

「相模原市新しい交通システム導入基本計画」の策定について

本市では、市南部地域の拠点間の連携強化、交通利便性の向上、道路混雑緩和による環境負荷の軽減等を図るため、「相模原市新しい交通システム導入基本計画」を別紙のとおり策定しました。

1 相模原市新しい交通システム導入基本計画について

新しい交通システムのシステム、ルート、段階的な整備内容等、新しい交通システムの導入に関する基本的な考え方を示したものです。

2 パブリックコメントの結果について

(1) 意見募集の期間：平成28年9月21日～平成28年10月21日

(2) 提出者数：12人

(3) 意見総数：63件

(4) 分類別意見数 (件)

分類	意見数
1 計画全体に関する意見	14
2 導入ルートに関する意見	5
3 システム・施設に関する意見	13
4 整備の進め方に関する意見	2
5 他地域への展開に関する意見	5
6 相模大野駅周辺の自動車流入抑制に関する意見	3
7 鉄道・バス路線に関する意見	3
8 事業費・事業手法に関する意見	4
9 導入に伴う影響に関する意見	2
10 利用促進に関する意見	5
11 その他の意見	7

3 結果等の公表

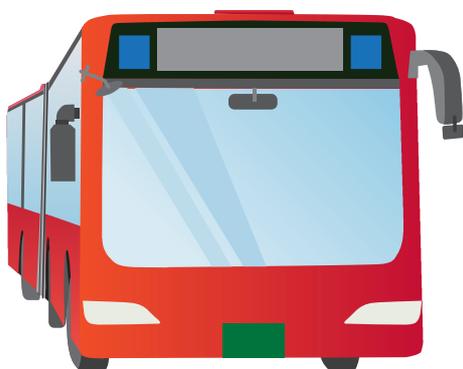
策定した「相模原市新しい交通システム導入基本計画」及びパブリックコメントの結果については、市ホームページにおいて公表します。

【担当課】

交通政策課

直通：042-769-8249

相模原市 新しい交通システム導入基本計画



平成28年11月
相模原市

目 次

I	本計画の位置付け	1
1	検討経緯	2
2	計画の位置付け	4
3	本計画が目指す将来の交通のすがた	6
II	新しい交通システムの目標	7
1	本市の概況	8
2	南部地域の概況	9
3	南部地域の交通問題	11
4	新しい交通システムの目標	17
5	社会動向と新しい交通システム	18
III	システムとルート	21
1	導入区間	22
2	輸送システムの選定	23
3	基本的な考え方	25
4	導入ルート	28
IV	導入計画	29
1	基本的な考え方	30
2	施設計画	34
3	導入計画	43
4	相模大野駅北口周辺地区における定時性・速達性の向上策	48
5	既存バス路線網の再編方針	53
V	事業性の検証	55
1	需要予測と運行計画	56
2	概算事業費と事業手法	62
3	事業による効果	66
VI	本計画の推進に向けて	69
1	進行管理の方針	70
2	計画推進に向けた取組	73

I 本計画の位置付け

1 検討経緯

平成元年当時、市内では、道路混雑やバス輸送サービスの低下等の交通問題が顕著となり、併せて、自動車交通量の更なる増加が予測されていました。そのため、「過度な自動車利用の抑制」、「長期的な交通需要への適応性」、「自動車交通との分離による高い定時性・速達性」、「地域イメージの向上」などが期待できる新しい交通システムの導入について検討を開始しました。

その後、平成12・13年度調査では、導入区間について、導入効果が高いと考えられる相模大野駅から原麻駅間を先行検討区間とすること、平成17年度調査では、早期導入や事業採算性等の視点から、先行的な道路整備により導入空間を確保し、利用者数に応じたシステムを段階的に導入していくこと、さらに平成19年度調査では、第1ステップとして、導入空間を整備した場所から順次導入が可能となるなど、柔軟な対応ができるBRT（幹線快速バスシステム）の導入を図ることとし、早期導入に向けた課題や考え方について整理を行いました。

これらの調査・検討を踏まえ、市では、平成21年2月に新しい交通システム導入基本計画（案）を公表しましたが、パブリックコメントや地域説明会において、現状の交通問題や導入の必要性に対する疑問、地域への影響に対する不安、検討の進め方に対する意見等が多く寄せられました。

これを受けて、市では、市民や関係者等との話し合いや意見交換等により、地域の現状や交通課題等の認識の共有化を図りながら、ルート、幅員、システム等について、更に検討を進めることとし、平成25年2月には、南区内のまちづくり会議の代表者や公募市民、学識経験者のほか、商業者、企業、大学、警察、バス事業者等の関係者で構成する「相模原市新しい交通システム導入検討委員会」を設置し、再度原点からの検討を行うこととしました。

同委員会においては、区民討議会議や意見交換会を通じて市民意見を確認するとともに、現状の交通問題や導入の必要性について認識の共有化を図りながら、多様な視点から調査審議を進め、平成27年1月にシステム、ルート、段階的な整備内容等、新しい交通システムの導入に関し必要な事項を答申として取りまとめました。

本計画はこの答申を受け、市において検討を進め、改めて「新しい交通システム導入基本計画」としてまとめたものです。

■新しい交通システムの検討経過

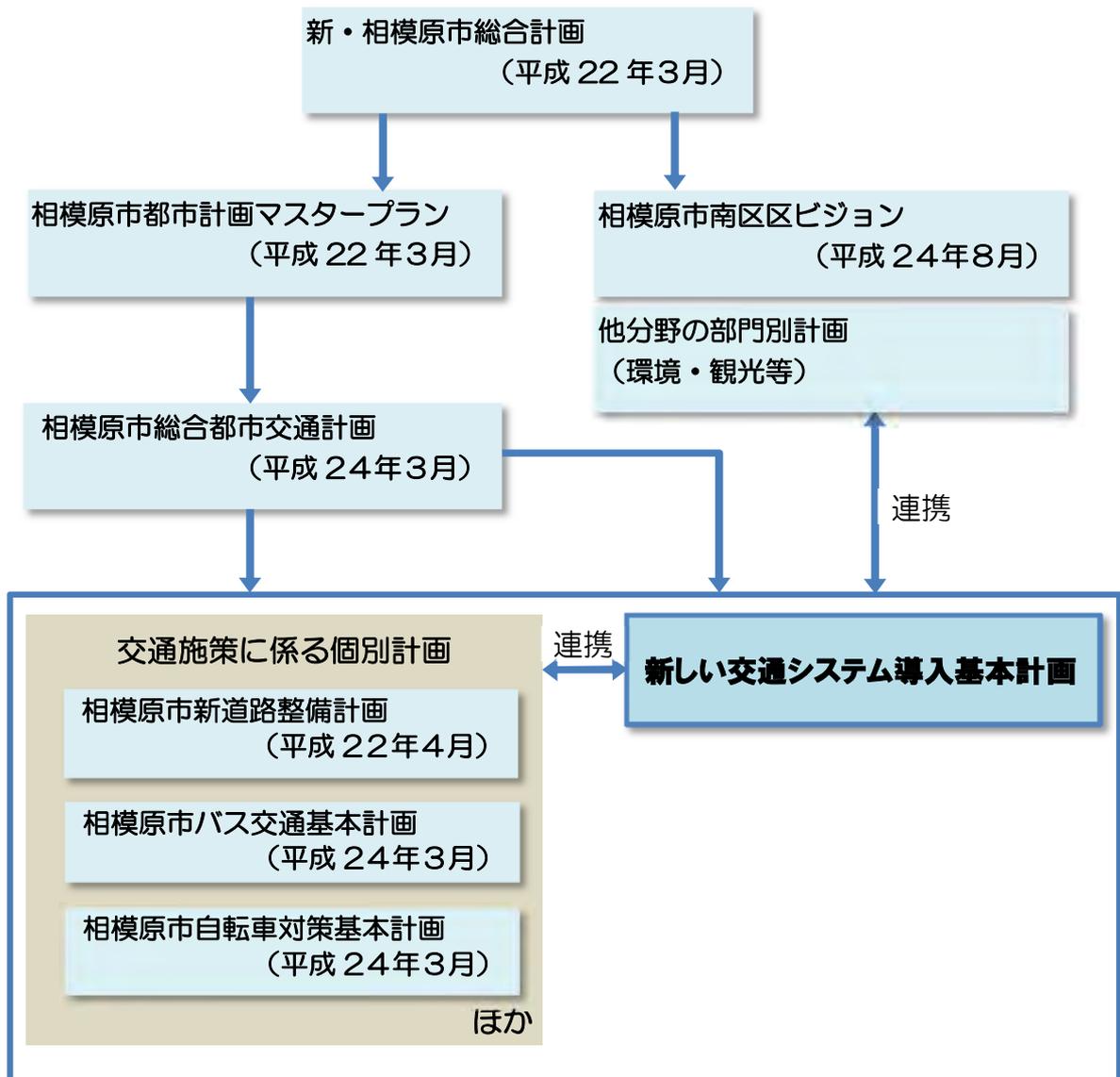
時 期	内 容
平成元年度	○新しい交通システム導入の検討を開始 モノレールや新交通導入の可能性を検討
12・13年度	○導入区間（相模大野駅～原当麻駅）を設定 相模大野駅から麻溝台地区などへの交通利便性の向上や、県道52号（相模原町田）の道路混雑緩和などの観点から、導入区間を「相模大野駅～原当麻駅」に設定
14年度	○市民アンケートを実施（5,000人対象、回答数1,529人） デュアルモードバスの導入や相模大野地区の地下案等についてアンケートを実施 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;"> <p>・導入に賛成 約67%</p> <p>・事業費が高い 約84%</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➡</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; text-align: center;"> <p>・必要性が高いものの 事業費が課題</p> </div> </div>
17年度	○導入空間の確保と需要に応じたシステムを段階的に導入する方法を選定 早期導入や事業採算性等の観点から、先行的な道路整備により導入空間を確保し、利用者数に応じたシステムを段階的に導入する方法を選定
19年度	○BRTの導入を選定 新しい交通システムの第1ステップとして、導入空間を整備した場所から順次導入するなど、柔軟な対応ができるBRT（幹線快速バスシステム）を選定
20年度	○新しい交通システム導入基本計画（案）の検討
21年2～6月	○新しい交通システム導入基本計画（案）についてのパブリックコメント及び地域説明会の実施 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;"> <p>・パブリックコメント（意見提出者数2,353名、意見件数9,280件）</p> <p>・地域説明会（4日間、4会場、参加者数約1,190名）</p> </div>
21年8月	○パブリックコメント等の意見を踏まえた今後の進め方についての公表 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px;"> <p>●パブリックコメント等の意見を踏まえた今後の進め方について 『新しい交通システム導入基本計画（案）は、市民の皆様や関係者等との話し合いや意見交換等を行い、地域の現状や交通課題等の認識の共有化を図りながら、ルート、幅員、システム等について、更に検討を進めます。』</p> </div>
21年10月～	○地域との意見交換や麻溝台地区の企業、大学との懇談会の開催 地域の現状や交通課題等について認識の共有化を図る。
22年3月	○新・相模原市総合計画策定 ○相模原市都市計画マスタープラン策定
24年3月	○相模原市総合都市交通計画策定
24年8月	○相模原市南区区ビジョン策定
25年2月～ 27年1月	○新しい交通システム導入検討委員会による検討及び答申 システム、ルート、段階的な整備内容等、導入に関し必要な事項を答申

※デュアルモードバス：専用軌道と一般道路を同一車両で連続して走行できるバス

2 計画の位置付け

本計画は、「新・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「相模原市総合都市交通計画」を上位計画とし、「相模原市新道路整備計画」を始めとした交通施策に係る個別計画との連携を図りながら、本市が目指す「将来の交通のすがた」の実現に向けて、システム、ルート、段階的な整備内容等、新しい交通システムを導入するための基本的な考え方を示すものです。

■上位・関連計画



■相模原市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）における都市づくりの方針図



出典) 相模原市都市計画マスタープラン

■相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）における将来の路面公共交通ネットワーク



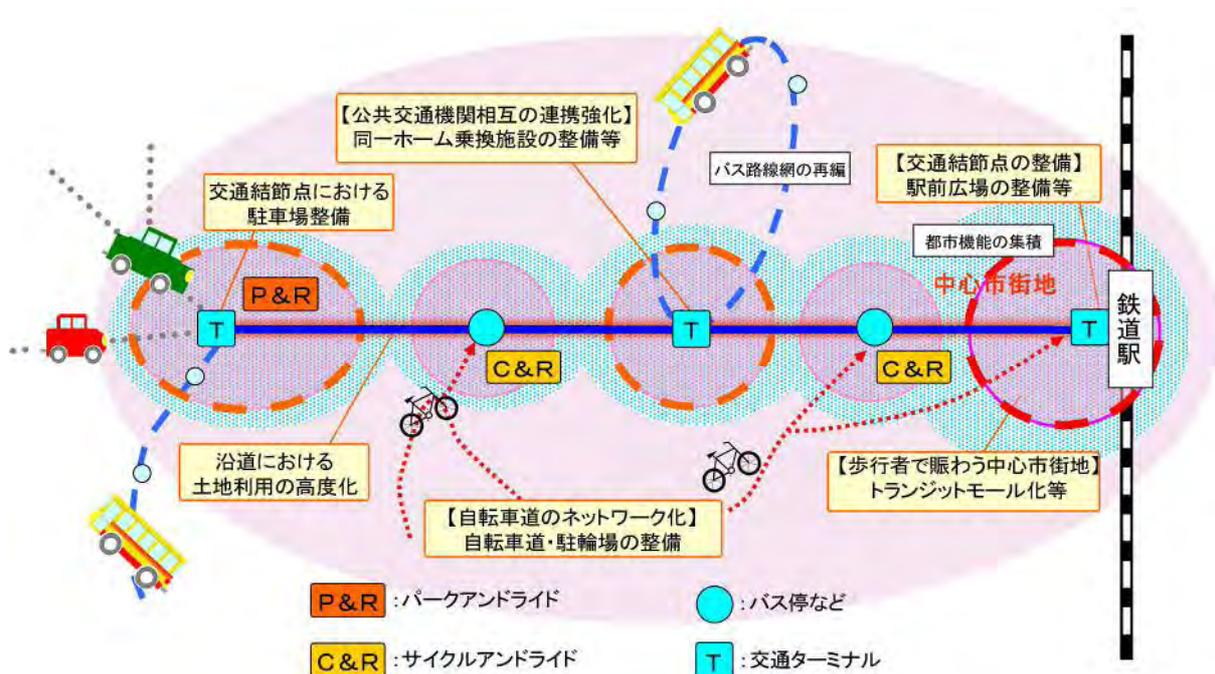
出典) 相模原市総合都市交通計画

3 本計画が目指す将来の交通のすがた

「相模原市総合都市交通計画」では、目指すべき将来の交通のすがたとして、誰もがいきいきと活動できる交通環境の実現や、交通渋滞の緩和、自動車利用の抑制による環境負荷の低減を図ることなどを目的に、定時性を備えた信頼性の高い公共交通を中心に、自転車、バス等の多様な交通が連携する交通体系の確立を目指すこととしています。

その実現に向けては、TDM（交通需要マネジメント）施策による公共交通の利用促進策や沿線への自転車・自動車駐車場の整備、交差点改良の実施等について、多角的かつ段階的に取り組むこととしており、本計画においても、この方針を共有します。

■相模原市総合都市交通計画（平成24年3月）における将来の交通のすがた



出典）相模原市総合都市交通計画

※TDM（交通需要マネジメント）：自動車運転者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通渋滞を緩和する取組

※パークアンドライド（P&R）：鉄道駅やバス停の周辺等の駐車場に自動車を駐車し、そこからは公共交通機関に乗り、目的地まで移動すること。

※サイクルアンドライド（C&R）：鉄道駅やバス停の周辺等の自転車駐車場に自転車を駐輪し、そこからは公共交通機関に乗り、目的地まで移動すること。

※トランジットモール：歩行者、自転車と、バスや路面電車など公共交通だけが通行できる空間

II 新しい交通システムの目標

1 本市の概況

本市は、神奈川県北西部、東京都心からおおむね 30 ～ 60km に位置し、面積は 328.82 平方キロメートルで、人口は 721,212 人（平成 28 年 4 月 1 日現在）となっています。本市の東部では、「橋本駅周辺地区」、「相模原駅周辺地区」及び「相模大野駅周辺地区」の 3 つの中心市街地において様々な都市機能が集積した土地利用が進んでいます。

鉄道については、JR 横浜線、JR 相模線、JR 中央本線、小田急小田原線、小田急江ノ島線及び京王相模原線の 6 つの路線に 17 駅が設置されており、本市と東京や横浜方面等を結ぶ移動手段として重要な役割を担っています。また、東京都（品川）～大阪市間を結ぶリニア中央新幹線駅が橋本駅に計画されているほか、小田急多摩線の唐木田駅から本市内、さらに愛川・厚木方面への延伸に向けた取組が進められています。

道路については、中央自動車道、圏央道、国道 16 号、国道 20 号、国道 129 号、国道 412 号、国道 413 号等が広域的な基幹道路として機能しています。しかし、これらを補完する幹線道路の整備状況や自動車交通量の増加により、一部の幹線道路では交通渋滞の発生や生活道路への通過交通の進入など交通環境の改善が課題となっています。

バス交通については、鉄道が市域の外縁部に配置されていることから、市内の移動手段の中心を担っており、鉄道駅や主要なバスターミナルとその周辺地域を結ぶように路線が配置されています。しかし、交通渋滞による影響等により、路線バスの運行に支障が生じる一方で、自家用車の増加や沿線における人口の減少等により、一部の路線ではバス利用者の減少が進んでいます。

