

令和5年度 相模湖地区まちづくりを考える懇談会結果報告

- 1 日 時 令和5年11月30日（木）午後6時から午後7時35分まで
- 2 場 所 相模湖総合事務所3階 大会議室
- 3 市側出席者 本村市長、奈良副市長、石原緑区長、高橋教育局長、大田まちづくり推進部長、
小山基地対策・中山間地域対策担当部長、関緑区副区長、榎本市民局長
- 4 出席委員等 20人
- 5 傍聴者 4人
- 6 懇談会の要旨

テ ー マ	中山間地域の人口減少に対応した住みよい環境づくりについて (相模湖地区の交通機関の在り方について)
概要	<p>市では本年6月2日に令和2年国勢調査を元に2070年までの将来人口推計を公表され、その中で相模湖地区では2020年の人口7,695人から、50年後の2070年に1,683人まで減少するという推計が発表された。</p> <p>現状からも、2025年の推計人口7,110人と近い7,000人強という数字が2023年4月の実数として出ており、推計値を上回る減少の一途をたどっている。</p> <p>この人口減少に歯止めをかけることは難しく、人口が減少しても地域として存続することができるようなまちづくりを進めていかなければならない。</p> <p>〔現況〕</p> <p>相模湖地区における公共交通機関は、JR相模湖駅を拠点として近隣地区を結ぶ路線バスが運行されているが、近年は利用者の減少により地区内の路線は経営状況の見直しによる減便が行われている。</p> <p>地域で唯一のタクシー会社が今年の2月に廃業し、隣接地区のタクシー会社に対応いただいているが、ドライバー不足の影響により公共交通サービスを受けることのできない地域住民、観光客が増加している。</p> <p>市においても吉野・与瀬地区、内郷地区において、「乗合タクシー」を運行しているが、コロナ禍以後利用者が減少し、運行継続基準を満たすことができず、減便や廃止の検討も視野に入った状態が続いており、運用の見直しが求められている。</p> <p>公共交通機関は、通勤、通学、通院、買い物、公共施設利用など住民の日常生活の「足」として、更に自動車を運転しない高齢者などにとって特に欠かせない交通手段である他にも、相模湖を訪れる観光客にとっても欠かせないものとなっている。</p> <p>こうした状況を解決するため、交通手段の在り方や乗合タクシー利用者の更なる増加策、地域のスクールバスなどの空き時間を活用した新たな交通手段等について懇談したい。</p>
地区の取組 状況等	<p>相模湖地区では内郷地区、吉野・与瀬地区で乗り合いタクシーを運行しており、内郷地区では平成21年11月に前身にあたる検討協議会から、「内郷地区乗合タクシー運行協議会」が、吉野・与瀬地区では平成24年10月に前身の検討協議会時代から、「吉野・与瀬地区乗合タクシー運行協議会」が設置され、そ</p>

