

周辺道路ネットワークについて

1. 検討会議でのこれまでの経過

- ・相模原駅周辺の道路ネットワークは、JR横浜線や相模総合補給廠によって南北に分断されており、対象地のまちづくりによる発生集中交通については、宮下横山台線に頼らざるを得ない状況となっている（⇒資料 1-1）
- ・令和 5 年 6 月に実施した交通量調査の結果からもわかるとおり、宮下横山台線は現状においても渋滞が発生している状況である。（⇒資料 1-2 参照）
- ・これらを踏まえ、これまで検討会議等においては、仮に宮下横山台線を将来 4 車線化したとしても、まちづくりによる開発交通量処理できないおそれがあるとの認識のもとで、土地利用検討の前提として、周辺道路ネットワークの検討が必要との意見が出されている。（⇒下表参照）

検討会議等における道路ネットワーク検討に係る主な意見

発言趣旨	会議
交通処理の検討において、TDM（交通需要マネジメント）施策ありきで道路整備について検討するのではなく、ハードでどこまでできるのかを検討した後に、TDM の検討を行った方が良い。	6 月ワーキング
返還地や共同使用区域を取り巻くエリアの道路整備は必要。南北道路と駅前通りの接続は、活性化や賑わいを図るうえで重要な路線だ。	第 6 回検討会議
道路の位置を固定的に考えるのか。高架した場合、土地利用に影響がある。長い時間軸上で考え、将来高架化した場合のことも視野に入れて考えるべきではないか。	第 6 回検討会議
尾根幹線に 4 車線で接続するので、宮下横山台線に交通が集中するのは当然の結果。宮下横山台線に流れる交通量を減らさなければならない。開発した場合の交通量の増加は目に見えている。対策を検討しないとイケない。	8 月ワーキング (1 回目)
南北道路と中心市街地を通る駅前通りを接続して、交通量をさばく必要がある。将来的には、市役所通りを米軍基地の方へ延伸することも現実的な解決策ではないか。	8 月ワーキング (2 回目)
このままの検討では、交通量負荷が解決していないのに大規模開発を認めることになる。 相模原駅の南北の交通量を分担する考え方が必要だと思う。市全体で考えるべきで、庁内で検討いただきたい。	8 月ワーキング (2 回目)
連立にするか否かは決める必要がある。南口を含め、駅前の大改造が必要になる覚悟が必要になる。	8 月ワーキング (2 回目)
道路整備の見通しと、土地利用の段階的整備が整合している必要がある。	11 月拡大ワーキング
道路網の課題について、宮下横山台線の 4 車線化だけでなく、もう少し広域的な観点で検討をすると良い。	1 月・2 月ワーキング

