

事案調書(決定会議)

審議日 令和3年11月10日

| | | | | | | | | |
|-----------------|--|----|---------|---|------|---|-----|----|
| 案件名 | 次期相模原市総合都市交通計画の策定について | | | | | | | |
| 所管 | 都市建設 | 局区 | まちづくり推進 | 部 | 交通政策 | 課 | 担当者 | 内線 |
| 審議事項 | 次期相模原市総合都市交通計画の策定について | | | | | | | |
| 決定会議 | ○ 継続審議とする。 | | | | | | | |
| 審議結果 (政策課記入) | <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路ネットワーク図の記載内容について再考すること。 ・大西大通り線の取扱について、新道路整備計画などその他計画との関わりも含め整理すること。 | | | | | | | |

事案概要 / 事業の実施期間

平成24年3月に策定した「相模原市総合都市交通計画」及び「相模原市バス交通基本計画」の計画期間が本年度をもって満了することから、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として、両計画を一本化し、相模原市総合都市交通計画を策定するもの。
 【計画期間】令和4年度～令和13年度までの10年間

事業スケジュール / 事業経費・財源 / 必要人工

○事業スケジュール

| | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 |
|------|--------|----|------|------|------|-------|------|
| 実施内容 | 議会情報提供 | | | | | | |
| | パブコメ | | | | | | |
| | 活性化協議会 | | | | | | |
| | 計画策定 | | 事業実施 | 事業実施 | 事業実施 | 事業実施 | 事業実施 |
| | | | | | | 中間見直し | |

○事業経費・財源

(千円)

| 項目 | 補助率/充当率 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 |
|-----------|---------|----|----|----|----|----|----|----|
| 事業費(費) | | | | | | | | |
| うち任意分 | | | | | | | | |
| 特財 | | | | | | | | |
| 国、県支出金 | | | | | | | | |
| 地方債 | | | | | | | | |
| その他 | | | | | | | | |
| 一般財源 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| うち任意分 | | | | | | | | |
| 捻出する財源 | | | | | | | | |
| 一般財源拠出見込額 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

捻出する財源概要...

○必要人工(事業実施に当たり、新たな人員配置を求める場合のみ記入)

(人工)

| 項目 | | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 |
|-----------|-------|----|----|----|----|----|----|----|
| 実施に係る人工 | A | | | | | | | |
| 局内で捻出する人工 | B | | | | | | | |
| 必要な人工 | C=A-B | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

局内で捻出する人工概要 ...

| | | | | | | |
|-------------|-----------|----|--------|----------------|----------|----|
| 日程等 調整事項 | 条例等の調整 | なし | 議会提案時期 | | 報道への情報提供 | なし |
| | パブリックコメント | あり | 時期 | 令和3年12月～令和4年1月 | 議会への情報提供 | 部会 |

| 事前調整、検討経過等 | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| 調整部局名等 | 調整内容・結果 |
| 庁議 | 策定スケジュール及び検討体制について(R1.5) |
| 関係課長会議 (総合都市交通計画等策定会議) | 次期相模原市総合都市交通計画の策定について(R1.10～R3.8 全7回) |
| 地域交通活性化協議会 | 次期相模原市総合都市交通計画の策定について(R1.8～R3.9 全7回) |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

備考

【策定スケジュール】
 令和3年12月 議会への情報提供(部会)
 パブリックコメント実施
 (12月中旬から1月中旬予定)
 令和4年 3月 計画策定

【検討体制図】

地域交通活性化協議会

学識経験者
 一般社団法人神奈川県バス協会
 一般社団法人神奈川県タクシー協会
 東日本旅客鉄道(株)横浜支社
 東日本旅客鉄道(株)八王子支社
 小田急電鉄(株)
 京王電鉄(株)
 神奈川中央交通(株)
 京王電鉄バス(株)
 富士急バス(株)
 国土交通省関東地方整備局都市整備課
 国土交通省関東地方整備局相武国道事務所
 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局
 神奈川県警察本部交通部交通規制課
 相模原市自治会連合会
 相模原商工会議所
 社会福祉法人相模原市社会福祉協議会
 一般社団法人相模原市観光協会
 公募市民
 相模原市都市建設局道路部
 相模原市都市建設局まちづくり推進部

地域交通部会

学識経験者
 一般社団法人神奈川県タクシー協会
 神奈川中央交通(株)
 京王電鉄バス(株)
 富士急バス(株)
 国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局
 神奈川県警察本部交通部交通規制課
 庁内関係課

※ 活性化協議会の前段階でバス、タクシー、コミュニティ交通等に重点を置き検討を進める。

10/14
調整会議

・主な意見等

(人事・給与課長)基準値が平成30年度のものもあるが、これが最新の数値なのか。また、次回の基準値が示されるタイミングと達成評価の時期の整理は。

(交通政策課長)一部、東京都市圏におけるパーソントリップ調査の結果を基に評価をする予定としており、その結果が10年ごとに出る。次回は令和10年となるので、評価のタイミングはその状況を見る必要があると考えている。

○(経営監理課長)成果指標は今回初めて出るものなのか。現計画から継続はあるか。

(交通政策課担当課長)現計画では類似したモニタリング指標などはあるが、成果指標としての内容は新たなものとしている。

○(経営監理課長)市民の外出率低下は本市独自のものか、それとも全国的なものか。また、その要因はどのように考えているか。

(交通政策課長)表にあるとおり東京都市圏全体で低下している。インターネットで買い物ができるようになったことなどが要因と考えている。

○(経営監理課長)市内道路における混雑度の評価は、道路交通センサスは何年ごとに更新か。

(交通政策課長)高速道路のインターを中心に物流の影響もあり、引き続き混雑が生じている。道路交通センサスは5年更新である。

○(経営監理課長)中山間地域の交通をとらえた施策はどこか。

(交通政策課長)コミュニティ交通は中山間地域を想定しているものが多い。また、小さな交通も中山間地域を想定したものである。

○(総務法制課長)新しい交通システムに関する記載は現計画にはなかったか。また、小田急多摩線延伸を含め大きな絵姿は変更なしと理解してよいか。

(交通政策課担当課長)絵姿に大きな変更はない。新たな交通システムは構想として現計画には記載している。

○(政策課長)指標の進行管理はどのようにやっていくのか。

(交通政策課長)地域交通活性化協議会に諮りながら進行管理を行う。

○(政策課長)この計画期間の10年が法令等の定めでなければ、市総合計画と期間を合わせるなどした方がよいとも思うが、いかがか。

(交通政策課長)計画期間の変更は可能であるが、計画策定の元となるデータが得られる時期との整理も必要である。感覚として、市総合計画よりも少し後に計画をまとめる方がよいと考えている。また、都市計画マスタープランなどの計画との関連が強いこともある。

