

「相模原市総合都市交通計画（案）」に関する パブリックコメント手続の実施結果について

1 概要

本市では、平成24年3月に策定した「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、I o T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きていることから、「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」を策定することとしました。

この度、本計画の策定に当たり、市民の皆様からのご意見を募集しました。

その結果、9人の方から27件のご意見をいただきました。いただいたご意見の内容及びご意見に対する本市の考え方をまとめましたので、次のとおり公表します。

なお、いただいたご意見につきましては、本計画の推進に活かしてまいります。

2 意見募集の概要

- ・ 募集期間 令和3年12月15日（水）～令和4年1月21日（金）
- ・ 募集方法 直接持参、郵送、ファクス、電子メール
- ・ 周知方法 市ホームページ、広報さがみはら、窓口等への配架

※ 資料の配架場所

交通政策課、各行政資料コーナー、各まちづくりセンター（城山・橋本・中央6地区・大野南まちづくりセンターを除く）、各出張所、各公民館（沢井公民館を除く）、各図書館、市立公文書館、

3 結果

（1）意見の提出方法

意見数		9人（27件）
内 訳	直接持参	1人（4件）
	郵送	2人（5件）
	ファクス	1人（1件）
	電子メール	5人（17件）

(2) 件数と本市の考え方の区分

項 目		件数	市の考え方の区分 (※)			
			ア	イ	ウ	エ
①	計画（案）全体に関すること	1			1	
②	市内交通における現状と課題について	1				1
③	基本理念等について	1		1		
④	交通体系方針図について	3		2	1	
⑤	コミュニティ交通計画について	12		3	9	
⑥	実現化方策について	6		5	1	
⑦	成果指標について	1		1		
⑧	その他	2			1	1
合 計		27		12	13	2

