

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第5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10月15日(火) 10時00分～12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	16人(別紙のとおり)				
	その他	随行者2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	9人
公開不可・一部不可の場合は、その理由						
会議次第		<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 会議の公開について 3 議題 <ul style="list-style-type: none"> (1) 第3回・第4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 (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 				

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 3 回・第 4 回検討委員会の検討事項への対応について

議題資料に基づき議題 1 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。

議題 1 資料の説明の通り、何箇所か修正をしていただきました。今の説明について、ご質問、ご意見があればお願いします。

P.3 の一番下に「連節バス」と書いてあるが、これは「連節」という字で良いのでしょうか。文献を見ると接するの「接」と書いてあるものも多い。

これは 10 数年前に悩み、私の恩師やいろんな人に聞いて、確認をして、バスの場合は「節」を使うことにしていこうと当時の関係者で決めました。なぜかという点と接続の路面電車や小田急のロマンスカーがそうだが、2 つの車体があり、車体の間に台車を置いている。それが連なって接続させているので「接続台車」と言う。調べていくとこの 2 つ車両は独立で車両登録されている。バスの方はどうかという点と大昔のトレーラーバスは違うが、今、町田市を走っている連節バスや海外の連節バスは、登録は 1 両でナンバープレートがひとつだけついている。ひとつの車両の中にたまたま蛇腹の節があるという考え方にしないと、法律上の問題が出てくるので、2 つの車両が異なって登録されているときは「接」を使い、ひとつの車両と見なされて登録されているときは、そこに節があるので「節」を使おうと整理をしました。ただ、国語の先生と一緒に検討したものではないので、この先、議論を進めていくとまた聞かれるかもしれないが、今のところ国に「節」という言葉を使うようお願いをしています。特にバス車両を 1 両として登録しているということは法律的に重いので、それに合わせるために電車の方の「接続」とは分けた言い方をしています。

ここでいう連節バスというのは、2 台に分けて個別に走らせることはできないのですか。

個別に走ることはできません。外すと一軸しかないので後ろの車両が倒れます。

では乗客の多い少ないは関係なく、車両を分けて走らせることはできないのですね。

できません。ただ分けることができるバス車両というのは、世の中にあります。それはスイスの一部で走っているが、そのバスは車内を行き来することはできません。キャンピングカーを乗用車の後に付けるように、バスの後ろに車両をつけて、朝夕のみ走らせていますが、その場合は通り抜けをすることができないので、その車両に車掌が乗車しなければなりません。この乗り物はトレーラーバスという言い方で分けているので、ここで議論されている、連節バスは切り離すことはできません。

国語の辞書には載っていないので疑問に思った。

法律上のところでの経緯があるので、一応、専門的な場所では「連節」という字を使って違いを表しています。

分かりました。

論点としては「シンボル性・景観」の視点をその他の視点到位置づけを変更したということと、新しい交通システムの概算需要を数字の誤解がないように方向別にしたことと、輸送力から逆算される運行間隔というのは1編成あたりの車両数によって変わるので、そのバリエーションが分かるようにしたことと、資料として修正したことと、選定の視点的位置付けを皆さんの意見を元に修正をしたということとで問題はないかと思っておりますが、よろしいでしょうか。それではこの修正に関しては、事務局案のとおりとさせていただきます。

(2) 新しい交通システムの比較検討について

議題資料に基づき議題2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2資料に基づき説明を行った。

相模大野駅から原当麻駅までの全区間をA・B・C区間に分けて、BとCについてはこの一通りだろうということと、A区間に関しては16号を使う案と16号を使わないけれど北側に寄っていく案と、南側を通る案がある。全区間で専用走行空間を確保しやすいのが16号経路の案で、距離が短いのが次の案で、そうではないが早期実現の可能性が高く、ただし、その場合はLRTか新しいバスシステムを導入するのは厳しいという提案がある。それで最後のページにあるように、その3つのルート案のうち、北側のルート案2つに関しては、LRTと新しいバスシステム、既存バスの改善策の3通りを検討するので、全部で6案。南側のルート案に関しては既存バスの改善策を検討する。合計すると全部で7通りの案で今後、評価をしていきたいというのが事務局案の説明でした。ではただいまの説明に対して意見、質問をお願いします。

52号線のB区間とC区間の道路は拡幅が既に決定されているが、新しい交通システムを導入した場合、さらに道路の拡幅をしなければいけないのか、それとも道路の拡幅をした4車線を使って想定しているのか、そこがよく分からない。

正式な都市計画決定は来年3月以降ということになっているので決定ではないが、終

盤を迎えている段階です。幅員についても考え方が出ていて、北里大学前のB区間については33mの空間が想定されているので、その中で専用走行空間を含めた何らかの工夫ができるだろうと考えている。それ以外の27mや25mになってくると、専用走行空間の確保については単線等にしないと難しいと思います。

27mというのはどこですか。

C5のところは27mです。C4の斜面を通るところは25mで計画をしています。その位の幅になってくると、先ほど断面図をお見せしたが、単線等にしないと専用走行空間の確保は厳しいと考えている。建設費用等を算出していくときは単線になるのではないかと考えています。

単線にした場合、このC区間は運行本数が制限されてしまうのか。

そのようになります。あとは駅ですれ違いを工夫することもあり得るが、基本、A区間やB区間に比べると多く運行することはできないと思います。

速達性が落ちるとのことですか。

例えば5分に1本という運行であれば影響があるかもしれないが、15分に1本、20分に1本という運行であれば、速達性はあまり関係がないと思われます。

分かりました。別の質問ですが、A区間で16号を通る案がありますが、この場合、16号は何の工夫もしないのですか。

あくまで今後の検討では一定の想定のもとで計算をさせていただくが、今のC区間と同じで正式決定ではなく、そういう風にしたらどれくらいになるかという計算をさせていただきたいと考えています。そういう意味ではA区間は専用空間を確保していった場合に、どれくらいのコストがかかり、それに対して何分くらい時間が短くなるのかということ計算させてほしいという提案なので、警察協議や、ここは国道なので国道管理者である国と協議をしなければならない。それは一切していないが、時間短縮はどれくらいできるか、それに対していくらかかるかの計算をさせていただきます。

では専用走行路を想定するということですか。

はい、その通りです。

資料のP.5で、「国道16号は、道路拡幅が必要であるが、現況幅員及び沿道施設立地状況から、専用走行空間の確保の可能性はある。」という日本語ですが、拡幅を前提に計算するのか。

上げた場合の計算と拡がらなかった場合の計算を両方して、比較検討をしていきます。特に鶴野森交差点から小田急線に向かって上り方向は大渋滞というケースが少ない。それに対して下り方向は鶴野森交差点がネックになっているので、それに対していろいろパターン分けも考えられると思っている。

これから条件を計算していくので、すでに決まった中で納めるにはどんなことができるか、途中であったように、それによって運行の本数に影響があるのか、ないのかを含めた計算をするし、16号に関しては空間の中に何とか入れ込む場合と拡げる場合のパターンが、その中で何通りかの案を出していくようにする。

A区間の中で一般車の一方通行化という話が出ており、この中で、特にルート案2が非常に広い範囲で一方通行にするような想定となっていますが、交通規制の基本としては、交通安全と円滑化の為に必要最小限であることが前提です。その中で一方通行や通行禁止規制は地元の住民の方々に不便をかけるので、地元の合意形成というのが必要不可欠になってくるのだが、そのこのところはどうのように考えているのか。もうひとつはルート案2ですと、これだけの範囲を一方通行にすると周辺の交通量に与える影響も大きいと思うがそれについてどのように考えているのか。

これについてもあくまで計算上のルートということで、協議等はしていません。地元の合意形成という意味では話していない。一応、今回、いろんな数字を出させていただき、利害得失をはっきりさせた上で、協議をさせていただければと思っています。

私はその現場に住んでいて、一方通行案のA区間のルート案2は他の代替道路がかなりあると思っています。合意形成といってもこの辺りは公園や公共スペースが多く、あとは国家公務員宿舎があり、戸建ての住宅がなく、ロビーシティの住宅部分のアクセスについては一方通行にしても影響は少ないと考える。まんどろ祭りのパレードをした時、検討した。ただ心配なのは公務員宿舎の方から行幸道路に抜けるときに、少し渋滞がある。要するに相模大野の駅前を通らないで、16号から行幸道路を通過して小田急相模原に抜けようとするとき、ここら辺の道路が抜け道になっているので、その辺の捌きをどう考えるかである。ただ可能性としてはここを一方通行にすることは良いことではないかと私は思う。あとは細かい調査、通勤・通学の交通量調査をやってみないと分からないが、具体的なデータに基づく見解ではなく、私の経験からの意見です。

いずれにしても、慎重に検討する必要があると思います。

実際に交通の運用を変更する案として出てきているので、今日は特にこのあとの議論次第ですが、事務局案としては検討をする。ただ話が出たように、それぞれの案に関して評価指標の中に明示的に書いてあるところもあるが、全体の道路交通への影響や沿道の方の不便がやはりあると思う。まず机上で仮に一方通行にしたら乗り物は回るが、そこから中渋滞するという話になった。それが仮に渋滞も実はそんなに起きそうにないという計算結果が出て、その次に地域で遠回りしなければいけない方々が出てきたときに、はたしてどうかというようにやっていくのだが、今回の検討では、今のようなことを含めた検討を行うということで、選択肢の中でこの案を残しておいて良いのではないかとと思う。一方通行に関する手続きでは、日本中のあちこちで警察の方が苦勞をしているので、注意しなければいけないと思うが、道路の使い方の向きを変えるということは様々な影響が起り得ることを注意しなければいけないので、そこは理解下さい。

承知しました。

北里大学前の道路についてはオルガノの辺りまで計画が説明されている。これを活用しようとする3番目の南側のルート案は消えることになるが、以前、ルート案の発表をされたとき、A6辺りの地区などで反対運動があったことから計画の見直しを行っているということだと思っている。どちらかというと相模大野から北里大や女子美に行く

ところが、非常に混雑をして困るということなので、できるだけ早く行くのであれば、あえて混んだところを通らなくても、この南側ルート案を使って、通って行くのがよいと思う。相模大野はどんどん発展している中で、A区間のルート案1とルート案2にすると、お客が全部相模大野に集中してしまう。南側ルート案にすると小田急相模原も近くなり、相模大野と小田急相模原の両方が発展する仕組みになると思うし、交渉も比較的、楽ではないかと感じる。

そのルートだと、米軍住宅の所を通ることになるが、米軍の方に道路を拡げることはできないと思う。そうすると住宅地の方に拡げなければならない。このルートは歩道を歩くのも危ない場所で、文京の交差点から小田急相模原のセブンイレブンに抜けるまでの道は、狭すぎるので私は自転車や歩きでは通らないようにしている。だからあそこを通すのであれば、道路拡幅しない限りは止めた方がよいと思う。拡げるか、あるいは都市計画道路を使うのか、そこを検討しない限り、今の既存道路だけではとても無理です。

A11、A13を使うのは良いか。

それは使っても良いと思う。

今日はそれぞれの案の意見を比較するというよりは、こういう案を設定することで良いかという検討だが、いろんな意見のインプットがあった方がよいと思う。

全部見た感じ、筋の悪い案ばかりと感じました。このあとに沿線住民負担がより大きい効率的な案をたたき台として出すために、わざと筋の悪い案を出してきたのかと思うくらいにひどい案だと個人的には思った。まず既存道路を使う、都市計画道路を使うという考え方自体は良いが、基本的に都市計画道路であっても、この場合は町田新磯線の話をしているが、今、幅員が11m、12mとか、実際に導入するには最低でも18mに拡げなければいけないとか、南側ルートのバスルートの所も1km強、1.5kmくらい大幅に拡幅しなければならない。あとは双葉の所から東病院に行くところも大幅に拡幅をしなければいけないと思うので、既存道路を使えば住民負担は少なく、合意は得られるという考えは問題で、総距離が長ければ長いほど、拡幅によって地域住民に与えるダメージが大きくなる。極端な話、住宅密集地を300m突っ切って、そこに住む方にごめんなさいをしていただく方が、ただだと長距離を通過して、1km、2km余計に通って影響を与えるよりは、早く計画が進むかもしれない。引っ越しをお願いする場合は代替地の手配も非常にしやすいという観点が全く落ちてきているというのが非常に気になっていて、いくらなんでもひどいだろうというのがひとつ。それからこの検討委員会の1回目、2回目を出してきた数値データを踏まえて、だからこういうルートですよという説明が全くないので、いきなり唐突に出てきているように見える。今までの議論の積み重ね、事実データの積み重ねはなんだったのかと思う。特に南ルートに至っては、数値データが出ていない状態で出てきた案なので、もし南ルートを出したいのであれば、1回目、2回目で北ルートに出したように数値データを全部出していただかないと、私個人としてどうこうということではなくて、住民説明会の場などで説得力という意味で持たないと思います。なので、そういうところはしっかりとやっていただかなければならない。あと個人的に

は、なんで総合産業高校と相模女子大の間を使ったルートを出さないのかというところが非常に大きい。何か理由はありますか。

今の最後の質問についてですが、今回、ルートの詳細なコストや時間を出していく中で、俎上に載せるルートの選び方をしていた時に、既存の道路、もしくは都市計画道路を対象として、総合産業高校と相模女子大の間の道路を歩いていくと、その先に特に位置付けのある道路がなく、最短距離を通る既存の道路がないので外しました。

例えば総合産業高校の前と相模女子大が終わるところを 52 号の方に折れて、そこからみどりの公園の脇をかすめる道があるが、そこから 52 号まで地下化すれば、200m くらい地下を通るだけでショートカットできるはず。もう少し素人考えでも思いつきそうな案というのが他にいくつもあると思う。今回、私個人の理解としては、もっと様々な案が出てきて、その中から具体的にこういう案を、例えば 3 案なり、4 案なりを、L R T、新しいバスシステム、もしくは既存バス改善のものに絞り込みましょうというような形の提案があると思ったが、1 ステップ落ちている感じがする。

冒頭で申し上げたようにたくさんのルート案が考えられます。まずは全線に渡ってコスト計算をするということと、それからどれくらいの時間で到達できるかということ、これは交通量との関係もあるが、車線数と合わせて考えて、定時性・速達性の数字をきちんと出していき、比較していただくという中では、例えば 20 パターンで数字を出して比較していただくよりも、ある程度、絞り込んだ中で比較した方が分かりやすいかと、今回は特に一定の条件を想定して設定しました。

最終的に絞り込むこと自体は問題ないが、今は最初にルート案について考えるという段階。この段階で多様性を持たせずにいきなり基本 3 案に絞られていること自体が問題なのではないかという話です。

基本的には導入ルートの考え方の部分で、今提案いただいたルート案を考えてみて、消化できるのであれば、新しいルート案というのは有り得ると思っています。ただ今の提案で地下化という話が出ましたが、今回はなるべく地下というのを避けようとしたために、今回のルート案に入れていません。

今の意見には 3 点ポイントがあり、ひとつは案として出てきた、特に南側のルート案が突然出てきたような感じだが、なぜ出てきたのかが見えてこない。段階を踏んで進めてきたのにこれでは一段飛んでいるような資料に見えているということ。特に前回までの検討委員会で数字を出したのにこれが反映されていないのは良くないということ。もうひとつは既存の道路を全部使うというところでも、部分拡幅があるのだとすると、既存を使わない短区間で通すものと比べたときに、影響を受ける市民の方々の数、面積でいくと、短区間ポンと飛ぶことのできるような案というのがあるのではないかと。既存の道路の活用及び、都市計画決定したものであるということのこだわりが、逆に遠回りをしてかなり長い距離に拡幅しなければならないならば、逆にコストがかかるのではないかと。いろいろな意味で影響が大きいものだとすると、もう少し影響の少ない案というのを消してしまう危険性がある。その最初の所の選び方の条件をもう少し変えなけれ

ばならないのではないかということ。なので、このまま次の段階へいくということに関してはどうかという考え方。

ひとつ付け足すと南側のルートの考え方だが、全線に渡って拡幅はしない。ルートのコンセプトとしては早期に乗り物、システムを導入するルートとしてはあり得るのではないかという提案で、これを全線に渡って拡幅しようというルートとなるとかなり厳しいかと思うので、そのコスト計算はしないで部分的な交差点改良とバスベイなどを考える。

南側はどうやって出てきたのか。

南側ルートのバス運転手にヒアリングを行った時、わりと時間はかかるが、曜日変動や天候の変動が少ないという話を聞いたことがあり、そのことについて可能性はあるかと思った。

前回までの復習をこめて、そういう数字を出して、ここに提示したという説明が必要だったと思います。北側と同じような分析をしていたというわけではないという話。

実感ベースの話は本当に避けていただきたい。実感ベースの話をされると、私が今日の会合にギリギリ駆け込んできたが、本当は10分前に着いていたはずだった。というのは神奈中が遅れたからですが、そういう話も出てくるので、実感ベースの事実データに基づかない話はやめにしていきたい。

北側で出した数字、提示したデータと同じものを元にして、南側について曜日変動が少ない等があればまた考えていく。そういう話です。

あとデータの活用について、北側についても既存バスの改善案については、この区間に問題があるからということもある程度データが見えているわけですね。ならばそれを踏まえて、この区間は拡幅が予定されているのでそれを利用できるということばかりではなく、ここはこの交差点に具体的にこのような問題があるからここに対して必要な対処を行うということまで書いていただかないと、全部コピーペーストしただけじゃないかという話になり、先程の話とも繋がるが1回目、2回目の現状認識、現状の課題の所から具体的にどういう形のものを出しましょうという案の間が飛んでいるので、そこをもっと丁寧にやっていただきたいという希望がある。

今の議論を見ていて、別に事務局の肩を持つわけではないが、出された案というのはあくまでたたき台だと私は理解している。たたき台で自分が感じた具体的なこと、自分としてはここをルートにしてほしいので検討事項に加えてほしいということ言えば良いのであって、今の意見はもっともだが、ご自身の希望を反映した具体的ルートを出していただいた方が考えやすいと思う。行政の資料の出し方が少し飛び越えているかもしれないが、具体的なルートのイメージの中で、沿線の住民にとってどの案が、一番負担が少なく済むのかということと比較検討することが今日の会議だと思うので、行政の方がいたらなかった点があれば、そこを検討委員会で出していかなければならないので、今日の時間を大事にしたいと思っている。

そのためにはより多彩なルート案が必要だった。こんな基本3ルートではなく。

だからこれもひとつの案として、自分が思った相模女子大と総合産業高校の間の道路については、学校に頼むことができればあそこは掘りやすい。あとはそこから先の例えば地下化をした場合にどのルートにするのかということ具体的を今、言っても良いのではないかと思う。

みどりの公園の所が駐車場なので、もちろん影響が皆無とは言わないが、かなり限定されると思う。少なくとも他の全てのルートの掘り幅予定よりは影響を与えるのが少ないと思う。

