
橋本地区TDM推進計画

平成24年4月

相模原市



目次

第1章 橋本地区の現状	1
1.1 橋本地区の概況	1
1.2 上位関連計画等	4
1.3 現状の問題と課題	6
第2章 目標と基本方針	7
2.1 橋本地区における TDM 推進の必要性	7
2.2 橋本地区 TDM 推進計画の目標と基本方針	7
第3章 交通社会実験の実施概要	9
3.1 a) 『駅スイスイアクセス！実験』市道橋本駅西口等	11
3.2 b) 『かしこい駅広の使い方！実験』南口駅前広場	12
3.3 c) 『快適バスでらくらく！実験』国道 413 号ルート of 路線バス	13
3.4 d) 『かしこいクルマの使い方！実験』モビリティ・マネジメント (MM)	14
第4章 交通社会実験の効果検証	17
4.1 交通量や交通手段からみた検証結果	17
4.2 実験メニュー別の効果と課題	20
4.3 交通社会実験の検証結果を踏まえた施策の分類	30
第5章 橋本地区 TDM 施策	31
5.1 既存道路容量の回復に貢献する施策	32
5.2 駅アクセス交通手段の変更に貢献する施策	37
5.3 公共交通の利用促進に貢献する施策	44
第6章 橋本地区 TDM の推進	45
6.1 橋本地区 TDM 施策の進め方	45
6.2 重点プロジェクト	46
6.3 推進体制	49
6.4 施策の進行管理	51

第1章 橋本地区の現状

1.1 橋本地区の概況

橋本地区は、本市の北東部に位置し、駅を中心にJR横浜線・相模線、京王相模原線、国道16号、国道129号及び津久井広域道路など広域的な交通軸の結節地域となっています。

このような交通利便性から、本市の内陸工業都市としての発展を支える中心的な役割を担ってきましたが、近年では、橋本駅周辺における市街地再開発事業や土地区画整理事業などの市街地整備により、業務施設や商業施設、区役所、図書館、文化ホールなどの都市機能が集積する地区となっています。

(1) 橋本駅の状況

- 駅利用者（1日平均乗降客数）は、JR線、京王線合わせて約208,000人/日※（平成22年度）

※JR：120,244人/日、京王：88,065人/日。各社公表値。ただし、JRは乗車人数×2倍を乗降客数としている。

- 橋本駅を発着している路線バスは、36系統、約760本/日あり、このうち南口には13系統、約270本/日
- 周辺の主要駅との比較では、路線バスや自転車の利用者が多いほか、一般車、バイクの利用が多いことが特徴
- 特に、橋本駅の一般車分担率（6.8%）は、町田駅（1.6%）や八王子駅（3.2%）と比較しても突出している

	平成22年度 一日平均 乗降客数	駅まで、駅からの交通手段の割合（%）							
		路線 バス	一般車	貸切 バス	タクシー	バイク ・原付	自転車	徒歩	その他
橋本駅	約 21 万人	20.5	6.8	2.2	1.1	3.3	14.4	51.6	0.2
相模原駅	約 5.6 万人	10.9	3.1	3.2	0.7	0.8	17.3	64.1	0.0
町田駅	約 50.8 万人	19.6	1.6	0.6	0.9	0.9	6.6	69.7	0.1
八王子駅	約 21.9 万人	20.9	2.3	3.2	1.2	2.0	7.1	63.1	

※H20 東京都市圏パーソントリップ調査「駅端末交通手段別分担率」

図 1-1 各駅一日平均乗降客数と駅端末交通手段の分担率

(2) 橋本駅周辺の交通実態

1) バスの走行状況

- 二本松～橋本駅南口区間においては、市道橋本駅西口（サンエール前～駅前広場）の区間での遅れが目立つ

系統：1 三ヶ木発 車両番号：つ44

バス停		実時分	ダイヤ	遅れ	区間遅れ
1	二本松	6:52	6:48	0:04	
2	相原中央	6:53	6:49	0:04	0:00
3	相原台	6:53	6:49	0:04	0:00
4	大西	6:56	9:50	0:06	0:02
5	上町	6:57	6:53	0:04	-0:02
6	西橋本二丁目	6:59	6:54	0:05	0:01
7	協同病院前	7:06	6:56	0:10	0:05
8	橋本駅南口	7:12	6:59	0:13	0:03
区間所要時分		0:20	0:11	0:09	



その区間での遅れ時間量

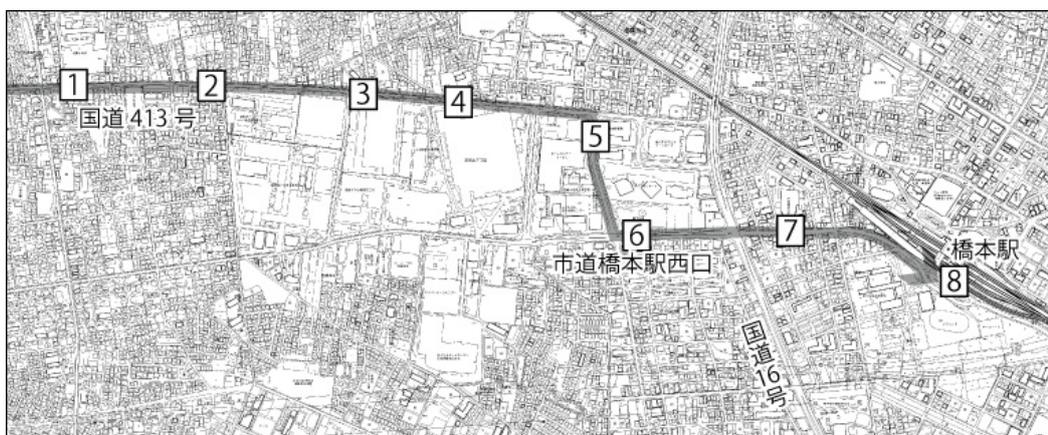


図 1-2 バスの走行実態（平成 21 年度調査結果より）

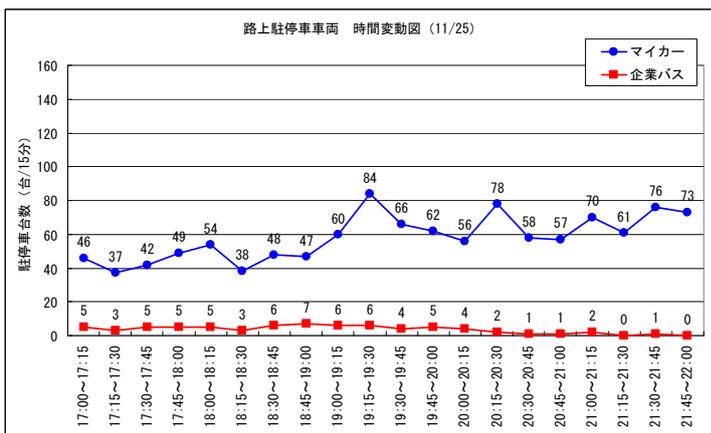
2) 橋本駅南口のマイカー送迎の状況

- ・ 朝は、6:30-7:30 に集中しており、ピーク 1 時間の駐停車車両は 544 台/h
- ・ 夜は、ピーク時間が長く 19:00~22:00 まで約 250~280 台/h で推移
- ・ 行きと帰りの平均駐停車時間を比較すると、行きは 2 分未満が全体の 70%以上と短い時間だが、帰りは 5 分以上が全体の 60%近くを占めており、極端に長い



[朝の時間帯]

平均駐停車時間	人数	構成比
1 分未満	154	36.9%
1 分台	145	34.8%
2 分台	23	5.5%
3 分台	19	4.6%
5 分台	14	3.4%
5 分台超	23	5.5%
無回答	39	9.4%
総計	417	100.0%



[夜の時間帯]

平均駐停車時間	人数	構成比
5 分未満	86	20.6%
5~10 分未満	137	32.9%
10~15 分未満	86	20.6%
15~20 分未満	19	4.6%
20 分以上	13	3.1%
無回答	76	18.2%
総計	417	100.0%

出典)交通実態調査結果(平成 21 年 11 月実施)

図 1-3 橋本駅南口周辺の路上駐停車車両の実態

1.2 上位関連計画等

本市では、平成 22 年 4 月から「新・相模原市総合計画」がスタートし、その基本構想に定められた「人・自然・産業が共生する 活力あるさがみはら」の都市像の実現と新市の一体化に向けて、本市の都市づくりの総合的・体系的な方針として、平成 22 年 3 月には「都市計画マスタープラン」を策定しました。

また、政令指定都市移行に伴い区制が施行され、橋本地区は緑区となり、区の行政サービスの拠点ともなっています。そのため、橋本駅周辺では、駅前の市街地再開発事業や大山町の都市再生緊急整備地域の指定により、都市機能が集積し、「保健福祉センター・区役所」の合同庁舎の建設が進められています。

(1) 都市計画マスタープランによる橋本地区の交通体系の方針

- ・ 広域交流拠点にふさわしい交通体系を構築
- ・ 橋本駅と津久井地区とを結ぶ急行バスの導入など、公共交通の充実の検討
- ・ 橋本駅周辺の交通渋滞の解消を図るため、(都) 相原大沢線、(都) 相原宮下、(都) 宮上横山線などの主要な道路の整備や交差点改良、鉄道との立体交差化などを進める
- ・ 狭あい路や交通量の多い生活道路では、拡幅整備や交差点改良などを行うことにより、地域の交通の安全確保や利便性の向上を図る
- ・ 歩道や自転車道の充実、路上放置自転車対策の検討
- ・ 誰もが利用しやすいバス交通の充実化方策の検討
- ・ 橋本駅周辺では、鉄道やバス、自転車など、交通手段間の乗換え利便性の向上を図る

(2) 橋本駅周辺地区バリアフリー基本構想の位置付け

- ・ 橋本駅周辺の約 81ha を重点整備地区の区域に設定
- ・ 南口駅前広場のバリアフリー化
- ・ 市道橋本駅西口等で歩行者と自転車の分離
- ・ 橋本駅南口交差点の市道橋本駅西口上の右折禁止の検討

(3) その他関連計画等

- ・ 相模原市総合都市交通計画
- ・ 相模原市バス交通基本計画
- ・ 相模原市自転車対策基本計画



図 1-4 都市計画道路等橋本地区関連計画図

1.3 現状の問題と課題

平成 21 年 11 月及び平成 22 年 7 月に実施した交通実態調査や地域住民からの情報や要望の集約を目的に平成 21 年 12 月から平成 23 年 1 月までに計 7 回実施したワークショップ等から整理した問題について、「駅へのアクセス向上」を目指して対応すべき課題を以下のように整理しました。

問題（交通実態調査・ワークショップより）

対応すべき課題

○市道橋本駅西口

- ・右折車両の専用レーンはみ出し（国道 16 号との交差点）
- ・歩行者・自転車横断との交錯による混雑（国道 16 号との交差点）
- ・京王線階段付近の送迎車の停車および右折車両による混雑、それに伴うバス定時性の低下
- ・歩道が狭く、歩行者と自転車が混在して危険



- バス交通の円滑化
- 歩行者・自転車の安全性向上

○橋本駅南口駅前広場

- ・朝夕の送迎車両が多くて乗降場が不足し、市道橋本駅西口で路上駐停車が発生
- ・路線バス降車場が不足し、二重駐車に対応していることがある
- ・企業等送迎バスの路上駐停車
- ・待機タクシーの路上駐停車



- 駅前広場の適正な運用
- 不足機能の確保

○国道 413 号

- ・右折レーンのない交差点や沿道施設への出入りによる混雑、それに伴うバス定時性の低下
- ・狭隘な道路幅員による混雑（歩道が狭い、バスベ이의設置が困難、自転車走行空間がない）



- 駅アクセス交通の円滑化

○橋本駅南口利用者

- ・朝夕の送迎車両をはじめとしたマイカー利用により駅前広場および駅アクセス道路が混雑



- かしこいクルマの使い方
- バス交通サービス水準の向上

第2章 目標と基本方針

2.1 橋本地区における TDM 推進の必要性

TDMを柱とした交通施策

国道 16 号や国道 129 号等の広域幹線道路があり、マイカー送迎が多い橋本地区では、慢性的な混雑が発生しています。このような状況の中、昨今のような財政状況を考えれば、道路整備だけでその解決を図っていくことは必ずしも効率的ではなく、高齢社会の進展や環境意識の高まりなどの社会情勢の変化にも対応していくためには、クルマから鉄道・バスといった公共交通への利用転換による道路渋滞の解消や、公共交通の充実を図っていくことも重要です。

TDM（交通需要マネジメント）は、自動車利用者の行動を変えること（経路の変更、手段の変更、時間の変更、効率的利用、発生源の調整など）により、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法であり、橋本地区では、この TDM 施策を柱とした交通施策の実施が必要です。

