

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第2回 相模原市新しい交通システム導入検討委員会				
事務局 (担当課)		まちづくり計画部交通政策課 電話 042 - 769 - 8249 (直通)				
開催日時		平成25年5月20日(月) 15時00分～17時30分				
開催場所		ユニコムプラザさがみはら(市民・大学交流センター) セミナールーム2				
出席者	委員	18人(別紙のとおり)				
	その他	随行者3人				
	事務局	15人(都市建設局長、南区長、まちづくり計画部長、 交通政策課長、南区役所地域政策課長 他10名)				
公開の可否		可	不可	一部不可	傍聴者数	5人
公開不可・一部不可の場合は、その理由						
会議次第		1 開会 2 会議の公開について 3 報告 新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会の結果について 4 議題 (1) 新しい交通システム導入検討委員会の取組内容及び検討の進め方について (2) 南部地域の交通問題及び対応の必要性について (3) 新しい交通システムの導入検討に係る『区民討議会議』について(素案) (4) その他 5 閉会				

審 議 経 過

主な内容は次のとおり。(委員長の発言、 副委員長の発言、 は委員の発言、 は事務局の発言)

1 開会

事務局の進行により開会した。

2 会議の公開について

会議の傍聴の可否が諮られ、承認された。

傍聴者 5 名入場

3 報告

新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会の結果について

事務局から、報告資料に基づき新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会の結果について説明を行った。

意見交換会参加者の方から新しい交通システムの必要性、検討体制、進め方等の意見がいろいろ出たが、当日、コーディネーターを務められた伊藤先生から何か意見はありますか。

意見交換会の報告については今の説明で良いと思う。補足をすると、意見交換会の位置づけ等は、後に図が提案されるようなので、そこで議論することになるが、報告資料にあるように、必要性について議論があった。ポストイットやアンケートに書かれているように、渋滞の解消が問題なのか、新しい交通システムの導入の問題なのか、同時に語られているので議論がしにくいという話だった。新交通システムを入れることで渋滞が解消されるのか、ということだと思うが、その繋がりがはっきりしないので、誰のためのシステムなのかという問題提起がされていたように思う。それと、どういう問題を解決するかについては、住宅地の環境は守られるのか、新交通システムではない地域交通の問題を解決する必要があるのではないかと、住宅地に必要とされるものについて同時に議論をする必要もあるのではないかと個人的には感じた。最後の方に、新交通システムイコール B R T とか、起点と終点が決まっているのかどうかという疑問が出ている。やや誤解もあるが、はっきりしない問題という点として、新交通システムが入ることで、既存のバス路線が廃止統合されるのかどうかを心配しているのだと思う。

意見交換会の報告について何か意見、質問はありますか。

意見交換会を私も傍聴したが、聞いていた時の感触と議事録でまとめられた感触が若干、食い違っている気がするので確認したい。意見交換会の中で市の担当課とのやり取りを聞いている限りでは、検討委員会で議論を深め、その議論を意見交換会で公開して皆さんに意見を頂戴する。そこで合意が得られないと次の検討段階に進めないという言葉を市の方が与えたような気がして、これはよろしくないと感じたが、議事録を見る限

りでは、そのような表現は受け取れなかった。このことについてどのような感じになったのでしょうか。

意見交換会の録音を何回か聞いて確認しているが、あくまで検討委員会で決めていただく内容ということで発言をしています。

意見交換会の意見を踏まえて、本日の資料ができていますので、このまま議題に進みます。

4 議題

冒頭、委員長から資料に基づき第2回新しい交通システム導入検討委員会の論点整理について説明を行った。

交通の現状、問題から新しい交通システムの目標、必要性、共通認識をさらに深めることが重要ということで、前回から継続している議題です。最初に論点の整理をすることだったので、論点の整理を最初に私の方から説明をして、事務局に資料説明をしていただき、質疑応答に移りたいと思います。

(1) 新しい交通システム導入検討委員会の取組内容及び検討の進め方について

事務局から議題1資料に基づき説明を行った。

論点としては今の説明で良いか、役割と順序を含め、気づいた点、意見、質問等があればお願いします。

意見交換会を始めとした情報発信、意見聴取の在り方についての確認だが、先程、意見交換会で合意が得られないと、検討委員会の議論自体が止まる状態になることは好ましくないという話をしたが、意見を無視して良いという話ではない。意見交換会で挙げられた意見が検討委員会で十分に検討されていることが重要で、自分たちの意見・反論・気づきというものが記録されているという形だけで終わるのは無力感がある。市民の行政参加の意欲自体もなくなると思う。4年前の委員会でパブリックコメントを細かく時間をかけて勉強して書いたものが、「新しく見直させていただきます」と一文でまとめられてがっかりすることが多くあったが、今回はアンケートやポストイットに書いたものが表にされているので、手間だと思うが、例えば、第何回の検討委員会の議題の中で、この意見が取り上げられ、その結果、反映された、取り入れられなかったというような形に整理する。あと、例えば、今回の検討委員会は新交通システムを導入する前提で、どういう形で進めるのがベターなのかという話で進んでいるので、そもそも不要である、反対であるという意見に対しても趣旨的に答えられない、取り上げられないというような形で、コメントを全て付けて公開してほしい。市民からいただいた意見をどう取り入れているか、記録として残るようにした方が良いと思う。4年前の行政からの支給資料が非常に分かりにくかったこともあるので、最終的にアンケートやポストイットのコメントに対して一問一答でやり取りしたものが、よくある質問という形でパブリックコメント実施時にまとめて提供することもできると思う。今までこういう意見を頂き、それに

対してこういう回答をしていますという資料をパブリックコメント実施時に公開できれば、情報不足の行き違い等の混乱を避けられると思うし、市民の皆さんからの意見を吸収することで、より良い計画が進められると思う。ただ事務局の手間があまりに増えるので、その点をどうするか気がかりではあるがどうでしょうか。

意見交換会のやり取りは全て記録をいたしまして、検討委員会の委員の皆様が、市民の皆様の意見を踏まえて議論をしていただければという趣旨で事前送付をしました。ただ、ベタ打ちで分かりづらい部分もあるかと思うので、今の意見にあった通り、行政としてどう扱うかも含めてまとめていく方向で少し検討させて頂きたいと思います。

一つひとつの質問に対して、一つひとつきちんと答えていくことは理想だが、ご心配する通りかなりの量がある。だが、何もしないというのは問題があるので、類似の意見をまとめるとか、この委員会の趣旨と違う意見は分けておくとか、いろいろと手法があると思うが、やり方としては出てきた意見は受け止めて、こういう見解を持っているということが見えていると後々、すっきりしてくると思います。

前回の意見交換会で気づいたことは、市民の皆さんがいろいろ発言をしている中で、またBRTをするのかと、4年前の説明会が市民の中に残っていることを感じる発言がずいぶんあった。意見交換会に来て発言をしている方の中には、誤解をしている方もいると思うので、その辺も含めて、一つひとつテーマごとで良いので、委員会としてどう考えているのかを出してほしいと思う。

やり方としては、寄せられた意見に対し、こういう回答だという原案を、一度、検討委員会に出すと良いと思う。手間と時間はかかると思うが、そういう方向で対応してほしい。

分かりました。

意見交換会当日に口頭で事務局の方で答えているが、その後、内容を間違えていて修正したいものもあると思う。運営上、間違えたことを言えないから答えられないというよりは、個人的な考えは後で調整することも含めて、文章に残していくことは事務局としてもやりやすいと思う。全部答えるのではなく、これは答えられないということも含めて答えだと思うので、あまり堅く考えず、応答しているということが信頼感に繋がると思うのでお願いしたい。

それとP.7の検討体制図についてだが、必要に応じて開催するという文が引っかかると思う。曖昧で必要に応じてというところを2、3回という表現に変えとか、もう少し明確な他の書き方はないか考えてほしい。

前半の意見はその通りなので対応してほしい。後半についてだが、検討体制図にある情報発信・意見聴取の下枠にある「必要に応じて」だが、タイミングを見計らってやるし、必要がなければやらないという意味なのだろうか。

「必要に応じて」というのは誰に対しての必要性で判断をするのか。検討委員会で判断をするのか、どこに決定権があるのか分からないので、明確にした方が良いと思う。

では少し文案を考えてもらえますか。

分かりました。検討は検討委員会が中心になり実施するが、市民の意思は何らかの選定や決定の前に参考にさせていただきたいと考えているので、そのタイミングでやらせていただきたいと思います。文章の方は整理します。

意見交換会というのは、施策の受益者を対象としているわけだから、その意見を反映した検討でなければならないと思う。意見交換会は検討委員会と行政である市との間にあるもので、ユーザーの意見として尊重をすべきだと思う。ただし検討委員会の行方を左右するものではないと思う。ユーザーの声が検討委員会の中から漏れているものがあるといけないので、行政を介して、市民の関心が強いものや不安に思っていることを検討委員会に持ち込んでいただき、十分に議論したということが市民に伝われば十分だと思う。意見交換会の位置づけは、我々の検討委員会に漏れがないようにするための歯止めだと思う。この意見交換会の意見によって、検討委員会の結論が左右されることは直接ないようにしたい。もちろん非常に心配している声もあると思うので、それに対して、検討委員会の中で十分に論議を尽くし、その結果、このような答申になりましたということになる。一つひとつの意見に対して検討委員会が結論を出すところまでしなくても良いと思う。

意見交換会、その他区民討議会議で皆さんの意見を広く聞いて、それに対して検討委員会で議論をしていく必要があると思うが、3月30日の意見交換会の意見を見ていると大きな問題点というのは3つくらいに要約されると思う。もちろん、それ以外の問題についても丁寧に考慮していく必要があるが、3つくらいに重要な点を捉えて議論をすれば良いと思う。100の議論が出たから100を懇切丁寧に討議しなければならないということはないと思う。物事は問題点を大きく集約して、市民生活に関わる大きな問題点について、十分に議論をしていけば良いと思います。

P.7の検討体制図についてだが、まちづくり会議等は地域組織関係者に入ると思うが、私はまちづくり会議の場において、広く皆さんの意見を聞き、その結果を検討委員会で発言しようと思っている。そして無作為抽出で行う区民討議会議だが、この検討体制図だと検討委員会の左右両翼に並んだ大事な会議があるように見える。地域組織と区民討議会議は情報発信・意見聴取の枠組みに入るのでないかと思う。それと意見交換会やまちづくり会議の意見が市長に行き、市長から検討委員会に行くように見えるので、この書き方は実態を反映していないように受け取れると思う。

検討体制図の話は後回しにして、意見交換会の対応について発言がありますか。

これはまだ検討していない、これはいつの検討委員会で検討して、この資料の中に入れていきます、というような単文で良いと思う。詳細なコメントを入れるつもりはない。それと振り回されてはいけないという考えは、私も制約されすぎるのは困ると思っているので異論はありません。

意見交換会を様々な場所で開催すると記載されているが、世代が違っていると出る意見も違い、貴重な意見が出る可能性もあると思う。また、地域別によっても考え方が違うと思う。検討委員会で気づかない意見が出てくるかもしれないので、どこの地域から何名来

たか、どの年代の人が何名いるか、詳細を調べておくこと検討委員会で貴重な意見になるのではないかと思います。

意見交換会で出てきたポストイットやアンケートの意見に対して、このように検討している、これは検討中であるというように、長いコメントをつけるのではなく、シンプルにまとめれば良いし、それによってレスポンスをきちんと受けているということ、大事なところはきちんと受け止めているということが伝わるということがポイントであると皆さん共通の認識をしていると思う。意見交換会にどの地域から来たのかという情報も含めたものをまとめておくことも重要だと思います。事務局はここまでの意見について意見はありませんか。

はい、ありません。

それでは検討体制図について意見はありますか。

検討委員会がコアで、まずはこの中で議論をしていただくということが重要なので二重線で囲っている。それ以外から来ているのは参考意見というふうに思っていたきたい。地域組織というのは、この場合は区民会議やまちづくり会議、自治会とは違い、例えば路線やルートなどが明らかになってきたとき、その地域の意見を伺う地域組織で、広がりがある程度、狭まってくるという意味合いで考えている。それと区民討議会議の方も下の黄色い枠組にある聞き方と違い、統計学的になるが、一般の人からフランクに意見を伺うために開催しようと考えている。もっとベタな意見というのは、行政の責任として黄色で囲まれている部分の区民会議・まちづくり会議・自治会等でしっかり聞かなければならないと考えています。ですから体制としては、検討委員会で区民討議会議や地域組織を所管していただきます。当然、事務局的な事務は市の方で行うが、スタンスとしては検討委員会が意見を聞く機会として区民討議会議や地域組織を設けるという形です。

確認だが、黄色い枠の区民会議・まちづくり会議、自治会等から意見聴取が市長にいき、そこから検討委員会へ報告がいくと読めるが良いのか。

はい、そういう形で考えています。

例えば、今日は意見交換会の報告が、直接あがってきている形だが、どう解釈をすれば良いのか。

事務局は市の職員なので、市長から指示を受けて業務をこなしているという立場なので、事務局は市長の代弁ということです。

先程から検討委員会がいろんな意見に振り回されないようにと話しているが、検討体制図を見ると、その形を表した図になっていると思う。ただ読み方からすると、検討委員会が全てのものを決定するのではなく、答申は作るが、最終的には市が判断するというように見える。黄色のグループは決定をする市長に意見を言っている形なので、ここに検討委員会が拘束される必要はないが、検討委員会の答申を市がどう受け取るかは、黄色のグループの意見に左右されるように見えてしまう。黄色の部分の意見も検討委員会の中で考慮して検討するという図にしなくてよいだろうか。

他意はないが、事務局としては、市民の方、意見交換会を市が主体で開催しているの
でこういう書き方になった。フィルターをかけることなく、逐次、検討委員会で報告を
します。

この前の意見交換会の中で、パブリックコメントと検討委員会ではどちらが優先され
るのかという話に対して、パブリックコメントを優先すると言われたので検討委員会の
答申は意見交換会等に左右されるのかと思ってしまった。

手順からいうと検討委員会をお願いしている答申をいただいた後、市として基本計画
案をまとめ、それをパブリックコメントにかけるので、そういう手順的な意味からする
とパブリックコメントが優先されるという話です。意見の重い軽いということではない。
優先という言葉遣いが違うかもしれないが、手順からいうと検討委員会が終わった後
に、パブリックコメントが実施されるので、検討委員会では判断ができないという意味
です。検討委員会では、重要な議論をして答申を取りまとめていただき、その答申を市
が尊重して計画案を取りまとめる。また、まとめたものを広く市民の方から意見をいた
だいて修正をしていくということなので、どちらが優先ということではなく、計画を作
る中の手順と考えております。

検討体制図を変えたくないのは分かるが、市長を一番上に持ってきて、検討委員会を
真ん中に持ってきて、地域組織や区民討議会議、情報発信・意見聴取を取り囲むような
形にして、その結果、市長に答申を出す。意見交換会等を主催するのは事務局で、市長
の代理として行うが、あくまで意見交換会から皆さんの意見を広く聞いて、正確に検討
委員会に伝えるという役目で、最終的には検討委員会が議論をして答申をまとめて、市
長に出すと見えた方が良いと思う。答申をした結果、パブリックコメントを開き、修正
をすることもあるという形が良い。この図では行政の方から言われて、意見交換会も行
政から言われるという形に見え、本意が変わってしまうのではないと思う。地域組織
関係者についても、実際にルートが決まったときに近くの地域の人に要請が行き、組織
されるというが、そのように読めない。

説明が足りないところと意味するところの書き方だと思います。市が意図するところ
と今のご意見とが大きく違っているということではないと思うが、表現が誤解されるこ
とがないような文章にしなければならない。可能な範囲で誤解がないような表現を考え
てほしいので、この図については宿題にします。

その他、進め方に関する意見はありますか。

検討の進め方に関しては、実際に検討していく中でフィードバックもあり得る。新し
い評価方法もあるということで良いのではないか。

議論を進めていく上で、問題が起きたときに戻るといのは当然あり得るが、原則的
には評価の方法を決めておくところに明示されていることは大事なので、事務局の説明
で今回は良いと思う。

(2) 南部地域の交通問題及び対応の必要性について

事務局から議題 2 資料に基づき説明を行った。

今の説明に対して質問意見をどうぞ。

全体的に議題 2 の資料がハード単位で構成されているのが気になっている。自動車、道路、バス、自転車と個別に書いてある資料自体は説得力がある。特にバスの所要時間については区間ごとのデータを出していただき、実感していた通りだったので納得できた。ただもう少し、問題の切り口を別の切り口で用意した方が、特に最終的に市民の皆様への説明をする時、訴求しやすいのではないかと。例えば市の自治体経営の観点、沿線居住者の観点、沿線立地企業・教育機関の観点、利用者の観点というように、それぞれのところの観点から、そもそも公共交通機関には何を求められていて、実際に相模原市、特に南区ではこういう現状があるので、こうしなければならぬというようにすると良いと思う。ハード単位の整理を否定するわけではないが、インフラのハード面的なものが前面に出てきてしまい、実際に暮らしている人、使っている人のニーズ、生きた実感というものが出てきていない。結論について異存はないが、問題の切り口を別の観点で出すことができないかと思う。

相模原市に関わる主体、自治体側から実際に移動する人達でいうと、居住者、事業者の方々、バスを使っている方々といくつかある。移動の主体が人なので、直接人に関わること、また、場合によってはバス事業者といくつか視点がある。視点ごとの整理がある方が良いのではないかという意見でしたが、これに関連する発言はありますか。

この実証データは基礎的資料として必要だが、新交通の必要性について市民に訴えかけるのであれば、そこを利用している生活者の視点は必要だと思う。北里大学病院に行きやすくしてほしいとの声があり、相模大野駅のデッキからターミナルまでエスカレータを設置してほしいと要望し、市に設置をしてもらった。今、北里大学病院が新しい病棟を広げていて、これから高齢者になり通院することが多くなったとき、公共交通を利用した方が利便性は良いのだろうと感じる。だが、現状は車を利用して渋滞にはまってしまう。公共交通というのは生活者の視点で、一つは北里大学病院を利用する、通院者もいるだろうし、患者が優先だが、お見舞いに行く人もいる。北里大学病院への利用者には大学関係者もいる。もう一つ重要なのは南区の区民会議に出席したとき、南区は新磯、麻溝方面と相模大野との交通手段が非常に悪く、勝坂や新磯の大風祭りのイベントに行きたいと思うのだが、駐車場の問題で行けなくなる。今後、日本の都市の在り方を考えると、相模原市南区は恵まれていると思う。ある程度、賑わいのある商業地と豊かな自然を残した田園地帯の均衡のある発展というのが望ましい姿だと思っている。そういう意味で南区相模大野から麻溝、原当麻・新磯にかけて公共交通手段があつたら良いと考えるので、利用者の視点に立った文章を作って資料として実証データを出すのが良いのではないかと思う。

他に発言はありますか。

P.40 を見ると相模大野周辺と麻溝台、原当麻エリアを結ぶという見方になると思う。

それ以外のエリアの人にとっての必要性はどうなるのかということが言えると思う。その時、将来の交通計画、現在を含めて、地域を結ぶ交通ということで考えると、高齢社会の中で車の利用率が下がり、公共交通が必要とされている中で路線バスを含めて循環バスが張り巡らされ、面としてこのエリア全体の交通体系が良くなっていくという見せ方ができると、反対されている方達の理解も深まるのではないかと思います。

相模原愛川ICができて、今後さがみ縦貫道路が全線開通すると交通量がますます増加し、渋滞が激しくなり解消しないことはみんな分かっているので、どうやって住民が納得するものを作るかがポイントとなる。そこで公共交通が一番良いと思うが、反対する人達の意見を聞くとBRTは必要ないという考えが大部分ではないかと思う。これから自家用車は減っていき、デンマークのように自転車を優先する時代が来ている。新しい交通機関ではなく、バスがスムーズに走れるようにすれば良い。だから道路を広げて自転車道を作り、歩道を作れば地域の公害は発生しない。その代わりに地域の住民達は理解しなければならないと思う。道路を拡張するために自分の土地を削られるのは嫌だという人達がいると問題が解決しない。新しい渋滞を解決する環境作り、CO₂があまり出ないようにするためには、地域の人達も自分達のわがままをなくして協力しない限り問題は解決しない。シンガポールの例を出すと、自動車が多くなると税金を高くして、400万円ぐらいの日本車を1,000万円ぐらいにし、1ヶ月の駐車場料金を5万円から20万円にした。通勤時、1人で車に乗ってきた人に対しては検問所を設置して罰金をかけているので、車のコントロールがされている。だから車が売れない。交通問題について真剣に考えるのであれば、自動車会社は困るので反対すると思うが、シンガポールでは環境のことを考えるならばそのくらい徹底している。自家用車は乗りたい、新交通システム反対、排気ガス反対、道路拡張反対となると何も解決しない。ですから新しい交通機関を作るのではなく、バス路線がスムーズに走れるようにすることが一番早いのではないかと思います。結論は渋滞を解消しなければならないということ。

特に、さがみ縦貫道路が全線供用後、地域内の道路交通網がどうなるか深刻な問題だと思う。まとめ方としては、交通手段ごとに新しい交通システムの課題をP.39であげているが、市民の方々により課題を認識していただき、新しい交通システムの目標に繋がっていくのにあたって、主体別に相模原市に関わっている行政、民間企業、病院の患者や大学に関わる方というんな例示があったが、主体別の視点から見た課題を加えてまとめると良いと思います。

P.39の図4-1 新しい交通システムの目標(案)の右半分は良いが、目標(案)について、例えば「高い交通需要に対応可能な輸送力の実現」とあるが、裏を返すと現在実現できていないということで、企業の立場から話すと従業員を大量に通勤させなければならぬが、それができないので車通勤者のために多くの駐車場を用意したり、自社で通勤バスを相模大野駅から会社まで往復させたりしている企業がある。目標(案)を書く前にこういう状況で高い輸送力がない、では誰が困っているのか、それに対して企業が困っている。信頼できる公共交通サービスの実現がされていない、誰が困っているか、

それに対して病院へ行く人達で、渋滞のため 1 時間かけても病院にたどり着けない。というように 1 つ前に遡り、困っている人がいる、ではそれは誰なのかという説明が入ると、そのために解決する課題が見えて腑に落ちるようになると思う。新しい交通システムの課題と新しい交通システムの目標（案）の間に、こういう理由で困っている人がいるということを加えると目標が明確になると思う。

P.39 の図 4-1 新しい交通システムの目標（案）の左半分というのは、3.1、3.2、3.3、3.4、3.5 からコピーペーストしたもので、そこに戻ると分かるが、P.39 に書いてある一歩手前の問題点が書かれている。これを P.39 の左側の新しい交通システムの課題から右側にある新しい交通システムの目標（案）に持っていく間に、この人達が困っている、こうしなければならないという現状や問題点や解決する点がある。具体的に市内の事業所の方々ではこの点に問題があり、こうしなければならない。この先の道路のことを考える時はこうだ、バス事業者や市民等、主体別に入れ込んでいくと良い。今日、方法を示すことはできないが、整理をする価値はあると思います。

今、主体別の提案があったことを踏まえて課題が出たのならば、P.39 の図に入れる必要はないと思う。

資料への入れ方についてはこれから考えるが、どういう主体になっているかを表に整理する価値はあると思います。

誰がどのくらい困っているのかという現状が入ると、それを解決する手段が出てきたとき、どれくらい解決できたのかとなる。たいした変化がない場合は、たいして改善ができていないという話になるが、大変困っているという状態が間にはいると、バスだけで解決した、自転車道が整備されて解決したというようになるので、困り具合というのを最初に出すと、ビフォーとアフターでどのくらい変わるのかで判断できます。

プロセスとしては考えているので、文案化していく方向です。

P.39 のところにどう入れていくかで、見え方も変わるので考えてください。今困っていること、この先困ることがあるので、そこだけ気をつけて作業をしてほしい。この中で我々が議論している新しい交通システムのヒントが出てくるかも知れませんが、今日の分析作業を否定するのではなく、整理はできているが、さらにこの表をまとめることにあたり、誰が今困っているのか、あるいは今後どう困るのかという項目を加え、どう取り組んでいくかが分かる表を事務局で考えてほしい。

市民だけではなく、相模大野を利用される方は市民以外の方もいると思うので、来街者の方のクオリティのことも考えてほしいと思う。

時代の流れによって変化するものもあり、インターができるると車の流れも変化する。将来予測がつかないものに対して議論をしても雲を掴むような話になるので、現状分かる範囲内で整理、議論すれば良いと思います。

雲を掴むような将来のことではなく、現在、すでに分かっていること、例えばインターができること、実際に蓋を開けたら想定していた数と違うことがあるのは事実だが、今の段階でインターの利用予測値が公表されている。企業に関しても工業地が設定され

ている場所と分からないものがあるので、そこは分かる範囲で議論をします。

それなら良いです。

それではP.39の図については見直していくということで御了解を得たと思います。その他に質問はありますか。

人数の見方を教えてほしい。P.10、P.11のバスの乗車人数だが、例えば北里・麻溝台エリア約11,000人とあるが、同じ人の乗降はダブルカウントですか。人、1人として11,000人利用しているということですか。それとも5,500人が乗降して11,000人利用となるのか、どちらか教えてください。

5,500人が乗って、5,500人が降りるという状態の表現です。

ありがとうございました。そういうことならP.8の図2-4の人数と辻つまが合うので分かりました。

3.南部地域の交通の現状と問題、課題について、概ね整理されていると思うが、P.34の3.3自転車交通のところが強引だと思います。問題に「自転車走行空間が確保されているのは一部のため、歩行者と自転車、自動車と自転車が錯綜している」から課題の「定時制・速達性を確保した公共交通システムとする」となっている。この場合、本来であれば自転車専用道路を増やすというような話が出てくるはずで、現在の資料では公共交通システム導入ありきに見えるので直してほしい。例えば全部自転車で走らなくても最寄り駅で乗り換えをして、自転車で行けるようにするとか、自転車道を整備するという形ならば、P.39にある「地域の交通アクセス向上の実現」へスムーズに繋がりがよくなる。論理飛躍にならないように修正してほしい。

「自転車走行空間が確保されているのは一部のため、歩行者と自転車、自動車と自転車が錯綜している」から「交通システムとする」とは論理的に繋がらないので修正してください。

P.3の新道路整備計画について図で確認すると、村富線に向かって伸びている町田新磯線がある。県道52号について議論が集中しているが、町田新磯線も注目に値すると思う。先々、公共交通システムの中で織り込まれていくのだろうか。

町田新磯線について、もう一度確認しましょう。

前回と今回の委員会では現況の問題点、課題点を浮き彫りにするために資料を提示した。町田新磯線については、こうした大きな問題の解決方法を委員会で議論していただく中で、選択肢の材料にさせていただこうと考えたため、広めの計画図を提示しました。現時点で町田新磯線に大きな問題が発生しているわけではないが、検討委員会の中で議論になり得ると考えます。

P.3の図にあるピンク色は計画段階か、構想段階ですか。

構想段階と計画段階の両方が入っています。町田新磯線は拡幅または新設について都市計画決定がされている道路という位置づけです。今後、どういう対策を取っていくかを考えていく中で、道路計画の情報は提示していきます。

現時点では町田新磯線は都市計画決定がされている段階ということです。

町田新磯線は都市計画決定されているだけで、ほとんど進捗していない。地元の人にはやる気がないのかと思っている。最近、総合都市交通計画が出来たはずなので、市の問題としては、都市計画決定された町田新磯線と上鶴間線から県道 52 号へ行く道について整理していくのだろうか。新しい交通システムを検討していく上で、道路の問題を勉強する時間が必要である。2 車線の 52 号線を 4 車線にするといっているが、例えばもっと広げて交通システムを通すことを考えて用地買収を進めることはできないだろうか。

全体の道路計画はどうなっているか、どのくらい進捗しているのかということ、合わせて道路の条件、タイミングがあるので、今後、勉強していく。

52 号は既存の施設を利用する車によって、渋滞等の問題が出ていると思う。加えて圏央道、麻溝台・新磯野地区の開発が進んでいるが、先を見越しているという割に開発を考慮した検討結果が資料に載っていない。52 号を利用する業者や住民について予測されていると思う。町田新磯線、麻溝台・新磯野地区の話へ繋がると思うので、52 号だけではなく検討してほしい。

52 号の形が変わることにより、そこに向かう沿線も変わり、動いていくので、今見えていることに関しては、これから議論に配慮していく。まとめ方に関していくつかの注文を受け、道路問題との連携は、今後、出てくるのが分かった。自転車の記述についても意見がありましたので、資料の仕上げをしていく。この資料に関しては了解で、まとめ方については検討、工夫するということをお願いします。次回の委員会では、議題 1 に示した検討プロセスにしたがい、具体的なメニュー抽出、評価方法を議論していきます。引き続き検討委員会として目的意識、課題認識を共有しながら新しい交通システムの導入に向けて議論していただきます。P.39 の最後の繋ぎの部分が重要なので、次回、おさらいから始めます。

(3) 新しい交通システムの導入検討に係る『区民討議会』について(素案)

事務局から議題 3 資料に基づき説明を行った。

今の説明に対して、こういう分野の専門ということで伊藤先生から補足をお願いします。

今日の段階では具体的なことはあまりないが、1 日、2 日くらいで集中した議論をしていくということです。何も無い状態では話は進まないの、比較案のようなものがある程度あって、それについていろんな意見を伺うというのが進めやすいと思う。誤解がないようにしておくと、区民討議会何かを決めるわけではなく、いろんな意見があることを確認し、その結果を参考に検討委員会で議論していただくことになるのだと思う。

補足を伺いましたが、この件に関して質問意見はありますか。

無作為に 2,500 名に参加案内を出し、定員 70 名としているが、参加申し込みをしたのに 70 名を超えたから抽選をして、はずれましたとなると、そのために予定を空けることもあるので、参加が著しく超えた場合など、ある程度、余裕を持たせた方が良いのでは

ないかと思いますがどうですか。

会場の大きさの制約が第一にあります。技術的な問題だが、参加するといった人から2割くらいキャンセルする人がいるので、定員を決めておき、定員を超えた人数をどのくらい取っておくかという判断がある。参加者の割合が2%~3%というのは控えめに見積もった場合であり、関心の度合いにより異なります。低くて3%、高いと5%を超えることもあるので、2,500名まで送付して良いか不安なところもあります。定員の1.2倍を数に入れておくのが安心かと考えています。

技術的な運用があることを理解していただき、2,500名に書類を送付します。

テーマにある「新しい交通システムのメニュー、比較案の評価方法、比較案の検討について」とあるが、メニューは何か、比較案は何と比較して評価するのか、テーマそのものが分からないので教えてほしい。

システムのメニューについては計画を再検討することとしていますので、バスシステムが良いのか、BRTという少し進んだシステムが良いか、極端になるとモノレールはどうだろうか等を含めた意見を伺いたいと考えている。比較案というものができると思うが、例えばバスにしたとき、運行をスムーズにするためにどのルートを通ると良いかというような比較案ができてくると思う。幅員の問題もあり、例えば専用レーンを通っていくのか、それとも完全な専用道にするのか、従来の交通と混在しても良いというような比較案を考えていくものと考えています。

言葉で伝わりにくいと思うが、技術的な比較、やり方の比較があるので、次回の議論でどういうものが出てくるかで変わってくる可能性がある。このテーマの言葉は今日、決めますか。

もう少し検討させていただきたいと思います。

この表現では伝わりにくいと思うので考えていただくが、中身としては、対象として北里・麻溝台の地区と南区の交通問題に対して、新しい交通システムを導入することにどんな選択肢があるか議論していく。文面については考えて下さい。

地域ごとに問題が違うと思うので、区民討議会議のときに地域が集中しないように、住民の抽出時に、ある程度、地域割りをした方が良いと思う。

この点はどうですか。

無作為抽出する際の検討をまだ詳細にはしていないが、南区全体で抽出する方法とエリアごと、人口比ごとに抽出することも含めて検討したいと思います。

いろんな地区から意見が伺えるようにしてほしい。

難しい問題で、趣旨としては対象者に多様な方が含まれている必要がある。ミニ・パブリックスの議論があるが、南区全体に住んでいる人の縮小版にできるだけ近い形にしたい。2,500名抽出時は、各地区の人口、年齢構成が平均的に分かっているが、実際、区民討議会議に参加するときには構成が偏る可能性がある。それを認めるか、それとも応募者の構成を操作するのか、操作することで参加者の信頼感、周りから見た公正感が崩れてしまう。意図的に操作しているのではないかと思われぬように、ルールを決めて

調整する必要があるが、趣旨はなるべく多様な方が来るようにして、全体の構成比があったようにしたい。そこにどのくらいの操作をするか議論が必要なので、事務局と相談したいと思います。

多様な方々が来るということに関して異論はないと思います。あとはやり方と説明の仕方なので、伊藤先生のアドバイスをもとに考えてください。

内容について、時期についても本日は最速のパターンで区民討議会議を開催したいという提案でしたので、もう少し細かく議論を重ねたいと思います。

区民討議会議をする素案については大筋のところに関して異論はないので、詳細についてはじっくり検討しましょう。

(4) その他

その他、事務局からありますか。

次回の日程は、7月下旬を検討しています。会場の調整もあるので決まり次第報告します。

次回、7月下旬を目標に調整します。他に全体を通して意見、質問はありますか。

今後の検討メニューについて、7月下旬の検討委員会の内容は、区民討議会議にも出ていくだろうから、ある程度、検討委員会において検討のメニューを絞っていかないと、区民討議会議の参加者は不安になるのではないか。例えばルートなら3本から5本出す。システムについては次回話すというように絞らないと混乱するのではないか。検討メニューを委員長の方で決めていただいて、今回はルート関係をやるので検討していただけますか、というような予告が必要ではないか。

今回の検討委員会でやり方が見えてきたので、メニューについてここで考えるのはまだ早いと思う。大事なことは、8月、9月区民討議会議に持っていく情報が整理されていないと困るので、7月末の検討委員会で時間を取って議論し、有意義な区民討議会議ができるところまで絞り込みたいと思います。事務局は次回の検討委員会資料を早めに作成して配布してほしい。

区民討議会議のために急いで議論をするのではなく、検討委員会で丁寧に議論することが大事で、内容が決まらなかったならば、そのまま出せば良いし、あるいは延期すれば良い。区民討議会議ありきで話を進められると不安に思う。年6回の与えられた時間で十分議論していこうというスタイルなので急かしてほしくない。

