

# 「相模原市総合都市交通計画の一部改定（案）」に関する パブリックコメント手続の実施結果について

## 1 概要

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。）を策定しましたが、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きていることから、「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、交通計画を一部見直します。

交通計画の一部見直しに当たり、市民の皆様からのご意見を募集し、その結果、59人の方から114件のご意見をいただきました。いただいたご意見の内容及びご意見に対する本市の考え方をまとめましたので、次のとおり公表します。

## 2 意見募集の概要

- ・ 募集期間 令和7年9月15日（月）～令和7年10月15日（水）
- ・ 募集方法 直接持参、郵送、ファクス、電子メール、回答専用フォーム
- ・ 周知方法 市ホームページ、広報さがみはら、窓口等への配架

※ 資料の配架場所

交通政策課、各行政資料コーナー、各まちづくりセンター（城山・橋本・中央6地区・大野南まちづくりセンターを除く）、各出張所、各公民館（沢井公民館を除く）、各図書館、市立公文書館

## 3 結果

### （1）意見の提出方法

意見数		59人（114件）
内 訳	直接持参	0人（0件）
	郵送	2人（3件）
	ファクス	45人（68件）
	電子メール	4人（14件）
	回答専用フォーム	8人（29件）

(2) 意見に対する本市の考え方の区分

ア：計画案等に意見を反映するもの

イ：意見の趣旨を踏まえて取組を推進するもの

ウ：今後の参考とするもの

エ：その他（今回の意見募集の趣旨・範囲と異なる意見など）

(3) 件数と本市の考え方の区分

項 目		件数	市の考え方の区分			
			ア	イ	ウ	エ
①	路線バスに関する意見	39	0	2	37	0
②	道路など交通インフラに関する意見	5	0	2	3	0
③	コミュニティ交通に関する意見	22	0	2	20	0
④	交通政策全般に関する意見	32	1	12	19	0
⑤	市の財政・補助制度などに関する意見	11	0	0	11	0
⑥	その他の意見	5	0	0	5	0
合 計		114	1	18	95	0

