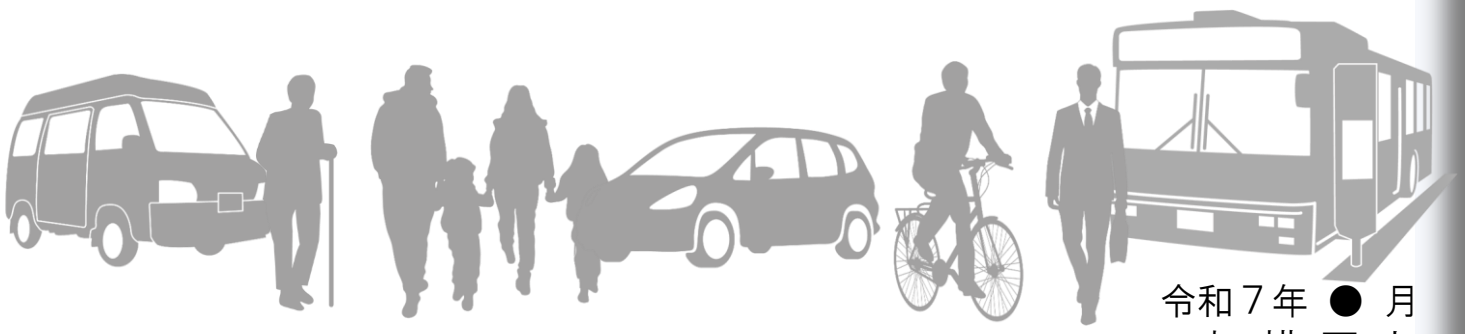
相模原市
総合都市交通計画
【令和７年●月一部改定版】

案

令和７年９月



令和７年 ● 月
相 模 原 市

目　次

序　はじめに
１　相模原市総合都市交通計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
２　計画見直しの基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２

Ⅱ　交通を取り巻く環境の変化
１　交通政策に関する主な動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
２　市内バス路線の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６
３　成果指標及びモニタリング指標の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７

Ⅲ　基本計画の一部改定
１　交通体系方針図（バスネットワーク）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９
２　コミュニティ交通計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
３　生活不便の解消に向けた移動手段の確保策・・・・・・・・・・・・・・・・・２６

Ⅳ　実現化方策
１　施策体系図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３３
２　計画期間における主な施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３５

Ⅴ　計画の進行管理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４５

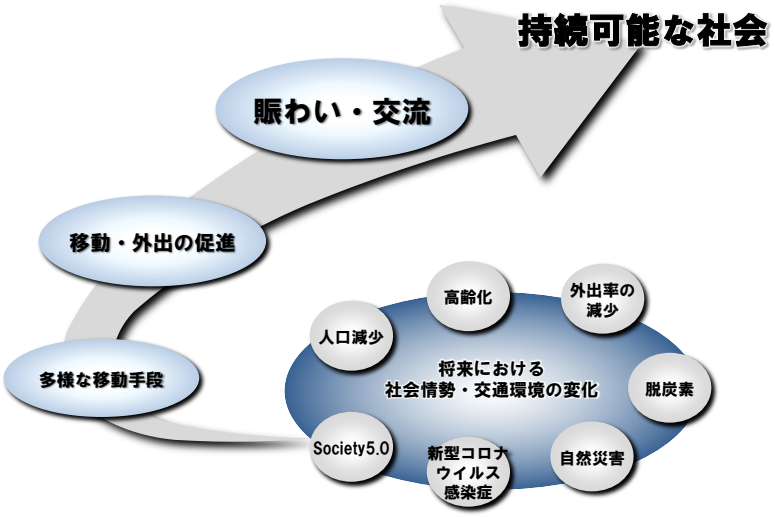
序　はじめに

１　相模原市総合都市交通計画について

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。）を策定しました。

交通計画では、「相模原市総合計画」に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、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、事業及び計画の進め方を示しています。

＜交通計画が目指す将来の交通のすがた＞



～　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～

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

交通計画の策定以降、地域交通法の改正や国における新たな制度の創設・拡充、制度運用の柔軟化など、交通政策を取り巻く環境は変化しつつあります。

また、公共交通の運転士不足などの課題も顕在化していることから、「将来の交通のすがた」の実現に向けて、近年の環境の変化や課題に対応できるよう、交通計画の一部見直しを行います。

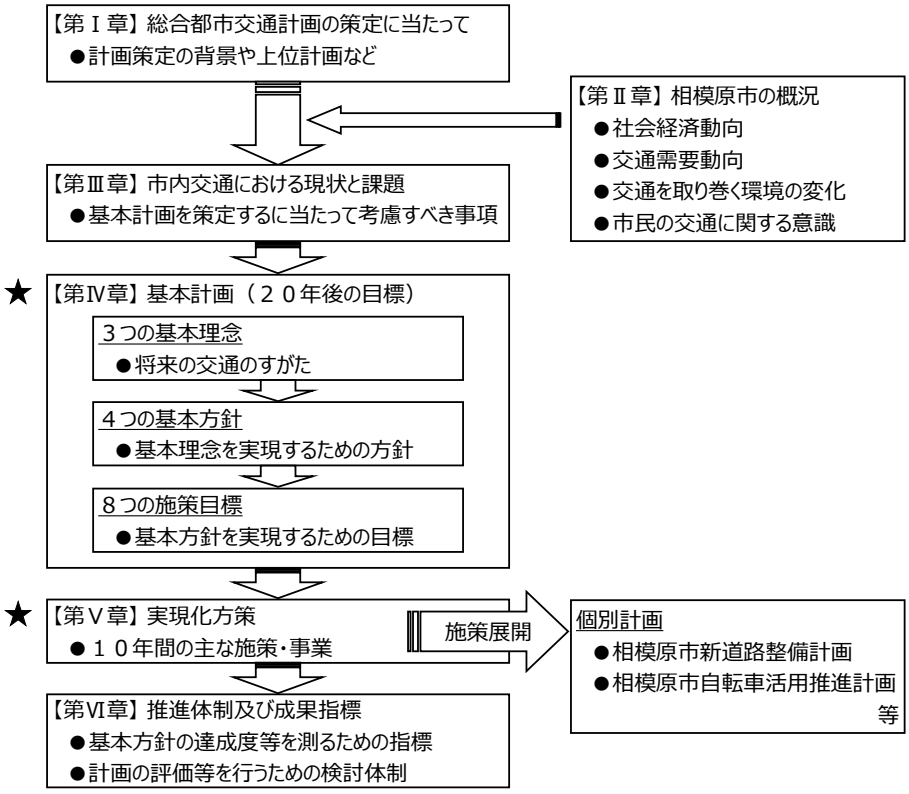
２　計画見直しの基本的な考え方

交通計画は、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、事業及び計画の進め方を示しています。

交通計画の一部見直しに当たっては、これらの上位計画との整合を図りつつ、「基本理念」や「基本方針」、「施策目標」は維持しながら、地域交通法の改正を踏まえた地域住民、市及び交通事業者の協働の推進と、社会情勢等の変化への適切な対応ができるよう、基本計画及び実現化方策の一部を見直すこととします。

＜交通計画の構成＞

★が一部を見直す項目



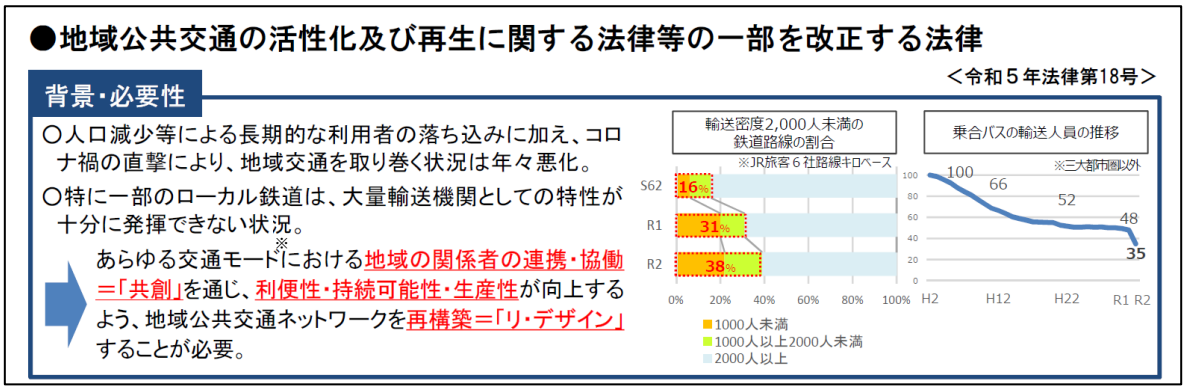
Ⅱ　交通を取り巻く環境の変化

ここでは、交通計画策定（令和４年３月）以降の交通政策に関する社会情勢や交通実態の変化について、再整理を行います。

１　交通政策に関する主な動向

１－１　地域交通法の改正（令和５年１０月施行）

近年における地域公共交通を取り巻く厳しい環境に鑑み、地域の関係者の連携と協働により地域公共交通ネットワークを再構築する等のための法改正が行われました。



※交通モードとは、移動手段の種類のこと

【国土交通省資料を一部抜粋】

１－２　「地域公共交通のリ・デザイン」の推進

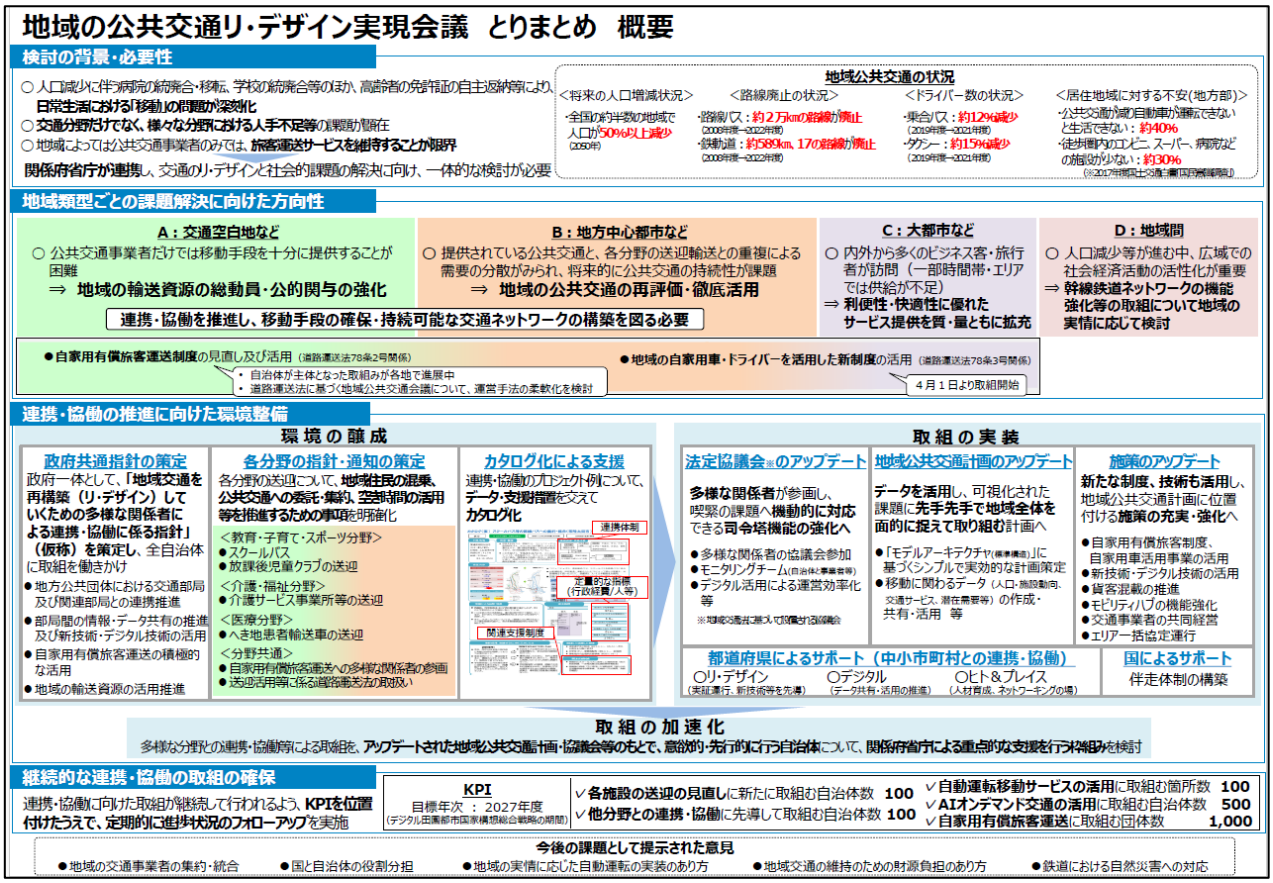
国が策定する戦略等において「地域公共交通のリ・デザイン」が位置付けられ、政府の方針として「地域公共交通のリ・デザイン」が進められています。