予定通り7月末に検討委員会を開くので急ぐつもりはない。大事なことは何を出せるか決めれば良い。

では以上をもって、進行を終了いたします。

8 閉会

本日は検討していただきありがとうございました。区民討議会議がありますが、南区で前回行った区民討議会議では3,000名から抽出し、100名近くの参加がありました。広

く意見を聞くことは大事だと思っています。その意見をもとに良い議論をしてほしいと思います。

本日はありがとうございました。

以 上

第2回 相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員名簿 (50音順・敬称略)

	氏名	所属 選出母体等	備考	出欠席
1	足立 旬一	相模大野駅周辺商店会連合会 副会長		出席
2	有泉 健一	大野南地区まちづくり会議 会長		出席
3	石井 正彦	麻溝地区まちづくり会議 会長	新任	出席
4	石塚 功	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長		出席
5	伊藤 雅春	愛知学泉大学 地域社会デザイン総合研究所 所長		出席
6	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長		欠席
7	格地 悦子	公募委員		出席
8	加藤 成典	公募委員		出席
9	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長	出席
10	川上 勇	学校法人女子美術大学 総務企画部 総務企画課長		出席
11	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長補佐		出席
12	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員		欠席
13	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長		出席
14	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長		出席
15	高山 和也	公募委員		出席
16	中村 文彦	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 教授	委員長	出席
17	樋口 雅浩	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室 副室長	新任	出席
18	三木 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長		出席
19	望月 一誠	日産自動車株式会社 相模原部品センター サービス部品物流部 総務グループ 課長		出席
20	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長	新任	出席

第2回 相模原市新しい交通システム導入検討委員会

次 第

日 時：平成25年5月20日(月)
午後3時から

場 所：ユニコムプラザさがみはら
(市民・大学交流センター)
セミナールーム2

1 開会

2 会議の公開について

3 報告

新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会の結果について

4 議題

(1) 新しい交通システム導入検討委員会の取組内容及び検討の進め方について

(2) 南部地域の交通問題及び対応の必要性について

(3) 新しい交通システムの導入検討に係る『区民討議会議』について(素案)

(4) その他

5 閉会

第2回 相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員名簿

(50音順・敬称略)

	氏名	所属 選出母体等	備考
1	足立 旬一	相模大野駅周辺商店会連合会 副会長	
2	有泉 健一	大野南地区まちづくり会議 会長	
3	石井 正彦	麻溝地区まちづくり会議 会長	新任
4	石塚 功	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長	
5	伊藤 雅春	愛知学泉大学 地域社会デザイン総合研究所 所長	
6	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長	
7	格地 悦子	公募委員	
8	加藤 成典	公募委員	
9	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長
10	川上 勇	学校法人女子美術大学 総務企画部 総務企画課長	
11	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長補佐	
12	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員	
13	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長	
14	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長	
15	高山 和也	公募委員	
16	中村 文彦	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 教授	委員長
17	樋口 雅浩	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室 副室長	新任
18	三木 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	
19	望月 一誠	日産自動車株式会社 相模原部品センター サービス部品物流部 総務グループ 課長	
20	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長	新任

新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会の結果について

1 趣旨

本年2月に「新しい交通システム導入検討委員会」において、新しい交通システムに係るシステム、ルート、実現化方策等の答申に向けた検討がスタートしたことなどから、これまでの検討経過、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などについて、報告・説明をさせていただく場として、また、参加者の皆様からご質問やご意見を受ける場として「意見交換会」を開催したものです。

2 実施概要

(1) 日 時 平成25年3月30日(土)午後1時30分から午後4時まで

(2) 会 場 南区合同庁舎3階講堂

(3) 参加人数 30名(申込順)

(4) コーディネーター

伊藤雅春 氏(愛知学泉大学地域社会デザイン総合研究所所長、相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員)

(5) 事務局 相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課

(6) 開催の周知方法

- ・広報さがみはら南区版(3月15日号)
- ・市ホームページへの掲載
- ・チラシ(まちづくりセンター等に配架)

(7) 結果の公表方法等

- ・検討委員会委員への結果報告資料の送付(実施済)
- ・市ホームページへの結果報告資料の掲載(実施済)
- ・検討委員会への結果概要の報告(本日)

3 当日のプログラム

テーマ：新しい交通システムの今後の検討内容や進め方について

1 はじめに

本日の趣旨・プログラム説明等

2 報告・説明

事務局より、新しい交通システムの今後の検討内容や進め方について説明

3 質問応答

2の報告・説明内容に関し補足する必要があるものについて、全体の場で質問応答

【休憩】参加者のご意見について、4において全体討議するため、ポストイットに記入

4 全体で話し合おう

ポストイットの内容を紹介しながら全体で話し合い

5 まとめ

6 おわりに

終了後、アンケートを回収

4 当日のご質問・ご意見等（主なもの）（参加者の発言要旨、事務局の発言要旨）

意見交換会開催の周知方法について

本日の意見交換会を広報さがみはらで知った人は少ない。最初の情報発信ができていない。また、意見交換の内容もわからない。

開催の周知は回覧板が良い。

意見交換会の意見の反映方法について

本日の意見交換会の意見は、どのように反映してもらえるのか？

本日の意見は記録し、検討委員会に報告する。

意見交換会の位置付けについて

意見交換会も、区民討議会議や地域組織と同じように、検討体制に位置付けられないのか？

意見交換会の位置付けは、次回の検討委員会に提案したい。

今後の意見交換会の開催について

検討委員会における検討のステップ毎に開催してもらえるのか。

検討委員会における検討状況等に応じて、節目節目で実施していく考えである。

区民討議会議や地域組織について

区民討議会議や地域組織の位置付けは？

区民討議会議は、南区全体にわたり無作為抽出により参加者を募り、広く意見収集を行おうとするもの。一つの方法に頼ることなく、様々な意見収集を行っていきたい。

地域組織については、検討委員会で一つのルート案を絞り込んだ後、地域の方々などと協議する場を想定している。

答申とパブリックコメントの関係について

検討委員会の答申とパブリックコメントのどちらが優先されるのか。

答申を受けて市が作成した計画案に対してパブリックコメントを実施する手順からは、パブリックコメントということになる。

新しい交通システムの必要性について

前回なぜ、導入コストが284億円にもなり、住宅地の中を幅員30mの道路が通るといような計画が出てきたのか。

平成21年に公表した計画案は、パブリックコメント等を踏まえ、見直すということとしたもの。今回は最初からしっかり検討する必要から、検討委員会を設置した。

BRTの定義について

定義を明確にしないと、BRTはこういうものだ勝手に想像してしまい話がこんがらがってしまうため明らかにしてほしい。

「導入ルートを見直す」とは

市長が行った「導入ルートを見直す」という発言をどのようにとらえているのか。
「システム、ルート、幅員について見直す」という発言であったことから、これらについて見直しを行っていく。

新しい交通システムの起点・終点について

起点と終点について、相模大野～原当麻間は決まっているのか。
決まっていない。検討委員会での検討事項であるが、どこでも良いわけではなく、人や車の動きのデータをみると、相模大野、麻溝台、原当麻、古淵といった所をどうやって結ぶと交通課題の解決になるか、そういうことを検討していただくことになる。

交通課題について

検討委員会は、交通課題について曖昧な状態で検討を始めたのか。
多くの交通課題やデータを検討委員会にしっかり提示し、どういう対応が必要かを検討してもらいたいということで始めている。その点は、検討委員会でも重視されていて、二回目も交通課題をテーマに議論していただくこととなっている。

bono（ボノ）相模大野による交通変化について

ボノオープン後2週間経つが、原当麻方面から相模大野へのバス乗客数はどれほど増えているのか。オープン直後の熱狂時にも乗客数が増えていないのなら、新交通が開通しても乗客が増えるわけではない。

なお、参加者の皆様からは、上記以外にもポストイットやアンケートで多くのご質問・ご意見等を頂戴しました。これらは、結果報告資料において取りまとめ、検討委員会委員への送付及び市ホームページへの掲載を行っています。

【参考】会場の様子



新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会の実施について (結果報告)

1 趣旨

市では、市南部地域の拠点間の連携を強化するとともに、交通利便性の向上や道路混雑の緩和による環境負荷の軽減などを図るため、新しい交通システムの導入の検討を進めることとしていきます。

こうした中、新しい交通システムに係るシステム、ルート、実現化方策等の検討を行うため、「新しい交通システム導入検討委員会」を設置し、平成25年2月14日には、第1回目となる検討委員会を開催しました。

そこで、これまでの検討経過、検討委員会の目的、今後の検討内容、進め方などについて、市から報告・説明をさせていただくとともに、参加者の皆様からご質問やご意見を受ける場として本意見交換会を開催したものです。

なお、当日いただいたご意見等は概要として取りまとめて、検討委員会に報告することと、市ホームページで公表することを参加者の皆様へご説明させていただきました。

2 実施概要

(1) 日 時：平成25年3月30日(土)午後1時30分から午後4時まで

(2) 会 場：南区合同庁舎3階講堂

(3) 参加人数：30名(申込順)

(4) コーディネーター：伊藤 雅春 さん(愛知学泉大学地域社会デザイン総合研究所所長、
相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員)

(5) 事務局：相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課

3 当日のプログラム

1 はじめに

- ・開会あいさつと趣旨説明
- ・コーディネーター及び市職員紹介
- ・本日のプログラムを説明します。

2 報告・説明

新しい交通システムの今後の検討内容や進め方について説明します

- ・第1回検討委員会の内容を報告するとともに、新しい交通システムの今後の検討内容や進め方について要点を整理し、説明します。

3 質問応答

報告・説明内容についての質問をいただきます

- ・報告・説明内容に関し補足する必要がある質問について、全体の場でお聴きします。
- ・ご意見については、後ほど、全体の場で整理しながら、討議していきますので、ポストイットにご意見をお書きください。(1枚につき1つの意見をお書き下さい。できればお名前もお願いします。)

【休憩】 お書きいただいたポストイットを回収いたします。

4 全体で話し合おう 14:50～(60分)

ポストイットの内容について確認しながら全体で話し合います

- ・ポストイットの内容を紹介しながら、必要なものに対して補足説明し、今後の対応等について検討していきます。

5 まとめ 15:50～(10分)

今日の話し合いの要点についてまとめます。

6 おわりに

<配布資料>

- ・説明資料「新しい交通システムの今後の検討内容や進め方について」
- ・新しい交通システムニュース 第1号
- ・アンケート

4 当日のご質問・ご意見等

意見交換会当日に参加者の皆様からいただいたご質問・ご意見等は次のとおりです。

なお、記載いたしましたご質問・ご意見等は、録音をもとに事務局で発言内容が変わらないよう、言葉づかいや繰返し発言された部分など一部集約・修正しています。

「3 質問応答」におけるご質問等

「2 報告・説明」において、事務局が行った、第1回検討委員会の内容報告や、新しい交通システムの今後の検討内容や進め方についての説明に対し、補足する必要がある質問について、全体の場でお聴きしました。

(コーディネーターの発言、 参加者の発言、 事務局の発言)

この意見交換会の開催を広報さがみはらで知った人は少ない。最初の情報発信ができていない。どんな意見交換をするのか内容が全くわからない。

今回の周知は広報さがみはら、市ホームページへの掲載、まちづくりセンターなどへの配架を行った。後は口コミで広めて頂いたのが実態である。

それで情報発信をして、一般の市民の方が集まる状況ができるのか。広報の小さな枠の中で、事を進めようとするのが前の体質と全然変わっていない。動員を掛けた人もいるのではないですか。

例えば、情報発信についてどんな方法だと良いのか。

まず広報にもどんな内容をやるのかを記載し、図書館から何から全部置かなければならない。ホームページでやりましたと言って、みなさんがホームページにアクセスしますか。70～80歳の方がアクセスできるのか。

開催の周知は回覧板でも良い。広報だと広い情報の中から探すのはよほど気を付けていないとわからない。回覧板はめくれば気が付くので、ぜひそのようにしてほしい。

今日の意見交換会の意見は、検討過程、検討結果にどのように反映してもらえるのか。2月14日にもらった資料には、検討委員会の判断で検討を進めていくということが書いてあった。我々市民の意見がどの程度反映されるのかが非常に曖昧になっている。また、検討のステップごとに意見交換会を実施してもらえるのか。

この場での意見はすべて記録し、検討委員会に報告する。意見交換会は、検討委員会ごとの開催ではなく、節目節目において実施していく考えである。

最終的に決定する前に意見交換会を開いてくれるのか。

最終的に決まる前に、みなさんにもご意見を伺って委員会にフィードバックをする手順で進めていく。

検討委員会における検討のステップごとの開催でよいか。

その通り。実施時期は、検討委員会が継続審議になる場合もあるため明言できないが、みなさんのご意見を伺う機会を設けることについては、交通政策課としても認識している。

検討委員会では意見を十分に踏まえて決めてもらえるのか。このような発言があったということをも明記してほしい。

意見交換会の意図、位置づけはどうなっているのか。資料の7ページの検討体制図に地域組織や区民討議会議が記載されているが、今回の意見交換会が書かれていないので説明してほしい。

検討委員会を中核に、区民討議会議、地域組織といった体制で新しい交通システムの導入に

ついて検討していく。ニューズレターや市ホームページで検討経過を発信していくので、広くご意見等をいただきたい。今回の意見交換会の趣旨は、こういった検討体制により検討がスタートしたので、地域の皆様に周知し、御理解をいただきたいということである。そして、ご意見があればいただき、今後の検討に活かしていきたい。

この意見交換会は非公式の会ということか。

検討委員会のような審議会組織ではない。

貴重な時間を使って参加しているため、もう少し参加した人たちにも、今後の交通政策について積極的な意識がもてるような位置づけをこの意見交換会につけてもらいたい。

位置づけとはどのようなことが想定されるのか。

意見交換会の意見を検討委員会に参考資料として持って行くのであれば、検討委員会の前後に必ず設けるべき。市民の意見をこのような形で検討委員会に反映させるといったことを、明記するべきだと考える。

* * *

資料の7ページに区民討議会議や地域組織と同じように、意見交換会を位置づけられないのか。区民討議会議も意義があるが、本日のようにアンテナを張っている人が来る会議の両方があってよいのではないか。

組織体制は検討委員会にお諮りしたものであるため、このご提案は検討委員会に提案し、位置づける方向で進めていきたいと思う。そもそも、今回の意見交換会は、市の組織の中で意見を伺うのではなく、様々なところに出かけて行って意見を聴きたい、御園2丁目や東大沼などの自治会で要請があれば伺いたい、そういう考えの中で、決して検討体制に位置づけない、聴く耳を持たないという訳ではなく、むしろ様々なところに出ていきたいという思いの中で、まずはここから始めさせてもらったというところを是非御理解いただきたい。

これは、意見交換会を節目節目でやりますという約束ではなく、この意見を検討委員会に提案しますという約束だと思う。私も検討委員会の委員であり、会場の後ろにも公募委員の方が来られているので、文面だけではなく、この空気感、雰囲気も含めて委員会には伝わると思う。

会場の後ろに座られている方は検討委員会の委員なのか。

検討委員会の委員の方々のほかに、検討委員会の資料作成等を手伝ってもらっているコンサルタントも来ている。

* * *

資料の1ページ「自動車との分離による定時性」はどのような意味か。また、新交通システムの必要性は曖昧で、よくわからない。起点と終点は決まっているのか。南地区の交通課題は具体的に何を意味しているのか。県道52号線の渋滞を言うのか、南区は広いため交通課題はたくさんある。本当に必要だということが分かってから、交通システムをどうするかが

基本なのに、先に交通システムがあって、後から理屈をくつつけたかのように感じる。自転車は減らないと言うが、みなさん自転車に乗りなさいと言っている。自転車が減らないと何が問題なのかははっきりさせてほしい。区民討議会は無作為抽出も良いが、これは無関心な人にあたるのではないか。

「自動車との分離による定時性」とは新しい交通システムを自動車と分離しようという意味である。自動車に乗るよりは自転車に移行してほしいというのが一般的であるが、この区間については、あまりにも自転車に乗っている人が多いがために、様々な問題を引き起こしているのではないか。ある程度のバランスを取っていかなければならないという意味である。

* * *

資料の7ページ、これからどういう形で合意形成をしていくのが、一番大切である。検討委員会は審議会と同等の権限があるのか。

その通り。

区民討議会はどのような位置づけなのか。地域組織はルートにあたる、直接的にデメリットをかぶるところに対して、丁寧な説明をするということによいか。

資料7ページの検討体制への意見交換会の位置づけについては、検討委員会にお諮りして位置づける方向で進める。区民討議会議は、ある特定のエリアの意見だけではなく、南区全体にわたり、また、無作為抽出により、いろいろな方々に意見を聞きたいということで、この方法の一つ考えた。この一つに頼ってはいけないということで、いろんな意見の取り寄せ方をしたいと思っているのが実際である。

無作為抽出のことで言えば、南区では2年ほど前にJＣ相模原でこの方式をもって実施したこともあった。2,000～3,000人程度を抽出して、参加の依頼を出します。だいたい5%くらいの人があるため、数十人規模になると想定している。全く無関心の人はず、何らかの関心がある人が来ることになる。

地域組織については、検討委員会でルート案を絞り込んだ後、一つの案について地域組織を作って、お話しを伺いに行くものである。行政が会議を設定し、私どもが聴きに行くことになる。

地域組織の「関係者＋行政」は曖昧な表現であり、関係者とは相模原市民であればすべて関係する。いたる所に曖昧な表現が多すぎるため、ある程度絞って書いてほしい。行政と言ったら市役所職員の全てが当てはまる。具体的に書いてほしい。

曖昧な感じもするが、隠そうという訳ではなく、あまり決まってないからこのようになっているのではないか。

* * *

パブリックコメントは答申後とあるが、前回は始める前にパブリックコメントを実施した。そして反対が多くて見直しをすることになった。今回は委員会の答申後（平成27年1月）

にやるとあるが、なぜ答申の前にパブリックコメントを実施しないのか。

平成27年1月に委員会から答申を受け、その後、市が作成した計画案に対してパブリックコメントを実施することになる。そこでのご意見はフィードバックし、計画案を修正していくことになる。

パブリックコメントの結果により、計画案を修正することがあると資料に明記すべきではないか。

パブリックコメントの制度自体がそのようなものであると認識していることから、今回資料には記載していない。

委員会とパブリックコメントのどちらが優先されるのか。

最終的にはパブリックコメントということになる。答申を受けて作成した計画案に対してパブリックコメントを実施する段取り（制度の趣旨）からしてもそういうことになる。

期間は平成27年1月にこだわらないということによいか。

答申が平成27年1月という意味である。

ルートについて、新しい交通システムを16号まで延ばすという説明が

国道16号まで拡幅する話があるのは県道52号です。まずは、道路についてオルガノ前まで都市計画決定し、事業を実施します。その後、16号まで拡幅していくことを検討します。

16号までという話は、新しい交通システムではないです。

「4 全体で話し合おう」におけるご意見等

休憩時間中にポストイットに記入いただいた御意見について、内容を紹介しながら、必要なものに対して補足説明するとともに、今後の対応等について全体で討議を行いました。

ポストイットについては、事務局が説明を行ったもののみ掲載

(コーディネーターの発言、 コーディネーターが読み上げたポストイットの内容、
参加者の発言、 事務局の発言)

検討体制・検討の進め方について

市域全域の交通問題を考える場はあるのか。

市総合都市交通計画を昨年3月に策定したが、この策定プロセスの中でご意見を伺う機会がいくつかありました。委員の中にも公募委員が3人いらして、意見を伺っている。

*

地域組織が今一つ見えませんが。

地域組織については、ルートが決まってきたときに、地域に入っていくと考えていたが、それで充分かももう一度再検討して明確化していきたい。

*

構想のルート(案)の中に麻溝台・新磯野土地区画整理事業があるにも関わらず、その関係者は検討委員会のメンバーに入らないのか。

市内部では事業実施の情報を受けており検討をしたが、今回は区画整理事業が構想段階であったため、麻溝地域の代表者や工業団地の方に参加いただき話を伺えればというのが実態である。区画整理事業区域内の地権者など関係者の方の意見を伺うべきだということについては、今後、相談したいと思う。

必要性について

一番大事な予算がでていない。前回は284億円という導入コストは提示された。相模原市の人口約70万人で割ると一人4万となるが、南区の500軒以上の家を立ち退かせるのに、一軒いくら払うのか。素人の考えでは一軒5,000万円くらいである。500軒支払うとそれだけで284億円がなくなってしまう。50年かかって、ようやく一般の医者で全診療科が揃ったその医者が、あの道路でつぶされたらどこに行くのか。南の人たちは、どこにかかればいいのでしょうか。医者を立ち退かせるのに相模原市は必要経費の他に2億円支払った例を知っている。立ち退かせたほかに2億円足すと、その医者や薬局を取り除くのに250億円くらいかかる。そんな莫大な費用を使って、なぜ相模原市の南地区で住民500軒を潰すのか。相模原市は確か市民一人70万円くらいの借金がある。国から700万円くらいの借金を背負わされて、市から70万円の借金を背負わされて、また、みんながいららないと言っている道路をつくられて、一人いったいいくら負担するのでしょうか。相模原市の南地区は平らな地形で、みんな自転車に乗っている。たとえ80歳になろうと、よちよち歩きの子どもであろうとも自転車に乗っている。私の家の前は車があまり通らないから、自転車、車イス、杖を突いている方も通っている。そんな方が幅員30mの道路をどうやって渡るのか。私はアメリカのアラスカからペルーまで走っているパンアメリカンハイウェイを通ってきた。パンアメリカンハイウェイにはモータープールが何十kmに一カ所あるが、北里までの4kmにモータープールを作るという馬鹿げた計画が出てきたのか。

本日の資料にある図面や駅間距離については、平成21年に出した計画(案)であり、これを見直していかなければならないと検討委員会に提示したことを、今回お知らせするものだ。あのパブコメを踏まえて、住宅地の中を33mという広い幅員でやっていくことは、やめましょう。見直しましょう。ということにした。では、どうするのか。最初からしっかり揉みましようということで検討委員会を立ち上げた。

(参考)市民一人あたりの市債残高(「平成24年度・予算事始」より)

29万3千円(平成22年度末現在)

その他提案、方針等について

新交通システム、BRTとは何か特別な車両を使って運用するのかと思っていたが、バス専

用レーンを作って、普通のバスを走らせてもBRTということでよいのか。線路を道路にしてバスを走らせているのもBRTと言っているところもある。その辺りの定義の説明が欲しい。また、こうしたBRTも今回の検討の対象に含まれるのか。

BRTというシステムの明確な定義はない。ニュースに出ているが、気仙沼や大船渡で鉄道の後に走っている単線バスをBRTと言っている。その他にも、料金収受で切符を買って、乗り降りの際には料金を払わないものなど、かなり幅広い。それも含めてどのような仕組みがいいのかを考えていかなければいけない。

定義を早く明確にしないと、BRTはこういうものだ勝手に想像してしまい話がこんがらがってしまうため明らかにしてほしい。

*

人口減少の局面に入っている中で、需要の見込みについてはどうなっているのか。需要の見込みについても、検討委員会のテーマとしています。

*

新しい交通システムニュースの議事要旨の制作者はだれか、検討委員会の合意を得ているのか。ホームページの議事録を読んだが、ニュースの要旨と内容がズレているのではないか。ニュースは市で要約したもので、議事録は確認をいただいたがこのニュースは検討委員会の委員の合意は得ていない。

*

委員に中村教授を選んだ理由は。

神奈川県にお住まいであること。相模原市に在住されていたことがあることで、土地勘があること。バスを含め、様々な交通手段について造詣が深く、インターネットのブログなどで広く研究内容を発信されていることなどです。

*

導入ルートを見直すということをとらえているのか。

市長は、「システム、ルート、幅員について見直す」と発言したので、見直していきます。先ほど、都市計画道路の幅員でやっていくのは良いのではというご意見もあったので、そうした意見も踏まえつつ、見直していきます。

*

都市計画道路の幅員でやっていくということは、導入ルートを見直すと市長が言っていることと矛盾しないか。

そこを含めて、どのようなルートがよいのか、これから検討したいということである。

*

新交通は企業誘致の目玉と聞いたが、本当か。

それも目的の一つではあるが、それだけということではない。

*

起点と終点について、相模大野～原当麻間は決まっているのか。

昨年10月に市が自治会へ来てくれた時の説明では、相模大野～原当麻間は決まっておらず、

古淵ということもあり得るとのことであった。検討委員会に傍聴に行った際には、相模大野～原当麻と書かれていたので、この半年間でどのように決定したのか知りたい。

検討委員会において、そのような説明を行ったとの認識はない。

相模大野と原当麻を結ぶということは決まっていないのか。

決まっていない。どこを結ぶのがよいのかは検討委員会で検討してもらおう。だからと言ってどこでも良いわけではなく、人や車の動きのデータをみると、相模大野、麻溝台、原当麻、古淵といった所をどうやって結ぶと交通課題の解決になるか、そういうことを検討していただくことになる。

*

そんなに曖昧な状態で検討してもらうのか。交通課題は何なのか。

交通課題はたくさんあって、それに対する数字もたくさんある。その中からどれをピックアップしていくかということになる。事務局としての考えはあるが、いろんなデータをお見せして検討委員会ではどういう対応が必要かを検討してもらいたいということで始めている。その点は、検討委員会でも重視されていて、二回目も交通課題をテーマに議論していただくこととなっている。

*

資料の3ページは全く考慮しなくて良いということか。

決め込んでいる訳ではないが、参考資料として提示していると思う。

嘘をつかないで欲しい。最初の計画が出てきたときに、淵野辺の写真が使われていた。

バスに乗る人が18,000人となっていたが、そんなに相模大野から人を運んでいる訳がない。そのような嘘がちりばめられていると信用できない。麻溝までの道が必要だとしたならば、フィッシングパークの反対側は崖を崩さなければ道ができない。そういうことを知っている人を委員に選んでいただきたい。

写真の使用に関しては、これから出していく際にそのようなことがないようにしたい。

(参考)新しい交通システム導入基本計画(案)(平成21年3月公表)における掲載内容

・BRTの利用者数(将来需要)の推計

平成28年:約16,600人/日

平成34年:約18,300人/日

*

平成21年の地域説明会の時のことでわだかまりがあると感じた。これから車と人の流れをどうするのかをテーマに、それにはどんな意見があるのかをみんなから聴いて、それからどのようにしていこうかというふうに検討すべき。進め方の流れが逆転しているのではないかと。

*

bono(ボーノ)ができてからバスの乗降客がどれだけ増えたのか、車の台数がどのような状況になっているのかを簡略でよいので早急に調べてもらいたい。

*

本日の結果などの広報について、コスト面や勤めている人が見られるようにインターネットが世代的には一番アクセスしやすいと思う。回覧板については、家にいる世代は見るけれども、働きに行っている人はいない間に次に回してしまう。やはり市ホームページでの掲載でよいかと思うが、市ホームページはキーワードを入れても検索に引っかからないので改善してほしい。

*

委員会の議事録をホームページで見ると、良い意見もたくさんある。そこは、ぜひ取り入れて欲しい。

5 ポストイット及びアンケートによるご意見等

別添「ご意見等集約表（ポストイット・アンケート分）」に取りまとめました。

以 上

新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会における
ご意見等集約表（ポストイット・アンケート分）

ポストイットによるご意見等の分類につきましては、意見交換会当日におけるものを基本としています。また、ポストイットによるご意見等で当日分類ができなかったもの、アンケートによるご意見等につきましては、事務局の判断により分類を行いました。

ポストイット及びアンケートにご記入いただいた内容をそのまま掲載しています。

分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
新しい交通システムとは	DMVを研究するべき。（ルールも道路も走れる。北海道や静岡県に導入例あり。）	ポ
	ルートの整備はフルスペックでないとのことですが、どのようなものが考えられるのでしょうか？景観としての検討をすべき。	ポ
	起点と終点が決まっているのはどうか、御園付近の人は、北里病院に行くにもバスを必要としていないように思う。（車とか急ぐときはタクシーでいってしまうと思う。）	ポ
	バスのタイムテーブル（運行間かく）はどれほどと考えられますか？必要性（需要）の根拠は？	ポ
	相模原インターから16号への接続は大野へのアクセス以外にも古淵等へも考えるべきです。	ポ
	単線BRTもあるのでは（JRのように）	ポ
	BRTは見直すはずですが、BRTが前面に出ているようです。新交通システム=BRTではない筈です。	ポ
	52号の渋滞が目的なら大野駅まで通すのではなく16号までのばせば目的は達成できる筈。大野まで持ってくるなら、駅周辺が大渋滞になる！！	ポ
	定時性の確保。電車程の正確さは不要（5～6分遅れはOK）つまり専用レーンは不要で道路拡幅して一般バスで利用者は満足する。	ポ
	新交通システムを考えるとBRTは大変効率が悪いものと思います。路線バスの充実を考えて見て下さい。	ポ
	BRTと一般車で道がふさがれた時、消防車、救急車、パトカーなどの緊急車両は進めないのでは？	ポ
	ポーノオープン後原当麻から大野に来る乗客はどれくらい増えているのか？今増えていなければ、BRT入れてもふえる筈なし！	ポ
	電気バスの利用は地下化が容易でもある。	ポ
	専用レーン不要。専用レーンを設けなければならない程の交通需要があるとは将来的にも見込めない。	ポ
	起点、終点は決めているのか。	ポ
	自転車通行が多いなら自転車通路を整備すべきだと思う。（バスに移行を進めるのではなく）	ポ
	新しい交通システムとはどんなものか例をあげて明示すべき。	ポ
	スムーズで快適な交通網の構築が人口減少に歯止めをかけるという面もある。	ポ
	BRTの説明不足。一般のバスと異なる特殊なバスなのか？専用レーンを走る一般的なバスなのか。	ポ
	なぜ原当麻～大野をBRTで結びつける必要あるのか？52号の渋滞はBRTに一般車両を数台ずつ乗せて走らない限り解消しない。そんなことが出来る筈はない！	ポ
前回のBRTの事がみんなの頭に入りすぎている。1から始めるという考えになっていない。前段にもっときっちりいべき。	ポ	
24年10月に交通政策課から説明を受けたが、新しい交通システムは原当麻からどこが終点になるか決まっていないと聞いた。つまり相模大野というわけではなく原当麻～古淵もあり得ると説明されたが、2/14の検討委員会で原当麻～相模大野と決まっていた。いつ、どうやって決まったのか説明が必要。	ポ	
定義を明確にしてください。複数あれば、それぞれをA、B、Cタイプなどとしてください。	ア	
「新しい交通システム」はBRTではないのですね。	ア	
ポーノオープン後2週間たつが、原当麻方面から相模大野へのバス乗客数はどれほど増えているのか。オープン直後の熱狂時にも乗客数が増えていないのなら、新交通が開通しても乗客が増えるわけではない。調べてそのデータを早く公開せよ。	ア	

検討体制 検討の進め方	広く市民に周知したいのなら、もっと広く広報すべき。せっかくまちづくり会議から委員が出ているのであれば、地区ごとに出向いて説明をすべきである。	ポ
	無数の車座会談。ママ友グループ、学生グループ、趣味サークル仲間、飲み屋グループ、話しやすい人間関係の中で	ポ
	相模原全域の交通問題を検討する場はありますか	ポ
	地域組織、今ひとつ見えません。もっと明確にすべき。	ポ
	意見交換会の位置づけを明確に。検討委員会の判断に任せるような答弁では行政の無責任さを痛感する。	ポ
	検討委員会よりパブコメを重視するとのことですが、以前のパブコメの白紙撤回の意見をどう考えていますか。	ポ
	検討体制について、同じ土俵で討議できるように（要求事項、問題点、可能性をわかりやすく）整理して進めてほしい。	ポ
	意見交換会を7ページの図式に盛り込むように修正してください。	ポ
	意見交換会は資料8ページの進行段階に計画的に組み入れては如何か。	ポ
	相模原市全体の問題なのに、なぜ南区だけで検討委員会を作るのか。南区は特別予算があるのか。	ポ
	新交通システムは南区だけのものか。中央区、緑区も関係するはず（予算的に）他区での説明は？	ポ
	原当麻以西へのルート延伸についてmasterplanが必要	ポ
	公募以外の検討委員はどのように選んだのか。その規準を示して欲しい。特にBRT推進派の中村教授になぜ依頼したのか。理由を話して欲しい	ポ
	検討体制について。市議による「新しい交通システム検討の会議」があると何うが、体制での位置づけは？	ポ
	検討委員会に想定ルートエリア内に麻溝台・新磯野の区画整理事業があるにもかかわらず、その組織が検討委員会に加わっていないのは不自然である。追加すべきではないか。	ポ
	相模原に大学がいくつあると思っていますか！！事務局の方は大学の教授を選任する場合、市のことをよく知っている人を選んでください！！	ポ
	前回、新しい交通システム導入基本計画案を進め、結果として市長が見直しとしたが、この案を提案していた方が今回、委員長となっています。パブコメであれだけの反対や白紙撤回の希望があった内容を作成した方が関わっていますが、それはおかしいのではないのでしょうか。意見交換会でこれだけ必要性に関して議論されていることを検討委員会の方は真摯に受け止めて頂きたいと思えます。	ア
	意見交換会を検討委員会とリンクさせてください。	ア
	検討委員会の資料作りをコンサルタント会社に頼んでよいのか。（住民の意見が反映されない。BRT有りきの資料になる。）	ア
	導入計画に対する目的、現況分析、システムの経済効果等について、委員会で明確にし提示すべき。	ア
	次回の意見交換会はいつ開催するのか。	ア
	受益者代表が検討委員会に多く含まれるので不信である。	ア
	ルート案を検討するときは、不利益者の代表も含むべきではないか。	ア
	約束通り、進捗のポイント毎に意見交換会を何回でも開いて欲しい。	ア
	委員会のメンバーは市民の今日の意見を尊重せよ。委員会の討議だけで進めるな。	ア
	新しい交通システムの路線を原当麻 相模大野と決めて「検討委員会」を発足させたことは、疑問を感じる。	ア
	「見直し」という言葉を重く考える必要があるのでは。	ア
	「検討委員会」頼みにならないよう、行政の責任を表に出して欲しい。	ア
	「意見交換会」の継続と位置付けを考えていく必要があると思います。	ア
	意見交換会の位置づけの明確化：今後も定期的に開催していくのであれば、付箋でも提案しましたが、検討委員会の進捗状況のポイント（合意形成を求める必要な箇所）で、開催時期及び開催場所を明確にして、地域代表の委員とご相談のうえ、検討委員会でスケジュール化した方がいいと思います。	ア
	新しい交通システムの検討・在り方：市長からの諮問事項であり、検討委員会の目的については、その必要性（南部地域の拠点間輸送・高齢化に伴う各種難民を作らないための交通弱者対策＝買い物・医療・交通・行政サービスなど・南部地域の商業振興・交通事故の防止対策・BRTにこだわらない、コミュニティバスなどきめの細かい交通網の整備＝など）を明確にしてその目標及び目的をしっかりと主張して推進してください。	ア
	4年前の相模原市基本計画やマスタープランなどの上位計画、関連計画に新交通が入ってるから新交通はオーソライズされている、だから進めて良いという考えなら、それは間違っている。基本計画やマスタープランには、新交通の話は隠し味程度しか入っていないのだから、上位計画全体についてのパブコメで異論はなかったからと言う理由を振りかざして新交通を進めるのは筋の悪い話だ。市民は上位計画とかマスタープランとか言われても、その中味は殆ど知らないのだから。	ア

