



平成17年3月  
県道54号（相模原・愛川）  
TDMワークショップ参加者一同

## はじめに

県道54号(相模原・愛川)(以下「愛川線」という。)は、相模原市と愛川方面を結ぶ幹線道路で、特に朝・夕の時間帯は通勤車両等により大変混雑しています。

また、沿線の地域は、愛川線の渋滞を避け通勤車両が生活道路や通学路に入り込むことにより、歩行者と錯綜し危険な状況となっています。

さらには、愛川線の周辺地区においては鉄道不便地区となっているため、公共交通はバス交通に頼らざるを得ない状況ですが、道路混雑の影響によりバスの定時性が確保されていない状況となっています。

そこで、TDM(交通需要マネジメント)の施策を検討していくために、沿線住民や愛川線を利用している方々が集まった「TDMワークショップ」(以下W・Sという。)をつくりました。

W・Sは、平成15年度から16年度の2カ年にわたり、合計9回開催し、主に愛川線の課題を整理するために、現地調査等を行い、また、その課題を解決するために目標を設定しました。

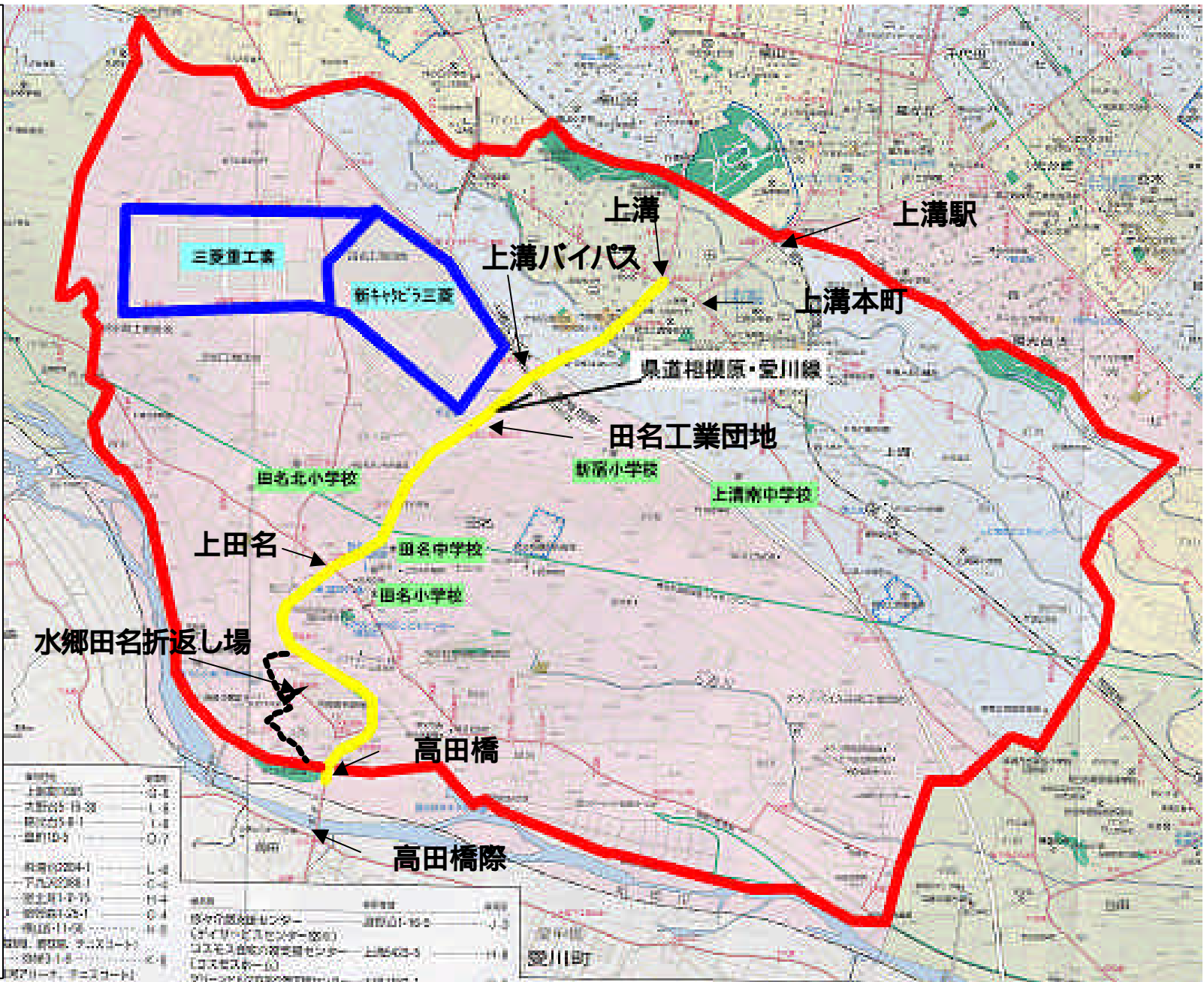
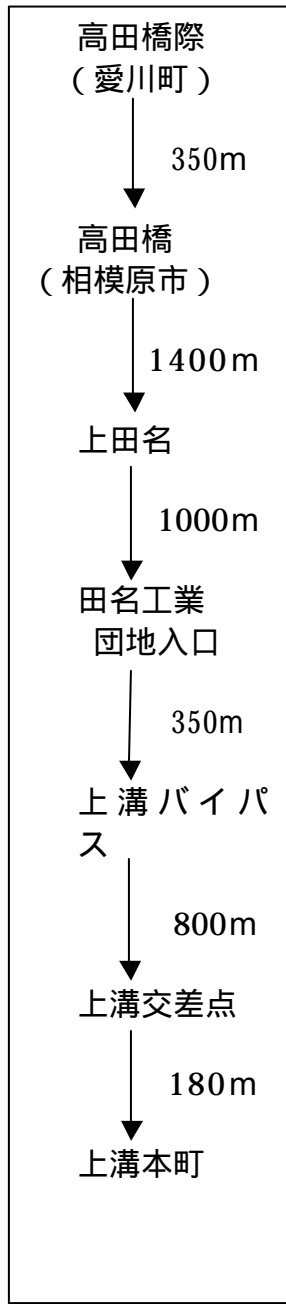
さらに、その目標を達成するために、企業・団体・行政等の関係機関へのヒアリング調査や沿線住民の方々へのアンケート調査を行いながらより実現性の高い施策の絞込みを行ってきました。