※市の考え方の区分

ア：計画案等に意見を反映するもの

イ：意見の趣旨を踏まえて計画（案）の取組を推進するもの

ウ：今後の参考とするもの

エ：その他（今回の意見募集の趣旨・範囲と異なる意見、内容を確認する意見など）

(3) 意見の内容及びご意見に対する本市の考え方

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
① 計画（案）全体に関すること			
1	<p>この計画書はモビリティ交通ネットワーク等のいわゆるハードウェアやIT機器の計画中心のイメージがあります。一方昨今のアフターコロナの動向等踏まえると、交通ネットワークに伴う、市民、住民の方々の心の交流などがより重要になると思われれます。その意味で単に移動手段と捉えないでメタバース上での移動や、地域の広義のスマート・カルチャー等ソフト面での政策や施策が必要ではないか。</p>	<p>本計画では、誰もが移動しやすい効率的な交通体系を確立するとともに、アフターコロナにおいても、ゆとりある歩行空間の確保等を進め、外出・交流機会の増加によるまちの賑わいの創出を図ってまいります。</p> <p>また、メタバース上の移動におけるご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>	ウ
② 市内交通における現状と課題について			
2	<p>相模原市の概況 市内の交通実態について、市内の交通実態がとてもよく分析されていると思いました。とりわけ公共交通利用者数は、高齢化の進行、免許返納者の増加等により、公共交通の必要性が高まっていくことの予想が、数字で裏付けされていて、より実感できました。</p>	<p>本市を取り巻く社会情勢及び交通需要動向等を踏まえ、各施策を推進してまいります。</p>	エ
③ 基本理念等について			
3	<p>基本理念「誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境」について、理念は素晴らしいと思いました。ただし、計画の内容を読むにつれ、理念を実現する具体性がみえてきませんでした。</p>	<p>本計画は、20年後の将来を見据えた望ましい公共交通体系のマスタープランです。本計画に位置付けた施策を推進するにあたり、具体的な方策の検討を行い、基本理念の実現を目指してまいります。</p>	イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
④ 交通体系方針図について			
4	<p>既存のバス網は非常に不便です。</p> <p>例えば山岡家相模原店に行く際、同じ中央区内の JR 相模原駅からは行く事が不可能でわざわざ橋本駅から行かねばなりません。同じ区なのにも関わらず、同じ区で完結が出来ません。</p> <p>同様のケースは他にもあり、藤野駅に行く際はわざわざ八王子駅まで出なければならず、同じ市内で完結が出来ません。不便なので市民の利用者も減り、経済を自衛的に守っていくことも難しいでしょう。</p> <p>私は体の障害もあり自転車を乗ることが出来ません。こうしたバス網の不便さは、行きたい所にすぐに行けず、置き去りにされているとさえ感じます。</p> <p>また乗り継ぎ発生するとバス代も時間も余分にかかります。車で 30 分程度であれば、駅から直通でその場所にいけるのが望ましいと思います。</p>	<p>本計画では基本方針 1 のとおり「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」を目標としております。</p> <p>バスネットワークについては、定時性や速達性が確保された効率的で利便性の高い路線網を構築するため、今後のまちづくりを踏まえて、移動需要に対応した交通網の再編を検討するとともに、運行水準の確保に努め、併せて、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まいります。</p> <p>また、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、交通施設のバリアフリー化等の取組を進めてまいります。</p>	イ
5	<p>相模大野駅から原当麻駅までを東西に結ぶ区間は、市内の交通体系で連携軸に位置付けられるとともに、交通集中地域として、路線バスの利便性向上や利用促進を図る区間となっている。</p> <p>一方、バスネットワークでは、相模大野駅から北里大学までは基幹バス路線であるが、原当麻駅から北里大学までは一般バス路線となっている。これでは整合性に欠けるため、原当麻駅から北里大学までの区間についても基幹バス路線にすべきである。</p>	<p>連携軸等の市内の交通体系は路線バスのみならず道路網、鉄道網等を踏まえて設定しております。一方で基幹バス路線等は現状の移動実態や路線バスの運行水準等を踏まえ設定しており、市内の交通体系と基幹バス路線が必ずしも一致するものではございません。なお、相模大野駅から原当麻駅までの区間は、交通渋滞の状況等を踏まえ路線バスの利便性向上を図る取組を位置付けています。</p>	ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
6	<p>麻溝台地域に所在する女子美術大学、ギオンスタジアム、総合体育館、相模原麻溝公園へは、市内外から多くの人を訪れるが、最寄り駅である原当麻駅からのバス路線がない。交通量が多く危険な県道52号を多くの人歩き、車の利用者が渋滞に拍車をかけている。バス路線ができれば、相模線の利用が増え、地域の活性化にもつながる。</p>	<p>誰もが移動しやすい交通体系の構築に向け、交通渋滞の解消や路線バスの利便性向上を図るため、地域の移動需要を踏まえたバス路線の再編等に取り組んでまいります。</p>	イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
