

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)		第6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12月25日(水) 10時00分～12時30分				
開催場所		ユニコムプラザさがみはら(相模原市立市民・大学交流センター) セミナールーム2				
出席者	委員	17人(別紙のとおり)				
	その他	随行者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、 交通政策課長、南区役所地域政策課長 他11名)				
公開の可否		可	不可	一部不可	傍聴者数	7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"> <li>1 開会</li> <li>2 会議の公開について</li> <li>3 議題 <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 「南区民交通まちづくり討議会」実施結果について</li> <li>(2) 新しい交通システムの比較検討について</li> <li>(3) 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</li> <li>(4) その他</li> </ul> </li> <li>4 閉会</li> </ol>				

## 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 7 名入場

### 3 議題

#### ( 1 ) 「南区民交通まちづくり討議会」実施結果について

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。

当日ファシリテーターを務めて頂きました伊藤先生に、ご意見、コメントを伺いたいと思います。いかがでしょうか。

若干の補足をさせて頂きたいと思います。議題資料 1 の 1 枚目にありますが、参加承諾者数 5 7 名に対して実際に出席いただいたのは 1 日目は 3 8 名、2 日目が 3 2 名で、通常の市民討議会と比べ連絡も無く来ない人がこれだけ多いという事は初めてでした。参加承諾者数が 5 7 名だと大体 5 0 名くらいは出席いただけたらと思っていましたので、比較的欠席の方が多かったことが今回の場合の特徴かと思います。ただ、アンケートの内容を見ますと、出席していただいた方には通常の市民討議会と同じように、ある種じっくり話をしていただいたということは伺えますし、実際に見ていてもむしろ人数が少なかった分だけ余裕を持って話し合いが行われていたと思います。3 2 名の年齢構成でいきますと 1 0 代が 2 人いて、2 0 代はゼロ、3 0 代 4 人、4 0 代 7 人、5 0 代ゼロ、6 0 代 7 人、7 0 代以上が 1 2 人という構成で、3 0 代、4 0 代、1 0 代の若い人も入っていたということが今回の特徴です。結果としては 1 日目は最初にステップ 3 のところで広く南区の交通問題についてのご意見をいただきました。1 日目の最後では、今までの事務局案の中から個人でランク付けし、1、2、3 位までを選ぶということをやって 1 日目を終えて、2 日目には、事務局案以外で相応しい案があればグループで別にオリジナルの案を 1 つ考えていただいて、先ほど紹介されたのは、その最終結果を個人で一人 2 票、2 つの案を選んだ結果で、3 2 名で 6 4 票になっているのはそういう意味です。最終的な結果だけの報告であったのですが、二点、私見も交えて結果から汲み取れることをまとめさせていただきますと、1 日目の南区の交通問題というところでは、送付された資料で本日はお持ちでないかも知れませんが、詳細な結果があります。そこで見ま

すと、先ほどコミュニティバスの話もありましたが、生活道路への色々な車の進入の問題とか自転車交通の問題とか、当然住んでいる方を集めて議論しているからですが、そのようなことについての様々な問題を指摘して頂きました。そういう意味で言いますと、今回検討している内容は、新しい交通システムの問題ではありますが、やはり住民目線で言いますと、そういうものとセットで生活交通の問題がどのように考えられているのか示されることが必要かと、この点では思います。もう一つは1日目の投票結果を見ますと、1、2、3位とつけましたが、全てのところで南側ルート案が一番たくさんの支持を得ています。2日目の報告があった内容の結果でいきますと、2つ選ぶということですが、北側ルート案2の既存バスの改善と、2グループと5グループの分散化の考え方に12票ずつ入って非常に多い結果になっています。既存バスシステムの改善という案が2日間通した結果としては多いのですが、このことはどうしてかと考えますと、ひとつはA区間の拡幅の問題が、なかなかすぐに来る事ではないという認識と、やはりそこで拡幅することで立ち退いたりする人が出るということで、そういうものに対する住民同士としての配慮みたいなものがあって、バスベイ等で既存バスシステムを改善することでも、ある程度解決がつくのではないかといった意見が多かった。つまり、全線通して専用バスレーンでないと新しいバスシステムではないというような理解があり、一部区間で既存バスシステムを採用しないと当面、導入することは無理ではないかということもあって、トータルで既存バスシステムの改善という案が一番現実的ではないかという判断が働いている。積極的に新しいシステムはいらぬという人と、当面の事を考えると、すぐには新しいシステムは実施できないだろうという二つの立場で、既存バスシステムの改善に2日間通して多くの支持が集まったように思っています。ここでの結果の問題は、最終形の結果として何が相応しいかと問うてはいるのですが、10年、15年先という問題に対して、今何が出来るかというプロセスとして提案すべきであろうと、そこに至るまでに一体何が必要かと、何もしない訳にはいけないので、南側ルートとか既存バスシステムの改善をしながらも15年くらい先になって道路の整備がされれば新しいシステムをその時になって作れば良いという、そのようなプロセス、思考になるということですね。当然だと思のですが、2日間の結果として言えるのは、議論のテーマは新しい交通システムではあるのですが、生活道路のことも含めたセットでの検討ということと、時間軸でのプロセスを提示していくということが求められているのではないかと結果から思いました。一番最後に討議会の感想と検討委員会へ提案というところで事務局からも紹介があったが、10代の高校生の女性の方がいまして、非常にしっかりした方で、的確にグループの中でも発表も議論もされていまして、その方のまとめを読みますと、「私は麻溝台高校に通っているため、課題にあがっている道を毎日のように通っています。麻溝台高校は90%以上がチャリ通で、私のクラスは100%です。北里の方も相当な数がチャリなので少し危険で、曲がる角も危ないので自転車専用レーンの設置を交通システムの導入と共に強く希望します。それから新交通システムでは北側ルート案1では16号があまりにも現実的でないと考えます。それから

南側ルート案、南にそんなに手をつけるべきか良くわかりません。早期導入しても利便性、速達性に欠けすぎ、利用者は今と変わらず、混雑軽減には全くつながらないと思います。北側ルート案2は文京の交差点、現時点ではかなり難しいし、カーブが困難なため新システムは難しいと思います。LRTは現実味も無いし、ラッシュ時以外の時間帯の利用者は、ほぼ無いと考えます。それからBRTを採用せずとも現時点からバスベ이를増やす、ラッシュ時に急行便を何本か採用するだけでコストも少なく渋滞を軽減できると思います。検討委員会の皆様におかれましてはご苦労されていると思いますが、一案として取り入れて頂ければ幸いです。」という事で、一番長い文章を頂きました。非常に若い方でも十分議論が出来るのではないかとということが良くわかりました。

では続きまして、当日、「前回の計画案に対する市民の受け止め方」について情報提供を頂いた内容の報告をお願いします。

前回、市が提案した案に対して反対意見が住民の方から起きました。4年間の空白があって、今回の検討委員会が始まっているわけですが、それが何だったのか私自身でも確かめたくて調べてみました。4年前に市民から反対が出たというのは、市の計画案が地元の人たちに説明をされたのが平成21年2月20日です。これと同じ日にパブリックコメントが表に出ているのですね。地元の方たちにすれば実際に自分が住んでいるところに30メートル幅の道路がドーンと出来るよ、という話です。地元の方たちはものすごく怒りました。私も説明会に行きました。会場に溢れるほど人がビッシリで、御園の自治会館は一杯でした。その後のパブリックコメントには2,353人の人が出していて、9,280件の意見が出されています。それと、地域説明会を4月21日から24日の4日間で麻溝小学校、大沼小学校、双葉小学校、谷口台小学校で開きました。約1,190人の人が参加しています。パブコメの中でも、地域説明会の中でも、全面撤回、白紙にすべきだという声、パブコメでは58%の人がそのように言っていました。また、進め方や提案方法のまずさへの批判は至る所で出ました。でも、やはり道路は必要だということも根底にはあって、様々な意見が出されていました。自治会の実際に計画案に該当する地権者の人たち、住んでいる人たちは、「BRT計画に反対する市民の会」を立ち上げて、市とも議員さんたちも巻き込んで色々な運動がされました。最終的に「想定ルートを見直す」という見解を市から引き出して、今後ずっと市の取組を見ていこうということでこの会自体は解散しています。その後市長の諮問がなされ、この検討委員会が発足したわけですが、本年の3月30日に新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会を開きました。30名の方が参加しています。そこでは前のことをまだ引きずっているのではないかとこの声や見直しということであるのだから、市は一からきちんとやり直すべきではないかという意見も出ています。新しい交通システムの必要性、目的をはっきりとして進めていって欲しいという意見も出されています。様々な意見の中で、最後に一つだけ紹介します。意見交換会当日に書き残してくださった中の一つで、「交通の便が良く、企業活動も活発で、大学や総合病院がある町が、人口減少と都市の縮小、過疎化の中で生き延びることが出来るのだと思います。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と思います。」と書いていらっしゃるのですが、やはりこの交通システムを考えて行くとき、このことが私はとても大事なことだと思いました。あとはやはり、自転車専用道路が欲しいという意見も出されています。

今の報告の中で、足りない点があるので指摘したいのですが、大野南地区自治会連合会が、このBRTの問題に関する市長への要望書を、平成21年8月に提出しています。そのことはやはり少し触れて頂きたい。その時の要望書の趣旨は、我々は今回のBRT計画案には反対であるが、現在の原当麻から北里大学を通して相模大野へ結ぶ交通手段、交通の渋滞、バスの渋滞と自転車の通勤・通学による自転車通行の危険性というものを踏まえて、それでここに新しい何らかの交通手段が必要だということを確認したうえで、いきなりBRTの問題を2月に出して、手続きを進めようとするやり方はあまりにも問題があるということで、住民に十分相談をして、じっくり進めていただきたいという趣旨で、大野南地区自治会連合会の当時の会長名でこの要望書を提出しました。このことも我々住民の意見としてぜひ特出していただきたいと思います。

11月4日、10日の討議会の実施結果の議題ですので、そこにもう一度話を集約していきますが、当日、ファシリテーターを務められた伊藤先生から2つの視点、生活道路の問題に対する関心が多いということと、時間軸を考えた議論が要るのではないかという話、それから今回の討議会に至るまでの経緯のおさらいと補足がありました。ここまでのところで少し議論の時間を取りたいと思いますけれども、事務局の説明に対する質問、あるいはここまでの説明に対するコメント、ご意見等お受けしたいと思います。

今回の討議会の中で指摘されている生活道路の件は度々指摘されているのですが、今現在、まさに地図に出された地区においてコミュニティバスの導入の検討組織を立ち上げようかという段階にきています。ですので、討議会に参加された方の意見はわかるのですが、現実問題としてこれからコミュニティバスの検討を進めるにあたって、相模原市においても北の方に一つと、それから大野北地区で試験運行に向けた取り組みが始まっていますが、町田市においてかわせみ号が廃止されたように、色々な面で、採算性だとか、実際にコミュニティバスを走らせても、人が乗ってくれないというような状況もあります。住民サイドの意見として確かに認めますけれども、ただコミュニティバスを導入して欲しいとか、路線バスの本数を増やして欲しいとか言っても、現実的には色々な課題をクリアして、しっかりと考えて行かないといけないと思います。路線バスについては10年くらい前に、路線の縮小ということが大々的に行われていますが、結局なぜそのようなことになったかと言いますと、利用者が少ないということです。そのような現実がありますので、生活交通手段を確保して欲しいという気持ちはわかりますけれども、このことについて単に情緒的に賛成して、あれもこれも生活交通手段を増やせということは、現実を良く見ながらやらないと、人口減少社会の中において、本当に大変なことだと思しますので、そのような視点もしっかりと持って行きたいと思っています。

言葉の意味合いを確認しますが、先ほどおっしゃられた生活道路の意味は、道路が狭

いところで、例えば通学路の事故であるとか、自転車のことであるとか、そのような道路の問題が地元の方からも良くある、そのような理解でよろしいですか。

はい。自転車や歩行者の安全のこともありますし、電柱が建っているから地中化したらどうかとか、様々なご意見があるわけですがけれども、ここの段階で何かをせよということではなく、やはり住んでいる人にとっては基幹公共交通のことだけ議論してくださいと言っても切り離せなくて、そのような問題と日々の生活の中での安全とか利便性のことと、これが出来たら何かが減るだろうということも想像としてはあるわけで、やはりトータルとしてどうなるのかということに関心があるということです。

ご発言にありましたように、相模原市の場合は地域公共交通会議がありまして、コミュニティバスの導入という要望があった場合には、どのような手順で検討していくのかというプロセスも一応作ってあります。現実問題として、それぞれの地区でバスの不便を感じていらっしゃる方が何か動くということに関しては、それはそれではありますが、今回のこの計画の中で、先ほど事務局が示した案の中で出てくるのは、今最後のご発言であったのですが、例えば、どこかのバス路線をすごく強化する、あるいは路線のネットワークを変えたときに、恐らくどこかの路線が減るのではないかと懸念が一つあるとすると、本日この後に我々はメインの路線の具体的な話について議論するのですが、その時に地域全体がどうなっていくのかということも視野に持っていかなければならないということも、先ほどのご発言を聞いていて思いました。あちらこちらでどんどんバス路線を増やせとか、本数を増やせということではなく、おっしゃったように需要があってこそそのバスですから、それはしっかり考えていく。今回の討議会では、そのような意見があちらこちらであったということで理解しておきたいと思います。

事務局向けの質問ですが、意見交換会の結果で集まった意見というものを表組みで整理していただいていたと思いますが、それと同様の整理の仕方で行った今回の区民討議会で出た主な意見も載せる方が良いのではないかと話が一ポイント。それと、伊藤先生にお伺いしたいのですが、今回32人のうち60代と70代以上で19人ということは、現在の日本の人口分布からすると妥当なのかも知れませんが、実際問題としてかなり高齢に寄った参加構成になっていると思うのです。そこで、グループ毎の年齢層の偏りが投票の行動の結果に何らかの傾向が出ているのかどうかということに興味半分でお伺いしたいということが二ポイント。それから、区民討議会の結果を見ていると、基幹公共交通とコミュニティバスが集中と分散の軸の対立点になっていますし、他にも、相模大野を強化するのか、それとも周辺の駅を利用するのかというところで、分散と集中というのが大きなテーマになっていると思います。この検討委員会では基本、予算の集中投下という方向性になっていることについて私も異存は無いのですが、何らかの形で市民の皆さんへの趣旨説明の時に、そこは十分に納得していただけるような説明をしなければいけないということが三ポイント。最後にもう一つ、コミュニティバスの話が出てきてしまうということで、最終的に導入するかどうかはともかく、なぜ新しい交通システムが必要なのかということも、需要の面、速達性の面、定時性の面というところの現実をもっと

強くわかりやすく伝えていかないと、そもそもの必要性の段階で同意が得られていないということを再認識したので、そのあたりについて広報体制というか、どこを重点に置いて説明・訴求していくべきかについては、もう少し再考の余地があるのかなというところが気になりました。

四点ありました。まずは、二点目を伊藤先生からお願いします。

別に新しい交通システムが要らないということを皆さん思っているわけではなくて、当然そのようなことは理解されたうえでの話です。住んでいらっしゃる方だけ集まって議論しているので、新しい交通システムと併せて日常的な南区の細かい交通の問題も一緒に問題にして欲しいということなので、それはやはりここだけ切り離して議論してくださいというのは、なかなか難しいという意味です。理解されていない訳ではないと思います。もう一つは分散というのは確かに票を集めていて、そのような考え方はあるのかなと私も聞いていて思ったのですが、この分散の案というのは、要は道を拡げるといってはとても大変ですぐには出来ない。一方で、バス路線を変えるのは割とお金も掛からず、すぐ出来るだろうというような考え方を前提としていると思います。最終的には新しいルートを作るにしても、10年くらいの間はどうするのか、とりえず負担を分けるというのも一案ではないかという意味での分散だと思います。ですから、最終的に分散が良いというよりは、途中で出てくる解決策の一つとして理解をしました。つまり、あれかこれかというよりは、最終的なルートが出来るまでどのようにしていくのかというような説明があるのではないかとということです。年齢については、無作為といっても、2,500人の中からは関心のある人が参加するということになるので、全般的に高齢の方に偏る傾向はあります。ですが、普通は参加しないような30代、40代、あるいは今回は16歳以上にしたので10代の人もあるということでは、それなりの効果があったのかなと思います。グループに分かれていても最終的には個人で投票していますので、各グループで多数を支配されているお年寄りの意見に偏っているという印象は受けていません。一見既存バスシステムの改善は保守的なような感じはしますが、先ほど高校生の感想を読んだように、お金のこととか現実的なことも別に年齢とかではなく配慮しているように思います。しかも人を立ち退かせるというようなことについては、皆さん自分のことのように、しっかり頭に置いて議論して頂いたと思います。

一点目の、意見の整理整頓ということについては対応を整理します。三点目の集中と分散について、もっと議論を深めていかなくてはいけないのではないかと意見でしたけれども、この後、客観的な数値について色々提示しますので、事務局としては、どこにどのような負担が掛かってくるのか、費用的にはどうなのか、時間的にはどうなのか、そのような効用も見ていただく中で判断して頂ければ良いのではないかと考えています。集中と分散の議論は、当日は当然、私も出席させていただきましたが、相模大野への負荷が強すぎてしまい、先ほども話が出ましたが、相模大野駅周辺のインフラ整備というのはなかなか難しいところからの発想だったと受け止めています。ですから、これから話をします客観的な数値を見ながら検討委員会の中で議論していただければ

ばと思います。四点目は、コミュニティバスの話が良く出てくるのですが、基幹的な公共交通が通った時に、どのような状況になるのかの説明が足りないのではないかと意見だったと思いますが、こちらについては事務局でもそのように認識をしています。今後は随所でそのような話を出していくようにしますが、最終的には基幹的な公共交通が出来た時の状況とセットでどのような提案が考えられるのかということをも答申の中に盛り込んでいただく方向での議論がされれば良いのではないかと考えています。事務局としても基幹的な公共交通だけではなくて、それを成立させるためのサポートとして考えて行かなければいけないコミュニティ交通の部分も提案の中に少しずつ出していきたいとは考えています。

区民討議会の中でバスベイの拡充が指摘されているのですが、現実の問題として、土地の確保の問題、費用対効果の問題があると思います。今回参加された皆さんがバスベイ、バスベイとおっしゃっていますが、バスベイについて、現実問題として広い用地を確保して、その用地の効率を、利用効率を上げるということ、利用効果を出すということも非常に大変な問題だということ、バスベイを維持していくことが無料というか、公園みたいなものでタダであれば良いのですが、簡単にいくつも増やすことは、これは現実的に果たして可能なのかどうかということ、強く疑問に思うということが一点と、集中と分散ということで、相模大野に負荷を掛けすぎるといった話があったのですが、もし分散型の交通システムを作ったとしても利用者が非常に少ないと予想します。というのは現実的に車とかバスを自分自身で利用して52号線を使うと、特に原当麻のインターチェンジが出来たことによって52号線の渋滞に度々あいます。まともな道を通っていくと渋滞が激しくなるということがあります。分散ということの論点はわかるのですが、私はこれも情緒的だと思っています。やはり原当麻、北里、女子美を通過して相模大野へ結ぶ線、これを中心に考えて、そこから交通システムのターミナル駅か中核駅にアクセスする生活交通手段というものをどうやって確保できるかを考えるべきであって、一つの集中した交通システムを相模大野へ結ぶことが必要だと思っています。