（１）デジタル田園都市国家構想総合戦略（令和4年12月策定。令和5年12月改訂）

【地域交通のリ・デザイン】
人口減少・少子高齢化社会において、MaaS 等のデジタル技術の活用や AI オンデマンド交通等により、持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークを再構築し、移動の利便性の向上や外出機会の創出等を図ることは、地域活性化を図る上で重要である。
このため、エネルギー分野、医療・介護分野、教育分野等の幅広く多様な関係者との「共創」等により、地域交通を「リ・デザイン」する取組や、地域の実情に応じた幹線鉄道ネットワークの高機能化・サービス向上について、2023 年９月にデジタル田園都市国家構想実現会議の下に開催することとした地域の公共交通リ・デザイン実現会議における議論も踏まえ、関係府省庁が連携しつつ、従来とは異なる実効性のある支援等を実施する。
また、自動運転による地域交通を推進する観点から、関係府省庁が連携し、地域限定型の無人自動運転移動サービスを 2025 年度目途に 50 か所程度、2027 年度までに100 か所以上で実現し、全国に展開・実装する。これに向けて意欲ある全ての地域が同サービスを導入できるようあらゆる施策を講ずる。

（２）地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ（令和６年５月）

デジタル田園都市国家構想実現会議において設置された「地域の公共交通リ・デザイン実現会議（議長：国土交通大臣）」において、関係１２府省庁により検討を行った結果が取りまとめられ、地域交通活性化協議会、地域公共交通計画及び施策のアップデートが必要とされています。



【国土交通省資料】

（３）国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策（令和6年11月閣議決定）

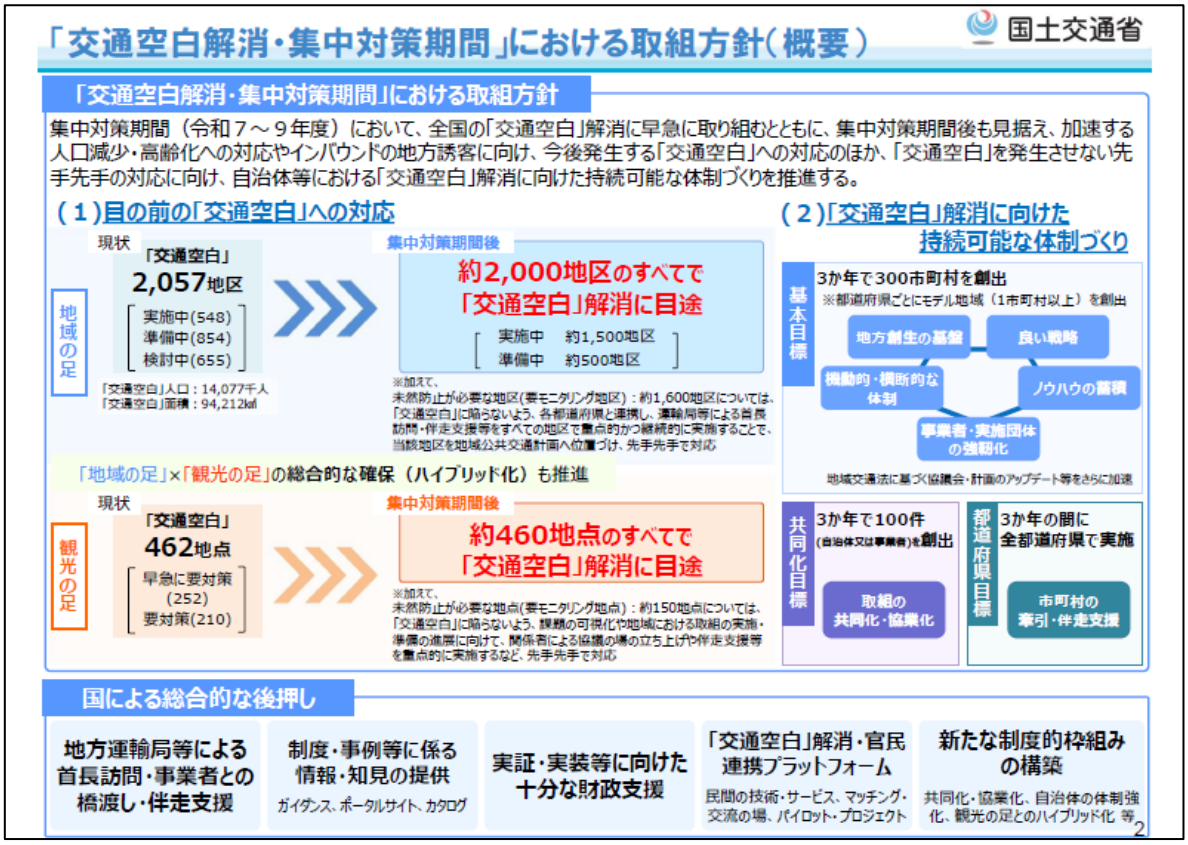
地域交通の利便性、生産性及び持続可能性を高めるため、地域交通のリ・デザインに係る取組を全面展開する。

「交通空白」の解消に向け、市町村やＮＰＯ法人が自家用車を活用して提供する有償の旅客運送である「公共ライドシェア」、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスである「日本版ライドシェア」の導入を総合的に後押しする。併せて、官民の連携により「交通空白」に係る共通課題を解決するためのパイロット・プロジェクトを展開すること等によって、「地域の足」及び「観光の足」の確保に取り組む。

ＭａａＳ等の交通サービスの高度化、モビリティ・データの活用等の地域交通を維持・活性化する取組を支援する。全都道府県における自動運転移動サービスの事業化を後押しする自動運転大型バスやタクシー等の社会実装、キャッシュレス化等の交通ＤＸ、旅客運送事業者の人材確保、ローカル鉄道の再構築に向けた取組等を支援する。

（４）「交通空白」解消に向けた取組方針2025（令和７年５月策定）

国土交通大臣を本部長とする国土交通省「交通空白」解消本部が設置（令和６年７月）され、政府をあげて「交通空白」解消に向けた取組が強力に推進されています。また、令和７年度から令和９年度までの「交通空白解消・集中対策期間」における、「交通空白」の解消と持続可能な体制づくりの道筋及びその実現に向けた国による総合的な後押しを示すものとして、「『交通空白』解消に向けた取組方針 2025」が策定されました。



【国土交通省資料】

（５）地方創生2.0基本構想（令和７年６月閣議決定）

ｉ．「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開（一部抜粋）
　地方創生の基盤である地域交通が人口減少・少子高齢化や担い手不足の中においても地域の暮らしや経済を支えるため、「交通空白」解消に向けた取組方針に基づき、まずは、集中対策期間（2025 年度～2027 年度）において、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術・サービスの活用、地方運輸局などによる伴走、共同化・協業化や自治体機能の補完・強化を図る新たな制度的枠組みの構築などこれまでを上回る国の総合的支援の下、「交通空白」解消を図るとともに、省力化の推進、担い手の確保、自動運転の普及・拡大等地域交通のリ・デザインを全面展開する。（略）

（６）経済財政運営と改革の基本方針２０２５（骨太の方針）（令和７年６月閣議決定）

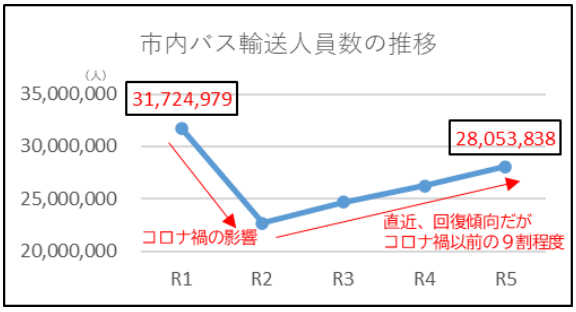
（持続可能で活力ある国土の形成と交通のリ・デザイン）（一部抜粋）
（略）「「交通空白」解消に向けた取組方針 2025」に基づき、2027 年度までの集中対策期間で、公共・日本版ライドシェア等の普及、民間技術等の活用、国の伴走、共同化・協業化や自治体機能を補完・強化する新たな制度的枠組み構築等これまでを上回る国の総合的支援の下、「交通空白」の解消に取り組むとともに、省力化推進、担い手確保、自動運転の普及・拡大等、地域交通のリ・デザインを全面展開する。（略）

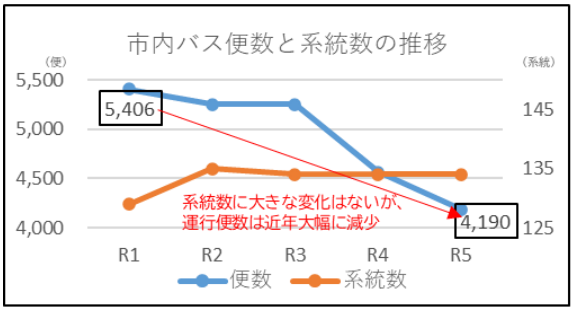
２　市内バス路線の状況

（１）バス路線の便数・系統数の推移等

市内で運行される路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年から令和２年にかけて大幅に減少しました。令和3年以降は徐々に回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の９割程度の利用者数にとどまっています。

路線バスの利用者数の減少は交通事業者の収益にも影響し、バス路線の運行水準の低下の要因となります。近年では、市内で運行されている系統数に大きな変化はないものの、運行便数が大幅に減少しています。



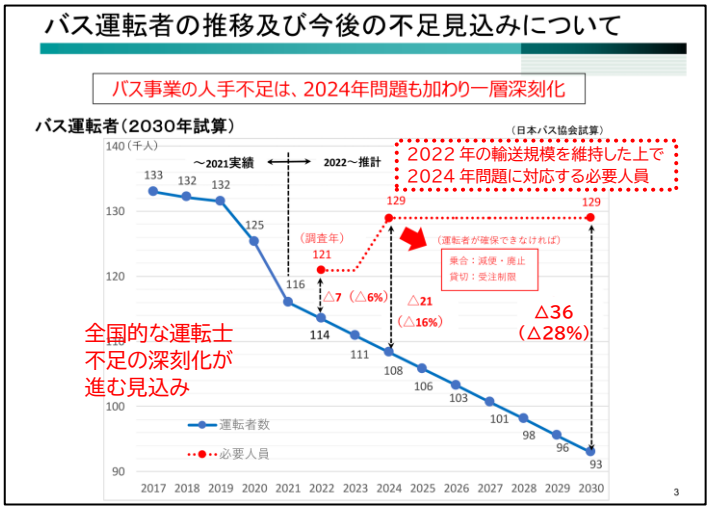


【相模原市独自統計より作成】

（２）バス運転士数の推移と将来見通し

令和６年４月１日から適用された、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件（令和４年厚生労働省告示第３６７号）により、バス運転士の拘束時間や休息期間が見直されました。バス運転士の待遇改善への貢献は期待されるものの、新たなバス運転士の育成には一定程度の期間を要することから、交通事業者においてダイヤ変更や減便などによる対応が図られています。

また、公益社団法人日本バス協会によると、全国的にもバス運転士不足の深刻化が続く見込みであり、交通事業者においてバス運転士の確保・育成の取組が進められています。



【国土交通省第58回国土幹線道路部会資料に一部追記】

こうしたことから、市内で現行のバス運行サービス水準を維持することが困難になるおそれがあり、市民の移動手段の確保に向けた取組の必要性が一層増しています。

３　成果指標及びモニタリング指標の状況

交通計画の達成状況を確認するため、４つの基本方針ごとに成果指標と目標値を設定し、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することで進行管理を行っています。

また、施策・事業の進捗状況等を把握するために、モニタリング指標を設定し、交通計画の評価及び検証に活用することとしています。

３－１　成果指標

基本方針	成果指標	基準値（基準年度）	目標値（R１３年度）
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、タクシー及びコミュニティ交通の合計を計測する。）	24.7 （H30）	基準値以上
2	**市内交通事故件数（件）** ⇒「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。	2,215 （R元）	1,650 （－25%）
3	**市内３拠点の滞在時間（分／トリップ）** ⇒「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。	橋本駅：106 相模原駅：102 相模大野駅：81 （H30）	基準値以上
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 （R元）	84 （－16%）

