

1 調査名称：都市・地域総合交通戦略策定調査（相模原市総合交通戦略）

2 調査主体：相模原市

3 調査圏域：相模原市街地

4 調査期間：平成20年度～平成21年度

5 調査概要：

平成21年に実施したパブリックコメント、地域説明会等の結果より、課題認識等が乖離していることから、地域住民、関係者等との話し合いや意見交換等を行い、認識を共有するため、最新の交通に関するデータを活用しながら、地域の現状、交通課題等を把握し、公共交通強化の必要性についての検討を実施する。

## I 調査概要

1 調査名：都市・地域総合交通戦略策定調査（相模原市総合交通戦略）

### 2 報告書目次

#### 1章 相模原市の概況

- 1. 1 位置と地勢
- 1. 2 沿革
- 1. 3 人口と世帯
- 1. 4 土地利用と基盤整備
- 1. 5 主要施設の分布
- 1. 6 財政状況

#### 2章 相模原市の交通の状況

- 2. 1 交通基盤の状況
- 2. 2 交通特性

#### 3章 市南部地域の現状

- 3. 1 交通特性
- 3. 2 自動車交通の状況
- 3. 3 バス交通の状況

#### 4章 相模原市の将来見通し

- 4. 1 人口
- 4. 2 高齢者の交通特性
- 4. 3 交通環境の変化
- 4. 4 地球環境への影響
- 4. 5 市民ニーズ

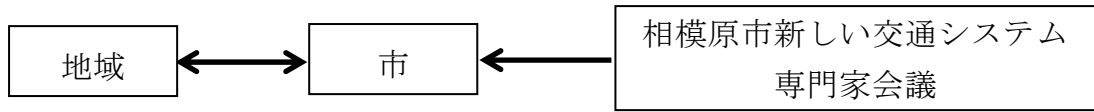
#### 5章 これからの交通課題

- 5. 1 現状及び将来見通しのまとめ
- 5. 2 本市の交通課題
- 5. 3 市南部地域の交通課題

#### 資料編

- 1. 活用した調査資料の概要
- 2. 用語集

### 3 調査体制



相模原市新しい交通システム専門家会議は、学識経験者、国（国土交通省街路交通施設課、関東地方整備局）、神奈川県、交通管理者（県警本部交通規制課）及び交通事業者で構成し、新しい交通システムの導入について、専門家の立場からの助言等を求めるものである。なお、平成21年度は、取り組みの進ちよく状況等から、開催していない。

