



潤水都市 さがみはら



# 相模原市 バス交通基本計画

【概要版】



平成24年3月  
相模原市



# 目 次

---

1. 計画策定の背景・趣旨	1
2. 計画の構成	2
2.1 計画の構成と位置付け	2
2.2 計画期間	2
3. バス路線網計画	3
3.1 バス路線配置の方針	3
3.2 ターミナル・サブターミナル及びバス路線の配置	4
3.3 運行サービス水準	7
3.4 生活交通確保に係る行政の関与	9
4. コミュニティ交通計画	11
4.1 コミュニティ交通導入の方針	11
4.2 コミュニティバスの導入	12
4.3 乗合タクシーの導入	15
4.4 過疎地有償運送の導入	18
5. バス活性化計画	19
5.1 バス路線網計画を実現するための取組	19
5.2 バス利用促進に向けた取組	20
5.3 社会的要求に対応したバス交通を実現するための取組	22
6. 計画の進行管理等	23
6.1 進行管理体制	23
6.2 評価指標	24

## 1. 計画策定の背景・趣旨

### 背景

#### ●市域の変化

1市4町による市町合併

#### ●社会経済情勢の変化

本格的な高齢社会への突入  地球温暖化など環境問題の深刻化

### バス交通の課題

#### ●都市構造から見た課題

交通不便地区における生活交通の確保  
 公共交通空白地区における生活交通の確保  
 生活交通の確保による生活の質の向上  
 交通軸の形成と一体となったまちづくり

#### ●都市交通施策から見た課題

生活交通維持確保路線のあり方  
 コミュニティ交通の検討  
 走行環境の改善  
 自転車利用促進との連携  
 新しい交通システムの導入検討への対応  
 バス利用の社会的意義の啓発

#### ●地域別の課題

相模原地域の課題(定時性の確保等)  
 津久井地域の課題(運賃の弾力化等)

#### ●バスサービスから見た課題

バス利用の促進  
 利用特性に合った運行形態の検討  
 地域まちづくり会議の提言(路線要望への対応等)  
 運行時間帯の設定

#### ●バス活性化から見た課題

バス待ち環境の向上  
 運賃収受や乗降の円滑化  
 多様な主体による利用促進  
 乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減  
 乗客マナーの向上  
 分かりやすい情報提供のあり方

#### ●人の動きから見た課題

市内移動を担うバス交通の確保・維持  
 自動車からバスへの利用転換策  
 地域特性に合致した公共交通サービスの提供

### ◆計画策定の視点

- 新市一体化の促進
- 市民ニーズの反映
- 持続可能な交通網の形成
- 本格的な高齢社会への突入や  
低炭素社会の構築など社会情勢の変化への対応
- 上位計画、関連計画との整合
- 市民・事業者との協働
- 新たな法・制度の活用
- 実効性の確保

バス交通基本計画は、計画策定の視点に掲げる事項を踏まえ、バス交通の課題解決を図り、目標を達成することによって次に掲げる目的(1~5)の実現に資することを目指します。

### 目標

## 効率的かつ利便性の高いバス路線網の構築

### 目的

1. 市民の暮らしと都市を支える公共交通網の確立
2. 移動制約者の社会参加の促進
3. 地域間格差の縮小、地域振興
4. 低炭素社会構築の推進
5. 安心して暮らせるまちづくりの推進

## 2. 計画の構成

### 2.1 計画の構成と位置付け

#### 「バス交通基本計画」を策定する上での留意点

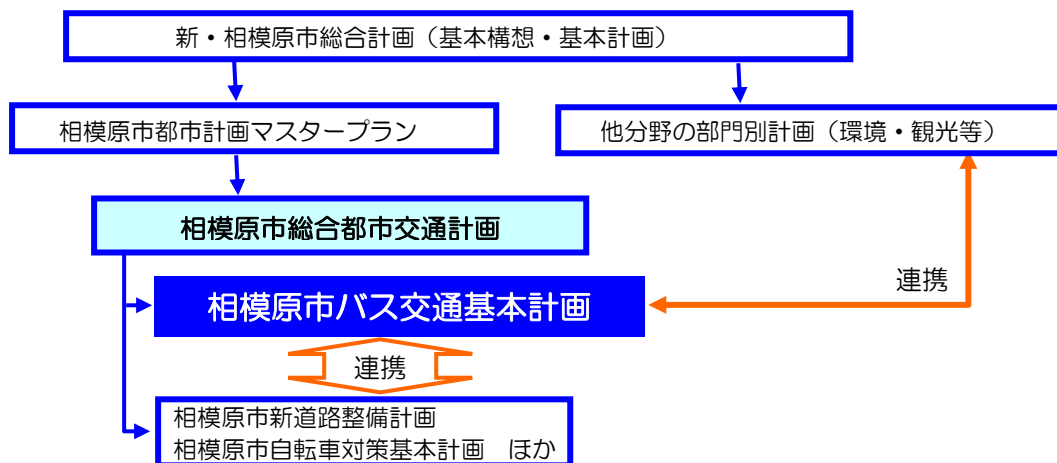
- 合併後の市域において一体的な交通網を形成するための計画である。
- 「バス交通対策基本計画」（既定計画）の改定版である。
- 効率的な交通モードの適切な選択により持続可能な交通網の形成が必要である。

上記の点を踏まえ、本計画は以下の3項目により構成します。

項目	内容
バス路線網計画	本市のあるべきバス路線網の姿を現す。
コミュニティ交通計画	鉄道やバス路線網を補完する公共交通であるコミュニティバスや乗合タクシーの導入、過疎地有償運送の導入支援方策等について定める。
バス活性化計画	バス交通の利用促進に向けた方策等を定める。

本計画は、上位計画と整合を図り、上位計画の目的達成に寄与する計画とします。

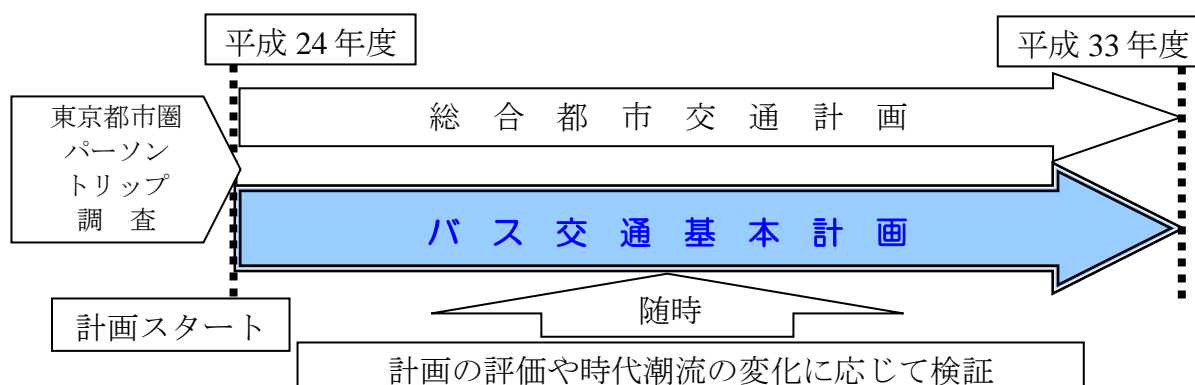
また、各部門別計画（環境基本計画等）のバス交通関連項目との整合を図ります。



### 2.2 計画期間

本計画は、平成24年度からの10年間を計画期間とします。

しかしながら、本市やバス交通を取り巻く社会情勢はめまぐるしく変化しており、時代の進展に合わせた施策展開が必要となることから、計画の進捗状況や達成度等の検証を随時行い、必要に応じて施策等の見直しを検討することとし、時代潮流に合わせた計画の推進を図ります。



## 3. バス路線網計画

### 3.1 バス路線配置の方針

効率的で利便性の高いバス路線網を構築するため、次の各項目を踏まえ、バス路線を配置します。

#### (1) 路線機能の設定

路線の担う役割に合わせた機能を設定するとともに、利用者に分かりやすい系統とするため、ターミナル間輸送を担う路線を幹線、ターミナルへのアクセス等、幹線を補完する路線を支線として位置付けます。

#### (2) ターミナル・サブターミナルの配置

市域の拡大を踏まえ、各路線に設定される機能を確保するとともに、将来都市構造の実現等に資するため、ターミナルのほか、ターミナルに準じた機能を持つサブターミナルを配置します。

ターミナル及びサブターミナルは、鉄道と一体となった公共交通網の形成やバス利用の利便性向上を図るため、鉄道駅の配置や既存バス路線網等を踏まえ配置します。

#### (3) 定時性・速達性の確保

定時性や速達性を確保するため、原則としてターミナルを経由地等とする長大路線は配置しないとともに、利用者に分かりやすいよう系統を整理します。また、鉄道の利用が効率的と考えられる場合は、原則として路線は配置しないこととします。

#### (4) 効率的な路線配置

効率的なバス運行を前提とするとともに、利用状況や沿線の人口集積、開発動向等を踏まえて路線を配置します。

#### (5) 運行サービス水準の設定

適切な運行サービスの設定は利用促進を図る上でも不可欠であり、バス交通アンケートの結果等からも運行本数や運行時間帯などの充実を求める意見が多くなっています。しかし、運行サービスの充実は運行経費の拡大に直結するものでもあり、採算性を踏まえた運行内容とすることも欠かせません。こうしたことから、路線機能やこれまでの利用動向、採算性等を踏まえ、バス利用の促進を図るための目標とする運行サービス水準を設定します。

#### (6) 基盤整備に合わせた柔軟な見直し

上記(1)～(5)の方針に基づき計画される路線網について、今後の交通基盤整備の進捗等により大きな変更要因が発生した場合には、その要因を踏まえ、柔軟に見直しを行うこととします。

### 3.2 ターミナル・サブターミナル及びバス路線の配置

#### (1) バスターミナルの配置

バスターミナル配置の条件を新たに設定し、ターミナル及びサブターミナルの役割、現況のバス利用者数や接続する路線の状況を踏まえ、ターミナル及びサブターミナルを位置付けています。

#### 【バスターミナル配置の条件】

①鉄道駅である

(理由：大量輸送機関である鉄道からの乗り継ぎ利用が見込まれるため)

②バスの発着便数や利用者数が多い

(理由：重要な交通結節点としてバスターミナルが必要と考えられるため)

③都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造上で位置付けられている

(理由：将来的な都市計画との整合を図るため)

#### 【ターミナル及びサブターミナルの役割】

ターミナル：バス交通の主要な交通結節点、幹線バスの起終点。幹線相互、幹線と支線といった乗り継ぎ機能を備える。

サブターミナル：路線網を形成する上でターミナルに準じた機能が必要とされる箇所。支線バスの起点となるターミナル以外の交通結節点や都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造を実現する上で必要とされる箇所等。