2.2 橋本地区 TDM 推進計画の目標と基本方針

(1) 目標

橋本駅周辺へのアクセス向上と公共交通の利用促進

橋本駅にアクセスする公共交通サービスの充実、結節点の乗換え利便性の向上、アクセス経路の安全性、快適性の向上を図るとともに、橋本駅利用者の意識への働きかけにより、過度なクルマ利用を控え、交通手段の適切な選択によりアクセスしやすく、誰もが利用しやすい橋本駅周辺を目指します。

(2) 基本方針

方針 1：道路容量を低下させる要因（ボトルネック）の解消

マイカー送迎や客待ちタクシーによる橋本駅周辺の路上駐停車、右折車両や横断歩行者との交錯による渋滞など、道路容量を低下させる要因（ボトルネック）を取り除き、本来持っている既存道路容量を回復させます。既存の道路機能を最大限に活用することで、効率的な橋本駅周辺の渋滞解消、円滑な交通の実現を目指します。

方針2：マイカー送迎から他の交通手段への転換を促進

マイカー送迎で橋本駅を利用している方の駅アクセス交通手段の転換を促します。

マイカー送迎から路線バスをはじめ、徒歩や自転車などへの交通手段への転換を促し、朝夕の通勤・通学時間帯における橋本駅への自動車交通の集中を緩和させます。

方針3：公共交通の周知・普及に向けた各種取組の展開

公共交通の維持・活性化のためには、利用者に『知ってもらう』、身近な交通手段として『認識してもらう』ことが第一歩となります。

橋本地区の住民、学校、企業等を中心に、公共交通にふれあうことができる機会の提供と、そのための仕組みを構築します。

●目標：橋本駅周辺へのアクセス向上と公共交通の利用促進**●基本方針：**

方針1『道路容量を低下させる要因（ボトルネック）の解消』

方針2『マイカー送迎から他の交通手段への転換を促進』

方針3『公共交通の周知・普及に向けた各種取組の展開』

●方法：TDM施策を柱とした交通施策**●対象者：橋本駅（南口）利用者****●主たる対象施設：南口駅前広場、市道橋本駅西口、国道413号**

第3章 交通社会実験の実施概要

第2章に示した目標を実現するため、基本方針にしたがって橋本地区のTDM施策メニューを下表のとおり設定しました。

表 3-1 橋本地区のTDM施策メニュー一覧

市道橋本駅西口等	バス交通の円滑化	路上駐停車の排除	<ul style="list-style-type: none"> ●送迎車の路上駐停車禁止 ●送迎車の待機スペースの設置 ○荷捌き車両のルール化
		ボトルネックの解消	<ul style="list-style-type: none"> ●橋本駅南口交差点の右折禁止 ○橋本二丁目交差点の右左折禁止 ☆右折車対策（橋本駅南入口交差点右折レーン延長 等） ☆橋本駅南入口交差点の地下通路整備
		一般車通行規制	<ul style="list-style-type: none"> ○バス専用レーンの設置（片側一般車規制 等） ○送迎車の駅アクセス方向の規制・誘導
	歩行者・自転車の安全性向上	自転車走行空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ●歩行者・自転車へのマナー啓発 ○自転車レーンの設置
橋本駅南口駅前広場	駅前広場の適正な運用	送迎車の路上駐停車の排除	●送迎車の待機スペースの設置
		タクシーの路上駐停車の排除	●タクシーの待機スペースの設置
		マイカー利用の抑制	<ul style="list-style-type: none"> ●マイカーからバス等への利用転換の動機付け（モビリティ・マネジメント※1） ○パークアンドライド※2（P&R）駐車場の設置 ○アイドリングや渋滞による環境悪化のチラシ等の配布 ○駅周辺の循環バスの運行 ○企業間協力循環バスの運行 ○路線バス・コミュニティバスの利用促進（橋本南口商店会との協力）
	不足機能の確保	路線バス降車場の増設	●駅前広場に路線バス降車場を増設
		マイカー送迎車の乗降場の設置	<ul style="list-style-type: none"> ●駅前広場での送迎車乗降場の設置 ○駅前広場以外での送迎車乗降場の設置
		企業等送迎バスの乗降場の設置	<ul style="list-style-type: none"> ●企業バス乗降場の設置 ○企業バスの南橋本駅の利用
		乗換えし便性の向上	○駅前広場の再整備（歩行者空間の拡充・バリアフリー）
国道413号	駅アクセス交通の円滑化	ボトルネックの解消	<ul style="list-style-type: none"> ●右折車ゆずり合い運動（交差点および沿道施設出入口） ○交差点の時間帯による右折禁止（橋本高校前・二本松交差点 等）
		自動車交通量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ○バス停環境の整備 ○都市計画道路の整備に伴う急行バスの導入 ☆事業中の周辺都市計画道路の早期実現
橋本駅（南口）利用者	かしていクルマの使い方	マイカーからの利用転換	<ul style="list-style-type: none"> ●マイカーからバス等への利用転換の動機付け（MM） ○レンタサイクル・レンタバイク ○カーシェアリング※3の促進
	バス交通サービス水準の向上	バスの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ○座席指定バスの導入 ○各種バス運行サービスの拡充（レイニーバス、定期利用カート弾力化 等） ○地域によるバス停および周辺の美化活動 ○サイクルアンドバスライド※4用駐輪場の設置促進 ○パークアンドバスライド※5

- ：短期施策（すぐに検討に着手し、概ね2年以内の実施を目指すもの）
- ：中長期施策（今後内容を精査し検討を進めるもの及び継続的に取り組むもの）
- ☆：TDM以外で推進する施策

※1～5は、次頁に用語説明があります。

橋本地区を取り巻く環境（関連事業や都市計画など）やTDM施策の組合せ等を踏まえて、効率的に効果のある施策を推進していくため、前頁に示した橋本地区のTDM施策メニュー一覧から、下図に示す「社会実験メニューの絞り込みの視点」により、交通社会実験メニューを選定しました。

特に、短期的に実施が可能な施策や本格実施に向けて効果・課題の検証が必要な施策を実験メニューに加え、交通社会実験より得られた効果・課題に適切に対応することで、最も効率的で効果的なTDM施策の推進を図ることを目的に実施しました。

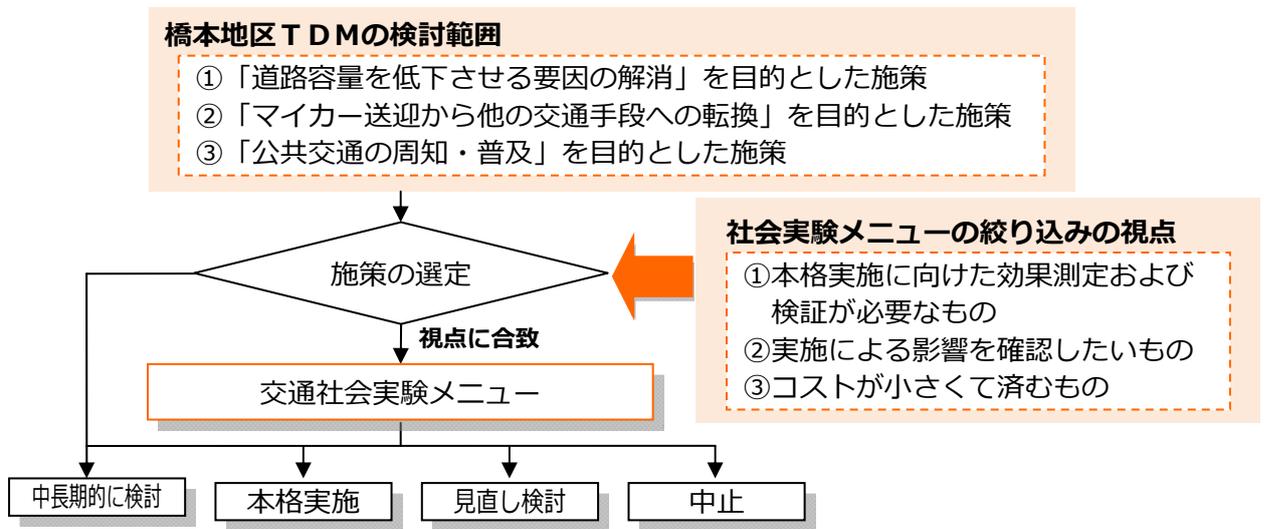


図 3-1 交通社会実験メニューの絞り込み

用語説明

※1 モビリティ・マネジメント (MM)

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策を指します。

※2 パークアンドライド (P&R)

中心市街地に直接向かう車を少なくし、道路渋滞を緩和するために、鉄道駅付近に自動車を駐車してもらい、鉄道に乗り換えて向かってもらうことを指します。

※3 カーシェアリング

登録を行った会員同士で特定の自動車を共同で使用するサービスです。レンタカーと似ていますが、貸出場所が無人であったり、短時間の料金設定がされているなどの違いがあります。

※4 サイクルアンドバスライド (C&BR)

バス停までの移動利便性を高めるために、バス停付近に自転車駐車を設け、バス停まで自転車で来てもらいそこからバスを利用することです。

※5 パークアンドバスライド (P&BR)

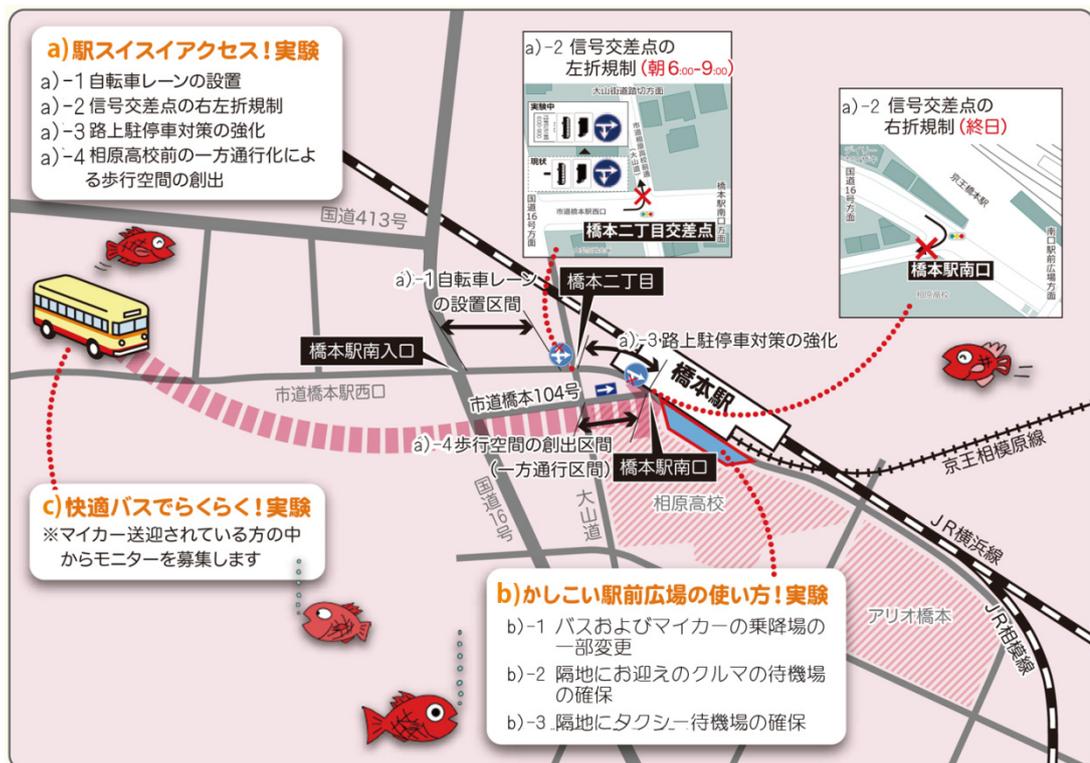
バス停までの移動利便性を高めるために、バス停付近に自動車駐車を設け、バス停まで自動車に来てもらいそこからバスを利用することです。

3.1 a) 『駅スイスイアクセス！実験』 市道橋本駅西口等

実験のねらい

駅前の路上駐停車を解消し、歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離することで、安全性を確保するほか、バスの定時運行を確保するなど「市道橋本駅西口の円滑な交通の実現」を図る。

- ・ 駅への主要なアクセス路線である市道橋本駅西口は、送迎車による路上駐停車や右折車両で混雑しており、路線バスの遅れや安全性の低下、市街地環境の悪化にもつながっていました。歩道上では多くの歩行者と自転車が混在しており、歩行者の安全性が問題になっていました。
- ・ これらの問題に対応するため、車道上に a)¹ **自転車レーンの設置** 又は、a)³ **路上駐停車対策の強化** により、歩行者と自転車の安全性を確保するとともに、送迎車による路上駐停車を抑制しました。あわせて、駅近くの a)² **信号交差点で右・左折禁止** にすることでボトルネックの解消を目指しました。
- ・ また、主要な歩行者のアクセス路線となっている生活道路において、a)⁴ **一方通行化による歩行空間を創出** する実験を行いました。



