

事 案 調 書 (決 定 会 議)

審議日 令和7 年 8 月 6 日

案 件 名	市総合都市交通計画の一部改定について						
所 管	都市建設	局 区	まちづくり推進	部	交通政策	課 担当者	内線

事案概要

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条に基づく地域公共交通計画として令和4年3月に策定した「相模原市総合都市交通計画」について、地域交通法の改正、国における関連する制度の見直し及び社会情勢の変化に対応するため、一部を改定するもの

審議事項 (庁議で決定 したいこと及び 想定(希望) している結論)	市総合都市交通計画におけるバスネットワーク、コミュニティ交通計画及び実現化方策の改定並びに生活不便の解消に向けた移動手段の確保策の追加
審議結果 (政策課記入)	○原案のとおり承認する。

事業効果 総合計画との関連	事業効果	・将来にわたって維持するべきバス路線の明確化によるバスネットワークの機能確保 ・導入可能なコミュニティ交通の多様化による地域公共交通の維持 ・時間帯空白における公共ライドシェアによる交通空白の拡大防止 ・新たな技術、サービス、取組の推進					
	効果測定指標	公共交通利用分担率			施策番号	22	
	年度	R7	R8	R9			
	事業効果 年度目標	24.7%以上	24.7%以上	24.7%以上			

事業スケジュール / 事業経費・財源 / 必要人工

○事業スケジュール

年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
実施 内容	庁議						
	議会情報提供						
	R7.9～ パブリック コメント						
	相模原市地域 交通活性化 協議会						
	一部改定						
	事業実施						
			抜本改定				

○事業経費・財源		(千円)							
項目	補助率/充当率	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	
事業費(委託費)			35,000	35,000					
うち任意分									
特財									
国、県支出金									
地方債									
その他									
一般財源		0	35,000	35,000	0	0	0	0	
うち任意分									
捻出する財源※2									
一般財源拠出見込額		0	35,000	35,000	0	0	0	0	
元利償還金(交付税措置分を除く)									
捻出する財源概要									
税源涵養 (事業の税収効果)									
○必要人工(事業実施に当たり、新たな人員配置を求める場合のみ記入)		(人工)							
項目		R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	
実施に係る人工	A								
局内で捻出する人工※	B								
必要人工	C=A-B	0	0	0	0	0	0	0	
局内で捻出する人工概要									
SDGs 関連ゴールに○	1 貧困をなくそう	2 気候変動に具体的な対策を	3 持続可能な消費と生産	4 質の高い教育をみんなに	5 性別平等を実現しよう	6 安全な水とトイレを世界中に	7 持続可能なエネルギーを	8 働きがい、経済成長、社会福祉を	9 産業と人の暮らし、健康と福祉を
	10 人や国の不平等をなくそう	11 持続可能な都市と地域づくり	12 持続可能な消費と生産	13 気候変動に具体的な対策を	14 海の豊かさを守ろう	15 陸の豊かさも守ろう	16 平和と公正を世界に	17 パートナーシップで目標を達成しよう	○
	○								
日程等 調整事項	条例等の調整		なし	議会提案時期		報道への情報提供			
	パブリックコメント	あり	時期	令和7年9月	議会への情報提供	部会	令和7年9月		
事前調整、検討経過等									
調整部局名等		調整内容・結果							
関係課長打合せ会議		市総合都市交通計画の一部改定について(R6.11)							
相模原市地域交通活性化協議会		市総合都市交通計画の一部改定について(R6.12～R7.7 全5回)							
相模原市地域交通活性化協議会作業部会		バスネットワーク再構築に向けた検討(R7.1～R7.4 全4回)							
関係課長打合せ会議		市総合都市交通計画の一部改定について(R7.7)							
備 考	事業経費は令和9年度に予定している計画の抜本改定に係るもの								
	資料のカラーユニバーサルデザイン確認済み。								