・結果

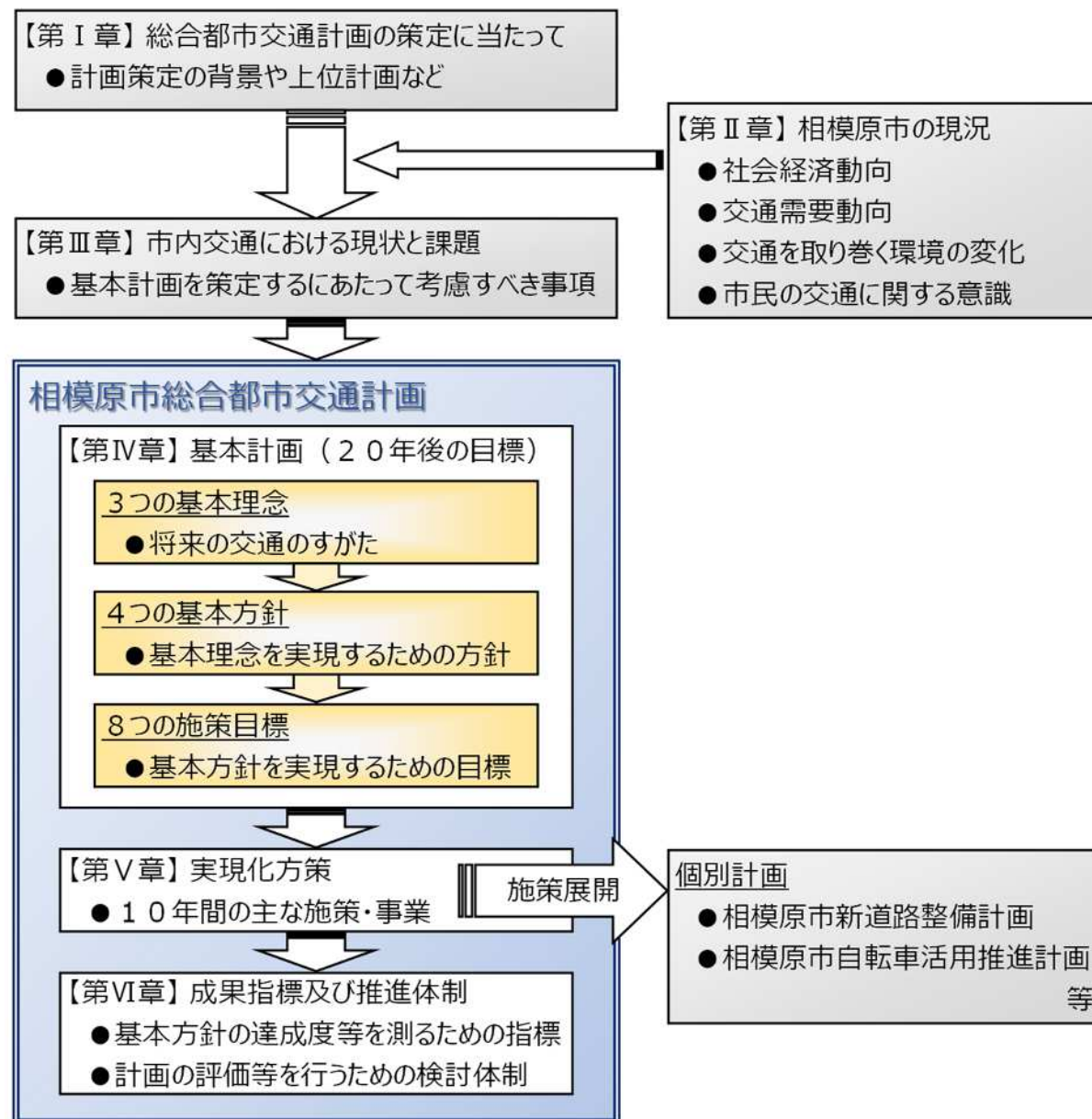
○原案のとおり上部会議に付議する。

ただし、現計画における成果指標等に対する評価等の整理を行うこと。

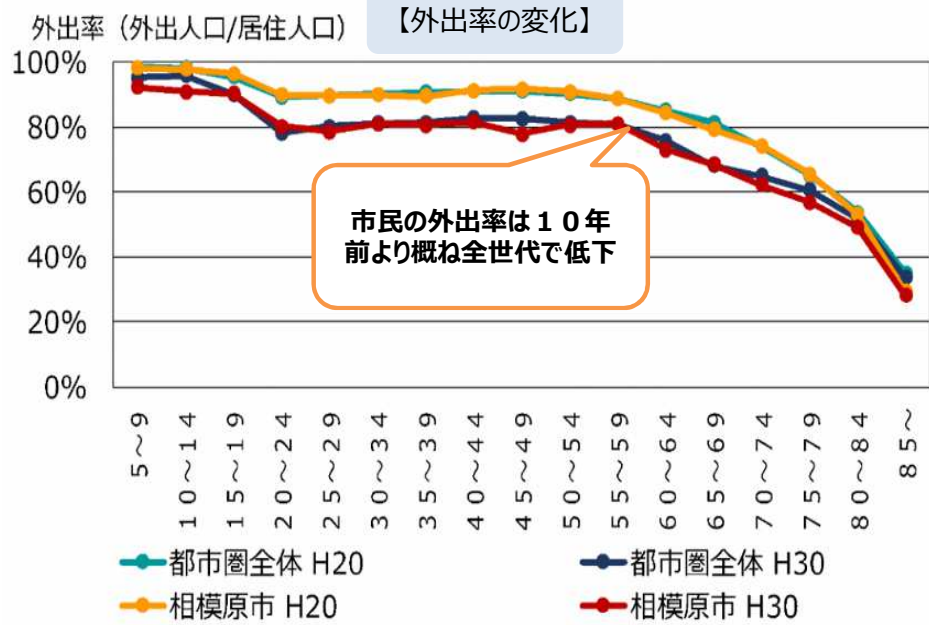
次期相模原市総合都市交通計画について

計画の構成

- 計画期間は、令和4年度から令和13年度までの10年間。
- 本計画は、20年後の将来を見据えた「基本計画（基本理念・基本方針・施策目標）」及び計画期間で実施する施策・事業を、実施主体やスケジュールとともに整理した「実現化方策」で構成。



交通を取り巻く環境の変化



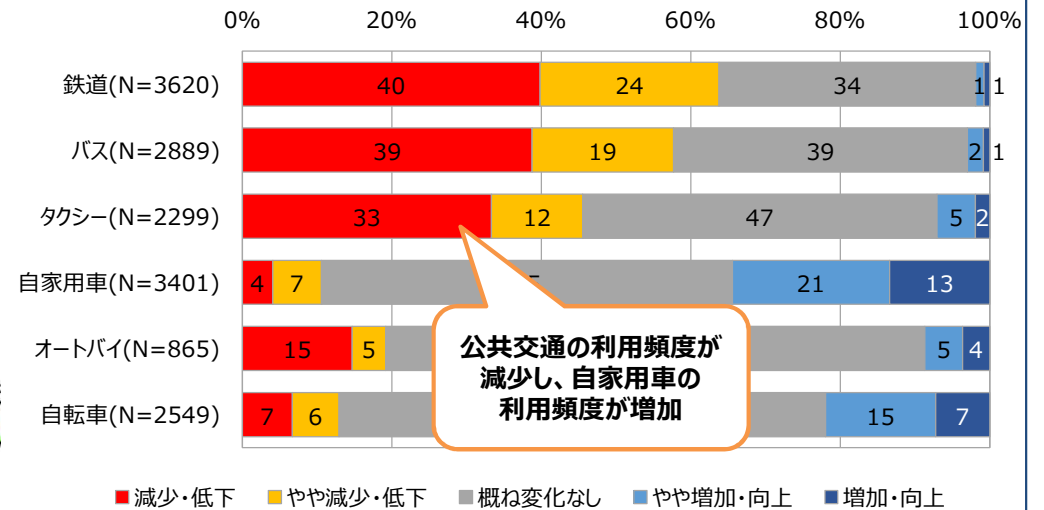
第6回東京都市圏パーソントリップ調査（H30）



【市内道路における混雑度】



【コロナ禍における交通手段の変化】

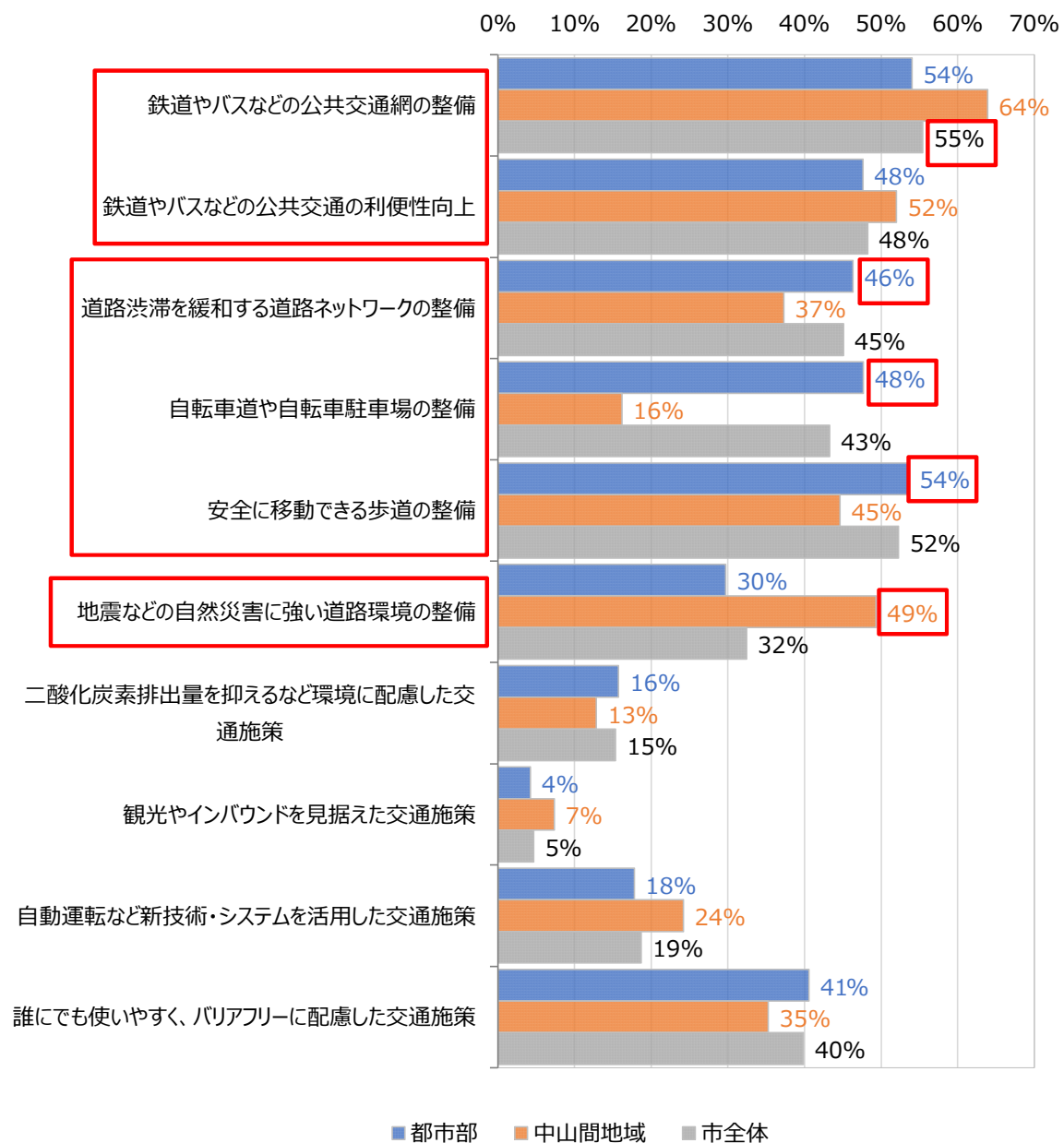


新型コロナウイルス感染症の影響による生活意識等の変化に関する調査（R2）（相模原市）

交通を取り巻く環境の変化

- 将来の交通環境に対する要望として、公共交通網の整備や利便性向上を望む声が多い。
- 都市部と中山間地域では交通環境に求める内容が異なっており、都市部では道路ネットワークや自転車道等の整備のほか、安全な歩行環境を求める声が多い一方、中山間地域では、地震などの自然災害に強い道路環境の整備を求める声が多くなっている。