#### 【ターミナル及びサブターミナルの位置付けにおける着眼点】

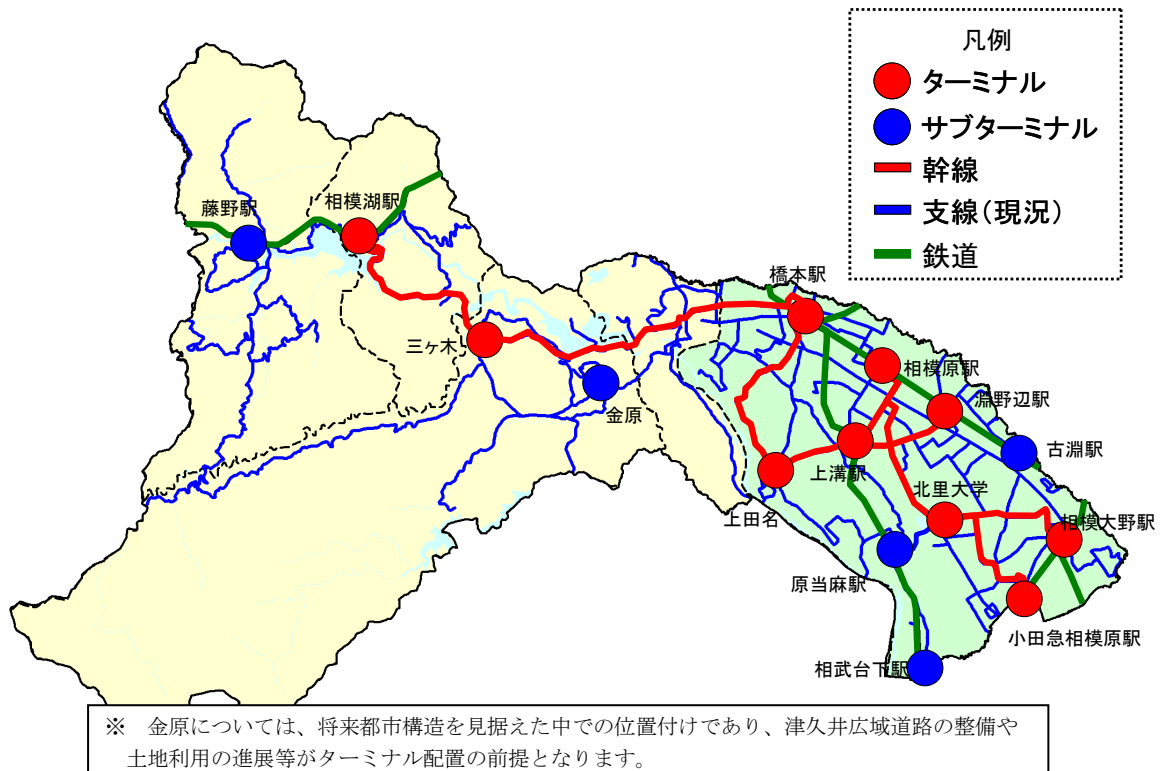
着眼点	ターミナルの要件（以下のいずれか一つを満たす）
①利用者数に見合った路線機能	バスの乗降者数が2,000人/日以上であること
②接続路線が果たす役割	幹線が接続していること

#### (2) 幹線の配置

バスターミナル候補地間の路線について、利用状況やネットワークとしての役割を加味しながら幹線の配置をしています。なお、鉄道により結ばれる区間については、鉄道が幹線機能を担うことから、路線機能の設定対象から除外しています。

#### 【幹線の配置における着眼点】

着眼点	幹線の要件
①利用状況に見合った路線の位置付け	平均乗車密度8人/台以上かつ区間の大半で利用者数2,000人/日以上の路線であること
②地域を結ぶネットワークとしての役割	ターミナル間を結ぶ路線であること



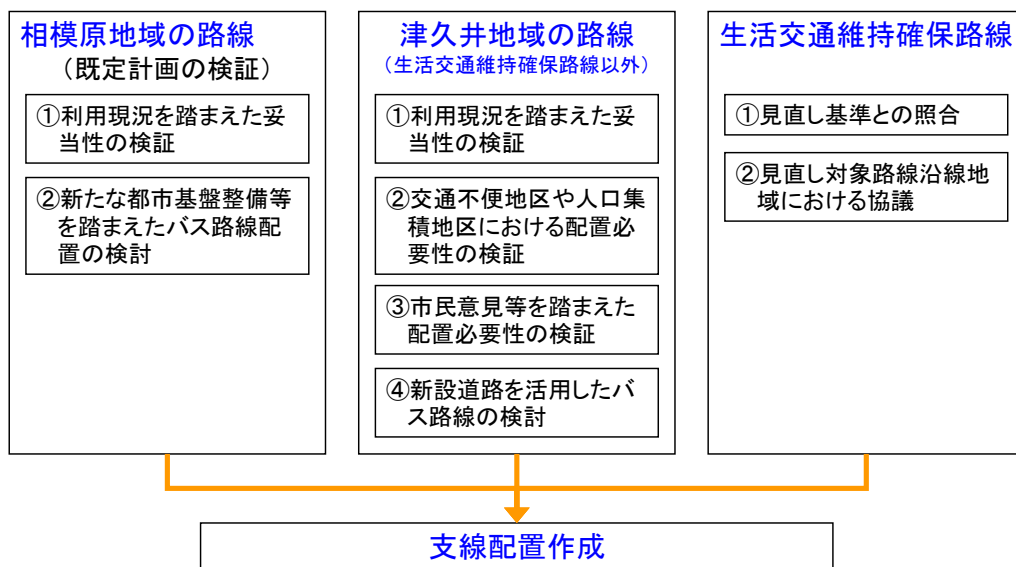
バスターミナル・幹線バス路線配置図

(3) 支線の配置

相模原地域については、バス交通対策基本計画の路線網計画を基本とし、利用現況や新たな都市基盤整備等を踏まえて検証し、支線を配置しています。

また、津久井地域については、現在の路線配置を基に、生活交通維持確保路線については別に検討する見直し検討基準との照合結果を、生活交通維持確保路線以外については利用現況や交通不便地区における配置必要性等を踏まえて検証し、支線を配置しています。

【支線配置の検討フロー】





# バス路線網計画図

## 【幹線】

起	終	終
点	点	点
A 相模大野駅北口	北里大学	相模大野駅南口
B 北里大学	小田急相模原駅	相模大野駅北口
C 相模原駅南口	上溝 (上溝駅)	相模大野駅北口
D 相模原駅南口	市役所前	相模原駅南口
E 上溝 (上溝駅)	石橋	相模原駅南口
F 上溝 (上溝駅)	上田名	相模原駅南口
G 三ヶ木	三ヶ木	相模原駅南口
H 三ヶ木	久保沢・中野	相模原駅南口
I 阿達	相模原駅	相模原駅南口

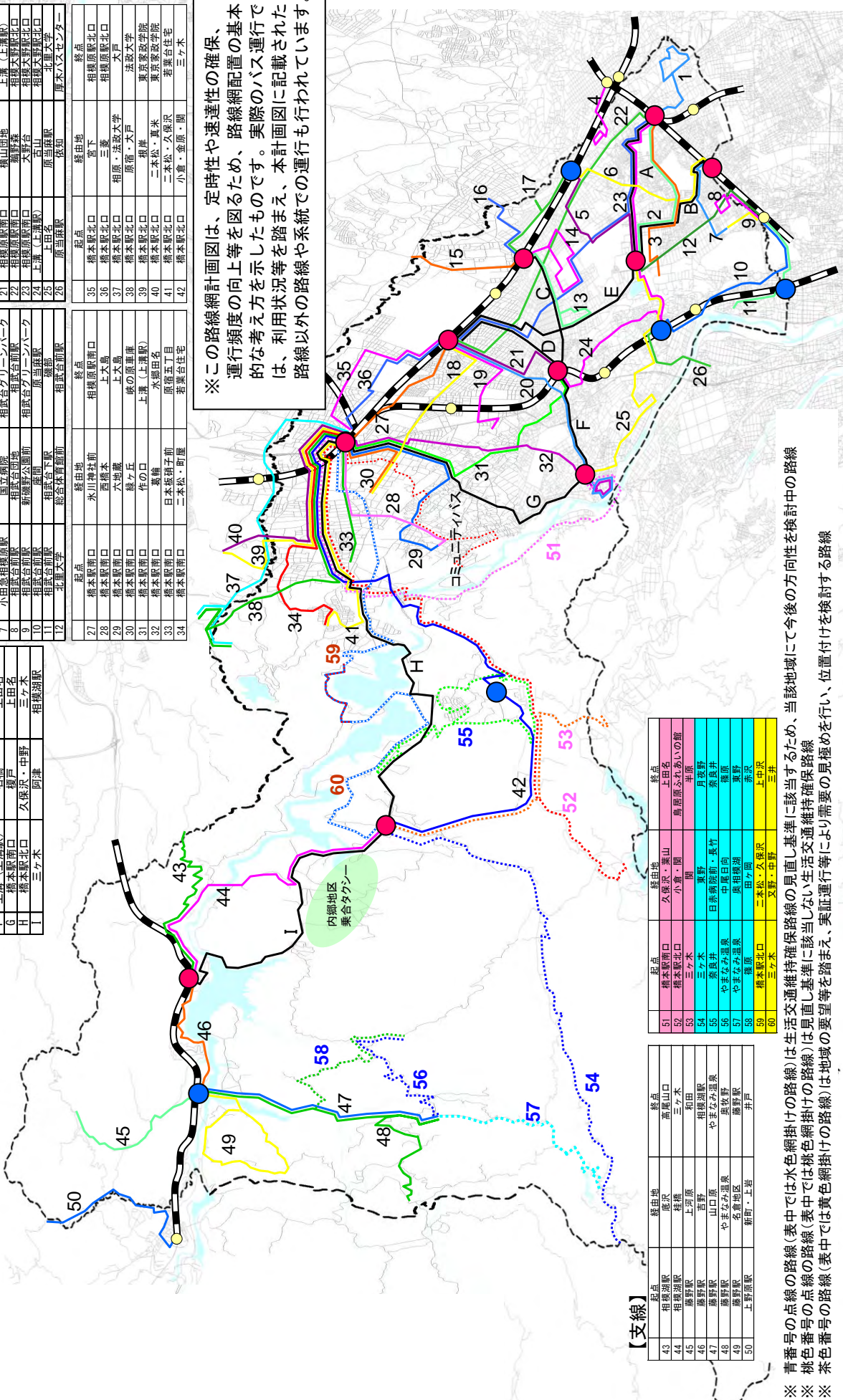
## 【支線】

起	終	終
点	点	点
1 相模大野駅北口	中利田	相模大野駅南口
2 相模大野駅北口	麻生	相模大野駅北口
3 相模大野駅北口	麻生	相模大野駅北口
4 町田バスセンター	グリーンハイウェイ	町田バスセンター
5 古淵駅	ゴルフ場前	相模原駅南口
6 小田急相模原駅	大沼	相模原駅南口
7 相模原駅南口	国立病院	相模原駅南口
8 相模原駅南口	相模原駅南口	相模原駅南口
9 相模原駅南口	新緑野公園前	相模原駅南口
10 相模原駅南口	藤間	相模原駅南口
11 相模原駅南口	総合体育館前	相模原駅南口
12 相模原駅南口	総合体育館前	相模原駅南口

起	終	終
点	点	点
27 橋本駅北口	水川神社前	相模原駅南口
28 橋本駅北口	西橋本	相模原駅南口
29 橋本駅北口	上大島	相模原駅南口
30 橋本駅北口	六地蔵	相模原駅南口
31 橋本駅北口	緑ヶ丘	相模原駅南口
32 橋本駅北口	作の口	相模原駅南口
33 橋本駅北口	葛橋	相模原駅南口
34 橋本駅北口	日本坂町子前	相模原駅南口
35 橋本駅北口	二本松・町屋	相模原駅南口
36 橋本駅北口	二本松・久保沢	相模原駅南口
37 橋本駅北口	二本松・久保沢	相模原駅南口
38 橋本駅北口	二本松・久保沢	相模原駅南口
39 橋本駅北口	二本松・久保沢	相模原駅南口
40 橋本駅北口	二本松・久保沢	相模原駅南口
41 橋本駅北口	二本松・久保沢	相模原駅南口
42 橋本駅北口	二本松・久保沢	相模原駅南口

