

1 調査名称：（相模原市）総合都市交通計画策定調査

2 調査主体：相模原市

3 調査圏域：相模原市一円地内

4 調査期間：令和元年度～令和3年度

5 調査概要：

本市では、「相模原市総合計画」（平成22年3月策定）と、これに基づく「相模原市都市計画マスタープラン」（平成22年3月策定）の交通に関する部門別計画として、平成24年3月に「相模原市総合都市交通計画」を策定し、各種交通施策の取組みを進めてきた。

このような中、圏央道周辺の拠点整備やリニア中央新幹線駅の開設、小田急多摩線延伸等、首都圏南西部における広域交流拠点都市としてのまちづくりを進めている。また、人口減少社会を見据えたコンパクトシティの対応など、交通を取り巻く諸条件に大きな変化が生じており、令和元年度末に、上位計画である「総合計画」と「都市計画マスタープラン」の計画を改定し、新たに「立地適正化計画」を策定した。

本業務は、上記の計画と整合を図った上で、身近な交通環境の充実や広域的な交流機能の向上、多様な交通手段の効果的な連携を総合的に図り、将来のまちづくりにおける交通のあり方を示すため、「相模原市総合都市交通計画」の改定とあわせて「相模原市地域公共交通計画」を策定するための調査や検討を行うことを目的とする。