⑤ コミュニティ交通計画について			
7	<p>コミュニティバスの導入について、市としてどうするかという強い意志を持って取り組んでほしい。市がバスの導入についてはリーダーシップを取ってほしい。</p>	<p>コミュニティバスはバス車両での運行を前提とした移動手段であり、バス車両を使用するほどの移動需要が見込めない、また、道路状況からバス車両の運行が効率的でない地域については他の移動手段を検討することが必要だと考えます。</p>	イ
8	<p>私たち団体は、平成 30 年 12 月に「コミュニティバス導入検討申請書」を提出しましたが、内容を指摘されただけで、「〇〇したらいい」など市側からの提案がありません。住民が要望を出しても道路の幅など素人ではできないことがあるのです。アンケートに答えてくれた 1100 人の住民の願いがかなえられる交通計画にしてほしい。</p>	<p>また、コミュニティバスは既存の路線バスと競合した場合に、路線バスの減便や廃止につながる恐れもあり、結果的に地域の移動の利便性が低下するといったことも想定されます。</p> <p>そのような状況から、本計画では、これまでコミュニティ交通の導入が困難であった地域においても</p>	イ
9	<p>私は南区北里、麻溝台、相模台地域にコミュニティバスの導入を求めている団体の一人です。コミュニティバス導入申請書を提出しているにも関わらず、なぜ導入できないのか。市には交通不便地域をなくすことを真剣に考えているのか疑問です。</p> <p>また「協働」という役割分担の一つに導入申請書があります。その中に「希望経路図」があります。この図面を地域の団体が作成するのは無理です。ノウハウを持ち合わせてないからです。市には道路に関するデータ、地図、大型コピー機などが整備されています。なぜ市が作成しないのか。これらを考えて「協働」の組織から「地域組織」をなくしてください。</p>	<p>移動手段確保の検討ができるよう新たなモビリティサービスや小さな交通といった、地域の実情に応じた多様な移動手段を施策に位置付けております。</p> <p>なお、地域の実情に応じた移動手段を確保するためには、地域の状況をよく知る地元の方々が中心となり検討することが重要であり、多様な移動手段の確保策について、協働して取り組む必要があると考えます。</p> <p>(※ 7～12 まで同じ)</p>	イ
10	<p>交通不便地域で、緑区・中央区にコミュニティバスが運行されていま</p>		イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
	<p>す。南区は放置されています。</p> <p>私達は、コミュニティバスを実現する会を、5年前に立ち上げ活動をしています。交通不便地域（北里、麻溝台、相模台）の住民にアンケートを取り、コミュニティバス導入の手引きにより、申請書も市に提出しましたが、従来のバス路線と競合するなど指摘され、改善策も提示されませんでした。</p> <p>高齢化が進み、車の免許返納、自転車にも乗れなくなり、徒歩でも最寄りのバス停に行けない人が増えています。もっと市民の切実な願い（コミュニティバスを実現すること）を、市は真摯に受け止めて対応してほしい。</p>		
11	<p>相模原市はまちづくりにおいてかなり遅れているように思います。緑区だけでなく、中央区・南区にもコミバスを走らせる決断を期待します。</p>		イ
12	<p>（４）コミュニティ交通導入に当たっての考え方について、かなり厳しい導入条件になっていて、これまであちこちの地域からコミュニティバスの要望が出されたものの、実現に至らなかった事例が少なからずあります。市は、交通不便地域を解消する気が本当にあるのかと疑いたくなります。</p> <p>また、「協働」といいながら、市はかなり受け身に終始していて、これはおかしいと思います。「協働」なのに、何の権限や専門知識もない一般市民が要求してくるのを市は待っているだけです。市民まかせになっているのは変です。これは市が率先し</p>		イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
	<p>てやるべきことではないでしょうか。不便地域の解消は市の責任で、市がリーダーシップをとってやることではないでしょうか。他市ともくらべ市の姿勢がポーズだけに思えます。</p> <p>民間事業者が利益を出さないで運営できないのは当然です。その言い分だけを聞いていたのでは、コミュニティ交通はいつまでも実現しないでしょう。市が自身の問題としてどう取り組むかが問われていると思います。</p>		
13	<p>現在のバス路線でも本数が減り、バスの中は密になっています。相模原市は市バスもありません。税金の使い方を考えてほしい。コミバスの路線が赤字になっても市が補填すればいいではないですか。</p>	<p>コミュニティバスについては運行基準等にもあるとおり、市が運行経費の一部を負担しており、その他にも採算性等の課題から撤退の申し出があった民間の交通事業者が運行する路線バスに対し、赤字部分を負担し維持している生活交通維持確保路線があります。</p> <p>コミュニティバスはバス車両での運行を前提とした移動手段であり、バス車両を使用するほどの移動需要が見込めない、また、道路状況からバス車両の運行が効率的でない地域については他の移動手段を検討することが必要だと考えます。こうしたことから、地域の移動需要や道路状況、既存の路線バスの状況を踏まえ、コミュニティバスだけではなく、多様な移動手段を検討する必要があると考えます。</p>	イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
