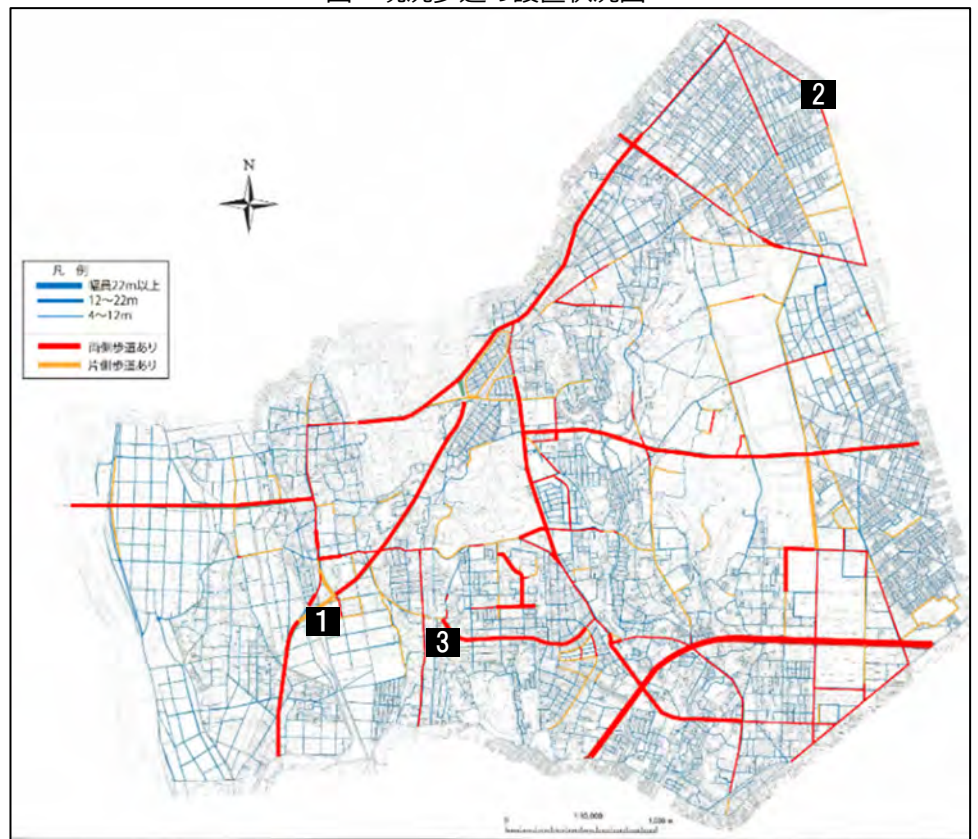


相模が丘地域の道路



座間駅周辺の踏切

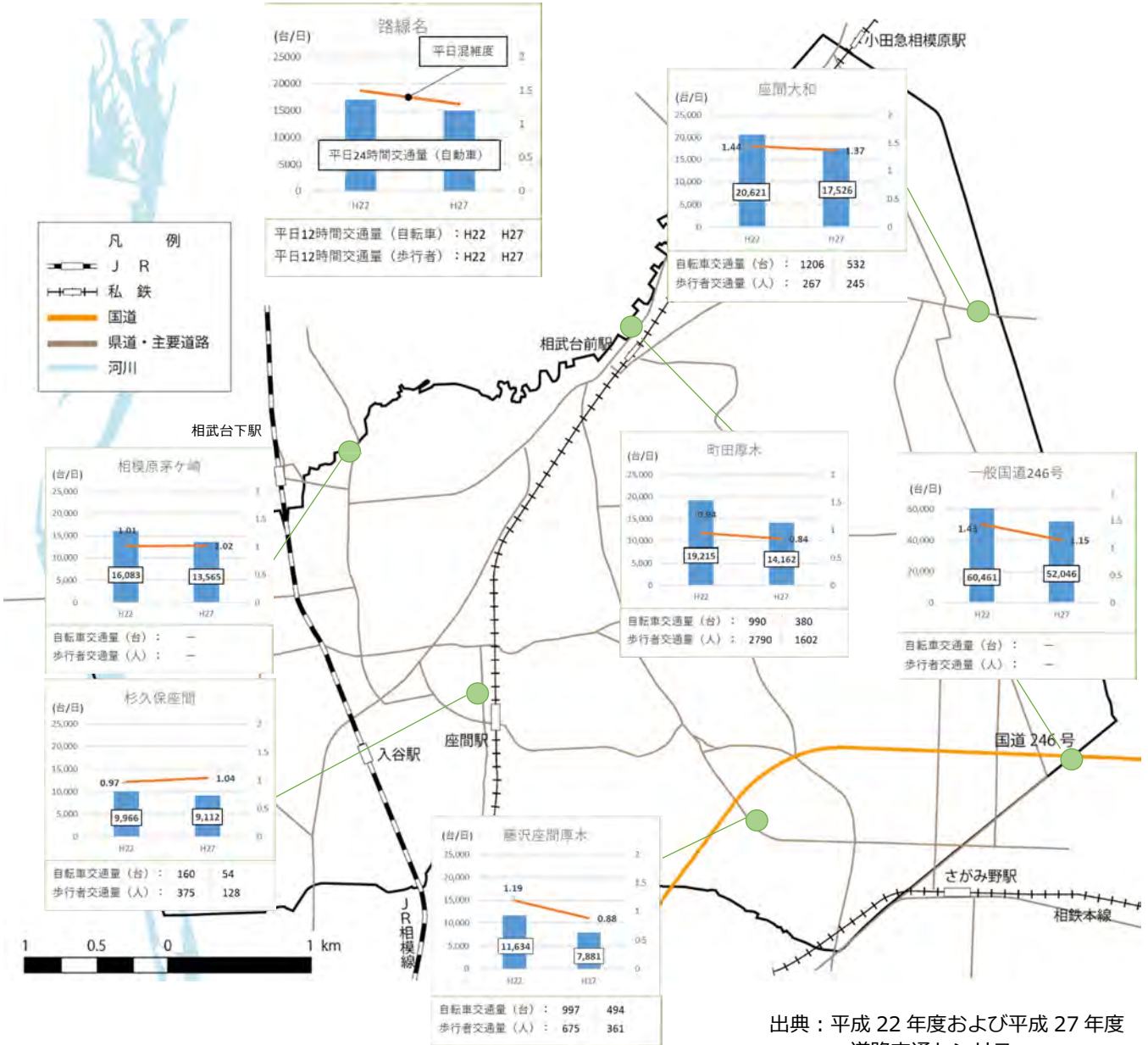
図 現況歩道の設置状況図



⑤道路交通量

- ・市内を通過する 3・3・1 国道 246 号大和厚木バイパス線と 3・4・4 座間大和線において混雑度が約 1.2～1.4 とやや高くなっていますが、そのほかの路線においては大きな混雑は発生していません。
- ・平成 22 年と平成 27 年の交通量や混雑度と比較すると、ほとんどの路線において減少しています。

図 主要地点の道路交通量



2.3 公共交通の現況

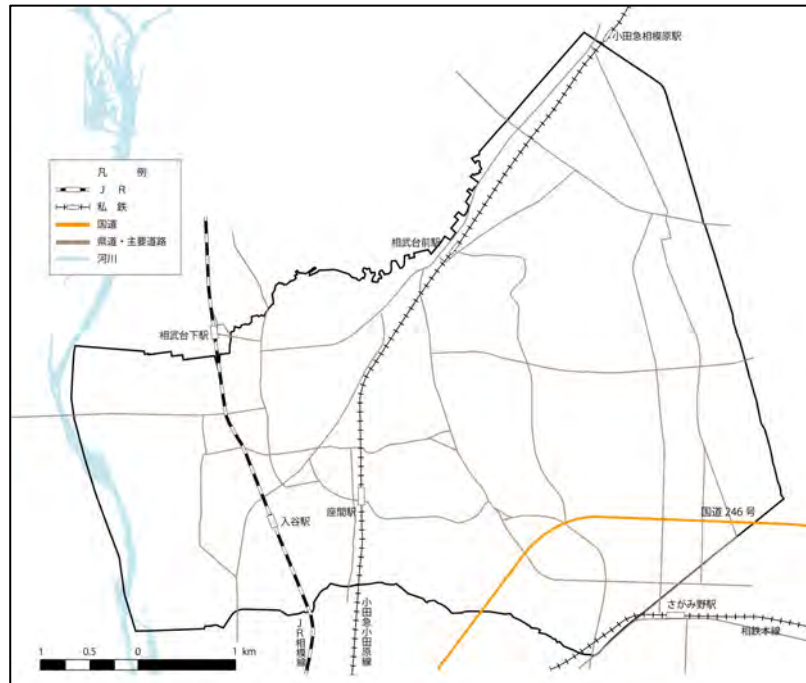
(1) 鉄道

- 市内には鉄道3駅があり、各鉄道駅は一部の地域を除き徒歩約20分圏域にあります。(①)
- 小田急小田原線、相模鉄道に比べ、JR相模線の運行本数が少ない状況です。(②)
- JR相模線の相武台下駅、入谷駅の乗降客数は増加傾向にあります。(③)
- 市内の鉄道各駅は、バリアフリー化を進めています。(④)

①鉄道路線網

- ・本市は小田急小田原線、JR相模線、相模鉄道の3路線に囲まれた地域であり、市内の一部の地域を除き、各鉄道駅まで概ね徒歩20分で到達可能です。
- ・本市には、小田急小田原線の相武台前駅および座間駅、JR相模線の入谷駅の3駅が立地し、市境付近に小田急小田原線の小田急相模原駅、相模線の相武台下駅、相模鉄道のさがみ野駅およびかしわ台駅が隣接しています。

図 本市の鉄道路線網



②運行状況

- ・小田急小田原線相武台前駅及び座間駅の平日最大運行本数は上り11本/時、下り8本/時ですが、JR相模線入谷駅の平日最大運行本数は上下ともに4本/時であり、小田急小田原線は高い運行頻度を示しています。
- ・相模鉄道のさがみ野駅及びかしわ台駅は市域に隣接する駅で、平日最大運行本数は上り10,11本/時、下り12,13本/時と運行頻度が高くなっています。
- ・始発は3路線とも5時前後から運行、終発は小田急小田原線と相模鉄道は1時前後まで、JR相模線は0時21分です。

表 座間市内の鉄道サービスの状況

路線名	駅名	運行日	1時間当たり 最大運行本数	始発時刻	終発時刻	急行停車の有無
小田急小田原線	小田急相模原	上り	平日 11	5:03	1:00	×
		土曜・休日	6	5:04	1:00	×
		下り	平日 8	4:52	1:04	×
	相武台前	上り	平日 11	5:01	0:57	×
		土曜・休日	6	5:01	0:58	×
		下り	平日 8	4:55	1:07	×
座間	上り	平日 11	4:58	0:55	×	
	土曜・休日	7	4:58	0:55	×	
	下り	平日 8	4:58	1:09	×	
JR相模線	入谷	上り	平日 4	5:34	0:11	○
		土曜・休日	4	5:35	0:11	○
		下り	平日 4	5:10	0:18	○
	相武台下	上り	平日 4	5:11	0:18	○
		土曜・休日	4	5:32	0:08	○
		下り	平日 5	5:13	0:21	○
相模鉄道	さがみ野	上り	平日 11	4:46	0:00	○
		土曜・休日	6	4:46	0:01	○
		下り	平日 13	5:38	1:15	○
	かしわ台	上り	平日 10	4:44	23:58	○
		土曜・休日	6	4:44	23:58	○
		下り	平日 12	5:40	1:05	○
土曜・休日	7	5:40	0:43	○		

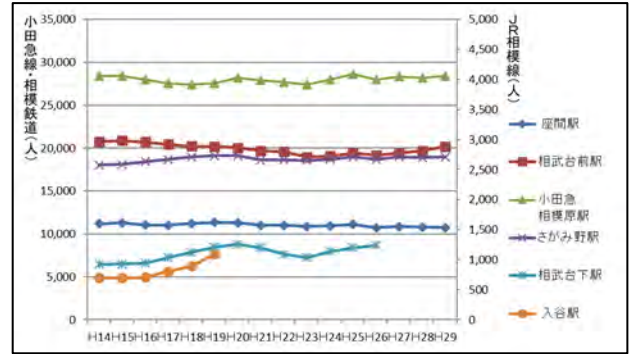
本市内の鉄道駅

資料：「JR東日本ホームページ」「相鉄グループホームページ」「小田急電鉄ホームページ」
(令和2年1月現在)

② 利用状況

- 各鉄道駅の1日平均乗車人数をみると、小田急小田原線の小田急相模原駅、相武台前駅および相模鉄道のさがみ野駅の乗車人数が多くなっていますが、近年は横ばい傾向です。

図 駅別1日平均乗車人数の推移



出典：座間市統計要覧 平成30年版

③ バリアフリー化の状況

- 市内の鉄道各駅では、エレベーターやエスカレーター、車いす用スロープ、障がい者用トイレ等の設置により、バリアフリー化が進められています。
- 小田急小田原線の相武台前駅の北口以外にはエスカレーターが設置されていません。
- JR相模線の入谷駅は、無人駅ですが、バリアフリー化として車いす用スロープが設置されています。

表 本市の鉄道駅におけるバリアフリー化の状況

		エレベーター	エスカレーター	トイレ	障がい者用トイレ	ベビー対応設備	車いす用スロープ	駅構内触知案内板
小田急小田原線	相武台前	●	● (北口)	●	●	●	●	●
	座間	●	—	●	●	●	—	●
JR相模線	入谷	—	—	—	—	—	●	—



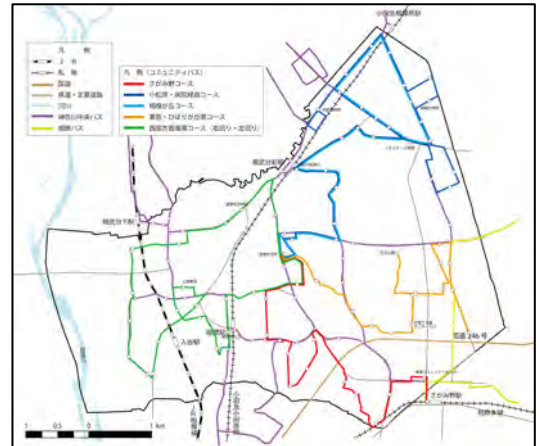
(2) バス

- 路線バスは小田急小田原線の相武台前駅を中心に小田急小田原線の座間駅も経由して、ネットワークを形成しています。(①)
- コミュニティバスは、市役所を基点としたネットワークを形成しています。(①)
- 路線バスの運行頻度は、市外経由に比べて低くなっています。(②)
- コミュニティバスの利用者数は近年増加傾向にあります。(③)

① 路線網

- ・本市のバス路線網は、小田急小田原線の相武台前駅と相模鉄道のさがみ野駅、海老名駅、小田急江ノ島線の南林間駅、JR 相模線の相武台下駅、原当麻駅等とを連絡する路線を中心に形成されています。
- ・小田急小田原線の座間駅は、相武台前駅を発着する路線の一部の経由地となっており、JR 相模線の入谷駅にはバスの乗り入れはありません。
- ・平成 16 年 11 月から運行を実施しているコミュニティバスは、市役所を基点とした 5 ルートが運行中です。

図 路線バス・コミュニティバスの路線網図



(令和 2 年 1 月現在)

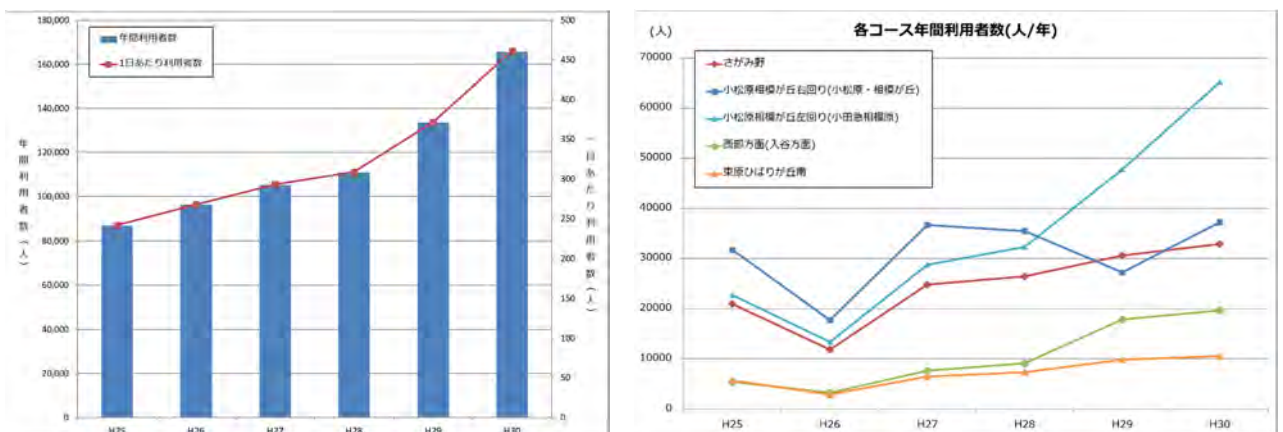
② 運行状況【資料編：資-6】

- ・路線バスは、初乗り現金 180 円(IC178 円)で運行されており、本市を經由する路線は 1 時間当たり最大 2~3 本程度の運行本数 (20~30 分に 1 本) となっています。
- ・相武台団地循環等の相模原市内を經由する路線は、1 時間当たり最大 6 本の運行本数となっています。
- ・コミュニティバスは乗車料金 150 円 (未就学児は無料)で、1 時間に 0.5~1 本程度の頻度で運行しています。

③ 利用状況【資料編：資-6】

- ・路線バスは 3・5・1 町田厚木線を経由する相模原方面の路線の利用が多く、1 日 1,000 人以上が利用しています。
- ・コミュニティバスは、平成 16 年の運行開始以降、利用者数が着実に増加してきており、年間約 16 万人の利用者数となっています。最も利用者が多い小松原相模が丘左回りコース (令和元年 10 月からは相模が丘コースに名称変更) は、平成 29 年度の見直しの際に 28 人乗りの小型バスを導入し、年間約 6 万人が利用しています。

図 コミュニティバス乗降客数の推移



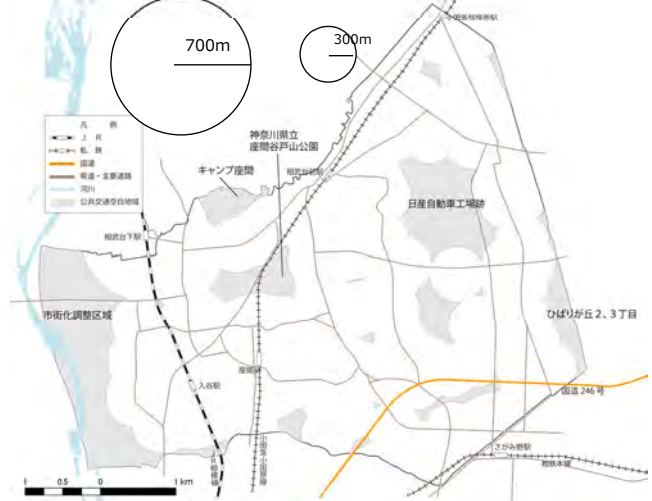
資料：座間市調べ

(3) 公共交通空白地域

●本市の公共交通空白地域は、公園や大規模工場跡地、市街化調整区域、米軍基地等であり、それ以外はおおむね公共交通でカバーされています。

- コミュニティバスの路線も含め、市内の公共交通空白地域（鉄道駅から700m圏外、バス停から300m圏外）は、日産自動車工場跡と県立座間谷戸山公園、キャンプ座間、ひばりが丘2、3丁目付近、市街化調整区域です。
- コミュニティバスの運行により、栗原中央5丁目、南栗原2丁目の一帯、ひばりが丘2・3丁目と小松原1・2丁目の一帯、西栗原1・2丁目と南栗原1・5・6丁目の一帯、相模が丘3丁目周辺、緑ヶ丘2丁目周辺がカバーされています。

図 現況の公共交通空白地域（コミュニティバスを含む）
鉄道駅から700m圏内域 バス停留所から300m圏域



2.4 移動の現況

(1) 代表交通手段分担率

- 自動車の分担率が減少しており、自転車およびバスの分担率が増加しています。
- 自宅—勤務では鉄道が最も多く利用されており、次いで自動車が利用されています。
- 自宅—私事では自動車の利用が最も多く、次いで徒歩が多くなっています。

- 代表交通手段分担率は、自動車の分担率が33.9%と最も高く、次いで徒歩が28.0%となっています。
- 平成20年から平成30年にかけて、自動車と徒歩の代表交通手段分担率は、それぞれ1.4%、0.7%減少しています。一方、自転車の分担率は、2.0%増加しています。
- 目的別の交通手段分担率において、自宅—勤務は35.9%で鉄道が最も高く、次いで31.9%自動車が高くなっています。
- 自宅—私事の代表交通手段分担率は41.2%で自動車が最も高く、次いで32.3%で徒歩が高くなっています。

図 代表交通手段分担率

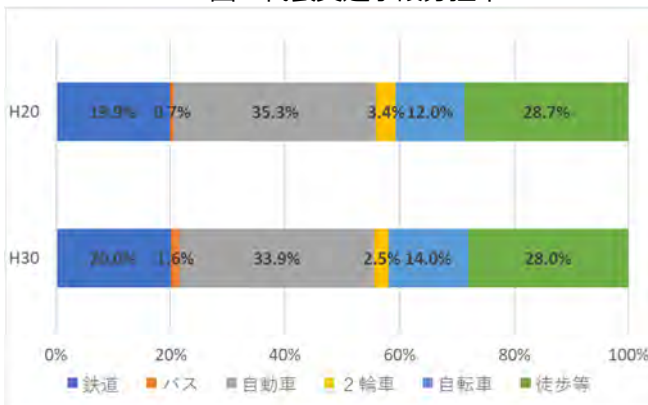
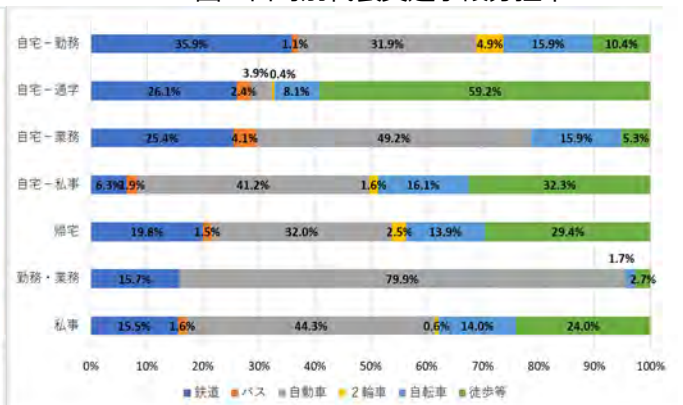


図 目的別代表交通手段分担率



出典：第6回（平成30年）東京都圏パーソントリップ調査

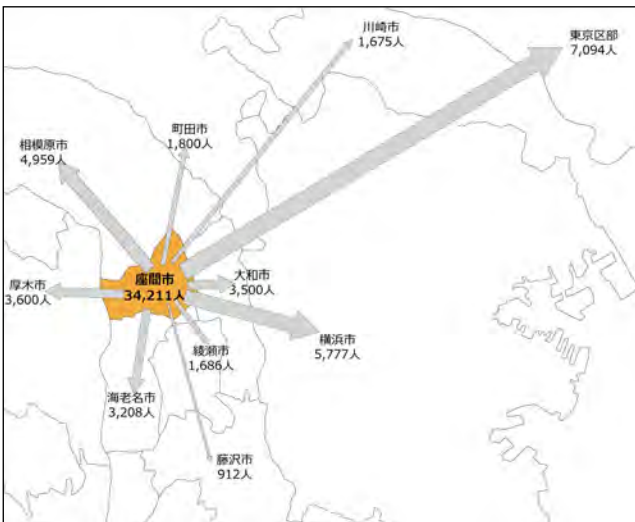
(2) 通勤通学流動

- 市外への通勤は東京区部、横浜市、周辺都市等が多く、市外からの通勤は相模原市が最も多くなっています。(①)
- 市外への通学は東京区部、横浜市、相模原市等が多く、市外からの通学は相模原市が最も多くなっています。(②)

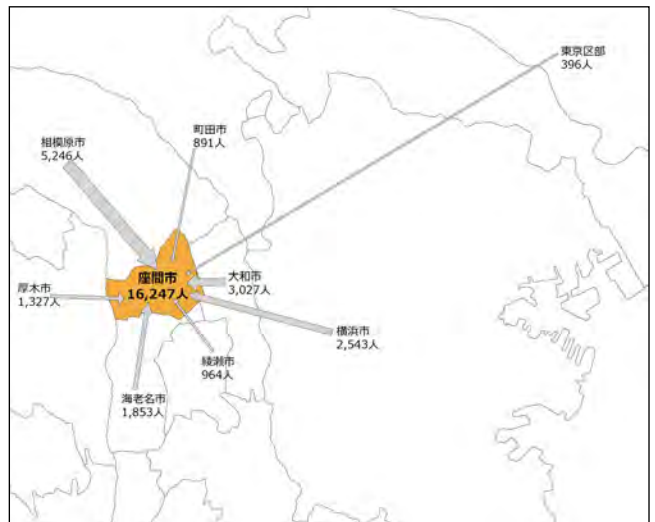
①通勤流動

- ・平成 27 年における通勤流動は、流出が 34,211 人、流入が 16,247 人と、流出が流入を大きく上回っています。
- ・市外への通勤は、東京区部が 7,094 人と一番多く、次いで横浜市 5,777 人、相模原市 4,959 人が上位を占めています。
- ・市内への通勤は、相模原市が 5,246 人と一番多く、次いで大和市 3,027 人、横浜市 2,543 人が上位を占めています。

