

## 第2章 本市の交通の現状

---

---

2.1. 交通を取り巻く状況

2.2. 交通の概況

2.3. 公共交通の現状

---

## 第2章

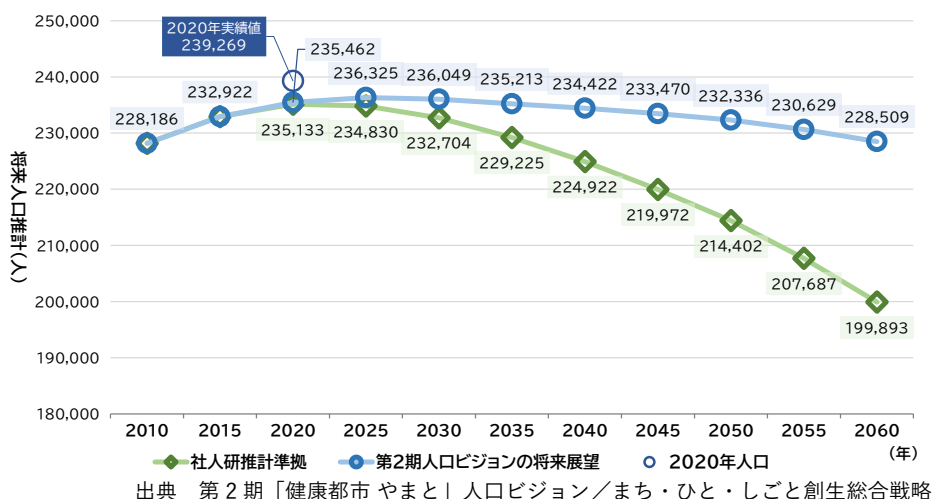
### 本市の交通の現状

#### 2.1. 交通を取り巻く状況

### 人口動態

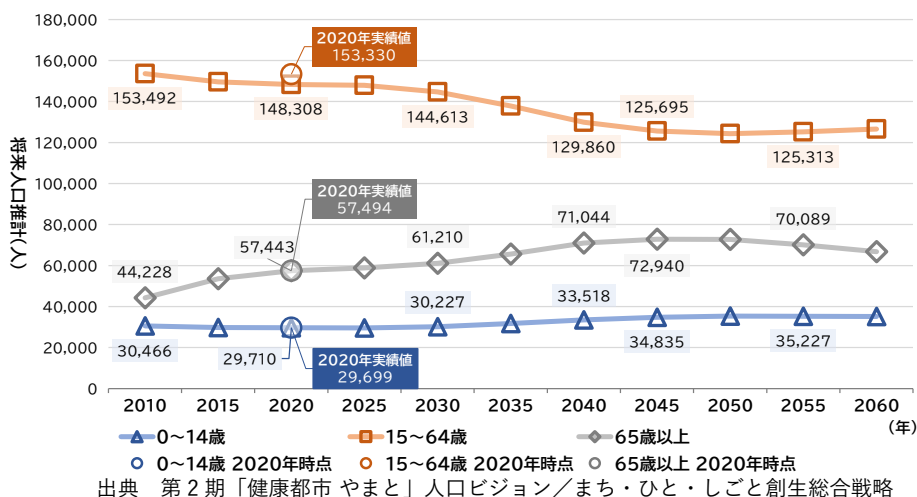
#### 将来人口

第2期「健康都市 やまと」人口ビジョン／まち・ひと・しごと創生総合戦略では、2015年の国勢調査の結果をもとに本市の将来人口を推計しており、総合計画の目標年次となる2028年に約24万人になるとしています。本市の将来人口は、2025年までにピークを迎え、以降は減少傾向になることが予測されています。なお、2020年時点の本市の人口は約24万人であり、推計値よりも多くなっています。



#### 年齢階層別の将来人口

年齢階層別にみた将来人口推計（市独自推計）では、2050年まで15～65歳の生産年齢人口は減少を続け、65歳以上の高齢者人口は増え続けると推計されています。なお、2020年時点での生産年齢人口は約15.3万人となっており、推計値よりも多くなっています。

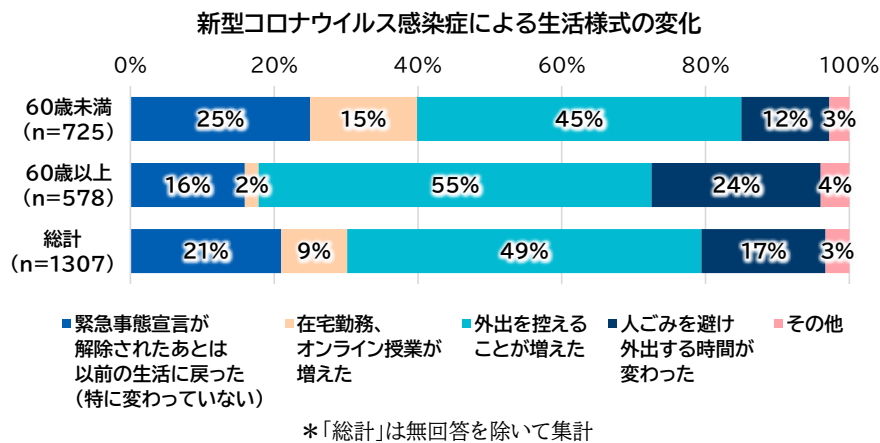


## 新型コロナによる変化

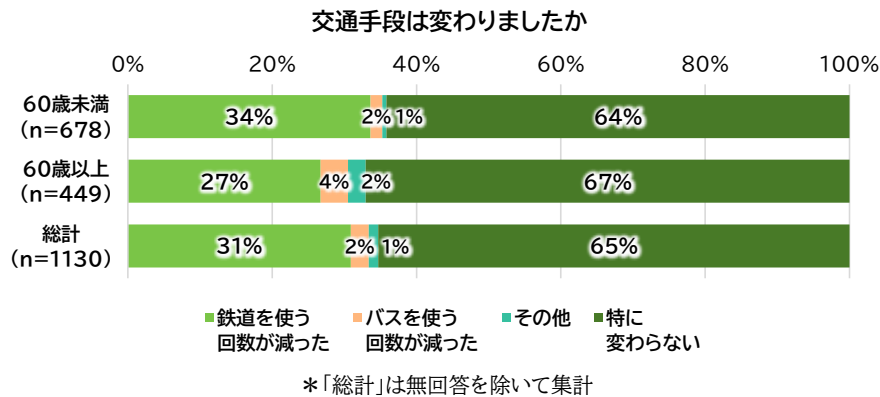
2019（令和元）年に発生した新型コロナウイルス感染症（以下、新型コロナ）は、まちなかの人の流れを大きく変化させました。

### 2020年に実施した市民アンケート調査による外出・交通行動の変化

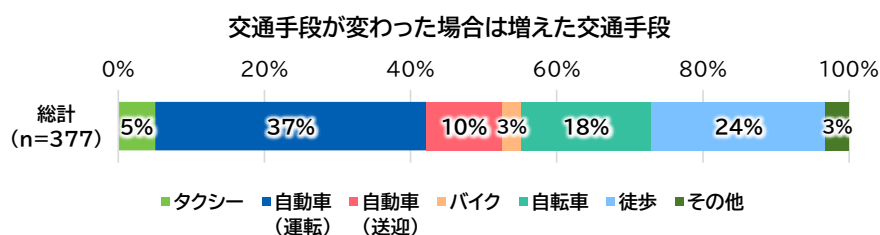
新型コロナの流行の影響による生活様式の変化についての設問では、全集計の半数近くが「外出を控えることが増えた」と回答しています。



新型コロナの流行の影響による交通手段の変化についての設問では、全年齢層で「特に変わらない」との回答が最も多くなりました。



「交通手段が変わった」と回答した方のみを対象に、利用の増えた交通手段を質問したところ、自動車を使う機会が増えたとの回答が最も多く、次いで徒歩や自転車との回答が続きました。



## 第2章

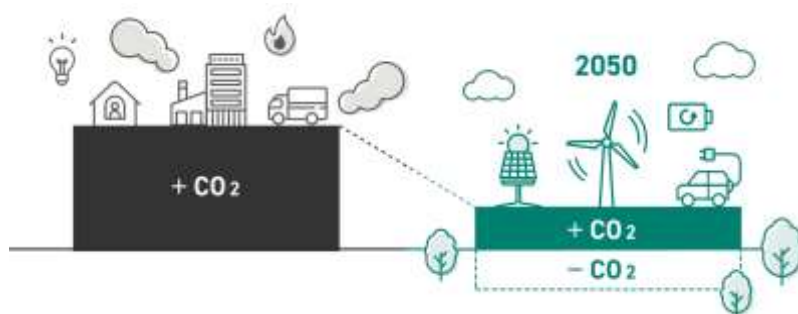
### 本市の交通の現状

#### 脱炭素への対応要請

国は、危機的な地球温暖化への対策として世界的な脱炭素への流れが加速する中、2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、「地球温暖化対策計画」により、2030年度までに温室効果ガス排出量の2013年度比「46%減」という目標も設定しました。そして地方自治体にも、国と連動した計画期間、削減目標での脱炭素施策の推進を要請しました。

こうした中、本市では脱炭素への対応を重要課題の一つと位置付け、行政、市民、事業者一丸となって取り組んでいく意識の共有のため、2022年4月に「大和市気候非常事態宣言」を行うとともに、温室効果ガス排出量の2030年度の削減目標を定めた「大和市地球温暖化対策実行計画」の改定も行いました。

この計画では、運輸分野について、次世代自動車の普及による平均燃費向上、トラック輸送の効率化、鉄道施設への省エネ設備の導入等の推進を掲げ、CO<sub>2</sub>排出量の削減を図ることをしています。



出典 環境省 HP 「脱炭素ポータル」

#### SDGs(持続可能な開発目標)

SDGsとは、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」における2016年から2030年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さない（leave no one behind）ことを誓っています。健康都市連合に加盟する本市が進める、健康都市やまと総合計画の取り組みは、SDGs達成の方向性と軌を一にするものです。

そして、2016年11月の上海コンセンサスにおいては、SDGsの中でも、特に第3目標「すべての住民に良好な健康を」と、第11目標「都市と人々の住居空間をいかなる住民も排除せず、安全で復旧力を持ち、持続可能にする」が、健康都市の取り組みと関わりが深いことを確認しています。

このため、本市におけるSDGsの推進については、総合計画から市民の健康を維持増進する観点で施策を抽出し、5つのリーディングプロジェクトを定めた「大和市健康都市プログラム」を中心としつつ、他の個別計画においても関連する施策や事業等を明らかにすることなどを通じ、取り組んでいきます。

#### SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



出典 国連広報センターHP

## コラム まちづくりのトレンド

近年、人々が歩くこと、交流することに着眼したまちづくりを通じて、1人ひとりの健康や、人と人とのつながり、地域の活性化など、人間中心の豊かな生活の実現を目指す取り組みが全国で推進されています。