(4) 意見の内容及びご意見に対する本市の考え方

別紙のとおり

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
1. 路線バスに関する意見			
1	自動運転でできるようになるまで時間がかかるのでそれまでバス路線の確保や維持には積極的に取り組んでほしいです。なぜなら、一度路線がなくなるとそれを復活させることは困難で時間がかかるし、その地域は活力を失うからです。そうすると、マイカー保有率が高い、バス利用の多い地域はどんどん若い人もいなくなるし過疎化が進んで、結果として相模原市の税収減につながります。立地適正化の観点もあるにせよ、そうした地域が多いと思うので、市にはそうした未来をなるべく防いでほしいと思います。なぜなら、市の離れたところに重要施設が点在しているので、ある程度バスによってカバーできないと、横浜線や小田急沿線などの駅近ばかりだけが市民の住む場所になってしまいますが、そこから離れたそうした重要な施設はあるのに市民に利用されないからです。たとえば、乳児院だとか、ギオンアリーナ、淵野辺公園、相模原公園などはかなり市の中でも駅から離れたところにあります。そういう施設を点在させるのなら、バス路線も十分確保して維持してほしいです。	交通事業者からは、運転士不足等の影響により、現在のサービス水準を維持することは大変厳しい状況と伺っておりますが、路線バスの輸送力確保は重要であると認識しておりますことから、いただいた意見を踏まえながら、引き続き、交通事業者等との連携により、誰もが移動しやすい交通環境の整備に努めてまいります。	イ
2	基幹バス路線、幹線バス路線、接続路線、その他のバス路線と位置づける見直しを行うとありますが、このように判断する根拠が、「将来都市構造及び集約連携型のまちづくりを見据え、しかも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」のためとあります。 これでは、基本理念の「誰でも移動しやすく外出したくなる交通環境～」とかなりかけ離れることになるのではないのでしょうか？だれのための公共交通なのか。市民を中心に考えたまちづくりなら、こんなふうに路線に格差が必要でしょうか？ 「その他のバス路線」が切り捨てられそうです。現に、緑区の11路線が2路線になると聞いています。これはやはり民間の交通事業者の収益優先のために考えられたことにしか思えません。 市は、民間の交通事業者に頼ることがむずかしいのなら、今こそ、市独自に市バスを走らせることは夢物語でしょうか。でも、全国の政令指定都市では実施しているようです。なぜ、相模原市ではできないのか？他市から学ぶ必要があると思います。	本市では、市域で広く民間路線バスが運行されてきたことから、市営バスを運行していませんが、民間路線バスを補完するため、地域の皆様と連携しながら、市としてコミュニティバスや乗合タクシー等の運行を行っています。	ウ
3	バス運転手不足等によるバス路線の廃止や減便が進行しています。バス運転手不足は全国的にも深刻な状況が進行しており抜本的な対策は非常に厳しい状況です。相模原市内の移動は神奈中バスに依存と思える市の対応では「基幹、幹線バス路線」の考え方を今後維持できるかが大きな問題です。状況の急激な変化に対応できる市が主体となって市民が自由に移動できる交通政策の抜本的改革が必要と考える		ウ
4	始発・終バスの減便により、通勤に間に合わなくなったり、学生も通う為には、交通手段も考慮し選んでいます（引越もしている）。過疎対策に向けても補う為の市営バスの対策も望みます。		ウ
5	マイカーを減らすように車がなくても暮らしやすいようにバスを積極的に利用し車を持たない人に恩恵のあるサービスをしてほしいです。 渋滞の原因にもなるし、事故の原因にもなりうるマイカーは環境負荷が大きいこともあります。バスだけでなく、商用車や物流関連の車が渋滞に巻き込まれてサービスが展開しにくい要因にさえなります。そのため、市民でバスを利用する人で車を持たない人向けに割引など特典を設けることで、バス利用者を増やす取り組みをするのが良いのではないかと思います。今はなんとか車を持ち維持できている人もいるかもしれませんが、年齢を重ねると運転技量のレベル低下だけでなく車の維持費や購入費の負担も大きいです。さらにインフレがすごくて車が高すぎるしガソリンも高いしメンテナンスや保険代も高いので車を買えない人も出てくると思います。そうすると、バスがないと交通弱者になる人がたくさん増えると思います。だから、バス路線を維持するだけでなくその利用者を増やすためにマイカーのない人向けの恩恵となるような制度を作るのが良いです。たとえば、バスを利用すると車を持たない人に比べ安くなるなどの仕組みがあるといいです。	市総合都市交通計画では「公共交通の利用促進」を施策に位置付けています。 自家用車から公共交通等の交通手段への利用転換を促進することは重要であるため、いただいた意見を参考としながら、引き続き、公共交通の利用促進に向けた取組を推進してまいります。	ウ
6	バス路線のバスレーンを設定して渋滞をなくす取り組みをしてほしいです。特に16号沿いの相02では、渋滞の頻度が高く夕方などひどく遅延します。神奈中バスロケでチェックして乗ることができてもいつ目的地に辿り着けるかわからない時があります。たとえば、相02ですが、土曜の夕方に相模大野駅から乗ってもグリーンホールのほうに向かって回ってそこを抜けて谷口のバス停にいくまでに雨のせいもあるのかかなり渋滞して30分以上かかりました。皆バスが不便だからと片側一車線しかないのに送り迎えでやってくる車が多く狭くて抜かすこともできずそうになりました。そのせいでグーグルマップでみるよりも40分以上多く時間がかかりました。電車で帰ればよかったなと思ってしまいました。打開策はこの道はセッパックするなどして車線を増やすことです。こういうことが続くと、特に横浜線利用の人ではバスで相模大野に行きたいけどそれはやめて電車で町田駅周辺で用事を済ませようと思う人が多いかもしれないとより思いました。そうすると相模大野駅周辺の店などは持続して儲けにくそうです。それは結果として相模原市の税収減につながるので良くないと思います。	市総合都市交通計画では「交通集中地域における渋滞対策」を施策に位置付けています。 いただいた意見を参考としながら、引き続き、交通管理者や交通事業者との連携により、交通需要マネジメント（TDM）の推進等により、バスや自動車交通の円滑化を図ってまいります。	ウ
7	Suica・Pasmoの導入にあたり、導入当初は「バス特」なる利用頻度に応じた割引制度がありました。が、現在ではそのような制度はなく、いわゆるかつての回数券的な割引制度がありません。鉄道事業者はSuica・Pasmoの導入により、例えば地下鉄等との直通路線などにおいて事業者間の乗継割引や、通勤定期において往路と復路で異なる経路を選択できるなどの施策を講じています。鉄道に比べ圧倒的に利用者の少ないバス事業者内で、乗継割引ができるよう行政が支援していく必要があると考えます。p. 39で田名バスターミナルでの乗継割引の事例、p. 40でMaaSを挙げていますが、交通系ICカードを活用した運賃施策に積極的に行政が関与し、ソフト面でも利用しやすい公共交通体系を再構築していただきたいと考えます。	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利用環境の更なる向上が必要であると認識しています。 いただいた意見を参考としながら、乗り換え負担軽減のため、バス路線網の再編等に合わせ、対象区間の設定や割引方法など、新たな乗り継ぎ割引について、交通事業者と連携しながら検討してまいります。	ウ
8	直通運転をやめ、区間運転を増やすことによるメリットとデメリットをよく議論すべきだと思います。メリットとしては、都市中心部の道路混雑区間のバス台数が減ることによる交通渋滞の緩和や利用者数に応じた柔軟なバスの運用が可能になるなどがあげられます。一方、デメリットについては、乗継ぎにより所要時間が増えることや乗継割引などの課題、車内の混雑や高齢者にとっては乗降の手間が増えることにより、利用者側の負担が大きいたことが挙げられると思います。それらを認識した上で乗り継ぎ拠点ターミナルの整備を進めるべきと考えます。 田名バスターミナルは成功事例と評価されてよいかと思います。他のバスターミナル整備においても参考とすべきと考えます。 バス相互間の乗り継ぎ拠点ターミナルにあたり、駐車施設及び駐輪施設を併設した商業施設の設置を誘導できるよう、検討していただきたいと思います。商業施設が設置されることにより、交通結節としての機能が高まることが期待できますし、清掃等の維持管理も委託することが可能となります。一方で、商業利用目的の道路交通量が増えてしまうことが懸念されますが、適宜交通規制を設けるなどソフト的な対応も必要かと考えます。	定時性や速達性が確保された効率的で利便性の高いバス路線網の構築に向けては、交通結節機能を有する乗り継ぎ拠点を配置し、拠点間を接続する路線網の充実が必要であると考えています。 こうしたことから、交通体系方針図（バスネットワーク）の改定では、拠点間を接続するバス路線を基幹バス路線又は幹線バス路線に位置付けるとともに、「乗り継ぎ拠点となるターミナルや乗降場等の機能強化」の施策において、新たに『「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る』旨を追加しました。 いただいた意見を踏まえながら、乗り継ぎ拠点となるターミナルや乗降場等の機能強化に向けて取組を推進してまいります。	イ
9	地域公共交通である路線バスを民間事業者任せにせず住民の移動手段の確保は自治体の責務であるという立場に立つことが必要です。 諸外国では地域公共交通の事業費に対する運賃収入の差額を国や自治体が負担しています。民間事業者の経営努力や運賃収入だけで持続可能な地域公共交通を実現することはできません。 市の責任で、路線バスの廃止や減便をしないで運行本数の確保・増便を行う必要があります。	本市ではこれまでも生活交通維持確保路線として、公費負担により、路線バスを維持しており、毎年1億円以上の公費を支出している状況です。 また、民間路線バスを補完するため、地域の皆様と連携しながら、市としてコミュニティバスや乗合タクシー等の運行を行っています。	ウ
10	・相模原市総合都市交通計画基本理念実現のために 公共交通機関の減便や廃止は、中山間地域の高齢者の買物や通院他、文化的な物事に触れる機会を奪っています。又、車椅子利用者も同様です。バス費用も上がり、利用者も減り赤字路線ゆえの廃止とのことですが、市が補助をする等し、今まで同様に市民の暮らしを保障してください。	本市ではこれまでも生活交通維持確保路線として、公費負担により、路線バスを維持しており、毎年1億円以上の公費を支出している状況です。 また、民間路線バスを補完するため、地域の皆様と連携しながら、市としてコミュニティバスや乗合タクシー等の運行を行っています。 現在のサービス水準を維持することは大変厳しい状況と伺っておりますが、路線バスの輸送力確保は重要であると認識しておりますことから、いただいた意見を参考としながら、引き続き、交通事業者等との連携により、誰もが移動しやすい交通環境の整備に努めてまいります。	ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
11	今は車が運転出来ますが、いずれ免許証は返納する時がきます。 <u>バスの減便は、こまります。朝6時の便、休日の6時2分では出勤できません。夜の9時40分、10時32分がなくなり、タクシーもなく、家に帰れなくなっています。高齢者はこの地域には住めないです。神奈中に市でもっと補助金を出したら良いのでは。</u>		ウ
12	交通権は基本的人権です。民間事業者が赤字や運転士不足などにより、市民の権利が奪われる時には、行政として万全の対策で、市民の交通権・市民の足を守らなければなりません。 生活交通維持確保路線は、現行のまま維持すること。運転士不足対策は神奈中バス会社と連携して強力に取り組むこと。必要な補助金、経費は惜しみなく使うこと。	本市ではこれまでも生活交通維持確保路線として、公費負担により、路線バスを維持しており、毎年1億円以上の公費を支出している状況です。 また、民間バス路線を補完するため、地域の実情に応じて、コミュニティバスや乗合タクシー等のコミュニティ交通の導入に取り組んでいるところです。 さらに、バスの運転士不足は全国的な課題であると認識しており、その影響は市民生活に直結することから、本市としても重要な課題として捉えています。今後、神奈川県バス協会やハローワーク相模原と連携した就職セミナーの開催など、運転士確保に向けた取組を進めてまいります。 いただいた意見を参考としながら、引き続き、交通事業者等との連携により、誰もが移動しやすい交通環境の整備に努めてまいります。	ウ
13	近くのバス停から高尾・八王子の病院や買物に行っています。バスが来年3月31日でなくなると聞きました。千木良の診療所もなくなるとのこと。高齢者はこの地域では生きられなくなります。とても困っています。	三ヶ木より西の中山間地域では、バス運転士不足の影響により、令和8年度末までに一部路線を残し、バス路線の廃止が予定されていることから、バスに替わる地域にあった交通として、令和7年10月から乗合タクシーの実証運行を実施しています。 いただいた意見を参考としながら、本格運行に向けて、地域住民の生活に必要な移動手段の確保の取組を進めてまいります。	ウ
14	・公共交通の運転士不足は、何年も前からわかっていたはず。後手後手で藤野地域のように廃便・減便は、利用者・住民にとって許せない。 ・高齢者申込がむずかしい。車をたのめる人は、いつまでできるか不安。 ・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～」を実現するには、バス事業者がだめなら、相模原市独自にバス事業を実施することが必要。 ・通勤者・高校通学・通院・買物などに大きな影響あり、困まる。 ・青根・千木良で診療所への通院に、このバス廃便・減便は、なお一層困難をもたらす。今の見直しではだめ。		ウ
15	近くのバス停から高尾・八王子の病院に行っています。とても困まります。		ウ
16	診療所はなくなり、バス停もなくなるということは、人間は住めなくなります。		ウ
17	バスの本数が少なくなり、町内や高尾・八王子に病院や買い物に行くのに大変不便になったと友人から聞きました。私は今は自分の車でどこにでもでかけていますが、そのうち運転できなくなった時には困るなと思います。地区内、高尾・八王子に巡回する乗合タクシーのようなバスを走らせてください。		ウ
18	相模湖駅から八王子駅行バスを中止しないで下さい。長い間路線バスに大変お世話になり感謝していますが、利用する方たちは、車のない人、運転しない人、体のちょっと不自由な人、高齢者が多いです。今のバスが通ってからずっと長い間、代々利用させてもらい、駅の中を歩くのが大変と、バスを利用している人、また、駅に下りてこの上りバスで帰る人、ハイキングに来て利用する人達。大変助かっています。どうか私達の命綱であるバスを廃止しないでください。		ウ
19	基幹バス路線について 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となっていますが、現実問題として神奈川中央交通の「湖21」「湖28」系統の時刻表が10月6日付で改定されましたが、朝夕の本数がなくなり、通勤に困っている人が出ています。改定前の時刻にもどすか、市として臨時のバスの運行を考えてほしい。		ウ
20	市の公共施設へのアクセスを強化してほしいです。毎日片道30本程度のバス路線では足りないと考えます。特に中央区は区役所だけでなく、市役所、ウェルネスさがみはら、税務署、警察署などが相模原駅などからかなり離れているので不便すぎます。市民だけでなく、そこで働く市の職員の方もバスで移動するのに機動的に動けないのでは移動のせいで時間を取られて行政サービスに専念できないのではないかと懸念しています。たとえば、16号を通る相02は、相模原駅から相模大野駅と市の中央区と南区をつなぐ重要な路線でありそうした公共施設にアクセスしやすい路線であるのに、早朝以外は1時間に大体2本しかなく、その走る距離が長いのに2本しかないこと、16号の渋滞のせいで、遅延が激しく、車を持たない我が家では利用がしにくいです。もっと市役所などのイベントなどに参加したくても本数が少ないために利用しにくいのが残念です。また、子どもが今年産まれたのですが、ウェルネスさがみはらにバスで行きにくくてタクシーを利用することも多くありました。保健師の方もこんにちは赤ちゃん事業などでうちに来られる時もその相02を使いますが、不便そうです。	交通事業者からは、運転士不足等の影響により、現在のサービス水準を維持することは大変厳しい状況と伺っておりますが、路線バスの輸送力確保は重要であると認識しておりますことから、いただいた意見を参考としながら、引き続き、交通事業者等との連携により、誰もが移動しやすい交通環境の整備に努めてまいります。	ウ
