

## 会 議 録

|                    |     |  |    |      |      |    |
|--------------------|-----|--|----|------|------|----|
| 会議名<br>(審議会等名)     |     | 第3回 相模原市新しい交通システム導入検討委員会   |    |      |      |    |
| 事務局<br>(担当課)       |     | まちづくり計画部交通政策課<br>電話 042 - 769 - 8249 (直通)  |    |      |      |    |
| 開催日時               |     | 平成25年7月30日(火) 10時00分～12時20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)<br>セミナールーム2  |    |      |      |    |
| 出席者                | 委員  | 15人(別紙のとおり)  |    |      |      |    |
|                    | その他 | 関係者3人  |    |      |      |    |
|                    | 事務局 | 16人(都市建設局長、南区長、まちづくり計画部長、<br>交通政策課長、南区役所地域政策課長 他11人)   |    |      |      |    |
| 公開の可否              |     | 可  | 不可 | 一部不可 | 傍聴者数 | 9人 |
| 公開不可・一部不可の場合は、その理由 |     |  |    |      |      |    |
| 会議次第               |     | 1 開会<br>2 会議の公開について<br>3 議題<br>(1) 第2回検討委員会の検討事項への対応について<br>(2) 新しい交通システムの比較検討について<br>導入ルートに係る基本的な考え方<br>輸送システムの選定<br>比較案の評価方法<br>(3) 新しい交通システムの導入検討に係る<br>『区民討議会議』について<br>(4) その他<br>4 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 9 名入場

### 3 議題

#### ( 1 ) 第 2 回検討委員会の検討事項への対応について

議題資料に基づき第 3 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委員長から説明を行った。

事務局から議題 1 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。

意見交換会への対応に関して内容の細かな部分については、この場ではなく、後日事務局に質問や意見を出します。

資料 P.2「 2 . 自転車交通の問題、課題について」の文章を修正して頂いたが、4 年前に地元からよく出た意見について、あまりケアをされていない点があり、今発言しないとそのままになりそうな気がするので発言します。自転車交通についての意見として、特に北里大学・女子美術大学から相模大野駅の間についてだが、「自転車に乗せたら負け」という話が、地元住民の声として結構多く出ていました。どういうことかということ、一度、自転車に乗ってしまえば 20 分から 25 分くらいで駅に必ず着くので、わざわざ新しい交通システムを導入したとしても、自転車から新交通に乗換えて、駅まで行く、また自転車を駐輪場に駐輪することも考えると、やはり自転車に乗って行く方が早いということになる。例えば大野台あたりから自転車で通っているので、オルガノ前あたりの所で乗換えたいとか、本来ならば小田急相模原駅の利用が近い、桜台、国立病院の奥の地域に住んでいる方は、今まで相模大野まで自転車で来ていたが、途中で乗換えができるならばそちらが良いと思うので、需要そのものを否定するわけではない。ただ、沿線に住んでいる方が自転車で出発し、途中で新交通に乗換えて駅に向かう、というのは、あまり現実的ではないと思う。もちろん需要がないとは言わないが、ここをメインに置くと、住民説明会で総スキャンにあうことは、今から火を見るより明らかなので、その点については留意してほしいと思います。

P.3「 3 . 新しい交通システムの目標について」で、主体別、交通課題、目標でまとめ

て頂いたことは良いと思いますが、主体別の課題とツール別の課題があり、どのような状態になれば課題が解決されたことになるかを明示しないで進むと、この資料に書かれている最終的な目標は、言い方は悪いが、誰がまとめてもこのような形になると思う。具体的な5つの目標のうち、優先順位はどれが一番高いとか、地域の交通アクセスと定時性・速達性がぶつかったとき、どちらが優先されるかを考えた方が良いのではないかと思います。この新しい交通システムをどういうコンセプトで導入するかというところを、はっきりと決める必要まではないと思うが、少なくとも委員の方々の間では、どういうイメージを持たれているかを出し合うくらいのはしても良いのではないかと思います。

3点頂いた意見のうち、1点目の意見交換会への対応に関する意見については、毎回、修正しながら進めていきます。資料は事前に配布しているので、ご覧になっているとは思いますが、表現方法や対応内容に関しては、この場で協議する方法もありますが、1個1個の項目についてのご意見があれば、事務局とやりとりして頂くこともできます。それから自転車の件と、目標の中の優先順位について、1個1個の順位を明確にするということではないが、この目標が並列なのか、若干、濃淡があるのかということについて意見交換をした方が良いのではないかと思います。後の2点について、事務局の方から何かありますか。

資料 P.2 の自転車交通の問題・課題のところですが、一般的には途中で自転車からバスなど公共交通に乗り継がせるのが良いとの考え方がありますが、ではこの区間ではどうかということにつきましては、事務局の方でも議論を行いました。乗り継ぎの需要について、沿線地域ではそこまで高くないと考えますが、大野台付近の方々の利用はそれなりに見込まれると思います。さらには相模大野からみて麻溝台地区より遠方にお住いの方々については、自転車で30分かけて相模大野に出ている方もいると聞いていますので、そういう方々が北里大学のターミナルにある駐輪場に自転車を置いて、そこから定時性・速達性を備えた快適な乗り物に乗って頂くことは有り得ることだと思います。ただメインは相模大野駅から北里大学、企業群や女子美大に自転車で通う人達について、まずは公共交通にも乗ってほしいということで、公共交通の定時性・速達性を向上するなどして、大きく効果をあげていきたいという整理をいたしました。資料 P.3 の目標の優先順位についてですが、今日の後半で説明したいと思いますが、輸送システムとルート等を組み合わせた比較案を評価していくときに、どういう評価手法を取るか、どこを重点的に見ていくかを話し合っただ中で、自然と浮き彫りになってくる部分があるのではないかと思います。あえて目標の中で優劣を付けない形を取っています。

これに関しては委員の中で話し合っても良いと思います。どうしてもこれが1番だと明確にするのではなく、例えば自動車利用に過度に依存しないことに賛成ですとか、いや、そんなことは大変だとか、少し意見があれば良いと思います。

3月30日の意見交換会で出された意見が全部羅列されている。この羅列された意見を読み、自分なりに、この中で、一番大きな問題点がどこなのかを探し出せば良いのだ

が、やはり、市の方で、出された意見をいくつかにまとめて欲しかった。いくつか読んでみると相模大野以外に古淵にもつないだらどうかとか、原当麻から国道16号に抜けるようにすれば、相模大野でなくても良いのではないかと、そういう意見が多い気がする。なぜ相模大野と麻溝北里方面を結ぶ必要があるのかについては、行政の方で考えていることもあるだろうし、我々の意見もあるだろう。私の場合は相模大野駅前の自治会に携わっており、私個人としては相模大野と結んでほしいと強く思っています。意見を全部読んだところで、似たり寄ったりの意見が多いので、大枠を作ってまとめてほしかった。その中の大きな意見について検討委員会で議論しようという話になると思います。

「自転車に乗せたら負け」という話ですが、私は車で北里方面や相模原の本庁、中央区の方に行くとき、52号線の大沼の元ダイエーがあったスーパーの手前のところから右に入り、文京商店街の脇を通過して相模大野高校へ抜ける道が一番、車が通りやすいため使っています。でも、あそこは自転車と車が非常に危なく、3台から5台くらいの自転車が横に並んで走っています。車が30km/h以下で走れば良い話だが、やはりこのように自転車が走行する状況は変則的だと思う。もし、「自転車に乗せたら負け」だという考えがあるならば、まずは、自転車の走行がきちんとできる道路を作ることが大事だと思う。現在の自転車通行の状況は非常に危ないので、これをなんとか無くすようにしたいという考えがあります。

二つ目の話は本来的には本委員会の範囲を少し超えるところであるが、交通計画の基本として、歩行者のための歩道、自転車のための空間ということ、きちんと考えなければいけない。ところが日本では自転車に関して、どちらかという計画は上はほったらかしにされており、どの都市でも自転車道路をどうするかという問題に直面している。例えば公共交通について考える仕事であっても、公共交通の乗り物さえ導入できれば、後はどうでもいい、というやり方は絶対によくはない。駅まで来る際に利用したり、あるいは公共交通と役割分担をしたりするので、並行する自転車空間についても同時に考えなければならない。それを実際にどこに入れるのかと言えばすごく難しい。なぜかという自転車のためのスペースを作るためには、新たに道路を作るか、今ある道路の使い方を変えることが必要となり、今の道路の使い方を変えるには議論が必要となります。でもこれは、実施していかなければいけないことで、昨年、自転車の道を作るならこのように作りましょう、という、新しい優れたガイドラインが国から出ています。ですからそれに基づき、相模原市も自転車をこのように使って頂く、そのためにはここは直していくという議論をもっとしていかなければなりません。その時の話というのは、実はこの場で検討する公共交通と繋がっていくものだと思うので、業務的には独立しているかもしれないが、こちらでの検討の進め方と、相模原市での交通の在り方の中の自転車の在り方というのは、常に市の方で連携をとって頂くことを希望します。

なお、この意見交換会の意見の一覧表については、意図的に全部載せたということでしょうか、説明してください。

ひとつの意見も漏らしてはいけないという考えで全部載せました。ただ、見る時に分かりにくいというのは、指摘通りなので、きちんとカテゴリー分けをして、それぞれに集約をするという形で表を作り替えたいと思います。

共通する意見がいくつもあるので、大きな全体図を示してほしいというのが、私の意見です。その方が分かりやすく、議論をしやすいと思う。

表自体は、もう少し小見出しを付けても良いかと思います。でもその上で、意見集については、全体が分かるまとめの表がある。ただ、まとめの表だけでは、いくつかの意見を割愛したように思えるし、一覧表だけではまとまっていないと言われます。資料としては両方必要なので、まとめの表を追加してください。

はい。

自転車の話について確認ですが、自転車というのはそもそも基幹交通ではないと考えていて、それがこの地域ではほぼ基幹交通的になっていることが異常だという視点で今回協議している公共交通の話の中に、盛り込まれていると理解しました。つまりこの地域で自転車というと、同じ時間帯、同じ距離を何百人もの自転車を運転する人が同じように動いていることが異常な状態で、それならば他の手段があるのではないかということで、公共交通の話に盛り込まれているのだと考えます。日中に1人1人が別の目的地に行くために、別の時間帯で動くことに何ら問題はないが、朝の時間帯や帰りの時間帯に、集団自転車隊が移動すること自体については、これは放置しない方が良いのではないかと理解しました。各委員のご意見を伺ってもよいでしょうか。

一般的には自転車の問題についてはそれが交通事故の潜在的な危険性となっているという言い方があるのと、もうひとつは高齢になると自転車に乗るのが困難になるということがあり、そうするといつまでも自転車さえあれば、自転車の道さえあれば何でも大丈夫ということではないという意見が、まだ実証されていないけど出ています。そこまで書く必要はないと思うが、全てを自転車に、自転車がすごく溢れていて、既に危険なところ、危険性があるところにおいて自転車と車、自転車と歩行者の問題が生じているという話があり、その点については資料P.2にある程度は表現されていると思う。

では資料P.3「3.新しい交通システムの目標について」の中で、特にこういうところは大事だというようなご意見、ご発言はありますか。

これについては、軽重の違い、重要度の違いがあるかもしれないが、その前に各委員でこれらの課題、特に真ん中の「南部地域の交通課題」について、最初にそれぞれの課題についてレポートして、その通りだと思う、いやそれほどでもないと思う、というのを定量的に量ってみたらどうか。解決する前に、自分が主体かどうかは別にして、この立場ならこれは確かに納得できるよね、そうかもしれないね、輸送力が大きいと思っていいのか、小さいと思っているのか等、そういうことを含めて困り度合を調べる。後で、アフターでどうなったかを私としては確認したい。

アフターというのは。

答申案が出た段階です。答申案によってこれらの課題は半分くらいになる、1/3まで課

題の重さは下がるという感じで確認することを想定しています。課題がかぶらないようにするとか、課題の重さについて平均を取って合わせることは難しいが、ここにある課題については非常に大問題であると思っているとか、この平成25年の段階で解決しなければいけない問題はこれだったとか、どれくらいの重さで不便をかけているのか、最初に量っておいても良いと思います。

この検討委員会の今のメンバー構成で平均を取ることにどんな意味があるのかについては、なかなか難しいと思います。

このP.3の資料の扱い方に関して、もう少しご意見を伺います。

自転車のことが話に出ましたが、自転車に乗る方が歩くより楽という高齢者の方が私の周りには結構います。私はというと、北里の方へ車で行くことがあるし、自転車に乗って行くこともあります。自転車で行く場合は、52号線など表の道は怖いので、裏道を通って行きます。自転車は別の話なのかと思って聞いていましたが、学校があり、企業があり、いろんな会社があるとすると、やはり決まった時間にそこに行かなければならず、それに間に合わせるためには、公共交通では間に合わないため、自転車に乗っているという状況にあります。午前8時半から午前10時くらいまで、52号線はやはり怖くて通りません。そういう状況なので、自転車についてはかなり丁寧に対応したいと思っています。

すると今の自転車の問題についてどう考えていくかということを中心したいということですね。あと高齢の方についての発言はすごくありがたいです。

私は麻溝地区の方に住んでいますが、この場での検討事項は、どうしても相模大野から麻溝台の話になってしまう。麻溝地区には相模線が走っていますが、原当麻から北里までの区間には現在バスが1時間に1本くらいしか走っていないので、ほとんどの人は自動車か自転車を利用していています。ですからこの交通機関がもし原当麻まで完成すれば、52号線の混雑はかなり減ると思いますし、資料の中で見解として示されているかどうかということもあるが、相模大野の方が、どうしても利便性が高いので、多くの方は相模大野を回ってしまうが、原当麻も橋本から15分くらい、海老名から12、13分なので、こういう定時性を備えた交通機関ができれば、原当麻に回る人もかなり生まれるのではないかと私は思います。

今の点は資料P.3でいうと「地域の交通アクセスの向上の実現」で、新しい交通システムが原当麻駅に繋がることで相模線沿線、あるいは橋本方面から北里地区へ行きやすくなる。今までだと町田に出て、相模大野で乗り換える。相模線の方から若干少ないとはいえ、原当麻に来て、相模線に接続する乗り物が導入されればかなり違う。「地域の交通アクセスの向上の実現」、「南部地域のまちづくりへの貢献」に拠点間の連携というのがありますが、この行き方しかないというよりは複数行き方がある方が、分散し得るし、いざという時、片方が倒れて事故なり運休をしたとしても、もう片方が走っていれば、リダンダンシーという意味でも、また、ネットワークの効果においても良いということがある。いずれにしても資料P.3の「地域の交通アクセスの向上の実現」、「南部地域の

まちづくりへの貢献」に関してはとても重要だというご意見です。

私のところは相武台で、麻溝台・新磯野地区の整備が予定されるところです。電車ですと、各駅停まりの相武台前は厚木の方から来る人は良いかもしれないが、急行が停まる相模大野の方が利便性が高いので、東京から来る人はやはり相模大野で降りてしまいます。そういう意味では村富相武台線が拡幅されると多少変わってくるのかなと思う。バスは1時間に3本程度運行しているが、メイン道路の国道16号でもバスは1時間に3本程度なので、そういった意味では相武台の需要も増えてくると思います。

それから自転車の件ですが、この相模原の地域性を考えると、平坦地なので、自転車を利用する人は減らないと思う。今日は電車で来ようと思ったが、電車の乗り換えのことを考えると、やはり相武台からここまで自転車で来た方が時間的にロスもない。ただひたすら暑いだけだが、それを除けばとても便利です。やはり相模原の住民にとって自転車というのは、無くすことができないとても便利な乗り物だと思います。ですから、どんな交通システムを考えたとしても自転車は外せないのではないかと思います。それから高齢になるとだんだん自転車に乗れなくなってきます。長いこと乗るには苦痛になってきます。そうなる町の方に出てくる場合、バスは必要になってくると思います。これから相模原市は高齢化していくとも言われているので、そこについても考えなければなりません。自転車とバス、公共施設は切り離せないと思います。

自転車の重要性についてのご発言、また、相武台の話についてありがとうございます。他にご発言はありますか。

提案された定量測定に関しては、2回目の資料でバスの遅れ等の実測データが出ているので、それで良いという気がしています。概ね住民としては、現状の主体別の整理については、妥当、実感にあっているという感じだと思います。また、自転車ですが、自転車が駄目かという話ではなく、晴れているときは良いが、雨が降ると、いつも自転車で通っている学生達が全部バスを利用して、全部ではないにしても、かなりの割合がバスに乗ってきて、道路が渋滞して止まってしまうことがある。やはり何らかの形、天候に影響を受けない基幹交通のようなものを、ある程度しっかり整備しておかないと、雨が降ったときに、地域一帯がなにもかも麻痺をしてしまう。雪が降って麻痺するならともかく、雨で麻痺をするのは非常に好ましくないと思います。

はい、ありがとうございました。それではこの目標のところに関しては、前回も見て頂き、今回も直して頂いて、いくつかご意見を頂きました。特に大きな修正という意見ではなくて、ここは自分としては大事だよという点をいくつか頂いたので、これを踏まえていくという形で参考にしていきます。あと自転車に関しては、いろいろ意見が出たので、この話は相模大野から乗り物を通すということや、同時にそれに係わる自転車利用に合わせてバス路線を直していくとか、いろんなことが係わってくるので、自転車のことはいくつか議論を頂いたので、自転車の問題がどうなっていくのかということについても、事務局の作業の方でも考えてもらうことになると思います。それから意見交換会の資料の扱いに関しても、先ほどからご議論頂いた形ですので、これは随時、対応は

続いていくということです。

## (2) 新しい交通システムの比較検討について

議題資料に基づき第3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委員長から説明を行った。

導入ルートに係る基本的な考え方

事務局から議題2資料に基づき説明を行った。

説明のあったP.5までのところでご意見、ご質問はございますか。

P.3のところに新しい交通システムの目標で大学、病院、企業、原当麻駅と書いてあるが、それ以外に、麻溝台の陸上競技場が出ていない。現状、我々があの場所に行こうと思うと車になるが、麻溝台の陸上競技場は第1級の陸上競技場なので、今後是非、いろいろな所から来てほしいし、市民もアクセスしたい。そう意味でやっぱり麻溝台の陸上競技場は拠点間の中に入れるべきだと思う。

それから、P.2、P.3に新しい交通システムの目標をカラフルに非常に分かりやすく5つ出しているが、私が期待するのは、目標の5つ目「南部地域のまちづくりへの貢献」というところです。私も区民会議の委員として、南部地域のまちづくりに関し、南区の7つの風という区ビジョンの作成に携わりました。私がイメージとして期待したいのは、やはり高度成長期やバブルの時代のようなまちづくりというのは望ましくないということです。これから人口減少社会に入るので、しっかりとして落ち着いた町、そして拠点間の交通ができていて、基幹交通網がしっかりと整備されている街であってほしい。先ほどの話にもあった相模原は平坦な場所が多いので、自転車交通というのは欠かせないと思う。ただ基幹交通はしっかりと作って、そこに対して自転車はアクセスしやすく、また駐輪場も十分に用意すべきだと思います。そういう街を期待しています。バブルの時代、高度成長期時代の後始末には非常に惨たんたるところがありました。病院・工場・商業地域、そしてしっかりとした緑を残さなくてはならない。そういう形のまちづくりをしていかなければならないという思いで、この目標を捉えたいと思います。

図に関する具体的なところと、全体的なまちづくりの考え方についてのご意見でした。その麻溝台のスポーツ施設に関して、資料P.3図1-2の点線緑枠のところに運動施設等が入るということで問題ないですか。

はい。

P.2、P.3の目標の5つ目「南部地域のまちづくりへの貢献」にかかるところで、さらに具体的な方向でご意見を頂きました。P.1、P.2、P.3のところに關して他の委員からご意見ございますか。

前回までは現状の困り具合の話にわりと終始していたという感じでしたが、「南部地域のまちづくりへの貢献」に話がシフトして、私も今回の会議からはこれかなと思い始めています。市役所の方からも提案があったし、将来を見据えた、麻溝台・新磯野地区の都市



開発の話が入ってくる話などは、まさに織り込むべき話だと思います。P.3 図1 - 2に直線的に大きな矢印が東西に走って終わりになっているが、ここについて、先ほどの競技場の話もあるし、新たに開発されるまちの話もあると思います。必ずしも東西の矢印に限らないのではないかと考えています。なにも直線で結ぶだけではなく、回遊性というか、ぐるっと回れるような複線的な交通システムもありかなと思っています。この矢印が東西であるとすると、新たな拠点の南側を回り込んでいくと良いのではないかと。P.4の地図で説明しますが、話が飛躍するかもしれませんが、例えば相模大野から51号線を通って、国立病院を通って、新たなまちづくり拠点を通って麻溝台の競技場の方へ入って、ぐるっと1周できるような路線はどうだろうか。これまで52号線の話が中心でしたが、拠点と拠点を結ぶというのは必ずしも1本ではないのではないかなと思っています。

1本のルートでいくのか、それとも複線的なルートを考えていくのかということですが、ここしか行けないというよりは、いろいろなものがあつた方が良いという基本的な考え方がある中で、今回、それがどこまで考え得るのかということだと思います。今の意見に関するご意見はありますか。

このP.2のところだが、目標の5つ目に「南部地域のまちづくりへの貢献」があるが、1番上に「南部地域のまちづくりへの貢献」、文章についてはもう少し足さないといけないが、私は今回の都市交通について考える中で、これが1番上にくるべきだと思います。というのは南部地域のこれからのまちづくりをどう考えていくか、その中で交通はどう考えるかということだと思っていました。ところが話をしていくと、52号線の渋滞を緩和するということが中心の話になっています。最初にこの話で入ったときは、そうではなくてこの地域全体、せっかく作ってきた相模大野の活性をどうしていくか、この緑の多い、北里やその周辺をどういうふうに結びつけていくか、そういうふうな道路、交通を考えるのではないかと考えていました。ですから、私は1番上には、「南部地域のまちづくりへの貢献」を掲げた方が良くと思います。そうでないと輸送力といって52号線の渋滞の解消にばかりなってしまう。時間は少しかかってしまうが、そういう点から考える必要がある、なぜ相模大野なのか、そこら辺の問題がすごく抜けているかと思っています。

まず確認ですが、この並び順は、何の意図もないですね。

はい。

逆に言うと「南部地域のまちづくりへの貢献」を上に変えても問題がない。

はい。

その上で今のご意見は、南部地域のまちづくりは大事で、多くなりすぎても困るが、だからこそいろんなところと繋がって、いろいろなものが見方ができる、ある1本の通りだけということではなく、地域の中の繋がりが、より進んだまちづくりに貢献する形で交通の体系というものを考えるのだと思います。順序は関係ない。むしろ意見としてはまちづくりがとても大事で、南部地域がすごく大事、だからこそ相模大野であり、いくつかの行き方ができるというところを見据えた上で考えていくというご意見でした。

