

相模原市における交通円滑化の 取り組み

～橋本地区 TDM 交通社会実験について～

相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 都市鉄道・交通政策課

1 はじめに

相模原市は、首都圏南西部で神奈川県北西端にあり、東京都心へ 30 km から 60 km に位置し、小田急線や京王線が本市と都心とを結んでいます。

このため、高度経済成長期に首都圏のベッドタウンとして急速な宅地化が進み、また、平成 18 年、19 年の 4 町との合併を経て、昭和 29 年の市制施行時に約 8 万人であった人口は、平成 23 年現在で約 71 万人を超えるまでになりました。

交通の概況は、市の縁辺部を鉄道が通ることから、市内の移動は主にバスや自動車に頼っていますが、平坦な地形が多い鉄道沿線では自転車利用も多くなっています。



図-1 相模原市の位置

2 交通需要マネジメントへの取組

本市の自動車分担率は 36% で、隣接する町田市 (30%) や大和市 (30%) などと比較して高い傾向にあり、中心市街地の駅周辺などで慢性的に混雑が発生し、今後も高齢者の私事目的での自動車利用等が増えていくものと推測されています。

しかしながら、道路整備だけでその解決を図っていくことは、昨今のような財政制約下では困難な状況にあります。このため、自動車を使用する時間や経路を変更するなどのソフト施策によって道路混雑の緩和を図る交通需要マネジメント (TDM) を推進していくこととしているものです。

そこで、本市では、平成 13 年度に策定した総合都市交通計画に「交通需要マネジメント (TDM) 基本計画」を位置づけ、重点的に取り組むべき 4 地区を定めて行動の変容を促す施策を進めています。ここでご紹介をする橋本地区の TDM もその一つで、平成 17 年から 22 年までに取り組んだ上溝地区と田名地区を通る県道相模原愛川における TDM につづき、2 箇所目の取組となります。

3 橋本地区 TDM の推進

(1) 交通課題

橋本地区の中心である橋本駅は、JR 横浜線や JR 相模線、京王相模原線が乗り入れるターミナル駅で、1 日の乗車人員の合計は約 10.4 万人、駅の周辺は国道 16 号や 129 号等の広域的な移動を担う幹線道路

が通るとともに、大型商業施設や工業団地、学校等が立地するなど、多くの人が集中する交通の要衝となっています。

特に平成2年の京王相模原線の開通以降は、駅の南口は朝夕に通勤、通学者を送迎する自動車が集積し、道路混雑や路上駐停車を原因とする交通事故が発生するなどの交通課題が顕著になっています。

(2) 推進体制

橋本地区 TDM を推進するにあたり、駅周辺での社会実験が想定されるなど、地域の理解や公安関係者や交通事業者との協働が不可欠であったため、

- ① 市民意見を反映する場として地元自治会や商店会、駅利用者によるワークショップ
- ② 専門的意見や関係者の意見を聞く場として学識経験者、交通事業者、警察、公募市民などで構成する TDM 推進委員会
- ③ 市役所内部の調整機能としての庁内ワーキングにより、推進計画や社会実験の検討を進めました。

(3) 橋本駅南口の交通状況

前述のワークショップにおける意見や実態調査から、市道橋本駅西口等で駅へ通勤・通学者を送迎するマイカーの路上駐停車や右折車両の影響で道路混雑や交通事故が発生していることが確認されました。