21	商業施設の集積地が点在しているので、そういうところに行きやすいようにバス路線の確保だけでなく、便数を増やしてほしいです。市役所周辺やニトリモール方面、相模大野駅周辺など16号沿いに商業施設が多いのですが便数が増えるなどしてバスでもっと行きやすくなればバスを使って買い物に行きたいと思っています。東京都23区出身でペーパードライバーで相模原に引っ越してきたのですが、相模原にいたるとにかく車がないと不便だと痛感します。そのため、電車で市外によくいき、市のスーパーやモールは直接いかずにネットスーパーをよく使っています。しかし、このことは我が家だけではないと思います。車の維持費などが高すぎるだけでなく、運転免許取得代も40万近くになっている現在ではこのままだと若者を中心に車離れがさらに加速します。そうすると、車中心のモータリゼーションの時代にまちづくりを行ってきた相模原市は駅近で完結する東京都の都市部にさらに若者の転出をされてしまうし、転入増も厳しくなると思います。実際、相模原の未就学児の数が直近一年で1000人以上減っているというデータを家族が市のホームページでみて教えてくれました。		ウ
22	駅から遠い市立の小学校や中学校などがあるので、それがある場所にはバス路線の確保や増便が必要だと思います。特に中央区と南区には16号沿いに小学校など公立学校が集中しているのに、例えばですが相02のバス便は朝だけ多めの頻度にしてあるのはおかしいです。その学校で何かあるときに保護者などが機動的に動けないのは困るので、日中も夕方も増便すべきだと思います。学校には駐車場のキャパシティも足りないのでバスなどで向かうしかない市民もいるのに、学区がかなり広く子供の足で30分近くかかる通学路を設定しているような場所が多いというのに保護者などが学校に向かわなければならないときにバス便が1時間に2本程度では頻度としては貧弱です。また、学校の先生たちの通勤も厳しさがあり、ますます相模原市の教員になろうという人の数が減るので良くないと思います。したがって、バス便の頻度は特に市立の学校があるところには多くしてほしいです。		ウ
23	16号沿いが廃れそうなので、もっとバス便を増やしてほしいです。日中も夜もバス便が少なく、車を持たない人にとってはアクセスしにくいエリアだと言えます。例えば、日中はこどもを16号沿いのスクールに通わせたくても神奈中バスの頻度が少なくて通わせるのを断念しています。夜も同じように16号沿いの塾に通わせるのが厳しいですし、飲食をしに行こうと思ってもバスがないので行かないエリアも多く結局市外に電車で行くことが多いです。特に飲酒をする人にとっては16号沿いエリアはマイカーで行くのは避けるようなエリアだと思います。このままだとマイカー保有者が減ってマイカーでしかアクセスしやしくない16号沿いエリアは廃れてしまうと思うので、結果としてスラムになったり市税の減収になったり市のイメージダウンにもつながることで転入者も大きく減る可能性があると思っています。		ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
24	今後の横浜線や小田急線などの保線管理が担い手の少子高齢化により不足するのが心配なので、バス路線の確保を徹底してほしいです。自動運転の時代が来ればよりバスが便利になる可能性もあるかもしれないです。自動車整備士の不足問題もあるのでマイカーの維持費はかなり高騰が予想されますがバスを利用する人を増やすことで移動のコストを圧縮できるのでもっとバスが便利だったらマイカーのない私の家庭のように積極的に使いたい人は多いはず。また、2025年10月5日に起きた東急田園都市線の脱線事故でその沿線住民はかなり不便を強いられているようですが、相模原市民も電車を使って通勤している人は多いので何か一つの路線で起きた時そのバックアップにもつながるので、相02など2社の電車路線にまたがってつなぐバス路線を優先して確保したり増便したり工夫して市民生活の安心を守ってほしいです。具体的には、橋本駅と相模大野駅などと異なり、中央区は横浜線が離れたところに相模線があるので何かあった時バス便に頼ることが大きいのに不便で不安が大きいです。小田急多摩線もすぐ延伸はしなさそうなので特に中央区の相02などの便数を増加してほしいです。		ウ
25	10/6相模湖と三ヶ木間の桂橋経由の減便は、とりわけ朝（出勤者・登校学生他）と夕の利用者にとって不便・不自由の極みなり。6時・7時・8時の複数ダイヤが各時1本となり、乗降者の風景が一変しました。特に乗車する人数が確実に減少しています。 更に相模湖行きの最終便が21時台と20時台が無くなり19時台1本となり、益々不自由・不便になってます。 JRへの接続、JRからの接続を考えれば、減便ではなく増便が図られるべきではないでしょうか。再考を求めます。		ウ
26	高齢化に供ない免許返納も考えています。困るのは3ヶ所の通院をしていますので、バスの本数も減り困っています。買物も不便になります。この状態では地域での生活は出来ません。 これでは老人いじめと受け取られても仕方ないと思います。老人は皆怒っています。		ウ
27	高齢化して、車の免許を返納しました。バスの本数も少なくなり病院に行くのに困っています。		ウ
28	高齢化して、車の免許も返納しましたのでバスの本数も少なくなり病院に行くのに困っています。		ウ
29	高齢になったので、これから運転が出来なくなりそうなのでバスがなくなったらどうしましようか？病院も減るそうなので、静かな緑区にこれからも住まえるよう望みます。		ウ
30	三ヶ木発相模湖行きの朝一番、二番発の便が無くなり、会社に間に合わなくなり困っています。会社を退職するようです。何とかして下さい。（友人の話） 回りに会社もないし、皆中央線に乗って仕事に行きます、若い働く人たちが通勤できるようにしてほしい。		ウ
31	バスの本数が減便されました。かなちゃん手形も54000円では年金生活者は買うことができません。		ウ
32	高齢者で買物、病院へのバス利用者です。どうぞ今以上のバス便を減らさないでください。お願いいたします。		ウ
33	私は都内に行くことが月十数回あります。とくに困るのが帰りの足です。タクシーがあるときはタクシーを利用しましたが、これがなくなりそのうえ今度はバスの終バスが19時前になくなるとほんとうに困ります。私は独身で車を使う人もいませんので。少なくともこれまでの終バス時刻を復活して下さい。市として神奈中に強く求めてください。		ウ
34	子育てしやすいように、グリーンプール、相模原公園、ギオンアリーナなどにアクセスしやすいようにバス路線の設定を見直してほしいです。せっかく相模原に住んでいて良質で子供にとって無償の施設を利用したいと思って子供を連れて行きたいと思っているのですが、今いる淵野辺駅付近からそちらにいくとすると、ルートを見ると車で行く方が近いのですが車を持ちたくないでバスで行こうとすると乗り換えなどにより1時間近くかかる場所が多いです。子どもは睡眠時間の確保が大事であるだけでなく、そのほかにもとにかく時間や手間がかかります。また働く世代にとっても独身でも移動は容易であるほうがよいです。そのため移動時間の短縮は重要だと思います。それなのにバスが不便だからと多くの市民が車を持とうとするから、バスが減便になり、その結果より不便になるのではないかと懸念します。さらなる結果として電車ではそこにいけないからそうした立派な施設が使われなくなって寂れてしまうし、一部の周辺住民しか使えない施設なのではないかと残念に思います。	路線バスの運行ルートについては、需要の動向や利用実態に応じて運行事業者が設定していますが、交通事業者からは、路線の拡大・新設については、運転士不足等の影響により大変厳しい状況と伺っております。 いただいた意見を参考としながら、引き続き、交通事業者等との連携により、誰もが移動しやすい交通環境の整備に努めてまいります。	ウ
35	県立の高校や相模原中等教育学校などの学校にアクセスしやすいようなバス路線設定をしてほしいです。世の中は少子化傾向にあるものの、市役所などで子育てするなら相模原と様々な政策をしているのに、運転免許のない子供目線で見やすいバス路線ではないのなら相模原から子供のいる家庭はいなくなってしまうと思います。またその効果がバス利用の多い傾向にある市民にも及びにくくなるのではないのでしょうか。私の家は横浜線の駅利用をしています、学校はバス路線上に多い気がしているので子供に使いやすいように考えてほしいと思っています。相模原中等教育学校はかなりレベルが高くて入試も難しいと聞きますが県立の学校なので相模原市民だけでなく小田急線沿線などからも多く来れると思いますが、バス便が充実していないからとバス便しか頼れない相模原市民の家庭が受験しにくいのではないかと思います。場所は相模原にあるのに相模原市の南区や他の小田急沿線ばかりアクセスしやすいとなると中央区などとの教育格差にもつながると感じます。それは相模原高校なども同じで、アクセスしにくい以上バス便が必要なのでもっと充実させた方がよいと思います。		ウ
36	現在、淵野辺駅付近に居住しておりますが、路線バスの回送車をよく目にいたします。おそらく峡の原車庫、神奈中多摩車庫からの回送かと思いますが、時間帯によっては営業化することで路線バスネットワークの拡充が図れるのではないのでしょうか。		ウ
37	橋本に神奈中のバス車庫があれば、回送バスが行ったり来たりしないで労働時間も減ると思います。話し合い援助してください。（お金も市で援助してください）		ウ
38	高齢になればいつか車の運転をあきらめ免許証を返納します。代わりになるのはバスです。そのバスが本数を減便したり、廃止になったら買物、病院へ行けなくなります。生活できなくなります。市としてしっかり予算を組んで運転手を確保してください。	バスの運転士不足は全国的な課題であると認識しており、その影響は市民生活に直結することから、本市としても重要な課題として捉えています。今後、神奈川県バス協会やハローワーク相模原と連携した就職セミナーの開催など、運転士確保に向けた取組を進めてまいります。	ウ
39	道の駅が緑区の中山間地域につくられるかどうか今検討されていますが、マイカーのない我が家ではバス便の縮小もありそこまで観光に行かないと思います。もっと利用しやすい場所ならいくかもしれませんが、緑区だと橋本くらいまでしか容易に遊びに行けないので残念です。自動運転時代が到来すればいいと思うのですが、まだ先になりそうなので、中山間地域まで足を運びにくいです。	市総合都市交通計画は第3次相模原市観光振興計画を関連計画と位置付け、整合を図りながら実施施策等を推進することとしていることから、いただいた意見を参考としながら、引き続き、観光客の受入環境整備に向けた取組を推進してまいります。	ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
2. 道路など交通インフラに関する意見			
40	<p>電車とバスの乗り換えなどを強化するとのことですが、その前にインフラを強化してほしいです。</p> <p>まず駅の施設についてです。そもそも駅施設の老朽化が激しく人死にが発生するのではないかとの懸念があります。例えば淵野辺駅のホームに立ってみると、鉄骨が錆びてるのかメッキが剥がれていますし、きちんとメンテナンスされているのか不安です。耐震性能などのチェックはされているのか疑問です。実際、橋本駅付近でコンクリートの塊が落下するなどの事故もありました。今淵野辺南口の鹿沼公園の再整備が進められていますが、駅の施設で何か不具合や事故が起きてしまうと、市のイメージは痛ましい記憶と結びついてしまい結果としてシビックプライドの醸成どころじゃないです。</p> <p>次に、16号沿いなどの大通りにまたがるような歩道橋やアンダーパスにあるような階段やスロープなどのメンテナンスを強化してほしいです。例えば、共和小学校近くの歩道橋の階段や県道57号線の横浜線のアンダーパスの階段や近くの謎の橋は欠けている箇所があるし段差の幅が狭すぎて歩きにくくて園児が通ることもあるのですってこのままだと危険ですし駅の北と南を行き来しにくいです。</p>	<p>鉄道駅など、交通事業者が管理する施設については、事業者の責任において適切に管理されるものと認識しています。</p> <p>市が管理する道路や橋りょうについては、日常管理として、道路パトロールにより損傷や異常の早期発見に努めるとともに、状況に応じた措置を実施しています。また、市道路施設長寿命化修繕計画や市橋りょう長寿命化修繕計画に基づき、引き続き、計画的かつ効率的な維持管理に努めてまいります。</p>	ウ
41	<p>相模原市のバス路線は、時間帯のバス台数が少ないにもかかわらず運転手が運行途中で時間調整をせず1日の自分のノルマさえこなせばよいとしているのか、予定時間前にバス停で待つも普通に30～50分待たされる。これを通勤をしている人達は、毎朝当り前のようにバスは遅延して、その理由が「草むしり」とあったのには驚きました。</p> <p>バス路線の撤退や深夜時間帯の縮少は市外で働く人達が長時間歩いたり、交通費も出ないのにタクシーを使うなどで家路に着くしかなく、その為にこの町から離れざる得なくなるのでしょうか？</p> <p>路線バスがあてに出来ない人達は、自転車を利用する事で、ほぼ時間通りに目的地に着く事ができます。しかしながらたくさんの人達が利用する自転車道は未だに確保されておらず、令和2年～6年死亡・重傷者件数27,368件もの自動車と自転車の事故があるにもかかわらず、自転転を車道に追いやる事が本当に安全対策なのか？！</p> <p>令和7年9月警察庁の自転車ルールブック35ページを何度も読んでも自転車専用道路を確保するしか手段はなく、唯一人の命を守る方法とっております。</p> <p>本来書くこととかなりかけ離れてはいますが、どうぞよろしくにお願い致します。</p>	<p>自転車通行環境の整備については、市自転車活用推進計画に基づき、鉄道駅や公共施設へのアクセス路線など、自転車交通量の多い幹線道路を中心に、自転車道・自転車レーン・矢羽根型路面表示の中から整備形態を選定し、整備を進めております。</p> <p>いただいたご意見を参考としながら、引き続き、安全で快適な歩行者・自転車通行環境の構築に向けて、取組を推進してまいります。</p>	ウ
42	<p>村富線に自転車専用とまでは言わないが路肩から1mくらいのところに線を引いてほしい。通勤時歩行者の邪魔にならないよう車線を走っているが路肩の白線がなかったり薄かったりでとにかく危ない。2度ほど学生と車が接触しているのを見たことあるが、そのうち事故が起こるのは明白。これから道交法で自転車が歩道を走ると罰せられる認識で車道を走る自転車がさらに増えると必ず事故が起きると思います。道交法が施行される前に車道の路肩に白線をひくようお願いいたします。意見を述べる場所が見当たらないのでここに投稿しましたが検討よろしくお願いします。</p>	<p>自転車通行環境の整備については、市自転車活用推進計画に基づき、鉄道駅や公共施設へのアクセス路線など、自転車交通量の多い幹線道路を中心に、自転車道・自転車レーン・矢羽根型路面表示の中から整備形態を選定し、整備を進めております。</p> <p>県道507号相武台相模原については市自転車活用推進計画において、自転車通行環境ネットワークの優先整備区間に位置付けており、自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示による整備を予定しております。</p> <p>安全で快適な歩行者・自転車通行環境の構築に向けて、引き続き、取組を推進してまいります。</p>	イ
43	<p>サイクルアンドライドを進めるとのことですが、それなら自転車専用道路をほかの16号沿いにも拡大してほしいです。特に矢部から古淵にかけて16号沿いは歩道が狭すぎることで車が多すぎることから車道を自転車が走るのは厳しいです。また、16号沿いの歩道など草がすくく生えてて歩きにくいし自転車で車道の端を走るにしてもその草が邪魔で走りにくいです。</p>	<p>自転車通行環境の整備については、市自転車活用推進計画に基づき、鉄道駅や公共施設へのアクセス路線など、自転車交通量の多い幹線道路を中心に、自転車道・自転車レーン・矢羽根型路面表示の中から整備形態を選定し、整備を進めております。</p> <p>国道16号は国土交通省相武国道事務所が管理する道路であることから、いただいたご意見を相武国道事務所へ伝えさせていただきます。</p>	ウ
44	<p>安全な道路走行のためにも、埼玉県八潮市の陥没事故などが各地で起きていることから陥没を未然に防ぐ取り組みを強化してほしいです。</p>	<p>道路や下水道などの土木施設については、市土木施設維持管理基本方針に基づき、計画的かつ効率的なマネジメントを推進しています。</p> <p>引き続き、事故回避等リスクの低減等を追及する予防保全型の維持管理手法を取り入れた計画的な維持管理に努めてまいります。</p>	イ