◎これらを踏まえて、今後の方向性について議論いただきたい。

相模原駅周辺道路（広域）状況図



道路等の凡例

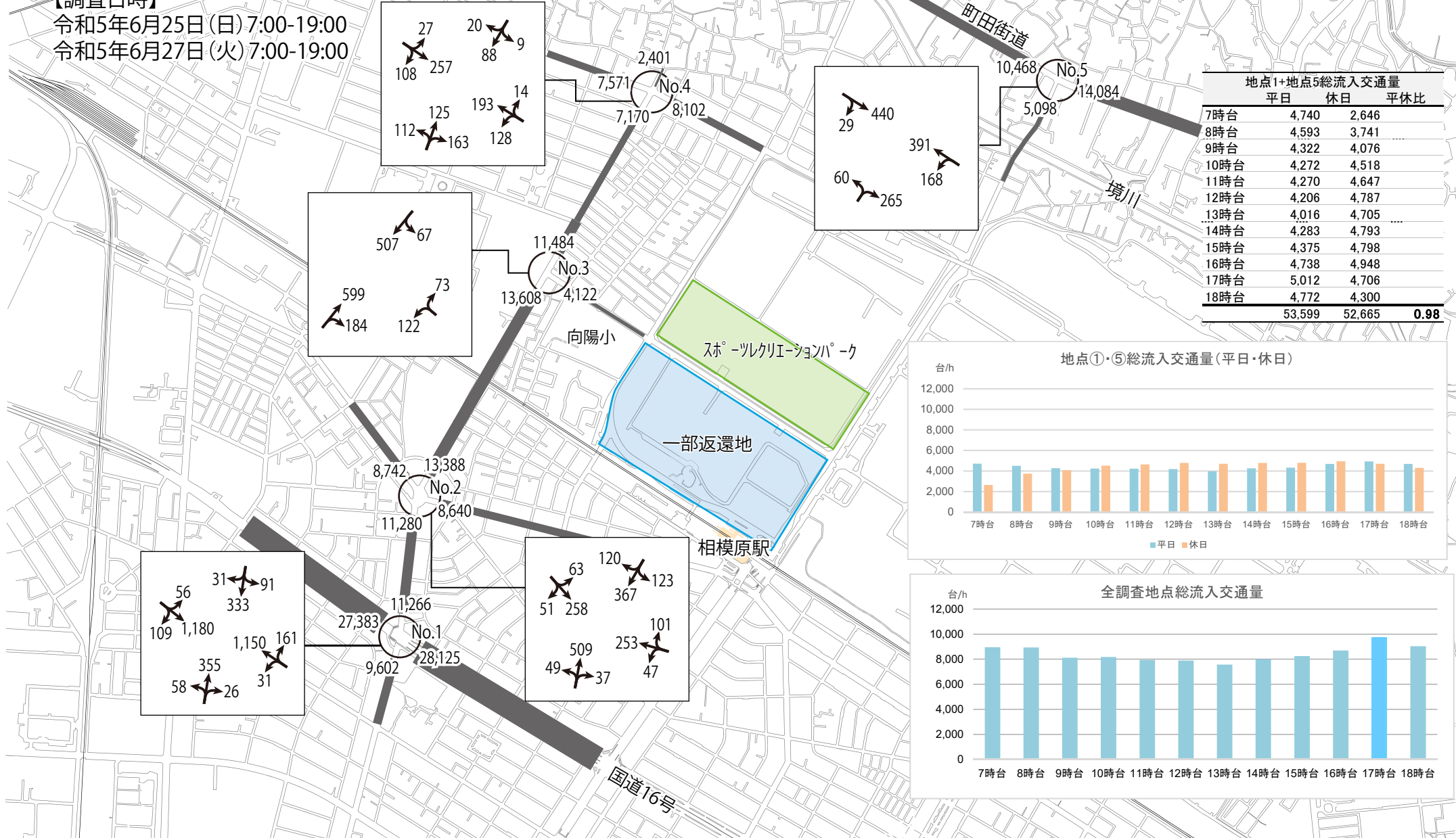
- : 主要幹線道路（広域）
- : 主要幹線道路
- : 幹線道路
- : その他の都市計画道路等
- ⋯ : 未整備及び整備中道路
- - - : 構想路線
- : 踏切
- : 単独立体交差

交通量調査結果【平日】

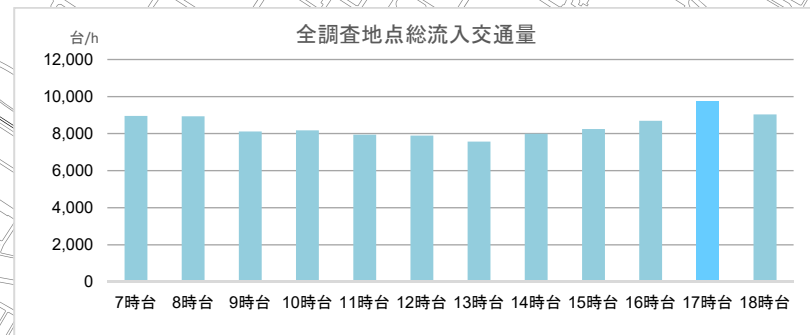
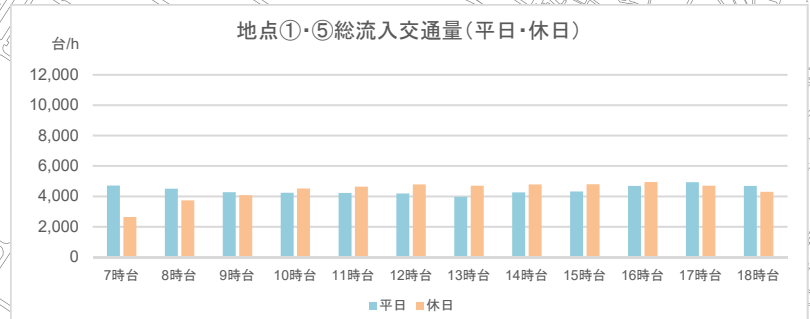
【調査日時】