### スマートウェルネスシティ

#### —健幸まちづくり—

「ウェルネス（健幸：個々人が健康かつ生きがいを持ち、安心安全で豊かな生活を営むこと）」をまちづくりの中核に位置付け、住民が健康で元気に幸せに暮らせる新しい都市モデル「Smart Wellness City」を構築する取り組みです。そこに住んでいるだけで「歩いてしまう、歩き続けてしまう」まちづくりの取り組みなどが始まっています。

### 健康・医療・福祉のまちづくり

#### —超高齢社会の到来に対応するまちづくり—

超高齢社会が到来し、高齢者の生活を地域全体で支える社会の構築が必要とされる中、「街を歩くこと」、「コミュニティ活動」といった生活活動に着目し、これらの活動を高めるためのまちづくりに向け、国から「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」が公表されています。

### ウォーカブル推進都市

#### —歩きたくなるまちなか—

「居心地が良く歩きたくなる街路づくり」を目指して、街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築し、沿道と路上の一体的な利用により、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取り組みとして「ウォーカブル」の推進が着目されています。

本市は「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに賛同し、国とともに推進していく「ウォーカブル推進都市」となっています。

超高齢化社会に対応した都市への転換は、全ての都市において避けることができない政策テーマ

地域包括  
ケアシステム

医療費適正化  
健康日本

<健康・医療・福祉の視点からの都市政策が必要>

#### 「健康・医療・福祉のまちづくりの推進」

多くの市民が自律的に、また必要に応じて地域の支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくり

#### <基本となる5つの取組>

- 住民の健康意識を高め、運動習慣を身につける
- コミュニティ活動への参加を高め、地域を支えるコミュニティ活動の活性化を図る
- 日常生活圏・徒歩圏域に都市機能を計画的に確保する
- 街歩きを促す歩行空間を形成する
- 公共交通の利用環境を高める

市民意識

都市構造の  
コンパクト化

ライフスタイル



出典 国土交通省 HP

## 第2章

### 本市の交通の現状

#### コラム 近年の本市のまちづくり

##### 大和駅周辺地区

本市の中心拠点となる大和駅周辺では、中心市街地としてふさわしい活力あるまちを目指し、近年も開発を進めてきました。

##### 文化創造拠点シリウスの開館

2016年に芸術文化や生涯学習、市民交流の場として「文化創造拠点シリウス」が開館しました。

シリウスは、小田急江ノ島線と相鉄本線が乗り入れる大和駅から徒歩3分の位置にあります。図書館を中心に、芸術文化ホール、生涯学習センター、屋内こども広場が入っています。図書館への累計来館者数は開館から3年で1000万人を超え、来館者数は日本一と言われています。



##### 大和駅東側プロムナード再整備(図書館の道)

シリウス開館に合わせ、以前は「分かりにくい」との声が多かった大和駅へのアクセス性や回遊性の向上を図って便利なまちを目指すため、プロムナードをリニューアルしました。

今後も、プロムナードと一体となった土地の高度利用や都市機能の向上が期待されます。



### 中央林間駅周辺地区

北のまちの中心である中央林間駅地区では、市北部の地域拠点としてふさわしいまちの実現を目指し、地区南側の未利用地を活用した市民の交流拠点づくり、中央林間駅の利便性の向上などに取り組んできました。

#### 市民交流拠点ポラリスの開館

2018年に生涯学習、子育て支援の拠点として「市民交流拠点ポラリス」が開館しました。

ポラリスは、小田急江ノ島線と東急田園都市線が乗り入れる中央林間駅から徒歩3分の位置にあります。学習センターやスポーツ施設、子育て支援施設などの機能を持ち、施設南側には公園「星の子ひろば」があります。市北部の新たな市民交流の拠点施設として多くの方に利用されています。



#### 中央林間駅総合整備

鉄道が2路線乗り入れる中央林間駅は、新宿や渋谷といった都心と直結し、子育て世代をはじめ、日々多くの方が利用しています。

利用者にとってより安全で便利な駅施設となるよう、機能改善に取り組んでいます。

とりわけ朝のピーク時には混雑が発生し、構内の歩行の安全性や快適性の改善を望む多くの声があったことから、2021年11月に小田急線のホームに通じる東口改札の設置が実現しました。

また、交通量の多い駅北側の小田急江ノ島線踏切の拡幅工事を行い、安全に通過しやすい踏切へと改善されました。



## 第2章

### 本市の交通の現状

#### 高座渋谷駅周辺地区

南のまちの中心である高座渋谷駅地区では、長年にわたる土地区画整理事業が完了し、新たな街並みが誕生しました。

#### 渋谷(南部地区)土地区画整理

高座渋谷駅周辺において、既成市街地の公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るため渋谷(南部地区)土地区画整理事業が実施され、新たな街並みが誕生しました。

駅の東口・西口それぞれには駅前広場が整備され、民間路線バス・コミュニティバスが乗り入れています。西側駅前には“世代間交流の場”、“にぎわいの場”として IKOZA(高座渋谷駅前複合ビル)が建設され、渋谷図書館、学習センター、ぶらっと高座渋谷などが開設されています。



#### 大和ゆとりの森

厚木飛行場の南側に、2007年に開園した大型公園で、その広さは東京ドーム3.4個分になります。園内には、多目的スポーツ広場やテニスコート、充実した遊具、広々とした芝生の広場などがあり、スポーツとレクリエーションを楽しむことができます。