通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
<b>3. コミュニティ交通に関する意見</b>			
45	「運行経路の設定に当たって」「既存の路線バスと競合していないか」と、必ずこの文言が入っています。運行経路を設定するとき、経路の一部がどうしても既存の路線と並走せざるを得ず、それを避けると運行経路を設定することができないケースが多々あります。なぜ、この文言が必ず入るのでしょうか？ 一部競合したからといって、交通事業者の営業妨害になるとは考えにくく、しかも、コミュニティバスも路線バスも、相模原市は同じ交通事業者をお願いしているのですから、なぜ競合してはいけないのかわかりません。この文言は、やはり、コミュニティバス導入のハードルを高くしているだけだと思います。	コミュニティ交通の導入検討に際しては、利用者が分散することなどにより、既存バス路線とコミュニティ交通双方の持続可能性の低下を避けるため「既存の路線バスとの競合は避ける」という運行経路の考え方を示しています。 なお、路線の競合に関しては、バスの路線が一切重複してはならないというものではなく、都度、交通事業者との協議により競合の有無を確認するものです。	ウ
46	バスの本数が大幅に減便されました。かなちゃん手形も54000円では年金生活者は買うこともできません。コミュニティバスを運行してほしいです。市から補助金をだして下さい。	コミュニティバスをはじめとしたコミュニティ交通の運行に際しては、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こととしています。 なお、コミュニティ交通計画の改定では、コミュニティバスをワゴン型車両等により運行することや、乗合タクシーを都市部においても運行することについて検討の必要性を記載していることから、今後、コミュニティ交通の導入を求める地域と連携しながら検討を進めてまいります。	ウ
47	コミュニティバスを運行して下さい。市から補助金をだして下さい。		ウ
48	バスの本数が大幅に減便されました。かなちゃん手形も54000円では年金生活者は買うことはできません。コミュニティバスを運行してほしいです。市から補助金をしっかり出して下さい。		ウ
49	生活交通維持確保路線が維持できなくなる場合を想定しておくべきです。 通勤通学者も利用できるコミュニティバスを広く運行する準備を。 どの地域でも、高齢化に鑑み、細い道でも入れる小型にすれば遠くない将来、おおいに役立ちます。先を見て検討ください。また、定員10名未満の車両を導入すれば、普通免許でOKで、運転手確保対象が広がるのではないのでしょうか。是非検討してください。 資料、以下、タクシーや有償福祉車等アイデアが書かれていますが、どれも住民の過重な準備が必要要件となっていて、果たして結果が出るまで住民は生き延びられるのか？心配になります。是非、市堂で運営していただきたい。全自治会の承認を得ていますか？などと、尻込みしたくなる条件を出さないでいただきたい。 担当のみなさん、もしご両親が中山間地で移動が思うようにできなかったらという事態を想像して、寄り添った進め方をしてください。これから当事者が陳情に動くかもしれません。その時は是非優しい気持ちを以て共に解決しようとしてください。お願いします。		ウ
50	理念にある誰もが外出する気になるためには、定時で決まったルートを運行し、しかも運賃の安い方式をとることが必要である。多くの自治体が運行しているコミュニティバスの利便さはその手段として有効であることを証明している。相模原市でも基本を「コミュニティ交通の充実」とりわけコミュニティバス路線の拡充にこそ位置付けるべきではないか。それを自治体の事業として展開することが基本的人権としての交通権保障の有力な手段であると考える。		ウ
51	4台くらいのコミュニティバスをワゴン型車をめぐらし、縦線だけではなく、横線も。例えば、城山役場～大戸行き（城山公民館にいくのが不便）など現行の神奈中のバス路線とは違う道进行すること。		ウ
52	・コミュニティ交通について できるのは6年後の話でいろんなことを一気にやろうとしていますが、まず1つ交通機関を確保し、つくってから、またつくことを進めて下さい。		ウ
53	今回、コミュニティ交通の導入に当たって、従来の交通不便地域の定義に加え、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 を考慮することが加えられました。 これは率直に言わせてもらえば、市がまったく市民の要望より、採算を優先し、コミュニティ交通実現へのハードルを上げたにすぎないと思います。市民の声を真摯に受け止めればこんな条件が必要でしょうか？あまりうまみのないものは極力やりたくない交通事業者への忖度では、と思ってしまいました。しかし、全国のある地方では、コミュニティバスを実施したことで、地域が活性化した例などが報告されています。儲からないものと決めつけないで、発想を転換してほしいものです。	コミュニティバスをはじめとしたコミュニティ交通は、単に交通不便地域であるということのみで導入したのでは、いわゆる”空気を運ぶ”ことにもなり、その持続性に課題が生じることとなることから、真に必要とされ、利用される地域であるとともに、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こととしています。 なお、令和9年度に予定している市総合都市交通計画の抜本的な見直しに向けて、導入条件等の見直しを検討してまいります。	ウ
54	今回はじめて「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」とあり、大歓迎です。座間市や海老名市など、他の市では小型の車両で実施しているのに、なぜ相模原市は大型の車両にこだわり続けているのかわかりませんでした。「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」ともあり、期待します。ぜひハードルを下げてください。	コミュニティバスをはじめとしたコミュニティ交通の運行に際しては、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こととしています。 令和9年度に予定している市総合都市交通計画の抜本的な見直しに向けて、運行継続条件等の見直しを検討してまいります。	イ
55	コミュニティ交通は、ワゴン車での運行を含めて、制限を緩和して大幅に路線を増やすこと。	コミュニティバスをはじめとしたコミュニティ交通の運行に際しては、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こととしています。 なお、コミュニティ交通計画の改定では、コミュニティバスをワゴン型車両等により運行することや、乗合タクシーを都市部においても運行することについて検討の必要性を記載していることから、今後、コミュニティ交通の導入を求める地域と連携しながら検討を進めてまいります。	ウ
56	コミュニティバスについて、「交通不便地域で定時定路線運行」から「交通不便地域で導入の必要性が高い場合に定時定路線運行」に変わってしまった。 藤野駅やまなみ温泉路線について、乗合バスの実証実験を行うと聞いたが、コミュニティバスによる定時定路線運行を望む。該当路線については、時間によりシートに座れないほどの乗降客があり、乗合バスでは乗り切れないことが予想される。 通勤通学時の平日だけでなく、土日も通勤通学通院などで利用する方もおり、週末もコミュニティバスの運行を望む。 実証実験中は神奈中バスが運行しており、料金が安い乗合バスを利用する人は少ないと想像できる。実証実験中は、神奈中バスの乗降客数についても加味していただきたい。 自分自身も運転できず、周辺の高齢者も免許返上した方が良い状況の方も多い。日連診療所の統廃合で具合の悪い時に藤野診療所まで行きたい時、天気急変でバスを利用したい時など、事前予約が必要で満席になると乗れない乗合バスだと、困難に陥ることが予想される。 バスがあるから選んだ立地だが、バスがなくなると、今後利便性の高い他市への移転も検討せざるを得ない。	三ヶ木より西の中山間地域では、バス運転士不足の影響により、令和8年度末までに一部路線を残し、バス路線の廃止が予定されていることから、バスに替わる地域にあった交通として、令和7年10月から乗合タクシーの実証運行を実施しています。 いただいた意見を参考としながら、実証運行の結果を踏まえ、本格運行に向けた検討を進め、地域住民の生活に必要な移動手段の確保の取組を進めてまいります。	ウ
57	乗合タクシーは、料金をバスと同程度（割引定期券も）として、利便性を第一に考えて申し込みは当日申し込みも含めて簡便化すること。	・計画されている「乗り合いタクシー」について バス路線の廃止のあとは乗り合いタクシーの計画がありますが、今、予定されている料金は私ども年金生活者から見ると高すぎます。下げていただきたい。東京の荒川区ではシルバーバスとして100円で、同じく都内足立区も格安で乗車できるよう。これらの施策も研究されて。さらにすでに発表されている三ヶ木―相模湖駅間のダイヤは始発がおそくなり、終発が早くなるなどによって現役で働く人々たちから「これじゃ通勤できなくなる、利用者の利便など何も考えていない」と悲鳴と怒りが上がっています。このダイヤ編成を少なくともこれまでの時間帯に戻していただきたい。	ウ
58	現在市財政は黒字だということです。市民のことを考えるなら、少なくとも現在のバス代と同じぐらいの料金設定でのぞむ覚悟はありませんか。不可能でしょうか。		ウ
59	・計画されている「乗り合いタクシー」について バス路線の廃止のあとは乗り合いタクシーの計画がありますが、今、予定されている料金は私ども年金生活者から見ると高すぎます。下げていただきたい。東京の荒川区ではシルバーバスとして100円で、同じく都内足立区も格安で乗車できるよう。これらの施策も研究されて。さらにすでに発表されている三ヶ木―相模湖駅間のダイヤは始発がおそくなり、終発が早くなるなどによって現役で働く人々たちから「これじゃ通勤できなくなる、利用者の利便など何も考えていない」と悲鳴と怒りが上がっています。このダイヤ編成を少なくともこれまでの時間帯に戻していただきたい。		ウ
60	乗合タクシーの運賃が高いと感じます。 利用は年金受給者がほとんどだと思います。利用するのを考えてしまいます。病院へ行ったり買物をしたり生きていくための交通手段です。山間部の人間は取り残されていると感じます。今少し考えて頂きたいです。		ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
61	バスの本数を減らすことを考えるのではなくバスを小型化にしたらいいと思います。 (コミュニティーバス)		ウ
62	予約しなければ乗れないような乗合タクシーは移動を可能にするものではない。往路は良くても復路はどうなるのか。また必要な費用をも考えれば、誰もが外出、移動を可能にするものにはなりえない。		ウ
63	・乗合タクシーについて 電話1本で近くまで来てくれる。ここから←→ここまでと。		ウ
64	中山間地域であれ、山間地域であれ、住民一人一人にとって日常生活はもとより、病院、通学、地域住民との交流・付き合い、結婚、葬儀など人間の生存と共存のため、地域集落の維持・保存のため、たとえ、住民が一人になってもその個人の尊厳と生存権は日本国憲法で保障されるべきものと規定されており、コミュニティー交通は相模原市の責任で具体化されるべきと思います。 しかし、すべての交通機関が市という公共機関が負うべきものとは限らず、一部は神奈中など民間企業もその公共性という意味に於ける社会的責任を自覚し、市と社会的責任を分かち合うべきである。 この意味で、中山間地域からバス路線を撤退した企業は批判されるべきで、社会的責任を放棄することは認められない。市は強力に企業と交渉し、撤退を中止させ、現行路線を維持させるべきと思います。どうしても合意が得られないとすれば、市の責任でコミュニティーバス等を網の目のように走らせるべきです。		ウ
65	高齢者にとって免許返上後の交通手段は山、坂の多い緑区の場合、通院、買い物に日常的にコミュニティーバスが常時走っていることが絶対に必要です 何としても実現してほしい！死活問題です。		ウ
66	中山間地域のバス路線廃止に伴い乗合いタクシーの実証運行が開始されています。利用する多く利用人は高齢者で利用方法が複雑、料金が高いなど検討課題がある。観光客や登山者、車いす障害者、通学児童や学生への対応を庁内の各部署で総合的な対応が必要と考える。	三ヶ木より西の中山間地域では、バス運転士不足の影響により、令和8年度末までに一部路線を残し、バス路線の廃止が予定されていることから、バスに替わる地域にあった交通として、令和7年10月から乗合タクシーの実証運行を実施しています。 中山間地域の交通再編に当たりましては、乗合タクシーの拡充だけでなく、観光、教育、福祉等の各分野とも連携しながら検討し、移動手段の確保に取り組んでおり、引き続き、それぞれの課題や取組等を共有しながら、利便性の向上や地域の輸送資源の活用方策について、検討してまいります。	イ