【地域別の将来の交通環境について取り組んでほしいこと】



市内交通における課題・基本理念

市内交通における課題

【利便性・持続性】

- 多様化する移動ニーズや公共交通サービスに対する市民ニーズ等を踏まえ、**誰もが移動しやすい効率的な交通体系の確立**が求められる。
- 人口減少社会の到来、少子高齢化の進展等を踏まえ、今後、日常生活を支える交通手段を維持・確保するためにも、**地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保**が求められる。

【賑わい・交流】

- 首都圏南西部における広域交流拠点としてのポテンシャル向上に向け、リニア中央新幹線の開業等を見据えた**広域交通ネットワークの形成**が求められる。
- 商業施設の撤退や新型コロナウイルス感染症等の影響により市の中心市街地への来訪者が減少していることを踏まえ、**賑わいの創出や市の活性化に資する取組**が求められる。

【移動性・安心・安全】

- 一部道路では混雑が生じておりバス遅延の要因となっていることを踏まえ、地域の交通状況に応じた**円滑で快適な自動車交通の実現**が求められる。
- 安全に移動できる環境整備に対する市民ニーズを踏まえ、**誰もが安心して外出できる移動環境の確保**が求められる。
- 近年頻発している自然災害の影響による被害等を踏まえ、**災害に強い交通環境の整備**が求められる。

【環境】

- 地球規模での温暖化対策が求められていることを踏まえ、環境負荷の少ない自動車の普及や、**過度にマイカーへ依存しないライフスタイルやワークスタイルの実現に向けた取組**が求められる。

基本理念

**誰もが移動しやすく
外出したくなる交通環境**
～移動に関する高い利便性と安全・安心～

**過度に車に依存することなく、
多様な移動手段を選択できる
持続可能な社会**
～環境配慮と持続可能性～

**賑わいあるまちづくりを支える
交通体系**
～交流の促進～

交通ネットワーク方針図

○ 基本理念の実現に寄与する市内の交通軸を設定。

【鉄道・バスネットワーク】

リニア中央新幹線事業との連携を引き続き進めるとともに、小田急多摩線の延伸やJR相模線の複線化等を促進。

バス交通については、利用者が多く交通結節機能を備える「ターミナル」や「サブターミナル」を位置付けるとともに、輸送人員や運行本数、移動実態等を踏まえて「基幹バス路線」、「幹線バス路線」を設定。



| 凡例 | |
|------|------|
| 鉄道関連 | バス関連 |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

【幹線道路ネットワーク】

周辺都市との接続に留まらない広域的な機能を有する国道16号、国道20号、国道129号、相模原津久井連絡道路を広域的な主要幹線道路とし、周辺都市や市内の拠点間を結ぶ国道412号、国道413号、県道52号などを主要幹線道路に位置付け。



| 凡例 | |
|----|--------------|
| | 自動車専用道路 |
| | 自動車専用道路 (構想) |
| | 主要幹線道路 (広域) |
| | 主要幹線道路 |
| | 幹線道路 |
| | IC・JCT |
| | 2車線 |
| | 4車線 |
| | 6車線 |

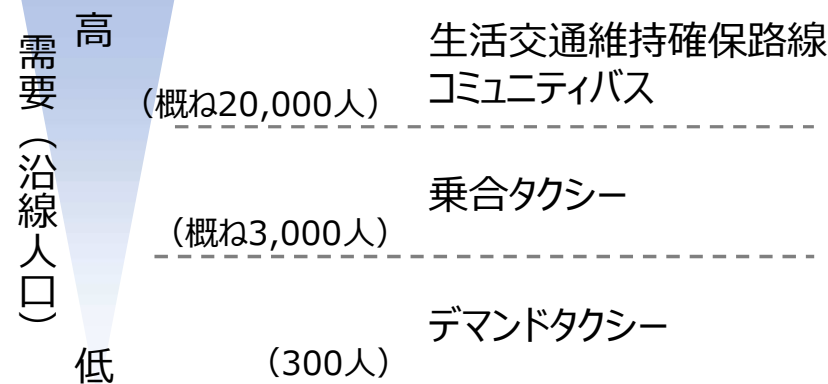
コミュニティ交通計画

○ 「交通不便地域」には、コミュニティ交通の導入を可能とし、導入に関する各種条件を設定。コミュニティ交通が真に必要とされ、利用が見込まれる地域であるとともに、住民が主体となり行政や交通事業者との協働により利用促進等に取り組むことのできる地域に導入を検討。

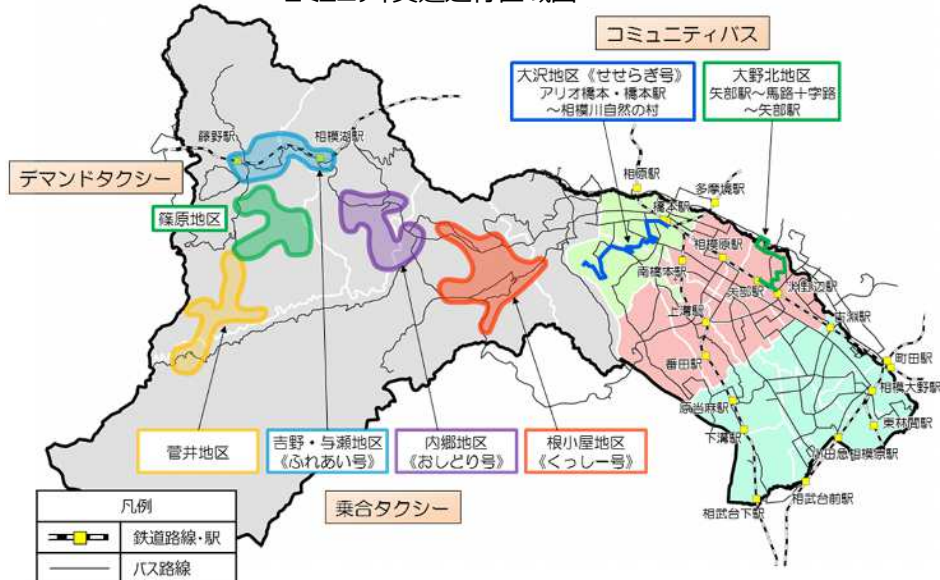
【コミュニティ交通の定義】

◇ 高齢化の進行や運転免許証の返納者の増加等に伴い、今後増加が見込まれる移動制約者の日常生活に必要な移動手段

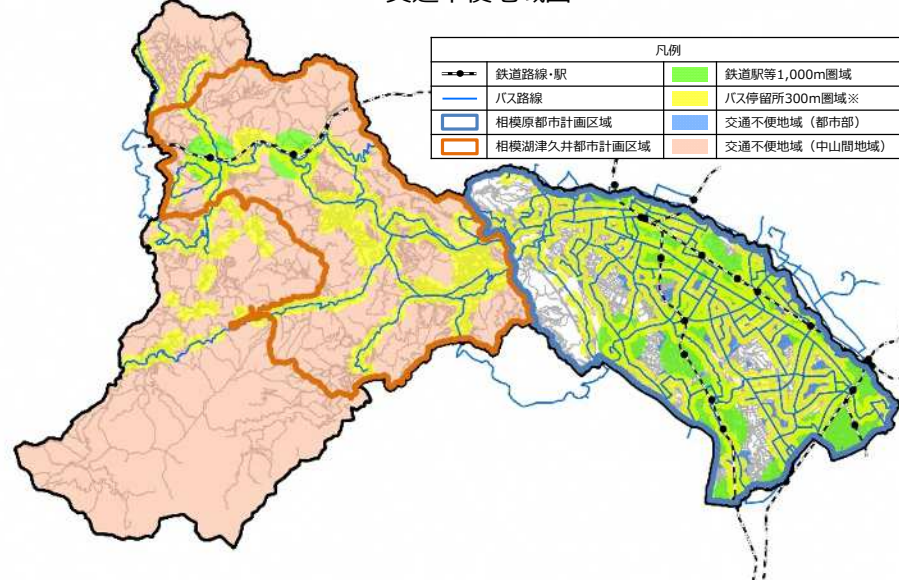
◇ 民間バス路線等を補完し、地域住民、交通事業者、相模原市の協働により維持確保を行う公共交通



