



# 相模原市公共交通ニュース



第5号/平成24年3月

## 駅前混乱防止対策訓練実施！

東日本大震災から1年が経過した3月12日(月)に橋本駅周辺で、避難所や公共交通の運行情報を駅利用者へ提供することで駅周辺の混乱を防ぐことを目的とした訓練を実施しました。

また、災害時の安否状況を確認する際に使用する「災害時伝言ダイヤル」の講習会も実施し、利用方法を模擬体験しました。

当日は、市内で震度6弱の震災が発生した想定のもと避難誘導訓練などが行われ、JR東日本、京王電鉄をはじめ相模原北警察署、相原高等学校の生徒・教職員、災害発災時に電車の運転停止により帰宅が困難となる駅周辺の企業や店舗にお勤め方や地元自治会の方など総勢702名の参加をいただきました。

東日本大震災時は、市内でも震度5弱を観測し公共交通機関にも大きな影響を及ぼしました。有事の際は、駅周辺などで大きな混乱が発生するため、身の安全を確保して周辺の状況などがわかるまでは二次災害の危険性もあるため「むやみに移動しない」よう心がけてください。



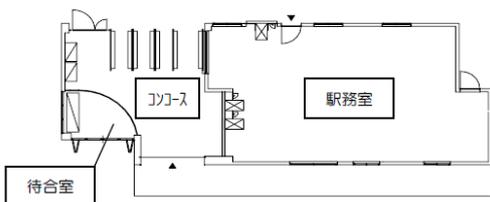
【開会式】 鉄道事業者や駅周辺企業・店舗の皆さんも参加しました。



【誘導訓練】参加者は担当職員の誘導に従い避難場所へ移動しました。



【災害時伝言ダイヤルの体験】171にかけて模擬体験!



平面図(完成後)



完成イメージ

## 中央線藤野駅がリニューアル！

現在、JR東日本により、地域の顔にふさわしい、安心して快適に利用することができる駅づくりが進められており、この取り組みの一環として、中央線の藤野駅に新しい駅舎が建設されています。

コンセプト：～丘の上のアートステーション～

- ・駅舎の南側に位置し、周辺の山々を眺望できる待合室をつくります。
- ・美術館のような落ち着いた雰囲気のある駅舎をつくります。

使用開始予定時期等について

- 2012年2月1日 工事着手
- 2012年4月中旬 仮駅舎使用開始(予定)
- 2012年8月上旬 新駅舎使用開始(予定)

※2012年2月23日JR東日本八王子支社発表資料より

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。

# 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24年2月及び3月に、交通事業者へ要望活動を行いました。

## 要望活動の様子



協議会から要望書を提出：小田急電鉄

要望活動の様子：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」
- 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」
- 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」
- 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」

## これまでの主な実績(過去3年間)

### 〔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ICカード乗車券の導入
- など

### 〔平成21年度〕

- ・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
- ・バス路線の運行回数の強化
- 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
- ・バス路線の運行回数の強化
- など

### 都市交通施設整備基金にご協力を

- ・相模原市では、都市交通施設の整備にかかる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おり、市民の皆さんや企業などからの寄附を受け付けています。詳しくは、下記事務局までご連絡ください。

# TDM交通社会実験結果

平成 23 年 10 月 17 日～28 日の間、橋本駅南口周辺で交通渋滞の解消や駅へのアクセスを向上させるため交通社会実験を実施しました。

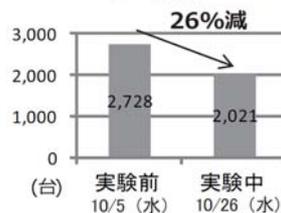
結果としては、交通規制や啓発活動の実施により、渋滞が解消され駅へのアクセスが向上し、バスの運行所要時間が短縮されました。

また、駅周辺のマイカー送迎台数が約 26%減少するとともに、通過交通の減少や夜間の駅前での平均駐停車時間も短縮されました。

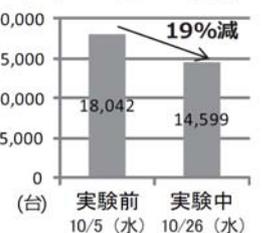
駅周辺の流入交通量についても、実験前よりも約 19%減少するとともに、生活道路への流入もありませんでした。

実験の実施にあたり、ご理解とご協力をいただきありがとうございました。

橋本駅南口周辺のマイカー送迎台数  
(6時～9時と17時～22時の8時間計)



橋本駅南口周辺への流入交通量  
(6時～22時の16時間計)



## ～実験後、本格実施に移行しました～

実験で実施した「橋本駅南口交差点の右折禁止」と市道橋本駅西口(南口駅前通り)の「自転車レーン」については、渋滞を発生させる要因が解消され、歩行者と自転車の錯綜を防ぐなど高い効果があったため、実験を機に本格実施へと移行しました。



右折禁止箇所

自転車レーンの様子

