

相模原市総合都市交通計画（案）

令和 年 月

相模原市

目次

序 はじめに

- 1 本計画が目指す将来の交通のすがた 1
- 2 計画が目指す暮らし（人の活動）のイメージ 2

I 総合都市交通計画の策定に当たって

- 1 計画策定の背景と目的 4
- 2 計画の趣旨及び位置づけ（上位・関連計画の整理） 4
 - 2-1 上位計画 5
 - 2-2 関連計画 8
- 3 計画の区域 12
- 4 計画の期間 12
- 5 計画の構成 13

II 相模原市の概況

- 1 社会経済動向 15
 - 1-1 人口動向等 15
 - 1-2 土地利用・交通基盤の状況等 20
- 2 交通需要動向 25
 - 2-1 市内の交通実態 25
 - 2-2 市民の移動実態 32
- 3 交通を取り巻く環境の変化 36
 - 3-1 運転免許返納者数及び交通事故件数 36
 - 3-2 交通と環境 37
 - 3-3 災害への対応 38
 - 3-4 新型コロナウイルス感染症の感染拡大による活動の変化 39
 - 3-5 交通に関する最新の動向 40
- 4 市民の交通に関する意識 41
 - 4-1 将来の交通環境に対する市民の要望 41
 - 4-2 バス利用に対する市民ニーズ 42
 - 4-3 自動車利用に対する市民ニーズ 43

- III 市内交通における現状と課題 44

IV 基本計画

1 基本理念・基本方針・施策目標	45
1-1 基本理念	46
1-2 基本方針・施策目標	47
2 交通体系方針図	52
2-1 市内の交通軸	52
2-2 鉄道・バスネットワーク	53
2-3 幹線道路ネットワーク	54
2-4 自転車通行環境ネットワーク	55
3 コミュニティ交通計画	56
3-1 コミュニティ交通の考え方	56
3-2 生活交通維持確保路線	59
3-3 コミュニティバス	63
3-4 乗合タクシー	68
3-5 デマンドタクシー	73
3-6 交通空白地有償運送	78

V 実現化方策

1 施策体系図	80
2 計画期間における主な施策	82

VI 成果指標及び推進体制

1 計画の推進方策	122
1-1 基本的な考え方	122
1-2 進行管理と計画の見直し	123
2 成果指標の設定	125
2-1 成果指標	125
2-2 モニタリング指標	128

「相模原市総合都市交通計画」策定経緯	130
用語集	136

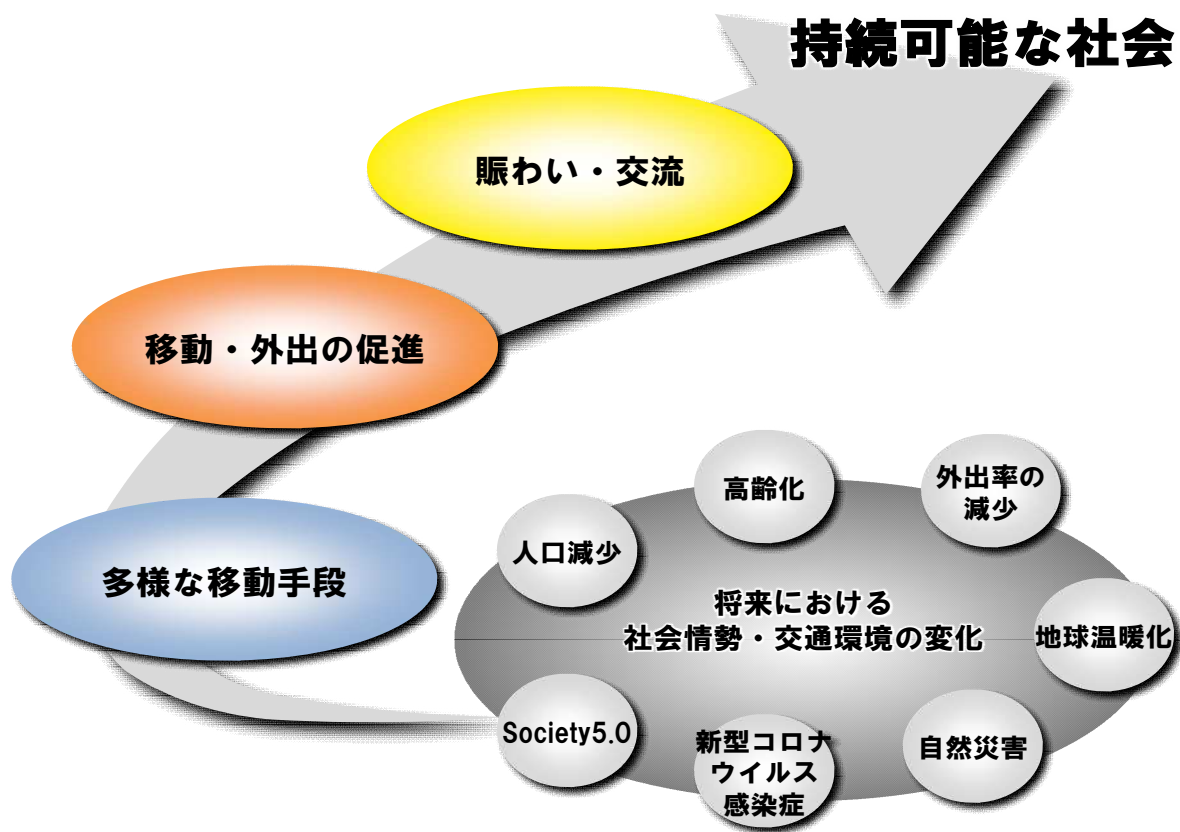
序 はじめに

1 本計画が目指す将来の交通のすがた

今後見込まれる人口減少や超高齢社会の到来、リニア中央新幹線の市内駅設置など、本市の社会情勢は近年大きく変化しています。

また、地球温暖化や頻発する自然災害への対応のほか、外出率の低下やICT技術の進展、新型コロナウイルス感染症の感染拡大といった交通を取り巻く環境も、大きな転換期を迎えています。

こうした中、将来にわたって持続可能なまちづくりを目指すためには、安全、安心で誰もが利用しやすい交通環境の構築や、市民の交流を促進し、賑わいの創出に寄与する交通施策に取り組む必要があります。



～ 基本理念 ～

誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境

～移動に関する高い利便性と安全・安心～

過度に車に依存することなく、多様な移動手段を選択できる持続可能な社会

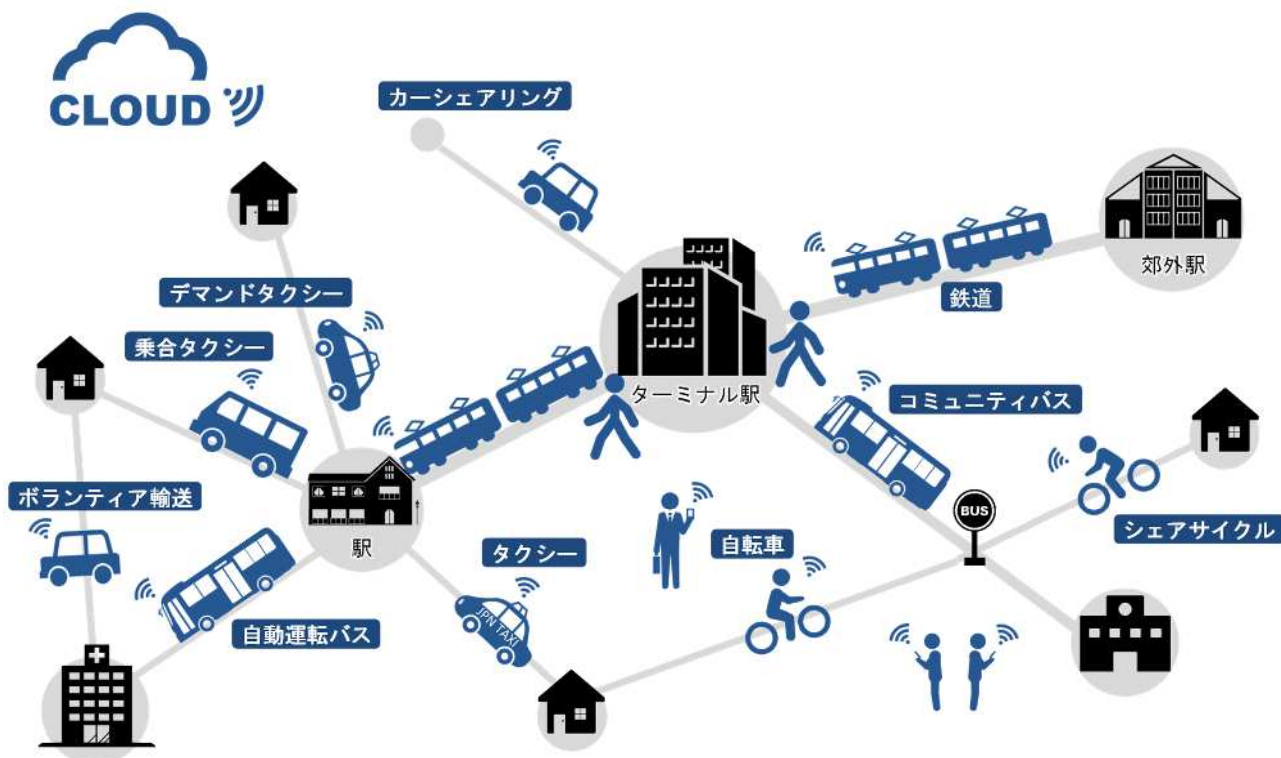
～環境配慮と持続可能性～

賑わいあるまちづくりを支える交通体系

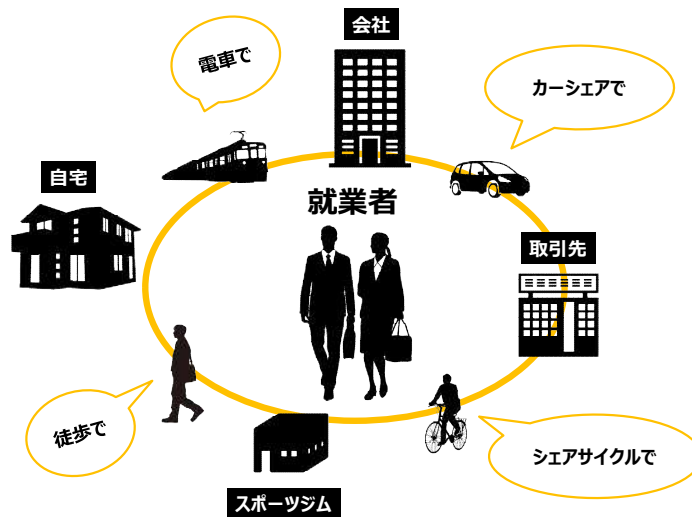
～交流の促進～

2 計画が目指す暮らし（人の活動）のイメージ

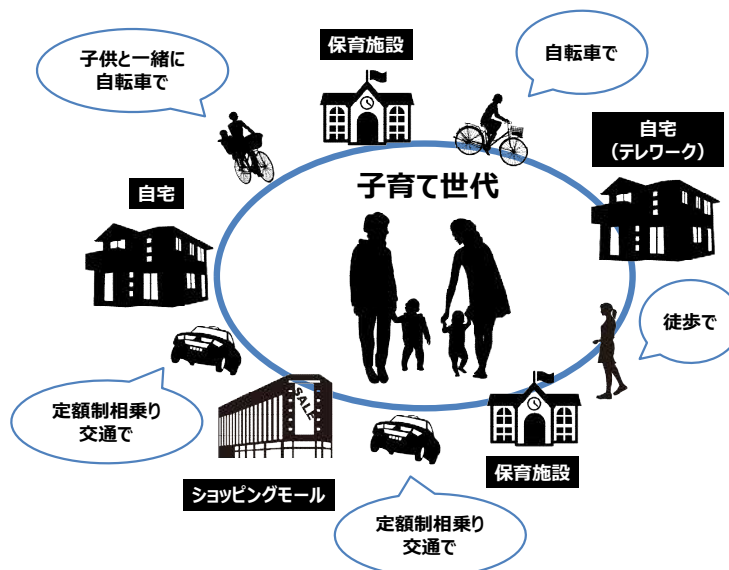
誰もが快適に移動するためには、地域や来訪者のニーズに応じた持続可能な交通体系の構築が必要です。鉄道やバスなどの既存の公共交通を基本として、自動運転、AI等を活用した新たなモビリティサービスの推進や歩きやすい歩行空間の構築など、人、モノ、情報が融合した多様なモビリティが結節する交通ネットワークを目指します。



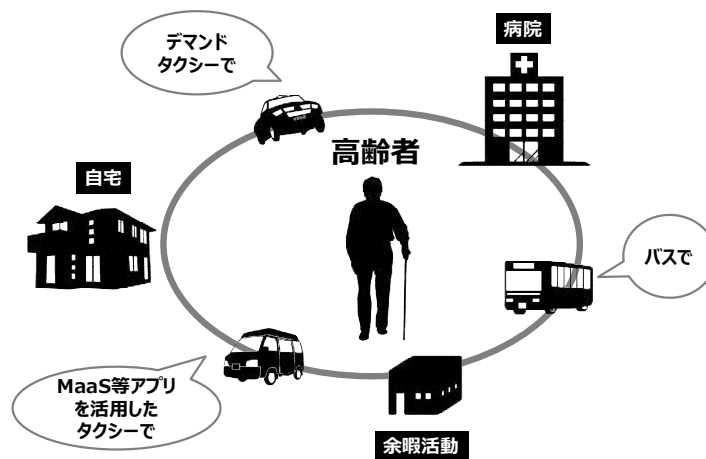
就業者の活動イメージ



子育て世代の活動イメージ



高齢者の活動イメージ



I 総合都市交通計画の策定に当たって

1 計画策定の背景と目的

本市では、平成24年に策定した「相模原市総合都市交通計画」及び「相模原市バス交通基本計画」に基づき、幹線道路の整備やコミュニティバス・乗合タクシーの導入等、公共交通体系の充実に向けた取組を進めてきました。

計画策定後約10年が経過し、今後見込まれる人口減少や超高齢社会の到来、ICT技術の進展のほか、リニア中央新幹線の市内駅設置など、本市を取り巻く社会情勢が大きく変化していることから、「相模原市総合計画」で掲げる将来都市構造及び集約連携型のまちづくりを見据えた中で、鉄道や路線バスなどの公共交通中心の持続可能な交通体系の確立を目指すため、両計画を一本化し、新たな「相模原市総合都市交通計画」の策定を行うものです。

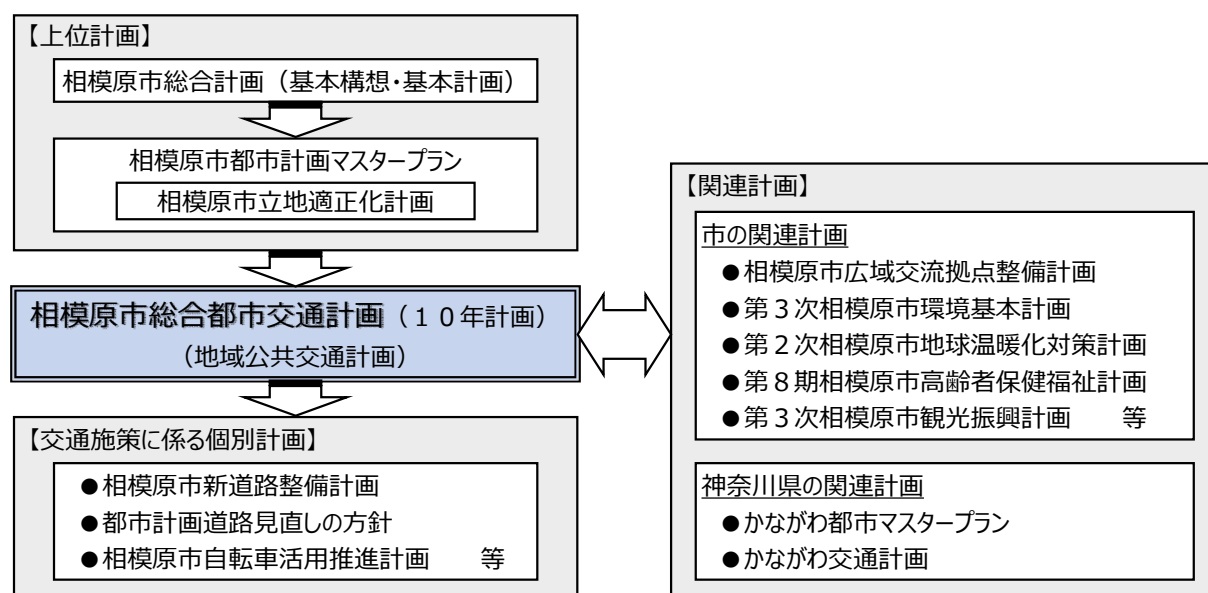
2 計画の趣旨及び位置付け（上位・関連計画の整理）

本計画は、本市の目指す将来像と都市づくりの基本構想等を定めた「相模原市総合計画」、「相模原市都市計画マスタープラン」及び「相模原市立地適正化計画」を上位計画とし、将来都市構造の実現に交通分野から寄与するために、身近な交通環境の充実や広域的な交流機能の向上を図る「将来の交通のすがた」と、その実現に向けた施策目標及び事業、計画の進め方を示します。

計画の策定に当たっては、これらの上位計画と整合を図るとともに、環境、福祉、観光分野等、交通以外の各分野の関連計画とも連携を図ることとします。

なお、本計画は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条に基づく地域公共交通計画として策定します。

<計画の位置付け>

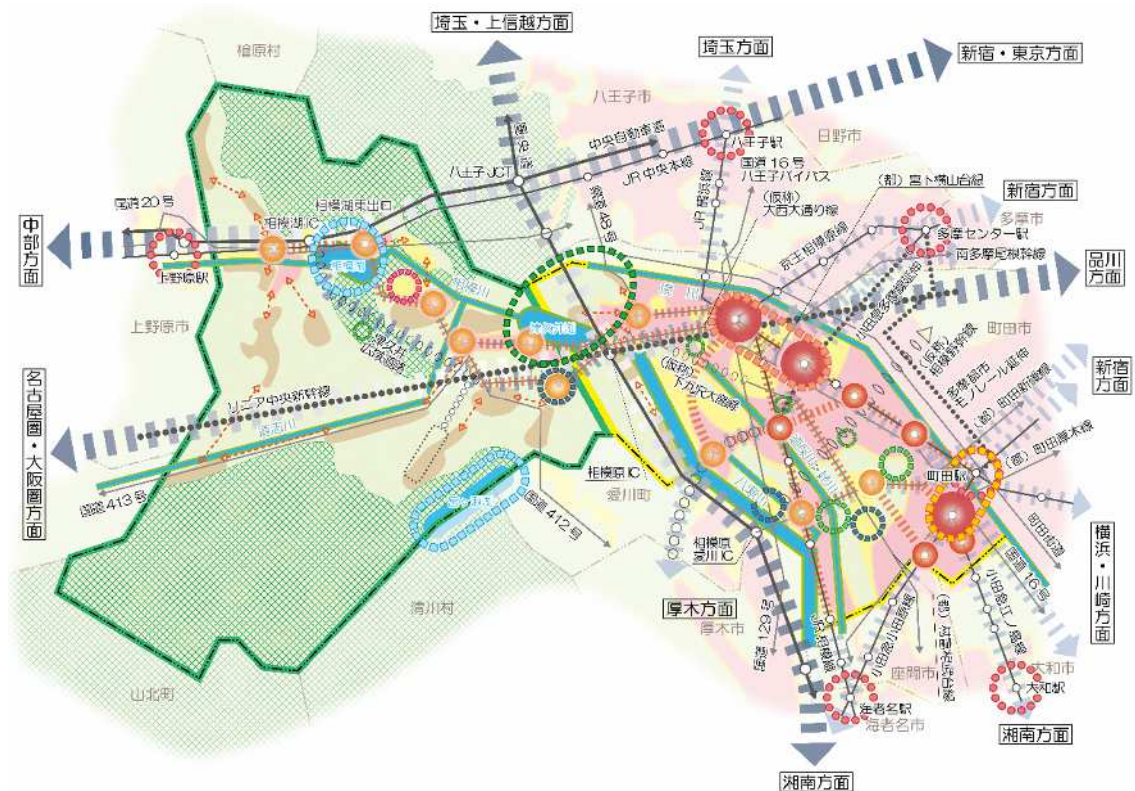


2-1 上位計画

(1) 相模原市総合計画（令和2年3月）

「相模原市総合計画」は、「潤いと活力に満ち 笑顔と希望があふれるまち さがみはら」をおおむね20年後の将来像とし、将来にわたり持続可能な都市経営を実現するため、集約連携型のまちづくりを目指すとともに、交通分野においても、本市の持続的な発展に向けた礎となる広域交通ネットワークの形成や、安心して移動できる地域交通の形成を、取り組むべき施策として掲げています。

<将来都市構造>



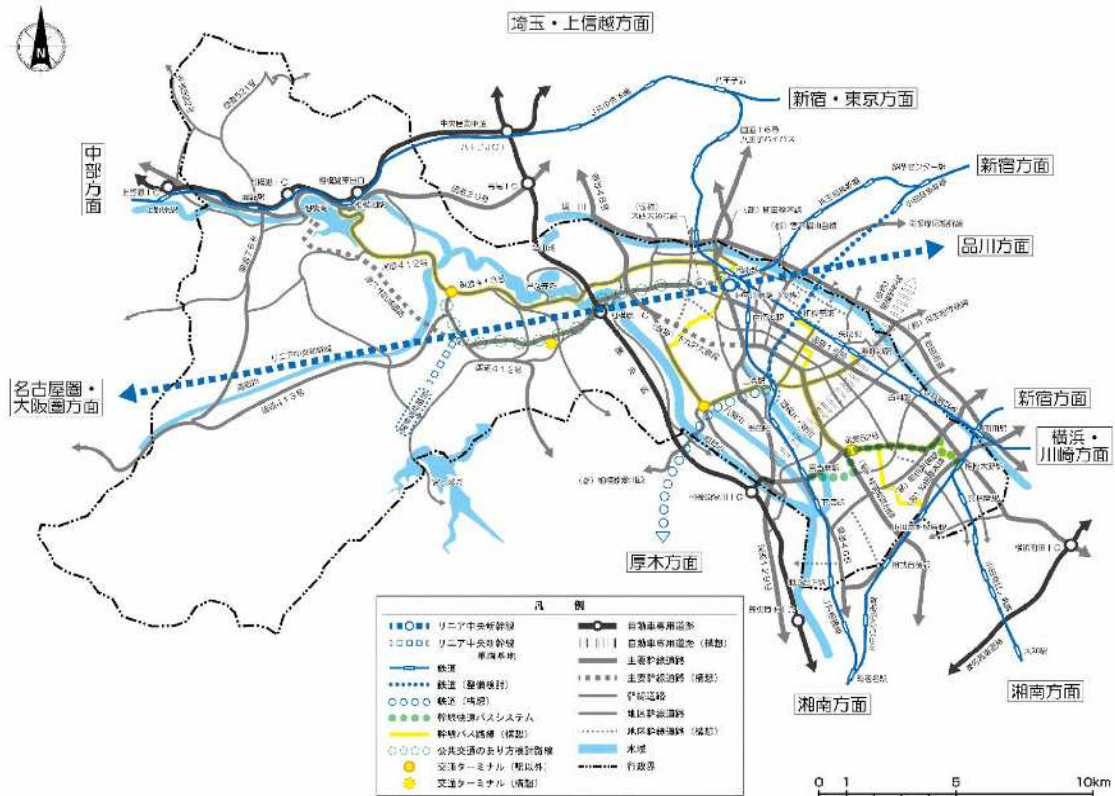
(2) 相模原市都市計画マスタープラン（令和2年3月）

「相模原市都市計画マスタープラン」では、将来都市構造の構築に当たり、今後の人口減少や超高齢化の進行を踏まえ、人口動向、都市基盤の状況や交通ネットワーク、ライフスタイルに応じた「社会情勢等の変化に柔軟に適応した集約連携型のまち」を目指すこととし、その実現に向けた交通体系の方針として、「広域的な交流を支える広域交通ネットワークの形成」、「安心して移動できる地域交通の形成」を掲げています。

➤ 交通体系の方針

- 基本方針（1）広域的な交流を支える広域交通ネットワークの形成
 - ① 鉄道ネットワークの形成
 - ② 広域的な道路ネットワークの形成
- 基本方針（2）安心して移動できる地域交通の形成
 - ① 地域をつなぐ公共交通ネットワークの形成
 - ② 公共交通の利便性向上と利用促進
 - ③ 地域における道路環境の充実
 - ④ 自転車利用環境の整備

<交通体系方針図>



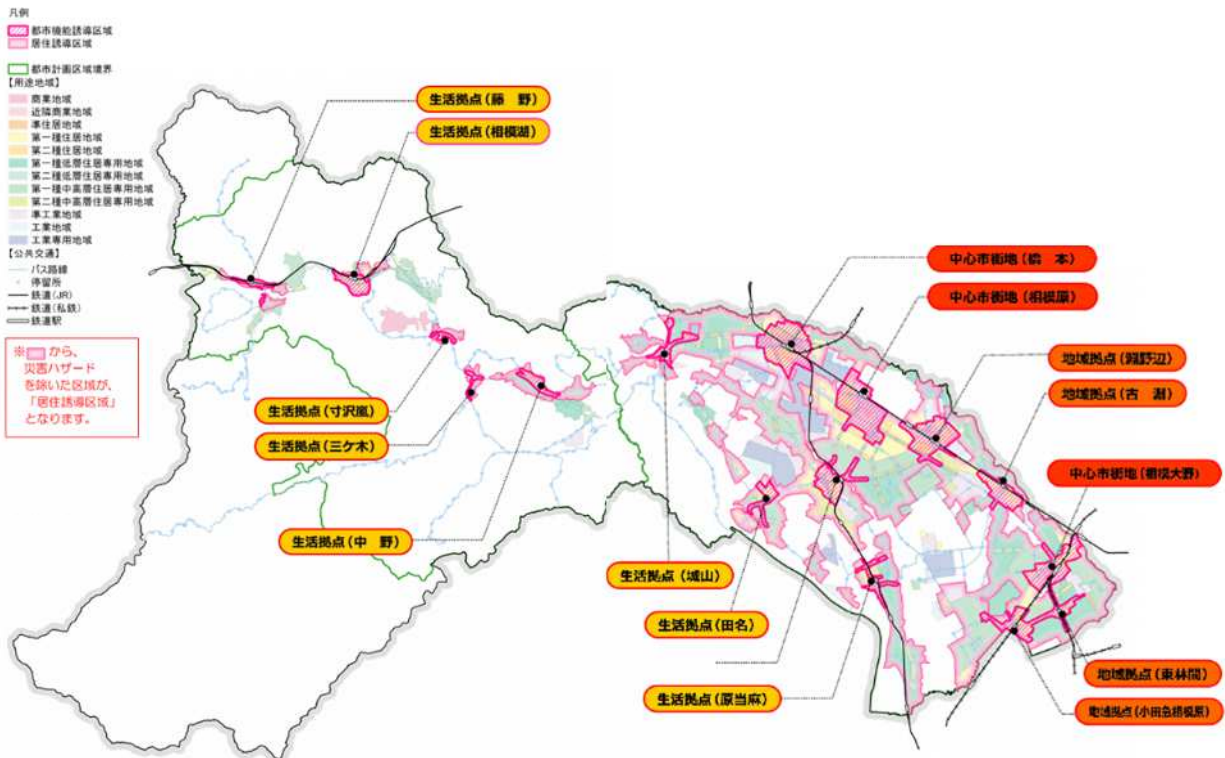
(3) 相模原市立地適正化計画（令和2年3月）

「相模原市立地適正化計画」は、人口減少と超高齢化が進む中で、施設や居住を強制的に短期間で移転させる主旨ではなく、長期的な視点のもと国の施策等を活用して都市機能や居住を一定のエリアに誘導するとともに、これらをつなぐ交通ネットワークを維持・充実することで、持続可能なまちづくりの実現を目指すものとして、「生活圏域を支える公共交通網の形成」を基本方針として掲げています。

➤ 【基本方針3】生活圏域を支える公共交通網の形成

- 都市の骨格構造を支える公共交通の維持
 - 都市の骨格構造を支える公共交通の維持
 - 拠点間や生活圏域内の移動を支える公共交通の維持・確保
 - 公共交通利用環境の整備（交通結節点整備やバリアフリー化等）
 - 公共交通の利用促進（TDM、モビリティ・マネジメント等）
 - バス路線となっている幹線道路の整備
 - 歩いて暮らせる拠点形成
 - 歩行者・自転車の利用環境整備（歩行空間のバリアフリー、歩行者・自転車の分離、自転車駐車場の整備等）
- 都市の骨格構造を支える公共交通沿線人口の維持
- 拠点間や生活圏域内におけるネットワーク形成

<都市機能誘導区域・居住誘導区域図>



2-2 関連計画

(1) かながわ都市マスタープラン（令和3年3月改定）

「かながわ都市マスタープラン」では、本市は県央都市圏域に位置付けられ、広域的な交通結節機能を踏まえた生活環境や生産環境の整備を図り、うるおいと活力にあふれる循環型の都市づくりが目標とされ、全国との交流連携の窓口となる「北のゲート」の形成に向けてリニア中央新幹線駅が設置されることなどにより、交通の要衝としてのポテンシャルを生かした機能集積が更に進むことが期待されています。

<将来都市構造>

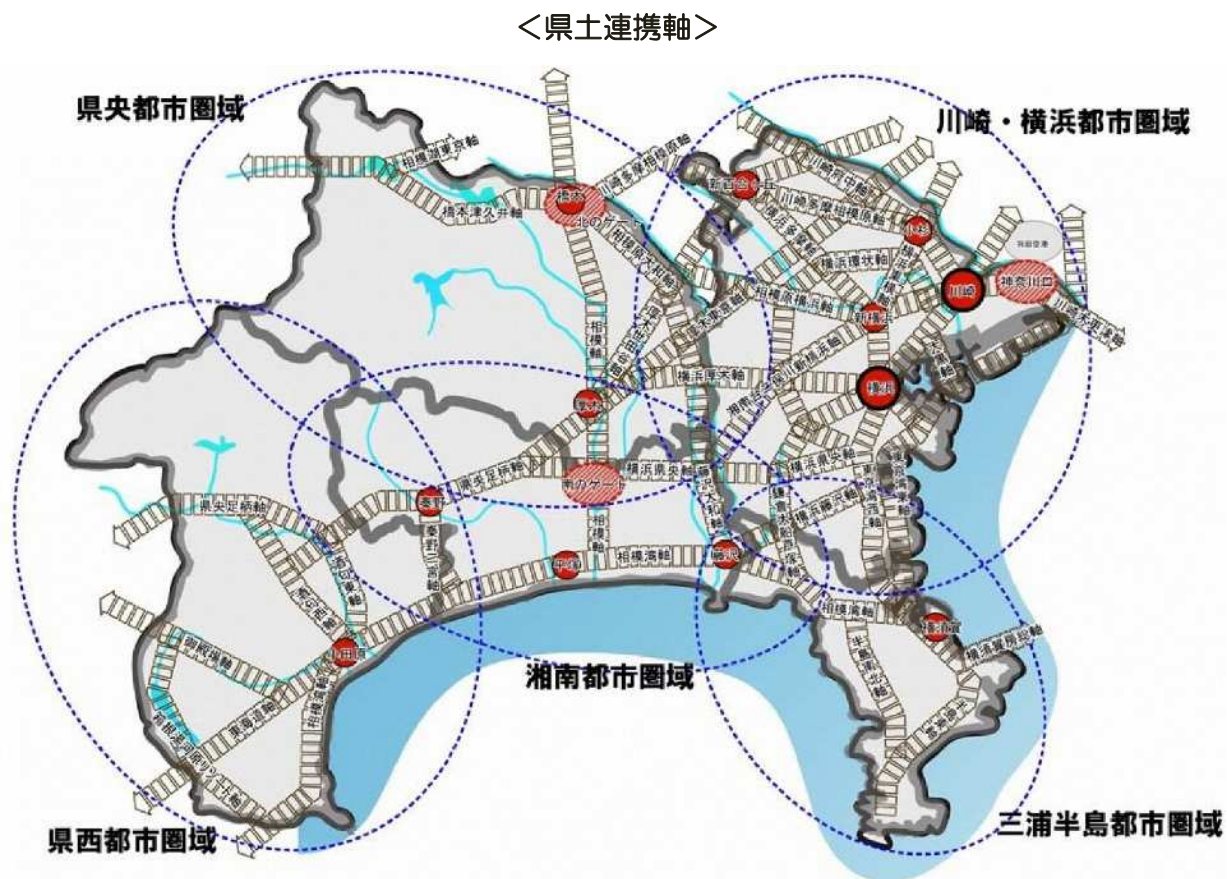


凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

(2) かながわ交通計画（令和3年度改定予定）

「かながわ交通計画」は、県の総合計画（神奈川力構想）を補完し、県の都市づくりの基本方向を定めた「かながわ都市マスタープラン」を交通施策の面から支える部門別計画であり、県の都市交通の目標を示した計画です。

計画に位置付けられている県土・都市づくりの要となる拠点及び連携軸の整備・機能強化を図る公共交通や道路などの交通網の構想を考慮しながら、広域的な交通網のあり方などについて整備方針が掲げられています。



(3) 本市の関連計画

「相模原市広域交流拠点基本計画」では、本市は首都圏南西部の玄関口として、また、東京都心や関西方面、湘南方面等の様々な圏域からの交通網が交差する内陸ハブシティとしての役割を果たしていくため、橋本駅・相模原駅周辺の一体的なエリアを中心として、「首都圏南西部における広域交流拠点」と位置付け、エリアが有するポテンシャルや広域的な交通軸を生かした都市づくりを進めています。

その中で、広域交流拠点形成の基本方針や橋本駅・相模原駅周辺地区における機能分担の方向性を示しています。

- 広域交流拠点形成の基本方針
 - 広域交通ネットワーク
 - ・ 国内外からの情報・人材・文化の交流に向けたゲートウェイの構築
 - ・ 周辺地域から広域交流拠点に向けた交通アクセスの強化
 - ・ 橋本・相模原両駅間の交通軸の強化
- 広域交流拠点における機能分担の方向性
 - 橋本駅周辺地区
 - ・ 産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点
 - 相模原駅周辺地区
 - ・ 安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点

<広域交流拠点の概念図>



また、まちづくりや交通分野以外の各計画においても、交通分野の役割が示されており、こうした関連計画の内容とも整合を図り、本計画期間における実施施策等を推進します。

■ 第3次相模原市環境基本計画（令和2年3月）

➤ 低炭素型まちづくりの推進

- 公共交通を基幹とした交通基盤の整備
- 歩行者・自転車にやさしいまちづくりの推進
- 次世代クリーンエネルギー自動車（CEV）の普及促進
- 低燃費バスの導入促進
- 交通需要マネジメント（TDM）による道路交通の円滑化
- エコドライブやカーシェアリングの普及促進
- 拠点間ネットワークの構築

■ 第8期相模原市高齢者保健福祉計画（令和3年3月）

➤ 基本目標1 地域包括ケアシステムの推進

- 方針4 高齢者の居住安定に係る施策の推進
 - ・ ユニバーサルデザインの推進
 - ・ 高齢者の交通安全対策の推進

■ 第3次相模原市観光振興計画（令和2年3月）

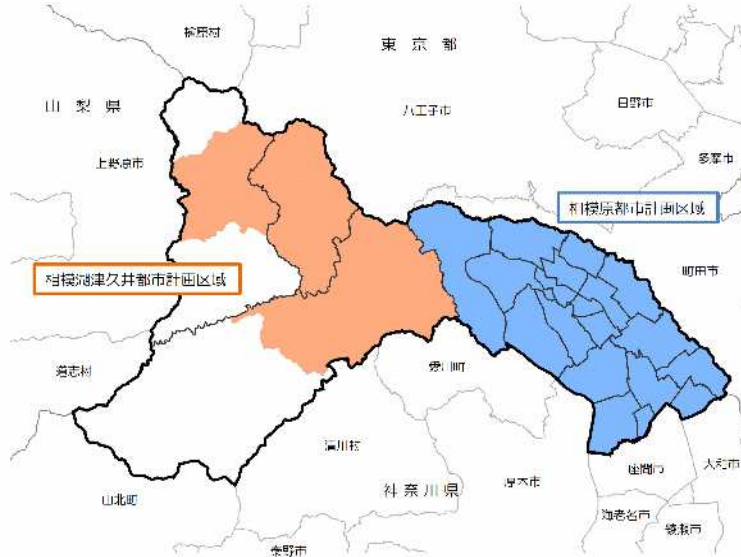
➤ 基本方針3 観光客の受入環境整備の推進

- 施策3-3 観光交流の促進に向けた交通環境・基盤の整備
 - ・ 鉄道やバスなどの利便性の向上
 - ・ 広域的な交通ネットワークの構築

3 計画の区域

本計画の対象地域は、本市全域とします。

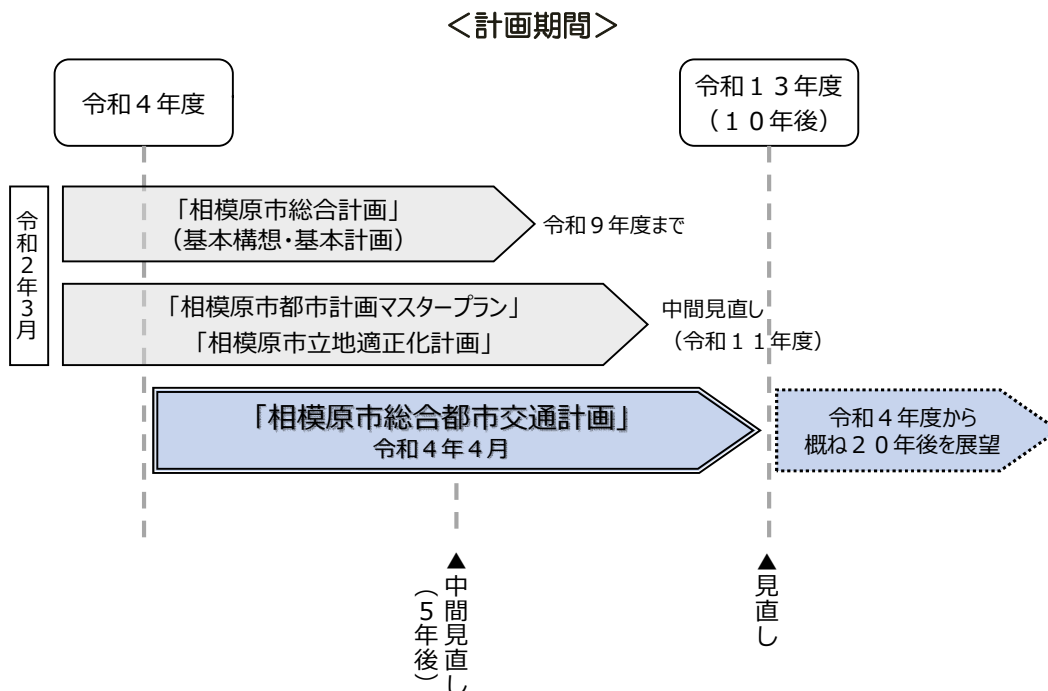
なお、本計画においては、上位計画である都市計画マスタープランを踏まえ、「相模原市都市計画区域」を「都市部」、「相模湖津久井都市計画区域及び都市計画区域外」を「中山間地域」と呼び区分します。