3.2 b) 『かしこい駅広の使い方！実験』 南口駅前広場

実験のねらい

バス及びマイカー送迎のための乗降場の位置を変更し、限られた空間の効率的な利用を図る。また、駅直近におけるタクシーやマイカーの路上駐車を減らし、駅前広場における安全かつ円滑な交通を確保するとともに、バスから鉄道への乗換え利便性を向上させることで、バス利用を促進する。

- 橋本駅南口駅前広場は路線バスの降車場、企業バスや一般車の乗降場が不足しており、路上駐停車を発生させるなど周辺道路へ影響がおよんでいました。また、客待ちタクシーがタクシープールから溢れて前面道路で路上駐停車している状況でした。
- これらの問題に対応するため、前面道路も含めた現況の駅前広場空間の効率的な利用（かしこい利用）により、駅前に必要な交通結節機能のうち、現在不足している路線バス降車場、企業等のバス送迎や一般車の乗降場を暫定的に設置しました（b)-1 **駅前広場レイアウトの変更**）。あわせて、駅前広場から溢れる客待ちタクシーや夕方のマイカー送迎車に対して、大型商業施設の駅周辺駐車場等を利用して b)-2 **マイカー待機場**と b)-3 **タクシー待機場**を確保しました。



3.3 c) 『快適バスでらくらく！実験』 国道 413 号ルート of 路線バス

実験のねらい

津久井・城山地区と橋本駅を結ぶ国道 413 号ルート of 路線バスで、“バス乗車中の快適性”に着目した新たなバスサービス水準の向上により、マイカー利用者のバス利用に対する抵抗感を減らすことで、バス利用を促進する。

- 国道 413 号は津久井・城山地区を含む橋本駅利用者の主要な駅アクセス路線となっており、交通量が多く、混雑やバス路線の遅れにつながっています。事業中の周辺都市計画道路の早期実現を推進するとともに、公共交通の利用促進による自動車交通量の削減方策も必要になっています。
- 公共交通の利用促進については、バス交通のサービス水準を向上させることが重要であると考えられますが、従来、バスのサービス水準というと運行本数や時間帯、定時性、料金、バス停といったことが考えられてきましたが、「バス乗車中の快適性」についてはあまり考えられていませんでした。特に、橋本駅南口にアクセスするバス交通の実態として、南口駅前広場だけでは処理できない状況となっている（一部は北口駅前広場に乗り入れている状況）ことから、増便や定時性の確保以外の新たなバスのサービス水準の向上による公共交通の利用促進も必要であると考えました。
- そこで、3.1～3.2 の実験によりバスによる駅へのアクセス性向上を図ったうえで（まずは駅周辺の混雑による遅れの改善と北口で処理されているバスの一部を南口で処理することを目指す）、座席指定という安心と快適性を担保することで、マイカーからの新たな転換ニーズを発掘するとともに、その有効性を検証することとしました。
- 津久井・城山地区を対象に通勤時間帯に三ヶ木周辺と橋本駅間で **座席指定バスの運行** 実験を行う計画でしたが、利用時間の設定等がニーズに適していなかったなどの理由により、応募者が少なく、実験は中止としました。

3.4 d) 『かしいクルマの使い方！実験』モビリティ・マネジメント（MM）

実験のねらい

橋本駅南口へマイカーでアクセスする可能性が高い人に対し、かしいクルマの使い方を考えてもらうために各種 MM を実施し、実施結果を分析することにより、橋本駅南口のマイカー送迎抑制に効果的なMM手法を明らかにする。

- ・ 実験に先駆け、橋本駅南口にマイカー送迎が多い地域で、比較的駅にも近く（徒歩や自転車への転換が可能）、また、バス路線がある（バスへの転換も可能）地域を対象に住民（駅周辺）MMを実施しました（事前調査：平成 23 年 1 月実施・事後調査：平成 23 年 5 月実施）。
- ・ また、橋本駅南口の周辺混雑の大きな要因となっているマイカー送迎者に直接働きかける **マイカー送迎MM**を「b）かしい駅広の使い方！実験」とあわせて実施することにより、交通社会実験を通じてかしいクルマの使い方を広く浸透させる効果を期待して実施しました。なお、マイカー送迎をしている人に直接MMを実施する事例は全国的にもあまり例がなく、また、このような大規模な交通社会実験と組み合わせて実施する事例も少なく、先進的な取り組みと言えます。



図 3-2 マイカー送迎MM（事前調査）配布物



橋本駅南口スイスイ作戦

交通社会実験を実施します!

10月17日(月)～10月28日(金)

**市道橋本駅西口など
駅スイスイアクセス! 実験**



自転車レーンを
設置します



路上駐停車
対策を行います





歩行空間を
広げます



**橋本駅南口駅前広場
かしこい駅前広場の使い方! 実験**

路線バス降車場
を増設します









マイカー送迎場所を確保します



駅前広場周辺の
交通規制を
一部変更します



快適バスでらくらく! 実験

国道413号ルートの路線バス

“バス乗車中の快適性”
に着目して座席指定バス
を運行します。



**モビリティ・マネジメント
かしこいクルマの使い方! 実験**

橋本駅南口へマイカーで送
迎されている方に対して、
かしこいクルマの使い方を
提案しています。



くわしくは
『相模原市ホームページ』
または『橋本地区TDM
交通社会実験実行委員会
ウェブサイト』
『橋本駅南口』と『スイスイ』で
[検索](#)



相模原市・相模原北警察署

協力：神奈川中央交通(株)・相模原タクシー施設会・アイダエンジニアリング(株)・田中電気(株)・県立相原高等学校
アリオ橋本・スーパー三和西橋本店・セキド電気橋本店・ロイヤルホームセンター相模原橋本店



橋本地区TDM推進キャラクター
洗濯解禁しタイ(調)

事務局：相模原市都市鉄道・交通政策課 電話：042-769-8249/FAX：042-757-6859

図 3-3 交通社会実験の実施をお知らせするPRポスター 1

第4章 交通社会実験の効果検証

前章に示すとおり、この実験は、駅周辺の広範囲を大幅に交通規制する大掛かりな交通社会実験となっています。このような社会実験とモビリティ・マネジメントの2つの手法を組み合わせる取組や特定の人（マイカー送迎）をターゲットとした取組は、全国的にも珍しく、その効果が期待されていました。結果については、4.1以降に示すとおりですが、2つの手法の相乗効果として、以下のようなことが確認できました。

- ① 実験の事前周知でモビリティ・マネジメントが果たす役割が大きい
- ② 実験への関心がモビリティ・マネジメントの回収率アップにつながる
- ③ 行動を変容するうえで、実験が大きな契機となる

詳細を以下に示します。

4.1 交通量や交通手段からみた検証結果

(1) 渋滞等混雑の解消

交通量もマイカー送迎も減少！

✓ 橋本駅南口周辺への流入交通量が減少

実験中—実験前 = ピーク時 (7:00-8:00) **253 台/h 減少**
 = 16 時間 (6:00-22:00) **3,443 台/16h 減少**

✓ その結果、市道橋本駅西口上の3交差点（橋本駅南入口交差点、橋本二丁目交差点、橋本駅南口交差点）では、渋滞長はほぼ解消、滞留長も縮小

✓ 駅周辺のマイカー送迎したクルマも減少

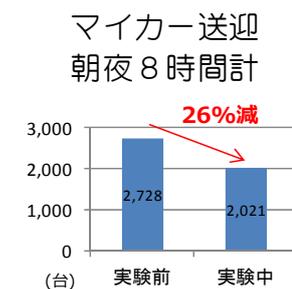
実験前 2,728 台/8h（朝 6:00-9:00 と夜 17:00-22:00 の8時間）
 → 実験中 2,021 台/8h
 = 8 時間で **707 台、約 26% 減少**

通過交通が経路を変更！（駅前から国道16号へ）

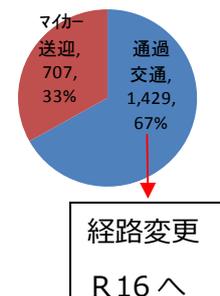
✓ 一般車の流入交通量の減少分のうち半数以上が通過交通

一般車流入交通量減少分（実験中—実験前）
 = 8 時間（6:00-9:00 と 17:00-22:00）**2,136 台/8h 減少**
 通過交通 = 一般車流入交通減少分—マイカー送迎減少分
 = 2,136 台/8h — 707 台/8h = **1,429/8h の通過交通が減少**

✓ 実験前後の比較で、断面交通量が増加している国道16号へ経路変更されたものと考えられます



減少した駅周辺流入交通



※ 実験中は市道橋本駅西口で約 1,400～2,700 台減少、大山道で約 100～1,100 台減少した一方で、国道 16 号で約 3,000～3,600 台増加しています。このことから、周辺の幹線道路がしっかりと交通処理機能が確保されていることが、通過交通を少なくすることにもつながると言えます。

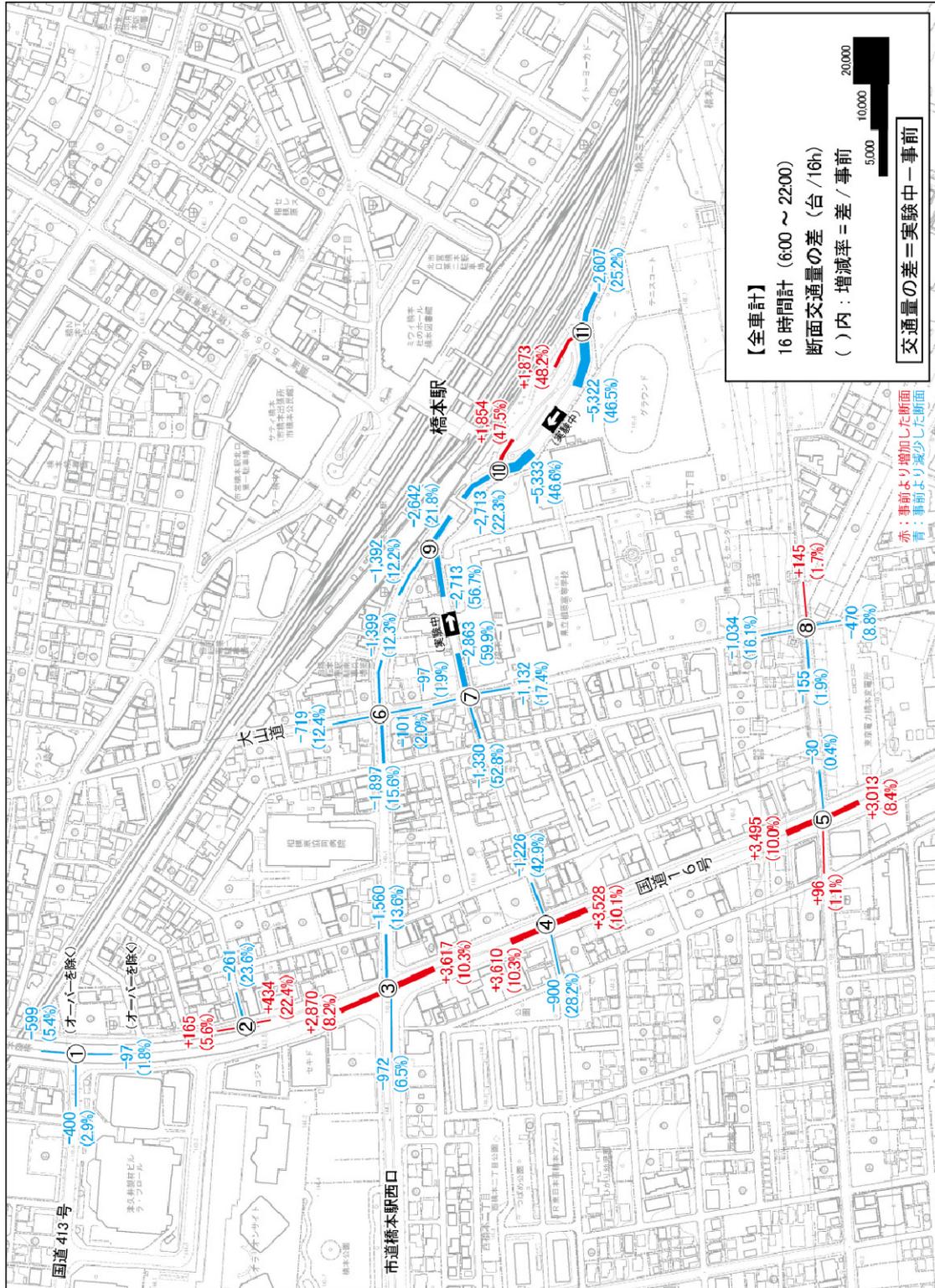


図 4-1 実験中の断面交通量の増減 (16 時間計)

(2) 橋本駅へのアクセス向上

駅アクセスが向上!