全てのことを一挙に解決することはできないのと、これからの相模原市の懐状況というのを、税金を払っている立場でも考えると、まずは一番交通需要が多いところをやってみる。そして、やるにあたっては、将来の例えば基幹交通網の環状化みたいなものも視野に入れながら考える。当面はやっぱり一番交通需要が多い原当麻から相模大野まで作って、それが果たして公共交通として採算がとれるのか、採算がとれず、税金の持ち出しが多いということにならないか検討し、採算がとれる基幹交通というものをまず整備しなければならない。そして将来的にはこの相模大野の、南部地域の、相模原市全体のまちづくりに貢献できるようにしていく。まちづくりを考えるのは区民会議のすることですが、我々はそのまちづくりに貢献できるような基幹交通システムというものをじっくりと考えていくのが役目ではないかなと思います。

ネットワークになるということがあるにせよ、順序として、まず、需要の多いところからやっていき、段階的に進めていくという視点もあるのではないかというご意見でした。

とにかく大量輸送の必要なところを結ぶのが最優先で、地図の上でいろいろ流動を考えてみたが、どうやっても一筆書きができない、一筆書きをしようとするとうまくいかない距離が長くなってしまふ。そうすると速達性という一番のメリットが失われてしまふ。今回、なぜ、定時性・速達性なのかというと、もちろん拠点連結というものもあるし、企業、大学のところで、例えば片側 5,500 人がバス利用をしており、他の利用されていない方なども含めると相模大野駅を利用されている内の 1 万人弱くらいは大学や企業の関係の方です。相模原は学校・企業が多いので、そこの方々が、この地域はあまりにも交通の便が悪すぎるので撤退すると言ったら、相模大野駅の賑わいがそれだけ落ちる。沿線居住者としても、駅周辺の賑わいが落ちるということは、あまり得策にならない。では次の企業を呼ばないじゃないかと言われるかもしれないが、そんな交通環境が悪い所に、次の大学とか企業が早々に来るとは限らない。まずは可及的速やかに定時性・速達性を踏まえた拠点間接続路線をどうやって入れるかということが最優先であって、あとはおまけという形です。さらに今までの話、あるいは 4 年前の話にも出ていなかったが、例えば拠点間連結を速達性で最優先に結ぶことによって、今の既存バス路線のバス停間隔を狭めるという発想も出てきて良いと思う。要するに今は速達性と利便性のバランスを取って、バス停が設置されていると思うが、例えば、やはり御園地区はだんだん高齢者が増えてきて、バス停まで遠いという声が出ているときに、女子美大等、たくさん利用されるお客さんがいるところで、スピードも求めたいという方には、新交通の方に移って頂き、それ以外の既存路線バスはバス停の間隔を細かくして利便性を重視して、高齢者の足腰弱い方に利用してもらおう。既存のものを新しいものに替えるのではなく、改善するということも発想としては出てくるはずなので、新しい交通システムを入れました、バスはバスでなにも変わりませんということではなく、そこは柔軟に組替えを考えていく。あまり杓子定規に考えなくていいと思います。

優先順位としてひとつ確認できました。それから後半の意見はすごく大事な点で、違

うところの話ですが、電車やモノレールを導入した際に、それに合わせてバスも変わらないととてももったいないのですが、バスは何も変わらないという経験が何度かあります。これは日本中で起きていて、導入された軌道系の交通は軌道系の交通として、バスはバスとして、お互い戦いながら結局動かなくなっていく。新しい乗り物が入るということは、今ある乗り物もより、違う形で変わっていくチャンスです。それは今日の前半に自転車というものを考えていくとき、たくさん議論をしたが、同じようにバスというのはどうなっていくかという話が日本中にたくさんある。いくつかの地方都市では本当にそれを議論できるか、できないかの瀬戸際にあると思っています。その話をして頂いたので嬉しく思いました。大事なのは、この検討は交通に係わるいろんな交通手段のことを同時に考えるチャンスであるということです。

原当麻まで結ぶことについて異存ありません。例えば田名・愛川方面への延伸については、絵空事になっている小田急の延伸にお金をかけて無理にやるよりも、新しい交通システムを原当麻から田名・愛川方面に伸ばして、利用者をこちらに呼び込んでくるのはありだと思っている。前回の委員会で、5月に凧揚げを見に行きたいと思っても相模大野から自家用車以外に直接行く方法がないという話がありましたが、私も高田橋の鯉のぼりを見に行ったんですけど、やっぱり直通ルートがなくて、子供を自転車の後ろに乗せて、相模大野から上段から中段から下って、高田橋まで行きました。帰りはそこから上溝の駅までものすごい坂を登って、やはり公共交通機関がないと無理だと思いました。そのような考えも個人的にはあるので、原当麻に結ぶことについて反対はないが、4年前には例えば上溝の方に行くべきじゃないかとか、あと市役所を通って橋本に行くべきじゃないかとか、そういう意見もいろいろあったと思う。後々のルート案で出てくる話なのかどうか分からないが、今回は完結しているから良いという話なのか、それとも将来的なビジョンも踏まえていくのか、将来的な話について市民の皆様の声、意見が出てきたときに、それに対してきっちり答えられるというか、説明できるというか、そういう観点についても、考慮して頂けると嬉しいです。

基本となるルートの大まかな位置関係の図で、それが具体的に細かいところとか、それが複数にあり得るとか、将来の拡張性があるとか、全部、あり得る話だと思えます。だからここではここまでにしておいて、今のご意見はすごくよく分かるし、この先西側の所を考えた時、相模原のことを考えた、プラスアルファ、神奈川県央地域のことを考えたときに、どんなことがあるのか、隣接の自治体とどう連携がとれるか、拡張性ですよ、その視点は踏まえておくということで、対応はできるかと思えます。いくつかご意見が出ましたが、P.3の基本的な考え方に関してはよろしいでしょうか。

今回は52号線が中心になって話が進んでいくと思いますが、先ほどの意見にもあったように、南区全体のことを考えていくことがとても大事なことだと思うし、区ビジョンの中でも新しい交通システムを取り入れていくということが入っています。南区という全体を見ながら交通システムを考えていこうということだと思います。今はまず大元になるところを作ってみて、それをどのように広げていけるのか、その可能性を含めて

根幹になっていくところを作っていくことが大事なのではないかと思いました。

ありがとうございます。拡張性というのは、ひとつは作ってみて、南区のことを考えるのであれば、こうであるとか、その方向にバスに拡げていく、あるいは交通システムの見直しを含めて、拡張性、特に一本の路線を作った次の段階で、南区のビジョンとしてどう路線をつなげていくのか、どう拡げていくのかということを考えていくのは大事なことです。

5 1号線もやっぱり大事な道路ですか。

はい、大事な道路と考えます。

だから5つ目の目標については、今後さらに膨らませていきたいと思っています。事務局もそういう理解でよろしいですか。

はい。

では説明を先に続けて下さい。

そうしますと、基本的には今の議論にもありましたが、拡張性等については、考えられるといたしましても、いろんな現況課題、目標達成という意味では相模大野と麻溝台さらには原当麻を結ぶということを基本に今後、検討して頂くということで、よろしくお願ひしたいと思います。今、そういうような大まかな考え方とルートが出て、整理して頂きましたので、次の P.6 の所から実際にどういった輸送システムでやっていくかについて説明したいと思います。

事務局から議題2 資料に基づきモニター画面を使って説明を行った。

P.6 から P.8 までに関しているいろいろと紹介がありましたが、ご質問はありますか。

4年前に大問題になったBRTの計画案では、道路幅が30m必要だった。もちろん30mの中に並木道や自転車道を含めてだろうが、事例の映像では30mもないように見える。BRTが良い悪いということではないが、やはり30mの幅員を持った交通システムを住宅街の真ん中に作るという提案はおかしかったのではないのでしょうか。

他にありますか。

新しいシステムの紹介があったが、ここでは費用の面に関して記載がありません。費用の面がやはり第一で、市の財政規模も踏まえて、検討することが重要と考えます。

それについては次の資料に掲載されていますのでこの後説明があります。他にありますか。

それぞれの事例の運営主体はどうなるのでしょうか。バスであれば、神奈中さんが運営主体になるのかと邪推をしましたが、それぞれのミニ地下鉄だったり、モノレールだったり運営主体がそれぞれ違いますので、新たに交通システムを考えたとき、運営主体をどう考えていくのか。ちなみに紹介された事例の運営主体について教えてください。

新しい交通システムの運営主体については後で確認していくとして、いま、紹介された事例の運営主体はどうなっていますか。

今回ご紹介した事例の運営主体について、【ミニ地下鉄】都営大江戸線は、都営です。

【モノレール】多摩都市モノレールは、行政や鉄道会社の第3セクターで、【AGT】ゆりかもめも第3セクター、【LRT】富山ライトレールも富山港線という港方面を走っているポータルは、第3セクターの運営です。

【ガイドウェイバス】名古屋ガイドウェイバスは上下分離で、システムを持っているのが名古屋ガイドウェイ(株)で、第3セクター的なものです。運行は名古屋市が委託を受けて行っている。かつては、名古屋市・名鉄・JRの3者が受託する複雑なシステムで、3者のバスが同じ塗装で走っていました。【新しいバスシステム】エクアドルのBRTは日本流に言うと第3セクター的な所でこれも上下分離で公社という運営組織がバス会社に運行を委託しています。運営の方法と費用の話は必ず議論になると思いましたので、ご発言頂いて良かったです。

#### 輸送システムの選定

事務局から議題2資料に基づき説明を行った。

今、P.9からP.10まで説明がありました。ここまでの説明でご意見・ご質問はありますか。

シンボル性・景観は目標に関連する視点から、ぜひ、外して頂きたいと思います。なぜかという前回の時にやはり問題になったが、結局、政令指定都市になって目立ちたいから導入するんだろうというような、最終的には邪推だったとしてもそれが表に出てくる状態というのは好ましくありませんし、実際問題、シンボルだとか景観というのは導入した後についてくる。結果としてそれがシンボルとして機能するかどうかという話であって、シンボル性・景観を求めて導入するというのは本末転倒になるので、それはその他の視点に落として頂いて、「南部地域のまちづくりへの貢献」というところに関しては、定時性・速達性であるとか、拠点連結、あとは他の交通への乗継ぎにリンクをした方が良いと思います。

シンボル性・景観のところは資料に注釈があり、輸送システム選定の視点としないと書いてあるが、完全に選定の視点から除外し、目標に繋ぐのもやめてほしいということですね。この点は委員の方にご了解を頂きたいところですがどうでしょうか。まったくいない視点だとは思っていないが、今回の検討の中では少し違うのではないかと。ことと、先ほどから委員の多くの方が重視したいという南部地域のまちづくりへの貢献がシンボル性・景観だけに繋がっているのはおかしいのではないかと。今のご発言に関しては、皆さん同じ意見でよろしいですか。

私も同じ考えです。ただ将来的には、かなり高いお金をかけて作ることになるので、デザインについては重視とまではいきませんが、「その他の視点」において分類しておく必要はあると思います。

シンボル性という市の中のシンボルだとか、政令市のシンボルだとか、何とかのシンボルという話になってきます。世界中でLRTやモノレールを含めたいろいろな乗り物の調査をしているが、面白いことに、市民が誇れる乗り物というのは長続きをし、逆

に市民がそっぽを向いている乗り物はたとえお金をかけて最新技術を入れても、案外と続かなかつたりする。言い方に問題があるかも知れないが、市民の方々の税金が入っている乗り物ですから、それだけの大事さはあるということ。その上で、目標に関連する視点から外すということ、南部地域のまちづくりへの貢献に対しては定時性・速達性が他の交通への乗継ぎと関連付けることもできると思うので、事務局は対応願います。

他に P.9、P.10 でご質問はありますか。

輸送力を重視した視点から選定するというのが P.10 の結論なんでしょうか。定時性・速達性、あと建設コストといったものを全てを関連させてはまずいいのか。その中で重点は輸送力としたら良いのではないか。

P.10 の説明が足りなかったです。確かにご意見のとおり最初に、輸送力の視点でフィルターをかけさせて頂いて、次の段階で輸送力以外の視点で評価して頂く。この後の説明で少し分かってくると思うが、紹介したのものには南部地域においては輸送力があまりに過大であるような乗り物もある。この地域の状況として1万何千人の人々を運ばなければいけない課題があるが、それに対して、あまりに規模が大きすぎるとか、細かい計算をしなくても見えてくるものもあるので、その辺は輸送力の視点であらかじめフィルターをかけていくと、選びやすいというのが事務局の考えです。

紹介された具体例の中で、1万何千人の利用者に対して地下鉄大江戸線ほどの輸送力は必要ないと思う。地下鉄としては非常に安い建設コストだということ聞いていますが、それにしてもやはり、地上を走るものに比べて、莫大なお金がかかるだろうと思うので、それほどのものは必要ない。まず地下鉄はないのではないかと感じました。

今のご発言を整理していくと、需要に対して輸送力が大きすぎるものとか、足りないものとかは対象から外して、残りについて P.9 の視点から比較していこうということによろしいですか。

はい。

質問ですが、使う人達というのは時間が決まっているわけですよね。朝と夕方を除く日中時間帯の利用はどのようになっているのか。専用レーンになってしまうとどうなるのかなと思ったのでお聞きしたい。

少なくとも麻溝台経由のバスに限れば、女子美術大学の学生で特に講義終了後の時間であるとか、例えばお昼終わってその後すぐとか、お昼からの講義に出る場合など、少なくとも朝夕ほどの爆発的な需要はないにしても、日中もそこそこ乗られる方はいます。そのために路線は慢性的に遅れています。

P.9、P.10 に関して他にご質問はございますか。

今のご質問等につきましては、P.11 以降の説明をさせて頂いた後に、ご説明させていただきます。

一応、終わりの時間になります。会場は12時半まで大丈夫ですけども、用事がある方が多ければ少し考えます。若干の延長は大丈夫ですか。この議論について時間は省略したくないです。二度手間になってしまいますが、今回は、今行った議論に係る資

料の説明から行うこととしてください。前半の目標の確認も大事なので、時間を取らせて頂いたが、慌てる必要はないと思います。それではこの件に関しては延長戦ということで、限られた時間の中でバタバタやるよりは、仕切り直しとさせていただきます。議題 3 は日程等の関係で本日説明しなければなりません。もう 10 分程度延長しますので、説明をお願いします。

( 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

事務局から議題 3 資料に基づき説明を行った。

目的、開催時期、テーマについて特に確認頂きたいが、いかがでしょうか。

目的やテーマは問題ないが、第 4 回の検討委員会が終わった後にパブリックコメントをかけるということですか。位置付けやスケジュールがよく分からない。

今説明したパブリックコメントとは平成 2 1 年に行ったパブリックコメントのことです。4 年前の計画案に対するパブリックコメントの内容を参加者に理解してもらうためのラウンドです。

4 年前の話というのはあの B R T についての話のことですか。

そうです。

大きな方向性として、こういう面から反対意見が出た、こういう面から賛成意見が出た。例えば自然環境からこもれびの森を切るなんて言語道断だとか、住環境から通すなら地下化しろ、高架化しろとか、一般的に新しい交通システムを導入する上で、問題点として出るような観点というものが、パブリックコメントの中に含まれているからいろいろ紹介したい、という認識でよろしいですか。

それを討議会でやるんですか。

参加者の方に理解して頂くということです。情報提供というか、現状把握です。

それだったらまずこの検討委員会でもしっかりやるべきだった。時間が足りないのかもしれないが、4 年前に、出された大枠の意見についてはいくつか論点整理をして、新しい交通システムの問題を話し合う。論点をいろんな場に出すことには賛成です。ですからこの場でも議論はしたいと思います。本当は選定とかいう前にこの検討委員会でもやってほしかった。そうでないと我々の認識と区民討議会での認識がずれてくる。4 年前のパブコメの結果というのは、私もおぼろげながらいくつか覚えているが、果たして委員の方が全て認識を共通できているのか。この段階に進むまでにやっておくべきだったという意見です。

今日の段階は広報を出すということで、大きなテーマ、日程などを了解して頂いて、どこまでのことが検討委員会で話されていて、区民討議会でも検討することが、この内容で適切かを最低限見て頂ければと思っています。参考にプログラムを出しているのは、内容があまり分からないとご意見が頂けないかと思い、やや詳しくものをしています。実施の前に、検討委員会がありますので、その委員会の進行状況を見つつ、このプログラムは直前まで変更をする可能性があります。それからこのプログラムを組むた

めに事務局と何度か議論はさせて頂いているが、検討委員会との関係の中で、今、パブコメといいましたが、結局はいろんな懸念を持っている方がいるということで、その意見をご紹介しますということが主旨です。資料としては前回のパブコメと3月に行った意見交換会の意見があるので、それをどうやって紹介するかの工夫は必要だと思う。その紹介を検討委員会の委員にやって頂くことが良いのかなということをお本日の資料には書いていたりしています。その辺の情報提供を、より公正な形で誰がどのようにするかというのは、次回のひとつのポイントと思うので、特に4年前のパブコメにこだわっているわけではなく、現在の所、いろんな意見を持っていらっしゃる方がいることをきちんとお伝えする、というのが趣旨です。その辺りを理解して頂ければと思います。

そういうことで事務局はよろしいですか。

はい。

それでは11月4日、10日に開催するまでの間、どうするのかという整理もありますが、目的、テーマに関して、それから4年前の意見をどう扱うかということになると、さらに調整が必要です。今、おっしゃったように公平に我々が情報をシェアしていて、この委員会はこうなっているというところで、区民討議会議での議論、それをまた委員会で受けるということで進めていかなければならない。次回の委員会でその辺りも整理しなければならぬと思います。この件について他にご発言がありますか。

それと誤解のないようにひとつだけ。先ほどのご発言にもありましたように、大きくは南区のまちづくりに関することのご発言を頂けるようにしたいと思っておりますが、あまり抽象的な議論をやっても難しいので、最終的にはグループで具体的ルートを提案して頂く中で、なぜそれなのかということをお委員会にお伝えしたい。別に区民討議会議の場で決定されるわけではないので、いくつかの考え方に対しての、そこに参加された方の評価や意見がたくさん出て委員会に報告される。それを見て頂いて、より適切な議論を検討委員会でして頂くための資料とするものなので、誤解のないようにして頂きたいと思っております。

ものすごく大事なステップだと思っておりますので、いろいろ準備をして頂き、検討委員会でも対応していきたいと思っております。他にありますか。

この2日間の日程というのは参加する人は大変なのではないかと思っております。11月4日が連休ですが、4日、10日と原則的には2日間出る人ですよね。そうすると結構厳しいものがあるのかなと。前回の3月はある意味応募ですよね、今回は無作為ですのでなかなか参加して頂けるのは難しいかなと思うのですが、この辺はどうお考えですか。

過去5年間ぐらいで、全国で300事例ほど、こういうものが行われていますが、3%~7%ぐらい、5%前後がこのような2日間のスケジュールで参加を表明されています。今回は2,500名の無作為抽出を行わせて頂きますので、大体50名から100名、70名前後を想定しています。無作為抽出の数を少し多めに設定をしていますので、その点は大丈夫ではないかと思っております。

11月4日というのはこの時期、地域ではイベントがある時だったりするので、それで



どうかと思いました。

いろいろ会場の都合とかもあるので、この日程になりました。

では日程は11月4日、10日。この方向で広報に出します。具体的な中身は次回の課題にします。ご了承頂けますか。

はい。(委員一同)

#### (4) その他

当初のスケジュール案でいうと第4回の検討委員会は秋ぐらいになりますよね。だけど、今日の議論が熱い内にもう1回できないかなと思っていますので、日程を調整して頂けないでしょうか。ここで2ヶ月空いて、最初からやるよりは、お盆明けかどこかで、是非お願いします。候補案は8月22日の午前で詳細は追って連絡します。議題2の延長戦をやりませう。

8月22日で時間の調整をし、なるべく早く決めたいと思います。

大事なことなので時間をかけてやりたいと思います。すみませんがよろしくお願いします。

では以上をもって、進行を終了いたします。

#### 4 閉会

本日は長時間にわたり検討して頂きありがとうございました。今日の課題は一番重要なところだと思います。大まかな導入ルートとして、これはまちづくりにも関係することですが、原麻駅から相模大野までのルートについて大まかに決めて頂けたと思っています。次回は今回の議題の続きがありますので、よろしくお願いします。

本日はありがとうございました。

以 上

## 第3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                             |      | 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                             |      | 出席  |
| 7  | 格地 悦子  | 公募委員                                       |      | 出席  |
| 8  | 加藤 成典  | 公募委員                                       |      | 欠席  |
| 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 | 北島 康弘  | 学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長                      |      | 出席  |
| 11 | 小林 恒男  | 相模原商工会議所 常議員                               |      | 出席  |
| 12 | 坂本 堯則  | 相模台地区まちづくり会議 会長                            |      | 欠席  |
| 13 | 佐藤 あつ子 | 相武台地区まちづくり会議 会長                            |      | 出席  |
| 14 | 高山 和也  | 公募委員                                       |      | 出席  |
| 15 | 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  |
| 16 | 樋口 雅浩  | 神奈川県警察本部 交通部 交通規制課<br>都市交通対策室 副室長          |      | 欠席  |
| 17 | 三浦 良夫  | 学校法人女子美術大学 総務企画部<br>総務・企画担当副部長             | 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                         |      | 欠席  |
| 19 | 望月 一誠  | 日産自動車株式会社 相模原部品センター<br>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                            |      | 欠席  |

## 第3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7月30日（火）  
午前10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 議題

（1）第2回検討委員会の検討事項への対応について

（2）新しい交通システムの比較検討について

導入ルートに係る基本的な考え方

輸送システムの選定

比較案の評価方法

（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

（4）その他

#### 4 閉会

### 第3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                             |      |
| 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 | 北島 康弘  | 学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長                      |      |
| 11 | 小林 恒男  | 相模原商工会議所 常議員                               |      |
| 12 | 坂本 堯則  | 相模台地区まちづくり会議 会長                            |      |
| 13 | 佐藤 あつ子 | 相武台地区まちづくり会議 会長                            |      |
| 14 | 高山 和也  | 公募委員                                       |      |
| 15 | 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  |
| 16 | 樋口 雅浩  | 神奈川県警察本部 交通部 交通規制課<br>都市交通対策室 副室長          |      |
| 17 | 三木 健明  | 神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長                         |      |
| 18 | 三浦 良夫  | 学校法人女子美術大学 総務企画部<br>総務・企画担当副部長             | 新任   |
| 19 | 望月 一誠  | 日産自動車株式会社 相模原部品センター<br>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                            |      |