4 計画の期間

本計画は、令和4年度から令和13年度までの10年間の計画とします。

ただし、今後の社会情勢の変化や上位計画の改定など各種計画の変更が生じた際は、必要に応じて見直しを行います。



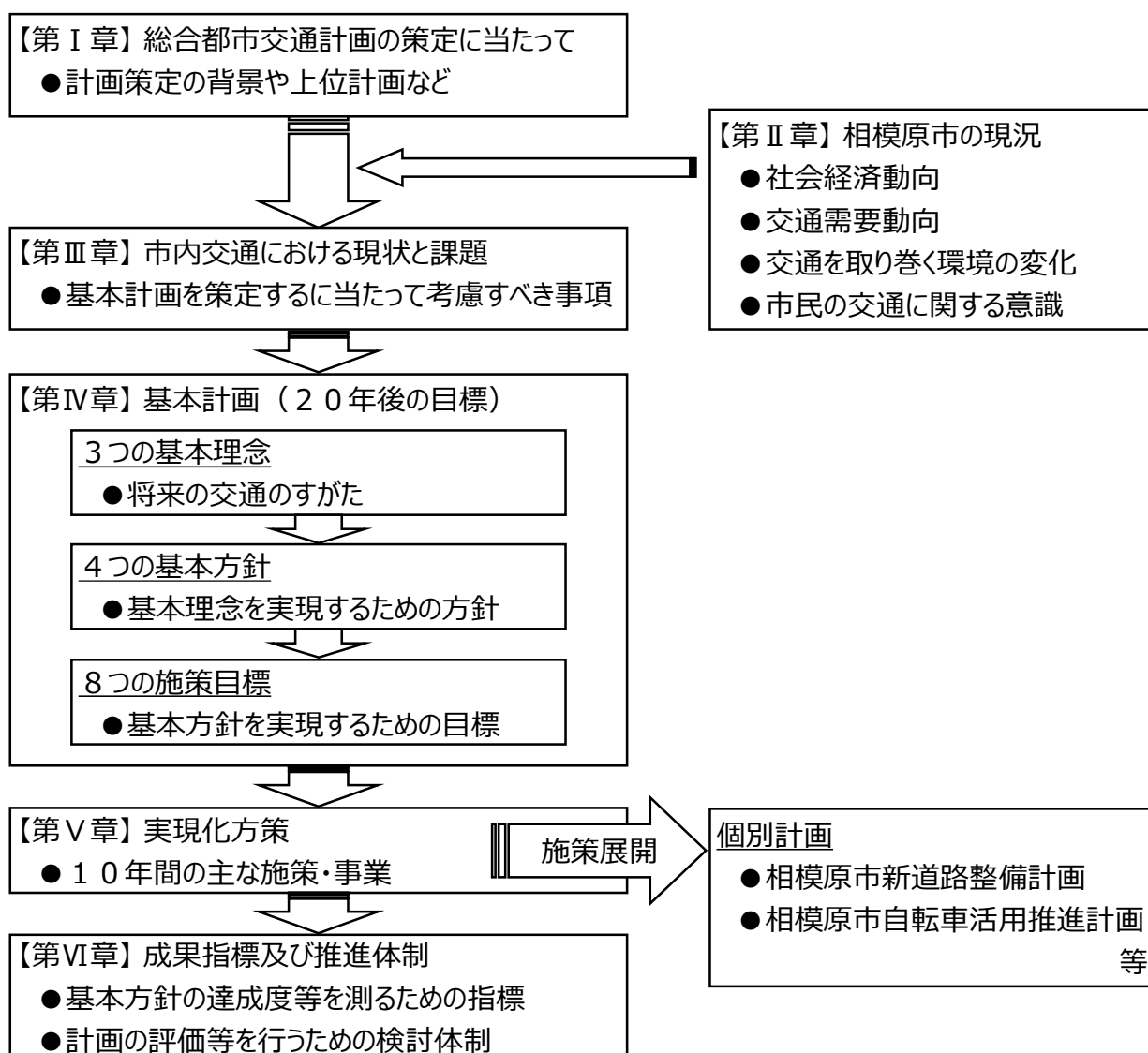
5 計画の構成

本計画は、「基本計画（基本理念・基本方針・施策目標）」、「実現化方策」で構成しています。

「基本計画」は、20年後の将来を見据え、「将来の交通のすがた」である「基本理念」と、基本理念を実現するための「基本方針」、基本方針を実現するための目標である「施策目標」からなります。

「実現化方策」は、本計画を着実に実施するため、計画期間で実施する施策・事業を示すとともに、実施主体やスケジュールを整理しています。

<計画の構成>



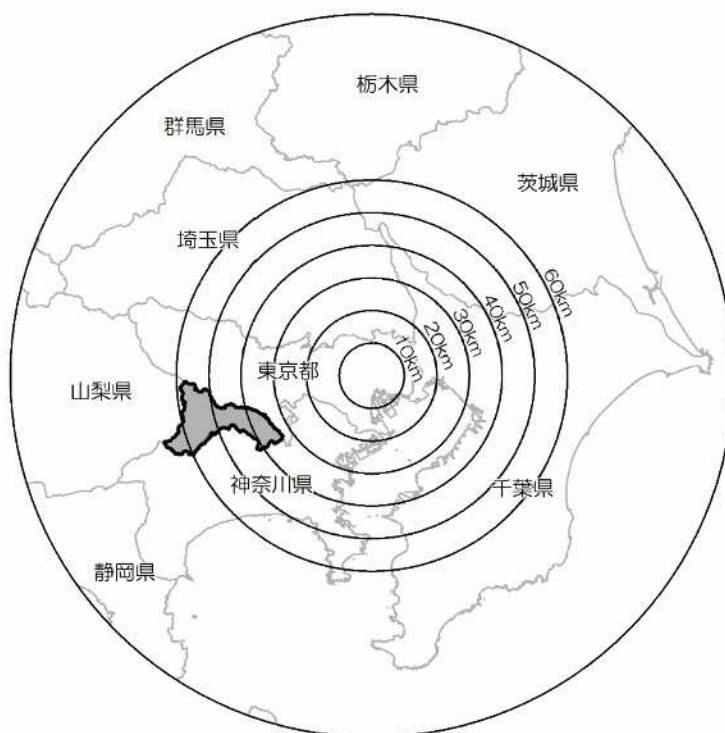
Ⅱ 相模原市の概況

ここでは、本市を取り巻く社会経済や交通需要の動向、市民の移動実態や交通に関する意識等から、本市の交通に関する課題を整理します。

本市の位置と地勢

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328.91km²です。東部には、相模川に沿って3つのなだらかな階段状の河岸段丘が形成されており、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、道路網や公共交通網の充実により、利便性の高い地域として様々な都市機能が集積した土地利用が進んでいます。西部は、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、貴重な自然環境を形成しています。

<本市の位置>



1 社会経済動向

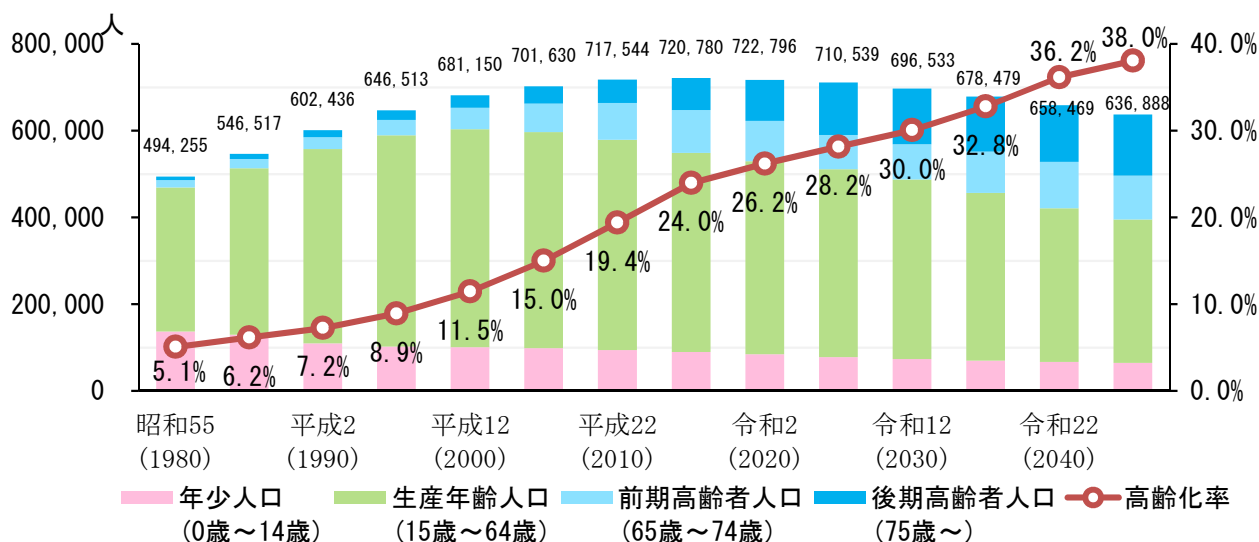
1-1 人口動向等

(1) 人口推移と将来人口の見通し

本市の人口は、令和2年以降減少する推計となっており、令和27年には約63.6万人になると予測されています。

年齢別に平成27年と令和27年を比較すると、「生産年齢人口」は約12.9万人（約28.1%）の減少、「高齢者人口」は約7万人（約40.3%）の増加と、少子高齢化の進行が見込まれています。

＜年齢区分別将来推計人口及び高齢化率＞

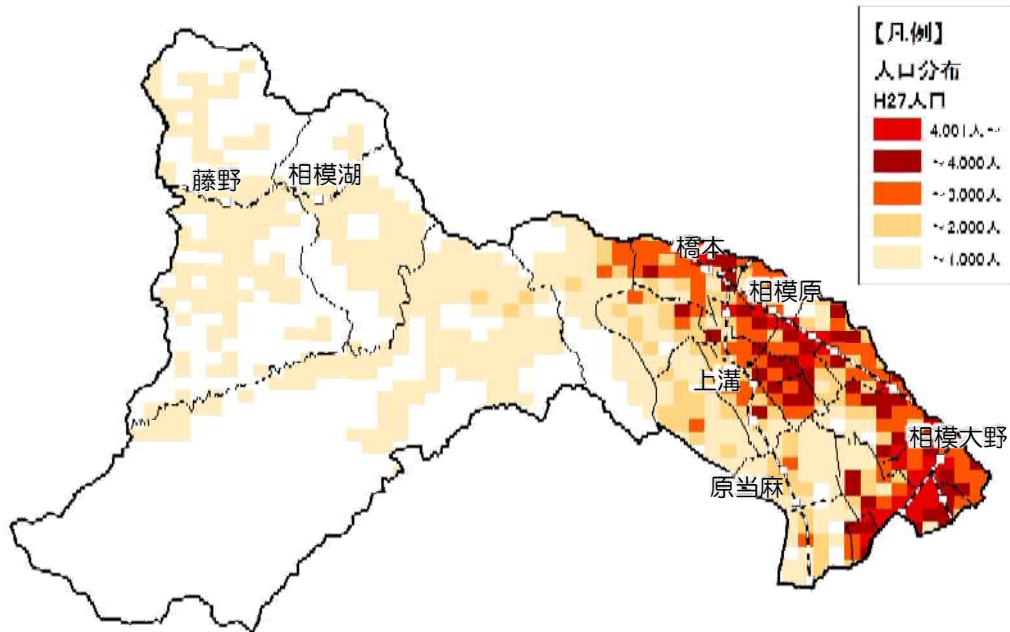


出典：国勢調査（平成27年まで）、市公表データ（令和2年）
 国立社会保障・人口問題研究所推計値（平成25年3月推計）（令和7年以降）

(2) 人口分布と推移

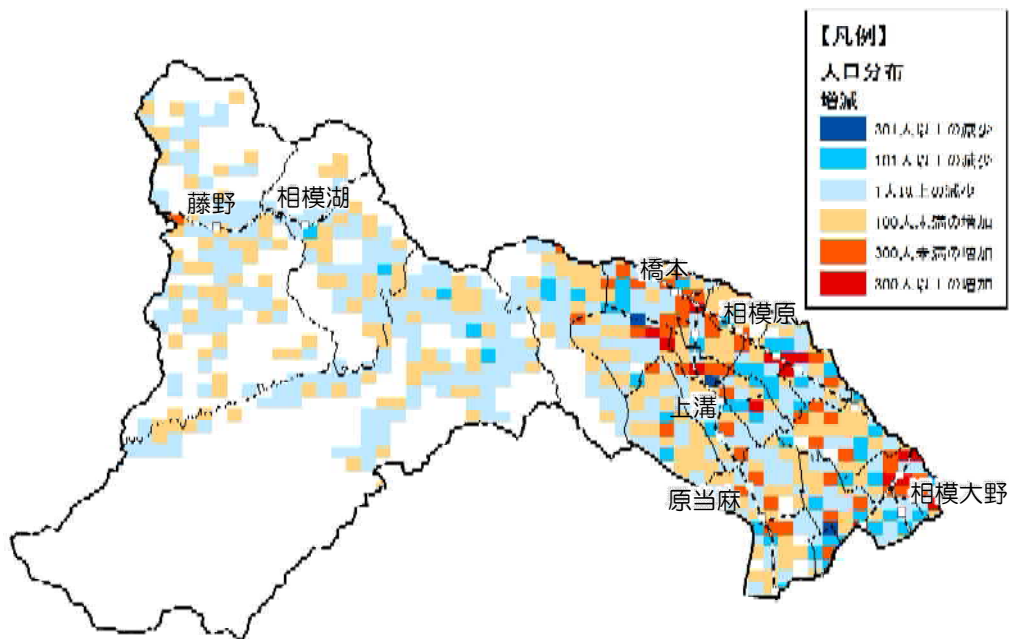
人口は、中央区や南区の鉄道駅周辺に集中して分布しており、平成22年から平成27年の5年間では、特に橋本駅、相模原駅、相模大野駅といった3拠点周辺をはじめとする鉄道駅周辺において人口増加が見られます。

<人口分布（平成27年（2015年））>



出典：国勢調査

<人口分布の推移（平成22年から平成27年まで）>

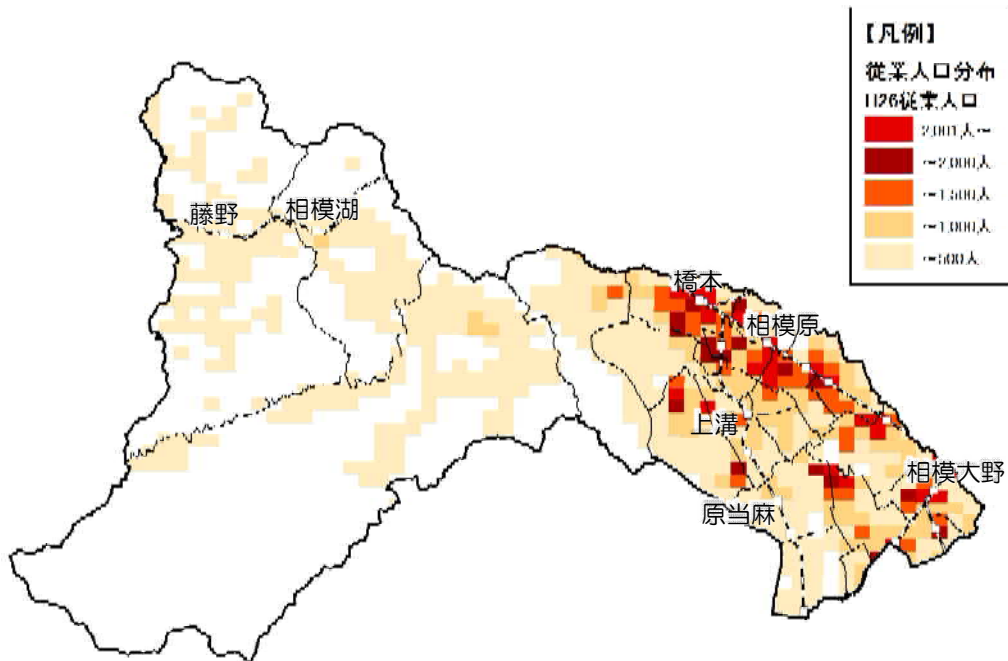


出典：国勢調査

(3) 従業人口の分布

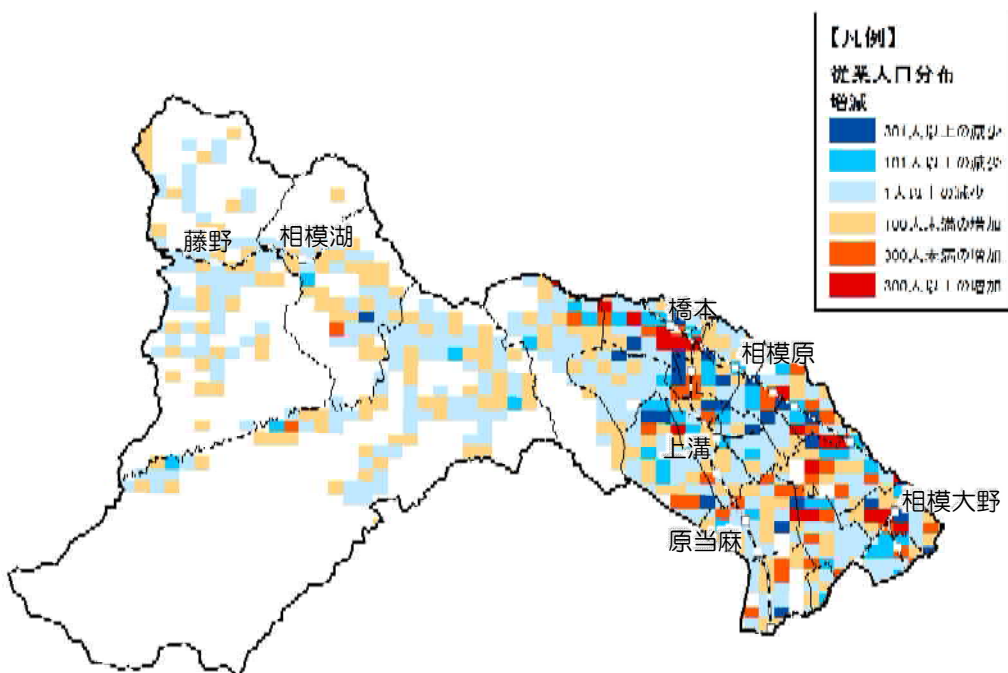
従業人口は、JR横浜線の沿線をはじめとした鉄道駅周辺に集中して分布しており、平成21年から平成26年までの5年間では、市全体としては減少傾向となっているものの、橋本駅、相模原駅、相模大野駅といった拠点周辺では増加傾向となっています。

<従業人口分布（平成26年（2014年））>



出典：経済センサス

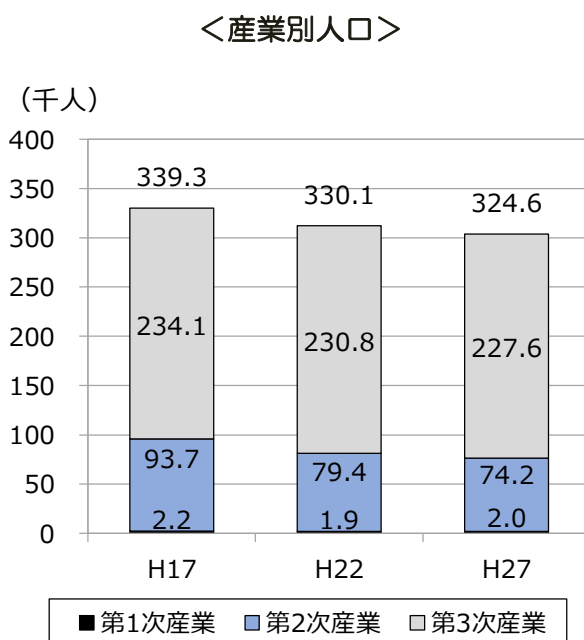
<従業人口の推移（平成21年から平成26年まで）>



出典：経済センサス

(4) 産業別人口

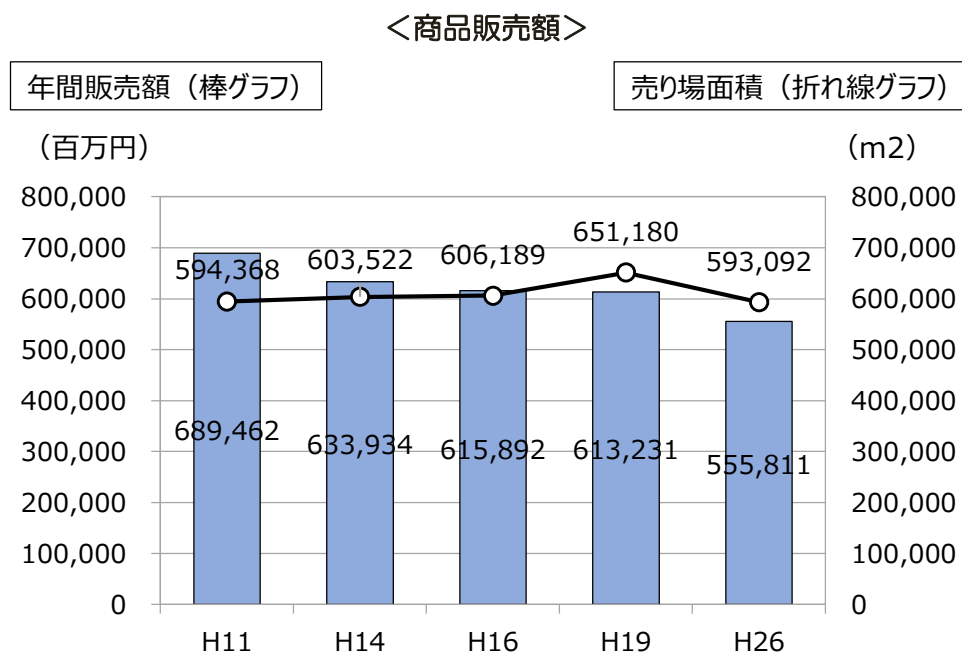
平成17年から平成27年までにかけて、産業別に関係なく産業人口は減少傾向となっています。



出典：相模原市統計書

(5) 商品販売額

商品販売額は、年々減少傾向にあります。また、近年では大型商業施設の撤退もあり、商品販売額は今後も減少が予測されます。

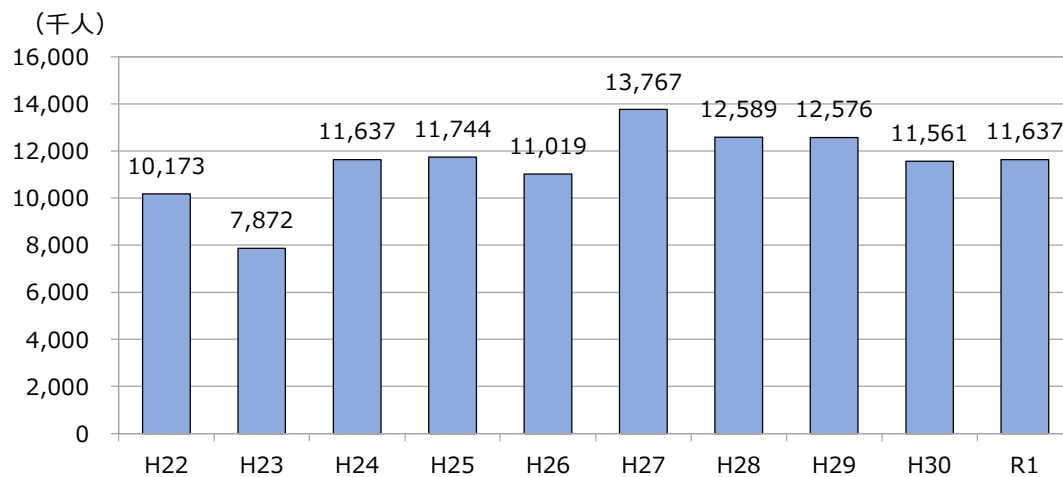


出典：相模原市統計書

(6) 入込観光客数

市内入込観光客数は、近年横ばいの状況となっています。

＜市内入込観光客数の推移＞



出典：相模原市統計書

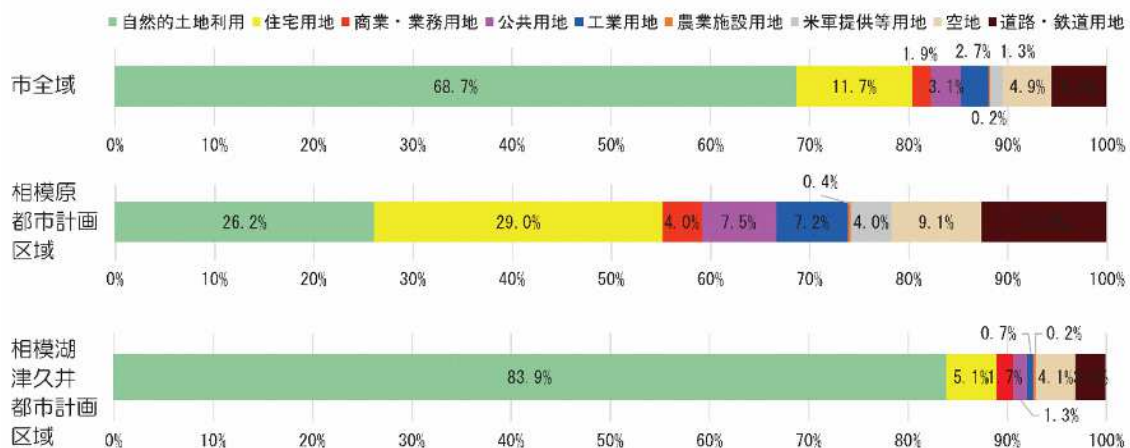
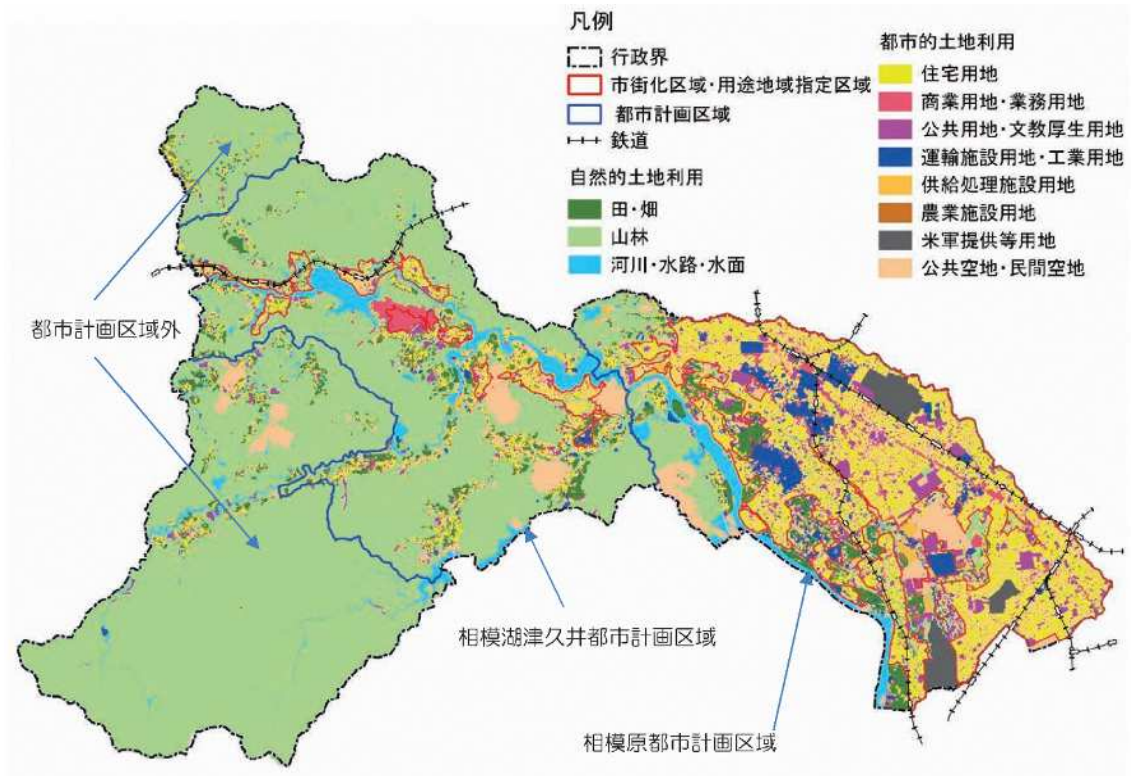
1-2 土地利用・交通基盤の状況等

(1) 土地利用

市域の約7割が自然的土地利用で、その大半を丹沢大山国立公園などがある市西部（相模湖津久井都市計画区域及び都市計画区域外に相当する範囲）が占めています。

都市的土地利用は市域の約3割ですが、相模原都市計画区域においては都市的土地利用が進んでおり、住宅用地の占める割合が高くなっています。

<土地利用現況>



出典：平成27年度都市計画基礎調査から作成（相模総合補給廠一部返還等を反映）

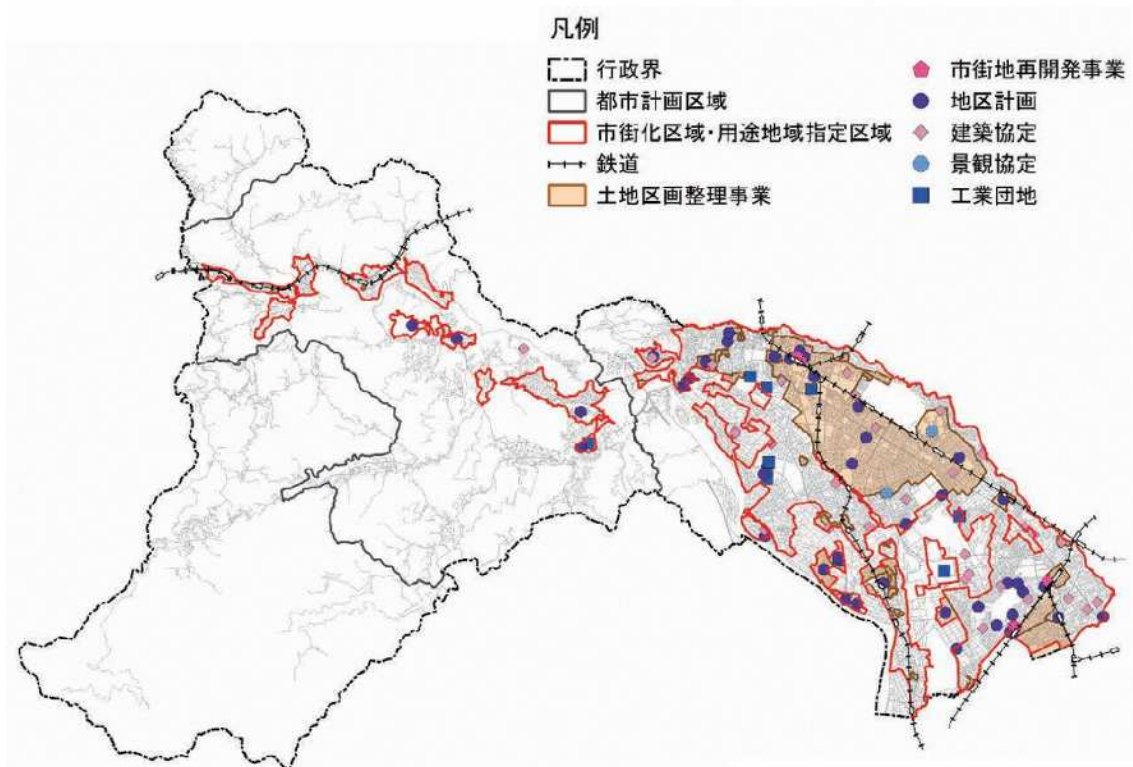
(2) 市街地整備等

戦前の「軍都計画」に基づく相模原都市建設区画整理事業により、道路などの整備を行い、その後の市街地における都市化の基盤となっています。

高度経済成長期において、大幅な人口増加に伴う急速な都市化により市街地が拡大し、その後、道路や下水道等の都市基盤の整備を計画的に進めてきました。

住み良い環境を維持し、向上させるための地区計画や建築協定などにより、地区の特性に応じた良好な住宅地が形成されています。

<土地区画整理事業、地区計画などの状況>



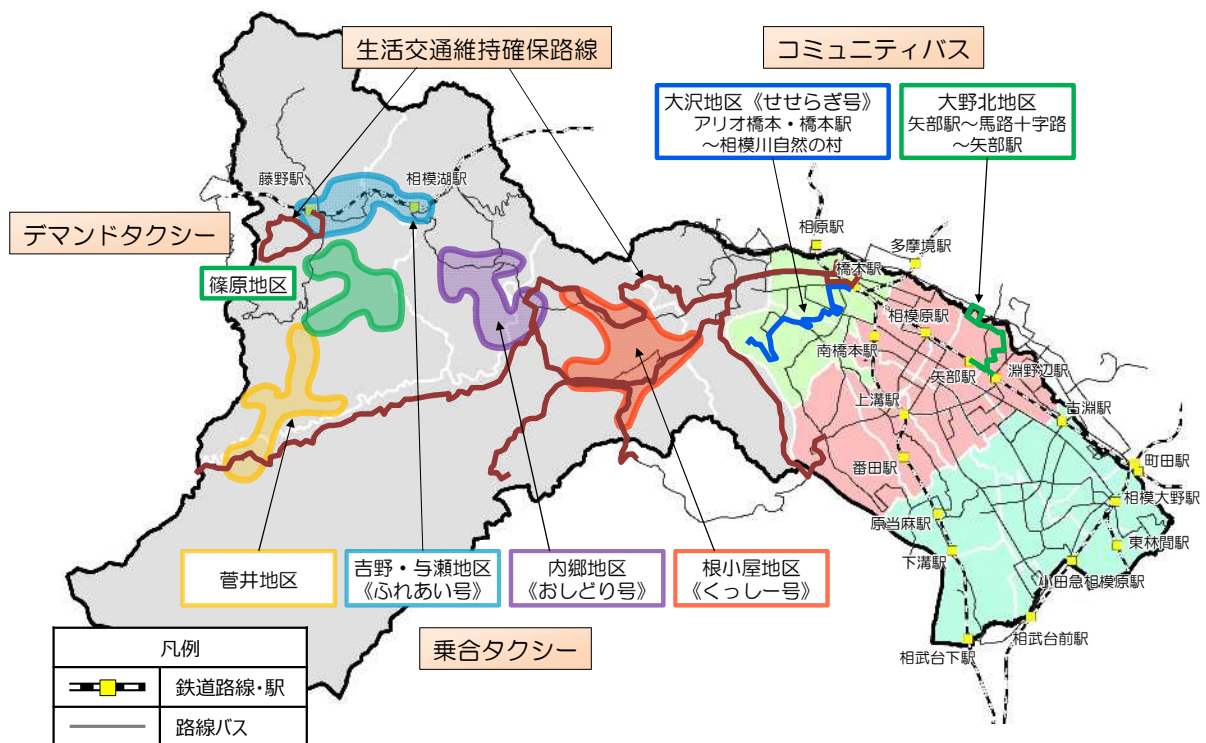
出典：相模原市資料（平成29年6月）

(3) 公共交通網

市内には、JR横浜線、JR相模線、JR中央本線、小田急小田原線、小田急江ノ島線及び京王相模原線の鉄道6路線が東京方面や横浜方面などと結ばれており、路線バスにおいては、鉄道駅や主要なバスターミナルとその周辺が結ばれています。

コミュニティ交通※に関しては、交通不便地域における高齢者等移動制約者の生活交通を確保するため、中央区の大野北地区及び緑区の大沢地区の2路線においてコミュニティバスを運行しています。また、中山間地域のバスが運行されていない地区においては、乗合タクシーやデマンドタクシーを運行しています。

＜現況の鉄道網、バス路線網及びコミュニティ交通運行区域図＞



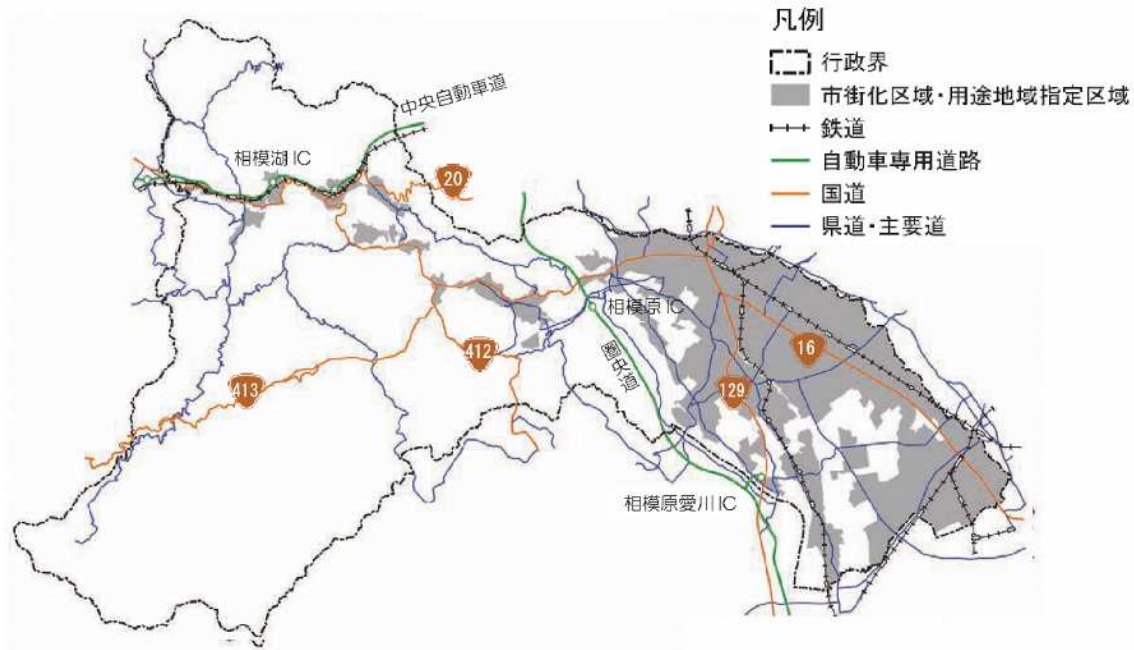
※高齢化の進行や運転免許証の返納者の増加等に伴い、今後増加が見込まれる移動制約者の日常生活に必要な移動手段。民間バス路線等を補完し、地域住民、交通事業者、相模原市の協働により維持確保を行う公共交通

(4) 道路網

本市の道路は、都市部では国道16号と国道129号、中山間地域では中央自動車道と国道20号、国道412号があり、都市部と中山間地域を国道413号が結んでいます。

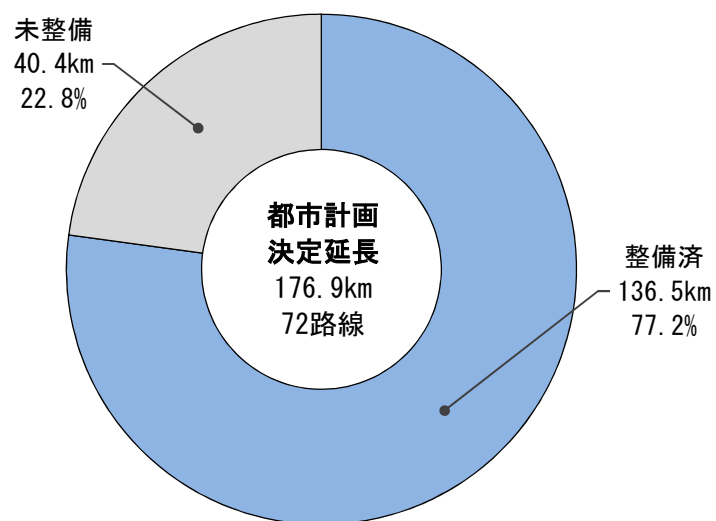
また、本市の中央部には、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）が南北に通っており、ICへのアクセス道路として、地域を東西に結ぶ県道510号や県道52号など、都市計画道路の整備を進めています。