起	終	終
点	点	点
13 相模原駅南口	上溝回地	相模原駅南口
14 相模原駅南口	青葉丸重原前	相模原駅南口
15 相模原駅南口	高島台	相模原駅南口
16 相模原駅南口	真向	相模原駅南口
17 相模原駅南口	橋本十字路	相模原駅南口
18 相模原駅南口	昭和電機	相模原駅南口
19 相模原駅南口	白金沢	相模原駅南口
20 相模原駅南口	水地田名	相模原駅南口
21 相模原駅南口	相模原駅南口	相模原駅南口
22 相模原駅南口	相模原駅南口	相模原駅南口
23 相模原駅南口	相模原駅南口	相模原駅南口
24 相模原駅南口	相模原駅南口	相模原駅南口
25 相模原駅南口	相模原駅南口	相模原駅南口
26 相模原駅南口	相模原駅南口	相模原駅南口

※この路線網計画図は、定時性や速達性の確保、運行頻度の向上等を図るため、路線網配置の基本的な考え方を示したものです。実際のバス運行では、利用状況等を踏まえ、本計画図に記載された路線以外の路線や系統での運行も行われています。



## 【支線】

起	終	終
点	点	点
43 相模原駅	鹿伏	高麗山口
44 相模原駅	三ヶ木	三ヶ木
45 相模原駅	上河原	和田
46 相模原駅	吉野	相模原駅
47 相模原駅	山口原	やまなみ温泉
48 相模原駅	やまなみ温泉	風牧野
49 相模原駅	名倉地区	鷹野駅
50 相模原駅	新町・上岩	井戸

起	終	終
点	点	点
51 橋本駅北口	久保沢・泰山	上田名
52 橋本駅北口	小倉・関	馬鹿筋ふれあいの館
53 三ヶ木	関	半原
54 三ヶ木	東野	月夜野
55 三ヶ木	日奈病院前・長竹	奈良井
56 やまなみ温泉	中屋日向	徳原
57 やまなみ温泉	風相模湖	東野
58 橋本駅北口	田ヶ畑	赤沢
59 橋本駅北口	二本松・中野	三ヶ木
60 三ヶ木	上中沢	三井

※ 青番号の点線の路線(表中では水色網掛けの路線)は生活交通維持確保路線の見直し基準に該当するため、当該地域にて今後の方向性を検討中の路線  
 ※ 桃色番号の点線の路線(表中では桃色網掛けの路線)は見直し基準に該当しない生活交通維持確保路線  
 ※ 茶色番号の路線(表中では黄色網掛けの路線)は地域の要望等を踏まえ、実証運行等により必要の見極めを行い、位置付けを検討する路線

### 3.3 運行サービス水準

#### (1) 運行サービス水準設定の考え方

本計画における運行サービス水準の設定にあたっては、前計画である「バス交通対策基本計画」(平成14年度策定)の運行サービス水準における課題を踏まえ、設定することとします。

#### 【運行サービス水準設定の考え方】

- ・ 実態と目標との乖離が大きいと明らかに目標達成が困難であるため、実態を踏まえ、目標となりうる値の設定が必要である。
- ・ 土休日については、平日に比べて通勤通学需要の少ないことを加味して、平日とは別途目標値の設定が必要である。

#### (2) 幹線の目標値設定

幹線の目標値については、平日は前計画の目標値を踏襲、休日は平日の目標値設定の考え方に通勤通学需要の動向を踏まえて運行間隔を定め、目標値を設定します。

#### 【幹線における平日及び土休日の運行サービス水準目標値】

時間帯		平日		土休日	
		運行間隔	回数	運行間隔	回数
朝ピーク時	(6時～9時台) 4時間	15分	16回	20分	12回
日中	(10時～15時台) 6時間	30分	12回	30分	12回
夕ピーク時	(16時～19時台) 4時間	15分	16回	30分	8回
夜	(20時～22時台) 3時間	30分	6回	30分	6回
合計		50回		38回	

#### (3) 支線の目標値設定

津久井地域の大半の路線が前計画における支線の目標値に達せず大きく乖離している実態となっています。そのため、支線の目標値設定については、路線の潜在需要に応じた設定とし、現実的な目標値とすることで、目標達成に向けた取組の活性化を目指します。

路線の潜在需要を沿線人口と考え、幹線と重複する区間以外を対象に支線(生活交通維持確保路線を除く)のバス停300m圏域の人口密度を算出した結果、人口密度により運行本数の違いが見られました。そのため、人口密度が2,000人/k㎡以上の支線を一般支線、2,000人/k㎡未満の支線を低需要支線としてそれぞれ目標値を設定することとし、次ページの考え方にに基づき設定しています。

なお、生活交通維持確保路線については、交通事業者からの退出申出を受け、最低限の生活交通を確保するため公費負担により運行されているものであることから、本目標値は適用しないこととします。

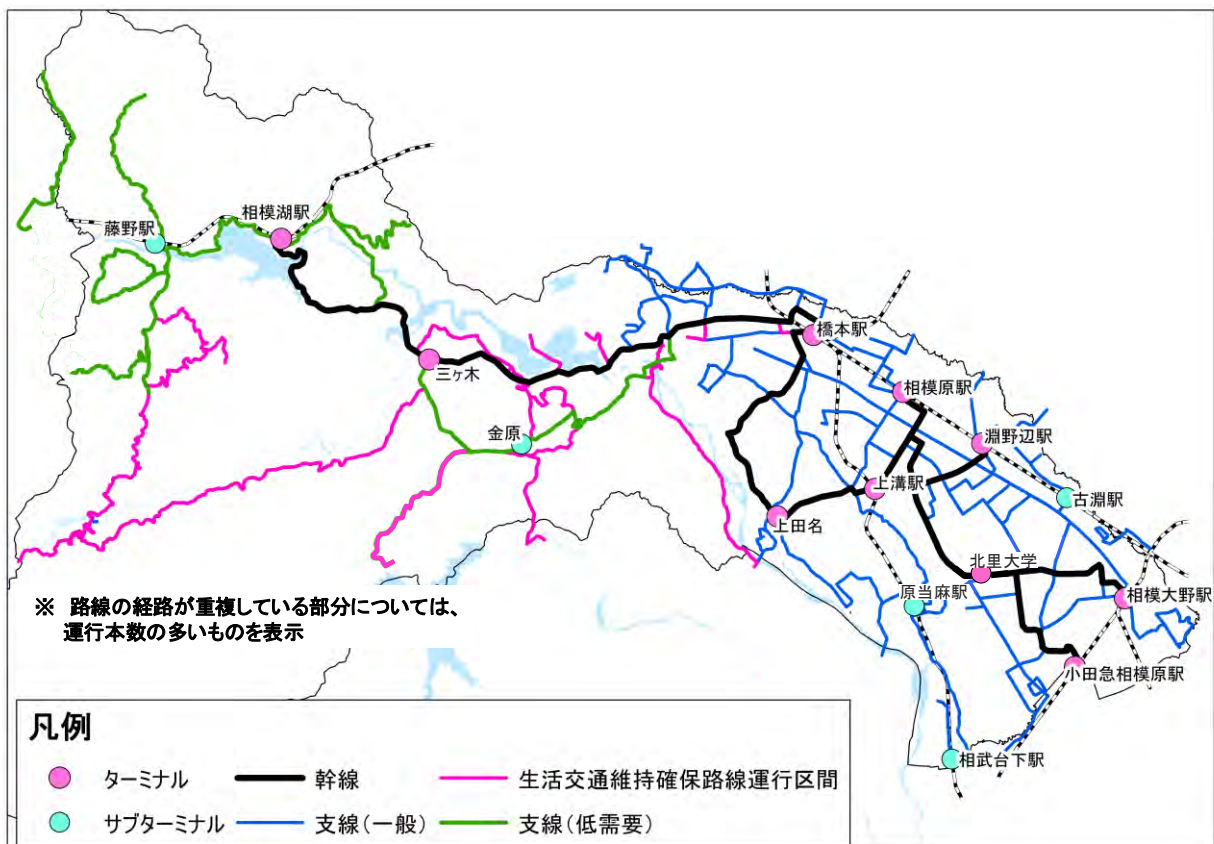
## ■支線の目標値設定の考え方

時間帯別に目標とする運行間隔を定め、沿線の人口集積区分別・曜日別に目標値を設定する。

運行間隔の設定にあたっては、コミュニティバス運行基準の運行間隔(毎時1回)を基本に、通勤通学需要への対応や沿線の人口集積度を加味して設定する。

【支線における平日及び土休日の運行サービス水準目標値】

時間帯	一般支線				低需要支線				
	平日		土休日		平日		土休日		
	運行間隔	回数	運行間隔	回数	運行間隔	回数	運行間隔	回数	
朝ピーク時 6時～9時台	4時間	30分	8回	1時間	4回	1時間	4回	1時間20分	3回
日中 10時～15時台	6時間	1時間	6回	1時間	6回	2時間	3回	2時間	3回
夕ピーク時 16時～19時台	4時間	30分	8回	1時間	4回	1時間	4回	1時間20分	3回
夜 20時～22時台	3時間	1時間	3回	1時間	3回	1時間半	2回	3時間	1回
合計		25回		17回		13回		10回	



運行サービス水準における目標値別路線配置状況

### 3.4 生活交通確保に係る行政の関与

#### (1) 公費負担による維持確保

市では生活交通を確保するため公費負担により 11 路線 13 系統を維持確保していますが、これらの路線のほとんどで利用者数が減少傾向にあり、毎年 1 億円以上の公費が支出されています。公費負担額は年々増加する傾向にあり、持続可能な都市経営の観点等から財政負担の増大を抑制することが必要となっています。

また、交通不便地区や交通空白地区の生活交通を確保するために導入されるコミュニティ交通については運賃収入や利用者数等による導入・存続の基準が設けられており、市全体における生活交通確保の公平性を担保していく上でも、生活交通維持確保路線の維持に対する行政負担に基準を設けることが必要となっています。

しかしながら、生活交通維持確保路線は、交通事業者が独自に運行することが困難な路線を行政補助により運行している点ではコミュニティバスと同じですが、通勤・通学時間帯を含めた全時間帯において生活交通としての役割を担う生活交通維持確保路線は、交通不便地区等における移動制約者の日中の生活交通確保を目的としたコミュニティ交通とは路線の特性が大きく異なり、補助を受けている理由も異なります。

こうしたことから、生活交通維持確保路線は、コミュニティ交通と異なり、路線の見直し検討対象を抽出する基準を設定し、利用実態に見合った形態での運行を目指すとともに、見直し検討基準に該当する路線の検討手順や生活交通確保方策について定めます。

なお、今後、交通事業者から退出等の申出があった場合に、公費負担による維持確保を検討すべき路線は、路線網計画において幹線及び一般支線、低需要支線に位置付けられる路線とします。

#### (2) 生活交通維持確保路線の見直し検討基準

##### 1) 見直し対象路線抽出の基準

「バス車両の使用が不要な路線」または「採算性が極端に悪くサービス形態の見直しが必要な路線」について「バス路線として維持していく必要性」を判断するため、以下の基準を定めます。

##### ■ピーク時間帯の 1 便あたり利用者数が 10 人未満

バス車両を用いたサービスを提供する以上、対象路線の利用者数は「バス車両でなければ輸送できない数」以上でなければなりません。利用者数は時間帯により異なりますが、少なくともピーク時間帯において 1 便あたりの利用者数が 10 人に満たない路線については、バス車両を用いる必要がありません。

