

「新しい交通システム導入基本計画(案)」に対する 意見と市の考え方

1 結果の概要

- 募集期間 平成28年9月21日から平成28年10月21日まで
- 意見提出者数 12人
- 意見総数 63件
- 担当課 交通政策課 TEL：042-769-8249（直通）

2 分類別意見数

分類	意見数	目次
1 計画全体に関する意見	14	1
2 導入ルートに関する意見	5	4
3 システム・施設に関する意見	13	5
4 整備の進め方に関する意見	2	8
5 他地域への展開に関する意見	5	9
6 相模大野駅周辺の自動車流入抑制に関する意見	3	10
7 鉄道・バス路線に関する意見	3	11
8 事業費・事業手法に関する意見	4	12
9 導入に伴う影響に関する意見	2	13
10 利用促進に関する意見	5	14
11 その他の意見	7	15
計	63	

1 計画全体に関する意見 (14件)

通番	意見の要旨	市の考え方
1	<p>相模原市における鉄道駅近辺以外の公共交通、特にバス交通の印象は、定時性・速達性に欠け、信頼性を担保できないシステムであるという印象が定常化しているのが現状であり、この計画案はその状況の改善を主とする計画と考える。</p>	<p>ご意見のとおり、本計画は、信頼できる公共交通サービスの実現を目標のひとつに設定し、BRTの導入に関する基本的な考え方を整理したものです。</p>
2	<p>本計画は、県道の道路整備に相乗りし、運営は民間バス会社に丸投げという形で、市の関与と責任を抑えた合理的ではあるが消極的な姿勢によって選定された印象があり、市の基幹交通政策について主体的・積極的な改善を目指そうとする姿勢に欠ける。</p>	<p>本計画の検討に当たっては、区民討議会議や意見交換会を通じて市民意見を確認しつつ、多様な視点から調査審議いただいた「相模原市新しい交通システム導入検討委員会」からの答申に基づき進めてきたもので、本計画により、需要が高いにもかかわらず、定時性が確保されていないバス路線サービス水準の向上や、高齢化が進む中、誰もがいきいきと移動できる交通環境の確立、利便性の向上による地域の活性化などが達成できるものと考えております。</p>
3	<p>BRTは、相模大野駅から北里大学・病院に行く他市町村の人に役立つシステムであり、市民へのメリットはほとんどないに等しい。市民の便宜が高まるという市の説明は全くおかしく、少子化が更に進む5年後、10年後にどれだけ乗客が増えるかが極めて心配である。</p>	<p>本計画により、市内外を問わず、南部地域の拠点間の連携強化による利便性の向上により、来街者が増加し、地域の活性化も期待できるものと考えております。</p> <p>また、計画の推進に向け、公共交通の利用促進の取組を行ってまいります。需要の変化等に対しましては、「本計画の推進に向けて」に定める進行管理の方針に基づき、PDCAサイクルにより、適切に対応してまいります。</p>
4	<p>何のために、誰のために新しい交通システムを導入するのがはっきりした。いろいろな調査や分析結果が地域住民、市民のものではないことを示している。相模大野駅と北里大学・病院を結ぶ路線がメインで、周辺住民の公共交通に関する調査なければ、住民要求も取り上げておらず、しかもBRTありきとなっていることが問題である。</p>	<p>本計画は、需要が多いにもかかわらず定時性が確保されていないバス路線サービス水準の向上等を図り、信頼できる公共交通サービスの実現を目標に、BRTの導入に関する基本的な考え方を整理したものです。</p> <p>地域全体の交通利便性の向上に向けましては、本計画策定後、既存バス路線の再編とともに進めてまいりたいと考えております。</p>
5	<p>相模大野駅から北里大学・病院までの現行の所要時間が、25.6分のところを約半分の時間まで短縮するとしているが、このような表現は、あたかも北里大学・病院のために行う印象をあたえる。</p>	<p>当該区間は、市内で最も運行本数が多いバス路線であり、高い需要のある区間である相模大野駅と北里大学・病院間の所要時間をサービス目標のひとつとして設定したものです。</p>