- ✓特に渋滞の解消は、駅へ向かう方向（アクセス方向）での効果が高い
- ✓西橋本二丁目バス停から橋本駅南口までの所要時間が短縮

所要時間※3.5分→3.0分 約14%短縮

※所要時間は平日1日の平均値

(実験前:10/3~14の平日9日間の平均。実験中:10/17~10/28の平日10日間の平均)

(3) 公共交通の利用促進

朝のマイカー送迎は約33%が手段を変更!

- ✓橋本駅周辺でマイカー送迎されたクルマが減少

実験前 1,369台/3h - 実験中 923台/3h

=朝3時間で446台、約33%減少

- ✓実験前の調査日の天候が雨であったことを考慮しても、朝3時間で約270台、約22%減少

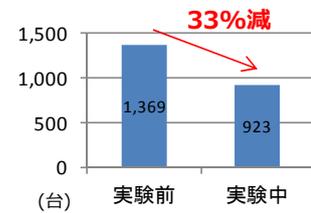
※雨の日は晴れの日より15%程度マイカー送迎が増加している（過年度調査との比較より）。

- ✓一方、夜のマイカー送迎も朝より少ないが手段の変更があった

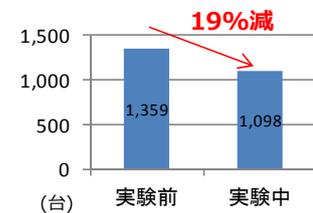
実験前 1,359台/5h - 実験中 1,098台/5h

=夜5時間で261台、約19%減少

マイカー送迎
朝3時間計



マイカー送迎
夜5時間計



マイカー送迎からの転換手段の推計

- ✓上記より手段変更したと想定される446台のマイカー送迎の転換した交通手段を推計すると以下ようになります。

モビリティ・マネジメント結果より推計

バス	徒歩・自転車	その他	計
13.3%	73.3%	13.4%	100%
59人/日	327人/日	60人/日	446人/日

H20パーソントリップ調査（PT）より推計

バス	徒歩・自転車	その他	計
※22.0%	※70.9%	※7.1%	※100%
98人/日	316人/日	32人/日	446人/日

※H20PTによる橋本駅の端末交通手段の分担率から一般車を除いて再算出した各交通手段の分担率

4.2 実験メニュー別の効果と課題

■ a. 『駅スイスイアクセス！実験』の効果と課題（市道橋本駅西口等）

実験のねらい

駅前の路上駐停車を解消し、歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離することで、**安全性を確保**するほか、**バスの定時運行を確保**するなど「市道橋本駅西口の円滑な交通の実現」を図る。

(1) 自転車レーンの設置

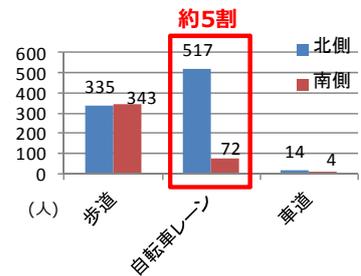
(効果)

- 自転車レーンの設置により歩道を走行する自転車が減少
(全体の約5割が自転車レーンを走行)
- 歩行者の**安全性、快適性が向上**（歩行者の約7割が快適になったと感じている。自転車も5割以上が走行環境が快適になったと感じている）

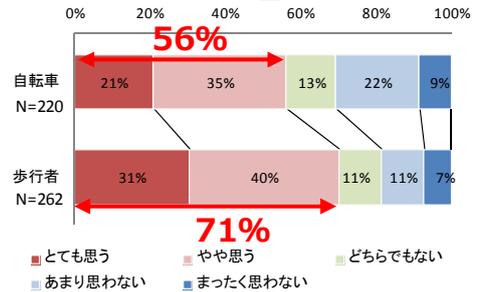
(課題)

- 歩道上を走行する自転車が**多い**
(特に南側の歩道)
- 路上駐車は比較的少ない区間ではあるが、**危ないと感じる原因**となっている。
- 今後の自転車対策との連携
 - バス停でのバスとの交錯や交差点部の連続性など設置方法の工夫
 - 自転車走行ルールやマナー啓発
 - 自転車ネットワークの構築

自転車の通行場所



自転車レーンの設置による快適性



(2) 信号交差点における右・左折禁止

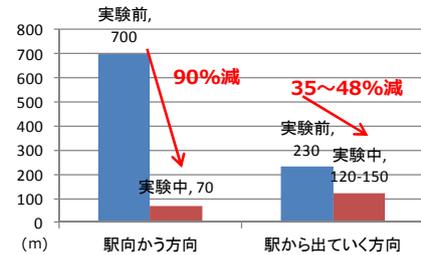
(効果)

- 駅へのアクセス性が向上 (渋滞長はほぼ解消、滞留長は橋本二丁目交差点の駅へ向かう方向で 61%減少)
- バス所要時間の短縮 (西橋本二丁目バス停～橋本駅南口バス停の平均所要時間が約 14%短縮。実験前 3.5 分→実験中 3.0 分)

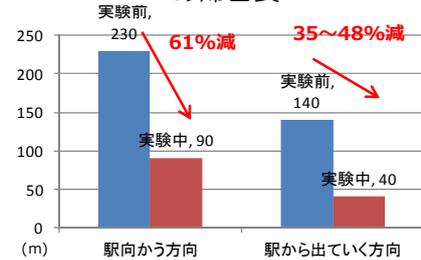
(課題)

- 橋本二丁目交差点の左折禁止は、実験中も違反車両が多かった (実験前 29 台/h→13 台/h。朝ピーク 7 時台)
- 橋本二丁目交差点の左折禁止を避けて、ひとつ手前の信号のない交差点での左折が見受けられた。
- 橋本駅南口交差点の右折禁止は本格実施。実験中はガードマン等の配置により、違反車両は無かったが、実験後は違反車両が多発 (警察の指導強化により現在は減少)。

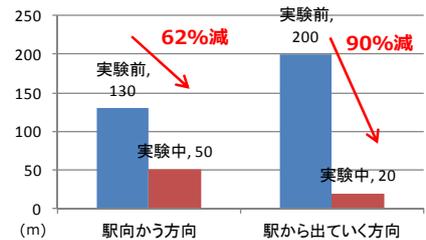
橋本駅南入口交差点の滞留長



橋本二丁目交差点の滞留長



橋本駅南口交差点の滞留長



(3) 一方通行化による歩行空間の創出

(効果)

- 歩行環境が改善（歩行者の8割以上が快適になったと感じている）

(課題)

- 橋本二丁目交差点における左折交通の増加

(+582台/16h。実験前 699台/16h→実験中 1,281台/16h)

- 市道橋本駅西口の橋本駅南口交差点から16号方向の交通が増加

- 当該区間におけるマイカー送迎の増加

(実験後、一方通行の規制を解除。実験後も一部マイカー送迎が行われている)

朝：実験前 313台/3h→実験中 424台/3h→実験後 422台/3h

夜：実験前 239台/5h→実験中 331台/5h→実験後 485台/5h



■ b. 『かしの駅広の使い方！実験』の効果と課題（南口駅前広場）

実験のねらい

バス及びマイカー送迎のための乗降場の位置を変更し、限られた空間の効率的な利用を図る。また、駅直近におけるタクシーやマイカーの路上駐車を減らし、駅前広場における安全かつ円滑な交通を確保するとともに、バスから鉄道への乗換え利便性を向上させることで、バス利用を促進する。

(1) バス降車場の変更

(効果)

- 降車バスの不足による並列駐車が解消され、鉄道との安全で円滑な乗り継ぎが可能になった。

(課題)

- 降車場付近の歩道がやや狭い（乗降客の動線と歩道の通行動線が交錯）
- 降車バス数の不足

（実験中にも、ピーク時間帯では2バスで不足する状況が1日に数回あった）



(2) マイカー乗降場の確保

(効果)

- 実験中、確保したマイカー送迎乗降場（約 10 台分）が不足する状況には、ほとんどならなかった。
- 市道橋本駅西口や京王駅前の路上でのマイカー送迎が激減

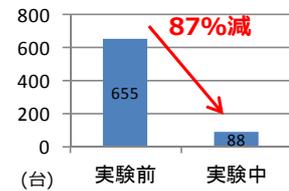
市道橋本駅西口：実験前 655 台/朝夜 8h → 実験中 88 台/朝夜 8h

京王駅前：実験前 1,048 台/朝夜 8h → 実験中 163 台/朝夜 8h

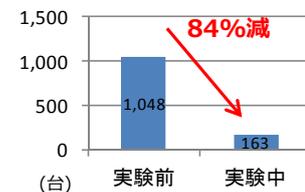
(課題)

- 必要なマイカー送迎乗降場の確保*
- 鉄道との乗り継ぎ動線の改善
- 送迎者の乱横断の防止

市道橋本駅西口のマイカー送迎



京王駅前のマイカー送迎



※マイカー送迎乗降場の必要量の試算（実験中の利用状況より推計）

□朝ピーク時 380 台/h（6 時台）、平均駐停車時間 0.5 分

$$380 \times 0.5 / 60 = 3.166 \dots = \mathbf{4 \text{ バース}}$$

■夜ピーク時 257 台/h（19 時台）、平均駐停車時間 3.1 分

$$257 \times 3.1 / 60 = 13.278 \dots = \mathbf{14 \text{ バース}}$$

参考

実験後の利用状況に対応するためには…

□朝ピーク時 480 台/h（6 時台）、平均駐停車時間 0.9 分

$$445 \times 0.9 / 60 = 6.7 = \mathbf{7 \text{ バース}}$$

■夜ピーク時 370 台/h（19 時台）、平均駐停車時間 4.4 分

$$267 \times 4.4 / 60 = 19.6 \dots = \mathbf{20 \text{ バース}}$$

雨の日（実験前）の利用状況に対応するためには…

□朝ピーク時 582 台/h（6 時台）、平均駐停車時間 0.9 分

$$557 \times 0.9 / 60 = 8.4 = \mathbf{9 \text{ バース}}$$

■夜ピーク時 348 台/h（21 時台）、平均駐停車時間 5.2 分

$$281 \times 5.2 / 60 = 24.4 = \mathbf{25 \text{ バース}}$$

(3) 隔地マイカー乗降場の確保 (朝の出勤時間)

(効果)

- 駅前の混雑を回避して安心して降車できる (モビリティ・マネジメントによるアンケートで利用したと回答した人の感想)

(課題)

- 利用者が少ない (モビリティ・マネジメントによるアンケートで利用したと回答した人は 9 人。全体の 2.4%)
- 利用しない理由としては「駅から遠い」という理由が圧倒的に多い。



(4) 隔地マイカー待機場の確保 (夕・夜の帰宅時間)

(効果)

- 平均駐停車時間の短縮 ※ただし、駐停車時間短縮の PR 効果として
朝：実験前 0.9 分→実験中 0.5 分、 夜：実験前 5.2 分→実験中 3.1 分

(課題)

- 利用者が少ない (モビリティ・マネジメントによるアンケートで利用したと回答した人は 17 人。全体の 4.6%)
- 利用しない理由としては「駅から遠い」という理由が圧倒的に多い。

(5) 隔地タクシー待機場の確保

(効果)

- 客待ちタクシーによる駅前道路上での路上駐車解消
- 駅前広場内のタクシープール台数の適切なコントロール

(課題)

- 待機場からのりばまで時間がかかる (タクシードライバーへのヒアリングで、待機場が遠すぎたことが不便だと感じた人が 45 名、約 63.4%)

■ c. 『快適バスでらくらく！実験』 国道 413 号ルート of 路線バス

実験のねらい

津久井・城山地区と橋本駅を結ぶ国道 413 号ルート of 路線バスで、“バス乗車中の快適性”に着目した新たなバスサービス水準の向上により、マイカー利用者のバス利用に対する抵抗感を減らすことで、バス利用を促進する。

(効果)

- - (応募者が少なく、実験は中止となった)

(実験に関するアンケートや実態調査等から想定される快適バスの問題)

✓ 応募方法の問題

対象者は以下の 3つを満たす必要があったが、マイカー送迎MMに同封して応募したため、①に該当しても、②、③と絞り込まれると、かなり該当者が減少したと思われる。

- ① 現在マイカー送迎をしている方
- ② 快適バスのバス停利用が可能な方
- ③ 快適バスの運行時間に通勤・通学をしている方

✓ 運行時間の問題

運行時間の設定は、現況のバスの利用ピーク時間を参考に設定したが、マイカー送迎のピーク時間帯とは若干異なっていた。

✓ サービス内容の問題

城山一橋本駅区間のバスの運行本数は非常に多いが、北口行きが多く、少ない南口行きに利用者が集中するため、快適性よりも南口行きの増便を求める意見があった。

(課題)

