

# 交通量調査結果【平日】

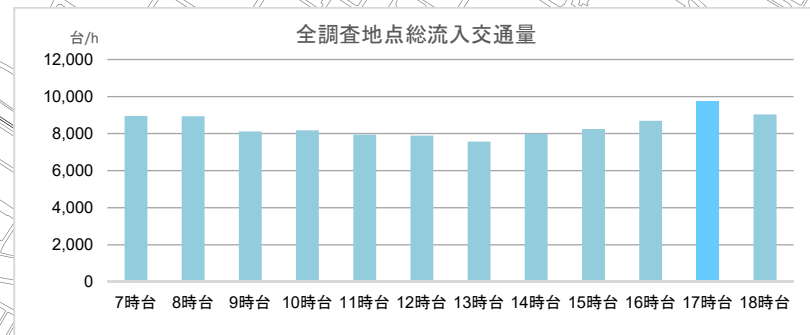
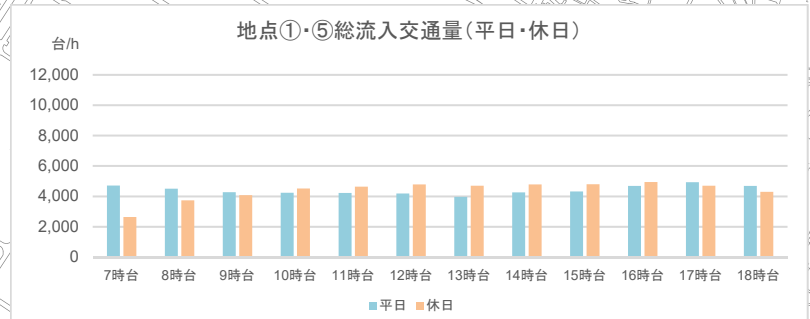
## 【調査日時】

令和5年6月25日(日) 7:00-19:00

令和5年6月27日(火) 7:00-19:00



地点1+地点5総流入交通量			
	平日	休日	平休比
7時台	4,740	2,646	
8時台	4,593	3,741	
9時台	4,322	4,076	
10時台	4,272	4,518	
11時台	4,270	4,647	
12時台	4,206	4,787	
13時台	4,016	4,705	
14時台	4,283	4,793	
15時台	4,375	4,798	
16時台	4,738	4,948	
17時台	5,012	4,706	
18時台	4,772	4,300	
	<b>53,599</b>	<b>52,665</b>	<b>0.98</b>



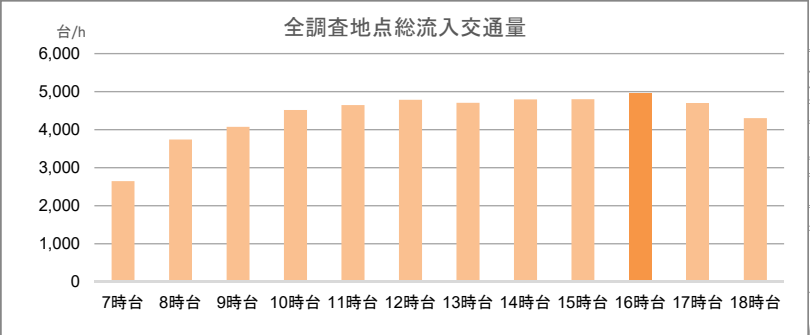
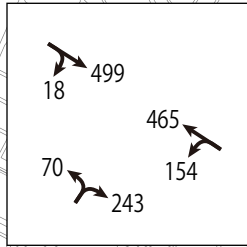
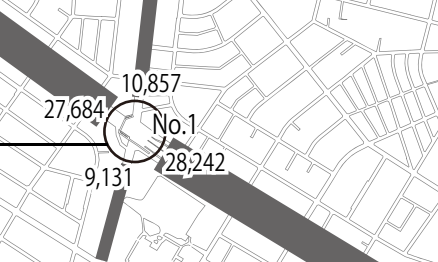
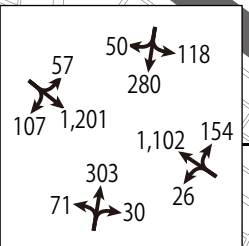
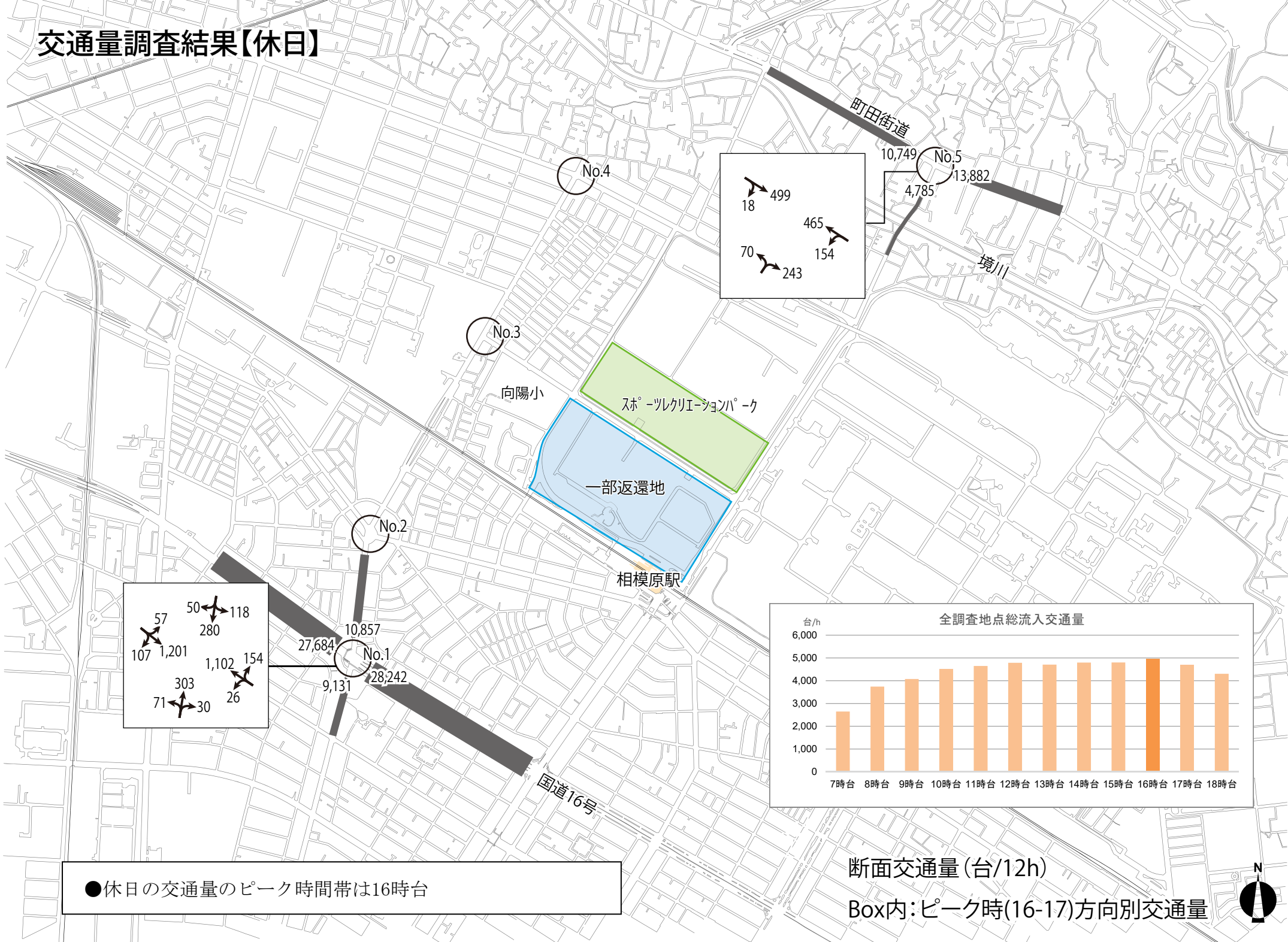
- 平日の交通量のピーク時間帯は17時台
- 一日トータル交通量の平休比は0.98

