

相模原市総合都市交通計画

【令和8年9月一部改定版】

I 交通計画の見直しに当たって

1 計画見直しの背景と目的

本市では、令和4年3月に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。以下「地域交通法」という。）第5条に規定する地域公共交通計画として「相模原市総合都市交通計画」（以下「交通計画」という。）を策定し、令和7年12月には、交通政策を取り巻く環境の変化や新たな課題に対応できるよう、交通計画の一部を改定しました。

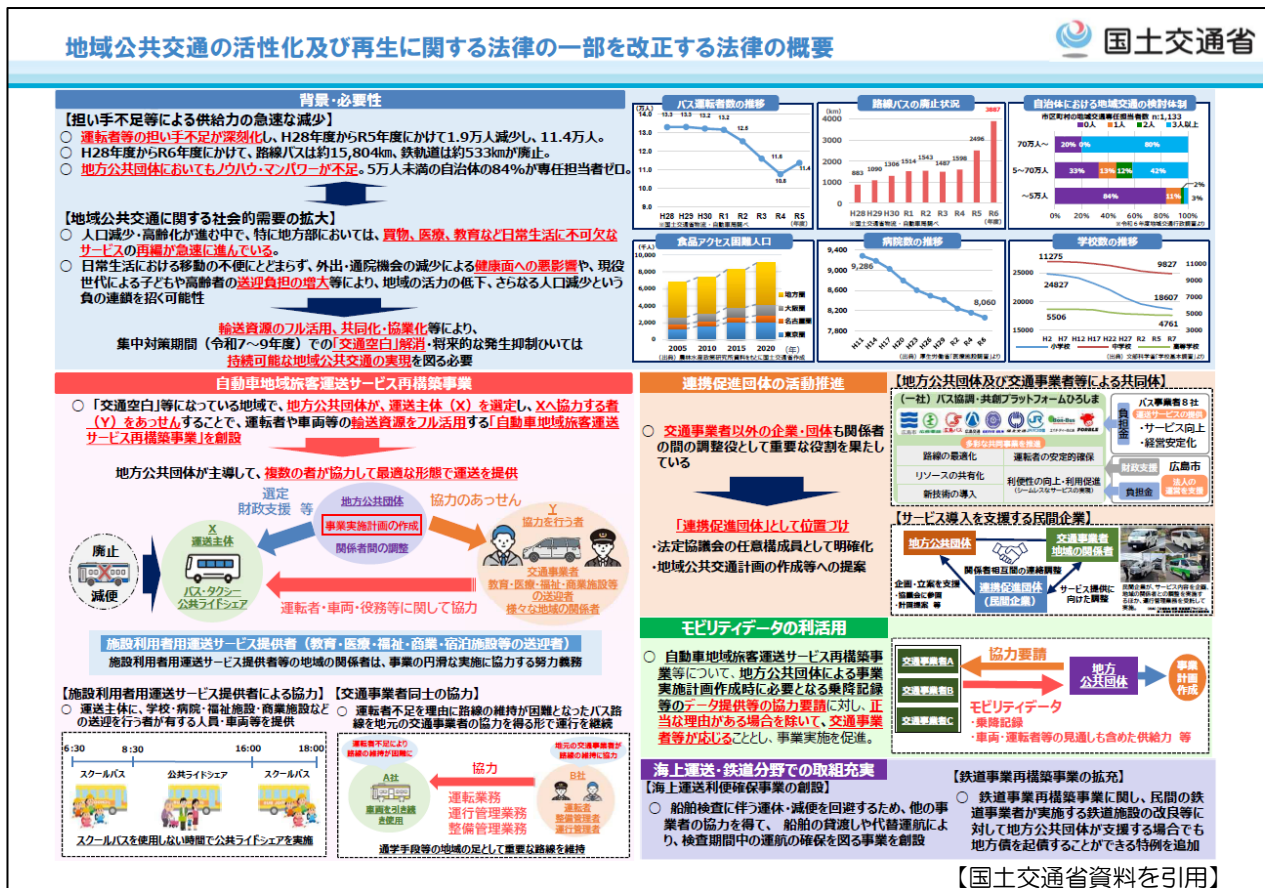
こうした中、令和8年6月には、公共交通の担い手不足等による供給力の急速な減少や地域公共交通に関する社会的需要の拡大などを背景に、地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等により「交通空白」の解消や将来的な発生を抑制し、持続可能な地域公共交通の実現を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（令和8年法律第35号。（以下「改正地域交通法」という。））が公布され、その目的を達成するための新たな制度が設けられました。

本市においても、中山間地域における地域住民の移動手段の確保は喫緊の課題であることから、新たな制度を活用しながら重点的に課題に対応するため、交通計画の一部を見直します。

2 計画見直しの考え方

交通計画の一部見直しは、本市の中山間地域におけるコミュニティ交通の再編の取組において、地域の輸送資源をフル活用し、かつ重点的・緊急的に対応し、当該地域の「交通空白」の発生を防ぐため、改正地域交通法第3章第7節の「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」について、必要な事項を定めるものです。