	<p>それぞれの乗り合いタクシーの運行や停留所の新設等について協議を行ってきた。</p> <p>コロナ禍以後どちらの乗り合いタクシーも乗客の利用者が減少し、内郷地区においては運行継続基準を満たすことができない状況が続いている。</p> <p>また、高齢者を対象とした買い物支援策として買い物ツアーが行われている。</p>
<p>市の取組 状況等</p>	<p>公共交通に関する状況や市の取組状況等について、電車・バス等の利用者数は、コロナウイルス感染症が第5類に移行し半年が経過した現在もコロナ禍以前の水準には戻っていない。路線バスは、これに加え運転手不足もあり利用者の減少により減便されたダイヤがそのままの状況になっていると承知している。バスの利用者数が回復傾向にあることから、市としては、様々な機会を捉え、バス事業者に対し以前の運行本数に戻すよう要望しており、事業者からは、各路線の利用状況を注視し、需要の変化に即したダイヤの見直しを行うとの回答を得ている。</p> <p>これまで、市では、路線バス等の公共交通を補完する移動手段として、乗合タクシーなどの導入により交通不便地域の解消に努めてきた。乗合タクシーを含むコミュニティ交通には、導入時や運行を継続する上での基準を設けており、これらの基準を満たして事業が継続できるよう、地域の皆様と運行事業者と協働しながら取り組んでいる。</p> <p>今後について、乗合タクシーを継続して運行するためには皆様の利用が必要不可欠であり、利用の促進のため、これまで、乗り方教室や利用実績の車内掲示、地域住民へのチラシやポケット時刻表の配布等も行っており、引き続き、地域の皆様と一緒に実施していきたいと考えている。なお、皆様からもなにか利用促進策があればご提案をいただきたい。</p> <p>また、相模湖地区に営業所を置くタクシー事業者が廃業したことを受け、今年度末、既存の乗合タクシーを活用し、自宅付近で乗降できる「ドア・ツー・ドア」輸送について実証実験を予定している。来年2月から3月に「内郷地区」において実証を行った後に効果検証を行い、令和6年の秋以降に「吉野・与瀬地区」も含め実証期間を延長して実施することを予定している。今後、地域の皆様と実施内容をつめていきたいと考えている。</p> <p>スクールバスに関する市の現状や取組状況について、市では、現在、藤野地区にある藤野北小学校、藤野小学校、藤野南小学校、藤野中学校及び青和学園で、登下校時等にスクールバスを運行している。</p> <p>運行をはじめた経緯について、藤野地区は市町村合併前に学校の統廃合を行い通学距離が遠くなった児童及び生徒が生じたため、また、青和学園については青根、青野原地区の小中学校の再編を契機にスクールバスを導入した。</p> <p>スクールバスは、基本的に登下校時の送迎を行うものであるが、日中の校外学習時等においても、運転手を確保したうえで活用しており、令和4年度においては、コロナ禍にあったものの、各小中学校で25回前後の利用があった。また、藤野の小湊地区においては、同地区を走行している藤野小学校のスクールバスを活用して、高齢者等の移動手段を確保することを目的に、路線バス等の公共交通機関が無い区域に限定し、藤野小学校児童が通学する際に、地域の方も一緒にスクールバスに乗車できる制度を実施している。今後、この制度を青和学園のスクールバスについても実施する予定。</p>

	<p>スクールバスの利活用については、校外学習等で日中も活用する場合があることから、毎日の運行や同じ時間帯で運行することが困難であるといった課題があること、また、路線バスの運行ルートと重複する区間は交通事業者との調整も必要となるなど、解決しなければならないことはあるものの、鉄道やバス等の公共交通機関を補完する地域の移動手段の1つとして、スクールバスを活用することができないか、検討を進めている。</p> <p>引き続き、市民の生活を支える移動手段の確保について、庁内横断的に取り組む所存。事業の推進にあたり、地域、交通事業者との連携と協働が不可欠であるため皆様のご理解・ご協力をお願いしたい。 (奈良副市長)</p>
--	---

懇談内容	
<p>地区の発言</p>	<p>乗合タクシーについて、利用する30分前に予約をしないと利用ができないため、非常にわずらわしいとの意見が出ている。乗合タクシーの運行について、来月から地域の方々に集まっていただき、話を進めていくと伺っているが、是非検討してほしい。</p> <p>また、乗合タクシーは9時から運行し16時頃には運行が終了する。運行時間については1時間程度早く出来ないかとも思う。利用者が減少している中で現状では利用者の拡大になかなか結びついていかないのではないかと思う。</p> <p>内郷地区の住民は相模原赤十字病院に通院する方がいるが、内郷地区の乗合タクシーは三ヶ木のバスターミナルまでしか行かず、そこからバスに乗る必要がある。根小屋の乗合タクシーは相模原赤十字病院に乗り入れており、内郷地区乗合タクシーも病院まで行けるようにしてほしいとの声がある。神奈川中央交通の路線バスとのバッティングもあるが、乗合タクシーの運行エリアの拡大を考えていただければと思う。</p> <p>また、吉野・与瀬地区乗合タクシーについて、藤野にスーパーはあるが、それ以外だと相模湖駅からバスを乗り継ぐ必要があり、買い物が非常に不便との声がある。対応はなかなか難しい部分もあると思うが、今後、拡大した取組みをしてほしいと思う。</p>
<p>市の発言</p>	<p>予約について、インターネット予約などを導入している市町村もあると承知している。地域の皆様からインターネット予約は利用しづらいとの意見もあるため、例えば電話予約との併用も含め、地域の皆様や事業者の意見を伺いながら、どういった方法が可能か検討していく。</p> <p>運行時間について、地域の皆様や乗合タクシーの運行協議会の皆様の意見を伺った上で、どのような形が生活形態に合うか、また、どういった方法が可能か協議していく。</p> <p>相模原赤十字病院への運行エリア等の拡大について、乗合タクシーは、公共交通を補完することを目的としており、運行地区内の駅やバス停に接続し、バス事業者とも共存した運行としている。バスの運行本数が著しく少ないなど、既存の公共交通と重複しない場合は別途検討させてほしい。</p> <p>また、買い物の不便さについても、ご意見をいただきながら、どういった方法が可能か検討させてほしい。 (大田まちづくり推進部長)</p>