庁議におけるこれまでの議論		
(開催日)	R7.7.28	(庁議種類) 調整会議
(庁議結果)	原案のとおり上部会議に付議する。	
【市内路線バスの利用者数の推移について】		
○(政策課長)コロナ禍の影響によりバス利用者が減少し、現在はコロナ禍以前の9割まで回復したとあるが、残りの1割はどのように分析しているか。		
→(交通政策課長)正確に分析しきれてはいないが、利用者は右肩上がりであるものの、不利な状況として、2024年問題で運転手の労働時間が短くなっていることにより、始発と最終バスの運行は無くなってしまっている。コロナ禍以前のダイヤに戻すことは難しいと言える状況であることから、乗客がどこまで戻るかは読めない。		
→(政策課長)就労時間の制限は働き手にとっては良い話であるものの、バスの運転手は不足している。賃金上がることで、担い手は増えるのか。		
→(交通政策課長)バス事業者では毎年25,000円のベースアップを行っており、更には高校卒業後の運転免許未取得者に対して、5年就労すれば返却しなくて良いという条件で、普通自動車免許及び大型第二種運転免許の取得費用を事業者が負担している。それでも運転手の確保が難しい状況である。魅力の向上などセミナーで伝えていきたい。		
○(総務法制課長)令和6年度の数値はまだ出ないのか。また、始発と最終バスについては、そもそも利用者は少ないのではないか。		
→(交通政策課長)令和6年度の数値は出ていない。始発バスが無くなったことで自転車に変更したという話は伺っている。		
【ドライバーの確保について】		
○(中央区政策課長)路線バスの運転手の確保が難しいという中で、タクシー業者や観光バス業者も同様かと思われるが、乗合タクシーも同様に厳しい状況を迎えるのではないか。		
→(交通政策課長)ご指摘の点が、今回交通計画をアップデートする一環である。運転手不足は喫緊の課題であると捉えている。行政として、一昨年からハローワークとタクシー協会と組み、タクシードライバーセミナーを実施している。今年度は、更にバス協会と組んで、バスの運転手確保に向けたセミナーを開きたいと考えている。また、地域交通活性化協議会も活用しながら、乗合タクシーのドライバー確保にも取り組む必要があると考えている。		
【コミュニティバスの導入条件、運行基準について】		
○(マーケティング課長)コミュニティバスの導入条件、運行基準は、現行と改定後とで同様の記載となっているが現状維持ということか。		
→(交通政策課長)コミュニティバスについて、次の改定では大幅に変更が必要と考えている。現在も地域とは話しており、ワゴン型車両のニーズはあることから今回変更しているが、コミュニティバスや乗合タクシーの考え方は、次の改定で大幅に変更したいと考えている。		
【乗合タクシーとデマンドタクシーの統合について】		
○(総務法制課長)デマンドタクシーは、乗合タクシーに替わるという理解でよろしいか。		
→(交通政策課長)乗合タクシーは10月からエリアを拡大して実証運行を予定しており、3パターンの運行方法を考えている。1つ目が定時定路線であり、バス停もダイヤも全て決まっているもので、乗客の有無に関わらず走行するもの。2つ目が、従来の乗合タクシーと同様で、ダイヤも停留所も決まっているが、予約があった所にだけ行くもの。3つ目が、篠原地区で運行しているデマンドタクシーであり、停留所はあるもののダイヤはなく、予約があった時のみ運行するもの。この3パターンがあるが、10月から行う実証運行については、時間帯によって使い分ける、若しくは、エリアによって使い分けたいと考えている。名称としてデマンドタクシーを乗合タクシーという括りで見える。		
→(総務法制課長)これまでとは異なる地域でもデマンドタクシーの運行を行う可能性があるということか。		
→(交通政策課長)そのとおりである。		
【交通空白地有償運送について】		
○(政策課長)交通空白地有償運送について、説明資料には実績がないと記載されているが、それはこの制度が利用されなかったということか。		
→(交通政策課長)交通空白地有償運送は公共ライドシェアのひとつであるが、市内では、もうひとつの福祉有償運送を実施しており、また、日本版ライドシェアというものをタクシー協会が実施しているものの、地域からの要望もそこまで多くないことから、これまで公共としてはライドシェアにあまり力を入れて来なかった。しかし、運転手不足という課題に対して、セミナーなどできることを行い、それでも難しいようであればこうした地域のドライバーという資源を活用することも考えていかなければならない。これまでも記載していたが、強調して記載している。		
【令和9年度の改定について】		
○(政策課長)令和10年度以降の交通計画では、今回より更に大きな改定を予定しているのか。		
→(交通政策課長)改定の着手は来年度からでありはっきり示すことはできないが、乗合タクシーが10月から1年半という期間で実証運行を行う。中山間地域の運行状況で、こういった交通手段がこういったエリアに最適であるのか。これまでとは全く異なる発想で考えていかなければならず、実証運行の結果次第であると考えている。		

市総合都市交通計画の一部改定について

令和7年8月6日決定会議 交通政策課

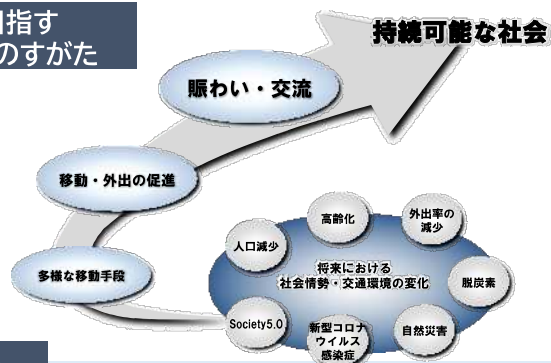
序) 市総合都市交通計画について

<市総合都市交通計画の概要>

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条に基づく地域公共交通計画として令和4年3月に策定

本計画では、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、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及び事業、計画の進め方を示している。

