

事 案 調 書 (決 定 会 議)

審議日 令和7 年 8 月 18 日

案 件 名	自動運転実証運行事業の実施について						
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							
全国的に人口減少や少子高齢化が進行し、多くの自治体が地域の認知度やブランドイメージの向上に取り組む中で、相模原市が暮らしやすい「活力と魅力あふれるまち」として選ばれるため、次の目的(①新たな価値を生み出す魅力的なまちの形成、②運転士不足の解消、③安心して子育てできる環境の実現、④自治体の枠を超えた広域連携)を意義として、レベル4移動サービスの実現に向けた自動運転実証運行に取り組むもの							
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	相模原駅北口周辺においてレベル4移動サービスの実現に向けた自動運転実証運行を令和8年度に実施することについて						
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	将来にわたり持続可能な公共交通サービスの構築					
	効果測定指標	1日あたり乗車人数、自動運転に対する信頼性			施策番号	22	
	年度	R8	R9	R10			
	事業効果 年度目標	1日あたり乗車人数:150人以上(最大:270人) 自動運転に対する信頼性:50%以上	1日あたり乗車人数:150人以上(最大:270人) 自動運転に対する信頼性:50%以上	1日あたり乗車人数:150人以上(最大:270人) 自動運転に対する信頼性:50%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	庁内調整		R9以降の事業について意思決定				
	地域コミミティの設立 運行内容の詳細調整 補助金申請書作成 市総合都市交通計画の一部改定	地域関係機関との調整 測定・地図作成 R9以降の事業について意思決定 実証運行	運行エリア拡大 レベル4認可申請 市総合都市交通計画の改定	レベル4取得	既存のバス路線のルートへの転換について交通事業者と協議・検討	本格運行	

○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)			58,700	185,000	195,000	49,100	49,100	49,100	
うち任意分									
特財									
国、県支出金			29,350	148,000	156,000				
地方債									
その他			29,350						
一般財源		0	0	37,000	39,000	49,100	49,100	49,100	
うち任意分									
捻出する財源※2									
一般財源拠出見込額		0	0	37,000	39,000	49,100	49,100	49,100	
元利償還金(交付税措置分を除く)									
捻出する財源概要	第2世代交付金(7月14日 内閣府地方創生推進事務局都市再生・未来技術実装担当に事前相談済)、地域公共交通確保維持改善改善事業費補助金(自動運転社会実装推進事業)(7月14日 国土交通省物流・自動車局技術・環境政策課に事前相談済)、まち・ひと・しごと創生基金(想定)								
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)							
項目		R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	
実施に係る人工	A		1	1	1				
局内で捻出する人工※	B								
必要な人工	C=A-B	0	1	1	1	0	0	0	
局内で捻出する人工概要									
SDGs 関連ゴールに○	1 持続可能な開発のための目標	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 ジェンダー平等を実現しよう	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 働きがいも経済成長も	9 産業と技術革新の基盤をつくろう
	10 人や国の不平等をなくそう	11 持続可能な都市とコミュニティを	12 つるもつるを大切にしよう	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 平和と公正をすべての人に	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	資料提供		
	パブリックコメント		なし	時期		議会への情報提供	資料提供	令和8年2月	
事前調整、検討経過等									
調整部局名等		調整内容・結果							
調整会議(事業担当:政策課、交通政策課)		調整会議 多様なモビリティの活用に向けた検討について(R6.10)							
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)							
備考	資料のカラーユニバーサルデザイン確認済み。								

