

相模原市 総合都市交通計画

【概要版】



令和4年3月
相模原市

目次

序 はじめに

- 1 本計画が目指す将来の交通のすがた 1
- 2 計画が目指す暮らし（人の活動）のイメージ 2

I 総合都市交通計画の策定に当たって 3

II 相模原市の概況

- 1 社会経済動向 4
- 2 交通需要動向 5
- 3 交通を取り巻く環境の変化 7
- 4 市民の交通に関する意識 8

III 市内交通における現状と課題 9

IV 基本計画

- 1 基本理念・基本方針・施策目標 10
- 2 交通体系方針図 12
- 3 コミュニティ交通計画 14

V 実現化方策

- 1 施策体系図 16
- 2 計画期間における主な施策 18

VI 推進体制及び成果指標

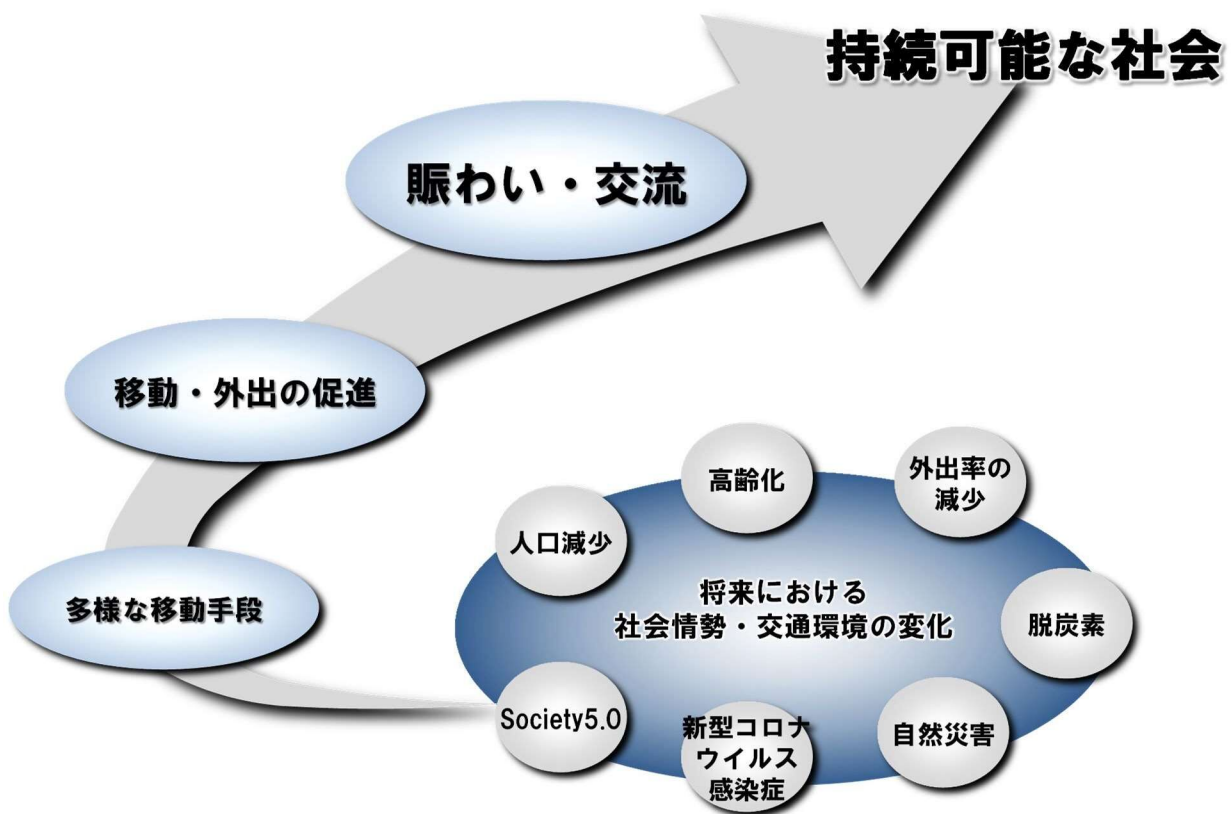
- 1 計画の推進方策 22
- 2 成果指標の設定 23

序 はじめに

1 本計画が目指す将来の交通のすがた

将来にわたって持続可能なまちづくりを目指すためには、安全、安心で誰もが移動しやすい交通環境の構築や、市民の交流を促進し、賑わいの創出に寄与する交通施策に取り組む必要があります。

ここでは、計画書を読み進めていただく一助として、「将来の交通のすがた」をイラストで簡単に表現しました。



～ 基 本 理 念 ～

誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境
～移動に関する高い利便性と安全・安心～

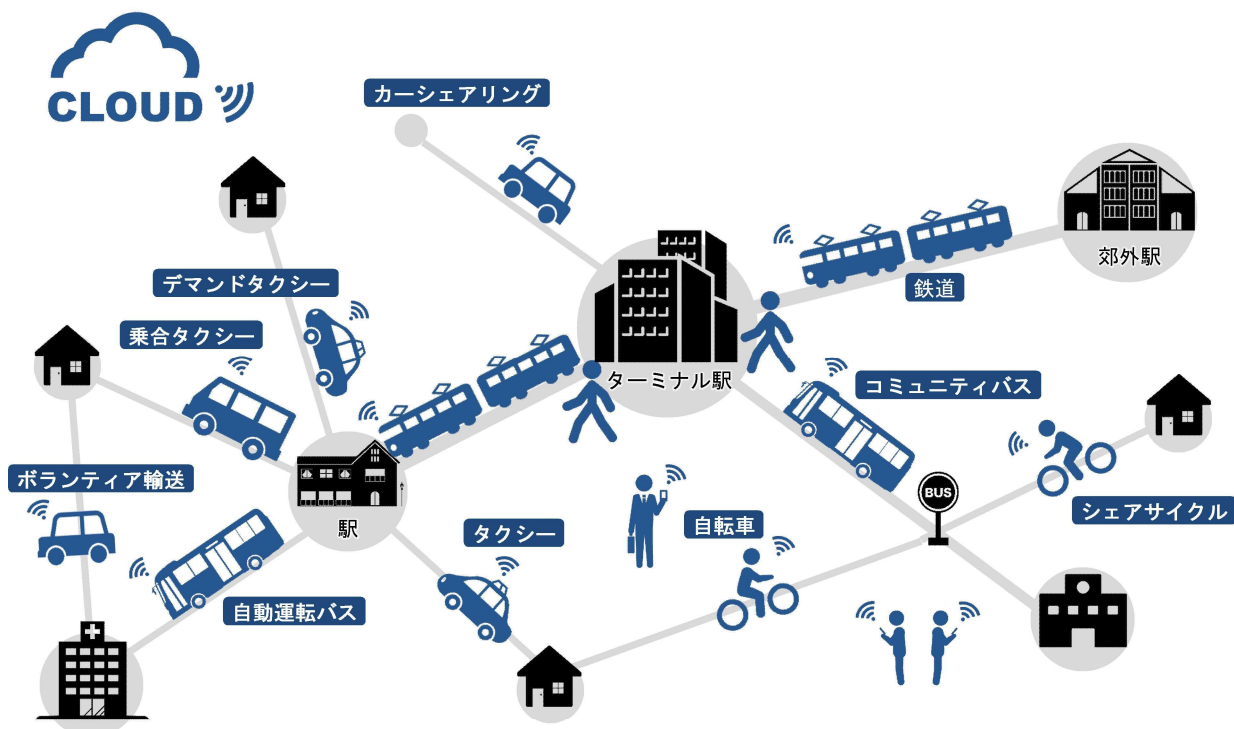
過度に車に依存することなく、多様な移動手段を選択できる持続可能な社会
～環境配慮と持続可能性～

賑わいあるまちづくりを支える交通体系
～交流の促進～

序 はじめに

2 計画が目指す暮らし（人の活動）のイメージ

鉄道やバスなどの既存の公共交通を基本として、自動運転、AI等を活用した新たなモビリティサービスの推進や歩きやすい歩行空間の構築など、人、モノ、情報が融合した多様なモビリティが結節する交通ネットワークを目指します。



就業者の活動イメージ



子育て世代の活動イメージ



高齢者の活動イメージ



I 総合都市交通計画の策定に当たって

1 計画策定の背景と目的

前計画策定から10年が経過し、本市を取り巻く社会情勢が大きく変化してきていることから、「相模原市総合計画」で掲げる将来都市構造及び集約連携型のまちづくりを見据えた中で、鉄道や路線バスなどの公共交通中心の持続可能な交通体系の確立を目指し、本計画の策定を行うものです。

2 計画の趣旨及び位置付け

本計画は、本市の目指す将来像と都市づくりの基本構想等を定めた「相模原市総合計画」、「相模原市都市計画マスタープラン」及び「相模原市立地適正化計画」を上位計画とし、将来都市構造の実現に交通分野から寄与するために、身近な交通環境の充実や広域的な交流機能の向上を図る「将来の交通のすがた」と、その実現に向けた施策目標及び事業、計画の進め方を示します。

3 計画の区域

本計画の対象地域は、本市全域とします。

本計画においては、上位計画である都市計画マスタープランを踏まえ、「相模原市都市計画区域」を「都市部」、「相模湖津久井都市計画区域及び都市計画区域外」を「中山間地域」と呼び区分します。

