



# 議 事 の 要 旨

## 1 開 会

## 2 協議事項

### (1) 令和6年度 相模原市地域交通活性化協議会予算の補正について

協議事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。(意見等なし)

(結果)出席委員の全会一致で同意。

### (2) 令和7年度 相模原市地域交通活性化協議会予算(案)について

協議事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(渡邊委員)地域公共交通確保維持改善事業費補助金については、グリーンスローモビリティ実証運行に活用しているのか。また、来年度予算額は、今年度と同額とする案となっているが、どのような事業に活用する予定なのか。

(事務局)当該補助金は、グリーンスローモビリティ実証運行には活用していない。補助対象事業は、生活交通維持確保路線における公費負担分や吉野・与瀬地区乗合タクシーの運行経費であり、来年度も変更はない考えである。

(岡村会長)国庫補助金には様々なメニューが用意されているが、当該補助金については、経常的に活用しているものと理解いただきたい。

(結果)出席委員の全会一致で同意。

### (3) 地域公共交通確保維持改善事業計画(地域内フィーダー系統補助事業)の変更について

協議事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。(意見等なし)

(結果)出席委員の全会一致で同意。

### (4) グリーンスローモビリティの本格運行について

協議事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(岡村会長)確認だが、この議事の協議事項のポイントはどのような点か。

(事務局) グリーンスローモビリティ運行支援事業を1つの制度として本格化していくことについて、ご協議いただければと考えている。

(岡村会長) 若葉台地区が本格運行に移行していくことについては報告となるが、制度内容等については、改めてこの場でも協議したいということで、各委員から意見をお受けしたいが、いかがか。

(宮原委員) 資料の確認となるが、地域選定の基本的な考え方としては、目的地までの距離が「片道2～3キロ程度が望ましい」とある一方、導入の前提条件では「片道1～3キロ程度」とあるため、整合をとる必要はないか。

(事務局) 整合を図り「片道1～3キロ程度」に改めてまいりたい。

(大島委員) 今後、他地域に展開していくため、自治会の会議等において周知を行っていくとのことである。その際、実施したい意向が多く地域から寄せられる可能性がある一方で、市の予算上の都合もあると推察される。各年度において、どの程度の地域に導入を進めていく想定か。

(事務局) 市としては、車両1台分の予算を見込んでいる。この1台で対応可能な範囲で複数地区での導入支援が可能と考えている。取組の想定としては、年度の上半期では公募を行い、下半期から順次、短期的な実証運行を進めていくことを考えており、複数地区での導入支援を進めてまいりたい。

(渡邊委員) グリーンスローモビリティは、デマンド型で運行するのか、また、時刻表を設定するのかなど、運行形態について確認したい。

(事務局) 運行形態については地域組織で検討いただき、それぞれの地区に合った運行形態としていくものと考えている。実際、若葉台地区や新磯地区でも当初は路線バスのような路線定期運行を行っていたが、運行形態を変更し、時刻表を定めたデマンド型、いわゆるセミデマンド型の運行としている。

(梶田副会長) 運営資金の確保に向けては、健康福祉局で実施の「地域おでかけサポート推進事業補助金」の活用も可能とあるが、当該補助金は毎年交付を受けられるものか。

(事務局)毎年交付を受けられるものであり、利用者数によって補助金額が変動する制度となっている。

(梶田副会長)将来的には、有償での運送に制度変更していくような想定はあるか。

(事務局)交通事業者の運転士不足の状況など、地域交通を取り巻く環境の変化を踏まえつつ、必要に応じて検討していくこととなるものと考えている。

(岡村会長)今の指摘は重要なポイントである。今回は、道路運送法に依らない仕組みとのことであるが、本来は道路運送法による制度設計が望ましいものの、その手前で今回のような制度としているのか、それとも別の考え方によりグリスロ車両を活用した制度としていくのかとで、大きく異なる。今後、地域の要望等を踏まえて、制度変更も検討していくことになっていくと思うが、現時点ではどのような認識のもと制度化していく考えか。