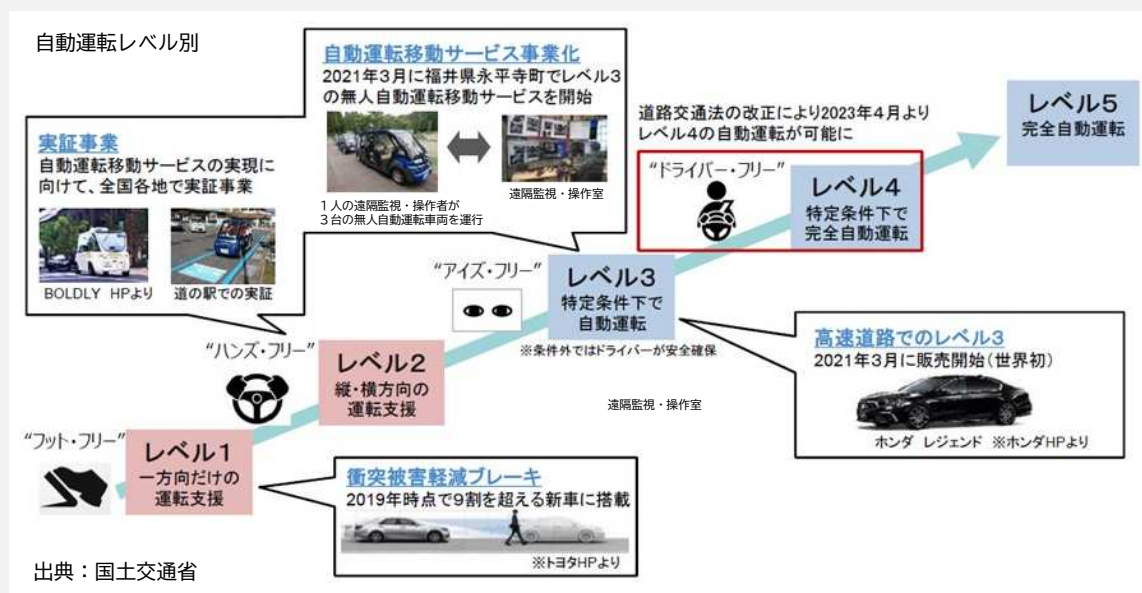
庁議におけるこれまでの議論		
(開催日)	R7.8.7	(庁議種類) 調整会議
(庁議結果)	原案のとおり上部会議に付議する。	
【人員要求数】		
○(人事・給与課長)令和8年度の人員要求数は、令和9年度に向けた準備作業のためか。		
→(交通政策課長)令和8～10年度に実施する実証運行に必要な人員数である。		
→(人事・給与課長)一部事務作業の外部委託は行うものの、実際に実証運行を動かしていくための業務は職員が対応するものであり、外部への委託は考えていないのか。		
→(交通政策課長)説明資料8ページに示している事業費は、自動運転を実施している事業者へ参考見積を直接依頼して算出している。ここにコンサル費用を追加すると、事業費が増大する見込みであるため、職員による対応で実施したいと考えている。		
→(人事・給与課長)現状、定数の増加が厳しいため、結果的に要求通り増員できなかった場合には、局内で工夫いただき対応をお願いすることになる可能性がある。		
【交通事業者との調整】		
○(人事・給与課長)今回提案している相模原駅北口地区での実証運行について、バス事業者としてはバス路線とルートが異なるため問題ないのか。		
→(交通政策課長)自動運転に関しては以前よりバス事業者と意見交換を行っている。今回はバス事業者の営業路線ではないルートで実証運行を行うこととした。バス事業者と同行のうえ現地確認などを行い、協力するという発言をいただいているため、一定の理解は得ていると考えている。		
→(人事・給与課長)バス事業者側も、将来的にバス路線へ組み込まれるというイメージを持っているということか。		
→(交通政策課長)市側、バス事業者側ともに、営業路線へ切り替わるときにどう判断するか、2～3年の実証運行期間を経て手応えをつかめるのではないかと考えている。		
【実施の時期】		
○(政策課長)令和8年度に実施する実証運行は具体的にいつ頃となるか。		
→(交通政策課長)国土交通省の補助金事業採択日が7月下旬であるため、早くても第三四半期、あるいは、第四四半期に食い込む可能性もあると想定している。		
→(政策課長)秋口頃であればさがみはらフェスタが開催されるが、イベントに合わせての実施はどうか。		
→(交通政策課長)まさにさがみはらフェスタに合わせた実施を検討している。11月初旬までに実施できるよう進めていきたいと考えている。		
【費用対効果】		
○(財政課総括主幹)令和10年度までの事業費は相当な金額である。これだけのコストをかけて、自動運転を導入する必要性があるのか、将来的な採算性や需要を見据えているのか、検討状況はいかがか。		