4 計画の期間

本計画は、令和4年度から令和13年度までの10年間の計画とします。

ただし、今後の社会情勢の変化や、上位計画の改定など各種計画の変更が生じた際は、必要に応じて見直しを行います。

5 計画の構成

本計画は、「基本計画（基本理念・基本方針・施策目標）」、「実現化方策」で構成しています。

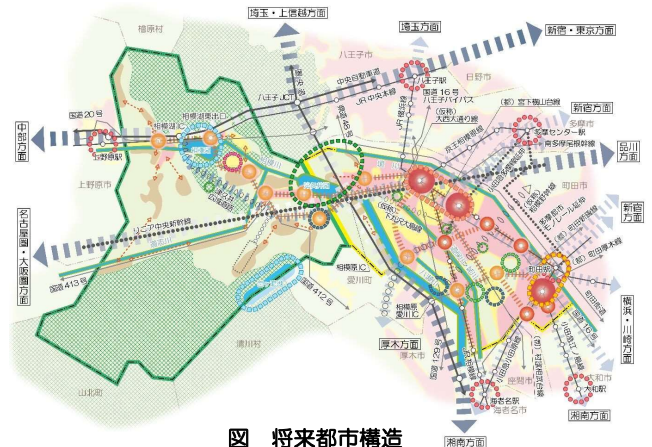


図 将来都市構造

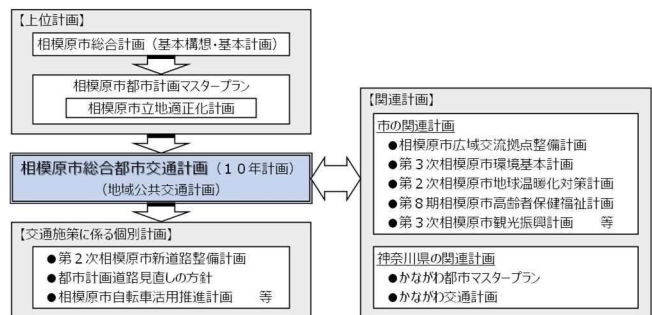


図 計画の位置付け



図 計画の区域

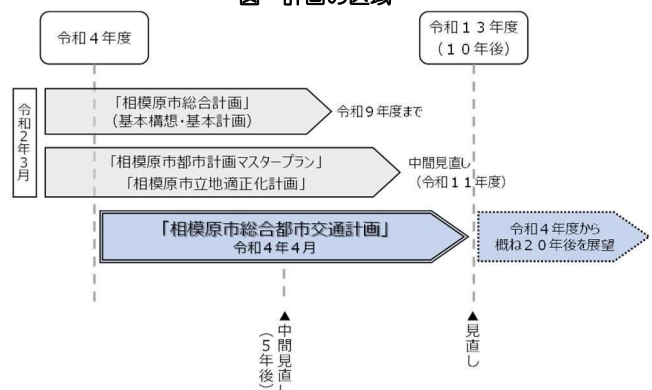


図 計画期間

Ⅱ 相模原市の概況

1 社会経済動向

人口動向等

➤ 人口推移と分布

本市の人口は、令和2年以降減少する推計となっており、令和27年には約63.6万人になると予測されています。また、少子高齢化の進行が見込まれています。

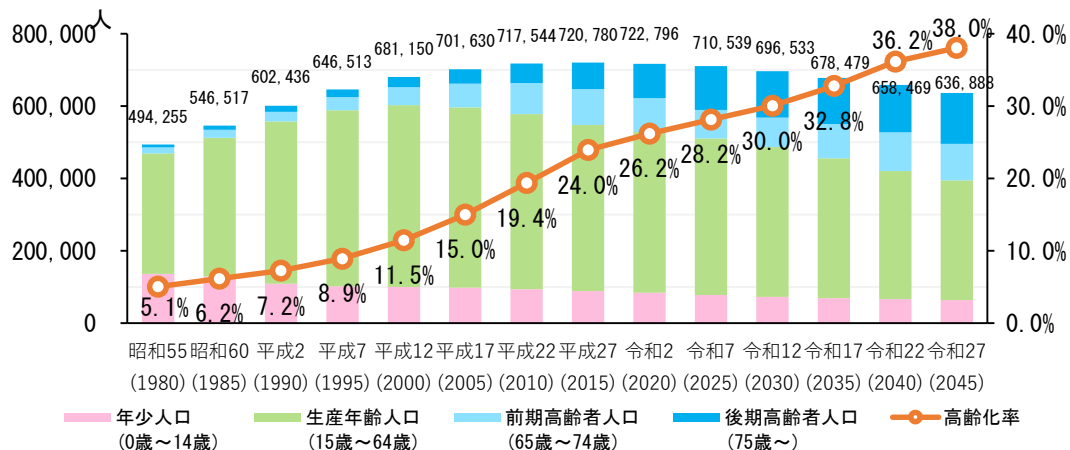


図 年齢区分別将来推計人口及び高齢化率

出典：国勢調査（平成27年まで）、市公表データ（令和2年）

国立社会保険・人口問題研究所推計値（平成25年3月推計）（令和7年以降）

土地利用・交通基盤の状況等

➤ 公共交通網

鉄道6路線が東京方面や横浜方面などと結ばれており、路線バスにおいては、鉄道駅や主要なバスターミナルとその周辺が結ばれています。

➤ コミュニティ交通

都市部ではコミュニティバス、中山間地域では乗合タクシーやデマンドタクシーを運行しています。

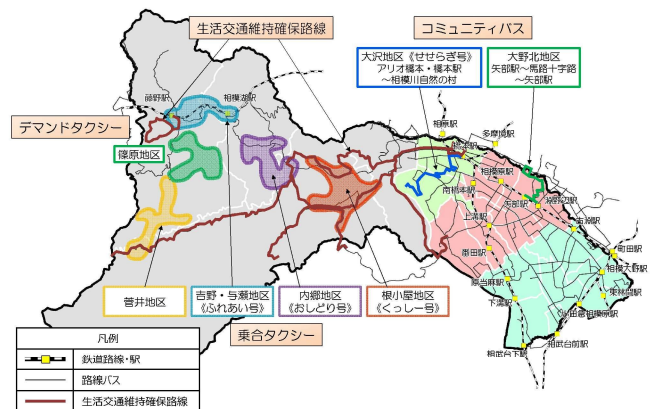


図 公共交通網

➤ 道路網等

都市部では国道16号と国道129号、中山間地域では中央自動車道と国道20号、国道412号があり、都市部と中山間地域を国道413号が結んでいます。本市の中央部には、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）が南北に通っています。

また、令和2年3月に自転車活用推進計画を策定し、主要駅周辺の市街地において、自転車通行環境のネットワーク化を進めています。

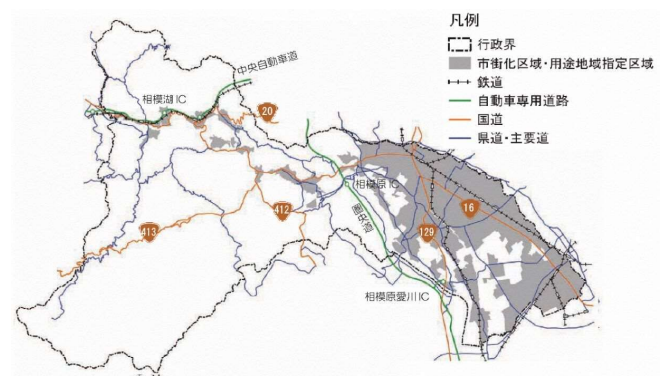


図 道路の現況図

出典：相模原市

Ⅱ 相模原市の概況

2 交通需要動向

市内の交通実態

➤ 外出率等の変化

相模原市民の外出率を平成20年と平成30年で比較すると、おおむね全世代において減少しており、本市を発着地とする移動量は、10年間で約15%減少しております。

➤ 公共交通利用者数

鉄道及びバスの利用者数は、令和元年まで増加傾向となっており、バスの利用者数の増加率は、約12%となっています。また、令和2年は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響から、利用者数が大幅に減少しています。

➤ 自動車交通量と道路混雑状況

平成27年の道路交通センサスでは、ICへアクセスする道路を中心に交通量の増加が見られ、国道16号や県道54号では、混雑度1.50を上回る区間が見られます。

道路混雑の影響により、特に7～8時台や18時台の通勤・通学時間帯において、路線バスの遅延が発生しています。

➤ 自転車交通量

市役所や大学、高校、大規模商業施設などの施設周辺やJR横浜線、小田急相模原線の鉄道駅周辺において、自転車交通量が多くなっています。

➤ 歩行者交通量

市全体の歩行者交通量は減少傾向となっています。令和2年では、地区中心商業地においては、休日の歩行者交通量が平日を上回っていますが、他の地区では平日の方が休日より多くなっています。