### 第3回新しい交通システム導入検討委員会の論点整理

#### 議題1 第2回検討委員会の検討事項への対応について

##### 事務局における対応

検討体制図【検討委員会と意見交換会の関係など、市民の意見が検討委員会に届いていることが分かるような表現とした。】

自転車交通の問題、課題【問題と課題の関係について、つながりを整理した。】

新しい交通システムの目標【居住者、利用者、企業・大学や行政など、誰がどう困っているか、何が問題になっているのかといったことについて新たに整理した。】

意見交換会における意見等への対応【市の見解、検討委員会の検討状況等を整理した。】

##### 論点

検討体制図について、検討委員会と各検討組織の関係は適切か。

自転車交通の問題と課題のつながりは適切か。

それぞれの主体が困っていること（または、将来に向けての対応）に過不足等はないか。

また、これらと、新しい交通システムの課題、目標との関係は適切に整理されているか。

意見交換会における意見等への対応の整理として適切か。

#### 議題2 新しい交通システムの比較検討について

##### 検討事項

大まかな導入ルート決定

輸送システムの選定

新しい交通システムの比較案（ で選定された輸送システム + ルート・構造・走行路等）  
の評価方法

##### 論点

提案された大まかな導入ルートは、新しい交通システムの目標との対応において適切か。

南部地域にふさわしい輸送システムはどういったものか。

新しい交通システムの比較案の優劣評価を行い、総合的な推奨案を選定するにあたって、  
評価の視点や評価項目に過不足等はないか。また、これらの項目のうち何を重視すべきか。

#### 議題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

検討事項 区民討議会議の実施概要

論点 目的や開催時期、テーマは適切か。

## 第2回検討委員会の検討事項への対応

## 目 次

|                          |   |
|--------------------------|---|
| 1.検討体制について .....         | 1 |
| 2.自転車交通の問題、課題について .....  | 2 |
| 3.新しい交通システムの目標について ..... | 3 |

# 1. 検討体制について

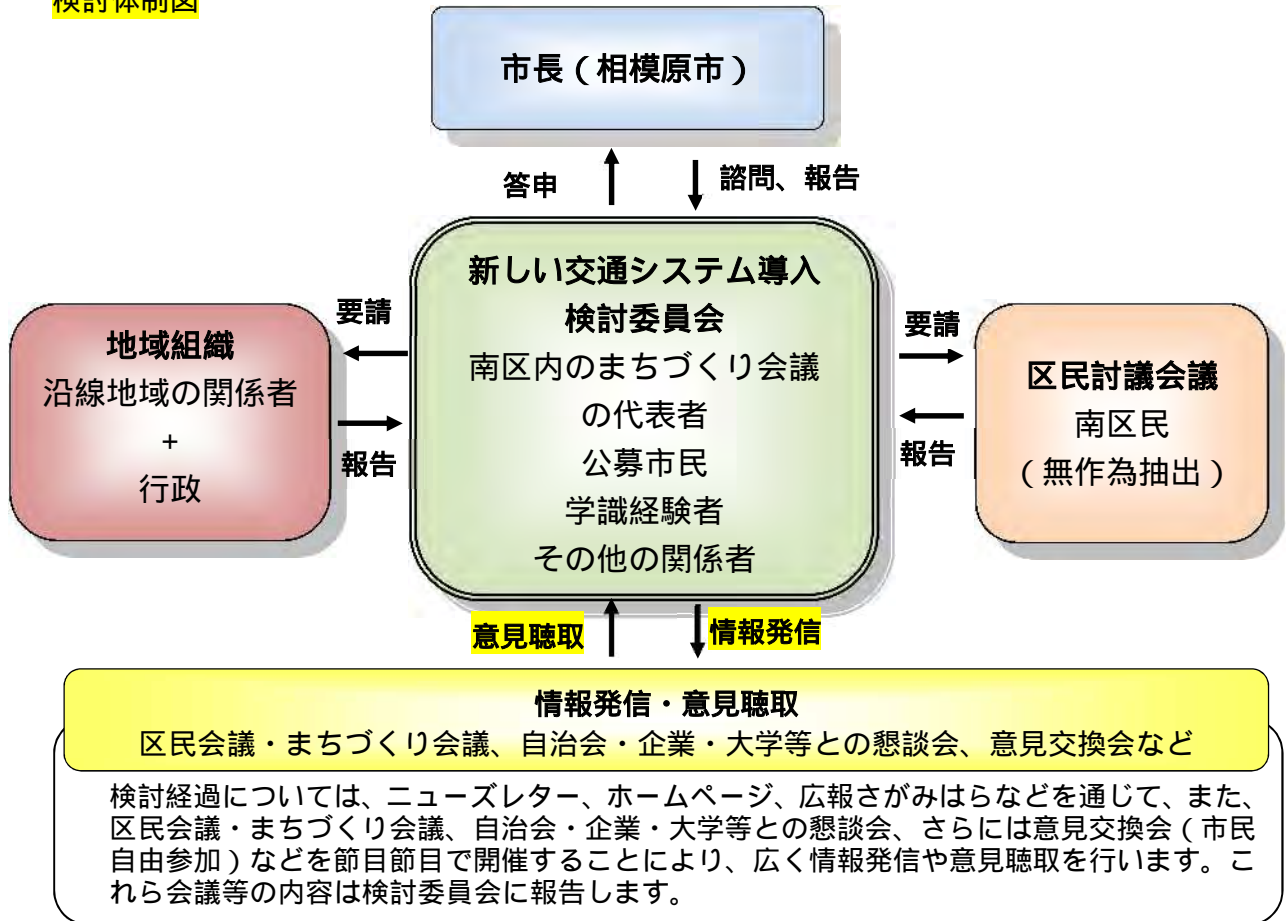
新しい交通システム導入検討委員会を中核組織とし、検討委員会が各種検討事項について確認・意見・提案等を行い、各検討段階における合意判断、市長への答申を行うものとします。

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て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"> <li>プロセス管理、合意形成の判断</li> <li>検討結果の妥当性判断</li> <li>検討事項への確認、意見、提案等</li> <li>市長への答申</li> </ul> | H24年度 1回<br>H25年度 6回<br>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"> <li>広範な区民の意見収集</li> </ul>  | H25年度 1回<br>H26年度 1回             |
| 地域組織      | 沿線地域の関係者 + 行政                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>沿線地域の関係者の意見聴取</li> </ul>   | 検討の内容に応じて<br>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"> <li>検討委員会の検討結果報告</li> <li>広範な意見聴取</li> </ul>   | 検討委員会の検討状況に応じて随時実施               |
| （事務局）     |                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>各会議の資料作成等</li> <li>市民等への情報発信</li> <li>検討委員会への報告</li> </ul>                             |                                  |



## 2. 自転車交通の問題、課題について

### 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、自転車と歩行者・自動車が錯綜している。自転車交通量が集中する地区の周辺においては、自転車走行空間の整備の他、自転車から公共交通への乗り継ぎ利便性を向上することにより自転車の錯綜の低減が期待できる。

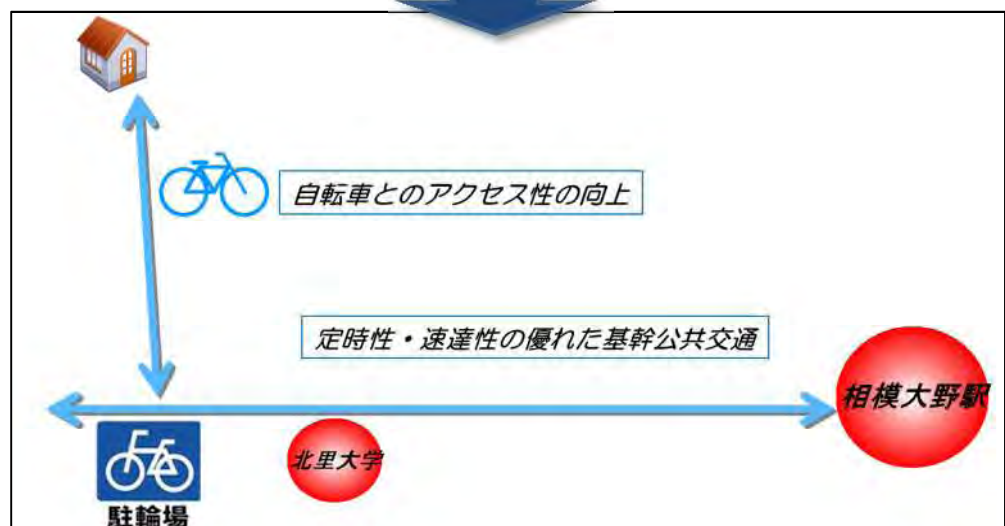
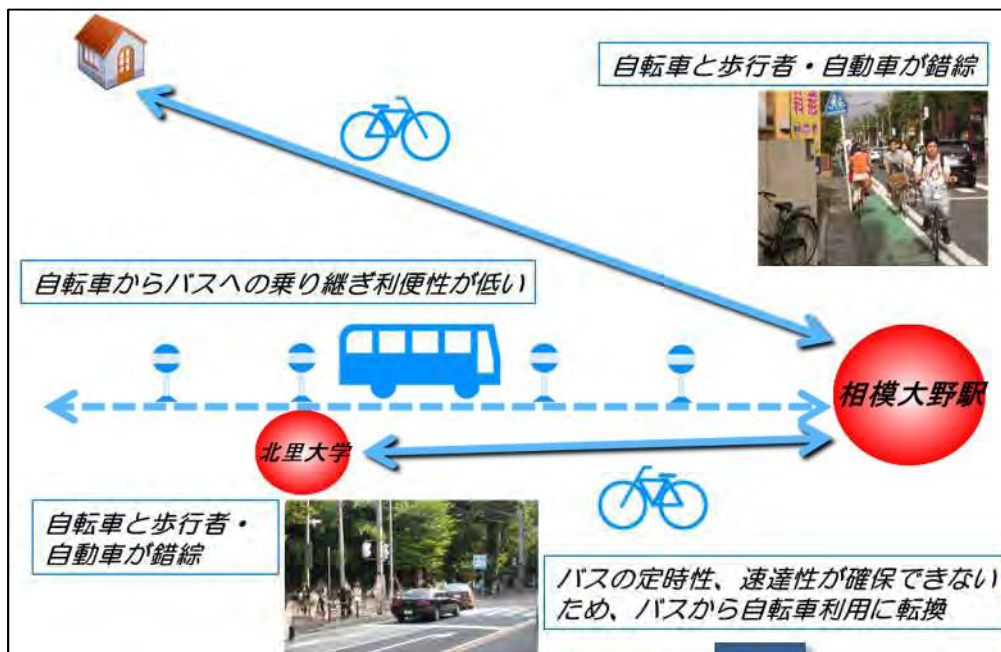
「相模大野駅～北里大学、女子美術大学間」では、バスの定時性、速達性が確保されていないことから、バスを利用していた学生が自転車利用へと転換している。さらに、こうした動向が、自転車の錯綜を助長している面もある。

### 課題

自転車と公共交通のアクセス性を高める。

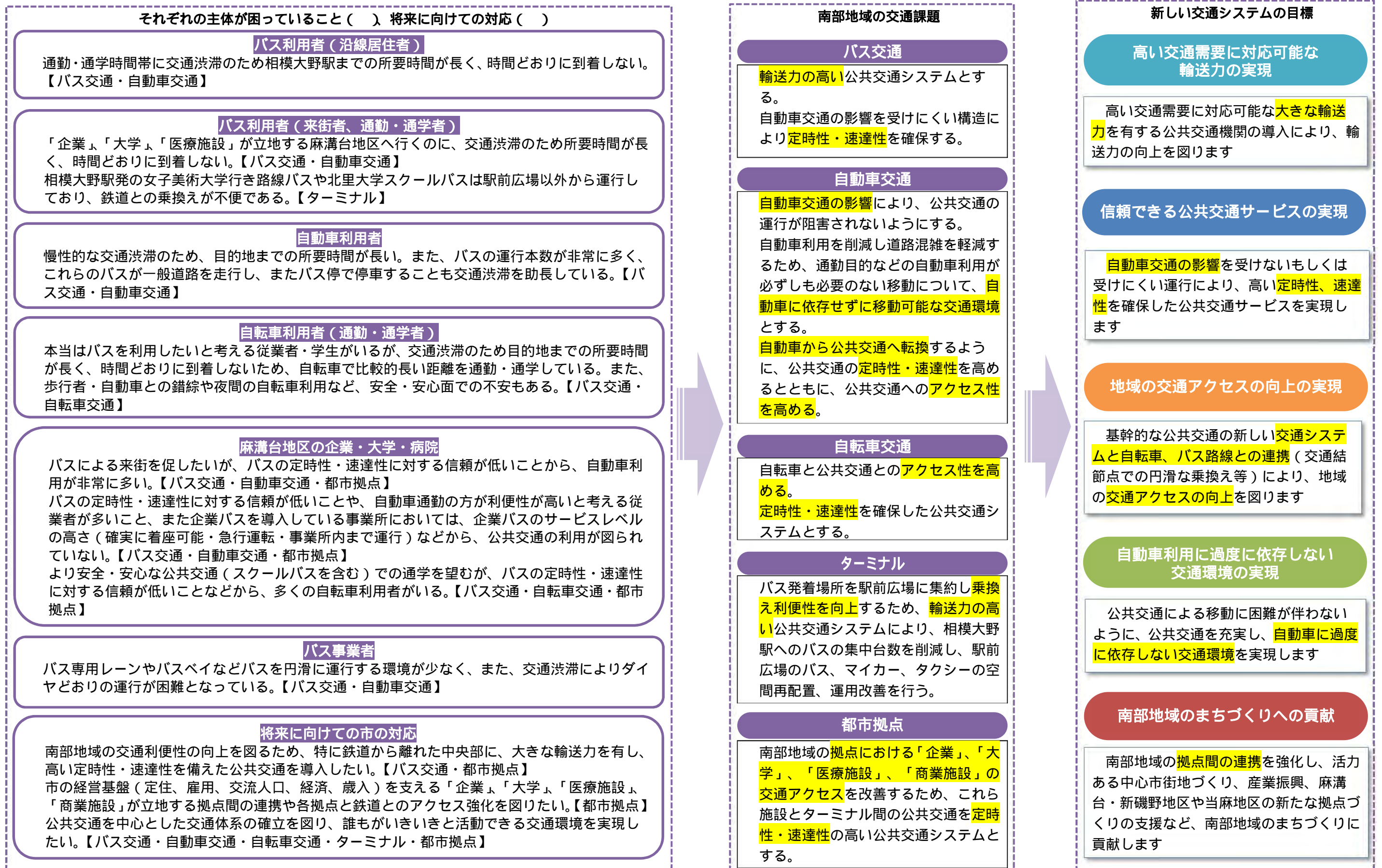
定時性・速達性を確保した公共交通システムとする。

(参考) 自転車交通の問題・課題 (イメージ)



### 3.新しい交通システムの目標について

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。これらの目標に対応する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。



## 「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」における意見への対応について

本年3月に実施した「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」の場で、参加者の皆様からいただいたご意見やご質問(ポストイット・アンケート分)に対する、市の見解や新しい交通システム導入検討委員会における検討状況等について、次のとおり整理しました。

### 1 意見交換会の実施概要

- (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) 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
- (4) 参加人数 30名(申込順)
- (5) 結果の公表方法等

これまで、結果報告資料の検討委員会委員への送付・市ホームページへの掲載のほか、結果概要を第2回検討委員会に報告しています。

### 2 意見への対応

#### (1) 整理方法

##### ア 検討委員会の検討事項と関連性の高いご意見

ご意見毎に、検討委員会における検討状況(「検討済み」・「検討予定」の別、検討内容等)を整理し、検討が済んでいると判断したものについて、市の見解を整理しました。

##### イ 検討委員会の検討事項と関連性の低いご意見

検討委員会における検討状況に関わらず、現状における市の見解を整理しました。  
なお、ご意見の内容から、市の見解を整理することが困難と判断したものについては空欄としています。

#### (2) 今後の対応

検討委員会の開催毎に、市の見解等について追加、修正を行うなど内容を更新していきます。





**「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(ポストイット・アンケート分)への対応表**

平成25年3月30日に実施した「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」の場で、参加者の皆様からいただいたご意見やご質問(ポストイット・アンケート分)に対する、市の見解や新しい交通システム導入検討委員会における検討状況等につきまして、次のとおり整理しました。

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。  
 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。

整理：第3回検討委員会（平成25年7月30日）現在  
 検討委員会における検討

| 分類          | ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）  | 市の見解 | 検討委員会における検討  |    |     |                                |
|-------------|---|------|--|----|-----|--------------------------------|
|             |   |      | 済み   | 予定 | 内容等 |                                |
| 新しい交通システムとは | 52号の渋滞が目地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    | 渋滞の解消だけではなく、拠点間の連携を強化し、まちづくりに貢献することなどが新しい交通システムの目標として確認されました。                        | -  | -   | 新しい交通システムの目標の確認                |
|             | 定時性の確保。電车程の正確さは不要（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    | 定時性、速達性を確保し、信頼できる公共交通サービスの実現が新しい交通システムの目標として確認されました。                                 | -  | -   | 新しい交通システムの目標の確認                |
|             | 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    | 自転車通行環境の整備も対策の一つですが、新しい交通システムの自転車問題に対応する目標として、信頼できる公共交通サービスや地域の交通アクセスの向上の実現が確認されました。 | -  | -   | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認        |
|             | 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    | 渋滞の解消だけではなく、拠点間の連携を強化し、まちづくりに貢献することなどが新しい交通システムの目標として確認されました。                        | -  | -   | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認        |
|             | 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    |  | -  | -   | 大まかな導入ルート、具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討 |
|             | 起点、終点は決めているのか。  | ポ    |  | -  | -   | 大まかな導入ルートの検討                   |
|             | 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    |  | -  | -   | 輸送システムの検討                      |
|             | 「新しい交通システム」はBRTではないのですね。  | ア    |  | -  | -   | 輸送システムの検討                      |
|             | DMVを研究するべき。（レールも道路も走れる。北海道や静岡県に導入例あり。）                                      | ポ    |  | -  | -   | 輸送システムの検討                      |
|             | 単線BRTもあるのでは（JRのように）   | ポ    |  | -  | -   | 輸送システムの検討                      |
|             | 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    |  | -  | -   | 輸送システムの検討                      |
|             | 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    |  | -  | -   | 輸送システムの検討                      |
|             | 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  | ポ    |  | -  | -   | 輸送システムの検討                      |
|             | 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    |  | -  | -   | 輸送システムの検討                      |
|             | 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    |  | -  | -   | 大まかな導入ルート、具体的な導入ルートの検討         |

|             |  |   |  |   |                        |  |
|-------------|--|---|--|---|------------------------|--|
| 新しい交通システムとは | 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くて聞いた。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 |  | - | 大まかな導入ルート、具体的な導入ルートの検討 |  |
|             | 電気バスの利用は地下化が容易でもある。  | ポ |  | - | 輸送システム、構造・走行路等の検討      |  |
|             | 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るのでしょうか？景観としての検討をすべき。   | ポ |  | - | 具体的な導入ルートの検討           |  |
|             | バスのタイムテーブル（運行間かく）はどれほど考えられますか？必要性（需要）の根拠は？   | ポ |  | - | 事業性等の検討                |  |
|             | 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 |  | - | 事業性等の検討                |  |
|             | 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 |  | - | 事業性等の検討                |  |
|             | 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 |  | - | 構造・走行路等の検討             |  |
|             | 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 |  | - | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討   |  |
|             | 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 | 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、公共交通網の充実とともに公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進等に取り組んでいます。これらの取組を通じて都市力の向上や地域の活性化にも寄与できるものと考えます。 |   |                        |  |
|             | 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うべき。  | ポ | ご意見を踏まえて説明してまいります。   |   |                        |  |

|  |   |  |  |   |  |
|--|---|--|--|---|--|
| 検討体制・検討の進め方  | 原当麻以西へのルート延伸についてmasterplanが必要   | ポ  | 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と市都市計画マスタープランほかの計画に位置付けております。 | - | 上位・関連計画の確認   |
|  | 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  | 南部地域の交通問題を提示し、対応の必要性と新しい交通システムの目標が確認されました。   | - | 大まかな導入ルートの検討<br>現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認<br>事業性等の検討 |
|  | 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  | 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。  | - | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認                            |
|  | 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  | 市の上位・関連計画で示している南部地域の交通問題への対応方針の確認や現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。      | - | 上位・関連計画、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認                    |
|  | 地域組織、今ひとつ見えません。もっと明確にすべき。   | ポ  | 具体的なルート・構造等が明らかになってきたとき、その沿線地域のご意見を伺うものです。   | - | 検討体制の確認  |
|  | 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  | 意見交換会を検討体制に位置付けました。意見交換会は検討委員会の検討状況に応じて、節目節目で開催してまいります。また、結果は検討委員会に報告します。                      | - | 検討体制の確認  |
|  | 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  |  | - | 検討体制の確認  |
|  | 意見交換会を検討委員会とリンクさせてください。   | ア  |  | - | 検討体制の確認  |
|  | 次回の意見交換会はいつ開催するのか。  | ア  |  | - | 検討体制の確認  |
|  | 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  |  | - | 検討体制の確認  |
|  | 「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  |  | - | 検討体制の確認  |
|  | 意見交換会の位置づけの明確化：今後も定期的で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をした方がいいと思います。  | ア  |  | - | 検討体制の確認  |
| 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」があるとどうが、体制での位置づけは？                       | ポ   | 「新しい交通システム推進議員連盟」は市議会議員による任意団体であり、検討体制での位置づけはありません。                |  | - | 検討体制の確認  |
| 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   | ニューズレター、ホームページ、広報さがみはらにおける情報発信や、区民会議・まちづくり会議などにおける意見聴取を随時行ってまいります。 |  | - | 検討体制、検討の進め方の確認                                     |

