

平成27年度 橋本地区TDM推進業務

報 告 書

平成28年3月

相模原市都市建設局  
まちづくり計画部交通政策課



# - 目 次 -

1.はじめに	1
1-1 調査目的	1
1-2 対象地域	1
2.交通実態調査	2
2-1 交通実態調査の実施概要	2
2-1-1 実施目的	2
2-1-2 実施調査の概要	2
2-2 交通実態調査の調査結果	4
2-2-1 自動車交通量調査	4
2-2-2 滞留長・渋滞長調査	10
2-2-3 駅周辺路上駐停車状況調査	19
3.橋本駅南口の交通に関するアンケート調査	26
3-1 アンケート調査の実施概要	26
3-1-1 実施目的	26
3-1-2 実施調査の概要	26
3-2 マイカー送迎者に対するアンケート調査結果	27
3-2-1 配布・回収状況	27
3-2-2 回答者の属性	29
3-2-3 マイカー送迎状況	32
3-2-4 橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更等による行動、意識変化	49
3-2-5 マイカー送迎以外の交通手段について	53
3-2-6 クルマ利用に関するデータ認知、意識	57
3-3 公共交通ドライバーに対するアンケート調査結果	65
3-3-1 アンケート回収率と有効票数	65
3-3-2 回答者の属性	66
3-3-3 橋本駅南口周辺の走行状況	68
3-3-4 橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更等による意識変化	69
3-3-5 橋本駅南口に対する自由意見	73
4.その他のデータによる橋本駅南口の交通状況の変化	76
4-1 調査の実施概要	76
4-1-1 実施目的	76
4-1-2 実施概要	76
4-2 路線バス所要時間調査	78
4-3 路線バス輸送人員調査	82

5. 橋本駅南口駅前広場の整備効果の検証	84
5-1 調査結果からみた効果	84
5-1-1 自動車交通量実態調査からみた効果	84
5-1-2 アンケート調査からみた効果	87
5-1-3 その他のデータによる調査からみた効果	91
5-2 橋本駅南口駅前広場整備の効果のまとめ	93

#### 参考資料

1. 交通実態調査結果	95
2. アンケート調査配布物件	118
2-1 マイカー送迎ドライバーアンケート調査	118
2-2 公共交通ドライバーに対するアンケート調査	125

# 1.はじめに

---

## 1-1 調査目的

---

橋本地区では、「橋本駅南口利用者の駅アクセス向上及び公共交通の利用促進」を目的として、主に市道橋本駅西口等の渋滞緩和による円滑な交通の実現及び橋本駅南口駅前広場乗換利便性の向上を図るための交通施策を「橋本地区TDM推進計画」として推進してきた。

本業務は、「橋本地区TDM推進計画」に基づき、橋本地区の交通渋滞緩和等を実現するために行なってきた各種TDM施策の取組について、TDM推進計画策定前と現在の状況を比較することにより、効果を検証することを目的とする。

## 1-2 対象地域

---

本調査の対象地域は、相模原市の橋本駅南口駅前広場周辺を対象とする。

## 2. 交通実態調査

---

### 2-1 交通実態調査の実施概要

---

#### 2-1-1 実施目的

橋本駅南口駅前広場周辺の交通状況について、TDM施策実施前と現在の状況を比較・分析することにより、TDM施策の実施効果を把握する。

なお、分析は、「TDM社会実験効果把握関連実態調査」で平成23年10月5日(水)に実施した調査(以下、「前回調査」という。)との比較を行った。

#### 2-1-2 実施調査の概要

実施目的を踏まえ、以下の3つの調査を実施した。

##### (1) 自動車交通量調査

駅周辺の4箇所(橋本二丁目交差点、橋本駅南口交差点、橋本駅南口駅前広場出入口2箇所)において、16時間(6時~22時)の交通量の調査を行う。

- ・車種分類：一般小型車、タクシー、貨物車、路線バス、その他バス
- ・時間帯区分：30分毎

##### (2) 滞留長・渋滞長調査

橋本二丁目交差点における国道16号方向と駅方向の2方向(市道橋本駅西口上下線)の滞留長・渋滞長の調査を行う。調査は送迎車両が多い、朝3時間(6時~9時)、夜5時間(17時~22時)とする。

- ・調査分類：滞留長、渋滞長
- ・時間帯区分：15分毎

##### (3) 駅周辺路上駐停車状況調査

駅周辺での一般車の路上駐停車状況の調査を行う。

- ・調査分類：駐停車区間、台数、駐停車時間
- ・時間帯区分：15分毎



図 交通実態調査の調査概要

(4) 調査時期と配置調査員

調査時期

前回調査の調査時期・曜日と合わせ、平成 27 年 10 月 7 日（水）に実施した。

配置調査員

1) 交通量調査

調査員 12 名を配置した。

- ・橋本二丁目交差点 : 4 名
- ・橋本駅南口交差点 : 4 名
- ・橋本駅南口駅前広場西側 : 2 名
- ・橋本駅南口駅前広場東側 : 2 名
- 計 12 名

2) 滞留長・渋滞長調査

調査員 3 名を配置した。

3) 駅周辺路上駐停車状況調査

調査員 9 名を配置した。

## 2-2交通実態調査の調査結果

### 2-2-1 自動車交通量調査

#### (1) 調査地点

自動車交通量調査は、以下の4地点で実施した。

- ・橋本二丁目交差点
- ・橋本駅南口交差点
- ・橋本駅南口駅前広場西側
- ・橋本駅南口駅前広場東側



図 自動車交通量調査地点

#### (2) 流入交通量

流入交通量 16h (6:00 ~ 22:00)

各地点の流入交通量は、橋本二丁目交差点が約 1.4 万台と最も多く、次いで橋本駅南口駅前広場西側と橋本駅南口交差点の約 1.1 万台となっており、橋本駅南口駅前広場東側は約 7 千台となっている。

表 流入交通量 (6:00 ~ 22:00 : 16h)

橋本二丁目 交差点	橋本駅南口 交差点	橋本駅南口 駅前広場西側	橋本駅南口 駅前広場東側
13,898	11,604	10,643	7,317

単位：台



### 車種別交通量

車種別交通量は、各地点とも乗用車が70%以上と最も多く、次いで橋本二丁目交差点と橋本駅南口駅前広場東側では貨物車が10%前後、橋本駅南口交差点と橋本駅南口駅前広場西側ではタクシーが13%前後と多くなっている。

表 車種別交通量 (6:00～22:00:16h)

車種	橋本二丁目 交差点	橋本駅南口 交差点	橋本駅南口 駅前広場西側	橋本駅南口 駅前広場東側
乗用車	10,923	8,382	7,502	5,741
貨物車	1,295	834	775	743
タクシー	804	1,488	1,475	592
路線バス	676	675	676	21
その他バス	200	225	215	220
合計	13,898	11,604	10,643	7,317

単位：台

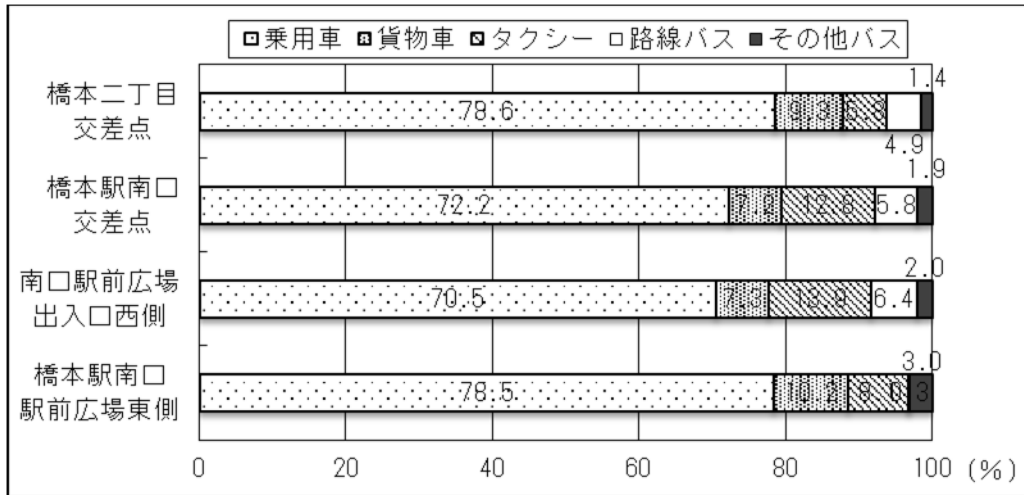


図 車種別交通量 (6:00～22:00:16h)

時間帯別交通量

時間帯別の交通量は、各地点とも同様の傾向を示しており、午前中は7時台、午後には18時台が多くなっている。

表 時間帯別交通量

時間帯	橋本二丁目 交差点	橋本駅南口 交差点	橋本駅南口 駅前広場西側	橋本駅南口 駅前広場東側
6時台	851	837	692	330
7時台	1,015	964	811	499
8時台	955	841	760	460
9時台	791	664	606	383
10時台	760	606	574	394
11時台	876	657	629	501
12時台	841	647	606	449
13時台	955	679	648	519
14時台	769	578	554	437
15時台	908	675	650	504
16時台	910	733	689	540
17時台	1,019	845	783	569
18時台	1,091	868	789	559
19時台	860	740	668	463
20時台	691	651	596	409
21時台	606	619	588	301
合計	13,898	11,604	10,643	7,317

単位：台

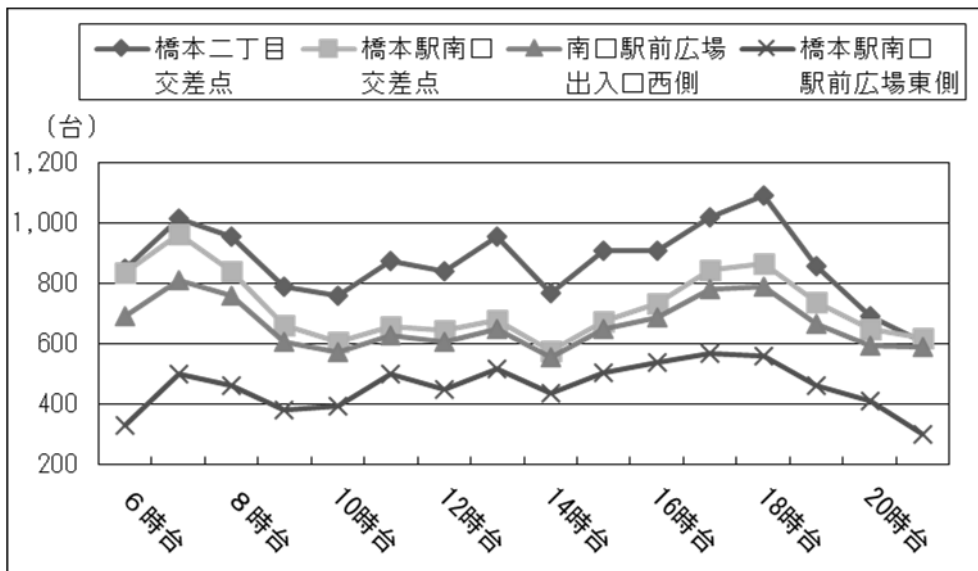


図 時間帯別交通量

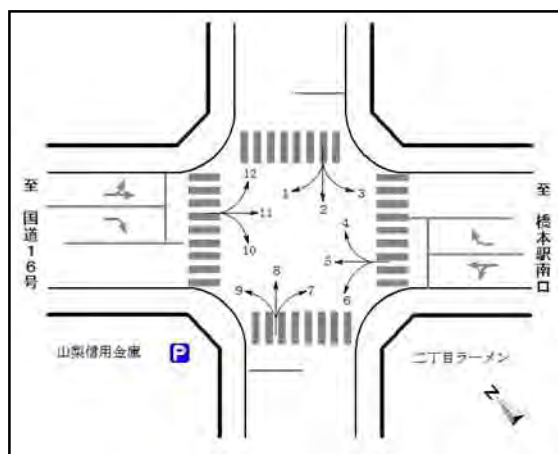
(3) 方向別流入交通量

方向別流入交通量 (6:00~22:00:16h)

1) 橋本二丁目交差点

国道16号方面と橋本駅南口方面の直進交通(方向5・11)が60%近くを占めており、次いで交差する道路の直進交通(方向2・8)となっており、直進交通が70%以上となっている。

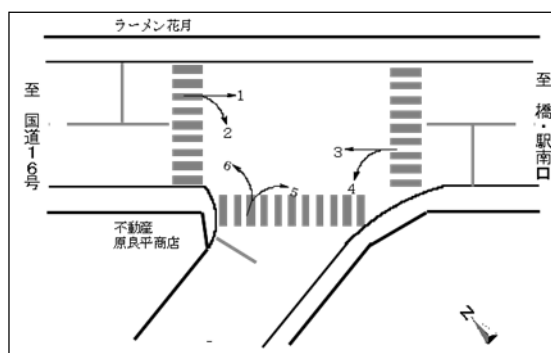
方向	交通量(台)	構成比
1	733	5.3%
2	1,111	8.0%
3	280	2.0%
4	522	3.8%
5	4,069	29.3%
6	632	4.5%
7	184	1.3%
8	1,030	7.4%
9	212	1.5%
10	425	3.1%
11	3,820	27.5%
12	880	6.3%
計	13,898	100.0%



2) 橋本駅南口交差点

駅前を直進する交通(方向1・3)が中心となっており、次いで南から駅前方面に向かう交通(方向5)が多くなっている。

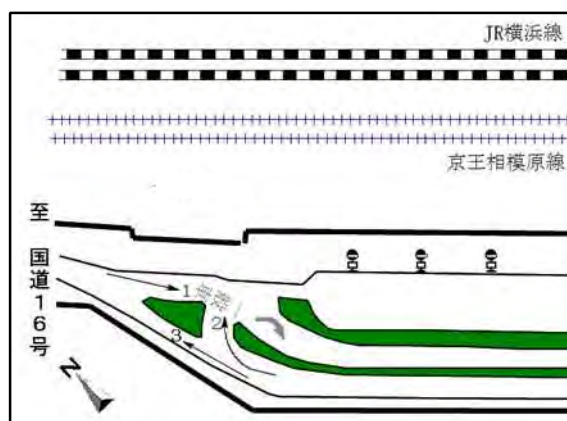
方向	交通量(台)	構成比
1	4,259	36.7%
2	13	0.1%
3	4,268	36.8%
4	936	8.1%
5	1,208	10.4%
6	920	7.9%
計	11,604	100.0%



### 3)橋本駅南口駅前広場西側

駅前を直進する交通(方向1・3)が中心で、東側より駅前広場に流入する交通量は700台程度となっている。

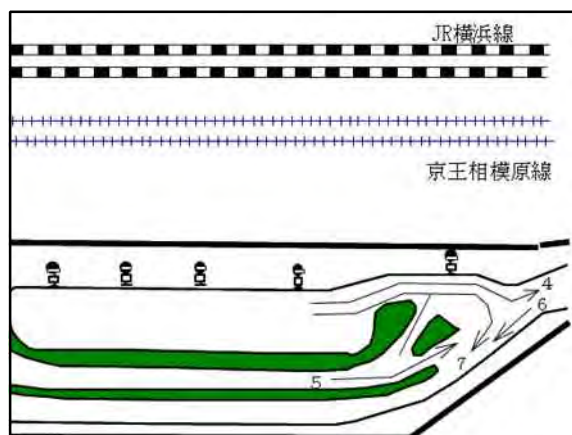
方向	交通量(台)	構成比
1	5,445	47.9%
2	713	6.3%
3	5,198	45.8%
計	11,356	100.0%



### 4)南口駅前広場出入口東側

駅前広場を通過する交通(方向5・6)が70%を占めており、次いで駅前広場からUターンして国道16号方面に向かう交通(方向7)が25%程度となっている。

方向	交通量(台)	構成比
4	301	3.1%
5	3,512	35.9%
6	3,504	35.8%
7	2,476	25.3%
計	9,793	100.0%



方向2・7については、二重カウントとなるため流入交通量の計から除く

(4) 前回・今回調査結果の比較

調査地点の流入交通量を整備前後で比較すると、16時間では各地点とも交通量が減少しており、橋本駅二丁目交差点では約3.2千台の減少と最も多く減少している。

また、ピーク時(7:00~8:00)でも同様の傾向となっている。

表 流入交通量 前回/今回調査の比較(6:00~22:00:16h)

調査時点	橋本二丁目 交差点	橋本駅南口 交差点	橋本駅南口 駅前広場西側	橋本駅南口 駅前広場東側
前回調査	17,161	14,159	12,189	10,338
今回調査	13,898	11,604	10,643	7,317
差	-3,263	-2,555	-1,546	-3,021

単位：台

表 流入交通量 前回/今回調査の比較 ピーク時(7:00~8:00)

調査時点	橋本二丁目 交差点	橋本駅南口 交差点	橋本駅南口 駅前広場西側	橋本駅南口 駅前広場東側
前回調査	1,261	1,139	851	676
今回調査	1,015	964	811	499
差	-246	-175	-40	-177

単位：台

## 2-2-2 滞留長・渋滞長調査

### (1) 調査地点

滞留長・渋滞長調査は、対象地点を以下に示す。

- ・橋本二丁目交差点 国道16号方向と橋本駅方向（市道橋本駅西口上下線）



図 滞留長・渋滞長調査区間

(2) 滞留長・渋滞長 (朝 6:00~9:00・夕 17:00~22:00・15分毎)

国道16号から橋本駅方面 直進左折の滞留長・渋滞長

滞留長は、18:45~19:00に駐車車両の影響で最大140mとなっているものの、ほとんどの時間帯で渋滞には至らず、渋滞長は同時間帯で20mがみられるだけだった。

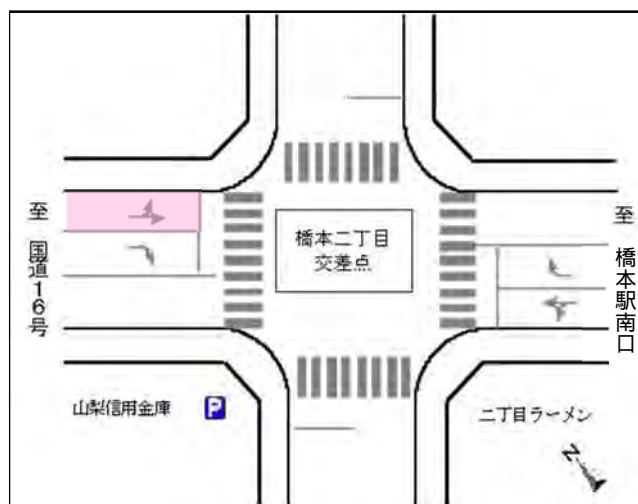
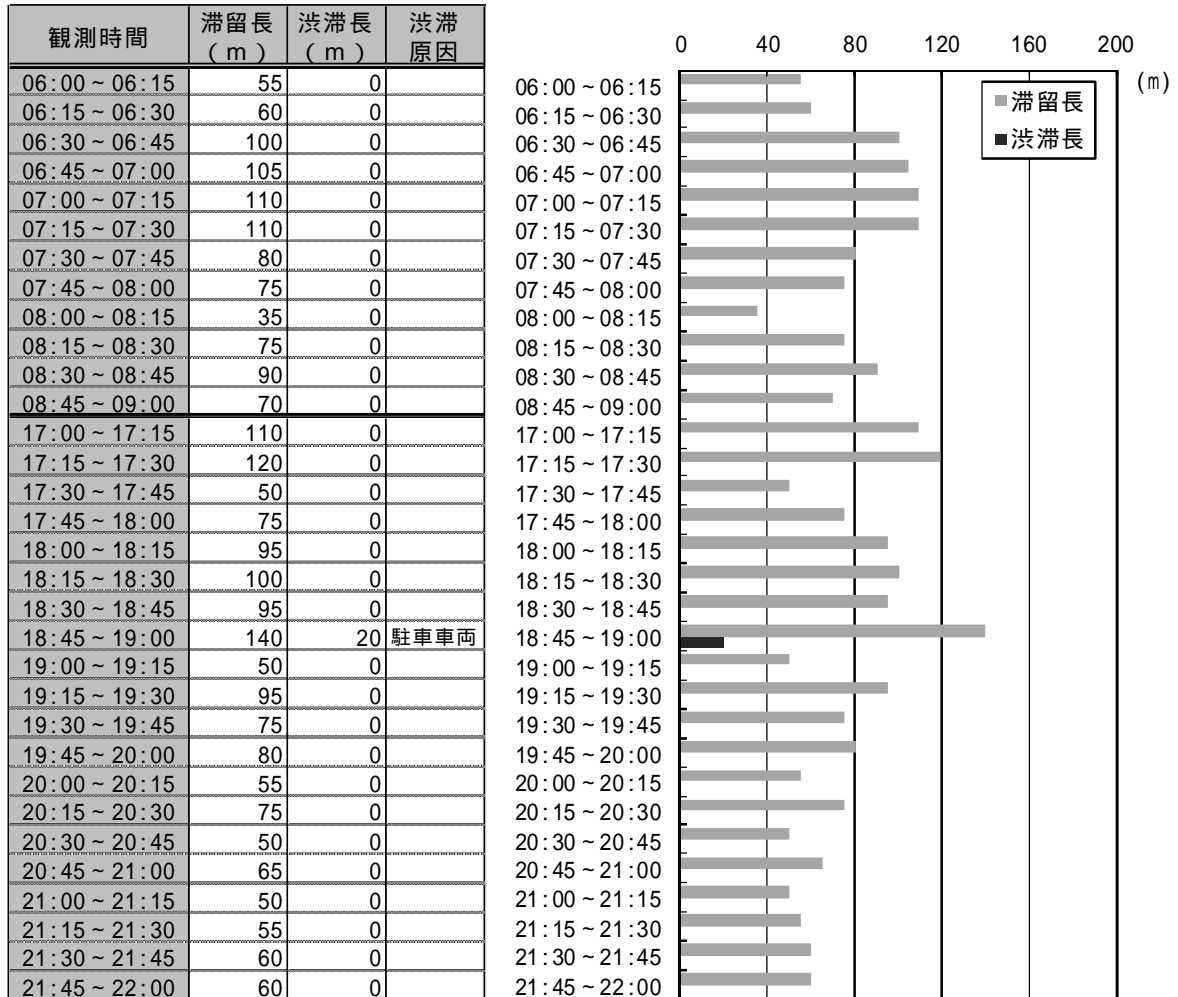


図 調査地点図 (ピンクのハッチ)

国道 16 号から橋本駅方面 右折の滞留長・渋滞長

各時間帯で大きな滞留は見られず、最大は 21 : 30 ~ 21 : 45 の 15m となっている。また、渋滞は全ての時間帯で発生していない。

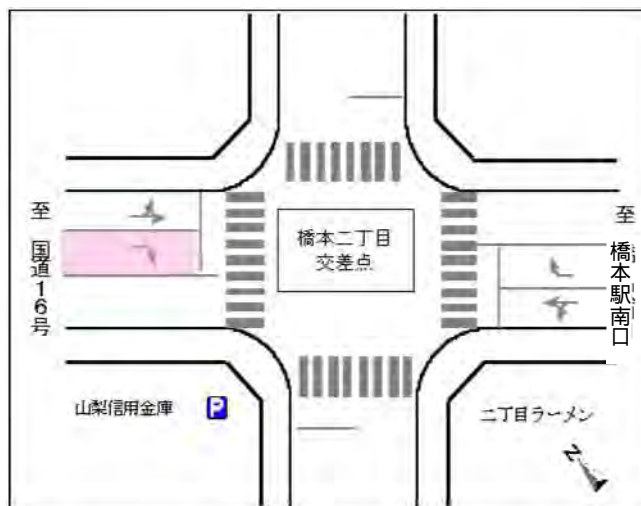
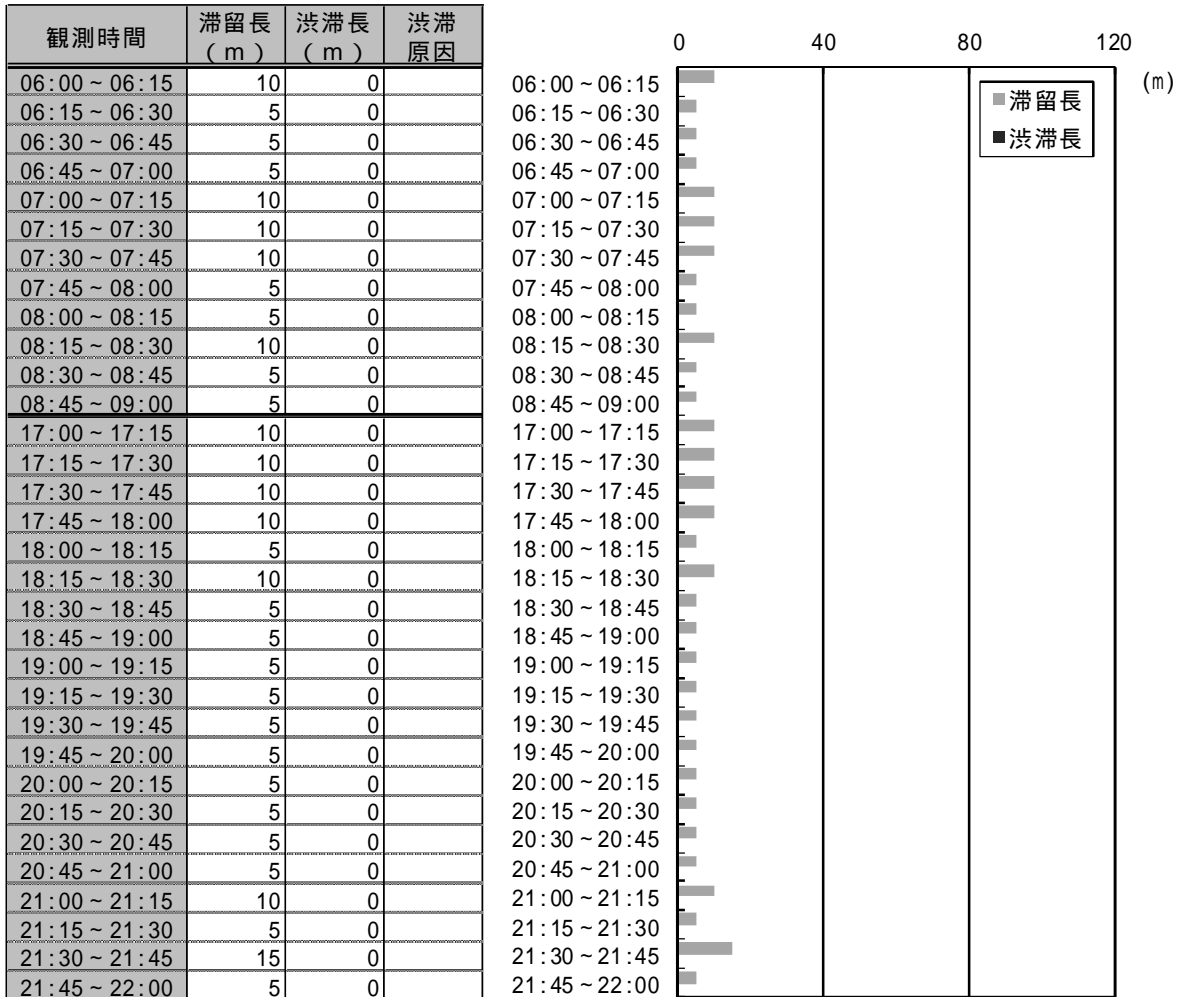


図 調査地点図 (ピンクのハッチ)



橋本駅から国道16号方面 直進左折の滞留長・渋滞長

朝ピーク時では、6:45~7:00で滞留長が最大170mとなっているものの、大きな渋滞には至っていない。しかし、夕方ピーク時では、国道16号との交差点での先詰まりにより、滞留長で最大380m(17:15~17:30)、渋滞長で260m(17:00~17:30)がみられ、また、19時台でも100m弱の渋滞が発生している。

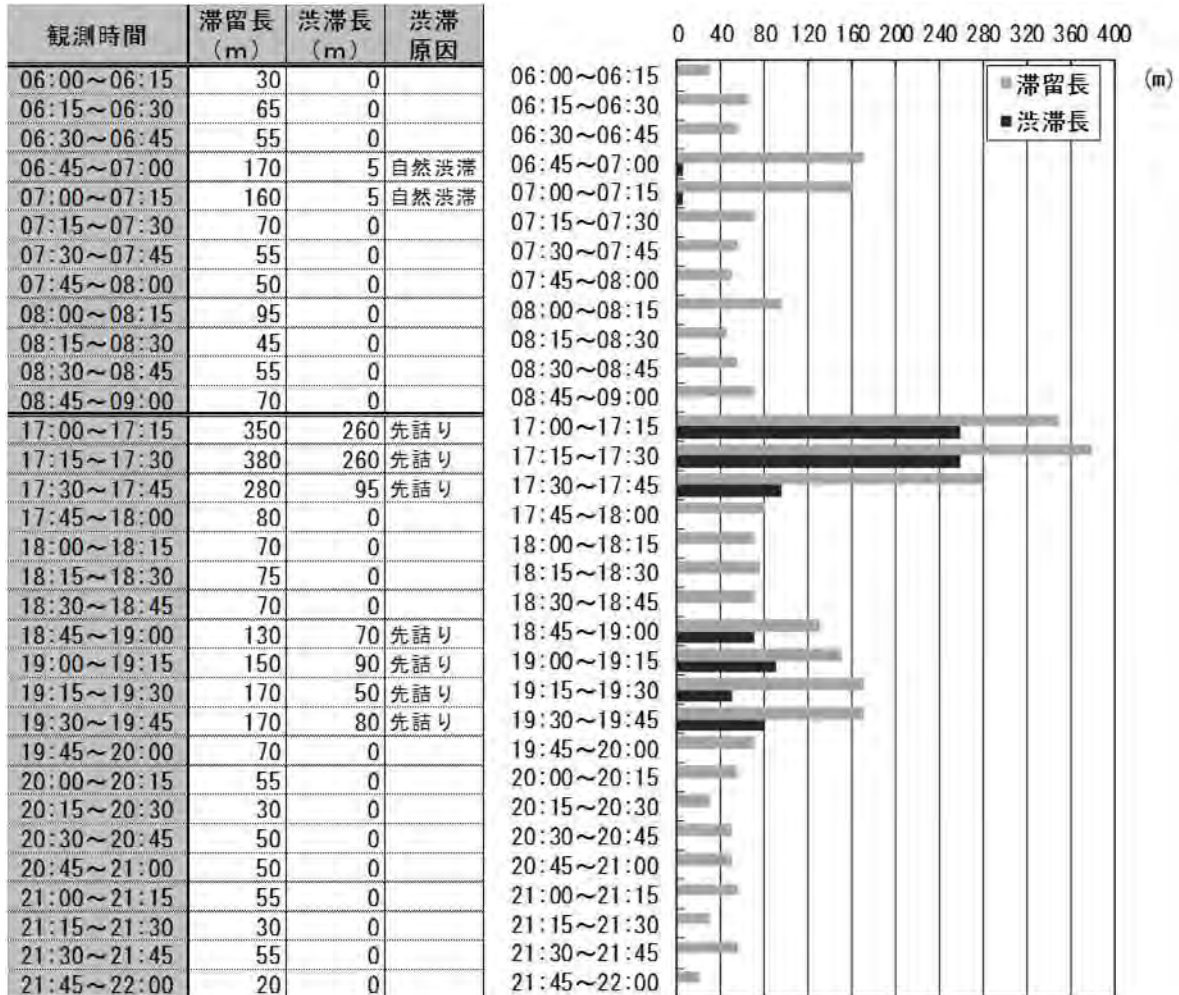


図 調査地点図 (ピンクのハッチ)