<p>地区の発言</p>	<p>自分自身がタクシー業界に籍を置いている。現状相模湖の駅前にタクシーがないことは大きな問題だと考えており、先日タクシー会社に勤めている方や地元の商店の方と話した。その中で、なぜ相模湖のタクシー事業者が廃業したか、それは利用者がいないからという話になった。</p> <p>例えば、兵庫県養父市や京都府京丹後市、神奈川県三浦市ではライドシェアなどの取組みが進んでいる。相模湖地区の現状とはあっていない部分もあると思われる。ライドシェア自体にも課題があるため、導入は難しい部分があると思っている。</p> <p>例えば、接客について最初は丁寧に行くかもしれないが、今後色々な問題が出てくると思う。また、事故の問題もある。タクシー業界は、人材育成等も行い、お客様の安全確保に取り組むが、ライドシェアでは難しいと思われる。</p> <p>そうすると、例えばNPOを立ち上げて、そこで募集、教育、訓練できる体制を整え、二種免許も必要とするなどの対応も良いのではないか。そのうえで、人材を集める場合60歳を過ぎた高齢者も多いと思われる、1年に1回の適性検査も最低限必要。</p> <p>そもそも相模湖駅前が活性化すれば、タクシーのようなものを気軽に立ち上げられる状況になると思われる、市としてどのように相模湖を活性化していくか、住民も協力するため是非プロジェクトを立ち上げていただきたいと思う。</p>
<p>市の発言</p>	<p>兵庫県養父市の事例について、自家用有償旅客運送による運行と承知している。自家用有償旅客運送では、第二種運転免許を受けているか、第一種運転免許を受け、過去2年以内に免許の効力を停止されていない者であって、国土交通大臣が認定した講習実施機関での講習を受講している者でも運転者になることができる仕組みとなっている。</p> <p>また、ライドシェアについては、賛成反対を含め国で活発な議論が進んでおり、神奈川県においても三浦市で検討が進んでいる。10月20日に神奈川県版ライドシェアの実施について検討が開始され、11月20日には2回目の会議が開催されており、安全確保やタクシーとの共存などについて議論がされている。</p> <p>地域の実情も踏まえた検討も必要だと考えており、タクシー事業者と意見交換も行い、国の現行の法制度の規制緩和や県の実証実験の状況などを踏まえ、地域の皆様の意見も伺い検討したい。 (大田まちづくり推進部長)</p>
<p>地区の発言</p>	<p>ライドシェアについては新聞等でも多く取り上げられ、議論が活発化している。相模湖地区はタクシー会社が撤退し、ライドシェアをやるには、最もよい地区ではないかと思う。</p> <p>神奈川県三浦市について、ライドシェアの検討にあたり、三浦市長がタクシー事業者の立場を考慮しながら対応してほしいと言っている。</p> <p>つまり三浦市は、タクシー事業者があるため強制的にライドシェアを実施できない状況にある。であれば、相模原市が手を挙げ相模湖地区で出来ないか。</p> <p>例えば相模湖地区を特区とすると、個人タクシーの営業地区拡大なども出来るのではないか。色々な面でメリットがあると思う。</p>
<p>地区の発言</p>	<p>ライドシェアに関しては、安全性の問題等、クリアしなければならない課題が多くあると思う。</p> <p>一方で、相模湖地区は観光地であるが、高齢化率が市内で一番高い。高齢化率</p>

