



むかわけい

自動運転バスの実証運行が令和8年度からスタート

バス便減少への対策の切り札に

市内で年々バス便の本数が減少しています。原因は、バス運転士の深刻な人手不足。人口減少社会において、公共交通機関としてのバス路線を維持するには、AI、ロボット技術によるバス便のオートメーション化（自動運転化）が切り札です。私自身、これまで選挙公約として掲げ、市の交通政策課への要請を続け、議会の場では最も多くかつ詳細に自動運転技術の導入を訴えてきました。（詳細は右QRコード）

その取組が功を奏し、市内でようやく自動運転バスの実証運行事業が来年度（秋頃を予定）からスタートすることとなりました。

自動運転に関する議会録



↑岐阜市への行政視察で乗車した自動運転バス。車両にはハンドルはなく、数多くのセンサーが設置されている。岐阜市は2023年から2028年の間、中心市街地で自動運転バスを実証運行している。

実証運行をまずは相模原駅北口で実施

実証運行ルートは相模原駅北口⇒スポーツレクリエーションパーク⇒宮下本町⇒小山公民館を経由するルートが考案されています。（左下図）まずは交通量が比較的少なく、シンプルな交通ルートであって、駅とスポーツレクリエーションパークの多くの利用者からの乗車が見込める同区域が選定されました。

令和8年度は秋頃に1か月間限定で運行予定です。運行日は土・日曜日、祝休日。運賃は一人100円。この年は運転者が同乗の上、自動運転を実施します。令和9年度は運行期間を長くするほか、街中の道路も運行を実施。令和10年度にはドライバーが乗車しない（レベル4自動運転）を実施し、かつ橋本駅までをつなぐルート（右下図）を想定しています。

令和8年度の運行ルート(仮)



令和10年度の運行ルート(仮)



県内では平塚市・海老名市・川崎市が自動運転バスの実証運行中

相模原市へ自動運転技術のいち早い導入を訴え続け、ようやく実証が始まりますが、県内では既に取組中の自治体が複数あります。

平塚市は平塚駅から平塚海岸川のルートを実証（運転士乗車のもと）。将来的にこちらを自動運転バスで省人化することで、住宅地やバス路線の多い平塚駅の北側への運転士配置を強化する構想で実証を進めています。

海老名市は海老名駅から海老名市役所とを結ぶルートを実証（運転士乗車のもと）。公共施設と駅とを結ぶ移動需要の高いルートから実証を進めています。

川崎市は大師橋駅と天空橋駅を結ぶルート「羽田連絡線」を実証（運転士乗車のもと）。市街地の幹線道路における実証を進めています。



将来、相模原各地で自動運転バスの普及を目指します

県内各地で自動運転サービスの実証運行が次々に実施されており、自動運転サービスが当たり前となる時代は目前に迫っています。相模原駅周辺での実証を積み重ね、その実績をベースに市内各地への普及を目指します。私の考えでは、

- 相武台では「もえぎ台小学校跡地の公共施設」⇔「相武台前駅」
 - 新磯では「グリーンスローモビリティ（自宅から買い物やバス停等への移動手段）の自動運転化」
 - 麻溝では「原当麻駅」⇔「相模原公園」⇔「北里大学」
- などのルートを思い描いています。

全国に先駆け、自動運転サービスの普及の実現するためには、相模原市行政と自動運転関連企業とのコネクションづくり、本市でサービスを実施していくことのメリット等をPRをしていく必要があります。現在、私も様々な機会をとらえ、関連企業との交流に取り組んでいるところです。

- 現在1期目。
- 建設委員会委員(2023.4-2024.3)
- 市民環境経済委員会委員(2024.4-2025.3)
- 基地対策特別委員会委員(2023.4-2025.3)
- 子ども文教委員会委員(現在)
- 子どもと高齢者に関する特別委員会 副委員長(現在)