52号に抜けるということですね。

そうです。相模女子大と総合産業高校の間にある道路の周りはテニスコートや弓道場があり、校舎等の建物は無いので、その道路を抜けて、みどりの公園に出ると駐車場があるので、この辺りのエリアが影響範囲になるが、ただ地下化すれば、地下は幅7mで平面よりは影響が少ない。上の平面についても普通の自動車道にしまうと渋滞になるので、自転車専用道という形にする。地域の方の話を踏まえれば、現在、大沼小学校のところからこの辺りは自転車の通行量が大変多いため、事故やケガの話がよく出ているが、この場合、自転車はまっすぐに52号に出て、新しい交通システムの上の部分の自転車専用道にしたところから入っていただくという形も案としてはある。

地下化した場合、道路ではない部分は土地の所有者の許可を得なければいけない。大深度にすることは想定していないと思う。

可能性としては、最初の話のように地下化をするなら買収をしなければいけないということと、もうひとつは、浅さ、地下の構造物の影響度合いによるが、少し深くできるのであれば、地上権を設定して、お金を支払い、住み続けていただくことも可能である。そこは細かく検討しなければいけない。パターンとしてはそれが有り得るということです。40m以下という設定は、ここでは考えにくい。

なんで考えにくいのか。私はそれがどうも分からない。立坑の深さ等の問題でしょう。水平距離は一緒ですから。

そうすると今度は勾配がきつくなり、そのため前後の区間が長くなってしまふ。

その部分は斜の部分で52号線に出るところだけです、深さは地上の建物の基礎杭長によります。

あとは相模女子大と総合産業高校の間の平面を通っていただく。

地下に入ったり出たりするのは不経済な案であると思います。

52号から地下で入って相模大野まで地下を通すイメージですか。

相模大野駅までのアクセスは地下化でと考えている。今日も30分かけて歩いたが、大型バスで走られたら、高齢者、障害者は大変です。ましてや5分おき、10分おきだと大変ですよ。そのために、公共交通は地下化をして歩行者に別ルートを考え、一般車との関係をなくすことが基本的な想定路線案の考え方だと思う。相模原市の総合都市交通計画では市民や乗客にやさしい公共交通を提供することになっていると思います。

地下という話がありましたが、10分か15分くらいの所要時間で行くところを、わざわざ

ざ地下化する必要はないと思う。混雑が嫌だから早く緩和してほしいと、住民の人達が賛成するならば作り、反対ならば作らなければよい。なにも慌てて作ることはない。せっかくの相模原の素晴らしい景色を見ないで、地下をバスで走って早く着いてもなにもならないと私は思います。

先程、委員がおっしゃった一部ルート地下化を含めたらどのようになるのか、検討していただきたい。

今日の意図としては、いろんな意見が出る中でこういう案もあるのではないかという部分に関しては、受け止めようと思ってきております。あくまでどれくらいの範囲で検討しているのかということで、指摘があったようにステップ的には飛んでいるように見えてしまい、かつ出てくる案が非常に少なめということと言われると確かに分かりますが、今出てきている話で、地下化するということを選択肢に入れると、短区間の地下トンネルを使うことでメニューが少し増えるのと、もう少し長い距離の地下化をすると相模大野までを走るという選択肢が出てくる。

地下化を考えるうえで、もう1度考えなければならないのは、単線にするか複線にするかの選択であり、単線で輸送力が足りるシステムがあるのか、これをもう1度見直す必要があると思います。

おっしゃったとおり地下を入れるときは幾つパターンがあり、それがコストと輸送力に影響してくる。提示された地下のルート案は短区間なので、もっとシンプルだが、長い距離の地下になるとバリエーションは計算しなければならない。今回の仕事のやり方はこの先、計算が出てくるパターンをやっていくわけですから、その中で仮に複線の大深度地下を作ったらこういうことになるというのは計算できるし、単線にするとコストは下がるけれど輸送力はこうなる、それがLRTだったら、新しいバスシステムでもいくつかバリエーションがこうだったら、あるいは既存バスの改善策でもトンネル通行だったらという検討はしなければならない。

概算費用が分からないと、この場での比較検討は難しいと思います。

今日はどちらにするかは決めません。これから先、次回に向けて計算していくメニューとして地下を入れましょうということ。一方で意見としてここに地下はいるのかという意見があり、それについては既に評価項目を作っているの、その評価項目と照らし合わせて比べていく中で、実際に絵は描いてみたが、なかなか厳しいとなれば地下は消えていくと思うが、その評価検討はその先の話になります。今日は複数の方から地下化案も検討してみようというところで、ただ地下といってもいろいろバリエーションがあるという意見もあり、それについては事務局側も理解している。この地下化案が通るのではなく、検討ルートとして増えたということ。Aの北側ルート案に関しては、本日提示された案だけでなく、話を伺っていると相模大野駅と大沼小学校あたりの繋ぎ方が本当はもっとあるということ。

その前にちょっと聞きたいのですが、A6とA7が未定となっているのはどういうことですか。

A 7 区間は既に都市計画決定に向けた作業が進んでいる区間です。

私が聞きたいのは、この新しい交通システムの計画は平成 30 年頃までにはある程度完成させようという計画なのではないのかということ。目標に対して、それでも拡幅が分からないというなら、検討委員としても次のものを考えなければならないし、コストに直接関係するので、ここはしっかり調査してもらいたい。A 6、A 7 がある程度、拡幅ができる見通しがたてば、北里までの 52 号線の問題は、駅から 52 号線までの問題に絞れると思います。

具体的な整備時期はまだ土木部の方で発表していませんが、普通は都市計画決定後、10 年間で完成させるとなっているので B 1 と A 7 は概ねその期間で出来上がると想定して良いと思います。A 6 から先、A 5 などの区間はあくまで交通マスタープランの位置付けだけなので、今後、都市計画の手続きに入ったあとは、都市計画決定後 10 年間で整備すると具体的になっているので、そういうことを考えると、やっぱりできたところから活用していくというのが良いのではないかという考え方が提案のベースに入っている。一気に作るという提案も良いが、例えばそれが東京オリンピックまでの何年間でやっていくというのは、実際、財政事情からも厳しいので、出来上がったところをうまく活用して繋げていこうと、今から 20 年後まで何もできないで、20 年後にぱっとできましたでは、市民の合意も得られにくいし、効果の発現のしかたとしてはどうかということの見直しをして、県道を拡げていくならその空間だけでも、例えば 5 分までしか縮まりませんでしたとなるかもしれないが、ここを活用してやっていこうというのが提案のベースにあるので、そういうことも踏まえモノレールだとか、地下鉄を検討対象から除外していったと私どもは解釈している。

それは良いが、今のご注文は具体的には A 6、A 7 区間に関してはこれくらいの時期に供用開始できるという前提、あるいはこの時期の供用開始に関してはこの区間からこの区間くらいになるという前提を必ず次回委員会で、言えるところまでやらなければいけない。それと未定区間は次回委員会までにできそうにないかもしれないが、拡幅されているならどうしますか、拡幅されていないならこういうことで、それで拡幅された段階でこうなるという話を聞いていると A 7 は先に拡幅されて、A 6 はその後に拡幅されるというタイミングですよね、それが駅と繋がる部分の完成とタイミング、どういうズレのパターンが有り得るのか、どのパターンの時にどのぐらいのものがサービスできるようになるのか、どれを見ても繋がらないという話にもなるし、いや、段階的にこれやっていくということもあるということが、ここで意見としてまとめれば良い。そのための基礎情報として拡幅の予定ということに関しては、予定としてどの順序ででき得るのかと、どうなり得るのかを議論できるぐらいまで詰めなければならない。望ましくは何年にできると明示することだが。

承知しました。ステップが違うことを明示します。

資料自体の飛んでいるところに関することはきちんと説明しなければならない。A 区間に関しては、大沼小学校あたりに関していくつかの代替案が有り得る。それは俎上に

のせることが望ましい。

確認ですが、事務局から出されているルートは、あくまでも案ですよ。私たちは、今まで出されたデータをずっと見てきていますし、検討委員会でも話し合ってきています。考えられるルート案をどんどん出せると良いのだと思います。南側ルート案は上鶴間線を使っています。A10は12mの幅員がありますが、A12は拡幅しなければならない所が相当あると思います。ここを通すのは難しいのではないのでしょうか。

ご意見としては、A12の場所は厳しいという意見ですね。

はい。

分かりました。

質問ですが、特にLRTの場合、車両基地とか、そういった基地は必要ないのですか。必ず必要になってきます。当然それもコスト計算上に含めて出す予定です。

これは新しいバスシステムでもどの車両でも置く場所が必要になるが、バスの場合、既存のバス事業者のものを使えるということがある。LRTの場合は車両基地の場所を作らなければならないが、どの場所にするかということは決まっていなくて、具体的な輸送力と先程の話にも出た単線か複線かで影響するが、必要車両数が決まってくるとスペースが決まってきて、ではそのスペースはどこに取るのかが決まり、必要費用についても算出されることになります。

区民討議会議をやる関係で委員長に判断していただきたいのですが、当日はルートの説明をおそらくすることになると思いますが、各案に関し、いつ頃を目処にどこまで出来上がるのかについてどう整理すべきでしょうか。というのも南側ルートが早期に実現できるという理由で挙がっているんで、北側ルートはどのくらいの見通しでやっていて、南側ルートはどのくらいなのかということが、説明を受ける側としての判断基準になってくるので、それが今の段階で可能かどうかの判断がほしい。結構かかります。わりと早くできます程度の漠然とした説明しか今の段階ではできないのか、現実はどうなるかわからないけど、一応、このくらいを目処にやることを考えていますということはこの説明に加えられるのか、加えるべきなのか、この段階ではルートとシステムの話なので、そのことは置いておくという段階であるのか判断できない。

先ほどの話では、未定という表現ではだめだということで、5年10年になるかわからないが、少なくともステップごとにできる順序をつけて、明らかに県道52号が国道16号に達するまでのステップがあるというような表示はしようかと思っている。それが3年とか7年とか具体的な数字はちょっと難しいが、ステップごとにこういう順序でできていくということは説明できると思います。

今、言おうとしたことは、道路の整備プログラム上、数字が確定しないことが多いので、何年というのは無理ですが、この順序でできていくというストーリーというのは、むしろ言った方が良いというのが僕の感覚です。

先ほどからいろいろ細かい道路の話が出ていて、私はそこに住んだことがないので幹線以外の細かい道路のことはわからないが、A6、A7については、ほぼ拡幅の可能性

があると思う。そこら辺から相模大野駅に向かうところは、家がたくさんあり、お店もあるので、あまり拡幅することは賛成ではない。住んでいる方達が不便になって、下手をすると地下を通ったり、歩道橋を渡ったりしなければいけない部分も出てくると思う。そうするとバリアフリー的なことも考えるといかがなものかなと思うので、駅の周辺の短い区間はパッと通るという想定で良いのではないかと。申し訳ないが、新しい交通システムでは、駅周辺に住んでいる方達の利便性については必要ないと思う。この人達は既存のバスを使えば良いわけで、こちらを通るのはこの先のB区間やC区間に向かう人のためと想定するのであれば、その所は外して、既存の道路という考えよりは、このところは狭いままの道路でも良いのではないかとというのが私の考え。それよりはこの地域がいかにスムーズに52号線に出られるかということを考える方が重要なのではないかと考えている。A5まではもう少し違うルートが考えられるのではないかと。

南ルートについてちょっと補足ですが、現状、磯部大野線を拡幅したあとに町田新磯線をという、完全に二重投資になるので、拡幅するのであれば、町田新磯線は諦めるとか、政策の選択、市議会レベルの話になると思うが、実際問題現状バス路線を拡幅し、そこからさらに、200mも離れていない場所に幹線道路を整備するのは現実的に不可能だと思うので、そこはさらに議論の整理をしていただきたいというのがひとつ。また、南ルートを通る場合、こもれびの森の西側は特にそうだが、あの辺りは市街化調整地域で畑や空き地で家があまり建っていないので、比較的用地買収もしやすいと思うので、そこを大胆に使うというのも案としては出てくる。南ルートを考えるのであれば、併せて考えてほしい。おそらく、この委員会で出てこなくても市民の皆さんから出てくるのではないかとこのところがある。

最初の話は承知しました。南側ルートに関して、A12を拡幅するという話は、いずれA13もということになれば二重投資になるのではないかとこの話と、市街化調整区域内の用地買収という選択肢があるのではないかとこのこと。それがどれくらいなのか、持ち帰ることにしましょう。

前回、欠席しているので話がもしかしたら理解不足かもしれないが、南側ルート案についての意味合いを考えると、前回、既存のバスシステムの改善というのもきちんと考えるべきだという話の中の有力な案として南ルートが考えられて出てきたのだろうと想像していました。現状のルートをただ何かに置き換えるのではなく、新たなルートも考え得るのであって、特に南側は、ご提案は米軍住宅の北側を通る話だが、南側を回って国立病院を回って東病院に繋がるルートも道がないわけではない。鶴ヶ丘団地の中も突っ切る必要が出てくると思うが、これはこれで既存のバスの改善案としてルートについてはもう少し考えて、実行可能な時期がかなり早いのであれば、大きな投資をせずに先に着手し、本格ルートは北側があるとか、そこは南側ルートが大きな投資をもたらさないのであれば、はなから対抗案として、捨て案としてあるのではなくて、有り得るのではないかと私は考えるので、米軍住宅の北側ルート、南側ルートをもう1回出していただいてもらったらどうだろうか。

ルート案は捨て案というわけではないが、南側から北里に行くということに関しては、在日米軍相模原住宅を回っていくルートが南側を回っていくのを含めていくつかあるということ。A 区間に関しては一番問題が大きいところで、たくさんバリエーションの議論が出ました。いただいた意見に関して考案として、どこまで出せるか分かりませんが、大きくは、北側ルート案 2 は大沼小学校と相模大野駅間の繋ぎ方のバリエーション、南側ルート案に関しては今の A 1 2 の道をそのまま通るのはとても危ないし、拡幅することもなかなか厳しいとすると、今の A 1 2 案ではない案がいくつかあるということが有り得るだろうということだと思います。そういうことであれば数は増えるので、事務局は大変だろうと思うが、そういう意見に関しては、ある程度までは精査がいるだろうと考える。

相模大野駅から A 2、A 3、A 4 を通って A 5、そして A 6 にアクセスするところだが、まず A 3 から駅に行くまでの問題は行幸道路だが、行幸道路から駅にアクセスしてそれから駅前から磯部大野線に出る。このところはよく検討をする必要がありますが、A 3 から女子大口ロビーシティ相模大野 5 番街までは、ほとんど公共施設で、女子大、中高一貫校等です。それから A 4、A 5 の道路だが、もともと A 4 を使っていたが、A 5 ができたことによって、16 号へアクセスするのに若松 3 丁目の三差路から A 4、A 5 両方使えるようになった。だから、ここを一本通行化することも、かなり有効な手段と思っている。そして、沿線住民に不便をかけないという意味で申し上げたいのは A 区間のルート案 2 というのは良い案だと思う。というのも周りの沿線に住んでいるのは国家公務員宿舎とロビーシティ相模大野 5 番街のここだけ了解を取ればいいからです。

県道 52 号から駅を結ぶところのバリエーションは、かなり幅広にやっていただいて、最終的に落ちたとしても、今、おっしゃった一方通行等のメニューもあると思うので、ここはいろんなものが有り得ると、それは今の段階は幅広に落とすことなくやっておくということにさせていただきたいと思います。皆さんに確認したいのは今のところ B 区間、C 区間の意見がないのですがどうですか。

C 区間について、1 回目と 2 回目に話が出たと思うが、麻溝台・新磯野地区の開発のことを考えると、現状、C 3 を通るところよりも、もう 1 本南側の所を通さないと、もしこちらの新拠点の稼働をするような状態になったとき、歩くには遠すぎる。できればもう 1 本南、セブンイレブンがある麻溝台交差点あたりに持ってくる案もあった方が良く思う。麻溝台・新磯野地区の新規開発が麻溝台 8 丁目交差点から今回、拠点の工事が始まるということなので、かなり南の所からの着手になると思う。それと新しい交通システムの完成と開発が同期するわけではないが、現行ルートで市立体育館の所に駅を作るにしても、そこから新拠点の方に行くのには歩くには遠すぎるというのがあるので、もし拠点アクセスということで、そちらも前提に置くのであれば、女子美大と麻溝公園の中間地点の左端の所に駅を作るとか、村富線から女子美大の南側の方に行くところの交差点の所に駅を作るとかいう形にすれば、ある程度の拠点の稼働や、アクセス数がそれなりに見込めるようになったとしてもスムーズに対応できるのではないかと思います。

います。あと純粋にC3からC4にかけてのヘアピンカーブはLRTだと回りきれないような気がします。

いずれにしても持ち帰って検討はしますが、運行計画の中で処理できるのかなと思っています。LRTは別ですが、LRTの専用走行区分が必要な場合は、ちょっと、これも考慮して、やらないといけないと考えています。

するとC2、C3、C4辺りに関するバリエーションとして、今後の麻溝台・新磯野地区の開発を踏まえたルート案というのを代替案として一応あり得るということで良いですか。

はい、C2'というので考えます。

それからヘアピンカーブはLRTでは曲がれませんでしたか。

はい、曲がれません。ただ、C4の方の県道は線形が変わることでT字路にできそうです。今は鋭角だが、そういうことによってT字路であれば処理できるかと思っています。

落差が結構ありませんか。

それはシステムの話になるが勾配的には最大でも7パーミル程度となりそうなので、ギリギリ鉄輪でも平気ですし、困難な場合はゴムタイヤ式のLRTを導入すれば大丈夫だと思います。

ここはコンサルタントの方でも資料を集めて計算しているので、不可能か可能かという可能性はあるということです。

52号線が麻溝小学校から西大沼まで拡幅工事が始まり、計画では全部片側2車線となるので、P.3を見ると片側1車線にならないといけないのではないかと思う。3つの案の導入検討がされているが、その中でA区間やB区間では「専用走行空間の確保の可能性はある。」と書いてあるので、そこを捉えていかないと道路の方は片側2車線で進んでいるので、それに加えて専用道路を作るとすると、また計画の変更があるのかもしれない、というところまで話がいつてしまうので、先ほど52号線に関しては今年度中に都市計画が決定されて、そのあとに測量から工事に入るとのことですから専用道路の空間が少しでも必要であれば、そういう風に取り組んで、早めに取り組まないと道路ができてから入れませんよと言われても、これまたちょっと困ると思います。こういうことが明確にされればいいかなと思います。

次回、いろんなデータを出す中で明示させていただきたいと思います。A区間やB区間と違い、C区間については専用空間を通るとすれば単線でという形での提案です。あと、C区間では一般車と混走するパターンを検討しようと思っていたので、2車線分専用走行路をとるという考え方は今のところなく、土木部の方でやっている都市計画の範囲内でやっていこうと考えています。

道路断面図がどうなるかは実際、分からないということ。一方でA6、A7を含めた区間というのは法的なプロセスに入っていくので、道路の形がある程度決まるとすれば、この道路断面の中にそれぞれ乗り物を入れるということはどんなことなのか、あるいは2