断面交通量(台/12h)

Box内: ピーク時(17-18)方向別交通量



# 交通量調査結果【休日】

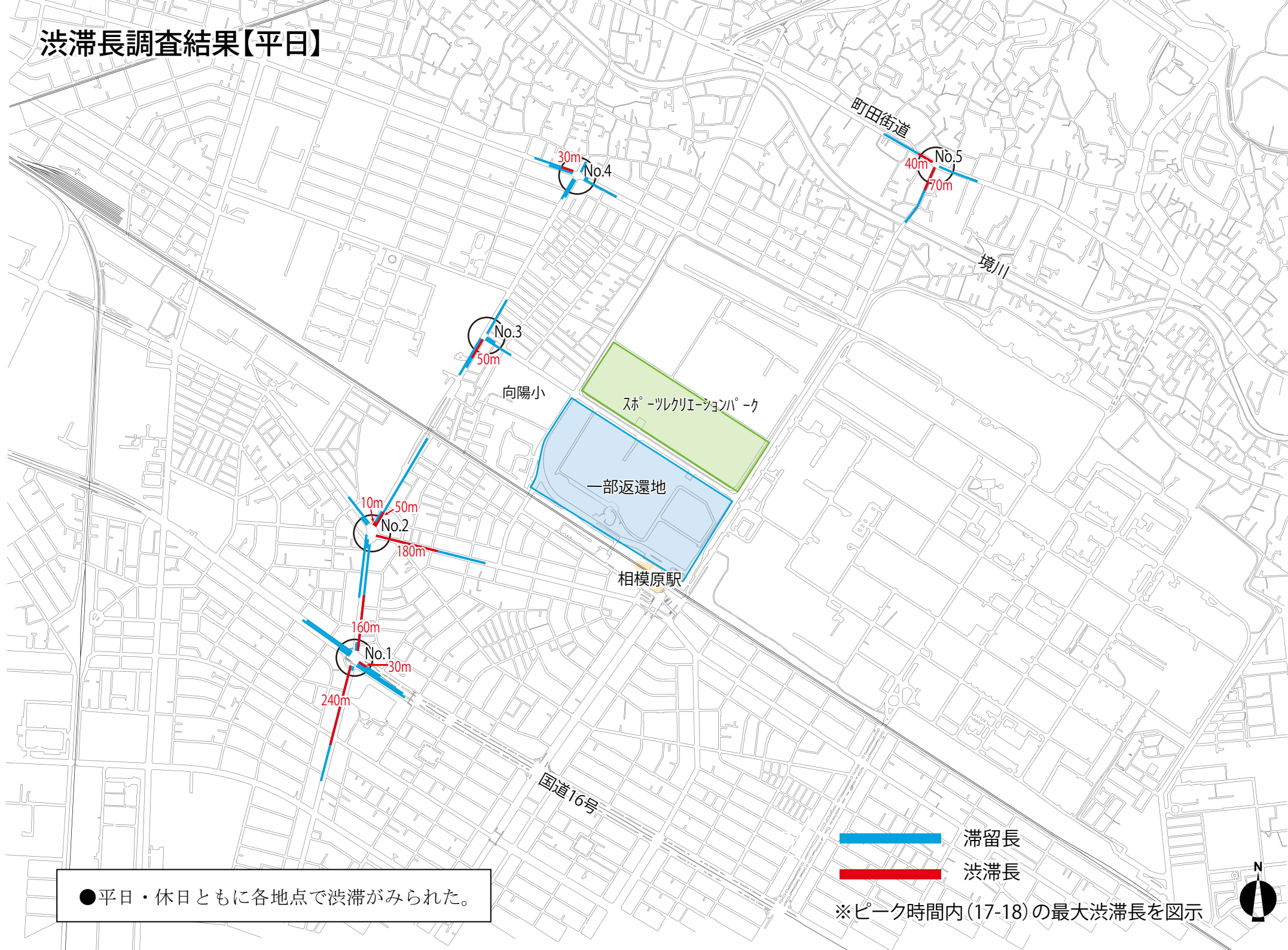


● 休日の交通量のピーク時間帯は16時台

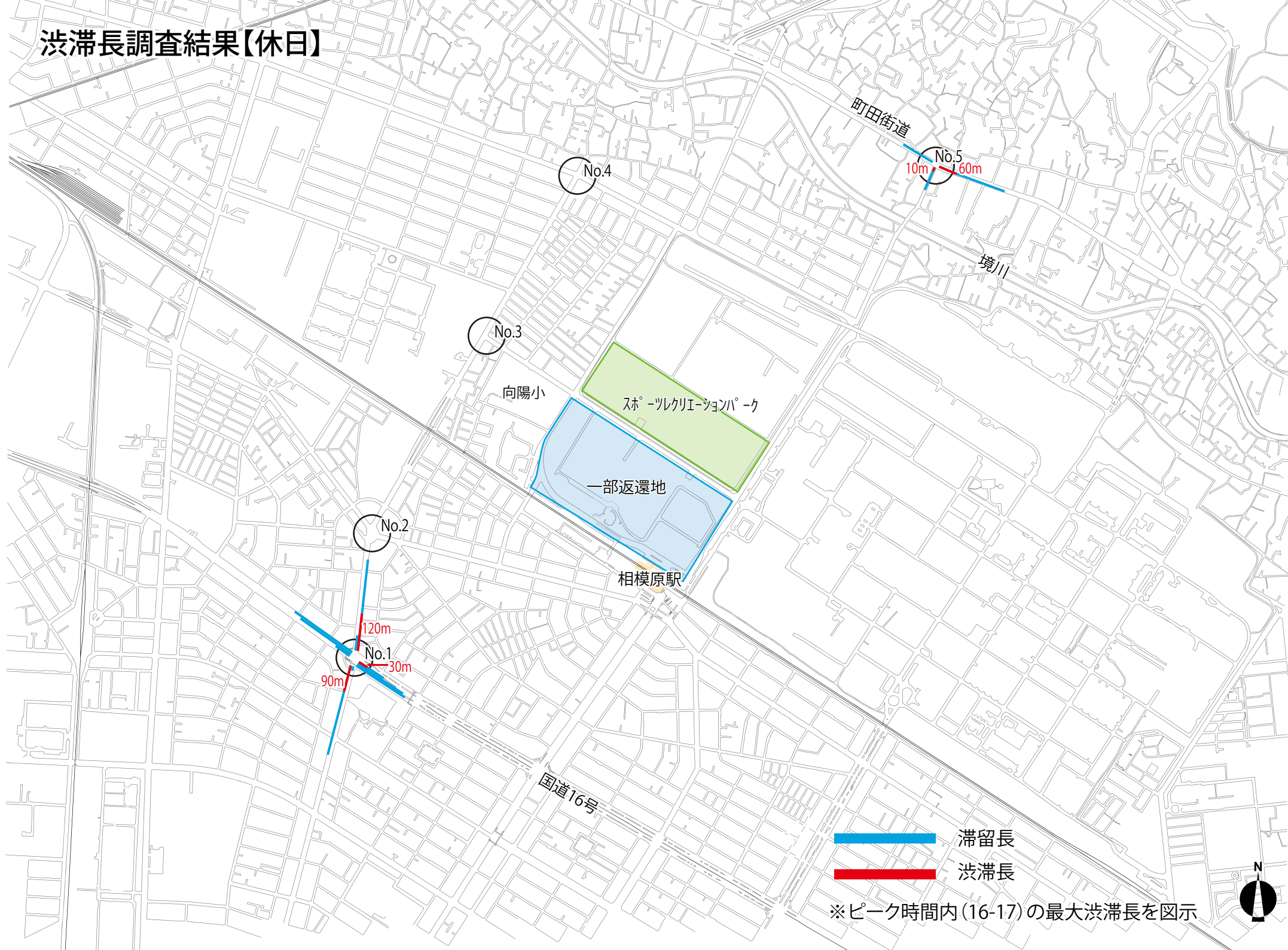
断面交通量(台/12h)  
Box内:ピーク時(16-17)方向別交通量



# 渋滞長調査結果【平日】



# 渋滞長調査結果【休日】



-相模原北口土地利用発生集中交通量の概算-  
3 ケース

〈前提条件の整理〉

- 本開発の発生集中交通量は、国土交通省大規模開発地区関連交通計画マニュアル改訂版 H26（以下「大規模マニュアル」）を基に将来想定床面積、交通手段別分担率により概算した。
- 発生集中交通量の概算は現時点での計画概要想定 3 パターンについて行った。
- 交通手段別分担率は計画地の立地特性を考慮し、H30 パーソントリップ調査の新百合ヶ丘駅を含むゾーン（計画基本ゾーン：2141）のデータを用いた。新百合ヶ丘は駅前に商業・業務・ホテル等の用途が一定規模立地しており、これが今回の計画に類似していると考えられる。

表：想定土地利用 3 ケース・発生集中交通量（人 T. E./日）

延べ面積：㎡

		ケース		
		ケース A	ケース B	ケース C
		賑わい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース	職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース	スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース
総延床面積		103,500	240,000	205,000
居住生活	タワー型	—	50,000	50,000
	中層マンション	75,000	—	—
業務開発	中規模	—	80,000	—
共創	小規模	7,500	—	15,000
商業	大規模	—	60,000	50,000
	小規模	5,000	—	—
	小規模（分散）	6,000	—	—
交流	スタジアム	—	—	30,000
	ホール	10,000	—	—
	交流施設	—	10,000	—
宿泊	中規模	—	40,000	60,000

表：想定土地利用3ケース・発生集中交通量一覧

延べ面積：㎡

		ケース		
		ケースA	ケースB	ケースC
		賑わい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース	職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース	スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース
総延床面積		103,500	240,000	205,000
居住生活	タワー型	—	50,000	50,000
	中層マンション	75,000	—	—
業務開発	中規模	—	80,000	—