【流出】



【流入】



②通学流動

- ・平成 27 年における通学流動は、流出が 7,941 人、流入が 2,456 人と、流出が流入を上回っています。
- ・市外への通学は、東京区部が 1,509 人と一番多く、次いで相模原市 1,463 人、横浜市 1,262 人、町田市、厚木市が上位を占めています。
- ・市内への通学は、相模原市が 682 人と一番多く、次いで大和市、厚木市が上位を占めています。

【流出】



【流入】



出典：平成 27 年度国勢調査

(3) 時間帯別トリップ数

- 通勤通学の発生ピークは7時台、集中ピークは8時台となっており、帰宅の発生ピークは16時台と18時台、集中ピークは18時台です。(①)
- 鉄道の発生ピークは7時台、自動車は発生・集中ともに7～19時台で平均的にトリップ数が多くなっています。(②)
- 徒歩のトリップ数の発生ピークは7時台と15時台、集中ピークは8時台と15時台です。(②)
- 自転車のトリップ数の発生・集中ともに8時台がピークになっています。(②)

①目的別時間帯別トリップ数

- ・通勤通学の発生ピークは7時台、集中ピークは8時台となっており、帰宅の発生ピークは16時台と18時台、集中ピークは18時台となっています。
- ・私事の発生ピークは8～10時台、集中ピークは8～11時台となっています。

図 目的別時間帯別発生トリップ数

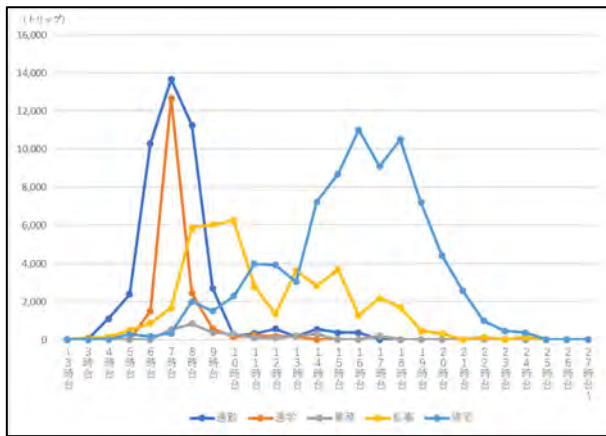
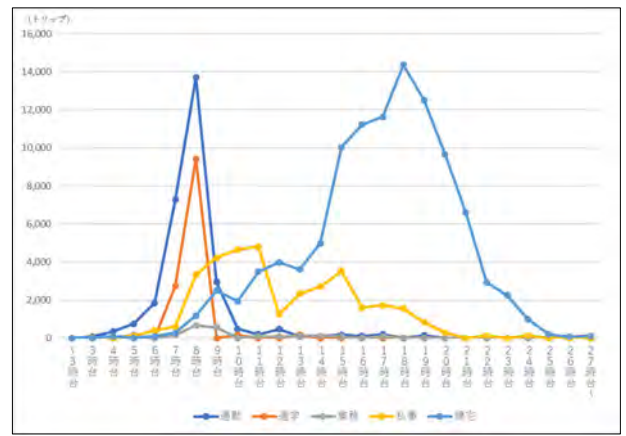


図 目的別時間帯別集中トリップ数



②交通手段別時間帯別トリップ数

- ・通勤目的の分担率が高い鉄道の発生ピークは7時台、集中ピークは8時台ですが、自動車は、発生・集中ともに7～19時台で平均的にトリップ数が多くなっています。
- ・徒歩のトリップ数の発生ピークは7時台と15時台、集中ピークは8時台と15時台です。
- ・自転車のトリップ数の発生・集中ともに8時台がピークになっています。

図 代表交通手段別発生トリップ数

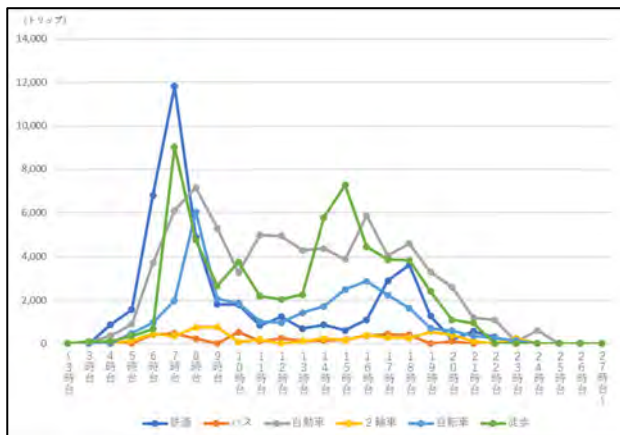
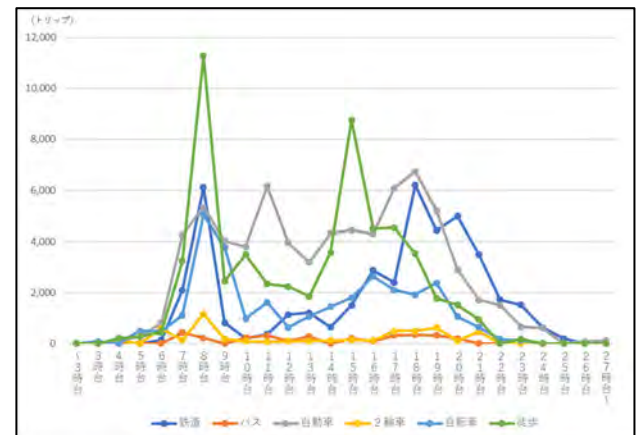


図 代表交通手段別集中トリップ数




出典：第6回（平成30年）東京都都市圏パーソントリップ調査

2.5 主な大規模開発

- 平成 28 年に座間総合病院が開院しました。(①)
- 平成 30 年にイオンモール座間が開店しました。(②)
- 令和 2 年にイオンモール座間の敷地にイオンシネマ座間が開業しました。(③)


①座間総合病院

名称	社会医療法人ジャパンメディカルアライアンス 座間総合病院	
所在地	〒252-0011 神奈川県座間市相武台 1-50-1	
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地面積：15,548.36㎡ ・延床面積：16,115.15㎡ ・開院日：平成28年4月1日 ・診療科目：総合診療科、一般内科、糖尿病内科、循環器内科、神経内科、漢方内科、小児科、外科、整形外科、リウマチ科、リハビリテーション科、脳神経外科、形成外科、皮膚科、泌尿器科、眼科、耳鼻咽喉科、麻酔科、放射線科 ・病床数：352床 	 <p>出典：座間総合病院 HP 病院紹介</p>

②イオンモール座間

名称	イオンモール座間	
所在地	〒252-0012 神奈川県座間市広野台 2 丁目 10-4	
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地面積：約 58,000㎡ ・延床面積：約 112,000㎡ ・総賃貸面積：約 50,000㎡ ・開業日：平成30年3月16日（金） ・従業員数：モール全体約2,300名（内、イオンスタイル座間約500名） ・基本商圏：車25分（半径5 km）圏内・約28万世帯・約61万人 	 <p>出典：イオンモール株式会社 プレスリリース 平成 30 年 2 月 7 日</p>

③イオンシネマ座間

名称	イオンシネマ座間	
所在地	〒252-0012 神奈川県座間市広野台 2 丁目 10-5	
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地面積：約 35,000㎡ ・延床面積：約 5,000㎡ ・総賃貸面積：約 5,000㎡ ・開業日：令和2年3月 ・スクリーン数：10スクリーン ・座席数：1,475 席 	 <p>出典：イオンモール株式会社 プレスリリース 令和元年 12 月 20 日</p>

3. アンケート調査の実施

3.1 調査の概要

(1) 調査の目的

平成 22 年 3 月に策定された「座間市総合都市交通計画」の見直しに向け、日常生活活動における都市交通の課題や改善点、要望等についての市民意向の変化等を把握し、本計画の基礎的資料とするため、アンケート調査を実施しました。

(2) 対象者

平成 30 年 7 月現在、座間市在住の 15 歳以上の男女個人

(3) 調査方法および対象部数（調査時期）

平成 30 年 7 月に実施

郵便により 2,000 部を配布⇒有効回答数：848 人(回収率：42.4%)

(4) 分析項目

【移動実態について】日常的な移動目的、移動目的地、移動の交通手段、移動頻度

【交通の問題について】交通手段の満足度、不満理由

【今後の交通の在り方について】今後重点的に取り組むべき課題について、今後交通を改善するために重視すべき点について、コミュニティバスの在り方について、自動車や公共交通の利用意向について

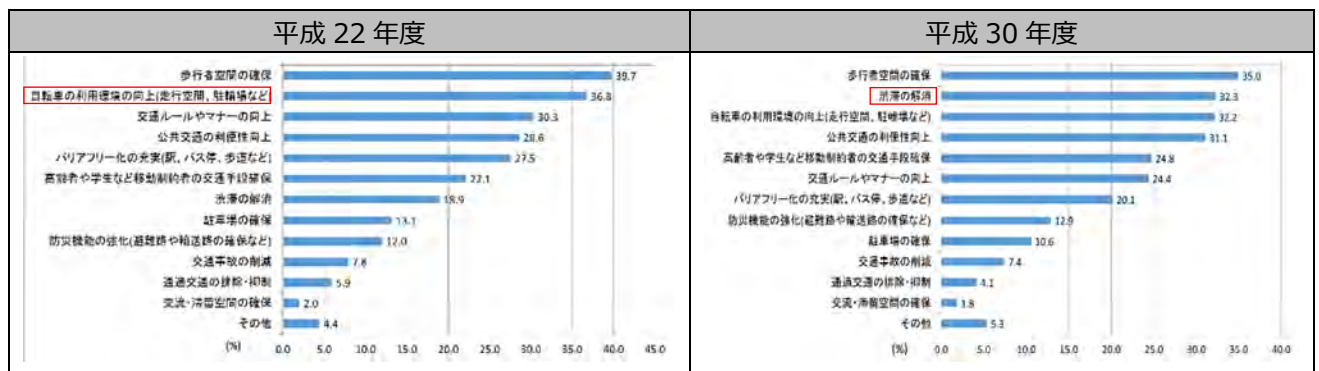
(5) アンケート調査票および調査結果⇒資料編 3. 市民アンケート結果参照【資料編：資-7 から資-15】

3.2 調査の結果（一部抜粋）

■重点的に取り組むべき課題について【資料編：資-15 (4) ①】

- 平成 30 年度調査では、約 4 割が「歩行者空間の確保」と回答しており、平成 22 年度調査から、市民の意識する重点的に取り組むべき課題に変化はありません。
- 平成 22 年度調査では「自転車の利用環境の向上（走行空間、駐輪場など）」、平成 30 年度調査では「渋滞の解消」が次いで重点課題として挙げられています。

図 平成 22 年度と平成 30 年度の比較



出典：市民アンケート結果抜粋

4.都市交通課題の整理

前述までの本市の都市および交通の現状、上位・関連計画の状況と市民アンケート結果を踏まえ、本市の交通計画上の課題を整理します。

表 本市の都市交通課題の体系

項目	都市および交通に関する特性、問題点等	市民アンケート結果 (OH22におけるもの、●H30におけるもの、◎共通なもの)	上位・関連計画等 (■中間年次におけるもの)	都市交通課題の整理
立地・地勢 (都市基盤)	○都心部、横浜へのアクセス性に優れた立地特性 ○県央および広域幹線沿いに位置するため、 通過交通と生活交通等が混在 ○起伏に富んだ地形のため、東西方向では坂道の移動がある ○都市化により、道路等の生活基盤の整備が必要		<input type="checkbox"/> シンボル拠点の整備 <input type="checkbox"/> 駅周辺の地域拠点の整備	<u>都市間交流の強化</u>
人口 (交通のシーズ)	○近年、人口は横ばい傾向 ○DID 地区に人口の9割が集中。さがみ野、座間駅周辺地区の人口が多い ○近年、従業者数や事業所数が減少 ○ひばりが丘・小松原地域の製造業の集中による通勤、業務交通の起終点 ○移動の制約を受けやすい65歳以上の高齢者は年々増加傾向		■将来人口は令和22年を112,000人と想定	●広域移動の円滑化を実現する交通体系の整備 (東西・南北幹線道路、さがみ縦貫道路・(仮称)綾瀬スマートインターチェンジへのアクセス道路等、広域道路ネットワークの構築等)
施設立地 (交通の起終点)	○公共施設が広範に立地し、市内で多様な移動が発生 ○小・中学校、高等学校で1校当たり約600人が通学のため移動 ○1日100人以上が利用する公共施設、約20施設を起終点とした移動見込み		<input type="checkbox"/> さがみ縦貫の整備 <input type="checkbox"/> (仮称)綾瀬スマートインターチェンジの整備 ■ (仮称)厚木PAスマートインターチェンジの整備 ※スマートインターチェンジ【資料編：資-3】 ■開発計画(商業施設等)周辺の道路整備 <input type="checkbox"/> 生活道路等の整備、改良 <input type="checkbox"/> 駅前広場、駐車場、駐輪場等の整備 <input type="checkbox"/> 避難路ネットワーク、避難路へのアクセス確保	<u>市民の交通環境の向上</u>
道路 (交通の基盤)	○小田急小田原線との交差点、周辺都市との連絡区間等で都市計画道路の未整備区間あり ○国道246号も含め、周辺都市との連絡区間で混雑度が高い ○普通・小型車が減少する一方、軽自動車と原付自転車が増加 ○事故件数は年々減少しているが、市西側地域では増加傾向	◎道路状況に対して市民が思う主な不満理由は、道路が狭い、危険な箇所がある、渋滞等 ●今後重点的に取り組むべき課題として「渋滞の解消」という回答が上位	<input type="checkbox"/> 本市内の小田急小田原線連続立体化 <input type="checkbox"/> 相模鉄道と広野大塚線の立体交差化 <input type="checkbox"/> 駅前広場空間の創出 <input type="checkbox"/> 行政拠点と他都市との連絡網強化 <input type="checkbox"/> 鉄道駅等のバリアフリー化 <input type="checkbox"/> 交通機関相互の乗換に係るシームレス化	●市民の移動の円滑化を実現する交通体系の整備 (地区内幹線道路ネットワークの構築、渋滞の解消、公共交通の利便性向上、市民意識の変革等) ●良好な生活環境の構築を支援する交通体系の整備 (良好な歩行・自転車走行環境の創出、ゆとりある交通環境の創出等) ●高齢化に対応した交通体系の構築 (移動環境のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化、生活を支える交通システムの確保等)
公共交通 (交通のツール)	○小田急小田原線により市域が東西に分断 ○小田急小田原線、相模鉄道に比べ、JR相模線の運行本数が少ない ○小田急小田原線小田急相模原駅、相武台前駅および相模鉄道のさがみ野駅の乗降客数は多いが、近年は横ばい傾向 ○路線バスは相武台前駅を中心にネットワークし、座間駅を經由 ○市外を經由する路線に比べ、市内を經由する路線バスの運行頻度は低い ○コミュニティバスは1時間に0.5~1本程度運行 ○バリアフリー化の完了している駅と、実施が完了していない駅あり	◎鉄道に対して市民が不満に思う主な理由は、駅が遠い、駅周辺に駐車場や駐輪場がない、運行本数が少ない等 ◎路線バスに対して市民が不満に思う主な理由は、運行本数が少ない、バスが定時運行されない、バス停の屋根や椅子がない等 ◎コミュニティバスに対して市民が不満に思う主な理由は、運行本数が少ない、行きたい方面の路線がない、バス停が遠い等	<input type="checkbox"/> 相武台前駅から主要公共施設へのバリアフリー特定経路の整備	●市民の安全を守る交通体系の構築 (歩行者や自転車の安全性確保、防災ネットワークの強化、交通ルール・マナーの向上等)
歩行・自転車 (交通のツール)	○駅周辺の道路は、自転車、歩行者の各交通量が多い ○都市計画道路未整備区間で、歩行者自転車空間の連続性が未確保 ○駅や学校、一部の主要施設周辺で歩道が未設置の区間が存在 ○放置自転車は減少傾向だが、相武台前駅周辺では現在多く存在	◎自転車に対して市民が不満に思う主な理由は、道路幅が狭く、通行するスペースが無い、段差が多く通行しづらい等 ◎歩行に対して市民が不満に思う主な理由は、歩道狭く通行しづらい、歩道が無い、段差が多く歩行しづらい等 ○今後重点的に取り組むべき課題として「歩行者空間の確保」や「自転車の利用環境の向上」が上位		<u>産業基盤の強化</u>
移動実態 (交通のニーズ)	○自動車利用が最も多く、徒歩も比較的多いが、バスの利用は少ない ○自動車の分担率が減少し、自転車およびバスの分担率が増加 ○鉄道は市外への通勤、自動車は通勤と買物等、自転車は買物等、徒歩は通学と買物等が多い ○通学は、徒歩が多く、自転車利用は少ない ○通勤は東京区部、横浜市、周辺都市等が多く、市外からは相模原市が多い ○通学は東京区部、相模原市等が多く、市外からは相模原市が最も多い ○朝の通勤通学の発生ピークは7時台、帰宅の発生ピークは16時台と18時台 ○鉄道の発生ピークは7時台、自動車は発生・集中ともに7~19時台で平均的にトリップ数が多い ○徒歩の発生ピークは7時台と15時台、自転車は発生・集中ともに8時台がピーク	○問題点が改善された場合、自動車からの転換意向について、約60%の住民が公共交通へ転換すると回答 ●問題点が改善された場合、自動車からの転換意向について、約40%の住民が公共交通へ転換すると回答 ●今後の交通整備のあり方として、「公共交通の利便性向上」等の公共交通を重視する考え方が過半数	<input type="checkbox"/> 環境保全推進体制の整備 <input type="checkbox"/> 環境負荷の少ないライフスタイルの確立 ■低炭素社会の実現 <input type="checkbox"/> 環境学習の推進 <input type="checkbox"/> 地球規模の環境問題への対応 <input type="checkbox"/> 交通安全施設の整備 <input type="checkbox"/> 交通環境の整備 <input type="checkbox"/> 交通安全組織の育成 <input type="checkbox"/> 交通安全教育の推進	●市内の多様な施設の活用を促す交通体系の整備 (回遊性を高める交通環境の創出等) ●産業を支援する交通体系の整備 (広域道路ネットワークの構築、渋滞の解消等)
				<u>地球環境問題への貢献</u>
				●自動車利用から公共交通・自転車利用への転換 (公共交通の利便性向上、公共交通・自転車等の利用促進、市民意識の変革等)

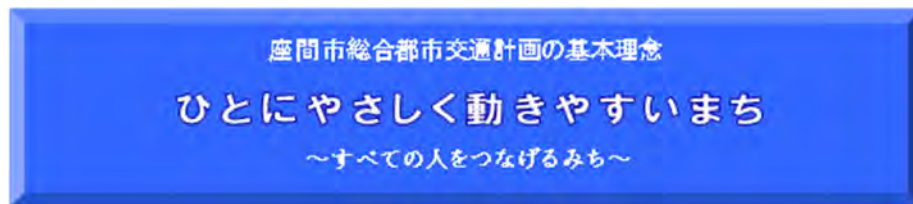
【資料編：資-7から資-15】

5.交通施策の基本理念と方針

5.1 基本理念

前述のような都市間交流の強化や市民の交通環境の向上、産業基盤の強化や地球環境問題への貢献等の都市交通の課題は継続的な対応が必要のため、**本計画の基本理念は前計画を引き継ぎます。**

現状の「広域移動軸の構築」、「生活移動軸の構築」、「災害への対応強化」、「公共交通の改善」、「交通結節機能の強化」、「安全・快適な歩行者空間の確保」、「自転車利用環境の向上」、「交通意識の醸成」という交通課題を解決し、環境と共生したコンパクトな市街地形成の下、人々が安全・安心で文化的な暮らしができるまちづくりとして都市マスタープランに掲げられている将来都市像の実現を支援する交通体系を構築するため、「ひとにやさしく動きやすいまち～すべての人をつなげるみち～」を基本理念として設定します。

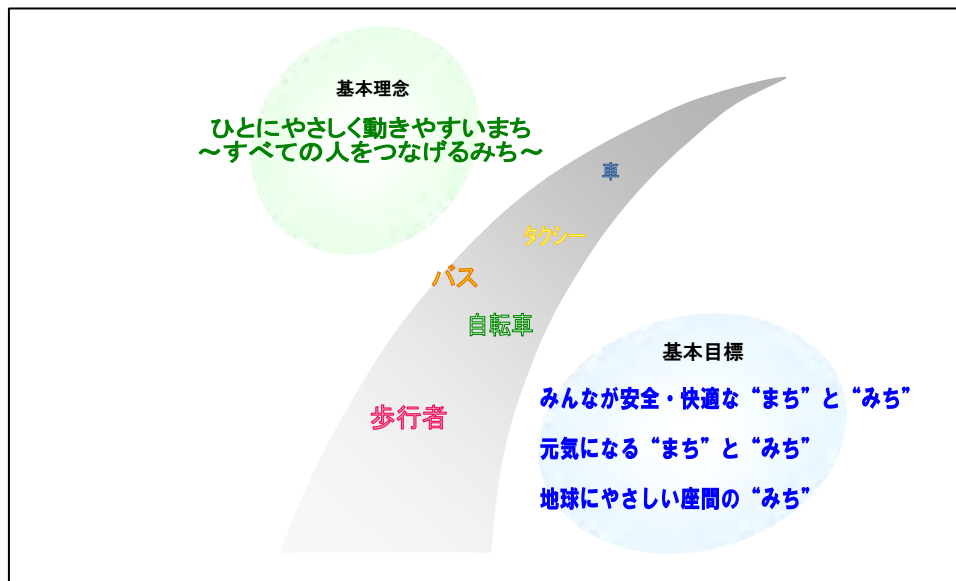


5.2 基本目標

基本理念の確実な実現のために、その旗印となる基本目標は前計画を引き継ぎます。

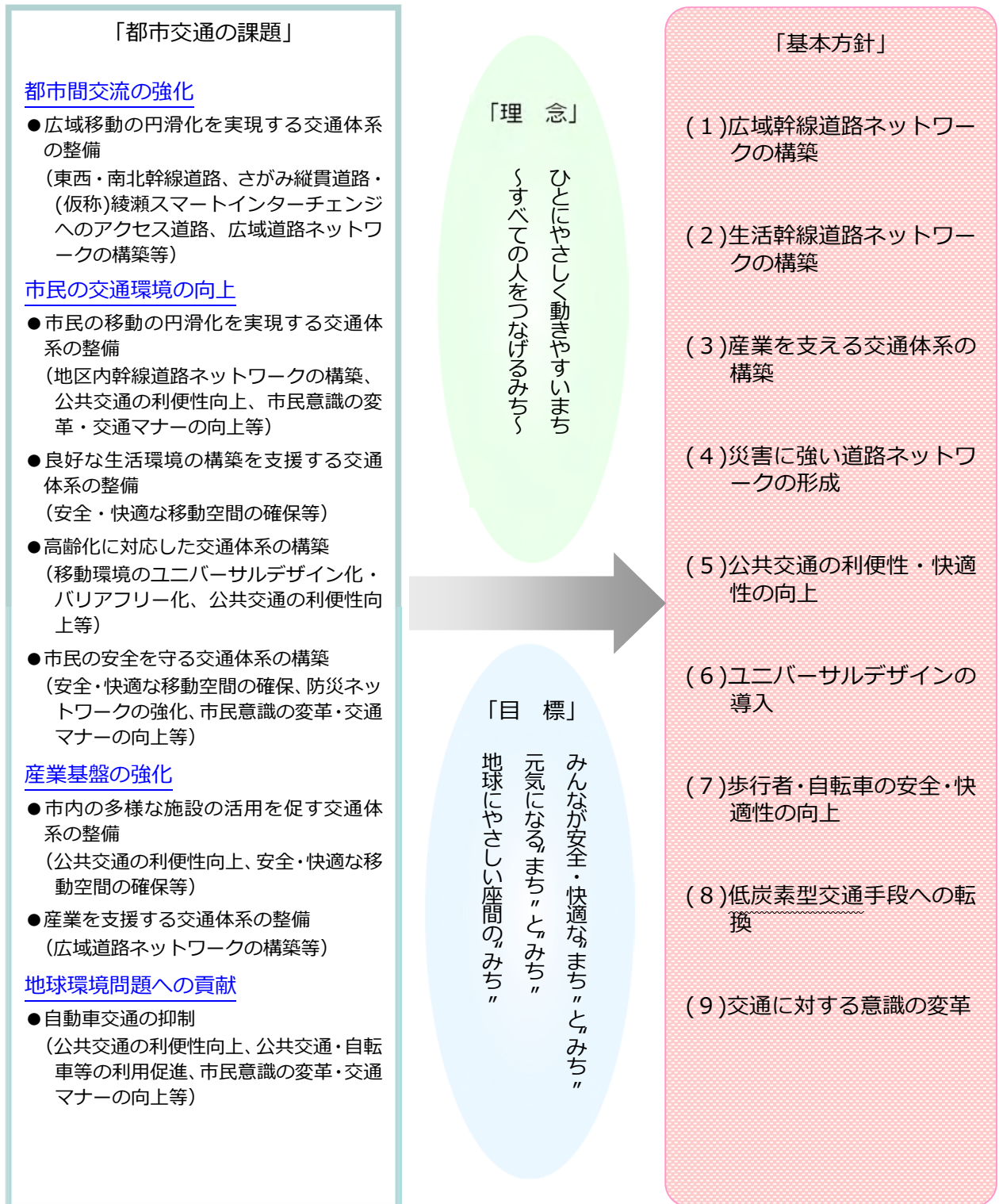
まず、住民の生活の利便性、快適性、安全性、防災性の向上・維持に努めるため『**みんなが安全・快適な“まち”と“みち”**』を、また、座間市の都市機能の構築、地域経済の発展に大きく寄与する地域産業を支援するため『**元気になる“まち”と“みち”**』を、さらに、昨今の地球環境問題にも積極的に取り組み、我が国の省CO2に貢献するため『**地球にやさしい座間の“みち”**』の3つの基本目標を掲げます。