今出てきた広報の話については、これまでにでてきた意見をもう少し整理するという話であるとか、ここまでの検討委員会の経緯、前提条件をきちんと伝えるということは必要だと思います。集中と分散の話につきましては、先ほどの説明で大体は理解出来ませんが、この検討委員会自体も基本的には相模大野からの基幹的な公共交通に関して議論をしており、ただ、何回かご発言がありましたが、すぐに出来ないときに当面何をしていくべきか。これは意見の中にもありました。他の駅にアクセスするバスというものを暫定的に出すようなことを盛り込むのかどうかとか、そういういくつかの課題があるということが一つ。あるいは将来的に基幹的な路線が出来たときに他のところはどのようになるのかという心配が少し混ざった議論になっていると思います。もし他のご意見があればもちろん承りますけれども、ここまでの我々の検討の流れは相模大野からの路線というものを考えるというところから来ています。今までのところは最終形のところを目指しながら議論していますけれども、その途中のところであるとか、それに関わる周



りのところも議論していかなければいけない。ただ、先ほどのご意見の通り「あれば良いな」という議論でやるのではなく、本当に出来るのかどうかで議論すべきです。併せて、バスベイの話もおっしゃる通りで、バスベイを作るということもそれなりに費用が掛かりますから、道路拡幅と比べて相対的な違いは当然ありますけれども、どの案にしてもどれだけの費用が掛かり、どれだけの方にご負担が掛かるのか、結果的にどれだけの効果があるのか、あるいはどれだけの負のインパクトがあるのかといことは議論しなければいけないわけで、バスベイを作るのがすごく簡単でどこでも出来るということではないということは関係者一同わかっていることだと思っています。他にございますか。

皆さんからご意見が出ていましたけれども、私も出席しまして、せっかくこれだけの討議会を開いたのですから、もう少し意見の分析というものも必要ではないだろうかと感じました。というのも、こうした討議というものは年齢層によって流れが変わってくる、あるいは意見が変わってくるということが多くと考えられ、せっかく女性も男性も40名近く出席されたのですから、年齢層においての意見がどのような方向を指しているかというのも、今後、検討を進める中で大切なことではないかと思います。こうした分析が無いと次世代に向けた取組というものが全く場当たりのになってしまう。次世代というものが軽視されると、せっかくこれだけの討議会を開いても価値が少なくなってしまうのではと考えます。それから、資料でも参加者のご意見がかなりよく整理されていますが、もう少しこの意見を解析していきますと、やはりその中に、先ほど委員長が言われたように、現在はどうすべきか、早急にどうすべきか、次の15年先にはどうすべきか、時間軸的な考えが入っているような気がします。こうしたところをやはり読み取らないといけけないのではないかと、これが意見情報の分析解析の大切なところだと思います。この辺りを組み込んで資料を作らないと、せっかくの皆さんの貴重なご意見を反映することが出来なくなってしまうのではないかと感じましたので、それを事務局に是非お願いしたいと思います。それから、討議会だけではなく、学校に協力してもらうなどして、もう少し若い世代の意見も聴取するような取組、例えばアンケートのようなものを実施すると幅広い年齢層の次世代に向けた意見が確認できることになるのではないかと感じます。

先ほどもご紹介がありましたが、一般的な市民討議会の事例と比べても10代、30代の方の出席があったという点は非常に価値があるということがありますので、人数が少ない中ではありますけれども、年代によってどのような意見が出ているのか中身を分析していくという作業は引き続きやっていただきたいと思います。後半の話に関しては、今後我々としてどのように市民の方々の意見を聞かせていただくか、こうした場面の中で若い世代をどうやってターゲットとするかについて、事務局の課題とさせて頂きたいと思います。

議事の進行で議題2に移ってしまうのであれば、この議題の論点、「今後の検討に生かすべき視点」ということを話させてもらいます。区民討議会でやっていただいたことについて、検討委員会としては、我々が思っていたところに沿っているのか、または我々

が考えてもいなかったような視点はないか、ということを経験のように映す対象だと思っていますので、色々なアイデアが出ていますが、それを網羅的に織り込む必要は無く、色々なアイデアが出てくる中で我々が欠落していた視点があるならばそれを検討委員会に持ち込むのが目的だと思っています。その中で再三言われている時間軸の話は、我々の結論も、短期にはこうだ、中期にはこうだ、長期にはこうだという結論が出て行かないと皆さんが納得されないと思います。時間軸という視点は是非取り込むべきものだと思います。一方、分散の視点については、私としては否定したいと思っています。それは、ビジネスの視点・考え方からすると、細い物流、細い動線をいくつも作るということは非常に効率が悪く、結局は採算が取れないということに結び付くと思いますので、分散の視点では、まず効率が悪くということを申し上げたいと思いますし、もう一つ、今検討していることについては、やはり基幹交通が無いとどうにもならないよね、という話から入っていると思っています。分散して一般道を一般の車両と公共交通を混ぜていくら分散したところで状況としては何ら変わっていかなく、また変わる保証もない、まさに今がそういう状況なのです。今と同じものをいくつも路線違いで作ったところで、状況が改善するという保証は無いと思うので、分散の視点については、私は否定したいと思っています。私はバス事業者ではないですけれども、物流というのは、太い物流を作り、太い物流の先に細い物流を作って組み合わせて行くというのが物流業の基本的考え方があるので、これは多分旅客についても同じであろうと思います。区民討議会で出てきた二つの視点について、一つは採用し、一つは採用しないというふうに私は思っています。

個人的には、分散よりも集中の方を重視すべきということには全く異存はありません。ただ、重要な視点ですし、討議会で出てきた意見を検討委員会の場で何も触れないというのはよろしくないののであげさせていただきました。あとは小田急相模原駅の方から迂回ルートというのがいくつか出ていたので一応その点についても触れておいた方が良いでしょう。実際問題として小田急相模原駅から国立相模原病院のところに向かうサウザンロード商店街にバスを大規模に走らせるのはどう考えても無理だと思います。住んでいる人間、利用した人間であるならば、あそこに通そうという考えは出てこないと思います。現在、検討委員会で検討中の南側ルート案が厳しいのではないかとされている以上に無理ではないでしょうか。意見を出された参加者には申し訳ないのですが、あそこを拡幅するくらいならば素直に北側ルートにお金を注ぎ込むべきと私は考えます。

私の住んでいる麻溝地区から討議会に参加した人は非常に少なかったのですが、南区は横浜線と小田急線と相模線に囲まれていて真ん中を通る幹線ルートが無いという中で、相模大野に人を集中させるべきと考えます。相模大野の駅が発展することによって南区がもっと発展するのではないかと考えており、速やかに原麻駅から相模大野駅までのルートだけでもきちんと決めた方が良いでしょう。それからもう一点は、相模原愛川インターが今年3月に開通しまして、来年には高尾山インターまでが開通することになりますと、16号からもっと相模原愛川インターに車が集中

することが予想され、52号の混雑がもっとひどくなるのではないかなというのがあります。それからもう一点は原当麻の先、相模川の近くですけれども、当麻地区が今まちづくりを進めており、新たに企業の誘致や住居地の確保を図るということで、今後、麻溝地区の人口は増えていくのではないかとされています。企業で働く人や住民の方々が、もっともっと相模大野に来やすくしてあげることによって相模大野が発展するのではないかなと思いますので、是非、原当麻から相模大野ということで一本化して、出来るだけ短い時間で利便性の良い交通手段が出来れば、それが一番人が集まるし、集客力もあるのではないかなと考えます。

討議会の感想ですが、自分の住んでいる地域を見て色々な交通機関を考えるからそれは仕方のないことではあると思うのですが、私の住んでいる相武台からは2名しか出ていなくて、全体的に見ると参加している人数の多い地域が中心的に話されているかなと感じました。それと、先日、新しい交通システムニュースで出たカラー刷りの地図は見やすく、このようになるのだなと非常に解りやすかったのですが、その中に先ほど言われましたA&Aの地図を入れてくださいと言ったのですが、入っている地図は現在ある物の地図しか入っていない。それをもとに皆で議論しても10年後にはだいぶこの地図が変わってくると思うので、この討議会では先を見据えた話がされていないのではないかなと思いました。先ほど言われたように、10年後の話というよりは、どちらかというと10年後に導入するためにその間どうしたら良いのかということが討議会の中でよく話されていたのではないかなと思いましたので、私たちの話している内容と少し違うところがあったのではないのでしょうか。皆さん現実的な話をされており、検討委員会での検討とは少し視点が違ったように感じました。

多くの意見をいただきありがとうございました。共通で出てくるのが、討議会の中では現時点の問題の関心が高かった、一方我々はこちらまで先々の目標時点におけるまちのカたちというものを前提として議論していました。でもその途中のこともやはり議論しなければいけないということは多くの方がご理解されていると思います。それから小田急相模原の商店街は別として、分散するという話に関してはかなり否定的な意見が多かったのですが、我々は元々相模大野からのところに関してどのような課題があるかと議論しており、その方向で進めようと考えていました。ただし、将来像を考えたときに、その幹線軸の公共交通がどうなのかは別に、全体として相模原の南半分のエリアの公共交通はどうなっていくのかという議論はやはり意識しておかなければいけないことにはなると思います。繰り返しますが、基本的に我々としては時間経過も踏まえたアウトプットが必要であるということには共有できましたし、相模大野と結ぶというところでの議論はこれから、この先も続けていくということに特に異存は無いということだと思います。この後大きな議題がありますので、そこを受けてまた議論の時間を取りたいと思います。

## (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。

本日結論が出ない分に関しては致し方ないので次回に持ち越しとします。ということで、本日までこまめを決めるということではなく、今、たたき台として事業費や所要時間など比較案毎の算定結果が出て来ました。それから、それをまとめた資料もあります。資料に関して色々なご意見もあると思いますが、この後の時間、少し意見をいただいて次回に向けてどうするかをまとめて行こうと思います。一旦、色々な意見を出していただいて、まとめて整理するかたちとしたいと思います。委員の皆さんからご意見があれば順番にお願いします。

ルートについて、先ほどの討議会の報告の中でも分散についての意見がかなり出ていたと思いますが、ここに出されている地図には相模原市しか出ておりません。私の住んでいる地域の最寄り駅である相武台前駅は座間市なのでそこが全然出ていないのです。相武台前駅あたりを上手く利用するルート案によって、改めて費用等の検討をしてもらっても良いと思います。相模大野駅に行くのを反対しているのではないのですが、村富線を上手に縦の軸として活用すると、輸送量がだいぶ減ってくるのではないかなと思います。先ほどの小田急相模原を歩いていく案ではなく相武台前に朝夕だけでも急行電車を停めていただくような交渉をしていただくと、相模大野からの輸送量がだいぶ減るのではないかと思いますので、そのあたりも検討に入れていただくのが好ましいと思います。

資料P.12の「北側ルート案2・北側ルート案3」のところが一番下にバツがついていますが、52号から行幸道路までの間は迂回路がたくさんありますので、交通規制がしやすいと思います。行幸道路から相模大野駅へのアクセスについては、フジスーパーの前の道路は少し狭いので出来れば拡幅して欲しいと思います。それと磯部大野線については、ポーノが出来て相当な混雑があると予想していたのですが、意外と車の混雑は少なく、また、行幸道路とのロビーシティ前交差点については、歩行者がポーノから立体交差で伊勢丹に結ぶという横断デッキの工事が始まる予定ですので、資料にはバツがついていますが、磯部大野線から行幸道路あたりのアクセスについては、信号等の改善により、バスのマイナス面がかなり緩和出来るのではないかと考えています。バツはついているのですが、かなり三角に近いのではないかと地元の私から見た意見です。

北側ルート案2と案3の一番下にバツがついているのは、専用走行空間を新しく取るという場合はバツということで、今ご提案頂いたように色々な工夫を加えれば出来るという意味では三角に近いかもしれません。

他にはいかがでしょうか。

資料P.8の「一覧表」は、言おうとすることはわかるのですが、どことどこがどのように違うというものが非常に読みにくいので、表組みの視覚的な改善をお願いしたいというのがまず一点目。あと事業費のところ、それぞれのルートに特有のものとして、

どこがどれだけ影響しているのかということが非常にわかりにくいので、例えば52号の共通拡幅区間ではこれだけ使う、それに加えてルート案1であったならば特有なものとして上積みがいくら、ルート案2であったら上積み変動部分としていくらというように、どのルートを取ったとしても共通で掛かる部分と、ルート依存による部分の違いが把握しにくいので、そこを工夫していただきたいということが二点目。あと恐らく、事業費が額面として独り歩きすることが容易に予想されるので、出来たらなのですが、4年前の計画を今回と同じ算定基準でカウントした場合にはどのようになるかというものを参考として付けていただきたい。要するに、今額面だけ見ると4年前の280億円だか285億円より下がっているが、実際には工賃であるとか、建設費用であるとか、その辺の相場の上がり下がりによって、実は4年前と同じような規模なのだけれども、見かけ上は下がっているように見えるとかというような話も出て来かねないので、実際これだけ見ると4年前よりは確かに下がっているのですが、それが本当にその見かけ上の下がりなのか、実質的な計画の見直しでの下がりなのかを容易に比較できるようにして欲しいです。今後、こうした要望が出てくると思うので、余力があればお願いしたいと思います。

他の委員からのご意見はありますか。

資料 P.8 に見る限り「LRT」と「新しいバスシステム」に大差がありません。パフォーマンスとしては大差がなくて事業費が違うというような整理になっているので、この段階で比較してしまうとLRTの採用は無いのですが、一方で P.12 の方でLRTの当初のねらいに「将来の需要増大への対応も可能」といったものがあり、これだけがLRT独自のメリットとして整理できます。ですので、ここの所は白抜きで「将来の需要増大への対応が可能」と入れておいて、一方でバツとして、事業費が莫大に掛かるというように、LRTについてメリットとデメリットを天秤に掛けるような表現にさせていただくとLRTの意味がわかると思います。現在の1,500人の需要では新しいバスシステムで十分カバー出来てしまうし、事業性も新しいバスシステムの方があるというように見えますが、これが時間軸で30年後にここに何か、もっと大きなニュータウンが出来て、倍の輸送力が必要になったときは、今度は事業性と輸送力で逆転が起きる可能性があると思います。つまり時間軸において直近ではLRTに全く分が無いけれども、将来的に輸送力を倍にする必要が生じる場合にはLRTの可能性が出てくるので、こうしたところをきちんと表現しておくことが必要と考えます。まとめると「将来の需要増大への対応も可能」の一言では表現し切れていないので、マルとバツできちんと書いた方が良いと思います。

他にございますか。細かいところでも結構です。

C区間のC4のところでは自転車道の確保が困難ということですが、私は朝夕の時間帯に通行したことがないのでわからないのですが、実際自転車であの場所を通る人は多いのでしょうか。

私はよく通りますが、歩いている人はいます。自転車は見たことは無いです。

その辺りは自転車道がとれなくてもそれほど影響はないかと個人的には思っていました。麻溝台高校に通われる元気な高校生であれば、ひょっとすると朝夕の通行量はあるかと思ひ、少し知りたかったので確認の意味で質問させていただきました。あともう一つ、相模大野駅、特に北側ルート案3ですが、ルート案3に関しては、いわゆる一方通行規制を敷かなくても、例えば大野南中学校の前のところの交差点から駅までは単線にしてしまうというのも十分にあり得るかと思ひます。駅まで単線であったとしても、大野南中学校の前から駅までであれば400mくらいで、恐らく2、3分で着くので、すれ違う必要は無いと思ひます。無理に一方通行規制を敷いて大規模なことをしなくても、そこだけ単線にしてしまえば、それほど影響は無いというようなことにもなると思ひます。このようなバリエーションが色々考えられると思ひるので、細かいバリエーションのことまで検討していくと収拾がつかなくなるのはわかりますが、一方通行ありきになってしまつては話が大きくなりがちなので、その辺りはまだ色々なオプションがあり得るという程度で留めておいていただければと思ひます。

先ほどの資料P.12の北側ルート案2と案3の一番下のバツに関し、相模大野駅周辺地区の話については、私も別の案を持っていますので、この地区の可能性はもう少しルートが絞られてきたときに考えれば良いことであつて、いきなりバツではないのではないかと思ひます。私はもっと西側、ポーノ周辺のアイデアをいつか出したいなと思ひているのですが、51号と52号をつなぐのは別のルートもあるのではないかなというようには思つていたりもします。だからこれはもっとここに絞られたときに披露することにして、バツではない、三角なりマルかなと思ひます。

上手く言えないかもしれないのですが、南側ルート案が選択肢として同一で並ぶということに対して、若干の違和感があります。つまり南側ルート案というものを選んだら、北側は無いという意味での南側ルート案ということになるのか、討議会で出ているのは、南側にまずは手を付けて、最終的には北側も整備したらどうかというようなニュアンスで、南側ルート案の支持が結構ありました。両方やるということは最初から無いという前提なのか、南側を先に着手するというようなカタチがあり得るのか。あるいは、南側ルートになったら早期に着手できると書いてあるのだけれども、これは本当にそうなのかというのがあります。南側ルートであっても拡張しなければならぬわけで、この評価が何かまやかしてはないかというような感じもあつて、南側ルート案は北側ルート案の選択肢と同等に並んでいるということに私としてはやや違和感があります。ここは、北側に最終的に決まつても、その後で南側でも何か手を付けるのかどうかというような選択肢なのではないかという気がします。ここでルート選定から落ちてしまつると南側は全く何もしないということになってしまうのではないのでしょうか。このように同列に並べると、南側が選ばれる可能性は非常に低いように思ひますが、区民討議会では南側に多くの支持が集まりました。なぜこうなるのか、私には少しわからなくて、この選択肢の評価の並べ方が本当にこれで良いのか多少疑問に感じています。

南側のバス路線は現在でも女子美に行くときの利用者が多いので、そのせいではない

かと思えます。それは神奈中さんに聞いてみるのが一番わかりやすいかと思えますが、52号を通るバス路線だけでなく、南側ルートを通るバス路線で女子美に行く人も多い状況があります。

この資料の比較はあくまで10数年後のメインをどこにするかという比較資料で、先ほど提示された話は前半の議論からも出てくるように、この時間軸の検討の中でどうしていくのかということだと思います。たとえば仮に、北の方だと決まった時に南では何もしないのかということは全然触れていません。

そのような選択肢があるならば、この段階から選択肢として外しておけば良いのではないのでしょうか。ここで比較評価を行ってルートとして選定されないということで、逆に何も改善の手がつかないということになるのであれば、当面ある程度の改善は行っていくということで同じ選択肢としては並べないということもあり得るのではないのでしょうか。

南側ルート案なのですが、米軍住宅のところを通る道路を拡幅するというのは住宅が建っているんで、米軍が用地を空けてくれれば良いが、恐らくこれは地元で再三要望を出していても出来ないんで、南側ルート案ではそこを外して、むしろ町田新磯線を整備した方が良いと思います。南側ルート案で今のバス路線を重視するよりも、町田新磯線を整備することを南側ルート案の根幹に据えた方が道理にかなっていると思います。

先ほどの話を生かそうとすると、少なくともシステムについてはやはり時間軸があって、択一ではなくて、長期的には何を採用する、短期的にはこれを採用するという時間軸が横軸にあれば残る可能性があるんで、委員長が言われたように10数年後の世界ですというふうにすると落ちてしまうのですが、そうではなく、我々の結論は短期間にはこれを採用します、中期的にはこれを採用します、長期的にはこれを採用しますという併記で良いのではないかと思います。