本計画書は、「短期プラン」と「長期プラン」に分け、将来の田名・上溝地区におけるTDM施策の取り組みの方針についてまとめましたが、今後は、「社会実験」等を行い、施策の効果の検証を行いながら、より効果のある施策が実現され、TDMワークショップで掲げた目標が達成できますよう期待しております。

TDM(交通需要マネジメント): 自動車の効率利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生集中する交通量の平準化など、「交通需要の調整」を行うことをいう。

## 平成17年3月

県道54号(相模原・愛川)TDMワークショップ参加者一同



## 1. 目標年次

本プランの目標年次は、次のとおりとします。

「短期プラン」

概ね5年以内の早期に実施すべきプラン

社会実験のメニューとして検討すべきプラン

「長期プラン」

短期プランより時間がかかるが、実施すべきプラン

## 2. 目標

バスや自家用車で利用する人、自転車や歩いて利用する人、近くに住んでいる人などあらゆる人がスムーズで安全で、環境にやさしく便利に利用できて、その事がみんなに「笑顔」をもたらすことができたらという願いが込められて設定されました。

**わたしたちは、笑顔があふれる**

**愛川線をめざします。**

～スムーズで安全で、環境にやさしく便利な愛川線～

## 3. 検討プロセス

愛川線及びその周辺地区の道路を利用したり、周辺に在住し生活することにより知ることのできる「日常的知識」を有効活用し、「課題の抽出・整理」、「目標の設定」、「対策の抽出・整理」についての検討を行いました。