→(交通政策課長)自動運転を導入するうえでの金銭面での費用対効果は期待できない。本事業は交通に特化して実施するのではなく、新たなまちづくりが行われる相模原駅北口地区において、新たな交通技術・交通スタイルを導入するという視点で実施する。加えて、子育て応援条例にもとづいた子育て支援の視点も盛り込みたい。まちづくりと子育てに特化した事業として取り組んでいくものである。		
→(財政課総括主幹)事業効果や目的が概念的であるため、これだけのコストをかけて実施することは評価が難しいと考える。当該地区に自動運転を導入する必要性について、より具体的な根拠を示していただきたい。そのうえで議論が必要である。		
【レベル4移動サービスの実現】		
○(財政課総括主幹)同様の実証運行を実施している他指定都市は、将来的な自動運転バスの導入を見据えて実施しているものか。		
→(交通政策課長)国土交通省が補助金申請の採択を判断する際には、将来的な有人路線の置き換えを想定しているか、または、新ルートを設定したうえでの実証運行となっているか、といった点が盛り込まれていることを確認するよう、財務省より指摘されているとのことである。他指定都市の事業が採択されているということは、将来的な自動運転バスの運行を含めて実施しているものと考えられる。		
→(財政課総括主幹)本市で実施する場合も、将来的には、実証運行を行う相模原駅北口地区に自動運転バスを実装する想定で行うものという理解で良いか。		
→(交通政策課長)実装する想定である。それを見据えて、初年度は住宅のないエリアでの実施となるが、2年目はバス路線と重なる住宅地をルートに含め、さらに3年目は、年間26万人が利用している既存のバス路線を実証運行のルートとする予定である。		
○(財政課総括主幹)レベル4の実証運行はどの程度の期間になり、その後のロードマップはどういった想定であるのか。		
→(交通政策課長)初年度はレベル2、令和9年度からレベル4にチャレンジしたいと考えている。そのためにはデータ収集が必要であるため、令和9年度、10年度で半年ずつ実証運行を行う想定である。		
→(財政課総括主幹)本格運行する令和11年以降、バス事業者による運行が困難であると判断された場合、市営で実施する想定はあるのか。		
→(交通政策課長)実証運行は市で実施するが、現時点で本格運行を市営バスでやるつもりはない。バス事業者が実施しないと判断すれば、別の新たなまちづくりのエリアでの導入を検討する。		
→(財政課総括主幹)バス事業者が相模原駅北口地区での運行が困難であると判断した場合、当該地区への導入はできなくなるのか。		
→(交通政策課長)まちづくりのデベロッパーに導入したいという意向があれば、運行の可能性はある。		
→(財政課総括主幹)そのような状態になった場合でも、ここまでコストをかけて導入して市に残るものはあるのか。		
→(交通政策課長)相模原駅北口地区は新たなまちができる。土地利用計画(案)にも新たなモビリティの導入検討が含まれており、バス事業者の営業路線ではないかもしれないが、自動運転を含む新たなモビリティは求められるものと考えている。		

