



潤水都市 さがみはら



相模原市の まちづくりと交通政策



1 はじめに



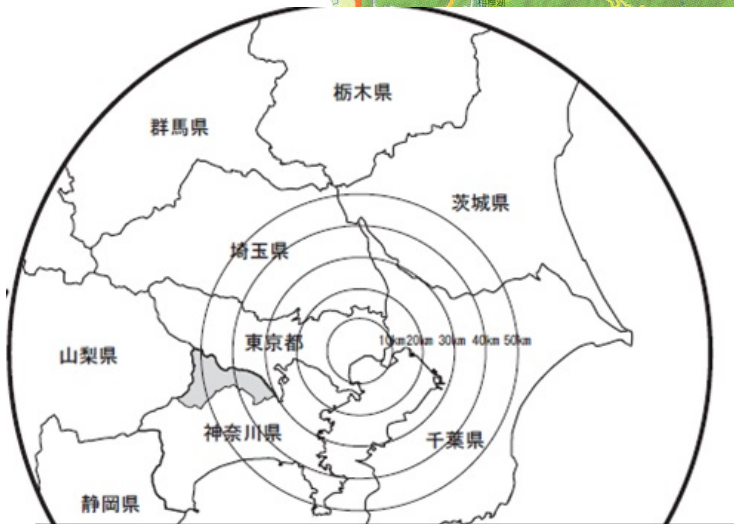
緑区

人口: 172,565人
面積: 253.93km²



中央区

人口: 271,013人
面積: 36.87km²



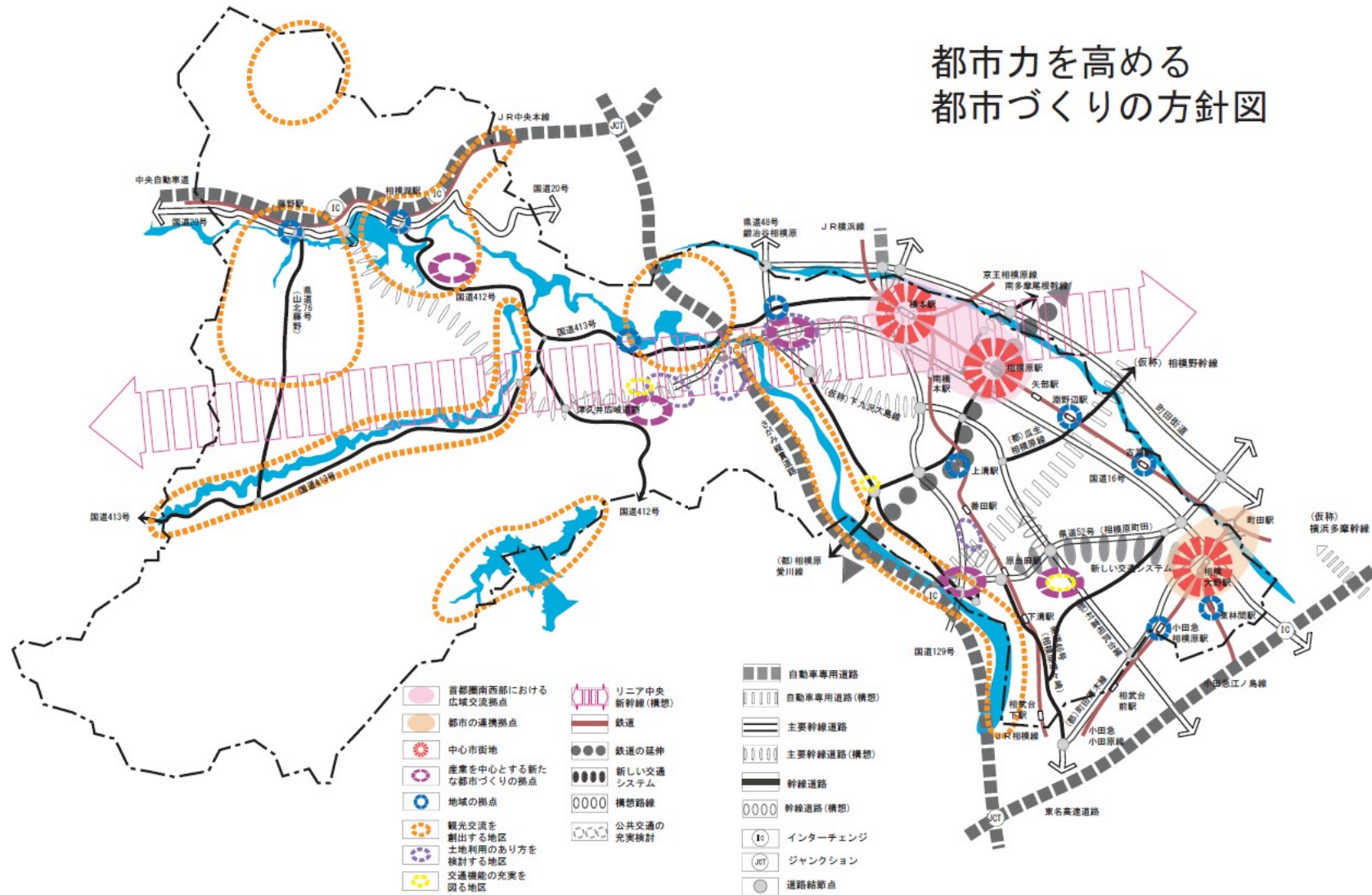
南区

人口: 277,408人
面積: 38.11km²

人口	720,986人	県下3番目、全国で18番目	平成29年4月1日現在
