

1 調査名称：相模原市総合都市交通体系調査

2 調査主体：相模原市

3 調査圏域：相模原市南部地域

4 調査期間：平成28年度～平成29年度

5 調査概要：

本市は、鉄道が市域外縁部を通っていることから、鉄道駅と地域を結ぶ上で、路線バスが地域公共交通網の中で大きな役割を担っている。

しかしながら、南部地域においては、圏央道相模原愛川インターチェンジ開通に関連する交通量の増加により道路混雑が見られ、バスの定時性・速達性が確保されていない状況である。特に、南部地域の交通の要衝である相模大野駅周辺においては、送迎、荷捌き車両等による道路混雑やバスターミナルの容量不足などから、円滑な交通に支障を来している。

このようなことから、円滑な公共交通の確保を図る必要があり、幹線快速バスシステム導入を図る上でも、必要最小限のハード整備と併せた自動車流入抑制などのソフト施策が重要となってくる。

本調査は、将来の実現性を踏まえ、社会実験等による検証により、円滑な公共交通の確保のための有効なTDM計画を策定するものであり、総合的に都市交通の円滑化を図る施策として、次期総合都市交通計画の検討に資するものである。

なお、今年度は交通実態調査や駅利用者アンケート等の基礎調査を実施し、課題の整理を行った。

## I 調査概要

1 調査名称：相模原市総合都市交通体系調査

### 2 報告書目次

#### 1. 業務の目的と内容

1-1 業務目的

1-2 業務内容

1-3 業務の全体構成

#### 2. 地区の実態把握

2-1 交通施設現況等の整理

2-2 交通実態調査

2-3 駅利用者アンケート

2-4 地元関係者ヒアリング

2-5 駅周辺商業者アンケート

2-6 駅周辺土地所有者・建物所有者アンケート

2-7 駅周辺居住者アンケート

#### 3. 現況分析および課題整理

3-1 相模大野駅北口地区の現状整理

3-2 相模大野駅北口地区の関連計画の整理

3-3 相模大野駅北口地区の将来像の整理

3-4 相模大野駅北口周辺の課題整理

#### 4. 施策メニュー素案の作成

4-1 施策の方向性

4-2 TDM施策等の事例

4-3 施策メニューの検討

4-4 流入抑制策素案の検討

#### 5. 検討組織等運営支援

5-1 委員への事前説明資料

5-2 第1回会議の想定資料(案)

