

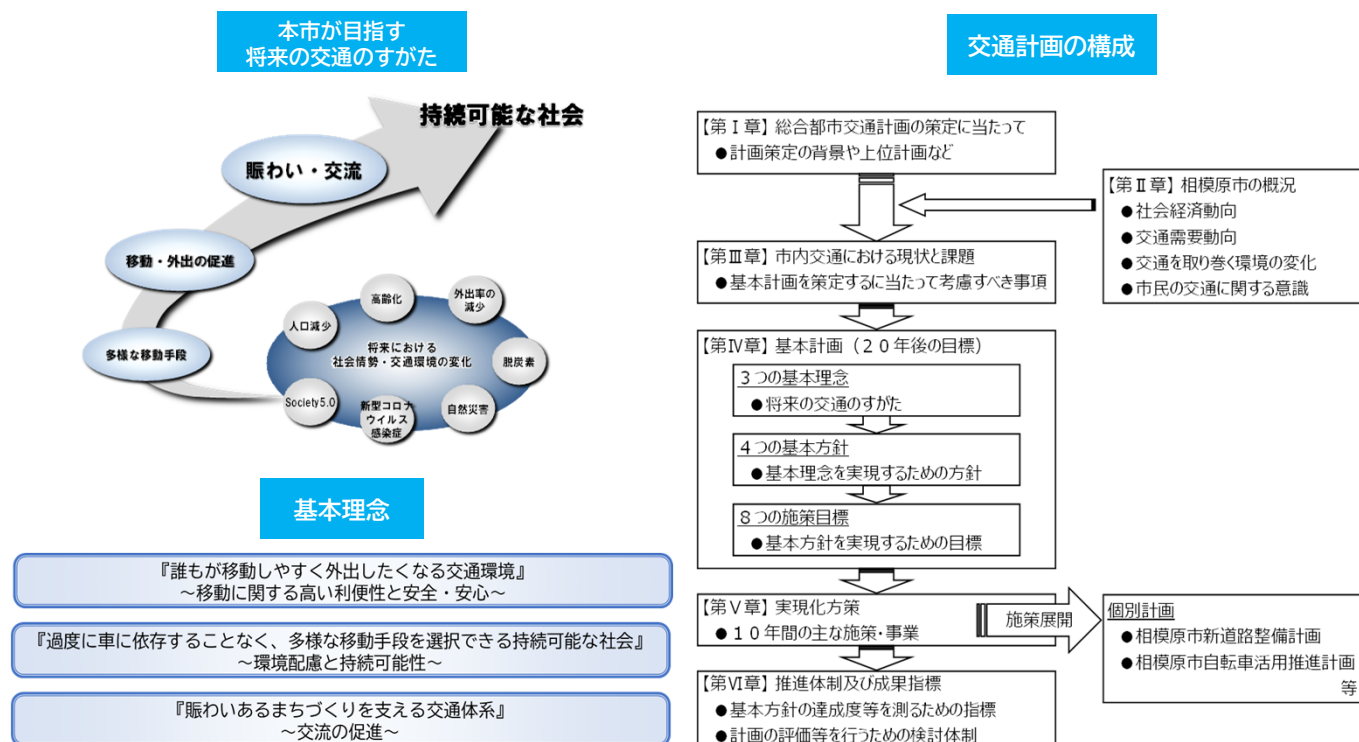
相模原市総合都市交通計画の一部改定(案)の概要

序) はじめに

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。



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が変化しつつあるほか、公共交通の運転士不足などの課題も顕在化しています。
- 「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します。

2) 計画見直しの基本的な考え方

- 交通計画の一部見直しに当たっては、「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」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、社会情勢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します。



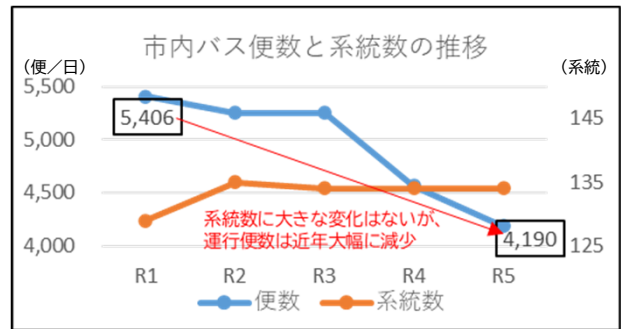
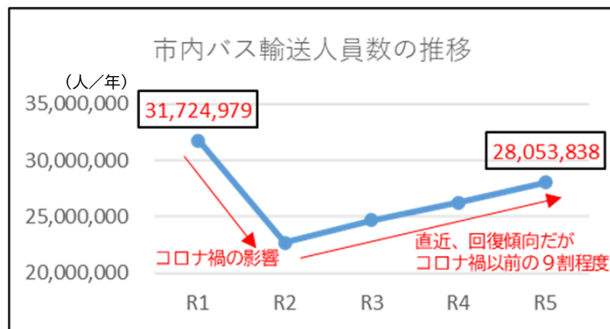
II) 交通を取り巻く環境変化

