



潤水都市 さがみはら



相模原市 バス交通基本計画



平成24年3月
相模原市

ごあいさつ



相模原市は、鉄道が市域外縁部を通っていることから、鉄道駅や各種施設と地域社会を結ぶ路線バスが地域公共交通網の中で大きな役割を担っており、市民の移動手段として非常に重要なものとなっています。

本市におきましては、バス交通に係る規制緩和等を踏まえ、平成15年3月に策定いたしましたバス交通対策基本計画に基づき、市民の生活に必要な不可欠となるバス路線の確保と利便性の向上に努めてきたところでございます。

このような中、本市は、平成19年3月に津久井地域との合併を経て、人口は72万、面積も県内では2番目に大きい都市となりました。

また、少子高齢化や地球環境問題への意識の高まりなど、本市のバス交通を取り巻く環境も大きく変化しており、公共交通の利便性向上や公共交通軸の充実、交通不便地区等における生活交通の確保、厳しい財政状況の中における公費負担のあり方等、バス交通を取り巻く課題は数多く存在しております。

こうしたことから、本市の公共交通網のあるべき姿の構築に向け、その一翼を担う「バス交通」の基本計画を策定いたしました。

多様化する交通ニーズに適切に対応していくためには、本市のバス交通に関わる様々な関係者が、目標や理念を共有しながら、それぞれの責任と役割分担のもと、これまで以上に連携を強化するとともに、本計画に掲げた施策の実現に向けて取組みを進めていくことが何より重要です。

今後も、バス等地域公共交通の利便性向上や維持・確保に向け、皆様の御協力を賜るとともに、よりいっそう連携を図り、本計画の着実な推進に努めてまいります。

終わりに、本計画の策定にあたり、貴重な御意見、御提案をお寄せいただきました市民の皆様をはじめ、それぞれの見地から活発に御議論、御検討をいただきました相模原市地域公共交通会議の委員の皆様には厚くお礼申し上げます。

平成24年3月

相模原市長 加山俊夫

目次

1. 計画策定の背景・趣旨	1
1.1 背景・趣旨	2
1.2 バス交通の課題	3
2. 計画の構成と視点	15
2.1 計画の構成と位置付け	16
2.2 策定の視点	16
2.3 計画の目標と目的	19
2.4 計画期間	20
3. バス路線網計画	21
3.1 バス路線配置の方針	22
3.2 ターミナル・サブターミナル及びバス路線の配置	23
3.3 運行サービス水準	31
3.4 生活交通確保に係る行政の関与	35
4. コミュニティ交通計画	39
4.1 コミュニティ交通導入の方針	40
4.2 コミュニティバスの導入	41
4.3 乗合タクシーの導入	46
4.4 過疎地有償運送の導入	51
5. バス活性化計画	55
5.1 バス路線網計画を実現するための取組	56
5.2 バス利用促進に向けた取組	75
5.3 社会的要求に対応したバス交通を実現するための取組	101
6. 計画の進行管理等	111
6.1 進行管理体制	112
6.2 評価指標	114
7. 資料	121
7.1 策定体制	122
7.2 検討経過	131
7.3 その他資料	134

1. 計画策定の背景・趣旨

1.1 背景・趣旨

本市は、平成14年2月の道路運送法改正に伴い乗合バスの規制が緩和されたこと等を踏まえ、平成14年度にバス交通対策基本計画を策定し、市民の重要な移動手段であるバス交通の維持・充実を図るため、機能的・効率的なバス路線の配置やバス利用の促進を目指し、施策の推進に努めてきました。この間、本市は合併により、市域がそれまでの3.6倍以上に拡大したことに伴い、市内のバス系統も27系統増加しましたが、これらのうちには交通事業者からの退出申出に伴い、公費負担により維持・確保を図っている11路線13系統の生活交通維持確保路線が存在し、利用者の減少やこれに伴う財政負担の拡大など、新たな課題が生じたことから、新市としてバス路線のあり方を見直すことが必要となりました。

また、合併により70万以上の人口を擁する都市となったことから、大きく変動する社会経済情勢と厳しい財政環境の中、首都圏南西部における広域交流拠点都市として、より一層の役割と責任を果たし、さらに自立した“新さがみはら創り”に向かって前進するため、より大きな権限と財源を持つことができ、都市内分権によるまちづくりを効果的に進めることのできる政令指定都市に移行しました。

一方、今日の社会経済情勢は、本格的な高齢社会への突入や地球温暖化などの環境問題など、日々厳しさを増すとともに大きく変化しており、地域社会や市民生活にも様々な影響を及ぼしています。

本市の高齢化率は約19%と全国平均よりも低い状況となっていますが、津久井地域においては高齢化率が既に25%を超えている地域もあり、今後は急速に高齢化が進むものと見込まれること等から、高齢化の進展に伴う移動制約者の増加や公共交通ニーズの変化等が想定されます。

また、地球温暖化への対応が求められる中、本市も環境対策に積極的に取り組む必要があり、相模原市基本構想においても、市民・交通事業者・行政がそれぞれの役割と責任に基づき、温室効果ガスの削減や再生可能なエネルギーの活用など環境負荷を低減する取組を進めることとしています。

こうしたことから、新しい相模原市の交流と発展を支えるバス等地域交通網の形成を目指した計画の策定が必要とされており、新しい総合都市交通計画の策定に合わせ、バス等による地域交通網の形成に係る分野を担う計画として、新たな計画を策定し、公共交通網の維持・向上を図るとともに、高齢化の進展や低炭素社会の構築など、社会情勢の変化に対応したバス交通を実現するため、本計画を策定します。

1.2 バス交通の課題

バス交通基礎調査^{※1}の調査結果等から、以下に掲げる事項が、本市のバス交通における課題となっています。

(1) 都市構造から見た課題

1) 交通不便地区における生活交通の確保

本市の鉄道は相模原地域の外縁部と津久井地域の北西部を通過しており、その配置から市内の移動にはバス交通が不可欠となっています。市では「市街化区域」又は「区域区分が定められていない都市計画区域のうち、用途地域の指定がある区域」において、鉄道駅から1,000m以上離れ、かつ、バス停留所から300m以上離れた地区を「交通不便地区」として定義していますが、この交通不便地区は個々の面積は大きくないものが多いものの市内各所に点在しています。交通不便地区における生活交通を確保するため、コミュニティバスや乗合タクシーの導入基準も策定されていますが、路線の新設など、地域との協働による生活交通の確保をいかに進めていくかが課題となっています。

2) 公共交通空白地区における生活交通の確保

交通不便地区以外にも公共交通がないと認められる地区が津久井地域を中心に点在しています。とりわけ、津久井地域の交通空白地区についてはコミュニティバスの導入対象とされないことも想定されるため、乗合タクシー等を活用し、生活交通をどのように確保していくかということも課題となっています。

3) 生活交通の確保による生活の質の向上

バス交通アンケート調査^{※2}においては、公共交通圏域外に居住する人は交通が便利な地域に比べ「総合的な生活のしやすさ」及び「バスサービス全体」に対する不満度が高くなっており、特に津久井地域においてその傾向が顕著となっています。こうしたことから、市民の生活の質を向上させていくためにも生活交通の確保は欠かすことができないと考えられます。

※1 バス交通基礎調査

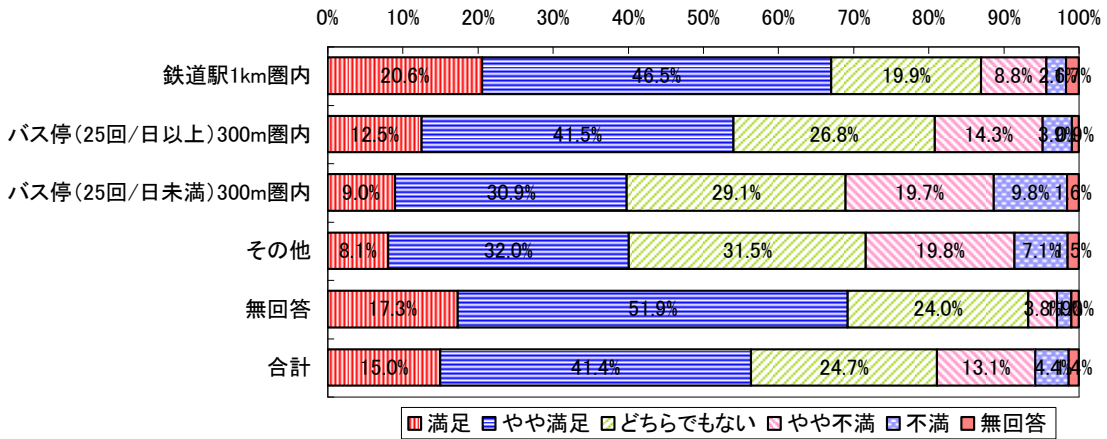
平成19年度から20年度にかけて、本市がバス交通基本計画の策定に向けた基本方針を作成するために実施した一連の調査の総称。次の6調査が実施された。「上位・関連計画等の整理」「バス交通の現状把握」「生活交通維持確保路線におけるバス停間OD調査」「バス停におけるバス待ち環境調査」「運行乗務員アンケート調査」「バス交通アンケート調査」

※2 バス交通アンケート調査

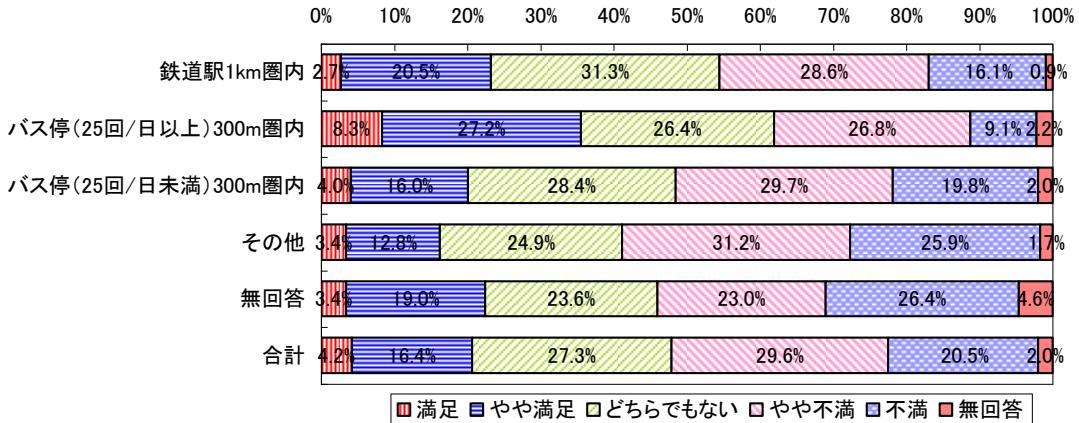
市内13,000世帯を対象に実施したアンケート調査。バス交通に対する意識及びニーズの把握を目的とし、調査票の配布・回収は郵送にて行われた（回収率38.4%）。平成20年2月に実施。

【バス交通アンケート（居住地域の交通便利度×生活満足度（総合的な生活しやすさ））】

（相模原地域）



（津久井地域）



4) 交通軸の形成と一体となったまちづくり

本市では、人口急増に伴い住宅地が拡大してきたことから、土地利用の展開にあわせて交通機能の充実が求められてきましたが、今後のまちづくりにおいては、高齢化の進展に合わせた移動手段の確保や効率的な都市経営等の観点から、交通軸の形成と一体となったまちづくりを展開していくことが求められています。

(2) 都市交通施策から見た課題

1) 生活交通維持確保路線のあり方

津久井地域にはバス事業者が自ら運行する路線に加え、国・県・市の補助により運行している路線（生活交通維持確保路線）が 11 路線（13 系統）存在しています。これらの路線は平成 13・14 年度に交通事業者から廃止の申し出があり、旧町が地域における通学や通勤など、住民の生活交通の確保対策として維持を図った路線ですが、利用者数に対して公費負担額が大きく、路線維持のあり方が課題となっています。

また、利用者の大半が通学利用の路線も存在しており、スクールバス等、異分野の輸送機関との連携による確保策の検討も必要となっています。

2) コミュニティ交通の検討

交通不便地区の中には、需要見込みが少ない等により、バス車両による運行が合理的ではない地区もあります。また、公共交通空白地区においても一定の人口が集積されているところもあります。これらの地区における生活交通を確保していくためには、コミュニティバスに代わるコミュニティ交通の検討が必要であり、乗合タクシー等の導入が求められています。

3) 走行環境の改善

バス交通基礎調査結果からは、駅やバスターミナル周辺、主要交差点においてバスの速度低下が見られ、特に平日の朝夕ピーク時間帯、休日の夕ピーク時間帯では、市内のバス停間のうち、25%以上で平均旅行速度が 15km/h を下回っている状況です。また、運行乗務員アンケート調査※からも、主な渋滞ポイントとして 2 人以上に指摘された箇所が 26 箇所あるとともに、「違法駐車が多い」「幅員が狭い」等により運転していて危険を感じた箇所として 2 人以上に指摘された箇所も 22 箇所あり、速達性や運行の安全性を確保していく上で、バス専用レーン・優先レーン・バスベイの設置や交差点の改良、違法駐車取締り等、走行環境の改善について、ハード・ソフト両面から対応していくことが求められています。

4) 自転車利用促進との連携

市内には 11 箇所のサイクル&バスライド用駐輪場が設置されておりますが、一部のバス停ではバス停周辺での放置駐輪も散見され、バス停への自転車でのアクセスに係るニーズを踏まえた、駐輪場整備のさらなる推進や自転車通行環境ネットワークの形成と連携した改善等を図ることが求められています。

※ 運行乗務員アンケート調査

日頃市内でバスに乗務している乗務員（113 人）を対象に実施したアンケート調査。市内の道路交通状況やバス交通サービスの実態について運行乗務員の視点に立った意見を聞き、バス交通課題抽出のための基礎的資料とした。平成 19 年 11 月に実施。

5) 新しい交通システムの導入検討への対応

相模原地域においては、県道 52 号相模原町田などの道路混雑の緩和や新しい拠点としての形成が計画されている麻溝台・新磯野地区への交通アクセス確保とまちづくり支援などの理由から、「相模大野駅～原当麻駅」を基本として、新しい交通システムの導入が検討されています。本計画については、こうした検討の進捗を踏まえていく必要もあります。

6) バス利用の社会的意義の啓発

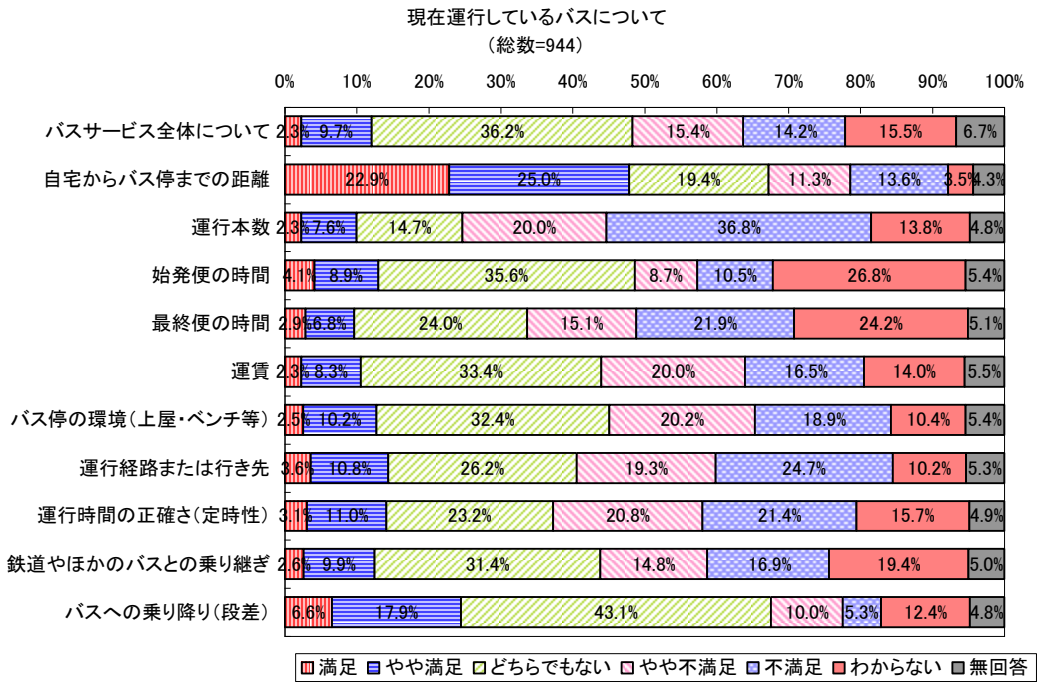
自動車中心社会においてバス利用を促進するにあたっては、環境負荷の低減に公共交通への転換が果たす役割など、バス利用の社会的意義を市民が認識し、行動に移していくために、効果的な意識の啓発をどのように図るかが課題となっています。

(3) バスサービスから見た課題

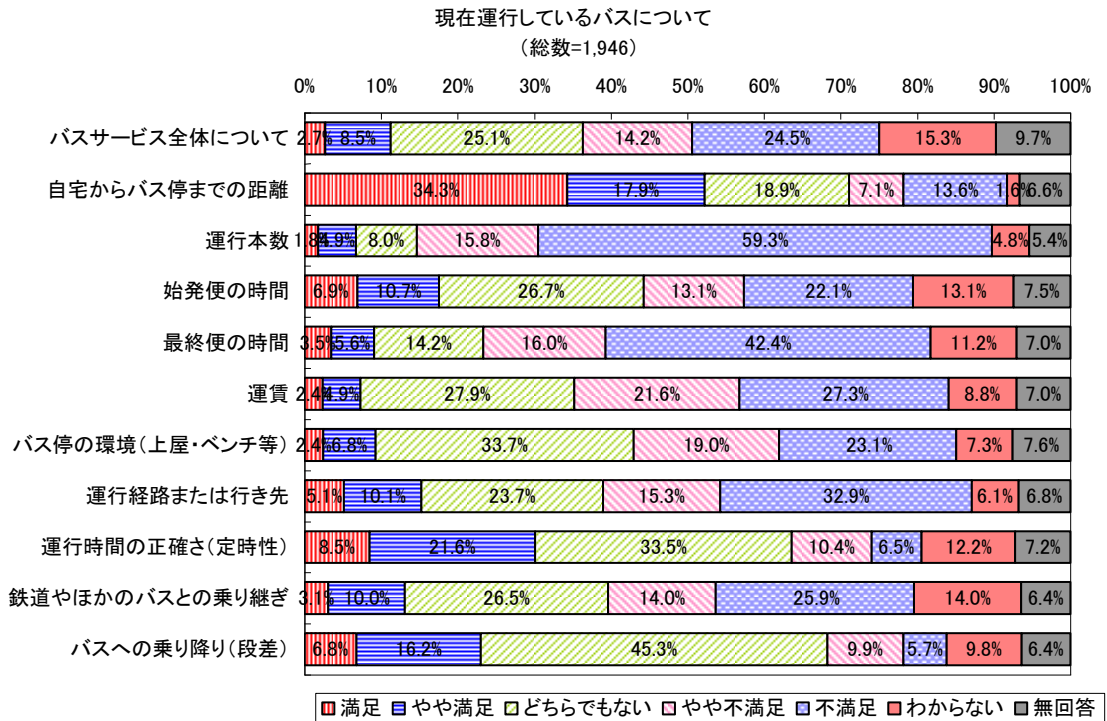
1) バス利用の促進

相模原地域における 1 系統あたりの運行回数は、平成 15 年 12 月の路線再編により 18.7 回から 23.5 回に増加しましたが、その後合併により津久井地域の系統が加わったことに伴い、平成 19 年 4 月時点では 20.7 回となっています。相模原地域のバス路線については、前計画において幹線と支線を位置付け、それぞれの目標運行本数を掲げていますが、目標に達していない路線も存在しており、津久井地域においては橋本駅～三ヶ木以外の区間については、運行回数が少ない路線が多くなっています。また、バス交通アンケート調査では、相模原地域において「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち 44.0%が「運行経路または行き先が不満」と回答しています（10 項目中 2 位）。また、「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち「運行本数が不満」と回答した人が相模原地域では 56.8%（10 項目中 1 位）、津久井地域では 75.1%（10 項目中 1 位）となっています。これらのことから、バス利用者のバス離れに歯止めをかけるとともに、潜在需要の顕在化を図っていくためには、利用者ニーズを踏まえた路線設定や運行回数の確保を図るなど、効率的で利便性の高い路線網を構築することが求められています。

【バス交通アンケート（バス利用意向者※のバス満足度（項目別））】
（相模原地域）



（津久井地域）



※ バス利用意向者

バス交通アンケート調査において、「バス運行サービスが良くなればバスを利用する」と回答した人

2) 利用特性に合った運行形態の検討

生活交通維持確保路線では、平日は通勤・通学・通院・買物等、多様な目的で利用されていますが、休日の利用目的は買物が主となっています。しかしながら、一部の路線では平日と土休日のダイヤが同一であり、利用者のニーズと合致しておらず非効率であること等から、曜日や時間帯により異なる利用特性に合わせた運行形態の検討が必要となっています。

3) 地域まちづくり会議の提言

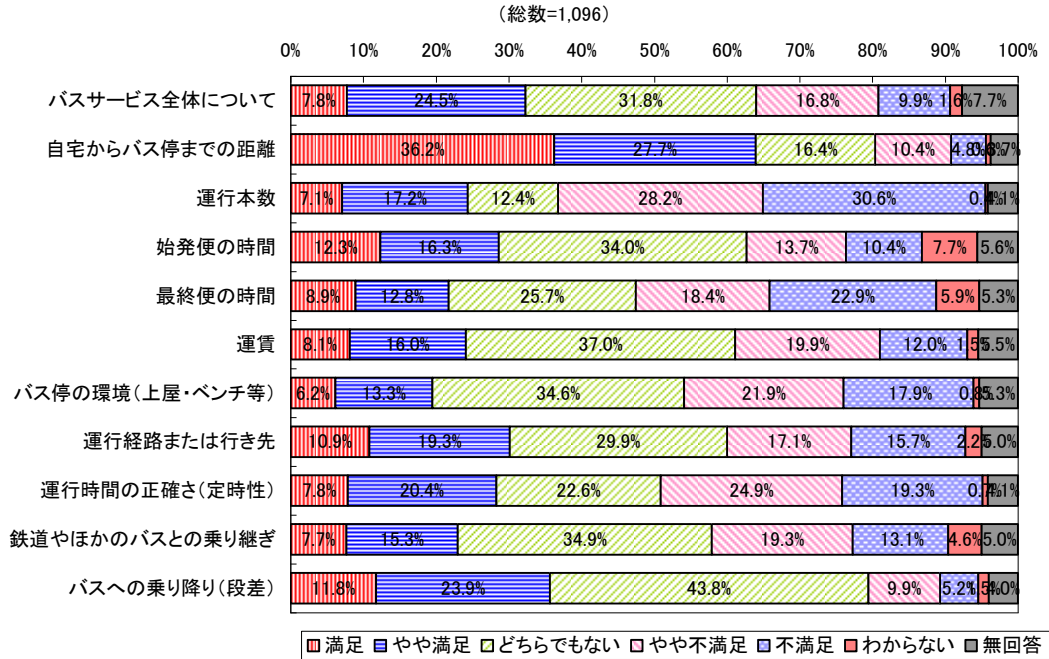
地域まちづくり提言では、22 地域中 20 地域で「新規バス路線」「循環バス路線」「コミュニティバス」「デマンド交通」等の導入が提言されています。これらの多くにおいては、交通不便地区や交通空白地区が点在することへの対応とともに、高齢化の進展に伴い、公共施設等へのアクセスの充実等が望まれています。

4) 運行時間帯の設定

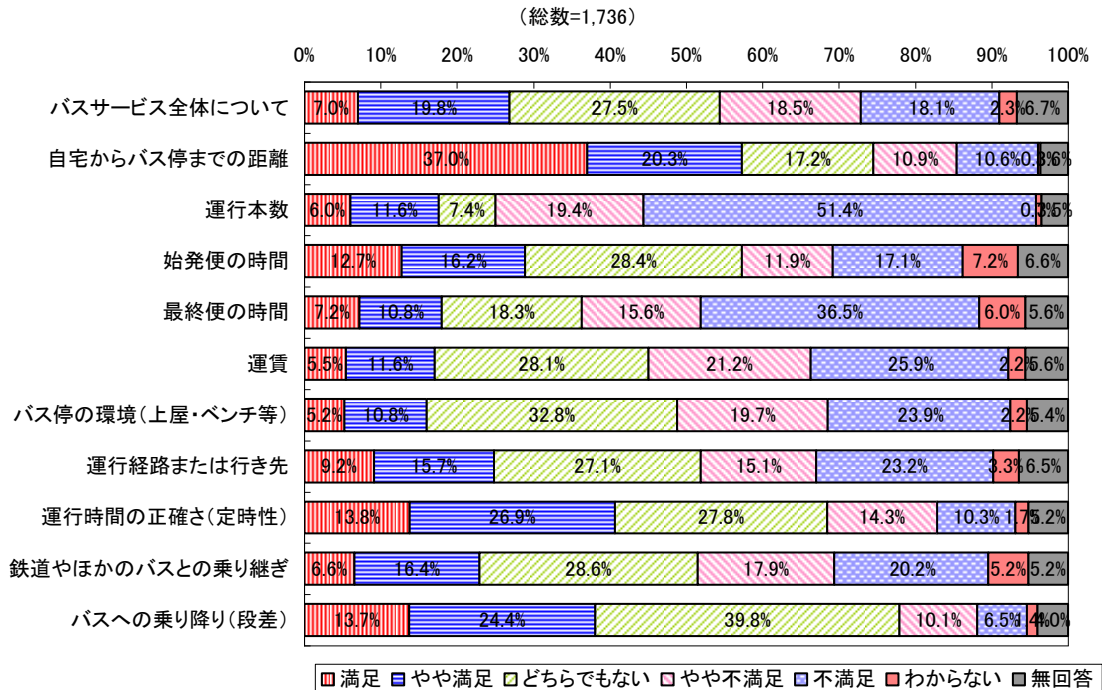
バス交通アンケート調査では、バス利用者のうち相模原地域で 41.3% (10 項目中 3 位)、津久井地域で 52.1% (10 項目中 2 位) の人が「最終便の時間」が不満と回答しています。同様に「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち「最終便の時間」が不満と回答した割合は相模原地域で 37.0% (10 項目中 5 位)、津久井地域で 58.4% (10 項目 2 位) となっています。運行時間帯がバス利用活性化に与える影響は大きいことから、これらを踏まえた運行時間帯等の運行サービス設定も課題であると考えられます。

【バス交通アンケート（バス利用者のバス満足度（項目別））】

（相模原地域）



（津久井地域）



(4) バス活性化から見た課題

1) バス待ち環境の向上

市内バス停留所には合計 1,224 本のポールがあり、209 箇所を上屋が、135 箇所にベンチが設置されていますが、バス交通アンケート調査では、バス利用者のうち相模原地域では 39.8% (10 項目中 4 位)、津久井地域では 43.6% (10 項目中 4 位) の人が「バス待ち環境が不満」と回答しています。また、「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち相模原地域で 39.1% (10 項目中 4 位)、津久井地域で 42.1% (10 項目中 5 位) の人が「バス待ち環境が不満」と回答しています。バス利用者のバス離れに歯止めをかけるとともに、新たなバス利用者の創出を図るためには、バス待ち環境の快適性・安全性の向上に今後も継続して取り組んでいくことが必要ですが、道路幅員等から現況での整備が困難な箇所が多いことから、設置の必要性が高い箇所については、歩道の拡幅等についても併せて検討を行うなど、計画的な整備が必要となっています。

2) 運賃收受や乗降の円滑化

運行乗務員アンケート調査では、「乗客対応で負担を感じること」の第 3 位に「運賃支払いの支援（支払い方法の説明、両替等）」が挙げられており、市民意見募集においては乗降方式の改善が求められています。こうしたことから、支払いの単純化や効率化を目指した IC カード乗車券の普及・利用促進を図るとともに、中乗り前降り方式の導入等により運賃收受や乗降の円滑化を図ることが必要とされています。

【運行乗務員アンケート（乗客対応で、負担を感じること）】

分類項目	件数
乗客のマナーが悪いことへの対応	16
乗客からの苦情（遅れ等）への対応	14
運賃支払いの支援（支払い方法の説明、両替等）	10
乗客からバス停・ルート等を聞かれた時の対応	9
走行中に座席を移動する乗客への対応	6
携帯電話を使用する乗客への対応	6
運転中に話しかけてくる乗客への対応	3
その他	23

3) 多様な主体による利用促進

バス交通の活性化を図るためには、さらなる利用促進を図ることが必要ですが、利用者である地域住民が地域のバス路線を主体的に守り育てる取組を進めるほか、沿線の商業施設等との連携によりバス停環境の改善や販売促進活動等との連携を図るなど、地域の様々な主体との協働による利用促進が重要であり、こうした取組をいかに育て、広げていくかということも課題となっています。

4) 乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減

平成 15 年 12 月に実施されたバス路線網再編においては、長大路線の見直しが行われ、ターミナルにおける乗り継ぎを前提とする路線網が構築されましたが、これに伴い、運賃が割高になる等の乗り継ぎ抵抗も生じました。平成 20 年 11 月からは一部路線において乗継乗車証による乗継割引も導入されましたが、ICカード乗車券の活用による乗継割引の導入など、引き続き乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減を図る必要があります。

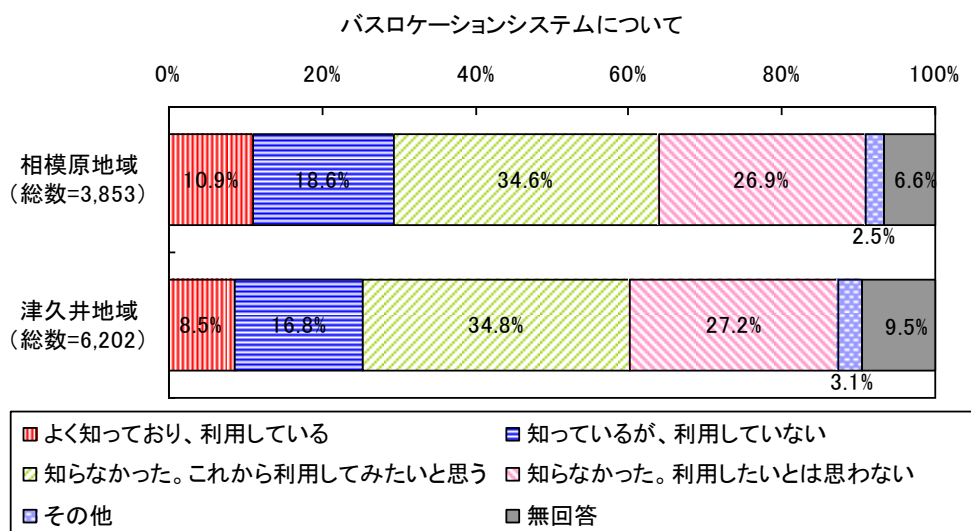
5) 乗客マナーの向上

運行乗務員アンケート調査では、「乗客対応で負担を感じる事」の第 1 位に「乗客のマナーが悪いことへの対応」が挙げられています。また、市民意見募集でも、一部の路線で乗客のマナーが悪いとの意見が寄せられています。公共交通としては誰もが気持ちよく利用できることも重要であり、乗客マナーの向上も求められています。

6) 分かりやすい情報提供のあり方

平成 19 年 3 月から、神奈川中央交通（株）がバスロケーションシステムによるバス運行情報等の提供を開始しましたが、このシステムの認知状況についてバス交通アンケート調査では、「知らなかった。これから利用してみたいと思う」が相模原地域で 34.6%、津久井地域で 34.8%となっており、市民へのシステムの周知など、分かりやすい情報提供のあり方も課題となっています。

【バス交通アンケート（バスロケーションシステムについて）】



(5) 人の動きから見た課題（平成20年パーソントリップ調査※から）

1) 市内移動を担うバス交通の確保・維持

本市の鉄道は相模原地域の外縁部と津久井地域の北西部を通っており、その配置から市内の移動にはバス交通が不可欠となっています。さらに、非高齢者に比べて、高齢者の移動が市内の広範囲で活発化している傾向から、高齢化の進展に伴って市民生活におけるバス交通の必要性は高まるものと考えられ、市内移動を担うバス交通をいかに確保・維持していくかが課題となっています。

2) 自動車からバスへの利用転換策

ゾーン間の流動によって自動車トリップとバストリップの比率に違いがあり、特に田名での流動は自動車トリップが大部分を占める状況となっています。バス利用を促進していくためには、バス利用者のマイカーへの転換を抑止することはもとより、バス路線があるにもかかわらずバス利用の比率が低い区間については、自動車からバスへの利用転換の余地があるものと考えられ、利用転換に向けた取組が必要です。

3) 地域特性に合致した公共交通サービスの提供

相模原地域と津久井地域ではトリップの規模が異なることから、市内における均一の公共交通サービスの提供よりも、運行サービス水準や運行形態も含めて、地域特性に合致したサービス提供の検討が必要となっています。

※ パーソントリップ調査

一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査。交通の根源は「人の動き」にある点に着目し、交通の起点（出発地：Origin）および終点（到着地：Destination）、交通目的、利用交通手段などを「人の動き」を通して明らかにするもので、交通に関する実態調査としては最も基本的な調査の1つである。東京都市圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県（南部））では、昭和43年以来10年毎にパーソントリップ調査が実施されており、平成20年に第5回調査が実施された。

(6) 地域別の課題

1) 相模原地域の課題

バス交通アンケート調査では、バス利用者のうち「運行時間の正確さ」が不満と回答した割合は相模原地域で 44.2% (10 項目中 2 位)、津久井地域で 24.6% (10 項目中 8 位) となっており、同様に「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち「運行時間の正確さ」が不満と回答した割合は津久井地域で 16.9% (10 項目中 9 位) と下位ですが、相模原地域では 42.2% (10 項目中 3 位) と上位になっています。また、「運行時間の正確さ」はバスの利用頻度が多い人ほど不満度が高くなる傾向にあります。こうしたことから、相模原地域において、バス利用者のバス離れに歯止めをかけ、新たなバス利用者を創出するにあたっては、定時性の確保が課題であると考えられます。

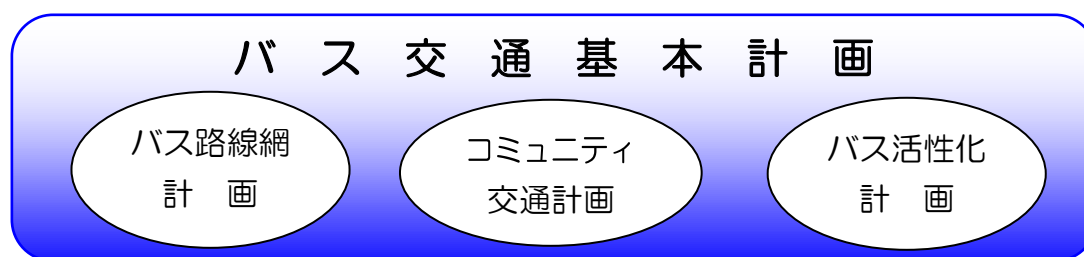
2) 津久井地域の課題

バス交通アンケート調査では、バス利用者のうち「運賃が不満」と回答した人が相模原地域で 31.9% (10 項目中 7 位)、津久井地域で 47.1% (10 項目中 3 位) となっています。また、「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち「運賃が不満」と回答した人が相模原地域で 36.5% (10 項目中 6 位)、津久井地域で 48.9% (10 項目中 3 位) となっています。これらのことから、津久井地域においては、相模原地域に比べ長距離の利用が多いこと等による運賃の割高感が利用者離れの一因とも考えられますが、運賃を一律に値下げするのは困難なことから、現在実施されている各種割引の充実に加え、乗継割引等の新たな割引や一部区間における運賃定額化など、運賃の弾力化等を検討する必要があります。

2. 計画の構成と視点

2.1 計画の構成と位置付け

本計画は、合併により加わった津久井地域も含めた一体的な交通網を形成するための計画であることとともに、既存計画である「バス交通対策基本計画」の改定版であるという側面や、効率的な交通モードの適切な選択により持続可能な交通網を形成するという観点を踏まえ、本市のあるべきバス路線網の姿を現す「バス路線網計画」、鉄道やバス路線網を補完する公共交通であるコミュニティバスや乗合タクシーの導入、過疎地有償運送の導入支援方策等について定める「コミュニティ交通計画」、バス交通の利用促進に向けた方策等を定める「バス活性化計画」により構成します。



2.2 策定の視点

(1) 新市一体化の促進

新相模原市は平成18年の津久井町、相模湖町との合併、平成19年の城山町、藤野町との合併により誕生しましたが、公共交通の状況やこれに伴う生活圏の相違等から一体感の醸成を図ることが課題となっています。このため、相模原地域と津久井地域をつなぐ重要な交通手段であるバス交通の充実等により、新市の一体感醸成に資することに留意した計画とします。

(2) 市民・交通事業者との協働

公共交通網を維持していくためには市民や来訪者等の多くの人に利用されるものであるとともに、交通事業者の健全な経営に資するものであり続けることが不可欠です。こうしたことから、相模原市地域公共交通会議における検討のほか、市民の積極的な参加や幅広い議論を通じて、まちづくりの主体であり交通機関の利用者でもある市民、交通機関の運営主体である交通事業者、そして行政の協働に基づく計画とします。

(3) 市民ニーズの反映

バス交通アンケート調査や市民意見募集では、定時性や運行本数に関するものなど、バス交通の利用促進を図る上での障害要因と思われるものが浮き彫りにされています。これらのバス交通に対する市民ニーズや、バス交通に係る課題を的確に把握し、利便性や快適性の向上を図るなど、バス交通の利用増進や自家用車からの転換等による公共交通利用の促進につながる計画とします。

(4) 新たな法・制度の活用

国においては、ニーズに応じた多様な運行形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便性向上を図るため、平成 18 年度に道路運送法を改正し、乗合旅客の運送に係る規制の適正化や地方自治体による地域交通政策の推進組織として地域公共交通会議の設置を制度化するとともに、平成 19 年度には地域における主体的な取組や創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進することを目的に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されたほか、平成 23 年度には「地域公共交通確保維持改善事業」が創設されました。こうしたことを踏まえ、計画の検討を相模原市地域公共交通会議で行い、計画の実効性を高めるとともに、新たな制度の活用を図り、計画に基づく施策の円滑かつ迅速な展開を見据えた計画とします。

(5) 持続可能な交通網の形成

バス交通網を維持していくためには、利用者の運賃収入により運行事業者の採算性が持続的に確保されることが必要となります。このため、将来にわたって持続可能なバス交通網を検討するにあたっては、将来の交通需要や人口の推移、新たな交通軸や都市基盤の形成を踏まえるとともに、費用対効果の観点から地域の実情に応じた交通モードの選択や施策の重点化を図るなど、生活交通の維持と財政負担の軽減の両立を前提とした計画とします。

(6) 本格的な高齢社会への突入や低炭素社会の構築など社会情勢の変化への対応

本市の高齢化率は約 19%と全国平均よりも低い状況となっていますが、人口構成はいわゆる団塊の世代と団塊ジュニアの占める割合が高く、今後は団塊の世代が高齢者となることや、津久井地域においては、若年層の流出等により高齢化率が既に 25%を超えている地域もあることなどから、今後もさらに高齢化が進むものと見込まれます。

また、地球温暖化などの地球規模の環境問題の解決に向けた取組が世界的に進められる中、本市においても環境を守り、次代につなぐため、環境対策に積極的に取り組むことが必要とされており、相模原市基本構想においても、市民・交通事業者・行政がそれぞれの役割と責任に基づき、温室効果ガスの削減や再生可能なエネルギーの活用など環境負荷を低減する取組を強化するとともに、環境にやさしい製品・技術の開発やサービスの提供を促進するなど環境と経済の好循環の実現に向けた取組を進めることとしています。

こうしたことから、高齢化の進展に伴い増加が予想される移動制約者の生活交通確保等の地域交通ニーズの変化を見据えるとともに、低炭素社会を構築していく上で公共交通が果たすべき役割を認識し、計画を推進することによりこれらの社会的な課題の解決に資する計画とします。

(7) 実効性の確保

本計画は、計画を策定することはもとより、計画に基づく施策の早期実現が強く求められているところです。こうしたことから、課題解決に向けた実現性を十分に検証し、実効性の高い施策展開を目指した計画とします。

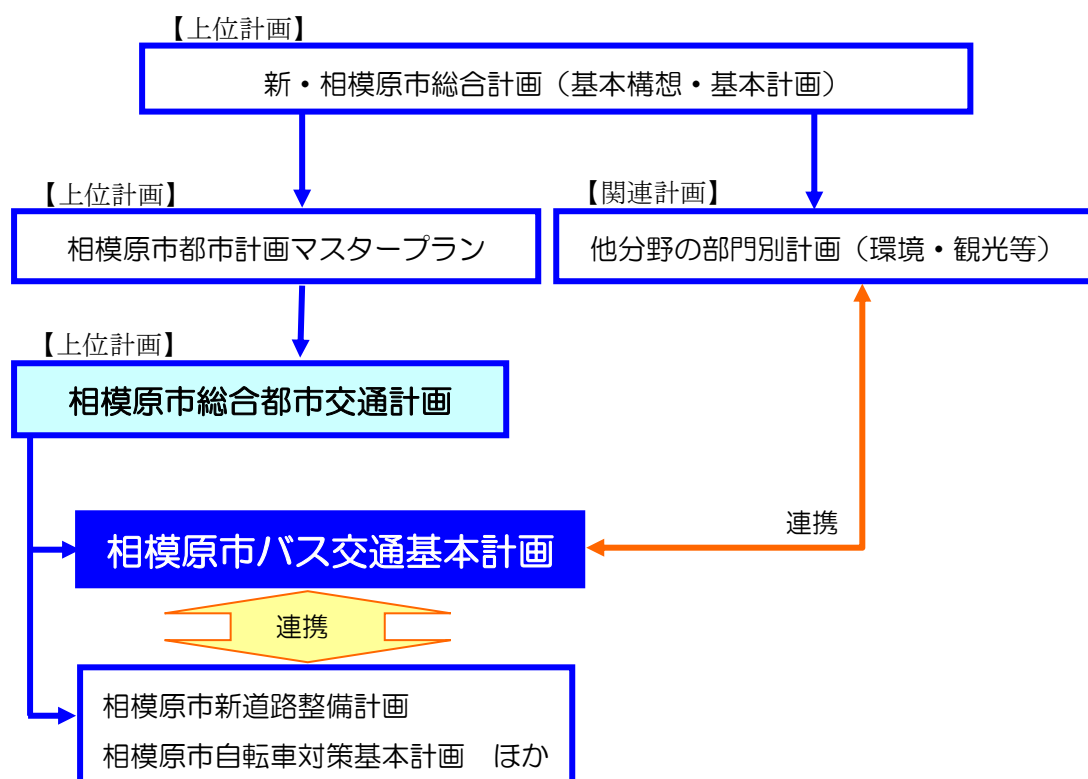
また、計画に基づく施策の着実な進展を図るため、市民、交通事業者、行政等の取り組むべき事項を明確にするとともに、計画の推進体制を整備するなど、円滑な施策展開に資する計画とします。

さらに、市民の視点や感覚に立った分かりやすい計画とするため、施策の実施目的や達成度が理解できる指標、達成目標を明らかにする成果指標を設定し、その評価・検証を相模原市地域公共交通会議にて実施します。

(8) 上位計画、関連計画との整合

1市4町の合併と政令指定都市への移行を踏まえて、新・相模原市総合計画や都市計画マスタープランが策定され、また総合都市交通計画についても、平成20年東京都市圏パーソントリップ調査を踏まえた新しい計画が策定されたことから、本計画は、これらの上位計画と整合を図り、上位計画の目的達成に寄与する計画とします。

また、これらの上位計画の策定と並行して、環境基本計画や観光振興計画等の各部門別計画も策定・改定されていることから、これらの分野に対しバス交通が寄与する部分等を踏まえ、整合を図ります。



2.3 計画の目標と目的

本計画は、計画策定の視点に掲げる事項を踏まえ、バス交通の課題に掲げる事項の解決を図り、効率的かつ利便性の高いバス路線網の構築を目標とし、この目標を達成することにより、次に掲げる目的の実現に資することを目指します。

目 標：効率的かつ利便性の高いバス路線網の構築

目 的

1. 市民の暮らしと都市を支える公共交通網の確立

市民の日常生活を支えるとともに、地域経済をより発展させていくためには、公共交通網の充実を図ることが必要とされています。都市機能の集積された相模原地域では、交通不便地区の解消や通勤・通学時間帯の交通機関の快適性の向上を図ることが求められており、自然豊かな津久井地域においては、生活交通を維持・確保することとともに、観光資源を生かした産業振興・地域振興を図るため、アクセス性の向上を図ることが求められています。

このため、鉄道による交通軸と連携し、バス路線網の維持・強化、速達性や定時性の向上を図るとともに、バス路線網を補完し、地域の生活交通となるコミュニティ交通の導入を市民、交通事業者との協働により進め、市民の暮らしと都市の発展を支える公共交通網を確立します。

2. 移動制約者の社会参加の促進

高齢者がいきいきと暮らしていくためには、趣味や教養を高める活動など、生きがいを持って活動することに取り組むことが重要とされていますが、こうした活動により積極的に参加していくためには、高齢者等の移動制約者が外出しやすいまちづくりを進めていくことが必要となります。

こうしたことから、公共交通の利便性向上により高齢者等の移動制約を緩和し、その外出意欲を高めることにより、移動制約者のさらなる社会参加の促進を図ります。

3. 地域間格差の縮小、地域振興

合併により市域が拡大した新相模原市において、新市の一体感を醸成するためには、市民の交流等を促進していくことが必要とされています。また、人口や産業の集積、既存交通基盤の状況の違い等による地域間格差を縮小するとともに、さらなる産業の集積や定住人口の拡大、様々な観光資源等を活かした地域振興等を図ることが求められています。

これらを踏まえ、バス路線網の充実等により公共交通の利便性を向上させるとともに、コミュニティ交通によりバス路線網を補完する公共交通網を構築し、アクセス性の向上や時間距離の短縮を進め、地域間格差の縮小や様々な観光資源を活用した地域産業の活性化等による地域振興を図ります。

4. 低炭素社会構築の推進

やすらぎと潤いがあふれる環境共生都市を目指し、人と地球にやさしい都市をつくるためには、広大で美しい山なみや貴重な水資源を有する都市として、持続可能な社会の実現に向け、温室効果ガスの排出削減や省エネルギー対策を進めるとともに、環境を守り育てる人づくり、大気や水質などの生活環境の保全に取り組んでいくことが必要です。

このため、低公害仕様のバスの導入等を促進し、温室効果ガスの排出低減を図ります。また、バス交通の利便性向上や、交通不便地区や交通空白地区へのコミュニティ交通の導入等を進めるとともに、TDM施策と連携した取組により、自家用車から公共交通への転換を促進し、低炭素社会の構築を推進します。

5. 安心して暮らせるまちづくりの推進

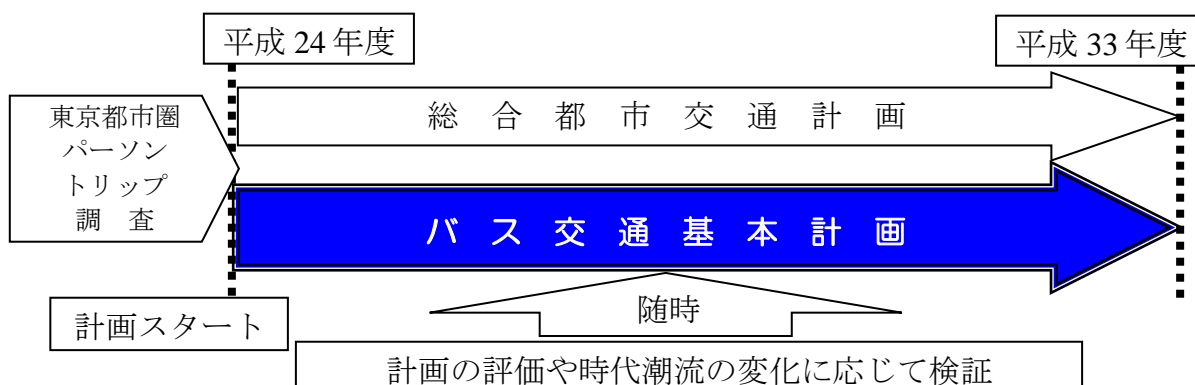
誰もが安全で安心して暮らせる社会であるためには、犯罪や事故などの被害、地震や台風などの自然災害から市民の生命と財産を守るなど、市民生活の安全性を高めることが必要であり、ハード・ソフトの両面から防災対策や交通安全対策、防犯対策に取り組むとともに、地域の安全を地域で守るコミュニティの活性化等を図ることが求められます。

こうしたことから、公共交通利用を通じた交通安全対策等を促進するとともに、地域住民との協働によるコミュニティ交通の導入や交通利便性の向上等により、地域コミュニティの再生・活性化を図り、安心して暮らせるまちづくりを推進します。

2.4 計画期間

本計画は、その策定にあたってバス交通基礎調査や東京都市圏パーソントリップ調査等の結果を踏まえるとともに、上位計画である総合都市交通計画と整合を図り、平成 24 年度からの 10 年間を計画期間とします。

しかしながら、本市やバス交通を取り巻く社会情勢はめまぐるしく変化しており、時代の進展に合わせた施策展開が必要となることから、計画の進捗状況や達成度等の検証を随時行い、必要に応じて施策等の見直しを検討することとし、時代潮流に合わせた計画の推進を図ります。



3. バス路線網計画

3.1 バス路線配置の方針

効率的で利便性の高いバス路線網を構築するため、次の各項目を踏まえ、バス路線を配置します。

(1) 路線機能の設定

路線の担う役割に合わせた機能を設定するとともに、利用者に分かりやすい系統とするため、次のとおり路線機能を定めます。

- ・幹線：ターミナル間輸送を担う路線
- ・支線：ターミナルへのアクセス等、幹線を補完する路線

(2) ターミナル・サブターミナルの配置

市域の拡大を踏まえ、各路線に設定される機能を確保するとともに、都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造の実現等に資するため、ターミナルのほか、ターミナルに準じた機能を持つサブターミナルを配置します。

ターミナル及びサブターミナルの配置にあたっては、鉄道と一体となった公共交通網の形成やバス利用の利便性向上を図るため、鉄道駅の配置や既存バス路線網等を踏まえ、有機的な配置を図ります。

(3) 定時性・速達性の確保

定時性や速達性を確保するため、原則としてターミナルを経由地等とする長大路線は配置しないとともに、利用者に分かりやすいよう系統を整理します。また、鉄道の利用が効率的と考えられる場合は、原則として路線は配置しないこととします。

(4) 効率的な路線配置

長大な系統の配置や重複した系統の配置を極力避ける等、効率的なバス運行を前提とするとともに、利用状況や沿線の人口集積、開発動向等を踏まえて路線を配置します。

(5) 運行サービス水準の設定

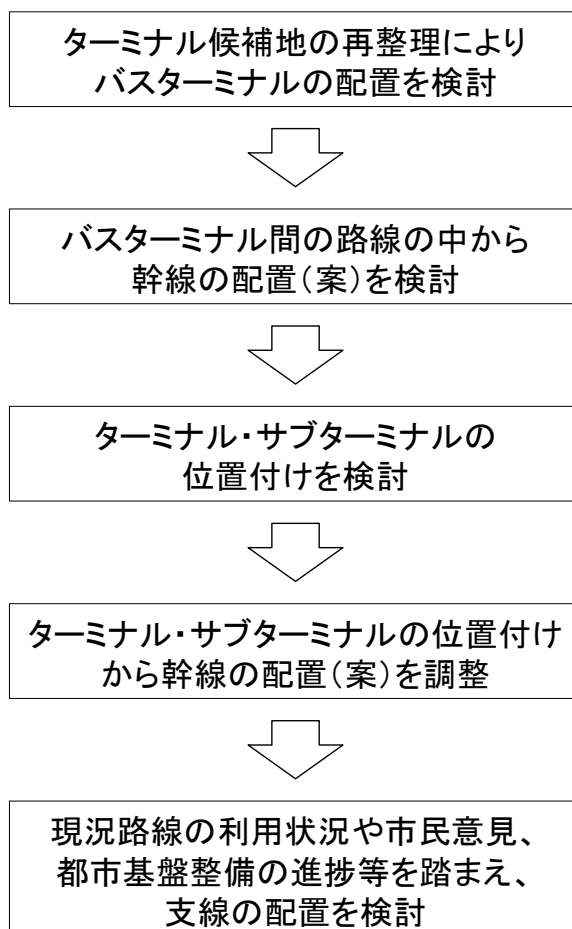
適切な運行サービスの設定は利用促進を図る上でも不可欠であり、バス交通アンケートの結果等からも運行本数や運行時間帯などの充実を求める意見が多くなっています。しかし、運行サービスの充実は運行経費の増大に直結するものでもあり、採算性を踏まえた運行内容とすることも欠かせません。こうしたことから、路線機能やこれまでの利用動向、採算性等を踏まえ、バス利用の促進を図るための目標とする運行サービス水準を設定します。

(6) 基盤整備に合わせた柔軟な見直し

上記(1)～(5)の方針に基づき計画される路線網について、今後の交通基盤整備の進捗等により大きな変更要因が発生した場合には、その要因を踏まえ、柔軟に見直しを行うこととします。

3.2 ターミナル・サブターミナル及びバス路線の配置

以下に示すフローで順次検討を行い、ターミナル・サブターミナル及びバス路線の配置を決定しています。



(1) バスターミナルの配置

バスターミナルの配置候補地として、鉄道駅、既設バスターミナル、支線接続箇所から下記の条件により整理を行った結果、市外のため将来都市構造の位置付けがない相武台前、いずれの条件にも満たない東野・やまなみの計3箇所については、バスターミナル候補地より除外しています。

【バスターミナル配置の条件】

①鉄道駅である

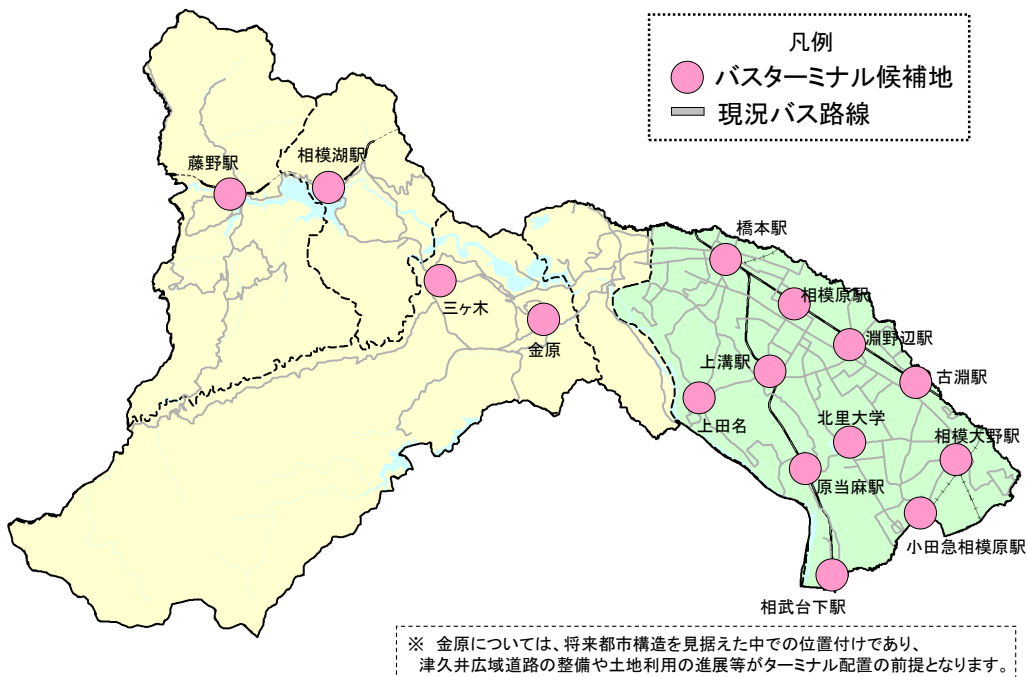
(理由:大量輸送機関である鉄道からの乗り継ぎ利用が見込まれるため)

②バスの発着便数や利用者数が多い

(理由:重要な交通結節点としてバスターミナルが必要と考えられるため)

③将来都市構造上で位置付けられている

(理由:将来的な都市計画との整合を図るため)



(2) 幹線の配置

バスターミナル候補地間の路線について、利用状況やネットワークとしての役割を加味しながら幹線の配置をしています。なお、鉄道により結ばれる区間については、鉄道が幹線機能を担うことから、路線機能の設定対象から除外しています。

【幹線の配置における着眼点】

- ・利用状況に見合った路線の位置付け
- ・地域を結ぶネットワークとしての役割

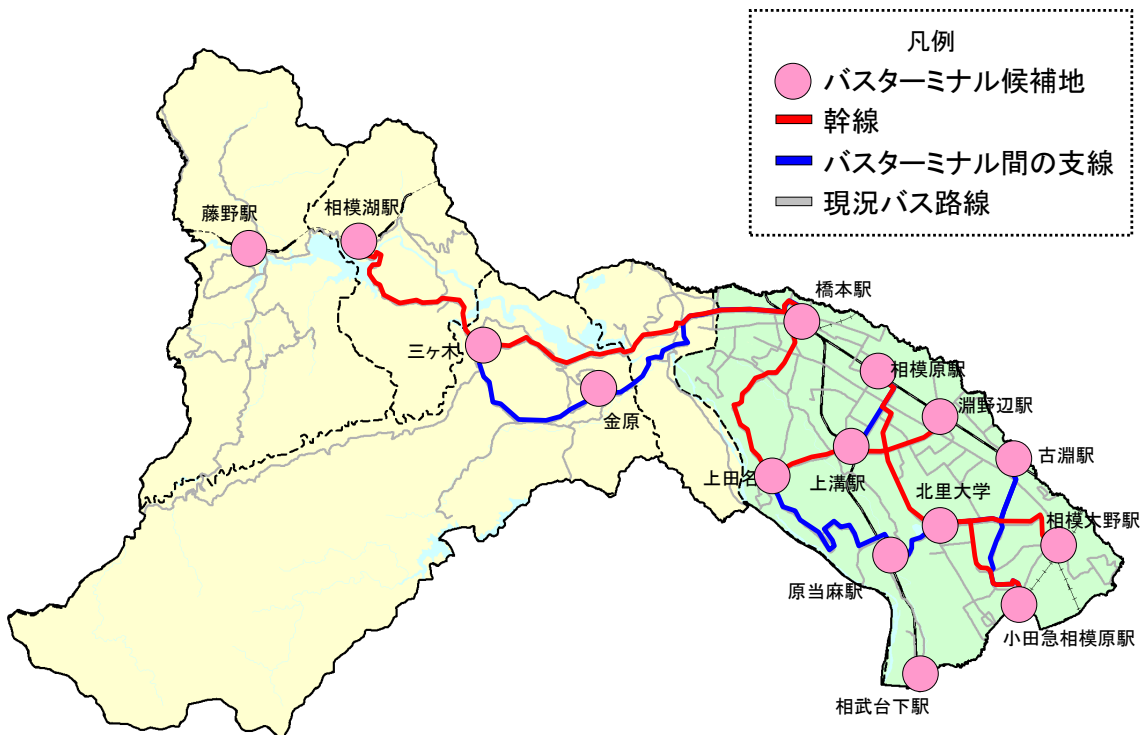
◆整理項目

①各路線の輸送状況

- ・平均乗車密度8人/台以上 かつ 区間の大半で利用者数2,000人/日以上 の路線

②各バスターミナルの位置関係

- ・接続するバスターミナル相互の関係性 ・将来都市構造



(3) ターミナル・サブターミナルの位置付け

バスターミナル候補地について、ターミナル及びサブターミナルの役割、現況のバス利用者数や接続する路線の状況を踏まえ、ターミナル及びサブターミナルの位置付けをしています。