自動運転実証運行事業の実施について

令和7年8月18日決定会議 交通政策課

自動運転実証運行事業の実施について

自動運転について



自動運転技術は、交通事故の削減や高齢者等の移動手段の確保、運転手不足の解消等につながる技術として期待されている。

令和5年4月の道路交通法改正により、自動運転レベル4の社会実装のための法的枠組みが整った。

レベル4は、ルートやエリア、時間帯、天候などで、自動運転システムを作動可能な条件に制約はあるものの、人間の運転者を必要とせず、平常時の運行から非常時の緊急停止に至るまで、全ての運転操作を自動運転システムが担う状態である。

政府は、レベル4移動サービスの実現について、令和7年度を目途に50カ所程度、令和9年度までに100カ所以上で実現し全国に展開・実装することを目指して掲げている。

自動運転技術を活用した持続可能な移動サービス構築を目的とする地域公共交通確保維持改善事業費補助金について、令和6年度は99事業、令和7年度は67事業（指定都市：札幌市、仙台市、さいたま市、横浜市、川崎市、静岡市、堺市、神戸市、熊本市、県内及び近隣市：横須賀市、平塚市、八王子市）が採択され、自動運転の社会実装に向けて、取り組んでいる。



自動運転実証運行事業の実施について

多様なモビリティの活用に向けた検討について（令和6年度10月調整会議）

○取組内容

令和6年度

- ・ 多様なモビリティ活用検討ワーキンググループ設置・運営
 - 地域交通、観光、産業、スポーツなど各分野での移動に関する課題抽出
 - モビリティ関係事業者との意見交換・情報収集
- ・ 事業者や関係機関等との繋がりづくり、情報交換など

令和7年度

- ・ 多様なモビリティ活用検討ワーキンググループ運営
 - 課題の整理と解決に向けたモビリティ活用方策の検討
- ・ 新たなモビリティの活用に向けた検討
 - 短・中期的な実装に向けた国や事業者、関係機関等との協議、庁内調整（パーソナルモビリティ、自動運転など）
※社会実装を見据えた実証の実施に向けては、改めて庁議で意思決定
 - 実装に長期間を要する次世代モビリティの事業者等との情報交換、活用ケースの整理（空飛ぶクルマ、Zipperなど）

令和8年度以降

- ・ 実証事業の検討・実施、及び社会実装
 - 短・中期的に社会実装の可能性がある取組の推進（パーソナルモビリティ、自動運転など）
- ・ 認知度向上や社会受容性の醸成に向けた周知・啓発
 - 社会実装に向けたモビリティの展示や試乗体験、イベントでのブース出展等
- ・ 実装まで長期間を要する次世代モビリティの継続的な検討（空飛ぶクルマ、Zipperなど）
 - 橋本・相模原のまちづくりや観光需要の創出を見据え、実装に向けた事業者等との継続的な情報交換、検討

本市が自動運転に取り組む意義

①新たな価値を生み出す魅力的なまちの形成

まちづくりの一環として先端技術を活用した新たなモビリティ(自動運転)を導入することにより、地域住民の社会参加や交流の促進につながり、にぎわいや交流が創出される。多様な交流により、新たな価値を生み出すことで魅力的なまちの形成につながる。

②安心して子育てできる環境の実現

公園などの公共施設まで、低速自動走行の新たなモビリティ(自動運転)を導入することで、子育て世代や子どもたちの安全な移動の支援につながる。自動運転に触れることにより、未来を担う子どもたちの好奇心と探求心を高めることで、デジタル教育を進め、安心して子育てできる環境を実現する。

③運転士不足の解消

バスやタクシー等の運転士不足が深刻化し、将来にわたり公共交通を維持、確保することが困難となることが見込まれることから、新たなモビリティ(自動運転)を導入し、人件費削減、運行頻度の維持・増強により、持続性の高い安定的な移動手段の確保を図る。早期に自動運転環境を整備することによりデータを収集・蓄積し、実証運行を繰り返し行うことで自動運転に対する社会受容性を醸成しながら、運転士がいない交通環境の実現を目指す。

④自治体の枠を超えた広域連携

路線バスが運行していない相模原駅北口の南北道路・東西道路に新たなモビリティ(自動運転)を導入することで、路線バス要望のある宮下本町の地域住民だけではなく、近隣の町田市民も利用することにより、都県を跨いだ交通による交流が生まれ、相模原駅北口周辺全体の活性化につながる。

