

## 4. 社会インフラ(社会制度、交通関係、情報通信)

### <「社会インフラ:社会制度」に関連する要求>

- (1) 市内道路維持管理における、中央線や外側線の管理については、各道路所管の交通管理者における連携を強化し、市内全域における定期的な巡回点検・補修を適切に進めること。特に横断歩道や停止線等の道路標示の補修については、市民生活に直結する箇所であることから、修繕必要箇所については優先して補修を行うこと。なお、現在多くの市内横断歩道や停止線等について補修が必要と推測される個所が散見されるが、管理者側から見て、どのレベルが「補修必要なし」なのか、どのレベルが「補修必要」なのか、市民に対して広報等で伝えたいうえで道路破損の要補修箇所市民連絡ツールとして利用されている「市民通報アプリ“パッ！撮るん。”」を利用するなどして市民の協力をお願いし、道路標示の修繕を行って、市民の安全・安心につなげていくこと。 【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

- (2) 高齢化や中山間地域での生活交通手段維持確保とともに、CO2削減や現在相模原市がおかれている中山間地域を中心としたバスの生活交通手段維持確保路線における赤字対策の一環として期待できる「貨客混載輸送」の取り組みを、民間企業などと連携・協議し、実施していくこと。 【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

- (3) 「相模原市自転車活用推進計画」に基づき、計画の基本目標である「安全で快適な歩行者・自転車通行環境の構築」をめざして自転車が走行しやすい道路の市街地での更なる拡充と、車道路側帯を利用した自転車道に対する安全対策(車道と自転車道境界へのラバーポール設置等)を行うこと。  
また、路側帯を利用した自転車道路の危険個所や事故多発箇所については、早急な対策を行うこと。なお、自転車損害賠償保険加入促進については無保険自転車使用「ゼロ」への目標値(〇年後に自転車所有市民の〇%が自転車損害賠償保険等へ加入)など、具体的に定めて推進し、市民の意識向上と安心、安全への対策に取り組むこと。 【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

### <「社会インフラ:交通関係(公共交通機関等)」に関連する要求>

- (4) 市民や市内で働く労働者の利便性向上のため、鉄道・バスなど、公共交通を軸にした交通機関・基盤の整備を行い、関係機関に要請を行うこと。特に次の項目については、重点的に推進すること。



<SDGsの目標とターゲット>

### <「社会インフラ:交通関係(公共交通機関/鉄道)」に関連する要求>

鉄道については次の事項について事業者と調整をはかり早期実現に努力すること。

- ① 市民および市内勤労者の利便性向上と鉄道利用による環境改善のため、小田急多摩線の相模原市への延伸(早期乗り入れ実現(唐木田駅から相模原駅までの第1期整備計画の確実な実施)を鉄道会社および近隣市、地域関係団体などと連携して推進し、具体的なスケジュールを早期に公開できるようにすること。 【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

- ② JR横浜線の連結車両10両化実現、複数駅での複々線化(行違いのための設備設置)の実施、および通勤・通学時間帯における快速設定等の、利便性、輸送力強化の実現に向けた改善については、具体的な実現への「利用状況における数値」を東日本旅客鉄道株式会社に確認し、市民一体となった取り組みを進めること。 **【補強継続】**



<SDGsの目標とターゲット>

- ③ 市内に7つの駅を置く市民の重要な鉄道交通のひとつである、JR相模線の輸送サービス向上による利便性確保のため、当面の輸送力・増発等のダイヤ強化に向けた市内各駅構内における複線化(行違いのための施設)の早期実施が、複線用地確保が容易な一部区間からでもスタートできるよう、国や東日本旅客鉄道株式会社への要請を強化すること。 **【補強継続】**



<SDGsの目標とターゲット>

- ④ 市内における渋滞緩和および踏切事故防止のため、地域や国、鉄道各社と連携のもと主要道路・駅周辺などの主要踏切における立体交差化を行った各鉄道路線の踏切削減を行うこと。なお、踏切道改良促進法に基づき、国から指定された市内5か所の「改良すべき踏切」については、費用対効果優先ではなく、市民の安全を優先することを念頭に置き国や鉄道事業者と連携し早急に対策工事を行い完了させること。 **【補強継続】**