## I 調査概要

1 調査名称：（相模原市）総合都市交通計画策定調査

### 2 報告書目次

序 業務の背景・目的

序. 1 目的

序. 2 業務概要

序. 3 業務フロー

1 調査全体計画

2 交通体系方針図の作成

2. 1 市内の交通軸

2. 2 鉄道・バスネットワーク

2. 3 道路ネットワーク

2. 4 自転車通行環境ネットワーク

3 目標・成果指標の検討

3. 1 成果指標の設定

3. 2 施策の深度化

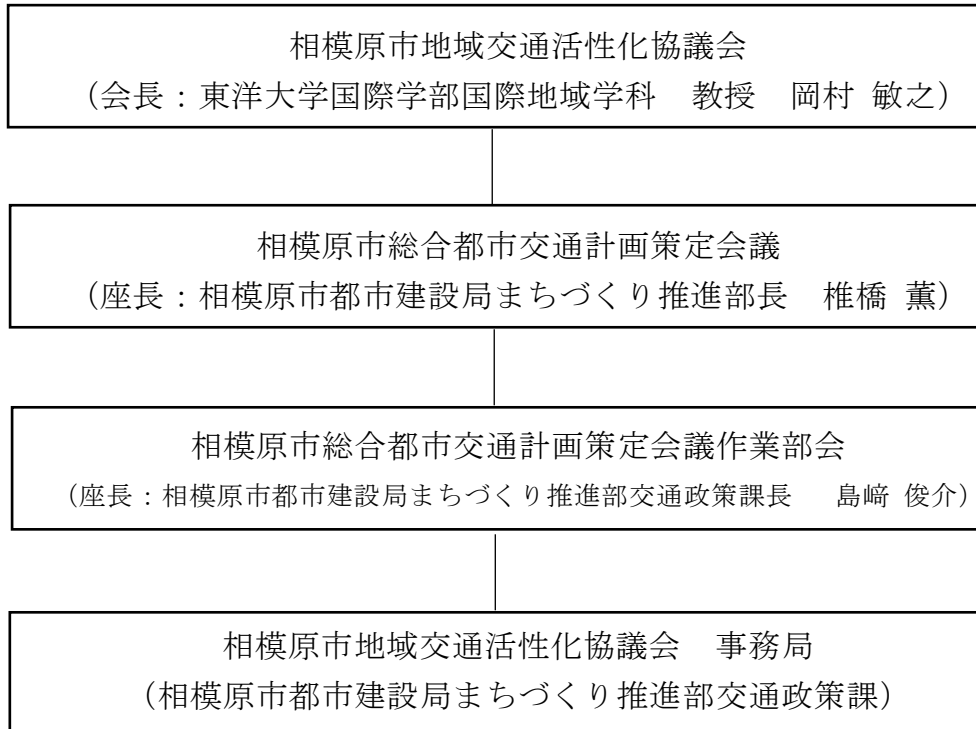
4 進行管理組織の検討

5 計画案等のとりまとめ

6 パブリックコメントの実施支援

7 協議会等の開催支援

### 3 調査体制



4 委員会名簿等：

相模原市地域交通活性化協議会委員名簿（令和4年3月）

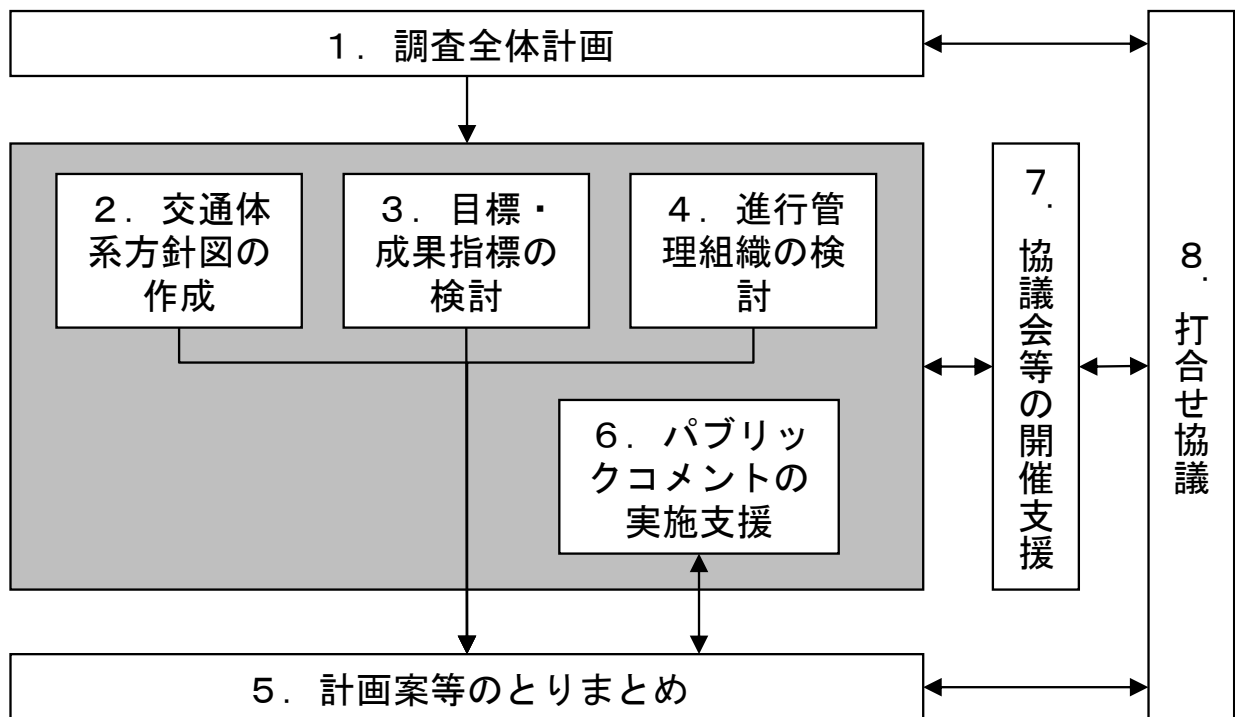
番号	所 属 ・ 役 職	氏 名
1	東洋大学 国際学部 国際地域学科 教授	岡村 敏之
2	東海大学 工学部 土木工学科 教授	梶田 佳孝
3	一般社団法人神奈川県バス協会 常務理事	小堤 健司
4	神奈川県タクシー協会相模支部 常任理事	大島 雄作
5	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社 総務部企画室 企画部長	山本 秀裕
6	東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 総務部経営企画室 企画部長	筑井 裕之
7	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部交通企画部長	小川 司
8	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長	加藤 慎司
9	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	吉野 茂
10	京王電鉄バス株式会社 取締役運輸営業部長	窪田 洋
11	富士急バス株式会社 専務取締役	古谷 幸二
12	国土交通省関東地方整備局 建政部 都市整備課長	今 佐和子
13	国土交通省関東地方整備局 相武国道事務所長	佐藤 重孝
14	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画担当）	後藤 洋一
15	神奈川県警察本部 交通部交通規制課 都市交通対策室長	飯島 敏明
16	相模原市自治会連合会 理事	志村 勝美
17	相模原商工会議所 事務局長	布施 昭愛
18	社会福祉法人相模原市社会福祉協議会 会長	笹野 章央
19	公益社団法人相模原市観光協会 専務理事	中島 伸幸
20	公募市民	石月 光子
21	公募市民	櫻井 正友
22	公募市民	高橋 達見
23	相模原市 都市建設局 道路部長	渡邊 建太郎
24	相模原市 都市建設局 まちづくり推進部長	椎橋 薫

## II 調査成果

### 1 調査目的

本市における将来の交通体系を示す「次期総合都市交通計画」及び公共交通施策の指針となる「地域公共交通計画」の策定に向け、過年度業務で検討を行った将来道路ネットワークの需要推計やバス路線網の特性把握の検討に基づき、交通体系方針図の作成をはじめ、計画に掲載する施策の深度化や目標・成果指標などの検討を行うことを目的とした。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図



調査圏域は市内全域とし、都市計画マスタープラン及び第6回東京都市圏PT調査のゾーン設定に基づき、各ゾーンの発生集中量や地区ごとの交通需要等の特性を分析した。その上で、市内の鉄道・バスネットワークや道路ネットワークの検討などを行い、将来における交通体系方針図を作成した。