##### ■運賃収入が運行経費の 27.5%未満

広域路線を対象とした国庫補助（国・県の協調補助）では、運賃収入が運行経費の 55%以上の路線を補助対象としています。55%に満たない場合は、市町村の補助により 55%にしなければ国庫補助を受けることができません。この時に市町村が負担する補助金の上限をコミュニティバス運行継続条件に準じ、運賃収入で賄うべき部分（運行経費の 55%）の 50%とします。こうした場合、国庫補助路線であっても運賃収入が運行経費の 27.5%以上でなければ運行を継続できません。なお、国庫補助の対象とならない路線についてもこの考え方を適用します。

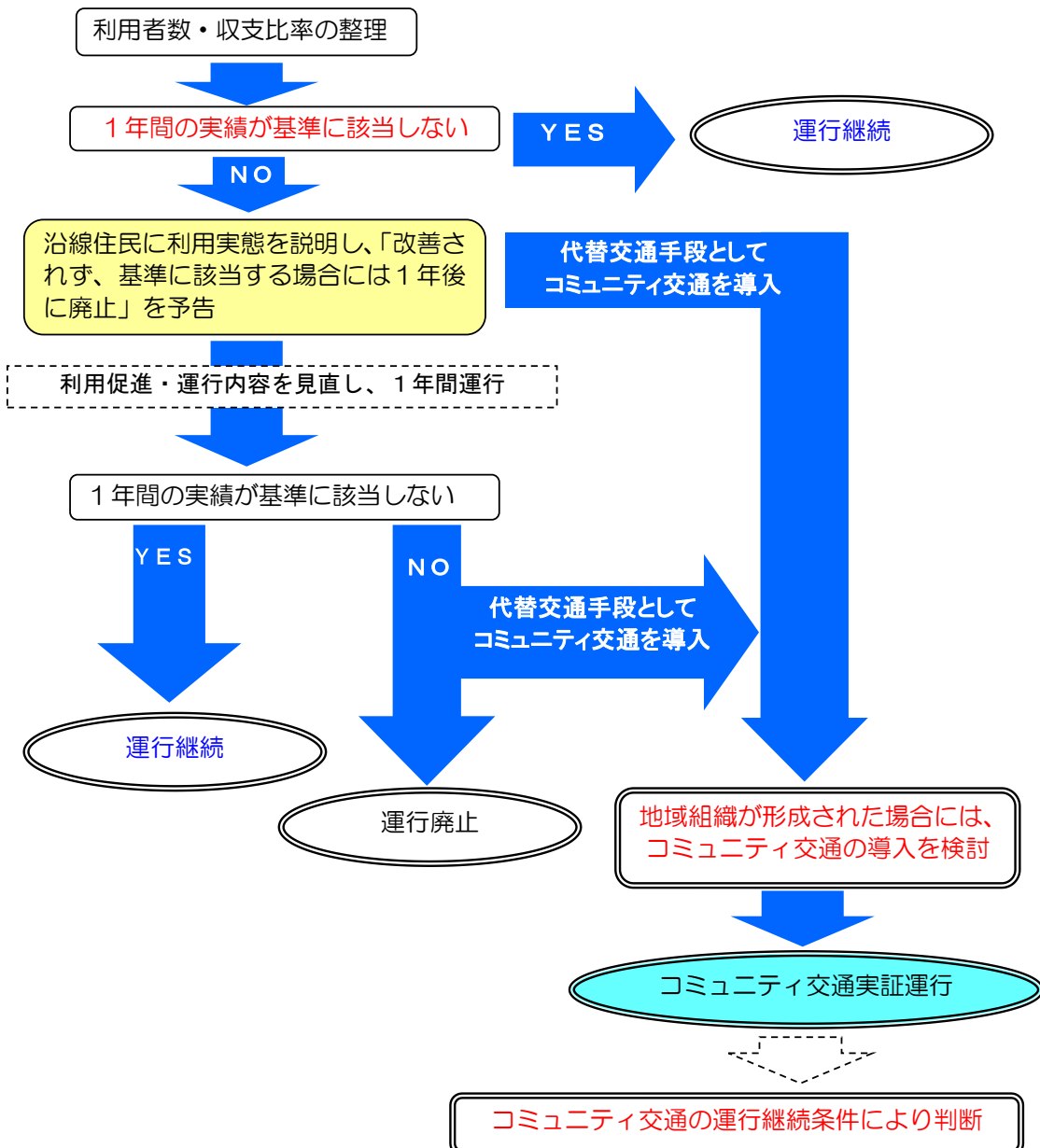
## 2) 見直しに伴う生活交通確保方策

利用者数と収支比率を集計し、前年の実績が前述した見直し検討基準に該当しなければ運行を継続します。しかし、見直し検討基準に該当する場合は、その実態を沿線住民に説明し、「状態が改善されないようであれば1年後に廃止となる」旨を予告します。

その結果、地域においてコミュニティ交通への転換の必要性が認識され、地域組織が形成された場合には、市はその活動を支援してコミュニティ交通の導入検討を進め、コミュニティ交通の実証運行が開始されると同時に路線を廃止します。コミュニティ交通の実証運行開始後は、コミュニティ交通の基準に従い、運行継続を審議していくことになります。

また、バス路線としての維持を目指す場合には、運行内容の見直しや利用促進等を行ったうえで、1年間運行し、運行実績が見直し検討基準に該当する場合には、バス路線は廃止となりますが、バス路線からの転換を前提にコミュニティ交通の導入検討を進める事も可能とし、その場合には前述のとおりの流れとなります。

### ○ 生活交通維持確保路線の見直しフロー



## 4. コミュニティ交通計画

### 4.1 コミュニティ交通導入の方針

#### (1) コミュニティ交通の導入

市街化区域内には交通不便地区が点在しており、これらの地域における移動制約者の生活交通の確保が必要とされています。

また、交通空白地区にも一定の人口が集積されている地区があり、これらの地区における生活交通の確保も課題となっています。

しかしながら、これらの地区は人口の集積度が低いこと等から、路線バスを配置した場合には採算性を確保することが困難な地域が多く、利用需要や費用対効果を踏まえた適切な交通モードを選択することが必要となります。

こうしたことから、鉄道や路線バスを補完する「コミュニティ交通」の導入を図ります。

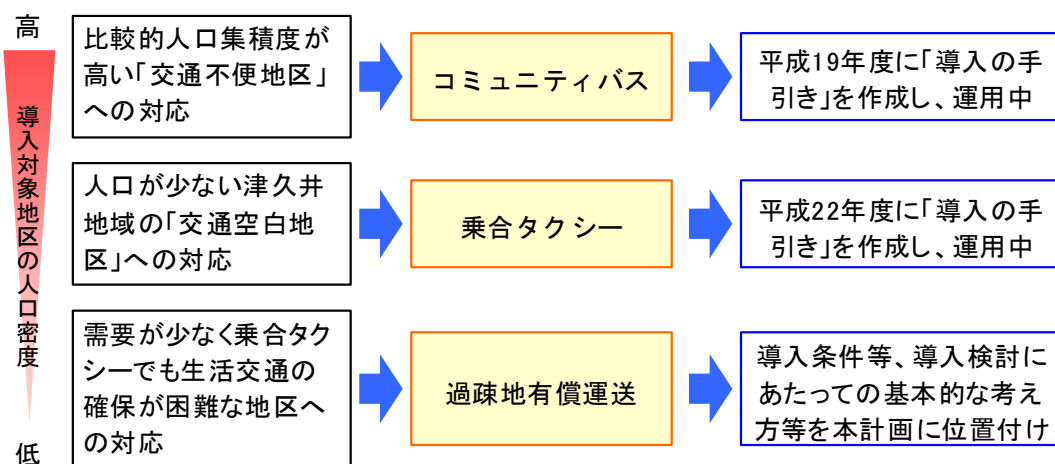
#### (2) コミュニティ交通の維持

コミュニティ交通は、単に「交通不便地区（あるいは交通空白地区）である」ということのみで導入すると、“空気を運ぶ”ことになりかねず、その持続性に課題が生じます。

よって真に必要とされ、利用される地域であるとともに、地域住民が主体となり、行政や交通事業者との協働により利用促進等に取り組むことのできる地区に導入するものとします。

#### (3) コミュニティ交通の種類

コミュニティ交通の導入対象地区は、比較的人口集積度の低い地区が中心となります。ただし、一括りに「人口集積度が低い地区」といってもその程度は地区によって異なり、より効率的で持続可能な運行を実現するためには、導入する地区の人口密度や地形等に合わせ、車両や運行形態を選択することが必要です。そのため、コミュニティ交通には、「コミュニティバス」「乗合タクシー」「過疎地有償運送」の3種類を設定します。このうち「コミュニティバス」と「乗合タクシー」については、実証運行を通じて導入の手引きを作成し、運用を開始しました。一方、過疎地有償運送については、今後導入が必要な箇所が生じた場合に備え、対象となる交通モードや導入条件等、導入検討にあたっての基本的な考え方を本計画に位置付けます。



## 4.2 コミュニティバスの導入

相模原市内のバス路線網は、鉄道駅とその周辺地域を結ぶように配置されています。近年、自家用車の普及などに伴って市内路線バスの利用者は減少傾向にあったため、「効率的かつ利用しやすいバス路線網の実現」を目指して、平成15年12月にバス路線網が再編されました。

しかし、市内には鉄道・バスともに利用しにくい『交通不便地区※1』が点在していることから、コミュニティバスの導入検討を行い、導入条件や運行継続条件等を定めました。

### (1) 運行に関する役割分担

コミュニティバスは民間交通事業者により運行されるバス路線網を補完し、公共交通を必要とする度合いが高い高齢者等移動制約者※2の生活交通を確保するために運行を行うものです。

また、コミュニティバスは本当に必要とされ、利用される地域に運行しないと、「空気を運ぶバス」になり、運行を継続することができなくなってしまいます。そのため、「みんなでバスを利用するので、バスを運行したい」と考える地域に対して、導入及び運行を支援する仕組みを作りました。

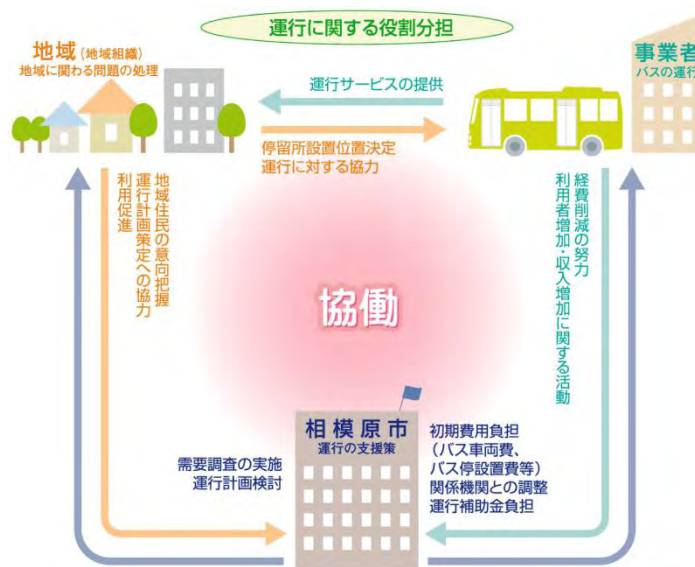
この仕組みに基づき、「地域」「行政」「交通事業者」の三者がそれぞれの役割を担い、協働による運行を実現することで、地域のニーズに合致した利用しやすいコミュニティバスを運行することができます。