新しい交通システムの必要性	議論の入口で気づいた。募集方法や本意見交換会の位置付論等に終始することは、交通課題を抱えている風には思えず、必要性は市の一方的な思い込み？	ポ
	新交通システムの目的は何か。	ポ
	受益者が限られているのでは。公共の利益が少ないのでは。	ポ
	今日のテーマは正に「新システムの導入ありき」を示しているのではないか。	ポ
	計画の内容が固まっていないのに、意見を問うとはどういうつもりか。	ポ
	少子化でBRTを導入しても、いずれ乗客は減るのでは。	ポ
	財源、リニアに加えて新交通システムですか、リニアにかかる費用があまりにも膨大なので、このくらいは、ま、いいかと思えということ？	ポ
	「新しい交通システム」導入は必要なし	ポ
	新しい交通システム導入の検討前に交通問題の整理が必要だと思う。	ポ
	新交通システムは必要だが、すでに暮らしのある中につくり出すのはものすごく難しい。『合意ではなく納得』	ポ
	本当に必要なものなのか検討を先にすべきである。	ポ
	新しい交通システムと道路の問題を一緒に検討するのは矛盾がある。目的は渋滞解消なのか新しい交通システムの導入なのか、混在した討議自体は疑問である。	ポ
	新システムで目的が叶う訳はないと思うがどう思うのか。渋滞解消：クルマを新システムに乗せない限りムリ。商店街の活性化：排ガス、騒音、振動で客は来なくなるのでは。活性化の意味は何か。	ポ
	新しい交通システムの必要目的及びメリットを明確にして進めてほしい。	ポ
	人間を中心にした道路システムを最優先すべき	ポ
	想定ルートに幅員30メートルの道路可能か。	ポ
	新システムは何のため。52号の混雑緩和と言うが、本当は縦貫道付近に建設されるであろう物流施設からのトラックをスムーズに16号線に流すのが大きな目的ではないか。そのことがどこにも触れられていない。市内の交通問題だけでは語れない。	ポ
	圏央道インター開通当日なのに県道オルガノまでは事業化、オルガノから16号まではこれから検討では遅すぎる。圏央道の話は何年も前から決まっていた。	ポ
	新交通システムの必要性の議論をもう少ししてください。子供や孫の世代のまちづくりに絶対必要な大動脈の整備を考えてください。	ポ
	今のバスで充分だ。BRTが高齢者にやさしいと言うが、今のバスに乗れない高齢者がBRTだと乗れるのか。その理由がわからない。	ポ
	BRTと言えども利用者は停留所半径1km範囲に限られる。もっと市民にとって便利なのは一般道の拡幅であると思う。	ポ
	なぜ原当麻と相模大野をBRTで結ぶのか目的がわからない。	ポ
	BRTの導入目的は何なのかいくら考えてもわからない。	ポ
	新しい交通システムではなく、渋滞緩和の改善策で対応できないか	ア
	新しい交通システムを提唱するのであれば、もっと、具体的な案を提案していただきたい	ア
	検討委員会よりパブコメを重視しているとのことですが、前回のパブコメのあれだけの「白紙撤回を希望します」の意見はどうしたのか。本当の意味で必要性はないと思います。	ア
	交通課題、(特に今後のもの)をしっかりと把握することが必要。必要性の検討が大事。本当に必要なのか。	ア
	人の輸送が緊急課題なのか。	ア
	自転車専用道路こそ必要。	ア
	新しい交通システムは何故必要なのか。理由の示し方が希薄ではないか。	ア
	「新交通」の必要性を考えていく必要があると思います。	ア
	本日の意見交換会の最後で、新交通システムの起点が必ずしも相模大野ではなく、古淵の可能性が高いような雰囲気があり、なにか拍子抜けした。単に圏央道と国道16号を結ぶためだけなら、確かにオルガノから古淵方面に抜けばいい。しかし、小田急線の急行停車駅である相模大野の強みをフルに活かし、通勤・通学・通院に便利な交通手段を提供し、同時に相模原市の商業文化拠点である相模大野駅への来訪・集客を考えれば、やはり相模大野を起点とする新交通システムが必要だと思う。	ア
	新しい交通システムを導入するための目的が理解できなかった。	ア
	何のために何を改善したいのかを良く考えないと、市民の同意を得られないと思う。	ア
	住民多数の問題意識を反映し、何のためにどうしたいのか、そのためには何が必要・的確なのか、予算はいくらか。...	ア
	相模大野 北里間が必要な人はどのくらいの人数なのか。	ア
	地域をまわるコミュニティ交通の方が必要な気がします。	ア
	原当麻から相模大野に新交通を通す意味、必要性が全く分からない。開通しても52号の渋滞解消は不可能だ。新ICからの車は16号に出る車が殆どなのに、なぜ相模大野につながれば渋滞を解消出来るのか、全く分からない。相模大野周辺が大渋滞するだけだ。新交通のバスに自動車数を数台ずつ積み込んで走らせない限り、渋滞は解消しないはずだ。そんなことは不可能だろう。16号までを拡幅すれば済む筈だし、それ以外に方法はない筈だ。また、原当麻、麻溝地区の住民が相模大野への新交通開通を希望していると言うが、それらの地区の人口はそれほど多くなく、毎日相模大野に出たいという人数も殆どいないだろう。このことは、ポーノオープン後のバス乗客数を調べればすぐにも分かる筈だ。まったく導入の理由にはならない。	ア

その他	何年後の相模原市を考えた計画か（人口減、高齢化の動向が考慮されているのか。今の課題か。）	ポ
	物流は課題でないのか。（人の移動のみか。物流が課題なら交通事情は改善されないか。）	ポ
	相模原市の将来（子、孫の代）のまちづくりが見えないので、我が事のみのお話になってしまうのではないかと？	ポ
	ニュースの要旨の 製作者名 検討委員に了解を得たか	ポ
	本日参加のコンサルの名前 契約の内容	ポ
	新交通システムを構築するための予算の位置付けはどの様になっていますか。補助金だのみでは困ります。	ポ
	新しい交通システムの検討経過について。21年8月...さらに検討を進めます。「見直します」とあった筈ですが、「検討します」と印字したのはなぜですか？	ポ
	平成21年12月16日の市長見直し発言の中味を担当課はどのようにとらえているのかお答え下さい。「導入ルートを見直す」この意味は	ポ
	「新交通システム」は企業誘致のための目玉だという事を聞いたが本当か	ポ
	北里大の職員の6割がマイカー通勤をしている状況では渋滞の原因となっているのではないかと。	ポ
	北里直通バスも乗らない教職員が新しい交通システムを選んでマイカーをやめると考える根拠を示して欲しい	ポ
	神奈中の野心？神奈中は2両連結のバスを実現させたいを思っている。そのためには相模原が最適と思っているのでは？	ポ
	新交通システムと防災体制について検討すべき 南区の地形を有効に活用し、街の美観と特に電柱、ライフラインの安全確保、重要	ポ
	自転車がなくなるととてもうれしい！！空気がきれいになる。問題があると考えるなら、自転車専用道路を作ることを考えてほしい！！	ポ
	50年ほど前から相模原市の市長さん（河津、たてもり、小川）3名の方とは折にふれ市民個人とお話をしました。 ・キャンプ淵野辺の米軍飛行場の件を中止 ・麻溝公園のグリーントワーを100m 33m ・相模台小の子ども達の通学路作った。 鶴の一声でこれらを実行！！	ポ
	人口が減っている今（毎日の相模原広報による）35年前より車両の交通量は南地区ではラッシュ時も減っています。なぜ道路を新しくつくる必要があるのか。	ポ
	住宅街を潰すことはしないというのは確約か？	ポ
	データは客観的に取ってください。今回は「統計でうそをつく手法」がたくさんみられた。	ア
	自転車の尊重をもう一つの目玉にすべきと思います。	ア
	既存のインフラを重く使う計画とすべきです。買収して道をつくるべきではないでしょう。もめてる根はそれではないでしょうか。	ア
	米軍住宅の外周を数メートル削ったとしてもどうってことないと思うので、そこに専用軌道をつくり、小田急の車両基地につなげることができれば、相模大野駅から双葉入口までレールでつながる。レールも道路も走れる車両を導入すれば女子美や北里への交通は良くなる。	ア
	御園2丁目の自分の家の前が30メートル道路、大きなバス通りにはならないということが分かりました。年のいった母もいますので、このまま関わりのない、日々を過ごせる思いました。ほっとしました。大変心配していました。	ア
	2台つづき外国の大型バスが通らなくなることは非常にうれしい。地響でお風呂場や壁がひびだらけにならないことを確認できたことが、最大のよこびです。そして、赤ちゃんからお年寄りの方々、身体が不自由な人たちにとっても住みやすい相模原市南区であってほしい。	ア
	県道52号の整備が国道16号まで完成してからでもいいのでは。	ア
	住宅街に30m中の道路をつかって住宅街を潰すような前回の計画にはしないという話なので、これを確約と捉えて安心できた。	ア
	BRTよりコスト安い代替案（方法）はいくらでもあるので、その方法を議論すべき。	ア
	高速道路開通による渋滞、車さばきに道路を建設したいのか。これが理由なら、交通政策課が担当するのはおかしいのではないかと。	ア
	一般車と新しい交通システムを同じ道路で走らせるのは、深刻な渋滞をもたらすのではないかと。	ア
	平成21年度の資料は、当時関係した人は理解出来るが、新しい人には惑わせるだけなので添付不要です。	ア
	「新しい交通システム」のスタートと終点が明示されていないのは何故か知りたい。	ア
	「意見交換会」は、色々な意見を聞くことができて良かったと思います。	ア
	交通政策課は、「新交通」を考えることを目的化しないことを希望します。	ア
	現在の道路の改善と活用を考えていく必要があると思います。	ア
もう10年以上も前のことだが、南市民ホールで行われたデュアルモードカ 案を説明する交通問題シンポジウムに参加した。モノレールよりは採算性がいいたらうと思ったが、それでも相模大野駅から県道52号まで地下道路を作るという案に、事業費の観点から不安を覚えた。しかし、多数の住宅を立ち退かせて地上道路を作るより、相模大野駅前を一部地下化して県道52号に結ぶ方が、結局実現可能であり安くつくのではないかと思い直している。	ア	

その他	交通の便がよく、企業活動、商業活動も活発で、大学や総合病院がある街が、人口減少と都市の収縮・過疎化の中で、生き延びることが出来るのだと思う。そして都市としての一定の人口・産業・商業が維持できることが、豊かな市民生活の維持にも繋がるものと思う。	ア
	市民への周知方法について：市広報＝新聞購読者（60～70％）、自治会加入率（65％）なので、市民への情報浸透については市全体で考えるべき問題だろうと思います。ホームページ・チラシなどいろいろと方法は考えられますが情報の輻輳（ふくそう）化にどう対応するのがよいか？目標とする情報浸透度は？	ア
	新しい交通システムの必要性・大切さを求めている市民もいます。最初から片寄った意見交換会は好ましい説明会にならないと考えます。	ア
	前回のBRT計画にあった「既存のバス路線の廃止、統合」については今回の新交通ではまったく触れていない。したがって、前回の記憶のない人はこのことが全く気が付かず、「この点にも大きな課題があるのではないか」、と言う質問や意見は今日では出なかった。新交通では、資料上は路線の廃止統合はしないように見えるが、併存させるとはとても考えられない。市は意図的に隠していると思えない。既存路線は廃止、統合、変更するのか。この問題は現時点でもはっきり言えるはずだ。市はどうするのか。	ア
	新交通にBRTのような優先通行権を与えるなら、新交通専用道路とそれに並行している一般道の両方が信号で止まった場合には、渋滞して救急車・消防車・パトカーなどの緊急車両は動きが取れなくなるのではないか。この問題をどう解決するのか？	ア

第2回新しい交通システム導入検討委員会の論点整理

1. 議題1「新しい交通システム導入検討委員会の取組内容及び検討の進め方」について

(1) 事務局における作業内容等

3月30日に市民参加により行った「意見交換会」において、検討を今後進めるうえで、「意見交換会」はどのような位置付けになるのかという疑問の声があったことなどから、検討体制を整理した。

前回の検討委員会における「あらかじめ評価方法を決めてから比較案を設定すべき」とのご意見を踏まえ、検討プロセス区分における「比較案の評価方法」と「比較案の設定」の順序を入れ替えた。

(2) 論点

検討体制において「意見交換会」などを整理したが、これらの役割等について適切に位置付けられているか。

検討プロセス区分の順序は適切か。

2. 議題2「南部地域の交通問題及び対応の必要性」について

(1) 事務局における作業内容等

問題と課題について、5つの問題の視点（「バス交通」、「自動車交通」、「自転車交通」、「ターミナル」、「都市拠点」）ごとに整理することで関連性をわかりやすく示した。

現状と問題について、バスプローブデータによる詳細な運行状況、北里大学学生のスクールバス導入による交通手段変化、道路の混雑状況（混雑度、旅行速度）等を整理した。

新しい交通システムの目標（案）について、の課題との関連性を整理し、『問題 課題 目標（案）のつながり』を明確にした。

新しい交通システムの目標（案）との関連で、新しい交通システムの「主な利用対象者」を整理した。

(2) 論点

市南部地域が抱える問題として過不足等がないか。

問題点に対してあげられた課題は、新しい交通システムが取り組むべきものとして適切か。

提案された目標（案）は、新しい交通システムが目指すべきものとして必要十分か。

新しい交通システム導入検討委員会の 取組内容及び検討の進め方について

目 次

1. 新しい交通システムの検討経過.....	1
2. 上位・関連計画の方針.....	5
3. 新しい交通システム導入検討委員会の目的と進め方.....	6

1.新しい交通システムの検討経過

1.1 新しい交通システムの検討経過

平成元年当時、相模原市内では、道路混雑、バス輸送サービスの低下等の問題が顕著となり、かつ、さらなる自動車交通の増加が予測されていました。そのため、自動車利用を抑制可能な公共交通機関の強化が課題となり、長期的な交通需要への適応性、自動車との分離による定時性、地域イメージの向上が期待できる新しい交通システム導入の検討について取組を開始しました。

時 期	内 容
平成元年度～	新しい交通システム導入の検討を開始 モノレールや新交通導入の可能性を検討
12・13年度	導入区間（相模大野駅～原当麻駅）を設定 相模大野駅から麻溝台地区などへの交通利便性の向上や、県道52号（相模原町田）の道路混雑緩和などの観点から、導入空間を「相模大野駅～原当麻駅」に設定
14年度	市民アンケートを実施（5,000人対象、回答数1,529人） デュアルモードバス ^{注1} の導入や相模大野地区の地下案などについてアンケートを実施 <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; display: flex; flex-direction: column;"> <ul style="list-style-type: none"> ・導入に賛成 約67% ・事業費が高い 約84% </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; display: flex; flex-direction: column;"> <ul style="list-style-type: none"> ・必要性が高いものの 事業費が課題 </div> </div>
17年度	導入空間の確保と需要に応じたシステムを段階的に導入する方法を選定 早期導入や事業採算性などの視点から、先行的な道路整備により導入空間を確保し、利用者数に応じたシステムを段階的に導入する方法を選定
19年度	BRTの導入を選定 新しい交通システムの第1ステップとして、導入空間を整備した場所から順次導入するなど、柔軟な対応ができるBRT（幹線快速バスシステム） ^{注2} を選定
20年度	新しい交通システム導入基本計画（案）の検討
21年2～6月	新しい交通システム導入基本計画（案）についてのパブリックコメント及び地域説明会の実施 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメント（意見提出者数2,353名、意見件数9,280件） ・地域説明会（4日間、4会場、約1,190名） </div>
21年8月	パブリックコメント等の意見を踏まえた今後の進め方について（市） <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>パブリックコメント等の意見を踏まえた今後の進め方について（市） 『新しい交通システム導入基本計画（案）は、市民の皆様や関係者等との話し合いや意見交換等を行い、地域の現状や交通課題等の認識の共有化を図りながら、ルート、幅員、システム等について、さらに検討を進めます。』</p> </div>
21年10月～	地域との意見交換や麻溝台地区の大学・企業との懇談会の開催 地域の現状や交通課題等について認識の共有化を図る
23年度	相模原市総合都市交通計画策定
24年度	相模原市南区区ビジョン策定

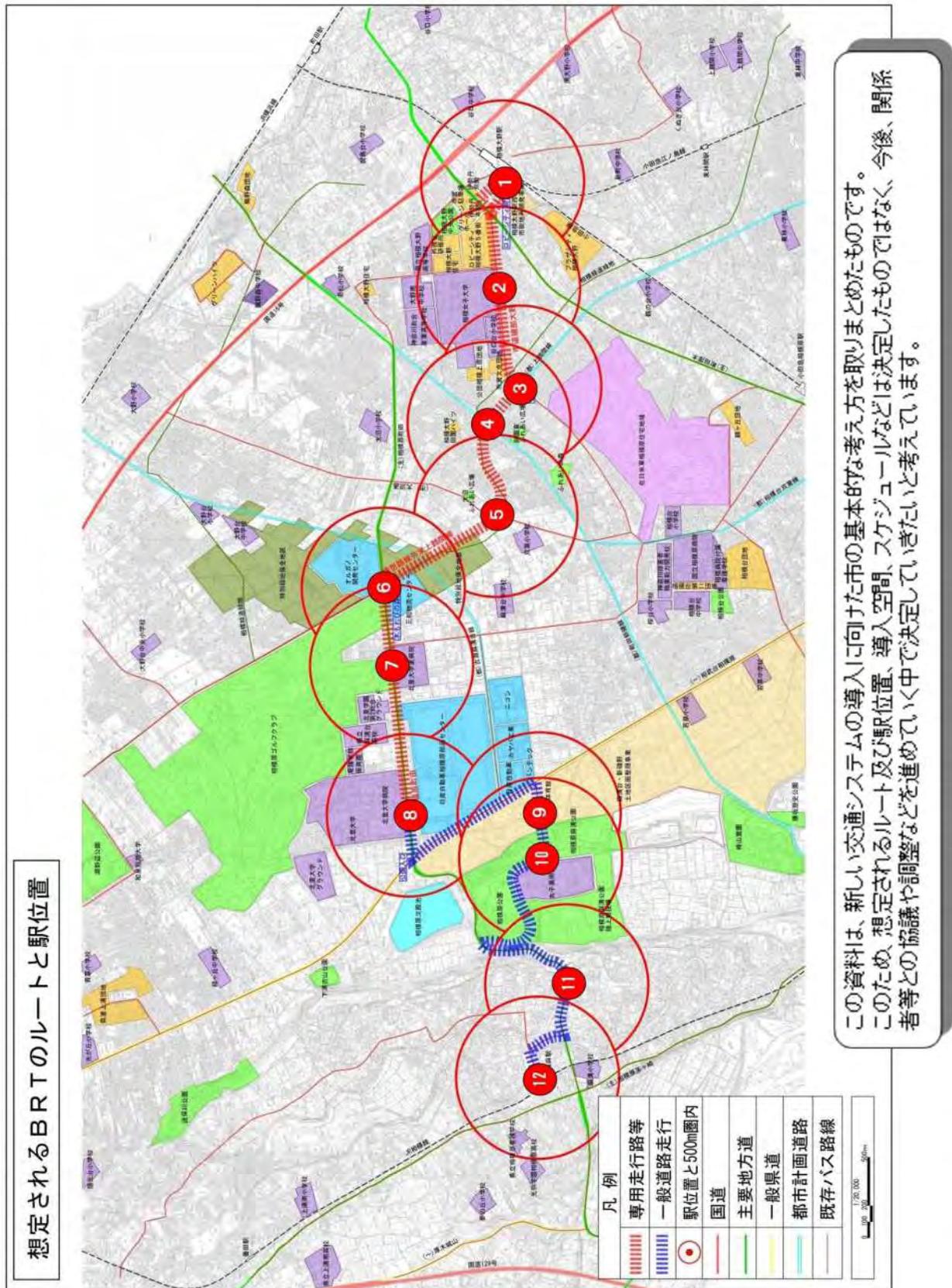
注1：デュアルモードバスとは専用軌道と一般道路を同一車両で連続して走行できるバス

注2：BRTとは通常の路線バスよりも高速に運行し、定時性を備えた信頼性の高い基幹的な公共交通システム（Bus Rapid Transitの略称）

1.2 新しい交通システム導入基本計画（案）の概要

平成 21 年 2 月に新しい交通システム導入基本計画（案）を公表しました。

平成 21 年 2 月に公表した BRT の構想案



出典：新しい交通システム導入基本計画（案） 平成 21 年 3 月 相模原市

候補駅と選定理由

駅（仮称）	選定理由	駅間距離（m）
相模大野駅	相模大野駅（起終点駅）、小田急線への乗り継ぎ	540
相模女子大	相模女子大、高校、市南合同庁舎へのアクセス	780
栄町	住宅の集積がある。現状のバス需要が多い。	260
御園	新設道路沿線の需要対応と交通不便地区の解消	640
西大沼	バス路線（町09）との交差点。新設道路沿線の需要対応。	830
木もれびの森入口	他交通手段との乗り継ぎ。大野台地区の需要対応。	500
北里東病院	北里東病院へのアクセス	1,070
北里大学病院	北里大学、北里大学病院へのアクセス。路線バス等との乗り換えターミナル。大規模事業所へのアクセス。	1,280
総合体育館	総合体育館、大規模公園へのアクセス	390
女子美術大前	女子美術大学、競技場等へのアクセス	1,530
下原	現状の下原バス停付近。	780
原当麻駅	原当麻駅（起終点駅）、JR相模線への乗り継ぎ	
合計		8,600

平均駅間距離 = 8.6 / 11区間 780m

出典：新しい交通システム導入基本計画（案）平成21年3月 相模原市

導入空間イメージ



道路機能の確保とBRTの運行に必要な幅員は、30m程度を想定しています。

出典：新しい交通システム導入基本計画（案）平成21年3月 相模原市

1.3 パブリックコメント・地域説明会における意見等

新しい交通システム導入基本計画（案）に関する第 1 期・2 期のパブリックコメント全体で、提出された意見数の 43%（第 1 期 22%、第 2 期 58%）の方が同計画案について白紙撤回や計画中止を要望されました。地域説明会を含め、その他計画に対する多くの懸念や疑問が寄せられました。

パブリックコメント・地域説明会における意見等を整理すると、交通問題や計画の必要性に対する疑問、BRTのルートや整備形態への疑問、BRTの効果への疑問、BRT以外の代替案検討の必要性、地域への影響の不安、検討の進め方に対する不満に集約できます。

パブリックコメント・地域説明会における意見等

分類	意見概要
交通問題や計画の必要性	定量的データにより渋滞原因や市民ニーズを把握すべき
	BRTの必要性、メリット、デメリットを明らかにすべき
BRTのルートや整備形態	導入区間、ルート、構造（地下化）などについて比較検討すべき
	これまでの都市計画を変更しない計画にすべき
	住宅地に整備する必要はない
	外国の真似は日本に合わない
BRTの効果	渋滞が解消しないのではないかと
	交通事故が増加するのではないかと
	環境負荷の軽減にならないのではないかと
	路線バスの廃止により不便になるのではないかと
	相模大野駅周辺では定時性の確保ができないのではないかと
	都市のシンボルとする効果が理解できない
	詳細な費用や財源を示すべき
	需要予測の根拠がわからない
費用対効果、採算性の前提条件・データを詳細に示すべき	
BRT以外の代替案	BRT以外の代替案（既存道路拡幅、自転車道整備、渋滞対策、現行バスの充実、バス路線の再編、コミュニティバス導入、交通需要マネジメント、急行バス、地下鉄、モノレール、新交通、路面電車等）を比較評価すべき
地域への影響	地域への影響（安全、沿道環境、自然環境、住環境、地域社会、防災計画、防犯、通過交通、渋滞、景観、町並み等）を評価すべき
	移転や補償の具体的なことがわからず不安である
検討の進め方	情報提供が不足
	地域住民に対する配慮や進め方が不満である
	白紙撤回の可能性、住民の合意が得られない場合の対応が不明
	市民の意見を聞きながら決めるべき（説明会、アンケート、住民投票、協議会等）

平成 21 年 2 月～6 月におけるパブリックコメント及び地域説明会の結果より整理

2.上位・関連計画の方針

「新・相模原市総合計画」をはじめとする上位・関連計画では、活力にあふれる多様な交流が生まれる広域交流拠点都市の形成や、公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進等の方針が示されており、新しい交通システムの導入に向けた検討を進めることとしています。

上位・関連計画

【新・相模原市総合計画（平成 22 年 3 月）】

都市像→『人・自然・産業が共生する活力あるさがみはら』
市の南部地域の拠点間を結ぶルートを基本とした新しい交通システムの導入に向けた検討を進めるとともに、他の地域への展開についても検討を行うことにより、地域を結ぶ公共交通網のさらなる充実を図ります。

【相模原市南区区ビジョン（平成 24 年 8 月）】

まちづくりの目標
 絆でつながる賑わいのまち
 都市と自然が調和するまち
 誰もが安心して暮らせるまち
 いつまでも健康でお互いが支え合うまち
区内の交通の利便性向上や道路混雑緩和による環境負荷の軽減を図るため、地域や関係者等と話し合いながら、新しい交通システムの導入を検討します。

【相模原市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）】

都市づくりの基本目標
 活力にあふれる多様な交流が生まれる広域交流拠点都市
 やすらぎと潤いがあふれる環境共生都市
 誰もが安全でいきいき暮らせる安心・福祉都市
市の南部地域の拠点間を結ぶルートを基本とした新しい交通システムの導入に向けた検討を進めるとともに、他の地域への展開についても検討を行うことにより、地域を結ぶ公共交通網のさらなる充実を図ります。

【相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）】

基本理念
 人と環境にやさしい交通の実現
 多様な交流が生まれる交通ネットワークの構築
 基本方針
 誰もがいきいき活動できる交通の実現
 安全なくらしを支える交通環境の実現
 環境負荷の少ない交通の実現
 都市力を高める交通ネットワークの実現
 地域を活性化する交通の実現



公共交通機能の拡充を図るため、バス需要及び運行本数が多い上、道路混雑等により路線バスの定時性等が損なわれ、利便性の向上が求められている南部地域の拠点間を基本としたルートに新しい交通システムの導入を推進します。また、地域を結ぶ公共交通網の更なる充実を図るため、他の地域への展開についても検討を行います。

交通施策に係る個別計画

相模原市新道路整備計画
 （平成 22 年 4 月）

相模原市バス交通基本計画
 （平成 24 年 3 月）

相模原市自転車対策基本計画
 （平成 24 年 3 月）

3.新しい交通システム導入検討委員会の目的と進め方

平成21年に実施したパブリックコメント、地域説明会において、検討の進め方に対する不満が多く寄せられたことなどを踏まえ、検討委員会の目的、進め方を次のとおりとします。

3.1 新しい交通システム導入検討委員会の目的

相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入に関する事項について検討することを目的とします。

南区内のまちづくり会議の代表者、学識経験者、公募市民、その他の関係者との話し合いや意見交換を通じて検討を進めます。

これら関係者の合意形成を経て、新しい交通システム導入基本計画に係る答申を決定します。

再度原点からの検討を行うこととし、現状の問題、必要性、計画案の比較検討、計画案の選定、導入の課題、実現化方策等のステップごとに検討します。

計画案の比較検討に当たっては、システム、ルート、幅員等について多様な視点から比較案を設定し、比較検討します。

新しい交通システム導入検討委員会への諮問内容

1 諮問事項

新しい交通システムの導入に関する事項について

2 諮問理由

本市では、誰もがいきいきと活動できる交通環境を実現するため、公共交通を中心とした交通体系の確立に向けて重要な役割を担うとともに、市南部地域の拠点間の連携を強化する新しい交通システムの導入に向けた検討を進めています。今般、平成21年に提案しました「導入基本計画(案)」を見直し、導入に向けた取組を推進するため、新しい交通システムに係るシステム、ルート、実現化方策等について、諮問するものです。

3 答申希望時期

平成27年1月

平成25年2月14日 諮問

3.2 検討体制

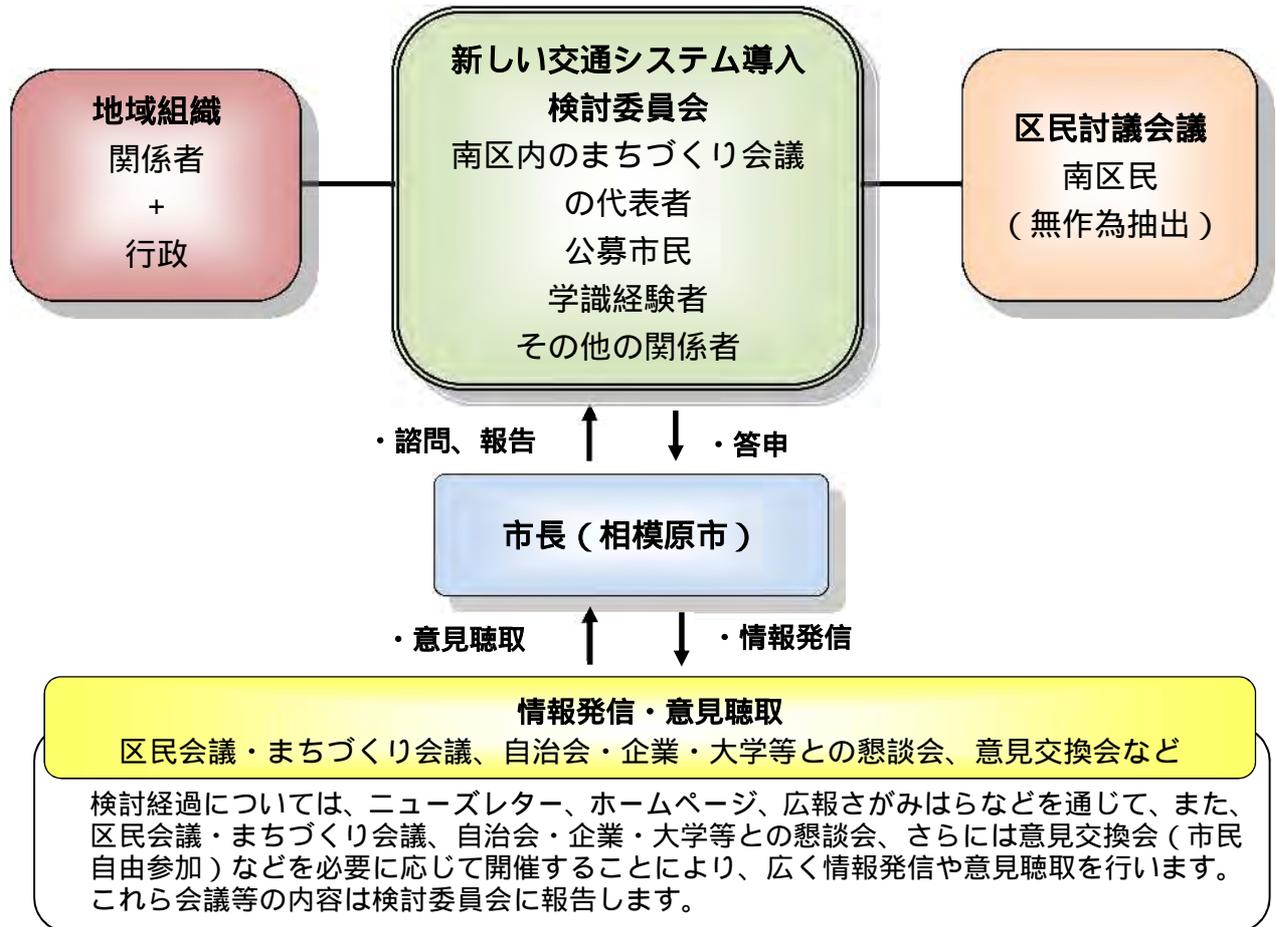
新しい交通システム導入検討委員会を中核組織とし、検討委員会が各種検討事項について確認・意見・提案等を行い、各検討段階における合意判断、市長への答申を行うものとします。

広範な区民の意見収集等を行う「区民討議会議」を開催します。

検討の内容に応じて沿線地域の関係者の意見聴取を行う地域組織を設置します。

検討委員会の検討状況に応じ、意見交換を様々な場で開催し、市民の方の意見を聴取します。

検討体制図



検討組織の概要

会議等	メンバー等	主な役割	開催予定
検討委員会	南区内のまちづくり会議の代表者、公募市民、学識経験者、その他の関係者	<ul style="list-style-type: none"> プロセス管理、合意形成の判断 検討結果の妥当性判断 検討事項への確認、意見、提案等 市長への答申 	H24年度 1回 H25年度 6回 H26年度 5回
区民討議会議	南区民(無作為抽出)	<ul style="list-style-type: none"> 広範な区民の意見収集 	H25年度 1回 H26年度 1回
地域組織	関係者 + 行政	<ul style="list-style-type: none"> 関係者の意見聴取 	H26年度に随時実施
情報発信・意見聴取	区民会議・まちづくり会議、自治会・企業・大学等との懇談会、意見交換会など	<ul style="list-style-type: none"> 検討委員会の検討結果報告 広範な意見聴取 	必要に応じて随時
(事務局)		<ul style="list-style-type: none"> 各会議の資料作成 市民等への情報発信 検討委員会への報告 	

