



第4号/平成23年3月

10月!

交通社会実験を実施予定!

Q 何でやるの? どこでやるの?

A 橋本駅南口から国道16号にかけては、通勤・通学者の送迎車両や右左折車両による渋滞が断続的に発生していて、時間帯によっては国道16号を越えて相模原北警察署付近まで渋滞が伸びることもあります。

こうしたことから市では、「市道橋本駅西口」、「橋本駅南口駅前広場」を主な対象として、交通規制や車両停車場所の変更などの交通社会実験を行い、実施した施策が円滑な交通の確保にどの程度寄与するものかを検証することにしました。

Q 具体的にどんなことをやるの?

A 右の図をご覧ください。
今回の実験については、大きく4つの実験を実施する予定です。



A 「駅スィスイアクセス! 実験」

実験場所: 市道橋本駅西口等

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」を図ります。

主な施策 自転車レーン設置、通行規制等

B 「かしこい駅広の使い方! 実験」

実験場所: 南口駅前広場等

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ります。これにより、駅直近でのマイカー送迎台数を減らし、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り換え利便性を向上させることで、バス利用を促進します。

主な施策 仮設乗降場の設置等

C 「快適バスでらくらく! 実験」

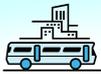
ねらい “バス乗車中の快適性”に着目し、津久井地域から座席指定バスを運行し、マイカー利用者のバス利用に対する抵抗感を減らすことで、バス利用を促進します。

主な施策 座席指定バスの運行

D 「かしこい車の使い方! 実験」 モビリティ・マネジメント

ねらい “過度に自動車に頼る状態”から、“公共交通や徒歩などを含めた交通手段を適度に利用する状態”へと変更してもらうための動機付けを行い、マイカー利用者の行動変容を啓発します。(詳細は下記URLをご参照下さい。)

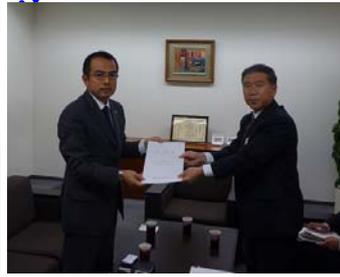
主な施策 コミュニケーション・アンケート



要望活動を実施しました



協議会では、公共交通の利便性向上に向け、平成22年10月26日（火）と11月9日（火）、12日（金）に、交通事業者へ要望活動を行いました。



協議会から要望書を提出(左から小田急電鉄株、神奈川中央交通、京王電鉄株、JR 東日本)

《主な要望内容》

- ・ JR 東日本横浜支社
「横浜線の輸送力増強及び相模線の複線化」
- ・ 小田急電鉄
「小田急線の輸送力増強及び小田急多摩線延伸の早期実現」
- ・ JR 東日本八王子支社
「中央本線の輸送力増強及び横浜線との相互乗り入れ」
- ・ 京王電鉄「京王相模原線の輸送力増強」
- ・ 神奈川中央交通「バス交通の輸送力増強」



要望活動の様子: 左から京王電鉄株、神奈川中央交通株



これまでの実績(過去3年)



要望活動等を通じ、鉄道の輸送力の増強が図られたほか、次のような成果を上げています。

〔平成20年度〕

- ・ JR 横浜線の運行本数の増発
- ・ 矢部駅南口のバリアフリー化整備
- ・ 神奈中バス車両への鉄道、バス共通のICカード乗車券の導入 など

〔平成21年度〕

- ・ 新規バス路線の開設
- ・ JR 横浜線の根岸線直通列車の増発及び日中時間帯における快速列車の増発 など

〔平成22年度〕

- ・ JR 横浜線の運行本数の増発
- ・ JR 根岸線への乗り入れ本数の増加
- ・ 番田駅舎のバリアフリー化工事
- ・ 相模湖駅・藤野駅の荷物置き付ベンチの整備
- ・ 「相模湖駅～帝京大学」系統等のバスの増回 など

都市交通施設整備基金にご協力を

- ・ 相模原市では、小田急多摩線の延伸やリニア中央新幹線の駅誘致などの費用の一部にするため、平成20年度から基金の積立を行っています。
- ・ 市民の皆さんや企業などからの寄附も受け付けています。詳しくは、下記事務局までご連絡ください。

リニア中央新幹線の駅誘致を目指しています

東京一大阪間 最速67分・・・リニア中央新幹線については、最近、新聞紙上でも取り上げられることが多くなりました。リニア中央新幹線は、東京都を起点に、甲府市、名古屋市、奈良市附近を経由して大阪市に至る路線として、昭和48年に計画された中央新幹線に、時速500kmで走行するリニアモーターカーを導入し、東京一大阪間を約1時間で結ぼうという計画です。

現在、JR東海が約9兆円ともいわれる建設費を自己負担して進めようとしている一方、国土交通省の交通政策審議会では、中央新幹線の営業主体や建設ルートなど

について審議が行われており、リニアの実現に向けて一歩ずつ手続きが進んでいます。

途中駅は沿線に「1県1駅」とも言われており、神奈川県知事が相模原市への駅誘致を表明するなど、市内への駅設置の可能性は大いに高まっています。

市内に駅ができると、交通の利便性が高まり、人・もの・情報が行き交うことで、まちが活性化するなど、様々な効果が期待できます。

そのため、相模原市では、沿線の自治体などで構成する「リニア中央新幹線建設促進期成同盟会」に参画するなど、リニア中央新幹線の早期実現と駅誘致を目指して積極的な取り組みを行っています。

相模原市公共交通整備促進協議会は、相模原市・市議会・自治会連合会・市内各種団体で構成され、昭和44年の設立以来、市内の鉄道やバス交通等の輸送力増強の促進を目的に、鉄道及びバス事業者への要望活動や、公共交通の利用促進に向けた啓発活動等を行っています。ニュースを通じて、協議会の活動や市の公共交通に関する取り組みなどについてお伝えします。