共創	小規模	7,500	—	15,000
商業	大規模	—	60,000	50,000
	小規模	5,000	—	—
	小規模（分散）	6,000	—	—
交流	スタジアム	—	—	30,000
	ホール	10,000	—	—
	交流施設	—	10,000	—
宿泊	中規模	—	40,000	60,000

		総発生集中交通量（平日）		
合計（人T.E/日）		27,411	90,435	66,829
鉄道（人T.E/日）		13,000	30,300	19,500
バス（人T.E/日）		2,920	5,400	4,170
徒歩等（人T.E/日）		7,300	32,900	25,600
自動車（人T.E/日）		4,191	21,835	17,559
台数（台T.E/日）		2,800	14,800	11,900

		総発生集中交通量（休日）		
合計（人T.E/日）		25,687	75,268	92,177
鉄道（人T.E/日）		9,900	11,900	33,800
バス（人T.E/日）		2,800	5,200	9,900
徒歩等（人T.E/日）		6,500	28,300	22,300
自動車（人T.E/日）		6,487	29,868	26,177
台数（台T.E/日）		3,000	13,900	12,200

		ピーク時発生集中交通量（平日）		
鉄道（人T.E/h）	朝	1,432	6,226	3,460
	昼	340	1,313	1,345
	午後	4,175	4,009	3,019
バス（人T.E/h）	朝	42	82	65
	昼	118	498	410
	午後	943	782	488
徒歩等（人T.E/h）	朝	229	632	402
	昼	667	3,126	2,542
	午後	789	3,462	2,990
自動車（台T.E/日）	午前	202	1,044	853
	午後	249	1,352	1,164

		ピーク時発生集中交通量（休日）		
鉄道（人T.E/h）	午後	3,704	2,212	13,411
バス（人T.E/h）	午後	935	992	3,630
徒歩等（人T.E/h）	午後	735	2,838	2,526
自動車（台T.E/日）	午後	328	1,456	1,444

※交通量算出の内訳は p. 4 以降に示す

## 〈試算結果概要〉

### 【総発生集中交通量】

- 平日の一日トータルの総発生集中交通量は延べ床面積が最も大きいケース B が最も多くなる。
- 一方で、休日の総発生集中交通量はケース C が最も多くなる。(ケース B は業務系床の割合が多いため、休日の交通量は少なくなる。またケース C は週末にスタジアムで試合開催を見込むため)
- ケース A, C はホールまたはスタジアムの立地を想定するため、公共交通利用 (鉄道・バス) の割合が高くなる。

### 【ピーク時発生集中交通量】

- 平日はバスの午後ピークを除き、全ての交通手段でケース B の交通量が最も多くなる。
- 休日はケース C の交通量 (特に鉄道・バス) の交通量が多くなる。(スタジアムでの試合開催を見込むため)