橋本駅から国道16号方面 右折の滞留長・渋滞長

各時間帯で大きな滞留は見られず、また、渋滞は全ての時間帯で発生していない。

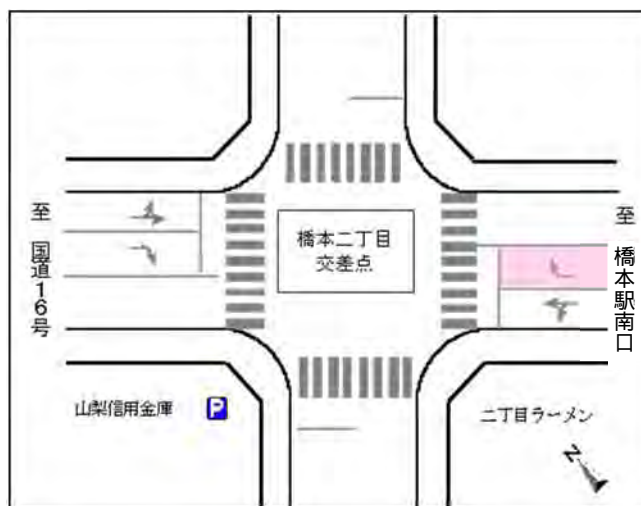
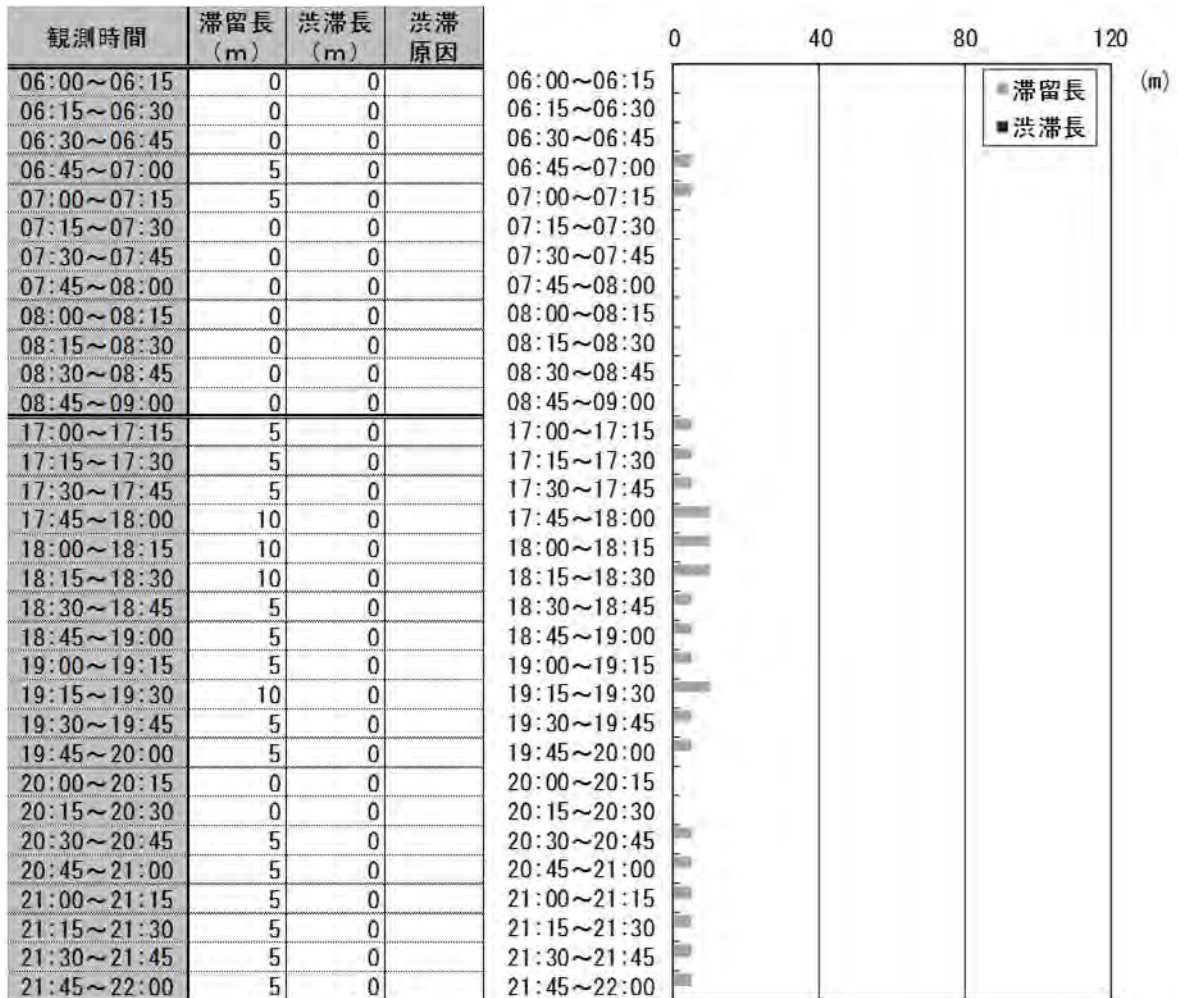


図 調査地点図 (ピンクのハッチ)

(3) 前回・今回調査結果の比較

滞留長の比較

1) 国道 16 号から橋本駅方面 直進左折の滞留長

滞留長は、前回調査と比較すると大半の時間帯で短くなっており、最大で 150m も短くなっている。

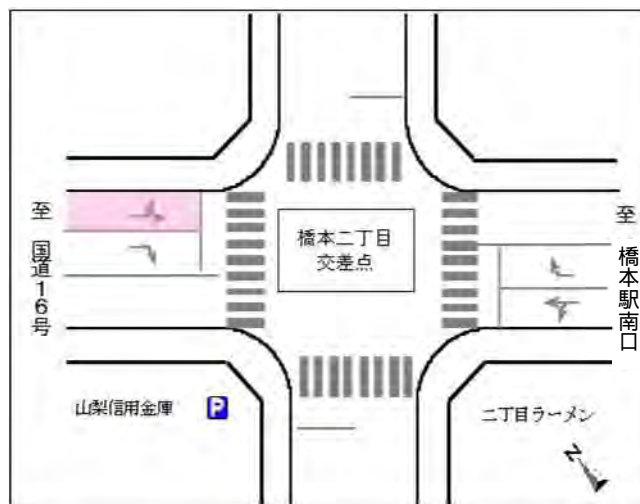
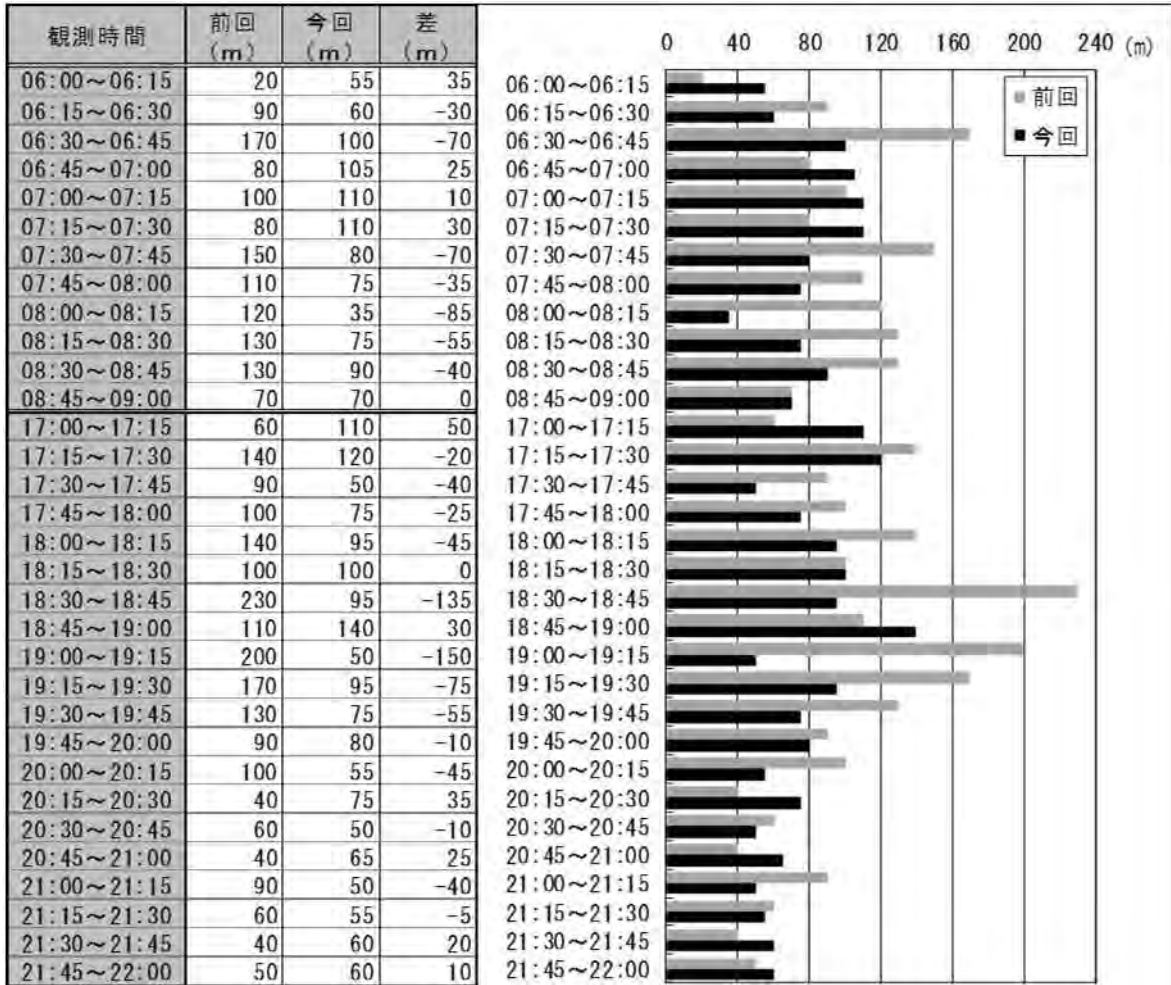


図 調査地点図 (ピンクのハッチ)

2)橋本駅から国道16号方面 直進左折の滞留長

国道16号方面からとは逆に、今回調査の方の滞留長が長くなっており、特に17:00~17:30では330~350m長くなっている。

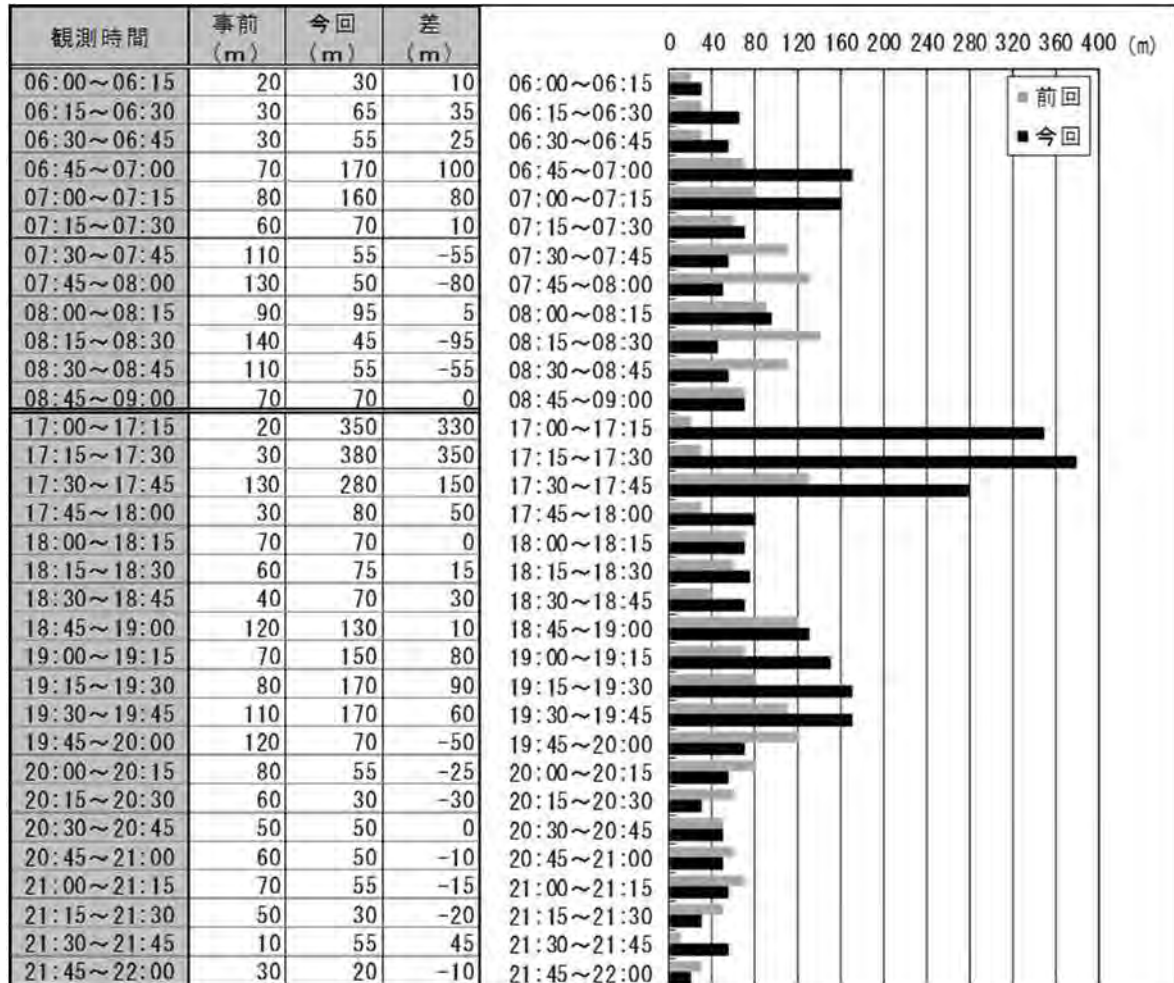


図 調査地点図 (ピンクのハッチ)

渋滞長の比較

1) 国道 16 号から橋本駅方面 直進左折の渋滞長

渋滞長は、今回ではほとんど渋滞が発生しておらず、前回調査と比較すると大きく渋滞が解消されている。

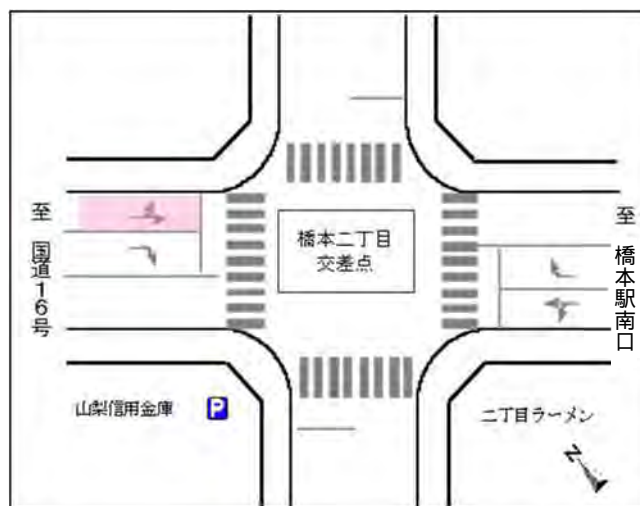
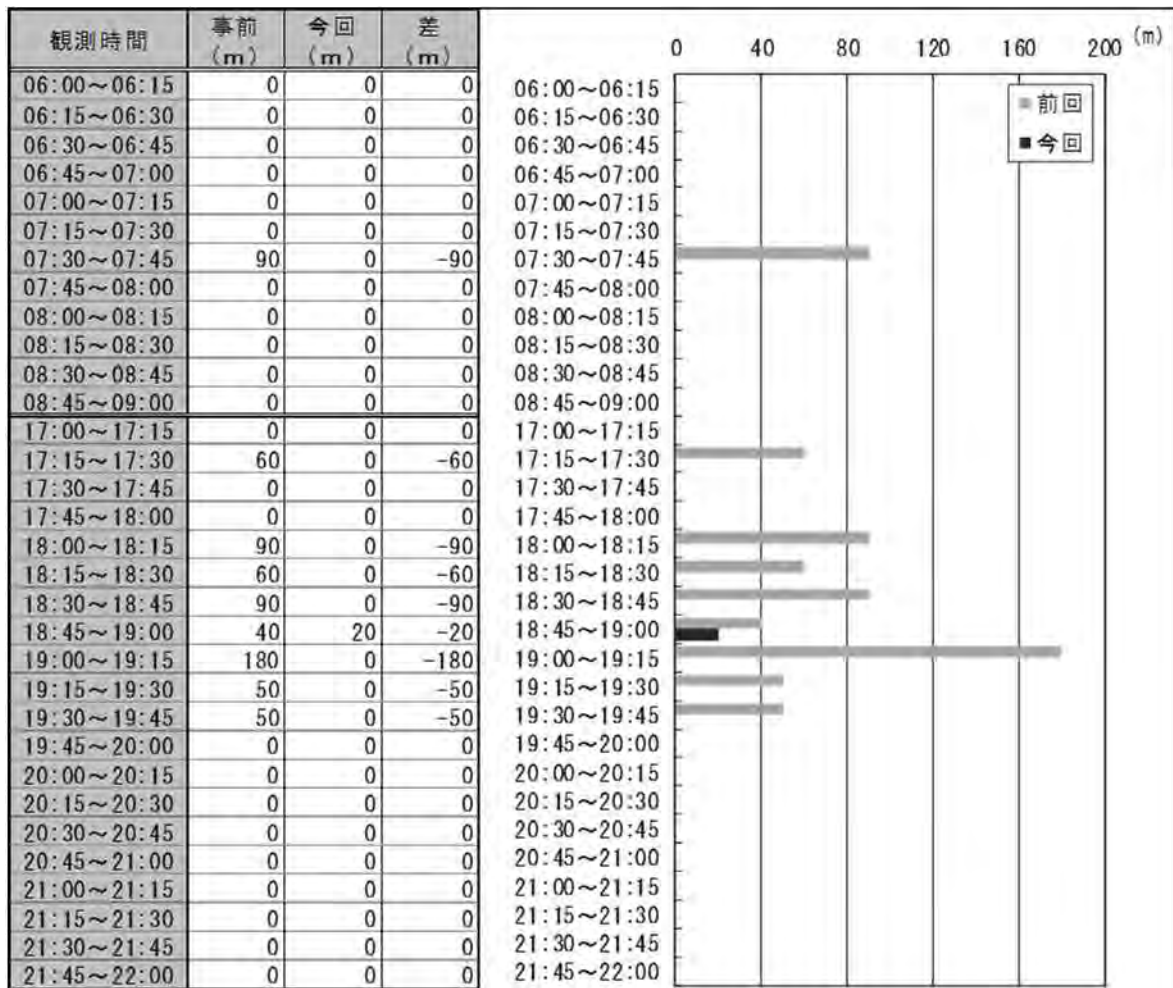


図 調査地点図 (ピンクのハッチ)

2)橋本駅から国道 16 号方面 直進左折の渋滞長

前回調査ではほとんど渋滞がみられなかったが、今回調査では 17:00~17:45 にかけて、国道 16 号との交差点での混雑に起因した渋滞がみられた。

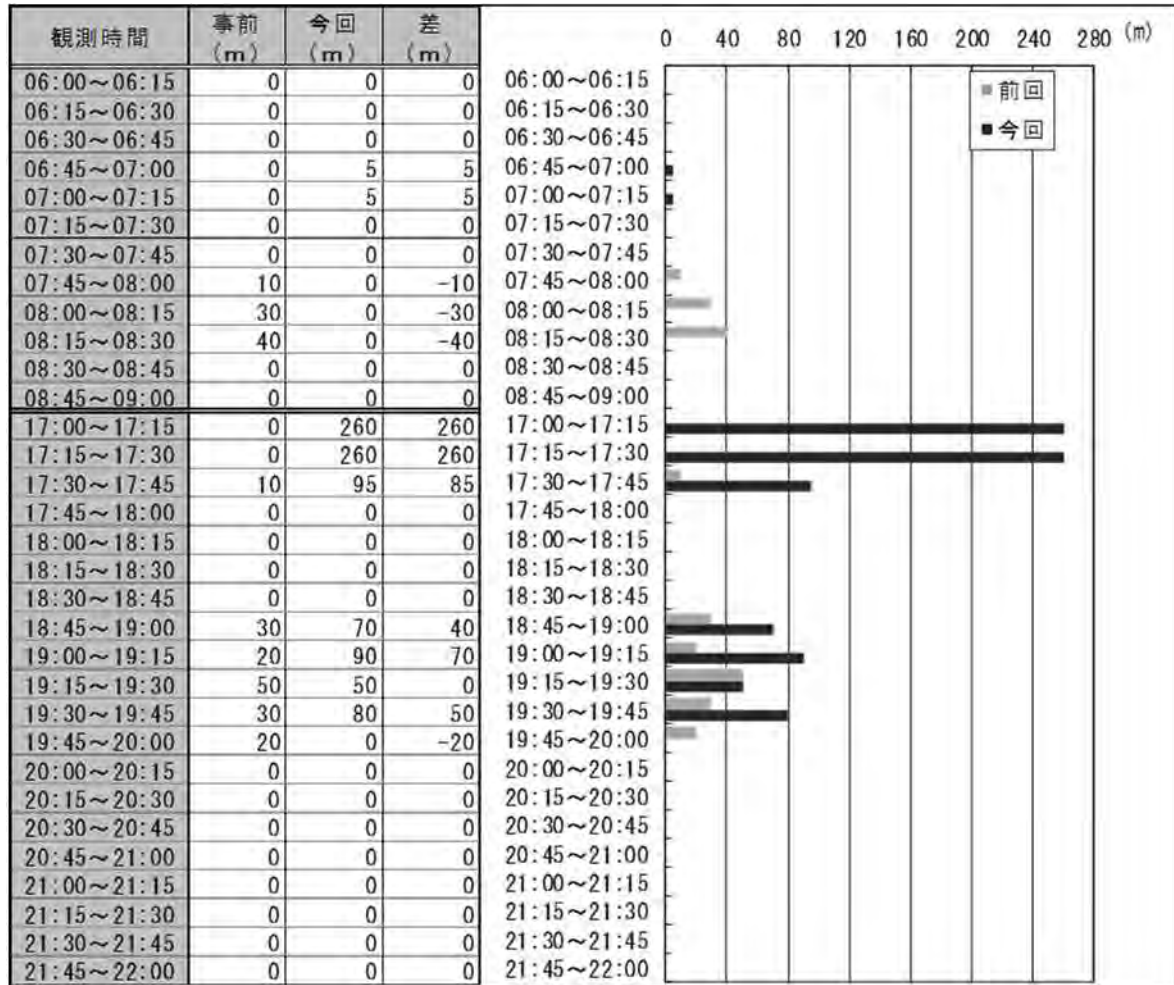


図 調査地点図 (ピンクのハッチ)

## 2-2-3 駅周辺路上駐停車状況調査

### (1) 調査地点

駅周辺路上駐停車状況調査の対象地点を以下に示す。

- ・橋本駅周辺



図 駅周辺路上駐停車状況調査区間

### (2) 路上駐停車台数

橋本駅南口駅前広場周辺での路上駐停車台数は、朝ピーク時間帯では929台、夕方ピーク時間帯では1,388台と夕方ピーク時の方が多くなっているが、1時間あたりでは朝は350台、夕は307台と朝の方が多い。

表 路上駐停車台数

	朝ピーク時 (6:00~9:00)	夕ピーク時 (17:00~22:00)
3時間・4時間計	929	1,388
1時間最大	350	307

単位：台

(3) 車種別駐停車台数(朝・夕)

朝夕の時間帯における車種別の駐停車は、いずれも一般車(自家用乗用車)が大半を占めている。

表 車種別路上駐停車台数

車種	朝(6:00~9:00)	夕(17:00~22:00)	合計
一般車	846	1,259	2,105
タクシー	14	60	74
企業バス	69	68	137
観光バス	0	1	1
合計	929	1,388	2,317

単位：台

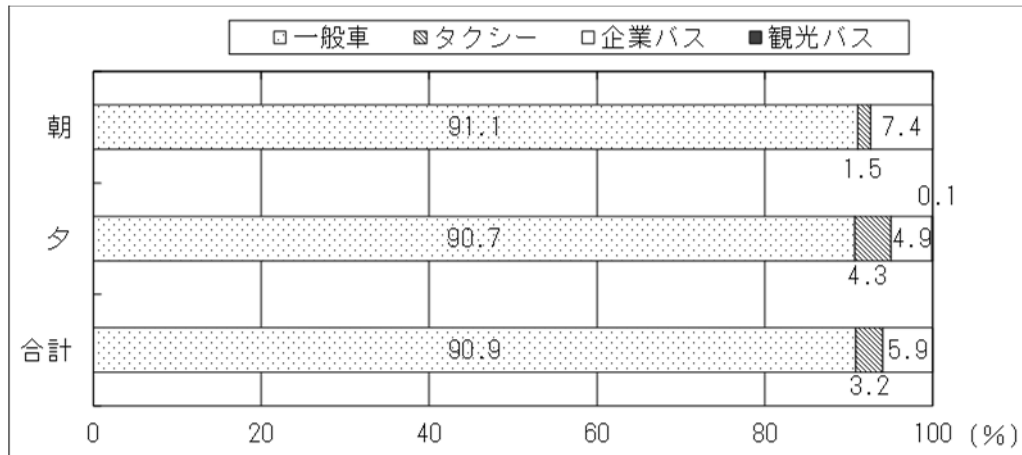


図 車種別路上駐停車台数



(4) 時間帯別駐停車台数(朝・夕)

時間帯別では、朝では6時台が350台と最も多く、8時台では233台と最も少ない。また、夕方では17時台、18時台が約300台と多くなっており、19時以降は250台程度となっている。

表 時間帯別路上駐停車台数

時間帯		駐停車台数 (台)
朝	6時台	350
	7時台	346
	8時台	233
	計	929
夕	17時台	305
	18時台	307
	19時台	260
	20時台	253
	21時台	263
	計	1,388
合計		2,317

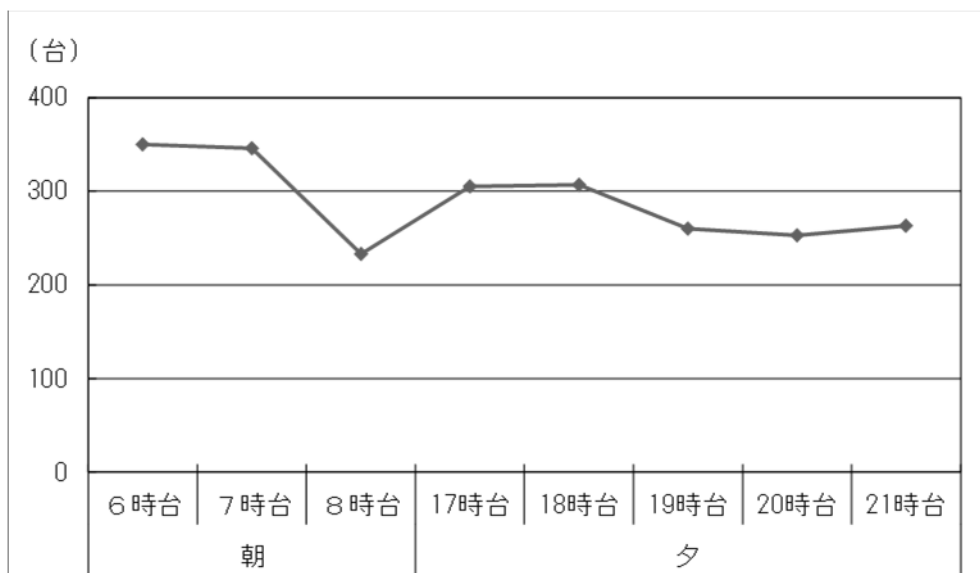


図 時間帯別路上駐停車台数

(5) 地点別・時間帯別駐停車台数(朝・夕)

地点別の駐停車台数は、朝では区間6が約300台と最も多く、次いで区間3が約270台、区間1が約190台となっている。また、夕方では区間6が約440台と最も多く、次いで区間1が約260台となっている。

時間帯別では、6時台と7時台が約350台と最も多く、次いで17時台、18時台の約310台となっている。

表 地点別時間帯別路上駐停車台数

		区間1 【市道橋本104号】	区間2 【市道橋本駅西口 国道16号側】	区間3 【市道橋本駅西口 駅前広場側】	区間4 【市道橋本石神】	区間5 【一般車乗降場 相原高校側】	区間6 【一般車乗降場 駅側】	合計
朝	6時台	78	35	128	5	9	95	350
	7時台	64	36	89	8	19	130	346
	8時台	47	31	49	10	23	73	233
	小計	189	102	266	23	51	298	929
夕	17時台	63	51	59	7	33	92	305
	18時台	49	47	43	11	61	96	307
	19時台	46	50	38	7	39	80	260
	20時台	55	38	33	2	34	91	253
	21時台	50	48	48	5	34	78	263
	小計	263	234	221	32	201	437	1,388
合計		336	452	487	55	252	735	2,317

区間5・6は、橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更で設けた一般車乗降場



図 調査路線位置図

(6) 地点別駐停車時間(朝・夕)

駐停車時間をみると、朝が平均約1分30秒であるのに対して、夕方は約4分30秒と倍以上となっている。

区間別の平均では、朝は区間5が約6分20秒と最も長く、次いで区間4の約5分10秒、また夕方は、区間5が約6分20秒と最も長く、次いで区間2の約5分30秒となっている。

		区間1 【市道橋本104号】	区間2 【市道橋本駅西口 国道16号側】	区間3 【市道橋本駅西口 駅前広場側】	区間4 【市道橋本石神】	区間5 【一般車乗降場 相原高校側】	区間6 【一般車乗降場 駅側】	全区間
朝	平均	0:01:22	0:00:55	0:00:21	0:05:10	0:06:13	0:01:59	0:01:32
	最大	0:24:26	0:16:21	0:06:19	0:11:32	1:00:24	0:26:34	1:00:24
夕	平均	0:03:44	0:05:35	0:01:31	0:03:34	0:06:22	0:05:01	0:04:30
	最大	0:34:03	1:29:08	0:25:39	0:25:36	0:57:56	0:23:26	1:29:08

(7) 前回・今回調査結果の比較

時間帯別駐停車台数

路上駐停車台数を前回/今回で比較すると、朝は各時間帯で減少しており、3時間で約550台の減少となっている。また、夕方については、前回と同程度の時間帯もみられるが、5時間で約140台の減少となっている。

表 時間帯別路上駐停車台数 前回/今回調査の比較

時間帯		前回調査 (H23.10.5)	今回調査 (H27.10.7)	差
朝	6時台	582	350	-232
	7時台	519	346	-173
	8時台	380	233	-147
	計	1,481	929	-552
夕	17時台	302	305	3
	18時台	293	307	14
	19時台	299	260	-39
	20時台	282	253	-29
	21時台	348	263	-85
	計	1,524	1,388	-136
合計		3,005	2,317	-688

前回調査では区間4(市道橋本石神)は未実施

単位:台

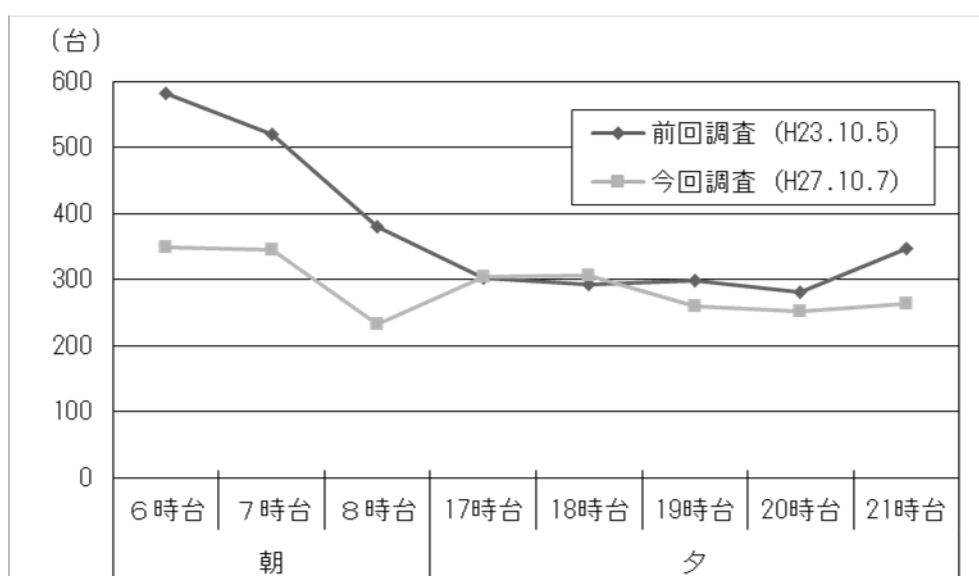


図 時間帯別路上駐停車台数 前回/今回調査の比較

### 区間別駐停車台数

路上駐停車台数の変化は、一般車乗降場である区間5では朝・夕とも駐停車台数は減少しているが、区間6では朝・夕とも駐停車台数が増加している。一方、一般車乗降場以外の区間（区間1～4）では、区間4の夕方を除き、駐停車台数は減少している。