(事務局)現時点では、道路運送法とは別の形で、地域と一体となって取組を進めていく仕組みを考え、制度設計している。

(岡村会長)今後、事業者の車両を活用した取組であったり、グリスロではない車両で実施したいといった要望が出てくる可能性はあるが、まずは、地域と一体となって、グリスロ車両を活用しながら、このような制度で進めていくということである。

(小林委員)ボランティアの確保が課題ということを知っている。現在、ボランティアは無償でやっていると思うが、地域としては、ボランティアに対して謝礼を出すことで、課題を克服していきたいという話もある。制度の前提として「利用者の負担なし」で運行する仕組みとのことだが、謝礼分として利用者の方から負担金をとることは可能なのか。

(事務局)運行にあたり、駐車場代や電気代といった実費が生じるが、そうした経費については、市の補助金で賄うことが可能である。ボランティアへの謝礼に関しては、国の規定上、運送の対価を貰ってはいけないということになっている。本制度に関しては、例えば、ドライバー以外にも、シフト管理や添乗員として労力が生じることがあるため、当該部分に対する謝礼については認められると解釈している。

(小林委員)他地域への展開に向けて、地域選定の考え方が示されている。導入の前提条件としては、ハードルは決して高くなく、どのような地区でも希望があれば手を

挙げられるように見受けられる。公募を行う際には、地域選定の考え方も併せて周知をした方が良いと思うがいかがか。

(事務局) 現在、グリーンスローモビリティ導入の手引きを作成しているところである。地域説明に際しては、この手引きを活用することを想定しているが、併せて、地域選定の考え方についても周知してまいりたい。

(高橋委員) 車両の保管場所についてだが、地域内に保管場所を確保するのか、もしくは市の施設に保管場所を確保するのか。また、通常、バスやタクシー、トラックの運行に際しては、必ず運行前整備が必要となるが、グリスロ車両については、ボランティアだけで、安全な整備ができていくのかという点について確認したい。

(事務局) 保管場所については、地域内の保管場所であり、現状、自治会館等に保管されている。また、車両の整備については、点検マニュアルを地域にお渡しし、それに基づいた確認を行っていただくこととしている。また、地域でアルコール検知器も準備してチェックを行っている。車両の安全性については、市として点検費用を確保し、定期的な確認を行っていく予定である。

(生田委員) ボランティアの方は、高齢者が主になると思う。ドライバーになられる方について、例えば、何歳以下の方に限るであったり、認知症検査を通過している人であればよいであったり、適正基準などを設ける予定はあるか。

(事務局) グリスロ車両は普通運転免許を持っていれば運転が可能である。適正基準のようなものを設ける考えはないが、ドライバーに対しては、車両貸与の際に運転講習を行うとともに、市の補助金を活用する際にも、別に研修が必要となるため、2段階での研修で安全性を高めていく考えである。

(生田委員) 実際に、この車両を使つての道路上でのテスト走行なども実施するのか。

(事務局) 交通政策課で実施する運転講習の際には、実際に公道での走行を行っていただくこととしている。

(佐藤委員) 持続可能性という観点で、約93%のボランティアの方が継続意向であるとの説明であったが、そのうち17.2%の方は「改善されれば継続して活動可能」との回答である。そのように回答された方は、どのような点に課題があったのか。

(事務局)路線定期運行であった際、利用者がいなくても運行しなければならないという負担感に課題があった声があった。こうした点については、ボランティア人数を確保することや、デマンド型に変更するなど、運行形態を見直すことによりクリアできているものと認識している。

(岡村会長)自治会への周知方法など、様々意見があったか、そうした点については、事務局にて検討いただくことを前提としつつ、制度として本格化していくことについて確認したいがよろしいか。

(結果)出席委員の全会一致で同意。

### 3 報告事項

#### (1) 中山間地域におけるコミュニティ交通の再編について

報告事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(岡村会長)現段階における検討状況の報告であった。検討結果の詳細は、次回の協議会でお示しいただけるとのことだが、年度明けには、システム事業者の選定を予定しているとのことであるため、システム要件などに関する意見があれば、この場でいただければと考える。