車線にして手続き的に間に合わないことは起きないのか、というところは説明をしておかないといけない。どこまでが決まった条件、どこが変えられるのか、少し伝わりにくい。例えば決まってもその上でL R Tを導入することは手続き上可能ならそうやってほしいし、できませんということならそう書かなければいけない。実際に道路に関しては目に見える形で手続きが動いているとすれば、それらとの整合をとらないといけないと思う。

C区間についてだが、先ほどの提案のように麻溝台・新磯野地区の区画整理を踏まえ、もう少し相武台寄りにルートを延ばすこともぜひ検討に入れてほしいと思うのですが、私としてはあくまでも全体の速達性みたいなものも必要かなと思っているので、元の案のところで、自転車の大駐輪場を作るとかというようなことでの対応も可能かなと思っています。今回の新しい交通システムということであるならば、速達性ということも是非、念頭に置きたいかなと考えています。

評価指標の中には書いてありますので、このルートを通すとどれくらいの差になるか出てくるはずなので、速達性は十分に考慮しておくとして、複数案は今後、検討していくということをお願いします。

B区間についてですが、北側ルート案1とかルート案2は北里大の方しか通らない。これは工業団地の話として聞いてください。日産部品センターの南側にニコンやKYB、また、新しく入る会社もあり、この二案についてはそれらの会社からするとあまり改善にならない。そうすると需要として見込んだ中のいくつかは、あてにならなくなる可能性を持っている。北側の二つのルート案を通るとB区間は今のところ1本しかないので、もし北側の北里よりに駅ができたとなると工業団地の南側の企業さんにとってはあまり利便性が良くなりませんと思います。C区間で工業団地の西側に駅を構えてカバーする計画だと理解はしましたが、相模大野からぐるっと回り込んでいて、最後の所で降りてくださいという形になっている。北側ルートの二つの案についてB区間が1案だけでは南側の企業には利便性がないだろう。そうすると、先ほどのC区間の南に伸ばすルートの提案に対して、B区間も南ルートというのが有り得るので、Bについての複数案の検討をお願いしたい。

P.4の図でC1というマーキングがある辺りでの駅ということで想定していましたが、乗り物によっては、ニコン、KYB、日産部品センターの間の古淵麻溝台線を通るルートというところを通ることも可能。L R Tだけは専用道路を通るのでコスト的にどうかというところはありますが、無理ではない。ですから比較案として出させていただいて、まずはC1のマーキングのところに駅を作った場合にそこまで何分で行けるかがキーポイントになると思う。例えば、今は工業団地の真ん中へ来るまでも30分以上かかっている。それに対してこのポイントまでが何分で来られるかがキーになると思うので、ちょっとそれを見ていただいて代替ルートが必要になるとか議論をしていただきたい。まずはこの速達性を重視したルートで来たときに、このポイントまで例えば15分が間違いなく15分で来られるとかということになると、ある程度信頼性があるのかなと思ったりし

ていますので、そこら辺を算出させていただきたいと思います。

工業団地にお勤めの方からするとアクセス面での懸念があるということで、B区間の県道52号を通らない通り方がどれだけあるか分からないが、通り方については調べていただき、同時に事務局提案のルート案でC1のマーキングのところの駅に行くときで、仮に検討したらどれくらいいけるかを出してください。

市立体育館の所から歩いても十分に行けます。5、6分で行けました。ただし、ニコンまでは徒歩でかなり時間がかかります。

では空間のことについてお願いします。

中央走行ということですが、これは3つの方法があると思う。両サイド、あるいは片寄り、それぞれの比較検討表が出ていない。比較表を付けるべきではないかと思います。それで、導入実績はどうなのかと、海外の事例、国内の事例等、いろいろなものを比較検討表の中に付け加えるべきではないか。他の事例を参考に知恵を出して工夫することも必要ではないかと思います。

今回、P.2を開くと分かりますが、特にLRTのイメージがあるかと思いますが、LRTは中央走行を基本とすると書いてある。バスの場合は中央の場合と路側の場合が書いてあるが、特にLRTのことを話しているのでしょうか。

LRTだけではなく、みんな同じだと思う。センターを走る場合、あるいは両サイドを走る場合、それからサイドを走る場合。

質問に答えると、多分、ご存じのところからいくと、富山で入れたときは片側に単線が寄っています。ただし、それは片側のところの歩道の先の建物が、全然、車の出入りが必要ない建物だったからです。そこが全て問題で、端に寄ったときはその施設の駐車場とかご自宅のガレージとかから出るところの車とのかかわりが懸念される。

それは分かっています。これを検討するときには共通の認識の上でやらないとセンターが良いからセンターではなく、事例をもとに比較検討することが必要であると思います。

そうすると、まずこの段階で、路側の場合、片側に寄せた場合、中央の場合の検討が一段階いるというご指摘でよろしいですか。それではここで説明するのではなく、3つの置き方に関する資料が必要ではないかということですね。それは資料として大丈夫ですね。

承知しました。

麻溝台・新磯野地区の所ですが、もう既に開発が進むとはっきり決まっているので、この地図の所に点線で良いので、きちんと書き込んでいただきたい。村富線の脇にもう一つ広い道路ができると聞いているので、地図に付け加えていただくとC2を南側に下げる案もいきてくると思うので、よろしくをお願いします。

これはP.4の地図なり、C区間の地図のところ、現在動いている話を入れておいてください。

これは都市計画決定されていませんが、年度末に向けて動いているのである程度入れ

ます。

それでは皆さん活発にご発言していただき本当に勉強になりました。確認までに、今までの話をまとめると前回までの資料とルート案が繋がるようにきちんと補足をして、論理的に出てくるようにするという。それからA区間に関しては、特に北側のルート案に関しては、大沼小学校から相模大野駅間の代替案は地下の作り方も含めた幅広の案が有り得るということ。南側ルート案に関してはA12を通ることに関してはご懸念があり、一方でそうじゃないところを通る案が有り得るからそれを含めること。B区間に関しては工業団地の通勤の便を考えたときの駅の置き方とか乗り物の種類によつての経路の置き方とかを含めた代替案の検討が有り得ること。C区間に関しては最後ご発言があったところも含めて考えると、女子美術大学の南側のところから通るバリエーションが有り得ることをこの中に加え上で、次の段階に行くということによかつたでしょうか。

今の話でだいたい分かつたと思うので、現状の道路幅、計画の道路幅をひとつの図面に表せば、これは無理だとか、これは良いとかが非常に分かりやすくなると思う。

平面図の作成はできますか。

できる限りご意向は反映していきたいと思ひます。

地元の説明会の時も非常に説明しやすいと思ひます。

どこまでできるか検討してください。

地元の方にお願ひされたことですが、ここに出席されている方は分かつていると思ひますが、LRT、新しいバスシステムという言葉について、3人くらいから問ひ合わせがあつた。それについての説明はしたが、それならば仮にでも分かりやすい名称で書いてもらえないかということでした。そこで例えば、小田急線のように快速急行、急行、各駅停車とこういう風にすれば、皆さんが普段使つているので非常に分かりやすいと思ひます。正式な名称は新しく市民から募集するなら募集してもいいが、誰もが分かりやすい仮の名称にしておいた方が良くと思ひます。

今、お手元にはありませんが、自治会単位で回覧していただいている新しい交通システムニュースの内容が一般の方には分かりづらひということだつたと思ひます。できるだけ工夫したいのですが、このシステムの話になると言葉の使い方をいろいろ変えるというの、なかなか難しいところがあるので、宿題にさせてください。

例えば路面電車ならば、(仮)新路面電車としたらどうか。新しいバスシステムといつたつて分からないので、快速連節バスとか、各システムの特性を活かした言葉を入れて分かりやすくしたらいい。研究する必要があると思ひますよ。

少し表現を考えてください。それでは議題2に関してはルート案の選択肢に関する確認ということでしたが、それについては先ほどの整理で特に意見がないのでよいかと思ひます。また、そもそもの考え方に関するご意見、例えば空間の置き方へのご意見があつましたが、いただいた意見を踏まえていくということで、次回以降、具体的な検討をしていきます。

(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

議題資料に基づき議題 3 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 3 資料に基づき説明を行った。

最終案ということになっていますが、今日の検討委員会を受けてまた修正をしなければならぬが、今日の中では 7 案には収まらないので、事務局と相談をして、この案を増やすのか、最初の検討委員会で他の考え方のこういうのが出ているということをご説明した上で、ここから選ぶというよりは他の考え方も含めて、いろいろ出してもらおうという説明にシフトさせて、いろんなバリエーションが出た方がよいという感じがします。この討議会でそういう意見が出るようなプログラムに若干、修正をしたいと思えます。2日目のステップ3では新たなルート提案の地図を書けるようにはなっていますが、1日目だけが7つから選ぶようになっているので、個人で、若干、もう少し緩くしているいろいろなことを考えていただけるようなプログラムに修正をしたい。

今の説明に関して質問、意見はありますか。説明にありましたように、今の議論を踏まえてバリエーションがあるところを出していただき、かつ参加される方々からのいろいろな意見の中で、新しい案も進められるような形になっています。

参加される方の住所は公開できないですか。

市のルール等を考慮した上で判断することになりますが、おそらく地区の公開は可能性はあるかと思えます。

地区で良いです。

討議会に出席していただく委員の方にはご負担をかけますが、よろしく願います。それでは区民討議会の当日については、今の説明をベースにした形で進めていただきます。

(4) その他

次の意見交換会の開催について考えていくということですが何かありますか。

3月30日の意見交換会への対応の内容について細かい点で気になるところがありますが、これは全体会合というよりも個別指摘でよろしいでしょうか。

はい。3月30日の意見交換会については修正、追加をしていきますので、ぜひ、ご確認いただき、ご意見を願います。

ひとつだけ絶対、必要だと思うのは、市の方で埋めていただいたり、表現を変更していただいたりしたのものについては、どこが変わったか分からないので、星印をつけるとか、何月何日版変更という形で履歴を取れるようにしていただけますか。

本日の分を含めて修正します。

そうしますと議題 2 資料(別冊)については刻々と更新されていますが、まず今の指摘に基づき、いつ、どこが更新されたのか、履歴が分かるようにした上で、中身に関

するご意見はこの場で議論は難しいですが、ご意見を委員の皆さんは事務局宛にこの表現だとかこの見解の文章はとかに関して言っていただくことをお願いしたいと思います。その中で討議する必要があるような重い話がある場合、次回の委員会でそれを出してください。では意見交換会は次回の委員会以後ということで日程の調整をしてください。

次回の検討委員会の日程ですが、年度もどんどん過ぎて10月も半ばになりましたが、残り2回はなんとかやりたいと思っていますので、12月下旬で年の瀬も押し迫っていて申し訳ありませんが、一応、今のところ12月25日辺りで調整させていただきたいと思っています。

日程に関しては少し調整が必要かもしれませんが、一応、25日頃の年末ということで検討していく。

先ほど、資料をお配りしましたが、バリアフリーの充実と乗り降りの時間を短くするというので、10月28日から中ドアから乗車、降りるときにお金を払っていただくため、前ドアから降車という形になります。今の相模原、相模大野近辺のバスについては、前ドアから乗って降車も前ドアからということでしたので、それを全て乗車は中ドアからという形に変更をさせていただきます。相模原市の方でいろいろバス停の整備の協力をしていただいたので、ICカード読み取り機も10月28日から中ドアに付くので、駅の始発からの乗車についてもタッチをしていただく、現金の方は整理券をとっていただくという形に変更したいと思います。スピード感をあげるためということと、車椅子の方やベビーカーが増えておりますので、バリアフリーの観点も含めて中乗車という方向で変更させていただきたいと思います。よろしくお願ひします。

情報提供ありがとうございました。

これから先、議論を進めていく中で、次回、次々回とすごく重要なところになりますので、ご協力お願いします。

では本日の議題は全て終了とさせていただきます。

4 閉会

本日は長時間にわたりルート案へのご意見を中心に活発なご議論をいただきありがとうございました。来月には区民討議会議が開かれなど、これからだんだんと重要な内容にもなっていくしますので、しっかりとした議論をよろしくお願ひします。本日はありがとうございました。

以 上

第5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 現代マネジメント学部 教授		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	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		欠席
12	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長		出席
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 都市交通対策室 副室長		出席
17	三浦 良夫	学校法人女子美術大学 総務企画部 総務・企画担当副部長		欠席
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		欠席

第5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10月15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3回・第4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

(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

< 資料 >

議題資料 第5回新しい交通システム導入検討委員会の論点等の整理

議題1資料 第3回・第4回検討委員会の検討事項への対応

議題2資料 新しい交通システムの比較検討(比較案の設定)

議題2資料(別冊) 基礎データ

議題2資料(別冊) 比較案の評価方法

議題2資料(別冊) 意見交換会における意見への対応

議題3資料 新しい交通システムの導入検討に係る「区民討議会議」

議題資料 新しい交通システムの導入検討に係る「意見交換会」

第5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 現代マネジメント学部 教授	
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 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 総務・企画担当副部長	
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	

第5回新しい交通システム導入検討委員会の論点等の整理

議題1 第3回・第4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

第3回・第4回検討委員会で修正することとされた事項について、次のとおり対応した。

輸送システムの選定の視点

シンボル性・景観の視点を、目標に関連する視点ではなく、その他の視点に位置付けを変更した。

輸送システムの比較選定

- ・新しい交通システムの概算需要を往復ではなく、片方向の利用者数に統一した。
- ・1編成当たりの車両数を変えた場合の運行間隔の一覧表を追加した。

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

導入条件(導入ルートや導入空間の考え方等)の整理や、事務局が提案する各比較案の特徴・課題等の確認を踏まえ、今後、検討委員会において具体化検討()を行っていく「新しい交通システムの比較案」を設定する。

比較案の設定後、ルート・構造・走行路、所要時間、事業費等の具体化検討を行っていく。

論 点

～ の検討を踏まえ、今後、具体化検討を行っていく比較案を設定する。

比較案の設定にあたっての導入条件(導入ルートや導入空間の考え方等)は適切か。

各比較案について、ルート案の内容や特徴・課題等の整理は適切か。

各比較案について、「LRT」・「新しいバスシステム」・「既存のバスシステムの改善策」毎の特徴・課題等の整理は適切か。

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

11月上旬に開催する区民討議会議のプログラム内容の最終確認を行う。

第 3 回・4 回検討委員会の検討事項への対応

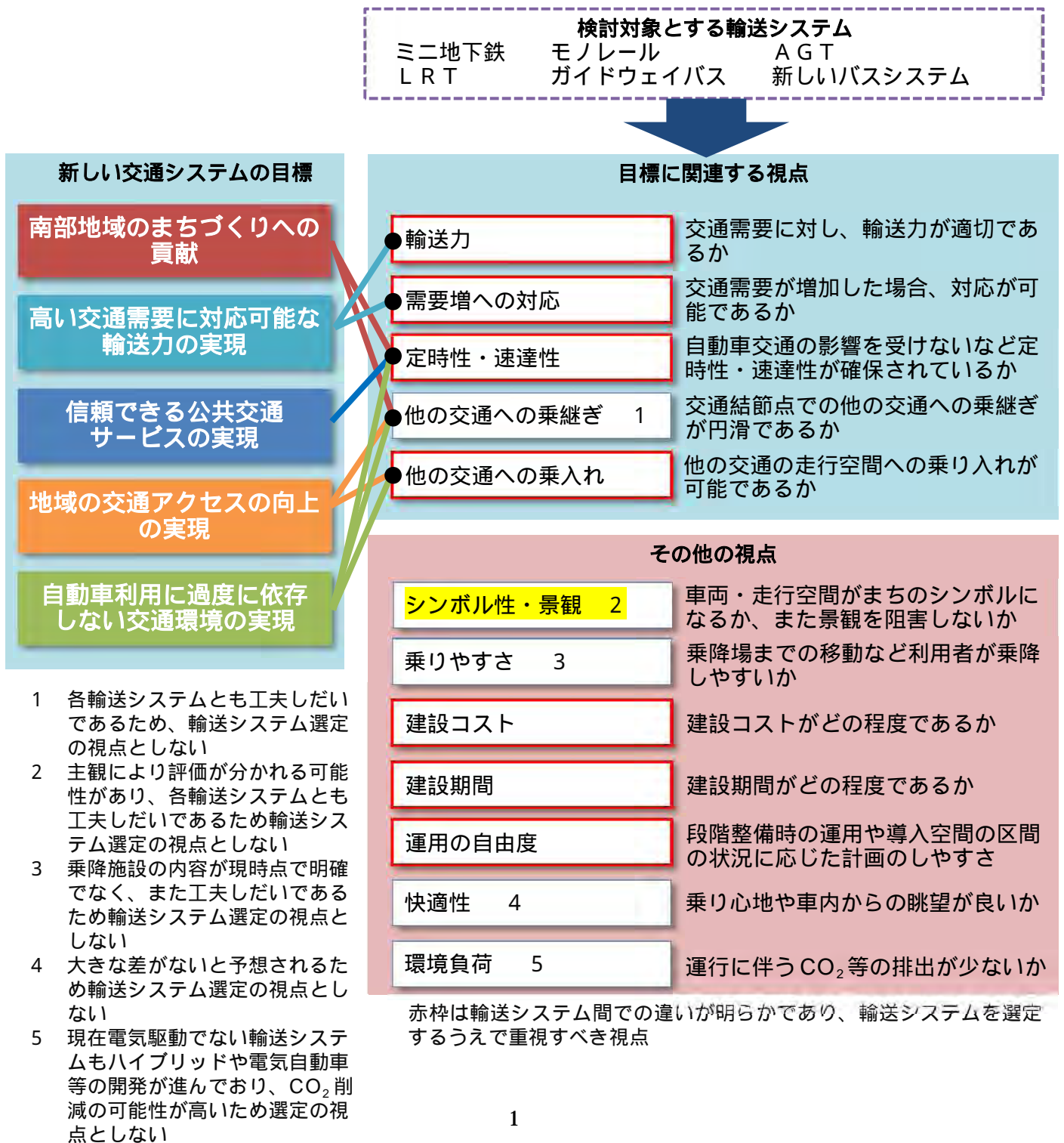
(p9 の修正 シンボル性・景観を目標に関連する視点ではなくその他の視点に位置づけ)

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



(p11 の修正 概算需要を片方向の利用者数に統一)

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、ピーク時で片方向約 950～1,500 人/時となります。