■鉄道及び道路網

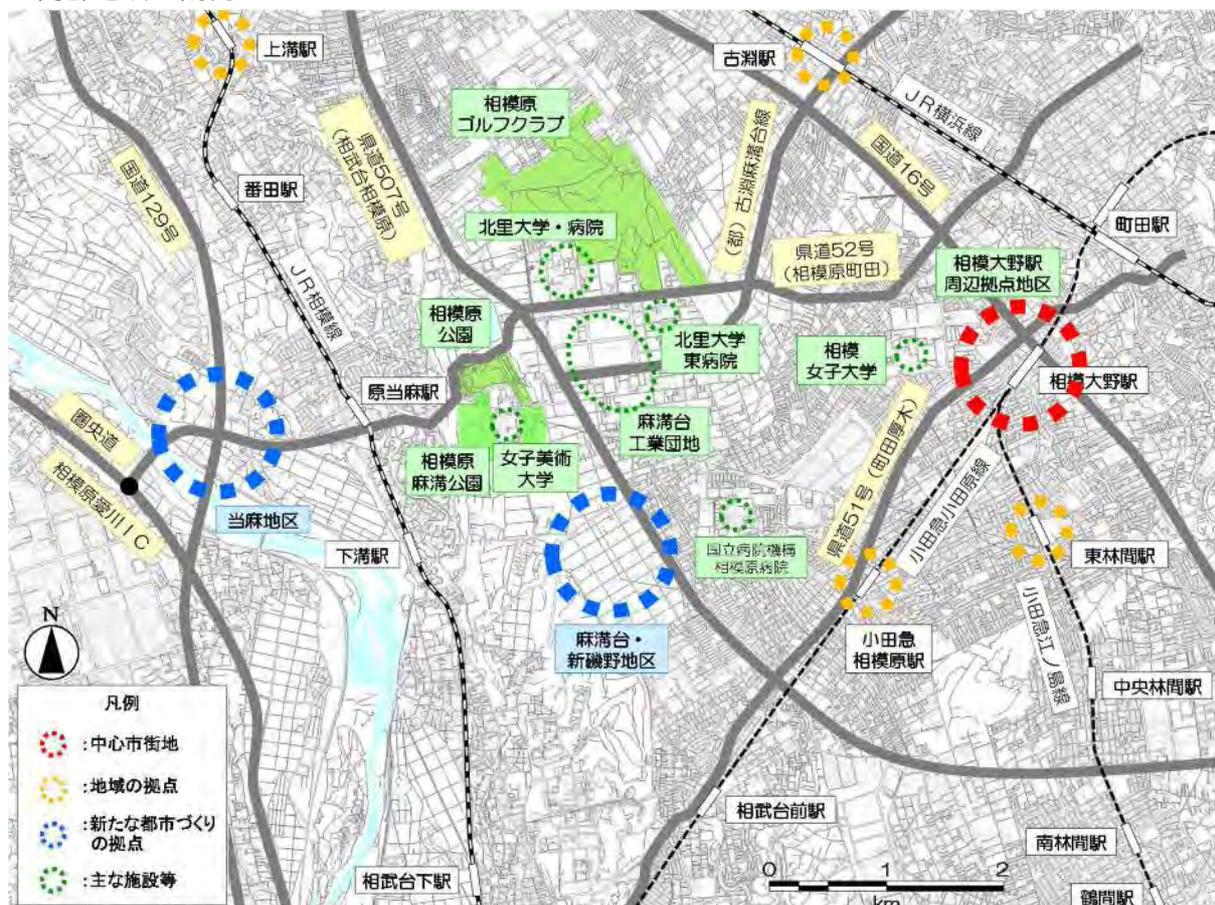


2 南部地域の概況

南部地域の都市構造には、次のような特徴が挙げられます。

- ① 鉄道については、JR横浜線、JR相模線、小田急小田原線及び小田急江ノ島線が、道路については、国道16号、県道51号（町田厚木）（以下「県道51号」という。）、県道52号（相模原町田）（以下「県道52号」という。）、県道507号（相武台相模原）（以下「県道507号」という。）等が、それぞれ地域の交通の骨格を成しています。
- ② 相模大野駅周辺は、市の3つの中心市街地の一つで、百貨店、文化・文教施設等が立地しており、商業業務拠点・交通拠点として位置付けています。
- ③ 古淵駅周辺、小田急相模原駅周辺及び東林間駅周辺は、商業地として、それぞれの地域の拠点機能を担っています。
- ④ 鉄道駅から離れた中央部の麻溝台地区には、北里大学・病院、麻溝台工業団地、女子美術大学等が立地しており、従業者、学生、来街者等が集中しています。
- ⑤ 麻溝台・新磯野地区及び当麻地区は、都市計画マスタープラン等で新たな都市づくりの拠点として位置付け、まちづくりを進めています。
- ⑥ 南部地域は、市の経営基盤（定住、雇用、交流人口、経済等）を支えることが期待される企業、大学、医療施設、商業施設等が立地しています。

■南部地域の概況



■南部地域における駅別乗降人員（平成26年度、一日平均）

（単位：人）

JR横浜線	JR相模線			小田急小田原線		小田急江ノ島線
古淵駅	原当麻駅	下溝駅	相武台下駅	相模大野駅	小田急相模原駅	東林間駅
44,330	9,164	2,266	2,482	126,479	55,612	21,266



▲相模大野駅周辺上空



▲相模大野駅

■麻溝台地区における主な施設・企業の通勤・通学者及びその手段



データ：施設・企業へのヒアリング結果（平成23年8月、相模原市実施）

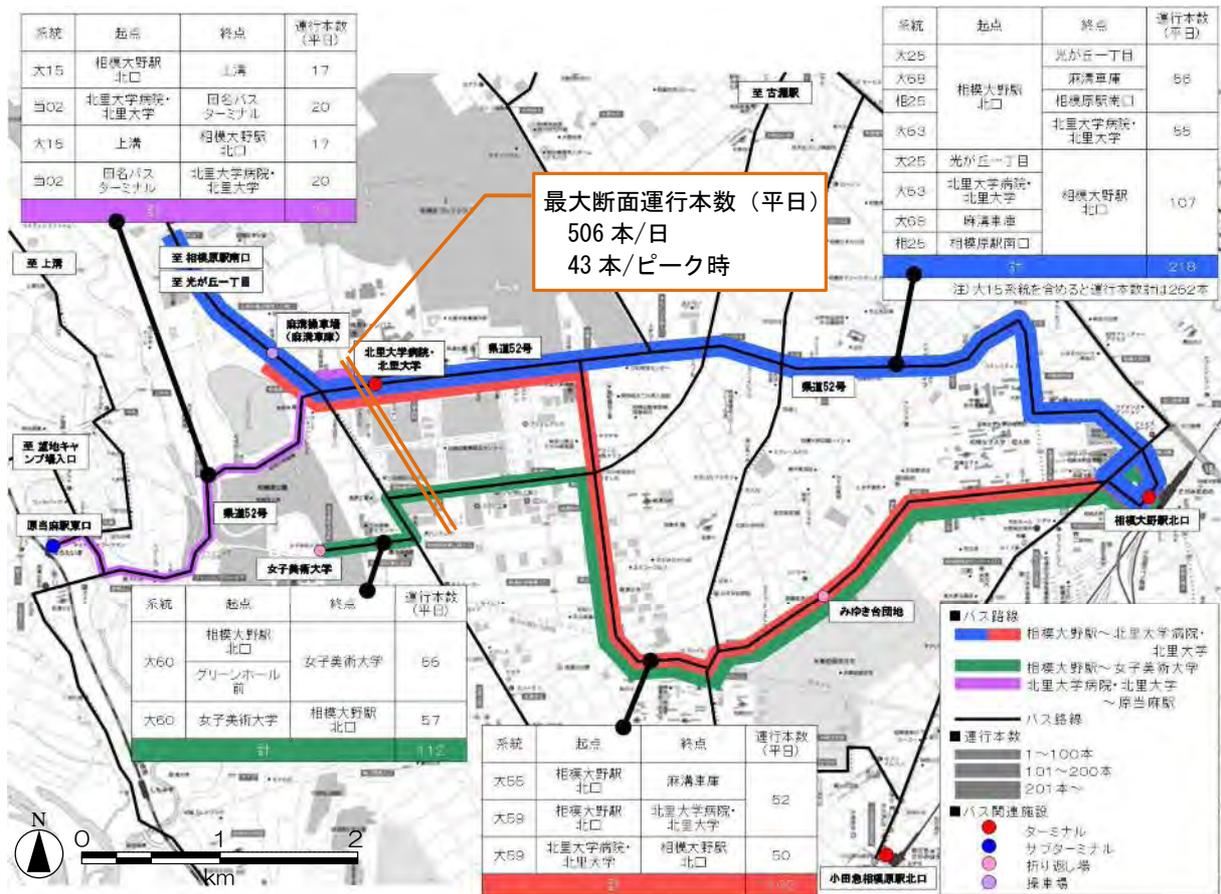
3 南部地域の交通問題

南部地域の交通問題としては、道路混雑やバス運行本数の多さなどから、バスの定時性・速達性が確保されていないこと、自転車交通の多さによる錯そう、相模大野駅北口ターミナルの容量不足などの問題が挙げられ、また、拠点間の連携強化も必要となっています。

(1) バス交通

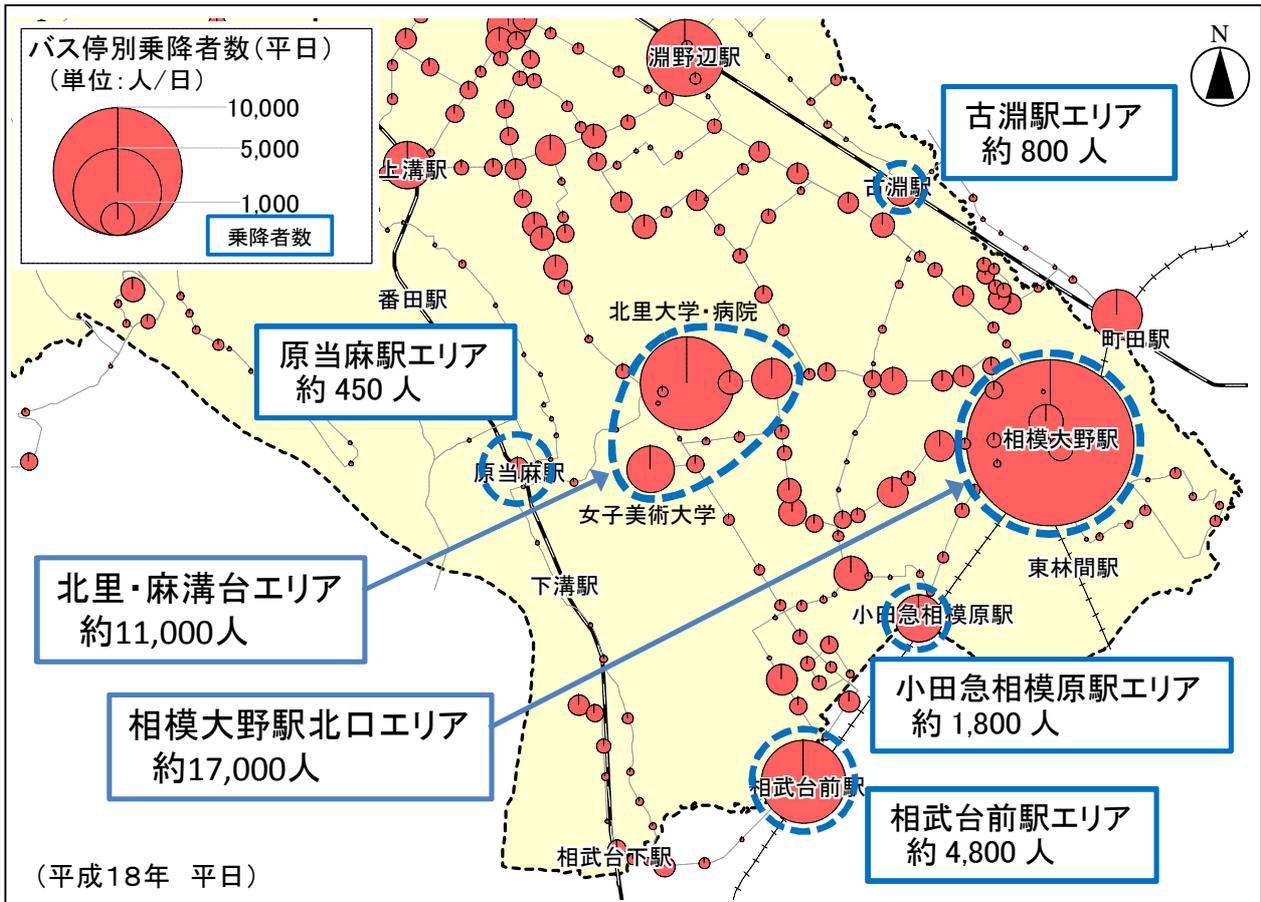
- 「相模大野駅～北里大学・病院、女子美術大学間」のバス路線は、市内で最も運行本数が多い路線で、平日 500 本以上（ピーク時 40 本以上）となっています。
- 鉄道駅を除くと、バス乗降者は、市内で北里大学・病院が最も多く、北里・麻溝台エリアでは 1 日に 10,000 人以上がバスを利用しています。
- 「相模大野駅～北里大学・病院、女子美術大学間」のバス路線は、道路混雑の影響などにより、定時性・速達性が確保されていません。

■相模大野駅～原当麻駅間のバス系統図



データ：神奈川中央交通株式会社ホームページ調べ（平成 27 年 12 月 14 日改正）

■バス停別乗降者数



データ：神奈川中央交通株式会社

■バス所要時間とバス表定速度

方向	時間帯	バス所要時間		バス表定速度	
		平均所要時間	(参考)日中の標準所要時間	平均表定速度	(参考)市内の平均表定速度
相模大野駅 ⇒北里大学・病院	7時～10時	約27.5分	約15分	10.4km/h	16.8km/h
	16時～19時	約23.5分	約15分	12.3km/h	
北里大学・病院 ⇒相模大野駅	7時～10時	約17.5分	約14分	16.0km/h	
	16時～19時	約23.5分	約14分	12.0km/h	

データ：神奈川中央交通株式会社

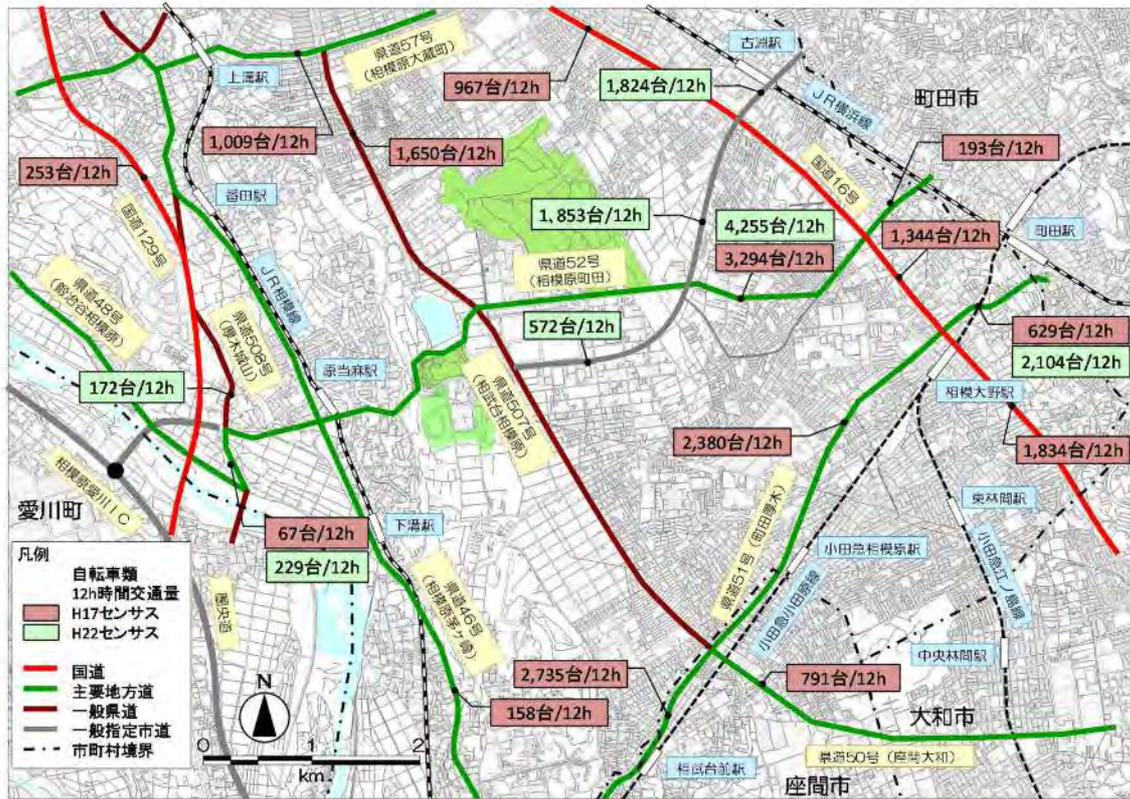
集計期間(路線)：平成24年11月1日～20日の平日(大53、相25系統)
 日中の標準所要時間：神奈川中央交通株式会社ホームページ調べ(平成24年11月)
 市内の平均表定速度：相模原市バス交通基礎調査(平成20年度)

(3) 自転車交通

○通勤・通学等の自転車利用が多く、自転車交通量が12時間当たり4,000台を超える場所があります。

○自転車通行環境が未整備な区間が多く、自転車と歩行者や自動車が錯そうしています。

■ 自転車交通量の状況



▲ 県道52号(木もれびの森入口交差点付近)

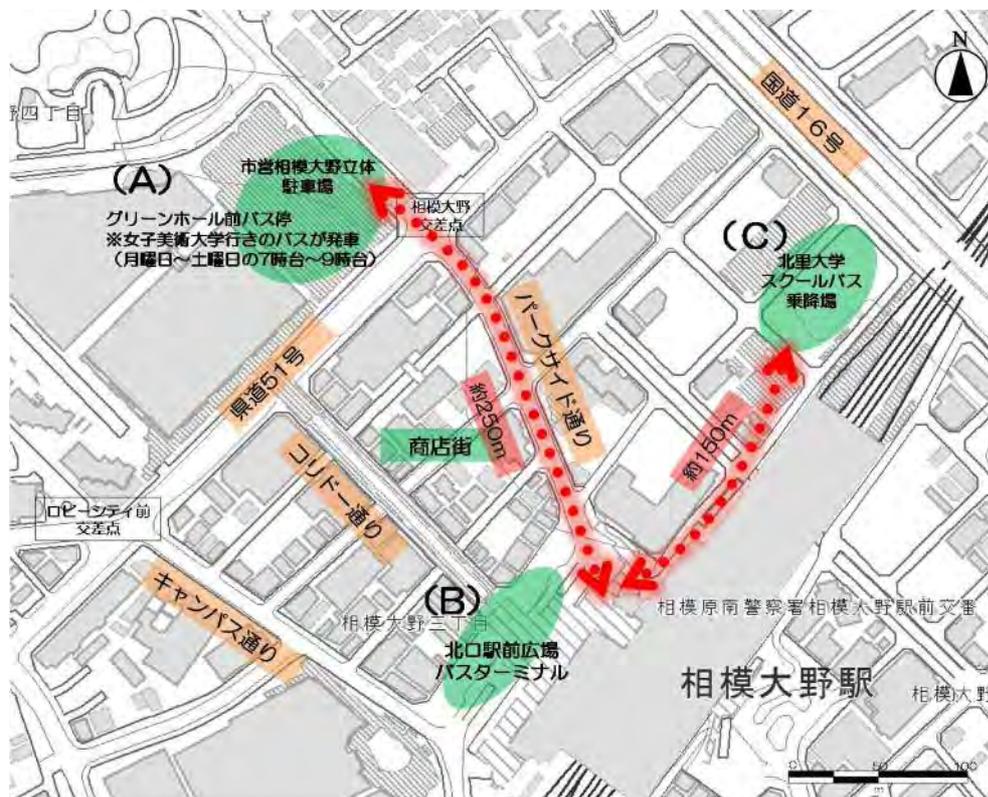


▲ 県道52号(大沼交差点付近)