1) 交通政策に関する主な動向

- 改正地域交通法（令和5年法律第18号）が施行（R5.10.1）され、地域公共交通ネットワークの「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・拡充されました。
- デジタル田園都市国家構想総合戦略（R4.12閣議決定・R5.12改訂版閣議決定）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ました。
- 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及び新たな制度・技術の活用による施策の充実・強化が求められています。
- 地方創生2.0基本構想（R7.6閣議決定）及び経済財政運営と改革の基本方針（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ました。

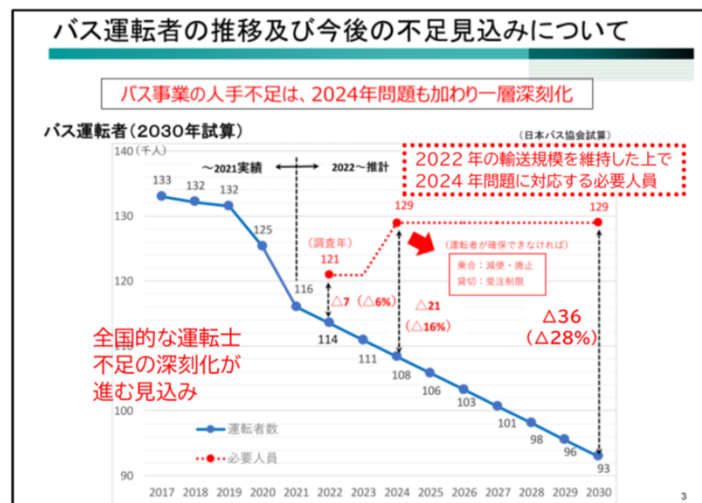
2) 市内バス路線の状況

- 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。また、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

- 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。
- 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

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。

Ⅲ) 基本計画の一部改定

改定の概要

基本計画のうち交通体系方針図及びコミュニティ交通計画の一部を見直し、生活不便の解消に向けた移動手段の確保策を新設します。

現行

改定後

交通体系方針図（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

交通体系方針図（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り組む。
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

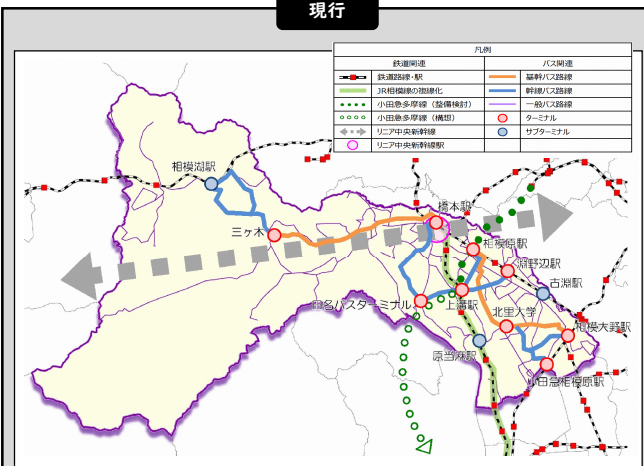
項目新設

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

1) 交通体系方針図（バスネットワーク）

- バス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て見直します。
- 一定程度の運行水準を確保すべき路線を「基幹バス路線」及び「幹線バス路線」に位置付けます。

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バス輸送人員及び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

➢運行水準が高い路線
(ピーク時に1回/15分、オフピーク時に1回/30分)