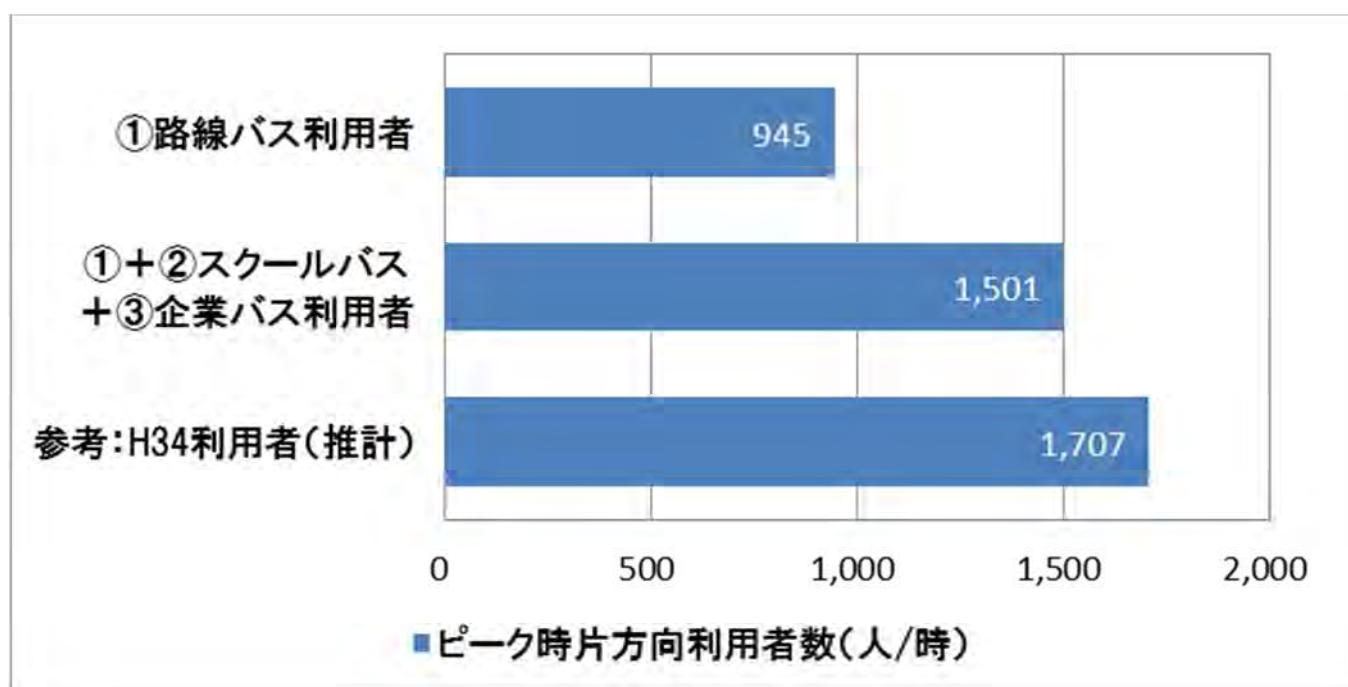
なお、路線バスから転換しない場合があり、一方、自動車や自転車からの転換する需要が考えられますが、ここでは概算として現況路線バスの需要を想定しています。

表 2 - 1 概算需要の設定 (片方向)

	日利用者数	ピーク時利用者数 (7時台)	備考
路線バス利用者	約 7,000 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
+ +	約 8,030 人/日	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) (相模大野駅方向最大断面)	約 8,000 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
 $\text{路線バス} = 7,000 \text{ 人/日} \times 13.5\% \text{ (ピーク率 3)}$
 $\text{北里大学スクールバス} = 700 \text{ 人/日} \times 8.4 \text{ 本 (7時台運行本数)} / 26 \text{ 本 (駅発日運行本数)}$
- 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 (ピーク時片方向利用者数)



(p 13 の修正 1 編成当たりの車両数を変えた場合の運行間隔の一覧表を追加)

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)

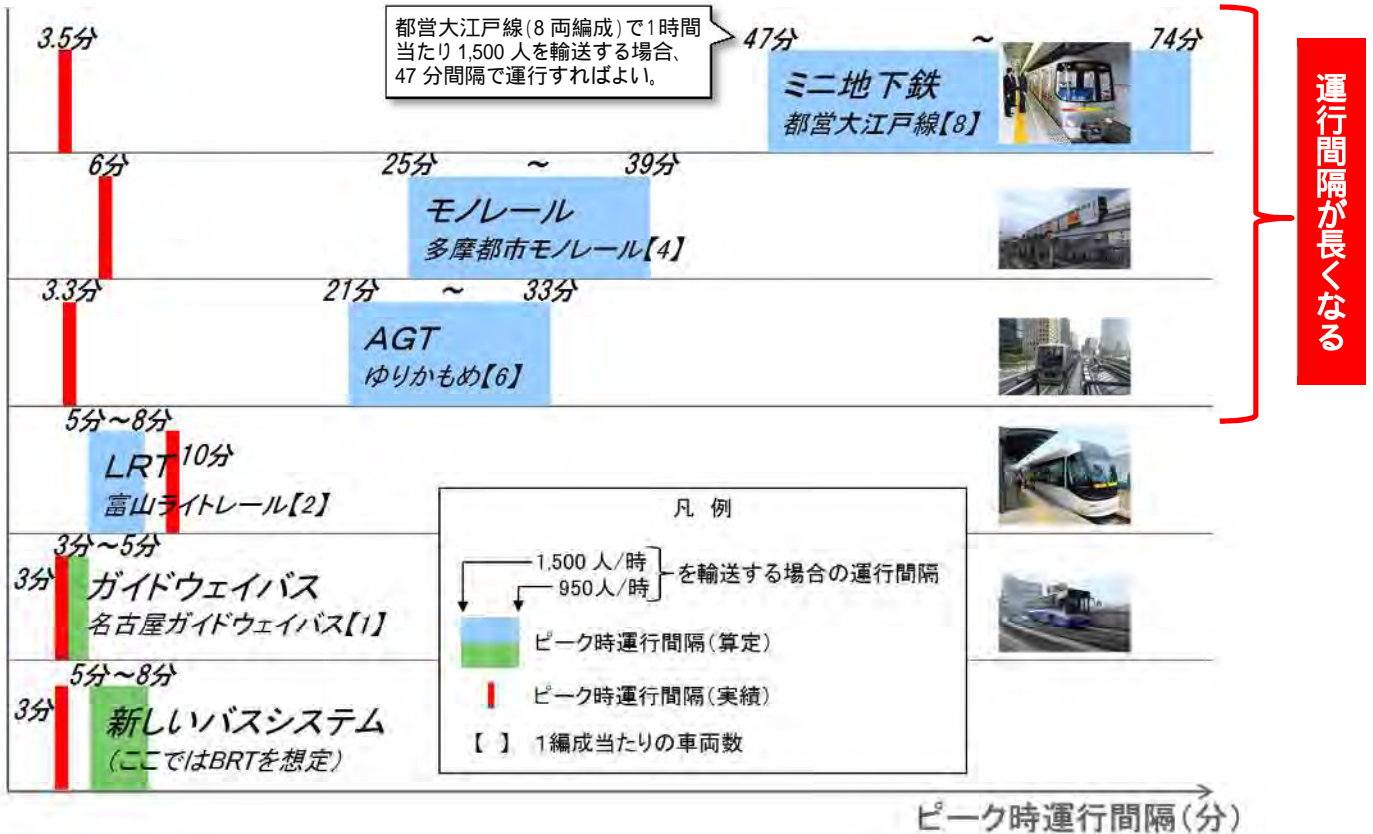


表2-3 (1) ピーク時運行間隔の算定(代表事例による)

	算定に用いた事例 【1編成当たりの車両数(実績)】	輸送力 (実績) 1	ピーク時 運行間隔 (実績) 2	南部地域の想定需要を 効率的に運行する場合 に想定されるピーク時 運行間隔(算定)
ミニ地下鉄	都営大江戸線【8】	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【4】	615人/編成	6分	25~39分
AGT	ゆりかもめ【6】	525人/編成	3.3分	21~33分
LRT	富山ライトレール【2】	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【1】	75人/編成	3分	3~5分
新しいバスシステム 3	-	130人/編成 4	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。

4 連節バスを想定

表 2 - 3 (2) ピーク時運行間隔の算定(代表事例 1より1編成当たりの車両数を変更した場合)

1編成当たりの 車両数	1両	2両	3両	4両	5両	6両	7両	8両
ミニ地下鉄	6~9分	12~18分	18~28分	23~37分	29~46分	35~55分	41~65分	47~74分
モノレール	6~10分	12~19分	18~29分	25~39分	31~49分	37~58分	43~68分	49~78分
AGT	4~6分	7~11分	11~17分	14~22分	18~28分	21~33分	25~39分	28~44分
LRT	2~4分	5~8分	7~11分	10~15分	12~19分	14~23分	17~27分	19~30分
ガイドウェイ バス	3~5分							
新しいバスシ ステム	5~8分							

- 1 表 2 - 3 (1) に示す都営大江戸線などの事例
- 2 太字斜体は国内に事例がある1編成当たりの車両数の範囲

新しい交通システムの比較検討 (比較案の設定)

【目次】

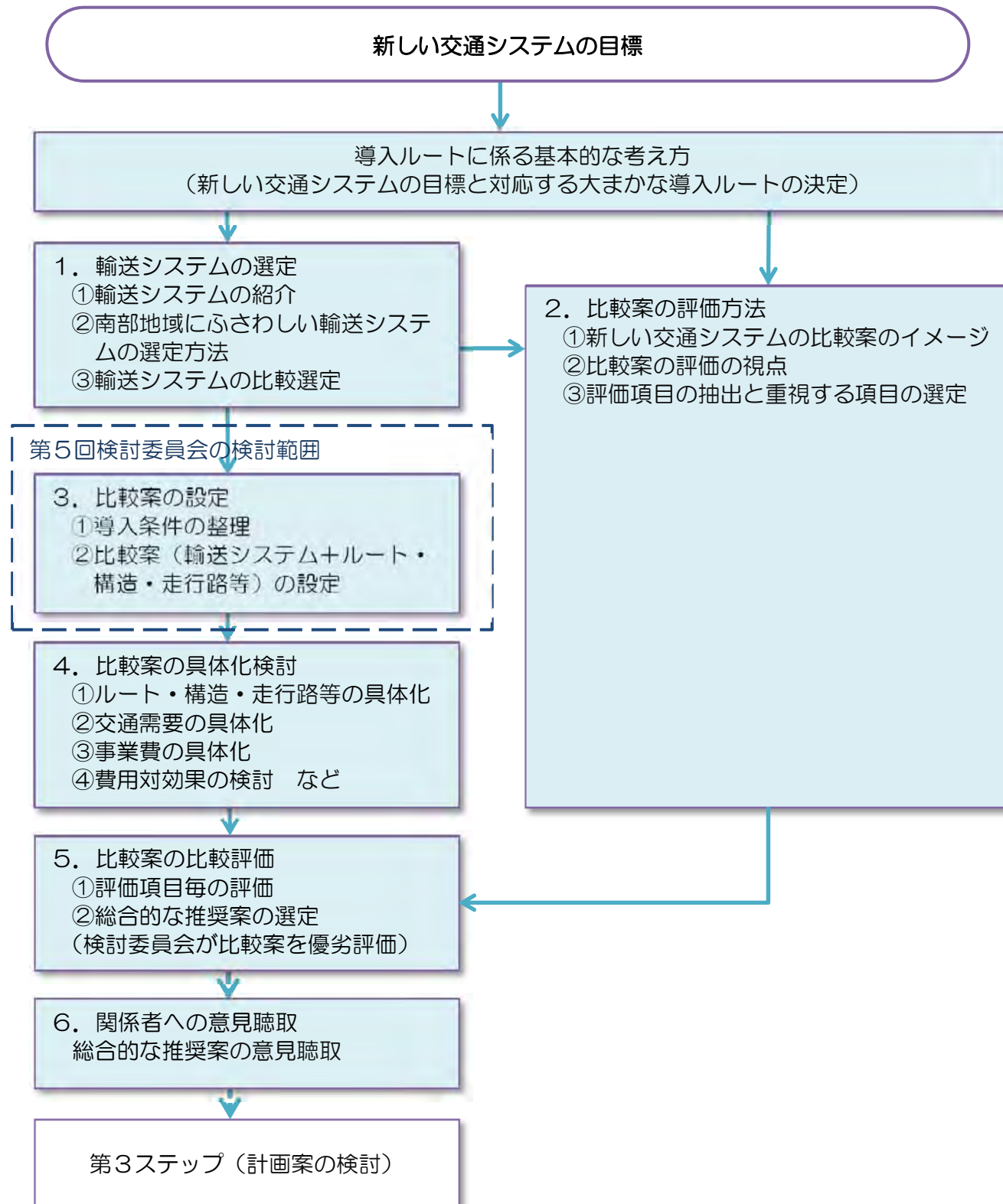
1 . 検討の流れ.....	1
1.1 検討ステップの確認.....	1
1.2 比較案設定の基本的な考え方の確認.....	1
2 . 導入条件の整理.....	2
2.1 導入ルートの考え方.....	2
2.2 導入空間の考え方.....	2
2.3 導入する輸送システムのメニューのイメージ.....	2
3 . 比較案の設定.....	4
3.1 導入ルートの区間分けと検討対象道路.....	4
3.2 区間別導入ルート案の設定.....	5
3.3 比較案の設定.....	10

1. 検討の流れ

1.1 検討ステップの確認

比較案の設定は、第2ステップ（新しい交通システムの比較検討）における3つ目の検討項目です。前回までの検討委員会で確認した「大まかな導入ルート」、「比較案を構成する輸送システム」を受け、導入条件を整理したうえで、「比較案の設定」を行います。

■図1-1 第2ステップの流れ

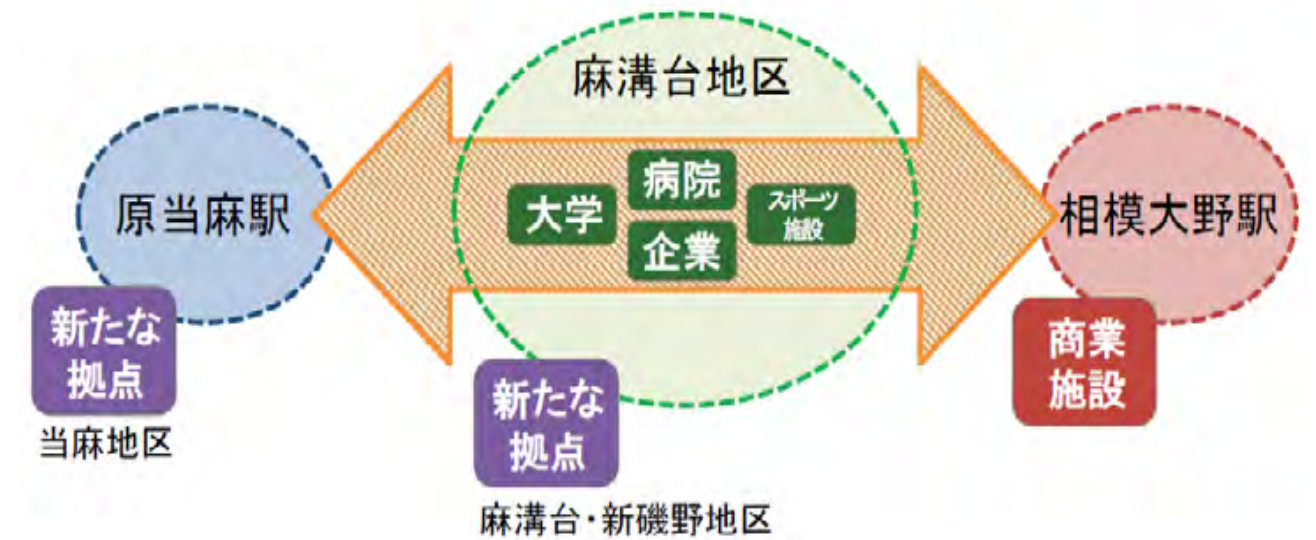


1.2 比較案設定の基本的な考え方の確認

比較案の設定の基本的な考え方は、次のとおりです。

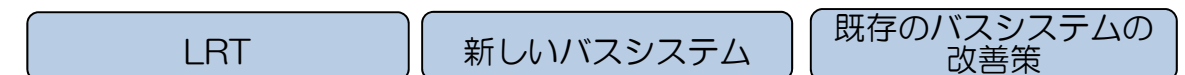
①南部地域における“大まかな導入ルート”

新しい交通システムの目標と対応する『相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅』間を結ぶルートとします。



②比較案を構成する輸送システム

比較案の設定を検討する輸送システムは、『LRT』、『新しいバスシステム』及び『既存のバスシステムの改善策』とします。



2. 導入条件の整理

2.1 導入ルートの方

導入ルートは、主要施設へのアクセスを考えるとともに、活用できる既存道路や未整備の都市計画道路とすることを基本とします。

①南部地域の拠点、主要施設（公共施設、病院等）間を連携するルート設定

②既存道路や未整備の都市計画道路を活用するルート設定

2.2 導入空間の考え方

導入空間は、輸送システム、道路・沿道立地状況により、次のように考えます。

①輸送システムごとの基本的な導入空間

■表 2-1 導入空間の基本的な考え方

輸送システム	導入空間の基本的な考え方
LRT	<ul style="list-style-type: none"> 道路内の専用走行空間（併用軌道） 中央走行を基本とする 必要な空間を確保するために道路整備、交差点改良を実施
新しいバスシステム	<ul style="list-style-type: none"> 道路内の専用走行空間（専用走行路）を基本とするが、交通状況・道路状況に応じて、バス専用レーンや一般レーン走行を可能とする。 バスの走行位置は、専用走行路の場合には中央走行、バスレーンの場合には路側とする。 必要な空間を確保するために道路整備、交差点改良を実施
既存のバスシステムの改善策	<ul style="list-style-type: none"> 一般レーン走行を基本とするが、可能であればバス専用レーンを設置可能とする。（狭幅員区間、急カーブ区間、交差点、バスベイなどを局所的に改良）

注）専用走行空間とバスレーンの違い

LRT及びバス専用走行路は、終日に渡って専用空間とするもので正確には一般道路と異なる取扱いになり、自動車の一般レーンを確保した上で設置します。したがって、往復4車線道路であれば、一般車線4車線に加え、専用走行空間を設置します。（次ページ 1-1、2-1 参照）

バス専用レーンは、ピーク時間帯に限定し、一般レーンの1車線（片方向）をバス専用運用するものです。したがって、往復4車線道路であれば、朝・夕時間帯において、バス専用レーンが2車線、一般レーンが2車線となります。一般車の円滑性に影響があるとともに、原則4車線以上の道路でなければ実施できません。（次ページ 2-3 参照）

②道路条件、混雑状況、沿道立地状況等に応じた導入空間

- ・LRT及び新しいバスシステムの導入空間の構造は、平面構造での導入を基本とします。
- ・LRT及び新しいバスシステムの導入空間は、道路幅員、将来計画、道路の混雑状況、沿道立地状況、道路事業の進捗状況等によって、平面構造では必要な空間が確保できない場合には、車線幅員を縮小した道路空間の再編、短区間の地下や高架構造、単線（LRT）、一方通行（新しいバスシステム）などの構造パターンを検討します。