	<p>が高いということは、免許返納をされる方も多くいると思われる。その中で公共交通機関である電車やバスも運行本数が減っている。</p> <p>利用者が少ないため、運行本数が減っているが、地域住民としてはたまったものではない。そのような状況の中で、課題をクリアしライドシェアを導入する意味は非常にあると考える。</p>
市の発言	<p>地域の移動手段の確保については、いかなる手法も検討すべきだと考えている。その中で、ライドシェアも検討対象の1つと考えているが、安全性の確保等、現在議論がされている状況であり、来月、神奈川県に話を伺いに行きたいと考えている。</p> <p>利用者の安全性の確保に関する考え方や、三浦市の検討状況等も確認し検討させていただきたい。 (大田まちづくり推進部長)</p>
地区の発言	<p>ライドシェアについて利用者目線で検討が必要だと考える。タクシー業界は安全面を盾に認めていかないことを新聞記事等から読み取れる。タクシーと同じ公道を一般ドライバーは走っており、一定の安全性は確保されている。</p>
市の発言	<p>利用者目線で検討することは非常に重要だと考えている。地域の困り事、どのような不便を被っているか等を踏まえ検討したい。 (大田まちづくり推進部長)</p>
地区の発言	<p>バスの運行本数をコロナ禍前に戻すと話しもあったが、バスも減便しており、タクシー事業者も撤退している。今後、赤字路線であるため廃止になるということも想定しなければいけない状況だと感じる。</p> <p>現状、相模湖駅から千木良を經由し三ヶ木、相模湖駅から内郷地区を經由して三ヶ木、相模湖駅から高尾のバスしかないため、観光に使えるバスがない。あきる野市では循環バスの実証実験も実施されており、観光には循環バスが必要であり、作っていただきたいと思う。</p> <p>また、宇都宮市の路面電車は、運転ができなくなった人を想定し、移動手段の先行投資だと捉えている。人が暮らしやすいまち、5年10年後の移動手段を考えて、民間のバスと共同で考えて欲しいと思う。</p> <p>先ほどお答えはいただいているが、スクールバスが空いているのではないかと、何か使えるのではないかと意見が多く出ているため、上手く使えると良いと思う。</p>
市の発言	<p>相模原市では総合都市交通計画を定めており、その中で、全体として外出率は減少傾向にあり人口も減少する中で、公共交通の利用者も減少する可能性がある一方で、高齢化の進行により免許返納が増加し、公共交通を利用する方が増加する傾向もあると捉えている。このような状況の中、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保は非常に重要であると考えており、コミュニティ交通の運行に取り組んでいる。</p> <p>また、バス路線の維持に関しては、相模原市の立地適正化計画の中で、公共交通ネットワークを維持する必要があると明確に位置付けており、地域の皆様、交通事業者等と連携を図りながら、公共交通を組み立てていく必要があると考えている。 (大田まちづくり推進部長)</p> <p>藤野地区のスクールバスを相模湖地区で活用することは、移動時間等を踏まえると難しいと考える。</p>