6	<p>本計画案の基礎となるものを再度明確化し、広く周知せしめる必要があると思われる。上位計画があり計画されたのであれば、住民ニーズを踏まえたものとは言えず、住民（市民）目線に立って検討されているのであれば、その実態は何かを明確に分かりやすく提示すべきではないか。</p>	<p>本計画では、「新しい交通システムの目標」において、路線バスの需要や道路の交通量のデータ、駅ターミナルの状況等を提示し、これに基づき、南部地域における交通問題を抽出し、解決するための取組を整理したものを新しい交通システムの目標として設定しております。</p>
7	<p>BRT導入に対する市民アンケートが実施されたのは14年前である。また、その後の大きな反対運動により、市は市民の意思を尊重してBRT導入を断念したものと多くの市民は思っていたが、再び計画案が出てきたことに驚いている。いまさらBRTを導入したからといって地域イメージの向上が図られるとは思えず、むしろ日常利用しているバスに関する地域住民へのアンケート調査を実施してもらいたい。市営バスがないのに、なぜ市はそこまでして市民の税金を使いBRTにこだわるのか、BRT導入の中止を含め考え直してもらいたい。</p>	<p>本計画の検討に当たっては、区民討議会議や意見交換会を通じて市民意見を確認しつつ、多様な視点から調査審議いただいた「相模原市新しい交通システム導入検討委員会」からの答申に基づき進めてまいりました。</p> <p>本計画により、需要が高いにもかかわらず、定時性が確保されていないバス路線サービス水準の向上や、高齢化が進む中、誰もがいきいきと移動できる交通環境の確立、利便性の向上による地域の活性化など、まちづくりへの貢献が期待できるものと考えております。</p> <p>また、BRTの導入に伴い、関連する既存バス路線の再編が必要と考えておりますが、再編に当たっては、相模原市総合都市交通計画や相模原市バス交通基本計画と連携しつつ、地域全体の交通利便性の確保及び効率的な公共交通網形成の観点から検討を進めてまいります。</p>
8	<p>この計画は、まったく不必要である。以前に大反対にあって中止したものをまた持ち出してきて、必要のないものは必要なく、人口が減少していく中、多額の税金を投じて採算の取れない交通機関を導入することには合理性もなく、市民の納得は得られない。</p>	<p>本計画は、平成21年の計画案に対して頂いた多くの意見を踏まえ、再度原点から検討を行うこととし、新たに設置した「相模原市新しい交通システム導入検討委員会」において、現状の交通問題や導入の必要性について認識の共有化を図りながら、多様な視点から調査審議を進め、取りまとめたいただいた答申に基づくとともに、本市としても市南部地域における交通問題を解決するために必要な計画と判断したものです。</p>
9	<p>平成21年に実施したパブリックコメントを参照する限り、何れの項目においても否定的な意見が極めて多かった。これらの否定的な意見に対して市側からの妥当な回答も示されていない。これだけの否定的な意見突きつけられた案件が、その後7年も継続して検討等がされているのはどういうことなのか。</p>	
10	<p>もう一度、本計画案を原点に戻して相模原市としての優先度合いから、厳正な判断をされたい。</p>	

11	<p>この話が出てから30数年経過しているが、この間、計画されている道路沿いに新しい住宅が建てられ、移転や土地収用の交渉に費やす時間と費用が年々増える状況にあると判断される。先日、本件について市から情報提供があったが、多くの方は冷めた感じで受けとめ、取組に不信感を持ち、あまり期待しているようには感じられなかった。</p>	<p>本計画の検討に当たっては、区民討議会議や意見交換会を通じて市民意見を確認しつつ、多様な視点から調査審議いただいた「相模原市新しい交通システム導入検討委員会」からの答申に基づき進めてまいりました。</p> <p>本計画により、需要が高いにもかかわらず、定時性が確保されていないバス路線サービス水準の向上や、高齢化が進む中、誰もがいきいきと移動できる交通環境の確立、利便性の向上による地域の活性化などが期待できるものと考えており、早期実現に向け取り組んでまいります。</p>
12	<p>ずいぶん前の麻溝小学校での説明会に出席したが、反対派から市への反対コールを唾然として聞き、賛成派は圧倒されていた。先ずは自分又は自分の地域が良ければ良いという感じであり、感情的な意見が計画の障害となっているのだとすれば、相模原市民は住みよい街づくりの希望を誰に託せばよいのか。</p>	
13	<p>以前に家族の送迎などで苦労した。今の若い子育て中の原当麻の人が同じ苦労をすることになる。</p>	
14	<p>採算及び維持費等、また、将来の地域の計画も含めた条件でシミュレーションをして導入を決定すべきである。必要性があれば計画を迅速に進め、検討結果に無理があれば早急な決断が必要であるが、30年間も経過すればこの決断する時期は過ぎている。やる気はあるのか、何が問題なのか。</p>	<p>本計画では、事業費及び維持更新費などの費用と利用者の所要時間短縮に伴う便益を用いて、費用便益分析を行い、社会的便益が期待できる事業であることを確認しています。</p> <p>本計画により、需要が高いにもかかわらず、定時性が確保されていないバス路線サービス水準の向上や、高齢化が進む中、誰もがいきいきと移動できる交通環境の確立、利便性の向上による地域の活性化などが期待できるものと考えており、早期実現に向け取り組んでまいります。</p>