本市が目指す
将来の交通のすがた



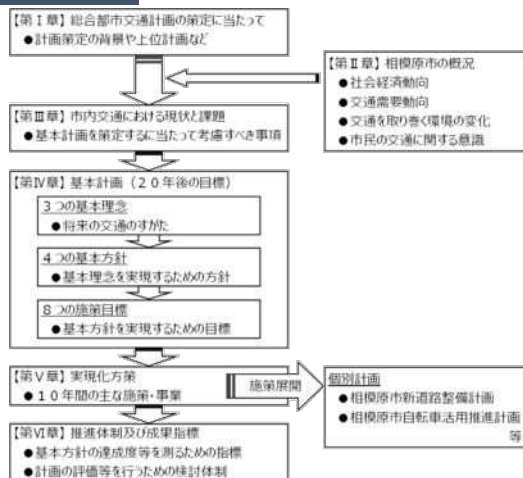
基本理念

『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～

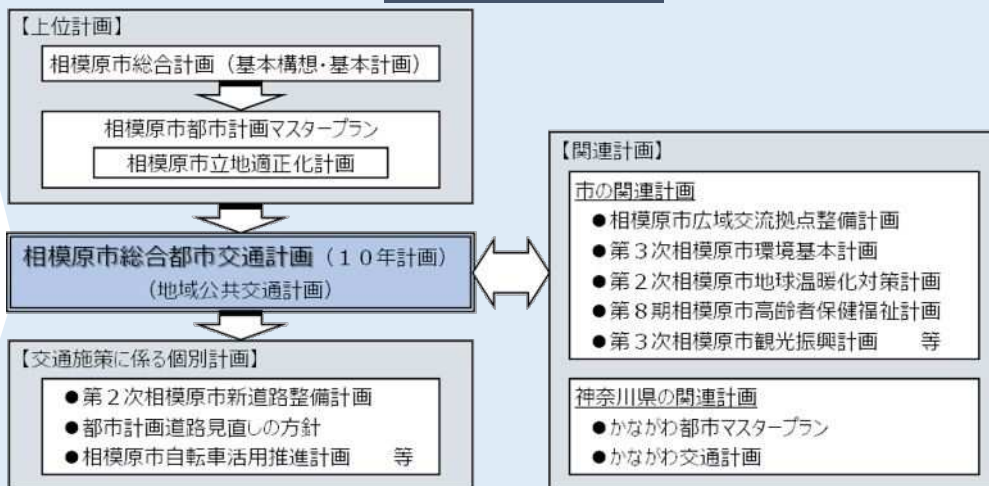
『過度に車に依存することなく、多様な移動手段を選択できる持続可能な社会』
～環境配慮と持続可能性～

『賑わいあるまちづくりを支える交通体系』
～交流の促進～

計画の構成



計画の位置付け



I) 市総合都市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

- 交通計画を策定して以降、**地域交通法の改正**や、国における新たな制度の創設・拡充や制度運用の柔軟化など、**交通政策を取り巻く環境が変化**しつつあるほか、**運転士不足などの課題も顕在化**してきている。
- 「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、交通計画の一部を見直す。

2) 計画見直しの基本的な考え方

- 現行計画は、総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画を上位計画として位置付け、各関連計画と連携していることから、**基本理念や基本方針、施策目標は維持**しながら、社会情勢を踏まえて、**交通体系方針やコミュニティ交通計画、実現化方策の一部を見直す**。