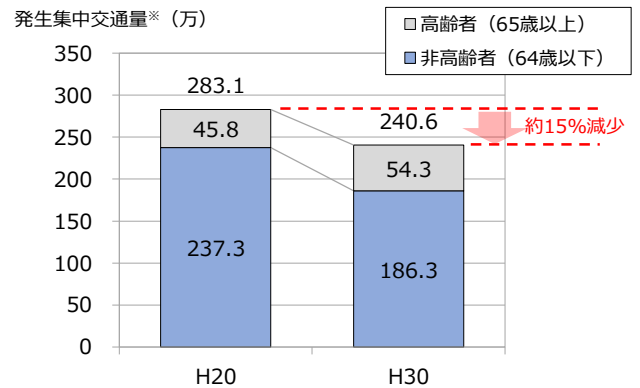


図 市発着移動量の推移（1日平均）

出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査

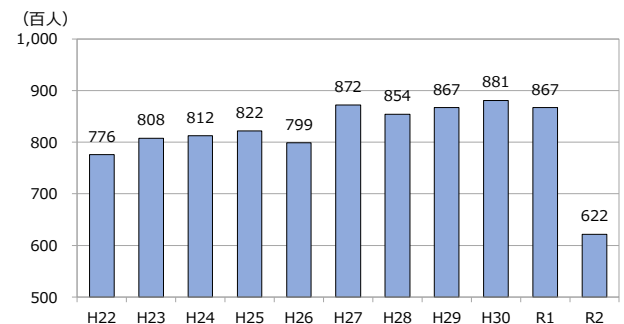


図 バスの利用者数（1日平均）

出典：相模原市統計書

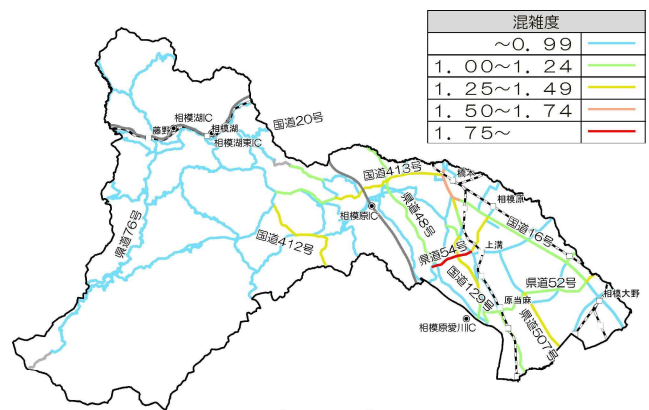


図 道路の混雑度

出典：道路交通センサス

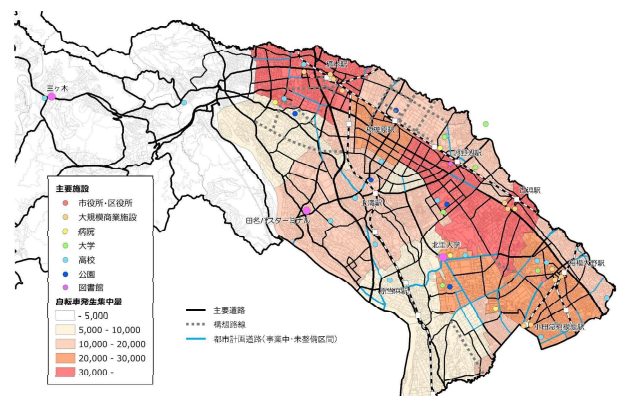


図 自転車発生集中量

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

Ⅱ 相模原市の概況

2 交通需要動向

市民の移動実態

➤ 交通手段の変化

代表交通手段

平成20年と平成30年の代表交通手段分担率を比較すると、鉄道が増加し、自動車、自転車は減少しています。高齢者に焦点を当てると、自動車が増加しています。

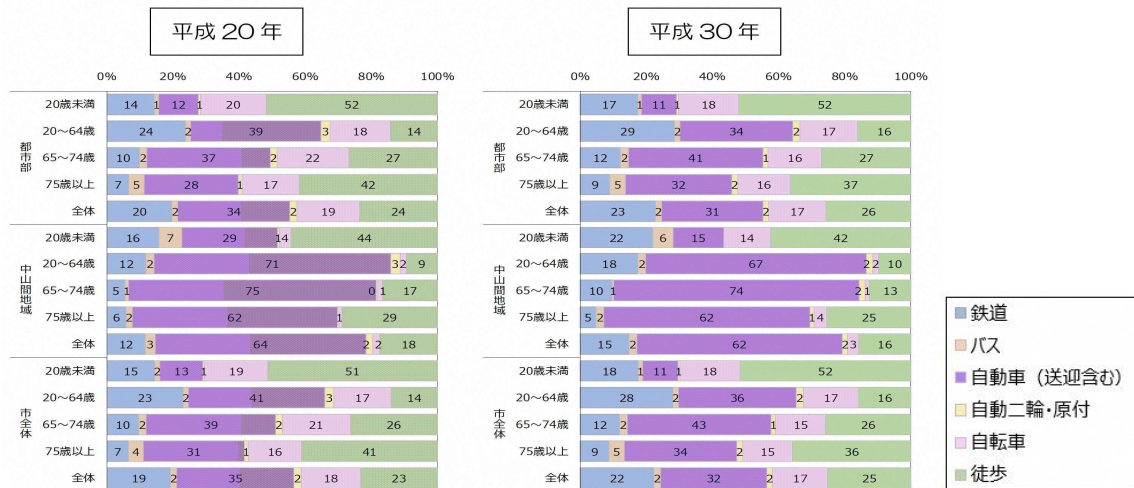


図 交通手段分担率

出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査

➤ 区別の交通手段分担率

区別の傾向では、南区は自転車と徒歩を合わせて64%を占め、緑区は自動車が42%を占めているのが特徴です。特に、中山間地域においては、自動車が66%を占めています。

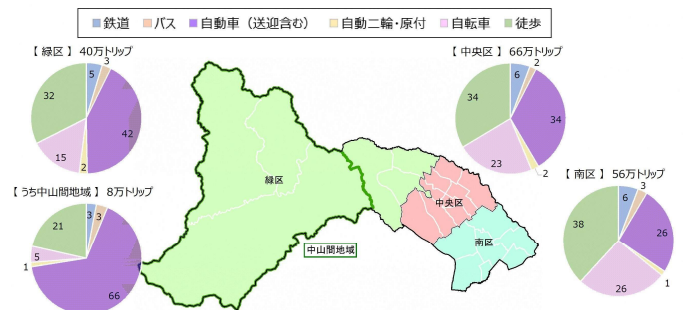


図 区別の交通手段分担率

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

➤ 周辺地域とのトリップ数

市外との移動（市内⇒市外または市外⇒市内）は、県央地域との移動が最も交通量が多く、次いで東京区部、町田市、横浜市の順に多くなっています。

これらの地域への交通手段としては、東京区部や横浜市など遠距離の移動では鉄道が最も多く、県央地域や町田市など比較的近距離の移動では自動車が最も多くなっています。

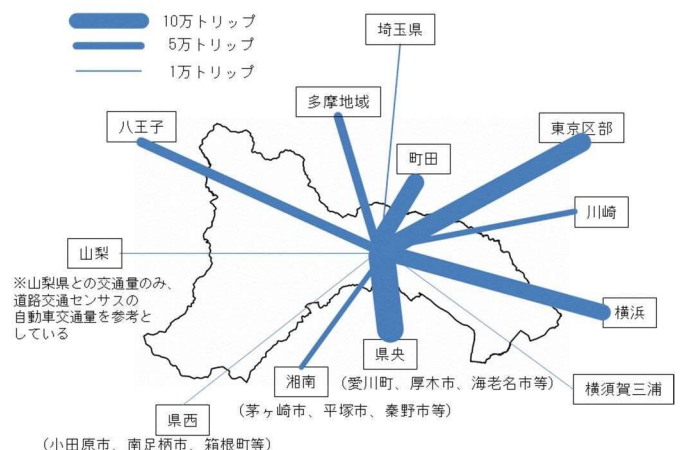


図 市外との移動における発生集中交通量

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査、
道路交通センサス

Ⅱ 相模原市の概況

3 交通を取り巻く環境の変化

運転免許返納者数及び交通事故件数

神奈川県では、特に高齢者において自動車運転免許を自主的に返納する人が増加しています。
また、交通事故件数が減少傾向にある中で、死傷者数に占める高齢者の割合は増加しています。

交通と環境

自家用自動車登録台数はゆるやかな減少傾向を示しており、平成22年からの伸び率は、全国及び神奈川県と比較しても低くなっています。

災害への対応

本市の中山間地域である津久井地域では、土砂災害警戒区域に指定されている箇所が多く、異常気象時に通行規制がかかる路線が多数存在します。
令和元年東日本台風では、国道413号などで多くの土砂災害が発生したため、全面通行止めとなり、道路の復旧まで時間を要しました。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大による活動の変化

新型コロナウイルス感染症の感染拡大前と比べて、鉄道やバスといった公共交通の利用頻度が減少し、自家用車の利用頻度が増加しています。
また、国土交通省の調査によると、特に外食や趣味・娯楽の活動場所が自宅から離れた都心・中心市街地から自宅周辺に変化しており、居住地周辺での活動が増加しています。

交通に関する最近の動向

国土交通省では、日本版MaaSの推進に向けた取組を進めています。
AI、IoTの進展により、公共交通を利用しやすくなる手段の開発が進んでいます。
また、コロナ禍での多様化する就労方法に合わせたMaaSの開発も進められています。

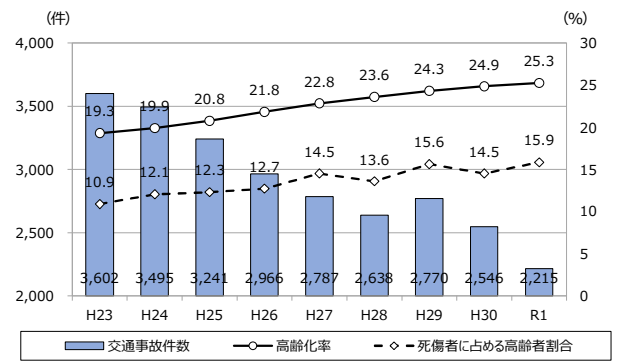


図 交通事故件数に占める高齢者割合

出典：相模原市統計書

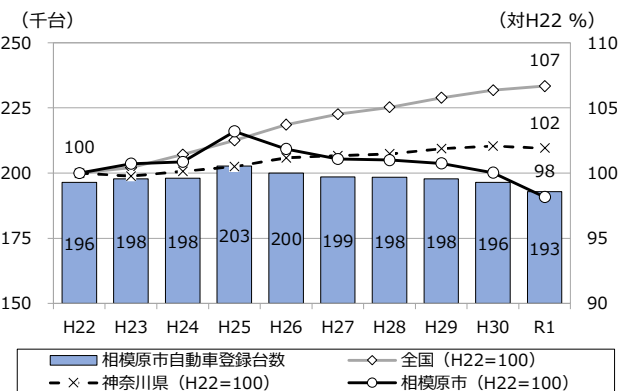


図 自家用自動車登録台数と推移

出典：相模原市は相模原市統計書

全国及び神奈川県は一般財団法人自動車検査登録情報協会

活動種類	a 自宅周辺	b 勤務地・学校周辺	c 自宅から離れた都心・中心市街地	d 自宅から離れた郊外
① 食料品・日用品の買い物	1%	0%	-1%	0%
② 食料品・日用品以外の買い物	5%	1%	-5%	-1%
③ 外食	14%	-3%	-13%	1%
④ 散歩・休憩・子どもの遊び等の軽い運動・休養・育児	5%	0%	-4%	-2%
⑤ 映画鑑賞・コンサート・スポーツ観戦等の趣味・娯楽	13%	3%	-19%	1%

図 コロナ流行前後における活動種類別の最も頻繁に訪れた場所

出典：新型コロナ生活行動調査（速報版）（国土交通省）



図 MaaSの概要

出典：日本版MaaSの推進（国土交通省）

Ⅱ 相模原市の概況

4 市民の交通に関する意識

本計画策定に当たり、将来のまちづくりやこれからの公共交通体系を検討する上での基礎資料とするため、市民が外出時に利用される交通手段や、今後の交通施策に関する意識等について把握することを目的とした「交通に関する意識調査」を令和元年度に実施しました。

将来の交通環境に対する市民の要望

将来の交通環境に対する要望として、公共交通網の整備を望む声が最も多くなっています。

都市部と中山間地域では、交通環境に求める内容が異なっており、都市部では安全に移動できる歩道や自転車道等の整備を求める声が多い一方、中山間地域では、地震などの自然災害に強い道路環境の整備を求める声が多くなっています。