2 導入ルートに関する意見 (5件)

通番	意見の要旨	市の考え方
15	<p>ルートは、平成21年の前回案を復活させる、又は相模女子大前～上原団地～栄町から先の御園を経ずにみゆき台から先へ延長する等、一部路線の変更でほぼ前回案へ戻して実施してはどうか。</p>	<p>導入ルートは、区民討議会議や意見交換会を通じて市民意見を確認しつつ、多様な視点から調査審議いただいた「相模原市新しい交通システム導入検討委員会」からの答申に基づき、市で検討を進めたもので、拠点施設の連携強化、早期実現、地域への影響等を総合的に勘案し、望ましいルートであると考えております。</p>
16	<p>BRTを推進するのであれば、住宅建築が激増する相模女子大前～御園地区～みゆき台ルートを優先すべきである。新たに導入計画を進めるのであれば、みゆき台ルートと並行して、循環式BRTの検討を進められたい。</p>	
17	<p>今回の相模女子大学東側から文京交差点に至るルート案では、既に相応の道路整備がされており、相模大野西側地域の交通事情の改善には大きく結びつかないが、従前のルートであれば、近隣住民の利便性向上だけでなく、北里大学・病院、女子美術大学、総合体育館などへのアクセス時間も短くなるはずである。</p>	
18	<p>文京地区、大沼地区へのBRTが必要であれば、循環方式のBRT整備も一考すべきである。</p>	
19	<p>女子美術大学のアクセスは古淵駅からとし、女子美術大学を経由せず、相模原公園入口交差点と原当麻駅を結んではどうか。</p>	

3 システム・施設に関する意見 (13件)

通番	意見の要旨	市の考え方
20	<p>BRTという形態について、運用の自由度、柔軟な対応性というメリットが強調されているが、車両や路線の転用の容易性という運用の自由度により、廃止・撤退や計画縮小、減便など、利用者が望まない柔軟な対応性が多大に含まれるのではないかと懸念されている。公共交通の整備を期待したが、実際は、道路の拡幅のみで終了する、あるいは、専用レーンにより、点をつなぐ線に固執してしまい、バスの長所である面的な広がりや利便性を阻害するのではないかと懸念されている。</p>	<p>本市のバス路線については、バス交通に関わる関係者が、それぞれの役割分担のもと、施策の実現に取り組むこととしており、本計画に位置付けする進行管理組織に参画して頂くことを予定している運行事業者についても、サービス水準の確保の協力を要請していきたいと考えております。</p> <p>なお、他地域への展開については、本計画の進捗や社会情勢、需要の動向を踏まえ、適切な時期に検討を開始すべきものと考えております。</p>
21	<p>BRTは他力本願であり、横浜水道路を活用した東林間駅～県立相模原公園/女子美術大学～田名地区を結ぶロープウェイを提案する。公共用地を利用することで用地取得が不要、支柱・ワイヤー等設備が単純で運用コストが安い。北里大学・病院～ロープウェイ駅を無料バスで対応する。</p>	<p>輸送システムについては、ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス及びBRTを候補として、輸送力、定時性・速達性、整備に伴う影響、事業性、事業期間等の視点から比較検討し、定時性・速達性に大幅な改善が期待でき、事業費が他のシステムと比べて安価で、段階的な運用及び道路状況に応じた柔軟な対応が可能なBRTとしたものです。</p> <p>ご提案のありましたロープウェイについては、この輸送システムの比較検討の際の候補としていませんが、事業費や段階的な運用といった視点からも採用は困難であるものと考えます。</p>
22	<p>連節バスによる運行が基本とあるが、連節バスに至る背景、その他の選択肢とのメリット、デメリットの比較が行なわれたのか分からない。2階建バスによる運行の検討を提案する。</p>	<p>現在のバス交通において、ターミナル容量の不足や、運行本数の多さからバスが連なってしまふなどの課題が生じている中、これらの課題に対応するため、輸送力やターミナルの運用改善、輸送効率の面から、導入に際しての国の支援制度の活用が見込める連節バスにより運行するものとしたものです。</p>
23	<p>接続バスは本当に必要か。100人乗れるバスが1時間に1本と、50人乗れるバスが1時間に2本とでは、1時間当たりの可搬量が同じでも意味は大きく異なる。1台での単純な輸送力の大きさよりも、多本数の運行による待ち時間の低減や、短い間隔での運行による不安解消で信頼性を担保することが重要なのではないかと懸念されている。接続バスの輸送力が必要と見込めるのであれば、需要の喚起拡張を狙って軌道系での敷設を再考慮すべきではないかと懸念されている。</p>	

