

4. 社会インフラ（社会制度、交通関係、情報通信）

＜「社会インフラ：社会制度」に関連する要求＞

(1) 「相模原市自転車活用推進計画」に基づき、計画の基本目標である「安全で快適な歩行者・自転車通行環境の構築」をめざして自転車が走行しやすい道路の市街地での更なる拡充と、車道路側帯を利用した自転車道に対する安全対策（道路標示だけではなく車道と自転車道境界へのラバーポール設置等）を行い、路側帯を利用した自転車道路の危険箇所や事故多発箇所の早急な対策を行うこと。

また、電動キックボードに関する道路交通法が2023年7月1日に改正され一定の条件を満たせば運転免許が不要となり、ヘルメットの着用も努力義務となっている。自転車と同様、具体的な推進策を実行し、市民の意識向上・企業（社員）への教育強化など含め、安心、安全への対策に取り組むこと。

【回答】

自転車通行環境の整備につきましては、「相模原市自転車活用推進計画」に基づき、鉄道駅を中心としたネットワークを形成するため、交通量や事故の状況などを踏まえ優先整備区間を設定し、整備を推進しております。

車道の路側帯などを活用した自転車通行環境の整備につきましては、自転車走行幅が2メートル以上の場合には道路標識に加え、構造物により車道と分離を行っており、2メートル未満の場合は、自転車レーンや路面表示（矢羽根型）などの設置により、自転車の通行位置や方向を明確にすることで、歩行者と自転車との事故防止や安全性の向上を図っております。

自転車通行環境の整備後も引き続き、道路の利用状況を注視し、事故のおそれがある場合には、関係機関と連携し、必要な安全対策について検討してまいります。

電動キックボードにつきましては、広報さがみはらや市ホームページ、X（旧ツイッター）で、安全で適正な利用に向けた啓発を行っております。

また、警察や交通安全協会、交通安全母の会等と連携して、交通安全キャンペーン等においても周知を行っております。

（都市建設局、市民局）

(2) 自転車および電動キックボードの運転について、利用者に対しヘルメット購入の費用やTSマーク加入費用の助成を他市の助成取り組みなどを参考にし、安全向上のために取り組むこと。

また、大型バイクを含め二輪車や自転車の駅周辺の駐輪場の拡張を図りとともに、ヘルメット着用が努力義務化によるヘルメット着用の増加推進のために、市営駐輪場をはじめとした各施設と連携し、盗難防止型のヘルメット置き場設置に取り組むこと。

【回答】

自転車用ヘルメットの購入補助制度やTSマーク付帯保険加入に係る助成制度の創設につきましては、現時点では考えておりませんが、引き続き、自転車用ヘルメットの着用及び自転車保険の加入が進むように、様々な機会を捉え、周知・啓発に努めてまいります。

大型バイクを含む二輪車や自転車の駅周辺の駐輪場につきましては、路上駐車や放置自転車を抑制する観点から、昭和後期から平成23年度にかけて順次整備してまいりました。昨今は、

大型バイクや二輪車の駐車が可能な民間の駐車場が増え、駅周辺の放置自転車等が減少傾向にあることから、今後の施設の拡充につきましては人口推計や駐車・駐輪需要をふまえて検討してまいります。

また、市営自転車駐車場においては、現在電動アシスト自転車や大型の自転車などに対応するため平置きスペースを増やしており、限られた面積を有効活用する必要があることから、ヘルメット置き場の設置につきましては、施設の利用者のニーズ等を踏まえ、必要に応じて検討してまいります。

(市民局、都市建設局)

＜「社会インフラ：交通関係（公共交通機関等）」に関連する要求＞

(3) 市民や市内で働く労働者の利便性向上のため、鉄道・バスなど、公共交通を軸にした交通機関・基盤の整備を行い、関係機関に要請を行うこと。特に次の項目については、重点的に推進すること。

＜「社会インフラ：交通関係（公共交通機関/鉄道）」に関連する要求＞

鉄道については次の事項について事業者と調整をはかり早期実現に努力すること。

① 市民および市内勤労者の利便性向上と鉄道利用による環境改善のため、小田急多摩線の相模原市への延伸（早期乗り入れ実現（唐木田駅から相模原市内駅への実施）について、数年に渡り、調査検討の段階であることから提示できていないため具体的な計画を推進すること。