バス利用に対する市民ニーズ

バスを便利に利用するためには、運行本数の確保が求められています。

市民が求める運行本数水準は、バスの利用頻度によって求める水準に傾向の違いはありませんが、地域や属性によって差が生じています。

都市部では「バス停が近くにあること」や「バスの遅れをなくすこと」に、中山間地域では「鉄道や他の路線バスとの乗継ぎがしやすくなること」に回答が多くなっています。

自動車利用に対する市民ニーズ

中山間地域では、自動車が利用できなくなった場合、バスの利用が「増える」との回答が多くなっています。

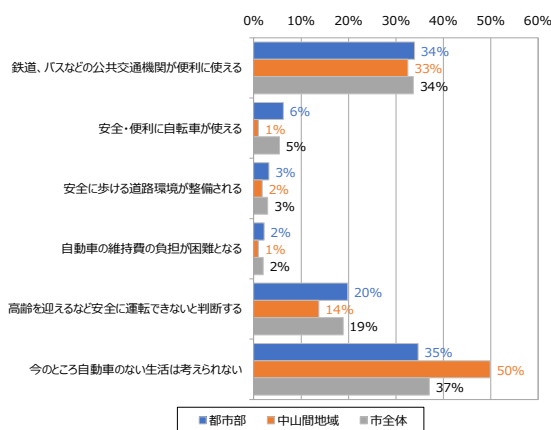


図 地域別の自動車利用を控える条件

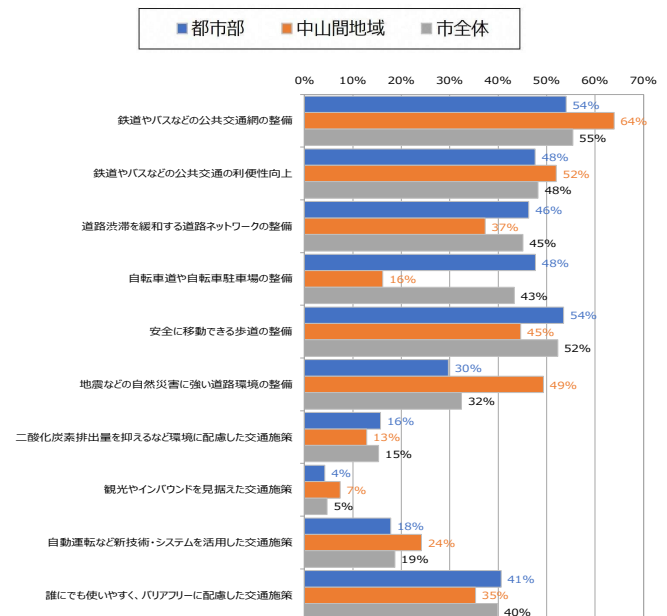


図 地域別の将来の交通環境「取り組んでほしいこと」

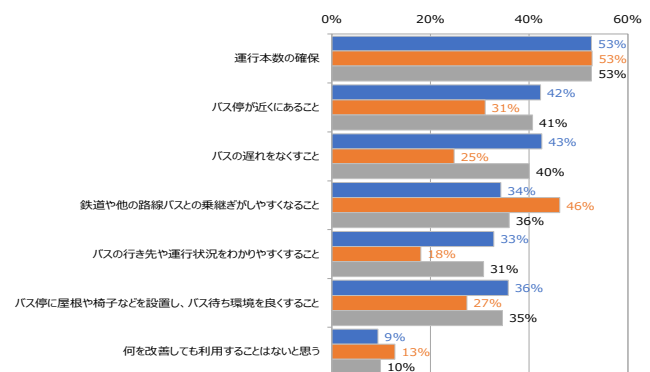


図 地域別のバスを利用するための条件

		増えると思う	変わらないと思う	減ると思う
都市部	鉄道	63%	36%	2%
	バス	80%	19%	1%
	タクシー	51%	46%	3%
	自転車	58%	36%	6%
	徒歩	73%	24%	3%
中山間地域	鉄道	57%	39%	4%
	バス	82%	16%	2%
	タクシー	55%	41%	4%
	自転車	21%	69%	10%
市全体	徒歩	63%	33%	4%
	鉄道	62%	36%	2%
	バス	80%	19%	1%
	タクシー	51%	45%	3%
	自転車	53%	40%	7%
	徒歩	72%	25%	3%

図 地域別の自動車利用ができなくなった場合の移動手段の利用の変化

出典：すべて、相模原市

Ⅲ 市内交通における現状と課題

第Ⅰ章から第Ⅱ章までに整理した上位計画や本市を取り巻く社会情勢及び交通需要動向等を踏まえ、市内交通における現状と課題をまとめました。

人口動向	○人口は、令和２年以降減少する推計となっており、中山間地域ではすでに人口減少と高齢化が進行 ○産業人口、入込観光客数は減少 ○人口は、鉄道駅周辺に集中しており、橋本駅、相模大野駅といった拠点駅周辺に従業員人口が集中
交通需要動向	○おおむね全世代において外出率、移動量が減少 ○新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前は鉄道及びバス利用者は増加、タクシー利用者は減少傾向 ○中山間地域を中心に自動車利用割合が高い。 ○市全体の自動車交通量は減少している一方、ＩＣへのアクセス道路を中心に自動車交通量は増加し、混雑度が高い区間が存在 ○一部の路線バスにおいては、遅れが発生 ○市外との移動について、通勤・通学目的は東京区部や横浜方面に向かう割合が比較的高い一方、私事目的は町田市や県央地域への移動の割合が高い。
交通を取り巻く環境の変化	○自動車運転免許を持たない高齢者はバスや徒歩で移動する割合が多い。 ○高齢者の自動車運転免許返納者は増加 ○交通事故件数は減少しているものの、そのうち高齢者の割合は増加 ○自家用自動車登録台数、自動車に由来する二酸化炭素排出量はともに減少 ○令和元年東日本台風では、主に中山間地域において全面通行止めが発生 ○新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化により、公共交通の利用が減少し、居住地周辺での活動が増加 ○ＡＩやＩＣＴなどの新技術を活用した交通サービスが拡大 ○リニア中央新幹線の開業計画をはじめとした広域交流拠点（橋本、相模原）のまちづくりによる交通環境の変化
市民の交通に関する要望	○公共交通網の整備や利便性の向上 ○バス利用条件として、運行本数の確保 ○安全に移動できる自転車道や歩道の整備 ○バス停が近くにあることやバスの遅れをなくすこと。 ○自然災害に強い道路環境の整備 ○鉄道やバス相互の乗継利便性の向上 ○自動車が利用できなくなった場合、バスの利用が「増える」との回答が多い。

IV 基本計画

1 基本理念・基本方針・施策目標

本市の目指すべき将来都市構造の実現及び市内交通における課題解決に向けた交通政策の目標や施策の方向性を体系的に整理するため、交通政策の考え方の原点となる基本理念、推進すべき交通施策の方向性を示す基本方針、取り組むべき施策の目標を示す施策目標を定めます。

【基本理念】

➤ 「誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境」

～移動に関する高い利便性と安全・安心～

交通環境の利便性向上に向けた取組を進め、誰もが円滑に移動しやすく、かつ安全で安心して移動できる、外出したくなる交通環境の構築を目指します。

➤ 「過度に車に依存することなく、多様な移動手段を選択できる持続可能な社会」

～環境配慮と持続可能性～

過度な自動車利用を抑制するとともに、移動の目的や距離によって適切な交通手段を確保し、公共交通の利用促進に取り組むことにより、自動車と公共交通が共存し、将来にわたって持続可能な社会となることを目指します。

➤ 「賑わいあるまちづくりを支える交通体系」

～交流の促進～

市内外との広域交通ネットワークの形成や、市内各拠点へのアクセス性の強化、拠点内の周遊性向上に向けた取組などにより、中心市街地をはじめとする広域的な交流増大のほか、地域の活性化に資する交通体系の実現を目指します。

基本理念の実現のため、推進すべき交通施策の方向性を示す基本方針、取り組むべき施策の目標を示す施策目標及び関連するSDGsの目標を次のとおり示します。

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）

持続可能な開発目標（SDGs）は、平成27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」にて記載された平成28年から令和12年までの国際目標です。持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための17のゴールから構成され、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。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



IV 基本計画

基本方針1 誰もが移動しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系の確立

市内の円滑な移動や活発な交流を可能にし、誰もがいきいきとした暮らしができるよう、地域の移動実態に応じた路線バスの維持・確保やコミュニティ交通をはじめとした生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道、バス、タクシー、コミュニティ交通など、様々な移動手段が相互に連携し、誰もが移動しやすい効率的な交通体系を実現します。

施策目標1『地域を結ぶ利便性が高く効率的な交通体系の確立』

施策目標2『地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保』



基本方針2 誰もが快適に安全で安心して移動できる交通環境の整備

都市計画道路などの幹線道路の整備や交通集中地域における渋滞対策を進めるとともに、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全で円滑に移動ができるよう、道路の適正な空間整備や交通施設のバリアフリー化に取り組みます。

また、災害時における円滑な避難活動や救急・救援活動を支え、被災時のリスクを軽減させるため、災害に強い交通環境を構築します。

施策目標3『円滑で快適な交通環境の実現』

施策目標4『安全・安心な移動環境の確保』

施策目標5『災害に強い交通環境の整備』



基本方針3 賑わいを創出する交通ネットワークの構築

リニア中央新幹線事業や小田急多摩線延伸の促進とともに、インターチェンジへのアクセス道路などの広域幹線道路の整備等を進め、全国や周辺の拠点を結ぶ広域交流ネットワークの形成による都市力の向上を図ります。

また、人中心の道路空間の再配分等による歩行回遊性のある拠点の形成や、公共交通と商業施設、観光施設等の連携による来街者の周遊性向上を図ることにより、外出・交流機会の増加によるまちの賑わいの創出を図ります。

施策目標6『広域的な移動を支える交通ネットワークの構築』

施策目標7『拠点の賑わいに寄与する交通環境の形成』



基本方針4 環境にやさしい交通の促進

次世代エネルギーを活用した公共交通や自動車などの普及をはじめ、過度な自動車依存を抑制し、公共交通や自転車の利用を促進することにより、環境にやさしい移動を段階的に促進し、脱炭素社会の実現に寄与します。