表 区間別路上駐停車台数の変化

		区間1 【市道橋本 104号】	区間2 【市道橋本駅西口 国道 16号側】	区間3 【市道橋本駅西口 駅前広場側】	区間4 【市道橋本石神】	区間5 【一般車乗降場 相原高校側】	区間6 【一般車乗降場駅側】	全区間
前回調査	朝	313	326	571	48	65	158	1,481
	夕	239	329	477	-	206	273	1,524
	計	552	655	1,048	48	271	431	3,005
今回調査	朝	102	189	266	23	51	298	929
	夕	234	263	221	32	201	437	1,388
	計	336	452	487	55	252	735	2,317
差 (今回 - 前回)	朝	-211	-137	-305	-25	-14	140	-552
	夕	-5	-66	-256	32	-5	164	-136
	計	-216	-203	-561	7	-19	304	-688

夕方時間帯は未実施

単位：台

## 3. 橋本駅南口の交通に関するアンケート調査

---

### 3-1 アンケート調査の実施概要

---

#### 3-1-1 実施目的

マイカーで送迎しているドライバー及びバスやタクシーのドライバーに対してアンケートを行い、TDM 実施前と現在の行動や意識の変化、駅前広場の利便性等について検証する。

#### 3-1-2 実施調査の概要

実施目的を踏まえ、以下の2つの調査を実施した。

##### (1) マイカー送迎ドライバーアンケート調査

マイカーで送迎しているドライバーに対し、駅前広場の利便性や送迎頻度等についてアンケートを行うとともに、「かしこいクルマの使い方」に関するモビリティ・マネジメントを実施した。

##### (2) 公共交通ドライバーアンケート調査

橋本駅南口へ乗り入れているバスやタクシーのドライバーに対し、駅前広場周辺の混雑状況の変化や利便性等についてアンケートを行った。

## 3-2 マイカー送迎者に対するアンケート調査結果

### 3-2-1 配布・回収状況

#### (1) 配布状況

平成 27 年 10 月 7 日（水）17：00～22：00 に、下図の地点で待っている送迎車及び送迎車を待っている帰宅客にアンケート票を手渡し配布した。

アンケート票の配布枚数は、A + B 地点（一般車乗降場。以下、「正規乗降場」という。）が 401 票、C 地点（正規乗降場以外）が 178 票であった。また、各地点での受け取り拒否率は、A 及び B 地点が概ね 20%、C 地点が 30% 程度であった。

さらに、追加調査を 10 月 19 日（月）10：00～17：00 に実施し、A + B 地点（正規乗降場）で 148 票、C 地点（正規乗降場以外）で 17 票配布し、2 日間で、正規乗降場が 549 票、正規乗降場以外が 195 票、計 744 票を配布した。

表 配布状況

（単位：票）

調査日	調査時間	正規乗降場	正規乗降場以外	計
平成 27 年 10 月 7 日（水）	17:00-22:00	401	178	579
平成 27 年 10 月 19 日（月）	10:00-17:00	148	17	165
総計		549	195	744



図 アンケート配布地点

(2) 回収状況

アンケートの回収状況は、正規乗降場が 128 票で回収率 23.3%、正規乗降場以外が 38 票で回収率 19.5%となっており、計 166 票、回収率 22.3%となった。

表 回収状況

配布場所	配布枚数(票)	回収枚数(票)	回収率(%)
正規乗降場	549	128	23.3%
正規乗降場以外	195	38	19.5%
総計	744	166	22.3%



### 3-2-2 回答者の属性

#### (1) 性別

回答者の性別は、送迎されている人、送迎している人ともに女性の方が多く、特に送迎している人は、女性が63.9%と多くなっている。

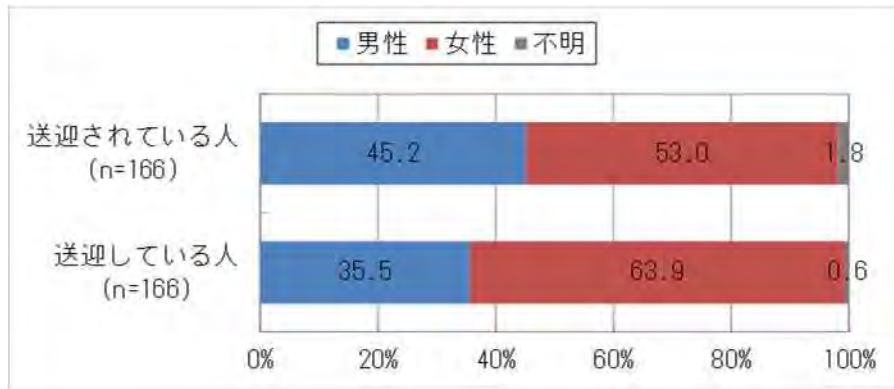


図 回答者の性別

#### (2) 年齢階層

年齢階層では、送迎されている人は、19歳以下の25.9%が最も多く、次いで60歳以上の22.3%となっている。一方、送迎している人は、60歳以上の40.4%が最も多く、次いで50歳代の27.7%となっている。

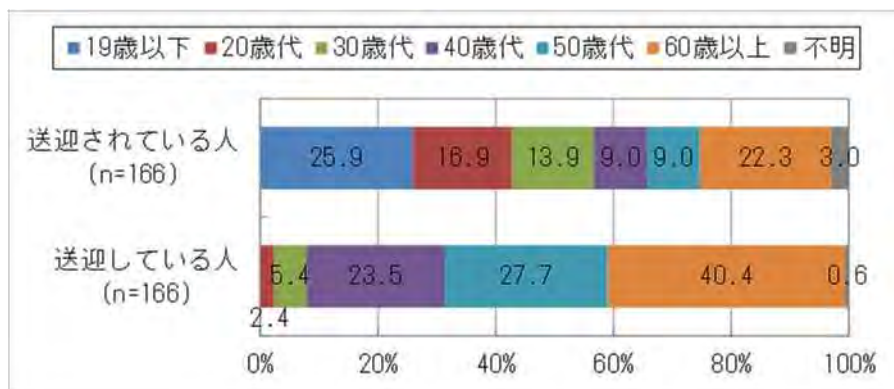


図 回答者の年齢階層

### (3) 職業

職業では、送迎されている人は、会社員・公務員の42.2%が最も多く、次いで学生の31.9%となっており、通勤・通学者の送迎が多くなっている。一方、送迎している人は、主婦・主夫の38.6%が最も多く、次いで会社員・公務員の19.9%となっている。



図 回答者の職業

### (4) 居住地

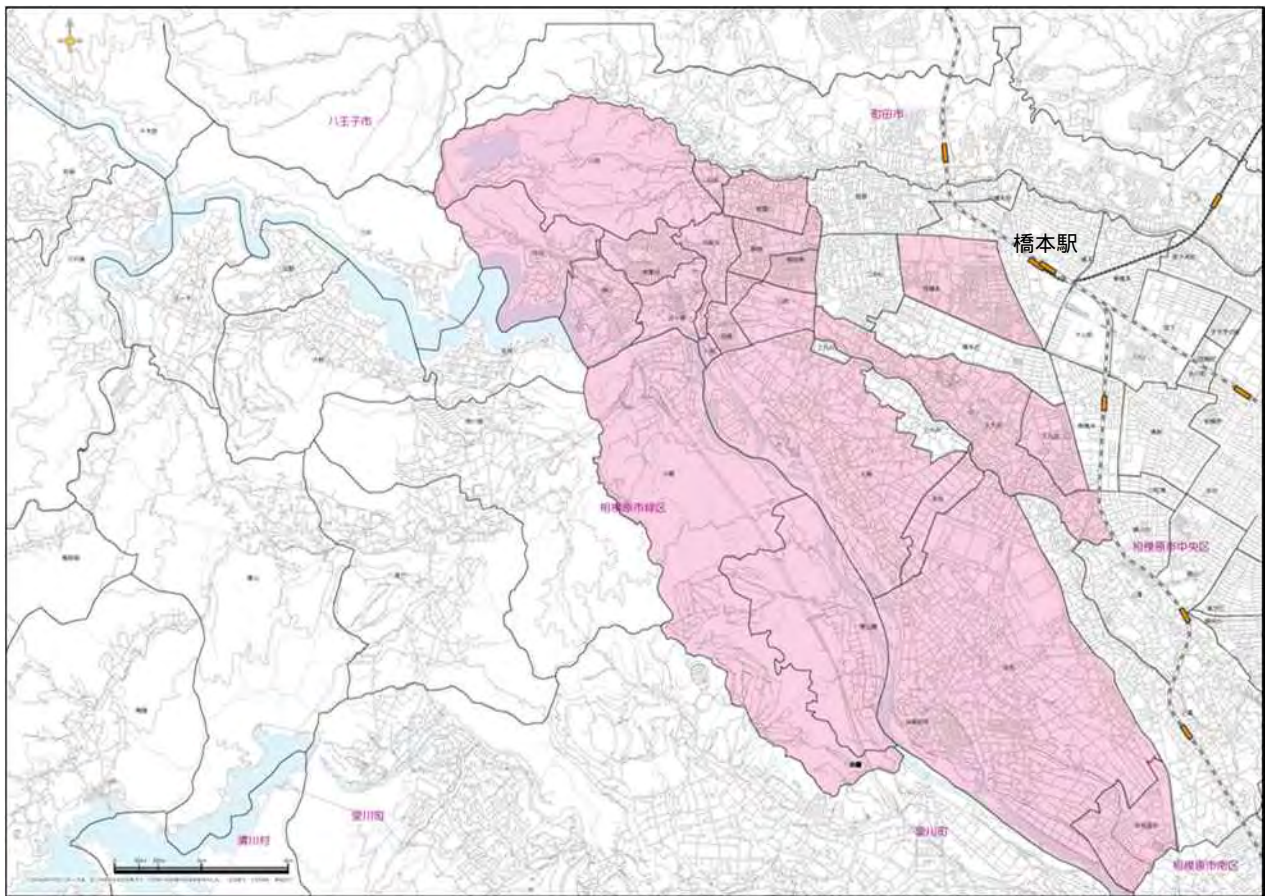
回答者の居住地は、相模原市内が97.0%と大多数となっており、内訳は、下九沢、城山地区が13.7%と多くなっている。



図 回答者の居住地



図 相模原市内・回答者の居住地



ピンクのハッチ：回答者が全体の10%を超えている地域

図 相模原市内・回答者の居住地域（回答者10%以上）

### 3-2-3 マイカー送迎状況

アンケートを集計する際に、平成23年9月に実施した橋本駅南口マイカー送迎者へのアンケート調査結果を前回調査として比較する。以下に調査概要を示す。

表 前回調査概要

配布日	配布枚数(票)	回収枚数(票)	回収率(%)
平成23年9月6日(火)	1,500	211	14.1%

#### (1) マイカー送迎日数

橋本駅南口までのマイカー送迎の日数は、月20日以上が約半数となっている。前回調査と比較すると月14日以下の送迎者が増えており、高頻度の送迎が減少している。

乗降場別では、正規乗降場利用者の方が、月20日以上の利用が多くなっており、高頻度の送迎となっている。

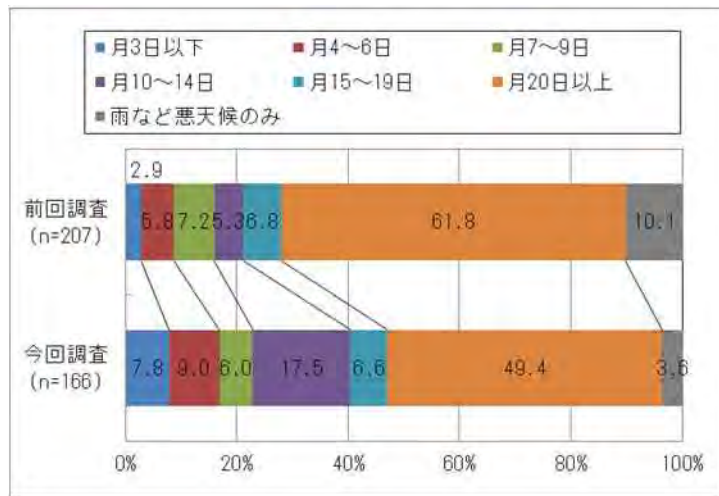


図 橋本駅南口までのマイカー送迎日数【前回/今回調査比較】

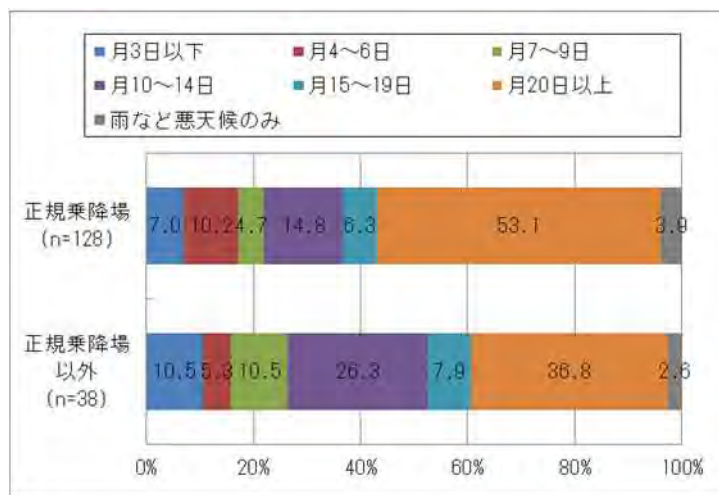


図 橋本駅南口までのマイカー送迎日数【乗降場比較】

(2) 橋本駅南口までの交通手段

1週間累計値

【行き】

送迎されている人の直近1週間の橋本駅南口までの行きの交通手段は、車(マイカー送迎)が72.6%と最も多く、次いでバスの16.0%となっている。前回調査と比較すると、車(マイカー送迎)の利用が減少し、バス利用が増加している。

乗降場別では、正規乗降場の方が、車(マイカー送迎)の割合が多くなっている。

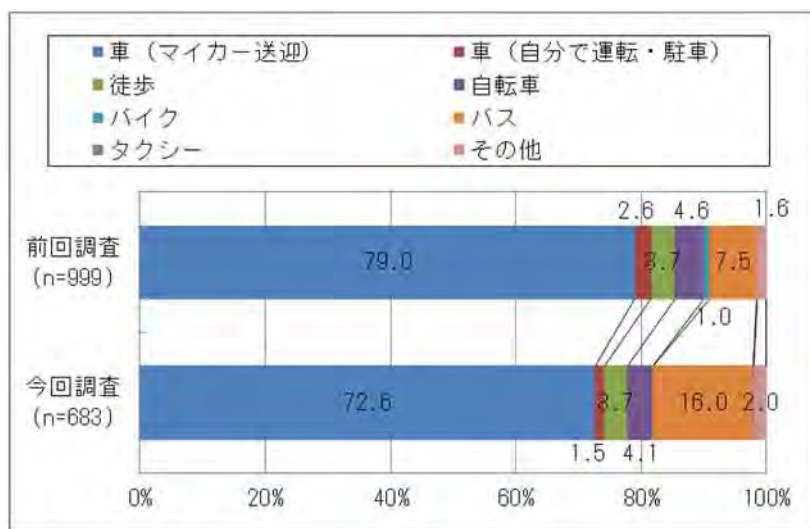


図 橋本駅南口までの行きの交通手段(1週間累計値)【前回/今回調査比較】

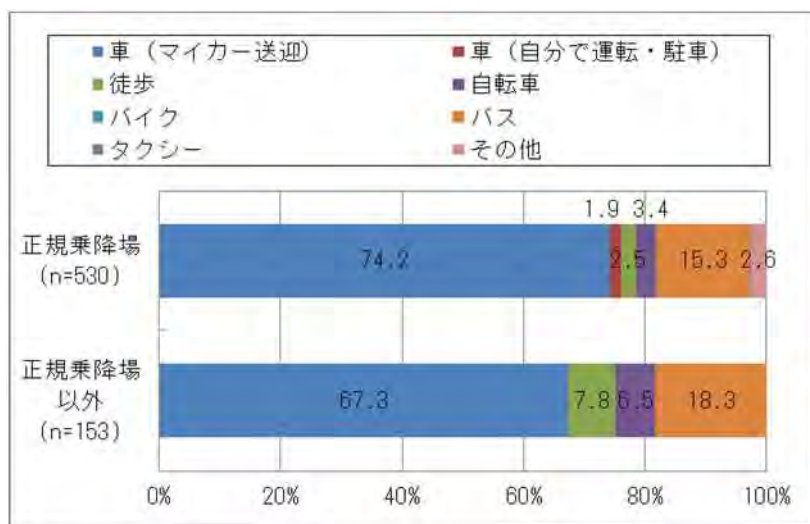


図 橋本駅南口までの行きの交通手段(1週間累計値)【乗降場比較】

【帰り】

送迎されている人の直近1週間の橋本駅南口からの帰りの交通手段は、車(マイカー送迎)の81.3%が最も多く、次いでバスの8.5%となっている。前回調査と比較すると、車(マイカー送迎)の利用が増加した一方、バス利用が減少しており、行きとは逆の結果になっている。

乗降場別では、正規乗降場以外の方が、車(マイカー送迎)の割合が多くなっており、こちらも行きとは逆の結果になっている。

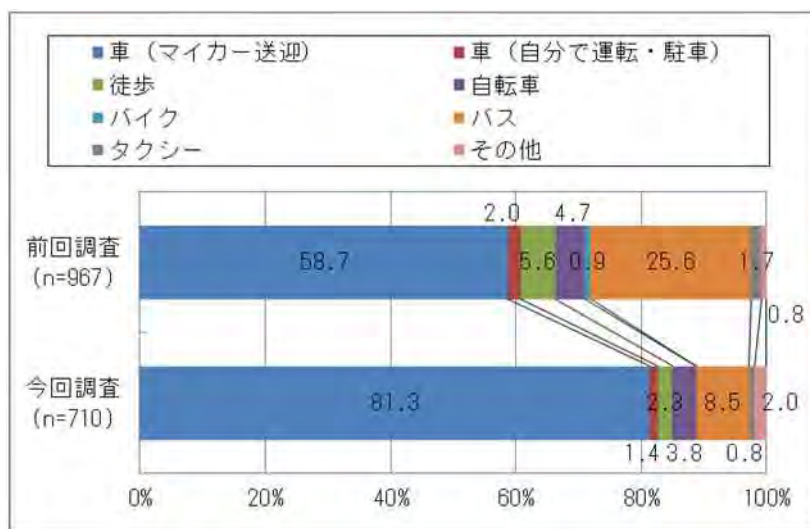


図 橋本駅南口からの帰りの交通手段(1週間累計値)【前回/今回調査比較】

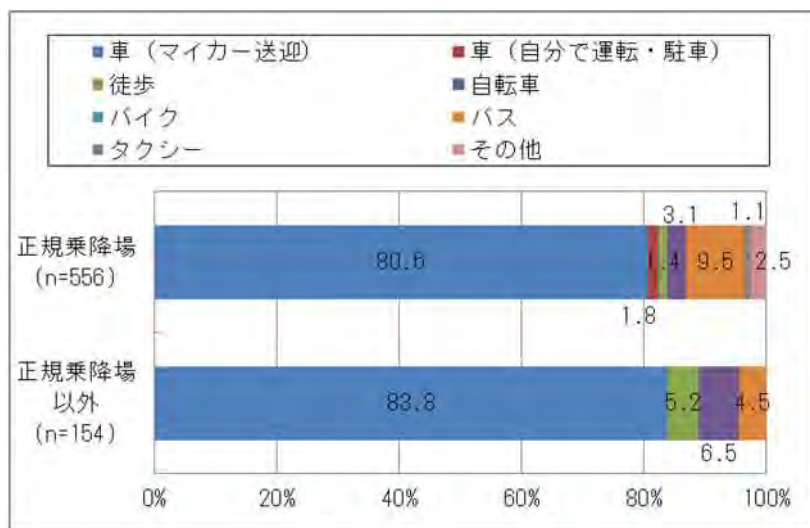


図 橋本駅南口からの帰りの交通手段(1週間累計値)【乗降場比較】

【行きと帰りの比較】

行きと帰りの比較では、帰りの方が、車（マイカー送迎）の割合が多く、バス利用は減少している。

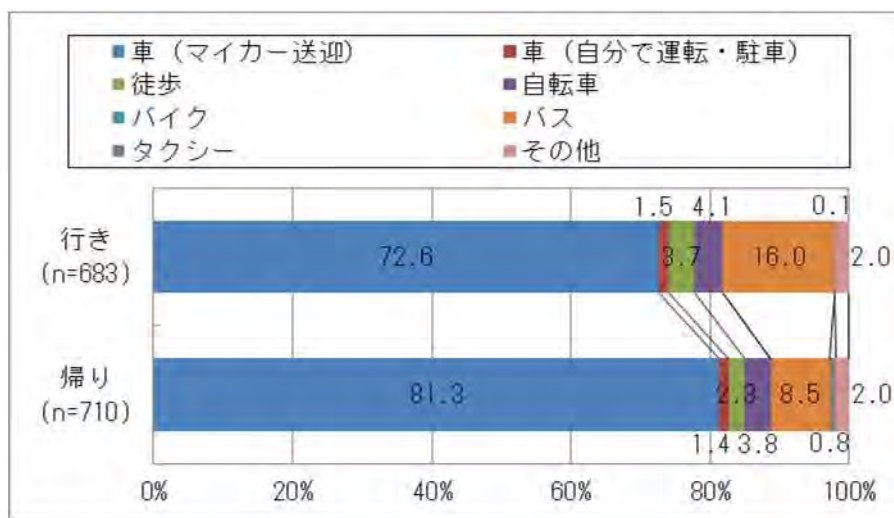


図 橋本駅南口までの交通手段（1週間累計値）【行き・帰りの比較】

## 曜日別

### 【行き】

行きの曜日別交通手段では、車（マイカー送迎）が最も多いのは水曜日となっており、次いで月曜日となっている。

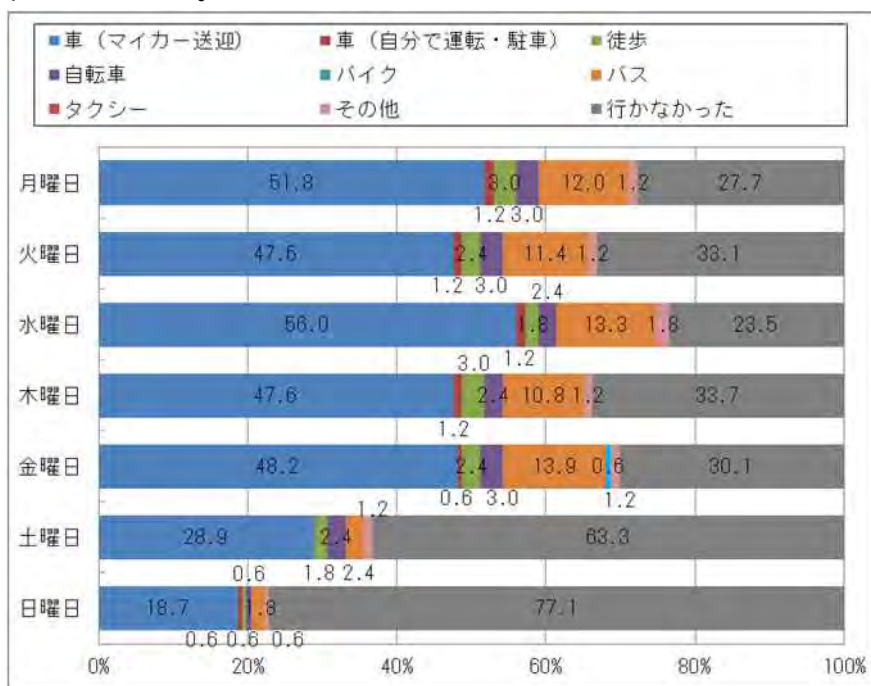


図 橋本駅南口までの行きの交通手段（曜日別）

### 【帰り】

帰りの曜日別交通手段は、水曜日の車（マイカー送迎）が最も多くなっており、次いで金曜日となっている。また、車（マイカー送迎）の割合は、日曜日以外、行きより多くなっている。

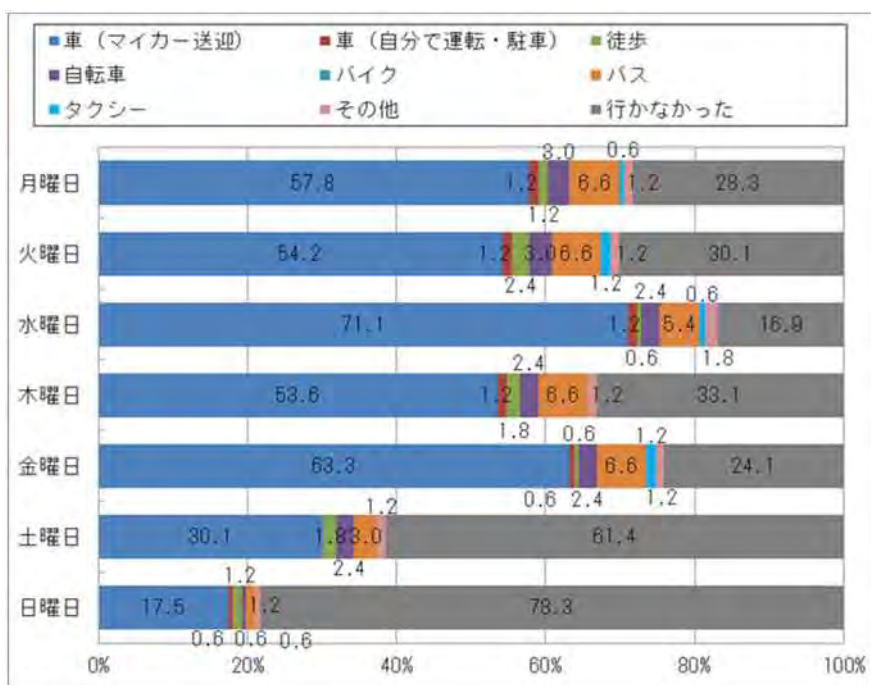


図 橋本駅南口からの帰りの交通手段（曜日別）



(3) マイカー送迎の出発時刻

【行き】

マイカー送迎の行きの出発時刻は、朝6時台の36.9%が最も多く、次いで朝9時以降の25.4%となっている。前回調査と比較すると、朝6時より前と、朝8時以降の送迎が増加している。

乗降場別では、正規乗降場では朝6～7時台が多く、正規乗降場以外では、朝6時台と朝9時以降が多くなっている。



図 マイカー送迎の出発時刻（行き）【前回 / 今回調査比較】

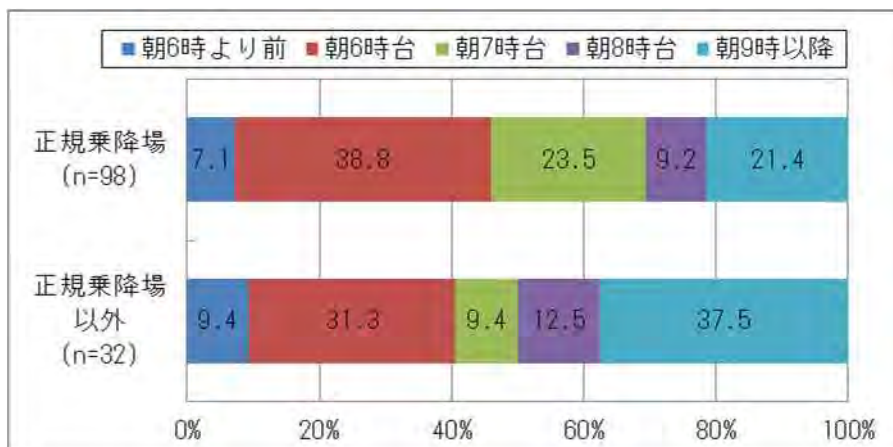


図 マイカー送迎の出発時刻（行き）【乗降場比較】

不明は除く

【帰り】

マイカー送迎の帰りの出発時刻は、17時以前の25.4%が最も多く、次いで18時台の20.6%となっている。前回調査と比較すると、17時以前と、19～20時台の送迎が増加している。

乗降場別では、正規乗降場は19時台以前が60%を超えており、正規乗降場以外では、17時以前と21時台以降が多くなっている。



図 マイカー送迎の出発時刻（帰り）【前回 / 今回調査比較】

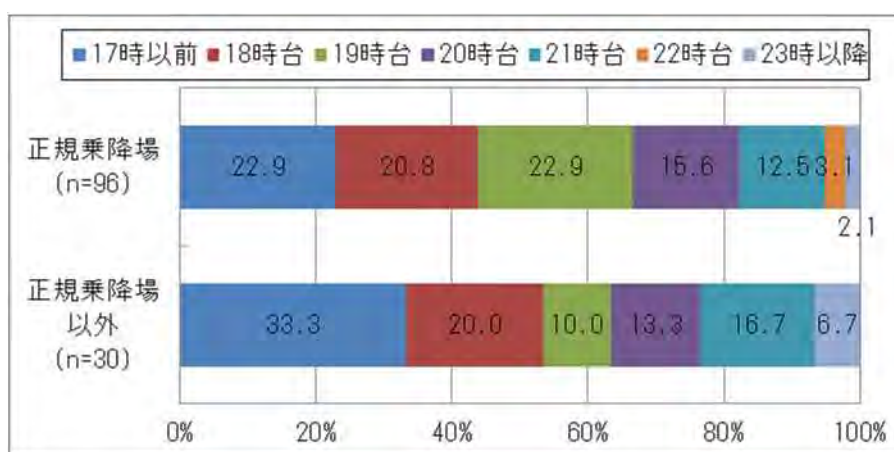


図 マイカー送迎の出発時刻（帰り）【乗降場比較】

不明は除く

(4) マイカー送迎の総所要時間(自宅 橋本駅 自宅)

【行き】

マイカー送迎の行きの総所要時間は、30～40分が33.7%と最も多くなっている。前回調査と比較すると、所要時間が30分未満の割合が減っており、近距離のマイカー送迎が、他の交通手段へ転換された可能性も考えられる。

乗降場別では、正規乗降場の方が所要時間は長くなっている。

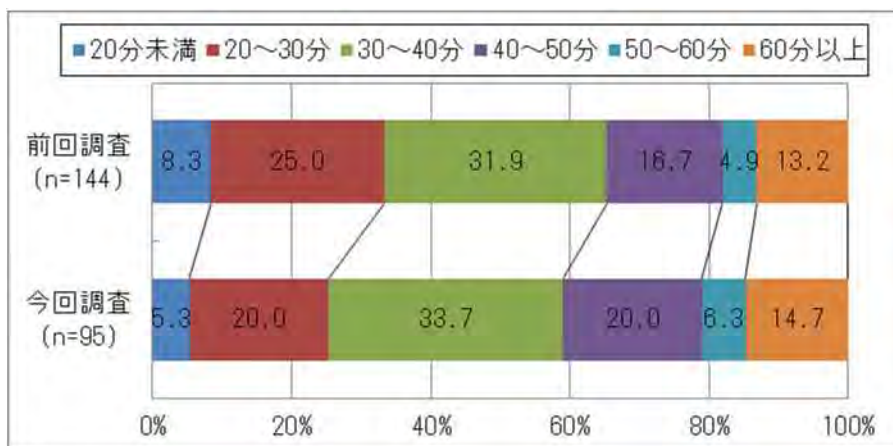


図 マイカー送迎の総所要時間(行き)【前回/今回調査比較】

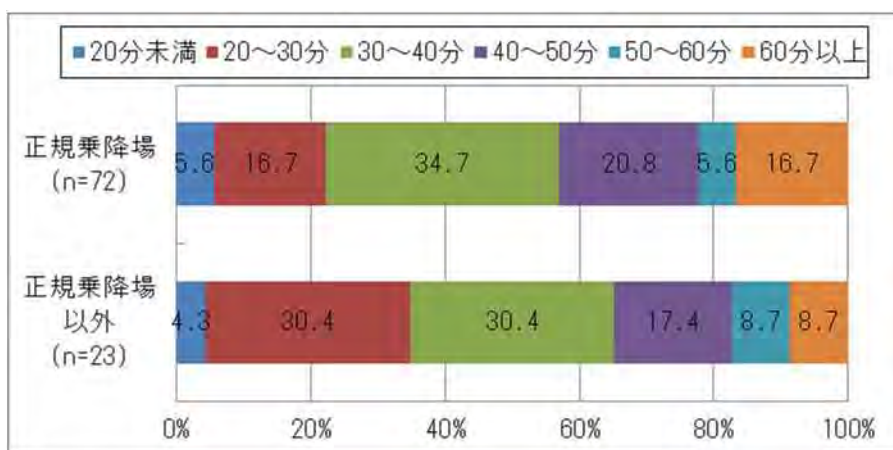


図 マイカー送迎の総所要時間(行き)【乗降場比較】

不明は除く

【帰り】

マイカー送迎の帰りの総所要時間も行きと同様に、30～40分が29.5%と最も多くなっている。前回調査と比較すると、所要時間が30分未満の割合が減っており、行きと同様に近距離のマイカー送迎が、他の交通手段へ転換された可能性も考えられる。

