

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第5回 相模原市地域交通活性化協議会		
事務局 (担当課)		まちづくり計画部 交通政策課 電話042-769-8249(直通)		
開催日時		令和3年3月1日(月)13時00分～15時00分		
開催場所		ウェブ開催		
出席者	委員	17人(別紙のとおり)		
	事務局	7人		
公開の可否		可	不可	一部不可
		傍聴者数		0人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
会議次第		1 開会 2 議題 (1) 道路ネットワーク・自転車通行環境ネットワークについて (2) コミュニティ交通の位置付けについて 3 閉会		

審 議 経 過

審議経過 (は委員の発言、 は会長の発言、 は事務局の発言)

2 議題

(1) 道路ネットワーク・自転車通行環境ネットワークについて

事務局にて会議資料(資料2)の説明を行い、その後、質疑応答。

P5の将来道路の骨格について、具体的な路線ではないという解釈であるが、橋本から津久井方面へ延びている中野や三ヶ木を通っている線は、実際の津久井広域道路ではないがどのような考え方なのか。

津久井広域道路が通る地点は実際のルートとは違うが、金原までは整備済みであり、それより以西は延伸予定であることから、これらの地域を通る国道412号などを含めた主要な路線として位置付けているものである。

道路及び自転車通行環境ネットワークの方針図ということであるが、計画策定後、整備の優先順位の考え方はあるのか。

計画においては、あるべき姿や骨格軸について示すものであり、優先順位については、令和3年度に改定を予定している新道路整備計画の中で位置付けを記載する。本計画が、他の関連計画とどのような時間軸でつながっているのかが分かるようにしておく必要がある。

今後、他の改定計画の内容も含め整理する。

P9の将来推計の前提条件について、社会経済面や都市環境面においてコロナ禍の影響等により不確実な部分もあると考えるが、勤務形態等、今後の状況を踏まえて修正することはあるのか。

現状は中々つかみづらいついて考えているが、計画策定まで約1年ある中で、国の方針等を参考にしながら検討していく。

コロナ禍の中で、先々どのようなやり方が良いといった決まったものはない。技術的には、前提条件をいくつかのパターンで設定することでシミュレーションを行うことは可能であるが、現時点ではその設定自体が難しい。今後、計画を見直していく中で、モニタリングは必要であるため、このあたりを計画に位置付けておくのが妥当である。

(2) コミュニティ交通の位置付けについて

事務局にて会議資料(資料3)の説明を行い、その後、質疑応答。

交通不便地区の定義の見直しによって、交通不便地区内の人口がどの程度変わるのかといったことは整理が必要である。

市が認める不便地区の人口としては約37,000人となり、市人口の約5%程度となる。

今回の見直しにより、どの程度交通不便地区の人口が変わるのかは整理しておくべきである。

相模原都市計画区域において、市街化調整区域に該当しているものの、人口が張り

付いている大島や城山の一部地域は不便地区には該当しないが、このような地域に対して対策は行わないのか。市街化調整区域はコミュニティ交通の検討から外れるということか。

現行計画においても交通不便地区の対象外となっている。市街化調整区域の移動手段確保を主たる目的としてコミュニティバスや乗合タクシーを導入することは想定しないが、例えば、交通不便地区にコミュニティ交通を導入する際に、そのようなエリアを経由することや、ボランティア輸送やタクシーの相乗りといった別の手段で移動手段を確保することは想定される。

すでに人口が著しく減少している津久井地域においては、バス路線の廃止や、コミュニティ交通の維持もできなくなり、最終的にはタクシー等のデマンド型車両の活用が前提となることが想定される。先の見えない将来を見据えて、社会情勢の変化を取り入れて AI 技術の活用、また観光と絡めるなど、交通事業者や地域等が一体となって検討をしないと津久井地域の生活を維持できないと考える。

このような事例は、全国的にも大なり小なりあり、地域交通事業のあり方について議論されている。市、事業者、地域の関与の仕方（運営方法等）を今回の計画でどのように位置付けるのか。今後の施策検討のところで引き続き議論が必要である。P28 のデマンドタクシーについて、篠原地区において現行運賃 200 円のところを次期計画では運賃 800 円としているが、地域の利用者の理解は得られていることで良いか。