|  |   |                                  |  |   |                          |
|--|---|----------------------------------|--|---|--------------------------|
| 検討体制・検討の進め方  | 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                                | 区民会議やまちづくり会議をはじめ、無作為抽出による区民討議会議や自由参加による意見交換会などを通じて意見聴取を行ってまいります。   | - | 検討体制、検討の進め方の確認           |
|  | 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                                | 意見交換会でいただいたご意見等については、検討委員会に報告させていただきます。市といたしましては、検討委員会からの答申の後、導入基本計画案の策定、パブリックコメントの実施、同計画の策定を予定しているところです。  | - | 検討体制、検討の進め方の確認           |
|  | 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                                | 南部地域の交通課題に関する検討を目的としているためです。特別な予算はありません。   | - | 検討経過、上位・関連計画、検討委員会の目的の確認 |
|  | 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                                | 新しい交通システムは南区だけのものではありませんが、南部地域の交通問題に対応するものです。予算に関しては、議会での承認等が必要となります。  | - | 検討経過、上位・関連計画、検討委員会の目的の確認 |
|  | 「見直し」という言葉を重く考える必要があるのでは。   | ア                                | 平成21年に提案しました導入基本計画案を見直すことを目的として、検討委員会を設置し、導入に向けた取組を進めているところです。   | ○ | 検討経過、検討委員会の目的の確認         |
|  | 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                                | 検討委員会では、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新しい交通システムの導入に関する事項について検討いただくため、委員には南区内のまちづくり会議の代表者や公募市民、学識経験者、警察ほか関係団体の皆様をお願いしております。中村教授につきましては、県内在住で、過去には市内にもお住まいであったことなど土地勘があること、バスを含め様々な交通手段について造詣が深く、インターネットなどで広く研究内容を発信されていることなどを理由に依頼したものです。 | - | 検討委員会の目的の確認              |
|  | 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といふような答弁では行政の無責任さを痛感する。                | ポ                                | 意見交換会を検討体制に位置付けました。検討委員会を中心に導入に向けた検討を進めていただきますが、市といたしましては、これらの検討結果等を踏まえながら平成21年に提案しました導入基本計画案を見直してまいりたいと考えております。   | - | 検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方の確認  |
|  | 「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                                |  | - | 検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方の確認  |
|  | 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                                | 検討委員会を中心に検討を進めていただきますが、区民会議やまちづくり会議をはじめ、無作為抽出による区民討議会議や自由参加による意見交換会などを通じて意見聴取を行ってまいります。  | - | 検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方の確認  |
|  | 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                                |  | - | 大まかな導入ルートのご検討            |
|  | 相模原全域の交通問題を検討する場はありますか  | ポ                                | 市総合都市交通計画の策定プロセスの中で、市民のご意見を伺う機会がありました。   |   |                          |
|  | 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                                | 南部地域の交通問題から、何らかの対応は必要と認識しており、白紙撤回ではなく、ルート、幅員、システム等について見直すということで検討委員会を中心に検討を進めていただいております。   |   |                          |
| 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   | 意見聴取を行う際には、討議しやすい資料の作成に努めてまいります。 |  |   |                          |



|               |   |   |   |   |  |                                     |
|---------------|---|---|---|---|--|-------------------------------------|
| 検討体制・検討の進め方   | 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 | 区画整理事業が構想段階であったことなどから、麻溝地区の代表者や工業団地の方に参画いただいております。  |   |  |                                     |
|               | 相模原に大学がいくつあるとっていますか！！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 | 都市交通計画や市民参加のまちづくり支援を専門とする学識経験者に参画いただいております。   |   |  |                                     |
|               | 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います。 | ア | 意見交換会でいただいたご意見等については、検討委員会に報告させていただきました。  |   |  |                                     |
|               | 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 | 検討委員会での議論や判断がしやすい資料を心がけ、市（事務局）において最終的に判断し、提示しております。   |   |  |                                     |
|               | 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 | 区民討議会議や地域組織などにおいて、広く市民のご意見を聴取し、これを踏まえ、検討委員会を中心に検討していただくこととしております。   |   |  |                                     |
| 新しい交通システムの必要性 | 新交通システムの目的は何か。  | ポ | 新しい交通システムにつきましては、南部地域の拠点間の連携の強化、交通便利性の向上などを図るため、導入検討を進めております。   | - |  | 新しい交通システムの目標の確認                     |
|               | 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 | 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。   | - |  | 新しい交通システムの目標の確認                     |
|               | 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 | 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。また、区民討議会議や地域組織などにおいて、広く市民のご意見を聴取し、これを踏まえ、検討委員会を中心に検討いただくこととしております。   | - |  | 検討体制、検討の進め方、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 | 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。   | - |  | 検討体制、検討の進め方、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 | 今回の意見交換会は、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などについて、ご理解をいただくとともに、ご質問やご意見を受ける場として開催したものです。また、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。                                  | - |  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認             |
|               | 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 | 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。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楽しむ方々のニーズに対応することとなります。 | - |  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認             |
|               | 「新しい交通システム」導入は必要なし  | ポ | 次ページ参照  | - |  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認             |

|               |   |   |  |  |                         |
|---------------|---|---|--|--|-------------------------|
| 新しい交通システムの必要性 | 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 | <p>「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。南部地域における交通の問題、課題に対応する新しい交通システムは次の5つで、主に公共交通の利便性向上、特に「ヒトの輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。</p> <p>【新しい交通システムの目標】<br/> 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現<br/> 信頼できる公共交通サービスの実現<br/> 地域の交通アクセスの向上の実現<br/> 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現<br/> 南部地域のまちづくりへの貢献</p> | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 本当に必要なものなのか検討を先にするべきである。  | ポ |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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。<br>渋滞解消：クルマを新システムに乗せない限りムリ。<br>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 |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 人の輸送が緊急課題なのか。   | ア |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 「新交通」の必要性を考えていく必要があると思います。  | ア |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |  | -  | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |  | 市では、交通不便地区や公共交通空白地区といった鉄道やバスの利用が不便な地域において、生活交通の確保策としてコミュニティ交通の導入を推進しております。 | -                       |

|               |   |   |   |   |   |
|---------------|---|---|---|---|---|
| 新しい交通システムの必要性 | BRTの導入目的は何なのかいくら考えてもわからない。  | ポ |   | - | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認                           |
|               | 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 | 「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。新しい交通システムにつきましては、主に公共交通の利便性向上、特に「ヒトの輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。     | - | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認                           |
|               | 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 | 路線バス、企業バス、スクールバスの利用者が合計で1万人を超えています。この他にバスの定時性・速達性に対する信頼が低いことなどから、多くの自転車利用者がいることが確認されています。   | - | 現状の交通問題の確認  |
|               | 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 | 平成21年に実施したパブリックコメント等において、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、検討委員会を中心に、区民討議会議や意見交換会などを通じて意見聴取を行いながら検討を進めます。なお、検討委員会では、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されたところです。 | ○ | 検討経過、検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 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 |   | - | 大まかな導入ルート等の検討                                     |
|               | 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 |   | - | 輸送システム、具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討                       |
|               | 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 |   | - | 輸送システム、具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討                       |
|               | 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 |   | - | 輸送システム、具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討                       |
|               | 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 |   | - | 輸送システム、具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討                       |
|               | 想定ルートに幅員30メートルの道路可能か。   | ポ |   | - | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討                              |



|               |  |   |  |   |                          |
|---------------|--|---|--|---|--------------------------|
| 新しい交通システムの必要性 | 少子化でBRTを導入しても、いずれ乗客は減るのでは。   | ポ   |  | - | 事業性等の検討                  |
|               | 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   |  | - | 事業性等の検討                  |
|               | 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   |  | - | 短期施策等の検討                 |
|               | 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   | 今回の意見交換会は、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などについて、ご理解をいただくとともに、ご質問やご意見を受ける場として開催したものです。   |   |                          |
|               | 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   |  |   |                          |
|               | 人間を中心とした道路システムを最優先すべき  | ポ   | 幹線道路をはじめとした道路全体事業につきましては、市新道路整備計画により、道路環境の変化に応じた道路ネットワークの形成に向け、整備個所の選択と集中による効果的かつ効果的な整備を進めています。  |   |                          |
|               | 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   |  |   |                          |
| 自転車専用道路こそ必要。  | ア  | 市では、市自転車対策基本計画により、自転車通行環境の改善や自転車等の安全・適正利用の促進、多様な駐車需要への対応など、総合的な自転車対策を推進しています。 |  |   |                          |
| その他           | 「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   | 検討委員会では、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。その目標の一つに、活力ある中心市街地づくりや産業振興など「南部地域のまちづくりへの貢献」があります。                          | - | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認  |
|               | 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   | 混雑の激しいバスへの乗車や、時間通りに来ない、着かない、バス停が駅から遠いなど、「ヒトの輸送」の問題が存在するため、県道52号改良事業とともに新しい交通システムの導入にも取り組んでいこうとするものです。                                      | - | 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認  |
|               | 相模原市の将来（子、孫の代）のまちづくりが見えないので、我が事の話になってしまうのではないか？                            | ポ   | 新しい交通システムの目標の確認にあたっては、現状の交通問題のほか、将来起き得る問題についても議論されました。なお、検討委員会の目的は「市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域の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」としております。 | ○ | 検討委員会の目的、新しい交通システムの目標の確認 |
|               | 「意見交換会」は、色々な意見を聞くことができ良かったと思います。   | ア   | ありがとうございます。今後も検討委員会の検討状況に応じて、節目節目で開催してまいります。   | - | 検討体制の確認                  |
|               | 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年に提案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のシステム、ルート、実現化方策等について、検討委員会に諮問したところです。検討委員会では、システム、ルート、幅員等について多様な視点から比較検討をいただくこととなっています。     | ○ | 検討経過、検討委員会の目的の確認         |
|               | 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   |  | ○ | 検討経過、検討委員会の目的の確認         |
|               | 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。                                | ポ   | 交通渋滞は一部施設の利用者や従業者だけが原因となるわけではなく、土地利用や道路といった社会基盤の状況など様々な要因が重なって発生すると言われております。検討委員会では、現状の交通問題等を確認いただいたところで                                   | - | 現状の交通問題の確認               |

|  |  |   |  |                      |                             |
|--|--|---|--|----------------------|-----------------------------|
| 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 | 検討委員会では、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。ご意見と同様の考え方は、この目標の議論の中でも確認されました。 | -                    | 新しい交通システムの目標の確認             |
|  | 「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 |  | -                    | 大まかな導入ルートの検討                |
|  | 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 |  | -                    | 輸送システム、具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討 |
|  | 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 |  | -                    | 輸送システム、具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討 |
|  | 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だろうと思ったが、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思い直している。 | ア |  | -                    | 輸送システム、事業性、構造・走行路等の検討       |
|  | 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 |  | -                    | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討        |
|  | 住宅街を潰すことはしないというのは確約か？  | ポ |  | -                    | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討        |
|  | 既存のインフラをうま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 |  | -                    | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討        |
|  | 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 |  | -                    | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討        |
|  | 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 |  | -                    | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討        |
| 住宅街に30m中の道路をつく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  |   | -  | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討 |                             |
| 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  |   | -  | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討 |                             |

|  |  |   |  |   |                      |  |
|--|--|---|--|---|----------------------|--|
| その他  | 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   |  | - | 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討 |  |
|  | 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。  | ア   |  | - | 構造・走行路等の検討           |  |
|  | 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   |  | - | 事業性等の検討              |  |
|  | 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   |  | - | 事業性等の検討              |  |
|  | 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のでしょうか。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   |  | - | 計画案に係る実現化方策等の検討      |  |
|  | 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   | 新しい交通システムの導入に向けた計画は、今後、検討委員会の検討結果等を踏まえて、市において策定を予定しております。なお、市総合都市交通計画（平成24年3月策定）では、概ね20年後の将来像を見据えながら、より計画の実現性を高めるため、施策、事業の具体性を帯びる10年（平成24年度～33年度）を計画期間としております。 |   |                      |  |
|  | 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   | 新しい交通システムにつきましては、主に公共交通の利便性向上、特に「ヒトの輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。   |   |                      |  |
|  | ニュースの要旨の 製作者名 検討委員に了解を得たか  | ポ   | 新しい交通システムニュースは、市（交通政策課）において作成しております。検討委員会の討議内容に関する事項は、会議資料や確定後の議事録を踏まえた内容となっております。   |   |                      |  |
|  | 本日参加のコンサルの名前 契約の内容   | ポ   | 意見交換会当日は、検討委員会における検討業務の支援等の委託業者であるセントラルコンサルタント株式会社が参加しました。   |   |                      |  |
|  | 自転車が多くなってとてもうれしい！！空気がきれいになる。問題があると考えたら、自転車専用道路を作りたい！！<br>自転車の尊重をもう一つの目玉にすべきだと思います。   | ポ<br>ア  | 市では、市自転車対策基本計画により、自転車通行環境の改善や自転車等の安全・適正利用の促進、多様な駐車需要への対応など、総合的な自転車対策を推進しています。  |   |                      |  |
| 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  | 幹線道路をはじめとした道路全体事業につきましては、市新道路整備計画により、道路環境の変化に応じた道路ネットワークの形成に向け、整備個所の選択と集中による効率的かつ効果的な整備を進めています。 |  |   |                      |  |
| データは客観的に取ってください。前は「統計でうそをつく手法」がたくさんみられた。                                 | ア  | 誤解が生じないような資料作成に努めてまいります。  |  |   |                      |  |

|  |   |   |   |  |  |  |
|--|---|---|---|--|--|--|
| その他  | 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。   | ア | 市では土木部におきまして、さがみ縦貫道路のアクセス道路として県道52号相模原町田や津久井広域道路といった多車線道路の整備を推進しております。新しい交通システムにつきましては、南部地域の拠点間の連携の強化、交通利便性の向上など、主に「ヒトの輸送」の問題を解決するため取組として検討を進めています。 |  |  |  |
|  | 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 | 誤解が生じないような資料作成に努めてまいります。  |  |  |  |
|  | 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 | 南部地域の交通課題の解決を目的として検討していきたいと考えております。   |  |  |  |
|  | 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 | 広報さがみはら、ホームページ、ニューズレターなどを通じて、市民の皆様幅広く情報発信を行ってまいります。   |  |  |  |
|  | 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 | 今回の意見交換会は、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などについて、ご理解をいただくとともに、ご質問やご意見を受ける場として開催したものです。  |  |  |  |
|  | 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 |   |  |  |  |
| 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。<br>・キャンプ淵野辺の米軍飛行場の件を中止<br>・麻溝公園のグリーンタワーを100m 33m<br>・相模台小の子ども達の通学路作った。<br>鶴の一声でこれらを実行！！ | ポ   |   |   |  |  |  |

## 新しい交通システムの比較検討



## 目 次

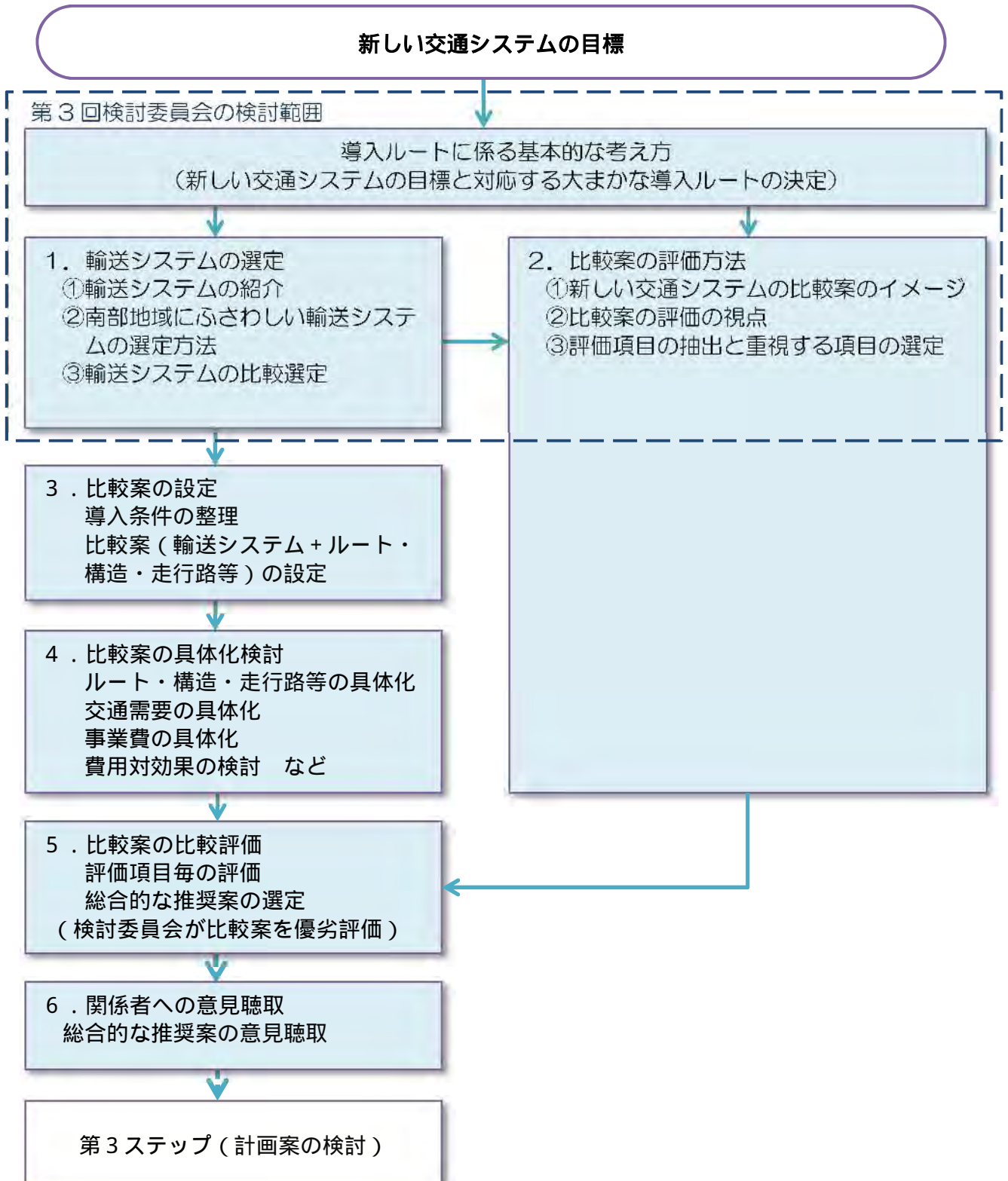
|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| 序.第2ステップ(新しい交通システムの比較検討)の流れ ..... | 1  |
| 1.導入ルートに係る基本的な考え方 .....           | 2  |
| 2.輸送システムの選定 .....                 | 6  |
| 3.比較案の評価方法 .....                  | 23 |

## 序.第2ステップ（新しい交通システムの比較検討）の流れ

第2ステップ（新しい交通システムの比較検討）では、「新しい交通システムの目標」を達成する可能性のある輸送システムの選定、比較案（輸送システム+ルート・構造・走行路等）の設定・具体化検討を経て、検討委員会として比較案の優劣や課題を検討し、総合的な推奨案を選定します。

また、この推奨案については、検討の内容に応じて沿線地域の関係者の意見聴取を行い、これらの結果を踏まえて、第3ステップにおいて新しい交通システムの計画案を検討します。

図 序 - 1 第2ステップの流れ



# 1.導入ルートに係る基本的な考え方

## 1.1 新しい交通システムの目標

第1ステップ（発議）で確認した新しい交通システムの目標は、次の5つです。これらの目標と対応する新しい交通システムの導入について検討を進めます。

図1-1 新しい交通システムの目標

| 新しい交通システムの目標          |   |
|-----------------------|---|
| 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現    | 高い交通需要に対応可能な大きな輸送力を有する公共交通機関の導入により、輸送力の向上を図ります                                  |
| 信頼できる公共交通サービスの実現      | 自動車交通の影響を受けないもしくは受けにくい運行により、高い定時性、速達性を確保した公共交通サービスを実現します                        |
| 地域の交通アクセスの向上の実現       | 基幹的な公共交通の新しい交通システムと自転車、バス路線との連携（交通結節点での円滑な乗換え等）により、地域の交通アクセスの向上を図ります            |
| 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 | 公共交通による移動に困難が伴わないように、公共交通を充実し、自動車に過度に依存しない交通環境を実現します                            |
| 南部地域のまちづくりへの貢献        | 南部地域の拠点間の連携を強化し、活力ある中心市街地づくり、産業振興、麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たな拠点づくりの支援など、南部地域のまちづくりに貢献します |

## 1.2 導入ルートに係る基本的な考え方

新しい交通システムの目標に対応する課題を抱える具体的な地域・拠点は以下のとおりです。

- 目標 **高い交通需要に対応可能な輸送力の実現** : 現況の高い交通需要への対応  
・相模大野駅～麻溝台地区の交通需要が突出している。
- 目標 **信頼できる公共交通サービスの実現** : 自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上  
・道路混雑により相模大野駅～北里大学・女子美術大学では定時性・速達性が確保されていない。
- 目標 **地域の交通アクセスの向上の実現** : 自転車や鉄道との連携強化  
・バスの定時性・速達性が低いため、自転車からバスへの乗り継ぎが進まない。  
・バスと鉄道の乗換え利便性に問題のある相模大野駅は、バス乗降場を駅前広場に集約することが必要である。
- 目標 **自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現** : 利便性の高い公共交通体系の確立  
・南部地域において、主要な拠点に公共交通で無理なく移動できるように、公共交通利用による所要時間短縮や、交通結節点での円滑な乗継ぎなどが必要である。
- 目標 **南部地域のまちづくりへの貢献** : 南部地域の拠点間の連携強化  
・市の経営基盤を支える「企業」、「大学」、「医療施設」、「商業施設」が立地する拠点間の連携や各拠点と鉄道・ターミナルとのアクセス強化が必要である。  
・麻溝台・新磯野地区や当麻地区（原当麻駅が最寄駅）の新たな拠点づくりの支援など、南部地域のまちづくりへの貢献が期待されている。

新しい交通システムの目標と対応する大まかな導入ルートとして、必要性が高いのは、『相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅』です。

図1-2 新しい交通システムの目標と対応する大まかな導入ルート（案）  
『相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅』