<道路の現況図>



出典：相模原市

<都市計画道路の整備状況（令和2年度末時点）>



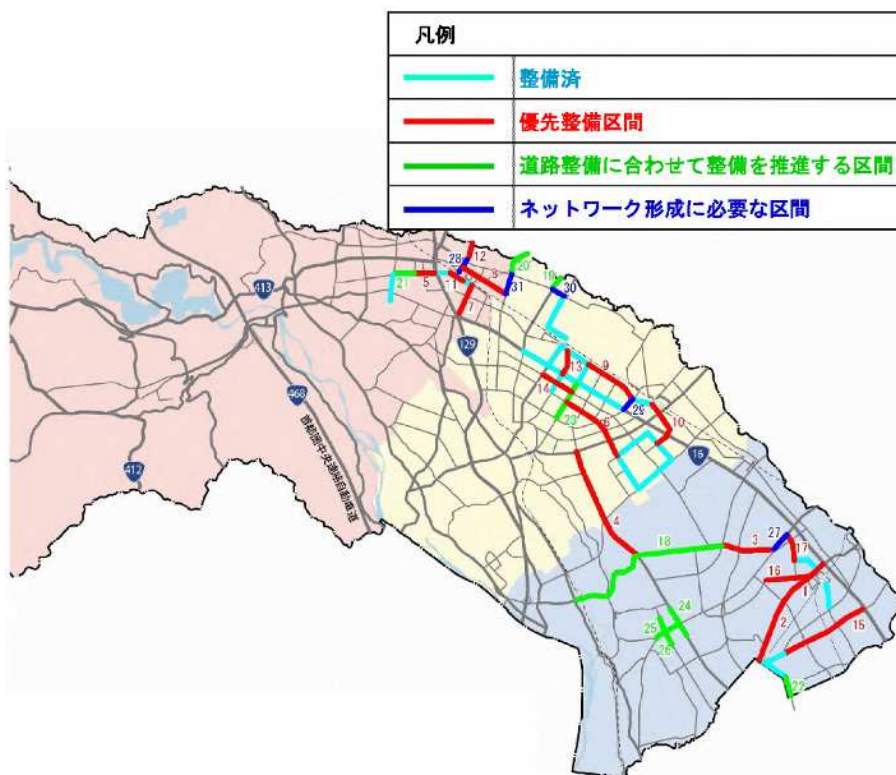
出典：相模原市

(5) 自転車通行環境

平成20年1月に、相模原駅周辺地区が国の自転車通行環境整備モデル地区に指定され、駅周辺の主要道路において、自転車道や自転車レーン等の整備を行いました。

また、令和2年3月に自転車活用推進計画を策定し、主要駅周辺の市街地において、自転車通行環境のネットワーク化を進めています。

<優先整備箇所>



出典：相模原市自転車活用推進計画

2 交通需要動向

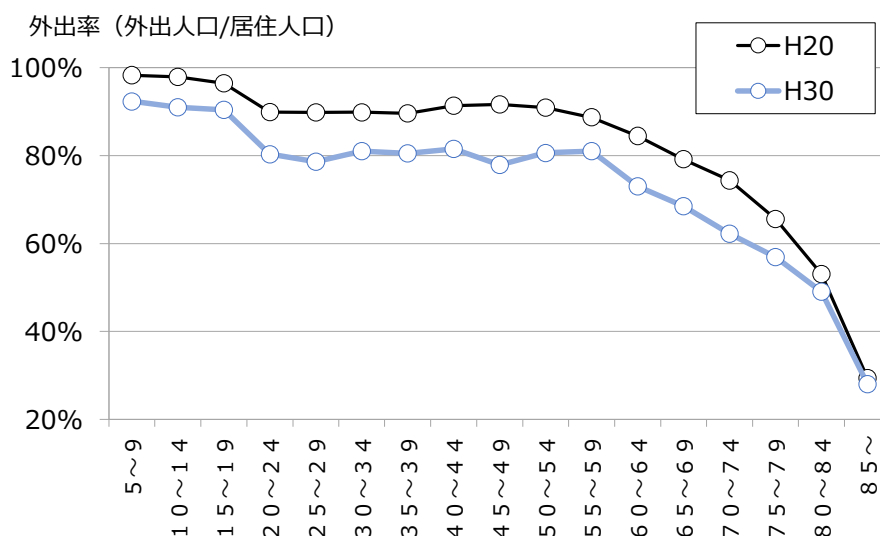
2-1 市内の交通実態

(1) 外出率等の変化

市民の外出率※を平成20年と平成30年で比較すると、おおむね全世代において減少しています。

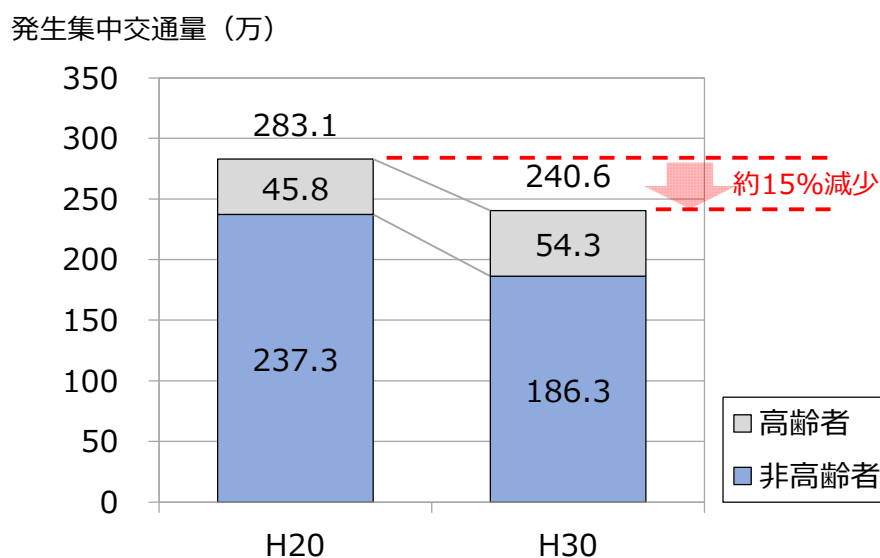
本市を発着地とする移動量は10年間で約15%減少しており、少子高齢化の影響により、非高齢者の移動量は、減少傾向にあるのに対して、高齢者の移動量は約20%増加しています。

＜外出率の変化＞



出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査

＜相模原市発着移動量の推移＞



出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査

※外出率：居住人口に対する外出した人数の割合

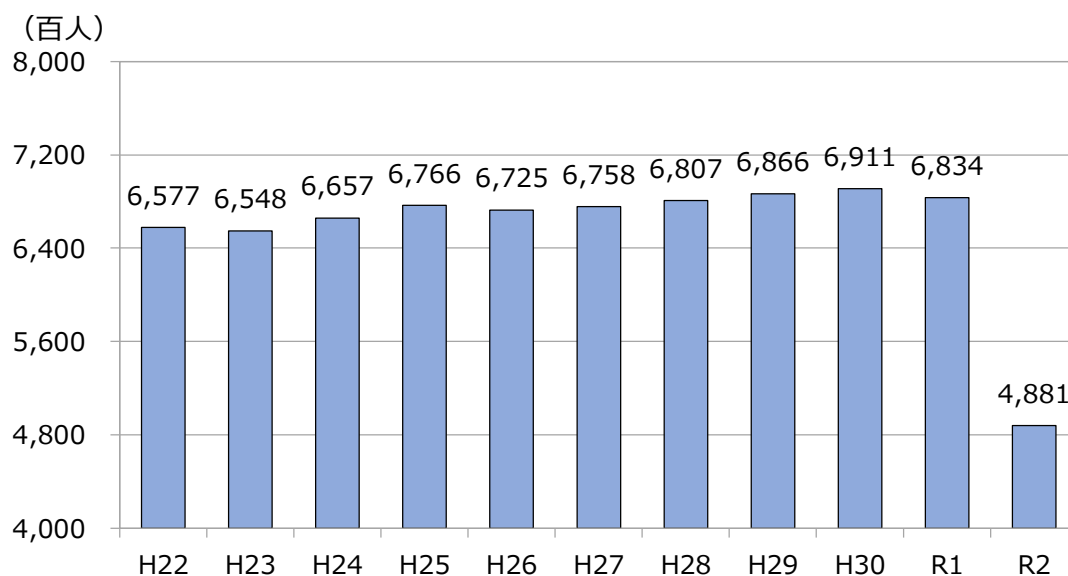
(2) 公共交通利用者数

鉄道及びバスの利用者数は、平成22年から令和元年までにかけてそれぞれ増加傾向となっています。利用者数の増加率は、鉄道は約4%、バスは約12%となっています。特に、バス利用者数の伸び率は、全国と比較しても大きくなっています。

一方で、タクシー利用者数（輸送人員）は減少傾向となっており、利用者数の減少率は約18%となっています。

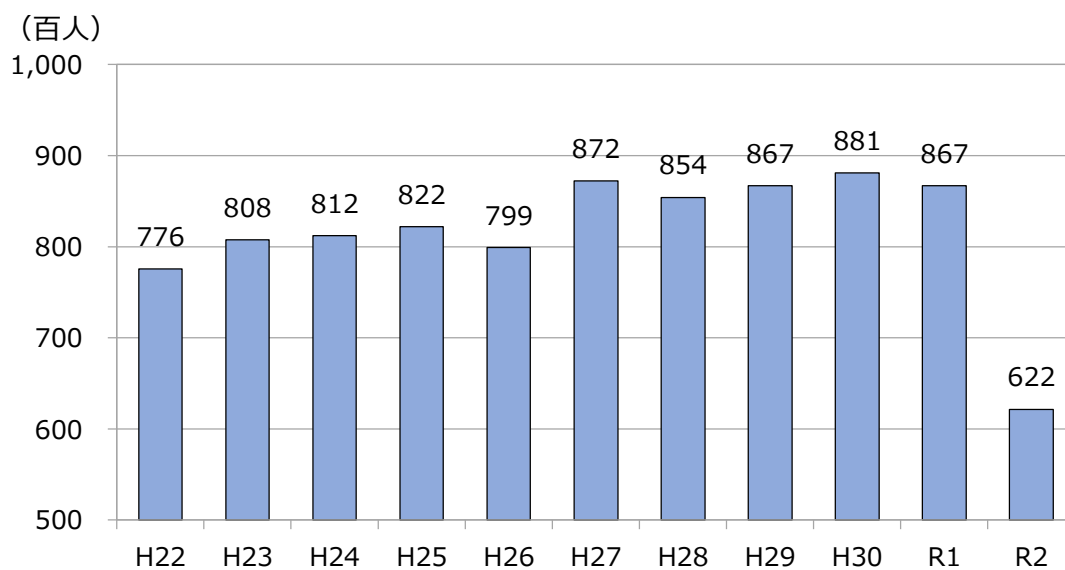
また、令和2年は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響から、それぞれの利用者数が大幅に減少しています。

＜市内鉄道駅の乗降人員（1日平均乗降人員）＞



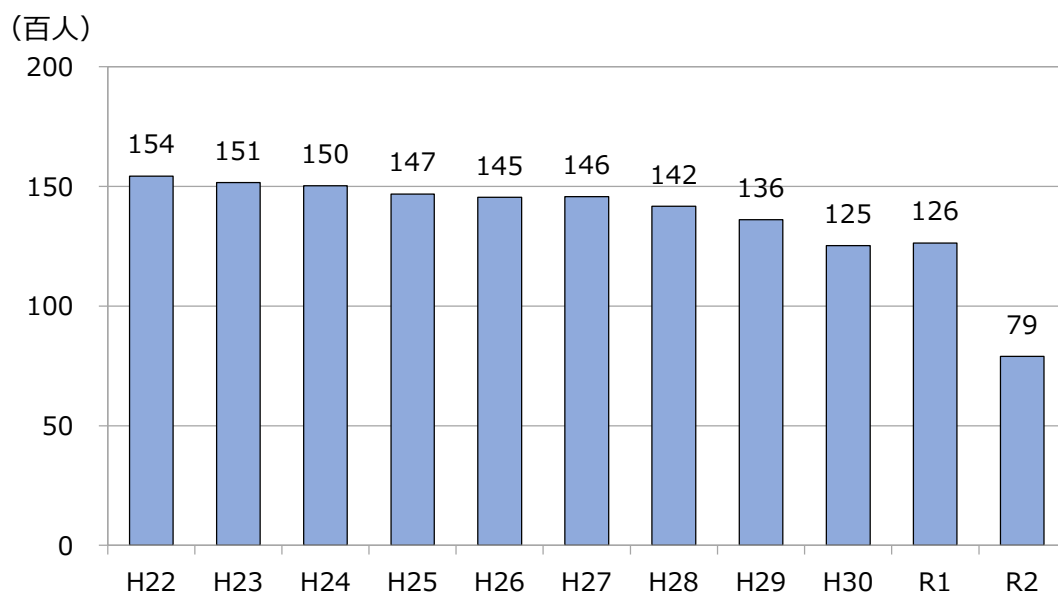
出典：相模原市統計書

＜バスの利用者数（1日平均輸送人員）＞



出典：相模原市統計書

＜タクシーの輸送人員（1日平均輸送人員）＞



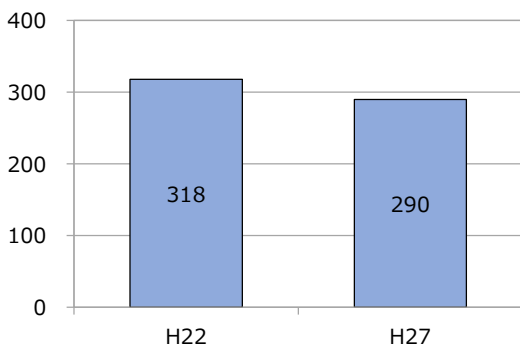
出典：相模原市統計書

(3) 自動車交通量と道路混雑状況

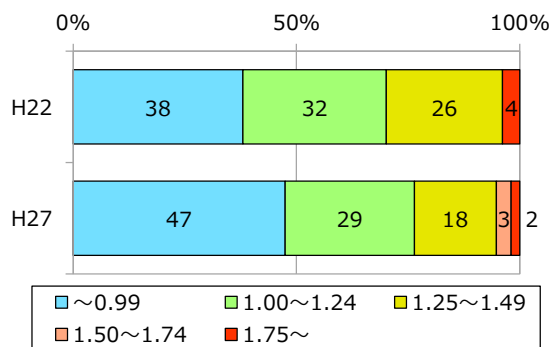
平成27年の道路交通センサスでは、市内の道路（自動車専用道路を除く。）の交通量（走行台キロ）は平成22年から減少していますが、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の開通に伴い、ICへアクセスする道路を中心に交通量の増加が見られます。

道路混雑について、混雑度の低い区間の走行台キロの割合が増加しており、市内道路は混雑緩和の傾向にあります。主に旧相模原市の区域で依然として道路混雑が発生しており、国道16号や県道54号では、混雑度1.50を上回る区間が見られます。

＜走行台キロ（万台）の推移＞

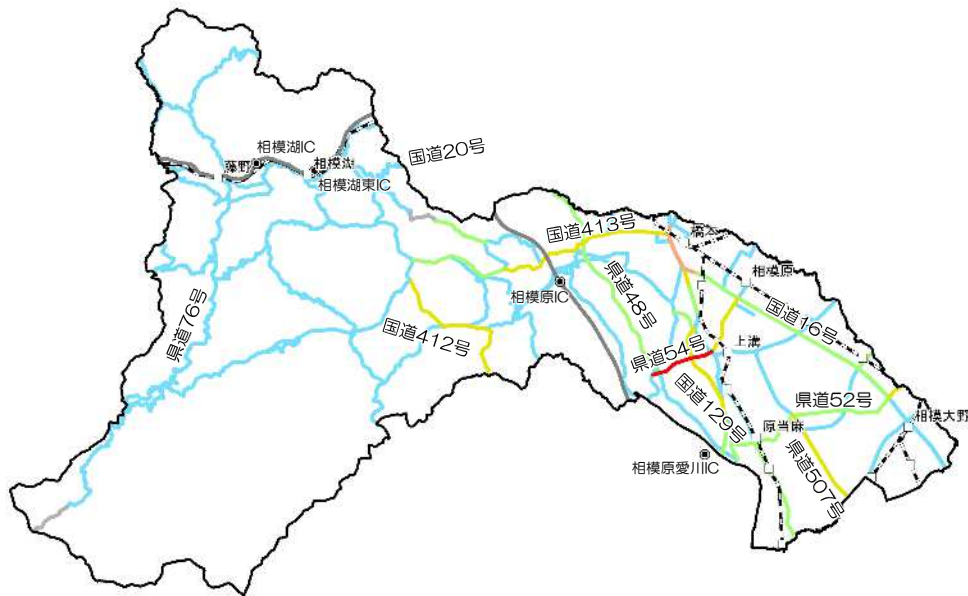


＜混雑度ランク別走行台キロ構成比＞



出典：道路交通センサス

＜市内道路網における混雑度＞

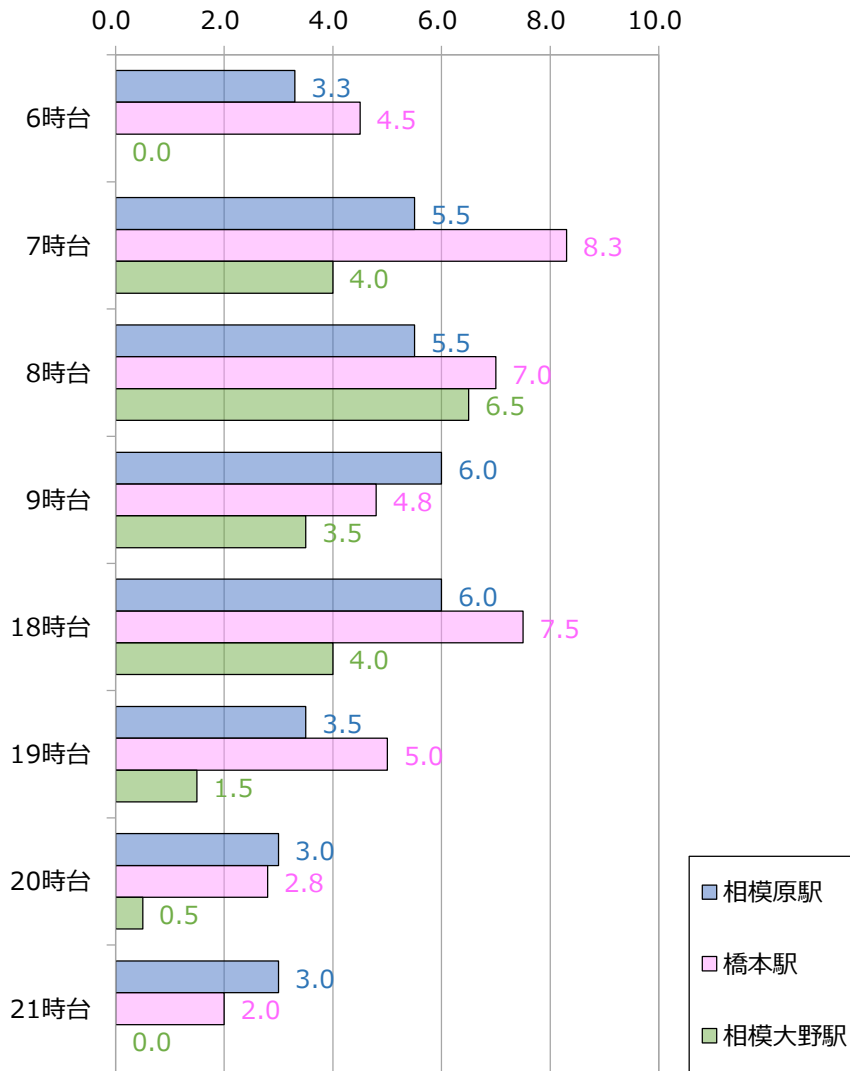


出典：道路交通センサス

混雑度	混雑状況の目安
~0.99	混雑することなく、円滑に走行できる状態
1.00~1.24	ピーク時間に混雑する可能性がある状態
1.25~1.49	ピーク時間のみならず、ピーク時間周辺も混雑する可能性がある状態
1.50~1.74	ピーク時間の混雑から、日中も連続的に混雑するような状態
1.75~	慢性的な混雑状態

また、道路混雑の影響により、特に7～8時台や18時台の通勤・通学時間帯において、路線バスの遅延が発生しており、橋本駅を発着する一部の路線バスにおいては、他の拠点駅よりも遅れが生じている傾向があります。

< 3拠点駅を発着する路線バスの平均遅れ時間* (平成30年10月調査) >



*バスの運行本数が多い一部の路線バスを抽出して比較

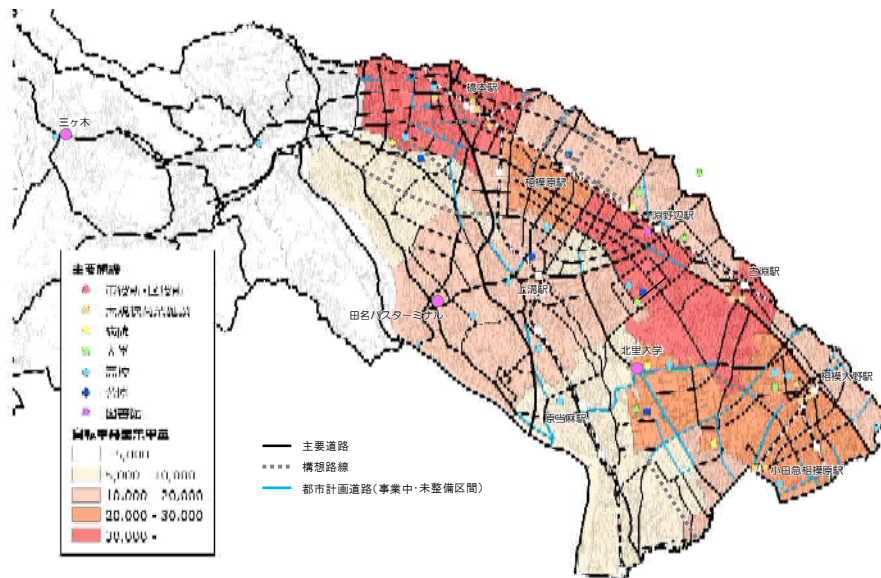
出典：相模原市

(4) 自転車交通量

地域の自転車交通量と主要な施設立地との関係性では、市役所や大学、高校、大規模商業施設などの周辺において自転車の交通量が多くなっているほか、国道16号や県道52号、県道51号などの主要道路沿線で自転車の交通量が多くなっています。

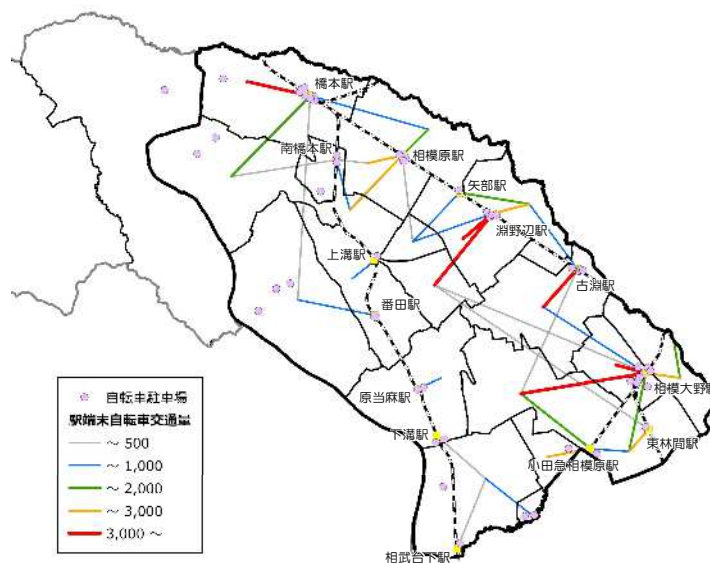
また、旧相模原市の区域の鉄道駅周辺には自転車駐車が整備されており、これらの鉄道駅まで（から）の自転車交通量は、相模大野駅や淵野辺駅、橋本駅、古淵駅、相模原駅などで多くなっています。

＜地域別自転車発生集中交通量*（トリップ）＞



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

＜鉄道駅端末*自転車交通量＞



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

※発生集中交通量：ある地域から発生するトリップ数とある地域を目的地とするトリップ数の和

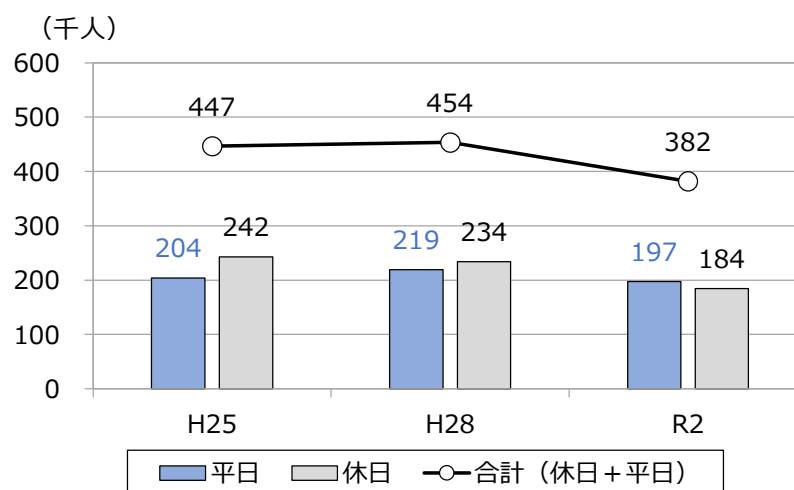
※駅端末交通量：出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までのトリップ

(5) 歩行者交通量

市全体として、歩行者交通量は減少傾向となっています。令和2年では、地区中心商業地においては、休日の歩行者交通量が平日を上回っていますが、他の地区では平日の方が休日より多くなっています。

特に、市内の中心市街地である橋本駅、相模原駅、相模大野駅周辺の「中心商業地」においては、平成25年と平成28年は休日が平日を上回っていましたが、令和2年は平日の方が休日より多くなっています。

<中心商業地における歩行者交通量（平日+休日）の推移>



<調査地区別*の歩行者交通量（人）>

調査地区	中心商業地			地区中心商業地			近隣商業地		
	H25	H28	R2	H25	H28	R2	H25	H28	R2
平日	204,339	219,458	197,413	94,994	96,247	92,402	8,230	8,748	8,842
休日	242,259	234,080	184,266	103,242	91,141	99,678	6,995	7,338	6,825
合計 (平日+休日)	446,598	453,538	381,679	198,236	187,388	192,080	15,225	16,086	15,667

出典：相模原市商業実態調査報告書

※調査地区

中心商業地	橋本駅周辺、相模原（駅前、西門、中央）、相模大野駅周辺
地区中心商業地	淵野辺駅周辺、上溝駅周辺、小田急相模原駅周辺、東林間駅周辺、古淵駅周辺
近隣商業地	南橋本駅周辺、相武台前駅周辺、相原二本松周辺、若松周辺、矢部周辺

調査箇所が平成25年、平成28年、令和2年の3時点で同一のものを対象に集計

2-2 市民の移動実態

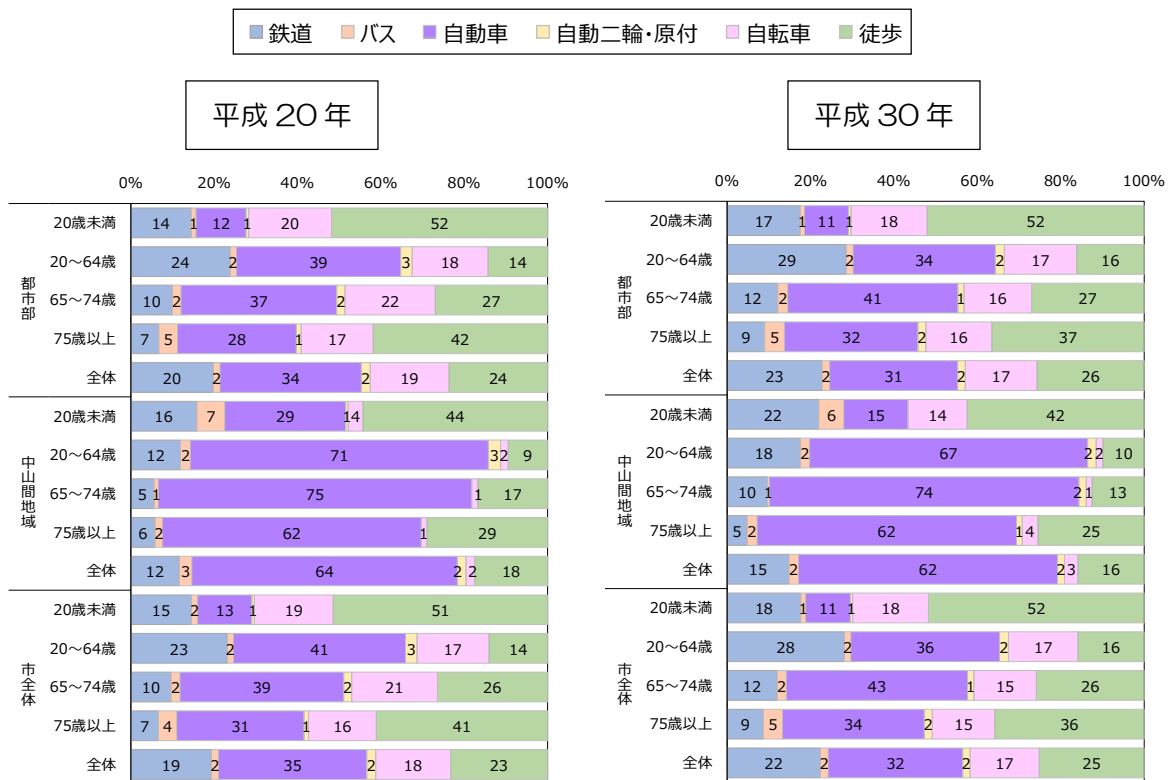
(1) 交通手段の変化

1) 代表交通手段

平成20年と平成30年の代表交通手段※分担率を比較すると、鉄道が増加し、自動車、自転車は減少しています。高齢者に焦点を当てると、自動車が増加しています。

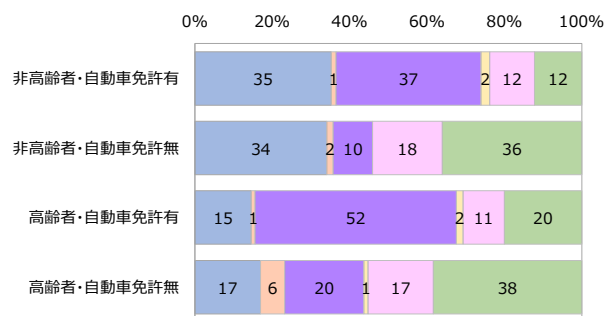
また、自動車運転免許を持たない高齢者はバスや徒歩で移動する割合が多くなっています。

<地域別交通手段分担率>



出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査

<免許保有別代表交通手段分担率>



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

※代表交通手段：一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段のこと。

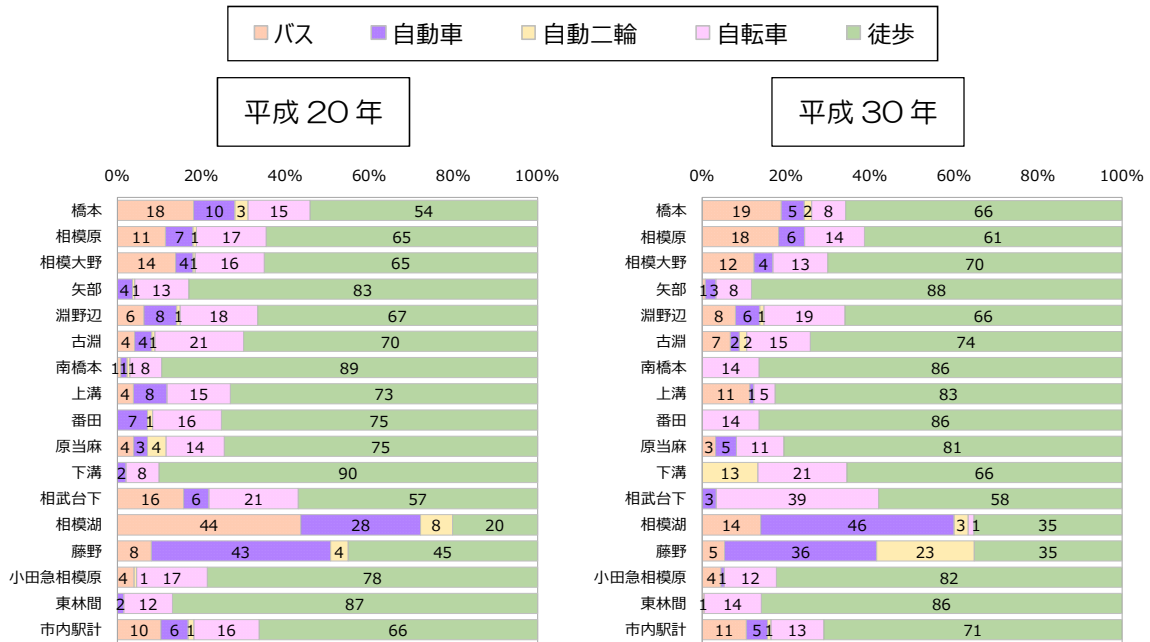
主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順。

2) 鉄道駅まで(から)の交通手段

市内の各駅における駅まで、または駅からの交通手段を合計した利用率は、徒歩が約71%と平成20年から5ポイント増加し、バスは横ばい、自転車は減少しています。

また、市内駅から鉄道に乗車し市外へ移動する場合には、橋本駅、相模原駅、淵野辺駅、相模大野駅への移動手段としてバスが多く利用されています。

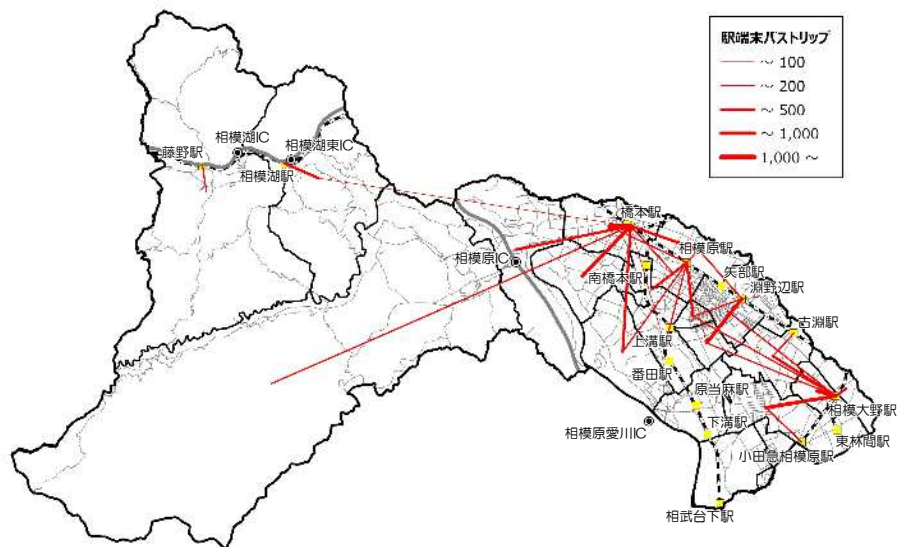
<鉄道駅まで(から)の交通手段利用率の推移>



※パーソントリップ調査はサンプル調査であり、都市圏全ての人の動き(トリップ)を把握しているわけではないため、数値がゼロとなる場合がある。

出典：第5回及び第6回東京都市圏パーソントリップ調査

<1日あたり市外への移動における鉄道駅端末バストリップ>



※鉄道駅と各地域の中心を移動量として線をつないでいる。

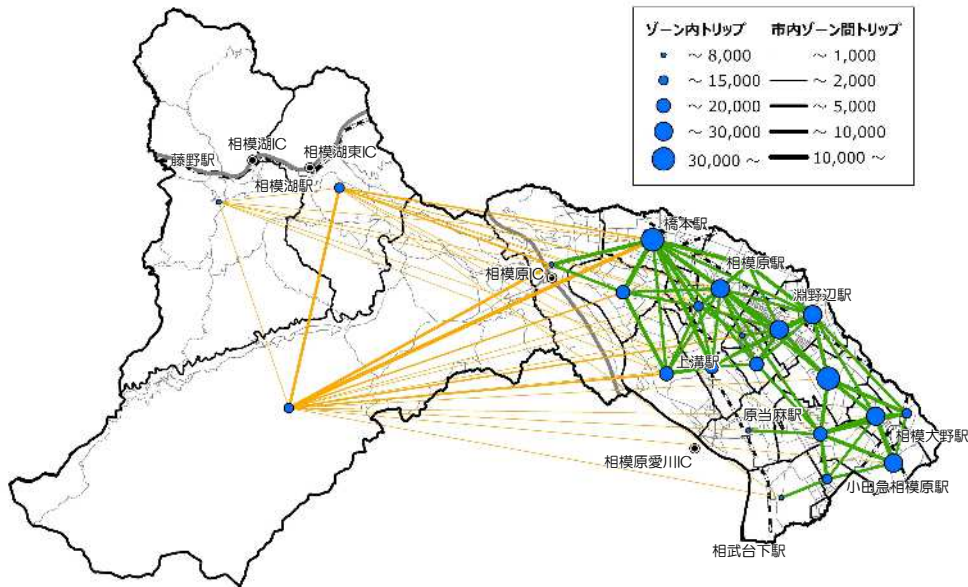
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

(2) 市内を発着とする移動

本市を発着とする発生集中交通量は、平成30年で約162万トリップ/日となっていますが、JR横浜線や国道16号沿線の都市部に集中しており、中山間地域と比較すると交通量に差があるのが特徴です。

区別の傾向では、南区は自転車と徒歩を合わせて64%を占め、緑区は自動車が42%を占めているのが特徴です。特に、中山間地域においては、自動車が66%を占めています。

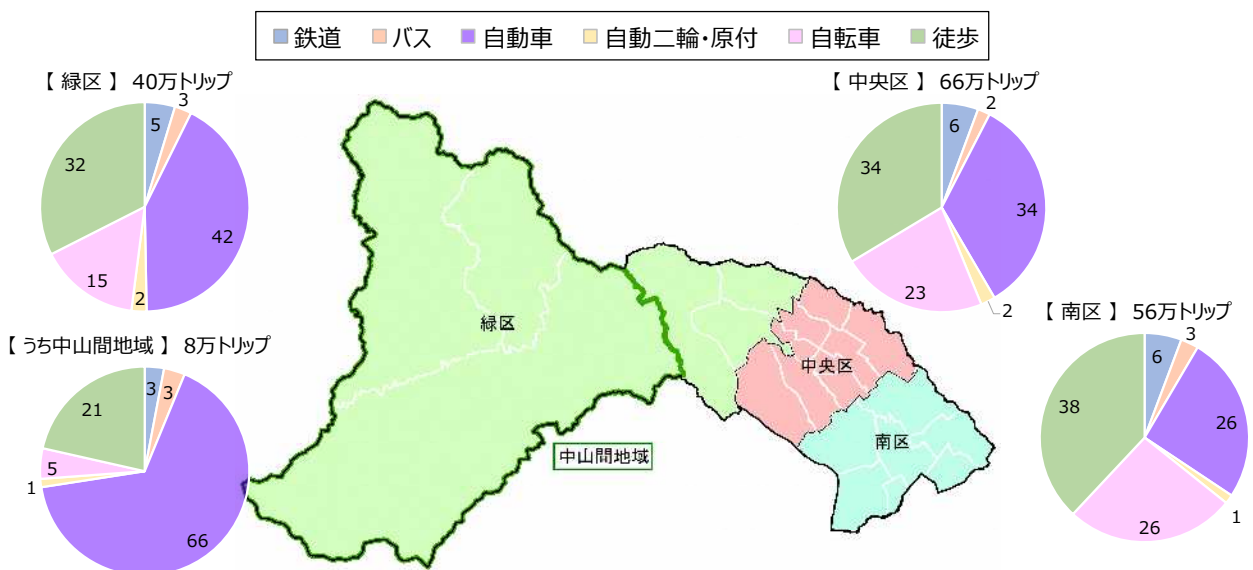
<1日あたりの市内のゾーン※内・ゾーン間トリップ>



※ゾーン：広域における計画単位として、また地域としてのまとまりのある交通計画の単位となるゾーンレベル

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

<市内を発着する発生集中交通量及び代表交通手段分担率（区別）>



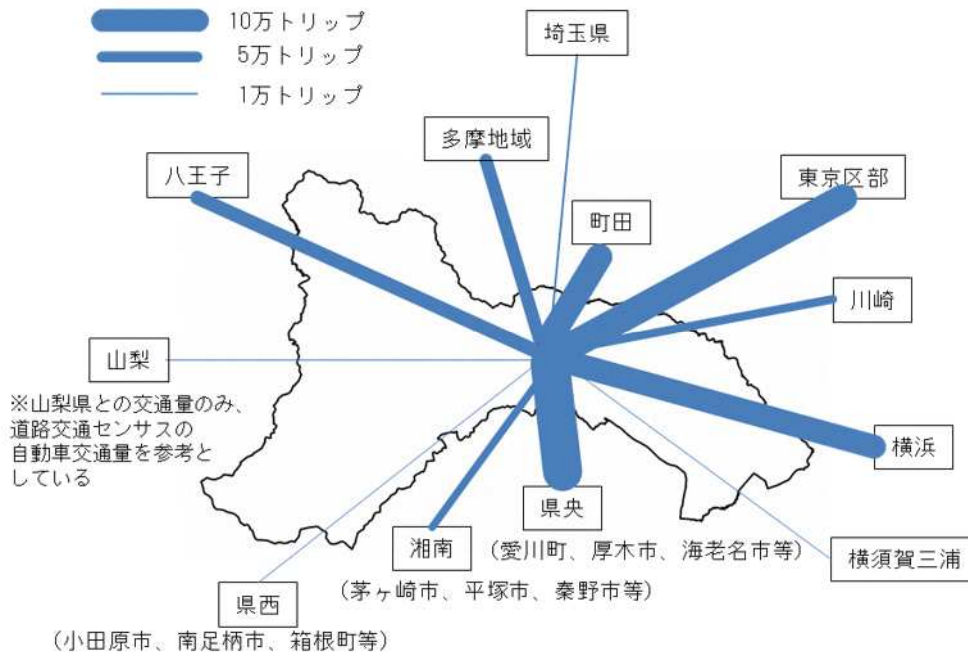
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