乗降場別では、正規乗降場の方が所要時間は長くなっている。

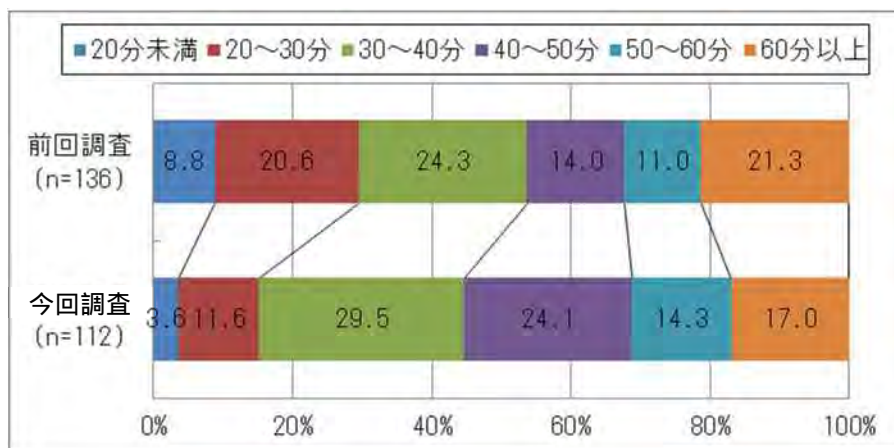


図 マイカー送迎の総所要時間（帰り）【前回／今回調査比較】

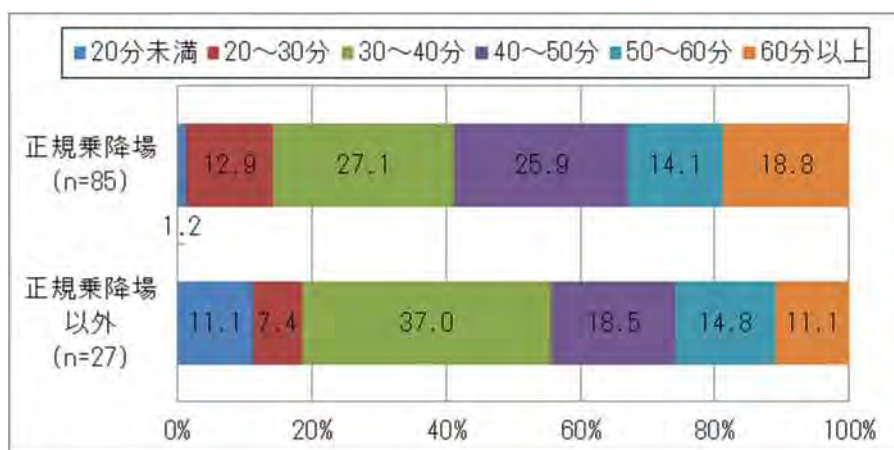


図 マイカー送迎の総所要時間（帰り）【乗降場比較】

不明は除く

### 【行きと帰りの比較】

マイカー送迎の総所要時間を行きと帰りで比較すると、帰りの方が所要時間は長くなっている。

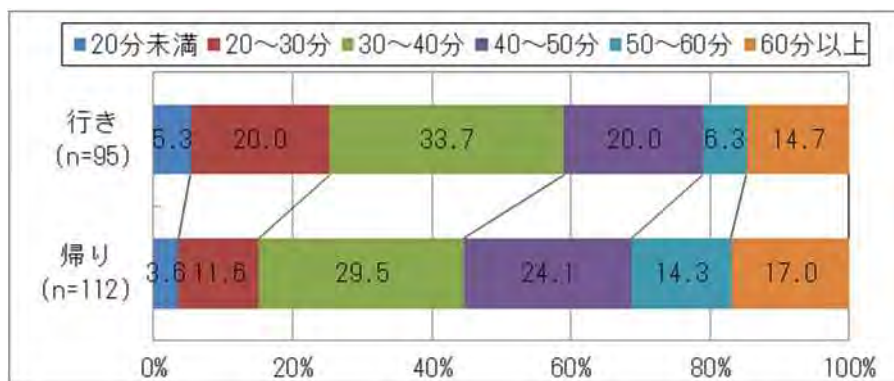


図 マイカー送迎の総所要時間【行き・帰りの比較】

不明は除く

(5) マイカー送迎の橋本駅滞在時間（橋本駅到着 橋本駅出発）

【行き】

マイカー送迎の行きの橋本駅滞在時間は、5分未満が65.3%と最も多くなっている。乗降場別では、正規乗降場の方が滞在時間は短くなっている。

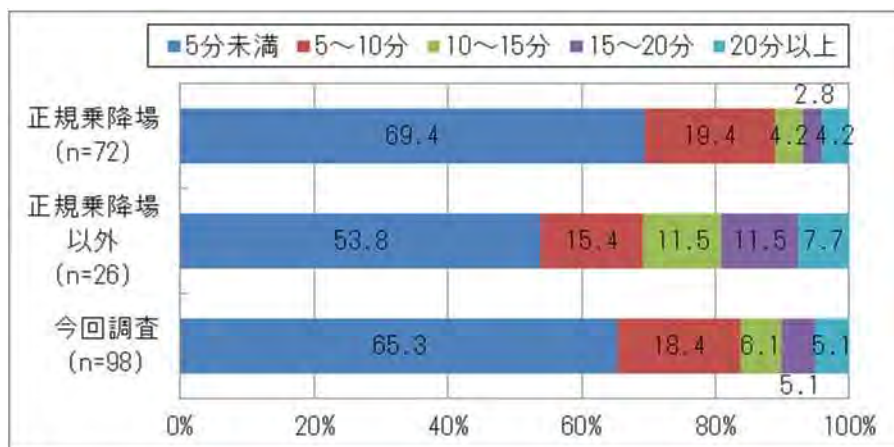


図 マイカー送迎の橋本駅滞在時間（行き）【乗降場比較】

不明は除く

【帰り】

マイカー送迎の帰りの橋本駅滞在時間は、15分未満が80%以上となっており、5分未満、5~10分、10~15分が同割合となっている。乗降場別では、行きと同様に正規乗降場の方が滞在時間は短くなっている。

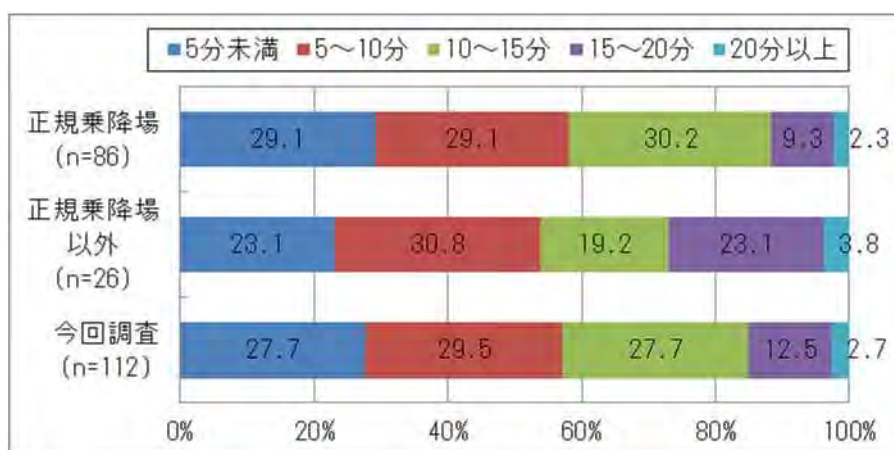


図 マイカー送迎の橋本駅滞在時間（帰り）【乗降場比較】

不明は除く

### 【行きと帰りの比較】

マイカー送迎の橋本駅滞在時間を行きと帰りで比較すると、行きの方が滞在時間は短く5分未満が65.3%となっている。

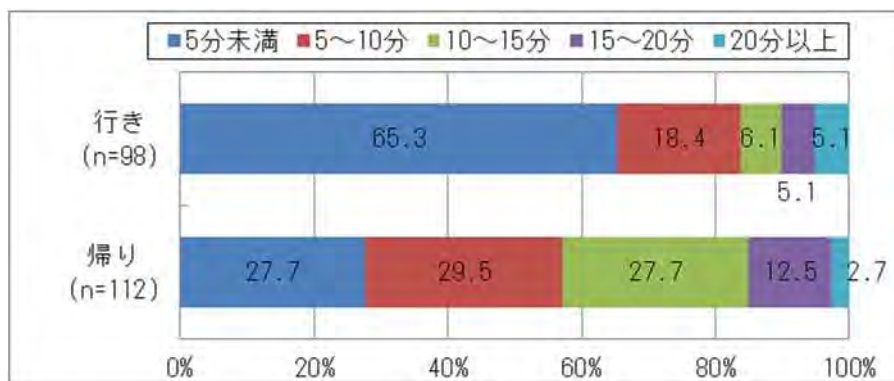


図 マイカー送迎の橋本駅滞在時間【行き・帰りの比較】

不明は除く

(6) マイカー送迎での出発余裕時間  
行き

【晴天時】

マイカー送迎での晴天時・行きの出発余裕時間は、10～15分が31.7%と最も多く、次いで5～10分の29.6%となっている。前回調査と比較すると、出発余裕時間は長くなっている。乗降場別では、正規乗降場以外の方が出発余裕時間は長くなっている。

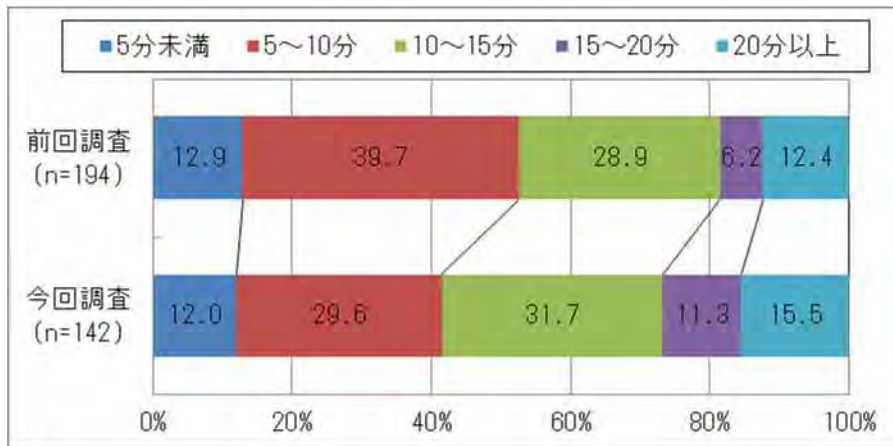


図 マイカー送迎での出発余裕時間（晴天時・行き）【前回 / 今回調査比較】

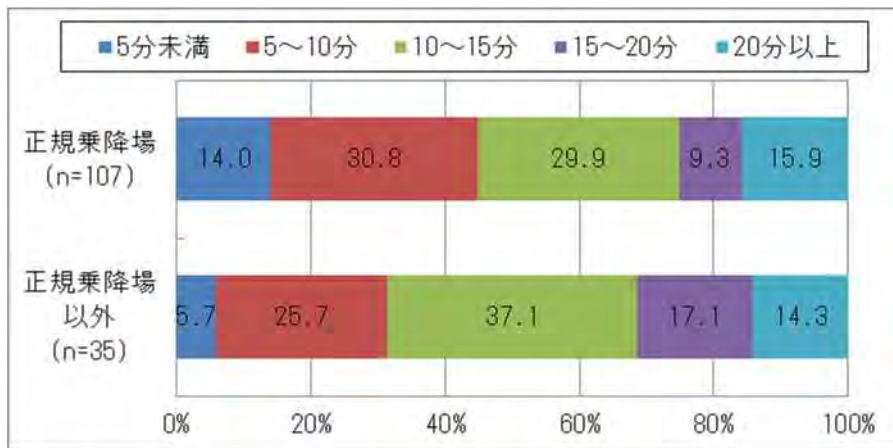


図 マイカー送迎の出発余裕時間（晴天時・行き）【乗降場比較】

不明は除く



【雨天時】

マイカー送迎での雨天時・行きの出発余裕時間は、20分以上が33.8%と最も多くなっている。前回調査と比較すると、出発余裕時間は長くなっている。

乗降場別では、正規乗降場以外の方が出発余裕時間は長くなっている。

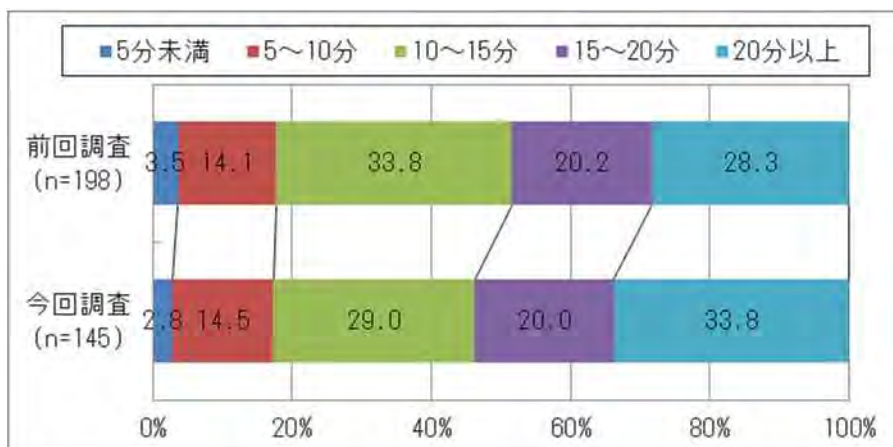


図 マイカー送迎での出発余裕時間（雨天時・行き）【前回 / 今回調査比較】

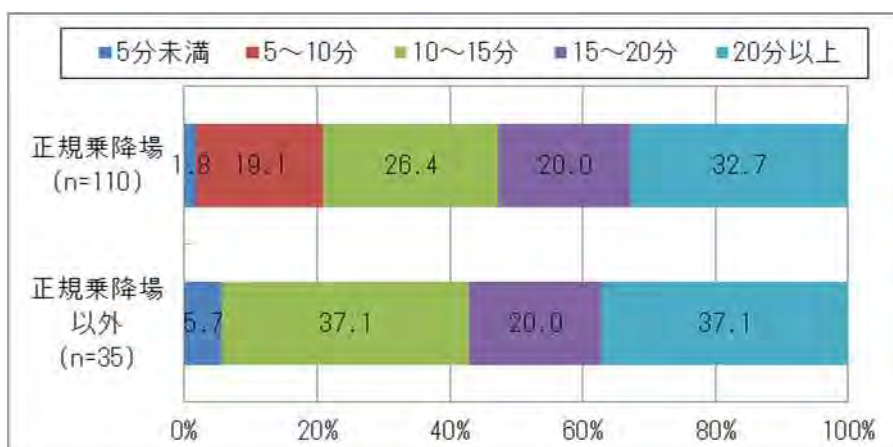


図 マイカー送迎の出発余裕時間（雨天時・行き）【乗降場比較】

不明は除く

帰り

【晴天時】

マイカー送迎での晴天時・帰りの出発余裕時間は、5～10分が38.4%と最も多く、次いで10～15分の26.5%となっている。前回調査と比較すると、出発余裕時間は長くなっている。乗降場別では、正規乗降場以外の方が出発余裕時間は長くなっている。

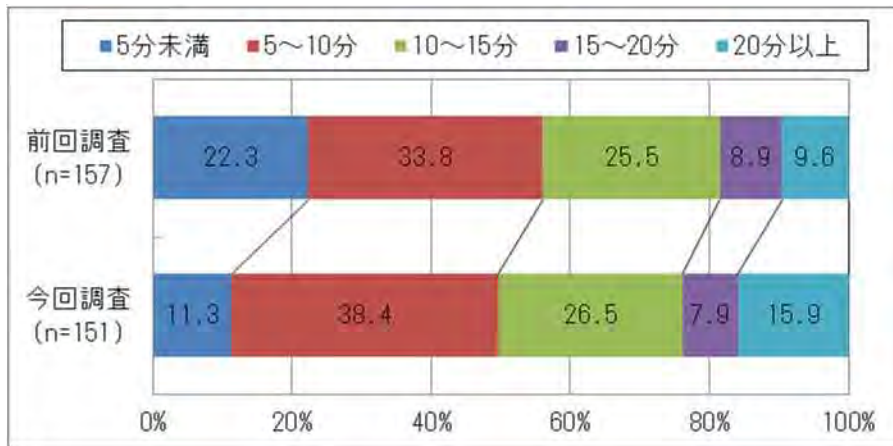


図 マイカー送迎での出発余裕時間（晴天時・帰り）【前回 / 今回調査比較】



図 マイカー送迎の出発余裕時間（晴天時・帰り）【乗降場比較】

不明は除く

【雨天時】

マイカー送迎での雨天時・帰りの出発余裕時間は、10分以上が80%を超えており、前回調査と比較すると、出発余裕時間は長くなっている。

乗降場別では、正規乗降場以外の方が出発余裕時間は長くなっている。

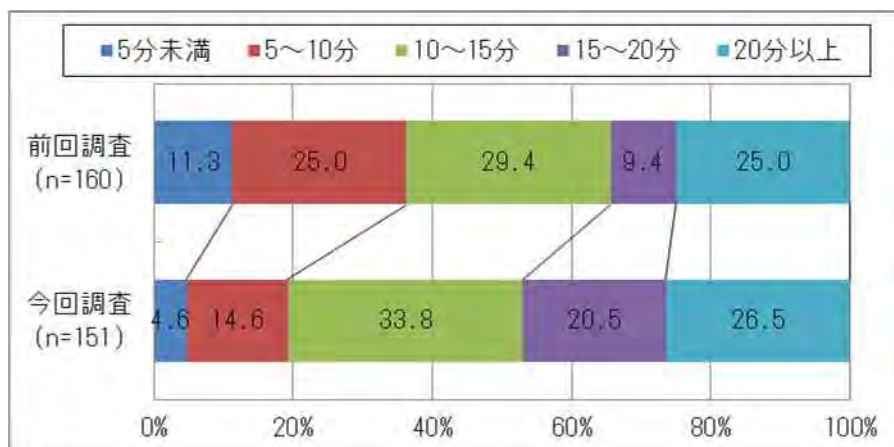


図 マイカー送迎での出発余裕時間（雨天時・帰り）【前回 / 今回調査比較】



図 マイカー送迎の出発余裕時間（雨天時・帰り）【乗降場比較】

不明は除く

### 行きと帰りの比較

マイカー送迎での晴天時、雨天時の出発余裕時間を行き・帰りで比較すると、晴天時、雨天時ともに、行きの方が出発余裕時間は長くなっている。

天候別では、雨天時の方が出発余裕時間は長くなっており、10分以上が80%を超えている。

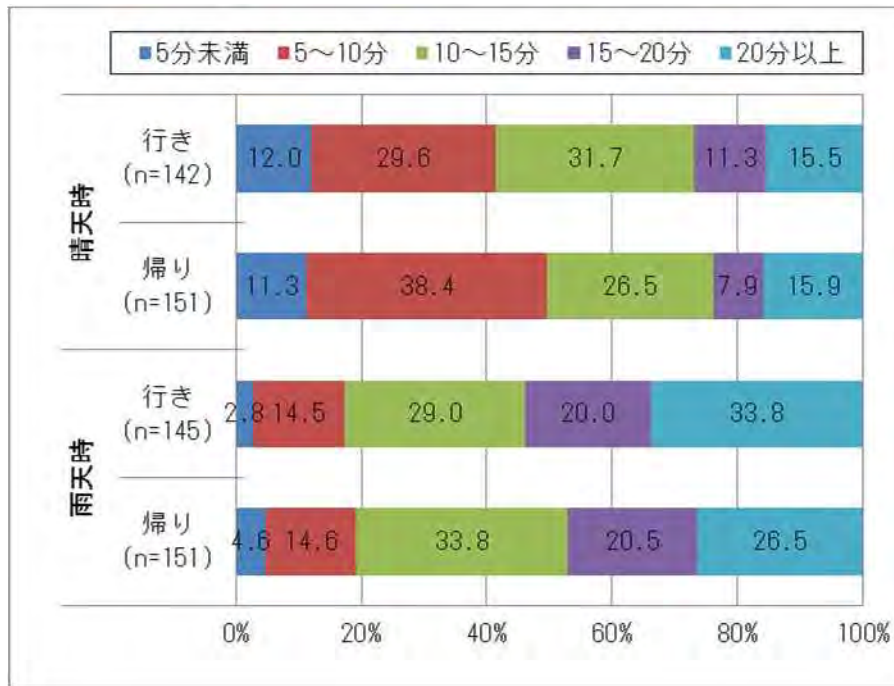


図 マイカー送迎での出発余裕時間（晴天時、雨天時）【行き・帰りの比較】  
不明は除く

### 3-2-4 橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更等による行動、意識変化

#### (1) マイカー送迎の回数

橋本駅南口の交通規制や駅前広場のレイアウト変更によるマイカー送迎の回数は、「変化なし」が92.2%と大多数となっており、乗降場別では、正規乗降場以外の「回数が減った」が7.9%となっているが、大きな違いは見られない。

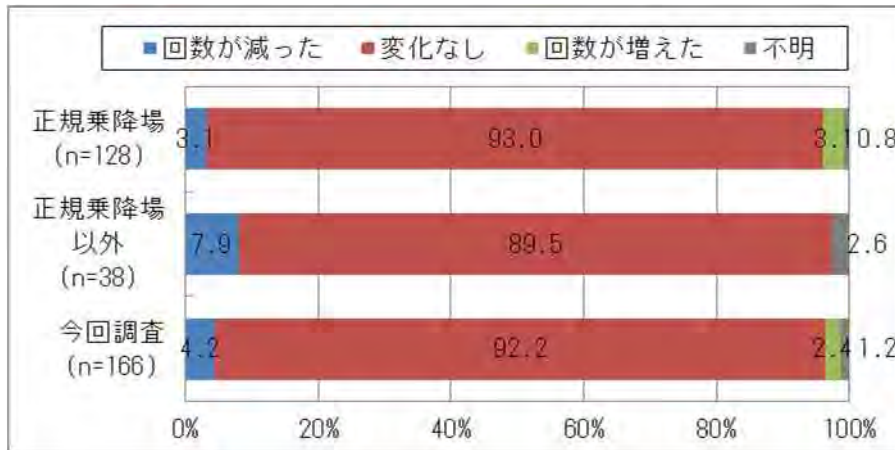


図 マイカー送迎の回数

#### (2) 橋本駅南口の利便性の変化

橋本駅南口の利便性がどのように変化したか、以下の5項目について評価した。

バスやタクシーを気にすることがなく安全に乗り降りできるか

バスやタクシーを気にすることがなく安全に乗り降りできるかについては、大変便利+やや便利が57.2%と半数を超えている。乗降場別では、正規乗降場では大変便利+やや便利が62.5%だが、正規乗降場以外では39.5%となっている。

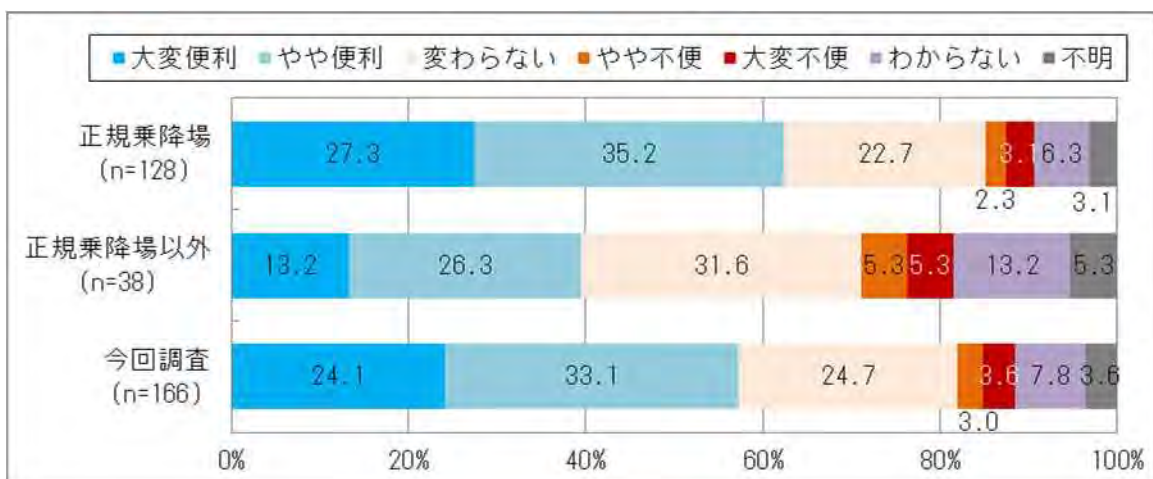


図 バスやタクシーを気にすることがなく安全に乗り降りできるか

### 駅周辺まで混雑なく行けるか

駅周辺まで混雑なく行けるかについては、大変便利+やや便利が 28.9%となっており、変わらないが 44.0%と最も多くなっている。乗降場別でも大きな違いは見られない。

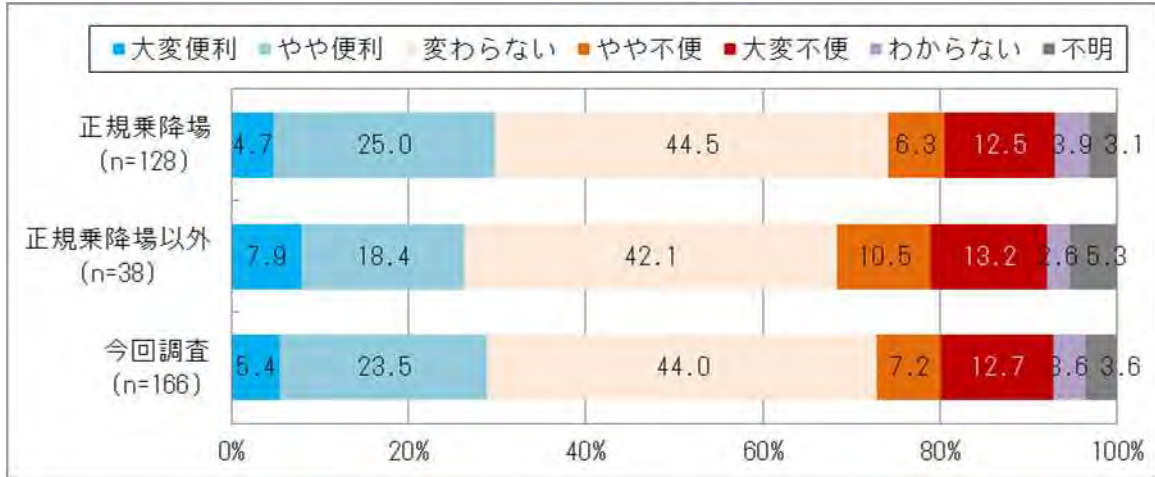


図 駅周辺まで混雑なく行けるか

### 周辺の交通を阻害していないか気にしないで待っていただけるか

周辺の交通を阻害していないか気にしないで待っていただけるかについては、大変便利+やや便利が 57.3%と半数を超えている。乗降場別では、正規乗降場で大変便利+やや便利が 64.1%と高い評価になっているが、一方で正規乗降場以外は、大変不便+やや不便が 28.9%となっている。

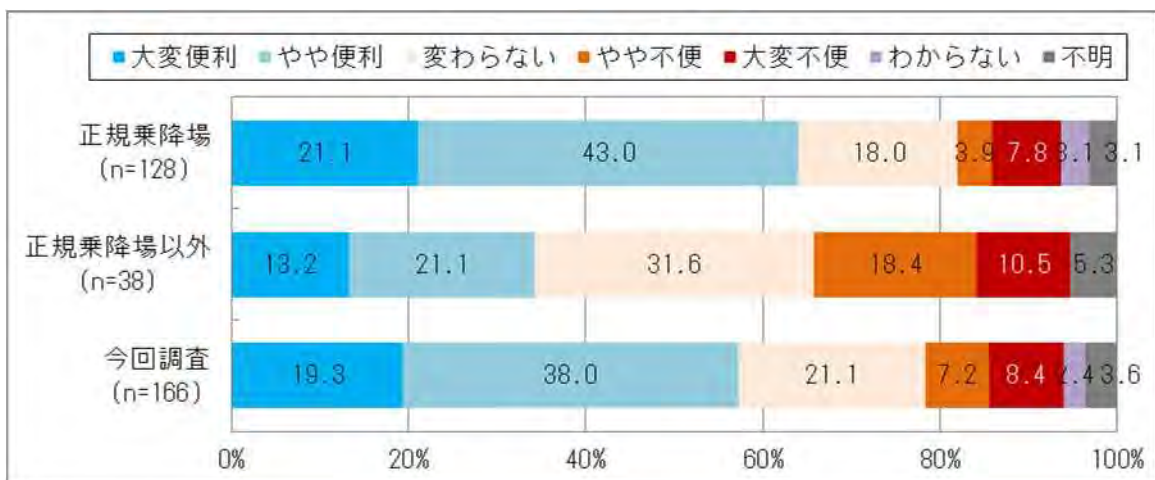


図 周辺の交通を阻害していないか気にしないで待っていただけるか

### 送迎時間が短縮されたか

送迎時間が短縮されたかについては、変わらないが60.8%と最も多くなっている。乗降場別でも大きな違いは見られない。

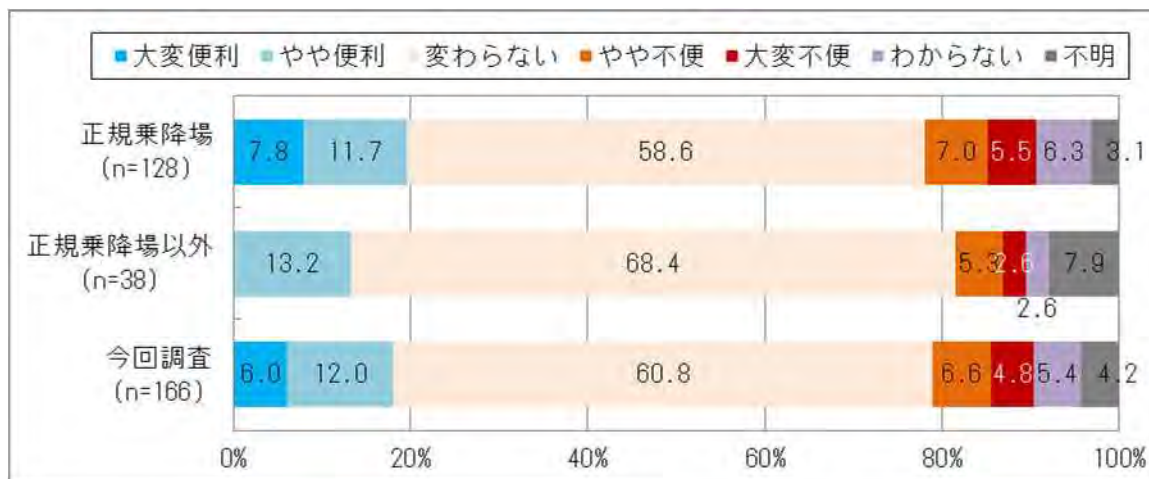


図 送迎時間が短縮されたか

### 全体的な送迎について

全体的な送迎については、大変便利+やや便利が43.3%となっている。乗降場別では、正規乗降場で大変便利+やや便利が46.9%、正規乗降場以外は31.5%となっており、正規乗降場の方が送迎に対して便利になったと感じている人が多い。