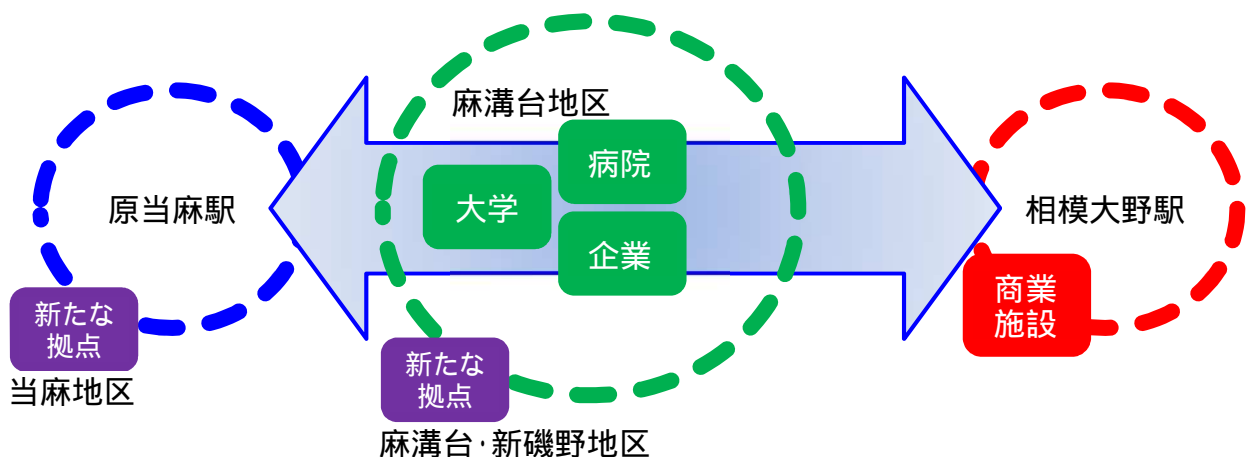
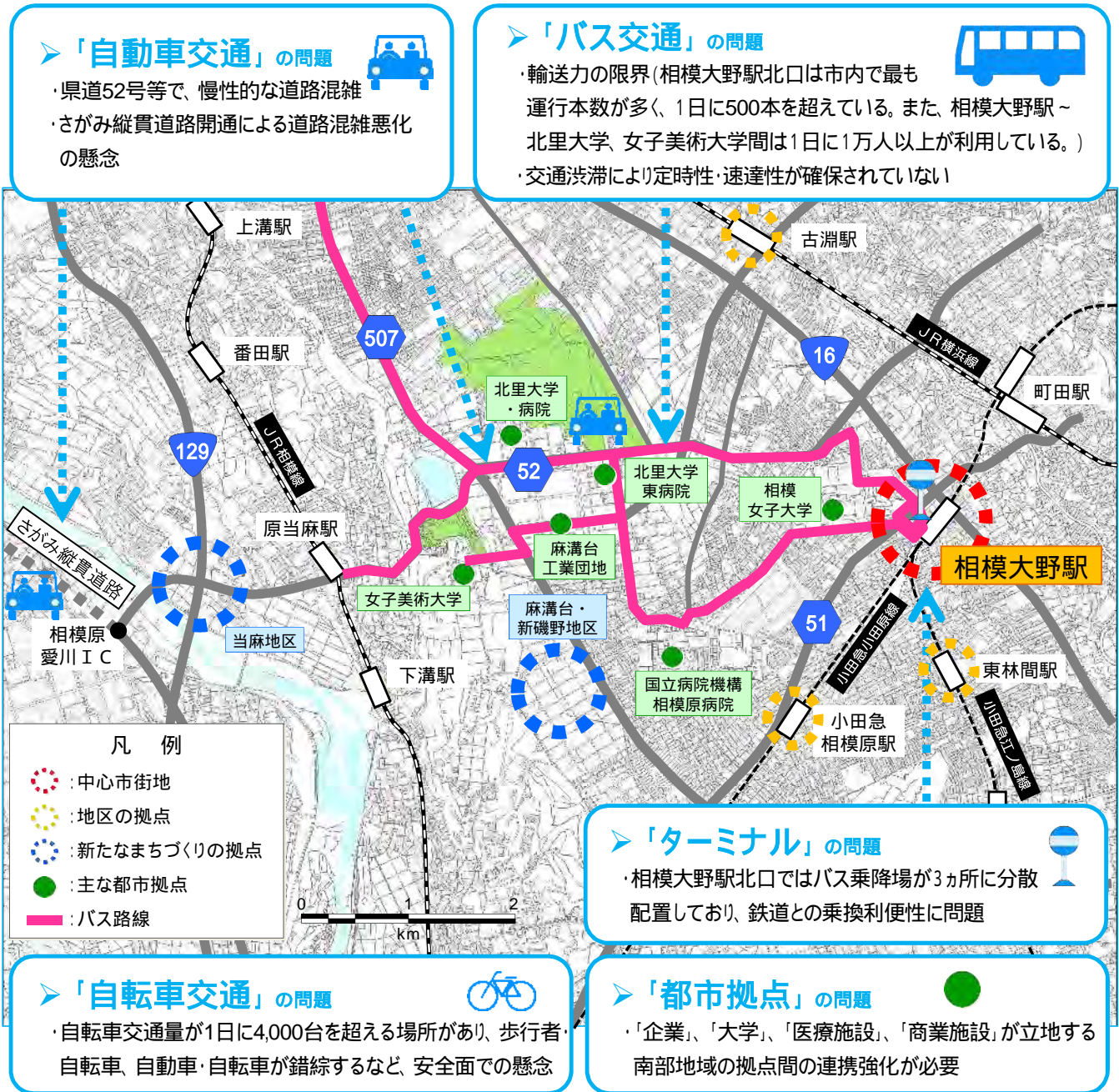




図1-3 南部地域の交通の現状と問題





## 2. 輸送システムの選定

### 2.1 輸送システムの紹介

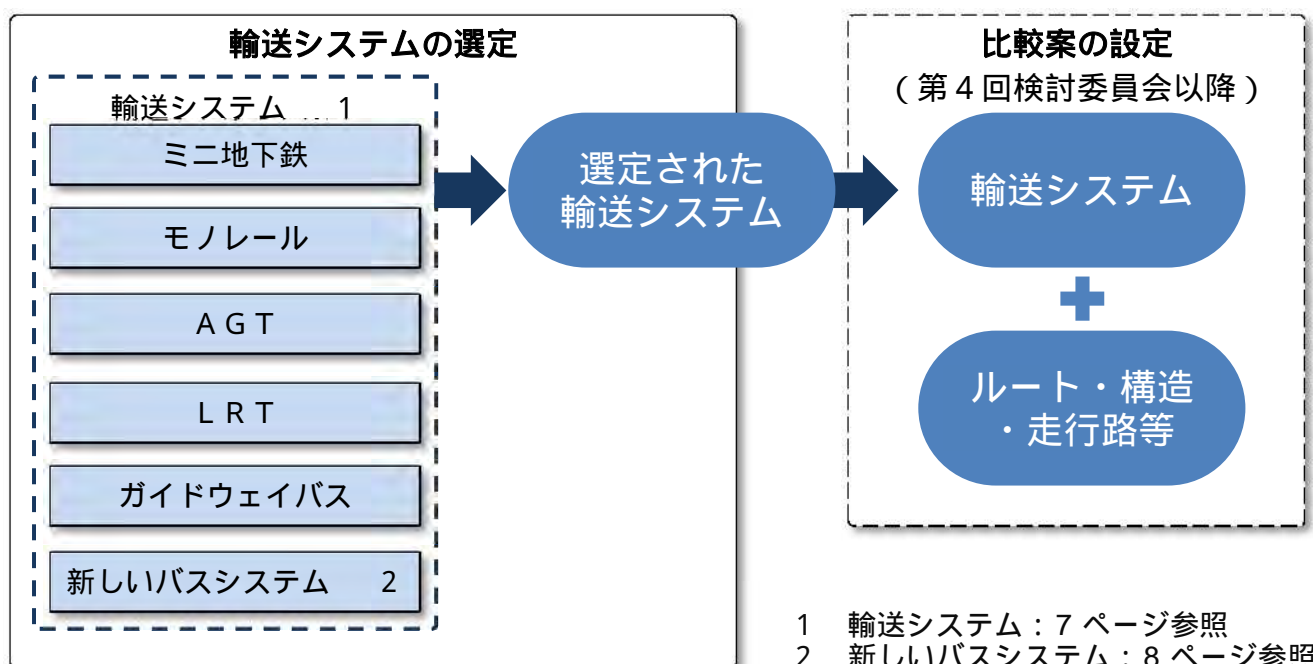
#### 2.1.1 「輸送システムの選定」～「比較案の設定」について

輸送システムを選定するにあたり、まず、輸送システムの事例として、ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステムを紹介します。

なお、新しいバスシステムは、この資料における新しい分類ですが、路線バスをベースとしながらも、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組み合わせることにより、輸送力や定時性・速達性等を確保する輸送システムを指しています。

輸送システムの選定の後、第2ステップの「3. 比較案の設定」(第4回検討委員会以降)では、ルート、構造、走行路、車両、停留所形態などを変えた比較案を検討・設定します。

図2-1 新しい交通システムの「輸送システムの選定」～「比較案の設定」の流れ





## 2.1.2 輸送システム

輸送システムのうち、軌道を走行するミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバスは、国内に整備事例があります。

新しいバスシステムのうち、輸送力、定時性・速達性が最も優れた形態（バス専用走行路、主に連節バス、改札方式）を想定したものを、ここでは、BRTと呼ぶことにします。このタイプのBRTは、海外では多数事例がありますが、国内にはありません。

図2-2 輸送システムの事例

|   |   |
|---|---|
| <p>【ミニ地下鉄】都営大江戸線 1</p>  <p>従来の地下鉄より小断面化したトンネル内の軌道を小型車両が走行する。</p>   | <p>【モノレール】多摩都市モノレール</p>  <p>主に道路上空に架設された一本の軌道桁を上部にまたがった車両あるいは下部にぶら下がった車両が走行する。</p>            |
| <p>【AGT】ゆりかもめ</p>  <p>高架専用軌道をゴムタイヤ付き車両がガイドウェイに沿って走行する。</p>       | <p>【LRT】富山ライトレール</p>  <p>専用または分離された軌道を加速性・快適性などを高めた車両が走行する。</p>                             |
| <p>【ガイドウェイバス】名古屋ガイドウェイバス</p>  <p>高架専用軌道を専用バスがガイドウェイに沿って走行する。</p> | <p>【新しいバスシステム】キト(エクアドル)BRT 2</p>  <p>路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組み合わせたもの。</p> |

1 出典：東京都 HP

2 新しいバスシステムの一例としてBRTを掲載(出典:The BRT Standard 2013(ITDP))



### 2.1.3 新しいバスシステム

新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道やバス専用レーン等にしたものや、車両を連節化したもの、運賃收受の方法を改札方式としたもの、バス停間距離を長くした幹線バスなどは、国内に整備事例があります。

図 2 - 3 新しいバスシステムの事例

|   |  |
|---|--|
| <p>【BRT】キト（エクアドル） 1</p>  <p>輸送力、定時性・速達性が最も優れた形態（バス専用走行路、主に連節バス、改札方式）とするもの。</p>   | <p>【バス専用道】茨城県石岡市 2</p>  <p>物理的に区分された道路をバス専用にする。</p>            |
| <p>【バス専用レーン】国道 246 号</p>  <p>特定の時間あるいは終日にわたり物理的に区分されていない車線（中央、路側）をバス専用にする。</p> | <p>【連節バス】東京都町田市</p>  <p>2 両以上の車両をつなげたバス（ワイド扉、両側扉等）を運行する。</p> |
| <p>【改札方式】幕張本郷駅</p>  <p>バス乗降場に改札口を設け、車外で運賃の支払いを行い、乗降時間を短縮する。</p>                | <p>【幹線バス】名古屋基幹バス</p>  <p>バス停間距離を通常より長くした幹線輸送を担うバス路線。</p>     |

1 出典：The BRT Standard 2013 (ITDP)

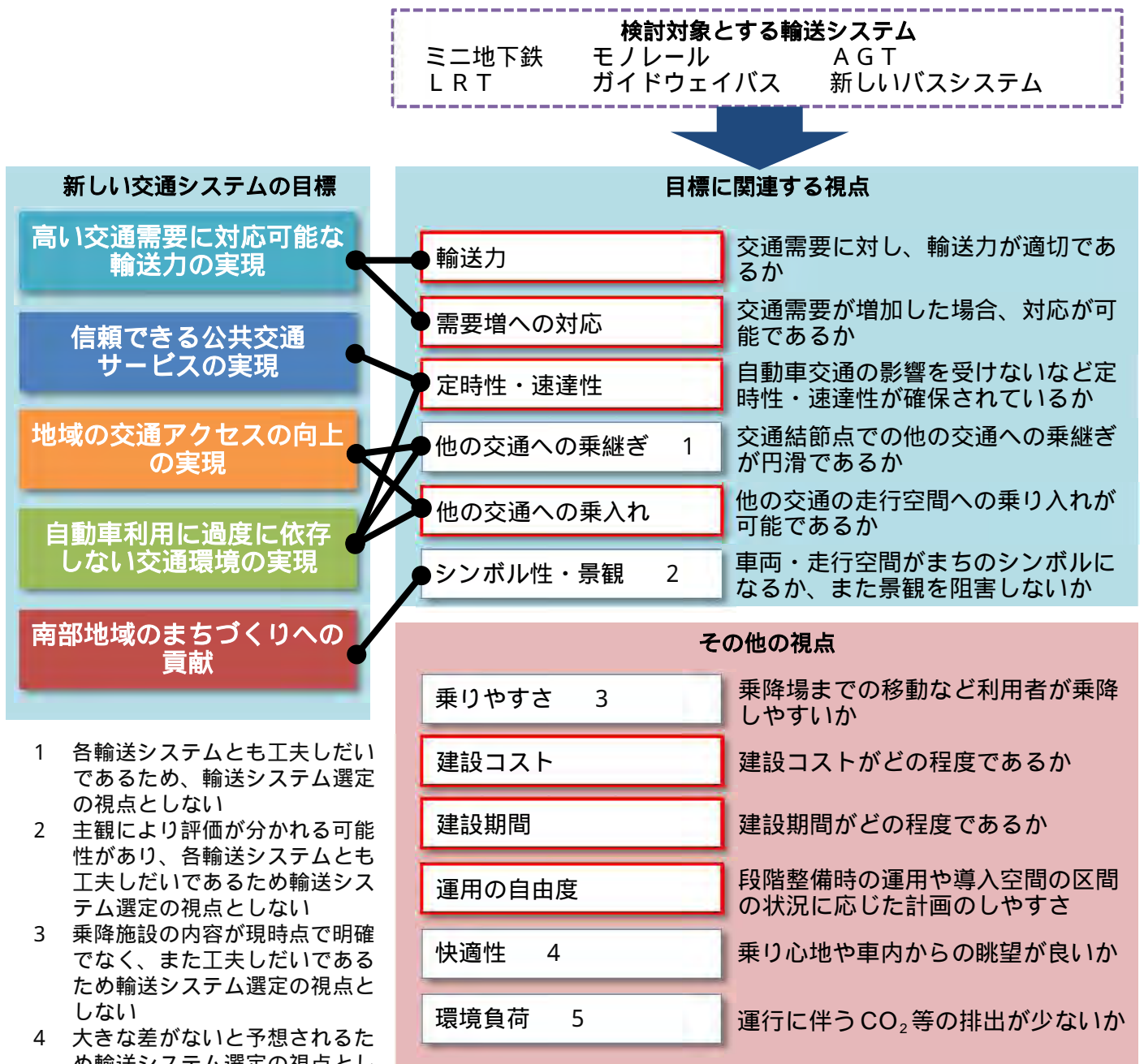
2 出典：茨城県石岡市 HP

## 2.2 南部地域にふさわしい輸送システムの選定方法

### 2.2.1 輸送システムの選定の視点

第2ステップの「3.比較案の設定」の前に、比較案を構成する輸送システムを選定しておきます。まず輸送システムを選定する視点を整理します。新しい交通システムの目標等から、大まかな導入ルート「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」において、適用の可能性がある輸送システムを選定するうえで、次のような視点が考えられます。そのうち赤枠で示した視点は、輸送システムを選定するうえで重視すべき視点であり、加えて輸送システム間での違いが明らかであると考えました。

図2-4 輸送システムの選定の視点



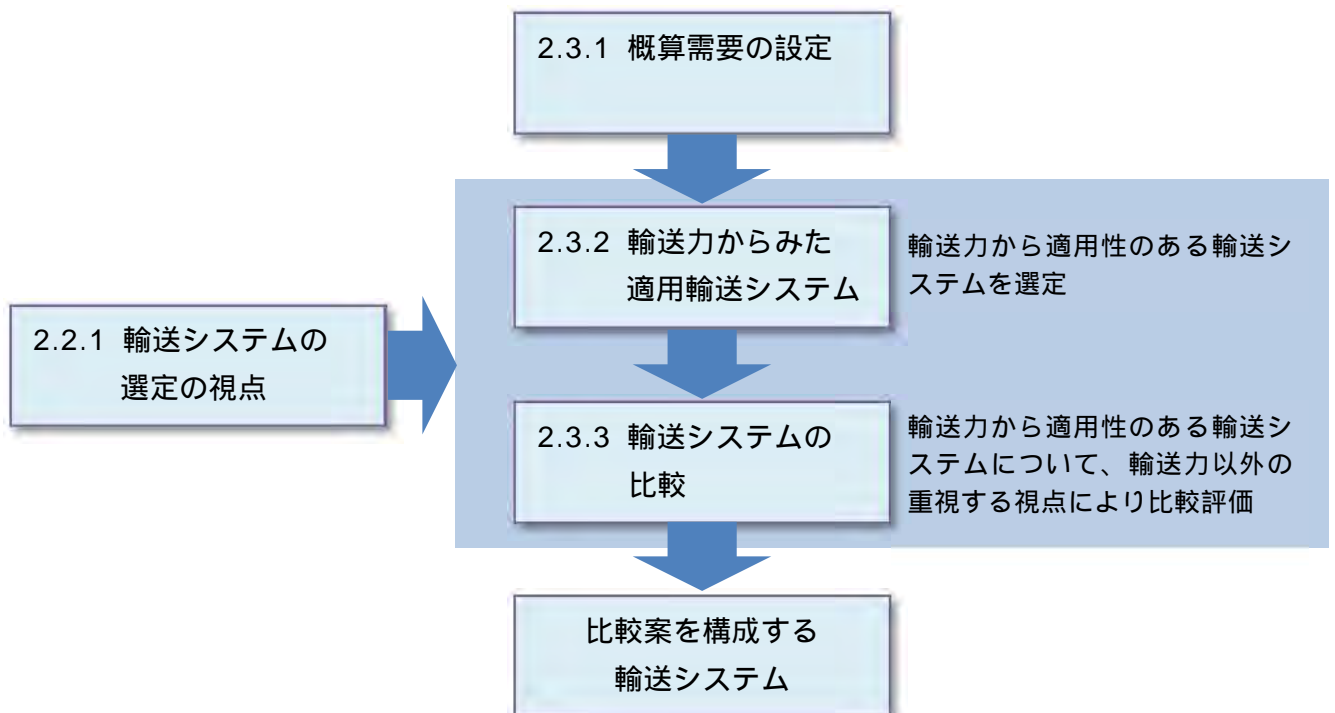
赤枠は輸送システム間での違いが明らかであり、輸送システムを選定するうえで重視すべき視点

## 2.2.2 輸送システムの選定の流れ

輸送システムを選定するうえで重視する視点を踏まえ、比較案を構成する輸送システムの選定の流れは、以下のとおり考えます。

まず、大まかな導入ルートにおける概算需要と各輸送システムの輸送力から、導入可能な輸送システムを検討します。そして、輸送力が概算需要の適用範囲にある輸送システムについて、輸送力以外の重視する視点により、比較案を構成する輸送システムを検討します。

図 2 - 5 輸送システムの選定の流れ



## 2.3 輸送システムの比較選定

### 2.3.1 概算需要の設定

大まかな導入ルート「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の新しい交通システムの概算需要について、現況の路線バス利用者が転換すると想定すると、ピーク時で約 950～1,500 人/時となります。

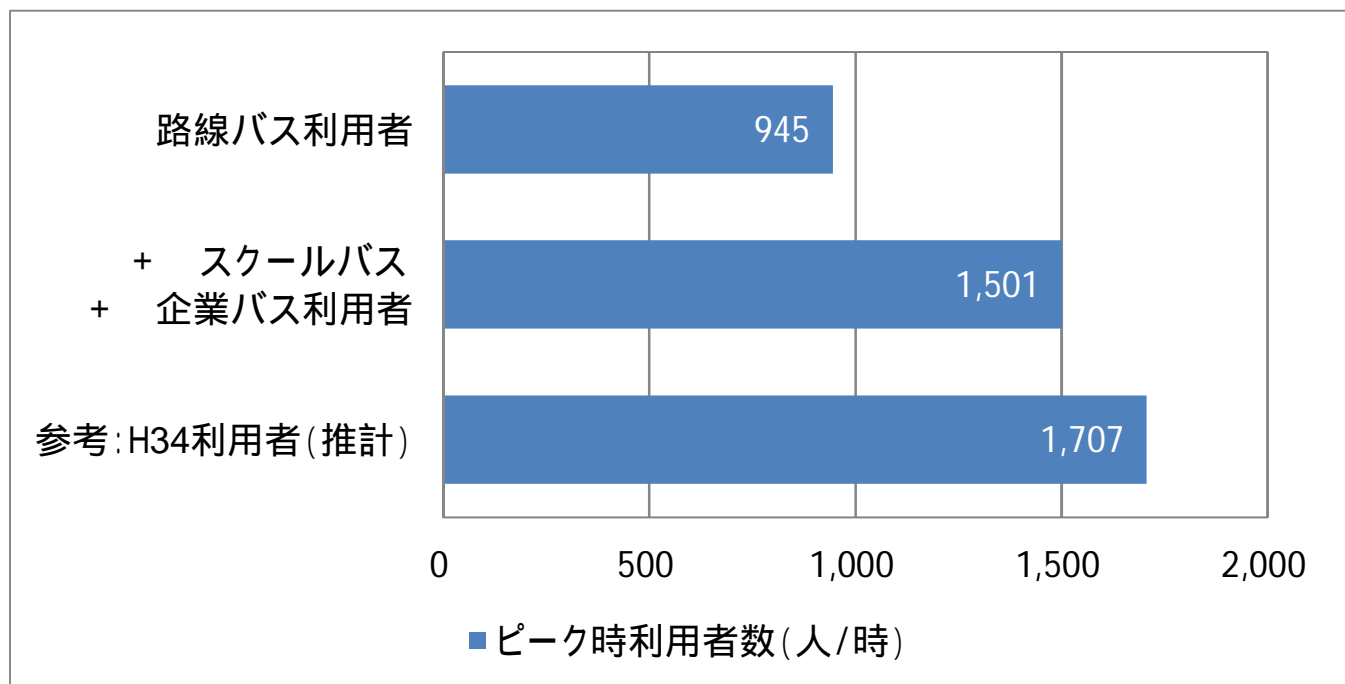
なお、路線バスから転換しない場合があり、一方、自動車や自転車からの転換する需要が考えられますが、ここでは概算として現況路線バスの需要を想定しています。

表 2 - 1 概算需要の設定

|                                 | 日利用者数          | ピーク時利用者数<br>(7 時台) | 備考                              |
|---------------------------------|----------------|--------------------|---------------------------------|
| 路線バス利用者(往復)                     | 約 14,000 人/日 1 | 945 人/時 2          | データ 神奈川中央交通                     |
| 北里大学スクールバス利用者                   | 約 700 人/日      | 226 人/時 2          | H23.8 現況                        |
| 企業バス利用者                         | 約 330 人/日      | 330 人/時            | H23.8 現況                        |
| + +                             |                | 1,501 人/時          |                                 |
| 参考：新しい交通システム検討調査による H34 利用者(推計) | 約 18,300 人/日   | 1,707 人/時          | 出典 新しい交通システム検討調査報告書(相模原市、H21.3) |