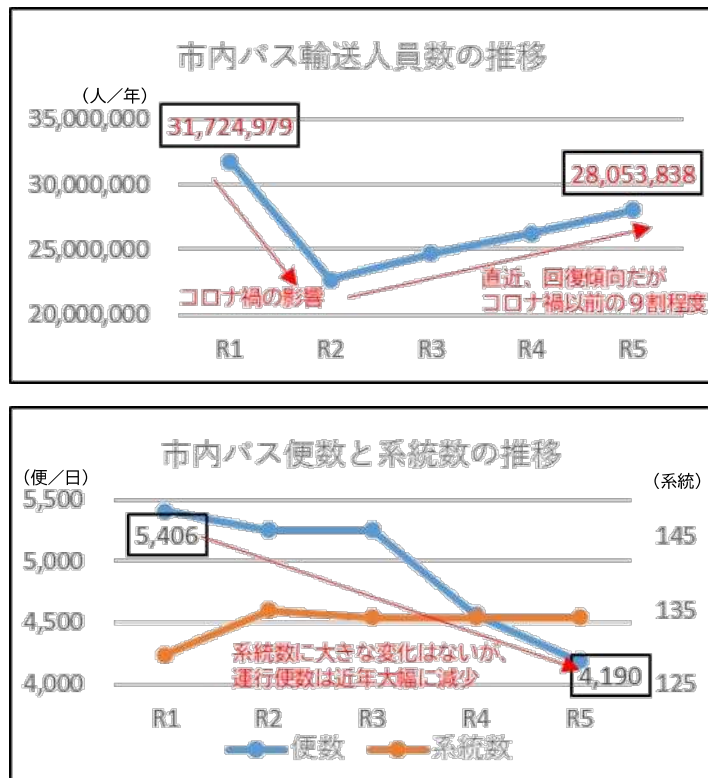
II) 交通を取り巻く環境変化

1) 交通政策に関する主な動向

- デジタル田園都市国家構想総合戦略(R4.12閣議決定)の重要施策分野に「**地域交通のリ・デザイン**」が位置付けられ、「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**」する目標が掲げられる。※2023改訂版(R5.12閣議決定)でも同様の位置付け
- 改正地域交通法(令和5年法律第18号)が施行(R5.10.1)され、地域交通の**リ・デザイン(再構築)の加速化**を図るため、「地域の関係者の連携と協働の促進」(**共創**)や「**交通DX**」などの取組が創設・拡充
- 『交通の「リ・デザイン」』は、経済財政運営の改革の基本方針(骨太の方針)2023、2024に記載されるなど、政府方針として取組を推進
- 地域の公共交通リ・デザイン実現会議(R5.9.6～)のとりまとめ(R6.5.17)にて**法定協議会・地域公共交通計画・施策のアップデート**等が記載され、協議会の司令塔機能の強化、地域全体を面的に捉えた**計画への見直し**、新たな制度・技術の活用による**施策の充実・強化**が求められる。
- 地方創生2.0基本構想(R7.6閣議決定)、経済財政運営の改革の基本方針(骨太の方針)2025(R7.6閣議決定)において、交通空白の解消やライドシェア等の普及、自動運転の普及・拡大等、**地域交通のリ・デザインの全面展開**が盛り込まれる。

2) 市内バス路線の状況

- コロナ禍の影響によりバス利用者数が減少。回復傾向だがコロナ禍以前の**9割程度**に留まる。
- **運転士不足が深刻化**しており、人手不足を要因とする路線バスの減便が進行
- 今後においても、全国的にも**運転士不足の深刻化の傾向が続く**見込み



出展：国土交通省 第58回国土幹線道路部会(R5. 10. 5)資料より抜粋

こうしたことから、**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る。**

Ⅲ) 基本計画の一部改定

改定の概要

基本理念や基本方針、施策目標は維持しながら、社会情勢等を踏まえて、交通体系方針のうちの**バスネットワーク**や、**コミュニティ交通計画**を見直す。

現行

バスネットワーク	
基幹バス路線	利便性向上に資する取組を優先的に推進する。
幹線バス路線	
一般バス路線	必要に応じて取組を推進する。

路線拡大

見直し

改定後

バスネットワーク	
基幹バス路線	運行水準の確保のみならず、利便性向上に積極的に取組む。
幹線バス路線	運行水準の確保や持続可能性の向上等に取り組む。
接続路線	必要に応じて 機能の確保や効果・効率的な輸送方法 などを検討する。（接続路線を優先）
その他の路線	

コミュニティ交通計画

生活交通維持確保路線	公費負担により路線バスを維持
コミュニティバス	交通不便地域で定時定路線運行
乗合タクシー	交通不便地域で需要に応じて運行する区域運行型の乗合交通。 中山間地域のみ
デマンドタクシー	鉄道駅、バス停等から1.2km圏外を通る区域運行型の乗合交通
交通空白地有償運送	NPO法人等が自家用車を用いて提供する輸送サービス

中山間地域の交通再編等を踏まえた見直し

事例追加

コミュニティ交通計画

生活交通維持確保路線	公費負担により路線バスを維持
コミュニティバス	交通不便地域で 導入の必要性がより高い場合に 定時定路線運行
乗合タクシー	交通不便地域で 導入の必要性がより高い場合に 需要に応じて運行する区域運行型の乗合交通