実験前の調査では、送迎車両の路上駐停車は、午前6時台が582台/hで最多となっており、駐停車時間は午前6時から9時

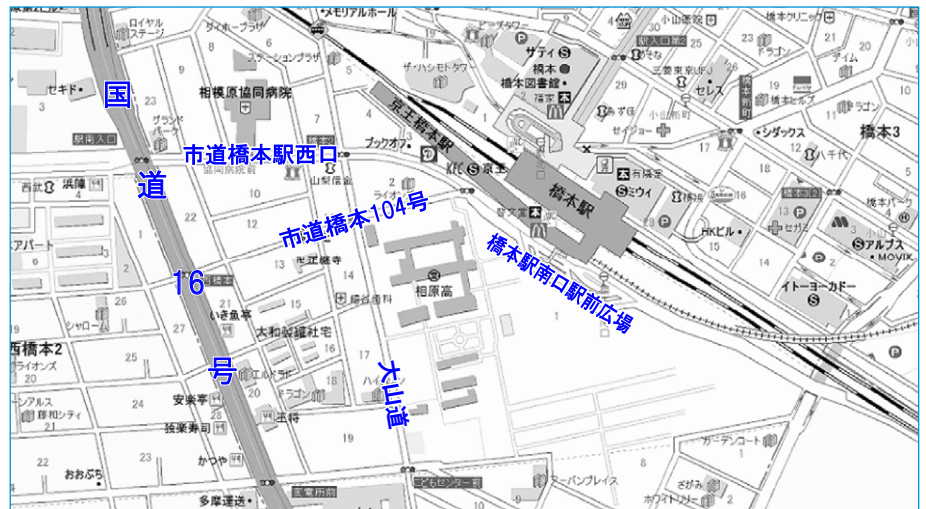


図-2 橋本駅南口の状況

の3時間平均が0.9分であるのに対し、夕方の午後5時から午後10時の5時間では平均5.2分と長い状況です。

このような状況から、路線バスや他の車両の通行や安全に影響を与えているのは、朝に集中するマイカーと夕方から夜間にかけての迎いのマイカーであることがわかりました。

これらマイカー送迎車の分布は、その多くが駅から1kmないし2kmのエリアからで、自転車や徒歩での駅アクセスが可能な圏域内からマイカーで駅へ送迎している状況も確認することができました。(次頁図-3参照)

また、駅周辺の構造的な課題として、増えるマイカー送迎車の駐車場所や路線バス降車場が不足した状態の駅前広場、右折レーンを設置できないことがネックとなっている交差点の状況も確認されました。

これらのことから、他ではあまり例のない、マイカー送迎をしている(されている)人へ直接アプローチするモビリティ・マネジメント(以下「マイカー送迎MM」)と交通規制等による「TDM施策」を組み合わせた交通社会実験に着手することになりました。

(4) 交通社会実験の概要

この交通社会実験は、道路混雑解消、駅へのアクセス向上及び公共交通の利用促進等を図ることを目

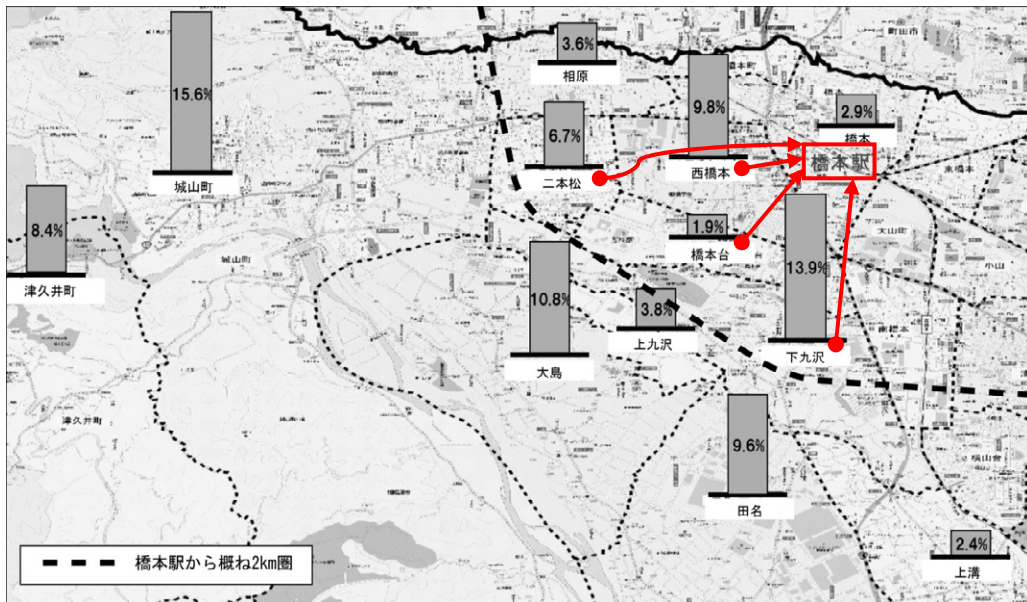


図-3 橋本駅南口を利用するマイカー送迎者の居住地

的に検討された TDM 施策について、

- ① 本格実施に向けた効果測定および検証が必要なもの
- ② 実施による影響を確認したいもの
- ③ コストが抑えられるもの

の3つの視点でメニューの絞り込みを行いました。

この結果、今回の実験メニューとして、容量が不足する駅前広場のレイアウト変更、市道橋本駅西口の駐停車排除や右左折禁止等に取り組むとともに、マイカー送迎 MM を実施したものです。