面積	328.91km ²	政令市では小さい方から7番目	平成29年4月1日現在

1 はじめに

都市力を高める 都市づくりの方針図

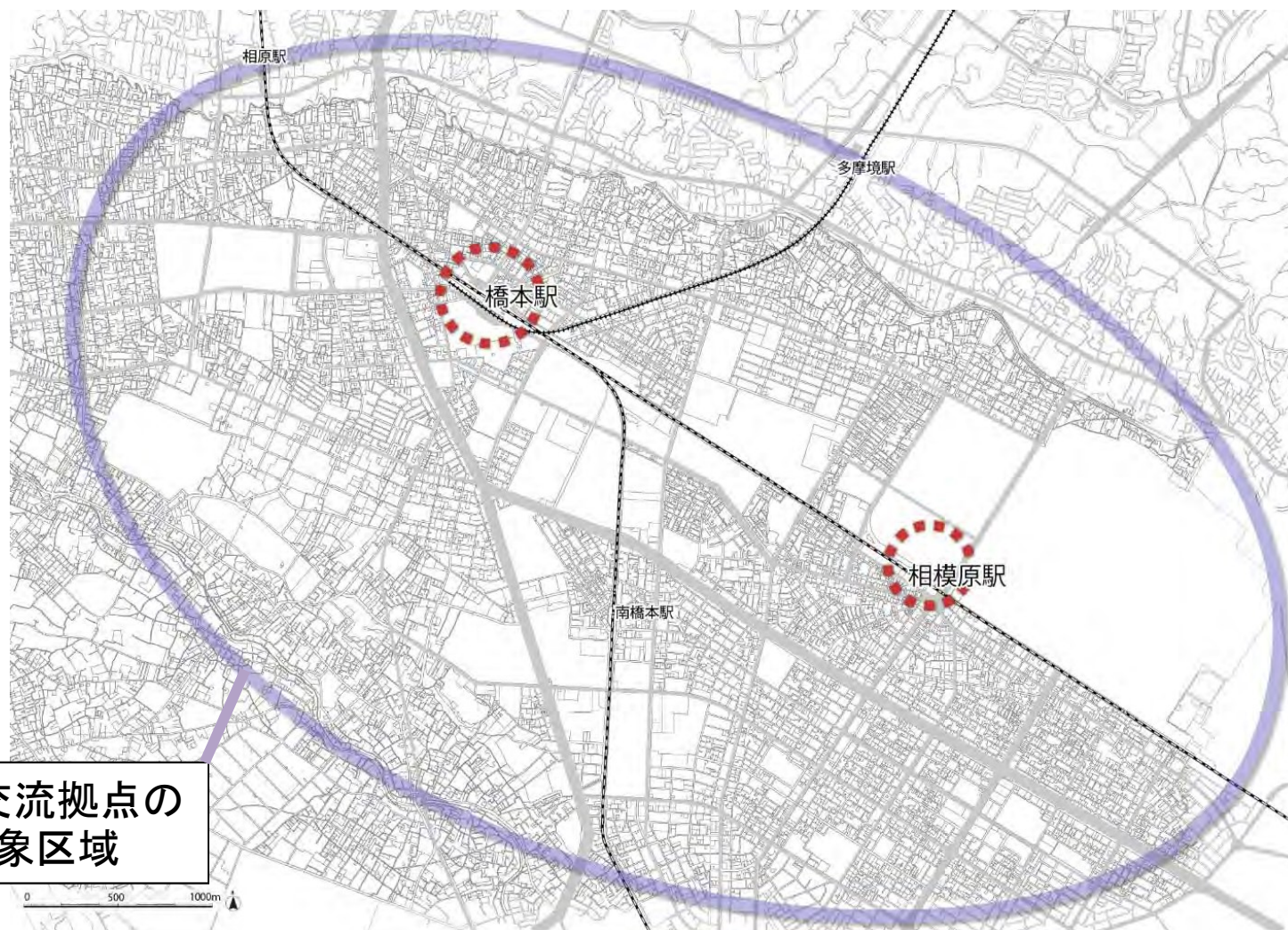


出典:相模原市都市計画マスタープラン

2 広域交流拠点の形成にむけて

○首都圏南西部の玄関口として、東京都心や関西方面等の様々な圏域からの交通網が交差する内陸ハブシティの役割を果たすため、橋本駅・相模原駅周辺の一体的なエリアを中心に、「広域交流拠点」の形成に向けて取組。