【ターミナル及びサブターミナルの役割】

ターミナル：バス交通の主要な交通結節点、幹線バスの起終点。幹線相互、幹線と支線といった乗り継ぎ機能を備える。

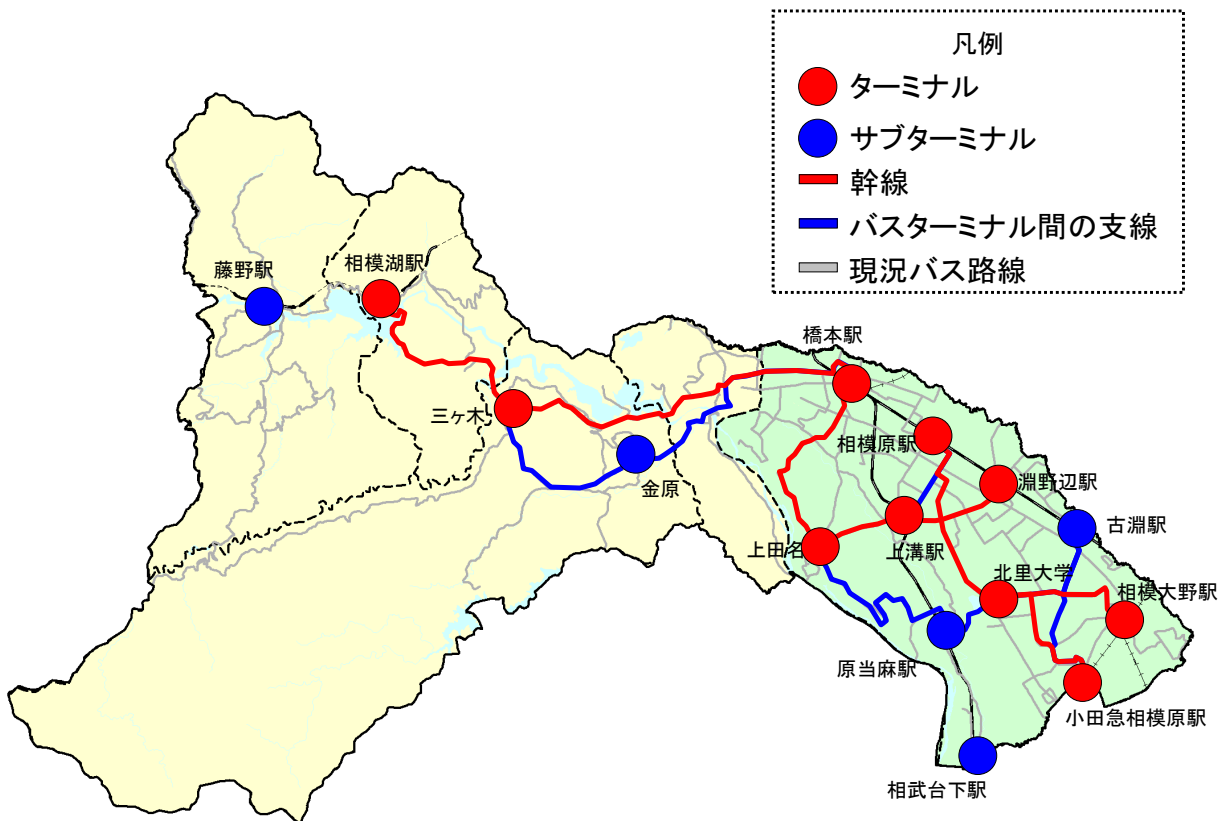
サブターミナル：路線網を形成する上でターミナルに準じた機能が必要とされる箇所。支線バスの起点となるターミナル以外の交通結節点や都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造を実現する上で必要とされる箇所等。

【ターミナル及びサブターミナルの位置付けにおける着眼点】

・利用者数に見合った路線機能 ・接続路線が果たす役割

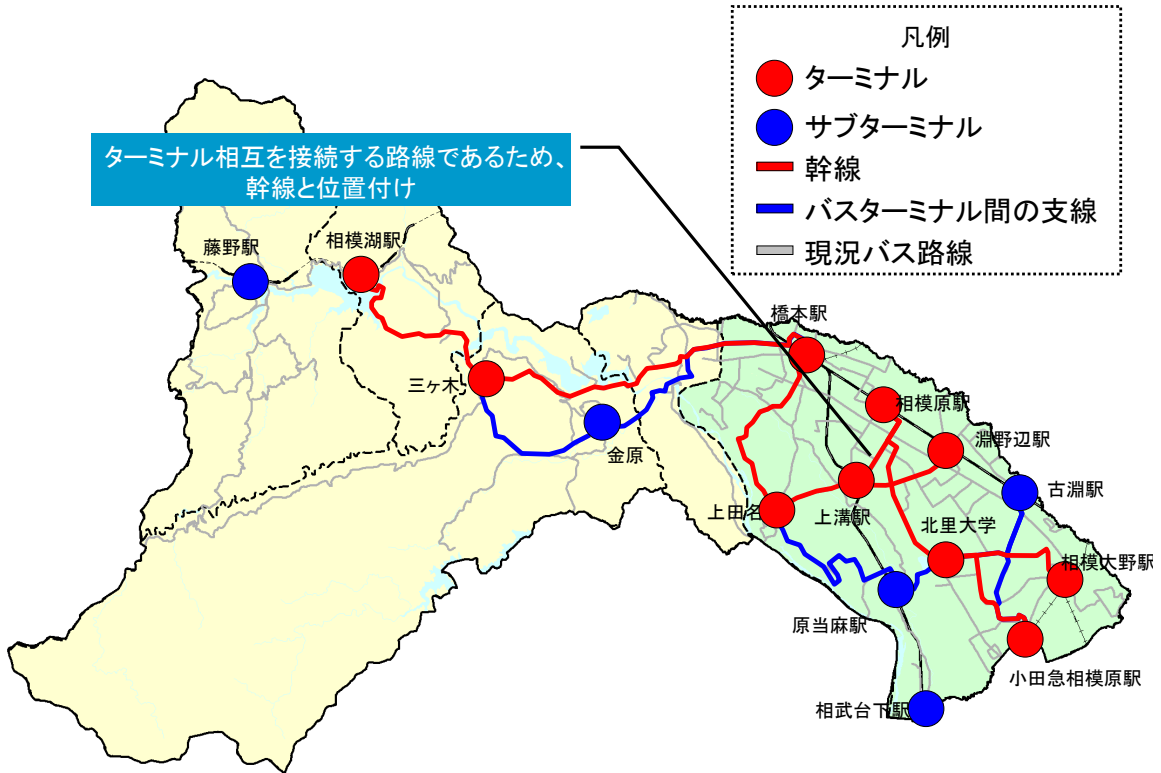
◆整理項目

- ①バスターミナル候補地における現況のバス利用者数
 - ・乗降者数が2,000人/日以上
- ②接続する路線の状況



(4) 幹線の配置(案)の調整

ターミナル及びサブターミナルの位置付けを踏まえ、ターミナル相互を接続する路線を幹線の位置付けに変更しています。

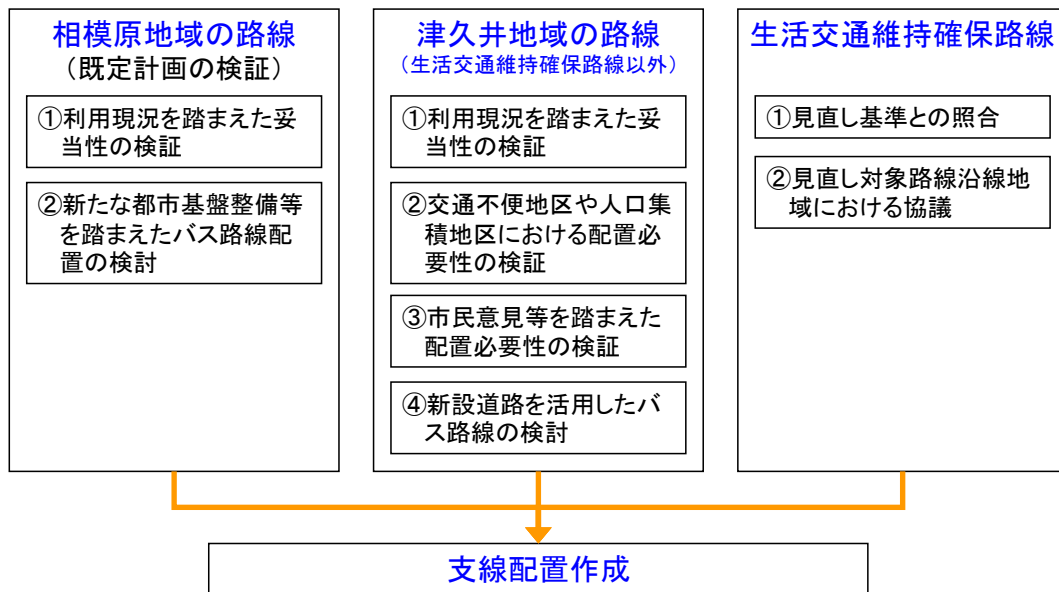


(5) 支線の配置

相模原地域については、バス交通対策基本計画の路線網計画を基本とし、利用現況や新たな都市基盤整備等を踏まえて検証し、支線を配置しています。

また、津久井地域については、現在の路線配置を基に、生活交通維持確保路線については別に検討する見直し検討基準との照合結果を、生活交通維持確保路線以外については、利用現況や交通不便地区における配置の必要性等を踏まえて検証し、支線を配置しています。

【支線配置の検討フロー】



バス路線網計画図

【幹線】

	起点	経由地	終点
A	相模大野駅北口	大沼	北里大学
B	北里大学	桜台	小田急相模原駅
C	淵野辺駅南口	星が丘	上溝（上溝駅）
D	相模原駅南口	市役所前	上溝（上溝駅）
E	相模原駅南口	市役所前	北里大学
F	上溝（上溝駅）	石橋	上田名
G	橋本駅南口	榎戸	上田名
H	橋本駅北口	久保沢・中野	三ヶ木
I	三ヶ木	阿津	相模湖駅

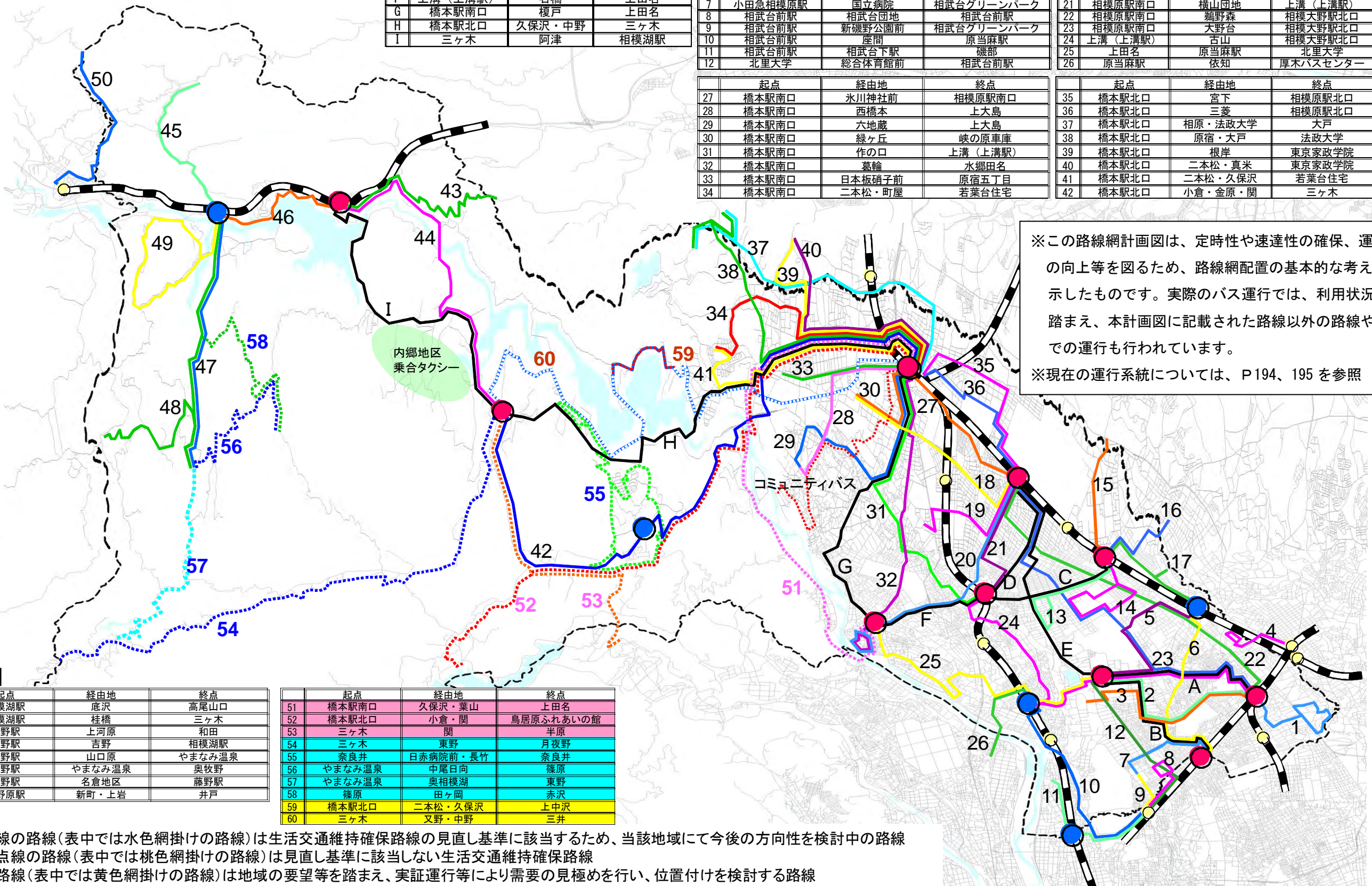
【支線】

	起点	経由地	終点
1	相模大野駅南口	中和田	相模大野駅南口
2	相模大野駅北口	麻溝台	北里大学
3	相模大野駅北口	麻溝台	女子美術大学
4	町田バスセンター	グリーンハイツ	町田バスセンター
5	古淵駅	ゴルフ場前	北里大学
6	古淵駅	大沼	小田急相模原駅
7	小田急相模原駅	国立病院	相武台グリーンパーク
8	相武台前駅	相武台団地	相武台前駅
9	相武台前駅	新磯野公園前	相武台グリーンパーク
10	相武台前駅	座間	原当麻駅
11	相武台前駅	相武台下駅	磯部
12	北里大学	総合体育館前	相武台前駅

	起点	経由地	終点
13	淵野辺駅南口	上溝団地	淵野辺駅南口
14	淵野辺駅南口	青葉児童館前	淵野辺駅南口
15	淵野辺駅北口	常盤台	小山田
16	淵野辺駅北口	函師	野津田車庫
17	淵野辺駅北口	東町	古淵駅
18	相模原駅南口	橋本十字路	峡の原車庫
19	相模原駅南口	昭和電線	下九沢団地
20	相模原駅南口	日金沢	水郷田名
21	相模原駅南口	横山団地	上溝（上溝駅）
22	相模原駅南口	鶴野森	相模大野駅北口
23	相模原駅南口	大野台	相模大野駅北口
24	上溝（上溝駅）	古山	相模大野駅北口
25	上田名	原当麻駅	北里大学
26	原当麻駅	依知	厚木バスセンター

	起点	経由地	終点
27	橋本駅南口	氷川神社前	相模原駅南口
28	橋本駅南口	西橋本	上大島
29	橋本駅南口	六地藏	上大島
30	橋本駅南口	緑ヶ丘	峡の原車庫
31	橋本駅南口	作の口	上溝（上溝駅）
32	橋本駅南口	葛輪	水郷田名
33	橋本駅南口	日本板硝子前	原宿五丁目
34	橋本駅南口	二本松・町屋	若葉台住宅

	起点	経由地	終点
35	橋本駅北口	宮下	相模原駅北口
36	橋本駅北口	三菱	相模原駅北口
37	橋本駅北口	相原・法政大学	大戸
38	橋本駅北口	原宿・大戸	法政大学
39	橋本駅北口	根岸	東京家政学院
40	橋本駅北口	二本松・真米	東京家政学院
41	橋本駅北口	二本松・久保沢	若葉台住宅
42	橋本駅北口	小倉・金原・関	三ヶ木



※この路線網計画図は、定時性や速達性の確保、運行頻度の向上等を図るため、路線網配置の基本的な考え方を示したものです。実際のバス運行では、利用状況等を踏まえ、本計画図に記載された路線以外の路線や系統での運行も行われています。

※現在の運行系統については、P194、195を参照

【支線】

	起点	経由地	終点
43	相模湖駅	底沢	高尾山口
44	相模湖駅	桂橋	三ヶ木
45	藤野駅	上河原	和田
46	藤野駅	吉野	相模湖駅
47	藤野駅	山口原	やまなみ温泉
48	藤野駅	やまなみ温泉	奥牧野
49	藤野駅	名倉地区	藤野駅
50	上野原駅	新町・上岩	井戸

	起点	経由地	終点
51	橋本駅南口	久保沢・葉山	上田名
52	橋本駅北口	小倉・関	鳥居原ふれあいの館
53	三ヶ木	関	半原
54	三ヶ木	東野	月夜野
55	奈良井	日赤病院前・長竹	奈良井
56	やまなみ温泉	中尾日向	篠原
57	やまなみ温泉	奥相模湖	東野
58	篠原	田ヶ岡	赤沢
59	橋本駅北口	二本松・久保沢	上中沢
60	三ヶ木	又野・中野	三井

※ 青番号の点線の路線(表中では水色網掛けの路線)は生活交通維持確保路線の見直し基準に該当するため、当該地域にて今後の方向性を検討中の路線

※ 桃色番号の点線の路線(表中では桃色網掛けの路線)は見直し基準に該当しない生活交通維持確保路線

※ 茶色番号の路線(表中では黄色網掛けの路線)は地域の要望等を踏まえ、実証運行等により需要の見極めを行い、位置付けを検討する路線

3.3 運行サービス水準

(1) 運行サービス水準設定の考え方

本計画における運行サービス水準の設定にあたっては、前計画である「バス交通対策基本計画」の運行サービス水準における課題を踏まえ、設定することとします。

【運行サービス水準設定の考え方】

- ・ 実態と目標との乖離が大きいと明らかに目標達成が困難であるため、実態を踏まえ、目標となりうる値の設定が必要である。
- ・ 土休日については、平日に比べて通勤通学需要の少ないことを加味して、平日とは別途目標値の設定が必要である。

【参考:前計画における運行サービス水準】

目標運行 間隔	ピーク時 6～9時台、16～19時台	オフピーク時 10～15時台、20～22時台	1日の運行回数
幹線バス	15分間隔以内	30分間隔以内	50回以上
支線バス	30分間隔以内	60分間隔以内	25回以上

(2) 幹線の目標値設定

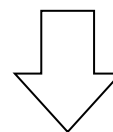
幹線の目標値については、平日は前計画の目標値を踏襲、休日は平日の目標値設定の考え方に通勤通学需要の動向を踏まえて運行間隔を定め、設定します。

前計画では、「バスは、鉄道と連携し地域間輸送の軸となる路線であることから、鉄道の最小運行本数と同等の本数を確保する」という考え方にに基づき設定されています。そのため、休日の目標値については、下表に示す鉄道の土休日の最小運行本数に合わせ、運行間隔及び運行回数を設定することとします。この結果、平日に比べて朝夕ピーク時の目標値は下がりますが、土休日の通勤通学需要の低下を勘案し、これを目標値として設定します。

【本市内の鉄道における1時間あたり運行本数(土休日)】

	横浜線	相模線	小田急線	京王線	中央本線	
	相模原駅	上溝駅	相模大野駅	橋本駅	相模湖駅	
朝ピーク時	7本	3本	15本	5本	3本	→ 1時間3本 =20分間隔 } 1時間2本 =30分間隔
日中	7本	2本	17本	9本	2本	
夕ピーク時	7本	3本	11本	8本	2本	
夜	5本	2本	10本	6本	2本	

※ 朝・日中は上り、夕・夜は下りの本数



【幹線における平日及び土休日の運行サービス水準目標値】

時間帯			平日		土休日	
			運行間隔	回数	運行間隔	回数
朝ピーク時	(6時～9時台)	4時間	15分	16回	20分	12回
日中	(10時～15時台)	6時間	30分	12回	30分	12回
夕ピーク時	(16時～19時台)	4時間	15分	16回	30分	8回
夜	(20時～22時台)	3時間	30分	6回	30分	6回
合計			50回		38回	

(3) 支線の目標値設定

津久井地域の大半の路線が前計画における支線の目標値に達せず大きく乖離している実態となっています。そのため、支線の目標値設定については、路線の潜在需要に応じた設定とし、現実的な目標値とすることで、目標達成に向けた取組の活性化を目指します。

路線の潜在需要を沿線人口と考え、幹線と重複する区間以外を対象に支線（生活交通維持確保路線を除く）のバス停 300m圏域の人口密度を算出した結果、人口密度により運行本数の違いが見られました。そのため、人口密度が 2,000 人/k²以上の支線を一般支線、2,000 人/k²未満の支線を低需要支線としてそれぞれ目標値を設定することとし、以下の考え方に基づき設定しています。

なお、生活交通維持確保路線については、交通事業者からの退出申出を受け、最低限の生活交通を確保するため公費負担により運行されているものであることから、本目標値は適用しないこととします。

【支線の目標値設定の考え方】

支線については時間帯別に目標とする運行間隔を定め、沿線の人口集積区分別・曜日別に目標値を設定する。

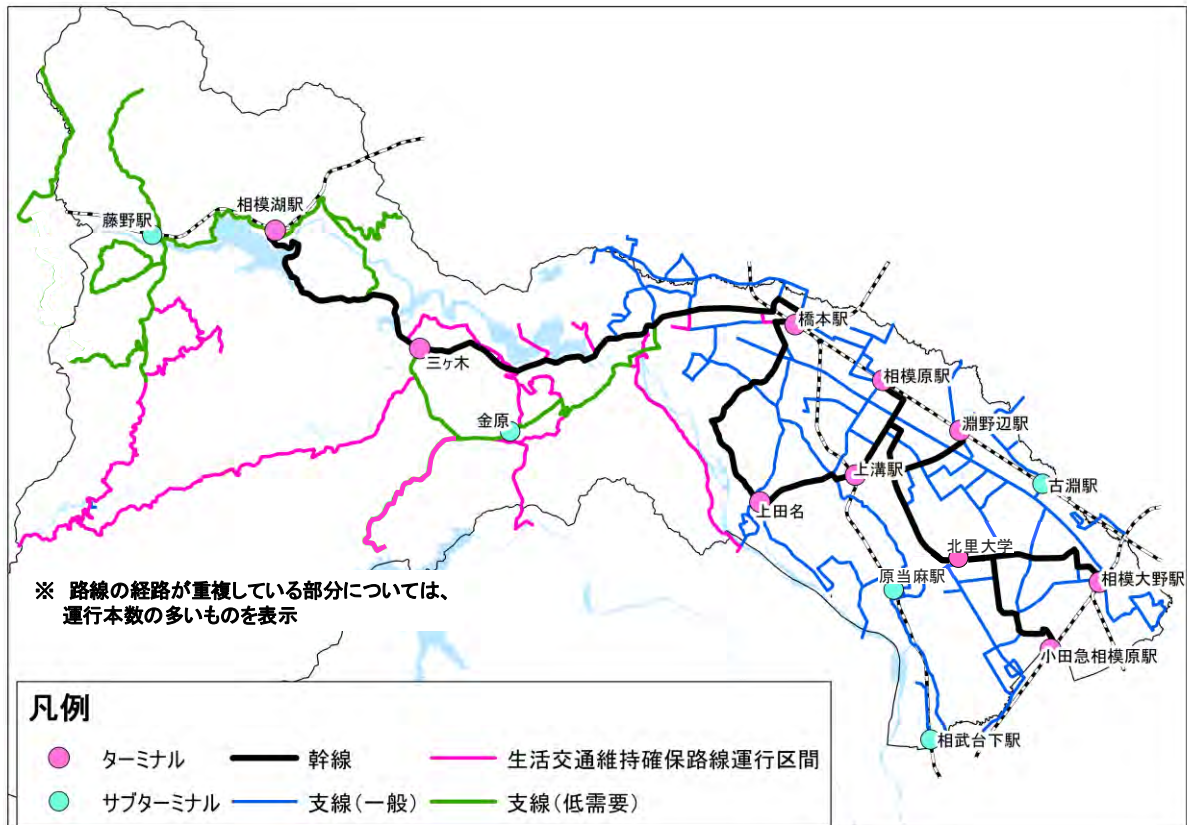
運行間隔の設定にあたっては、コミュニティバス運行基準の運行間隔(毎時1回)を基本に、通勤通学需要への対応や沿線の人口集積度を加味して設定する。

【支線における平日及び土休日の運行サービス水準目標値】

時間帯		一般支線				低需要支線			
		平日		土休日		平日		土休日	
		運行間隔	回数	運行間隔	回数	運行間隔	回数	運行間隔	回数
朝ピーク時 6時～9時台	4時間	30分	8回	1時間	4回	1時間	4回	1時間20分	3回
日中 10時～15時台	6時間	1時間	6回	1時間	6回	2時間	3回	2時間	3回
夕ピーク時 16時～19時台	4時間	30分	8回	1時間	4回	1時間	4回	1時間20分	3回
夜 20時～22時台	3時間	1時間	3回	1時間	3回	1時間半	2回	3時間	1回
合計		25回		17回		13回		10回	

(4) 運行サービス水準における目標値別路線配置状況

下図は、運行サービス水準の目標値別に路線配置状況を示しています。なお、運行サービス水準が確保できなかった場合の取組については、第5章のバス活性化計画にて後述します。



3.4 生活交通確保に係る行政の関与

(1) 公費負担による維持確保

バス路線を持続的に確保するためには、利用者が継続的に確保され、運賃収入により一定の事業採算性が保たれることが必要となります。本市では平成 14 年の道路運送法の改正によりバス路線の新規参入・撤退が原則自由化されたことに伴い、退出申出の合った路線の生活交通を確保するため、公費負担により 11 路線 13 系統を維持確保していますが、これらの路線のほとんどで利用者数が減少傾向にあり、毎年 1 億円以上の公費が支出されています。公費負担額は年々増加する傾向にあり、持続可能な都市経営の観点等から財政負担の増大を抑止することが必要となっています。

また、交通不便地区や公共交通空白地区の生活交通を確保するために導入されるコミュニティ交通については、運賃収入や利用者数等による導入・存続の基準（第 4 章参照）が設けられており、市全体における生活交通確保の公平性を担保していくうえでも、生活交通維持確保路線の維持に対する行政負担に基準を設けることが必要となっています。

しかしながら、生活交通維持確保路線は、交通事業者が独自に運行することが困難な路線を行政補助により運行している点ではコミュニティバスと同じですが、通勤・通学時間帯を含めた全時間帯において生活交通としての役割を担う性格から、交通不便地区等における移動制約者の日中の生活交通確保を目的としたコミュニティ交通とは路線の特性が大きく異なり、補助を受けている理由も異なります。

種類	対象目的	運行時間帯	補佐理由
生活交通維持確保路線	移動にかかわる全目的	通勤・通学時間帯～帰宅時間帯	沿線地域における居住等の生活を成立させるため、人口が少ないこと等から利用者数は少ないが、生活を支える交通手段として維持が必要な路線を補助
コミュニティバス	高齢者等移動制約者の日中の活動	日中時間帯 (原則、通勤・通学なし)	路線バス網を補完するため、需要の少ない交通不便地区において、日中の生活交通確保を真剣に考える地域を補助
乗合タクシー	高齢者等移動制約者の日中の活動	日中時間帯 (原則、通勤・通学なし)	路線バス網を補完するため、コミュニティバスの導入が困難と想定される津久井地域の交通空白地区において、日中の生活交通確保を真剣に考える地域を補助

こうしたことから、生活交通維持確保路線は、コミュニティ交通と異なり、路線の見直し検討対象を抽出する基準を設定し、利用実態に見合った形態での運行を目指すとともに、見直し検討基準に該当する路線の検討手順や生活交通確保方策について定めます。

なお、今後、交通事業者から退出等の申出があった場合に、公費負担による維持確保を検討すべき路線は、路線網計画において幹線及び一般支線、低需要支線に位置付けられる路線とします。

(2) 生活交通維持確保路線の見直し検討基準

1) 見直し対象路線抽出の基準

「バス車両の使用が不要な路線」または「採算性が極端に悪くサービス形態の見直しが必要な路線」について「バス路線として維持していく必要性」を判断するため、以下の基準を定めます。

■ピーク時間帯の1便あたり利用者数が10人未満

バス車両を用いたサービスを提供する以上、対象路線の利用者数は「バス車両でなければ輸送できない数」以上でなければなりません。利用者数は時間帯により異なりますが、少なくともピーク時間帯において1便あたりの利用者数が10人に満たない路線については、バス車両を用いる必要がありません。

■運賃収入が運行経費の27.5%未満

広域路線を対象とした国庫補助（国・県の協調補助）では、運賃収入が運行経費の55%以上の路線を補助対象としています。55%に満たない場合は、市町村の補助により55%にしなければ国庫補助を受けることができません。この時に市町村が負担する補助金の上限をコミュニティバス運行継続条件に準じ、運賃収入で賄うべき部分（運行経費の55%）の50%とします。こうした場合、国庫補助路線であっても運賃収入が運行経費の27.5%以上でなければ運行を継続できません。なお、国庫補助の対象とならない路線についてもこの考え方を適用します。

2) 見直しに伴う生活交通確保方策

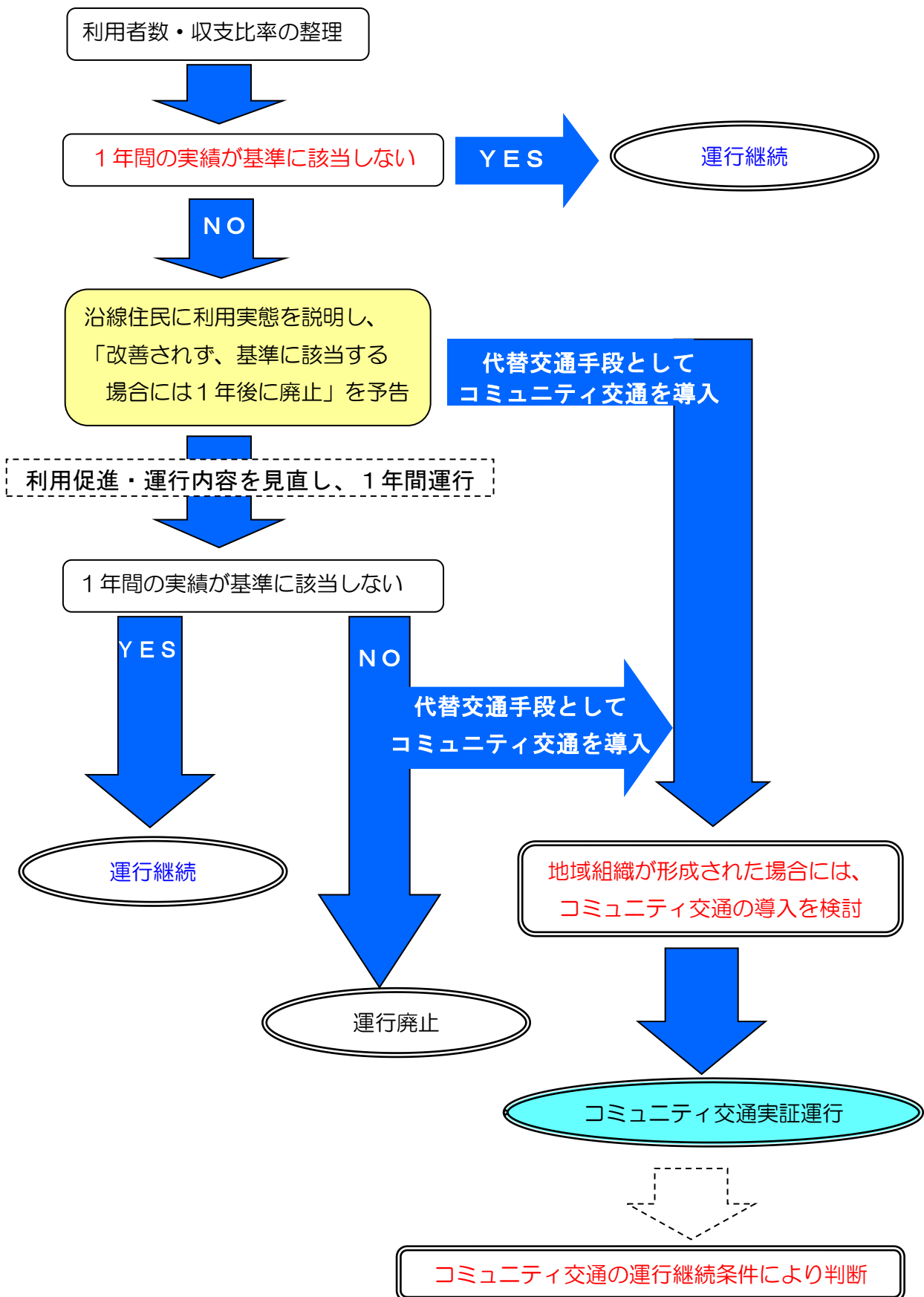
利用者数と収支比率を集計し、前年の実績が上記の見直し検討基準に該当していなければ運行を継続します。しかし、見直し検討基準に該当する場合は、その実態を沿線住民に説明し、「状態が改善されないようであれば1年後に廃止となる」旨を予告します。

その結果、地域においてコミュニティ交通への転換の必要性が認識され、地域組織が形成された場合には、市はその活動を支援してコミュニティ交通の導入検討を進め、コミュニティ交通の実証運行が開始されると同時に路線を廃止します。コミュニティ交通の実証運行開始後は、コミュニティ交通の基準に従い、運行継続を判断していくこととなります。

また、バス路線としての維持を目指す場合には、運行内容の見直しや利用促進等を行ったうえで、1年間運行し、運行実績が見直し検討基準に該当する場合には、バス路線は廃止となりますが、バス路線からの転換を前提にコミュニティ交通の導入検討を進める事も可能とし、その場合には前述のとおりの流れとなります。

次ページに、生活交通維持確保路線の見直しフローを示します。

○ 生活交通維持確保路線の見直しフロー



4. コミュニティ交通計画

4.1 コミュニティ交通導入の方針

(1) コミュニティ交通の導入

市街化区域における公共交通網は、鉄道と路線バスによる交通ネットワークによって形成されていますが、個々の面積は大きくないものの交通不便地区が点在する状況にあり、これらの地域における移動制約者の生活交通を確保していくことが必要とされています。

また、市街化区域外の公共交通空白地区においても一定の人口が集積されている地区もあり、これらの地区における生活交通の確保も課題となっています。

しかしながら、これらの地区については、人口の集積度が低いこと等から路線バスを配置した場合には、採算性を確保することが困難な地域が多く、利用需要や費用対効果を踏まえた適切な交通モードを選択することが必要となります。

こうしたことから、鉄道や路線バスを補完する公共交通として、コミュニティ交通の導入を図ります。

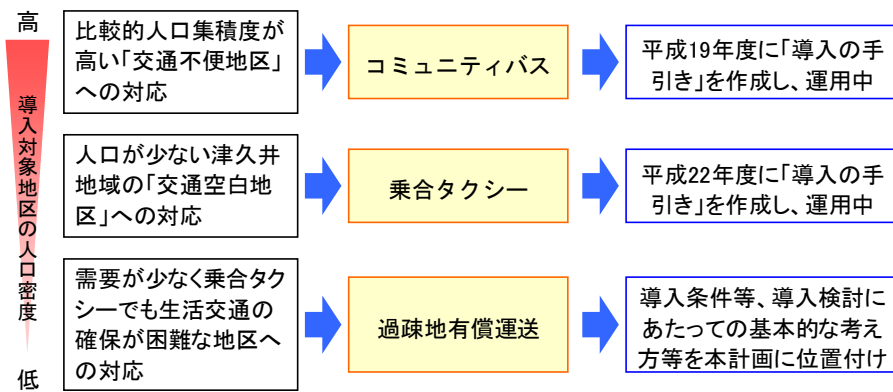
(2) コミュニティ交通の維持

コミュニティ交通は、単に交通不便地区である、あるいは公共交通の空白地区であるということのみで導入したのでは、いわゆる“空気を運ぶ”ことにもなり、その持続性に課題が生じることとなります。

こうしたことから、真に必要とされ、利用される地域であるとともに、地域住民が主体となり、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区に導入するものとします。

(3) コミュニティ交通の種類

コミュニティ交通の導入対象地区は、比較的人口集積度の低い地区が中心となります。ただし、一括りに「人口集積度が低い地区」といってもその程度は地区によって異なり、より効率的で持続可能な運行を実現するためには、導入する地区の人口密度や地形等に合わせ、車両や運行形態を選択することが必要です。そのため、コミュニティ交通には、「コミュニティバス」「乗合タクシー」「過疎地有償運送」の3種類を設定します。このうち「コミュニティバス」と「乗合タクシー」については、実証運行を通じて導入の手引きを作成し、運用を開始しました。一方、計画策定段階では導入候補箇所が存在しなかった過疎地有償運送については、今後導入が必要な箇所が生じた場合に備え、対象となる交通モードや導入条件等、導入検討にあたっての基本的な考え方を本計画に位置付けました。



4.2 コミュニティバスの導入

相模原市内のバス路線網は、鉄道駅とその周辺地域を結ぶように配置されています。近年、自家用車の普及などに伴って市内路線バスの利用者は減少傾向にあったため、「効率的かつ利用しやすいバス路線網の実現」を目指して、平成15年12月にバス事業者により路線網が再編されました。しかし、市内には鉄道・バスともに利用しにくい『交通不便地区』が点在していることから、コミュニティバスの導入検討を行い、導入条件や運行継続条件等を定めました。

(1) 運行に関する役割分担

本市では市内の交通不便地区^{※1}における移動制約者^{※2}の生活交通の確保を図るため、コミュニティバスの導入検討を行っています。

コミュニティバスは民間事業者により運行されるバス路線網を補完し、公共交通を必要とする度合いが高い高齢者等移動制約者の生活交通を確保するために運行を行うものです。

また、コミュニティバスは本当に必要とされ、利用される地域に運行しないと、「空気を運ぶバス」になり、運行を継続することができなくなってしまいます。そのため、「みんなでバスを利用するので、バスを運行したい」と考える地域に対して、導入及び運行を支援する仕組みを作りました。

この仕組みに基づき、「地域」「行政」「交通事業者」の三者がそれぞれの役割を担い、協働による運行を実現することで、地域のニーズに合致した利用しやすいコミュニティバスを運行することができます。

※1 交通不便地区

「市街化区域」又は「区域区分が定められていない都市計画区域のうち、用途地域の指定がある区域」において、鉄道駅から1,000m以上離れ、かつ、バス停留所から300m以上離れた地区を指します。

※2 移動制約者

高齢者や自動車を利用できない方など、公共交通以外に移動手段がない方のこと。なお、コミュニティバスは、バス停まで自力で行ける人を対象とし、福祉目的の戸口輸送（ドア・トゥー・ドアのサービス）を必要とする人は対象に含みません。

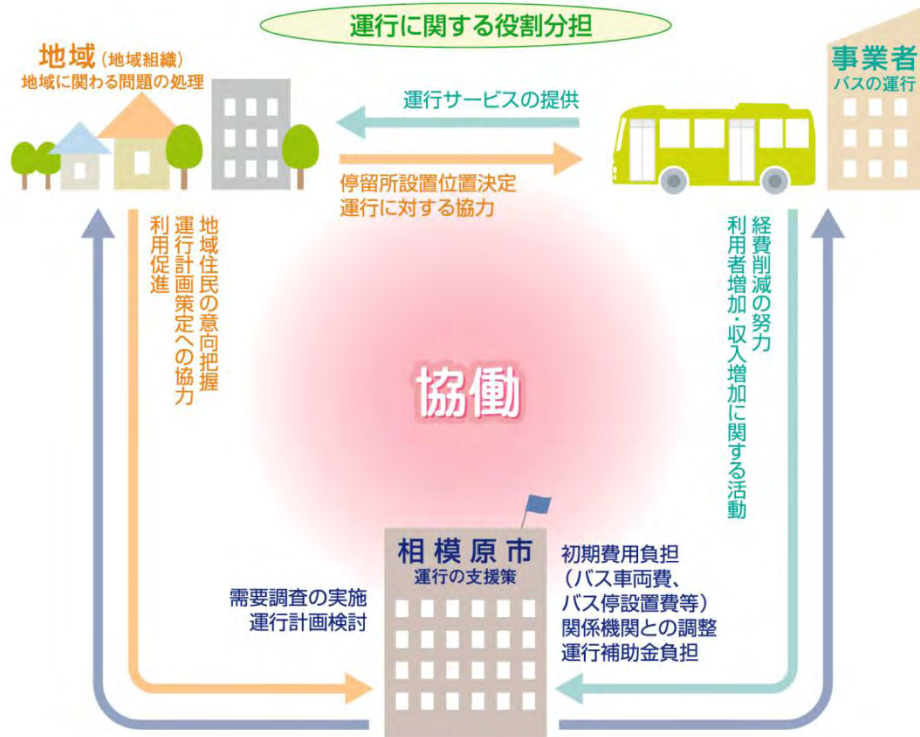


図 4.1 コミュニティバスの運行に関する各主体の役割分担

(2) コミュニティバスの導入条件

導入対象となる地区において、以下の導入条件を満たした場合に運行するもので、地域の状況をよく知る地域の方々が中心となって、地域の実情に合ったバスの検討を行います。

コミュニティバス導入条件

①地域住民による地域組織の形成

地域住民	導入対象地区に居住する住民およびその地区内で営業する企業・商店等の関係者。
地域組織	事業を円滑に推進するために地域住民で組織された団体。地域の自治会との連携がとれ、地域住民の代表として活動できる団体であり、組織の代表者が選任されていることが要件。

②「運行経路の考え方」に整合した経路の設定

運行経路の考え方	交通不便地区と最寄りの鉄道駅又はバスターミナル(ターミナルに準じる施設舎)を結ぶ。(※運行経路の近隣に商業施設、病院、公共施設等がある場合は経由することを検討。)また、既存のバス路線との競合は避ける。定時性確保のため、全長 10km、1 行程 45 分以内とする。(運行の効率性や経費を考えると 25 分以内が望ましい)
----------	--

③「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある
運行計画の策定

<運行基準(サービス内容)>

運行間隔	毎時1本(午前8時台~午後6時台)
運賃	近隣の路線バス運賃と同等(割引サービス等も適用する)
バス停間隔	原則として200m間隔(設置位置は、道路状況・土地利用状況・住民意向等を考慮して決定)
運行形態	定時定路線(通常の路線バスのように、決められた運行経路を決められた時間に運行する路線)
車両	バリアフリー化されたバス

<運行継続条件>

「1便当たり輸送人員が10人以上であること」
かつ「運賃収入が車両償却費等を除いた経常費用の50%以上であること」

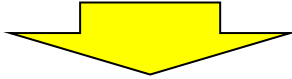
※ 市境周辺において他市等と協力して運行する場合は、導入条件を基本として個別に検討を行うこととします。

(3) 導入検討の流れ

※地域住民が行うのは青字で書かれた項目

1. 導入検討の開始

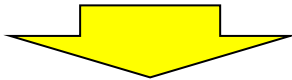
- ①交通不便地区に該当するのかを確認
- ②地域組織の形成（最低5人、代表者は交通不便地区の自治会員、または自治会の推薦）



地域組織が形成されていますか

2. 計画概要検討

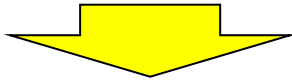
- ①希望経路作成（「運行経路の考え方」、運行可能なルートの確認）
- ②交通不便地区における地域住民の意向把握（希望経路上にある交通不便地区の全自治会の合意）
- ③市に「コミュニティバス導入検討申請書」を提出



交通不便地区に該当する全自治会の合意がありますか

3. 需要調査の実施

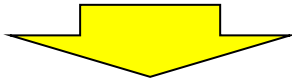
- ①需要調査と沿線住民の意向把握（市のアンケート調査）への協力
- ②概算事業費の算定（事業者から参考見積りの提示を受ける）
- ③運行継続条件に適合しているかの検証



アンケート回収率が30%以上ですか
輸送人員、収支が基準を満たしていますか

4. 計画詳細検討

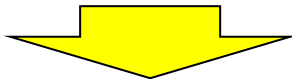
- ①地域公共交通会議に提案（運行概要・スケジュール説明）
- ②「運行計画」の策定
- ③地域公共交通会議で運行計画を検討
- ④バス停設置に対する住民の合意形成
- ⑤地域公共交通会議での合意（運行計画内容及び実証運行実施）と市の意思決定



地域公共交通会議での合意、市の意思決定が得られましたか

5. 実証運行開始準備

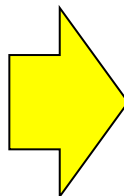
- ①運行事業者の選定（入札）
- ②交通安全の確認（県警本部）
- ③事業許可申請
- ④実証運行開始の周知
- ⑤バス停の設置
- ⑥バス車両の調達



事業許可が得られていますか
沿線住民への周知は十分に行われていますか

6. 実証運行開始

- ①利用促進活動の実施
- ②運行に対する協力
- ③利用実態調査への協力
- ④運行実績の確認
- ⑤運行内容見直しの協議
- ⑥運行継続の判断



本格運行開始

運行・利用促進に協力をしているか
利用者数・収支比率は基準を満たしていますか

(4) 運行継続の判断

以下の運行継続を判断するフローに基づき、運行継続または運行廃止を判断します。

★運行継続の判断

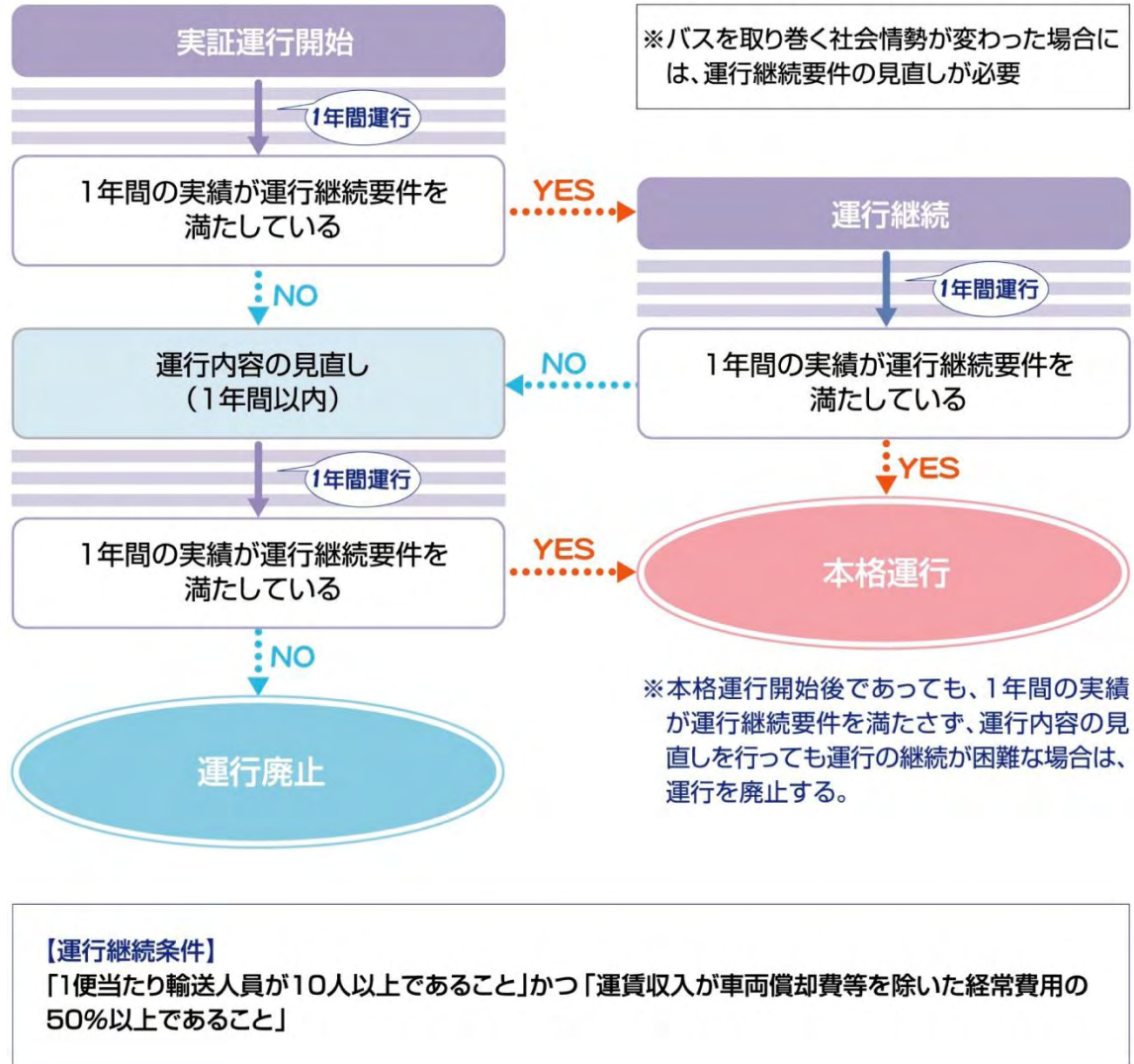


図 4.2 コミュニティバスの運行継続の判断フロー

4.3 乗合タクシーの導入

本市では交通不便地区における高齢者等移動制約者の生活交通の確保策として、コミュニティバスの導入条件等を定め、地域・行政・交通事業者の三者協働で運行の検討を行うこととしています。しかし、津久井地域については、集落の点在状況や利用者見込みからコミュニティバスの導入条件を満たすことが困難であると想定されるとともに、高齢化の進展や交通網の状況等、様々な交通課題がありました。

このため、津久井地域における高齢者等移動制約者の生活交通の確保を目的に、より地域の特性に合った交通モードを導入するため、乗合タクシーの導入検討を行い、導入条件や運行継続条件等を決めました。

(1) 運行に関する役割分担

本市では津久井地域の交通空白地区^{※1}等における移動制約者^{※2}の生活交通の確保を図るため、乗合タクシーの導入検討を行っています。

乗合タクシーは、セダン型やワゴン型の車両を使った乗合型の公共交通であり、集落が点在して需要が少なく、バス車両では運行ができない地域の生活交通を確保するために運行するものです。しかし、乗合タクシーは本当に必要とされ、利用される地域に運行しないと、運行を継続することができません。そのため、「みんなで利用するので、乗合タクシーを運行させたい」と考える地域に対して、導入及び運行を支援する仕組みを作りました。

この仕組みに基づき、「地域」「行政」「交通事業者」の三者がそれぞれの役割を担い、協働による運行を実現することで、地域のニーズに合致した利用しやすい乗合タクシーを運行することができます。

※1 津久井地域の交通空白地区

津久井地域において、公共交通が無い地区のこと。公共交通が無い状態とは、鉄道駅から1,000m以上、かつバス停留所から300m以上離れていることを指します。

※2 移動制約者

高齢者や自動車を利用できない方など、公共交通以外に移動手段がない方のこと。なお、乗合タクシーは、停留所まで自力で行ける人を対象とし、福祉目的の戸口輸送（ドア・トゥー・ドアのサービス）を必要とする人は対象に含みません。

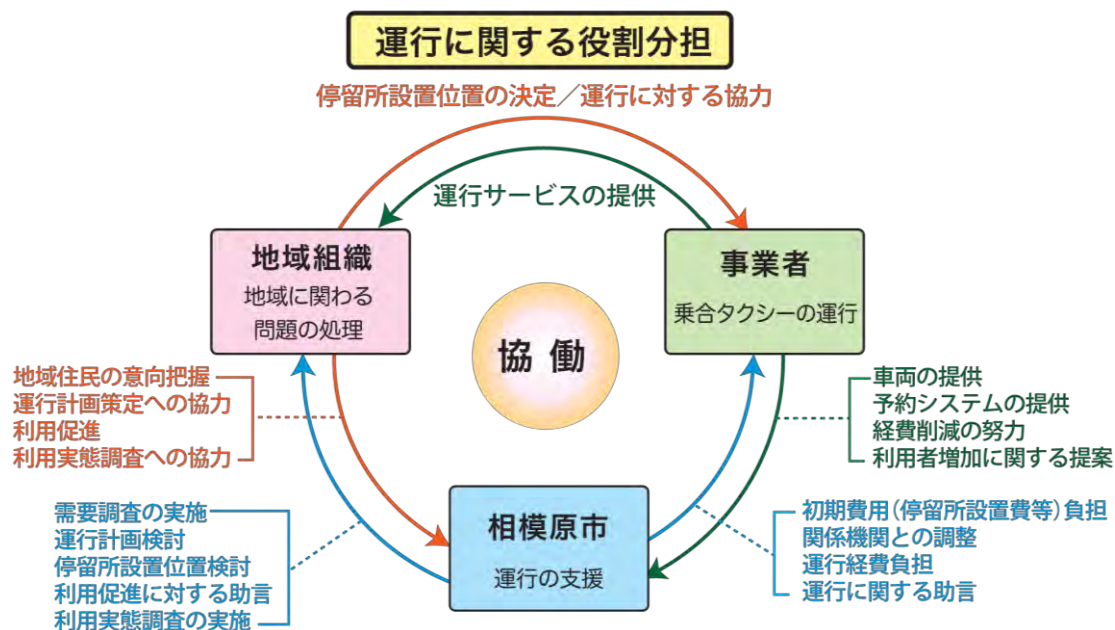


図 4.3 乗合タクシーの運行に関する各主体の役割分担

(2) 乗合タクシーの導入条件

導入対象となる地区において、以下の導入条件を満たした場合に運行するもので、地域の状況をよく知る地域の方々が中心となって、地域の実情に合った乗合タクシーの検討を行います。

乗合タクシー導入条件

①地域住民による地域組織の形成

地域住民	導入対象地区に居住する住民およびその地区内で営業する企業・商店等の関係者。
地域組織	事業を円滑に推進するために地域住民で組織された団体。地域の自治会との連携がとれ、地域住民の代表として活動できる団体であり、組織の代表者が選任されていることが要件。

②「運行経路の考え方」に整合した経路の設定

運行経路の考え方	集落と最寄りのバスターミナル・主要なバス停又は鉄道駅を結ぶ。また、既存のバス路線との競合は避ける。 →可能な限り近隣の商業施設や医療機関、公共施設等を経由する。また複数の集落を経由することも検討する。
----------	---

③「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある
運行計画の策定

<運行基準(サービス内容)>

運行間隔	運行本数や運行日については、地域の需要に合わせて柔軟に設定する。 (運行本数は1日10便程度とする)
運賃	均一運賃を基本とし、路線バスよりも高く、タクシーよりも安い設定とする。 ※路線長が長い場合には、ゾーン運賃制の導入を検討する。
バス停間隔	地域の需要に合わせて設置し、乗降は停留所のみとする。 ※設置位置は、道路状況・土地利用状況・住民の利用意向等を考慮して決定する。
運行形態	事前予約制(需要応答型の区域運行)を基本とする。
車両	セダン型、またはワゴン型車両を使用し、交通事業者が所有する車両の使用を基本とする。

※ 生活交通維持確保路線等からの転換に伴う運行内容の検討は、従前の利用状況や運行内容を勘案した上で個別に検討を行うこととします。

<運行継続条件>

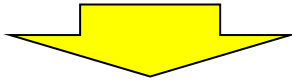
「稼動した便の1便当たりの輸送人員が1.5人以上であること」
かつ「全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上であること」

(3) 導入検討の流れ

※地域の方々が行うのは青字で書かれた項目

1. 導入検討の開始

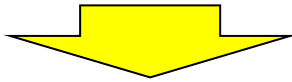
- ①導入対象地区に該当するのかを確認
- ②地域組織の形成（最低5人、代表者は導入対象地区の自治会員、または自治会の推薦）



地域組織が形成されていますか

2. 計画概要の検討

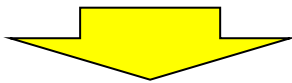
- ①希望経路作成（「運行経路の考え方」、運行可能な道路の確認）
- ②運行ダイヤ案の作成（1日の運行便数、運行時間帯）
- ③交通空白地区等における地域住民の意向把握（希望区域内にある交通空白地区等の全自治会長の合意）
- ④市に「乗合タクシー導入検討申請書」を提出



希望区域内にある交通空白地区等の自治会長全員の合意がありますか

3. 需要調査の実施

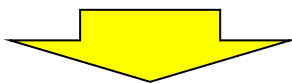
- ①需要調査と希望区域内の住民の意向把握（市のアンケート調査）
- ②1便あたりの輸送人員と稼働率の予測値を算定し、運行継続条件との適合を検証
- ③概算事業費の算定（事業者から参考見積りの提示を受ける）



アンケート回収率が40%以上ですか
輸送人員、稼働率が基準を満たしていますか

4. 計画の詳細検討

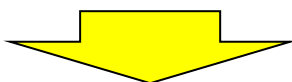
- ①地域公共交通会議に提案（運行概要・スケジュール）
- ②「運行計画案」の策定
- ③地域公共交通会議で運行計画案を検討
- ④停留所設置に対する住民の合意形成
- ⑤地域公共交通会議での合意（運行計画内容及び実証運行実施）と市の意思決定



地域公共交通会議での合意、市の意思決定が得られましたか

5. 実証運行開始準備

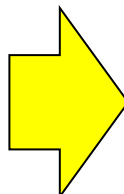
- ①運行事業者の選定
- ②交通安全の確認（県警）
- ③事業許可申請
- ④実証運行開始の周知
- ⑤停留所の設置



事業許可が得られていますか
沿線住民への周知は十分に行われていますか

6. 実証運行開始

- ①利用促進活動の実施
- ②運行に対する協力
- ③利用実態調査への協力
- ④運行実績の確認
- ⑤運行内容見直しの協議
- ⑥運行継続の判断



本格運行開始

輸送人員・稼働率は基準を満たしていますか

(4) 運行継続の判断

以下の運行継続を判断するフローに基づき、運行継続または運行廃止を判断します。

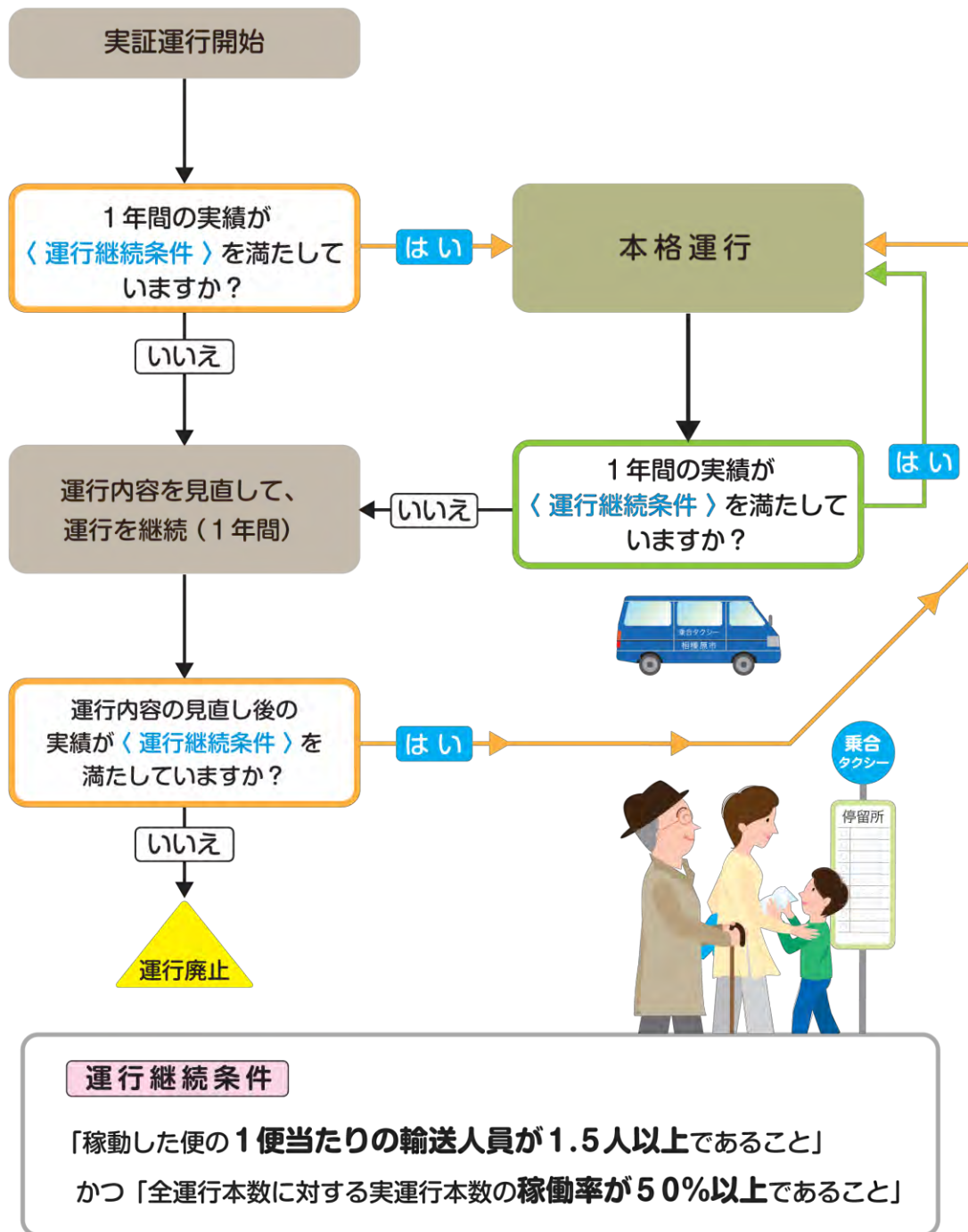


図 4.4 乗合タクシーの運行継続の判断フロー

4.4 過疎地有償運送の導入

乗合タクシーでも対応できないほど需要が少なく、生活交通の確保が困難な地区への対応として、対象となる交通モードや導入条件等、導入検討にあたっての基本的な考え方等を検討し、本計画で位置付ける必要があります。