基幹バス路線及び幹線バス路線は、利便性向上に資する取組を優先的に推進します。

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(30本/日(平日・片道))及び持続可能性が高い路線

基幹バス路線

➢運行水準と持続可能性が高い路線
運行水準の確保のみならず、利便性向上に積極的に取り組みます。

幹線バス路線

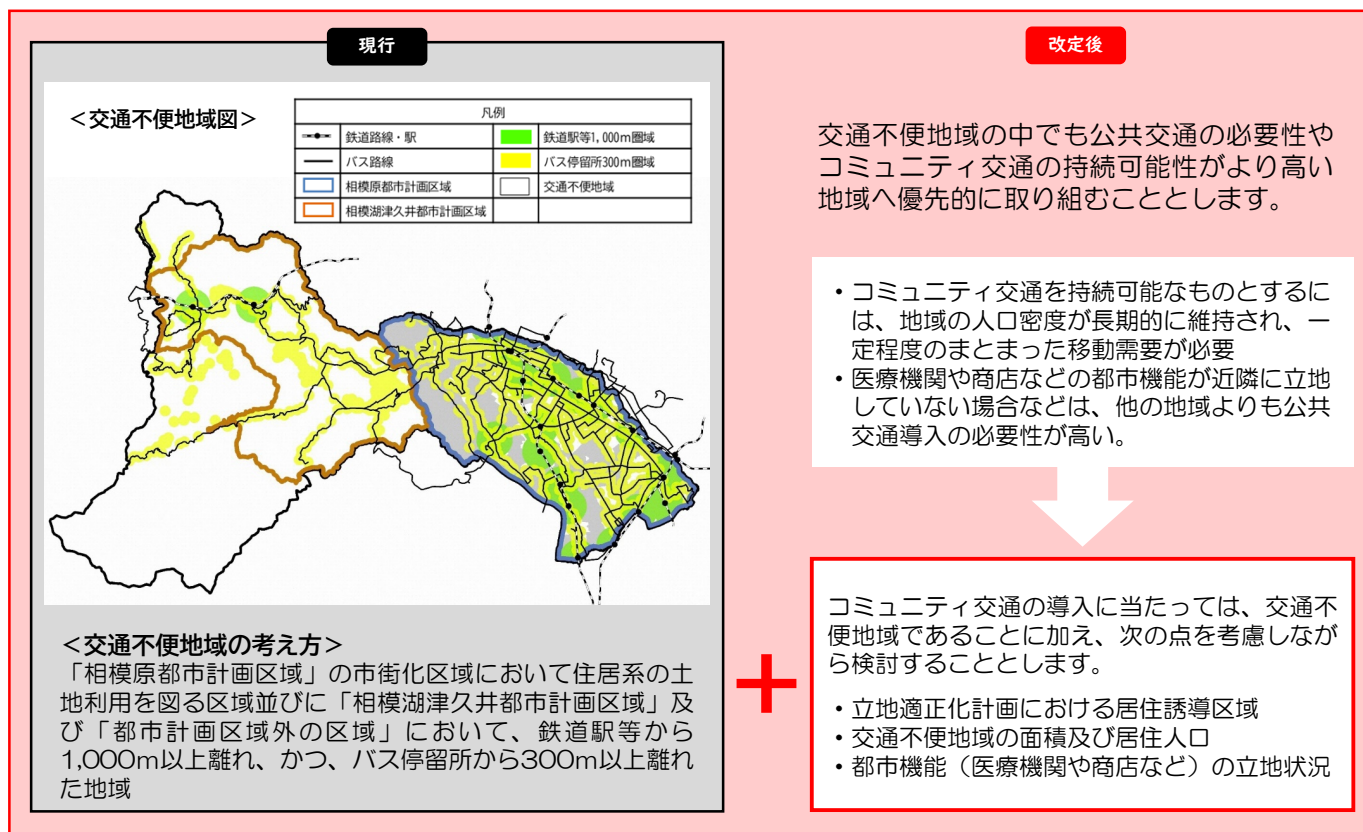
➢運行水準と持続可能性のいずれかが高い路線
運行水準の確保や持続可能性の向上等に取り組めます。