- 適切な利用者の意向把握
- 適時性の高い利用者ニーズにこたえるサービスの向上

■ d. 『かしこいクルマの使い方！実験』 モビリティ・マネジメント

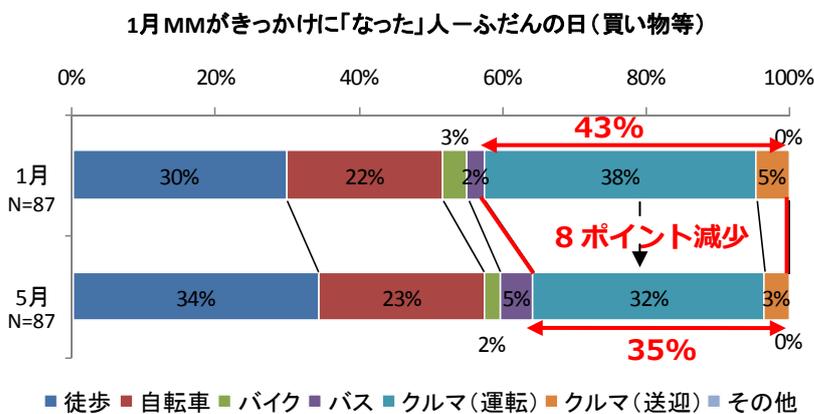
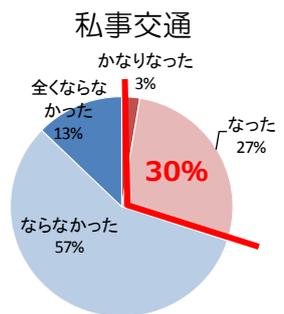
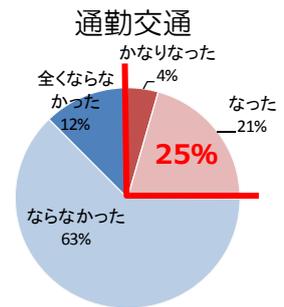
実験のねらい

橋本駅南口へマイカーでアクセスする可能性が高い人に対し、かしこいクルマの使い方を考えてもらうために各種 MM を実施し、実施結果を分析することにより、橋本駅南口のマイカー送迎抑制に効果的なMM手法を明らかにする。

(1) 住民（駅周辺）MM（事前1月、事後5月に実施）

(効果)

- 事前MMがクルマ利用を見直すきっかけに「なった」と回答した人は、通勤交通で 25%、私事交通で 30%
- 通勤交通では、クルマ利用分担率に変化があまり見られなかったが、私事交通では、クルマ利用分担率が 43%から 35%に 8ポイント減少。「徒歩」「自転車」「バス」の分担率が増加



(課題)

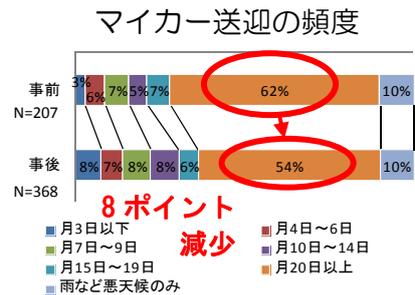
- 住民MMの結果、私事交通におけるクルマ利用の見直し効果が確認できたが、通勤交通におけるクルマ利用からの変更はみられなかった。
- これは世帯型アンケートの性質上、ふだん橋本駅までクルマでアクセスしない人も回答者に含まれるためと考えられる。
- 橋本駅南口の一般車による混雑解消のためには、原因者に直接働きかけるMM手法の確立が課題である。

(2) マイカー送迎MM (事前9月:実験前、個別アドバイス10月:実験直前、事後11月:実験後)

(効果)

- 橋本駅にマイカー送迎している人(されている人)に直接働きかけることができた。
- 住民MMでは交通手段の変更が難しかった通勤交通でも意識・手段の変化がみられた。
 - 事前・事後の両方に回答した73人のうち、21人(29%)がマイカー送迎以外の方法を考えた
 - 事前・事後の両方に回答した73人のうち、9人(12%)がマイカー送迎以外の手段に変更した

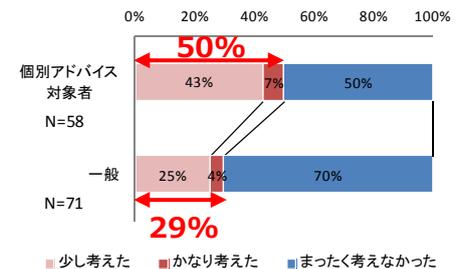
- MM実施前後でマイカー送迎の頻度が **8ポイント減少** (月20日以上マイカー送迎していた人の割合が事前62%→事後54%)



- 個別アドバイス対象者は、一般対象者に比べMMの効果がさらに高かった。

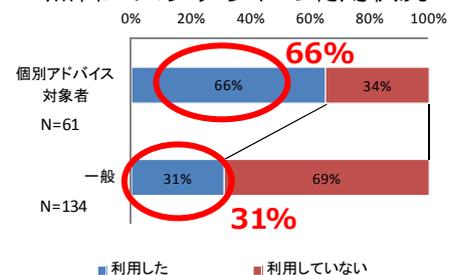
- 月20日以上マイカー送迎者の減少率
 - : 個別アドバイス 15ポイント、一般8ポイント
- マイカー送迎以外の方法を考えた人の割合
 - : 個別アドバイス 50%、一般29%
- 無料バスチケットの利用率
 - : 個別アドバイス 66%、一般31%

マイカー送迎外の方法を考えた人



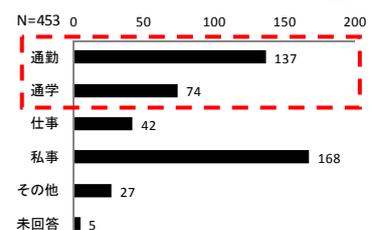
- 無料バスチケットの利用率は30%と高く、バス利用の促進に貢献(1500枚配布、453枚回収。無料バスチケット利用分布図は次頁参照)

無料バスチケットの利用状況



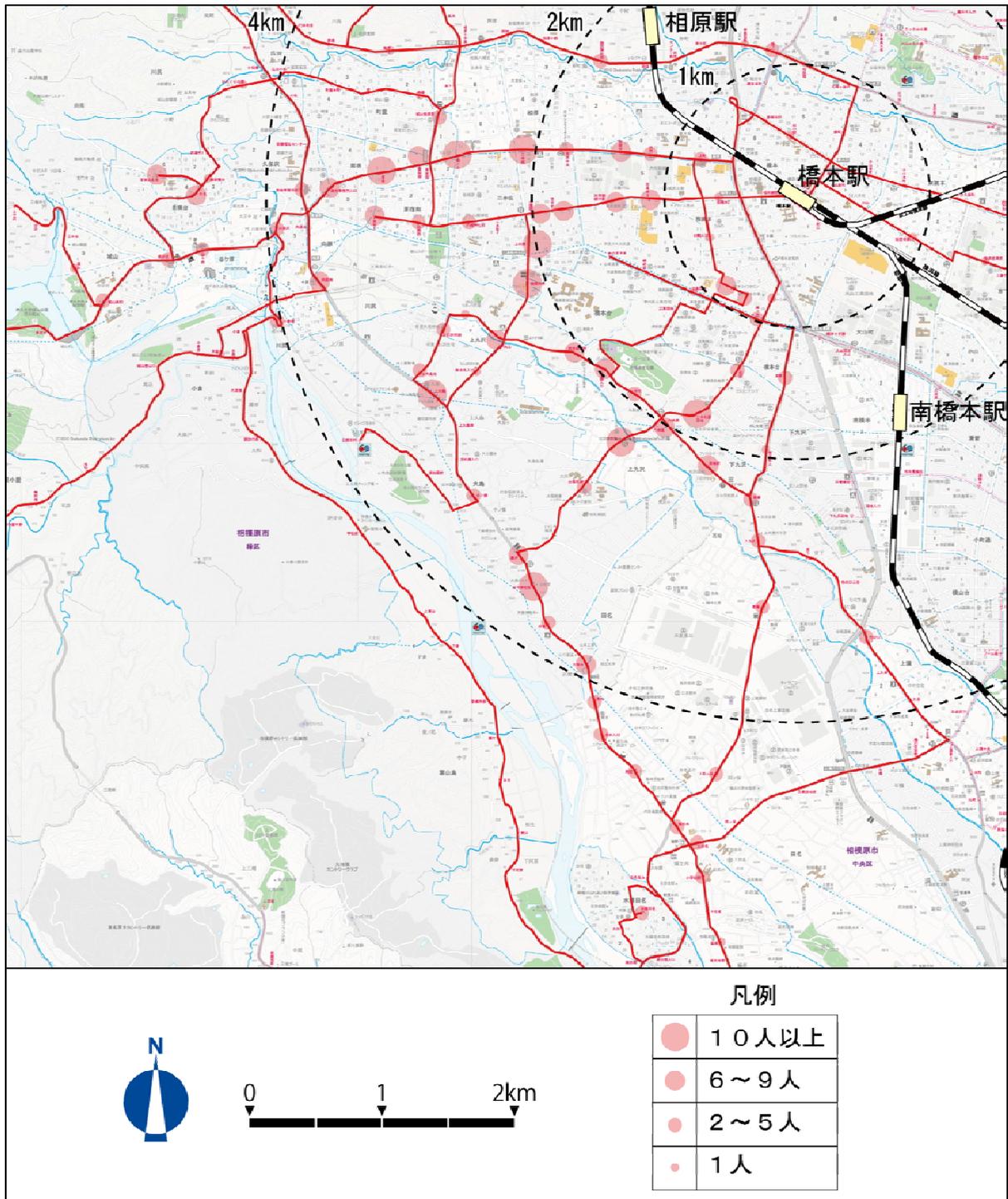
- 無料バスチケットの利用目的は、通勤30%、通学16%であり、通勤・通学で約5割を占めている。
- アンケートの回収率は事前調査14.1%に比べ事後調査25.5%であり、交通社会実験実施後の事後調査の回収率の高さが際だっている。

無料バスチケットの利用目的



(課題)

- 事前と事後で同じ人に配布することができないため、MMとしての効果検証が難しい面がある。



※無料バスチケットは、マイカー送迎MMの配布物に同封して配布
1500枚配布、453枚利用

図 4-2 無料バスチケットの利用分布

4.3 交通社会実験の検証結果を踏まえた施策の分類

- 今回実施した交通社会実験の各施策は、検証結果を踏まえ、実験メニューごとに下図に示すとおり施策を分類し、以下に示す方針で橋本地区 TDM 推進計画に反映させます。