時間からみななのですが、例えば南側が5年で出来て北側ルートだと25年掛かるということであるならば、南側の方にも予算を投入して先に暫定である程度通しておきましょうという話が出来ると思います。ただ、北は15年掛かるが南も10年掛かるから、間が5年しかないという話になると、ではもう投資はやめようという話が出てくる。ですので、時間軸を意識しながら、南側で暫定でという話はあるのですが、その場合、北と南で時差はどれくらい出るのか、北で時間が掛かるのはその通りなのですが、政治のリーダーシップでどれくらい短縮できるのかという話が当然出てきます。時間軸の観点を導入すること自体には賛成なのですが、実際にどれくらいの時間のズレができるのかということについてはもう少し考えた方が良いと思います。

言葉として出てくる時間軸ということの意味合い、前半の最後の意見にありましたが、その間に建物なり土地利用なり都市活動も変わってくる前提がありますから、ここでこの話をこれ以上議論するのはなく、一回そのような資料を作ってもらってからの方が良いと思います。まだご発言されていない委員の方でこのP.8、あるいはP.12に関するコメントを受けたいのですがいかがですか。

何度も言うようですが、私は相模大野から原当麻を繋ぐのに反対ではないのですが、北里と女子美周辺の輸送量をどのようにしたらよいかという視点ならば、やはり相模大野だけを考えるのはいかがなものかと思います。輸送力をアップするという意味ならば、もう少し南北の縦の線も考えるべきであると思います。52号を拡幅するのはまちの活性化のためにも必要とは思いますが、それだけではいくら道路をつくったとしても、いつまで経っても相模大野からの混雑は解消されないと思います。その辺りも視野に入れてもらいたいと考えます。

一点だけお聞きします。P.9に費用がだいぶ細かく出ていますが、この中には国からの補助金とかは含まれているのでしょうか。補助金はゼロで考えていますか。

本市の負担割合などについてはこれから検討します。

これからということは、資料の中ではゼロと考えているのですね。

はい。この中のお金は、全部市が出すとか、全部国が出すとか、そのような議論では無いので、この事業に掛かるお金を全て計上しています。もう少し言いますと、行政と事業者の負担割合というものもこれから決めて行かなくてはいけないし、バスであればバス事業者、LRTであればLRTを運行する事業者の負担というものを当然この中には含まれ、とにかくこの事業をするのに掛かる一切の費用を今回は算出させてもらっています。今後、補助金を含めた費用負担の考え方などを出していきたいと考えています。

補助金というのは決まったものがあるので、それはある程度控除していかないと、何故こんなに高いのだということにもなり、選定に影響が出てしまうのではないかと思います。振り分けは後で良いと思いますが、その辺りは考慮してください。

何を想定して、このまちがどのようにっていくのか、目の前は確かにあれだけ混雑していて大変で、何とかしましょうという話なのですが、先ほど、どなたかおっしゃったように、この先どのようなまちになっていくのか、どのようなまちにしたいと私たちは考えるのか、そこのところに繋がっていく道路のあり方でないと、これは何の話をしているのだらうと思ってしまいます。しっかりとした幹線道路の話と、先ほどから話が出ているように実際の生活道路と両方合わせて話が出てきてしまうのでごちゃごちゃしてしまうのであって、そこはきちんと分けて、このようなまちにしたい、だからこのような道路をしっかり作りましょうよ、それでそこに繋がっていく、このような道を別にまたプランを別のところで考えるようになるのかどうかはわかりませんが、そのようなものもあるよね、という話が必要なのではないかと思います。

「交通とまちづくり」がテーマで検討しているわけですね。まちづくりの検討が不足していると、私は感じています。

私は自分の発言の中で、ある程度まちづくりを意識した中での交通という事を話しているつもりです。

本日の議題2で出てくる資料の、特にP.8あたりは比較表を見ていると数字が出てきますしシステムも出てきますので、ここから色々議論もありましたけれど若干混乱もあったと思います。それで途中でも意見があった通り、この表でどのシステムが良い、あ



るいはどのルートが良いと判断するにはなかなか難しいところもありますし、算定結果について、最後お二人がおっしゃったように、これがまちづくりとどう関係するのかという話もあり得るわけで、P.12 にまとめて見やすく書いてありますが、これにおいても本日の議論の中でも皆さん、まちづくりに関連される発言があったのはよくわかっておりますが、この資料の中でも割とシステマチックなところが目立ち、やはりこのままだと比較案の絞り込みになかなか移らないだろうと思います。一方で細かいところにくつもご注文があり、市の方には答えを求めませんが、私が聞いている限りでいきますと、相模大野の辺りのバリエーションの話は何人かの方がおっしゃっており、その通りだと思いますし、今日の前半の議論を踏まえ、これから先は時間軸上のことも考えて検討していく必要があると思います。あと、補助制度、国土交通省が持っている補助制度というのは既に決まっているものはいくつかあるので、それは当然勉強をすすめていきます。どこのタイミングで出すかは少し悩んでいると思いますけれども、資料としては準備します。あとは資料P.12のマル・バツの書き方で、バツではなくて三角という場所があるのではないかということでしたが、これはご発言の趣旨は全部よく理解できます。ということで、比較検討については、具体的にこのルートは今後検討しないと、どうこうということは今日は決めず、ただしどこのところを直すべきかというところが見えてきていると思いますので、それに基づいた再整理をさせてください。その中で特に繰り返し言いますけれども、一つが先ほどの意見の通り、そもそも地図に相武台駅前が出ていないということがあります。つまりこの地区からアクセスする駅はどこなのかという図面があって、長期的にこうだとしても、こっちの線でどうかという具体的な改善策というものを時間軸に置きながら検討する必要はあると思います。

相武台前はどうしても座間市のターミナルだという意識がある。

色々な解釈があると思いますが、図面としては、地域で切ってしまうのはやはり適切ではないと思います。それで今日出た話をもとに再整理していく中で論点ははっきりしていくとっております。今日の時点では、この比較検討の案をお話しいただいて若干の意見交換をしたということで継続審議にします。

少しよろしいでしょうか。今後のデータ解析で、わかりやすいように分析をするときにも必要なので、時間軸の考え方のイメージをパワーポイントで整理させていただきます。基幹的な公共交通という部分と、それ以外の部分というのがあるということはキッチリ分けて考えて行かなければなりません。先ほど、委員からもございましたが、全体のまちづくりがあるのだから基幹的な部分とそれを補うコミュニティのところはちゃんとセットで考えていくことの必要性は認識しているつもりです。現況は、南区では色々課題が多いということで基幹的な公共交通をつくらないと、なかなか対応出来ないという中では、色々なLRTとかということが出てきているわけですが、まず第一段階としては、この事業が25年も前から色々議論されていても何も手を付けられていないということが非常に課題と事務局でも思っておりますので、まずは取り組みを始めることが大事だということで、第一段階ではバスのシステムの改善を図ります。これはル

ートで行けば北側と南側双方でというイメージを持っていただいて良いと思うのですが、バスシステムの改善はどちらも図っていくということです。例えば先ほどから南側の話を書いていただきましたけれども、バスシステムを改善していけば、それは路線バスとして、例えばバスベイなどを作り活用していけば将来にも役に立つことから、そのような動き方をすれば良いのではと考えています。コミュニティバスの話もこの中に入ってくるかも知れません。基幹的な公共交通の部分では徐々に県道52号のインフラなども出来てきますから、そのようなものに合わせて新しいバス車両として連節バスなどもどんどんこの中に入れて行けば良いでしょうし、インフラが出来て専用走行路が出来てくればそこを走らせるようにすれば良いし、その部分だけ駅を作って少しずつ時間の短縮化を計れば良い。そのような段階を経て最後はこの新しいバスシステムもかなりの部分について専用走行路を走っていけば良いし、ある程度出来たところでも、それで十分機能を果たせるということであれば、それを継続していけば良いし、まだまだ足りないということであればLRTというところへ発展していったり、国道16号の活用というものは将来の話ですけれども、国の事業に合わせて、その時点で再検討すれば良いのではないかなというような大きな考え方をもとに検討を進めることも想定しています。今日は十分ご説明する時間がございませんでしたが、いろいろ出てきている数字を上手く紐解いて、ここの部分とここの部分がメリットがあるとかデメリットがあるということをお出ししたいなと思っております。おそらく今、委員の方々もイメージとしてはこのようなイメージをお持ちなのかなと思います。

配布していない資料の説明をここでするのは、あまりフェアではないと思います。委員長立場ではこのような資料をこのタイミングで出すのはあまり良いとは思っていません。誤解はして欲しくないのですが、新しいバスシステムということであれば、このような考え方もあるということは否定しませんし、この先の議論ではあり得る話だとは思いますが、ですから、これについては事務局では今このように考えているというご紹介とりたいと思います。時間軸については、今の事務局の説明とは少し議論がずれる、あるいは必ずしもそればかりでもないとは思っています。次回に向けて、わかりやすい資料で議論できるように私も努力しますが、時間軸の考え方については、今日は資料としてお配りしていませんので、それをあまり引きずらないでください。ただ、どうしてもこの場所のことをやっているのか、どのタイミングで何が起きるのか、さらに相武台前も含めてですけれども周りの条件とか色々な事を考えると少し複雑になっていくような気がしますし、特に、区民討議会の実施結果を受けてみると、色々考えることが出てきていることも事実だと思います。

### (3) 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

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。

この件について、ご質問はございますか。

傍聴は出来るのですか。

特段傍聴席としてご用意するつもりはないのですが、それなりのスペースは確保させていただくので、当日来ていただければご参加いただけるようしておきます。

これは重要な点なので絶対に何とかしていただきたいのですが、テーマが飛びすぎていると思います。1回目の意見交換会の際は全体像の大枠の話だけでしたが、その後の検討委員会では、新しい交通システムが何を目的とするのかであるとか、現状認識をそれなりに詰めてきたと思っています。このように検討してきた具体的な問題意識、目的意識の上に、このような比較案が出ているのだということについて、特に市民の方との意見交換の場では中心にやっていただくべきで、比較案の細かな説明で時間を浪費してしまったり、細かい技術論に陥ってしまって問題の本論の部分がおろそかになることがないように留意して欲しいです。特に区民協議会でもその部分のボタンの掛け違いが気になりましたので、その部分を重点的にやっていただきたいと希望します。

今の意見に賛成です。ただ、なぜ新しい交通システムが必要なのかという問題を、今度の意見交換会で全てやる必要は無いと思います。半分くらいは時間を割いて、後は今ある現在の我々検討委員会の中で出た比較案の問題についてやるべきだと思います。ただし、なぜ新しい交通システムが必要なのかという問題、意義については重点的にはやらなければいけないということには同感です。

市民の皆さんが問題意識を持っているのは確かだと思います。ですから、それを何とかして行こうというのがこの検討委員会だと思っています。

先ほど問題視されたのは、「新しい交通システムの比較案について」というテーマの文言のことだと思いますので、少しテーマの文言には配慮いただき、基本的なところは確認しつつ、ここまでの我々の検討委員会でもここまで検討してきたということを示してください。前の意見交換会の中からここまでの間にこのように流れましたということをお知らせせず、いきなりLRTや新しいバスシステムでは、参加者にとってわかりづらいと思います。

第5回、第6回と書いてありますけれども第1回の意見交換会は1回目の検討委員会の直後にやったので、2～6回の方を出していただきたいです。

そうですね。十分配慮します。

#### (4) その他

議題4、その他についてお願いします。

次回の検討委員会の日程につきまして、事務局としましては2月下旬で調整させていただきたいと思いますのでよろしくをお願いします。

#### 4 閉会

皆さん年末のお忙しい中お集まりいただき様々な視点から検討していただきましてあ

りがとうございました。私も11月の区民討議会に出席させていただいたのですが、先ほどの報告にもありましたが、参加された方は身近なところを知っておりますのでそのような視点を踏まえた意見が多く出たのであろうと思います。集中か分散かという議論もありますが、道路というのは目の前で見えているところでも10年掛かるという面から見ると、それまでに基本は変えずとも、改良すべきところでは改良しておくことは必要だと感じます。今後は核心に入って参りますが、本日はこれで閉会とします。どうもありがとうございました。

以 上

## 第6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		出席
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		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 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6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12月25日(水)  
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) 「南区民交通まちづくり討議会」実施結果について

(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関する「意見交換会」について

(4) その他

#### 4 閉会

#### <資料>

議題資料	第6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資料	「南区民交通まちづくり討議会」実施結果
議題2資料	新しい交通システムの比較検討(比較案の具体化検討)
議題3資料	新しい交通システムの導入検討に関する「意見交換会」

第6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6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 「南区民交通まちづくり討議会」実施結果について

## 検討事項

11月4日及び10日に開催した討議会の実施結果について確認し、独自提案や個人投票等から比較案や評価項目への参考とすべき点について検討する。

## 論点

今後の検討へ生かすべき視点は

## 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

前回までの検討委員会で確認した「比較案」に加え、新たに提案のあった「比較案」について検討を行う。

概略のルート、構造、走行路の設定を踏まえ、事業費、所要時間などを算定した結果により比較案の具体化検討を行う。

重要と考えられる評価項目について、現段階における比較評価を行う。

また、基幹公共交通軸として引き続き検討を進める「比較案」の絞り込みを検討する。

## 論点

検討すべき「比較案」は妥当か。

各比較案について、概略のルート、構造（幅員、平面・立体）、走行路（専用状況、位置等）の設定は適切か。また、事業費・運営費、所要時間の算定の考え方は適切か。

各比較案について、現段階での比較評価（重要指標の暫定評価）の内容は妥当か。

また、比較案の絞り込みの検討を行うにあたっての考え方は適切か。

上記～の検討を踏まえ、次回検討委員会において需要予測結果等に基づく運行計画により再度検討し、比較評価を行う。

## 議題3 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

## 検討事項

平成26年2月に開催を予定する意見交換会の実施概要の確認を行う。

## 論点

目的や開催時期、テーマ等は適切か。



## 「南区民交通まちづくり討議会」実施結果について

### 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、広く南区住民から意見を収集するとともに、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。

### 2 開催日程

- (1) 開催日 平成 25 年 11 月 4 日(月・休)、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

### 3 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、参加依頼を送付、参加希望者を募る。
- (2) 抽出対象年齢は、討議会議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 名とし、参加希望者が多数の場合は、会場の都合により抽選により決定する。

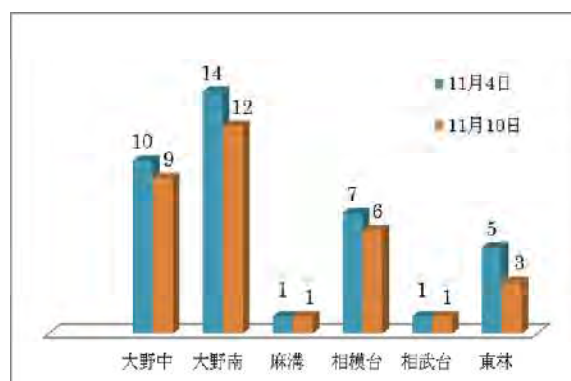
### 4 参加申込結果

参加承諾者数 57 名 【内訳】男性 26 名、女性 31 名

### 5 当日参加者数・傍聴者数

開催日	参加者数			傍聴者数
	男性	女性	合計	
11月4日(月・休)	16名	22名	38名	14名
11月10日(日)	15名	17名	32名	8名

地区別参加者



### 6 実施結果

詳細は別紙のとおり

## 【参考】「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

### 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

ステップ1：はじめに

(第1ラウンド)

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 ]

ステップ3：『南区の交通問題について一言!』[ 討議 ]

ステップ4：グループの話し合いの結果を全体場で発表 [ 発表 ]

～昼休み・席替え～

(第2ラウンド)

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 ]

ステップ6：グループで質問をまとめる [ 討議 ]

ステップ7：グループでまとめた質問を全体場で確認 [ 討議 ]

～休憩・席替え～

(第3ラウンド)

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の説明 [ 情報提供 ]

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る [ 討議 ]

ステップ10：各ルート案に対してグループで検討した問題点を簡単に報告 [ 発表 ]

ステップ11：南区にふさわしい新しい交通システムを個人でランクづけ [ 投票 ]

ステップ12：まとめ

### 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

ステップ1：はじめに

(第4ラウンド)

ステップ2：【第3ラウンド】の結果について報告と補足説明 [ 情報提供 ]

ステップ3：新しい交通システムのルート案とシステムを選択し提案する [ 討議 ]

～昼食～

(第5ラウンド)

ステップ4：グループの提案を発表 [ 発表 ]

ステップ5：各提案の魅力や問題点について全体場で話し合う [ 討議・投票 ]

～休憩～

(第6ラウンド)

ステップ6：投票結果を確認と、検討委員会への要望カードの記入

ステップ7：まとめ

**ステップ3・4：新しい交通システムのルート案とシステムを選択し、提案**

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、提示した選択肢の中からより良いと思う提案を一つ選んでいただきました。その他に選択肢以外でより相応しいと考えられるルートとシステム（方式）があれば独自提案としてまとめていただきました。

**ステップ5：各提案の魅力や問題点について全体場で話し合う**

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確認した後、南区の新しい交通システムとして相応しいと思った提案を2つ選んで投票していただきました。

**【投票結果】**

		北側ルート案1 / LRT	1
事務局提案	事	北側ルート案1 / 新バス	6
	務	北側ルート案1 / 既存バスの改善	6
	局	北側ルート案2 / LRT	0
提案	提	北側ルート案2 / 新バス	4
	案	北側ルート案2 / 既存バスの改善	12
		南側ルート案 / 既存バスの改善	10
独自提案		1グループ案	7
		3グループ案	0
		4グループ案	3
		2+5グループ案	12
		6グループ案	2
		その他	1
合計			64

グループの独自提案としては、早期実現を目指す案や低予算で実現可能とされる案が多く提案され、投票結果については、「北側ルート案2 / 既存バスの改善」及び「2+5グループ案」が一番多くの票を集めた。各分類別の集計は次のとおり。