施策目標8『環境に配慮した移動手段選択の促進』



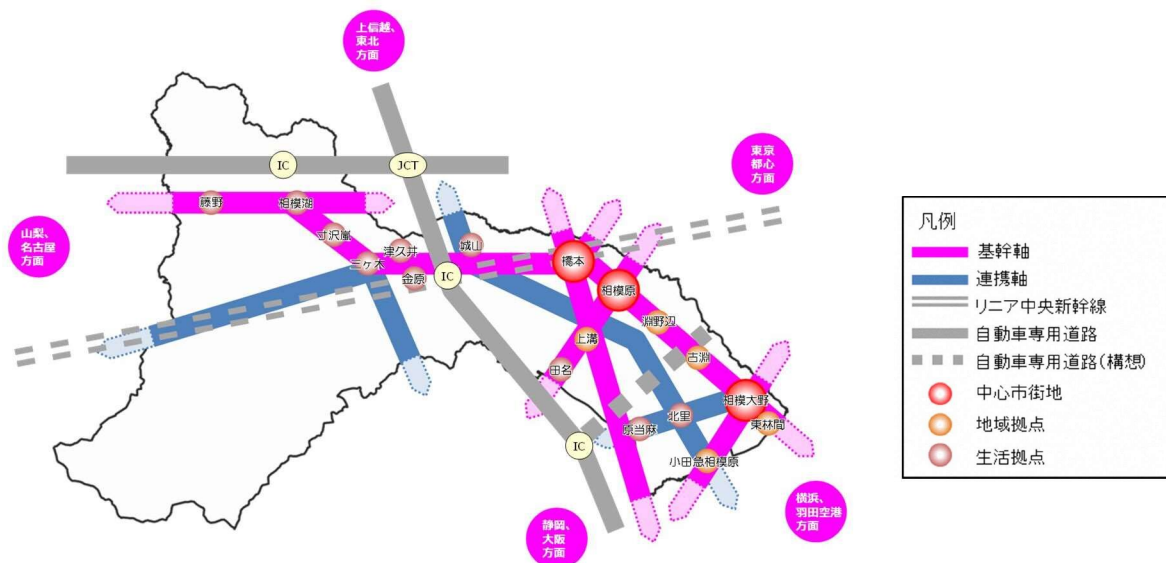
IV 基本計画

2 交通体系方針図

4つの基本方針と8つの施策目標を達成するため、広域的な交流や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年後を見据えた市内における各交通手段の望ましいネットワークのすがたを以下のとおり定めます。

市内の交通軸

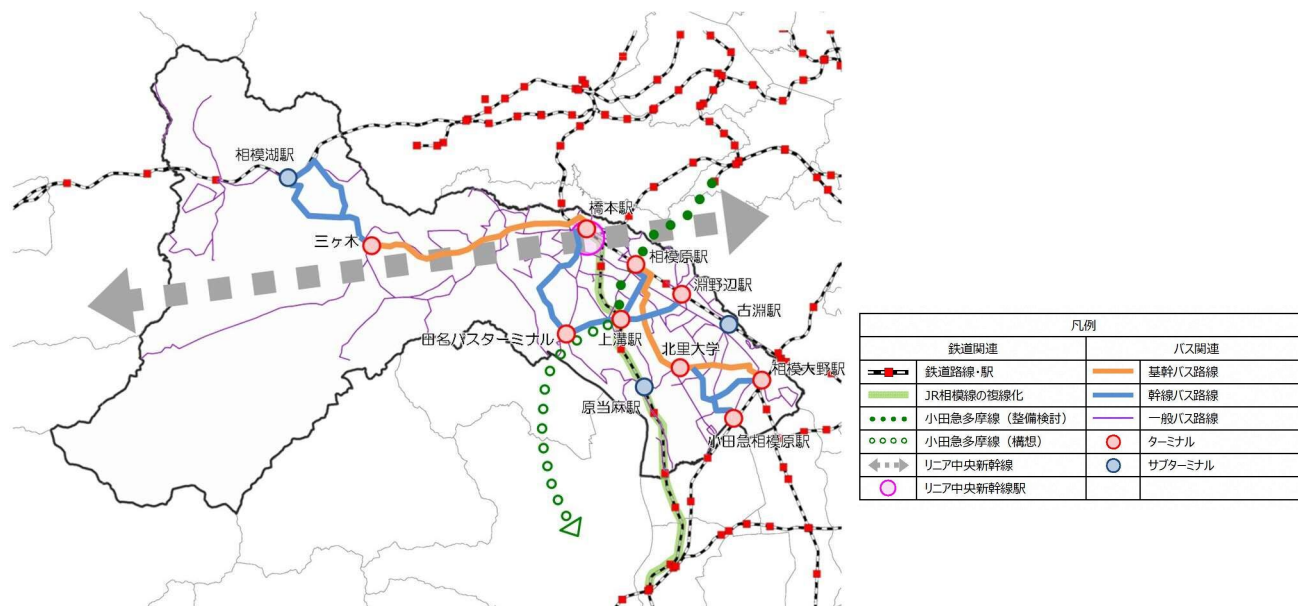
“人”や“モノ”の移動は、広域的な移動を支える「基幹軸」と、市内や周辺都市を結び「連携軸」により担うものと考えており、これら交通軸の強化を図ります。



鉄道・バスネットワーク

鉄道については、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します。

バス交通については、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、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、利便性向上に資する取組を優先的に推進します。

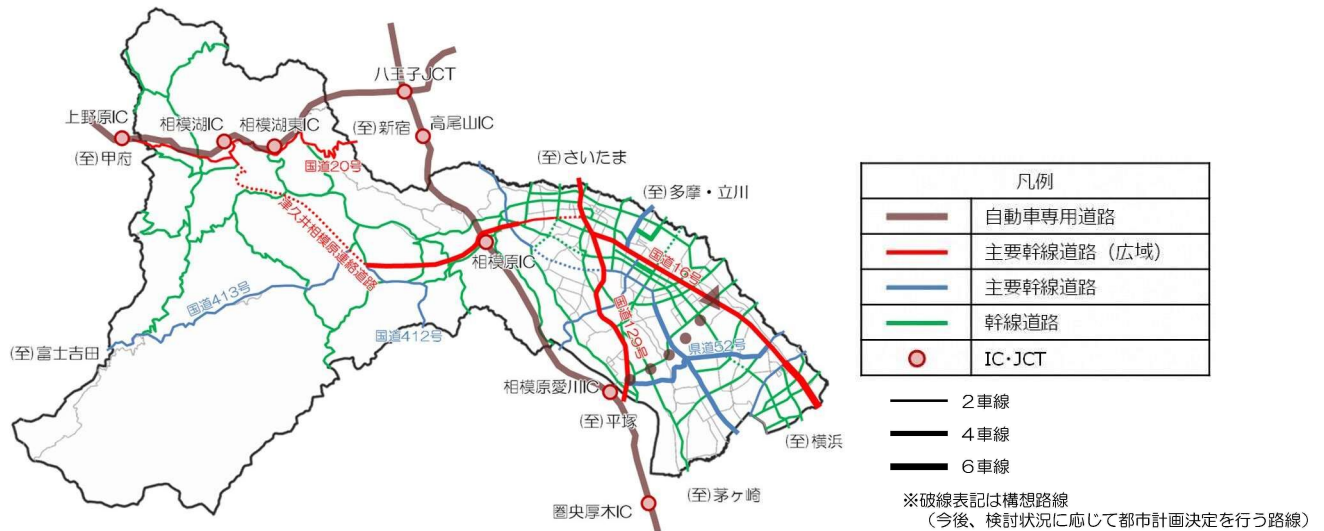


IV 基本計画

2 交通体系方針図

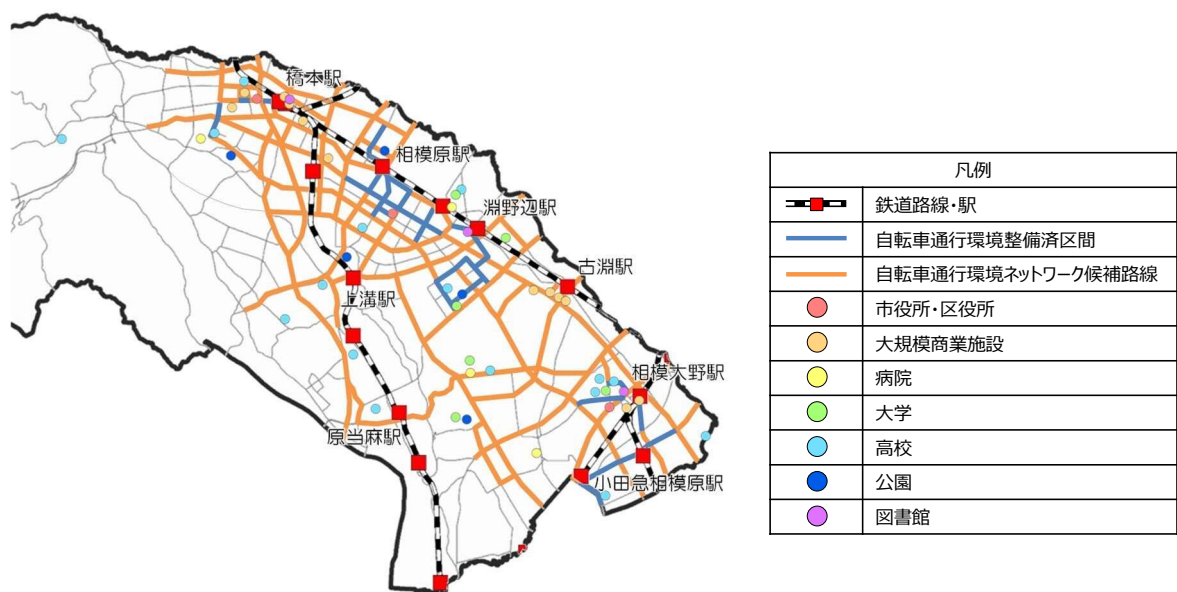
幹線道路ネットワーク

周辺都市との接続に留まらない広域的な機能を有する国道16号、国道20号、国道129号、津久井相模原連絡道路を広域的な主要幹線道路とし、周辺都市や市内の拠点間を結ぶ国道412号、国道413号、県道52号などを主要幹線道路に位置付け、都市計画道路などの市内幹線道路の整備を推進します。