### 4 委員会名簿等

平成21年度は、取り組みの進ちよく状況等から、開催していない。

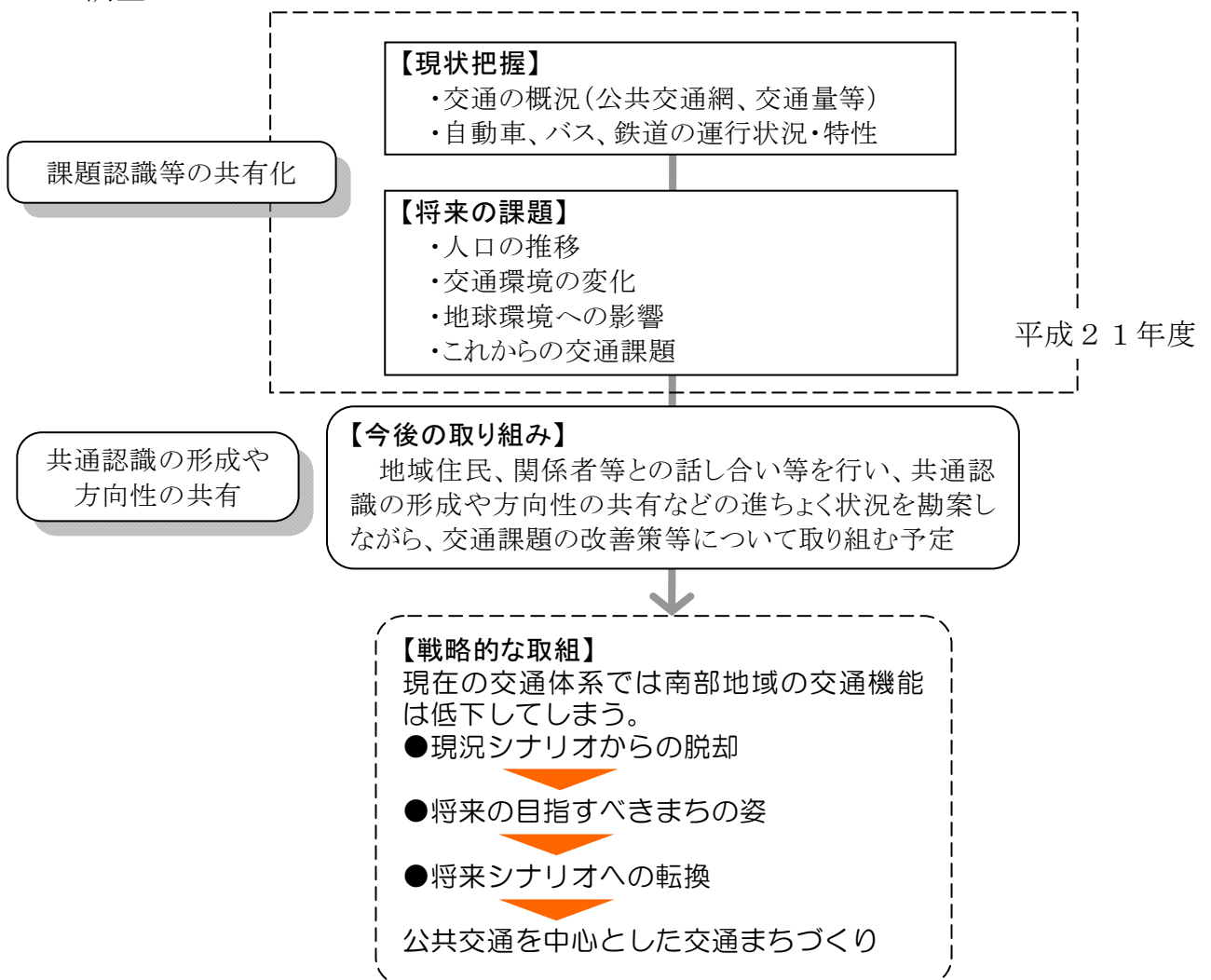
## II 調査成果

### 1 調査目的

旧相模原市域の公共交通は、鉄道が旧市域の外縁部を通っていることから、鉄道利用不便地域から鉄道駅までの市民の移動はバスが中心となっており、道路混雑により定時性・速達性が低下し利便性の確保が困難な状況である。

このような中で、市内の拠点間の連携を強化し、高齢社会の進展等による交通弱者のモビリティ確保や道路混雑緩和による環境負荷軽減などの社会的要請に対応するためにも、自動車に過度に依存しない交通体系を確立していくことが必要であることから、定時性・速達性を備えた信頼性の高いサービスが可能な新しい基幹的な公共交通システムを中心として、多様な交通が連携した交通体系の形成を図り、沿線や交通結節点周辺のまちづくりを一体的かつ戦略的に取り組むため、地域の現状や交通課題等の把握や公共交通強化の必要性について、検討するものである。