運賃 800 円は新規導入の場合を想定しており、バス路線の撤退等により地域の交通網が再編される場合などにおいては、以前のバス料金等を踏まえて設定する。そのため、篠原のような既存エリアにおいては、これまでの運行基準を踏まえて運賃等を設定するため、800 円への値上げは行わない。

P3、P17 で示されているように、将来人口が減少すること、また約 10 年前と比較して人件費、燃料費等の高騰により運行経費が増加していることを踏まえ、今後、廃止路線の代替などがある中で、必要に応じて運行基準の見直しはあるのか。

10 年計画の中で、3 年や 5 年に一回見直しを行う必要性は位置付ける。次回以降の協議会にて、進行管理方策を提示する。

P18 の交通不便地区の収支比率について、旧相模原市、城山町は経常費用の 40% 以上、旧津久井、相模湖、藤野町は経常費用の 30% 以上とあるが、この 10% の違いは何か。

旧相模原市、城山町は実態を踏まえて 40% と設定している。一方、旧津久井、相模湖、藤野町の基準は、基本的に旧津久井地域を運行している生活交通維持確保路線の収支比率 27.5% を参考に設定している。

生活交通維持確保路線やコミュニティバス、乗合タクシーは、2 年で見直しを行う定義であるが、コロナ禍といった予測し難い環境の変化は定義から除外することはないのか。

現時点でコロナの状況等を運行継続条件に組み込むことは考えていない。ただし、コロナを始めとした社会情勢の変化を見ながら、運行継続条件の利用者数を基本と

しながらも必要に応じて見直しを行うことは想定している。
今後の検討における参考として、交通不便地区の定義について、次期計画での定義としては良いが、今後、社会情勢の変化（高齢化の進行等）がある中でこのままでよいのか。また、ピーク時間帯について、どのような時間帯なのか、どのような場面なのか、といった柔軟な意味合いの設定が必要である。運行基準について、例えば、大野北地区コミュニティバスのように、もう少し利用があれば基準を達成することができ、状況は変わるだろうというところもあるため、使い方、乗り方によって状況は変わることを踏まえて施策検討のところでも議論できれば良い。

以 上

第5回 相模原市地域交通活性化協議会 出欠席名簿

所属・役職	氏名	出欠
横浜国立大学大学院 教授	中村 文彦	出席
東洋大学 国際学部 国際地域学科 教授	岡村 敏之	出席
一般社団法人神奈川県バス協会 常務理事	小堤 健司	欠席
神奈川県タクシー協会相模支部 常任理事	大畠 雄作	出席
東日本旅客鉄道株式会社横浜支社 総務部企画室 企画部長	山本 秀裕	出席
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社 総務部経営企画室 企画部長	筑井 裕之	出席
小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部交通企画部長	小川 司	出席
京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部 計画担当課長	藤井 一郎	代理出席
神奈川中央交通株式会社 運輸計画部次長	露木 輝久	出席
京王電鉄バス株式会社 取締役運輸営業部長	福島 八束	出席
富士急バス株式会社 業務部長	古谷 幸二	欠席
国土交通省関東地方整備局 建政部 都市整備課 建設専門官	松澤 義明	代理出席
国土交通省関東地方整備局 相武国道事務所長	佐藤 重孝	欠席
国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画担当）	三橋 裕	出席
神奈川県警察本部 交通部交通規制課 都市交通対策室長	阿部 勇	欠席
相模原市自治会連合会 理事	志村 勝美	出席

相模原商工会議所 事務局長	久保田 修	出席
社会福祉法人相模原市社会福祉協議会 常務理事	笹野 章央	代理出席
一般社団法人相模原市観光協会 専務理事	北村 美仁	出席
公募市民	石月 光子	欠席
公募市民	櫻井 正友	欠席
公募市民	高橋 達見	欠席
相模原市 都市建設局 道路部長	小池 稔	出席
相模原市 都市建設局 まちづくり計画部長	椎橋 薫	出席