実験にあたり、自動車利用の抑制や道路ネック箇所の改善で「橋本駅周辺の道路容量を回復させる」ことに留意しましたが、中でも自動車利用の抑制は、駅から遠くバスも利用し難いなど、どうしてもマイカー送迎に頼らざるを得ない地域の方もいることから、駅から近い地域に居住するマイカー利用者を徒歩や自転車に、バス利用が容易な地域のマイカー利用者をバスに転換を促すことで抑制を図りました。

実験メニューの概要を表-1に、実験箇所を図-4へ示します。

表-1 橋本地区交通社会実験概要

実験期間			場所
平成23年10月17日(月)から28日(金)12日間			橋本駅南口周辺
名称	箇所	ねらい	メニュー
a) 『駅スイスイア クセス! 実験』	市道橋本 駅西口等	・ 駅前の路上駐停車を解消 ・ 歩行者・自転車等の安全性の確保 ・ バスの定時運行の確保	a)-1 自転車レーンを設置 a)-2 信号交差点の右・左折禁止 a)-3 一方通行
b) 『かしこい駅広 の使い方! 実験』	南口駅前 広場	・ 限られた空間の効率的な利用 ・ 路上駐車を減らす ・ 安全かつ円滑な交通の確保 ・ バス利用の促進	b)-1 駅前広場レイアウトの変更 b)-2 マイカー待機場の増設 b)-3 タクシー待機場の増設
c) 『かしこいクル マの使い方! 実験』	マイカー 送迎車両	・ マイカー送迎者の手段や時間の変 更	c) マイカー送迎 MM



図-4 橋本地区TDM交通社会実験位置図

マイカー送迎 MM は、駅前広場や路上に停車する送迎車両に対し、啓発ツールやアンケート調査票等を直接手渡しする方法で実施したもので、実験前の9月に事前 MM を、実験後の11月に事後 MM を行い、それぞれ1500票ずつ配布しました。

また、事前 MM の調査票に記名して返信された方については、10月に個別アドバイスを実施しています。

マイカー送迎 MM の工夫として、バスの潜在需要の掘り起こしをねらった「無料バスチケット」や、交通社会実験の PR のための「実験のチラシ」などを同封しました。

表-2 マイカー送迎 MM での配布物一覧

種類	配布内容
事前	①アンケート票 ②啓発冊子 ③橋本スタイルマイカー送迎実験、駅前広場レイアウト変更のお知らせ ④交通社会実験のお知らせ ⑤バス路線図 ⑥無料バスチケット ⑦ポケットティッシュ
個別アドバイス	①個別アドバイスシート
事後	①アンケート票 ②前回調査結果のお知らせ ③交通社会実験の実施内容

4 実験の結果

実験中は、駅前の交通量は6時から22時の16時間で約19%減少し、マイカー送迎については朝夕合わせて26%減少するという結果が得られました。

実験開始初日の朝に、駅前広場から国道16号方面へ向かう方向が混雑する場面がありましたが、2日目以降は、順調な交通の流れとなりました。

駅前へ流入する交通量が減少した理由として、これまで駅前を通過するだけの自動車が、駅前広場のレイアウト変更や交通規制を嫌って、国道16号など本来通行すべき幹線道路へ戻ったこと（経路の変更）、MMによる心理的な働きかけで、送迎車両の停車時間が短くなり用意した乗降場の容量を超えなかったこと（時間の変更）やバス、自転車や徒歩などへの転換があったこと（手段の変更）にあると見ています。

「経路の変更」は、交通量の調査結果からも見て取れ、断面交通量は市道橋本駅西口が最大で1,500台/16h、大山道が最大で1,100台/16h減少する一方で、国道16号は最大で3,600台/16h増加しており、駅周辺への通過交通が国道16号へ迂回したものと推測されます。（図-6参照）

