

4. 社会インフラ(社会制度、防災・防犯、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」については、令和6年3月に改定が実施されており、引き続き、自転車道や自転車レーン等の整備・拡充を図るとともに、危険箇所などにおける歩行者・自転車の通行区分の明確化や放置自転車対策を強化するなど、歩行者や自転車が共に安全で安心して通行できる環境づくりに取り組むこと。また、レンタサイクルの普及・啓発活動を積極的にを行い、レンタサイクルステーションの新設箇所拡充を図ること。(補強継続)

<「社会インフラ:防災・防犯」に関連する要求>

<「社会インフラ:防災」>

- (2) 能登半島地震の経験を踏まえ、地域防災計画の更新および防災訓練等の実施にあたっては、その意思決定の場に女性をはじめ、障がい当事者や性的マイノリティの支援団体、外国人市民等、被災時に弱者となりやすい立場の当事者やその支援者を加え、多様な立場からの意見を取り入れ、きめ細やかかつ柔軟に対応できる備えに足るものとする。また、AIを活用した災害事前予測や防災マップの精査をはかり、迅速な避難誘導や広域的な安否確認に取り組むこと。加えて、災害対策基本法の改正を受けた、福祉避難所の指定と個別避難計画の策定に向けた市町村の取り組みを促進・支援すること。(新規)
- (3) 我が国は、地勢・自然環境上、巨大災害が多発する国であるという現実を直視し、過去の災害や復興政策から得た教訓、経験等を最大限に生かしていく必要がある。少子・高齢化、人口減少の進展に伴う共助型地域コミュニティの衰退は、災害に対して脆弱な社会環境をつくり出し、被災した地域そのものが消滅する事態も危惧されることから、巨大災害に対応するため、制度調整、予算措置等、災害への備えから復旧・復興までを担う、組織等を含めた体制強化を具体的に検討すること。(新規)
- (4) 情報通信技術の進歩と、それに伴う様々なサービスの拡大により、インターネット上には膨大な情報やデータが流通しているが、その中には、事実とは異なる発信が見られ、現在、能登半島地震においても、多くの偽情報が発信され現場は大変に混乱するなど、復興を阻害する偽情報の拡散防止は喫緊の課題であることから情報連携環境を整備し、リアルタイムでの国と地方自治体の災害情報共有体制を整備すると同時に、適切な情報分析と迅速な対策を促す気象防災アドバイザーの自治体への配置を支援すること。(新規)

<「社会インフラ:防犯」>

- (5) 近年増加する、①高齢者への詐欺的手口、②架空請求相談、③ネット通販、④キャッシュレス決済、⑤マイナンバー制度等の対応、⑦成年年齢引き下げに伴う若年層のトラブルについては、相談場所の充実や相談時間拡大等の消費者相談窓口のインターネット回線を通じたオンライン相談の拡充は必ずしも、インターネット環境やオンラインスペースが確保できる訳ではないため、そうした市民のための各地域でのインターネットスペースの設置やデジタルコンテンツの使用サポートの充実により、問題解決につながっていることから、市としての充実を図ること。(継続)
- (6) 近年の犯罪増加に対する犯罪抑止力効果と検挙率向上への実績が認められている、市内各地域の街頭・防犯カメラ、防災カメラ設置については、自治会や団体等への補助による設置だけでなく、市主導にて警察などと連携し、通学路や公園、市内主要交差点、繁華街、中山間地域等へ農作物盗難対策に展開するよう、制度の構築を図ること。
また、防犯カメラの設置個所の把握、実態調査や効果率について市として実態把握に努めること。(継続)
- (7) 市内での「管理がされていない空き家」については、今後も増加することが懸念される。特に老朽家屋については防犯・防災の観点からも行政が中心となり、定期的な実態現地調査や適切な解体処置等を実行するなど、対策を進めること。

なお、「空き家」の活用については、空き家を市で買い取り、提供し、定住化をはかる「空き家バンク」について検討や消費者相談窓口のオンライン相談等ができる場の提供、空き地を活用した子供の安全な遊び場の確保等の有効活用が図られる取り組みを推進すること。(継続)