⇒平成26年に「広域交流拠点基本計画」、平成28年に「広域交流拠点整備計画」を策定。



広域交流拠点の
対象区域

2 広域交流拠点の形成にむけて

《機能分担の方向性》

橋本駅周辺地区：「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」

三大都市圏を結び、鉄道や道路ネットワークによって首都圏の各方面にアクセスが可能なことから、交流ゲートや情報発信拠点としてのまちづくりを進める。

また、産業集積や起業支援（インキュベーション）施設の立地があることから、リニア駅との近接性を生かし、産業交流拠点、イノベーション拠点としての機能集積を図る。

相模原駅周辺地区：「安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点」

相模総合補給廠の一部返還地を生かした多様な交流機能を備えた新市街地の形成、共同使用区域のオープンスペースを活用したスポーツレクリエーションや広域防災拠点としてのまちづくりを進める。

小田急多摩線の延伸構想等を踏まえ、市の行政・中枢業務拠点としてさらなる公的機能集積や業務機能の集積を図る。

コンベンション機能や新産業の支援機能、スポーツ・アート等の文化交流機能の集積を図る。

（広域交流拠点基本計画より）

2 広域交流拠点の形成にむけて

橋本駅南口地区における機能配置の考え方と土地利用計画

広域交流ゾーン

駅前広場をはじめとして、公共交通の乗換えのための空間利用が想定されることから、駅北口など、様々な方面からのアクセスに配慮した配置

例：駅前広場、イベントスペース、情報発信拠点など

複合都市機能ゾーン

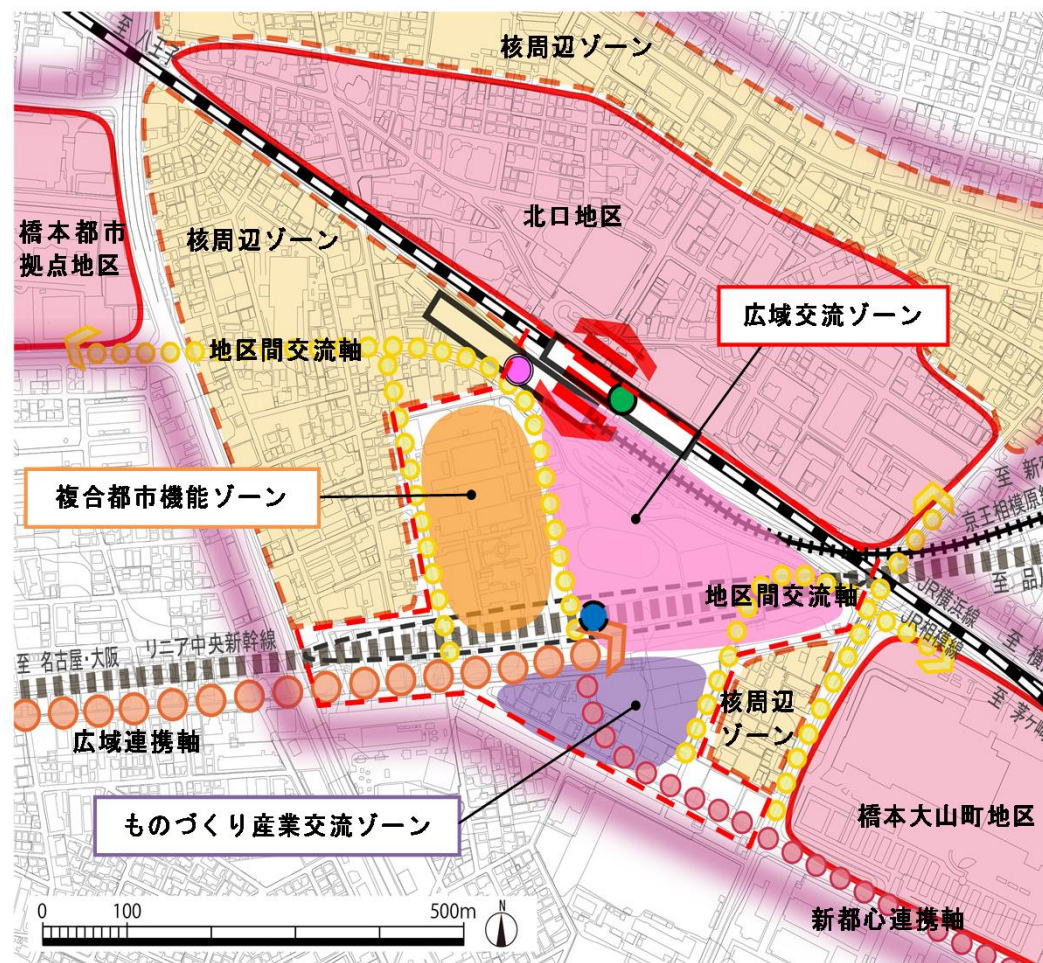
主に生活者や通勤者などの利用が想定されることから、在来線、リニア中央新幹線のいずれからもアクセス可能な配置