<接続路線設定の考え方>

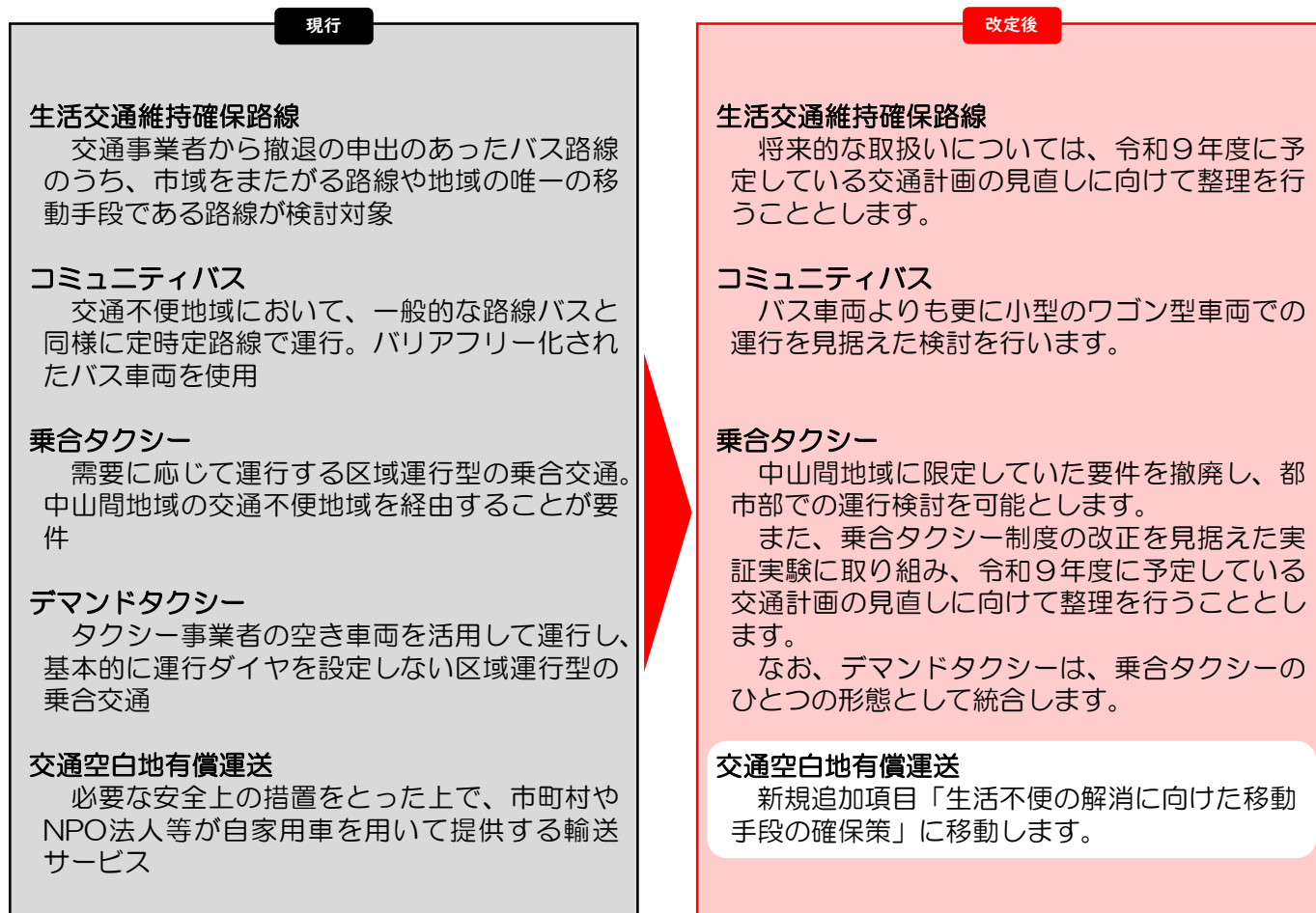
➢基幹バス路線及び幹線バス路線を補完する機能を有する路線
機能の確保の取組等を実施する場合に、優先的に扱います。

2) コミュニティ交通計画

コミュニティ交通の導入に当たっては「交通不便地域」を経由することを要件としていますが、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いるため、考慮する点を追加します。



また、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、コミュニティ交通の要件の一部を見直します。



3) 生活不便の解消に向けた移動手段の確保策

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し、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。

新規追加

交通モード	分類
交通空白地有償運送	公共ライドシェア 道路運送法（昭和26年法律第183号）の登録・許可が 必要 な取組
福祉有償輸送	
グリーンスローモビリティ	ボランティア輸送 道路運送法の登録・許可が 不要 な取組
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	その他の輸送

IV) 実現化方策

交通体系方針図（バスネットワーク）及びコミュニティ交通計画の見直し並びに生活不便の解消に向けた移動手段の確保策の新設に伴うアップデートをします。（主に下線部分を追加・変更）

アップデート

施策目標1 地域を結び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
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。 <u>（バスネットワークのアップデート）</u>
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、サイクル&バスライド及び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、 <u>様々な交通モードが結節する「モビリティハブ」の検討</u> を進め、公共交通の利便増進に努めます。
新たなモビリティサービスの活用	MaaS、自動運転等の活用	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、 <u>自動運転技術の社会実装に向けた取組を進めます。</u>
運転士確保に向けた取組	<u>交通事業者等と連携した取組</u>	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た運転士確保に向けた合同説明会等の実施や、 <u>職業相談窓口との連携等による効果的な取組の検討</u> を行います。

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
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。 <u>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。</u>
小さな交通の検討実施	交通空白地有償運送（ <u>公共ライドシェア</u> ）の検討	<u>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。</u>
	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	<u>グリーンスローモビリティを活用した</u> 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) 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)