四季折々の富士山や丹沢山系を眺めることもでき、休日には市内外から訪れた家族連れでにぎわっています。





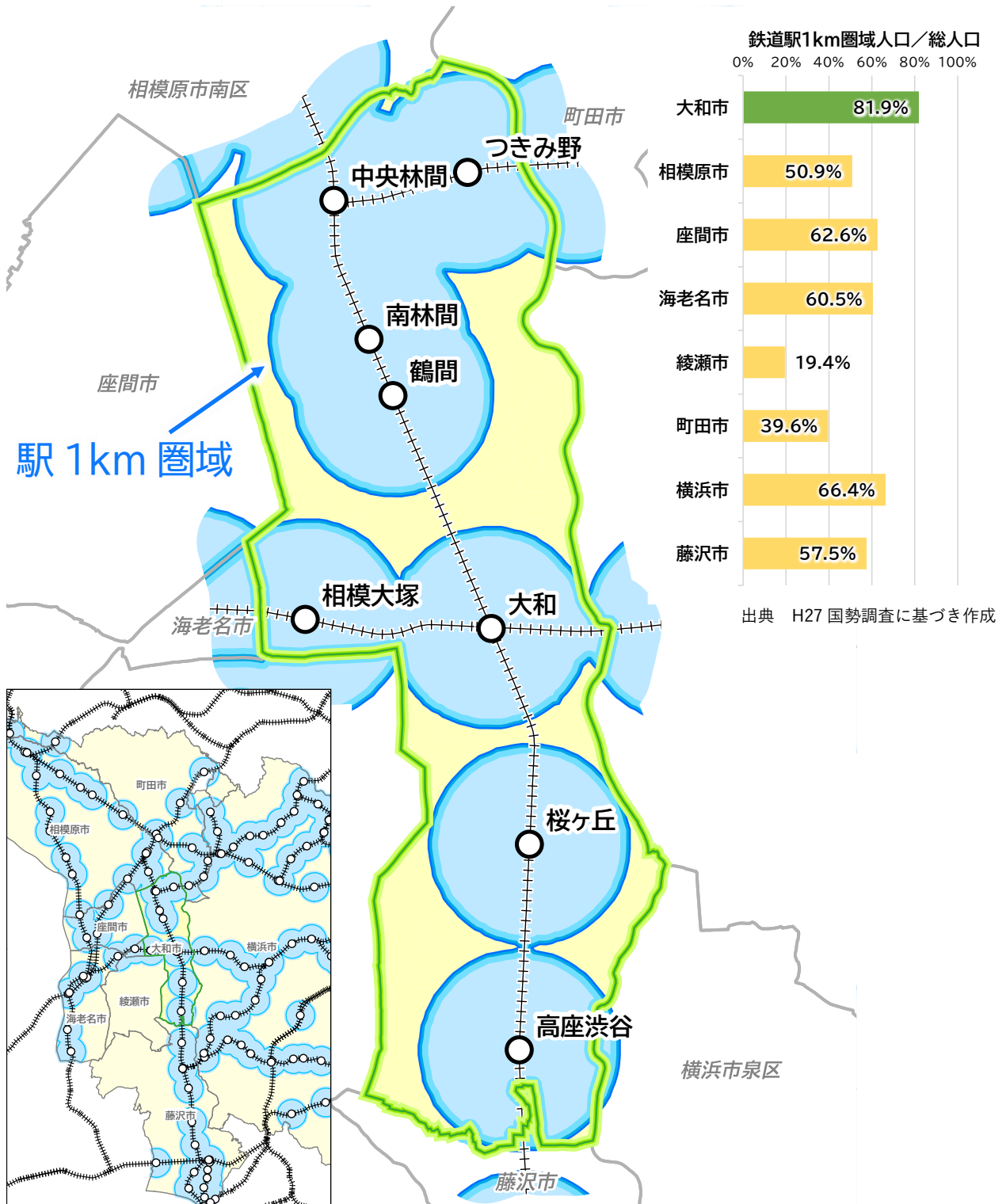


## 第2章

### 本市の交通の現状

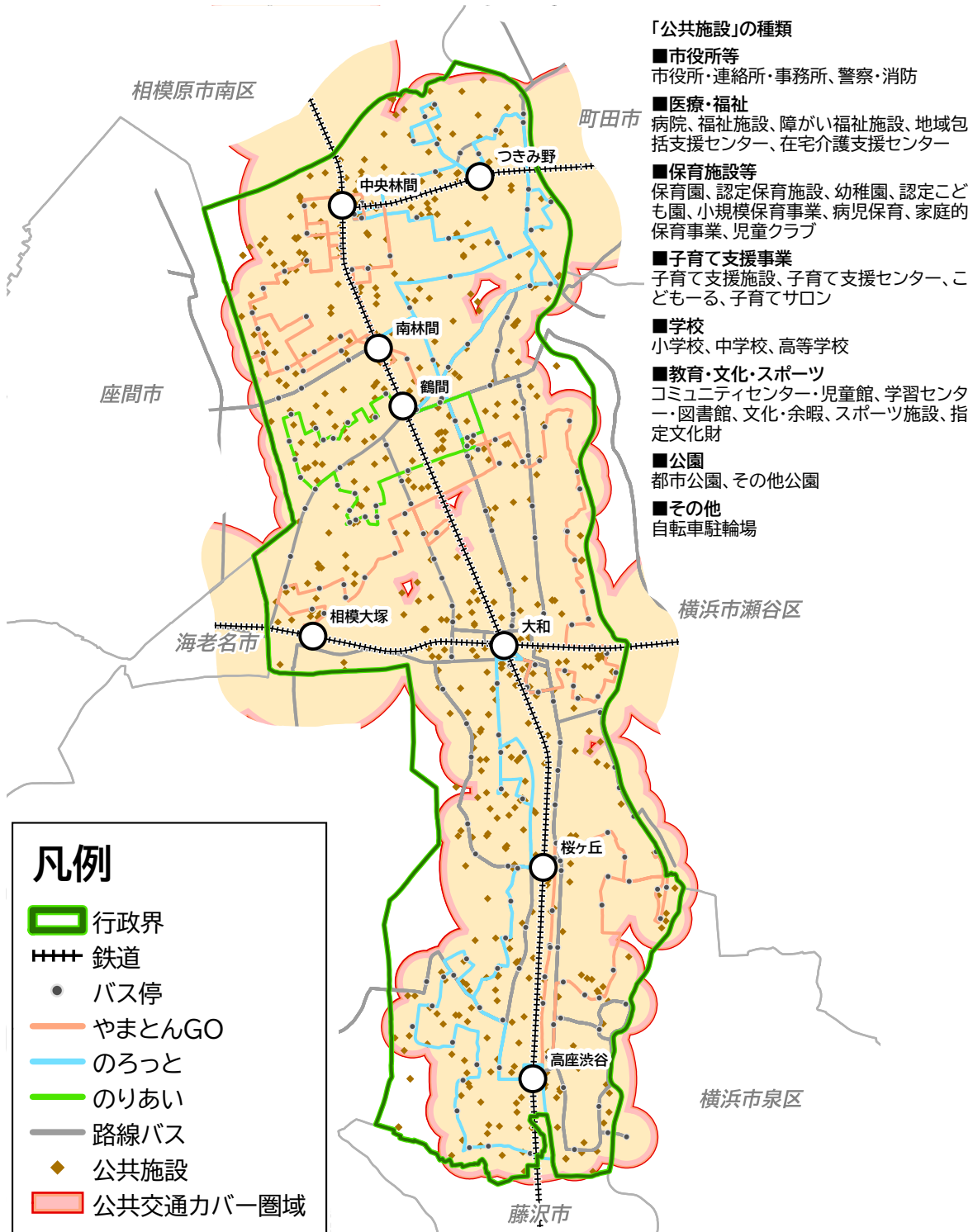
#### 鉄道駅 1km 圏域人口

本市の市域の多くは鉄道駅 1km 圏内に含まれています。また、人口の 80%以上が駅 1km 圏内に居住しており、この比率は隣接市の中でも最も高い値であるとともに、神奈川県・東京都の他市町村と比較しても非常に高く、鉄道の利便性が高い市であると言えます。



公共交通カバー圏域

2014年から中央林間西側地域、相模大塚地域、深見地域、桜ヶ丘地域の4つの地域で「やまとんGO」の運行が開始されました。これにより、市内の公共施設のほぼすべて（全体の98.9%）が鉄道駅から1km以内もしくはバス停から300m以内の範囲に含まれるようになり、鉄道やバスを活用することで市内の主要な公共施設へアクセスしやすくなりました。また、人口カバー率は99.7%（H27年国勢調査）となっています。



出典 大和市オープンデータに基づき作成

第1章  
第2章  
第3章  
第4章  
第5章  
第6章

## 第2章

### 本市の交通の現状

## 人の動き

### 東京都市圏パーソントリップ調査

本市の人の動きの特性を把握するため、2018（平成30）年と2008（平成20）年に実施された東京都市圏パーソントリップ調査（以下、H30PT調査、H20PT調査）を用いて、市内の交通手段の利用割合を集計しました。

PT調査では「トリップ」という単位で人々の1日の動きを調査します。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」としてカウントし、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。例えば、自宅と目的地を往復した場合は「2トリップ」とカウントします。

### 代表交通手段(代表交通分担率)

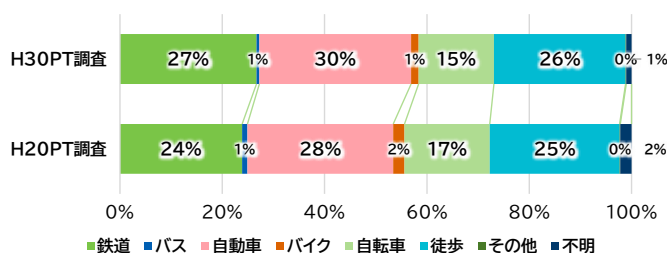
1トリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を「代表交通手段」といい、主な交通手段の集計上の優先順位は、「鉄道>バス>自動車>自転車>徒歩」の順としています。例えば、下の図のように複数の交通手段で自宅から勤務先まで移動した場合、代表交通手段は「電車」となります。



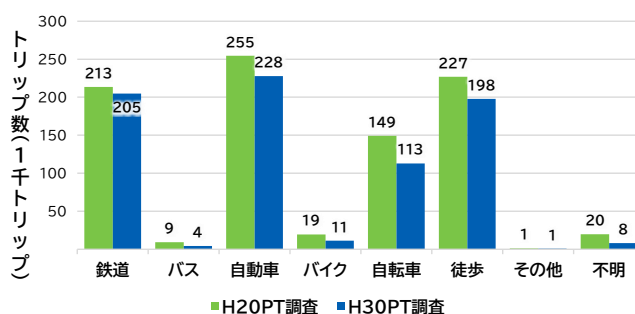
本市における代表交通手段別のトリップ割合は、自動車30%、徒歩26%、鉄道27%、自転車15%となっています。路線バスのトリップ割合は1%と低い状況にあることがわかります。

また、2008年調査との比較では、分担率の構成は大きく変化していませんが、トリップ数については減少がみられます。

交通手段分担率の経年比較(大和市)



交通手段の利用状況の経年比較(大和市)



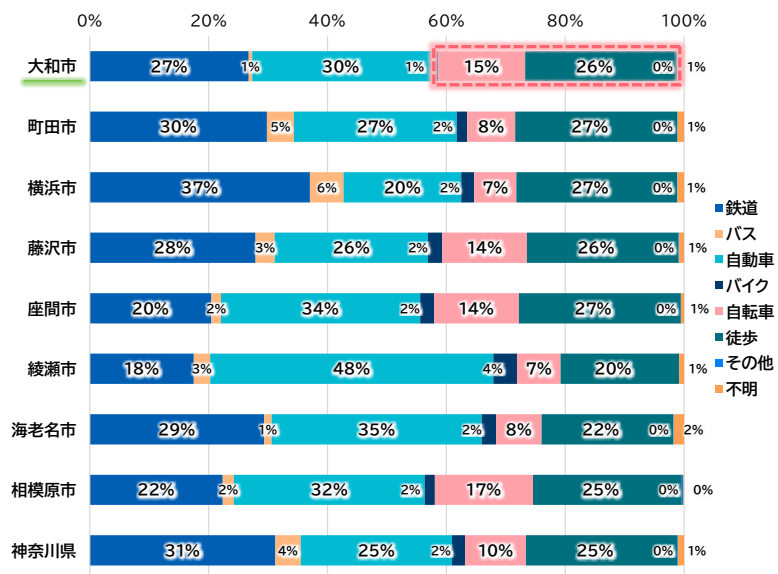
出典 H30 東京都市圏 PT 調査および H20 東京都市圏 PT 調査に基づき作成

周辺市等との比較からみる本市の代表交通手段の特性

代表交通手段別のトリップ割合を周辺の市等と比較すると、自転車と徒歩の占める割合が高いグループに属していることが分かります。

また、各交通手段の構成割合が他市に比べて分散していることも本市の特徴です。

自動車の利用割合については、横浜市を除けば他市に比べ低い割合のグループに属すると言えます。一方で、バスの利用については海老名市と並んで低い割合になっています。

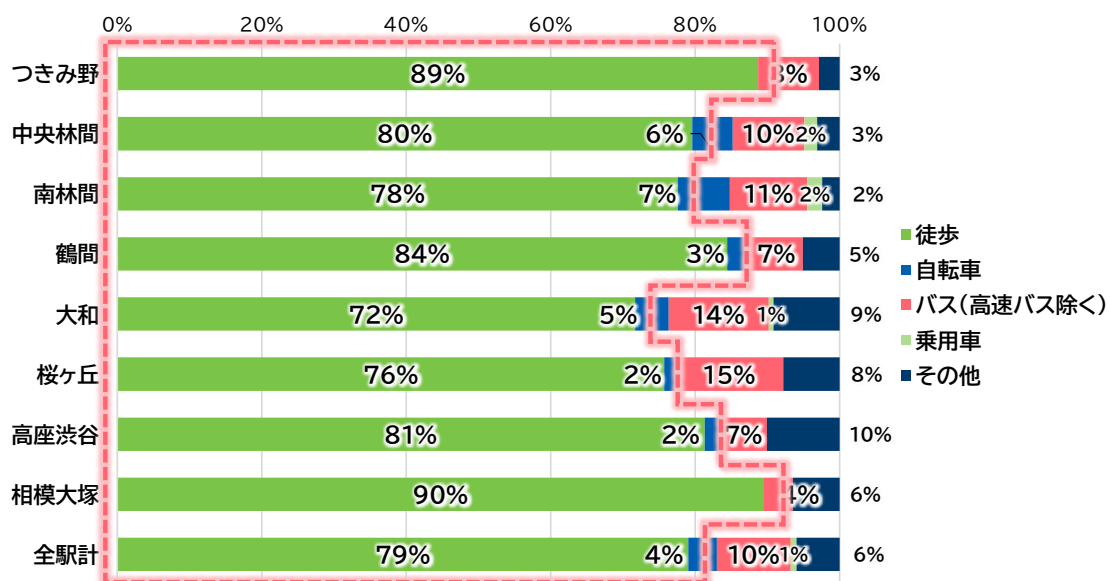


出典 H30 東京都市圏 PT 調査に基づき作成

駅へのアクセス手段の特性

駅へアクセスするときの交通手段（駅端末手段集中度）は、徒歩利用の割合がいずれの駅についても70%以上となっており、全駅計でも約80%と非常に高い割合となっています。これは駅から徒歩による移動が可能な距離に生活圏が形成されている本市の都市構造によるものだと考えられます。