(4)ターミナル

○相模大野駅北口では、駅前広場の容量不足により、女子美術大学行き路線バス、北里大学スクールバスが、駅前広場以外の場所から運行しており、鉄道との乗換利便性に問題があります。

■相模大野駅北口周辺のバス乗降位置



女子美術大学行き路線バスは、月曜日から土曜日までの7時台から9時台までは、グリーンホール前バス停を始発としています。
※その他の時間帯は、相模大野駅北口が始発

▲ (A) 市営相模大野立体駐車場
(グリーンホール前バス停)



▲ (B) 北口駅前広場バスターミナル



▲ (C) 北里大学スクールバス乗降場

4 新しい交通システムの目標

南部地域の交通問題を解決するための取組を整理し、新しい交通システムの目標を次のように定めます。

新しい交通システムは、沿線の居住者（特に鉄道駅から離れた地域）や各拠点への通勤・通学者、来街者を主な利用対象者とします。また、行政、産業、商業、観光、教育、医療など様々な機能の利用者のニーズにも対応することとなります。

◆交通問題を解決するための取組

バス交通

- 輸送力の高い公共交通システムとする。
- 自動車交通の影響を受けにくい構造により定時性・速達性を確保する。

自動車交通

- 自動車交通の影響により、公共交通の運行が阻害されないようにする。
- 自動車利用を削減し道路混雑を軽減するため、通勤目的など自動車利用を必ずしも要しない移動について、自動車に依存せずに移動可能な交通環境とする。
- 自動車から公共交通へ転換するように、公共交通の定時性・速達性を高めるとともに、公共交通へのアクセス性を高める。

自転車交通

- 自転車と公共交通とのアクセス性を高める。
- 定時性・速達性を確保した公共交通システムとする。

ターミナル

- バス発着場所を駅前広場に集約し乗換利便性を向上するため、輸送力の高い公共交通システムにより、相模大野駅へのバスの集中台数を削減し、駅前広場のバス、マイカー、タクシーの空間再配置、運用改善を行う。

都市拠点

- 南部地域の拠点における企業、大学、医療施設、商業施設等の交通アクセスを改善するため、これら施設とターミナル間の公共交通を定時性・速達性の高い公共交通システムとする。

◆新しい交通システムの目標

高い交通需要に対応可能な輸送力の実現

高い交通需要に対応可能な大きな輸送力を有する公共交通機関の導入により、輸送力の向上を図ります。

信頼できる公共交通サービスの実現

自動車交通の影響を受けない、又は受けにくい運行により、高い定時性・速達性を確保した公共交通サービスを実現します。

地域の交通アクセスの向上の実現

基幹的な公共交通の新しい交通システムと自転車、バス路線との連携（交通結節点での円滑な乗換え等）により、地域の交通アクセスの向上を図ります。

自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現

公共交通による移動に困難が伴わないように、公共交通を充実し、自動車に過度に依存しない交通環境を実現します。

まちづくりへの貢献

南部地域の拠点間の連携を強化し、活力ある中心市街地づくり、産業振興、麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たな拠点づくりの支援など、南部地域のまちづくりに貢献します。

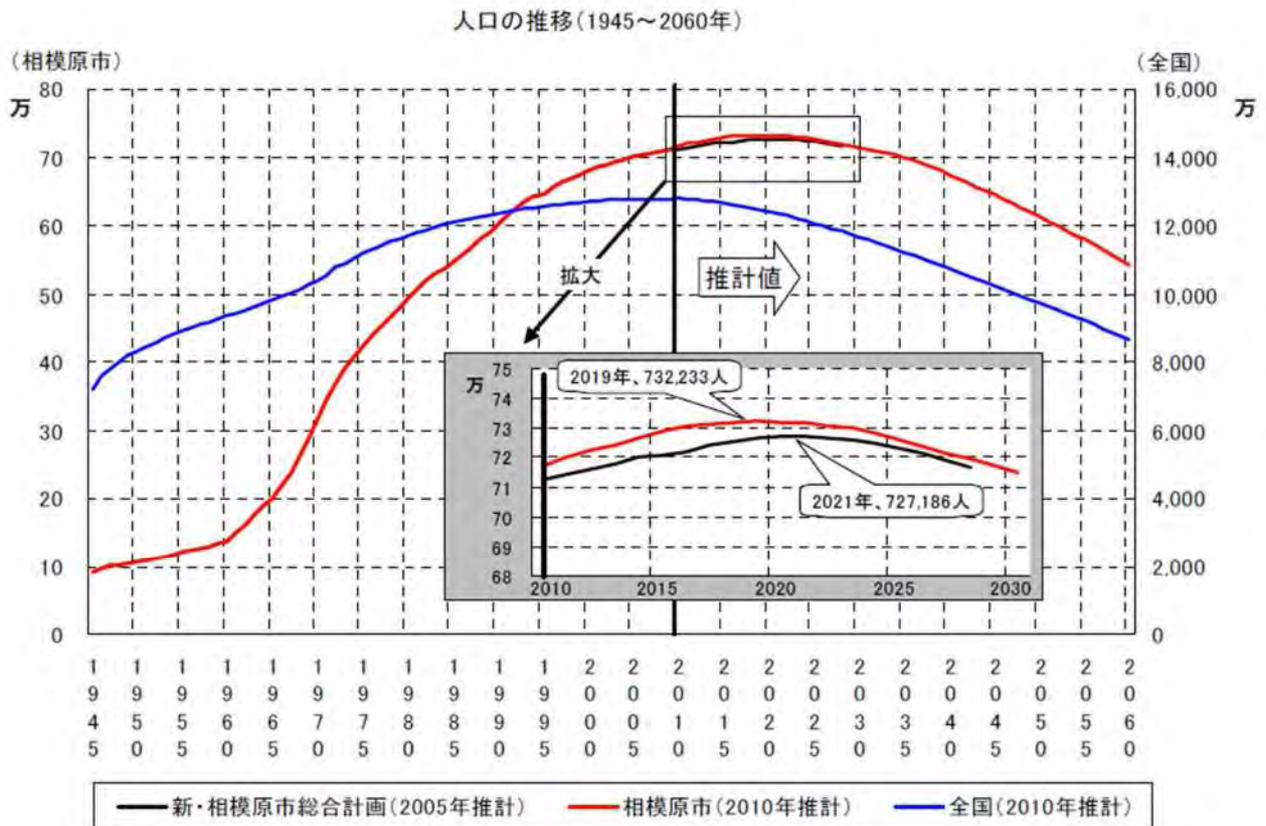
5 社会動向と新しい交通システム

新しい交通システムは、「人口減少社会」、「高齢社会」、「低炭素社会」といった社会動向を考慮し、貢献することが求められます。

(1)人口減少社会への対応

○将来の人口減少が予測される中、将来にわたり市街地を維持・活性化していくため、公共交通の充実を図り、往来しやすいにぎわいあるまちづくりに貢献します。

■2010年国勢調査に基づく将来人口推計

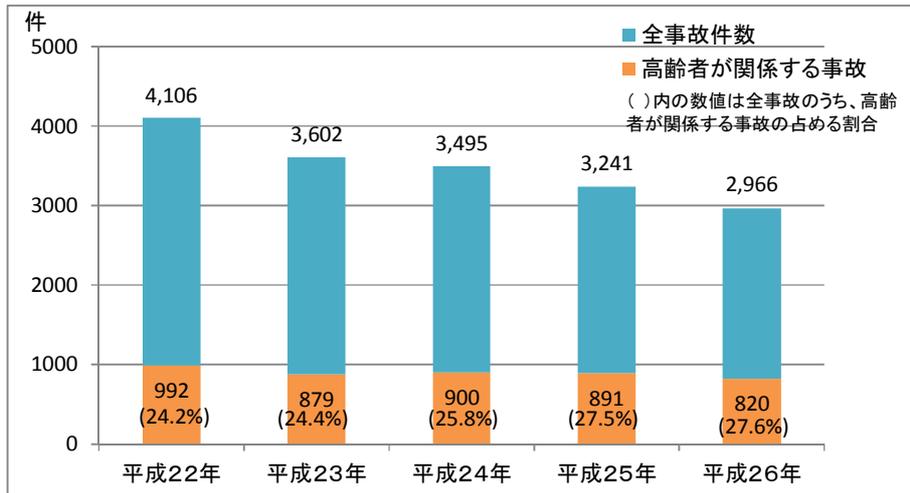


出典) 2010年国勢調査に基づく相模原市の将来人口推計(さがみはら都市みらい研究所)

(2)高齢社会への対応

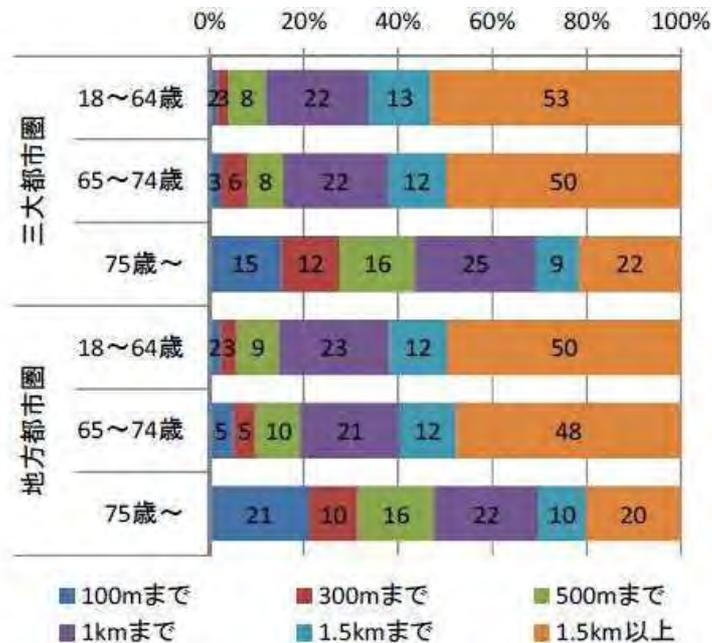
○運転免許の返納により自家用自動車での移動ができない高齢者や、歩行や自転車による移動が負担と感じる高齢者も移動しやすい交通環境を整備し、誰もがいきいきと活動できる社会の実現に貢献します。

■高齢者（65歳以上）が関係する交通事故件数の推移（相模原市）



データ：相模原市交通事故統計より集計

■歩行可能距離（全国）

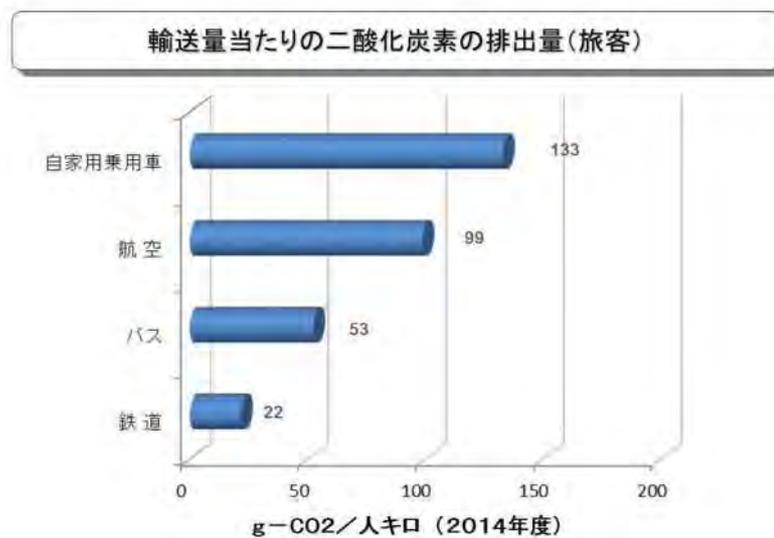


出典）都市における人の動き（平成22年全国都市交通特性調査 集計結果第2編）

(3)低炭素社会への対応

○輸送量当たりの二酸化炭素の排出量が多い自家用乗用車から、環境負荷の少ない公共交通への利用転換を促進するため、公共交通の利便性を向上し、持続可能な低炭素社会の実現に貢献します。

■輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



算出方法：各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（人キロ：輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を試算

出典）国土交通省ホームページ（運輸部門における二酸化炭素排出量）

III システムとルート

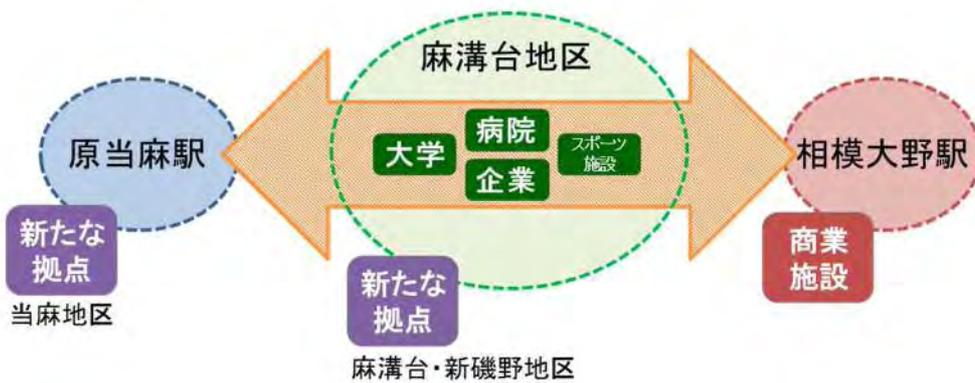
1 導入区間

導入区間は、新しい交通システムの目標の実現に向け、南部地域の拠点施設へのアクセス改善や新たな拠点との連携を図るため、「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」を結ぶ区間とします。

■新しい交通システムの目標



■導入区間のイメージ



▲原当麻駅



▲北里大学病院



▲相模大野駅



▲女子美術大学



▲総合体育館

2 輸送システムの選定

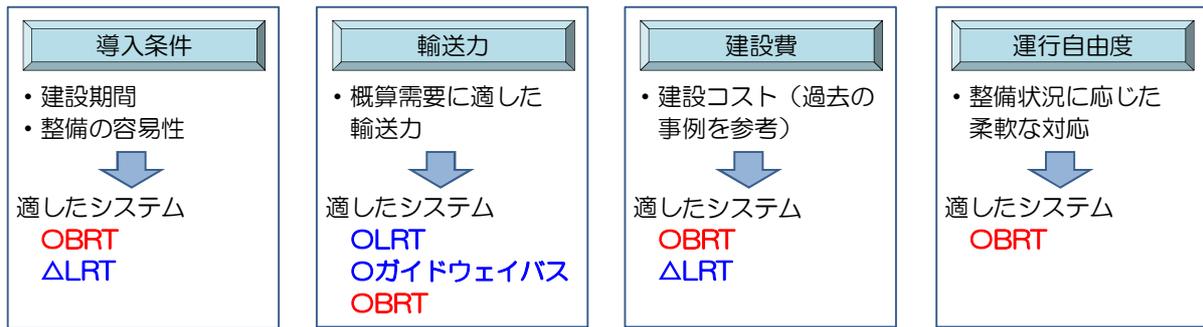
新しい交通システムとして導入する輸送システムは、ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス及びBRTを候補として、輸送力、定時性・速達性、整備に伴う影響、事業性、事業期間等の視点から比較検討しました。

その結果、輸送システムは、定時性・速達性に大幅な改善が期待でき、事業費が他のシステムと比べて安価で、段階的な運用及び道路状況に応じた柔軟な対応が可能なBRTとします。

■輸送システムの候補

システム	主な特徴	主な整備事例	整備イメージ
①ミニ地下鉄	従来の地下鉄より小断面化したトンネル内の軌道を小型車両が走行するシステム	<ul style="list-style-type: none"> ○都営大江戸線 ○横浜市営グリーンライン ○京都市営東西線 ○大阪市営長堀鶴見緑地線/今里筋線 ○神戸市営海岸線 ○福岡市営七隈線 	 <p>▲都営大江戸線</p>
②モノレール	主に道路上空に架設された軌道桁を上部にまたがった車両又は下部にぶら下がった車両が走行するシステム	<ul style="list-style-type: none"> ○多摩都市モノレール ○大阪モノレール本線/彩都線 ○沖縄モノレール ○千葉モノレール ○舞浜リゾートライン 	 <p>▲多摩都市モノレール</p>
③AGT Automated Guideway Transit (自動案内軌条式交通システム)	高架専用軌道をゴムタイヤ付き車両がガイドウェイに沿って走行するシステム	<ul style="list-style-type: none"> ○ゆりかもめ ○日暮里・舎人ライナー ○神戸ポートライナー/六甲ライナー ○広島アストラムライン 	 <p>▲ゆりかもめ</p>
④LRT Light Rail Transit (次世代型路面電車システム)	専用又は分離された軌道を加速性・快適性等を高めた車両が走行するシステム	<ul style="list-style-type: none"> ○富山ライトレール ○ナント/ストラスブール/ルアン/リヨン/モンペリエ/オルレアン (フランス) ○オーバーハウゼン (ドイツ) 	 <p>▲富山ライトレール</p>
⑤ガイドウェイバス	高架専用軌道を専用バスがガイドウェイに沿って走行するシステム	<ul style="list-style-type: none"> ○名古屋ガイドウェイバス 	 <p>▲名古屋ガイドウェイバス</p>
⑥BRT Bus Rapid Transit (幹線快速バスシステム)	路線バスをベースに走行路、車両、停留所、運賃収受等の改善を組み合わせ、一般車線の走行も可能で、道路状況への柔軟な対応が可能なシステム	<ul style="list-style-type: none"> ○名古屋基幹バス ○キト (エクアドル) ○イスタンブール (トルコ) ○ジャカルタ (インドネシア) 	 <p>▲名古屋基幹バス</p>