#### ※1 交通不便地区

「市街化区域」又は「区域区分が定められていない都市計画区域のうち、用途地域の指定がある区域」において、鉄道駅から1,000m以上離れ、かつ、バス停留所から300m以上離れた地区を指します。

#### ※2 移動制約者

高齢者や自動車を利用できない方など、公共交通以外に移動手段がない方のこと。なお、コミュニティバスは、バス停まで自力で行ける人を対象とし、福祉目的の戸口輸送（ドア・トゥー・ドアのサービス）を必要とする人は対象に含みません。



コミュニティバスの運行に関する各主体の役割分担

## (2) コミュニティバスの導入条件

導入対象となる地区において、以下の導入条件を満たした場合に運行するもので、地域の状況をよく知る地域の方々が中心となって、地域の実情に合ったバスの検討を行います。

### コミュニティバス導入条件

#### ①地域住民による地域組織の形成

地域住民	導入対象地区に居住する住民およびその地区内で営業する企業・商店等の関係者。
地域組織	事業を円滑に推進するために地域住民で組織された団体。地域の自治会との連携がとれ、地域住民の代表として活動できる団体であり、組織の代表者が選任されていることが要件。

#### ②「運行経路の考え方」に整合した経路の設定

運行経路の考え方	交通不便地区と最寄りの鉄道駅又はバスターミナル(ターミナルに準じる施設合)を結ぶ。(※運行経路の近隣に商業施設、病院、公共施設等がある場合は経由することを検討。)また、既存のバス路線との競合は避ける。定時性確保のため、全長 10km、1 行程 45 分以内とする。(運行の効率性や経費を考えると 25 分以内が望ましい)
----------	--

#### ③「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定

<運行基準(サービス内容)>

運行間隔	毎時 1 本 (午前 8 時台～午後 6 時台)
運賃	近隣の路線バス運賃と同等 (割引サービス等も適用する)
バス停間隔	原則として 200m 間隔 (設置位置は、道路状況・土地利用状況・住民意向等を考慮して決定)
運行形態	定時定路線 (通常の路線バスのように、決められた運行経路を決められた時間に運行する路線)
車両	バリアフリー化されたバス

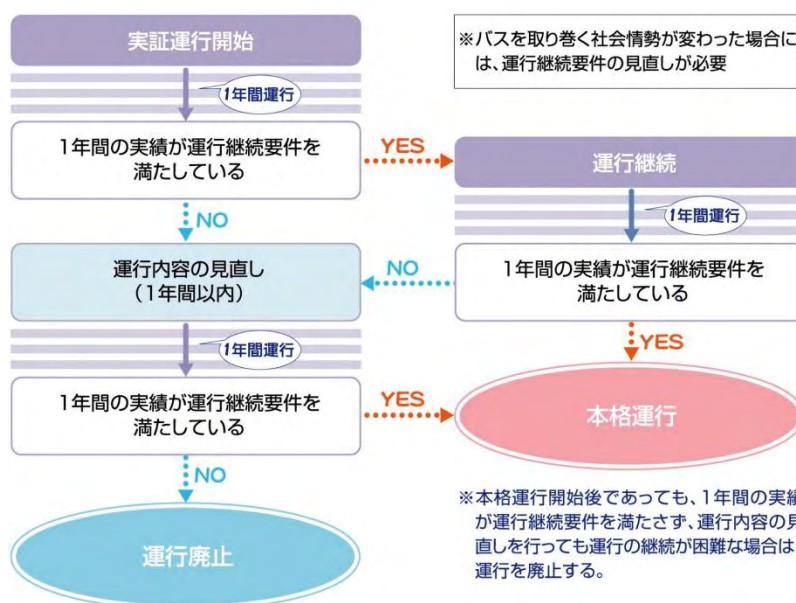
<運行継続条件>

「1 便当たり輸送人員が 10 人以上であること」  
かつ「運賃収入が車両償却費等を除いた経常費用の 50% 以上であること」

※ 市境周辺において他市等と協力して運行する場合は、導入条件を基本として個別に検討を行うこととします。

## (3) 運行継続の判断

運行継続を判断するフロー(右図)に基づき、運行継続または運行廃止を判断します。





(4) 導入検討の流れ

※地域住民が行うのは青字で書かれた項目

1. 導入検討の開始

- ①交通不便地区に該当するのかを確認
- ②地域組織の形成(最低5人、代表者は交通不便地区の自治会員、または自治会の推薦)

地域組織が形成されていますか

2. 計画概要検討

- ①希望経路作成(「運行経路の考え方」、運行可能なルートの確認)
- ②交通不便地区における地域住民の意向把握(希望経路上にある交通不便地区の全自治会の合意)
- ③市に「コミュニティバス導入検討申請書」を提出

交通不便地区に該当する全自治会の合意がありますか

3. 需要調査の実施

- ①需要調査と沿線住民の意向把握(市のアンケート調査)への協力
- ②概算事業費の算定(交通事業者から参考見積りの提示を受ける)
- ③運行継続条件に適合しているかの検証

アンケート回収率が30%以上ですか  
輸送人員、収支が基準を満たしていますか

4. 計画詳細検討

- ①地域公共交通会議に提案(運行概要・スケジュール説明)
- ②「運行計画」の策定
- ③地域公共交通会議で運行計画を検討
- ④バス停設置に対する住民の合意形成
- ⑤地域公共交通会議での合意(運行計画内容及び実証運行実施)と市の意思決定

地域公共交通会議での合意、市の意思決定が得られましたか

5. 実証運行開始準備

- ①運行事業者の選定(入札)
- ②交通安全の確認(県警本部)
- ③事業許可申請
- ④実証運行開始の周知
- ⑤バス停の設置
- ⑥バス車両の調達

事業許可が得られていますか  
沿線住民への周知は十分に行われていますか

6. 実証運行開始

- ①利用促進活動の実施
- ②運行に対する協力
- ③利用実態調査への協力
- ④運行実績の確認
- ⑤運行内容見直しの協議
- ⑥運行継続の判断

本格運行開始

運行・利用促進に協力をしていますか  
利用者数・収支比率は基準を満たしていますか

### 4.3 乗合タクシーの導入

本市では交通不便地区における高齢者等移動制約者の生活交通の確保策として、コミュニティバスの導入条件等を定め、地域・行政・交通事業者の三者協働で運行の検討を行うこととしています。しかし、津久井地域については、集落の点在状況や利用者見込みからコミュニティバスの導入条件を満たすことが困難であると想定されるとともに、高齢化の進展や交通網の状況等、様々な交通課題がありました。

このため、津久井地域の交通空白地区<sup>※1</sup>における高齢者等移動制約者の生活交通の確保を目的に、より地域の特性に合った交通モードを導入するため、乗合タクシーの導入検討を行い、導入条件や運行継続条件等を定めました。

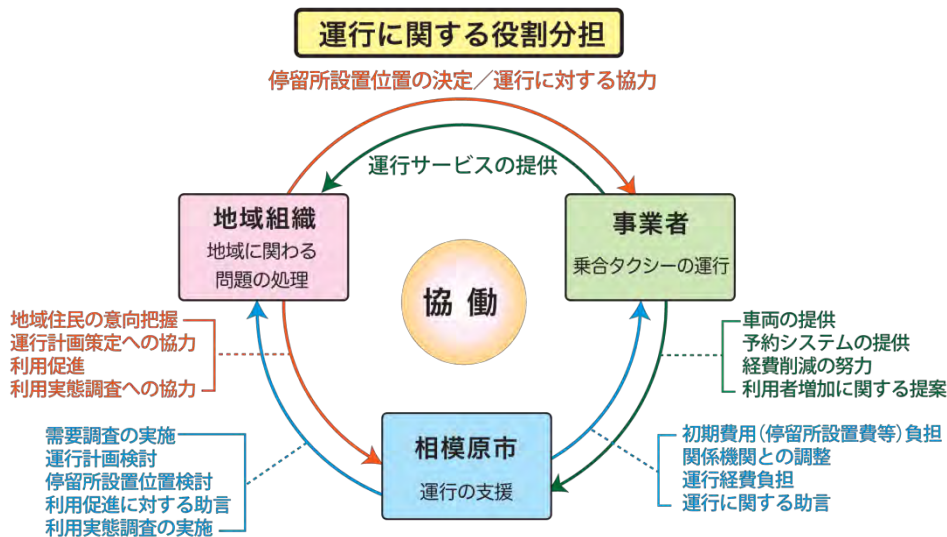
#### (1) 運行に関する役割分担

乗合タクシーは、セダン型やワゴン型の車両を使った乗合型の公共交通であり、集落が点在して需要が少なく、バス車両では運行ができない地域の生活交通を確保するために運行するものです。しかし、乗合タクシーは本当に必要とされ、利用される地域に運行しないと、運行を継続することができません。そのため、「みんなで利用するので、乗合タクシーを運行させたい」と考える地域に対して、導入及び運行を支援する仕組みを作りました。

この仕組みに基づき、「地域」「行政」「交通事業者」の三者がそれぞれの役割を担い、協働による運行を実現することで、地域のニーズに合致した利用しやすい乗合タクシーを運行することができます。

#### ※1 津久井地域の交通空白地区

津久井地域において、公共交通が無い地区のこと。公共交通が無い状態とは、鉄道駅から1,000m以上、かつバス停留所から300m以上離れていることを指します。



乗合タクシーの運行に関する各主体の役割分担

## (2) 乗合タクシーの導入条件

導入対象となる地区において、以下の導入条件を満たした場合に運行するもので、地域の状況をよく知る地域の方々が中心となって、地域の実情に合った乗合タクシーの検討を行います。

### 乗合タクシー導入条件

#### ①地域住民による地域組織の形成

地域住民	導入対象地区に居住する住民およびその地区内で営業する企業・商店等の関係者。
地域組織	事業を円滑に推進するために地域住民で組織された団体。地域の自治会との連携がとれ、地域住民の代表として活動できる団体であり、組織の代表者が選任されていることが要件。

#### ②「運行経路の考え方」に整合した経路の設定

運行経路の考え方	集落と最寄りのバスターミナル・主要なバス停又は鉄道駅を結ぶ。また、既存のバス路線との競合は避ける。(可能な限り近隣の商業施設や医療機関、公共施設等を経由する。また複数の集落を経由することも検討する。)
----------	--

#### ③「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定

<運行基準(サービス内容)>

運行間隔	運行本数や運行日については、地域の需要に合わせ柔軟に設定する。(運行本数は1日10便程度とする)
運賃	均一運賃を基本とし、路線バスよりも高く、タクシーよりも安い設定とする。 ※路線長が長い場合には、ゾーン運賃制の導入を検討する。
バス停間隔	地域の需要に合わせて設置し、乗降は停留所のみとする。 ※設置位置は、道路状況・土地利用状況・住民の利用意向等を考慮して決定する。
運行形態	事前予約制(需要応答型の区域運行)を基本とする。
車両	セダン型、またはワゴン型車両を使用し、交通事業者が所有する車両の使用を基本とする。