コミュニティバス、乗合タクシー以外のコミュニティ交通としては、過疎地有償運送、送迎バス等への混乗、コミュニティカー（自家用車の共同使用）が想定されますが、運行の継続性・安定性・安全性の確保の観点から、本計画では過疎地有償運送について導入の基本的な考え方を示し、送迎バス等への混乗やコミュニティカーの導入については、今後の検討課題とします。

コミュニティバス、乗合タクシー以外のコミュニティ交通について

タイプ	主な形態・特徴等
過疎地有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃: 営利に至らない範囲 ・運行主体: NPO法人、商工会、農協等 ・過疎地等の公共交通が無い地域に導入が可能 ・利用者は事前登録が必要 ・「過疎地有償運送の申請に対する処理方針」に基づく協議が必要で、運行には国への登録が必要
送迎バス等への混乗	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃: 無償 ・運行目的が異なるため、混乗者のニーズに合致しにくい ・運行者の負担に依存
コミュニティカー (自家用自動車の 共同使用)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃: 無償 ・住民が運営・運行主体、ボランティア運転手が運転 ・需要が地域住民に限定されている地域が対象、10人乗り以下の車両を使用 ・継続的に運行可能な仕組みづくりが必要、公共交通としての度合いは低い

(1) 過疎地有償運送の導入条件

過疎地有償運送の導入条件は道路運送法等の規定から以下のとおりとなっています。なお、導入条件の「過疎地に準じた地区」とは、過疎地域自立促進特別措置法において定められた過疎地域に準じた地区を指します。

○過疎地有償運送の導入条件

次に掲げる全ての項目に該当するものであること

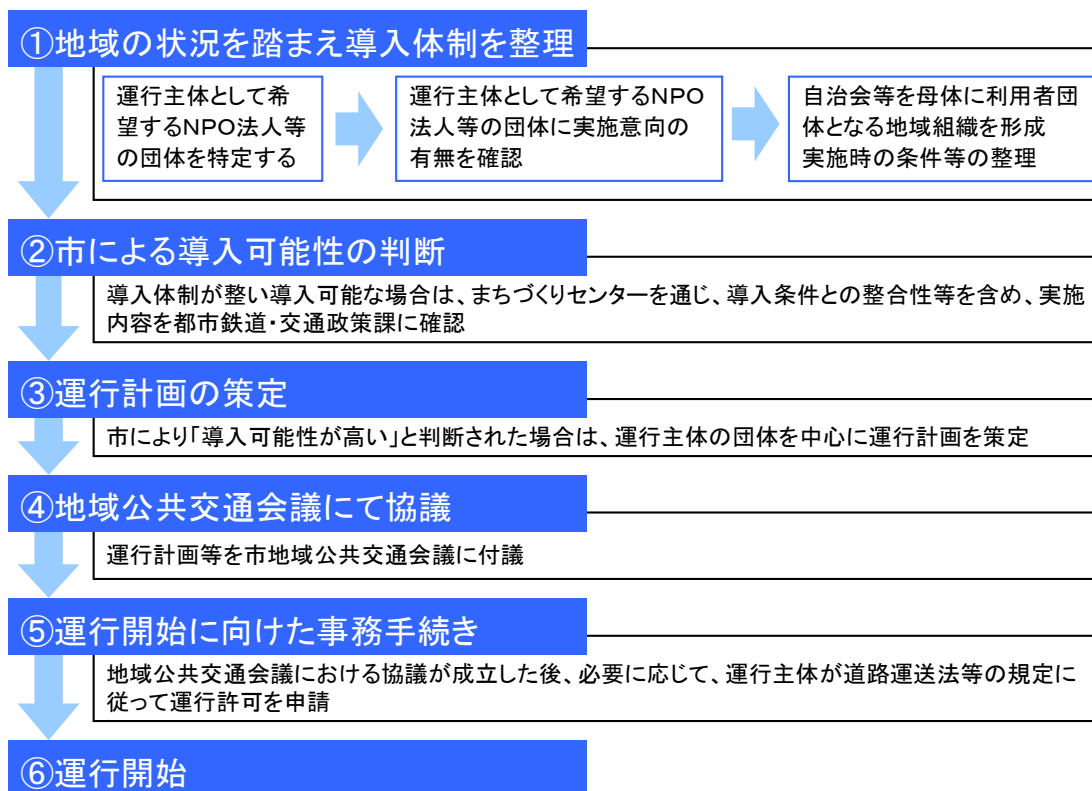
- ・ 過疎地に準じた地区であり、かつ、公共交通が無いと認められる地区における生活交通を確保するために導入するものであること
- ・ 運送を行う区間等が既存の公共交通サービスと重複しないものであること
- ・ 利用者が運送主体の会員に限定されているものであること

過疎地有償運送

過疎地域において、NPO法人等が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して行う輸送サービス。自家用車による有償運送は、道路運送法第78条で「旅客自動車運送事業によることが困難な場合」に限り認められている。

- 導入できる地域は、過疎地などで、公共交通機関がない地域。
- 運行主体は、NPO法人、商工会、農協等。
- 利用者は事前に登録が必要。
- 運賃はタクシーの概ね半額。（営利に至らない範囲）

(2) 導入検討の流れ



(3) 過疎地有償運送の導入事例

静岡県浜松市佐久間町地域「NPOタクシー」

- NPO法人「がんばらまいか佐久間」が、交通空白地区に対し、地域住民の生活の安全や、社会参加の促進を図る目的で運行を行っている。
- 車両購入、車庫整備、備品購入費等に対し市の補助金を受けている。
- 2007年8月8日から運行開始。
- 利用者は会員登録された者または同伴者。

■ 運行内容

項目	
運行日	月曜日～金曜日 (ただし、年末年始は運休)
運行時間帯	9時台～16時台
運賃	4地区で運行を行っており、 地区ごとに定額制
運行経路	ドア・トゥー・ドアの戸口輸送
使用車両等	セダン型車両、2台

■ 車両



5. バス活性化計画

5.1 バス路線網計画を実現するための取組

第3章のバス路線網計画は、効率的で利便性の高いバス路線網の構築を目的としています。ターミナルを配置し長大路線を設置しないことで運行効率は高まりますが、具体的な定時性・速達性の確保に向けては「バス走行の円滑化」に関する対策も別途必要となります。

また、乗り継ぎを前提とする路線網となったため、利便性の低下を防ぐためには、ターミナル・サブターミナルにおける「乗り継ぎの円滑化」が必要です。

さらに、乗り継ぎの円滑化については、バス利用の促進を図るため、ターミナル・サブターミナルにおけるバス相互の乗り継ぎを対象とした対応だけでなく、バスと鉄道の乗り継ぎや、バスと自動車・自転車の乗り継ぎへの対応も必要です。

ここでは、バス路線網計画の実現に向け必要な「バス走行の円滑化」と「乗り継ぎの円滑化」に対し有効と考えられる施策を挙げ、本市における実施主体や課題等を整理します。

(1) バス走行の円滑化を図るために想定される施策

バスの円滑な走行を阻害する主な要因として渋滞が挙げられます。そこで、渋滞削減を目的とした施策、または渋滞回避を目的とした施策の実施に向けて、本市における各施策の実施主体や課題等を整理します。

主な目的	施策名称
渋滞削減による 定時性・速達性の向上	(1) 都市計画道路等の整備
	(2) 交差点改良の推進
	(3) バスベ이의整備
	(4) 違法駐車を取り締まり
	(5) TDMの推進
	(6) パーク&バスライドの推進
渋滞回避による 定時性・速達性の向上	(7) バス専用レーン・優先レーンの整備
	(8) 公共車両優先システムの導入

1) 都市計画道路等の整備

主な目的	渋滞削減による定時性・速達性の向上				
主な内容	① バス路線のバイパスとなる都市計画道路等の整備				
	② バス路線で拡幅予定のある都市計画道路等の整備				
他の施策実施目的への効果	・ 渋滞回避による定時性・速達性の向上				
	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
		○			
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 「新道路整備計画」との整合				
	・ 沿線地域・関係機関との協調による事業の円滑な推進				

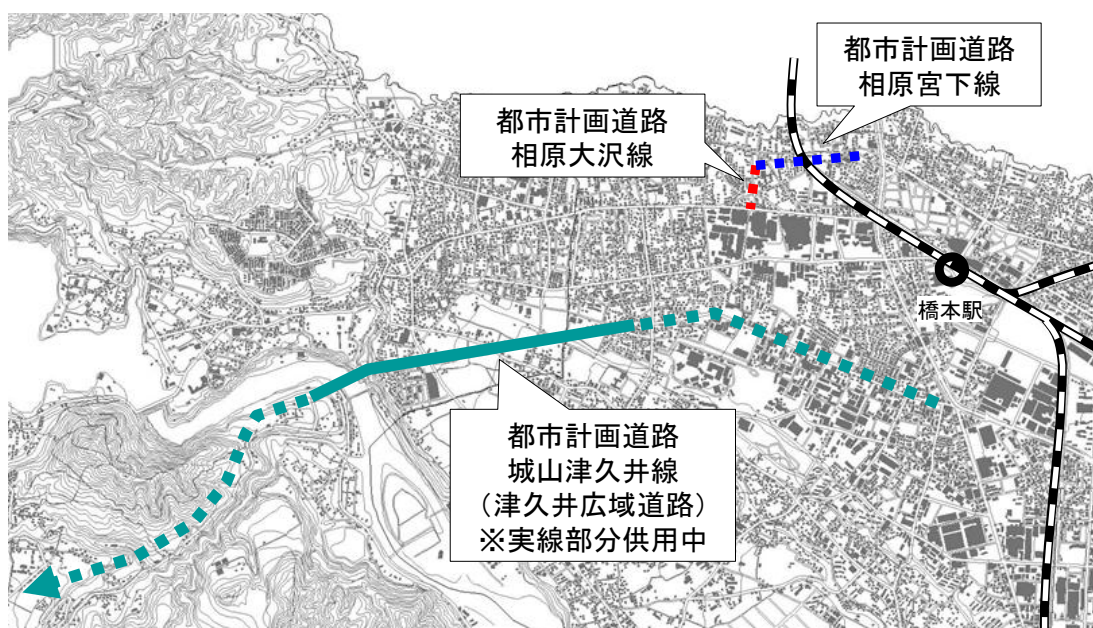


図 5.1 バス路線のバイパスとなる都市計画道路 (例)

2) 交差点改良の推進

主な目的	渋滞削減による定時性・速達性の向上				
主な内容	右折レーン設置・信号制御の見直し等				
他の施策実施目的への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞回避による定時性・速達性の向上 ・ 環境負荷の低減 				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
		○	○		
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各渋滞ポイントにおける実態調査の実施と具体的対策の検討 ・ 対象交差点における事業用地の確保 				

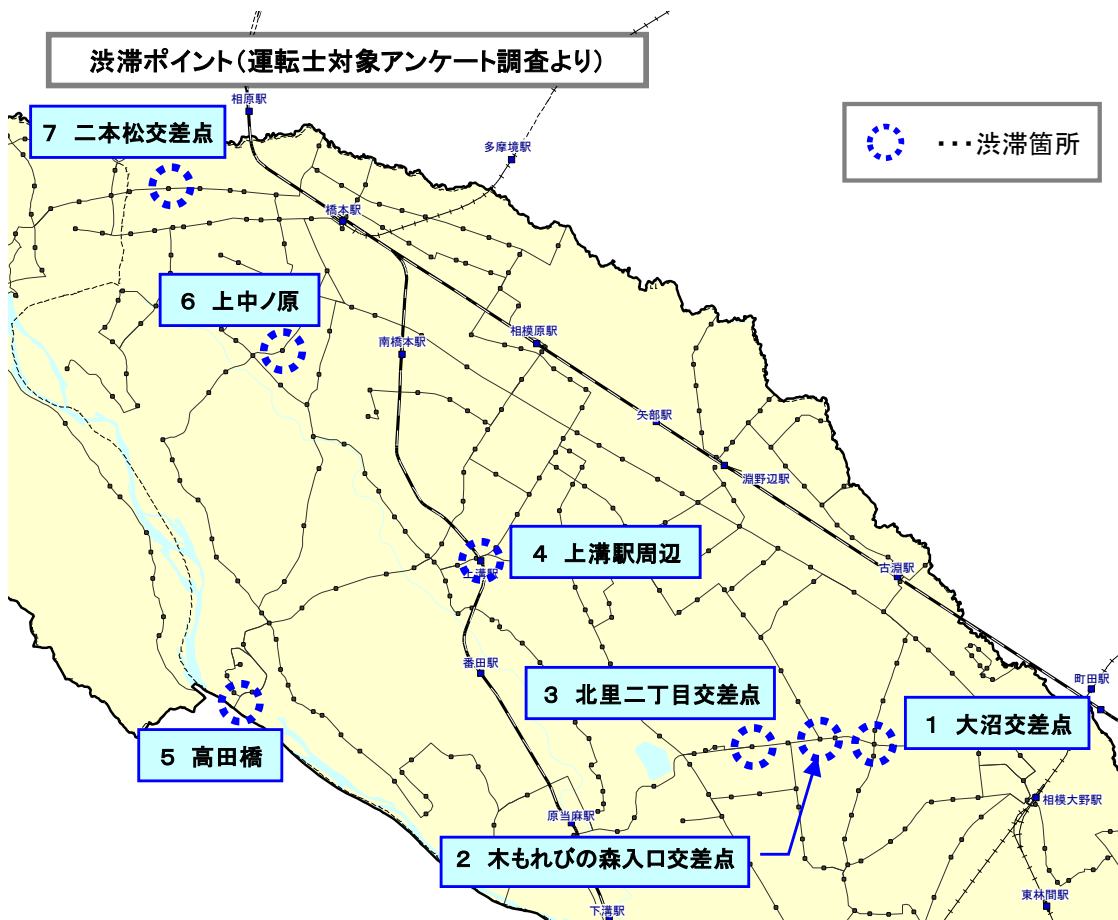
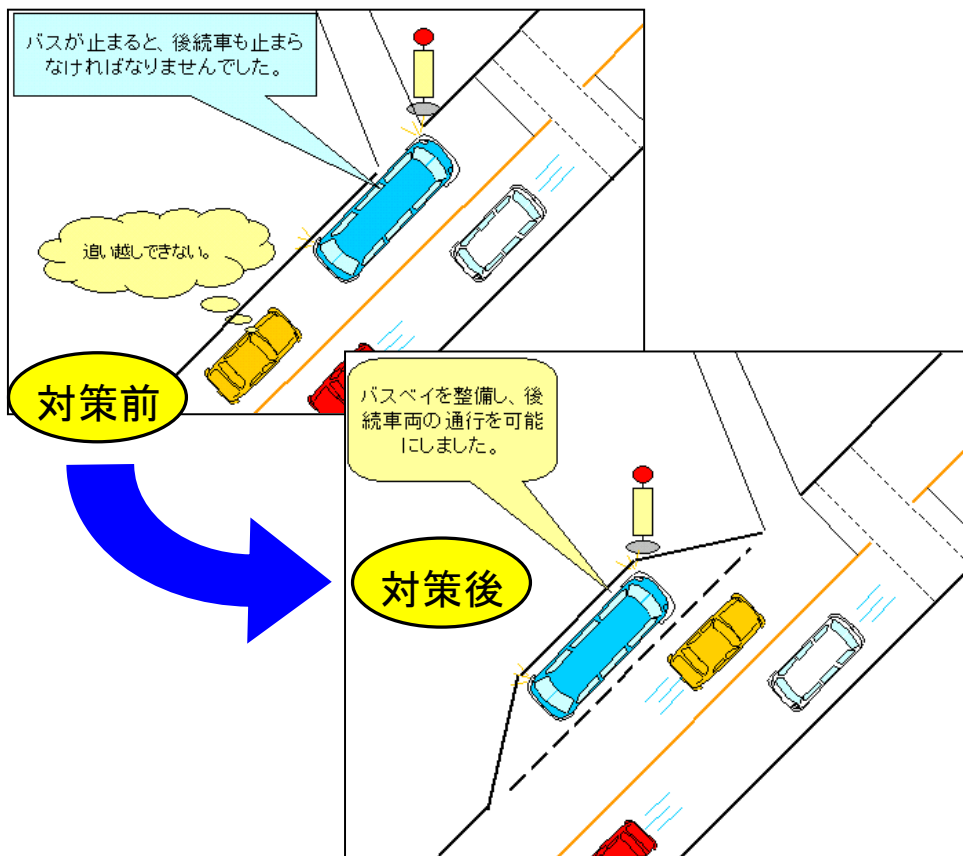


図 5.2 運転士対象アンケート調査結果における渋滞ポイント

3) バスベイの整備

主な目的	渋滞削減による定時性・速達性の向上				
主な内容	バスベイの整備による道路交通の滞留の防止				
他の施策実施目的への効果	・バス待ち環境の安全性・快適性の向上				
	・運賃収受や乗降の円滑化				
	・環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
		○			
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・事業用地の確保				



出典：神奈川県警HP

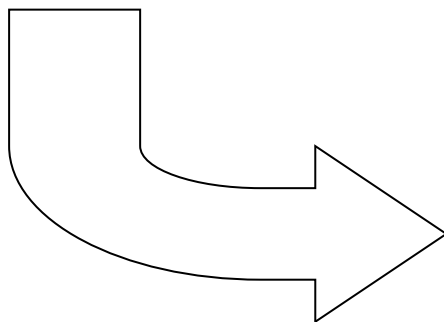
図 5.3 バスベイ整備イメージ（事例：梅田バス停（横浜市緑区三保町～横浜市道））

4) 違法駐車を取り締まり

主な目的	渋滞削減による定時性・速達性の向上				
主な内容	違法駐車車両の取り締まり強化				
他の施策実施目的への効果	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△	△	○	△	△
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 関係機関との調整				

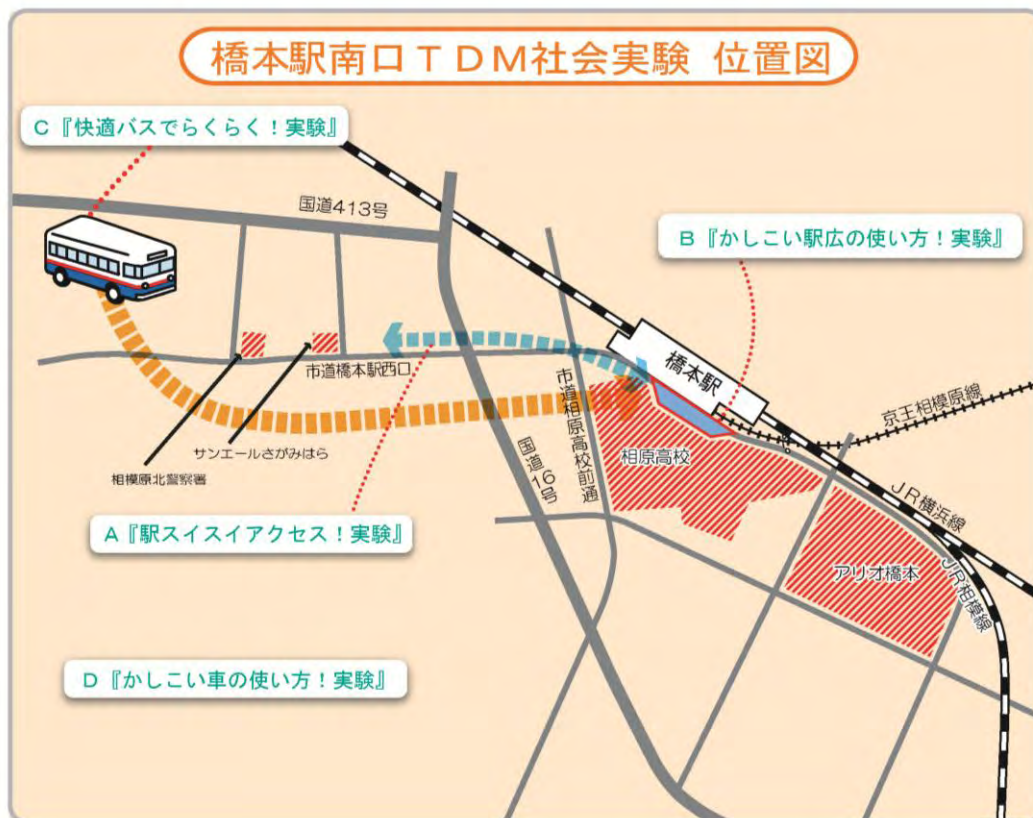


図 5.4
違法駐車車両の排除による
バス走行の円滑化



5) TDMの推進

主な目的	渋滞削減による定時性・速達性の向上				
主な内容	交通混雑箇所へのソフト施策の展開				
他の施策実施目的への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民自らが地域の交通を守り高めていく意識の醸成 ・ 環境負荷の低減 				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○	○	○	○	○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 実現可能性と予測効果を踏まえた実施プログラムの策定				



※ TDMとは

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

図 5.5 橋本駅南口におけるTDM社会実験位置図

6) パーク&バスライドの推進

主な目的	渋滞削減による定時性・速達性の向上				
主な内容	郊外部のターミナル周辺への駐車場整備				
他の施策実施目的への効果	・バスと他の交通モードとの乗り継ぎの円滑化による利便性の向上				
	・環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	長期 < 計画期間中の実施を目指す >				
実施に向けた課題	・導入候補地の選定				
	・利用者メリット確保に関する工夫の検討(時間短縮、移動コスト縮減、着席率向上等)				



図 5.6 パーク&バスライド駐車場の設置例 (事例: 宮城県仙台市)

7) バス専用レーン・優先レーンの整備

主な目的	渋滞回避による定時性・速達性の向上				
主な内容	バス運行本数の多い区間へのバス専用レーンや優先レーンの整備				
他の施策実施目的への効果	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○	○	○		
実施時期	長期 < 計画期間中の実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 必要整備箇所の精査				
	・ 関係機関との調整				

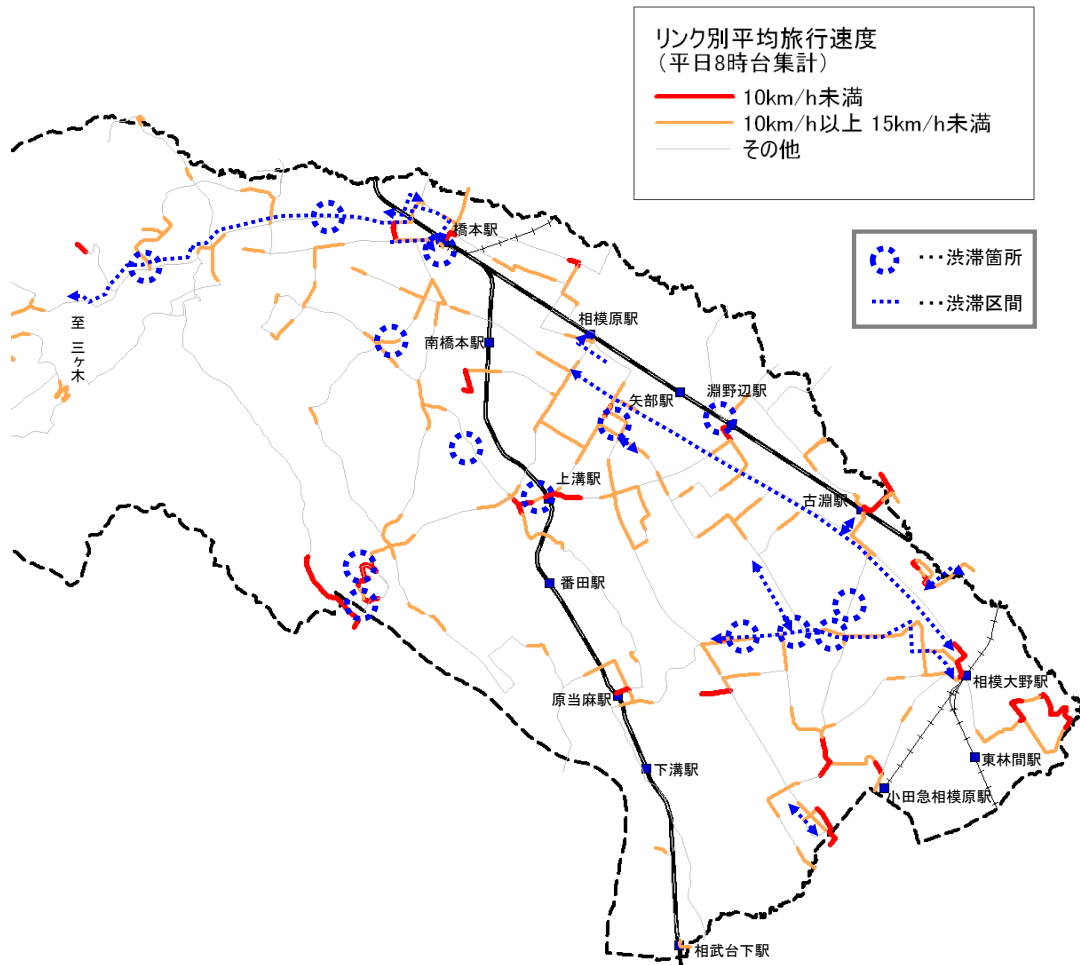


図 5.7 渋滞箇所と旅行速度低下区間 (※朝ピーク時)

8) 公共車両優先システムの導入

主な目的	渋滞回避による定時性・速達性の向上				
主な内容	バス運行本数の多い区間へのPTPSの導入				
他の施策実施目的への効果	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○	○	○		○
実施時期	長期 < 計画期間中の実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ PTPS導入区間の選定				
	・ 関係機関との調整				



図 5.8 本市の公共車両優先システム（PTPS）導入済み区間

(2) 乗り継ぎの円滑化を図るために想定される施策

ターミナル及びサブターミナルでは、乗り継ぎ利用者はバスを降り、乗り継ぎバスの乗り場まで移動して次のバスを待たなければなりません。加えて、運賃についても直通で利用した場合よりも割高となります。バス相互の乗り継ぎの円滑化を図るためには、乗り継ぎ時に利用者が感じる抵抗感（乗り継ぎ抵抗）の軽減を目的とした施策の実施が想定されます。

また、バスと他の交通モードとの乗り継ぎの円滑化を図るためには、モードの転換に伴う待ち時間や移動距離に関する抵抗を最小限に抑えるために、乗り継ぎに関する情報提供や施設整備が想定されます。

そこで、バス相互の乗り継ぎ施策、またはバスと他の交通モードの乗り継ぎ施策の実施に向けて、本市における各施策の実施主体や課題等を整理します。

主な目的	施策名称
バス相互の乗り継ぎの円滑化による利便性の向上	(1) ターミナル等での乗り継ぎの円滑化
	(2) バスロケーションシステムの機能向上
	(3) 乗継割引の充実
	(4) 車内での情報提供の充実
バスと他の交通モードとの乗り継ぎの円滑化による利便性の向上	(5) バス発車案内システムの設置
	(6) パーク&バスライドの推進（再掲）
	(7) サイクル&バスライドの推進

1) ターミナル等での乗り継ぎの円滑化

主な目的	バス相互の乗り継ぎの円滑化による利便性の向上				
主な内容	① 乗降バース等の適切な配置				
	② バスの運行情報の提供				
他の施策実施目的への効果	・ 乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減				
	・ 分かりやすい情報提供				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ ターミナル及びサブターミナルが備えるべき施設の整理				
	・ 整備優先順位の検討及び整備計画の策定				



図 5.9 上田名バスターミナル完成イメージ

2) バスロケーションシステムの機能向上

主な目的	バス相互の乗り継ぎの円滑化による利便性の向上				
主な内容	乗り継ぎ便の待ち時間等の把握を容易にするためのシステム改善				
他の施策実施目的への効果	・バス待ち環境の安全性・快適性の向上				
	・乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減				
	・分かりやすい情報提供				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・より効果的な情報提供方法の検討				
	・導入コスト負担についての調整				



出典：岡崎市HP

図 5.10 機能向上の事例 (QRコードを活用したバス停検索)

3) 乗継割引の充実

主な目的	バス相互の乗り継ぎの円滑化による利便性の向上				
主な内容	乗り継ぎによる運賃の割高感の緩和				
他の施策実施目的への効果	・ 乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
					○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 乗継割引対象区間の設定				
	・ ICカード乗車券を活用したより簡易な割引方法の検討				



図 5.11 乗継割引イメージ (事例: 神姫バス)

4) 車内での情報提供の充実

主な目的	バス相互の乗り継ぎの円滑化による利便性の向上				
主な内容	乗り継ぎバスに関する情報提供				
他の施策実施目的への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減 ・ 快適な車内環境の醸成 				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 導入コスト負担についての調整				



図 5.12 車内情報提供イメージ (事例: 藤沢市ツインライナーと支線バスふじみ号)

5) バス発車案内システムの設置

主な目的	バスと他の交通モードとの乗り継ぎの円滑化による 利便性の向上				
主な内容	鉄道等からの乗り継ぎ利用者への情報提供				
他の施策実施目的 への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減 ・ 分かりやすい情報提供 				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	長期 < 計画期間中の実施を目指す >				
実施に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入コスト負担についての調整 ・ 利用者ニーズに合致したシステムの検討 				



図 5.13 バス発車案内システムの設置イメージ (事例：横浜市 青葉台駅)

6) パーク&バスライドの推進（再掲）

主な目的	バスと他の交通モードとの乗り継ぎの円滑化による 利便性の向上				
主な内容	郊外部のターミナル周辺への駐車場整備				
他の施策実施目的 への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞削減による定時性・速達性の向上 ・ 環境負荷の低減 				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	長期 < 計画期間中の実施を目指す >				
実施に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入候補地の選定 ・ 利用者メリット確保に関する工夫の検討(時間短縮、移動コスト縮減、着席率向上等) 				



図 5.14 パーク&バスライド駐車場の設置例（事例：宮城県仙台市）

7) サイクル&バスライドの推進

主な目的	バスと他の交通モードとの乗り継ぎの円滑化による 利便性の向上				
主な内容	郊外部のターミナル及び交通不便地区周辺のバス停への 自転車駐車場整備				
他の施策実施目的 への効果	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	継 続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 整備箇所の選定				
	・ 事業用地の確保				



図 5.15 二本松サイクル&バスライド用自転車駐車場（事例：相模原市）

～サイクル&バスライド用自転車駐車場の整備優先順位について～

サイクル&バスライドの推進に向けては、バス停周辺にサイクル&バスライド用自転車駐車場（以下、「C&B R駐車場」という）を整備し、バス停へのアクセス性の向上を図ることが必要



交通不便地区の分布状況や人口集積の度合い等を踏まえ、次の各項目により必要性及び利便性から整備必要箇所の絞込み及び優先順位付けを行う

必要性の評価項目

- 各交通不便地区の推定人口
- 各交通不便地区からバスターミナルに位置づけられている鉄道駅までの距離（同じ目的地に自転車からバスに乗り換える場合と全て自転車で行く場合の距離的優位性を評価）
- 各交通不便地区から最寄り駅までの間での河岸段丘の有無
- 各交通不便地区の最寄りバス停所在地の都市計画上の位置付け

利便性の評価項目

- 最寄りバス停における目標運行回数到達状況
- 最寄りバス停の上屋・ベンチの設置状況
- 最寄りバス停と運賃切替えポイントの関係
- 最寄りバス停の路線における位置（起終点からどの程度の位置にあるか）

これらの項目を整理すると、優先順位の高いバス停がいくつかの地域に固まっている結果となりました。C&B R駐車場をこれらの全てのバス停に整備するためには、多大な費用・時間を要することから、優先順位の高いバス停が固まっている地区ごとに1～2ヶ所程度のC&B R駐車場を整備していくものとして、次の項目により地区ごとの優先順位等を整理します。なお、優先順位が比較的高いバス停である、下九沢団地、上大島、水郷田名については、既にC&B R駐車場が整備されていることから、整備対象から除外します。

整備地区の優先順位整理項目

- 地区内バス停の整備優先順位
- 対象となる交通不便地区の推定人口
- 鉄道駅までの距離及び河岸段丘の有無

整理の結果、下表の整備順位を基本とし、順次整備を進めることとします。

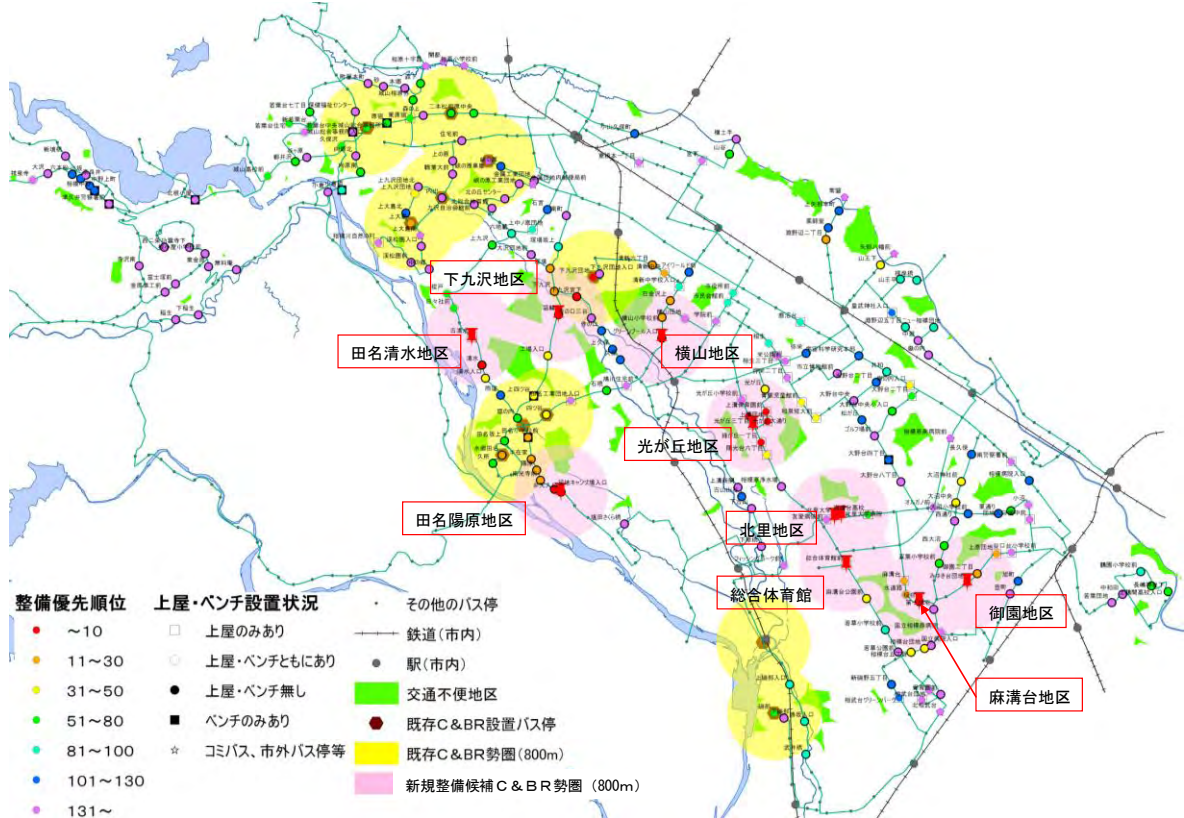
なお、下記以外のバス停についても、整備の必要性があり、低未利用市有地や隣接民間施設の活用が見込まれる箇所については、適宜、整備を行うこととします。

整備順位	地区	整備候補バス停
1	下九沢	塚場・下九沢・下九沢宮下・葛輪
2	光が丘	光が丘三丁目・光が丘大通り・緑が丘一丁目・上溝団地・上溝保育園前
3	田名清水	古清水・清水・清水入口
4	御園	みゆき台団地・御園二丁目
5	総合体育館	総合体育館前
6	横山	清新六丁目・清新中央・日金沢上・横山小学校前・グリーンプール入口
8	北里	北里大学病院・北里大学
9	麻溝台	麻溝台・水道路・桜台
7	田名陽原	田名小学校前・半在家・陽原・南光寺前・望地キャンプ場入口

※ 各地区内でどのバス停に整備を行うかについては、事業実施に際して、用地確保の可能性や事業経費等から個別に判断します。

※ 田名陽原地区については、上田名バスターミナル整備に伴う路線再編等の影響が見込まれることから、バスターミナル整備後の状況を踏まえ、整備を検討することとします。

(参考)C&BR駐車場が整備された場合の交通不便地区カバー状況



※ 図中の C&BR 勢圏は、埼玉県三郷市の C&BR 促進事業における自転車でのバス停圏域を踏まえ、参考として 800m 圏域を図示しているものです。

5.2 バス利用促進に向けた取組

自動車からバスへの利用転換を含め、バス利用を促進するためには、効率的で利便性の高いバス路線網を構築するとともに、その路線網が利用者に充分活用されるものにする必要があります。市内移動を担うバス交通の確保・維持を図るため、バス交通基礎調査から整理された課題を踏まえ、利用促進施策を展開していくことが必要となります。

また、地域の交通を地域が守り育てる意識を醸成するため、地域が主体となった利用増進に向けた取組を促進するとともに、広告付き上屋の積極的な導入など、民間活力を活かした環境整備を促進していくことも必要です。

ここでは、バス利用の促進に必要な施策をバス交通の課題を踏まえ整理するとともに、地域が主体となった取組等の推進や民間活力を活かした環境整備に必要とされる項目を挙げ、本市における実施主体や課題等を整理します。

(1) バス交通の課題に対応した施策

第1章で前述したバス交通の課題について、以下のとおり再整理します。

【バスサービスから見た課題】

項目	バス交通基礎調査の結果	課題
バス利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート調査で「バスサービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち、「運行経路または行き先が不満」と回答した人が相模原地域では44%（満足度の評価項目10項目中2位）、「運行本数が不満」と回答した人が相模原地域では57%、津久井地域では75%（ともに10項目中1位）であった。 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者のバス離れに歯止めをかけるとともに、潜在需要の顕在化を図っていくためには、効率的で利便性の高い路線網の再構築が求められている。
利用特性にあった運行形態の検討	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通維持確保路線では平日と休日で利用目的が異なるが、一部の路線では平日と土休日のダイヤが同一でありニーズとあっていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 曜日や時間帯により異なる利用特性に合わせた運行形態の検討が必要となっている。
地域まちづくり会議の提言	<ul style="list-style-type: none"> 地域まちづくり提言では、22地域中20地域で「新規バス路線」「循環バス路線」「コミュニティバス」「デマンド交通」等の導入が提言されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地区等への対応とともに、高齢化の進展に伴い、公共施設等へのアクセスの充実が望まれている。
運行時間帯の設定	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート調査で、バス利用者のうち「最終便の時間」が不満と回答した人が相模原地域で41%（10項目中3位）、津久井地域で52%（10項目中2位）であった。 また、「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち「最終便の時間」が不満と回答した人が相模原地域で37%（10項目中5位）、津久井地域で58%（10項目中2位）であった。 	<ul style="list-style-type: none"> 運行時間帯がバス利用活性化に与える影響は大きいことから、これらを踏まえた運行時間帯等の運行サービス設定も課題であると考えられる。

【バス活性化から見た課題】

項目	バス交通基礎調査の結果	課題
バス待ち環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート調査で、バス利用者のうち「バス待ち環境が不満」と回答した人が相模原地域では40%(10項目中4位)、津久井地域では44%(10項目中4位)であった。 また、「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち「バス待ち環境が不満」と回答した人が相模原地域で39%(10項目中4位)、津久井地域で42%(10項目中5位)であった。 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者のバス離れに歯止めをかけるとともに、新たなバス利用者の創出を図るためには、バス待ち環境の快適性の向上に今後も継続して取り組んでいくことが必要である。 ただし、道路幅員等から現況での整備が困難な箇所が多いことから、設置の必要性が高い箇所については、歩道の拡幅等についても併せて検討を行うなど、計画的な整備が必要となっている。
運賃收受や乗降の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 運行乗務員アンケート調査では、「乗客対応で負担を感じること」の第3位に「運賃支払いの支援(支払い方法の説明、両替等)」が挙げられており、意見募集においては乗降方式の改善が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> 支払いの単純化や効率化を目指したICカード乗車券の普及・利用促進を図るとともに、中乗り前降り方式の導入等により運賃收受や乗降の円滑化を図ることが必要とされている。
多様な主体による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 現在の利用促進策は、行政主体の取組が主となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者である地域住民が地域のバス路線を主体的に守り育てる取組を進めるほか、沿線の商業施設等との連携によりバス停環境の改善を図るなど、地域の様々な主体との協働による利用促進が重要であり、こうした取組をいかに育て、広げていくかということが課題となっている。
乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減	<ul style="list-style-type: none"> 平成15年12月に実施された路線網再編においては、長大路線の見直しが行われ、ターミナルにおける乗り継ぎを前提とする路線網が構築されたが、これに伴い、運賃が割高になる等の乗り継ぎ抵抗も生じている。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年11月からは乗継割引も導入されたが、ICカード乗車券の活用による乗継割引の導入など、引き続きこうした抵抗感の軽減を図る必要がある。
乗客マナーの向上	<ul style="list-style-type: none"> 運行乗務員アンケート調査では、「乗客対応で負担を感じること」の第1位に「乗客のマナーが悪いことへの対応」が挙げられている。 また、市民意見募集でも、一部の路線で乗客のマナーが悪いとの意見が寄せられている。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通としては誰もが気持ちよく利用できることも重要であり、乗客マナーの向上が求められている。
分かりやすい情報提供のあり方	<ul style="list-style-type: none"> 平成19年3月から稼働しているバスロケーションシステムについて、市民アンケート調査では、「知らなかった。これから利用してみたいと思う」が相模原地域で35%、津久井地域で35%であった。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民へのシステムの周知など、分かりやすい情報提供のあり方が課題となっている。

【地域別の課題】

項目	バス交通基礎調査の結果	課題
相模原地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査では、バス利用者のうち「運行時間の正確さ」が不満と回答した人が相模原地域で 44% (10 項目中 2 位)、津久井地域で 25% (10 項目中 8 位)であった。 ・同様に「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち「運行時間の正確さ」が不満と回答した人が相模原地域で 42% (10 項目中 3 位)、津久井地域で 17% (10 項目中 9 位)であった。 ・また、「運行時間の正確さ」はバスの利用頻度が多い人ほど不満度が高くなる傾向にあった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・相模原地域において、バス利用者のバス離れに歯止めをかけ、新たなバス利用者を創出するにあたっては、定時性の確保が課題であると考えられる。
津久井地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通アンケート調査では、バス利用者のうち「運賃が不満」と回答した人が相模原地域で 32% (10 項目中 7 位)、津久井地域で 47% (10 項目中 3 位)であった。 ・また、「バス運行サービスが良くなれば利用する」と回答した人のうち「運賃が不満」と回答した人が相模原地域で 37% (10 項目中 6 位)、津久井地域で 49% (10 項目中 3 位)であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・津久井地域においては、相模原地域に比べ長距離の利用が多いこと等による運賃の割高感が利用者離れの一因とも考えられるが、運賃を一律に値下げするのは困難なことから、現在実施されている各種割引の充実に加え、乗継割引等の新たな割引や一部区間における運賃定額化など、運賃の弾力化等を検討する必要があるが生じている。

以上のバス交通課題に対応した施策の実施に向けて、本市における各施策の実施主体や課題等を整理します。

主な目的	施策名称
利用特性に合わせた 運行形態の実現	(1) 急行バスの導入
	(2) 運行ダイヤの見直し
	(3) レイニーバスの導入
利用者ニーズに合致した運行 時間帯等の運行サービス設定	(4) 運行ダイヤの見直し（終バス時刻の延長等）
	(5) 運行サービス水準の確保
バス待ち環境の安全性・ 快適性の向上	(6) ベンチ・上屋の設置
	(7) バス待ちスペースの確保
	(8) ターミナル施設の整備
運賃收受や乗降の円滑化	(9) ICカード乗車券の普及・利用促進
	(10) 中乗り前降り方式の導入
乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減	(11) 乗継割引の充実（再掲）
快適な車内環境の醸成	(12) 乗務員の接客能力の向上
	(13) バス利用マナーの啓発
分かりやすい情報提供	(14) バスロケーションシステムの利用促進
	(15) バス停等での運行情報の提供
	(16) バスマップの作成
	(17) 啓発講座等の実施
	(18) 取組施策の周知

1) 急行バスの導入

主な目的	利用特性に合わせた運行形態の実現				
主な内容	拠点間の速達性向上を図る急行バスの導入				
他の施策実施目的への効果	・環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	長期 < 計画期間中の実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 金原～橋本間への導入に向けた調査(需要調査、整備効果等)の実施				
	・ その他の導入区間の選定				
	・ 導入関連地域全体の運行サービスの調整				

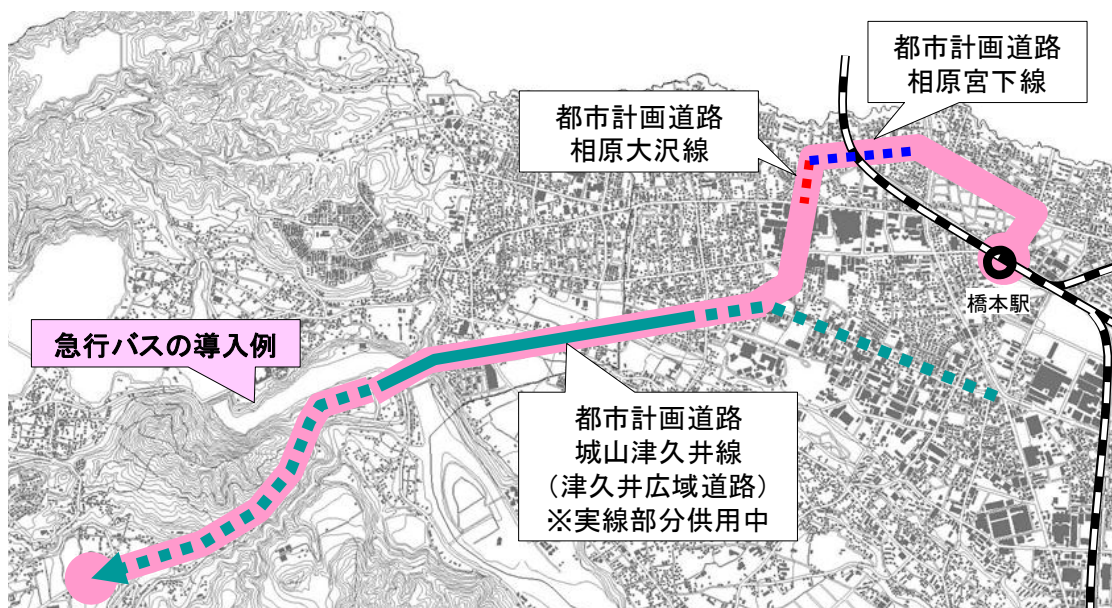


図 5.16 急行バスの導入例 (金原～橋本間)

2) 運行ダイヤの見直し

主な目的	利用特性に合わせた運行形態の実現				
主な内容	曜日により利用形態の異なる路線での土休日ダイヤの設定				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 沿線地域及び運行事業者との調整				

橋75 多摩美術大学行き							
時	平日			土曜		時	休日
6						6	
7						7	
8	07 17 23 29 34 40 46 52 57			10 20 30 40 44 48 52		8	25 55
9	04 10 16 22 28 34 40 48 54			00 10 15 30 50		9	25 55
10	00 10 18 26 36 48			03 15 25 50		10	25 55
11	00 20 50			10 30 50		11	25 55
12	10 25 35 45 55			25 35 45 50		12	25 55
13	05 20 35 52			20 50		13	25 55
14	05 20 35 50			20 50		14	25 55
15	05 20 35 50			10 30 50		15	25 55
16	05 22 36 58			15 45 58		16	25 55
17	18 33 55			15 30 45		17	25 55
18	20 35 58			05 35 50		18	25 55
19	15 30 47			00 25 47		19	
20						20	
21						21	
22						22	
23						23	
24						24	
久保ヶ谷戸～多摩美術大学南～多摩美大東							

図 5.17 土休日ダイヤの設定例（事例：多摩美術大学行き路線）

3) レイニーバスの導入

主な目的	利用特性に合わせた運行形態の実現				
主な内容	雨天時の混雑緩和やマイカーへの転換抑止を目的としたレイニーバスの導入				
他の施策実施目的への効果	・ 渋滞削減による定時性・速達性の向上				
	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 増車に伴うコスト増への対応				
	・ 導入路線の選定				
	・ 利用者への周知				
	・ 雨天時の定時性の確保				



図 5.18 レイニーバス運行イメージ（事例：宮城県仙台市）

※ レイニーバスとは

雨天時の混雑緩和やマイカーへの転換を抑止するため、雨天時に通常ダイヤとは別に増便されるバス。前日 17 時の天気予報で降水が予測される場合に運行される事例が多い。

4) 運行ダイヤの見直し（終バス時刻の延長等）

主な目的	利用者ニーズに合致した運行時間帯等の運行サービス設定				
主な内容	終バス時刻の延長等、利用者ニーズを踏まえたダイヤ設定				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 沿線地域及び運行事業者との調整				

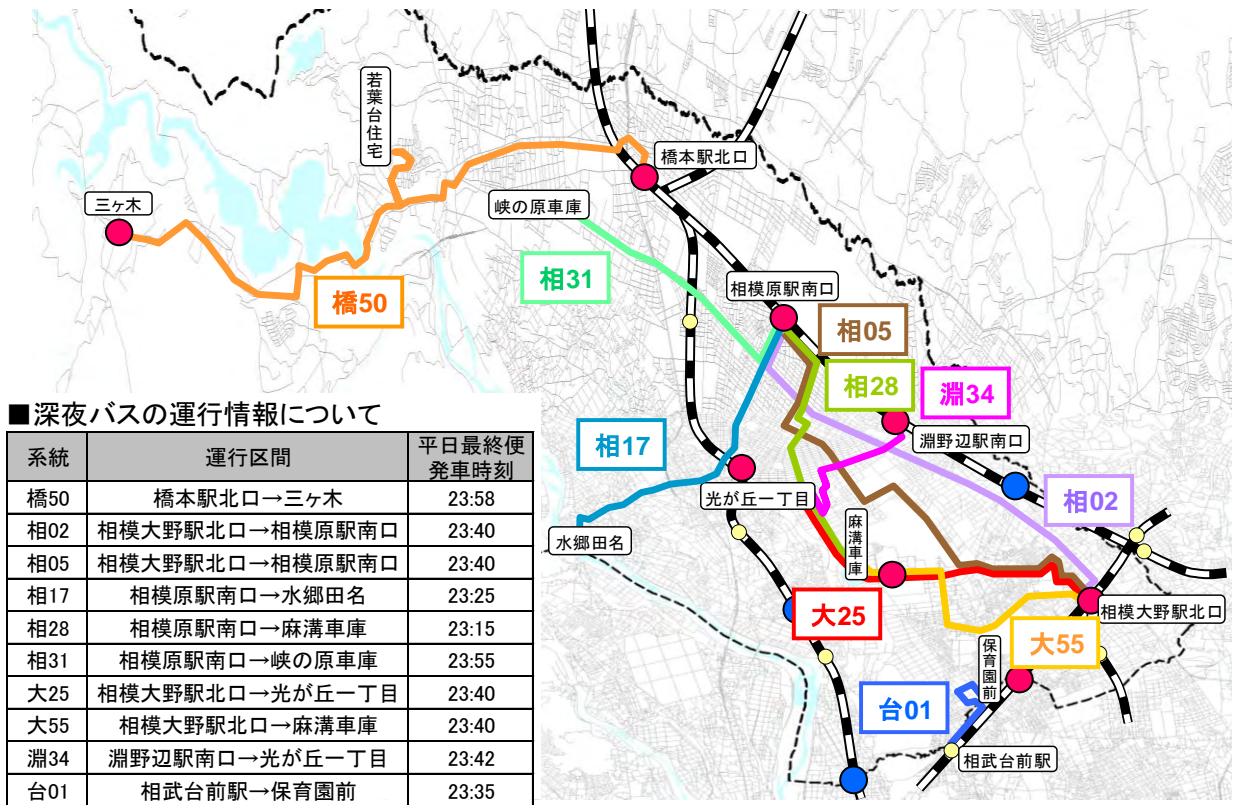


図 5.19 本市の深夜バス運行状況（平成 23 年 7 月現在）

5) 運行サービス水準の確保

主な目的	利用者ニーズに合致した運行時間帯等の運行サービス設定				
主な内容	運行サービス水準目標値の実現に向けた三者協働の取組の具体化				
他の施策実施目的への効果	・ 地域住民自らが地域の交通を守り高めていく意識の醸成				
	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○			○	○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 路線別利用特性の整理				
	・ 地域・行政・交通事業者における役割分担の協議				

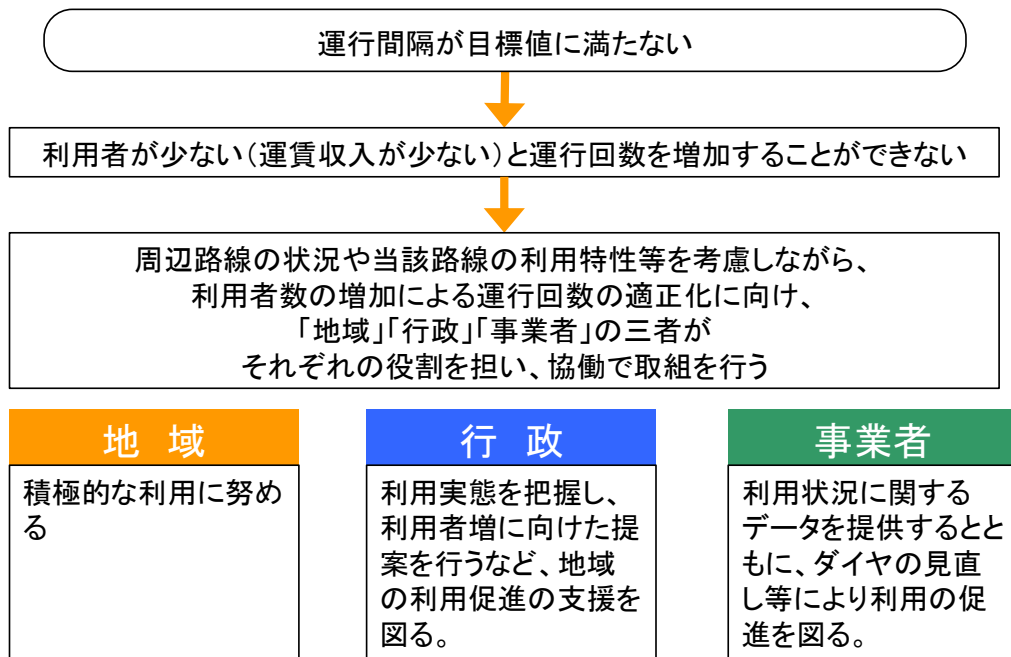


図 5.20 運行間隔が目標値に満たない場合の対応

6) ベンチ・上屋の設置

主な目的	バス待ち環境の安全性・快適性の向上				
主な内容	ベンチ・上屋の計画的な設置、上屋への照明の設置				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△	○	△		○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 設置可能箇所における整備優先順位の設定				
	・ 現況での設置が困難なバス停のうち、利便性向上に向け特に設置が必要な箇所について個別の設置検討				



図 5.21 上屋やベンチ等を備えたバス停イメージ（事例：岩手県盛岡市）

7) バス待ちスペースの確保

主な目的	バス待ち環境の安全性・快適性の向上				
主な内容	歩道が無いバス停や交通量の多いバス停等でのバス待ちスペースの確保				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○	○			○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 土地所有者との調整				



図 5.22 民地を活用したバス待ちスペース（事例：相模原市 久保沢バス停）

8) ターミナル施設の整備

主な目的	バス待ち環境の安全性・快適性の向上				
主な内容	トイレや待合所等の整備による拠点施設の機能向上				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 施設管理者との調整				



図 5.23 ターミナル施設の整備 (事例：上溝駅バスターミナルの施設配置)

9) ICカード乗車券の普及・利用促進

主な目的	運賃収受や乗降の円滑化				
主な内容	運賃支払いを簡略化するためのICカード乗車券の普及促進				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 交通事業者と連携した普及方法の検討				



出典：株式会社パスモHP

図 5.24 ICカード乗車券利用イメージ

10) 中乗り前降り方式の導入

主な目的	運賃収受や乗降の円滑化				
主な内容	乗降の円滑化を目的とした中乗り前降り方式の導入				
他の施策実施目的への効果	・ 渋滞削減による定時性・速達性の向上				
	・ 誰もが使いやすいバス交通の実現				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○	○			○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ バス停施設の対応(中扉部のガードレール切除等)				
	・ 中扉への整理券発券機等の設置				



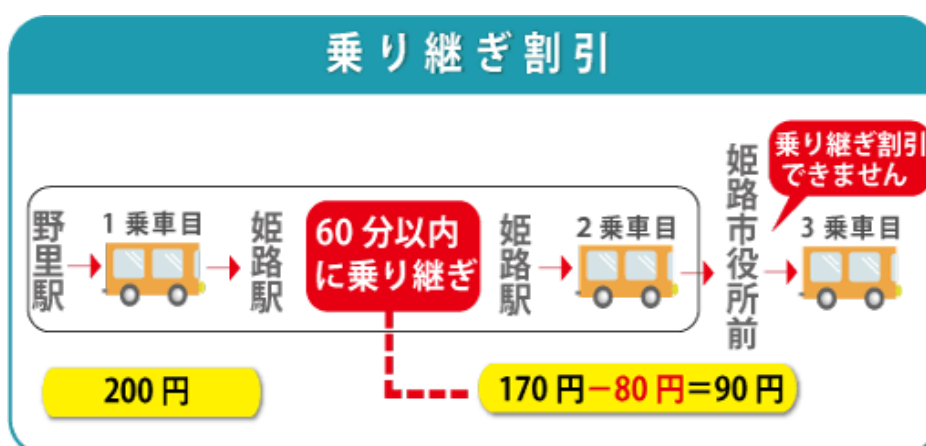
降車(前扉)

乗車(中扉)

図 5.25 中乗り前降り方式のイメージ

1 1) 乗継割引の充実（再掲）

主な目的	乗継ぎに伴う抵抗感の軽減				
主な内容	乗継ぎによる運賃の割高感の緩和				
他の施策実施目的への効果	・バス相互の乗継ぎの円滑化による利便性の向上				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
					○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・乗継割引対象区間の設定				
	・ICカード乗車券を活用したより簡易な割引方法の検討				



12) 乗務員の接客能力の向上

主な目的	快適な車内環境の醸成				
主な内容	沿線施設に関する知識や接客等に関する運行乗務員研修の実施				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 交通事業者との調整				



図 5.27 バス運転士研修風景（事例：京都市交通局）

13) バス利用マナーの啓発

主な目的	快適な車内環境の醸成				
主な内容	各種メディアの活用による啓発				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 効果的で持続性の高い啓発活動の実施				



図 5.28 バス利用マナー啓発の例 (事例: 大阪市交通局)

14) バスロケーションシステムの利用促進

主な目的	分かりやすい情報提供				
主な内容	バスロケーションシステムの周知				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 効果的なPR方法の検討				



図 5.29 バスロケーションシステムPRの例
(事例：NPO法人青森ITSクラブ)

15) バス停等での運行情報の提供

主な目的	分かりやすい情報提供				
主な内容	バスロケーションシステムを活用した主要なバス停への接近表示等による情報提供の検討				
他の施策実施目的への効果	・バス待ち環境の安全性・快適性の向上				
	・誰もが使いやすいバス交通の実現				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△	○		○	○
実施時期	長期 < 計画期間中の実施を目指す >				
実施に向けた課題	・導入コスト負担についての調整				



図 5.30 バス停における運行情報表示の事例（事例：愛知県岡崎市）

16) バスマップの作成

主な目的	分かりやすい情報提供				
主な内容	路線や乗り継ぎ箇所等、バス利用に関する基礎的情報を周知するための新たなバスマップの作成				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○				○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 交通事業者と連携した配布方法の検討				
	・ マップへの記載情報の整理				



図 5.31 「バスの超マップ」 (事例: 広島都市圏)

17) 啓発講座等の実施

主な目的	分かりやすい情報提供				
主な内容	高齢者や小学生を対象にしたバス利用方法に関する講座の実施等による啓発				
他の施策実施目的への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが使いやすいバス交通の実現 ・環境負荷の低減 				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○		○	○	○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・啓発メニューの充実 ・指導員の育成 				



図 5.32 バス車両を使用した交通安全教室実施風景（事例：相模原市立大沢小学校）

1.8) 取組施策の周知

主な目的	分かりやすい情報提供				
主な内容	相模原市公共交通ニュース等を通じた展開施策等の周知				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市 ○	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者 ○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 費用対効果の高い情報提供方法の検討				

The collage consists of several panels:

- 相模原市公共交通ニュース**: A main header for the public transport news.
- みんなが使える公共交通!**: An article about accessible public transport.
- 生活交通の確保対策 コミュニティバス・乗合タクシー**: A large section detailing the implementation of community buses and shared taxis to address transportation issues in specific areas.
- TDMってなに?**: An article explaining Traffic Demand Management (TDM) as a strategy to manage traffic volume.
- 橋本地区におけるTDMの推進**: A report on TDM implementation in the Hashimoto area.
- バス事業者との協働で転入者MMをモビル事業として実施**: An article about a collaboration with bus operators to support mobile business for new residents.
- 要望活動を実施しました**: A report on public consultation activities.
- 平成20・21年度の実績**: A summary of achievements from fiscal years 2008 and 2009, listing various initiatives like route adjustments and service improvements.