■システム選定のポイント



新しい交通システムとして BRT を採用

○概算需要（ピーク時で約 950～1,500 人/時）に適した輸送力と建設コスト

○道路の拡幅計画に対応して導入空間を段階的に活用でき、整備中でも連続的に運行が可能

○導入ルート of 道路の状況（走行空間や交通量）に応じた柔軟な運行形態が可能

■システムの比較

システム	導入条件	輸送力（実績）	建設費（実績等）	運行の自由度
① ミニ地下鉄	バス系に比べ、建設期間が長く、大規模工事となる。地下に導入空間を確保する必要がある。	3,600～ 30,240 人/時	190～ 325 億円/km	長区間で軌道が整備済みとならなければ、運行できず、段階運用の自由度が非常に低い。また、導入空間の区間の状況に応じた計画は難しい。
② モノレール	バス系に比べ、建設期間が長く、大規模工事となる。道路上に導入空間を確保する必要がある。	1,530～ 23,760 人/時	80～ 150 億円/km	同上
③ AGT	同上	1,620～ 12,960 人/時	85～ 145 億円/km	同上
④ LRT	他の軌道系に比べ、建設期間が短く、整備が比較的容易であるが、道路上に軌道を敷設する必要がある。	720～ 5,580 人/時	15 億円/km	同上
⑤ ガイドウェイバス	バス系に比べ、建設期間が長く、大規模工事となる。道路上に導入空間を確保する必要がある。	450～ 1,800 人/時	55 億円/km	一部区間の整備では、高架軌道に入出路を設置しなければ、一般車線を走行できず、段階運用の自由度が低い。また、導入空間の区間の状況に応じた計画は難しい。
⑥ BRT	軌道系に比べ、建設期間が短く、整備が容易である。部分的な専用走行空間の確保により、段階的な運行が可能となる。	780～ 3,120 人/時	0.5～ 7 億円/km	一部区間の整備でも運行が可能（一般車線も走行可能）であり、運用の自由度が高い。また、導入空間の区間の状況に応じた計画が容易である。

3 基本的な考え方

本計画におけるBRTの基本的な考え方（定義）は、路線バスをベースとし、走行形態、車両、駅・停留所、運賃収受、優先信号等の改善を組み合わせることで、定時性・速達性の確保や輸送力の増大が可能となる高度なバスシステム（幹線快速バスシステム）とします。

■国のBRT（Bus Rapid Transit）の定義（参考）

連節バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

出典）国土交通省ホームページ

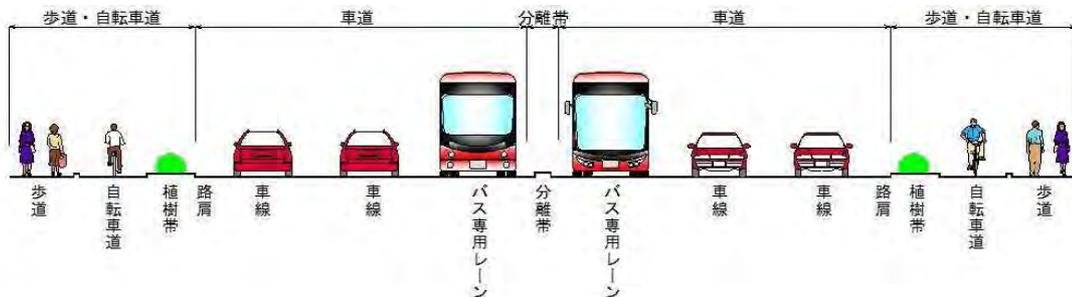
（1）走行形態

走行形態は、道路内のバス専用レーンの走行を基本としますが、交通状況・道路状況に応じて、バス優先レーンや一般レーンを走行します。

走行位置は、バス専用レーンの場合には左折車両や沿道施設への出入り車両との交錯がない中央走行、バス優先レーンや一般レーン走行の場合には、路側走行を基本とします。

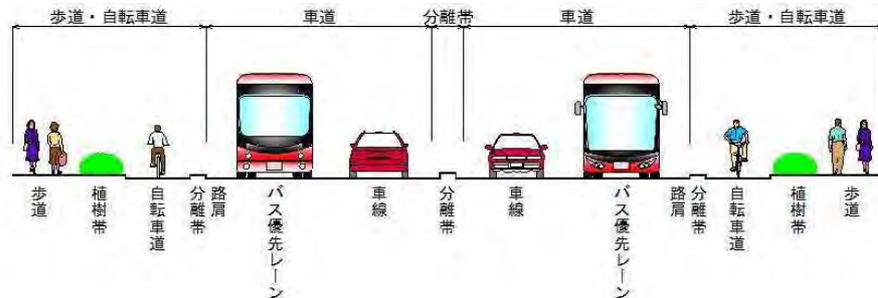
■バス専用レーンの整備イメージ

終日または朝夕のピーク時間帯に一般車線とは別にバス専用レーンを確保し、バスの専用通行帯として運用するもの。



■バス優先レーンの整備イメージ

朝夕のピーク時間帯に一般車線の車線数を減じ、バスの優先通行帯として運用するもの。



■バス専用レーンのイメージ



▲名古屋基幹バス

■バス優先レーンのイメージ



▲岐阜市

(2) 車両

導入する車両は、輸送力やターミナルの運用改善、輸送効率の面から連節バスを基本とします。連節バスは、走行空間の整備進捗に合わせた需要変化への対応や導入費用等を考慮し、通常バスと併用しながら段階的に導入します。

■連節バス

連節バスは、旅客の大量輸送のため車両が2つ以上つながっているバスで、学校、病院、業務集積地など一時的に大量の需要が発生する施設と鉄道駅を結ぶ輸送に適しています。国内では、厚木市、藤沢市、町田市、千葉市、新潟市、岐阜市等で運行されています。



▲厚木ツインライナー
(神奈川中央交通株式会社)



▲新潟BRT(新潟交通株式会社)
出典)新潟市ホームページ



▲京成バス(京成バス株式会社)



▲清流ライナー
(岐阜乗合自動車株式会社)
出典)岐阜市ホームページ

(3) 駅・停留所

ターミナル及び中間駅では、上屋・風よけ、情報提供装置等により、快適で利便性の高い待合環境の創出を図ります。

■バス待合空間のイメージ



▲シェルター(名古屋基幹バス)



▲上屋・風よけ(相模原市)



▲情報提供装置(柏市)

(4) 運賃収受

ターミナル及び中間駅では、乗降時間の短縮を図るため、車外での運賃支払方式とします。

■車外での運賃収受のイメージ



▲有人型簡易改札（幕張本郷駅）



▲簡易型改札

(5) 優先信号

導入ルートでは、交差点通過時間の短縮を図るため、PTPS（公共車両優先システム）の整備を基本とします。既に、ロビーシティ前交差点～相模原公園入口交差点間において、PTPSを導入済みですが、BRTの導入に合わせて機能強化を図ります。

■PTPSの整備イメージ



※PTPS
光ビーコンがバスの接近を感知し、青時間の延長又は赤時間の短縮を行う。

出典) 警察庁ホームページ

4 導入ルート

BRTの導入ルートは、南部地域の拠点施設である北里大学・病院、麻溝台工業団地、女子美術大学等へのアクセス強化や麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たな都市づくりの拠点との連携強化を図るとともに、拡幅整備計画のある県道52号を最大限に活用するルートとします。

■導入ルート



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。
 ※上記区間の整備が行われるまでの間は、導入ルートは現行の路線バスのルートとします。

■周辺まちづくりの状況



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

①県道52号（相模原町田）道路改良事業
 圏央道相模原愛川ICへのアクセス機能の強化による広域ネットワークの確立、市南部地域の東西連携の強化や交通混雑の緩和、緊急輸送路の整備や自転車道・歩道等の整備による安全確保を図ることを目的とする。

②麻溝台・新磯野地区整備推進事業
 圏央道相模原愛川ICから約3kmに位置し、アクセス道路の整備による交通利便性の向上が期待される地区の特性をいかした「新たな都市づくりの拠点」や「新たな産業創出の拠点」の形成を図ることを目的とする。

③当麻地区整備促進事業
 圏央道相模原愛川IC周辺地区という立地特性をいかした複合的な機能を有する「新たな産業拠点」の形成を図ることを目的とする。

IV 導入計画

1 基本的な考え方

1.1 段階的な整備による導入計画

BRTの導入に当たっては、県道52号拡幅整備（相模原公園入口交差点～国道16号方面）の想定スケジュールを時間軸に設定し、短期・中期・長期での段階的な導入計画とします。県道52号拡幅整備想定スケジュールは、次のとおりです。

- 短期：相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点で事業中
- 中期：相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点で事業が完了しているが、西大沼4丁目交差点～国道16号方面は事業未着手
- 長期：西大沼4丁目交差点～国道16号方面の事業が完了

短期・中期・長期の時間軸の年数は、BRTの導入を進める上での一定の目安とするものであり、県道52号拡幅整備の事業進捗によって変動します。

■想定する時間軸の考え方（※時間軸の年数は目安の数値）

時間軸		取組目標	県道52号拡幅整備 想定スケジュール	
			相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点※1	西大沼4丁目交差点～国道16号方面※2
短期	本計画策定後 おおむね3～5年以内	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時性・速達性の段階的向上 ・ 公共交通需要の掘り起こし 	事業中	事業未着手
中期	本計画策定後 おおむね5～10年以内	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時性・速達性の更なる向上 ・ 利用転換策の積極的な取組 	事業中～ 事業完了	事業未着手
長期	本計画策定後 おおむね10～20年以内	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定時性・速達性の確保 ・ 利用転換策の継続的な取組 	事業完了	事業中～ 事業完了

■導入ルート



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

※1：都市計画決定済区間

※2：将来的に多車線整備の位置付けがなされている区間（相模原市総合都市交通計画）

1.2 区間別の走行形態

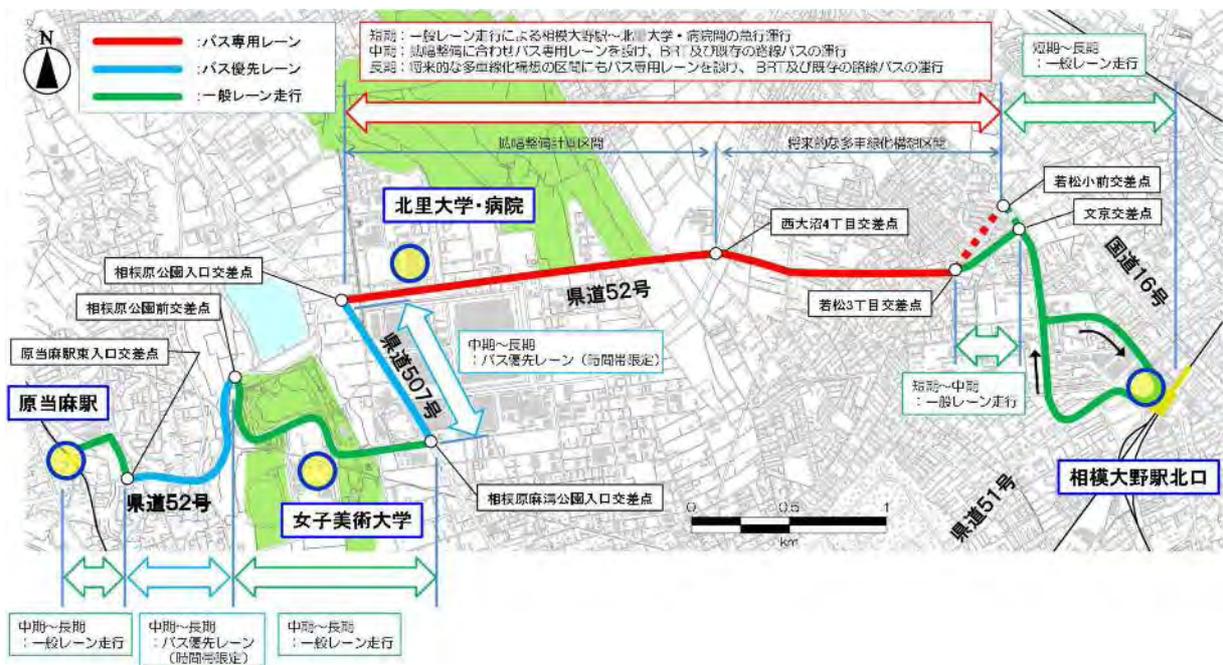
BRTは、交通状況や道路状況、拡幅整備の進捗に応じて、区間ごとにバス専用レーンやバス優先レーン、一般レーン走行により運行します。

短期では、相模大野駅～北里大学・病院間の運行とし、全区間一般レーンでの走行とします。

中期では、相模大野駅～原当麻駅間の運行とし、県道52号の相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点間についてはバス専用レーン、相模原公園前交差点～原当麻駅東入口交差点間及び県道507号区間については、需要に応じて設置するバス優先レーン、その他の区間については一般レーンでの走行とします。

長期では、中期での走行形態に加え、多車線化構想のある県道52号の西大沼4丁目交差点～国道16号方面の区間についてもバス専用レーンでの走行を基本とします。

■ 区間別の走行形態



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

1.3 ターミナル・中間駅の配置

導入ルート上の拠点施設である相模大野駅、北里大学・病院、女子美術大学及び原当麻駅をターミナルとし、中間駅は、次の考え方にに基づき配置することとします。

- ① 一定数以上の需要とBRTの速達性の確保を重視して配置する。
- ② 並行する他系統のバス路線や支線となるバス路線の再編等を勘案して配置する。
- ③ ターミナル（相模大野駅、北里大学・病院、女子美術大学及び原当麻駅）の位置を踏まえて配置する。

中間駅の具体的な設置位置については、前提となる他系統のバス路線再編に合わせて検討するとともに、沿線地域と合意形成を図りながら、決定することとします。

■ターミナル・中間駅の配置（案）



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

1.4 連節バスの段階的導入

連節バスは、高い輸送力を有しており、バスターミナルの運用改善、運行の効率化が図られます。

導入に際しては、連節バスの特性をいかすため、走行環境に関する要件や運行サービスに関する要件が整った区間から段階的に導入していくこととします。

■バスの車両諸元の比較

	連節バス	通常バス
車両サイズ	全長：17.99m 幅員：2.55m  (参考：厚木ツインライナー)	全長：10.705m 幅員：2.49m  (参考：大型ノンステップバス)
乗車定員	約 130 人	約 75 人
最小回転半径	9.543m (車両性能)	8.3m (車両性能)

■連節バスの特性

①高い輸送力	・1台当たりの乗車定員が約130人で、通常バスの約75人に比較して約1.7倍の輸送力がある。⇒高い交通需要への適応性が高い。
②バスターミナルの運用改善	・発着台数を削減しても輸送力を維持することが可能なことから、バスターミナルの運用改善による利便性向上や周辺の交通渋滞の緩和につながる。⇒相模大野駅北口等において高い効果が期待できる。
③運行の効率化	・同じ利用者数を輸送するのであれば、通常バスよりも効率的な運行が可能となる。⇒効率的な公共交通網の形成が図られる。

■連節バスの特性をいかすための要件

①走行環境に関する要件	<ul style="list-style-type: none"> ・走行可能な道路幅員や交差点形状が確保されている。 ・一般交通に影響しないバス停（バスベイ）やターミナルとなっている。 ・ボトルネック交差点等の渋滞箇所が改善されている。
②運行サービスに関する要件	<ul style="list-style-type: none"> ・現状よりも目的地までの所要時間が短縮されている。 ・高い交通需要が想定されるバス停・ターミナルを連絡する。 ・魅力的な車両デザインとし、新しいシステムの印象を高める。

2 施設計画

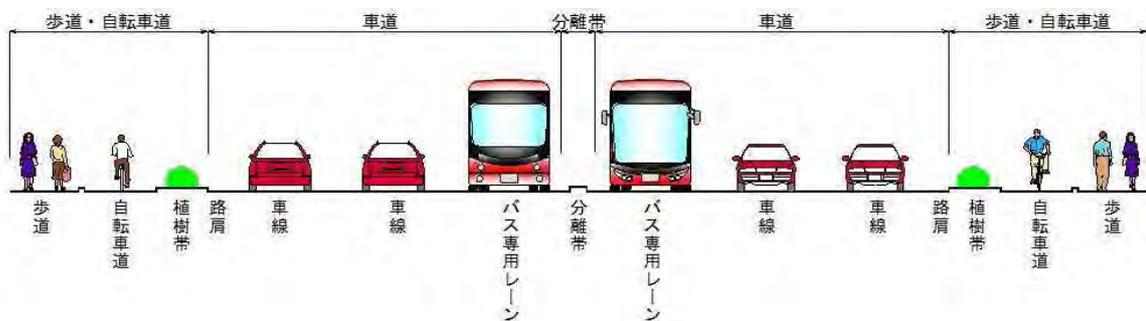
2.1 単路部

(1) 単路部の整備方針

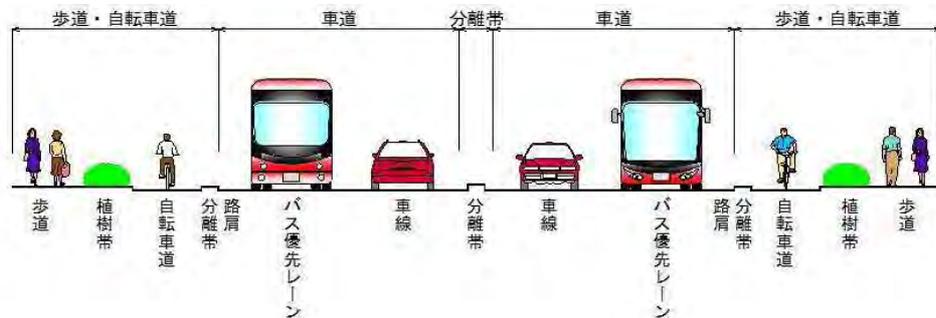
BRTの運行区間には中央走行を基本とするバス専用レーンや路側走行を基本とするバス優先レーン及び一般レーンがあり、いずれの区間についても連節バスが円滑に走行できる形状とするとともに、一般交通の安全性・円滑性に配慮した平面計画や断面計画を検討する必要があります。整備に当たっては、短期・中期・長期の各段階に応じた適切な整備を行います。

■代表的な単路部の標準断面構成（案）

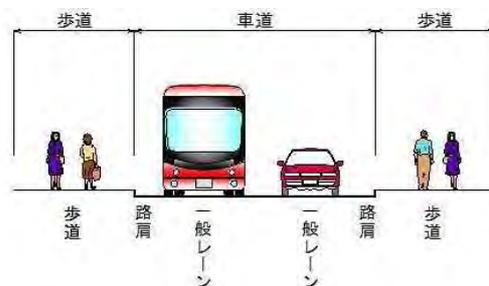
①バス専用レーン【県道52号（相模原公園入口交差点～国道16号方面）】



②バス優先レーン【県道507号（相模原公園入口交差点～相模原麻溝公園入口交差点）】



③一般レーン【市道】



(2) バスベイの整備方針

導入ルートのうち、バス優先レーンや一般レーン区間では、既存の路線バスがバス停で停車している際に後続車両が追い抜きできるようにバスベイを整備し、BRTを含めた一般交通の円滑化を図ります。