生活不便の解消に向けた移動手段の確保策

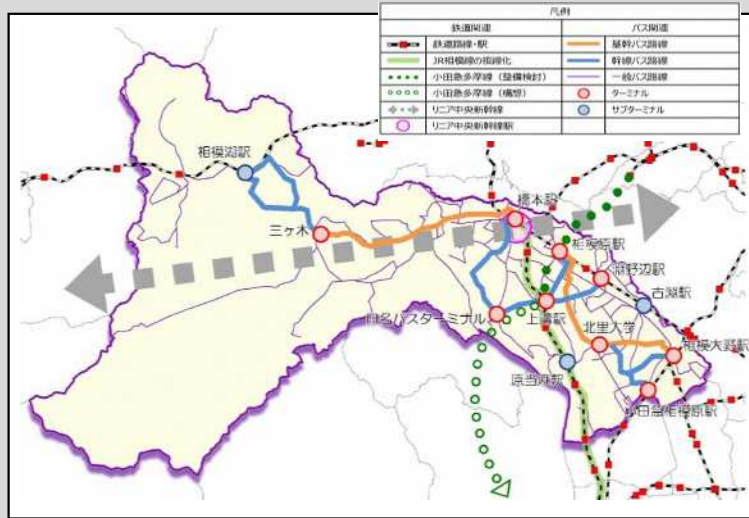
項目新設

市が地域主体の取組に対して支援	
交通空白地有償運送	福祉有償運送
グリーンスローモビリティ	地域お出かけサポート推進事業
介護予防事業送迎けんこう号	スクールバス混乗制度

Ⅲ) 基本計画の一部改定

1) バスネットワーク

現行



<基幹・幹線バス路線設定の考え方>

- ① 隣り合うターミナルを結ぶバス路線
- ② バス輸送人員、運行本数の水準が高い路線

基幹バス路線

➢ 特に運行水準が高い3路線

(ピーク時に1回/10分以上、オフピーク時に1回/15分、かつ、鉄道2回運行に対し、バス1回以上)

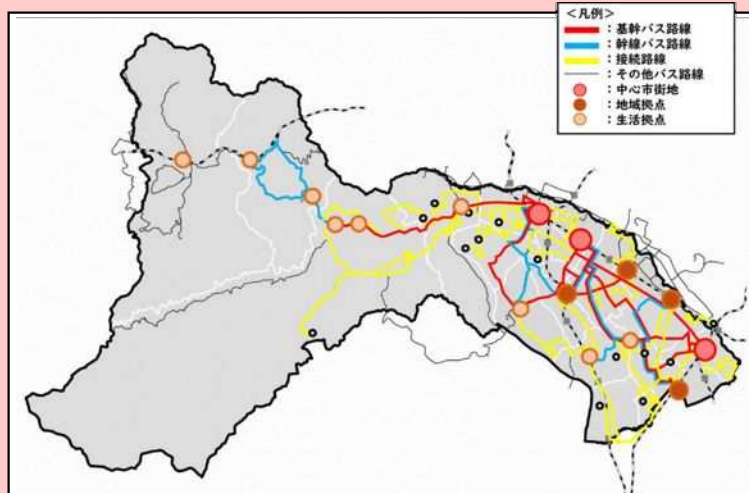
幹線バス路線

➢ 運行水準が高い7路線

(ピーク時に1回/15分、オフピーク時に1回/30分)

- 現行計画策定以降、運転士不足等を要因として路線の減便等が進行している実態を踏まえた見直し
- 今後さらに運転士不足が深刻化していく中であっても、将来にわたって維持すべきバス路線やその運行水準について再検討

改定後



<基幹・幹線バス路線設定の考え方>

- ① 中心市街地や拠点間を結ぶバス路線
- ② 運行水準(本数)、持続可能性(収支率)が高い路線

基幹バス路線

➢ 運行水準と持続可能性が高い10路線

(平日片道30本以上、収支率85%以上)