通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
4. 交通政策全般に関する意見			
67	<p>地域の郵便局への郵便物の受発送もしくはコンビニエンスストアへの商品納品をバスもしくはタクシー事業者へ委託することにより、郵便物・商品と旅客との混乗を図ってはいかがでしょうか。</p> <p>コンビニエンスストアでは、品質管理のため冷蔵・冷凍を必要とする商品もあるかと思いますが、路線バス車両の中扉より後方を締切とし、座席を一部撤去することで、改造費用を抑えつつ物理的なスペースを確保できるのではないのでしょうか。</p> <p>参考まで、農水省のHPでは貨客混載を紹介しています。バス事業者への収入を増やす施策を行政側が仲立ちすることで、これまで通りバス事業者が継続して公共交通を担ってもらえるのではないのでしょうか。(buturyu-466.pdf)</p> <p>発送時間帯をバス運行時間帯と合致させることへの調整や、バス事業者の約款、乗車定員の制約などが考えられます。郵便局もしくはコンビニエンスストア側の配送を確保できることと、利用者側はこれまでとほとんど変わらないバスサービスを受益できること、信用と実績のある既存のバス事業者に一任することができます。まさに三方よし、行政側もボランティアを募るなどの手間も解消できるかと思ひますし、事故時の責任所在や補償などの懸念も縮小できるかと考えます。</p>	<p>市民の移動手段の確保に向けて、限られた資源を最大限活用するためには、貨客混載の取組も有効な手段の一つであると考えております。一方で、バスやタクシーの運転士不足が深刻化する中で、貨物輸送の業務量の増加が、旅客輸送に影響する懸念もあることから、いただいたご意見を参考としながら、取組について研究してまいります。</p>	ウ
68	<p>&lt;交通計画の構成&gt;のうち★が一部を見直す項目とありますが、以降の章立てと異なるので分かりづらくなっていますか。</p>	<p>市総合都市交通計画（一部改定版）の「計画の構成」に関する部分について、より分かりやすい表記に修正します。</p>	ア
69	<p>【意見の概要】都市型居住者の視点に立った「マイカーを前提としない交通計画」への転換を交通計画に盛り込んでほしい。</p> <p>【意見の主旨】本市の総合都市交通計画（改定版）（案）の基本理念として「過度にマイカーに依存しない」という方向性が記載されていますが、特に主要駅周辺においては、近年、集合住宅の供給拡大に伴い都市型居住者が増加しており、「<u>マイカーを所有せずとも快適に暮らせる都市空間</u>」を前提とした施策が今後ますます必要になることから、この点を前提とした施策を交通計画に盛り込んでいただきたいです。</p> <p>現状、駅前は送迎車や自家用車に溢れ、また、駅前自体としてもそれを推奨するかのような構造となっているため、歩行環境は著しく阻害されています。その結果、駅前に直接乗り込む人、駅前に居づらくて素通りする人によって、駅前で人が滞留せず、商業や文化が育たない状況が続いています。市民の実感として「相模原の駅前は歩きにくく、つまらない」から、わざわざ町田や八王子などに休日出かけるのだと感じています。</p> <p>今回の改訂案のスコープには入っていない部分の話だと思ひますが、本市にとって深刻な課題であると考えています。</p> <p>【意見の詳細】</p> <p>1. 駅前における自家用車流入の弊害</p> <p>駅前に駐車場や送迎車を優先的に配置する方針は、歩行者の安全や快適性を損ない、駅前の魅力と賑わいを失わせています。駅前空間が「滞在したくない場所」となり、街が「目的地」ではなく「通過点」と化しています。</p> <p>2. 鹿沼公園再整備計画の問題点</p> <p>交通計画とは直接関係しませんが、駅前の貴重な緑地を削り、大規模駐車場を整備する現行案の発想は、現代の都市計画の潮流から大きく乖離していて、マイカー優先の発想がいまだに根強いことを示す好例であるように思ひます。駅前に求められるのは「自動車の利便性」ではなく「歩行者が安心して滞在できる、魅力ある公共空間」です。</p> <p>3. 都市型居住者のニーズに対応する責務</p> <p>今後も主要駅周辺ではマンション建設が進み、車を持たずに生活する都市型居住者がさらに増加します。こうした住民の実態を踏まえ、自家用車前提の施策を続ければ、都市としての競争力を大きく損なうことは明らかです。</p> <p>【具体的な施策】</p> <p>1. 駅前空間の歩行者中心化</p> <p>駅前広場や商店街の大胆な車両制限（トランジットモール化）を実施し、段階的に自家用車の流入を制限すること。</p> <p>2. 公共交通と新モビリティの強化</p> <p>BRTや高頻度バスを導入し、駅までのアクセスを「待たずに使える」水準に引き上げること。加えてAIオンデマンド交通やシェアサイクルを面的に整備すること。</p> <p>3. 車を持たない生活を支える制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前マンションの駐車場セット販売禁止（アンバンドリング）</li> <li>駅前における駐車料金の引き上げと公共交通利用者への優遇施策</li> <li>物流・宅配サービスの強化による「手ぶら移動」の推進</li> </ul> <p>4. 駅前の滞留性と魅力の向上</p> <p>公園・広場やベンチ・緑地を整備し、歩いて楽しく滞在できる空間へと転換すること。</p> <p>【結論】</p> <p>相模原市において、駅前が「歩きにくく、つまらない」と住民から受け止められている現状は、マイカー依存の発想に固執している結果だと思ひます。普段東京区部、横浜、川崎など、より先進的な街で過ごす人が多い本市であるからこそ、よりその目は厳しくなっていて、「駅前がイケてない」から相模原市に対する愛着や、シビックプライドの形成にマイナスに働いているように思ひます。今後増加する都市型居住者の生活様式を前提に据え、「<u>駅前は車で乗り入れる場所ではなく、歩いて楽しむ場所である</u>」という理念を交通計画の根幹に位置づけるべきです。</p> <p>リニア中央新幹線開業を控えた今こそ、相模原市は過去の「マイカー信仰」から脱却し、次世代に誇れる持続可能な都市空間を構築することを、交通計画に盛り込むべきと考えます。</p>	<p>市総合都市交通計画では、「拠点の賑わいや地域活性化に資する取組」を施策として位置付けています。</p> <p>賑わいの創出や地域の活性化を図るためには、中心市街地における道路空間の再分配等により、歩行者が居心地よく歩きたくなる公共空間の確保や、公共施設・商業施設等と公共交通を連携させたMaaS等の新技術の活用検討など、来街者や地域住民のニーズに対応した取組を進める必要があると考えています。</p> <p>いただいた意見を踏まえながら、駅周辺への自動車の流入を抑制する取組や歩行者専用空間の確保等により、地域と連携したウォークブル空間の創出に向けた取組等を推進してまいります。</p>	イ
70	<p>毎月、4か所の病院へ行く足を。行きたい場所にいつでも行けますように。市長さん頑張つて。</p>	<p>市総合都市交通計画では、基本理念の1つに「誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境」を掲げています。</p> <p>少子高齢化の進行や人口の減少等に伴い、公共交通のサービス水準を維持確保することが難しい状況にありますが、行政として、市民の需要に適切に対応した移動手段を確保する必要があると考えています。このため、市総合都市交通計画の基本理念である、誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境の実現に向け、各種施策を着実に推進してまいります。</p>	イ
71	<p>お出かけ号を走らせて。出かけたくなるまちへ。地域交通の充実を。目が見えにくいので車の免許返納してしまったので、よろしく。</p>		イ
72	<p>誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境期待します。</p>		イ
73	<p>中山間地域の住民の生活状況にあった計画にしてください。高齢化、1人暮らし、運転免許証の返納、診療所が6ヶ所から3ヶ所に、買物にも行けません。</p> <p>住民が安心して暮らせる地域づくりは市、行政の役割です。その為の交通政策をすすめて下さい。</p>		イ
74	<p>免許証の返納増加、団塊の世代の高齢化など車を手放し、バス停も遠い、坂があり大変、病院通い、買い物、どうしようかという方もいる。交通不便地域が多い解消には、そういう人たちの意見をもっと聞いてほしいと思う。</p>	<p>市総合都市交通計画では「公共交通の圏域外に対する移動手段の確保」を施策として位置付けています。</p> <p>交通不便地域の解消に向けては、既存のバス路線を補完するため、地域の実情に応じて、コミュニティバスや乗合タクシー等の民間の輸送資源を活用した、コミュニティ交通の導入に取り組んでいるところです。</p> <p>コミュニティ交通の導入検討に際しては、引き続き、地域の皆様の意向を踏まえながら、地域の実情に応じた移動手段の検討を進めてまいります。</p>	イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
75	<p>都市として成立過程が異なる南区と中央区、緑区の交通施策を取り纏めることは容易ではないと思います。中央区や南区は町田市や新宿の吸引力が大きく、一方で、緑区は広範な山間部で土地利用の制約が大きい地域です。行政を担う市としては、この3つの地域を相互に連携させ、活力のあるまちづくりをしていきたいところかと思えます。</p> <p>リニア中央新幹線の開業時期は当初予定の2027年から大幅に遅れる見込みとなりました。橋本駅に神奈川県駅が設置されることにより、東海道新幹線新横浜駅経由の旅客動線の一部が橋本経由となる可能性があります。横浜方面や八王子、湘南地域の鉄道輸送力確保のため、鉄道事業者とも連携していく必要があると考えますが、相模原市ではどのようにお考えでしょうか。</p> <p>2016年4月交通政策審議会で答申された小田急多摩線の相模原駅・上溝駅への延伸計画も実現すれば、相模原市内の新宿方面への鉄道は中央線(相模湖駅・藤野駅)を含め、4路線が整備されることになります。一方、県内各方面への鉄道路線はＪＲ横浜線とＪＲ相模線、小田急線のみとなります。県内各方面への鉄道ネットワークの強化が今後必要となるのではないのでしょうか。本村市長が発言されたという相模鉄道のＪＲ相模線への直通運転も、実現すれば、橋本から厚木・海老名方面さらに横浜中心部への鉄道アクセスがＪＲ横浜線に加えてさらに強化されることになります。</p> <p>また、神奈川県駅設置に伴い、橋本駅周辺の人口増加が想定されます。京王相模原線の橋本駅が移設されますが、橋本駅周辺において西方面のみ鉄道が現時点で未整備です。橋本駅・三ヶ木間はバス利用の需要もかなり高く、国道413号線(津久井街道)の原宿バス停において橋本駅北口もしくは南口行きのバスは、最も運転本数の多い6時台で15本運転されています。鉄道の整備が必要な地域になるのではないのでしょうか。</p> <p>鉄道に関する施策は、県の施策かもしれませんが、県と連携が必須の事柄と存じます。リニア神奈川県駅設置に伴う鉄道輸送力強化準備の一文だけでも計画に盛り込んでおく必要があるのではないのでしょうか。</p>	<p>市総合都市交通計画では「鉄道路線の輸送力増強」を施策に位置付けています。</p> <p>今後のリニア中央新幹線の開通に伴い、市内の交流人口が増大することが想定され、将来の需要動向を見据えた中で、本市のポテンシャルを最大限に発揮するためには、鉄道の輸送力増強により、その効果を市内全体に波及させることが必要と考えています。</p> <p>いただいたご意見を参考としながら、引き続き、小田急多摩線延伸の促進やJR相模線複線化等の促進などの取組を推進してまいります。</p>	ウ
76	<p>・今ほど行政の考え方、発想、縦割りの弊害を乗り越えた街づくりを。</p> <p>今度の「交通問題」発生の最大の要因が「神奈中バス運転手不足」と言われています。確かに全国的にもこうした「運転手不足」は言われていますがその中でも全国の中で運転手を確保して「住民の足・移動の自由」を確保している地域も少なくありません。その違いは行政による「民間バス会社への資金補助」などがあると言われています。つまりバス会社が補助金などを使って運転手確保のために他の業種と比較しても引けを取らない「賃金を初め、労働条件の向上」に努めていることに有ると言われていますが何よりも「住民の足、移動の自由を保障」するとした確固とした使命感があるからだとも言えます。確かに相模原市も神奈中バスに年間、相当の補助金を出していることは承知していますが必要なことは全国の経験にも学び、必要であれば補助金の上乗せと共に何よりも「バス利用者の増大」のための施策を検討する事が求められていると思います。この利用者の増大のために「人が集まる、寄ってくる」の政策・施策が必要ですが現在の相模原市は「観光課は観光課、医療は医療政策源、交通課は交通課」とした行政の縦割りの弊害がうまれ、「この街をどう発展させるか、住民が住み続けられる街をどう作るのか」とし総合的な街づくりの視点、観点、施策が見えません。ここに最大の弱点があると思います。この弱点のもとに被害をこうむるのは住民だということを考えていただきたいと思います。</p> <p>▼旧相模湖町の現状は</p> <p>今回の「交通問題」は相模湖だけの問題でないことは承知していますが「打開の道はどこにあるか」と考えたとき、相模湖での活性化が「津久井、藤野にも生かせることが多い」と思います。</p> <p>相模湖は相模原市との合併以来、中山間地域と言われ、2015年の9090人からから2023年12月の7年間で1896人（約20%減の減少）で7194人へと急減しています。（今日ではさらに減少しています）しかも45%近くが高齢者と言われ相模原市22区の中で、高齢化率トップとなっています。高齢化による空き家、未耕作地の増大、自治会からの脱会が急速に増えるなど一段と過疎化が進み、これに輪を掛けて千木良保育園の廃止、さらに「診療所の統廃合」小学校規模の適正化のもとに統廃合も視野に入れた検討が行われています。今でも若者が「外」に出て定着せず、人口は減るいっぽうです。これに加え「バスも無くなる」となれば「いよいよ人が住めない限界集落」になります。</p> <p>▼国土交通省、貴相模原市が「相模湖の活性化の方向」を示唆している</p> <p>国土省・関東整備局は7年前、相模湖の特徴として「観光地としてプレジャー（現在のモリモリパーク）、相模湖、高尾山のふもと、神奈川百景として陣馬山があり、都内（品川）から100キロの至近距離、交通の便の良さとして中央線、中央高速道路のインターもあるだけに、この条件を生かした街づくりを考えれば活性化は可能」としています。同様の事は相模原市の「都市計画のマ스터プラン」にも示されています。さらに、相模湖はこの数年、全体として人口は急速に減少しているものの、コロナ感染を機に「オンラインで自宅での仕事も可能」になっていることもあってか、相模湖駅周辺などに新築住宅も散見されます。</p> <p>▼結論として今度の問題で相模原市に求められているのはこうした環境も大いに生かし縦割り行政を乗り越え「運転士も乗降客もいないから路線の廃止、縮小するなどの縮小再生産」ではなく、該当する地域の街づくりを、オール相模原で中・長期的に総合的に検討し、街の活性化を図る事だと思えます。</p> <p>宜しくご検討ください。</p>	<p>市総合都市交通計画は、市の将来都市構造の実現に交通分野から寄与するとともに、環境、福祉、観光分野など交通以外の各分野とも連携を図ることとしています。</p> <p>持続可能な地域交通を実現するためには、各分野が連携して取り組むことが必要であると考えるため、地域の移動手段の確保に向けて、引き続き、分野横断的な検討を進めてまいります。</p>	イ