３－２　モニタリング指標の状況

施策目標	指標名		基準値（H30）	現在値（R6）
施策1	公共交通利用者数		791,793 人	708,624 人(R5)
	公共交通圏域内人口		623,651 人	ー(R7調査実施)
	基幹・幹線バス路線別運行本数		1,281 本	1,002 本
	ターミナルの乗降客数		80,273 人	74,458 人
	タクシー車両数		552 台	451 台
施策2	コミュニティ交通運行継続基準に対する達成率		8/11	13/16
	交通不便地域の状況		90.4 %	90.4 %
施策3	道路混雑度		0.81	0.84(R4)
	都市計画道路整備延長		1,085 m	1,864 m
	自転車通行環境整備延長		350 m	12,601 m
	市内ターミナル間におけるバス遅れ時間		3 分	5 分
施策4	ホームドア設置駅数		0 駅	6 駅
	段差解消対応駅数		16 駅	16 駅
	案内設備等設置駅数		17 駅	17 駅
	ノンステップバス導入台数		183 台	210 台(R5)
	ユニバーサルデザインタクシー導入台数		27 台	100 台
	高齢者の交通事故件数		802 件	628 件
	自転車事故件数		771 件	584 件
	生活道路対策エリア登録件数		1 箇所	3 箇所
施策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		1 件	1 件
	都市計画道路整備延長（再掲）		1,085 m	1,864 m
	災害防除工事の実施箇所数		1 箇所	35 箇所
	無電柱化の整備延長		230 m	1,311 m
施策6	都市計画道路整備延長（再掲）		1,085 m	1,864 m
	高速バス運行系統数		8 系統	6 系統
施策7	市内３拠点の地価公示価格	橋本	337,000 円	555,000 円
		相模原	333,000 円	387,000 円
		相模大野	286,000 円	356,000 円
	市内３拠点の歩行者数	橋本	90,102 人	79,599 人(R4)
		相模原	20,546 人	17,873 人(R4)
		相模大野	115,622 人	82,055 人(R4)
	来街者に占める公共交通利用割合		54.5 %	57.8 %(R4)
	入込観光客数		11,561,472 人	9,494,918 人
施策8	公共交通利用促進活動の取組件数		4 件	4 件
	自動車交通量		13,176 台	13,562 台(R4)
	自動車保有台数		307,123 台	307,541 台
	道路混雑度（再掲）		0.81	0.84(R4)

Ⅲ　基本計画の一部改定

社会情勢等の変化を踏まえるとともに、地域住民・市・交通事業者の相互間の連携・協働の更なる深化を見据え、交通計画における基本計画の一部を次のとおり改めます。なお、ここで定めない内容については、従来の交通計画を継続することとします。

１　交通体系方針図（バスネットワーク）

（１）見直しに当たっての基本方針

「相模原市総合計画」に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、交通事業者における運転士不足等により路線バスの減便が進行している実態を踏まえながらも、一定程度の運行水準を確保すべきバス路線を基幹バス路線及び幹線バス路線に位置付ける見直しを行うこととします。

（２）バス路線の位置付け

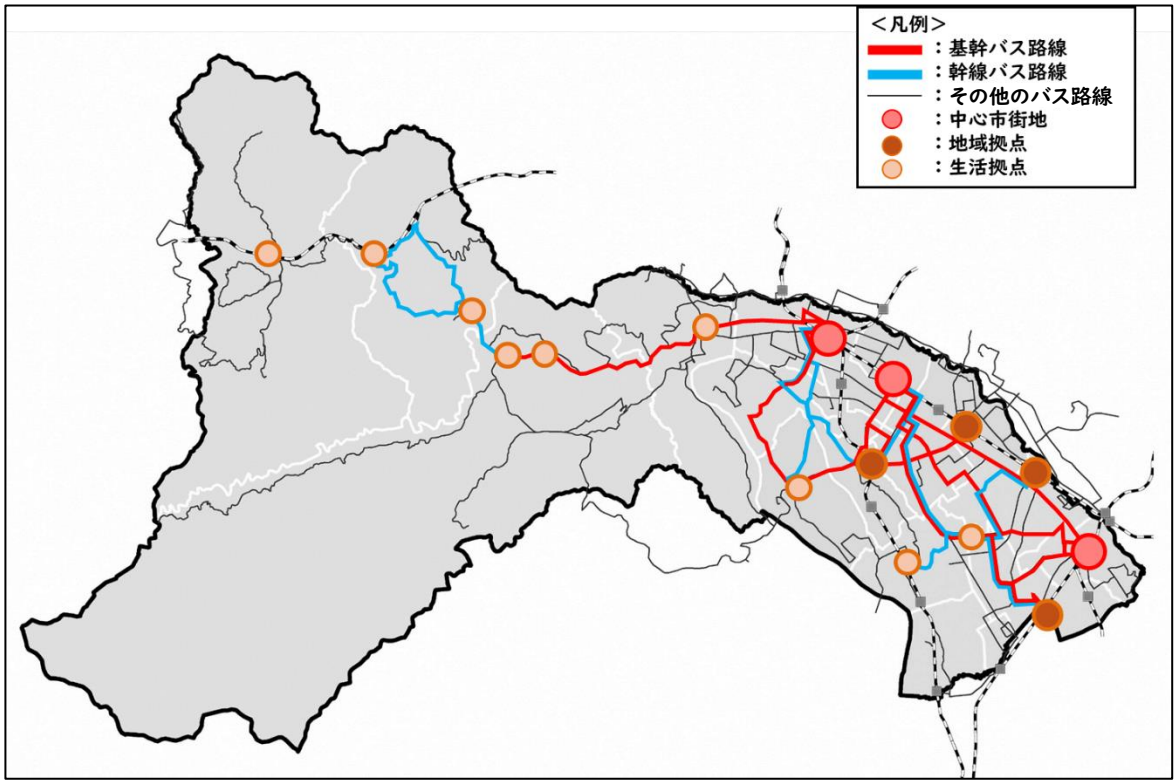
１）基幹バス路線（都市構造の骨格を担う重要路線）

拠点間を接続し、運行水準が高く（３０本/日（平日・片道））、持続可能性が高い路線を基幹バス路線として位置付け、運行水準の確保のみならず、利便性向上に積極的に取り組みます。

２）幹線バス路線（都市構造の骨格を担う路線）

拠点間を接続し、運行水準と持続可能性のいずれかが高い路線を幹線バス路線として位置付け、運行水準の確保や持続可能性の向上等に取り組みます。

＜基幹・幹線バス路線＞



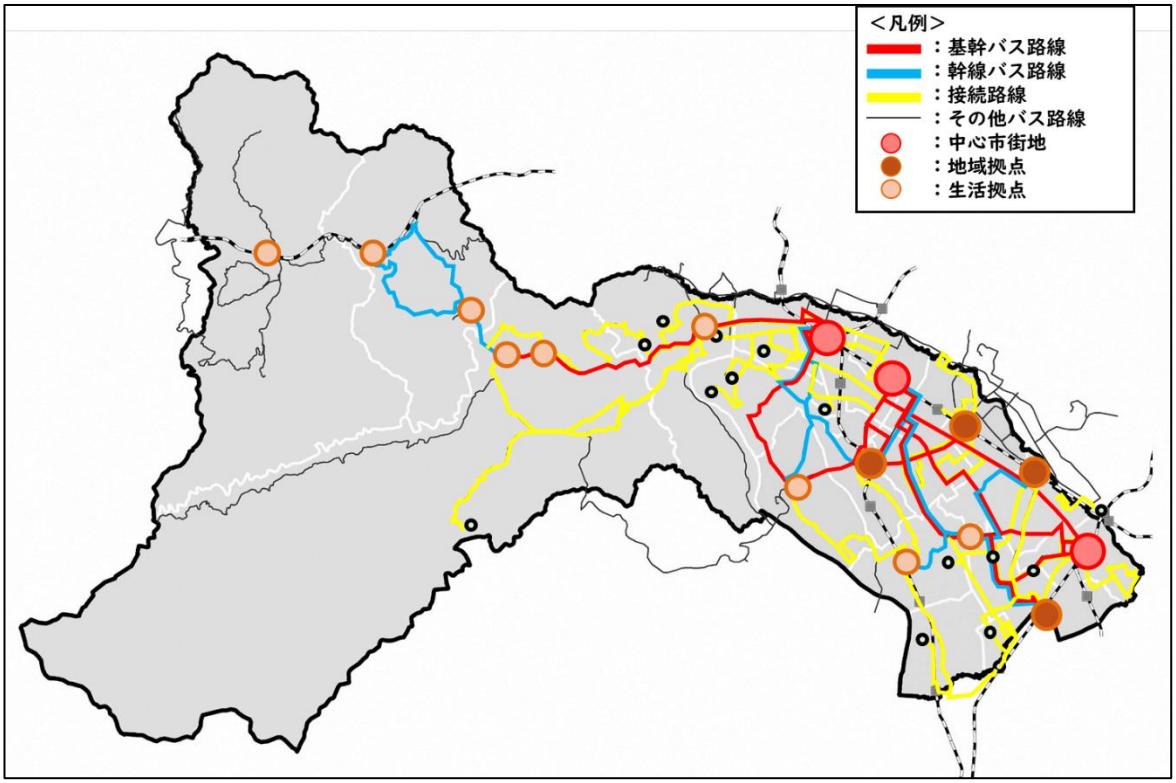
（3）その他のバス路線の取扱い

基幹バス路線及び幹線バス路線に位置付けないその他のバス路線については、輸送人員数等の利用状況をモニタリングしながら、必要に応じて機能の確保や効果的・効率的な輸送方法等を検討します。

なお、その他のバス路線の中でも、基幹バス路線及び幹線バス路線を補完する機能を有するもの(※)は、接続路線に位置付けます。接続路線は、機能の確保の取組等を実施する場合に、優先的に扱うものとします。

※輸送人員が多い路線や集落と拠点を接続する路線等

＜バスネットワーク＞



２　コミュニティ交通計画

２－１　コミュニティ交通の考え方

（１）コミュニティ交通の定義

コミュニティ交通は、地域住民の日常生活を支えるための公共交通として導入し、維持確保を行うものですが、地域によって移動需要も様々であるため、地域ニーズに即した運行形態、車両及び運行水準とする必要があることから、移動需要に応じた分類を設けるとともに、分類ごとに導入基準及び継続条件を設定します。

【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等の日常生活に必要な移動手段

◇交通事業者によるバス路線網等を補完し、地域住民、市及び交通事業者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

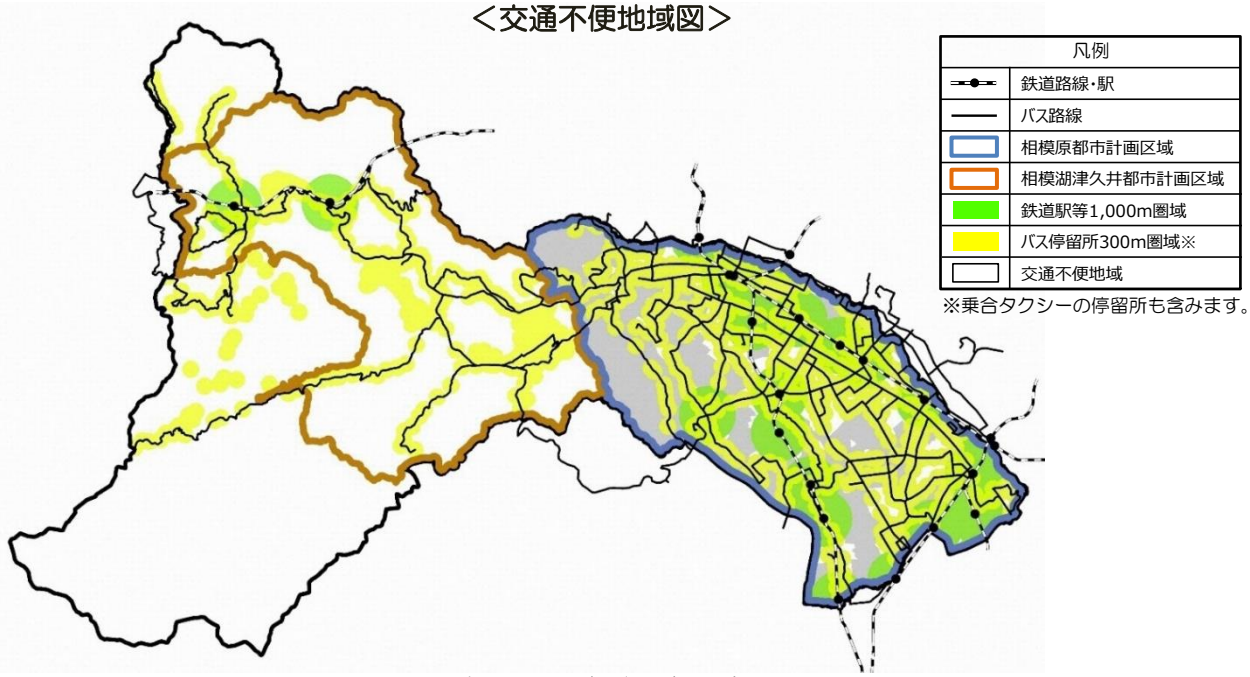
令和４年３月に策定した交通計画では、コミュニティ交通の導入に当たっては「交通不便地域」を経由し「交通不便地域」の解消策となることを要件としていましたが、社会情勢等の変化により、限られたリソースをより効率的に活用する必要が生じてきていることから、交通不便地域の中でも公共交通の必要性やコミュニティ交通の持続可能性がより高い地域への優先的な取組が求められます。