なお、スケジュールについては鉄道会社および近隣市、地域関係団体などと連携して「建設費精査」「収支採算性」など、現在の課題を解決して計画を推進し、早期に公開すること。

【回答】

小田急多摩線の延伸につきましては、リニア中央新幹線との相乗効果や相模総合補給廠一部返還地のまちづくりへの寄与など首都圏南西部の広域交流拠点として本市が発展を遂げるために必要な事業であると考えております。

一方で、延伸の実現には、建設費の更なる精査や乗降客数の確保による収支採算性の向上、他の優先整備路線を有する関係自治体等との合意形成など、多くの課題があり、長期的な視点で取り組む必要があります。

現在は、引き続き調査検討を進めている段階ではございますが、こうした課題を市民の皆様と共有しながら、相模総合補給廠一部返還地のまちづくりを着実に進め、収支採算性の向上を図るとともに、関係自治体における本事業の優先度が高まるよう、市民の皆様と共に、延伸の実現に向けて取り組んでまいります。

(都市建設局)

② リニア新幹線開設による利用者数の増員見通しや、通勤・通学時間帯での混雑解消に対する具体的な実現への「利用状況における数値」を東日本旅客鉄道株式会社に確認し、利用者の拡大、利便性の実現を推進すること。

【回答】

J R 横浜線や J R 相模線の利便性の向上につきましては、市自治会連合会など市内 2 3 団体

で構成する市公共交通整備促進協議会や神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて、引き続き、要望を行ってまいります。

(都市建設局)

- ③ 市内に7つの駅を置く市民の重要な鉄道交通のひとつである、JR相模線の輸送サービス向上による利便性確保のため、当面の輸送力・増発等のダイヤ強化を推進し、あわせて市内各駅構内における複線化（行違いのための施設）の早期実施できる具体的提案を国や東日本旅客鉄道株式会社へ要請すること。

【回答】

JR相模線の行違い施設の整備など輸送サービスの向上につきましては、相模線複線化等促進期成同盟会や市公共交通整備促進協議会、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議を通じて要望を行っておりますが、東日本旅客鉄道株式会社からは、設備投資が莫大なものとなるため、今後の沿線の開発状況や利用動向を見極めつつ検討する長期的な課題と考えている旨の回答を受けております。

引き続き、JR相模線の輸送力増強や速達性向上等、輸送サービスの改善に向け、関係自治体などと連携を図りながら要望を行ってまいります。

(都市建設局)

- ④ 市内鉄道駅での定時発車による経済流通の安定性確保、そして安全面向上による安心のまちづくりのため、市内鉄道各駅への「ホームドア」「駅ホーム拡幅と拡張」の措置実施を「相模原市鉄道駅ホームドア等整備事業補助金」を活用するなどして鉄道事業者と早期に進めること。

なお、設置にあたっては乗降客数だけではなく、視覚障害者の利用状況、駅での人身事故発生状況等も踏まえ、ホーム転落事故防止の観点からも検討を進めること。

*すでに設置済みの駅（JR橋本駅、矢部駅、淵野辺駅、古淵等）、および設置の発表がある駅（相模大野駅等）は除きます。

【回答】

「ホームドアの設置」につきましては、現在、各鉄道事業者において取組が進められており、本市は設置に向けた支援を行っております。

また、「駅ホーム拡幅と拡張」につきましては、各鉄道駅の利用状況等を踏まえ、鉄道事業者へ要望を行っております。

なお、「ホームドアの設置」や「駅ホーム拡幅と拡張」が困難な場合には、駅ホームの端部に線を引くなどして注意喚起を行うCPラインの整備や転落検知マットの設置などの安全対策についても併せて要望を行っております。

引き続き、鉄道事業者と連携を図りながら安全対策に向けた取組を進めてまいります。

(都市建設局)

- ⑤ 市内緑区「相模湖・藤野」方面からの市内中央区/南区および横浜方面への生活のための移動および通勤通学の負担緩和と、「相模湖・藤野」地域への観光事業活性化のため、横浜線および相模