< ルート案別集計結果 >

北側1	北側2	南側	1グループ	3グループ	4グループ	2+5 グループ	6グループ	その他
13	16	10	7	0	3	12	2	1

< システム別集計結果 >

LRT	新しいバスシステム	既存バスの改善
1	11	52

急行バス、直行バス及びコミュニティバスについては「既存バスの改善」として集計



## 個人投票の主な選択理由

北側ルート案 1 / L R T ・目先のことだけでなく、長期先のあるべき姿を追及していくべき。市の発展につなげる様に行うべき。
北側ルート案 1 / 新バス ・長期的な視点。中長期的に高速、大型運行を。 ・現実性が一番だが、15年以上の期間がかかる予想。 ・目的が北里大学近傍と相模大野駅間のアクセス改善と考えたときに、より実現性があり、より効果的。 ・生活道路にバスを通さない事により、住んでいる方々も、生活道路の渋滞緩和により、生活環境の改善につながる。
北側ルート案 1 / 既存バスの改善 ・長期に考えた場合、次世代に残す案。 ・16号線にあるバス停を利用するため。16号の整備が進めばOK。 ・予算的に安いと思われる。 ・相模大野駅より北里、女子美術大学への Non stop バスを運行。 ・相模大野駅の方が学生の買い物に便利なので、小田急相模原駅への利用転換は困難かも。
北側ルート案 2 / L R T 投票なし
北側ルート案 2 / 新バス ・一路線だけのバス路線ではなく、3ルート、4ルートのバス路線で北里、女子美術大学ルートへの運用を考えたかどうか。柔軟に考えること。あくまでも渋滞の解消を優先。 ・33m道路がずっと16号まで続いた時の、将来をふまえて。
北側ルート案 2 / 既存バスの改善 ・現行バス路線は利用者があるところを運行。利用価値がある（途中、若松周辺等、利用者が多い）。 ・短期的な視点。 【短期】相模大野は外から来る人にとって（新宿方面、江の島方面、厚木）小田急利用者には利便性がある。こちらを拠点で考えると、商業施設、バリアフリー化をさらに促進し、提案の通り大野周辺地区を一方通行化により、運行の定時制を促せる。 【中長期】A7～A6～A5～A4～A3の拡張 or バスレーンの促進も併せて必要である。 【直近に実施】将来的にも potential がある（北里ゴルフ場、麻溝台エリアの学校、企業。テーマパークやレジャー施設の誘致） ・バス車両は座席を収納式にし、60人以上乗車可能に。15分程なら立ちっぱなし。病人用に2、3席。 ・大野近辺を一方通行にすることで、スムーズに走行できると思う。 ・一番現実的で、利便性もあり、速達性に優れていると思う。 ・交差点の整備（右折ラインを作る）。バスベイが一部早急にできる場所が数カ所ある。 ・費用対効果が一番良いと思う。 ・時間はかかっても、必要性は劣るわけではない。道路幅の状況により、システムを選んだら良い。
南側ルート案 / 既存バスの改善 ・道路の幅が一番問題であると思う。相模女子大から文京団地、それ以西の道路事情はかなり悪い。 ・は長い時間が予想される。それまでの解決策のひとつとして最適。 ・あくまでも が抜本解決のルート。朝夕のラッシュでは従来バス路線にプラスで小田急線より南側ルートも考える。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 横浜線、相模線間の鉄道のない区間に住む人が利用しやすい視点で見直すべき。来訪者以上に市民目線、市民の声を大切に。案を押しませんが、北側も将来的、長期的に必ず改善は必要（ も必要）</li> <li>・ バスシステムの拡散（相模大野北口の混雑緩和）</li> <li>・ 早急に混雑を緩和する必要がある（バスベイ、交差点の右折車線等）</li> <li>・ 先ずお金が余りかからず、早急に実現できそう！慣れてると利用しやすく、無駄がない。</li> </ul>
<p>1 グループ案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 早く、安くできるのが良い。</li> <li>・ 既存のルートに一番近く、道路拡幅のエリアが少ない。</li> <li>・ 当面の渋滞解決改革として、小田急相模原にも急行電車を停めていただき利用者を多くし、バス利用者の分散化を図ると良い。スクールバスや通勤バスは小田急相模原へ。</li> <li>・ 実現できれば最も有利な交通方法である。</li> <li>・ 文京の交差点を曲がるのはかなりきついで、文京の交差点をさけた道を選びます。</li> <li>・ 51 号線と 52 号線の最短接続は不可欠。</li> <li>・ A 区間の通り方には検討が必要だが、現状道路の拡幅が決まっているので、時間はかかってもこのルートなのではないか。</li> </ul>
<p>3 グループ案          投票なし</p>
<p>4 グループ案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小田急相模原駅のスクランブル交差点問題の解決につながる。</li> <li>・ 定時性の確保、相模大野駅南口の活用により、既存のターミナルの混雑解消が可能。小田急相模原の線路のオーバーパスは必要。 も進める。</li> <li>・ 米軍が道路分を譲ってくれなければ、一方通行にすれば良い。</li> </ul>
<p>2+5 グループ案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスルートの分散が効果的。朝夕の通勤通学の時間短縮ができる。選択肢が増える。</li> <li>・ 小田急相模原の立体化は現実的でない。米軍住宅の敷地程度買収する案はユニークなので、ぜひ交渉してほしい。</li> <li>・ 急行から各駅への乗り換えは向かいのホームに行くだけなので、乗り換え負担の考慮は不要。 のオーバーパス案（行幸とつなげない）は取り入れて考えて良い。</li> <li>・ 小田急相模原から北里方面へのバス利用は今まであまり重要視されてこなかったもので、見直しても良いのでは。</li> <li>・ 実現までのつなぎとして</li> <li>・ 分散して、相模原市全体（南区・中央区等）の活性化もあるのではないかと。</li> <li>・ 必ずしも急行（電車）が停まらなくてもいいのではないかと（若者は多少歩いても良い）。</li> <li>・ 早期実現案。 も含む。</li> </ul>
<p>6 グループ案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 早く、安くできるのが良い。</li> <li>・ 相模原公園高架、原当麻 古淵。</li> </ul>
<p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北側ルート + 小田急町田駅の増発。路線をつくる。</li> </ul>



# 【事務局提案】



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

## ■北側ルート案1のコンセプト

<b>A区間</b>	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
<b>B区間</b>	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
<b>C区間</b>	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



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

## ■北側ルート案2のコンセプト

<b>A区間</b>	走行距離を最も短くできるルート
<b>B区間</b>	北側ルート案1と同様
<b>C区間</b>	北側ルート案1と同様



検討輸送システム案

- 既存のバスシステムの改善策

## ■南側ルート案のコンセプト

<b>A区間</b>	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
<b>B区間</b>	北側ルート案1と同様
<b>C区間</b>	北側ルート案1と同様







【独自提案】(網掛け部分は新たな視点)

1グループ

- ・北側ルート案2の改案で、駅周辺を回ってL字に入るルート。駅周辺の赤い四角部分を一方通行で2車線とし、片側を専用車両用、もう片方は一般車。北側ルート案2の「文京」の交差点はとても鋭角で細く、改良しても混雑する。元から早いという利点を更に活かすため、文京の交差点を通らない案
- ・緑ルートは南側ルートを通り県道52号と51号を最短距離で結ぶもので、利便性が向上し利用者の増加が期待される案  
南側ルート案の現道はすごく細く、バスシステムの改良をしても距離が遠く、利用者がいるのか問題。
- ・既存バスシステムの改良(低コストが良い)  
L R Tまでお金をかけなくても混雑状態は改善できるのでは。  
B R Tとなると街自体が出来ているため道路幅は難しいのでは。  
現在バスルートでバスベイなどをつくれれば、お金を掛けてB R TやL R Tを設置しなくても、渋滞はかなり改善されるのではないかと。  
どのルートでも良いが、急行バスを入れたら良いのではないかと。









### 3 グループ

- ・北側、南側の両ルートでバスベイ等を設置する案(既存のバスシステムの改良:バスベイでスイスイ行くのが先決)  
南側ルートでは相模女子大前にバスベイを作りその先の信号を拡幅すれば、もう一つ車線を作らなくても後続車を妨げとなる右折車両に対応できる。その他谷口台小学校にも容易にバスベイを設置できるのでは。町田新磯線の開通が必要。  
北側ルートでもバスベイが設置できる場所は早急にやるべき。また公共用地である神奈川総合産業高等学校と大野南中学校部分を拡幅し県道52号に結ぶと早く行けるのでは。  
経済的にも、有効性についても良い
- ・町田新磯線が開通し、一方通行化すれば歩道も楽にとれる。  
一方通行化は近所の人にとって不便と言われるが、自動車の場合は少々遠回りしても空いている方が良い。



峰山霊園に行けるようにしたいが金銭面で無理。  
専用バスorコミュニティバスの検討を。

バスベイの改良

相模大野駅







4グループ

- ・ のルートは、相模大野駅南口から小田急相模原駅のすぐ側まで行き、立体交差で行幸道路に接続せずに横断する案  
渋滞の要所は小田急線踏切を横断する部分と手前の十字路。この渋滞を回避。
- ・ のルートは、米軍住宅のフェンスを3m、1車線分でも下げてもらい一方通行道路を作る案  
立体交差は時間がかかるため、もう少し実現が早い案  
何をやるにしても幅員が狭いため
- ・ 既存のバスシステム  
もっとも早く出来る  
経費が安価

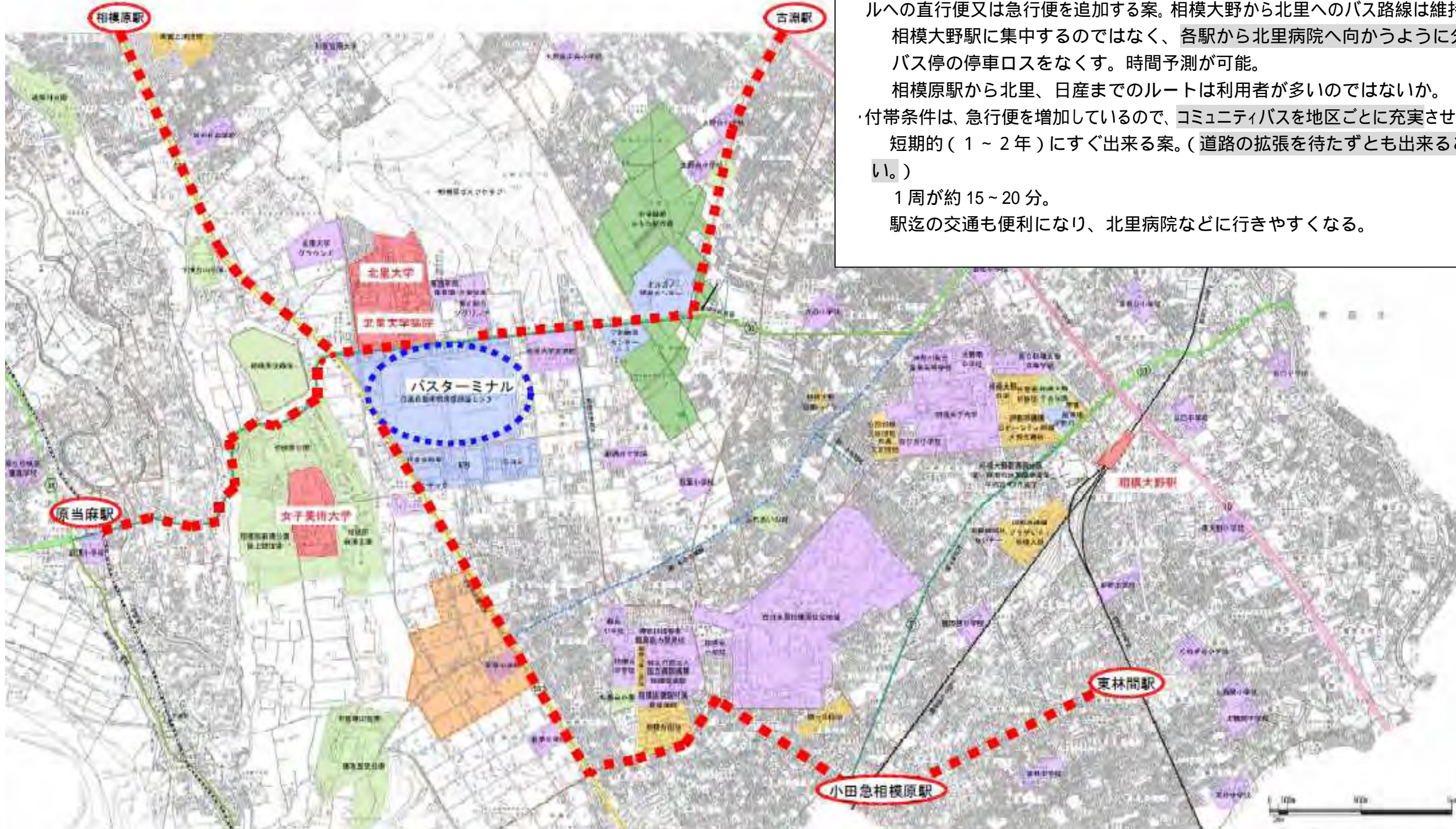








## 2グループ



- 相模原駅、古淵駅、原当麻駅、東林間駅から小田急相模原駅を経由しての北里周辺バスターミナルへの直行便又は急行便を追加する案。相模大野から北里へのバス路線は維持(減便)。相模大野駅に集中するのではなく、各駅から北里病院へ向かうように分散させる。バス停の停車ロスをなくす。時間予測が可能。相模原駅から北里、日産までのルートは利用者が多いのではないか。
- 付帯条件は、急行便を増加しているので、コミュニティバスを地区ごとに充実させること。短期的(1~2年)にすぐ出来る案。(道路の拡張を待たずとも出来ることをやってほしい。)
- 1周が約15~20分。
- 駅迄の交通も便利になり、北里病院などに行きやすくなる。







## 5グループ

- ・既存の南側ルート案にプラスして、小田急相模原駅スタートの経路を整備し分散させる案。  
短期的に北里、女子美術大学に行く便を楽にする  
混雑緩和を主眼
- ・既存バスの改善  
バス便の増便で対応可能
- ・付帯条件は2つ。北里や女子美術大学スクールバスが小田急相模原駅前バスロータリーを活用。小田急相模原駅に急行電車が停車(通勤、通学時間帯)
- ・10年弱ぐらいの時間をかせぎ、北側ルート案の整備をしていく。









## 6グループ



- ・ ルートは、コミュニティバス限定のルートとする案  
南側ルートは道路幅員が狭い  
限られた予算での実現
- ・ ルートは、古淵からつながる新しい緑地を通る道路を相模原公園に橋脚を立てて原当麻までつなげる案(道路整備)  
既存の北側、南側ルートをどうにかするというよりも、他のルートを開拓して分散してはどうか。
- ・ 付帯条件は主要な交差点の改良で、自動車、自転車、歩行者をスムーズに流す道路づくりをして欲しい。
- ・ まずは利用者を分散化して、各道路を使いやすくしてから新しいバスの話





## 【検討委員会への要望】(要旨)

ぜひともルート周辺に在住する人たちに、なぜこうした議論がなされたのかを説明しながら進めて下さい。

新しい交通システムについて、相模原市の交通をどう考えるか、大きな枠で是非、ご検討いただきたい(企業、学校、新たな potential をどう相模原は考えるか)。大量輸送は大きな道、一方通行化の実施で現生活道に支障のない実現を希望します。生活者にとっての改善は、実直に課題を洗い出し、優先順位をつけての解決を希望します。

一つのルートに絞るのではなく複数のルートを同時進行または順序立てても、確立させた方が良い。

外部から来る方と実際に住んでいる住民とは別に考えコミュニティバスの事や既存バスの時間を多くする。

新しい交通システム導入ありきの答申はやめ、「何を重視すべきか」「沿道住民の生活環境」「採算性」といった所を十分議論いただきたい。

本当に新しい交通システムで解決するのかどうか、それ以外の選択はないのかを考えてほしい。「環境に配慮した」取り組みも同時進行でお願いしたい。

現在の問題である交通量についてはすぐできる、1年後にできる、3年後にできる問題解決策を挙げて実行し、10~30年後の将来を見て、新交通システムのルート設定、導入を行ってほしい。またその際の人口構成やライフスタイルも良く考えてほしい。

短、長期的に問題解消に向けて、もっと掘り下げて多方面から考えていく必要があると様々な提案、方法が出ましたが、それぞれのメリット、デメリットをさらに多くの意見を聞きながら、相模原市が内外共に利用しやすい街作りを進めて行って欲しい。

市は人口減少の時代を迎えていることを踏まえ、いかに流出を防ぐか。人口を減少させない施策が全ての前提となるのではないか。交通システムについては、一極集中に賛成したい。

将来の渋滞の抜本対策とは別に、現在の渋滞対策にまず手を付けるのが必要。

女子美術大学の近くに峰山霊園があるのにバスが霊園の前で停まらない。

北里の方も相当数が自転車なので少し危険で、北里の方が曲がる角も危ない。自転車専用レーンの設置を交通システムの導入と共に強く希望します。それから新交通システムでは、北側ルート案1では16号があまりにも現実的では無い。南側ルート案では、早期導入しても利便性、速達性に欠けすぎ、利用者は今と変わらず、混雑軽減には全くつながらない。北側ルート案2は、文京の交差点はカーブが困難な為、新システムは難しい。LRTは現実味もないし、ラッシュ時以外の時間帯の利用者はほぼないと考えます。それからBRTを採用せずとも、現時点からバスベ이를増やす、ラッシュ時に急行便を何本か採用するだけでコストも少なく、渋滞を軽減できると思います。

コミュニティバスを充実させてほしい。駅からの交通が便利になっても結局、駅まで行く手段がなければ渋滞するとわかっていても車で移動する。

住民、利用者の立場で計画を進めてほしい。又、このシステム運用にあたり、不利な立場になる人達(バス路線のカット等)、マイナス面に配慮が必要

何れのルート・システムについても完成年度(予想)予算を発表して下さい。

新交通システムまちづくりが実現できる事を願います。

## 新しい交通システムの比較検討 ( 比較案の具体化検討 )

### 【目次】

1. 検討ステップと比較案の確認.....	1
1.1 検討ステップの確認.....	1
1.2 比較案の確認.....	1
1.3 比較案全体図.....	2
2. 比較案の施設計画.....	3
2.1 比較案の施設計画概要.....	3
2.2 基本的な考え方.....	7
3. 比較評価.....	8
3.1 重要指標による暫定評価.....	8
3.2 概算事業費・運営費.....	9
3.3 所要時間.....	11
4. 比較案の絞り込み.....	12
参考資料 .....	13
1) 南側ルート of 現状のバスの所要時間.....	14
2) 県道 52 号の想定整備順序.....	18
3) 検討委員会でのその他提案ルートの対応.....	19
4) L R T 及び新しいバスシステム (専用走行空間) における走行位置の比較.....	20
5) 単線の場合の輸送力について.....	20
6) 検討条件 (詳細) .....	21
7) 中間駅・バスベいの平面・断面イメージ.....	22
8) 輸送力 (運行間隔及び必要車両台数) .....	23
9) 事業費・運営費の算定条件.....	24
10) 事業費・運営費の算定結果 (A & A 経由含む) .....	26
11) 所要時間算定の条件 (詳細) .....	27
12) 相模大野駅からの所要時間及び表定速度一覧.....	28
13) 比較評価の補足.....	29
14) 評価項目の一覧.....	31