## 4 調査成果

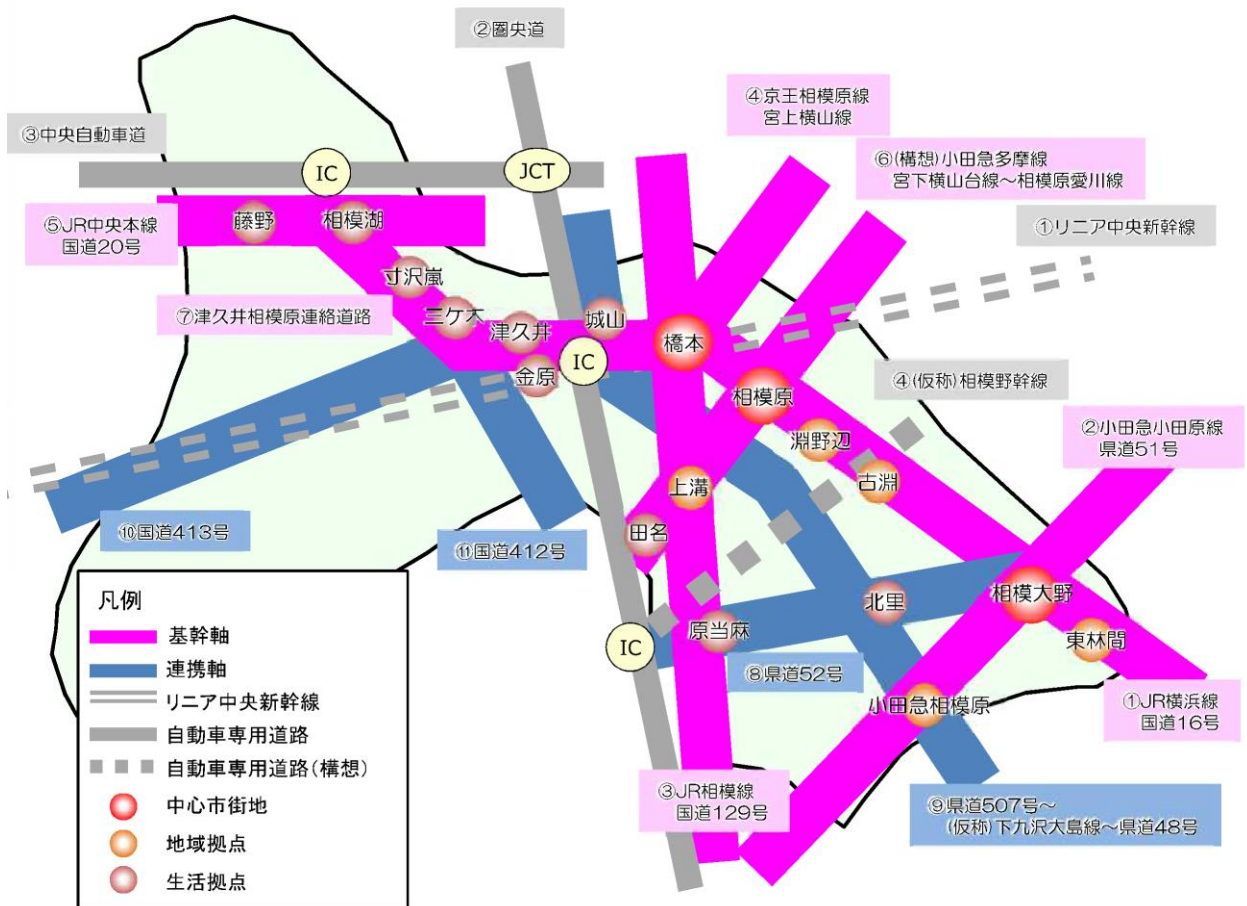
### (1) 交通体系方針図の作成

計画における基本方針と施策目標を達成させるため、周辺都市との結びつきを踏まえた市内の交通軸に加え、20年後を見据えた各交通手段におけるネットワークの方針図を作成した。

#### ア 市内の交通軸

交通軸は、リニア新幹線の開通や広域交流拠点の形成、人、モノの移動を支えるネットワークの強化を視点とし、広域的な移動を支える骨格となる「基幹軸」と市内や周辺都市の拠点間を結ぶ「連携軸」を設定した。