図 座間市総合都市交通計画の基本目標



5.3 基本方針

本市における都市交通課題と基本理念、3つの基本目標、交通手段別の役割を踏まえ、都市交通の基本方針を以下のように前計画を引き継ぎます。



■基本方針の解説と将来交通体系の位置付け

基本方針 1 広域幹線道路ネットワークの構築

東京や横浜方面等日常的な通勤移動や買い物移動、また、企業の物流や業務交通を円滑化にすることにより、地域経済の発展と活力向上に資するための高規格道路等の広域幹線道路ネットワークの構築に取り組みます。

したがって、将来交通体系では、東西・南北軸となる都市間連絡道路および地域間連絡道路を**広域幹線道路ネットワーク**として位置付けます。

基本方針 2 生活幹線道路ネットワークの構築

本市の主要な公共施設や鉄道駅等を連絡し、市民の生活活動の基盤として市内のあらゆる場所に移動できるように、地域内の幹線道路ネットワークの構築に取り組みます。

したがって、将来交通体系では、地域内幹線道路および地区内道路を**生活幹線道路ネットワーク**として位置付けます。

基本方針 3 産業を支える交通体系の構築

地域産業の活力を高め、物流交通や業務交通の適正化に資するために、主要幹線道路の未整備区間の解消を図り、道路ネットワークの構築に取り組みます。

基本方針 4 災害に強い道路ネットワークの形成

緊急車両が通行可能な道路の確保等により、災害に強い交通体系づくりに取り組みます。

基本方針 5 公共交通の利便性・快適性の向上

鉄道や路線バス、コミュニティバスの利便性の向上、また、各公共交通手段間の連携を強化することにより、誰もが快適、円滑に移動できる交通体系づくりに取り組みます。

したがって、将来交通体系では、鉄道網および路線バス網やコミュニティバスの運行エリアを**公共交通ネットワーク**として位置付けます。

基本方針 6 ユニバーサルデザインの導入

障がい者や健常者の分け隔てなく、また、世代、性別を問わず、誰もが移動しやすい交通環境をつくるために、移動環境のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化に取り組みます。

基本方針 7 歩行者・自転車の安全性・快適性の向上

歩行者や自転車が安全・快適に移動できる交通環境づくりに取り組みます。

したがって、将来交通体系では、自転車ネットワーク軸を**自転車ネットワーク**として位置付けます。

基本方針 8 低炭素型交通手段への転換

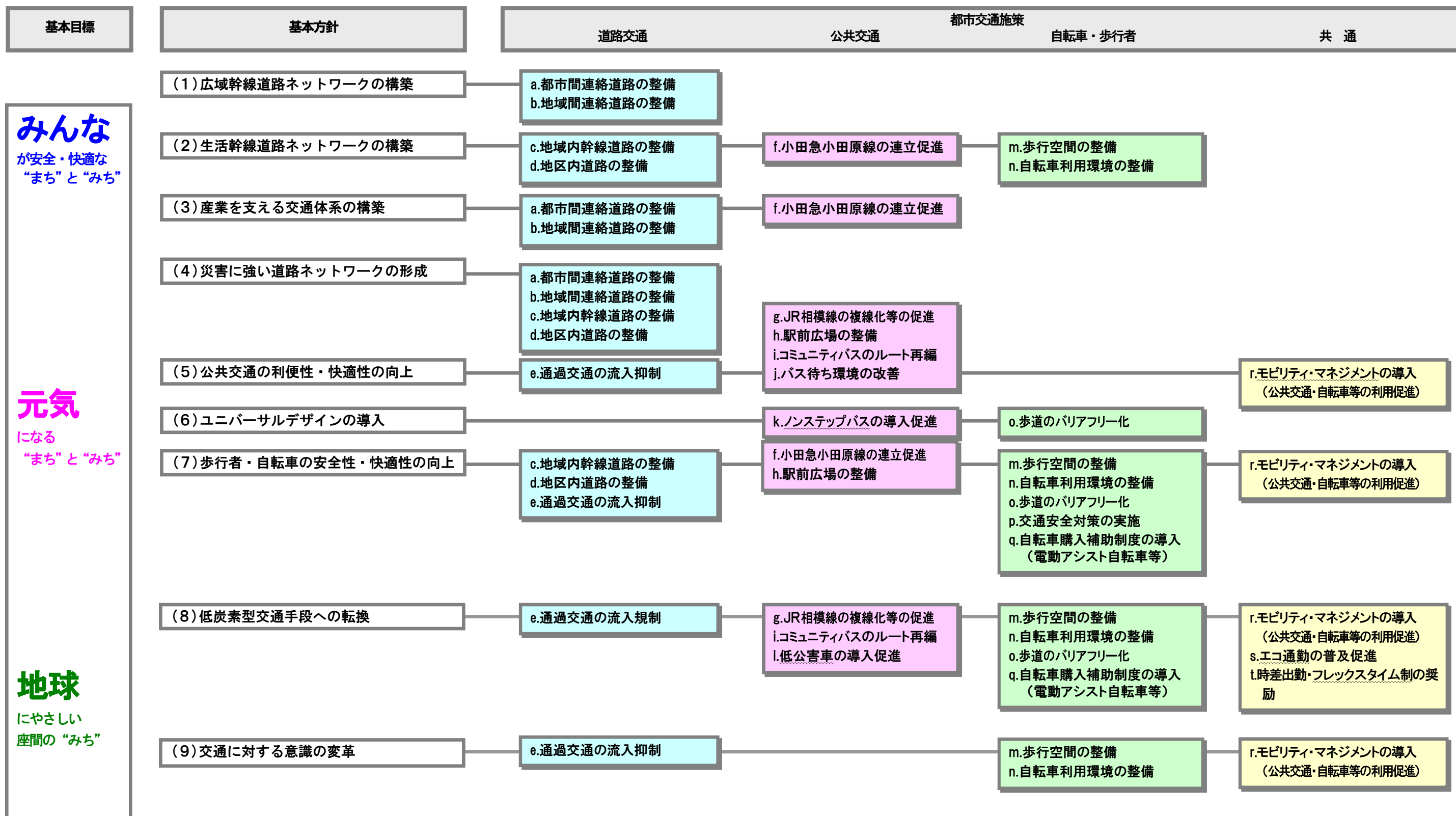
環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である公共交通機関、自転車、徒歩等への利用転換に取り組みます。

基本方針 9 交通に対する意識の変革

環境に配慮した交通行動、また、安全を意識した交通マナー、市民一人一人、また、企業が自動車の適正な利用について考え、実行するといった交通に対する意識の変革に取り組みます。

5.4 都市交通施策の体系化

本市における都市交通の3つの基本目標、9つの基本方針、さらに交通手段別の役割を踏まえ、本市の将来像を実現するために必要な都市交通施策を次のように整理します。

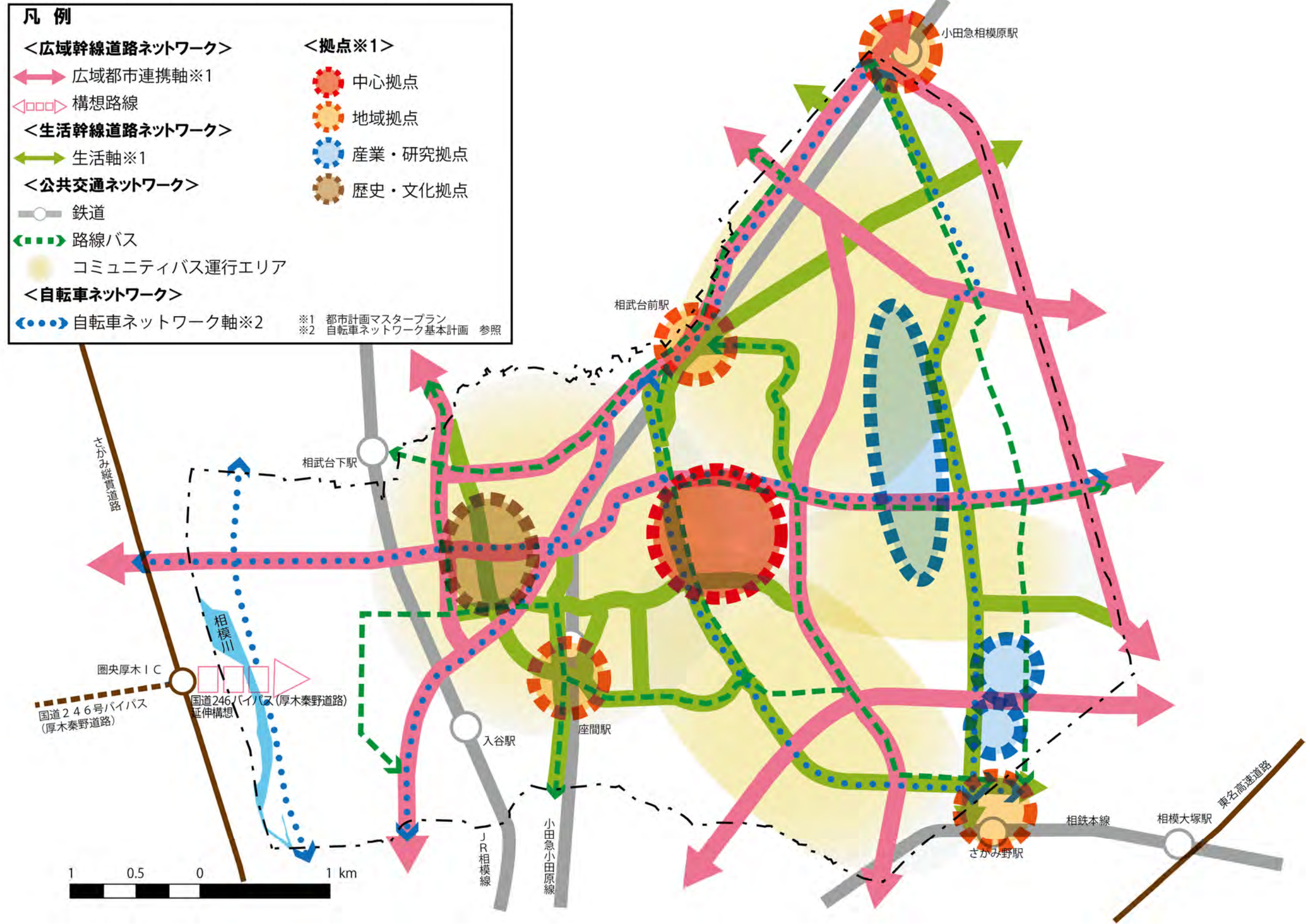


※アンダーラインの用語は、資料編 7.用語解説を参照

5.5 将来交通体系

本市における将来交通体系を下図に示します。

図 本市における将来交通体系



6.平成 22 年から令和元年における都市交通施策の中間評価

平成 22 年から令和元年までの 10 年間における各施策の主な取り組み状況は以下のとおりです。
進捗状況は「実施済み・実施中・検討中・未実施」の 4 段階で評価しています。
詳細については、資料編 4.都市交通施策の中間評価を参照してください。

(1) 道路交通施策

- ・ 3・4・5 座間南林間線や 3・4・3 相模原二ツ塚線等、都市計画道路において、関係機関と調整しながら、整備が進められている路線があります。
- ・ 都市計画道路の整備率は 35.5%から 42.3%に上昇しました。
- ・ 小松原交差点の改良事業を実施し、交通渋滞の解消に寄与しました。

(2) 公共交通施策

- ・ 低公害車の導入補助について、電気自動車購入の補助金事業を実施しました。
- ・ 社会情勢や住民意見、利用状況等を踏まえ、コミュニティバスのルート再編を実施しました。
- ・ コミュニティバスの小型バス（ノンステップバス）を導入しました。

(3) 歩行者・自転車施策

- ・ 3・4・5 座間南林間線と 3・5・4 緑ヶ丘大塚線の一部自転車走行区間の整備を実施しました。
- ・ 歩行障害物の撤去や自転車駐輪場の整備等において、関係機関と調整しながら、随時進めています。

(4) 共通施策

- ・ 座間市自転車ネットワーク基本計画（平成 30 年 3 月）を策定し、自転車走行空間の整備を推進しています。
- ・ 市内の幼稚園、保育園、小学校全校に対して、交通安全教室を開催し、自転車利用の促進に向けた活動を実施しています。
- ・ 市によるエコ通勤の実施目標として、環境に配慮した施策の一例として、「公共交通機関や自転車等の利用」を掲げています。

表 施策の評価（進捗状況）の定義

評価	道路整備施策	その他施策
実施済み/◎	全路線において整備済み	事業が完了 施策に対する制度の導入済み
実施中/○	一部整備済み、現在整備中、 事業着手済み（用地買収や測量を実施等）	現在実施中、事業着手済み
検討中/△	事業着手は済んでおらず、 勉強会等を実施	事業着手は済んでおらず、 勉強会等を実施
未実施/×	検討、整備が未着手	未計画、未着手

※本定義を基本として、施策の評価を行いました。【資料編：資-16 から資-25】

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

表 前計画の施策状況の結果

都市交通施策		図面 番号	事業名	評価
A 道路 交通 施策	a.都市間連絡道路の整備	a-1	国道246バイパスのルート検討促進	×
		a-2	3・3・2広野大塚線の整備促進	△
		a-3	3・4・4座間大和線の改良促進(3・3・2広野大塚線との合流部)	○
		a-4	3・4・5座間南林間線の整備促進：相武台入谷線以東(小田急線平面交差)	○
		a-5	3・4・5座間南林間線の整備促進：相武台入谷線以西	○
	b.地域間連絡道路の整備	b-1	3・5・1町田厚木線の整備促進	○
		b-2	3・4・1相模原座間線の整備促進	×
		b-3	3・4・3相模原二ツ塚線の整備促進	○
		b-4	3・4・2相武台入谷線の整備促進	×
	c.地域内幹線道路の整備	c-1	3・5・4緑ヶ丘大塚線の整備促進	○
		c-2	3・5・5南広野東原線の改良促進	◎
		c-3	3・5・6東原ひばりヶ丘線の整備促進	○
		c-4	3・6・1田中東原線の改良促進	○
		c-5	3・5・3座間大野線の整備促進	×
	d.地区内道路の整備	d-1	3・6・9相模台中央線の改良推進	◎
		d-2	3・6・5緑ヶ丘林間線の整備推進	○
		d-3	3・6・3蟹ヶ沢線の整備推進	×
		d-4	3・6・4座間天台線の整備推進	×
		d-5	3・6・7座間駅三峰線の整備推進	×
		d-6	J R 相武台下駅前道路の整備検討	×
d-7		J R 入谷駅前道路の整備検討	×	
e.通過交通の流入抑制	e-1	ハンブや狭さくの設置の推進	×	
	e-2	交通規制(流入規制、一方通行化など)の促進	×	
B 公共 交通 施策	f.小田急線の連立促進	f-1	小田急線の連続立体交差化に関する検討を踏まえた計画促進	×
	g. J R 相模線の複線化等の促進	g-1	J R 相模線の複線化等の促進	△
	h.駅前広場の整備	h-1	バス、タクシー、送迎車の乗降場の整備促進	○
		h-2	広場空間の整備促進	○
	i.コミュニティバスのルート再編	i-1	コミュニティバスの運行ルート再編	○
	j.バス待ち環境の改善	j-1	バス停の上屋・ベンチ等の整備促進	○
	k.ノンステップバスの導入促進	k-1	路線バスのノンステップバスの導入促進	○
		k-2	コミュニティバスのノンステップバスの導入検討	○
l.低公害車の導入促進	l-1	低公害車の導入補助の検討	◎	
	l-2	エネルギー供給施設の設置補助の検討	◎	
C 歩 行 者 ・ 自 転 車 施 策	m.歩行空間の整備	m-1	歩道の拡幅・新設の推進	○
		m-2	歩行障害物の撤去の検討(電柱・標識等の移設、はみ出し看板の撤去、放置自転車の撤去、排水溝ふたの改善など)	○
	n.自転車利用環境の整備	n-1	自転車走行空間の整備推進	○
		n-2	自転車駐輪場の整備推進	○
	o.歩道のバリアフリー化	o-1	歩道のバリアフリー化の整備推進	○
	p.交通安全対策の実施	p-1	交通安全対策の推進(カラー舗装・白線の敷設、注意看板の設置、車止めの設置など)	○
q.自転車購入補助制度の導入(電動アシスト自転車等)	q-1	電動アシスト自転車購入補助制度の導入検討	×	
D 共 通 施 策	r.モビリティ・マネジメントの導入(公共交通、自転車等の利用促進)	r-1	モビリティ・マネジメントの導入検討	○
	s.エコ通勤の普及促進(職場モビリティ・マネジメント)	s-1	行政によるエコ通勤の実施	○
		s-2	企業へのエコ通勤の呼びかけ(リーフレットの配布など)	×
	t.時差出勤・フレックスタイム制の奨励	t-1	P R ポスター・パンフレットの作成	×

7.令和2年から令和12年における都市交通施策

施策の実施状況や社会情勢の変化等を踏まえ、施策の見直しと実施スケジュールを再検討します。また、施策に対して目標値を設定し、達成度を測る指標とします。

目標年次の令和12年を施策実施の目標とし、早期的に実施する事業等については、重点施策として位置付けます。

実施スケジュールについては、「第1ステージ（短期）」「第2ステージ（長期）」「目標年次以降」の3つに区分し、位置付けます。

7.1 A 道路交通施策

自動車は社会経済活動や市民の生活に欠かせないものですが、渋滞や交通事故の発生、環境負荷の増大等の問題があります。

本市では、上述のような問題点を改善するための道路交通施策のねらいを次の3点とし、道路交通施策群を設定します。

【道路交通施策のねらい】

- ・自動車走行環境の円滑性・快適性の向上（渋滞の解消）
- ・災害時の避難路、輸送路の確保
- ・通過交通と生活交通の分離

【道路交通施策群】

- 都市間連絡道路の整備
- 地域間連絡道路の整備
- 地域内幹線道路の整備
- 地区内道路の整備
- 通過交通の流入抑制

図：将来の道路ネットワーク



a.都市間連絡道路の整備

【施策の目的】

本市および周辺の都市間連絡道路においては、首都圏中央連絡自動車道の（仮称）厚木 PA スマートインターチェンジや東名高速道路の（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの建設が進められています。

都市間連絡道路は、都市圏等への連絡を可能とし、本市における地域発展の核となることから、これらの道路へアクセスする道路の整備を促進します。

また、近隣都市との都市間連絡道路においては、南北方向に3・3・2 広野大塚線と3・4・4 座間大和線、東西方向に3・4・5 座間南林間線が計画されており、広域都市連携軸として、これらの道路の整備を促進します。

【施策の方向性】

- （仮称）厚木 PA スマートインターチェンジの建設を見据え、国道 246 号バイパスの厚木インターチェンジ以東のルートについての検討を促進します。
- （仮称）綾瀬スマートインターチェンジの開通に合わせた東名高速道路へのアクセス強化、また、相模原市や綾瀬市方面との南北連携を強化するため、3・3・2 広野大塚線の整備の推進と、3・4・4 座間大和線の合流区間についての検討を推進します。
- 大和市、厚木市等との東西連携を強化するため、3・4・5 座間南林間線の整備を促進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
国道 246 号バイパス のルート検討促進				—	引き続き、検討を進める
3・3・2 広野大塚線の 整備推進				都市計画 道路全体の 整備率 42.3% (H30)	都市計画 道路全体の 整備率 45.0%
3・4・4 座間大和線の 改良推進(3・3・2 広野 大塚線との合流部)					
3・4・5 座間南林間線 の整備推進: 相武台入 谷線以東(小田急小田 原線立体交差)					
3・4・5 座間南林間線 の整備促進: 相武台入 谷線以西					

[網掛け：重点施策]



重点施策

3・4・5 座間南林間線の整備促進

実施時期	第2ステージ（長期） 【令和2年～令和12年】	事業主体	神奈川県・座間市
------	----------------------------	------	----------

- ・3・4・5 座間南林間線の整備により、本市の南北軸を強化するとともに、今後整備される周辺のインターチェンジへのアクセスを強化します。
- ・小田急小田原線との交差区間では、昭和31年当初都市計画決定時の線形の見直しと平面交差を立体交差（アンダーパス）に変更し、道路事業の説明会を実施しました。
- ・今後、都市計画の変更を行ったのち、早期の事業着手を目指します。



b.地域間連絡道路の整備

【施策の目的】

本市と近隣都市を結ぶ地域間連絡道路は、相模原市方面と連絡する3・5・1 町田厚木線と3・4・1 相模原座間線、大和市方面と連絡する3・4・3 相模原二ツ塚線、海老名方面と連絡する3・4・2 相武台入谷線があります。

地域間連絡道路は、近隣都市へのスムーズな移動を可能とし、生活圈等の拡大に寄与することから、これらの道路の整備を推進します。

また、3・5・1 町田厚木線と3・4・1 相模原座間線、3・4・2 相武台入谷線は、神奈川県により一部が緊急交通路線および緊急輸送道路に指定されており、災害時の円滑な救助活動を促すため、整備を推進します。

【施策の方向性】

- 本市に隣接する都市との連携強化と、緊急交通路線等の確立のため、3・5・1 町田厚木線、3・4・1 相模原座間線、3・4・3 相模原二ツ塚線および3・4・2 相武台入谷線の整備を推進します。
- 本市の自転車ネットワークの骨格を形成する路線として、自転車走行空間を創出します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) 【H22~R1】	第2ステージ (長期) 【R2~R12】	目標年次 以降 【R13~】		
3・5・1 町田厚木線の整備推進				都市計画 道路全体の 整備率 42.3% (H30)	都市計画 道路全体の 整備率 45.0%
3・4・1 相模原座間線の整備推進					
3・4・3 相模原二ツ塚の整備推進					
3・4・2 相武台入谷線の整備推進					

c.地域内幹線道路の整備

【施策の目的】

本市の地域内幹線道路は、市役所等主要な施設を連絡し、本市の中央を縦貫する 3・5・4 緑ヶ丘大塚線、ひばりが丘・小松原地域をネットワークする 3・5・5 南広野東原線と 3・5・6 東原ひばりが丘線、入谷・立野台地域の骨格を形成する 3・6・1 田中東原線および相模原市の相模台地域の骨格を形成する 3・5・3 座間大野線があります。

地域内幹線道路は、地域間連絡道路を補完する役割を有するとともに、市内の主要公共公益施設や鉄道駅等への円滑な連絡を可能とし、本市における生活移動や災害時の緊急移動の骨格の形成に資することから、整備を推進します。

【施策の方向性】

- 市内の主要公共公益施設や交通結節点、災害時の避難所等へのアクセス、生活移動の骨格を形成するため、3・5・4 緑ヶ丘大塚線、3・5・5 南広野東原線、3・5・6 東原ひばりが丘線、3・6・1 田中東原線、3・5・3 座間大野線の整備、改良を推進します。
- 市内の自転車ネットワークを形成する路線として自転車走行空間の創出を図ります。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) 【H22~R1】	第2ステージ (長期) 【R2~R12】	目標年次 以降 【R13~】		
3・5・4 緑ヶ丘大塚線の整備推進				都市計画 道路全体の 整備率 42.3% (H30)	都市計画 道路全体の 整備率 45.0%
3・5・5 南広野東原線の改良推進	—				
3・5・6 東原ひばりが丘線の整備推進					
3・6・1 田中東原線の改良推進					
3・5・3 座間大野線の整備推進					

※3・5・5 南広野東原線については、全路線が整備済みであるため、第2ステージ（長期）以降では位置付けません。

d.地区内道路の整備

【施策の目的】














本市の地区内道路は、小田急相模原駅にアクセスする3・6・9相模台中央線、相武台前駅にアクセスする3・6・5緑ヶ丘林間線と3・6・3蟹ヶ沢線、座間駅にアクセスする3・6・4座間天台線と3・6・7座間駅三峰線、JR相武台下駅およびJR入谷駅にアクセスする道路等があります。

地区内道路は、鉄道駅や防災拠点（避難所）等の周辺交通を円滑に処理する道路であるとともに、沿道の良好な市街地環境の形成に資することから、これらの道路の整備を推進します。