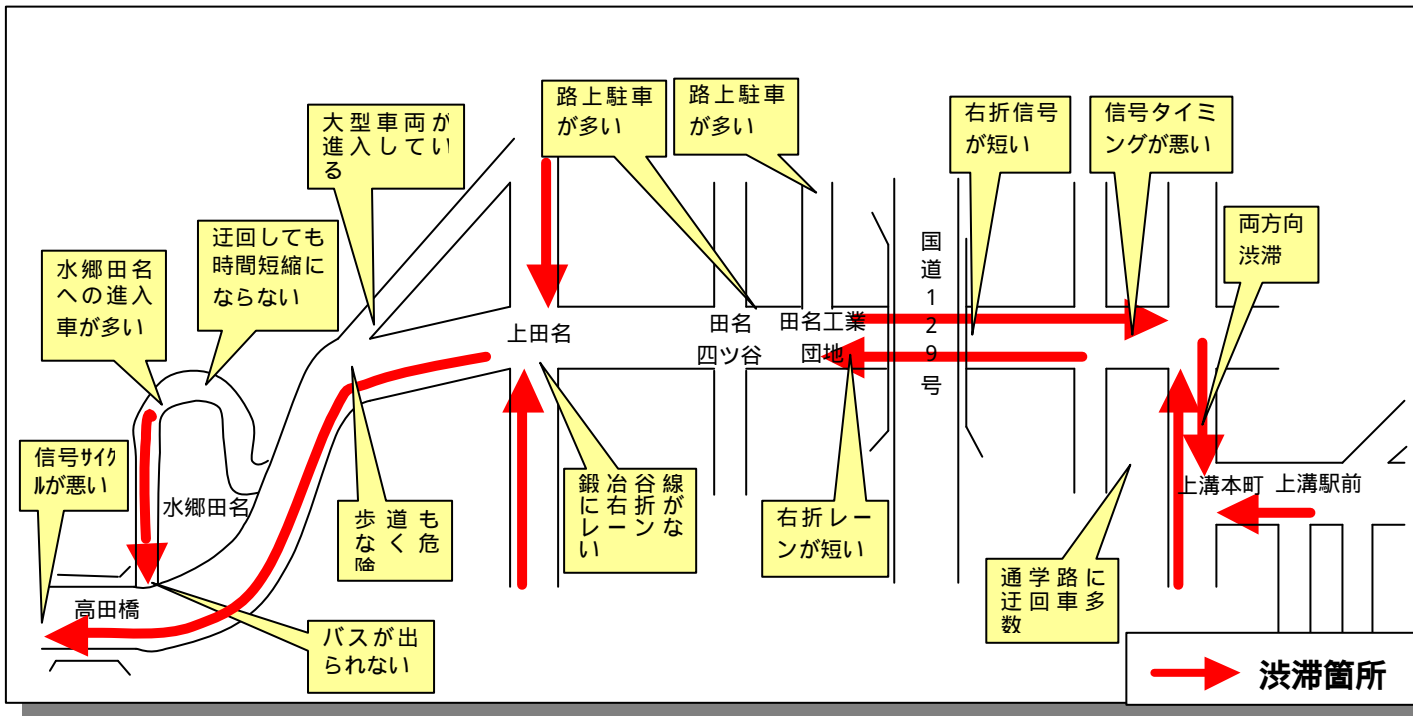
検討の過程では、行政機関などの専門家で組織されている「TDM推進委員会」に情報提供をしながら、連携を図りました。

### ワークショップの経緯

第1回	平成15年10月4日	勉強会
第2回	11月29日	現状把握・課題整理 現地調査「みちあるき体験ツアー」を実施
第3回	平成16年2月7日	〃
第4回	4月17日	目標設定
第5回	6月26日	施策の抽出
第6回	9月11日	〃
第7回	11月6日	施策の整理 各関係機関へのヒアリングを実施
第8回	平成17年1月16日	〃
第9回	2月19日	〃

#### 4. 課題の整理

日常的に感じていた課題や、現地調査して発見した課題を整理したものの例を、以下に示します。詳細については資料1のとおり。



#### 5. 住民アンケートの実施

W・Sに参加できない地域住民から意見を聞くために、田名・上溝地区約15,000世帯を対象に住民アンケートを実施しました。

調査実施期間

平成16年11月上旬～平成16年12月末

調査票の回収

・ 7,024票回収

・ 回収率：約47%

結果は資料2のとおり

## 6. 対策の整理

抽出された対策について、神奈川県、神奈川県警、市役所、周辺企業、バス事業者、商店会などにヒアリングを行い、W・S参加者の希望を込めて整理したものの例を以下に示します。詳細については資料3のとおり。

テーマ	交通規制	信号制御	歩行者環境整備	バスの利用促進	TDM 啓発活動	交差点改良	自動車利用抑制
短期プラン	上溝本町、四ツ谷付近、工業団地内の路上駐車を取り締まり強化	高校入口交差点において、渋滞時の脇道は押しボタン式信号	地域ぐるみで、道路の清掃や捨て看板撤去、花植え	バスカードの販売店舗を増やす	PRの一環として、ポスターやステッカーを作成して啓発活動	上溝バイパスから工業団地入口の右折レーンを延長	お買い物の無料配送サービス
	水郷田名への進入（しろ坂）の進入禁止制限		商店街以外部分的に暗い歩道があるので、街路灯の本数を増やすなどの対策	バス事業の取り組みについての営業PR	市職員のマイカー相乗りの啓発活動	上田名交差点の鍛冶谷線と高田橋の愛川町側の交差点に、右折レーンの設置	大企業の敷地内の駐車場の一部を、P&BR用に貸す
テーマ	交通規制	歩行者環境整備	バス等の公共交通の利用促進	TDM 啓発活動	自動車利用の時間の変更や抑制	自動車の通行環境整備	自転車の通行環境整備
長期プラン	自動車ナンバーにより交通規制	愛川線沿線の市道について、安全確保のために歩道と車道との区分	近隣の企業間と合同で社員用バスの運行	社員に対して、マイカー通勤の相乗りや自粛を推奨する	大企業における時差出勤やフレックスタイムの導入	バスベイの設置（特に路側帯の狭い上溝～129バイパスの間）	現状の道路幅員の中で工夫をして、自転車レーンを整備
	上溝6丁目付近の通学路迂回路へ自動車が通行し難い様な改良		愛川線において、PTPSの導入		市職員の時差出勤やフレックスタイムの導入	地域で路上駐車を取り締まりを地域で協力	レンタルサイクル制度を、愛川線沿線で導入