自転車通行環境ネットワーク

自転車需要の高い鉄道駅や主要な施設を基点とし、自転車交通量が多い地域間において、比較的幅員が広い幹線道路等を中心に自転車通行環境のネットワーク化を図ります。



IV 基本計画

3 コミュニティ交通計画

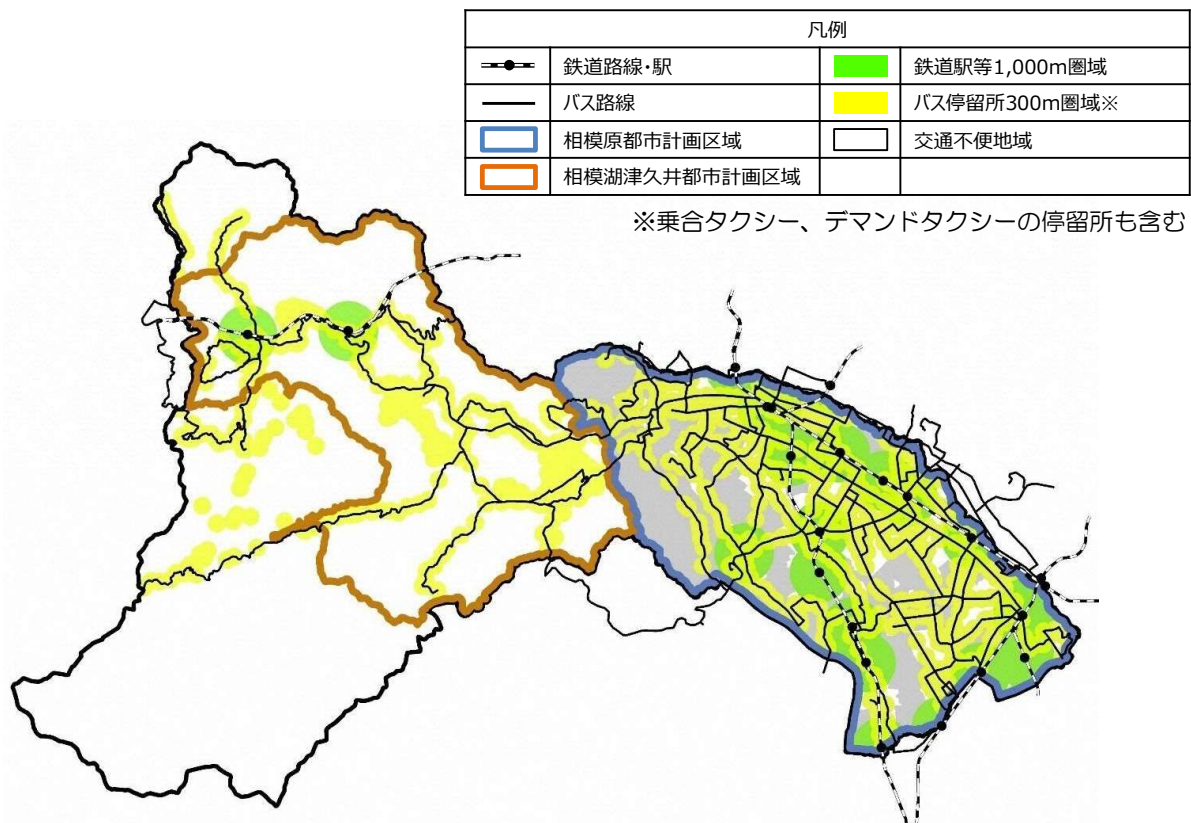
本計画における基本理念等を実現するため、移動手段の確保策の1つとなる、コミュニティ交通の考え方を以下のとおり定めます。

コミュニティ交通の定義

- 高齢化の進行や運転免許証の返納者の増加等に伴い、今後増加が見込まれる移動制約者の日常生活に必要な移動手段。
- 交通事業者によるバス路線網等を補完し、地域住民、交通事業者、相模原市の協働により維持確保を行う公共交通。

コミュニティ交通の導入対象地域

コミュニティ交通の導入に当たっては、「交通不便地域」を経由し、「交通不便地域」の解消策となることが必要です。



交通不便地域の考え方

「相模原都市計画区域の市街化区域において住居系の土地利用を図る区域」及び「相模湖津久井都市計画区域、都市計画区域外の区域」において、鉄道駅等から1,000m以上離れ、かつ、バス停留所から300m以上離れた地域

IV 基本計画

コミュニティ交通の種類

コミュニティ交通の導入対象地域は、比較的人口集積度の低い地域や、狭あい道路が多く路線バスの運行が困難な地域等が中心となります。そのため、その地域の特性に合わせた車両や運行形態を選択することが、効率的で持続可能な運行の実現につながります。

本計画では、地域の特性にあったコミュニティ交通を選択できるよう、本市の移動手段の確保策となるコミュニティ交通の種類を以下のとおり定めます。

➤ 生活交通維持確保路線

撤退の申出があった路線バスについて、公費負担を行い交通事業者が運行を維持するもの。



生活交通維持確保路線

➤ コミュニティバス

路線（経路）と運行ダイヤを定めて運行する、定時・定路線型の乗合交通。

交通事業者へ運行委託を行い一般的な路線バスと同様の形態で運行する。



コミュニティバス

➤ 乗合タクシー

停留所や運行ダイヤのみを定め、路線（経路）は指定せず、需要に応じて運行する区域運行型の乗合交通。運行は予約のあった運行ダイヤ、停留所間のみを運行する。



乗合タクシー

➤ デマンドタクシー

停留所のみを定め、予約のあった時間、停留所間のみを運行する乗合タクシーと同様の区域運行型の乗合交通。乗合タクシーとの違いは、原則として乗合タクシーを運行するほど移動需要がない地域を想定しており、タクシー事業者の空き車両を活用して運行し、基本的に運行ダイヤを設定していない点。

➤ 交通空白地有償運送

バス、タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における移動手段の確保が必要な際に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービス。