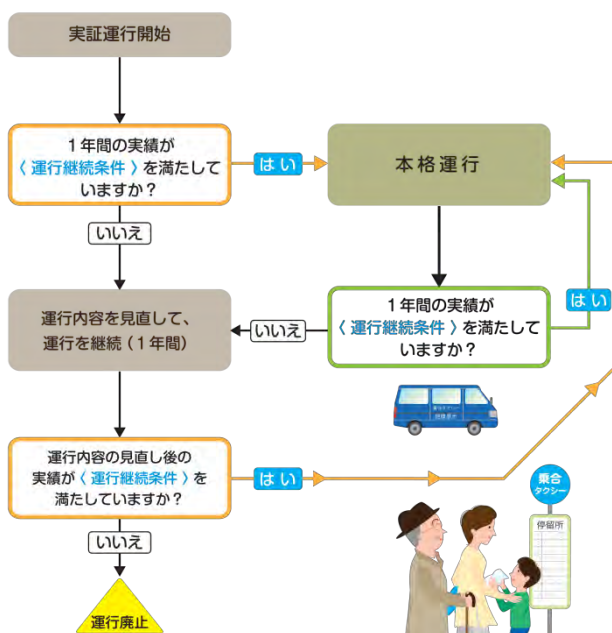
※生活交通維持確保路線等からの転換に伴う運行内容の検討は、従前の利用状況や運行内容を勘案した上で個別に検討を行うこととします。

<運行継続条件>

「稼動した便の1便当たりの輸送人員が1.5人以上であること」  
かつ「全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上であること」

## (3) 運行継続の判断

運行継続を判断するフロー(右図)に基づき、運行継続または運行廃止を判断します。

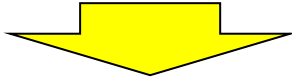


(4) 導入検討の流れ

※地域住民が行うのは青字で書かれた項目

1. 導入検討の開始

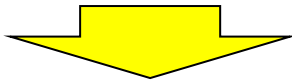
- ①導入対象地区に該当するのを確認
- ②地域組織の形成 (最低5人、代表者は導入対象地区の自治会員、または自治会の推薦)



地域組織が形成されていますか

2. 計画概要の検討

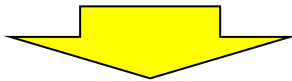
- ①希望経路作成 (「運行経路の考え方」、運行可能な道路の確認)
- ②運行ダイヤ案の作成 (1日の運行便数、運行時間帯)
- ③交通空白地区等における地域住民の意向把握 (希望区域内にある交通空白地区等の全自治会長の合意)
- ④市に「乗合タクシー導入検討申請書」を提出



希望区域内にある交通空白地区等の自治会長全員の合意がありますか

3. 需要調査の実施

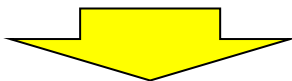
- ①需要調査と希望区域内の住民の意向把握 (市のアンケート調査)
- ②1便あたりの輸送人員と稼働率の予測値を算定し、運行継続条件との適合を検証
- ③概算事業費の算定 (交通事業者から参考見積りの提示を受ける)



アンケート回収率が40%以上ですか  
輸送人員、稼働率が基準を満たしていますか

4. 計画の詳細検討

- ①地域公共交通会議に提案 (運行概要・スケジュール)
- ②「運行計画案」の策定
- ③地域公共交通会議で運行計画案を検討
- ④停留所設置に対する住民の合意形成
- ⑤地域公共交通会議での合意 (運行計画内容及び実証運行実施) と市の意思決定



地域公共交通会議での合意、市の意思決定が得られましたか

5. 実証運行開始準備

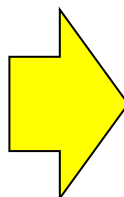
- ①運行事業者の選定
- ②交通安全の確認 (県警)
- ③事業許可申請
- ④実証運行開始の周知
- ⑤停留所の設置



事業許可が得られていますか  
沿線住民への周知は十分に行われていますか

6. 実証運行開始

- ①利用促進活動の実施
- ②運行に対する協力
- ③利用実態調査への協力
- ④運行実績の確認
- ⑤運行内容見直しの協議
- ⑥運行継続の判断



本格運行開始

輸送人員・稼働率は基準を満たしていますか

#### 4.4 過疎地有償運送の導入

乗合タクシーでも対応できないほど需要が少なく、生活交通の確保が困難な地区への対応についても、対象となる交通モードや導入条件等、導入検討にあたっての基本的な考え方を検討し、本計画で位置付ける必要があります。

コミュニティバス、乗合タクシー以外のコミュニティ交通としては、過疎地有償運送、送迎バス等への混乗、コミュニティカー（自家用車の共同使用）が想定されますが、運行の継続性・安定性・安全性の確保の観点から、本計画では過疎地有償運送について導入の基本的な考え方を示し、送迎バス等への混乗やコミュニティカーの導入については、今後の検討課題とします。

##### (1) 過疎地有償運送の導入条件

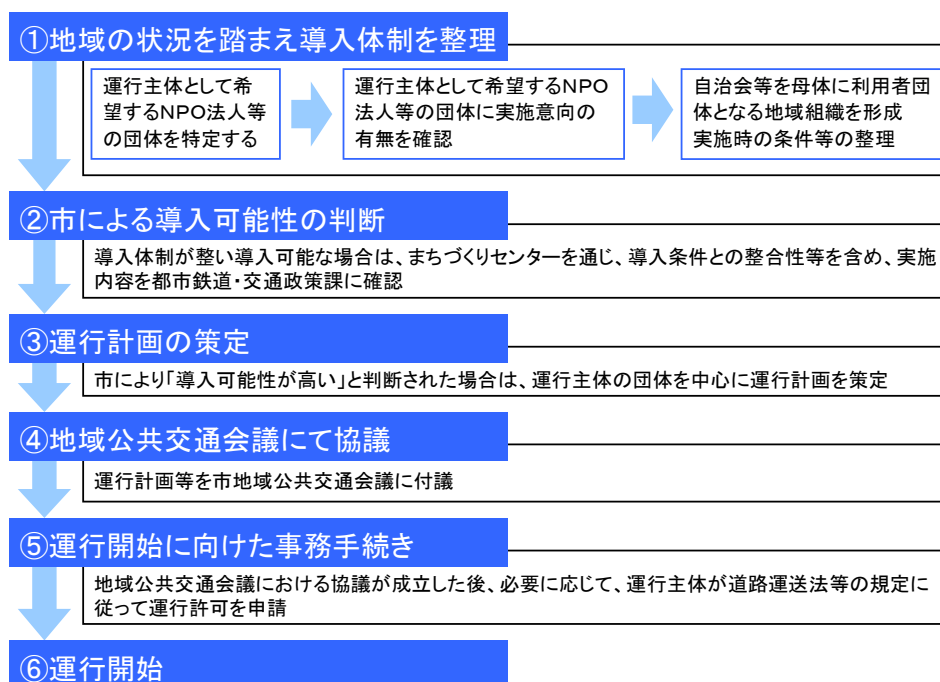
過疎地有償運送の導入条件は道路運送法等の規定から以下のとおりとなっています。なお、導入条件の「過疎地に準じた地区」とは、過疎地域自立促進特別措置法において定められた過疎地域に準じた地区を指します。

##### ○過疎地有償運送の導入条件

次に掲げる全ての項目に該当するものであること

- ・ 過疎地に準じた地区であり、かつ、公共交通が無いと認められる地区における生活交通を確保するために導入するものであること
- ・ 運送を行う区間等が既存の公共交通サービスと重複しないものであること
- ・ 利用者が運送主体の会員に限定されているものであること

##### (2) 導入検討の流れ



## 5. バス活性化計画

### 5.1 バス路線網計画を実現するための取組

第3章のバス路線網計画は、効率的で利便性の高いバス路線網の構築を目的としています。ターミナルを配置し長大路線を設置しないことで運行効率は高まりますが、具体的な定時性・速達性の確保に向けては「バス走行の円滑化」に関する対策も別途必要となります。

また、乗り継ぎを前提とする路線網となったため、利便性の低下を防ぐためには、ターミナル・サブターミナルにおける「乗り継ぎの円滑化」が必要です。

さらに、乗り継ぎの円滑化については、バス利用の促進を図るため、ターミナル・サブターミナルにおけるバス相互の乗り継ぎを対象とした対応だけでなく、バスと鉄道の乗り継ぎや、バスと自動車・自転車の乗り継ぎへの対応も必要です。

ここでは、バス路線網計画の実現に向け必要な「バス走行の円滑化」と「乗り継ぎの円滑化」に対し有効と考えられる施策を挙げ、本市における実施主体や課題等を整理します。

#### ■ 施策の内容

施策分類	主な目的	施策	主な内容
バス走行の円滑化を図るための施策	渋滞削減による定時性・速達性の向上	都市計画道路等の整備	バス路線のバイパスとなる都市計画道路等の整備
		交差点改良の推進	バス路線で拡幅予定のある都市計画道路等の整備
		バスベ이의整備	右折レーンの設置・信号制御の見直し等
		違法駐車取締り	バスベいの整備による道路交通の滞留の防止
		TDMの推進	違法駐車車両の取締り強化
		パーク&バスライドの推進	交通混雑箇所へのソフト施策の展開
			郊外部のターミナル周辺への駐車場整備
乗り継ぎの円滑化を図るための施策	渋滞回避による定時性・速達性の向上	バス専用レーン・優先レーンの整備	バス運行本数の多い区間へのバス専用レーンや優先レーンの整備
		公共車両優先システム（PTPS）の導入	バス運行本数の多い区間への公共車両優先システム（PTPS）の導入
乗り継ぎの円滑化を図るための施策	バス相互の乗り継ぎの円滑化による利便性の向上	ターミナル等での乗り継ぎの円滑化	乗降バス等の適切な配置 バスの運行情報の提供
		バスロケーションシステムの機能向上	乗り継ぎ待ち時間等の把握を容易にするためのシステム改善
		乗継割引の充実	乗り継ぎによる運賃の割高感の緩和
		車内での情報提供の充実	乗り継ぎバスに関する情報提供
	バスと他の交通モードとの乗り継ぎの円滑化による利便性の向上	バス発車案内システムの設置	鉄道等からの乗り継ぎ利用者への情報提供
		パーク&バスライドの推進（再掲）	郊外部のターミナル周辺への駐車場整備
		サイクル&バスライドの推進	郊外部のターミナル及び交通不便地区周辺のバス停への自転車駐車場整備

#### ■ 施策の実施主体等

施策	実施主体					実施実施時期	実施に向けた課題
	市	道路管理者	交通管理者	市民等	交通事業者		
都市計画道路等の整備		○				継続	・新道路整備計画との整合 ・沿線地域、関係機関との協調による事業の円滑な推進
交差点改良の推進		○	○			継続	・各渋滞ポイントにおける実態調査の実施と具体的な対策の検討 ・対象交差点における事業用地の確保
バスベいの整備		○				継続	・事業用地の確保
違法駐車取締り	△	△	○	△	△	継続	・関係機関との調整
TDMの推進	○	○	○	○	○	継続	・実現可能性と予測効果を踏まえた実施プログラムの策定
パーク&バスライドの推進	○				○	長期	・導入候補地の選定 ・利用者メリット確保に関する工夫の検討 （時間短縮、移動コスト削減、着席率向上等）
バス専用レーン・優先レーンの整備	○	○	○			長期	・整備箇所の精査 ・関係機関との調整
公共車両優先システム（PTPS）の導入	○	○	○		○	長期	・導入区間の選定 ・関係機関との調整
ターミナル等での乗り継ぎの円滑化	○				○	短期	・ターミナル及びサブターミナルが備えるべき施設の整理 ・整備優先順位の検討及び整備計画の策定
バスロケーションシステムの機能向上	△				○	短期	・より効果的な情報提供方法の検討 ・導入コスト負担についての調整
乗継割引の充実					○	短期	・乗継割引対象区間の設定 ・ICカード乗車券を活用したより簡易な割引方法の検討
車内での情報提供の充実	△				○	短期	・導入コスト負担についての調整
バス発車案内システムの設置	△				○	長期	・導入コスト負担についての調整 ・利用者ニーズに合致したシステムの検討
パーク&バスライドの推進（再掲）	○				○	長期	・導入候補地の選定 ・利用者メリット確保に関する工夫の検討 （時間短縮、移動コスト削減、着席率向上等）
サイクル&バスライドの推進	○				○	継続	・整備箇所の選定 ・事業用地の確保