コミュニティ交通運行区域図



交通不便地域図

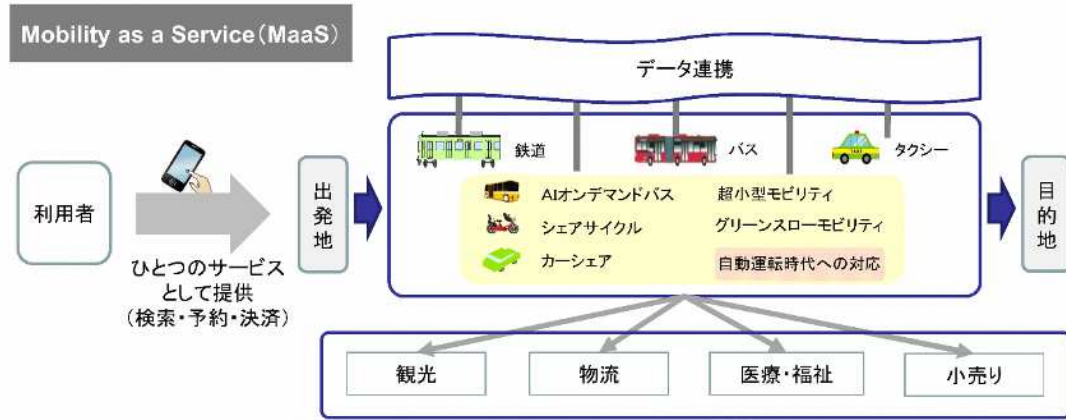


※平成31年4月から実証運行を開始したデマンド交通は、本計画において、菅井地区は乗合タクシー、篠原地区はデマンドタクシーと位置づけ運行を継続

実施施策（基本方針1）

| 基本方針 成果指標 | 施策目標 | 施策 | モニタリング指標 |
|---|---|---|--|
| 1 誰もが移動しやすく、 将来にわたり持続可 能な交通体系の確立 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">公共交通 利用分担率</div> | (1) 地域を結ぶ利便性が高く 効率的な公共交通体系 の確立 | ① 鉄道路線の輸送力増強 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者数 公共交通圏域内人口 基幹・幹線バス運行水準 地域別公共交通利用者数 ターミナルの乗降車数 タクシー車両数 |
| | | ② バス路線の輸送力確保 | |
| ③ まちづくりに合わせたターミナル及び公共交通網の再編 | | | |
| ④ 乗り継ぎ拠点となるターミナルや乗降場等の機能強化 | | | |
| ⑤ 公共交通の分かりやすさの向上 | | | |
| ⑥ 新たなモビリティサービスの活用 | | | |
| ⑦ 運転士確保に向けた取組 | | | |
| (2) 地域の実情に応じた持続 可能な移動手段の確保 | ① 公共交通の圏域外に対する移動手段の確保 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の公費負担額 コミュニティ交通 運行継続基準に対する達成率 交通不便地域の状況 | |
| | ② 小さな交通の検討実施 | | |

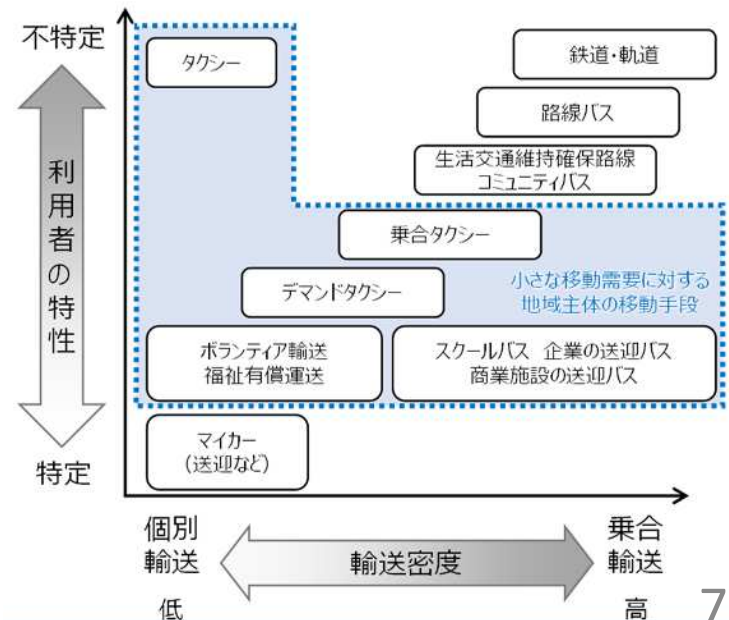
【MaaSイメージ図】



地域が抱える課題の解決

| | | | |
|------------------------|---------------------------------|----------------------|------------|
| 地域や観光地における 移動の利便性向上 | マイカー依存からの 脱却と既存公共交通の 有効活用 | 高齢者の外出機会の 確保や交通安全 | スマートシティの実現 |
|------------------------|---------------------------------|----------------------|------------|

【小さな交通イメージ図】



実施施策（基本方針2）

| 基本方針 成果指標 | 施策目標 | 施策 | モニタリング指標 | |
|--|--------------------------|-------------------------|---|--|
| 2 誰もが快適に安全で 安心して移動できる 交通環境の整備 | (3) 円滑で快適な交通 環境の実現 | ① 交通集中地域における渋滞対策 | ・道路混雑度 ・都市計画道路整備延長 ・自転車通行環境整備率 ・市内ターミナル間における バス遅れ時間 | |
| | | ② 幹線道路の整備 | | |
| | | ③ 自転車通行環境の整備 | | |
| | (4) 安全・安心な移動 環境の確保 | ① 交通のバリアフリー化・安全対策の促進 | ・ホームドア設置件数 ・段差解消対応駅数 ・案内設備等設置駅数 ・ノンステップバス導入台数 ・ユニバーサルデザイン導入台数 ・高齢者・自転車交通事故件数 ・生活道路の安全対策件数 | |
| | | ② 道路通行環境の整備 | | |
| | (5) 災害に強い交通環 境の整備 | ① 交通施設の安全対策 | ・交通事業者と連携した駅前混乱 対策に係る訓練の実施件数 ・都市計画道路整備延長 ・災害防除工事の実施箇所数 ・無電柱化整備率 | |
| | | ② 発災時に向けた連携強化 | | |
| | | ③ リダンダンシー機能の強化 | | |
| | | ④ 災害に強い道路の構築 | | |
| | 市内交通 事故件数 | | | |

【交通集中地域における渋滞対策－TDMのイメージ】

TDM（交通需要マネジメント）とは、自動車利用者の交通行動の変更（時間、経路、手段、利用の方法、発生源の調整等）を促すことで、自動車利用の抑制を図り、道路交通混雑を緩和させる手法



実施施策（基本方針3・4）

| 基本方針 成果指標 | 施策目標 | 施策 | モニタリング指標 |
|--|------------------------------|-----------------------------|---|
| 3 賑わいを創出する 交通ネットワークの構築 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">市内3拠点 滞在時間</div> | (6) 広域的な移動を支える交通ネットワークの構築 | ① リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備 | <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路整備延長 さがみ縦貫道 I C 出入交通量 高速バス運行系統数 (運行本数・輸送人員) |
| | | ② 小田急多摩線延伸の促進 | |
| ③ 広域的な道路ネットワークの形成 | | | |
| ④ 都市間高速バスの確保 | | | |
| | (7) 拠点の賑わいに寄与する交通環境の形成 | ① 拠点の賑わいや地域活性化に資する取組 | <ul style="list-style-type: none"> 市内3拠点の地価公示価格 市内3拠点の歩行者数、来街者に占める公共交通利用割合 入込観光客数 |
| 4 環境にやさしい 交通の促進 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">自動車由来 二酸化炭素 排出量削減率</div> | (8) 環境に配慮した移動手段選択の促進 | ① 公共交通の利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> 利用促進活動の取組件数 自動車交通量・自動車保有台数 道路混雑度 |
| | | ② 次世代エネルギーの活用や環境にやさしい移動の促進 | |



成果指標

- 本計画の達成状況を確認するため、4つの基本方針ごとに成果指標と目標値を設定するとともに、施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、事業の見直し、改善を行う。

| 基本方針 | 成果指標 | 単位 | 基準値 (基準年次) | 目標値 (令和13年度) |
|-------|--|----|---|-----------------|
| 基本方針1 | 公共交通利用分担率 ⇒「公共交通の利用分担率」を指標とすることで、公共交通の持続性や利用促進などの交通環境整備等の施策の効果を測ります。 (代表交通手段分担率における鉄道、バス、タクシー、コミュニティ交通の合計を基準値とする) | % | 24.7% (平成30年度) | 基準値以上 |
| 基本方針2 | 市内交通事故件数 ⇒「市内で発生した交通事故件数」を指標とすることで、安全で安心な交通環境整備の進捗を測ります。 | 件 | 2,215 (令和元年度) | 1,650 (-25%) |
| 基本方針3 | 市内3拠点の滞在時間 ⇒「市内3拠点駅周辺の来訪者の滞在時間」を指標とすることで、拠点での賑わい創出に向けた取組の効果を測ります。 | 分 | 橋本駅：106 相模原駅：102 相模大野駅：81 (平成30年度) | 基準値以上 |
| 基本方針4 | 自動車由来の二酸化炭素排出量削減率 ⇒「自動車に係る二酸化炭素排出量の削減率」を指標とすることで、環境にやさしい交通の促進に向けた取組の効果を測ります。 | % | 100 (令和元年度) | 84 (-16%) |

事案調書(決定会議)

審議日 令和3年11月10日

| | | | | | | | |
|-------------|--|----|----|---|------|------|----|
| 案件名 | 第2次相模原市新道路整備計画の策定について | | | | | | |
| 所管 | 都市建設 | 局区 | 道路 | 部 | 道路計画 | 課担当者 | 内線 |
| 審議事項 | 第2次相模原市新道路整備計画の策定について (庁議で決定したいこと及び想定(希望)している結論) | | | | | | |
| 決定会議 | ○継続審議。 | | | | | | |
| 審議結果(政策課記入) | ・資料編のその他関連整備事業の記載方法について再考すること。 ・優先整備箇所分類について整理すること。 | | | | | | |

事案概要 / 事業の実施期間

主要な道路の計画的な整備を目的として平成22年4月に策定した「相模原市新道路整備計画」については、平成29年3月の改定を経て5年が経過するところであるが、この間も、道路を取り巻く環境や社会情勢が大きく変化していることを踏まえ、上位計画等と整合を図りながら、計画的かつ効率的な道路整備に取り組むため、計画内容を見直し、「第2次相模原市新道路整備計画」として策定するもの。

事業スケジュール / 事業経費・財源 / 必要人工

○事業スケジュール

| | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | |
|------|--|-------------------------------------|----|----|----|----|----|-----|--|
| 実施内容 | R3.10 調整会議 R3.11 決定会議 R3.12 建設部会 R3.12~R4.1 パブリックコメント R4.3 計画改定 | (参考)第2次新道路整備計画改定後の計画スケジュール・改定時期 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

○事業経費・財源

(千円)

| 項目 | 補助率/充当率 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
|-----------|---------|----|----|----|----|----|----|-----|
| 事業費(費) | | | | | | | | |
| うち任意分 | | | | | | | | |
| 特財 | | | | | | | | |
| 国、県支出金 | 55%想定 | | | | | | | |
| 地方債 | 90% | | | | | | | |
| その他 | - | | | | | | | |
| 一般財源 | | | | | | | | |
| うち任意分 | | | | | | | | |
| 捻出する財源 | | | | | | | | |
| 一般財源拠出見込額 | | | | | | | | |

今後想定される年間事業費の推移をモデル化

計画期間：10年間

捻出する財源概要...