線の「中央本線乗り入れ直通運転」の実証実験を含む実現に向けた取り組みを行うよう、東日本旅客鉄道株式会社へ継続して要請を行うこと。なお、直通運転により生活交通維持路線バス編成の改善等も期待ができ、結果、市への負担も軽減されることが想定されることから、実現へ向けて積極的に取り組むこと。

【回答】

J R横浜線及びJ R相模線のJ R中央本線への乗り入れにつきましては、それぞれの線区の列車本数や編成両数の違いなどから、現行の運行体系を大幅に変更する必要があるなど多くの課題があると認識しております。相模湖駅・藤野駅とのアクセス向上につきましては、今後の需要動向等を見据え、必要に応じて要望してまいります。

(都市建設局)

<「社会インフラ：交通関係（公共交通機関/バス）」に関連する要求>

バスについては次の事項について事業者と調整を図り早期実現に努力すること。

⑥ 高速バス羽田空港線については、市内では相模大野駅線があるものの、市内J R駅には接続されておらず、昨今の企業活動の面においてキーポイントとなる空港アクセスの視点から劣るものがある。リニア新幹線新駅開通とあわせ、市内西部の拠点となる橋本駅への空港アクセス向上は、市内企業経済活動へのプラスとなることから、羽田空港直行バスのJ R橋本駅への早期導入（乗り入れ）に向け、行政から、複数バス事業者への提案も含め強い要請を行うこと。

あわせて、圏央道開通後及び町田立体交差の供用開始後の国道16号、並びに横浜環状北西線開通後の道路環境について、新型コロナウイルス感染症の緩和により利用者も通常に戻っている。利用者の回復状況を共同運行会社と協議し、推進すること。

【回答】

羽田空港直行バスの橋本駅への早期導入（乗り入れ）につきましては、多くの市民の皆様の利用や、本市を訪れる観光客等の利便性の向上に大きく寄与するものと認識していることから、市公共交通整備促進協議会などを通じ、バス事業者に対し要望しております。引き続き、様々な機会を捉え要望してまいります。

また、新型コロナウイルスの影響により減少した利用者は、回復しつつある状況ではございますが、コロナ禍以前の利用者数には至っておらず、「ダイヤの設定につきましては、回復の状況を見ながら共同運行会社と協議して参ります。」との回答をバス事業者から受けております。

(都市建設局)

⑦ 市内公共交通機関の利便性向上に向け、バスにて市内がすべて循環できるようなバスルートの構築を企業との連携により、多くの市民が利用していることから利用者目線で推進すること。

また、同じバス停留所でも、利用状況に差がある路線については混雑の緩和対策や各バスターミナルの相互接続について早期実現をめざすこと。

【回答】

路線バスのルートにつきましては、移動の需要等に応じてバス事業者により設定されており、市内の全てを循環できるバスルートの構築は、既存バス路線への影響や事業の採算性などの面

からも困難であると考えております。

このため、本市ではバス路線を補完するコミュニティバスや乗り合いタクシー等のコミュニティ交通を導入し、移動手段の確保に努めております。

また、市内公共交通の利便性の向上は重要であると考えており、ターミナル間を結ぶバス路線を移動実態等を踏まえて「基幹バス路線」や「幹線バス路線」として位置付け、利便性の向上に資する取組をバス事業者と連携し実施してまいります。

(都市建設局)

＜「社会インフラ：交通関係（公共交通機関/新交通事業、その他）」に関連する要求＞

新交通（リニア新幹線含む）については次の事項について事業者と調整を図り早期実現に努力すること。

⑧ リニア中央新幹線中間駅となる橋本駅を中心とした、将来を見据えた形で魅力ある街となるよう進めることと共に、具体的な工事・整備状況、駅周辺での渋滞解消と公共交通車両の駅乗り入れ安定対策等を市民に具体的、分かりやすく提示すること。

また、「さがみはらリニアひろば」のような理解浸透につながる活動を通し、多くのリニア中央新幹線に関連する疑問、問題点を聴取し、市民とともにその在り方を考えつつも、PRにつながる活動を積極的に行うこと。（解放日時の拡張や見学者対象の拡張についても図ること）。