3 調査体制  
該当なし

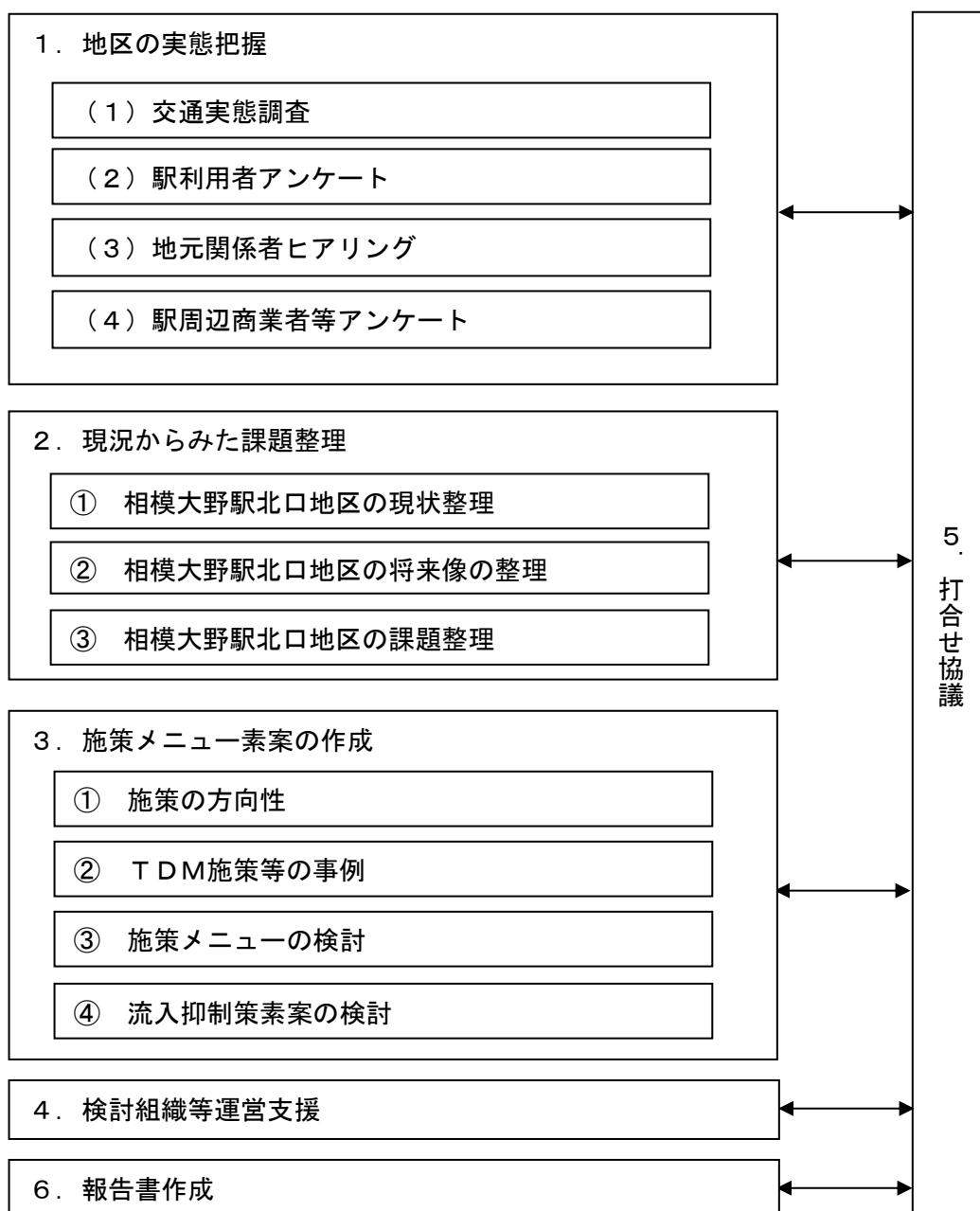
4 委員会名簿等  
該当なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

本業務では、相模大野駅北口周辺地区におけるソフト施策を中心とする交通円滑化施策の推進計画策定を見据え、交通実態等の調査による基礎的データの収集、地域及び駅利用者の意識等を把握し、現況分析及び駅利用者の意見等を踏まえた地区の目指すべき方向性を明らかにするとともに市の関連計画を踏まえ、今後展開していくべき施策の検討に資する基礎資料の作成を目的とした。

### 2 調査フロー





## 4 調査成果

### ■交通実態調査

#### (1) 調査の概要

交通実態調査の実施概要は次の通りである。

- 調査地点：下図に示す 14 地点
- 実施日：6 月 15 日（木）6：00～22：00  
（地点ア・イ（歩行者・自転車調査）と路上駐車調査は、6：00～10：00）
- 調査項目
  - ・自動車調査：・時間区分-30 分
    - ・車種区分-自動車調査-乗用車、貨物車（小型、大型）、タクシー、路線バス、その他（バス、大型車、小型車）、二輪車
  - ・歩行者調査：・時間区分-30 分
    - ・車種区分-歩行者、自転車
  - ・路上駐車調査：・車種区分：乗用車、貨客車、貨物車（小型、大型）、その他
    - ・目的区分：送迎、荷さばき、その他

調査地点一覧図



○	6:00～22:00交通量調査地点
○	6:00～22:00交通量、歩行者・自転車調査地点
○	6:00～10:00歩行者・自転車調査地点
○	6:00～10:00路上駐車調査地点