また、路線バス等利用の割合は、大和駅・桜ヶ丘駅で約15%、中央林間駅・南林間駅で約10%となっており、駅へのアクセス手段として一定の利用があることが分かります。



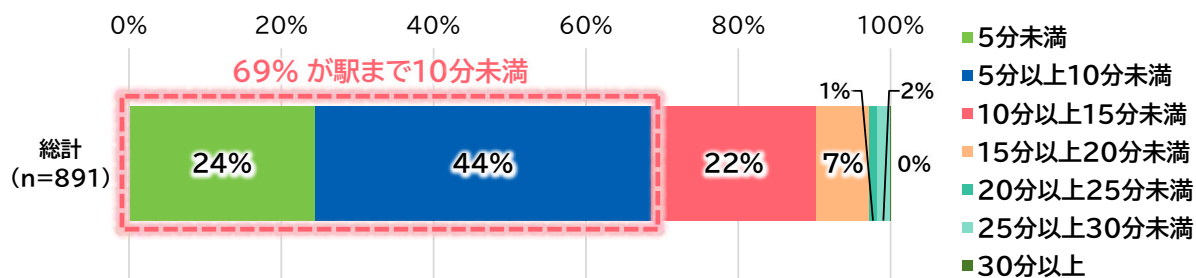
出典 H30 東京都市圏 PT 調査に基づき作成

## 第2章

### 本市の交通の現状

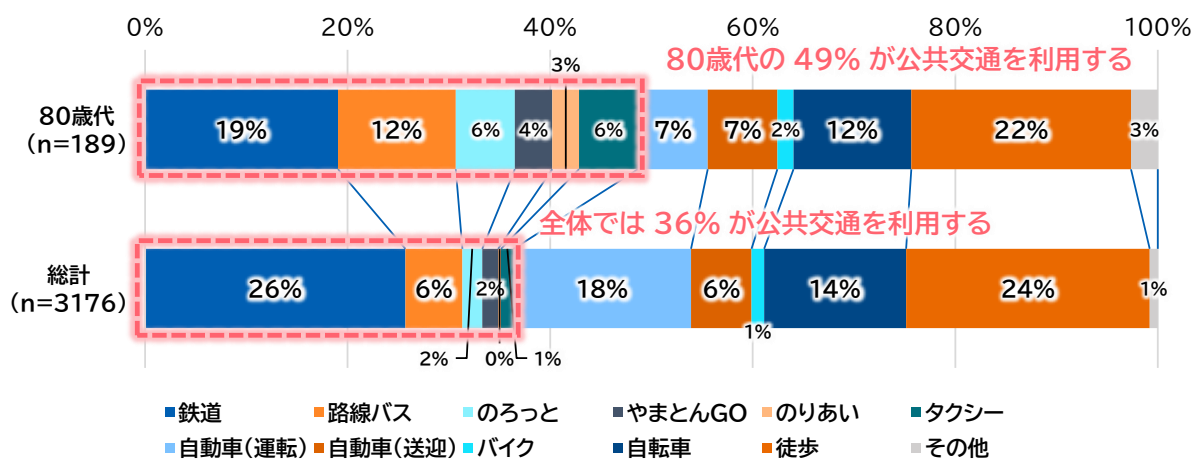
#### 2020年度市民アンケート調査の結果(日常生活の移動に関するアンケート調査)よりみる交通手段の特性

市民アンケートの結果では、「鉄道を利用する方の駅までの交通手段」として、徒歩が76%、自転車が14%の回答となっており、この場合の「徒歩・自転車での駅までの所要時間」については69%が10分未満と回答しています。これらのことから、多くの方が10分未満での徒歩・自転車による移動で、駅までアクセスしている本市の交通特性が伺えます。



\*値を四捨五入しているため、総計が100%にならない。

このほか同アンケートでは、外出目的ごとに「外出時に利用する交通手段」について質問していますが、全目的で全集計した場合の「公共交通を利用する」との回答割合は、全年齢では36%（路線バス等は9%）であるのに対して、80歳代では49%（路線バス等は24%）となります\*。このことから、高齢の方にとって路線バス等の公共交通が日常の外出に欠かすことのできない交通手段であることがわかります。



\*値を四捨五入しているため、総計が100%にならない。

\*①通勤通学②買物③通院④その他私事の4類型の外出ごとに、それぞれ3つまで回答するもので、利用(移動)回数を反映したものではないことには留意が必要です。

## 近年の広域交通網の変化

### 東名高速道路綾瀬スマートインターチェンジの供用開始

2021年3月に綾瀬バス停付近に、新たに「綾瀬スマートインターチェンジ」が開通しました。これまでは大和市内から東名高速道路を利用する場合、横浜町田ICや厚木IC、海老名ICなどからアクセスしていましたが、「綾瀬スマートインターチェンジ」の開設により、市域の多くが高速道路のインターチェンジから半径5km以内となり、県外等への広域アクセス性が向上しました。あわせて産業経済の活性化についても期待されます。



出典 神奈川県 HP





## 交通安全面の状況

### 自転車通行空間

本市では、2012年度から自転車レーンや自転車ナビマーク等の設置を進め、自転車と歩行者、自動車の通行空間を視覚的に分離させることで、それぞれが安心して通行できる道路環境を整備してきました。これらは、自転車の歩道走行や車道の逆走などのマナー違反の防止にもつながっています。

#### 整備前



自転車による車道の逆走



自転車の歩道走行

#### 整備後



自転車レーンの設置



自転車通行空間の整備

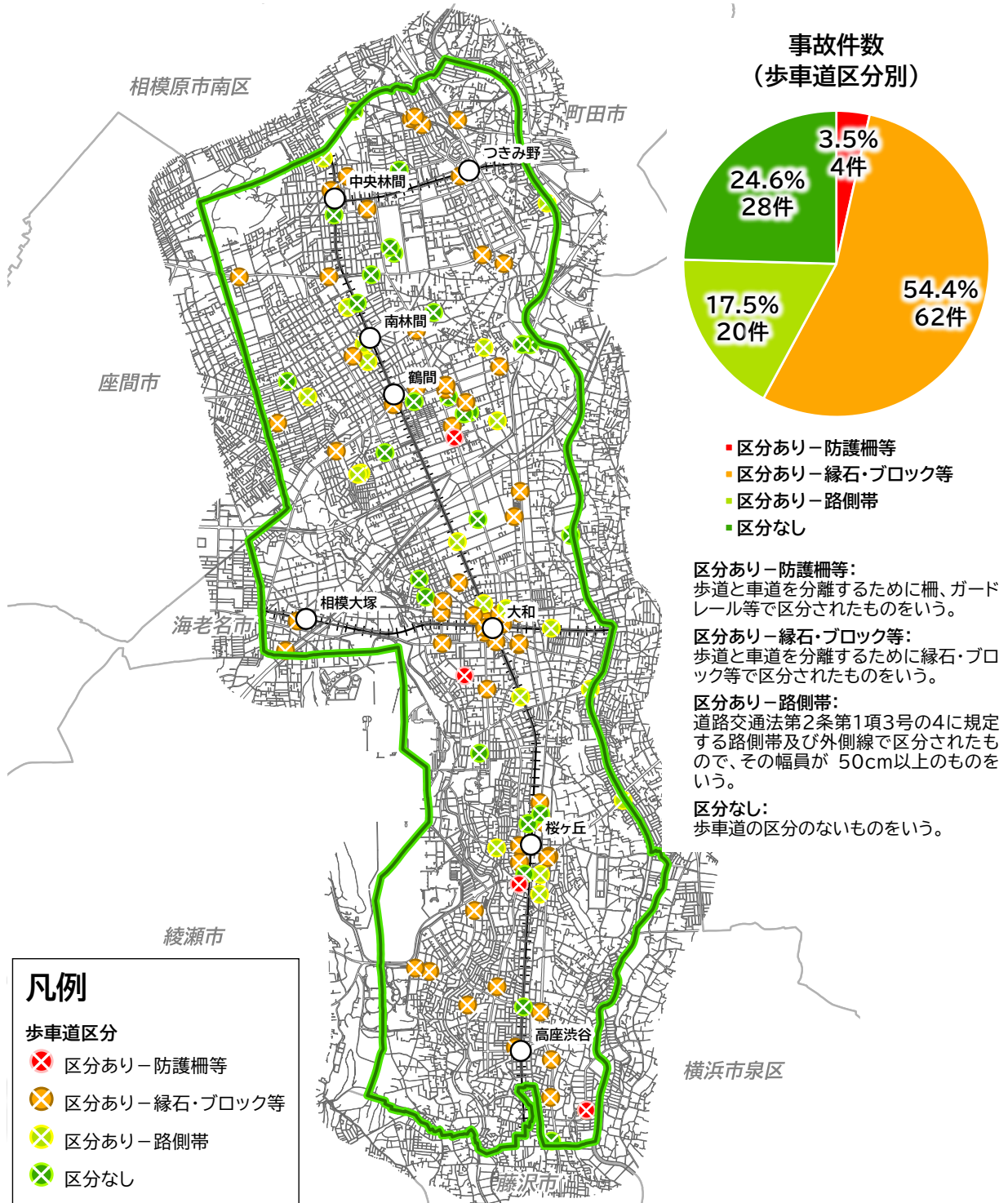
## 第2章

### 本市の交通の現状

#### 交通事故の発生状況

市内の死亡事故発生件数は減少傾向にあり、2021年は0件でした。これは、1959（昭和34）年の市制施行以来の63年間で初となります。

市内で発生している人と車両との交通事故の内訳をみると、駅周辺の人通りの多い場所や住宅街の生活道路で多く発生しています。また、特に歩道と車道の区別が曖昧な街路〈区分あり-路側帯〉と〈区分なし〉において、人と車両との交通事故の4割以上が発生しています。



出典 警察庁オープンデータを用いて作成

### ゾーン30・キッズゾーンの指定

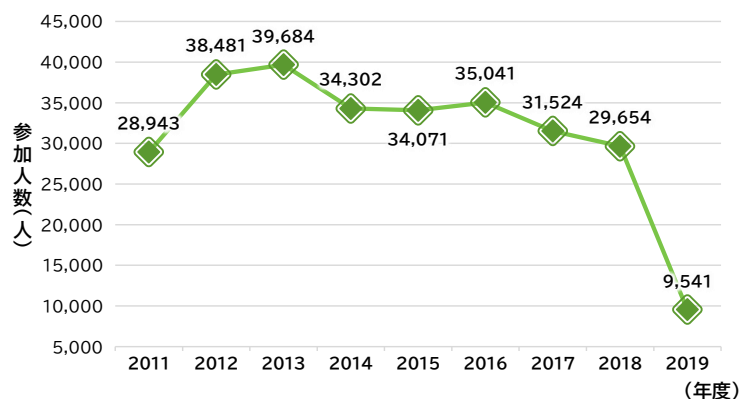
歩行者・自転車の交通事故の危険性が高い住宅街の生活道路で、時速30kmに速度を規制する「ゾーン30」の指定が進められてきました。また、2020年度より、園児や保育に携わる方が安心・安全に保育活動が行えるよう、保育所等の施設の周辺の道路に「キッズゾーン」を指定しています。