例：オフィス、商業、飲食、福祉、医療、まちづくり活動拠点、都市型居住など

ものづくり産業交流ゾーン

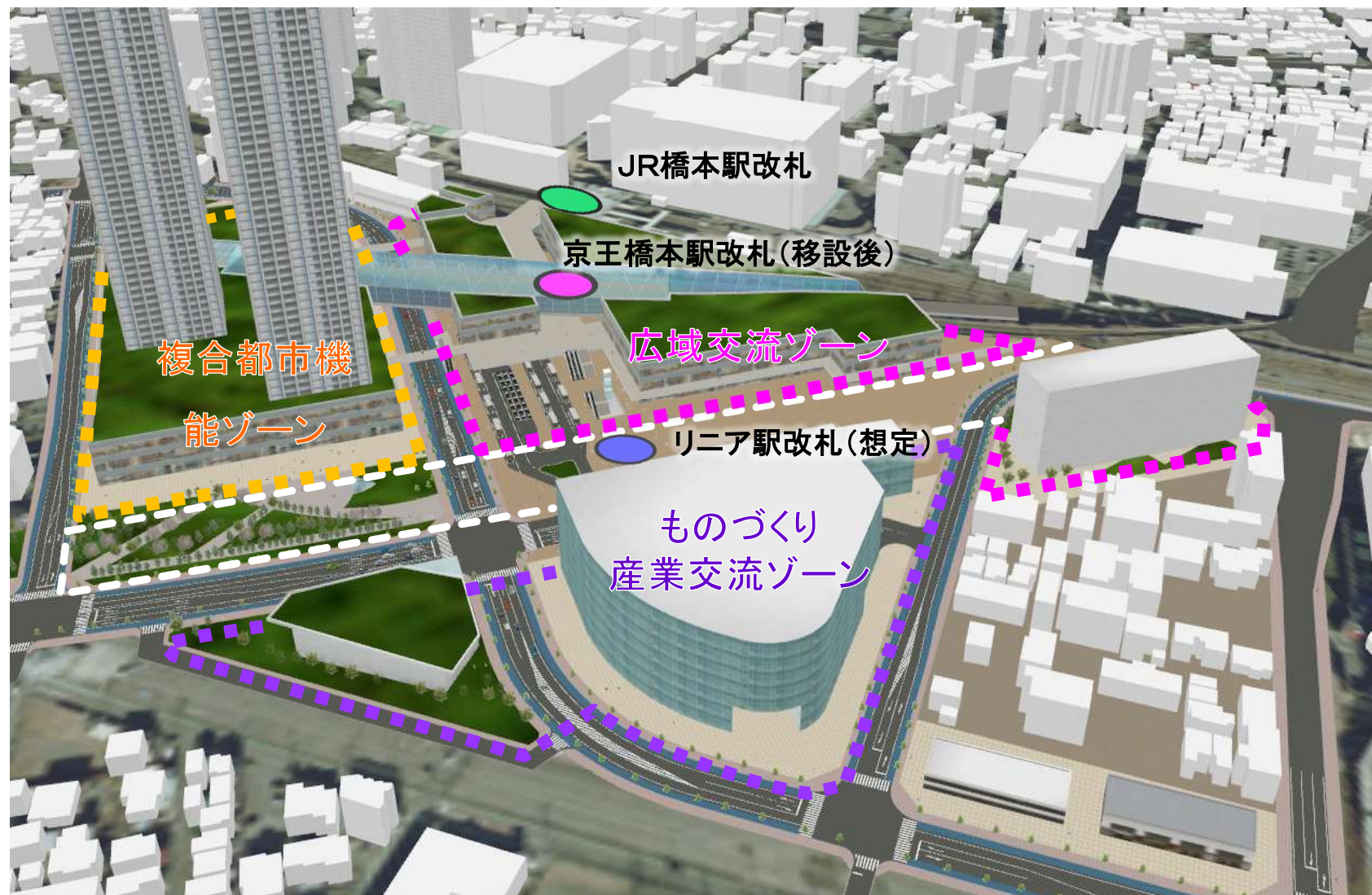
リニア中央新幹線による広域的な来街者による利用が想定されることから、リニア中央新幹線駅に近接し、周辺の産業用地からも利用しやすいエリアへの配置

例：展示場、会議室、インキュベーション（起業支援）、シティホテルなど



2 広域交流拠点の形成にむけて

橋本駅南口地区の将来イメージ(参考)



※この図は、平成39年のリニア中央新幹線の開業時点を示すものではなく、駅南口地区の将来のまちづくりのイメージを示したものです。また、駅改札口を含む施設配置や高さなどは検討中であり、今後変更の可能性があります。