<「社会インフラ：交通関係に関連する要求」>

- (8) 物価上昇、労務費上昇なども加味した上で、山積する道路整備等の課題に対応していくため、新たな財源の創設及び必要な予算を確保すること。(補強継続)
- (9) 防災・減災、国土強靱化のための第2次相模原市新道路設備計画の推進はもとより、その後も切れ目なく継続的・安定的に取り組を進めるため、本計画早期に執行し、随時、必要な修正を行うほか必要な予算・財源を確保すること。(補強継続)
- (10) 危険な煽り運転や自転車、電動キックボードの悪質な危険運転が社会問題となっており、その影響で多くの人命が失ったり、重傷を負ったりしていることから、市としての取り締まりの強化や厳罰化に加え、歩行者や自転車専用レーンの確保、見通しの悪い場所の改善、車両に搭載されるドライバーアシスタンスシステム(ADAS)の普及促進、テレマテックスを利用した危険運転のモニタリングの実施など、迅速な対応を行うこと。(補強継続)

<「社会インフラ：交通関係(公共交通機関等)」に関連する要望>

- (11) 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。
(継続)
- 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。
- 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。
- 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。
- ④ 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。

<「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>

(12) 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。

(継続)

- ⑤ 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JR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JR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。
- ⑥ 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。
- ⑦ 路線の拡大、時間帯の要望
- ・炎天下の中でのバスの待機時間は熱中症の危険もあるため、夏季期間のバスの増便で待ち時間の短縮または屋根付き待機場の設置を要望する。
 - ・神奈中バス、コミュニティバスで城山方面から県道48号線で田名バスターミナルに行く路線を要望する。
(上大島から橋本行きはあるが田名ターミナル行きがなく不便、田名ターミナル行きがあると上溝、淵野辺、愛川方面と行けるので便利があがる)
 - ・神奈中バス上大島行きの終バスの22時以降1本追加を要望する。
(土日に出かけて橋本駅から帰るのに田名方面はバスがあるが上大島方面は終バス早いため深夜バスを追加して欲しい。)

<「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>

(13) 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。

(継続)

- 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。

- 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。

<「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>

- (14) 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。 (継続)

- ⑩ 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。

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

- (15) 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。 (継続)

- ⑪ 市内主要道路である国道16号の主要渋滞箇所である「鵜野森交差点」「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。

- ⑫ 三菱重工相模原製作所北側道路に自転車走行区画を設けるように要望する。
(車道を大型のトラックが多く走行し、見通しがよい道路であることからスピードを出して走行する車両も多く、自転車で走行中に危険を感じることがあります。)

- ⑬ 以下、交通規制の要望のあった危険箇所について示す。実態の確認を含めた改善を要望する。
・中央区田名の6667番地から田名小学校(54号線)までの道を大型車両通行禁止にしてほしい。
(道幅があまり広くないうえ、小・中学校の通学路になっており、危険なため。車のすれ違

い時、歩行者がいるとすれ違えない。大型車(特にダンプ)が抜け道に使っており、スピードも出すため、大変危険に思う。)

- ・三菱重工ディアレンス下九沢寮北側の交差点の時間帯右折禁止(7-9 時)をなくしてほしい。(対角の交差点(六地藏 2 交差点)と右折禁止方向先の交差点(上中の原交差点)が、かなり混んでいる。)
- ・朝の通勤時間で、上溝バイパスの近くにあるラーメンショップ練間(〒252-0243 神奈川県相模原市中央区上溝 3 9 3 9-1)の横の道から出てくる車が、田名方面に向かおうと右折して出てくるが、中には強引に右折入ってきて、右折レーンに入ったのに直進レーンに割り込みしてくる車もいて、とても危ない。また無理に右折して入ってこようとして、道を塞いでしまっていて渋滞の原因にもなっているため、朝の通勤時間帯だけでも右折禁止にしてもらいたい。
- ・星ヶ丘交差点から相模原公園入口交差点の間の村富線(507 号線)の右折レーン以外の右折ができないように、16 号線のように中央線を仕切りに変更して欲しい。右折待ちの車両のせいで混雑したり、右折待ちを交わす車が強引に入ってきたり、接触事故もあり危険な為、