(3) 周辺地域とのトリップ数

市外との移動（市内⇒市外または市外⇒市内）は、県央地域との移動が最も交通量が多く、次いで東京区部、町田市、横浜市の順に多くなっています。

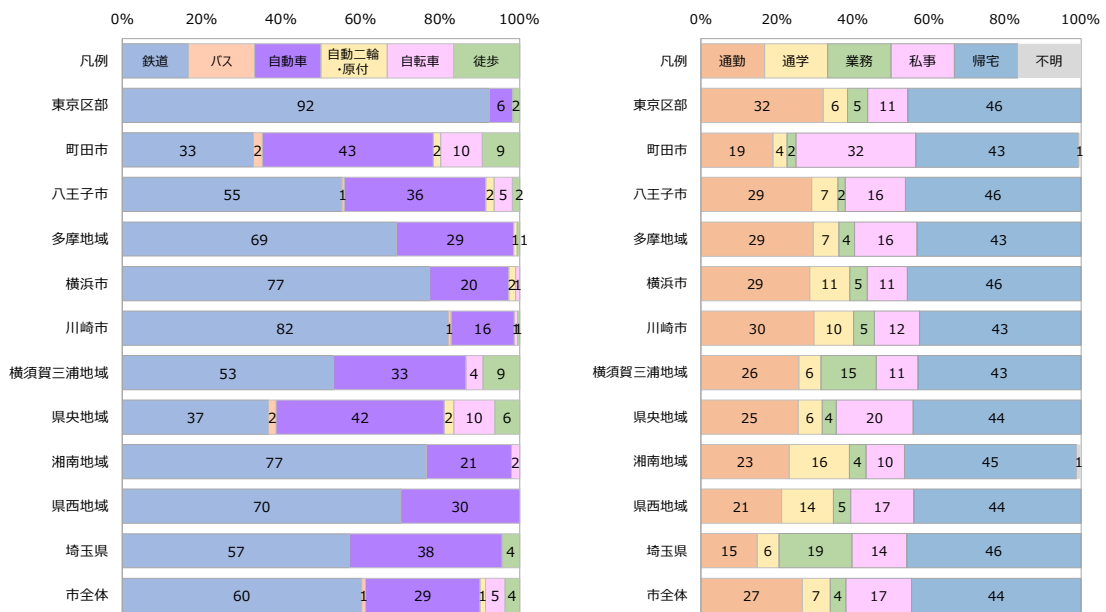
これらの地域への交通手段としては、東京区部や横浜市など遠距離の移動では鉄道が最も多く、県央地域や町田市など比較的近距离の移動では自動車が多くなっています。

＜市外との移動における発生集中交通量（相模原市全体）＞



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査、道路交通センサス

＜市外との移動における代表交通手段及び目的構成（市全体）＞



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査

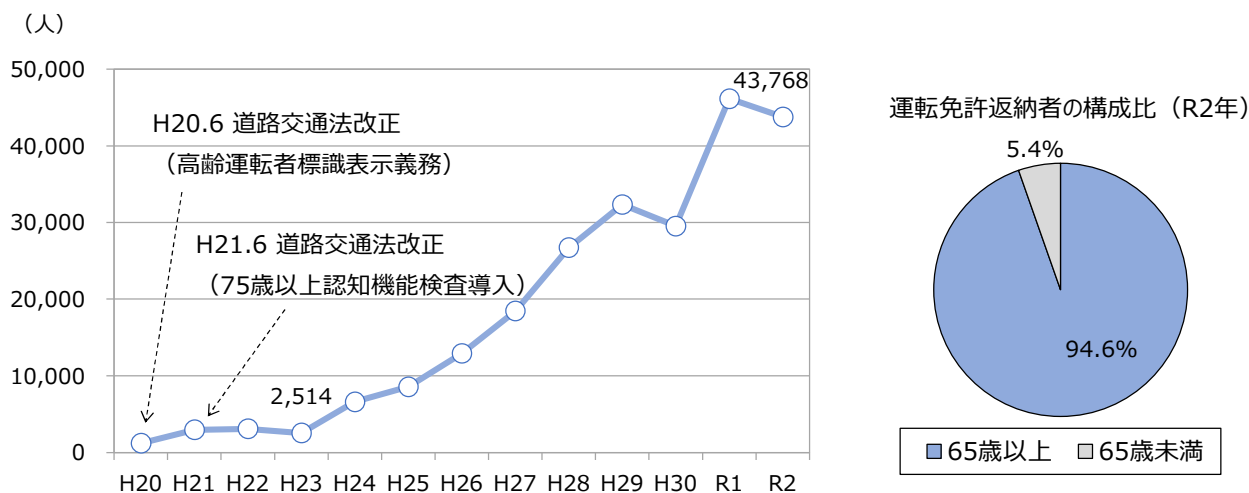
3 交通を取り巻く環境の変化

3-1 運転免許返納者数及び交通事故件数

県では、自動車運転免許を自主的に返納する人は、平成23年と令和2年を比較すると15倍以上に増加しています。そのうち約95%が65歳以上の高齢者となっています。

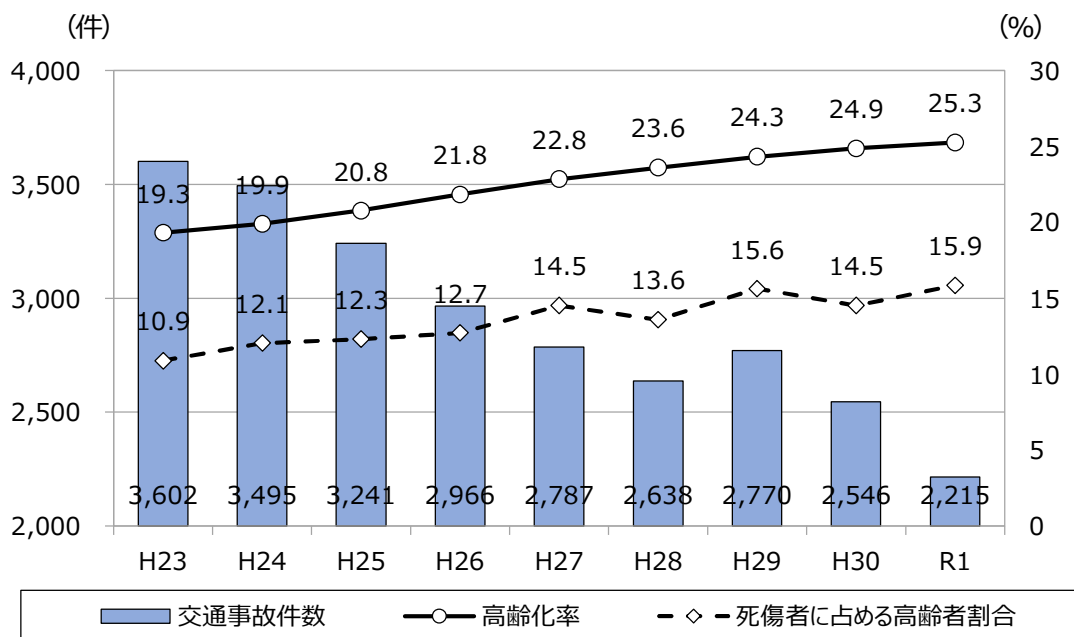
また、交通事故件数が減少傾向にある中で、死傷者数に占める高齢者の割合は増加しています。

＜運転免許返納者数の推移（神奈川県）＞



出典：運転免許統計（警察庁）

＜交通事故件数に占める高齢者割合＞



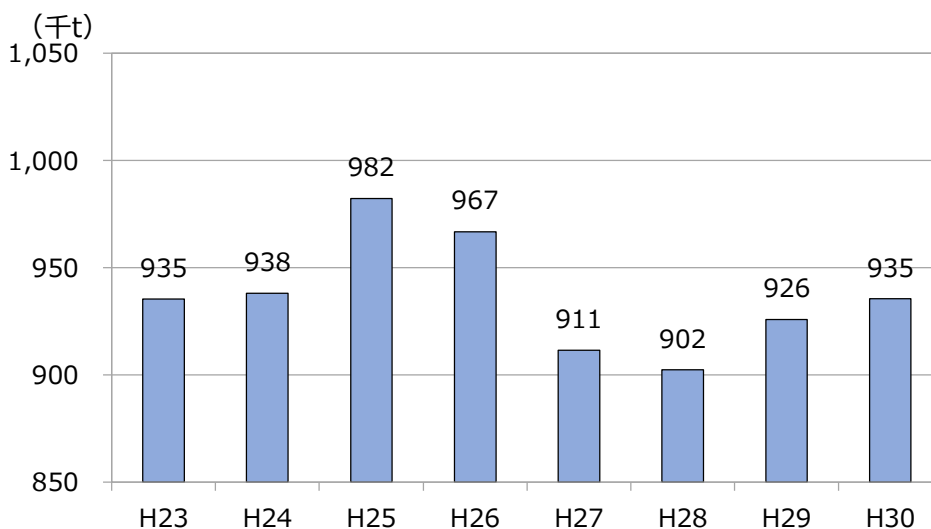
出典：相模原市統計書

3-2 交通と環境

自動車に由来する二酸化炭素排出量は、平成25年度が最も多く、近年は減少傾向を示しています。

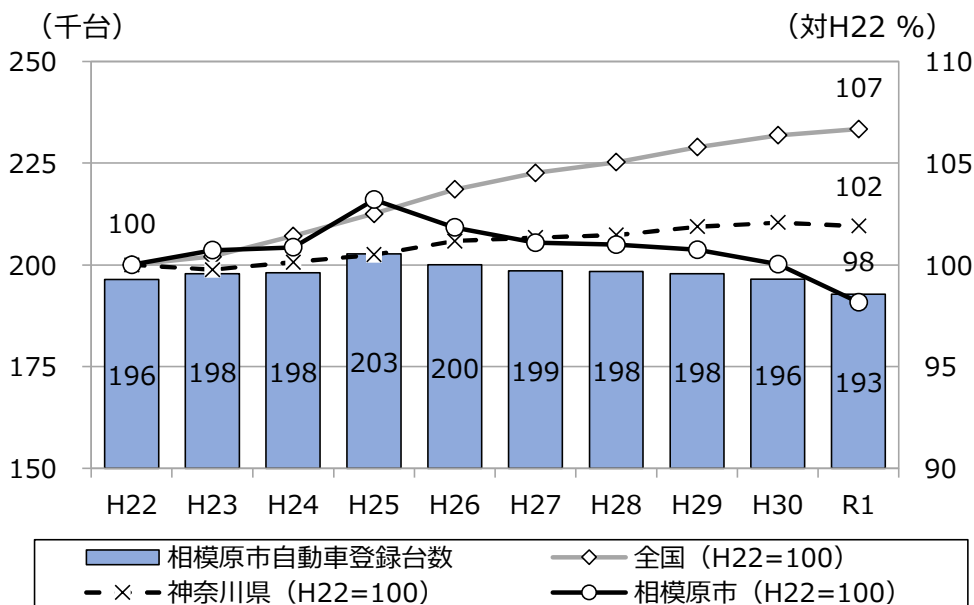
自家用自動車登録台数は、平成25年度をピークにゆるやかな減少傾向を示しており、平成22年度からの伸び率は、全国及び神奈川県と比較しても低くなっています。

＜自動車由来二酸化炭素排出量＞



出典：相模原市

＜自家用自動車登録台数＞



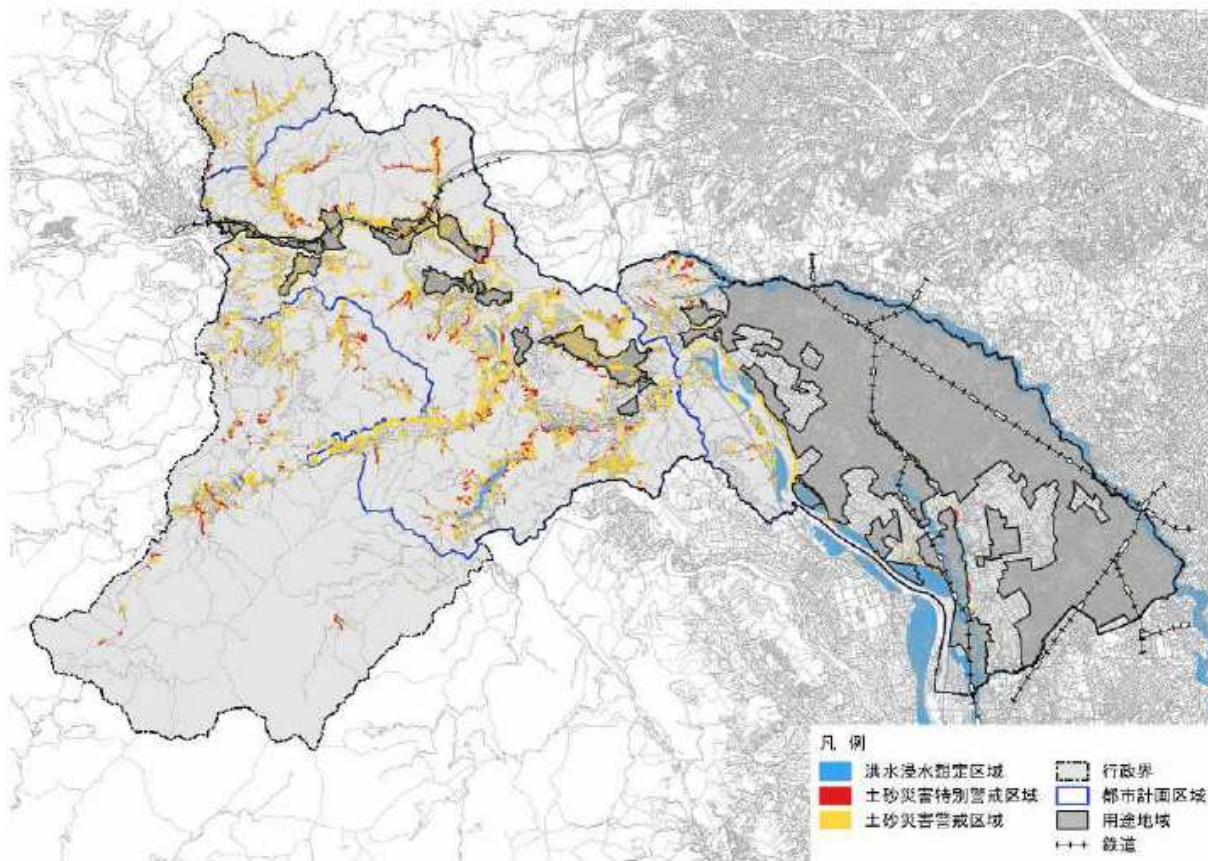
出典：相模原市は相模原市統計書
 全国及び神奈川県は一般財団法人自動車検査登録情報協会

3-3 災害への対応

本市の中山間地域である津久井地域では、土砂災害警戒区域に指定されている箇所が多く、異常気象時に通行規制がかかる路線が多数存在します。

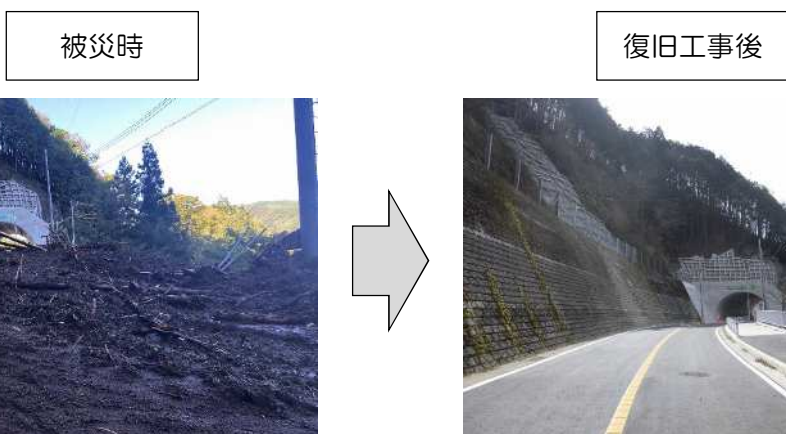
また、令和元年東日本台風では、国道413号をはじめとする幹線道路などの多くの箇所において土砂災害が発生したため、全面通行止めとなり、道路の復旧まで時間を要しました。

<洪水浸水想定区域及び土砂災害警戒区域等>



出典：相模原市資料（令和2年2月）

<令和元年度災害の道路被災状況（横山トンネル付近）>



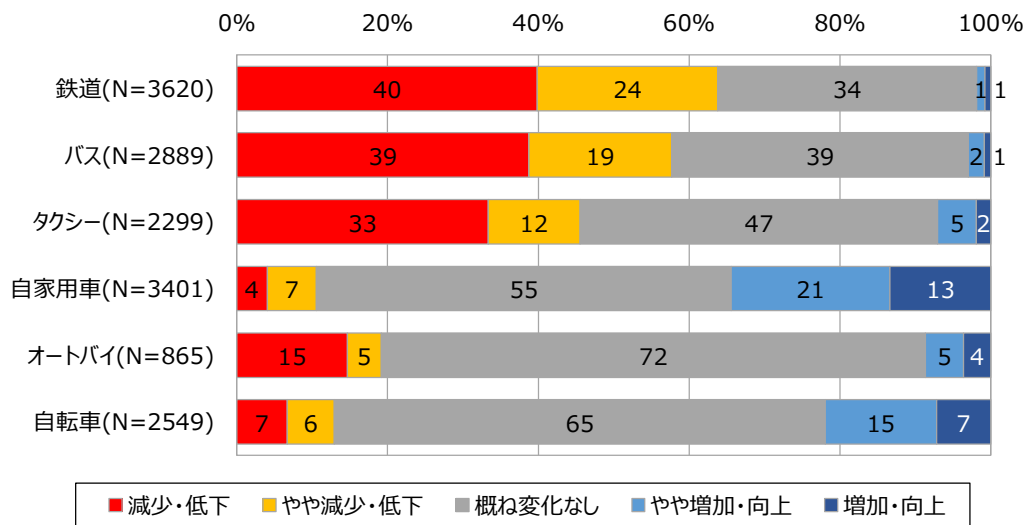
出典：相模原市復旧・復興ビジョン

3-4 新型コロナウイルス感染症の感染拡大による活動の変化

令和2年度に実施した市民を対象とした調査によると、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前と比べて、鉄道やバスといった公共交通の利用頻度が減少し、自家用車の利用頻度が増加しています。

また、国土交通省の調査によると、令和2年7月時点における東京都市圏居住者の外出率は、新型コロナウイルス感染症流行前を下回っています。特に外食や趣味・娯楽の活動場所が自宅から離れた都心・中心市街地から自宅周辺に変化しており、居住地周辺での活動が増加しています。

＜交通手段の変化＞



出典：新型コロナウイルス感染症の影響による生活意識等の変化に関する調査（相模原市）

＜活動種類別の最も頻繁に訪れた場所＞

活動種類	a 自宅周辺	b 勤務地・学校周辺	c 自宅から離れた都心・中心市街地	d 自宅から離れた郊外
① 食料品・日用品の買い物	1%	0%	-1%	0%
② 食料品・日用品以外の買い物	5%	1%	-5%	-1%
③ 外食	14%	-3%	-13%	1%
④ 散歩・休憩・子どもとの遊び等の軽い運動・休養・育児	5%	0%	-4%	-2%
⑤ 映画鑑賞・コンサート・スポーツジムの趣味・娯楽	13%	3%	-19%	1%

＋値：現在（調査時点）の方が訪れている

－値：新型コロナ流行前の方が訪れている

出典：新型コロナ生活行動調査（速報版）（国土交通省）

3-5 交通に関する最近の動向

国土交通省では、日本版MaaSの推進に向けた取組を進めています。

ICTの進展により、最寄りのタクシーを呼び出すことで配車を円滑に行い利用者の待ち時間の短縮を行う配車アプリやドアツードアで利用者を輸送するオンデマンド交通の普及、移動のシームレス化に向けた運賃制度・運賃収受システム、乗継利便性向上等に資する情報提供など、公共交通を利用しやすくなる手段の開発が進んでいます。

また、「密」を避けた通勤手段の複数選択肢の提供やテレワーク場所の提供を含む通勤最適化に向けたサービス提供など、コロナ禍での多様化する就労方法に合わせたMaaSの開発も進められています。

MaaSの活用によって、移動の利便性向上にとどまらず、地域の課題解決（高齢者の外出促進やモビリティ確保、若年・子育て世帯に対する居住環境のアピール、来訪者向けの観光周遊性向上、災害時の移動手段確保、地域経済活性化など）にも資する重要な手段となるものとして期待されています。



出典：日本版MaaSの推進（国土交通省）

4 市民の交通に関する意識

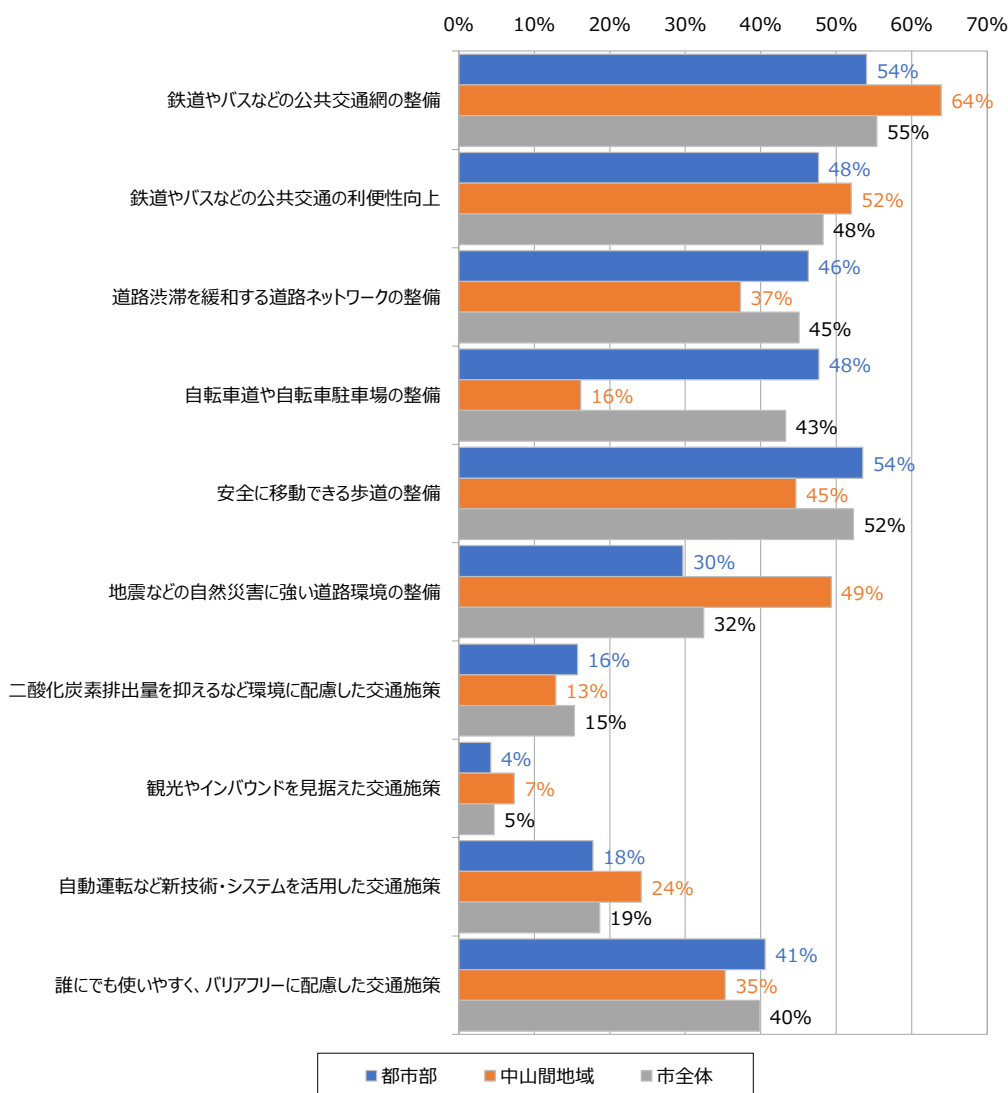
本計画策定に当たり、将来のまちづくりやこれからの公共交通体系を検討する上での基礎資料とするため、市民が外出時に利用する交通手段や、今後の交通施策に関する意識等について把握することを目的とした「交通に関する意識調査」を令和元年度に実施しました。

4-1 将来の交通環境に対する市民の要望

将来の交通環境に対する要望として、公共交通網の整備を望む声が多くなっています。

都市部と中山間地域では、交通環境に求める内容が異なっており、都市部では安全に移動できる歩道や自転車道等の整備を求める声が多い一方、中山間地域では、地震などの自然災害に強い道路環境の整備を求める声が多くなっています。

<地域別の将来の交通環境について「取り組んでほしいこと」>



出典：相模原市の交通に関する意識調査（令和元年度）

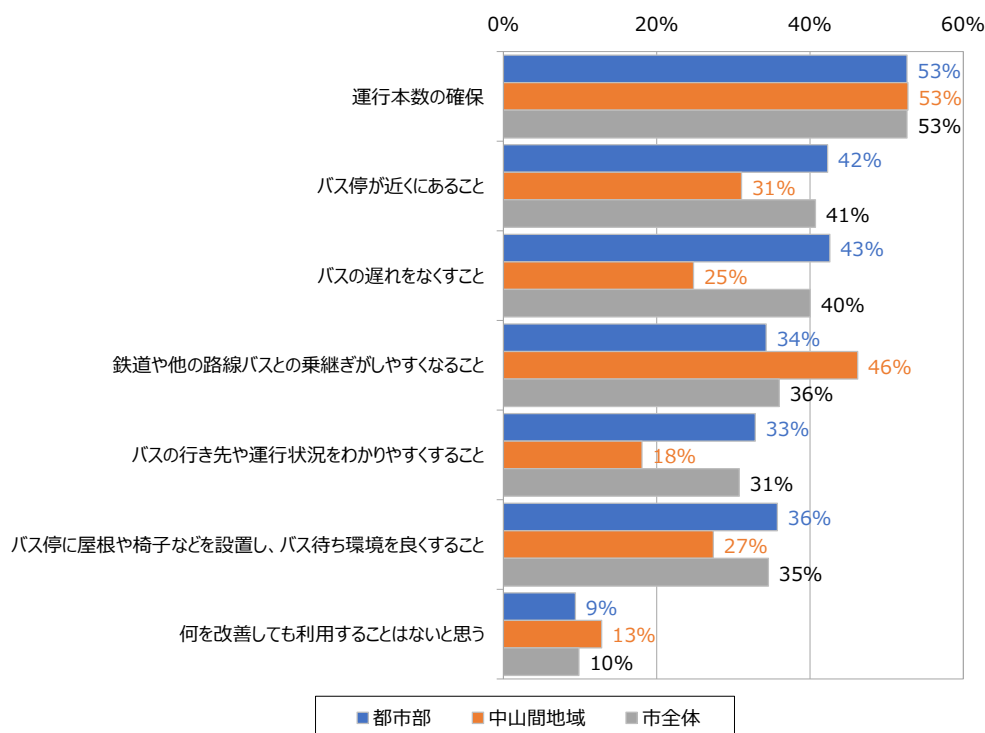
4-2 バス利用に対する市民ニーズ

バスを便利に利用するためには、運行本数の確保が求められています。

市民が求める運行本数水準は、バスの利用頻度によって求める水準に傾向の違いはありませんが、属性や地域によって差が生じています。

都市部では「バス停が近くにあること」や「バスの遅れをなくすこと」に、中山間地域では「鉄道や他の路線バスとの乗継ぎがしやすくなること」に回答が多くなっています。

＜バスを利用するための条件＞



出典：相模原市の交通に関する意識調査（令和元年度）

＜最低限必要なバスの運行本数（●分間隔に1本くらい）の平均値＞

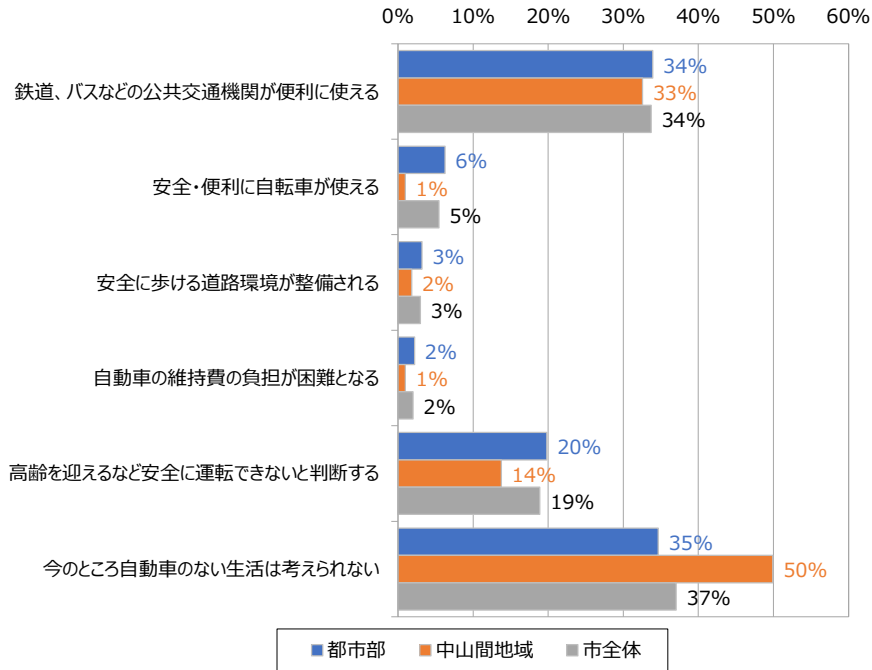
市全体	地域別		属性別	
	都市部	中山間地域	高齢者	非高齢者
17.8	16.2	29.6	21.3	16.9

出典：相模原市の交通に関する意識調査（令和元年度）

4-3 自動車利用に対する市民ニーズ

中山間地域は、「今のところ自動車のない生活は考えられない」という回答が多い一方、自動車が利用できなくなった場合、バスの利用が「増える」との回答が多くなっています。

＜地域別の自動車利用を控える条件＞



出典：相模原市の交通に関する意識調査（令和元年度）

＜地域別の自動車利用ができなくなった場合の移動手段の利用の変化＞

		増えると思う	変わらないと思う	減ると思う
都市部	鉄道	63%	36%	2%
	バス	80%	19%	1%
	タクシー	51%	46%	3%
	自転車	58%	36%	6%
	徒歩	73%	24%	3%
中山間地域	鉄道	57%	39%	4%
	バス	82%	16%	2%
	タクシー	55%	41%	4%
	自転車	21%	69%	10%
	徒歩	63%	33%	4%
市全体	鉄道	62%	36%	2%
	バス	80%	19%	1%
	タクシー	51%	45%	3%
	自転車	53%	40%	7%
	徒歩	72%	25%	3%

出典：相模原市の交通に関する意識調査（令和元年度）

Ⅲ 市内交通における現状と課題

第Ⅰ章から第Ⅱ章までで整理した上位計画や本市を取り巻く社会情勢及び交通需要動向等を踏まえ、市内交通における現状と課題をまとめました。

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">人口動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○人口は、令和2年以降減少する推計となっており、中山間地域ではすでに人口減少と高齢化が進行 ○産業人口、入込観光客数は減少 ○人口は、鉄道駅周辺に集中しており、橋本駅、相模大野駅といった拠点駅周辺に従業人口が集中
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">交通需要動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○おおむね全世代において外出率、移動量が減少 ○新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前は鉄道及びバス利用者は増加、タクシー利用者は減少傾向 ○中山間地域を中心に自動車利用割合が高い。 ○市全体の自動車交通量は減少している一方、ICへのアクセス道路を中心に自動車交通量は増加し、混雑度が高い区間が存在 ○一部の路線バスにおいては、遅れが発生 ○市外との移動について、通勤・通学目的は東京区部や横浜方面に向かう割合が比較的高い一方、私事目的は町田市や県央地域への移動の割合が高い。
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">交通を取り巻く環境の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車運転免許を持たない高齢者はバスや徒歩で移動する割合が多い。 ○高齢者の自動車運転免許返納者は増加 ○交通事故件数は減少しているものの、そのうち高齢者の割合は増加 ○自家用自動車登録台数、自動車に由来する二酸化炭素排出量はともに減少 ○令和元年東日本台風では、主に中山間地域において全面通行止めが発生 ○新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるライフスタイルの変化により、公共交通の利用が減少し、居住地周辺での活動が増加 ○AIやICTなどの新技術を活用した交通サービスが拡大 ○リニア中央新幹線の開業計画をはじめとした広域交流拠点（橋本、相模原）のまちづくりによる交通環境の変化
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">市民の交通に関する要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通網の整備や利便性の向上 ○バス利用条件として、運行本数の確保 ○安全に移動できる自転車道や歩道の整備 ○バス停が近くにあることやバスの遅れをなくすこと。 ○自然災害に強い道路環境の整備 ○鉄道やバス相互の乗継利便性の向上 ○自動車が利用できなくなった場合、バスの利用が「増える」との回答が多い。

IV 基本計画

本市の目指すべき将来都市構造の実現及び市内交通における課題解決に向けた交通政策の目標や施策の方向性を体系的に整理するため、交通政策の考え方の原点となる基本理念、推進すべき交通施策の方向性を示す基本方針、取り組むべき施策の目標を示す施策目標を定めます。

1 基本理念・基本方針・施策目標

〈基本理念、基本方針、施策目標の体系図〉

【基本理念】

『誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境』
～ 移動に関する高い利便性と安全・安心 ～

『過度に車に依存することなく、多様な移動手段を選択できる持続可能な社会』
～ 環境配慮と持続可能性 ～

『賑わいあるまちづくりを支える交通体系』
～ 交流の促進 ～

基本方針1 誰もが移動しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系の確立

【施策目標1】 地域を結ぶ利便性が高く効率的な交通体系の確立

【施策目標2】 地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保

基本方針2 誰もが快適に安全で安心して移動できる交通環境の整備

【施策目標3】 円滑で快適な交通環境の実現

【施策目標4】 安全・安心な移動環境の確保

【施策目標5】 災害に強い交通環境の整備

基本方針3 賑わいを創出する交通ネットワークの構築

【施策目標6】 広域的な移動を支える交通ネットワークの構築

【施策目標7】 拠点の賑わいに寄与する交通環境の形成

基本方針4 環境にやさしい交通の促進

【施策目標8】 環境に配慮した移動手段選択の促進

1-1 基本理念

交通政策の考え方の原点となる基本理念を以下のとおり示します。

【基本理念】

- ・「誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境」
～移動に関する高い利便性と安全・安心～

交通環境の利便性向上に向けた取組を進め、誰もが円滑に移動しやすく、かつ安全で安心して移動できる、外出したくなる交通環境の構築を目指します。

- ・「過度に車に依存することなく、多様な移動手段を選択できる持続可能な社会」
～環境配慮と持続可能性～

過度な自動車利用を抑制するとともに、移動の目的や距離によって適切な交通手段を確保し、公共交通の利用促進に取り組むことにより、自動車と公共交通が共存し、将来にわたって持続可能な社会となることを目指します。

- ・「賑わいあるまちづくりを支える交通体系」
～交流の促進～

市内外との広域交通ネットワークの形成や、市内各拠点へのアクセス性の強化、拠点内の周遊性向上に向けた取組などにより、中心市街地をはじめとする広域的な交流増大のほか、地域の活性化に資する交通体系の実現を目指します。

1-2 基本方針・施策目標

基本理念の実現のため、推進すべき交通施策の方向性を示す基本方針、取り組むべき施策の目標を示す施策目標及び関連するSDGsの目標を次のとおり示します。

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）

持続可能な開発目標（SDGs）は、平成27年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された平成28年から令和12年までの国際目標です。持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するための17のゴールから構成され、地球上の誰一人として取り残さない（leave no one behind）ことを誓っています。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



基本方針1 誰もが移動しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系の確立

都市内の円滑な移動や活発な交流を可能にし、誰もがいきいきとした暮らしができるよう、地域の移動実態に応じたバス路線の維持・確保やコミュニティ交通をはじめとした生活に必要な移動手段を確保するとともに、鉄道、バス、タクシー、コミュニティ交通など、様々な移動手段が相互に連携し、誰もが移動しやすい効率的な交通体系を実現します。



施策目標1 『地域を結ぶ利便性が高く効率的な交通体系の確立』

◇今後予定されているまちづくりを踏まえて、新たな移動需要に対応した効率的な交通網の再編を検討するとともに、鉄道の輸送力増強やバス路線の運行水準の確保に努め、また、鉄道駅等のターミナルにおける乗り継ぎに配慮した機能強化を推進していきます。

◇公共交通の利用を促進するため、分かりやすい情報提供等に努めるとともに、交通事業者の運転士不足等の課題についても取り組んでいきます。また、近年実証実験等が進むMaaSや自動運転等を踏まえた新たなモビリティサービスの導入可能性の検討をしていきます。

施策目標2 『地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保』

◇地域の輸送資源を総動員した取組を推進するとともに、民間の公共交通網を補完する移動手段として、コミュニティバスや乗合タクシー等のコミュニティ交通を運行することで、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保を目指していきます。



基本方針2 誰もが快適に安全で安心して移動できる交通環境の整備

都市計画道路などの幹線道路の整備や交通集中地域における渋滞対策を進めるとともに、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全で円滑に移動ができるよう、道路の適正な空間整備や交通施設のバリアフリー化に取り組みます。

また、災害時における円滑な避難活動や救急・救援活動を支え、被災時のリスクを軽減させるため、災害に強い交通環境を構築します。



施策目標3 『円滑で快適な交通環境の実現』

◇自動車交通の円滑化を図るために、都市計画道路などの幹線道路や自転車通行環境の整備を推進するとともに、交通集中地域においては、交差点の改良事業のほか、TDM施策などによるソフト的な対策を進め、交通渋滞の緩和を図ります。

施策目標4 『安全・安心な移動環境の確保』

◇誰もが安全・安心かつ快適に移動できるよう、交通施設、車両のバリアフリー化や安全対策を図るとともに、免許返納、自動車保有の有無によらず市民の外出を促進するため、歩道・自転車通行環境のハード整備のほか、乗車マナーの向上やライフステージに応じた交通安全教育の実施等、ソフト面での取組を推進します。

施策目標5 『災害に強い交通環境の整備』

◇災害に強い交通網を構築するため、幹線道路の強靱化や発災時のリダンダンシー機能がある都市計画道路等の整備、鉄道の延伸促進を図るとともに、地震等の発災時における駅前混乱対策等の取組を交通事業者等と連携して推進します。



基本方針3 賑わいを創出する交通ネットワークの構築

リニア中央新幹線事業や小田急多摩線延伸の促進とともに、インターチェンジへのアクセス道路などの広域幹線道路の整備等を進め、全国や周辺の拠点を結ぶ広域交流ネットワークの形成による都市力の向上を図ります。

また、人中心の道路空間の再配分等による歩行回遊性のある拠点の形成や、公共交通と商業施設、観光施設等の連携による来街者の周遊性向上を図ることにより、外出・交流機会の増加によるまちの賑わいの創出を図ります。



施策目標6 『広域的な移動を支える交通ネットワークの構築』

◇東京都心や関西方面など様々な圏域からの交流人口の増大を図るため、首都圏南西部における広域交流拠点の形成に向けた、橋本・相模原両駅周辺の基盤整備や新たなまちづくりを推進するとともに、リニア中央新幹線事業との連携や小田急多摩線延伸の促進、インターチェンジへのアクセス道路の整備など、広域交通ネットワークの形成を進めます。

施策目標7 『拠点の賑わいに寄与する交通環境の形成』

◇都市における交流機能の維持や、本市の更なる魅力向上を図るため、駅周辺の歩きやすさや、回遊性の向上につながる取組などをはじめ、観光や買い物目的等の来街者における周遊性の向上に向け、多様な移動手段を活用し、地域と連携したMaaS等の導入可能性について検討します。



基本方針4 環境にやさしい交通の促進

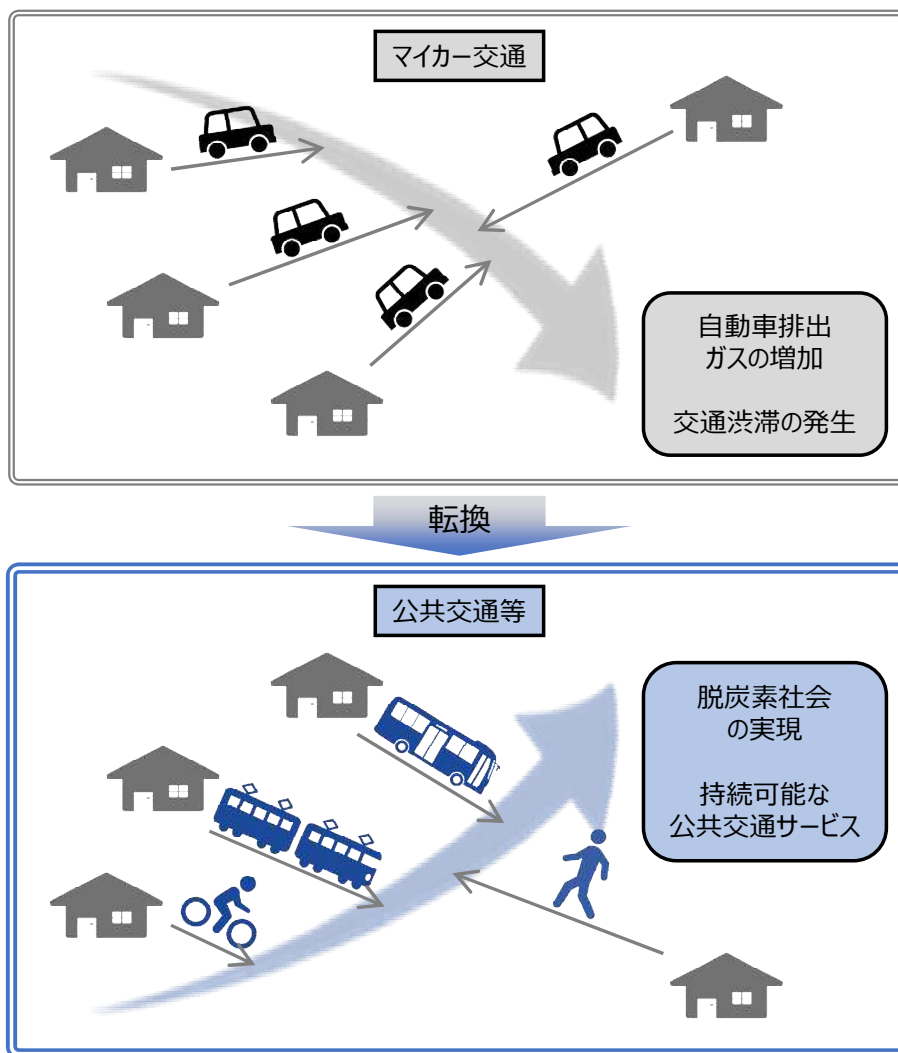
次世代エネルギーを活用した公共交通や自動車などの普及をはじめ、過度な自動車依存を抑制し、公共交通や自転車の利用を促進することにより、環境にやさしい移動を段階的に促進し、脱炭素社会の実現に寄与します。