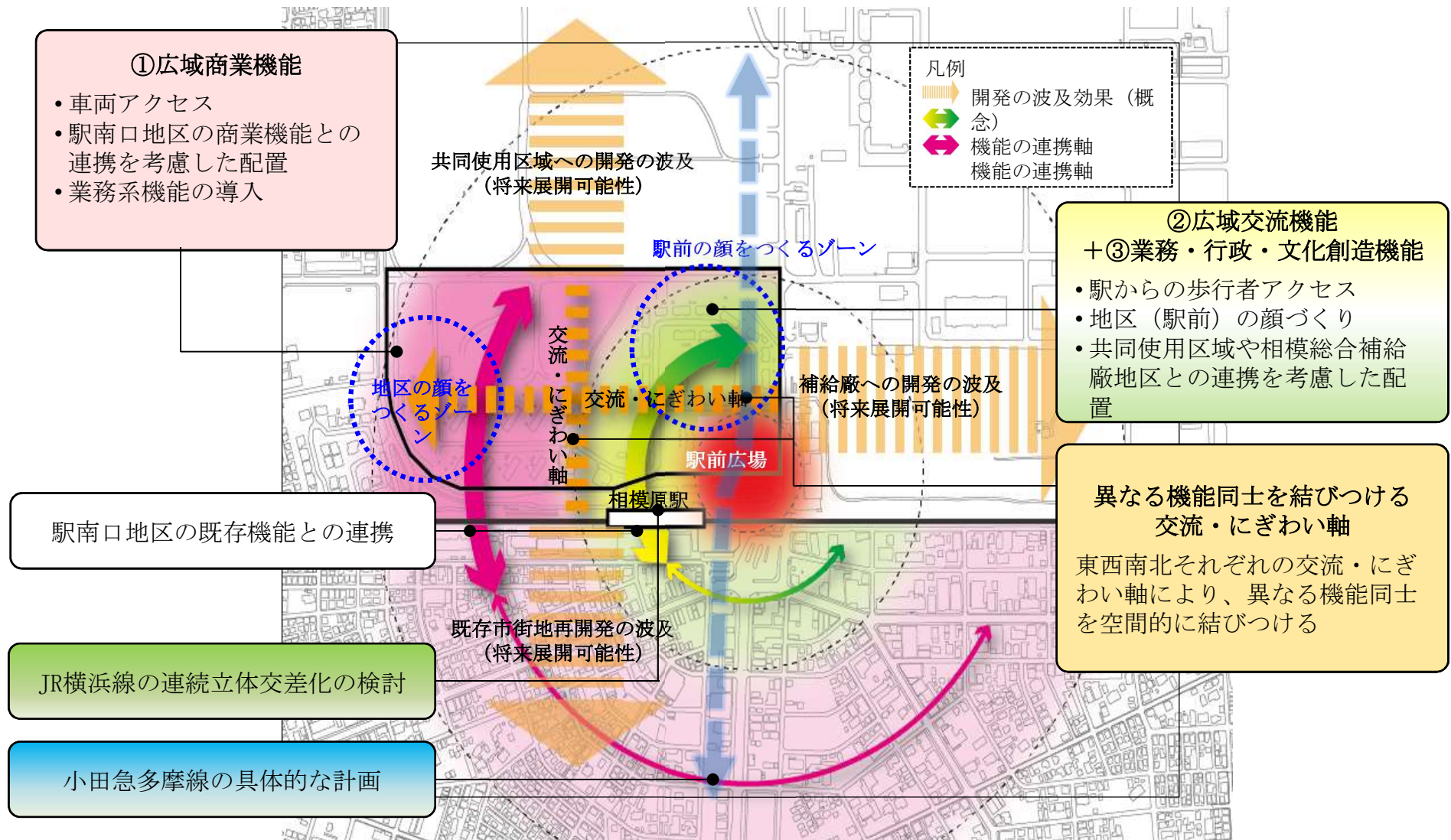
2 広域交流拠点の形成にむけて

相模原駅北口地区の土地利用方針



2 広域交流拠点の形成にむけて

相模原駅北口地区 土地利用計画



2 広域交流拠点の形成にむけて

相模原駅北口地区 都市の将来イメージ



※この図は、平成39年のリニア中央新幹線の開業時点を示すものではなく、駅南口地区の将来のまちづくりのイメージを示したものです。
また、駅改札口を含む施設配置や高さなどは検討中であり、今後変更の可能性があります。

3 相模原市の交通政策

交通の現況



鉄道

路線名	市内 総延長	駅数 ※1	1日平均 乗降人員 (H28年度)
J R 横 浜 線	10.5 km	5	※2 335,820人
J R 相 模 線	12.9 km	6	32,690人
J R 中 央 本 線	9.6 km	2	9,494人
小 田 急 線	6.0 km	3	206,785人
京 王 線	2.2 km	1	95,914人
計 5 路 線	41.2 km	17	680,703人