【施策の方向性】

- 近隣の鉄道駅や災害時の避難所等へのアクセスの安全性を向上するため、3・6・9相模台中央線、3・6・5緑ヶ丘林間線、3・6・3蟹ヶ沢線、3・6・4座間天台線、3・6・7座間駅三峰線の整備、改良を推進するとともに、JR相武台下駅、入谷駅の駅前道路の整備の必要性について検討します。
- 駅前空間の道路および駅前にアクセスする道路として、自動車と自転車、歩行者を明確に分離するとともに、通過交通等の自動車の流入を抑制します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) 【H22~R1】	第2ステージ (長期) 【R2~R12】	目標年次 以降 【R13~】		
3・6・9 相模台中央線の改良推進		—	—	都市計画 道路全体の 整備率 42.3% (H30)	都市計画 道路全体の 整備率 45.0%
3・6・5 緑ヶ丘林間線の整備推進					
3・6・3 蟹ヶ沢線の整備推進					
3・6・4 座間天台線の整備推進					
3・6・7 座間駅三峰線の整備推進					
JR 相武台下駅前道路の整備				—	検討を進める
JR 入谷駅前道路の整備				—	検討を進める

[網掛け：重点施策]

※3・6・9相模台中央線については、全路線が整備済みであるため、第2ステージ（長期）以降では位置付けません。



重点施策

3・6・5 緑ヶ丘林間線の整備推進

実施時期

第2ステージ（長期）
【令和2年～令和12年】

事業主体

座間市

- ・当該路線は通学路に指定されていることもあり、特に小学生の歩行が非常に多い路線です。
- ・現状は歩道が非常に狭く、歩行者の安全確保が難しい状況になっています。
- ・都市計画道路として指定されていますが、歩行者の安全確保に関して緊急性が非常に高いため、先行して市道5号線の整備事業を実施しています。

図 整備予定計画区間



e.通過交通の流入抑制

【施策の目的】

本市は、住宅地内の生活道路で通過交通の流入が見られ、歩行者等の安全確保が必要となっています。高齢者、障がい者および子供たちが、住宅地や学校等の主要施設周辺において、安全で快適な移動が可能となるように、住宅地区への通過交通の流入抑制を促進します。

【施策の方向性】

- 市内の通過交通を円滑にする広域幹線道路ネットワークを形成し、居住地区への通過交通の流入抑制と住民等の安全確保のため、居住地区内の道路上においてハンプ、狭さく等の整備、交通規制（流入抑制および一方通行等）を促進します。
- 交通事故状況等の情報を収集するとともに、交通量調査等を行い、道路危険箇所を抽出し、整備箇所を選定します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) 【H22~R1】	第2ステージ (長期) 【R2~R12】	目標年次 以降 【R13~】		
ハンプや狭さくの設置の推進				市民意識※ 30%	市民意識 40%
交通規制（流入規制、一方通行化など）の促進				市民意識※ 30%	市民意識 40%

※第四次座間市総合計画実施計画書（令和2年度～令和4年度）の市民アンケート調査（P.163）より「安全、快適な道路になってきていると思う市民の割合」を参照。

7.2 B 公共交通施策

本市には、小田急小田原線とJ R相模線の2路線の鉄道が縦貫しているため、東京・横浜方面へのアクセス性に優れ、市民にとって鉄道は通勤や通学、買い物等の大切な移動手段になっています。

また、路線バスは相武台前駅を中心とした、路線網が形成されており、市が運営するコミュニティバスと併せて市民の生活の利便性を向上させる役割を担っています。

これら鉄道やバス等の公共交通機関は、個人の自動車利用に比べ環境負荷の少ない交通手段であり、自動車交通からの積極的な手段転換を行う必要があります。

本市では、上述のような恵まれた公共交通機関の路線網を最大限に活用し、過度に自動車交通に依存しない公共交通体系の実現を目指します。

【公共交通施策のねらい】

- ・公共交通の利便性、快適性向上
- ・公共交通の利用促進
- ・移動制約者の減少

【公共交通施策群】

- f.小田急小田原線の連立促進
- g. J R 相模線の複線化等の促進
- h.駅前広場の整備
- i.コミュニティバスのルート検討
- j.バス待ち環境の改善
- k.ノンステップバスの導入促進
- l.低公害車の導入促進

f.小田急小田原線の連続立体交差の促進

【施策の目的】

本市は小田急小田原線により市域が東西に分断されています。小田急相模原駅、相武台前駅、座間駅に近接する踏切においては朝夕の通勤通学時間を中心に自動車と歩行者、自転車が錯綜しているため、それぞれの分離が必要な状況です。

このような小田急小田原線による市域分断、踏切による渋滞や混雑を解消するため、小田急小田原線の連続立体交差について検討を促進します。

【施策の方向性】

- 小田急小田原線との交差部の踏切を解消し、広域幹線道路ネットワークの構築を図るため、小田急小田原線の連続立体交差の早期実現に向け、調査・検討を促進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (R1)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
小田急小田原線の連続立体交差化に関する検討を踏まえた計画促進			→	—	事業化を視野に入れ調査・検討を進める

g.JR 相模線の複線化等の促進

【施策の目的】

相模原市、海老名市等南北方面への通勤、通学、買い物等、日常生活の移手段として、JR 相模線の運行サービスの強化を促進します。

【施策の方向性】

- 円滑な移動交通手段としての鉄道の運行サービスを強化し、利便性の向上を目指した JR 相模線の複線化等について促進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H31)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
J R 相模線の複線化等の促進				同盟会※にて検討を進める	同盟会にて検討を進める

※平成10年度に神奈川県や関係市町村等で構成される、相模線複線化等促進期成同盟会が発足され、相模線複線化や沿線地域の発展のため活動しています。

h.駅前広場の整備

【施策の目的】

市内の各駅前広場は、その規模から歩行者や地域住民が集い、交流できるような空間が少ないため、交流できる広場空間を創出する必要があります。

そこで、鉄道、バスおよびタクシーの利用促進、また、地域の交流拠点の構築等、市内の鉄道駅における交通結節機能の強化のため、駅前広場の整備を促進します。

【施策の方向性】

- 駅前広場での乗り継ぎを改善するため、バス、タクシーおよび送迎車の乗降場の整備を推進します。
- 地域交流拠点を構築するため、周辺商業施設等との連携による広場空間の整備を推進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
バス、タクシー、送迎車の乗降場の整備推進				相武台前駅南口駅前広場勉強会を開催	相武台前駅南口周辺にて、乗降場の整備促進
広場空間の整備推進				市民意識※ 57%	市民意識 67%

[網掛け：重点施策]

※第四次座間市総合計画実施計画書（令和2年度～令和4年度）の市民アンケート調査（P.157）より「地域において、公園・広場が整備され、憩いの場となってきたと思う市民の割合」を参照。



重点施策

- バス、タクシー、送迎車の乗降場の整備推進
- 広場空間の整備推進

実施時期	第2ステージ（長期） 【令和2年～令和12年】	事業主体	座間市・ 交通事業者・市民
<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度に周辺住民等と「相武台前駅南口駅前広場勉強会」を3回開催しました。 ・勉強会では、相武台前駅に中心拠点への玄関口として魅力ある商業地を構築するため、駅前広場の整備や駅周辺のバリアフリー化等について意見をまとめ、まちづくりの将来の方向性を検討しました。 ・今後、勉強会を踏まえ、市道15号線のバリアフリー化および駅に近接する広場の整備を推進します。 	<p>今後の方向性</p> <p>相武台前駅</p> <p>相武台駅</p> <p>第2期エリア</p> <p>第1期エリア</p> <p>バリアフリー化目標</p> <p>至 小池</p> <p>〈整備時期〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 1期 短期的目標として、実現可能な範囲の広場整備を行う ● 2期 マルシェや実証イベント等、地域の活性化を目指した駅前拠点機能を検証する 		

i.コミュニティバスのルート検討

【施策の目的】

本市には小田急小田原線等、恵まれた鉄道ネットワークが形成されていますが、市民アンケートで一部の地域では「駅が遠い」といった声が多く、鉄道駅へのアクセスに対する要望が強くなっています。

一方、鉄道のフィーダー交通である路線バスの運行頻度は、系統により差があるため、市内の地域によって鉄道へのアクセス性に違いが生じています。

また、現在運行しているコミュニティバスは、公共交通不便地域の公共施設へのアクセス性を確保するため、市役所を中心とした運行形態となっています。

今後、地域の特性や市民ニーズを把握するとともに、利用実績や効果分析を踏まえ、利便性の高いコミュニティバスの運行ルート等を検討します。

【施策の方向性】

- 各ルートは、地域の特性や市民ニーズ、利用実績等を踏まえた、利便性の高いルート設定を検討します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) 【H22~R1】	第2ステージ (長期) 【R2~R12】	目標年次 以降 【R13~】		
コミュニティバスのルート検討				市民満足度※ 13.4%	市民満足度 20%

※市民アンケート調査【資料編：資-12】より、コミュニティバスの市民満足度（平成22年は6.8%）。

j.バス待ち環境の改善

【施策の目的】

本市におけるバスの利用率は低く、代表交通手段分担率でもバスの分担率は2%以下となっています。市民アンケートでも、路線バスの不満理由としては、「運行本数が少ない」「時刻表どおりに来ない」「バス停に屋根、椅子がない」となっており、バス停におけるバス待ち環境への不満が上位を占めています。

そこで、路線バスやコミュニティバスの利用を促進するため、バス停におけるバス待ち環境の改善を推進します。

【施策の方向性】

- 夏季の炎天下や降雨時のバス待ち環境を向上させるため、上屋やベンチの整備を推進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) 【H22~R1】	第2ステージ (長期) 【R2~R12】	目標年次 以降 【R13~】		
バス停の上屋・ベンチ等の整備推進				市民満足度※ 15.5%	市民満足度 20.3%

※市民アンケート調査【資料編：資-12】より、路線バスの市民満足度（平成22年は10.7%）。

k.ノンステップバスの導入促進

【施策の目的】

本市では高齢者人口の割合は年々増加しており、今後、更なる高齢化の進展が予想されます。

このような高齢化の進展への対応と、子ども連れの方やベビーカー利用の方など、多様な利用者の特性に応じた利便性および快適性を向上させるため、ユニバーサルデザインを考慮した低床バス車両等の導入を促進します。

【施策の方向性】

- 路線バスについては、各バス事業者の車両導入計画に準じて、ノンステップバスの導入を求めています。
- コミュニティバスについては、更なる利便性の向上に向けて、小型ノンステップバスの導入について検討します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H31)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
路線バスのノンステップバスの導入促進	—————▶			—※1	—※1
コミュニティバスのノンステップバスの導入検討	—————▶			ノンステップバス1台導入	ノンステップバスの導入検討※2

※1 国土交通省が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(平成23年3月31日告示)において、令和2年度までにバス車両の約70%をノンステップバスとするとしています。

路線バスのノンステップバスの導入促進については、今後、本市を走行する路線バス運行事業に対し、車両更新時にノンステップバスの導入を求めています。

※2 利用状況や利用者の要望等に合わせ、必要に応じてノンステップバスの導入の検討を行います。

l.低公害車の導入促進

【施策の目的】

自動車に起因するCO₂排出量の低減や地球環境問題等に対応するため、低公害車を導入する必要があります。

環境負荷を低減するため、国の補助制度などを活用した低公害車の購入費の補助を実施していましたが、環境啓発について一定の成果が見込まれたことから長期施策としての位置付けは行いません。

【施策の方向性】

- 本施策は第1ステージ(短期)において、施策が完了しました。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
低公害車の導入補助の検討	—————	—	—	制度を実施済	—
エネルギー供給施設の設置補助の検討	—————	—	—	制度を実施済	—

7.3 C 歩行者・自転車施策

徒歩や自転車は環境負荷の軽減や、健康増進につながる移動手段として注目されています。

しかし、歩道や自転車道の整備率や他の交通手段へのアクセス性の低さから、自動車へ依存している状況が見られます。

本市では、上述のような問題点を改善するため、自動車から徒歩や自転車の移動手段を促進する施策の検討を行います。

【歩行者・自転車施策のねらい】

- ・歩行者、自転車の快適性・安全性の向上
- ・歩行者交通量、自転車交通量の増加
- ・交通事故の減少

【歩行者・自転車施策群】

- m.歩行空間の整備
- n.自転車利用環境の整備
- o.歩道のバリアフリー化
- p.交通安全対策の実施
- q.自転車購入補助制度についての検討
(電動アシスト自転車等)

m.歩行空間の整備

【施策の目的】

市内の道路は幅員が狭いので歩行空間が狭く、電柱による車道へのはみ出し等、歩行者や自転車の安全確保が必要な道路が多くあります。

また、市民アンケート調査では「歩道が狭く、通行しづらい」という意見が最も多くなっています。

このようなことから、狭い生活道路において、安全で快適な歩行空間を確保します。

【施策の方向性】

- 住宅地の生活道路では、歩道の拡幅整備、新設整備を推進します。
- 歩行空間の創出が困難な路線においては、沿道土地利用と一体となった待避スペースの設置や、道路の一方通行化、流入規制等を検討します。
- 通行の障害となっている放置自転車の早期撤去を継続して実施し、電柱や標識等の移設について、担当部局と共に検討します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
歩道の拡幅・新設の推進				満足度※ 28.6%	満足度 39.4%
歩行障害物の撤去の検討(電柱・標識等の移設、はみ出し看板の撤去、放置自転車の撤去、排水溝ふたの改善など)				満足度※ 28.6%	満足度 39.4%

[網掛け：重点施策]

※市民アンケート調査【資料編：資-14】より、徒歩の満足度（平成22年は17.8%）。

n.自転車利用環境の整備

【施策の目的】

通勤通学、レジャー等様々な目的で多くの市民に利用されている自転車は、健康志向や環境意識の高まり等を背景に、今後も利用者の増加が見込まれます。

本市の上位計画でも「環境負荷の少ないライフスタイルの確立」が位置付けられていることから、市内に点在する公共公益施設への移動手段を確保するため、自転車を安全で快適に利用できる環境を創出します。

【施策の方向性】

- 自転車交通量の多い箇所等では、自転車利用者の安全性、利便性の向上につながる自転車走行空間の整備を推進するとともに、安心して快適に利用できるよう街路灯、街路樹の整備を推進します。
- 座間市自転車ネットワーク基本計画に基づき、自転車ネットワークの形成を促進します。
- 駅周辺地区等においては、放置自転車対策として、自転車駐輪場の整備を推進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
自転車走行空間の整備 推進	—————▶			整備延長※1 0.31 km	整備延長※1 14.14 km
自転車駐輪場の整備推 進	—————▶			撤去台数※2 168 台	撤去台数 87 台

[網掛け：重点施策]

※1 座間市自転車ネットワーク基本計画（P.27）の計画目標を参照。

※2 第四次座間市総合計画実施計画書（令和2年度～令和4年度）交通安全分野（P.92）における自転車撤去台数を参照。

o.歩道のバリアフリー化

【施策の目的】

今後増加することが予想される高齢者や障がい者の安全で快適な移動空間を確保するため、歩道のバリアフリー化を推進します。

バリアフリー化に当たっては、市民全てが安全で快適に歩行できる空間創出を目指して、ユニバーサルデザインの考え方を導入します。

【施策の方向性】

- 市内の主要な公共公益施設周辺や主要な公共公益施設を結ぶ道路において、歩道幅員の確保、段差の解消、勾配の改善および車椅子利用者や視覚障がい者等の特性を踏まえた整備を推進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
歩道のバリアフリー化 の整備推進	—————▶			満足度※ 28.6%	満足度 39.4%

※市民アンケート調査【資料編：資-14】より、徒歩の満足度（平成22年は17.8%）。

p.交通安全対策の実施

【施策の目的】

徒歩や自転車による市内移動の安全性確保のため、交差点や横断部での交通安全対策を推進します。

【施策の方向性】

- 道路幅員が狭い区間において、歩行者や自転車の安全な移動環境を確保するため、路側帯のカラー舗装化や白線の設置等を推進します。
- 小・中学校周辺の道路や通学路では、ドライバーに対し、歩行者や通学路に対する注意喚起を促すため、注意看板の設置や路側帯のカラー舗装化等を推進します。
- 交通量の多い道路の交差点では、歩行者の安全な滞留空間を確保するため、交差点隅切り部における車止め等の設置を推進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
交通安全対策の推進(カラー舗装・白線の敷設、注意看板の設置、車止めの設置など)				交通事故発生件数※ 472件	交通事故発生件数 426件

※第四次座間市総合計画実施計画書（令和2年度～令和4年度）交通安全分野（P.92）における交通事故発生件数を参照。

q.自転車購入補助制度についての検討（電動アシスト自転車等）

【施策の目的】

本市は、東部から中央部は丘陵地と谷戸、西部は相模川の低地が広がり、起伏に富んだ地形を構成しています。

このような状況下で自転車による移動の快適性を高め、自動車利用からの転換を促すことにより環境負荷の低減を実現していくために、自転車走行空間や駐輪場の整備と合わせ、電動アシスト自転車の普及促進を目指した自転車購入補助制度について検討を行います。

【施策の方向性】

- 電動アシスト自転車を、多くの市民に購入してもらうために、一例として電動アシスト自転車を購入する市民に対して、購入費用の一部を補助する制度の導入の有用性について検討します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (R1)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
電動アシスト自転車購入補助制度の導入検討			—	—	制度導入の可能性について研究・検討していく

7.4 D 共通施策

本市は、自動車交通の分担率が高く、公共交通や自転車等の利用が低い状況で、このことは生活環境の悪化や交通事故の発生等の様々な交通問題が生ずる可能性があります。

本市では、交通に対する共通施策のねらいを明確にし、施策の検討を行います。

【共通施策のねらい】

- ・市民や企業従業員の地球環境問題に対する意識の醸成
- ・公共交通の利用促進
- ・マイカー通勤者の減少
- ・渋滞の緩和

【交通施策群】

- r.モビリティ・マネジメントの導入（公共交通、自転車等の利用促進）
- s.エコ通勤の普及促進（職場モビリティ・マネジメント）
- t.時差出勤・フレックスタイム制の奨励

r.モビリティ・マネジメントの導入（公共交通、自転車等の利用促進）

【施策の目的】

低炭素型社会の構築を目指し、日常の自動車利用を公共交通や自転車、徒歩等へ転換することを促すため、公共交通や自転車の利用促進を図るモビリティ・マネジメントの導入について検討します。

【施策の方向性】

- 公共交通施策により利便性や快適性が向上した公共交通機関を広く利用してもらうために、市民を対象としたモビリティ・マネジメントの導入の検討を推進します。
- 公共交通の運行形態やマナー等に関する市民への情報提供について検討します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (H30)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次以降 [R13~]		
モビリティ・マネジメントの導入				市民意識 54.3%※	市民意識 59.0%

[網掛け：重点施策]

※第四次座間市総合計画実施計画書（令和2年度～令和4年度）の市民アンケート調査（P.147）より「コミュニティバス、民間バス、そして鉄道等の公共交通機関が発達し、市内、市外への移動が便利になってきていると思う割合」を参照。



重点施策

モビリティ・マネジメントの導入

実施時期

第2ステージ(長期)
【令和2年～令和12年】

事業主体

座間市

【交通安全教室の開催】

- ・本市の幼稚園、保育所および小学校全校において、年に1度交通安全教室を開催し、自転車の乗り方やマナーについて教える活動を警察と協力して実施することで、安全な自転車の利用を促進します。

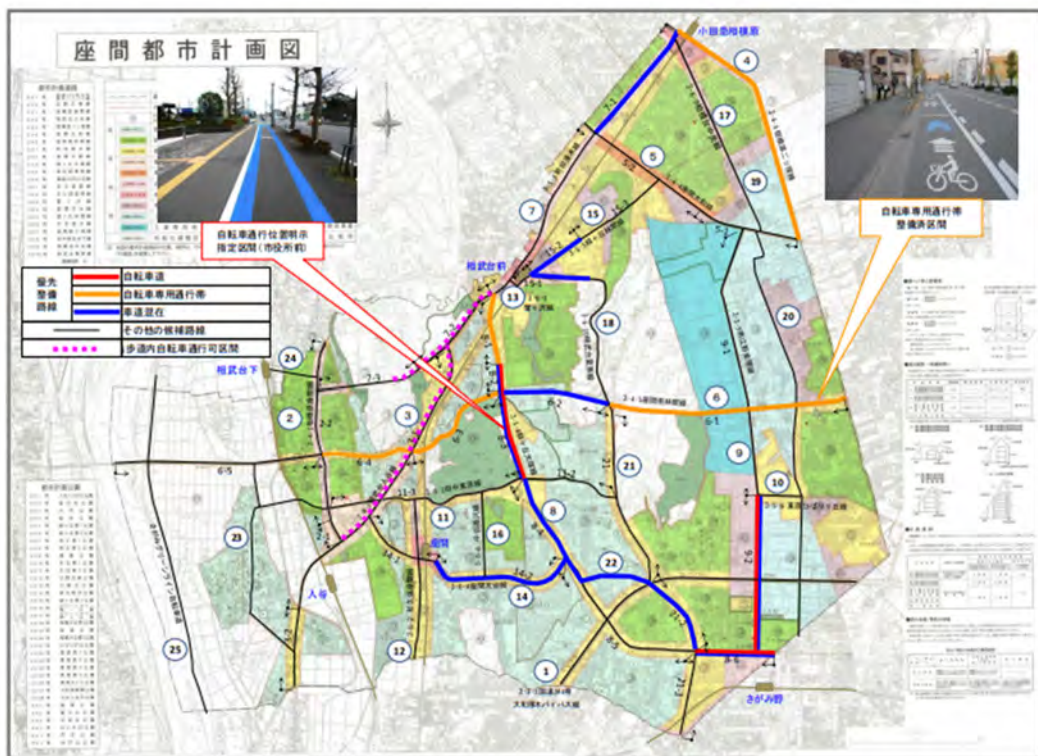
【コミュニティバスの利用促進に向けた情報発信】

- ・市役所を拠点として市内を走るコミュニティバスの利用を促進するため、統一感と親しみのあるコミュニティバスのラッピングや、市民への情報発信（市の広報に掲載等）を継続します。

【自転車走行空間の整備】

- ・座間市自動車ネットワークに基づき歩行者の安全を確保し、自転車の安全性と利便性を向上するため、自転車走行空間の整備を推進します。

図 自転車ネットワーク整備形態



出典：座間市自転車ネットワーク基本計画（平成30年3月）

s.エコ通勤の普及促進（職場モビリティ・マネジメント）

【施策の目的】

行政、市民および企業の連携により低炭素・省エネルギーの交通環境の創出を目指して、自動車通勤から公共交通や自転車等への利用を転換する、エコ通勤の普及を促進します。

【施策の方向性】

- 市内の事業所等に対し、公共交通利用の奨励等についての啓発を検討します。
- 行政機関は、先行してエコ通勤（職場モビリティ・マネジメント）を推進します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (R1)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
行政によるエコ通勤の推進			—	—	効果の検証を進める
企業へのエコ通勤の呼び掛け(リーフレットの配布など)			—	—	制度導入の可能性について研究していく

t. 時差出勤・フレックスタイム制の奨励

【施策の目的】

通勤時間帯に集中する交通量を分散させることにより、交通渋滞の緩和、公共交通機関の混雑率の低下およびCO₂排出量削減による地球温暖化を軽減するため、行政および市内の事業者を対象とした時差通勤等の施策について検討します。

【施策の方向性】

- 民間事業者等に時差出勤やフレックスタイム制の導入についての意識啓発、PRポスターやパンフレットの作成等について検討します。

【施策実施スケジュール】

事業名	実施時期			現況値 (R1)	目標値 (R12)
	第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次 以降 [R13~]		
PRポスター・パンフレットの作成			—	—	必要性を含め検討する