77	<p>・MaaS・自動運転について</p> <p>人と人との交流がなくなる。体調不良時の対応はどうするのか、途中で止まることができるのか問題です。</p>	<p>MaaSや自動運転技術などの新たなモビリティサービスの活用は、将来にわたり持続可能な交通体系の確立に寄与するものと考えていることから、課題の整理も含めて、社会実装に向けた取組を進めてまいります。</p>	ウ
78	<p>・ドローン・大型免許の資格支援×DX（安全・防犯にも活用）</p> <p>UAS（ドローン）資格＋大型/二種の取得支援をセット化し、MaaSで予約・配車・精算を統一、夜間は予約＋実名（KYC）＋キャッシュレスで防犯性を高めるべき。将来の自動運転や空の移動の受け皿として、まずは地上側の運行管理・安全監視の人材育成から段階導入すべき。</p>		ウ
79	<p>自動運転技術の社会実装に向けた取組を挙げられていますが、具体的にはどのようにお考えですか？</p>	<p>自動運転技術は、公共交通の運転士不足の改善等につながる技術として期待されており、将来にわたり持続可能な交通体系の確立に寄与するだけでなく、まちの魅力向上にも大きく資する取組であると考えています。こうしたことから、市内における自動運転の実証運行の実施に向けて検討してまいります。</p>	イ
80	<p>個々の意見に個別に対応するだけでなく、市民への説明や話し合いの場をもっと設定してほしいです。</p>	<p>地域の需要に適切に対応した移動手段の確保に向けては、地域の理解、協力が不可欠であることから、市総合都市交通計画の基本理念である、誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境の実現に向け、市民の皆様のご意見を伺いながら、各種交通施策を推進してまいります。</p>	イ
81	<p>・観光地・藤野地域における交通基盤の重要性について</p> <p>緑区、特に藤野地域は都心からのアクセスも良く、自然やアートを活かした観光資源を有しています。しかし、バスの減便・廃止が進めば、観光客が訪れにくくなり、地域経済や交流人口の減少が大きく懸念されます。</p> <p>観光地の魅力を維持・発展させるためには、観光客の利用を想定した交通基盤の確保・維持を強く求めます。</p>	<p>バス運転士不足の深刻化が進み、現行の路線バス運行サービス水準を維持することが困難になりつつある中、交通事業者と協力しながら、地域住民の日常生活の移動手段の確保に優先的に取り組む必要があると考えています。</p> <p>一方で、市総合都市交通計画は第3次相模原市観光振興計画を関連計画と位置付け、整合を図りながら実施施策等を推進することとしていることから、観光客の受入環境整備に向けた取組を推進してまいります。</p>	イ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
82	・日本版ライドシェアの導入・拡充について 国の方針でも「交通空白」解消のために、日本版ライドシェアが推進されていることから、相模原市としても積極的に取り入れるべきです。特にバス運転士不足が深刻化する中、ライドシェアは高齢者や観光客の移動手段確保に有効であり、地域活性化にもつながります。 藤野地域のような中山間地では、コミュニティ交通と併せて「日本版ライドシェア」「公共ライドシェア」を導入することで、生活の足・観光の足の両面を支えることができます。 以上の理由から、本改定案において、 <u>「観光地における公共交通維持の観点」および「日本版ライドシェアの具体的な実装」</u> をさらに明確に位置付けていただきたいと考えます。	バス運転士不足の深刻化が進み、現行の路線バス運行サービス水準を維持することが困難になりつつある中、交通事業者と協力しながら、地域住民の日常生活の移動手段の確保に優先的に取り組む必要があると考えています。 一方で、市総合都市交通計画は第3次相模原市観光振興計画を関連計画と位置付け、整合を図りながら実施施策等を推進することとしていることから、観光客の受入環境整備に向けた取組を推進してまいります。 日本版ライドシェアは、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、タクシー事業者の管理の下で、その不足分を地域の自家用車・一般ドライバーの活用により供給する輸送サービスで、本市においても既に一部の地域・時間帯で実施されております。また、公共ライドシェアにつきましては、「生活不便の解消に向けた移動手段の確保策」のひとつとして導入に関する考え方等を計画に記載しています。	ウ
83	高齢者に寄り添った交通事業を考えてもらいたいです。	運転免許証の返納などにより、身近な移動に困難を抱える高齢者等が増加する傾向にあると認識しています。高齢者等の移動に関しては、買物や通院などの近距離の移動に対応した小さな交通の充実が重要だと考えているため、引き続き、小さな交通の充実について検討してまいります。	イ
84	高齢化して車の免許を返納してすべての面で困っています	運転に不安を感じる高齢者が安心して運転免許を自主返納できる環境を整えることは重要なことだと考えています。	ウ
85	車の免許返納しても他県と比べて何もサービスもない。もっと他県と比べて研究して高齢者が住みやすい優しい相模原市にして頂きたいと思います。	いただいた意見を参考としながら、市総合都市交通計画の基本理念である、誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境の実現に向け、各種交通施策を推進してまいります。	ウ
86	高齢になり、免許の返納も考えていますが、公共交通の便が少なくなり、通院、買物等、どうすれば高齢者は住みづらくなり、ますます過疎化が進んでくるのでは。現実、子供達も田舎は住みたくないと他に住んでいます。帰ってくる予定もない。これでいいんでしょうか？		ウ
87	・公共ライドシェア（趣味・目的での同乗マッチング） 学業・医療・イベント・登山など目的ベースで同乗を組む登録制の公共ライドシェアを展開し、若者の時短副業として運行すべき（趣味での運行はあくまで許可・保険付きの正規枠で）。都市部も含む実証で需要・満足度・安全を検証し、令和9年度の見直しで制度化を図るべき。	公共ライドシェアにつきましては、「生活不便の解消に向けた移動手段の確保策」のひとつとして導入に関する考え方等を計画に記載しています。 いただいたご意見を踏まえながら、令和9年度に予定している市総合都市交通計画の抜本的な見直しに向けて、具体的な取組の実施を検討してまいります。	イ
88	後期高齢者にとっては免許証返納がさしせまった課題の一つです。安心して免許証返納したいのですが、中山間地域では車が命綱です。公共交通機関がなくなる方向では将来不安です。免許返納に対して市はどのような考えをお持ちですか。	運転に不安を感じる高齢者が安心して運転免許を自主返納できる環境を整えることは重要なことだと考えています。 三ヶ木より西の中山間地域では、バス運転士不足の影響により、令和8年度末までに一部路線を残し、バス路線の廃止が予定されていることから、バスに替わる地域にあった交通として、令和7年10月から乗合タクシーの実証運行を実施しています。 いただいたご意見を参考としながら、本格運行向けに、今後の交通のあり方を検討してまいります。	ウ
89	市は交通課をはじめ、市は産業や医療や福祉や教育、観光などそれぞれの課で検討し細かく計画をたてている努力は感じますが、全体のビジョンに市民本位の姿勢が感じられません。市町村合併以前なら、この交通問題は私たちが安心して暮らしていける地域づくりの基本問題ですから、あちこちでそれこそ町あげでの最重要課題として検討されたことでしょう。市では中山間地域の死活問題という問題意識で検討されているのでしょうか。	中山間地域が抱える様々な課題に対しては、分野横断的な取組の推進が必要と考えていることから、いただいた意見を参考としながら、引き続き、効果的な取組について検討してまいります。	ウ
90	ボランティア輸送は、運転士は市の嘱託職員、事故は市が責任を持つ、必要経費は市がすべて負担するなど、市が責任をもって運行すること。ボランティアや地域任せにしないこと。	本市では、地域の実情に応じて、コミュニティ交通の導入に取り組んでいるところですが、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、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あると考えています。	ウ
91	「より小さな移動需要にも対応できる移動手段の確保策」として、相模原市では「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」等に取り組んでいるということですが、地域の高齢化などを考えると、これからも持続可能かどうか不安です。一つは、運転手がボランティアでは限界があると思います。今のところ、自治会長さんが大変な苦勞をされているなどの話も聞きます。また、事故の場合の責任問題はどのようなのでしょうか。地域の皆さんが力を合わせて取り組むことは、とてもすばらしいことだと思います。ただ、うまくいってればよいのですが、持続してやっていくのは大変なことだと思います。もちろん相模原市が事業のサポートをしていることはわかっていますが、やはり、ボランティアに任せるのではなく、市が責任をもって取り組んでほしいと思います。	そうした小さな移動手段の確保に向けては、公共ライドシェアやボランティア輸送等も有効な手段のひとつであると考えているため、引き続き、グリーンスローモビリティ等の取組を進めるとともに、地域の輸送資源を最大限活用し、交通事業者以外の地域関係者の協力も得ながら、移動手段の確保に努めてまいります。	ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
92	<p>交通権はすべての人が平等に持つ権利であり、交通事故や交通公害から保護され、安全に移動できることを保証します。</p> <p>具体的には以下のような内容が含まれています。</p> <p>①安全な移動●人々は安心して歩行や交通を行うことができる。</p> <p>②経済的な交通サービス●交通サービスは快適で安く便利であるべきです。</p> <p>③文化的活動の享受●交通を通じて、芸術鑑賞や文化活動、スポーツなどの機会を得ることができます。</p> <p>このように、交通権は人間社会の基盤であり、人として幸せに生きていくための大切な基本的人権のひとつとされています。</p> <p>この権利を踏まえて横浜市は「移動しやすさを高めるまちづくり」として、地域の移動をもっと便利にするためのサポートを始めています。</p> <p>これを見習って政策を押し進めていただけるよう申し入れます。</p>	<p>市総合都市交通計画の基本理念である、誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境の実現に向け、各種施策を着実に推進してまいります。</p>	ウ
93	<p>近年世界では、交通権は生存権の一部として、交通サービスは市民の基本的権利として捉えられるようになってきました。政令都市の中には市営バスを運行したり、高齢者交通助成制度を実施したりしているところもあります。相模原市はその方向性をお持ちですか。</p>		ウ
94	<p>・住民にとって、なくてはならない公共交通であるはずなのに。路線バスは生活を営む上で不可欠な移動の手段です。</p> <p>・誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境を作って、いただきたい。</p> <p>・高齢者が今後も多くなる中、病院や買物に行く事もできなくなります。人が幸せに生きてゆくための大切な人権です。</p>		ウ
95	<p>東京都内から引っこしてきて27年目。空気も清らかで朝の目ざめが気持ちいいです。水道からの水も、都内と比べ匂いもなく飲みやすく“いい所へ来た”、と喜こんでました。</p> <p>時がたつにつれ、「？」と思うことが多くなり、今回の交通政策はとても納得いきません。公共交通ならこんな事は起こらないのでしょうか？住民の為を一番に考えてくれるのでしょうか？！計画作成する方が、この地域に住人でみたら？と自分事として真剣に考えてみれば、即わかることではないでしょうか？高校生の子どもにとって？！会社へ行く人にとって？高齢者の通院、買物、出かける時にどんなに不便になるか？心ある政策になります様に！</p>		ウ
96	<p>交通問題ー住民が暮らすための交通権の問題としてとらえて下さい。</p> <p>誰でも安心して暮らせることは行政の責任として考えます。</p> <p>神奈中バスだけの対応ではなく、予算をつけたの対応を考えて下さい。</p> <p>自家用車の運転や不可能の人が増えます。</p> <p>全ての住民が安心して暮らせるようにして下さい。</p>		ウ
97	<p>&lt;基本理念&gt;</p> <p>疑問：この見直し含む政策を作るのは、どういう方達なののでしょうか？</p> <p>意見：異議はありません。”多様な移動手段を選択できる持続可能な社会”は、是非実現してほしいです。よく言われる”誰一人取り残さない社会”は、相模原市も目指してよい社会でしょう。豊かな条件が整った上での選択肢ではなく、行政の力添えがなければ生活の維持ができない市民に対して、待ったなしの代替案を示すのは、住民側ではなく自治体の責務ではないでしょうか。基本理念には、当たり前ながら、「市民の足を守る」を、掲げていただきたい。</p>		ウ
98	<p>相模原市は公共交通を民間事業者に依存してきたが、現在のバス路線廃止、減便はこれまでの民間事業者任せでは基本的人権の一つである交通権を保障できないところに来ている。問題は基本理念にあるように「誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境」を保障するには自治体としての相模原市が責任を持った事業を確立することである。</p>		ウ
99	<p>生活不便の解消に向けた移動手段の確保策は、市が直接運営し、交通弱者・車いす利用者等を救う移動手段を確保すること。</p>		ウ