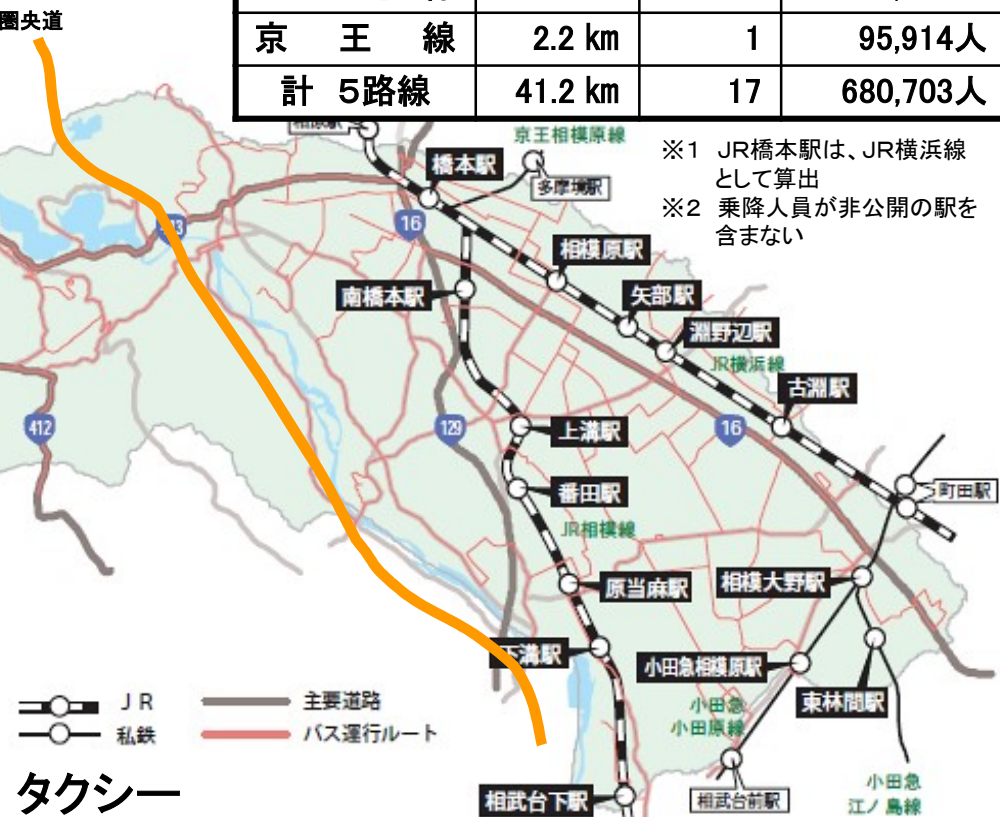
※1 JR橋本駅は、JR横浜線として算出
 ※2 乗降人員が非公開の駅を含まない

バス

事業者別	系統数 (H27年度)	1日平均輸送 人員(H27年度)
神 奈 川 中 央 交 通	124	86,333人
京 王 バ ス 南	3	738人
富 士 急 山 梨 バ ス	3	141人
3事業者	130	87,213人