図 5.33 相模原市公共交通ニュース

(2) 地域主体の利用促進施策

地域主体の取組等を促進する施策の実施に向けて、本市における各施策の実施主体や課題等を整理します。

主な目的	施策名称
地域住民自らが地域の交通を守り高めていく意識の醸成	(1) 地域主体による利用促進
	(2) 地域によるバス停周辺の維持管理

1) 地域主体による利用促進

主な目的	地域住民自らが地域の交通を守り高めていく意識の醸成				
主な内容	バス交通の維持・充実に欠かせない地域住民の利用を促進するため、バス利用者である地域住民が自らの活動により、地域の交通を守り育てていくための仕組みづくり				
他の施策実施目的への効果	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○			○	○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 地域活性化に意欲的な地域主体との連携				
	・ 地域主体に対する行政支援内容の検討				

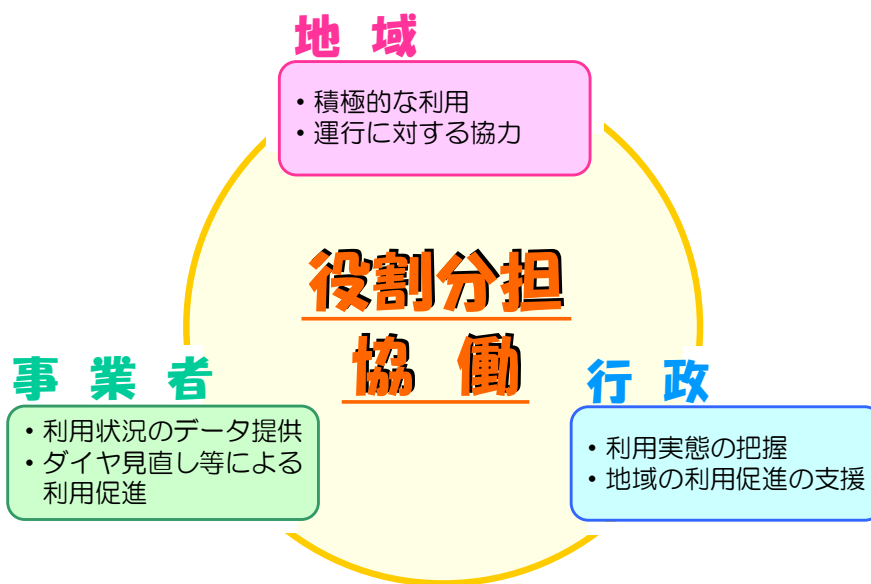


図 5.34 地域が主体的に参画した仕組み (イメージ図)

2) 地域によるバス停周辺の維持管理

主な目的	地域住民自らが地域の交通を守り高めていく意識の醸成				
主な内容	住民・企業・行政の協働によるバス停の環境改善や地域住民による清掃・植花・除雪等維持管理を促進するための仕組みづくり				
他の施策実施目的への効果	・バス待ち環境の安全性・快適性の向上				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△			○	○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・地域住民の参加意識の向上				
	・地域・行政・交通事業者の役割分担の設定				

○街美化アダプト制度とは

公園、緑地、道路、河川敷、ポイ捨て禁止重点地区などの公共スペースの美化活動を市民が自発的に行い、市が活動を支援するという、市民と市の協働によるまちづくりを実施していくもので、市民と市がお互いの役割を分担し、合意に基づき、清掃や花植えなどの美化活動を進める制度です。



図 5.35 協働による取組例（事例：相模原市 街美化アダプト制度）

(3) 民間活力活用施策

民間活力を活かした利用促進施策の実施に向けて、本市における各施策の実施時期や課題等を整理します。

主な目的	施策名称
民間主体でのバス交通の利用促進	(1) 観光施設や商店街との連携による利用促進
	(2) 広告付き上屋の設置促進

1) 観光施設や商店街との連携による利用促進

主な目的	民間主体でのバス交通の利用促進				
主な内容	バス利用の目的地である観光施設や商店街の販促等との連携によるバス利用者への割引等の実施やポイント付加等の利用促進				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△			○	○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 観光施設・商店街との調整				

商店街との連携事例：茨城県土浦市「キララちゃん」

- バス降車時に運転士より「当日乗車証明書」を受け取り、協賛店で1,000円以上買物をすると、当日乗車証明書と引き替えに「地域通貨券・100キララ」がもらえる。100キララは帰りのバス運賃として利用できる。



2) 広告付き上屋の設置促進

主な目的	民間主体でのバス交通の利用促進				
主な内容	広告事業を展開する民間企業によるバス停整備の促進				
他の施策実施目的への効果	・バス待ち環境の安全性・快適性の向上				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△	△	△	○	△
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・行政と企業の協働による行政負担軽減の仕組みづくり				



図 5.36 民間企業によるバス停整備イメージ（事例：相模原市）

5.3 社会的要求に対応したバス交通を実現するための取組

高齢化の進展や低炭素社会の構築等の社会情勢の変化は本市においても例外ではなく、バス交通施策を展開していく中でも、これらの社会的要求に対応していくことが求められています。

ここでは、社会情勢の変化を踏まえ、社会的要求への対応策について本市における実施主体や課題等を整理します。

(1) 社会的要求の整理

1) 高齢化の進展

高齢化が進むと、運動能力の低下等により自動車を運転できなくなる人が増加します。しかし公共交通網が整備されていない場合、高齢になっても自動車の運転を止めることができず、その状況は地域交通の安全性確保に悪影響を及ぼしかねません。相模原市における年齢区分別の人口推移(図 5.37)をみると、65歳以上の人口は増加傾向にあり、また全人口に占める65歳以上の割合も平成22年現在で18.8%、平成27年推計で23.4%、平成37年推計で26.6%と増加傾向にあります。全国的に同様の傾向であることから、短期的な高齢化改善は見込めず、公共交通網の一層の充実が求められています。

年齢区分	H2	H7	H12	H17	H22	H27 (推計)	H32 (推計)	H37 (推計)
0歳～14歳	109,191 18.1%	101,838 15.8%	100,492 14.8%	98,005 14.0%	95,525 13.4%	85,024 11.8%	78,328 10.8%	72,797 10.1%
15歳～64歳	448,299 74.4%	486,835 75.3%	502,594 73.8%	497,635 70.9%	482,736 67.7%	467,211 64.8%	463,347 63.7%	457,782 63.3%
65歳～	43,567 7.2%	57,701 8.9%	78,014 11.5%	105,240 15.0%	133,912 18.8%	168,607 23.4%	185,400 25.5%	192,494 26.6%
合計	602,436 100%	646,513 100%	681,150 100%	701,630 100%	712,923 100%	720,842 100%	727,075 100%	723,073 100%

※H22以前の合計には年齢不詳者も含む

出典: 国勢調査(H17以前)、市HP(H22)、新・相模原市総合計画(H27以降)

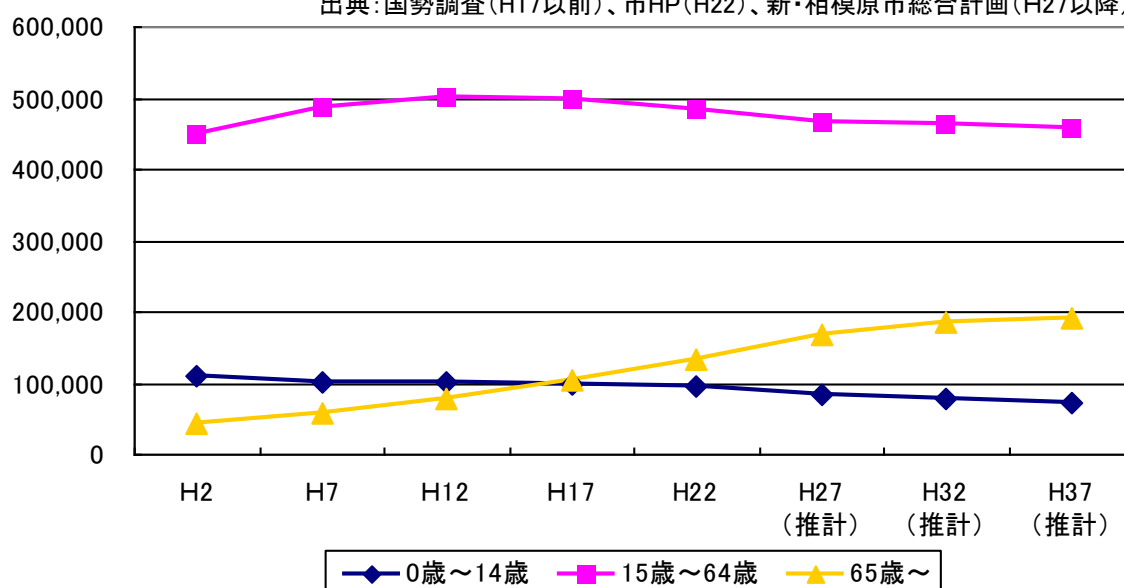


図 5.37 相模原市における年齢区分別人口推移
(平成27年以降は推計人口)

2) 環境問題の深刻化

地球温暖化問題への対応として、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出削減が求められており、「低炭素型・循環型の持続可能な社会」の形成が必要とされています。また光化学スモッグや酸性雨などを引き起こす大気汚染原因物質として、自動車から排出される窒素酸化物、浮遊粒子状物質が問題視されています。平成23年2月末時点で、神奈川県は自動車保有台数全国3位であり、公共交通機関を充実させ、マイカーからの利用転換を図ることにより自動車交通量を削減し、地球環境及び沿道環境の悪化に歯止めをかけることが必要とされています。

平成23年2月末現在 自動車保有台数統計データ

単位：両

運輸支局	車種	乗用車	貨物車	乗合車	特種(殊)車	二輪車	合計	全国順位
愛知		3,901,274	794,875	9,882	84,168	192,951	4,983,150	1
東京		3,136,592	708,475	14,693	96,463	497,058	4,453,281	2
神奈川		3,014,500	554,160	11,015	75,561	306,592	3,961,828	3
埼玉		3,038,438	616,616	9,549	73,949	193,943	3,932,495	4
大阪		2,698,951	686,746	9,286	75,420	237,708	3,708,111	5

出典：財団法人 自動車検査登録情報協会HP

(2) 高齢社会進展等への対応施策

高齢社会の進展等への対応策の実施に向けて、本市における各施策の実施時期や課題等を整理します。

主な目的	施策名称
誰もが使いやすい バス交通の実現	(1) ノンステップバスの導入促進
	(2) 割引制度の周知・改善等

1) ノンステップバスの導入

主な目的	誰もが使いやすいバス交通の実現				
主な内容	① バス乗降時の負担軽減 ② 車椅子利用者の利便性向上				
他の施策実施目的への効果	・ 運賃収受や乗降の円滑化				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	・ 導入補助金の負担				



図 5.38 ノンステップバス


2) 割引制度の周知・改善等

主な目的	誰もが使いやすいバス交通の実現				
主な内容	① 運賃割引サービス制度の周知等による外出意欲の増進 ② 運賃割引サービス制度の改善検討 ③ 公共交通への転換の促進				
他の施策実施目的への効果	・ 環境負荷の低減				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね 5 年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 交通事業者との調整				

○神奈川中央交通(株)におけるバス運賃割引サービス

<かなちゃん手形>
どの区間でも 1 回現金 100 円で乗車できる、65 歳以上の方が購入できる割引パス。


<ちびっこ 50 円>
小学生以下を対象に土日祝日・夏休みなどの長期休暇を適用日とした、1 回現金 50 円で乗車できる割引サービス。



<環境定期券>
土日祝日・年末年始などの適用日において、通勤・通学定期券を持っている本人と、同伴する同居の家族は、1回 100 円（小児 50 円）で乗車できる割引サービス。

○神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート協議会における取組

神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート協議会では、運転免許を自主返納し運転経歴証明書の交付を受けた方に対し、協議会加盟企業等より商品の無料配送や施設利用料金の割引等のサービスを実施している。



(3) 地球温暖化問題対応施策

地球温暖化問題の対応策の実施に向けて、本市における各施策の実施時期や課題等を整理します。

主な目的	施策名称
環境負荷の低減	(1) マイカーからの転換促進
	(2) 低公害バスの導入促進
	(3) トランジットモールの検討

1) マイカーからの転換促進

主な目的	環境負荷の低減				
主な内容	モビリティ・マネジメント等の実施による交通手段の変更に伴う移動に対する1人あたり環境負荷の低減				
他の施策実施目的への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞削減による定時性・速達性の向上 ・地域住民自らが地域の交通を守り高めていく意識の醸成 				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○			○	○
実施時期	継続 < 計画期間中を通して継続的に実施 >				
実施に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ・実施メニューの検討 ・交通事業者との調整 				



出典：北九州市HP

図 5.39 モビリティ・マネジメント (MM) のイメージ

2) 低公害バスの導入促進

主な目的	環境負荷の低減				
主な内容	1台あたりの環境負荷のより少ない車両の導入による自動車単位での大気汚染原因物質や温室効果ガスの排出量削減				
他の施策実施目的への効果	・ 特になし				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	△				○
実施時期	短期 < 計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 導入補助金の負担				



図 5.40 燃料電池バス（事例：愛知万博 会場間連絡バス）



図 5.41 ハイブリッドバス（事例：東京 丸の内シャトル）

3) トランジットモールの検討

主な目的	環境負荷の低減				
主な内容	自動車の通行規制による公共交通への転換促進				
他の施策実施目的への効果	・ 渋滞削減による定時性・速達性の向上				
【実施主体凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する					
実施主体	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者
	○	○	○	○	○
実施時期	長期 < 計画期間中の実施を目指す >				
実施に向けた課題	・ 導入箇所の選定				



図 5.42 トランジットモール導入例 (事例: アムステルダム)

■バス活性化計画施策一覧

施策	実施主体				他の施策実施目的への効果														施策実施時期							
	行政		市	市民	定時性・速達性の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上		乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上	乗降回数の向上		
	道路管理者	交通管理者																							交通事業者	
都市計画道路等の整備		○			◎	○																		○	継続	
交差点改良の推進		○	○		◎	○																			○	継続
バスペイの整備		○			◎	○																			○	継続
違法駐車取り締まり	△	△	○	△	◎																				○	継続
TDMの推進	○	○	○	○	◎																			○	継続	
パーク&バスライドの推進	○			○	◎																				○	長期
バス専用レーン・優先レーンの整備	○	○	○			◎																			○	長期
公共車両優先システムの導入	○	○	○			◎																			○	長期
ターミナル等での乗り継ぎの円滑化	○			○			◎																			短期
バスロケーションシステムの機能向上	△			○			◎							○												短期
乗継割引の充実				○			◎																			短期
車内での情報提供の充実	△			○			◎																			短期
バス発車案内システムの設置	△			○				◎																		長期
パーク&バスライドの推進(再掲)	○			○	○			◎																	○	長期
サイクル&バスライドの推進	○			○				◎																	○	継続
急行バスの導入	△			○					◎																○	長期
運行ダイヤの見直し	△			○					◎																	短期
レイニーバスの導入	△			○	○				◎																○	短期
運行ダイヤの見直し(終バス時刻の延長等)				○						◎																継続
運行サービス水準の確保	○			○	○					◎														○		短期
ベンチ・上屋の設置	△	○	△	○						◎																継続
バス待ちスペースの確保	○	○		○						◎																継続
ターミナル施設の整備	○			○						◎																継続
ICカード乗車券の普及・利用促進				○							◎															継続
中乗り前降り方式の導入	○	○		○	○									◎										○		短期
乗継割引の充実(再掲)				○			○																			短期
乗務員の接客能力の向上	○			○																			◎			継続
バス利用マナーの啓発	○			○																			◎			継続
バスロケーションシステムの利用促進	○			○																			◎			継続
バス停等での運行情報の提供	△	○		○	○									○									◎		○	長期
バスマップの作成	○			○																			◎			短期
啓発講座等の実施	○		○	○	○																		◎		○	継続
取組施策の周知	○			○																			◎			継続
地域主体による利用促進	○			○																			◎		○	短期
地域によるバス停周辺の維持管理	△			○	○									○									◎			短期
観光施設や商店街との連携による利用促進	△			○	○																		◎			短期
広告付き上屋の設置促進	△	△	△	○	△									○									◎			継続
ノンステップバスの導入促進	△			○																			◎			継続
割引制度の周知・改善等	△			○																			◎		○	短期
マイカーからの転換促進	○			○	○																				◎	継続
低公害バスの導入促進	△			○																					◎	短期
トランジットモールの検討	○	○	○	○	○																				◎	長期

【実施主体 凡例】 ○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する

【他の施策実施目的への効果 凡例】 ◎:主たる施策実施目的への効果 ○:他の施策実施目的への副次的効果

6. 計画の進行管理等

6.1 進行管理体制

(1) 計画における役割分担の明確化

本計画を着実に推進するためには、市民、交通事業者、行政等がそれぞれの役割を担い、協働の認識のもとで各施策を展開していくことが必要です。このため、施策の効率的かつ効果的な展開を図る観点から、「誰が何をするのか」ということを明らかにするため、市民、交通事業者、行政等のそれぞれが取り組む事項を計画の中で明確にし、各実施主体の積極的な取組を推進します。

(2) 計画策定後の評価・検証スキームの確立

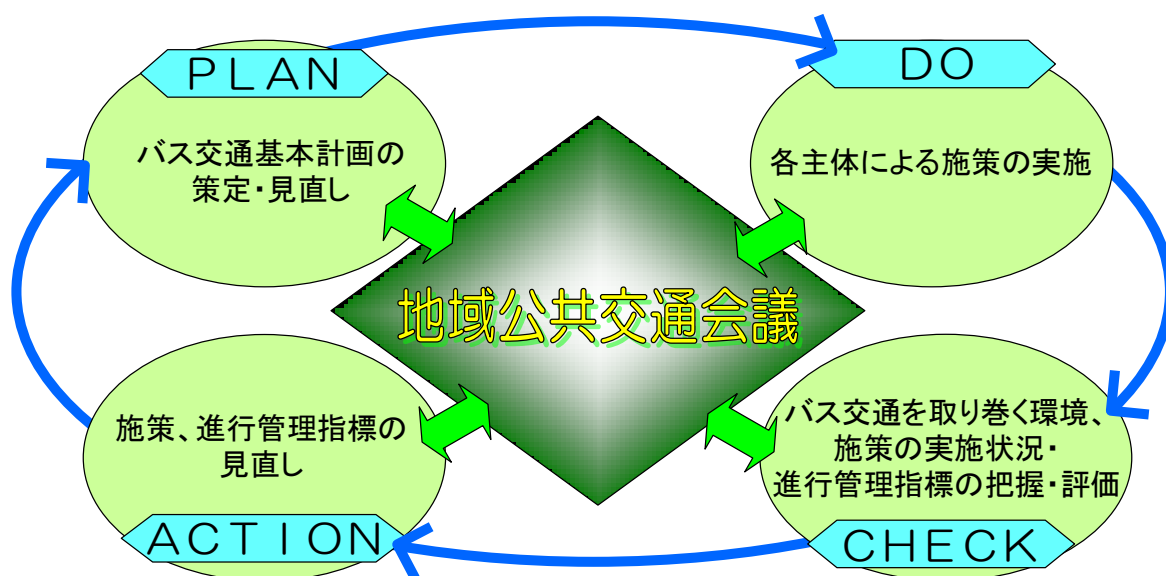
本計画の推進にあたっては、市民や交通事業者、行政などの協働によらなければ多くの事業は推進されることが困難であることから、客観的な評価・検証による進行管理を行うとともに、市民の視点や感覚から「何をどうするのか」ということが分かりやすいよう、施策の実施目的・達成度が理解できる指標や、達成目標を明らかにする成果指標を設定し、相模原市地域公共交通会議において、評価・検証等の進行管理を実施します。

施策実施状況の評価 → 年に1回実施

→ 施策の実施状況を「整備箇所数」「導入台数」等、「実施指標」にて評価する。
→ 実施状況に対し「所要時間短縮」「利用者数増加」等、「モニタリング指標」の変化を検証することにより、施策実施目的の達成可能性を評価する。

計画目的達成度の評価 → 3年に1回実施

→ 計画目的の達成状況を「成果指標」にて検証し、目標値との比較により達成度を評価する。
→ 各目的の達成に向け実施した施策の「モニタリング指標」を検証し、計画目的達成への貢献度を評価する。



■評価方法（例）

施策実施状況の評価（イメージ）

【施策名】 サイクル& バスライド の推進	実施状況の 検証	指標	サイクル&バスライド用駐車場整備箇所数
		実施状況	2箇所（30台）
	モニタリング 指標の変化	指標	サイクル&バスライド用駐車場利用台数
		目標値	15台以上（14時）（※施策実施前、または 前回調査の実績値を基本とする）
		実績値	20台（14時）
	評価	整備台数に対する利用台数の割合が高く（67%）、 モニタリング指標は目標値を上回っている。 よって実施目的達成の可能性が高いと評価する。	

計画目的達成度の評価（イメージ）

①市民の暮らしと都市を支える公共交通網の確立

成果指標	目標値	実績値	評価
総人口に対する 公共交通圏域内 人口比率	90.0%	90.2%	コミュニティバスの導入により公共交通圏域 が拡大しており、目標値を上回っている。
...

関連するモニタリング指標の評価

施策名	モニタリング 指標	目標値	実績値	評価
コミュニティ バス導入スキ ームの運用	運行路線利用 者数	220人/日	300人/日	目標値を上回っており、 年間バス利用者数の増加に 貢献している。
...

6.2 評価指標

成果指標

- ・成果指標は、計画目的の達成度を評価するための指標です。
- ・市民にとって「何がどのように改善されるのか」が分かりやすいよう、また計画目的の達成度を的確に把握できるよう、指標を選定します。

モニタリング指標

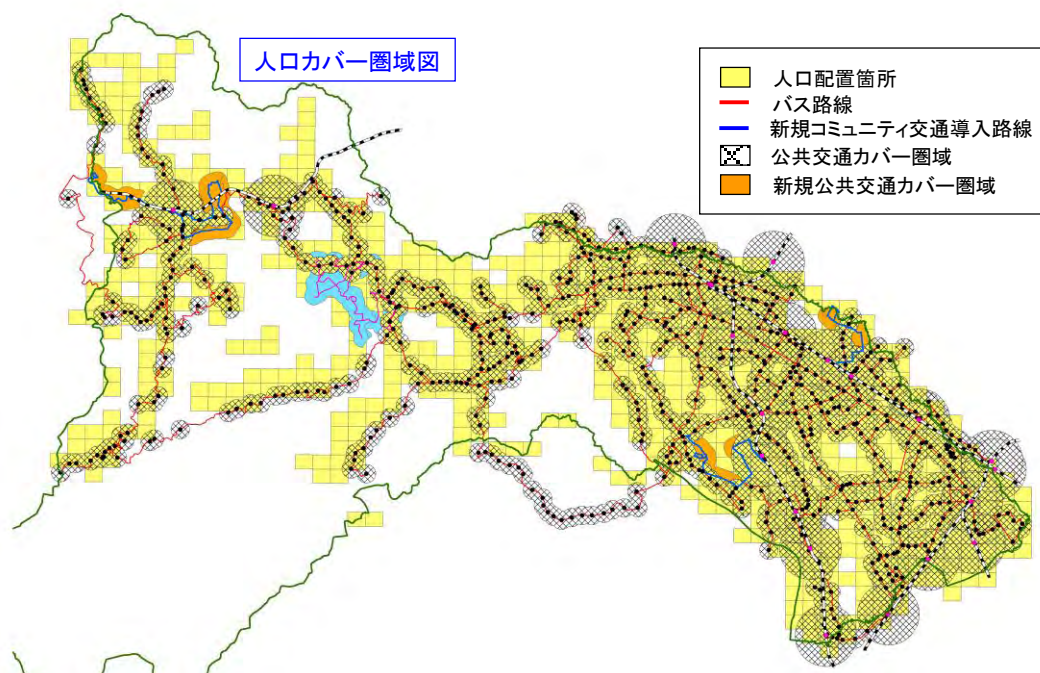
- ・モニタリング指標は、実施施策の目的達成度を評価するための指標です。
- ・実施施策の評価は1年ごとに実施することから、成果指標に比べ把握が容易で、短期間に変化がみられる指標を選定します。

～指標の選定条件～

- ① 市民にとって分かりやすいこと
- ② 定量的に計測できること
- ③ 把握が容易であること（特にモニタリング指標）
- ④ 評価対象（目的、施策）との関連性が確実であること
- ⑤ 効果として予測される値の変化が大きいこと

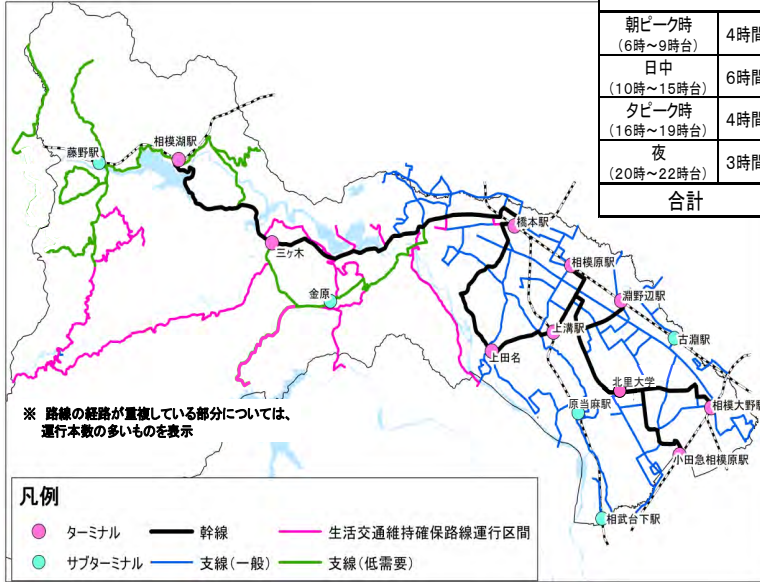
■成果指標

	計画の目的	目的の達成に資する主な事項	成果指標	調査年度	基準値	目標値(H33)
①	市民の暮らしと都市を支える公共交通網の確立	交通不便地区等の解消	総人口に対する公共交通圏域内人口の割合	H23	88.6%	90.0%



計画の目的	目的の達成に資する主な事項	成果指標	調査年度	基準値	目標値 (H33)
① 市民の暮らしと都市を支える公共交通網の確立	バス交通サービスの維持・向上	運行サービス水準目標値の達成状況	H23	幹線：78% 一般支線：53% 低需要支線：22%	幹線：100% 一般支線：100% 低需要支線：100%

運行サービス水準目標値別
路線配置状況

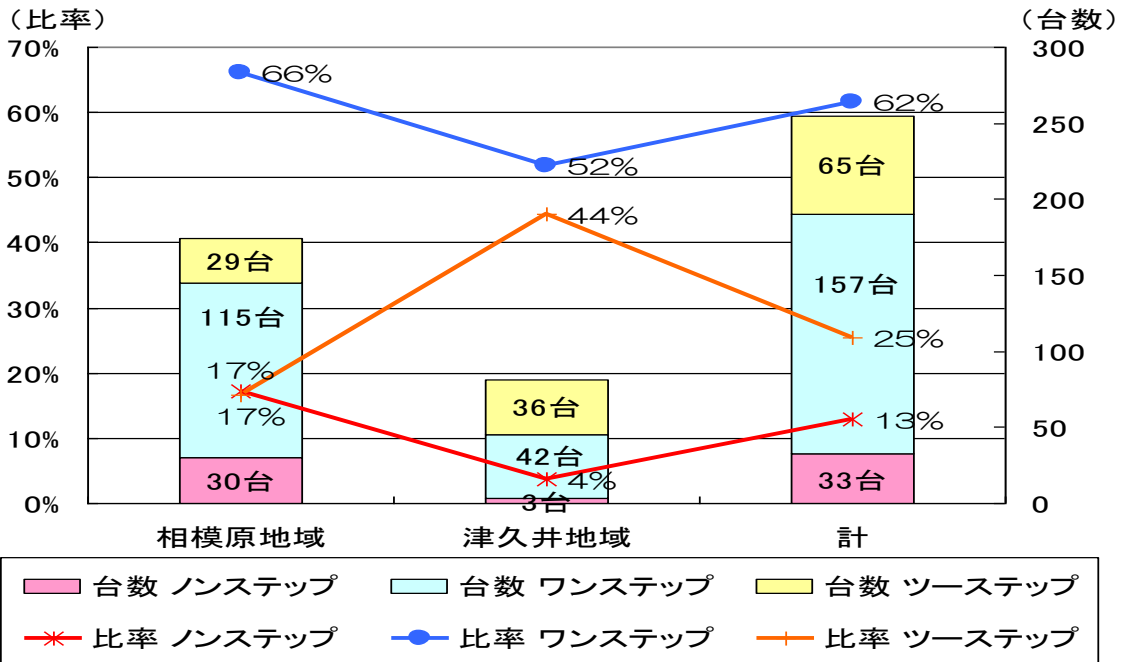


時間帯	幹線				一般支線			
	平日		土休日		平日		土休日	
	間隔	回数	間隔	回数	間隔	回数	間隔	回数
朝ピーク時 (6時~9時台)	4時間	15分 16回	20分 12回	30分 8回	1時間 4回	1時間 4回	1時間 4回	1時間 4回
日中 (10時~15時台)	6時間	30分 12回	30分 12回	1時間 6回	1時間 6回	1時間 6回	1時間 6回	1時間 6回
夕ピーク時 (16時~19時台)	4時間	15分 16回	30分 8回	30分 8回	1時間 4回	1時間 4回	1時間 4回	1時間 4回
夜 (20時~22時台)	3時間	30分 6回	30分 6回	1時間 3回	1時間 3回	1時間 3回	1時間 3回	1時間 3回
合計		50回	38回	25回	17回			

時間帯	低需要支線			
	平日		土休日	
	間隔	回数	間隔	回数
朝ピーク時 (6時~9時台)	4時間	1時間 4回	1時間20分 3回	3回
日中 (10時~15時台)	6時間	2時間 3回	2時間 3回	3回
夕ピーク時 (16時~19時台)	4時間	1時間 4回	1時間20分 3回	3回
夜 (20時~22時台)	3時間	1時間半 2回	3時間 1回	1回
合計		13回	10回	

計画の目的	目的の達成に資する主な事項	成果指標	調査年度	基準値	目標値 (H33)
② 移動制約者の社会参加の促進	バス交通のバリアフリー対応	ノンステップバスの導入率 (相模原市内の営業所が保有する全バス車両に占めるノンステップバス車両の割合)	H23	13.39%	30.00%

ノンステップバス導入状況



計画の目的	目的の達成に資する主な事項	成果指標	調査年度	基準値	目標値(H33)
② 移動制約者の社会参加の促進	バス交通のバリアフリー対応	バス停留所のバリアフリー化対応率 (バス中扉からの車椅子乗車に対応したバス停の割合)	H21	94.53%	100%



【整備前】



【整備後】



計画の目的	目的の達成に資する主な事項	成果指標	調査年度	基準値	目標値(H33)
③ 地域間格差の縮小、地域振興	交通サービスの地域格差縮小	地区別人口に対する公共交通圏域内人口割合の地域差	H23	38.5ポイント	22.3ポイント

公共交通圏域内人口の地域格差

番号	地域名	面積	人口カバー率	順位(H23)	面積カバー率(将来想定値)	人口カバー率(将来想定値)	順位(H33)
1	本庁(小山)	4.60	90.9%	10	90.4%	93.0%	8
2	本庁(星が丘)	1.61	99.2%	1	99.3%	99.2%	1
3	本庁(清新)	2.42	97.7%	5	97.6%	97.7%	5
4	本庁(中央)	3.42	97.8%	3	96.9%	97.8%	3
5	本庁(横山)	2.24	82.2%	16	81.8%	82.2%	16
6	本庁(光が丘)	2.47	83.9%	14	80.2%	83.9%	14
7	橋本	7.11	96.4%	6	96.3%	96.4%	6
8	大野北	5.51	87.1%	13	96.2%	95.8%	7
9	大野中	8.09	83.6%	15	74.1%	83.6%	15
10	大野南	5.49	92.0%	8	90.3%	92.0%	10
11	大沢	8.18	80.0%	17	68.5%	80.0%	18
12	田名	9.72	67.2%	21	67.4%	76.9%	22
13	上溝	5.01	92.6%	7	90.7%	92.9%	9
14	麻溝	8.04	89.8%	12	79.5%	89.8%	13
15	新磯	6.84	78.7%	19	60.1%	78.7%	20
16	相模台	5.49	91.3%	9	89.3%	91.3%	11
17	相武台	1.24	97.8%	4	97.7%	97.8%	4
18	東林	2.99	98.8%	2	97.2%	98.8%	2
19	城山	19.91	89.9%	11	45.4%	89.9%	12
20	津久井	121.79	77.0%	20	18.5%	77.0%	21
21	相模湖	31.64	79.9%	18	32.7%	80.6%	17
22	藤野	64.86	60.7%	22	32.1%	78.9%	19

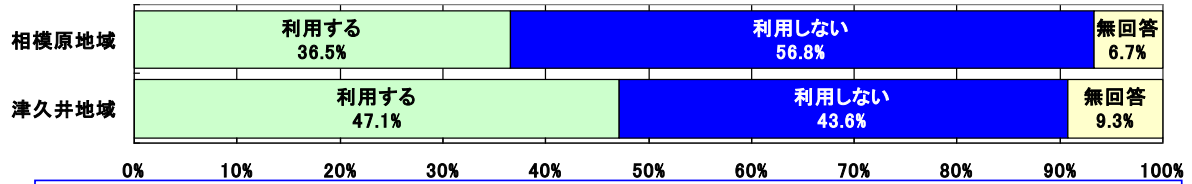
星が丘地域	99.2%
藤野地域	60.7%
差異	38.5%

星が丘地域	99.2%
田名地域	76.9%
差異	22.3%

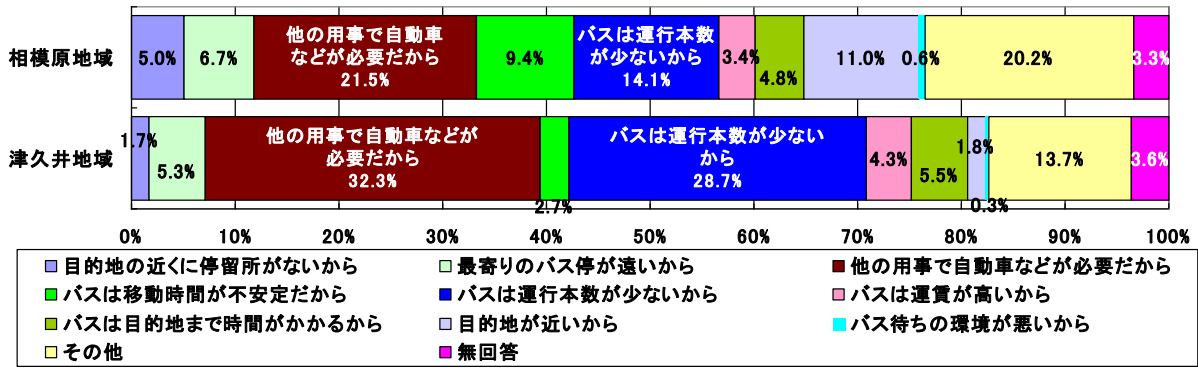
計画の目的	目的の達成に資する主な事項	成果指標	調査年度	基準値	目標値 (H33)
④ 低炭素社会構築の推進	マイカーからバス交通への転換	バス利用者数	H21	100 (76,802人)	105 (約80,600人)

バス交通アンケート結果 (H19)

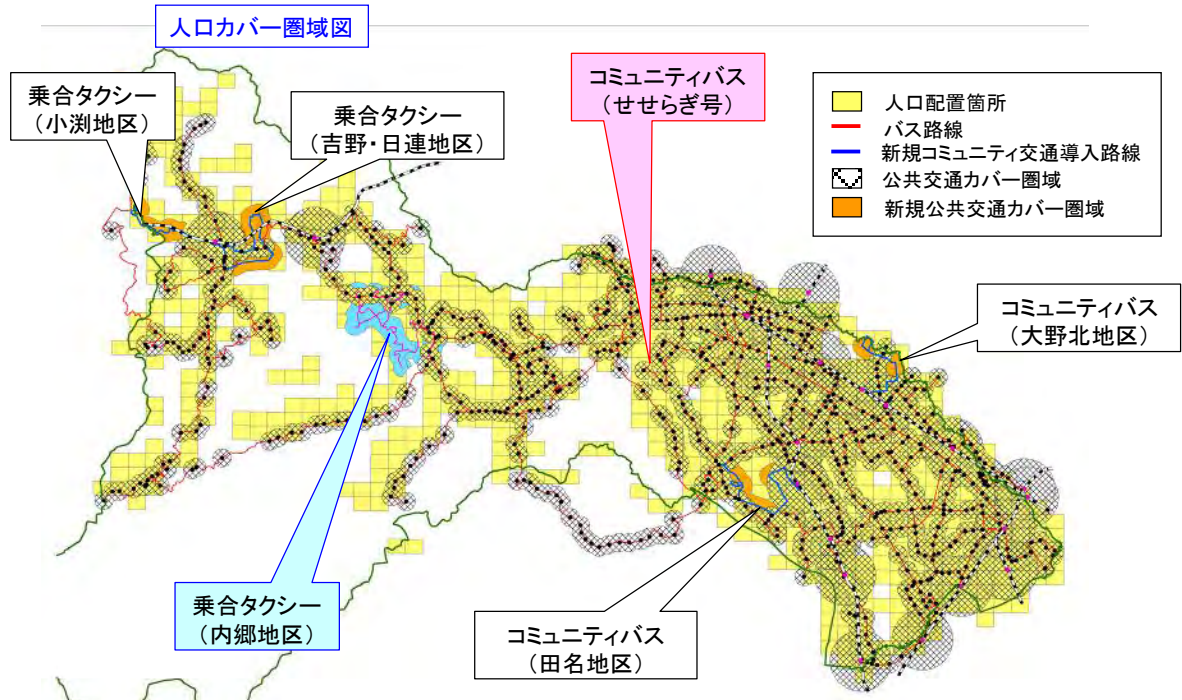
・今後バスの運行サービスが良くなれば利用するか
 ⇒ 相模原地域では36.5%、津久井地域では47.1%の利用意向



・バスを利用しない理由 ⇒ 他の用事で車を必要としているほか、運行本数が少ないことが多い



計画の目的	目的の達成に資する主な事項	成果指標	調査年度	基準値	目標値 (H33)
⑤ 安心して暮らせるまちづくりの推進	移動手段の確保や地域コミュニティの再生・活性化	コミュニティ交通利用者数 (日平均)	H22	262.8人 (大島：251.1人、内郷：11.7人)	720人



■目標値設定の考え方

	成果指標	調査年度	基準値	目標値 (H33年度)	目標値設定の考え方
①	総人口に対する公共交通圏域内人口の割合	H23	88.6%	90.0%	・今後想定されるコミュニティ交通の導入等によるカバー人口の拡大増加分を加算
	運行サービス水準目標値の達成状況	H23	幹線： 78% 一般支線： 53% 低需要支線： 22%	幹線： 100% 一般支線： 100% 低需要支線： 100%	路線網計画に定めるバス路線網が十分に機能するとともに、バス交通の利便性を向上させていくためには、運行サービス水準の充実が不可欠となる。 また、運行サービス水準は交通事業者が一層の情報開示に努めるとともに、市民は利用促進に努め、行政がこれらの取り組みのコーディネートを行うという三者協働の取り組みによってその向上を目指すこととしていることから、目標値として設定する。
②	ノンステップバスの導入率（相模原市内の営業所が保有する全バス車両に占めるノンステップバス車両の割合）	H23	13.39%	30.00%	・国においては、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が平成23年3月に改正され、ノンステップバスの目標導入率が70%とされたところである。 ・一方、相模原市内に営業所を置く事業者が所有する乗合バス車両（相模原地域に限る）については、平成22年度末現在で17.9%にとどまっておられ、改正前の基本方針の目標値である30%を大きく下回っている状況である。 ・また、津久井地域においては地形上の影響から急勾配の坂道が多く、ノンステップバスでの走行が困難である。 ・これらを踏まえ、相模原市に営業所を置く事業者が所有する乗合バス車両を30%まで引き上げることを目標として設定する。
	バス停留所のバリアフリー化対応率（バス中扉からの車椅子乗車に対応したバス停の割合）	H21	94.53%	100.00%	・バス利用にあたり施設面からのバリアフリーの対応状況を評価するために設定するもの ・車椅子利用者がバスを利用する際には、中扉からの乗車となるが、現在、一般利用者は前乗り前降りのため、ガードレールや縁石の状況が中扉からの乗降に支障のあるバス停があり、改善を進めているところである。 ・一般利用者の乗降方式については、中乗り前降り方式に改善していくことを活性化計画の中で定めており、これに伴うバス停設置箇所の歩道等の改修の中で、バリアフリー化についても対応していることから、その改修予定を踏まえ、目標値を設定する。
③	地区別人口に対する公共交通圏域内人口割合の地域差	H23	38.5 ポイント	22.3 ポイント	・今後想定されるコミュニティ交通の導入等によるカバー人口増加分を基準値に加算し、地域差を算出して目標値とする。
④	バス利用者数	H21	100 (76,802人)	105 (約80,600人)	・H19バス交通アンケート結果の今後バスの運行サービスが良くなれば利用したいと考えている人の割合から、バス利用者数は全市で4.8%増加すると想定される。 ・上記に今後の人口変動も加味し、5%の利用者増を目標とする。 ・H21年度利用者数の指数を100として目標値を設定 ・バス利用者の増加はマイカーからバスへの転換がすべてではないものの大きな要因の一つであると考えられることから、利用者数を指標とする。
⑤	コミュニティ交通利用者数（日平均）	H22	262.8人 大島： 251.1人 内郷： 11.7人	720人	・今後想定されるコミュニティ交通（コミュニティバス2路線、乗合タクシー2路線）が運行継続基準を満たすものとし、目標値を設定する。 ・コミュニティ交通の導入が地域コミュニティの再生や活性化のすべてではないものの、導入や運行に伴う検討組織の活動は、その大きな要因の一つとなると考えられることから、コミュニティ交通利用者数を指標とする。

■モニタリング指標

施策分類	施策	実施指標 (アウトプット指標)	モニタリング指標 (アウトカム指標)	モニタリング指標 調査方法	基準値 (現況値)	基準値(現況値)の説明
バス路線網の見直し	支線網の見直し	見直し路線数	見直し路線利用者数	交通事業者データ	104人/便	橋55(相模原駅～三菱電機～橋本駅)利用者数
	生活交通維持確保路線の見直し	見直し路線数	見直し路線収支比率	交通事業者データ	27.2%～58% (路線ごとに管理)	見直し対象路線路線の平成22年度実績
コミュニティ交通の導入	コミュニティバス導入スキームの運用	運用・検討箇所数	運行路線利用者数	交通事業者データ	—	
	乗合タクシー導入スキームの運用	運用・検討箇所数	運行路線利用者数	交通事業者データ	—	
バス走行円滑化施策	都市計画道路の整備	対象都市計画道路の整備延長	新設に伴う整備区間周辺道路の混雑時所要時間	所要時間調査(事前・事後)	13分	相原台～橋本駅北口間実測値
	交差点改良の推進	交差点改良箇所数	改良箇所を含む路線の混雑時所要時間	所要時間調査(事前・事後)	54分	三ヶ木～橋本駅北口間実測値
	TDMの推進	実施施策数	施策を実施した路線の混雑時所要時間	所要時間調査(事前・事後)	54分	三ヶ木～橋本駅北口間実測値
	パーク&バスライド(P&BR)の推進	P&BR用駐車場整備箇所数	駐車場利用台数	利用台数調査	—	
	バス専用レーン・優先レーンの整備	バスレーン整備延長	整備箇所を運行する路線の混雑時所要時間	所要時間調査(事前・事後)	整備箇所選定時に調査	
	公共車両優先システムの導入	PTPS導入区間数	整備箇所を運行する路線の混雑時所要時間	所要時間調査(事前・事後)	整備箇所選定時に調査	
乗り継ぎ円滑化施策	ターミナル等での乗り継ぎの円滑化	施設の新設・改良箇所数	運行情報提供設備導入率(設備候補箇所数に対する導入箇所の割合)	設備数をカウント	0%	
	バスロケーションシステムの機能向上	システムの改善有無	バスロケーションシステムへのアクセス数	交通事業者データ	2,921人/日	H21実績
	乗継割引の設定	乗継割引の新規設定箇所数	割引設定箇所における乗り継ぎ利用者数	乗継割引証発行数調査	864人	H22実績
	バス発車案内システムの設置	バス発車案内システム設置箇所数	バス発車案内システム設置箇所を発着する路線の利用者数(対象路線限定)	交通事業者データ	48,776人/日	相模大野駅、橋本駅、相模原駅の乗降人員
	サイクル&バスライド(C&BR)の推進	C&BR用駐車場整備箇所数	C&BR用自転車駐車場利用台数	利用台数調査	242台	市調査実績
バス交通課題対応施策	急行バスの導入	急行バスの導入路線数	急行バス導入区間の所要時間	所要時間調査(事前・事後)	32分	金原～橋本駅北口間通常時所要時間
	レイニーバスの導入	レイニーバスの導入路線数	レイニーバス導入路線の起点における雨天時のダイヤからの遅れ時間	交通事業者データ	—	
	運行ダイヤの見直し(終バス時刻の延長等)	終バスダイヤ見直し路線数	見直し路線の利用者数	交通事業者データ	対象路線選定時に調査	
	ターミナル施設の整備	施設の新設・改良箇所数	バスターミナル施設利用者数	施設利用者数調査	71,500人	ターミナルに位置付けられる10箇所の乗降者数
	ICカード乗車券の普及・利用促進	普及に向けた取組実施回数	現金支払い者とICカード乗車券利用者の比率	カウント調査(事前・事後)	71.18%	H22調査実績(鳥居原線(平日))
	中乗り前降り方式の導入	中乗り前降り方式導入路線数	導入路線の混雑時所要時間(※対象路線を限定)	所要時間調査(事前・事後)	導入時に調査	
	バス利用マナーの啓発	啓発活動実施回数	利用マナー向上の状況(マナーが悪いことへの対応に負担を感じる運転手数)	運転士へのアンケート調査	16件	H19基礎調査結果
	バス停等での運行情報の提供	運行情報提供バス停箇所数	運行情報提供バス停での乗降者数	バス停乗降者数調査	整備箇所選定時に調査	
地域主体の利用促進施策	地域主体による利用促進	実施箇所数	運行サービス水準目標値の達成状況	交通事業者データ	幹線：7/9路線 一般支線：21/40路線 低需要支線：2/9路線	
	地域によるバス停周辺の維持管理	制度設計の有無	実施地域数	実施地域数カウント	—	
民間活力活用施策	観光施設や商店街との連携による利用促進	取組実施数	取組利用者数	実施施設に対する取組参加者数のヒアリング	—	
高齢社会進展等への対応施策	ノンステップバスの導入	ノンステップバス導入台数	対象路線でのノンステップバス運行比率	交通事業者データ	21.23%	ノンステップバス導入に際し、運行路線とされた7系統(大54、大53、相25、相05、相02、相31、相21)
地球温暖化問題対応施策	マイカーからの転換促進	TDMの実施有無	マイカーからの転換率	対象者へのヒアリング	実施時に調査	
	低公害バスの導入促進	制度設計の有無	導入台数	交通事業者データ	—	

7. 資料

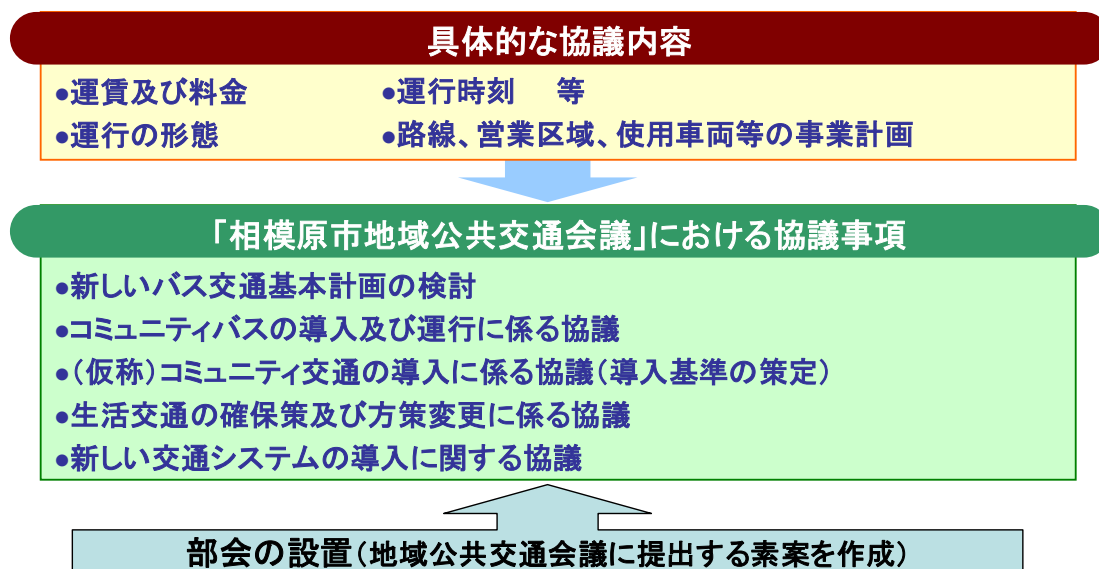
A horizontal bar with a green-to-white gradient, starting with a thin green line at the bottom and fading to white at the top. The text '7. 資料' is positioned on the left side of this bar.