14	<p>コミュニティ交通計画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について、「～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～」この圏域外を、交通不便地域と市では指定していますが、駅から1,000m以内でもバス停から300m以上離れている地域もあり、「駅から1,000m」という指定の仕方は、とても交通が不便で困っている人々の存在を無視しているように思われます。駅もバスと同様に「駅から300m」とすべきではないでしょうか。</p>	<p>交通不便地域の考え方については、令和元年度に実施した「交通に関する意識調査」の結果や移動実態等をもとに設定しております。</p> <p>なお、駅から1,000m以内でもバス停から300m以上離れている地域等について、コミュニティ交通の導入は困難であっても、新たなモビリティサービスや小さな交通により移動手段の確保を検討することが可能であると考えます。</p>	ウ
15	<p>コミュニティバスの導入条件について、内容の見直しをしてほしい。運行基準の収支比率が「40%以上」というところがかわったところだけです。このままでは、いくら要望しても実現することができません。手引きではハードルが高すぎます。(バスの大きさ、路線バスとの競合など)</p>	<p>コミュニティバスの導入にあたっては、持続可能な制度とするため、収支比率を確保するための条件設定は必要と考えます。</p> <p>なお、利用者が1便当たり10人に満たないなど、バス車両を使用するほどの移動需要が見込めない地域については、他の移動手段を検討することが必要と考えます。</p>	ウ
16	<p>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」について、「運行基準の収支比率 都市部40%以上」となったことは評価できると思います。これまでの「導入の手引き」では50%だったので、少し進歩です。ただ、気になるのは、「運行継続条件 1便当たり輸送人員が10人以上」と以前と同じなため、これでは、いくら40%となっても、困難さは変わらないのではと、危惧しています。</p>		ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
17	<p>(2) コミュニティ交通の導入対象地域について、「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。」とあります。これまで、市が、この「交通不便地域」を解消すべく努力されてきたと思われませんが、これまでの実績と、今後、どの地域をどのように解消していくか、その計画を示すべきではないでしょうか。</p>	<p>コミュニティ交通のこれまでの導入地域については、Ⅱ-1-2(3)公共交通網図にお示ししておりです。</p> <p>なお、今後の交通不便地域の解消に向けては、交通不便地域は点在しており、各地域の実情を踏まえた移動手段の検討が必要であるため、本計画においては移動手段確保に関する考えを示しております。</p>	ウ
18	<p>高齢化の進行や運転免許返納者の増加等に伴い、高齢者の日常生活に必要な移動手段の確保が大きな課題となっている。コミュニティ交通の導入を検討している地域は多いが、採算性を重視する現在の考え方では、ほとんどが断念せざるを得ない。導入条件をさらに引き下げ、必要なところには公費を投入すべきである。</p> <p>また、ボランティアによる移動支援や福祉事業者の空き車両を活用した移動支援については、継続のための公的助成が必要である。</p>	<p>コミュニティバスについては運行基準等にもあるとおり、市が運行経費の一部を負担する移動手段です。しかしながら、コミュニティバスはバス車両での運行を前提とした移動手段であり、バス車両を使用するほどの移動需要が見込めない、また、道路状況からバス車両の運行が効率的でないエリアについては他の移動手段を検討することが必要だと考えます。</p> <p>少ない移動需要に対してコミュニティ交通を導入することは効率的ではないと考えられるため、「小さな交通の検討実施」を施策に位置付けています。</p> <p>なお、ボランティア輸送等の互助による移動手段は国等からもあり方が示されており、事故等の補償については、保険料相当分は市が負担するといった事例もあるため、運転手の確保も含め実施可能な取組の検討が必要であると考えています。</p>	ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
⑥ 実現化方策について			
19	<p>1- (2) -②「小さな交通の検討実施」について、なかなかコミュニティ交通の実現までにこぎつけない住民の要望に対して、苦肉の策として考えられたように思われます。多様な考え方はいいのですが、不安があります。「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」とあるからです。万が一、事件・事故が起きたら責任はどうなるのか、空き時間を利用することによって運転手の労働強化になるんじゃないか、など、余計なお世話かもしれないかもしれませんが、心配です。どうも、市が公共交通のためにあまりお金を出したくないというふうに見えてしまいます。</p>	<p>小さな移動需要に対しては、地域の輸送資源を総動員して移動手段の確保を図ることが重要と考えることから、「小さな交通の検討実施」を施策に位置付けています。</p> <p>ボランティア輸送等の互助による移動手段は国等からもあり方が示されており、事故等の補償については、保険料相当分は市が負担するといった事例もあるため、運転手の確保も含め実施可能な取組の検討が必要であると考えています。</p>	ウ