図 交通実態調査地点図

## (2) 自動車交通量調査

### ① 地点別流入交通量 (6:00~22:00:16h)



図 地点別流入交通量 (6:00~22:00:16h) ※自動二輪車は除く

## (3) 歩行者・自転車交通量

### ① 地点別流入歩行者・自転車数 (6:00~12:00:4h)

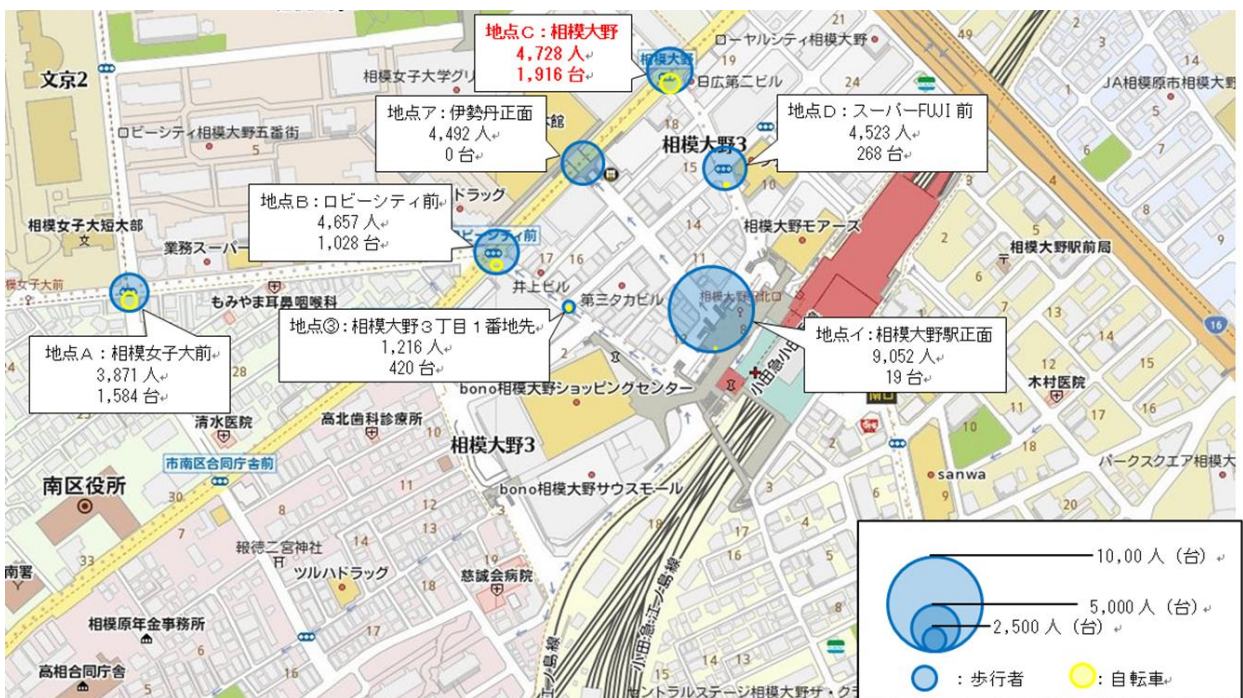


図 地点別流入歩行者・自転車数 (6:00~12:00:4h)

(4) 駅周辺路上駐停車調査結果 (6:00~10:00:4h)

① 路上駐停車台数

B4が210台(駐車:11台、停車:199台)、次いでC1の150台(駐車:2台、停車:148台)



区間	駐車	停車	駐停車計
A1	5	4	9
A2	7	11	18
A3	3	4	7
A4	9	18	27
B1	0	0	0
B2	0	1	1
B3	1	4	5
B4	11	199	210
C1	2	148	150
C2	14	22	36
D1	2	0	2
D2	13	13	26
D3	0	0	0
D4	2	2	4
総計	69	426	495

単位:台

図 路上駐停車台数調査地点図

② 目的別路上駐停車台数

送迎が392台(構成比:79.2%)で最も多く、B4、C1、C2区間の割合が80%を超えている。また、荷さばきについては、ポーノ相模大野前のD2区間での駐停車が最も多い。