- 1 導入ルート、駅・バス停を設定していないため、相模大野駅から西側の徒歩圏の概ね 1 km 断面の現況バス路線通過人数を想定
- 2 路線バス及び北里大学スクールバス利用者のピーク時利用者数の算定は以下のとおり  
 路線バス = 14,000 人/日 × 0.5 (往復) × 13.5% (ピーク率 3)  
 北里大学スクールバス = 700 人/日 × 8.4 本(7 時台運行本数) / 26 本(駅発日運行本数)
- 3 H18 バス乗降調査結果(相模大野駅着)より設定(出典：新しい交通システム検討調査報告書(相模原市、H21.3))

図 2 - 6 概算需要(ピーク時利用者数)



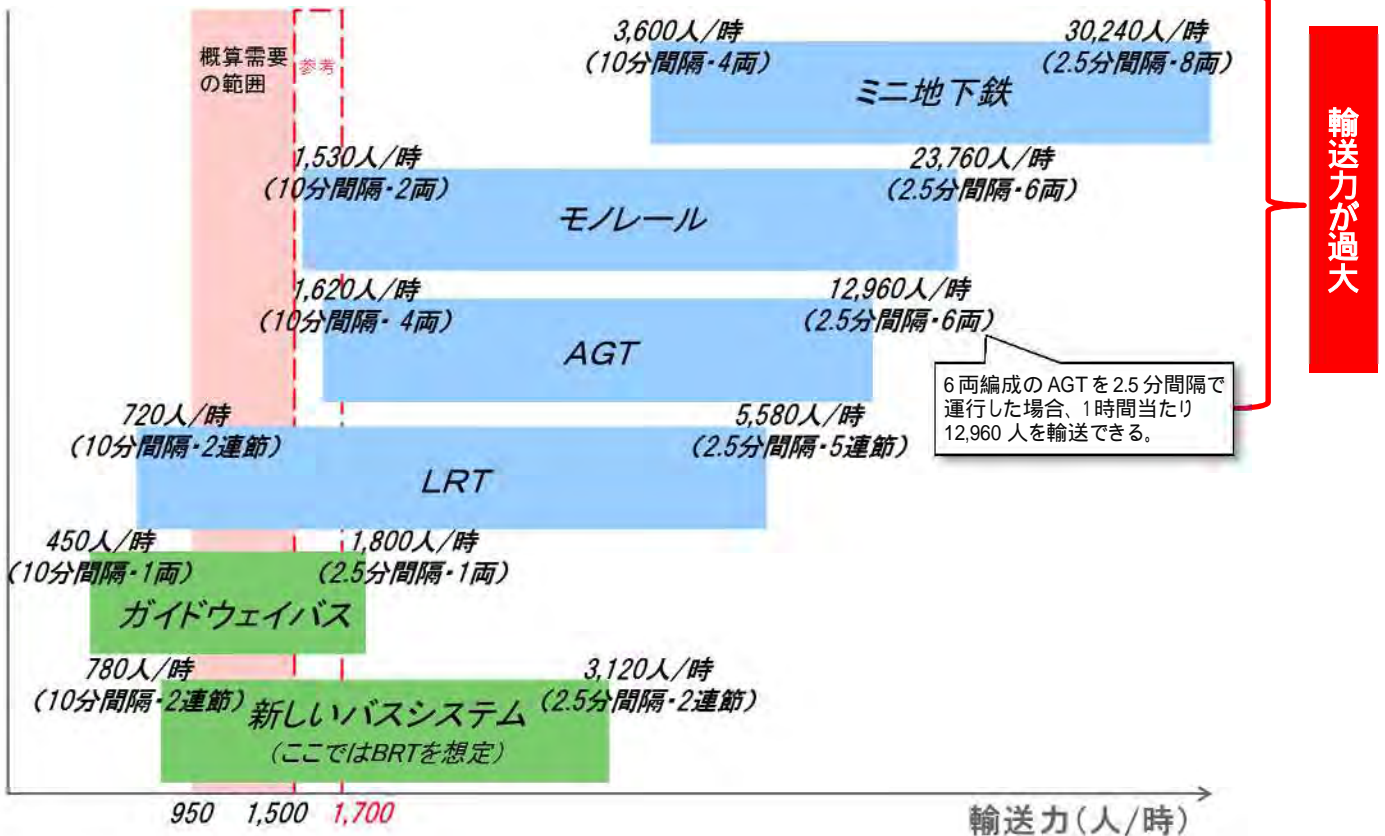


### 2.3.2 輸送力からみた適用輸送システム

6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム）について、運行間隔をサービスレベルの観点から最長とした場合（10分 1）と運行実態等から最短とした場合（2.5分）の輸送力を算定すると、次図のとおりとなります。 2

前項で整理した概算需要（ピーク時で約950～1,500人/時）に対し、輸送力が大きく上回るミニ地下鉄、モノレール、AGTは、「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の需要に対して、輸送能力が過大なシステムと判断できます。輸送能力が過大な場合には、適切な収支状況とならないこととなります。

図2-7 輸送力からみた適用範囲（国内整備事例の平均的な条件設定による）



- 1 相模原市バス交通基本計画（下表参照）では、幹線バスにおける平日の朝夕ピーク時の運行間隔を最低 15 分以下に設定しているが、「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」は、現行で 5 分より短い運行間隔となっていることから運行間隔を最長 10 分に設定した。
- 2 輸送力は、国内整備事例より平均的な条件を設定し算定した。（表 2 - 5 参照）

表 2 - 2 幹線バスの運行サービス水準目標値

|           | 時間帯     | 運行間隔 |     | 備考          |
|-----------|---------|------|-----|-------------|
|           |         | 平日   | 土休日 |             |
| 朝ピーク時     | 6～9時台   | 15分  | 20分 |             |
| 日中        | 10～15時台 | 30分  | 30分 |             |
| 夕ピーク時     | 16～19時台 | 15分  | 30分 |             |
| 夜         | 20～22時台 | 30分  | 30分 |             |
| 参考：現況ピーク時 | 8時台     | 2.4分 | -   | 相模大野駅 麻溝台地区 |

出典：運行サービス水準は相模原市バス交通基本計画（相模原市、H24.3）現況ピーク時のデータは平成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 HP 調べ

6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム）について、前項で整理した概算需要（ピーク時で約950～1,500人/時）と既存の輸送システムの輸送力（代表事例による）から運行間隔を算定すると、次図のとおりとなります。

1編成当たりの輸送力が大きいミニ地下鉄、モノレール、AGTは、「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の需要に対し最も効率的に運行すると運行間隔が非常に長くなります（待ち時間が長くなる）。

図2-8 運行間隔からみた適用範囲（代表事例による）

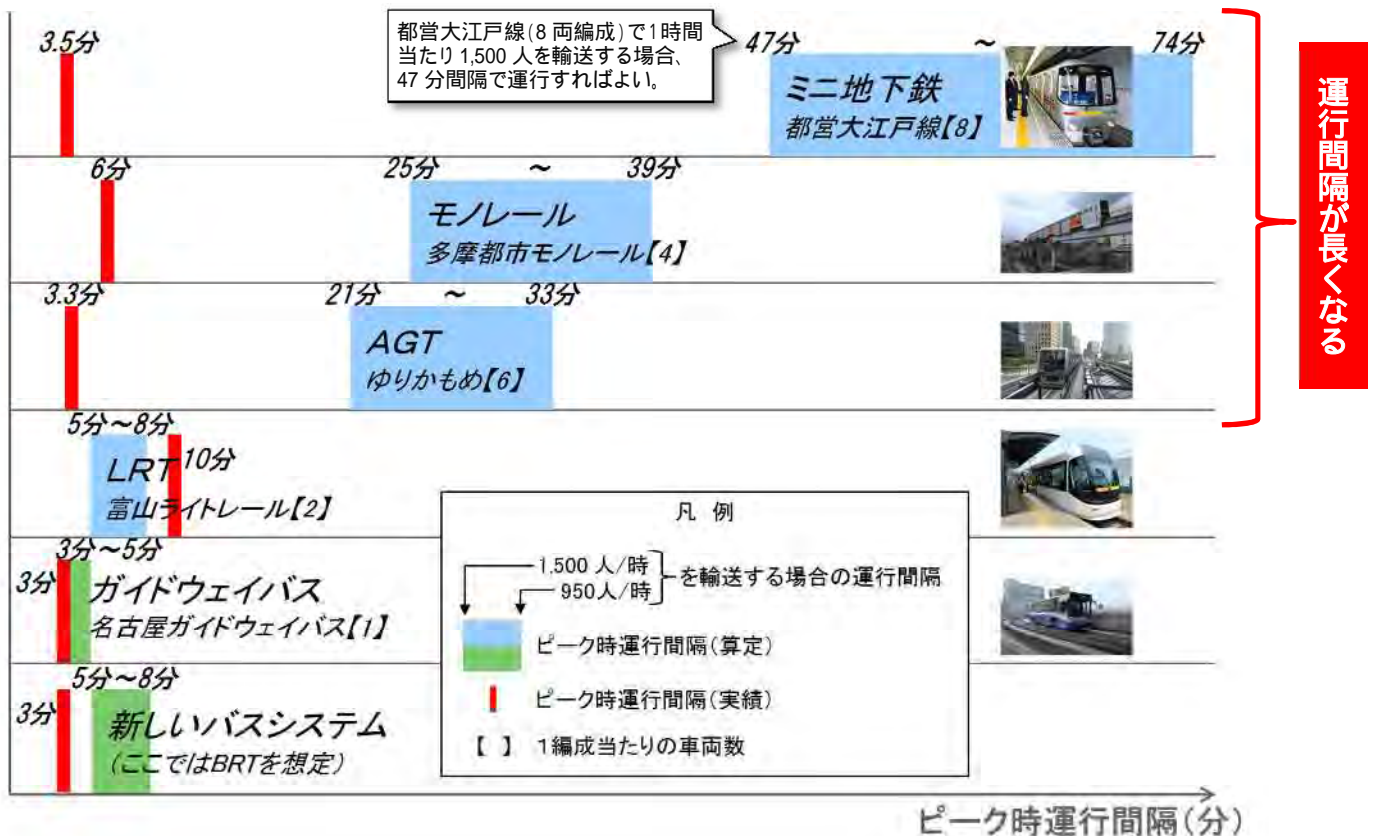


表2-3 ピーク時運行間隔の算定

|             | 算定に用いた事例    | 輸送力<br>(実績)<br>1 | ピーク時<br>運行間隔<br>(実績)<br>2 | 南部地域の想定需要を<br>効率的に運行する場合<br>に想定されるピーク時<br>運行間隔(算定) |
|-------------|-------------|------------------|---------------------------|--|
| ミニ地下鉄       | 都営大江戸線      | 1,170人/編成        | 3.5分                      | 47～74分   |
| モノレール       | 多摩都市モノレール   | 615人/編成          | 6分                        | 25～39分   |
| AGT         | ゆりかもめ       | 525人/編成          | 3.3分                      | 21～33分   |
| LRT         | 富山ライトレール    | 120人/編成          | 10分                       | 5～8分   |
| ガイドウェイバス    | 名古屋ガイドウェイバス | 75人/編成           | 3分                        | 3～5分   |
| 新しいバスシステム 3 | -           | 130人/編成          | 3分                        | 5～8分   |

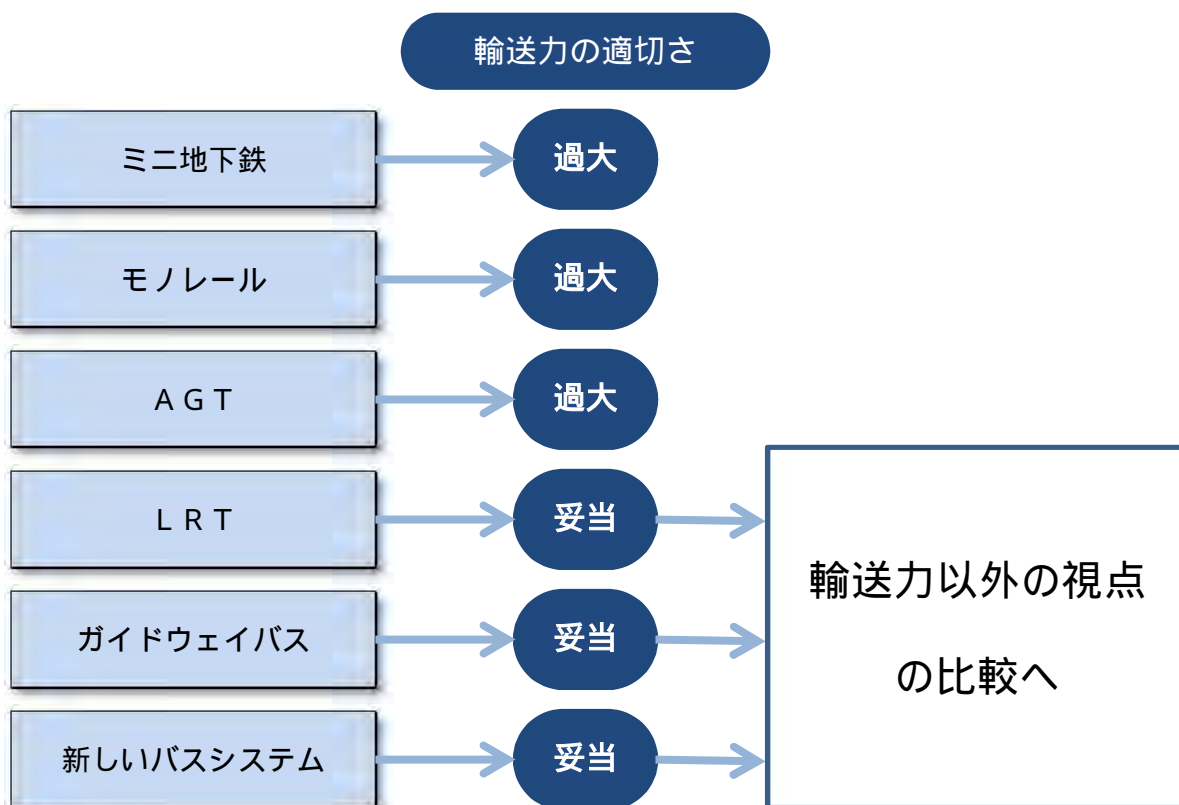
1、 2 データ：各事業者HP

3 新しいバスシステムはBRTを想定。なお、BRTは国内整備事例がないため、ピーク時運行間隔(実績)は、整備形態が最も近い名古屋ガイドウェイバスの実績値を用いた。

## 輸送力から選定される輸送システム

南部地域の需要から考えると、ミニ地下鉄、モノレール及びAGTは輸送力が過大な輸送システムと考えられ、LRT、ガイドウェイバス及び新しいバスシステムが導入可能な輸送システムと考えられます。この3つの輸送システム（LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム）について、事例を参考に輸送力以外の視点による比較を行います。

図 2 - 9 輸送力から選定される輸送システム



### 2.3.3 3つの輸送システムの比較

事例を参考に輸送力以外の視点について比較をすると次表のとおりとなります。

LRTは、「需要増への対応」において他の輸送システムより優位ですが、長区間で軌道が整備済みとならなければ、運行できないなど運用の自由度が非常に低いと評価できます。

ガイドウェイバスは、「定時性・速達性」において他の輸送システムより優位ですが、一部区間の整備では、高架軌道に入出路を設置しなければ一般車線を走行できないなど運用の自由度が低いとともに、高架軌道を建設するため高額なコストがかかります。

新しいバスシステムは、「他の交通への乗り入れ」、「建設期間」、「運用の自由度」において他の輸送システムより優位な結果となっています。ただし、路側走行バス専用レーンの場合、交差点で左折する一般車や沿道からの出入り車両等が専用レーンを走行することが可能であり、定時性・速達性が低いことが懸念されます。

表 2 - 4 3つの輸送システムの比較 1

| 輸送力以外の視点         | LRT   | ガイドウェイバス<br>(高架方式)  | 新しいバスシステム 2  |
|------------------|---|---|--|
| 需要増への対応          | 車両連結により輸送力の増大が可能  | 国内事例では、1車両の運行しかなく、また現行法では2連節しか運行できないため、需要の大幅な増加には対応しづらい。                      | 現状では、2連節車両までしか運行できないため、需要の大幅な増加には対応しづらい。   |
| 定時性・速達性          | 専用軌道を走行するが、交差道路と平面交差点となるため、定時性・速達性がやや低い。                            | 専用軌道を走行し、信号交差点がない   | BRTは専用走行路を走行するが、交差道路と平面交差点となるため、定時性・速達性がやや低い。<br>路側走行バス専用レーンの場合、左折する一般車等が走行可能であり、定時性・速達性が低い。 |
| 他の交通への乗り入れ       | 車両や設備の規格を同一にすれば、乗り入れが可能であるが、軌道を接続する必要がある。                           | 高架軌道に入出路を設置すれば、一般車線への乗り入れが可能であり、一般路線バスとして運行できる。                               | 専用走行路等から一般車線への乗り入れが可能であり、一般路線バスとして運行できる。   |
| 建設コスト            | 15億円/km   | 55億円/km   | BRT：7億円/km<br>路側走行バス専用レーン：0.5億円/km 3   |
| 建設期間             | 用地買収がなければ建設期間が短く、整備が容易、中規模工事となる。                                    | 建設期間が長く、大規模工事となる。   | 用地買収がなければ建設期間が短く、整備が容易である。   |
| 運用の自由度<br>(次頁参照) | 長区間で軌道が整備済みとならなければ、運行できず、段階運用の自由度が非常に低い。<br>また導入空間の区間の状況に応じた計画は難しい。 | 一部区間の整備では、高架軌道に入出路を設置しなければ、一般車線を走行できず、段階運用の自由度が低い。<br>また導入空間の区間の状況に応じた計画は難しい。 | 一部区間の整備でも運行が可能(一般車線も走行可能)であり、運用の自由度が高い。<br>また導入空間の区間の状況に応じた計画が容易である。                         |

- 1 青色は他の輸送システムより優位であることを、黄色は懸念すべき事項を示している。
- 2 新しいバスシステムは、様々なメニューの組み合わせが考えられるが、輸送力、定時性・速達性が最も優れたBRTと路側に専用レーンを設置したものを想定した。
- 3 バスレーンのカラー舗装費用を算定(概算工事費 7,050円/m<sup>2</sup> × 延長 1km × 上下幅員 7m)。



## 南部地域における導入空間の課題（段階運用の自由度）

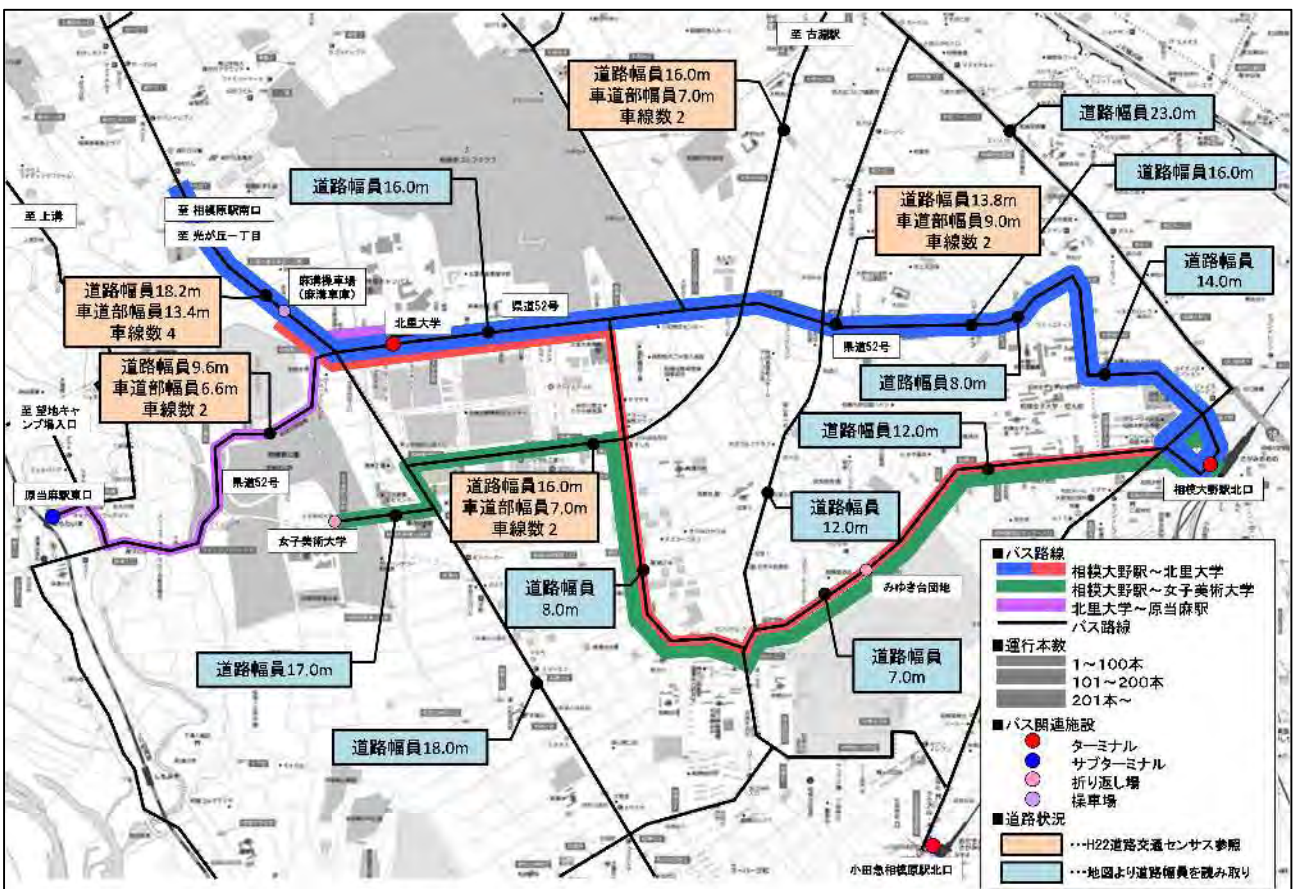
新しい交通システムの導入を図る「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」ルートには、現状では2車線道路しかありません。県道52号では4車線化の計画を進めていますが、現状では2車線であり、かつ、その計画が具体化しているのは当麻（県道46号）から西大沼（市道古淵麻溝台）の間となっています。

輸送システム（LRT及びガイドウェイバス）の導入では、既存の幅員の広い多車線道路があれば、その一般車レーン等を減じ、用地買収を行わずに整備する方法もあります。しかしながら、現状の道路整備状況を考えると、輸送システム（LRT及びガイドウェイバス）を導入する際には、どのようなルートを想定しても、今後、道路拡幅整備が避けることができず、用地買収を伴うために事業期間が長期化することが予想されます。