20	<p>中央区淵野辺駅のエスポットという、スーパー近くの電車の高架下というところを、矢部陸橋のように、清潔にさせていただくことはできないでしょうか？</p> <p>今でも、高架下を自転車で下りる人は多く、高齢者、ベビーカーを押している方にはとても危険ですし、普段使うわたしたちも良い想いはしません。</p> <p>また、夜は怖くて通ることは避けたく、遠回りをする事も何回もあります。</p>	<p>本計画では、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」において、歩道・自転車通行環境の整備に取り組んでいくこととしています。</p> <p>鉄道との立体交差施設については、利用状況や耐用年数を踏まえ、適切な整備を行ってまいります。</p>	イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
21	<p>人間の利便性を優先し大規模な自然開発そのもののリニア構想はSDGsとはまったく逆をいくものです。そのことに気づいてないとしたら、台風被害などが頻発する今日、それは大変なことです。</p>	<p>本計画では、基本方針3の施策目標6「広域的な移動を支える交通ネットワークの構築」において「リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備」を位置付けており、首都圏南西部における広域交流拠点の形成に寄与するものと考えております。</p> <p>なお、持続可能なまちづくりを進めるため、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に向け、災害に強い交通網の構築にも取り組んでまいります。</p>	イ
22	<p>幹線道路ネットワークについて、幹線道路ネットワークの整備を推進する重要性はよくわかりますが、今回、生活道路についての記述がほとんどみられないのはなぜでしょう。市内には隘路が多く、事故が頻発しています。車だけでなく自転車も危険なところが多く、とりわけ、通学路について、市内の通学路がどうなっているのか、市は把握されているのでしょうか。安全に整備されているので、計画に盛り込む必要がないなら安心です。でも、そうでないなら、早急に対策をとり、計画に盛り込んでほしいと思います。</p>	<p>本計画では、基本方針2の施策目標4「安全・安心な移動環境の確保」において「生活道路の安全対策」を位置付けており、居住地周辺的生活道路における安全対策を実施するとともに、通学路上の対策が必要な箇所については、「相模原市通学路交通安全プログラム」に基づき改善を行うなど、安全確保に向けた対策も推進してまいります。</p>	イ
23	<p>連節バスの導入について、大量輸送のために連節バスを導入するとありますが、スイスイ車が流れていれば、連節バスを利用しなくても輸送は可能です。むしろ、連節バスのために、道路を大幅に拡幅したり住宅の移転が必要になるのではないですか。もっともスイスイ車が流れないから連節バスということになったのでしょうか、渋滞対策をはからないで連節バスを採用したのでは、かえって渋滞を招きかねません。</p>	<p>高い交通需要を有するバス路線や時間帯においては、輸送力の確保と効率的な運行、バスの運転士不足の観点から、連節バスの導入を検討する必要があると考えます。</p> <p>また、施策目標3「円滑で快適な交通環境の実現」において、「交通集中地域における渋滞対策」を推進してまいります。</p> <p>なお、本計画において、連節バスを導入するための大規模な道路拡幅の想定はしておりません。</p>	イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
24	<p>バスターミナル等での乗り継ぎ割引について、ぜひ検討してください。歓迎です。実施地域は市内のバスターミナル等とあります。北里病院もバスターミナルになると思いますが、現行では割引になっていない路線もあります。</p>	<p>バスを利用する皆様の乗り換え負担軽減のため、乗り継ぎ割引等の取組を検討してまいります。</p>	イ
⑦ 成果指標について			
25	<p>計画の方針や施策に対して、所謂 KGI, KPI が事細かく多数設定されているが、BSC の趣旨から言っても指標の粒度が細かすぎて、多すぎる、これでは進行管理に多大な WL が必要となりかえって足を引っ張りかねない。指標や目標はもう少しマクロで俯瞰的なものにした方が良いのではないか。</p>	<p>本計画では、4つの基本方針ごとの成果指標による定量的な評価のほか、社会経済状況や施策・事業の進捗状況等を把握するモニタリング指標により、達成状況を総合的に評価することとしています。</p> <p>成果指標には国の調査を活用する関係上、年度ごとに達成状況を評価できない項目もあることから、モニタリング指標をきめ細かく設定しているところですが、市において定例的に実施している調査の結果を活用するなど、効率的な測定に配慮いたします。</p>	イ
⑧ その他			
26	<p>パブリックコメントの募集期間について、はたして何人の市民がこのことを知っているでしょうか。</p>	<p>パブリックコメントにつきましては、広報さがみはら 12 月 15 日号にて実施をお知らせするとともに、同日より市ホームページへの掲載、まちづくりセンターや公民館での資料配架、配布を行い周知に努めたところです。</p>	ウ
27	<p>行財政構造改革プランで廃止と位置付けられている、相武台図書館の閉鎖について、図書館は市民が教養を培う場です。コミュニティバスを地域の血管に例えると、図書館は血液のヘモグロビンに例えられ、増やしても減らしてはならないものの一つではないでしょうか。</p>	<p>図書館相武台分館の機能につきましては、相武台地区にある既存の公共施設を活用し、貸出機能や読書機能をはじめとした図書室機能を確保することにより、他地区と同様、地域における身近な図書サービスを維持してまいりたいと考えております。</p>	エ