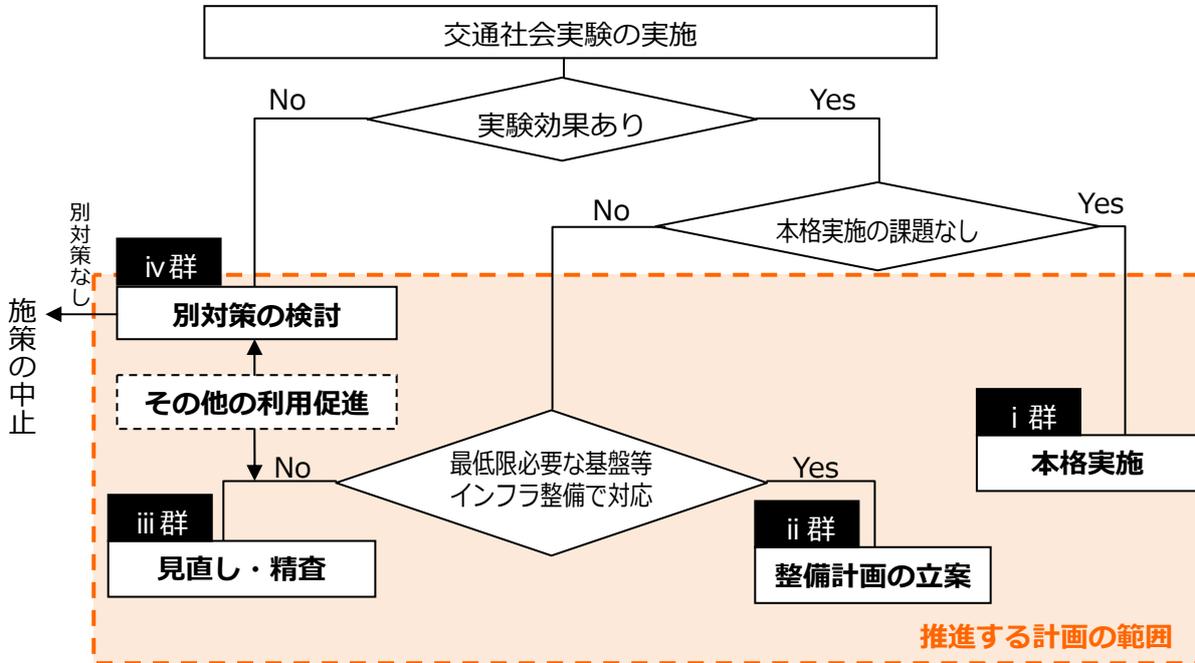


図 4-3 施策の分類

i 群	<p>方針： 今回の実験で一定の効果が確認でき、かつ、安全性や施策の影響等についても問題がないと判断されることから本格実施とする</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市道橋本駅西口（橋本駅南入口～橋本二丁目交差点区間）の自転車レーン ●橋本駅南口交差点における右折禁止（本格実施済み）
ii 群	<p>方針： 今回の実験で効果を確認し、早期実施が望まれる施策であるが、安全性や施策の影響等で課題があり、本格実施にあたっては、対応策の検討が必要であると判断されることから本格実施に向けた推進計画を立案する</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市道橋本駅西口（路上駐停車対策区間）の歩道拡幅 ●バス降車場、マイカー送迎乗降場の確保を含む駅前広場のレイアウト変更 ●目的に適したモビリティ・マネジメントの実施
iii 群	<p>方針： 今回の実験で一定の効果を確認したが、安全性や施策の影響等で課題があり、必要性も含めて施策の見直しが必要であると判断されることから施策の見直し・精査を行い推進計画に反映させる</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市道橋本 104 号（相原高校正門前道路）等の生活道路の一方通行化の検討 ●隔地にお迎えのクルマ待機場の確保 ●隔地タクシー待機場の検討 ●橋本二丁目交差点における左折禁止
iv 群	<p>方針： 今回の実験結果を踏まえて、別施策または対応策を考えるべきと判断されることから別施策または対応策を検討する</p> <ul style="list-style-type: none"> ●快適バスを含むバスの利用促進策の検討

第5章 橋本地区TDM施策

第2章の基本方針にも示したとおり、橋本地区におけるTDM施策の基本的な考え方は、「橋本駅南口利用者の駅アクセス向上及び公共交通の利用促進」としています。具体的には、市道橋本駅西口等の渋滞緩和による円滑な交通の実現及び橋本駅南口駅前広場乗換え利便性の向上を図るための交通施策で、以下に示す施策を橋本地区TDMとして推進します。

＜5.1 既存道路容量の回復に貢献する施策＞

- 施策1 南口駅前広場のレイアウト変更
- 施策2 タクシー乗客待ち車両の路上駐停車問題の解消
- 施策3 左折車両と横断歩行者の分離
- 施策4 橋本スタイルのマイカー送迎のPR（マイカー送迎のルール化）
- 施策5 違法駐車取締強化
- 施策6 事業中の地区周辺都市計画道路の早期実現
- 施策7 荷捌き車両のルール化

＜5.2 駅アクセス交通手段の転換に貢献する施策＞

（バス）

- 施策8 路線バスのサービス水準の向上
- 施策9 モビリティ・マネジメントによる路線バスへの転換・利用促進
- 施策10 相模原市バス交通基本計画との連携

（タクシー）

- 施策11 南口駅前広場のタクシーのりばの利便性向上

（自転車）

- 施策12 自転車レーン（ブルーゾーン）の本格運用
- 施策13 橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間の歩道拡幅
- 施策14 自転車ネットワークの構築
- 施策15 自転車の利用マナーの向上

（歩行者）

- 施策16 市道橋本駅西口の歩行者と自転車の分離
- 施策17 市道橋本104号等の車の一方通行化など既存道路空間の再配分による歩行者空間の創出

＜5.3 公共交通の利用促進に貢献する施策＞

- 施策18 各種モビリティ・マネジメントの実験的な取組
- 施策19 公共交通利用促進キャンペーンの継続実施

5.1 既存道路容量の回復に貢献する施策

施策1 南口駅前広場のレイアウト変更

目的 現在不足しているバス降車場及びマイカー送迎用の乗降場を拡充し、企業等送迎バスの乗降場を新たに確保するとともに、施設のバリアフリー化により乗換え利便性の向上を図ります。

内容 実験時のレイアウトと同様に、駅前広場前面道路の通過交通を排除し、道路も含めて駅前広場とすることで、駅前広場容量を回復させます。

- 公共交通（路線バス及びタクシー）は、バリアフリー、利用促進の観点から、車道横断の必要がない駅側の歩道に乗降場を配置
- バス降車場の増設（3台程度確保）
- タクシー待機場の増設（25台程度確保）
- マイカー送迎乗降場（14台程度確保）
- 企業等送迎バス乗降場（3台程度確保）

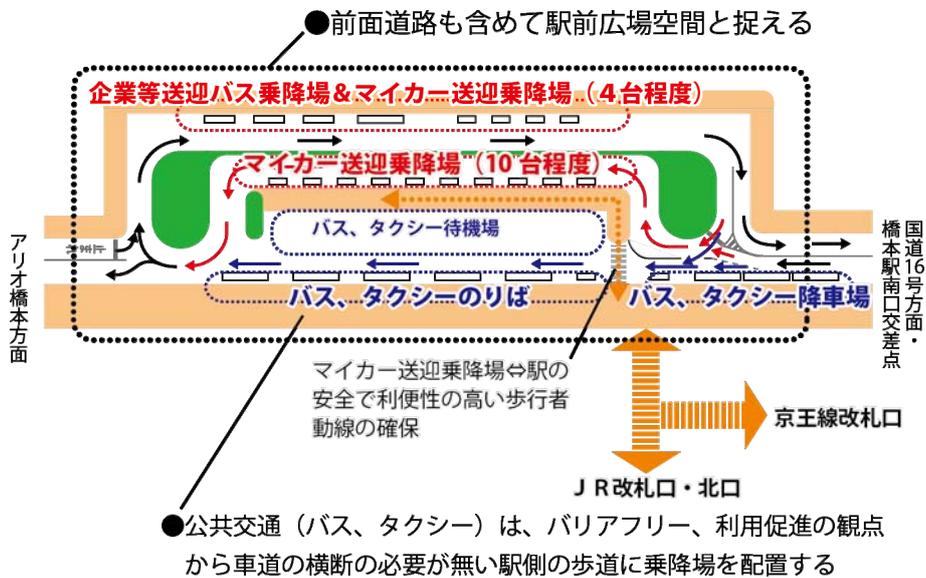


図 5-1 南口駅前広場のレイアウト変更イメージ

施策2 タクシー乗客待ち車両の路上駐停車問題の解消

目的 タクシー乗客待ち車両の路上駐停車問題を解消し、駅前広場の容量を回復させます。

内容 施策1の南口駅前広場のレイアウト変更で、タクシープールの容量を拡充するとともに、必要に応じて、タクシー待機場の用地確保と運用を促進します。

- 南口駅前広場のタクシープールの拡充
- タクシー待機場の用地確保及び運用の促進



図 5-2 実験時の隔地タクシー待機場の様子 図 5-3 隔地タクシー待機場のテレビモニター

施策3 左折車両と横断歩行者の分離

目的 橋本二丁目交差点及び橋本駅南入口交差点の2つの信号交差点における左折車両と横断歩行者の交錯により、発生している交通渋滞対策を実施し、市道橋本駅西口の渋滞を解消するとともに、安全性を向上させます。

内容 橋本駅南入口交差点は、現在、進められている地下道整備により左折車両と横断歩行者の交錯を立体的に分離します。

橋本二丁目交差点は、実験では朝の通勤時間帯における左折禁止を実施しましたが、左折禁止の規制が守られにくかったことと、交差点手前の区画道路などで左折してしまう状況が確認されたことから、施策の見直しが必要であると判断しました。今後は、警察と協力して、歩車分離式信号や一定のエリアでの左折禁止などの方法で左折車両と歩行者の分離を図ります。

- 橋本駅南入口交差点の地下道整備による立体的な歩車分離
- 橋本二丁目交差点における歩車分離式信号の導入または一定のエリアで左折禁止による歩車分離

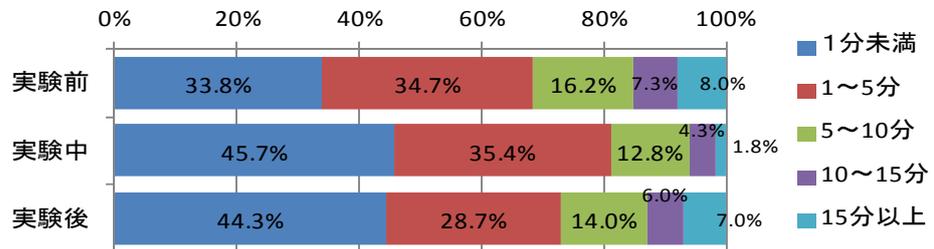
施策4 橋本スタイルのマイカー送迎のPR（マイカー送迎のルール化）

目的 多くのマイカー送迎車が、限られた駅前広場空間を効率よく利用できるように、橋本スタイルのマイカー送迎（橋本駅南口におけるマイカー送迎の利用ルール）の普及、PRに努め、マイカー送迎による駅前待機時間の短縮を図ります。

内容 施策1の南口駅前広場のレイアウト変更により、マイカー送迎用の乗降場は拡充しますが、この施設が不足せずに多くの利用者が送迎できるようにするには、一定のルールのもとで駅前での待機時間を、できる限り短くする必要があります。

実験で実施した『橋本スタイルのマイカー送迎』の考え方と実験での効果をもPRし、施策1のマイカー送迎乗降場の拡充とあわせて、かしこい利用による効率的なマイカー送迎への理解と協力を求めています。

- 市ホームページで利用ルールの紹介
- 駅前広場のマイカー送迎場に利用ルール板を設置
- モビリティ・マネジメントによる普及、啓発活動の実施



実験前・中・後におけるマイカー送迎（夜）の平均駐停車時間

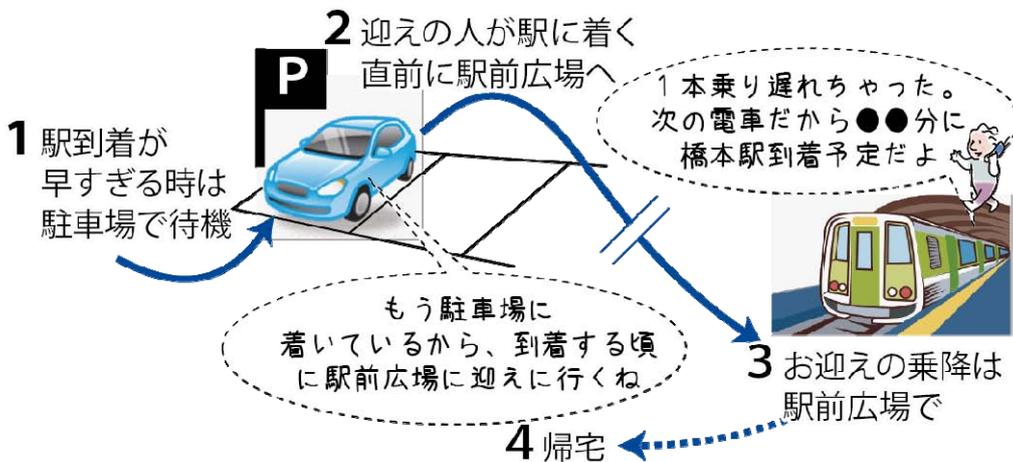


図 5-4 橋本スタイルのマイカー送迎イメージ

施策5 違法駐車取締強化

目的 橋本駅南口周辺の道路上では、交通混雑、交通事故の原因となるマイカー送迎による駐停車がしにくい環境をつくるため、警察、市、市民が協力して違法駐車撲滅を目指します。

内容 警察による違法駐車取締り強化や市や地元商店会等による違法駐車撲滅キャンペーンを促進します。

- 警察による違法駐車取締強化
- 市、地元商店会等による違法駐車撲滅キャンペーンの実施

施策6 事業中の地区周辺都市計画道路整備の早期実現

目的 橋本駅を囲む都市計画道路ネットワークの早期実現により、地区内に流入する通過交通を分散し、国道413号や市道橋本駅西口の交通混雑を緩和します。

内容 事業中の地区周辺未整備都市計画道路の早期実現により、国道413号や市道橋本駅西口の交通量を分散し、混雑緩和・バスの定時性向上を図ります。

- (都) 橋本相原線 (一部概成済)
- (都) 相原宮下線
- (都) 相原大沢線



図 5-5 橋本駅周辺の新たな都市計画道路の計画

施策7 荷捌き車両のルール化

目的	市道橋本駅西口等、橋本駅南口周辺の交通渋滞や環境の改善を図るため、共同集配システムの導入等、荷捌き車両のルール化を促進します。
内容	橋本南口商店会と運送業者で協力し、共同の荷捌き駐車場を確保するなど、市道橋本駅西口等の路上での荷捌きをなくします。 <ul style="list-style-type: none">● 共同集配システムの導入の促進● 荷捌き駐車場の確保