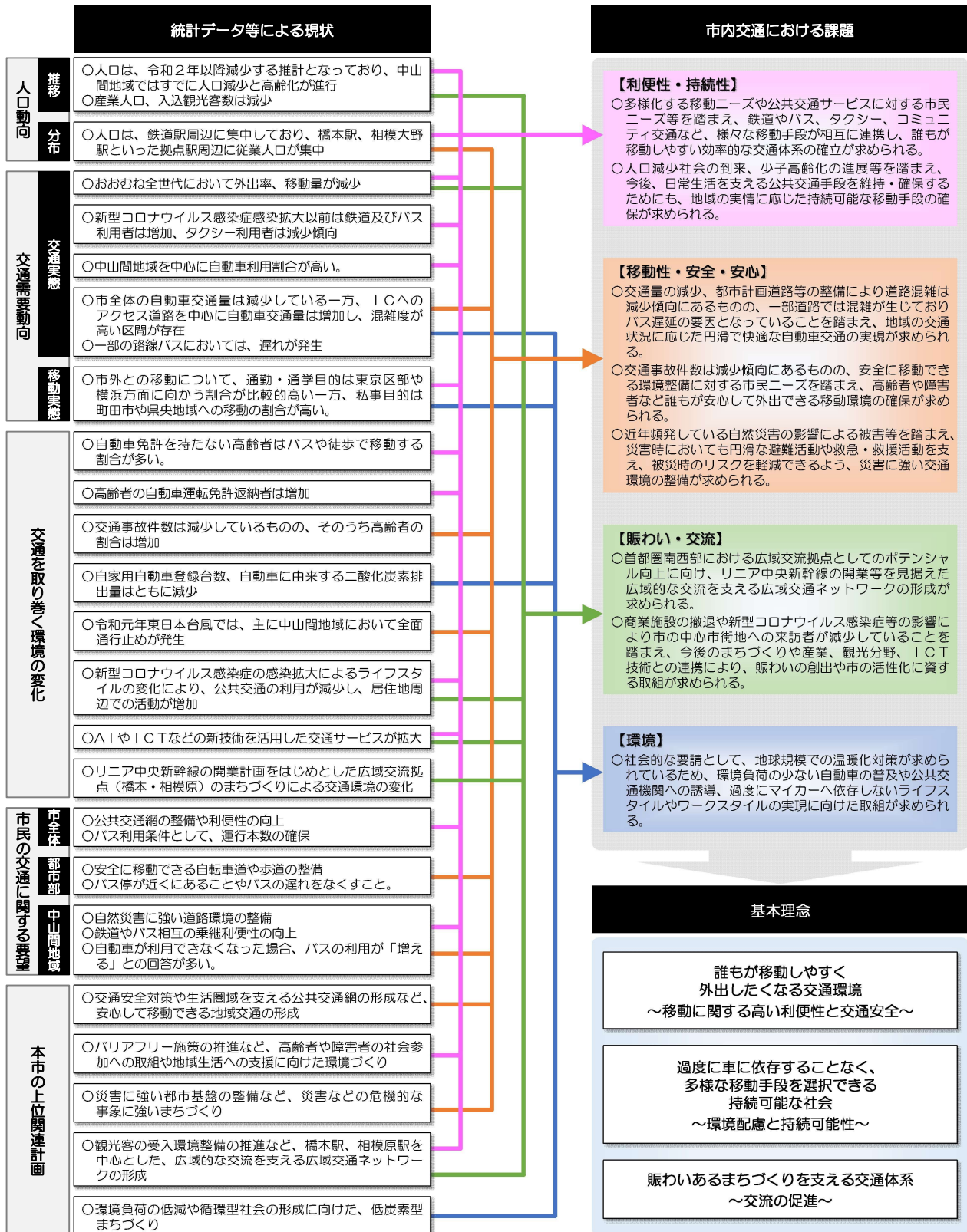


デマンドタクシー

V 実現化方策

1 施策体系図

基本方針及び施策目標に基づき実施する施策の体系一覧を、以下の表に示します。



V 実現化方策

また、次頁以降には、各施策の詳細について示します。

基本方針 成果指標	施策目標	施策	役割					モニタリング指標
			市	道路 管理者	交通 管理者	交通 事業者	その他	
1 誰もが移動しやすく、 将来にわたり持続可 能な交通体系の確立 公共交通 利用分担率	(1) 地域を結び利便性 が高く効率的な交 通体系の確立	① 鉄道路線の輸送力増強	○			○	○	・公共交通利用者数 ・公共交通圏域内人口 ・基幹・幹線バス路線別運行本数 ・ターミナルの乗降客数 ・タクシー車両数
		② 路線バスの輸送力確保	○	○	○	○	○	
		③ まちづくりに合わせたターミナル及び公共交通網の再編	○	○	○	○	○	
		④ 乗り継ぎ拠点となるターミナルや乗降場等の機能強化	○	○		○	○	
		⑤ 公共交通の分かりやすさの向上	○			○	○	
		⑥ 新たなモビリティサービスの活用	○	○	○	○	○	
		⑦ 運転士確保に向けた取組	○			○	○	
	(2) 地域の実情に応じ た持続可能な移動 手段の確保	① 公共交通の圏域外に対する移動手段の確保	○	○	○	○	○	・コミュニティ交通 運行継続基準に対する達成率 ・交通不便地域の状況
		② 小さな交通の検討実施	○			○	○	
2 誰もが快適に安全で 安心して移動できる 交通環境の整備 市内交通 事故件数	(3) 円滑で快適な交通 環境の実現	① 交通集中地域における渋滞対策	○	○	○	○	○	・道路混雑度 ・都市計画道路整備延長 ・自転車通行環境整備延長 ・市内ターミナル間におけるバス遅れ時間
		② 幹線道路の整備	○	○	○			
		③ 自転車通行環境の整備	○	○	○			
	(4) 安全・安心な移動 環境の確保	① 交通のバリアフリー化・安全対策	○	○	○	○	○	・ホームドア設置駅数 ・段差解消対応駅数 ・案内設備等設置駅数 ・ノンステップバス導入台数 ・ユニバーサルデザインタクシー導入台数 ・高齢者・自転車交通事故件数 ・生活道路対策エリア登録件数
		② 道路通行環境の整備	○	○	○	○	○	
	(5) 災害に強い交通環 境の整備	① 交通施設の安全対策	○	○		○		・交通事業者と連携した駅前混乱対策に係る訓練の実施件数 ・都市計画道路整備延長 ・災害防除工事の実施箇所数 ・無電柱化の整備延長
		② 発災時に向けた連携強化	○	○		○		
		③ リダンダンシー機能の強化	○	○		○	○	
		④ 災害に強い道路の構築	○	○				
3 賑わいを創出する 交通ネットワークの 構築 市内3拠点 滞在時間	(6) 広域的な移動を支える交通ネットワークの構築	① リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備	○	○	○	○	○	・都市計画道路整備延長 ・高速バス運行系統数
		② 小田急多摩線延伸の促進	○			○	○	
		③ 広域的な道路ネットワークの形成	○	○	○			
		④ 都市間高速バスの確保	○	○		○		
	(7) 拠点の賑わいに寄与する交通環境の形成	① 拠点の賑わいや地域活性化に資する取組	○	○	○	○	○	・市内3拠点の地価公示価格 ・市内3拠点の歩行者数、来街者に占める公共交通利用割合 ・入込観光客数
4 環境にやさしい 交通の促進 自動車由来 二酸化炭素 排出量削減率	(8) 環境に配慮した 移動手段選択の 促進	① 公共交通の利用促進	○			○	○	・公共交通利用促進活動の取組件数 ・自動車交通量 ・自動車保有台数 ・道路混雑度
		② 次世代エネルギーの活用や環境にやさしい移動の促進	○	○	○	○	○	

V 実現化方策

2 計画期間における主な施策

基本方針及び施策目標に基づき実施する施策の体系一覧を、以下の表に示します。

施策目標1 地域を結ぶ利便性が高く効率的な交通体系の確立

◇新たな移動需要に対応した効率的な交通網の再編を検討するとともに、鉄道の輸送力増強や路線バスの運行水準の確保に努め、また、鉄道駅等のターミナルにおける乗り継ぎに配慮した機能強化を推進していきます。

◇公共交通の利用を促進するため、分かりやすい情報提供等に努めるとともに、交通事業者の運転士不足等の課題についても取り組んでいきます。また、近年実証実験等が進むMaaSや自動運転等の技術を踏まえた新たなモビリティサービスの導入可能性の検討をしていきます。

施策	事業	事業概要等
鉄道路線の輸送力増強	小田急多摩線延伸の促進	相模原駅・上溝駅への小田急多摩線の延伸に向けて、収支採算性の確保や関係者との合意形成などの課題を踏まえた取組を進めるとともに、近隣市町村と連携し、田名地区を経由し愛川・厚木方面への延伸に向けた検討を行います。
	JR相模線複線化等の促進	JR相模線の全線複線化の早期実現や沿線地域の活性化を目指し、輸送力増強や速達性向上等の輸送サービス改善、駅及び周辺交通改善、利用促進につながる取組を進めます。
	便利で快適な鉄道網の形成	鉄道の運行本数増加や直通運転の増発など便利で快適な鉄道ネットワークの形成を促進します。
路線バスの輸送力確保	路線バスの運行本数確保	地域の移動実態に応じた路線バスの運行水準確保に努めるとともに、交通事業者による自主運行が難しい場合、代替策や行政支援の検討を行います。
	連節バスの導入	高い交通需要を有する路線バスや時間帯において、効率的な運行を実現するため、大量輸送が可能となる連節バスの導入を支援します。
まちづくりに合わせたターミナル及び公共交通網の再編	バスターミナル、バス路線網の再編	橋本駅、相模原駅周辺をはじめとした新たなまちづくりの状況や将来の交通需要を見据え、ターミナルやバス路線網の再編を検討します。
乗り継ぎ拠点となるターミナルや乗降場等の機能強化	バス待ち環境の整備	市内ターミナルや利用者の多いバス停について、ベンチ、上屋等のバス待ち環境の整備を促進します。
	公共交通への結節強化	ターミナル等へ自動車乗降場や自転車駐車場を整備するなど、パーク＆バスライド及びサイクル＆バスライドを推進するとともに、乗継に配慮したダイヤを設定することにより、各交通手段間の結節強化を図ります。
	バスターミナル等での乗り継ぎ割引	乗り換え負担軽減のため、乗継割引等の取組を推進します。
公共交通の分かりやすさの向上	公共交通に関する分かりやすい情報の提供	駅やバスターミナルにおいて、バス運行情報案内表示機の整備を支援するとともに、ユニバーサルデザインや多言語対応等に配慮した情報案内の充実を図ります。
新たなモビリティサービスの活用	MaaS、自動運転等の活用に向けた検討	MaaS等の新技術やシェアリングサービス、キャッシュレス化の取組を検討するとともに、自動運転の活用を促進するため、実証実験が可能となる空間の提供を検討します。
	タクシーを活用した新しい交通サービスの検討	アプリの活用や定額制、相乗り等、タクシーの柔軟な活用について、社会実験の実施等を検討します。
運転士確保に向けた取組	運転士確保に向けた周知広報等	運転士確保に繋がる広報を行うほか、交通事業者や関係団体と連携し、運転士確保に向けた合同説明会等の実施を検討します。

V 実現化方策

施策目標2 地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保

◇公共交通網を補完する移動手段としてコミュニティ交通を運行するほか、地域の輸送資源を総動員した取組を推進し、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保を目指していきます。

施策	事業	事業概要等
公共交通の圏域外に対する移動手段の確保	コミュニティ交通の運行	移動制約者の日常生活に必要な移動手段を確保する公共交通として、コミュニティ交通の運行を実施します。
	自家用有償旅客運送等の検討	バスやタクシー等が成り立たない地域における移動手段の確保策として、地域主体の導入を支援します。
小さな交通の検討実施	小さな移動需要に対する地域主体の移動手段確保策の導入支援	ボランティアによる移動手段の確保など、新たなモビリティサービスの活用や地域主体で検討する移動手段の確保策などの取組を支援します。

施策目標3 円滑で快適な交通環境の実現

◇都市計画道路などの幹線道路や自転車通行環境の整備を推進するとともに、交差点の改良事業のほか、TDM施策などによるソフト的な対策を進め、交通渋滞の緩和を図ります。

施策	事業	事業概要等
交通集中地域における渋滞対策	交通需要マネジメント（TDM）の推進	道路混雑箇所において、交差点における信号の見直しをはじめ、交通手段や時間帯の変更等、ソフト施策を推進します。
	交差点等の改良事業の実施	道路渋滞の原因となっている交差点などにおいて、右折レーンの設置や信号の見直しなど、改良事業を進めます。
	バスの利便性向上を図る取組やバス優先レーンの検討	相模大野駅から北里大学・病院、原当麻駅までの東西を結ぶ路線バスにおいて、県道52号の多車線化整備に合わせて、バスの優先レーン設置に向けた検討を進めます。
幹線道路の整備	幹線道路の整備	将来の道路交通量や整備の優先順位を踏まえ、都市計画道路などの整備を進め、公共交通を含む移動の円滑化を図ります。
自転車通行環境の整備	歩道・自転車通行環境の整備	道路整備にあわせた自転車道等の整備や既存の道路空間の再配分により、自転車通行環境を構築します。

施策目標4 安全・安心な移動環境の確保

◇交通施設、車両のバリアフリー化や安全対策を図るとともに、歩道・自転車通行環境のハード整備のほか、乗車マナーの向上や交通安全教育の実施など、ソフト面での取組を推進します。

施策	事業	事業概要等
交通のバリアフリー化・安全対策	交通におけるバリアフリー化	円滑な移動経路の確保や交通施設の改善、情報提供の充実など、バリアフリー化の取組を推進します。
	ユニバーサルデザイン車両の導入	車両更新時等を捉え、バス、タクシー等のユニバーサルデザイン車両の導入を促進します。
	鉄道施設における安全対策	鉄道事業者と連携したホームドアの設置等、鉄道施設における安全対策を促進します。
	交通ルールの遵守と交通マナーの向上に向けた取組	交通安全の啓発活動を関係団体や警察等と連携して推進し、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図ります。
道路通行環境の整備	歩道・自転車通行環境の整備（再掲）	道路整備にあわせた自転車道等の整備や既存の道路空間の再配分により、自転車通行環境を構築します。
	交通安全施設の整備や踏切の安全対策	ガードレール、カーブミラー等の交通安全施設や、踏切における事故防止に向けた安全確保を行います。
	生活道路の安全対策	生活道路における交通量や速度の抑制、歩行空間等の確保など、関係機関と地域が連携した安全対策を実施します。

V 実現化方策

施策目標5 災害に強い交通環境の整備

◇災害に強い交通網を構築するため、幹線道路の強靱化や発災時のリダンダンシー機能がある都市計画道路等の整備、鉄道の延伸促進を図るとともに、地震等の発災時における駅前混乱対策等の取組を交通事業者等と連携して推進します。

施策	事業	事業概要等
交通施設の安全対策	駅施設等における耐震化	鉄道・バスネットワークの維持や一時的な避難場所としての交通機能の確保等を図るため、交通事業者との連携により交通施設等における耐震対策を推進します。
発災時に向けた連携強化	交通事業者等との連携強化	発災時を見据えた交通事業者との情報共有体制を構築するとともに、緊急時の情報伝達、誘導等の訓練を実施します。
	発災時における代替輸送手段の確保	災害時の駅前混乱の早期収拾を図るため、バス・タクシー等による代替輸送手段の確保に努めます。
リダンダンシー機能の強化	都市計画道路の整備	代替機能を有する都市計画道路の整備を進め、リスク分散が可能となる道路ネットワークの構築を図ります。
	小田急多摩線延伸の促進（再掲）	小田急多摩線の延伸に向けた取組を進め、既存路線との結節による延伸線エリアと都心方面や、リニア中央新幹線と多摩方面などの経路選択の多重化を図ります。
災害に強い道路の構築	緊急輸送道路の耐震化、無電柱化	緊急輸送道路の耐震化や無電柱化を進め、災害に強い道路を構築します。
	道路脆弱箇所の整備	異常気象時などにおいて通行規制がかかる道路の脆弱箇所について、道路災害防除工事やバイパス工事を推進します。