24	<p>定時性について、一般レーン走行区間、特に相模大野駅近辺の一般レーン走行区間では、期待された効果が発揮できないのではないか。</p>	<p>県道52号の西大沼4丁目交差点までの区間については、現在の片側1車線から2車線への拡幅計画があるため、道路の拡幅整備に合わせてバスの専用レーンを確保する計画としており、一体的に渋滞対策とバスの定時性・速達性の確保が図られるものと考えております。</p>
25	<p>県道52号(相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点)のバス専用レーンの設置を最優先に取り組む計画になっているが、この部分だけをバス専用レーンにしても渋滞解消に結びつかないのではないか。その先は住宅が密集しており、何年先になるか分からない。また、相模大野駅周辺の道路整備こそ速達性を高めるためには必要であり、ここをなんとかしない限り、BRTの導入は、かえって駅周辺や住宅密集地に新たな困難をもたらすことになりかねない。BRT導入ではなく、片側1車線の道路を2車線に拡幅する計画の方が現実的ではないか。</p>	<p>また、相模大野駅北口周辺地区における定時性・速達性の向上策として、特定の種類の車両やエリア及び時間帯を定めた自動車流入抑制、また、道路の拡幅計画のない一般レーン区間におけるバスベ이의整備や交差点の改良などにより、交通全体の円滑化を図るとともに、バスの定時性・速達性の確保を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>なお、導入計画の長期の段階では、計画の進行管理の中で目標達成度の評価を行い、必要に応じて更なる定時性・速達性の向上策を検討、実施していくこととしております。</p>
26	<p>北里と相模大野を結ぶ路線は、バスや自転車を利用する人が市内で最も多く、また交通量が多い割には道路が狭いので、渋滞の解消が大きな問題であり、自転車道路の整備や道路の拡幅が急務となっているが、BRTを導入することが解決になるのか。</p>	<p>渋滞解消のための道路拡幅整備や自転車通行環境の整備については、相模原市新道路整備計画や相模原市自転車対策基本計画等の個別計画に基づき、取り組んでいるところでございますが、本計画の推進にあたりましても、交通施策に係る関連計画として、連携を図りつつ進めてまいります。</p>
27	<p>一般レーン・優先レーン・専用レーンといった規格の違う道路にBRTを走らせると、一般レーンや優先レーンの区間の道路では、必ず渋滞・混雑が発生し、事故も増えるのではないか。渋滞が発生しないという根拠を説明できないであろうことから導入に反対する。導入後、これまでの説明と違う結果が生じた場合には、市はどういう言い訳をするのか、今から不信感が強い。</p>	<p>バス専用レーンやバス優先レーンの誤認防止等の対策については、今後、交通管理者や道路管理者と協議を進め、円滑な交通の確保に向けて取り組んでまいります。</p>
28	<p>BRT導入後に商用車の量的規制をしなければ、乗用車の量を減少させても渋滞が解消しないのは明白である。この規制策がないのなら「速達性・定時性」は確保不可能なので導入は止めるべきである。</p>	<p>商用車を含む一般交通の増加に対しては、県道52号の4車線化による道路容量の拡大により対応してまいりたいと考えております。</p>