コミュニティ交通は、新しい公共交通を地域に導入する仕組みであるため、持続可能なものとするには、地域の人口密度が長期的に維持され、一定程度のまとまった移動需要がなければなりません。また、医療機関や商店などの都市機能が近隣に立地していない場合などは、他の地域よりも公共交通の導入の必要性が高いものと考えられます。

こうしたことから、コミュニティ交通の導入に当たっては、交通不便地域であることに加え、次の点を考慮しながら検討することとします。

- 立地適正化計画における居住誘導区域
- 交通不便地域の面積及び居住人口
- 都市機能（医療機関や商店など）の立地状況

＜交通不便地域図＞



＜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※1 並びに「相模湖津久井都市計画区域」及び「都市計画区域外の区域」において、鉄道駅等※2 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

※1「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
※2「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。

交通計画では、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次のとおり定めます。

- **【生活交通維持確保路線】**
  撤退の申出があったバス路線について、公費負担を行い交通事業者が運行を維持する。

- **【コミュニティバス】**
  路線（経路）と運行ダイヤを定めて運行する、定時・定路線型の乗合交通。交通事業者へ運行委託を行い一般的なバス路線と同様の形態で運行する。

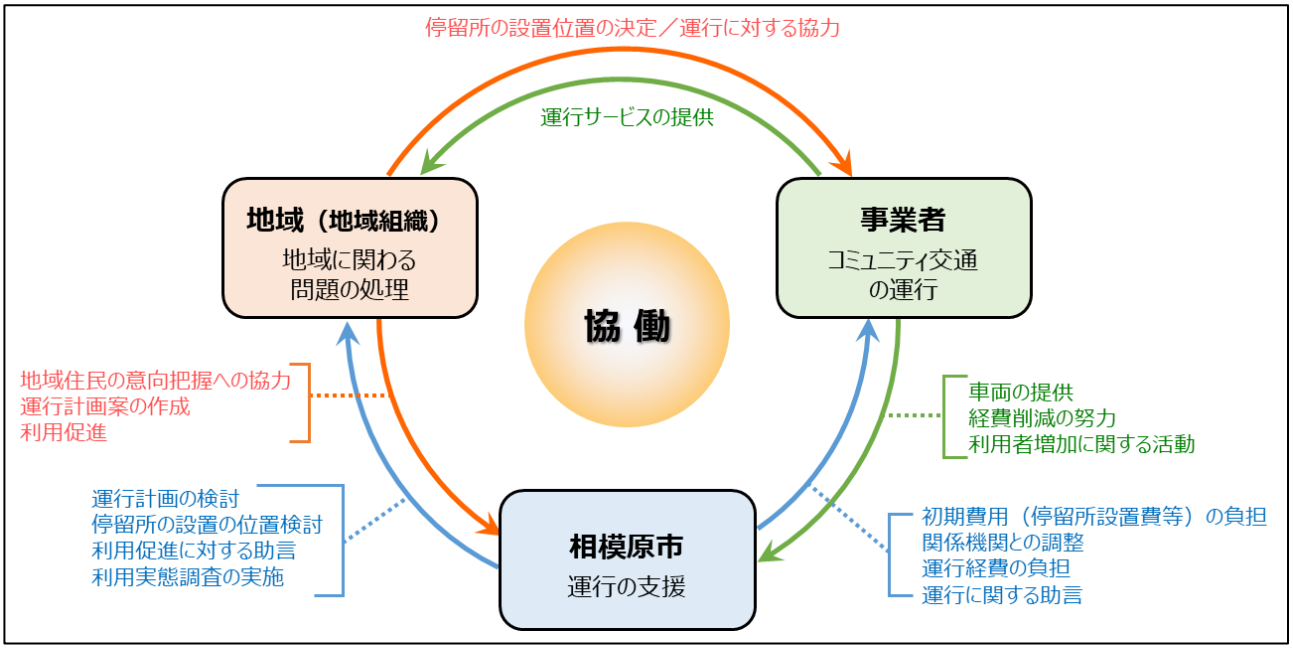
- **【乗合タクシー】**
  原則として、停留所や運行ダイヤのみを定め、路線（経路）は指定せず、需要に応じて運行する区域運行型の乗合交通

（4）協働によるコミュニティ交通の運行

コミュニティ交通の運行は、他の交通への影響に配慮するとともに、利用促進等により効率性、利便性及び持続性を確保する必要があるため、地域住民、市及び交通事業者が協働して取り組むことが重要です。

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とともに、地域住民が主体となり市や交通事業者との協働により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す。

＜協働によるコミュニティ交通の運行イメージ＞



２－２　生活交通維持確保路線

（１）生活交通維持確保路線の運行

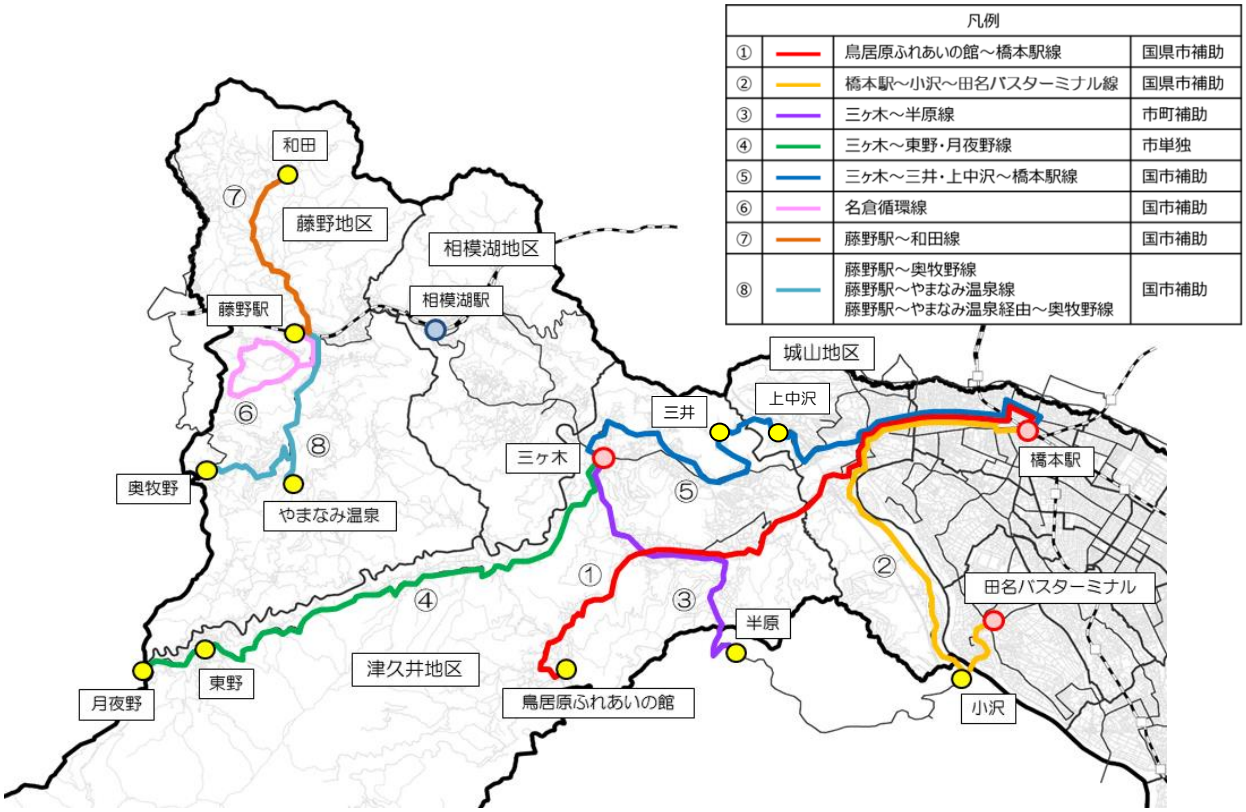
生活交通維持確保路線は、撤退の申出があったバス路線について公費負担により維持する仕組みで、現在、本市では１０路線１２系統の生活交通維持確保路線が運行しています。

交通事業者がバス路線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バス路線があり、撤退の申出がされる場合があります。このような場合、撤退に伴い、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、撤退の申出があったバス路線を、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すが、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。

また、バス運転士不足等を要因とした生活交通維持確保路線を含めたバス路線の一部撤退・再編について交通事業者と協議中であるため、生活交通維持確保路線の将来的な取扱いについては、令和９年度に予定している交通計画の見直しに向けて整理を行うこととします。

＜生活交通維持確保路線運行図（令和７年１０月現在）＞



※凡例に記載している補助（補助金）の内、運行図の①、②及び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、⑦及び⑧は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しています。

（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、公費負担によりバス路線を維持する仕組みであり、毎年公費を支出している状況です。また、現在、一部バス路線では利用者が減少傾向にあり、運行経費が年々上昇傾向にあります。

こうした中、持続可能な都市経営の観点から、運行継続に係る一定の基準を設け、適宜見直しを行うことで、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判断する必要があります。

そのため、交通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であるか、また、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べき路線かを判断するための運行基準を次のとおり定めます。

１）検討対象路線

交通事業者から撤退の申出のあったバス路線のうち、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あって、撤退した場合に沿線地域が交通不便地域となるバス路線

（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便当たりの利用者数が 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人以上であるものとします。

・「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、運賃収入と市による補助の合計額が運行経費の55%以上となる路線を補助対象としており、運賃収入と市による補助で賄えない分を補助対象経費としています。

市による補助については、国、県、市及び交通事業者の4者で路線バスを維持していく点を踏まえ、国・県の協調補助の対象とならない最大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）公費負担継続の判断手順