### 2 調査フロー



3 調査圏域図



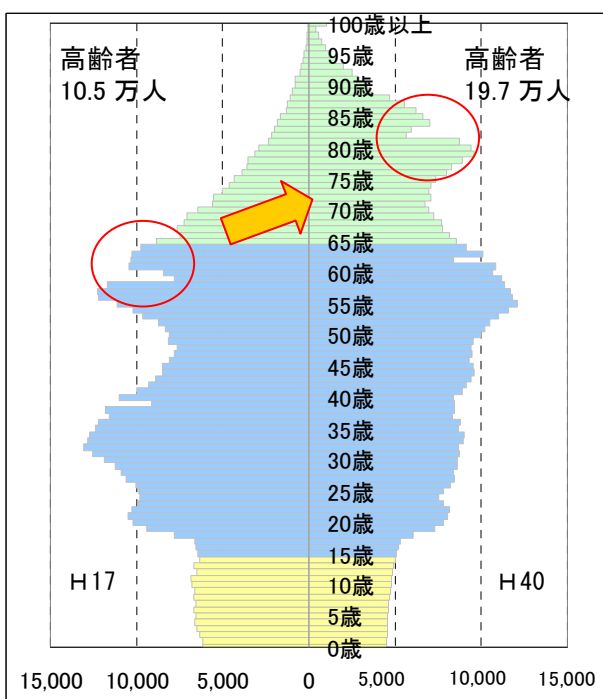
## 4 調査成果

### 現状及び将来見通しのまとめ

#### □高齡化社会の進展と交通特性

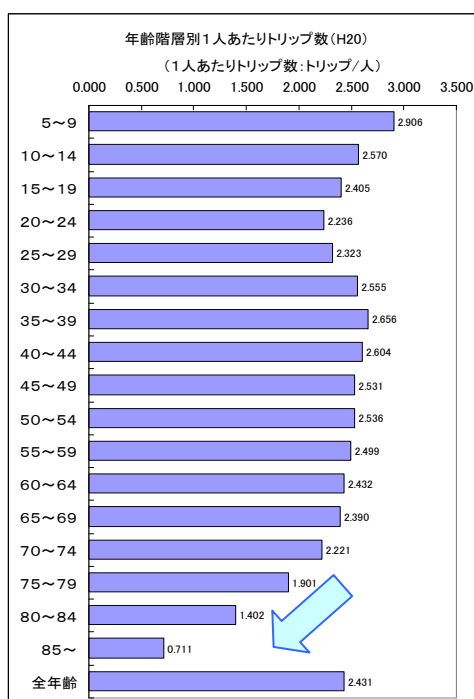
- ✓ 平成17年で10万人であった高齢者（65歳以上）は、今後、団塊世代の高齡化により、平成40年には、倍増（20万人）することが予想される。
- ✓ 高齡になるに従い、外出数（トリップ数）が減少する傾向にある。
- ✓ 高齡者の交通事故発生件数は年々増加している。
- ✓ 高齡者の免許返納件数は増加傾向にある。

＜将来人口の見通し(H17⇒H40)＞



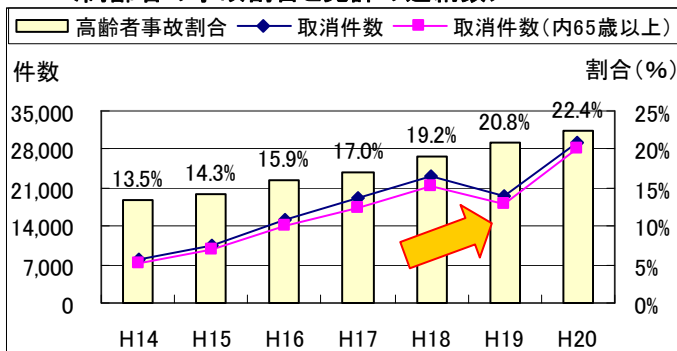
出典：相模原市総合計画（H22.3）

＜外出数(トリップ数)＞



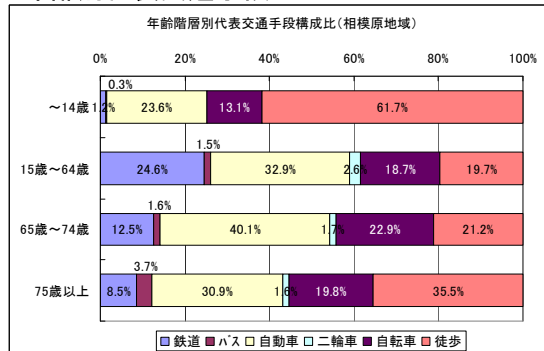
出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査