表 都市交通施策の見直し結果

※網掛け：重点施策

都市交通施策	回面番号	事業名	実施時期			現況値	目標値 (R12(2030))	
			第1ステージ (短期) [H22~R1]	第2ステージ (長期) [R2~R12]	目標年次以降 [R13~]			
A 道路 交通 施策	a.都市間連絡道路の整備	a-1	国道246バイパスのルート検討促進			—	引き続き、検討を進める	
		a-2	3・3・2広野大塚線の整備推進					
		a-3	3・4・4座間大和線の改良推進(3・3・2広野大塚線との合流部)					
		a-4	3・4・5座間南林間線の整備推進：相武台入谷線以西(小田急線立体交差)					
		a-5	3・4・5座間南林間線の整備促進：相武台入谷線以西					
	b.地域間連絡道路の整備	b-1	3・5・1町厚木線の整備推進					
		b-2	3・4・1相模原座間線の整備推進					
		b-3	3・4・3相模原二ツ塚線の整備推進					
		b-4	3・4・2相武台入谷線の整備推進					
	c.地域内幹線道路の整備	c-1	3・5・4緑ヶ丘大塚線の整備推進					
		c-2	3・5・5南広野東原線の改良推進					
		c-3	3・5・6東原ひばりヶ丘線の整備推進					
		c-4	3・6・1田中東原線の改良推進					
		c-5	3・5・3座間大野線の整備推進					
	d.地区内道路の整備	d-1	3・6・9相模台中央線の改良推進					
		d-2	3・6・5緑ヶ丘林間線の整備推進					
		d-3	3・6・3蟹ヶ沢線の整備推進					
		d-4	3・6・4座間天台線の整備推進					
		d-5	3・6・7座間駅三峰線の整備推進					
d-6		J R相武台下駅前道路の整備				—	検討を進める	
d-7		J R入谷駅前道路の整備				—	検討を進める	
e.通過交通の流入抑制	e-1	ハンパや狭さくの設置の推進				市民意識 30% (H30)	市民意識 40%	
	e-2	交通規制(流入規制、一方通行化など)の促進				市民意識 30% (H30)	市民意識 40%	
B 公共 交通 施策	f.小田急小田原線の連続立体交差の促進	f-1	小田急小田原線の連続立体交差化に関する検討を踏まえた計画促進			—	事業化を視野に入れ調査・検討を進める	
	g. J R 相模線の複線化等の促進	g-1	J R 相模線の複線化等の促進			同盟会にて検討を進める (R1)	同盟会にて検討を進める	
	h.駅前広場の整備	h-1	バス、タクシー、送迎車の乗降場の整備推進				相武台前駅南口駅前広場勉強会を開催 (H30)	相武台前駅南口周辺にて、 乗降場の整備促進
		h-2	広場空間の整備推進				市民意識 57.0% (H30)	市民意識 67%
	i.コミュニティバスのルート検討	i-1	コミュニティバスのルート検討				市民満足度 13.4% (H30)	市民満足度 20%
	j.バス待ち環境の改善	j-1	バス停の上屋・ベンチ等の整備推進				市民満足度 15.5% (H30)	市民満足度 20.3%
	k.ノンステップバスの導入促進	k-1	路線バスのノンステップバスの導入促進				—	—
		k-2	コミュニティバスのノンステップバスの導入検討				ノンステップバス 1台導入 (R1)	ノンステップバスの導入検討
l.低公害車の導入促進	l-1	低公害車の導入補助の検討				制度の実施済 (H30)	—	
	l-2	エネルギー供給施設の設置補助の検討				制度の実施済 (H30)	—	
C 歩 行 者 ・ 自 転 車 施 策	m.歩行空間の整備	m-1	歩道の拡幅・新設の推進				市民満足度 28.6% (H30)	市民満足度 39.4%
		m-2	歩行障害物の撤去の検討 (電柱・標識等の移設、はみ出し看板の撤去、放置自転車の撤去、排水溝蓋の改善など)				市民満足度 28.6% (H30)	市民満足度 39.4%
	n.自転車利用環境の整備	n-1	自転車走行空間の整備推進				整備延長 0.31 km (H30)	整備延長 14.14 km
		n-2	自転車駐輪場の整備推進				撤去台数 168台 (H30)	撤去台数 87台
	o.歩道のバリアフリー化	o-1	歩道のバリアフリー化の整備推進				市民満足度 28.6% (H30)	市民満足度 39.4%
	p.交通安全対策の実施	p-1	交通安全対策の推進(カラー舗装・白線の敷設、注意看板の設置、車止めの設置など)				交通事故発生件数 472件 (H30)	交通事故発生件数 426件
	q.自転車購入補助制度についての検討 (電動アシスト自転車等)	q-1	電動アシスト自転車購入補助制度の導入検討				—	制度導入の可能性について 研究・検討していく
D 共 通 施 策	r.モビリティ・マネジメントの導入 (公共交通、自転車等の利用促進)	r-1	モビリティ・マネジメントの導入				市民意識 54.3% (H30)	市民意識 59.0%
	s.エコ通勤の普及促進(職場モビリティ・マネジメント)	s-1	行政によるエコ通勤の推進				—	効果の検証を進める
		s-2	企業へのエコ通勤の呼び掛け(リーフレットの配布など)				—	制度導入の可能性について 研究していく
	t.時差出勤・フレックスタイム制の奨励	t-1	P Rポスター・パンフレットの作成				—	必要性を含め検討する

8.長期展望に基づく望ましい将来都市交通像

本市の都市交通は、今後期待される技術革新や更なる高齢化への対応により、多様な交通手段の複合的な活用が必要になってきます。

本章では、技術革新や社会情勢の変化による、長期的な展望に基づく望ましい「将来都市交通像」について整理します。

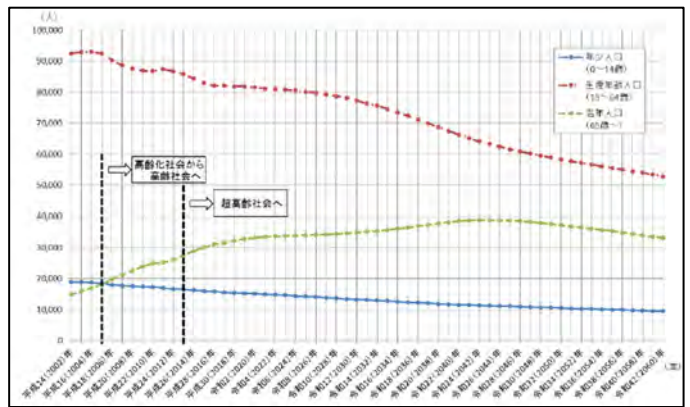
8.1 社会情勢の変化等

【人口減少・高齢化】

本市の人口は、平成 17 年を境に年少人口と老年人口が逆転しました。その後、年少人口は緩やかに減少していく一方で、老年人口は増加していき、令和 24 年にピークを迎え、総人口は 114,295 人と推計しています。また、生産年齢人口は減少しています。

今後も老年人口は増加を続け、令和 22 年には市民の約 35%が 65 歳以上となり、生産年齢人口約 1.56 人につき老年人口 1 人を支えていくと推計しています。

図 座間市の年齢 3 区分別人口の推移と推計

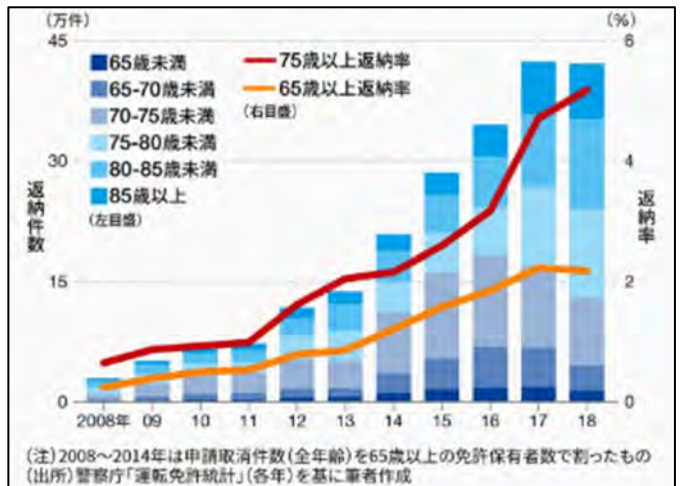


出典：座間市の人口および世帯数の将来推計
(令和元年 8 月)

【免許返納率の向上】

現在運転免許の自主返納（申請による免許取消）が全国で進んでおり、平成 20 年の 2.9 万件から平成 30 年には 42.1 万件と急増しています。今後、免許返納により車を手放した市民の交通手段の確保が大きな課題になっていきます。

図 免許返納件数と返納率



出典：村松容子「75歳以上の運転免許返納がまるで進まない実態」東洋経済オンライン
<https://toyokeizai.net/articles/-/278123> (平成31年4月24日)

【スマートフォンの普及】

平成 22 年ごろから普及が始まったスマートフォンは、平成 25 年から平成 29 年までの間で、個人保有率が 10%以上増加しています。スマートフォンにより手軽にインターネットに接続できることから、情報収集やコミュニケーション、移動等の生活の様々な場面に影響を与えています。今後、交通分野においても、スマートフォンの様々な活用が期待されています。

8.2 本市における望ましい将来都市交通イメージ

8.1 に示すような社会情勢の変化等を踏まえ、本市における長期的な将来都市交通像を示します。

(1) 「交通」と「福祉」について

近年、交通は、公共交通サービスの事業効率化や自動車離れによる自動車保有率の低下、運転免許返納者の移動の確保等様々な問題を抱えているほか、少子高齢化の進展や人口減少等から交通に対する市民ニーズは多種多様になっていくものと考えられます。

このような状況から、交通政策の福祉的な側面の重要性はますます増加しており、今後福祉政策部門と都市交通政策部門が連携して対応できる体制づくりが必要になります。

(2) MaaS (Mobility as a Service) について

交通サービスの縮小や移動需要そのものの縮小、自家用車保有率の低下、運転免許の自主返納後の高齢者の移動手手段の確保、交通事業者のドライバー不足等、交通サービスには様々な問題が生じています。

このような問題がある中、昨今、従来型交通のみならず、シェアリングサービスや自動運転サービス等も含むすべての交通手段を一つの集合体として捉え、相互をシームレスにつなぐ「MaaS (マース)」という概念が普及しつつあります。

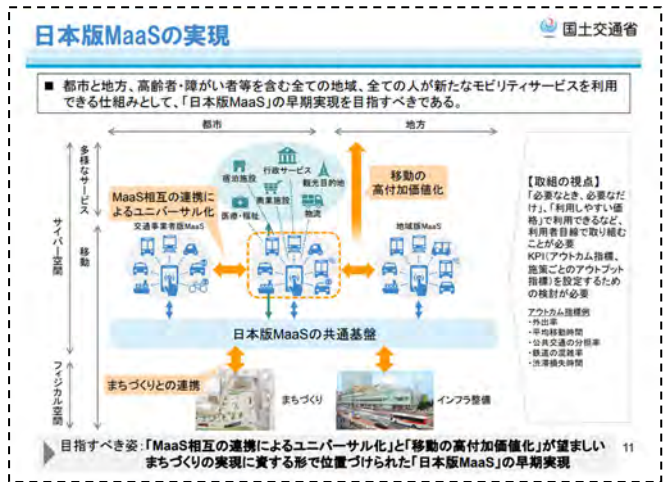
国土交通省において平成 29 年度より「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」が発足され、この中で「日本版 MaaS」の検討が進められています。日本版 MaaS とは、「従来の輸送サービスに加え、新型輸送サービスや徒歩等あらゆる移動手手段をコンテンツとして統合し、提供するサービス」のことです。

今後、新たなモビリティサービスは地域の特性や事情を踏まえて、自治会や NPO 法人、企業など民間が主体となる可能性も多く、市内においても生活交通の確保や維持、利便性の向上等が期待されます。

図 MaaS の概要



図 日本版 MaaS の実現



出典：「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」資料（国土交通省ホームページより）

(3) 新型輸送サービスについて

新型輸送サービスとは、IoTやAI等の技術革新により、さらに普及することが予測されるカーシェアやシェアサイクルといったシェアリングサービス、オンデマンド交通や超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等が挙げられます。

このような新たなモビリティサービスの実現を視野に入れ、本市における将来都市交通イメージを下図に示します。また、今後期待される新型輸送サービスの詳細については、目的や特徴、事例等を踏まえ、次頁に整理します。

図 本市の将来都市交通イメージ (案)



表 今後期待される新型輸送サービス例

施策		目的	特徴	課題	事例
交通手段	自動運転 (自動車やバス)	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故の減少 運転手の担い手不足を解消 (自動運転バス) 人件費の削減 (自動運転バス) 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故の減少に寄与 人件費の削減 	<ul style="list-style-type: none"> 公道での運行 (技術開発、法的制度) 事故時の責任の所在 盗難やサイバー攻撃への対策 	<ul style="list-style-type: none"> 日野ポンチョ 公道での実証実験を各地域で実施中 
	電気自動車 (EV バス)	<ul style="list-style-type: none"> グリーンスローモビリティ (速度 20 km/h 未満) の場合、歩行者と共存する交通として活用 環境負荷の軽減 	<ul style="list-style-type: none"> 走行時に大気汚染の原因となる二酸化炭素、窒素酸化物、粒子状物質等を排出しない 低騒音、低振動 太陽光発電でバッテリー充電が可能なものもあり 	<ul style="list-style-type: none"> 充電 (ステーション) が必要 天候によって充電は左右される (太陽光発電の場合) 	<ul style="list-style-type: none"> 池袋副都心内を回遊する電気バス「イケバス」 池袋駅周辺の四つの公園を周遊 令和元年 11 月より運行開始 
	超小型モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> 地域の手軽な足として活用 環境負荷の軽減 	<ul style="list-style-type: none"> 狭あい道路や路地裏の通行が可能で小回りが利く 燃料費の削減 1・2 人乗り 	<ul style="list-style-type: none"> 運転者や利用場所、運行実績等の管理方法 利用者への教育 駐車場の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 厚木市「ECOLA」 介護現場で在宅訪問に試験的に使用、現在は公園内の見回りに使用している 
	コミュニティサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段の利便性向上や健康促進、環境負荷の軽減、放置自転車対策 時間に捉われない移動手段の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 個人で移動が可能 24 時間利用が可能 任意の場所へ移動が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 移動は本人のみ 天候によっては利用しづらい 貸出拠点 (ポート) の整備・管理が必要 運行管理が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 横浜市シェアサイクル「baybike」 24 時間手軽に利用でき、1 日利用や月額会員登録あり 
	カーシェアリング	<ul style="list-style-type: none"> 利用したいシーンに合わせて、自動車の利用が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 車を共有することで社会全体の車の数を減らし、環境負荷の削減につながる マイカーを持たずに済むため、維持管理費が掛からない 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り捨てができない 先約がある場合、利用できない場合がある 事故時の責任の所在 	<ul style="list-style-type: none"> Times「タイムズカーシェア」 24 時間、利用したいシーンに合わせて利用可能 
	モビリティ・ロボ (次世代型電動クルマ椅子/WHILL 等)	<ul style="list-style-type: none"> 電動車椅子として、高齢者や身障者の足を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 最高速度 10 km/h 個人で移動が可能 高齢者や身障者の移動を支援 	<ul style="list-style-type: none"> 移動は本人のみ 天候によっては利用しづらい 	<ul style="list-style-type: none"> WHILL Model C デザインと性能に優れた気軽に乗れる電動車椅子 
運用	デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスやコミュニティバスの運行していない地域の住民の足の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 自分の利用したい時間で利用したい場所への交通手段を確保できる 乗り合いのためタクシーより安価 バスより狭あいな道路を運行できる 	<ul style="list-style-type: none"> 予約が必要 乗り合いのため利用時間が希望と異なる場合がある 場合によっては利用範囲が決まっている 	<ul style="list-style-type: none"> 秦野市「デマンド型乗り合いタクシー」 交通空白・不便地域への対応や不採算バス路線対策等の課題への対応として、区域間を自由にルートや時間を変えて運行 新百合ヶ丘「しんゆりシャトル」 郊外住宅エリアの新百合ヶ丘駅周辺で、MaaS アプリと連携してオンデマンド交通の実証実験を実施 配車アプリを通じた呼び出し (指定された乗降地点あり) に応じて、随時経路を変えながら運行

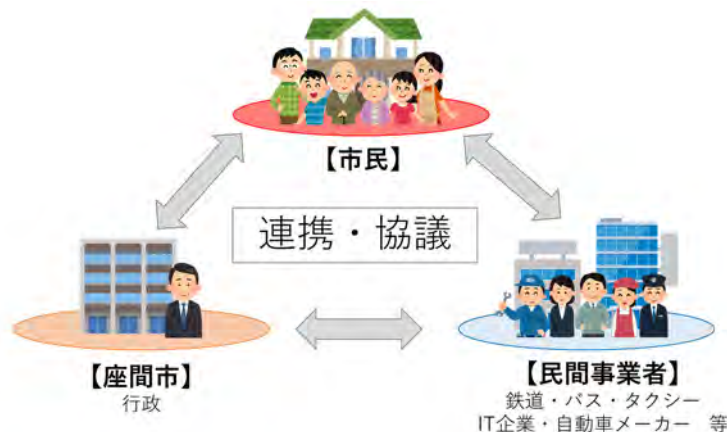
9.推進方策の検討

9.1 計画推進の方策

(1) 施策の実現に向けた体系イメージ

計画の実施に当たって、市と市民や事業者等が連携・協働し一体となって、着実な施策の実現に向けて対応します。

図 【改定】座間市総合都市交通計画推進に向けた体系イメージ



(ア) 推進方策

① 効率的かつ効果的な計画の実現へ向けた取組の推進

本計画の基本理念・基本方針の達成のためには、限られた財源の重点的かつ効果的な投資、建設コストの削減、既存ストックの有効活用等に十分配慮し、計画を推進します。

② 「重点施策」の具体化の推進

都市交通施策の中で、目標年次に向けて早期に実施する施策、また、市民意向等において優先度の高い施策に関しては、事業の具体化、実現化を推進します。

この中で、現在事業が進行中の施策は確実に事業を進捗するとともに、その他の施策については、より詳細な調査や事業計画を検討し、事業化を推進します。

③ 情報提供の実施

交通施策の実現に向けては、市民の理解と参加が必要です。そのため、施策の取組状況等を市民に公表し、市民の意識の醸成や合意形成するための取組を推進します。

④ 広域行政の推進

都市間連絡道路や路線バスの改善等の交通施策は、広域的な視点に立って施策の展開を進めていくことが重要となりますので、より一層連携強化に努めます。

⑤ 長期展望に基づく望ましい将来都市交通の検討

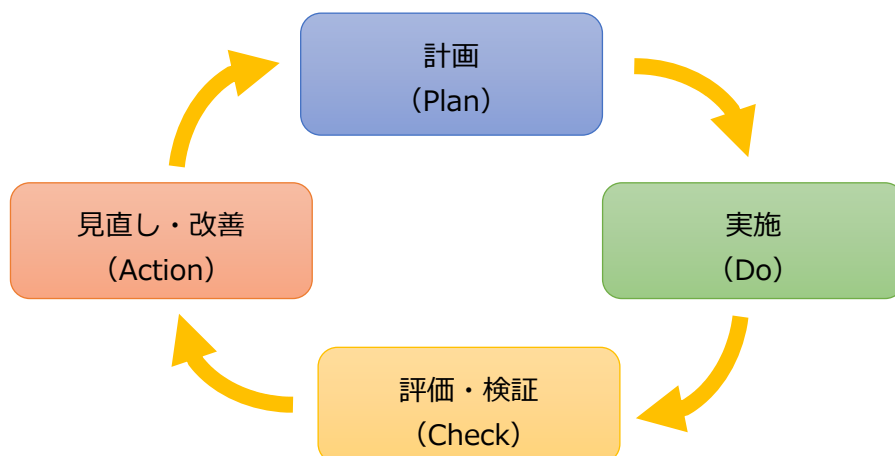
長期展望に基づく望ましい将来都市交通像については、将来の技術革新や社会経済情勢等の変化に合わせて、適宜検討します。

9.2 達成状況の評価と見直し

本計画の施策の実施に当たっては、上位計画である第四次座間市総合計画や都市マスタープラン、関連計画等の変更や社会経済情勢の変化等を勘案しつつ、庁内関係課や関係機関、市民、民間事業者等との協働により、適切な時期に計画の見直しを行い、内容を充実させていきます。

計画の策定（Plan）、各施策の実施・展開（Do）、各施策で設定した目標値を基に収集した成果指標による評価（Check）を経て、改善（Action）を行う PDCA サイクルにより、定期的に計画を改善していきます。

図 計画の進行管理と見直し改善イメージ



資料編

1. 上位・関連計画

(1) かながわ交通計画（平成 19 年 10 月改定）

かながわ交通計画は、将来（令和 7 年）の総合的な交通ネットワークの形成を目指し、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示したものです。

神奈川県総合計画（神奈川力構想）を補完し、県の都市づくりの基本方向を定めた「かながわ都市マスタープラン」の交通施策の面から支える部門別計画です。

本市においては、鉄道網構想として JR 相模線の複線化、自動車専用道路網構想としてさがみ縦貫道路、国道 246 号バイパスおよび一般幹線道路網や多車線機能を有する一般幹線道路網の構想として本市道路が位置付けられています。

(2) 改定・かながわのみちづくり計画（平成 28 年 3 月改定）

① 計画期間と位置付け

神奈川県の交通施策に関する部門別計画である「かながわ交通計画」を支え、平成 28 年度から令和 7 年度までを計画期間とする、道路部門の実施計画です。

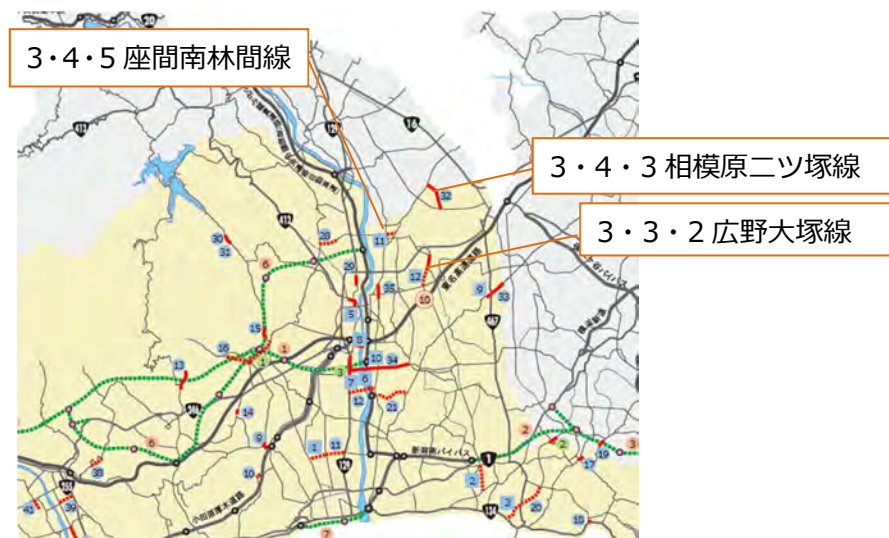
図 計画の位置付け



② 主な整備箇所

本市において、3・3・2 広野大塚線、3・4・5 座間南林間線は事業化検討箇所、3・4・3 相模原二ツ塚線は整備推進箇所として、3 路線が位置付けられています。

図 整備箇所図



出典：改定・かながわのみちづくり計画（平成 28 年 3 月改定）

(3) 第四次座間市総合計画（平成 23 年 3 月策定）

第四次座間市総合計画では、新たな時代に対応した、より具体性のある計画づくりを行うため、基本構想、実施計画、戦略プロジェクトにより構成し、実施計画および戦略プロジェクトの内容を定期的に見直すことで、実現性を確保しています。

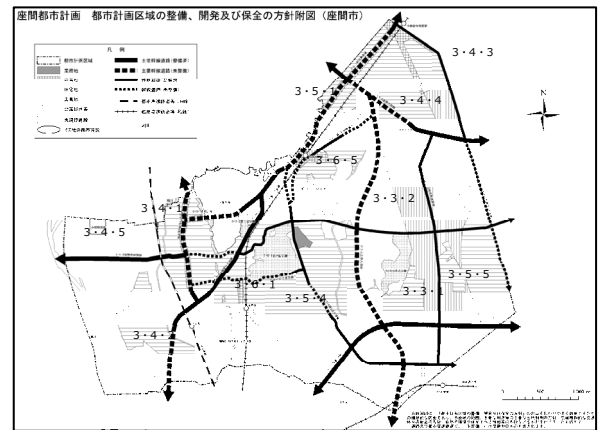
実施計画は、基本構想で定めた施策の方向に基づく具体的施策、事業で毎年度の予算編成の指針となるものです。

また、戦略プロジェクトは、市政上の最重要課題を中心に戦略目標として掲げ、その達成のための具体的な取組を明確にするものです。

(4) 座間都市計画区域の整備、開発および保全の方針（平成 28 年 11 月策定）

座間都市計画区域の整備、開発および保全の方針では、将来像である「自然・歴史・文化と調和した ぐらし快適 魅力あるまち」にふさわしい都市の実現を目指し、「自然・歴史・文化を活かしたまち」、「誰もが暮らしてみたいと思うまち」、「持続的に発展するまち」、「市民とともにあるまち」を都市づくりの目標としています。

図 主要な道路の配置方針

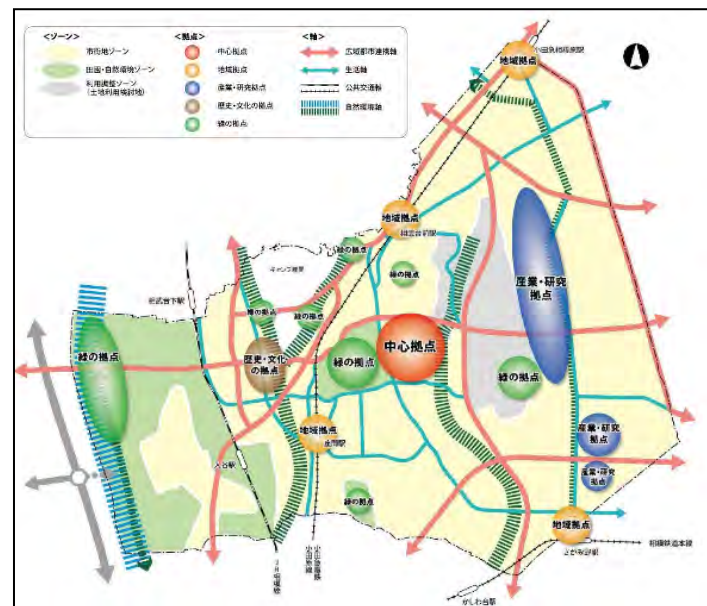


出典：座間都市計画都市計画区域の整備、開発および保全の方針（平成 28 年 11 月策定）

(5) 座間市都市マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）

座間市都市計画マスタープランでは、広域的な都市間の交通機能を担う主要な幹線道路としての「広域都市連携軸」と、主に市内の主要施設や地域拠点への移動に重要な役割を果たす幹線道路としての「生活軸」およびその他の道路について、都市施設ごとの整備・改善の方針が定められています。