7.1 策定体制

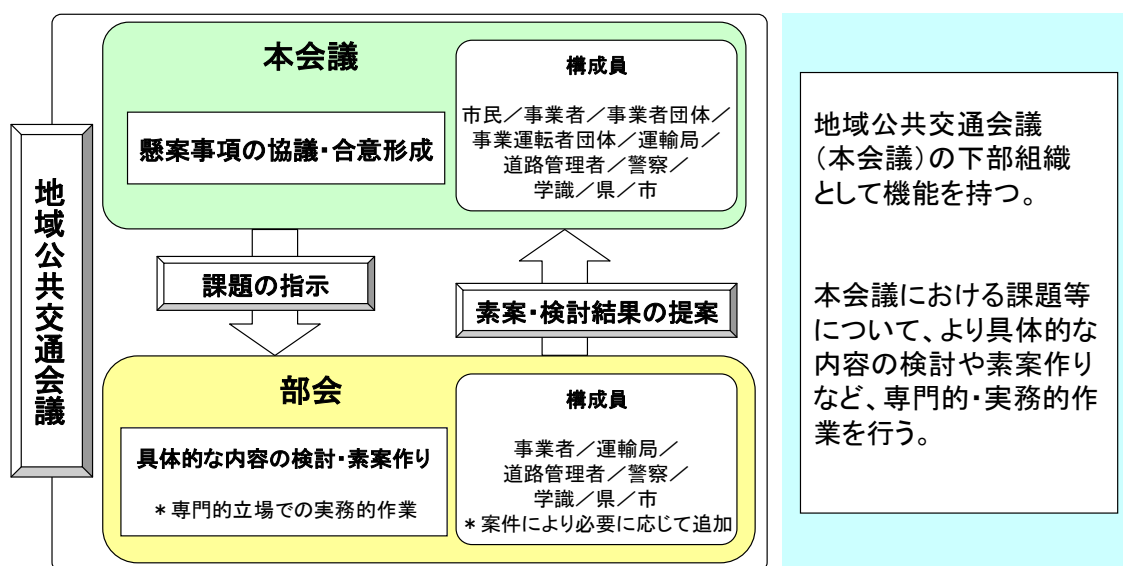
本計画の策定にあたっては、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じたバス運行の態様及び運賃・料金、事業計画等について地域の関係者による合意形成を図る場として、相模原市地域公共交通会議および相模原市地域公共交通会議部会を設置しました。

■地域公共交通会議での協議事項

- ・「地域公共交通会議」では、地域の実情に応じた乗合運送の形態やサービス水準等について、具体的な協議を行う。
- ・協議が整った内容を変更する場合においても協議を行う。
- ・また、持続可能な地域交通ネットワークを構築するうえで、必要に応じ、地域の交通計画を策定することもできる。



■部会の役割



■相模原市地域公共交通会議 委員名簿

○ 平成20年度(第1回～第3回)

	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
1	横浜国立大学大学院 教授	中村 文彦	会長
2	横浜国立大学大学院 准教授	岡村 敏之	
3	社団法人神奈川県バス協会 常務理事	山崎 利通	
4	社団法人神奈川県タクシー協会 相模支部事務局長	長谷川 精八	
5	神奈川中央交通株式会社 運輸部長	木野 勝美	
6	相模原地区タクシー乗場施設会 会長	増田 勝之	
7	自治会連合会 理事	山崎 光正	副会長
8	公募市民	永田 晃	
9	公募市民	益子 愛海	
10	公募市民	山崎 正子	
11	関東運輸局 神奈川運輸支局 主席運輸企画専門官	村岡 健二	
12	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 副議長	中澤 啓造	
13	神奈川県 県土整備部 相模原土木事務所 所長	山崎 仁	
14	神奈川県 県土整備部 津久井土木事務所 所長	福田 恵一	
15	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長	上田 祐基	第1回
		田邊 弘美	第2回
		大越 紳二	第3回
16	神奈川県 県土整備部 交通企画担当課長	坂井 信治	
17	特定非営利活動法人男女共同参画さがみはら 副代表理事	永井 保子	
18	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部長	高部 博	
19	相模原市 都市建設局 土木部長	榎田 和典	

○ 平成21年度(第4回～第6回)

	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
1	横浜国立大学大学院 教授	中村 文彦	会長
2	横浜国立大学大学院 准教授	岡村 敏之	
3	社団法人神奈川県バス協会 常務理事	山崎 利通	
4	社団法人神奈川県タクシー協会 相模支部事務局長	長谷川 精八	
5	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	木野 勝美	
6	相模原地区タクシー乗場施設会 会長	増田 勝之	
7	自治会連合会 理事	山崎 光正	副会長
8	公募市民	永田 晃	
9	公募市民	益子 愛海	
10	公募市民	山崎 正子	
11	関東運輸局 神奈川運輸支局 主席運輸企画専門官	遠藤 恭弘	
12	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 副議長	中澤 啓造	
13	神奈川県 県土整備部 相模原土木事務所 所長	山崎 仁	
14	神奈川県 県土整備部 津久井土木事務所 所長	福田 恵一	
15	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長	大越 紳二	第4回～ 第5回
		向谷 晃	第6回
16	神奈川県 県土整備部 交通企画担当課長	坂井 信治	
17	特定非営利活動法人男女共同参画さがみはら 副代表理事	永井 保子	
18	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部長	高部 博	
19	相模原市 都市建設局 土木部長	古川 交末	

○ 平成22年度(第7回～第8回)

	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
1	横浜国立大学大学院 教授	中村 文彦	会長
2	横浜国立大学大学院 准教授	岡村 敏之	
3	社団法人神奈川県バス協会 常務理事	山崎 利通	
4	社団法人神奈川県タクシー協会 理事 相模原地区タクシー乗場施設会 会長	増田 勝之	
5	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	木野 勝美	
6	自治会連合会 理事	山崎 光正	副会長
7	公募市民	尾野 輝男	
8	公募市民	田代 文子	
9	公募市民	山田 政枝	
10	関東運輸局 神奈川運輸支局 主席運輸企画専門官	遠藤 恭弘	
11	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 副議長	中澤 啓造	
12	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長	向谷 晃	
13	神奈川県 県土整備局 環境共生都市部 交通企画課長	三枝 薫	
14	特定非営利活動法人男女共同参画さがみはら 副代表理事	永井 保子	
15	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部長	石川 敏美	
16	相模原市 都市建設局 土木部長	古川 交末	

○ 平成23年度(第9回～第11回)

	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
1	横浜国立大学大学院 教授	中村 文彦	会長
2	横浜国立大学大学院 准教授	岡村 敏之	
3	社団法人神奈川県バス協会 常務理事	山崎 利通	
4	社団法人神奈川県タクシー協会 理事 相模原地区タクシー乗場施設会 会長	増田 勝之	
5	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	三木 健明	
6	自治会連合会 副会長	小野沢 良雄	副会長
7	公募市民	尾野 輝男	
8	公募市民	田代 文子	
9	公募市民	山田 政枝	
10	関東運輸局 神奈川運輸支局 主席運輸企画専門官	遠藤 恭弘	
11	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 副議長	中澤 啓造	
12	相模原市 都市建設局 土木部長	古川 交末	
13	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長	星野 昌史	
14	神奈川県 県土整備局 環境共生都市部 交通企画課長	三枝 薫	
15	特定非営利活動法人男女共同参画さがみはら 副代表理事	永井 保子	
16	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部長	石川 敏美	

■相模原市地域公共交通会議部会 部会員名簿

○ 平成20年度(第1回～第5回)

	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
1	横浜国立大学大学院 准教授	岡村 敏之	部会長
2	神奈川中央交通株式会社 運輸部 計画課長	三木 健明	
3	相模原地区タクシー乗場施設会 事務局	大島 雄作	
4	関東運輸局 神奈川運輸支局 運輸企画専門官	若林 徹	第1回
		石毛 紀生	第2回～ 第5回
5	神奈川県 県土整備部 相模原土木事務所 道路維持課長	川崎 俊明	
6	神奈川県 県土整備部 津久井土木事務所 道路維持課長	大島 伸生	
7	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室 副室長	渡辺 延雄	第1回～ 第3回
		宮島 良	第4回～ 第5回
8	神奈川県 県土整備部 都市計画課 主幹	多田 彰吾	
9	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 都市交通計画課長	石川 敏美	
10	相模原市 都市建設局 土木部 道路管理課長	深津 孝良	

○ 平成21年度(第6回～第9回)

	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
1	横浜国立大学大学院 准教授	岡村 敏之	部会長
2	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 計画課長	三木 健明	
3	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 生活交通課長	大塚 英二郎	
4	相模原地区タクシー乗場施設会 事務局	大畠 雄作	
5	関東運輸局 神奈川運輸支局 運輸企画専門官	石毛 紀生	
6	神奈川県 県土整備部 相模原土木事務所 道路維持課長	川崎 俊明	
7	神奈川県 県土整備部 津久井土木事務所 道路維持課長	大島 伸生	
8	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室 副室長	宮島 良	
9	神奈川県 県土整備部 都市計画課 主幹	多田 彰吾	
10	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 都市交通計画課長	石川 敏美	
11	相模原市 都市建設局 土木部 道路管理課長	森 多可示	

○ 平成22年度(第10回～第11回)

	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
1	横浜国立大学大学院 准教授	岡村 敏之	部会長
2	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 計画課長	三木 健明	第10回
	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 次長(兼)計画課長		第11回
3	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部 生活交通課長	大塚 英二郎	
4	相模原地区タクシー乗場施設会 事務局	大島 雄作	
5	関東運輸局 神奈川運輸支局 運輸企画専門官	石毛 紀生	
6	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室 副室長	鴻巣 龍太郎	
7	神奈川県 県土整備局 環境共生都市部 交通企画課 主幹	須崎 健二	
8	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 都市鉄道・交通政策課長	佐々井 浩二	第10回
		小林 輝明	第11回
9	相模原市 都市建設局 土木部 道路管理課長	岩本 邦夫	
10	相模原市 都市建設局 土木部 緑土木事務所長	小山 武彦	
11	相模原市 都市建設局 土木部 南土木事務所長	相原 次久	

○ 平成23年度(第12回～第14回)

	所 属 ・ 役 職	氏 名	備考
1	横浜国立大学大学院 准教授	岡村 敏之	部会長
2	神奈川県中央交通株式会社 運輸計画部 次長(兼)計画課長	三木 健明	第12回
	神奈川県中央交通株式会社 運輸計画部 計画課長	永山 輝彦	第13回、 第14回
3	神奈川県中央交通株式会社 運輸計画部 生活交通課長	大塚 英二郎	
4	相模原地区タクシー乗場施設会 事務局	大畠 雄作	
5	関東運輸局 神奈川運輸支局 運輸企画専門官	秋田 丈仁	
6	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室 副室長	鴻巣 龍太郎	
7	神奈川県 県土整備局 環境共生都市部 交通企画課 主幹	須崎 健二	
8	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 都市鉄道・交通政策課長	小林 輝明	
9	相模原市 都市建設局 土木部 道路管理課長	岩本 邦夫	
10	相模原市 都市建設局 土木部 緑土木事務所長	小山 武彦	
11	相模原市 都市建設局 土木部 南土木事務所長	相原 次久	

7.2 検討経過

◆ 相模原市地域公共交通会議の開催状況

回数	開催日	協議内容
第1回	平成20年5月15日	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通基本計画の取組について ・津久井地域のバス交通について ・コミュニティバスの実証運行及び導入条件について
第2回	平成20年11月13日	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの本格運行への移行について ・（仮称）コミュニティ交通の導入検討について ・新しい「バス交通基本計画」（骨子案）について ・維持確保路線の経路変更について
第3回	平成21年3月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの実証運行について ・新しい「バス交通基本計画」（骨子案）について ・県補助維持確保路線の確保策変更について
第4回	平成21年5月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの事業者選定結果について ・新しい「バス交通基本計画」（骨子案）について ・バスターミナル配置（案）について
視察	平成21年7月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル・サブターミナル候補地視察
第5回	平成21年8月3日	<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナル配置（案）の検討について ・バスターミナル候補地の設備状況とバスターミナル事例について ・支線配置案作成の検討方針（案）について ・藤野町小淵地区における地域住民のスクールバスへの混乗の実施について
第6回	平成22年2月4日	<ul style="list-style-type: none"> ・支線配置案の作成について ・運行サービス水準案の作成について ・乗合タクシーの利用促進について ・コミュニティバスせせらぎ号の取組み及び運行の継続について
第7回	平成22年8月4日	<ul style="list-style-type: none"> ・生活交通維持確保路線の見直しの方向性について ・バス活性化計画（案）について ・乗合タクシーの利用状況について ・乗合タクシーの導入判断基準（案）について ・乗合タクシーの実証運行の延長等について
第8回	平成23年2月8日	<ul style="list-style-type: none"> ・新しいバス交通基本計画について ・内郷地区乗合タクシーの本格運行への移行について ・コミュニティバスの運行の継続について ・根小屋方面循環線の確保策の変更について
第9回	平成23年6月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・新しいバス交通基本計画進行管理指標（案）について ・地域公共交通確保維持改善事業に係る計画の策定について ・設置要綱の改正について
第10回	平成23年10月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通基本計画（素案）について ・大野北地区コミュニティバスの導入検討について
第11回	平成24年2月7日	<ul style="list-style-type: none"> ・新しいバス交通基本計画（案）について ・コミュニティバス「せせらぎ号」の運行の継続について ・内郷地区乗合タクシーについて ・ノンステップバス導入促進計画（案）について ・路線退出等意向の申出について ・ICカードシステム導入事業計画について

◆ 相模原市地域公共交通会議部会の開催状況

回数	開催日	協議内容
第1回	平成20年6月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・新しいバス交通基本計画の策定について ・(仮称)コミュニティ交通導入基準の策定について
第2回	平成20年7月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)コミュニティ交通導入の検討について ・コミュニティバス実証運行の変更について
第3回	平成20年9月5日	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)コミュニティ交通導入の検討について ・新しい「バス交通基本計画」基本方針(案)の策定について
第4回	平成20年10月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)コミュニティ交通導入の検討について ・コミュニティバスの本格運行への移行について
第5回	平成21年2月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシー実証運行について ・新しい「バス交通基本計画」(骨子案)について ・県補助維持確保路線の確保策変更について
第6回	平成21年5月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの運行計画及び事業者の選定について ・新しい「バス交通基本計画」(骨子案)について ・バスターミナル配置(案)について
第7回	平成21年7月16日	<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナル配置(案)の検討について ・バスターミナル候補地の設備状況とバスターミナル事例について ・支線配置(案)について
第8回	平成21年11月5日	<ul style="list-style-type: none"> ・支線配置(案)の検討について ・乗合タクシーの実証運行について
第9回	平成22年1月15日	<ul style="list-style-type: none"> ・支線配置案の作成について ・運行サービス水準案の作成について ・乗合タクシーの利用促進について ・コミュニティバスせせらぎ号の取組み及び運行の継続について
第10回	平成22年7月20日	<ul style="list-style-type: none"> ・生活交通維持確保路線の見直しの方向性について ・バス活性化計画(案)について ・乗合タクシーの利用状況について ・乗合タクシーの導入判断基準(案)について ・乗合タクシーの実証運行の延長等について
第11回	平成23年1月20日	<ul style="list-style-type: none"> ・新しいバス交通基本計画について ・内郷地区乗合タクシーの本格運行への移行について ・コミュニティバスの運行の継続について ・根小屋方面循環線の確保策の変更について
第12回	平成23年5月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・新しいバス交通基本計画進行管理指標(案)について ・地域公共交通確保維持改善事業に係る計画の策定について ・設置要綱の改正について
第13回	平成23年9月6日	<ul style="list-style-type: none"> ・バス交通基本計画(素案)について ・大野北地区コミュニティバスの導入検討について
第14回	平成24年1月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・新しいバス交通基本計画(案)について ・コミュニティバス「せせらぎ号」の運行の継続について ・内郷地区乗合タクシーについて ・ノンステップバス導入促進計画(案)について ・路線退出等意向の申出について

◆ パブリックコメントによる意見募集

バス交通基本計画（素案）に対して、平成23年12月15日から平成24年1月19日まで、Eメール、直接持参、郵送、FAXによるパブリックコメントを実施しました。

また、いただいた意見等の内容や意見に対する市の考え方等については、市ホームページへの掲載や各行政資料コーナー、出張所、公民館での文書閲覧により公開しました。

- ・提出状況 意見提出者数：288人 意見件数：485件
- ・項目別意見件数

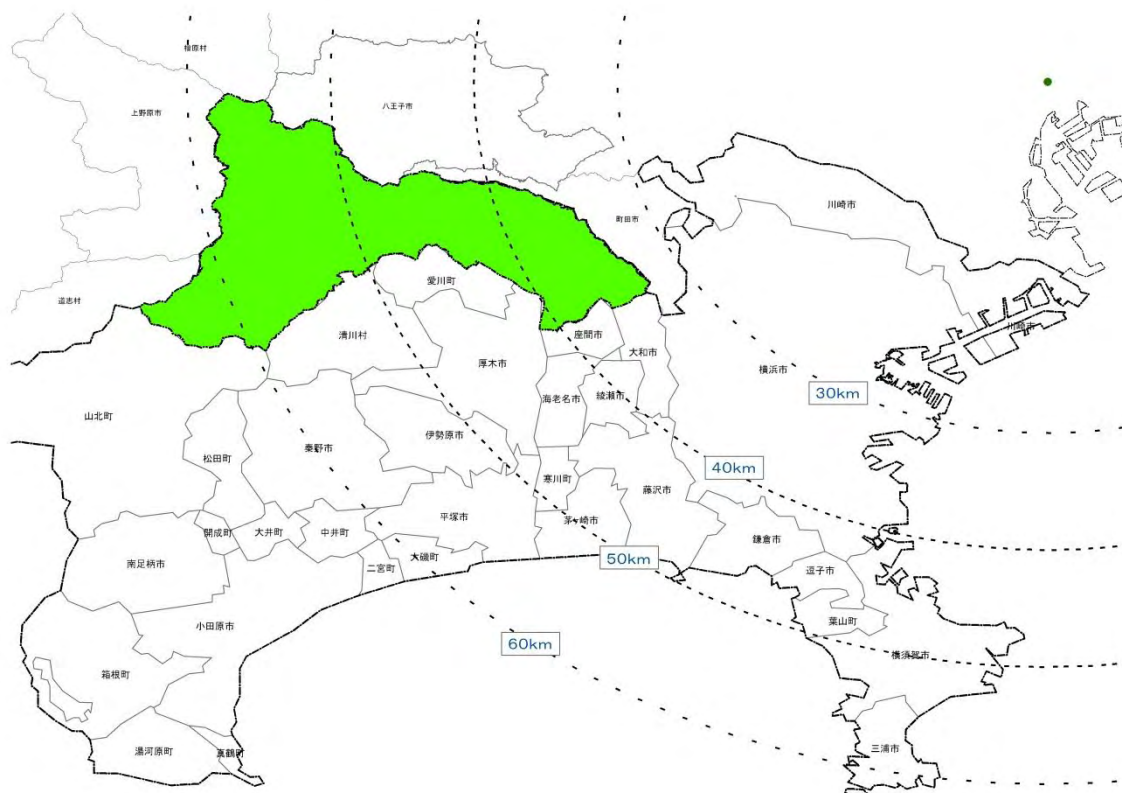
項目	意見件数
路線網計画に関すること	403件
幹線G（橋本駅～上田名間の路線）に関すること	127件
幹線C（淵野辺駅～上溝間の路線）及び幹線F（上溝～上田名間の路線）に関すること	160件
支線25（北里大学～上田名間の路線）に関すること	17件
支線20（相模原駅～水郷田名間の路線）に関すること	15件
上田名バスターミナルの整備に関すること	19件
考え方等に関すること	11件
運行サービス水準、生活交通維持確保路線に関すること	7件
その他	47件
コミュニティ交通計画に関すること	9件
バス活性化計画に関すること	34件
計画全体に関すること	13件
その他	26件

7.3 その他資料

(1) 相模原市の概況

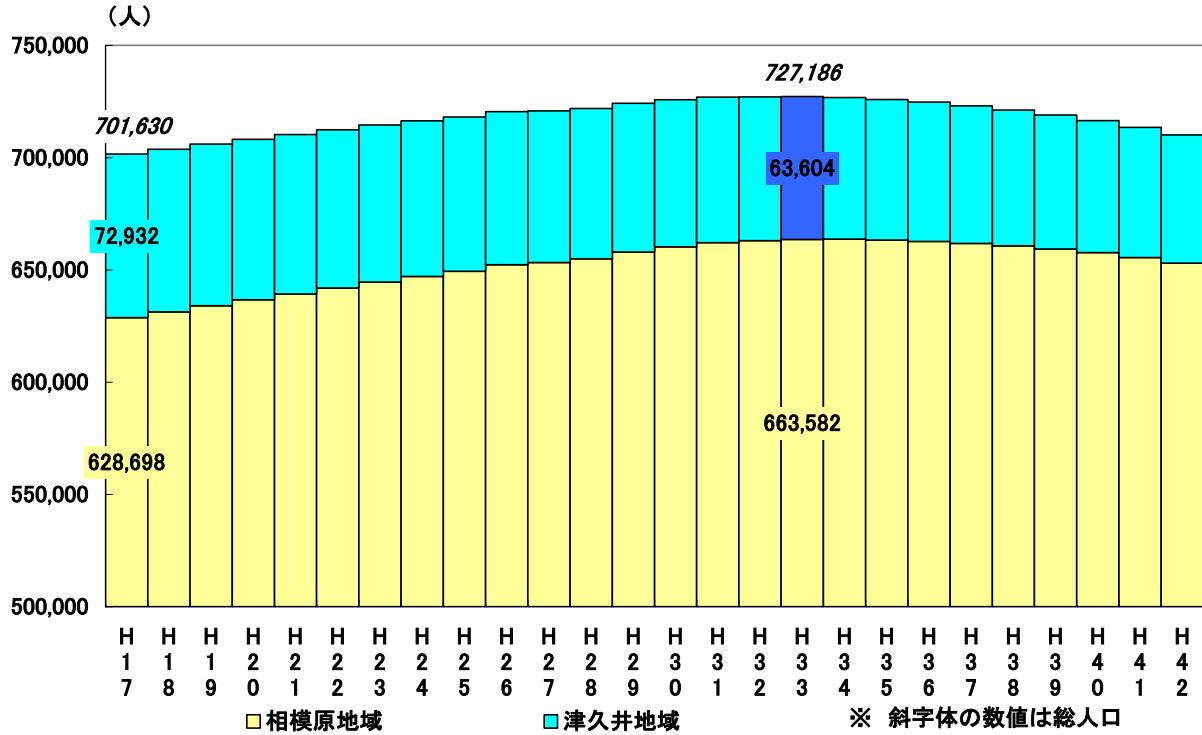
1) 位置・地勢

本市は神奈川県北西部、東京都心からおおむね 30～60km に位置しており、北部は東京都、西部は山梨県と接し、面積は 328.83 k m²です。



2) 人口・世帯

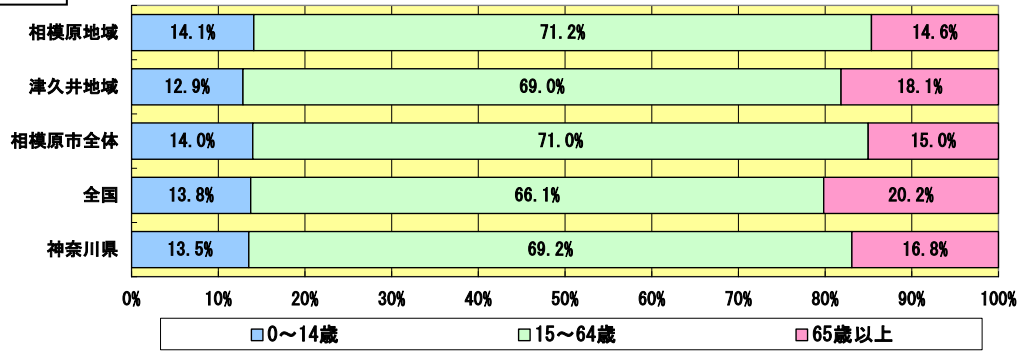
人口は市全体ではゆるやかに増加し、平成 33 年には、平成 17 年に比べ 1.04 倍に増加した後、減少傾向に転じ、平成 42 年には約 71 万人となると予測されています。地域別にみると、相模原地域はゆるやかに増加した後に減少傾向に転じ、平成 42 年には平成 17 年の 1.04 倍程度となると見込まれていますが、津久井地域は減少傾向にあり、平成 42 年には平成 17 年の約 8 割程度となると見込まれています。



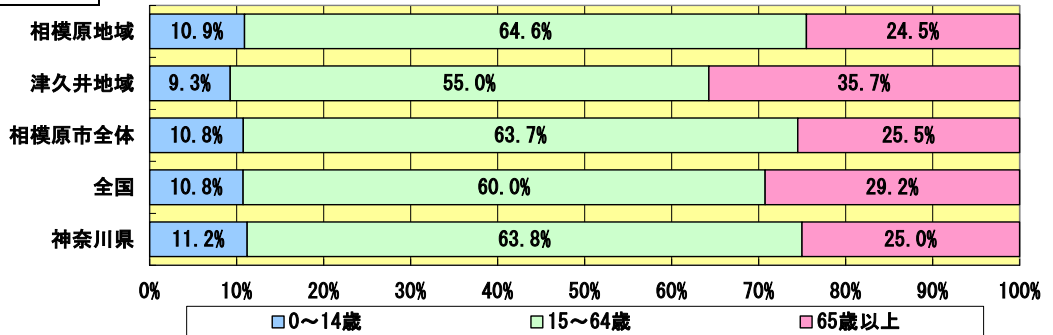
年齢別人口構成では、市全体の生産年齢人口の割合は全国平均よりも高く、年少人口の割合は全国平均と同程度となると予測されています。高齢化率は全国よりも低く、平成 17 年には市全体では 15.0%であったものが、平成 32 年の時点で 25.5%、平成 42 年度の時点で 28.3%になると予測されていますが、津久井地域においては、平成 17 年の時点では 18.1%と全国よりも低いものの、以後急速に高齢化が進み、平成 32 年の時点では全国平均 (29.2%) よりも高い 35.7%に、平成 42 年の時点では 40.2%になると予測されています。

	H32			H42		
	0~14歳	15~64歳	65歳以上	0~14歳	15~64歳	65歳以上
相模原地域	72,390	428,107	162,525	64,185	410,588	178,252
津久井地域	5,938	35,240	22,875	4,447	29,667	22,961
市全体	78,328	463,347	185,400	68,632	440,255	201,213
全国	13,201,022	73,634,986	35,898,988	11,149,855	67,403,978	36,669,836
神奈川県	1,012,354	5,758,906	2,257,465	900,426	5,558,963	2,391,567

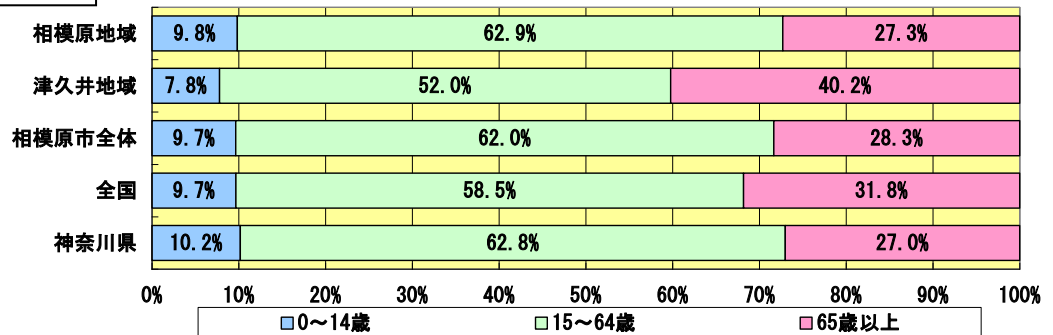
平成 17 年



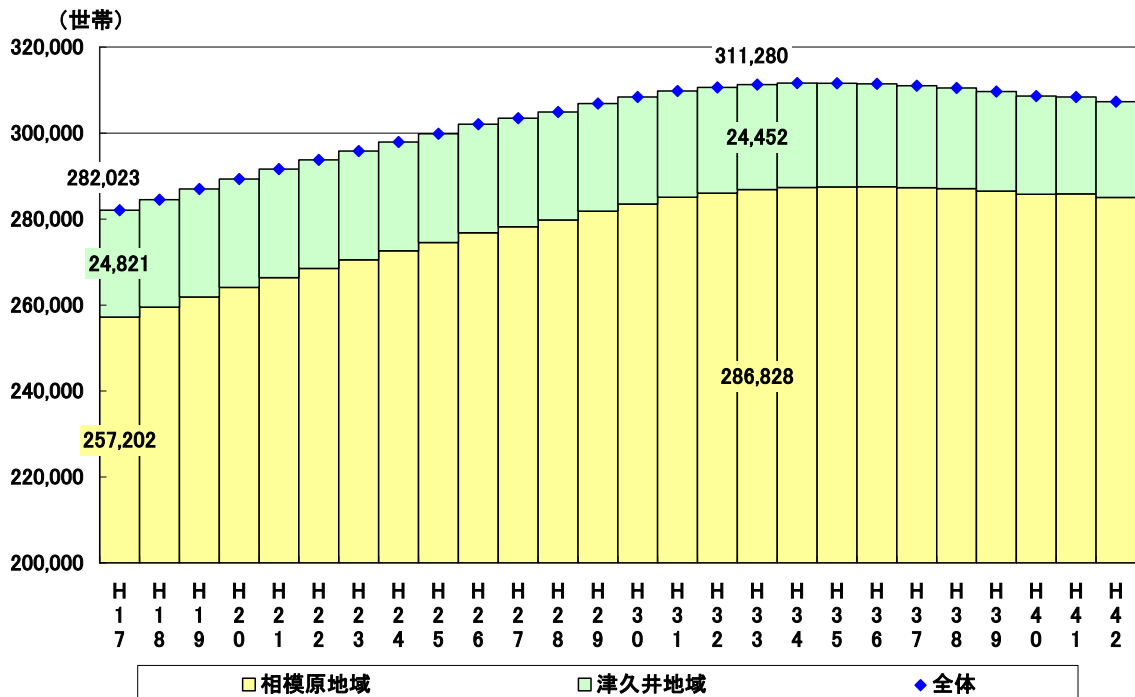
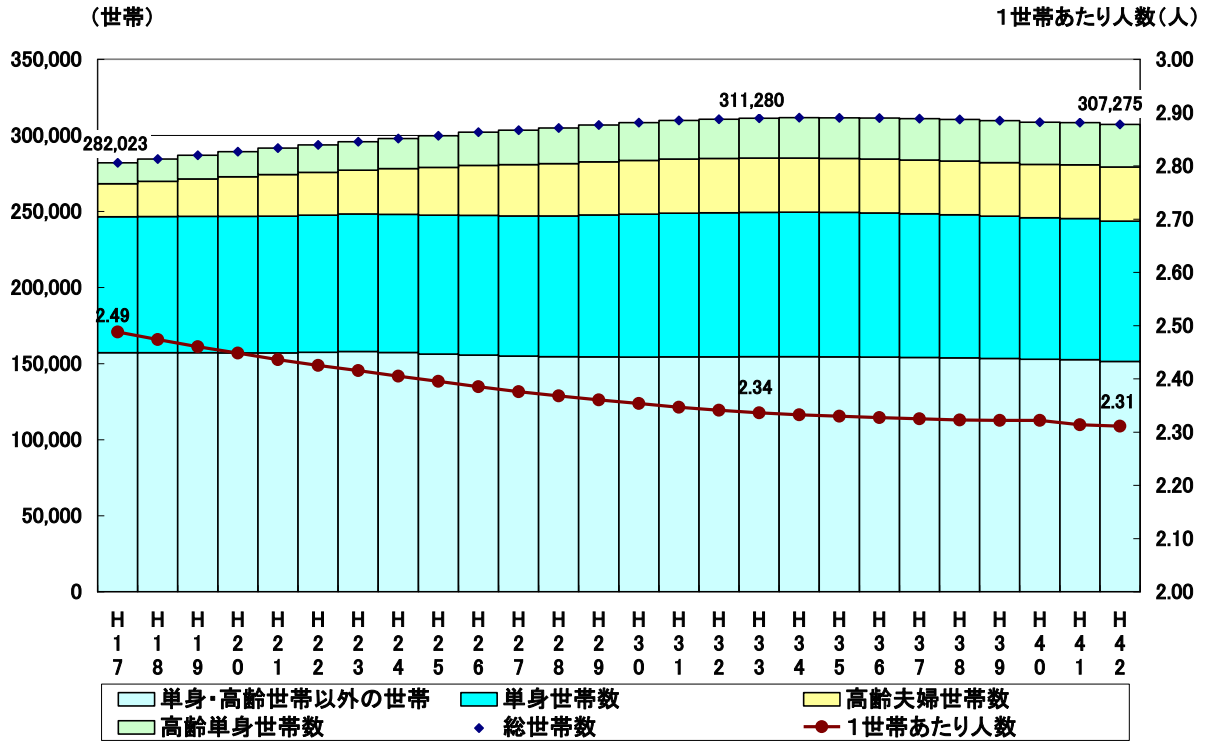
平成 32 年



平成 42 年



また、市全体の世帯数は、平成 30 年代半ばまで緩やかに増加し、平成 17 年との比較では、平成 42 年には約 1.09 倍に増加すると予測されています。地域別でみると、相模原地域は平成 17 年から 42 年にかけて約 1.1 倍に増加すると見込まれていますが、津久井地域は、平成 20 年代半ばにピークを迎えたのち減少に転じ、平成 42 年には平成 17 年の約 9 割となると見込まれています。



3) 土地利用

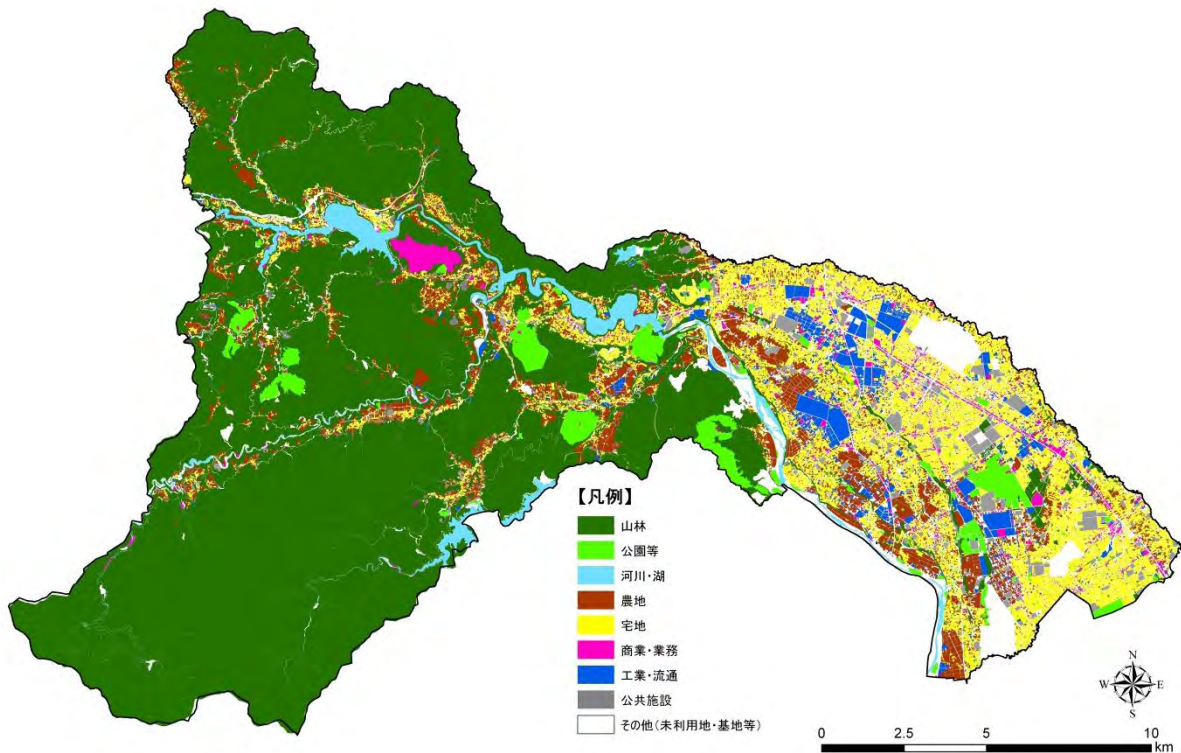
土地利用の現況は、山林が半分以上を占めています。

相模川を境に地形が大きく異なるため、農地、商業・業務、工業・流通、公共施設、交通用地などは、西部に比べて東部での面積割合が大きくなっています。

本市の東部にあたる相模原地域は、相模川に沿った3つのなだらかな階段状の河岸段丘からなり、これらの段丘の間には斜面緑地が連なって、市街地の貴重な緑地としてみどりの骨格を形成しています。また、相模原台地の上段では、公共交通網の充実により、利便性が高い地域として密度の高い土地利用が進んでいます。

本市の西部にあたる津久井地域は県民の水がめである相模湖、津久井湖、宮ヶ瀬湖などを有しており、その周囲や相模川、道志川、串川の流域に広がる緩やかな丘陵地には、自然と共生するみどり豊かなまちなみが形成されています。また、東京都、山梨県に接する北西部においては、比較的急峻な山々が連なり、南西部においては丹沢大山国定公園に指定されている森林地帯が標高1,500mを超える山々となって、貴重な自然的環境を形成しています。

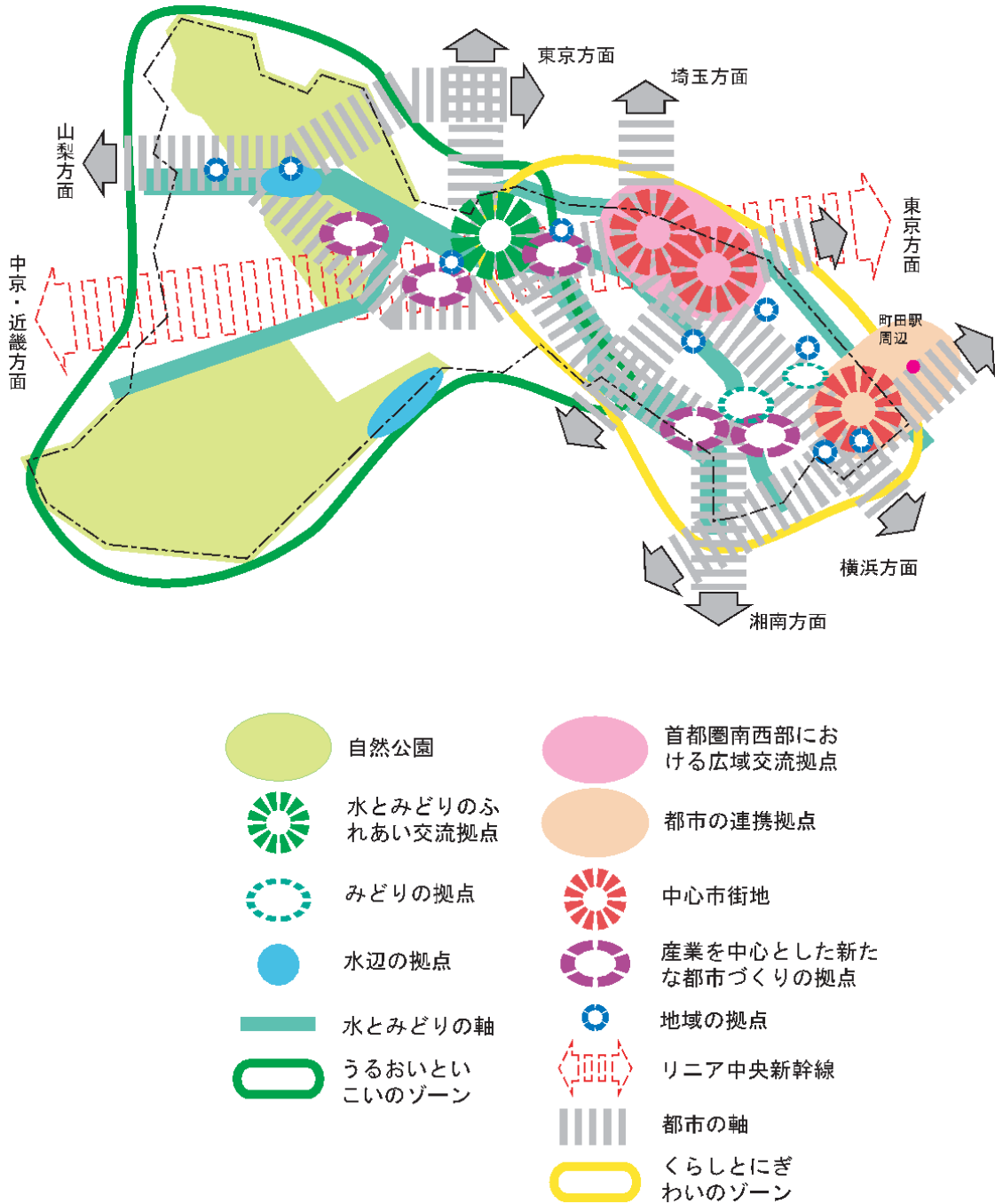
【土地利用の状況】



出典：平成17年都市計画基礎調査

また、新たな交通軸となるさがみ縦貫道路や津久井広域道路の整備が進められているほか、小田急多摩線の延伸やリニア中央新幹線駅の建設、新しい交通システムの導入、新たな都市づくりの拠点の整備も計画されており、平成 22 年 3 月に策定した都市計画マスタープランでは、将来の都市構造を次のとおり描いています。

【将来都市構造】



4) 道路交通

道路網は、中央自動車道、国道 16 号、国道 20 号、国道 129 号、国道 412 号、国道 413 号などがあり、広域間の基幹的役割を果たす道路として機能しています。また、市北西部には、中央自動車道の相模湖インターチェンジ、相模湖東インターチェンジがあります。

道路交通の状況は、道路交通センサスの結果をみると、平成 17 年交通量は大半の路線で平成 11 年交通量よりも減少していますが、県道 503 号相模原立川（横山台 2 丁目）と県道 510 号長竹川尻（緑区根小屋）においては、平成 17 年交通量が平成 11 年交通量に対して 1.3 倍に増加しています。また、交通量の減少に伴い、混雑度が低下した箇所も多い一方で、混雑度が 1.0 を越えている路線が 41 路線中 25 路線あり、依然として多くの箇所で混雑が生じています。

混雑時旅行速度については、34 路線中 22 路線で平成 17 年時の値は平成 11 年時の値よりも向上していますが、速度が 20km/h を下回る混雑区間も依然として存在しています。

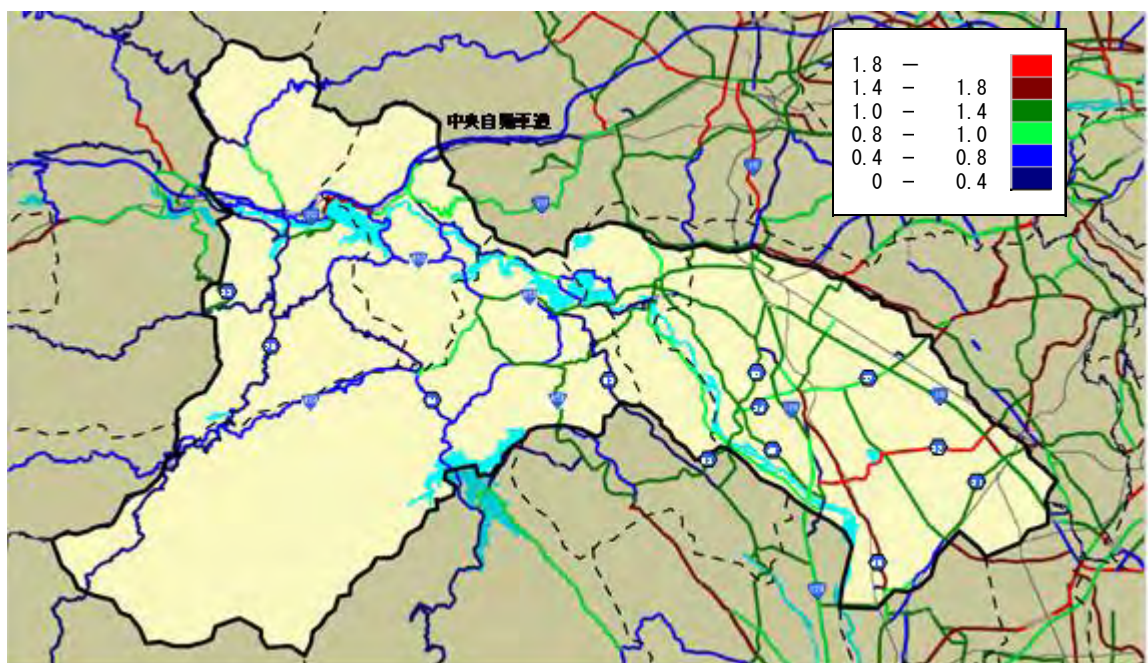


図 7.1 平成 17 年道路交通センサス平日混雑度

5) 鉄道

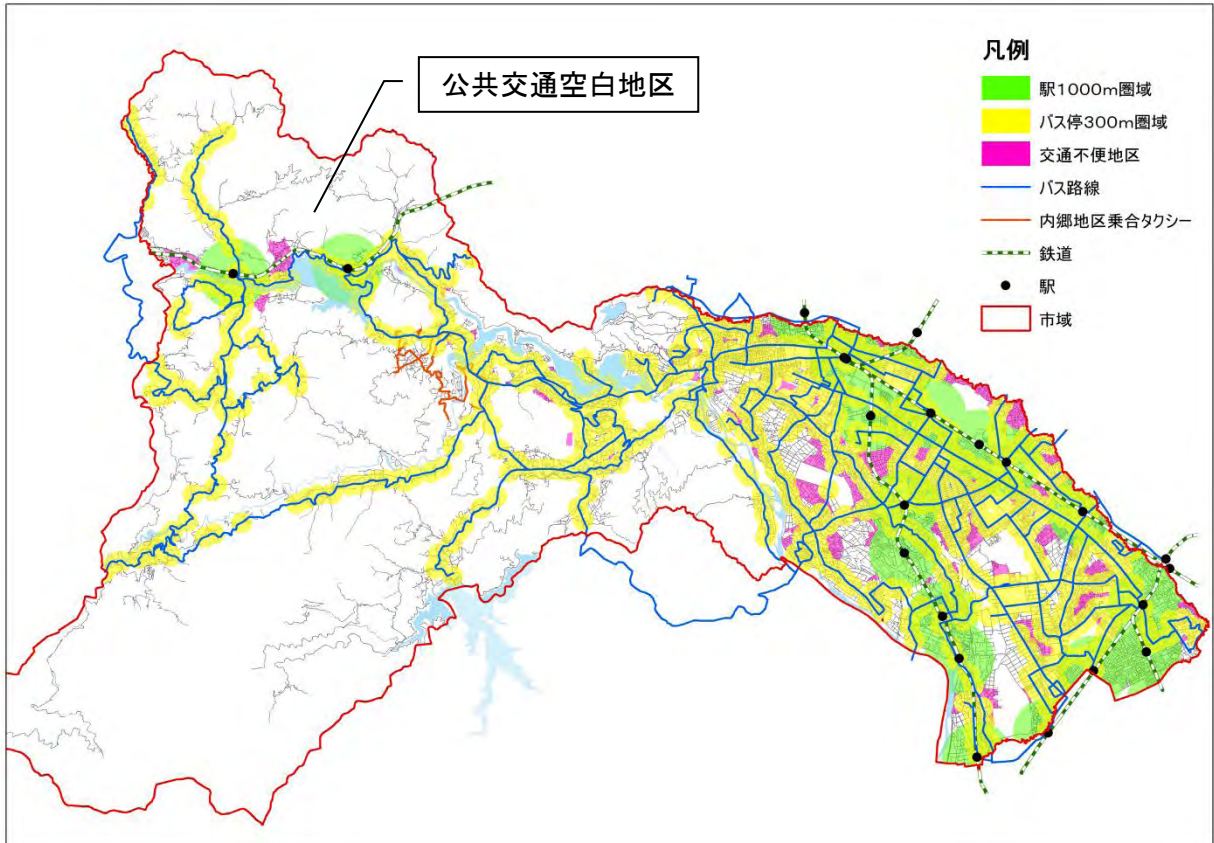
鉄道路線網は、JR横浜線、JR相模線、JR中央本線、小田急小田原線、小田急江ノ島線、京王相模原線の6つの路線に17駅が設置されており、市民生活における移動手段として重要な役割を担っています。鉄道の乗車人員は、駅別に見ると相模原市内の駅で乗車人員が最も多い橋本駅は、1日平均の乗車人員がJRで約6万人、京王電鉄で約4.4万人となっています。また、橋本駅に次いで乗車人員の多い相模大野駅でも1日平均の乗車人員が約6万人となっています。



7) 交通不便地区・公共交通空白地区

相模原市では、「市街化区域又は区域区分が定められていない都市計画区域のうち、用途地域の指定がある地域」において、「鉄道駅から 1,000m 以上離れ、かつ、バス停留所から 300m 以上離れた地区」を交通不便地区と定義しています。また、津久井地域において、「鉄道駅から 1,000m 以上離れ、かつ、バス停留所から 300m 以上離れた地区」を公共交通空白地区と定義しています。

交通不便地区と公共交通空白地区の分布は下図のとおりです。

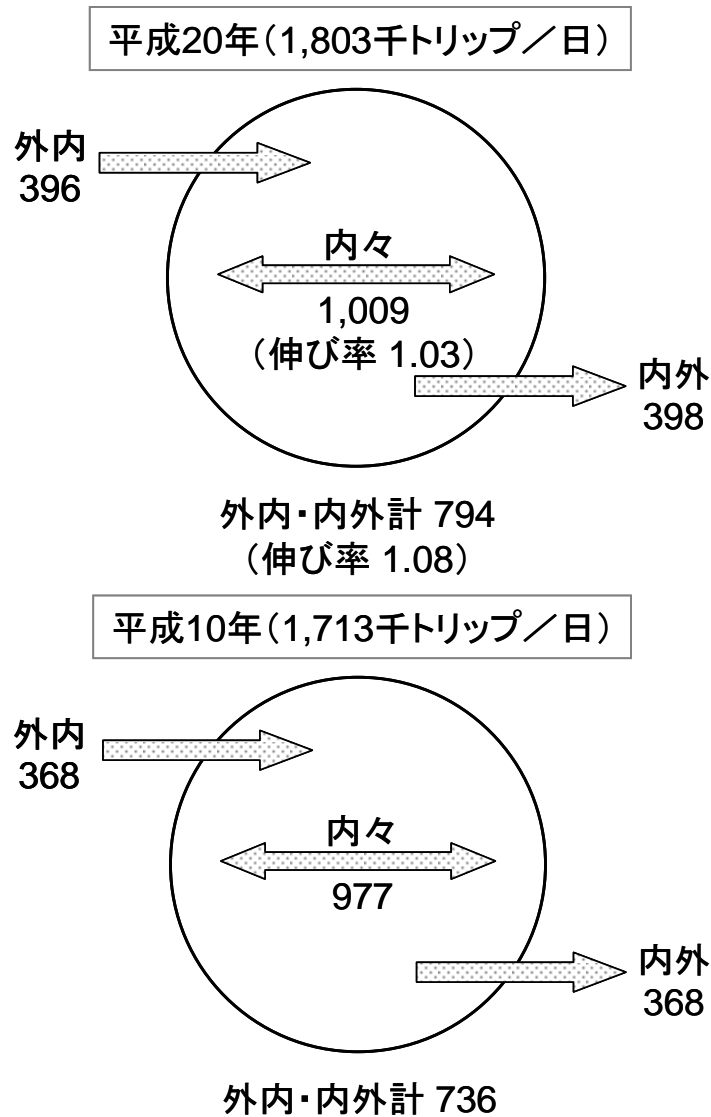


8) 人の動き

① パーソントリップ調査からみた相模原市の特性

a. 市内外への交通流動

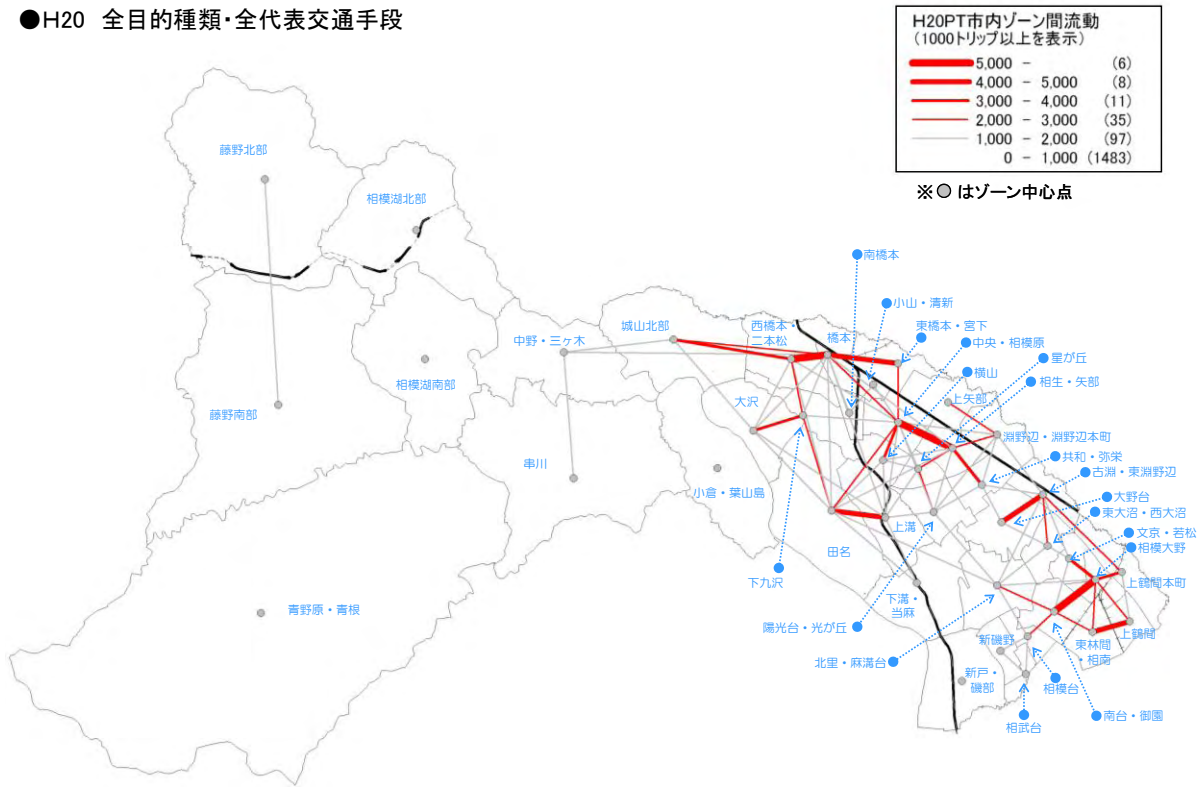
相模原市関連の総交通量は平日で1,803千トリップであり、平成10年からの伸び率は約1.05となっています。方向別にみると、内々の伸び率(1.03)よりも内外・内外計の伸び率(1.08)の方が高くなっており、交通の広域化が示されています。



出典：パーソントリップ調査データ

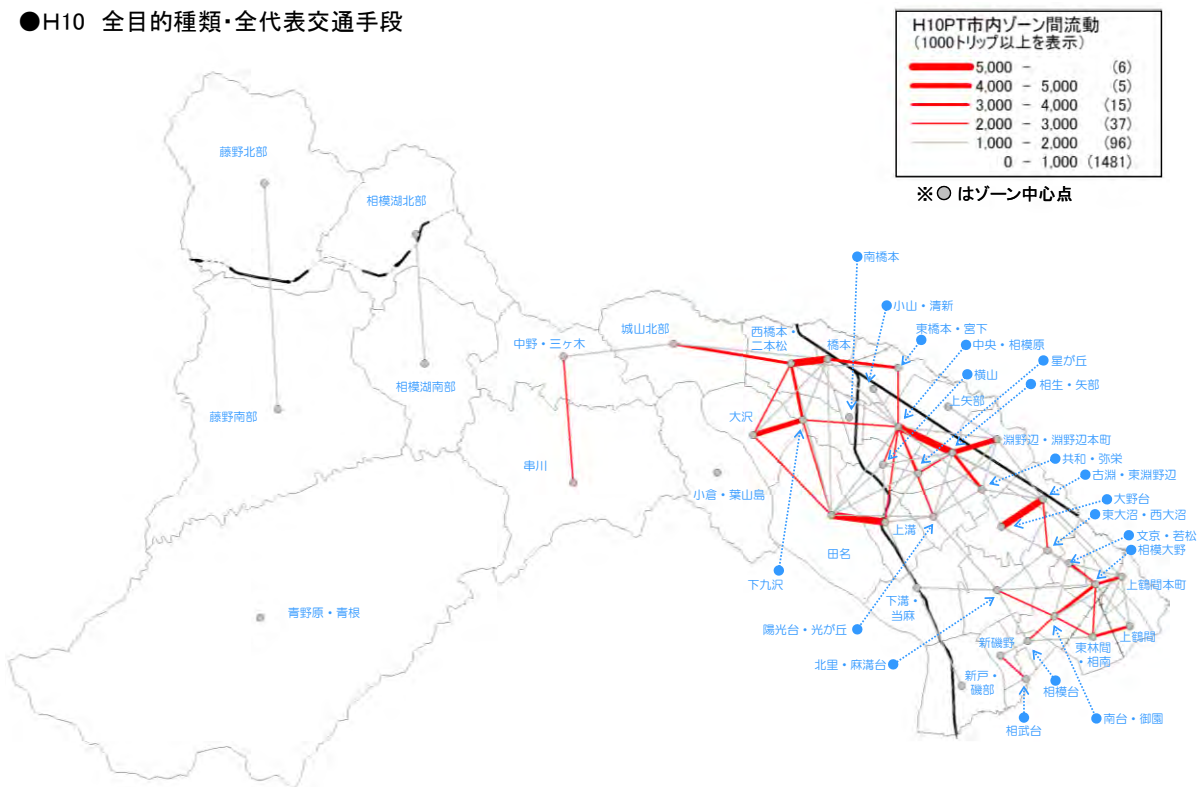
図 7.2 相模原市関連の総交通量の推移

●H20 全目的種類・全代表交通手段



出典：パーソントリップ調査データ

●H10 全目的種類・全代表交通手段



出典：パーソントリップ調査データ

図 7.3 全目的種類・全代表交通手段の市内ゾーン間流動図（平成 20 年、平成 10 年）

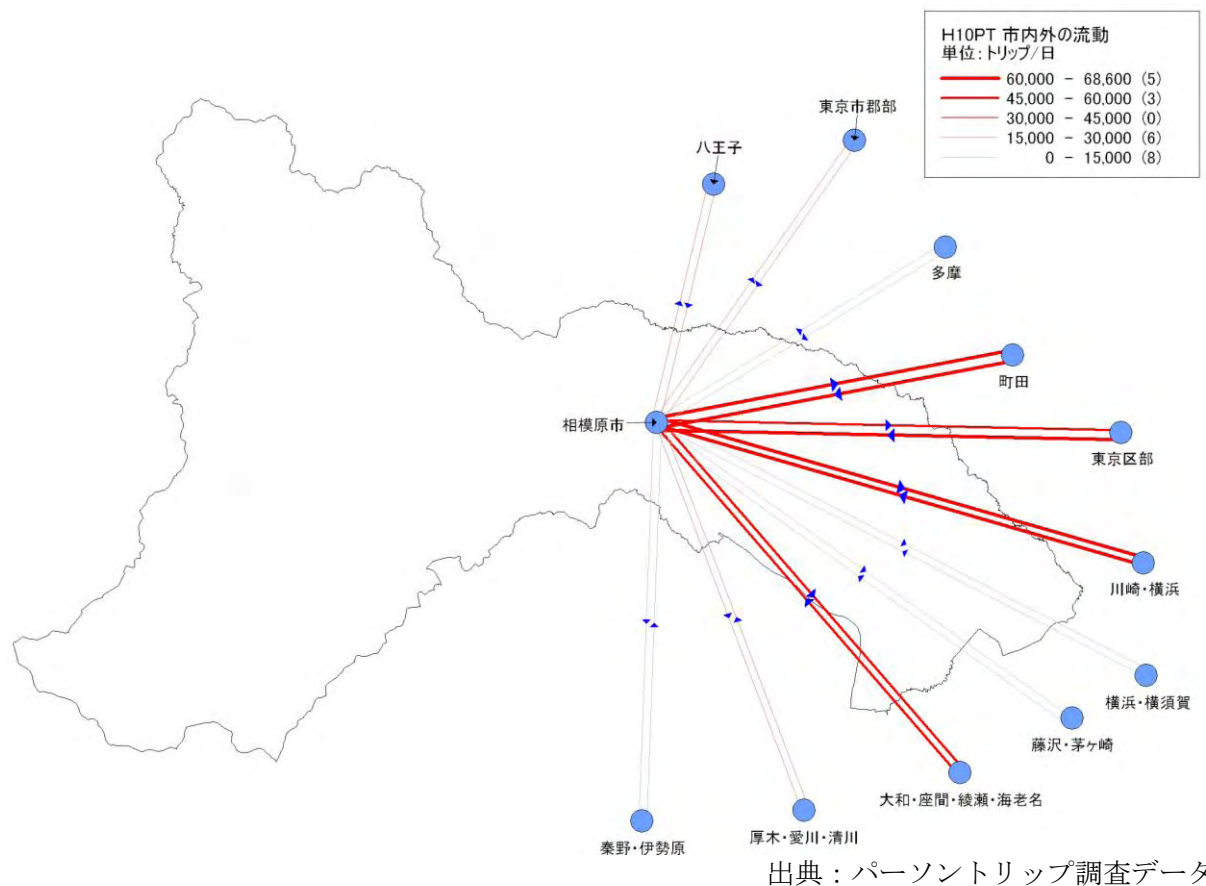
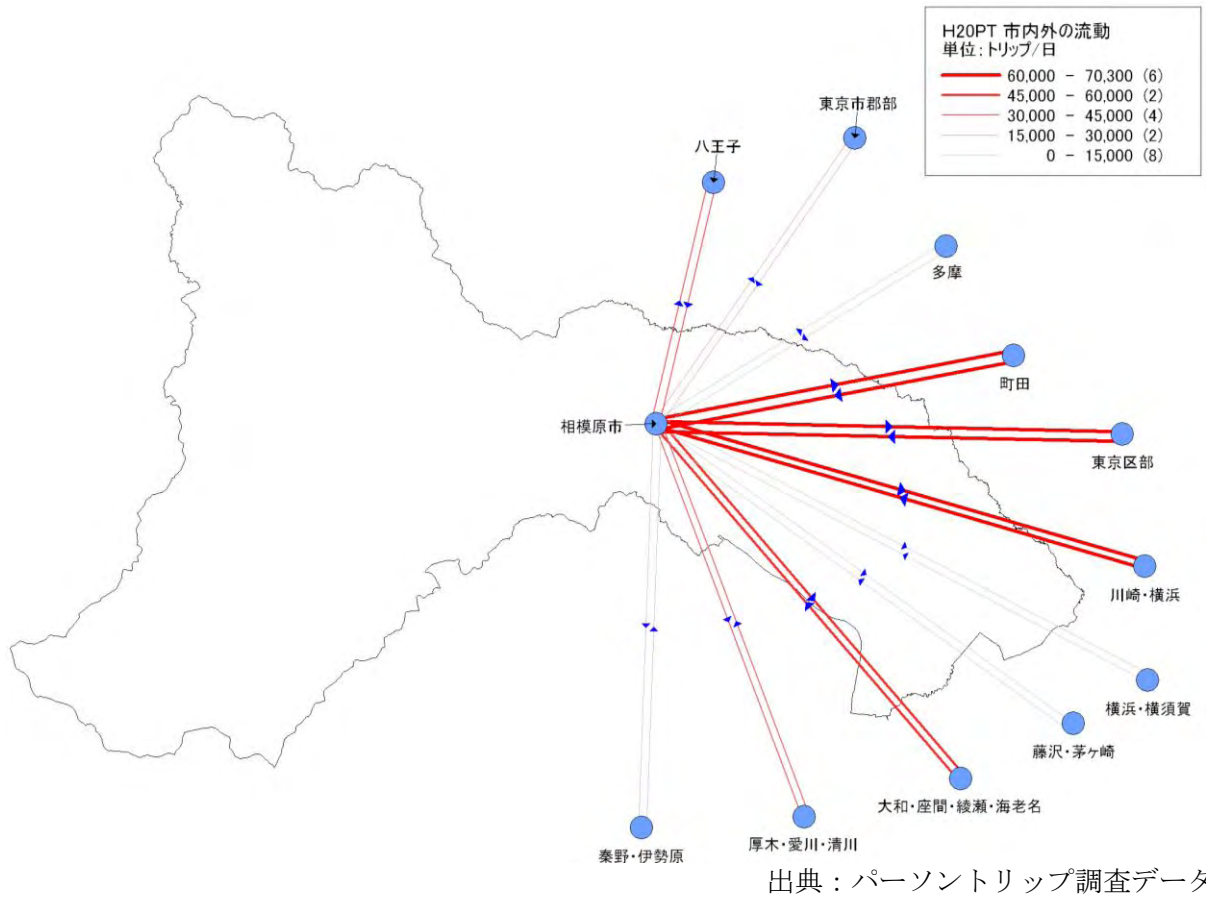
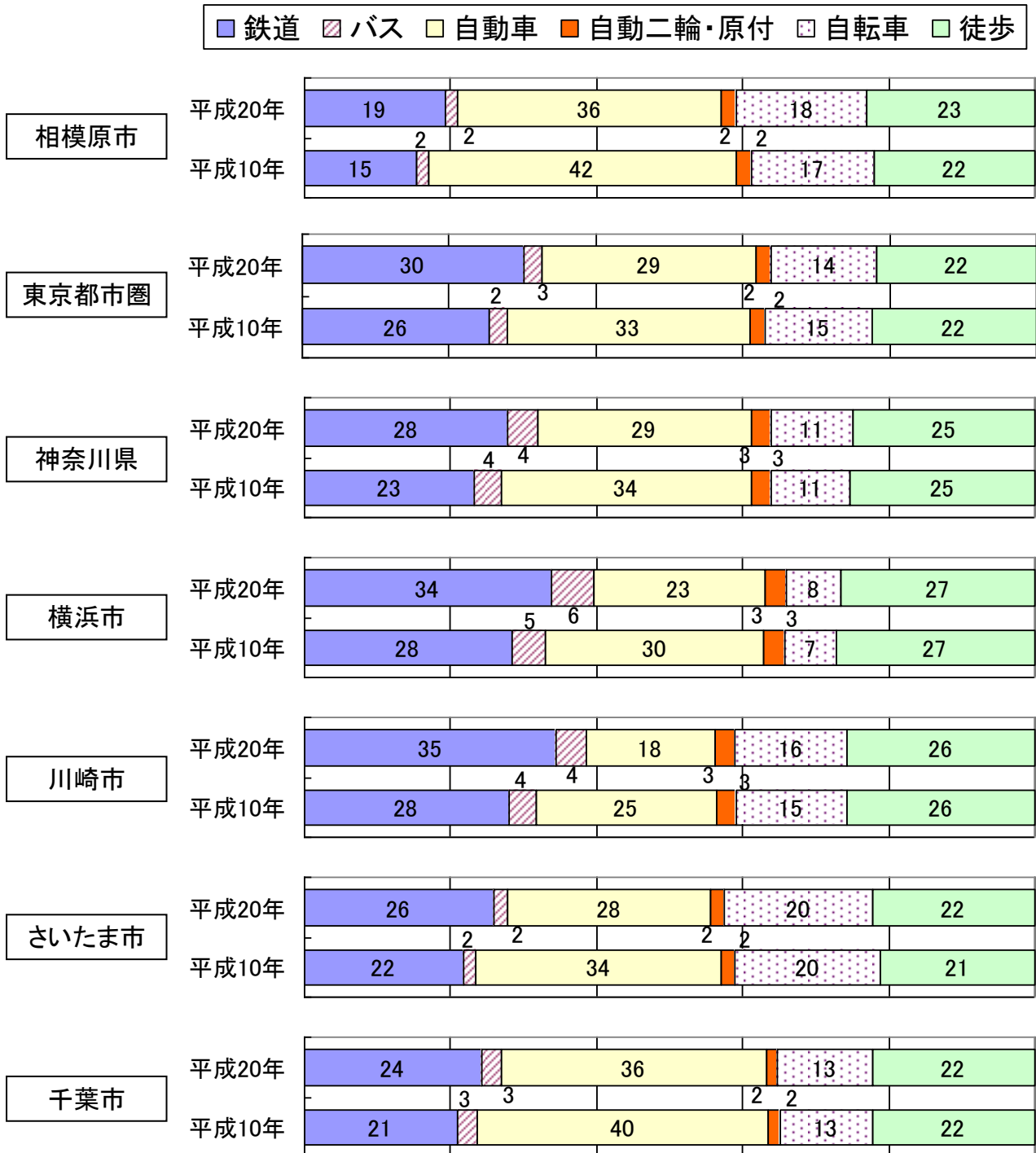