## 7. ワークショップの参加者

全9回のワークショップで参加者延べ人数は291人となりました。自治会や子ども会の役員の方、周辺企業の社員や商店会の方、周辺住民の方など様々な立場の人が参加しました。

## 資料1 課題の整理

	日常的に感じていた課題	みち歩き体験ツアーを行って分かった課題
予想どおりだったもの	水郷田名への進入車が多い。	愛川線が渋滞しているため、少しでも時間を短縮しようとする車が多かった。
	水郷田名発のバスが愛川線に出られず、直接、愛川方面から来るバスより遅い。	水郷田名から愛川線に出る際、信号機の青時間が短いためであった。
	愛川方面へ行く車は、信号サイクルの問題があって渋滞する。	高田橋の愛川側の信号機は、愛川線の渋滞を考慮した信号サイクルではない。
	愛川側の交差点においては、時差式の信号機が必要である。	渋滞のネックを解消する方法として、愛川側の信号処理を工夫する必要がある。
	県道大磯線との交差点が危険。	歩道もなく危険なため、早急な整備が望まれる。
	愛川線の上田名交差点が渋滞している。	愛川線側には右折レーンがあるが、交差する鍛冶谷線側には右折レーンがないため、鍛冶谷線側の渋滞が多い。
	平日のみ工業団地付近の路上駐車がが多い。	予想以上に路上駐車がかった。工場へ通勤車両による渋滞は明らかである。
	四ツ谷交差点付近の路上駐車が車の通行を妨げ、障害となっている。	常に駐車されている箇所があり、車は徐行しなければならない状況だった。
	大磯線交差点付近において、大磯線へ進入する車両の渋滞が愛川線まで影響しているのではないか。	大型車進入禁止にも係らず進入する車があり、すれ違いに困難な状況が生じ、通行に支障をきたしていた。
	歩道が設置されていないため、歩行者・自転車の通行が危険である。	通学の学生も含め、車と接触しそうになりながら通行しており、非常に危険な状態である。
	通学路が車に占拠されている。	上溝駅方面等からの車両が、上溝交差点周辺の渋滞を避けて、幅員の狭い生活道路へ迂回するため、危険だった。
本町交差点 - 上溝交差点間は距離が短いため、朝夕渋滞している。	調査中、両方向とも渋滞していた。	
予想と違っていたもの	水郷田名を経由した場合、時間が短縮できる。	県道への出口付近で時間がかかるため、あまり短縮できていなかった。
	愛川方面への渋滞原因は、愛川側交差点を右折する車が多いためである。	右折する車はあまり多くなかった。
	右折レーンのない場所での右折が交通を妨害している。	夕方は、右折車両は少なく、脇道からの合流車両も少なかった。
	調査の時間帯(朝)は、上溝方面が渋滞する。	当日は、上溝方面への渋滞より、高田橋方面への渋滞が激しかった。
	上溝交差点の愛川 - 相模原方向の右折信号のサイクルが短いため、愛川方向からの車両の影響で右折レーンが混雑する。	右折する車両は少なく、右折レーンの混雑は見受けられなかった。
	自転車や歩行者の交差点における通行が、自動車の通行に影響を与えている。	通勤者や通学者の自転車の通行は多いが、自動車の通行に影響を与えるまでには至っていない。

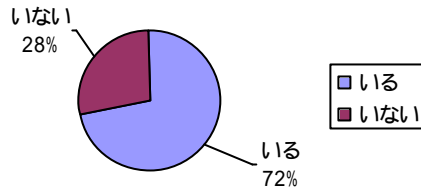


新たに分かったこと		高田橋付近の渋滞については、愛川方面がひどい。
		高田橋を渡る車の多くは、左折して工業団地方面に向かうものであった。
		愛川側交差点については、工業団地から相模原方面への右折レーンが必要。
		愛川側交差点については、直進する車は数台であった。
		工業団地入口の交差点の右折レーンが短い。
		国道129号の右折信号が短い。
		インターロッキングブロックの歩道は、自転車は走りづらい。
		上溝高校入口交差点と上溝交差点は近い ため、信号機の連係が必要。
		四ツ谷交差点付近の信号の増設により車の流れがスムーズとはいえないが横断者のためにはやむを得ない。
		バス等大型車の駐車により片側交互通行となり、渋滞が引き起こされた。
		交差点部にある市道からの流入も予想以上にあり、交通が錯綜していた。
		大磯線へ流入時、ウインカーを出さずに左折する車が多く危険である。
		道路上から見た範囲で、バスの乗客はあまりいなかった。
	上溝交差点において、愛川方面へ左折する車両が多いが、その先の上溝高校入口交差点の信号機とのタイミングが悪いため、左折ができない。	