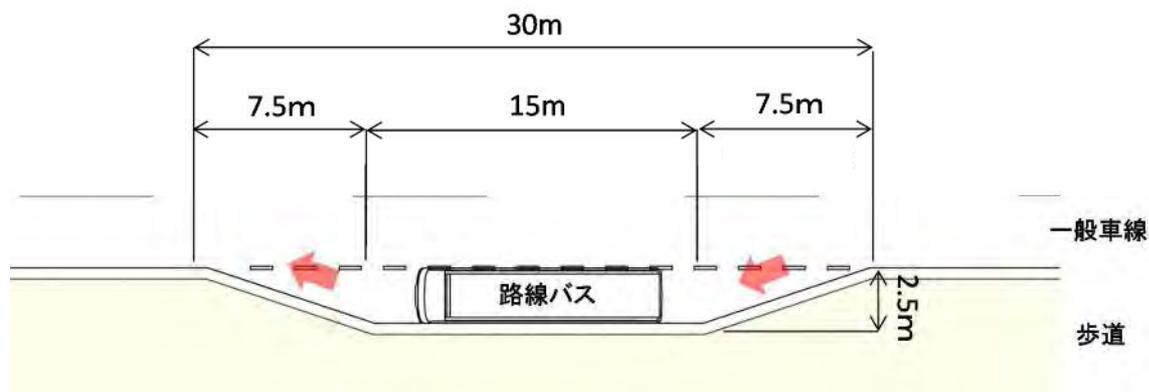
なお、整備に当たっては、乗降者数や将来の道路整備計画を考慮し、整備効果の高い箇所から優先的に整備を行います。

■バスベイ整備例



▲北里東病院バス停

■バスベイの標準的な形状



■ 現行のバス停箇所



凡例 ● : ターミナル ● : 整備済

バス停番号	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
現況バス停名称	原当麻駅	原当麻駅東	下原	山の神坂下	女子美術大学	総合体育館前	泉立稲塚駅前	友愛赤坂入口	友愛赤坂前	北里大学西院・北里大学	麻溝台高校	北里東病院	大野台入口	オメガ前	大沼	大沼小学校前	東通り	団地入口	小沼	南中前	グリーンホール前	稲塚北口

■ バスベイの現状

現行バス停				バスベイ	
バス停番号	名称	方面	乗降者数※1 (人/日)	整備状況※2	BRTの追抜可否
2	グリーンホール前	東行き	192	あり	可
3	南中前	南行き	126	あり (幅員不足)	不可
		北行き	119	あり (幅員不足)	不可
4	小沼	南行き	132	なし	不可
		北行き	89	なし	不可
5	団地入口	東行き	182	なし	不可
		西行き	207	なし	不可
6	東通り	東行き	181	あり (幅員不足)	可(他車線走行のため)
		西行き	174	あり (幅員不足)	不可
7	大沼小学校前	東行き	305	あり (幅員不足)	不可
		西行き	280	あり (幅員不足)	不可
8	大沼	東行き	144	あり (幅員不足)	不可
		西行き	127	あり (幅員不足)	不可
21	原当麻駅東	南行き	11	なし	不可
		北行き	33	なし	不可

※中期までに道路拡幅整備が予定されている区間及びターミナルを除く。

※1：乗降者数：新しい交通システム検討調査報告書資料編 平成21年3月 相模原市

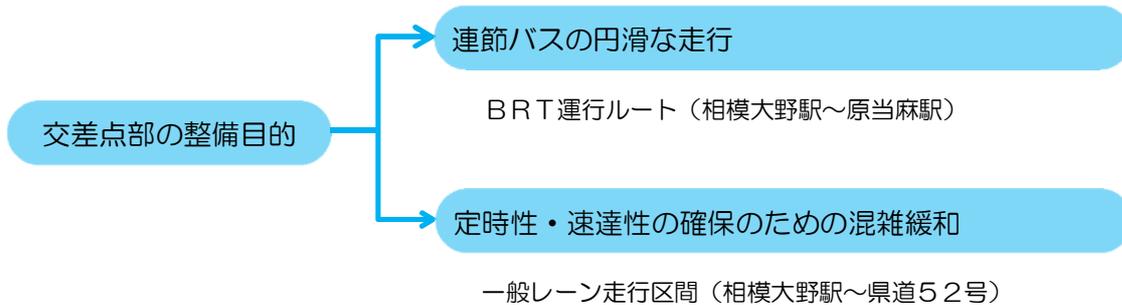
※2：整備状況：幅員不足は、バスベイの幅員が2.5m未満の状況

2.2 交差点部

(1) 交差点部の整備方針

導入ルートにある交差点では、連節バスの円滑な走行を確保するための整備を行うとともに、定時性・速達性を確保するために混雑を緩和し、交通全体の円滑化を図るための整備を行います。

■交差点部の整備目的



(2) 連節バスが円滑に走行するための交差点の整備

連節バスは、通常バスよりも車体が長いため、交差点において右左折する際の支障の有無について検証し、連節バスが円滑に走行することができるよう、必要な交差点の改良整備を行います。

(3) 定時性・速達性を確保するための混雑緩和を図る交差点の整備

相模大野駅～県道52号間では、相模大野交差点や文京交差点における朝夕のピーク時間帯の渋滞により、バスの定時性・速達性の確保が困難となっているため、混雑を緩和し、BRTを含めた交通全体の円滑化を図るために必要な交差点の改良整備を行います。

■交差点位置図



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

2.3 中間駅

(1) 中間駅の施設概要

中間駅は、BRTの走行位置により、道路中央タイプと道路路側タイプに分けられます。

中央走行を基本とするバス専用レーン区間に設置する中間駅は、道路中央タイプとし、大沼付近や北里東病院が該当し、その他の区間に設置する中間駅は、道路路側タイプとし、総合体育館付近が該当します。

なお、中間駅は、導入ルートを実行する他系統の路線バスのバス停としても利用できる構造とします。

■ 中間駅の配置



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

■ 中間駅のタイプ

タイプ	該当する中間駅
道路中央タイプ	②大沼付近、③北里東病院
道路路側タイプ	⑤総合体育館付近

(2) 中間駅(道路中央タイプ)の構造概要

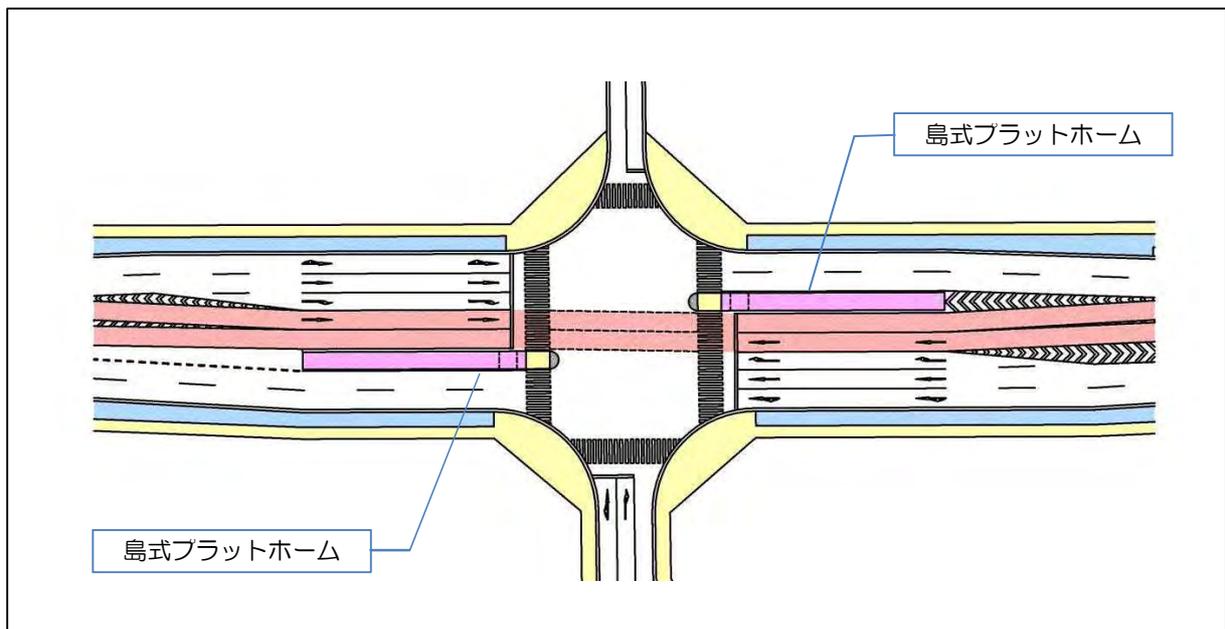
道路中央タイプの中間駅は、上下線それぞれに島式のプラットフォームを配置する構造とし、上屋や風よけ、ベンチ等を設けて快適な待合空間の創出を図ります。また、歩行者用信号や防護柵、標識、車両衝突防止用施設等を設け、安全対策を図るとともに、バリアフリー施設を整備します。

なお、道路路側タイプの中間駅についても道路中央タイプと同様に快適な待合環境の創出を図るとともに、バリアフリー施設を整備します。

■計画条件

計画要素	計画条件
利用車両	BRTの連節バス及び通常バス
形式	道路中央への島式のプラットフォーム形式(上下線それぞれに配置)
位置	交差点付近へ設置し、利用者は横断歩道を利用して中間駅へアクセス

■中間駅設置イメージ(道路中央タイプ)



■断面要素

計画要素	計画概要
全体幅員	W=3.0m
設置する施設	<p>ホーム背面側：上屋支柱、防護柵、風よけ、ベンチ、案内板等を設置 ホーム前面側：上屋支柱、将来的なホームドア設置スペース等を設置</p>



▲中間駅（名古屋基幹バス）



▲上屋・風よけ（相模原市）



▲情報提供装置（柏市）

■延長

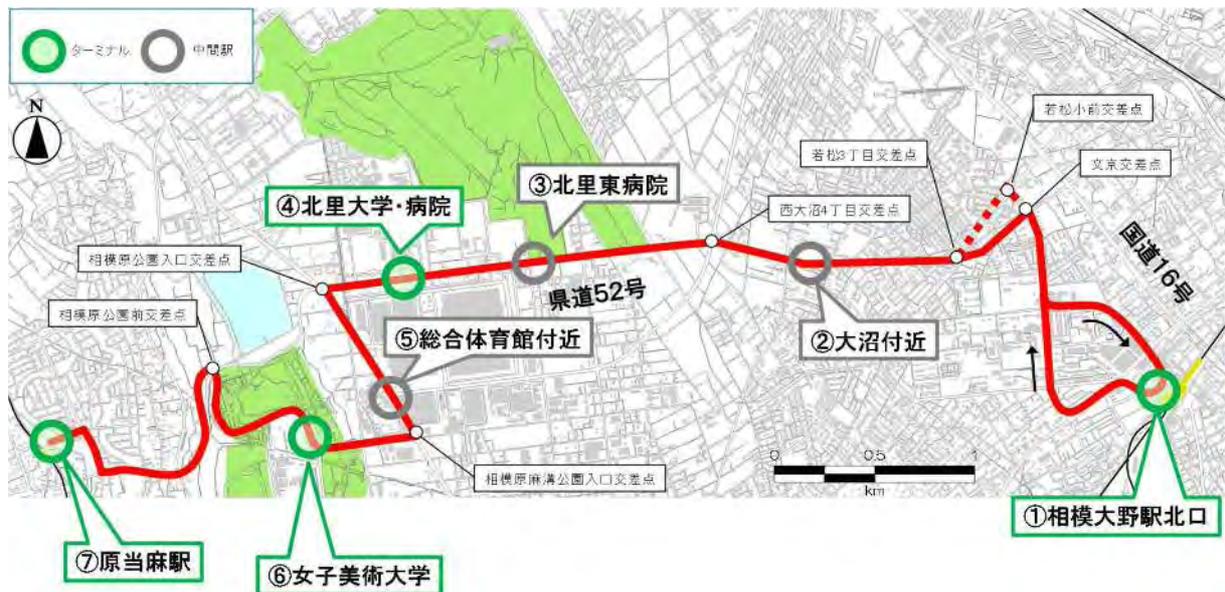
計画要素	計画概要
プラットフォーム	L=33m（連節バスの長さ、通常バスの長さ、余裕長、利用者の滞留スペースを考慮した延長）
その他	<p>スロープ及び横断歩道手前の平坦部</p>

2.4 ターミナル

導入ルートには、4箇所（相模大野駅北口、北里大学・病院、女子美術大学及び原当麻駅）のターミナルがあり、BRTの導入に当たっては、運用に支障がないレイアウトとする必要があります。また、バス待ち環境については、上屋や風よけ、ベンチ等を設けて快適な待合環境の創出を図るとともに、バリアフリー施設を整備します。

なお、ターミナルのレイアウトについては、関係機関等との調整を行った上で確定していきます。

■ターミナルの位置



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

■各ターミナルの現状



▲相模大野駅北口



▲北里大学・病院



▲女子美術大学



▲原当麻駅

■バス待ち環境事例



▲シェルター（名古屋基幹バス）



▲情報提供装置（名古屋基幹バス）

■バリアフリー施設事例



▲触知サイン（さいたま新都心駅）



▲視覚障害者誘導用ブロック（さいたま新都心駅）

3 導入計画

3.1 短期

短期の段階では、相模大野駅～北里大学・病院間における急行バスの運行及び連節バスの導入を目指します。

県道52号（相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点）の拡幅整備と並行して、交差点改良やバスベイ整備、相模大野駅北口ターミナルの改良や周辺での自動車流入抑制により、定時性・速達性の段階的向上を図ります。また、相模大野地区及び麻溝台地区におけるTDM・MM施策により、公共交通の利用促進・需要増加に取り組みます。

■主な取組内容

分類	主な取組内容
ハード整備	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 交差点改良及びバスベイ整備 ➢ 相模大野駅北口ターミナルの改良・運用変更
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 相模大野駅北口周辺での自動車流入抑制策（時間帯限定） ➢ 連節バスの試験走行等による検証 ➢ 相模大野地区及び麻溝台地区におけるTDM・MM施策

【取組位置図】



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

※MM（モビリティ・マネジメント）：1人ひとりのモビリティが、社会的にも個人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など）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のこと。

3.2 中期

中期の段階では、相模大野駅～原当麻駅間の運行とし、県道52号の一定区間（相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点）において、バス専用走行空間を有する交通システムの導入を目指します。

県道52号の一定区間へのバス専用レーンの設置や県道52号のその他区間及び県道507号へのバス優先レーンの設置、女子美術大学及び原当麻駅ターミナルの改良、交差点改良及びバスベイ整備、ターミナル及び中間駅での車外運賃収受等により、定時性・速達性の更なる向上を図ります。

■主な取組内容

分類	主な取組内容
ハード整備	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 県道52号（相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点）におけるバス専用レーンの設置 ▶ 県道52号（バス専用レーンの未設置区間）及び県道507号におけるバス優先レーンの設置（※需要動向に応じて） ▶ 女子美術大学及び原当麻駅ターミナルの改良（※需要動向に応じて） ▶ 市道（相模原麻溝公園入口交差点～相模原公園前交差点）の局所改良 ▶ 交差点改良及びバスベイ整備 ▶ 連節バスの段階的導入 ▶ 優先信号の機能強化 ▶ 相模大野駅北口～県道52号間における定時性・速達性向上策の検討・実施
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ターミナル及び中間駅での車外運賃収受 ▶ 相模大野地区及び麻溝台地区におけるTDM・MM施策

【取組位置図】



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

3.4 サービス目標

BRTのサービス目標は、短期、中期、長期の段階ごとに、ピーク時の所要時間と表定速度で示します。相模大野駅～北里大学・病院間の所要時間については、相模大野駅～北里大学・病院間の急行バスを運行する短期では、16.5分、相模大野駅～原当麻駅間で運行する中期では、14.8分、県道52号の西大沼4丁目以東が完成する長期では、12.6分と予測し、これをサービス目標とします。

■導入スケジュールとサービス目標

運行 時期	BRT運行区間	サービス目標		
	相模大野駅 からの区間	北里大学・病院	女子美術大学	原当麻駅
現況	既存路線バス	所要時間：25.6分※ 表定速度：11.2km/h※	所要時間：25.7分※ 表定速度：13.2km/h※	
短期	相模大野駅 ～北里大学・病院	距離：5.0km 所要時間：16.5分 表定速度：18.2km/h		
中期	相模大野駅 ～原当麻駅	距離：5.0km 所要時間：14.8分 表定速度：20.3km/h	距離：6.7km 所要時間：20.4分 表定速度：19.7km/h	距離：9.0km 所要時間：26.9分 表定速度：20.1km/h
長期	相模大野駅 ～原当麻駅	距離：5.2km 所要時間：12.6分 表定速度：24.7m/h	距離：6.9km 所要時間：18.3分 表定速度：22.6km/h	距離：9.2km 所要時間：24.9分 表定速度：22.2km/h