(石原委員)観光客に対する移動手段の確保は重要と考えている。観光需要については、別途、移動手段を確保する方向で観光部門と調整中との説明であったが、具体的な調整状況を教えていただきたい。

(事務局)具体的な方向性をお示しできる段階ではないが、交通政策としては生活交通の確保という視点で、移動手段の確保を図っていく。また、観光需要に対しては、別の手段を確保することを観光部門と調整中であり、例えば、貸切事業者による運行を行うなど、複数の選択肢を考えながら議論しているところである。

(石原委員)ここでいう観光部門といのは、行政内での観光部局ということによいか。

(事務局)そのとおりである。

(宮野委員)三ヶ木～相模湖間の路線バスの運行継続は、地域として嬉しく思う。三ヶ木付近には、津久井高校もあり、高校生の通学手段がなくなってしまうことが大変

だという話を地域で聞いていたので、運行継続は良いことと思う。また、藤野地区には、陣馬山があり、土休日は登山客でバスが満員になる。やまなみ温泉方面にも移動需要が多くある。そうした中、定員が8名のワゴン車で路線バスを代替することだが、以前の説明ではスクールバスを活用するといった話もあったと記憶している。まだ、検討中ということであるため、確定的なことは言えないのかもしれないが、なるべく早く具体的な説明を地域にしてほしい。住民説明の実施も予定されているとのことだが、早期に検討の域を脱し、説明をお願いしたい。

(事務局) スクールバスの活用について、その考え方としては、現在、路線バスを利用して登校している子供たちも、スクールバスで登校いただく形にすることで、通常のバス利用による移動需要分を乗合タクシーに転換していく考えである。登校利用の子供たちの需要を除けば、ワゴン車両でも十分対応できる移動需要量であると見込んでいる。地域説明に関しては、現在、4月中旬頃からの実施を予定しているが、検討の進捗に応じた説明をさせていただきたいと考えている。

(小林委員) 生活交通維持確保路線は、継続条件も定めており、基準を下回った場合には、他の交通モードに転換することを検討することとなっていると理解している。今回の取組は、基準を下回っているものではないが、運転士が不足するために交通モードを再編するといった考えなのか。

(事務局) そのとおりである。

(小林委員) 市としては、基準を下回らない限りは、確保していかなければならないバス路線なのではないかと思う。実際には、運転士がいないことには継続運行が難しいということかもしれないが、そうした点は、はっきりと地域に状況を説明してしていく必要があると思うが、いかがか。

(事務局) 中山間地域における生活交通維持確保路線の基準としては、ピーク時間帯の1便あたり利用者数が10人以上ということで、ピーク時間に焦点を当てている。そのピーク時間帯の需要だけをみると、ワゴン車両での対応は難しいかもしれないが、利用者数を平均してみると、実際の輸送人員としては、バス車両でなくとも対応可能と見込んでいる。今後、地域の方々に対しては、日常の生活を新しいモードにあった形に切り替えていただくことを求めていく必要もあると考えているが、基本的には、地域の移動を支えられる交通モードを考えていきたい。

(小林委員) 地域とは、こういう条件であれば継続するといった約束があったものと思

うので、丁寧な説明が求められると思う。

(岡村会長)現状の路線バスと比較すれば、多少、使い勝手が悪くなる部分はあるかもしれないが、結果として、移動手段がなくなる地域はなく、現状、生活交通維持確保路線を運行エリアには代替手段を用意する想定ということでよいか。

(事務局)移動手段がなくなることはない。車両や運行形態が変わるということで理解いただければと考えている。

(梶田副会長)複数の地区を、同じシステムで運用していく想定であろうと思うが、車両台数は調整中ということか。

(事務局)現在、バス利用者の乗降データ等を分析し、必要台数を検討しているところである。

(梶田副会長)それぞれの地区で車両を運行させていくが、地域間で車両の融通を利かせていくという理解でよいか。

(事務局)そのとおりである。しかし、現在、机上でシミュレーションを行っているものであるため、来年度下半期の実証実験を通じて、実態を確認しながら、必要なところは改善してまいりたい。