施策目標8 『環境に配慮した移動手段選択の促進』

◇環境にやさしい公共交通車両の導入を促進し、自動車由来の温室効果ガス排出量の削減を図るとともに、過度なマイカー依存を抑制するため、公共交通や自転車への利用転換のほか、次世代エネルギー自動車やシェアリングエコノミーの考え方を踏まえ、利用者による適切な交通手段の選択を促進していきます。

◇公共交通の継続的な利用を図るため、学校や企業、地域と連携した利用促進活動を進めていきます。



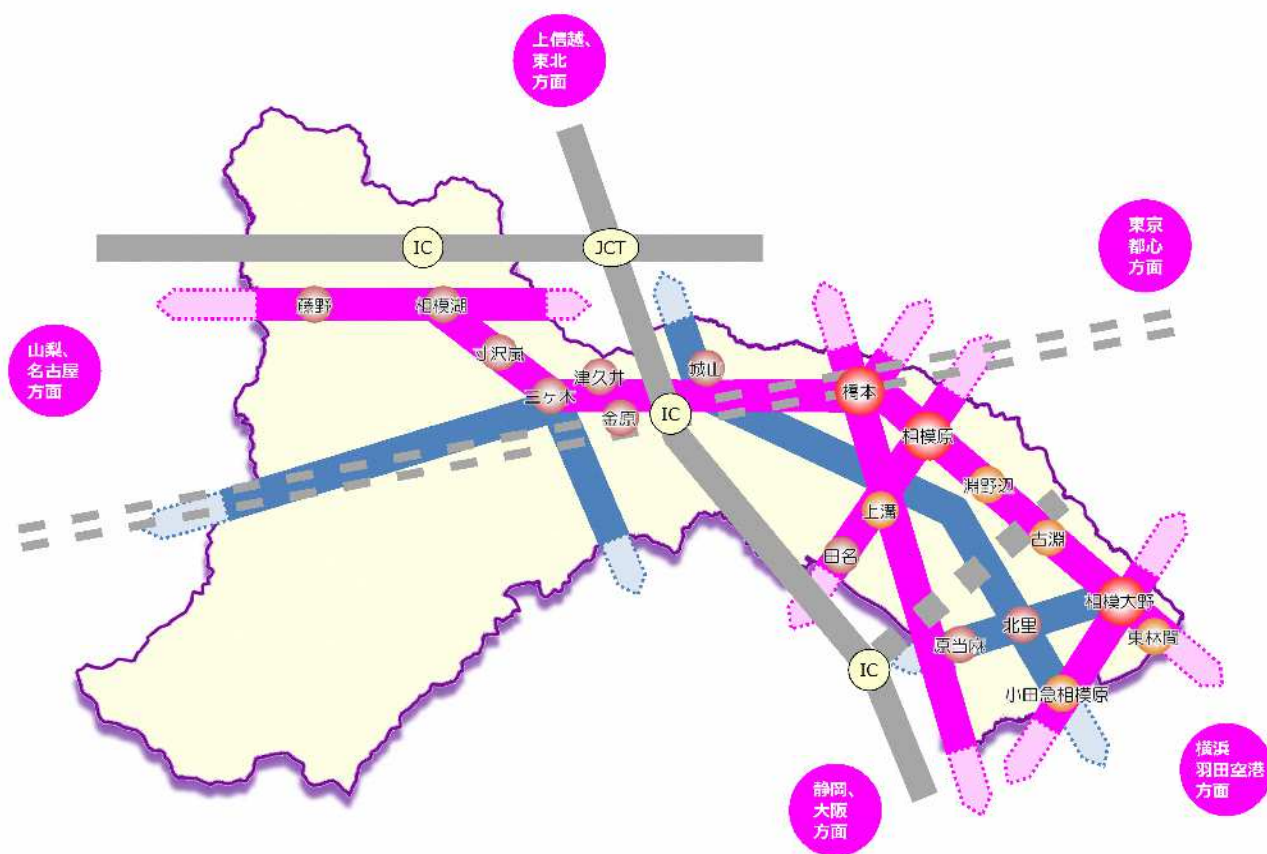
2 交通体系方針図

4つの基本方針と8つの施策目標を達成するため、広域的な交流や周辺都市との結びつきを踏まえた市内の交通軸に加え、20年後を見据えた市内における各交通手段の望ましいネットワークのすがたを以下のとおり定めます。

2-1 市内の交通軸

人々が快適で豊かな生活を送り、経済が活性化する「将来のあるべき交通のすがた」の実現に向けて、“人”や“モノ”の移動は、広域的な移動を支える「基幹軸」と、市内や周辺都市を結ぶ「連携軸」により担うものと考えており、これら交通軸の強化を図ります。

<市内交通軸>



凡例			
	基幹軸		中心市街地
	連携軸		地域拠点
	リニア中央新幹線		生活拠点
	自動車専用道路		
	自動車専用道路 (構想)		

2-3 幹線道路ネットワーク

市内全体の自動車交通量は減少傾向にあるものの、圏央道の開通などにより、インターチェンジ周辺などの一部の路線では、依然として道路混雑が発生しています。

市街地の中では、南区の道路網を構築する路線が少ないため、県道52号では、依然として慢性的な道路混雑が発生していることや、今後のリニア中央新幹線の開通、広域交流拠点のまちづくりなどの影響により、一部の地域では、自動車の交通量の増加が予想されます。

また、令和元年東日本台風では津久井地域を中心に多くの道路で土砂災害等による通行止めが発生したことから、円滑な移動を支える強靱な道路網の構築が求められています。

人、モノの移動を支える道路ネットワークを形成するため、周辺都市との接続にとどまらない広域的な機能を有する国道16号、国道20号、国道129号、津久井相模原連絡道路を広域的な主要幹線道路とし、周辺都市や市内の拠点間を結ぶ国道412号、国道413号、県道52号などを主要幹線道路に位置付け、都市計画道路などの市内幹線道路の整備を推進します。

＜幹線道路ネットワーク＞



凡例	
	自動車専用道路
	主要幹線道路（広域）
	主要幹線道路
	幹線道路
	IC・JCT

- 2車線
- 4車線
- 6車線

※破線表記は構想路線
(今後、検討状況に応じて都市計画決定を行う路線)











2-4 自転車通行環境ネットワーク

本市の比較的平坦な地形を活用し、環境にやさしい交通手段である自転車の利用を促進するとともに、歩行者、自転車を分離するなど安全で快適に通行できる自転車通行環境の創出を図ります。

自転車通行環境は、自転車需要の高い鉄道駅や主要な施設を基点とし、自転車交通量が多い地域間において、比較的幅員が広い幹線道路等を中心に自転車通行環境のネットワーク化を図ります。

<自転車通行環境ネットワーク>



凡例	
	鉄道路線・駅
	自転車通行環境整備済区間
	自転車通行環境ネットワーク
	市役所・区役所
	大規模商業施設
	病院
	大学
	高校
	公園
	図書館

3 コミュニティ交通計画

本計画における基本理念等を実現するため、持続的な移動を確保するための手段の1つとなるコミュニティ交通の考え方を以下のとおり定めます。

3-1 コミュニティ交通の考え方

(1) コミュニティ交通の定義

本市の公共交通網は、人口が集積している地域はおおむね鉄道や路線バスが整備されているものの、一部公共交通の利用が不便な地域が存在しています。

これまで、民間事業者が採算性を保てず、撤退の申出があった路線バスに対し、公費負担により維持する取組や、公共交通の利用が不便な地域について、地域の特性に応じてコミュニティバスや乗合タクシー等を導入し、移動手段の確保に取り組んできました。その結果、鉄道駅から1,000m圏域内、またはバス停留所から300m圏域内に属する公共交通の圏域内人口が市全体の約9割を占め、比較的多くの人口をカバーすることができました。

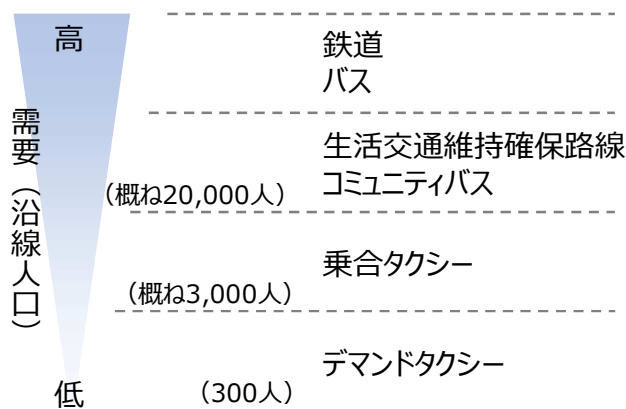
しかしながら、公共交通を取り巻く環境は、人口減少や外出機会の減少、コロナ禍の影響等により、民間事業者が採算性を保ちながら運行するには厳しい社会情勢となっており、今後バス路線の存続が困難となることも予想されます。

一方、高齢化の進行、免許返納者の増加等の要因により、公共交通の必要性は高まるものと考えられ、民間事業者による公共交通網を補完するコミュニティ交通の重要性は更に高まることも予想されます。

これらの社会情勢等も踏まえ、本市はコミュニティ交通を次のとおり定義し、引き続き移動手段を確保するためコミュニティ交通に関する取組を進めます。

【コミュニティ交通の定義】

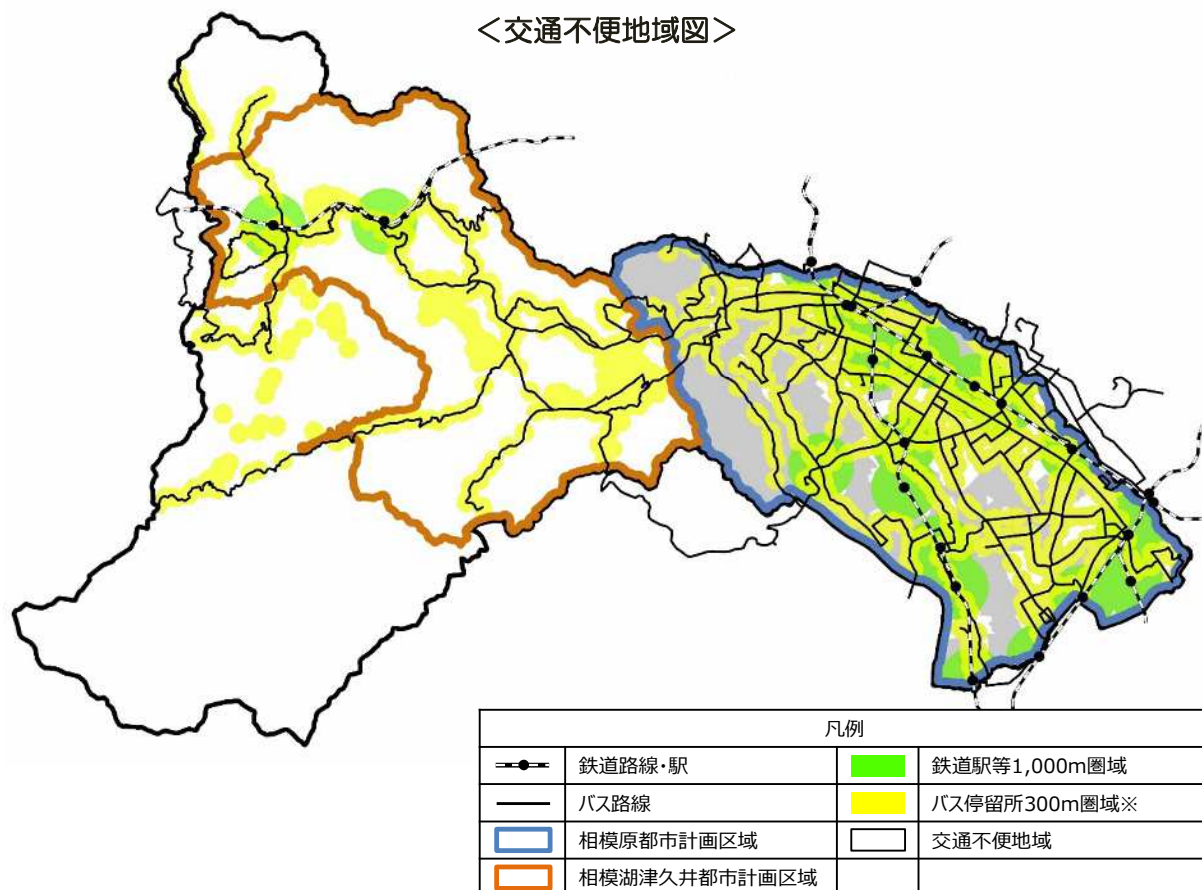
- ◇高齢化の進行や運転免許証の返納者の増加等に伴い、今後増加が見込まれる移動制約者の日常生活に必要な移動手段
- ◇民間バス路線等を補完し、地域住民、交通事業者、相模原市の協働により維持確保を行う公共交通



(2) コミュニティ交通の導入対象地域

コミュニティ交通の導入が可能な地域は「交通不便地域」とします。「交通不便地域」とは、鉄道駅やバス停留所等まで一定の距離があり、公共交通による移動が不便な地域で、都市計画等のまちづくりの状況も踏まえて設定された地域です。

コミュニティ交通の導入に当たっては、「交通不便地域」を経由し、「交通不便地域」の解消策となる必要があります。



※乗合タクシー、デマンド交通の停留所も含む。

●交通不便地域の考え方

「相模原都市計画区域の市街化区域において住居系の土地利用を図る区域」及び「相模湖津久井都市計画区域、都市計画区域外の区域」において、鉄道駅等から 1,000m以上離れ、かつ、バス停留所から 300m以上離れた地域

※「市街化区域において住居系の土地利用を図る区域」

工業専用地域、工業地域及び準工業地域のうち住宅が制限される地区計画指定箇所など工業系土地利用が図られている箇所を除いた市街化区域

※「鉄道駅等」

鉄道駅及び鉄道駅に準じるバスの運行水準や車の乗降場、駐輪場等の機能を備える田名バスターミナル

(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域は、比較的人口集積度の低い地域や、狭あい道路が多く路線バスの運行が困難な地域等が中心となります。そのため、その地域の特性に合わせた車両や運行形態を選択することが、効率的で持続可能な運行の実現につながります。

本計画では、地域の特性にあったコミュニティ交通を選択できるよう、本市の移動手段の確保策となるコミュニティ交通の種類を以下のとおり定めます。

- 【生活交通維持確保路線】

撤退の申出があった路線バスについて、公費負担を行い民間バス事業者が運行を維持するもの



- 【コミュニティバス】

路線（経路）と運行ダイヤを定め、定時・定路線型の乗合交通。
路線バス事業者へ運行委託を行い一般的な路線バスと同様の形態で運行する。



- 【乗合タクシー】

停留所や運行ダイヤのみを定め、路線（経路）は指定せず、需要に応じて運行する区域運行型の乗合交通。運行は予約のあった運行ダイヤ、停留所間のみを運行する。



- 【デマンドタクシー】

停留所のみを定め、予約のあった時間、停留所間のみを運行する乗合タクシーと同様の区域運行型の乗合交通。乗合タクシーとの違いは、原則として乗合タクシーを運行するほど移動需要がない地域を想定しており、タクシー事業者の空き車両を活用して運行し、基本的に運行ダイヤを設定していない点



- 【交通空白地有償運送】

バス、タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における移動手段の確保が必要な際に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス

(4) コミュニティ交通導入に当たっての考え方

コミュニティ交通は単に交通不便地域であるということのみで導入したのでは、例えば利用者が少なく運行の持続性が担保できない場合や、他の路線バスと競合が生じ、他の路線バスの利用者が減少し撤退する場合、また、タクシー事業者の利用者減少によるタクシー車両の減少といった課題が生じ、コミュニティ交通を導入したことで地域の移動に関する利便性が低下することも想定されます。

そのため、コミュニティ交通の導入に当たっては、各種導入に関する条件を満たすことを必要とし、また、コミュニティ交通が真に必要なとされ、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域に導入を検討するものとし、また、コミュニティ交通を継続的に安定して運行するために、運行経費に関する国庫補助金等の活用も検討します。

なお、コミュニティ交通導入後も、効率性や利便性、持続性を担保するため、地域住民、行政、交通事業者により協働して取り組むことが必要であり、利用促進活動等を実施し利用者の増加に取り組む必要があります。

3-2 生活交通維持確保路線

(1) 生活交通維持確保路線の運行

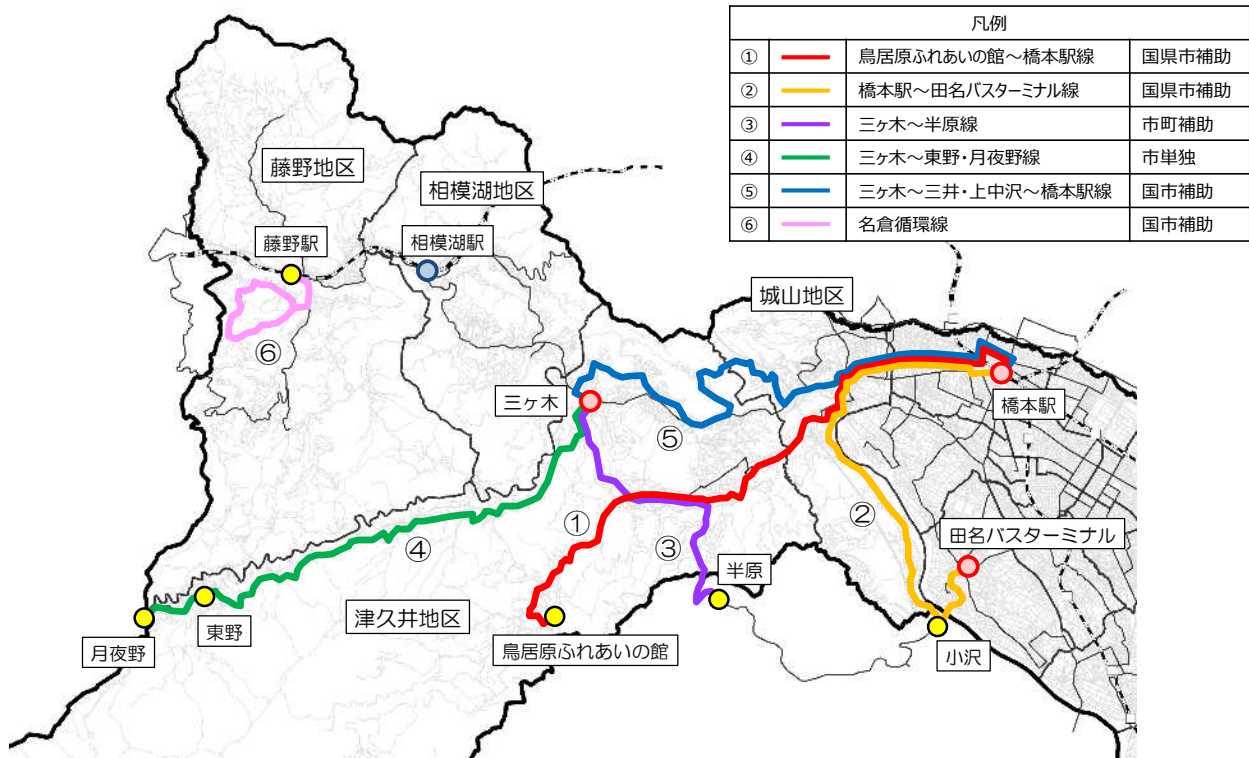
生活交通維持確保路線は、撤退の申出があった路線バスについて公費負担により維持する仕組みで、現在、本市では6路線8系統の生活交通維持確保路線が運行しています。

民間バス事業者が路線バスを持続的に確保するためには、需要が一定程度あり、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。しかしながら、一部地域では利用者が少ないといった理由から、交通事業者が独自で運行することが困難な路線バスがあり、このような路線バスは、交通事業者から撤退の申出がされる場合があります。路線バスが撤退した場合、移動手段が失われ、生活が成り立たなくなる地域に対しては撤退の申し出があった路線バスを公費負担により、維持する必要があります。



なお、コミュニティバスも生活交通維持確保路線と同様、路線バスとして運行する移動手段の確保策であり、コミュニティバスは原則通勤、通学等を対象とせず、高齢者等の日中の移動手段の確保策として位置付けている一方で、生活交通維持確保路線は通勤、通学等を含む全ての目的に対応した移動手段の確保策として位置付けています。

＜生活交通維持確保路線運行図＞



※凡例に記載している補助（補助金）の内、運行図の①、②、⑤は「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」における地域をまたがる幹線バスが対象となる「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用し、⑥は同補助金における、交通不便地域等の解消を図る地域内交通が対象となる「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用することで安定した運行を推進している。

（２）生活交通維持確保路線の運行基準

生活交通維持確保路線は公費負担により、路線バスを維持する仕組みであり、毎年1億円以上の公費を支出している状況です。

現在、一部路線バスでは利用者が減少傾向にあるものの、路線バスの運行経費は年々上昇傾向にあり、持続可能な都市経営の観点から、公費負担により維持する妥当性や、路線バスとしての運行形態で維持する必要性などを、一定の基準を設け判断する必要があります。基準を設けることで、運行内容等の見直しを行い、効率的な移動手段を検討する必要があります。

そのため、本計画において生活交通維持確保路線の対象となり得る路線や、生活交通維持確保路線として継続的に公費負担を実施していくのかを判断するための継続基準等の運行基準を以下のとおり定めます。

1) 検討対象路線

交通事業者から撤退申出のあった路線バスのうち、市域をまたがる路線や地域の唯一の移動手段であるもので、撤退した場合に沿線地域が交通不便地域となる路線バス（市域の判断は国庫補助金の考え方に合わせ、平成13年3月31日時点で判断）

2) 継続基準

- 「ピーク時間帯の1便あたり利用者数が10人以上」

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人数以上の利用者数である必要があります。利用者数は時間帯により異なりますが、対象路線における利用者のピーク時間帯において1便当たりの利用者数が10人以上である必要があります。

- 「運賃収入等が運行経費の27.5%以上（収支比率27.5%以上）」

広域路線を対象とした赤字路線バスに対する国庫補助（国・県の協調補助）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おり、運賃収入で賄えない45%を補助対象経費としています。

国、県、市、交通事業者の4者でバス路線を維持していく点を踏まえ、国、県の補助対象とならない55%分について、半分の27.5%まで市が負担することとし、収支比率が27.5%を超えることを継続基準とします。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。

3) 運行継続の判断手順

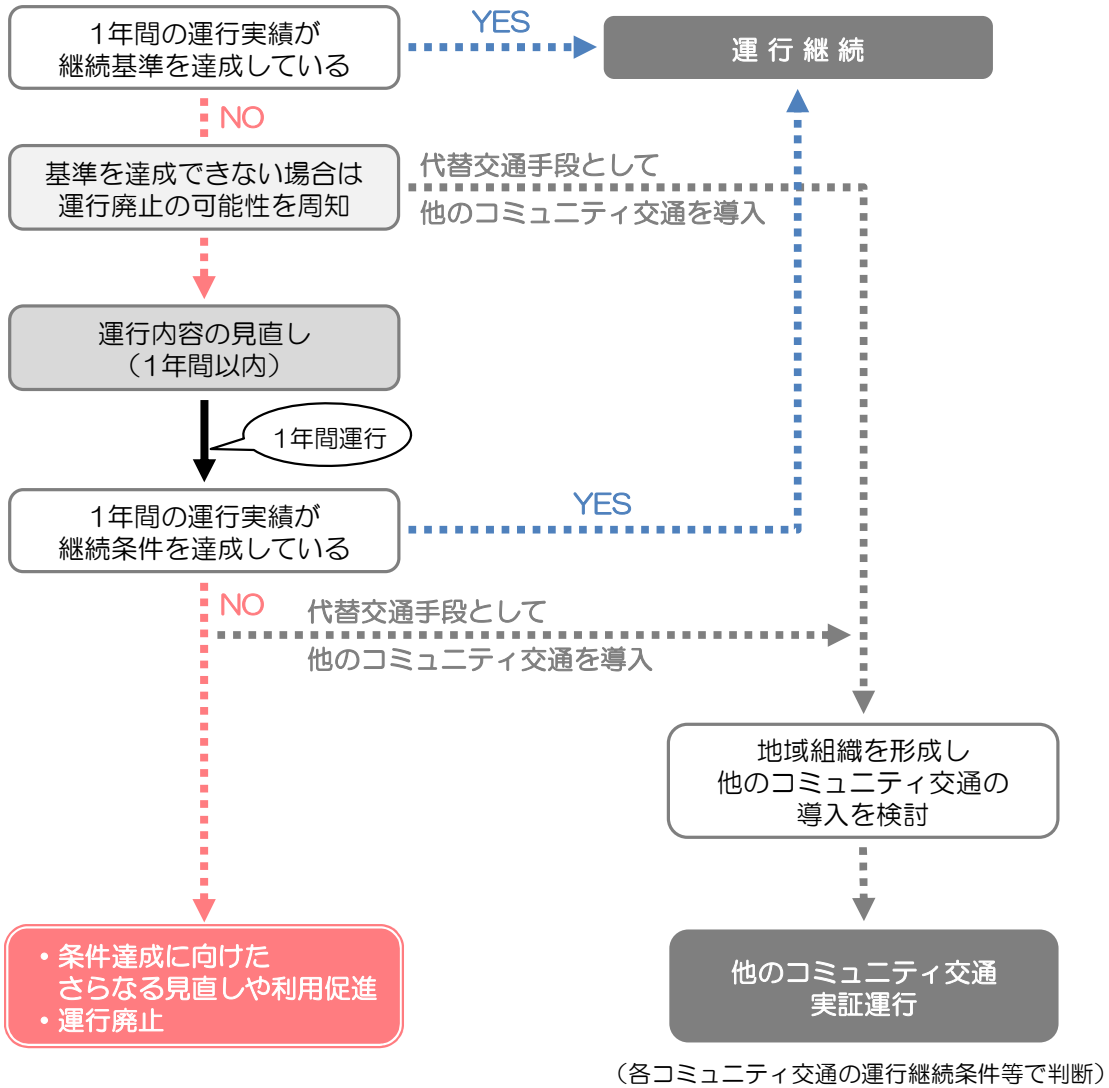
利用者数と収支比率に関する継続基準をともに満たした場合は運行を継続します。

しかし、継続基準を1つでも満たせない場合は、その状況を沿線住民に説明の上、「状態が改善されない場合は1年後に廃止になる」可能性がある旨を周知し、沿線住民と組織した地域組織等で利用促進活動への取組や運行内容の見直し、他のコミュニティ交通への転換等の検討を進め、運行状況の改善に取り組む必要があります。

地域において、他のコミュニティ交通への転換の必要性が検討された場合は、市はその活動を支援して導入検討を進め、コミュニティ交通の実証運行の開始と同時に生活交通維持確保路線を廃止します。

また、路線バスとしての維持を目指す場合には、利用促進活動や運行内容の見直しを実施し継続基準の達成を目指し、達成できない場合は原則生活交通維持確保路線を廃止することとなりますが、結果を踏まえて路線バスからの転換を前提に他のコミュニティ交通の導入の検討を進めることも可能とし、その場合は前述のとおりの流れとなります。

<運行継続の判断フロー>



3-3 コミュニティバス

(1) コミュニティバスの運行

コミュニティバスは公共交通の利用が不便な交通不便地域において、一般的な路線バスと同様に定時定路線で運行するもので、現在市内で2路線運行しています。

また、本市の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、特に公共交通を必要とする度合いが高い高齢者等の移動制約者の日中の移動を支えることを目的に運行しています。



<運行区域図>



(2) コミュニティバスの導入条件

コミュニティバスの運行に当たっては前段の「3-1 (4) コミュニティ交通導入に当たっての考え方」でも述べたとおり、利用者を確保する必要性や、他の路線バスへの影響等も踏まえて検討する必要があります。そのため、導入するコミュニティバスが、効率的で持続可能な移動手段となるよう導入条件や運行基準等を以下のとおり定めます。

なお、コミュニティバスの導入に関しては、「コミュニティバス導入の手引き」を策定しており、詳細な検討内容や条件等は手引きに記載しています。

1) 「地域住民による地域組織の形成」

地域に必要とされるコミュニティバスを運行するためには、地域の状況をよく知る地元の方々が中心となり、地域の実情に合ったバスを検討することが必要です。

そのため、地域住民による地域組織を形成し、地域組織が主体となり運行経路等の運行計画の検討や地域住民の意向把握等を実施し、行政や交通事業者と協働して検討する必要があります。なお、地域住民や地域組織の要件は次のとおりです。

地域住民	導入対象地域に居住する住民及びその地域内で営業する企業・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」

運行経路の設定に当たっては、交通不便地域の解消策となるか、利用が見込まれる施設を経由しているか、既存の路線バスと競合していないか等を踏まえて検証する必要があります。そのため運行経路の設定については以下の要件を満たす必要があります。

運行経路の考え方	①	交通不便地域と最寄りの鉄道駅またはバスターミナル（ターミナルに準じる施設を含む。）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 ※中山間地域は既存の路線バスが撤退した場合に交通不便地域になる地域を経由する場合のみコミュニティバスを導入可能
	②	既存のバス路線との競合は避ける。
	③	定時性確保のため、都市部は全長 10km、1 行程 45 分以内、中山間地域は全長 15 km、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」

運行計画の作成に当たり、一定の利便性を担保し効率的で持続可能な運行を実現するため、運行基準を定めます。

また、公費負担により運行することから、一定の効率性が求められるため、利用状況等の実績から、コミュニティバスの運行が必要であるか判断するための運行継続条件を設定します。運行継続条件は、新規導入時に達成することも必要ですが、本格運行後も達成し続けることが必要です。

項目		概要	
対象区域		都市部	中山間地域
運行基準	運行間隔	毎時 1 本 (おおむね 8 時台～18 時台)	撤退前のバス路線に準ずる
	運賃	原則近隣の路線バスと同等	
	バス停間隔	200m間隔	撤退前のバス路線に準ずる
	運行形態	定時定路線	
	車両	バリアフリー化されたバス	
	収支比率	「運賃収入等が車両償却費等の初期費用を除いた経常費用の 40%以上」となることを目安に運行計画を作成	「運賃収入等が車両償却費等の初期費用を除いた経常費用の 30%以上」となることを目安に運行計画を作成
運行継続条件		1 便当たり輸送人員が 10 人以上	当該系統におけるピーク時間帯の 1 便当たり輸送人員が 10 人以上

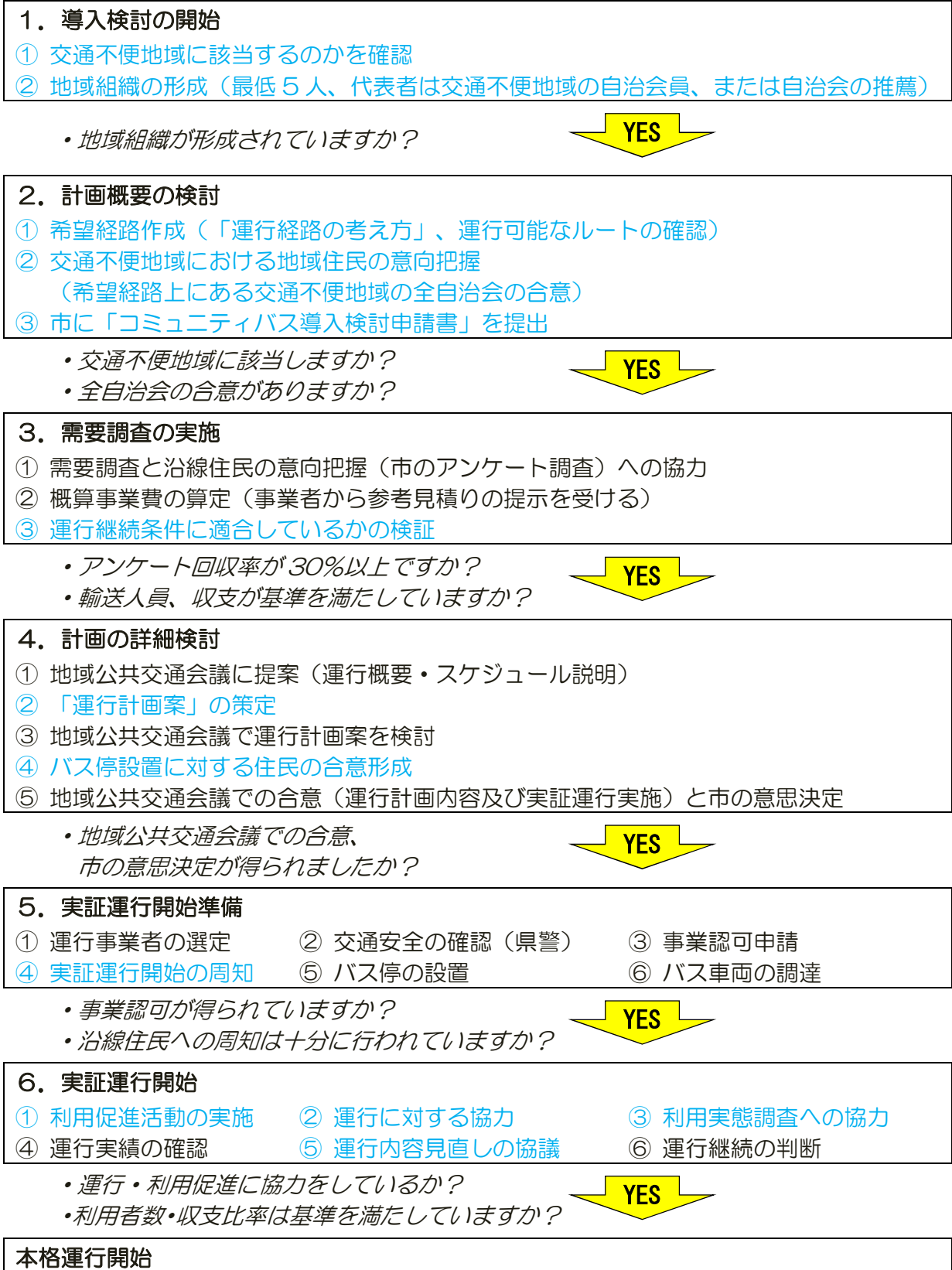
※コミュニティバスを新規で導入する場合、運行継続条件と合わせて運行基準の収支比率を達成することが本格運行の要件。本格運行開始後は利用者数の運行継続条件で運行の存続を判断

※路線バス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。

(3) 導入検討の流れ

コミュニティバスの導入に当たっては、地域組織を形成し、運行基準等の各種条件を踏まえた検討が必要であり、導入検討の流れについては以下のとおりとなります。

※地域住民が行うのは青字で書かれた項目



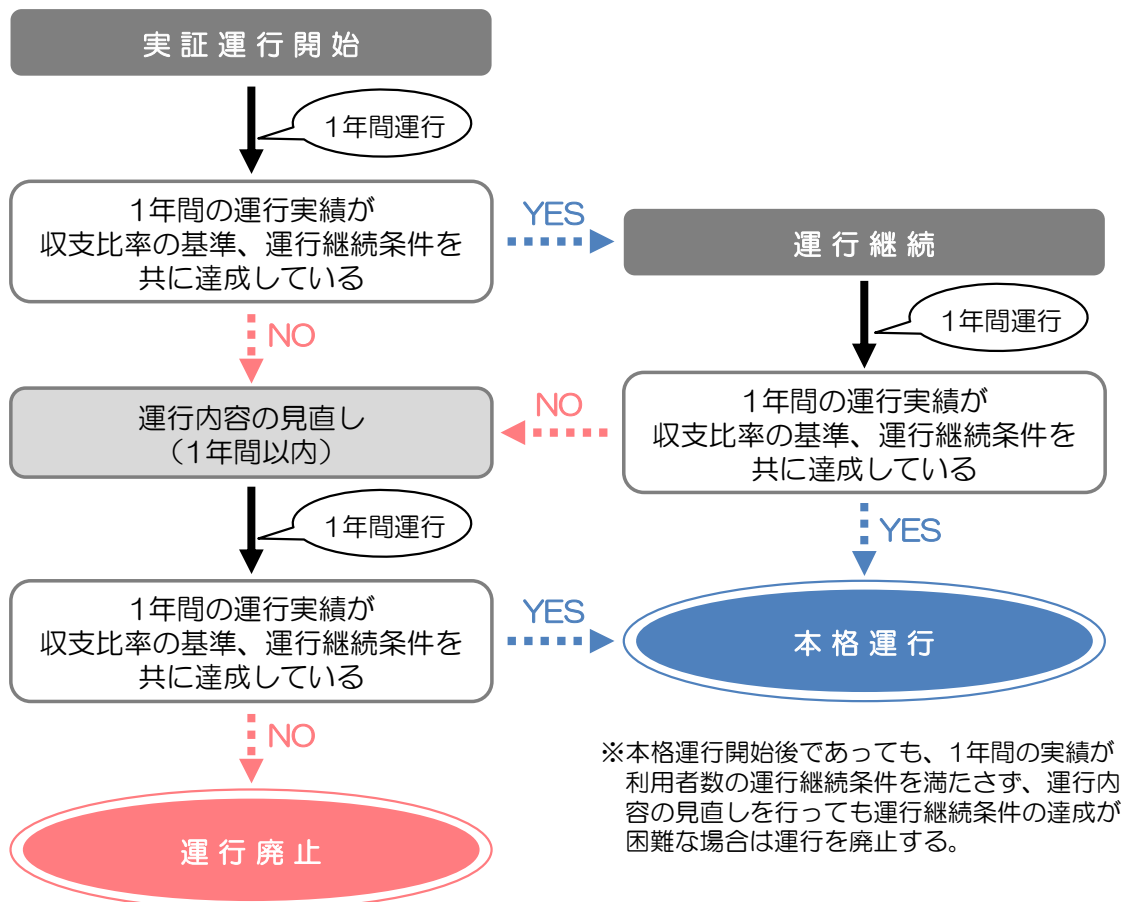
(4) 運行継続の判断手順

新規導入の場合は、2年間の実証運行を実施し、2年連続で収支比率の基準と利用者数の運行継続条件を満たした場合、本格運行に移行します。

また、実証運行1年目に条件等を達成できなかった場合でも、運行内容の見直しを行い、条件等を達成した場合は、本格運行に移行することができます。

なお、本格運行開始後に利用者数の運行継続条件を満たさず、運行内容の見直しを行っても条件の達成ができない場合は運行廃止となります。

<運行継続の判断フロー>



	都市部	中山間地域
【運行基準】 (収支比率)	運賃収入等が車両償却費等の初期費用を除いた経常費用の40%以上	運賃収入等が車両償却費等の初期費用を除いた経常費用の30%以上
【運行継続条件】 (利用者数)	1便当たり輸送人員が10人以上	当該系統におけるピーク時間帯の1便当たり輸送人員が10人以上

※新規で導入する場合、運行継続条件と合わせて運行基準の収支比率を達成することが本格運行の要件。本格運行開始後は利用者数の運行継続条件で運行の存続を判断

3-4 乗合タクシー

(1) 乗合タクシーの運行

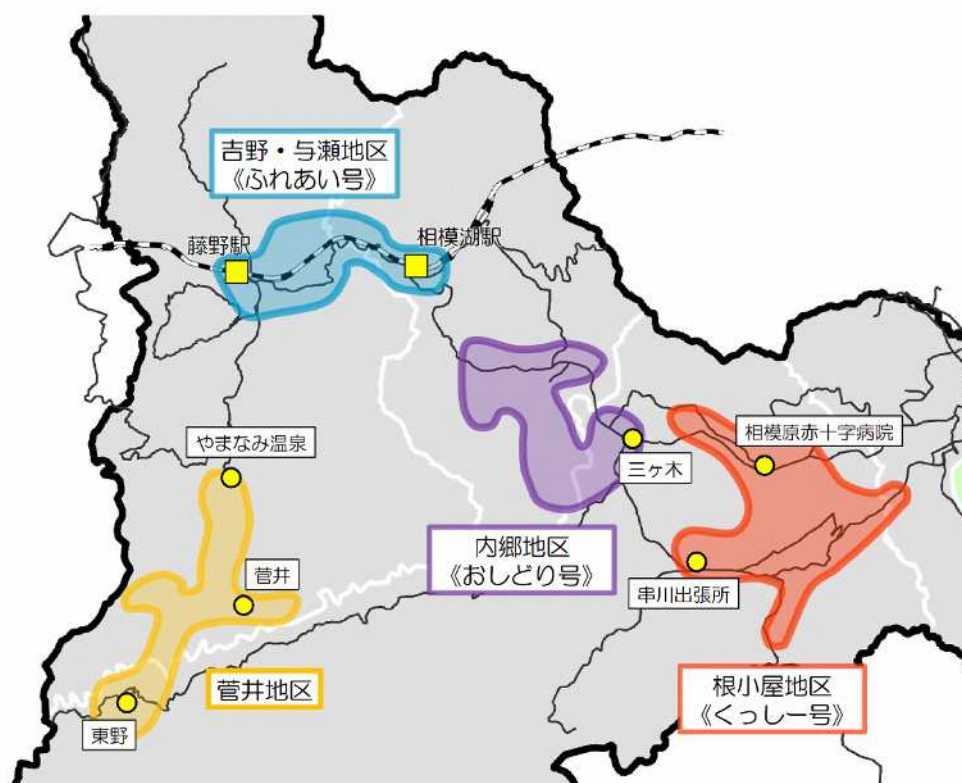
乗合タクシーは、停留所と運行ダイヤのみを定め、路線（経路）は指定せず、需要に応じて運行する区域運行型の乗合交通です。運行は予約のあった運行ダイヤ、停留所間のみを運行します。