＜高齢者の事故割合と免許の返納数＞



出典：相模原市交通事故統計、警察庁（運転免許統計）

＜年齢別代表交通手段＞

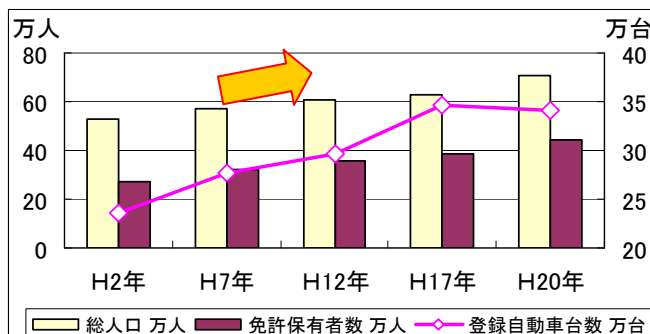


出典：H20 東京都市圏パーソントリップ調査

## □自動車に過度に依存したライフスタイルの進展

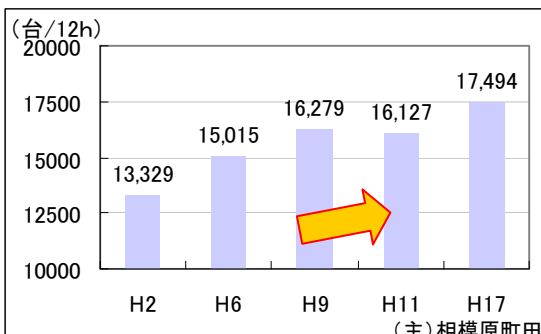
- ✓ 人口増加に伴い、自動車台数も大きく増加し、交通量も年々増加傾向にある。
- ✓ 相模原地域の路線の多くは混雑度 1.25 を上回っており、今後、さがみ縦貫道路の整備により、さらなる道路混雑が予想される。
- ✓ その結果、自動車利用による環境への負荷が大きくなっており、現状のまま推移した場合、環境への負荷はさらに悪化することが懸念される。