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



	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	
合計	53,599	52,665	0.98



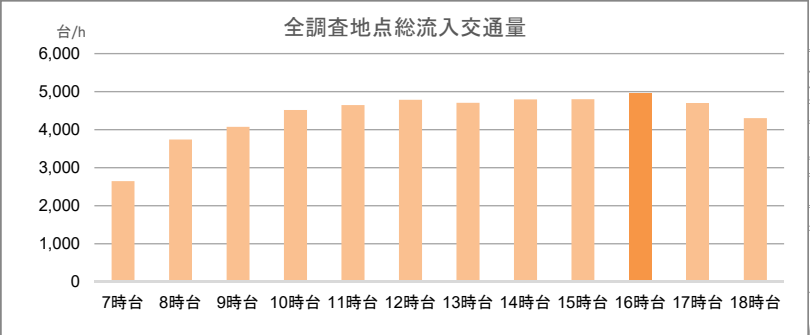
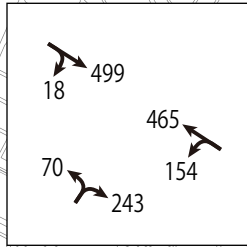
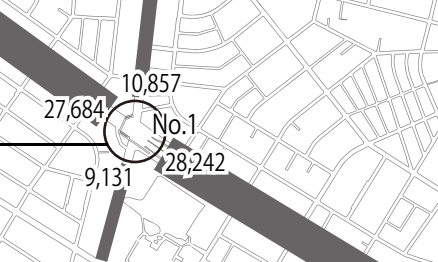
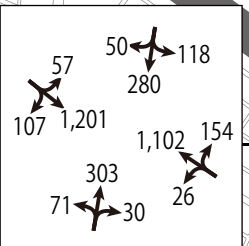
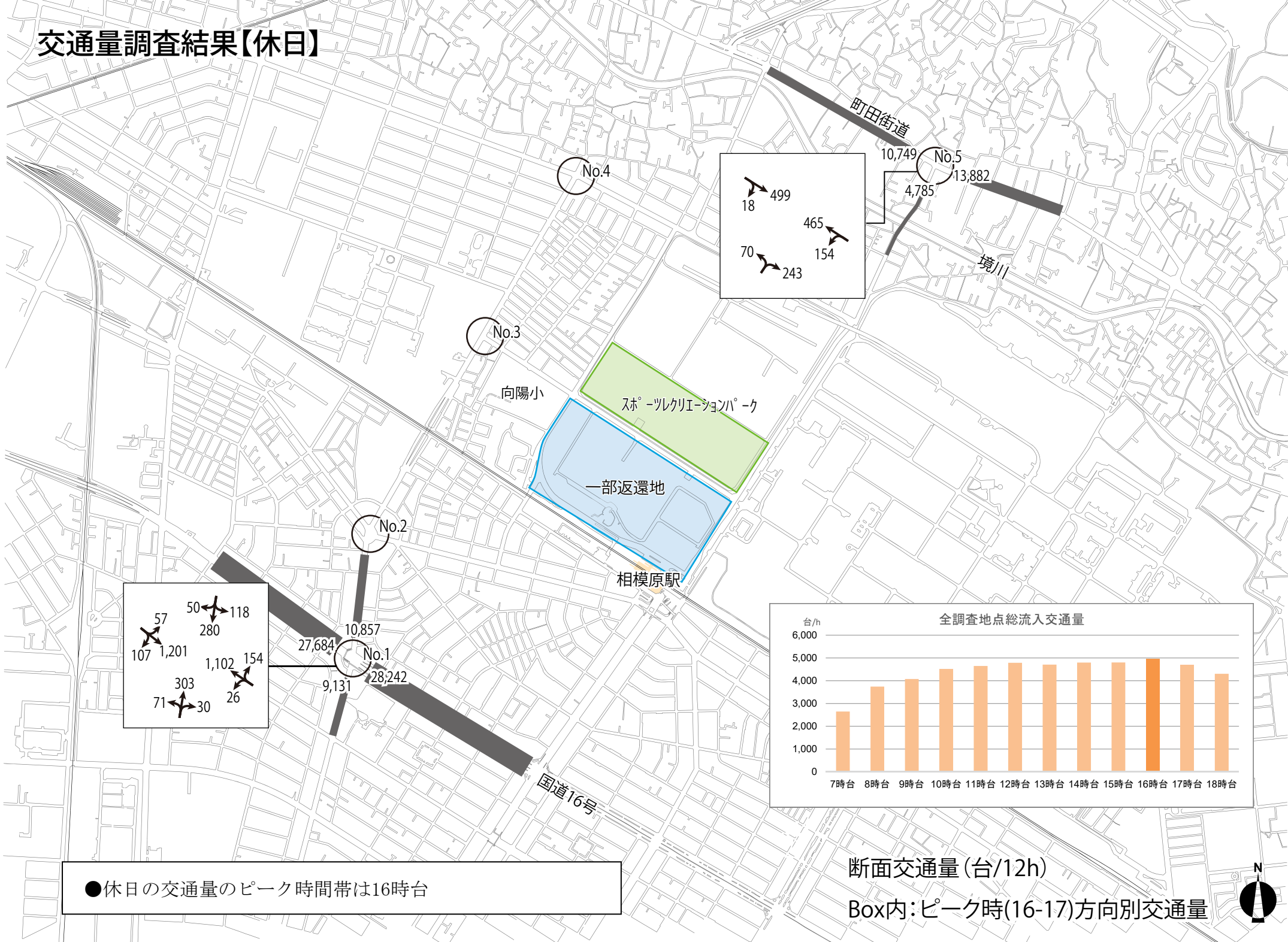
- 平日の交通量のピーク時間帯は17時台
- 一日トータル交通量の平休比は0.98