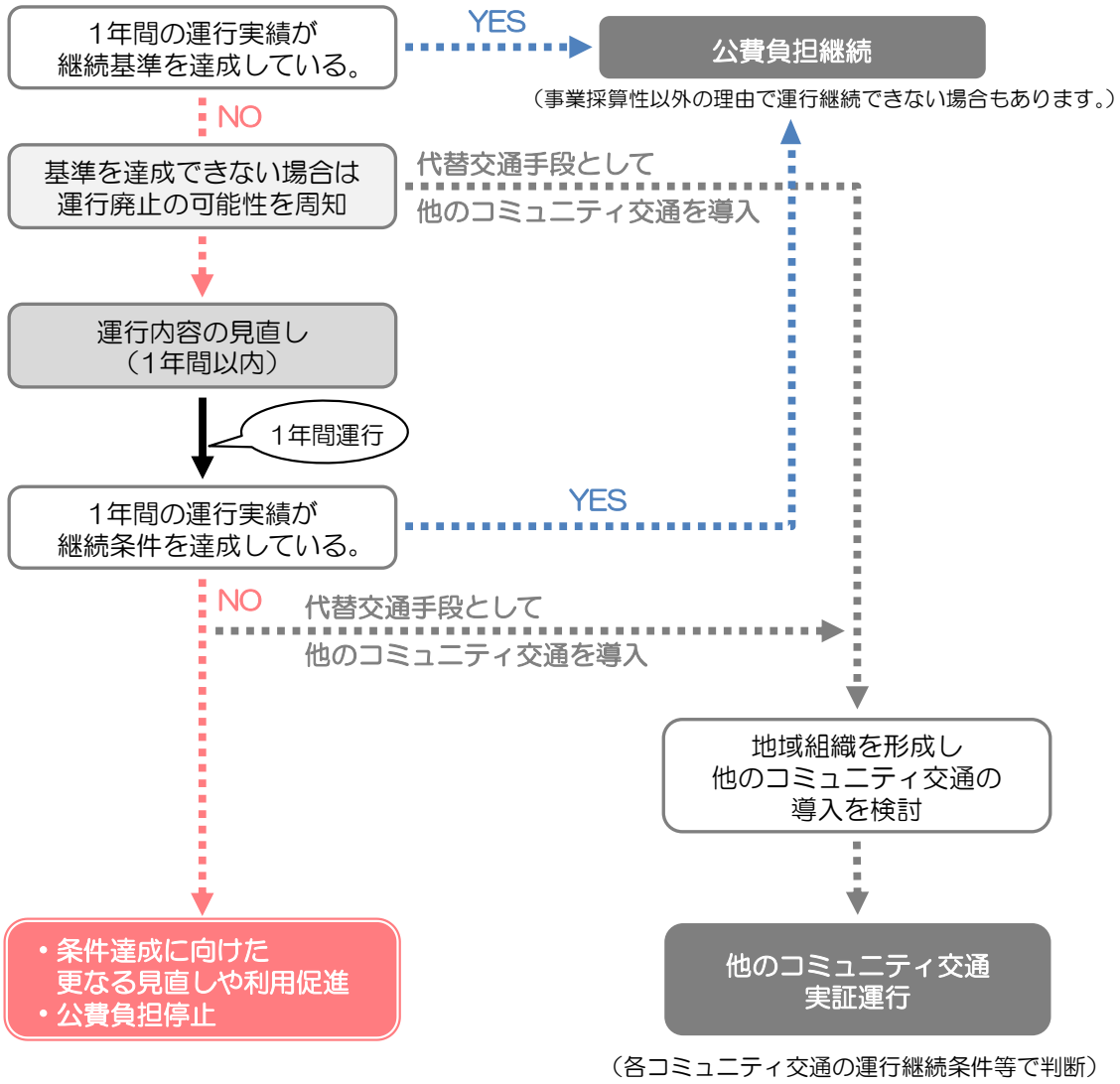
利用者数と収支比率に関する継続基準を共に満たした場合は、市による公費負担を継続します。

しかし、継続基準をひと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て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、取組の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。

＜公費負担継続の判断フロー＞



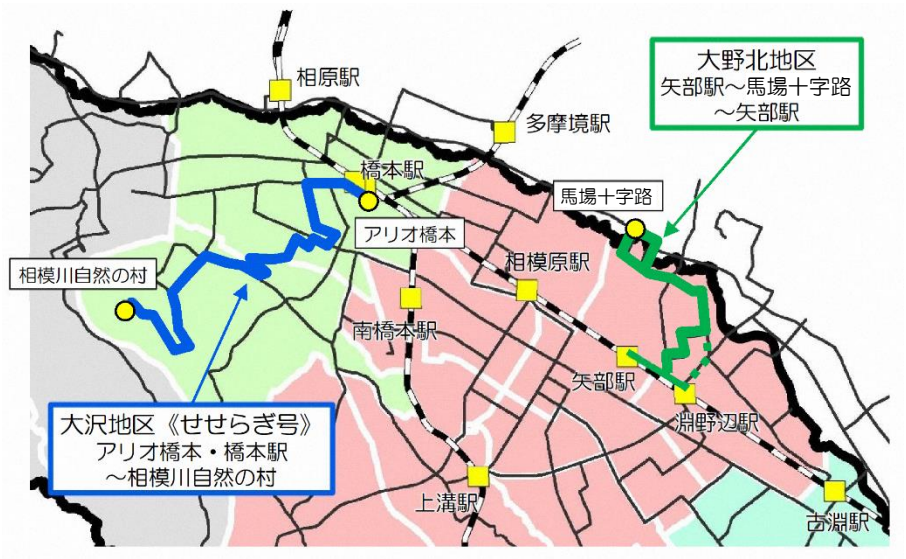
２－３　コミュニティバス

（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交通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、利用者の確保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次のとおり定めます。

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、市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もの

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次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又はバスターミナル（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
	②	既存の路線バスとの競合は避ける。
	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」

運行計画の策定に当たり、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必要があります。

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）	移動需要による
	運賃	原則近隣の路線バスと同等	
	バス停間隔	原則近隣の路線バスと同等	
	運行形態	定時定路線	
	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便当たりの利用者数が10 人以上	当該系統におけるピーク時間帯の１便当たりの利用者数が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です。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します。

※路線バス等からの転換に伴う運行内容、運行継続条件等の検討は、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）運用改善に向けた検討

コミュニティバスは従来、小型バス車両（３５人乗り）による運行を前提とした制度ですが、公共交通の運転士不足の深刻化等を踏まえ、より小型のワゴン型車両等による運行についても検討を行う必要があります。

ワゴン型車両等による運行が実現可能な場合、運行基準の「収支比率」や運行継続条件についても見直しの必要があるため、令和９年度に予定している交通計画の見直しに向けて整理を行うこととします。

（4）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次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 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又は自治会の推薦者）

・地域組織が形成されていますか？

YES

2．計画概要の検討

① 希望経路の作成
② 交通不便地域における地域住民の意向把握
（希望経路上にある交通不便地域の全自治会の合意）
③ 市に「コミュニティバス導入検討申請書」を提出

・交通不便地域に該当しますか？
・全自治会の合意がありますか？

YES

3．需要調査の実施

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

・アンケート回収率が30%以上ですか？
・利用者数及び収支が基準を満たしていますか？

YES

4．計画の詳細検討

① 地域交通活性化協議会に提案（運行概要・スケジュール説明）
② 「運行計画案」の作成
③ 地域交通活性化協議会で運行計画案を検討
④ バス停設置に対する住民の合意形成
⑤ 地域交通活性化協議会での合意（運行計画内容及び実証運行実施）と市の意志決定

・地域交通活性化協議会での合意及び
市の意志決定が得られましたか？

YES

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（警察）	③ 事業認可申請
④ 実証運行開始の周知	⑤ バス停の設置	⑥ バス車両の調達

・事業認可が得られていますか？
・沿線住民への周知は十分に行われていますか？

YES

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ますか？
・利用者数・収支比率は基準を満たしていますか？

YES

本格運行開始

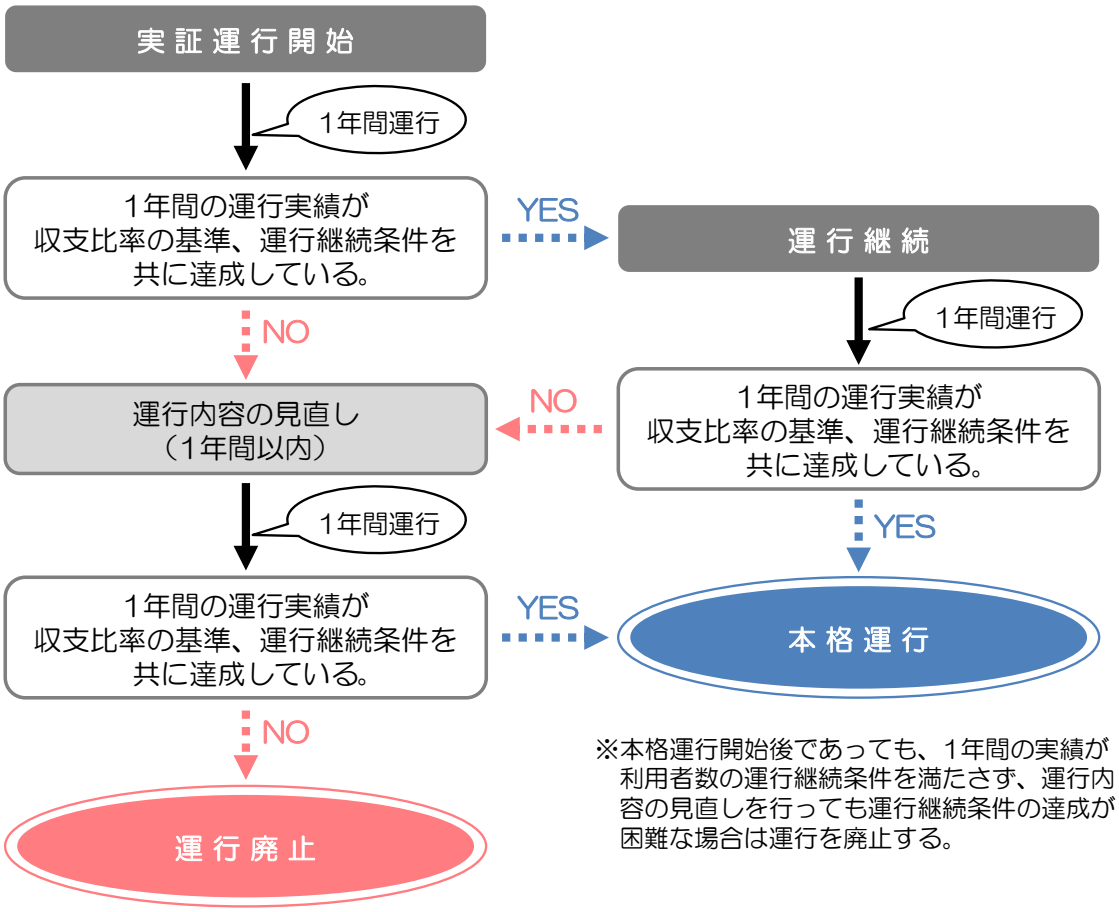
（5）運行継続の判断手順

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 便当たりの利用者数が 10 人以上	当該系統におけるピーク時間帯の 1 便当たりの利用者数が 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です。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します。

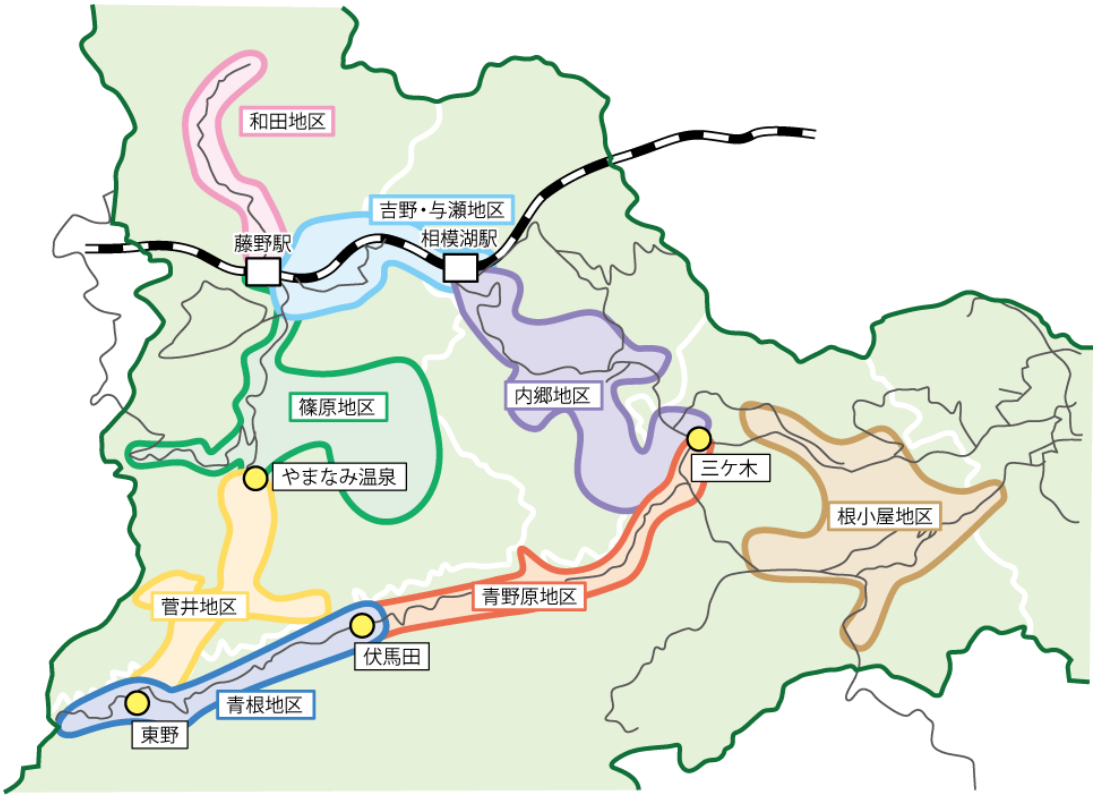
２－４　乗合タクシー

（１）乗合タクシーの運行

乗合タクシーは、原則として、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及び停留所間のみで運行します。