2.3 導入する輸送システムのメニューのイメージ

「LRT」、「新しいバスシステム」及び「既存のバスシステムの改善策」について、導入する車両、停留所・運賃収受などシステムのメニューを次のように想定します。

■表 2-2 想定するメニューのイメージ（※確定したわけではなく今後検討）

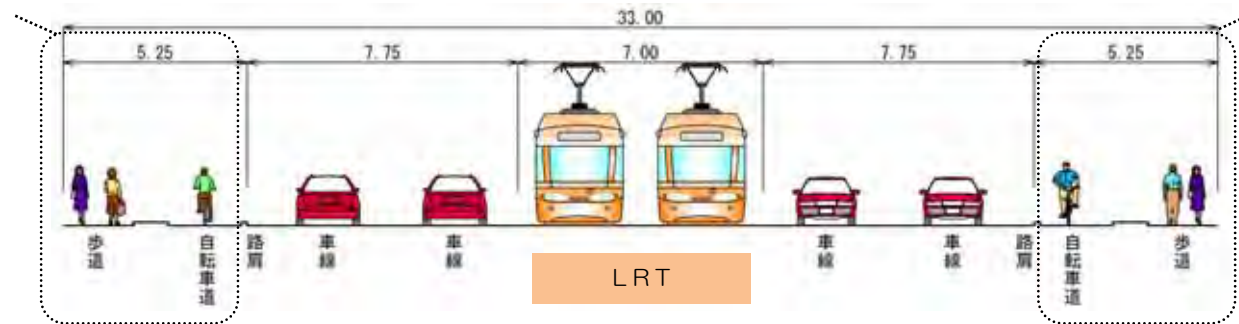
輸送システム	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
車両	30m以内の車両	連節バスを基本（連節バス以外も可）	通常寸法のバス車両
駅・停留所構造	中央走行の駅	中央走行の駅	路側のバス停 バスベイ設置
運賃収受	車外収受	車外収受	車内収受が基本 拠点ターミナルでは、簡易な車外収受（チケットキャンセル・信用乗車方式）
駅・停留所間隔	駅間を長くする	駅間を長くする	バス停間隔は現状程度 一部を急行運行（拠点バス停のみで停車）
交差点	優先信号	優先信号	状況に応じて優先信号を検討

※LRT及びバスシステムの導入空間イメージ

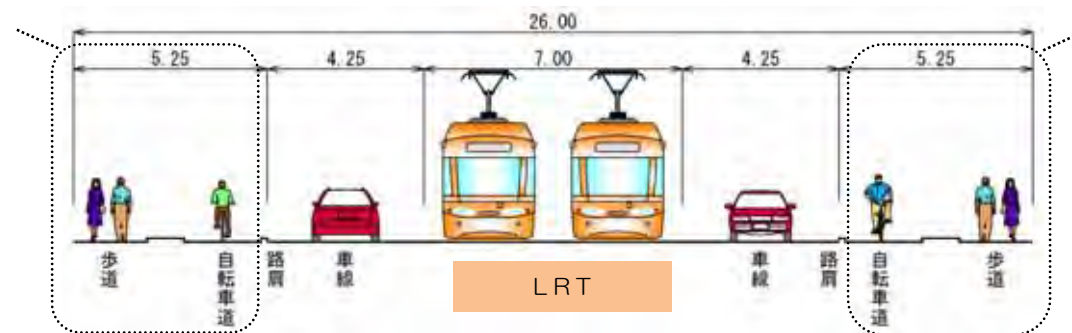
1. LRTの導入空間イメージ

(単位：m)

1-1. 一般交通車線数：4車線



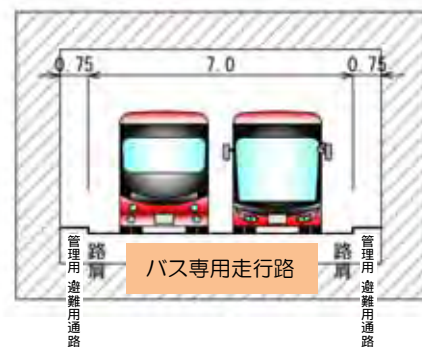
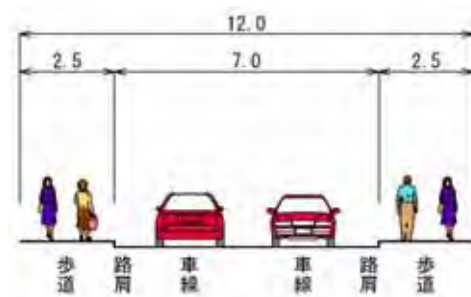
1-2. 一般交通車線数：2車線



歩行者・自転車空間は、沿道状況、歩行者・自転車の状況により設定する（点線枠内）

3. 新しいバスシステムの地下導入イメージ

(単位：m)

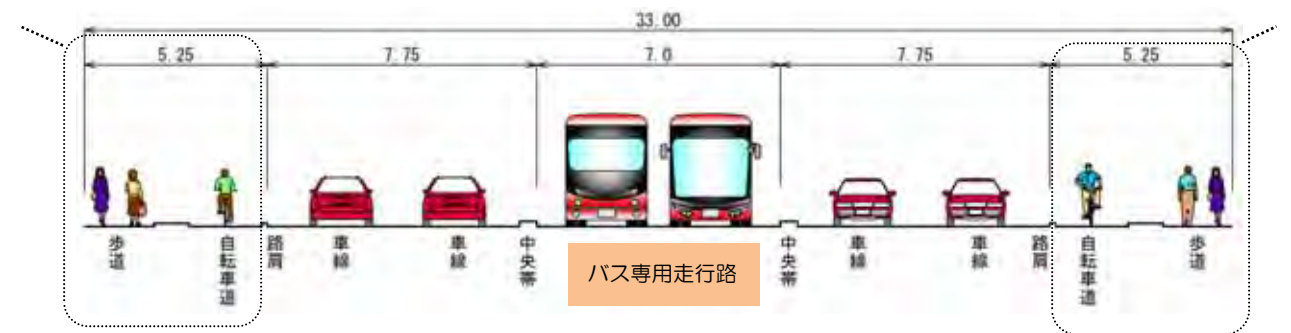


2. バスシステムの導入空間イメージ

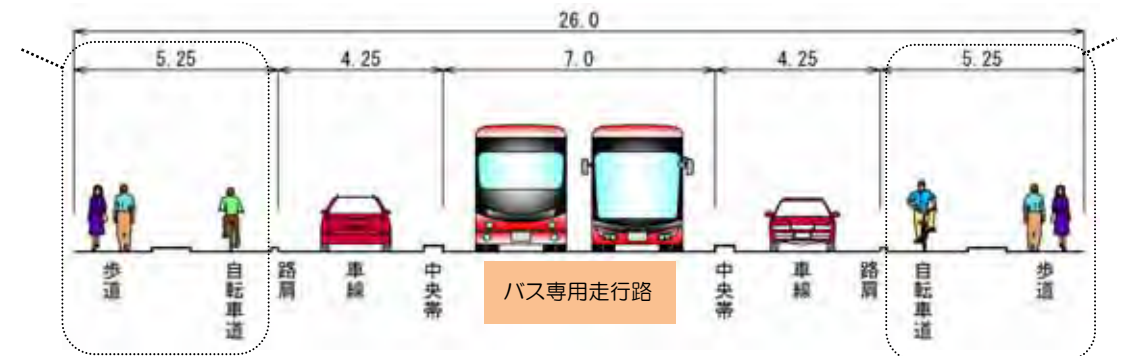
(単位：m)

(単位：m)

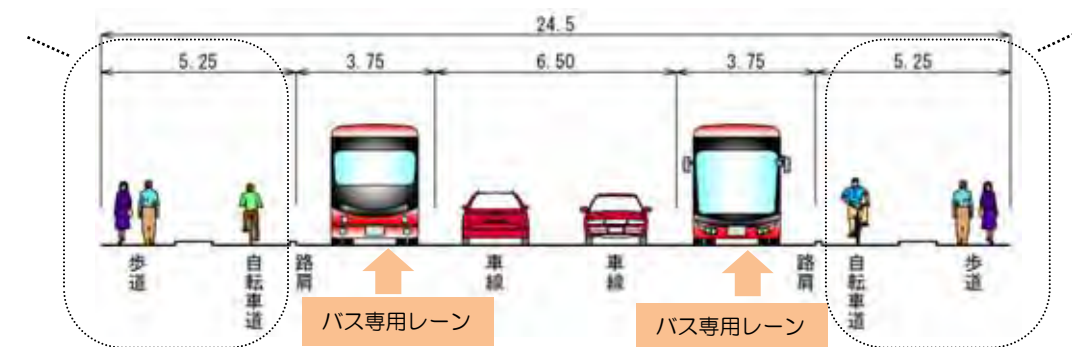
2-1. バス専用走行路 一般車交通車線数：4車線



2-2. バス専用走行路 一般車交通車線数：2車線

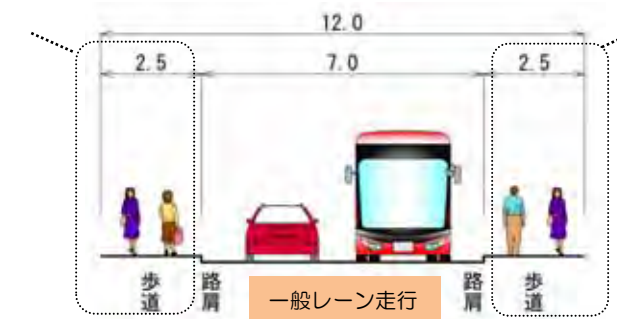


2-3. バス専用レーンの導入空間イメージ



2-4. 一般レーン走行の導入イメージ

バスシステムと一般交通が同じ走行空間を常時通行している。



歩行者・自転車空間は、沿道状況、歩行者・自転車の状況により設定する（点線枠内）

3.比較案の設定

3.1 導入ルートの区間分けと検討対象道路

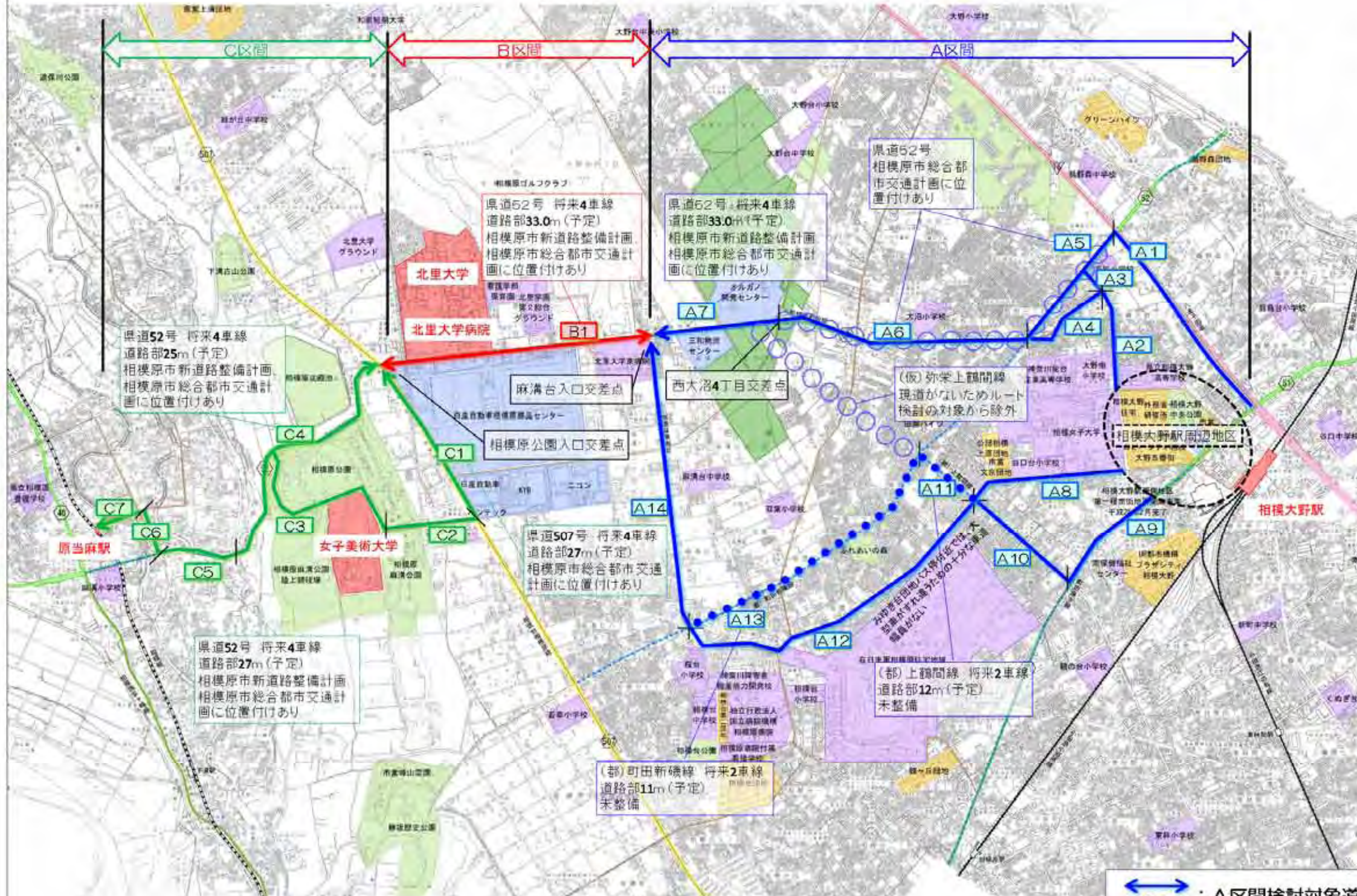
導入ルートの設定に当たっては、現況の道路状況や将来計画、地域の状況などより、相模大野駅～原当麻駅間を3つの区間に分けて、ルートを検討します。

なお、相模大野駅周辺地区は、沿道に堅牢建物が多く、立体構造や一般車の交通規制と併せた平面単線形式などが考えられるため、全体ルートとは分けて検討します。

<3つの区間>

- 区間A：相模大野駅周辺地区～県道52号麻溝台入口交差点
- 区間B：麻溝台地区（県道52号麻溝台入口交差点～相模原公園入口交差点）
- 区間C：県道52号相模原公園入口交差点～女子美術大学～原当麻駅

■ LRT及びバスシステム導入検討対象道路



凡例

道路	国道	（赤線）
	主要地方道	（黄線）
	一般県道	（青線）
	新設・拡幅予定道路	（点線）
	構想路線	（青点線）
主要拠点	JR線	（赤点線）
	私鉄	（黒点線）
バス	現況バス通り	（黒線）
	主要公共施設	（赤線）
施設	民間施設	（青線）
	団地・住宅地等	（黄線）
公園等	公園・緑地等	（緑線）
	緑地保全地区	（赤線）

区間別の道路現況及び将来計画

	現況			将来	
	延長 (km)	車線数 (車線)	幅員 (m)	車線数 (車線)	幅員 (m)
A1	1.1	4	29.0		
A2	0.5	2	14.0		
A3	0.1	2	14.0		
A4	0.4	2	8.0		
A5	0.7	2	11.0	4	未定
A6	1.2	2	16.0	4	未定
A7	0.6	2	13.8	4	33.0
A8	0.8	2	12.0		
A9	0.5	2	12.1	2	18.0
A10	0.6	2	12.0		
A11	0.4	-	-	2	12.0
A12	1.7	2	7.0		
A13	1.5	-	-	2	11.0
A14	1.4	2	8.0		
B1	1.3	2	13.8	4	33.0
C1	0.9	2	18.2	4	27.0
C2	0.5	2	17.0		
C3	0.9	2	11.0		
C4	1.4	2	9.6	4	25.0
C5	0.4	2	9.6	4	27.0
C6	0.2	2	12.0		
C7	0.2	2	14.0		

概成済み

- （青点線）：A区間検討対象道路
- （赤点線）：B区間検討対象道路
- （緑点線）：C区間検討対象道路

3.2 区間別導入ルート案の設定

A～C 区間について、次のように導入ルート案を設定し、導入する輸送システムごとの特徴を整理しました。

A区間 ルート案1 延長 4.3km



区間別の道路現況及び将来計画

	現況			将来	
	延長 (km)	車線数 (車線)	幅員 (m)	車線数 (車線)	幅員 (m)
A1	1.1	4	29.0		
A5	0.7	2	11.0	4	未定
A6	1.2	2	16.0	4	未定
A7	0.6	2	13.8	4	33.0

上記に加え相模大野駅周辺地区の区間延長は0.7km

ルート案設定のコンセプト	ほぼ全区間に渡り専用走行空間を確保できる可能性のあるルート
LRT導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 県道52号は、道路整備予定であり、その計画幅員内で専用走行空間の確保の可能性がある。 国道16号は、道路拡幅が必要であるが、現況幅員及び沿道施設立地状況から、専用走行空間の確保の可能性がある。ただし、国道管理者である国に整備を要請し協議を行う必要がある。 相模大野駅周辺では、単線化と一般車の一方通行化、あるいは地下化などが必要である。
新しいバスシステム導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 県道52号は、道路整備予定であり、その計画幅員内で専用走行空間の確保の可能性がある。 国道16号は、道路拡幅が必要であるが、現況幅員及び沿道施設立地状況から、専用走行空間の確保の可能性がある。ただし、国道管理者である国に整備を要請し協議を行う必要がある。 相模大野駅周辺では、片方向化と一般車の一方通行化、あるいは地下化などが必要である。 導入空間確保の状況しだいでは、一般レーン走行も可能である。
既存のバスシステムの改善策導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 県道整備が行われれば、定時性、速達性に一定の改善が期待できる。

A区間 ルート案2 延長 3.7~3.8km



区間別の道路現況及び将来計画

	現況			将来	
	延長 (km)	車線数 (車線)	幅員 (m)	車線数 (車線)	幅員 (m)
A2	0.5	2	14.0		
A3	0.1	2	14.0		
A4	0.4	2	8.0		
A5	0.4	2	11.0	4	未定
A6	1.2	2	16.0	4	未定
A7	0.6	2	13.8	4	33.0

上記に加え相模大野駅周辺地区の区間延長は1.0km

ルート案設定のコンセプト	走行距離を最も短くできるルート
LRT導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 県道52号は、道路整備予定であり、その計画幅員内で専用走行空間の確保の可能性がある。 相模大野駅周辺及び県道52号に接続するまでの市道の区間では、単線化と一般車の一方通行化、あるいは地下化などが必要である。
新しいバスシステム導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 県道52号は、道路整備予定であり、その計画幅員内で専用走行空間の確保の可能性がある。 相模大野駅周辺及び県道52号に接続するまでの市道の区間では、片方向化と一般車の一方通行化、あるいは地下化などが必要である。 導入空間確保の状況しだいでは、一般レーン走行も可能である。
既存のバスシステムの改善策導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 県道整備が行われれば、定時性、速達性に一定の改善が期待できる。