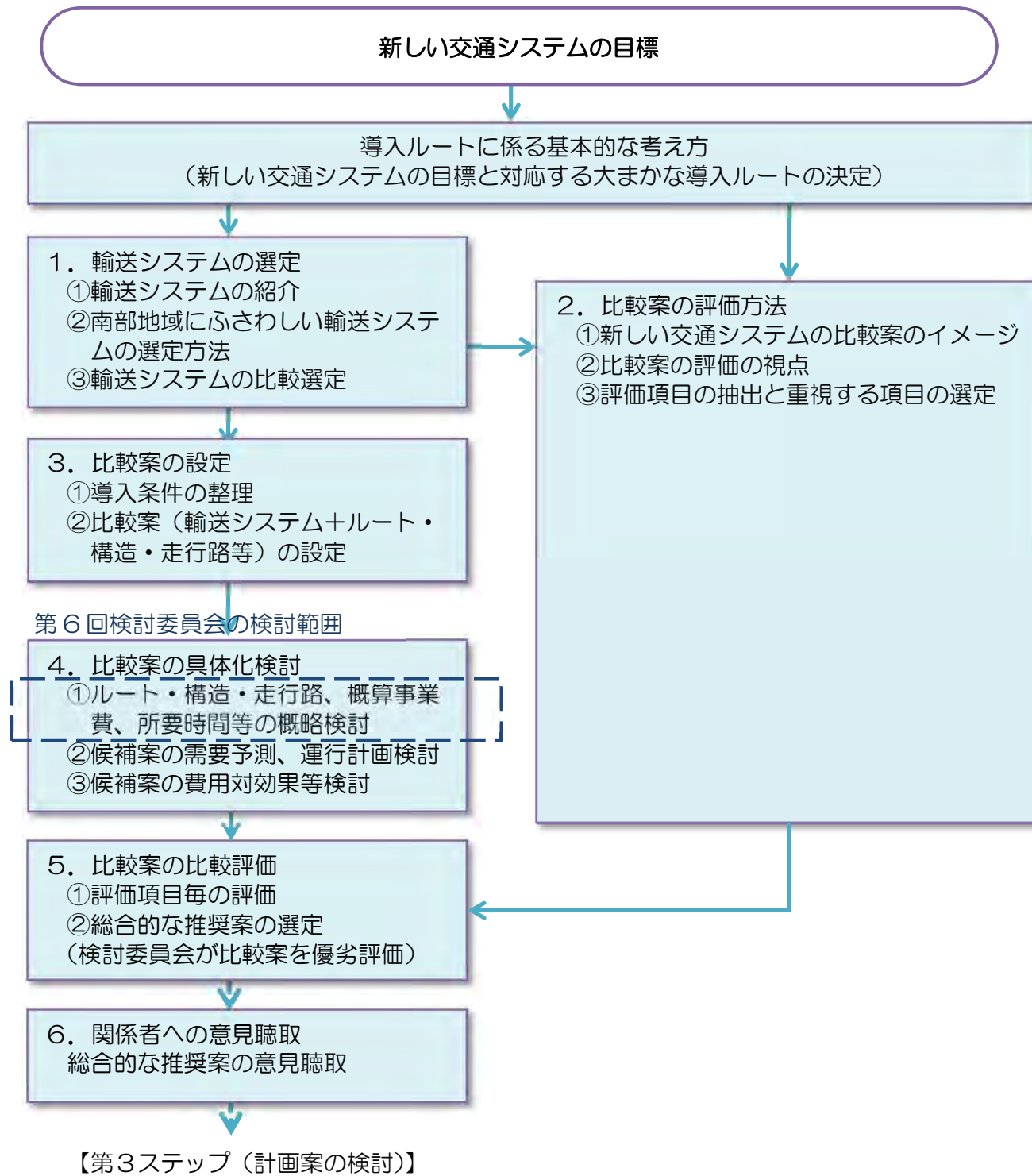
# 1. 検討ステップと比較案の確認

## 1.1 検討ステップの確認

比較案の具体化検討は、第2ステップ（新しい交通システムの比較検討）における4つ目の検討項目です。前回までの検討委員会で確認した「比較案」に加え、提案のあった「比較案」について検討を行います。

概略のルート、構造、走行路、事業費及び所要時間などを算定した結果により「比較案」を検討し、重要指標による比較評価を行い、「比較案」の絞り込みを検討します。なお、次回検討委員会において需要予測結果等に基づく運行計画により再度検討し、比較評価の検討を行います。

■図1-1 第2ステップの流れ



## 1.2 比較案の確認

比較案は、前回委員会における提示案及び委員会での新たなルート提案について、システム及び走行形態を整理し、次のとおりとします。なお、C区間については全ケースともA&A経由（麻溝台・新磯野地区経由）についても検討します。

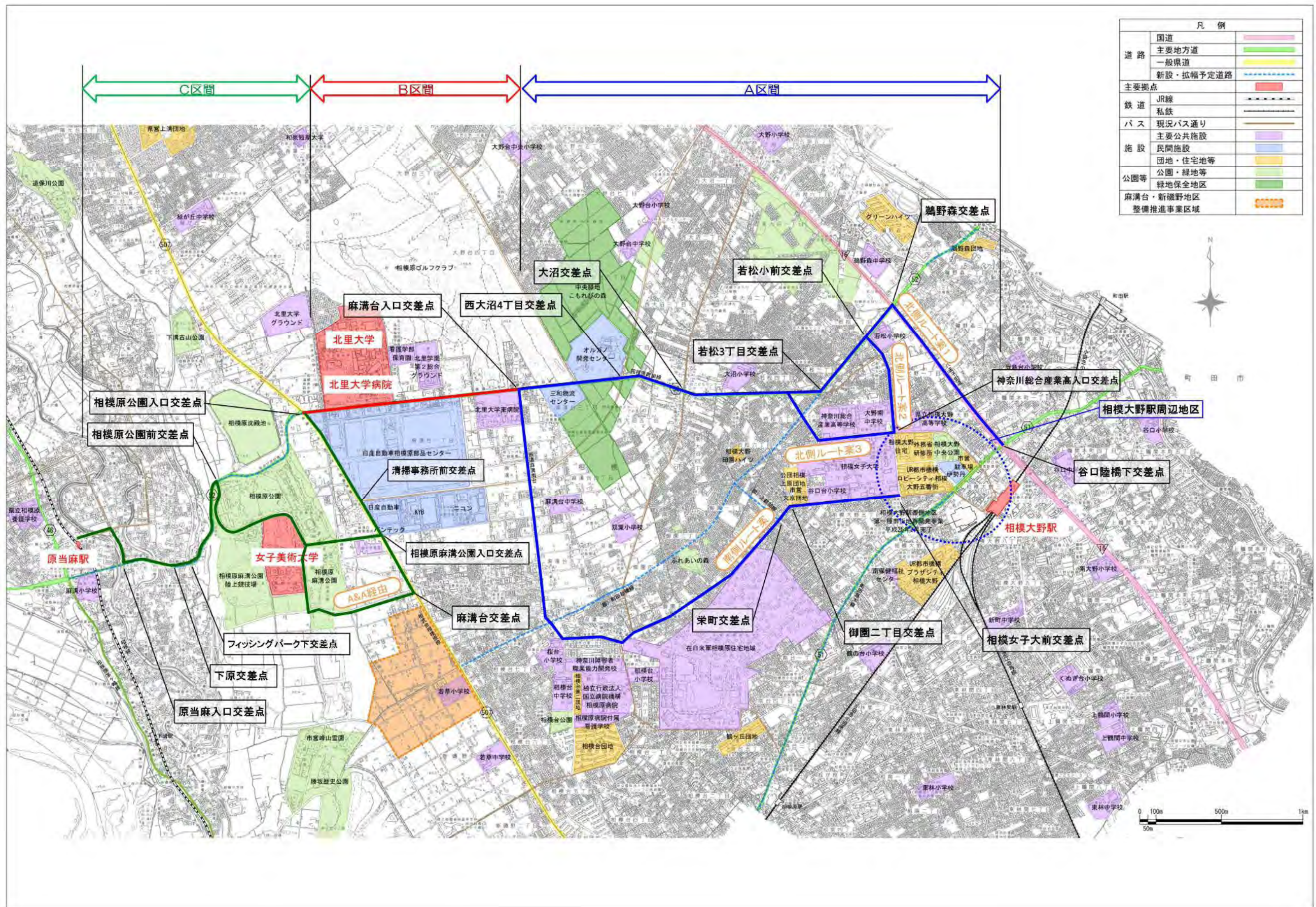
■表1-1 比較案検討ケース

ケースNO	ルート	システム	走行形態
1	北側 ルート案1	LRT	専用走行空間（複線、単線）
2		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）
3			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行
4		既存のバスシステムの改善策	一般レーン走行
5	北側 ルート案2	LRT	専用走行空間（複線、単線）
6		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）
7			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行
8		既存のバスシステムの改善策	一般レーン走行
9	北側 ルート案3	LRT	専用走行空間（複線、単線）
10		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）
11			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行
12	南側 ルート案	既存のバスシステムの改善策	一般レーン走行

注）赤い網掛けは前回委員会の提示案、緑の網掛けは前回委員会後に加えた提案



### 1.3 比較案全体図











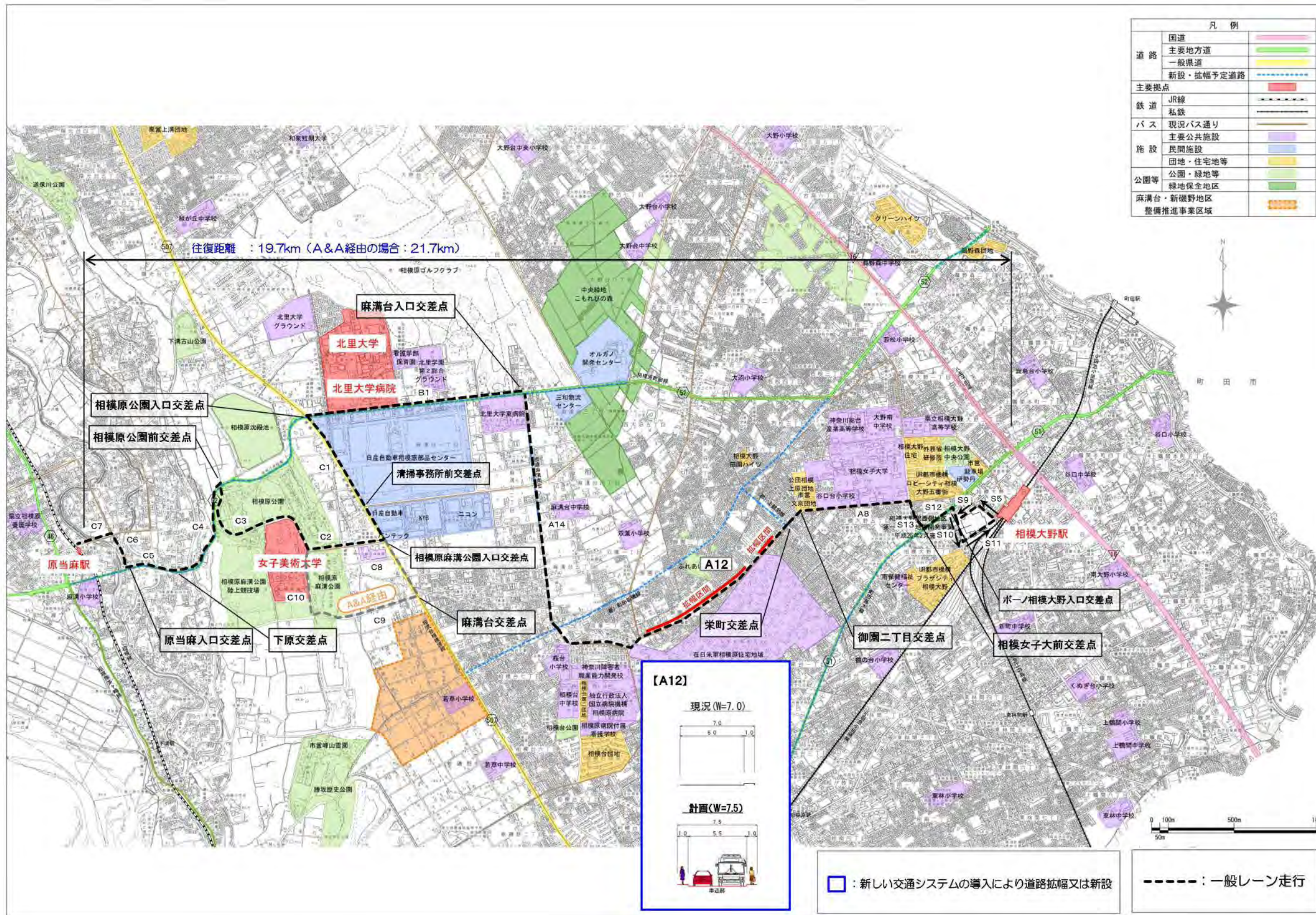






**(4) 南側ルート案 【導入システム及び走行形態】 既存のバスシステムの改善策（全線一般レーン走行）**

既存のバスシステムの改善策を対象としたルート案で、早期導入の可能性が比較的高いルート案です。「bono 相模大野」外周道路から市道磯部大野、市道麻溝南台を通り県道 52 号へアクセスするルートで、相模大野駅と北里大学・病院間の運行距離は最も長くなります。市道磯部大野ではバス交通の円滑化のため、最小限の拡幅が必要となる区間があります。





## 2.2 基本的な考え方

「LRT」、「新しいバスシステム」及び「既存バスシステムの改善策」の検討条件は次のとおりです。

■表2-1 検討条件概要

	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
想定する車両	富山ライトレール程度の車両（定員120人）	厚木ツインライナー程度の連節バス（定員130人）	通常寸法のバス（定員75人）
走行空間整備（単路）	①専用走行空間（中央走行・複線）を基本 ②沿道状況や都市計画幅員から、専用走行空間（中央走行・複線）の確保が困難な場合には、単線、一般レーンの一方通行、専用軌道などにより、拡幅を最小限とする。	①専用走行空間（中央走行・複線）を基本 ②沿道状況や都市計画幅員から、専用走行空間（中央走行・複線）の確保が困難な場合には、単線、一般レーンの一方通行、専用軌道などにより、拡幅を最小限とする。なお、一般レーン走行の場合には拡幅を行わない。	①一般レーン走行 ②車両制限令に基づく想定車両の走行が可能となるように、車両走行空間を拡幅する。車道部5.5m（路側帯除く） ③歩道部の拡幅は行わない ④現行規制速度に応じた曲線区間の改良
走行空間（交差点）	①走行可能なように交差点を改良 ②優先信号を設置	同左	①右折レーン設置などの交差点改良 ②優先信号を設置
駅部・バス停施設	①島式・車外改札 ②上屋・風よけ整備 ③相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。	①専用走行路では島式・車外改札 ②一般レーン走行区間では路側にバス停設置・車内収受 ③上屋・風よけ整備 ④相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。	①路側のバス停 ②バスベイ整備 ③バス停の上屋・風よけ整備
駅・バス停間隔	①相模大野駅、北里大学、女子美術大学及び原当麻駅は、道路上ではなくターミナルとする ②中間駅は500～1000m間隔で主要施設を考慮し配置する（※施設計画及び所要時間算定のための概略設定）	同左	①現状のバス停位置とする
ピーク時需要	①1500人/ピーク時・片方向とする。（第5回新しい交通システム導入検討委員会 議題1資料より）	同左	同左
ピーク時運行間隔	①4.8分（表定速度20km/hで概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる	①5.2分（表定速度20km/hで概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる	①3.0分（表定速度15km/hで概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる

■表2-2 計画構造諸元

	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
車両サイズ	全長18.4m、幅2.4m （富山ライトレール） 	全長17.99m、幅2.55m （厚木ツインライナー） 	全長11.01m、2.49m （大型ノンステップ路線バス） 
最小曲線半径	R=20m <sup>*1</sup> 以上を用いることとし、やむを得ない場合はR=11m <sup>*2</sup> 以上とする。 *1：道路構造令「軌道敷の構造」 *2：軌道建設規程	LRTと同様にR=20m以上を用いる。 （道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。） 車両性能 最小回転半径=9.543m	道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。 車両性能 最小回転半径=8.0m
最急縦断勾配	縦断勾配最大40%（特殊な箇所：67%） <sup>*1</sup> を基本とする。 *1：軌道建設規程 道路構造令では「新規路線については、導入車両性能を踏まえた縦断勾配を設定することも考えられる」としている。	道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。 （設計速度50km/h 縦断勾配6%やむを得ない場合8%）	道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。 （設計速度50km/h 縦断勾配6%やむを得ない場合8%）
単路部断面			

### 3. 比較評価

#### 3.1 重要指標による暫定評価

次頁以降に示す概算事業費・運営費及び所要時間に基づき、現段階での重要指標による比較評価結果を以下に示します。

■表 3-1 比較評価

評価項目	比較案ケースNO														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
	北側ルート案1 (延長 9.5km)				北側ルート案2 (延長 9.1km)				北側ルート案3 (延長 8.6km)				南側ルート案 (延長 10.0km)		
	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善			
①目標達成度の評価	まちづくり	・相模大野駅から拠点までの所要時間※1	北里大学 12.72分 女子美術大学 16.67分	北里大学 11.41分 女子美術大学 15.31分	北里大学 11.41分 女子美術大学 18.07分	北里大学 18.53分 女子美術大学 24.55分	北里大学 12.38分 女子美術大学 16.33分	北里大学 11.48分 女子美術大学 15.38分	北里大学 11.48分 女子美術大学 18.14分	北里大学 18.17分 女子美術大学 24.19分	北里大学 10.75分 女子美術大学 14.70分	北里大学 10.05分 女子美術大学 13.95分	北里大学 10.05分 女子美術大学 16.71分	北里大学 19.11分 女子美術大学 25.13分	
		・都市内のシンポル性	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停	・通常車両 ・全てバス停
	輸送力	・予想されるピーク需要を上回る輸送力を有しているか	運行間隔 4.8分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 5.2分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 5.2分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 3.0分	運行間隔 4.8分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 3.0分	運行間隔 4.8分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 3.0分
	定時性	・運行に際し自動車の影響をどの程度受けるか	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	
	速達性	・相模大野駅から原当麻駅までの所要時間(表定速度)	21.45分 (26.5km/h)	19.83分 (28.7km/h)	23.73分 (24. km/h)	31.41分 (18.1km/h)	21.12分 (25.7km/h)	19.87分 (27.3km/h)	23.79分 (22.9km/h)	31.06分 (17.5km/h)	19.49分 (26.4km/h)	18.47分 (27.8km/h)	22.37分 (23.0km/h)	31.99分 (18.8km/h)	
②整備に伴う影響の評価	導入空間確保の生活影響	・拡幅用地面積 ㎡	28,536	28,536	19,649	220	23,995	23,995	15,108	550	25,812	25,812	16,925	1,918	
		・移転補償延長 m	1,494	1,494	1,092	0	1,027	1,027	625	0	1,182	1,182	780	755	
	自転車走行空間への影響	・C区間の都市計画道路計画の自転車空間	自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少			自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少		自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少				
③事業性の評価	事業費	・インフラ 百万円	18,363	18,032	12,837	64	14,645	14,139	8,944	159	16,716	16,134	10,939	5,210	
		・インフラ外 百万円	13,134	1,972	2,108	1,145	12,841	1,990	2,035	1,115	12,274	1,877	2,013	1,218	
		・合計 百万円	31,497	20,004	14,945	1,209	27,486	16,129	10,979	1,274	28,990	18,011	12,952	6,428	
	運営費	・運営費(維持管理費含む) 百万円/年	852	681	665	848	825	655	640	816	780	618	603	898	
④目標以外の導入効果	安全性	・安全な運行が確保されるか	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	歩道未設置区間や狭い歩道区間を走行	

※参考 現状のバスの所要時間及び表定速度(平均値)

バス区間	距離(km)	平日7~10時		平日16~19時	
		所要時間(分)	表定速度(km/h)	所要時間(分)	表定速度(km/h)
北側バス路線	相模大野駅北口→北里大学	4.8	27.5	10.4	12.3
南側バス路線	相模大野駅北口→北里大学	5.6	25.3	13.3	13.4
	相模大野駅北口→女子美術大学	5.7(朝はグリーンホール発のため5.6)	25.6	13.4	13.2

### 3.2 概算事業費・運営費

#### (1) 比較案の事業費・運営費算定結果

各比較案の概算事業費及び運営費は次のとおりです。なお、C区間においてA&Aを経由する場合に増加する事業費は、ルート案・システム・走行形態によって異なりますが、LRTの場合で25億円～48億円、新しいバスシステム（全線専用走行路）の場合で、15億円～36億円、新しいバスシステム（C区間一般レーン走行）の場合で1億円～22億円、既存のバスシステムの改善策の場合で3千万円～1億円となります。