市内では、「ゾーン30」が11箇所、「キッズゾーン」が6箇所、指定されています。



### 交通安全教室等の参加者数

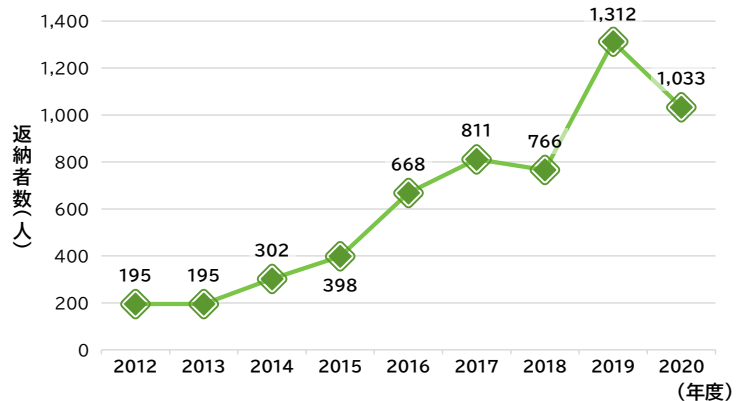
本市では、小学校低学年や幼児を対象とした道路の歩き方教室や、企業の従業員の方を対象とした交通安全講習会等を開催しています。新型コロナウイルスの流行以前には毎年度3万人を超える方々が参加していました。



### 高齢ドライバーの交通安全

近年、高齢ドライバーによる悲惨な交通事故が発生し、身体機能や認知機能が弱くなる高齢ドライバーの交通安全対策が求められています。運転免許証の自主返納制度のほか、本市ではシルバー・ドライブ・チェック等の取り組みも行ってきました。

新型コロナウイルスの流行以前の返納者数は増加傾向で2019年度には1,300人を超えています。



## 第2章

### 本市の交通の現状

#### 2.3. 公共交通の現状

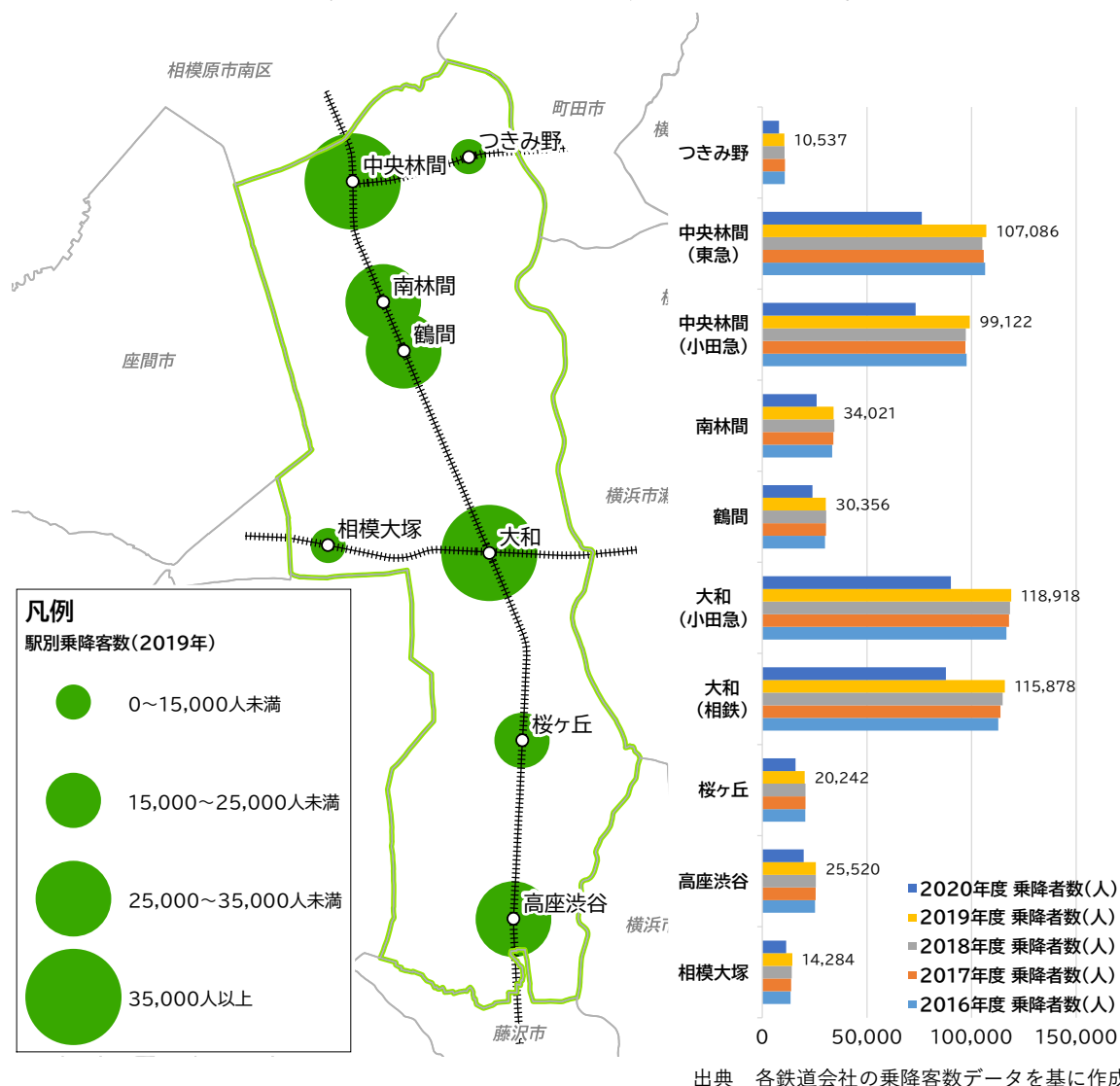
##### 鉄道

市内には8つの駅があり、南北方向に小田急江ノ島線が、東西方向に東急田園都市線と相鉄本線が通っています。また、東急田園都市線は中央林間駅で、相鉄本線は大和駅で、それぞれ小田急江ノ島線に接続しています。

##### 各駅の乗降客数の推移

各駅の乗降客数は、大和駅や相模大塚駅は2019年度までは微増傾向で推移しており、その他の駅は横ばい・微減傾向でした。そうした中、2020年度は新型コロナの影響により、市内全駅で大きく落ち込みました。

また、各駅を相対的に比べると、小田急江ノ島線と東急田園都市線が接続する中央林間駅と、小田急江ノ島線と相鉄本線が接続する大和駅の利用者が多くなっています。

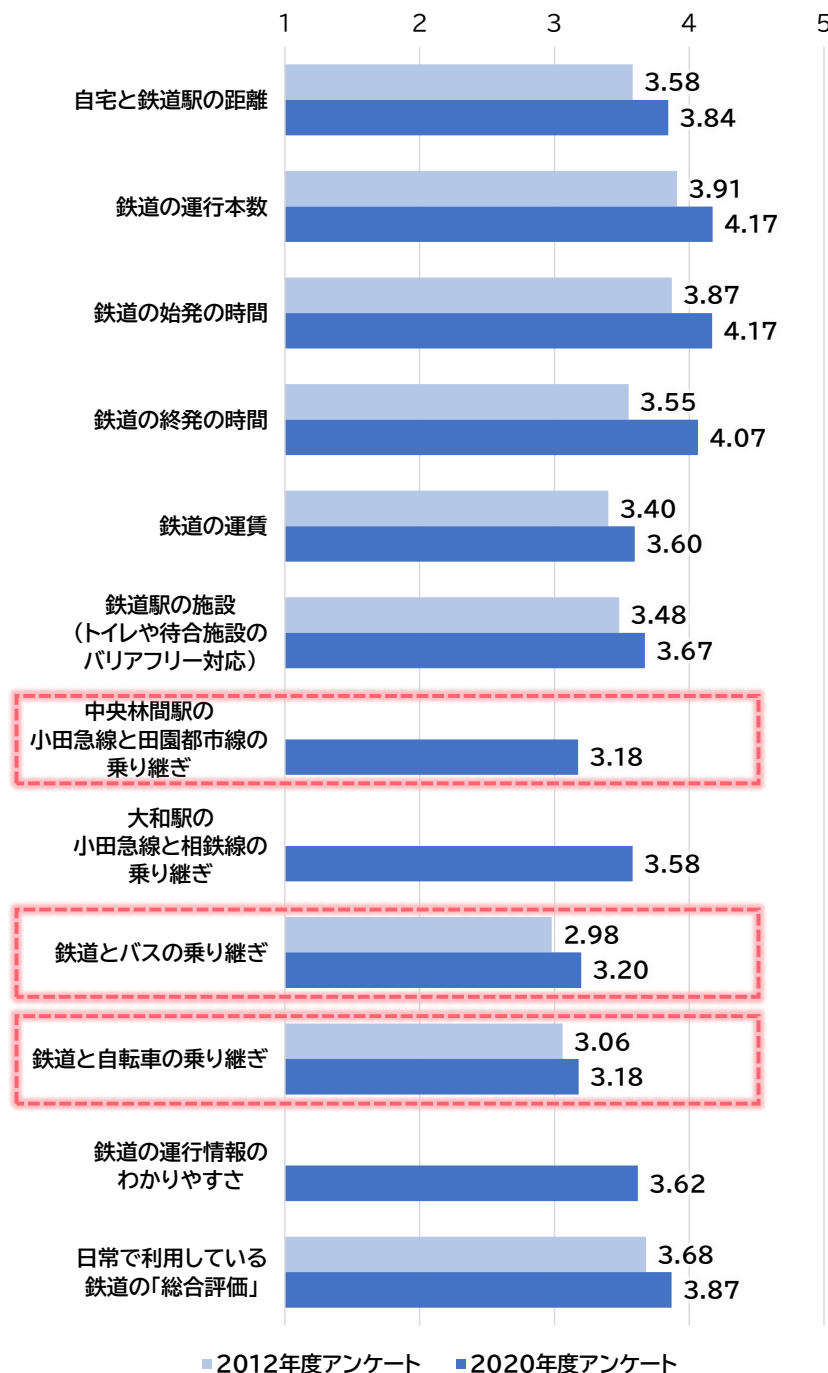


鉄道に対する満足度

2020年度市民アンケート調査では鉄道に対する満足度について質問しています。

その結果では、鉄道の運行本数や始発・終発時間、運行情報の分かりやすさ、自宅と鉄道駅との距離に対する満足度が高くなっています。また、2012年度に実施した市民アンケート調査の結果に比べ、いずれの項目でも満足度は向上しています。

相対的には、中央林間駅での小田急江ノ島線と東急田園都市線の乗り継ぎ、自転車との乗り継ぎ、バスとの乗り継ぎといった「乗り継ぎ」への満足度が低くなっており、改善が望まれています。