これらの取り組みにより

「選ばれるまち」の実現

全国的に人口減少や少子高齢化が進行し、多くの自治体が地域の認知度やブランドイメージの向上に取り組む中で、本市が、暮らしやすい「活力と魅力あふれるまち」として選ばれるため、自動運転に取り組む。

自動運転実証運行事業の実施について

実証の視点

①相模原駅北口地区土地利用計画との連動性

同計画のまちづくりの方針である「企業等の進出と併せて**先端技術の導入**を図ることにより、多様な交流を生み出し、継続的にイノベーションが創出されるようなまちを目指します。」「ウォーカブルなまちを目指して、ゆとりある歩行者空間を設けることや**新たなモビリティの導入**を検討することにより、生活利便性の向上、健康の増進及び安全・安心の確保を目指します。」と連動する。



②子育て支援施策との連携

子どもに人気のスポーツ施設や遊具、芝生広場が整備された「相模原スポーツ・レクリエーションパーク」を経由し、**「子育て応援バス」として運行する。中学生以下・その同伴者は無料**とする。将来的には、児童館や子どもセンターへの路線も視野に入れた検討を進める。



「さがプリコ」にて、子育て世代を対象に「お子様を連れた路線バスにおける移動に関する調査」の**アンケートを実施中(R7.7.26～R7.8.31)**。R7.8.12時点で、**281名**の回答があった。



・『お子様を連れた**「徒歩」で移動した場合の許容時間**』の問に対して、**『20分未満』とする回答が全体の7割**を上回った。なお、相模原駅から相模原スポーツ・レクリエーションパークまで20分である。

(積算根拠) 駅北口からスポレクパークまでの徒歩ルート800m、小学生の歩行速度: 分速40m【参考: 足立区資料】

・『お子様を連れた路線バスでの移動に対する**不満や不安**』や『路線バスを**利用しない理由**』に関する質問に対して、**5割以上が『周囲に迷惑をかける恐れがある(子どもが騒ぐ等)』**と回答した。

・『お子様を連れた市内の「公共施設」までの移動手段として、**将来期待する乗り物**』との問いに、全体の38%が『電動自転車』、**全体の36%が『自動運転バス』**と回答した。

③町田市との広域連携による相模原駅北口周辺全体の活性化

公共施設の相互利用や小田急多摩線の延伸などに取り組み、密接なつながりのある町田市との広域連携の取組として、**町田市民については、相模原市民と同様に、中学生以下・その同伴者は無料**とし、相模原駅北口周辺全体の活性化につなげる。また、宮下本町の地域住民にアンケートを実施し、停留所の候補地について検討する。



④既存バス路線への接続・転換の検討

実証運行を通じて既存の神奈川中央交通株式会社のバス路線のルートを段階的に運行することにより、将来的な既存路線への接続・転換について検討する。

自動運転実証運行事業の実施について

事業スキーム

ルート

右図のとおり（案）

停留所

- ①相模原駅北口
- ②小山公民館前
- ③相模原スポーツ・レクリエーションパーク入口前
- ④相模原スポーツ・レクリエーションパーク出口前
- ⑤宮下本町1丁目東
- ⑥宮下本町1丁目西