幹線バス路線

➢ 運行水準と持続可能性のいずれかが高い7路線

<接続路線設定の考え方>

- ① 運行本数3本/日以上かつ平均乗車密度5人以上
- ② 年間輸送人員10万人以上

接続路線

➢ 16路線

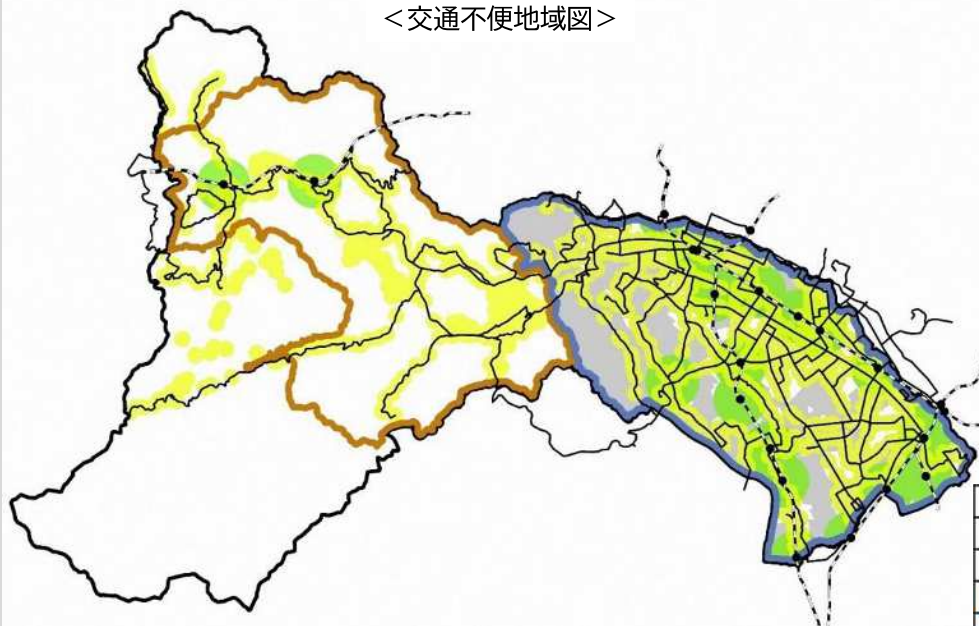
※市内バス路線は131路線
(令和7年3月時点)

2) コミュニティ交通計画

コミュニティ交通の導入対象地域（交通不便地域）

現行

<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

凡例			
	鉄道路線・駅		鉄道駅等1,000m圏域
	バス路線		バス停留所300m圏域
	相模原都市計画区域		交通不便地域
	相模湖津久井都市計画区域		

○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ため、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優先的に取り組む

改定後

コミュニティ交通の導入にあたっては、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する。

- ・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

- ・コミュニティ交通を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必要
- ・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導入の必要性が高い

2) コミュニティ交通計画

現行

交通モード	導入条件、運行基準など	課題など	R5事業費 (1人あたりコスト)
生活交通 維持確保路線	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路線が検討対象。 ピーク時間帯の1便当たり利用者数が10人以上、収支比率27.5%以上	運転士不足が深刻化する中、単なる費用負担による路線維持が困難になりつつある。また、検討路線が増大する懸念があることに加え、既存の維持確保路線との比較検討が必要	140,250千円 (317円/人)
コミュニティバス	収支比率40%（中山間地域では30%）、1便当たり利用者数10人以上	バス車両が通行できない狭隘道路が多い地域には導入不可 ⇔ 1便あたり利用者数の確保に課題。 実態として新たに導入可能な地区が存在しない。	40,655千円 (268円/人)
乗合タクシー	中山間地域への導入が前提。稼働率50%以上、稼働した便の1便当たり利用者数1.5人以上	都市部への導入を想定しておらず、中山間地域の交通不便地域を経由する経路設定が必要	55,632千円 (4,089円/人)
デマンドタクシー	地域組織が交通事業者と運行契約を締結する。市は1/2を補助し、残りを運賃収入で賄えない場合は地域で負担。 ※篠原地区デマンドタクシーはバス路線撤退に伴う導入であることから例外的な取扱い	地域組織が交通事業者と締結する契約に対して市が補助する制度であり、地域が運行経費を賄う仕組みづくりに課題。 導入のハードルが高く、制度に則った導入事例はない。	1,547千円 (1,974円/人)
交通空白地有償運送	交通事業者によるサービス提供が困難な地域において、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて輸送サービスを提供	自家用有償運送（公共ライドシェア、日本版ライドシェア）の運用改善内容が反映できていない。	0千円 (実績なし)

○運転士不足等に伴うバス路線の減廃便や中山間地域の交通再編を踏まえて要件を見直し

改定後

交通モード	導入条件、運行基準など	変更点
生活交通 維持確保路線	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路線が検討対象。 ピーク時間帯の1便当たり利用者数が10人以上、収支比率27.5%以上	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 をする旨を追加
コミュニティバス	収支比率40%（中山間地域では30%）、1便当たり利用者数10人以上	導入要件のひとつである 交通不便地域 に関する取扱いの変更、 ワゴン型車両 での運行を可能とする変更
乗合タクシー	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 することとする。 デマンドタクシーを統合	導入要件のひとつである 交通不便地域 に関する取扱いの変更、中山間地域に 限定していた要件を撤廃