### 【今後の交通処理検討に際する留意点】

- 今回の開発交通量を上乗せする将来基礎交通量を設定する (※精査中)
- ピーク交通量を上乗せする時間帯を検討する必要がある。(各交通量のピーク時交通量を一律で上乗せするのは過大と考えられるため)
- ケース B, C のピーク時自動車交通量は 1,000 台 T. E/h オーバーであり、現況交通量や渋滞の状況を鑑みると、容量をオーバーする交差点が複数出るおそれがある。
- 特に清新交差点 (国道 16 号と宮下横山台線の交差) はどのケースにおいても交差点容量をオーバーする可能性が高く、交差点改良や TDM などの方策を複数検討する必要がある。⇒資料 2-3 参照
- また、今回算出した開発交通量も現時点での計画フレームに基づいた概算であり、計画の深度化とあわせて分担率や原単位等の精査を実施していく。

<算出内訳>

<ケース A 交通量概算の前提条件>

- 「共創」は「事務所」として算出する。
- 商業は大規模・小規模・分散型問わず、「商業」として算出する。
- 「ホール」は1日に公演が1回行われるものとし、満員になった場合を想定する。  
(座席数×入退場各1回)
- 休日の事務所の発生集中交通量は0とする。
- ホールは公共交通のみでのアクセスを想定し、分担率は鉄道80%、バス20%と想定。
- 休日の交通手段別分担率は「H27 全国都市交通特性調査」の三大都市圏の代表交通手段分担率より平休比を算出し設定した。(ホール以外)

全手段発生集中交通量は以下の式により算出される。

$$\text{全手段発生集中交通量} = \text{延べ床面積} \times \text{商業床面積率割引率} \alpha 1 \times \text{鉄道距離割引率} \alpha 2 \times \text{発生集中原単位 (大規模マニュアル)}$$

●ケース A 全手段発生集中交通量 平日

用途	延べ床面積	収容人数 座席数	発生・集中 原単位 (人TE/ha・日)	商業床(延床)面積 による 割引率 $\alpha 1$	鉄道駅からの 距離による 割引率 $\alpha 2$	発生集中 原単位 (人TE/ha・日)	全手段発生集中 交通量 (人T.E/日)
マンション (中層マンション)	75,000m <sup>2</sup>		700			700	5,250
業務開発							
共創	7,500m <sup>2</sup>		3,300	0.75	1.0 (相模原駅100m)	2,400	1,800
商業	11,000m <sup>2</sup>		11,600	1.0	1.0 (相模原駅100m)	11,600	12,760
交流 (ホール)	10,000m <sup>2</sup>	4,000席		-	-	2 (入退場)	8,000
宿泊 (ホテル)							
合計	103,500m <sup>2</sup>						27,810

●ケース A 全手段発生集中交通量 休日

用途	延べ床面積	収容人数 座席数	発生・集中 原単位 (人TE/ha・日)	商業床(延床)面積 による 割引率 $\alpha 1$	鉄道駅からの 距離による 割引率 $\alpha 2$	発生集中 原単位 (人TE/ha・日)	全手段発生集中 交通量 (人T.E/日)
マンション (中層マンション)	75,000m <sup>2</sup>		700			700	5,250
業務開発							
共創	7,500m <sup>2</sup>		0	0.75	1.0 (相模原駅100m)	0	0
商業	11,000m <sup>2</sup>		18,600	1.0	1.0 (相模原駅100m)	18,600	20,460
交流 (ホール)	10,000m <sup>2</sup>	4,000席		-	-	2 (入退場)	8,000
宿泊 (ホテル)							
合計	103,500m <sup>2</sup>						33,710



## ケース A 交通手段別発生集中交通量の算出

交通手段別発生集中交通量（人 T.E/日）=全手段発生集中交通量（人 T.E/日）  
×交通手段別分担率（%）

自動車発生集中交通量（台 T.E/日）=自動車発生集中交通量（人 T.E/日）  
÷平均乗車人員（人/台）

（大規模マニュアル ※100台 T.E/日単位に切り捨て）

### ●ケース A 交通手段別発生集中交通量 平日

用途	全手段発生集中交通量 (人.T.E/日)	交通手段別分担率				発生集中交通量 (人.T.E/日)				
		鉄道	バス	自動車	徒歩等	鉄道	バス	自動車	自動車 (台数換算)	徒歩等
マンション (中層マンション)	5,250	45.1%	6.3%	19.1%	29.6%	2,300	300	1,003	700	1,500
業務開発										
共創	1,800	58.6%	1.5%	21.9%	18.1%	1,000	20	394	300	300
商業	12,760	26.0%	8.4%	21.9%	43.6%	3,300	1,000	2,794	1,800	5,500
交流 (ホール)	8,000	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	6,400	1,600	0	0	0
宿泊 (ホテル)										
合計	27,810					13,000	2,920	4,191	2,800	7,300

### ●ケース A 交通手段別発生集中交通量 休日

用途	全手段発生集中交通量 (人.T.E/日)	交通手段別分担率				発生集中交通量 (人.T.E/日)				
		鉄道	バス	自動車	徒歩等	鉄道	バス	自動車	自動車 (台数換算)	徒歩等
マンション (中層マンション)	5,250	29.8%	6.4%	34.6%	29.3%	1,500	300	1,817	800	1,500
業務開発										
共創	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0
商業	20,460	15.7%	7.8%	36.6%	39.9%	2,000	900	4,670	2,200	5,000
交流 (ホール)	8,000	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	6,400	1,600	0	0	0
宿泊 (ホテル)										
合計	33,710					9,900	2,800	6,487	3,000	6,500

#### 〈発生集中原単位〉

マンション	平日：700人 TE/ha・日 大規模マニュアル（住宅）
共創	平日：3,300人 TE/ha・日 大規模マニュアル（周辺部一般事務所ビル）
商業	平日：11,600人 TE/ha・日 大規模マニュアル（三大都市圏郊外部・地方中枢都市） 休日：18,600人 TE/ha・日 大規模マニュアル（三大都市圏郊外部・地方中枢都市）

#### 〈平均乗車人員〉

マンション	平日：1.4人 大規模マニュアル（住宅）
共創	平日：1.3人 大規模マニュアル（事務所）
商業	平日：1.5人 大規模マニュアル（商業）

※休日の平均乗車人員は相模原市の平均世帯人員（R05.08）より2.11人/台とした。

## ケース A ピーク時発生集中交通量の算出

ピーク時交通手段別発生集中交通量 (人 (台) T.E/時)

=交通手段別発生集中交通量 (人 (台) T.E/日) ×ピーク率 (%)

### ●ケース A ピーク時交通手段別発生集中交通量 平日 鉄道・バス・徒歩等

用途	発生集中交通量 (人.T.E/日)			ピーク率									ピーク時発生集中交通量 (人.T.E/h)								
	鉄道	バス	徒歩等	鉄道利用			バス			徒歩等			鉄道	バス	徒歩等	鉄道	バス	徒歩等			
				朝	昼	午後	朝	昼	午後	朝	昼	午後									
マンション (中層マンション) 業務開発	2,300	300	1,500	28.4%	1.6%	12.8%	10.0%	5.0%	7.0%	10.0%	5.0%	7.0%	653	36	294	30	15	21	150	75	105
共創	1,000	20	300	31.6%	4.1%	17.4%	8.0%	14.0%	8.0%	8.0%	14.0%	8.0%	316	41	174	2	3	2	24	42	24
商業	3,300	1,000	5,500	14.0%	8.0%	15.4%	1.0%	10.0%	12.0%	1.0%	10.0%	12.0%	462	263	508	10	100	120	55	550	660
交流 (ホール)	6,400	1,600	0	-	-	50.0%	-	-	50.0%	-	-	-	-	-	3,200	-	-	800	-	-	-
宿泊 (ホテル)																					
合計	13,000	2,920	7,300										1,432	340	4,175	42	118	943	229	667	789