図 7.4 全目的種類・全代表交通手段の近隣都市間流動図（平成 20 年、平成 10 年）

b. 代表交通手段構成の比較

平成 20 年と平成 10 年のパーソントリップ調査結果を比較すると、相模原市では自動車利用が 6 ポイント減少しており、鉄道利用が 4 ポイント、自転車利用が 1 ポイント、徒歩が 1 ポイントの増加となっています。昭和 63 年から平成 10 年にかけて自動車利用の拡大が進んでいましたが（過年度報告書より）、平成 20 年では減少傾向に転じています。この傾向は東京都市圏や他政令市においても概ね同様ですが、徒歩については他に比べて増加傾向となっています。



出典：パーソントリップ調査データ

図 7.5 代表交通手段構成の比較

下表は代表交通手段構成をゾーンごとに示したものです。これをみると、バスは全体的に割合が低く、最も割合が高いゾーンでも5.5%（藤野南部）となっています。また、自動車利用の割合が高いゾーンをみると、青野原・青根、小倉・葉山島など緑区にあたるゾーンが多くなっています。

表 7.1 ゾーンごとの代表交通手段構成

ゾーン名	鉄道	バス	自動車	自動二輪 ・原付	自転車	徒歩
上鶴間本町	27.3%	1.6%	22.0%	2.2%	18.2%	28.6%
上鶴間	23.9%	0.5%	20.0%	1.4%	21.4%	32.8%
東林間・相南	28.2%	0.6%	18.0%	1.9%	24.2%	27.0%
南台・御園	23.9%	2.0%	20.7%	1.1%	20.9%	31.4%
相模大野	31.6%	2.3%	19.7%	1.5%	16.8%	28.1%
文京・若松	32.7%	2.6%	17.0%	1.6%	21.3%	24.8%
東大沼・西大沼	21.2%	0.8%	31.8%	2.5%	24.0%	19.7%
大野台	18.5%	1.5%	33.1%	2.7%	21.1%	23.1%
共和・弥栄	17.6%	0.7%	28.3%	1.0%	20.6%	31.9%
相生・矢部	16.5%	1.1%	31.2%	2.6%	24.6%	24.1%
古淵・東淵野辺	18.5%	1.1%	31.3%	1.4%	19.7%	28.0%
淵野辺・淵野辺本町	33.7%	1.1%	23.8%	1.3%	17.0%	23.0%
上矢部	22.1%	0.7%	40.7%	1.5%	15.7%	19.3%
相模台	20.0%	1.1%	25.3%	1.7%	26.4%	25.5%
相武台	23.0%	0.4%	23.5%	2.9%	21.6%	28.7%
新磯野	17.0%	1.6%	31.1%	2.8%	19.8%	27.7%
新戸・磯部	18.9%	0.7%	43.8%	4.4%	9.6%	22.6%
下溝・当麻	15.6%	0.6%	51.8%	3.0%	10.4%	18.6%
北里・麻溝台	18.3%	5.0%	47.4%	3.5%	16.5%	9.3%
中央・相模原	17.8%	2.1%	37.1%	1.6%	20.2%	21.2%
小山・清新	15.1%	0.5%	27.4%	1.7%	23.8%	31.5%
東橋本・宮下	21.7%	0.9%	34.2%	2.0%	19.9%	21.2%
橋本	22.6%	3.9%	29.5%	2.0%	12.9%	29.2%
西橋本・二本松	18.1%	1.7%	36.5%	2.3%	18.4%	23.1%
南橋本	28.0%	1.0%	30.7%	2.3%	18.6%	19.3%
陽光台・光が丘	12.6%	2.2%	37.5%	2.1%	21.8%	23.8%
星が丘	11.1%	2.2%	38.2%	1.3%	27.8%	19.4%
横山	9.5%	1.6%	38.3%	1.7%	26.1%	22.7%
上溝	12.0%	0.6%	43.2%	2.6%	19.5%	22.2%
田名	8.8%	1.2%	55.5%	5.1%	14.1%	15.2%
大沢	11.7%	1.3%	44.2%	2.1%	11.2%	29.6%
下九沢	15.0%	1.2%	45.2%	2.1%	14.5%	21.9%
城山北部	11.7%	3.2%	55.0%	2.4%	13.0%	14.6%
小倉・葉山島	12.3%	4.2%	75.9%	1.4%	5.6%	0.7%
中野・三ヶ木	6.2%	4.2%	62.0%	1.9%	4.8%	21.0%
串川	6.5%	1.9%	67.5%	2.6%	1.0%	20.6%
青野原・青根	6.7%	0.9%	78.4%	3.8%	1.7%	8.4%
相模湖北部	19.6%	2.0%	62.6%	0.2%	0.4%	15.2%
相模湖南部	22.6%	1.5%	53.6%	2.9%	0.4%	18.9%
藤野北部	16.6%	2.7%	68.7%	1.1%	0.9%	10.0%
藤野南部	18.0%	5.5%	60.1%	1.3%	0.0%	15.2%

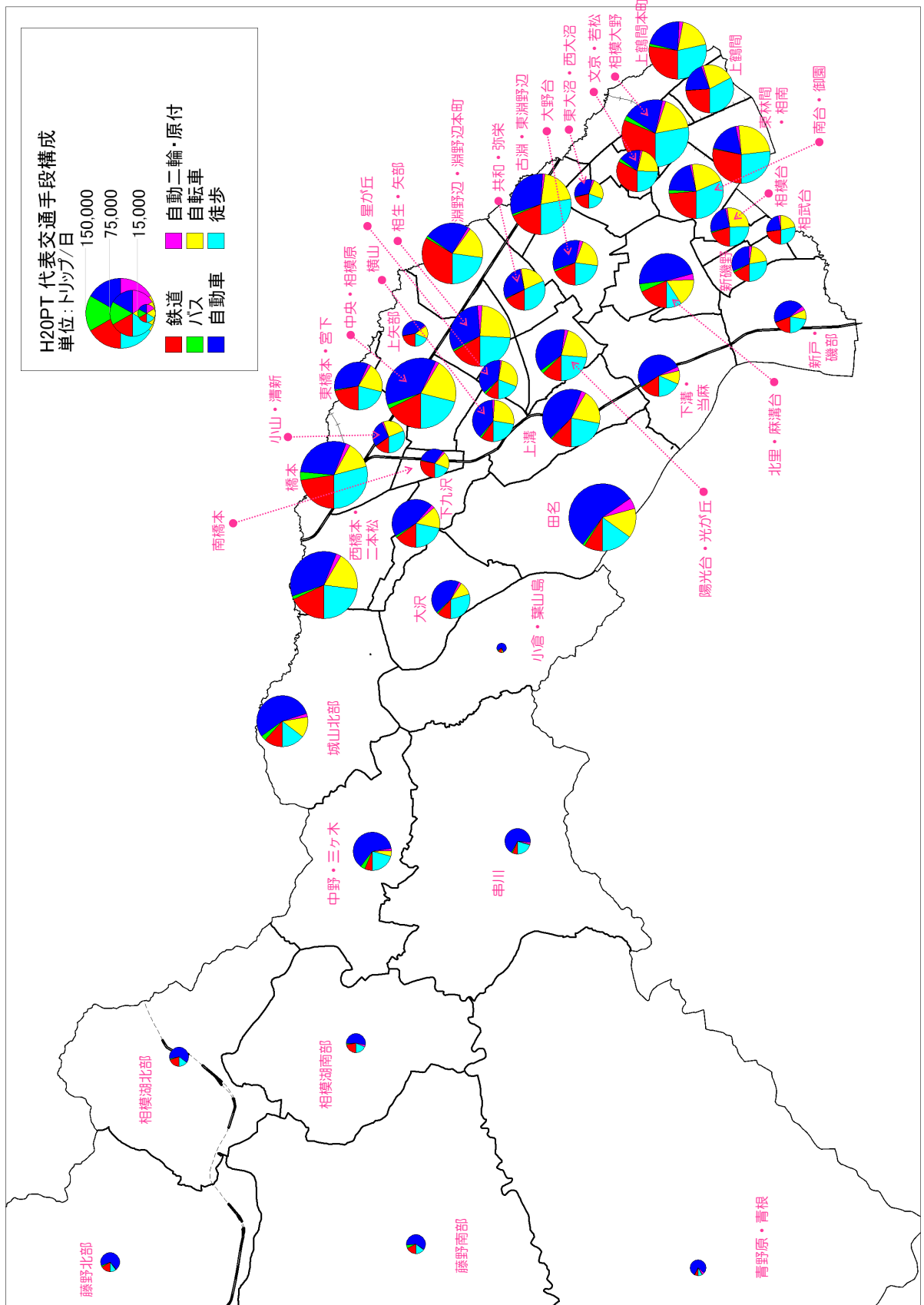


図 7.6 代表交通手段構成の状況（平成 20 年パーソントリップ調査）

c. 端末交通手段構成

本市の端末交通手段構成をみると、全体的に徒歩が多い状況です。特に鉄道駅が近いゾーンでは徒歩が多く、鉄道駅より離れるにつれて自転車利用が多くなり、さらに離れるとバスや自動車の利用が増加するといった傾向がみられます。

また平成 20 年と平成 10 年のパーソントリップ調査結果を比較すると（表 7.3）、いずれの年齢区分においても徒歩の割合が増えています。

表 7.2 ゾーンごとの端末交通手段構成

ゾーン名	バス	自動車	自動二輪	自転車	徒歩
上鶴間本町	6.0%	3.5%	1.9%	22.6%	66.0%
上鶴間	0.2%	4.3%	0.8%	16.5%	78.2%
東林間・相南	0.0%	1.2%	0.2%	13.7%	84.9%
南台・御園	13.4%	3.0%	0.4%	27.7%	55.5%
相模大野	0.4%	0.6%	0.1%	2.4%	96.5%
文京・若松	8.2%	1.0%	0.4%	19.0%	71.5%
東大沼・西大沼	12.9%	6.7%	0.7%	47.8%	31.9%
大野台	9.9%	8.2%	0.8%	30.5%	50.6%
共和・弥栄	6.9%	5.3%	0.0%	22.7%	65.1%
相生・矢部	7.8%	2.2%	0.0%	9.1%	81.0%
古淵・東淵野辺	4.8%	2.0%	0.9%	7.8%	84.5%
淵野辺・淵野辺本町	0.9%	2.9%	0.3%	9.0%	86.9%
上矢部	3.7%	5.5%	1.5%	31.4%	57.9%
相模台	5.1%	1.8%	0.6%	28.2%	64.3%
相武台	9.1%	1.7%	0.4%	13.5%	75.3%
新磯野	12.8%	5.4%	1.2%	42.5%	38.1%
新戸・磯部	26.8%	16.0%	3.6%	13.3%	40.4%
下溝・当麻	0.6%	3.7%	2.9%	12.3%	80.5%
北里・麻溝台	52.1%	7.8%	2.3%	32.7%	5.0%
中央・相模原	3.9%	2.9%	0.0%	9.1%	84.1%
小山・清新	0.0%	4.4%	0.0%	39.9%	55.7%
東橋本・宮下	5.9%	4.6%	2.2%	30.1%	57.2%
橋本	0.5%	1.0%	0.0%	1.8%	96.7%
西橋本・二本松	10.6%	5.8%	1.8%	22.1%	59.7%
南橋本	0.6%	1.9%	1.1%	7.4%	89.0%
陽光台・光が丘	29.5%	16.2%	4.3%	37.5%	12.5%
星が丘	16.5%	9.2%	3.6%	29.0%	41.7%
横山	21.2%	7.7%	7.5%	31.9%	31.7%
上溝	3.0%	4.7%	2.3%	14.8%	75.2%
田名	23.2%	49.6%	7.8%	13.2%	6.3%
大沢	44.9%	22.1%	7.2%	19.2%	6.6%
下九沢	21.7%	7.5%	2.8%	24.6%	43.4%
城山北部	45.3%	22.9%	2.4%	23.4%	5.9%
小倉・葉山島	0.0%	60.5%	0.0%	39.5%	0.0%
中野・三ヶ木	69.4%	22.8%	3.2%	0.0%	4.5%
串川	47.4%	48.0%	4.7%	0.0%	0.0%
青野原・青根	59.0%	41.0%	0.0%	0.0%	0.0%
相模湖北部	24.7%	12.8%	7.5%	0.0%	55.0%
相模湖南部	56.1%	33.3%	10.7%	0.0%	0.0%
藤野北部	3.1%	43.4%	0.0%	0.0%	53.5%
藤野南部	8.9%	44.9%	7.5%	0.0%	38.6%

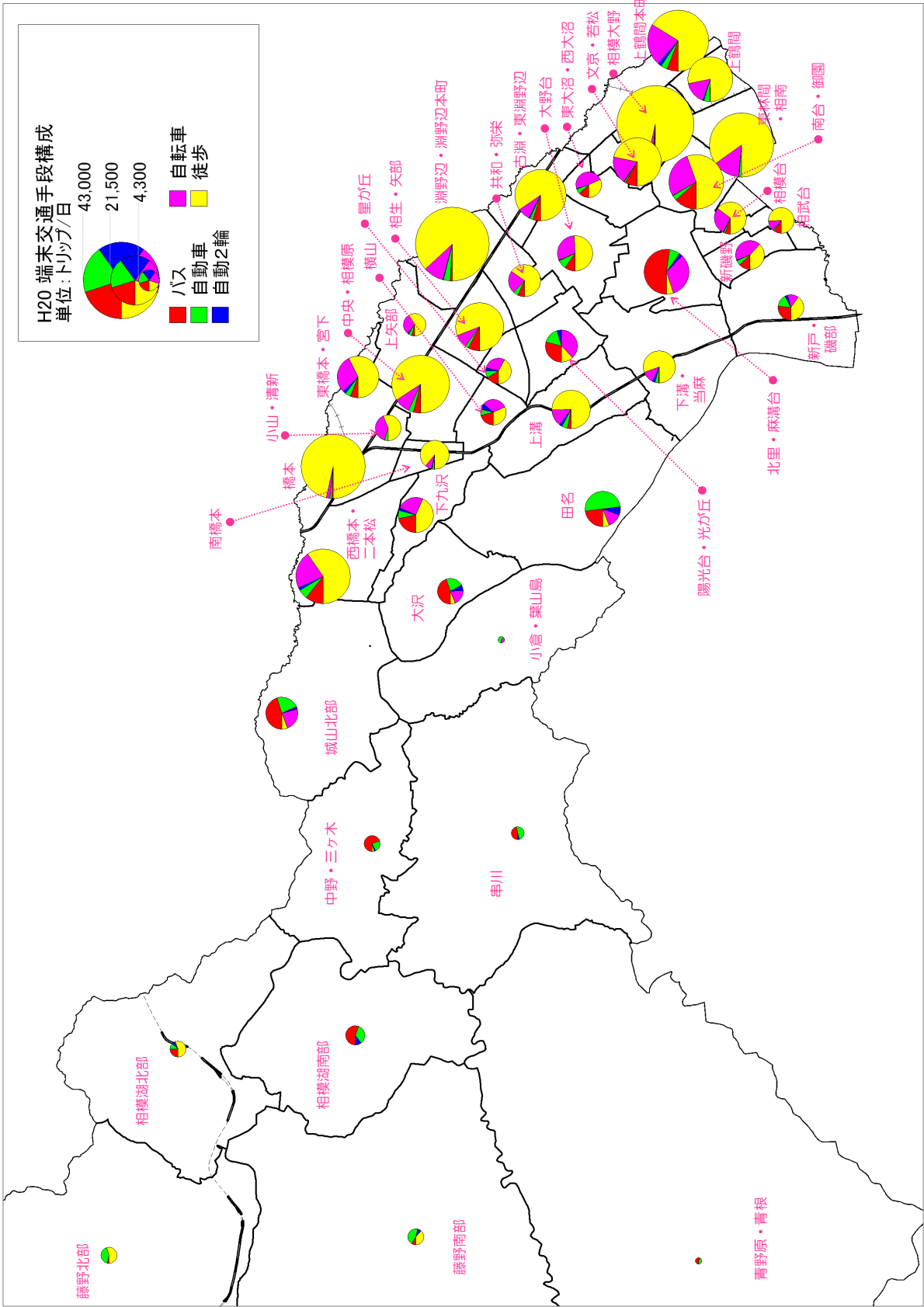


図 7.7 端末交通手段の状況（平成 20 年パーソントリップ調査）

表 7.3 年齢区別の端末交通手段構成（平成 20 年および平成 10 年パーソントリップ調査）
平成 20 年

年齢区分 \ 鉄道端末交通手段	バス	自動車	自動二輪	自転車	徒歩	合計
年少人口	8.0	8.7	0.0	6.6	76.7	100
生産年齢人口	9.5	6.2	1.6	17.6	65.1	100
高齢人口	17.3	7.3	0.3	8.5	66.6	100
年齢計	10.1	6.3	1.4	16.7	65.5	100

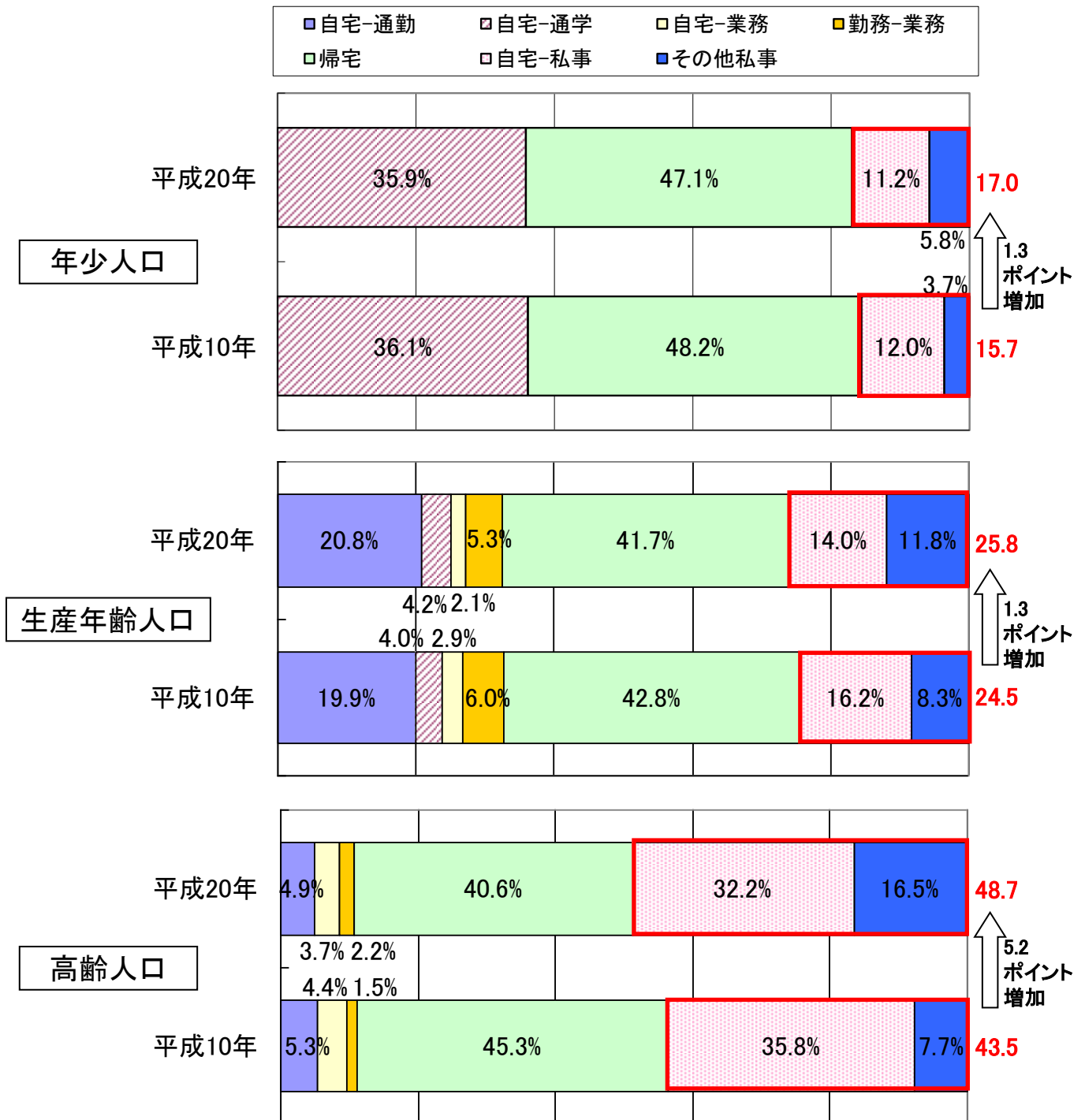
平成 10 年

年齢区分 \ 鉄道端末交通手段	バス	自動車	自動二輪	自転車	徒歩	合計
年少人口	4.5	14.6	0.0	12.4	68.5	100
生産年齢人口	13.1	7.6	2.4	19.4	57.5	100
高齢人口	20.8	4.8	0.4	12.3	61.7	100
年齢計	13.2	7.6	2.3	19.0	57.9	100

d. 年齢区分別目的種類構成の比較

年齢区分別の目的種類構成を比較すると、私事およびその他私事の合計はいずれの年齢区分においても増加しています。特に、高齢人口における増加が他の年齢区分に比べ大きくなっています。

また、帰宅を除く目的種類構成を年齢区分別にみると、年少人口では通学目的、生産年齢人口では通勤目的が最も割合が高く、高齢人口で私事目的が最も割合が高い状況です。



出典：パーソントリップ調査データ

図 7.8 目的種類構成（平成20年パーソントリップ調査）

e. 年齢区分別トリップ数の推移

平成 20 年と平成 10 年のパーソントリップ調査結果より、年齢区分別計画基本ゾーン別の人口 1 人当りの日トリップの差分をみると、年少人口では相模湖地区、城山地区を除いたゾーンで若干の増加となっています。生産年齢人口については全体的に減少傾向となっています。

一方、非高齢人口に対して、高齢人口は増加となっている地区が多い状況です。藤野地区、麻溝台・新磯野地区では減少となっていますが、市内のほとんどのゾーンで増加となっており、市内における高齢者の移動が広範囲で活発化しています。

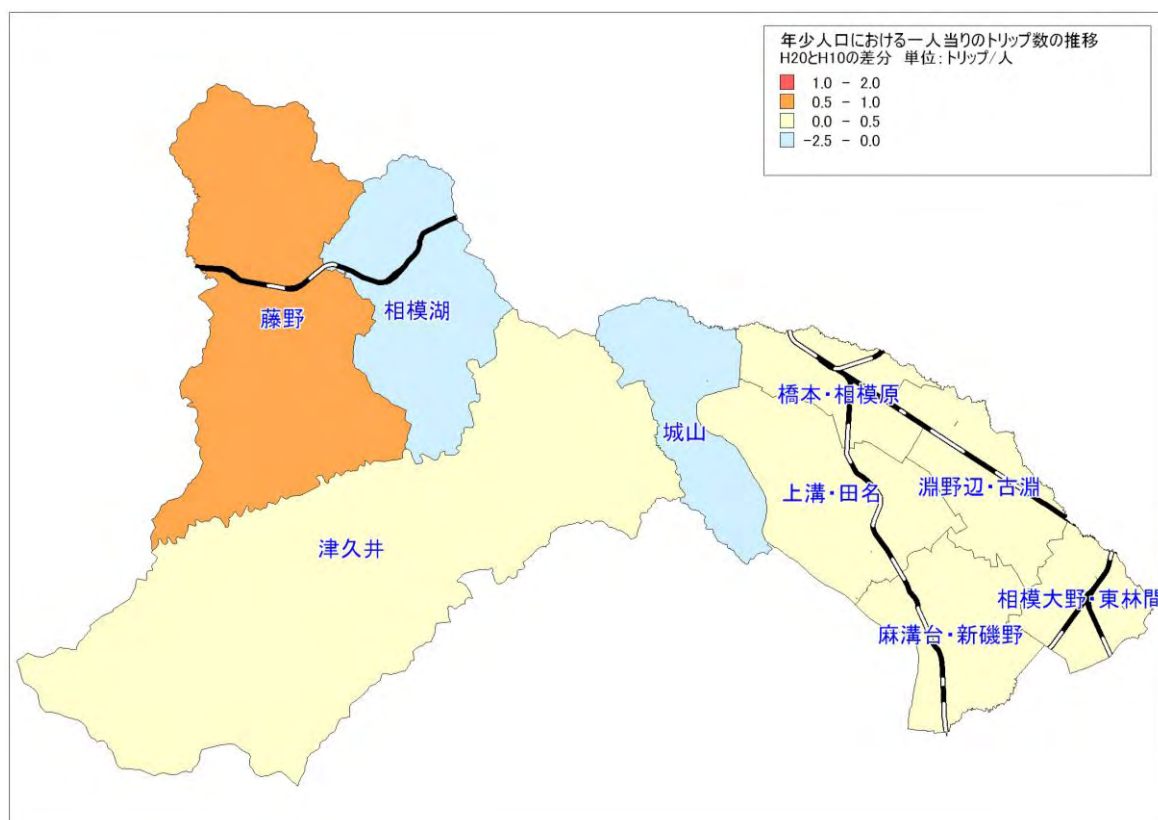


図 7.9 年少人口における日当たりトリップの推移

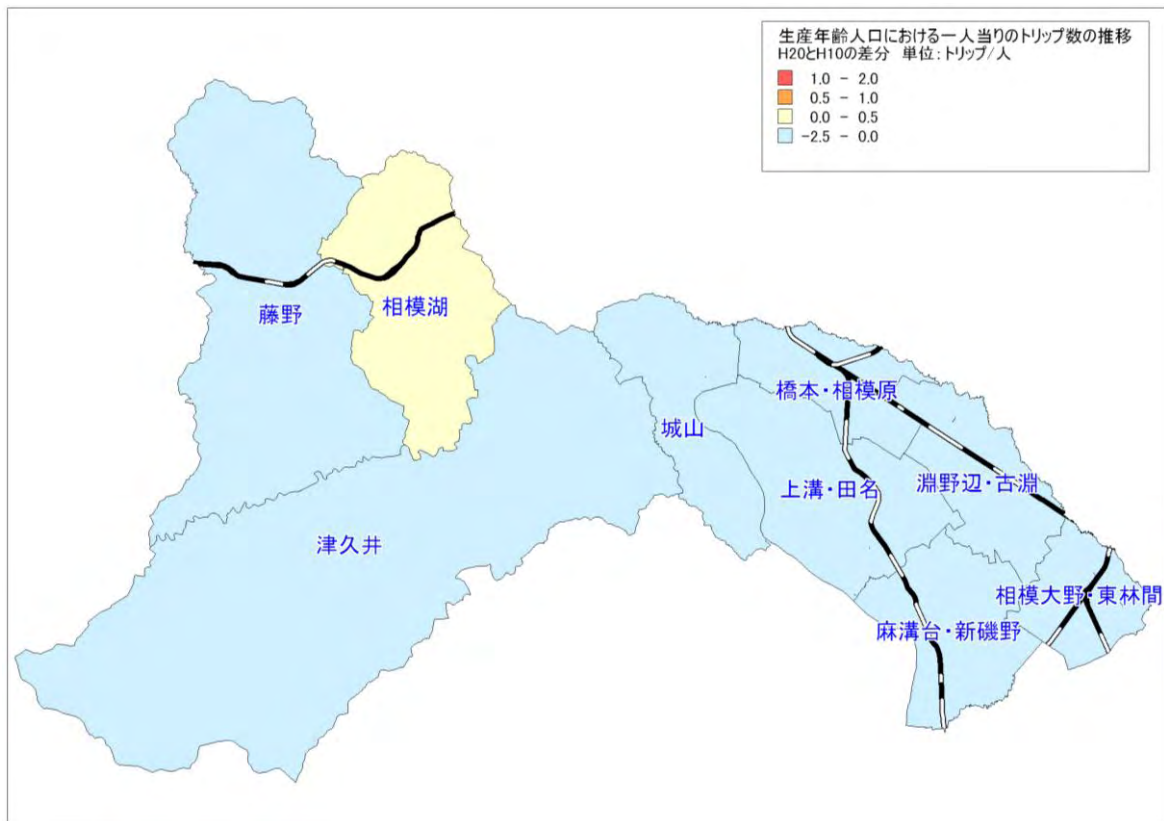


図 7.10 生産年齢人口における日当たりトリップの推移

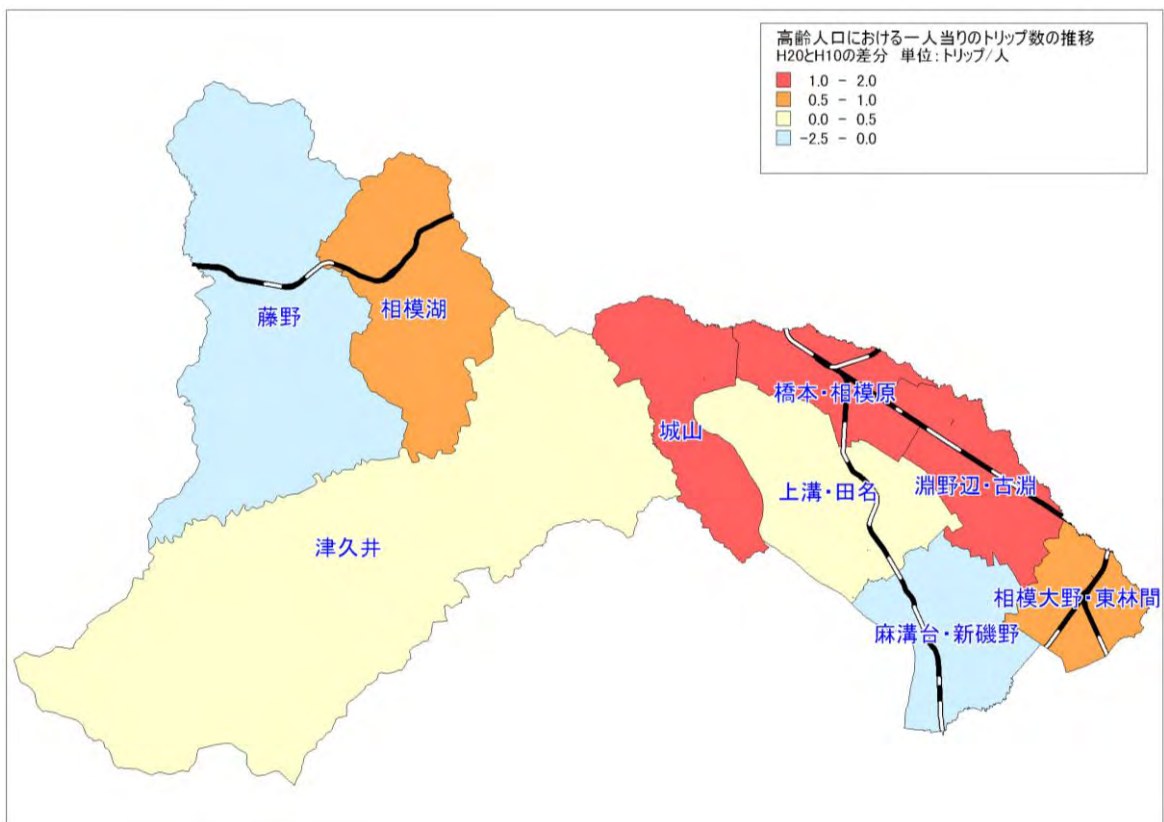


図 7.11 高齢人口における日当たりトリップの推移

② 交通手段別目的別の交通流動

a. バスにおける市内ゾーン間流動

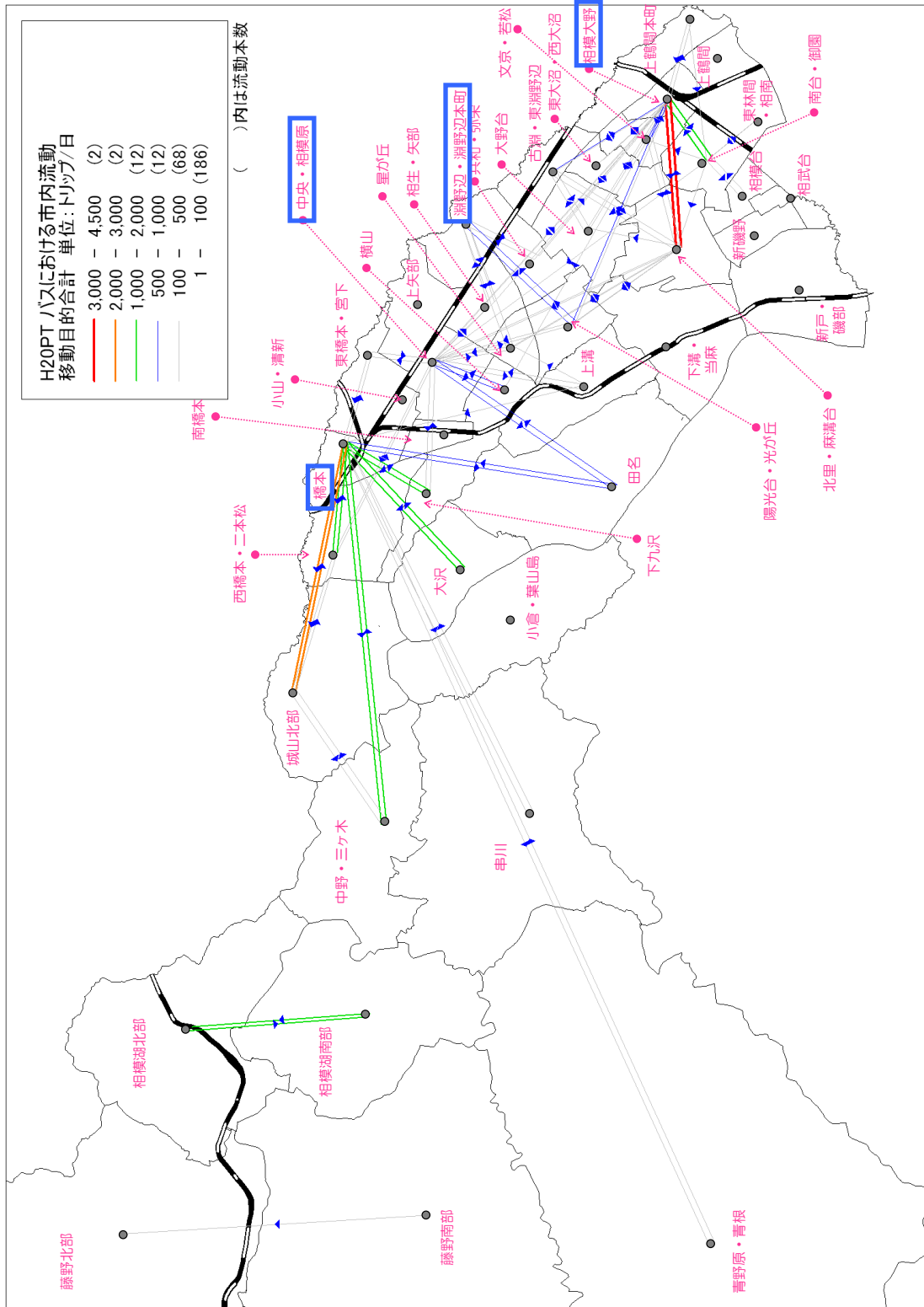
バスを使った市内ゾーン間流動の傾向は以下のとおりです。

- ・ 概ねの移動目的において、橋本、相模大野へ向かう流動が発生しています。
- ・ 概ねの移動目的において、城山北部と橋本間の流動、北里・麻溝台と相模大野間の流動が多くなっています。

また、移動目的別の流動を次ページ以降に示します。

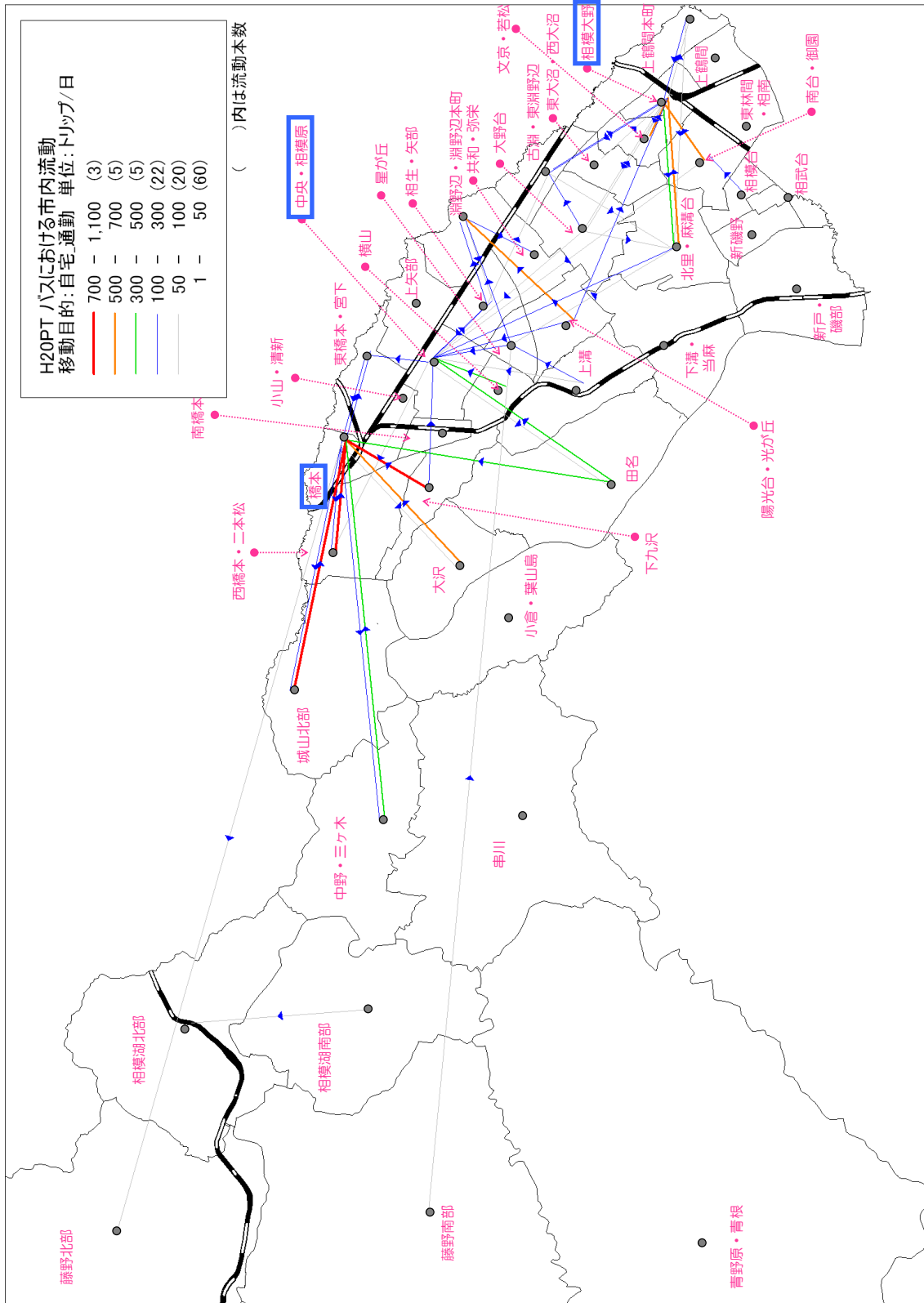
i. 全目的

橋本、中央・相模原、淵野辺・淵野辺本町、相模大野では流動の集中がみられます。
 これは、バス路線網の配置が影響しているものと考えられます。



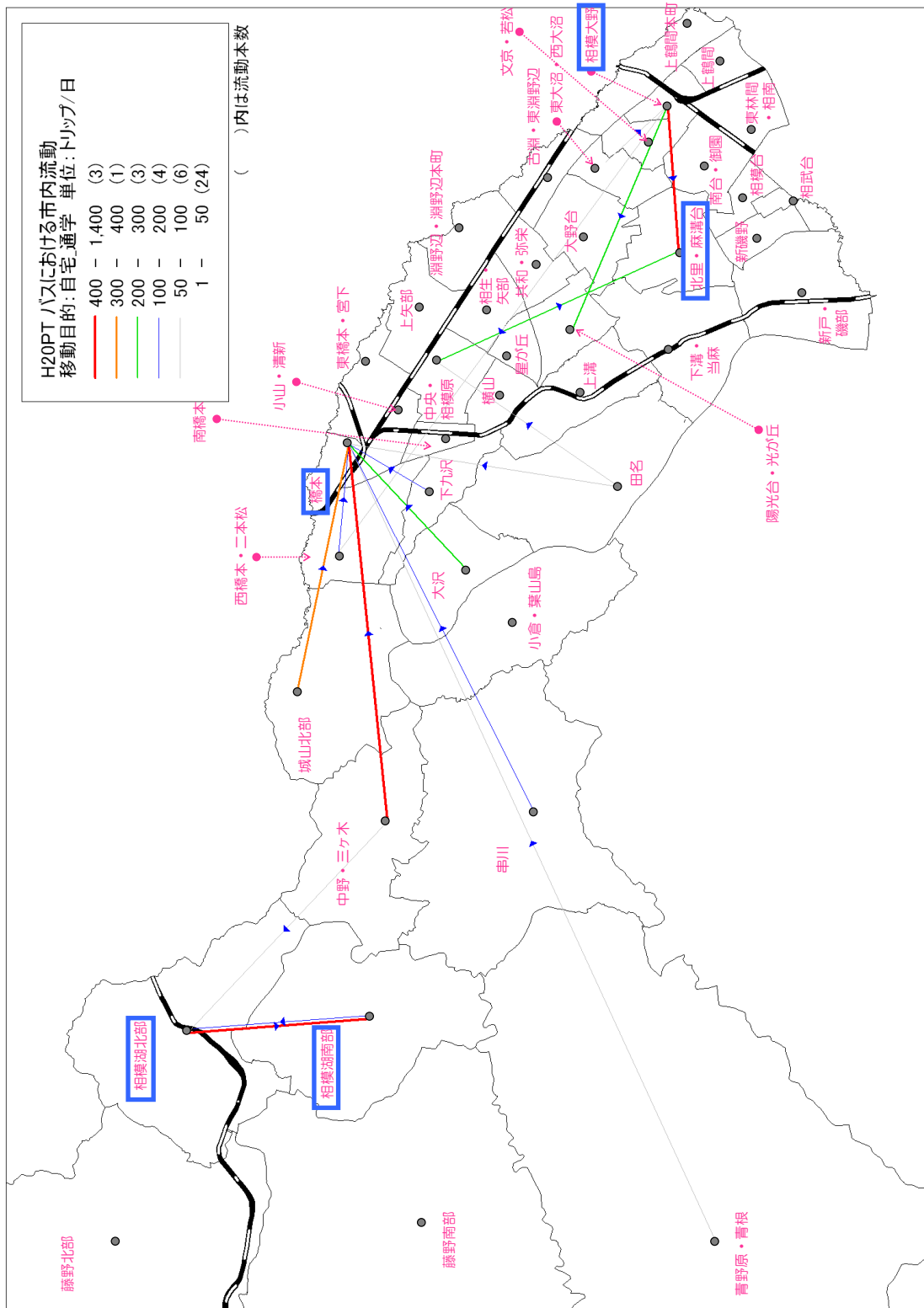
ii. 自宅ー通勤

橋本、中央・相模原、相模大野では各方面からの流動が集中しています。方向別にみると概ね緑区のゾーンから橋本に、中央区のゾーンから中央・相模原に、南区のゾーンから相模大野に集中する傾向がみられます。



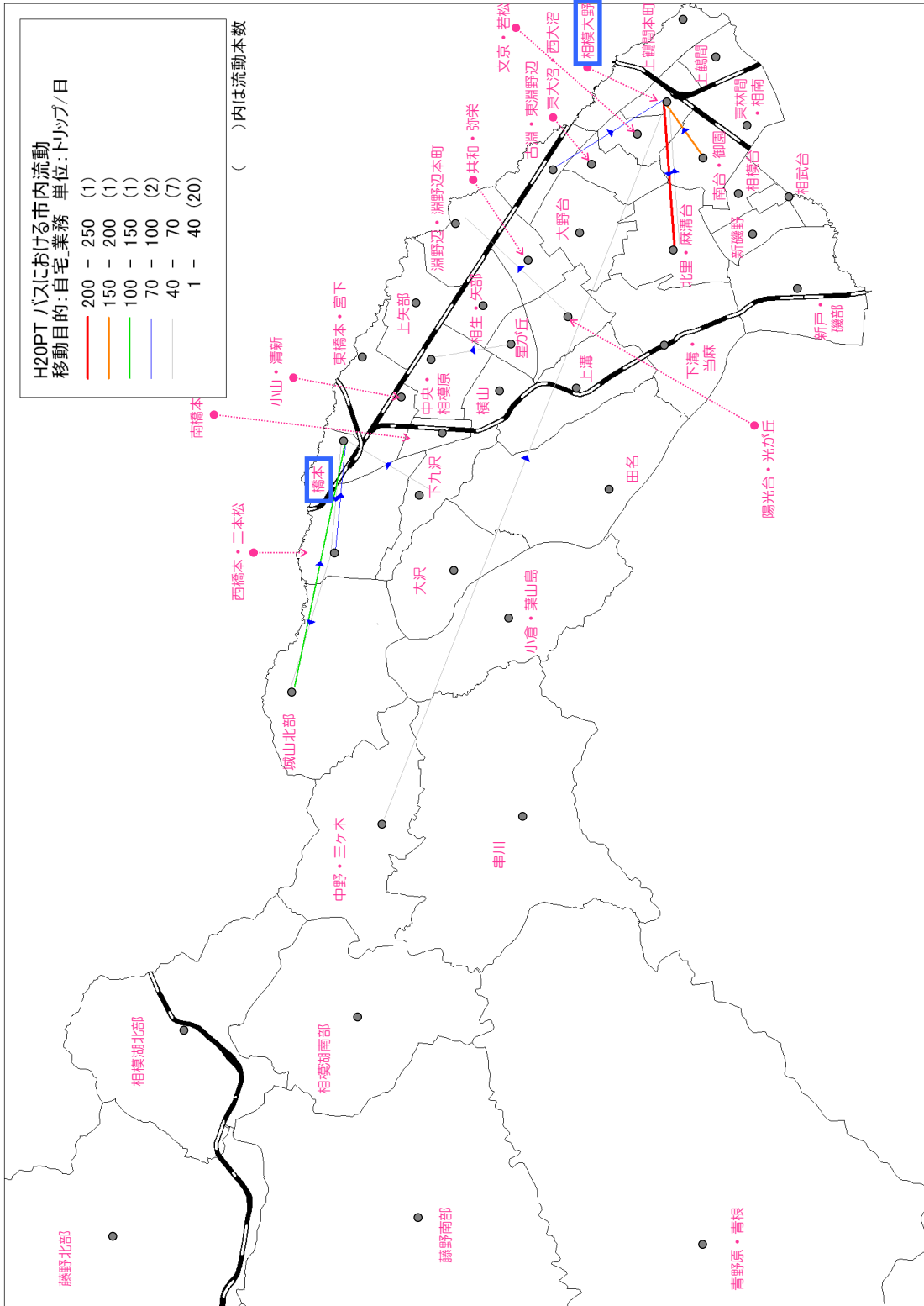
iii. 自宅一通勤

橋本では各方面からの流動が集中しています。また、相模湖北部から相模湖南部に、相模大野から北里・麻溝台に集中する流動が多い状況です。



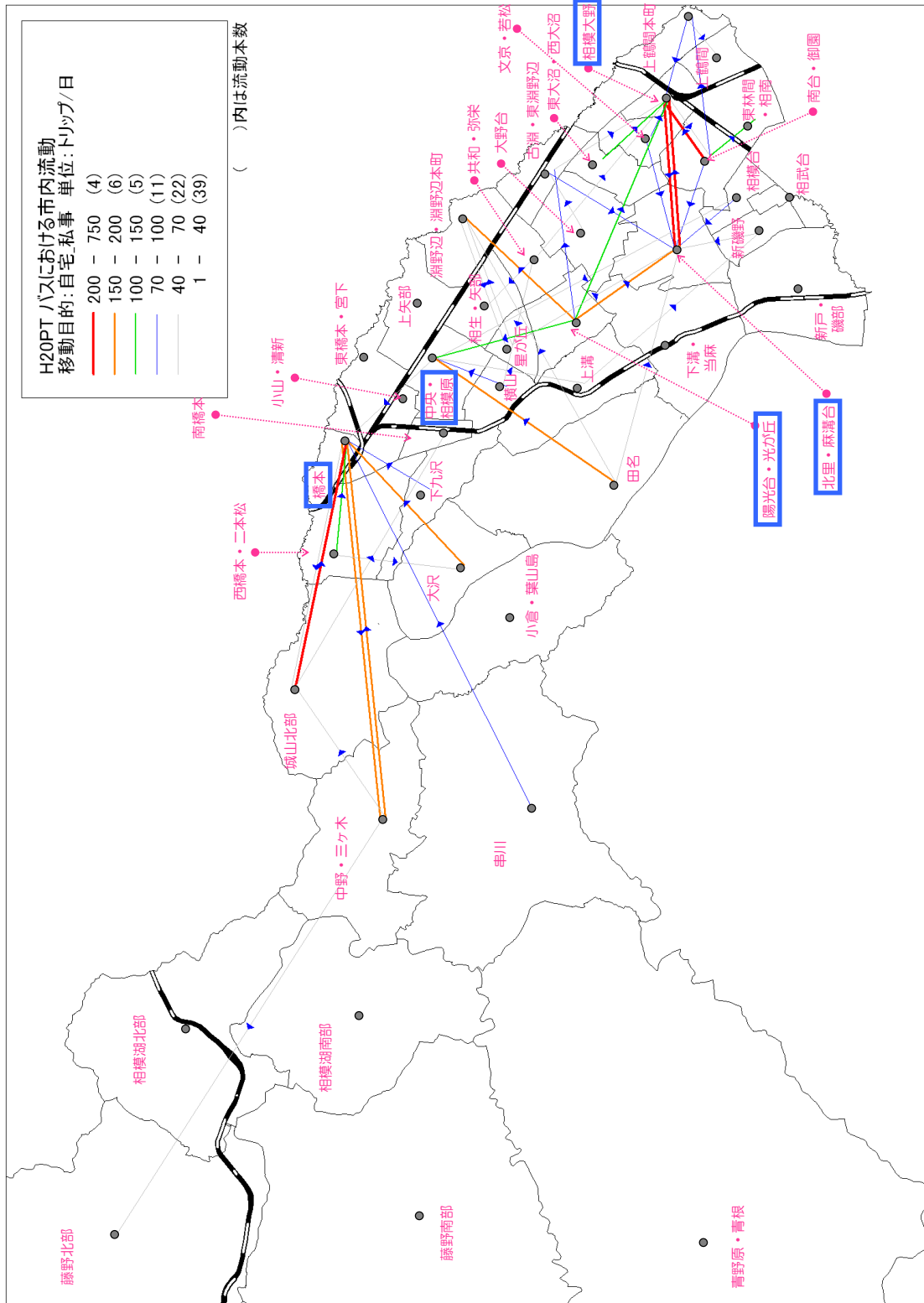
iv. 自宅－業務

橋本、相模大野では各方面からの流動が集中しています。通勤目的、通学目的と比べると、流動の本数・トリップ数ともに少ない傾向となっています。



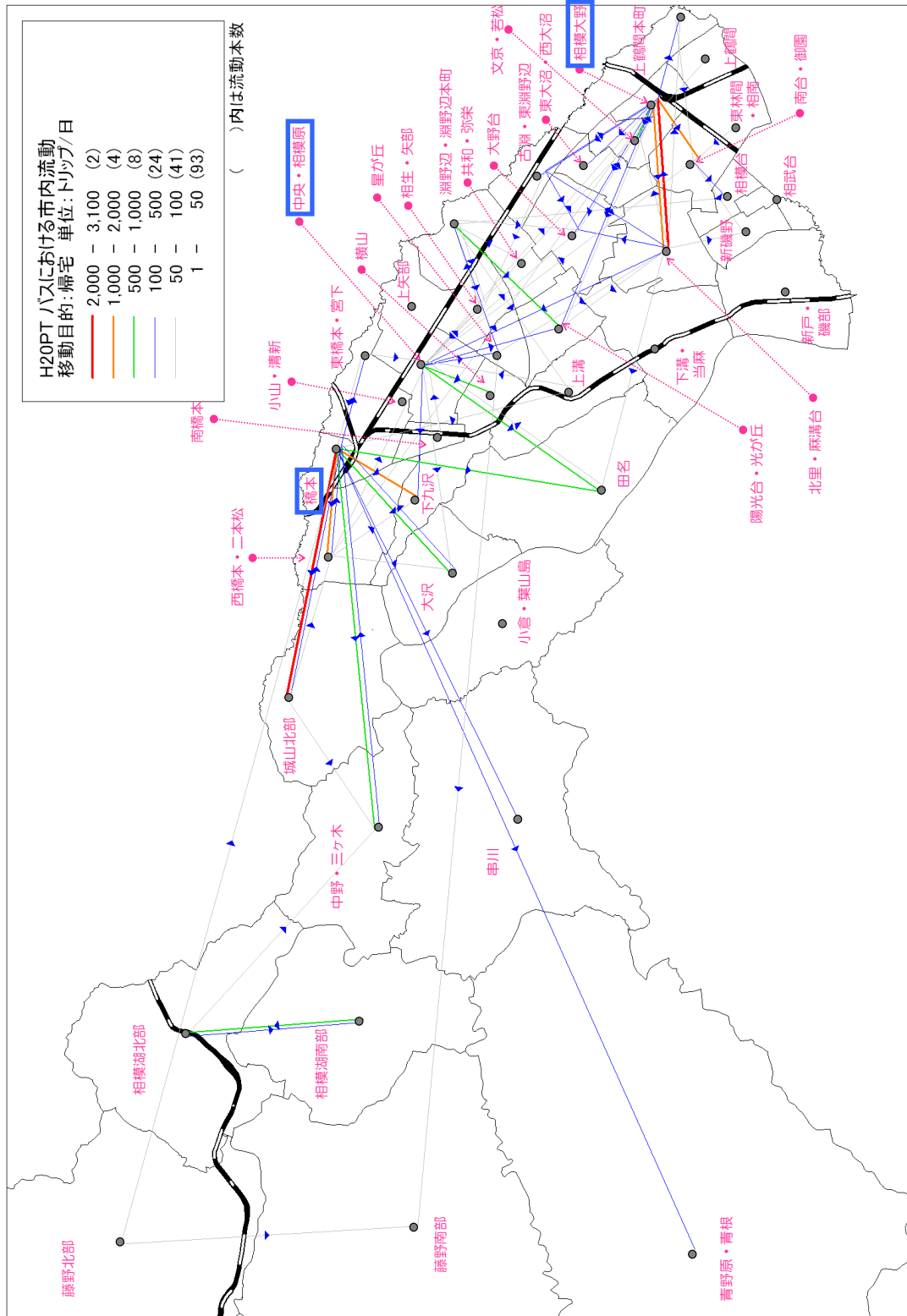
v. 自宅—私事

橋本、中央・相模原、北里・麻溝台、相模大野では各方面からの流動が集中しています。また、陽光台・光が丘では多方面への流動が発生しています。



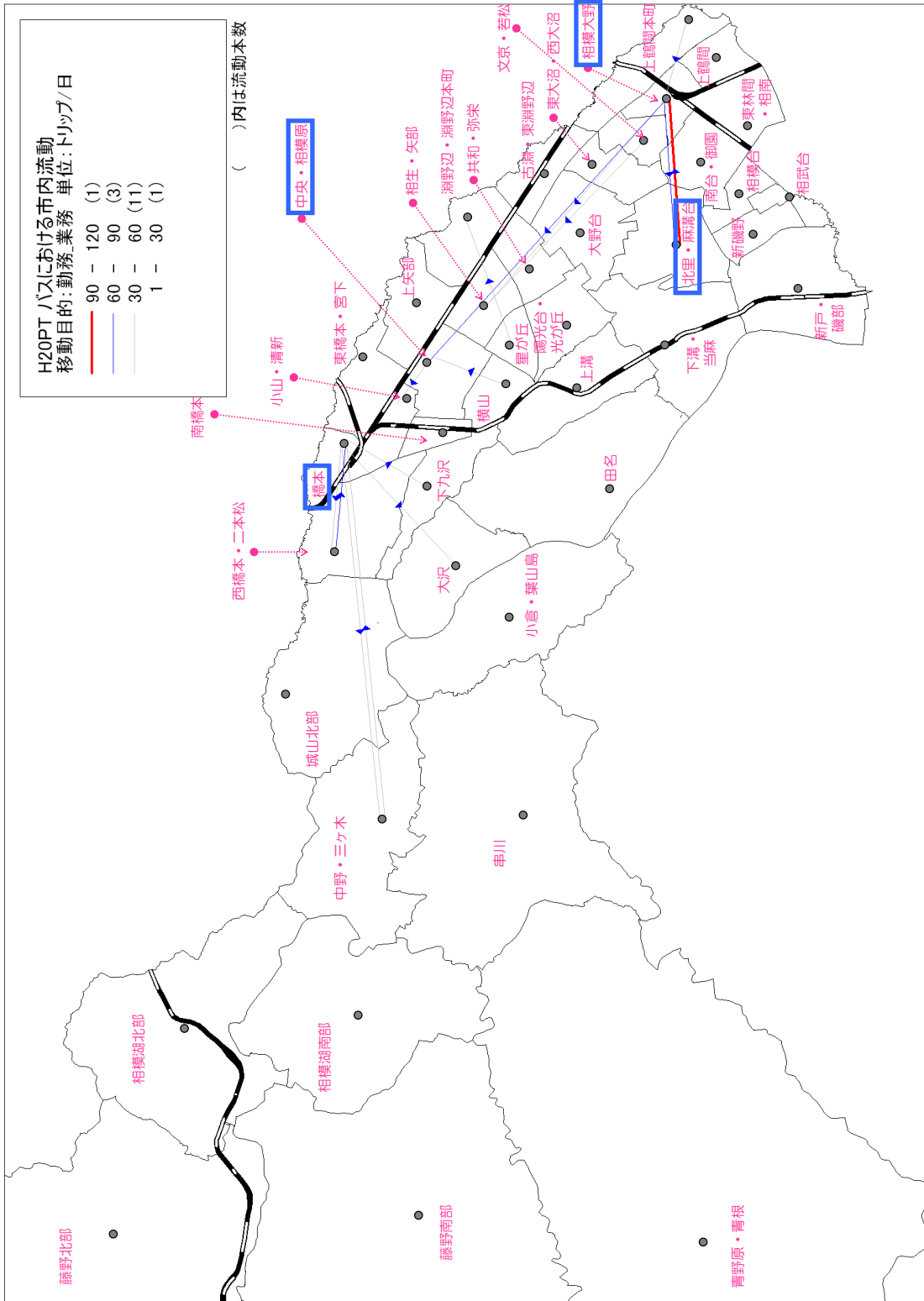
vi. 帰宅

橋本、中央・相模原、相模大野では流動の発生・集中が多く、橋本駅、相模原駅、相模大野駅といった各ゾーン内の鉄道駅の影響と考えられます。



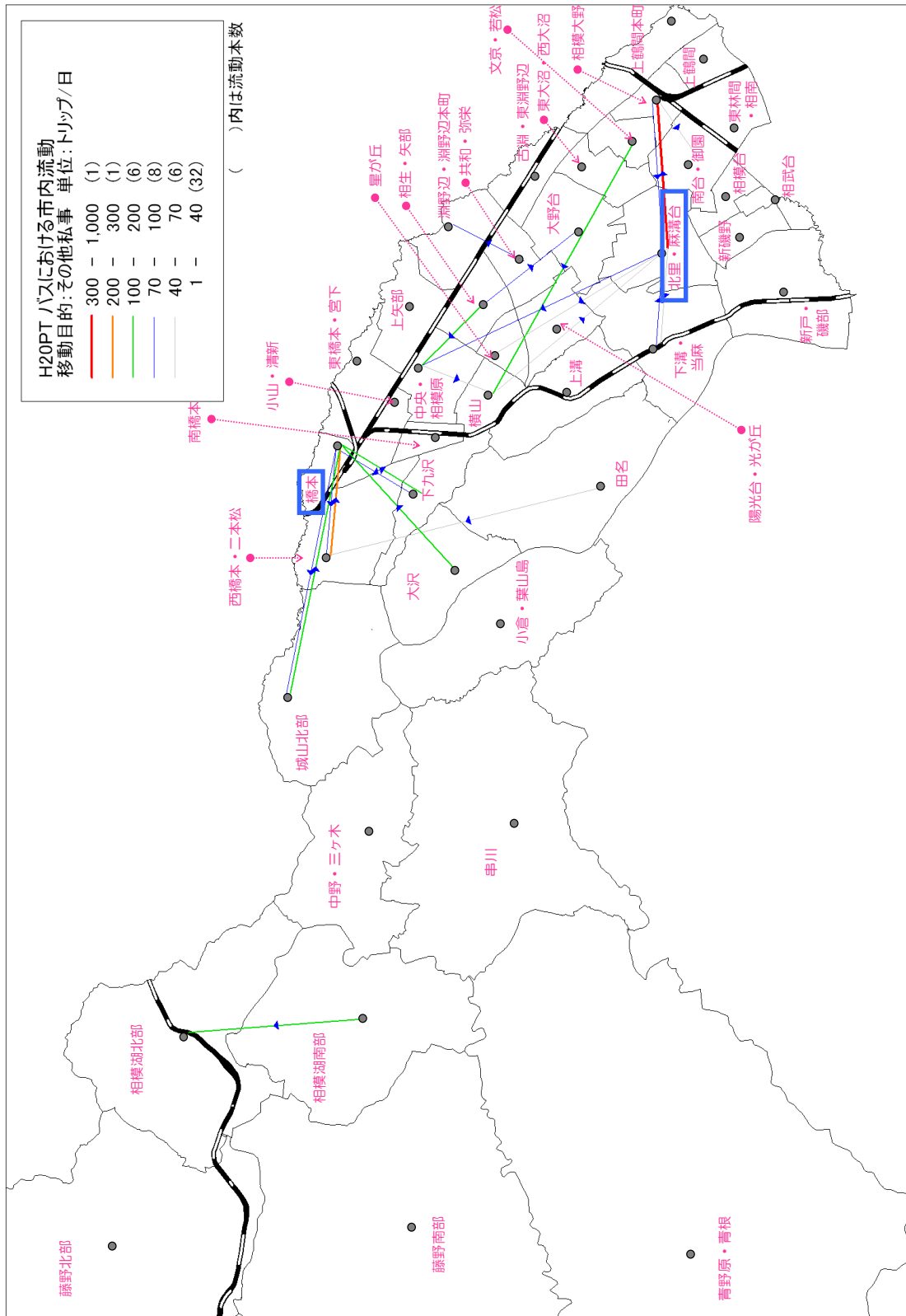
vii. 勤務—業務

橋本、中央・相模原では各方面からの流動が集中しています。また、北里・麻溝台から相模大野に集中する流動が多い状況です。



viii. その他私事

橋本では各方面からの流動が集中しています。また、北里・麻溝台から相模大野に集中する流動が多い状況です。



b. 自動車における市内ゾーン間流動

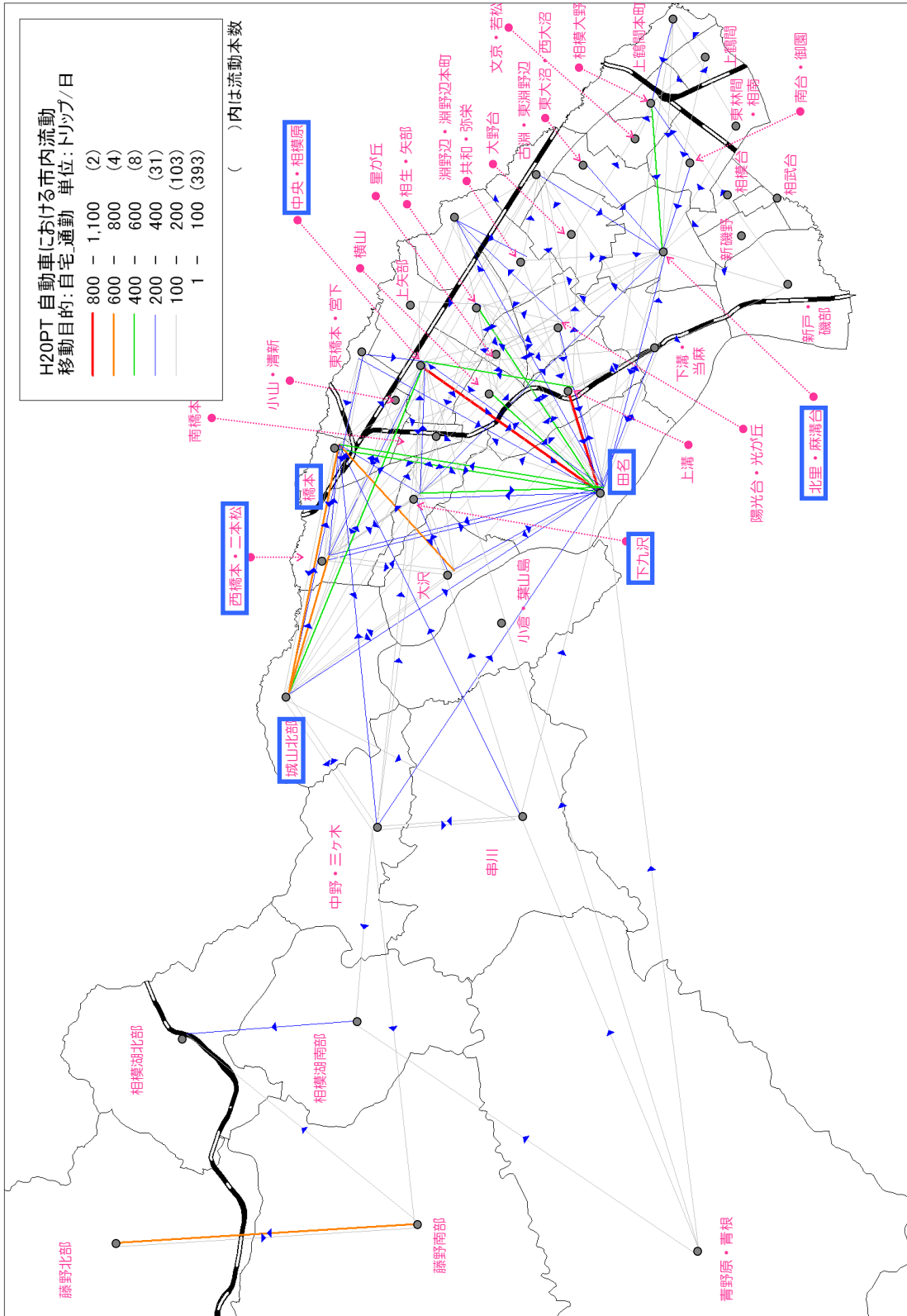
自動車を使った市内ゾーン間流動の傾向は以下のとおりです。

- ・バスに比べて市内流動が非常に多くなっています。
- ・概ねの移動目的において、田名の多方面に及ぶ発生・集中の流動がみられます。
- ・城山北部と橋本間の流動、田名と中央・相模原間の流動が比較的多くみられます。