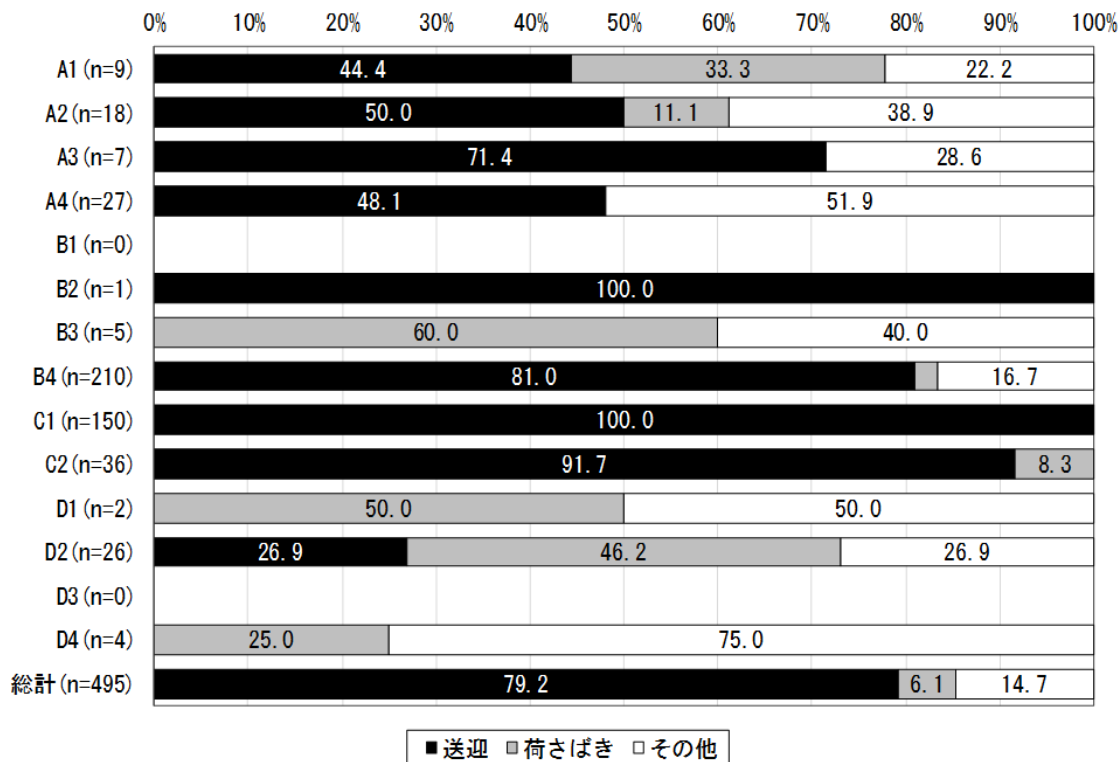


図 地点別目的別路上駐停車構成比 (6:00~10:00:4h)



## ■ 駅利用者アンケート

### (1) 調査の実施概要

#### 調査項目

- － 駅利用状況（利用目的、利用頻度）
- － 端末交通手段（所要時間、駅まで（駅から）の経路、バス停）
- － 駅利用する際の交通環境について
- － 公共交通について（利用環境、流入抑制に対する意見、理由）
- － 利用者の属性（年齢、職業、住所）