(生田委員)実証実験時の運賃については、同一区域内均一運賃ということで、バス以上タクシー未満の運賃設定を基本に検討中とのことである。現行の乗合タクシーは、200～300円程度の運賃設定だが、実証実験に際しては、現行よりも高い運賃設定になるのではないかと推察している。その際、運賃設定に際して、利用者からの反発は想定されないか。

(事務局)運賃設定に際し、地域から様々なご意見をいただくことは想定している。しかしながら、現在、地区によって運賃にバラつきがあること、また、地域によってはバスよりも安い運賃設定となっているため、均一的に改め、現行のバス運賃以上かつタクシー運賃以下の範囲内で設定したいと考えている。具体的な金額は今後の検討となるが、地域説明に際しては想定運賃も説明していく予定である。地域からの意見をどの程度反映できるかということもあるが、まずは、市の考え方を説明し、最終的には地域意見も踏まえたうえで、運賃設定をしてまいりたいと考えている。

(生田委員)可能な範囲内で、地域に対してご配慮いただきたい。

(大島委員)予約方法について、アプリ等で予約可能になるとのことで、これから予約システムを構築するため、新年度当初からシステム事業者の選定を予定されている。システム事業者を選定し、要件に沿ったものを作っていくには、半年間という期間内でやり切れるのかという時間的な心配はないか。また、電話またはアプリで予約可能となり、地域のタクシー事業者にも参画いただく想定とのことである。電話で予約する方もいれば、アプリで予約する方もいる。さらに、タクシー車両とワゴン車両と、1つの地区内に複数の事業者が混在して運行することになると思うが、どのようなイメージで予約を受け付け、どのようなイメージで走らせるといった考えはあるか。

(事務局)運行については、9時台～17時台はワゴン車両ということで、現行の乗合タクシー運行事業者に運行いただくことをイメージして検討しており、それ以外の時間帯において、バス路線を補う部分、乗合タクシーで対応しきれない部分について、タクシー車両を活用してまいりたいと考えている。予約方法については、具体的な仕組みは定まっていない。まずは、市が考える運行イメージについて、詳細部分も含め、今後、事業者との調整の上、固めていきたいと考えている。

(大島委員)システム構築されるということであるため、予約のメインは、システムを使っての予約であり、システム利用できない方のために電話予約もサブとして用意するというイメージか。

(事務局)現在、複数のシステム事業者から話を伺っているところであるが、多くの事業者で、電話で受け付けたものをオペレーターがシステム入力する仕組みとしている。オペレーターが入力した内容が運転手の端末に届いて、運転手が予約内容を確認し、指定の停留所まで運行するというシステムを想定している。

(岡村会長)運行体制などは、今後決定していくという段階であるため、フレキシブルなシステムでなければ対応ができない。ただ、実証実験を始めると、規模が大きいものではないので、そこまで難しいシステムが必要ということでもないため、オーバースペックなシステムを導入しないように注意いただきたい。現在の想定ではシステムが先行する検討スキームだが、システムよりも運行体制を先に決めるべきということであれば、前倒して検討をお願いしたい。例えば、必要車両台数なども今後、決定していくことになろうが、車両が1台増えたり、運行時間帯が変わったりするだけで、運行コストが相当変わってくる。一人当たり輸送コストも、現在の乗

合タクシーで数千円であろうが、路線バスであれば、たとえ赤字路線であっても千円台程度であるため、運行形態次第で大きく変わってくる。そうした点も考慮した検討をお願いしたい。

## (2) 相模原市総合都市交通計画の一部見直しについて

報告事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(梶田副会長)事務局から説明があったとおり、これまで計3回の作業部会を開催しているが、運行回数や収支率などのデータに基づいた検討を行っている。ある程度の整理は出来つつあるが、再度、作業部会にて確認し、案を固めた上で、次回の協議会においてネットワーク案をお示ししたいと考えている。