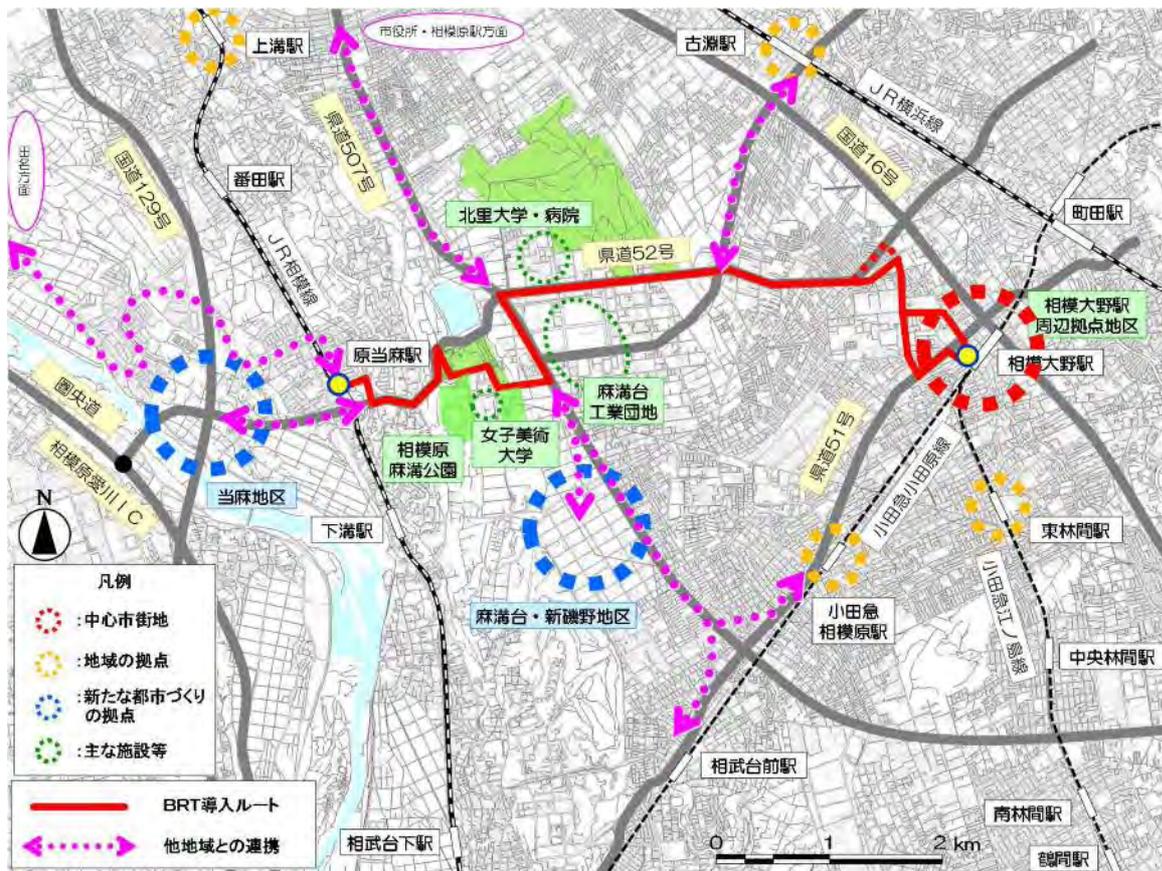
※現況の所要時間、表定速度は、平成24年11月1日から同月20日までの平日における7時から10時及び16時から19時までの平均値を算出。女子美術大学の値は、みゆき台団地経由

※表定速度：二地点間の移動における平均的な速度のことで、移動時間にはバス停での停車時間や信号待ちの時間も含む。

3.5 全体的な取組

全区間・各段階において定時性・速達性を向上させる全体的な取組として、公共交通の利用促進、既存バス路線の再編、麻溝台・新磯野地区や当麻地区における拠点づくりとの連携、中心市街地づくりや産業振興への貢献、自転車や既存バス路線との連携、市内他拠点との連携や市内他地域での展開、社会動向への対応等に取り組みます。

【全体的な取組位置図】



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

4 相模大野駅北口周辺地区における定時性・速達性の向上策

4.1 地区の現状と対策の方向性

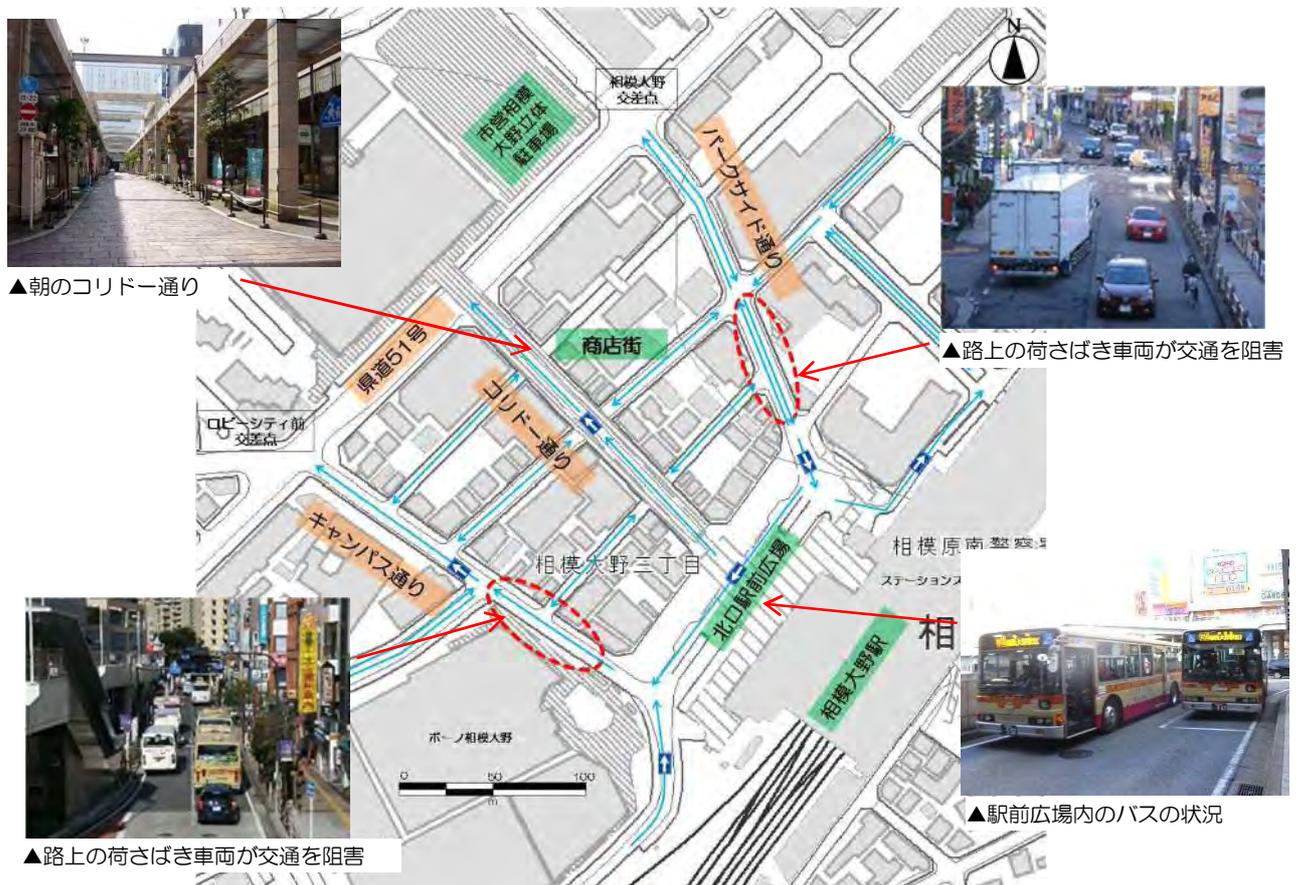
本地区は、商業・業務施設の集積が進み、公共交通機関である路線バスやタクシー、荷さばき等を行う貨物車、駅への送迎や買い物目的の一般車などの自動車が集まる地区となっています。

地区の現状は、次のとおりです。

- ① 自動車の駅前広場の利用経路は、パークサイド通りの駅前広場入口部からキャンパス通り方向への一方通行規制により、時計回りに限定されている。
- ② 駅前広場へ向かう路線バスは、ピーク時には2分に1本以上の高頻度で運行されている。
- ③ 一方通行規制により、全ての自動車が同じ経路に集中する。
- ④ 雨天時には、送迎目的の一般車の増加により、路線バスの定時性が大きく低下することがある。
- ⑤ パークサイド通りやキャンパス通りでは、荷さばき等のための駐車車両により、路線バスの走行阻害や自転車の安全性低下の問題が発生している。

以上のことから、バス交通の円滑化のためには、道路の容量拡大やバス交通とその他の自動車交通を分離するなどの対策が考えられますが、本地区では沿道建物の立地が進んでいることから、新たな道路整備は困難であるため、必要最小限のハード整備と併せたソフト施策により、BRTを含めたバス交通の定時性・速達性の向上に取り組みます。

■相模大野駅北口周辺地区の概況



4.2 自動車流入抑制策

(1) 基本的な考え方

自動車流入抑制策は、バス交通の定時性・速達性の向上を図るため、特定の種類の車両（車種）やエリア及び時間帯を定めて、駅前広場や駅前広場から県道51号に向かう道路への流入を規制するものです。

基本的な考え方は、次のとおりです。

- ① 規制対象とする車種、エリア（道路）及び時間帯を限定し、本地区の交通への影響を限定的なものとする。
- ②本地区は、商業・業務施設の集積が進んだ地区であるため、規制による来街者や業務活動への影響を極力抑える。
- ③ 規制時間帯においても規制エリア内にある自動車が流出するための経路を確保する。
- ④ 規制時間帯においては、駅前広場内での送迎ができなくなるため、駅前広場付近での送迎用の乗降スペースの確保に配慮する。

なお、実施に向けては、規制内容等について地域や交通管理者等と協議・調整を図りながら検討を進めるものとします。

(2) 対象車種の検討

駅前広場に流入する自動車台数を抑制する効果や、対象車種を明確にすることで実行性が高まることなどが期待できることから、規制の対象車種は、公共交通機関である路線バス、タクシー・ハイヤーを除く全ての自動車として検討します。

なお、規制による商業・業務活動等への影響が課題となりますが、規制時間帯以外での荷さばき作業のルール化や規制エリア外への共同荷さばき場の確保、許可証の発行等の対応策の検討を併せて行います。

■車両分類と規制対象

車両分類	属性	駅周辺地区への流入目的	規制対象	
バス	路線バス（BRT含む。）	公共交通機関として駅へ結節	対象外	
	企業等の送迎バス、観光バス等	営業・業務活動	対象	
貨物車	運送業者、宅配便業者等	商店・事業所等への荷物の輸送	対象	
乗用車	営業用	タクシー・ハイヤー	公共交通機関として駅へ結節	対象外
	自家用	一般車（マイカー）	買い物、駅への送迎等	対象
		商業・業務関係者	営業・業務活動	対象

(3) 対象エリア(道路)の検討

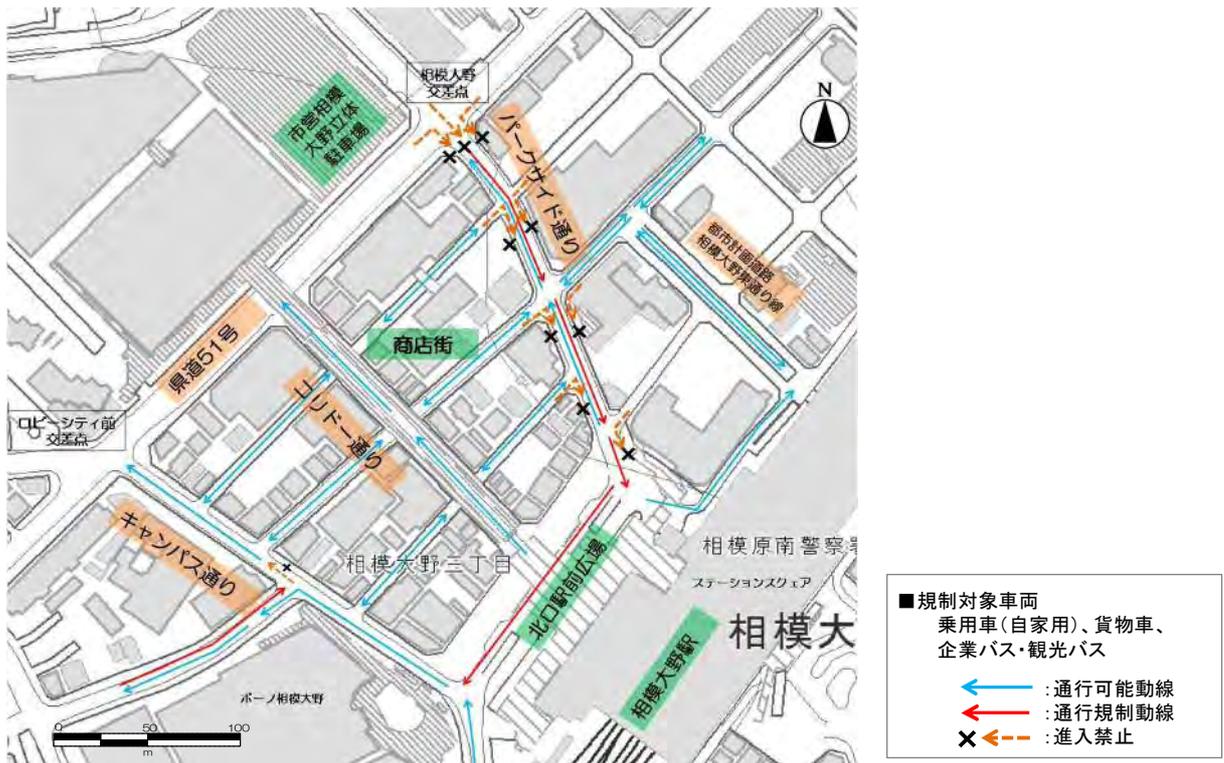
規制の対象エリア(道路)は、パークサイド通りにおける駅方向への規制及びキャンパス通りにおけるポーノ相模大野の北側交差点から県道51号方向への規制などを検討します。

なお、規制の区間等は、現状の交通動線を踏まえ、規制を実施した場合の対象エリア内や周辺道路への影響等を考慮して検討します。

■規制の検討案

パークサイド通り：全線規制

キャンパス通り：ポーノ相模大野の北側道路及び駅前広場方面から県道51号方向の規制



■上記検討案のうち、パークサイド通りの規制区間を南側のみとした検討案



(4) 対象時間帯の検討

規制の対象時間帯は、規制を実施した場合の効果が期待できる本地区全体の交通量及び路線バスの運行本数が多い時間帯とするとともに、規制による来街者や業務活動等への影響を極力少なくするため、多目的な交通が集中する時間帯や規制の長時間化を避けることを基本とし、「平日の朝 7:00～8:30」として検討します。

なお、検討に当たっては、路線バス利用者の集中状況や自動車本地区に流入する目的の調査等による現状把握を行いながら進めます。

4.3 その他の定時性・速達性向上策

自動車流入抑制策は、エリア及び時間帯を限定した施策であるため、規制を行わない道路や時間帯においては、高い効果が現れるものではありません。

このため、本地区では、自動車流入抑制以外にもバス交通の定時性・速達性向上策として、次の施策を併せて検討します。

①目標

BRTを含むバス交通の定時性・速達性の向上（利便性の向上）

②方針

- ・相模大野駅北口周辺地区の交通円滑性を低下させる要因の解消
- ・大規模なハード整備を伴わないソフト施策の導入

③手法

- ・交差点やターミナルの運用変更
- ・TDM（交通需要マネジメント）施策
- ・MM（モビリティ・マネジメント）施策 など

なお、施策の検討・実施に当たっては、検討段階からの地域や交通管理者等との協議・調整、社会実験手法による改善プロセスを取り入れながら進めます。

5 既存バス路線網の再編方針

5.1 基本的な考え方

BRTの導入に伴い、既存バス路線網については、路線バスからBRTへの需要転換や「相模原市バス交通基本計画」における運行サービス水準目標値、中・長期におけるBRTの整備進捗状況等を踏まえつつ、地域全体の交通利便性の確保及び効率的な公共交通網形成の観点から、再編等を進める必要があります。

既存バス路線の再編は、BRTへの需要転換及びルートにより、次の路線に分けて検討を行っていきます。

- ①再編し、減便を考える路線（相模大野駅～北里大学・病院間においてBRTとルートが同じ路線）
- ②再編を考える路線（BRTへの乗り継ぎが想定される路線）
- ③減便を考える路線（BRTとルートは異なるが、起終点が同じため利用者の減少が見込まれる路線）
- ④再編を考えない路線（BRTと競合しない路線）

■ BRTの導入に伴うバス路線の再編方針



※県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号方面）の整備位置は、確定したものではありません。

5.2 地域全体の交通利便性の向上に向けて

バス路線網再編は、次のように進め、維持する必要があります。

- ① 地域全体の交通利便性の確保及び公共交通網形成の観点から、地域、事業者、その他の関係機関と協議・調整を行いながら、合意を図る。

また、持続可能な公共交通網とするため、市が中心となり、地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定を検討するなどの取組を進める。

- ② ターミナル等におけるBRTと路線バス間の乗り継ぎや路線バス相互の乗り継ぎに対して利用者が感じる抵抗感の軽減を図るため、次に示す取組を進める。

- ・乗り継ぎの円滑化（物理的な乗り継ぎ抵抗の軽減）
- ・運行ダイヤの調整
- ・バスロケーションシステムの機能向上
- ・乗り継ぎ割引の充実
- ・乗り継ぎバスに関する車内での情報提供の充実
- ・バス発車案内システムの設置

■乗り継ぎ円滑化の事例



▲富山LRT

■バス発車案内システムの事例



▲栄バスターミナル（名古屋基幹バス）

V 事業性の検証

1 需要予測と運行計画

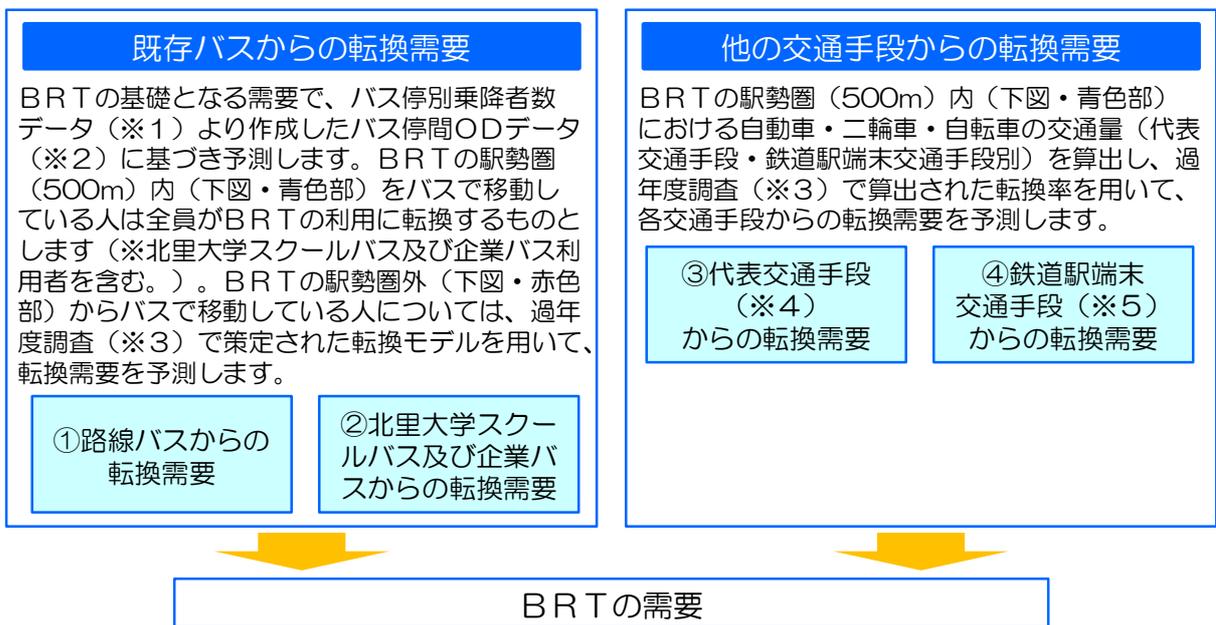
1.1 中期及び長期における需要予測

(1) 需要予測方法

BRTの需要は、「既存バスからの転換需要」と「他の交通手段からの転換需要」を予測し、合算します。

需要予測は、過年度の検討において策定した交通手段転換モデル（所要時間と運賃を変数としたロジットモデルと言われる確率モデル）に本計画の諸条件を適用し、中期及び長期の2ケースについて行いました。