したがって、新しい交通システムは部分的に整備を進めることになり、その部分的な整備区間を段階的に活用でき、整備期間中においても「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」を連続的に運行可能とすることが望ましいと考えます。

新しいバスシステムは、部分的に整備できた区間以外では、これまで同様の路線バス形態として連続的に運行することが可能で、事業期間が長期に渡る場合でも段階的に運行が可能です。そのため、事業の早い段階から、徐々に南部地域の交通課題の改善効果を発揮します。

図2-10 バス通りの道路幅員



データ:「H22年道路交通センサス」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年道路交通センサス調査箇所に限る。

## 「新しいバスシステム」の柔軟性（区間ごとの自由度）

南部地域は前項のとおり、導入空間確保に課題があり、大まかな導入ルートの中でも地区によって道路整備状況・計画状況や沿道状況等の制約状況が異なります。したがって、**区間の状況（導入空間や交通量など）に応じた運行形態にて整備することが望ましいと考えます。**

LRT及びガイドウェイバスは、レールやガイドウェイといった軌道による運行で、軌道法の制約もあり、走行形態を区間ごとに大幅な変更を行うことは困難です。

新しいバスシステムは、走行路、車両、停留所・運賃収受などに様々な方法があり、さらにそれらの組み合わせにより、導入空間、道路交通量、沿道土地利用など、導入ルートの状況に応じて、新しい交通システムの目標達成に支障のない範囲で柔軟な対応が可能です。そのため、新しいバスシステムは、LRT及びガイドウェイバスよりも、全体事業期間を短くすることが可能です。

## 南部地域の状況を考えた輸送システムの選定

以上より、南部地域の状況から考え、LRT、ガイドウェイバス及び新しいバスシステムを比較し、南部地域にふさわしい輸送システムとして「新しいバスシステム」を選定します。

図2 - 11 輸送システムの選定

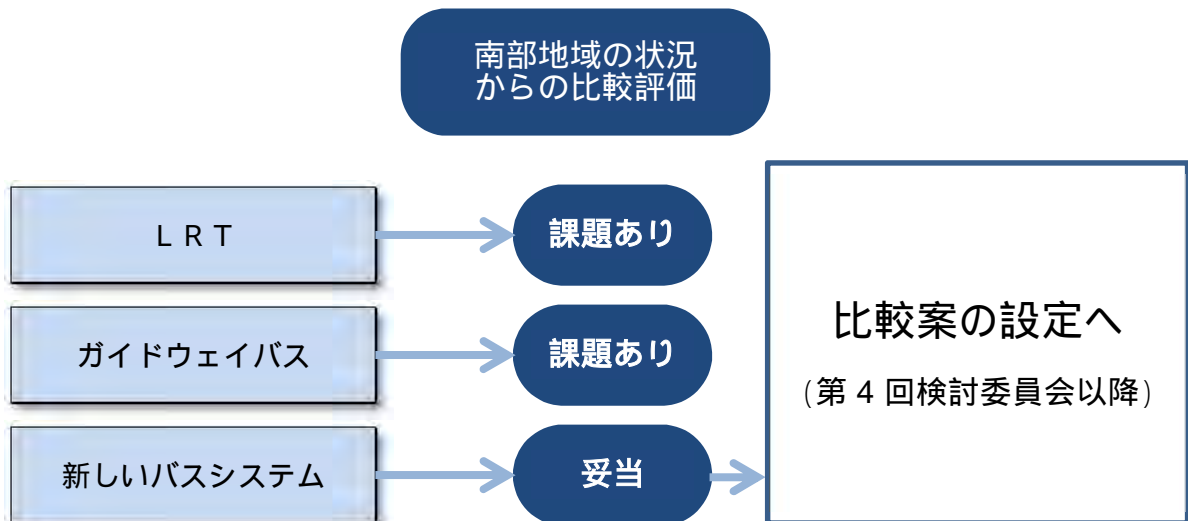






表 2 - 5 輸送システムの比較（輸送力、建設費等）

|                            |                   | ミニ地下鉄   | モノレール   | AGT   | LRT  | ガイドウェイバス  | 新しいバスシステム  |
|----------------------------|-------------------|---|---|---|--|---|--|
| 主な特徴                       |                   | 従来の地下鉄より小断面化したトンネル内の軌道を小型車両が走行するシステム  | 主に道路上空に架設された一本の軌道桁を上部に跨った車両あるいは下部にぶら下がった車両が走行するシステム                                   | 高架専用軌道をゴムタイヤ付き車両がガイドウェイに沿って走行するシステム（Automated Guideway Transit（自動案内軌条式交通システム））        | 専用または分離された軌道を加速性・快適性などを高めた車両が走行するシステム（Light Rail Transit（次世代型路面電車システム））                | 高架専用軌道を専用バスがガイドウェイに沿って走行するシステム  | 路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組み合わせたもの。以下ここでは輸送力、定時性・速達性が最も優れた形態であるBRT（Bus Rapid Transit（幹線快速バスシステム））を想定。 |
| 導入条件、他の整備要件                |                   | バス系に比べ、建設期間が長く、大規模工事となる。地下に導入区間を確保する必要がある。  | バス系に比べ、建設期間が長く、大規模工事となる。道路上に導入区間を確保する必要がある。   | 同左  | 他の軌道系に比べ、建設期間が短く、整備が比較的容易であるが、道路上に軌道を敷設する必要がある。  | バス系に比べ、建設期間が長く、大規模工事となる。道路上に導入区間を確保する必要がある。   | 軌道系に比べ、建設期間が短く、整備が容易であるが、道路上に専用通行空間を確保する必要がある。   |
| 輸送定員<br>（実績） <sup>13</sup> | 車両定員              | 100～105人/両 <sup>2</sup>   | 85～110人/両 <sup>3</sup>  | 45～60人/両 <sup>3</sup>   | -  | 75人/両 <sup>3</sup>  | 130人/両 <sup>4</sup>  |
|                            | 1編成車両数            | 4～8両 <sup>5</sup>   | 2～6両 <sup>3</sup>   | 4～6両 <sup>3</sup>   | 2～5連節 <sup>2</sup>   | 1両 <sup>3</sup>   | 1両   |
|                            | 1編成当たり輸送定員        | 400～840人/編成   | 170～660人/編成   | 180～360人/編成   | 80～155人/編成 <sup>2</sup>  | 75人/編成  | 130人/編成  |
| 1編成当たり輸送力 <sup>1</sup>     |                   | 600～1,260人/編成   | 255～990人/編成   | 270～540人/編成   | 120～233人/編成  | 75人/編成  | 130人/編成  |
| 表定速度（実績） <sup>12、13</sup>  |                   | 30～38km/時 <sup>5</sup>  | 21～36km/時 <sup>3</sup>  | 27～30km/時 <sup>3</sup>  | 19km/時 <sup>6</sup>  | 30km/時 <sup>3</sup>   | 20km/時 <sup>8</sup>  |
| 輸送力（実績） <sup>13</sup>      |                   |   |   |   |  |   |  |
| ピーク時                       | 運行間隔              | 3～7.5分 <sup>5</sup>   | 4～15分 <sup>2</sup>  | 2.6～4分 <sup>2</sup>   | 10分 <sup>2</sup>   | 3分 <sup>2</sup>   | -  |
|                            | 1時間当たり輸送力（片方向）    | 4,800～25,200人/時   | 1,020～14,850人/時   | 4,050～12,462人/時   | 720～1,395人/時   | 1,500人/時  | -  |
| オフピーク時                     | 運行間隔              | 6～10分 <sup>5</sup>  | 6.7～20分 <sup>2</sup>  | 4～10分 <sup>2</sup>  | 15分 <sup>2</sup>   | 10分 <sup>2</sup>  | -  |
|                            | 1時間当たり輸送力（片方向）    | 3,600～12,600人/時   | 765～8,866人/時  | 1,620～8,100人/時  | 480～930人/時   | 450人/時  | -  |
| 輸送力（算定）                    |                   |   |   |   |  |   |  |
| 運行間隔を運行実態等から最短とした場合        | 運行間隔              | 2.5分  | 2.5分  | 2.5分  | 2.5分   | 2.5分  | 2.5分   |
|                            | 1時間当たり輸送力（片方向）    | 30,240人/時   | 23,760人/時   | 12,960人/時   | 5,580人/時   | 1,800人/時  | 3,120人/時   |
| 運行間隔をサービスレベルの点から最長とした場合    | 運行間隔 <sup>9</sup> | 10分   | 10分   | 10分   | 10分  | 10分   | 10分  |
|                            | 1時間当たり輸送力（片方向）    | 3,600人/時  | 1,530人/時  | 1,620人/時  | 720人/時   | 450人/時  | 780人/時   |
| 建設費（実績等） <sup>13</sup>     |                   | 190～325億円/km <sup>5</sup>   | 85～150億円/km <sup>3</sup>  | 85～145億円/km <sup>3</sup>  | 15億円/km <sup>6</sup><br>国外：20～35億円/km <sup>7</sup>                                     | 55億円/km <sup>3</sup>  | 7億円/km <sup>8</sup>  |
| 国内整備事例                     |                   | 都営大江戸線<br>横浜市営グリーンライン<br>京都市営東西線<br>大阪市営長堀鶴見緑地線/今里筋線<br>神戸市営海岸線<br>福岡市営七隈線                        | 多摩都市モノレール<br>大阪モノレール本線/彩都線<br>沖縄モノレール<br>千葉モノレール<br>舞浜リゾートライン                         | ゆりかもめ<br>日暮里・舎人ライナー<br>神戸ポートライナー/六甲ライナー<br>広島アストラムライン                                 | 富山ライトレール<br>以下は国外事例 <sup>7</sup><br>仏ナント2号線/ストラスプールA線/ルアン/リヨン/モンペリエ/オルレアン<br>独オーバーハウゼン | 名古屋ガイドウェイバス   | 国内整備事例無し<br>以下は国外事例<br>キト<br>イスタンブール<br>ジャカルタ  |
| 整備イメージ                     |                   |  <sup>10</sup> |  |  |   |  |  <sup>11</sup>                  |

1 1編成当たり輸送力 = 1編成当たり輸送定員 × 乗車率。乗車率は ～ 150%、 100%とした。

3 出典：平成22年版地域交通年報（財団法人運輸政策研究機構、H24）

5 出典：一般社団法人日本地下鉄協会 HP「日本の地下鉄/営業路線の現況」

7 出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス（国土交通省、H17）

9 ピーク時最少運行間隔とは、バス交通基本計画の幹線バスのサービスレベル15分より短い10分とした。

11 出典：The BRT Standard 2013（ITDP）

13 実績の値は、原則、国内整備事例として掲載したものにより整理した。

2 出典：各事業者HP

4 出典：地方のバスに関する支援制度について（国土交通省自動車交通局、H21）

6 出典：富山市都市整備事業の概要（富山市、H24）なお、富山ライトレールは単線のため複線相当額に換算（建設費58億円 ÷ 延長7.6km × 2）した。

8 出典：パンフレット「新潟にふさわしい新たな交通システムはなんだろう!?」（新潟市、H21）

10 出典：東京都HP

12 表定速度 = 運転区間の距離 ÷ 運転時間（走行時間 + 停車時間）



表 2 - 6 新しいバスシステムのメニュー（その 1）

| 分類 1          | 分類 2       | 概要   | 導入条件、他の整備要件  | 導入事例等   |
|---------------|------------|--|--|---|
| BRT           |            | BRTは明確な定義はなく、ここでは、輸送力、定時性・速達性が最も優れた形態（バスの輸送力、定時性・速達性の改善策としては最も高度なシステム）を想定したものとし、下記機能を有するシステムとする。<br>・バス専用走行路<br>・主に連節バス<br>・改札方式 | 軌道系に比べ、建設期間が短く、整備が容易であるが、道路上に専用通行空間を確保する必要がある。   | 海外では多数の事例があるが、国内ではない。ただし、連節バスかバス専用走行路のいずれかの場合にBRTと称しており、その場合にはいくつかの事例（藤沢市、日立市等）がある。 |
| 走行路<br>（専用状況） | バス専用道      | 物理的に区分された道路をバス専用にする。   | 一般交通を担う道路が確保されていること。   | 茨城県石岡市・小美玉市（鹿島鉄道跡地利用）日立市（日立電鉄跡地利用）等   |
|               | バス専用走行路    | 物理的に区分された車線をバス専用にする。   | 片側2車線以上の道路であること。一般車線を減ずる場合には、「車線当りのバス利用者数」が「車線当りのマイカー利用者数」を上回ることが望ましい。一般交通への影響が大きいこと、代替ルートがあること。 |   |
|               | バス専用レーン    | 特定の時間あるいは終日にわたり物理的に区分されていない車線（中央、路側）をバス専用にする。  | 同上   | 国内に多数事例あり   |
|               | バス優先レーン    | 特定の時間あるいは終日にわたり物理的に区分されていない車線（中央、路側）をバス優先にする。バスの走行を阻害しない範囲で一般車の走行を認めているため、効果が低いと言われている。  | 同上   | 国内に多数事例あり   |
| 走行路<br>（運用）   | 両方向設置バスレーン | 両方向にバスレーンを設置する。  | 往復4車線以上の道路であること。一般交通への影響が大きいこと、代替ルートがあること。   | 国内に多数事例あり   |
|               | 片方向設置バスレーン | 片方向のみにバスレーンを設置する。なお、リバーシブルバスレーンは、朝夕のピーク時に交通需要の大きい方向にだけ車線をバスに配分して運用するものを言う。   | 往復3車線以上の道路であること。重方向率が高く、一般交通への影響が大きいこと、代替ルートがあること。   | 国内に多数事例あり   |



表 2 - 7 新しいバスシステムのメニュー（その 2）

| 分類 1         | 分類 2                            | 概要   | 導入条件、他の整備要件                         | 導入事例等                         |
|--------------|---------------------------------|--|-------------------------------------|-------------------------------|
| 走行路<br>(位置)  | 中央走行<br>バスレーン                   | 道路中央にバスレーンを設置する。バス走行の専用性が高く、平面交差点の信号運用がよい。                                     | 中央にバス停等を設置するため道路構造を改変する必要がある。       | 名古屋基幹バス                       |
|              | 路側走行<br>バスレーン                   | 路側にバスレーンを設置する。バス停へのアクセスは車道を横断しなくてもよいが、交差点で左折する一般車や沿道からの出入り車両等がバスレーンを走行することになる。 | 路上駐停車規制を徹底する必要がある。                  | 国内に多数事例あり                     |
| 車両           | 連節バス                            | 2 両以上の車両をつなげたバス（ワイド扉、両側扉等）を運行する。   | 通行及び停車空間を確保する必要がある。                 | 藤沢市・厚木市・町田市<br>ツインライナー等       |
| 停留所・<br>運賃收受 | 改札方式                            | バス乗降場に改札口を設け、車外で運賃の支払いを行い、乗降時間を短縮する。   | バス乗降場に改札口を設置する必要がある。                | 幕張本郷駅                         |
|              | チケット<br>キャンセル方式                 | バス乗降場の券売機等であらかじめ乗車券を購入し、乗車時に利用者自らが乗降場等に設置されている打刻機（チケットキッセル）に乗車券を通すことで改札をなくす方式。 | 不正乗車対策が必要。                          | 東京世田谷線(路面電車)                  |
|              | ICカード<br>限定車<br>内精算             | 運賃支払いをICカードに限定し、車内清算する。  | ICカードの普及。                           |                               |
| 運行方法         | 直行バス                            | 運行区間で途中停車するバス停を設けない。   | 2 車線道路では、バスベイがなければ、各停バスを追越すことができない。 | 京田辺市内～京都駅（第二京阪道路、阪神高速道路を走行）など |
|              | 急行バス                            | 運行区間で途中停車するバス停を減じる。  | 同上                                  | 国内に多数事例あり                     |
|              | 幹線バス<br>(バス停<br>間距離長)           | バス停間距離を通常より長くした幹線輸送を担うバス路線。  | バスレーンと併用しないと効果が小さい。                 | 名古屋基幹バス                       |
| 優先信号         | バス優先<br>信号(青時<br>間延長・赤<br>時間短縮) | 車両感知器がバスの接近を感知し、青時間の延長または赤時間の短縮を行う。  | バスレーンと併用しないと効果が小さい。                 | PTPS（公共車両優先システム）など多数事例あり      |
|              | バス右折<br>先出し信<br>号               | 交差点に右折バス専用信号機を設置し、バスを第 1 車線より右折させる。  | 同上                                  | 札幌市国道 36 号                    |

### 3.比較案の評価方法

#### 3.1 新しい交通システムの比較案のイメージ

新しい交通システムの比較案は、「輸送システムの選定」で選定された輸送システムについて、ルート、構造（幅員、平面・立体）、走行路、車両、停留所形態などを変えたものを想定します。

具体的な比較案は、第2ステップの第3段階で設定します。（第4回検討委員会以降）

図3-1 比較案の設定

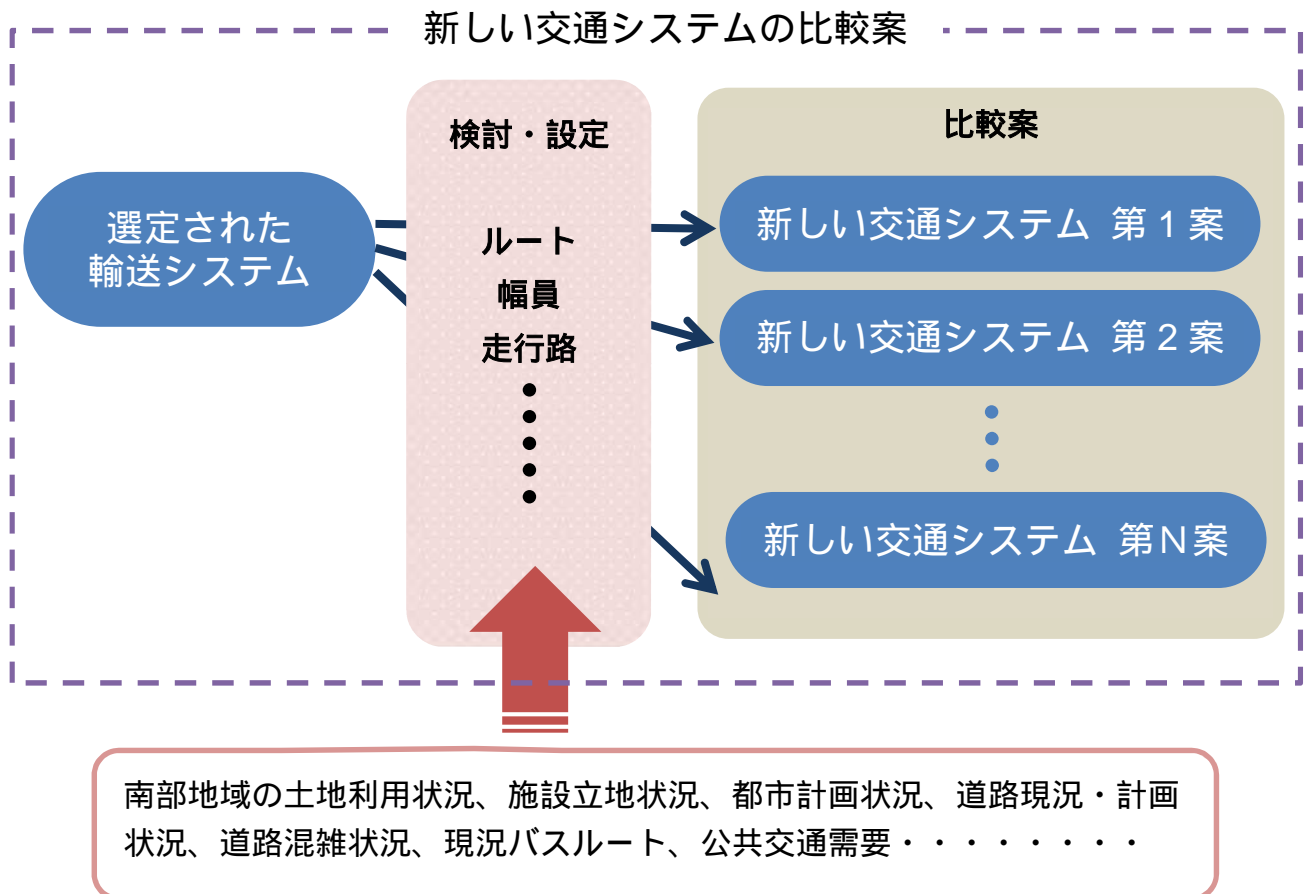
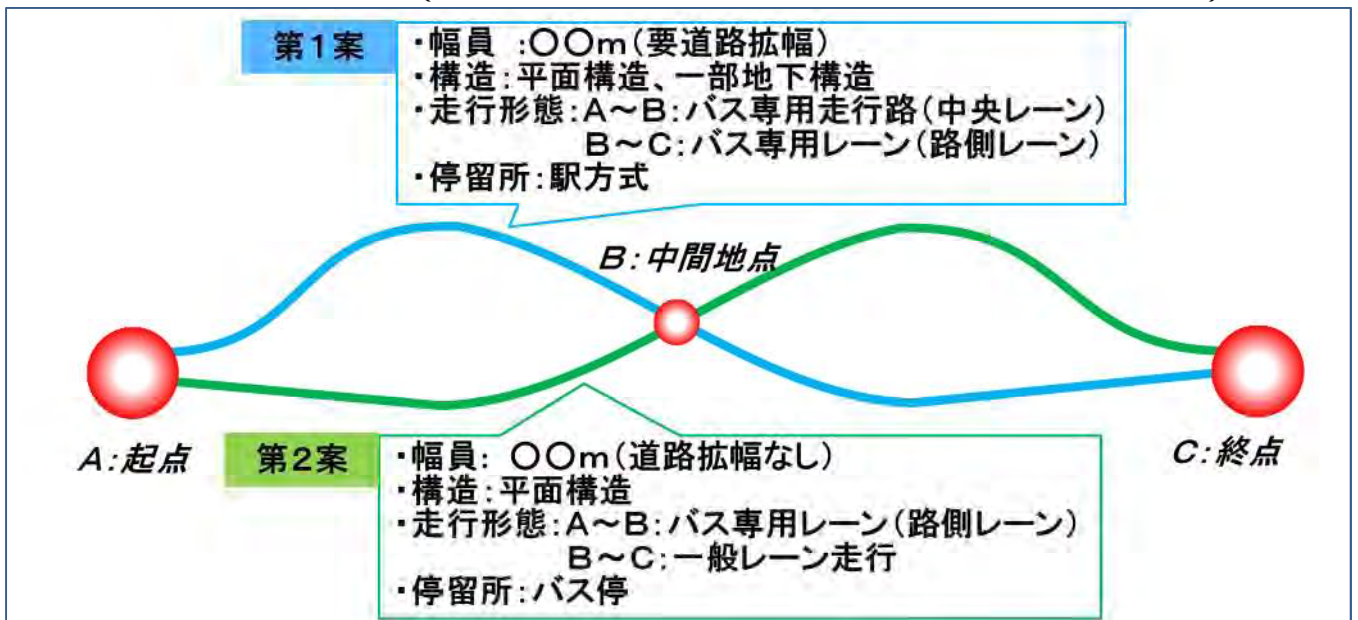