凡例	実施主体	○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する
実施実施時期	継続:計画期間中を通して継続的に実施	短期:計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す
		長期:計画期間中の実施を目指す

## 5.2 バス利用促進に向けた取組

バス利用を促進するためには、効率的で利便性の高いバス路線網を構築するとともに、その路線網が利用者に充分活用されるものとするため、バス交通基礎調査から整理された課題を踏まえ、利用促進施策を展開していくことが必要となります。

また、地域の交通を地域が守り育てる意識を醸成するため、地域が主体となった利用増進に向けた取組を促進するとともに、広告付き上屋の積極的な導入など、民間活力を活かした環境整備を促進していくことも必要です。

ここでは、バス利用の促進に必要な施策をバス交通の課題を踏まえ整理するとともに、地域が主体となった取組等の推進や民間活力を活かした環境整備に必要なとされる項目を挙げ、本市における実施主体や課題等を整理します。

### (1) バス交通の課題に対応した施策

第1章で前述したバス交通の課題に対応した施策の実施に向けて、本市における各施策の実施主体や課題等を整理します。

#### ■ 施策の内容

施策分類	主な目的	施策	主な内容
バス交通の課題に対応した施策	利用特性に合わせた運行形態の実現	急行バスの導入	拠点間の速達性向上を図る急行バスの導入
		運行ダイヤの見直し	曜日により利用形態の異なる路線での土休日ダイヤの設定
		レイニーバスの導入	雨天時の混雑緩和やマイカーへの転換抑制を目的としたレイニーバスの導入
	利用者ニーズに合致した運行時間帯等の運行サービス設定	運行ダイヤの見直し(終バス時刻の延長等)	終バス時刻の延長等、利用者ニーズを踏まえたダイヤ設定
		運行サービス水準の確保	運行サービス水準目標値の達成に向けた三者協働の取り組みの具体化
		ベンチ・上屋の設置	ベンチ・上屋の計画的な設置、上屋への照明設置の検討
	バス待ち環境の安全性・快適性の向上	バス待ちスペースの確保	歩道が無いバス停や交通量の多いバス停等でのバス待ちスペースの確保
		ターミナル施設の整備	トイレや待合所等の整備による拠点施設の機能向上
		ICカード乗車券の普及・利用促進	運賃支払いを簡略化するためのICカード乗車券の普及促進
	運賃収受や乗降の円滑化	中乗り前降り方式の導入	乗降の円滑化を目的とした中乗り前降り方式の導入
		乗継割引の充実(再掲)	乗り継ぎによる運賃の割高感の緩和
	乗り継ぎに伴う抵抗感の軽減	乗務員の接客能力の向上	沿線施設に関する知識や接客等に関する運行乗務員研修の実施
		バス利用マナーの啓発	各種メディアの活用による啓発
	快適な車内環境の醸成	バスロケーションシステムの利用促進	バスロケーションシステムの周知
		バス停等での運行情報の提供	バスロケーションシステムを活用した主要なバス停への接近表示等による情報提供の検討
		バスマップの作成	路線や乗り継ぎ箇所等、バス利用に関する基礎的情報を周知するための新たなバスマップの作成
啓発講座等の実施		高齢者や小学生を対象にしたバス利用方法に関する講座の実施等による啓発	
取組施策の周知		相模原市公共交通ニュースを通じた展開施策の周知	

#### ■ 施策の実施主体等

施策	実施主体					施策実施時期	実施に向けた課題	
	市	行政 道路 管理者	交通 管理者	市民等	交通 事業者			
急行バスの導入	△				○	長期	・金原～橋本間への導入に向けた調査(需要・整備効果等)の実施 ・その他の導入区間の選定 ・導入関連地域全体の運行サービスの調整	
運行ダイヤの見直し	△				○	短期	・沿線地域及び運行事業者との調整	
レイニーバスの導入	△				○	短期	・増車に伴うコスト増への対応 ・利用者への周知 ・雨天時の定時性の確保	
運行ダイヤの見直し(終バス時刻の延長等)					○	継続	・沿線地域及び運行事業者との調整	
運行サービス水準の確保	○			○	○	短期	・路線別利用特性の整理 ・地域、行政、交通事業者における役割分担の協議	
ベンチ・上屋の設置	△	○	△		○	継続	・設置可能箇所における整備優先順位の設定 ・現況では設置が困難なバス停のうち、利便性向上に向け特に設置が必要な箇所についての個別検討	
バス待ちスペースの確保	○	○			○	継続	・土地所有者との調整	
ターミナル施設の整備	○				○	継続	・施設管理者との調整	
ICカード乗車券の普及・利用促進	△				○	継続	・交通事業者と連携した普及方法の検討	
中乗り前降り方式の導入	○	○			○	短期	・バス停施設の対応(中扉部のガードレール切除等) ・中扉への整理券発券機等の設置	
乗継割引の充実(再掲)					○	短期	・乗継割引対象区間の設定 ・ICカード乗車券を活用したより簡易な割引方法の検討	
乗務員の接客能力の向上	○				○	継続	・交通事業者との調整	
バス利用マナーの啓発	○				○	継続	・効果的で持続性の高い啓発活動の実施	
バスロケーションシステムの利用促進	○				○	継続	・効果的なPR方法の検討	
バス停等での運行情報の提供	△	○		○	○	長期	・導入コスト負担についての調整	
バスマップの作成	○				○	短期	・交通事業者と連携した配布方法の検討 ・マップへの記載情報の整理	
啓発講座等の実施	○		○	○	○	継続	・啓発メニューの充実 ・指導員の育成	
取組施策の周知	○				○	継続	・費用対効果の高い情報提供方法の検討	
凡例	実施主体	○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する						
例	施策実施時期	継続:計画期間中を通して継続的に実施			短期:計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す		長期:計画期間中の実施を目指す	

## (2) 地域主体の利用促進施策

地域主体の取組等を促進する施策の実施に向けて、本市における各施策の実施主体や課題等を整理します。

### ■施策の内容

施策分類	主な目的	施策	主な内容
地域主体の利用促進施策	地域住民自らが地域の交通を守り高めていく意識の醸成	地域主体による利用促進	バス交通の維持・充実に欠かせない地域住民の利用を促進するため、バス利用者である地域住民自らの活動により、地域の交通を守り育てていくための仕組みづくり
		地域によるバス停周辺の維持管理	住民・企業・行政・交通事業者の協働によるバス停の環境改善や地域住民による清掃・植花・除雪等維持管理を促進するための仕組みづくり

### ■施策の実施主体等

施策	実施主体					施策実施時期	実施に向けた課題
	行政			市民等	交通事業者		
	市	道路管理者	交通管理者				
地域主体による利用促進	○			○	○	短期	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域活性化に意欲的な地域主体との連携</li> <li>地域主体に対する行政支援内容の検討</li> </ul>
地域によるバス停周辺の維持管理	△			○	○	短期	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域及び運行事業者との調整</li> </ul>

凡例	実施主体	○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する
	施策実施時期	継続:計画期間中を通して継続的に実施 短期:計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す 長期:計画期間中の実施を目指す

## (3) 民間活力活用施策

民間活力を活かした利用促進施策の実施に向けて、本市における各施策の実施時期や課題等を整理します。

### ■施策の内容

施策分類	主な目的	施策	主な内容
民間活力活用施策	民間主体でのバス交通の利用促進	観光施設や商店街との連携による利用促進	バス利用の目的地である観光施設や商店街の販促等との連携によるバス利用者への割引等の実施やポイント不可等の利用促進
		広告付き上屋の設置促進	広告事業を展開する民間企業によるバス停整備の促進

### ■施策の実施主体等

施策	実施主体					施策実施時期	実施に向けた課題
	行政			市民等	交通事業者		
	市	道路管理者	交通管理者				
観光施設や商店街との連携による利用促進	△			○	○	短期	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光施設、商店街との調整</li> </ul>
広告付き上屋の設置促進	△	△	△	○	△	継続	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政と企業の協働による行政負担軽減の仕組みづくり</li> </ul>

凡例	実施主体	○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する
	施策実施時期	継続:計画期間中を通して継続的に実施 短期:計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す 長期:計画期間中の実施を目指す



### 5.3 社会的要求に対応したバス交通を実現するための取組

高齢化の進展や低炭素社会の構築等の社会情勢の変化は本市においても例外ではなく、バス交通施策を展開していく中でも、これらの社会的要求に対応していくことが求められています。

ここでは、社会情勢の変化を踏まえ、社会的要求への対応策について本市における実施主体や課題等を整理します。

#### (1) 高齢社会進展等への対応施策

高齢社会の進展等への対応策の実施に向けて、本市における各施策の実施時期や課題等を整理します。

##### ■施策の内容

施策分類	主な目的	施策	主な内容
高齢社会進展等への対応	誰もが使いやすいバス交通の実現	ノンステップバスの導入促進	バス乗降時の負担軽減 車椅子利用者の利便性向上
		割引制度の周知・改善等	運賃割引サービス制度の周知等による外出意欲の増進 運賃割引サービス制度の改善検討 公共交通への転換促進

##### ■施策の実施主体等

施策	実施主体					施策実施時期	実施に向けた課題
	行政			市民等	交通事業者		
	市	道路管理者	交通管理者				
ノンステップバスの導入	△				○	継続	・導入補助金の負担
割引制度の周知・改善等	△				○	短期	・交通事業者との調整

凡例	実施主体	○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する
	施策実施時期	継続:計画期間中を通して継続的に実施 短期:計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す 長期:計画期間中の実施を目指す

#### (2) 地球温暖化問題対応施策

地球温暖化問題の対応策の実施に向けて、本市における各施策の実施時期や課題等を整理します。

##### ■施策の内容

施策分類	主な目的	施策	主な内容
地球温暖化問題対応施策	環境負荷の低減	マイカーからの転換促進	モビリティマネジメント等の実施による交通手段の変更に伴う移動に対する1人あたりの環境負荷の低減
		低公害バスの導入促進	1台あたりの環境負荷のより少ない車両の導入による自動車単位での大気汚染原因物質や温室効果ガスの排出量削減
		トランジットモールの検討	自動車の通行規制による公共交通への転換促進

##### ■施策の実施主体等

施策	実施主体					施策実施時期	実施に向けた課題
	行政			市民等	交通事業者		
	市	道路管理者	交通管理者				
マイカーからの転換促進	○			○	○	継続	・実施メニューの検討 ・交通事業者との調整
低公害バスの導入促進	△				○	短期	・導入補助金の負担
トランジットモールの検討	○	○	○	○	○	長期	・導入箇所の選定

凡例	実施主体	○:主体的に取り組む △:他の実施主体の取組を促進する
	施策実施時期	継続:計画期間中を通して継続的に実施 短期:計画スタートから概ね5年以内での実施を目指す 長期:計画期間中の実施を目指す

## 6. 計画の進行管理等

### 6.1 進行管理体制

#### (1) 計画における役割分担の明確化

本計画を着実に推進するためには、市民、交通事業者、行政等がそれぞれの役割を担い、協働の認識のもとで各施策を展開していくことが必要です。このため、施策の効率的かつ効果的な展開を図る観点から、「誰が何をするのか」ということを明らかにするため、市民、交通事業者、行政等のそれぞれが取り組む事項を計画の中で明確にし、各実施主体の積極的な取組を推進します。