29	<p>連節バスについては、文京交差点や若松小学校前交差点で曲がれるのか。文京交差点と若松小学校前交差点では、交差点から先のガードレールが整備させているため、若松小学校前交差点の方が良いのではないかと。</p>	<p>導入ルートにある交差点では、連節バスの円滑な走行を確保するための整備や、定時性・速達性を確保するために混雑を緩和し、交通全体の円滑化を図る整備を行うこととしております。また交差点の整備に合わせ、必要な安全対策を実施してまいります。</p>
30	<p>BRTを導入すると、バス専用レーンの道幅は100メートル近くになり、かえって危険が増す。中間駅には信号や横断歩道が設置されるが、中間駅の数が少ないため、中間駅と中間駅の間で道路の反対側に行くためには大きく迂回しなければならず、高齢者への負担や危険な横断をする人が増えると考えられる。</p>	<p>導入ルートにおける道路の幅員については、県道52号の相模原公園入口交差点から西大沼4丁目交差点までの間における計画の代表幅員である33mが最大となっております。</p> <p>道路を横断できる箇所は、中間駅を設置する交差点のほか、現況を基本に交差点を配置することとしており、詳細については、今後、安全対策等と併せて、交通管理者や道路管理者と協議を進め、安全な交通の確保に向けて取り組んでまいります。</p>
31	<p>「導入計画/2 施設計画」で、バス専用レーンの説明が示されているが、電柱はなくなるのか。電柱の地中化を含めた提案を示されたい。</p>	<p>本計画におけるバス専用レーンは、県道52号の拡幅整備に合わせて道路の中央部分に確保していくもので、電柱の地中化を含む県道52号の道路機能の考え方については、道路整備の実施段階において、今後、整理していくものと考えます。</p>
32	<p>朝夕の時間帯は混んでいるので、BRTの運行時間帯は、朝9時から夕方4時までとしてはどうか。</p>	<p>BRTとして運行する路線については、通常のバス路線と同様の運行時間帯において、急行運行することを想定しておりますが、詳細については、本計画策定後、需要等を踏まえ、運行事業者とともに検討してまいります。</p>

4 整備の進め方に関する意見（2件）

通 番	意見の要旨	市の考え方
33	<p>導入計画については、完全実施（長期、中期、短期）ありきではなく、さしあたり「短期計画の1行目のみ」を実施する方向ではどうか。これだけ実現しただけでも大した進歩である。</p>	<p>BRTの導入に当たっては、県道52号の拡幅整備の想定スケジュールを時間軸に設定し、短期・中期・長期に定める段階的な取組を重ね、完成を目指すこととしております。なお、本計画の推進に当たっては、「本計画の推進に向けて」に定めるとおり、目標達成度や事業の進捗状況を定期的に検証・評価しつつ、本計画の進捗や社会情勢、需要の動向を踏まえ、必要に応じて計画の見直し等を行っていくものとしております。</p>
34	<p>県道相模原町田線の拡幅整備計画実施と、新しい交通システム導入が同時に実施されるのが望ましいタイミングではないか。</p>	<p>ご意見のとおり、県道52号の拡幅整備に合わせたバス専用レーンの設置がBRTの速達性確保に大きく影響することから、県道52号の拡幅整備の想定スケジュールを時間軸に設定し、相互に連携を図りつつ進めてまいります。</p>

5 他地域への展開に関する意見 (5件)

通番	意見の要旨	市の考え方
35	<p>将来的にBRTはJR町田駅東側へ延長も構想の中に盛り込むべきと考える。JR町田駅から直接相模大野駅経由とすれば、麻溝地域などの人の往来を活性化できる。相模大野はこのままでは町田市を補完する町になり重要な買い物する人は町田に流れ、デパートの一つも残せない中核都市に立ち至ると想像される。</p>	<p>本計画では、南部地域の拠点間の連携強化による基幹的な軸の形成が、第一に果たすべき取組と考えており、他地域への展開については、本計画の進捗や社会情勢、需要の動向を踏まえ、適切な時期に検討を開始すべきものと考えております。</p>
36	<p>ルートを原当麻～中津工業団地まで延長してはどうか。朝晩の交通量は多く、また、圏央道が開通し、朝晩には相当な渋滞が発生しており、通勤に利用されれば新しい交通システムの利用者は多くなると考える。</p>	
37	<p>原当麻駅から先の延伸により、現状、橋本駅から各企業によるチャーターバスなどによる内陸工業団地への輸送需要を吸収できるのではないかと。</p>	
38	<p>相模大野駅～原当麻駅間は選定路線として適当なのか。市役所前経由の相模原駅～上溝駅や、麻溝経由の相模原駅～相模大野駅など、より幹線としての重要度が高い路線が考えられる。</p>	
39	<p>BRTありきではなく、LRT(軌道化)を念頭に橋本駅～海老名駅間で相模線に乗り入れ、縦軸と横軸を同時に担う交通機関として構築できないか。さらに、橋本駅からLRTで城山、津久井方面、南橋本駅又は上溝駅近辺から市役所経由で相模原駅方面又は田名方面、原当麻駅から内陸工業団地方面などを設定し、相模線を幹とする樹状の軌道網を構想できないか。</p>	<p>交通システムについては、複数のシステムを比較し、事業費が他のシステムと比べて安価で、段階的な運用及び道路状況に応じた柔軟な対応が可能であり、想定する概算需要に適した輸送力であるBRTを選定しております。</p> <p>本計画では、南部地域の拠点間の連携強化による基幹的な軸の形成が、第一に果たすべき取組と考えており、他地域への展開については、本計画の進捗や社会情勢、需要の動向を踏まえ、適切な時期に検討を開始すべきものと考えております。</p>