南部地域の交通問題及び対応の必要性について

目 次

1.上位・関連計画における南部地域の交通問題への対応	1
2.南部地域の特徴	6
3.南部地域の交通の現状と問題、課題	12
4.新しい交通システムの目標（案）	38

1.上位・関連計画における南部地域の交通問題への対応

1.1 南部地域の交通問題への対応

南部地域の交通問題については、上位・関連計画において、次のとおり対応方針を示しています。

新しい交通システム 南部地域拠点間の連携、交通利便性の向上、地域を結ぶ公共交通網の充実（図 1 - 1）

道路 都市計画道路、県道 52 号（相模原町田）の整備（図 1 - 2 ~ 4）

バス 相模大野駅、北里大学等をバスターミナルとしたバス路線の充実（図 1 - 5）

自転車 広幅員道路の断面構成の見直し、道路整備と一体的な整備（図 1 - 6）

TDM 相模大野駅周辺、麻溝台地区で公共交通利用促進、自動車適正利用等のソフト施策を展開

TDM：交通需要マネジメント（Transportation Demand Management）の略で、自動車運転者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通渋滞を緩和する。

図 1 - 3 相模原市新道路整備計画（平成 22 年 4 月）における整備計画図



図 1 - 4 相模原市新道路整備計画における整備予定区間の新設・拡幅等の状況

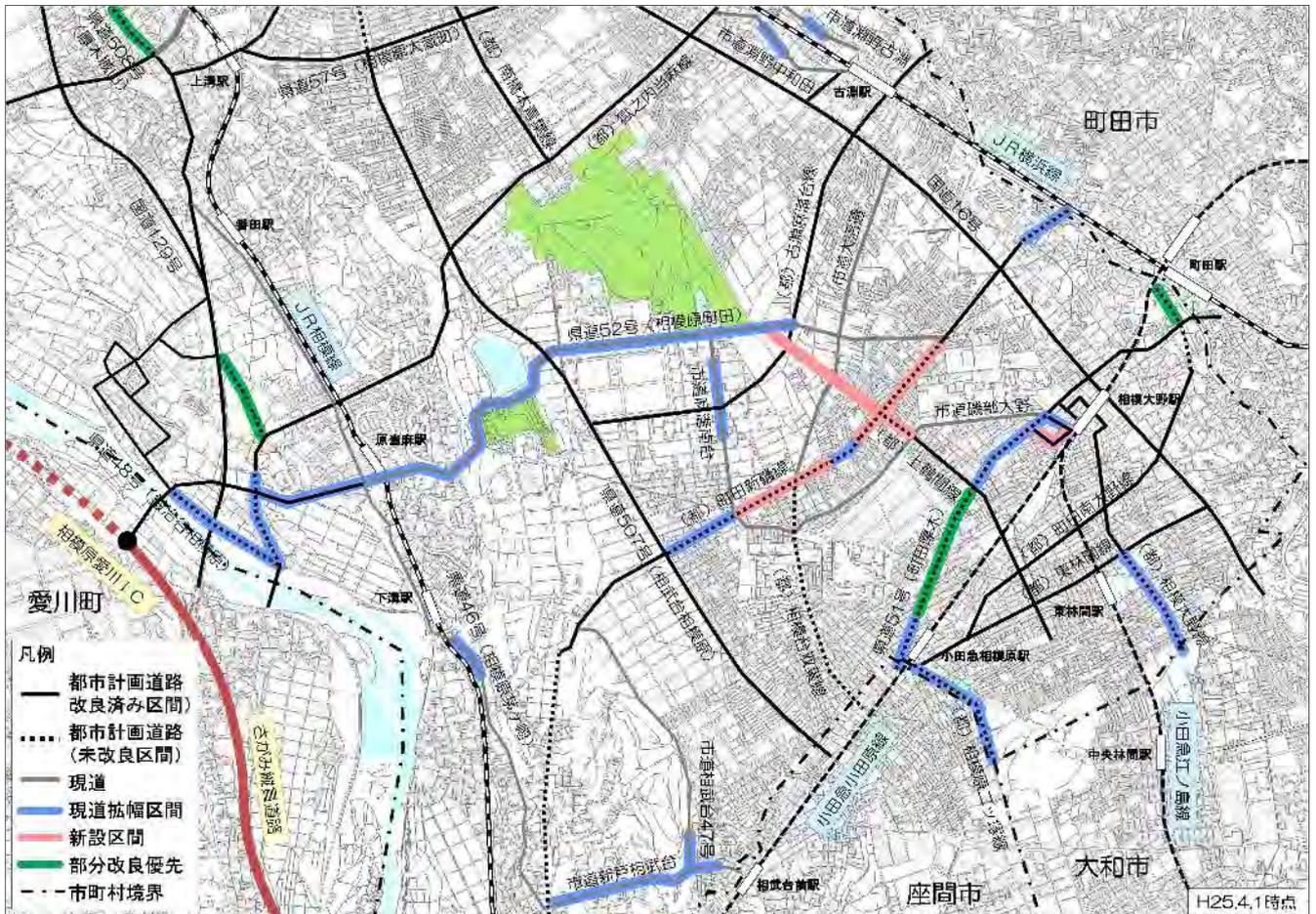


図 1 - 5 相模原市バス交通基本計画（平成 24 年 3 月）におけるバス路線網計画図

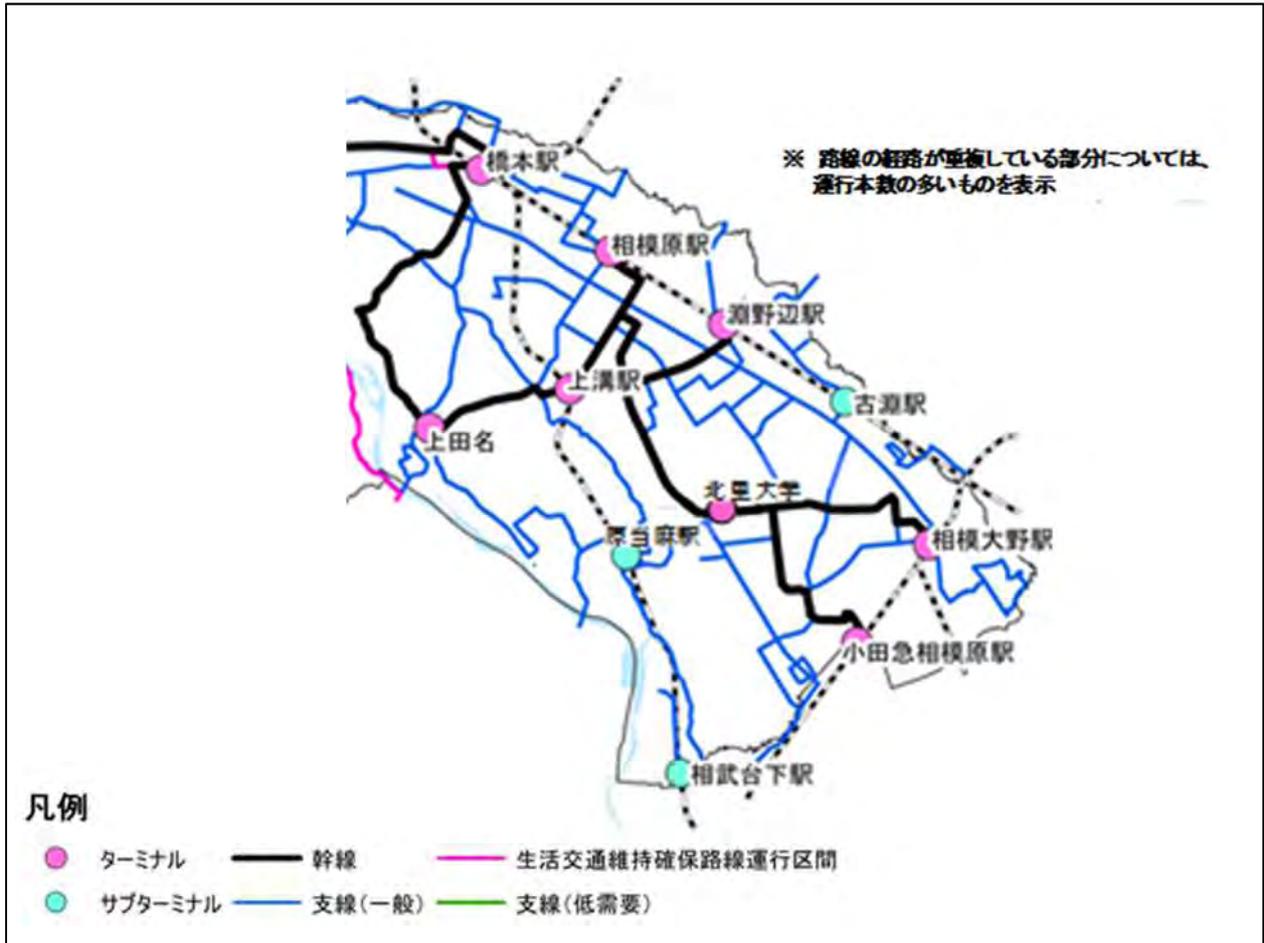
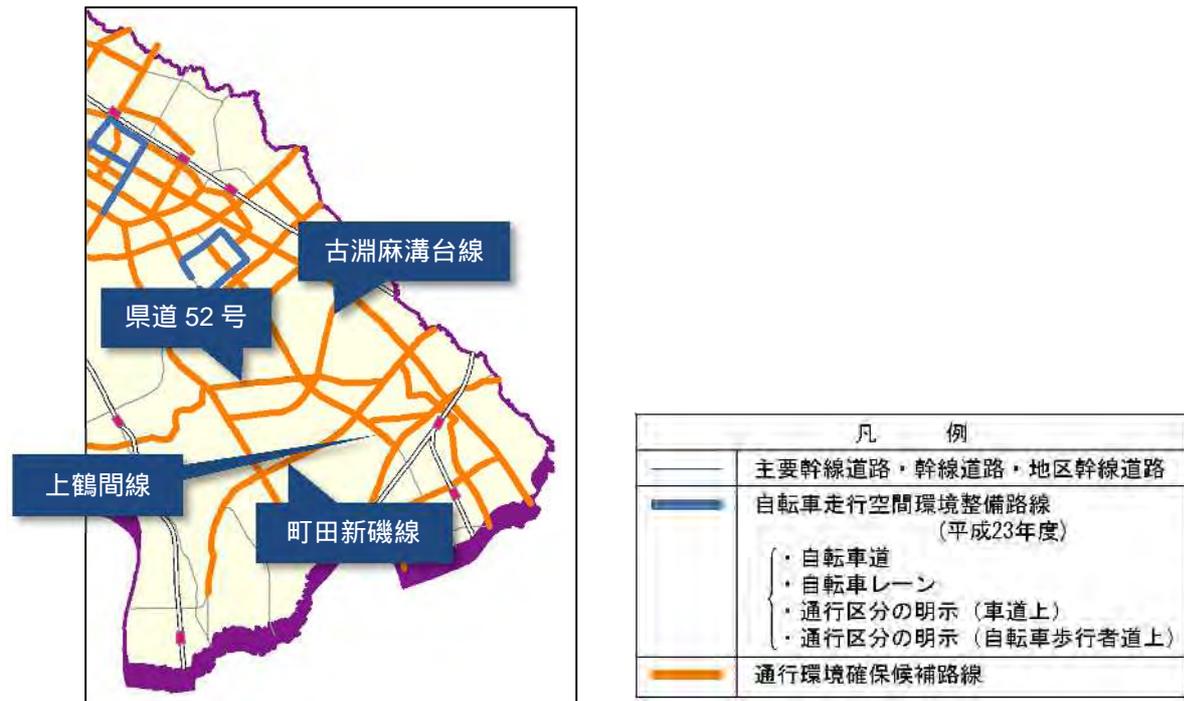


図 1 - 6 相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）における将来の自転車通行環境ネットワーク

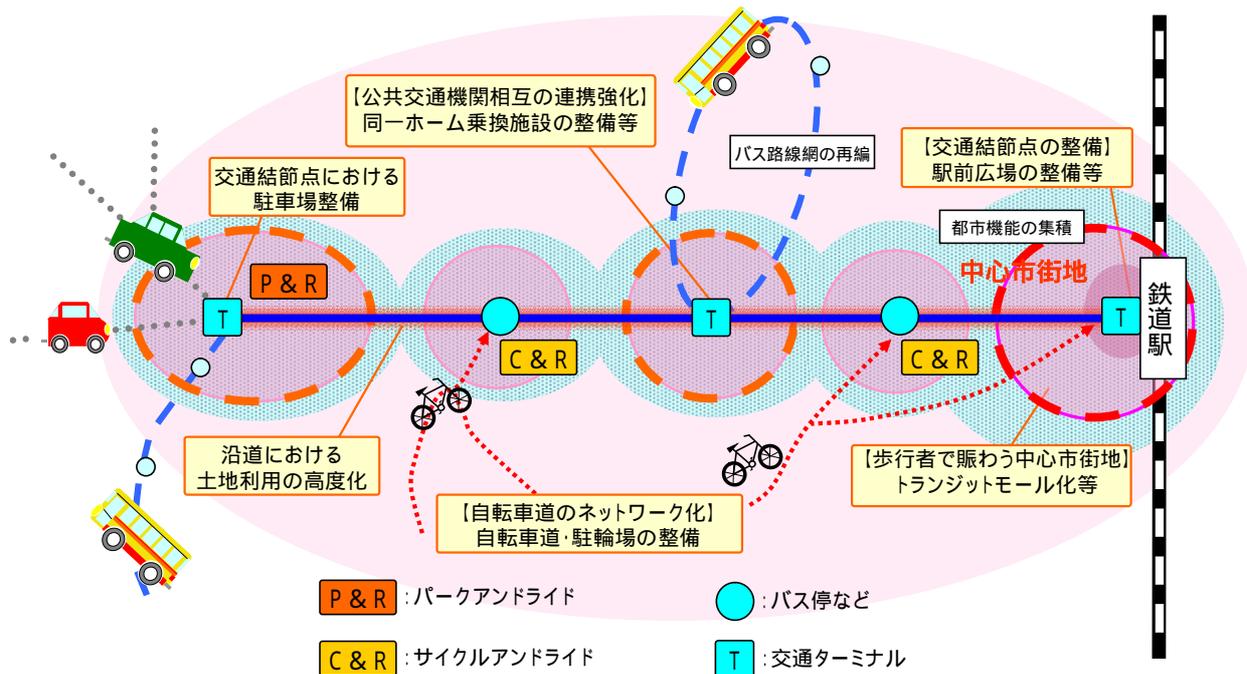


1.2 交通施策の推進方針

目指すべき将来の交通の姿として、誰もがいきいきと活動できる交通環境の実現や、交通渋滞の緩和、自動車利用の抑制による環境負荷の低減を図ることなどを目的に、定時性を備えた信頼性の高い公共交通を中心に、自転車、バスなどの多様な交通が連携する交通体系の確立を示しています。

実現に向けては、TDM 施策による公共交通の利用促進策や沿線への自転車・自動車駐車場の整備、交差点改良の実施など、多角的かつ段階的に取り組むこととしています。

図 1 - 7 相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）における将来の交通の姿



パークアンドライド：鉄道駅やバス停の周辺などの駐車場に自動車を駐車し、そこからは公共交通機関に乗り、目的地まで移動すること。

サイクルアンドライド：鉄道駅やバス停の周辺などの自転車駐車場に自転車を駐輪し、そこからは公共交通機関に乗り、目的地まで移動すること。

トランジットモール：歩行者、自転車と、バスや路面電車など公共交通だけが通行できる空間。

2.南部地域の特徴

2.1 南部地域の都市構造の特徴

南部地域の都市構造は、次の特徴があります。

相模大野駅周辺は、市の3つの中心市街地のひとつで、百貨店、文化・文教施設などが立地しており、商業業務拠点・交通拠点と位置づけられています。

古淵駅周辺、小田急相模原駅周辺、東林間駅周辺は、商業地として、それぞれ地区の拠点機能を担っています。

外縁部に鉄道があり、鉄道から離れた中央部に北里大学・病院、麻溝台工業団地、女子美術大学等が立地しており、従業者、通学者、来院者などが集中しています。

麻溝台・新磯野地区及び当麻地区は、都市計画マスタープラン等で新たなまちづくりの拠点として位置づけられています。

南部地域は、市の経営基盤（定住、雇用、交流人口、経済、歳入）を支える「企業」、「大学」、「医療施設」、「商業施設」が立地しています。

図 2 - 1 南部地域の概況

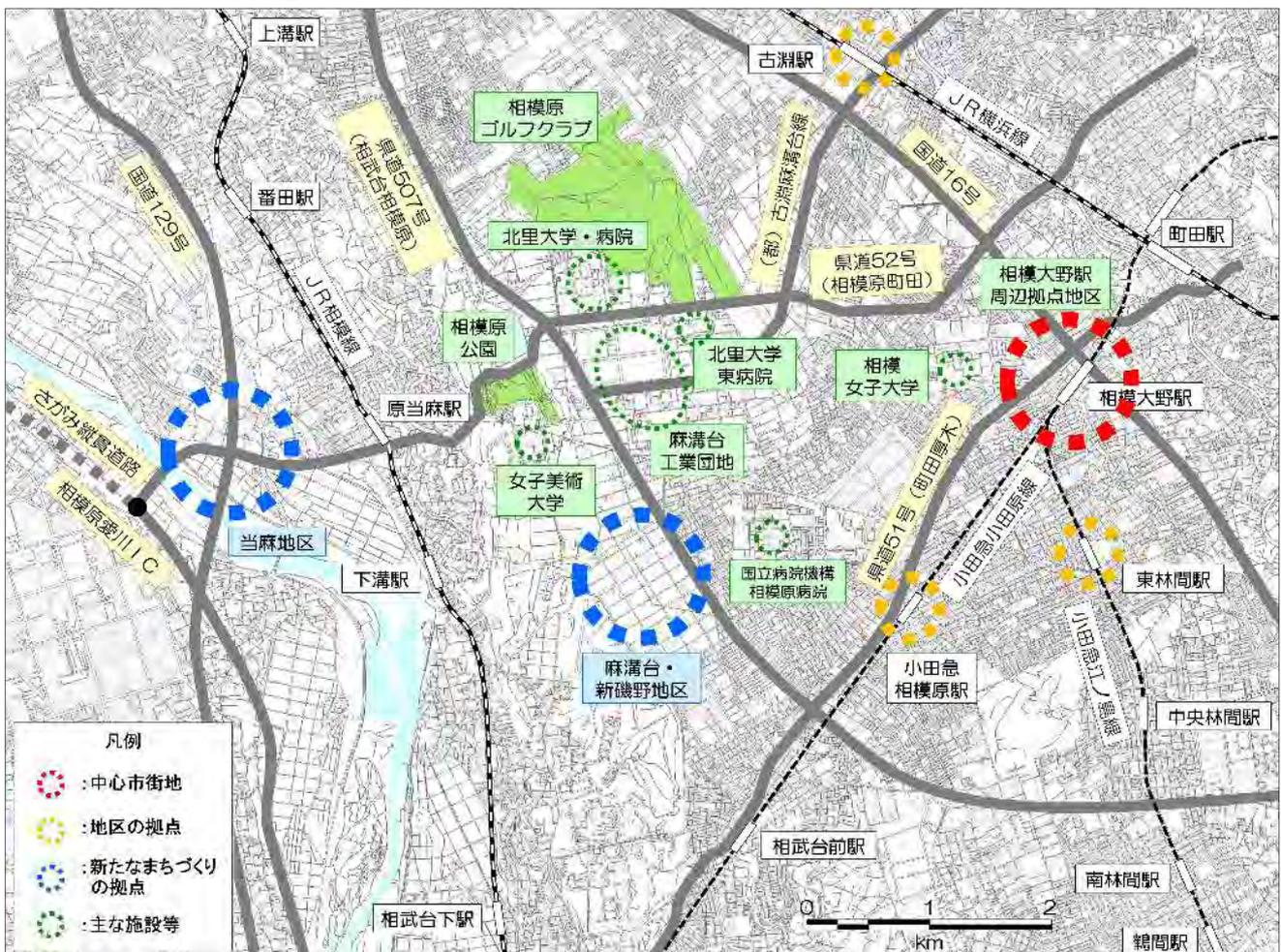
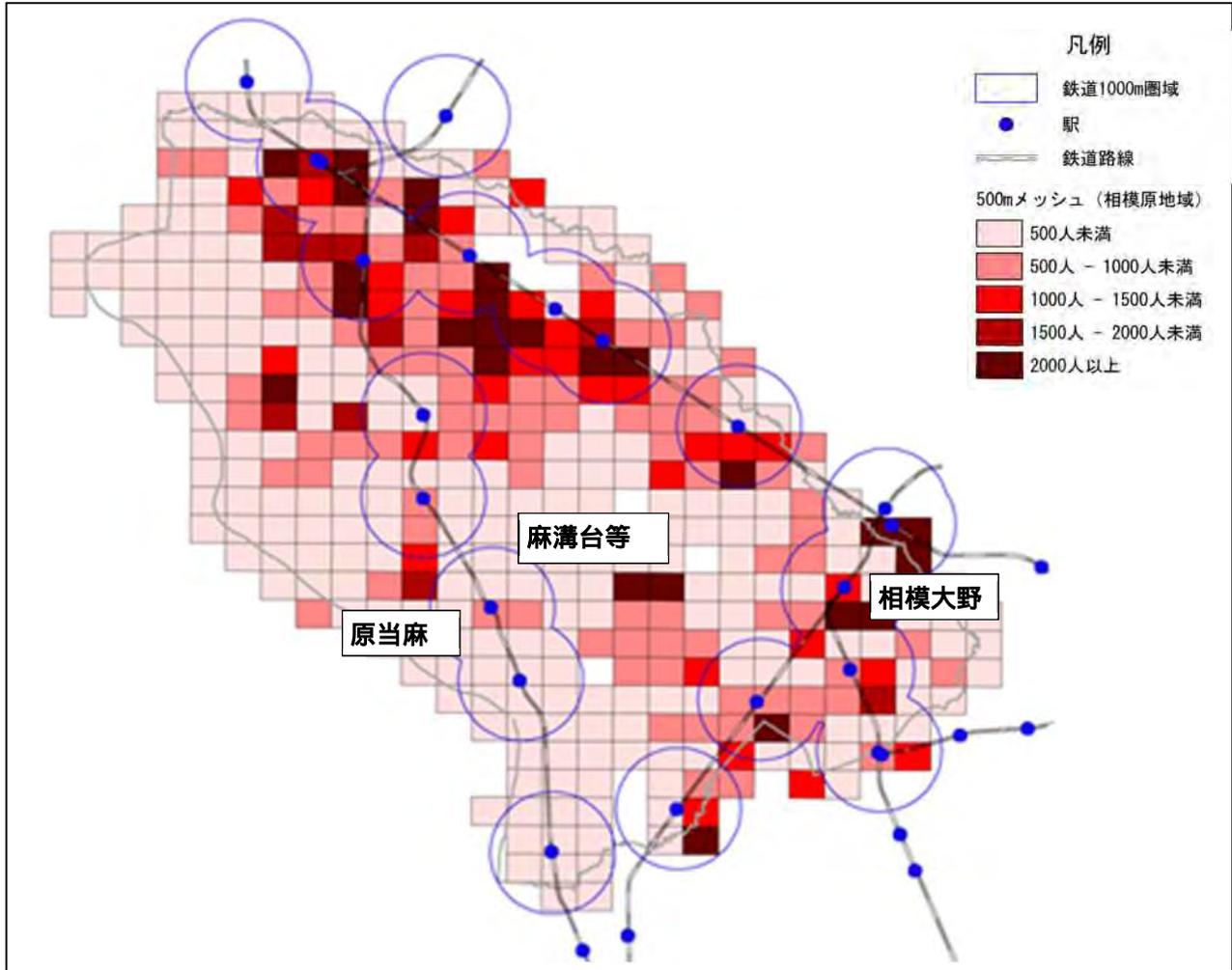


図 2 - 2 南部地域の従業人口（全産業）分布



出典：平成 18 年事業所・企業統計調査

表 2 - 1 麻溝台地区における主な施設・企業の状況

施設・企業名等	従業者数等
北里大学病院・ 北里大学東病院	職員数：約 2,900 人 (外来患者数：約 3,000 人、面会者数：約 1,500 人)
北里大学	学生数：約 5,500 人、職員数：約 1,700 人
女子美術大学	学生数：約 2,600 人、職員数：約 550 人
麻溝台工業団地	
日産自動車(株)	従業者数：約 1,200 人
KYB(株)	従業者数：約 1,000 人
(株)ニコン	従業者数：約 800 人
県立麻溝台高等学校	生徒数：約 1,000 人
相模原麻溝公園	約 174 万人(年間来訪者) 1日平均 4,767 人
相模原麻溝公園競技場	約 11.2 万人(年間体育施設利用者) 1日平均 308 人
総合体育館	約 37.2 万人(年間体育施設利用者) 1日平均 1,019 人

データ：施設・企業へのヒアリング(平成 23 年 8 月、相模原市実施) 相模原市統計

図 2 - 3 麻溝台地区における主な施設・企業の通勤通学時の交通手段構成（％）

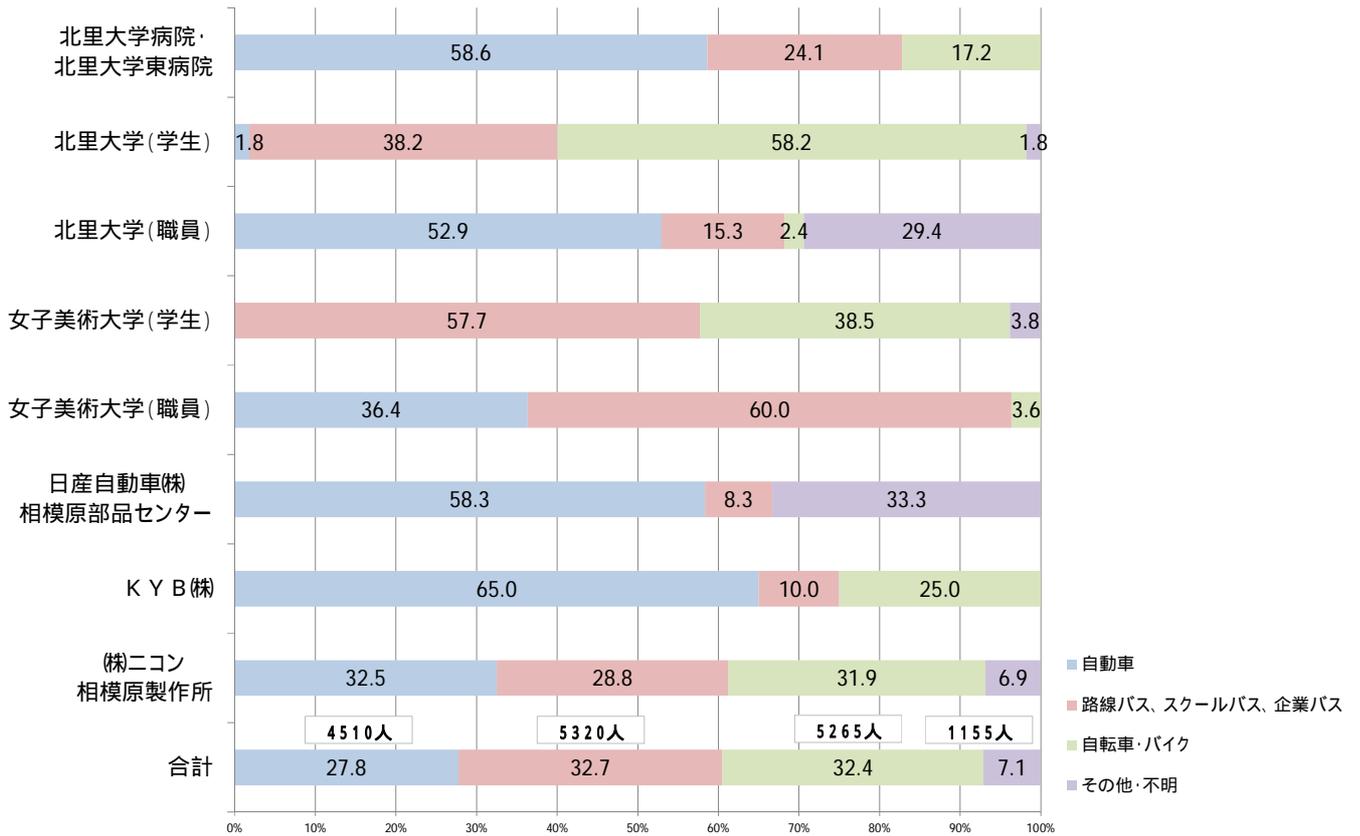


図 2 - 4 麻溝台地区における主な施設・企業の通勤・通学者（人）



2.2 南部地域の公共交通（バス）の特徴

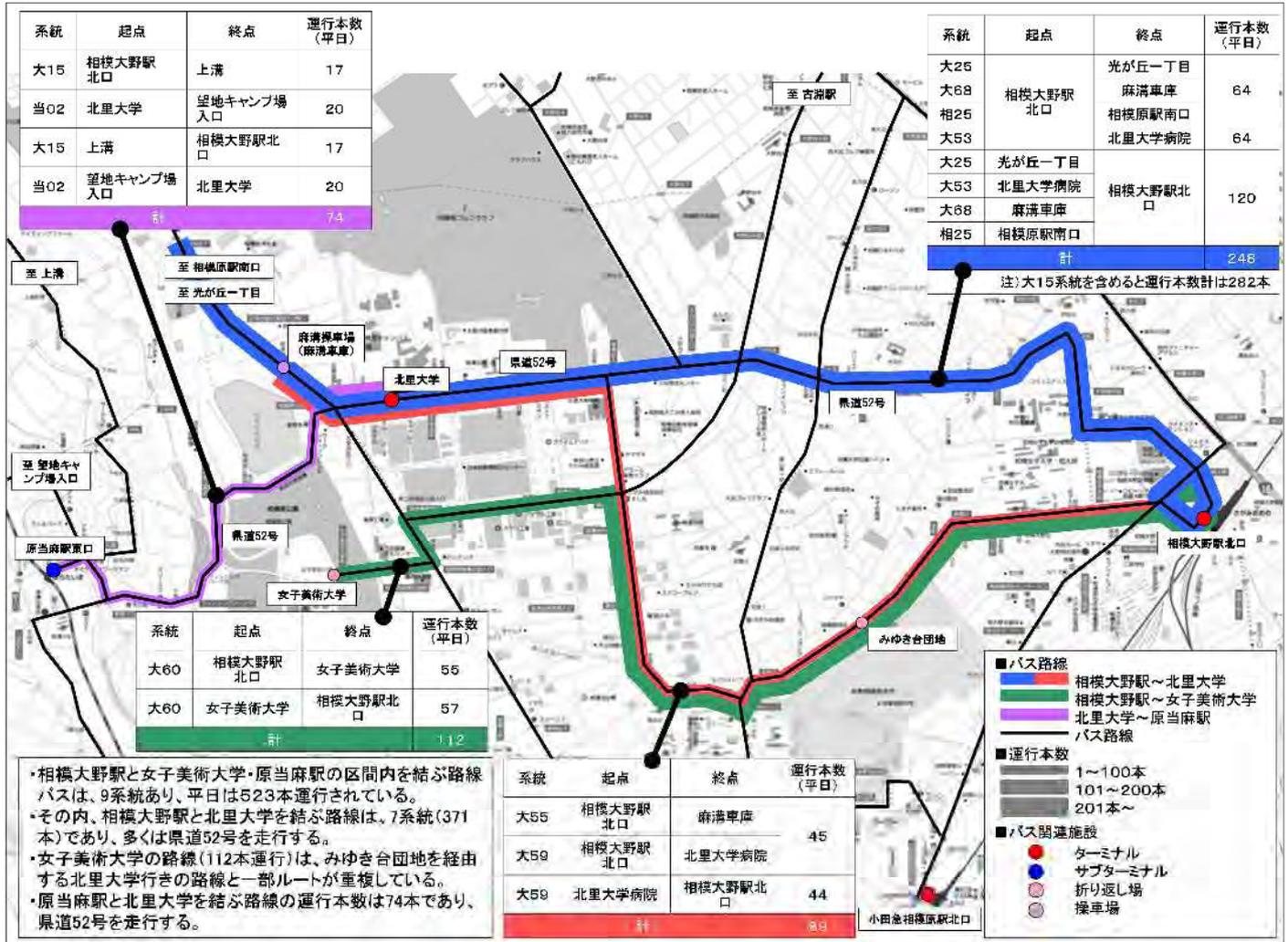
南部地域の公共交通（バス）は、次の特徴があります。

バス運行本数は、市内で相模大野駅と北里大学、女子美術大学間が最も多い。

バス乗降者数は、市内で鉄道駅を除くと北里大学が最も多い。

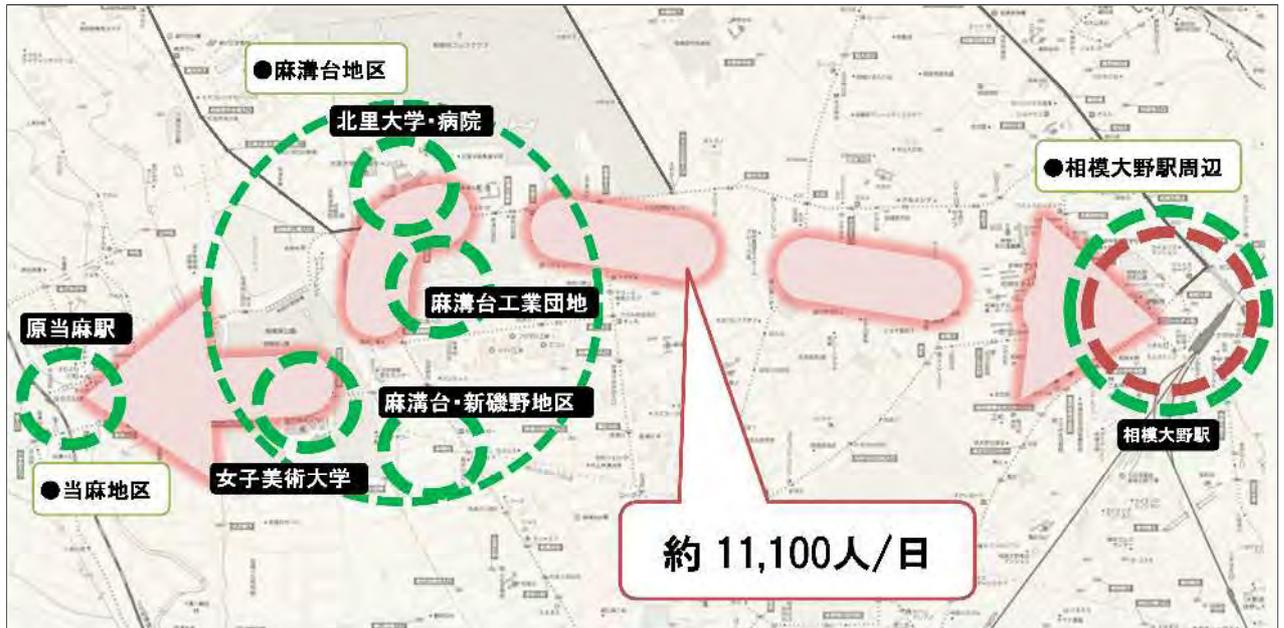
当該バス路線は通勤・通学時の両方向とも利用者が多く乗車効率が良い。

図 2 - 5 相模大野駅～原当麻駅間のバス系統図



データ：平成 23 年度南部地域公共交通活性化施策調査における神奈川中央交通株式会社 H P 調べ

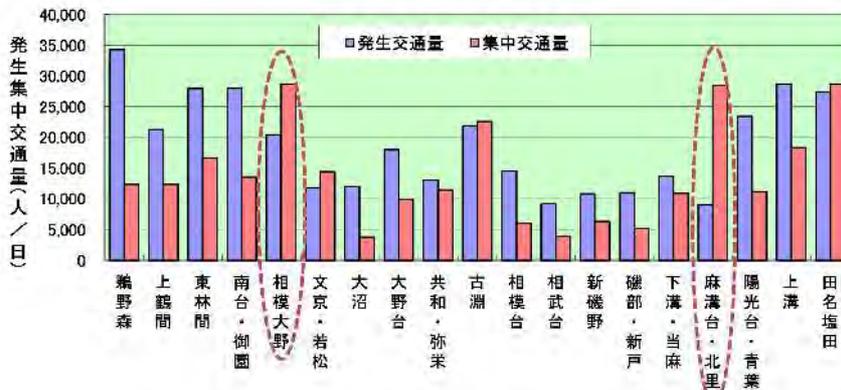
図 2 - 7 平成 20 年度新しい交通システム検討調査(平成 21 年 2 月公表)のルート圏域内の現況バス停間を起終点とするバス利用者数