### <総人口、運転免許保有者数、登録自動車台数>



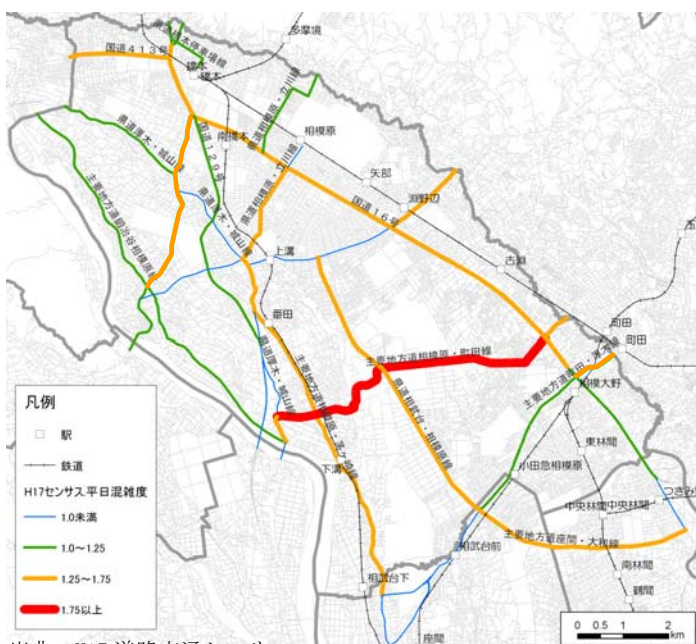
出典：相模原市交通事故統計、相模原市統計書

### <交通量の推移>



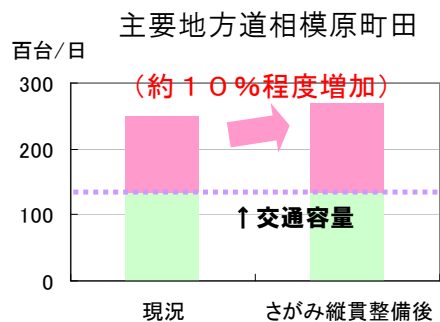
出典：道路交通センサス

### <現況の交通渋滞>

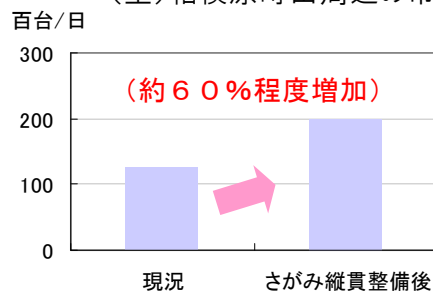


出典：H17 道路交通センサス

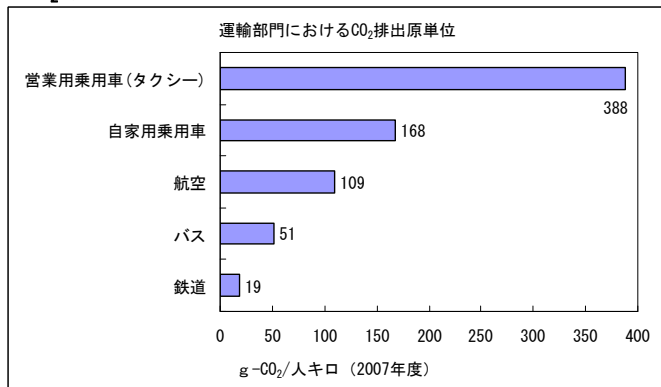
### <さがみ縦貫道路整備前後の交通量変化>



(主)相模原町田周辺の市道

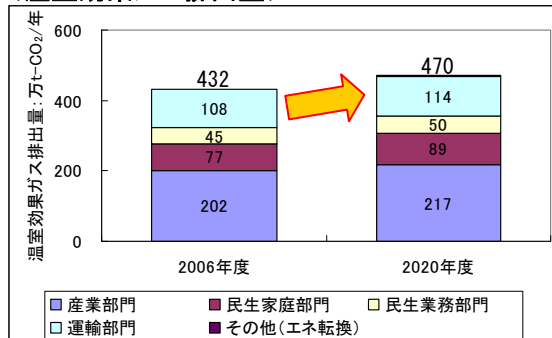


### <CO<sub>2</sub> 排出原単位>



出典：国土交通省 HP

### <温室効果ガス排出量>

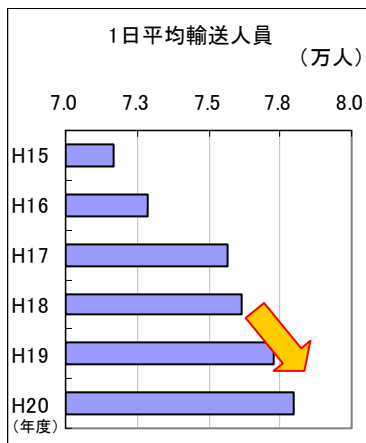


出典：相模原市統計

## □バス交通の定時性・速達性

- ✓ 市内路線バスは、鉄道駅までの移動と市内主要施設までの移動を担っており、利用者は年々増加し、H20年度では1日平均約8万人あり、北里大学ターミナル付近では、1日500本以上という高頻度で運行されている。
- ✓ しかし、道路渋滞の影響により定時性・速達性が確保されておらず、住民から速達性・定時性の改善を求める要望も多く、時刻表上の平均所要時間より最大で15分（予定時間の1.75倍）も遅れているケース（相模大野駅⇒北里大学ターミナル）がある。