	<p>藤野地区では、スクールバスの運行時間に合わせて、事前登録制で地域の方々も同乗できる仕組みを導入しており、実績としては40名の方が登録し、5月から10月までに、延べ8人が利用している。この仕組みについては、青和学園でも導入の検討をしている。</p> <p style="text-align: right;">(高橋教育局長)</p>
地区の発言	<p>相模湖地区の子どもたちの通学について、2キロから3キロ徒歩で通学している生徒がいる。路線バスが減便となっていることも一つの要因と思われ、昨年11月にまちづくり会議から教育長に要望書を提出した。</p> <p>文部科学省が示す目安として、小学生は4キロ、中学生で6キロを超えた場合に、行政がスクールバスの運用を含めた、何らかの対策を講じるよう示されていると認識している。</p> <p>ただ、この目安は平坦な市街地であれば良いが、相模湖地区には激しい勾配があり、樹木に覆われ街路灯も少なく、人の目も少ない中で、熊や猪も出没する場所もある。</p> <p>このような中山間地域の特性に応じた対応も必要であると考えており、近隣の町田市や八王子市では、4キロ、6キロの基準ではなく、1.5キロから2キロ以上の通学距離がある生徒に対し、一定の補助を出していると伺っている。</p> <p>ライドシェアについては安全かつ、安心な運用が絶対条件となる。例えば、同じ地区の同級生同士の保護者が一定の補助を受けられる、通学のライドシェアのような運行などを検討いただけないか。</p>
市の発言	<p>相模湖地区の生徒が、自家用車で保護者の方に送迎していただいている場合や、路線バスを利用される場合もあると承知している。</p> <p>市として通学実態の詳細まで承知できていない部分もあり、学習環境のあり方を検討するあり方検討協議会の中で、例えばアンケート調査を行うなど、どのような形で実態を把握するのか、議論をさせていただき、そのうえで、地域の実情を踏まえた中で、登下校時の安全対策や通学手段について、どのような形が望ましいか協議させていただきたい。</p> <p style="text-align: right;">(高橋教育局長)</p>
地区の発言	<p>グリーンスローモビリティについて、相模湖地区でも導入できないか。</p> <p>車両の置き場所や充電場所等の課題はあるかと思うが、地域の協力が必要なのか。グリーンスローモビリティの現状と導入の可能性はあるか伺いたい。</p>
市の発言	<p>グリーンスローモビリティは、現在、緑区若葉台と南区新磯の2地区で、自治会を中心に検討組織を立ち上げ、ボランティアで運営して実証実験を行っている。</p> <p>現在は実証実験であるため、導入にあたっての条件や、運行継続基準を検証している段階。</p> <p>若葉台地区の6月から7月の2カ月の実証実験では、計87便を運行し、延べ256人にご利用いただき、運行実績や利用者アンケート等から、買い物やサークル活動への参加時等における移動手段として、有効であることが確認できた。</p> <p>グリーンスローモビリティは時速20キロで走行し、1充電あたりの航続距離も約30キロと短いこと、また、運転者の負担の面からも、長距離・長時間の運行は避けた方が良いとされている。そのため、走行にあたっては、幹線道路の通行を避けるなど、他の車との混在にも配慮が必要となり、相模湖地区において導入する場合には、国道などの幹線道路を避け、長距離の運行とならないルート</p>

	<p>選定などの課題をクリアする必要があると考えている。</p> <p>また、地域の対応について、地域のボランティアによる運営となるため、運行形態、運行経路・停留所の調整といった運行内容の検討や、ボランティアドライバーの確保、実際の運行については、地域の皆様にご協力をお願いすることとなる。なお、市においては、車両の貸与や保険の契約、運転者講習を実施する。</p> <p>現在実証実験中であるため、課題等も踏まえ検証し、本格運行を目指している。 (大田まちづくり推進部長)</p>
市の発言	<p>緑区役所としても交通の問題は地域の重要な課題と認識している。</p> <p>緑区役所では逆の視点での取組みを進めており、交通が不便な中で、生活の利便性をどのように確保するかという視点で取り組んでいる。</p> <p>例えば買い物ツアーについて、相模湖地区では地域ケア会議が中心となり、高齢者の方々の買い物ツアーを実施し、移動手段がない中でも、生活に必要なことは確保する取組みが進んでいる。</p> <p>緑区役所としても、移動販売の取組みを進めており、例えば津久井地区では、アンケート調査を行い、買い物についての意見を分析し、買い物が不便な地区に対し、市と民間事業者の協定に基づき移動販売を始めている。</p> <p>移動手段の確保は大前提であるが、一方で、なるべく身近なところで必要なことが確保できるという視点でも、皆様と意見交換をしながら、取り組んでいきたいと考えている。 (石原緑区長)</p>
地区の発言	<p>相模原市の中央の方と比較すると、相模湖などの中山間地域は住みやすさや利便性が全く別のものだと思う。</p> <p>移動手段等に関しては、利用者目線で考えていかなければいけない。ライドシェアの実証実験が始まっているが、相模湖モデルを作っていただきたい。</p> <p>人口減少には歯止めがきかないと考えているが、それを踏まえて、住みやすいまちとなれば、定住者の増加や、子どもに携われ活気のある住みやすいまちになっていくと感じる。</p> <p>また、懇談の中で、行政に対して要望という形ではなく、一緒に取り組んでいきたいという内容であり、大変感謝申し上げます。</p>