運行日

土・日曜日、祝休日

運行時間

10時～16時の間に20分間隔で運行

運行期間

1ヶ月

※2年目以降からはレベル4に向けて
運行期間を延長する

運賃

1乗車 100円

※ただし、中学生以下の利用者及びその同伴者は無料
同条件を町田市民にも適用

運行事業者

交通事業者

初年度のルート案



【車両イメージ】



車両

ミニバス

定員

15人

自動運転レベル

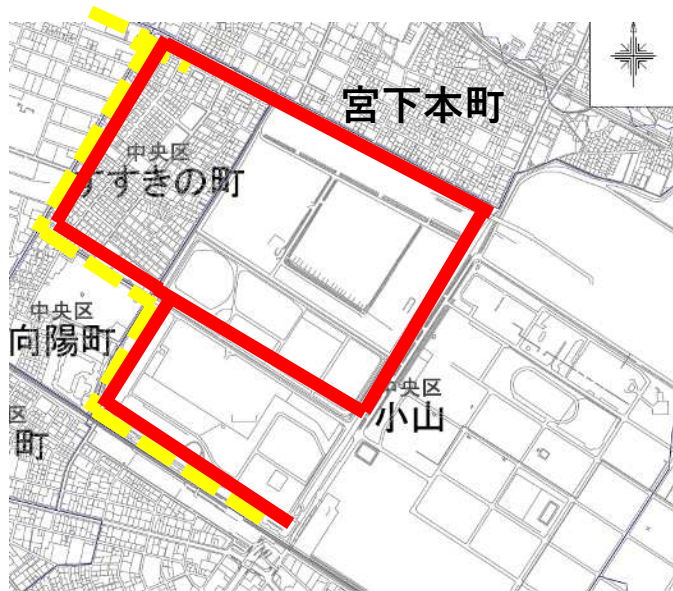
レベル2

※3年で自動運転レベル4
の実装化を目指す

自動運転実証運行事業の実施について

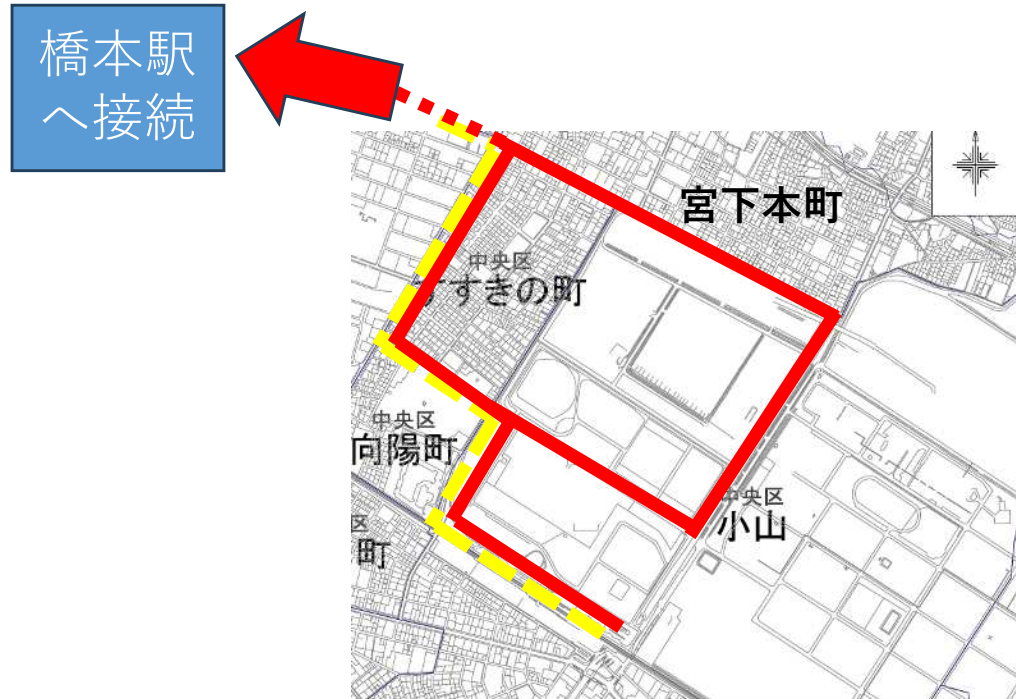
2年目ルート案

想定ルート — 既存バス路線 —



3年目以降ルート案

想定ルート — 既存バス路線 —



レベル4達成後について

実証運行を通じて既存のバス路線のルートを段階的に運行することにより、将来的な営業路線への転換について、交通事業者と協議・検討する。

自動運転実証運行事業の実施について

補助金事例

補助金名	所管	概要	補助率等