### <バスの1日平均輸送人員>



出典：相模原市統計書

### <バスの利用状況>

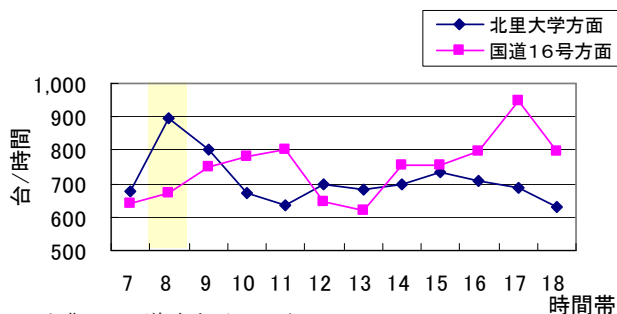


### <バスの運行本数と道路の混雑度>



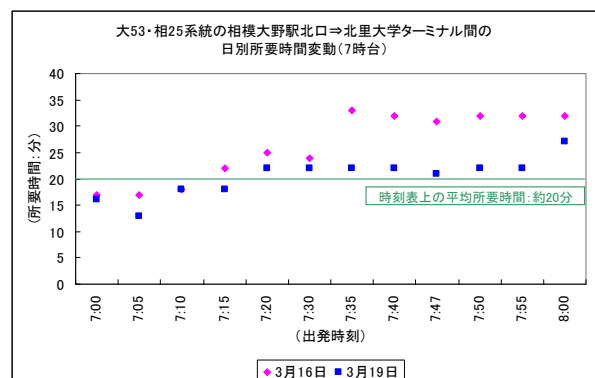
出典：H17 道路交通センサス、神奈川中央交通時刻表（H22年3月時点）

### <(主)相模原町田の上下線別交通量>



出典：H17 道路交通センサス

### <バスの定時性>



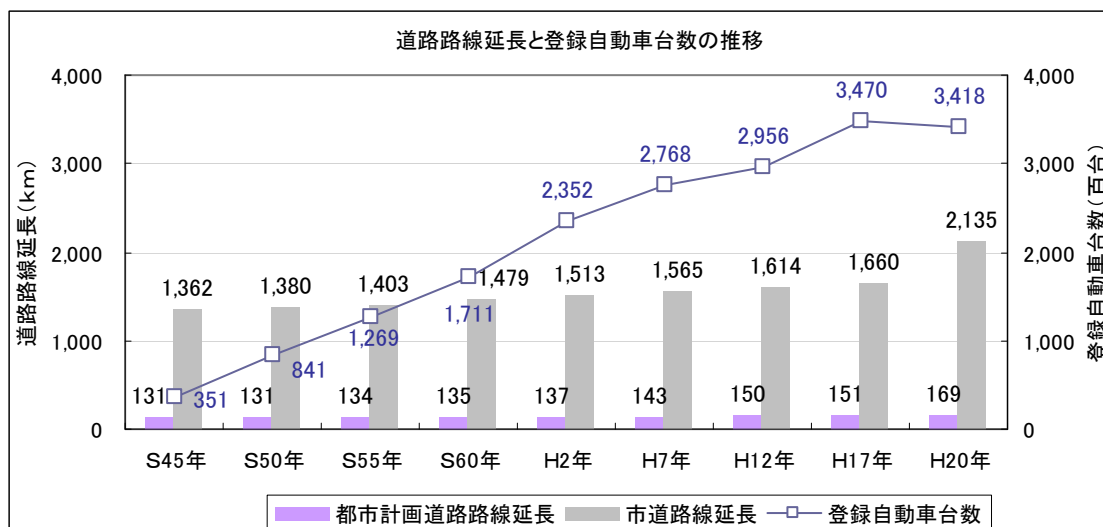
出典：実態調査結果、神奈川中央交通時刻表（H22年3月時点）



□市の財政状況

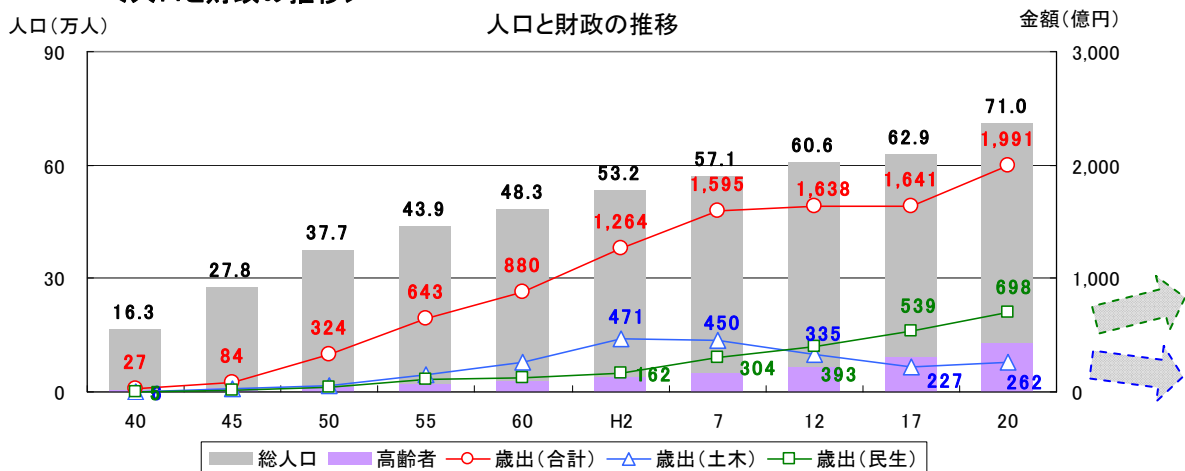
✓ 高齢化の進行により、民生費（高齢者・障害者福祉、医療等）が増加するため、都市基盤整備に使用されていた土木費は減少し、従来通りの需要追従型の都市基盤整備は困難となる可能性が高い。