データ：平成 20 年度新しい交通システム検討調査報告書 平成 21 年 3 月 相模原市

図 2 - 8 地域の発生集中交通量（自宅 - 勤務、通学、業務、私事）

相模大野地区は拠点地区であることから集中交通量が多い。麻溝台・北里地区も拠点施設が立地していることから集中交通量が多い。その他の地区の大半は発生交通量が多い。相模大野地区と麻溝台・北里地区の間では、移動需要が片方向に偏らず両方向で発生している。



- 1 発生交通量とは、ある地区から出発（発生）する交通量のこと、この場合には人数となる。
- 2 集中交通量とは、ある地区に到着（集中）する交通量のこと、この場合には人数となる。

データ：平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査

3.南部地域の交通の現状と問題、課題

南部地域の交通の現状について、次の5つの視点から、問題、課題を次のように整理しました。

バス交通（バス交通に生じている問題・課題）

自動車交通（自動車交通が公共交通に影響する問題・課題）

自転車交通（自転車交通が増加することの問題・課題）

ターミナル（交通結節点である相模大野駅の問題・課題）

都市拠点（南部地域の各拠点施設の公共交通環境の問題・課題）

3.1 バス交通

問題

バス路線（相模大野駅～北里大学、女子美術大学間）は利用者数が多く、相模大野駅発8時台では25本の運行となっている。北里大学のスクールバスも13本運行（7:45～8:20）している。北里大学前では13本、麻溝台では15本に達しており、区間の運行間隔は、5分より短い間隔で輸送力が限界に達している。（図3-1）

市内でも最も運行本数が多い路線である「相模大野駅～北里大学、女子美術大学間」では、交通渋滞により定時性、速達性が確保されていない。また、北里大学スクールバスも定時性・速達性が確保できないため、バスを利用していた学生が自転車利用へと転換している。（図3-2～7）

道路幅員の状況から、バス専用レーンやバスベイ整備など実効あるバス交通円滑化策が困難な状況になっている。（図3-8～9）

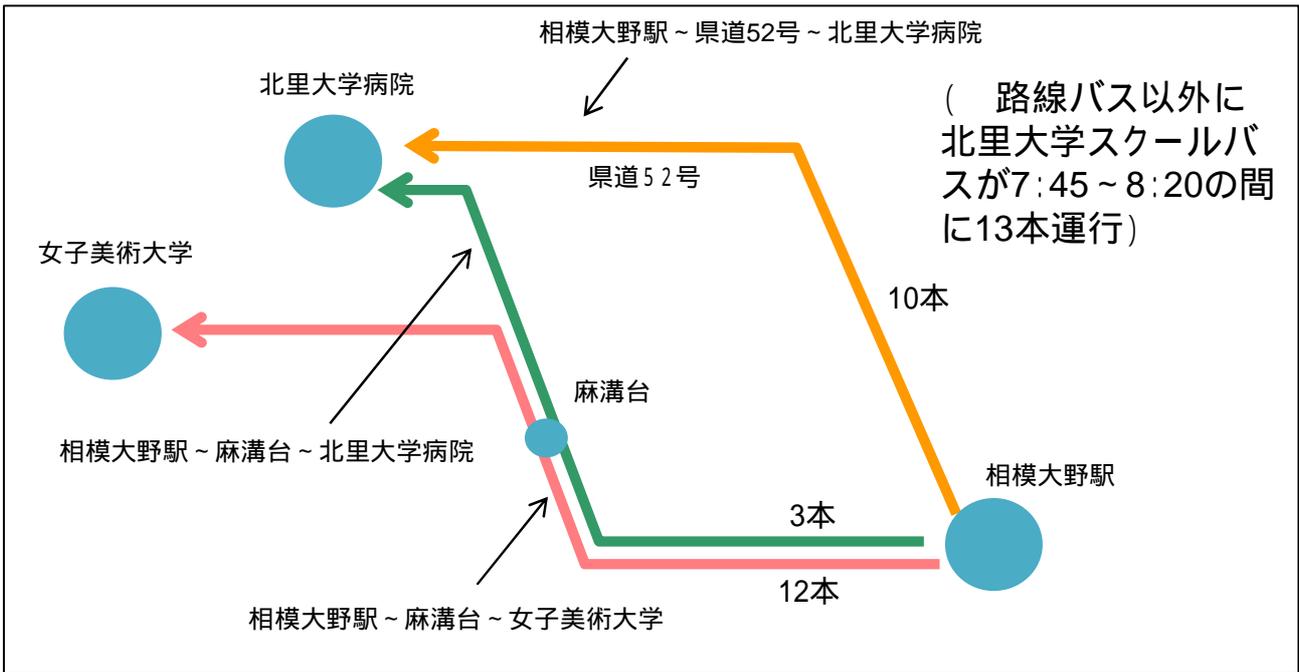
課題

輸送力の高い公共交通システムとする。

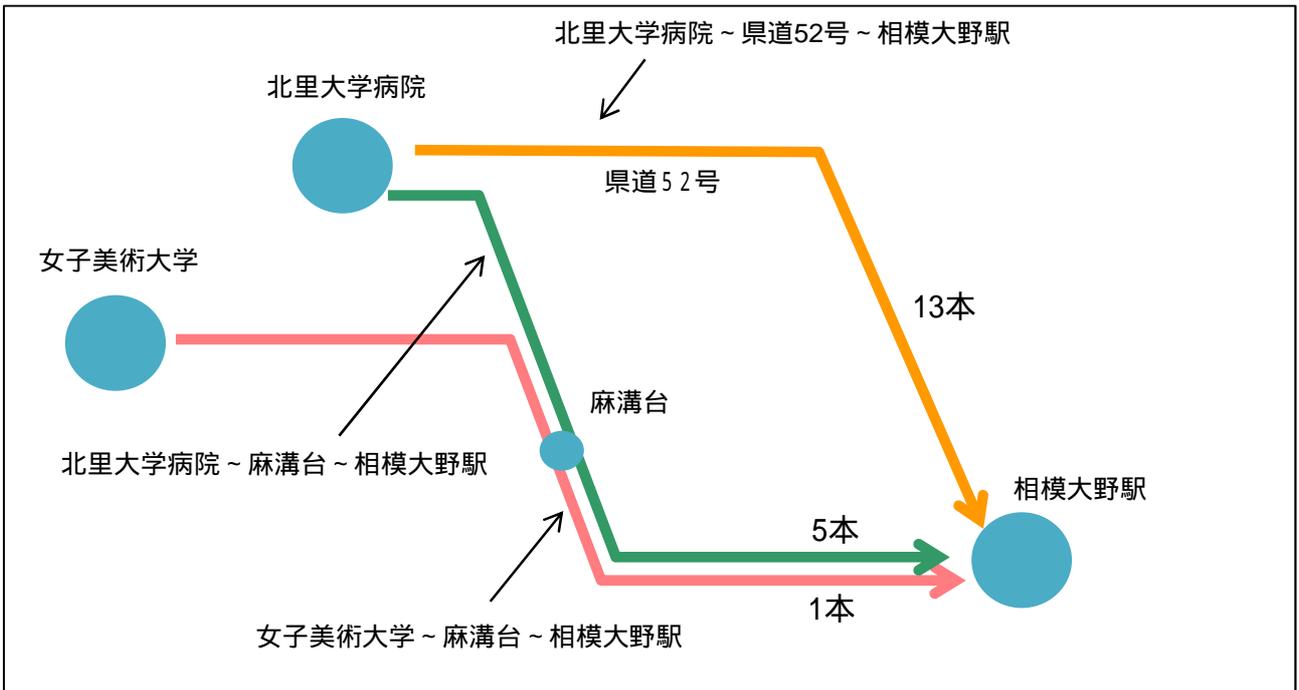
自動車交通の影響を受けにくい構造により定時性・速達性を確保する。

図 3 - 1 路線バスのピーク時運行本数（平日）

（相模大野駅発・8 時台）



（相模大野駅着・7 時台）

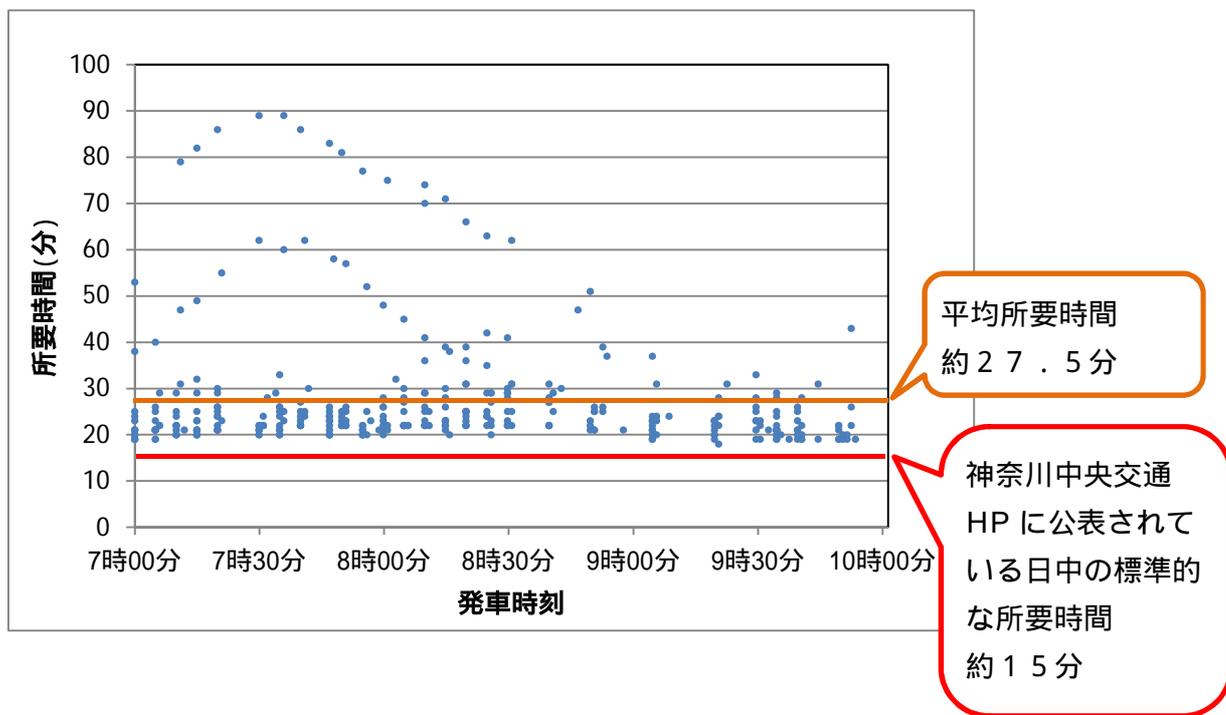


データ：平成 23 年度南部地域公共交通活性化施策調査における神奈川中央交通株式会社HP調べ

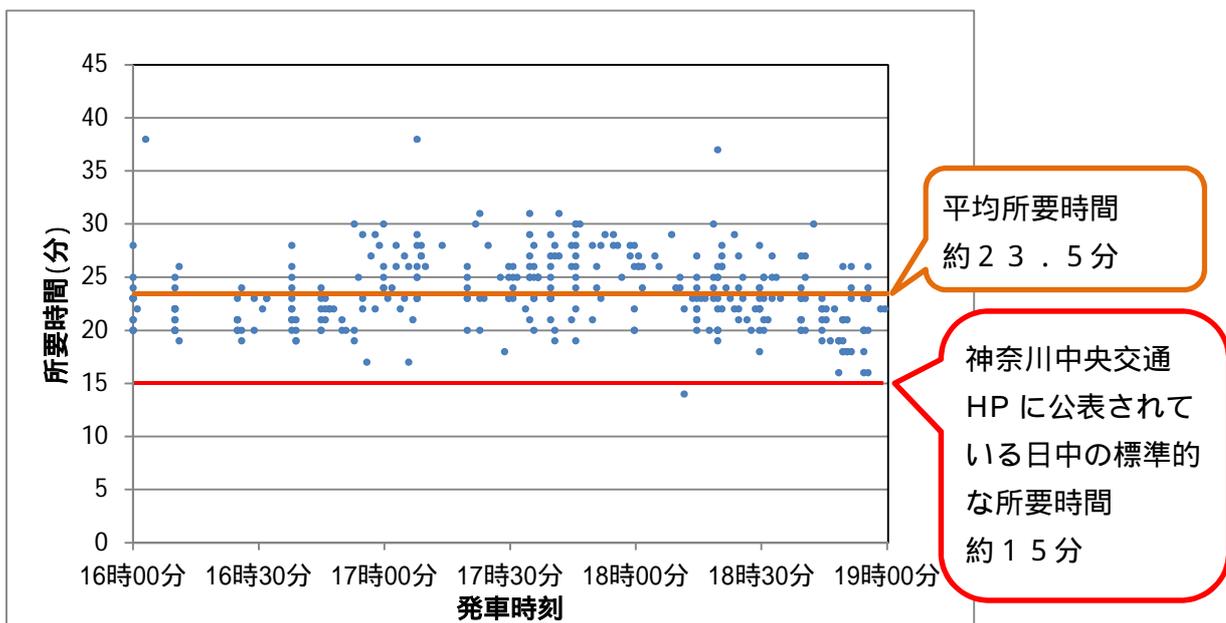
図 3 - 2 バスの所要時間の変動 (相模大野駅北口 北里大学)

平成 24 年 11 月 1 日 ~ 平成 24 年 11 月 20 日の平日 (大 5 3、相 2 5 系統)

【7:00 ~ 10:00】



【16:00 ~ 19:00】



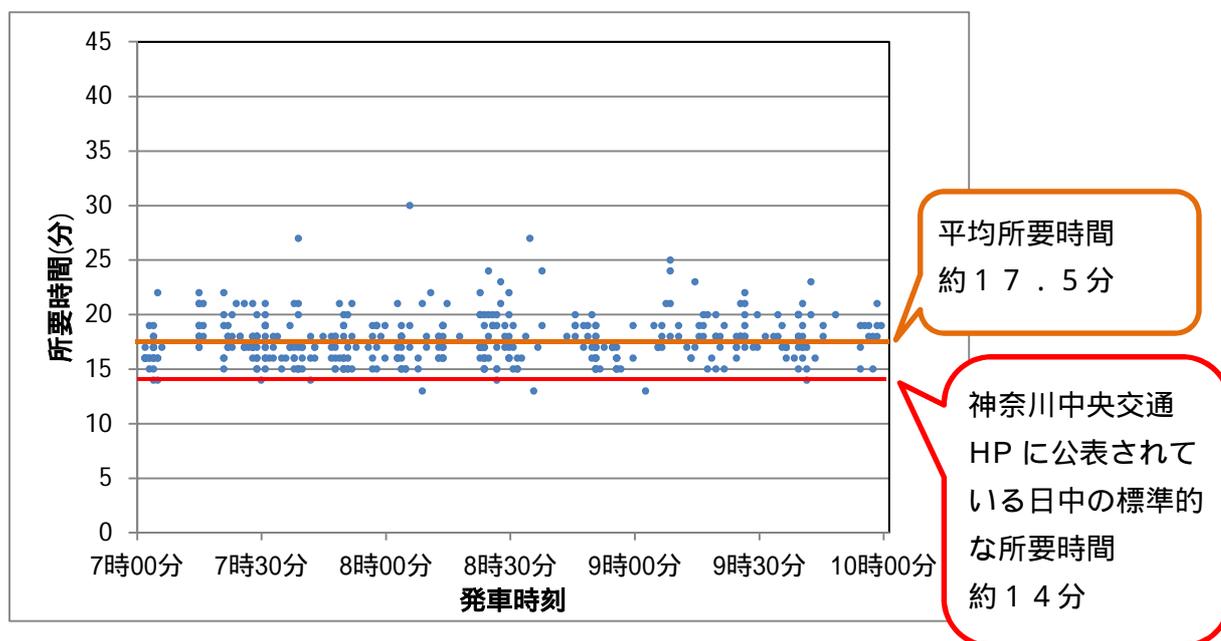
作成：相模原市、データ：神奈川中央交通株式会社

提供データは分単位であるが、平均所要時間は対象期間平均のため小数点以下の値である

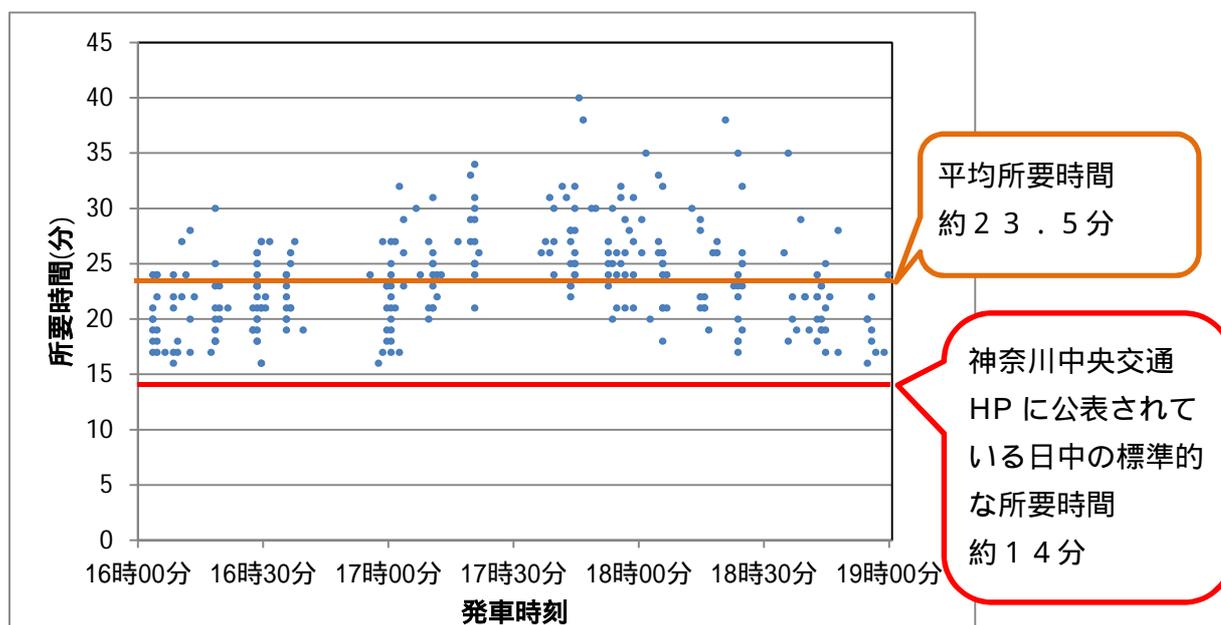
図 3 - 3 バスの所要時間の変動（北里大学病院 相模大野駅北口）

平成 24 年 11 月 1 日～平成 24 年 11 月 20 日の平日（大 5 3、相 2 5 系統）

【7:00～10:00】



【16:00～19:00】



作成：相模原市、データ：神奈川中央交通株式会社

提供データは分単位であるが、平均所要時間は対象期間平均のため小数点以下の値である

図3-4 バスの区間別所要時間の変動（相模大野駅北口 北里大学）

（実際の所要時間と神奈川中央交通 HP に公表されている日中の標準的な所要時間との差を区間別に集計）

平成24年11月1日～平成24年11月20日の平日（大53、相25系統）

[7:00～10:00]

単位:分

区間距離 (km)	1.1	0.3	0.4	0.2	0.5	0.2	0.5	0.2	0.4	3.8	0.4	0.6	4.8	
日中標準所要時間	4	1	1	1	1	2	1	1	1	13	1	1	15	
出発時刻	出発遅れ時間	相模大野駅北口～南中前	南中前～小沼	小沼～団地入口	団地入口～東通り	東通り～大沼小学校前	大沼小学校前～大沼	大沼～オルガノ前	オルガノ前～大野台入口	大野台入口～北里東病院	小計(相模大野駅～北里東病院)	北里東病院～麻溝台高校	麻溝台高校～北里大学	合計(全区間)
7:00	0.0	0.6	-0.4	1.1	0.0	1.8	0.1	2.0	0.6	0.6	6.3	2.0	1.3	9.6
7:05	0.2	1.1	0.1	1.3	1.1	2.4	0.8	1.5	1.0	0.6	9.9	1.9	1.0	12.9
7:10	0.4	0.9	-0.3	1.6	0.4	3.1	1.1	2.4	0.6	0.7	10.6	2.0	1.2	13.8
7:15	0.0	0.6	0.0	1.4	0.9	3.6	0.4	2.4	0.6	0.8	10.6	1.9	1.5	14.0
7:20	0.1	1.4	-0.4	1.6	1.2	4.0	0.9	1.6	1.5	0.5	12.3	1.9	1.7	15.9
7:30	0.7	0.9	-0.3	2.9	1.2	3.6	0.9	1.9	1.0	0.4	12.6	1.4	1.2	15.3
7:35	0.2	1.9	-0.3	3.5	1.2	3.9	0.6	1.1	0.4	0.6	12.8	1.6	1.7	16.1
7:40	0.4	2.2	-0.3	3.5	1.2	3.1	0.6	1.6	0.2	0.4	12.5	1.9	1.7	16.1
7:47	0.1	1.4	-0.1	3.6	1.8	1.9	-0.1	1.8	0.4	0.3	11.1	1.4	1.5	14.0
7:50	0.5	1.7	-0.1	3.7	1.5	2.2	-0.1	1.1	0.3	0.5	10.9	1.8	2.1	14.7
7:55	0.7	0.5	0.1	3.5	1.0	2.2	0.0	1.1	0.4	0.4	9.4	1.6	1.5	12.4
8:00	0.4	1.0	0.4	3.4	1.3	2.5	-0.4	2.1	0.5	0.5	11.2	1.6	1.4	14.2
8:05	0.5	1.4	0.1	4.1	0.9	0.5	0.8	1.1	0.5	0.4	9.9	1.9	1.9	13.6
8:10	0.2	1.6	-0.2	3.6	0.9	2.0	0.6	1.5	0.4	1.0	11.4	1.9	1.6	14.9
8:15	0.1	1.8	0.1	3.6	0.3	1.4	0.4	1.3	0.9	0.6	10.4	2.3	1.6	14.2
8:20	0.0	1.9	-0.1	3.8	0.1	1.4	0.5	1.3	1.2	1.1	11.3	1.7	1.7	14.7
8:25	0.4	2.4	0.1	3.3	0.4	1.6	0.2	1.7	0.9	0.9	11.5	1.7	1.4	14.6
8:30	0.4	2.0	0.5	2.4	0.6	1.6	0.3	2.7	0.9	0.5	11.4	1.9	1.7	15.0
8:40	1.8	2.3	-0.1	1.4	0.6	1.9	0.9	1.6	0.6	0.4	9.6	1.6	2.1	13.4
8:50	3.0	1.8	0.1	2.0	0.6	1.4	-0.1	1.3	0.2	0.4	7.8	1.9	1.6	11.3
9:05	0.3	1.4	-0.3	1.7	0.1	1.1	-0.2	0.9	-0.3	0.5	4.8	1.9	1.7	8.4
9:20	0.6	0.5	-0.1	1.8	0.1	0.5	-0.2	0.9	0.0	0.6	4.1	1.6	2.1	7.7
9:30	1.4	1.1	0.0	1.0	0.1	0.9	-0.4	1.4	0.3	0.6	5.1	1.3	2.6	9.1
9:35	0.1	0.8	-0.1	1.1	0.2	0.9	-0.6	1.2	0.6	0.2	4.3	1.9	1.7	7.9
9:40	1.1	0.7	-0.5	1.6	0.1	0.6	-0.2	1.1	0.1	0.2	3.8	1.6	1.9	7.4
9:50	1.4	0.9	-0.4	1.6	0.1	0.6	-0.4	0.8	-0.2	0.1	3.1	1.7	1.8	6.6
平均	0.6	1.3	-0.1	2.5	0.7	1.9	0.2	1.5	0.5	0.5	9.2	1.8	1.7	12.6

[16:00～19:00]

単位:分

区間距離 (km)	0.3	0.8	0.3	0.4	0.2	0.5	0.2	0.5	0.2	0.4	0.4	0.6	4.8	
日中標準所要時間	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	15	
出発時刻	出発遅れ時間	相模大野駅北口～グリーンホール前	グリーンホール前～南中前	南中前～小沼	小沼～団地入口	団地入口～東通り	東通り～大沼小学校前	大沼小学校前～大沼	大沼～オルガノ前	オルガノ前～大野台入口	大野台入口～北里東病院	北里東病院～麻溝台高校	麻溝台高校～北里大学	合計(全区間)
16:00	0.3	0.9	0.8	-0.4	1.8	0.4	0.4	-0.5	0.9	-0.1	0.2	1.4	1.8	7.5
16:10	0.1	0.9	0.9	-0.1	1.4	0.1	0.8	-1.0	0.9	0.0	0.1	1.1	1.4	6.7
16:25	2.1	0.9	1.2	0.0	1.4	0.5	0.2	-0.7	0.7	-0.1	-0.1	1.2	1.1	6.4
16:38	0.3	1.2	1.6	0.0	1.6	0.4	0.1	-0.5	0.8	-0.4	0.2	0.9	1.1	7.2
16:45	2.1	1.2	1.9	-0.1	1.4	0.6	0.4	-0.7	0.6	-0.2	0.0	1.4	1.4	7.8
16:50	4.9	1.3	1.5	-0.1	1.5	0.3	0.5	-0.6	0.5	-0.1	-0.1	1.4	1.7	7.8
17:00	2.9	1.1	1.6	0.4	2.1	0.2	0.8	-0.4	0.4	-0.1	0.0	2.0	1.5	9.4
17:08	0.8	2.1	1.6	0.1	1.9	0.3	0.5	-0.4	0.7	-0.1	0.1	2.3	2.8	11.9
17:20	2.1	1.4	1.3	0.2	1.8	0.4	0.4	-0.3	0.8	-0.2	0.0	1.9	1.6	9.2
17:30	2.7	1.6	1.6	0.4	1.7	0.0	0.9	-0.4	0.6	-0.1	0.0	1.7	1.7	9.6
17:35	1.0	2.4	1.8	0.9	1.7	0.2	0.6	-0.5	1.0	0.1	0.0	1.1	0.4	9.6
17:40	0.6	2.6	1.9	1.0	1.9	0.2	0.5	0.0	0.9	-0.6	0.1	0.7	0.8	10.1
17:45	0.9	2.3	2.1	1.4	2.5	0.3	1.1	-0.6	0.8	0.0	-0.2	0.9	0.5	11.1
17:50	4.3	1.9	2.3	0.7	2.5	0.6	0.5	-0.1	0.6	0.0	-0.1	1.3	1.4	11.6
18:00	3.7	1.2	1.8	0.4	1.9	0.6	0.9	-0.2	0.6	-0.2	0.1	1.2	1.3	9.6
18:10	8.4	1.8	1.5	0.5	2.4	0.3	0.7	-0.4	0.6	-0.3	-0.1	1.2	1.4	9.5
18:15	2.6	1.7	1.9	0.2	1.6	0.4	0.9	-0.4	0.8	-0.1	-0.2	0.9	0.7	8.3
18:20	1.0	1.5	1.8	0.4	1.4	0.2	1.1	-0.6	0.9	-0.3	-0.1	0.8	1.1	8.1
18:25	5.1	1.4	1.4	0.5	1.9	0.3	0.5	-0.5	0.6	-0.4	-0.2	1.4	1.0	7.9
18:30	0.0	1.3	1.6	0.2	2.3	0.1	0.6	-0.4	0.9	-0.5	0.2	1.1	0.7	8.2
18:40	0.9	1.7	1.6	0.4	2.0	0.4	0.4	-0.4	0.5	-0.4	0.1	1.1	0.6	7.9
18:45	3.1	0.6	1.0	0.0	1.9	-0.1	0.7	-0.6	0.6	-0.2	0.3	0.7	0.5	5.3
18:50	2.2	1.2	1.3	0.1	1.4	0.4	0.5	-0.6	0.4	0.0	0.0	1.3	0.6	6.4
18:55	1.0	0.6	1.1	-0.1	1.6	0.3	0.7	-0.4	0.1	-0.3	-0.1	1.2	1.1	5.9
平均	2.2	1.5	1.5	0.3	1.8	0.3	0.6	-0.5	0.7	-0.2	0.0	1.3	1.2	8.5

凡例 □:1分～2分 □:2分～3分 □:3分～4分 □:4分以上

作成：相模原市、データ：神奈川中央交通株式会社

提供データは分単位であるが、対象期間で平均しているため小数点以下の値となっている。

図3-5 バスの区間別所要時間の変動（北里大学病院 相模大野駅北口）

（実際の所要時間と神奈川中央交通 HP に公表されている日中の標準的な所要時間との差を区間別に集計）

平成24年11月1日～平成24年11月20日の平日（大53、相25系統）

[7:00～10:00]

単位:分

区間距離 (km)	0.5	0.4	0.4	0.2	0.5	0.2	0.5	0.2	0.4	0.3	0.8	0.3	4.7	
日中標準所要時間	0	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	4	14	
出発時刻	出発遅れ時間	北里大学病院～麻溝台高校	麻溝台高校～北里東病院	北里東病院～大野台入口	大野台入口～オルガノ前	オルガノ前～大沼	大沼～大沼小学校前	大沼小学校前～東通り	東通り～団地入口	団地入口～小沼	小沼～南中前	南中前～グリーンホール前	グリーンホール前～相模大野駅北口	合計(全区間)
7:02	0.9	1.1	-0.1	0.2	-0.1	0.5	-0.8	0.1	0.6	0.5	-0.4	2.1	-1.6	2.1
7:04	0.4	1.9	0.3	0.5	-0.2	0.9	-1.4	0.1	0.6	0.9	-0.3	1.9	-2.1	3.0
7:15	10.5	1.8	0.4	0.6	-0.4	1.0	-1.0	0.5	0.7	0.6	0.1	2.2	-1.4	5.1
7:21	1.0	1.6	-0.1	0.7	-0.3	0.6	-0.8	-0.3	0.6	0.8	-0.1	2.3	-1.0	4.1
7:25	3.1	2.2	0.1	0.7	-0.3	0.5	-1.4	0.1	0.7	0.9	-0.1	2.9	-2.0	4.3
7:28	0.8	0.9	0.1	0.3	0.1	0.1	-0.7	0.1	0.4	0.9	0.2	2.4	-2.0	2.8
7:31	1.0	1.6	0.0	0.8	-0.4	0.6	-0.7	0.1	0.4	0.9	0.1	1.6	-1.9	3.1
7:35	4.7	1.9	0.2	0.7	-0.3	0.5	-1.4	0.6	-0.1	0.9	-0.4	2.9	-2.6	3.1
7:38	2.2	1.4	0.1	0.6	-0.1	0.2	-1.0	0.4	0.3	0.9	-0.3	2.4	-1.3	3.6
7:45	3.7	1.9	0.1	0.7	0.1	0.4	-1.0	0.1	0.5	0.9	0.2	1.7	-2.1	3.6
7:49	2.2	0.9	0.2	0.3	-0.2	0.6	-0.9	0.3	0.4	1.0	0.0	1.8	-2.1	2.2
7:55	3.6	2.3	0.1	0.7	0.1	0.6	-1.2	0.3	0.5	0.6	-0.2	2.1	-2.3	3.6
8:03	1.0	1.1	-0.1	0.6	-0.1	0.6	-1.0	0.2	0.5	0.7	-0.1	2.1	-1.7	2.9
8:05	6.6	2.1	0.0	0.8	0.1	0.3	-1.3	0.6	0.2	0.8	-0.1	1.9	-0.7	4.6
8:13	0.7	1.0	0.1	1.0	-0.4	0.6	-1.0	0.2	0.8	0.6	-0.1	2.1	-1.3	3.6
8:20	6.1	1.9	0.1	0.9	0.0	0.6	-1.1	0.1	0.7	0.7	-0.1	2.2	-0.9	5.2
8:23	0.6	0.9	0.2	0.6	-0.3	0.6	-0.9	0.4	0.6	0.9	-0.1	1.8	-1.8	2.9
8:25	4.3	1.9	0.2	0.7	-0.2	0.4	-1.1	0.3	0.5	0.9	-0.1	2.2	-1.3	4.4
8:30	3.5	0.8	0.1	0.4	-0.4	0.7	-1.0	0.4	0.4	0.8	-0.1	1.9	-1.6	2.5
8:45	3.9	1.9	0.1	0.8	0.0	0.6	-1.1	0.5	0.5	0.7	-0.4	1.9	-1.4	4.2
8:50	1.6	1.1	-0.1	0.5	-0.1	0.5	-1.0	0.0	0.6	0.6	0.0	1.7	-1.7	2.3
8:55	3.4	1.0	-0.2	0.6	0.0	0.1	-1.1	0.5	0.5	0.7	-0.1	2.0	-1.4	2.6
9:04	5.3	2.4	0.4	0.9	-0.4	0.9	-1.2	0.5	0.6	0.8	-0.4	2.3	-1.9	4.9
9:14	4.7	2.1	0.2	0.9	-0.1	0.4	-1.1	0.1	0.5	0.5	-0.4	2.1	-1.1	4.1
9:19	7.6	2.1	0.2	0.6	0.1	0.4	-1.0	0.4	0.9	0.8	-0.6	1.6	-1.6	3.9
9:25	2.9	0.9	0.0	0.6	0.0	0.9	-0.7	0.3	1.1	0.8	-0.4	1.6	-0.9	4.4
9:34	4.3	2.0	0.1	1.1	-0.1	0.6	-1.1	0.4	0.5	1.0	-0.3	1.7	-1.4	4.5
9:40	1.5	0.7	-0.1	0.9	-0.1	0.6	-0.9	0.4	0.9	0.6	-0.3	1.4	-1.2	3.2
9:54	5.4	2.1	0.1	0.8	0.3	0.3	-1.1	0.6	0.7	1.0	-0.4	1.9	-2.1	4.3
平均	3.4	1.6	0.1	0.7	-0.1	0.5	-1.0	0.3	0.6	0.8	-0.2	2.0	-1.6	3.6