### ●ケース A ピーク時交通手段別発生集中交通量 休日 鉄道・バス・徒歩

用途	発生集中交通量 (人.T.E/日)			ピーク率			ピーク時発生集中交通量 (人.TE/h)		
	鉄道	バス	徒歩等	鉄道 午後	バス 午後	徒歩等 午後	鉄道 午後	バス 午後	徒歩等 午後
マンション (中層マンション) 業務開発	1,500	300	1,500	14.4%	9.0%	9.0%	216	27	135
共創	0	0	0	-	-	-	0	0	0
商業	2,000	900	5,000	14.4%	12.0%	12.0%	288	108	600
交流 (ホール)	6,400	1,600	0	50.0%	50.0%	-	3,200	800	-
宿泊 (ホテル)									
合計	9,900	2,800	6,500				3,704	935	735

### ●ケース A ピーク時交通手段別発生集中交通量 自動車

用途	平日						休日		
	自動車発生集中 交通量 (台.T.E/日)	ピーク率		ピーク時発生集中交通量 (台.T.E/h)		自動車発生集中 交通量 (台.T.E/日)	ピーク率 午後	ピーク時発生集中 交通量 (台.T.E/h)	
		午前	午後	午前	午後				
マンション (中層マンション) 業務開発	700	7.0%	6.0%	49	42	800	8%	64	
共創	300	9.0%	9.0%	27	27	0			
商業	1,800	7.0%	10.0%	126	180	2,200	12.0%	264	
交流 (ホール)	0	-	-	-	-	0	-	-	
宿泊 (ホテル)									
合計	2,800			202	249	3,000		328	

〈平日ピーク率〉

用途	鉄道	自動車	バス・徒歩等
住宅	朝 28.4% 昼 1.6% 午後 12.8% (H30PT)	午前 7.0% 午後 6.0% (大規模マニュアル 住宅)	朝 10.0% 昼 5.0% 午後 7.0% (大規模マニュアル 住宅)
共創	朝 31.6% 昼 4.1% 午後 17.4% (H30PT)	午前 9.0% 午後 9.0% (大規模マニュアル 事務所)	朝 8.0% 昼 14.0% 午後 8.0% (大規模マニュアル 事務所)
店舗	朝 14.0% 昼 8.0% 午後 15.4% (H30PT)	-	朝 1.0% 昼 10.0% 午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)
交流	公演開始前 1 時間に入場する想定 50.0%	公演開始前 1 時間に入場する想定 50.0%	-

〈休日ピーク率〉

用途	鉄道	自動車	バス・徒歩等
住宅	午後 14.4% (大店立地法)	午後 8.0% (大規模マニュアル 住宅)	午後 9.0% (大規模マニュアル 住宅)
共創	-	-	-
店舗	午後 14.4% (大店立地法)	午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)	午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)
交流	公演開始前 1 時間に入場する想定 50.0%	-	公演開始前 1 時間に入場する想定 50.0%

〈ケース B 交通量概算の前提条件〉

- 「業務開発」は「事務所」として算出した。
- 商業は大規模・小規模・分散型問わず、「商業」として算出した。
- 「交流施設」の発生集中原単位は商業の原単位の 1/2 とした（想定）。分担率は商業と同様に設定した。
- 休日の事務所の発生集中交通量は 0 とした。
- ホテルの分担率は新百合ヶ丘含むゾーンのデータを参照すると、自動車 100%となっており、不適當であることから「その他商業施設」の分担率を用いた。
- 休日の交通手段別分担率は「H27 全国都市交通特性調査」の三大都市圏の代表交通手段分担率より平休比を算出し設定した。

全手段発生集中交通量は以下の式により算出される。

$$\text{全手段発生集中交通量} = \text{延べ床面積} \times \text{商業床面積率} \times \text{割引率} \alpha 1 \times \text{鉄道距離割引率} \alpha 2 \times \text{発生集中原単位 (大規模マニュアル)}$$

●ケース B 全手段発生集中交通量 平日

用途	延べ床面積	収容人数 座席数	発生・集中 原単位 (人TE/ha・日)	商業床(延床)面積 による 割引率 $\alpha 1$	鉄道駅からの 距離による 割引率 $\alpha 2$	発生集中 原単位 (人TE/ha・日)	全手段発生集中 交通量 (人T.E/日)
マンション (タワー)	50,000㎡		700	-	-	700	3,500
業務開発	80,000㎡		3,300	0.75	1.0 (相模原駅100m)	2,400	19,200
共創							
商業	60,000㎡		11,600	0.80	1.0 (相模原駅100m)	9,200	55,200
交流 (交流施設)	10,000㎡		5,800	1.0	1.0 (相模原駅100m)	5,800	5,800
宿泊 (ホテル)	40,000㎡		1,900	-	-	1,900	7,600
合計	240,000㎡						<b>91,300</b>

●ケース B 全手段発生集中交通量 休日

用途	延べ床面積	収容人数 座席数	発生・集中 原単位 (人TE/ha・日)	商業床(延床)面積 による 割引率 $\alpha 1$	鉄道駅からの 距離による 割引率 $\alpha 2$	発生集中 原単位 (人TE/ha・日)	全手段発生集中 交通量 (人T.E/日)
マンション (タワー)	50,000㎡		700	-	-	700	3,500
業務開発	80,000㎡		0	0.75	1.0 (相模原駅100m)	0	0
共創							
商業	60,000㎡		18,600	0.70	1.0 (相模原駅100m)	13,000	78,000
交流 (交流施設)	10,000㎡		9,300	1.0	1.0 (相模原駅100m)	9,300	9,300
宿泊 (ホテル)	40,000㎡		1,900	-	-	1,900	7,600
合計	240,000㎡						<b>98,400</b>

## ケース B 交通手段別発生集中交通量の算出

$$\begin{aligned} \text{交通手段別発生集中交通量 (人 T.E/日)} &= \text{全手段発生集中交通量 (人 T.E/日)} \\ &\quad \times \text{交通手段別分担率 (\%)} \\ \text{自動車発生集中交通量 (台 T.E/日)} &= \text{自動車発生集中交通量 (人 T.E/日)} \\ &\quad \div \text{平均乗車人員 (人/台)} \\ &\quad (\text{大規模マニュアル ※100 台 T.E/日単位に切り捨て}) \end{aligned}$$