### (2) 回収状況

アンケートの回収票数は以下のとおりであった。

表 回収状況

配布票数 (票)	回収票数 (票)	有効回収率 (%)
1,500	281	18.7

### (3) 端末交通手段

端末交通手段は、「徒歩」が44.8%と最も多く、次いで「自転車」の23.1%、「バス」の21.0%。「バイク」と「その他」は回答者なし。

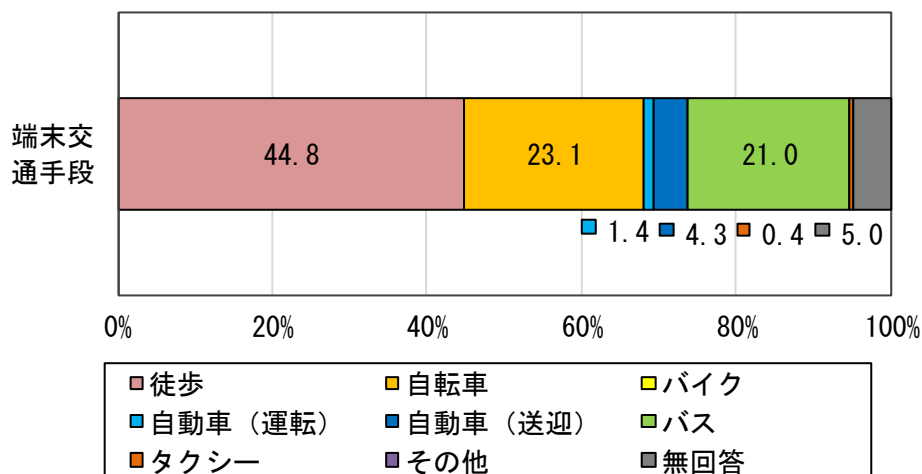


図 利用目的（最も良く利用する路線）

(4) 相模大野駅（駅周辺）の交通環境について

① 駅（駅周辺）の交通環境の問題点

「歩行者、自転車、自動車が入り混じっている」の28.9%、次いで「歩道が狭い」の14.7%。

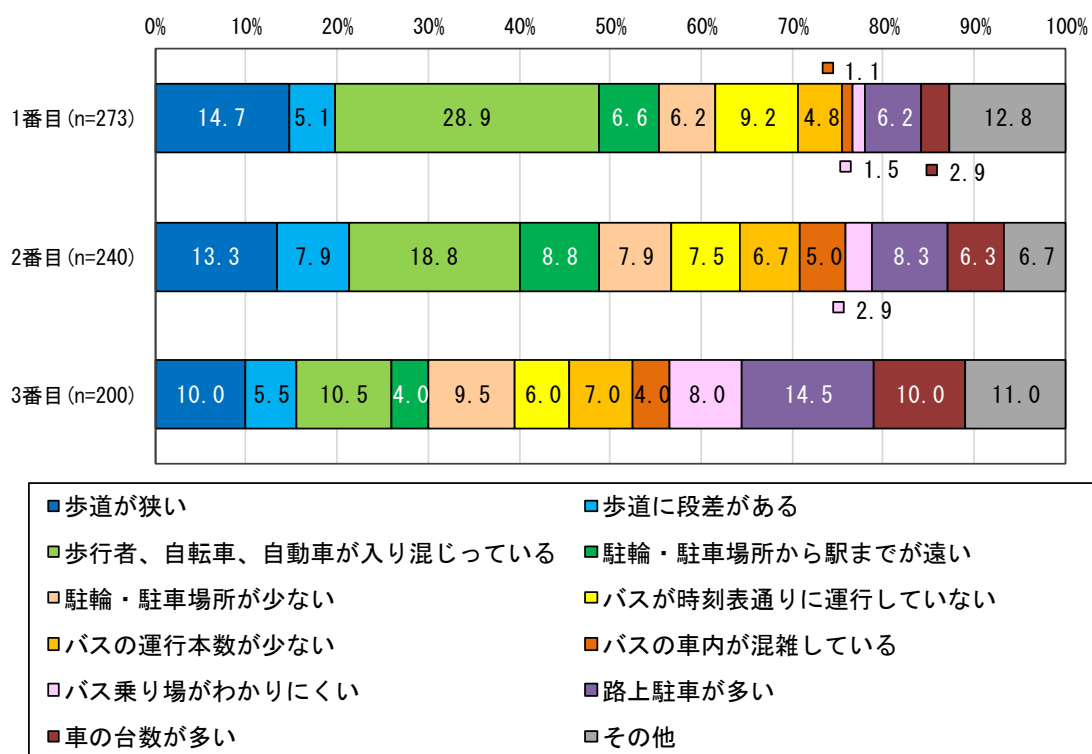


図 駅（駅周辺）の交通環境の問題点

② 路線バスの利用環境の重要点について

1番目に重要なのは「時刻表通りに運行している」の35.9%が最も多く、次いで「出発地・目的地の近くにバス停がある」の28.6%。

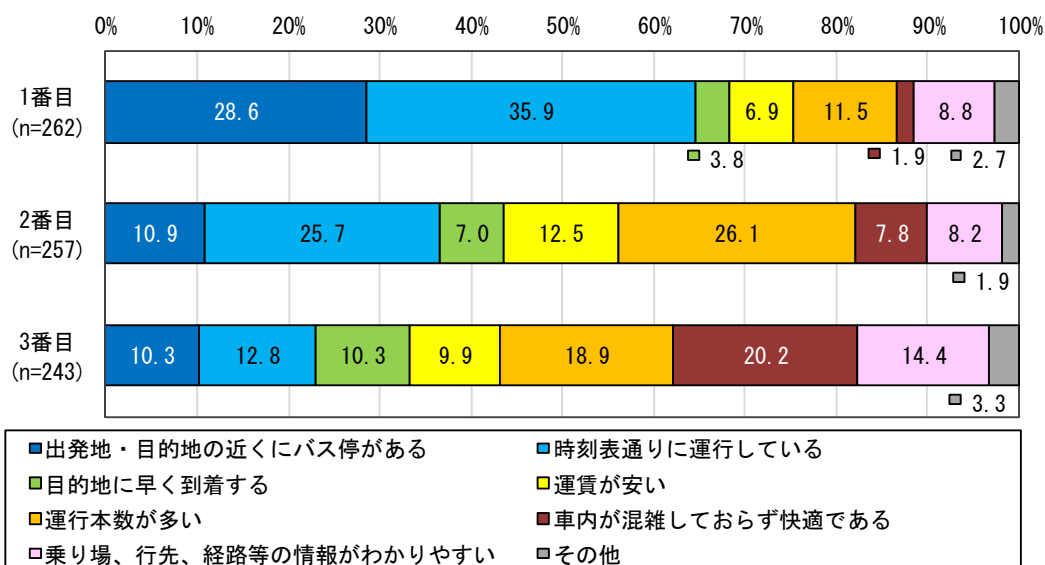


図 路線バスの利用環境の重要点

## ■ 現況分析および課題整理

調査結果や将来像を踏まえ、改善すべき課題は、次のように考えられる。