図－1 市内の交通軸

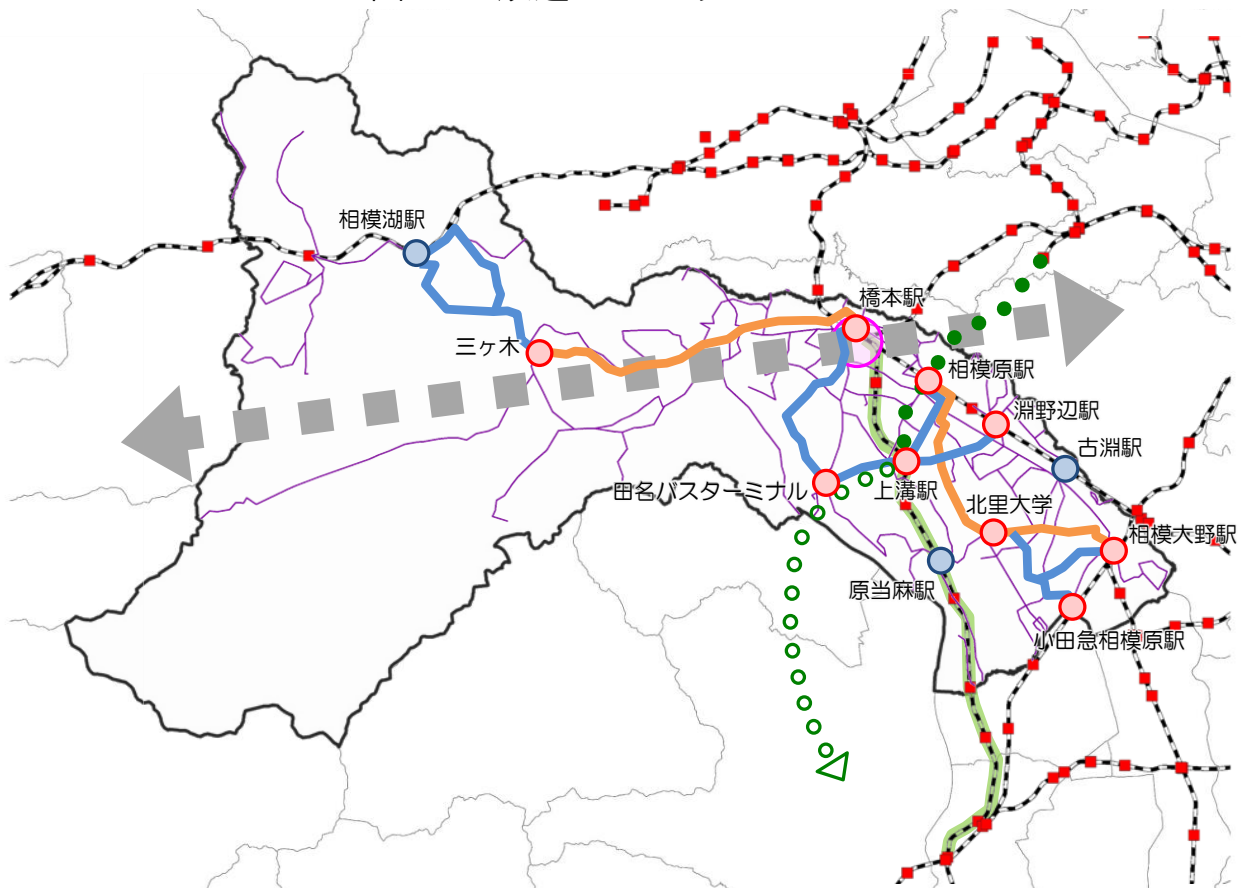


## イ 鉄道・バスネットワーク

鉄道については、首都圏南西部の広域交流拠点としての更なる発展に向け、リニア中央新幹線事業との連携を引き続き進めるとともに、小田急多摩線の延伸やJR相模線の複線化等を促進する。

バス交通については、鉄道との連携による一体的な公共交通網の形成と、定時性や速達性が確保された効率的で利便性の高い路線網を構築するため、利用者が多く交通結節機能を備える「ターミナル」や「サブターミナル」を位置付けるとともに、隣り合うターミナル間を結ぶ路線バスのうち、利用者数や運行本数のサービス水準、移動実態等を踏まえて「基幹バス路線」や「幹線バス路線」として位置付けた。

図ー2 鉄道・バスネットワーク



凡例	
鉄道関連	バス関連
鉄道路線・駅	基幹バス路線
JR相模線の複線化	幹線バス路線
小田急多摩線（整備検討）	一般バス路線
小田急多摩線（構想）	ターミナル
リニア中央新幹線	サブターミナル
リニア中央新幹線駅	