図3-2 比較案のイメージ（輸送システムとして新しいバスシステムが選定された場合）



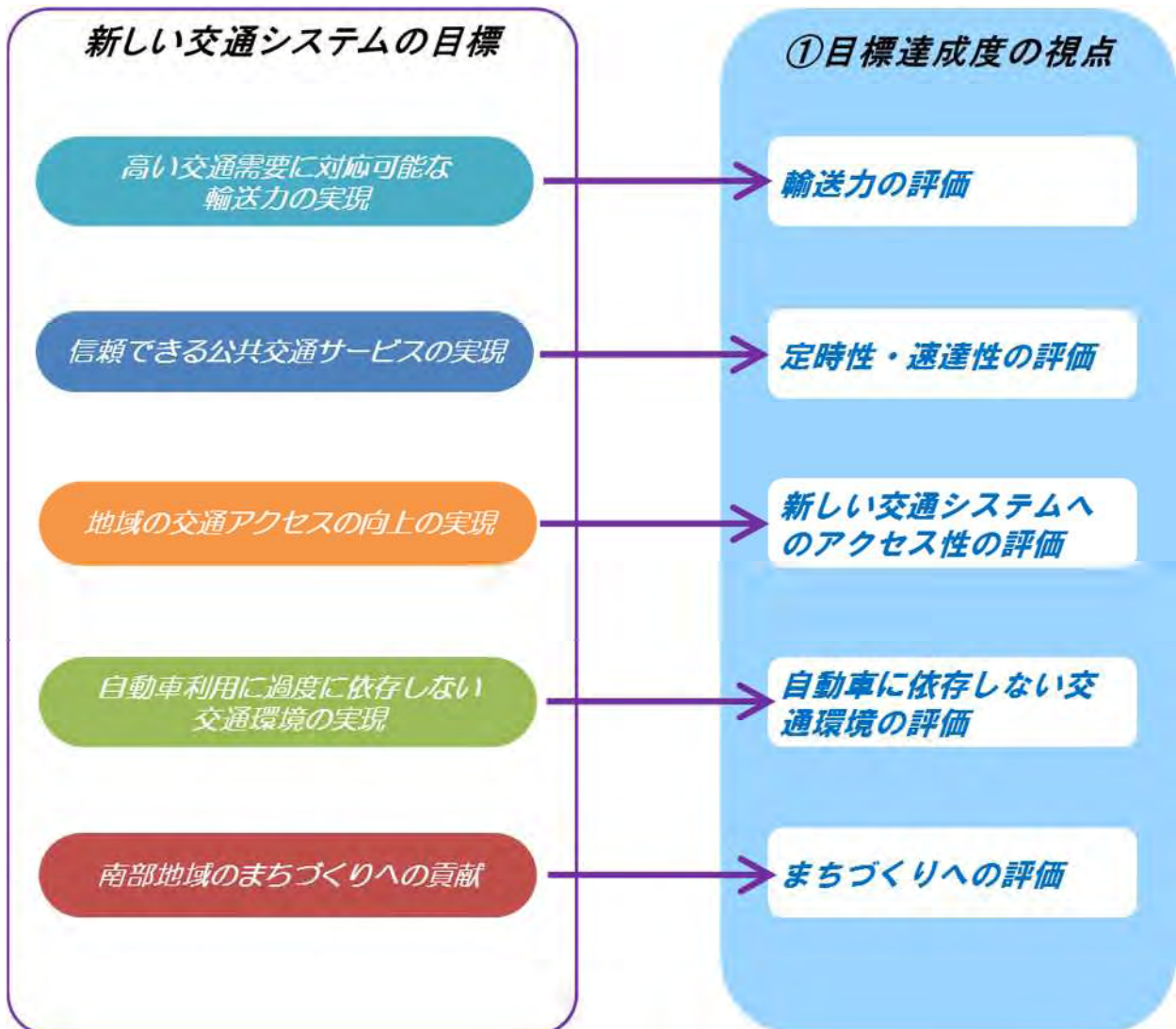
## 3.2 比較案の評価の視点

### 3.2.1 「新しい交通システムの目標」から考えられる比較評価の視点

新しい交通システムの比較案の評価は、新しい交通システムの目標の達成度を評価することが必要です。

新しい交通システムの目標から、図3-3に示す「目標達成度の視点」が考えられます。

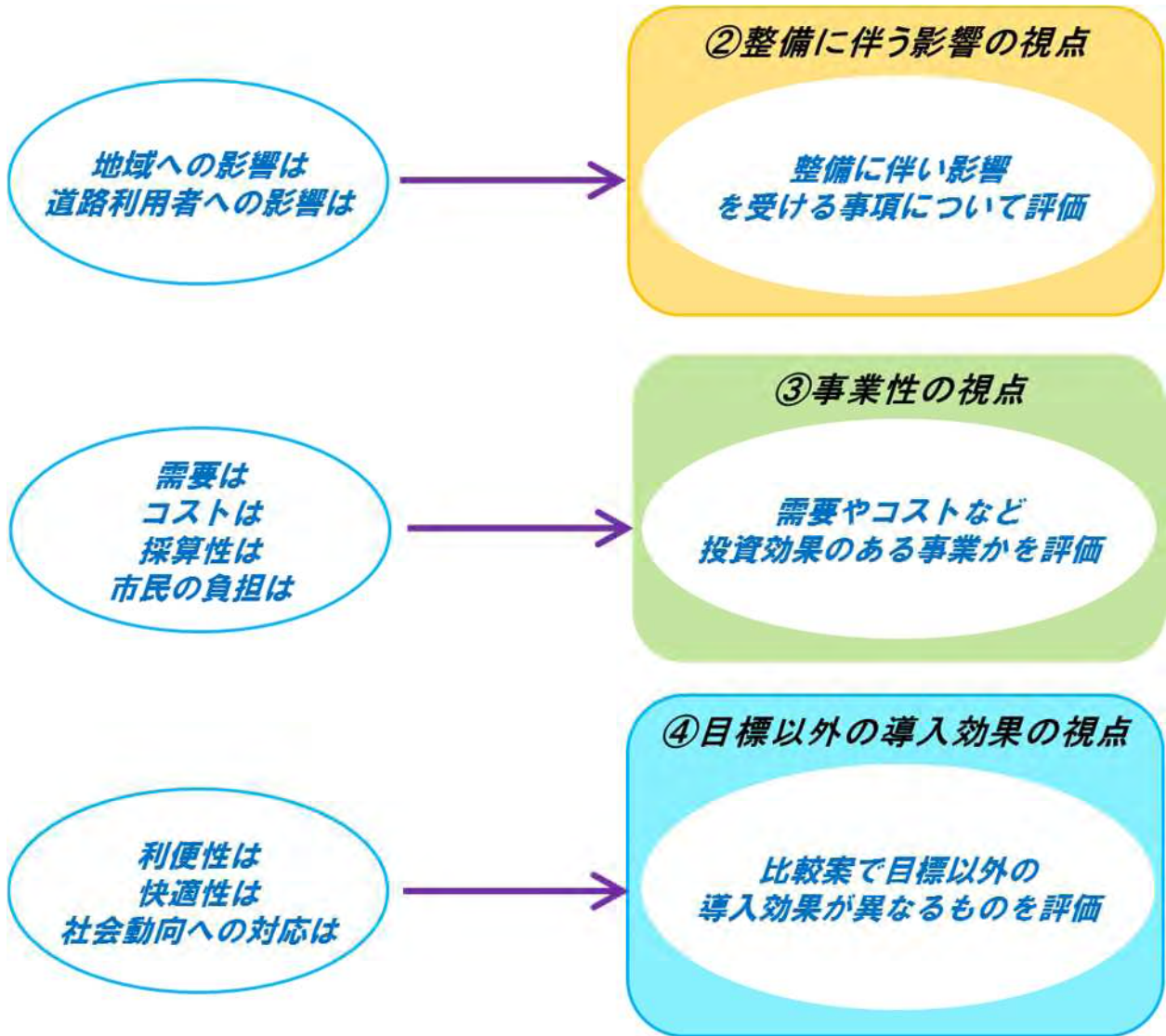
図3-3 目標達成度の視点



### 3.2.2 目標達成度以外の評価の視点

新しい交通システムの比較案の評価は、「目標達成度の視点」だけでなく、「整備に伴う影響の視点」、「事業性の視点」、「目標以外の導入効果の視点」が考えられます。

図 3 - 4 目標達成度以外の評価の視点





### 3.3 評価項目の抽出と重視する項目の選定

#### 3.3.1 評価の視点における評価項目

比較評価の視点について、具体的な評価項目を次のように整理しました。

今後、これらの評価項目から、重要かつ比較案の差異が顕著な項目を選定します。

評価においては、各評価項目について、各比較案の優劣（強み、弱み）や課題を検討します。

図3 - 5 評価項目（目標達成度の評価）

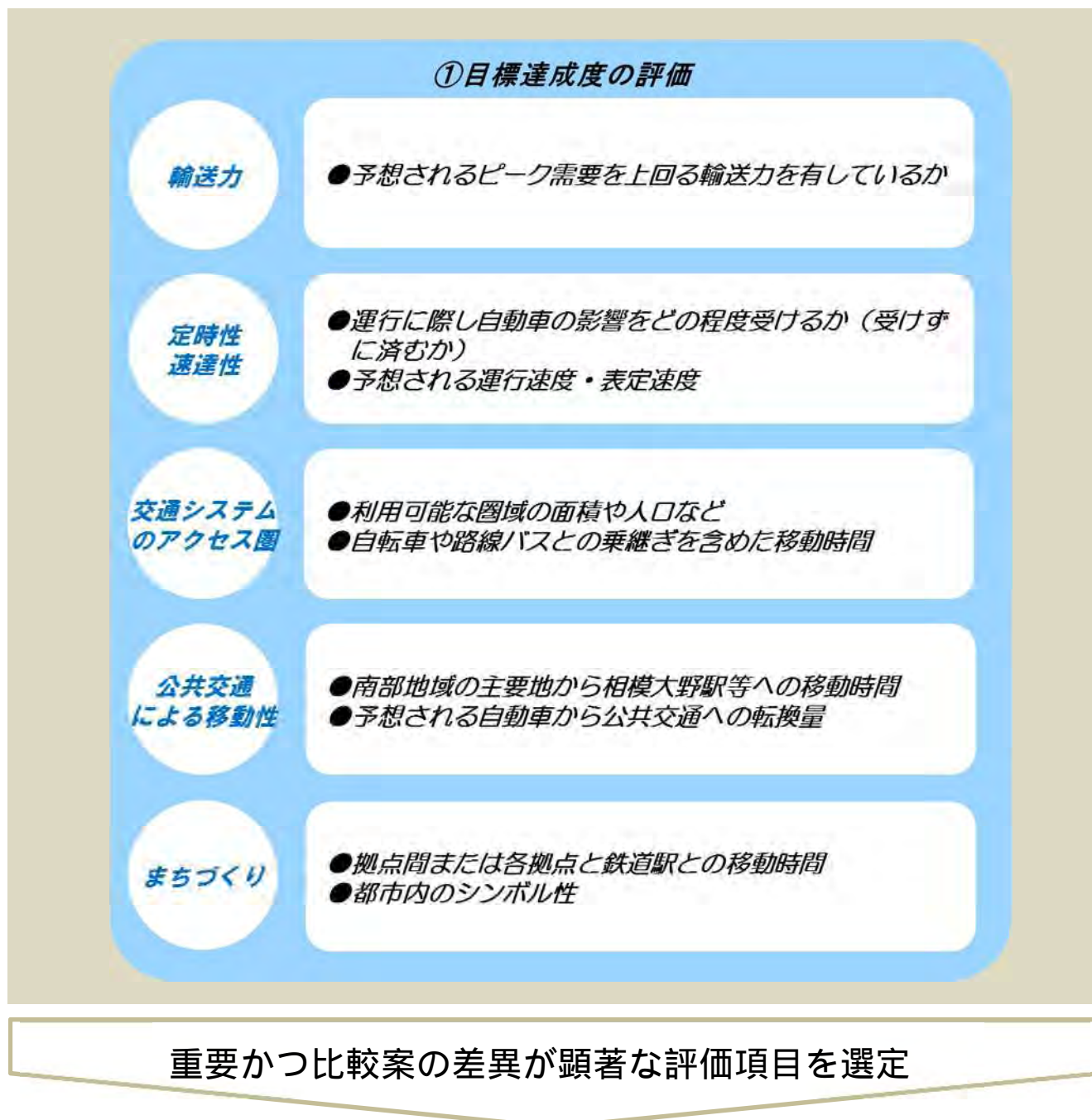


図3 - 6 評価項目（整備に伴う影響の評価）



重要かつ比較案の差異が顕著な評価項目を選定

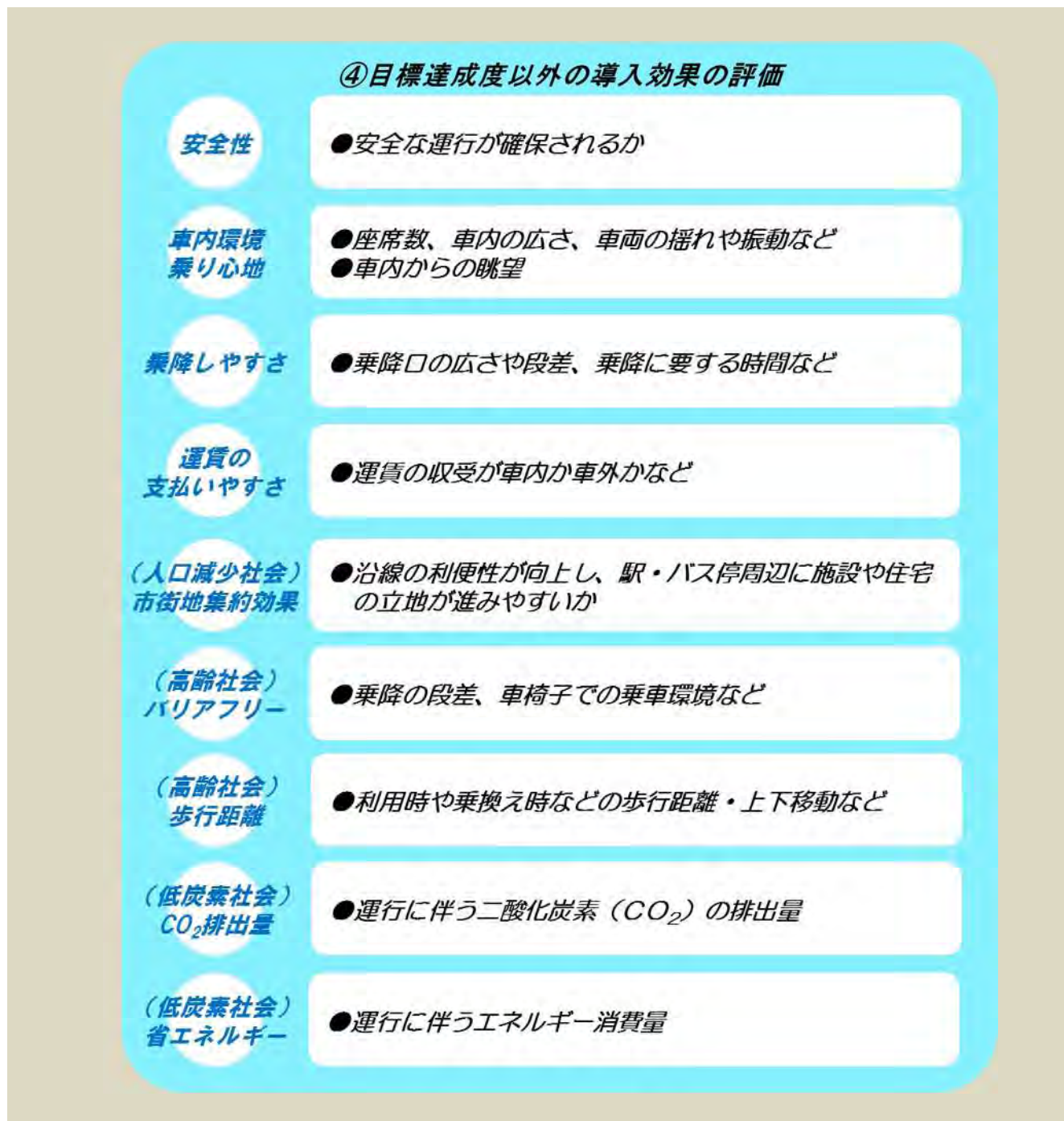


図 3 - 7 評価項目（事業性の評価）



重要かつ比較案の差異が顕著な評価項目を選定

図3 - 8 評価項目（目標以外の導入効果の評価）



重要かつ比較案の差異が顕著な評価項目を選定

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

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、広く南区住民から収集するとともに、区民討議会議での意見を踏まえて、新しい交通システム導入検討委員会を中心とした導入検討を進めることを目的とする。

名称(検討中)

(仮称)南区民交通まちづくり討議会 ~ 「新しい交通システム」について語ろう~

開催日 平成25年11月 4日(月)文化の日の振替休日  
11月10日(日)

開催場所 ユニコムプラザさがみはら セミナールーム1・2

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)  
【年齢】 16歳以上

○ 討議会議結果反映方法等

ルート、構造、事業費など具体的な導入検討について判断の合意がなされる前に、討議結果を検討委員会へ提示し、判断合意するための材料とする。また、結果については、市ホームページやニュースレターを使い広く公表する。(第5回検討委員会後を予定)

【参考】検討委員会での検討項目(想定)

|           |                    |
|-----------|--------------------|
| 第3回(7/30) | 輸送システムの選定、評価項目の検討  |
| 第4回       | 比較案の設定             |
| 第5回       | 比較案の設定 + 比較案の具体化検討 |
| 第6回       | 比較案の具体化検討          |
| 第7回       | 各比較案の比較評価          |

テーマ・意見を伺いたいこと

- (1) 南区の交通問題に関する現状把握
- (2) 前回計画に対するパブリックコメントの理解
- (3) 輸送システムの比較検討
- (4) 概略ルートの比較検討

## 区民討議会議プログラム（案）

### 【1日目】

[テーマ] 南区の交通問題と新しい交通システムを理解する

10:00

ステップ1:はじめに

5分・あいさつ

10分・今回の区民討議会議の全体の構成と進め方を説明します。

### 【第1ラウンド】

10:15

ステップ2:南区の交通問題の現状について理解する[情報提供]

30分・南区の交通問題の現状と問題点を整理し、新しい交通システムが検討課題になっている背景について説明します。

情報提供者：行政担当者

10:45

ステップ3:自己紹介を兼ねた『南区の交通問題について一言!』[討議]

50分・南区の交通問題について、日頃気になっていることで、是非解決したいことの中から、優先順位の高い課題を3つグループでまとめて下さい。

11:35

ステップ4:グループの話し合いの結果を全体場で発表してもらいます[発表]

25分・グループで話しあった内容について1グループ3分程度で発表してもらいます。

昼休み・席替え(60分)

席替えをしてから新しいグループで昼食を取って下さい。

### 【第2ラウンド】

13:00

ステップ5:前回の計画案に対するパブリックコメントの内容を理解する[情報提供]

20分・新しい交通システムの導入については、以前に大きな反対もあり今回検討委員会では慎重に審議を重ねているところです。どのようなことが問題になったのかを理解していただくために、前回計画案に対するパブリックコメントの内容

について紹介します。

情報提供者：検討委員会委員

ステップ6：グループでまとめた質問を確認していきます[討議]

45分・前回計画のパブリックコメントの内容について、是非確認しておきたい質問をグループで話し合っ3つ程度に整理して下さい。一つのグループから一つずつ順番に質問を出してもらいすべての質問に対して事務局より答えてもらいます。

休憩（15分） 席替え

### 【第3ラウンド】

14:20

ステップ7：新しい交通システムとして検討対象になっている方式について説明します[情報提供]

30分・新しい交通システムの導入によって何を解決しようとしているのか、新しい交通システムとしてどのような方式が検討対象となっているのかについて説明します。

情報提供者：行政担当者

14:45

ステップ8：新しい交通システムとして相模原市にふさわしい内容を考えて下さい。[討議]

45分・新しい交通システムとして事務局より提案された選択肢の中から相模原市の交通サービスとして相応しいと思う方式をグループで話し合い選択して下さい。

15:30

ステップ9：グループで選択した提案を発表します[発表・投票]

30分・グループで考えた提案をその理由と共に発表してもらいます。

10分・各グループが提案した新しい交通システムの方式の中から相模原市にふさわしいと思う方式を個人で選んでシール投票してもらいます。（1人2票）

16:10

ステップ10：まとめ

10分・事務局より次回の確認など

・簡単なアンケートをお願いします。

## 【2日目】

[テーマ] 新しい交通システムのルートと比較検討する

10:00

ステップ1:はじめに

5分・本日の流れを確認します。

15分・第一日目の結果について簡単に報告します。

## 【第4ラウンド】

10:20

ステップ2:新しい交通システム導入のルート案について説明してもらいます[情報提供]

30分・南区における道路の現況や交通量、道路整備計画の状況等を説明し、現在検討委員会で行っているルート案の考え方について説明します。

情報提供者：行政担当者

10:50

ステップ3:新しい交通システムのルート案を評価する[討議]

50分・導入すべき新しい交通システムのルート案についてグループで検討し、それぞれの利点と問題点を整理してもらいます。

35分・グループの検討結果について全体の場で発表してもらいます。

昼食・席替え(60分)

## 【第5ラウンド】

13:15

ステップ4:新しい交通システムのルート案を提案する[討議]

60分・ステップ3の発表を参考にグループで話し合い、新しい交通システムのより具体的なルート案を作成してもらいます。

14:15

ステップ5:グループの提案を発表し、全員で投票します[発表・投票]

45分・グループでまとめたルート案を発表してもらいます。

10分・グループから提案されたルート案の中から個人で一つを選び、その提案を選んだ理由と検討委員会に対する要望をその場アンケートに書いてもらいます。



休憩（15分）

15:25

ステップ6:投票結果の確認とまとめ

30分・投票結果について報告し、全体場で話し合います。

10分・最後のアンケートをお願いします。

5分・事務局より連絡事項の確認