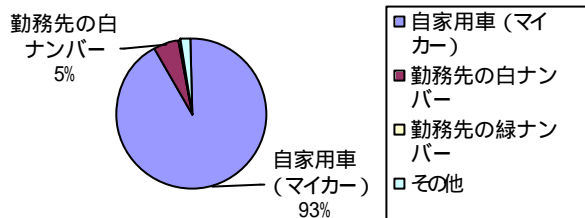
## 資料2 住民アンケートの結果

質問1 あなたの世帯に、自動車通勤をしている方がいますか。  
自動車通勤者のいる世帯が全体の7割を超える



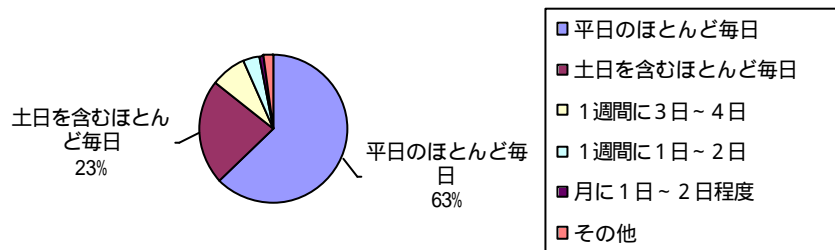
質問2 あなたが通勤に使われている自動車の保有形態をお教えてください。

自動車通勤者の9割以上がマイカー  
勤務先の持ち帰り車両が5%を占める



質問3 あなたはどれくらいの頻度で、自動車通勤をしていますか。

平日のみと土日利用で全体の9割を占めている

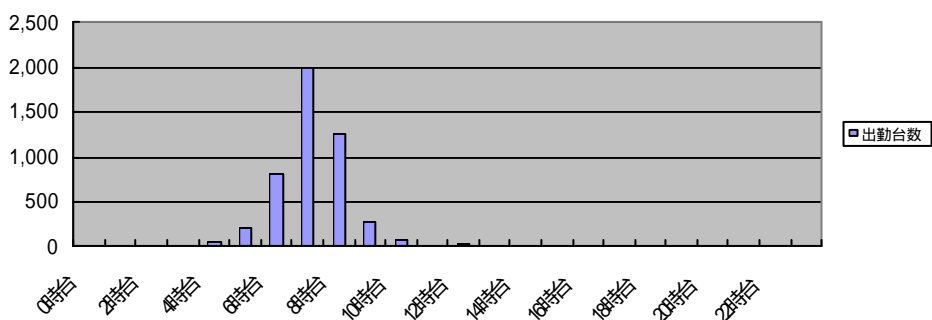


質問4 通勤に利用している主な走行経路を回答用紙に矢印でご記入ください。

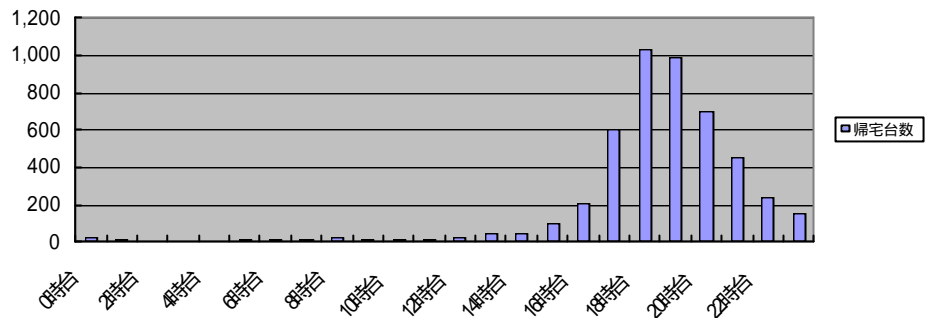
上溝バイパス交差点と上田名交差点の利用が集中

質問5 自動車通勤の際の出勤時間と帰宅時間を教えてください。

出勤時間は午前7時台が42%とピーク率が高い

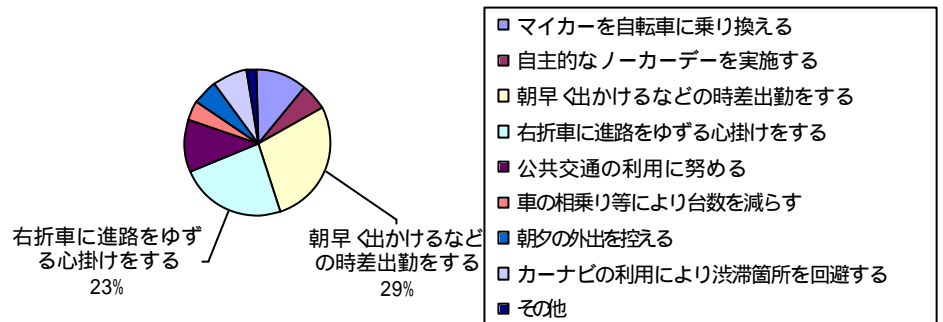


帰宅時間は午後6時～午後8時の3時間帯で分散し、それぞれ2割程度である。



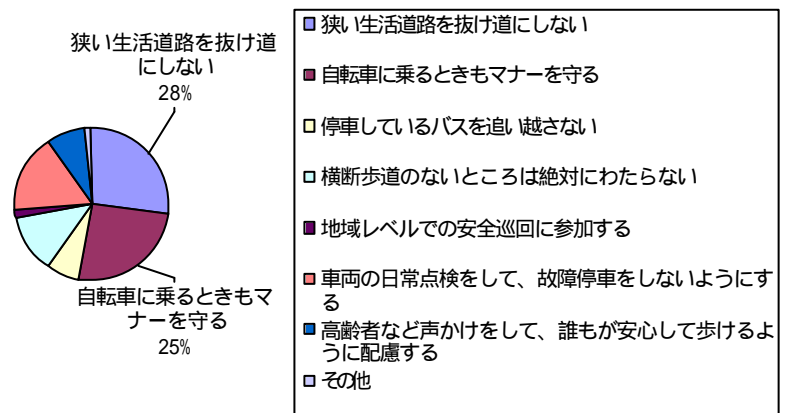