[16:00～19:00]

単位:分

区間距離 (km)	0.5	0.4	0.4	0.2	0.5	0.2	0.5	0.2	0.4	0.3	0.8	0.3	4.7	
日中標準所要時間	0	1	1	1	1	2	1	1	1	1	0	4	14	
出発時刻	出発遅れ時間	北里大学病院～麻溝台高校	麻溝台高校～北里東病院	北里東病院～大野台入口	大野台入口～オルガノ前	オルガノ前～大沼	大沼～大沼小学校前	大沼小学校前～東通り	東通り～団地入口	団地入口～小沼	小沼～南中前	南中前～グリーンホール前	グリーンホール前～相模大野駅北口	合計(全区間)
16:03	1.6	1.1	0.6	1.1	0.4	0.6	-1.1	0.5	0.9	1.1	-0.3	1.6	-0.7	6.0
16:09	1.9	2.4	0.6	1.6	0.1	0.9	-1.3	0.9	0.7	0.8	-0.2	1.5	-0.9	7.1
16:18	1.4	1.2	0.9	1.6	0.4	0.6	-1.1	0.9	0.9	0.8	-0.2	1.7	-0.6	7.0
16:24	5.6	2.7	0.7	1.5	0.6	0.6	-1.2	0.6	0.6	1.1	0.1	1.5	-0.7	8.1
16:28	1.1	1.4	0.9	1.8	0.1	0.7	-1.1	0.4	1.1	1.0	0.0	2.2	-0.6	7.7
16:35	1.7	1.4	0.4	1.8	0.0	1.0	-1.0	0.6	0.8	1.1	0.1	1.9	0.4	8.3
16:54	7.1	2.5	1.1	1.5	0.3	0.6	-0.7	0.7	0.9	1.4	0.0	2.2	-0.7	9.8
17:00	1.8	1.1	0.8	1.5	0.1	0.7	-0.8	0.6	1.0	1.2	-0.1	1.9	-0.6	7.4
17:10	1.1	1.4	1.2	2.1	0.1	1.3	-1.3	0.6	0.7	1.1	0.2	1.9	0.5	9.9
17:20	0.9	2.4	2.1	2.6	-0.1	1.5	-0.9	0.3	1.2	1.3	0.2	2.1	0.8	13.6
17:35	7.4	4.6	2.6	2.3	0.6	1.0	-0.8	0.9	1.4	1.3	0.1	2.1	-0.9	15.1
17:43	1.6	3.1	3.0	2.3	0.3	1.3	-0.9	0.9	0.9	1.1	0.1	2.1	-1.3	12.7
17:53	1.6	3.1	2.5	2.2	0.0	1.1	-1.2	0.5	0.9	1.4	-0.1	1.8	-0.9	11.2
17:55	4.2	4.1	2.6	2.4	-0.1	1.3	-0.9	0.7	1.0	1.1	0.0	1.8	-0.9	13.1
18:05	1.5	3.0	2.2	2.1	0.3	0.9	-1.1	0.9	0.3	1.4	-0.4	2.5	-1.4	10.7
18:15	2.4	3.4	1.7	2.6	0.1	0.9	-1.3	0.1	1.1	0.7	-0.2	2.9	-0.1	11.9
18:23	1.4	2.3	1.5	2.6	0.1	0.9	-1.4	0.6	0.5	0.6	0.2	2.1	-1.6	8.5
18:35	6.2	3.2	1.4	1.4	0.2	0.7	-1.1	0.4	1.0	0.9	0.2	2.3	-1.5	9.1
18:43	1.6	2.1	1.4	1.3	0.3	0.4	-1.2	0.1	0.7	1.0	0.0	2.4	-1.5	6.9
18:55	4.8	2.4	0.9	1.2	0.1	0.6	-1.3	0.6	0.6	0.9	-0.2	1.6	-2.1	5.1
平均	2.8	2.4	1.5	1.9	0.2	0.9	-1.1	0.6	0.9	1.1	0.0	2.0	-0.8	9.5

凡例 :1分～2分 :2分～3分 :3分～4分 :4分以上

作成：相模原市、データ：神奈川中央交通株式会社

提供データは分単位であるが、対象期間で平均しているため小数点以下の値となっている。

【参考】バス停位置図



図 3 - 6 路線バスの渋滞箇所



地点	区間・場所	渋滞状況等
1	ロビーシティ前交差点	相模大野駅方面から国道 16 号方面に右折する際、右折専用現示がないため、なかなか右折できない。(現在は右折専用現示となっている)
	相模大野駅周辺	駐車場待ちの車両が多い(特に土日の夕方)。
2	相模大野駅～北里大学	平日の朝夕、土日の夕に渋滞する。特に雨天時の朝ピーク時の渋滞が大きい。
3	大沼交差点	慢性的に渋滞している。
4	木もれびの森入口交差点	平日夕方に渋滞。
5	ゴルフ場前～大野台入口	平日朝ピーク時に 20～30 分の遅れが生じる。
6	北里 2 丁目交差点	北里大学方面から流入する右折待ち車両の先詰まりで、直進車の通行が阻害されている。
7	市民ホール前 ～リリエンハイム前	森野交番交差点～グリーンハイツ入口間は慢性的に渋滞している。特に平日の夕方と土曜日の午後の渋滞が大きい。
8	団地北～北相武台	特に平日の朝に渋滞。
9	国道 16 号	土日に渋滞(特に夕方)。
10	古淵駅周辺	土日に渋滞。
11	古淵駅～国道 16 号	両方向ともに渋滞。

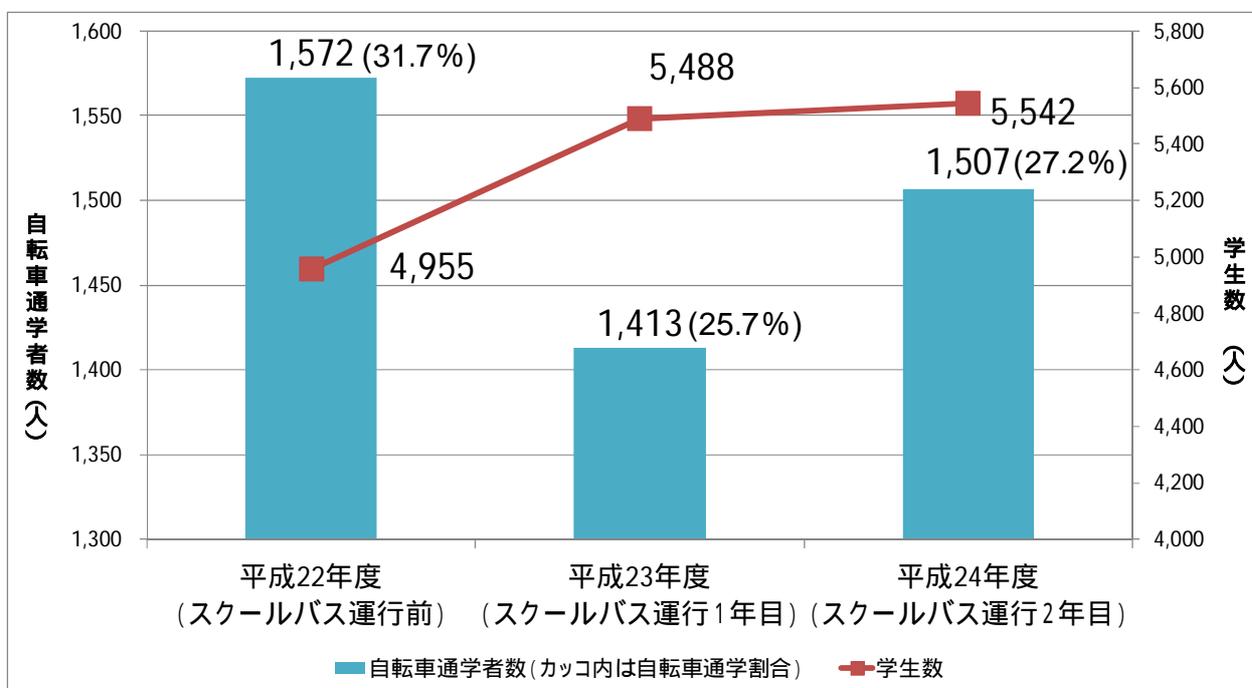
出典：H19 年度バス運行乗務員アンケート調査

図3-7 北里大学学生の自転車利用実態

北里大学スクールバスは平成23年度に運行が開始され、運行開始1年目は、自転車通学割合がスクールバス運行前よりも6ポイント(約330人相当)減少し25.7%となった。運行開始2年目には、自転車通学割合が1.5ポイントの増加に転じ27.2%となった。この1.5ポイント(約80人相当)はバスから自転車に転換したものと推測される。

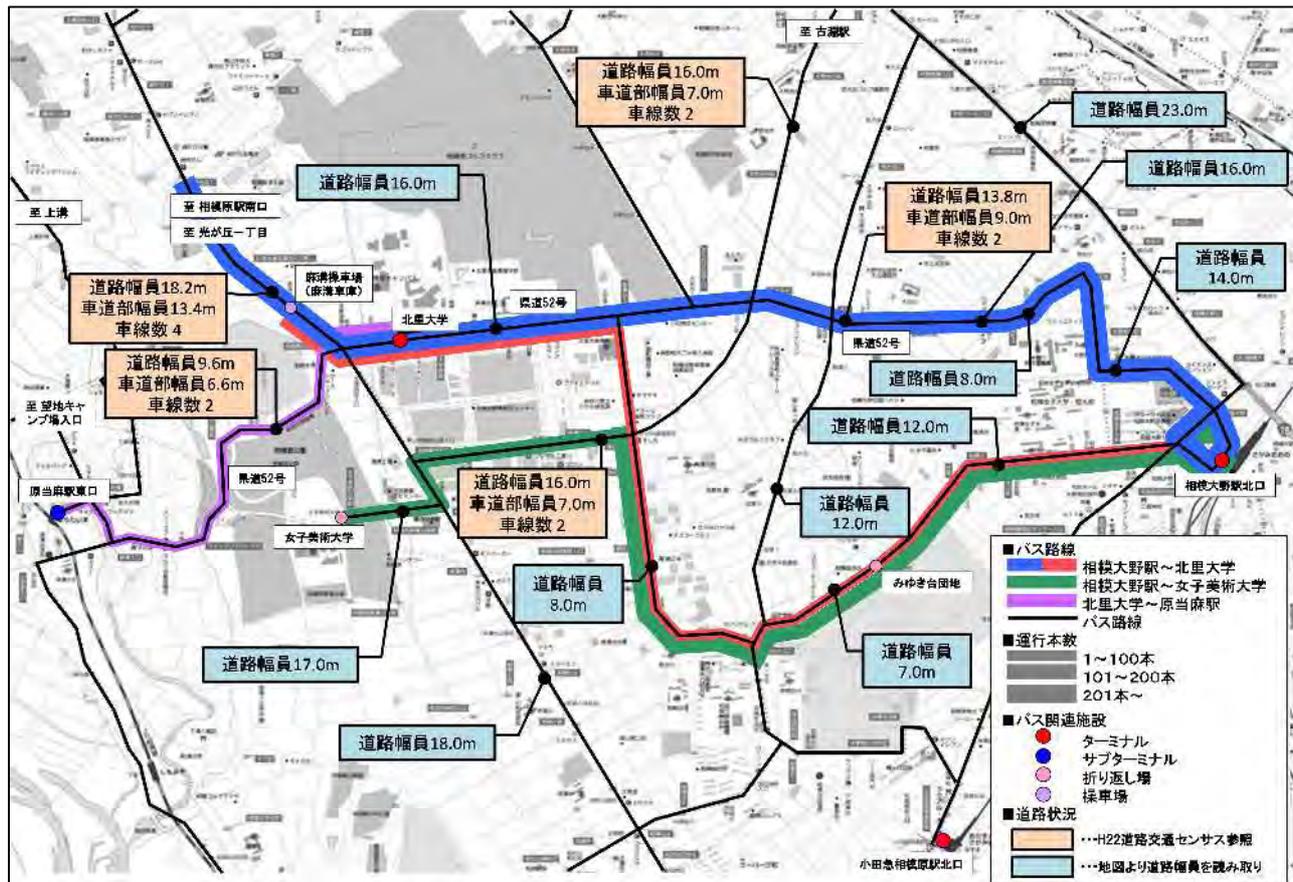
北里大学スクールバス導入と自転車通学者数の推移に関する北里大学の見解

自転車通学者については、スクールバスの運行前の平成22年度は1,572名であったが、運行を開始した平成23年度は1,413名となり、159名減少した。平成23年度には海洋生命科学部学生567名が相模原キャンパスに移転したことを考慮すると、実際は約300名の自転車通学者が減少したことになる。しかしながら、平成23年度と平成24年度を比較すると94名増加している。これは慢性的な交通渋滞によるスクールバスの定時運行率が低いことにより、利便性の高い自転車に乗り換えている結果であると考えられる。



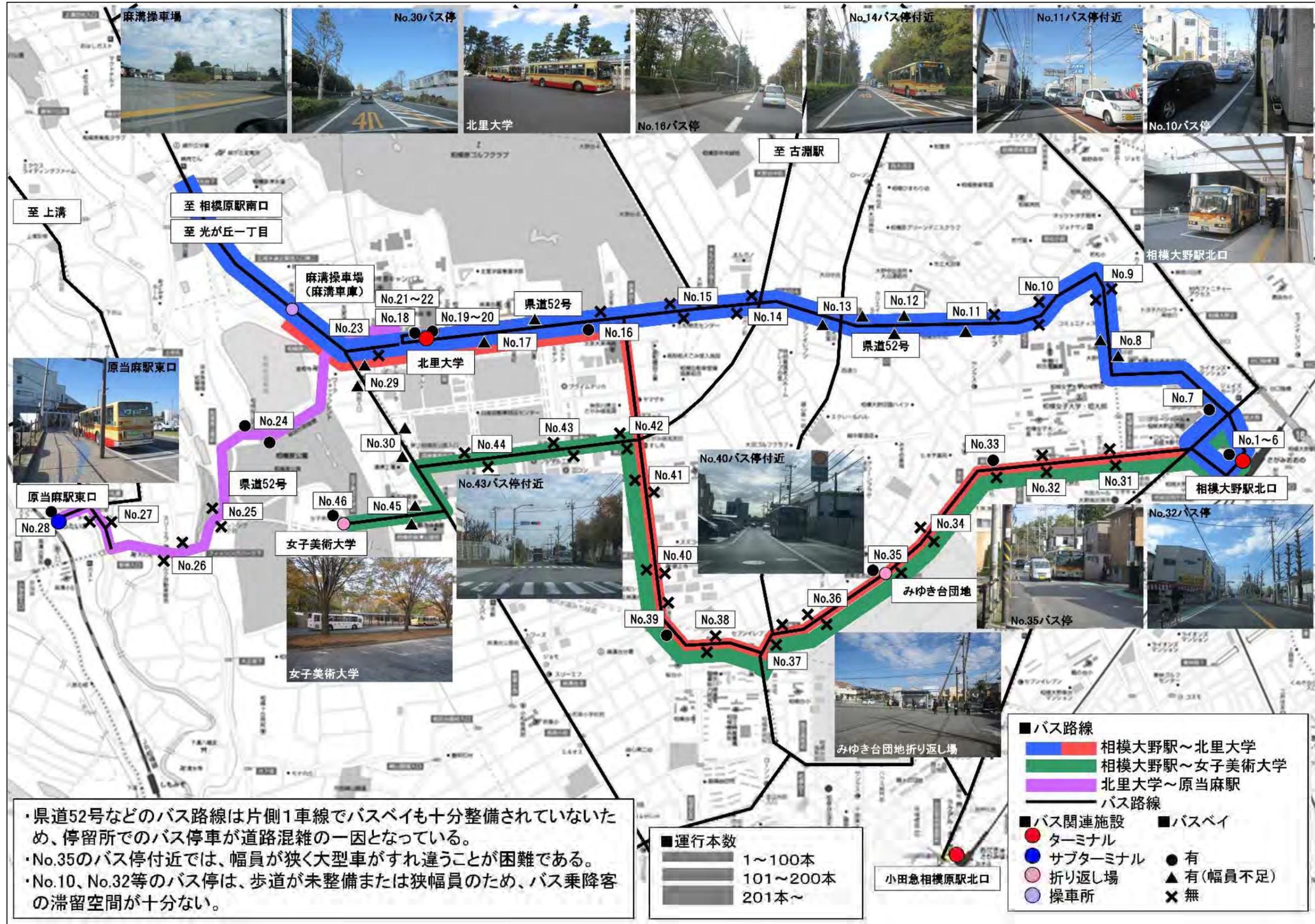
作成：相模原市
データ：北里大学

図 3 - 8 バス通りの道路幅員



データ：「H22年道路交通センサ」及び「相模原市地形図（H22年2月修正）より図上計測」
 なお、車道幅員はH22年道路交通センサ調査箇所に限る。

図 3 - 9 バス通りの現況



出典：平成 23 年度南部地域公共交通活性化施策調査

3.2 自動車交通

問題

県道 52 号(相模原町田)等で慢性的に道路が混雑している。(図 3 - 10 ~ 17)

さがみ縦貫道路相模原愛川 I C が供用を開始し、アクセス路となる路線で交通量が増加すると予想され、道路整備等の交通容量拡大策や自動車交通削減策などの対応を図らなければ道路混雑がさらに進む。(図 3 - 18)

相模原市の自動車通勤割合は、横浜市、川崎市や神奈川県平均よりも高く、自動車依存度が高い状態となっている。(図 3 - 19 ~ 21)

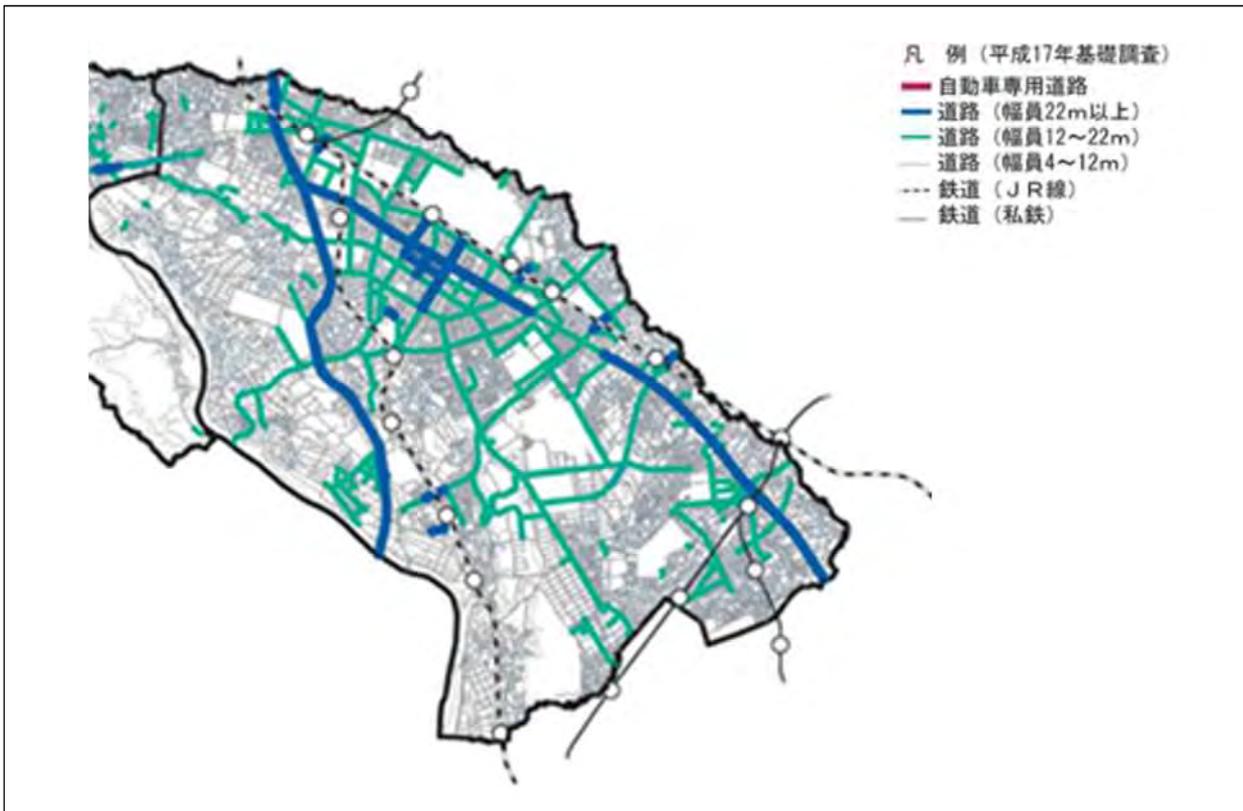
課題

自動車交通の影響により、公共交通の運行が阻害されないようにする。

自動車利用を削減し道路混雑を軽減するため、通勤目的などの自動車利用が必ずしも必要のない移動について、自動車に依存せずに移動可能な交通環境とする。

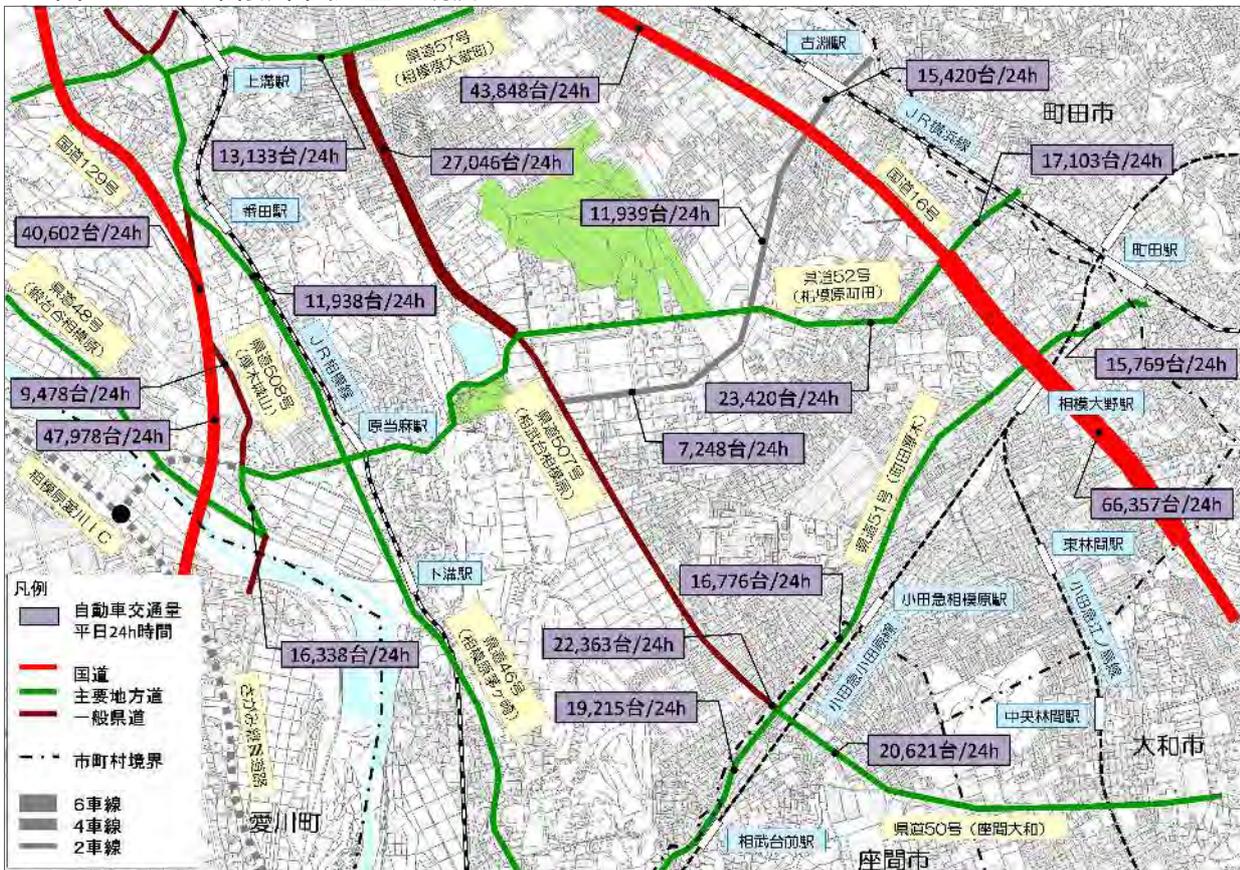
自動車から公共交通へ転換するように、公共交通の定時性・速達性を高めるとともに、公共交通へのアクセス性を高める。

図 3 - 10 道路の整備状況



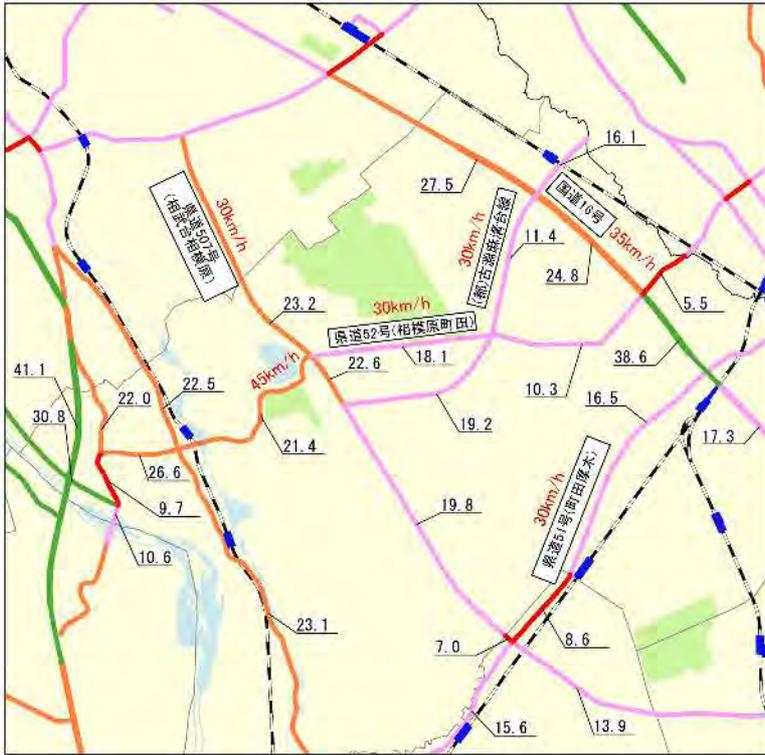
出典：平成 17 年度都市計画基礎調査 (古淵麻溝台、相模原 IC アクセス路を追加)

図 3 - 11 自動車交通量の現況



データ：H22年道路交通センサス

図 3 - 12 上り混雑時旅行速度



凡例

- 30km/h~
- 20~30km/h
- 10~20km/h
- ~10km/h

円滑に走行できる旅行速度は、規制速度や信号交差点間隔等によって異なる。

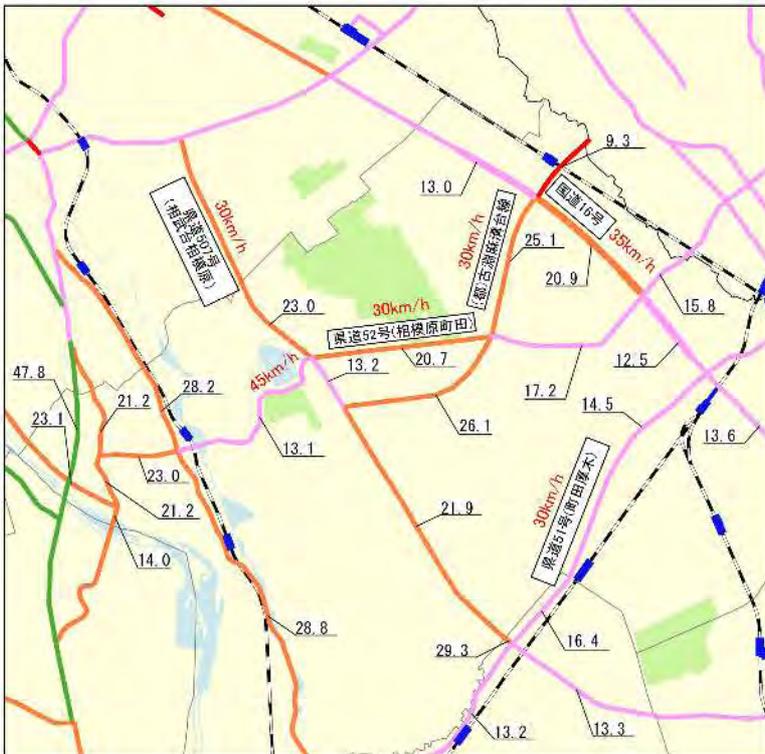
目安となる自由旅行速度は、過去に国土交通省から次のように示された。(左図では赤字で道路名に該当する速度を併記)

国道 (D I D地区)	35km/h
国道 (D I D地区外)	50 km/h
主要地方道 (D I D地区)	30km/h
主要地方道 (D I D地区外)	45km/h
一般都道府県道 (D I D地区)	30km/h
一般都道府県道 (D I D地区外)	45km/h

DID地区：人口集中地区。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の地域が互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

データ：H22 年道路交通センサス

図 3 - 13 下り混雑時旅行速度

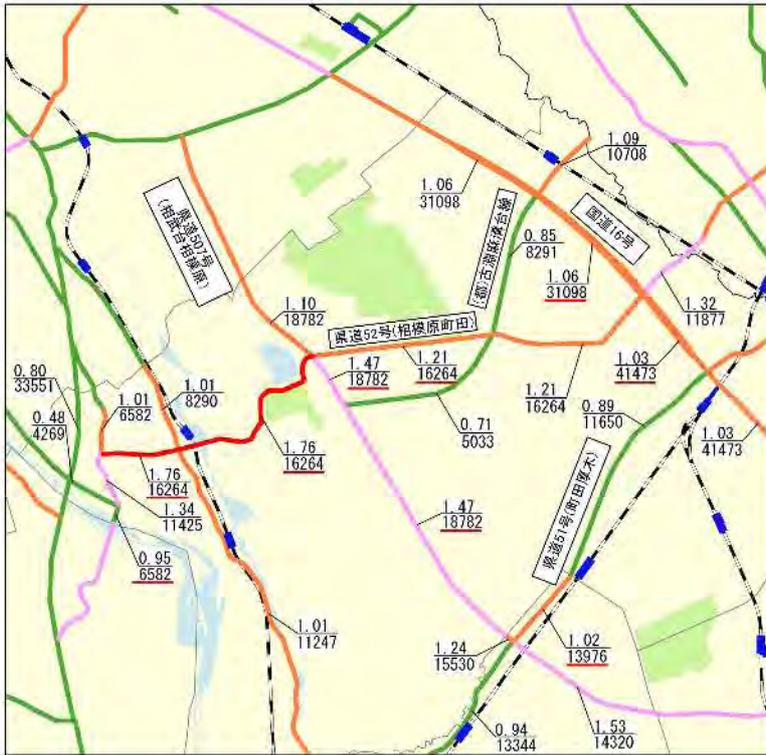


凡例

- 30km/h~
- 20~30km/h
- 10~20km/h
- ~10km/h

データ：H22 年道路交通センサス

図 3 - 14 混雑度 / 12h 交通量



凡例

Red line	1.75~
Pink line	1.25~1.74
Orange line	1.00~1.24
Green line	~0.99

※斜体は推定値

- 道路交通センサスの混雑度は、12h 交通量 ÷ 12h 交通容量（交通容量は車道幅員や信号交差点間隔により異なる）により算出される。
- H22 年道路交通センサスでは、従来の調査よりも交通量観測区間数が少なく、交通量を実際の観測値ではなく、隣接区間の交通量を用いている区間がある。（左図では交通量に赤下線が引かれた区間が該当）
- その結果、交通量が同値で混雑度が異なる区間がみられる。