## ウ 道路ネットワーク

将来を見据えた幹線道路ネットワークの方針を示すもので、自動車専用道路、主要幹線道路（広域）、主要幹線道路、幹線道路の4つの位置付けに分類することとした。

図-3 幹線道路ネットワークの視点

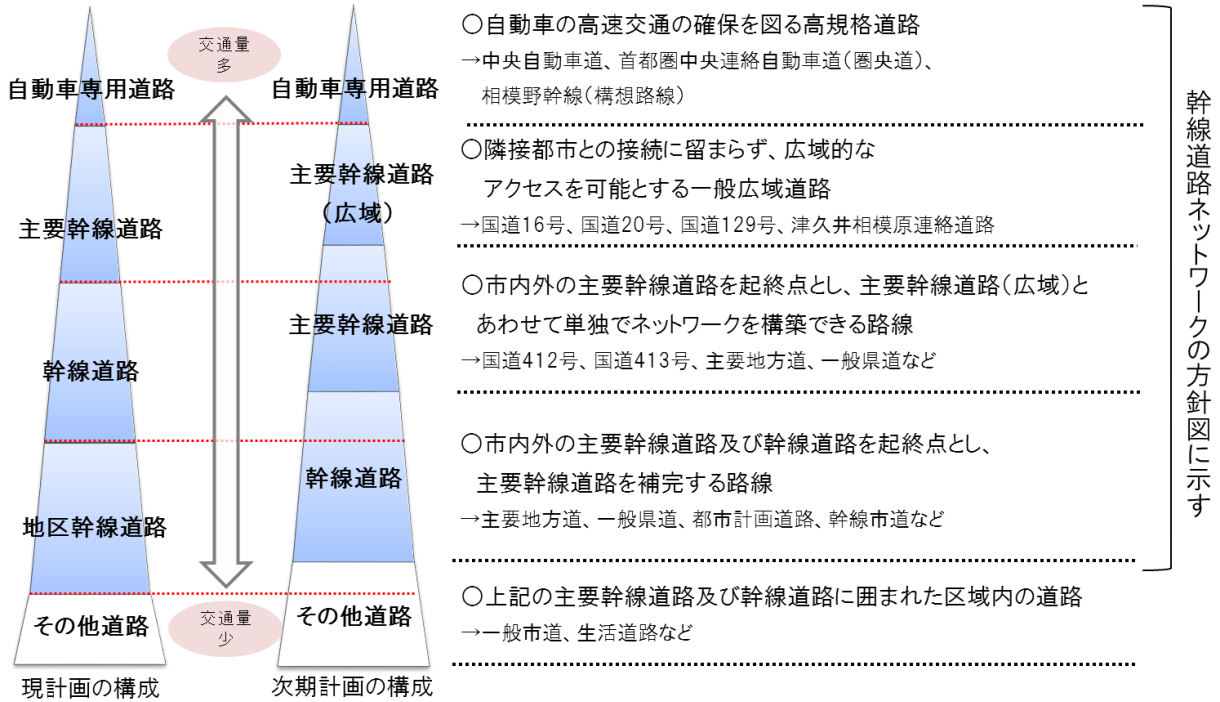
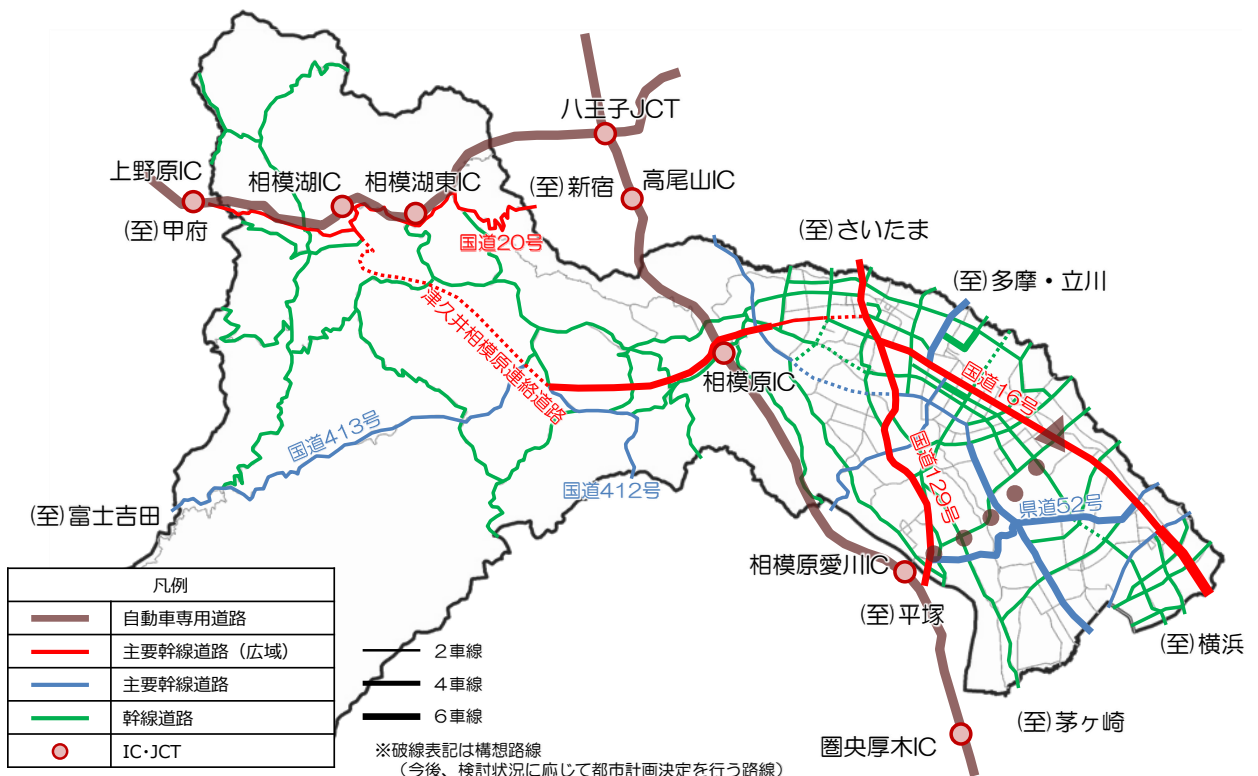