コミュニティ交通

種類	系統数等 (H28年度)	1日平均輸送 人員(H28年度)
コミュニティバス	2系統	458人
乗合タクシー	4地区	57人







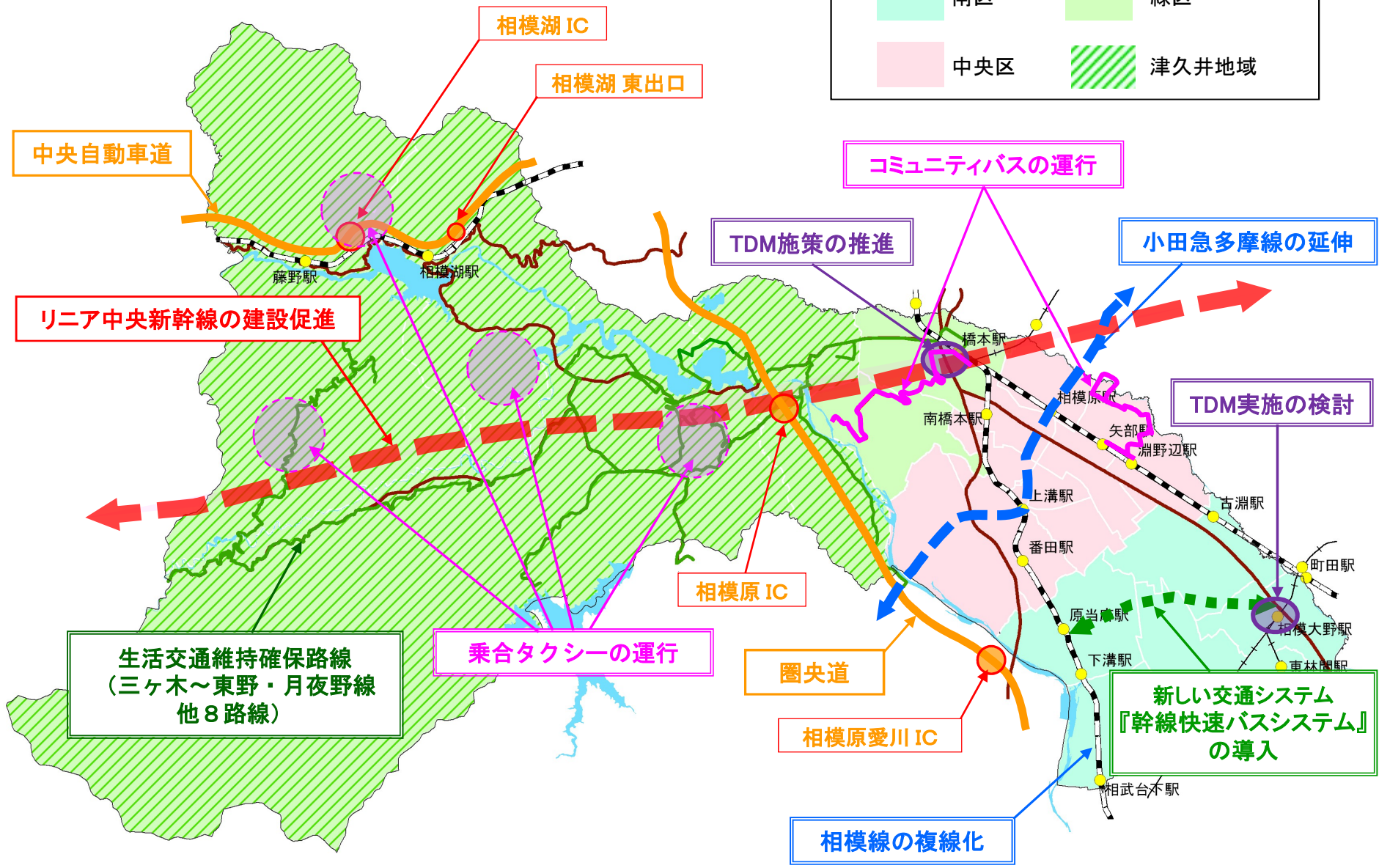
タクシー

事業者数等(H27.4.1)	1日平均輸送 人員(H27年度)
市内17社及び個人タクシー	14,556人

交通に係る主な取組

【凡例】

	南区		緑区
	中央区		津久井地域



3 相模原市の交通政策

相模線の複線化・沿線活性化に向けた取組

相模線の現状

- 【区 間】 茅ヶ崎駅～橋本駅 【営業キロ】 33.3 km
- 【駅 数】 18駅（うち、行き違い可能駅は11駅）
- 【所要時間】 約63～67分
- 【表定速度】 33 km/時（参考：横浜線44 km/時）
- 【運行頻度】 ピーク時：4本/時 昼の時間帯：3本/時

⇒周辺鉄道と比較して低い輸送水準であることから輸送サービスの改善が必要

相模線複線化等促進期成同盟会

- 【設 立】 平成10年2月
- 【目 的】 相模線の全線複線化の早期実現と輸送力増強の促進
- 【会 員】 県、相模線沿線の5市町及び経済団体
- 【目的・活動】

同盟会の活動指針である「新たな相模線交通改善プログラム」（平成26年3月策定）に基づき、活動を展開

- ・要望活動（JR東日本、国等）
- ・広報・啓発活動（沿線ハイキング開催、ホームページ運営等）

相模線沿線活性化協議会

- 【設 立】 平成28年3月
- 【会 員】 相模線複線化等促進期成同盟会構成団体及びJR東日本横浜支社
- 【目的・活動】

相模線と沿線地域の活性化を目的に、相模線の利用促進などに取り組む。

*神奈川県東海道新幹線新駅設置促進期成同盟会

- 【概 要】 平成8年5月、県及び関係市町、県内経済団体等を構成員として、県中央部への東海道新幹線新駅の誘致を目的に発足（平成9年11月に新駅誘致地区を寒川町倉見地区に決定し、JR東海をはじめ関係機関への要望活動などを行っている。）