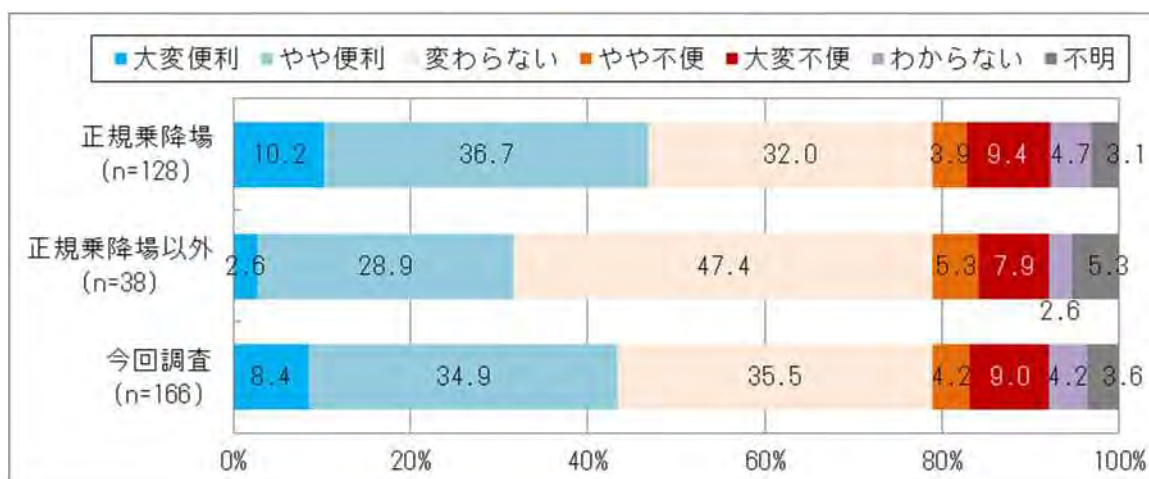


図 全体的な送迎について

### 5項目の比較

上記5項目を比較すると、「バスやタクシーを気にすることがなく安全に乗り降りできる」と「周辺の交通を阻害していないか気にしないで待ってられる」が、大変便利+やや便利が半数を超えており満足度が高い。一方、「送迎時間が短縮された」は変わらないが60.8%と、評価が低くなっている。

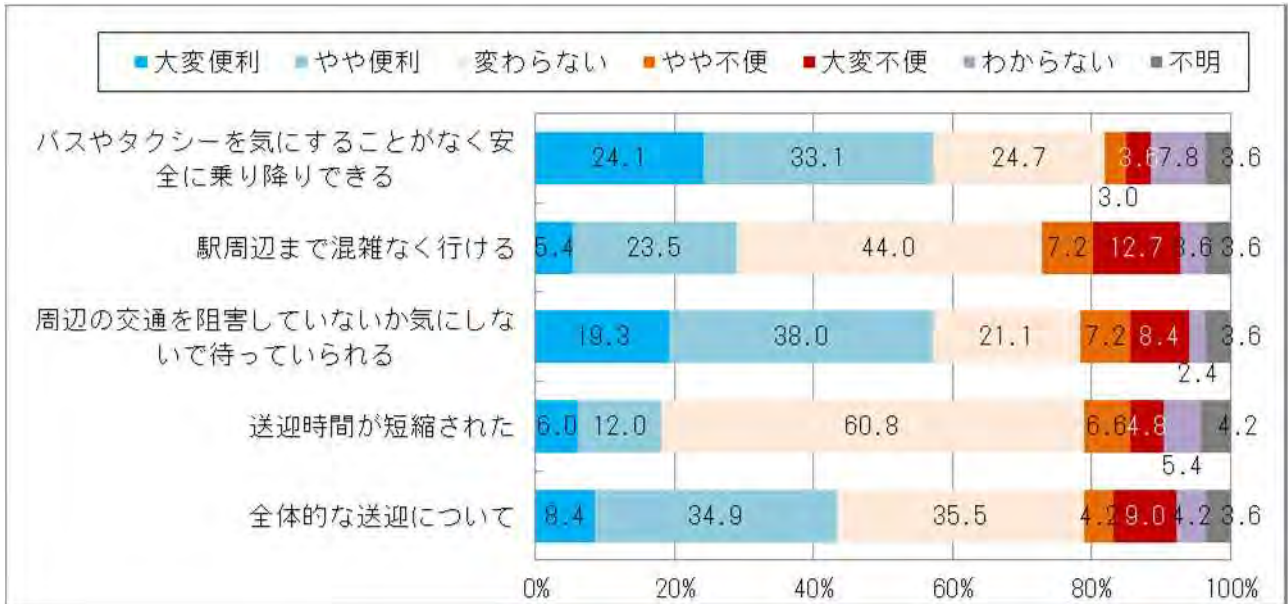


図 利便性の変化（5項目比較）



### 3-2-5 マイカー送迎以外の交通手段について

#### (1) マイカー送迎以外の交通手段について

自宅近くに橋本駅まで行くバスが運行しているかについては、80.7%があると回答している。乗降場別では、正規乗降場以外の方が、バスがあると回答している割合が多い。



図 自宅近くの橋本駅発着バスの有無

(2) マイカー送迎以外での橋本駅アクセスの可能性

マイカー送迎以外で橋本駅へ行くことはできそうかについては、「行くことができそう」、「たまになら行くことができそう」が、前回調査より割合が多くなっている。また乗降場別では、正規乗降場以外で、「行くことができそう」、「たまになら行くことができそう」が94.6%となっており、マイカーから他手段への転換可能性が見込まれる。

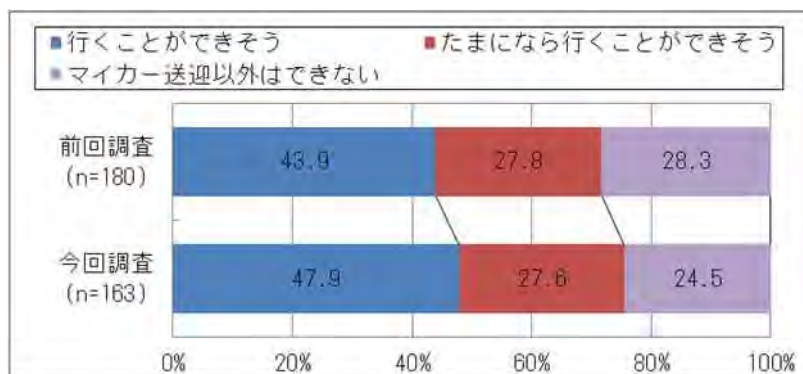


図 マイカー送迎以外での橋本駅アクセスの可能性【前回 / 今回調査比較】

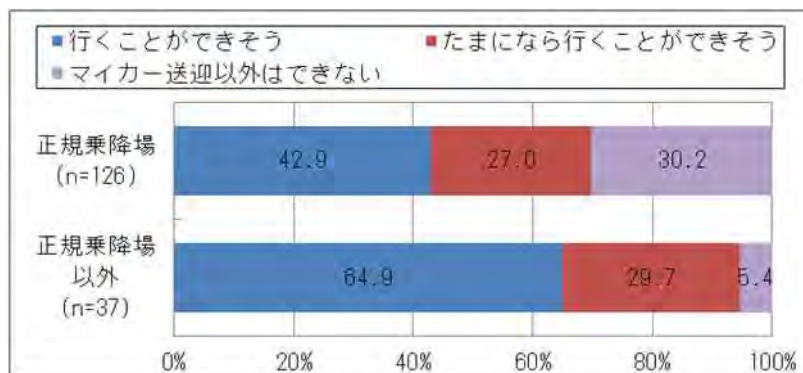


図 マイカー送迎以外での橋本駅アクセスの可能性【乗降場比較】

不明は除く

自宅近くにバスが運行していると回答した人に関しては、正規乗降場以外では、全ての回答者が可能だと回答しており、バスへの転換の可能性が高いと言える。

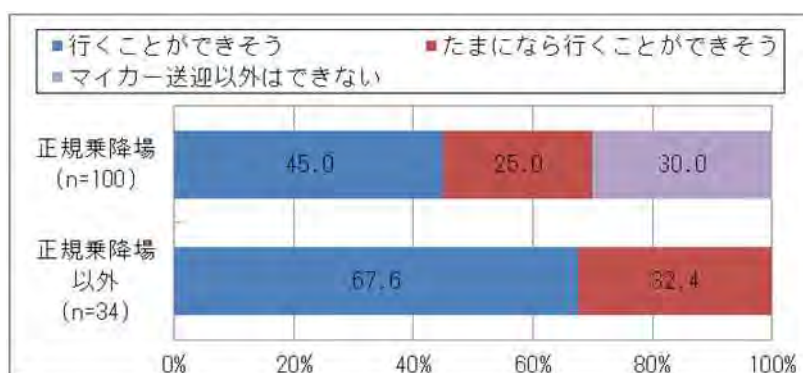


図 マイカー送迎以外での橋本駅アクセスの可能性 (自宅付近にバス運行)【乗降場比較】

不明は除く

(3) マイカー送迎以外での橋本駅アクセス交通手段(複数回答)

マイカー送迎以外で橋本駅へ行く際の交通手段については、バスが76.4%と最も多く、次いで自転車の28.5%となっている。前回調査と比較すると、交通手段の順位は変わっていない。

その他の手段では、相模原駅や、相模線の沿線駅にアクセスし、そこから電車で橋本駅にアクセスするという回答が多かった。

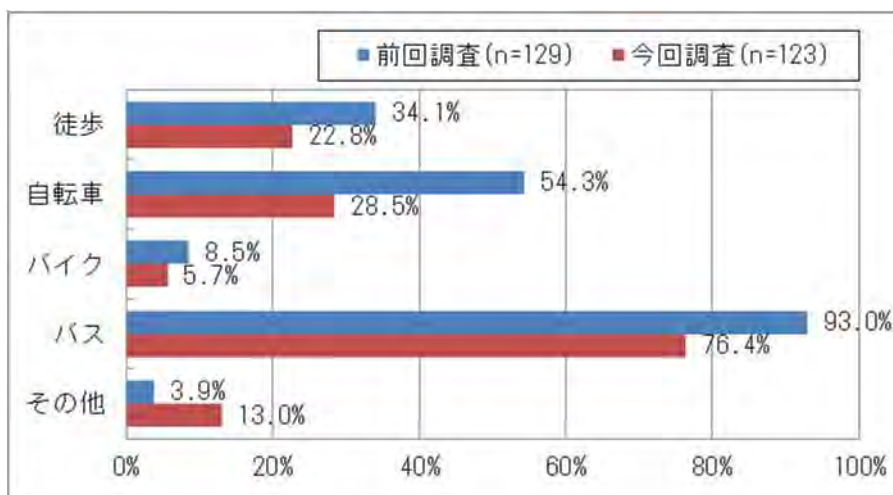


図 マイカー送迎以外での橋本駅アクセス交通手段【前回/今回調査比較】

(4) マイカー送迎から転換可能な橋本駅アクセス頻度(1週間あたり)

マイカー送迎から別の交通手段に転換し橋本駅へ行くことができる日数については、月に数回が27.6%と最も多く、次いで、ほぼ毎日の23.6%となっており、交通手段が変更されたら、高頻度に他手段でアクセスしてもらえる可能性がある。



図 マイカー送迎以外での橋本駅アクセス頻度【乗降場比較】

(5) マイカー送迎以外できない理由(複数回答:最大3つまで)

マイカー送迎以外で橋本駅まで行けそうにない理由は、「バスの運行本数が少ないから」、「橋本駅まで遠いから」が最も多く、次いで、「バスは渋滞などで遅れるから」、「バスの時間が合わないから」となっている。

前回調査と比較すると、「バスは渋滞などで遅れるから」の割合が64.7%から30.0%と大幅に減少している。

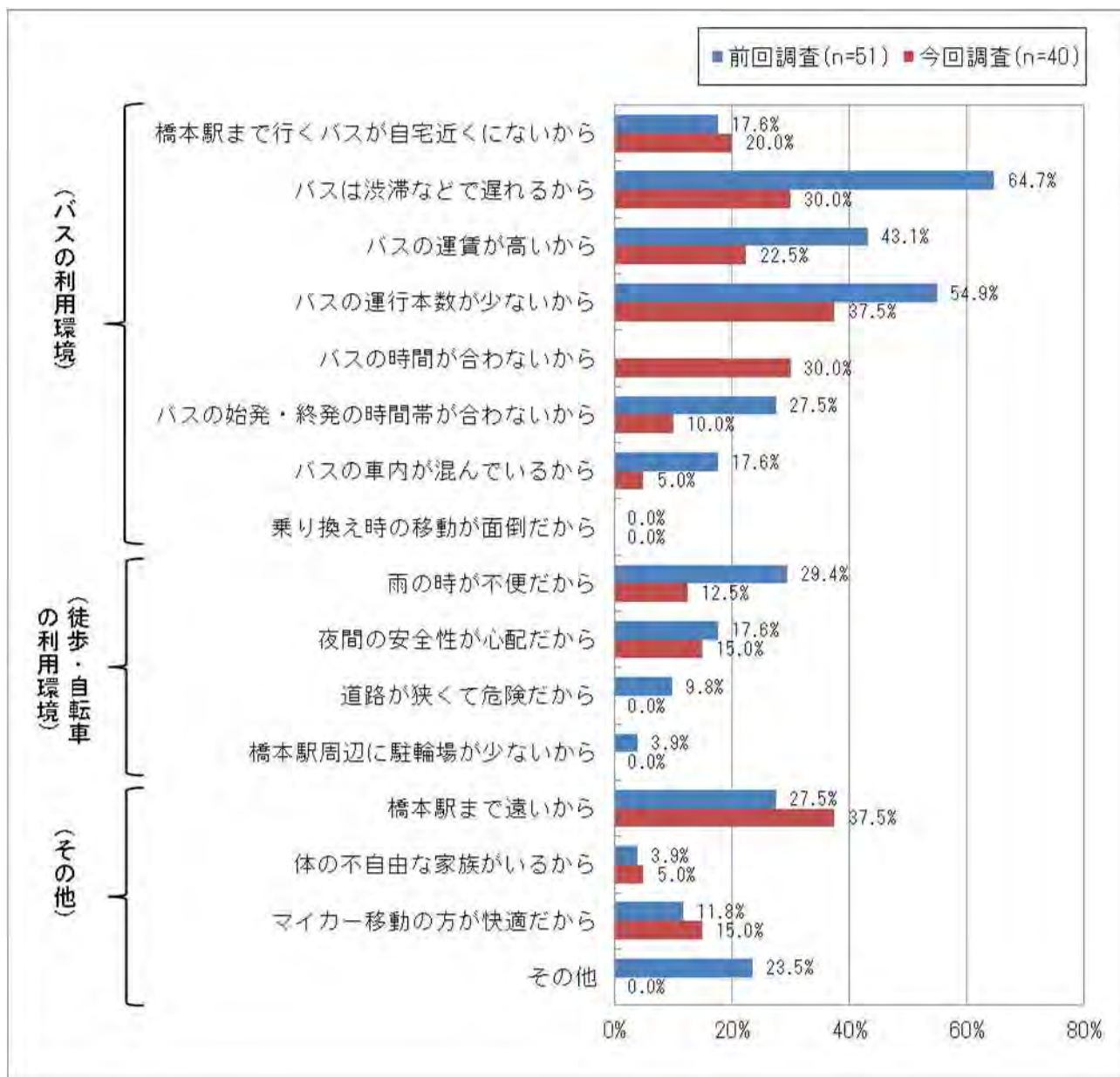


図 マイカー送迎以外できない理由【前回/今回調査比較】

「バスの時間が合わないから」は前回調査で設問が無いため、今回調査のみとなっている

### 3-2-6 クルマ利用に関するデータ認知、意識

#### (1) クルマ利用に関するデータ認知度

##### 自家用車のCO<sub>2</sub>排出量について

自家用車のCO<sub>2</sub>排出量が、バスの3倍以上になることに関しては、知らなかったが58.6%と半数を超えている。前回調査と比較すると、ほぼ傾向は変わらない。乗降場別では、正規乗降場の方が認知度は高くなっている。

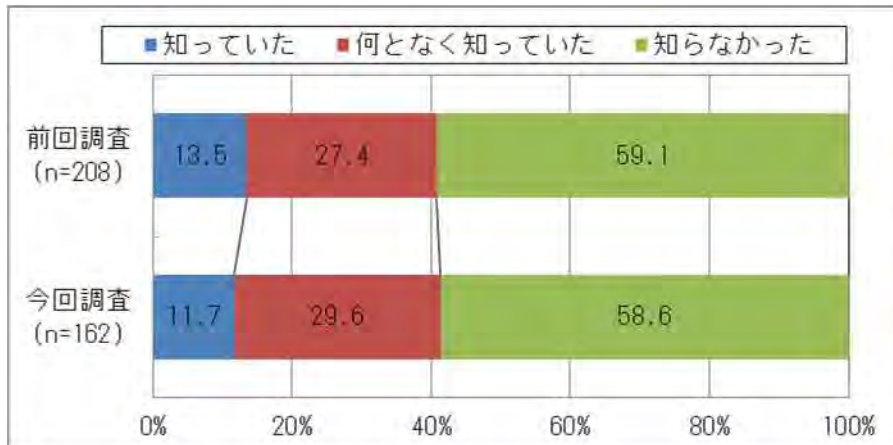


図 自家用車のCO<sub>2</sub>排出量【前回 / 今回調査比較】

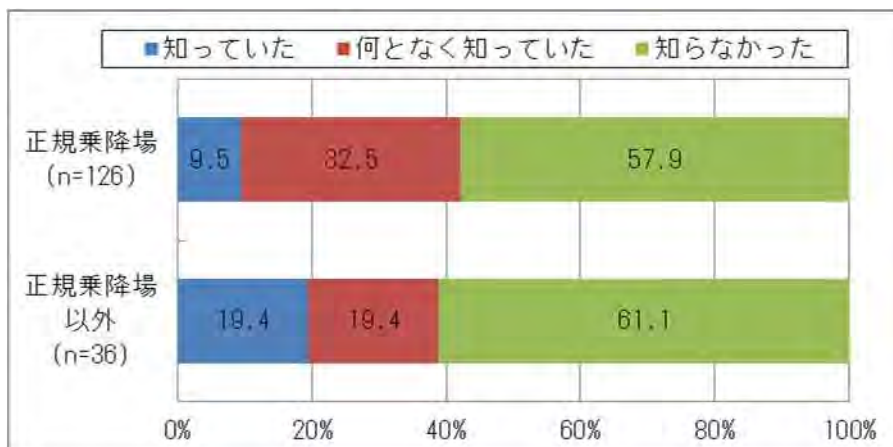


図 自家用車のCO<sub>2</sub>排出量【乗降場比較】

不明は除く

### 徒歩、バス利用時の消費カロリーについて

徒歩、バス利用時の消費カロリーが、クルマの約 1.5 倍になることについては、知らなかったが 53.1%と半数を超えており、前回調査より認知度は低くなっている。乗降場別では、正規乗降場の方が認知度は高いが、知っていたと回答した割合は、正規乗降場以外の方が多くなっている。

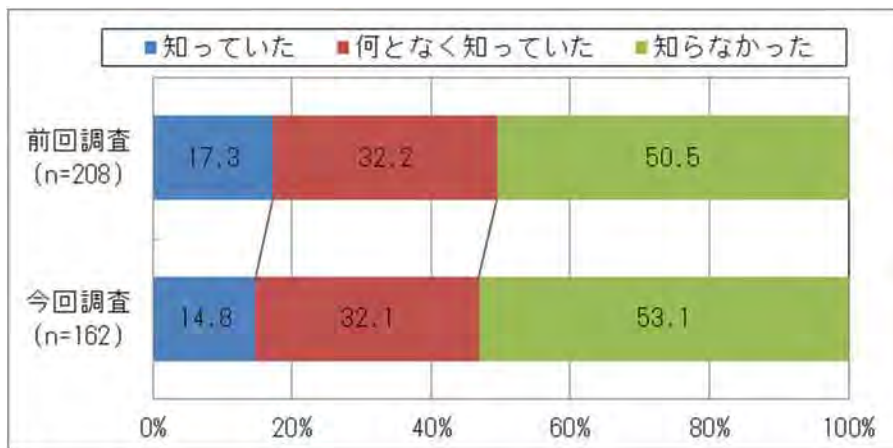


図 徒歩、バス利用時の消費カロリー【前回 / 今回調査比較】

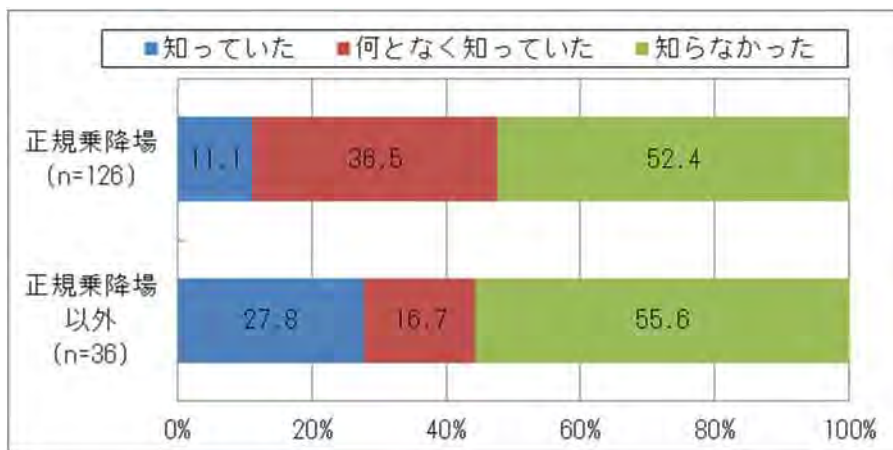


図 徒歩、バス利用時の消費カロリー【乗降場比較】

不明は除く

人身事故について（前回調査における質問設定なし）

クルマ利用における人身事故を起こす可能性については、知らなかったが71.8%と半数を超えており認知度は低くなっている。乗降場別では、正規乗降場の方が認知度は低くなっている。



図 人身事故について【乗降場比較】

不明は除く

### 3項目の比較

クルマ利用に関するデータ認知度を上記3項目で比較すると、人身事故を起こす可能性に関して、知らなかったが71.8%と最も認知度が低くなっている。

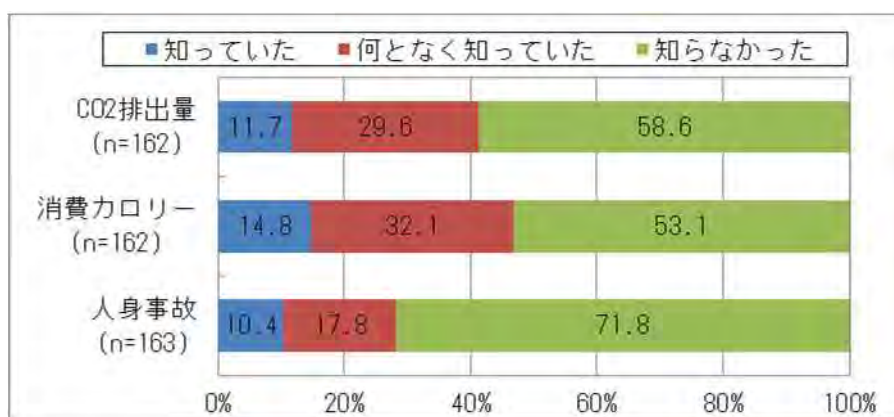


図 クルマ利用に関するデータ認知度【3項目比較】

不明は除く

(2) クルマ利用についての意識

クルマ利用と環境について

クルマ利用が環境によくないと思うかについては、そう思う+やや思うが73.1%と多い割合となっているが、前回調査と比較すると、若干今回調査の方が意識は低い。乗降場別では、正規乗降場以外の方が意識は高くなっている。

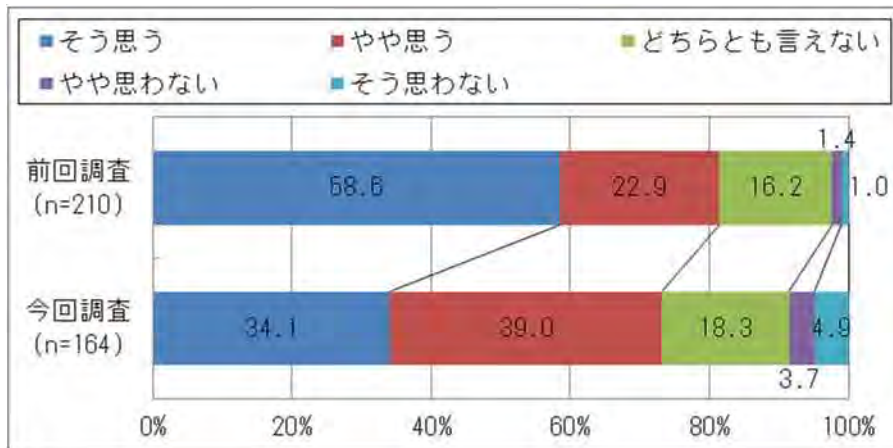


図 クルマ利用と環境【前回/今回調査比較】

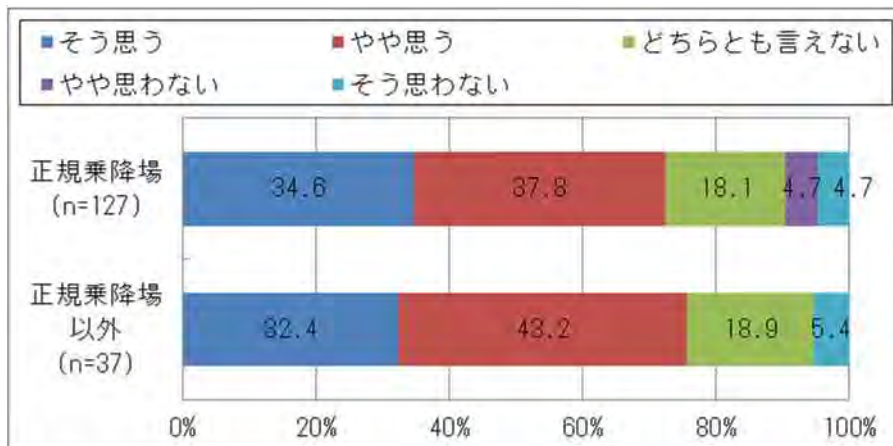


図 クルマ利用と環境【乗降場比較】

不明は除く



### クルマ利用と健康について

クルマ利用が健康によくないと思うかについては、そう思う+やや思うが78.0%と多い割合となっている。前回調査と比較すると、今回調査の方が意識は高い。乗降場別では、正規乗降場の方が意識は高くなっている。

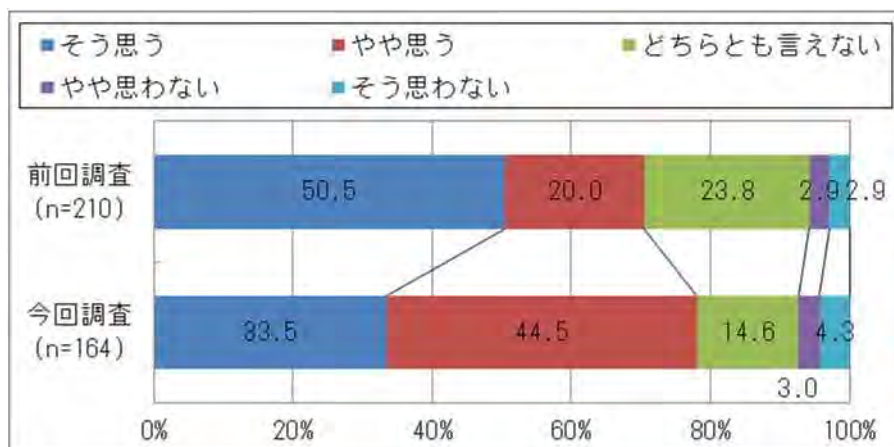


図 クルマ利用と健康【前回/今回調査比較】

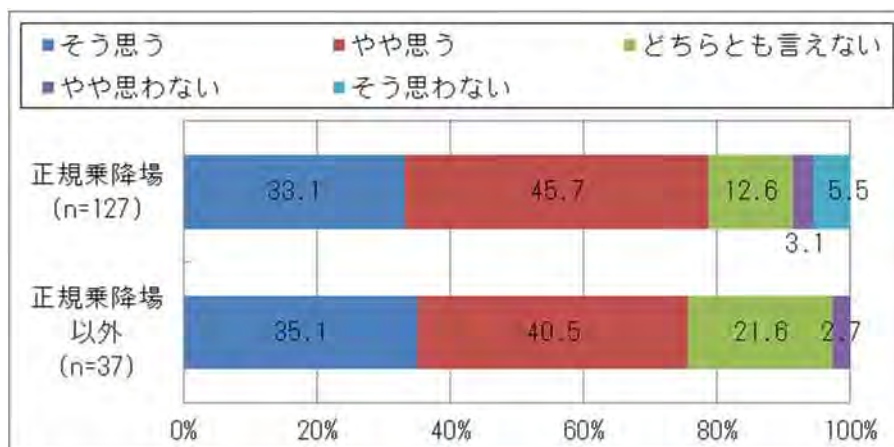


図 クルマ利用と健康【乗降場比較】

不明は除く

クルマ利用はできるだけ控えたほうが良いと思うか

クルマ利用はできるだけ控えたほうが良いと思うかについては、そう思う+やや思うが46.9%となっており、前回調査と比較すると、今回調査の方が意識は若干低くなっている。乗降場別では、正規乗降場以外の方が意識は高くなっている。

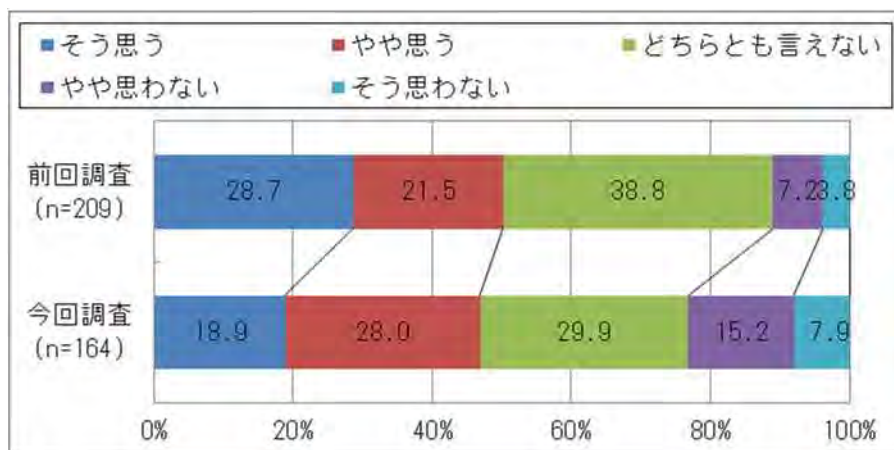


図 クルマ利用は、できるだけ控えた方が良いか【前回/今回調査比較】

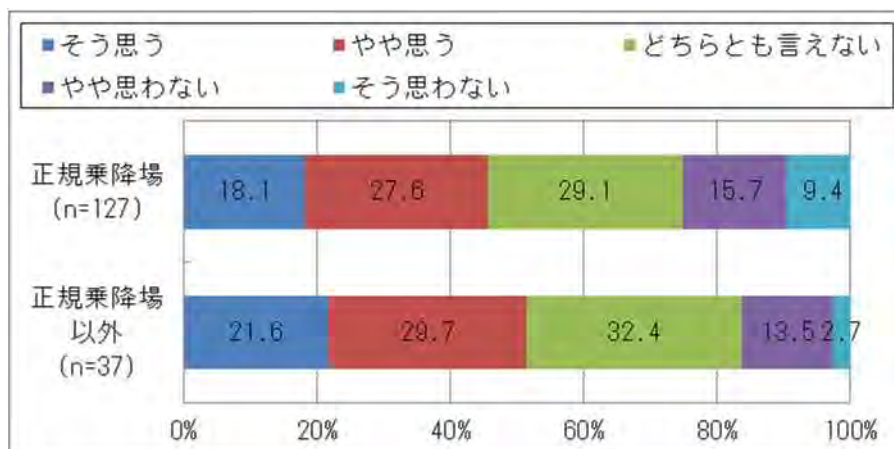


図 クルマ利用は、できるだけ控えた方が良いか【乗降場比較】

不明は除く

### クルマ利用をできるだけ控えようと思うか

クルマ利用をできるだけ控えようと思うかについては、そう思う+やや思うが35.6%となっており、前回調査と比較すると、今回調査の方が意識は若干低くなっている。乗降場別では、正規乗降場以外の方が意識は高くなっている。