混雑度	混雑状況の目安
~0.99	混雑することなく、円滑に走行できる状態
1.00~1.24	ピーク時間に混雑する状態
1.25~1.74	ピーク時間の混雑から、日中も連続的に混雑するような状態
1.75~	慢性的な混雑状態

データ：H22 年道路交通センサス

図 3 - 15 鶴野森交差点の渋滞状況

（鶴野森交差点では交通容量を超える交通が集中し渋滞が発生している。鶴野森交差点の滞留長がバス路線まで延伸すると、バス路線にて先詰まり渋滞が発生する。この日の調査結果では県道 52 号のバス路線まで渋滞長（信号待ちを 2 回以上する車列の長さ）が延伸していないが、渋滞末尾とバス路線までの距離は 150m であるため、信号待ち 1 回で捌ける車両の車列や交通量の変動によっては渋滞が延伸している可能性がある）



データ：最大渋滞長は神奈川県移動性向上委員会資料による平成 20 年 11 月 6 日調査（横浜国道事務所 HP より）

図3 - 16 バスプローブデータによる旅行速度（相模大野駅 北里大学）

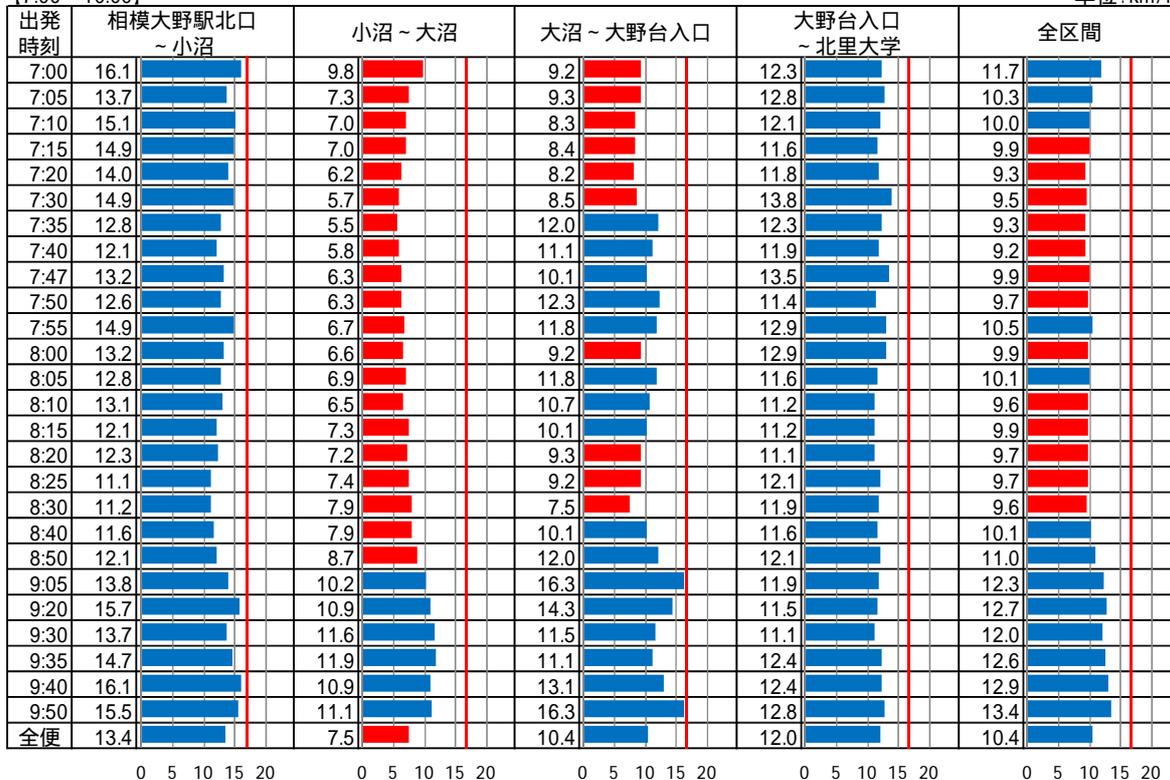
ほとんどの区間で相模原市内バス路線の平均旅行速度（16.8km/h）よりも低い。朝の速度が最も低く、特に小沼～大沼間では2時間に渡り10km/hを下回っている。夕方は相模大野駅～小沼間において速度が10km/hを下回る便が多くなっている。

相模大野駅～北里大学

平成24年11月1日～20日の平日(大53、相25系統) 赤線は相模原市内バス路線の平均旅行速度(16.8km/h)

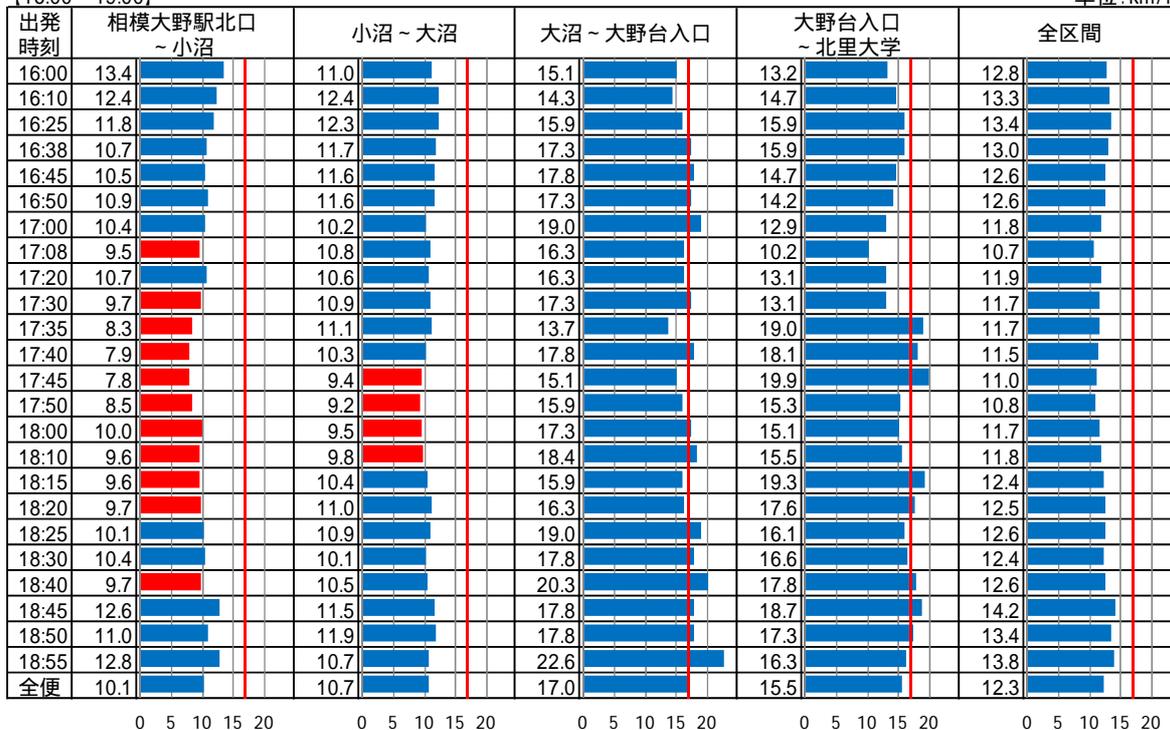
[7:00～10:00]

単位: km/h



[16:00～19:00]

単位: km/h



作成：相模原市、データ：神奈川中央交通株式会社

相模原市内バス路線平均旅行速度の出典：平成20年度相模原市バス交通基礎調査業務委託報告書

図3-17 バスプローブデータによる旅行速度（北里大学 相模大野駅）

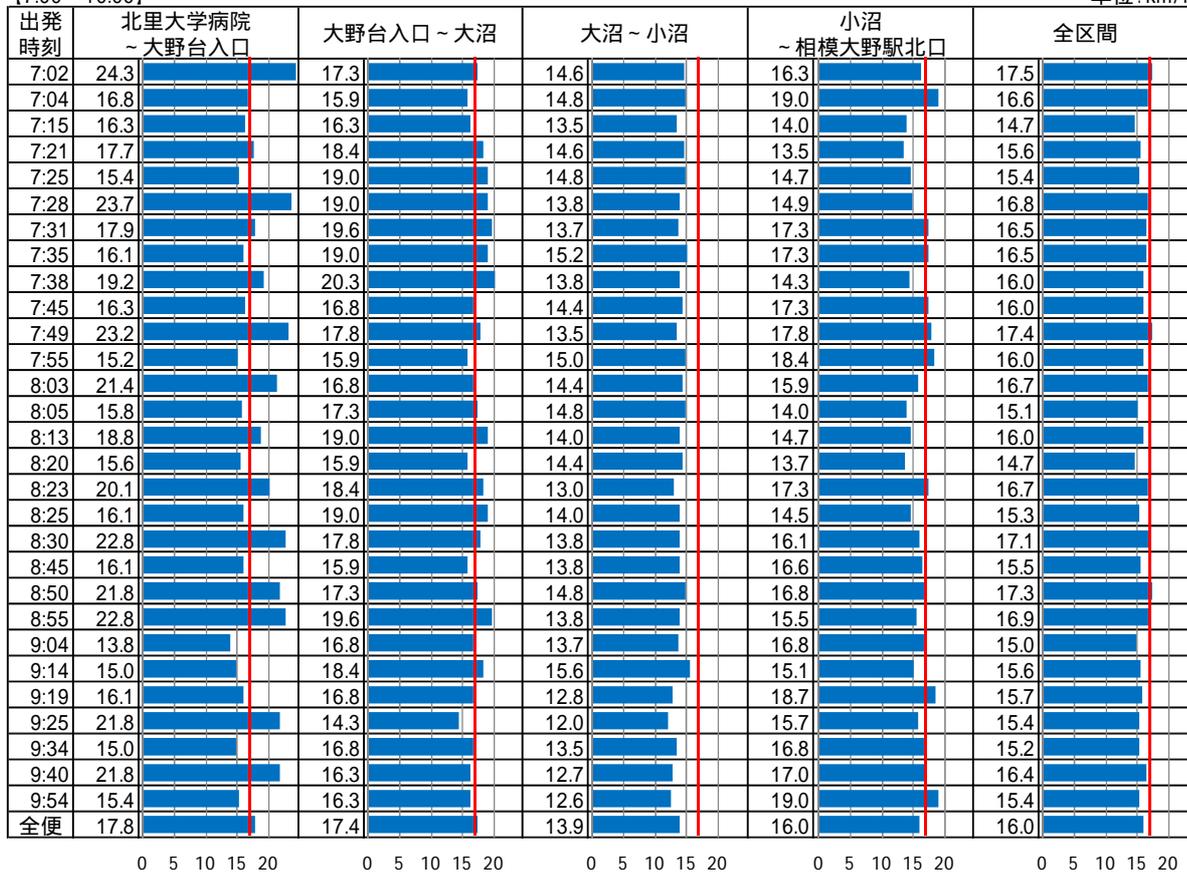
朝は、相模原市内バス路線の平均旅行速度（16.8km/h）を下回る区間が多いものの、10km/h以上となっている。夕方は、相模原市内バス路線の平均旅行速度（16.8km/h）を下回り、特に、北里大学病院～大野台入口間において速度が10km/hを下回る便が多くなっている。

北里大学病院～相模大野駅

平成24年11月1日～20日の平日（大53、相25系統） 赤線は相模原市内バス路線の平均旅行速度（16.8km/h）

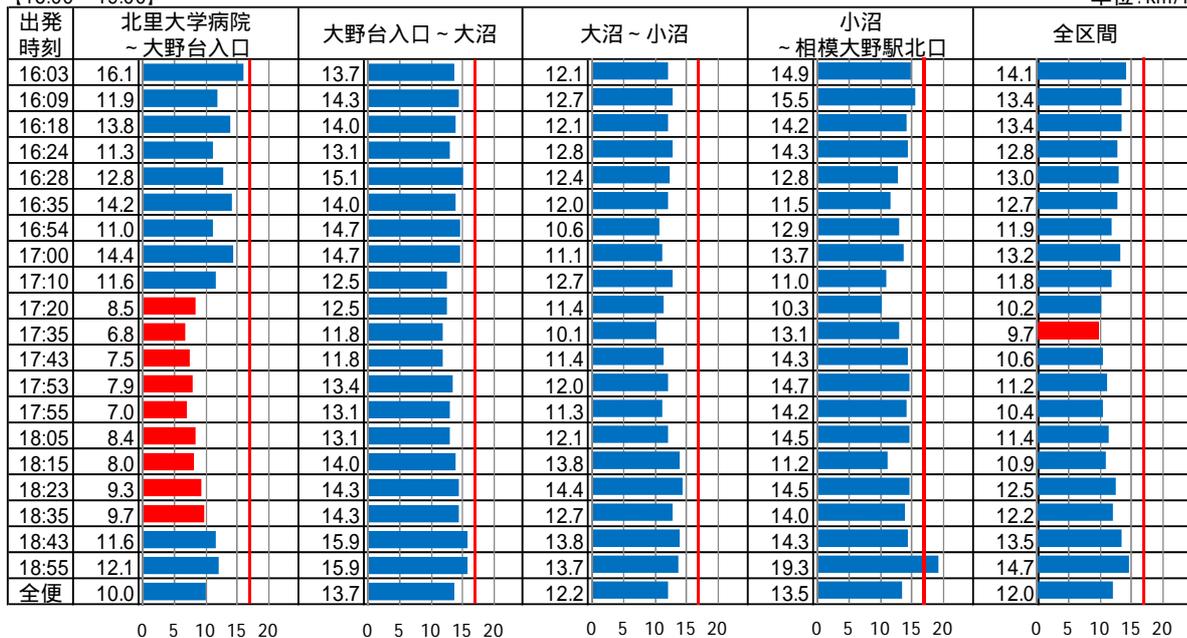
[7:00～10:00]

単位: km/h



[16:00～19:00]

単位: km/h



作成：相模原市、データ：神奈川中央交通株式会社

相模原市内バス路線平均旅行速度の出典：平成20年度相模原市バス交通基礎調査業務委託報告書

【参考】バス停位置図



図3-18 県道52号の4車線化事業

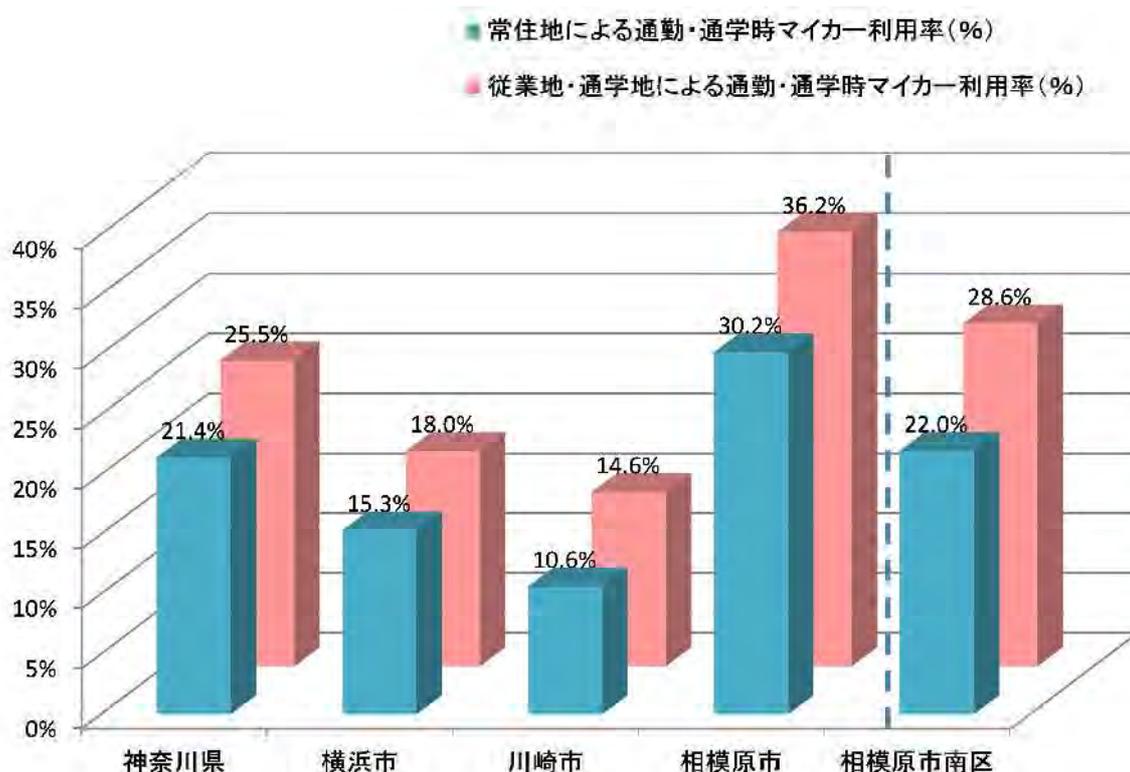


事業概要

場所	南区当麻から西大沼四丁目
内容	事業延長：約4.0km 幅員（一般部）22.0m～33.0m 現道2車線を4車線に拡幅する。 交通量に応じた自転車道や歩道等の整備を行う。
事業期間	平成26年度から平成36年度
スケジュール	平成25年度都市計画決定、平成26年度事業着手予定

出典：相模原市大規模事業評価調書 県道52号(相模原町田)道路改良事業 H24.11

図 3 - 19 通勤・通学者のマイカー利用割合（2 つ以上の交通手段を利用した場合も含む）

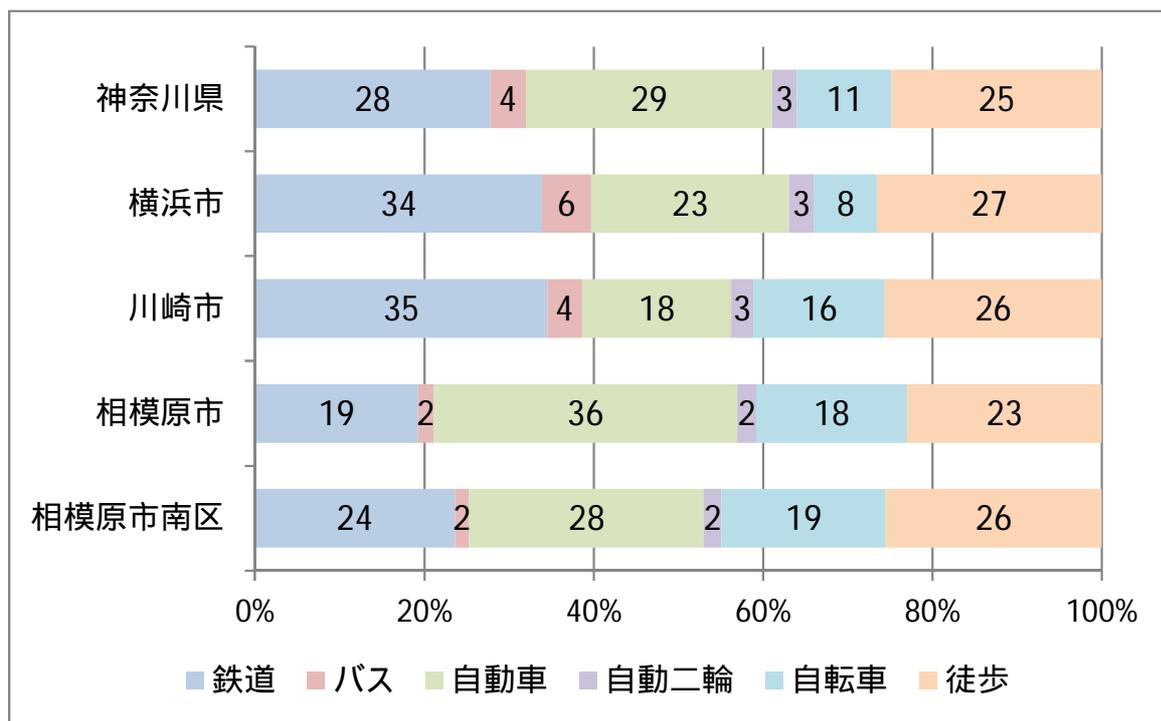


居住地による通勤・通学時マイカー利用率：「相模原市南区」の場合、南区に居住し自宅外（区内を含む）に通勤・通学している人（15歳以上）の内、マイカーを利用している人の割合

従業地による通勤・通学時マイカー利用率：「相模原市南区」の場合、南区内の事業所・学校等に通勤・通学している人（15歳以上・区内居住者を含む）の内、マイカーを利用している人の割合

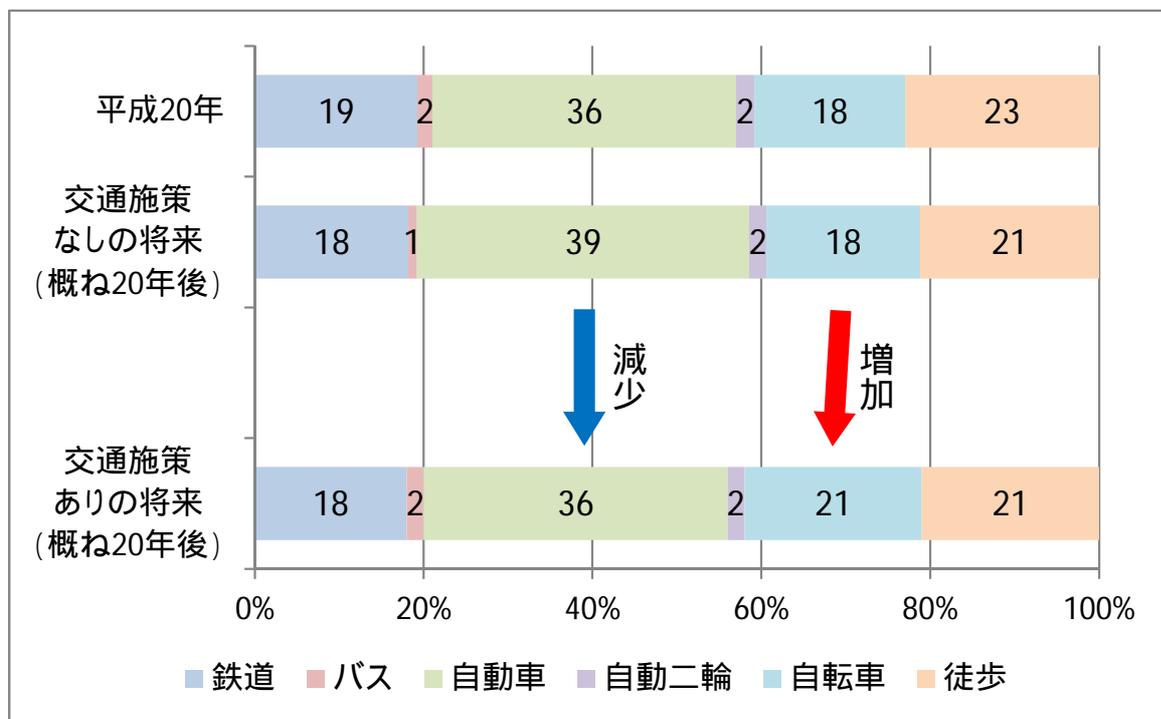
データ：平成 22 年国勢調査（居住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段及び従業地・通学地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段）

図3 - 20 代表交通手段（全目的）の割合（％）



データ：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

図3 - 21 相模原市の将来の交通手段分担（全目的）割合（％）の目標



出典：相模原市総合都市交通計画 平成24年3月 相模原市

3.3 自転車交通

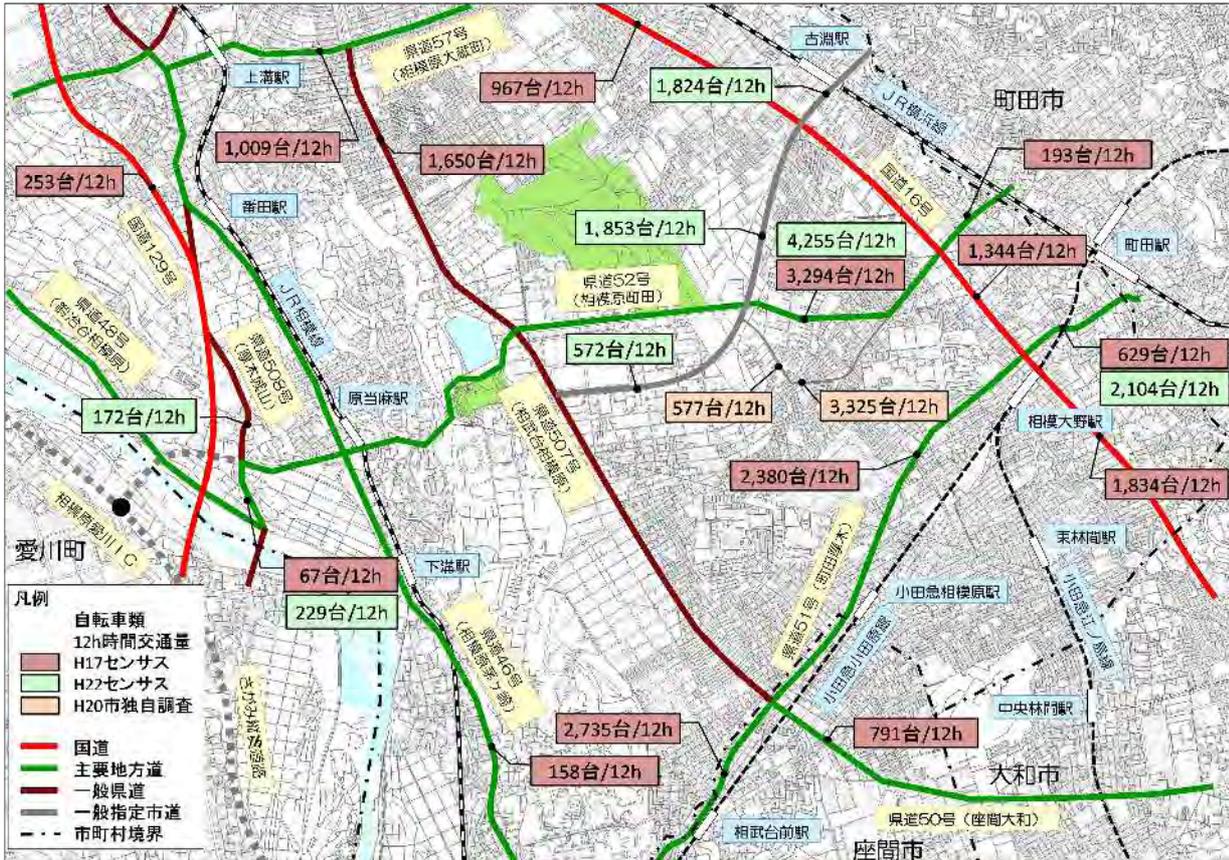
問題

通勤、通学等の自転車利用が多い場所があるが、自転車走行空間が確保されているのは一部のため、歩行者と自転車、自動車と自転車が錯綜している。(図3-22~23)

課題

定時性・速達性を確保した公共交通システムとする。
自転車とのアクセス性を高める。

図 3 - 2 2 自転車交通量の現況



道路構造令では、自転車交通量が「500～700台/日」以上が自転車を自動車、歩行者から分離する目安とされている。

データ：H17・22年道路交通センサス及びH20市独自調査

図 3 - 2 3 自転車通行環境の整備状況



出典：相模原市総合都市交通計画

3.4 ターミナル

問題

相模大野駅北口には多くのバスが集中しているが、駅前広場の処理上、女子美術大学行き路線バス、北里大学スクールバスは、駅前広場以外の場所から運行しており、乗換え利便性に問題がある。(図3-24)

課題

バス発着場所を駅前広場に集約し乗換え利便性を向上するため、輸送力の高い公共交通システムにより、相模大野駅へのバスの集中台数を削減し、駅前広場のバス、マイカー、タクシーの空間再配置、運用改善を行う。

図3-24 相模大野駅周辺

- ・女子美術大学行きの路線は時間帯により始発バス停が異なる。月曜日～土曜日の7:20～9:50はグリーンホール(北口から約250m)前発、その他の時間帯は相模大野駅北口発となる。
- ・北里大学スクールバスの乗降場が北口から東に約150m離れた場所に設けられている。



3.5 都市拠点

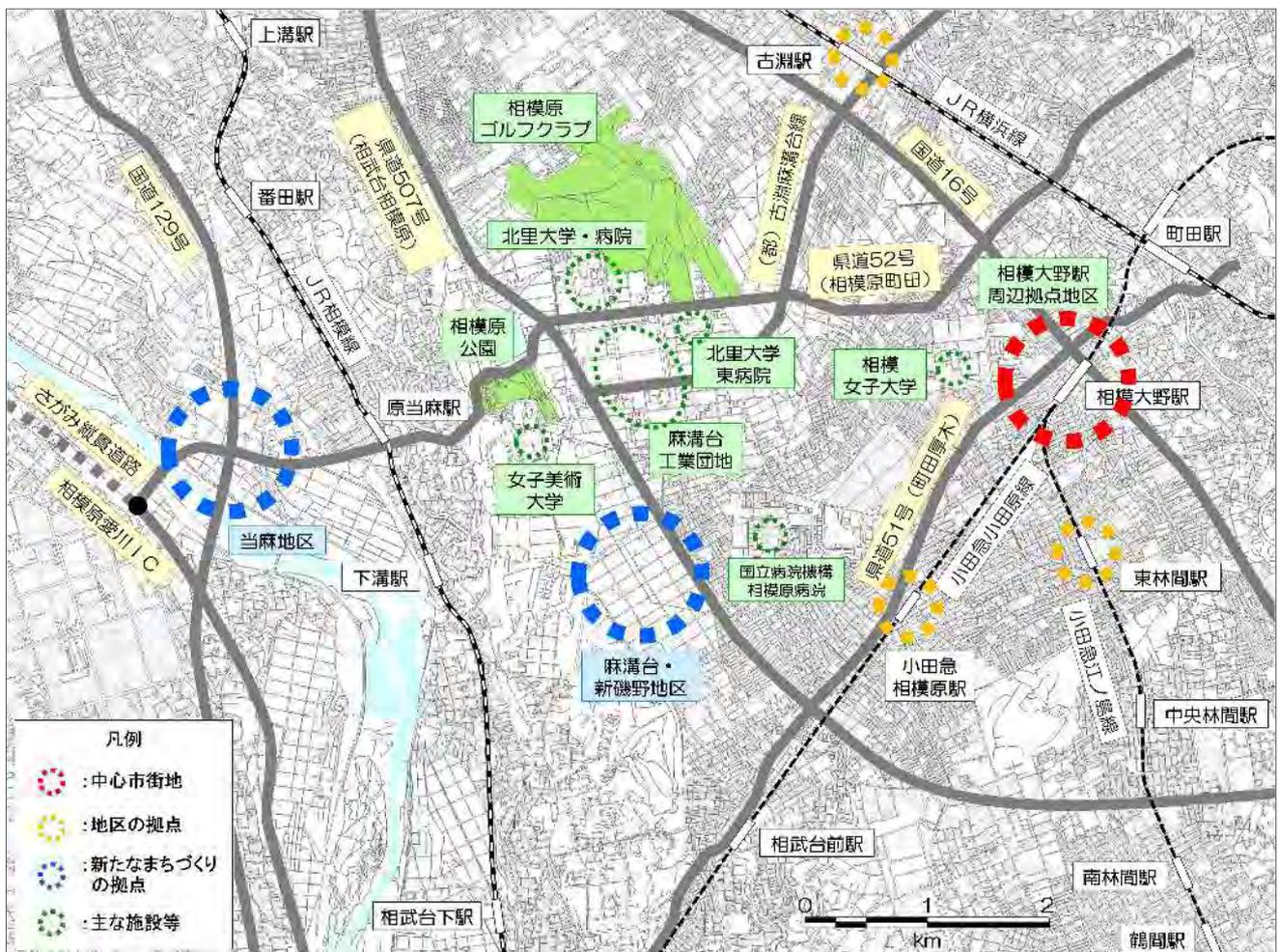
問題

将来に渡って、市の経営基盤（定住、雇用、交流人口、経済、歳入）を支えることが期待される「企業」、「大学」、「医療施設」、「商業施設」が立地する南部地域の拠点間の連携や、各拠点と鉄道とのアクセス強化が必要となっている。（図3-25）

課題

南部地域の拠点における「企業」、「大学」、「医療施設」、「商業施設」の交通アクセスを改善するため、これら施設とターミナル間の公共交通を定時性・速達性の高い公共交通システムとする。

図3-25 南部地域の概況（再掲）



4.新しい交通システムの目標（案）

南部地域の拠点間を連携する新しい交通システムの目標は、次の5つの目標に集約できます。これらの目標に即した新しい交通システムを導入し、南部地域の交通環境の改善やまちづくりを進めます。

また、この新しい交通システムは「新しい交通システム沿線の居住者」や「各拠点への通勤・通学、来訪者」といった方々を主な利用対象者とするとともに、行政・産業・商業・教育・医療など様々な機能を享受される方々のニーズにも対応することとなります。