【改正地域交通法の概要】



Ⅱ 計画の一部改定

交通計画に掲げる基本方針及び施策目標を実現するための実現化方策として、以下の施策を追加します。

1－（２）－ ③ 地域の輸送資源をフル活用する取組の推進

◆ 取組の背景・方向性

本市の中山間地域では、運転士不足等の影響によるバス路線の廃止を踏まえ、コミュニティ交通の再編を進めています。また、交通事業者による乗合運送事業のみでは、一部の時間帯や地域では「交通空白」が生じる見込みであるため、交通空白地有償運送の運行も必要な状況です。

こうした中、地域住民等の移動手段の確保に向けては、地域の輸送資源をフル活用する必要があるため、様々な関係者が連携・協働し、複数の旅客運送サービス事業を共同化・協業化させながら、取組を推進する必要があります。

◆ 施策内容

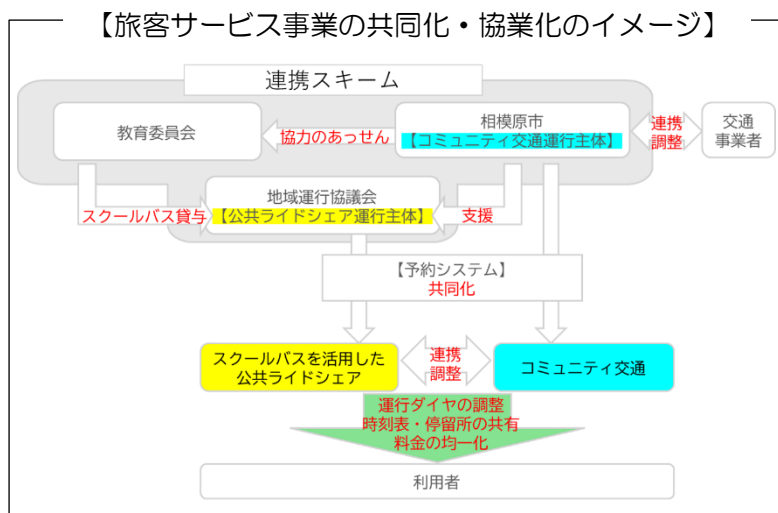
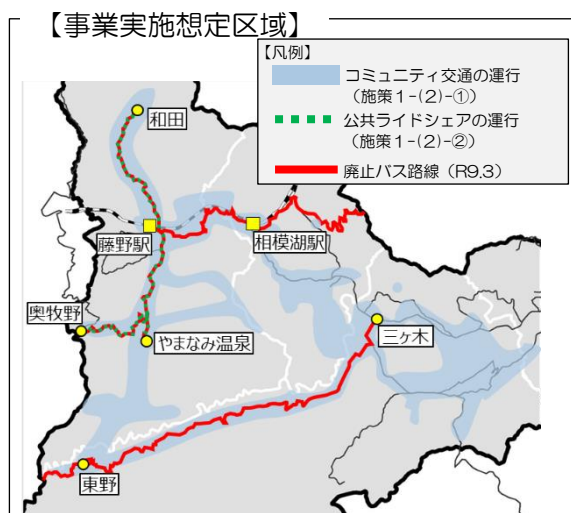
旅客サービス事業の共同化・協業化

実施地域：中山間地域（津久井地区、相模湖地区、藤野地区）

コミュニティ交通（施策１－（２）－①）と交通空白地有償運送（公共ライドシェア）（施策１－（２）－②）の運行計画等の連動や予約システムの共同化、スクールバス等の施設利用者用輸送サービス資源の活用などに向けて、地域住民や交通事業者、行政その他関係者が連携・協働し、地域の輸送資源をフル活用する取組を推進します。

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	○

※施策の推進に当たっては、改正地域交通法第３章第７節の「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」を実施するための「相模原市自動車地域旅客運送サービス再構築実施計画」を定めるものとする。



◆ 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
旅客サービス事業の 共同化・協業化										

事業実施

Ⅲ 施策体系図

施策の追加に伴い、基本方針等に基づき実施する施策体系の一覧を次のとおり見直します。

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) 地域を結び利便性が 高く効率的な交通体 系の確立	① 鉄道路線の輸送力増強	○			○	○	- 公共交通利用者数 - 公共交通圏域内人口 - 基幹・幹線バス路線別運行本数 - ターミナルの乗降客数 - タクシー車両数
		② 路線バスの輸送力確保	○	○	○	○	○	
		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	○	○	○	○	○	- コミュニティ交通 運行継続基準に対する達成率 - 交通不便地域の状況
		② 小さな交通の検討実施	○			○	○	
		③ 地域の輸送資源をフル活用 する取組の推進	○	○	○	○	○	
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	○	○	○	○	○	- 道路混雑度 - 都市計画道路整備延長 - 自転車通行環境整備延長 - 市内ターミナル間における バス遅れ時間
		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	○	○	○	○	○	- 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タクシー 導入台数 - 高齢者・自転車交通事故件数 - 生活道路対策エリア登録件数
		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	○	○		○		- 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 - 無電柱化の整備延長
		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	○	○	○	○	○	- 都市計画道路整備延長 - 高速バス運行系統数
		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	○	○	○	○	○	- 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	○			○	○	- 公共交通利用促進活用の取組件数 - 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	○	○	○	○	○	



潤水都市 さがみはら