図 将来都市構造図



出典：座間市都市マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）

(6) 高速道路網・周辺隣接都市での道路網計画

① さがみ縦貫道路の整備

さがみ縦貫道路は、東京圏の最も外側の環状道路として整備が進められている首都圏中央連絡自動車道の一部です。本市周辺においては、平成 25 年 3 月に首都圏中央連絡自動車道海老名 IC～相模原愛川 IC 間が開通しています。

② (仮称) 綾瀬スマートインターチェンジの整備

平成 25 年度より、神奈川県、中日本高速道路株式会社、綾瀬市の 3 者により、(仮称) 綾瀬スマートインターチェンジの事業が進められており、令和 3 年夏頃を供用予定時期としています。

図 位置図



出典：綾瀬市ホームページ

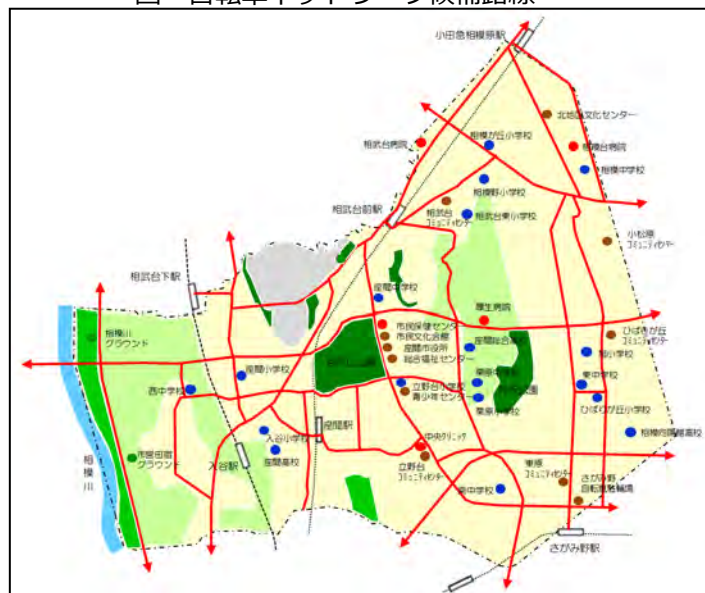
③ (仮称) 厚木 PA スマートインターチェンジの整備

厚木市と中日本高速道路株式会社は、さがみ縦貫道路の有効活用および近隣市町村との広域連携の推進のため、厚木 PA にスマートインターチェンジの整備を進めています。開通予定時期は令和 2 年度上半期となっています。

(7) 座間市自転車ネットワーク基本計画（平成 30 年 3 月策定）

自転車ネットワーク基本計画では、歩行者の安全を確保し、自転車の安全性と利便性を向上させながら、行政拠点や地域拠点、緑の拠点等を有機的に結ぶネットワークを形成し、自転車の利用しやすい環境整備を目的として策定しています。

図 自転車ネットワーク候補路線



出典：座間市自転車ネットワーク基本計画（平成 30 年 3 月）

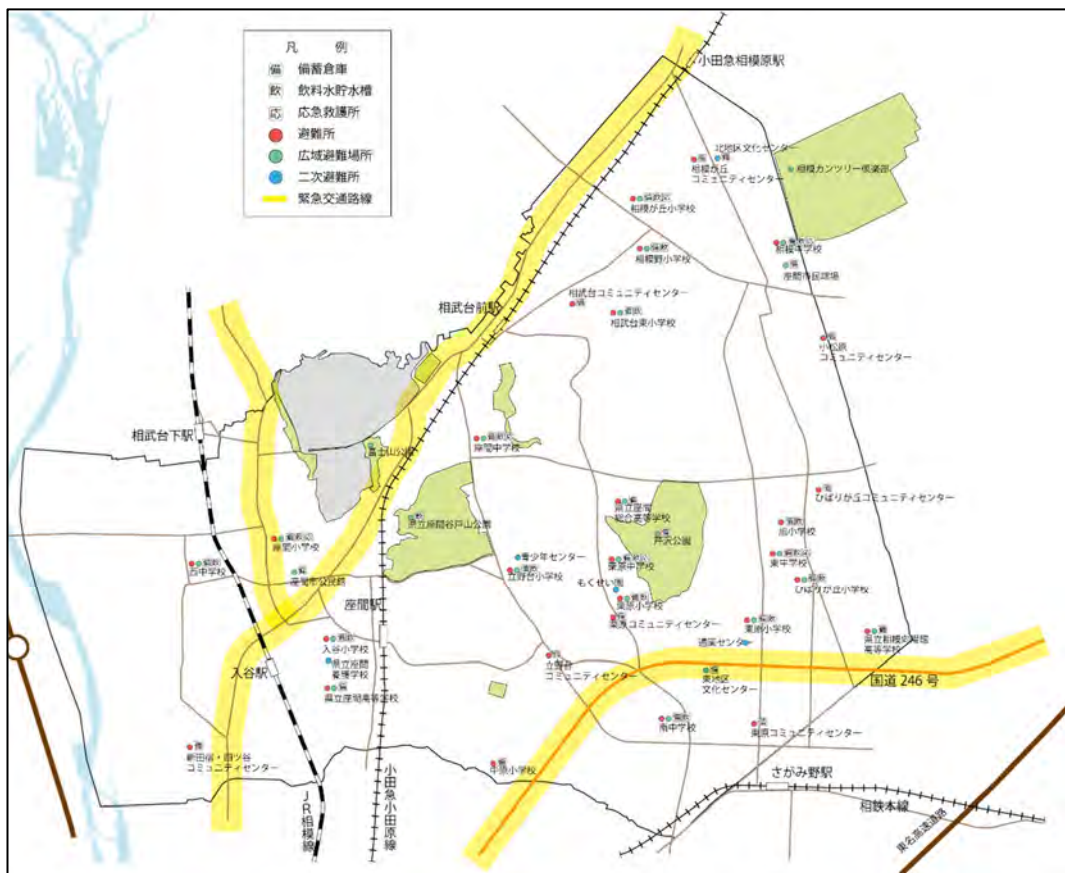
(8) 座間市交通バリアフリー特定事業計画（平成 17 年 10 月策定）

高齢者や身体障がい者の方々をはじめ、全ての人を対象に、安全で快適な自立した社会生活を営むことのできるまちづくりを目指す「座間市交通バリアフリー法基本構想」（平成 17 年 10 月）に基づき、作成された事業計画です。

(9) 座間市地域防災計画（平成 29 年 2 月）

火災および地震災害等によって被災した住民の収容や安全確保のため、市内の小中学校や高等学校、公民館やコミュニティセンター等の公共施設を避難所、広域避難場所に指定しています。

図 本市の避難所・広域避難場所および緊急交通路線



出典：座間市民便利手帳

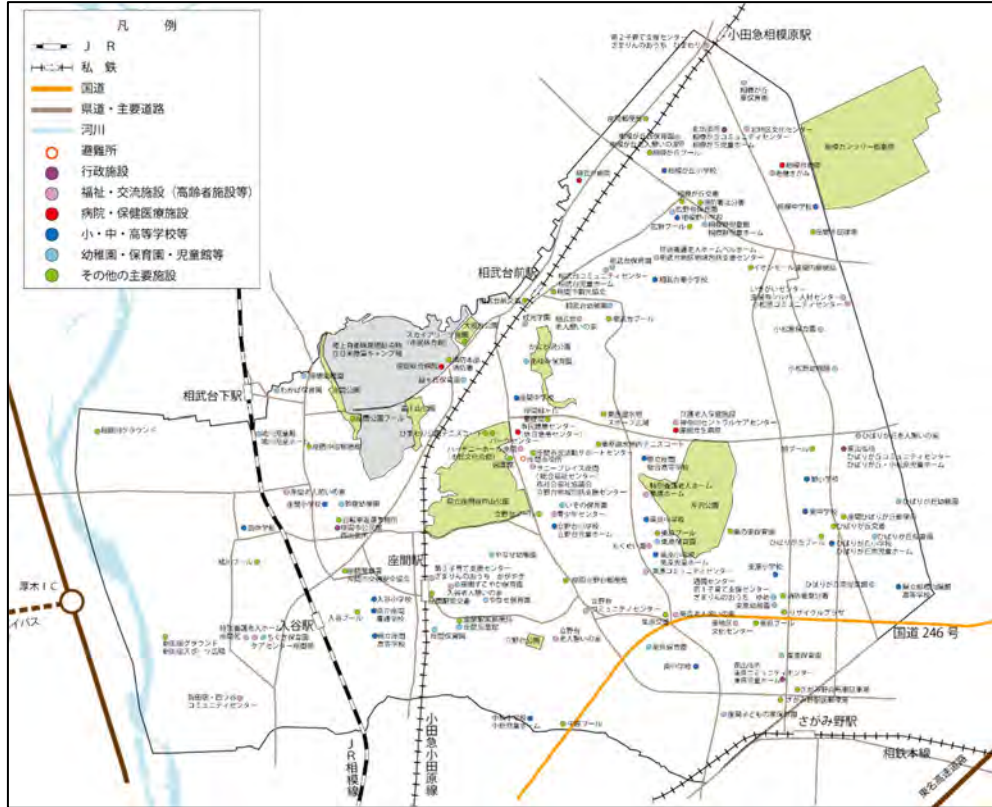
(10) 座間市環境基本計画（平成 26 年 3 月）

様々な環境問題に総合的、効果的に対応するため、基本理念を掲げ、計画的な環境行政を推進することを目的に、平成 24 年 4 月に「座間市環境基本条例」を施行しました。この基本条例に基づき、具体的な行動計画や数値目標を設定し、これまで以上に市・市民・事業者が協働して、本市の良好な環境を将来の世代に引き継ぐことを目的に策定しています。

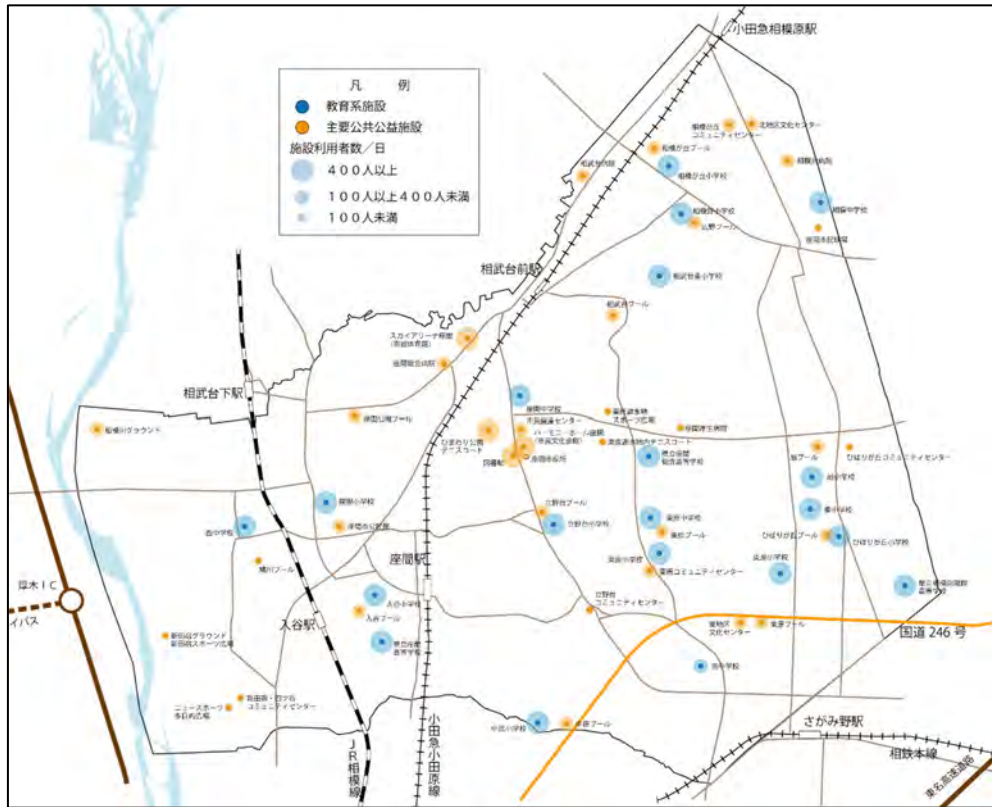
2. 参考図集

(1) 第2章 本市の概況と交通の現況

①主要施設の立地状況【本編 P.5】



②主な公共施設の利用状況【本編 P.5】



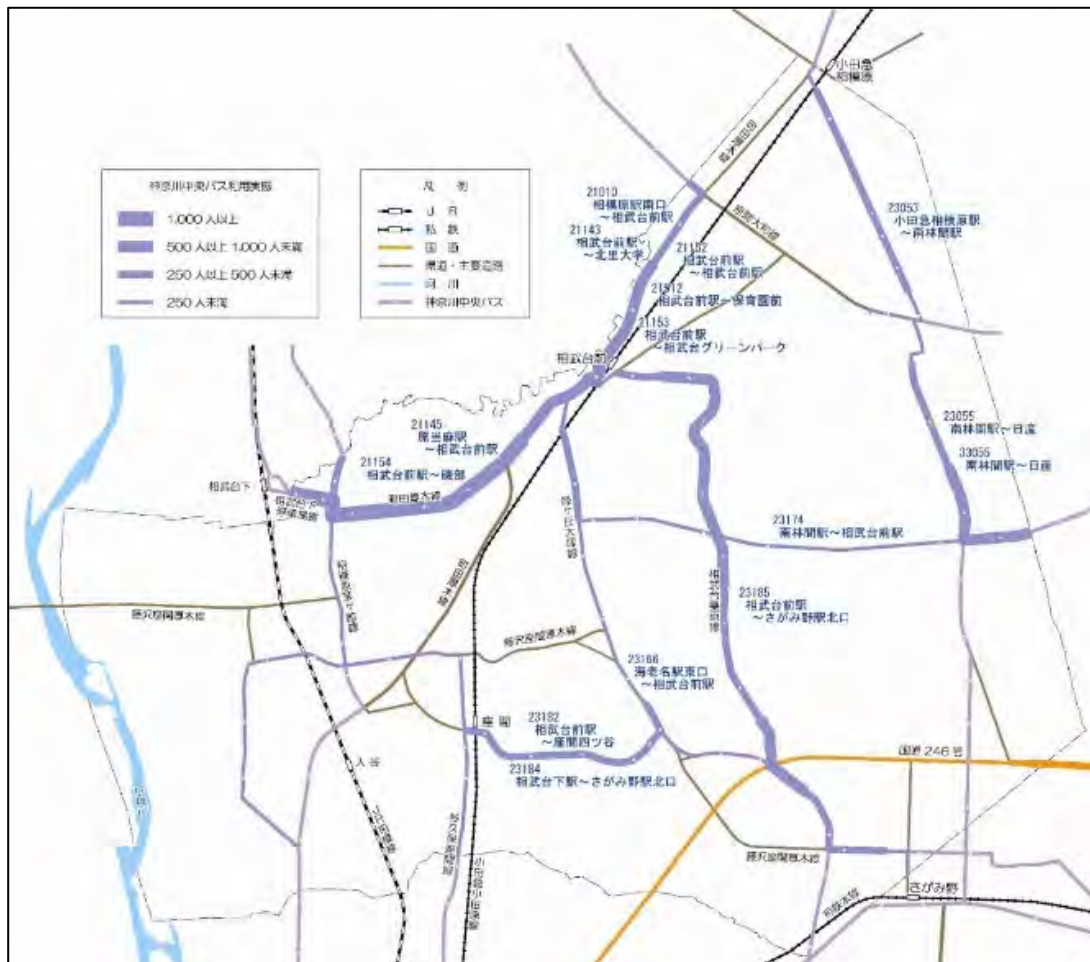
出典：座間市民便利手帳

③路線バス別運行本数【本編 P.12】



主に相模原市を經由

④路線バスの利用状況【本編 P.12】



出典：神奈川中央交通より

3. 市民アンケート結果

3.1 アンケート調査票

図 アンケート調査票

座間市 市民アンケート調査票

(1) 日頃のあなたの移動について、お伺いします。

●質問1-1 平日の日常的な移動の目的として多いのは、何ですか？1つお選び下さい。

1. 通勤 2. 通学 3. 買い物 4. 通院 5. 習い事 6. 散歩
7. 家族の送迎 8. その他()

●質問1-2 移動の目的地は、どこですか？
①市内または②市外のいずれかについて、地域名を1つお選び下さい。

①市内⇒地域名を選択(1つ)
1. 新田宿・四ツ谷地域 2. 座間地域 3. 入谷・明王地域 4. 立野台地域
5. 緑ヶ丘地域 6. 相武台・栗原・広野台地域 7. 相模が丘地域 8. 小松原地域
9. ひばりが丘地域 10. 東原・さがみ野地域 11. 栗原中央・西栗原・南栗原地域

②市外⇒地域名を選択(1つ)
1. 県央地域(相模原市・厚木市・大和市・海老名市・綾瀬市・愛川町・溝川村)
2. 横浜市・川崎市 3. その他の県内 4. 東京都内 5. その他()

●質問1-3 質問1-1にお答えになった目的の移動のときに、出発地から目的地まで利用する交通手段について、下記の選択肢から順番に選んで、ご記入ください。

出発地 → [] → [] → [] → [] → [] → [] → [] → [] → [] → 目的地

【選択肢】

1. 自動車(自分で運転) 2. 自動車(送迎) 3. 鉄道 4. 路線バス
5. コミュニティバス「ザマフレンド号」 6. タクシー 7. バイク・原付
8. 自転車 9. 徒歩 10. その他()

※自宅の玄関から駐輪場までの徒歩や、駅直駅までのホームからバス停までの徒歩などは含めないものとします。

●質問1-4 質問1-1の目的で移動の頻度は、どれくらいですか？1つお選び下さい。

1. 週に6日以上 2. 週に4~5日 3. 週に2~3日 4. 週に1日
5. 月に1日 6. その他()

【理由】

1. バイク 2. 自転車 3. 徒歩
1. 道路が混んでいて走りにくい 2. 路面のガタガタ(わだち等)で走りにくい
3. 歩行者・自転車との分離(安全の確保) 4. 駐車場が少ない、整備されていない
5. その他()

4. 鉄道
1. 道路の幅が狭く、運行するスペースが無い 2. 段差が多く運行しづらい
3. 駐車場が少ない、整備されていない 4. その他()

5. 徒歩
1. 歩道が狭く、通行しづらい 2. 歩道が無い 3. 歩行者信号が無く、危険な箇所が多い
4. 段差が多く、歩行しづらい 5. その他()

(2) 座間市における今後の交通のあり方について、お伺いします。

●質問3-1 今後、座間市で重点的に取り組むべき課題は何ですか？(3つまでお選び下さい)

1. 渋滞の解消 2. 通過交通の排除・抑制 3. 駐車場の確保 4. 公共交通の利便性向上
5. 高齢者や学生など移動制約者の交通手段確保 6. 歩行者空間の確保
7. 自転車の利用環境の向上(走行空間、駐輪場など) 8. 交流・滞在空間の確保
9. バリアフリー化の充実(駅、バス停、歩道など) 10. 交通事故の削減
11. 防災機能の強化(避難路や輸送路の確保など) 12. 交通ルールやマナーの向上
13. その他()

●質問3-2 座間市の総合都市交通計画(2009年策定)の基本理念として「ひとにやさしく動きやすいまち」を掲げています。今後の交通をよくするために何を重視すべきだと思いますか？

1. 誰もが快適・円滑に移動できる公共交通(鉄道・路線バス)の利便性向上
2. 子供や高齢者も安全・快適に移動できる歩行者空間の確保
3. 環境や健康づくりのための自転車利用環境の整備
4. 利便性の高い自動車交通を中心とした道路整備
5. その他()

●質問3-3 現在のコミュニティバスは市の税金で運行されており、市民1人当たりの負担額はおよそ650円*程度となっています。このことをふまえて、今後のコミュニティバスのあり方についてどう考えますか？

1. 経費をかけてでも、コミュニティバスの水準をあげるべきである
2. 現状維持
3. 採算が取れなければサービス低下は仕方がない
4. コミュニティバスの廃止はやむを得ない
5. その他()

※平成20年度の運行経費(約10,500万円)から運営収入(広告費含む約9,000万円)を差し引いた税金負担額(8,400万円)を座間市の人口(約13万人)で除した金額。1乗車あたりの運営費は160円、運行経費に対する運営収入の割合は18%となっている。

(2) 座間市における交通の問題について、お伺いします。

●質問2-1 座間市の交通に関する“満足度”についてお答えください。(1つ選択)全ての交通手段についてお答えください。
「4. やや不満」、「5. 不満」を選択された方は、その理由をお答えください。(複数選択)
(交通手段別の満足度) ※各交通手段a~hごとに、1~5のいずれか1つに○

	1. 満足	2. やや満足	3. どちらともいえない	4. やや不満	5. 不満
a. 自動車	1	2	3	4	5
b. 鉄道	1	2	3	4	5
c. 路線バス	1	2	3	4	5
d. コミュニティバス(ザマフレンド号)	1	2	3	4	5
e. タクシー	1	2	3	4	5
f. バイク	1	2	3	4	5
g. 自転車	1	2	3	4	5
h. 徒歩	1	2	3	4	5

【不満理由】 ※複数回答

a. 自動車
1. 渋滞により時間がかかる 2. 道路の幅が狭い 3. カーブが急で走りにくい
4. 駐車場が不足している 5. 主要交差点に右折レーンがない
6. 危険な箇所がある(歩行者との接触等) 7. その他()

b. 鉄道
1. 駅が遠い 2. 乗り換えに時間がかかる 3. 運行本数が少ない
4. エレベーターやエスカレーターが無い 5. 運行時間が短い 6. 混雑して座れない
7. 運賃が高い 8. 駅周辺に駐車場や駐輪場がない
9. その他()

c. 路線バス
1. バス停が遠い 2. 時刻表どおりに来ない 3. 運行本数が少ない
4. 行き先が分かりにくい 5. 運行時間が短い 6. 混雑して座れない
7. バス停に屋根、椅子がない 8. 運賃が高い 9. 鉄道との接続が悪い
10. 乗り換えが多い 11. その他()

d. コミュニティバス
1. バス停が遠い 2. 時刻表どおりに来ない 3. 運行本数が少ない
4. 行きたい方面の路線がない 5. 運行時間が短い 6. バスが小さい
7. バス停に屋根、椅子がない 8. 乗り降りしにくい
9. その他()

e. タクシー
1. 運行本数が少ない 2. 呼び出したときの配車時間が長い 3. 運賃が高い
4. 乗り降りしにくい 5. 運転手の接客や運転技術が悪い
6. その他()

●質問3-4 普段、主に「自動車」を利用している方にお伺いします。
鉄道や路線バス、コミュニティバス等の公共交通サービスが満足するレベルに改善された場合、普段の自動車利用と、公共交通利用はどのようになりますか？

1. 普段は公共交通を利用するようになり、自動車利用は減る
2. 普段は自動車利用のままだが、たまに公共交通を利用するようになる
3. 普段の自動車利用と公共交通利用は変わらない
4. 分からない

(4) 座間市の交通の問題についてのご意見、ご要望があればお聞かせください。
(ご家族やご近所の方のご意見、ご要望など、なんでも結構です)

例) □□駅の前の歩道が狭い。
□□行きバスの運行本数が少ない。など

(5) 最後に、「あなた自身」についてお伺いします。

●質問5-1 あなたの職業は？

1. 会社員・公務員・団体職員 2. 自営業・自由業 3. パート・アルバイト
4. 無職・専業主婦 5. 中学生・高校生 6. 大学生・専門学校生
7. その他()

●質問5-2 あなたの年齢は？

1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60代 7. 70代以上

●質問5-3 自動車の免許は持っていますか？

1. 持っている 2. 持っていない

●質問5-4 お住いの地域

1. 新田宿・四ツ谷地域 2. 座間地域 3. 入谷・明王地域 4. 立野台地域
5. 緑ヶ丘地域 6. 相武台・栗原・広野台地域 7. 相模が丘地域 8. 小松原地域
9. ひばりが丘地域 10. 東原・さがみ野地域 11. 栗原中央・西栗原・南栗原地域

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

3.2 調査結果

(1) 属性

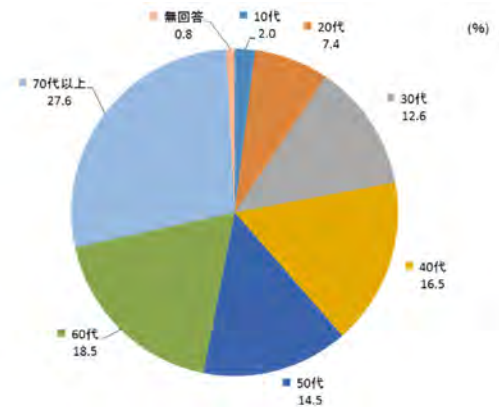
① 職業

無職・専業主婦の割合が 35.7%と最も多く、次いで会社員・公務員・団体職員が 31.8%、パート・アルバイトが 16.6%となっています。学生は全体の 3.6%と少ないです。