市長の感想等	<p>中山間地域において一番要望が多いのは移動手段の確保についてであると感じている。</p> <p>相模湖地区は相模原市で非常に知名度の高い地区であると考えており、駅から近い距離に湖があり、自然もあるため、最高のロケーションであり、都市と自然のベストミックスで観光施策を進めていきたい。</p> <p>相模湖駅にタクシーがなく、公共交通が不便なことについて、私自身10月に石老山を登山したが、トイレがない、下山しても公共交通がない。一方で高尾山は駅直結で温泉施設等もある。高尾山から陣馬山の周遊など、八王子市と連携した取組みも必要だと考えており、人的な交流もして検討している。</p> <p>また、相模湖ダムの改修工事があり、工事の見える化や展望台の設置など、神奈川県と色々なやりとりをしており、国道20号に関しては歩道がない等、課題はあるものの、相模湖のロケーションを活かして、多くの来街者を呼び込んでいけると良いと考えている。</p>
--------	---

相模湖地区は空き家が多いが手放す方も少ないと伺っている。例えば空き家をリノベーションし、次にまた住んでいただける循環型のサイクルになることも必要と考える。

けんこう号について、これまでは、マイクロバス1台の運行であったが、11月から機動的に動けるよう、約8人乗りのワゴン車3台で運行を開始した。地域の高齢者等で介護予防事業等に参加する5名以上の団体の送迎として利用できる新しい取組みのため活用していただきたい。

乗合タクシーについて、運行時間や30分前の予約等、色々な意見があったが、改善できる点もあるのではないかと感じた。

相模湖地区からタクシー事業者が撤退したことについては危機感を抱いている。他の地区でもタクシー事業者の経営が厳しいとの話も聞くが、タクシーのようなドア・ツー・ドアのサービスは公共交通における最後の砦ではないかと考えている。

内郷地区の乗合タクシーにおいて2月から、秋ごろから吉野・与瀬地区の乗合タクシーでドア・ツー・ドアの実証実験を行う。勾配がある地域においては、停留所までの道のりが困難である場合等もあり、ドア・ツー・ドアが一番良いのではないかと考えている。

また、ライドシェアについて、事故等の際の保険や二種免許がない、また、アルコール検査の問題等はあるが、海外では便利な移動手段として利用されており、これまではライドシェアに反対の立場であったが、現在は移動手段の一つとして慎重に検討するべきものとして考えている。

ただし、課題は多くあるため現状で賛成はできないが、本日前向きな意見も多く、今後、神奈川県がどのようなライドシェアを想定しており、実現可能性はあるのか、安全性は確保されるのか伺いに行く予定もある。

また、循環バスやスクールバスの活用について検討していきたいと考えている。以前は交通に関しては交通政策課だけで完結するものと考えていたが、例えばけんこう号は健康福祉局、スクールバスは教育委員会と庁内に横串を刺して検討を進める必要があり、3年ほど前から横串を刺した検討が始まっている。

スクールバスについて、文部科学省が小学生は4キロ、中学生で6キロを超えた場合に、行政がスクールバスの運用を含めた、何らかの対策を講じると示しているとのことだが、中山間地域においては勾配があり、単純な距離では測れない。保護者が運転する通学用ライドシェアは一つの案であると感じた。

先日南区の相陽中学校の朝の見守り活動に参加した際に、生徒によって徒歩、自転車、電車と通学手段が異なるが、PTAの方からスクールバスが運行している地域は無償だが、相陽中学校で電車通学している生徒には補償がないとの話を聞き、初めて状況を承知した。話しを受け、一部で負担をさせないように検討を始めている。

地域の皆様の意見や発想は非常に大切であると考えているため、今後ご意見をいただき、皆様と協力しながら、地域の実情に応じた取組を進めてまいります。
(本村市長)