(以下についてはそれぞれ対策工事進捗を確認し、可能な範囲で報告すること)

相模原市緑区:JR横浜線、大山街道/相原高校前通

中央区:JR横浜線、小山/すすきの氷川、JR横浜線小原/宮上横山

南区:小田急電鉄小田原線、小田急相模原1号/新戸翠ヶ丘、

小田急電鉄江ノ島線、相模大野6号/東林間、



<SDGsの目標とターゲット>

- ⑤ 市内鉄道駅での定時発車による経済流通の安定性確保、そして安全面向上による安心のまちづくりのため、市内鉄道各駅への「ホームドア」「駅ホーム拡張と拡張」の措置実施を「相模原市鉄道駅ホームドア等整備事業補助金」を活用するなどして鉄道事業者と早期に進めること。なお、設置にあたっては乗降客数だけでなく、駅での人身事故発生状況等も踏まえ、ホーム転落事故防止の観点からも検討を進めること。\*すでに設置済み、および設置の発表がある駅は除きます。 **【補強継続】**

#### <参考>

##### 1, 2019年乗車客数(国土数値情報DLサービス(国土交通省)より、無人駅の乗車数は公式データなし)

JR横浜線:橋本/132, 272、(淵野辺/77, 846):設置済、相模原/58, 504、古淵/46, 036、矢部/24, 790

JR相模線:上溝/12, 572、南橋本/11, 188、原当麻/10, 328

JR中央本線:藤野/4, 530、相模湖/4, 430

小田急小田原線:相模大野/130, 078、小田急相模原/57, 597、小田急江ノ島線:東林間/22, 101

京王線:橋本/98, 838

##### 2, 2010年～2020年3月駅構内での人身事故発生件数(“発生なし”は駅名未記載)

JR横浜線:矢部/6件、淵野辺/3件、橋本/2件、古淵/1件

JR相模線:発生なし

JR中央本線:藤野/2件、相模湖/1件

小田急小田原線:小田急相模原/8件、相模大野/6件、小田急江ノ島線:東林間/2件

京王線:発生なし

\*乗車客数:各鉄道会社HP参考、人身事故数:鉄道事故データベース参考、による



<SDGsの目標とターゲット>

- ⑥ 市内緑区「相模湖・藤野」方面からの市内中央区/南区および横浜方面への生活のための移動緩和および通勤通学の負担緩和と、「相模湖・藤野」地域への観光事業活性化のため、横浜線および相模線の「中央本線乗り入れ直通運転」の実証実験含む実現に向けた取り組みを行うよう、東日本旅客鉄道株式会社へ継続して要請を行うこと。なお、鉄道会社としては、乗降客の数などから事業化に対する厳しい意見があることは承知するが、直通運転により生活交通維持路線バス編成の改善等も期待ができ、結果、市への負担も軽減されることが想定されることから、実現へ向けて確実に取り組むこと。

【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

<「社会インフラ:交通関係(公共交通機関/バス)」に関連する要求>

バスについては次の事項について事業者と調整を図り早期実現に努力すること。

- ⑦ 高速バス羽田空港線については、市内では相模大野駅線があるものの、市内JR駅には接続されておらず、昨今の企業活動の面においてキーポイントとなる空港アクセスの視点から劣るものがある。リニア新幹線新駅開通とあわせ、市内西部の拠点となる橋本駅への空港アクセス向上は、市内企業経済活動へのプラスとなることから、羽田空港直行バスのJR橋本駅への早期導入(乗り入れ)に向け、行政からの強い要請を行うこと。

【継続】



<SDGsの目標とターゲット>

- ⑧ 「広告付上屋のバス停留所」については、一般の広告だけではなく市の広報等を伝える格好のツールとなることと、夜間には防犯対策など、市民の安心安全につながることから「広告付上屋のバス停留所」の設置を進めていくこと。