### □ 歩行者・自転車の走行性・安全性の向上

本地区では、歩行者と自転車の錯綜がみられ、各種アンケート調査では、歩行者・自転車の走行性や安全性の低下に対する指摘が多くなっている。特に、相模大野交差点から相模大野駅までの区間の歩道幅員は狭く、車道へのはみ出しなどによる危険性も指摘されていること等から、歩行者・自転車の通行環境を高め、自動車・歩行者・自転車各々の走行性、安全性を高めていくことが重要。

### □ 周辺交差点等での慢性的な道路混雑の解消

本地区周辺に位置する、国道 16 号、県道 51 号、県道 52 号等では慢性的に道路が混雑しており、アンケート調査では、相模大野交差点、ロビーシティ前交差点での交通混雑に対する不満が高くなっている。

そのため、周辺道路での道路混雑を解消し、円滑な交通環境を創出していくことが重要。

### □ 公共交通中心の交通体系の確立やバスの定時性・速達性の向上

アンケート調査では、「時刻表通りに運行している」を重視すると回答した方が約 75% となっており、バス利用に際しての非常に重要な要因である。また、交通便利性を向上し、まちづくりに貢献する関連計画として、連節バスを用いた BRT の導入を計画しているが、現状の交通状況ではその機能を充分発揮できないことも危惧される。