現在乗合タクシーは、中山間地域において全4地区で運行しています。これらの地域は集落が点在し人口が分散している場所もあり、また、狭あい道路もあります。このような地域特性がある場合、コミュニティバスのように決まった路線を運行する定時定路線の運行形態では、効率的な運行は困難であり、また、運行経路も限られます。

そのため、比較的広範囲をカバーすることが可能な乗合タクシーは中山間地域の特性にあった移手段の確保策として有効であると考えられます。



<運行区域図>



※運行区域図の「吉野・与瀬地区《ふれあい号》」で「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」における交通不便地域等の解消を図る地域内交通が対象となる「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。国庫補助金を活用し安定した運行を推進している。

(2) 乗合タクシーの導入条件

乗合タクシーの運行に当たっては前段の「3-1(4)コミュニティ交通導入に当たっての考え方」でも述べたとおり、利用者確保の必要性や、他の路線バスへの影響等も踏まえて検討する必要があります。そのため、導入する乗合タクシーが効率的で持続可能な移動手段となるよう導入条件や運行基準等を以下のとおり定めます。

なお、乗合タクシーの導入に関しては、「乗合タクシー導入の手引き」を策定しており、詳細な検討内容は手引きに記載しています。

1) 「地域住民による地域組織の形成」

地域に必要とされる乗合タクシーを運行するためには、地域の状況をよく知る地元の方々が中心となり、地域の実情に合った運行計画を検討することが必要です。

そのため、地域住民による地域組織を形成し、地域組織が主体となり運行区域や停留所位置、運行ダイヤ等の運行計画の検討や地域住民の意向把握等を実施し、行政や交通事業者と協働して検討する必要があります。なお、地域住民や地域組織の要件は次のとおりです。

地域住民	導入対象地域に居住する住民及びその地域内で営業する企業・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」

運行経路の設定に当たっては、交通不便地域の解消策となるか、利用が見込まれる施設を経由しているか、既存の路線バスと競合していないか等を踏まえて検証する必要があります。そのため運行経路の設定については以下の要件を満たす必要があります。

運行経路の考え方	①	中山間地域のいずれかの交通不便地域を経由し、集落と最寄りのバスターミナル・主要なバス停または鉄道駅を結ぶ。 ※可能な限り複数の集落、近隣の商業施設や医療機関、公共施設等を経由することを検討する。
	②	既存のバス路線との競合は避ける。

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」

運行計画の作成に当たり、一定の利便性を担保し効率的で持続可能な運行を実現するため、運行基準を定めます。

また、公費負担により運行することから、一定の効率性が求められるため、利用状況等の実績から、乗合タクシーの運行が必要であるかを判断するための運行継続条件を設定します。運行継続条件は、新規導入時に達成することも必要ですが、本格運行後も達成し続けることが必要です。


項目		概要
運行基準	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。)
	停留所	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。
運行継続条件	輸送人員	稼働した便の1便当たりの輸送人員が1.5人以上
	稼働率	全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上

※路線バス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。

(3) 導入検討の流れ

乗合タクシーの導入に当たっては、地域組織を形成し、運行基準等の各種条件を踏まえた検討が必要であり、導入検討の流れについては以下のとおりとなります。

※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 中山間地域の交通不便地域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域の自治会員、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 交通不便地域等における地域住民の意向把握（希望区域内にある交通不便地域等の全自治会の合意） 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不便地域等の全自治会の合意がありますか？	
3. 需要調査の実施 ① 需要調査と希望区域内の住民の意向把握（市のアンケート調査）への協力 ② 1便当たり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・スケジュール説明） 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 事業認可申請 ④ 実証運行開始の周知 ⑤ 停留所の設置 ・事業認可が得られていますか？ ・運行区域内の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 ・運行・利用促進に協力をしているか？ ・輸送人員・稼働率は基準を満たしていますか？	
本格運行開始	

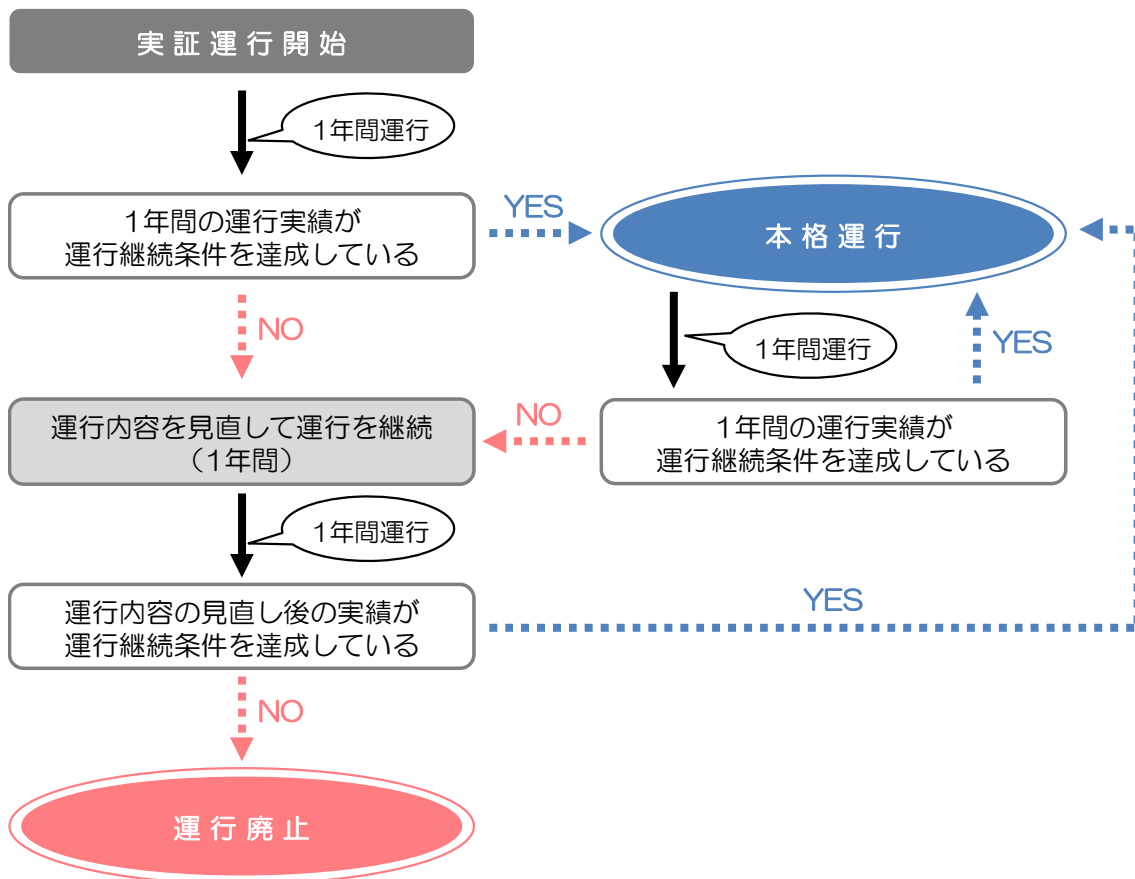
(4) 運行継続の判断手順

新規導入の場合は、1年間の実証運行を実施し、輸送人員と稼働率の運行継続条件を満たした場合、本格運行に移行します。

また、実証運行1年目に条件等を達成できなかった場合でも、運行内容を見直し条件等を達成した場合は、本格運行に移行することができます。

なお、本格運行開始後に運行継続条件を満たさず、運行内容の見直しを行っても条件の達成ができない場合は運行廃止となります。

<運行継続の判断フロー>



運行継続条件	輸送人員	稼働した便の1便当たりの輸送人員が1.5人以上
	稼働率	全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上

3-5 デマンドタクシー

(1) デマンドタクシーの運行

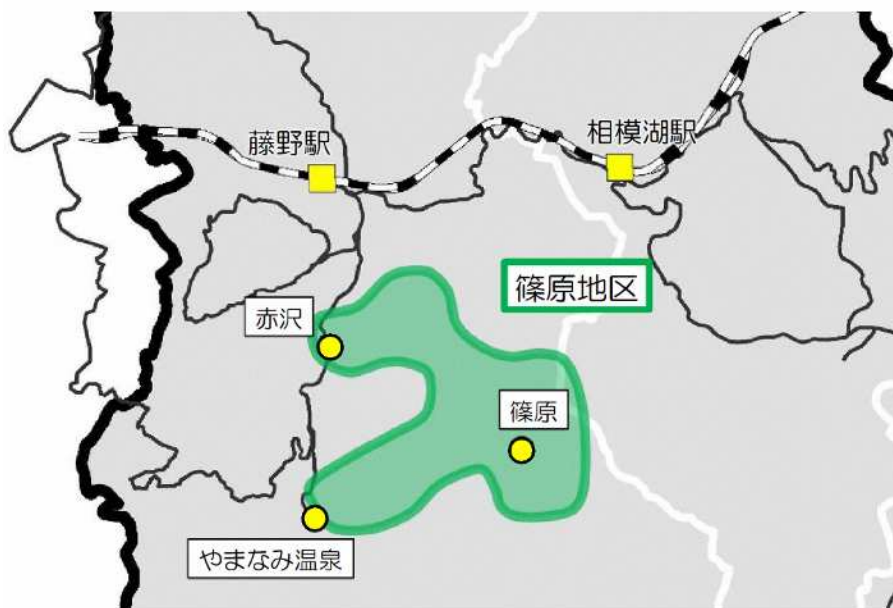
デマンドタクシーは停留所のみを定め、予約のあった時間、停留所間のみを運行する乗合タクシーと同様の区域運行型の乗合交通です。乗合タクシーとの違いは原則乗合タクシーを運行するほどの移動需要がない地域を想定しており、タクシー事業者の空き車両を活用して運行し、基本的に運行ダイヤを設定していない点です。



交通不便地域等においては、日常生活に必要な移動手段を必要とするものの、点在する集落の限られた人口だけでは、コミュニティバスや乗合タクシーの導入基準を満たすことが困難な地域も存在します。

また、このような地域では、既存の交通事業者においても利用が少ない状況が続き、現状のサービスを維持することが困難になる可能性があり、タクシーを活用し路線バスの停留所等まで接続する地域住民の最低限必要な移動手段を確保することで、タクシー等の地域の公共交通の利用を促進し、公共交通の活性化を図ることも必要です。

<運行区域図>



(2) デマンドタクシーの導入条件

デマンドタクシーの運行に当たっては、前段の「3-1(4)コミュニティ交通導入に当たっての考え方」でも述べたとおり、他の路線バスやタクシー事業者等への影響等も踏まえて検討する必要があります。そのため、導入するデマンドタクシーが効率的で持続可能な移動手段となるよう導入条件や運行基準等を以下のとおり定めます。

なお、デマンドタクシーの導入に関しては「デマンドタクシー導入の手引き」を策定しており、詳細な検討内容は手引きに記載しています。

1) 「地域住民による地域組織の形成」

地域に必要とされるデマンドタクシーを運行するためには、地域の状況をよく知る地元の方々が中心となり、地域の実情に合った運行計画を検討することが必要です。

そのため、地域住民による地域組織を形成し、地域組織が主体となり運行区域や停留所位置等の運行計画の検討や地域住民の意向把握等を実施し、行政や交通事業者と協働して検討する必要があります。

なお、デマンドタクシーは地域組織と交通事業者の間で運行に関する契約等を締結する必要があります。また、市は原則運行経費の半額を上限に補助することとしており、市の補助金と運賃収入のみで運行経費を賄えない場合は地域組織が不足分を確保する必要があります。

地域住民や地域組織の要件は次のとおりです。

地域住民	導入対象地域に居住する住民及びその地域内で営業する企業・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
	・ 地域組織が運行に関する契約主体を担う 地域組織と運行主体の交通事業者との間で運行に関する契約等を締結出来ることが要件
	・ 収入確保策を検討。 デマンドタクシーは原則運賃収入と市の補助金（運行経費の半額が上限額）により運行経費を賄う必要があるが、運賃収入等が不足し運行経費が賄えない場合は地域組織が不足分を確保できることが要件

2) 「運行経路の考え方に整合した経路の設定」

本市の公共交通網は、おおむねどの地域からもタクシーの初乗り運賃内(500円・1.2km圏内)で、バス停留所または鉄道駅等にアクセスすることができますが、一部地域ではタクシーの初乗り運賃内でアクセスできない地域があります。それらの初乗り運賃でアクセスできない地域でも、他の地域と同様の条件でタクシーを利用できるよう、一定の需要がある場合にデマンドタクシーの導入が可能となります。

なお、導入する際の運行経路の設定に当たっては、交通不便地域等の解消策となるか、一定の利用が見込まれるか、既存の路線バス等と競合していないか等を踏まえて検証する必要があります。

運行経路の設定については以下の要件を満たす必要があります。

運行経路の考え方	①	鉄道駅、バス停留所等から 1.2 km 圏域外を通り、300 人以上の人口分布がある地域と最寄りのバス停または鉄道駅等を結ぶ。 ※可能な限り複数の集落、近隣の商業施設や医療機関、公共施設等を経由することを検討する。
	②	既存のバス路線との競合は避ける。

3) 「運行基準に整合した運行計画の策定」

運行計画の作成に当たり、実現性や一定の利便性を担保し効率的で持続可能な運行を実現するため、運行基準を定めます。

なお、デマンドタクシーの運行は、地域の負担が生じる可能性があるため、運行経費が過大にならないよう注意して運行計画を策定する必要があります。

項目	概要
運行主体	タクシー事業者
運行時間	9:00~16:00
運賃	800 円 ※乗合割引等を設定可
停留所	地域の需要に合わせて設置し乗降は停留所のみ
運行形態	事前予約制(需要応答型の区域運行)
車両	交通事業者が所有する車両を基本とする。







※路線バス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。

※運賃800円は初乗り運賃(500円)と迎車料金(300円)を足した額

(3) 導入検討の流れ

デマンドタクシーの導入に当たっては、地域組織を形成し、運行基準等を踏まえた検討が必要であり、導入検討の流れについては以下のとおりとなります。

※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 鉄道駅、バス停留所等から 1.2km 圏域外を通り、 300 人以上の人口分布がある地域に該当するの 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域の自治会員、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 運行日、運行時間帯等の検討 ③ 交通不便地域等における地域住民の意向把握 （希望区域内にある交通不便地域等の全自治会の合意） ④ 市に「デマンドタクシー導入検討申請書」を提出 ・希望区域内の全自治会の合意がありますか？	
3. 需要調査の実施 ① 需要調査と希望区域内の住民の意向把握（市のアンケート調査）への協力 ② 市の補助金と運賃収入で運行経費を賄うことが可能か検証 （必要に応じて地域の負担も検証） ・アンケート回収率が 40%以上ですか？ ・運行経費は賄えますか？	
4. 計画の詳細検討 ① 地域公共交通会議に提案（運行概要・スケジュール説明） 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 事業認可申請 ④ 実証運行開始の周知 ⑤ 停留所の設置 ・事業認可が得られていますか？ ・運行区域内の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 ・運行計画どおりの運行がされていますか？ ・運行経費が継続的に賄えますか？	
本格運行開始	

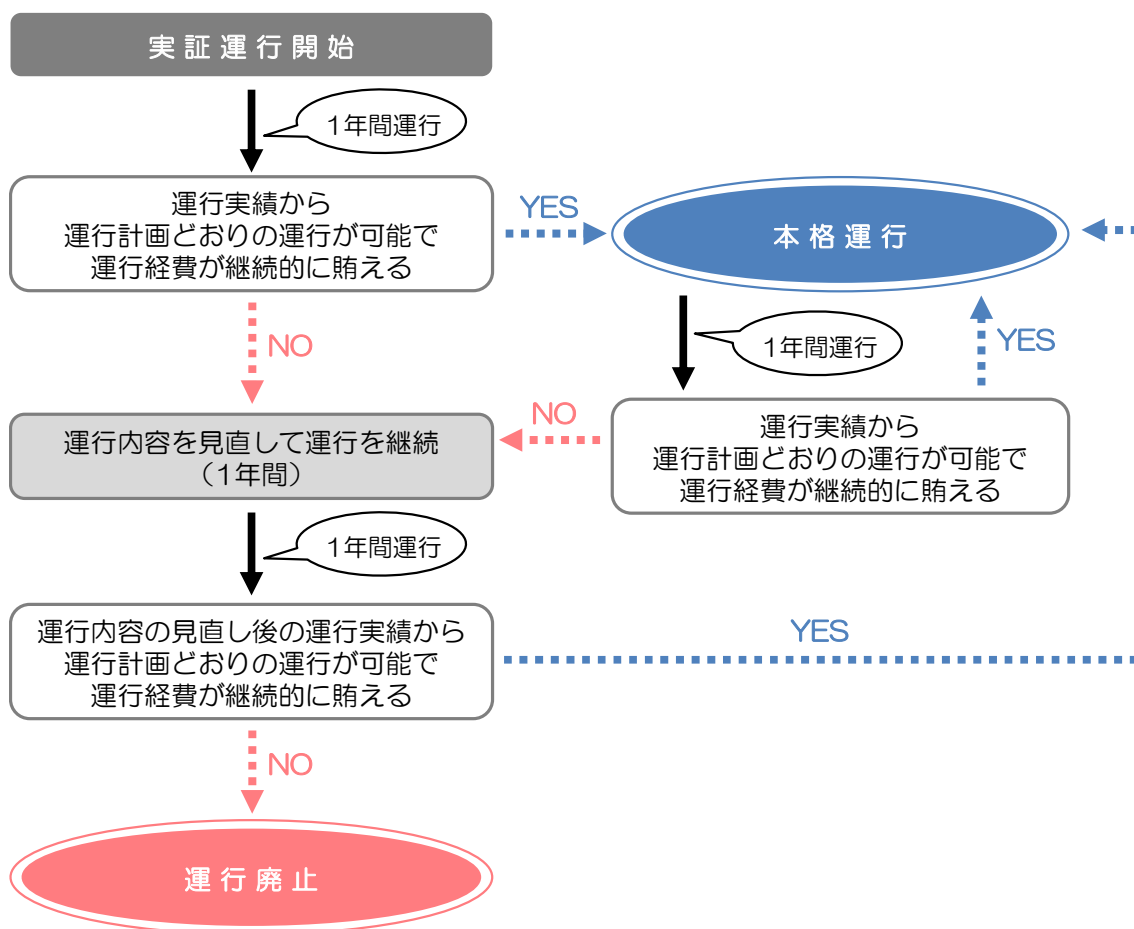
(4) 運行継続の判断

1年間の実証運行を実施した結果を踏まえ、利用実績や運行経費の負担状況等を勘案し、地域にとって必要とされ、継続的に運行経費の確保が可能な場合に本格運行に移行します。

また、運行経費の確保に関する課題等から、1年間の実証運行で本格運行に転換できない場合は、運行内容を見直し、更に1年実証運行を継続することができます。

なお、2年間の実証運行後も本格運行へ移行できない場合は運行廃止となります。

<運行継続の判断フロー>



※路線バス等からの転換に伴い運行している場合は、導入条件等が一般的なデマンドタクシーと異なるため、地域交通活性化協議会において運行継続の検討を実施する。

3-6 交通空白地有償運送

(1) 交通空白地有償運送について

交通空白地有償運送は必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービスです。

通常、地域の移動手段を確保する場合はバス、タクシーといった既存の交通事業者の活用を検討する必要がありますが、今後、地域によっては移動需要が少ない等の理由から、地域に交通事業者が存在しない場合や、交通事業者は存在するものの、運転士の不足等から既存のバス、タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難でコミュニティバスや乗合タクシー等の導入ができない場合も想定されます。

そのような場合においても、地域の移動手段を確保する必要がある場合には、交通空白地有償運送の制度を活用し、バス、タクシー事業者以外が地域の移動手段の確保を担うことができます。

現在本市では、交通空白地有償運送を活用した運送サービスを実施していませんが、今後生じる移動に関する課題に備え、交通空白地有償運送を導入する際の考え方等を整理します。

(2) 交通空白地有償運送の導入に関する考え方

交通空白地有償運送の導入に当たっても、他のコミュニティ交通と同様に、地域全体の移動の利便性を考え、バス、タクシー事業者に与える影響や導入した交通空白地有償運送の効率性や持続性を担保するため、導入に関する基本的な考え方を整理します。

1) 導入検討地域は「交通事業者による移動手段の確保が困難な地域」

交通空白地有償運送はバス、タクシー事業者により地域の移動手段が確保出来ない場合に導入を検討します。

2) 導入検討には「地域住民による地域組織の形成」が必要

他のコミュニティ交通と同様の要件です。地域に必要とされる移動手段となるよう、地元の方々が中心となり、地域の実情に合った運行を検討することが必要です。

3) 「運行経路の考え方に整合した経路の設定」が必要

他のコミュニティ交通と同様の要件です。運行経路の設定に当たっては、交通不便地域の解消策となるか、利用が見込まれる施設を経由しているか、既存の路線バスと競合していないか等を踏まえて検証する必要があります。

なお、導入しようとする運行内容が、コミュニティバスのような定時定路線か、または乗合タクシーのような区域運行かによって、運行形態が同様のコミュニティ交通の運行経路の考え方に準じて検討する必要があります。

4) 効率的で持続可能な運行のサービス水準等の設定が必要

交通空白地有償運送の対象となるバス、タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な地域の一つとして、交通事業者の事業が成り立たないほど移動需要が少ない地域であることが想定されます。

一方で、コミュニティバスや乗合タクシー等は交通事業者が担うことを前提としており、交通空白地有償運送が対象とする地域と比較すると、人口や移動需要が多いことが想定されます。

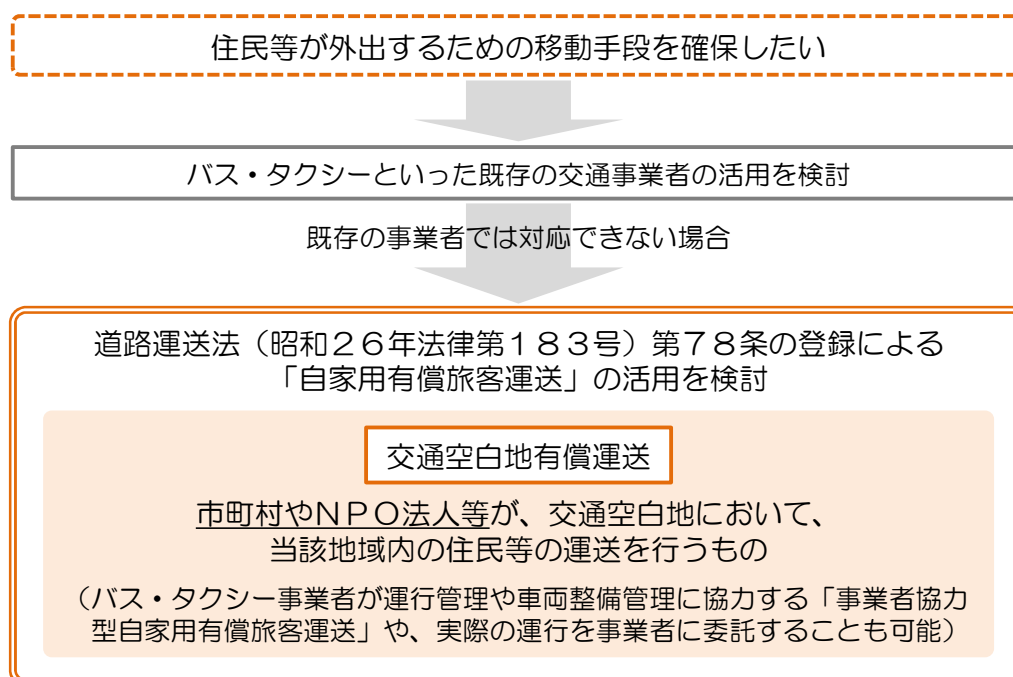
そのため、交通空白地有償運送はコミュニティバスや乗合タクシー等の導入地域と比較すると、より人口が少なく、移動需要が少ない地域での導入が想定されるため、運行サービス水準（運行基準）は原則他のコミュニティ交通より低い設定となると考えられます。

5) 導入検討の流れ

交通空白地有償運送は、他のコミュニティ交通と運行主体は異なるものの、移動手段を確保するという目的は他のコミュニティ交通と同様です。そのため、地域が主体となり運行計画の検討や地域の需要把握、実証運行等を実施し、市も地域公共交通会議での検討、実証運行に関する支援を行う必要があります。導入検討の流れとしては、運行形態が同一の他のコミュニティ交通に準じた検討が必要です。

また、運行の効率性や持続性を担保するため、運行継続の判断についても、他のコミュニティ交通と同様に実施する必要があります。なお、運行継続の判断をするための各種条件等は、実証運行等の結果を踏まえて検証することが必要です。

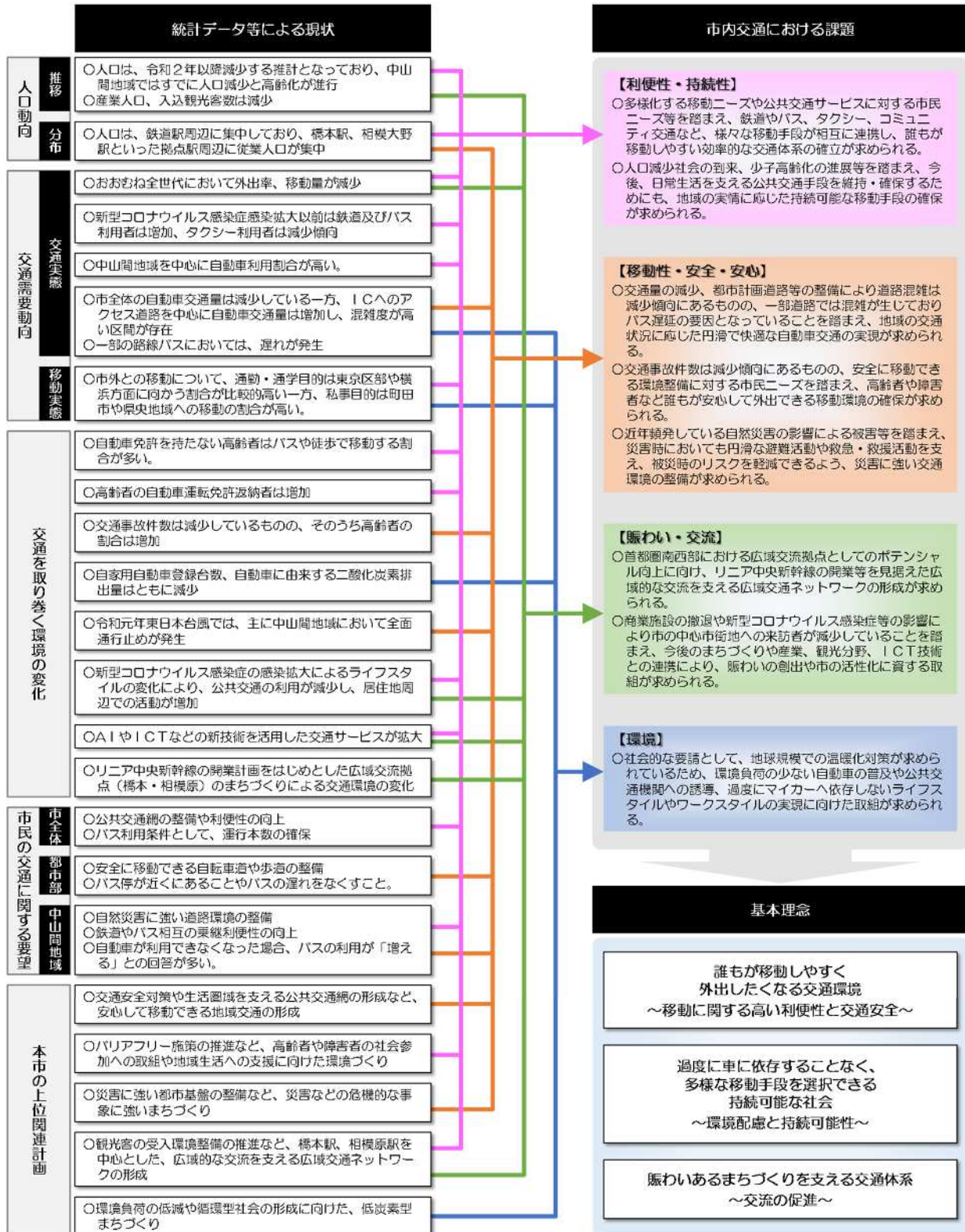
なお、運行の安全性を担保するため、交通事業者が運行することは困難であっても、運行管理や車両の整備管理は担える場合は、必要に応じて交通事業者に協力を求めることが可能です。



V 実現化方策

1 施策体系図

基本方針及び施策目標に基づき実施する施策の体系一覧を、以下の表に示します。また、次頁以降には、各施策の詳細について示します。



基本方針 成果指標	施策目標	施策	役割					モニタリング指標
			市	道路 管理者	交通 管理者	交通 事業者	その他	
1 誰もが移動しやすく、 将来にわたり持続可 能な交通体系の確立 公共交通 利用分担率	(1) 地域を結ぶ利便性 が高く効率的な公 共交通体系の確立	① 鉄道路線の輸送力増強	○			○	○	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者数 公共交通圏域内人口 基幹・幹線バス運行本数 地域別公共交通利用者数 ターミナルの乗降車数 タクシー車両数
		② バス路線の輸送力確保	○	○	○	○	○	
		③ まちづくりに合わせたターミナル及び公共交通網の再編	○	○	○	○	○	
		④ 乗り継ぎ拠点となるターミナルや乗降場等の機能強化	○	○		○	○	
		⑤ 公共交通の分かりやすさの向上	○			○		
		⑥ 新たなモビリティサービスの活用	○	○	○	○	○	
		⑦ 運転士確保に向けた取組	○			○	○	
	(2) 地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保	① 公共交通の圏域外に対する移動手段の確保	○	○	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通運行継続基準に対する達成率 交通不便地区の状況
		② 小さな交通の検討実施	○			○	○	
	2 誰もが快適に安全で安心して移動できる交通環境の整備 市内交通 事故件数	(3) 円滑で快適な交通環境の実現	① 交通集中地域における渋滞対策	○	○	○	○	○
② 幹線道路の整備			○	○	○			
③ 自転車通行環境の整備			○	○	○			
(4) 安全・安心な移動環境の確保		① 交通のバリアフリー化・安全対策の促進	○	○	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> ホームドア設置駅数 段差解消対応駅数 案内設備等設置駅数 ノンステップバス導入台数 ユニバーサルデザイン導入台数 高齢者・自転車交通事故件数 生活道路の安全対策件数
		② 道路通行環境の整備	○	○	○	○	○	
(5) 災害に強い交通環境の整備		① 交通施設の安全対策	○	○		○		<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と連携した駅前混乱対策に係る訓練の実施件数 都市計画道路整備延長 災害防除工事の実施箇所数 無電柱化の整備率
		② 発災時に向けた連携強化	○	○		○		
		③ リダンダンシー機能の強化	○	○	○	○	○	
		④ 災害に強い道路の構築	○	○				
3 賑わいを創出する交通ネットワークの構築 市内3拠点 滞在時間		(6) 広域的な移動を支える交通ネットワークの構築	① リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備	○	○	○	○	○
	② 小田急多摩線延伸の促進		○			○	○	
	③ 広域的な道路ネットワークの形成		○	○	○			
	④ 都市間高速バスの確保		○	○		○		
	(7) 拠点の賑わいに寄与する交通環境の形成	① 拠点の賑わいや地域活性化に資する取組	○	○	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> 市内3拠点の地価公示価格 市内3拠点の歩行者数、来街者に占める公共交通利用割合 入込観光客数
4 環境にやさしい交通の促進 自動車由来 二酸化炭素 排出量削減率	(8) 環境に配慮した移動手段選択の促進	① 公共交通の利用促進	○			○	○	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進活動の取組件数 自動車交通量 自動車保有台数 道路混雑度
		② 次世代エネルギーの活用や環境にやさしい移動の促進	○	○	○	○	○	

2 計画期間における主な施策

施策に関する見方について

・「取組の背景・方向性」には、その施策に関する現在の状況を踏まえ、将来取り組む必要性を記載しています。

2 - (3) - ③ 自転車通行

◆ 取組の背景・方向性

市内における自転車利用の割合は... となっています。また、一部の道路においては、歩行者・自転車・自動車が錯綜する状況が見られることから、誰もが安全で快適に...

・「**施策に関する事業**」を記載するとともに、「実施地域」には、その施策に関する事業を実施する（に取り組む）地域を記載しています。

◆ 施策内容

歩道・自転車通行環境の整備

実施地域：市内全域

都市計画道路の整備に合わせて歩道、自転車道の整備を推進するとともに、既存の道路環境においては、道路空間の再配分や自転車を誘導する路面標示の設置などにより、自転車通行環境のネットワーク化を図ることで、歩行者、自転車が安全で快適に移動できる通行環境を構築します。

・「実施主体」には、その施策に関する事業を実施する（に取り組む）主体に「○」を記載しています。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

◆ スケジュール

施策・事業等	(年度)									
	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
歩道、自転車通行環境の整備	箇所ごとに検討、設計、工事を実施									

◆ 参考—自転車通行環境の整備イメージ



・「スケジュール」には、その施策に関する事業の実施時期を年度ごとに記載しています。なお、項目が複数ある場合には、項目ごとに記載しており、凡例は以下のとおりです。

事業中、または継続的な取組

熟度や関係機関調整を図りながら事業化を目指すもの

実施の可能性について検討を進める事業

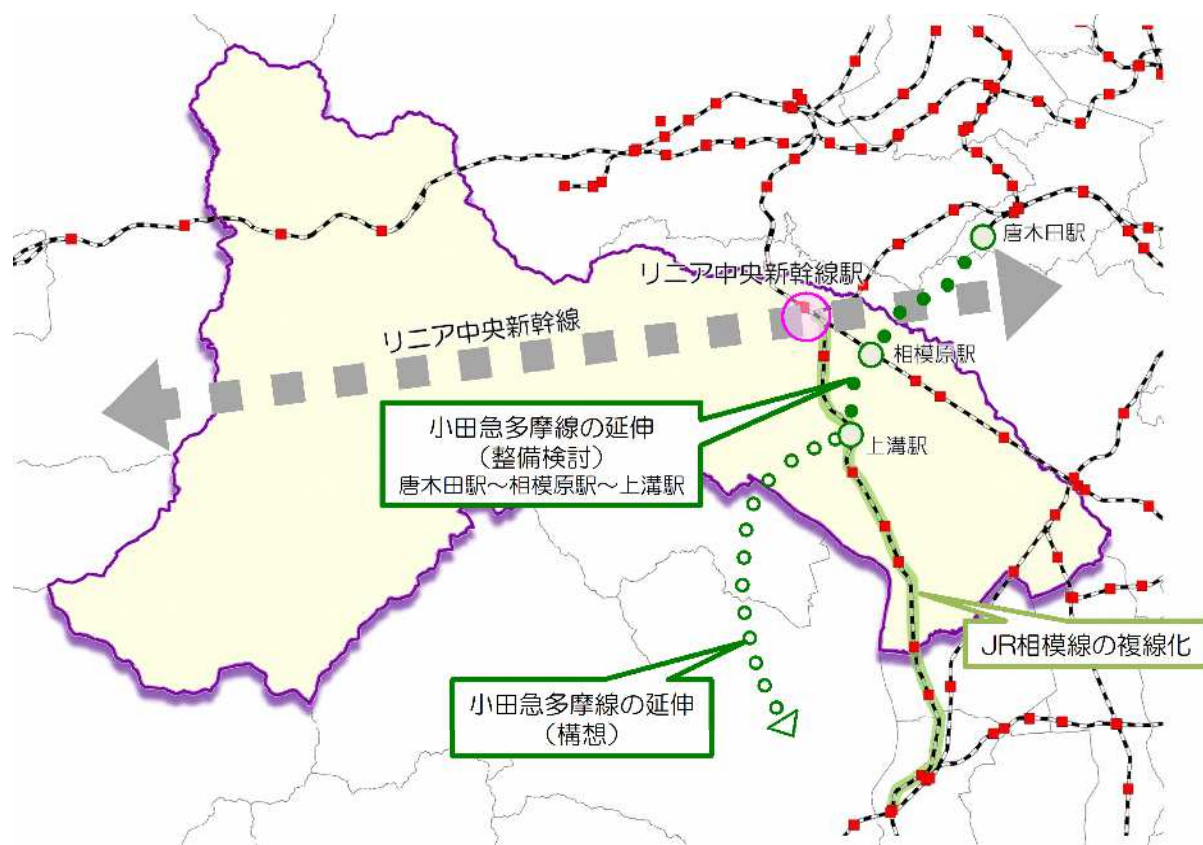
・施策の「参考」となるものを記載しています。

◆ 取組の背景・方向性

東京都心方面や周辺地域へのアクセスを強化するため、国の交通政策審議会の答申で示された課題等を踏まえつつ、小田急多摩線の延伸に向けた取組を進め、新たな鉄道ネットワークの形成を図ります。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響から、サテライトオフィスやテレワークなど、新しい生活様式の普及により、鉄道利用者の減少が想定されますが、一方で、今後のリニア中央新幹線の開通に伴い、中京圏・関西圏との移動性の向上や外国人観光客の増加など、橋本駅を起点とした市内の交流人口が増大することが想定されます。変化する将来の需要動向を見据えた中で、本市のポテンシャルを最大限に発揮するためには、鉄道の輸送力増強により、その効果を市内全域に波及させることが必要です。

＜鉄道の交通体系方針図（リニア・小田急多摩線などを含めた概念図）＞



◆ 施策内容

小田急多摩線延伸の促進

実施地域：中央区

東京都心方面や周辺地域へのアクセス性を強化するため、相模原駅・上溝駅への小田急多摩線の延伸に向けて、収支採算性の確保や関係者との合意形成などの課題を踏まえた取組を進めるとともに、近隣市町村と連携し、田名地区を經由し愛川・厚木方面への延伸に向けた検討を行います。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

＜小田急多摩線延伸検討対象路線＞



小田急多摩線延伸に関する関係者会議報告書を基に作成

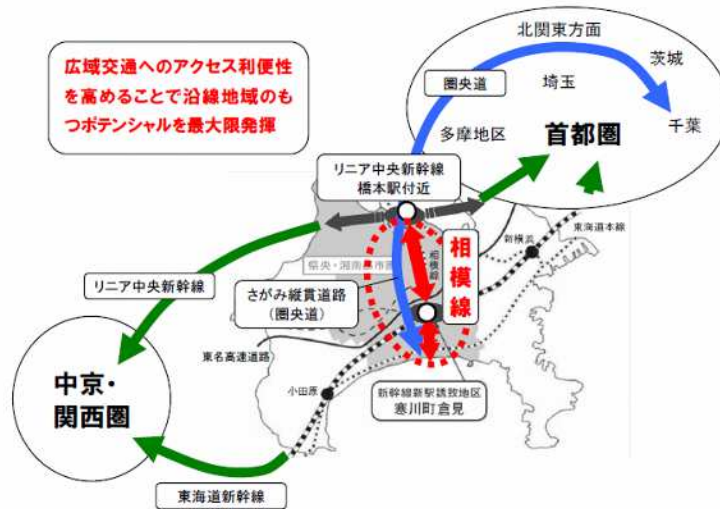
JR相模線複線化等の促進

実施地域：市内全域

JR相模線の全線複線化の早期実現や沿線地域の活性化を図るため、県と本市を含む相模線沿線市町・経済団体で構成する「相模線複線化等促進期成同盟会」において、輸送力増強や速達性向上等の輸送サービス改善や駅及び周辺の交通改善、利用促進につながる取組を進めます。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

<相模線複線化等の効果イメージ>



神奈川県ホームページを基に作成

便利で快適な鉄道網の形成

実施地域：市内全域

鉄道利用者の利便性向上を図るため、リニア中央新幹線開通に伴う需要動向等を見極めながら、鉄道の運行本数増加や直通運転の増発など便利で快適な鉄道ネットワークの形成を促進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