<道路路線延長と登録自動車台数>



出典：相模原市統計書、市政の概要

<人口と財政の推移>



出典：国勢調査（H20は推計人口）、相模原市HP市の財政

## 本市の交通課題

### ＜超高齢社会への対応(移動制約者のモビリティの確保)＞

高齢者の交通事故の増加や運転免許の返納状況を踏まえると、今後、高齢化の進行とともに自動車を運転できない高齢者も増加するものと見込まれる。  
現状のまま、過度に自動車へ依存していく場合、自動車を運転できない高齢者の移動は様々な場面で制約を受けることが予想され、これは、高齢者だけでなく自動車を運転できない子供や障がい者等も同様である。

これからは、誰もが便利で快適に、安全で安心して移動できるように、自動車での移動が困難な移動制約者のモビリティの確保が必要である。

### ＜環境への負荷軽減＞

これまではモータリゼーションの進展や自動車に過度に依存したライフスタイルなどにより、環境へ負荷を与えてきた。このままの状況が進めば、環境負荷が更に大きくなると考えられる。

これからは、拠点への都市機能の集約や都市交通政策の充実による集約型都市構造への転換や環境負荷の低い公共交通への利用促進を図ることなどにより、環境にやさしいまちづくりを実現していくことが必要である。

### ＜財政的制約の高まり＞

本市の財政見通しは、人口減少・少子高齢化の進行により、民生費の増加などから、都市基盤整備等の投資的余力の制約が想定される。

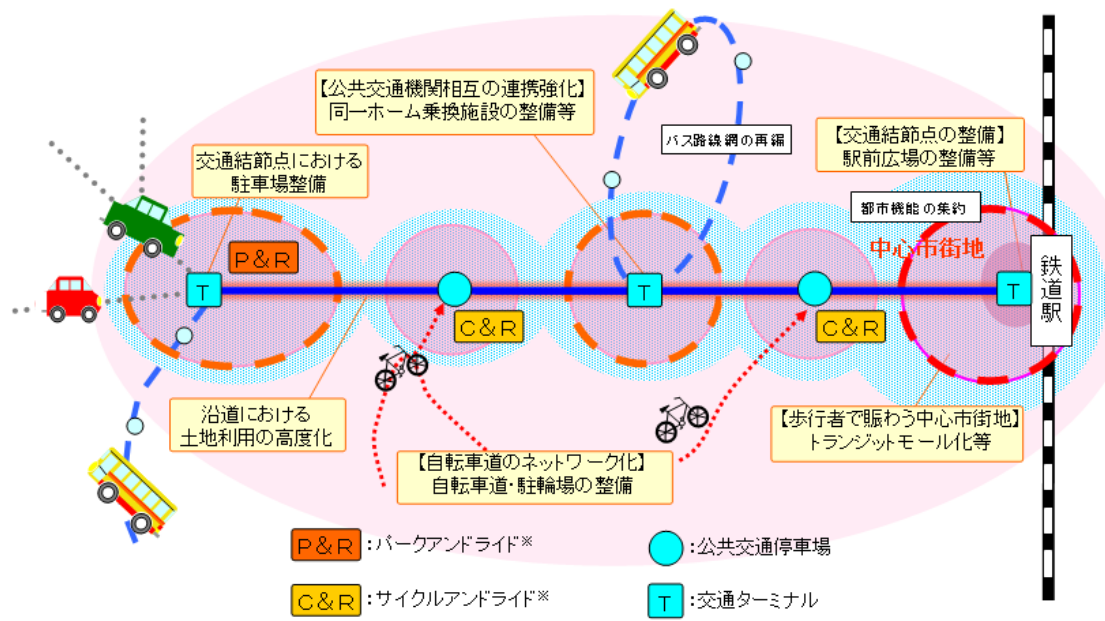
これからは、限られた財源の中で、地域ニーズを的確に把握しつつ、都市機能を効果的、効率的に集約するなど、選択と集中の考え方による都市基盤整備を進めるとともに、既存ストックを有効活用していくことが重要である。