#### (2) 計画策定後の評価・検証スキームの確立

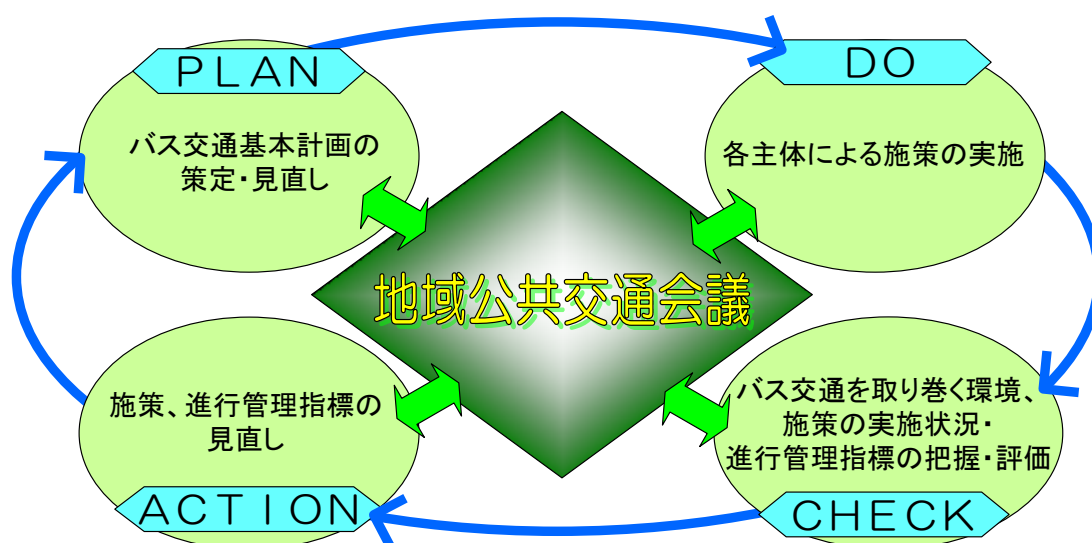
本計画の推進にあたっては、市民や交通事業者、行政などの協働によらなければ多くの事業は推進されることが困難であることから、客観的な評価・検証による進行管理を行うとともに、市民の視点や感覚から「何をどうするのか」ということが分かりやすいよう、施策の実施目的・達成度が理解できる指標や、達成目標を明らかにする成果指標を設定し、相模原市地域公共交通会議において、評価・検証等の進行管理を実施します。

#### 施策実施状況の評価 → 年に1回実施

→ 施策の実施状況を「整備箇所数」「導入台数」等、「実施指標」にて評価する。  
→ 実施状況に対し「所要時間短縮」「利用者数増加」等、「モニタリング指標」の変化を検証することにより、施策実施目的の達成可能性を評価する。

#### 計画目的達成度の評価 → 3年に1回実施

→ 計画目的の達成状況を「成果指標」にて検証し、目標値との比較により達成度を評価する。  
→ 各目的の達成に向け実施した施策の「モニタリング指標」を検証し、計画目的の達成への貢献度を評価する。



## 6.2 評価指標

### 成果指標

- ・成果指標は、計画目的の達成度を評価するための指標です。
- ・市民にとって「何がどのように改善されるのか」が分かりやすいよう、また計画目的の達成度を的確に把握できるよう、指標を選定します。

### モニタリング指標

- ・モニタリング指標は、実施施策の目的達成度を評価するための指標です。
- ・実施施策の評価は1年ごとに実施することから、成果指標に比べ把握が容易で、短期間に変化がみられる指標を選定します。

### ～指標の選定条件～

- ① 市民にとって分かりやすいこと
- ② 定量的に計測できること
- ③ 把握が容易であること（特にモニタリング指標）
- ④ 評価対象（目的、施策）との関連性が確実であること
- ⑤ 効果として予測される値の変化が大きいこと

### ■ 成果指標

計画の目的	目的の達成に資する主な事項	成果指標	調査年度	基準値	目標値 (H33年度)
① 市民の暮らしと都市を支える公共交通網の確立	交通不便地区等の解消	総人口に対する公共交通圏域内人口の割合	H23	88.6%	90.0%
	バス交通サービスの維持・向上	運行サービス水準目標値の達成状況	H23	幹線:78% 一般支線:53% 低需要支線:22%	幹線:100% 一般支線:100% 低需要支線:100%
② 移動制約者の社会参加の促進	バス交通のバリアフリー対応	ワンステップバスの導入率 (相模原市内の営業所が保有する全バス車両に占めるワンステップバス車両の割合)	H23	13.39%	30.00%
		バス停留所のバリアフリー化対応率 (バス中扉からの車椅子乗車に対応したバス停の割合)	H21	94.53%	100.00%
③ 地域間格差の縮小、地域振興	交通サービスの地域格差縮小	地区別人口に対する公共交通圏域内人口割合の地域差	H23	38.5ポイント	22.3ポイント
④ 低炭素社会構築の推進	マイカーからバス交通への転換	バス利用者数	H21	100 (76,802人)	105 (約80,600人)
⑤ 安心して暮らせるまちづくりの推進	移動手段の確保や地域コミュニティの再生・活性化	コミュニティ交通利用者数(日平均)	H22	262.8人 大島:251.1人 内郷:11.7人	720人

## ■ モニタリング指標

施策分類	施策	実施指標 (アウトプット指標)	モニタリング指標 (アウトカム指標)	モニタリング指標 調査方法	基準値 (現況値)	基準値(現況値)の 説明
バス路線網の 見直し	支線網の見直し	見直し路線数	見直し路線利用者数	交通事業者データ	104人/便	橋55(相模原駅～三 菱電機～橋本駅)利用 者数
	生活交通維持確保路 線の見直し	見直し路線数	見直し路線収支比率	交通事業者データ	27.2%～5.8% (路線ごとに管理)	見直し対象路線路線の 平成22年度実績
コミュニティ 交通の導入	コミュニティバス導 入スキームの運用	運用・検討箇所数	運行路線利用者数	交通事業者データ	—	
	乗合タクシー導入ス キームの運用	運用・検討箇所数	運行路線利用者数	交通事業者データ	—	
バス走行円滑 化施策	都市計画道路の整備	対象都市計画道路 の整備延長	新設に伴う整備区間 周辺路線の混雑時所要時間	所要時間調査 (事前・事後)	13分	相原台～橋本駅北口間 実測値
	交差点改良の推進	交差点改良箇所数	改良箇所を含む路線 の混雑時所要時間	所要時間調査 (事前・事後)	54分	三ヶ木～橋本駅北口間 実測値
	TDMの推進	実施施策数	施策を実施した路線 の混雑時所要時間	所要時間調査 (事前・事後)	54分	三ヶ木～橋本駅北口間 実測値
	パーク&バスライド (P&BR)の推進	P&BR用駐車場 整備箇所数	駐車場利用台数	利用台数調査	—	
	バス専用レーン・優 先レーンの整備	バスレーン整備延長	整備箇所を運行する 路線の混雑時所要時間	所要時間調査 (事前・事後)	整備箇所選定時に調査	
	公共車両優先システ ムの導入	PTPS導入区間数	整備箇所を運行する 路線の混雑時所要時間	所要時間調査 (事前・事後)	整備箇所選定時に調査	
乗り継ぎ円滑 化施策	ターミナル等での乗 り継ぎの円滑化	施設の新設・改良箇所 数	運行情報提供設備導入率 (設備候補箇所数に対する 導入箇所の割合)	設備数をカウント	0%	
	バスロケーションシ ステムの機能向上	システムの改善有無	バスロケーションシステム へのアクセス数	交通事業者データ	2921人/日	H21実績
	乗継割引の設定	乗継割引の新規設定箇 所数	割引設定箇所における 乗り継ぎ利用者数	乗継割引証発行数調 査	864人	H22実績
	バス発車案内システ ムの設置	バス発車案内システム 設置箇所数	バス発車案内システム 設置箇所を発着する路線 の利用者数(対象路線限 定)	交通事業者データ	48,776人/日	相模大野駅、橋本駅、 相模原駅の乗降人員
	サイクル&バスライ ド(C&BR)の推 進	C&BR用駐車場 整備箇所数	C&BR用自転車駐車場 利用台数	利用台数調査	242台	市調査実績
バス交通課題 対応施策	急行バスの導入	急行バスの導入路線数	急行バス導入区間 の所要時間	所要時間調査 (事前・事後)	32分	金原～橋本駅北口間 通常時所要時間
	レイニーバスの導入	レイニーバスの導入路 線数	レイニーバス導入路線の 起点における雨天時の ダイヤからの遅れ時間	交通事業者データ	—	
	運行ダイヤの見直し (終バス時刻の延長 等)	終バスダイヤ見直し路 線数	見直し路線の利用者数	交通事業者データ	対象路線選定時に調査	
	ターミナル施設の整 備	施設の新設・改良箇所 数	ハスターミナル施設 利用者数	施設利用者数調査	71,500人	ターミナルに位置付け られる10箇所の乗降 者数
	ICカード乗車券の 普及・利用促進	普及に向けた取組実施 回数	現金支払い者とICカード 乗車券利用者の比率	カウント調査 (事前・事後)	71.18%	H22調査実績 (鳥居原線(平日))
	中乗り前降り方式の 導入	中乗り前降り方式 導入路線数	導入路線の混雑時所要時間 (※対象路線を限定)	所要時間調査 (事前・事後)	導入時に調査	
	バス利用マナーの啓 発	啓発活動実施回数	利用マナー向上の状況 (マナーが悪いことへの対 応に負担を感じる運転手 数)	運転士へのアンケー ト調査	16件	H19基礎調査結果
	バス停等での運行情 報の提供	運行情報提供バス停箇 所数	運行情報提供バス停での乗 降者数	バス停乗降者数調査	整備箇所選定時に調査	
啓発講座等の実施	啓発活動実施回数	利用方法・運行意識の理解 度	参加者へのアンケー ト調査	アンケート未実施		
地域主体の利用 促進施策	地域主体による利用 促進	実施箇所数	運行サービス水準目標値の 達成状況	交通事業者データ	幹線：7/9路線 一般支線：21/40路線 低需要支線：2/9路線	
	地域によるバス停周 辺の維持管理	制度設計の有無	実施地域数	実施地域数カウント	—	
民間活力活用 施策	観光施設や商店街と の連携による利用促 進	取組実施数	取組利用者数	実施施設に対する取 組参加者数のヒアリ ング	—	
高齢社会進展 等への対応施 策	ノンステップバスの 導入	ノンステップバス 導入台数	対象路線でのノンステッ プバス運行比率	交通事業者データ	21.23%	ノンステップバス導入 に際し、運行路線とさ れた7系統 (大54、大53、相 25、相05、相02、 相31、相21)
地球温暖化問 題対応施策	マイカーからの転換 促進	TDMの実施有無	マイカーからの転換率	対象者へのヒアリン グ	実施時に調査	
	低公害バスの導入促 進	制度設計の有無	導入台数	交通事業者データ	—	

相模原市バス交通基本計画（概要版）

発 行 平成24年3月

編 集 相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 都市鉄道・交通政策課

相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課

〒252-5277 相模原市中央区中央 2-11-15

TEL.042-754-1111（代表） FAX.042-757-6859

※ 連絡先は平成24年4月以降のものです。



平成 2 4 年 3 月

相 模 原 市