A区間 ルート案3 延長 4.6~5.1 km



ルート案設定のコンセプト	早期導入（既存のバスシステムの改善策の場合）の可能性が高いルート
LRT導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 全区間に渡り道路拡幅、若しくは単線化と一般車の一方通行化、あるいは地下化などが必要である。
新しいバスシステム導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 専用走行空間を導入する場合、全区間に渡り道路拡幅、もしくは片方向化と一般車の一方通行化、あるいは地下化などが必要である。 導入空間確保の状況しだいでは、一般レーン走行も可能である。
既存のバスシステムの改善策導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 県道52号と比べて、比較的定時性が保たれていることから、既存のバスシステムの改善策導入による効果が期待できる。 短期的な実現可能性も高く、効果の早期発現が期待できる。 将来は都市計画道路（A11、A13）の整備状況に応じたルートとすることも可能である。

区間別の道路現況及び将来計画

	現況			将来	
	延長 (km)	車線数 (車線)	幅員 (m)	車線数 (車線)	幅員 (m)
A8	0.8	2	12.0		
A9	0.5	2	12.1	2	18.0
A10	0.6	2	12.0		
A11	0.4	-	-	2	12.0
A12	1.7	2	7.0		
A13	1.5	-	-	2	11.0
A14	1.4	2	8.0		

上記に加え相模大野駅周辺地区の区間延長は0.7km

: 概成済み

B区間 ルート案1 延長 1.3km



ルート案設定のコンセプト	交通需要が高い「病院・大学」を経由するとともに、今後整備予定の県道52号を活用するルート
LRT導入の場合の特徴	・県道52号の計画幅員の中で専用走行空間を確保できる可能性が高い。
新しいバスシステム導入の場合の特徴	・県道52号の計画幅員の中で専用走行空間を確保できる可能性が高い。
既存のバスシステムの改善策導入の場合の特徴	・県道整備が行われれば、定時性、速達性に一定の改善が期待できる。

区間別の道路現況及び将来計画

	現況			将来	
	延長 (km)	車線数 (車線)	幅員 (m)	車線数 (車線)	幅員 (m)
B1	1.3	2	13.8	4	33.0

C区間 ルート案1 延長 3.7km



ルート案設定のコンセプト	交通需要が高い「企業・大学・スポーツ施設」を経由するルート
LRT導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・県道52号（計画幅員 C4区間 25m、C5区間 27m）及び県道507号（計画幅員 27m）は、道路整備の事業化が既に進められており、そのためその計画幅員の中で専用走行空間の確保を図る必要がある。 ・C2、C3区間では拡幅が必要である。
新しいバスシステム導入の場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・県道52号（計画幅員 C4区間 25m、C5区間 27m）及び県道507号（計画幅員 27m）は、道路整備の事業化が既に進められており、そのためその計画幅員の中で専用走行空間の確保を図る必要がある。 ・全区間に渡り一般レーン走行が可能であるが、特にC2、C3区間では他の区間比で交通量が少なく、一般レーン走行による定時性確保が可能である。
既存のバスシステムの改善策導入の場合の特徴	・実現可能である。

区間別の道路現況及び将来計画

	現況			将来	
	延長 (km)	車線数 (車線)	幅員 (m)	車線数 (車線)	幅員 (m)
C1	0.9	2	18.2	4	27.0
C2	0.5	2	17.0		
C3	0.9	2	11.0		
C4	0.6	2	9.6	4	25.0
C5	0.4	2	9.6	4	27.0
C6	0.2	2	12.0		
C7	0.2	2	14.0		