質問6 自動車の利用を工夫することで、自動車交通量が減り、スムーズな流れになることが期待されます。次の中からあなた自身ができそうなものを2つまで選択してください。

時差出勤や右折車への配慮など、あくまでも自動車利用を前提とした回答の占める割合が高い。



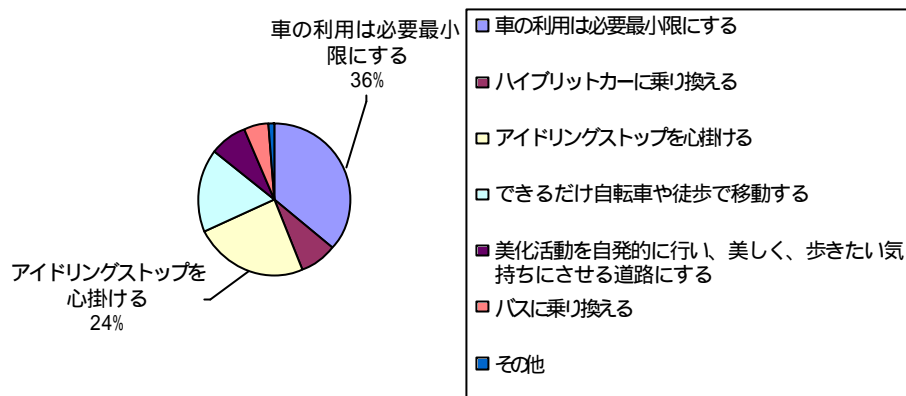
質問7 道路を安全に利用することで、道路渋滞の原因でもある交通事故や交通障害のない道路になることが期待されます。次の中からあなた自身が最も心掛けていきたいものを2つまで選択してください。

安全面では、抜け道利用の自粛や自転車利用のマナーに関する回答が多い。



質問8 自動車の利用を工夫することで、大気汚染などの地球環境問題も改善されることが期待されます。次の中からあなた自身ができそうなものを2つまで選択してください。

環境に配慮した自動車利用方法としては、自動車利用を最小限におさえるという回答が7割と最も多い。次いで、アイドリングストップの励行が多い。

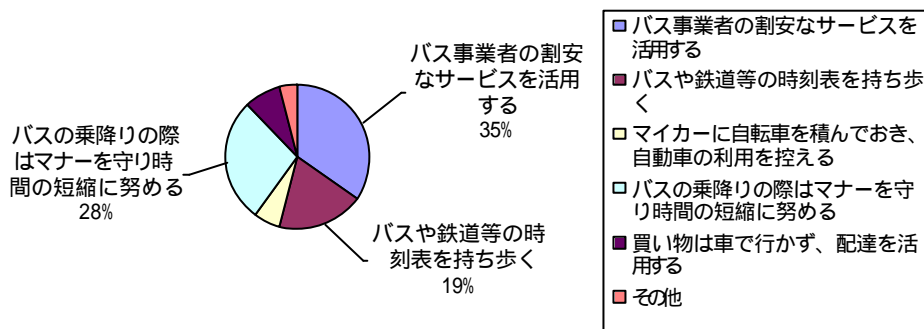


質問9 自動車以外の移動手段などが便利になることによって、自動車量交通量が減ることが期待されます。次の中からあなた自身ができそうなものを2つまで選択してください。