(渡邊委員)資料には、「モビリティハブ」という記載があるが、どのようなイメージなのか。

(事務局)現行計画では、ターミナルやサブターミナルという位置づけは設けているが、さらに細かい視点で、例えば、サイクル・アンド・バスライドといった考え方もあろうと思うので、バスの利用促進にも寄与するように、現在、バス停留所しかないところに、シェアサイクルポートを設けることで拠点性を持たせるといった考え方についても、検討の余地があるのではないかと想定したものである。

## (3) コミュニティバスの運賃割引の一部変更について

報告事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。

(渡邊委員)従来は、かなちゃん手形を購入すれば、一乗車あたり100円でバスが利用できるものであったが、今後は、磁気化して一乗車あたりの運賃はなくなる一方、かなちゃん手形の料金が値上げとなる。例えば、ひと月当たり何回乗車すれば、有利になるか、といった試算はあるか。

(佐藤委員)金額設定については、ご購入いただく際のアンケートによる利用回数や、利用実績に基づいた算出により設定している。従来は、割引制度として実施している中で、一乗車あたり100円であったものが、変更後には、割高になる場合もあるが、利用区間によっては、大幅な割引となる場合もある。

(岡村会長)例えば、6か月券でみても、1日あたり150円でバス乗り放題となる。そのように考えれば、これまでの利用の仕方も変わる可能性があるため、うまく使

っていただければと思う。

#### (4)コミュニティ交通の令和6年度運行実績見込みについて

報告事項について、資料に基づき事務局より説明を行った。(意見等なし)

#### 4 その他

(事務局)前回の協議会にて、多くのご質問をいただいたモニタリング指標について、算出根拠等を取りまとめてお示ししている。参考資料としてご確認いただきたい。

#### 5 閉会

以 上

## 相模原市地域交通活性化協議会委員出欠席名簿

	氏 名	所 属 等	備 考	出欠席
1	岡村 敏之	東洋大学 国際学部 国際地域学科 教授		出席
2	梶田 佳孝	東海大学 建築都市学部 土木工学科 教授		出席
3	小堤 健司	一般社団法人神奈川県バス協会 常務理事		出席
4	大畠 雄作	一般社団法人神奈川県タクシー協会 相模支部 常任理事		出席
5	吉田 忠司	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社 企画総務部 企画部長	代理出席 副課長 遠藤 敦子	出席
6	宇野 弘之	東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 企画部長		欠席
7	宮原 賢一	小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 交通企画部 部長		出席
8	濁澤 雅	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理 課長	代理出席 主任事務員 野村 圭佑	出席
9	橋山 英人	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 生活交通担当 課長	代理出席 計画担当 課長 佐藤 勝太	出席
10	三浦 裕介	京王電鉄バス株式会社 運輸営業部 乗合事業担当 課長	代理出席 課長補佐 白岩 俊行	出席
11	土橋 一仁	富士急バス株式会社 執行役員 業務部長		欠席
12	関澤 貴史	国土交通省関東地方整備局 建政部 都市整備課長	代理出席 課長補佐 杉本 宣博	出席
13	宮本 雄一	国土交通省関東地方整備局 相武国道事務所長		欠席
14	宿谷 幸利	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 総務企画担当 首席運輸企画専門官		欠席

15	白砂 照彦	神奈川県警察本部 交通部交通規制課 都市交通対策室長		欠席
16	中津川 宗尉	神奈川県 県土整備局 都市部 交通政策課 副課長	代理出席 交通政策課主査 村上 珠里	出席
17	高橋 和彦	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 事務局次長		出席
18	宮野 善三郎	相模原市自治会連合会 副会長		出席
19	布施 昭愛	相模原商工会議所 理事 事務局長		欠席
20	小林 輝明	社会福祉法人相模原市社会福祉協議会 常務理事		出席
21	石原 朗	公益社団法人相模原市観光協会 専務理事		出席
22	生田 修	公募市民		出席
23	渡邊 亨	公募市民		出席
24	杉浦 篤	相模原市 都市建設局 土木部長		出席
25	廣田 信之	相模原市 都市建設局 まちづくり推進部長		欠席