○必要人工(事業実施に当たり、新たな人員配置を求める場合のみ記入)

(人工)

| 項目 | | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 |
|-----------|-------|----|----|----|----|----|----|----|
| 実施に係る人工 | A | | | | | | | |
| 局内で捻出する人工 | B | | | | | | | |
| 必要な人工 | C=A-B | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

局内で捻出する人工概要 ...

| | | | | | | |
|-------------|-----------|----|--------|---------|----------|---------------|
| 日程等 調整事項 | 条例等の調整 | なし | 議会提案時期 | | 報道への情報提供 | 資料提供 |
| | パブリックコメント | あり | 時期 | 令和3年12月 | 議会への情報提供 | 部会 令和3年12月 |

| 事前調整、検討経過等 | |
|----------------|--------------------------------------|
| 調整部局名等 | 調整内容・結果 |
| 都市建設局まちづくり推進部 | 各計画との整合、関連する道路整備箇所の記載方法、事業名称等の調整〔済〕 |
| 都市建設局広域交流拠点推進部 | 関連する道路整備箇所の記載方法、事業名称等について調整〔済〕 |
| 都市建設局道路部 | 整備計画に記載する道路整備箇所について調整〔済〕 |
| 市長公室総合政策部 | 計画改定に向けた調整、関連する道路整備箇所の記載方法等について調整〔済〕 |
| 財政局財政部 | 計画改定に向けた調整〔済〕 |
| 市民局 | 関連する道路整備箇所の記載方法、事業名称等について調整〔済〕 |
| | |
| | |
| | |

| | |
|---------------|--|
| 備考 | 令和3年10月 調整会議 / 11月 決定会議 / 12月 建設部会への説明、パブリックコメント実施 |
| | 令和4年3月 改定 (計画期間:令和4年4月～令和14年3月) |
| | 整備計画に記載の事業の推進に当たっては、社会資本整備総合交付金、起債等を充当 |
| 10/14 調整会議 | <p>・主な意見等</p> <p>(人事・給与課長)関連プロジェクトは計画の対象範囲から外れるということか。</p> <p>(道路計画課長)まちづくり関連の事業も含まれるので、各事業の熟度を含め、入り口を分けている。計画としては含めて整理しているが、事業費は含めていない。</p> <p>○(総務法制課長)麻溝台・新磯野地区整備推進事業のこの計画での評価は、当該事業の開始時期が不透明だが、整合が図れるのか。</p> <p>(道路計画課長)事業の進捗による影響が出ないよう都市計画決定がされている部分のみ記載することで整理した。</p> <p>○(経営監理課長)整備のクラス分けによる優先順位は分類ごとと理解してよいか。また、大規模事業評価に該当する道路はあるか。</p> <p>(道路計画課長)優先順位はそのとおり。また、資料の一覧表 24の宮上横山線は大規模事業評価に該当することが想定される。</p> <p>○(人事・給与課長)優先順位に入っていない道路の取扱は、この計画の中で触れておいた方がいいのではないか。</p> <p>(道路計画課長)100か所近くが検討路線となっており、現計画は載せていたが今回は5年での見直しとなるのでそこで改めて検討することとした。</p> <p>(道路計画課総括副主幹)本編に載せることで優先順位が高い路線と期待値が同等に見えてしまっていたので、今回は資料編として整理している。</p> <p>○(経営監理課長)大西大通り線の扱いはどのように整理しているか。</p> <p>(道路計画課長)本編に記載はないが、資料編の関連プロジェクトとして記載している。</p> <p>○(政策課長)欠席の財政課長から、大西大通り線は庁議結果が判明していない段階では本計画への記載は難しいといった議論がなされ、記載されないものと理解していたが、記載した理由は。</p> <p>(道路計画課長)大西大通り線の記載理由は都市マスタープランとの整合の中で記載した。</p> <p>(道路計画課総括副主幹)広域交流拠点計画にも載っているのに記載しないことで整合が図れないと判断した。</p> <p>○(人事・給与課長)大西大通り線は広域交流拠点推進事業においても除かれているため、本計画への記載は難しいのではないか。</p> <p>○(政策課長)決定会議に上げるに当たって、大西大通り線は削除する必要がある。</p> <p>(2)結果</p> <p>○原案を一部修正し、上部会議に付議する。</p> <p>大西大通り線について、資料編の記載を削除すること。</p> |

第2次相模原市新道路整備計画の 策定について

都市建設局 道路部 道路計画課
令和3年11月10日 決定会議



第2次相模原市新道路整備計画の概要

相模原市新道路整備計画とは

広域交通ネットワークの形成に向け、整備箇所を選択と集中を図り、効率的かつ効果的な整備を進めることを目的としてH22に策定

策定(改定)の目的

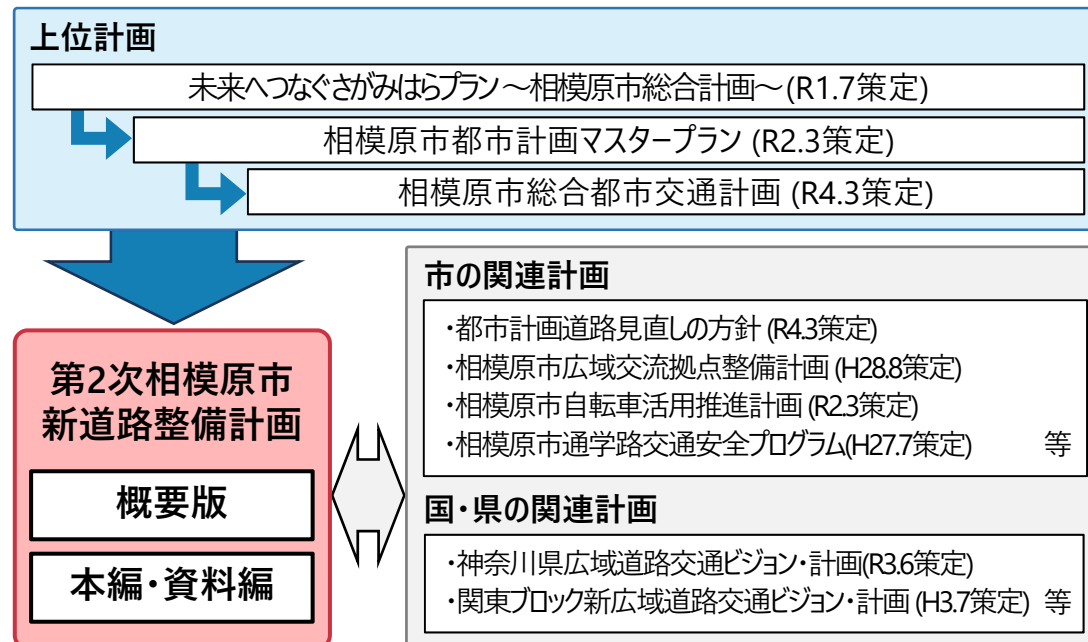
全国的な広域道路ネットワーク構築の動向
近年の気象災害の激甚化・頻発化
交通安全に対する社会の意識の高まり