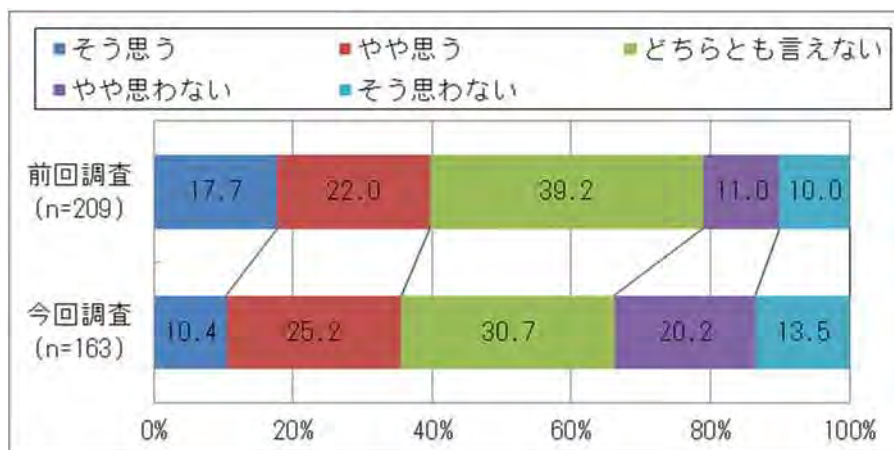


図 クルマ利用を、できるだけ控えようと思うか【前回/今回調査比較】

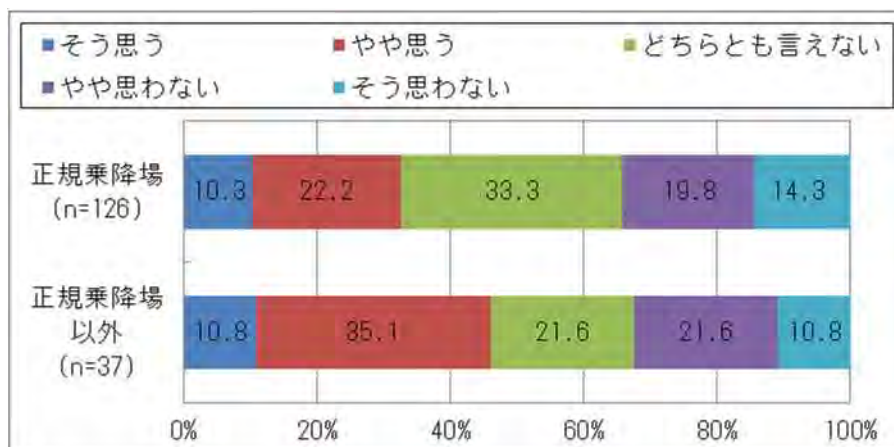


図 クルマ利用を、できるだけ控えようと思うか【乗降場比較】

不明は除く

#### 4 項目の比較

クルマ利用についての意識を上記 4 項目で比較すると、「健康によくない」が最も意識が高くなっており、次いで「環境によくない」となっている。一方、「控えたほうが良い」、「控えようと思う」は、そう思う+やや思うが半数を下回っており、クルマ利用に対する意識は、環境、健康に比べると低くなっている。

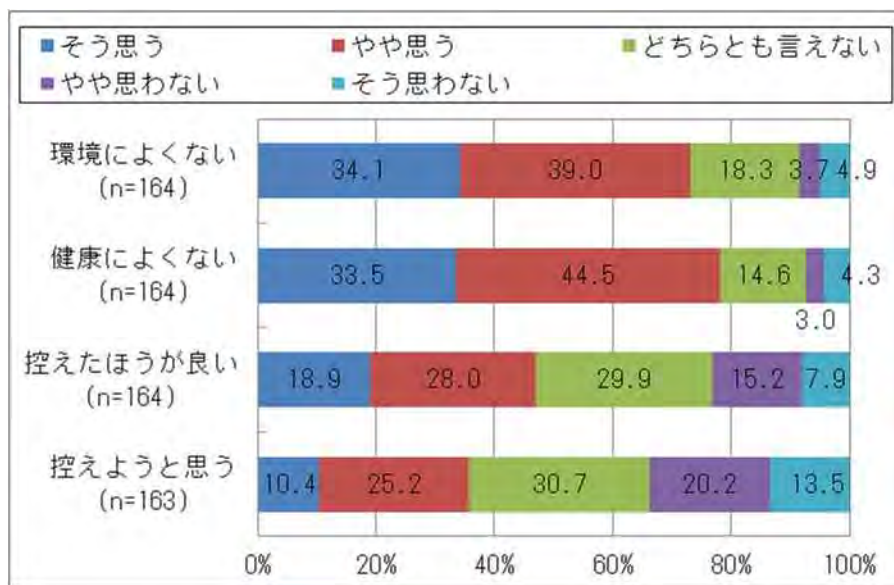


図 クルマ利用についての意識【4 項目比較】

不明は除く

### 3-3 公共交通ドライバーに対するアンケート調査結果

#### 3-3-1 配布・回収状況

##### (1) 配布・回収状況

公共交通ドライバーに対するアンケートとして、橋本駅南口駅前広場を利用するバス事業者2社、タクシー事業者10社に対し平成27年10月13日(火)~15日(木)にアンケートをバス事業者に277票、タクシー事業者に640票を配布した。

アンケート票の回収枚数は、バス事業者が241票、タクシー事業者が313票であった。配布数に対する回収率は、バス事業者が87.0%、タクシー事業者が48.9%となっている。

表 回収状況

事業者	事業者数(社)	配布数(票)	回収枚数(票)	回収率(%)
バス事業者	2	277	241	87.0%
タクシー事業者	10	640	313	48.9%
総計	12	917	554	60.4%

##### (2) 有効票数

アンケートの有効票数は、無効票(白紙)が7票あったため、547票となっている。

表 有効票数

事業者	回収枚数(票)
有効票	547
無効票(白紙)	7
総計	554

### 3-3-2 回答者の属性

#### (1) 回答者の職業構成

回答者の職業構成は、路線バスドライバーが216人(39.5%)、タクシードライバーが276人(50.5%)、不明が55人(10.1%)となっている。

以下、集計をする際に、総計は不明を含んだ数値とするため、職業別の合計値と一致しない。

表 回答者の職業構成

	回答者数(人)	構成比(%)
路線バスドライバー	216	39.5
タクシードライバー	276	50.5
不明	55	10.1
総計	547	100.0

#### (2) 性別

回答者の性別は、路線バスドライバー、タクシードライバーともに男性が90%を超えている。

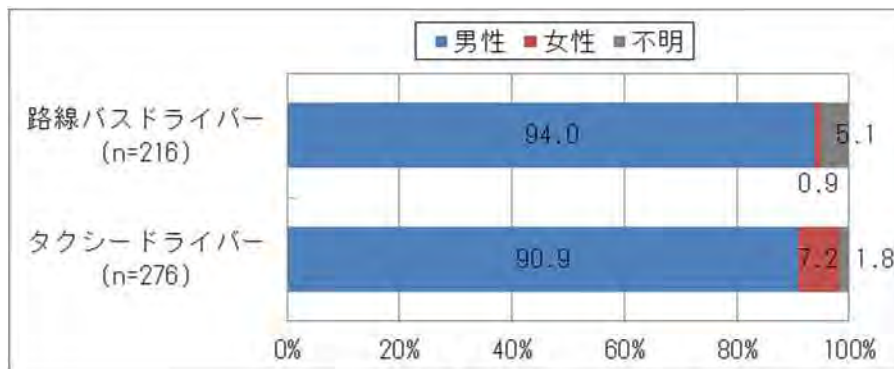


図 回答者の性別

### (3) 年齢階層

年齢階層では、路線バスドライバーは40歳代、50歳代が多く、タクシードライバーは60歳以上が多くなっている。

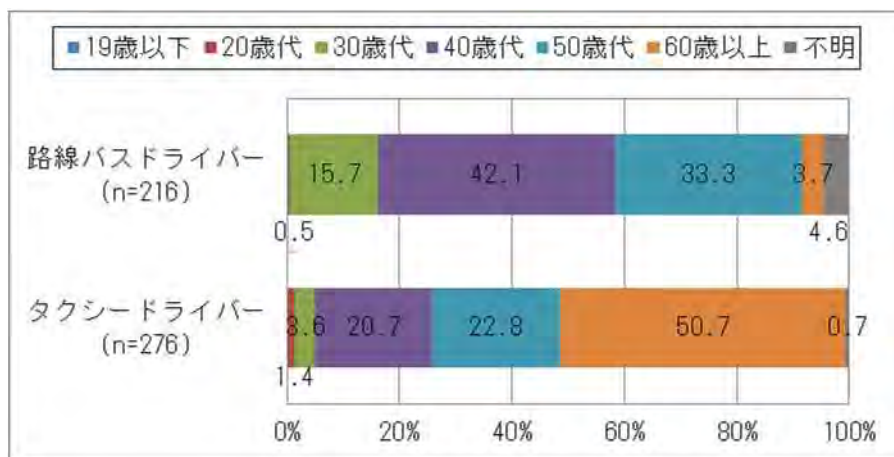


図 回答者の年齢階層

### 3-3-3 橋本駅南口周辺の走行状況

#### (1) 橋本駅南口周辺の走行頻度

橋本駅南口周辺の走行頻度は、週3日以上が69.3%と半数を超えており、頻度は高い。事業者別では、路線バスドライバーは週に1~2日が最も多く、タクシードライバーはほぼ毎日が最も多くなっている。

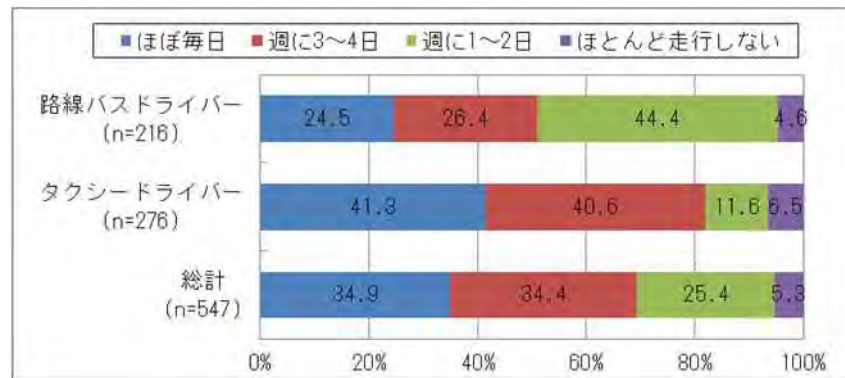


図 橋本駅南口周辺の走行頻度

#### (2) 走行する時間帯 (複数回答)

橋本駅南口周辺の走行時間帯は、午前中(9:00-12:00)が58.7%で最も多く、次いで朝ピーク時(7:00-9:00)の55.2%となっている。事業者別では、路線バスドライバーは朝ピーク時(7:00-9:00)の83.3%が最も多く、次いで午前中(9:00-12:00)の72.7%となっている。一方、タクシードライバーは夜・深夜(20:00以降)の54.3%が最も多く、次いで午前中(9:00-12:00)の48.6%となっている。

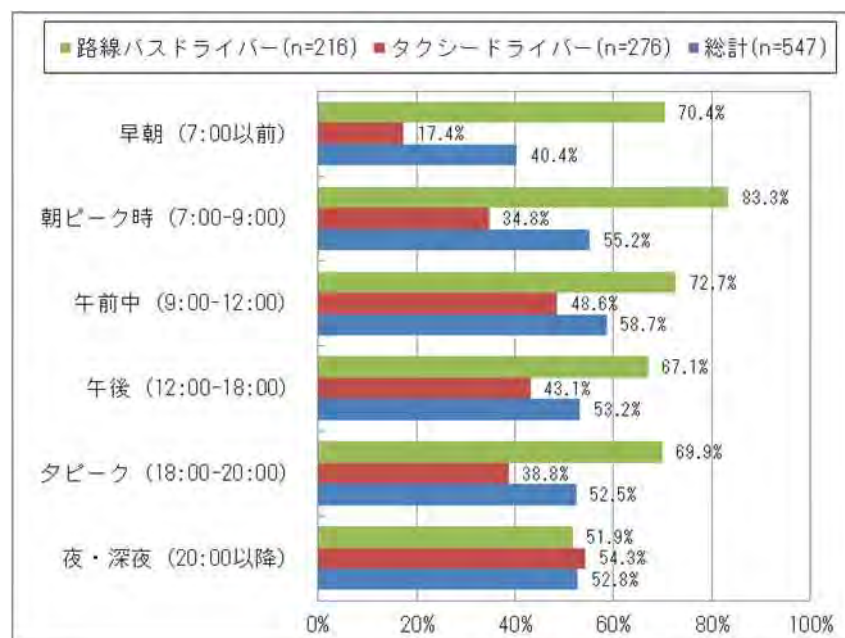


図 橋本駅南口周辺の走行時間帯

不明は除く



### 3-3-4 橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更等による意識変化

#### (1) 橋本駅南口の利便性の変化

橋本駅南口の利便性がどのように変化したか、以下の6項目について評価した。

朝ピーク時に駅前広場周辺での路上駐車が少なくなり交通渋滞が緩和したか

朝ピーク時に駅前広場周辺での路上駐車が少なくなり交通渋滞が緩和したかについては、大変そう思う+ややそう思うが16.5%と低くなっている。事業者別では、タクシードライバーの方が路線バスドライバーより、渋滞が緩和したと思う割合は多くなっている。

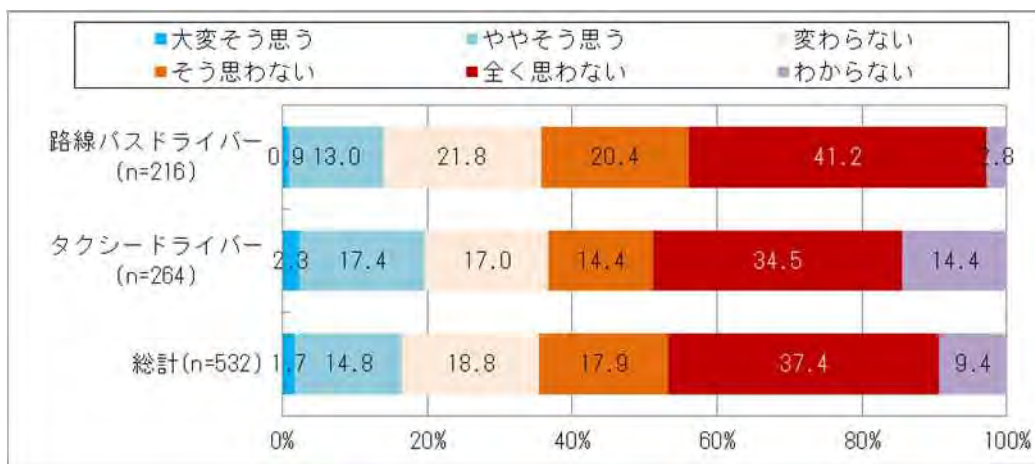


図 朝ピーク時に駅前広場周辺での路上駐車が少なくなり交通渋滞が緩和したか  
不明は除く

夕ピーク時に駅前広場周辺での路上駐車が少なくなり交通渋滞が緩和したか

夕ピーク時に駅前広場周辺での路上駐車が少なくなり交通渋滞が緩和したかについては、大変そう思う+ややそう思うが12.1%となり、朝ピーク時より評価が低くなっている。事業者別では、朝同様にタクシードライバーの方が路線バスドライバーより、渋滞が緩和したと思う割合は多くなっている。

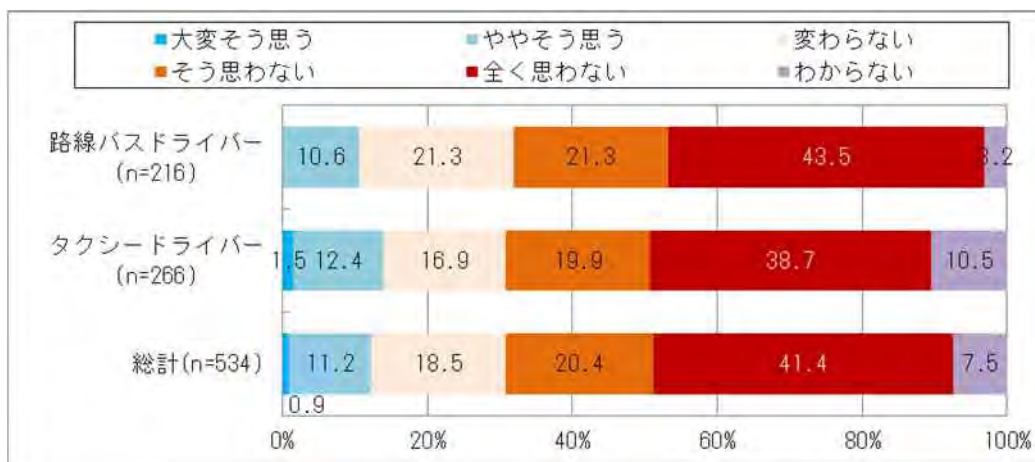


図 夕ピーク時に駅前広場周辺での路上駐車が少なくなり交通渋滞が緩和したか  
不明は除く

朝ピーク時に駅前広場周辺の路上駐車が少なくなり安心して走行できるようになったか  
朝ピーク時に駅前広場周辺での路上駐車が少なくなり安心して走行できるようになったかについては、大変そう思う+ややそう思うが10.7%と低くなっている。事業者別では、タクシードライバーの方が路線バスドライバーより、安心して走行できるようになったと思う割合は多くなっている。

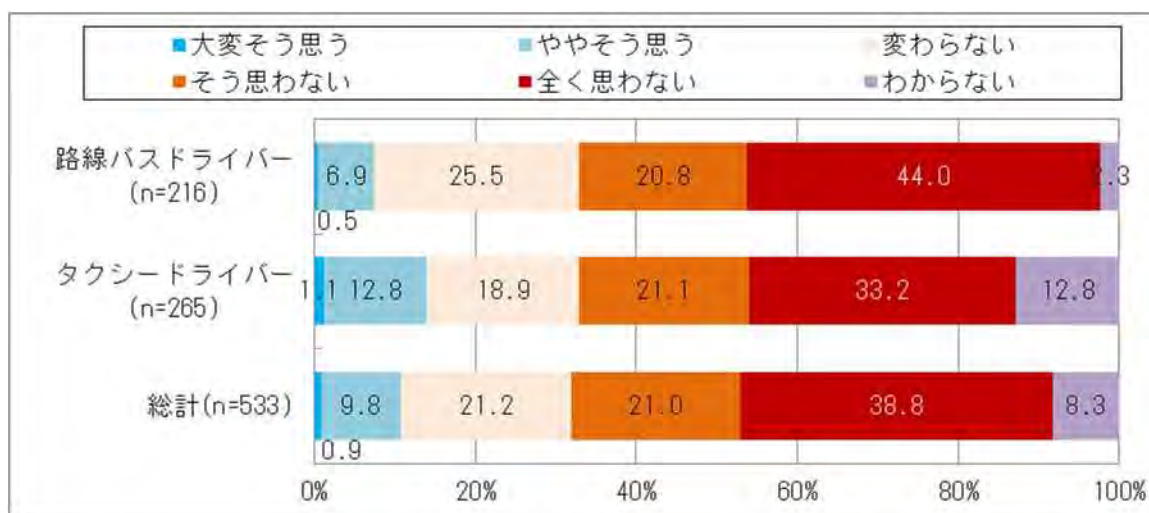


図 朝ピーク時に駅前広場周辺の路上駐車が少なくなり安心して走行できるようになったか  
不明は除く

夕ピーク時に駅前広場周辺の路上駐車が少なくなり安心して走行できるようになったか  
夕ピーク時に駅前広場周辺での路上駐車が少なくなり安心して走行できるようになったかについては、大変そう思う+ややそう思うが9.8%と、朝ピーク時より評価が低くなっている。事業者別では、朝同様にタクシードライバーの方が路線バスドライバーより、安心して走行できるようになったと思う割合は多くなっている。

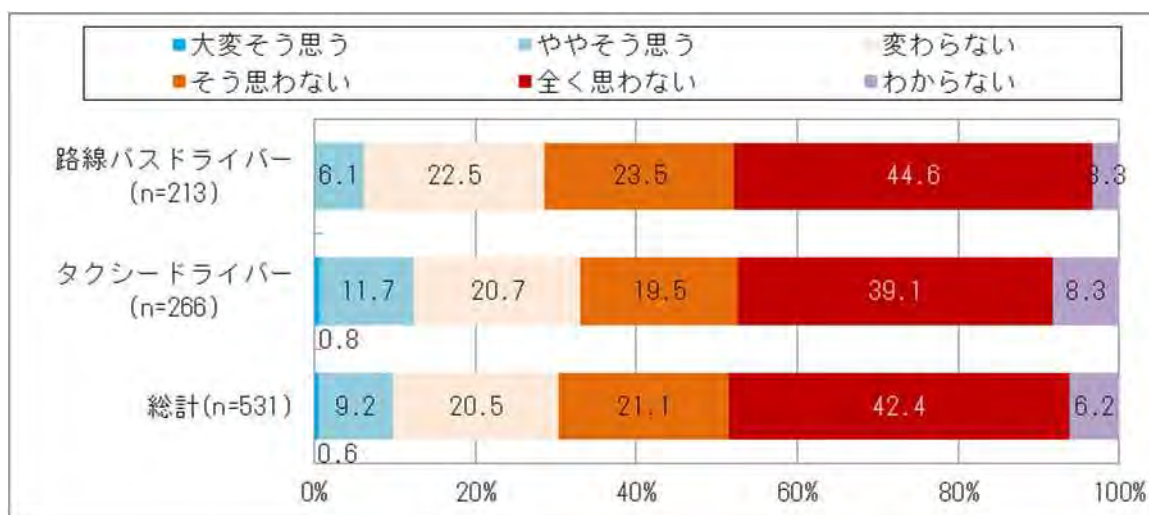


図 夕ピーク時に駅前広場周辺の路上駐車が少なくなり安心して走行できるようになったか  
不明は除く

朝ピーク時にバス停やタクシー乗り場にスムーズに車を寄せられるようになったか  
朝ピーク時にバス停やタクシー乗り場にスムーズに車を寄せられるようになったかについては、大変そう思う+ややそう思うが24.7%となっている。事業者別では、路線バスドライバー、タクシードライバーともにほぼ同じ割合となっている。

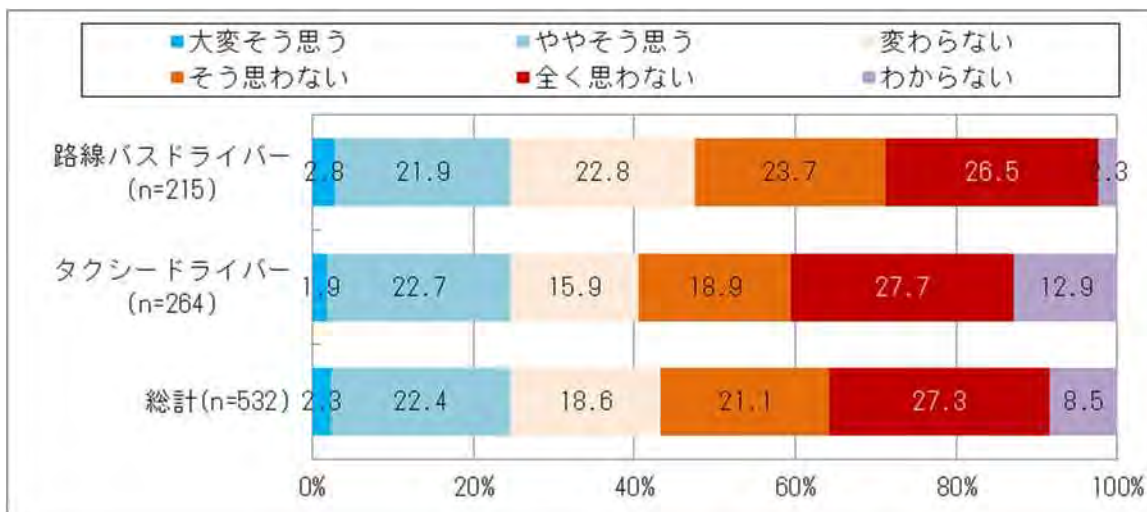


図 朝ピーク時にバス停やタクシー乗り場にスムーズに車を寄せられるようになったか  
不明は除く

夕ピーク時にバス停やタクシー乗り場にスムーズに車を寄せられるようになったか  
夕ピーク時にバス停やタクシー乗り場にスムーズに車を寄せられるようになったかについては、大変そう思う+ややそう思うが21.8%となっており、朝ピーク時より低くなっている。事業者別では、若干タクシードライバーの方が評価は高くなっている。

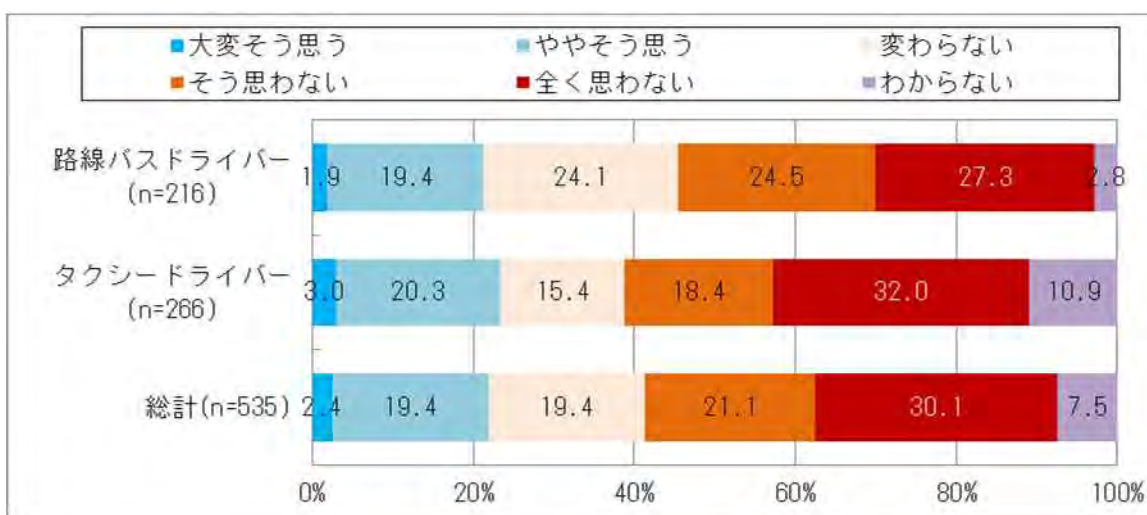


図 夕ピーク時にバス停やタクシー乗り場にスムーズに車を寄せられるようになったか  
不明は除く

## 6 項目の比較

橋本駅南口の利便性の変化に関して 6 項目で比較すると、「バス停やタクシー乗り場にスムーズに車を寄せられるようになった」と思う割合が 20%を超えている。一方、「安心して走行できるようになった」は 10%程度と低くなっている。

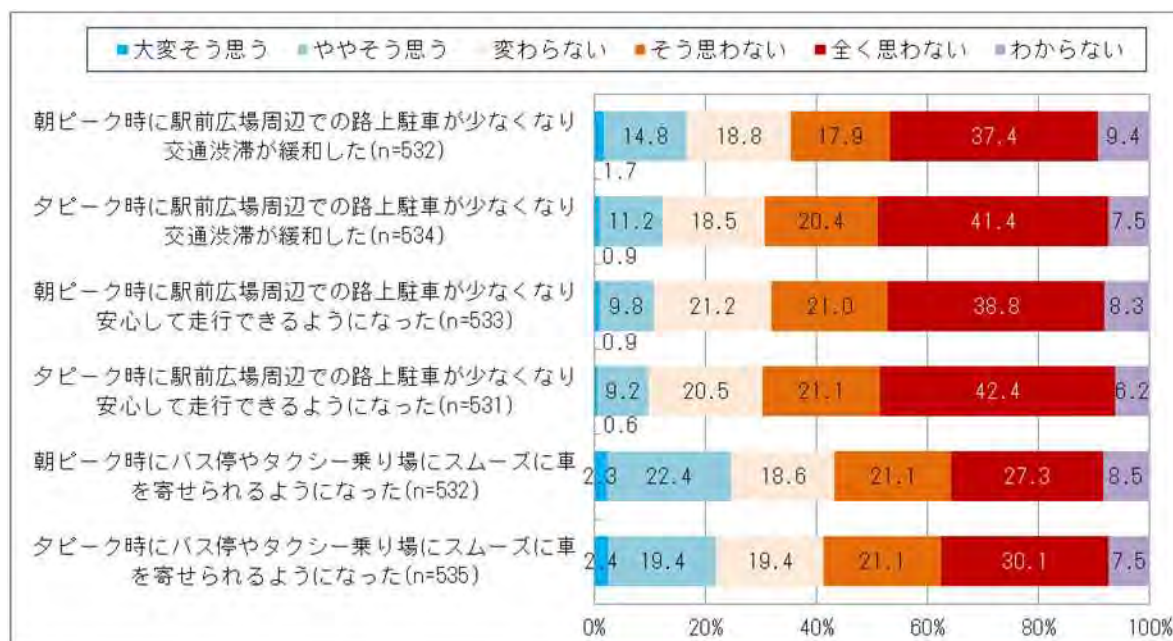


図 橋本駅南口の利便性変化【6 項目比較】

不明は除く

## (2) 橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更等に対する評価

橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更等に対する評価は、「大変良かった+やや良かった」が 24.9%、「良い点と悪い点がある」が 35.6%、「全く良くない+あまり良くない」が 29.4% となっており、評価は二分している。

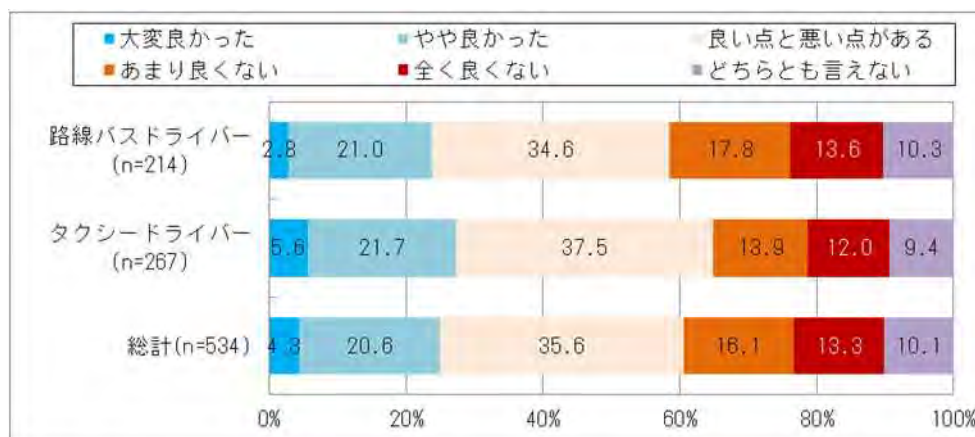


図 橋本駅南口の変更に対する評価

不明は除く

### 3-3-5 橋本駅南口に対する自由意見

#### (1) 路線バスドライバーの意見

橋本駅南口駅前広場周辺での路線バスドライバーの意見として、TDM施策実施前と比べ良くなったとの自由意見は駅前広場のバス・タクシーレーン(地点 )が11件、橋本駅南口交差点(地点 )が4件となっており、駅側一般車待機レーン(地点 )、市道橋本石神(地点 )が1件であった。