② 年齢

年齢は 70 代以上が 27.6%と最も多く、10 代は 2.0%と最も少なくなっています。



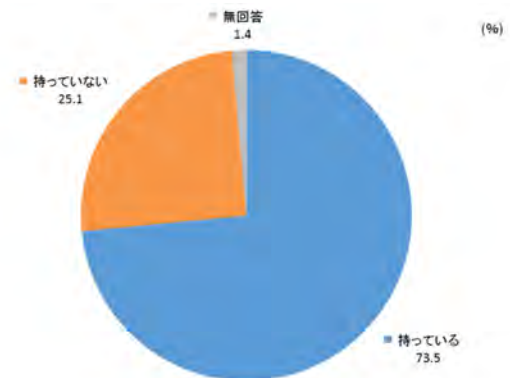
④ 居住地

本市を 6 つの地域に区分し、各地域の回収数としては、座間・新田宿・四ツ谷地域は全体の 10.5%と他の地域に比べ少なく、その他の地域では約 16%～約 20%の回収率です。

地域	人数(人)	割合(%)
栗原・東原地域	174	20.4%
ひばりが丘・小松原地域	137	16.2%
相模が丘地域	137	16.2%
相武台・緑ヶ丘地域	148	17.5%
入谷・立野台地域	155	18.3%
座間・新田宿・四ツ谷地域	89	10.5%
無回答	8	0.9%
合計	848	100%

④ 免許の保持

免許を持っている割合は 73.5%と多く、免許を持っていない割合は 25.1%となっています。

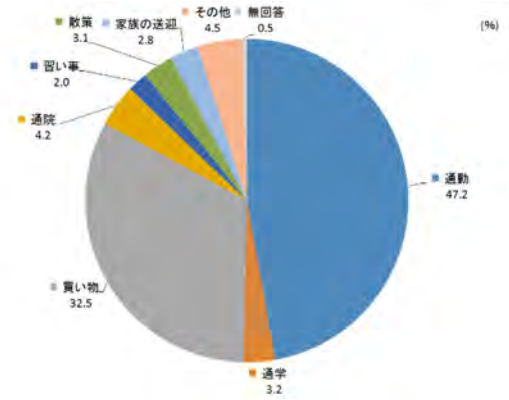


(2) 市民の移動実態

① 平日の移動の目的

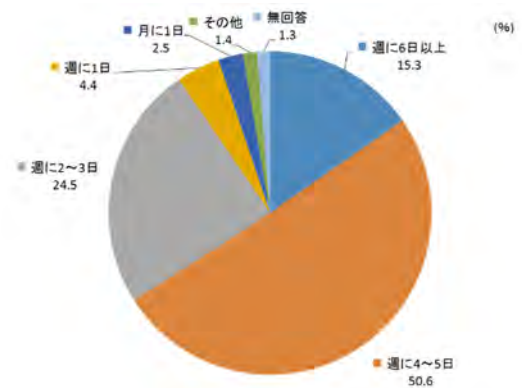
平日の移動目的は、通勤が47.2%と最も多く、次いで買い物が32.5%でありました。通勤と買い物が約80%を占めています。

学生の回答者の割合が3.6%と少なかったため、通学も3.2%と少ない結果となっています。



② 移動の頻度

移動の頻度は、週に4~5日が50.6%と最も多く、週6日以上と合わせると約66%の人が、ほぼ毎日移動していることがわかりました。



③ 移動の目的地(行き先)

〈市内〉

市内の移動先の最も多い目的地は、「相武台・緑ヶ丘地域」で22.3%、次いで、「栗原・東原地域」で21.2%となっています。

また、居住地域と訪問地域関係を見ると、他地域への移動より、地域内の移動が多いことが分かります。

	サンプル数	割合
相武台・緑ヶ丘地域	121	22.3%
栗原・東原地域	115	21.2%
座間・新田宿・四ツ谷地域	95	17.5%
入谷・立野台地域	79	14.5%
相模が丘地域	68	12.5%
ひばりが丘・小松原地域	65	12.0%
合計	543	100.0%

	訪問地域							合計
	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域		
居住地域								
栗原・東原地域	79	5	2	13	9	14	122	
ひばりが丘・小松原地域	19	48	7	4	2	9	89	
相模が丘地域	1	3	51	7	0	10	72	
相武台・緑ヶ丘地域	8	3	2	71	6	5	95	
入谷・立野台地域	6	4	4	11	56	20	101	
座間・新田宿・四ツ谷地域	1	1	2	14	6	34	58	
無回答	1	1	0	1	0	3	6	
合計	115	65	68	121	79	95	543	

〈市外〉

市外での最も多い目的地は、県央地域（相模原市、厚木市、大和市、海老名市、綾瀬市、愛川町および清川村）で66.8%です。

また、居住地域と訪問地域の関係では、県央地域への訪問が最も多くなっています。

居住地域	訪問地域						
	県央地域	横浜市・川崎市	その他の県内	東京都内	その他	合計	
栗原・東原地域	101	18	6	16	3	144	
ひばりが丘・小松原地域	73	21	3	12	1	110	
相模が丘地域	67	15	7	26	2	117	
相武台・緑ヶ丘地域	85	6	2	29	2	124	
入谷・立野台地域	92	10	6	23	2	133	
座間・新宿・四ツ谷地域	52	9	2	11	1	75	
無回答	4	2	0	1	0	7	
合計	474	81	26	118	11	710	

	サンプル数	割合
県央地域※	474	66.8%
東京都内	118	16.6%
横浜市・川崎市	81	11.4%
その他の県内	26	3.7%
その他	11	1.5%
合計	710	100.0%

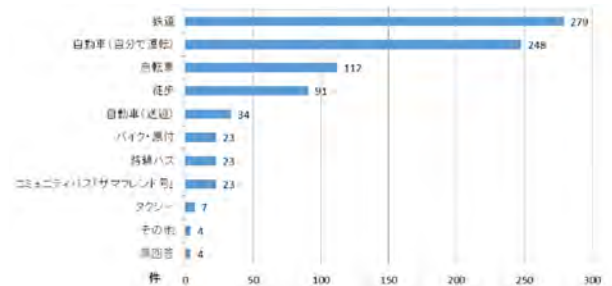
※相模原市・厚木市・大和市・海老名市・綾瀬市・愛川町・清川村

④代表交通手段(出発地から目的地まで)

代表交通手段として最も多いものは鉄道が279件であり、次いで自動車(自分で運転)となっています。

また、地域別で見ると、栗原・東原地域、相模が丘地域、入谷・立野台地域では、鉄道の利用が多く、ひばりが丘・小松原地域では、自動車(自分で運転)が多くなっています。

鉄道利用者が駅まで利用する交通手段は、栗原・東原地域、相模が丘地域、相武台・緑ヶ丘地域、入谷・立野台地域では、徒歩で駅まで行く人の割合が多く、ひばりが丘地域では路線バスの利用が多くなっています。



〈地域別の代表交通手段〉

	自動車 (自分で運転)	自動車 (送迎)	鉄道	路線バス	コミュニティバス 「ザマフレンド号」	タクシー	バイク・原付	自転車	徒歩	その他	無回答	合計
栗原・東原地域	45	7	56	5	0	0	5	32	18	1	5	174
ひばりが丘・小松原地域	37	2	33	3	0	1	8	32	14	1	6	137
相模が丘地域	31	4	57	3	3	0	2	23	12	0	2	137
相武台・緑ヶ丘地域	50	7	46	4	2	2	2	11	22	0	2	148
入谷・立野台地域	48	6	61	2	1	1	4	8	19	0	5	155
座間・新宿・四ツ谷地域	36	7	24	6	1	0	2	6	3	1	3	89
無回答	1	1	2	0	0	0	0	0	3	1	0	8
合計	248	34	279	23	7	4	23	112	91	4	23	848

〈鉄道利用者の駅までの交通手段〉

	自動車 (自分で運転)	自動車 (送迎)	路線バス	コミュニティバス 「ザマフレンド号」	タクシー	バイク・原付	自転車	徒歩	その他	無回答	合計
栗原・東原地域	3	1	8	0	0	0	8	28	1	7	56
ひばりが丘・小松原地域	3	2	18	0	0	1	7	2	0	0	33
相模が丘地域	2	2	1	0	0	1	16	32	0	3	57
相武台・緑ヶ丘地域	1	3	4	1	0	0	5	27	0	5	46
入谷・立野台地域	4	6	8	0	0	2	1	35	0	5	61
座間・新宿・四ツ谷地域	6	2	2	0	0	2	4	7	0	1	24
無回答	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
合計	19	16	42	2	0	6	41	131	1	21	279

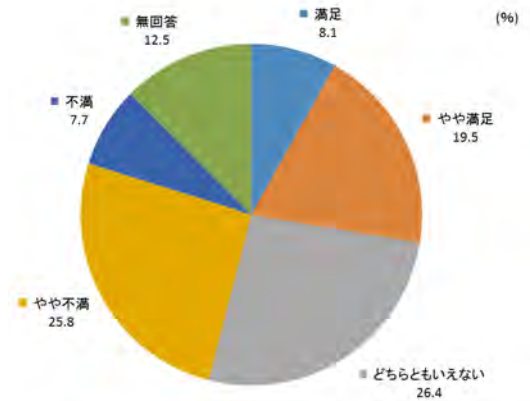
(3) 本市の交通の問題

①交通手段別の満足度と不満理由

a.自動車

満足は8.1%、やや満足は19.5%に対して、不満が7.7%、やや不満が25.8%と不満の方が高くなっています。

不満理由としては、ほとんどの地区において「道路の幅が狭い」が多くなっており、栗原・東原地域とひばりが丘・小松原地域においては、「渋滞により時間がかかる」が多く挙げられています。



【不満理由】

	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域	無回答	合計
渋滞により時間がかかる	37	32	28	23	26	16	0	162
道路の幅が狭い	33	25	41	41	29	19	0	188
カーブが急で走りにくい	6	2	2	4	6	2	0	22
駐車場が不足している	10	9	6	5	8	2	0	40
主要交差点に右折レーンがない	9	13	4	8	10	5	0	49
危険な箇所がある(歩行者との接触等)	21	19	25	29	20	11	0	125
その他	6	3	5	7	3	8	0	32
サンプル数合計	122	103	111	117	102	63	0	618

※複数回答として集計

網掛け: 地域における上位理由

b.鉄道

満足は16.6%、やや満足は24.6%に対して、不満が4.5%、やや不満が17.6%と、満足の方が高くなっています。

不満理由としては、ひばりが丘・小松原地域、栗原・東原地域において、「駅が遠い」が挙げられています。



【不満理由】

	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域	無回答	合計
駅が遠い	18	38	12	10	6	14	1	99
乗り換えに時間がかかる	5	3	3	1	7	4	1	24
運行本数が少ない	4	6	10	6	17	16	0	59
エレベーターやエスカレーターが無い	0	1	0	5	2	5	0	13
運行時間が短い	1	1	0	0	0	1	0	3
電車内が混雑する	7	5	5	11	6	5	0	39
運賃が高い	3	4	2	2	2	2	0	15
駅周辺に駐車場や駐輪場がない	7	11	4	4	6	6	0	38
その他	4	3	5	6	7	0	0	25
サンプル全体	49	72	41	45	53	53	2	315

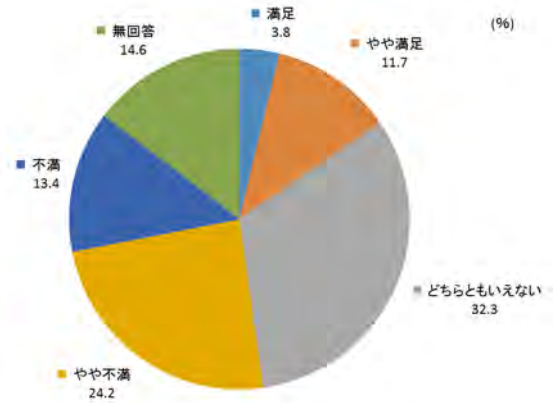
※複数回答として集計

網掛け: 地域における上位理由

c.路線バス

満足は 3.8%、やや満足は 11.7%に対して、不満が 13.4%、やや不満が 24.2%と不満の方が高くなっています。

不満理由としては、全地域において「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「時刻表どおりに来ない」が挙げられています。



【不満理由】

	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域	無回答	合計
バス停が遠い	20	16	5	9	9	8	2	69
時刻表どおりに来ない	27	33	19	10	20	8	1	118
運行本数が少ない	54	51	29	23	40	26	2	225
行き先が分かりにくい	13	1	4	3	6	3	0	30
運行時間が短い	9	14	1	4	1	2	0	31
混雑して座れない	6	3	1	1	2	0	0	13
バス停に屋根、椅子がない	19	22	8	5	19	9	1	83
運賃が高い	9	8	4	6	5	4	1	37
鉄道との接続が悪い	6	14	5	2	8	4	1	40
乗り換えが多い	2	1	2	1	0	0	0	6
その他	9	4	6	4	6	3	1	33
サンプル全体	174	167	84	68	116	67	9	685

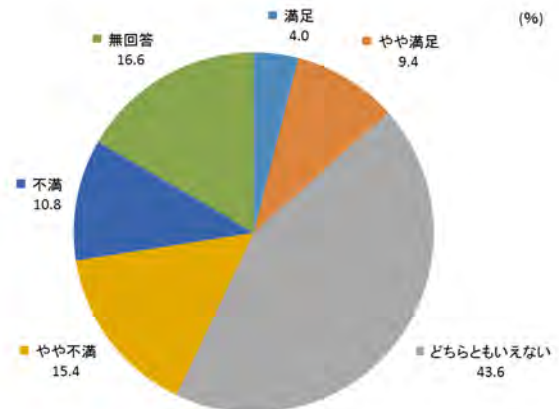
※複数回答として集計

網掛け：地域における上位理由

d.コミュニティバス（ザマフレンド号）

満足は 4.0%、やや満足は 9.4%に対して、不満が 10.8%、やや不満が 15.4%と不満の方が高くなっていますが、一方、どちらともいえないが 43.6%と最も多くなっています。

不満理由としては、「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「行きたい方面の路線がない」が挙げられています。



【不満理由】

	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域	無回答	合計
バス停が遠い	15	18	1	12	10	9	0	65
時刻表どおりに来ない	3	0	4	3	2	4	0	16
運行本数が少ない	35	30	25	18	25	6	0	139
行きたい方面の路線がない	29	40	7	14	14	8	0	112
運行時間が短い	1	4	3	2	3	1	0	14
バスが小さい	12	3	7	4	8	1	0	35
バス停に屋根、椅子がない	7	9	7	3	8	1	0	35
乗り降りしにくい	5	1	0	0	3	0	0	9
その他	8	12	3	5	9	2	0	39
サンプル全体	115	117	57	61	82	32	0	464

※複数回答として集計

網掛け：地域における上位理由

e. タクシー

満足は5.5%、やや満足は15.6%に対し、不満が2.4%、やや不満が11.7%と満足の方が高くなっています。

一方、どちらともいえないが48.8%と最も多くなっています。

不満理由としては、「運行台数が少ない」が最も多く、次いで「運賃が高い」が挙げられています。



【不満理由】

	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域	無回答	合計
運行台数が少ない	15	8	8	5	3	7	1	47
呼び出したときの配車時間が長い	5	7	6	6	1	4	1	30
運賃が高い	8	10	3	9	8	0	0	38
乗り降りがしにくい	2	0	0	1	1	0	0	4
運転手の接客や運転技術が悪い	1	2	0	2	9	5	0	19
その他	6	4	1	3	2	4	0	20
サンプル全体	37	31	18	26	24	20	2	158

※複数回答として集計

網掛け：地域における上位理由

f. バイク

満足は2.6%、やや満足は5.5%に対して、不満が2.1%、やや不満が5.4%と、満足と不満とも同程度となっています。

一方、どちらともいえないが58.3%と最も多く、無回答も26.1%と多くなっています。

不満理由としては、「歩行者・自転車との分離(安全の確保)」が最も多く、次いで「路面のガタガタ(わだち等)で走りにくい」が挙げられています。



【不満理由】

	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域	無回答	合計
道路が混んでいて走りにくい	10	1	1	2	0	0	0	14
路面のガタガタ(わだち等)で走りにくい	6	4	3	3	4	1	0	21
歩行者・自転車との分離(安全の確保)	6	7	7	7	4	3	0	34
駐車場が少ない、整備されていない	4	1	2	3	1	0	0	11
その他	4	1	1	4	0	2	0	12
サンプル全体	30	14	14	19	9	6	0	92

※複数回答として集計

網掛け：地域における上位理由

g. 自転車

満足は4.2%、やや満足は12.3%に対して、不満は11.4%、やや不満は24.3%と不満の方が多くなっています。

不満理由としては、全地域で「道路の幅が狭く、運行するスペースが無い」が最も多く、次いで「段差が多く運行しづらい」が挙げられています。



【不満理由】

	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域	無回答	合計
道路の幅が狭く、運行するスペースが無い	50	52	41	42	32	17	0	234
段差が多く運行しづらい	36	20	22	21	28	9	0	136
駐車場が少ない、整備されていない	8	10	10	16	4	5	0	53
その他	14	6	5	10	17	4	0	56
サンプル全体	108	88	78	89	81	35	0	479

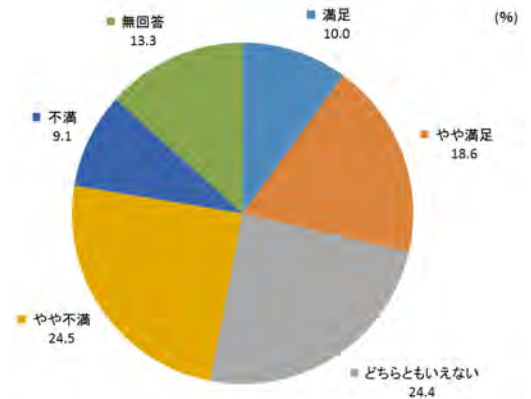
※複数回答として集計

網掛け：地域における上位理由

h. 徒歩

満足は10.0%、やや満足は18.6%に対して、不満は9.1%、やや不満は24.5%と、不満の方が高くなっています。

不満理由としては、全地域で「歩道が狭く、通行しづらい」が最も多く、次いで「歩道が無い」が挙げられています。



【不満理由】

	栗原・東原地域	ひばりが丘・小松原地域	相模が丘地域	相武台・緑ヶ丘地域	入谷・立野台地域	座間・新田宿・四ツ谷地域	無回答	合計
歩道が狭く、通行しづらい	30	33	30	31	30	17	1	172
歩道が無い	24	16	22	26	24	10	0	122
歩行者信号が無く、危険な箇所が多い	11	7	6	6	12	7	0	49
段差が多く、歩行しづらい	17	9	11	11	20	6	1	75
その他	18	6	3	8	27	8	0	70
サンプル全体	100	71	72	82	113	48	2	488

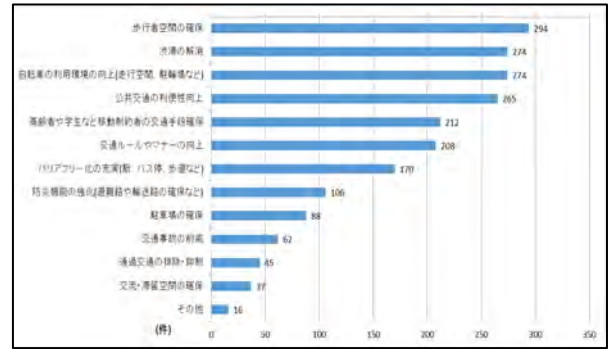
※複数回答として集計

網掛け：地域における上位理由

(4) 今後の本市の交通の在り方

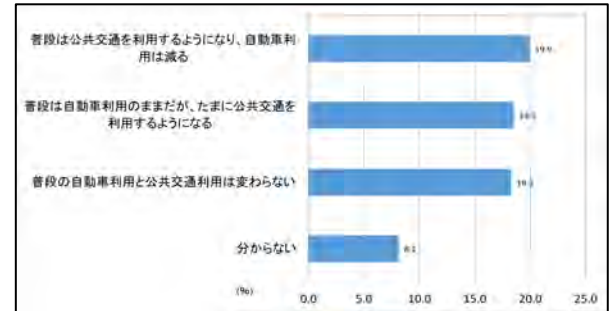
① 今後本市で重点的に取り組むべき課題(複数回答)

取り組むべき課題として、「歩行者空間の確保」が294件と最も多く、次いで「渋滞の解消」、「自転車の利用環境の向上」、「公共交通の利便性向上」となっています。



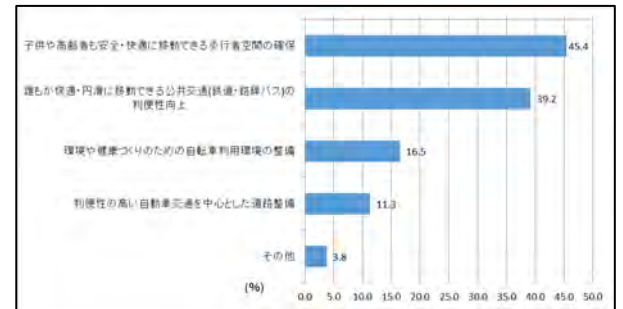
② 自動車からの転換意向(問題点が改善された場合)

先に挙げた公共交通の不満理由等が改善された場合、普段自動車を利用している方の公共交通への転換意向をみると、「普段は公共交通を利用するようになり、自動車利用は減る」が19.9%、「普段は自動車利用のままだが、たまに公共交通を利用するようになる」が18.5%と、少なからず公共交通へ転換する方は約40%となっています。



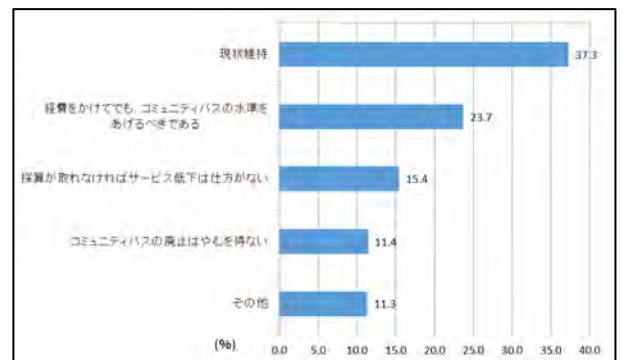
③ 今後の本市の交通整備の在り方

交通を良くするために重視すべきことについて、「子どもや高齢者も安全・快適に移動できる歩行者空間の確保」が45.4%、次いで、「誰もが快適・円滑に移動できる公共交通(鉄道・路線バス)の利便性向上」が39.2%となっており、公共交通を重視する考え方が約80%となっています。



④ 今後のコミュニティバスの在り方

今後のコミュニティバスのあり方として、「現状維持」が37.3%、次いで「経費をかけてでも、コミュニティバスの水準をあげるべきである」が23.7%と、コミュニティバスの維持・向上の意見が多く挙げられています。



4. 平成 22 年から令和元年における都市交通施策の中間評価

第 6 章に示している都市交通施策の中間評価の整理について、各施策の詳細な実施内容を以下に示します。

前計画において、位置付けられた施策については「実施済み・実施中・検討中・未実施」の 4 段階で評価します。4 段階の定義については下表に示します。

表 前計画の施策

施策	施策内容
A 道路交通施策	a.都市間連絡道路の整備
	b.地域間連絡道路の整備
	c.地域内幹線道路の整備
	d.地区内道路の整備
	e.通過交通の流入抑制
B 公共交通施策	f.小田急線の連立促進
	g.JR 相模線の複線化等の促進
	h.駅前広場の整備
	i.コミュニティバスのルート再編
	j.バス待ち環境の改善
	k.ノンステップバスの導入促進
	l.低公害車の導入促進
C 歩行者・自転車施策	m.歩行空間の整備
	n.自転車利用環境の整備
	o.歩道のバリアフリー化
	p.交通安全対策の実施
	q.自転車購入補助制度の導入（電動アシスト自転車等）
D 共通施策	r.モビリティ・マネジメントの導入（公共交通、自転車等の利用促進）
	s.エコ通勤の普及促進（職場モビリティ・マネジメント）
	t.時差出勤・フレックスタイム制の奨励

表 施策の評価（進捗状況）の定義

評価	道路整備施策	その他施策
実施済み/◎	全路線において整備済み	事業が完了 施策に対する制度の導入済み
実施中/○	一部整備済み、現在整備中、 事業着手済み（用地買収や測量を実施等）	現在実施中、事業着手済み
検討中/△	事業着手は済んでおらず、 勉強会等を実施	事業着手は済んでおらず、 勉強会等を実施
未実施/×	検討、整備が未着手	未計画、未着手

A 道路交通施策

a. 都市間連携道路の整備

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
国道 246 号バイパスのルート 検討促進		●	×	
3・3・2 広野大塚線の整備促進		●	△	・ 3・3・2 広野大塚と綾瀬市都市計画道路 3・3・1 寺尾上土棚線の整備に関する勉強会を定期的 に開催し、事業化に向けた検討・調整を行って いる
3・4・4 座間大和線の改良促進 (3・3・2 広野大塚線との合流 部)		●	○	・ 小松原交差点の改良事業を実施
3・4・5 座間南林間線の整備促 進：相武台入谷線以東 (小田急小田原線平面交差)	●		○	・ 計画当時、平面交差の計画であったが事業実施 に向け、立体交差化（アンダーパス）に変更、 また線形を変更 ・ 道路計画の説明会を実施 ・ 現在、用地買収や測量を実施
3・4・5 座間南林間線の整備促 進：相武台入谷線以西		●	○	・ 計画当時、平面交差の計画であったが事業実施 に向け、立体交差化（アンダーパス）に変更、 また線形を変更 ・ 道路計画の説明会を実施