以上より、バスの定時性・速達性の向上を図るため、道路混雑や路上駐車を解消するとともに、新しい交通システムの導入環境を確保することが必要。



図 相模大野駅北口地区の課題整理図

## ■施策メニューの検討

本地区における交通円滑化のためのTDM施策は、次のように考えられる。

表 施策案一覧

(1) 歩行者・自転車の走行性・安全性の向上に資する施策
歩行者と自転車の分離
歩道の一方通行化
歩道部の無電柱化
自転車の利用マナーの徹底
(2) 周辺交差点等での慢性的な道路混雑の解消に資する施策
信号現示の見直し
迂回経路の設定による交差点混雑の解消
交差点のスクランブル化
路上駐車等の取り締まりや監視の強化
共同荷さばき場の整備
駅前周辺の駐停車禁止
(3) 公共交通中心の交通体系の確立やバスの定時性・速達性の向上に資する施策
相模大野駅北口エリアへの自動車流入抑制策
合意形成を醸成する関連施策
取り締まり・監視の強化
送迎車両対策
複数の交通手段の組合せによる公共交通の利用促進策
交通社会実験の実施
事前の周知・PR



## ■流入抑制策素案の検討

駅前エリアへの自動車流入抑制策については、交通環境や周辺環境に大きく影響することが懸念されるため、複数案を比較検討し、素案を作成した。

### (1) 抑制区間の設定

自動車流入抑制区間として、以下の3つの抑制区間を設定し、検討した。

- 区間1：相模大野交差点～駅前広場～ロビーシティ前交差点
- 区間2：スーパーFUJI 前交差点～駅前広場～ロビーシティ前交差点
- 区間3：駅前広場～ロビーシティ前交差点

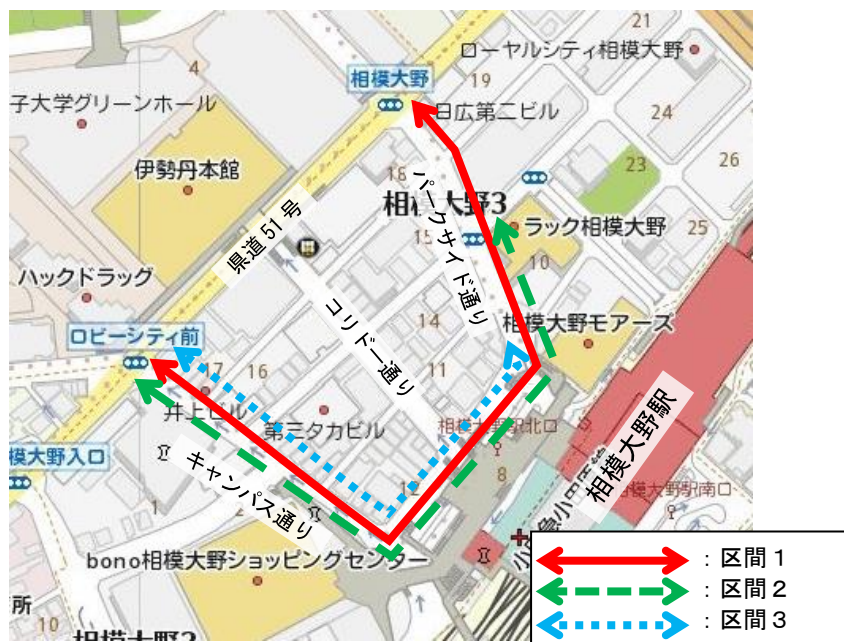


図 抑制区間の設定

上記の3つの流入抑制パターンに対し、交差点の対応性及び周辺への影響度の視点から比較・検討を行った。また時間設定は、①7:00～8:30、②7:00～8:00の2パターンとした。

検討の結果、区間3が最も周辺への影響が少なく、実施効率が高い結果となったことから、今後の検討を進める際の基本案とする。

- 対象区間：区間3（駅前広場～ロビーシティ前交差点）
- 対象時間帯：時間帯A（7:00～8:30）
- 対象車両：路線バスとタクシーを除く全ての車両。ただし、抑制エリア内から出る車両については対象外とする。（搬出入車両については、原則抑制の対象とする。）