なお、見学施設の安全対策への徹底にも努めること。

【回答】

神奈川県駅（仮称）を始めとするリニア工事につきましては、地域のご意見も頂きながら、JR東海や受注会社が安全対策や渋滞対策を実施しております。今後も、工事中の安全や周辺住民の生活環境を守るため、JR東海に対し、十分な対策を講じることや周辺住民に丁寧に説明することを求めています。

リニア中央新幹線事業に係る理解促進等につきましては、本市やJR東海のホームページにおける情報発信のほか、JR東海では、社員との対話ができる「さがみはらリニアブース」及び「さがみはらリニアひろば」といった取組を実施しております。

本市といたしましても、リニア中央新幹線事業の推進には、市民の皆様が事業に対する理解を深めていただくことが大切であり、そのためには、本市やJR東海からの情報発信や丁寧な説明が重要であると考えております。

引き続き、JR東海と協力しながら、市民理解が深まるよう情報発信やPRに取り組んでまいります。

(都市建設局)

⑨ 新交通におけるリニア中央新幹線回送線旅客化の検討や中山間エリアや郊外市域における交通難地域および交通空白地域に対する交通手段確保として無人電気自動車（バス・カート）の普及促進について早急に実現できる取り組みを行うこと。

【回答】

関東車両基地回送線の旅客線化につきましては、実現に向けて課題はあるものの、周辺地域

の活性化や本市の観光振興に繋がるものと考えております。

回送線の旅客線化の例としては、JR西日本博多総合車両所の回送線がありますが、旅客線化の実現までに長い年月がかかっていることから、県や周辺自治体との連携を図るとともに、中長期的に粘り強く取り組んでいく必要があると考えています。

自動運転につきましては、将来へ向けた新たな移動手段の確保策の一つとして、有効であると考えており、引き続き、他都市の取組や実証実験の動向を注視するとともに、本市における導入の可能性について検討してまいります。

(都市建設局)

＜「社会インフラ：交通関係（道路・交通/駅および駅周辺）」に関連する要求＞

(4) 市内の鉄道乗降客数の多い市内主要駅でのバス基幹ターミナル整備について、駅バスターミナルにおける将来のバス交通網の進化を見据え、路線バス以外の大型バスも利用できるレーン設置、企業誘致に含め企業バスの乗降場の設置、バス乗降や歩行者対策とともに早急に進め、変化する交通事情に合わせて適宜対策を講じること。

なお、限られたスペースを有効活用するため、レーンの立体化（地下化）なども含めて検討すること。

【回答】

市内主要駅周辺の交通対策として、駅前の交通広場においては、限られたスペースを最大限に活用し、路線バス、タクシー、自家用送迎車の乗降場を配置しているほか、一部の主要駅においては、企業バス等の乗降場所を設けております。

なお、地下化を含めたレーンの立体化につきましては、駅周辺に及ぼす影響が非常に大きく、かつ多大な費用を要することから、市街地再開発などの際に、その必要性を含めて研究してまいります。

(都市建設局)

(5) 駅周辺のインフラ整備については、物流関連の配達によるトラック停車等、道路事情により地域の効率低下（渋滞や事故等）が懸念されることから、物流用の共同配送拠点や荷捌きスペースを併設した駐車場の設置など、地域生活向上対策として推進を図ること。

【回答】

駅周辺における物流に関連したインフラ整備につきましては、東京都市圏交通計画協議会（本市を含む国土交通省や1都4県5指定都市などが参画）が実施している第6回物資流動調査において本市の物流の実態を調査しており、今後、当該調査結果を基に、共同配送拠点や荷捌きスペースの設置など、地域生活向上対策としての有効性等について検討してまいります。

(都市建設局)

＜「社会インフラ：交通関係（道路・交通/国道・県道・市道・高速道（圏央道）、等）」に関連する要求＞

(6) 市内の物流センター設立と共に輸送車が増加している。主要道路の開通や整備による交通量の変化とともに市内経済を支える国道（2桁国道、3桁国道）での渋滞ポイントも変化してい