■表3-2 事業費及び運営費

単位：百万円

				(1) 北側ルート案1			
				1	2	3	4
				LRT	新しいバスシステム 全線専用走行路	新しいバスシステム C区間一般レーン走行	既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行
事業費	インフラ	用地費・補償費	単路部	11,756	11,756	7,851	0
			駅・停留所	2,059	2,059	2,041	37
		整備費	単路部	3,632	3,401	2,147	0
			駅・停留所	917	816	798	26
	小計			18,363	18,032	12,837	64
	インフラ外	車両		3,680	1,080	1,224	704
		LRT関連施設・設備		6,718	0	0	0
		その他施設・設備		2,736	892	884	441
		小計		13,134	1,972	2,108	1,145
	合計				31,497	20,004	14,945
運営・維持管理費（百万円/年）				852	681	665	848
※参考							
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費（県道52号、県道507号）			9,710	9,710	7,370	0
合計				41,208	29,714	22,315	1,209
単位：百万円							
				(2) 北側ルート案2			
				5	6	7	8
				LRT	新しいバスシステム 全線専用走行路	新しいバスシステム C区間一般レーン走行	既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行
事業費	インフラ	用地費・補償費	単路部	8,346	8,346	4,441	0
			駅・停留所	1,896	1,896	1,878	94
		整備費	単路部	3,498	3,094	1,840	0
			駅・停留所	905	804	786	66
	小計			14,645	14,139	8,944	159
	インフラ外	車両		3,680	1,080	1,152	682
		LRT関連施設・設備		6,408	0	0	0
		その他施設・設備		2,753	910	883	433
		小計		12,841	1,990	2,035	1,115
	合計				27,486	16,129	10,979
運営費（百万円/年）				825	655	640	816
※参考							
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費（県道52号、県道507号）			9,257	9,257	6,916	0
合計				36,742	25,386	17,895	1,274
単位：百万円							
				(3) 北側ルート案3			南側ルート案
				9	10	11	12
				LRT	新しいバスシステム 全線専用走行路	新しいバスシステム C区間一般レーン走行	既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行
事業費	インフラ	用地費・補償費	単路部	9,772	9,772	5,867	4,594
			駅・停留所	1,709	1,709	1,691	262
		整備費	単路部	4,381	3,900	2,646	170
			駅・停留所	855	754	736	184
	小計			16,716	16,134	10,939	5,210
	インフラ外	車両		3,450	1,008	1,152	726
		LRT関連施設・設備		6,224	0	0	0
		その他施設・設備		2,601	869	861	492
		小計		12,274	1,877	2,013	1,218
	合計				28,990	18,011	12,952
運営費（百万円/年）				780	618	603	898
※参考							
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費（県道52号、県道507号）			7,968	7,968	5,627	0
合計				36,958	25,979	18,579	6,428

注）四捨五入の関係で小計・合計が合わない場合がある



## (2) 基本的な考え方

事業費及び運営費算定の考え方は次のとおりです。

■表3-3 事業費算定の方針

インフラ	用地費・補償費	単路部	●専用走行空間確保のために道路拡幅が必要となる区間の用地費・補償費の費用を算定。ただし、新しい交通システムの導入とは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、費用を見込まない。			
		駅・停留所	●ターミナル：道路外に設置する分の用地費を算定。補償費は単路部に含む。 ●中間駅・停留所：駅及び停留所の設置により、単路部より幅員が増加する分の用地費を算定。補償費は単路部に含む。			
	整備費	単路部	築造費	●専用走行空間確保のために道路拡幅する、あるいは新設する区間は、拡幅整備に伴う走行路面・路盤の全整備費とする。ただし、新しい交通システムの導入とは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、専用走行空間の面積割合を乗じた整備費とする。		
		駅・停留所	築造費	●ターミナル：道路外に設置する分の走行路面・路盤の整備費を算定。 ●中間駅・停留所：駅及び停留所の設置により、単路部より幅員が増加する分の走行路面・路盤の整備費を算定。		
			ホーム・上屋・風よけ	●ターミナル及び中間駅：ホーム・上屋・風よけの整備費用を算定。		
				●停留所：路側バス停・上屋の整備費用を算定。		
インフラ外	車両	●LRT、新しいバスシステム（連節バス）、既存のバスシステム（大型バス）の必要台数分の車両価格を算定。				
	LRT 関連設備	●レール、電気・信号設備（架線）、変電所（用地・施設）の整備費用を算定。なお、変電所の用地は補償費の生じない場所を想定。				
	その他施設・設備	車両基地	●必要車両台数の規模に応じた車両基地の用地費及び施設の整備費用を算定。用地は補償費の生じない場所を想定。			
		業務施設	●ターミナル及び中間駅に設置する料金収受施設の費用を算定。また、業務スペース用の駅務室の費用を算定。			
		優先信号設備	●優先信号システム及び信号機を全交差点に整備する費用を算定。また、導入車両台数分の優先信号車載器の費用を算定。			
		通信設備	●情報提供システム及び表示システムの費用を算定。			
		保安・監視施設	●運行管理システムの整備費用を算定。			

■表3-4 年間運営費算定の方針

LRT	運行経費	●人件費：総要員数に年間の1人当たりの人件費を乗じて算定 ●動力費・修繕費：年間実車走行キロ <sup>*1</sup> にキロ当たりの運送原価を乗じて算定。 ●その他経費・諸税：営業キロ数 <sup>*2</sup> にキロ当たりの運送原価を乗じて算定。 ●車両減価償却費：LRT 車両価格に対する減価償却費を算定。
	維持管理費	●修繕費に含む
バス	運行経費	●人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両減価償却費、利子、諸経費：年間実車走行キロ <sup>*1</sup> にキロ当たり運送原価を乗じて算定。 連節バスの車両修繕費及び車両減価償却費は、大型バスとの車両価格比により割増。諸経費は各費用の合計に対する経費率に基づき算定。
	維持管理費	●専用走行路について維持管理費を算定。

\*1：年間実車走行キロ：運行時間帯 5:00～24:00 の 19 時間でピーク時運行本数が 6 時間、オフピーク時運行本数（ピーク時の 1/2）が 13 時間として算定。

\*2：営業キロ：往復延長/2 として設定

### 3.3 所要時間

#### (1) 比較案の所要時間算出結果

各比較案の所要時間は次のとおりです。なお、C区間においてA & Aを経由する場合には、ルート案・システム・走行形態によって異なりますが、「相模大野駅～女子美術大学」及び「相模大野駅～原当麻駅」までの所要時間が概ね 1.8 分～2.5 分の増加となります。

■表 3-5 相模大野駅からの所要時間

ケース NO	ルート	システム	走行形態	北里大学			女子美術大			原当麻駅		
				距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)
1	北側 ルート案 1	LRT	専用走行空間（複線、単線）	5.39	12.72	25.43	7.10	16.67	25.56	9.48	21.45	26.51
2		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）	5.39	11.41	28.34	7.10	15.31	27.83	9.48	19.83	28.71
3			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行	5.39	11.41	28.34	7.10	18.07	23.57	9.48	23.73	23.97
4		既存バスシステムの改善策	一般レーン走行	5.39	18.53	17.45	7.10	24.55	17.35	9.48	31.41	18.11
5	北側 ルート案 2	LRT	専用走行空間（複線、単線）	4.97	12.38	24.08	6.68	16.33	24.54	9.06	21.12	25.74
6		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）	4.97	11.48	25.98	6.68	15.38	26.07	9.06	19.87	27.32
7			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行	4.97	11.48	25.98	6.68	18.14	22.09	9.06	23.79	22.85
8		既存バスシステムの改善策	一般レーン走行	4.97	18.17	16.41	6.68	24.19	16.57	9.06	31.06	17.50
9	北側 ルート案 3	LRT	専用走行空間（複線、単線）	4.47	10.75	24.94	6.18	14.70	25.22	8.56	19.49	26.36
10		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）	4.47	10.05	26.69	6.18	13.95	26.59	8.56	18.47	27.84
11			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行	4.47	10.05	26.69	6.18	16.71	22.19	8.56	22.37	22.96
12	南側 ルート案	既存バスシステムの改善策	一般レーン走行	5.92	19.11	18.59	7.63	25.13	18.22	10.01	31.99	18.77

※ 参考値 名古屋基幹バスの表定速度が 19.9km/h（目標は 25km/h であるが、まだ専用優先信号が本格的には整備されていない）、名古屋ガイドウェイバス（高架区間）の表定速度は 30km/h

※ なお、今回の算定方法にて、通常の信号制御及び車内収受方式とした場合、専用走行空間の場合の表定速度は約 20～21km/h との算定結果になりました。（北側ルート案 1 の場合）

#### (2) 基本的な考え方

所要時間算定の考え方は次のとおりです。

■表 3-6 所要時間算定の方針

設定条件	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
区間速度	40km/h（軌道法）	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用走行区間は、40 ないし 50 km/h（道路交通法、国道 16 号は現行規制速度 50km/h、それ以外は 40km/h、ただし、県道 52 号は 4 車線化により 50km/h と想定）</li> <li>一般レーン走行区間は、30 km/h（主要地方道（人口集中地区）の自由旅行速度の目安より）</li> </ul>	30 km/h（主要地方道（人口集中地区）の自由旅行速度の目安より）
信号制御	全交差点にバス優先信号を設置	同左	同左（専用レーンではないため効果は左記より小さい）
駅・バス停乗降方式	車外収受方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用走行区間は車外収受方式</li> <li>一般レーン走行区間は車内収受方式</li> </ul>	車内収受方式

#### 4. 比較案の絞り込み

前項までの現段階における重要指標の比較評価結果より、基幹公共交通軸として今後検討を進める比較案の絞り込みを検討します。

システム比較

##### LRT

●当初のねらい  
専用走行空間を有し、定時性・速達性に優れ、車両連結による将来の需要増大への対応も可能

○定時性・速達性の大幅な改善が期待できる

○予想されるピーク需要への対応が可能である

×県道 52 号の整備進捗にあわせて、順次運行することができない（段階運用が不可能）

×車両、電気設備、車両基地などにより事業費が高額となる

×C区間において、自転車走行空間の確保に課題がある

##### 新しいバスシステム

●当初のねらい  
全線専用走行空間を設ければ、LRT以上の速達性を有するとともに、一般車の交通量が少ない区間、段階整備が求められるケースなどでは、一般走行レーンを運行することも可能で、自由度が高い

○定時性・速達性の大幅な改善が期待できる

○予想されるピーク需要への対応が可能である

○県道 52 号の整備進捗にあわせて、順次運行することができ（段階運用が可能）

×全線専用空間を確保すると、C区間において、自転車走行空間の確保に課題がある（但し、一般レーン走行により解決可能）

##### 既存のバスシステムの改善策

●当初のねらい  
定時性・速達性が劣るが、安価で早期に着手できる

○事業費は他のシステムに比べ、安価である（特に北側ルート）

○局所的改善のため、早期に着手できる

×定時性・速達性の大幅な改善が期待できない

×予想されるピーク需要には対応が困難である

ルート比較

##### 北側ルート案 1

●当初のねらい  
相模大野駅から県道 52 号へは遠回りになるが、ほぼ全区間にわたり専用走行空間の確保の可能性がある

○国道 16 号で国の協力が得られると、専用走行空間が確保しやすい

×国道 16 号に対する国の事業が未定であり、現段階では計画に位置づけにくい

×相模大野駅周辺での走行形態（単線・双方向）では将来の需要増大への対応に懸念がある

##### 北側ルート案 2・北側ルート案 3

●当初のねらい  
相模大野駅と県道 52 号の間について、専用走行空間を容易には確保できないが、他のルート案に比べ距離が短いため速達性に優れる

○所要時間が短く、速達性に優れている

○LRT及び新しいバスシステムの専用走行空間が、一方通行などの交通規制といった工夫しだいで確保可能

×LRT及び新しいバスシステムの専用走行空間は、相模大野駅～県道 52 号の間で、交通規制などが必要で合意形成が課題

##### 南側ルート案

●当初のねらい  
現状比較では北側ルートよりも所要時間の変動が少ないため、早期に導入が可能な既存のバスシステムの改善策でも効果が期待できる

○県道 52 号の整備進捗によらず整備可能な区間が長く、早期着手が可能

×基幹公共交通軸とするならば拡幅延長を長くする必要があり、事業費がそれほど安価とならない

×予想されるピーク需要には対応が困難である

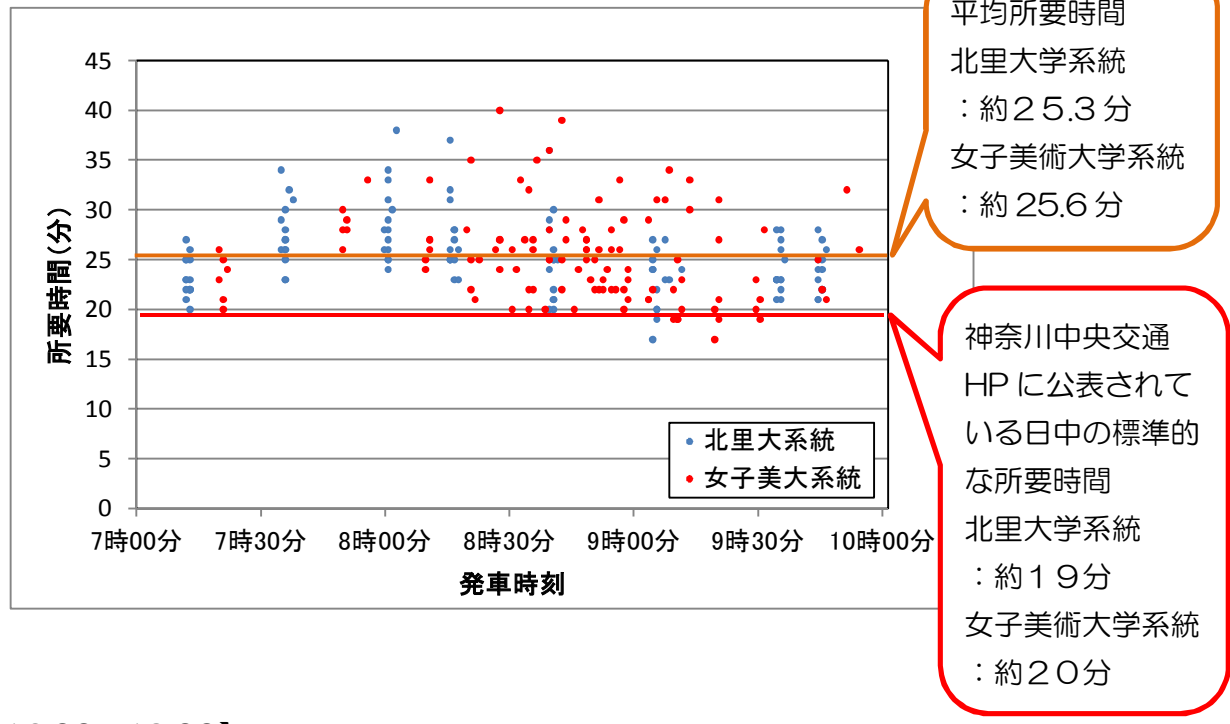
基幹公共交通軸としての比較案の絞り込みの検討

# 參考資料

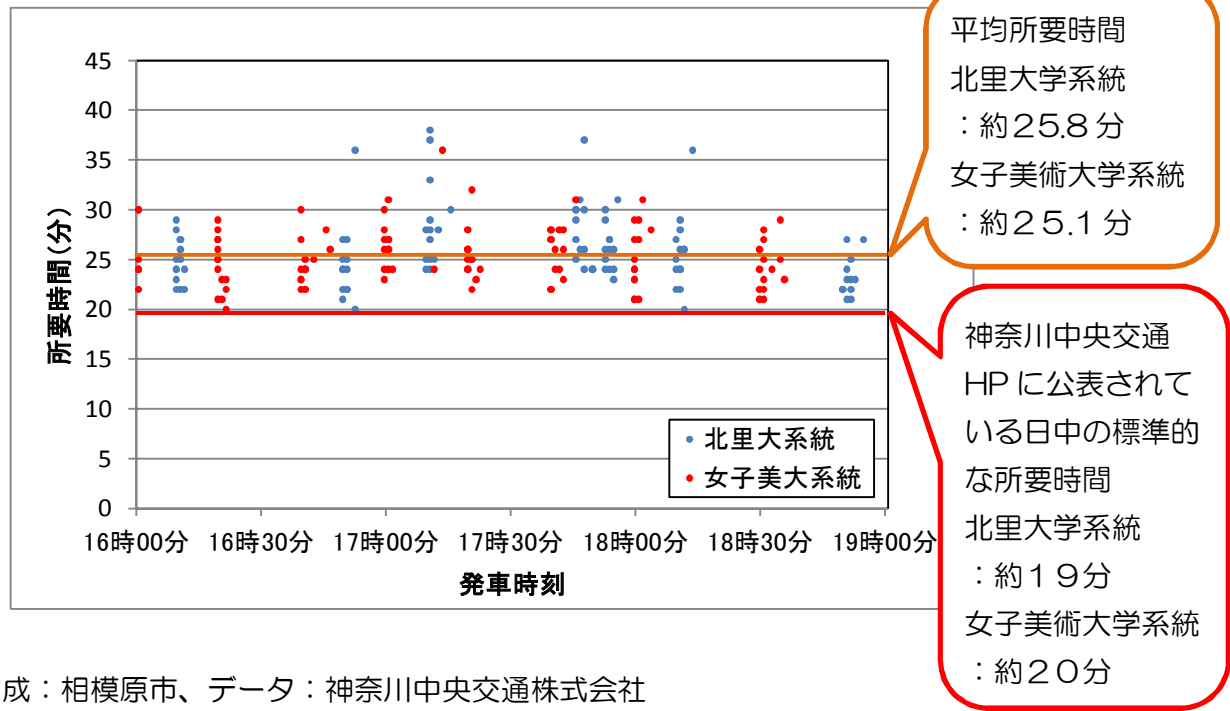
1) 南側ルート現在のバスの所要時間

■バスの所要時間の変動(相模大野駅北口⇒北里大学・女子美術大学)