施策目標6 広域的な移動を支える交通ネットワークの構築

◇東京都心や関西方面など様々な圏域からの交流人口の増大を図るため、首都圏南西部における広域交流拠点の形成に向けた、橋本・相模原両駅周辺の基盤整備や新たなまちづくりを推進するとともに、リニア中央新幹線事業との連携や小田急多摩線延伸の促進、インターチェンジへのアクセス道路の整備など、広域交通ネットワークの形成を進めます。

施策	事業	事業概要等
リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備	リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備	リニア中央新幹線開通に向けた事業者との連携や神奈川県駅となる橋本駅の駅前広場や周辺道路などの基盤整備を進めます。
小田急多摩線延伸の促進	小田急多摩線延伸の促進（再掲）	首都圏南西部の広域交通ネットワークの充実や利便性の高い公共交通網の形成を目指し、小田急多摩線の終端駅である唐木田駅から、愛川・厚木方面への延伸に向けた取組を進めます。
広域的な道路ネットワークの形成	広域的な道路ネットワークの形成	幹線道路ネットワークの方針図に基づき、将来の道路交通量や整備の優先順位を踏まえ、主要幹線道路の整備を進め、広域道路ネットワークの形成を図ります。
都市間高速バスの確保	都市間高速バスの確保	空港にアクセスする高速バスやリニア中央新幹線開通に伴い、新たに生じる交通需要に対応した都市間高速バスの確保に向けた取組を促進します。

V 実現化方策

施策目標7 拠点の賑わいに寄与する交通環境の形成

◇都市における交流機能の維持や、本市の更なる魅力向上を図るため、駅周辺の歩きやすさや、回遊性の向上につながる取組などをはじめ、観光や買い物目的等の来街者における 周遊性の向上に向け、多様な移動手段を活用し、地域と連携したM a a S等の導入可能性について検討します。

施策	事業	事業概要等
拠点の賑わいや地域活性化に資する取組	ウォーカブル空間創出に向けた取組	駅周辺への自動車の流入を抑制する取組やイベントスペース、歩行者専用空間の確保等により、地元商店街や地域と連携したウォーカブル空間の創出に向けた取組を推進します。
	周遊性向上に向けた取組	公共交通と商業施設、観光地等と連携したパッケージプランの開発や新たな移動手段の検討、地域の周遊性向上に資するM a a Sの実証実験等を段階的に進めます。

施策目標8 環境に配慮した移動手段選択の促進

◇環境にやさしい公共交通車両の導入を促進し、自動車由来の温室効果ガス排出量の削減を図るとともに、過度なマイカー依存を抑制するため、公共交通や自転車への利用転換のほか、次世代エネルギー自動車やシェアリングエコノミーの考え方を踏まえ、利用者による適切な交通手段の選択を促進していきます。

◇公共交通の継続的な利用を図るため、学校や企業、地域と連携した利用促進活動を進めていきます。

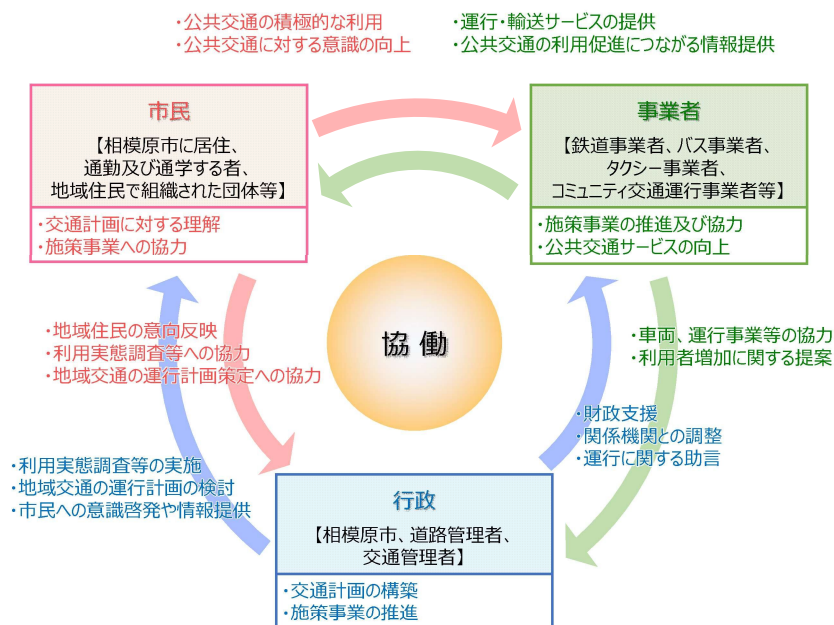
施策	事業	事業概要等
公共交通の利用促進	将来にわたり公共交通を根付かせる取組	学校等との連携による公共交通の教育活動をはじめ、市内への転入者向けの啓発活動など、公共交通に触れる機会を創出するとともに、継続的な利用を促進します。
	公共交通の利用促進	企業の通勤実情を踏まえた公共交通や自転車の利用等によるエコ通勤の促進や、地域のイベント・自治会等との連携により、路線バスやコミュニティ交通など、公共交通の利用促進を図ります。
次世代エネルギーの活用や環境にやさしい移動の促進	環境にやさしい車両の導入	バス、タクシーの車両更新の際等に、電気ステーション等の整備状況を踏まえた上で、電気自動車・燃料電池自動車等の環境負荷の少ない車両の導入を促進します。
	次世代クリーンエネルギー自動車（CEV）の普及	ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代クリーンエネルギー自動車及び水素ステーション等の普及を促進します。
	カーシェアリング・シェアサイクル等の活用	市民や来街者の多様な移動ニーズに対応するため、カーシェアリングやシェアサイクルなどを活用し、自家用車以外の移動を促進します。
	自転車利活用の促進や自転車駐車場の利便性の向上	自転車利用による健康の増進に関する普及啓発など、自転車利活用を促進するとともに、交通系ICカード決済の導入に向けた検討を行うなど、自転車駐車場の利便性向上を図る取組を進めます。

VI 推進体制及び成果指標

1 計画の推進方策

基本的な考え方

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ものとしします。



進管理と計画の見直し

計画は、おおむね20年後の将来像実現を目指し、PDCAサイクルにより計画の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、適宜事業の見直し、改善を行います。

また、社会経済状況の変化や法改正、技術の進展、上位計画の見直しがあった場合には、計画の一部または全てを改訂することを検討するとともに、おおむね5年後に中間見直しを予定します。

年度	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
相模原市総合都市交通計画	策定	5年間の取組				評価	5年間の取組			
						*				*
東京都圏パーソントリップ調査							◎			
成果指標の計測		★	★	★	★	★	★	☆	★	★
モニタリング指標の計測		●	●	●	●	●	●	●	●	●

*：必要に応じて計画の見直し

★：基本方針2及び4のみ、成果指標を計測

(その他成果指標はパーソントリップ調査により算出するため)

☆：すべての基本方針の成果指標を計測

(パーソントリップ調査実施年度の翌年度に調査結果を活用)

VI 推進体制及び成果指標

2 成果指標の設定

成果指標

目標の達成状況は「成果指標」を用いて客観的に施策・事業の評価を行います。

4つの基本方針ごとに設定した成果指標の達成状況や各事業の進捗状況等を総合的に確認していくことで、本計画の進行管理を行います。

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	公共交通利用分担率	%	24.7% (平成30年度)	基準値以上
	⇒「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)			
基本方針2	市内交通事故件数	件	2,215 (令和元年度)	1,650 (-25%)
	⇒「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。			
基本方針3	市内3拠点の滞在時間	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
	⇒「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。			
基本方針4	自動車由来の二酸化炭素排出量削減率	%	100 (令和元年度)	84 (-16%)
	⇒「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。			

VI 推進体制及び成果指標

2 成果指標の設定

モニタリング指標

計画の前提条件である社会経済状況や交通需要動向、施策・事業の進捗状況等を把握するため、次のとおりモニタリング指標を設定します。

施策目標	指標名	確認主体・方法	調査間隔
施策目標 1	公共交通利用者数	交通事業者	毎年
	公共交通圏域内人口	まちづくり推進部	令和 7年・12年
	基幹・幹線バス路線別運行本数	バス事業者	毎年
	ターミナルの乗降客数	バス事業者	毎年
	タクシー車両数	タクシー事業者	毎年
施策目標 2	コミュニティ交通運行継続基準に対する達成率	まちづくり推進部	毎年
	交通不便地域の状況	まちづくり推進部	毎年
施策目標 3	道路混雑度	道路部	5年
	都市計画道路整備延長	道路部	毎年
	自転車通行環境整備延長	道路部	毎年
	市内ターミナル間におけるバス遅れ時間	バス事業者	毎年
施策目標 4	ホームドア設置駅数	鉄道事業者	毎年
	段差解消対応駅数	鉄道事業者	毎年
	案内設備等設置駅数	鉄道事業者	毎年
	ノンステップバス導入台数	バス事業者	毎年
	ユニバーサルデザインタクシー導入台数	タクシー事業者	毎年
	高齢者の交通事故件数	神奈川県警察本部	毎年
	自転車事故件数	神奈川県警察本部	毎年
	生活道路対策エリア登録件数	道路部	毎年
施策目標 5	交通事業者と連携した駅前混乱対策に係る訓練の実施件数	まちづくり推進部	毎年
	都市計画道路整備延長（再掲）	道路部	毎年
	災害防除工事の実施箇所数	道路部	毎年
	無電柱化の整備延長	道路部	毎年
施策目標 6	都市計画道路整備延長（再掲）	道路部	毎年
	高速バス運行系統数	バス事業者	毎年
施策目標 7	市内3拠点の地価公示価格	市統計書	毎年
	市内3拠点の歩行者数、来街者に占める公共交通利用割合	経済部	おおむね3年
	入込観光客数	シビックプライド推進部	毎年
施策目標 8	公共交通利用促進活動の取組件数	まちづくり推進部	毎年
	自動車交通量	道路部	5年
	自動車保有台数	市統計書	毎年
	道路混雑度（再掲）	道路部	5年

相模原市総合都市交通計画 概要版

発 行 ／ 令和４年３月

編 集 ／ 相模原市 都市建設局 まちづくり推進部 交通政策課

（連絡先）

相模原市 都市建設局 まちづくり推進部 交通政策課

〒252-5277 相模原市中央区中央２丁目11番15号

TEL : 042-754-1111（代表） FAX : 042-753-9413（代表）



潤水都市 さがみはら