また、移動目的別の流動を次ページ以降に示します。

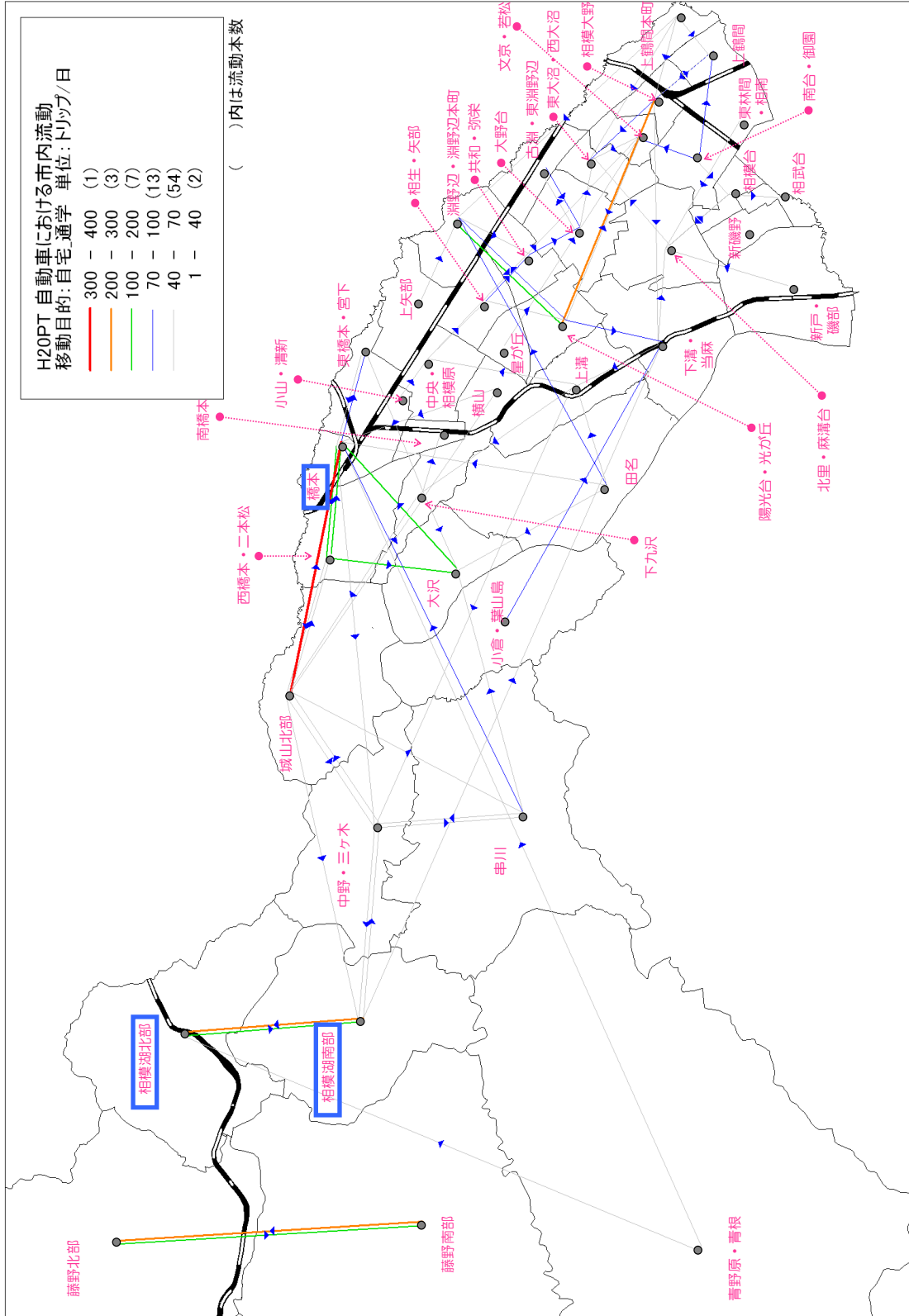
ii. 自宅一通勤

橋本、城山北部、西橋本・二本松、下九沢、中央・相模原、田名、北里・麻溝台では流動の発生・集中が多く、その中でも、田名での流動の発生・集中は他ゾーンと比べて特に多い状況です



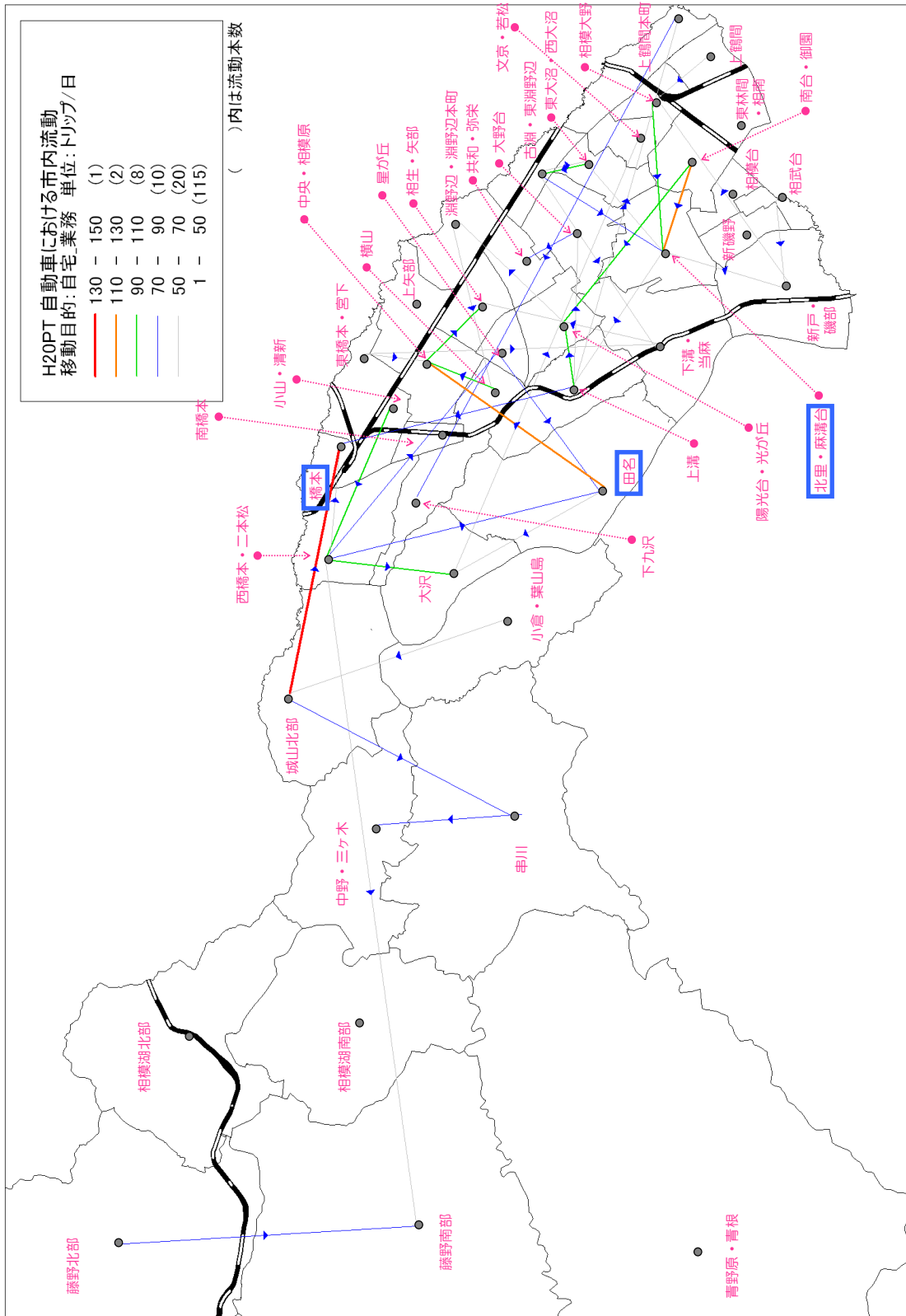
iii. 自宅ー通学

橋本では各方面からの流動が集中しています。また、相模湖南部から相模湖北部、藤野南部から藤野北部に集中する流動が多い状況です。



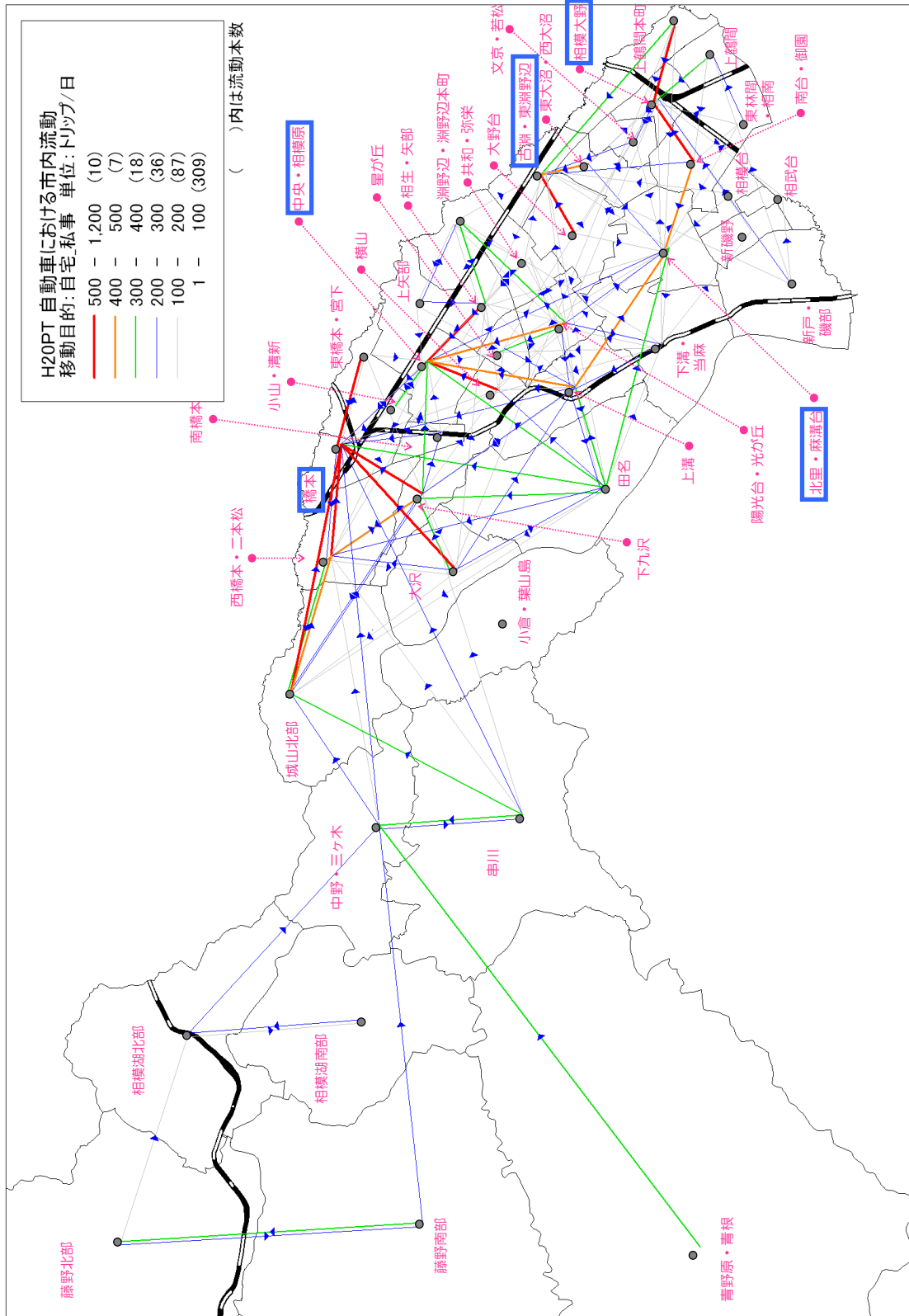
iv. 自宅－業務

橋本、北里・麻溝台では各方面からの流動が集中しており、田名では流動の発生・集中が多い状況です。また、バスの市内流動と比べて流動が多方面に及んでいます。



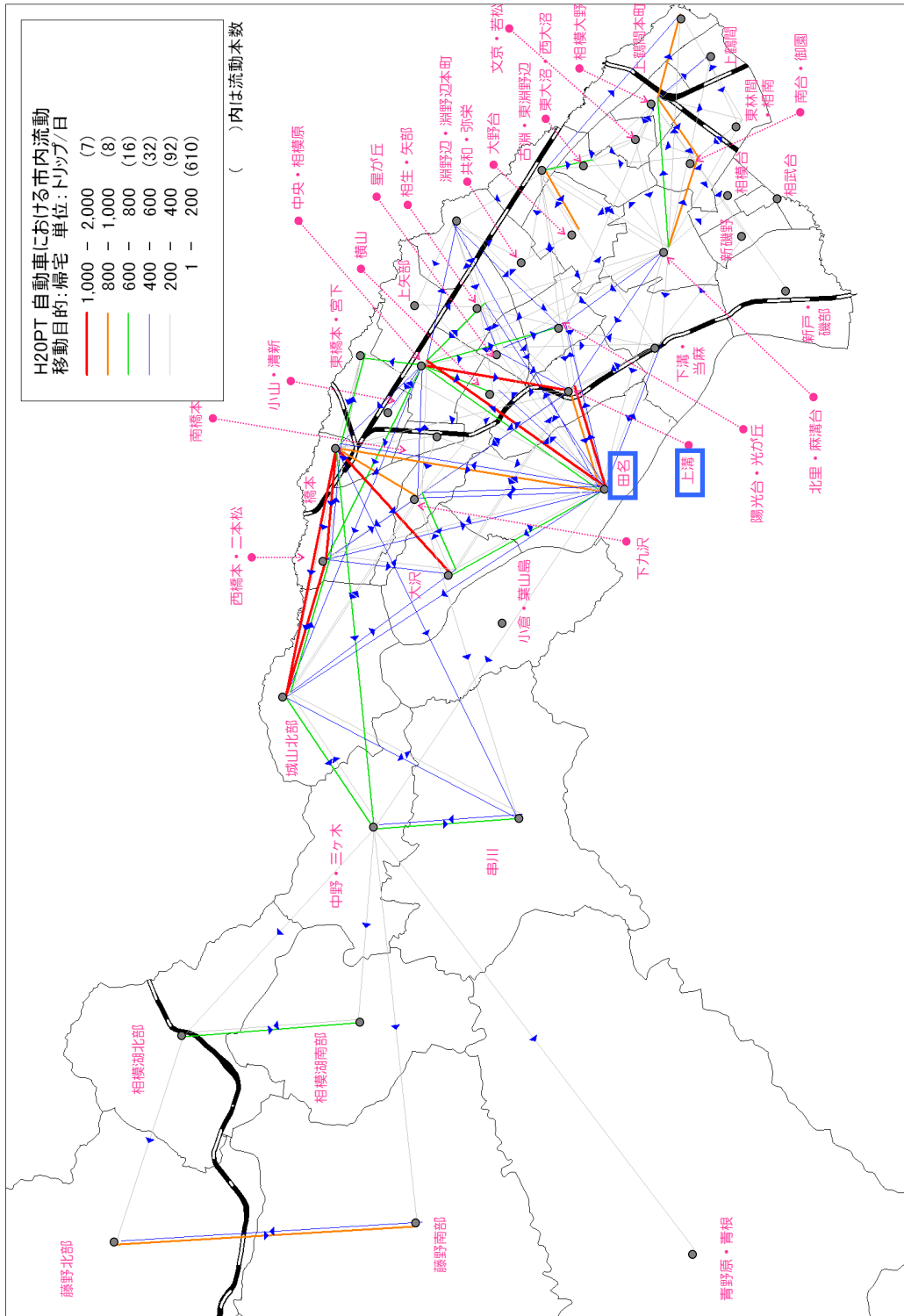
v. 自宅—私事

橋本、中央・相模原、北里・麻溝台、古淵・東淵野辺、相模大野では各方面からの流動が集中しています。また業務目的同様に、バスの市内流動と比べて流動が多方面に及んでいます。



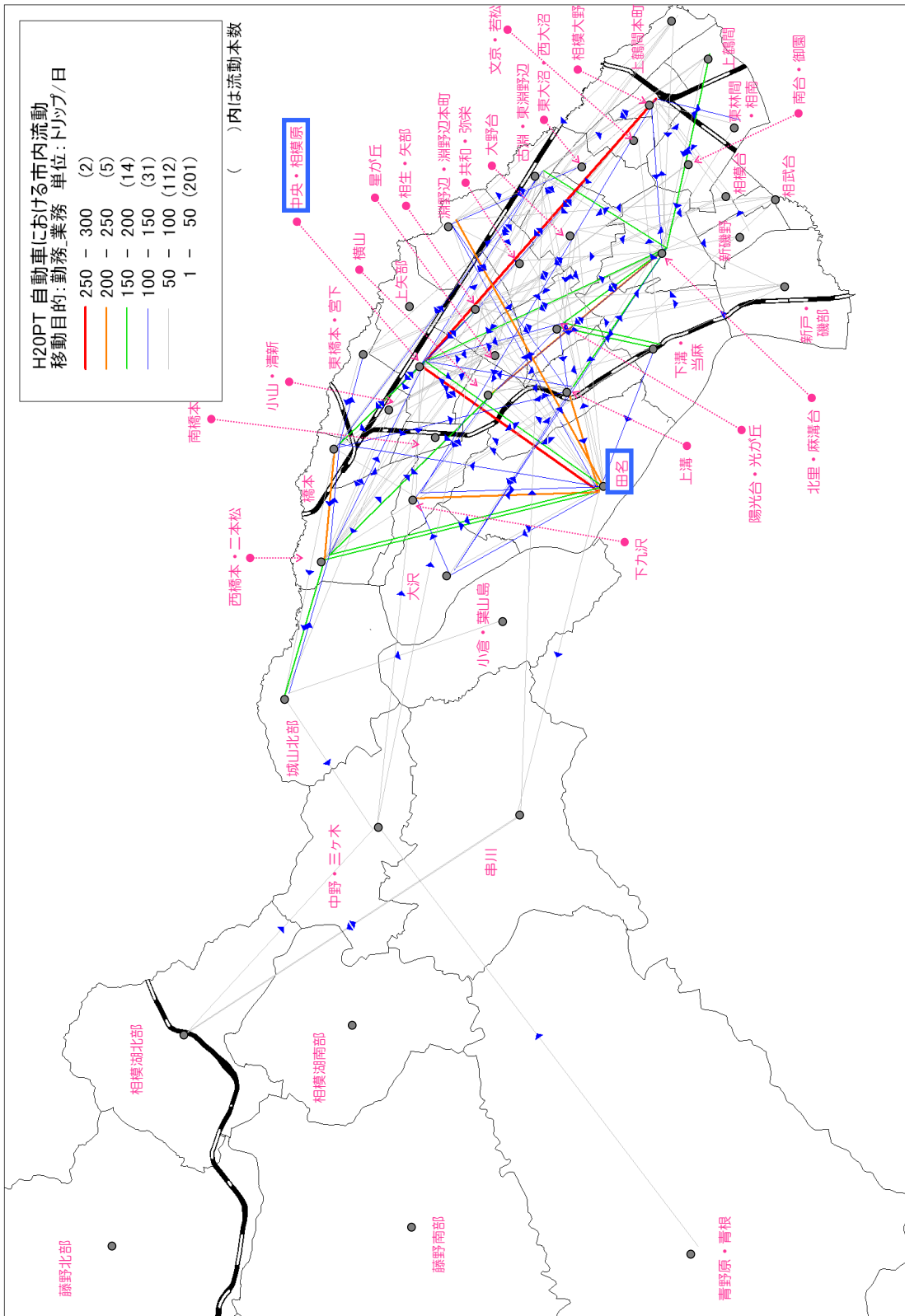
vi. 帰宅

前述のバスにおける市内流動では田名～上溝間の流動は少ないですが、自動車における市内流動では田名～上溝間での流動の発生・集中が多く、このゾーン間ではバスよりも自動車の利便性が勝っているものと考えられます。また、通勤目的の流動と比較すると流動の多い区間が類似しており、通勤者の影響を受けていると考えられます。



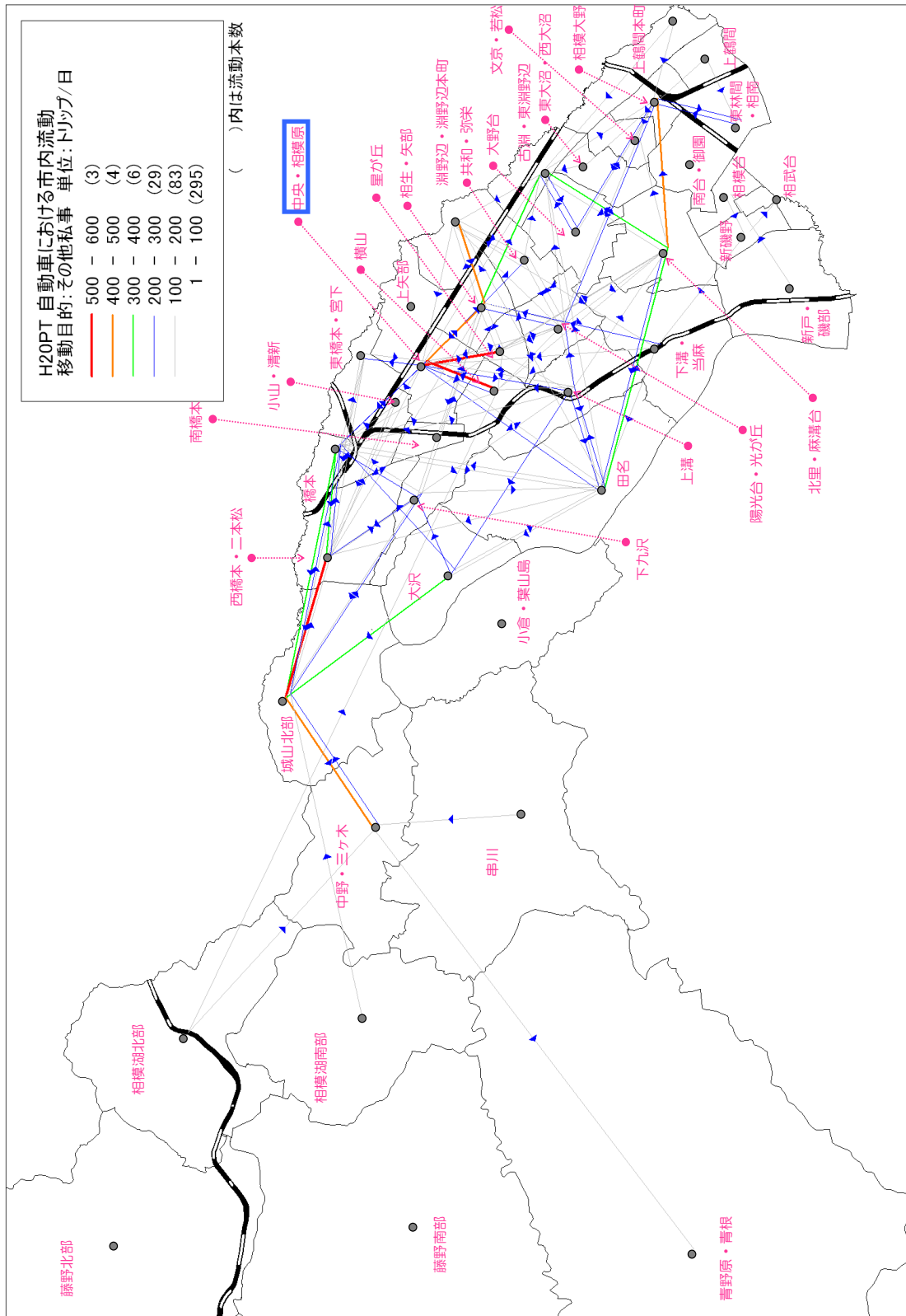
vii. 勤務－業務

中央・相模原、田名では流動の発生・集中が特に多く、主に中央区、南区での流動となっています。



viii.その他私事

中央・相模原における流動の発生・集中が特に多く、隣接するゾーンからのトリップ数が多い状況です。



c. バスにおける各ゾーンの市内及び周辺の鉄道駅への流動

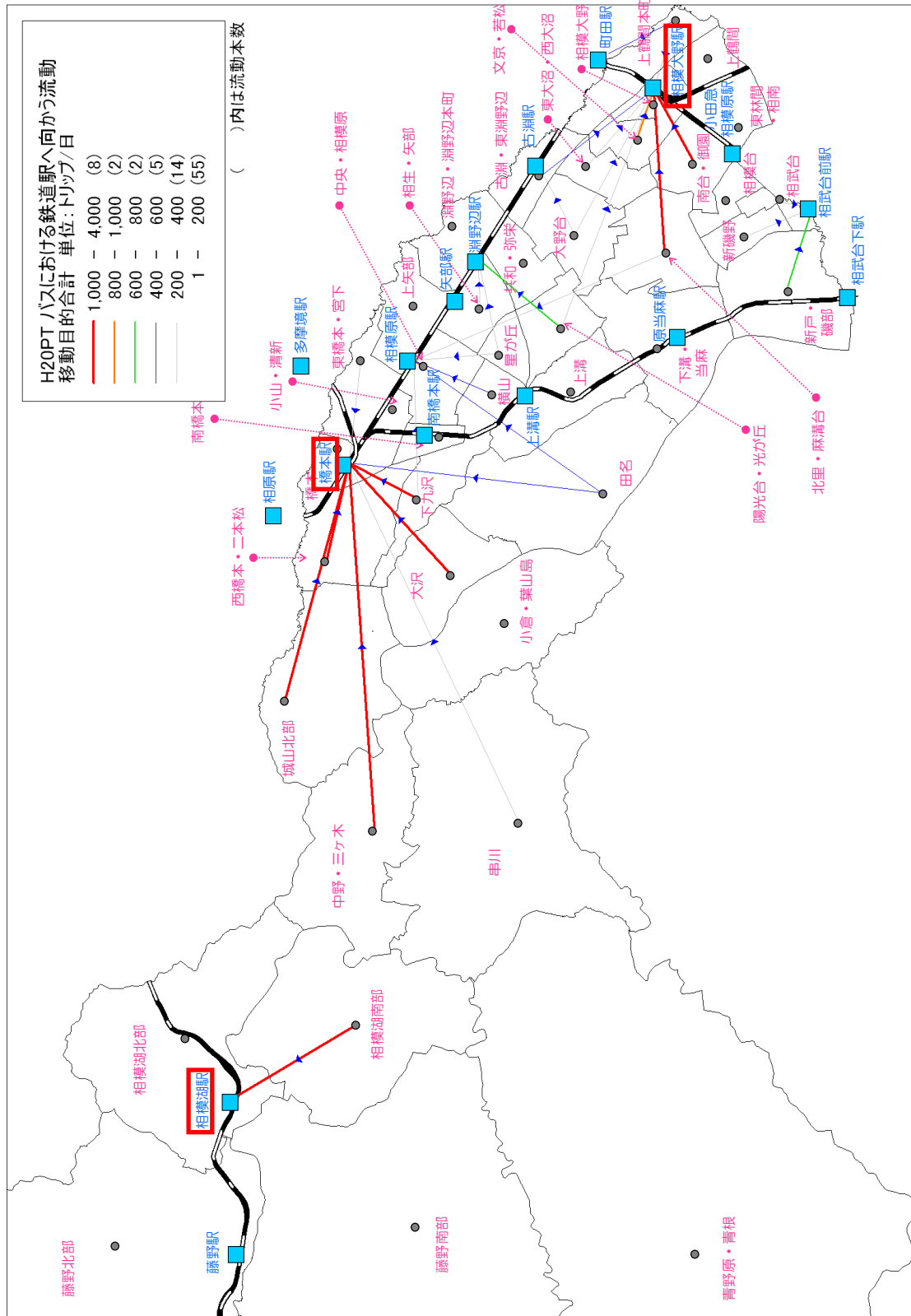
バスを使って各ゾーンから市内及び周辺の鉄道駅へ移動する流動の傾向は以下のとおりです。

- ・ 前述のバスの市内流動の傾向と類似しており、バスの市内ゾーン間流動は各ゾーンと鉄道駅間の流動と概ね同じと考えられます。
- ・ いずれの移動目的でも、概ね橋本駅、相模大野駅へ向かう流動が発生しています。
- ・ 特に橋本駅へ向かう流動が多く、主に城山方面からの流動です。
- ・ 通学目的では、橋本駅へ向かう流動が大部分を占めています。
- ・ 概ねの移動目的において、城山北部から橋本駅へ向かう流動、北里・麻溝台から相模大野駅へ向かう流動が多くなっています。

また、移動目的別の流動を次ページ以降に示します。

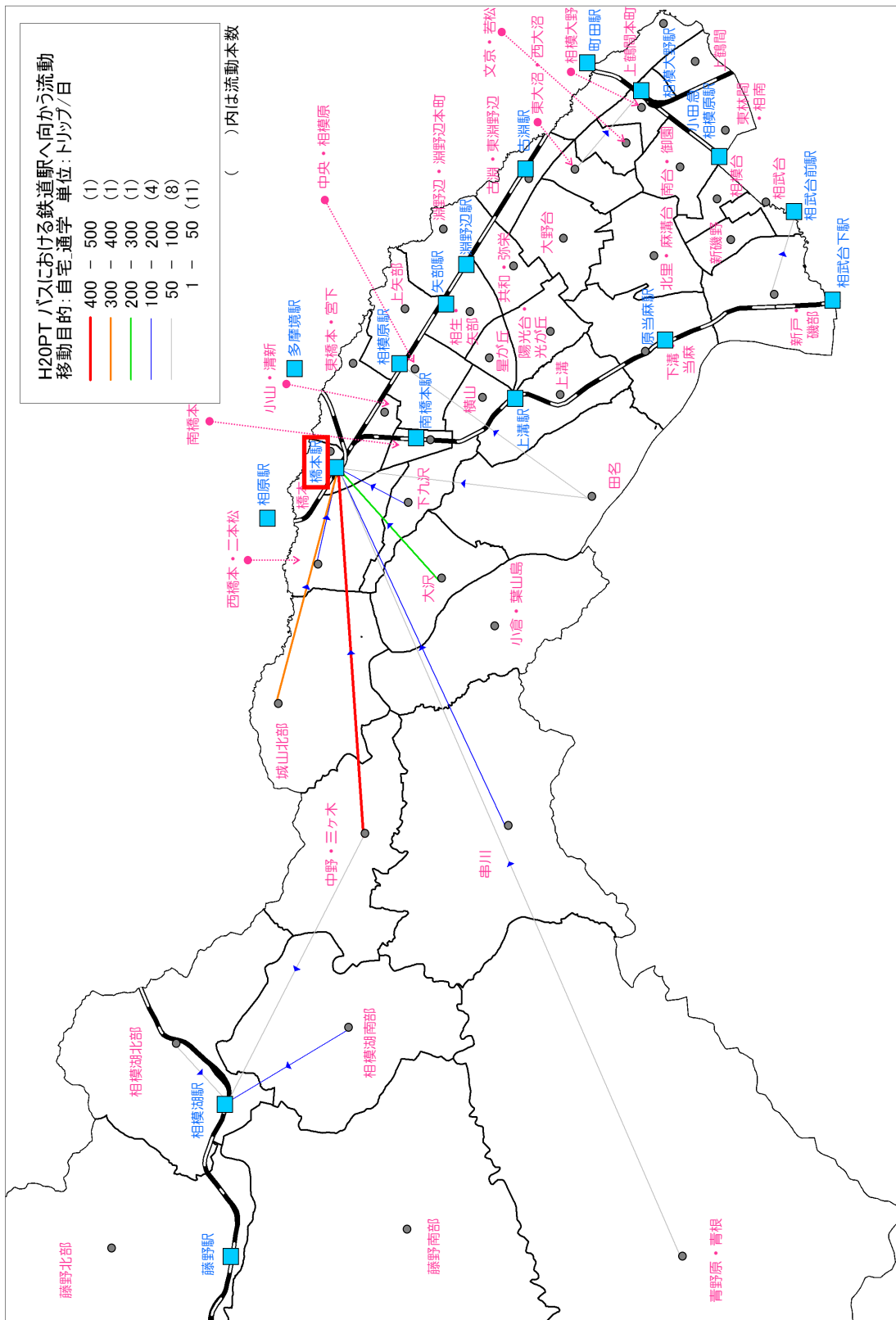
i. 全目的

主に橋本駅、相模大野駅へ向かう流動が発生しています。また、橋本駅や相模大野駅へ向かう流動、相模湖南部から相模湖駅へ向かう流動のトリップ数が多い状況です。



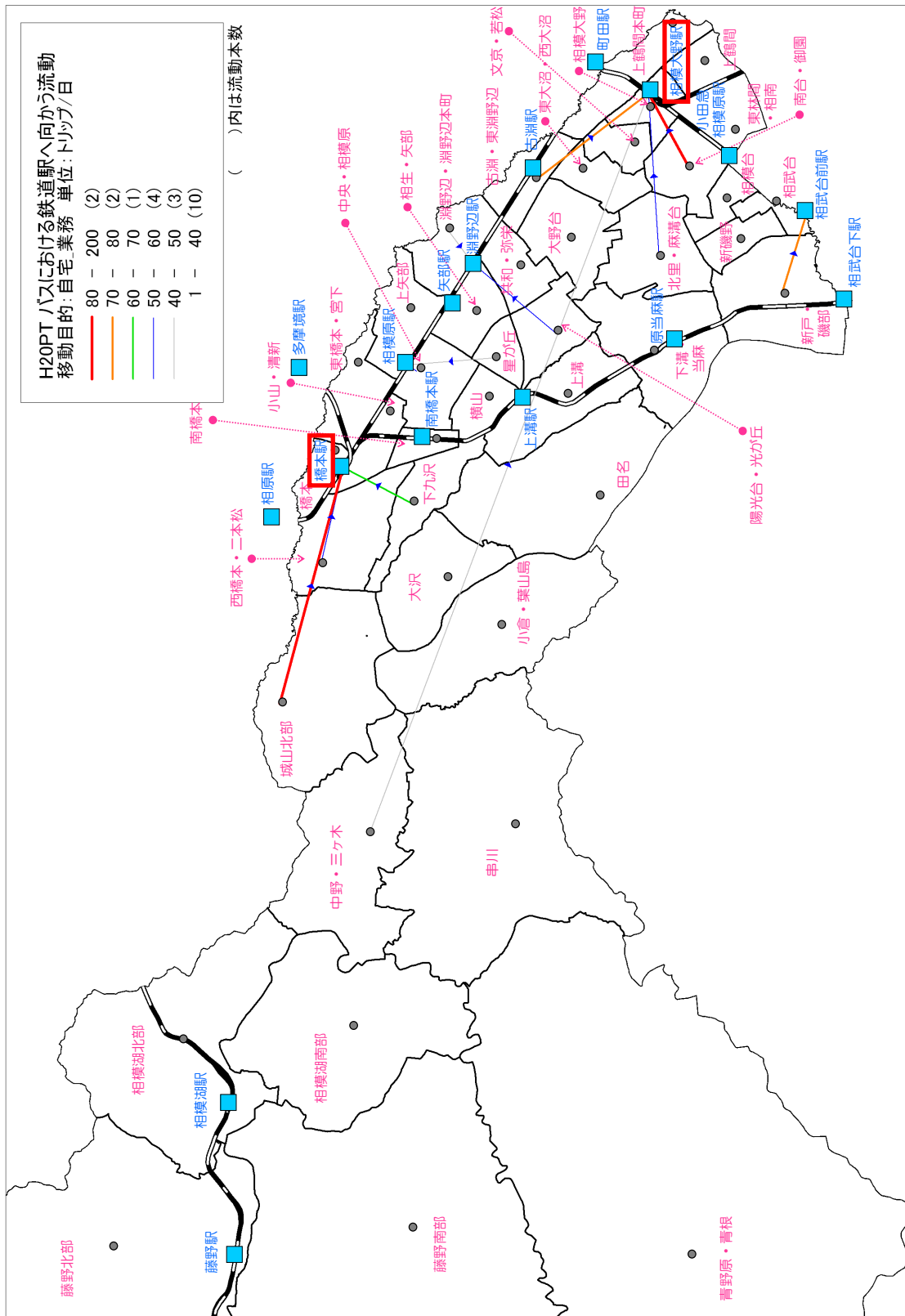
iii. 自宅ー通学

緑区のゾーンから橋本駅へ向かう流動が大部分を占めています。



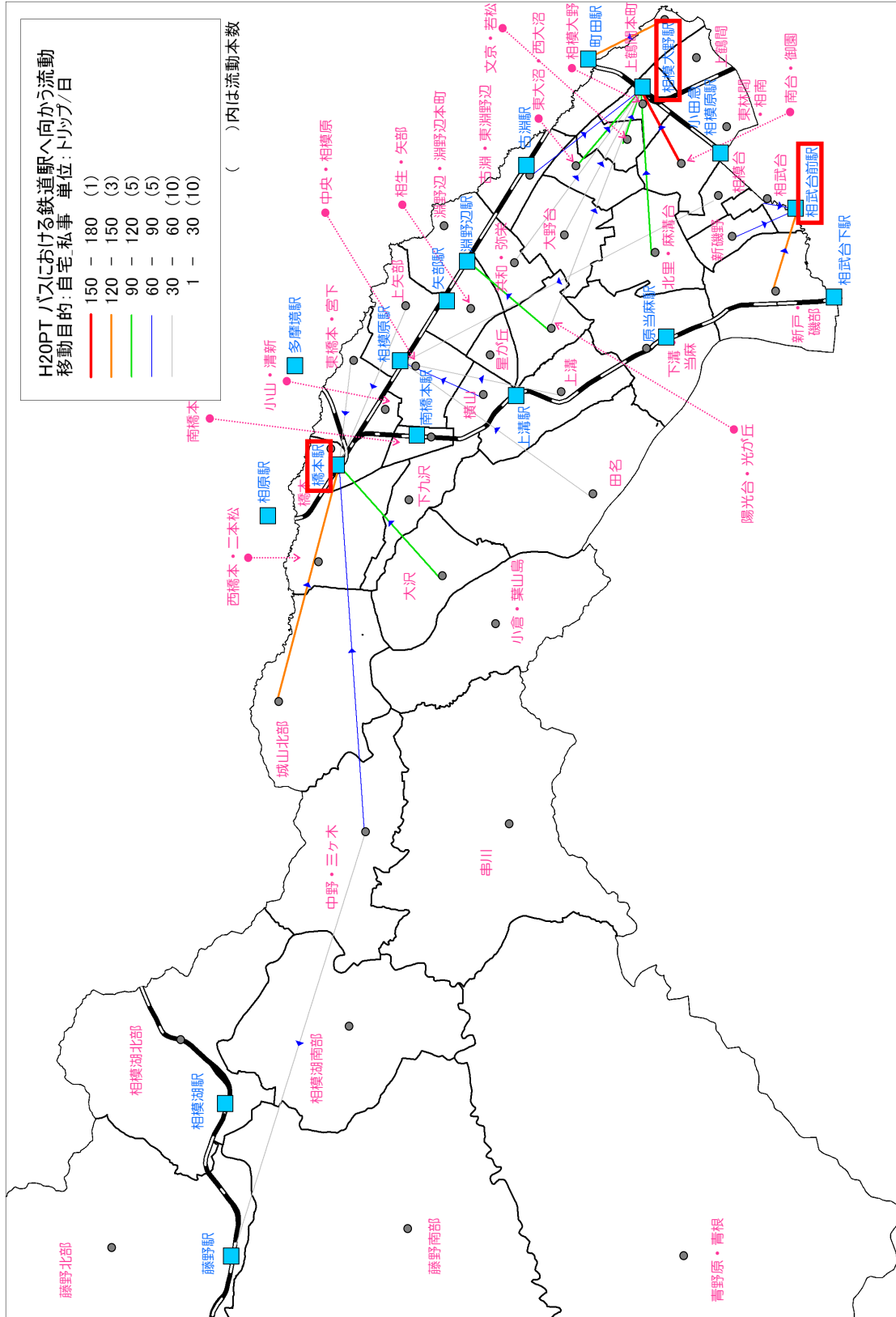
iv. 自宅－業務

主に橋本駅、相模大野駅へ向かう流動が発生しており、城山北部から橋本駅へ向かう流動、南台・御園から相模大野駅へ向かう流動のトリップ数が多い状況です。



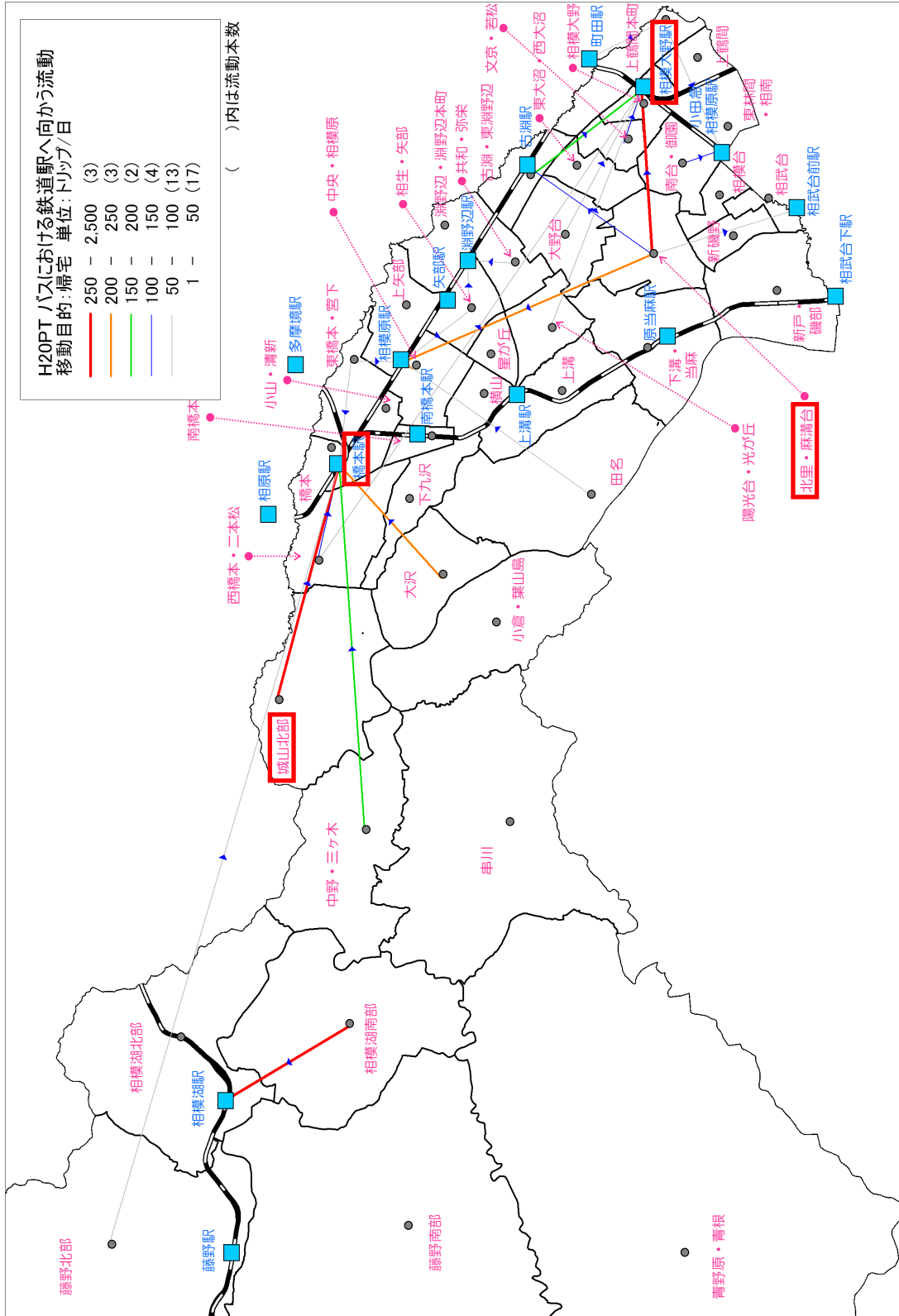
v. 自宅—私事

主に橋本駅、相模大野駅、相武台前駅へ向かう流動が発生しています。私事目的では、中心市街地や町田市、東京都区部や横浜方面へのアクセスがよいJR横浜線や小田急線の駅への流動が多かったと推察されます。



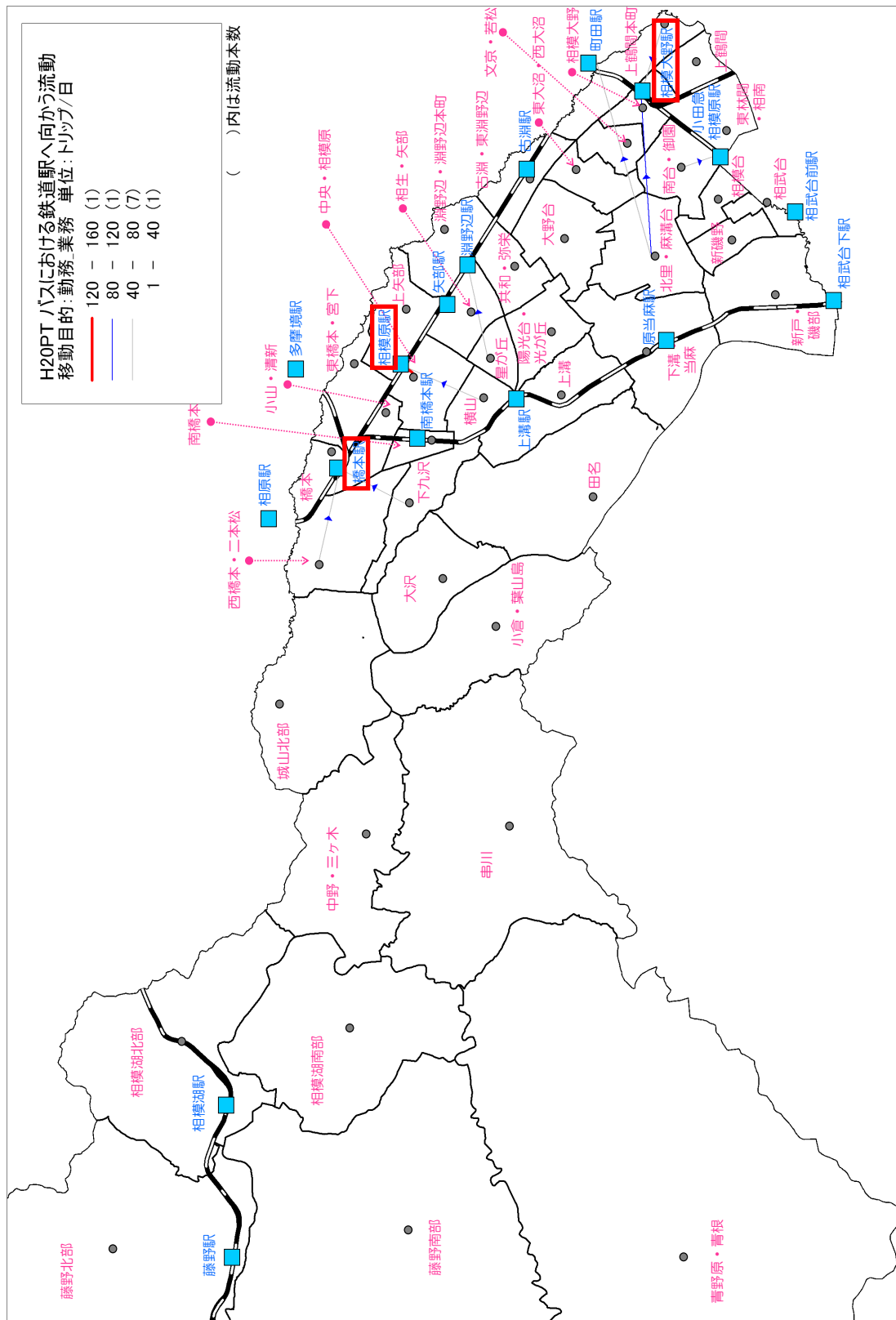
vi. 帰宅

主に橋本駅、相模大野駅へ向かう流動が発生しています。また北里・麻溝台において、鉄道駅へ向かう流動が多く発生しています。また、後述する鉄道からの通勤や通学目的の流動と比較すると、城山北部～橋本駅間、北里・麻溝台～相模大野駅間の流動が多い傾向は類似しています。



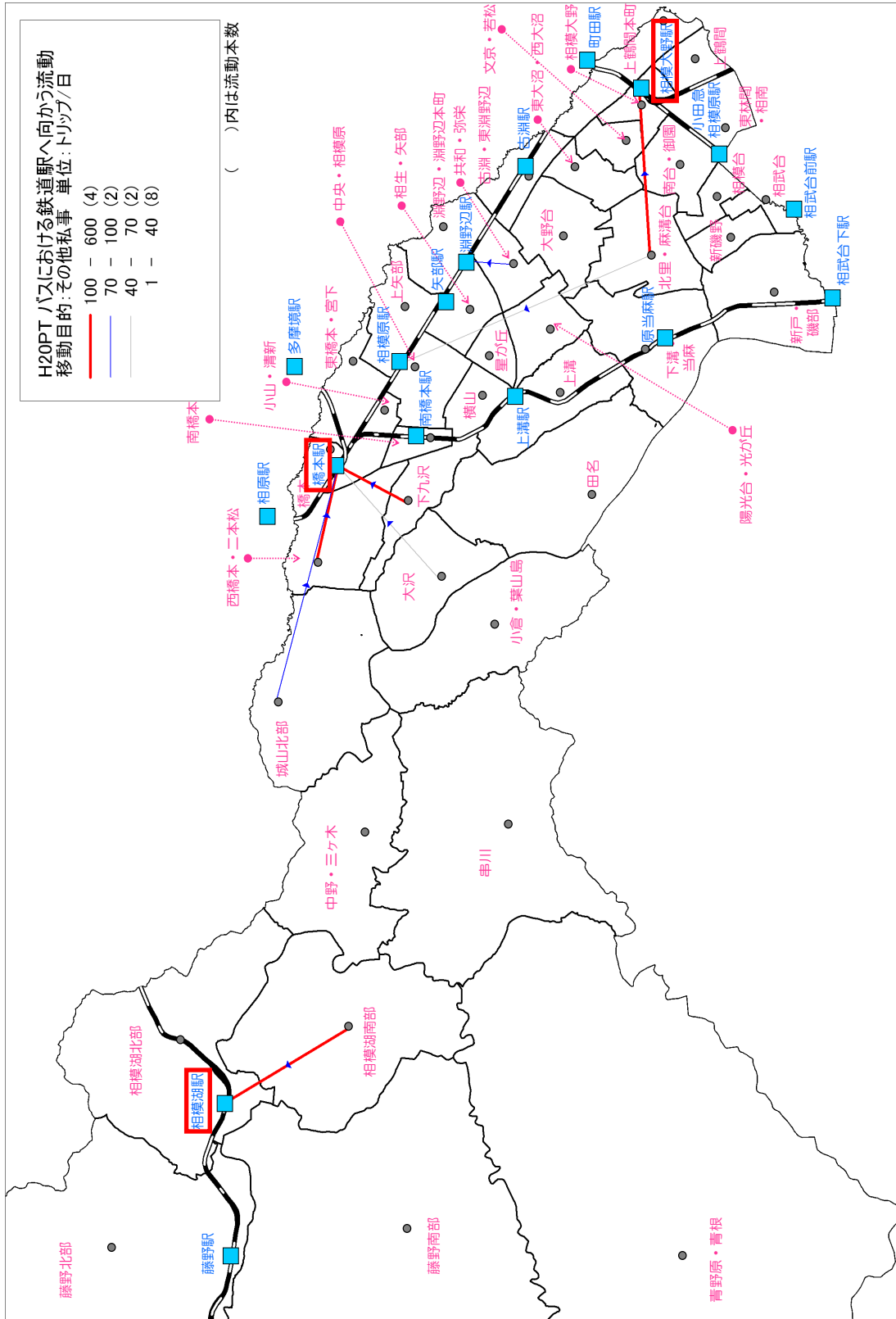
vii. 勤務－業務

主に橋本駅、相模原駅、相模大野駅へ向かう流動が発生していますが、他の移動目的に比べると流動自体が少ない状況です。



viii. その他私事

主に橋本駅、相模大野駅、相模湖駅へ向かう流動が発生しています。



d. バスにおける市内及び周辺の鉄道駅から各ゾーンへの流動

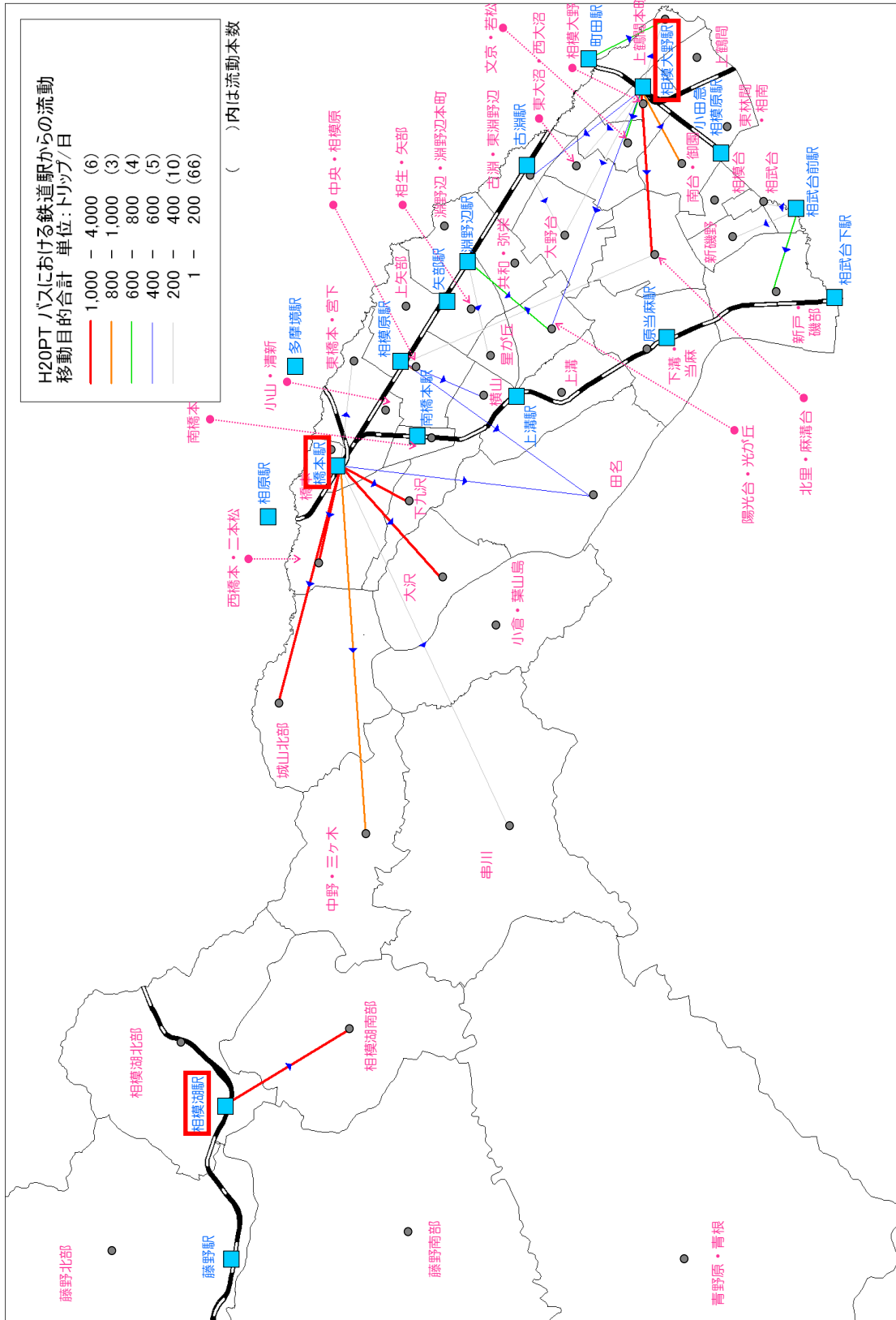
バスを使って市内及び周辺の鉄道駅から各ゾーンへ移動する流動の傾向は以下のとおりです。