3) 生活不便の解消に向けた移動手段の確保策

現行

交通モード	概要	課題など
交通空白地有償運送	交通事業者によるサービス提供が困難な地域において、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて輸送サービスを提供	自家用有償運送（公共ライドシェア、日本版ライドシェア）の運用改善内容が反映できていない。
福祉有償輸送	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	計画に記載なし
グリーンスローモビリティ	①時速20km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	
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ガソリン代等の活動経費の助成等	
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	
スクールバス混乗制度	生活交通が十分に確保されていない地区等を走行しているスクールバスへ混乗できる制度	

○移動需要が小さいなど、コミュニティ交通では生活不便が解消できない場合の対応策として新たに項目を追加。

改定後

交通モード	分類	変更点
交通空白地有償運送	公共ライドシェア 〔道路運送法の規定による 登録・許可が 必要 な取組〕	「交通空白」の概念に、交通事業者によるサービス提供がされていない 時間帯 が追加されたことを反映
福祉有償輸送		参考情報として計画に記載
グリーンスローモビリティ	ボランティア輸送 〔道路運送法の規定による 登録・許可が 不要 な取組〕	導入支援の条件等を計画に記載
地域お出かけサポート推進事業		参考情報として計画に記載
介護予防事業送迎けんこう号		
スクールバス混乗制度	その他の輸送	

IV) 実現化方策

- ① バスネットワーク、コミュニティ交通計画、生活不便の解消に向けた移動手段の確保策の**見直し・新設に伴うアップデート**
- ② 公共交通の運転士不足の深刻化を踏まえて、**自動運転の活用の積極的な検討や運転士確保に向けた職業相談窓口との連携等を追加**

改定後

見直し カテゴリ	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	事業	事業概要等
①	路線バスの輸送力確保	路線バスの運行本数確保	地域の移動実態に応じた路線バスの運行水準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、代替策や行政支援の検討を行います。 (バスネットワーク図のアップデート)
	乗り継ぎ拠点となるターミナルや乗降場等の機能強化	公共交通への結節強化	パーク&バスライド及びサイクル&バスライド、乗継に配慮したダイヤ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。
②	新たなモビリティサービスの活用	MaaS、自動運転等の活用に向けた検討	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を検討するとともに、 自動運転技術の社会実装に向けた取組を進めます。
	運転士確保に向けた取組	交通事業者等と連携した取組	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た運転士確保に向けた合同説明会等の実施や、 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。
見直し カテゴリ	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		
	施策	事業	事業概要等
①	交通事業者による公共交通の圏域外に対する移動手段の確保	コミュニティ交通の運行	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、コミュニティ交通の運行を実施します。 (デマンドタクシーの削除) また、 運転士不足等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。
	小さな交通の検討実施	交通空白地有償運送 (公共ライドシェア) の検討	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ける移動手段の確保策として、地域主体の導入を支援します。
		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	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など、新たなモビリティサービスの活用の検討や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。

V) 検討体制・スケジュール

1 改定の体制等

- 計画の一部改定に当たっては、地域交通法に基づき、**地域交通活性化協議会での協議**を通じて、多様な関係者の実質的な参画により、**実効性・有効性の高い内容へのアップデート**を図る。
- 交通事業者から受けた「地域交通のあり方に関する協議」の申し入れに伴う**バスネットワークの再編等**については、機密性の高い企業情報を取扱い、専門性が高い検討、協議を要するため、地域交通活性化協議会の下部組織に**作業部会を設置し**、具体的な見直し内容の検討、改定案の作成等を行う。
- 地域交通活性化協議会における協議と並行し、庁内の各セクションとの調整・協議を行い、**関連計画や各施策との整合を図りながら**、改定の検討を進める。

地域交通法(抜粋)

(地域公共交通計画)

第五条

10 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、(～略～)次条第一項の協議会が組織されている場合には**協議会における協議を(～略～)しなければならない。**

相模原市地域交通活性化協議会(R1.8設置) 構成員(: 作業部会員)

区分	委員	区分	委員
学識経験者	東洋大学 岡村敏之教授(会長)	関係行政機関	国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課
	東海大学 梶田佳孝教授(副会長)		国土交通省関東地方整備局相武国道事務所
交通事業者	一般社団法人神奈川県バス協会		国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局
	一般社団法人神奈川県タクシー協会相模支部		神奈川県警察本部交通部交通規制課
	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社	関係団体	神奈川県県土整備局都市部
	東日本旅客鉄道株式会社八王子支社		神奈川県交通運輸産業労働組合協議会
	小田急電鉄株式会社		相模原市自治会連合会
	京王電鉄株式会社		相模原商工会議所
	神奈川中央交通株式会社		社会福祉法人相模原市社会福祉協議会
	京王電鉄バス株式会社		公益社団法人相模原市観光協会
公募市民	富士急バス株式会社	相模原市	相模原市都市建設局土木部
	(2名)		相模原市都市建設局まちづくり推進部