⑭ 以下、信号設置についての要望のあった個所について示す。実態の確認を含めた改善を要望する。

- ・相模原駅交差点を氷川通り方面から県道 504 号に向かう道を時差式にする。または右折信号をつけて欲しい。(渋滞緩和)
- ・白雨台の信号が歩行者と車と同じ信号なので三菱重工南門から白雨台交差点へ向かい、交差点左折時に歩行者が見えづらくヒヤッとすることが多い。
歩車別の信号にすれば左折時の歩行者の巻き込みの可能性も低くなり又、渋滞も減少させると思います。
- ・中央区田名塩田 1 丁目の塩田原西交差点～塩田原工業団地間の交差点(イオン西関東 PC)に押しボタン式でもいいので、信号機を設置してほしい。小学生の通学路となっており、保護者も登校時旗持で横断歩道に立っていますが、スピードを出している車や、渡ろうとしても止まらない車も多い為、小学校からは「保護者についても、横断歩道にはなるべく出すぎるな」と注意喚起がありますが、保護者や子どもが事故にあう危険もあるので、事故が発生する前に対策をいただきたい。
- ・横山台は農地一帯が大型の分譲住宅が建設されさらに増えてきています。三菱重工横山台住宅から 16 号線への直線道路(幹線道路)に出て来る車両が増えて来ています。特に横山台 1 丁目 12 小侯家と横山台 1 丁目 13-7 増田家の塀が視界を遮っており通行も多いです。大型車の通行幹線道路と通学路が混在しているため子供側も運転側も危険な交差点となっています。子供の悲惨な事故を招く前に信号を設置したほうが良いと思います
- ・白雨台交差点の信号機に右折信号を追加するよう要望をしてほしい。
県道 54 号から田名工業団地入口の交差点を右折し白雨台の交差点を右折する際(また田名工業団地入口交差点方面から白雨台交差点へ向かう方向も同様)に反対車線のトラック、バス等の交通量が多く、信号変わる直前に強引に直進してくる車やバイクも少なくないのでひどい時には 1 台も右折できず信号が変わってしまうことがある。直進車と右折車のヒヤリも何

度も見掛ける。今や譲り合いの精神頼みでは限界が有り、交通事故リスク低減渋滞緩和の観点から、右折信号や時差式信号、朝・夕の時間帯で動作する右折信号にする等の対策いただきたい。

- ・国道 129 号線下の原交差点(OK 下九沢店付近の交差点)では歩道橋があり、歩行者は渡れますが自転車で横断するのは困難。(自転車用白線もなく、歩行者用信号もないため、こわい)又、足・腰の弱い人は歩道橋を使用できない。歩行者や自転車が横断するのをみかけますので、事故が起きる前に信号設置とあわせて、歩行者用横断歩道もしくは、自転車用横断帯の設置を要望します。

- ⑮ 以下、道路の耐久性や快適性・安全性の確保から適切に、計画的道路の舗装を行うこと。
以下に市民から出た危険個所の指摘内容について示す。

- ・三菱重工東門バス停(工場入口)前の道路の舗装整備をお願いします。

路面に大きな窪みがあり、雨天時に水がたまり車両通行による水はねが歩道に掛かるため水撥ね防止用のガードレールもしくは路面の改善をお願いしたい。

- ・共栄スイミングクラブ相模原(〒252-0228 神奈川県相模原市中央区並木 1 丁目 8-1 6)の交差点から、相模原市立並木小学校(〒252-0228 神奈川県相模原市中央区並木 2 丁目 1 6-1)横のバス通りの路面がデコボコでバスに乗っていても凄く揺れることがあり、穴を交わしての自動車の運転等が見受けられます。道も狭く自転車もよく通るため、引っかかって転倒の恐れもある為、道路の舗装工事をしてもらいたい。
- ・相模原市内国道 16 号線(相模原駅入口交差点から古淵駅入口交差点間)の車両通行帯(所謂、車線、センターライン)が薄くなっていて、特に雨の日などは、見えづらく危険なため、線を引き直してほしい。

- ⑯ 子育公園～アジア器材(株)までの区間(市道：上溝 271 号、田名 456 号)の歩道の整備・車両通行規制を要求する。

(当該の区間は一部スクールゾーンとなっているが、狭い道を歩行者と数十 cm の距離、猛スピードで車が通行していることがしばしばあるため、歩行通路の整備や車両通行規制(7:00～)等の対策を要求する。)

<「社会インフラ：交通関係（マナー改善）」に関連する要求>

- (16) 自転車の走行や、一時停止無視、通勤時間帯の交通マナーについて各箇所危険運転の指摘がある。こうした市民の声を聞き、交通規制の検討や交通調査、マナーの改善ための見回り等検討すること。 (継続)

- ・相模原市全体的に自転車のマナーが悪いと感じます。イヤホン・ながらスマホをはじめ歩行者が身の危険を感じることも多くあります。
教育では直らないことも多いと思いますので、取締りを強化していただきたい。
- ・昨年も同じことを書いたが、アルファリンク出入り口の(特に出口)右折専用にはなっているが、