これまで、乗合タクシーは、中山間地域において4地区で運行してきましたが、令和８年度末には中山間地域を運行するバス路線の一部撤退が予定されていることに伴い、交通再編の必要性が生じたことから、乗合タクシー制度の改正を見据えた実証実験に取り組むこととします。なお、制度改正は実証実験等の結果を踏まえる必要があることから、当分の間は次のとおり運用を行うこととし、令和９年度に予定している交通計画の見直しに向けて整理を行うこととします。また、デマンドタクシーは、乗合タクシーのひとつの形態として統合します。

＜運行区域図（令和７年１０月時点）＞



※運行区域図の吉野・与瀬地区では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し、安定した運行を推進してきました。中山間地域における交通再編後においても活用を検討します。

（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、利用者の確保やバス路線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継続条件等を次のとおり定めます。

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、市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もの

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次の要件を満たす必要があります。

運行経路の考え方	①	交通不便地域を経由し、集落と最寄りのバスターミナル・主要なバス停又は鉄道駅等を結ぶ。 ※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	既存の路線バスとの競合は避ける。

3）「運行継続条件を満たす見込みのある運行計画の策定」

運行継続条件は、中山間地域における実証実験等の結果を踏まえ、令和９年度に予定している交通計画の見直しに向けて整理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次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 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又は自治会の推薦者）

・地域組織が形成されていますか？ YES

2．計画概要の検討
① 希望経路の作成
② 運行ダイヤ案の作成（1 日の運行便数及び運行時間帯）
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？ YES

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）
② 1 便当たり利用者数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？
・利用者数及び稼働率が基準を満たしていますか？ YES

4．計画の詳細検討
① 地域交通活性化協議会に提案（運行概要・スケジュール説明）
② 「運行計画案」の作成
③ 地域交通活性化協議会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 地域交通活性化協議会での合意（運行計画内容及び実証運行実施）と市の意志決定

・地域交通活性化協議会での合意及び市の意志決定が得られましたか？ YES

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（警察）　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？ YES

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ますか？
・利用者数・稼働率は基準を満たしていますか？ YES

本格運行開始

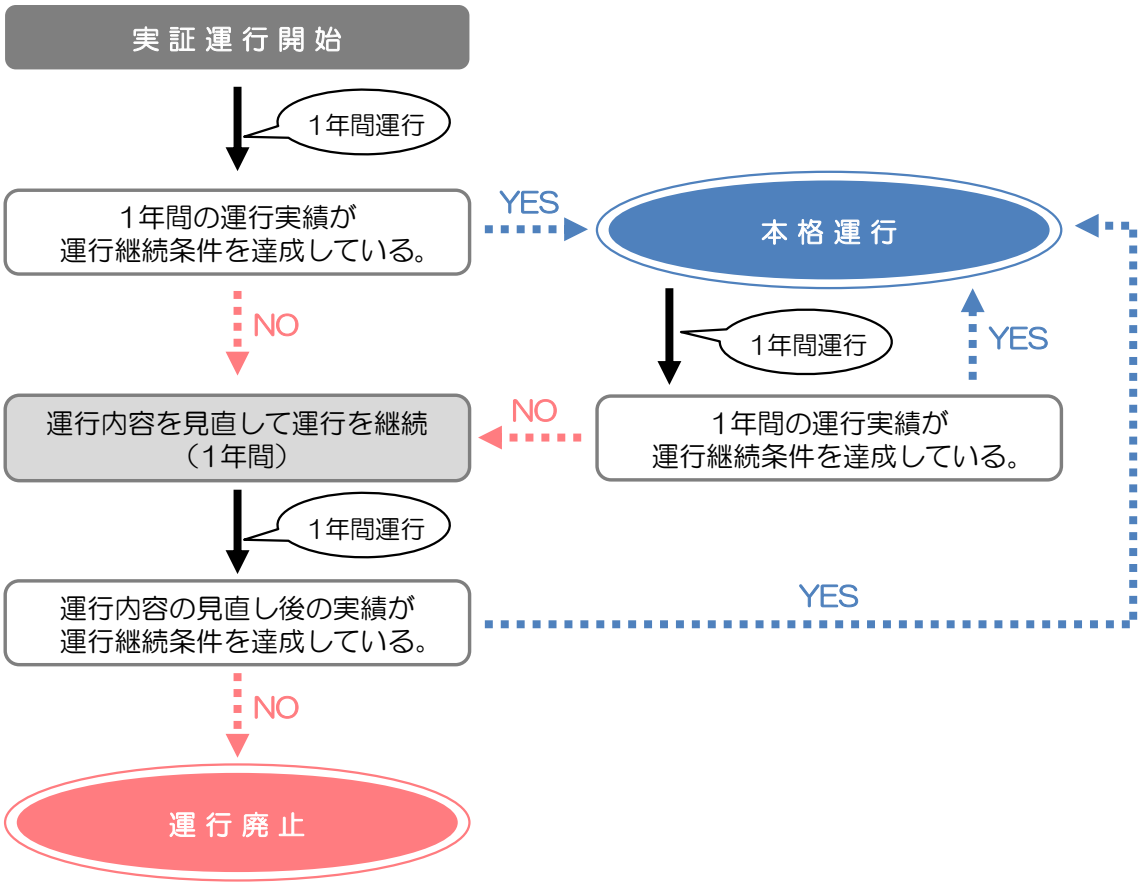
（4）運行継続の判断手順

新規導入の場合は、１年間の実証運行を実施し、利用者数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＞



３　生活不便の解消に向けた移動手段の確保策

３－１　生活不便の解消に向けた移動手段の確保策の考え方

（１）基本的な考え方

誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境を実現するためには、まとまった移動需要に対応する公共交通だけではなく、きめ細かな需要に対応した移動手段の確保も重要です。

少子高齢化が進行し、交通に対する需要が変化する局面においては、市民の日常生活の不便を解消する取組が求められているものの移動需要が小さいなど、コミュニティ交通ではその解消が困難である場合があり、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移動手段の確保策を検討する必要があります。

小さな移動手段の確保に向けては、ＮＰＯ法人等が自家用車を用いて輸送サービスを提供する「公共ライドシェア」や道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）の許可・届出を要しない、いわゆるボランティア輸送等も有効な手段のひとつであり、本市では「地域お出かけサポート推進事業」や「グリーンスローモビリティ導入支援事業」等による地域支援の取組を進めています。

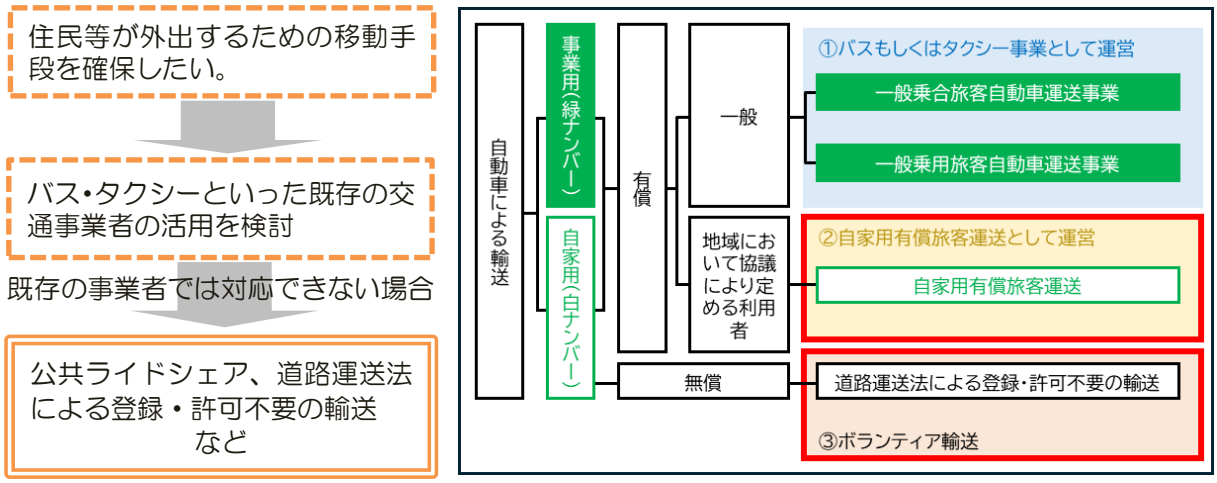
小さな移動需要に対応できる移動手段の確保に向けては、地域の実情に即した取組が必要であることから、交通不便地域の内外を問わず、地域の関係者が相互に連携して実施する地域主体の取組に対して支援を行います。

（２）取組の種類

小さな移動需要に対応するための移動手段の確保策としては、道路運送法に基づく公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）や道路運送法に規定する登録・許可が不要のボランティア輸送による運行があります。

公共ライドシェアとしては「交通空白地有償運送」と「福祉有償運送」があります。また、本市では、ボランティア輸送を地域主体で行う場合の支援策として、「グリーンスローモビリティ導入支援事業」による車両提供及び運行計画策定支援、「地域お出かけサポート推進事業」による補助などの地域支援並びに「介護予防事業送迎けんこう号」の運行を行っているほか、「スクールバス混乗制度」も実施しています。

こうした取組を組み合わせながら、より地域の実情に即した支援を進めていくこととします。



３－２　公共ライドシェア（道路運送法に規定する登録・許可が必要）

（１）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輸送サービスです。

通常、地域の移動手段を確保する場合はバス及び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小さい等の理由から、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及び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、バス及び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輸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、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、バス及び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及びタクシー事業者により地域の移動手段が確保できない場合（バス停から距離がある、運行していない時間帯があるなど）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、又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及び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ひとつとして、交通事業者の事業が成り立たないほど移動需要が小さ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、人口や移動需要が大き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、移動需要が小さい地域での導入が想定され、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、市も地域交通活性化協議会での検討及び実証運行に関する支援を行う必要があり、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。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。

（２）福祉有償運送

NPO 法人、社会福祉法人等が、会員登録をした介護保険の要介護・要支援認定を受けている人や身体に障害のある人など単独で公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に通院、通所、余暇などを目的に有償で行う自家用自動車による移送サービスで、市内では１４団体が活動しています。

福祉有償運送は、平成 16 年３月に国土交通省からガイドラインが示され、旧道路運送法第 80 条の許可が取得できるようになりましたが、道路運送法の改正により、平成 18 年 10 月１日から許可制から登録制になりました。

登録を行うためには、市が設置する「相模原市福祉有償運送運営協議会」での協議を経るなど手続と条件があります。

日本版ライドシェア

ライドシェアには、公共ライドシェアのほか、「日本版ライドシェア」があります。日本版ライドシェアは、地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、タクシー配車アプリデータ等によりタクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分の供給を可能とする自家用車活用事業です。

３－３　ボランティア輸送（道路運送法に規定する登録・許可が不要）

（１）グリーンスローモビリティ運行支援事業

１）グリーンスローモビリティの運行について

「グリーンスローモビリティ」とは、①時速２０㎞未満で公道を走ることのできる、②電動車を活用した、③小さな移動サービスのことで、その車両も含めた総称です。「グリーンスローモビリティ」を短縮して「グリスロ」（通称）と呼ばれています（以下「グリスロ」という。）。

従来からある路線バスや鉄道等の公共交通は「はやく・時間どおりに・遠くまで」の移動手段ですが、グリスロは「ゆっくりと・余裕をもって・近くまで」の移動手段である点が大きな特徴です。

本市では、令和５年度より実証運行を実施しており、令和７年４月には一部の地区で本格運行を開始しています。

２）導入支援の条件

グリスロは、地域の特性に合った小さな移動需要に対応できる移動手段として、買い物など身近な移動に困難を抱える地域の課題解決策のひとつです。より地域の実情に即した運行とするため、導入条件や運行基準等を次のとおり定めます。

なお、グリスロの導入に関しては、「グリーンスローモビリティ導入の手引き」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 地域主体によるグリスロの運行

グリスロの運行は、地域のボランティアドライバーによる運送（道路運送法に基づく許可・登録を要しない輸送）であり、利用者の負担がなく運行されるもので、地域主体で利用促進に係る取組を検討する必要があります。

② 地理的特性

グリスロの車両特性等を踏まえ、次の３点を満たす場合に、グリスロに適した地域特性を有していると判断します。

- 主な目的地までの運行ルートが、片道１～３㎞程度と想定される地域
- 主な目的地まで、幹線道路※を通行する必要がない地域
- 徒歩、公共交通機関等を使用して、買い物施設等を始めとした目的地への移動が難しい地域