◆ スケジュール

(年度)

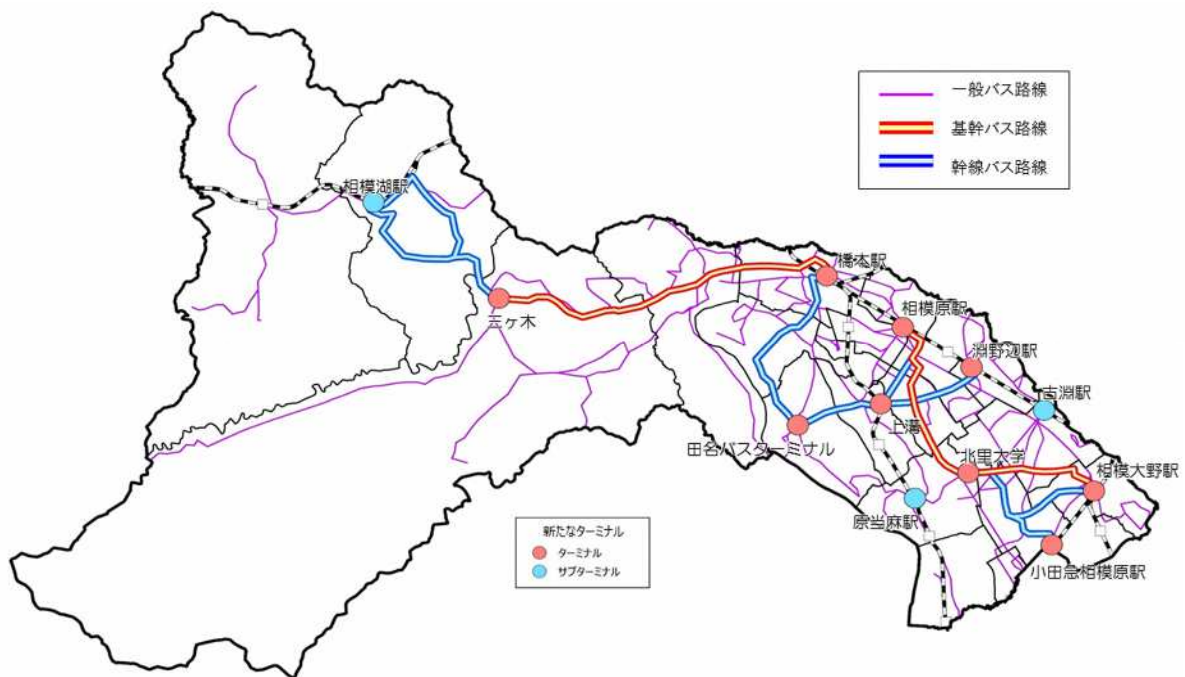
施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
小田急多摩線延伸の促進	調査検討、関係者との合意形成に向けた取組等									
JR相模線複線化等の促進	要望活動、調査研究活動、啓発活動等									
便利で快適な鉄道網の形成	要望活動等									

◆ 取組の背景・方向性

本市では、鉄道が外縁部に位置していることから、鉄道駅から離れた市街地が多く存在し、そのような地域においては、路線バスが生活に必要な交通サービスを担っています。

そのため、今後も市民の暮らしや地域経済活動を支えるためには、利便性の高いバス路線網を形成する必要があり、特に主要な鉄道駅やバスターミナルを繋ぐ、市の中心的な役割を果たす路線バス（基幹バス路線・幹線バス路線）の運行本数の確保に努めるとともに、その他の路線バスにおいても、地域の交通需要や実情に応じた効率的な運行を推進する必要があります。

＜バスネットワークの方針図＞



◆ 施策内容

バス路線の運行本数確保

実施地域：市内全域

バスの運行実績データ等を活用し需要を的確に把握するなど、地域の移動実態に応じたバス路線の運行本数確保に努めるとともに、交通事業者による自主運行が難しい場合、代替策や行政支援を検討します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

連節バスの導入

実施地域：市内全域

市内の鉄道駅やターミナルをつなぐ基幹バス路線や幹線バス路線をはじめ、学校、病院、業務集積地など一時的に高い交通需要を有するバス路線や時間帯において、効率的な運行を実現するため、大量輸送が可能となる連節バスの導入を支援します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

＜運行本数の目安の表＞

時間帯	運行間隔	基幹バス路線		幹線バス路線	
		運行間隔	回数 (片道)	運行間隔	回数 (片道)
朝 (6時～7時)	1時間	15分	4回	30分	2回
朝ピーク (7時～8時30分)	1.5時間	10分	9回	15分	6回
日中 (8時30分～17時30分)	9時間	15分	36回	30分	18回
夕方ピーク (17時30分～19時)	1.5時間	10分	9回	15分	6回
夜 (19時～23時)	4時間	15分	16回	30分	8回
合計		17時間	74回	17時間	40回

＜連節バス＞



◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
バス路線の運行本数確保	運行本数のモニタリング及び確保に向けた取組みの検討・実施									
連節バスの導入	導入の可能性について継続的に検討									

◆ 取組の背景・方向性

橋本駅、相模原駅では、首都圏南西部における広域交流拠点の形成に向けたまちづくりが進められており、広域的な交流ゲートとしてのターミナル整備のほか、新たな交通需要に対応した公共交通網の再編等を推進します。

◆ 施策内容

バスターミナル、バス路線網の再編

実施地域：橋本駅周辺・相模原駅周辺

リニア中央新幹線の駅設置や相模総合補給廠の一部返還による、橋本駅、相模原駅周辺をはじめとした新たなまちづくりの状況や将来の交通需要を見据え、ターミナルやバス路線網の再編等を検討します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
橋本駅周辺におけるバスターミナル、バス路線の再編	関係機関との検討・整備						再編実施（想定）			
相模原駅周辺におけるバスターミナル、バス路線の再編	まちづくりの進捗に合わせ関係機関等との検討及び整備を実施、再編時期は未定									

◆ 取組の背景・方向性

本市では、公共交通の利便性向上を目指した乗り継ぎ拠点の機能強化としてターミナルの整備を進めてきたほか、バス待ち環境を充実するために、バス停への上屋やベンチの設置等を促進してきたところです。

将来において、公共交通を維持していくためには、それぞれの交通モードがスムーズに機能するよう、結節強化や待合い環境の整備など、利用環境の更なる向上が必要です。

◆ 施策内容

バス待ち環境の整備

実施地域：市内のバスターミナル、停留所等

市内ターミナルや利用者の多いバス停を優先して、ベンチ、上屋等のバス待ち環境の整備を促進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

公共交通への結節強化

実施地域：市内のバスターミナル等

鉄道、バス利用者のアクセス性向上や利用圏域拡大のため、ターミナル等へ自動車乗降場や自転車駐車を整備するなど、パーク&バスライド及びサイクル&バスライドを推進するとともに、乗継に配慮したダイヤを設定することにより、各交通手段間の結節強化を図ります。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

<バス停の整備イメージ>



<サイクル&バスライド>



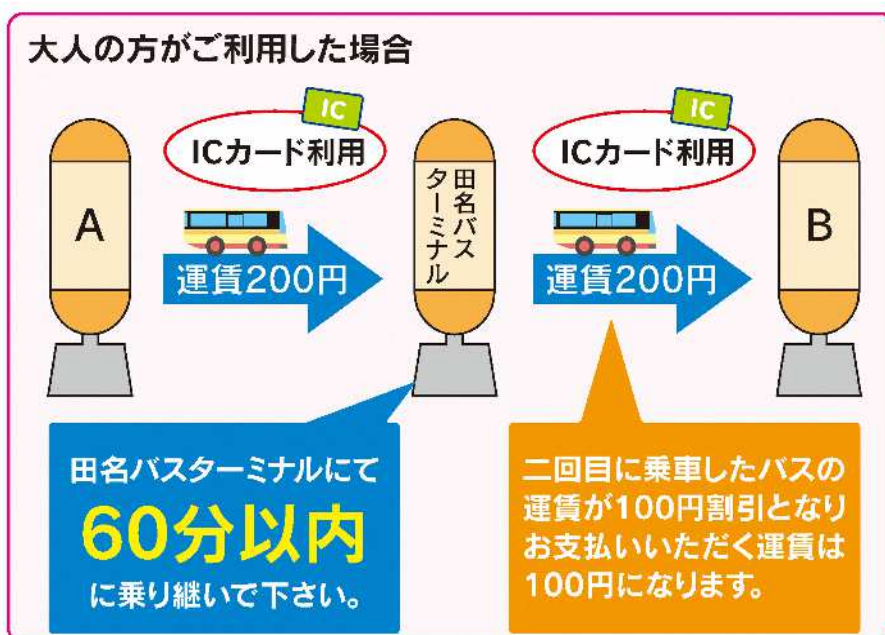
バスターミナル等での乗り継ぎ割引

実施地域：市内のバスターミナル等

乗り換え負担軽減のため、引き続き、乗り継ぎ割引等の取組を推進するとともに、バス路線網の再編等に合わせて、対象区間の設定や割引方法など、新たな乗り継ぎ割引を検討します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

< ICカード乗り継ぎ割引の事例 >



出典：神奈川中央交通株式会社HP

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
バス待ち環境の整備	事業実施									
公共交通への結節強化	事業実施（新規事業は継続的に検討）									
バスターミナル等での乗り継ぎ割引	事業実施（新規事業は継続的に検討）									

1 - (1) - ⑤ 公共交通の分かりやすさの向上

◆ 取組の背景・方向性

誰もが移動しやすい交通環境を目指すためには、あらゆる公共交通の運行状況等を適切に利用者へ情報提供する必要があります。

このため、駅やバスターミナルで設置している「バス運行情報案内表示機」の拡充だけでなく、鉄道、バスの乗換情報やタクシーの位置情報など、スマートフォンなどからも容易に検索することができるシステムを提供するほか、地域の交通状況が分かるマップの作成など、公共交通をより利用しやすくなる情報の充実を図る必要があります。

◆ 施策内容

公共交通に関する分かりやすい情報の提供

実施地域：市内全域

駅やバスターミナルにおいて、バス運行情報案内表示機の整備を支援するとともに、ユニバーサルデザインや多言語対応等に配慮した情報案内の充実を図ります。また、各地域の商業施設や観光施設と連携した公共交通マップの周知をはじめ、市の広報誌やホームページ、SNS等の活用により、市民や来訪者の公共交通への利用促進に繋がる情報発信を行います。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

<バス運行情報案内表示機>



◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
公共交通に関する分かりやすい情報の提供	事業実施（新規事業は継続的に検討）									

◆ 取組の背景・方向性

AIやICT等の新技術の進展により、交通分野においても、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであるMaaSをはじめ、アプリを活用したタクシーの配車など、地域の交通課題の解決に向けた取組が全国的に進められています。

本市においても、将来にわたり持続可能な交通を目指すためには、従来の公共交通サービスだけでなく、地域の移動ニーズに応じた新たなモビリティサービスの活用を検討する必要があります。

◆ 施策内容

MaaS、自動運転等の活用に向けた検討

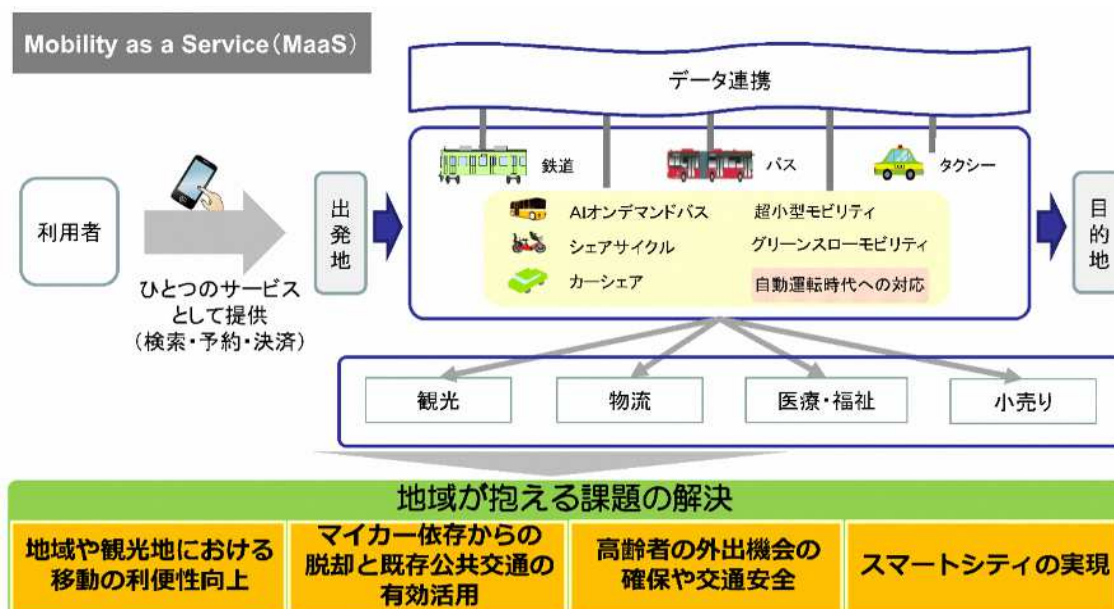
実施地域：市内全域

地域の移動ニーズへの対応や新たな移動需要を創出するため、MaaS等の新技術やシェアリングサービス、キャッシュレス化の取組などを検討します。

また、自動運転の活用を促進するため、実証実験が可能となる空間の提供を検討します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

<MaaS、キャッシュレス化などの概念図>



出典：国土交通省のMaaS推進に関する取組について

タクシーを活用した新しい交通サービスの検討

実施地域：市内全域

多様な移動ニーズに対応するため、アプリの活用や、定額制、事前確定運賃、相乗り等、タクシーの柔軟な活用について、社会実験の実施等を検討します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

<タクシー活用の事例（相乗りタクシー）>



出典：日本交通株式会社公表資料

◆ スケジュール

(年度)

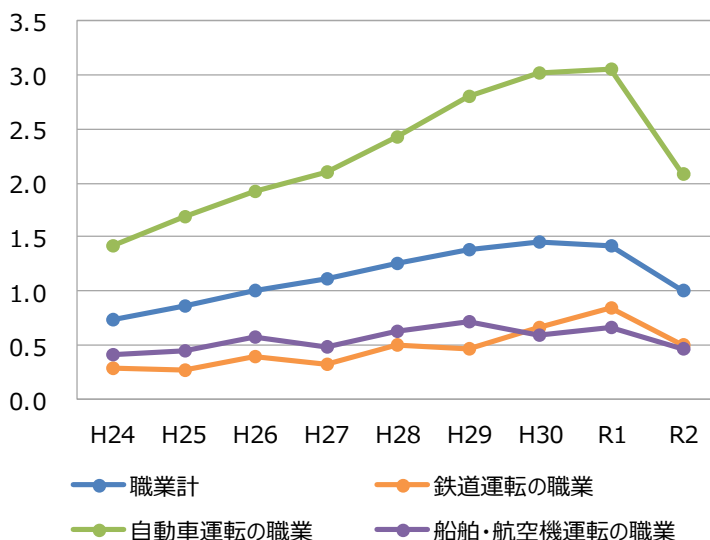
施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
MaaS、自動運転等の活用に向けた検討	導入の可能性について継続的に検討									
タクシーを活用した新しい交通サービスの検討	協議	事業実施（想定）								

◆ 取組の背景・方向性

バス、タクシーなどの公共交通は、地域における重要な移動手段となっており、高齢化が進む将来においては、より一層、必要不可欠な交通サービスとなる一方、バス、タクシーにおける運転士不足が全国的に課題となっています。

このため、将来において、地域の交通を維持するためには、運転士の確保に向けた広報活動や就労支援のイベントなど、交通事業者と連携した取組が必要です。

＜職業別の有効求人倍率の推移＞



厚生労働省「一般職業紹介状況」より作成

◆ 施策内容

運転士確保に向けた周知広報等

実施地域：市内全域

市の広報紙やホームページ、地域情報誌などを活用し、運転士確保に繋がる広報を行うほか、交通事業者や関係団体と連携し、運転士確保に向けた合同説明会等の実施を検討します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
運転士確保に向けた周知広報等	協議		事業実施(想定)							

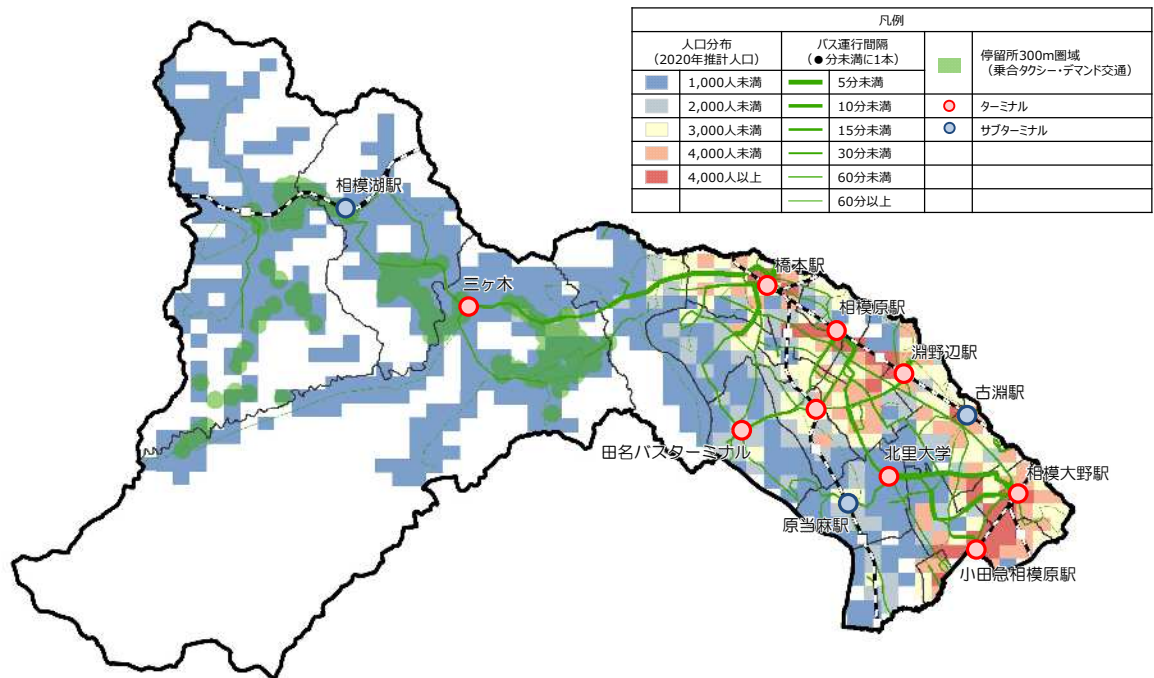
◆ 取組の背景・方向性

本市の公共交通網は、人口が集積している地域はおおむね鉄道や路線バスが整備されているものの、一部の地域では、公共交通による移動が不便な「交通不便地域」が存在します。

公共交通を取り巻く環境は大きく変化しており、人口減少や外出機会の減少、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、今後路線バスの存続が困難となることも予想されますが、一方で高齢化の進行、免許返納者の増加等により、公共交通の必要性は高まっていくことも予想されます。

市民アンケート調査の結果においても、「地域に見合った移動手段の検討」が求められ、公共交通網を補完する移動手段の確保が重要となります。

＜人口と公共交通（鉄道・バス路線）の重ね図＞



◆ 施策内容

コミュニティ交通の運行

実施地域：市内の交通不便地域等

民間事業者による公共交通網を補完し、移動制約者の日常生活に必要な移動手段を確保する公共交通として、地域住民、交通事業者等との連携によりコミュニティ交通の運行を実施します。

▼コミュニティ交通の種類

- 「生活交通維持確保路線」、
- 「コミュニティバス」、
- 「乗合タクシー」、
- 「デマンドタクシー」

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

自家用有償旅客運送等（交通空白地有償運送）の検討

実施地域：市内の交通不便地域等

交通不便地域等の移動手段の確保策となるコミュニティ交通はバス、タクシー事業者が運行を担うことを前提としていますが、バス、タクシー事業者等に対応できない地域においては、交通空白地有償運送のような交通事業者以外が運行を担う移動手段の確保策も必要となります。

交通空白地有償運送は「地域」が主体となり関係者間の適切な役割分担のもと、地域の実情に応じた持続可能な移動手段を検討することが重要となるため、地域主体の導入を支援します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

<自家用有償旅客運送の取組事例>

石川県七尾市（人口：52,940人、平成31（2019）年1月1日現在）

【導入の背景など】

- ・「既存の公共交通だけでは十分な移動手段を確保できなくなった」といった住民の声がきっかけ
- ・居住者などへのアンケートの実施、ワークショップや意見交換会の開催によりニーズを把握
- ・本格運行に向け、6ヶ月前に実証実験を行い、想定される利用者数とニーズを把握し、運行に反映

【運送の基本情報】

運行団体	南大呑地域づくり協議会
運行開始時期	平成30（2018）年4月
運行形態	区域型（運行区域を設定）
使用車両	団体所有1台、持込1台
運送対価	均一性：50円/回
ドライバー数（免許）	5名（二種1名、一種4名）



◆ スケジュール

（年度）

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
コミュニティ交通の運行	事業実施（新規地区等は継続的に検討・協議）									
自家用有償旅客運送等の検討	交通事業者で対応できない地域で検討									

◆ 取組の背景・方向性

本市では、運行基準などを設定してコミュニティ交通を運行していますが、コミュニティ交通の運行には一定程度の移動需要が必要であり、特に需要の少ない地域の移動手段の確保に関しては、現状市で運行している既存の交通モードだけでは効率的な移動手段が確保できない状況です。

このため、地域の特性に合ったより小さな移動需要にも対応できる新たな移動手段などの検討が必要となっています。

◆ 施策内容

小さな移動需要に対する地域主体の移動手段確保策の導入支援

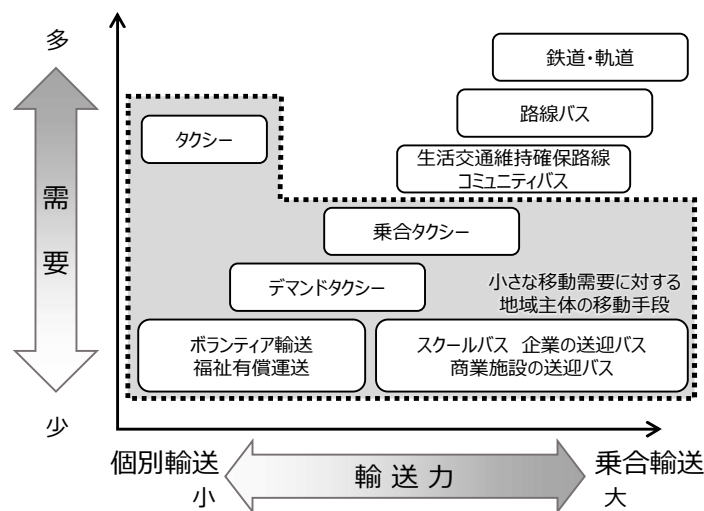
実施地域：市内全域

小さな移動需要や、様々な移動のニーズに対応するためには、地域の輸送資源を総動員する取組が有効となります。

既存の公共交通との競合に配慮しつつ、通院や買い物、私事活動などの日常行動を支えるため、ボランティアによる移動手段の確保や、福祉事業者等が保有する送迎車の空き時間を活用した取組など、新たなモビリティサービスの活用も含め、交通事業者以外の協力も得ながら、地域主体で検討する移動手段の確保策などの取組を支援します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

＜あらゆる輸送手段活用のイメージ図＞



◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
小さな移動需要に対する地域主体の移動手段確保策の導入支援										

◆ 取組の背景・方向性

市内の自動車交通量は、減少傾向にありますが、一部の地域では、依然として道路渋滞が発生しています。特に、南区は、大学、病院、企業などが多く立地する交通が集中する地域であります。東西を結ぶ基幹となる公共交通軸がないことから、県道52号などの主要幹線道路では、慢性的な道路混雑が発生しています。

このため、道路の多車線化といったハード整備のほか、交通が集中する時間帯の分散、抑制などのソフト的な渋滞対策や局所的な交差点改良などにより、バスや自動車交通の円滑化を図る必要があります。

また、渋滞対策と連携した公共交通の利便性向上や利用促進に取り組む必要があります。

◆ 施策内容

交通需要マネジメント（TDM）の推進

実施地域：南区

駅やターミナル周辺、県道52号などの道路混雑箇所において、交差点における信号の見直しをはじめ、通勤・通学などの交通手段や経路、時間帯の変更等の啓発活動など、ソフト施策を展開し、交通集中地域の一体的な交通需要マネジメント（TDM）を推進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

交差点等の改良事業の実施

実施地域：市内全域

自動車交通の円滑化を図るために、道路渋滞の原因となっている交差点などにおいて、右折レーンの設置や信号の見直しなど、改良事業を進めます。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

バスの利便性向上を図る取組やバス優先レーンの検討

実施地域：南区

相模大野駅から北里大学・病院、原当麻駅までの東西を結ぶ路線バスにおいて、利便性向上や利用促進を図る取組を進めるとともに、県道52号の多車線化整備に合わせて、バスの優先レーン設置に向けた検討を進めます。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

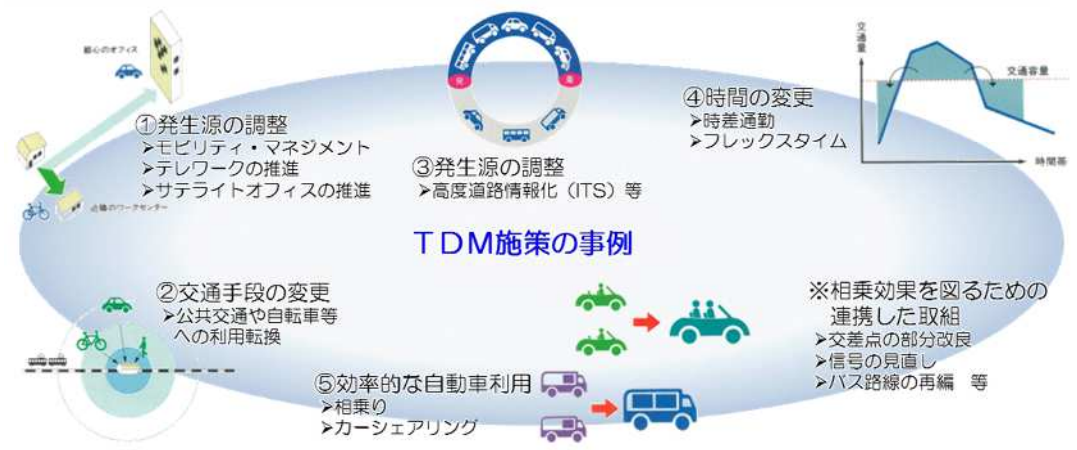
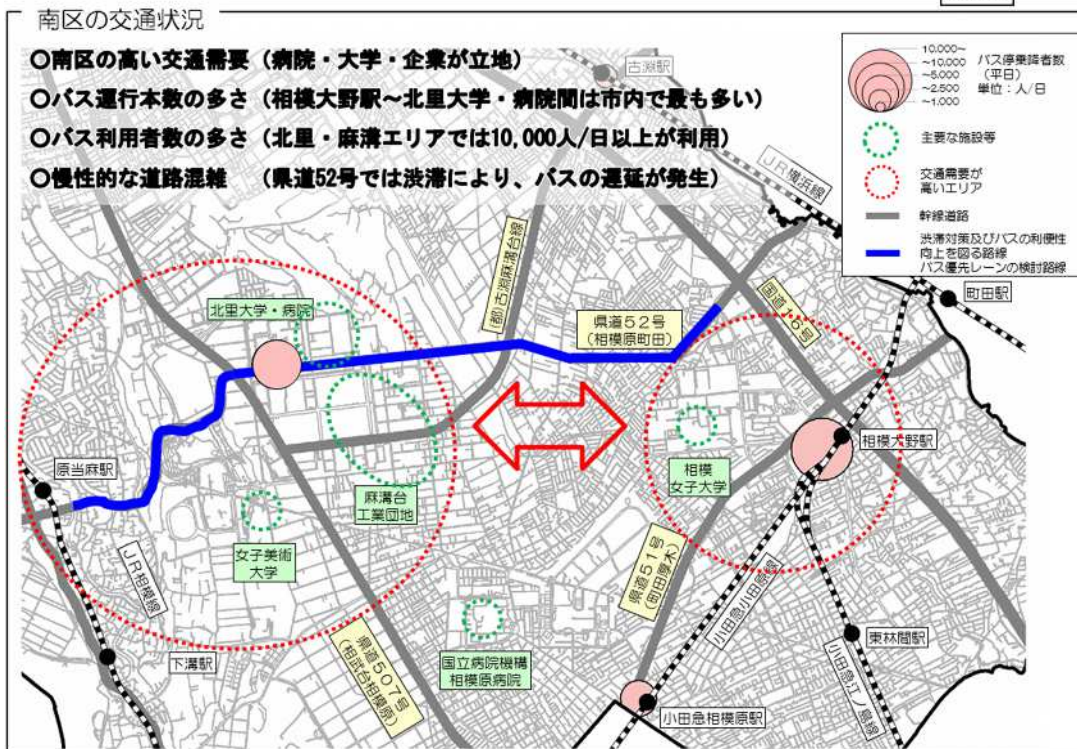
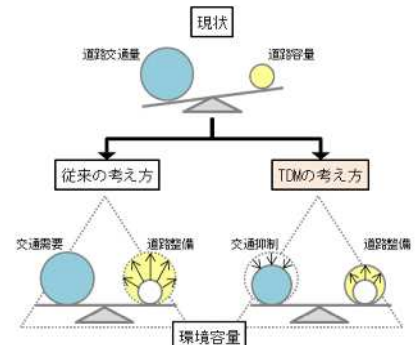
◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	
交通需要マネジメント（TDM）の推進											
交差点等の改良事業の実施											
バスの利便性向上を図る取組やバス優先レーンの検討											

◆ 参考一交通集中地域における渋滞対策

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



2 - (3) - ② 幹線道路の整備

◆ 取組の背景・方向性

圏央道の開通に合わせて、インターチェンジへのアクセス道路など、市内の幹線道路の整備を進めてきましたが、一方で、市街地の中では、幹線道路の少ない地域が依然として存在することから、生活道路への自動車の流入などが課題となっています。

このため、広域的な主要幹線道路の整備のほか、市内拠点間をつなぐ都市計画道路など、地域の交通需要に対応した幹線道路の整備を着実に推進する必要があります。

◆ 施策内容

幹線道路の整備

実施地域：市内全域

幹線道路ネットワークの方針図に基づき、将来の道路交通量や整備の優先順位を踏まえ、都市計画道路などの整備を進め、公共交通を含む移動の円滑化を図ります。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
幹線道路の整備	箇所ごとに検討、設計、工事を実施									

◆ 参考—幹線道路の整備



2 - (3) - ③ 自転車通行環境の整備

◆ 取組の背景・方向性

市内における自転車利用の割合は近隣他市よりも高く、比例して自転車事故件数も多い状況となっています。また、一部の道路においては、歩行者・自転車・自動車が錯綜する状況が見られることから、誰もが安全で快適に通行できる空間を確保する必要があります。

◆ 施策内容

歩道・自転車通行環境の整備

実施地域：市内全域

都市計画道路の整備に合わせて歩道、自転車道の整備を推進するとともに、既存の道路環境においては、道路空間の再配分や自転車を誘導する路面標示の設置などにより、自転車通行環境のネットワーク化を図ることで、歩行者、自転車が安全で快適に移動できる通行環境を構築します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
歩道、自転車通行環境の整備										

◆ 参考—自転車通行環境の整備イメージ



◆ 取組の背景・方向性

高齢者や障害者をはじめ誰もが外出しやすく、安全で安心できる交通環境の実現のため、交通施設や車両のバリアフリー化を図るほか、歩行空間や自転車空間の整備といったハード面の取組や、ライフステージに応じた交通安全教育の実施のほか、関係機関・団体等と連携した交通安全意識の高揚を図るソフト面の取組を進めます。

<交通施設における面的・一体的なバリアフリー化>



出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン

◆ 施策内容

交通におけるバリアフリー化

実施地域：市内全域

誰もがより安全かつ自由に移動できるよう、円滑な移動経路の確保など、交通施設のバリアフリー化を推進するとともに、駅・駅周辺等のバリアフリー情報について、印刷物による情報提供を行うとともに、ウェブを活用した手法の検討を行うなど、情報提供の充実を図ります。

また、誰もが安心して公共交通を利用するためには、バリアフリー化の整備等だけでなく、バリアフリーに対する理解の増進や個々の障害の特性に応じた対応等が重要です。そのため、バリアフリーに関するポスターやマークの掲示など、交通事業者と連携した取組を推進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

ユニバーサルデザイン車両の導入

実施地域：市内全域

誰もが使いやすい公共交通とするため、バス、タクシー等においてユニバーサルデザイン車両の導入を促進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

<ユニバーサルデザイン車両>



鉄道施設における安全対策

実施地域：市内の鉄道駅

鉄道の利用者が安全かつ安心して利用できるよう、鉄道事業者と連携してホームドアの設置等、鉄道施設における安全対策を促進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

<ホームドア設置事例（淵野辺駅）>



交通ルールの遵守と交通マナーの向上に向けた取組

実施地域：市内全域

交通安全意識の高揚を図るため、交通ルールの遵守や交通マナーの向上に向けた啓発活動、幼児から高齢者に至る各ライフステージに応じた交通安全教育の普及等を、自治会、交通安全関係団体、警察等と連携して推進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

<スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室>



◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
交通におけるバリアフリー化	箇所に応じて推進、整備									
ユニバーサルデザイン車両の導入	導入促進									
鉄道施設における安全対策	整備促進等									
交通ルールの遵守と交通マナーの向上に向けた取組	継続実施									

◆ 取組の背景・方向性

市内における全交通事故に対する自転車関係の割合は依然として高い傾向にあり、自転車通行環境の整備など、自転車を利用する環境の充実を図る必要があります。また、生活道路や踏切道など、居住地周辺での交通事故も多くなっていることから、地域の道路環境に応じた安全対策を推進します。

◆ 施策内容

歩道・自転車通行環境の整備（再掲）**実施地域：市内全域**

都市計画道路の整備に合わせて歩道、自転車道の整備を推進するとともに、既存の道路環境では、道路空間の再配分や自転車を誘導する路面標示の設置などにより、自転車通行環境のネットワーク化を図ることで、歩行者、自転車が安全で快適に移動できる通行環境を構築します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

交通安全施設の整備や踏切の安全対策**実施地域：市内全域**

ガードレール、カーブミラー等の交通安全施設の設置や、踏切における事故防止に向けた安全対策を行います。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

生活道路の安全対策**実施地域：市内全域**

交通事故件数が多い、居住地周辺の生活道路において、交通量や速度の抑制を図る取組や歩行空間等の確保など、交通関係部署と地域が連携した安全対策を実施します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	○

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
歩道・自転車通行環境の整備	箇所ごとに検討、設計、工事を実施									
交通安全施設の整備 や踏切の安全対策	箇所ごとに検討、設計、工事を実施									
生活道路の安全対策	箇所ごとに検討、対策、効果検証を実施									

◆ 参考—生活道路の安全対策イメージ

対策メニュー例

進入口を入りにくくする



スムーズ歩道 ライジングボラード

走行速度を抑制する



凸部(ハンプ) 狭さく
シケイン ブロック系舗装



バス路線 バス路線

- 進入抑制対策
- 速度抑制対策
- 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

ゾーン30
(都道府県公安委員会)

歩行者の空間を確保する



防護柵 路肩のカラー舗装

歩行者・自転車の空間を優先して確保する



カラー舗装 自転車通行空間 自転車通行空間 カラー舗装
(イメージ)

○公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

出典：国土交通省HP（効率的・効果的な交通安全対策の推進）

◆ 取組の背景・方向性

鉄道の駅前広場やバスターミナルなどの交通施設は、乗り継ぎを行う交通結節機能だけではなく、公園や街路などとともに都市内の公共的なオープンスペースとなり、大規模災害時は、一時的な避難場所、緊急活動の拠点としての防災機能も有しています。

このため、災害時における被害を最小限に抑える観点から、交通施設等における耐震対策を交通事業者と連携して推進する必要があります。

〈求められる駅まち空間のイメージ〉



出典：駅まちデザインの手引き

◆ 施策内容

駅施設等における耐震化

実施地域：市内各駅

災害による被害を軽減し、鉄道・バスネットワークの維持や一時的な避難場所としての交通機能の確保等を図るため、交通事業者との連携により鉄道や道路といった交通施設等における耐震対策を推進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
駅施設等における耐震化	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"> 箇所ごとに検討、実施 </div>									

2 - (5) - ② 発災時に向けた連携強化

◆ 取組の背景・方向性

大規模災害などが発生した場合には、鉄道の運休等により多数の帰宅困難者が発生すると想定されます。

このため、発災時に備えた情報伝達や交通誘導等の訓練のほか、情報共有体制の構築や代替輸送手段の確保など、交通事業者と連携した取組を進めます。

<帰宅困難者対策訓練の様子>



◆ 施策内容

交通事業者等との連携強化

実施地域：市内全域

風水害や凍雪害を見据えた鉄道、バス等の計画運休をはじめ、大規模地震などの緊急時における連絡体制など、交通事業者と連携した情報共有体制を構築するとともに、発災時の帰宅困難者の発生に伴う主要駅での混乱を防止するため、一斉帰宅の抑制の周知、帰宅困難者用一時滞在施設の確保等の取組、平常時から情報伝達、誘導等の訓練を実施します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

発災時における代替輸送手段の確保

実施地域：市内各駅

災害時における鉄道の運休や道路の寸断などによる交通障害について、早期収拾を図るため、バス・タクシー等による代替輸送手段の確保に努めます。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
交通事業者等との連携強化	連携・情報共有体制の維持									
発災時における代替輸送手段の確保	事前検討の実施									

2 - (5) - ③ リダンダンシー機能の強化

◆ 取組の背景・方向性

大規模地震や近年頻発する異常気象などの影響による鉄道、道路などの交通ネットワークの寸断が課題となっています。

このため、災害時のリダンダンシー機能がある都市計画道路の整備や鉄道の延伸により、防災性の高い交通ネットワークを構築する必要があります。

＜道路のリダンダンシー機能強化のイメージ＞



◆ 施策内容

都市計画道路の整備

実施地域：市内全域

発災状況下における相互の代替機能を有する都市計画道路の整備を進め、リスク分散が可能となる道路ネットワークの構築を図ります。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

小田急多摩線延伸の促進（再掲）

実施地域：中央区

小田急多摩線の延伸に向けた取組を進め、既存路線との結節による延伸線エリアと都心方面や、リニア中央新幹線と多摩方面などの経路選択の多重化を図ります。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
都市計画道路の整備	箇所ごとに検討、設計、工事を実施									
小田急多摩線延伸の促進	調査検討、関係者との合意形成に向けた取組等									

2 - (5) - ④ 災害に強い道路の構築

◆ 取組の背景・方向性

災害時の迅速かつ円滑な避難活動や救急活動等を行うためには、災害時においても道路の機能が確保されることが重要であり、道路の寸断等を未然に防ぐための対策が求められます。

このため、計画的な道路の耐震化や災害防除工事などの対策により、生活の基盤である道路の強靱化を図る必要があります。

◆ 施策内容

緊急輸送道路の耐震化、無電柱化

実施地域：市内全域

発災時における道路の寸断等を未然に防ぐため、緊急輸送道路の耐震化や「相模原市無電柱化推進計画」に基づく無電柱化を進め、災害に強い道路を構築します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

道路脆弱箇所の整備

実施地域：市内全域

異常気象時などにおいて通行規制がかかる道路の脆弱箇所について、道路災害防除工事やバイパス工事を推進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
緊急輸送道路の耐震化、無電柱化	箇所ごとに検討、設計、工事を実施									
道路脆弱箇所の整備	箇所ごとに検討、設計、工事を実施									

◆ 参考一道路災害防除工事



◆ 取組の背景・方向性

本市では、「リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会」等と連携を図りながら、リニア中央新幹線の開業に向けた取組を進めています。

新駅が設置される予定の橋本駅周辺においては、交通ネットワークや駅前広場の再編を計画しており、首都圏南西部の交流ゲートとして、更なる都市機能の集積や駅周辺の交通環境の改善・強化に向けた取組が必要です。

◆ 施策内容

リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備

実施地域：橋本駅周辺等

リニア中央新幹線開通に向けた事業者との連携や神奈川県駅となる橋本駅の駅前広場や周辺道路などの基盤整備を進めます。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	
リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備	検討・協議		事業実施								

◆ 参考—橋本駅周辺の土地利用計画



3 - (6) - ② 小田急多摩線延伸の促進

◆ 取組の背景・方向性

小田急多摩線の延伸は、国の交通政策審議会の答申において、「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクトの一つとして位置付けられており、東京都と神奈川県を結ぶ首都圏南西部の交通軸の更なる構築により、広域交流拠点都市の形成に大きく寄与することが期待されています。