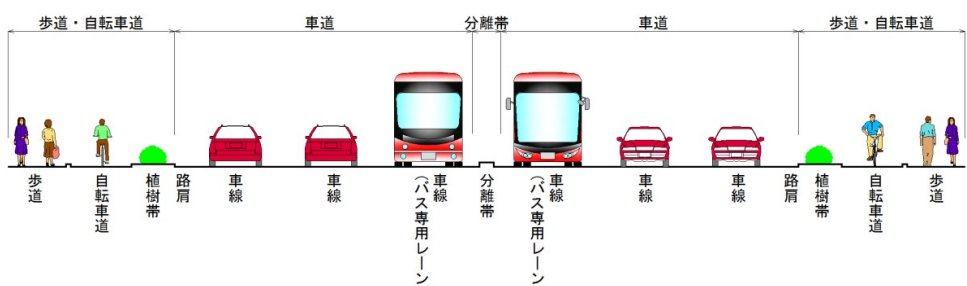
3 相模原市の交通政策

新しい交通システム導入基本計画（平成28年11月策定）の概要


○ 幹線快速バスシステム⇒BRT【Bus Rapid Transit】

路線バスをベースとし、走行路、車両、運賃收受、優先信号等の改善を組み合わせたもの

専用走行路 ・ 定時性、速達性の向上




▲整備イメージ（県道52号 代表幅員W=33m区間）



▲専用レーンイメージ（名古屋基幹バス）

車両



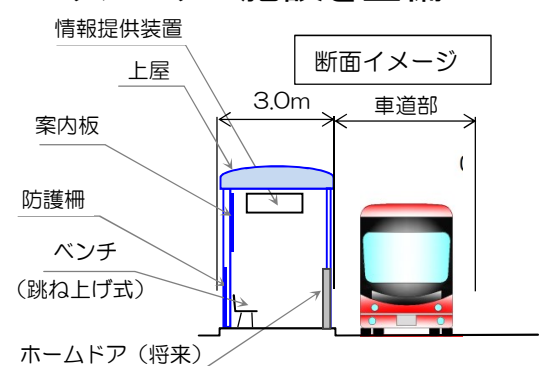
▲連節バス（厚木ツインライナー）

バスベイ整備
・交通の円滑化



▲整備例（北里東病院バス停）
※整備効果の高い箇所から整備

中間駅
・快適な待合環境の創出
・バリアフリー施設を整備



情報提供装置
上屋
案内板
防護柵
ベンチ（跳ね上げ式）
ホームドア（将来）

断面イメージ
3.0m
車道部

車外運賃收受
・乗降時間の短縮による速達性向上

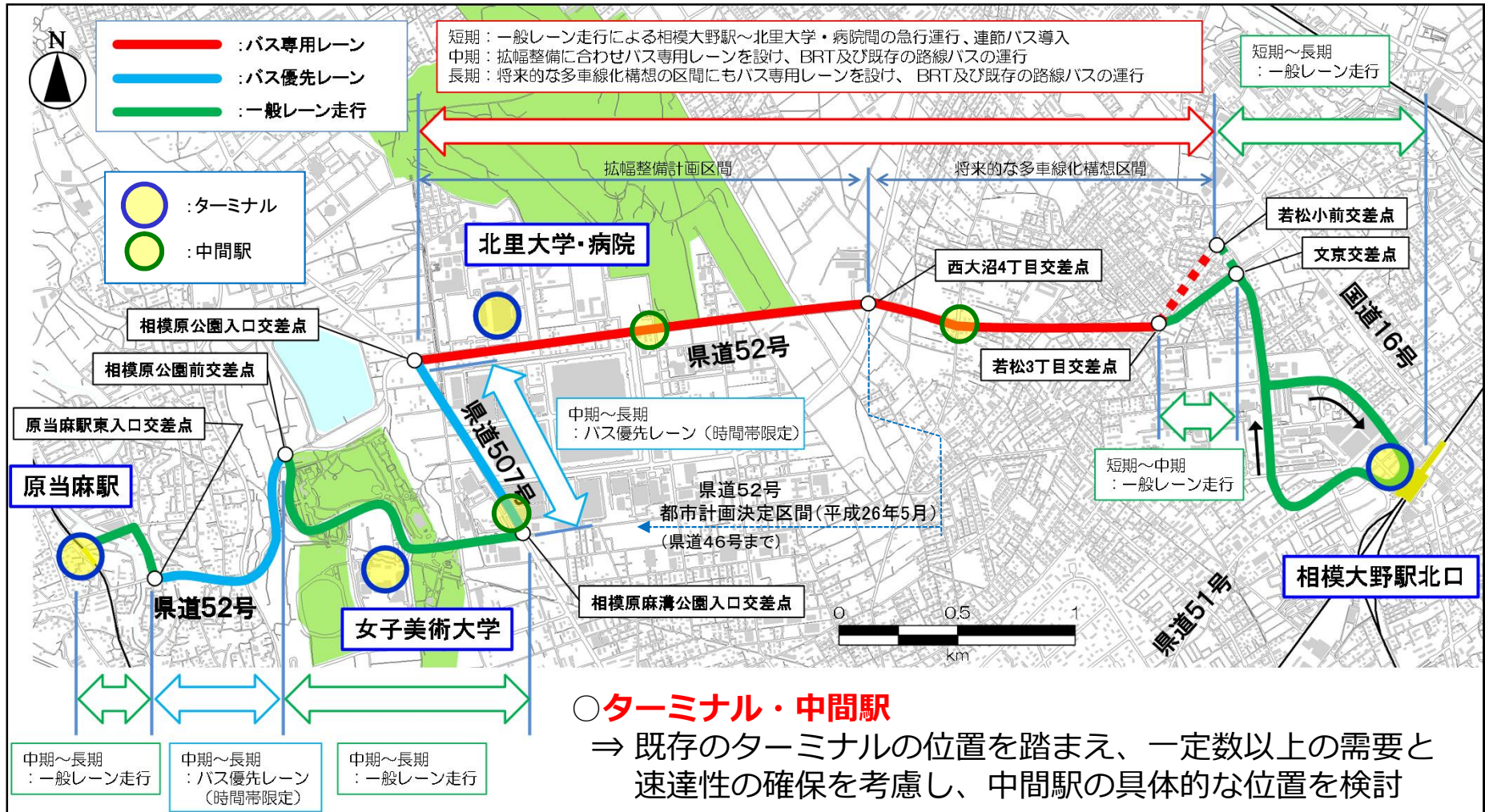


3 相模原市の交通政策

幹線快速バスシステム

導入ルート

- 「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」間を結ぶルートを基本に、拡幅整備計画のある県道52号を最大限活用



○ターミナル・中間駅

⇒ 既存のターミナルの位置を踏まえ、一定数以上の需要と速達性の確保を考慮し、中間駅の具体的な位置を検討