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】

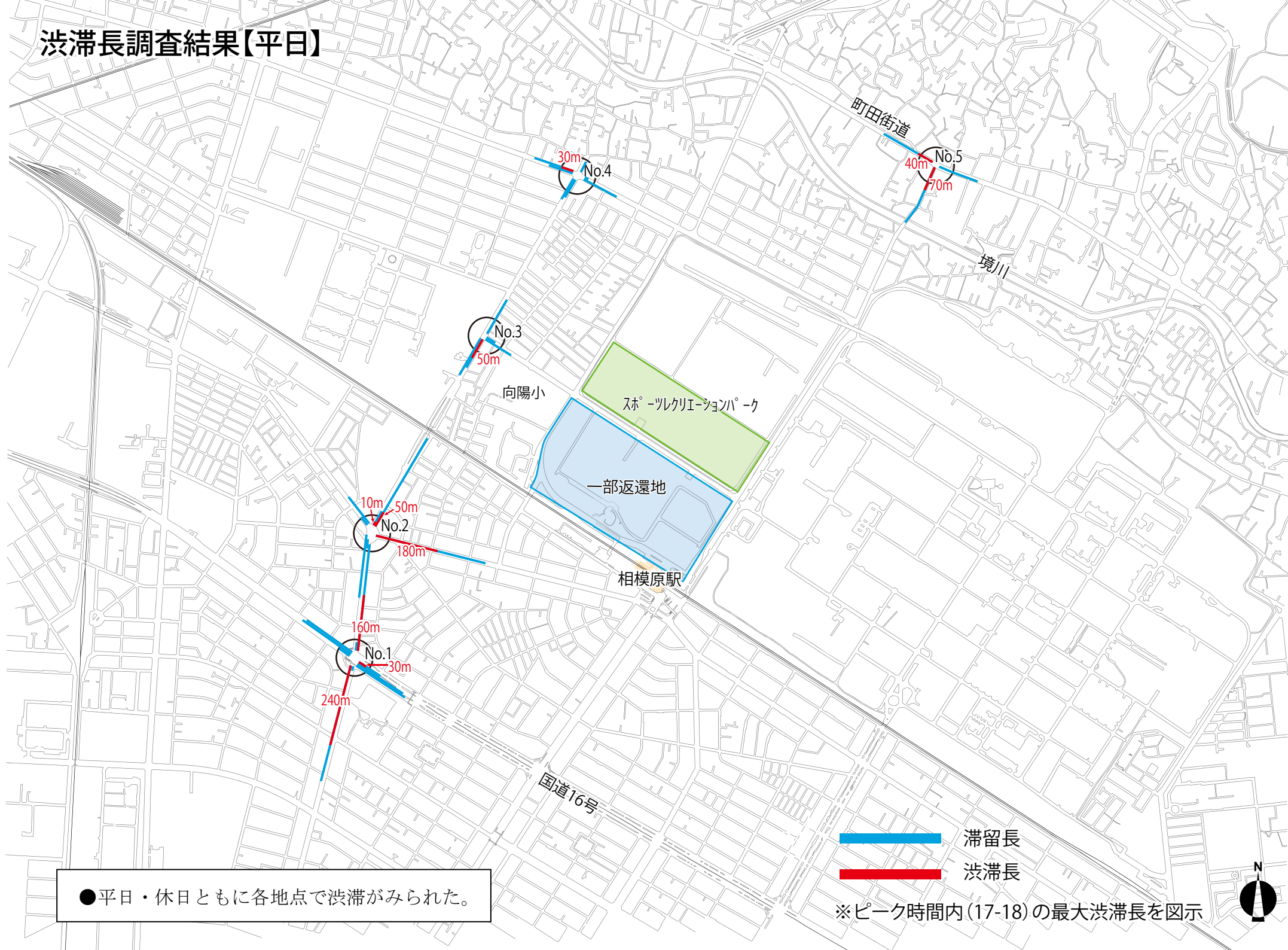


● 休日の交通量のピーク時間帯は16時台

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】