※多車線道路、交通量が多い道路及び通行する車両の速度が高い道路のこと。

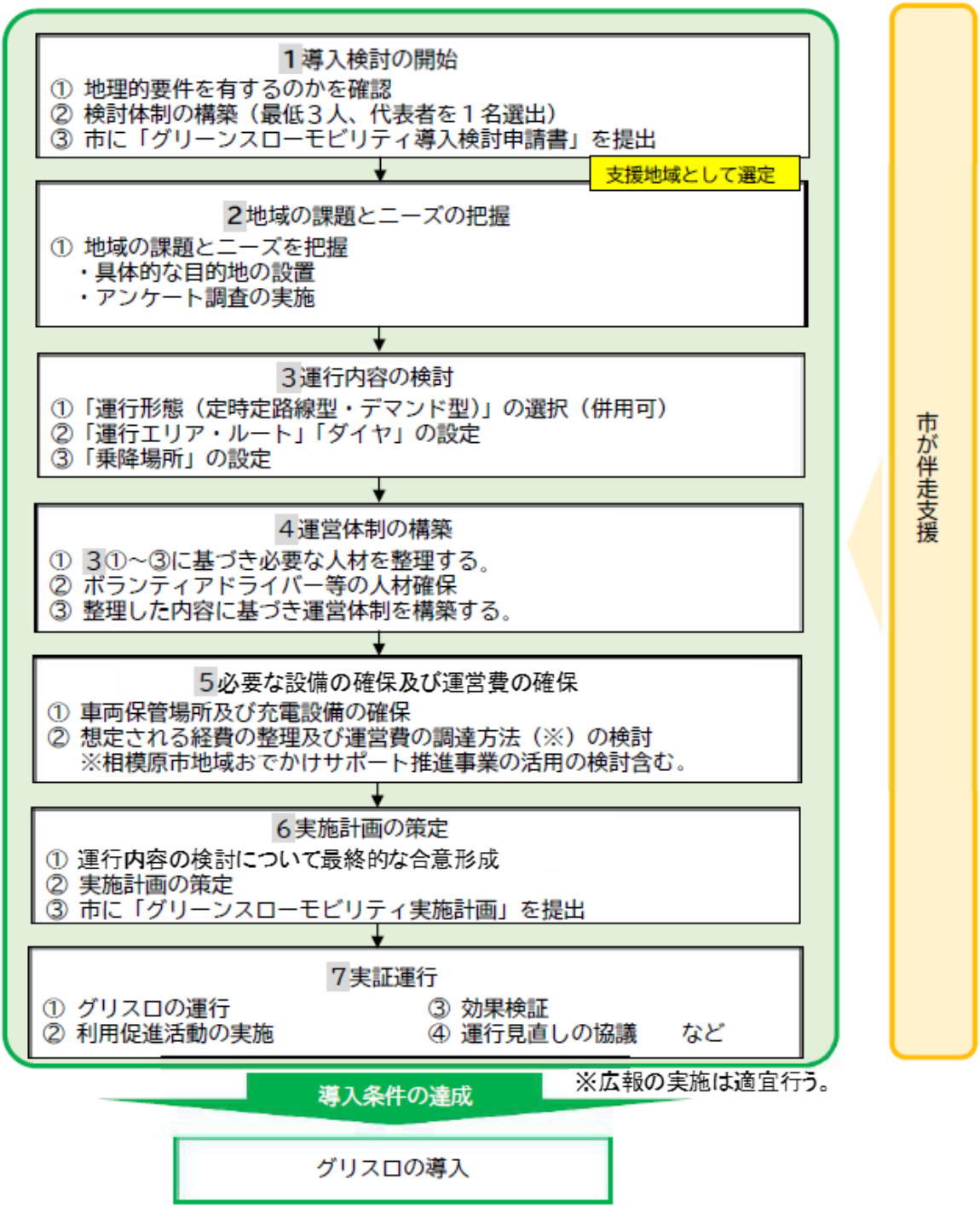
③ 検討体制確保

グリスロの運行は、地域主体で検討を進める必要があるため、その際、確保すべき体制として次の内容を満たすことが必要です。

- 定期的な会議に参加できる構成員（コアメンバー）を３人以上確保し、代表者を１名選任すること。
- 実施について主な運行地域の自治会からの合意を得ていること。
- 地域組織団体から構成員が参加していること。（複数の地域組織団体で構成されていることが望ましい。）

３）導入検討の流れ

グリスロの導入検討の流れについては次のとおりとなります。なお、導入検討に当たり、市は、検討の全般において適宜助言するなど、伴走支援を行います。



４）本格導入の条件

グリスロの本格導入に向けては、実証運行を通して、必要性及び持続性の検証をすることを前提としますが、本格導入の条件は次のとおりとします。

本格導入の条件	
条件①	①利用者数　１便当たり２人以上
	②運行頻度　１週当たり８便以上

又は

条件②	利用者数×運行頻度　１週当たりの利用者数１６人以上

（２）地域お出かけサポート推進事業

外出が困難な高齢者や障害のある方などの移動の支援をする地域のボランティア団体等に、実績豊富なアドバイザーの派遣、担い手確保に向けた講座の開催、ガソリン代等の活動経費の助成等をし、身近な地域での「お出かけ」が続けられるよう支援します。

概 要

① 対象団体

下記の要件を全て満たす団体

・市内に活動の拠点を有するボランティア団体等で構成員が５人以上の団体であること

・代表者及び構成員である運転者の全てが、第二種運転免許を取得している者、
市が指定する一定の研修を受講している者　など

② 対象事業

道路運送法の許可又は登録を要しない形態での事業

③ 対象経費

ガソリン代、保険料、車両のリース料、通信料、運転手等への謝礼など

④ 上限額

利用者人数に応じ、最大年額 50 万円

（３）介護予防事業送迎けんこう号

津久井地域の高齢者等で外出を希望される団体のために運行するワゴン型車両です。いきいき百歳体操等の介護予防事業への参加とともに、買物にも利用できます。

介護予防事業送迎けんこう号の利用方法

［対　　象］　津久井地域の在宅高齢者（６５歳以上）等で介護予防事業に参加する５名以上の団体の移動
（身体機能維持のため利用者の年齢及び体力を考慮し、おおむね３０分以上の運動を実施してください。）

［運　行　日］　月曜日～金曜日（祝日及び年末年始を除く。）

［運行時間］　午前９時～午後４時３０分

［運行範囲］　津久井地域（城山地区、津久井地区、相模湖地区及び藤野地区）及びその周辺
（津久井地域より直線距離でおおむね３キロメートル以内）

［利用回数］　原則、１利用団体につき１月に１日（３台）まで

［運行車両］　ワゴン車：１台の利用者の乗車は８人まで（３台まで利用可能）装備は手すり・ステップ付き　（車いすに乗ったままの搭乗不可）

［利用者負担］　送迎にかかる負担はありません。
（買い物の代金や駐車場の料金等は利用者負担となります。）

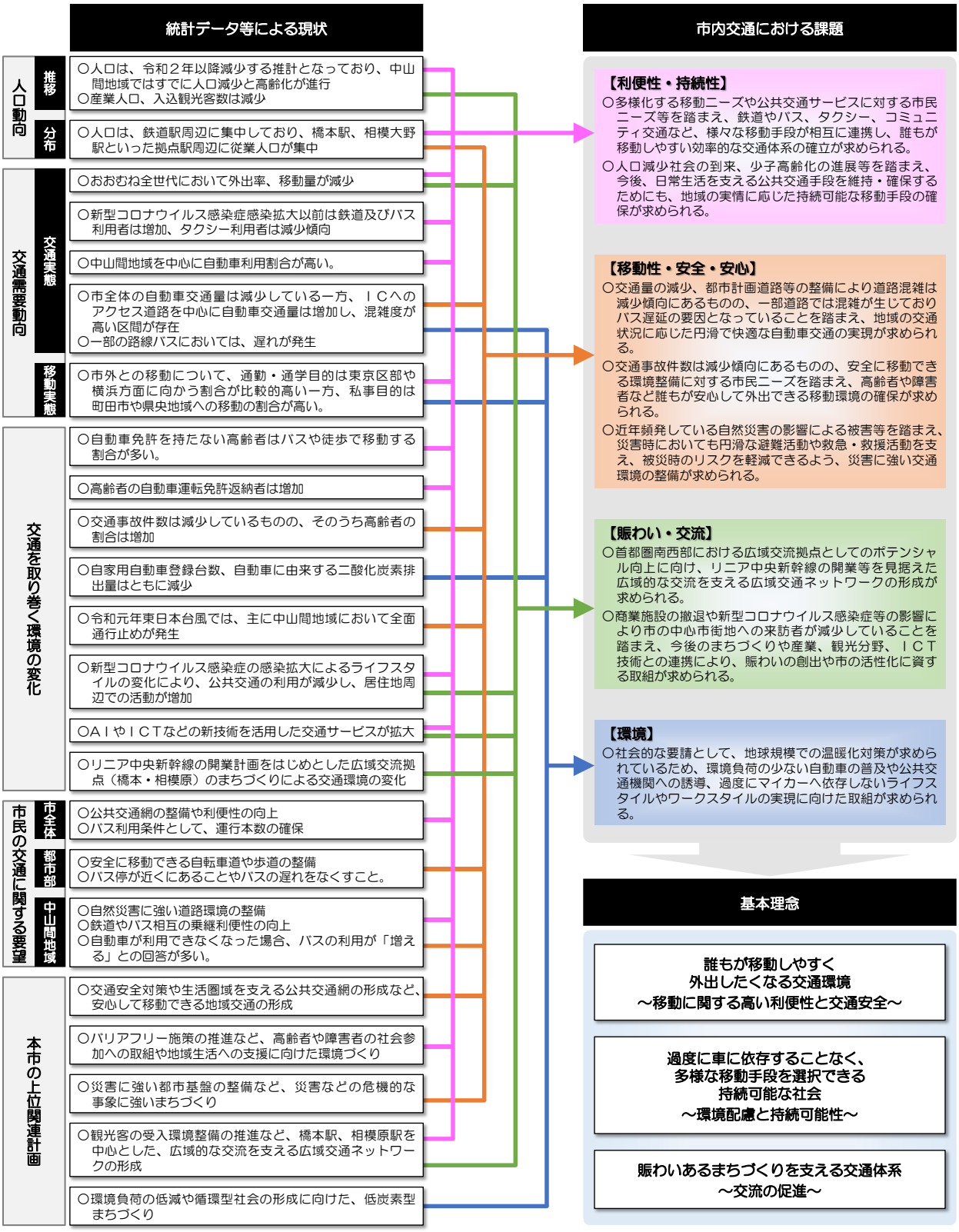
３－４　その他の輸送（スクールバス混乗制度）

公共交通機関のない、又は路線バスの運行本数が少なく生活交通が充分に確保されていない地区にお住まいの方が同地区を走行しているスクールバスへ混乗できる制度です。

混乗制度対象スクールバス			
対象路線	藤野小学校スクールバス	藤野北小学校スクールバス	青和学園スクールバス
対象地区	緑区小渕 （関野、下小渕、上小渕及び藤野台）	緑区佐野川 （上岩、御霊及び下岩）	緑区青根及び青野原
定員	42名	29名	29名
混乗可能人数	10名程度	10名程度	6名程度
運行日	平日のみ（土休日及び休校日は運休）		
運賃	無料		

Ⅳ　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、次の表に示します。なお、改定する交通計画では、内容を改めた施策のみ掲載しますが、従来の交通計画に位置付けた施策についても引き続き取組を推進します。

基本方針 成果指標	施策目標	施策		役割 市	道路管理者	交通管理者	交通事業者	その他	モニタリング指標
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	○			○	○	
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。

・「施策内容」には、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。

・「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。

・「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で記載しています。なお、項目が複数ある場合には、項目ごとに記載しており、凡例は次のとおりです。
　※期間が短い場合は、矢印内の文字を省略していることがあります。

事業中又は継続的な取組

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

3－（6）－①　リニア中央

◆ 取組の背景・方向性

本市では、「リニア中央新幹線
ア中央新幹線の開業に向けた取組を
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
善・強化に向けた取組が必要です。