3.3 比較案の設定

3つの導入ルートと輸送システムに対する適用性から、比較案の候補として、導入ルートと輸送システムの7案の組み合わせを選定しました。



検討輸送システム案

LRT

新しいバスシステム

既存のバスシステムの改善策



検討輸送システム案

LRT

新しいバスシステム

既存のバスシステムの改善策



検討輸送システム案

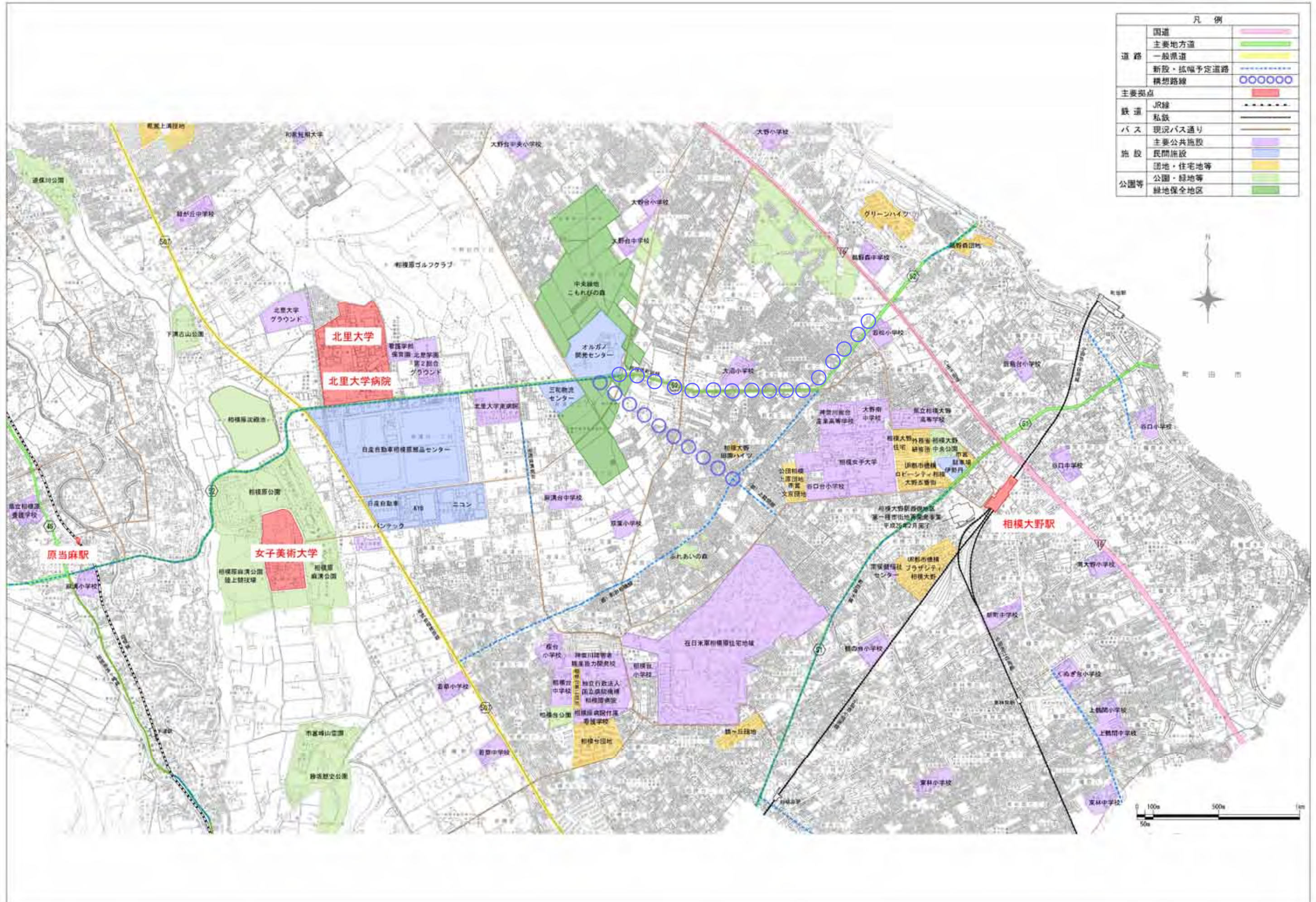
既存のバスシステムの改善策

基礎データ

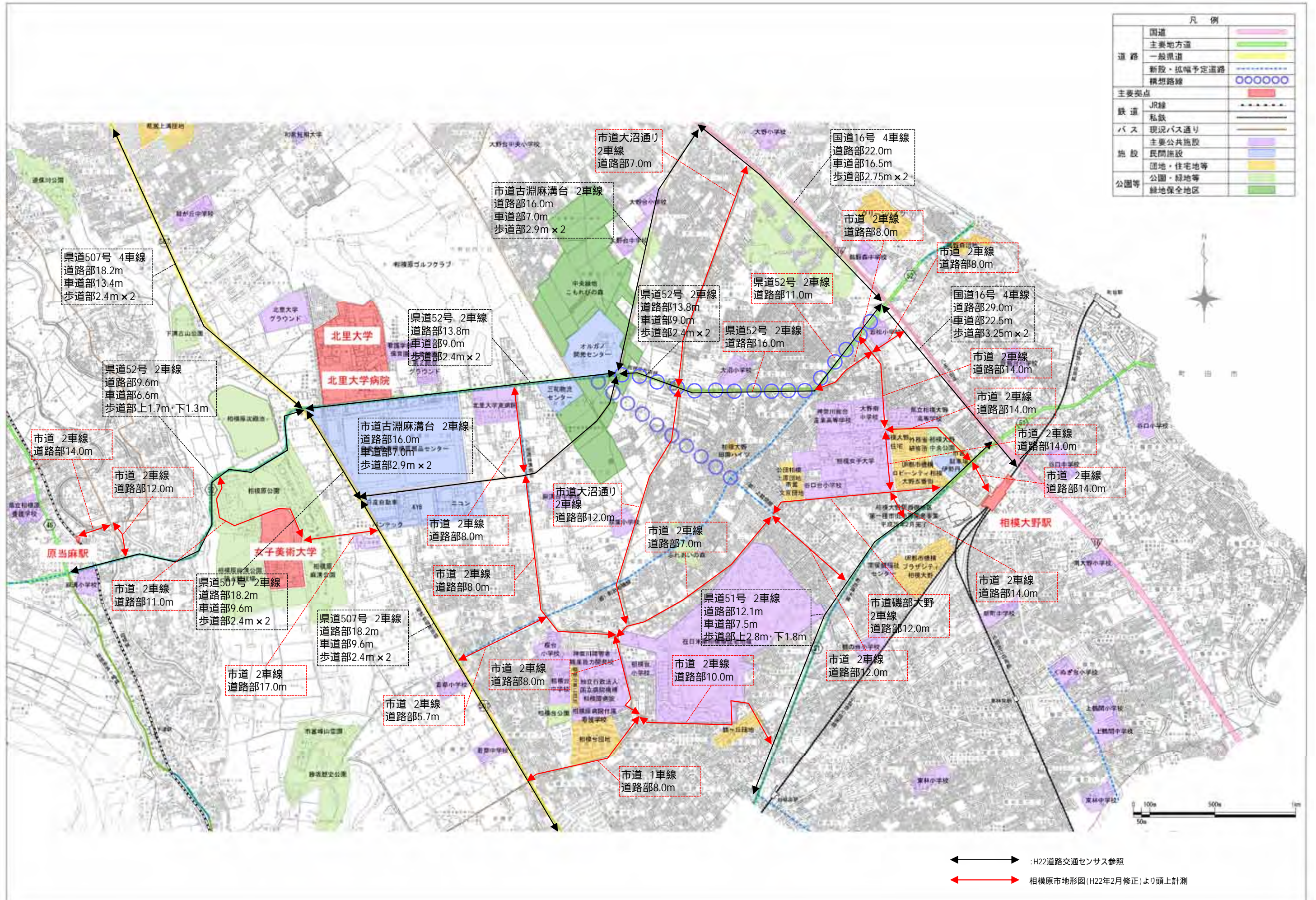
【データ項目】

1 . 土地利用、主要施設	1
2 . 道路現況	2
3 . 道路計画	3
4 . 交通現況	4
5 . 用途地域	5
6 . 新しいバスシステムのメニュー	6

1.土地利用、主要施設

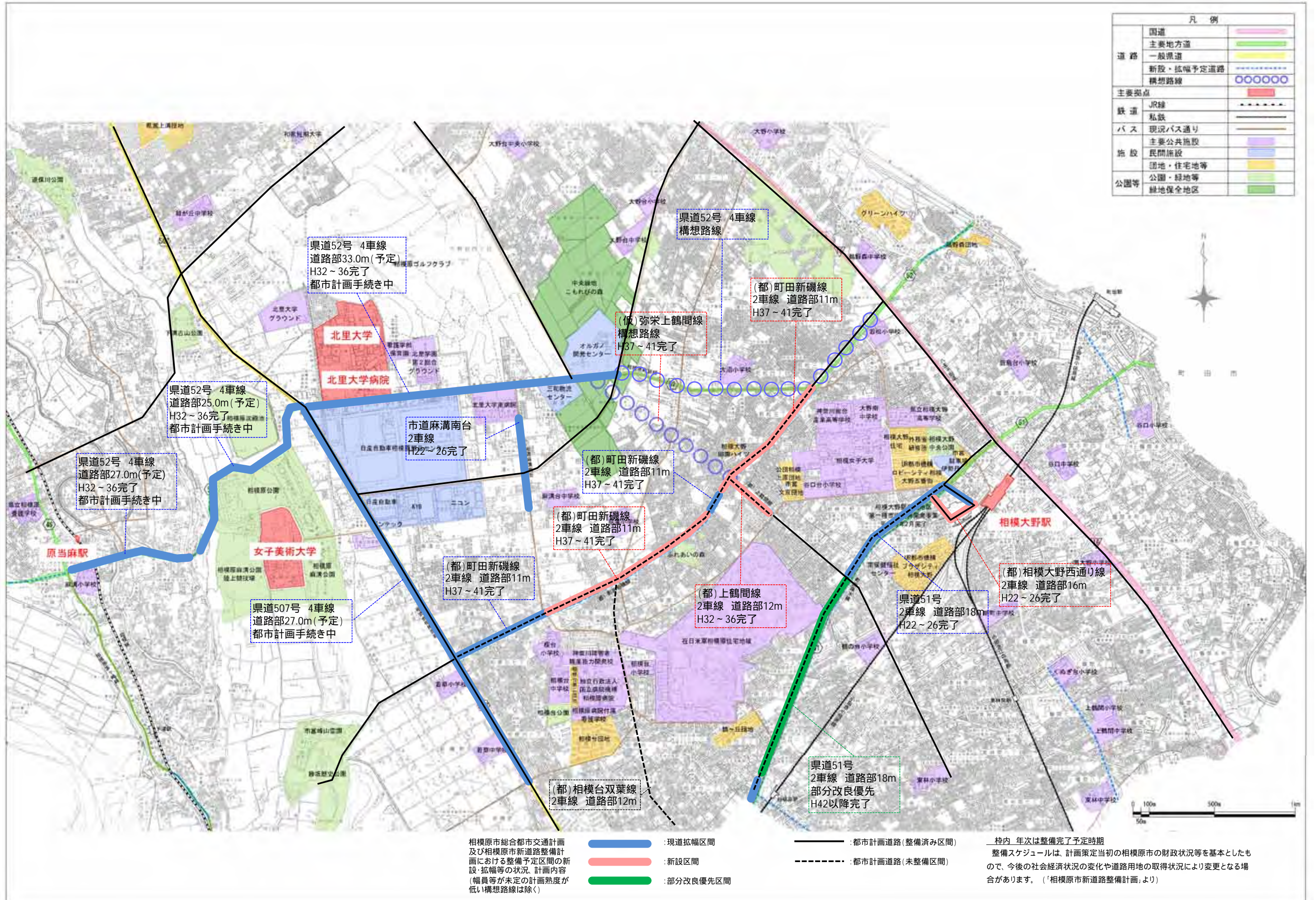


2.道路現況

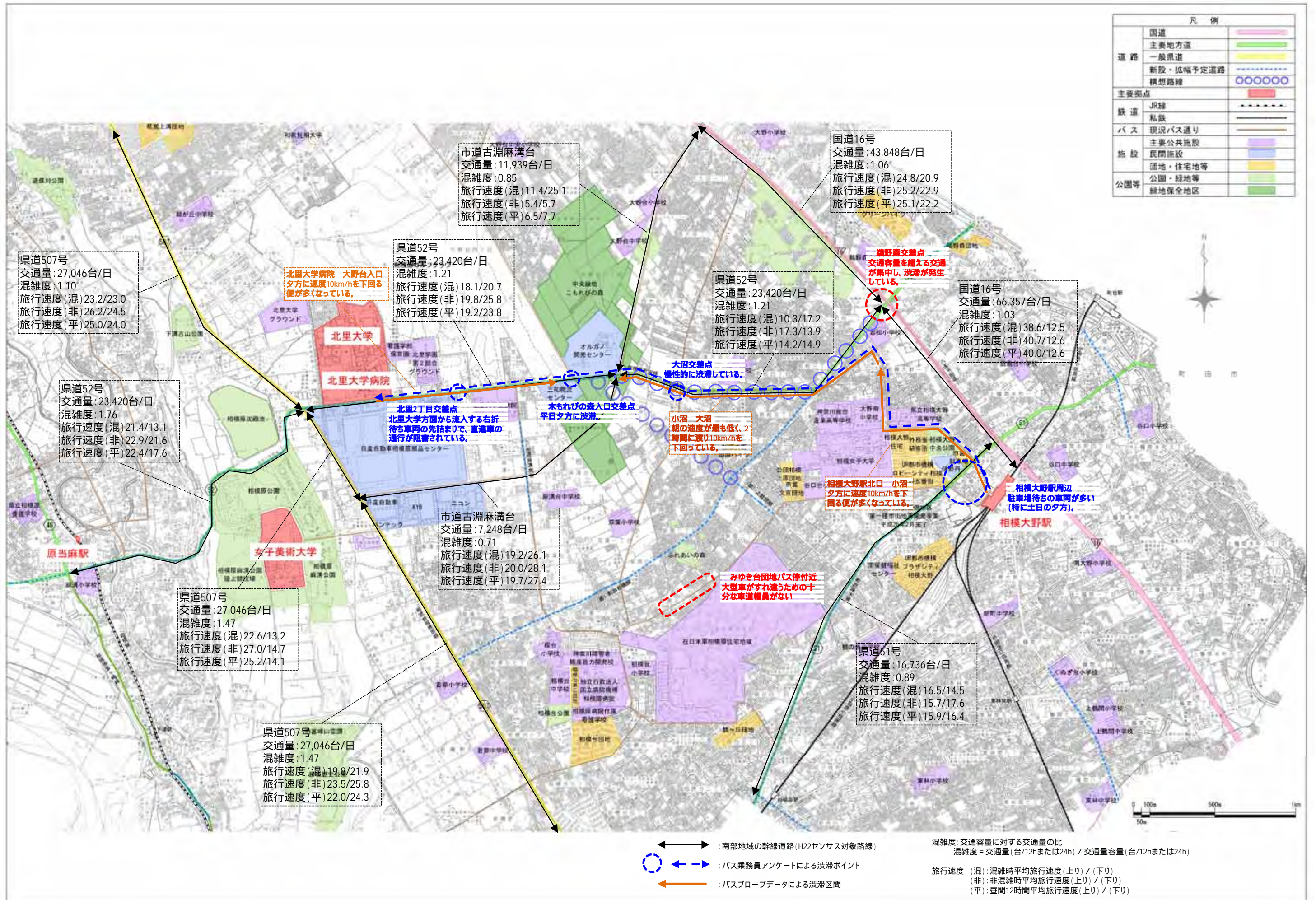


: H22道路交通センサス参照
 : 相模原市地形図 (H22年2月修正) より頭上計測

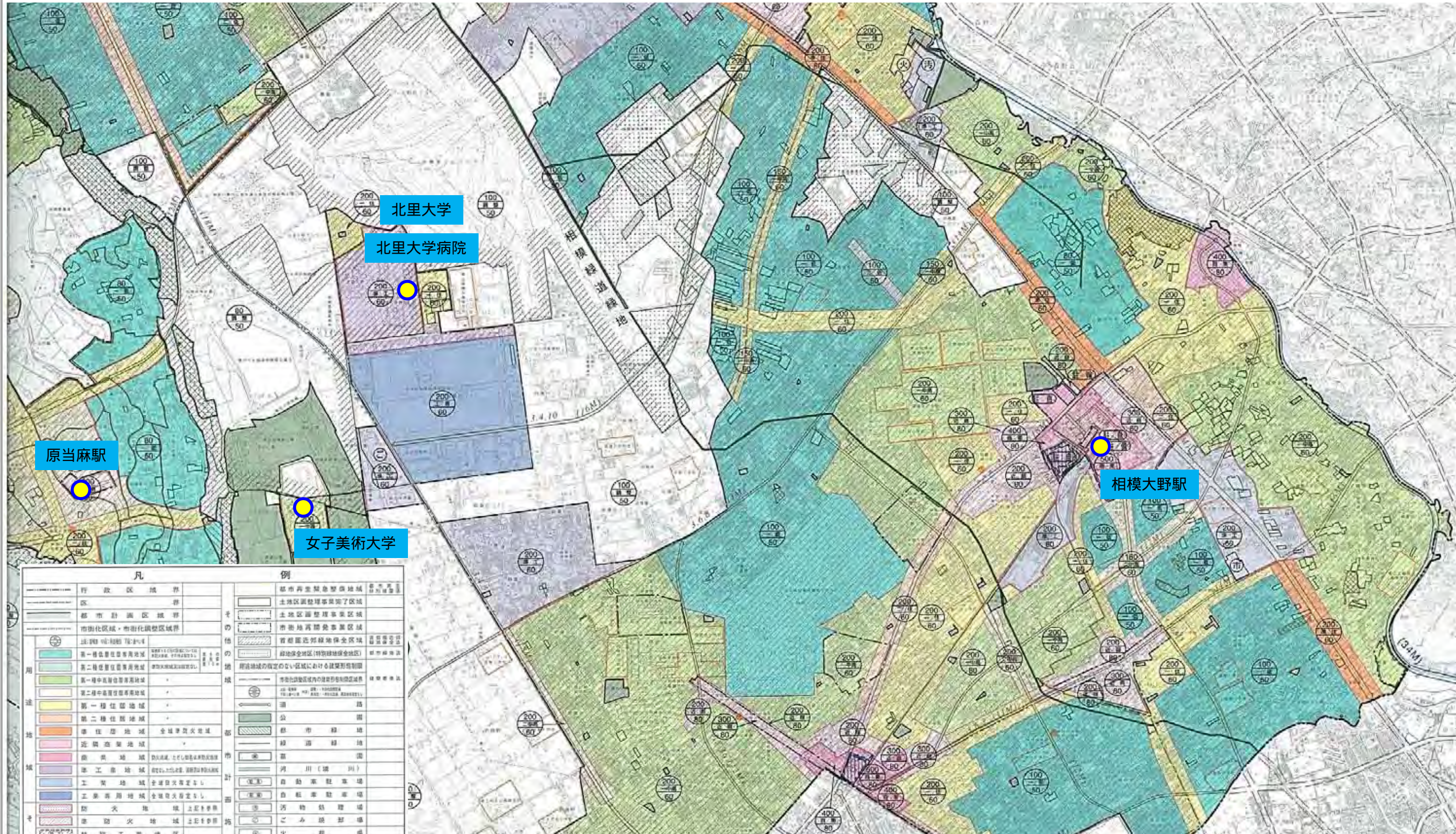
3. 道路計画



4. 交通現況



5. 用途地域



出典：相模原都市計画総括図(平成18年1月)

6. 新しいバスシステムのメニュー

(第3回、第4回 「新しい交通システムの比較検討」資料より)

■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。 ・バス専用走行路 ・主に連節バス ・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 （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くないこと、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 （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くないこと、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くないこと、代替ルートがあること。	国内に多数事例あり

■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 （位置）	中央走行バスレーン	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 ツインライナー等
停留所・運賃収受	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 canceller）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カード限定車内精算	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（バス停間距離長）	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	バス優先信号（青時間延長・赤時間短縮）	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
	バス右折先出し信号	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

比較案の評価方法

目 次

1.比較案の評価の視点	1
2.評価項目の抽出と重視する項目の選定	3

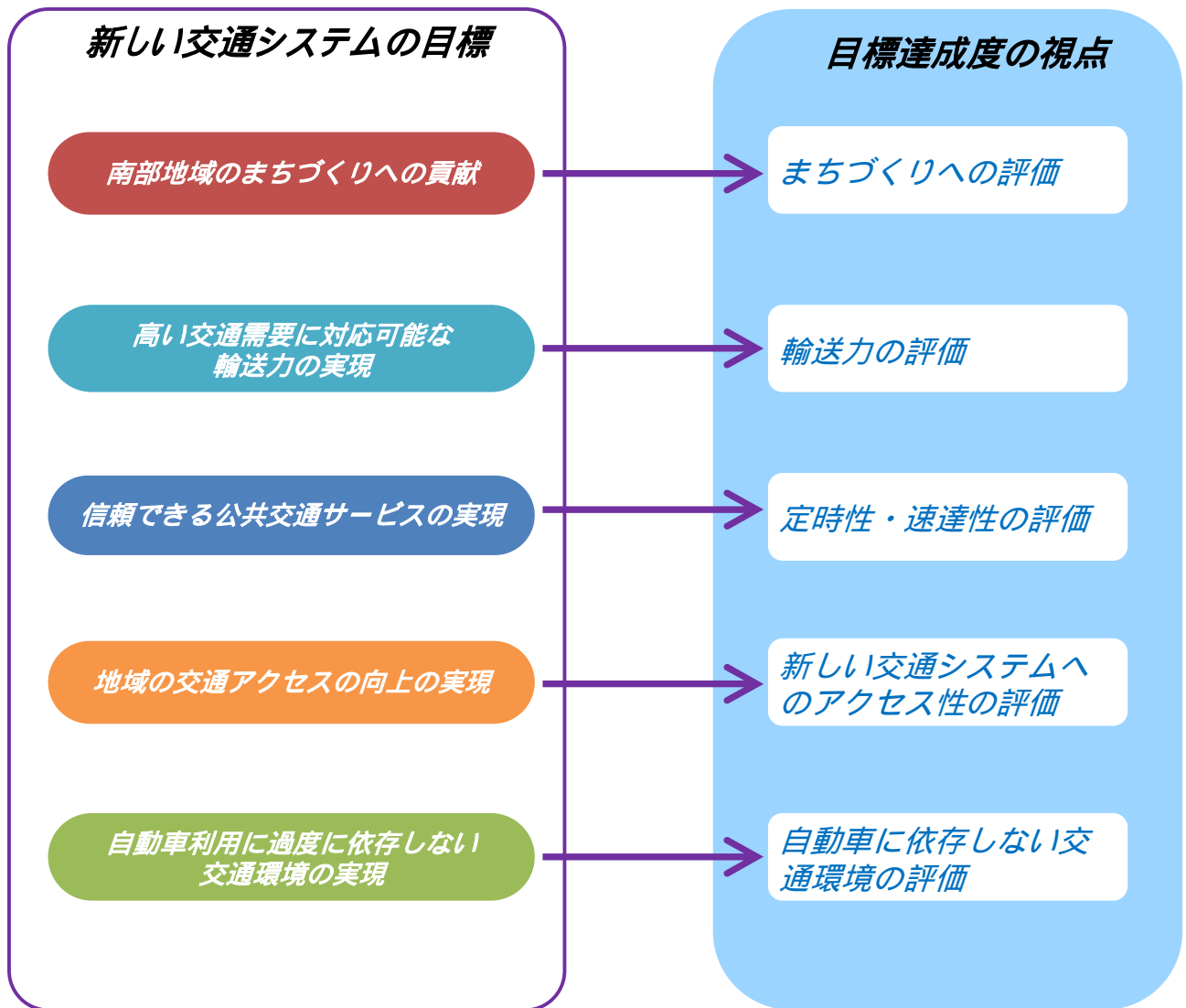
1.比較案の評価の視点

1.1 「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1-1に示す「目標達成度の視点」が考えられます。

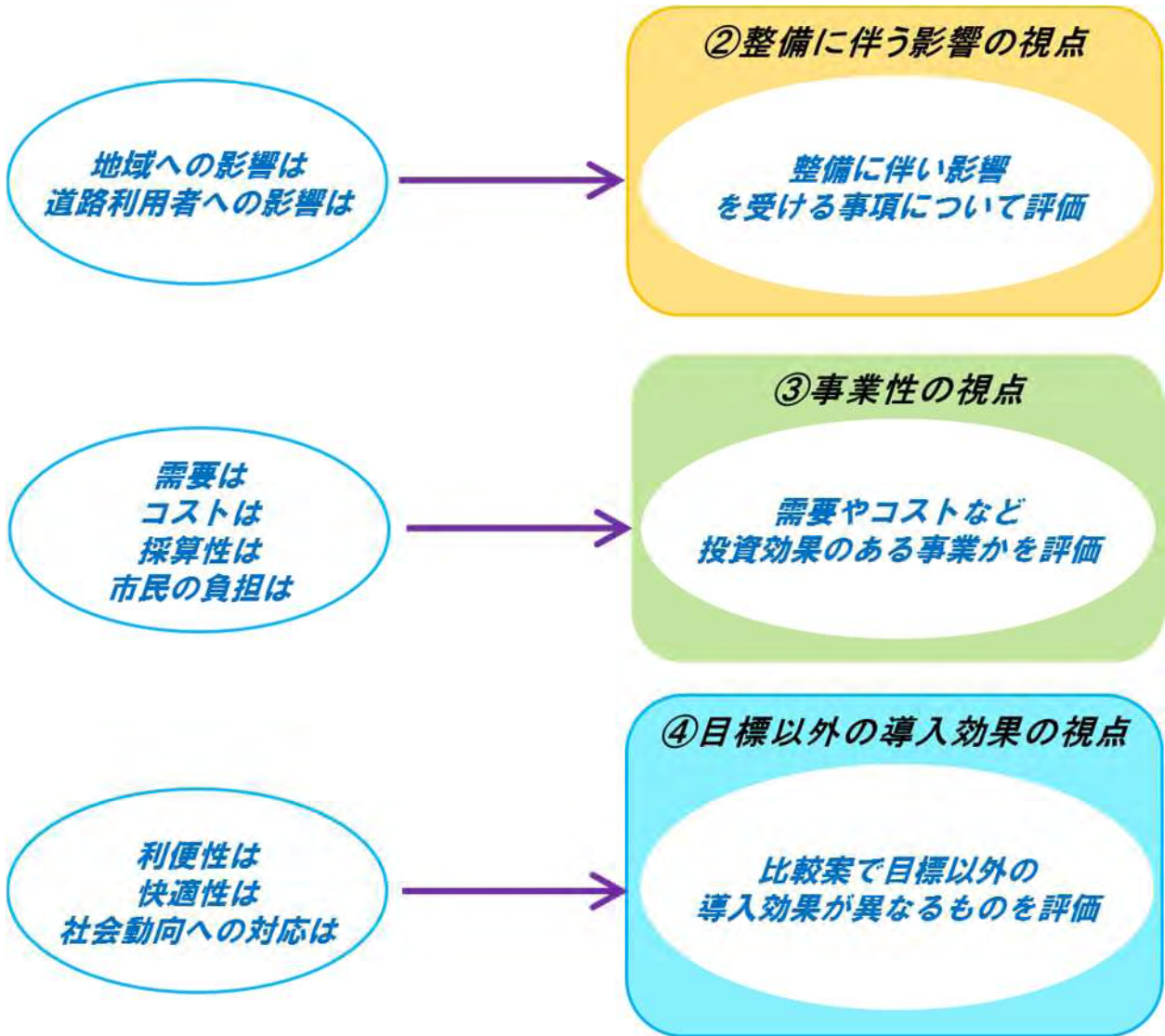
図1-1 目標達成度の視点



1.2 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 1 - 2 目標達成度以外の評価の視点



2. 評価項目の抽出と重視する項目の選定

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 2 - 1 評価項目（目標達成度の評価）

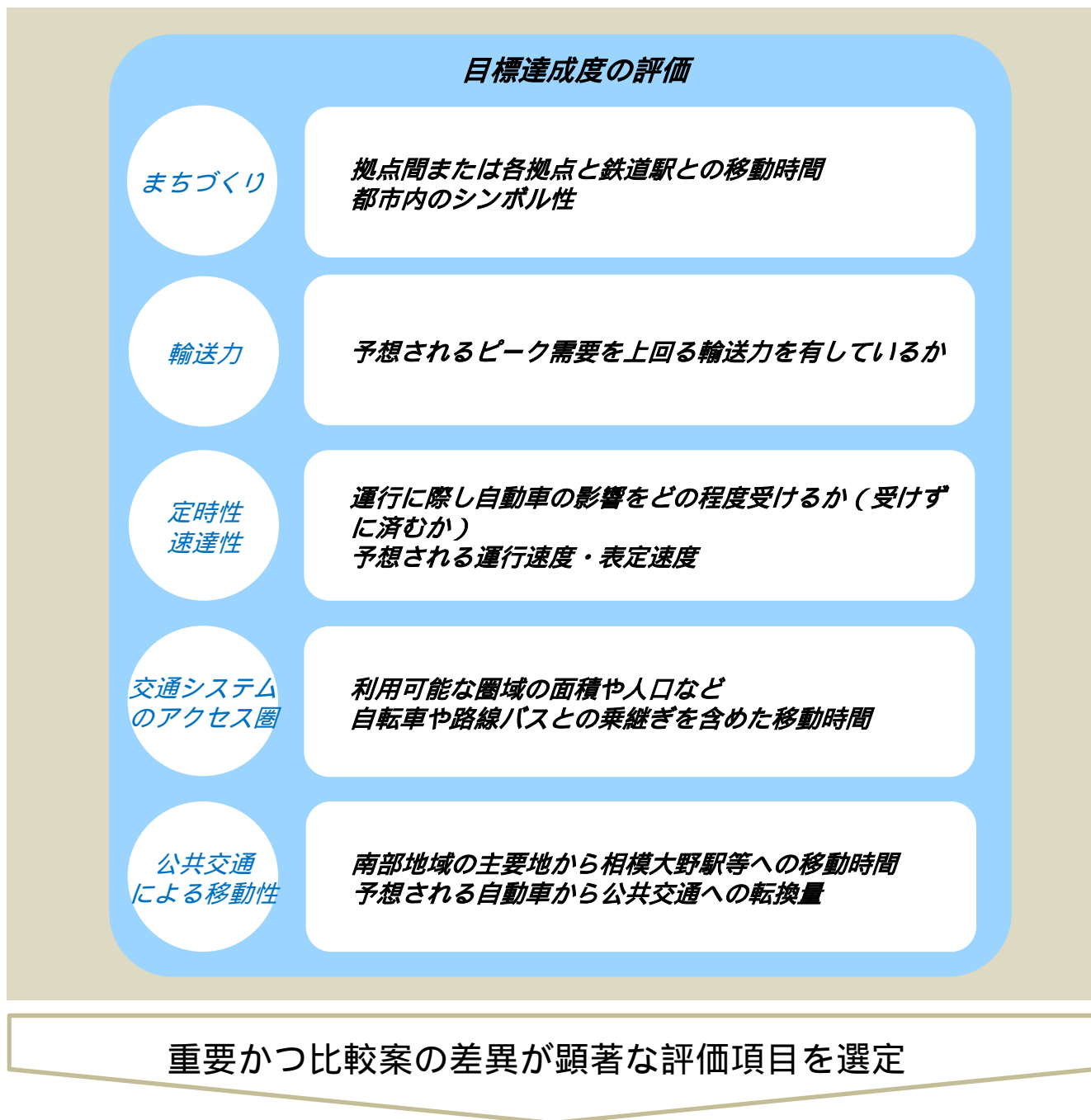
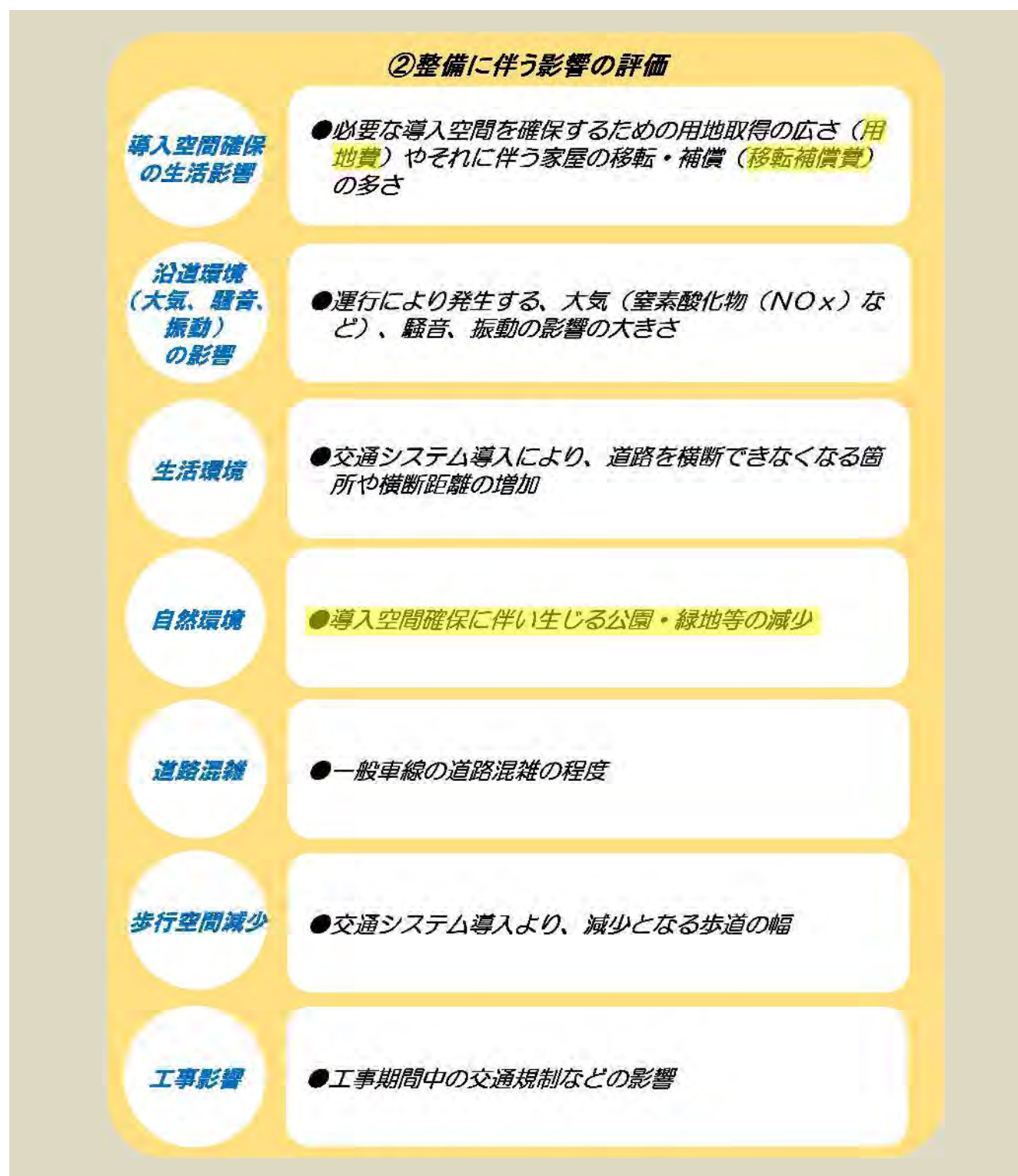