## 《これからのまちづくり》

### ～ 持続可能なまちづくりの実現に向けて ～

利便性の高い基幹的な公共交通を中心に、地域の特性に応じて拠点や沿線への都市機能の集約や自転車、バスなどの多様な交通が連携するネットワークを構築し、自動車に過度に依存することなく、誰もが歩いて暮らせる環境をつくる**交通まちづくり**を推進

■ 交通まちづくりのイメージ ■



## 市南部地域の交通課題

### ■鉄道空白地域の交通環境の充実■

市南部地域の鉄道空白地域（麻溝台地区）には、公共施設や大学、病院等が立地し従業人口も多く、路線バスが地域の移動手段として重要な役割を担っている。しかし、道路混雑により路線バスの定時性は損なわれ、自動車利用に拍車をかけている状況である。持続可能なまちづくりに向けては、公共交通ネットワークの充実や路線バスの定時性の確保など、地域を支える利便性の高い公共交通環境の確保が重要な課題になっている。

### ■さがみ縦貫道路開通に伴う交通環境の変化への対応■

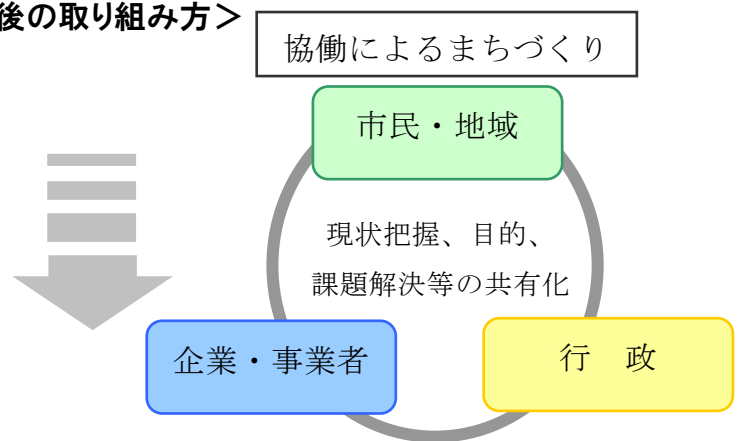
さがみ縦貫道路の開通に伴い、相模原 IC（仮称）へのアクセス道路となる主要地方道相模原町田等では道路混雑のさらなる悪化が予想され、路線バスの運行への悪影響や生活道路への通過交通の流入による住環境の悪化が懸念される。このような交通環境の変化に対し、道路混雑の緩和を図り、路線バスの定時性の確保や生活道路への通過交通流入の抑制を図ることが求められる。

### ■将来のまちづくりへの対応■

市南部地域には、新たな都市づくりの拠点として位置付けられている地区（麻溝台・新磯野地区整備推進事業、当麻地区整備促進事業）がある。将来都市像の実現に向けては、新たな都市づくりの拠点と本市の中心市街地の1つである相模大野を結ぶ交通軸を形成し、地域の特性を生かしたまちづくりを推進することが必要となる。

## <今後の取り組み方>

これからのまちづくりは、市民・地域、企業・事業者、行政のパートナーシップのもと、話し合いや意見交換などを通じて、地域の現状や交通課題等を把握し、まちづくりの目的や課題解決の方策などについて共通の認識を深めながら、取り組むことが必要となる。



### ～交通課題の対応に向けた施策例～

#### ■都市交通施策

- ・基幹的な公共交通の形成
- ・バス路線の再編
- ・バス走行環境の改善
- ・道路整備
- ・駐輪場・駐車場施策
- ・乗継施設整備 など

#### ■ソフト施策

- ・TDM 施策・MM（自動車交通からの転換）
- ・駅周辺の交通規制 など

#### ■まちづくり施策

- ・土地利用計画（都市機能の集約）
- ・公共公益施設等の配置 など