6 相模大野駅周辺の自動車流入抑制に関する意見 (3件)

通番	意見の要旨	市の考え方
40	<p>相模大野駅へのマイカー乗り入れ規制に反対する。相模大野周辺にはBRT通行経路の近辺に住んでおらず乗用車で駅を利用している方々(送迎を含む)が大勢おり、実態と政策が乖離している。</p>	<p>相模大野駅周辺の自動車流入抑制策については、バス利用者の特に多い時間帯における定時性を確保するため、必要な施策と考えております。</p> <p>本計画では、公共交通以外の全車両を対象、規制時間は平日の朝7時から8時30分までを基本に、検討を進めることとしています。</p>
41	<p>導入計画の短期に「相模大野駅周辺での自動車流入抑制策」とあるが、マイカーで相模大野駅に行けなくなってしまうと市民にとっては不便になる。</p>	<p>実施に当たっては、一般利用者等の利便性等を損なわないよう、地域や利用者のご意見を伺いつつ、代替機能の確保や交通社会実験の実施などを踏まえ、規制エリアや時間帯についての検討を進めてまいりたいと考えております。</p>
42	<p>「導入計画/2 施設計画」で、相模大野駅周辺での自動車流入抑制策が提示されているが、この内容は現在の利用者には不便性を増やすことでしかない。立体駐車場、自転車駐輪場、中央公園(地下も含め)その他の周辺を含めた構想での交通システムを検討されたい。</p>	

7 鉄道・バス路線に関する意見（3件）

通番	意見の要旨	市の考え方
43	<p>北里や麻溝など、原当麻駅近辺の地域は、相模大野駅以上に原当麻駅からの経路を選択肢に加えてもらえるようになる必要がある。駅における乗り換えの利便性向上は当然としても、複線化なども含め相模線の利便性向上も重要になるのではないかと。鉄道駅に接続しても鉄道路線自体の利便性が低いものでは効果は激減してしまう。</p>	<p>JR相模線の利便性向上については、神奈川県と相模線沿線市町及び同各経済団体が構成している「相模線複線化等促進期成同盟会」により、複線化に向けた段階的整備として、駅行違い施設整備等の検討を行うとともに、関係機関への積極的な要望・陳情活動、また、沿線ハイキングの実施による利用促進など様々な取組を行っております。</p>
44	<p>現在、各停留所では屋根や椅子があるところは限られており、まず、全停留所に屋根や椅子を設けてもらえないか。ただし、屋根は高いと雨ざらしになってしまう。</p>	<p>本市では、効率的かつ利便性の高いバス路線網の構築を目標とする相模原市バス交通基本計画に基づき、ターミナル等での乗り継ぎの円滑化や乗継割引の充実、また、ベンチ・上屋の設置などの取組を推進しておりますが、頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
45	<p>市内バス路線全体について、バスの交通機関としての信頼性の確保には、定時性や速達性以上に「いつバスが来るのか、待っていれば来るのか、待っているはずのバスはもう行ってしまったのではないかと」という不安感の解消が重要なのではないかと。少なくとも既にバスが通過済みか否かだけでも停留所で分かれば、改善は見込めるのではないかと。また、路線間においても乗り換えの利便性向上及び運賃の一体化による低減などの余地があるのではないかと。この他にもバス交通を主とするのであれば、特定区間の専用道化など以上に市として予算や労力資源を割くべき施策はあるのではないかと。</p>	<p>（この欄は44番の意見と重複するため、内容は省略されています）</p>