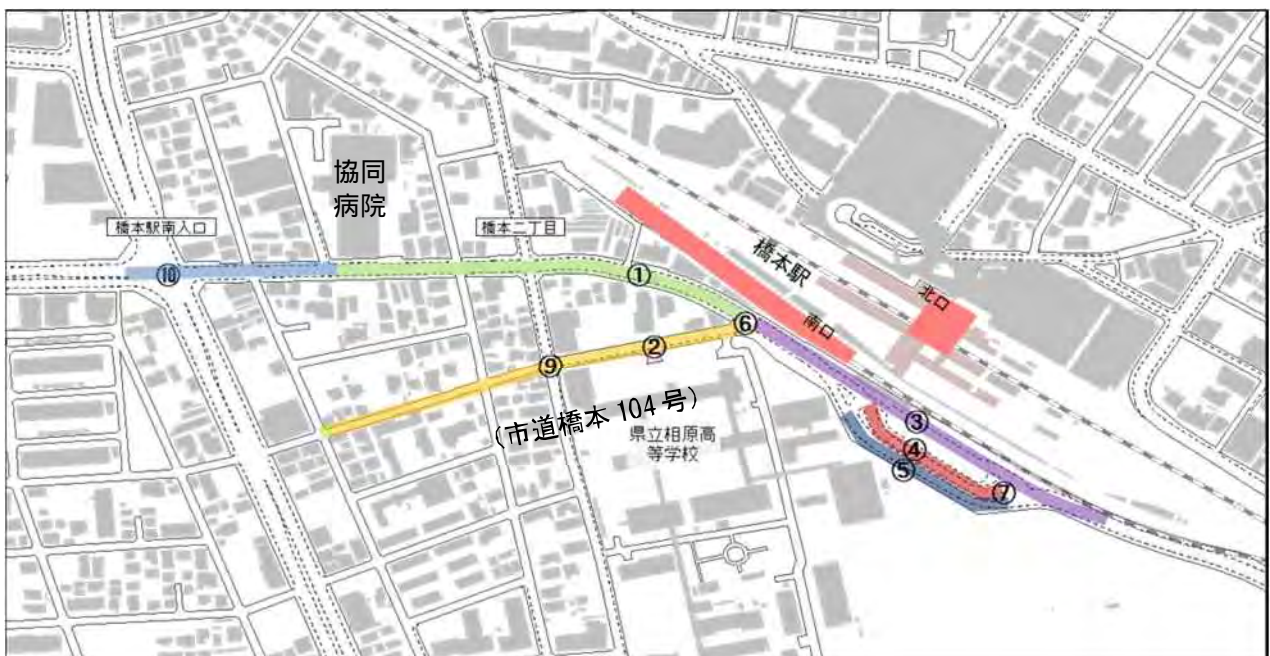
問題個所や要望箇所としては、共同病院駐車場入口交差点～橋本駅南口交差点間(地点 )と市道橋本104号(地点 )での一般車両の路上駐車による渋滞発生の指摘が最も多くなっており、その他乗降場所の拡張、協同病院駐車待ち車両への対応などが多くなっている。

#### (2) タクシードライバーの意見

橋本駅南口駅前広場周辺でのタクシードライバーの意見として、TDM施策実施前と比べ良くなったとの自由意見は、駅前広場のバス・タクシーレーン(地点 )が11件、協同病院駐車場入口交差点～橋本駅南口交差点間(地点 )が1件であった。

問題個所としては、協同病院駐車場入口交差点～橋本駅南口駅前交差点間(地点 )と駅前広場のバス・タクシー乗降場(地点 )での一般車両の路上駐車による渋滞発生の指摘が最も多くなっており、その他一般車両や歩行者等の交通ルール違反が多くなっている。

また、要望としては、タクシー降車場の設置や市道橋本104号の一方通行化などの交通規制の導入が多い。



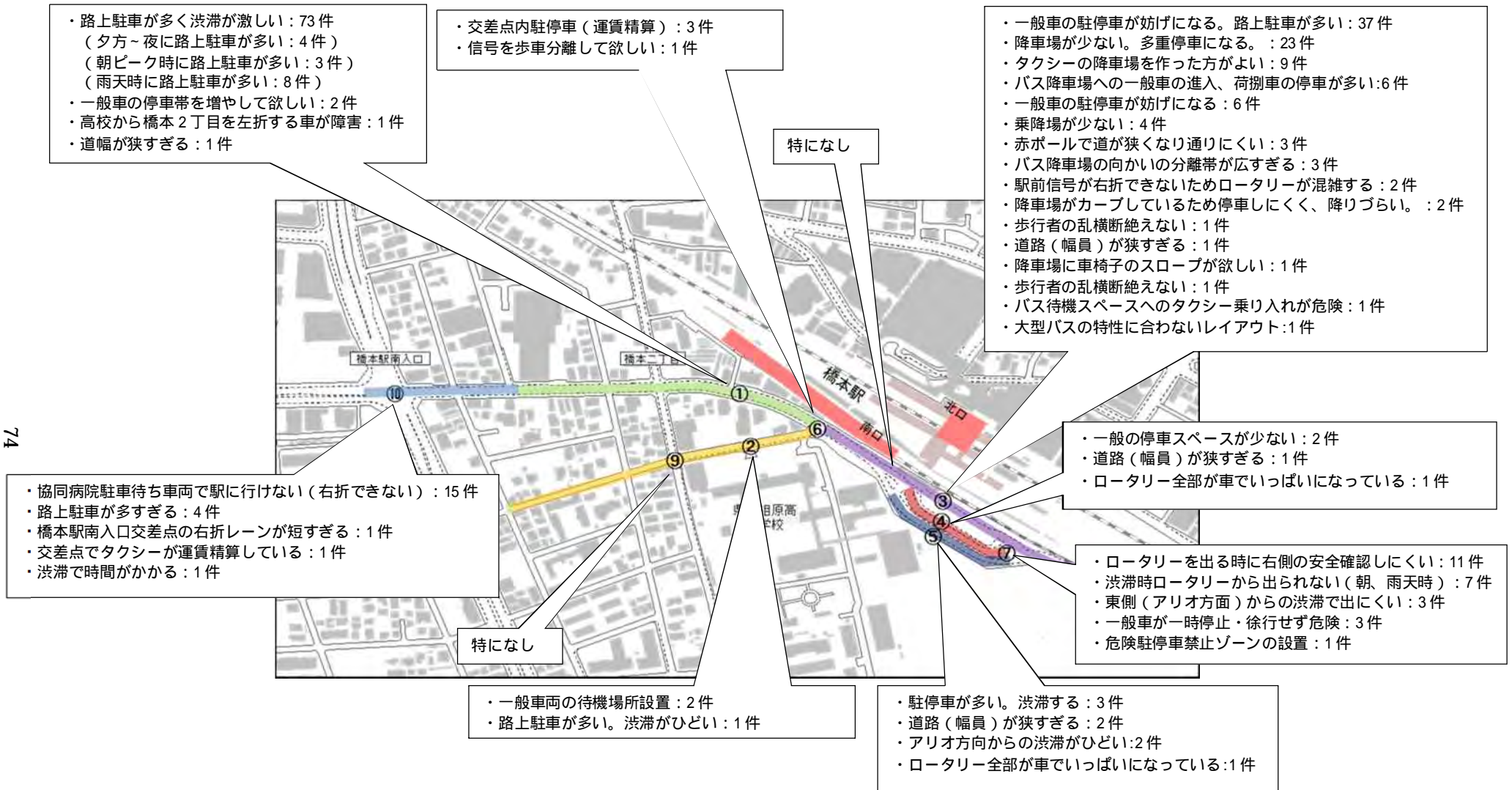


図 路線バスドライバーが指摘する問題点・要望等

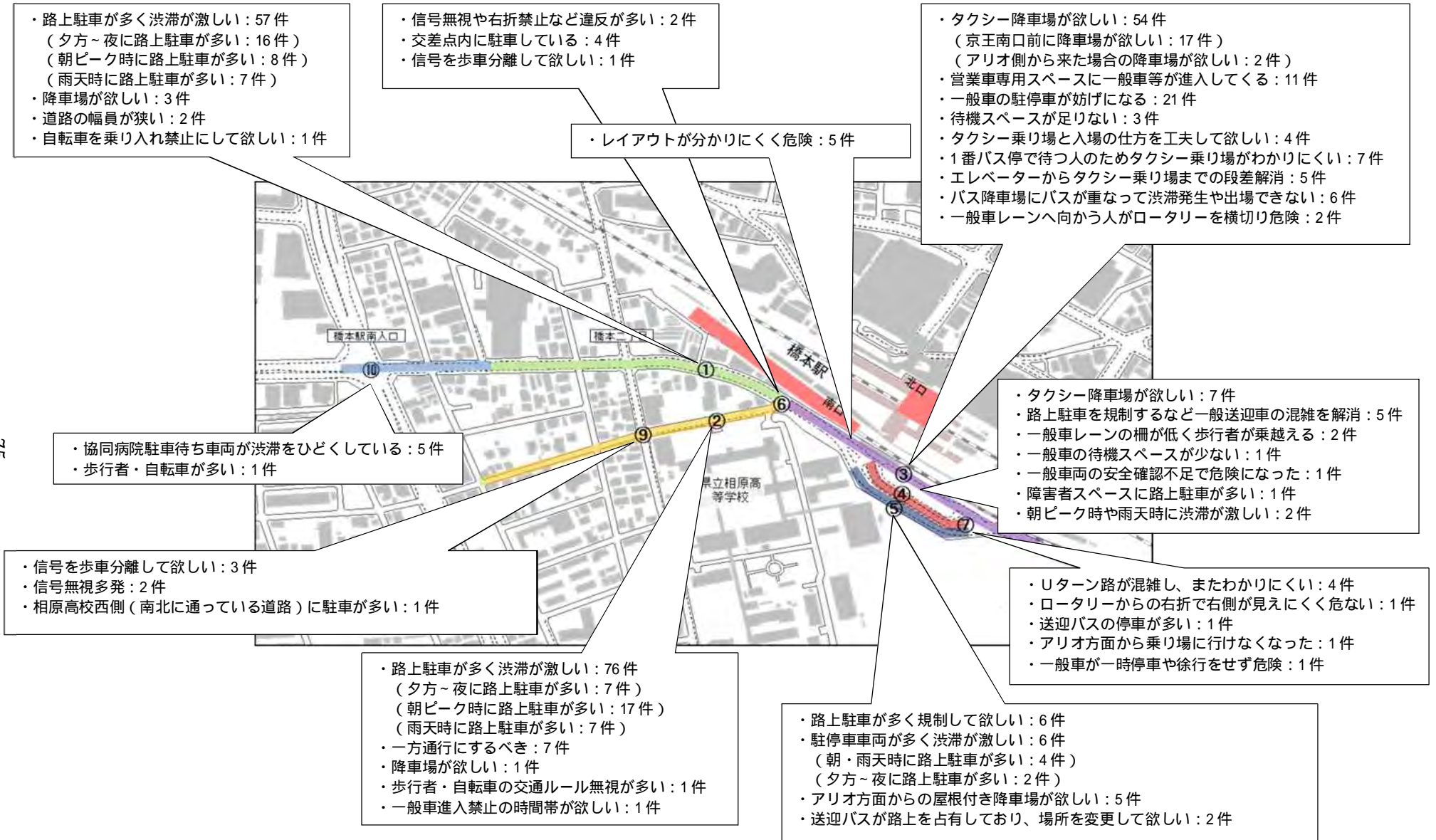


図 タクシードライバーが指摘する問題点・要望等

# 4. その他のデータによる橋本駅周辺の交通状況の変化

## 4-1 調査の実施概要

### 4-1-1 実施目的

TDM施策の実施（交通規制、駅前広場のレイアウト変更等）に伴う効果について、その他の既存データを活用して、バスの定時性への影響や交通手段の転換状況について分析した。

### 4-1-2 実施概要

#### (1) 路線バス所要時間調査

路線バスの定時性への影響を分析するため、緑区合同庁舎前～橋本駅南口間を運行する路線バスのバスロケーションデータを用いて、前回調査（平成23年度 TDM社会実験効果把握関連実態調査）との比較を行う。

今回調査及び前回調査の実施概要を以下に示す。

表 調査概要

	調査バス区間	調査期間	調査日数
前回調査	西橋本二丁目～橋本駅南口	平成23年10月3日（月） ～10月14日（金）	平日9日間
今回調査	緑区合同庁舎前～橋本駅南口	平成27年10月5日（月） ～10月16日（金）	平日9日間

西橋本二丁目バス停は、平成25年3月30日から緑区合同庁舎前バス停に名称変更



図 調査区間図（緑区合同庁舎前～橋本駅南口）



( 2 ) 路線バス輸送人員調査

路線バス利用者数への影響を把握するため、橋本駅に接着する路線バスの系統別輸送人員データを用いて、利用動向の変化を分析した。

## 4-2 路線バス所要時間調査

### (1) 緑区合同庁舎前 橋本駅南口へ向かう所要時間結果

9日間の平均所要時間

緑区合同庁舎前から橋本駅南口へ向かう所要時間の9日間の平均値は前回調査が3.51分、今回調査が3.24分となっており、16.2秒(7.7%)減少している。

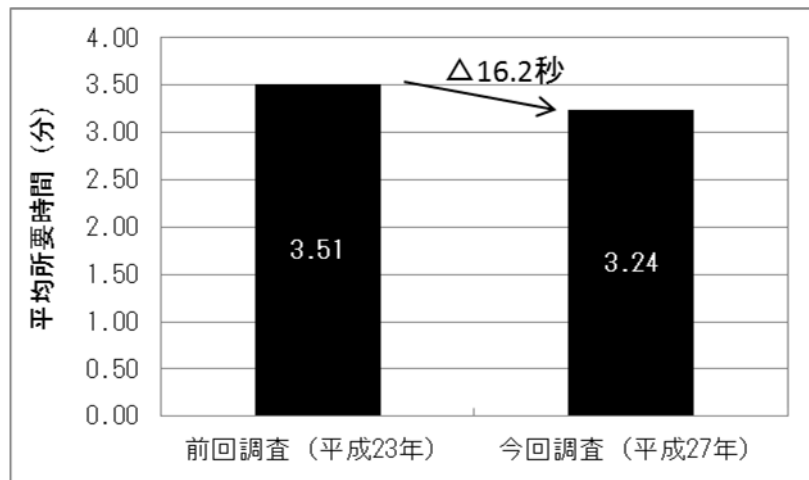


図 9日間の平均所要時間の比較 (緑区合同庁舎前 橋本駅南口)

時間帯別 平均所要時間

時間帯別の平均所要時間は、9:00~12:00以外の時間帯で減少しており、特に18:00~終発の時間帯は27秒(13.5%)減少している。

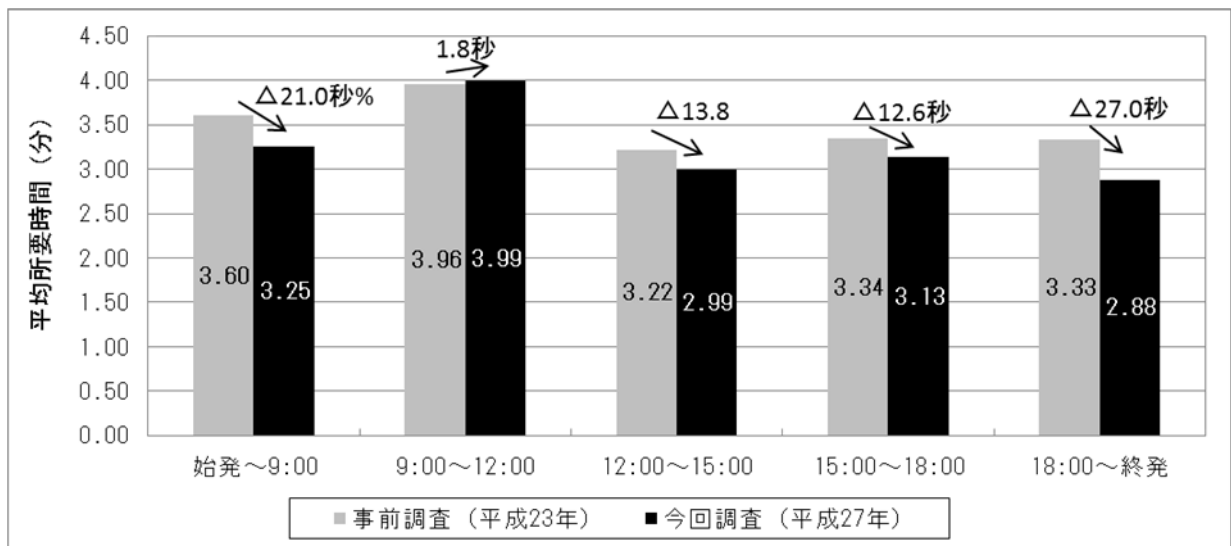


図 時間帯別平均所要時間の比較 (緑区合同庁舎前 橋本駅南口)

時間帯は、緑区合同庁舎前バス停通過時刻とする

### 所要時間の構成比

所要時間の構成比は、3分台以下の所要時間が前回調査より増加しており、所要時間が短縮されている。

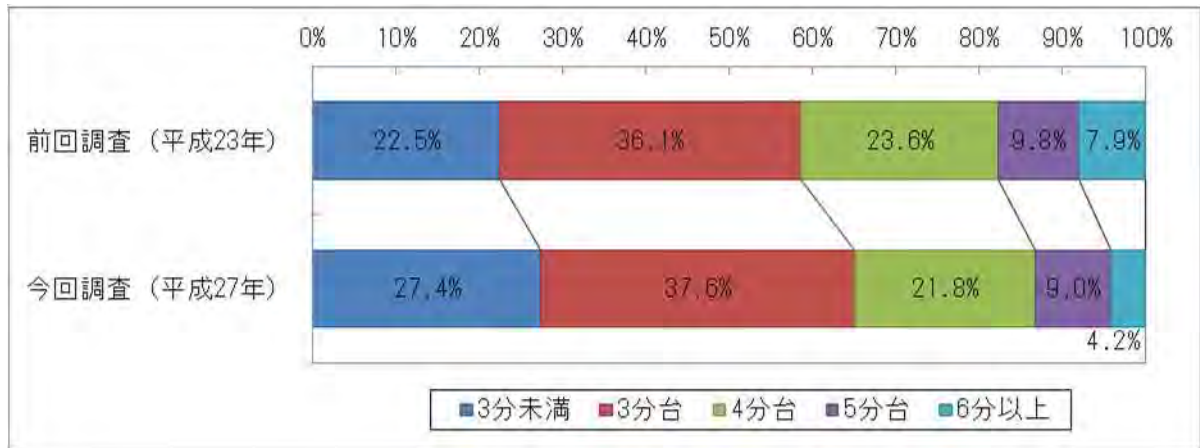


図 所要時間の構成比（緑区合同庁舎前 橋本駅南口）

(2) 橋本駅南口 緑区合同庁舎前へ向かう所要時間結果

9日間の平均所要時間

橋本駅南口から緑区合同庁舎前へ向かう所要時間の9日間の平均値は前回調査が3.60分、今回調査が4.28分となっており、40.8秒(19.0%)増加している。

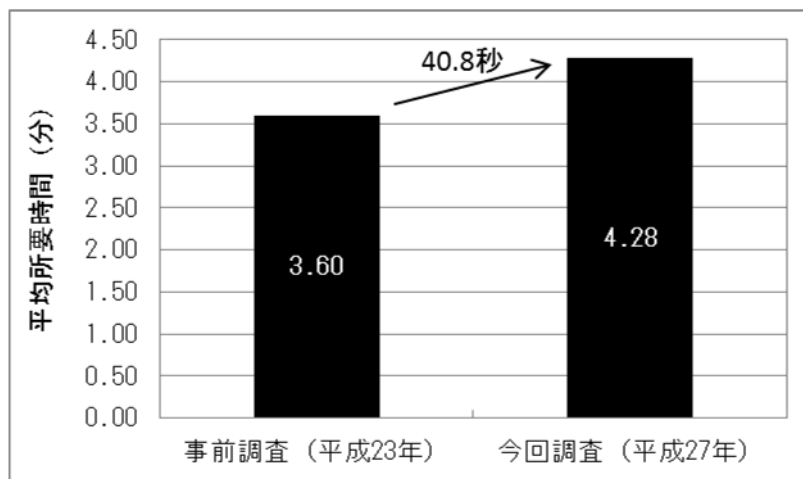


図 9日間の平均所要時間の比較 (橋本駅南口 緑区合同庁舎前)

時間帯別 平均所要時間

時間帯別の平均所要時間は、全ての時間帯で増加しており、15:00~18:00の時間帯は59.4秒(27.4%)増加している。

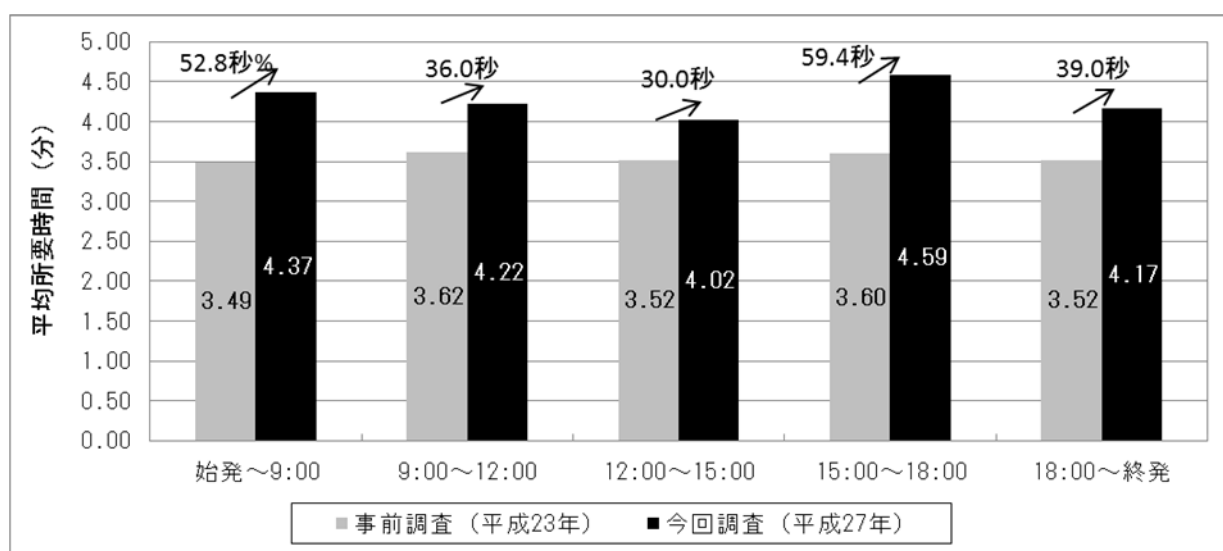


図 時間帯別平均所要時間の比較 (橋本駅南口 緑区合同庁舎前)

時間帯は、橋本駅南口バス停発車時刻とする

### 所要時間の構成比

所要時間の構成比は、5分台以上の所要時間が前回調査より増加しており、所要時間が増加している。

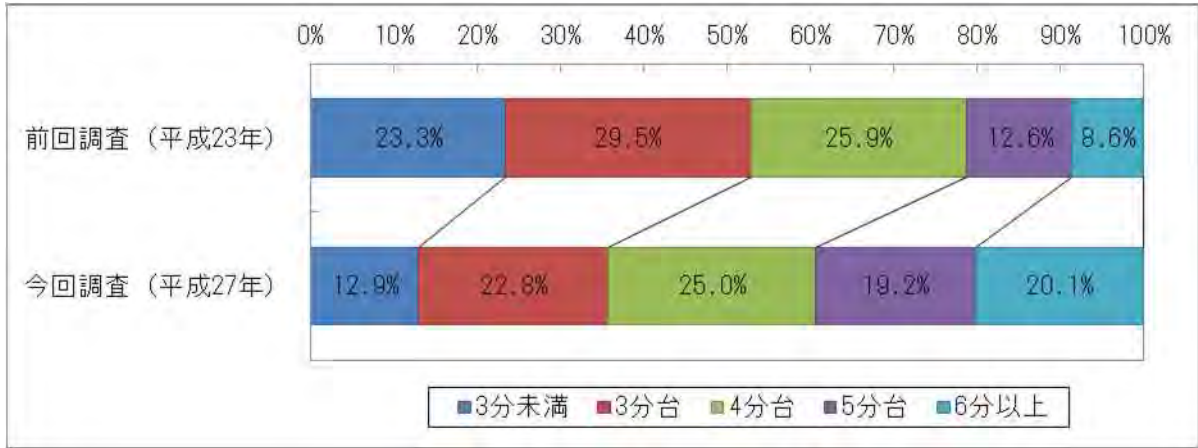


図 所要時間の構成比（橋本駅南口 緑区合同庁舎前）

## 4-3 路線バス輸送人員調査

### (1) 橋本駅に接着する路線バスの輸送人員の推移

橋本駅に接着する路線バスの系統は、現在南口接着で15系統、北口接着で26系統あり、輸送人員の推移について平成23年度と平成26年度を比較すると、南口接着系統は平成23年度の約388.0万人/年から平成26年度の約394.6万人/年と約6.6万人増加、北口接着系統は平成23年度の約682.7万人/年から平成26年度の約705.2万人/年と約22.5万人増加している。

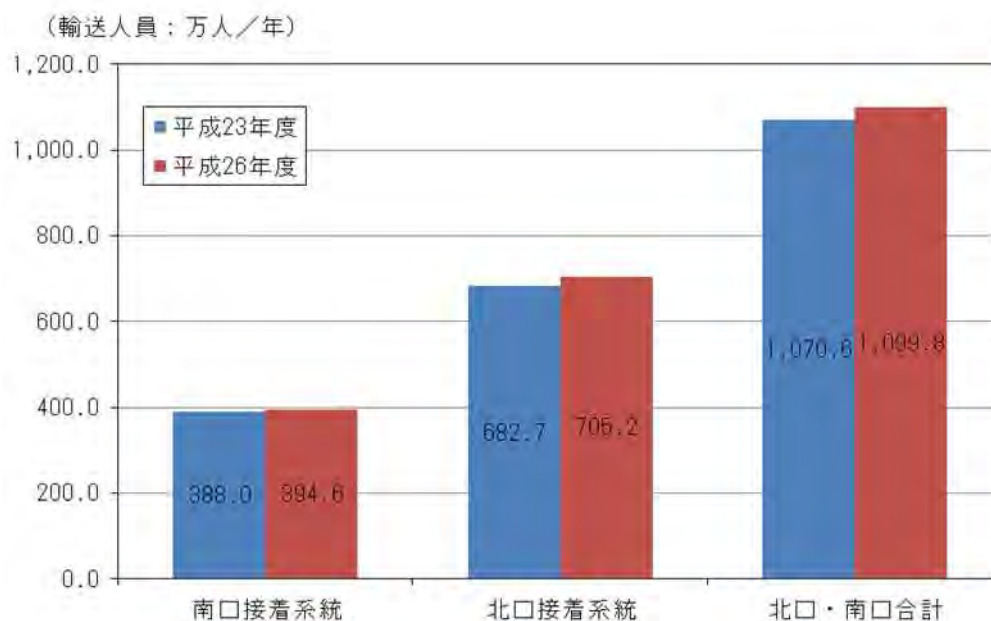


図 橋本駅接着系統の輸送人員の変化

資料) 相模原市

表 橋本駅南口接着系統一覧

	系統	起 点	経 由 地	終 点
1	橋 01	三ヶ木	中野・久保沢	橋本駅南口
2	橋 05	橋本駅南口	久保沢・葉山	小沢
3	橋 08	橋本駅南口	二本松・久保沢	若葉台住宅
4	橋 27	橋本駅南口	西橋本	原宿五丁目
5	橋 28	橋本駅南口	二本松・町屋	若葉台住宅
6	橋 30	橋本駅南口		相模川自然の村
7	橋 31	橋本駅南口	久保沢・二本松	城山
8	橋 33	橋本駅南口	西橋本	上大島
9	橋 34	上溝	作の口・六地藏	橋本駅南口
10	橋 36	橋本駅南口	六地藏・九沢自治会館前	上大島
11	橋 40	橋本駅南口	緑ヶ丘	峡の原車庫
12	橋 41	橋本駅南口	西橋本	上の原
13	橋 57	橋本駅南口	榎戸	望地キャンプ場入口 田名バスターミナル
14	橋 58	橋本駅南口	宮の上	下九沢団地
15	橋 59	橋本駅南口	葛輪	水郷田名 田名バスターミナル

表 橋本駅北口接着系統一覧

	系統	起 点	経 由 地	終 点
1	橋 01	三ヶ木	中野・久保沢	橋本駅北口
2	橋 03	三ヶ木	関・新小倉橋	橋本駅北口
3	橋 07	鳥居原ふれあいの館	関・小倉	橋本駅北口
4	橋 08	橋本駅北口	二本松・久保沢	若葉台住宅
5	橋 09	三ヶ木	三井・上中沢	橋本駅北口
6	橋 11	橋本駅北口	久保沢・三ヶ木	プレジャーフォレスト前
7	橋 14	橋本駅北口	二本松・久保沢	城山
8	橋 16	橋本駅北口	久保ヶ谷戸・相原	大戸
9	橋 18	橋本駅北口	二本松・森下	東京家政学院
10	橋 20	橋本駅北口	久保ヶ谷戸・相原	法政大学
11	橋 24	橋本駅北口	二本松・真米	東京家政学院
12	橋 25	橋本駅北口	相原・法政大学	大戸
13	橋 26	橋本駅北口	原宿・大戸	法政大学
14	橋 50	橋本駅北口	若葉台・中野（深夜）	三ヶ木
15	橋 52	相模原駅北口	宮下	橋本駅北口
16	橋 55	相模原駅南口	三菱電機前	橋本駅北口
17	橋 73	多摩境駅	三ツ目山公園	橋本駅北口
18	橋 75	橋本駅北口		多摩美術大学
19	橋 76	橋本駅北口	三ツ目山・多摩境駅	神奈中多摩車庫
20	橋 78	橋本駅北口	リーフィア町田小山ヶ丘	多摩美術大学
21	橋 80	神奈中多摩車庫	堂の前	橋本駅北口
22	町 30	橋本駅北口	常盤・根岸	町田ターミナル
23	町 60	町田バスセンター	根岸・常盤（深夜）	橋本駅北口
24	八 77	橋本駅北口	片倉台	八王子駅南口
25	南 63	橋本駅	多摩美大前・上柚木	南大沢駅
26	NT 急行	多摩センター駅	南大沢駅	橋本駅

## 5. 橋本地区TDM施策の実施効果の検証

### 5-1 調査結果からみた効果

#### 5-1-1 自動車交通量実態調査からみた効果

##### (1) 自動車交通量調査の変化

4つの調査地点への流入交通量は、各地点とも前回調査より減少しており、橋本二丁目交差点、橋本駅南口交差点では19%の減少、橋本駅南口駅前広場西側では約13%の減少、橋本駅南口駅前広場東側では約30%の減少となっている。

これは、橋本駅周辺での都市計画道路整備による交通の分散によるものと考えられる。

(流入交通量：台/16h)

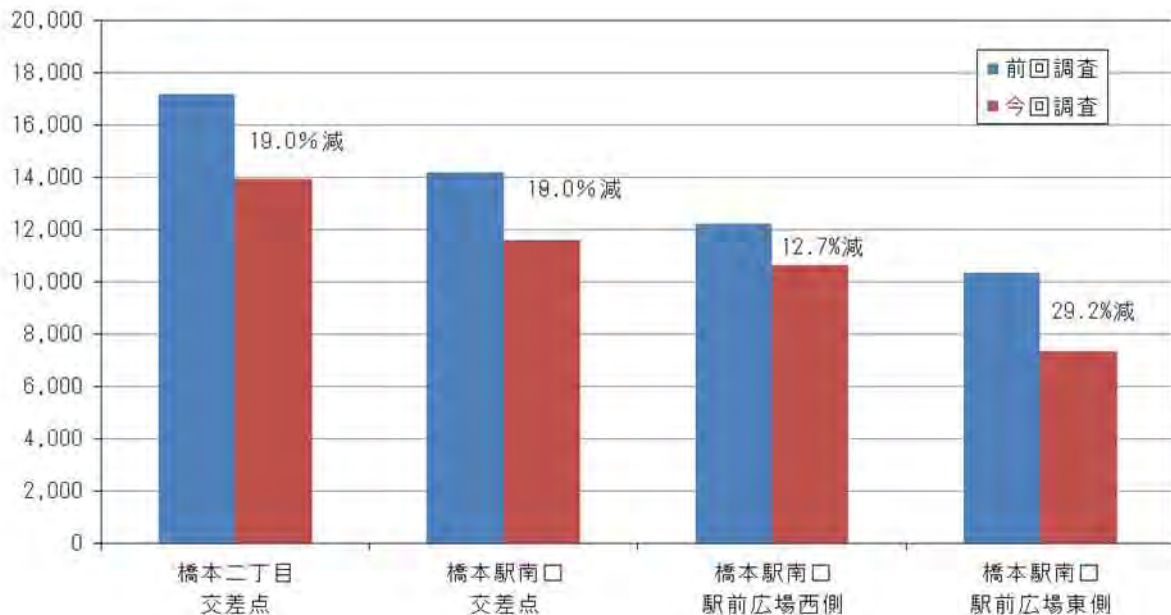


図 交差点への流入交通量の変化



(2) 渋滞長の変化

橋本二丁目交差点での渋滞長の変化をみると、国道16号 駅方向では、ほとんど渋滞は解消されている。また、駅 国道16号方向では、前回では朝・夕ピーク時に最大で90m程度の渋滞がみられたが、今回は17時台、19時台で最大260mの渋滞が発生している。