図-4 幹線道路ネットワーク



## エ 自転車通行環境ネットワーク

統計データを活用し、地域の自転車需要の分析をはじめ、鉄道駅、公共施設等へのアクセス性や道路空間の状況などから、必要となる自転車通行環境ネットワークの候補路線の選定を行った。

図-5 施設立地と自転車発生集中量の重ね図

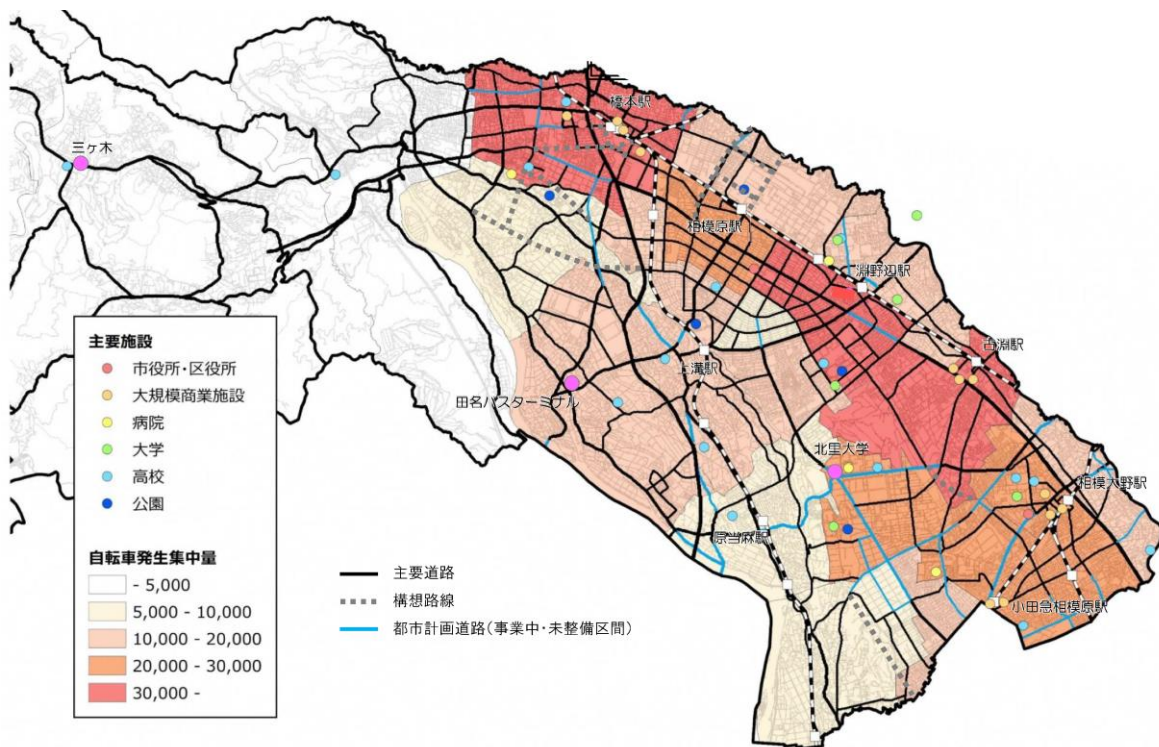
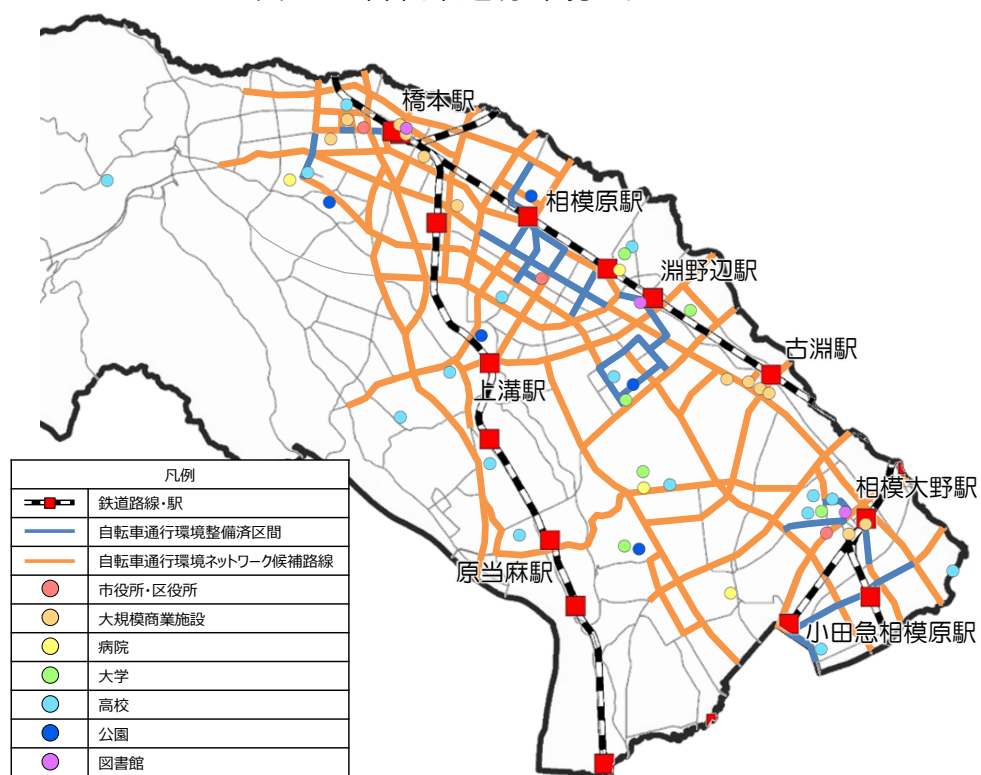