■ 3・4・4 座間大和線の改良促進（小松原交差点の改良事業）

【改良前】
平成 30 年 4 月撮影



【改良後】
令和元年 6 月撮影



◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

b.地域間連絡道路の整備

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
3・5・1 町田厚木線の整備促進		●	○	神奈川県が事業主体で一部実施（県道51号）
3・4・1 相模原座間線の整備促進		●	×	
3・4・3 相模原二ツ塚線の整備促進	●	●	○	一部整備を実施 事業認可期間 (県施工分) 平成7年6月21日～令和2年3月31日 平成30年1月12日国関整計管認神第1号 (区間：相模原市都市計画道路3・5・13町田南大野線～3・4・4座間大和線) (市施工分) 平成17年6月24日～平成31年3月31日 平成28年3月25日県138号 (区間：起点～相模原市都市計画道路3・5・13町田南大野線)
3・4・2 相武台入谷線の整備促進		●	×	

■ 3・4・3 相模原二ツ塚線の整備促進



c.地域内幹線道路の整備

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
3・5・4 緑ヶ丘大塚線の整備促進	●		○	道路事業として、一部整備済み（市道17号線）
3・5・5 南広野東原線の改良促進		●	◎	道路事業として、整備済み（市道13号線）
3・5・6 東原ひばりヶ丘線の整備促進		●	○	道路事業として、一部整備済み（市道12号線）
3・6・1 田中東原線の改良促進		●	○	神奈川県が事業主体で一部実施（県道42号）
3・5・3 座間大野線の整備促進		●	×	

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

d.地区内道路の整備

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
3・6・9 相模台中央線の改良推進		●	◎	道路事業として、整備済み（市道6号線） [全3路線完了]
3・6・5 緑ヶ丘林間線の整備推進	●	●	○	道路事業として、一部整備済み（市道5号線）
3・6・3 蟹ヶ沢線の整備推進		●	×	
3・6・4 座間天台線の整備推進		●	×	
3・6・7 座間駅三峰線の整備推進		●	×	
J R 相武台下駅前道路の整備検討	●		×	
J R 入谷駅前道路の整備検討		●	×	

■3・6・5 緑ヶ丘林間線の整備促進



e.通過交通の流入抑制

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
ハンブや狭さくの設置の推進	随時		×	
交通規制（流入規制、一方通行化など）の促進		●	×	

B 公共交通施策

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

f.小田急線の連立促進

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
小田急線の連続立体交差化に関する検討を踏まえた計画促進	●		×	

g.JR 相模線の複線化等の促進

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
JR 相模線の複線化等の促進		●	△	平成10年度より神奈川県や関係市町等で構成される、相模線複線化等促進期成同盟会を発足し、相模線複線化および沿線地域を発展させるために活動している。

h.駅前広場の整備

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
バス、タクシー、送迎車の乗降場の整備促進		●	○	相武台前南口駅前広場の整備や駅周辺バリアフリー化等について検討することを目的に勉強会を開催し、事業を推進しています。
広場空間の整備促進		●	○	

i.コミュニティバスのルート再編

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
コミュニティバスの運行ルート再編	●		○	平成30年度に社会情勢や住民意見、利用状況を踏まえ、ルート再編を実施。(令和元年10月より運行開始)

j.バス待ち環境の改善

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
バス停の上屋・ベンチ等の整備促進	随時		○	平成27年度より座間市バス停留所上屋等整備事業補助金制度を導入

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

k.ノンステップバスの導入促進

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
路線バスのノンステップバスの導入促進	随時		○	随時ノンステップバスの導入を求めている
コミュニティバスのノンステップバスの導入検討	●		○	平成29年度2月から小型バス1台を導入

■コミュニティバスのノンステップバス導入



l.低公害車の導入促進

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
低公害車の導入補助の検討	●		◎	・電気自動車購入補助金(平成23年～平成30年) ※平成30年度にて事業終了 合計129台に対して補助金を交付
エネルギー供給施設の設置補助の検討	●		◎	・電気自動車急速充電器設置補助金 (平成24年～平成30年)1基に対して補助金を交付 ※平成30年度にて事業終了

C 歩行者・自動車施策

m.歩行空間の整備

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
歩道の拡幅・新設の推進	随時	●	○	都市計画道路の整備に合わせて、歩道の整備を実施
歩行障害物の撤去の検討 (電柱・標識等の移設、はみ出し看板の撤去、放置自転車の撤去、排水溝ふたの改善など)	●	●	○	・放置自転車禁止指導員による放置自転車禁止区域内の見回りを実施している。 ・放置自転車撤去作業員による放置自転車の迅速な撤去。 ・市民等からの要望に応じて、危険箇所への交通安全等に関する看板の設置をしている。 ・蓋のない水路施設における立入防護柵および転落防止柵等の修繕や老朽化、ガタつき等によるマンホール蓋の調整および交換を実施。

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

n. 自転車利用環境の整備

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
自転車走行空間の整備 推進		●	○	・3・4・5 座間南林間線と3・5・4 緑ヶ丘大塚線の一部 自転車走行区間の整備を実施 ・未実施の都市計画道路については、自転車走行通行 帯を設置予定
自転車駐輪場の整備推 進	●		○	・民営駐輪場補助事業を実施 ・既設市営自転車駐車場の設備 (照明等) 更新

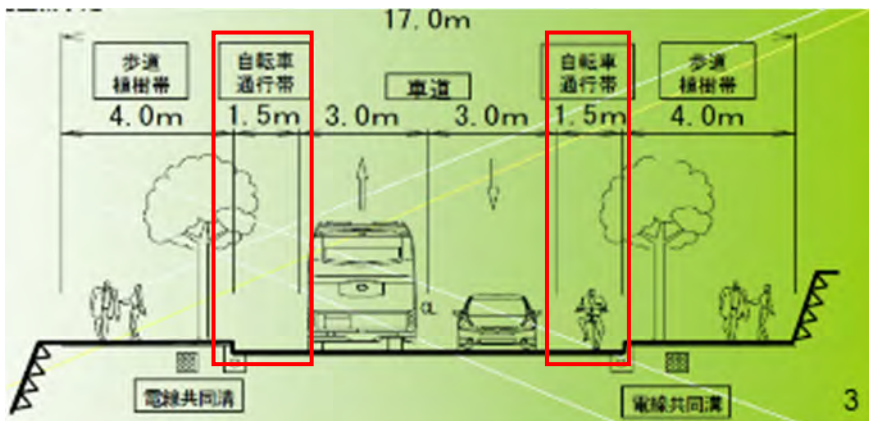
■ 3・4・5 座間南林間線の一部走行区間の整備



■ 3・5・4 緑ヶ丘大塚線の一部走行区間の整備



■ 未整備区間の都市計画道路座間南林間線の幅員構成



o. 歩道のバリアフリー化

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
歩道のバリアフリー化 の整備推進	● 随時		○	歩道整備に合わせて、随時バリアフリー化の整備も推進

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

p.交通安全対策の実施

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
交通安全対策の推進(カラー舗装・白線の敷設、注意看板の設置、車止めの設置など)	●		○	歩道整備に合わせて、随時バリアフリー化の整備も推進

q.自転車購入補助制度の導入(電動アシスト自転車など)

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
電動アシスト自転車購入補助制度の導入検討	●		×	

D 共通施策

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

r.モビリティ・マネジメントの導入(公共交通、自転車等の利用促進)

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ (短期) <重点施策>	第2ステージ (長期)		
モビリティ・マネジメントの導入検討	●	●	○	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの利用促進に向け、市の広報等で情報発信をしている ・市内の幼稚園、保育園および小学校全校において、年に1回交通安全教室を開催し、自転車の乗り方やマナーについての啓発活動を実施 ・自転車の安全性と利便性を向上させるため、自転車ネットワーク基本計画を策定した

■モビリティ・マネジメントの導入(公共交通や自転車の利用促進)

・交通安全教室の様子

・自転車ネットワーク候補路線の区間別整備形態



出典：座間市自転車ネットワーク基本計画平成30年3月、座間市相模野小学校ホームページ

s.エコ通勤の普及促進（職場モビリティ・マネジメント）

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ （短期） ＜重点施策＞	第2ステージ （長期）		
行政によるエコ通勤の実施	●	●	○	ひまわり環境システムのエコオフィス活動運用手順書に、環境に配慮した施策の推進の一例として、「公共交通機関や自転車等の利用」を定め啓発に努めている
企業へのエコ通勤の呼びかけ（リーフレットの配布など）	●	●	×	

■モビリティ・マネジメントの導入（公共交通や自転車の利用促進）

ひまわり環境システムのエコオフィス活動運用手順書[※]に、環境に配慮した施策の推進の一例として、「通勤時には、公共交通機関の利用や自転車、徒歩、相乗り等の手段により、可能な範囲でエコ通勤を心がける」と明記しており、公共交通、自転車等の利用促進やエコ通勤の普及促進を実施している。

※ひまわり環境システムのエコオフィス活動運用手順書：

平成22年4月より運用を開始した独自の環境マネジメントシステム「ひまわり環境システム」と「第三次座間市地球温暖化防止実行計画（平成25年）」で規定する適用範囲に属するすべての職員が率先して環境配慮活動を実施するために必要な事項を定めるものである。

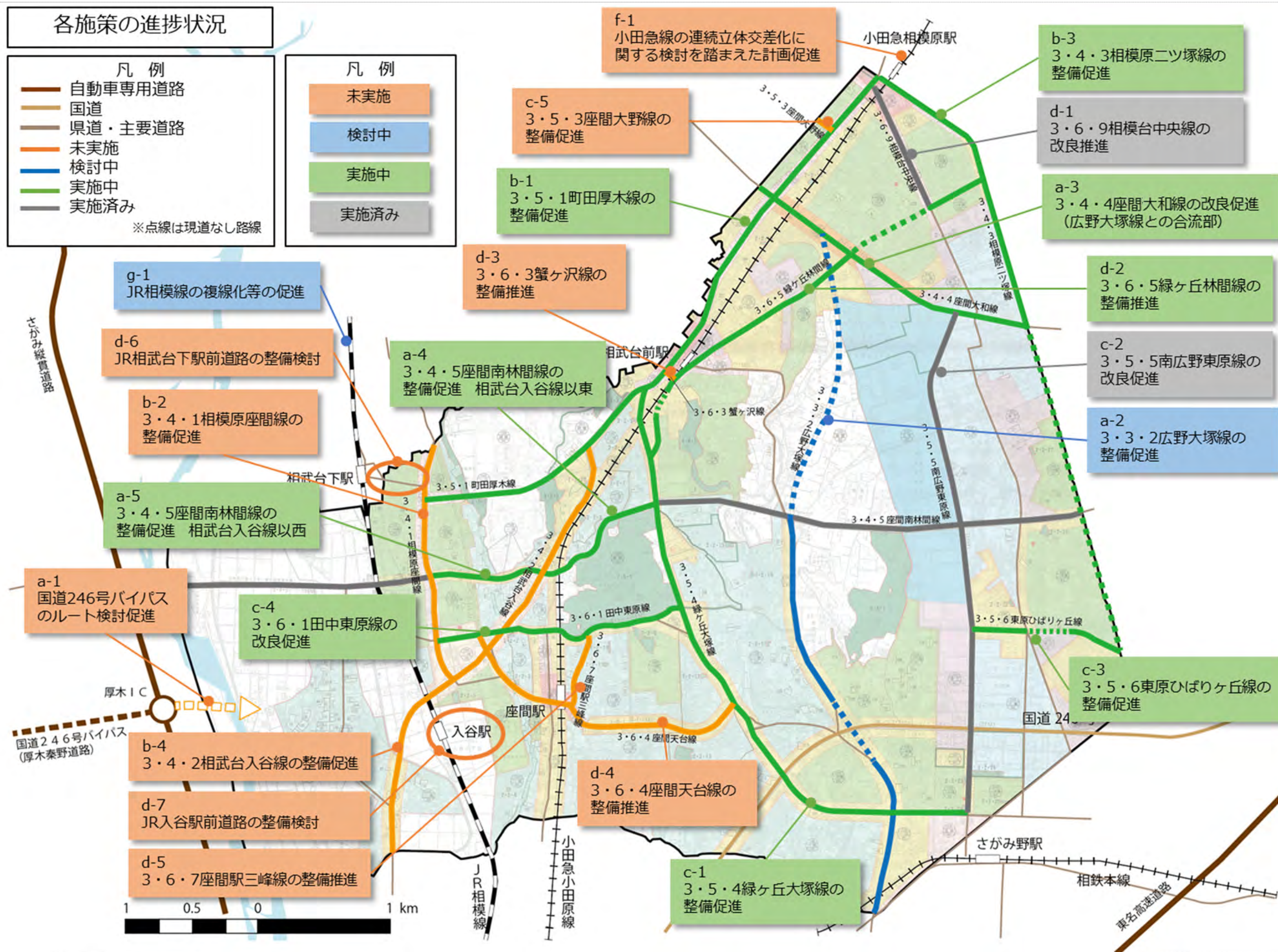
t.時差出勤・フレックスタイム制の奨励

事業名	実施スケジュール		評価	実施内容
	第1ステージ （短期） ＜重点施策＞	第2ステージ （長期）		
PRポスター・パンフレットの作成	●	●	×	

表 前計画の施策状況の結果

◎：実施済み ○：実施中
△：検討中 ×：未実施

都市交通施策		図面 番号	事業名	評価
A 道路 交通 施策	a.都市間連絡道路の整備	a-1	国道246バイパスのルート検討促進	×
		a-2	3・3・2広野大塚線の整備促進	△
		a-3	3・4・4座間大和線の改良促進(3・3・2広野大塚線との合流部)	○
		a-4	3・4・5座間南林間線の整備促進：相武台入谷線以东(小田急線平面交差)	○
		a-5	3・4・5座間南林間線の整備促進：相武台入谷線以西	○
	b.地域間連絡道路の整備	b-1	3・5・1町田厚木線の整備促進	○
		b-2	3・4・1相模原座間線の整備促進	×
		b-3	3・4・3相模原二ツ塚線の整備促進	○
		b-4	3・4・2相武台入谷線の整備促進	×
	c.地域内幹線道路の整備	c-1	3・5・4緑ヶ丘大塚線の整備促進	○
		c-2	3・5・5南広野東原線の改良促進	◎
		c-3	3・5・6東原ひばりヶ丘線の整備促進	○
		c-4	3・6・1田中東原線の改良促進	○
		c-5	3・5・3座間大野線の整備促進	×
	d.地区内道路の整備	d-1	3・6・9相模台中央線の改良推進	◎
		d-2	3・6・5緑ヶ丘林間線の整備推進	○
		d-3	3・6・3蟹ヶ沢線の整備推進	×
		d-4	3・6・4座間天台線の整備推進	×
		d-5	3・6・7座間駅三峰線の整備推進	×
		d-6	J R 相武台下駅前道路の整備検討	×
		d-7	J R 入谷駅前道路の整備検討	×
e.通過交通の流入抑制	e-1	ハンプや狭さくの設置の推進	×	
	e-2	交通規制(流入規制、一方通行化など)の促進	×	
B 公共 交通 施策	f.小田急線の連立促進	f-1	小田急線の連続立体交差化に関する検討を踏まえた計画促進	×
	g. J R 相模線の複線化等の促進	g-1	J R 相模線の複線化等の促進	△
	h.駅前広場の整備	h-1	バス、タクシー、送迎車の乗降場の整備促進	○
		h-2	広場空間の整備促進	○
	i.コミュニティバスのルート再編	i-1	コミュニティバスの運行ルート再編	○
	j.バス待ち環境の改善	j-1	バス停の上屋・ベンチ等の整備促進	○
	k.ノンステップバスの導入促進	k-1	路線バスのノンステップバスの導入促進	○
		k-2	コミュニティバスのノンステップバスの導入検討	○
l.低公害車の導入促進	l-1	低公害車の導入補助の検討	◎	
	l-2	エネルギー供給施設の設置補助の検討	◎	
C 歩 行 者 ・ 自 転 車 施 策	m.歩行空間の整備	m-1	歩道の拡幅・新設の推進	○
		m-2	歩行障害物の撤去の検討(電柱・標識等の移設、はみ出し看板の撤去、放置自転車の撤去、排水溝ふたの改善など)	○
	n.自転車利用環境の整備	n-1	自転車走行空間の整備推進	○
		n-2	自転車駐輪場の整備推進	○
	o.歩道のバリアフリー化	o-1	歩道のバリアフリー化の整備推進	○
	p.交通安全対策の実施	p-1	交通安全対策の推進(カラー舗装・白線の敷設、注意看板の設置、車止めの設置など)	○
q.自転車購入補助制度の導入 (電動アシスト自転車等)	q-1	電動アシスト自転車購入補助制度の導入検討	×	
D 共 通 施 策	r.モビリティ・マネジメントの導入 (公共交通、自転車等の利用促進)	r-1	モビリティ・マネジメントの導入検討	○
	s.エコ通勤の普及促進 (職場モビリティ・マネジメント)	s-1	行政によるエコ通勤の実施	○
		s-2	企業へのエコ通勤の呼びかけ(リーフレットの配布など)	×
t.時差出勤・フレックスタイム制の奨励	t-1	P R ポスター・パンフレットの作成	×	



5. 見直し検討委員会名簿

	区分	所属および職名	
1	学識経験者	会長	大学 工学部教授
2	座間市	副会長	座間市 都市部長
3	交通事業者	委員	小田急電鉄株式会社 交通企画部 課長
4	〃	委員	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部 企画室 副課長
5	〃	委員	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 生活交通課長
6	交通管理者	委員	座間警察署 交通課長
7	国土交通省	委員	国土交通省 関東整備局 横浜国道事務所 調査課長
8	神奈川県	委員	厚木土木事務所東部センター道路維持課長
9	〃	委員	厚木土木事務所東部センター道路都市課長
10	団体	委員	座間市自治会総連合会 会長
11	〃	委員	座間交通安全協会 会長
12	座間市	委員	座間市 都市部 道路課長

6. 見直し検討委員会の経過

開催時期	協議内容
第1回委員会 (令和元年7月30日開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・座間市の都市交通の現況整理 ・上位、関連計画の概要確認 ・住民アンケート結果 ・都市交通課題の整理 ・前計画の交通施策の中間評価 ・重点施策のイメージ(案)
第2回委員会 (令和元年11月6日開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・【改定】総合都市交通計画(素案)について
第3回委員会(書面会議) (令和2年2月7日通知)	<ul style="list-style-type: none"> ・【改定】総合都市交通計画(原案)について
第4回委員会(書面会議) (令和2年4月2日通知)	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの結果報告 ・【改定】総合都市交通計画(案)について

7. 用語の解説（50 音順）

あ行

IoT（アイオーティー：Internet of Things）

日本語でモノのインターネットを意味し、パソコンやスマートフォンなどの情報機器だけではなく、産業用機器や自動車、家電製品まで、さまざまなモノがインターネットに接続されることで相互に制御する技術のことです。

エコ通勤

車による通勤をはじめとする交通は、周辺地域の渋滞問題や地球温暖化等、様々な問題の原因となり得るため、通勤の際にはマイカーやバイクを使わず、公共交通機関や自転車、徒歩などで通勤することです。

AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人工的に作られた知能のことで、言語の理解や推論、問題解決などの知的行動を人間に代わってコンピューターに行わせる技術のことです。

オンデマンド交通

路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバス又は乗合タクシーのことです。

か行

カーシェアリング

自分の車を持たずに必要な時に使用目的に合った車を自家用車と同じように手軽に共同利用するシステムで、事前登録を行い、利用したいときに手軽に車を借りることができるサービスのことです。

狭さく

生活道路に施される対策として、車道部分を狭めたり、左右交互の植栽やカラー舗装によって視覚的に道幅を狭く見せかけることにより、車のスピードを抑制しようとするものです。

グリーンスローモビリティ

電動で時速 20 km 未満で公道を走ることが可能な 4 人乗り以上の交通手段のことです。CO2 排出量が少ないため環境に優しく、軽量・コンパクトであることから、道幅が狭く公共交通機関を整備できていない地域の足になり得ることも期待されています。

公共交通空白地域

近隣に公共交通機関の路線が存在せず、交通弱者（高齢者、子供、障がい者等）の移動が困難になっている地域のことです。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗換え、乗継ぎ施設です。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられます。

コミュニティサイクル（シェアサイクル）

街中にいくつもの自転車貸出拠点（ポート）を設置し、利用者がどこでも貸出、返却できる新しい交通手段のことです。観光やレクリエーション、買い物、通勤通学、業務等様々な目的で利用することができます。

コミュニティバス

主に地方公共団体が公共交通空白地域の解消や高齢者等の外出を促進するため、一定地域内を運行している地域密着型のバスのことです。狭い道路でも運行可能なように小型化し、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫する事例が多くあります。

混雑度

道路の混雑の程度を表す指標で、道路の持つ交通容量（交通を通すことができる能力）に対する実際の交通量の比率で示されます。数値が大きいくほど、混雑程度の悪化を示します。

混雑度による交通状況の目安は以下のとおりです。

混雑度の解釈

- 1.00 未満 : 混雑することなく、円滑に走行できる状態
- 1.00～1.25 : ピーク時に混雑する可能性がある状態
- 1.25～1.75 : ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態
- 1.75 以上 : 慢性的な混雑状態

さ行

時差通勤

大都市における朝の交通機関の混雑緩和のため、出勤時刻をずらすことをいいます。

集中トリップ

一定時間内において、ある地域に到着した人の動き(トリップ)の総数です。

新型輸送サービス

社会情勢の変化や AI 等の技術革新により、所有から利用への転換の中でカーシェアやシェアサイクルといったシェアリングサービスの普及や、AI の活用により効率的な配車を可能とするオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティといった新しい交通手段のことです。

シームレス化

乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとするです。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車船券の設定等です。

隅切り

角地である土地の角を切り取って道路にすることをいいます。道路の交差点などにおいて、通行のために曲がり角を通りやすくしたり、見通しの確保を目的としています。

た行

代表交通手段

一つの移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のことであり、優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。

昼夜間人口比

夜間人口（常住人口）を 100%とした場合の地区内就業者・就学者を含めた昼間の人口の比率のことです。

超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1～2 人乗り程度の車両のことです。

低公害車

大気汚染等の要因となる自動車排気ガス中の二酸化炭素、窒素酸化物等を極力少なくした車のことです。電気自動車、天然ガス車、メタノール自動車、ハイブリッド車等の種類があります。

低炭素型交通

地球温暖化の原因となる二酸化炭素等の排出を、できる限り低く抑える交通のことをいいます。

低炭素社会

地球温暖化の原因となる二酸化炭素等の排出が少ない社会のことをいいます。

DID 地区（ディーアイディー：Densely Inhabited Districts）

人口集中地区のことをいい、国勢調査による基本単位区等を基礎単位として、①人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区が市区町村の領域内で互いに隣接しており、②それらの隣接した基本単位区の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域のことをいいます。

都市計画道路整備状況

都市計画道路の整備状況は以下の定義で位置付けます。

改良済：道路用地が計画幅員のとおりに確保されており、一般の通行の用に供している区間

概成済：改良済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし、計画道路幅員のおおむね 2/3 以上を要する区間

事業中：事業費が予算化されており、事業終了後に改良済となる区間又は事業認可を取得している区間

未着手：現道があるものの、概要済区間の条件を満たさない区間（現道あり、現道なし区間）

トリップ

人がある目的をもって、「ある地点」から「ある地点」へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を使っても、1 トリップと数えます。

な行

ノンステップバス

乗降口に段差がなく、直接床に乗降できる超低床のバスのことです。高齢者や子供にも乗り降りが容易なことや、補助スロープにより車椅子での乗降もスムーズに行えます。

は行

発生集中量

ある地域から出発したトリップ数と、ある地域に到着したトリップ数の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド）と呼びます。

発生トリップ

一定時間内において、ある地域から出発する人の動き(トリップ)の総数です。

バリアフリー

高齢者や障がい者等が、生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除き、移動又は施設の利用に係る負担を軽減することにより、利便性および安全性を向上させる施策です。例えば、歩道の段差解消等が挙げられます。

ハンブ

道路を凸型に舗装することです。車のスピードを落とすことを狙いとしています。

フィーダー交通

地域間や拠点間を結ぶ幹線的な交通に対して、その幹線の鉄道駅やバス停からさらに延びる支線的な路線のことです。

フレックスタイム制

企業等において所定の労働時間内で出退勤時刻を従業員が自由に選べる制度のことです。

ま行

MaaS（マース：Mobility as a Service）

様々な種類の交通サービスを需要に応じて利用できるように、情報・予約・決済を統合した移動サービスのことです。

モビリティ・マネジメント（Mobility Management 略称 MM）

渋滞、環境、又は個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を賢く使う方向へと自発的に転換することを促し、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組のことです。

や行

ユニバーサルデザイン

バリアフリーは、障がいによりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは、あらかじめ障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のことです。

ら行

連続立体交差（連立）

市街地において連続して道路と交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化する事業であり、多数の踏切の除去又は新設道路との立体交差を一挙に実現するものです。