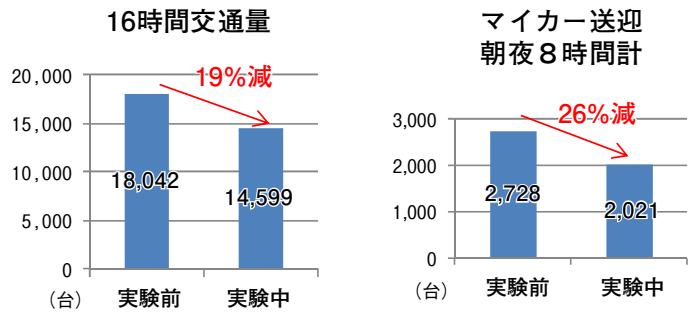


図-5 実験中の交通量の変化

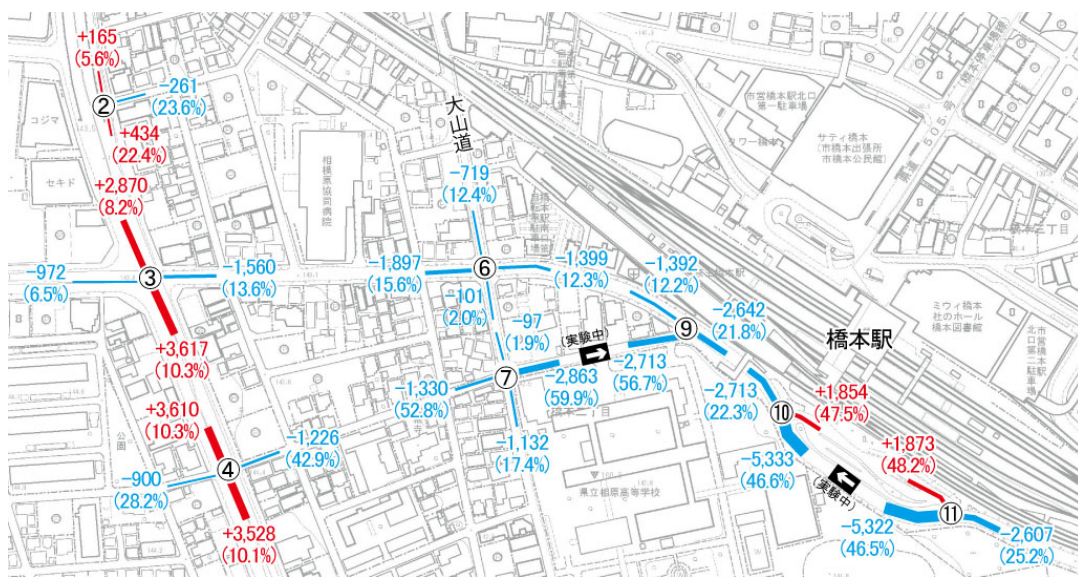


図-6 実験中の断面交通量の変化

次に、「手段の変更」ですが、駅周辺でマイカー送迎をしていたクルマも、実験前は2,728台/8h（朝6-9と夜17-22の8時間）であったものが、実験中は2,021台/8hと8時間で707台、約26%減少する結果となりました。（図-5参照）特に、マイカー送迎MMの結果をみると、ほぼ毎日マイカー送迎をしていた人が8ポイント減少し、個別アドバイスをした人の半数が、それ以外の人でも約30%が「マイカー以外へ手段転換を考えた」と回答していることは、MMの大きな効果を示しているといえます。