8 事業費・事業手法に関する意見（4件）

通番	意見の要旨	市の考え方
46	<p>BRTの運行収支(道路整備費などの設備投資を除く運行成績)が赤字になった時は「損失補てん」を市税(市債も含む)から行うことになるため、導入に反対する。市税から補てんする状況になった時、誰が責任を取るのか。市税からの補てんはしないと約束すべきである。豊洲市場問題や2020オリンピックの設備費用が曖昧になっているのと同様、将来、本市でも同じ構図が明らかになるであろう。納得できる市からの説明がないのであれば、BRTは導入すべきではない。</p>	<p>本計画における事業手法は、道路などのインフラを市が整備し、インフラ外の施設整備、車両購入、運行は民間の路線バスとして運行事業者が行うことを想定しています。</p> <p>なお、本計画の推進に当たっては、「本計画の推進に向けて」に定めるとおり、目標達成度や事業の進捗状況を定期的に検証・評価しつつ、本計画の進捗や社会情勢、需要の動向を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うなど、適切に対応してまいります。</p>
47	<p>運行事業者は民間であるとしているが、市からの天下りのポストが必ず発生する。BRTの運行収支が赤字になった場合、その補てんを市が行いやすいように市から役員を入れることは容易に予測され、天下りは絶対にないと断言できるのかが市民の判断に影響する。</p>	
48	<p>道路整備は別事業とし、BRTの予算には算入しないというのは詭弁である。「BRTは25.5億円で済む」と市民を誤認させるような書き方や、道路事業で拡幅整備する道路の整備費を市民からの質問が出なければ公表しないのは不誠実であり、誤魔化しである。市民は、市民負担がどれくらいになるのかに関心があるのであって、BRT全体の費用を公表してから再度説明会を開催すべきであり、このような隠ぺいを続けたまま導入することには反対する。</p>	<p>本計画における概算事業費の算出に当たっては、新しい交通システムの導入の有無にかかわらず拡幅整備の計画がある道路については、道路事業として整備することを予定していることから、本事業の概算事業費に含めないものとして整理いたしました。</p>
49	<p>県道の拡幅事業の予算は道路事業によって整備することのだが、それをもって導入予算の低さを喧伝することになっていないか。バス専用レーンとしての整備を見込んでいるのであれば公共交通専用で整備する施設全体として道路の専用で供される部分の予算も参考として計画に提示するべきではないか。</p>	

9 導入に伴う影響に関する意見 (2件)

通番	意見の要旨	市の考え方
50	<p>BRTは中間駅しかなくなり、かえって不便になる、また、速達性を高めるために中間駅が少ない。相模大野駅～北里大学・病院～相模原駅や、小田急相模原駅～北里大学・病院～相模原駅などの路線バスとの関係はどうなるのか。「 導入計画 / 5 既存バス路線網の再編方針 / 5 . 1 基本的な考え方」において「 再編し、減便を考える路線(相模大野駅～北里大学・病院間においてBRTとルートが同じ路線)」とあるが、今あるバス停が減っては困る。また、路線によっては本数が少なく、現在もとても不便を感じており、今あるバス路線が不便になるのでは、新しい交通システムを導入する意味がない。</p>	<p>BRTの中間駅については、速達性の確保や需要を踏まえ、設置箇所を検討してまいります。</p> <p>既存のバス路線において、BRTと同じルートを行き交う路線については、利用者の転換が予測されるため、減便が予想されますが、停留所が中間駅だけになることはありません。</p> <p>既存バス路線網の再編に当たっては、急行運行であるBRTと、通常運行の既存バスの役割分担を適切に行い、地域全体の交通利便性の確保及び効率的な公共交通網形成の観点から、地域、事業者、その他の関係機関と協議・調整を行いながら、検討を進めてまいります。</p>
51	<p>道幅100メートルにもなるBRTは、地域の絆をこわし、発展を阻害しかねない。同じ町内会が広い道路によって分断される。今でも道路の拡幅のために移転を迫られている住民がいるが、高齢のため移住したくないという声も聞かれる中、BRTは今以上に移住者を必要とし、そんな犠牲を払ってできたBRTのための広い道路によって相互の交流ができづらくなる。</p>	<p>導入ルートにおける道路の幅員については、県道52号の相模原公園入口交差点から西大沼4丁目交差点までの間における計画の代表幅員である33mが最大となっております。本計画では、拡幅計画のある道路を走行することにより地域への影響を極力抑えるため、拡幅整備計画のある道路を最大限活用することといたしました。</p>

10 利用促進に関する意見 (5件)