自動車以外の移動手段の活用では、バスの割安サービスの活用が最も多い。

次いで、バス乗降のマナー遵守という時間短縮に関する回答が多い。

時刻表を持ち歩き、公共交通を便利（効率的）に利用するという意見も多い。

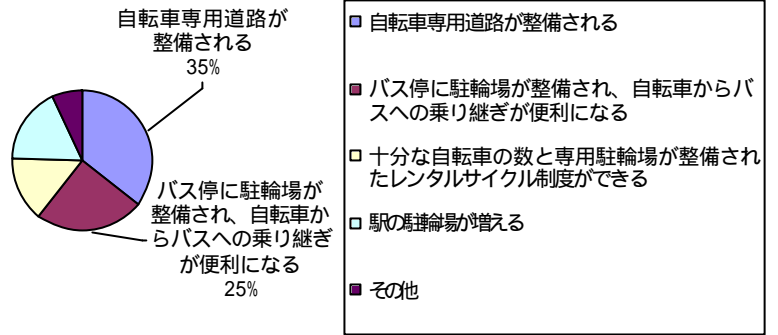


質問10 あなたは、次の中でどの条件が整った場合に、自動車通勤をやめて自転車を利用することができますか。2つまで選択してください。

自動車利用の抑制条件としては、自転車道の整備に対する回答が最も多い。

次いで、自転車とバスの組合せ（C & B R）に関する回答が

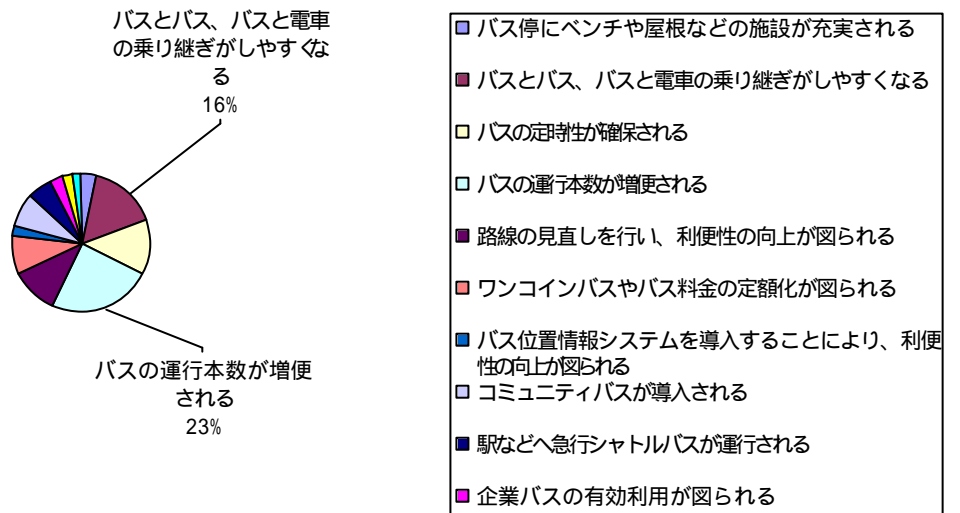
多い。



問11 あなたは、次の中でどの条件が整った場合に、自動車通勤をやめてバスを利用することができますか。3つまで選択してください。

自動車からバスへの転換理由としては、バスの増便という回答が最も多い。

次いで公共交通相互の乗り継ぎのしやすさが多い。



### 資料3 対策の整理

短期プラン (概ね5年以内の早期に実施すべきプラン)						
交通規制	信号制御	歩行者環境整備	バスの利用促進	TDM啓発活動	交差点改良	自動車利用抑制
・上溝本町、四ツ谷付近、工業団地内の路上駐車を取り締まりの強化	・高校入口交差点において、渋滞時の脇道は押しボタン式信号	・地域ぐるみで、道路の清掃や捨て看板撤去、花植え	・バスを利用することによってのメリットや割引制度などのPR	・TDMを知らない人も多いので、PRの一環として、ポスターやステッカーを作成して啓発活動	・上溝ハイパスから工業団地入口の右折レーンを延長	・お買い物の無料配送サービス
・信号機の設置場所以外での右折車両を規制(四ツ谷付近)		・愛川線沿線にみどりを増やすために、植栽樹やフラワーポットの設置	・バスカードの販売店舗を増やす	・通勤に会社の車を使うのをやめる啓発活動	・上田名交差点の鍛冶谷線と高田橋の愛川町側の交差点に、右折レーンの設置	・敷地内の駐車場の一部を、P&BR用に貸す(行政が代替手段を用意することが条件)
・上溝6丁目付近、水郷田名付近、田名小、田名北小付近の通学路を時間帯により進入禁止		・商店街以外は部分的に暗い歩道があるので、街路灯の本数を増やすなどの対策	・乗車券の割引制度について、更に広PR	・自転車運転のマナー向上についての啓発活動	・高田橋の愛川町側の交差点に、右折レーンの設置	
・石橋交差点付近、129ハイパス付近(側道からの抜道)、水郷田名への進入(しろ坂)の進入禁止制限			・バス事業の取り組みについての営業PR	・教師の通勤について、マイカー利用を減らす啓発		
・細街路への車進入を防止するための交通規制の実施			・バスロケーションシステムの導入(行政の協力が必要)	・市職員のマイカー相乗りの啓発活動		
			・バスの本数について、特に朝夕の利用の多い時間帯に増発(需要の増加が必要)	・自治会を通じて、自動車利用を減らす啓発ポスターの配布		