道路に対する
ニーズの変化

改定
ポイント

生産年齢人口の減少や社会保障費の増加等により、持続可能な行財政運営が必要な段階

計画の構成

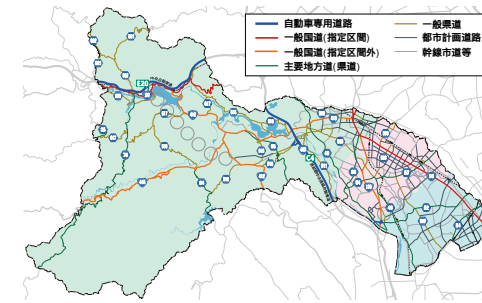


計画の期間

- R4年度からR13年度までの10年間
- 厳しい財政状況や社会情勢等の変化を考慮し、計画策定から5年後に見直しを行う。

計画の対象範囲

本市内の国道(指定区間外)、県道、都市計画道路及び地域間を結ぶ主な市道とする。



【関連プロジェクト・政策等】

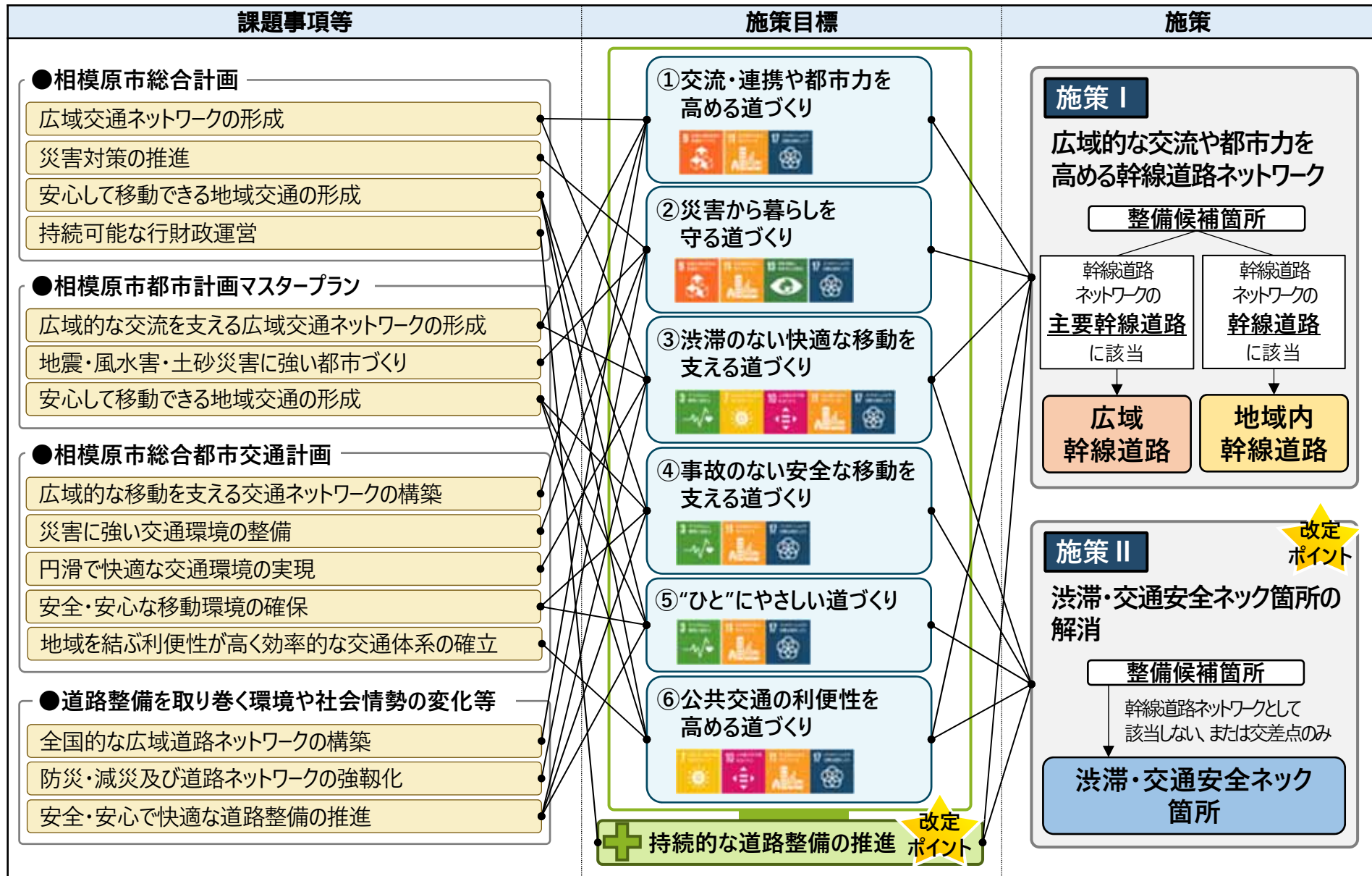
次の①～⑦に掲げるプロジェクトや政策等に関連して必要性が整理されている道路整備箇所については、各事業者と協力・連携しながら、「関連事業整備箇所」として事業を推進。

なお、整備に必要な財源は各関連事業で確保。

- ①相模原市広域交流拠点整備事業
- ②麻溝台・新磯野地区整備推進事業
- ③当麻地区整備促進事業
- ④(仮称)新斎場整備事業
- ⑤リニア中央新幹線に関連する事業
- ⑥米軍基地の一部返還に関連する事業
- ⑦相模大野駅周辺まちづくりに関連する事業

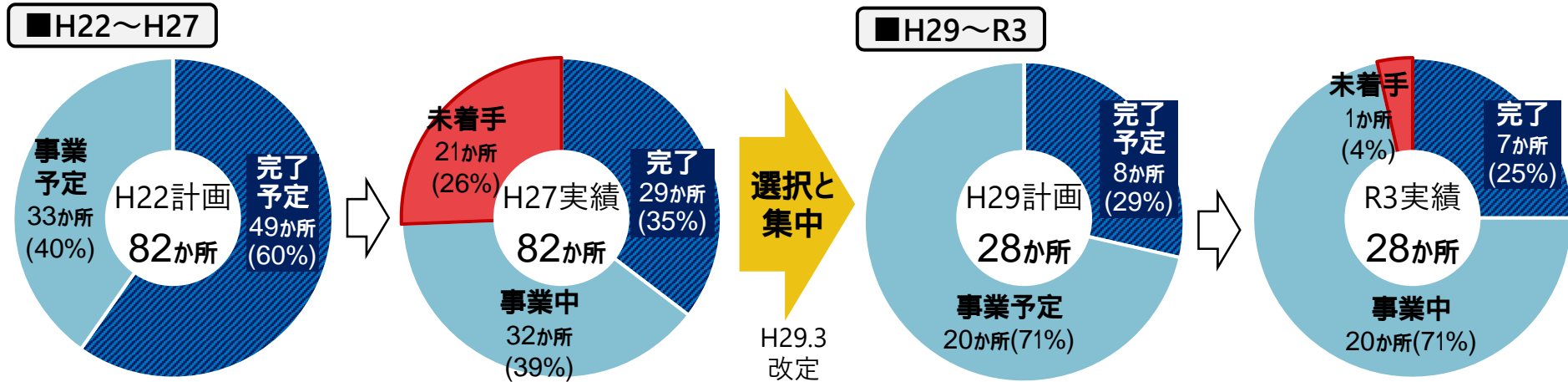
道路を取り巻く課題とその解決に向けた施策目標の設定

○道路を取り巻く課題を整理し、その解決の推進に向けた施策目標として、下記①～⑥を設定。



現在の新道路整備計画(H29.3改定)の進捗状況

- H29～R3の進捗については、H22～H27と比べて未着手率が大きく改善しており、財源確保が厳しい中、選択と集中による整備推進が図られていると言える。
- 今後も、PDCAサイクルにより施策、事業の継続的改善と進行管理を実施する。



施策目標の達成状況 (成果指標)

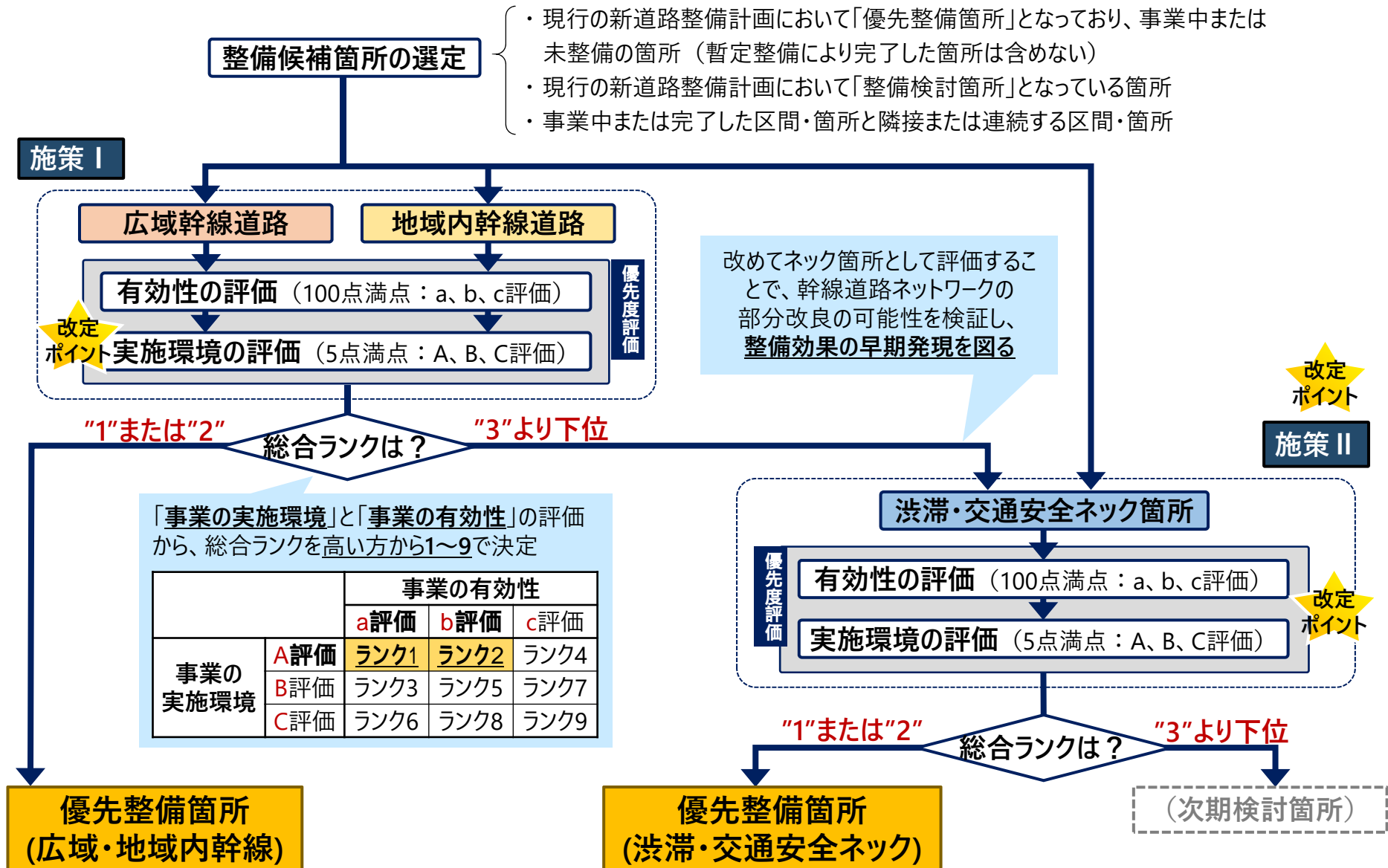
選択：優先すべき箇所を82か所から28か所に絞り込み
集中：集中的な取り組みにより未着手率が改善