通番	意見の要旨	市の考え方
52	<p>相模原市の高齢者に利用してもらうため、相模原県立公園駐車場入口付近の敷地に家族と一緒に過ごせる高齢者にやさしい高齢者専用の保養センターを、周辺の林の中に子供と家族で利用できるバーベキュー施設を設け、新しい交通システム利用者の増加効果を狙ってはどうか。また、周辺で噂があった道の駅も検討されたい。</p>	<p>本計画の推進に当たっての全体的な取組として、公共交通の利用促進は非常に重要な取組であると認識しております。</p> <p>現在、公共交通の利用促進・需要の増加策については、自動車利用者の自発的な意識変化を促すことにより、過度な自動車利用を抑制するモビリティ・マネジメント施策等を予定しておりますが、本計画の進捗や社会情勢、需要の動向を踏まえ、更なる利用促進策の検討を行う際の参考とさせていただきます。</p>
53	<p>最近、相模線を利用し、ギオンスタジアムまで歩いていく利用者を多く見かけるので、利便性が高まれば原当麻駅からの新しい交通システムの利用者も増えると思う。</p>	
54	<p>例えば1年間1万円で家族全員が乗れるような市民優遇サポーター制度があれば利用しやすいのではないか。</p>	<p>本計画の推進に当たっての全体的な取組として、公共交通の利用促進は非常に重要な取組であると認識しております。</p>
55	<p>しばらくは無理かもしれないが、無人運転のバスもできるかもしれない。相模大野駅前のターミナルを無人運転実証の場とすれば、人が来てくれるのではないか。ポーノや大野南公民館などで展示コーナーができれば面白いかもしれない。</p>	<p>また、移動手段としての利用促進のほか、来街者の増加や地域全体の活性化に寄与する観光資源としての利用促進についても、本計画の進捗や社会情勢、需要の動向を踏まえ、様々な観点から利用促進策の検討を行う際の参考とさせていただきます。</p>
56	<p>相模大野駅から徒歩15分の所に住んでいる人にとっては、新しい交通システムは迷惑なもので、お金の無駄使いにしか思えないという人も多いはずで、そういった人たちに対し、何かメッセージを発信してもらいたい。</p>	

1 1 その他の意見（7件）

通番	意見の要旨	市の考え方
57	<p>多くの市民の立場に立った市政を。市政は、市民の協力があってこそ成り立つものであり、市民の犠牲の上にあるものではない。</p>	<p>本計画に基づくBRTの導入に向けましては、取組状況に関する情報発信や意見聴取等により、地域・関係者との合意形成を図りつつ、検討を進めてまいりたいと考えております。</p>
58	<p>少子高齢化が確実に進む中、市民の安全な生活の確保や待機児童の問題、高齢者増加に伴う医療費膨張などへの対応は、プライオリティーが極めて高いものと思われる。少なくとも総合都市交通計画よりは優先度は高いものであるべきである。</p>	<p>本市では、厳しい財政状況が続くことが予測されておりますが、そのような状況におきましても、様々な課題に対応し、市民の安全な生活を確保していくことが重要であると認識しております。</p> <p>市民福祉の向上や持続可能な都市経営を進めていくためには、本市の魅力を上し、人や企業に選ばれる都市であることで、まちの活性化や税収増を図っていくこと必要があり、こうした中、新しい交通システムについては、アクセス性向上による交流人口の増加や企業誘致の優位性が図られることにより、地域経済の活性化等に寄与するものと考えております。</p>
59	<p>相模原市は、東京西部の模範環境住宅都市として、交通アクセス、住宅等を充実させることを優先課題として都市形成を推進し、将来の発展を目指すべきである。</p>	<p>BRTは、市南部地域の拠点間の連携強化やアクセス性の向上などにより、市南部地域はもとより、本市の将来の発展に寄与するものと考えており、頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
60	<p>新しい交通システムの導入計画の推進に賛成するが、BRTは南区における住宅地が増大する地区を見据えた将来の市南部地域の活性化のための交通網を優先整備することが急務である。</p>	
61	<p>BRT導入は市南部地域のみならず、相模原市全体が、人が住みたくなる魅力ある都市を目指すことで東京都の西部隣接各都市と相模原市の差別化を図り、先進環境住宅都市として、観光、スポーツ、学園都市の充実を目指しつつ、新しい高速道路周辺に流通機能を充実させて行くべきで、そのための都市構想をしっかりと構築し、新交通網の実現をして頂きたい。</p>	

62	<p>前回（平成21年）の住民の反対は、唐突な計画発表により反発があったもので、長期的計画を示し、事前に説明した上でじっくりと説得すれば冷静な住民の賛成が得られたはずである。</p>	<p>本計画の検討に当たっては、区民討議会議や意見交換会を通じて市民意見を確認しつつ、多様な視点から調査審議いただいた「相模原市新しい交通システム導入検討委員会」からの答申に基づき進めてまいりました。</p>
63	<p>交通網の充実、都市構想の核となるもので、戦略的に周辺都市との結び付きも考慮した長期的都市構築計画の策定と、その内容を忍耐強く住民へ理解を求める説明が必要と考える。</p>	<p>交通網の充実、長期的な視点をもって構築していくことが重要であるものと認識しておりますことから、頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>