図-6 自転車通行環境ネットワーク



## (2) 目標・成果指標の検討

### ア 成果指標

計画の達成状況を確認するため、4つの基本方針ごとに成果指標及び目標値を設定した。

表-1 成果指標一覧

基本方針	成果指標	単位	基準値 (基準年度)	目標値 (令和13年度)
基本方針1	<b>公共交通利用分担率</b> ⇒「公共交通の利用分担率」を指標とすることで、公共交通の持続性や利用促進などの交通環境整備等の施策の効果を測ります。 (代表交通手段分担率における鉄道、バス、タクシー、コミュニティ交通の合計を計測する)	%	24.7% (平成30年度)	基準値以上
基本方針2	<b>市内交通事故件数</b> ⇒「市内で発生した交通事故件数」を指標とすることで、安全で安心な交通環境整備の進捗を測ります。	件	2,215 (令和元年度)	1,650 (-25%)
基本方針3	<b>市内3拠点の滞在時間</b> ⇒「市内3拠点駅周辺の来訪者の滞在時間」を指標とすることで、拠点での賑わい創出に向けた取組の効果を測ります。	分/ トリ ップ	橋本駅：106 相模原駅：102 相模大野駅：81 (平成30年度)	基準値以上
基本方針4	<b>自動車由来の二酸化炭素排出量削減率</b> ⇒「自動車に係る二酸化炭素排出量の削減率」を指標とすることで、環境にやさしい交通の促進に向けた取組の効果を測ります。	%	100 (令和元年度)	84 (-16%)

## イ 施策の深度化

計画に掲載する以下の施策について、深度化を図った。

- 新たなモビリティサービスの活用  
MaaSや自動運転等、タクシーを活用した新しい交通サービスの検討を行った。
  
- 小さな交通の実施  
小さな移動需要に対する地域主体の移動手段確保策について、市内 22 地区別に比較し、どの地区で実施の可能性があるか分析を行った。
  
- 交通集中地域における渋滞対策  
県道 52 号の交差点について、信号現示や車線変更等の効果を検討した。
  
- 拠点の賑わいや地域活性化に資する取組  
地域の周遊性向上に資するMaaSの実証実験等の取組について、事例収集、整理を行った。
  
- 公共交通の利用促進  
公共交通の利用促進に資する取組内容について、体系的に整理を行った。

### ○小さな交通の実施

小さな交通が事業として成立するためには、公共交通が利用しにくい地域であり、ある程度の需要が存在する地域が望ましい。そのため、市内 22 地区の人口推計値を踏まえ、バス停 300m 圏外の人口分布の状況を比較した。人口分布が比較的多く、近くにバス停がない（バス停 300m 圏外）地区において、小さな交通の可能性があると言える。