■需要予測方法



■BRTの駅勢圏（500m）及び既存バス停勢圏（300m）



- ※1：神奈川中央交通(株)による調査結果（調査日：平成27年6月22日（月））
- ※2：バス停間の利用者数（例：相模大野駅で乗車して大沼で降車した人数）を整理したデータ
- ※3：新しい交通システム検討調査報告書資料編 平成21年3月 相模原市
- ※4：代表交通手段は、単一の交通手段しか利用しない場合にはその交通手段、複数の交通手段を利用した際には、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順で優先した交通手段のこと。
- ※5：鉄道駅端末交通手段とは、鉄道を利用する際に、駅まで又は駅から利用する交通手段のこと。

(2) 需要予測結果

BRTの需要予測は、相模大野駅～原当麻駅間における利用者の合計で中期においては、約 12,000 人/日、長期においては、約 12,600 人/日となります。

中期、長期ともに、転換需要は路線バスからの転換需要が最も多く、中期で約 62%、長期で約 64%を占めています。断面利用者（各区間の利用者数）は相模大野駅～大沼付近間が最大で、相模大野駅から遠くなるにつれて減少していきます。

■需要予測（中期）

着 発								合計
	相模大野	大沼付近	北里東病院	北里大学・病院	総合体育館	女子美術大学	原当麻	
相模大野		810	516	2,897	556	701	82	5,561
大沼付近	730		46	162	20	16	4	978
北里東病院	357	35		77	7	64	10	549
北里大学・病院	2,901	130	90		24	9	74	3,229
総合体育館	581	15	7	25		18	9	654
女子美術大学	733	12	50	8	11		13	826
原当麻	61	7	10	61	8	13		159
合計	5,364	1,008	719	3,228	626	820	191	11,956

■断面利用者数（中期）

区間	日利用者数(人)		
	西行き	東行き	合計
相模大野駅～大沼付近	5,561	5,364	10,925
大沼付近～北里東病院	4,999	4,833	9,832
北里東病院～北里大学・病院	4,594	4,597	9,191
北里大学・病院～総合体育館	1,566	1,569	3,135
総合体育館～女子美術大学	985	960	1,945
女子美術大学～原当麻駅	191	159	350

■需要予測（長期）

着 発								合計
	相模大野	大沼付近	北里東病院	北里大学・病院	総合体育館	女子美術大学	原当麻	
相模大野		828	520	3,140	558	703	83	5,832
大沼付近	747		51	172	25	72	4	1,071
北里東病院	362	39		66	3	5	10	485
北里大学・病院	3,193	143	77		24	9	74	3,521
総合体育館	584	20	3	25		18	9	657
女子美術大学	736	56	4	8	11		13	827
原当麻	63	7	10	61	8	13		161
合計	5,684	1,093	665	3,471	628	819	192	12,553

■断面利用者数（長期）

区間	日利用者数(人)		
	西行き	東行き	合計
相模大野駅～大沼付近	5,832	5,684	11,516
大沼付近～北里東病院	5,328	5,202	10,530
北里東病院～北里大学・病院	4,840	4,895	9,735
北里大学・病院～総合体育館	1,569	1,574	3,143
総合体育館～女子美術大学	986	962	1,948
女子美術大学～原当麻駅	192	161	353

※合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがあります。

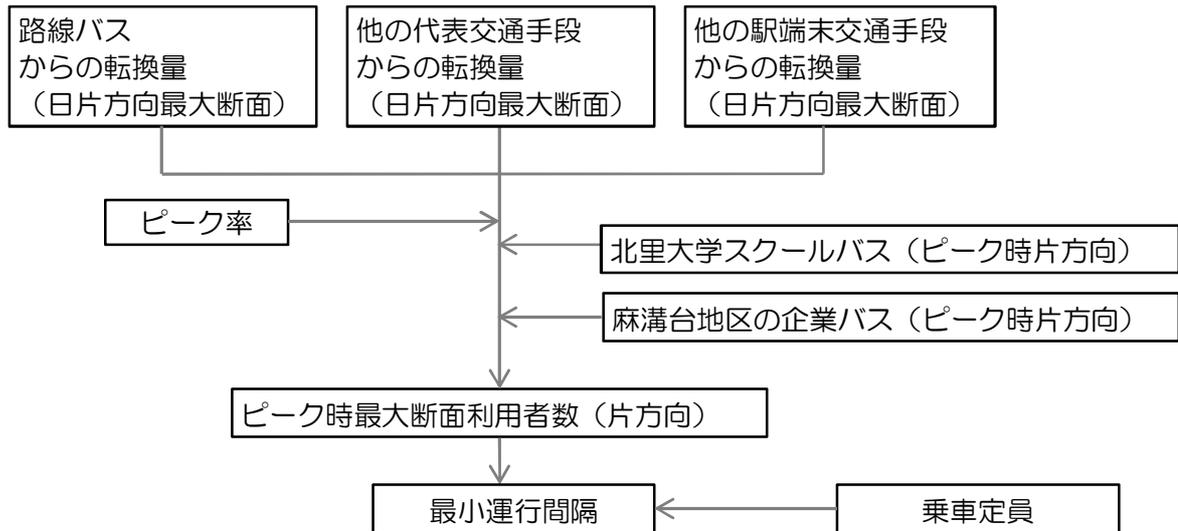
1.2 中期及び長期における運行計画

(1) 最大断面利用者数区間における最小運行間隔(中期及び長期)

需要予測結果より、ピーク時最大断面利用者数(片方向)を算定し、その際に必要となる最小運行間隔を中期、長期のそれぞれについて算定しました。

その結果、ピーク時最大断面利用者数(片方向)が、中期では1,329人/時、長期では1,373人/時となり、中期、長期とも運行間隔が5分、運行本数12本/時となりました。

■最小運行間隔の算定フロー



■ピーク時最大断面利用者数(片方向)及び最小運行間隔

時期	ピーク時最大利用者数 (人/片方向・時)	区 間	運行計画(ピーク時)	
			運行間隔(分)	運行本数(本/時)
中期	1,329	相模大野駅~大沼付近 (西行き)	5	12
長期	1,373	相模大野駅~大沼付近 (西行き)		

(2) 区間別運行間隔(中期及び長期)

区間別の運行間隔は、運行時間帯を5時～23時と既存の路線バスと同様とし、ピーク時及び日当たりの区間別利用者数から、ピーク時及びオフピーク時における各ターミナル間について設定しました。

なお、設定した運行間隔による輸送力に対する需要の割合(需要/輸送力)は、女子美術大学～原当麻駅間では、輸送力に余裕のある運行となりますが、当麻地区や麻溝台・新磯野地区の新たな都市づくりなどによる需要増を見込んでいないため、今後、これらの地区での公共交通利用促進の取組等により、本区間の需要増を図っていきます。

■区間別運行間隔

ターミナル間	ピーク時間帯(8時間) 6時～10時 16時～20時	オフピーク時間帯(10時間) 5時～6時 10時～16時 20時～23時
相模大野駅～北里大学・病院	5分(12本/時) ※中期需要/輸送力=85% ※長期需要/輸送力=88%	10分(6本/時)
北里大学・病院～女子美術大学	10分(6本/時) ※中期需要/輸送力=68% ※長期需要/輸送力=69%	15分(4本/時)
女子美術大学～原当麻駅	15分(4本/時) ※中期需要/輸送力=7% ※長期需要/輸送力=7%	15分(4本/時)

■相模原市バス交通基本計画による幹線バスのサービス水準(参考)

時間帯	運行間隔
平日ピーク時(6時～10時、16時～20時)	15分以内
平日オフピーク(上記以外)	30分以内

■ピーク時断面利用者数(人/時)

区 間	中期		長期	
	西行き	東行き	西行き	東行き
相模大野駅～大沼付近	1,329	1,301	1,373	1,352
大沼付近～北里東病院	1,226	1,203	1,278	1,261
北里東病院～北里大学・病院	1,159	1,161	1,198	1,208
北里大学・病院～総合体育館付近	533	534	534	535
総合体育館付近～女子美術大学	159	156	160	156
女子美術大学～原当麻駅	35	30	35	30

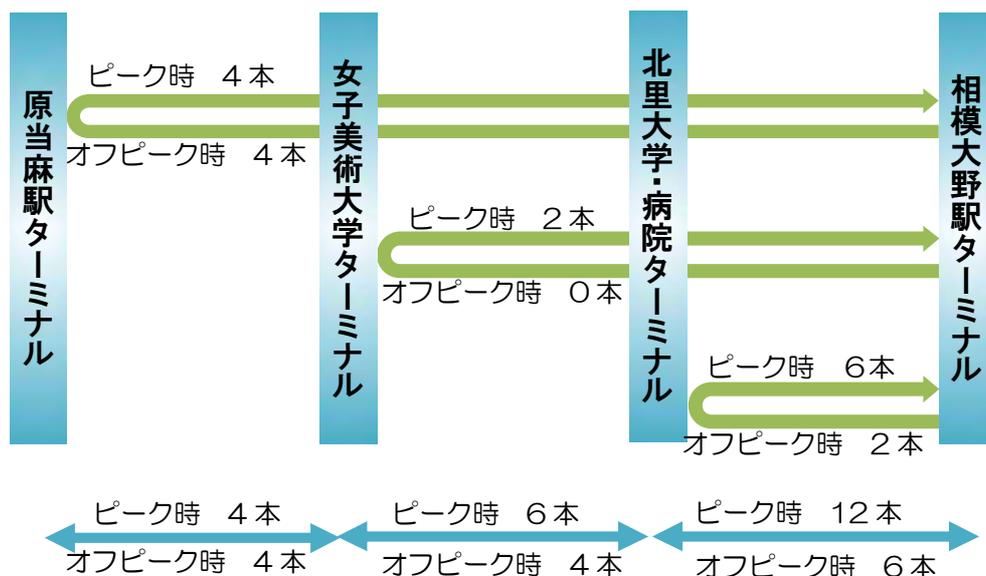
(3) 運行計画及び必要車両台数(中期及び長期)

運行計画は、各ターミナル間における運行間隔から、折り返し運行を考慮し、設定しました。

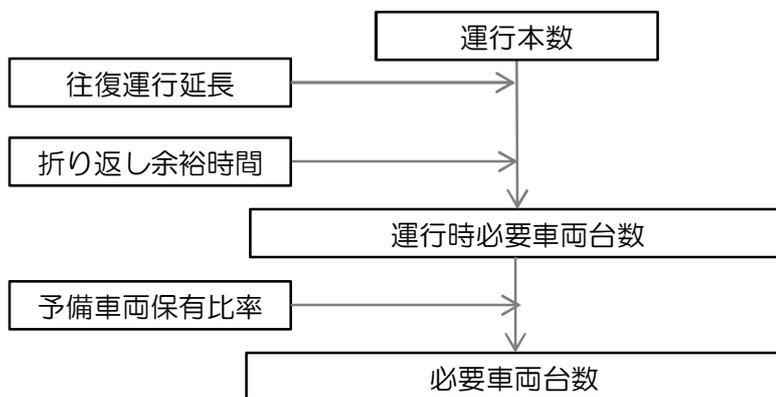
ピーク時は、相模大野駅～北里大学・病院間便が6本/時、相模大野駅～女子美術大学間便が2本/時、相模大野駅～原当麻駅間便が4本/時となり、オフピーク時は、相模大野駅～北里大学・病院間便が2本/時、相模大野駅～原当麻駅間便が4本/時となりました。

必要車両台数はピーク時の運行本数から算出し、中期では13台、長期では11台となりました。

■運行計画



■必要車両台数算出フロー



■必要車両台数

運行便	ピーク時運行本数	中期 (台)	長期 (台)
相模大野駅～原当麻行き便	4	13	11
相模大野駅～女子美術大学行き便	2		
相模大野駅～北里大学・病院行き便	6		

※中期計画時点の方が、長期計画時点よりも利用者数が少なく、走行延長が短いにもかかわらず、必要車両台数が2台多くなっています。これは、中期計画時点では県道52号西大沼4丁目交差点以東が一般レーン走行であることによって所要時間が長くなるためです。

1.3 短期における需要想定及び運行計画

短期では、既存の路線バスにおける、相模大野駅～北里東病院及び北里大学・病院間の需要をBRTへの転換需要と想定します。

算定の結果、最大断面における利用者が2,607人/日、ピーク時最大断面利用者数（片方向）が396人/時となり、運行間隔は15分、運行本数4本/時、必要車両台数は4台となりました。

■ピーク時最大断面利用者数（片方向）及び運行計画

	ピーク時最大利用者数 (人/片方向・時)	区 間	運行計画（ピーク時）	
			運行間隔（分）	運行本数（本/時）
短期	396	相模大野駅～ 北里大学・病院	15	4

■区間別運行間隔

ターミナル間	ピーク時間帯（8時間） 6時～10時 16時～20時	オフピーク時間帯（10時間） 5時～6時 10時～16時 20時～23時
相模大野駅～北里大学・病院	15分（4本/時） ※需要/輸送力=76%	20分（3本/時）

■運行計画



2 概算事業費と事業手法

2.1 概算事業費

BRTの導入に伴う概算事業費は、短期で約11.1億円、中期で約12.7億円、長期で約1.7億円、全体で約25.6億円となります。なお、県道52号、県道507号の整備に関する費用については、道路事業による整備を想定し、これらの事業費に含んでいません。

■概算事業費

		概算事業費（百万円）				備考
		短期	中期	長期	合計	
インフラ	用地・補償費	708.0	236.0	0.0	944.0	交差点改良、バス停整備
	施設整備費	56.5	295.0	158.0	509.5	交差点等部分改良、ターミナル、中間駅、バス停
インフラ外	車両	288.0	648.0	0.0	936.0	連節バス
	その他施設・設備	59.6	94.2	15.0	168.8	料金收受システム、運行情報案内表示システム、他
合計		1112.1	1273.2	173.0	2558.3	

※インフラ外(車両以外)の導入システム

料金收受システム、PTPS車載器、運行情報案内システム、バスロケーションシステム車載器、ターミナル、中間駅防犯カメラなど

2.2 事業手法

(1) 整備・運営方式

本計画のBRTは、道路を走行するため、インフラの施設整備は市において行います。

インフラ外の施設整備及び運行については、公共が運行主体となる場合（公共交通）と民間の運行事業者が自主路線として必要な施設整備と運行を行う場合が考えられますが、本計画では、当該区間の既存バス路線の利用者数やBRTの需要予測による収支見込等から、運行事業者による整備及び運行を想定します。

この方式は一般に公設型上下分離方式と呼ばれ、その中でも運行事業者が車両を保有する方式です。

市は、インフラ外の施設整備については、国の補助・交付金と併せて市からも補助することを想定しており、運行については、運行事業者との協定締結等により必要なサービスを提供するとともに、円滑な運行を支援します。

■インフラ施設整備の内訳

区分	対象
走行路 ^{※1}	用地費、補償費、施設整備費
ターミナル・中間駅 ^{※2}	用地費、補償費、施設整備費（ホーム、上屋、風よけ等含む。）

※1：整備予定のない道路の拡幅整備費を対象とし、今後新設・改築される道路においてはBRT整備費ではなく道路整備費とする。

※2：ターミナルについては、BRT導入に伴う既存ターミナルの改良整備費を対象とする。ただし、新たに用地取得する場合のみ用地費、補償費を対象とする。

■インフラ外施設整備及び営業費用と収入の区分例

区分	公共	運行事業者
車両購入	国・市による補助	○
その他施設・設備の負担 （料金収受システム、PTPS車載器、運行情報案内表示装置、運行情報案内システム、バスロケーションシステム車載器、中間駅防犯カメラ等）	国・市による補助	○
営業費用の負担	—	○
運賃収入・営業外収入の受入	—	○

(2) 事業費負担

実施主体別の概算事業費は、市が主体となって進めるインフラの施設整備の費用として、約14.5億円、運行事業者が主体となって進めるインフラ外の施設整備等に要する費用として、約11億円を想定しています。

事業実施に当たっては、実施主体にかかわらず国の支援制度の活用を図るとともに、運行事業者が主体となるインフラ外の施設整備等については、類似事例等を踏まえた市からの支援について検討します。

■市主体の概算事業費

(百万円)

項 目	短期	中期	長期	合計
インフラ（用地・補償費）	708	236	0	944
インフラ（施設整備費）	57	295	158	510
計	765	531	158	1,454

■運行事業者主体の概算事業費

(百万円)

項 目	短期	中期	長期	合計
インフラ外（車両）	288	648	0	936
インフラ外（その他施設・設備）	60	94	15	169
計	348	742	15	1,105

(3) 国の支援策

現在、BRTへの活用が見込める国（国土交通省）の支援制度は、社会資本整備総合交付金と地域公共交通確保維持改善事業があります。社会資本整備総合交付金には、さらに道路事業（街路）と都市・地域交通戦略推進事業があり、支援要件や対象となる事業主体、国費率は異なりますが、対象事業は一部重複しています。

国の支援制度の活用にあたっては、今後の新制度等の動向を踏まえ、支援要件が適合する制度を組み合わせることで事業を進めます。

■社会資本整備総合交付金 道路事業（街路） 国土交通省

対象事業	都市内交通の円滑化や市街地形成等を図る街路等の整備が対象で、以下が対象と想定される。 インフラ部（専用走行路整備、交差点改良、バスベイ整備、ターミナル・中間駅整備）の用地補償費、整備費
事業主体	地方公共団体
国費率	新設 1/2、改築 5.5/10