相模原市議会議員

むかわけい

空き家問題、公園・学校等公共施設の修繕、各種補助金申請、道路新設・修繕、交通安全確保、学校教育等、市政一般なんでもご相談受け付けます。



市政報告書
バックナンバー

第1整備地区は工事進行中。北部南部地区は事業準備着実に進む



第1整備地区の工程



第1整備地区（小松会病院周辺）は今年度から市が施工主体となって工事が開始されました。今後の工程は市政報告vol14（右QRコード）でお伝えした通りです。

北部地区、南部地区は民間組合を実施主体とした区画整理を行い、データセンター誘致を目指しているところです。本年春頃に地権者と事業検討パートナー「グッドマンジャパングループ」で構成される「土地区画整「準備」組合」を設立予定。この「準備」組合によって事業計画や工事設計等が進められ（令和8年～令和10年の間）、事業に対する地権者の2/3以上の同意が得られると「土地区画整理組合」が設立。令和11年頃から区画整理の工事が始まる見込みです（現時点の想定スケジュールであり、今後変更の可能性があります）。

北部地区、南部地区を合わせて約850人の地権者がいます。地権者の方々にこの事業を知っていただき、合意を一つ一つ得ていくことが目下大切な仕事であり、大きなハードルとなります。私も微力ながら当該事業が成功となるよう、少しでも多くの地権者の皆様と対話を進めています。

北部地区・南部地区は全て産業利用とし、住宅を建てない理由

市がかつて定めた北部地区・南部地区の土地利用方針では、地区内に「住居系利用エリア」を設けることとなっていました。住宅が新たに建ち、まちのにぎわいを期待する声もあります。しかし、令和7年12月、「相模原都市計画住宅市街地の開発整備の方針」が改められ、同地区に「住居系利用エリア」は設けないことが決まりました。

その理由は令和2年度に策定された「相模原市立地適正化計画」に沿うものです。この計画書では、相武台地区の人口密度の低下が著しいことが指摘されています。また人口密度が低下すると、景観の悪化や防犯・防災上の危険度の高まり、「住民1人当たりの行政コスト」は増大し、公共交通の路線撤退により日常生活が困難になる高齢者などが増加する等の問題が生じることが指摘されています。

このため、人口密度の低下が著しい地区では区域縁辺部への市街地拡大を抑制し、『既存市街地内の空き家・空き地の発生を抑制するための居住誘導』の必要性や、より便利な場所（駅やバス路線、公共施設の周辺）への都市機能の集積による財政負担の均衡や公共交通沿線の利用促進の必要性が唱えられています。

そして、麻溝台・新磯野地区は駅から遠く、バス路線も減少の一途をたどっています。このため、北部地区・南部地区では、住居系利用エリアは整備しない（むしろ産業を誘致し、法人税収を確保する）方針へと変更がなされました。

もえぎ台小学校閉校後の跡地はどうなる？

今年度で私の母校もえぎ台小学校（旧北相武台小学校）は閉校となります。

校舎は寿命が残り15年程度ですので、解体する見込みですが、その後、どのような利活用があり得るのか、地域住民との対話を通じながら、相武台地区ではまちづくり会議を通じて、私は議会を通じて議論してきました。

現時点では、どのような活用方法が提案されてきているのでしょうか。

行政側からは、もえぎ台小学校跡地の一部に相武台分署と相武台保育園を移転させる意向が示されています。

相武台地区では、昨年秋にかけての住民アンケート調査、昨年11月に市民ワークショップで地域の考えを集約する取組を実施しました。アンケート調査では「1位 図書機能 2位 飲食店 3位 中高生集いの場」との意見が集約され。ワークショップでは、多世代が集える場、カフェ等の飲食店・図書館といった意見のほか、バス便減少による交通不便の解消を求める意見が多く上がりました。相武台地区まちづくり会議やワークショップやアンケート調査での意見は要望として、市に提出されました。

こうした地域が求める機能と行政が取り入れたい機能を集約・複合化した施設を、地域活性化や交通利便性の向上も併せて取り組みながら形作っていくこととなります。

複合施設の先進事例「武蔵野プレイス」

武蔵野プレイスは武蔵境駅から徒歩3分程度に立地する複合機能公共施設です。地下3階から地上4階まであり、各階で「図書館」「生涯学習支援」「市民活動支援」「青少年活動支援」などの機能が分けられています。まちづくり会議等で意見集約されているもえぎ台小学校跡地の在り方のイメージに近いと考えています。立地条件や想定される施設の規模感は異なるかもしれませんが、先進事例として参考になります。