◆ 施策内容

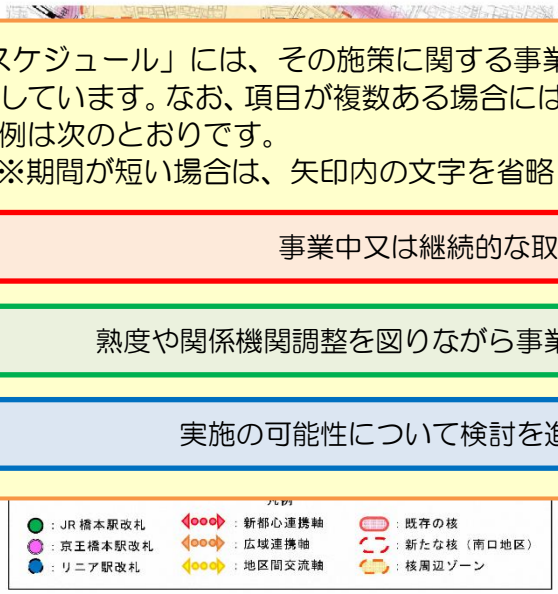
リニア中央新幹線開通に向けた基盤整備

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	○

＜橋本駅周辺の土地利用計画＞



◆ 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							

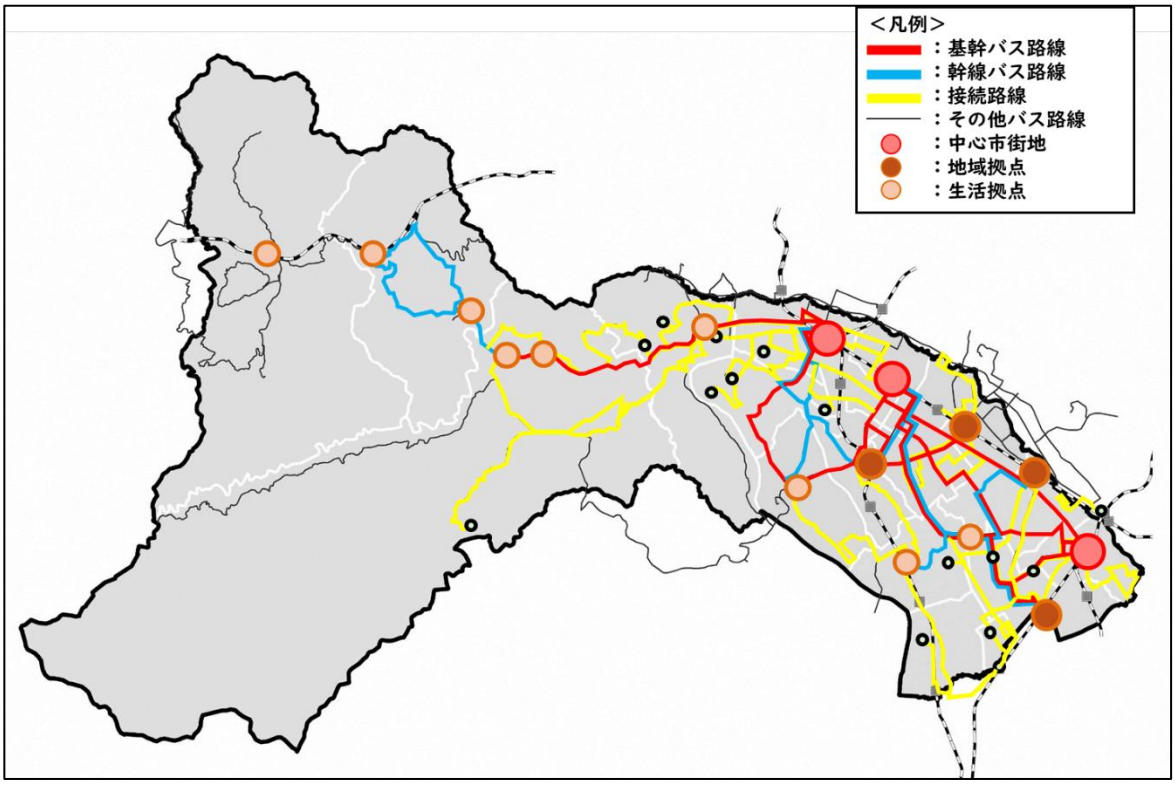
１－（１）－ ②　路線バスの輸送力確保

◆ 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、特に基幹バス路線及び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＞【再掲】



◆ 施策内容

路線バスの運行本数確保

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路線バス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始め、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	

＜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
路線バスの運行本数確保	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									

１－（１）－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

◆ 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ました。

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

鉄道及び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場を整備するなど、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、乗り継ぎ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。さらに、様々な交通モードが結節する「モビリティハブ」の検討を進め、公共交通の利便増進に努めます。

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	○

＜バス停の整備イメージ＞

＜サイクル＆バスライド＞

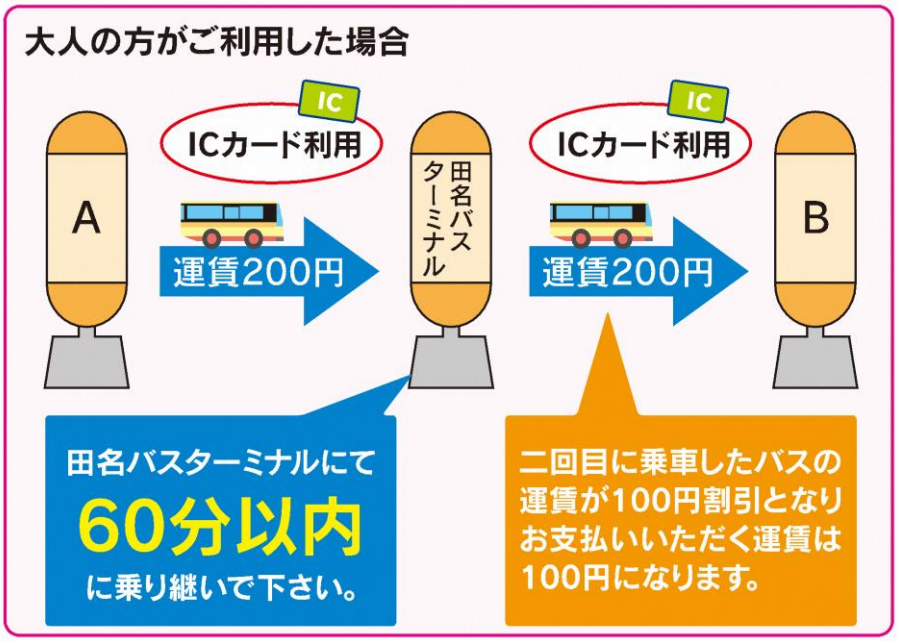
バスターミナル等での乗り継ぎ割引

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ホームページ

◆ 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）－⑥　新たなモビリティサービスの活用

◆ 取組の背景・方向性

ＡＩやＩｏＴ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を始め、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

Ｍａａ Ｓ、自動運転等の活用

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、昨今の公共交通の運転士不足の深刻化を踏まえると、自動運転を積極的に活用する必要があることから、自動運転技術の社会実装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	○

＜自動運転バス＞

株式会社ティアフォーより提供

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	導入可能性検討				事業実施（想定）					
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							

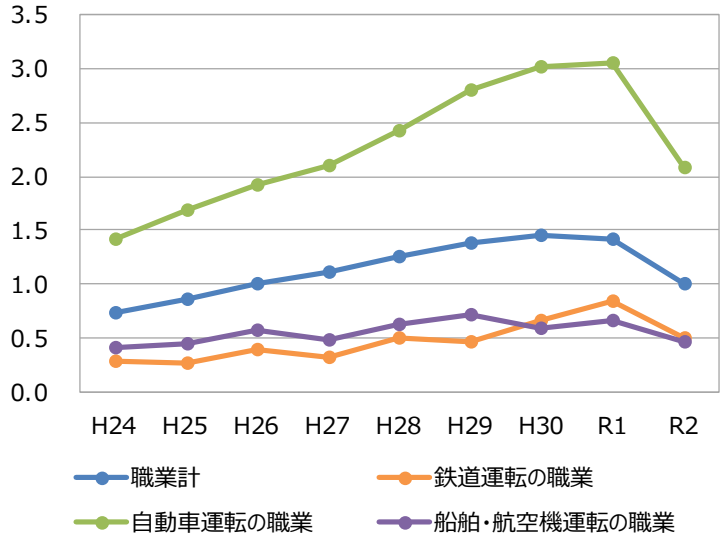
１－（１）－⑦　運転士確保に向けた取組

◆ 取組の背景・方向性

バス及びタクシーといった公共交通は、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、本市においても一部のバス路線で運転士が不足するなど、バス及びタクシーにおける運転士不足が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、交通事業者等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

<u>交通事業者等と連携した取組</u>

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、運転士確保につな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を実施します。

また、運転士不足が深刻化する実情を踏まえ、職業相談窓口との連携等による効果的な取組の検討を行います。

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	○

◆ 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
交通事業者等と連携した取組		事業実施								

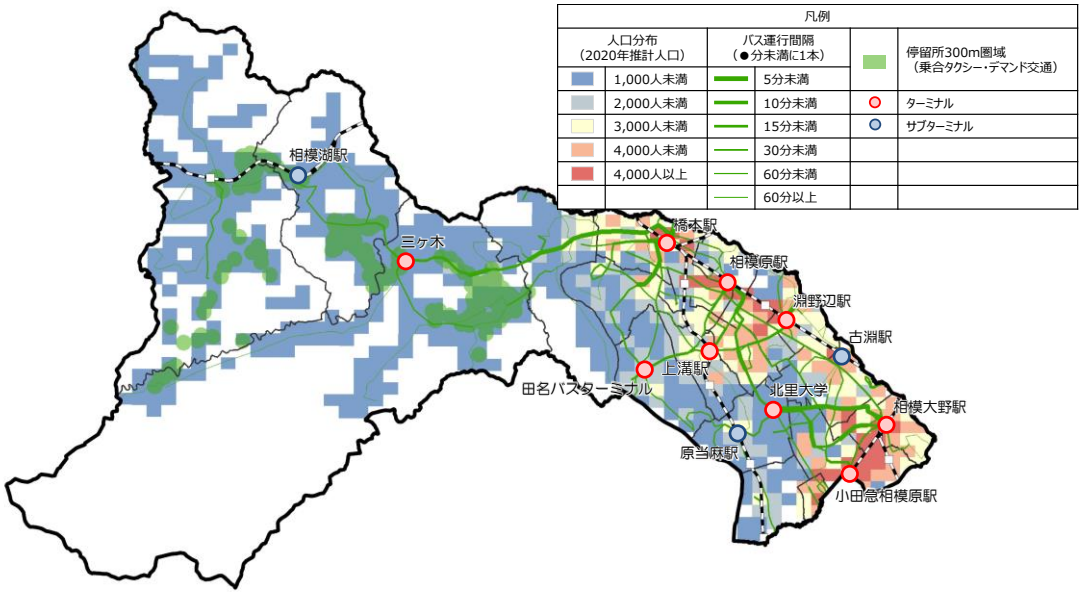
１－（２）－①　公共交通の圏域外に対する移動手段の確保

◆ 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、公共交通の運転士不足等の影響により、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。

＜人口と公共交通（鉄道・路線バス）の重ね図＞



◆ 施策内容

<u>コミュニティ交通の運行</u>

実施地域：市内の交通不便地域等

交通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」及び「乗合タクシー」

なお、事業採算性以外の理由により交通事業者が対応できない場合は、交通空白地有償運送の導入についても検討します。

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
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）									

１－（２）－ ②　小さな交通の検討実施

◆ 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、特に需要の小さ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移動手段の確保に向けた地域の取組への支援を推進します。

◆ 施策内容

交通空白地有償運送（公共ライドシェア）の検討

実施地域：市内の交通不便地域等

バス停から距離がある、運行していない時間帯があるなど、バス、タクシー事業者等で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。

小さな移動需要に対応する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基、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	○

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、グリーンスローモビリティを活用した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	○

◆ 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
交通空白地有償運送の検討	交通事業者で対応できない地域で検討									
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				事業実施						

Ⅴ　計画の進行管理

交通計画は、おおむね２０年後の将来像の実現を目指し、長期的な視点に立った計画であり、計画を効果的・効率的に推進していくため、引き続き、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、適宜事業の見直し及び改善を行います。

また、令和９年度には、「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予定されていることから、交通計画についても抜本的な見直しを行うことを検討します。

＜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		●	●	●	●	●	●	●	●	●

＊：計画の見直し

★：基本方針２及び４のみ、成果指標を計測
（その他成果指標はパーソントリップ調査により算出するため）

☆：全ての基本方針の成果指標を計測
（パーソントリップ調査実施年度の翌年度に調査結果を活用）

相模原市総合都市交通計画【令和７年●月一部改定版】

発　　行 ／ 令和７年●月
編　　集 ／ 相模原市　都市建設局　まちづくり推進部　交通政策課

（連絡先）
相模原市　都市建設局　まちづくり推進部　交通政策課
〒252-5277　相模原市中央区中央２丁目11番15号
TEL：042-754-1111（代表）　FAX：042-757-6859