図 4 - 1 新しい交通システムの目標（案）



図4-2 公共交通の改善が必要な交通軸と地域と新しい交通システムの主な利用対象者



新しい交通システムの主な利用対象者

- ・「新しい交通システム沿線の居住者（特に鉄道駅から離れた地域）」
- ・「各拠点への通勤・通学、来訪者」

(参考) 交通手段分担及び社会動向について

目 次

1.相模原市南部地域の交通手段分担について	1
2.社会動向と新しい交通システム	4

1.相模原市南部地域の交通手段分担について

相模原市南部地域の交通手段について次の検討を行い、南部地域のマイカー利用削減、公共交通利用促進の可能性を考えました。

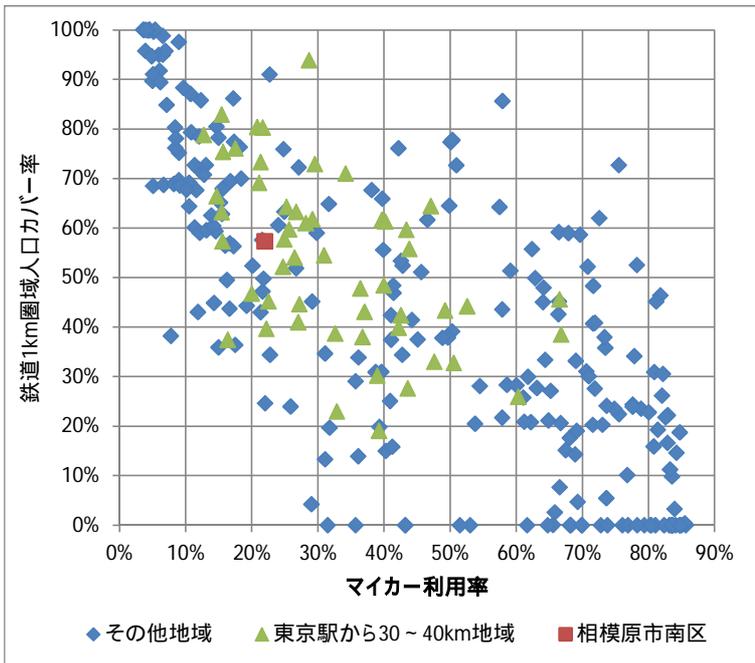
マイカー利用率（通勤、通学）の比較

相模原市南区と東京都心から同程度の距離にある市区町村について、通勤・通学におけるマイカー利用率と鉄道駅1km圏人口カバー率との関係を整理した。相模原市南区は、鉄道駅1km圏人口カバー率が同程度の市区町村と比較するとマイカー利用率は高くはないが、相模原市南区よりマイカー利用率の低い市区町村がある。鉄道に近いサービスが可能な公共交通による利用圏拡大や公共交通の利便性向上により、マイカー利用率の低減が期待できる。(図1-1)

交通モード利用距離帯から公共交通利用を優先的に選択した場合の手段分担割合の試算

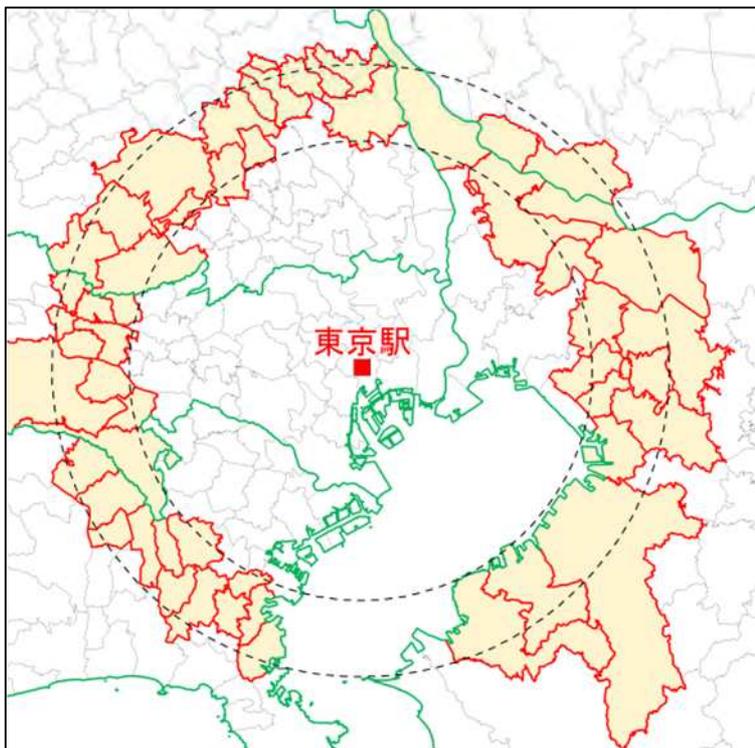
南部地域の常住者が通勤、通学する場合に、駅及びバス停圏域からは公共交通を利用するように設定し交通手段割合を試算した。その結果、代表交通手段では、マイカー利用率は現況20.8%から8.7%となる。駅端末交通手段では、自動車利用が0%となり、バスが現況16.6%から30.4%となる。バス交通の速達性や定時性などが向上するとバス交通利用者増加の可能性が期待できる。(図1-2)

図 1 - 1 東京から同距離帯の他市区町村の通勤・通学のマイカー利用率と鉄道駅 1km 圏域人口カバー率（2 つ以上の交通手段を利用した場合も含む）



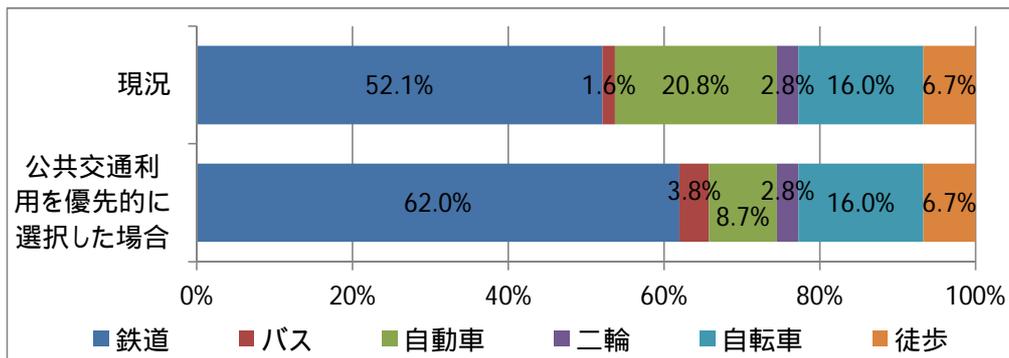
都県名	市区町村名	マイカー利用率	鉄道駅1km圏域人口カバー率
神奈川県	相模原市南区	22.0%	57.3%
茨城県	取手市	43.4%	59.6%
茨城県	守谷市	49.2%	43.3%
埼玉県	さいたま市西区	32.9%	22.9%
埼玉県	さいたま市北区	20.8%	80.4%
埼玉県	川越市	36.4%	47.7%
埼玉県	所沢市	24.9%	57.7%
埼玉県	春日部市	34.2%	70.9%
埼玉県	狭山市	36.8%	38.0%
埼玉県	上尾市	32.6%	38.7%
埼玉県	入間市	42.6%	42.4%
埼玉県	蓮田市	39.0%	30.2%
埼玉県	ふじみ野市	26.5%	54.0%
埼玉県	北足立郡伊奈町	47.1%	64.4%
埼玉県	南埼玉郡宮代町	39.7%	61.6%
埼玉県	南埼玉郡白岡町	40.0%	48.4%
埼玉県	北葛飾郡杉戸町	47.6%	33.0%
千葉県	千葉市中央区	29.5%	72.9%
千葉県	千葉市花見川区	27.2%	44.6%
千葉県	千葉市稲毛区	25.7%	59.7%
千葉県	千葉市若葉区	43.8%	55.8%
千葉県	木更津市	66.8%	38.5%
千葉県	野田市	52.6%	44.2%
千葉県	佐倉市	40.2%	61.3%
千葉県	柏市	27.1%	41.0%
千葉県	市原市	60.3%	25.9%
千葉県	八千代市	29.2%	61.7%
千葉県	我孫子市	28.2%	61.0%
千葉県	四街道市	43.6%	27.6%
千葉県	袖ヶ浦市	66.6%	45.6%
千葉県	印西市	42.2%	39.8%
千葉県	白井市	37.1%	43.1%
東京都	八王子市	24.8%	52.2%
東京都	立川市	17.5%	76.1%
東京都	昭島市	21.1%	69.1%
東京都	町田市	22.2%	39.6%
東京都	日野市	15.5%	82.9%
東京都	福生市	28.7%	93.9%
東京都	東大和市	25.2%	64.3%
東京都	武蔵村山市	39.3%	19.0%
東京都	多摩市	15.6%	57.3%
東京都	西多摩郡瑞穂町	50.6%	32.7%
神奈川県	横浜市南区	12.7%	78.8%
神奈川県	横浜市磯子区	14.7%	66.4%
神奈川県	横浜市金沢区	15.7%	75.4%
神奈川県	横浜市戸塚区	16.4%	37.4%
神奈川県	横浜市港南区	15.5%	63.2%
神奈川県	横浜市旭区	20.0%	46.7%
神奈川県	横浜市瀬谷区	22.6%	45.2%
神奈川県	横浜市泉区	21.4%	73.3%
神奈川県	相模原市中央区	30.9%	54.4%
神奈川県	大和市	21.7%	80.3%
神奈川県	座間市	26.7%	63.3%

【東京駅から 30km ~ 40km 圏域】



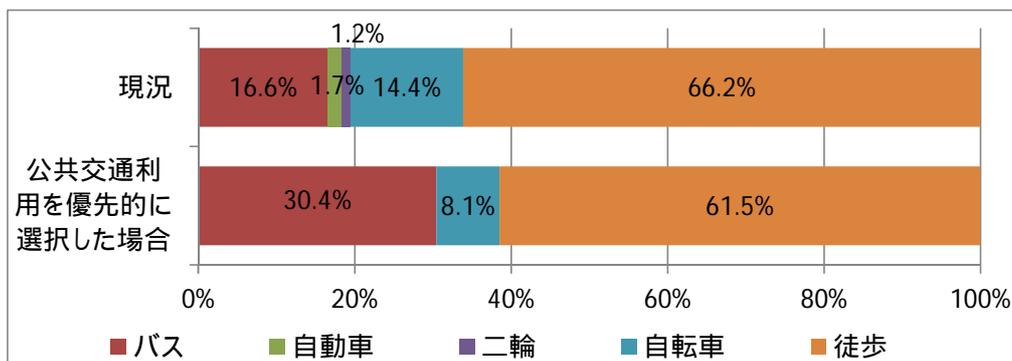
データ：平成 22 年国勢調査（常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段）及び平成 17 年国勢調査メッシュ人口

図 1 - 2 南部地域の通勤・通学における交通モード利用距離帯からの交通手段分担の試算
代表交通手段



- 代表交通手段は、単一の交通手段しか利用しない場合にはその交通手段、複数の交通手段を利用した際には、鉄道、バス、自動車、二輪、自転車、徒歩の順で優先した交通手段のこと。
- 徒歩、自転車、二輪車だけの移動については変化しないものとした。
- 自動車での移動については、現況の県外移動における自動車分担率を適用した。
- 鉄道、バスでの移動については、鉄道駅・バス停利用圏内の就業者・通学者数と現況のバス利用実態（代表交通手段としての利用割合）に基づき利用者割合を算出した。
- 現況は「その他」「不詳」を除く割合。

駅端末交通手段



- 駅端末交通手段とは、鉄道を利用する際に、駅まであるいは駅から利用する交通手段のこと。
- 鉄道駅 1km 圏域（下図）は徒歩、前記圏外かつバス停 300m 圏域（下図）はバス、前記圏外かつ鉄道駅 2km 圏域（下図）は自転車の利用圏域とした。その他の圏域についてはバスの利用圏域（バス停まで自転車利用）とした。
- 現況は「その他」「不詳」を除く割合。



データ：平成 22 年国勢調査（常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段）

2.社会動向と新しい交通システム

新しい交通システムは、「人口減少社会」、「高齢社会」、「低炭素社会」といった社会動向について、考慮あるいは貢献することが求められます。

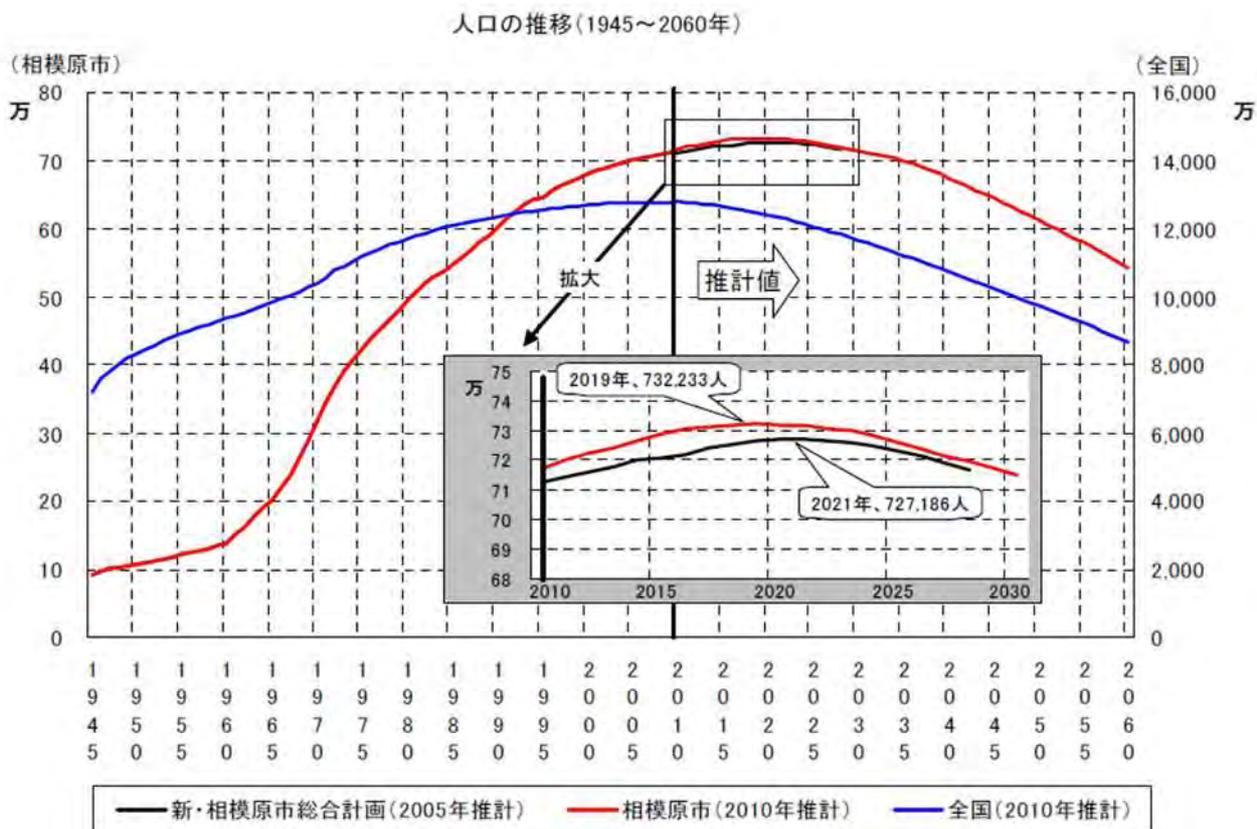
2.1 人口減少社会（経済的持続性）

問題

人口が減少しても、人口密度の低い地域が拡散しないように市街地を誘導することなど、都市経営コストを低減することが必要となっている

相模原市は2019年をピークに人口が減少すると予測されている

図2-1 2010年国勢調査に基づく人口予測



出典：平成25年2月6日相模原市発表資料（相模原市HP）

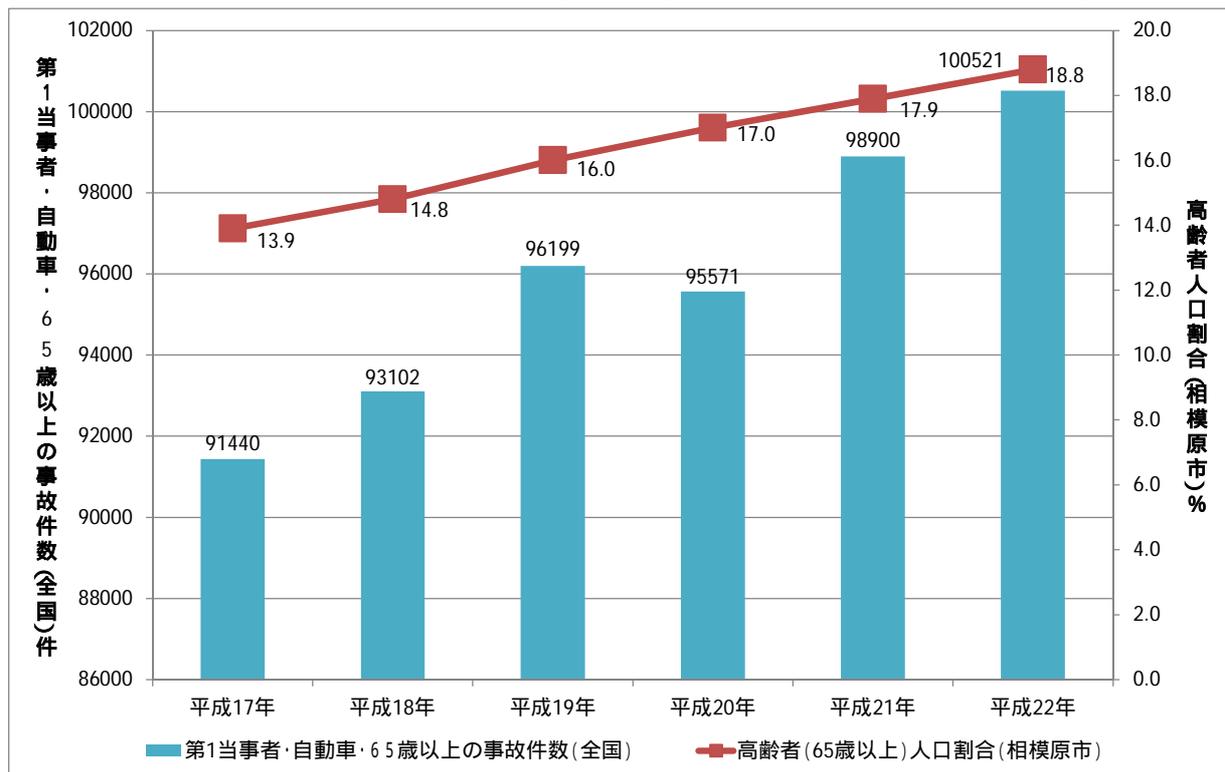
2.2 高齢社会（社会的持続性）

問題

高齢ドライバーによる交通事故が増加しており、高齢者が運転免許返納後も移動しやすいように、公共交通の利便性向上が必要となっている

高齢化が進み、歩行・自転車の移動や段差などの障害など、移動に負荷を感じる高齢者が増加しており、高齢者が移動しやすい交通環境が必要となっている

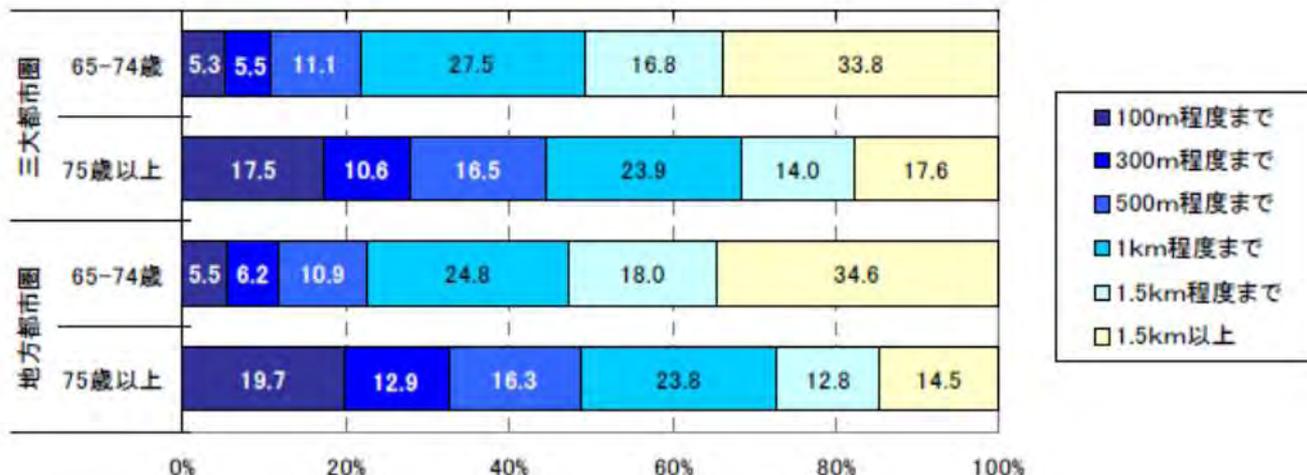
図 2 - 2 高齢ドライバー事故の経年変化（全国値）と高齢者人口割合（相模原市）の推移



高齢者人口割合（相模原市）は、平成19年から旧津久井町、旧相模湖町含む、平成20年から旧城山町、旧藤野町含む

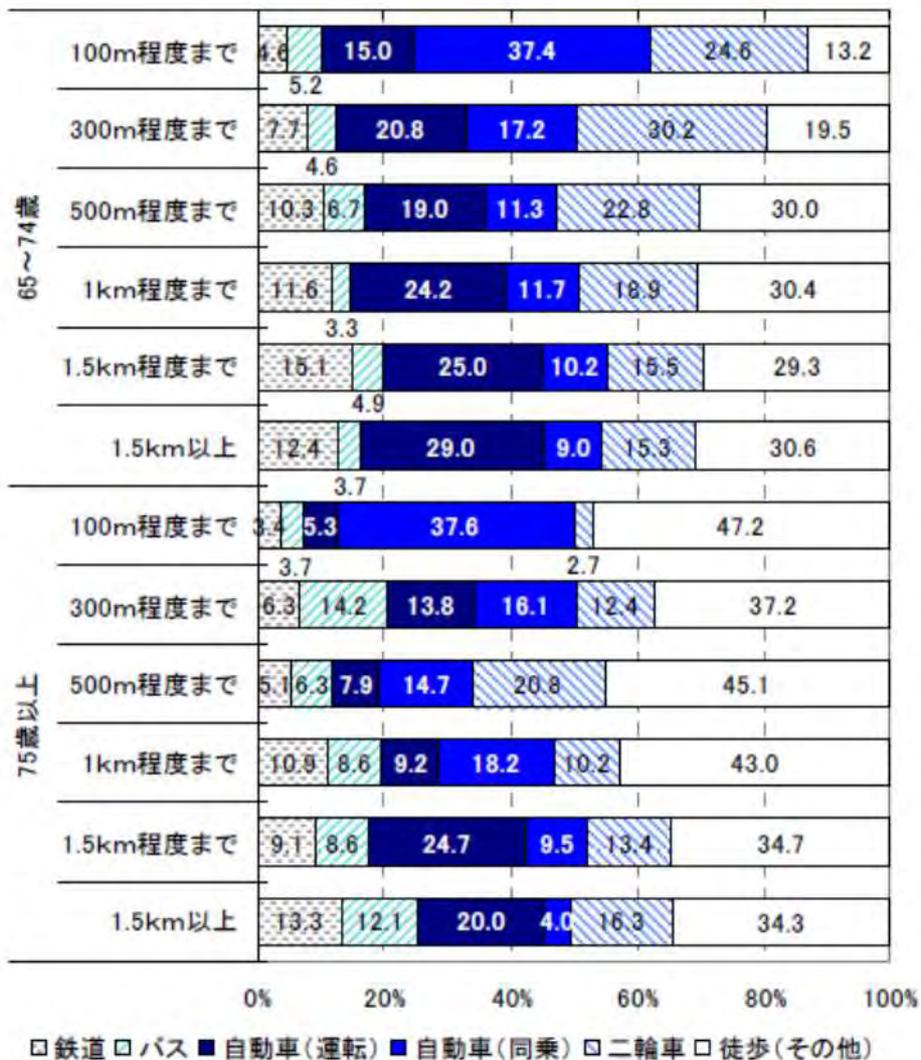
データ：交通統計（平成17年版～22年版）（財）交通事故総合分析センター及び相模原市HP（地区別年齢構成平成17年～22年）

図 2 - 3 高齢者の徒歩移動可能距離



出典：都市における人の動き H17年全国都市交通特性調査集計結果2 平成20年3月 国土交通省

図 2 - 4 移動可能距離帯別代表交通手段利用割合（三大都市圏）



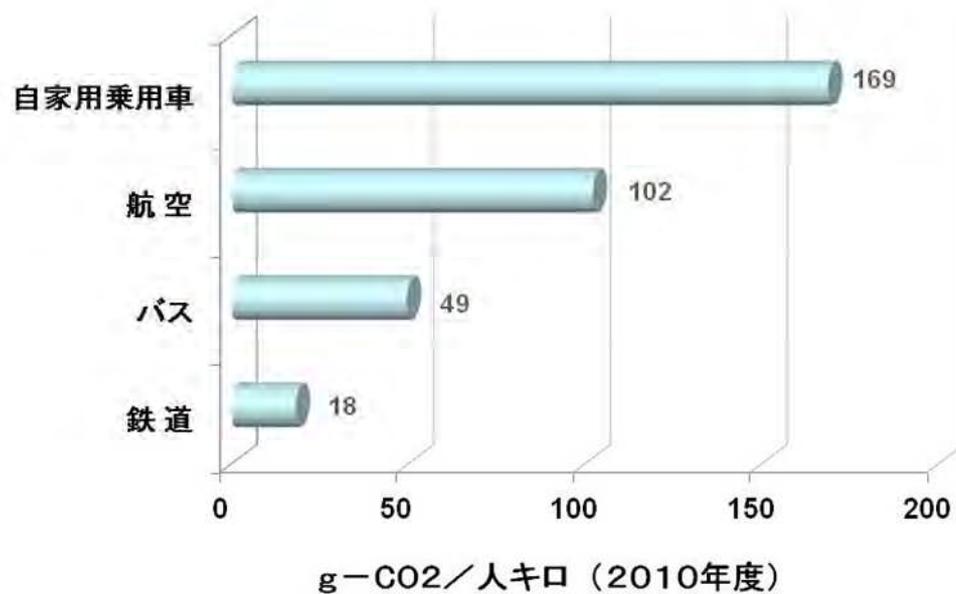
出典：都市における人の動き H17年全国都市交通特性調査集計結果2 平成20年3月 国土交通省

2.3 低炭素社会（環境的持続性）

問題

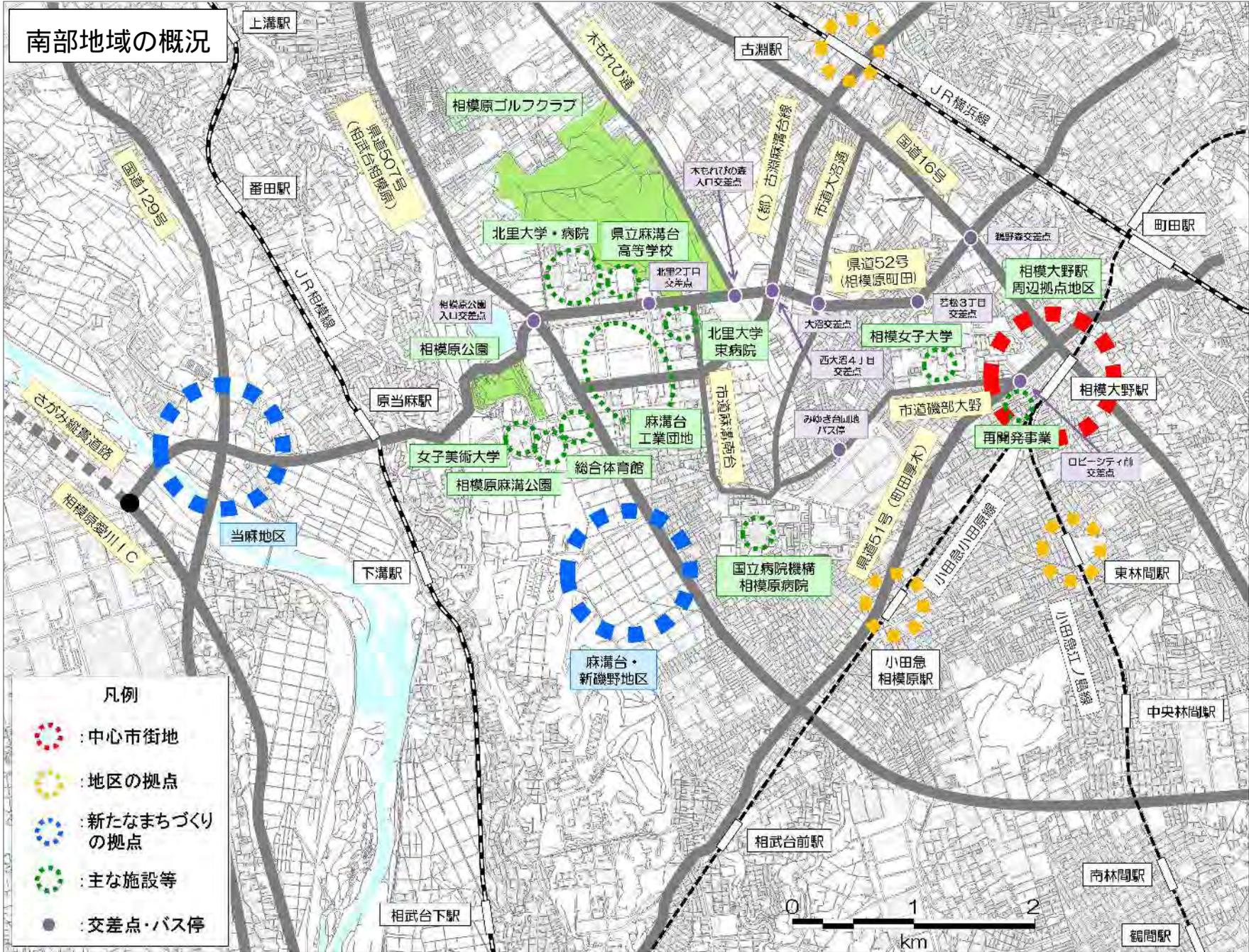
交通部門のCO₂排出量は、日本全体の20%を占め、そのうち自動車部門が88%を占めており、交通部門の省エネルギー、CO₂排出量低減が必要となっている

図 2 - 5 輸送量当りの二酸化炭素の排出量（旅客）

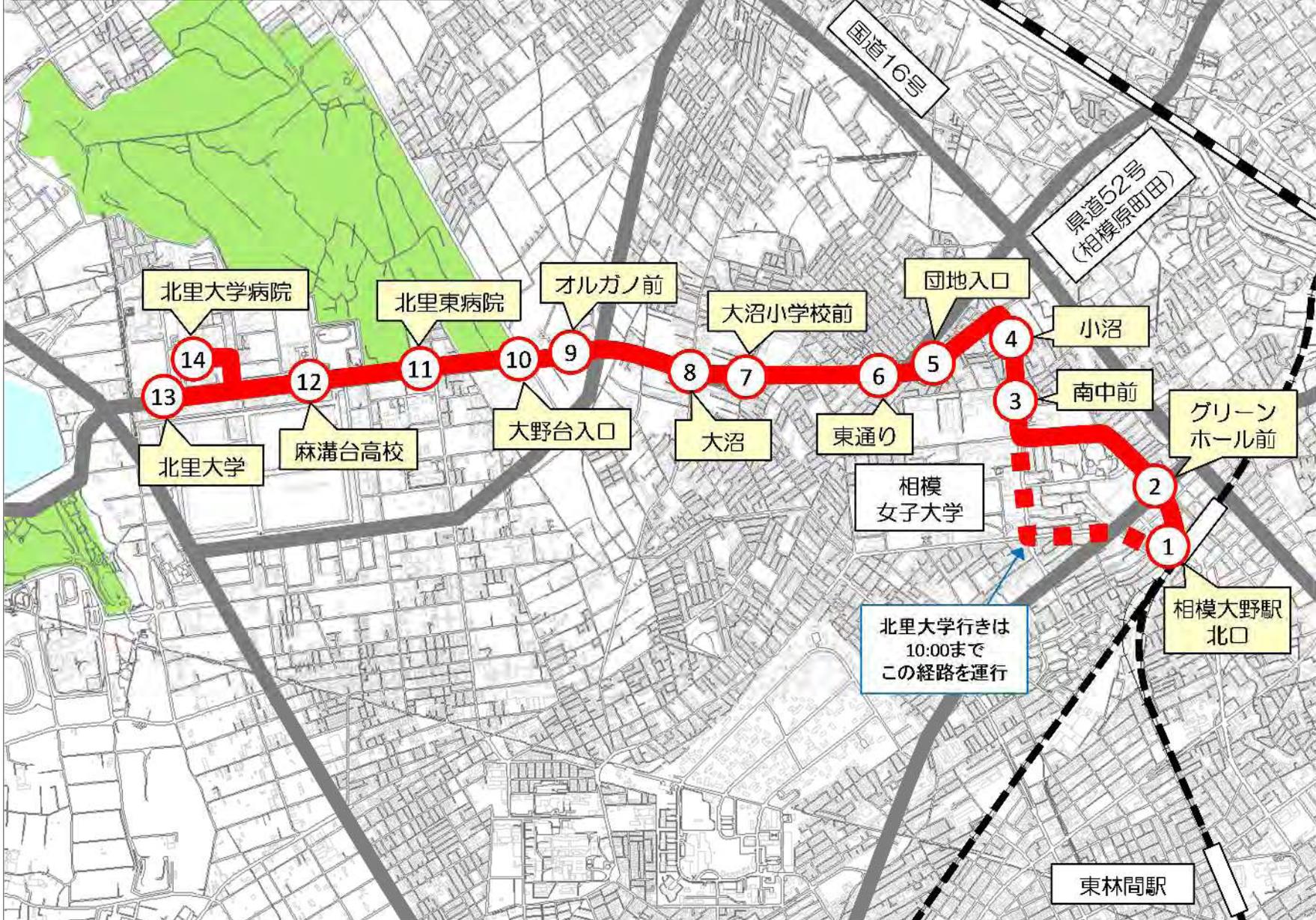


各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（人キロ：輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量を試算

出典：国土交通省総合政策局地球温暖化対策HP



バス停位置図(大53、相25系統)



新しい交通システムの導入検討に係る『区民討議会議』について（素案）

目的

市南部地域における現状の交通問題やこれらの問題を改善する対応の必要性等を確認しつつ、新しい交通システムの導入に関する事項について、南区住民の意見等を広く収集し、今後、新しい交通システム導入検討委員会を中心に導入検討を進める上での参考とする。

開催時期

平成25年8～9月

検討状況等に応じて変更する可能性があります。

参加対象

南区住民 【参加案内者数】 2,500名（住民基本台帳から無作為に抽出）
 【定員数】 70名（定員を超えた場合は抽選）

テーマ

『新しい交通システムのメニュー、比較案の評価方法、比較案の検討について』
 具体的な内容については、今後決定します。

内容

1. あいさつ・趣旨説明
2. 市からの情報提供
3. グループ討議・発表
4. 質疑・応答
5. アンケート・あいさつ

結果の公表方法等

1. 参加者への結果送付
2. 検討委員会への結果報告
3. 市ホームページへの掲載
4. 市行政資料コーナーでの公開