■社会資本整備総合交付金 都市・地域交通戦略推進事業 国土交通省

対象事業	「路面電車・バス等の公共交通に関する施設」「公共交通機関の利用促進に資する施設」などで、以下が対象と想定される。ただし、都市・地域交通戦略（国土交通大臣に申請し認定されたもの）を策定していることなどが条件である。 インフラ部（専用走行路整備、交差点改良、バスベイ整備、ターミナル・中間駅整備）の用地補償費、整備費 インフラ外のその他設備（車両基地、業務施設、優先信号設備、通信設備、保安・監視設備）
事業主体	地方公共団体、協議会、都市再生機構、その他民間
国費率	1/3 ただし、立地適正化計画の位置付けがあり、居住誘導区域内であれば 40 人/ha 以上、居住誘導区域以外であれば都市機能誘導区域を結ぶバス路線等の公共交通にかかる場合には、1/2 に嵩上げ可能

■地域公共交通確保維持改善事業 地域公共交通バリア解消推進等事業（利用環境改善促進等事業） 国土交通省

対象事業	主に設備等の整備に対する支援で、以下が対象と想定される。 連節バス、停留所施設、PTPS車載器、ICカードシステム、バスロケーションシステム、その他ITのシステムの高度化等
事業主体	旅客運送事業者等
国費率	1/3 ただし、形成計画及び再編計画に基づいて実施される場合には2/5、形成計画及び再編計画並びに立地適正化計画及び都市交通戦略の双方に基づいて実施される場合には1/2、形成計画及び再編計画並びに道路運送高度化実施計画に基づいて実施される場合には1/2

3 事業による効果

3.1 費用便益分析

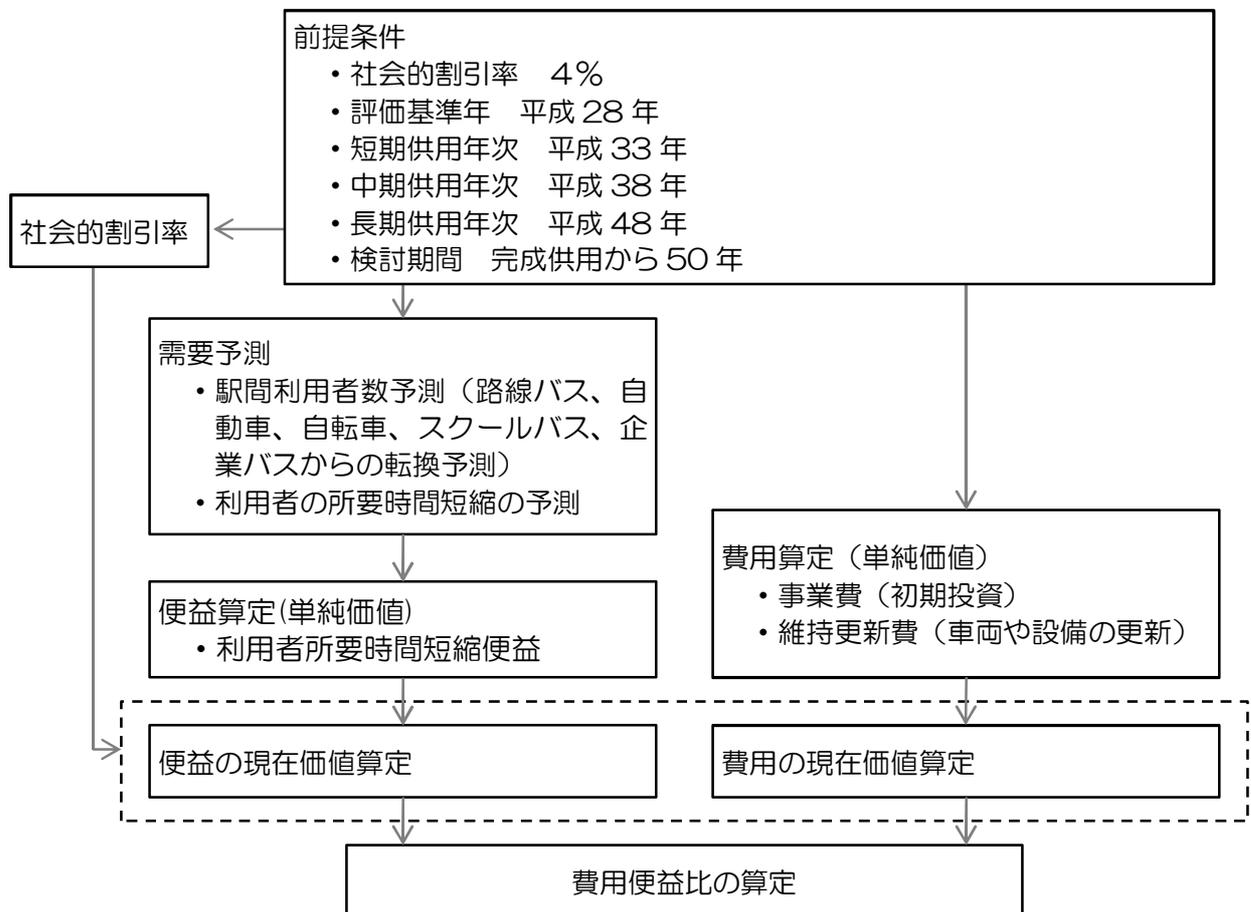
(1) 分析方法

費用便益分析（B/C分析、【B(Benefit):便益、C(Cost):費用】）は、運行事業者の事業収支ではなく、社会的な投資効率を評価するもので、本計画においては、道路事業や鉄道事業の手法を参考に算定しました。

便益は、利用者の所要時間短縮による便益のみを対象とし、それ以外の便益（交通事故の減少、交通費用の減少、輸送障害遅延の軽減や環境等の改善など）については、明確な算定根拠がないことから対象とせず算定しました。

また、費用は、事業費及び更新が必要となる設備の維持更新費用を対象として算定し、中期及び長期の費用便益分析を行いました。

■算定フロー



※各種設備等の再投資は、法定耐用年数ごとに更新する。
※便益となる運賃収入及び費用となる事業者営業費は、見込まない。
※用地費は、残存価値を控除する。

(2) 費用便益比算定結果

費用便益は、 $(B/C) > 1.0$ である場合、投資額を上回る社会的便益が期待できる事業となります。

算定の結果、中期では年間便益が約9億円/年、費用便益比 $(B/C) = 2.61$ 、長期では年間便益が約12億円/年、費用便益比 $(B/C) = 3.46$ となり、いずれも $(B/C) > 1.0$ となりました。

なお、平日1日の所要時間短縮は、需要予測に用いた交通手段別所要時間から算出し、中期では利用者1人当たり約6.5分の時間短縮、長期では利用者1人当たり約8.4分の時間短縮となりました。

■年間便益算定結果

【中期】

平日・休日区分	平日所要時間短縮(分)	年間日数	対平日利用者数比	時間評価値(円/分)	年間便益(千円)
平日	77,372	246	1.00	36.20	689,013
土曜日		52	0.65		94,669
日曜日・休日		67	0.43		80,693
合計					864,375

【長期】

平日・休日区分	平日所要時間短縮(分)	年間日数	対平日利用者数比	時間評価値(円/分)	年間便益(千円)
平日	105,347	246	1.00	36.20	938,136
土曜日		52	0.65		128,898
日曜日・休日		67	0.43		109,869
合計				1,176,903	

※平日所要時間短縮は、BRT全利用者の1日当たり合計値

※対平日利用者数比は、新しい交通システム検討調査報告書における神奈川中央交通調べ(平成18年度)

※時間評価値は、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版による全国平均値

■B/C算定結果

【中期】

	費用(億円)			便益(億円)	B/C
	初期投資	維持更新	合計		
(単純価値)	(21.0)	(107.9)	(128.9)	(432.2)	2.61
現在価値	18.9	31.2	50.0	130.5	

【長期】

	費用(億円)			便益(億円)	B/C
	初期投資	維持更新	合計		
(単純価値)	(22.7)	(113.0)	(135.7)	(674.9)	3.46
現在価値	19.8	29.2	49.0	169.3	

※合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがあります。

3.2 その他の効果

所要時間短縮便益以外の整備効果は、受益者で大別すると、BRT利用者、BRT運行事業者及び社会全体（利用しない人を含めた社会全体が受ける効果）に分類できます。

社会全体に対しては、住民生活、地域経済、地域社会、環境等、安全・安心への様々な効果が考えられ、新しい交通システムの目標である「自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現」及び「まちづくりへの貢献」の達成が期待できます。

■整備効果



■整備効果の項目

受益者	整備効果	
BRT利用者	所要時間の短縮	
BRT運行事業者	利用者の増加、運行コストの低減	
社会全体	住民生活	地域の拠点へのアクセス性向上、生活利便性の向上
	地域経済	地域の活性化、企業立地の促進、雇用の増加、資産価値の増加、税収の増加
	地域社会	定住人口の増加、従業人口の増加、交流人口の増加、まちづくりの活性化、市街地の集約、地域のイメージアップ
	環境等	道路混雑の緩和、エネルギー消費量の削減、地球環境の改善（CO ₂ 排出量削減）、沿道環境の改善（NO _x 排出量削減）
	安全・安心	交通事故の減少

VI 本計画の推進に向けて

1 進行管理の方針

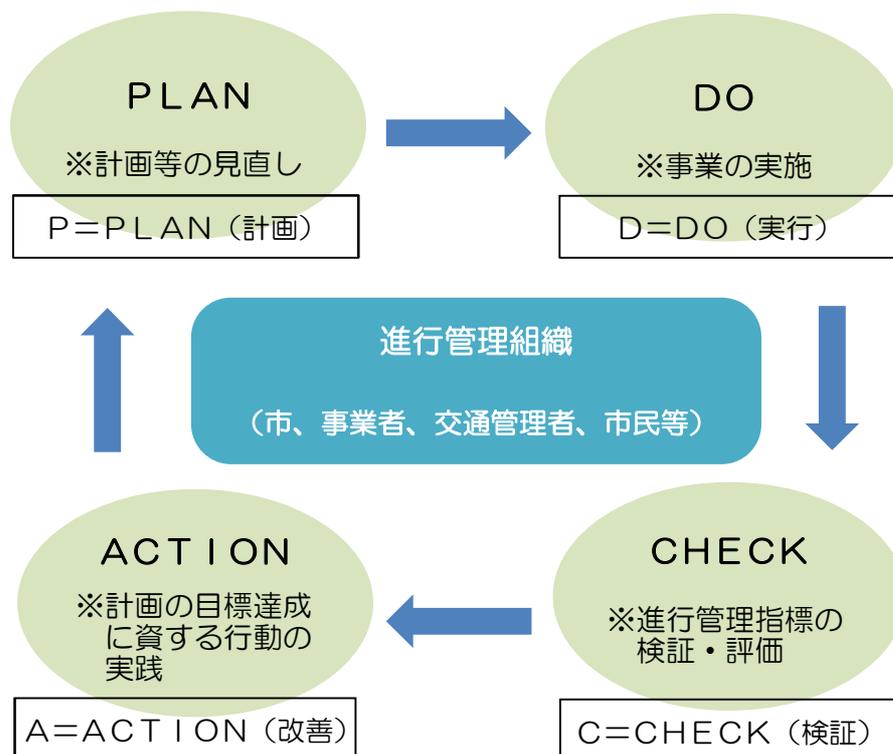
本計画を推進していくに当たっては、BRTの導入が計画どおりに実施されているか、本計画の目標が適正に達成されているかを定期的に検証・評価し、事業を改善していくといったPDCAサイクルに基づく進行管理を行うことが必要です。

進行管理に当たっては、進行管理組織を設置し、目標達成度の評価及び施策・事業の進捗状況の監視（モニタリング）を適切な時期に実施し、必要に応じて計画の見直し等を行っていくものとします。

1.1 進行管理組織

進行管理組織は、市、事業者、交通管理者、市民等で構成し、PDCAサイクルによる進行管理を行います。

■進行管理組織とPDCAサイクル



1.2 目標達成度の評価と施策・事業の進捗状況の監視(モニタリング)

目標達成度の評価は、アンケート調査や統計データ等を用いた指標とし、おおむね3年から5年程度の間隔で、既往の統計調査等の調査実施時期を勘案し実施します。

施策・事業の進捗状況の監視(モニタリング)は、比較的容易に収集等が可能なデータを用いた指標とし、毎年又は事業進捗ごとに実施します。

■目標達成度の評価方法(案)

目 標	評価指標	計測方法
①高い交通需要に対応可能な輸送力の実現	ピーク時の運行本数	事業者の運行データ
	ピーク時の利用者数	事業者の乗降データ
②信頼できる公共交通サービスの実現	BRTの定時性・速達性に対する満足度	利用者へのアンケート調査
	ピーク時の所要時間及び表定速度	事業者の運行データ
	北里大学・女子美術大学学生の自転車利用率	大学へのアンケート調査
③地域の交通アクセスの向上の実現	利用者の居住地からターミナル及び中間駅までの距離	利用者へのアンケート調査
	ターミナル及び中間駅周辺住民のバス(BRT含む。)の利用者数及び利用率	パーソントリップ調査等
④自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現	相模大野駅の自動車利用率	パーソントリップ調査等
	ターミナル及び中間駅周辺住民の自動車利用率	パーソントリップ調査等
	自動車利用からの転換者数	利用者へのアンケート調査
⑤まちづくりへの貢献	沿線地域の従業者・通学者数	国勢調査、事業所企業統計、文部科学統計等
	沿線地域の来街者数	パーソントリップ調査等
	沿線地域の人口	国勢調査、住民基本台帳等
	相模大野駅周辺の商業販売額	商業統計等
	沿線地域の企業立地状況	事業所企業統計等

■施策・事業の進捗状況の監視（モニタリング）方法（案）

モニタリング指標		計測方法
①事業の進捗状況を把握できる指標（道路拡幅、交差点改良、バスベイ整備、ターミナル整備、車両購入等の事業）	事業計画に対する事業実施率（箇所や延長等）	事業実施実績
	BRTの計画走行環境の完成延長割合	事業実施実績
②定時性や速達性などBRTのサービス水準を把握する指標	BRTの交差点間所要時間・表定速度	事業者の運行データ
	BRTの区間別利用者数及び駅別乗降者数	事業者の乗降データ
③周辺交通状況を把握する指標	道路交通量	交通量調査
	渋滞状況	渋滞状況調査や民間プローブデータ等
	道路交差点間旅行速度	旅行速度調査や民間プローブデータ等
④住民や来街者の意識変化を把握する指標	BRTの認知度	住民アンケート調査
	BRTの利用状況	自治会等へのヒアリング
	BRTへの改善要望	企業・大学等への調査
	BRTの整備進捗	BRT及びバス利用者へのアンケート調査
	BRTの魅力度・シンボル性	来街者へのアンケート調査

2 計画推進に向けた取組

本計画に基づくBRTの導入に向けて、市では次の観点から必要な取組を行っていきます。

- ①地域・関係者との合意形成
- ②導入空間の確保に伴う協議・調整
- ③BRTの運行・既存バス路線網の再編
- ④マイカーの利用抑制・公共交通利用促進
- ⑤まちづくりへの貢献
- ⑥社会動向・社会経済情勢への対応

①地域・関係者との合意形成

- ・取組状況に関する情報発信や意見聴取

地元説明会、自治会・企業・大学との懇談会や意見交換会などを開催し、情報発信や意見聴取を行います。また、ニュースレター、市ホームページや広報さがみはら等を通じて情報発信を行っていきます。

- ・市民意識の変化等の把握

前記のほか、必要に応じたアンケート調査やヒアリング調査を行い、市民意識の変化等を把握していきます。

②導入空間の確保に伴う協議・調整

- ・道路事業との調整

県道52号や県道507号の拡幅整備や交差点改良、バスベイ整備等は、市の道路計画や道路事業と整合を図り、関係部署と連携して整備を進めていきます。

- ・交通管理者との協議

道路整備、信号運用の変更、バスレーンの設置、自動車流入抑制策等、交通運用の変更に向けた交通管理者との協議を進めていきます。

- ・国の支援策の活用

国の支援策を活用することで、市や事業者の負担軽減を図っていきます。

- ・長期的な整備

新たな専用走行空間の確保やより輸送力のあるLRT等の輸送システムへの改変などについて、長期的視点から適切な時期に検討を開始します。

③BRTの運行・既存バス路線網の再編

- ・BRTの運行に向けた事業者との協議

BRTの持続的かつ安定的な運行の確保を図るため、BRT運行事業者との協議を進めていきます。

- ・既存バス路線網の再編

BRTと既存路線バスが連携し、地域全体の公共交通網が利便性に優れ、効率的で持続可能なものとなるよう、バス事業者との協議を進めていきます。

④マイカーの利用抑制・公共交通利用促進

- ・相模大野駅周辺地区のTDM

相模大野駅周辺地区では、自動車抑制策の導入に合わせ、TDM（交通需要マネジメント）施策の導入を検討し、BRT・既存路線バスの定時性を高め、公共交通の利用を促進していきます。

- ・麻溝台地区のMM

麻溝台地区では、同地区の病院、大学及び企業においてMM（モビリティマネジメント）施策の導入を検討し、公共交通の利用を促進していきます。

- ・BRTのアクセス性の向上

BRTと鉄道、路線バス、自転車等とのアクセス性を高めることにより、公共交通の利用促進を目指します。そのため、BRT駅の交通結節機能（バス・鉄道との乗換利便性向上策や自転車駐車場整備など）の向上を行っていきます。

⑤まちづくりへの貢献

- ・麻溝台・新磯野地区、当麻地区及び他拠点との連携

BRT沿線地域の新たな拠点の利便性を向上し、立地ポテンシャルが高まるよう、既存バス路線との接続の改善等に合わせ、市内の他拠点との連携強化を図るための検討を行っていきます。

- ・相模大野駅周辺中心市街地のまちづくり

相模大野駅周辺地区における商業の活性化など、BRTの導入によるアクセス性の向上をいかしたまちづくりを進めていきます。

- ・沿線地域の魅力向上

BRTの導入によるアクセス性の向上をいかした魅力ある市街地を形成するため、適切な土地利用の誘導に向けた検討を進めていきます。

⑥社会動向・社会経済情勢への対応

- ・社会動向への対応

CO₂の排出量削減や誰もが利用しやすい交通環境の実現に向け、公共交通を中心とした交通体系の確立に向けた取組を進めていきます。

- ・社会経済情勢の変化への対応

経済情勢の変化や技術革新により、必要に応じた計画の変更等を行うなど、柔軟な進行管理を行っていきます。

発 行／平成28年11月

発行者／相模原市

（お問合せ先）

相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課

住 所：〒252-5277 神奈川県相模原市中央区中央 2-11-15

電 話：042-769-8249

F A X：042-757-6859

メー ル：toshikoutsu@city.sagamihara.kanagawa.jp