平成24年11月1日～平成24年11月20日の平日(大55、大59、大60系統)  
【7:00～10:00】



【16:00～19:00】

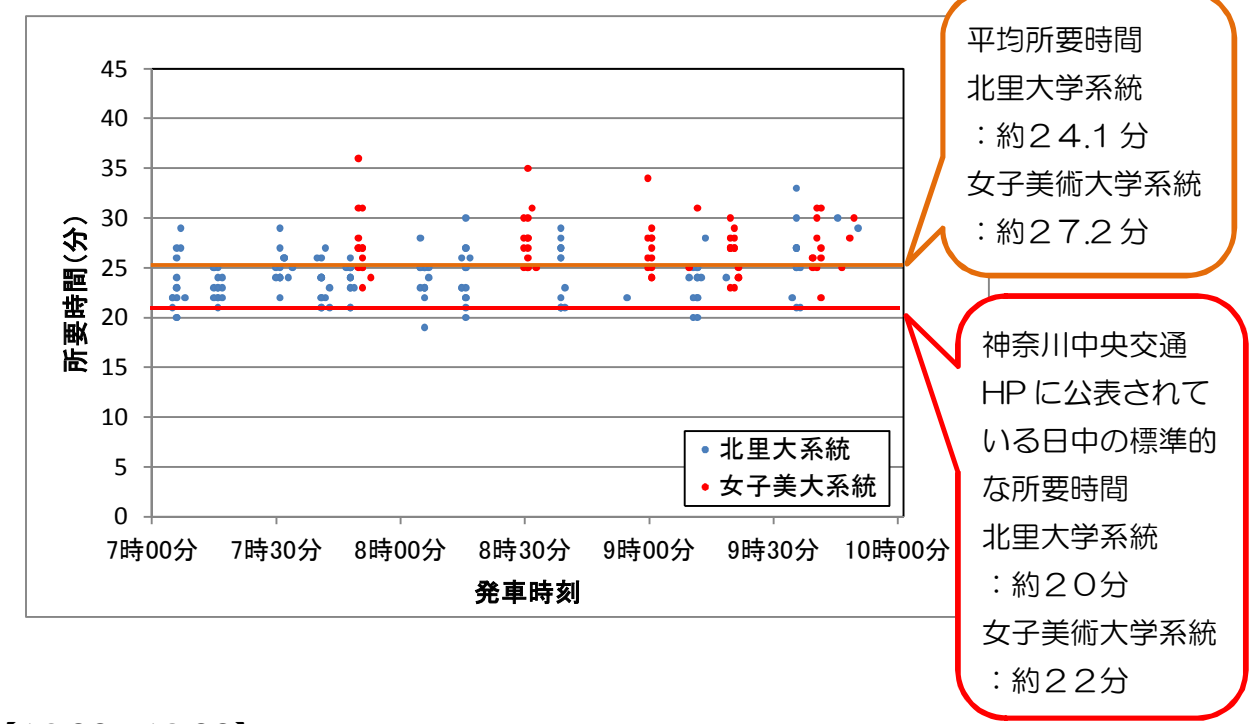


作成: 相模原市、データ: 神奈川中央交通株式会社

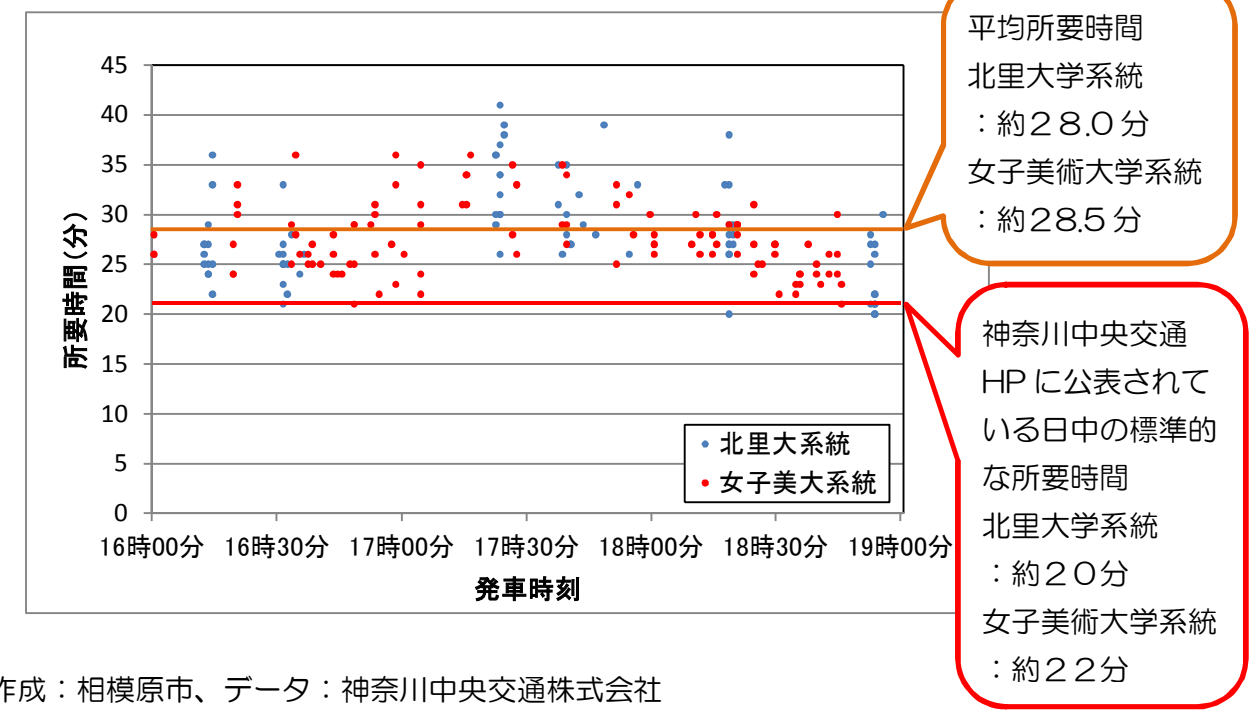
※提供データは分単位であるが、平均所要時間は対象期間平均のため小数点以下の値である

■バスの所要時間の変動(女子美術大学・北里大学病院⇒相模大野駅北口)

平成24年11月1日～平成24年11月20日の平日(大55、大59、大60系統)  
【7:00～10:00】



【16:00～19:00】



作成: 相模原市、データ: 神奈川中央交通株式会社

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





【参考】バス停位置図



※相模大野駅北口発の便、及び北里大学病院発の便はグリーンホール前に停車しない  
 ※女子美術大学系統・女子美術大学行き（平日・土曜日）の始発～9時台はグリーンホール前始発

■バスプローブデータによる旅行速度（相模大野駅→北里大学・女子美術大学）

ほとんどの区間で相模原市内バス路線の平均旅行速度（16.8km/h）よりも低い。朝の相模大野駅北口（女子美術大学行きはグリーンホール前）～上原団地間では8:10から1時間に渡り大半の便で10km/hを下回っている。

南側ルートの現状のバス旅行速度

相模大野駅～北里大学・女子美術大学  
 平成24年11月1日～20日の平日（大55、大59、大60系統） ※赤線は相模原市内バス路線の平均旅行速度（16.8km/h）  
 【7:00～10:00】 ※女子美術大学行きはグリーンホール前発 単位: km/h

系統	出発時刻	相模大野駅北口(※)～上原団地	上原団地～双葉入口	双葉入口～さがみ緑風園前	さがみ緑風園前～北里大学	さがみ緑風園前～女子美術大学	北里大系統全区間	女子美大系統全区間
北里	7:12	15.2	18.5	12.0	13.9		14.4	
女子美	7:20	12.1	15.8	13.8		14.4		14.3
北里	7:35	10.5	13.5	10.5	14.9		12.2	
女子美	7:50	10.1	13.0	10.5		15.2		12.3
北里	8:00	12.4	12.3	10.2	12.0		11.6	
女子美	8:10	9.4	14.4	12.9		14.3		12.8
北里	8:16	11.9	13.3	11.1	13.3		12.3	
女子美	8:20	9.8	14.8	12.4				12.6
女子美	8:27	8.6	13.0	12.9		13.2		12.0
女子美	8:31	7.9	14.4	15.9		13.9		12.6
女子美	8:35	8.1	14.6	15.5		14.0		12.7
女子美	8:39	8.6	15.4	15.5		14.6		13.2
北里	8:40	11.1	15.8	13.2	14.0		13.4	
女子美	8:43	8.8	14.8	16.1		13.3		13.0
女子美	8:46	8.1	17.1	17.3		13.5		13.2
女子美	8:49	9.2	15.8	16.3		13.2		13.4
女子美	8:52	8.8	15.8	16.3		14.6		13.6
女子美	8:55	8.7	15.8	15.9		14.0		13.3
女子美	8:58	7.7	18.2	16.8		14.0		13.2
女子美	9:04	8.8	19.2	15.7		15.4		14.1
北里	9:05	12.4	18.2	13.4	15.8		14.7	
女子美	9:10	9.2	17.6	15.7		14.9		14.0
女子美	9:20	11.9	18.2	14.2		13.7		14.4
女子美	9:30	12.8	16.8	16.1		14.3		15.1
北里	9:35	13.0	16.5	12.9	14.1		14.0	
女子美	9:45	12.4	16.8	15.7		15.7		15.3
北里	9:45	12.6	18.2	13.2	14.1		14.2	
全便		9.8	15.6	13.8	13.9		13.3	13.4

【16:00～19:00】 単位: km/h

系統	出発時刻	相模大野駅北口～上原団地	上原団地～双葉入口	双葉入口～さがみ緑風園前	さがみ緑風園前～北里大学	さがみ緑風園前～女子美術大学	北里大系統全区間	女子美大系統全区間
女子美	16:00	13.0	17.6	11.9		15.9		14.3
北里	16:10	10.6	17.9	11.3	16.8		13.5	
女子美	16:20	11.6	16.3	11.9		17.6		14.0
女子美	16:40	12.4	16.5	11.8		15.7		13.9
北里	16:50	13.5	15.6	11.5	15.3		13.8	
女子美	17:00	11.7	14.2	11.8		14.7		13.0
北里	17:10	10.7	16.3	11.0	10.8		11.7	
女子美	17:20	10.1	14.8	11.0		18.8		13.1
女子美	17:40	10.2	14.2	11.4		18.5		13.2
北里	17:46	10.5	13.7	11.8	13.0		12.2	
北里	17:53	11.7	12.7	12.6	13.9		12.7	
女子美	18:00	11.4	14.8	13.2		15.2		13.6
北里	18:10	12.3	14.2	11.2	15.3		13.1	
女子美	18:30	12.3	15.6	11.3		18.5		14.1
北里	18:50	12.0	17.6	12.0	17.7		14.4	
全便		11.5	15.3	11.7	14.3		13.4	13.2

作成：相模原市、データ：神奈川中央交通株式会社  
 相模原市内バス路線平均旅行速度の出典：平成20年度相模原市バス交通基礎調査業務委託報告書



■バスプローブデータによる旅行速度（女子美術大学・北里大学病院→相模大野駅）

相模原市内バス路線の平均旅行速度（16.8km/h）を下回る区間が多い。特に、さがみ緑風園前～双葉入口間においては朝・夕方に速度が10km/hを下回る便が多くなっている。速度が10km/hを下回る便は夕方の上原団地～相模大野北口間にも見られる。

南側ルートでの現状のバス旅行速度

女子美術大学・北里大学～相模大野駅  
平成24年11月1日～20日の平日（大55、大59、大60系統）※赤線は相模原市内バス路線の平均旅行速度（16.8km/h）  
【7:00～10:00】 単位: km/h

系統	出発時刻	女子美術大学 ～さがみ緑風園前	北里大学 ～さがみ緑風園前	さがみ緑風園前 ～双葉入口	双葉入口～上原団地	上原団地 ～相模大野駅北口	北里大系統全区間	女子美大系統全区間
北里	7:05		25.7	11.8	17.3	10.9	14.6	
北里	7:15		24.2	11.3	15.8	12.7	14.8	
北里	7:30		26.3	10.4	13.7	11.5	13.6	
北里	7:40		28.6	10.2	15.8	12.7	14.6	
北里	7:47		30.0	10.0	16.5	11.7	14.3	
女子美	7:50	15.9		10.0	16.8	11.6		13.0
北里	8:05		28.6	9.6	15.6	12.9	14.3	
北里	8:15		24.7	8.8	17.3	13.5	14.1	
女子美	8:30	14.7		10.2	15.6	11.7		12.7
北里	8:38		25.7	10.4	15.6	11.6	14.0	
女子美	9:00	16.0		11.6	12.0	12.7		13.0
北里	9:10		24.7	11.8	14.4	12.4	14.6	
女子美	9:20	19.0		10.2	15.2	11.8		13.4
北里	9:35		22.1	10.0	12.4	11.9	13.0	
女子美	9:40	20.1		10.1	13.3	11.4		13.0
全便	16.9		25.9	10.4	15.0	12.0	14.2	13.0

【16:00～19:00】 単位: km/h

系統	出発時刻	女子美術大学 ～さがみ緑風園前	北里大学 ～さがみ緑風園前	さがみ緑風園前 ～双葉入口	双葉入口～上原団地	上原団地 ～相模大野駅北口	北里大系統全区間	女子美大系統全区間
女子美	16:00	17.4		10.6	17.6	12.5		13.9
北里	16:13		19.1	9.4	16.3	10.9	12.8	
女子美	16:20	16.2		9.6	17.1	9.5		12.2
北里	16:31		20.3	9.7	16.3	11.9	13.4	
女子美	16:33	16.4		9.4	17.1	10.2		12.4
女子美	16:38	16.8		10.5	19.2	10.9		13.4
女子美	16:43	18.3		10.8	17.9	10.1		13.3
女子美	16:48	18.5		9.6	17.6	10.0		12.8
女子美	16:53	17.6		10.3	18.2	8.8		12.5
女子美	16:58	17.4		10.5	17.3	7.9		11.9
女子美	17:05	17.6		9.9	16.1	9.2		12.2
女子美	17:15	16.4		7.0	15.8	8.2		10.4
北里	17:23		12.4	7.1	16.8	9.0	10.1	
女子美	17:27	14.6		7.2	17.6	8.7		10.6
北里	17:38		10.3	8.8	16.8	12.0	11.2	
女子美	17:39	14.9		8.0	16.1	9.8		11.3
女子美	17:51	13.6		8.7	17.9	10.4		11.7
女子美	18:00	15.5		9.1	16.1	11.5		12.4
女子美	18:10	16.2		9.3	15.8	10.8		12.4
女子美	18:15	16.4		8.8	18.8	11.4		12.7
北里	18:18		13.0	8.8	17.9	12.0	12.1	
女子美	18:20	16.4		8.6	16.3	10.7		12.1
女子美	18:25	17.4		8.9	19.9	10.8		12.8
女子美	18:30	17.4		9.6	17.6	11.9		13.3
女子美	18:35	16.4		9.7	18.5	11.3		13.1
女子美	18:40	17.4		9.4	16.8	12.4		13.3
女子美	18:45	15.7		11.4	17.6	12.2		13.8
北里	18:53		15.0	11.9	17.6	14.7	14.5	
全便	16.5		14.2	9.2	17.2	10.5	12.2	12.4

【参考】バス停位置図



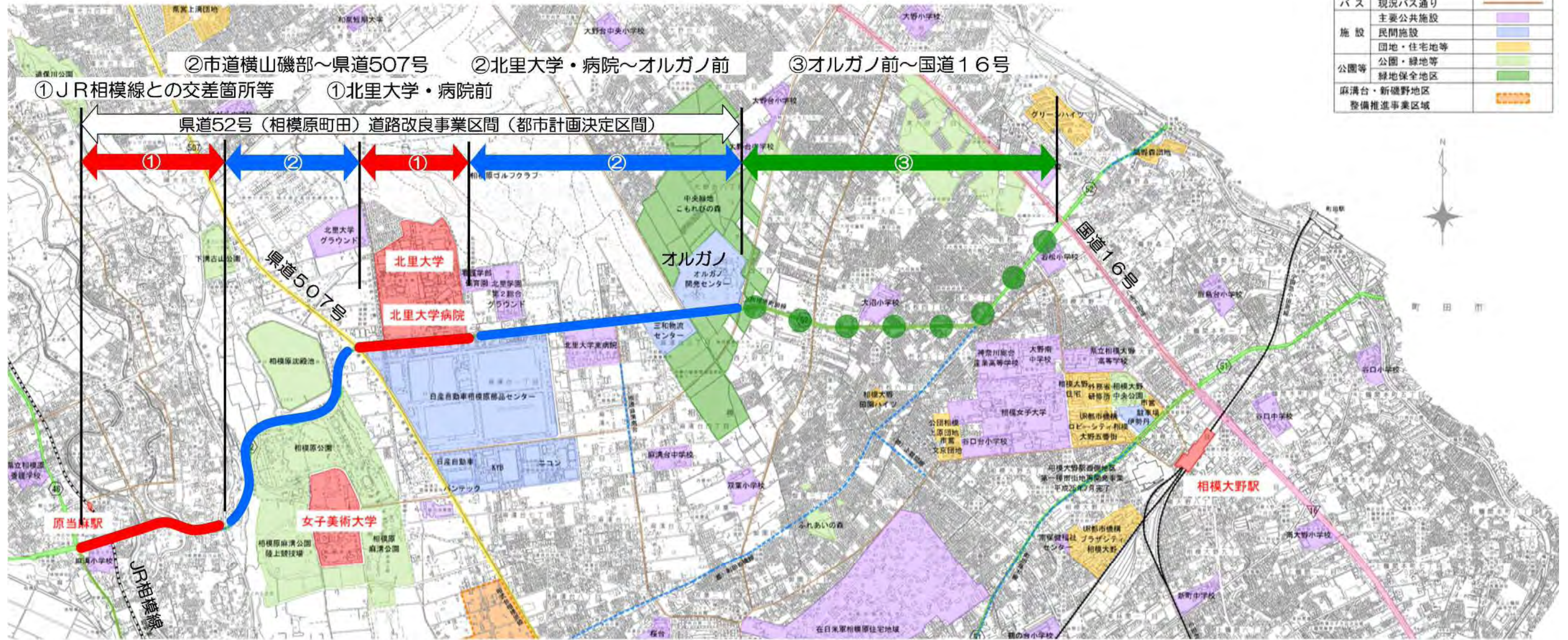
※相模大野駅北口発の便、及び北里大学病院発の便はグリーンホール前に停車しない  
※女子美術大学系統・女子美術大学行き（平日・土曜日）の始発～9時台はグリーンホール前始発

作成：相模原市、データ：神奈川中央交通株式会社  
相模原市内バス路線平均旅行速度の出典：平成20年度相模原市バス交通基礎調査業務委託報告書



2) 県道52号の想定整備順序

凡例		
道路	国道	
	主要地方道	
	一般県道	
	新設・拡幅予定道路	
主要拠点		
鉄道	JR線	
	私鉄	
バス	現況バス通り	
	主要公共施設	
施設	民間施設	
	団地・住宅地等	
公園等	公園・緑地等	
	緑地保全地区	
麻溝台・新磯野地区 整備推進事業区域		