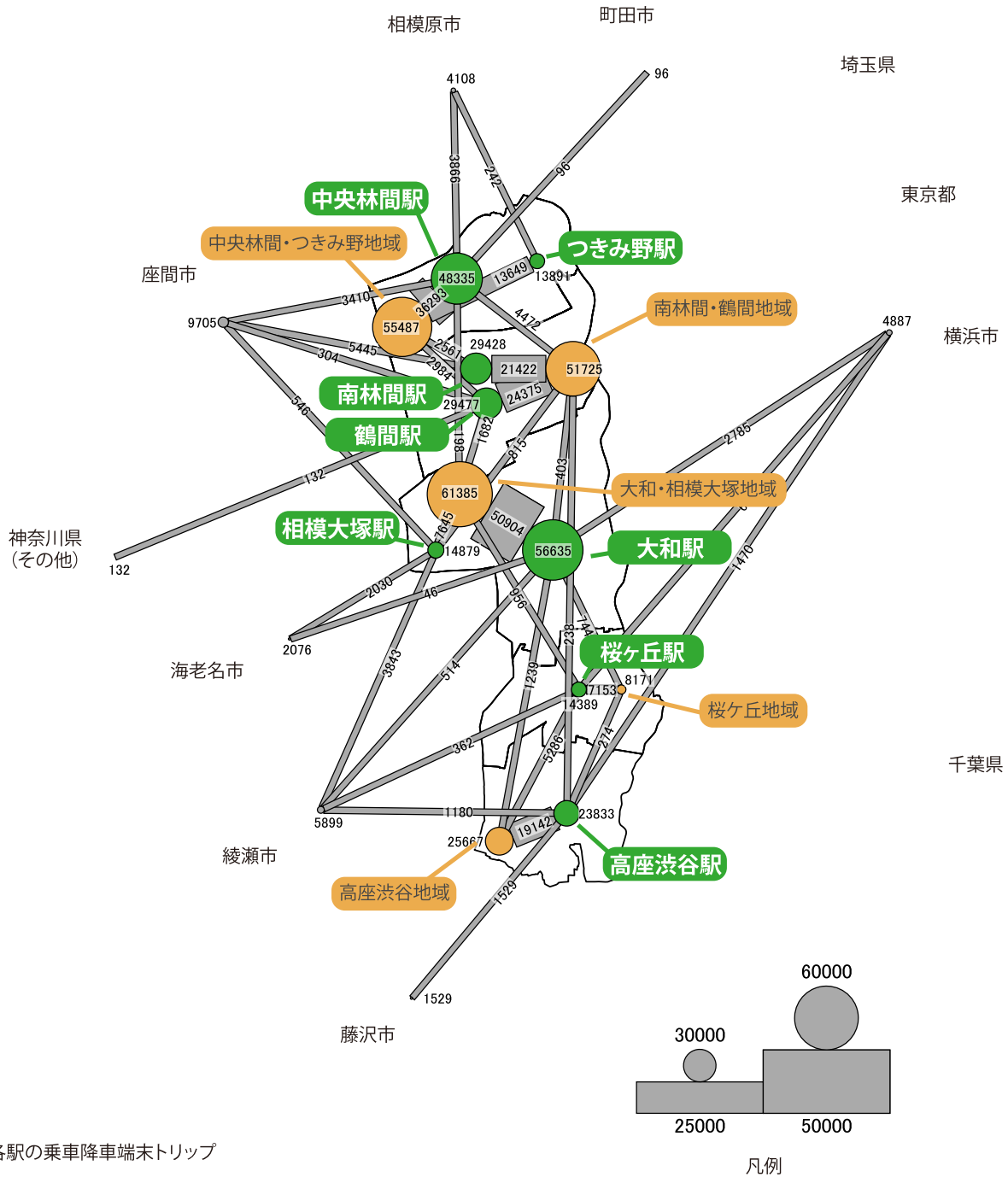
\*満足度を「満足(5点)～不満足(1点)」の5段階で評価した場合の平均点

## 第2章

### 本市の交通の現状

#### 駅利用者の移動の特性

市内の駅を利用する人が、どの地域との間で移動しているのかをみていくと、いずれの駅でも駅周辺地域との間で多くの移動が発生していることが分かります。特に、中央林間駅や大和駅については、それぞれ中央林間・つきみ野地域や大和・相模大塚地域との間で多くの移動が発生しており、駅周辺地域のみで日常の移動が完結する都市環境が形成されていることがうかがえます。

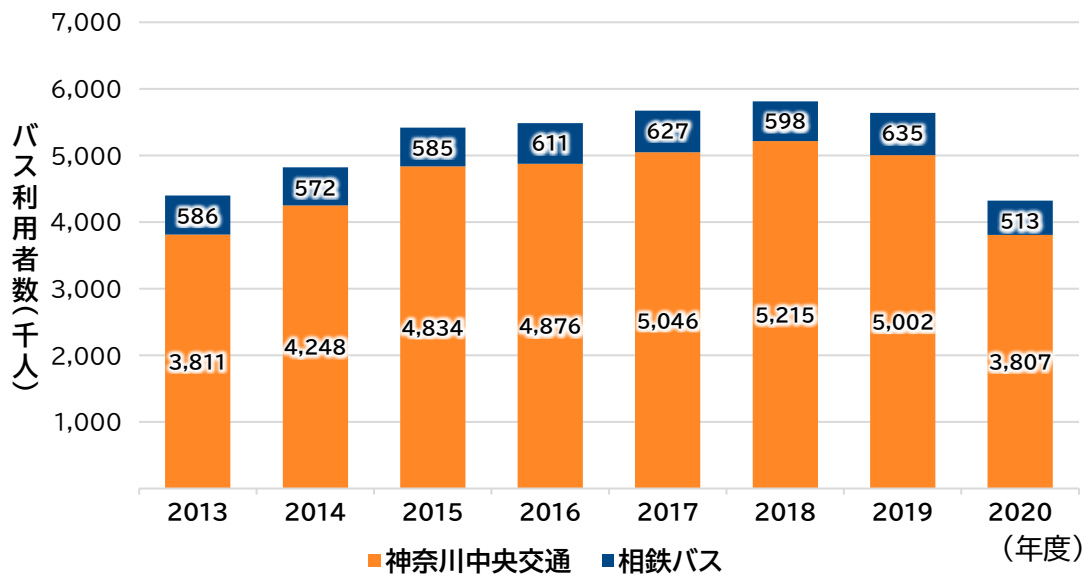


## 路線バス

### 路線バスの利用者数の推移

本市では、神奈川中央交通と相鉄バスの2社により路線バスが運行されています。また、2013年の旧計画策定時より、市内の路線バスの利用者数を施策実施のためのモニタリング指標として収集しています。

市内を走る民間バス路線の利用者数は、2018年度まで増加傾向にありましたが、2020年度になり、新型コロナの影響による外出自粛のほか、それを契機としたテレワークの普及などもあり、大きく減少しました。