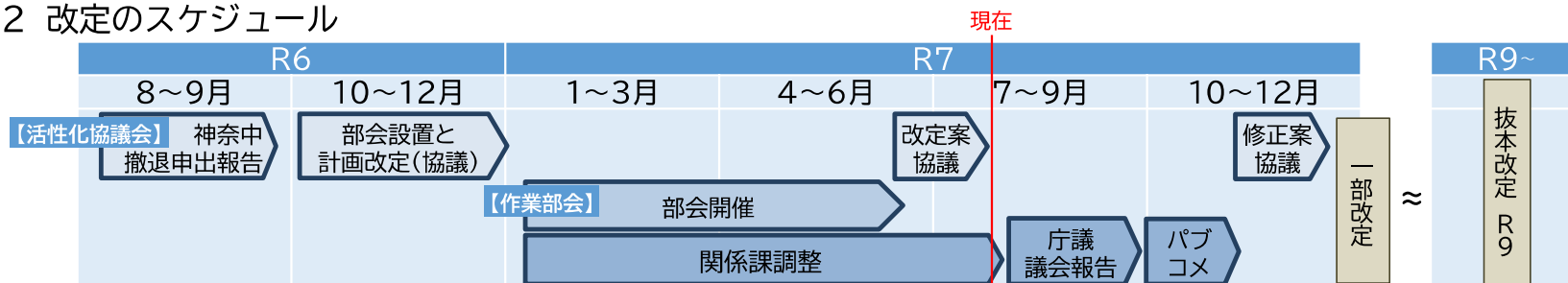
検討体制

相模原市地域交通活性化協議会【計画のアップデートなど全体協議】

下部組織の設置

作業部会【バスネットワーク再編等の検討】

2 改定のスケジュール



○開催日：令和7年8月6日

○開催場所：第3委員会室

○案件名：市総合都市交通計画の一部改定について

○担当課：都市建設局 まちづくり推進部 交通政策課

(庁議構成員)

■市長公室長 □総務局長 □財政局長 □政策部長 ■シビックプライド担当部長
■財政部長 ■緑区役所副区長 ■中央区役所副区長 ■南区役所副区長
■政策課長 ■総務法制課長 ■財政課長

(担当課)

■まちづくり推進部長 ■都市建設総務課長 ■交通政策課長

(1) 主な意見等

○(市長公室長)今回の改定は、法改正等によりこれまで個別に実施していた事業等を追加するものか。

→(まちづくり推進部長)そのとおりである。本計画策定後、新たに発生した要素や法改正等により実施していた事業を取り込んだものである。

○(財政部長)バス路線の撤退に伴い、具体的に一部改正を行う内容はどれか。

→(まちづくり推進部長)説明資料5ページが主な改定内容であり、重要な路線を格上げするとともに、これまで位置付けのなかった路線を新たに接続路線として設定した。

→(財政部長)説明資料6ページにある接続路線は新規に設定するものか。

→(まちづくり推進部長)もともと接続路線という概念がなく、新たに設定した。優先順位の高い順に、基幹バス路線、幹線バス路線、次いで一般路線となるが、一般路線の中でも特に重要度の高い路線を設定したものである。

→(財政部長)改めて位置付けたということか。

→(まちづくり推進部長)新設の路線ではなく、すでにある路線に位置付けを加えたものである。

→(交通政策課長)位置付けた経過を説明する。例えば一般路線で撤退があった場合、地域からはコミュニティバスや乗合タクシーの導入を希望する声が挙がると考えられるが、すべてに導入することは難しい。そのため、導入検討の優先順位付けという趣旨からも接続路線を設定した。他に比べれば優先となる路線という位置付けである。

○(財政部長)説明資料7ページの交通不便地域も改めて位置付けたのか。

→(交通政策課長)交通不便地域の位置付けに変更はないが、新たに、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）の立地状況という視点を取り入れ、より絞り込んだ考え方である。

→(財政部長)現状取り入れている考えや、実施している事業を計画に盛り込むということであれば承知した。

○(シビックプライド担当部長)本計画に記載のある路線は、バス路線が撤退せず維持されるという理解でよいのか。

→(交通政策課長)基幹バス路線、幹線バス路線を合わせた17路線が維持される路線に該当する。

→(まちづくり推進部長)接続路線までの維持は厳しいが、計画に位置付けることは地域交通活性化協議会にて承認されている。

○(市長公室長)本計画には、最低限守っていく路線を位置付けたものと理解している。

(2) 結 果

○原案のとおり承認する。