### ●ケース B 交通手段別発生集中交通量 平日

用途	全手段発生集中交通量 (人 T.E/日)	交通手段別分担率				発生集中交通量 (人 T.E/日)				
		鉄道	バス	自動車	徒歩等	鉄道	バス	自動車	自動車 (台数換算)	徒歩等
マンション (タワー)	3,500	45.1%	6.3%	19.1%	29.6%	1,500	200	669	400	1,000
業務開発	19,200	58.6%	1.5%	21.9%	18.1%	11,200	200	4,205	3,200	3,400
共創										
商業	55,200	26.0%	8.4%	21.9%	43.6%	14,300	4,600	12,089	8,000	24,000
交流 (交流施設)	5,800	26.0%	8.4%	21.9%	43.6%	1,500	400	1,270	800	2,500
宿泊 (ホテル)	7,600	24.9%	0.0%	47.4%	27.6%	1,800	0	3,602	2,400	2,000
合計	91,300					30,300	5,400	21,835	14,800	32,900

### ●ケース B 交通手段別発生集中交通量 休日

用途	全手段発生集中交通量 (人 T.E/日)	交通手段別分担率				発生集中交通量 (人 T.E/日)				
		鉄道	バス	自動車	徒歩等	鉄道	バス	自動車	自動車 (台数換算)	徒歩等
マンション (タワー)	3,500	29.8%	6.4%	34.6%	29.3%	1,000	200	1,211	500	1,000
業務開発	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0
共創										
商業	78,000	15.7%	7.8%	36.6%	39.9%	8,600	4,300	20,203	9,500	22,000
交流 (交流施設)	9,300	15.7%	7.8%	36.6%	39.9%	1,400	700	3,400	1,600	3,700
宿泊 (ホテル)	7,600	12.4%	0.0%	66.5%	21.1%	900	0	5,054	2,300	1,600
合計	98,400					11,900	5,200	29,868	13,900	28,300

#### 〈発生集中原単位〉

マンション	平日：700 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (住宅)
業務開発	平日：3,300 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (周辺部一般事務所ビル)
商業	平日：11,600 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (三大都市圏郊外部・地方中枢都市) 休日：18,600 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (三大都市圏郊外部・地方中枢都市)
交流施設	商業の原単位の 1/2 とした (想定) 平日：5,800 人 TE/ha・日 休日：9,300 人 TE/ha・日
ホテル	平日：1,900 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (ホテル)

#### 〈平均乗車人員〉

マンション	平日：1.4 人 大規模マニュアル (住宅)
共創	平日：1.3 人 大規模マニュアル (事務所)
商業	平日：1.5 人 大規模マニュアル (商業)
交流施設	平日：1.5 人 (商業と同様に設定)
ホテル	平日：1.5 人 (商業と同様に設定)

※休日の平均乗車人員は相模原市の平均世帯人員 (R05.08) より 2.11 人/台とした。

## ケース B ピーク時発生集中交通量の算出

ピーク時交通手段別発生集中交通量 (人 (台) T.E/時)

=交通手段別発生集中交通量 (人 (台) T.E/日) × ピーク率 (%)

### ●ケース B ピーク時交通手段別発生集中交通量 平日 鉄道・バス・徒歩

用途	発生集中交通量 (人.T.E/日)			ピーク率									ピーク時発生集中交通量 (人.T.E/h)								
	鉄道	バス	徒歩等	鉄道			バス			徒歩等			朝	鉄道	午後	朝	バス	午後	朝	徒歩等	午後
				朝	昼	午後	朝	昼	午後	朝	昼	午後									
マンション (タワー)	1,500	200	1,000	28.4%	1.6%	12.8%	10.0%	5.0%	7.0%	10.0%	5.0%	7.0%	426	24	192	20	10	14	100	50	70
業務開発	11,200	200	3,400	31.6%	4.1%	17.4%	8.0%	14.0%	8.0%	8.0%	14.0%	8.0%	3,544	8	591	16	28	16	272	476	272
共創																					
商業	14,300	4,600	24,000	14.0%	8.0%	15.4%	1.0%	10.0%	12.0%	1.0%	10.0%	12.0%	2,004	1,138	2,200	46	460	552	240	2400	2880
交流 (交流施設)	1,500	400	2,500	-	-	50.0%	-	-	50.0%	-	-	-	-	-	750	-	-	200	-	-	-
宿泊 (ホテル)	1,800	0	2,000	14.0%	8.0%	15.4%	1.0%	10.0%	12.0%	1.0%	10.0%	12.0%	252	143	277	0	0	0	20	200	240
合計	30,300	5,400	32,900										6,226	1,313	4,009	82	498	782	632	3,126	3,462

### ●ケース B ピーク時交通手段別発生集中交通量 休日 鉄道・バス・徒歩

用途	発生集中交通量 (人.T.E/日)			ピーク率			ピーク時発生集中交通量 (人.T.E/h)		
	鉄道	バス	徒歩等	鉄道 PM	バス PM	徒歩等 PM	鉄道 PM	バス PM	徒歩等 PM
マンション (タワー)	1,000	200	1,000	14.4%	9.0%	9.0%	144	18	90
業務開発	0	0	0.0	-	-	-	0	0	0
共創									
商業	8,600	4,300	22,000	14.4%	12.0%	12.0%	1,238	516	2,640
交流 (交流施設)	1,400	700	3,700	50.0%	50.0%	-	700	350	-
宿泊 (ホテル)	900	0	1,600	14.4%	12.0%	12.0%	129.6	108	108
合計	11,900	5,200	28,300				2,212	992	2,838

### ●ケース B ピーク時交通手段別発生集中交通量 自動車

用途	平日						休日	
	自動車発生集中交通量 (台.T.E/日)	ピーク率		ピーク時発生集中交通量 (台.T.E/h)		自動車発生集中交通量 (台.T.E/日)	ピーク率 午後	ピーク時発生集中交通量 (台.T.E/h)
		午前	午後	午前	午後			
マンション (タワー)	400	7.0%	6.0%	28	24	500	8%	40
業務開発	3,200	9.0%	9.0%	288	288	0	-	-
共創								
商業	8,000	7.0%	10.0%	560	800	9,500	12%	1,140
交流 (交流施設)	2,400	-	-	-	-	1,600	-	-
宿泊 (ホテル)	2,400	7.0%	10.0%	168	240	2,300	12%	276
合計	16,400			1,044	1,352	13,900		1,456

〈平日ピーク率〉

用途	鉄道	自動車	バス・徒歩等
住宅	朝 28.4% 昼 1.6% 午後 12.8% (H30PT)	午前 7.0% 午後 6.0% (大規模マニュアル 住宅)	朝 10.0% 昼 5.0% 午後 7.0% (大規模マニュアル 住宅)
業務	朝 31.6% 昼 4.1% 午後 17.4% (H30PT)	午前 9.0% 午後 9.0% (大規模マニュアル 事務所)	朝 8.0% 昼 14.0% 午後 8.0% (大規模マニュアル 事務所)
店舗	朝 14.0% 昼 8.0% 午後 15.4% (H30PT)	-	朝 1.0% 昼 10.0% 午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)
交流施設	公演開始前 1 時間に入場する想定 50.0%	公演開始前 1 時間に入場する想定 50.0%	-
宿泊	店舗と同様に設定	店舗と同様に設定	店舗と同様に設定