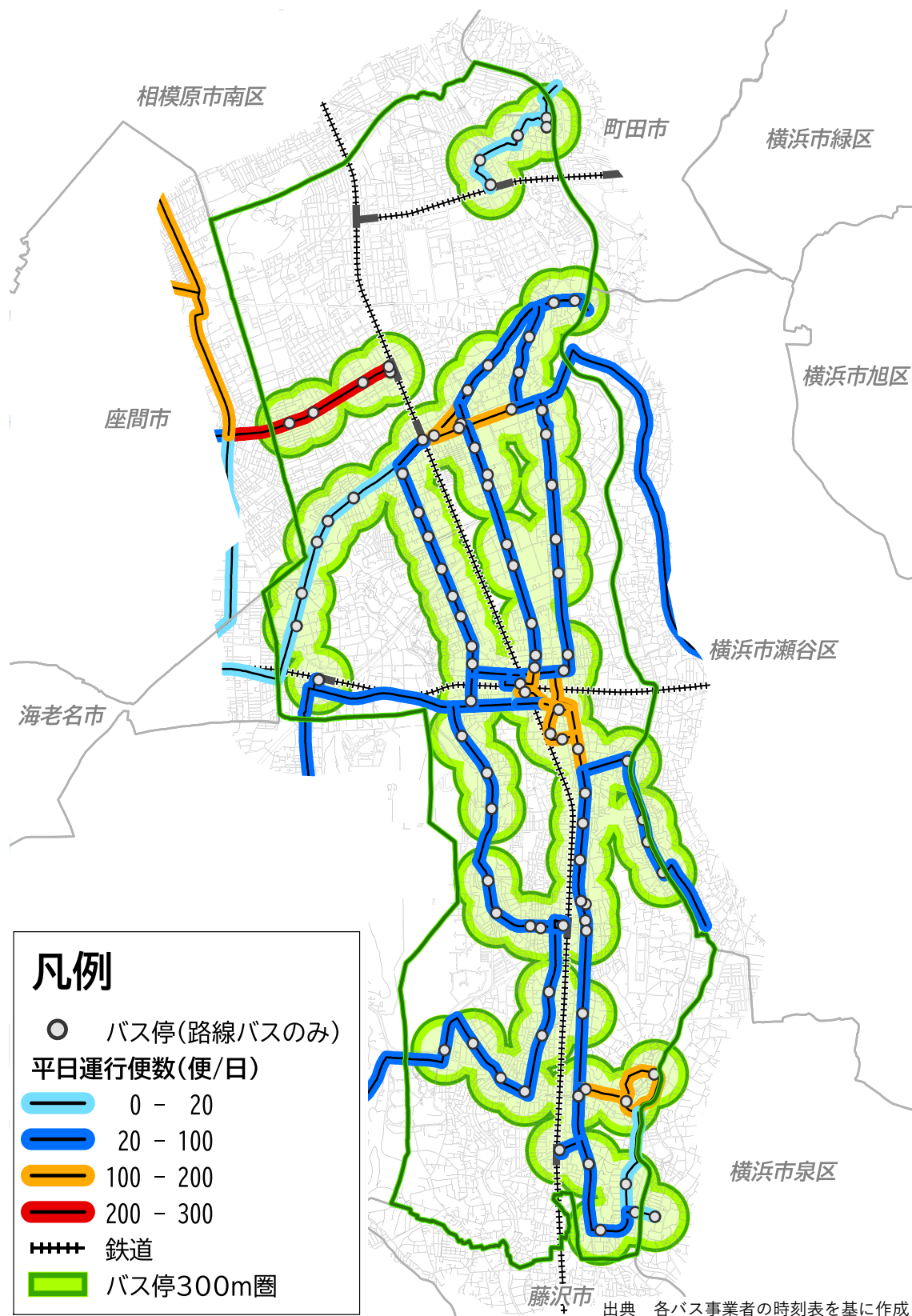


## 第2章

### 本市の交通の現状

#### 民間バス路線の交通網

市内における民間バス路線の多くは鉄道駅と各地域を結ぶように交通網を形成しています。一方で、市内北部では民間バス路線のない地域が広がっています。

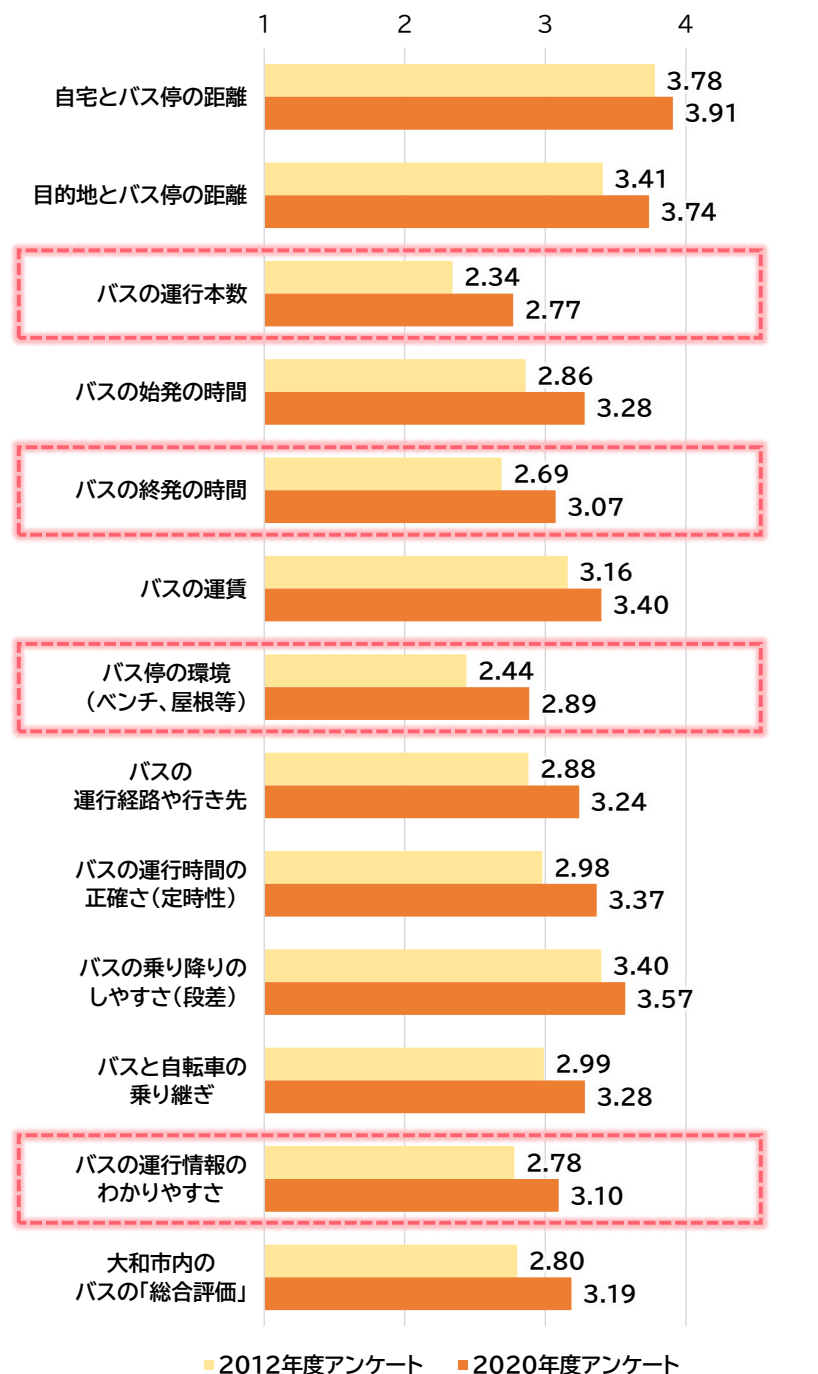




バスに対する満足度

2020年度市民アンケート調査ではバス利用（コミュニティバスを含む）に対する満足度について質問しています。

その結果、自宅とバス停の距離や、目的地とバス停の距離、バスの乗り降りのしやすさ、バスの運賃に対する満足度は高い状態にあることが分かりました。また、2012年度に実施した市民アンケート調査との比較では、すべての項目で満足度が改善されました。一方でバスの運行本数や、バス停の環境（ベンチ、屋根等）、バスの終発時間、運行情報の分かりやすさに対する満足度は依然として低い状態にあります。



\*満足度を「満足(5点)～不満足(1点)」の5段階で評価した場合の平均点

## 第2章

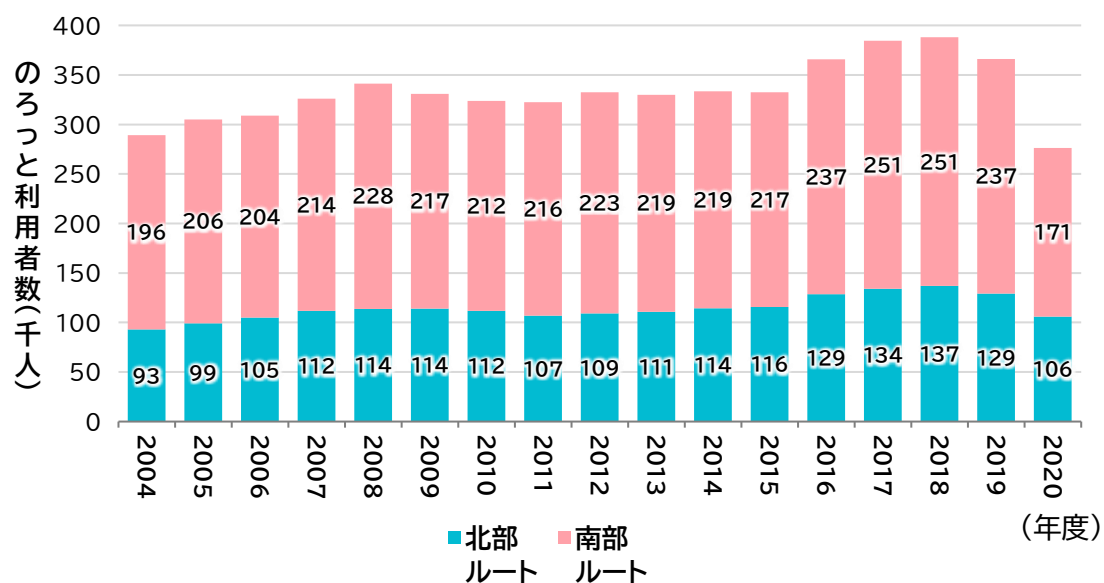
### 本市の交通の現状

#### コミュニティバス(のろっと・やまとんGO)

##### 「のろっと」の利用者数の推移

本市では、2004年4月から小型バス車両を使用する「のろっと」を北部ルートと南部ルートの2路線で運行（本運行）しています。

利用者数は、2018年度まで増加傾向にありましたが、新型コロナの影響による外出自粛やテレワークの普及などにより、2020年度は大きく減少しました。





第1章  
第2章  
第3章  
第4章  
第5章  
第6章

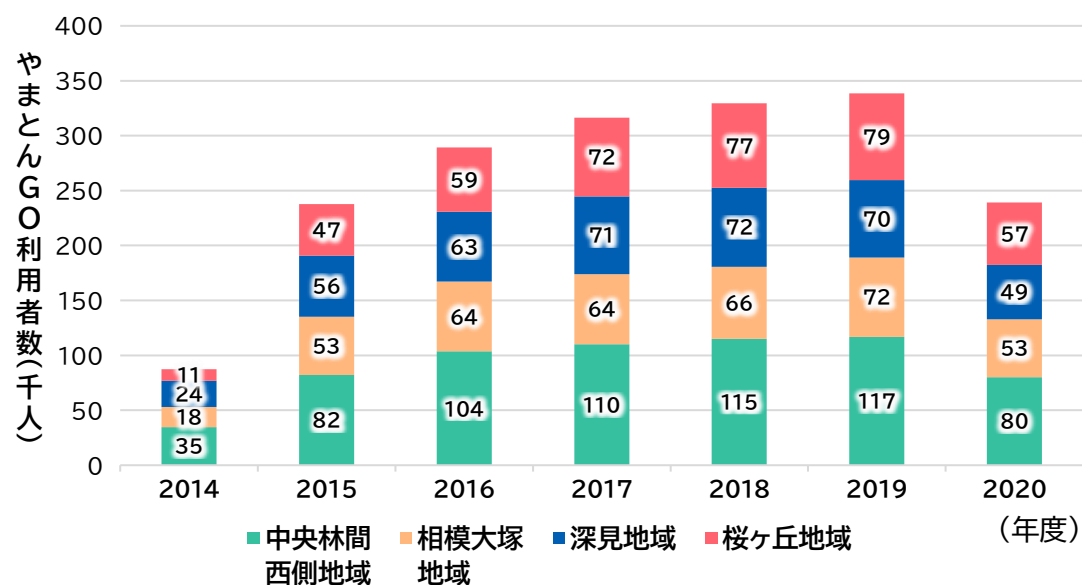
## 第2章

### 本市の交通の現状

#### 「やまとんGO」の利用者数の推移

「やまとんGO」は、2014年10月に運行（本運行）を開始しました。路線バスに比べて運行区間は短く、ワゴン車タイプの車両を採用し、道幅の狭い住宅地へのアクセスも担っています。現在、中央林間西側地域、相模大塚地域、深見地域、桜ヶ丘地域の4つの地域で運行しています。

「やまとんGO」の利用者数は、2019年度まで増加傾向にありましたが、新型コロナ影響による外出自粛やテレワークの普及などにより、2020年度は大きく減少しました。





第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

## 第2章

### 本市の交通の現状

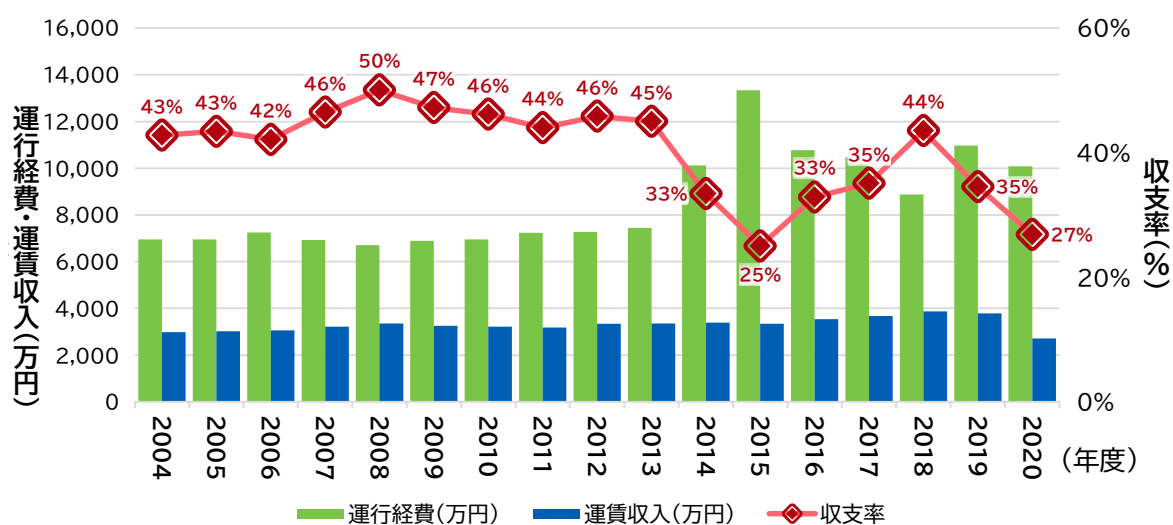
#### 「のろっと」「やまとんGO」の収支率の推移について

コミュニティバスは、利用者からの運賃収入と公的な負担（市が支出）により運営されている事業です。地域に暮らす全ての方々の足として、持続的かつ安定的な運営をしていくために、少しでも多くの方々にご利用いただくことが必要です。