			・乗車運賃のワンコイン化や定額化し、乗車時に支払いをして、降車を後ろのドアでも行う	・愛川線利用者や沿線住民、企業、商店街等が「わたしたちは～めざます」と宣言するなどして、意識啓発		
			・愛川線周辺でコミュニティバスの導入	・公共交通の利用促進のための活動		
			・バスの利用頻度に応じて貯まるポイント制度の導入	・市職員の公共交通利用の啓発活動		

長期プラン (短期プランより時間はかかるが、実施すべきプラン)

交通規制	歩行者 環境整備	バス等の公共交通の利用促進		TDM啓発活動
1.自動車ナンバーにより交通規制	4.愛川線沿線の市道について、安全確保のために歩道と車道との区分	7.通学バスの利用 (田名高校)	22.企業の駐車場を借りて、P&Rの導入	36.社員に対して、マイカー通勤の相乗りや自粛を推奨する
2.上溝 6丁目付近の通学路 迂回路へ自動車が行き難い様な改良	5.歩道切り下げ部のブロックを低いものに変更	8.近隣の企業間と合同で社員用バスの運行	23.愛川線において、PTPSの導入	37.低公害車に対する意識啓発や補助制度の拡充
3.愛川線、鍛冶谷線、大磯線の三角形を一方通行	6.工業団地内の道路の歩車道分離	9.社員用に運行しているバスに一般の人の乗車	24.バスで買い物に来たお客様に特典を与える	38.工業団地内の社員に車の相乗りをお願い
		10.相模線の南橋本、上溝、番田駅を循環するバスの運行	25.相模線の上溝駅との接続バスの本数について、特に朝夕の利用の多い時間帯に増発 (需要の増加が必要)	
		11.路線再編成により本数が減ったり乗り継ぎが発生したりする田名地区について、路線の復活	28.更なるパターンダイヤ化 (需要の増加が必要)	
		15.乗車運賃の値下げ	29.商店会で専用バスの運行	
		16.相模線において、上溝駅とバスの接続が良くなるようにダイヤを調整	30.主要駅から田名周辺を結ぶシャトルバスの運行 (需要の増加が必要)	
		17.細い道路も走れるようにバスを小型化して、新たに路線増加	31.急行バスの運行 (需要の増加が必要)	
		18.現状 2車線を 3車線にして、バス優先レーンの設置 (現状の幅員で)	32.バス停の上屋、ベンチ、運行表示などの施設を更に充実	
		19.愛川線沿線に新たに駐車場を整備して、P&Rの導入	33.バス停付近に駐輪場を更に整備	
		20.バスの運行に対して、一般車より優遇措置	34.相模線の複線化	
			35.小田急多摩線の延伸	

自動車利用の時間の変更や抑制	自動車の通行環境整備	自転車利用の環境整備
41.工業団地内の社員に時差出勤、フレックスタイムの実施をお願い	45.沿道の店舗での共同駐車場整備	50.現状の道路幅員の中で工夫をして、自転車レーンを整備
42.大企業における時差出勤やフレックスタイムの導入	46.渋滞情報の案内板を設置	51.レンタルサイクル制度を、愛川線沿線で導入
43.市職員の時差出勤やフレックスタイムの導入	47.排水性舗装路の拡大	
44.ノーカーデーの実施	48.バスベいの設置(特に路側帯の狭い上溝～129バイパスの間)	
	49.路上駐車を取り締まりを地域で協力	