5.2 駅アクセス交通手段の変更に貢献する施策

バス

施策8 路線バスのサービス水準の向上

目的 橋本駅にアクセスする路線バスの増便と南口・北口へのアクセス性の向上により、マイカー送迎からバスへの利用転換及びバス利用の促進を図ります。

内容 バス事業者と増便の検討を行います。また、施策1で南口駅前広場のバス降車場を拡充して、南口行きの本数を増やすとともに、都市計画道路の整備により、北口へのアクセス性の向上も図ります。

- 城山方面からのバスの増便の検討
- 南口駅前広場のバス降車場拡充により南口行きの増便
- (都)相原大沢線、(都)相原宮下線の整備による北口アクセス向上

施策9 モビリティ・マネジメントによる路線バスへの転換・利用促進

目的 施策8及び10で実施する各種バス施策に合わせて、その目的に適した方法のモビリティ・マネジメントを実施することで、路線バスへの利用転換、利用促進を図ります。

内容 駅でマイカー送迎を行っている人に直接働きかける「マイカー送迎MM」や、駅アクセス以外のバス利用転換も含めて働きかけることができる「住民MM」について、実施するバス施策のPR及びMMで期待される効果を踏まえて、その目的に適した方法のモビリティ・マネジメントを実施します。

- マイカー送迎MM
- 住民MM

施策 10 相模原市バス交通基本計画との連携

目的 相模原市バス交通基本計画で進められる各種バス施策を推進し、マイカー送迎からバスへの利用転換及びバス利用の促進を図ります。

内容 拠点間の速達性を高める「急行バス」の導入や、雨天時の混雑緩和やマイカーへの転換を抑制するための「レイニーバス」の導入など相模原市バス交通基本計画と連携し、各種バス施策を推進します。

- 急行バスの導入
- レイニーバスの導入
- パーク&バスライド、サイクル&バスライド用の駐車場、駐輪場の整備
- 都市計画道路等の整備
- 交差点改良の推進
- ベンチ、上屋の設置等、バス待ち環境の安全性・快適性の向上
- バスマップの作成等、分かりやすい情報提供



出展：九州産交バス 総合案内サイトより

図 5-6 パーク&バスライド、サイクル&バスライドの導入例 (事例：熊本県熊本市 西部車庫バス停)



レイニーバス運行イメージ（事例：宮城県仙台市）

※ レイニーバスとは

雨天時の混雑緩和やマイカーへの転換を抑制するため、雨天時に通常ダイヤとは別に増便されるバス。前日 17 時の天気予報で降水が予測される場合に運行される事例が多い。

相模原市バス交通基本計画より

図 5-7 レイニーバスの導入例



二本松サイクル&バスライド用自転車駐車場（事例：相模原市）

相模原市バス交通基本計画より

図 5-8 サイクル&バスライドの導入例

タクシー

施策 11 南口駅前広場のタクシーのりばの利便性向上

目的 施策1で南口駅前広場のタクシーのりばのバリアフリー化を実現し、タクシーの利用促進を図ります。

内容 タクシーのりばを車道横断の必要がない駅側に設置するとともに、誰もが利用しやすいバリアフリー構造とし、乗換利便性、安全性を向上させます。

- 南口駅前広場のタクシーのりばの位置の変更及びバリアフリー化

自転車

施策 12 自転車レーン（ブルーゾーン）の本格運用

目的 市道橋本駅西口の橋本駅南入口～橋本二丁目交差点区間で、自転車の走行空間の確保と歩道上の歩行者の安全性の向上を図ります。

内容 橋本駅南入口～橋本二丁目交差点間に自転車レーン（ブルーゾーン）を設置しました。実験中も大きなトラブルは無く、利用者から一定の評価も得ていることから、実験後も継続して設置しています。現状では、路側帯部分を青色に塗装し、自転車の通行場所を視覚的に明示しているだけです。今後、正式な自転車専用通行帯として本格運用を目指します。なお、自転車専用通行帯となった場合は、自転車は通行帯内の通行が原則となります。また、自転車専用通行帯は、軽車両以外の車両（原付、自動二輪車含む）は通行できません。

- 自転車専用通行帯としての本格運用



図 5-9 実験時の自転車レーンの利用状況

施策 13 橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間の歩道拡幅

目的 市道橋本駅西口の橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間で、自転車の走行空間の確保と歩道上の歩行者の安全性の向上を図ります。

内容 施策 12 の橋本駅南入口～橋本二丁目交差点区間と異なり、駅に近いマイカー送迎や荷捌き等の駐停車車両が多い区間となっています。そのため、施策 12 のように自転車専用通行帯を設置しても、違法駐停車車両が多いと、本来の自転車の安全な通行機能が確保できないばかりか、かえって危険な状況となってしまう可能性があります。そこで、当該区間においては歩道の拡幅によりマイカー送迎による駐停車がしにくい環境を創出し、自転車通行環境の改善を図るため、既存歩道を約 1 m 程度、車道側に拡幅します。

- 歩道拡幅

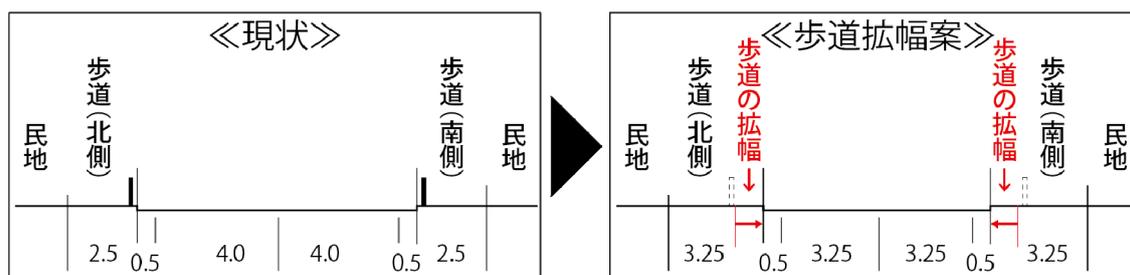


図 5-10 市道橋本駅西口（橋本二丁目～橋本駅南入口交差点区間）の歩道拡幅イメージ

施策 14 自転車ネットワークの構築

目的 市道橋本駅西口以外の道路においても、他都市の先進的な事例を参考に、自転車走行空間の明示などを行い、自転車ネットワークの拡大を進めます。また、相模原市自転車対策基本計画を推進し、橋本駅南口周辺の安全で快適な自転車ネットワークの構築を目指します。

内容 自転車道・自転車専用通行帯又はブルーゾーン等の設置が可能な道路においては、その設置を推進し、設置が困難な道路においては、自転車走行空間の確保策について技術的な検討を行います。

- 自転車専用通行帯設置の推進
- バス停や交差点部における自転車の通行方法及び道路幅員に余裕がない道路（歩道が狭い、あるいは、無い道路で車道幅員も狭い道路）での自転車走行空間の確保策についての技術的検討

歩道上の自転車一方通行規制社会実験



図 5-11 先進的な取組事例（相模原市中央区）

幅員に余裕がない車道内での自転車レーンの設置



図 5-12 先進的な取組事例（世田谷区）

施策 15 自転車の利用マナーの向上

目的 自転車の走行ルールやマナーの啓発を実施し、近年増加している歩行者と自転車の事故を防止し、安全で適正な自転車利用を促進します。

内容 市・地域・関係機関（警察・交通安全関係団体・交通事業者・学校等）が連携・協力して、自転車等の交通ルールやマナーの周知・啓発を進めるとともに、交通安全教育の充実を推進します。

- キャンペーン等によるマナーの周知、啓発
- 交通安全教育

歩行者

施策 16 市道橋本駅西口の歩行者と自転車の分離

目的 市道橋本駅西口の歩行者と自転車を分離し、歩行者の安全性・快適性を向上させることで、マイカー送迎から歩行者への転換を促進します。

内容 橋本駅南入口～橋本二丁目交差点区間では、車道側に自転車走行空間を設けて、歩行者との分離を図ります。橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間では、既存歩道を拡幅し、歩行者の安全性、快適性を確保します。

- 車道側に自転車レーンを設置（橋本駅南入口～橋本二丁目交差点区間）
- 歩道を拡幅（橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間）

施策 17 市道橋本 104 号等の車の一方通行化など既存道路空間の再配分による歩行者空間の創出

目的 拡幅が困難な駅周辺の生活道路等においては、車の一方通行化等を検討し、既存道路空間の再配分による歩行者空間の創出を目指します。

内容 実験で実施した市道橋本 104 号（相原高校正門前道路）の一方通行化による歩行空間の創出実験では、歩行環境の改善等一定の効果は確認できたが、自動車系交通処理において一部課題が確認されたため、本格実施は行いませんでした。

今後、駅周辺交通量の推移を確認しながら、生活道路への通過交通の排除を兼ねて、車の一方通行化等の規制の導入を検討し、既存道路空間の再配分による歩行者空間の拡大を目指します。

- 市道橋本 104 号や市道相原高校前通の一部区間での一方通行化の検討



図 5-13 実験時の市道橋本 104 号の一方通行化による歩行者空間の創出状況

5.3 公共交通の利用促進に貢献する施策

施策 18 各種モビリティ・マネジメントの実験的な取組

目的 施策9のモビリティ・マネジメントでは、橋本駅利用者の駅アクセスの行動変容を目的としていますが、ここでは、地区全体のマイカー利用の抑制を目的とした実験的な取組を実施します。

内容

- 橋本駅からある程度離れた地区（徒歩や自転車への転換が難しい地区）における「住民MM」
- 駅周辺でマイカー送迎をしている人を対象とした「マイカー送迎MM」
- 橋本地区内の小学校をモデルとした「学校MM」の実施
- 橋本地区周辺の企業等をモデルとした「企業MM」の実施

秦野市における「かしていクルマの使い方を考える」小学校授業



図 5-14 先進的な取組事例（秦野市学校MM）

施策 19 公共交通利用促進キャンペーンの継続実施

目的 橋本駅周辺で行われるイベント等に参加し、バスマップや時刻表などを配布するなど、公共交通を周知、普及させます。

内容 実験前に実施した橋本七夕まつりにおけるイベントのように、子どもたちが気軽に公共交通に触れ合えるような企画を準備し、子どもに付き添いの大人たちにもモビリティ・マネジメントを実施するなど、公共交通の利用促進を継続的に実施できる仕組みをつくります。

- 橋本七夕まつりをはじめとしたイベントへの継続参加



図 5-15 実験PRを兼ねて実施した橋本七夕まつりのイベント

第6章 橋本地区TDMの推進

6.1 橋本地区TDM施策の進め方

5章で整理した橋本地区TDMの各施策は、いくつかの施策を組み合わせることで効果的に推進していく必要があります。そこで、各施策を以下の3つに分類し、早期実現が望まれる施策、または、交通社会実験の結果から「i群」と「ii群」に分類される施策については、短期施策とし、この施策を中心に組み合わせることで重点プロジェクトとします。

その他の施策については、短期施策に準ずる中長期施策と継続的な実施が必要な施策に分類しますが、短期施策と組み合わせが可能な施策については、できる限り重点プロジェクトに位置付けることとします。分類結果は下表に示すとおりです。

なお、短期とは2～3年程度、中長期とは3～5年程度での推進を予定しています。

表 6-1 施策の分類

短期	継続的な取組
<p>施策1 南口駅前広場のレイアウト変更</p> <p>施策2 タクシー乗客待ち車両の路上駐停車問題の解消</p> <p>施策6 事業中の地区周辺都市計画道路の早期実現</p> <p>施策8 路線バスのサービス水準の向上</p> <p>施策11 南口駅前広場のタクシーのりばの利便性向上</p> <p>施策12 自転車レーン（ブルーゾーン）の本格運用</p> <p>施策13 橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間の歩道拡幅</p> <p>施策16 市道橋本駅西口の歩行者と自転車の分離</p>	<p>施策4 橋本スタイルのマイカー送迎のPR（マイカー送迎のルール化）</p> <p>施策5 違法駐車取締強化</p> <p>施策9 モビリティ・マネジメントによる路線バスへの転換・利用促進</p> <p>施策15 自転車の利用マナーの向上</p> <p>施策18 各種モビリティ・マネジメントの実験的な取組</p> <p>施策19 公共交通利用促進キャンペーンの継続実施</p>
中長期	
<p>施策3 左折車両と横断歩行者の分離</p> <p>施策7 荷捌き車両のルール化</p> <p>施策10 相模原市バス交通基本計画との連携</p> <p>施策14 自転車ネットワークの構築</p> <p>施策17 市道橋本104号等の車の一方通行化など既存道路空間の再配分による歩行者空間の創出</p>	