第2世代 交付金	内閣府・ 内閣官房	地方がそれぞれの特性に応じた発展を遂げることができるよう、日本経済成長の起爆剤としての大規模な地方創生策を講ずるため地方公共団体の自主性と創意工夫に基づく、地域の多様な主体の参画を通じた地方創生に資する地域の独自の取組を計画から実施まで強力に後押しするもの	1/2 【補助上限】 単年度目安： 2億円
地域公共交通 確保維持改善 事業費補助金 (自動運転社会実 装推進事業) ※	国土交通省	人手不足や地域の足の確保等、地域公共交通が抱える課題に対する解決手段として期待される自動運転について、地方公共団体によるレベル4自動運転移動サービス実装に係る初期投資を支援することを目的	4/5 【補助上限】 重点支援事業： 3億円 一般支援事業： 1億円

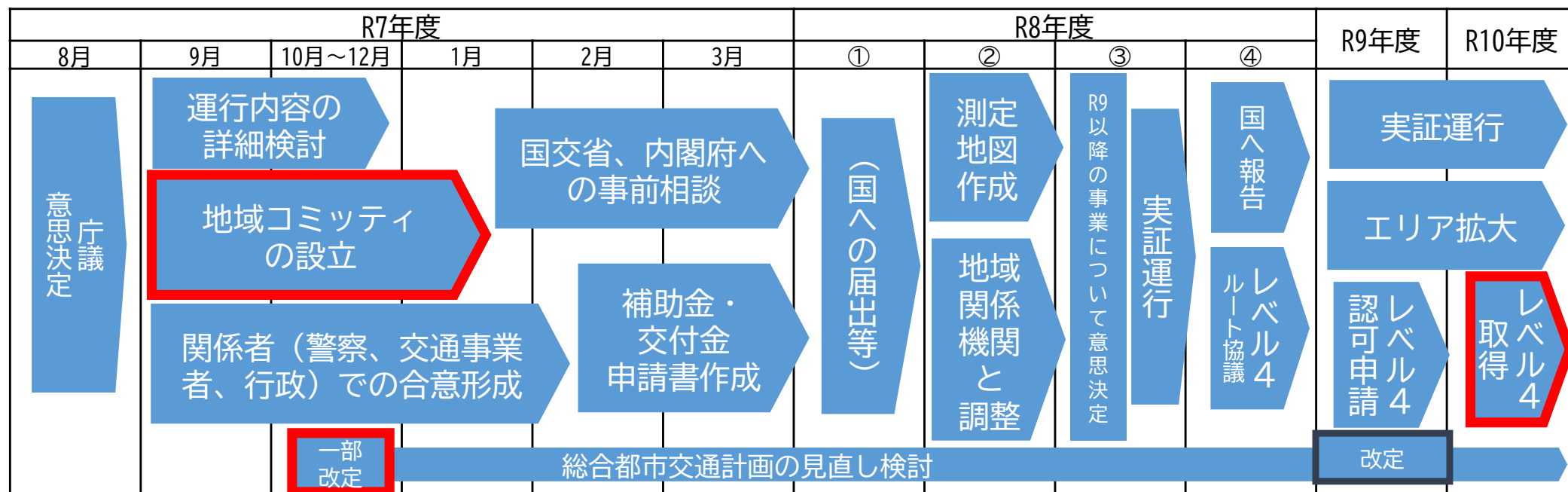
※＜補助要件＞

社会実装に向けて自動運転レベル4実装に至るまでの計画の策定が必要となる

- ・ 将来的にレベル4自動運転技術を提供することが見込まれる事業者が参画すること
- ・ 将来的な持続可能性を踏まえた計画を策定すること
- ・ 自動運転移動サービスの実現に向け地方公共団体、関係行政機関、事業者等が参画する「レベル4モビリティ・地域コミッティ」を設置すること
- ・ 地域公共交通計画等に留意した取組を実施すること