【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

<「社会インフラ:交通関係(公共交通機関/新交通事業、その他)」に関連する要求>

新交通(リニア新幹線含む)については次の事項について事業者と調整を図り早期実現に努力すること。

- ⑨ リニア中央新幹線中間駅となる橋本駅を中心とした、将来を見据えた周辺地の一体的な整備、リニア車両基地(関東車両基地)および周辺整備の計画通りの実施・実現と、整備工事の際の地域住民の安全確保を行うこと。また、地元自治体の費用負担軽減に向けて関係団体や民間団体を含めた働きかけを行い、着実に計画を進めること。

【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

- ⑩ 市域におけるリニア中央新幹線の経済波及効果と相模原市の人口減少・超高齢化社会を見据えた対策のひとつとして、車両基地設置に伴う回送線については、橋本駅や緑区鳥屋地域および周辺地域の地域活性化(相模原市の新ベットタウンへ向けた新たなまちづくり、高齢者の外出)や観光促進に向けた回送車両の利用(旅客線化)ができるよう、実際の新幹線回送線旅客化による事例等(九州:博多南線)を参考に、多くの課題を整理して行政として強く事業者へ要請するとともに、民間と連携して魅力ある相模原市の構築に向け地域発展に結び付けるよう推進すること。

なお、改装線の旅客線化に向けた「非常に多くの課題」については、早期解決に向けJR・国・地域をはじめとする関係者と共有して一つ一つ解決できるよう全体で取り組んでいくこと。

【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

- ⑪ 中山間エリアや郊外市域における交通難地域に対する交通確保対策とその地域住民への支援として、相模原市でも自動運転の実証実験実績がある「無人電気自動車(バス・カート)」などの交通需要確保に向けた新たな取り組みについて、早期にモデル地区などを策定し、他市の取り組みを参考としたり、民間と連携するなどして実証実験の開始を行うこと。

【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

- ⑫ 現在行われている、中山間地域を中心とした交通難地域への対応としての「乗り合いタクシー事業」については、現在のデマンド型のメリット・デメリットを把握して、他市での取り組み状況を踏まえたうえで、タクシー事業者や導入地域(利用者)の意見を反映し、より利用しやすいものとしていくこと。

【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

<「社会インフラ:交通関係(道路・交通/駅および駅周辺)」に関連する要求>

- (5) 市内の鉄道乗降客数の多い市内主要駅でのバス基幹ターミナル整備について、駅バスターミナルにおける将来のバス交通網の進化を見据え、路線バス以外の大型バスレーン設置を、バス乗降や歩行者対策とともに早急に進め、変化する交通事情に合わせて適宜対策を講じること。

【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

<「社会インフラ:交通関係(道路・交通/国道・県道・市道・高速道(圏央道)、等)」に関連する要求>

- (6) 市内主要道路の開通や整備による交通量の変化とともに、市内経済を支える国道(2桁国道、3桁国道)での渋滞ポイントも変化していることから、市民や企業の安定した活動と温室効果ガス削減のため、周辺道路も含め現状を把握した渋滞改善対策を、検討ではなく実行をすること。

なお、市内主要道路である国道16号においては、交通渋滞が慢性化しており、周辺の生活道路にまで渋滞の影響が生じている(抜け道)ことから、「首都圏ボトルネック対策協議会」での渋滞箇所提起内容を踏まえ、「検討」だけではなく、渋滞解消に向けた対策の「実行」を国と一体となって行うこと。

また、「広域交流拠点基本計画」での国道16号立体化も含め、渋滞解消と利便性向上について将来を見据えたさまざまな対策を行うこと。

【補強継続】



<SDGsの目標とターゲット>

<「社会インフラ:交通関係(情報通信)」に関連する要求>

- (7) 市内全ての行政機関における、インターネットおよび情報機器(PC・USB等)に対する情報漏洩防止、機器管理について、「ウイルス」「不正アクセス」等のセキュリティ対策強化の継続とあわせ、教育・管理体制を構築するとともに、職員の意識向上に向けた取組を行うこと。

【継続】