ることから、市民や企業の安定した活動と温室効果ガス削減のため、国道の周辺道路も含め、現状を把握した道路拡幅や信号機設置・点灯時間改善等による渋滞改善対策を、検討ではなく即実行をすること。

【回答】

市内主要幹線道路とその周辺道路も含めた渋滞改善対策につきましては、交通量調査やETC2.0による自動車交通ビッグデータ等を活用しながら状況変化を把握し、国道16号や20号を管理する相武国道事務所や交通管理者と協議しながら対策を検討するとともに、県道52号の一部区間などにおいては、「第2次相模原市新道路整備計画」の優先整備箇所として、計画的に道路拡幅等による渋滞対策に取り組んでおります。

(都市建設局)

(7) 市内主要道路である国道16号の主要渋滞箇所である「鶴野森交差点」「相模原駅前交差点」と国道129号「田名赤坂交差点」「上溝本町交差点」をはじめとする複数の有名渋滞箇所においては、いまだ改善が見られず交通渋滞が慢性化しており、抜け道などとして周辺の生活道路にまで渋滞の影響が生じていることから、様々な協議会での渋滞箇所改善提起内容を踏まえ、国・県・周辺自治体と連携して行うこと。また、将来に向けた検討については国道16号立体化も含め、将来の渋滞解消や事故防止、利便性向上についてさまざまな対策や検討を行い、次世代に繋げること。

【回答】

国道16号や国道129号などの渋滞解消対策につきましては、相武国道事務所や交通管理者と連携を図りながら、渋滞要因の分析や効果的な対策の検討を行っております。

主要渋滞箇所の拡幅などの抜本的な対策につきましては、長い年月を要することから、用地取得等を伴わない対策や信号の点灯時間の見直しなども含め、順次対策を実施しております。

(都市建設局)

<「社会インフラ：交通関係（情報通信）」に関連する要求>

(8) ICT（情報通信技術）活用について、市内での情報発信の手段や確保、情報提供のあり方について、より市民が適切に入手できるよう推進すること。

また、インターネットの普及にともない、IT機器（スマートフォン・タブレット）に加え、SNSの利用が増加し、マイナンバー制度マイナポイント等、国・行政がスマートフォンを前提とした制度を推進している。操作が不慣れで使えない人が、そういったサービスの享受が難しい状況となっている。市として、急速なデジタル化に対するデジタルデバインド（情報格差）を解消すべく、施策を推進すること。

【回答】

ICT（情報通信技術）を活用しての市の情報発信手段や確保、情報提供のあり方につきましては、現在、市ホームページやスマートフォンアプリ等を活用した発信を行っております。広報さがみはらなどの紙媒体に比べて迅速な発信が可能であり、手軽な確認手段であることや簡単に多言語に翻訳できる点など、媒体としての利点を活かした情報提供ができる手段として活用

しております。今後も、より市民の皆様が適切に情報を入手できるよう、情報の内容などにより発信方法を精査・対応してまいります。

また、社会全体のデジタル化が進む中、年齢・地理的条件や経済的状况等によるデジタルデバイドの解消は、重要な課題であると認識しております。今後も、引き続き、市民の皆様を対象としたデジタル活用に関する講習会の開催や、多様なニーズに応じた行政サービスの提供等により、誰もがデジタルの恩恵を享受できる環境づくりを図ってまいります。

(市長公室)

(9) 公園や駐輪場など子供も利用する個所については、現金を持たせるリスク回避のため、すべての公共施設で電子マネーの利用ができるようすること。

また、指定管理者に委託している駐車場等は指定先によって対応が異なるため、同一の対応となるよう調整すること。

【回答】

子供が利用する公共施設において電子マネーの利用を拡大することにつきましては、現金を持ち歩くリスクの回避を含めて、市民サービスの向上に資する取組みであると認識しております。導入に当たっては、各施設の実情を踏まえつつ、課題整理や導入による効果等、様々な視点から検討してまいります。

また、現在、指定管理者制度導入施設につきましてはキャッシュレス決済の導入を義務付けておりませんが、導入を義務付ける場合には利用者の利便性に配慮した対応となるよう検討してまいります。

(市長公室)