〈休日ピーク率〉

用途	鉄道	自動車	バス・徒歩等
住宅	午後 14.4% (大店立地法)	午後 8.0% (大規模マニュアル 住宅)	午後 9.0% (大規模マニュアル 住宅)
業務	-	-	-
店舗	午後 14.4% (大店立地法)	午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)	午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)
交流	公演開始前 1 時間に入場する想定 50.0%	-	公演開始前 1 時間に入場する想定 50.0%
宿泊	商業と同様に設定	商業と同様に設定	商業と同様に設定

〈ケースC 交通量概算の前提条件〉

- 「共創」は「事務所」として算出する。
- 商業は大規模・小規模・分散型問わず、「商業」として算出する。
- 休日の事務所の発生集中交通量は0とする。
- 「スタジマム」は週末にのみ1試合が行われることを想定し（平日の発生集中交通量は0とする）、満員になることを想定する。（収容人数×入退場各1回）
- 「スタジアム」は公共交通のみでのアクセスを想定し、鉄道80%、バス20%と想定。
- ホテルの分担率は新百合ヶ丘含むゾーンのデータを参照すると、自動車100%となっており、不適當であることから「その他商業施設」の分担率を用いた。

全手段発生集中交通量は以下の式により算出される。

$$\text{全手段発生集中交通量} = \text{延べ床面積} \times \text{商業床面積率割引率} \alpha 1 \times \text{鉄道距離割引率} \alpha 2 \times \text{発生集中原単位 (大規模マニュアル)}$$

●ケースC 全手段発生集中交通量 平日

用途	延べ床面積	収容人数 座席数	発生・集中 原単位 (人TE/ha・日)	商業床(延床)面積 による 割引率 $\alpha 1$	鉄道駅からの 距離による 割引率 $\alpha 2$	発生集中 原単位 (人TE/ha・日)	全手段発生集中 交通量 (人T.E/日)
マンション (タワー)	50,000m <sup>2</sup>		700	-	-	700	3,500
業務開発							
共創	15,000m <sup>2</sup>		3,300	0.75	1.0 (相模原駅100m)	3,300	4,950
商業	50,000m <sup>2</sup>		11,600	0.83	1.0 (相模原駅100m)	9,500	47,500
交流 (スタジアム)	30,000m <sup>2</sup>	15,000席	0	-	-	0 (入退場)	0
宿泊 (ホテル)	60,000m <sup>2</sup>		1,900	-	-	1,900	11,400
合計	205,000m <sup>2</sup>						67,350

●ケースC 全手段発生集中交通量 休日

用途	延べ床面積	収容人数 座席数	発生・集中 原単位 (人TE/ha・日)	商業床(延床)面積 による 割引率 $\alpha 1$	鉄道駅からの 距離による 割引率 $\alpha 2$	発生集中 原単位 (人TE/ha・日)	全手段発生集中 交通量 (人T.E/日)
マンション (タワー)	50,000m <sup>2</sup>		700	-	-	700	3,500
業務開発							
共創	15,000m <sup>2</sup>		0	-	-	0	0
商業	50,000m <sup>2</sup>		18,600	0.70	1.0 (相模原駅100m)	13,000	65,000
交流 (スタジアム)	30,000m <sup>2</sup>	15,000席	0	-	-	2 (入退場)	30,000
宿泊 (ホテル)	60,000m <sup>2</sup>		1,900	-	-	1,900	11,400
合計	205,000m <sup>2</sup>						109,900



## ケース C 交通手段別発生集中交通量の算出

$$\begin{aligned} \text{交通手段別発生集中交通量 (人 T.E/日)} &= \text{全手段発生集中交通量 (人 T.E/日)} \\ &\quad \times \text{交通手段別分担率 (\%)} \\ \text{自動車発生集中交通量 (台 T.E/日)} &= \text{自動車発生集中交通量 (人 T.E/日)} \\ &\quad \div \text{平均乗車人員 (人/台)} \\ &\quad (\text{大規模マニュアル ※100 台 T.E/日単位に切り捨て}) \end{aligned}$$

### ●ケース C 交通手段別発生集中交通量 平日

用途	全手段発生集中交通量 (人 T.E/日)	交通手段別分担率				発生集中交通量 (人 T.E/日)				
		鉄道	バス	自動車	徒歩等	鉄道	バス	自動車	自動車 (台数換算)	徒歩等
マンション (タワー)	3,500	45.1%	6.3%	19.1%	29.6%	1,500	200	669	400	1,000
業務開発										
共創	4,950	58.6%	1.5%	21.9%	18.1%	2,900	70	1,084	1,000	800
商業	47,500	26.0%	8.4%	21.9%	43.6%	12,300	3,900	10,403	6,900	20,700
交流 (スタジアム)	0	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	-	-	-	-	-
宿泊 (ホテル)	11,400	24.9%	0.0%	47.4%	27.6%	2,800	0	5,404	3,600	3,100
合計	67,350					19,500	4,170	17,559	11,900	25,600

### ●ケース C 交通手段別発生集中交通量 休日

用途	全手段発生集中交通量 (人 T.E/日)	交通手段別分担率				発生集中交通量 (人 T.E/日)				
		鉄道	バス	自動車	徒歩等	鉄道	バス	自動車	自動車 (台数換算)	徒歩等
マンション (タワー)	3,500	29.8%	6.4%	34.6%	29.3%	1,000	200	1,211	500	1,000
業務開発										
共創	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0
商業	65,000	15.7%	7.8%	36.6%	39.9%	7,400	3,700	17,385	8,200	18,900
交流 (スタジアム)	30,000	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	24,000	6,000	0	0	0
宿泊 (ホテル)	11,400	12.4%	0.0%	66.5%	21.1%	1,400	0	7,581	3,500	2,400
合計	109,900					33,800	9,900	26,177	12,200	22,300

#### <発生集中原単位>

マンション	平日：700 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (住宅)
共創	平日：3,300 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (周辺部一般事務所ビル)
商業	平日：11,600 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (三大都市圏郊外部・地方中枢都市) 休日：18,600 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (三大都市圏郊外部・地方中枢都市)
ホテル	平日：1,900 人 TE/ha・日 大規模マニュアル (ホテル)

#### <平均乗車人員>

マンション	平日：1.4 人 大規模マニュアル (住宅)
共創	平日：1.3 人 大規模マニュアル (事務所)
商業	平日：1.5 人 大規模マニュアル (商業)
ホテル	平日：1.5 人 大規模マニュアル (商業と同様に設定)

※休日の平均乗車人員は相模原市の平均世帯人員 (R05.08) より 2.11 人/台とした。

## ケースC ピーク時発生集中交通量の算出

全手段発生集中交通量は以下の式により算出される。

$$\text{全手段発生集中交通量} = \text{延べ床面積} \times \text{商業床面積率割引率} \alpha 1 \times \text{鉄道距離割引率} \alpha 2 \\ \times \text{発生集中原単位 (大規模マニュアル)}$$