図 2 - 2 評価項目（整備に伴う影響の評価）



重要かつ比較案の差異が顕著な評価項目を選定

図 2 - 3 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 2 - 4 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

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）に対する市の見解について、前回までの検討委員会における検討状況を踏まえ、内容を更新しました。

1 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しているご意見

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（あるいは一定の進捗が見られる）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、市の見解欄を「 - 」としています。

(2) 今後の対応

検討委員会での検討が進むごとに、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く予定です。

2 意見の概要

意見の分類	概要
新しい交通システムとは	新しい交通システムとはどんなものか例示すべき。
	電車ほどの定時性の確保は不要。
	BRT は特殊なバスなのか。専用レーンを走るバスなのか。
	新しい交通システムを考えると BRT は大変効率が悪い。路線バスの充実が必要。
検討体制・検討の進め方	行政の責任を明確にし、検討を進めるべき。
	「意見交換会」を検討体制に位置付けて、定期的開催する必要がある。
	「地域組織」の役割を明確にすべき。
	「見直し」という言葉を重く考える必要がある。 広く市民に周知したいのなら、もっと広く広報すべき。

新しい交通システムの必要性	交通課題の把握が必要。
	渋滞緩和の改善策が必要。
	路線バスの充実が必要。
	自転車専用道路の整備が重要。
	必要性やメリットを明確にすべき。
	必要だが、暮らしのある中につくりだすのは難しい。
	人の輸送は緊急の課題なのか。
	受益者が限られ、公共の利益も少ないのでは。
	導入は必要なし。
	利用者は限られる。一般道の拡幅の方が必要。
	来訪・集客の観点から、相模大野を起点とするシステムが必要。
	渋滞解消が目的なら、県道 52 号を国道 16 号まで拡幅する以外の方法はない。
	現状の路線バスで十分。高齢者にやさしいかは疑問。
	地域をまわるコミュニティ交通の方が必要。
前回の、住宅街に 30m の道路を新設するような計画案にはしないでほしい。	
その他	低コストの代替案はいくらでもある。その方法を議論すべき。
	既存のインフラをうまく使うべき。
	南区の地形の有効活用、防災・街の美観への配慮、ライフラインの安全確保が重要。
	多数の住宅を立ち退かせるより、一部地下化の方が実現可能。
	一般車と同じ道路で走らせると、深刻な渋滞をもたらすのでは。

「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5回検討委員会(平成25年10月15日)現在

分類	識別番号	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	1	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 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
	2	定時性の確保。電車の正確さは不要(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
	3	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
	4	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。 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題(「現状の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」)を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅~麻溝台地区~原当麻駅」の区間が確認されました。		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 大まかな導入ルートの検討
	5	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 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題(「現状の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」)を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅~麻溝台地区~原当麻駅」の区間が確認されました。		-	大まかな導入ルートの検討
	6	起点、終点は決めているのか。	ポ 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題(「現状の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」)を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅~麻溝台地区~原当麻駅」の区間が確認されました。		-	大まかな導入ルートの検討

分類	識別番号	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	7	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		
	8	「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		
	9	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	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）から輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点から南部地域にふさわしい輸送システムを検討し、これまでの討議ではLRTと新しいバスシステムに絞り込まれました。交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」と併せて、沿線地域への影響を考えながら引き続き比較検討を行っていくこととされました。 新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道や専用レーン等にしたり、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様々な形態があります。このうち定時性・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）を想定したもののBRTと呼ぶこととしています。		-	輸送システムの検討	
	10	単線BRTもあるのでは（JRのように）	ポ			-	輸送システムの検討	
	11	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	
	12	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	
	13	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			-	輸送システムの検討	
	14	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	
	15	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		新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間が確認されました。		-	大まかな導入ルートの検討
	16	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		新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間が確認されました。		-	大まかな導入ルートの検討

分類	識別番号	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	17	電気バスの利用は地下化が容易でもある。	ポ 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）から輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点から南部地域にふさわしい輸送システムを検討し、これまでの討議ではLRTと新しいバスシステムに絞り込まれました。交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」と併せて、沿線地域への影響を考えながら引き続き比較検討を行っていくこととされました。 新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道や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様々な形態があります。このうち定時性・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）を想定したもののBRTと呼ぶこととしています。		-	輸送システムの検討
				-	構造・走行路等の検討	
	18	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		-	具体的な導入ルートの検討
	19	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
	20	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
	21	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
	22	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
	23	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
	24	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。		
25	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。			

分類	識別番号	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
検討体制・検討の進め方	26	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
			ポ	新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間が確認されました。	-	大まかな導入ルートの検討
	27	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。	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認 事業性等の検討
	28	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
	29	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い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
	30	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

分類	識別番号	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	
検討体制・検討の進め方	31	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。	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	
	32	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は如何か。			-	検討体制の確認	
	33	意見交換会を検討委員会とリンクさせてください。			-	検討体制の確認	
	34	次回の意見交換会はいつ開催するのか。			-	検討体制の確認	
	35	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。			-	検討体制の確認	
	36	「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。			-	検討体制の確認	
	37	意見交換会の位置づけの明確化：今後も定期的に行うのであれば、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。			-	検討体制の確認	
	38	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」があるとうかが、体制での位置づけは？		「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、検討体制での位置付けはありません。		-	検討体制の確認
	39	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。		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
	40	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		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
	41	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。		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。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
	42	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。		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
	43	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？		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、南部地域の交通課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
44	「見直し」という言葉を重く考える必要があるのでは。	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		
45	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	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		

分類	識別番号	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
検討体制・検討の進め方	46	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った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
	47	「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
	48	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
	49	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 第1・2回検討委員会で討議・確認された新しい交通システムの目標を踏まえ、第3回検討委員会ではこの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果として、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間が確認されました。		-	大まかな導入ルートの検討
	50	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。			
	51	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。			
	52	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。			
	53	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。			
	54	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 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。			
	55	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。			
56	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。				
57	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。				

分類	識別番号	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の必要性	58	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
	59	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
	60	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、広く市民のご意見等を聴取し、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
	61	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 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。		-	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
	62	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 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
	63	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 「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。		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	64	「新しい交通システム」導入は必要なし	ポ 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。		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	65	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 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	66	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の目標】 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	67	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 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
68	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目標】 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
69	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 【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 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	

分類	識別番号	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の必要性	70	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	
	71	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	
	72	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	
	73	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	
	74	「新交通」の必要性を考えていく必要があると思います。	ア	【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 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	75	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
	76	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
	77	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。		-
	78	BRTの導入目的は何なのかいくら考えてもわからない。	ポ	「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。		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	79	<p>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。</p>	ア	<p>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。</p> <p>新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間が確認されました。</p>		-	大まかな導入ルートの検討
					-	事業性等の検討	
80	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あることが確認されています。		-	現状の交通問題の確認	

分類	識別番号	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の必要性	81	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。	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
	82	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。	新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間が確認されました。	○	-	大まかな導入ルートの検討
	83	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。	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）から輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点から南部地域にふさわしい輸送システムを検討し、これまでの討議ではLRTと新しいバスシステムに絞り込まれました。交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」と併せて、沿線地域への影響を考えながら引き続き比較検討を行っていくこととされました。 新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道や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様々な形態があります。このうち定時性・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BRTと呼ぶこととしています。			- 輸送システムの検討
	84	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。				- 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討
						- 事業性等の検討

分類	識別番号	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の必要性	85	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 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間が確認されました。 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）から輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点から南部地域にふさわしい輸送システムを検討し、これまでの討議ではLRTと新しいバスシステムに絞り込まれました。交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」と併せて、沿線地域への影響を考えながら引き続き比較検討を行っていくこととされました。 新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道や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様々な形態があります。このうち定時性・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BRTと呼ぶこととしています。	-	-	- 大まかな導入ルートの検討
				-	-	- 輸送システムの検討
				-	-	構造・走行路等の検討
	86	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 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）から輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点から南部地域にふさわしい輸送システムを検討し、これまでの討議ではLRTと新しいバスシステムに絞り込まれました。交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」と併せて、沿線地域への影響を考えながら引き続き比較検討を行っていくこととされました。 新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道や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様々な形態があります。このうち定時性・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BRTと呼ぶこととしています。	-	-	- 輸送システムの検討
				-	-	具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討
87	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	
88	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	

分類	識別番号	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の必要性	89	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		
	90	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		
	91	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。				
	92	計画の内容が固まっていなのに、意見を問うとはどういうつもりか。	ポ					
	93	人間を中心とした道路システムを最優先すべき	ポ					
	94	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		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。			
	95	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	96	「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
	97	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
	98	相模原市の将来（子、孫の代）のまちづくりが見えないので、我が事の話のみになってしまうのではないかな？	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」としてあります。	○	-	検討委員会の目的、新しい交通システムの目標の確認	
	99	「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	
	100	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	
	101	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	
	102	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な。	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います。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	
103	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		

分類	識別番号	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
その他	104	「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 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間が確認されました。		-	大まかな導入ルートの検討
	105	2台つ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、最大のよろこびです。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 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）から輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点から南部地域にふさわしい輸送システムを検討し、これまでの討議ではLRTと新しいバスシステムに絞り込まれました。交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」と併せて、沿線地域への影響を考えながら引き続き比較検討を行っていくこととされました。 新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道や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様々な形態があります。このうち定時性・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BRTと呼ぶこととしています。		-	輸送システムの検討
					-	具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討
106	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 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）から輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点から南部地域にふさわしい輸送システムを検討し、これまでの討議ではLRTと新しいバスシステムに絞り込まれました。交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」と併せて、沿線地域への影響を考えながら引き続き比較検討を行っていくこととされました。 新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道や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様々な形態があります。このうち定時性・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BRTと呼ぶこととしています。		-	輸送システムの検討	
				-	具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討	

分類	識別番号	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
その他	107	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。	<p>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）から輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点から南部地域にふさわしい輸送システムを検討し、これまでの討議ではLRTと新しいバスシステムに絞り込まれました。交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」と併せて、沿線地域への影響を考えながら引き続き比較検討を行っていくこととされました。</p> <p>新しいバスシステムでは、走行路をバス専用道や専用レーン等にしたものや、車両を連節化したもの、運賃収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様々な形態があります。このうち定時性・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BRTと呼ぶこととしています。</p>		-	輸送システムの検討
	108	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		-	事業性、構造・走行路等の検討
	109	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
	110	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か。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
	111	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
	112	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
	113	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
	114	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
	115	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
	116	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

分類	識別番号	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
その他	117	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
	118	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
	119	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	-		計画案に係る実現化方策等の検討
	120	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			
	121	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			
	122	ニュースの要旨の 製作者名 検討委員に了解を得たか	ポ			
	123	本日参加のコンサルの名前 契約の内容	ポ			
	124	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ること考えてほしい！！	ポ			
	125	自転車の尊重をもう一つの目玉にすべきと思います。	ア			
	126	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			
	127	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			
	128	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			
	129	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			
	130	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			

分類	識別 番号	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
その他	131	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。			
	132	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。			
	133	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 -			
	134	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タワーを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 -			

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

1 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。

2 主催

相模原市が主催し、事務担当は交通政策課・南区役所地域政策課が行う。

3 名称

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～

4 開催日程

- (1) 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)
- (2) 場 所 相模原市立市民・大学交流センター
ユニコムプラザさがみはら セミナールーム 1・2
- (3) 時 間 午前 10 時から午後 4 時 30 分まで(予定)

5 参加対象

- (1) 参加者の抽出方法は、住民基本台帳から南区内在住者 2,500 名を無作為に抽出し、参加依頼を発送、参加希望者を募る。
- (2) 無作為抽出の対象年齢は、討議会開催日当日において、16 歳以上の者とする。
- (3) 参加定員は、70 名とする。会場の都合により参加希望者が多数の場合は、抽選により決定する。

6 参加申込状況

参加承諾者数 57 名
【内訳】男性 26 名、女性 31 名

7 会議の公開

本討議会は公開とし、傍聴席を設ける。

8 討議会結果反映方法等

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、討議会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 6 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4回（8/22）	輸送システムの選定、評価項目の検討
第5回（10/15）	比較案の検討
第6回	比較案の設定 + 比較案の具体化検討
第7回	比較案の具体化検討
第8回	各比較案の比較評価

9 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

10 検討委員会委員の参加と役割

- （1）検討委員会委員は有志による参加とする。
- （2）討議会議当日の次の事項について、参加協力をいただくこととする。
 - ・挨拶
 - ・新しい交通システムの導入検討における現在までの経過についての情報提供

「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～」
プログラム（最終案）

グループ構成：9グループ（6名） 全体で57名登録、直前キャンセル5名程度を想定

【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]

45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。

11:30

ステップ4：グループの話し合いの結果を全体の場で発表してもらいます [発表]

30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市民の受け止め方を理解する [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や3月に実施された意見交換会の内容について紹介します。

情報提供者：検討委員会委員

13:20

ステップ6：グループで質問をまとめてください[討議]

30分・前回計画のパブリックコメントや意見交換会の内容について、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。

13:50

ステップ7：グループでまとめた質問を全体で確認していきます[討議]

40分・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】

14:45

ステップ8：新しい交通システムとして検討委員会で検討している内容について説明します
[情報提供]

30分・検討委員会によって導入が検討されている新しい交通システムのルートとシステム（方式）の組み合わせについて説明します。

情報提供者：行政担当者

ルートとシステムの選択肢	
北側ルート案1	L R T
北側ルート案1	新しいバスシステム
北側ルート案1	既存のバスシステムの改善策
北側ルート案2	L R T
北側ルート案2	新しいバスシステム
北側ルート案2	既存のバスシステムの改善策
南側ルート案	既存のバスシステムの改善策

15:15

ステップ9：新しい交通システムとして南区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それぞれについて問題点と疑問点をグループで話し合いポストイットに書き出して下さい。

	問題点や疑問点
北側 ルート案 1	
北側 ルート案 2	
南側 ルート案	

16:00

ステップ 10 : 南区にふさわしい新しい交通システムの選択肢を個人でランクづけして下さい

[投票]

10分・各方式に対して指摘された問題点を考慮して、今回南区に導入すべき新しい交通システムの上位3つを選んで下さい。さらに1位に選んだ案の理由を教えてください。

順位	ルートとシステムの選択肢	
	北側ルート案 1	L R T
	北側ルート案 1	新しいバスシステム
	北側ルート案 1	既存のバスシステムの改善策
	北側ルート案 2	L R T
	北側ルート案 2	新しいバスシステム
	北側ルート案 2	既存のバスシステムの改善策
	南側ルート案	既存のバスシステムの改善策
	その他の提案	
1位に 選んだ 理由		

16:10

ステップ 11 : 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案とシステム(方式)を選択する

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: 【第3ラウンド】の結果について報告し、検討の選択肢について補足説明します
[情報提供]

40分・前回最後に行った【第3ラウンド】の結果について報告し、各選択肢に対する疑問点について補足説明します。

情報提供者: 行政担当者

11:00

ステップ3: 新しい交通システムのルート案とシステム(方式)を選択し提案する

60分・ステップ2の情報提供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とシステム(方式)について提案をまとめてもらいます。

1. ルート	新たなルート提案 (選択肢以外の提案があれば)
2. システム(方式)	
3. 付帯条件	
	A区間のルート図

昼食(60分)

【第5ラウンド】

13:00

ステップ4: グループの提案を発表します [発表]

45分・グループでまとめたルート案とシステム(方式)を発表してもらいます。

13:45

ステップ6：各提案の魅力や問題点について全体場で話し合います〔討議・投票〕

40分・各案を整理し、それぞれの魅力と問題点について全体場で話し合います。

10分・各グループの提案を参考にして個人で上位3つの選択肢に順位をつけ、1位に選んだ提案についてその理由をその場アンケートに書いてください。

順位	ルートとシステムの選択肢	
	北側ルート案1	L R T
	北側ルート案1	新しいバスシステム
	北側ルート案1	既存のバスシステムの改善策
	北側ルート案2	L R T
	北側ルート案2	新しいバスシステム
	北側ルート案2	既存のバスシステムの改善策
	南側ルート案	既存のバスシステムの改善策
	()グループの提案	
	()グループの提案	
	()グループの提案	
1位に選んだ理由		

休憩（15分）

【第6ラウンド】

14:50

ステップ7：投票結果を確認し、検討委員会への要望カードを書いてもらいます

10分・その場アンケートの結果について報告します。

20分・投票結果の内容について全体の時で話し合います。

10分・検討委員会に対する要望カードを書いて下さい。

15:30

ステップ8：まとめ

10分・最後にアンケートをお願いします。

5分・事務局より今後の確認など

5分・あいさつ

新しい交通システムの導入検討に関する「意見交換会」について(案)

1 趣旨

新しい交通システムの比較案(輸送システム+ルート・構造・走行路等)の具体化検討・比較評価を進めていく中で、地域住民の声を伺う場として「意見交換会」を開催するもの。

2 主催

相模原市(事務担当は交通政策課)

3 テーマ・意見を伺いたいこと

新しい交通システムの比較案について

【第5回・第6回検討委員会における検討事項】

4 開催日程等

第6回検討委員会後、第7回までの間を予定。会場は南区相模大野周辺(南区合同庁舎又はユニコムプラザさがみはら)。

5 参加方法

自由参加(事前申込制)

6 周知方法

- ・広報さがみはら南区版
- ・市ホームページ
- ・新しい交通システムニュース(自治会回覧、まちづくりセンター等への配架)
- ・チラシ(まちづくりセンター等への配架)

7 結果の公表方法等

- ・市ホームページへの結果報告資料の掲載
- ・検討委員会への結果報告

【参考】検討体制図