しかし、この渋滞の要因は、国道16号の交差点での先詰まりによるものであり、当該交差点の流入交通量が減少していることなどより、橋本地区周辺の都市計画道路整備による北口への交通量の分散等が図られ、南口へのアクセス性が向上しているものと考えられる。

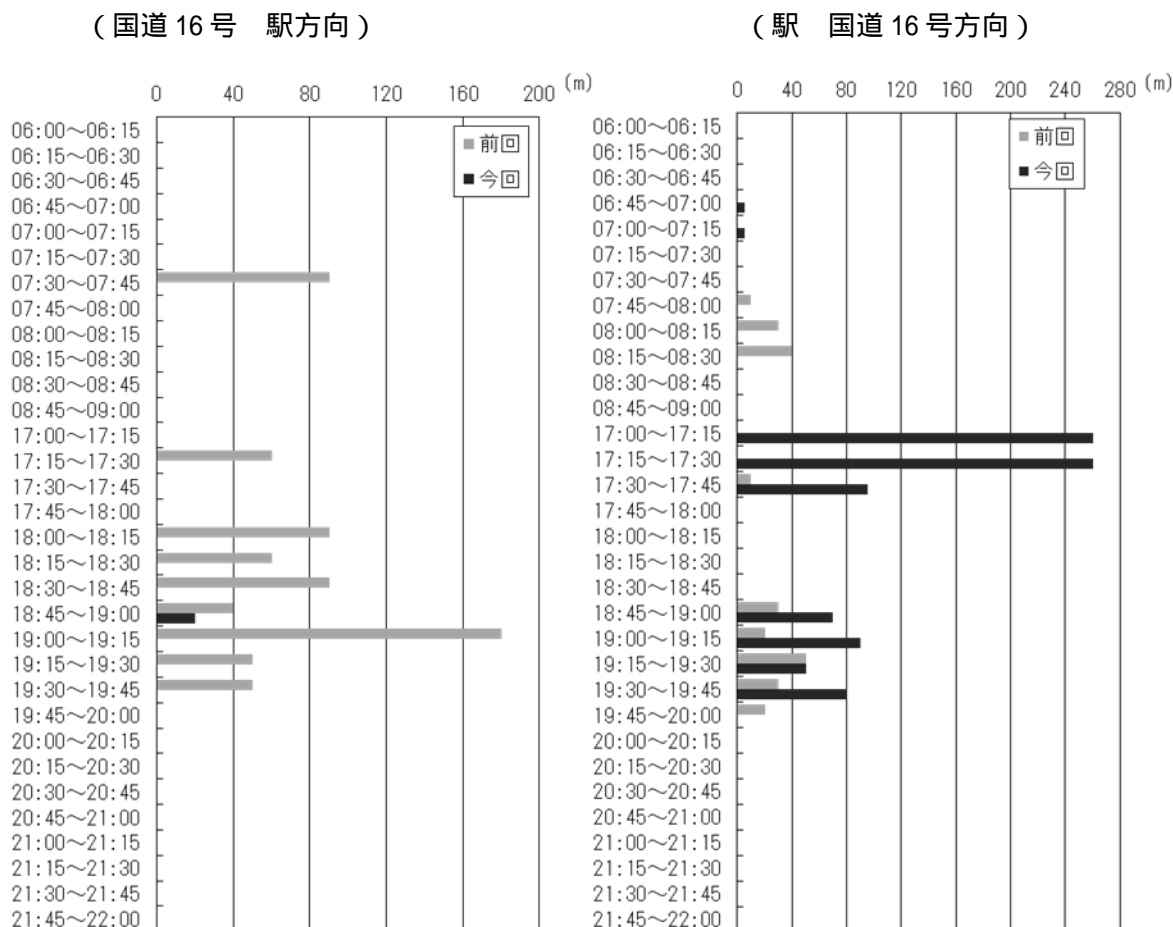


図 渋滞長の変化

(3) 路上駐停車台数の変化

路上駐停車台数の変化は、正規乗降場である区間5では朝・夕とも駐停車台数は減少しているが、区間6では朝・夕とも駐停車台数が増加している。一方、正規乗降場以外の区間(区間1～4)では、区間4の夕方を除き、駐停車台数は減少している。

以上のことより、橋本駅南口の駅前広場整備に伴う正規乗降場の増設と併せ、乗降場の適正利用が促進されたことで、円滑な交通を阻害する路上駐停車が大きく減少しているものと考えられる。

表 区間別路上駐停車台数の変化

		区間1 【市道橋本104号】	区間2 【市道橋本駅西口 国道16号側】	区間3 【市道橋本駅西口 駅前広場側】	区間4 【市道橋本石神】	区間5 【一般車乗降場 相原高校側】	区間6 【一般車乗降場 駅側】	全区間
前回調査	朝	313	326	571	48	65	158	1,481
	夕	239	329	477	-	206	273	1,524
	計	552	655	1,048	48	271	431	3,005
今回調査	朝	102	189	266	23	51	298	929
	夕	234	263	221	32	201	437	1,388
	計	336	452	487	55	252	735	2,317
差 (今回 - 前回)	朝	-211	-137	-305	-25	-14	140	-552
	夕	-5	-66	-256	32	-5	164	-136
	計	-216	-203	-561	7	-19	304	-688

夕方時間帯は未実施

単位：台

## 5-1-2 アンケート調査からみた効果

### (1) マイカー送迎ドライバーアンケート調査の変化

#### 橋本駅南口までの交通手段

橋本駅南口まで(から)の交通手段について前回調査と比較すると、行きはマイカー送迎の利用が減少し、バス利用が増加している。しかし、帰りの交通手段は、マイカー送迎の利用が増加し、バス利用が減少しており、行きとは逆の結果になっている。

朝ピーク時については、バスの駅アクセス向上(所要時間の短縮等)などの効果によるものと考えられる。また、夕方ピークについては、帰宅時間の不定期性により路線バスが利用しにくいことや、正規乗降場の増設による送迎車両の待ちやすさが大きく向上したことによるものと考えられる。

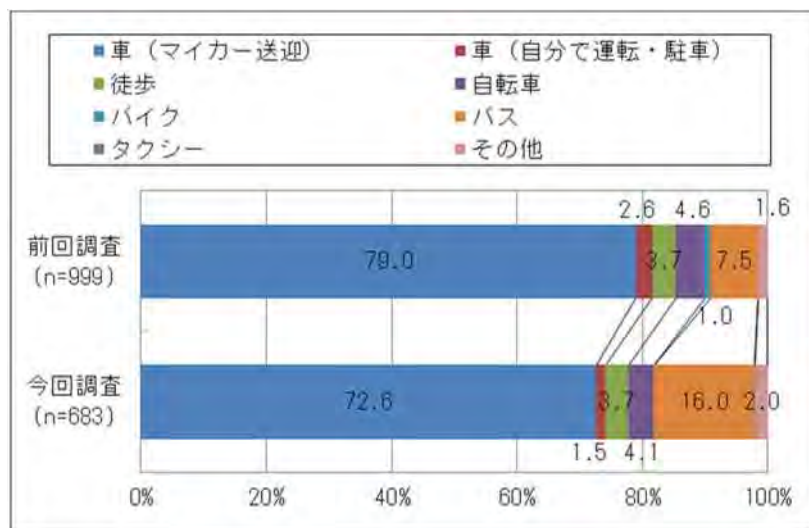


図 橋本駅南口までの行きの交通手段【行き】

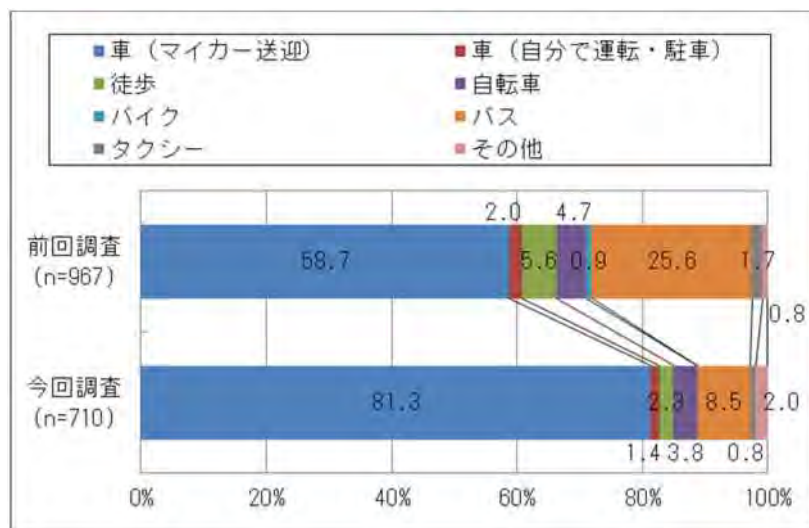


図 橋本駅南口までの帰りの交通手段【帰り】

## 利便性の変化

駅前広場の整備による利便性等の変化は、各項目とも「大変便利+やや便利」が「やや不便+大変不便」を大きく上っており、とくに「バスやタクシーを気にすることがなく安全に乗り降りできる」と「周辺の交通を阻害していないか気にしないで待てられる」が、「大変便利+やや便利」で半数を超えており満足度が高い。一方、「送迎時間が短縮された」は「変わらない」が60.8%と、やや評価が低くなっている。

以上のことより、南口駅前広場のレイアウト変更や一般乗降場の増設などにより、南口での安全性は大きく向上したものと考えられる。

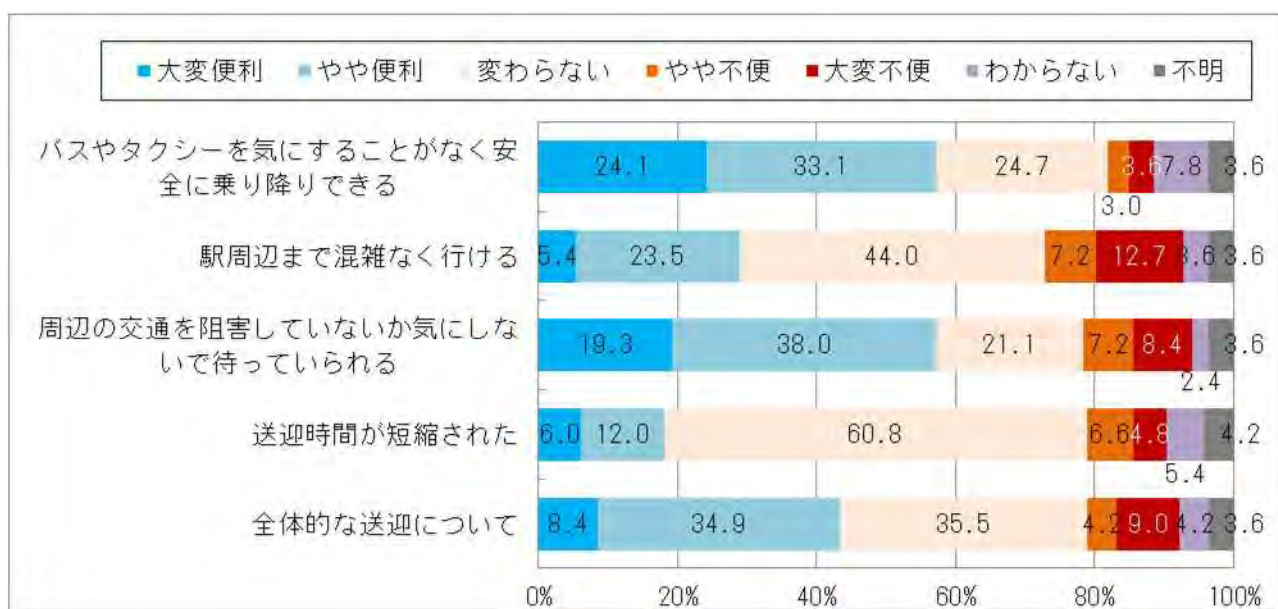


図 利便性等の変化

### マイカー送迎以外での橋本駅アクセスの可能性の変化

マイカー送迎以外で橋本駅へ行くことはできそうかについては、「行くことができそう」、「たまになら行くことができそう」が、前回調査より割合が多くなっている。

バスを利用できない理由をみると、「バスは渋滞などで遅れるから」の選択割合が64.7%から30.0%と大幅に減少しており、周辺道路の整備により交通の分散が図られ、路線バスの駅アクセス性が向上し、マイカー以外でのアクセス可能性は大きく高まったと考えられる。

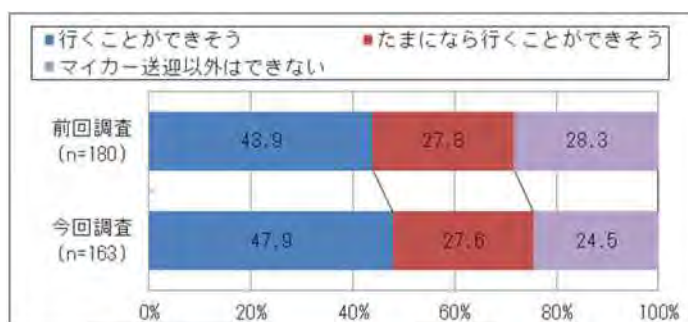


図 マイカー送迎以外での橋本駅アクセスの可能性の変化

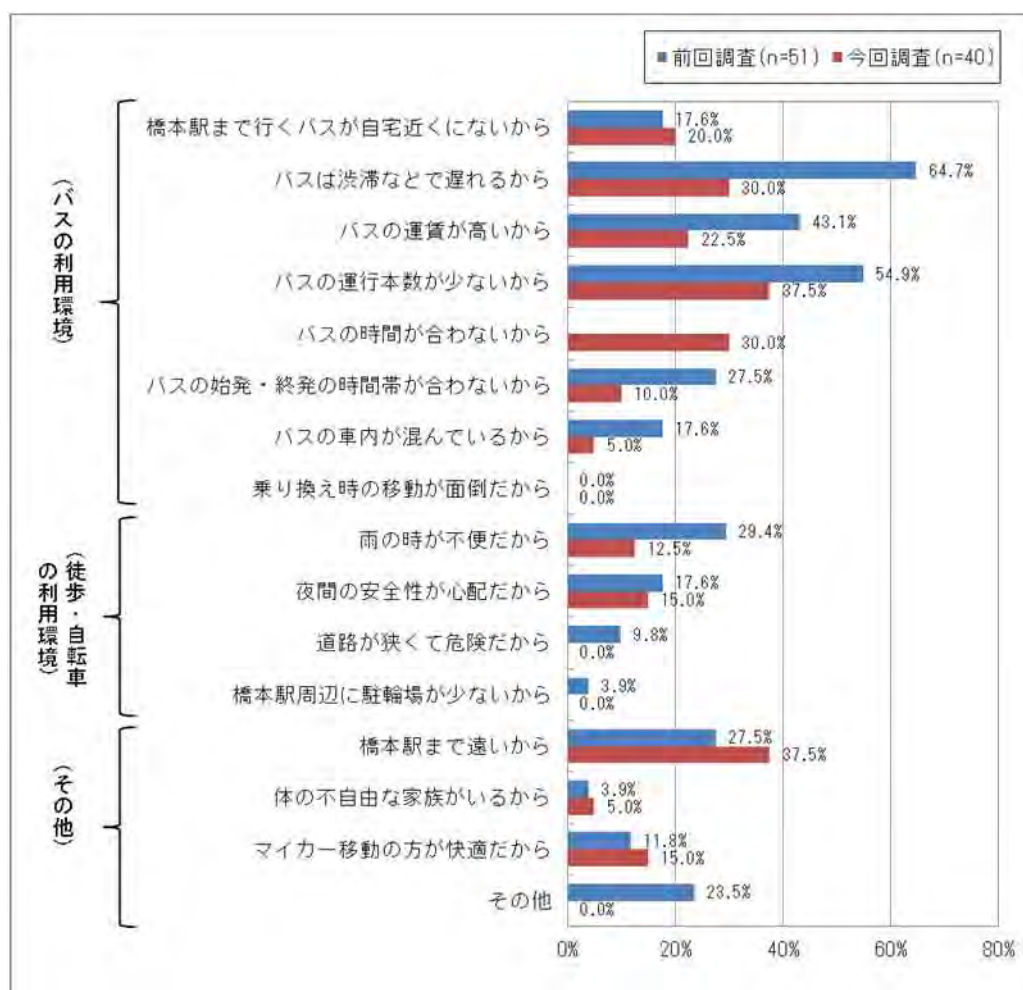


図 マイカー送迎以外できない理由の変化

「バスの時間が合わないから」は前回調査で設問が無いため、今回調査のみとなっている

## (2) 公共交通ドライバーアンケート調査からみた効果

### 橋本駅南口周辺の利便性等の変化

橋本駅南口周辺の利便性については、「バス停やタクシー乗り場にスムーズに車を寄せられるようになった」と思う割合が20%を超えている。一方、「安心して走行できるようになった」は10%程度と評価としては低くなっている。

以上のことより、駅前広場のレイアウト変更は、朝・夕ピーク時におけるバス停やタクシー乗り場へのスムーズな交通に寄与したものと考えられる。

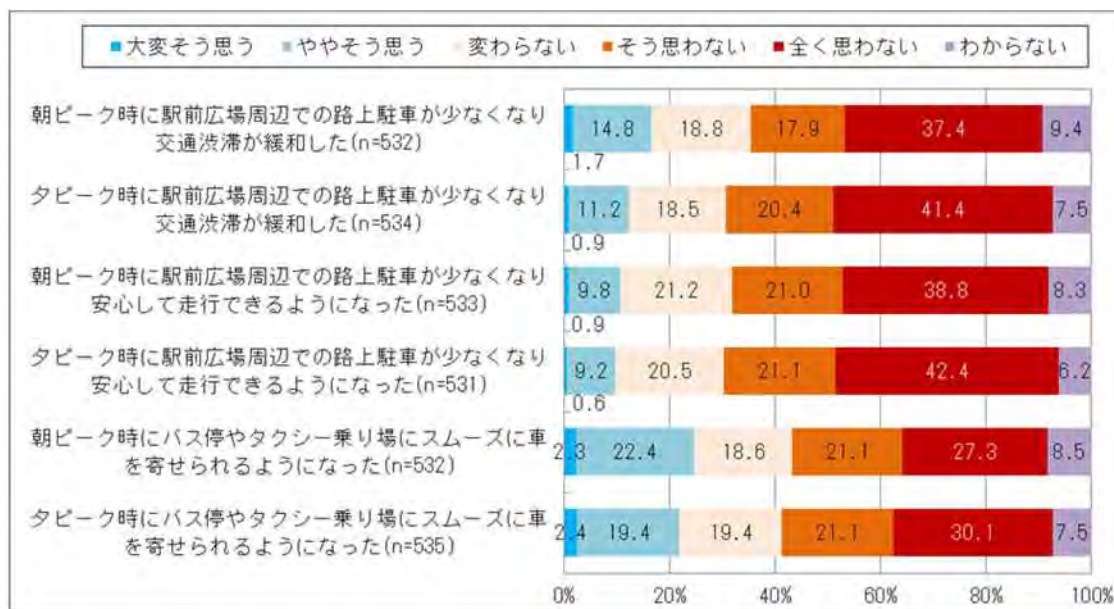


図 橋本駅南口の利便性変化（不明は除く）

### 橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更等に対する評価

橋本駅南口の交通規制や駅前広場のレイアウト変更に対する評価は、「大変良かった+やや良かった」が24.9%、「良い点と悪い点がある」が35.6%、「全く良くない+あまり良くない」が29.4%となっており、マイカー送迎ドライバーのアンケート調査結果と比べ評価が分かれている。

これは、公共交通ドライバーは、毎日、橋本駅周辺を運転しているため、マイカー送迎ドライバーと比べ、評価が厳しくなっているものと考えられる。

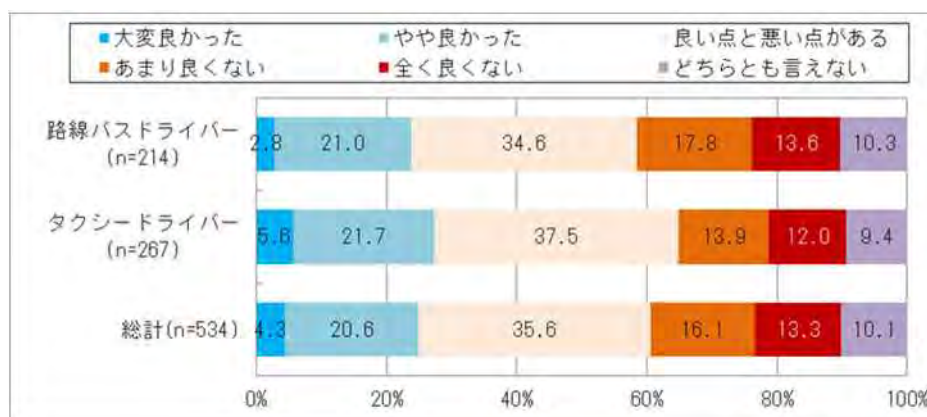


図 橋本駅南口の変更に対する評価

### 5-1-3 その他のデータによる調査からみた効果

#### (1) 路線バス所要時間の変化

緑区合同庁舎前 橋本駅南口へ向かう所要時間の変化

時間帯別の平均所要時間は、9:00～12:00以外の時間帯で減少しており、特に18:00～終発の時間帯は27.0秒（13.5%）減少している。

以上のことより、橋本地区周辺での都市計画道路の整備等に伴い、交通の分散化などが図られたことで、路線バスの駅方面への定時性・速達性が向上しているものと考えられる。

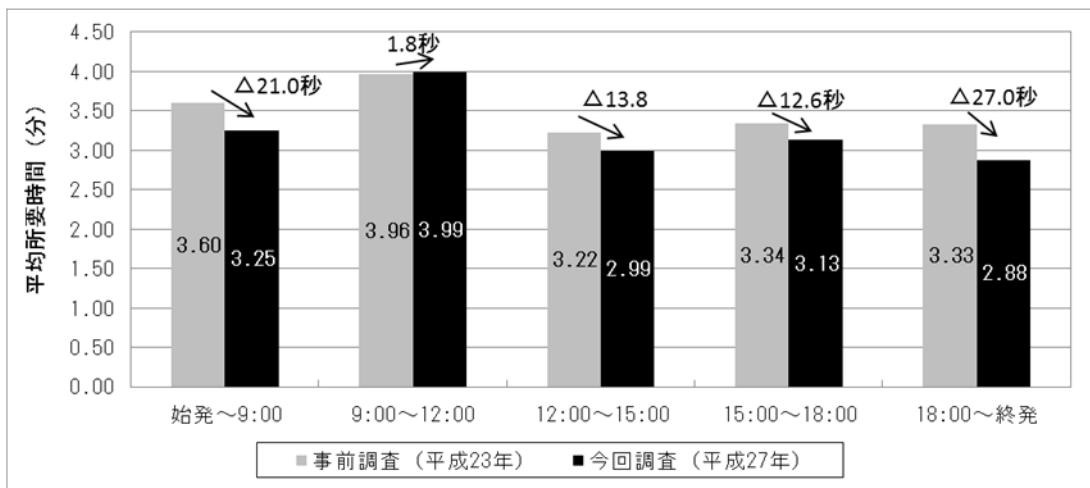


図 時間帯別平均所要時間の比較（緑区合同庁舎前 橋本駅南口）

時間帯は、緑区合同庁舎前バス停通過時刻とする

橋本駅南口 緑区合同庁舎前へ向かう所要時間結果

時間帯別の平均所要時間は、全ての時間帯で増加している。これは、滞留・渋滞長調査でみられた国道16号との交差点での混雑によるものと考えられる。

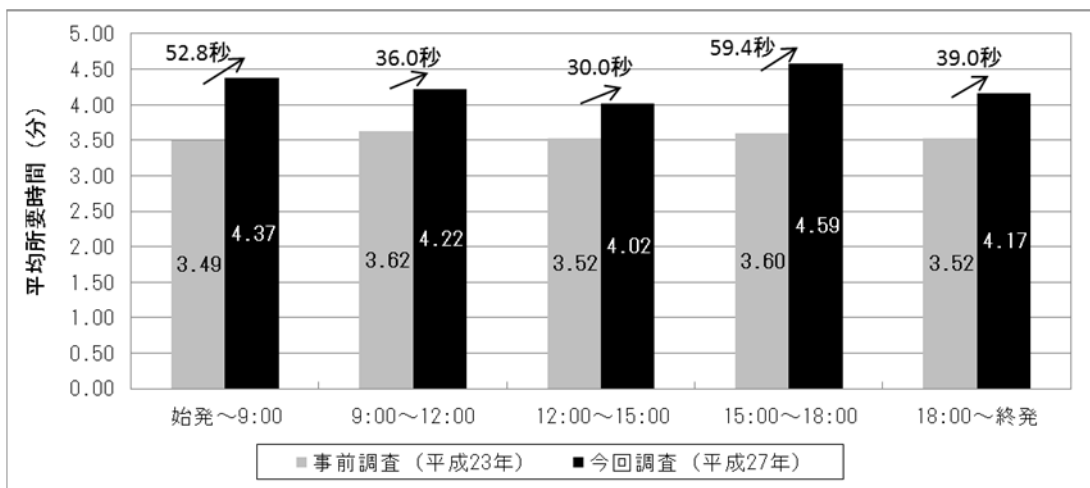


図 時間帯別平均所要時間の比較（橋本駅南口 緑区合同庁舎前）

時間帯は、橋本駅南口バス停発車時刻とする

## (2) 路線バス輸送人員からみた効果

橋本駅に接着する路線バスの系統は、現在南口接着で15系統、北口接着で26系統あり、輸送人員の推移について平成23年度と平成26年度を比較すると、南口接着系統は平成23年度の約388.0万人/年から平成26年度の約394.6万人/年と約6.6万人増加、北口接着系統は平成23年度の約682.7万人/年から平成26年度の約705.2万人/年と約22.5万人増加している。

これは、マイカー送迎ドライバーや路線バスが充実している地域住民等へのモビリティ・マネジメントの継続的な実施に加え、先にみたように路線バスの駅方面への定時性・速達性が向上したことにより、公共交通への利用転換が図られた結果と考えられる。

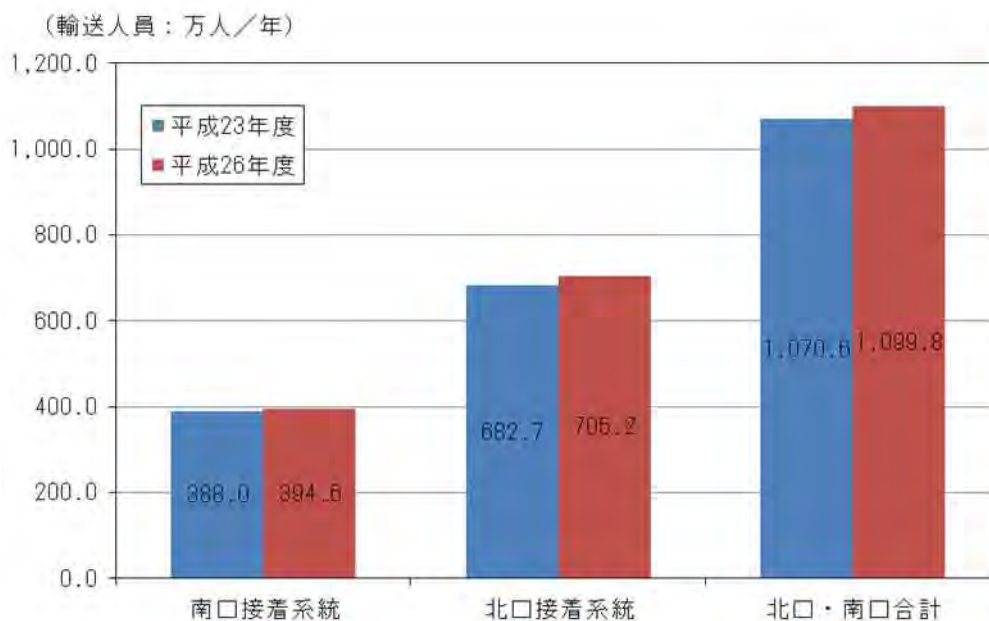


図 橋本駅接着系統の輸送人員の変化

資料) 相模原市



## 5-2 橋本地区 T D M 施策の効果のまとめ

橋本地区 T D M 施策の実施による効果としては、次のように整理される。

周辺道路の整備による交通の分散化により、橋本駅南口へのアクセス性が大きく向上したほか、モビリティ・マネジメントなどの実施により、橋本駅南口へのマイカー送迎利用者の他交通手段への転換が図られ、橋本駅南口の朝・夕ピーク時の自動車交通量が減少した。

橋本駅南口駅前広場のレイアウト変更に伴う正規乗降場の増設や違法駐車を取り締まり等により、正規乗降場の適正利用が図られたことで、駅周辺の路上の駐停車車両は朝ピーク時を中心に大きく減少した。

橋本駅南口周辺での渋滞は、市道橋本駅西口の駅から国道 16 号方向を除き、大きく解消した。(新たに発生したこの渋滞は、国道 16 号との交差点で発生していることより、駅前広場周辺での路上駐停車車両による渋滞ではないものと考えられる。)

橋本駅南口周辺の自動車交通量の減少や渋滞の解消に伴い、駅方向への路線バスの定時性は各時間帯で向上した。

橋本駅南口利用者の 40%以上が、駅前広場の整備により、利便性及び安全性が「良くなった」と回答している。

橋本駅南口を頻繁に利用する公共ドライバーの約 25%は、施策実施前と比較して南口周辺が「良くなった」と回答した一方、約 35%が効果を感じておらず、マイカー送迎ドライバーと比べ評価は低くなっている。この要因としては、マイカー送迎ドライバーをはじめとする一般車両の指定場所以外での路上駐停車によるものと考えられる。

橋本駅に接着する路線バスの輸送人員は、平成 23 年度から平成 26 年度にかけて、南口接着系統では約 6.6 万人増加、北口接着系統では約 22.5 万人増加している。

以上のことにより、橋本地区 T D M 施策の実施により、駅周辺での交通は大きく改善し、アクセス性の向上及び公共交通への利用転換が図られたものと考えられる。しかし、引き続きの課題もあり、より快適で円滑な交通環境の実現に向けては、以下の取組みを継続していく必要がある。

### 駐停車車両対策

指定場所以外での路上駐停車車両が、橋本駅南口周辺における円滑な自動車交通の流れを阻害する大きな要因となっている。

<<必要な取組>>

- ・関係機関と協力した路上駐停車車両の取り締まりの強化
- ・ドライバーの意識改善を促す啓発活動

#### 効率的な正規乗降場の利用促進

実態調査時の正規乗降場の利用状況をみると、多くの送迎車両は、駅側乗降場西側を中心に利用しており、東側や相原高校側の利用車両が少ない。

<<必要な取組>>

- ・ 駅側乗降場東側や相原高校側の正規乗降場の利用を促す周知等

#### 公共交通への利用転換等の促進

橋本駅南口利用者に対するモビリティ・マネジメントの実施効果は、駅周辺での自動車交通量の減少につながっているものと考えられる。

<<必要な取組>>

- ・ 継続的なモビリティ・マネジメントの実施