- ・概ねの傾向は、前述の鉄道駅への流動と類似しています。

また、移動目的別の流動を次ページ以降に示します。

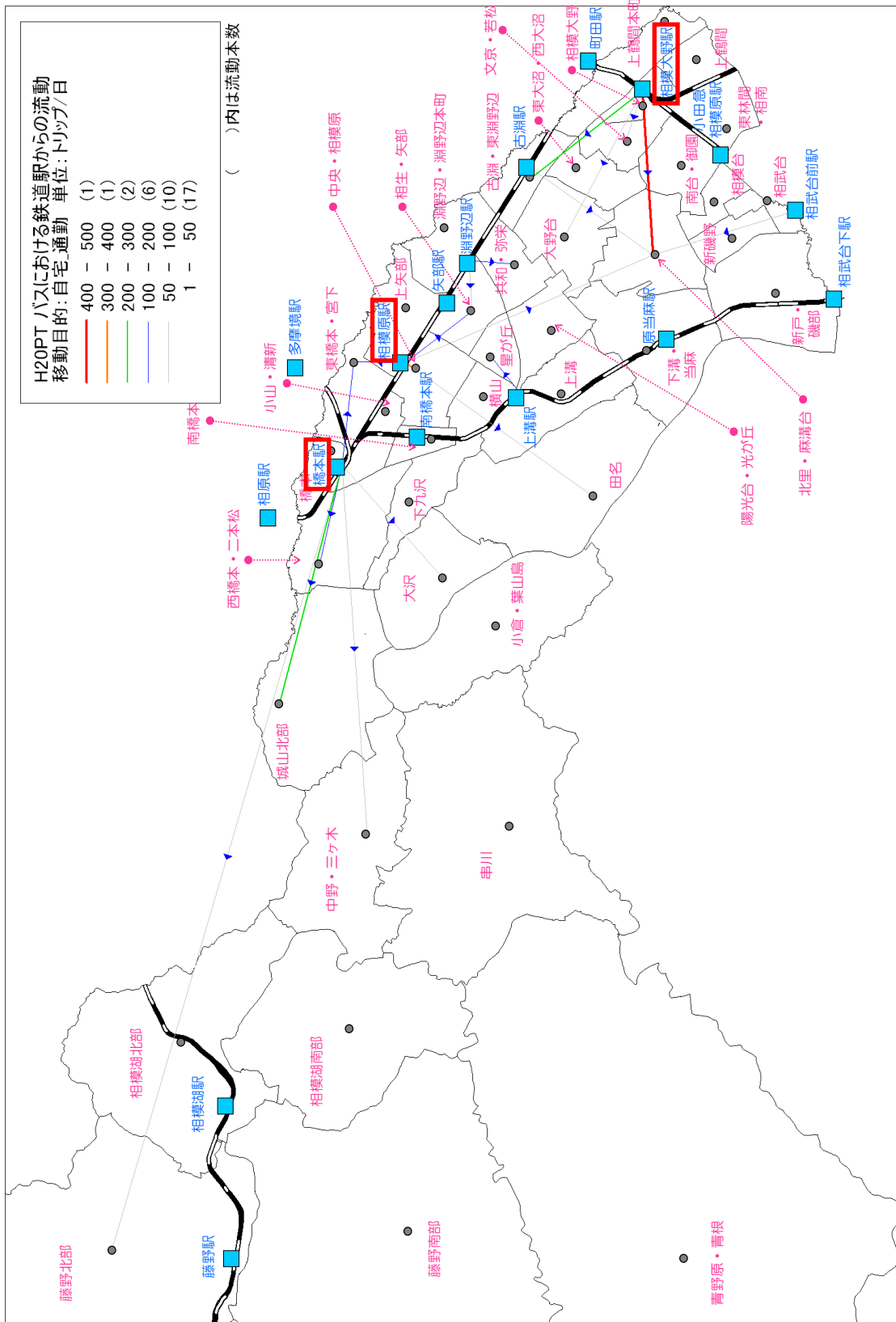
i. 全目的

主に橋本駅、相模大野駅から流動が発生しています。また、橋本駅や相模大野駅からの流動、相模湖駅から相模湖南部へ向かう流動のトリップ数が多く、前述の鉄道駅への流動と同様の傾向となっています。



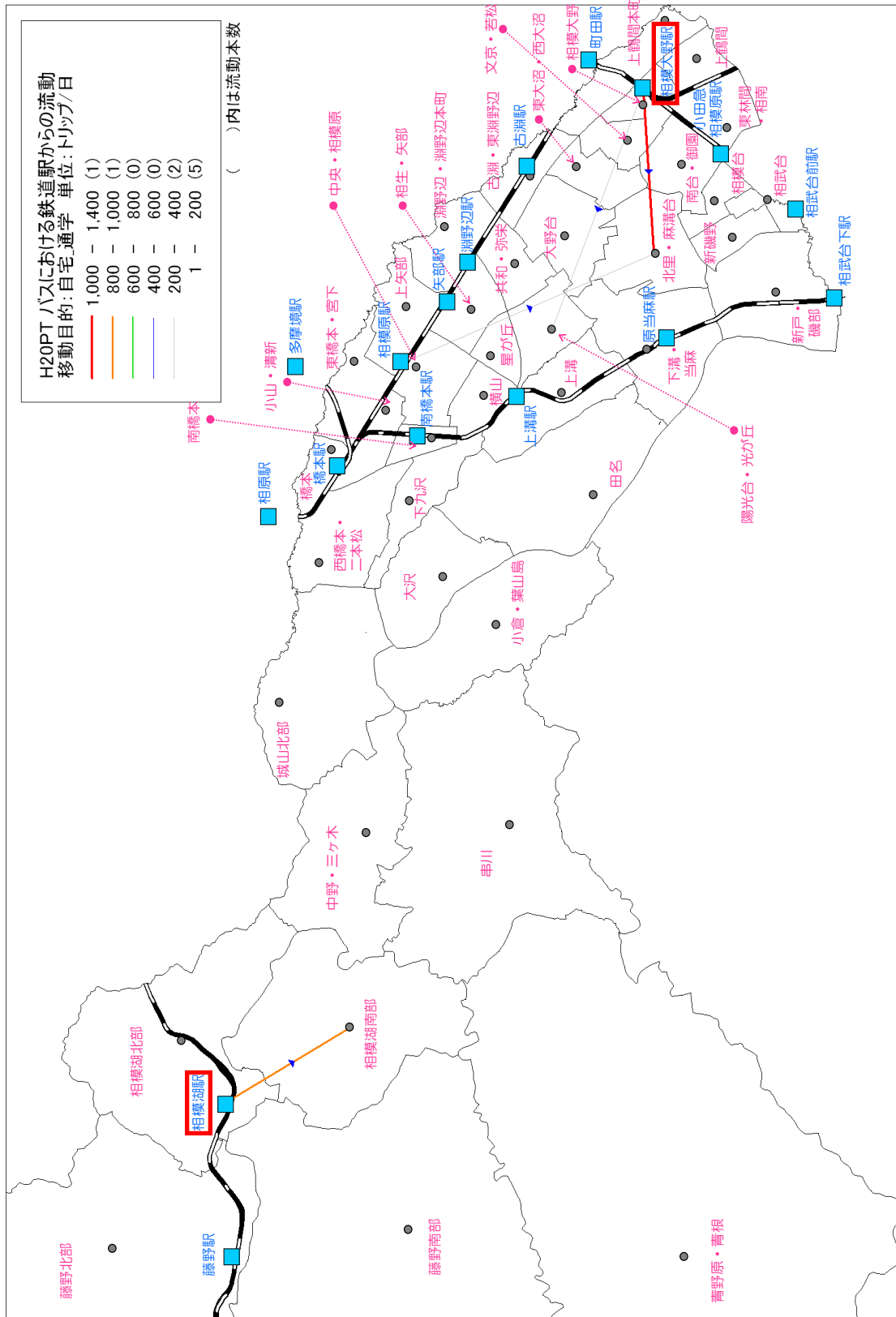
ii. 自宅ー通勤

主に橋本駅、相模原駅、相模大野駅からの流動が発生しており、鉄道駅へ向かう流動の傾向と同様に、快速や急行の停車駅からの流動が多い状況です。



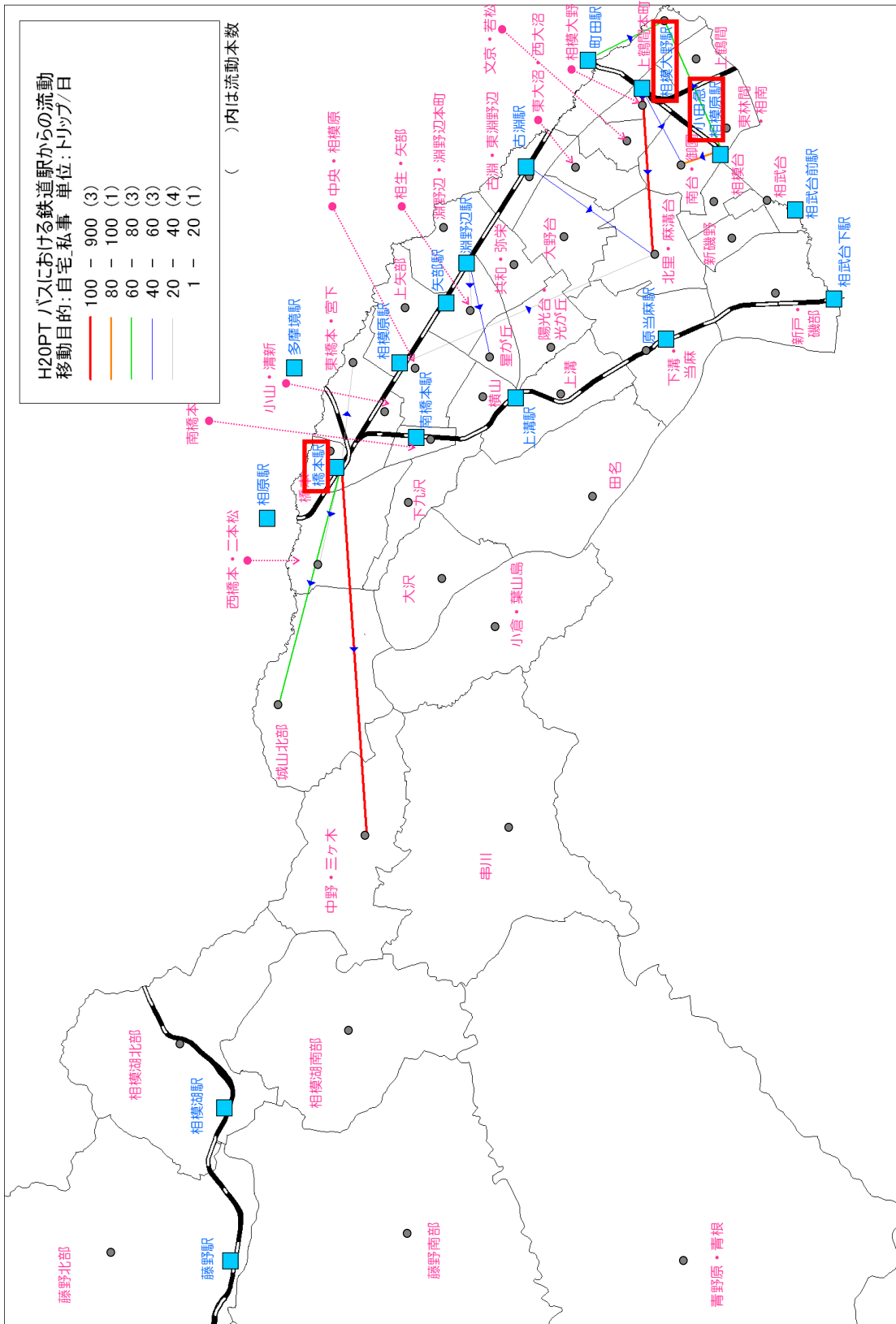
iii. 自宅－通学

全体的に流動数は少ないですが、相模大野駅から北里・麻溝台へ向かう流動や、相模湖駅から相模湖南部へ向かう流動がみられ、これらの流動についてはトリップ数が比較的多い状況です。



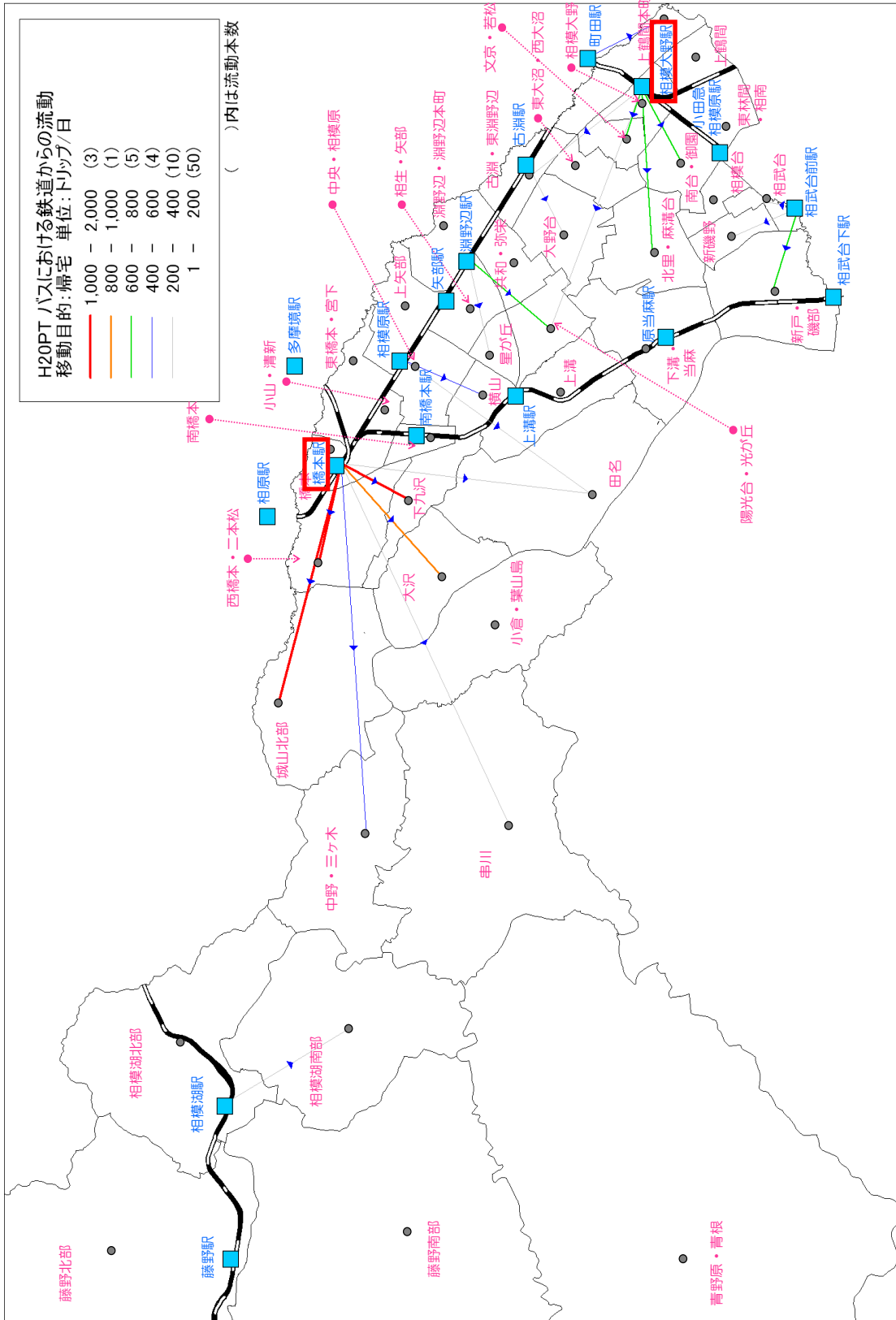
v. 自宅一私事

主に橋本駅、相模大野駅、小田急相模原駅から流動が発生しています。



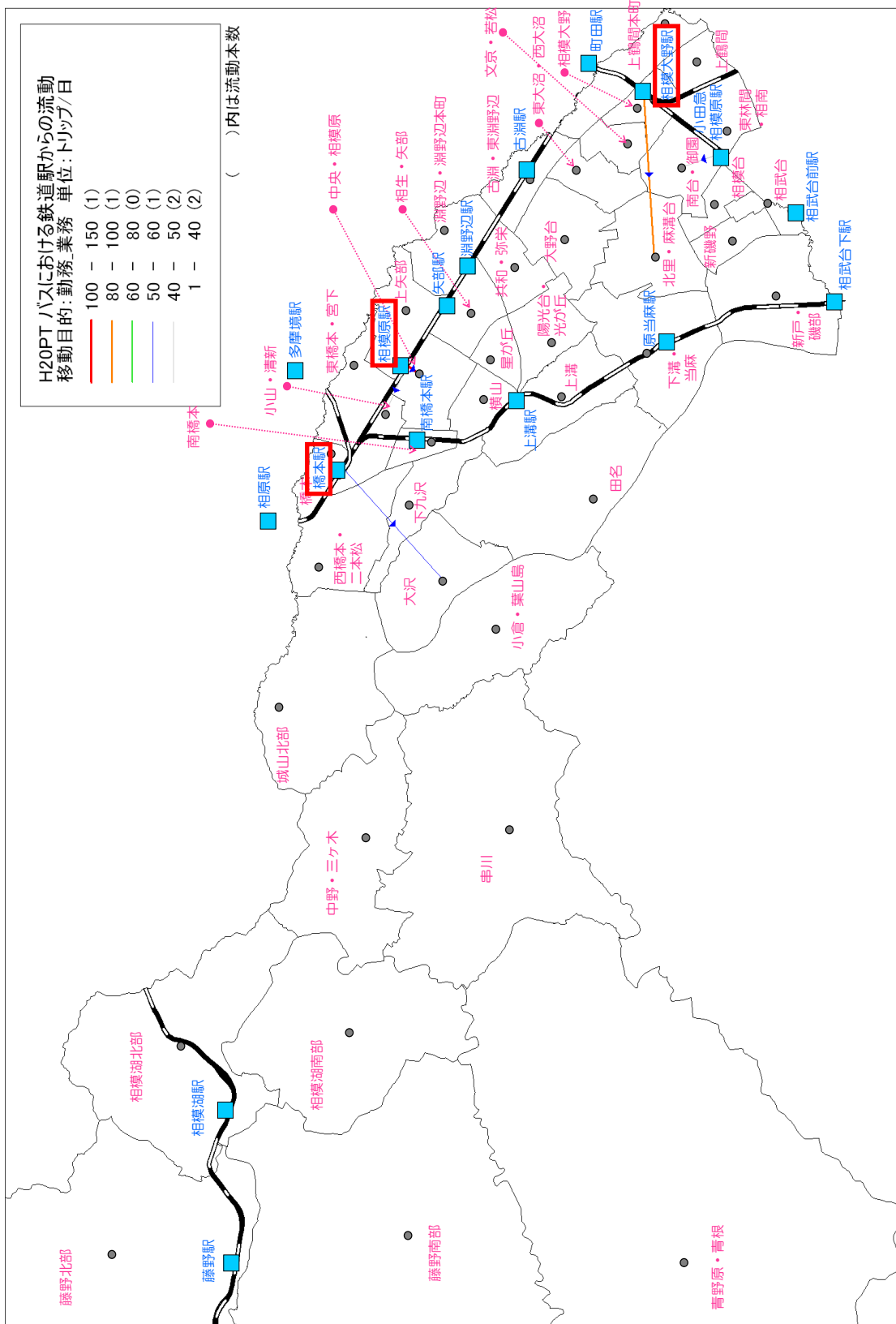
vi. 帰宅

主に橋本駅、相模大野駅から流動が発生しています。また、前述した鉄道へ向かう通勤や通学目的の流動と比較すると、橋本駅～緑区のゾーン間、相模大野駅～周辺ゾーン間の流動が多い傾向は類似しています。



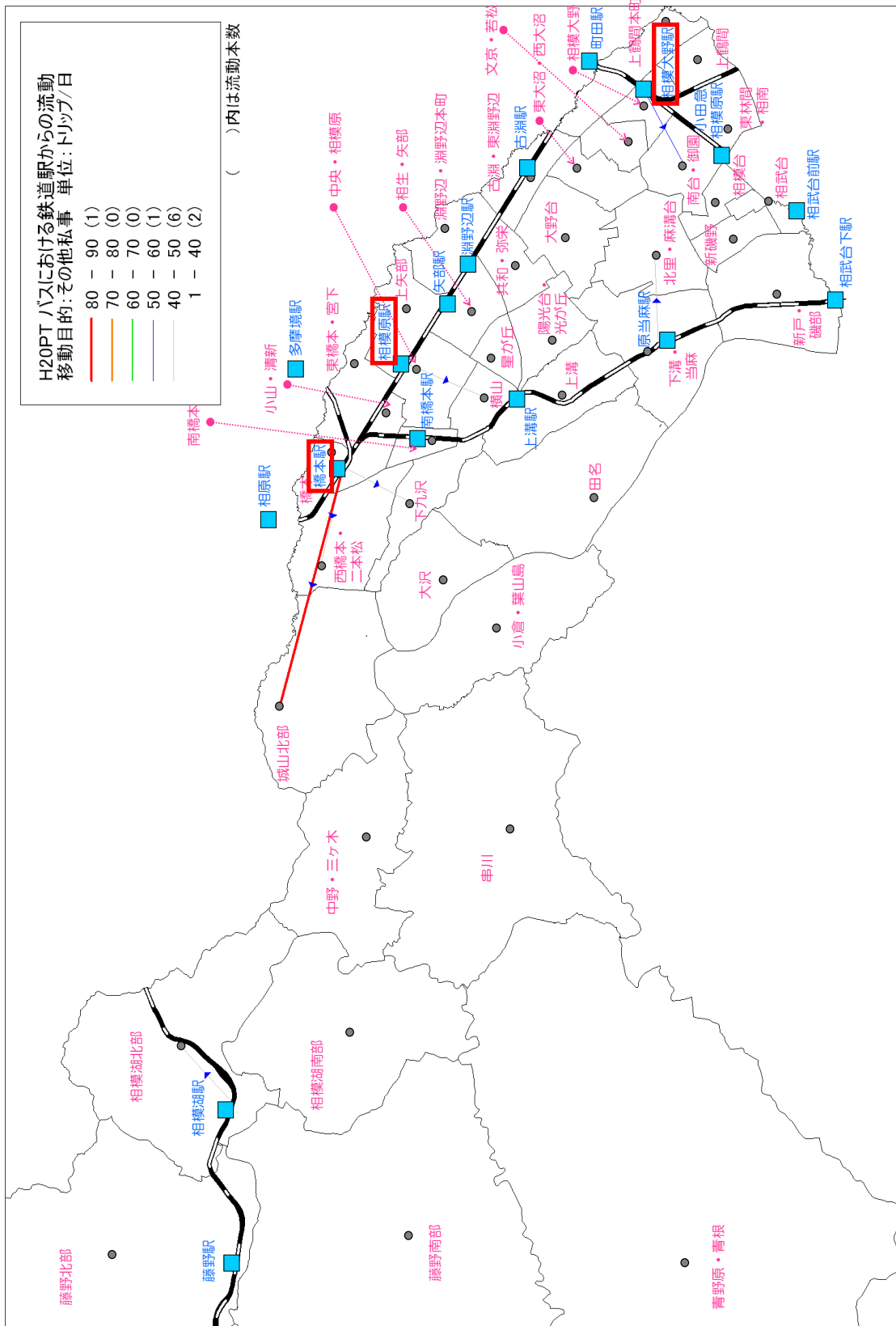
vii. 勤務一業務

主に橋本駅、相模原駅、相模大野駅から流動が発生しています。前述の鉄道へ向かう流動と同様の傾向です。



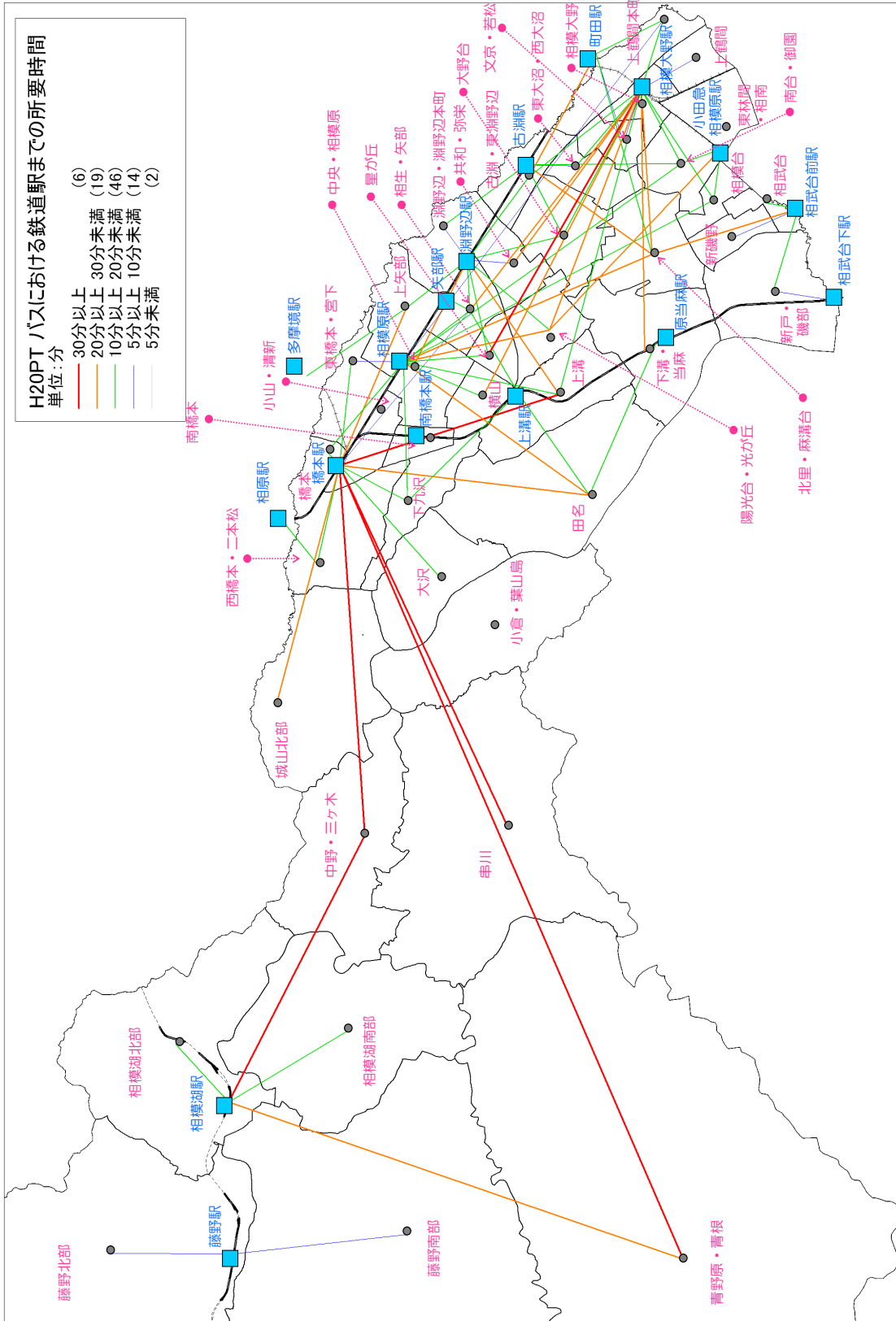
viii.その他私事

主に橋本駅、相模原駅、相模大野駅から流動が発生しており、橋本駅から城山北部への流動が多い状況です。



e. バスにおける各ゾーンから市内及び周辺の鉄道駅への所要時間

相模原地域では、鉄道網が取り囲むように配置されているため、鉄道駅までの所要時間が 10 分以上 20 分未満のゾーンが多い状況です。一方、津久井地域のゾーンでは鉄道駅までの距離が長い為、長大路線により所要時間が長くなっています。



(2) バス交通の現状

1) 運行状況

・系統数の推移

時点	特記事項	系 統 数													合計	
		事業者の自主運行					公 費 負 担									
		神奈中	京 王	富士急	町等	小計	市 単 独			国協調	県協調	小計	コミュ			
					委 託	補 填	80条	補 助	補 助							
15.4.16		125	2	0	1	128	0	0	0	0	0	0	0	128	差	
15.12.1	路線再編	98	2	0	1	101	0	0	0	0	0	0	0	101	-27	
16.4.1		98	2	0	1	101	0	0	0	0	0	0	0	101	0	
16.9.27	津久井再編	93	2	0	3	98	0	0	0	0	0	0	0	98	-3	
17.4.16		91	2	0	3	96	0	0	0	0	0	0	0	96	-2	
18.3.20	合併	100	2	0	4	106	1	1	0	1	3	6	1	113	17	
18.4.3		100	2	0	4	106	1	1	0	1	3	6	1	113	0	
19.3.11	合併	105	2	3	0	110	1	6	0	2	3	12	1	123	10	
19.4.15		105	2	3	0	110	1	6	0	2	3	12	1	123	0	
20.4.1		105	2	3	0	110	1	6	0	2	3	12	1	123	0	
21.4.1		107	2	3	0	112	1	7	0	2	3	13	1	126	3	
22.4.1		107	2	3	0	112	1	10	0	2	0	13	1	126	0	
23.4.1		107	2	3	0	112	0	11	0	2	0	13	1	126	0	

系統数：系統番号をカウントする。桜 84 は京王と神奈中の共同運行で、同一路線を運行しているが、2 系統としてカウントする。市内バス停に止まる系統を全てカウントし、起点(市外)→経由(市内)→終点(市外)や、起点(市内)→終点(市外)等を全て含む。

町等：本市以外の市町村等が公費負担により確保している系統のことである。

・運行回数の推移

時点	運 行 回 数								
	平 日			土 曜			休 日		
	起点:発	終点:発	運行回数	起点:発	終点:発	運行回数	起点:発	終点:発	運行回数
15.4.16	2,467	2,095	2,391.0	2,147	1,771	2,062.0	1,929	1,561	1,851.5
15.12.1	2,423	2,026	2,372.5	1,983	1,620	1,928.5	1,788	1,427	1,731.0
16.4.1	2,426	2,034	2,375.5	1,976	1,620	1,921.5	1,778	1,424	1,721.0
17.4.16	2,390	1,999	2,340.5	1,955	1,587	1,894.5	1,763	1,418	1,710.5
18.3.20	2,539	2,133	2,488.5	2,081	1,692	2,016.5	1,877	1,511	1,820.5
18.4.3	2,540	2,133	2,489.0	2,081	1,692	2,016.5	1,877	1,511	1,820.5
19.4.15	2,608	2,185	2,551.0	2,103	1,718	2,035.0	1,893	1,536	1,833.5
20.4.1	2,611	2,189	2,554.5	2,105	1,720	2,037.0	1,895	1,538	1,835.5
21.4.1	2,638	2,209	2,575.5	2,127	1,738	2,537.0	1,905	1,547	1,845.0
22.4.1	2,643	2,213	2,580.0	2,128	1,740	2,058.5	1,905	1,547	1,845.0
23.4.1	2,640	2,211	2,577.5	2,124	1,735	2,054.0	1,901	1,543	1,841.0

運行回数：(起点発+終点発)÷2 で算出する。循環線は1周を1回として算定し、起点発に計上

・路線網
(相模原地域)



路線名	駅名	種別	備考
東武東上線	相模原	1	
	大宮	1	
	大宮	1	
	大宮	1	
	大宮	1	
京王相模原線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	

路線名	駅名	種別	備考
東武東上線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
京王相模原線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	

路線名	駅名	種別	備考
東武東上線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
京王相模原線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	

路線名	駅名	種別	備考
東武東上線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
京王相模原線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	

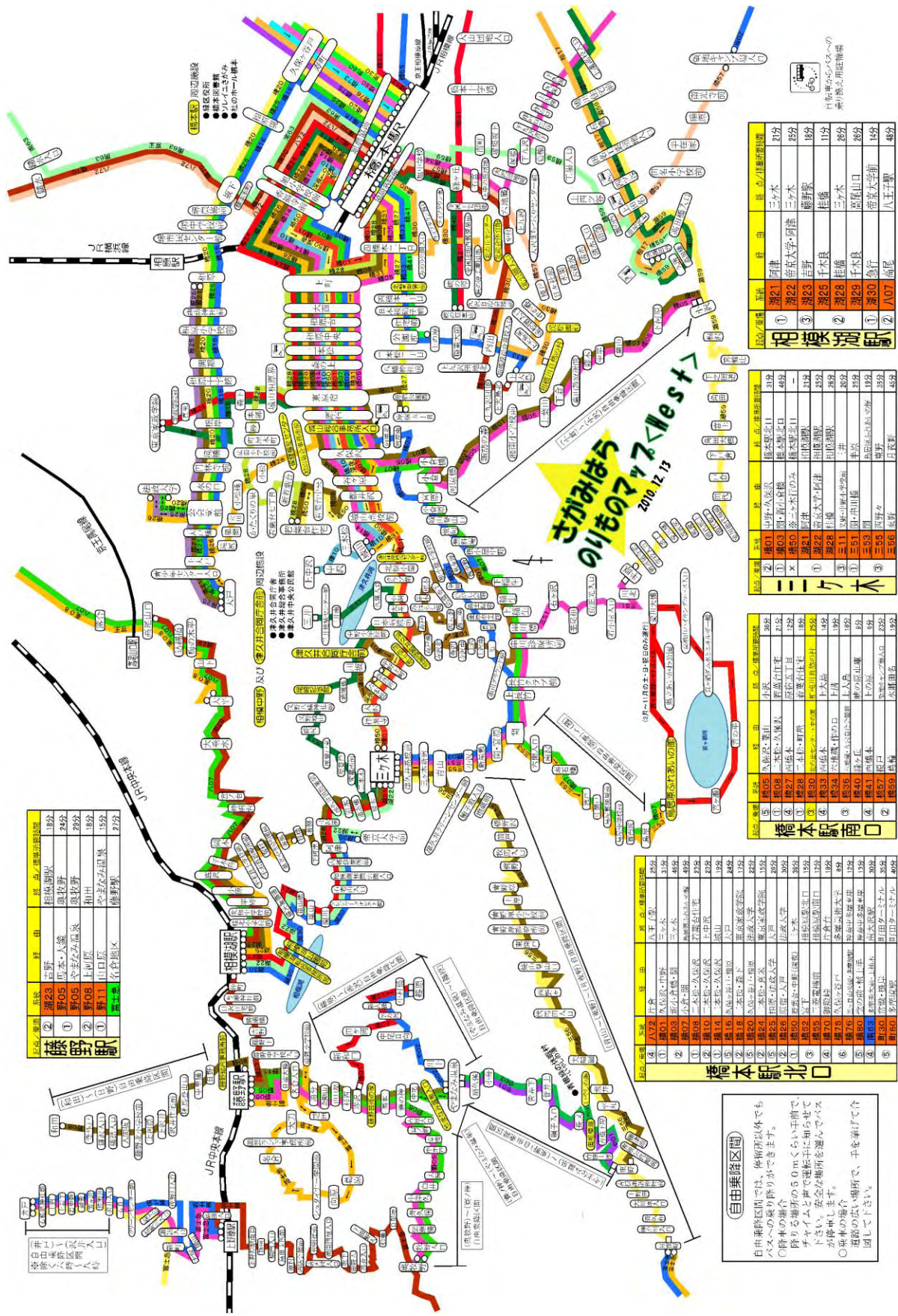
路線名	駅名	種別	備考
東武東上線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
京王相模原線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	

路線名	駅名	種別	備考
東武東上線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
京王相模原線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	

路線名	駅名	種別	備考
東武東上線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
京王相模原線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	

路線名	駅名	種別	備考
東武東上線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
京王相模原線	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	
	相模原	1	

(津久井地域)



相模湖駅

路線/区間	系統	行き	行き/所要時間
① 湖21	相模湖	二ヶ木	21分
	湖22	帝京大学河津	25分
	湖23	相模野	25分
② 湖25	相模野	相模野	11分
	湖26	相模野	25分
③ 湖29	相模野	相模野	25分
	湖30	相模野	14分
④ A07	相模野	相模野	48分

二ヶ木

路線/区間	系統	行き	行き/所要時間
① 湖21	相模湖	相模湖	31分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
	湖25	相模野	25分
	湖26	相模野	25分
② 湖29	相模野	相模野	25分
	湖30	相模野	25分
	湖21	相模湖	31分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
③ 湖25	相模野	相模野	25分
	湖26	相模野	25分
	湖29	相模野	25分
	湖30	相模野	25分
	湖21	相模湖	31分
④ A07	相模野	相模野	48分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
	湖25	相模野	25分
	湖26	相模野	25分

橋本駅南口

路線/区間	系統	行き	行き/所要時間
① 湖21	相模湖	相模湖	31分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
	湖25	相模野	25分
	湖26	相模野	25分
② 湖29	相模野	相模野	25分
	湖30	相模野	25分
	湖21	相模湖	31分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
③ 湖25	相模野	相模野	25分
	湖26	相模野	25分
	湖29	相模野	25分
	湖30	相模野	25分
	湖21	相模湖	31分
④ A07	相模野	相模野	48分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
	湖25	相模野	25分
	湖26	相模野	25分

橋本駅北口

路線/区間	系統	行き	行き/所要時間
① 湖21	相模湖	相模湖	31分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
	湖25	相模野	25分
	湖26	相模野	25分
② 湖29	相模野	相模野	25分
	湖30	相模野	25分
	湖21	相模湖	31分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
③ 湖25	相模野	相模野	25分
	湖26	相模野	25分
	湖29	相模野	25分
	湖30	相模野	25分
	湖21	相模湖	31分
④ A07	相模野	相模野	48分
	湖22	相模野	49分
	湖23	相模野	49分
	湖25	相模野	25分
	湖26	相模野	25分

津久井駅

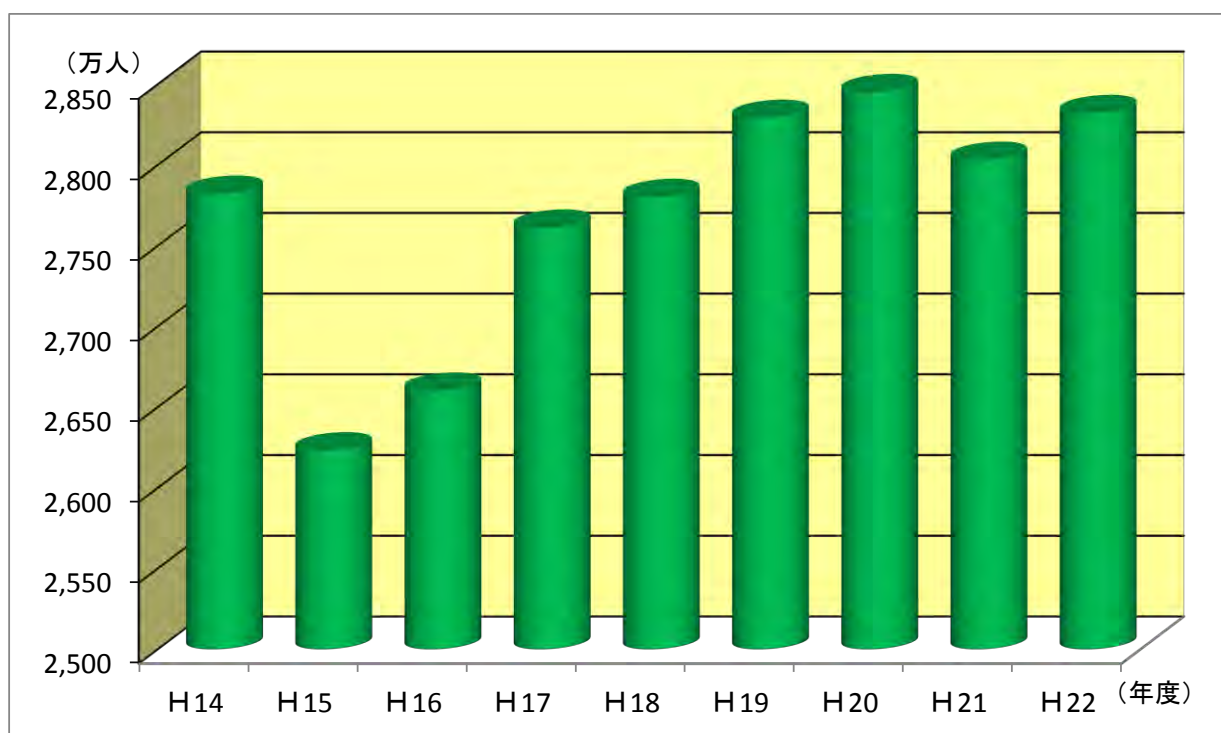
路線/区間	系統	行き	行き/所要時間
① 湖21	相模湖	相模湖	18分
	湖22	相模野	24分
	湖23	相模野	24分
	湖25	相模野	18分
	湖26	相模野	18分
② 湖29	相模野	相模野	18分
	湖30	相模野	18分
	湖21	相模湖	18分
	湖22	相模野	24分
	湖23	相模野	24分
③ 湖25	相模野	相模野	18分
	湖26	相模野	18分
	湖29	相模野	18分
	湖30	相模野	18分
	湖21	相模湖	18分
④ A07	相模野	相模野	35分
	湖22	相模野	41分
	湖23	相模野	41分
	湖25	相模野	18分
	湖26	相模野	18分

自由乗降区間

自由乗降区間では、係留所以外でもバスへの乗り降りができます。
 ○降車の場合
 降りる乗客の50mくらい手前で、チャイムと声で運転士に知らせてください。安全な降車を待たせてください。
 ○乗車の場合
 乗車したい場所、手を挙げて合図してください。

2) 利用状況

	年間輸送人員 (万人)	1日平均輸送人員 (人)	備 考
平成 14 年度	2,782	76,216	
平成 15 年度	2,623	71,654	H15. 12. 1 相模原地区路線網再編
平成 16 年度	2,660	72,886	H16. 9. 27 津久井地区路線網再編
平成 17 年度	2,761	75,653	H18. 3. 20 津久井町・相模湖町合併
平成 18 年度	2,780	76,151	H19. 3. 11 藤野町・城山町合併
平成 19 年度	2,829	77,300	
平成 20 年度	2,845	77,945	
平成 21 年度	2,803	76,802	
平成 22 年度	2,832	77,587	



市内と市外を結ぶ系統も集計していることから、市外での利用者も含む。

3) 施設配置状況

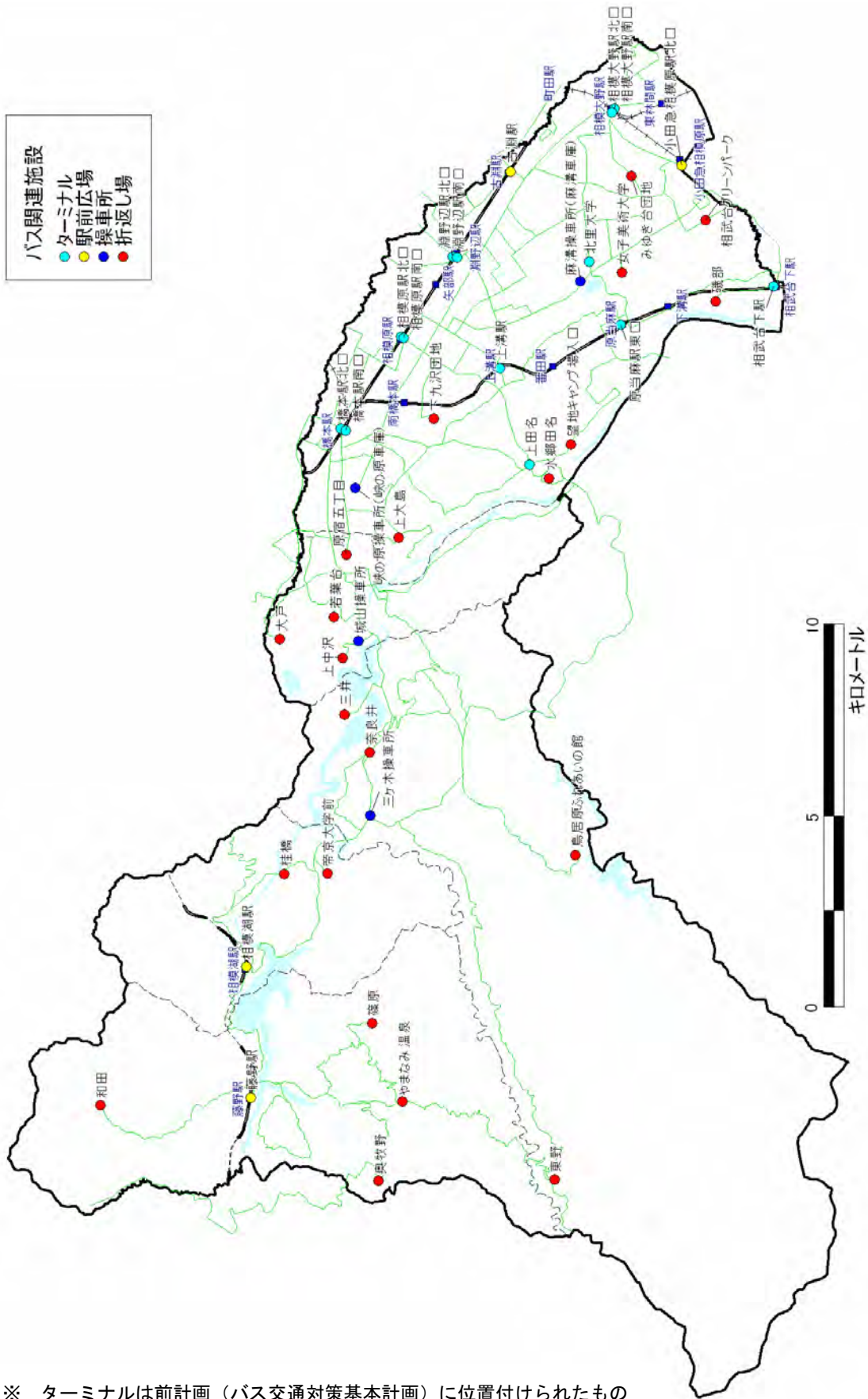
市内に路線を持つバス事業者は「神奈川中央交通（株）」「(株)相模神奈交バス」「(株)津久井神奈交バス」「京王バス南（株）」「富士急山梨バス（株）」の5事業者です。このうち、市内に営業所を持つのは「神奈川中央交通（株）」「(株)相模神奈交バス」「(株)津久井神奈交バス」の3事業者であり、神奈川中央交通（株）相模原営業所が市内4箇所の操車所を管轄しています。同営業所は管轄操車所のうち麻溝操車所を除く3箇所について、グループ会社である「(株)相模神奈交バス」「(株)津久井神奈交バス」に管理を全面的に委託しています。

市では前計画であるバス交通対策基本計画において9箇所のターミナルを位置付けていましたが、上田名については現在整備中であり、相武台下駅については未整備となっています。また、ターミナルと位置付けられていない駅についても4駅に駅前広場が設置されています。

その他、バスの折返し場が市内各地に計22箇所設置されています。

【市内の操車所と管理者】

操車所名	管轄	管理委託先
麻溝操車所(麻溝車庫)	神奈川中央交通(株) 相模原営業所	—
峡の原操車所(峡の原車庫)		(株)相模神奈交バス 相模原営業所
三ヶ木操車所		(株)津久井神奈交バス 津久井営業所
城山操車所		(株)津久井神奈交バス 城山操車所



※ ターミナルは前計画（バス交通対策基本計画）に位置付けられたもの

※ 上田名バスターミナルは現在整備中、相武台下駅は未整備

4) バス停留所の状況（平成24年3月末現在）

	バス停数	ポール数
相模原市全体	654	1226
相模原地域	380	801
津久井地域	274	425

注1：バス停数はバス停の名称の数であり、複数の乗り場のあるバス停についても1つとしてカウントしている。

（例：相模原駅南口には1番から8番まで乗り場があるが、バス停数は1つとしてカウント）

注2：コミュニティバスせせらぎ号のものを含む。

・上屋、ベンチ、サイクル&バスライド駐輪場設置状況

【上屋設置状況】

	設置有り		設置不要	設置なし	合計
		うち広告付			
相模原市全体	210	7	32	984	1226
相模原地域	183	7	29	590	801
津久井地域	29	0	3	394	425

【ベンチ設置状況】

	設置有り	設置なし	合計
相模原市全体	140	1086	1226
相模原地域	105	696	801
津久井地域	35	390	425

【サイクル&バスライド駐輪場設置状況】

	C&BRの設置有り	C&BRの設置無し			合計
		C&BR以外の駐輪施設有り	放置駐輪有り	放置駐輪無し	
相模原市全体	11	9	21	612	653
相模原地域	10	8	19	342	379
津久井地域	1	1	2	270	274

※ サイクル&バスライド：

自宅からバス停までの自転車を利用し、バス停からバスに乗り継いで目的地まで移動すること。実現するためにはバス停の近隣に駐輪場が必要である。バス停までの移動に自転車を利用できるようになることから、バス停の勢力圏が拡大され、自家用車からの転換が期待できる。

サイクル&バスライド用駐輪場の概要

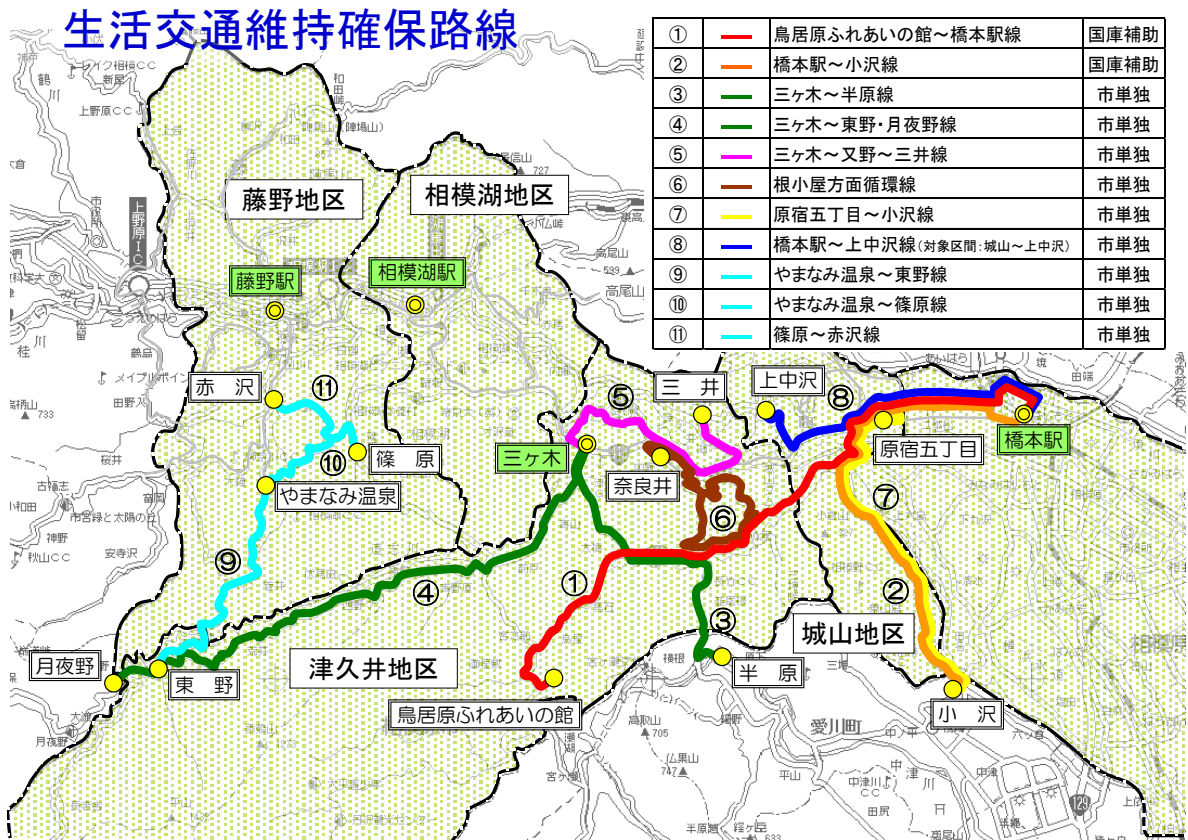
整備年度	バス停留所名	収容台数	整備年度	バス停留所名	収容台数
平成3年度	二本松	30	平成15年度	下九沢団地	20
平成4年度	水郷田名	15	平成16年度	下溝	30
平成12年度	田名四谷	50	平成18年度	城山総合事務所	52
平成12年度	内出	40	平成19年度	上田名	51
平成13年度	上大島	40	平成20年度	峡の原車庫バス停	30
平成14年度	磯部	50			

※ 峡の原車庫バス停は神奈川中央交通が独自に運営する駐輪場

5) 生活交通維持確保路線の状況

津久井地域にはバス事業者が自ら運行する路線に加え、国・県・市の補助により運行している路線が11路線(13系統)存在しています(下図参照)。これらの路線は平成13・14年度に交通事業者から廃止・撤退の申し出がありました。旧町が地域における通学や通勤など、住民の生活交通の確保対策として維持を図った路線であり、「生活交通維持確保路線」と総称しています。

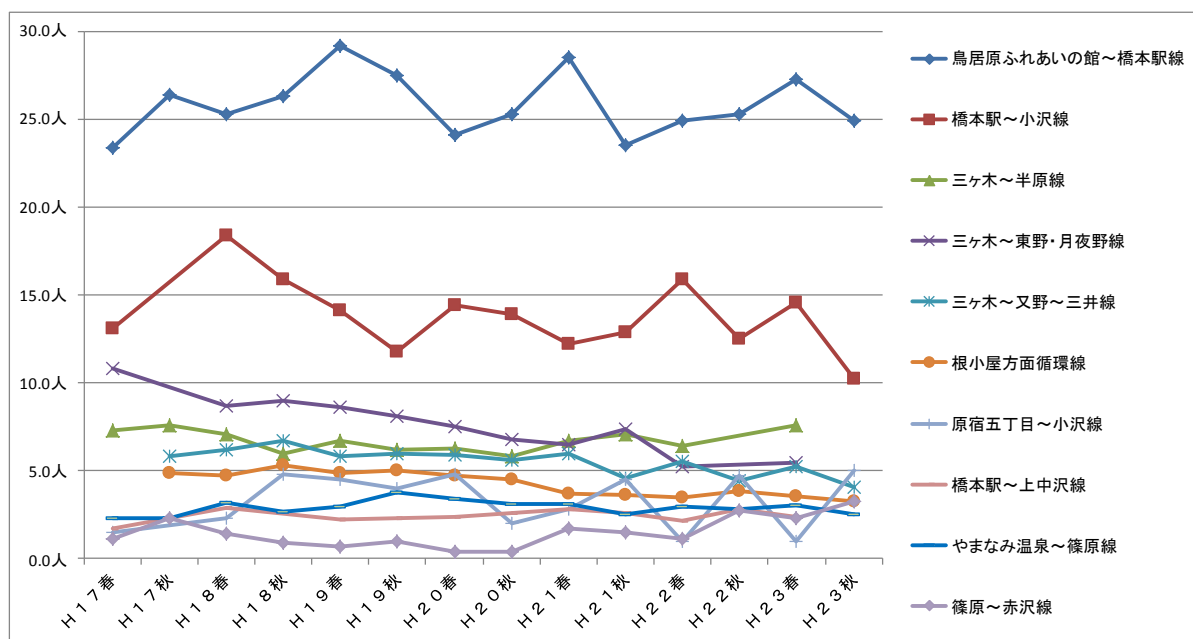
これら生活交通維持確保路線の大半の路線では利用者数が減少しており、公費負担は増加傾向で推移しています。



津久井地域における生活交通維持確保路線の現状

No.	路線名	確保策	運行本数	乗降者数 (H22年春調査・平日)			平成22年度 公費負担額
				1日あたり (人)	1便あたり (人)	1便あたり 前年度比	
1	鳥居原ふれあいの館～橋本駅線	国庫補助	10往復	499.0	25.0	-3.5	国 940万円 県 940万円
2	橋本駅南口～小沢線	国庫補助	平 5往復 土休 3.5往復	159.0	15.9	3.7	国 260万円 県 260万円 市 781万円
3	三ヶ木～半原線	市単独	10往復	128.0	6.4	-0.3	愛川町 165万円 市 992万円
4	三ヶ木～東野・月夜野線	市単独	平 6.5往復 土休 2往復	68.0	5.2	-1.3	市 1,550万円
5	三ヶ木～又野～三井線	市単独	13往復	143.0	5.5	-0.5	市 1,491万円
6	根小屋方面循環線	市単独	13回	45.5	3.5	-0.2	市 1,508万円
7	原宿五丁目～小沢線	市単独	平 2往復 土休 1.5往復	4.0	1.0	-1.8	市 430万円
8	橋本駅北口～上中沢線	市単独	9往復	39.0	2.2	-0.6	市 193万円
9	やまなみ温泉～東野線	市単独	平 10.5往復 土休 4往復	58.8	2.8	0.0	市 3,723万円
10	やまなみ温泉～篠原線	市単独	平 8.5往復 土休 1.5往復	51.0	3.0	-0.1	
11	篠原～赤沢線	市単独	0.5往復	1.1	1.1	-0.6	

平日1便あたりの乗降人員数の推移（全路線比較）



相模原市バス交通基本計画

発 行 平成24年3月

編 集 相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 都市鉄道・交通政策課

相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課

〒252-5277 相模原市中央区中央 2-11-15

TEL.042-754-1111（代表） FAX.042-757-6859

※ 連絡先は平成24年4月以降のものです。



平成24年3月

相模原市