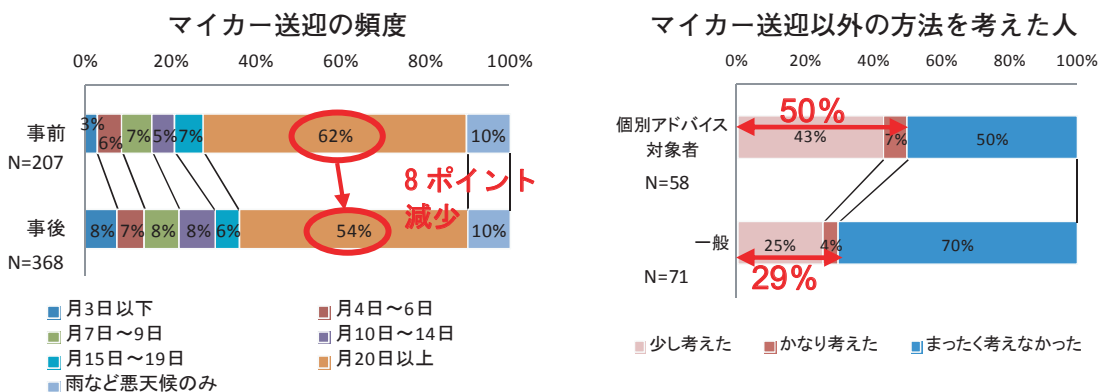


図-7 マイカー送迎MMの結果

また、マイカー送迎 MM に同封した無料バスチケットの利用率は約 30%と高く、利用目的も通勤・通学で約 5 割を占めており、地区を絞り居住者を対象に行う MM で交通手段の変更が難しいと言われていた通勤交通での意識・手段の変化が見られるなど、高い効果を得ることができました。

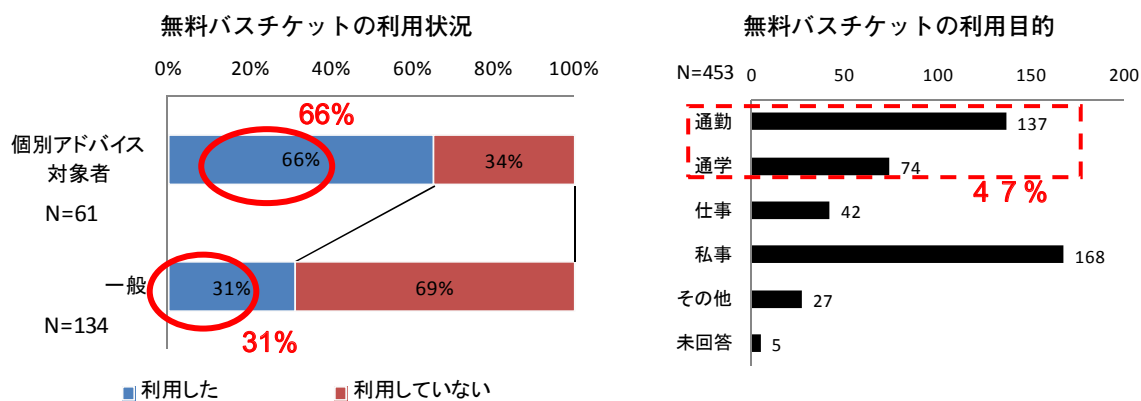


図- 8 無料バスチケットの利用状況

このほか、信号交差点での渋滞長が最大で 90%減少するなどの効果が見られ、駅の手前 700m の区間では、路線バスの所要時間が平均で 14%短縮されるなど、定時性の向上が図られました。このことは、バス利用の促進やマイカー送迎 MM に同封した「無料バスチケット」によるバスの潜在需要の掘り起こしにも良い影響があったものと考えています。

また、表- 3 はマイカー送迎 MM の回収率を示しますが、実験前の配布と実験後の配布では、回収率に大きく差が生じていることから、今回の実験がいかに心理的に影響し関心を高めるものであるかを示す結果となりました。

表- 3 マイカー送迎 MM の回収率

		配布数	回収数	回収率	配布方法・備考
事前 (9 月)		1500	211 (うち、個別アドバイス希望 83)	14.1%	橋本駅南口マイカー送迎者への直接配布
個別アドバイス (10 月)		83	なし (情報提供のみ)	-	ご自宅へ郵送
事後 (11 月)	一般	1500	382	25.5%	橋本駅南口マイカー送迎者への直接配布
	個別アドバイス対象者	83	62	74.7%	ご自宅へ郵送

このようなことから、今回の橋本地区交通社会実験では、駅前広場のレイアウト変更などとモビリティ・マネジメントの組み合わせで実施したことが高い相乗効果を生んだものと考えています。

5 おわりに

今回の TDM 交通社会実験で、マイカー送迎 MM と駅前広場のレイアウト変更などを同時期に行ったことで結果的に高い効果を得られたことは、相模原市民の民度の高さの表れであると、スタッフ一同喜んでいるところです。

今後、橋本地区における TDM 推進計画を定め、継続的な取り組みをしていくとともに、MM を大いに活用した取組について検討し、円滑な交通の確保を図っていきたいと考えています。