6.2 重点プロジェクト

先に分類した、短期施策を中心に組み合わせた以下の3つを、重点プロジェクトとして位置付け、優先的に推進します。

重点プロジェクト1：橋本駅南口駅前広場の段階的な改良

プロジェクトの概要	橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更を段階的に実施
実施期間	2年程度
推進する施策	<p>施策1 南口駅前広場のレイアウト変更 (Step 1)・バス降車場の拡充 (Step 2)・タクシープールの拡充とバス、タクシーのりばの移設 施策11 南口駅前広場のタクシーのりばの利便性向上 (Step 3)・企業等送迎バス乗降場確保とマイカー送迎用の乗降場の拡充</p> <p>施策8 路線バスのサービス水準の向上 ・南口行きの増便</p> <p>施策2 タクシー乗客待ち車両の路上駐停車問題の解消 ・タクシープールの拡充</p> <p>施策4 橋本スタイルのマイカー送迎のPR (マイカー送迎のルール化)</p> <p>施策5 違法駐車取締強化</p>

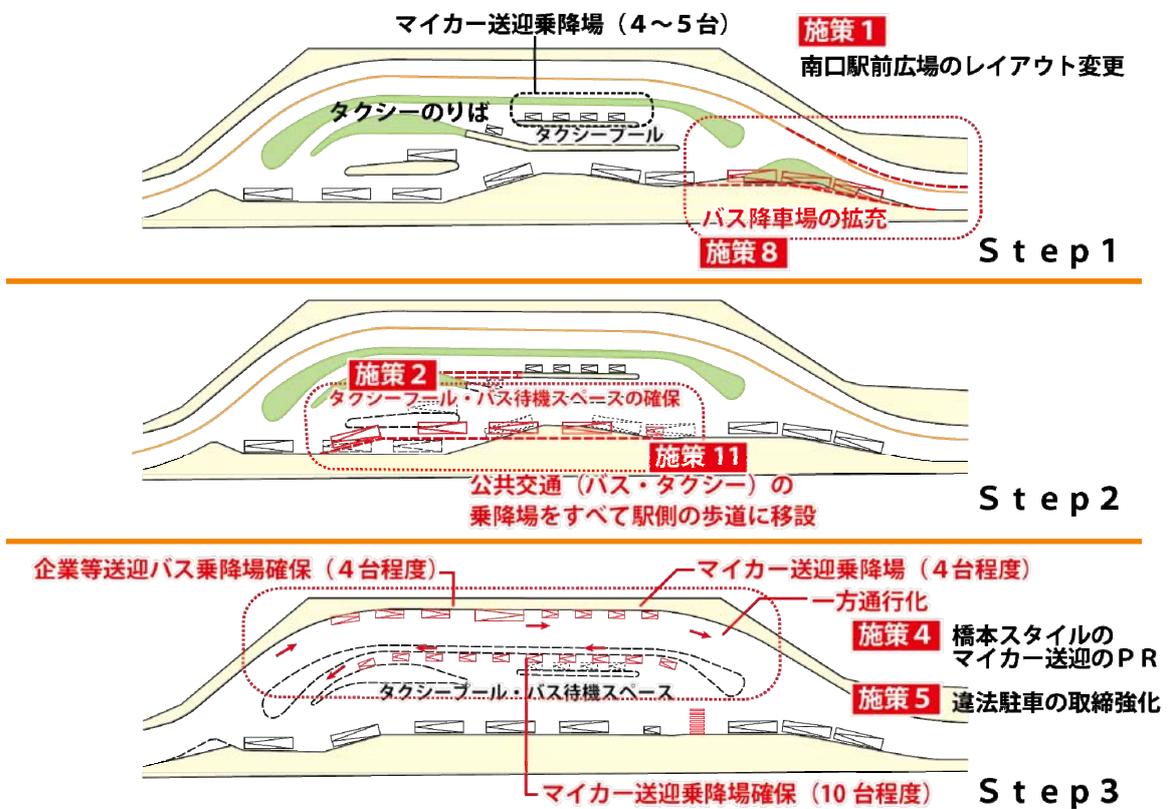


図 6-1 重点プロジェクト1のイメージ

重点プロジェクト2：城山方面からの路線バスの増便の検討

プロジェクトの概要	交通社会実験における結果や利用者意見を踏まえて、城山方面からの路線バスの増便を検討する。また、路線バス増便とあわせて、路線沿線の住民MMの実施
実施時期	3年程度
推進する施策	<p>施策8 路線バスのサービス水準の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・城山方面からの路線バスの増便の検討 <p>施策9 モビリティ・マネジメントによる転換・利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・城山方面からのバス路線沿線で実施 <p>施策6 事業中の地区周辺都市計画道路の早期実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(都)相原宮下線の早期実現 <p>施策19 公共交通利用促進キャンペーンの継続実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋本七夕まつりにイベント参加(増便PR)



施策19
●公共交通利用促進キャンペーンの継続実施

図 6-2 重点プロジェクト2のイメージ

重点プロジェクト3：市道橋本駅西口（橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間）の歩道拡幅

プロジェクトの概要	<ul style="list-style-type: none"> 市道橋本駅西口（橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間）の歩道を拡幅 自転車走行環境の改善 路上駐停車の抑止
実施時期	3年程度
推進する施策	<p>施策13 橋本二丁目～橋本駅南口交差点区間の歩道拡幅</p> <p>施策16 市道橋本駅西口の歩行者と自転車の分離</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車走行環境の改善 <p>施策15 自転車の利用マナーの向上</p> <p>施策5 違法駐車取締強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の取締強化 <p>施策7 荷捌き車両のルール化</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該区間の路上荷捌きの禁止

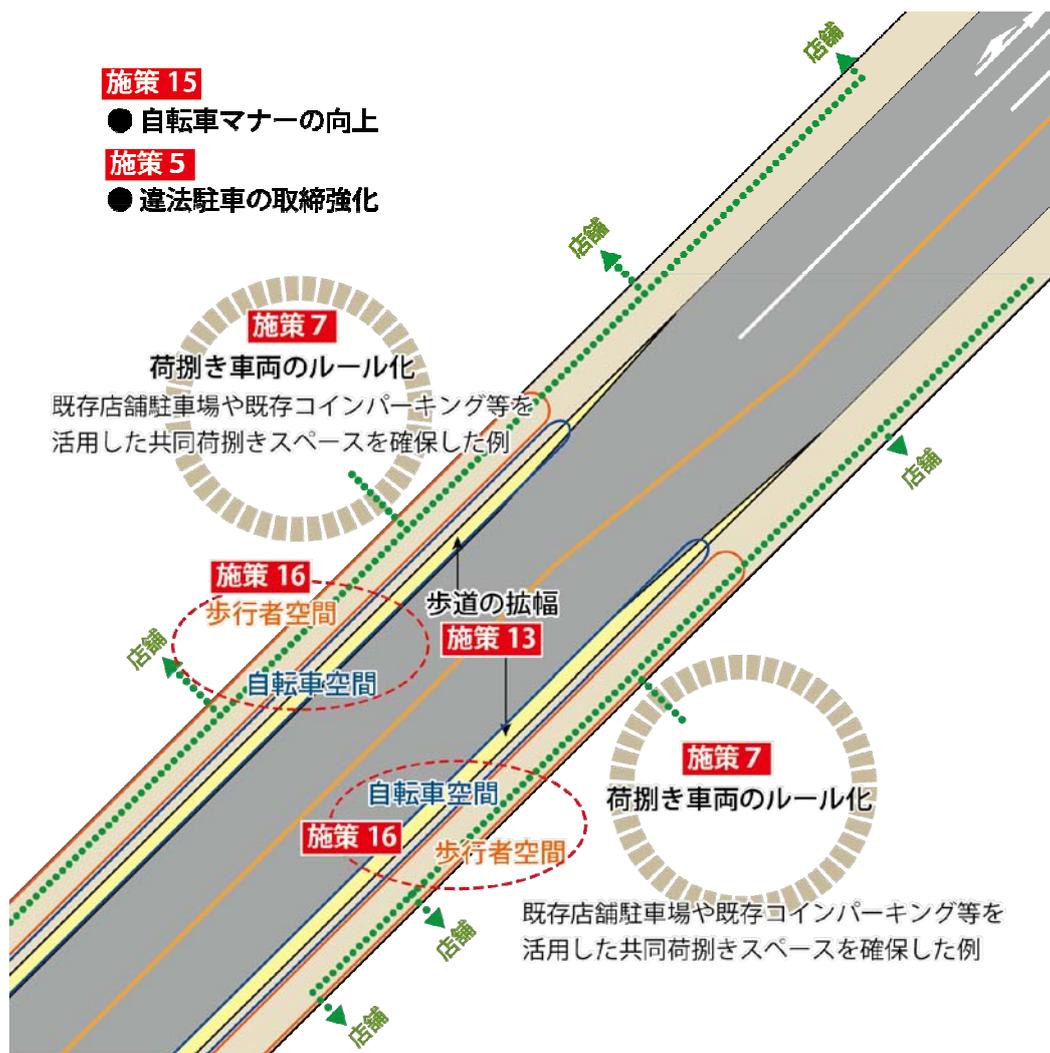


図 6-3 重点プロジェクト3のイメージ

6.3 推進体制

TDMの推進主体は、行政又は交通事業者ですが、利用者の理解と協力が得られなければ計画を実現することはできません。したがって、橋本駅を利用している市民や地元商店会等も含め、**市民**、**交通事業者**、**行政**が協働で、この計画を推進していくこととします。



図 6-4 市民、交通事業者、行政の協働イメージ

市民（橋本駅利用者、地元商店会等）の役割

- 市民は、過度なクルマ利用を控え、駅までの適切な交通手段の選択により、マイカー送迎の減少に協力することが望まれます。また、マイカー送迎をする場合は、橋本駅周辺での駐停車を控え、駅前広場利用ルールを遵守して、かしこい駅前広場利用に協力することが望まれます。
- 地元商店会等は公共交通の利用促進策へ積極的に参加するなど、協働による交通課題への解決に努めるとともに、共同集配システムの導入等、運送業者と協力した取組を進めることが望まれます。

交通事業者（バス、タクシー事業者等）の役割

- バス事業者は、重点プロジェクトに位置付けのある南口行きバスの増便、城山方面からの路線バスの増便を検討し、利用者ニーズに対応したサービスの提供に努めることが望まれます。また、重点プロジェクト以外の各種施策についても、実現可能なものは積極的に実施していくことが望まれます。
- タクシー事業者は、客待ちタクシーの路上駐停車問題を解決し、維持していくことが望まれます。

行政（相模原市、道路管理者、交通管理者）の役割

- 相模原市は、計画を進めるために各種調査を実施し、利用者ニーズに応じた交通サービスの提供など、重点プロジェクトを着実に実行していきます。また、モビリティ・マネジメントやPRイベント等を実施して、的確に情報を利用者に提供していきます。
- 道路管理者は、重点プロジェクトの位置付けのある道路改良、維持補修を最小限の整備で実現できるよう工夫し、管理していきます。
- 交通管理者は、安全・安心な円滑な交通環境を支えるため、道路交通を管理するとともに、橋本駅南口周辺の違法駐車取締を強化することが望まれます。

6.4 施策の進行管理

施策の進行管理は、確実に施策を進めるために必要であることから、次のとおり取り組んでいきます。

管理体制

交通事業者や行政などの施策の推進主体と学識経験者などの客観的評価者による会議を開催し、施策の進捗状況、課題の解決具合の確認や施策の見直しなどを行うとともに、関連する事業者間の連携や調整、関係者の協力要請などを行い、確実に施策を推進します。

頻度

毎年最低1回、会議を開催します。

メンバー構成

- ・ 学識経験者
- ・ 地域（橋本地区自治会連合会、橋本南口商店会など）
- ・ 神奈川県警察本部
- ・ 神奈川県相模原北警察署
- ・ 神奈川中央交通株式会社
- ・ 相模原タクシー施設会
- ・ 相模原市（まちづくり計画部・まちづくり事業部・土木部）
- ・ その他関係者
- ・ 事務局 相模原市

公表

施策の進捗状況は、相模原市広報紙やホームページ等で公表していきます。

橋本地区 TDM 推進計画

発 行 平成 24 年 4 月

編 集 相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 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)

受託機関 株式会社アルメック