- 施策目標の達成状況を測るため、施策目標ごとに成果指標を設定。

| 施策目標 | 成果指標 | 成果目標 | | | | | |
|------|-----------------------|------------|------------|-----------|----------|-----------|----------|
| | | H28 (前回実績) | R3 (当初目標値) | R3 (現況値) | R8 (中間値) | R13 (目標値) | |
| ① | インターチェンジから20分圏域のカバー人口 | 57.5万人 | 59.0万人 | -0.9万人 | 58.1万人 | 60.7万人 | 63.2万人 |
| ② | 緊急輸送道路の改良率 | 79.3% | 79.7% | +0.7% | 80.4% | 81.7% | 83.1% |
| ③ | 市内地域間を結ぶアクセス時間 | 20時間22分 | 20時間9分 | -3分 | 20時間3分 | 19時間30分 | 18時間57分 |
| ④ | 道路延長当たりの交通事故発生件数 | 1.16件/km | 1.04件/km | -0.23件/km | 0.81件/km | 0.77件/km | 0.72件/km |
| ⑤ | 歩道整備率 | 67.0% | 67.5% | +2.1% | 69.6% | 70.0% | 70.5% |
| ⑥ | ターミナル間を結ぶアクセス時間 | 6時間17分 | 6時間13分 | -5分 | 6時間8分 | 5時間59分 | 5時間50分 |

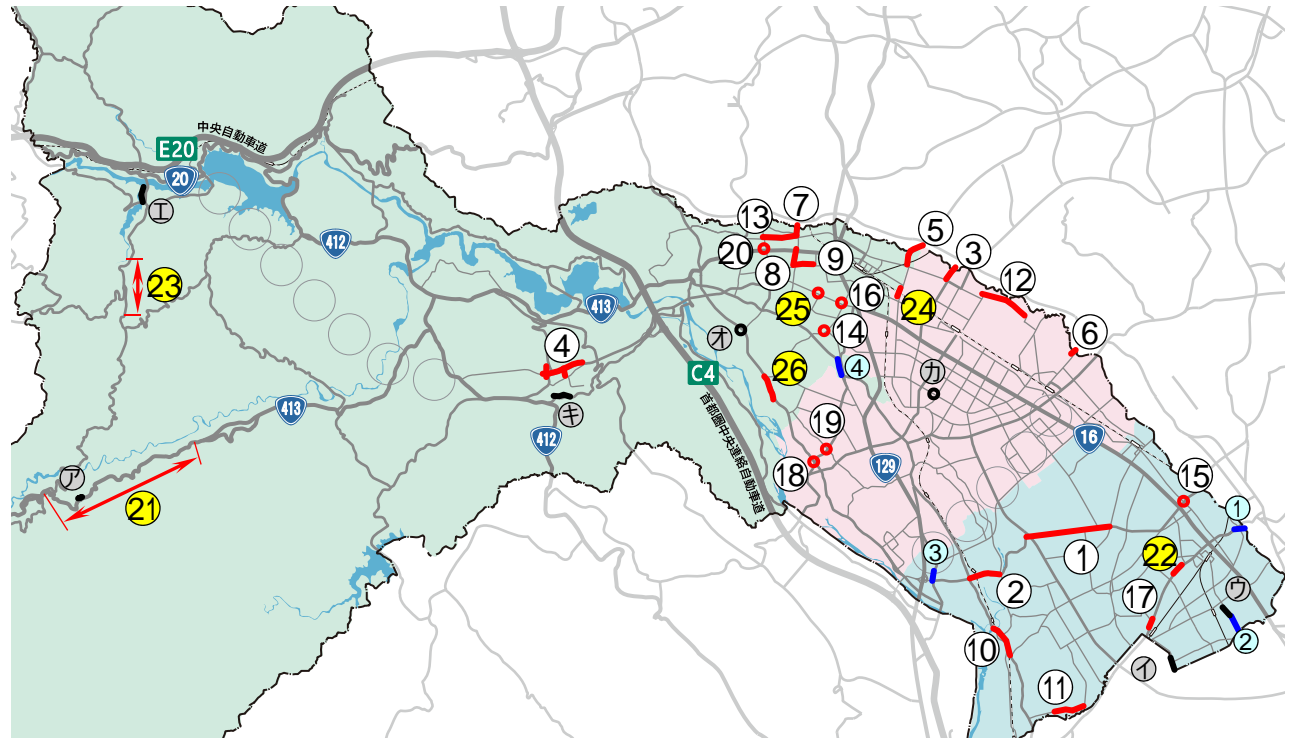
更なる選択と集中による優先整備箇所の選定

○更なる選択と集中による道路整備を推進するため、抽出された整備候補箇所を下図フローに従って評価し、最終的に「優先整備箇所」を選定。



○ 優先整備箇所として合計26か所（内、継続が20か所、新規が6か所）を選定

- ①～⑳ 優先整備箇所(継続)：20か所
- ㉑～㉖ 優先整備箇所(新規)：6か所
- ①～④ 優先整備検討箇所：4か所
- ㉗～㉙ 整備済箇所(R3年度まで)



優先整備箇所(継続)：20か所

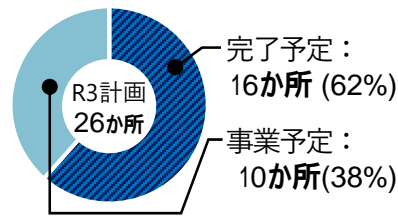
| No | 分類 | 名称 | 目標 |
|----|--------|-----------------------|----|
| 1 | 広域幹線 | 県道52号(相模原町田)北里工区 | 完了 |
| 2 | | 県道52号(相模原町田)下溝工区 | 完了 |
| 3 | | (都)宮下横山台線(延伸) | 完了 |
| 4 | | 津久井広域道路(都城山津久井線・都金原線) | 整備 |
| 5 | 地域内幹線 | (都)宮上横山線 | 完了 |
| 6 | | (都)淵野辺駅山王線 | 完了 |
| 7 | | (都)相原大沢線(第4工区) | 完了 |
| 8 | | (都)相原大沢線(第2工区) | 完了 |
| 9 | | (都)橋本大通り線 | 完了 |
| 10 | | 県道46号(相模原茅ヶ崎) | 整備 |
| 11 | | 市道新戸相武台 | 完了 |
| 12 | | 相模総合補給廠北側外周道路 | 完了 |
| 13 | | (都)相原宮下線 | 整備 |
| 14 | | 上中ノ原交差点 | 完了 |
| 15 | 渋滞交通安全 | 鶴野森日道交差点 | 完了 |
| 16 | | 西橋本一丁目交差点 | 完了 |
| 17 | | 県道51号(町田厚木)南大野交番前 | 完了 |
| 18 | | 堀之内交差点 | 完了 |
| 19 | | (仮)上四ツ谷交差点 | 完了 |
| 20 | | 二本松交差点 | 整備 |

優先整備箇所(新規)：6か所

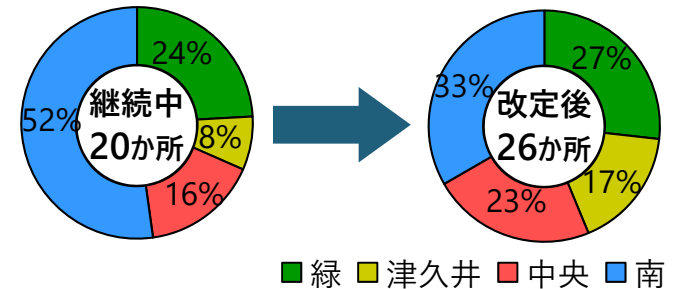
| No | 分類 | 名称 | 目標 |
|----|-------|--------------------|----|
| 21 | 広域幹線 | 国道413号(青野原～青根) | 整備 |
| 22 | 幹線 | 県道51号(町田厚木)南区合同庁舎前 | 整備 |
| 23 | 地域内幹線 | 県道76号(山北藤野) | 整備 |
| 24 | 幹線 | (都)宮上横山線(小原踏切) | 整備 |
| 25 | 渋滞 | 工業団地入口交差点 | 整備 |
| 26 | 交安 | 県道48号(鍛冶谷相模原) | 整備 |

整備目標

R13年度までに26か所中
16か所の整備完了を目指す。



区域別割合(事業費ベース)



・Noは継続、新規及び国道、県道、都市計画道路、市道（渋滞・交通安全ネック箇所については先に交差点）の順に付番
・目標は、計画期間内に整備が完了するか、整備(着手)するかを記載