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
<b>5. 市の財政・補助金などに関する意見</b>			
100	これからも楽しく住もうためには移動手段がなくなっては困る！年金生活者には困る。調整資金のプール金を上手に使い！	いただいた意見を参考としながら、今後とも、市総合都市交通計画の基本理念である、誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境の実現に向け、各種施策を効率的・効果的に実施するため、適切な予算の確保に努めてまいります。	ウ
101	調整基金が200億円あるとの事ですのでバスの方に回してもらえないですか。		ウ
102	相模原市緑区では中山間地域が広大な面積を抱え、この地域のバス路線の減便、廃止等が大きな問題となっています。主要な問題は、バス運転者の不足が挙げられていますが、解決策として、今回の「都市交通計画の一部改訂」が提案されています。 今回の改訂にあたり、今までの交通政策への市の財政投入について記載されていません。いろいろな方策が語られていますが、財政投入額を抜本的に拡大しなければそれらの施策は、市民、区民が望む交通政策への転換はできないと考えます。 市には、財政調整基金が279億円ありますが、緑区中山間地域の交通対策の維持・強化のために、財政調整基金の活用が必要と思います。 生活維持路線、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンドバス、交通空白有償運送の予算を大幅に増やすべきだと思います。 この間、中山間地域では今回のバスの減便・廃止についての説明会が開かれましたが、参加した市民からは、「私たちは見捨てられたのか」の悲痛な声が寄せられています。今後の改定方向を進めるためには、関係地域の市民の声を、全世帯にアンケートを配るなどしてくみ取り、市民の声を吸い上げた施策に改訂すべきと思います。バスを利用している市民の声の中に解決策があり、その保障は、財政調整基金279億円の一部の活用だと思います。市民の交通権が保障された施策の推進のために、市民の声を聴き、必要な市費の投入を抜本的に増大してください。		ウ
103	高齢化90才になり車の免許も返納しました。横浜市のようにバス2年間無料などの支援などが出来ないのか。病院に行くため。	バス利用者に対する支援については、身近にバスが利用できる方とそうでない方との公平性や財源の確保などの課題もあるため、実施は困難と判断しております。 なお、買い物や通院等の外出が困難な高齢者等の移動を支援するため、地域のボランティア団体等の活動に対して経費を補助する「地域おでかけサポート推進事業」など地域の実情に合った取組の充実に努めてまいります。	ウ
104	老人が免許を返納しても外出できるようかなちゃん手形を安くして下さい。		ウ
105	かなちゃん手形の補助。病院へ行くのに大変です。なんとかして。		ウ
106	私からいわせれば無意味なりニア建設、それにまわしている予算に匹敵するような市の予算を市民のためにまわす発想は持っていますか。	将来にわたり本市が成長・発展を続けるとともに、市民が誇れる風格と魅力を備えた都市を実現するためには、まちづくりの推進等に協力に取り組むほか、本市が多くの人や企業等に選ばれるための取組等を推進する必要があると考えています。 このため、予算編成にあたっては、税源涵養に資するまちづくり事業に係る経費を始め、その他必要な投資的経費を確実に計上するとともに、市総合都市交通計画の基本理念である、誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境の実現に向け、各種施策を効率的・効果的に実施するため、適切な予算の確保に努めてまいります。	ウ
107	藤野・相模湖・津久井地域のバス路線廃止や減便は、地域住民の生活そのものを行政が直接支援する姿勢が全くない 政令指定都市で高齢者への交通助成制度を実施していないのは、相模原市など5市のみ 政令指定都市になっても、市営バスの運行など全く眼中になく、「神奈中バス」に依存。病院へのアクセスは、命に係わる問題。 県内市町では、「かなちゃん手形」でへの助成や横浜市などは75歳以上の免許返納者へ、地域交通が利用できる敬老バスが3年間無料になる「移動しやすさを高めるまちづくり」も始まりました。 相模原市も無用な「都市計画道路」に税金を使わず、市民の移動手段にもっと税金を使って欲しいものです。		ウ
108	市民の交通施策にお金を回して。20億円あれば横浜市と同じようなことができて、住んで良かった相模原になると思う。リニアにまわすお金を回してください。		ウ
109	津久井の住民にとって、バスは命の綱です。病院に行くにも買い物もバスがなければ暮してゆけません。どうか税金は、市民のくらし優先でおねがいします。不要不急のリニアはいりません。		ウ
110	現在、市民の交通確保のために、市はどれだけの予算をくんでいるのですか。他の市と比較して割合はどうですか。これから増額する考えを持っていますか。	本市の交通関係予算は、令和6年度決算で「バス路線維持確保対策事業」が約1億4,700円、「コミュニティバス運行事業」が約3,800万円、「乗合タクシー等運行事業」が約6,100万円となっています。なお、他市においては民間事業者によるバスの運行状況や地域特性が大きく異なるため単純な比較は致しかねます。 今後とも、市総合都市交通計画の基本理念である、誰もが移動しやすく外出したくなる交通環境の実現に向け、各種施策を効率的・効果的に実施するため、適切な予算の確保に努めてまいります。	ウ