◆ 施策内容

小田急多摩線延伸の促進（再掲）

実施地域：中央区

首都圏南西部の広域交通ネットワークの充実や利便性の高い公共交通網の形成を目指し、小田急多摩線の終端駅である唐木田駅から、JR横浜線相模原駅、JR相模線上溝駅、更には田名地区を経由し、愛川・厚木方面への延伸に向けた取組を進めます。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
小田急多摩線延伸の促進	調査検討、関係者との合意形成に向けた取組等									

◆ 参考—小田急多摩線の延伸



3 - (6) - ③ 広域的な道路ネットワークの形成

◆ 取組の背景・方向性

近年の圏央道の開通をはじめ、リニア中央新幹線の駅設置に伴う広域交流拠点のまちづくりなど、一部の地域では、今後、更なる自動車需要の増加が見込まれます。

このため、インターチェンジへのアクセス道路や都市間を連携する広域的な幹線道路の整備を進め、将来の交通需要に対応した広域的な道路ネットワークを形成する必要があります。

◆ 施策内容

広域的な道路ネットワークの形成

実施地域：市内全域

幹線道路ネットワークの方針図に基づき、将来の道路交通量や整備の優先順位を踏まえ、主要幹線道路の整備を進め、広域道路ネットワークの形成を図ります。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
広域的な道路ネットワークの形成	箇所ごとに検討、設計、工事を実施									



相模原 | C付近（緑区小倉）

3 - (6) - ④ 都市間高速バスの確保

◆ 取組の背景・方向性

本市では、橋本駅や相模大野駅から、羽田空港や成田空港をはじめ、県外の観光地を結ぶ都市間高速バスが運行されています。

特に、橋本駅周辺においては、リニア中央新幹線の開通を見据えた更なる交通結節機能の強化に向けた取組が求められ、鉄道の在来線や路線バスの結節のほか、広域的な交通需要に対応した都市間高速バスの更なる拡充について、交通事業者と連携した取組が必要です。

◆ 施策内容

都市間高速バスの確保

実施地域：市内全域

市民の利便性向上や観光客等の来訪に大きく寄与するものとして、空港にアクセスする高速バスやリニア中央新幹線開通に伴い新たに生じる交通需要に対応した都市間高速バスの確保に向けた取組を促進します。

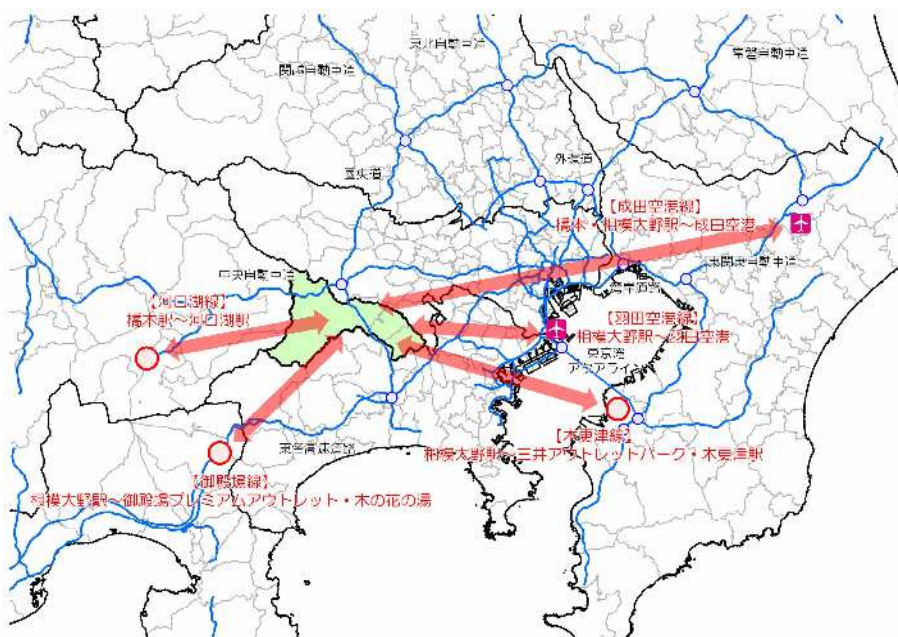
実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
都市間高速バスの確保	→			→			→ 事業実施(想定)			

◆ 参考—広域的な交通ネットワーク



◆ 取組の背景・方向性

市内の中心市街地における歩行者交通量は、相模原駅、相模大野駅周辺において減少傾向にあります。

賑わいの創出や地域の活性化を図るためには、中心市街地における道路空間の再配分等により、歩行者が居心地よく歩きたくなる公共空間の確保や、公共施設・商業施設等と公共交通を連携させたMaaS等の新技術の活用検討など、来街者や地域住民のニーズに対応した新たな取組を段階的に進める必要があります。

◆ 施策内容

ウォークアブル空間創出に向けた取組

実施地域：相模大野駅周辺等

駅周辺への自動車の流入を抑制する取組やイベントスペース、歩行者専用空間の確保等により、地元商店街や地域と連携したウォークアブル空間の創出に向けた取組を推進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	○

<道路空間利活用の取組例>



出典：国土交通省HP（街路空間の再構築・利活用に向けた取組）

周遊性向上に向けた取組

実施地域：橋本・相模大野駅周辺等

公共交通と商業施設、観光地等と連携したパッケージプランの開発や新たな移動手段の検討、地域の周遊性向上に資するMaaSの実証実験等を段階的に進めます。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

<周遊性向上を図る取組例>

MaaSを通じて提供しているサービス



くろふね号・いずきゅん号



Izukoで購入可能な観光商品 例



出典：国土交通省HP（伊豆における観光型MaaS実証実験）

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
ウォークアブル空間創出に向けた取組										
周遊性向上に向けた取組										

4 - (8) - ① 公共交通の利用促進

◆ 取組の背景・方向性

市内の交通手段の割合は、自動車（自家用自動車）が最も高く、依然として自動車依存の高い傾向があります。

自動車は、乗り物の中で、二酸化炭素排出量が最も多いことから、公共交通等の他の交通手段へ利用転換を促進することは重要です。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響などにより、公共交通利用者は大きく減少していることから、公共交通が身近な移動手段となるよう、関係機関と連携し、多方面から取組を進める必要があります。

◆ 施策内容

将来にわたり公共交通を根付かせる取組

実施地域：市内全域

学校等との連携による公共交通の教育活動をはじめ、市内への転入者向けの啓発活動など、公共交通に触れる機会を創出するとともに、継続的な利用を促進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

公共交通の利用促進

実施地域：市内全域

企業の通勤実情を踏まえた公共交通や自転車の利用等によるエコ通勤の促進や、地域のイベント・自治会等との連携により、路線バスやコミュニティ交通など、公共交通の利用促進を図ります。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

◆ スケジュール

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
将来にわたり公共交通を根付かせる取組	事業実施									
公共交通の利用促進	事業実施									

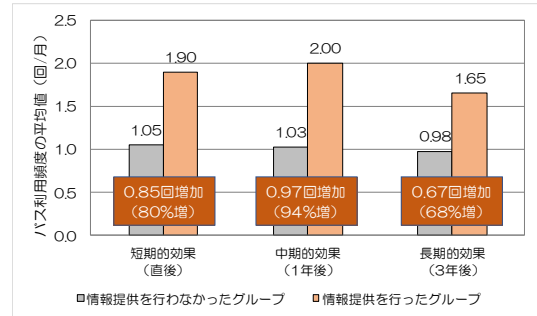
◆ 参考—モビリティ・マネジメントの効果（取組事例）

① 公共交通の利用促進【バス利用頻度の増加】

[大阪府吹田市（平成14年度）]

～居住地におけるMM～

- 市役所の転入届窓口にて、「最寄り駅鉄道時刻表」、「バス時刻表」、「乗り方の手引き」、「バス路線図」、「公共交通に関する情報を掲載した地図」を配付



② 環境負荷の軽減【CO2排出量の減少】

[鳥取県鳥取市（平成24年度）]

～職場におけるMM～

- 鳥取市職員、市内事業所等従業員に対して、動機付けちらしの配付、路線バス利用者の運賃特別化

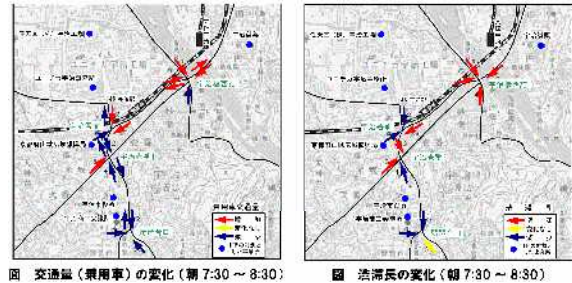


③ 交通渋滞の解消【自動車交通量・渋滞長の減少】

[京都府宇治市（平成17年度）]

～職場におけるMM～

- 市内の事業所従業員に対して自動車利用の抑制を促すため、「動機付け冊子」、「通勤マップ」、「アンケート調査票」を配付

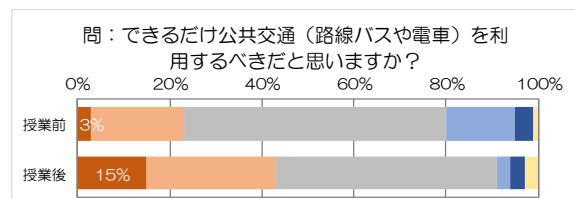
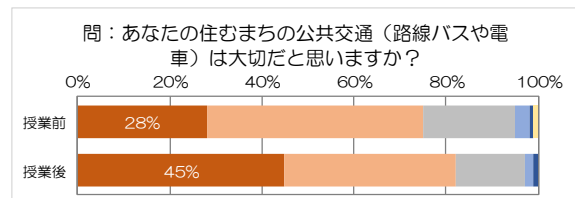


④ 意識の変化【公共交通に対する役割・大切さの意識の向上】

[静岡県富士市（平成16年度）]

～学校におけるMM～

- 小学校6年生の授業において、バス利用を通じて実感したことの報告会を実施



◆ 取組の背景・方向性

電気自動車の普及や低公害型の自動車を選択できる環境が広がる中、本市では、幹線道路の整備による交通の円滑化や低公害型車両の導入等が進み、二酸化炭素排出量は減少傾向となっています。今後、更なる脱炭素に向けた交通環境の整備が求められる中、次世代エネルギーの活用や環境にやさしい移動を促進する必要があります。

◆ 施策内容

環境にやさしい車両の導入**実施地域：市内全域**

バス、タクシーの車両更新の際等に、電気ステーション等の整備状況を踏まえた上で、電気自動車・燃料電池自動車等の環境負荷の少ない車両の導入を促進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	

次世代クリーンエネルギー自動車（CEV）の普及**実施地域：市内全域**

燃料電池自動車の購入者に対する助成や電気自動車充電設備、水素ステーションといった施設整備を行うなど、ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代クリーンエネルギー自動車及び水素ステーション等の普及を促進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	○
大学・企業 団体・市民等	○

カーシェアリング・シェアサイクル等の活用**実施地域：市内全域**

市民や来街者の多様な移動ニーズに対応するため、カーシェアリングやシェアサイクルなどを活用し、自家用車以外の移動を促進します。

実施主体	
市	○
道路管理者	
交通管理者	
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	○

＜移動に関するシェアリングサービスの事例＞



出典：2021年シェアリングエコノミー領域map

自転車利活用の促進や自転車駐車場の利便性の向上

実施地域：市内全域

自転車利用による健康の増進に関する普及啓発など、自転車利活用の促進を図ります。また、電動アシスト自転車やチャイルドシート付自転車など、多様な車種に対応できる駐車スペースの確保に努めるとともに、交通系ICカード決済の導入に向けた検討を行うなど、自転車駐車場の利便性向上を図る取組を進めます。

実施主体	
市	○
道路管理者	○
交通管理者	○
交通事業者	
大学・企業 団体・市民等	

◆ **スケジュール**

(年度)

施策・事業等	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
環境にやさしい車両の導入	導入促進									
次世代クリーンエネルギー自動車（CEV）の普及	導入促進									
カーシェアリング・シェアサイクル等の活用	導入、利用促進									
自転車利活用の促進や自転車駐車場の利便性の向上	箇所ごとに事業を実施									

VI 成果指標及び推進体制

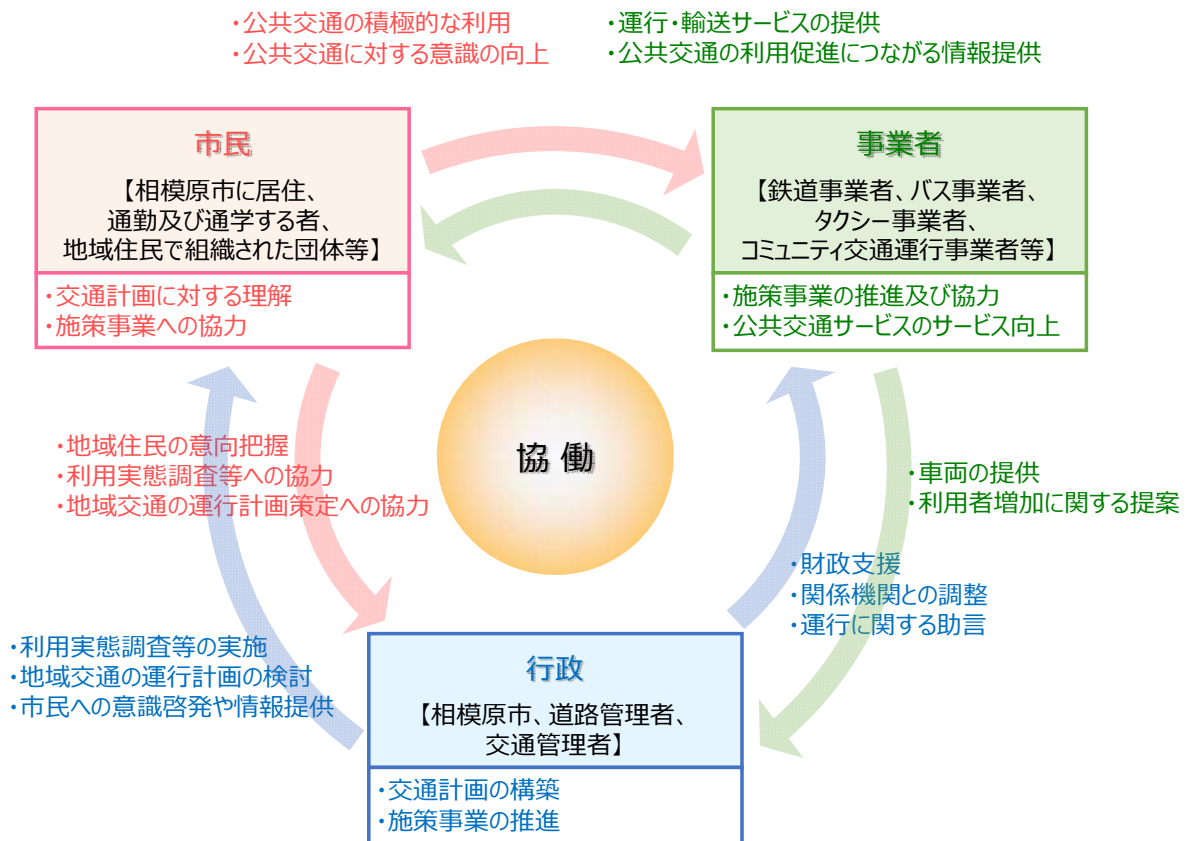
1 計画の推進方策

1-1 基本的な考え方

本計画に位置付けた各施策は、行政が主体となり交通事業者などの関係機関と一体となって検討・整備を進めるものや、地域住民が主体となり行政の協力のもと検討を進めるものなど、多岐にわたります。

各施策を着実に実行するためには、行政、事業者、市民といった様々な主体の役割に応じた協働の取組が重要であることから、適切な推進体制を整え、段階的に計画を推進していくものとします。

<計画の推進に関する役割分担>



1-2 進行管理と計画の見直し

計画は、おおむね20年後の将来像実現を目指し、長期的な視点に立った計画であり、本計画を効果的・効率的に推進していくため、PDCAサイクルにより計画の達成状況や施策・事業の進捗状況などの評価を実施し、適宜事業の見直し、改善を行います。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大等による社会経済状況の変化や法改正、交通に関する新技術の進展、相模原市総合計画などの上位計画の見直しがあった場合には、計画の一部または全てを改訂することを検討するとともに、おおむね5年後に中間見直しを予定します。

特に、目標の達成状況は「成果指標」を用いて客観的に施策・事業の評価を行います。また、人口動向や交通需要動向などの「モニタリング指標」を用いて、想定した将来の社会経済状況、交通実態との乖離^{かいり}を確認し、必要に応じて計画の見直し等について検討するものとします。「成果指標」及び「モニタリング指標」については後述します。

<評価・検証による進行管理のイメージ>

(年度)

年度	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13
相模原市 総合都市交通計画	策 定	5年間での取組				評 価	5年間での取組			
						*				*
東京都市圏 パーソントリップ調査							◎			
成果指標の計測		★	★	★	★	★	★	☆	★	★
モニタリング指標の計測		●	●	●	●	●	●	●	●	●

*：必要に応じて計画の見直し

★：基本方針2及び4のみ、成果指標を計測（PT調査結果がないため）

☆：すべての基本方針の成果指標を計測（PT調査実施年度の翌年度に調査結果を活用）

【進行管理体制】

計画の評価や見直しの検討は、第三者による客観的な評価を行う必要があります。このため、学識経験者や公募市民、交通事業者などから構成される「相模原市地域交通活性化協議会」を活用し、計画の評価及び見直しの検討を行うものとします。

＜地域交通活性化協議会 構成員＞

分類	構成員	
客観的 評価者	公募市民	
	学識経験者	
交通 サービス 提供者	道路管理者	国、相模原市
	交通管理者	神奈川県警察
	交通事業者	鉄道事業者
		バス事業者 (コミュニティ交通運行管理者)
その他	市内関係団体	

【計画の見直し】

本計画は、長期的な視点に立った計画であり、おおむね20年後の将来像の実現を目指しますが、本市を取り巻く社会経済状況等の変化や法改正、相模原市総合計画などの上位計画の改定の動向等を踏まえ、計画期間中においても以下の視点により計画の見直しを検討するとともに、おおむね5年後に中間見直しを予定します。

- ① 相模原市総合計画や相模原市都市計画マスタープラン等の上位計画の見直しがあった場合
- ② 交通に関する新技術の進展や法改正があった場合
- ③ 新型コロナウイルス感染症の影響等、社会経済状況に変化があった場合

2 成果指標の設定

2-1 成果指標

本計画の達成状況を確認するため、4つの基本方針ごとに次のとおり成果指標と目標値を設定します。この成果指標の達成状況や各事業の進捗状況等を総合的に確認していくことで、本計画の進行管理を行います。

<成果指標一覧>

基本方針	成果指標	単位	基準値 (基準年度)	目標値 (令和13年度)
基本方針1	公共交通利用分担率 ⇒「公共交通の利用分担率」を指標とすることで、公共交通の持続性や利用促進などの交通環境整備等の施策の効果を測ります。 (代表交通手段分担率における鉄道、バス、タクシー、コミュニティ交通の合計を基準値とする)	%	24.7% (平成30年度)	基準値以上
基本方針2	市内交通事故件数 ⇒「市内で発生した交通事故件数」を指標とすることで、安全で安心な交通環境整備の進捗を測ります。	件	2,215 (令和元年度)	1,650 (-25%)
基本方針3	市内3拠点の滞在時間 ⇒「市内3拠点駅周辺の来訪者の滞在時間」を指標とすることで、拠点での賑わい創出に向けた取組の効果を測ります。	分/ トリップ	橋本駅：106 相模原駅：102 相模大野駅：81 (平成30年度)	基準値以上
基本方針4	自動車由来の二酸化炭素排出量削減率 ⇒「自動車に係る二酸化炭素排出量の削減率」を指標とすることで、環境にやさしい交通の促進に向けた取組の効果を測ります。	%	100 (令和元年度)	84 (-16%)

【目標値設定の考え方】

◇ 基本方針1：公共交通利用分担率【現状値以上】

本市の公共交通の利用者数は、平成30年度まで鉄道及び路線バス、コミュニティバスは増加傾向、タクシー利用者は減少傾向、乗合タクシー等は横ばいの状況となっていました。

一方で平成30年度に実施した人の移動に関するパーソントリップ調査の結果によると、近年外出頻度は大幅に減少しているとの結果が出ており、また、令和元年度以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う外出自粛などに伴い、更に外出頻度が減少し、合わせて公共交通利用者数も大きく減少しています。

新しい生活様式の定着度等、今後の外出頻度が不透明な状況であるものの、持続性のある公共交通体系を実現するため、今後、公共交通の利用促進や利便性向上などの取組を進めることで公共交通利用者の確保を図る必要があります。

そのため、移動する際に公共交通がどの程度利用されているか示す公共交通利用分担率を成果指標とし、新型コロナウイルス感染症拡大前の公共交通利用分担率の水準（二本指標の目標値は現状値以上）を目指します。

◇ 基本方針2：市内交通事故件数【1,650件】

今後より一層の高齢化や免許返納者の増加が想定される中では、高齢者をはじめとした誰もが安全に移動できる環境の整備が必要であること、また、市内の自転車利用の状況や交通事故発生率を踏まえ「市内交通事故件数」を成果指標として設定します。

目標値は、市内交通事故の過去の発生件数の推移をもとに、今後の道路空間整備や交通マネー啓発など、各種施策を推進することで更なる減少が見込まれることから、計画期間中に約25%の減少を目指します。

◇ 基本方針3：市内3拠点の滞在時間【現状値以上】

市民の外出率は、新型コロナウイルス感染症の拡大前においても、おおむね全世代において減少しており、移動量は平成20年から30年の10年間で約15%減少し、新型コロナウイルス感染症の影響により、橋本、相模原、相模大野の市内3拠点における滞在人口も減少が続いています。

一方、リニア中央新幹線の開通も見据えた来街者の周遊性向上や、コロナ禍においてもゆとりをもった空間配置による歩行回遊性向上を図ることにより、交流機会の増加、まちの賑わい創出に寄与する必要があることから、市内3拠点の駅周辺を目的地とする移動について、買い物や外食、趣味・娯楽といった私事目的の移動を対象とし、目的地での「滞在時間/トリップ」を成果指標として設定します。

拠点周辺における歩行回遊性や周遊性向上に資する取組を進めることで、交流機会の増加や賑わいの創出が見込まれることから、目標値は現状値以上とします。

◇ 基本方針4：自動車由来の二酸化炭素排出量削減率【16%】

市内の自動車由来の二酸化炭素排出量は、自家用乗用車保有台数とともに、近年は減少傾向にある一方、市内の交通手段分担率は、津久井地域を中心に自動車の割合が高く、年代によって大きな差もなく、自動車依存度が高いまま高齢化が進んでいる状況です。

こうしたことから、過度に自動車に依存することなく、公共交通や自転車などの環境にやさしい交通手段の利用促進を目指し、年間の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門（自動車）に係る二酸化炭素排出量の削減率を成果指標として設定します。

なお、目標値については、関連計画である「相模原市地球温暖化対策計画」と整合を図るとともに、今後公共交通網の整備や利用促進を推進することにより、更なる削減効果が見込まれることから、計画期間中に約16%の減少を目指します。

2-2 モニタリング指標

計画の前提条件である社会経済状況や交通需要動向、施策・事業の進捗状況等を把握するため、次のとおりモニタリング指標を設定します。

◇ 基本方針1 誰もが移動しやすく、将来にわたり持続可能な交通体系の確立

施策目標	指標名	確認主体・方法	調査間隔
施策目標1	公共交通利用者数	交通事業者	毎年
	公共交通圏域内人口※1	まちづくり推進部	令和7年・12年
	基幹・幹線バス路線別運行本数	バス事業者	毎年
	地域別公共交通利用者数	バス事業者	毎年
	ターミナルの乗降客数	バス事業者	毎年
	タクシー車両数	タクシー事業者	毎年
施策目標2	コミュニティ交通運行継続基準に対する達成率※2	まちづくり推進部	毎年
	交通不便地域の状況	まちづくり推進部	毎年

※1) 公共交通圏域内人口の調査間隔は立地適正化計画の調査時期に合わせる。

※2) 系統ごとの継続基準等も整理。令和2年度の実績を基準値に向上させることを目標とする。

◇ 基本方針2 誰もが快適に安全で安心して移動できる交通環境の整備

施策目標	指標名	確認主体・方法	調査間隔
施策目標3	道路混雑度	道路部	5年
	都市計画道路整備延長	道路部	毎年
	自転車通行環境整備率	道路部	毎年
	市内ターミナル間におけるバス遅れ時間	バス事業者	毎年
施策目標4	ホームドア設置駅数	鉄道事業者	毎年
	段差解消対応駅数	鉄道事業者	毎年
	案内設備等設置駅数	鉄道事業者	毎年
	ノンステップバス導入台数	バス事業者	毎年
	ユニバーサルデザインタクシー導入台数	タクシー事業者	毎年
	高齢者の交通事故件数	神奈川県警察本部	毎年
	自転車事故件数	神奈川県警察本部	毎年
生活道路の安全対策件数	道路部	毎年	
施策目標5	交通事業者と連携した駅前混乱対策に係る訓練の実施件数	まちづくり推進部	毎年
	都市計画道路整備延長（再掲）	道路部	毎年
	災害防除工事の実施箇所数	道路部	毎年
	無電柱化の整備率	道路部	毎年

◇ 基本方針3 賑わいを創出する交通ネットワークの構築

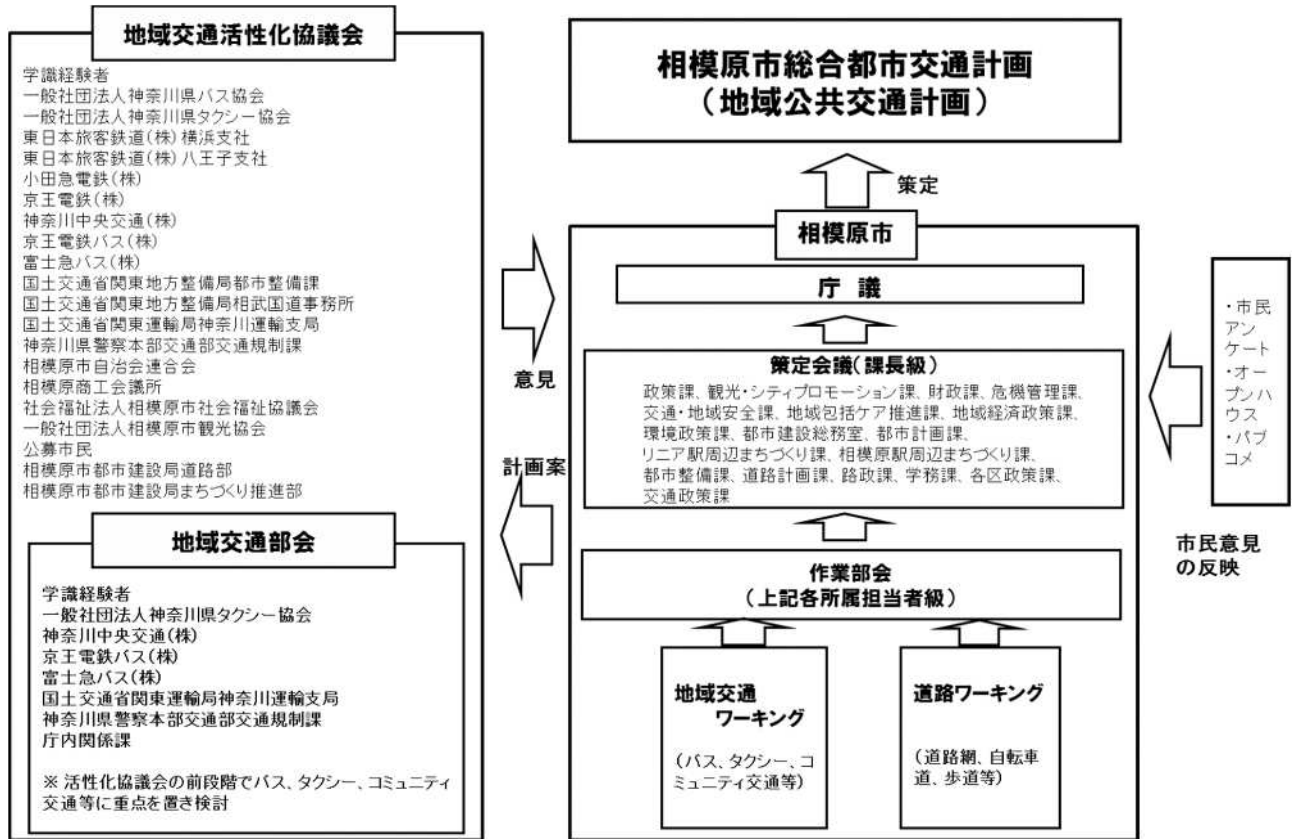
施策目標	指標名	確認主体・方法	調査間隔
施策 目標 6	都市計画道路整備延長（再掲）	道路部	毎年
	市内IC出入り交通量	高速道路会社データ	毎年
	高速バス運行系統数	バス事業者	毎年
施策 目標 7	市内3拠点の地価公示価格	市統計書	毎年
	市内3拠点の歩行者数、来街者に占める公共交通利用割合	経済部	おおむね 3年
	入込観光客数	シビックプライド 推進部	毎年

◇ 基本方針4 環境にやさしい交通の実現

施策目標	指標名	確認主体・方法	調査間隔
施策 目標 8	利用促進活動の取組件数	まちづくり推進部	毎年
	自動車交通量	道路部	5年
	自動車保有台数	市統計書	毎年
	道路混雑度（再掲）	道路部	5年

「相模原市総合都市交通計画」策定経緯

◆ 検討体制



◆ 相模原市地域交通活性化協議会の検討経緯

開催回	開催日	検討内容
第1回	令和元年8月21日	(1) 総合都市交通計画及び都市・地域総合交通戦略の策定について
第2回	令和元年12月27日	(1) 相模原市立地適正化計画（案）について (2) 第6回東京都市圏パーソントリップ調査の集計結果概要について (3) 本市における交通の現況等及び関連計画との整合について (4) 現行計画の検証 (5) 次期計画の策定に向けて必要となる視点
第3回 【書面会議】	令和2年5月13日 ～令和2年5月29日	(1) 相模原市における移動実態について (2) 次期計画における基本理念等について (3) 今年度の検討内容・検討体制について
第4回 【書面会議】	令和2年10月26日 ～令和2年11月6日	(1) 道路ネットワークの検討について (2) バス路線の検討について（ターミナル、基幹・幹線バス路線）
第5回 【ウェブ会議】	令和3年3月1日	(1) 道路ネットワーク・自転車通行環境ネットワークについて (2) コミュニティ交通の位置付けについて
第6回 【ウェブ会議】	令和3年5月25日	(1) 次期総合都市交通計画（案）について (2) 次期計画における施策・成果指標について (3) 幹線道路ネットワークについて
第7回 【ウェブ会議】	令和3年9月6日	(1) 次期総合都市交通計画（案）について

◆ 相模原市地域交通活性化協議会の構成員

所属・役職	氏名	備考
横浜国立大学 副学長	中村 文彦	会長 (～令和3年4月30日)
東洋大学 国際学部 国際地域学科 教授	岡村 敏之	副会長 (～令和3年4月30日)
東海大学 工学部 土木工学科 教授	梶田 佳孝	会長
一般社団法人 神奈川県バス協会 常務理事	小堤 健司	副会長
神奈川県タクシー協会相模支部 常任理事	大畠 雄作	
東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 総務部企画室 企画部長	東 耕太郎 山本 秀裕	(～令和2年7月30日)
東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 総務部企画室 企画部長	筑井 裕之	
小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 交通企画部長	小川 司	
京王電鉄株式会社 取締役鉄道事業本部副本部長 計画管理部長 鉄道事業本部 計画管理部長	寺田 雄一郎 加藤 慎司	(～令和元年12月27日)
神奈川中央交通株式会社 運輸計画部執行役員 運輸計画部長 運輸計画部次長 運輸計画部長	齋藤 謙司 露木 輝久 吉野 茂	(～令和2年11月24日) (～令和3年8月15日)
京王電鉄バス株式会社 取締役運輸営業部長	福島 八束 窪田 洋	(～令和3年6月22日)
富士急バス株式会社 業務部長	古谷 幸二	
国土交通省関東地方整備局 建政部 都市整備課長	熊木 雄一 大櫛 寛之 今 佐和子	(～令和2年3月31日) (～令和3年6月30日)
国土交通省関東地方整備局 相武国道事務所長	外川 和彦 佐藤 重孝	(～令和2年3月31日)
国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官(総務企画担当)	三橋 裕 後藤 洋一	(～令和3年3月31日)
神奈川県警察本部 交通部交通規制課 都市交通対策室長	増山 靖彦 阿部 勇 飯島 敏明	(～令和2年3月31日) (～令和3年3月31日)
相模原市自治会連合会 監事	落合 勝司	(～令和2年5月31日)

	志村 勝美	
相模原商工会議所 理事兼事務局長 事務局長兼中小企業振興部長 事務局長	山崎 和正 久保田 修 布施 昭愛	(~令和元年9月30日) (~令和3年3月31日)
社会福祉法人相模原市社会福祉協議会 会長	戸塚 英明 笹野 章央	(~令和3年6月27日)
一般社団法人相模原市観光協会 専務理事	北村 美仁 中島 伸幸	(~令和3年3月31日)
公募市民	石月 光子	
公募市民	櫻井 正友	
公募市民	高橋 達見	
相模原市 都市建設局 道路部長	田野倉 伸一 小池 稔 渡邊 建太郎	(~令和2年3月31日) (~令和3年3月31日)
相模原市 都市建設局 まちづくり計画部長 相模原市 都市建設局 まちづくり推進部長	荻野 隆 椎橋 薫	(~令和3年3月31日)

◆ 令和元年実施「交通に関する意識調査」実施概要

➤ 概要及び結果

調査 実施概要	調査方法	住民基本台帳から無作為に抽出した市民に対して、調査票を郵送配布・郵送回収にて実施
	調査対象者数	15歳以上の市内居住者 14,990名
	実施期間	令和元年11月29日から令和2年1月末
調査結果	回収結果	5,795票
	回収率	38.7%

➤ 調査項目

大項目	小項目	調査内容
実態 (行動)	平日	<ul style="list-style-type: none"> ● 1日の行動実態（普段の活動実態） ・ 目的（買い物、通院、通勤・通学、その他主要目的）別の「目的地」「時間帯」「利用交通手段」「頻度」「所要時間」等 ※公共交通機関は、乗降駅及びバス停、端末交通手段を含む。
	休日	
意識	バス	<ul style="list-style-type: none"> ● バス交通サービス提供に対する満足度等 ・ 運行本数、バス停までの距離等のサービス水準に対する満足度と利用するための条件等
	自動車	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車の利用を控える条件 ● 免許返納後の移動手段の利用について
	他手段	● 利用頻度及びその変化（過去との比較）
	要望	● 市内交通環境として取り組んでほしいこと。
属性	個人	● 居住地、性別、年齢、職業、免許保有状況等
	世帯	● 家族構成、自動車保有状況等

◆ 令和2年実施「総合都市交通計画策定に係るオープンハウス」実施概要

➤ 概要及び結果

調査 実施概要	目的	次期総合都市交通計画策定に当たり、市の現状や公共交通の課題について周知を行い、市民意識の醸成を図るとともに、次期計画において必要な施策について、一般市民からの意見聴取を行ったもの
	実施期間	令和2年11月
	実施場所	緑 区：ダイエー津久井店 アリオ橋本 中央区：相模原スポーツ・レクリエーションパーク 南 区：ポーノウォーク (市HPにおいてもパネル内容のデータを掲載し、意見聴取を行った。)
調査結果	参加人数	269人



◆ 相模原市総合都市交通計画に対するパブリックコメントの結果概要

募集期間	
意見提出者数	
意見件数	
意見概要	

【あ行】

- 入込観光客数

⇒市内の観光地を訪れた観光客の延数を調査するものです。観光客の動向を「日帰り」と「宿泊」で調査し、観光地・観光施設別に集計しています。

【か行】

- カーシェアリング

⇒登録を行った会員同士で特定の自動車を共同で使用するサービスです。レンタカーと似ていますが、貸出場所が無人であったり、短時間の料金設定がされているなどの違いがあります。

- 緊急輸送道路

⇒災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路のことです。

- クリーンエネルギー

⇒石油、石炭等の化石燃料や原子力エネルギーの利用は、温室効果ガスの排出量や廃棄物の処理などの点で環境へ負荷を与えるため、こうした負荷をできるだけ低減するための新たなエネルギー源をクリーンエネルギーと称しています。

- 交通結節点

⇒複数の交通手段を相互に乗り換え・乗り継ぎできる施設で、主に鉄道駅やバスターミナルなどが該当します。

- 交通手段分担率

⇒ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合を交通手段分担率といいます。

- コミュニティバス

⇒駅やバス停から離れている交通不便地区において、移動に制約のある人の生活交通を確保するため、市民、交通事業者、行政の三者協働により運行を行うバスのことです。

- 混雑度

⇒道路の混雑程度をあらわす指標のことで、道路容量に対する1日の交通量の比率を表しています。

【さ行】

- サイクル&バスライド

⇒バス停までの移動利便性を高めるために、バス停付近に自転車駐車を設け、バス停まで自転車で行き、そこからバスを利用することを指します。

- サテライトオフィス

⇒企業や団体の本社・本拠から離れた場所に設置されたオフィスのことです。

- シェアリングエコノミー

⇒一般の消費者がモノや場所、スキルなどを必要な人に提供したり、共有したりする新しい経済の動きのことや、そうした形態のサービスを指します。

- 水素ステーション

⇒搭載した燃料電池で、水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーを使ってモーターを回す仕組みになっている、燃料電池自動車の燃料となる水素を補給するための施設です。

- スケアード・ストレイト方式

⇒スタントマンが交通事故を再現し、恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぐ教育手法です。

【た行】

- 津久井広域道路

⇒国道16号橋本五差路付近から国道20号の中央自動車道相模湖IC付近までを結び、都市部と中山間地域の一体化を図る主要な交通軸のほか、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）へのアクセス道路として、県内外の各地域と連絡強化を図ろうとする道路です。

- デマンド交通

⇒電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通サービスです。他都市の事例では、運営主体は自治体等であり、タクシー車両等が使用されています。

- テレワーク

⇒情報通信技術を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方のことです。

- 東京都市圏パーソントリップ調査

⇒パーソントリップ調査とは、東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）内に居住されている方が、いつ、どこからどこへ、どのような移動目的で、どのような交通手段を使って移動したかを把握する交通実態調査です。

- 道路交通センサス

⇒全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を調査するもので、道路に関する国勢調査ともいえるべきものです。

- 都市計画道路

⇒都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に定められた道路です。

- トリップ

⇒人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。

【な行】

- 乗合タクシー

⇒バスが運行されていない地区において、移動に制約のある人の生活交通を確保するため、市民、交通事業者、行政の三者協働により運行を行う公共交通です。

- ノンステップバス

⇒高齢者の方や小さなお子様等がバスに乗りやすいように、出入口の段差がない低床のバスを指します。

【は行】

- バリアフリー

⇒駅にエレベーターを設置するなど、既存の施設の利用環境を良くすることで、高齢者や障害者が安全かつ円滑に利用できるようにすることを指します。

- パーク&バスライド

⇒中心市街地に直接向かう車を少なくし、道路渋滞を緩和するために、鉄道駅やバス停付近に自動車を駐車し、鉄道やバスに乗り換えて目的地へ向かうことを指します。

【ま行】

- 無電柱化

⇒防災機能の強化、安全な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を目的として、道路から電柱をなくすことを指します。道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などの方法があります。

- 免許返納

⇒運転免許が不要になった方や、加齢に伴う身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーの方などが、自主的に運転免許証を返納することを指します。

- モビリティ・マネジメント

⇒1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策を指します。

【や行】

- ユニバーサルデザイン

⇒障害の有無、年齢、性別、言語等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように施設や生活環境をデザインすることです。

【ら行】

- リダンダンシー

⇒震災などで、道路や橋が不通になった場合、複数の移動経路のような代替機能を指します。

- 連節バス

⇒1回の運行で乗客の大量輸送を可能にする、2つの車体を連節器と幌（ほろ）でつないだバスのことです。

【アルファベット】

- IC (Integrated Circuit) カード

⇒事前に入金（チャージ）することで、公共交通機関の乗降の際に運賃を自動精算できるカードのことを指します。

- ICT (Information and Communication Technology)

⇒通信技術を活用したコミュニケーションを指します。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称です。

- MaaS (Mobility as a Service)

⇒個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスです。

- NPO (Non-Profit Organization)

⇒「特定非営利活動法人」の略称です。まちづくりや環境、福祉などの特定の公益的活動を継続的、自発的に行う、特定非営利活動促進法（NPO法）に基づき、都道府県から認証された団体のことを指します。

- TDM (Transportation Demand Management)

⇒自動車運転者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通渋滞を緩和する取組です。