### ●ケースC ピーク時交通手段別発生集中交通量 平日 鉄道・バス・徒歩

用途	発生集中交通量 (人.T.E./日)			ピーク率									ピーク時発生集中交通量 (人.T.E./h)								
	鉄道	バス	徒歩等	鉄道			バス			徒歩等			鉄道			バス			徒歩等		
				朝	昼	午後	朝	昼	午後	朝	昼	午後	朝	昼	午後	朝	昼	午後	朝	昼	午後
マンション (タワー)	1,500	200	1,000	28.4%	1.6%	12.8%	10.0%	5.0%	7.0%	10.0%	5.0%	7.0%	4.26	24	192	20	10	14	100	50	70
業務開発																					
共創	2,900	70	800	31.6%	4.1%	17.4%	8.0%	14.0%	8.0%	8.0%	14.0%	8.0%	918	120	504	6	10	6	64	112	64
商業	12,300	3,900	20,700	14.0%	8.0%	15.4%	1.0%	10.0%	12.0%	1.0%	10.0%	12.0%	1,724	979	1,892	39	390	468	207	2,070	2,484
交流 (スタジアム)	-	-	-	-	-	50.0%	-	-	50.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
宿泊 (ホテル)	2,800	0	3,100	14.0%	8.0%	15.4%	1.0%	10.0%	12.0%	1.0%	10.0%	12.0%	392	223	431	0	0	0	31	310	372
合計	19,500	4,170	25,600										3,460	1,345	3,019	65	410	488	402	2,542	2,990

### ●ケースC ピーク時交通手段別発生集中交通量 休日 鉄道・バス・徒歩

用途	発生集中交通量 (人.T.E./日)			ピーク率			ピーク時発生集中交通量 (人.T.E./h)		
	鉄道	バス	徒歩等	鉄道 午後	バス 午後	徒歩等 午後	鉄道 午後	バス 午後	徒歩等 午後
マンション (タワー)	1,000	200	1,000	14.4%	9.0%	9.0%	144	18	90
業務開発									
共創	0	0	0	-	-	-	0	0	0
商業	7,400	3,700	18,900	14.4%	12.0%	12.0%	1066	444	2,268
交流 (スタジアム)	24,000	6,000	0	50.0%	50.0%	-	12,000	3,000	-
宿泊 (ホテル)	1,400	0	2,400	14.4%	12.0%	12.0%	202	168	168
合計	33,800	9,900	22,300				13,411	3,630	2,526

### ●ケースC ピーク時交通手段別発生集中交通量 自動車

	自動車発生集中交通量 (台.T.E./日)	平日				休日	
		ピーク率		ピーク時発生集中交通量 (台.T.E./h)		ピーク率	ピーク時発生集中交通量 (台.T.E./h)
		午前	午後	午前	午後	午後	
マンション (タワー)	400	7%	6%	28	24	500	40
業務開発							
共創	1,000	9.0%	9.0%	90	90	0	-
商業	6,900	7.0%	10.0%	483	690	8,200	984
交流 (スタジアム)	0	-	-	-	-	0	-
宿泊 (ホテル)	3,600	7.0%	10.0%	252	360	3,500	420
合計	11,900			853	1,164	12,200	1,444

〈平日ピーク率〉

用途	鉄道	自動車	バス・徒歩等
住宅	朝 28.4% 昼 1.6% 午後 12.8% (H30PT)	午前 7.0% 午後 6.0% (大規模マニュアル 住宅)	朝 10.0% 昼 5.0% 午後 7.0% (大規模マニュアル 住宅)
業務	朝 31.6% 昼 4.1% 午後 17.4% (H30PT)	午前 9.0% 午後 9.0% (大規模マニュアル 事務所)	朝 8.0% 昼 14.0% 午後 8.0% (大規模マニュアル 事務所)
店舗	朝 14.0% 昼 8.0% 午後 15.4% (H30PT)	-	朝 1.0% 昼 10.0% 午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)
スタジアム	-	-	-
宿泊	店舗と同様に設定	店舗と同様に設定	店舗と同様に設定

〈休日ピーク率〉

用途	鉄道	自動車	バス・徒歩等
住宅	午後 14.4% (大店立地法)	午後 8.0% (大規模マニュアル 住宅)	午後 9.0% (大規模マニュアル 住宅)
共創	-	-	-
店舗	午後 14.4% (大店立地法)	午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)	午後 12.0% (大規模マニュアル 商業)
スタジアム	試合開始前 1 時間に入場する想定 50.0%	-	試合開始前 1 時間に入場する想定 50.0%
宿泊	商業と同様に設定	商業と同様に設定	商業と同様に設定

※休日の分担率を算出する際の平休比について

全国都市交通特性調査を参照し、三大都市圏の代表交通手段分担率の平休比を算出。これをH30PTの元サンプルデータに乗じて休日の分担率を設定した。

全国都市交通特性調査（H27）三大都市圏：代表交通手段分担率						
	鉄道	バス	自動車	二輪車	自転車	徒歩
平日	28.5	2.3	31.5	2.2	14.1	21.3
休日	16.3	2.0	50.7	1.7	10.6	18.7
平休比	0.571	0.872	1.609	0.787	0.750	0.876

## 土地利用に伴う新たに発生する自動車交通量への対応 (対応策メニュー・案)

対象地のまちづくりの実現には、交通渋滞等による周辺環境への影響が生じさせないことが重要となる。

周辺道路ネットワークを踏まえ、対象地の土地利用に伴い宮下横山台線を中心に自動車交通の負荷がかかることが予測される。

資料 2-1 にみるように、現状で宮下横山台線等に交通混雑がみられることから、現状の改善を視野に入れつつ、対象地のまちづくりによって交通渋滞を引き起こすことがないように、対応策を検討する必要がある。

### <新たに発生する自動車交通量への対応メニュー>

#### 1) 交通容量を増やす

##### ①清新交差点の改良（資料 2-1 no. 1 の交差点）

○右折レーンの増設など

##### ②宮下横山台線の拡幅整備等

○4 車線化（検討の前提として整備を想定）など

#### 2) 自動車アクセスを分散させる

##### ③宮下横山台線以外での鉄道南北横断路線の整備

○南北道路以東での横断路線の整備など

##### ④対象地へ直接でアクセスさせない

○中心市街地（鉄道南側）で自動車アクセスを受け止める。

⇒中心市街地での駐車場利用＋対象地への徒歩等によるアクセス

#### 3) 自動車利用自体を減らす

##### ⑤土地利用側での工夫：ケース設定における施設用途・規模・配置の工夫

○自動車アクセスの発生要因となる施設の規模の縮小

○自動車以外でのアクセスを主とする施設への変更

○上記と④の取組みをセットで展開（駅複合施設とするようなイメージ）

##### ⑥段階的まちづくり

○①～③等の整備の進捗に応じた段階的な土地利用

※以上の対応策は組み合わせることも考えられる。

# 相模原駅周辺地区図