通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
6. その他の意見			
111	交通網の強化ということですが、その前提として内水氾濫対策を強化してほしいです。近年は記録的短時大雨情報の発信や線状降水帯の発生などの頻度が高まっています。今の内水氾濫はハザードマップだと1時間約96ミリ程度と書いてあったような気がしますが、このまま雨量が大きくなって2025年9月11日に起きた自由が丘駅などでの内水氾濫のように1時間130ミリも降って冠水してしまう箇所が年々増えていくと市民の多くが使う車がダメージを負ってしまうと思いますし水捌けが悪いとなるとバス走行なども困難になるし、そもそも歩いて外にいけなくなるので、もっと内水氾濫対策を強化してほしいです。下水道の逆流となると、各自の家でもトイレなどから逆流し汚染され、破傷風などにもつながり安心して暮らせなくなります。また、よく市道沿いなどの排水溝をみると草が生えていたり泥が溜まっていたりするのをみかけるので定期的に処理してほしいです。	近年の局地的集中豪雨などの水害の激甚化・頻発化に対し、本市では「第3次相模原市雨水対策基本計画」を策定し、気候変動を踏まえた計画降雨における浸水対策に取り組んでおります。 また、雨水管などの整備には、多額な費用と長い年月がかかることから、既存の施設（ストック）の活用、流域全体としての対策（流域対策）やソフト対策など総合的に取り組み、段階的に整備を上げることで、早期に浸水被害の軽減・解消を図り、安全で安心な暮らしやすいまちづくりの実現に努めております。	ウ
112	バスなどの安全な走行のためにも電柱の耐震耐風性能を上げてほしいです。風速40-50メートルもよくある台風などの風があるのに、NTTの電柱は風速28メートル程度しか耐えないと聞いたことがあるのですがそれが本当なら至る所にあるので風対策をきっちりしてほしいです。普通の電柱で40メートル程度しか耐えないとも聞いたことがあります。2025年に静岡の牧之原土地で起きた竜巻の災害だと風速80メートルを超えていたそうなので、電柱はきちんとメンテナンスされているのか不安です。	災害時の迅速かつ円滑な避難活動や救急活動等を行うためには、災害時においても道路の機能が確保されることが重要であり、道路の寸断等を未然に防ぐための対策が求められます。このため、計画的な道路の耐震化や災害防除工事などの対策により、生活の基盤である道路の強靱化を図る必要があります。 災害発生時における道路の寸断等を未然に防ぐため、緊急輸送道路の耐震化や「相模原市無電柱化推進計画」に基づく無電柱化を進め、災害に強い道路を構築します。	ウ
113	バス路線の確保も重要ですが、その前提として富士山の火山灰が降り積もったときの対策も練られつつあるのかもかもしれませんが、交通インフラにも甚大な被害があるので関係機関と連携するなど対策を練ってほしいです。	大規模な噴火では、市全域に降灰が予想されます。道路上に堆積した火山灰は、緊急車両の通行及び市民等の日常生活の障害となるため、「相模原市地域防災計画」に基づき、防災関係機関と連携し、道路啓開を迅速に進めるとともに、堆積した火山灰の収集体制を整え、市民等が一日も早く通常の生活を営むことができるよう努めます。	ウ
114	・若者の安定副業×運転士不足×空き家（ハブ集中）×鳥獣対策 大型/二種や普通二種を持つ若者を登録制の公共ライドシェアに朝夕配置し、早朝・日中はドローン巡回+猟師兼業で鳥獣・道路点検を担う「副業パス」を創設すべき。住まい・拠点は駅/主要バス停のハブ周辺に誘導し（山間の新規分散居住は助成外）、路線維持困難区間は代替策で下支え、極小需要は地域主体の小さな移動で埋めるべき。	中山間地域が抱える様々な課題に対しては、分野横断的な取組の推進が必要と考えていることから、いただいた意見を参考としながら、引き続き、効果的な取組について検討してまいります。	ウ