指摘事項：

大西大通り線について、資料編の記載を削除すること。

対応方針：

- (仮)大西大通り線については、「関連事業整備箇所」の位置づけからは削除し、新たに「その他関連事業整備箇所として想定される箇所」に位置づける。
- その他、(仮)大西大通り線と同様に、庁議を終えていない路線・箇所や都市計画決定等の計画の位置づけが定まっていない路線・箇所についても「その他関連事業整備箇所として想定される箇所」に位置づける。

| 修正前 | 修正後 |
|--|---|
| <p>関連事業整備箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (仮)大西大通り線〔広域交流〕 ・ (仮)橋本駅南口駅前通り線〔広域交流〕 ・ (仮)橋本駅氷川線〔広域交流〕 ・ (仮)橋本西通り線〔広域交流〕 ・ (仮)橋本駅東通り線〔広域交流〕 ・ (仮)相模原駅北口南北線(相模総合補給廠内)〔広域交流〕 ・ (仮)相模原駅北口東西線(相模総合補給廠内)〔広域交流〕 ・ (仮)相模原駅北口駅前広場〔広域交流〕 ・ 県道507号(相武台相模原)〔AA〕 ・ (都)町田新磯線(麻溝台・新磯野第一整備地区)〔AA〕 ・ 麻溝台8丁目交差点(横断歩道橋含む)〔AA〕 ・ 昭和橋交差点〔当麻地区〕 ・ (仮)当麻塩田線〔当麻地区〕 ・ 県道511号(太井上依知)(小倉(河原橋))〔リニア事業〕 ・ ロビーシティ前交差点(横断歩道橋含む)〔相模大野駅周辺〕 | <p>関連事業整備箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (仮)橋本駅南口駅前通り線〔広域交流〕 ・ (仮)橋本駅氷川線〔広域交流〕 ・ (仮)橋本西通り線〔広域交流〕 ・ (仮)橋本駅東通り線〔広域交流〕 ・ 県道507号(相武台相模原)(相模原公園入口交差点～相模台5丁目)〔AA〕 ・ (都)町田新磯線(麻溝台・新磯野第一整備地区)〔AA〕 ・ 麻溝台8丁目交差点(横断歩道橋含む)〔AA〕 ・ 昭和橋交差点〔当麻地区〕 ・ 県道511号(太井上依知)(小倉(河原橋))〔リニア事業〕 <p>その他関連事業整備箇所として想定される箇所</p> <p>次に掲げる路線・箇所については、今後の都市計画決定等、計画の位置づけが定まった段階で関連事業整備箇所とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ (仮)大西大通り線〔広域交流〕 ・ (仮)相模原駅北口南北線〔広域交流〕 ・ (仮)相模原駅北口東西線〔広域交流〕 ・ (仮)相模原駅北口駅前広場〔広域交流〕 ・ (都)上溝昭和橋線〔当麻地区〕 ・ ロビーシティ前交差点(横断歩道橋含む)〔相模大野駅周辺〕 |

令和3年11月10日

1 次期相模原市総合都市交通計画について

【まちづくり推進部】

(1) 主な意見等

○(財政局長) 既存計画の進捗率はいかがか。

(まちづくり推進部長(以下、推進部長)) 現計画では基本方針5つと11の成果指標が定められている。現計画で達成が出来なかった項目は3項目である。1つ目はバス利用者トリップ数であり、消費行動の変化や社会構造の変化により市民の外出率が下がったため利用回数が減ったものと分析している。2つ目は鉄道所要時間の平均短縮率である。京王線の特急の増発はあったが、ダイヤ編成などは交通事業者に委ねられている部分が大きく、未達成となった。3つ目はインターチェンジまでの所要時間である。道路整備が進み利便性向上が進む一方、インターチェンジ周辺道路の交通量が増えたことにより未達成となった。

(財政局長) 本計画において特徴的かつ優先的に取り組んでいくものは何か。

(推進部長) コミュニティ交通の充実である。本市の特徴として中山間地域と市街地を持つ特徴があることから、中山間地域の交通網の維持は交通政策のテーマであると考えており、今後も継続して検討する必要がある。乗合タクシーなどの地域交通は国庫補助も受けながら計画的に進めていく予定である。

(財政局長) 幹線道路ネットワークの図に、橋本駅周辺整備推進事業で検討中の大西大通り線が含まれている理由は。

(推進部長) 国の計画にて位置づけがあり、大西大通り線も示されている。ただし、ここで示している図は20年後の交通網としての望ましい姿が示されているもので、個別の道路事業について意思決定がされているものではない。また、上位計画である都市マスタープランにも同様の図が示されている。

(市長公室長) 幹線道路ネットワーク図の記載方法について説明が不足しているように思われる。記載方法を再考いただきたい。

○(財政局長) 基幹軸として橋本から津久井方面に伸びているが、幹線道路ネットワーク図では大西大通り線が主要幹線(広域)で津久井広域道路が幹線となっている。広域的なネットワークを考えたときに、圏央道相模原ICまでつながる津久井広域道路を主要幹線としていないのはなぜか。

(推進部長) 過去の位置づけでは主要幹線(広域)としていたが、平成28年に広域交流拠点整備計画により大西大通り線が計画された際に主要幹線から幹線に落としている。

(総合政策部長) 幹線道路ネットワーク図は都市計画マスタープランの図と同一であるか。

(推進部長) 同一である。

○(総合政策部長) MaaS はどのような事業になるとの想定か。また、民間事業者にどのように働きかけていく予定か。

(推進部長) 既に各社にて有用な機能を持つアプリ開発が進んでいるなど、利便性向上

は一定程度進んでいると考えており、中心となる事業者と連携し利便性の向上を進める中で、その他事業者と連携していく形を想定している。

(2) 結果

○継続審議。

- ・幹線道路ネットワーク図の記載内容について再考すること。
- ・大西大通り線の位置付けについて、新道路整備計画などその他計画との関わりも含め整理すること。

2 (仮称)第2次相模原市新道路整備計画の改定について

【道路部】

(1) 主な意見等

- (総合政策部長) 新設が26か所であるとの記載があるが、総延長はどのくらいか。
(道路部長) 詳細な整備箇所が決まっておらず、都市計画決定もされていないので、具体的な数値は無い。
(市長公室長) 都市計画に位置付けがされているが長期に整備が進んでいないものは、今回の選択と集中を進める中、どのような取扱いとするのか。事業化に向けて推進していくのか。
(道路部長) 都市計画に基づき、将来的には計画されているすべての道路整備を目指していくと考えているが、優先順位をつけて整備をしていくことから、相当に時間はかかると考えている。
(財政部長) 広域幹線に宮下横山台線や津久井広域道路が入っているが、第一議案で審議された総合都市交通計画では主要幹線(広域)でなく幹線道路としていた。説明が食い違うのではないか。
(道路部長) 道路部としては宮下横山台線や津久井広域道路は広域幹線道路として考えている。
(財政部長) 分類や各課が用いている用語について統一の認識を行えるよう各課で調整していただきたい。
- (財政局長) 今回改定は行財政構造改革プランを意識していただいていると思うが、この計画改定で具体的に何が変わるのか。
(道路部長) 選択と集中による整備を進めることで、整備の優先順位の低いものについて事業用地を先行取得しないなど、メリハリをつけて整備を進める方針である。
(市長公室長) 調整会議にて議論された大西大通り線の位置付けについて、グルーピングを見直すとしていたが、そのような整理をしたことについて説明いただきたい。
(道路部長) 本計画の資料編に記載している路線は将来的に整備を想定する道路を網羅的に載せている。ただし、個別路線の事業化については何ら決定されているものではない。大西大通り線も、将来的に整備を行うとの位置づけは都市計画マスタープランにも示されている。
(総合政策部長) その他関連整備箇所として想定されるとはどのような意味合いであるか。「今後の都市計画決定等、位置づけが定まった段階で」との記載はわかりにくい表現ではないか。
(財政部長) 資料を見る人によって、見解の幅が大きくなるような記載方法は考え直す必要があると考える。
(道路部長) 記載方法については再検討する。
- (総合政策部長) 資料編に示されている次期検討箇所は都市計画決定されているのか
(道路部長) 将来的に整備を進める必要があると考えている路線の一覧であり、すべてが都市計画決定されているものではない。
- (財政課長) それぞれの計画において、将来的な理想のまちづくりを目指した都市計画の

実現を目指す計画と、具体的に優先順位をつけ路線整備を実施する計画との区別が整理されており、大西大通り線についてどの計画においても統一した見解が示されているのであれば、将来的な整備想定路線として資料に大西大通り線を載せることに関して異議は無い。

- （道路部長）道路部としては都市計画に基づき道路を整備していくが、現在は今回制定する新道路整備計画の優先度に基づき抽出した26か所の整備を優先して進めたいと考えている。ただし、新道路整備計画は10年の長期計画で、5年ごとの見直しや適時の見直しを行うこともあり、優先度が高い路線と判断する路線であれば、新道路整備計画での記載方法や優先度について再考することも想定している。

（２）結 果

○継続審議。

- ・資料編のその他関連整備事業の記載方法について再考すること。
- ・優先整備箇所の分類について整理すること。

3 「都市計画道路見直しの方針」の改定について

【まちづくり推進部】

4 学校給食の在り方に係る令和4年度の実施内容について

【教育環境部】

○議案1、2の審議時間が予定よりも時間を要したことから、予定していた議案3、4は別日程にて審議とする。