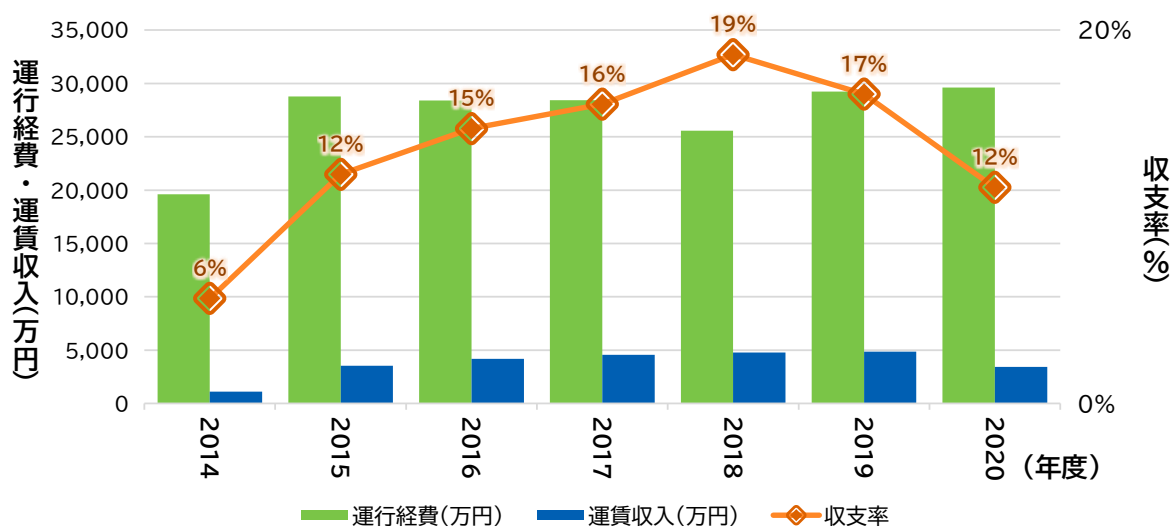
のろっとの収支率については、2014年度に車両を更新し、2014年度から2018年度にかけて車両費を償還したため運行経費が上昇しています。

$$\text{収支率（\%）} = \left( \frac{\text{運賃収入}}{\text{運行経費}} \right) \times 100$$

#### 「のろっと」の収支率推移



#### 「やまとんGO」の収支率推移



## のりあい

本市では、路線バスやコミュニティバスの運行が難しい地域において、地域住民が主体となって移動手段を創出する取り組みを支援しています。

西鶴間、上草柳地域周辺の9自治会（約2,400世帯）の住民の方々に立ち上げた「地域と市との協働“のりあい”」では、10人乗りのワゴン車を使い、同地域と鶴間駅、鶴間駅近くの大型商業施設、市役所などを結ぶ運行事業を行ってきました。2009年の運行開始以来、住民の貴重な交通手段であることに加え、住民ボランティアの添乗活動により、利用する高齢者の乗降サポートや車内での懇談の機会創出など、福祉の面や地域コミュニティの活性化にも寄与しています。また、「のりあい」の運行は、2013年から運行開始したワゴン車両によるコミュニティバス（やまとんGO）運行の先行事例となっています。

地域主体の取り組みを継続する中で、メンバーの高齢化など事業継続への課題が顕在化してきました。この対応について地域と市で協議を重ね、当該地域における乗合交通の必要性を再確認し、安全な運行を継続していくため、車両運行を市の役割とし交通事業者へ委託することとしました。

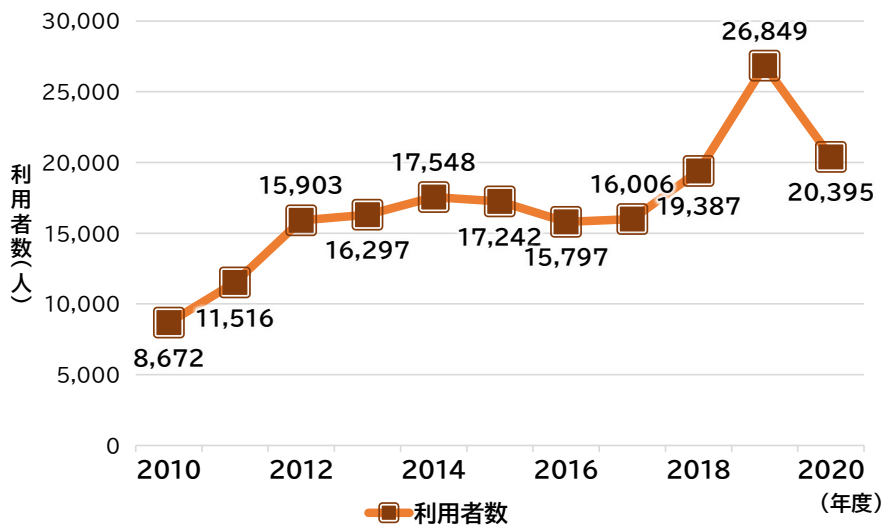
2018年10月からは、コミュニティバスと同様に「誰もが乗車できる乗合バス」として運行しています。



提供 地域と市との移動「のりあい」



のりあいの利用者数の推移



## 第2章

### 本市の交通の現状

#### タクシー

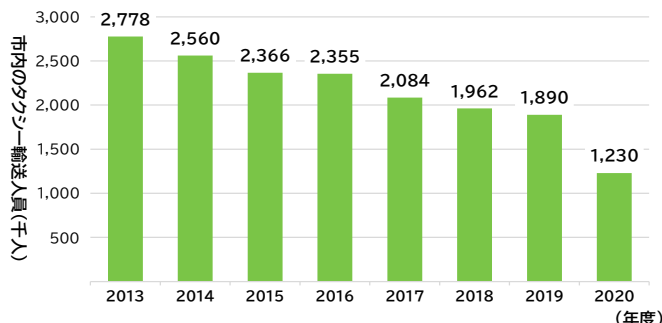
本市で運行されているタクシーの輸送人員数は、ゆるやかな減少傾向が続いていた中、2020年度には新型コロナの影響により大きく落ち込みました。

そのような状況にあっても、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）」の導入が進められています（2020年度は25台を導入）。

また、近年では「子育てタクシー\*」など、新しいサービスも展開しています。子育てタクシーは、専門の養成講座を受講したドライバーが乗務するタクシーであり、妊婦の陣痛時の送迎をはじめ、荷物が多くなりがちな乳幼児を連れた外出、保育園や学童保育所、塾などの送迎など、子育て世代を支援する交通サービスとして、親しまれるようになっていきます。

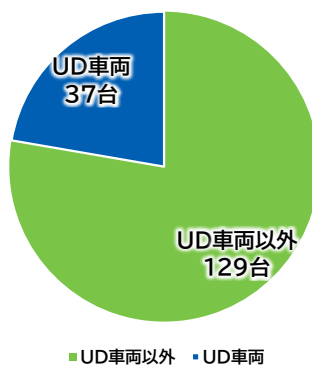
\*「子育てタクシー」は全国子育てタクシー協会の登録商標です。

#### タクシーの輸送人員(市内)



出典 神奈川県タクシー協会提供

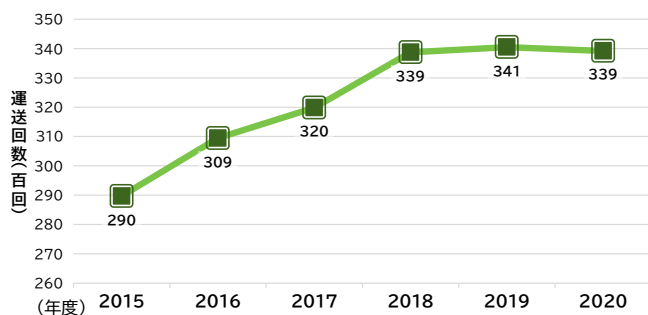
#### UD車両導入台数



\*市内3法人の合計車両数(2022年3月時点)

#### 福祉有償運送

福祉有償運送とは、NPOなどが一人で公共交通機関を利用することが困難な方々（身体障がい者、要介護者、要支援者、その他障害を有する方）の外出を、介助しながら支援するサービスです。市内では3団体が事業を行っていて（2022年3月現在）、利用者数は新型コロナの流行までは増加傾向で推移してきました。



出典 国土交通省 HP



コラム 新しい技術の導入加速

MaaS、MaaS アプリ

近年、交通分野における新しい技術の導入が加速しており、交通事業者や通信事業者を中心に、交通系ICカードの普及やスマートフォンのアプリによる運行情報提供などが進められています。また、あらゆる交通手段を組み合わせてひとつの移動サービスとして提供する「日本版 MaaS」の考え方も浸透しつつあります。



出典 国土交通省 HP

EVシフト

ガソリン車から電気自動車(Electric Vehicle)への転換を図る世界的な動きで、地球環境・資源問題への関心の高まりを背景に、二酸化炭素を排出しない電気モーターを使った自動車の開発・普及の動きが加速しています。



出典 日産自動車株式会社HP  
『電気自動車 (EV) 総合情報サイト』より

自動運転

自動運転技術の実用化により、安全性や運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、生産性向上に資することが期待されています。

また、自動運転は国土交通省などによりレベル 0～レベル 5 までの 6 段階に自動運転レベルが区分されており、レベル 5 では制限なく全ての運転操作が自動化されます。



境町自動運転バス

出典 境町 HP

## 第2章

### 本市の交通の現状

#### グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。グリーンスローモビリティの導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されています。



グリーンスローモビリティ（町田市）

出典 国土交通省 HP

#### シェアリングエコノミー

活用可能な資産（場所・モノ・スキル等）と、それを使いたい個人等をつなげるサービスです。交通の分野ではシェアサイクル、カーシェアなどがシェアリングエコノミーのサービスとして注目されています。



シェアサイクルステーション（大和市）

#### 空飛ぶクルマ

空飛ぶクルマは様々な地域の課題を解決するとともに、どこにいても豊かな暮らしが実現できるよう、人々に新しい移動の形を提供することが期待されています。その機体開発や周辺ビジネスの検討には、ベンチャー企業から大手企業に至るまで多くの企業が参画し始めており、次世代の新たなビジネスとして注目されています。



出典 国土交通省 HP

#### スムーズ横断歩道

横断歩道の位置に「ハンプ（台形状の凸部）」を設置することにより、横断歩道が歩道の高さまで上がることで、車両の速度を低下させ、歩行者が安全に横断できるようにしたものです。



スムーズ横断歩道の設置例（横浜市緑区）