図-7 バス停 300m圏外の人口分布

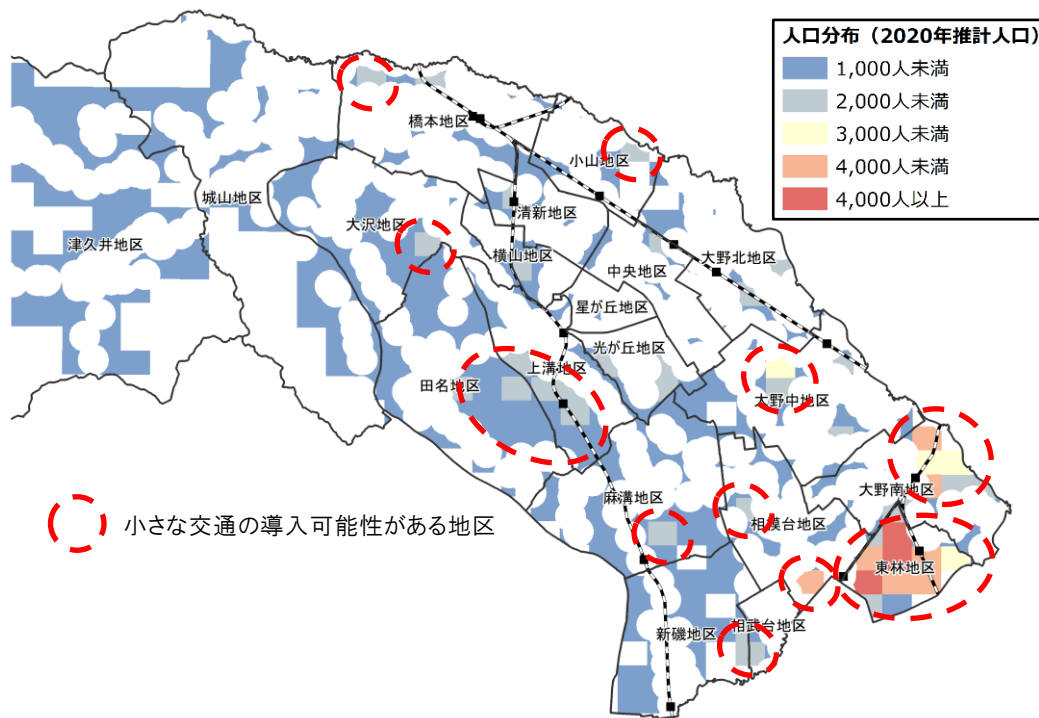
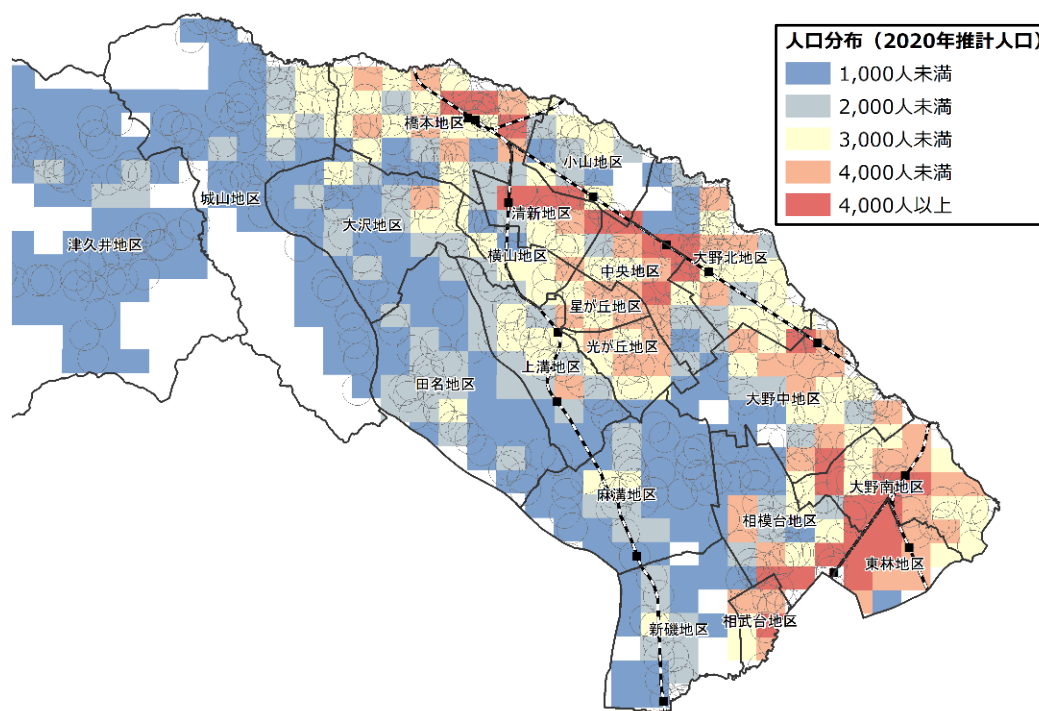


図-8 500mメッシュ推計人口



### (3) 進行管理組織の検討

本計画に位置付けた各施策は、行政が主体となり交通事業者などの関係機関と一体となって検討・整備を進めるものや、地域住民が主体となり行政の協力のもと検討を進めるものなど、多岐にわたる。

したがって、各施策を着実に実行するためには、行政、事業者、市民といった様々な主体の役割に応じた協働の取組が重要であることから、適切な推進体制を整え、段階的に計画を推進していくことを次期計画に位置付けた。

図一9 計画の推進に関する役割分担