自動運転実証運行事業の実施について

スケジュール



【参考】事業費

費用 内容	R8 金額(円)	R9(予定) 金額(円)	R10(予定) 金額(円)	R11(予定)～ 金額(円)
消耗品費	100,000	200,000	200,000	200,000
印刷製本費	200,000	400,000	400,000	400,000
物品等修繕料	300,000	500,000	500,000	500,000
事務作業委託料	4,000,000	4,000,000	4,000,000	4,000,000
施設事業委託料	2,000,000	16,000,000	16,000,000	16,000,000
道路改良費	2,000,000	5,000,000	8,700,000	0
車両リース料	50,100,000	158,900,000	165,200,000	28,000,000
事業費	58,700,000	185,000,000	195,000,000	49,100,000
国庫補助金	29,350,000	第2世代交付金	「地域公共交通確保維持改善改善事業費補助金(自動運転社会実装推進事業)」	
基金	29,350,000	まち・ひと・しごと創生基金(想定)		

○開催日時：令和7年8月18日

○開催場所：第1 特別会議室

○案件名：自動運転実証運行事業の実施について

○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 ■緑区副区長 ■中央区副区長 ■南区副区長
■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

- (シビックプライド担当部長) 説明資料9ページのスケジュールと事業費について、令和11年度からは車両が買い取りになると説明があったが、市が車両を保有するのか。
→(交通政策課長) 令和11年度以降は民間事業者による実施可否を判断するものであり、市営バスの運行は考えていない。買取というよりは、リースアップして再リースされるというものである。
- (シビックプライド担当部長) 中学生以下と同伴者は運賃が無料とのことだが、どのように判断するのか。
→(交通政策課長) 本市がすでに実施している「子どもの施設使用料等の無料化」と同じように、自己申告による運用を考えている。
- (市長公室長) 審議事項について確認する。今回の提案は令和8年度の実証運行に関して諮るものであり、令和9年度以降のスケジュールは参考という理解で良いか。
→(交通政策課長) そのとおりである。令和9年度以降の事業は、令和8年度に再度庁議に諮り、意思決定を行う。
- (総務局長) 相模原市民及び町田市民の中学生以下と同伴者は運賃を無料にすることについて、他自治体で同様の事例はあるか。
→(交通政策課長) 他自治体での自動運転実証運行は、すべて無料で実施しているところが多く、視察を行った2自治体も無料であった。本市では、100円程度の運賃であれば妥当であるとし、加えて、子育て支援策としての側面を持たせたものである。
- (財政部長) 説明資料6～7ページに記載の運行ルートについて、今回の提案では、初年度のルート案を諮るものか。
→(交通政策課長) 審議事項としてはそのとおりである。ただ、特に国土交通省への補助金申請にあたって将来的なビジョンを示す必要があるため、2年目、3年目のルート案もイメージとして示しているものである。
→(財政部長) ルート案が2年目と3年目で分かれている理由は何か。
→(交通政策課長) 初年度は実証運行を実施しやすいよう、歩車分離がされている道路を設定しており、事業者としても、現時点でレベル2であれば走行できるとの考えである。そこで立ち上げを行い、2年目は、ややハードルの高い都市計画道路を走行するルート、3年目は橋本駅への接続と、段階的にレベルを高くしていくために分けて設定している。

- （財政部長）事故が発生した場合の責任はどうなるのか。
 - （交通政策課長）事故の状況によって異なるが、レベル1～3まではドライバーの乗車が必要であるため、ドライバーの責任となる。市の事業であることから、市にも一定程度の責任が生じるものとする。レベル4はドライバーが乗車しないため、運行事業者の責任となる。
 - （財政部長）レベル1～3の実証運行では誰がドライバーとなるのか。
 - （交通政策課長）来年は交通事業者へ委託を行うため、大型2種免許を取得している交通事業者のドライバーとなる。

(2) 結 果

- 原案のとおり承認する。

以 上