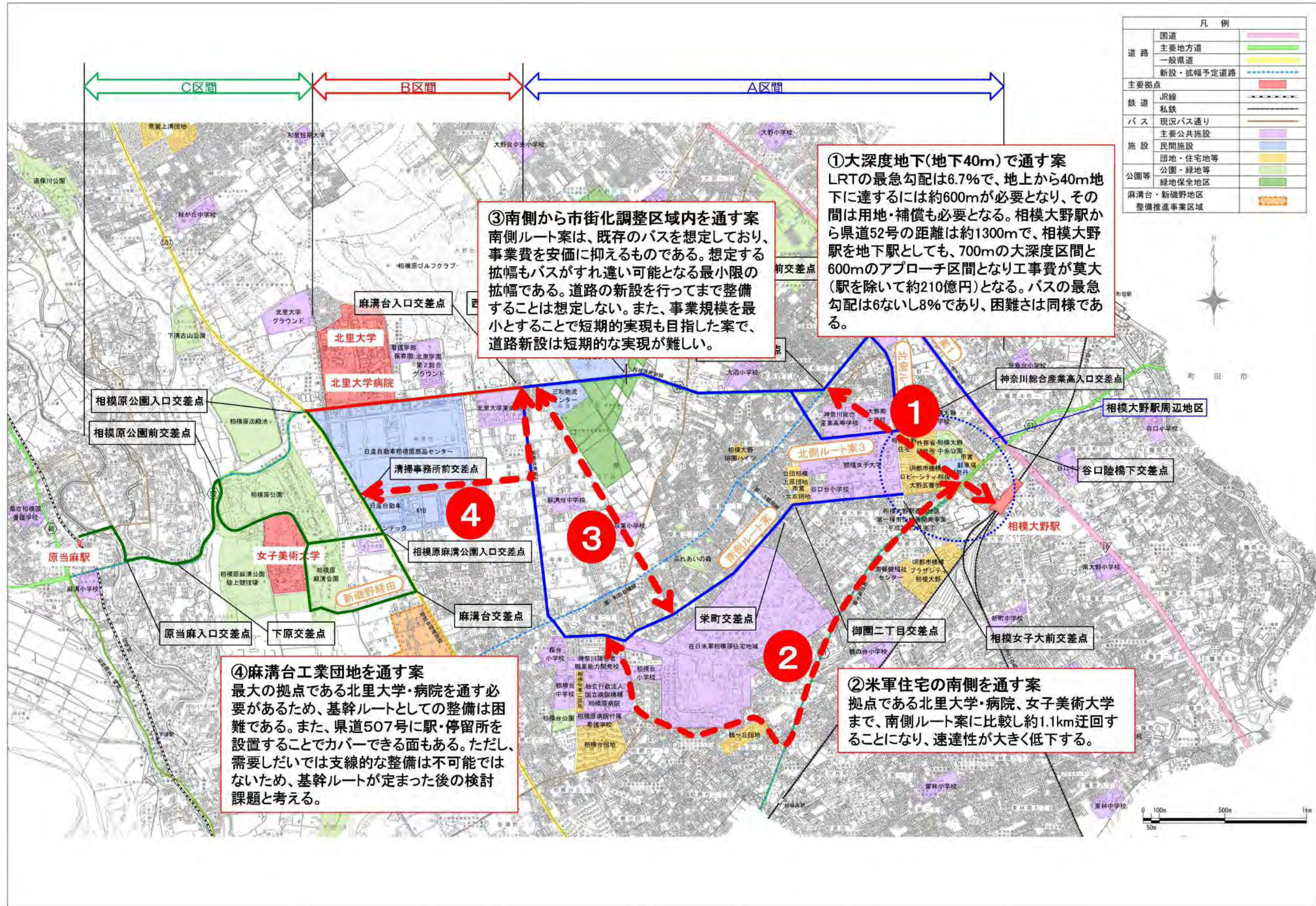


整備順序（想定）

	現在	将来
① JR相模線との交差箇所等 北里大学・病院前		
② 北里大学・病院～オルガノ前 市道横山磯部～県道507号		
③ オルガノ前～国道16号		

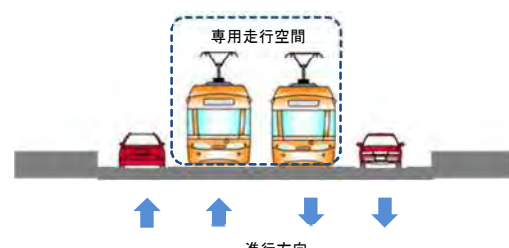




3) 検討委員会でのその他提案ルートへの対応





4) LRT及び新しいバスシステム（専用走行空間）における走行位置の比較

走行位置	中央敷設 (センターリザベーション)	片側敷設 (シングルサイドリザベーション)	両側敷設 (デュアルサイドリザベーション)
概要	専用走行空間を道路の中央に上下線とも設置する方法で、最も一般的な方法である。 	専用走行空間を道路の片側に上下線とも設置する方法で、利用者の道路横断を少なくできる。国内では一部区間（熊本、鹿児島）において実施例がある。 	専用走行空間を、上り線、下り線ごとに路側側に設置する方法で、利用者の道路横断を少なくできる。国内では設置実績がなく、現在、札幌市で検討されている。 
長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●左折車両との交錯がない</li> <li>●沿道施設から出入り車両との交錯がない</li> <li>●沿道の車両出入り・駐停車制限を課さなくて良い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一方向の左折車両との交錯がない</li> <li>●片側の沿道施設からの出入りとの交錯がない</li> <li>●専用走行空間と接している側では、停留所で利用者が道路を横断しなくて良い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●進行方向と同方向の利用時には、停留所で利用者が道路を横断しなくて良い</li> </ul>
短所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●停留所では利用者が必ず道路を横断しなければならない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一方向の左折車両と交錯する</li> <li>●専用走行空間と接する片側では、沿道施設の車両出入り・駐停車を制限しなければならない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●両方向で左折車両と交錯する</li> <li>●両側とも沿道施設の車両出入り・駐停車を制限しなければならない</li> <li>●反対方向の利用時には、利用者は道路を横断しなければならない</li> </ul>
適用しやすい区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一般的な方式で導入箇所に制約はない</li> <li>●両側とも沿道利用が進んでいる区間(沿道への車両出入り制限を課さない)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●片側が川や未利用地など沿道利用がないような区間</li> <li>●片側で沿道からの車両出入りを制限可能(例.裏側通りから車両が出入りできる大規模施設等が連続する)区間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●両側とも川や未利用地など沿道利用がないような区間</li> <li>●両側で沿道からの車両出入りを制限可能(例.裏側通りから車両が出入りできる大規模施設等が連続する)な区間</li> </ul>

5) 単線の場合の輸送力について

単線で双方向運用となる区間では、行き違い施設（駅などに設置）が必要になります。また、運行間隔は、最小でも行き違い施設間の所要時間の2倍となります。例として、表定速度20km/hとした場合の行き違い施設間距離と最小運行間隔を次に示します。

距離	所要時間(分)	最小運行間隔(分)	備考
200m	0.6	1.2	北側ルート案1のS2区間
500m	1.5	3.0	
1000m	3.0	6.0	北側ルート案1の国道16号の延長が約1.1km
1500m	4.5	9.0	C区間のC3、C4の延長が約1.6km

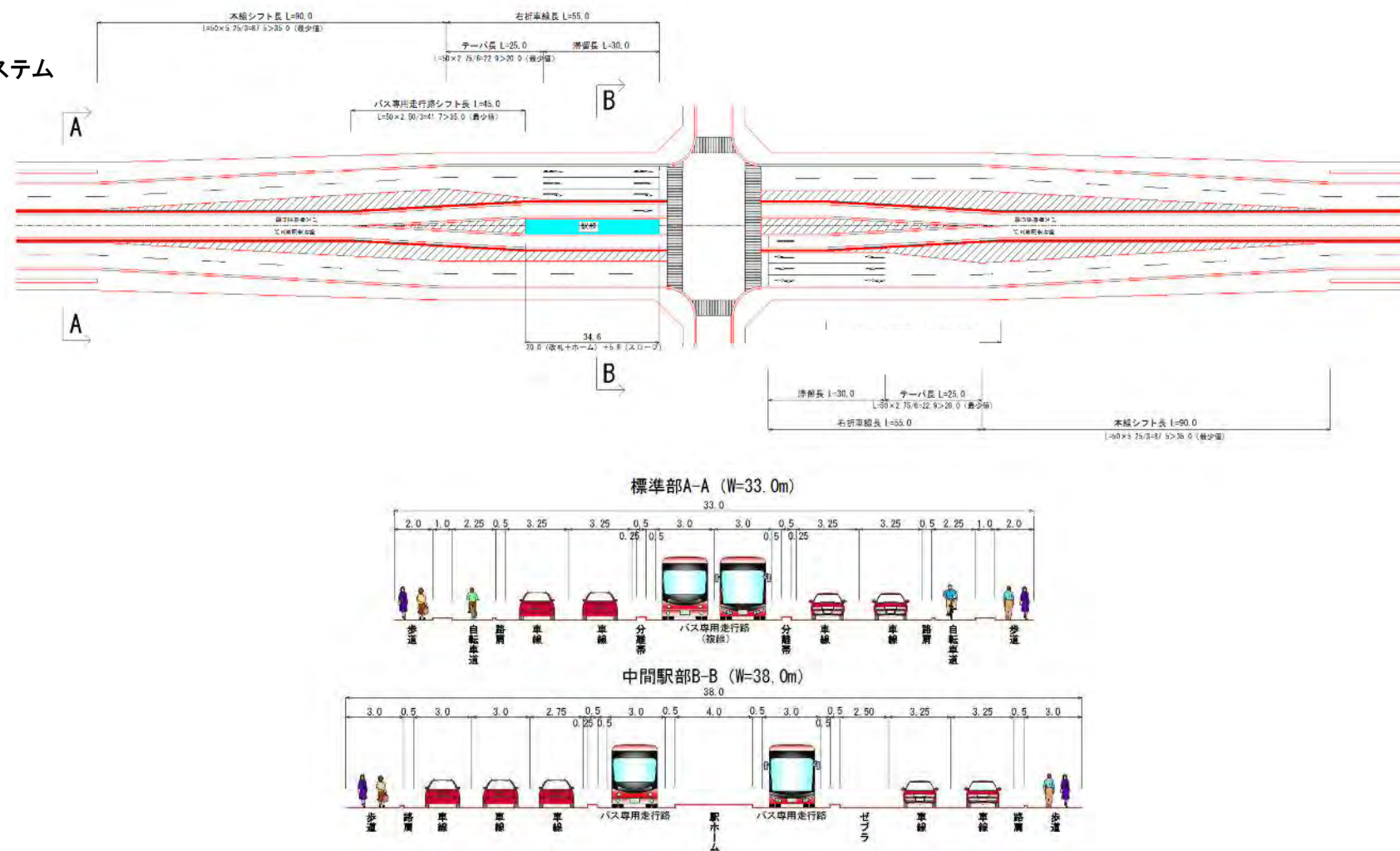
6) 検討条件 (詳細)

	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
想定する車両	富山ライトレール程度の車両 (定員 120 人)	厚木ツインライナー程度の連節バス (定員 130 人)	通常寸法のバス (定員 75 人)
走行空間整備 (単路)	<p>①専用走行空間 (中央走行) を基本</p> <p>②専用走行空間を確保する場合には複線を基本とするが、現況道路の沿道状況や計画幅員から考えて、複線が困難と考えられる場合には単線とする。</p> <p>③専用走行空間は、専用走行空間の両側に一般レーンを設置することを基本とする。なお、軌道建設規程では、歩道設置区間で、片側車道の幅員が最低 3.64m、歩道未設置区間で 4.55m (主要道路)、3.64m (主要道路以外)</p> <p>④【相模大野駅周辺】 「専用走行空間 (単線) + 両側一般レーン」を設けるための道路拡幅が困難な場合、単線 + 一般レーン 1 車線 (一方通行) とする。但し、軌道側の沿道については車両の出入制限を伴う。</p> <p>⑤【北側ルート案3 A15 区間】 専用走行空間を設けるために道路拡幅を行う場合で、専用車両及び歩行者の横断が見込まれない区間では、専用軌道を設け拡幅量を軽減する。但し、この区間では車両・歩行者の横断不可となる。</p> <p>⑥【北側ルート案3 A16 区間】 地下化区間については複線とし、地上部は地下区間と同幅員の道路とする。(地上部空間の利用は今後の検討)</p>	<p>①専用走行空間 (中央走行) を基本</p> <p>②専用走行空間を確保する場合には複線を基本とするが、現況道路の沿道状況や計画幅員から考えて、複線が困難と考えられる場合には単線とする。</p> <p>③専用走行空間は、専用走行空間の両側に一般レーンを設置することを基本とする。</p> <p>④【相模大野駅周辺】 「専用走行空間 (単線) + 両側一般レーン」を設けるための道路拡幅が困難な場合、単線 + 一般レーン 1 車線 (一方通行) とする。但し、軌道側の沿道については車両の出入制限を伴う。</p> <p>⑤【北側ルート案3 A15 区間】 専用走行空間を設けるために道路拡幅を行う場合で、専用車両及び歩行者の横断が見込まれない区間では、専用道路を設け拡幅量を軽減する。但し、この区間では車両・歩行者の横断不可となる。</p> <p>⑥【北側ルート案3 A16 区間】 地下化区間については複線とし、地上部は地下区間と同幅員の道路とする。(地上部空間の利用は今後の検討)</p>	<p>①一般レーン走行</p> <p>②歩道未設置道路では道路幅員 6.5m (車両制限令) に拡幅する。両側歩道設置道路では車道部幅員 5.5m 以上 (車両制限令) に拡幅する。片側歩道設置道路では車道部幅員 6.0m 以上 (車両制限令) に拡幅する。</p> <p>③歩道部の拡幅は行わない</p> <p>④現行規制速度に応じた曲線区間の改良 (※今回の 1/5000 レベルの検討では、明らかに大規模となる曲線区間の改良は生じない。)</p>
走行空間 (交差点)	<p>①走行可能なように交差点を改良</p> <p>②優先信号を設置</p>	<p>①走行可能なように交差点改良</p> <p>②優先信号を設置</p>	<p>①右折レーン設置などの交差点改良 (※今回の 1/5000 レベルの検討では、明らかに大規模となる交差点改良は生じない。)</p> <p>②優先信号を設置</p>
駅部・バス停施設	<p>①複線では島式・車外改札</p> <p>②単線では片側・車外改札</p> <p>③上屋・風よけ整備</p> <p>④相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。 ※車両は両側扉を想定</p>	<p>①複線では島式・車外改札</p> <p>②単線では片側・車外改札</p> <p>③一般レーン走行区間では路側にバス停設置・車内収受</p> <p>④上屋・風よけ整備</p> <p>⑤相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。 ※車両は両側扉を想定する。</p>	<p>①路側のバス停</p> <p>②バスベイ整備</p> <p>③バス停の上屋・風よけ整備</p>
駅・バス停間隔	<p>①相模大野駅、北里大学、女子美術大学及び原当麻駅は、道路上ではなくターミナルとする</p> <p>②中間駅は 500~1000m 間隔で主要施設を考慮し配置する</p>	<p>①相模大野駅、北里大学、女子美術大学及び原当麻駅は、道路上ではなくターミナルとする</p> <p>②中間駅は 500~1000m 間隔で主要施設を考慮し配置する</p>	<p>①現状のバス停位置とする</p>
ピーク時需要	<p>①1500 人 / ピーク時・片方向とする。</p>	<p>①1500 人 / ピーク時・片方向とする。</p>	<p>①1500 人 / ピーク時・片方向とする。</p>
ピーク時運行間隔	<p>①4.8 分 (表定速度 20km/h で概算)</p> <p>②上記より単線・両方向運行区間では、2.4 分 (0.8 km) 内で行き違い施設を設ける。但し、車両編成をより定員の多いものにし、運行間隔を長くする方法もある。 ※ここでの表定速度は、概略施設計画のためのもので、後述する各種ケースごとの表定速度とは異なる</p>	<p>①5.2 分 (表定速度 20km/h で概算)</p> <p>②上記より単線・両方向運行区間では、2.6 分 (0.87 km) 内で行き違い施設を設ける。但し、2 両を同時に運行させ、運行間隔を長くする方法も考えられる。 ※ここでの表定速度は、概略施設計画のためのもので、後述する各種ケースごとの表定速度とは異なる</p>	<p>①3.0 分 (表定速度 15km/h で概算)</p> <p>※ここでの表定速度は、概略施設計画のためのもので、後述する各種ケースごとの表定速度とは異なる</p>

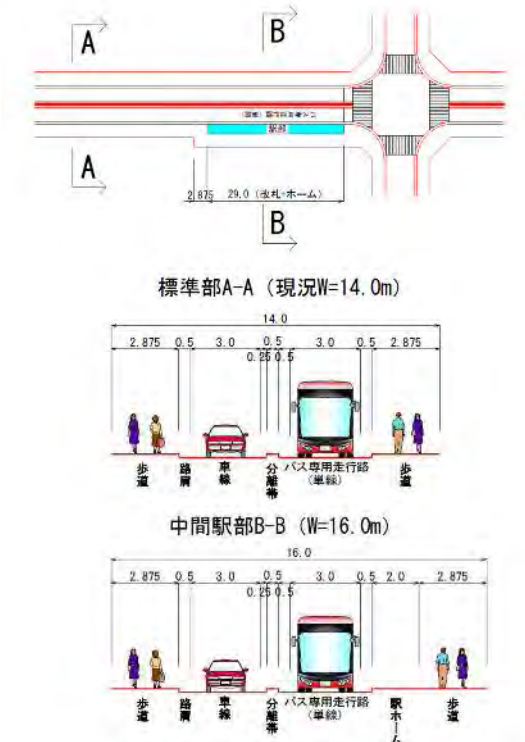


7) 中間駅・バスベイの平面・断面イメージ

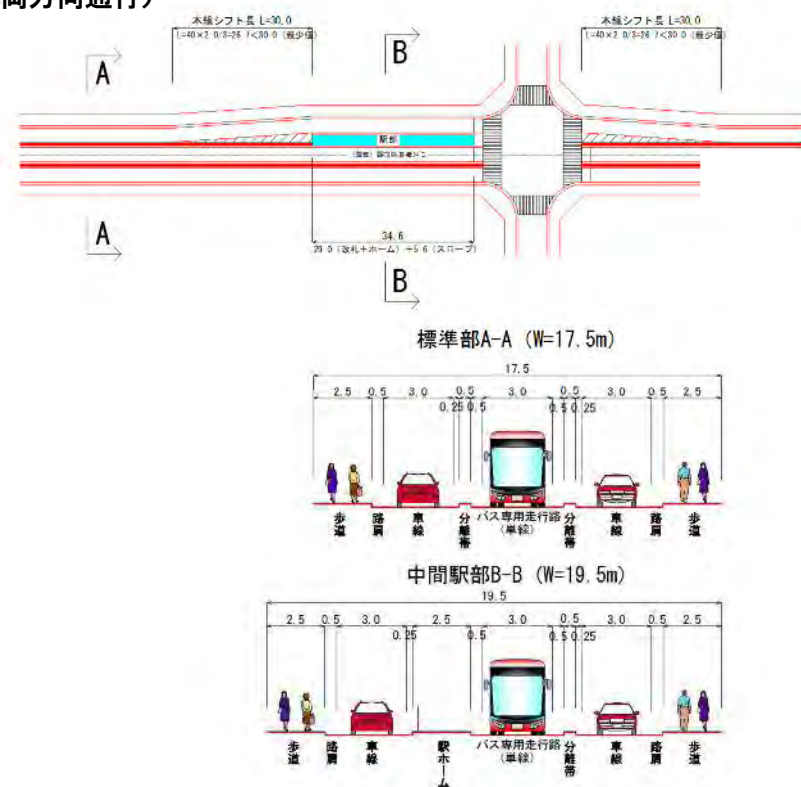
- ① 複線中間駅  
 ・LRT  
 ・新しいバスシステム



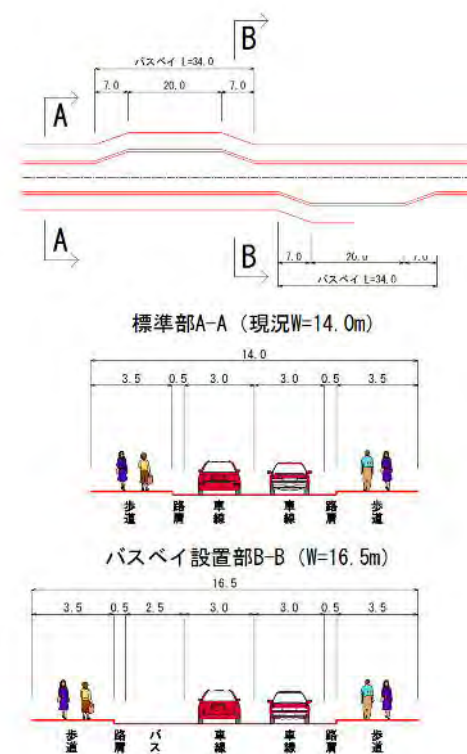
- ③ 単線中間駅(一般車片側一方通行)  
 ・LRT  
 ・新しいバスシステム



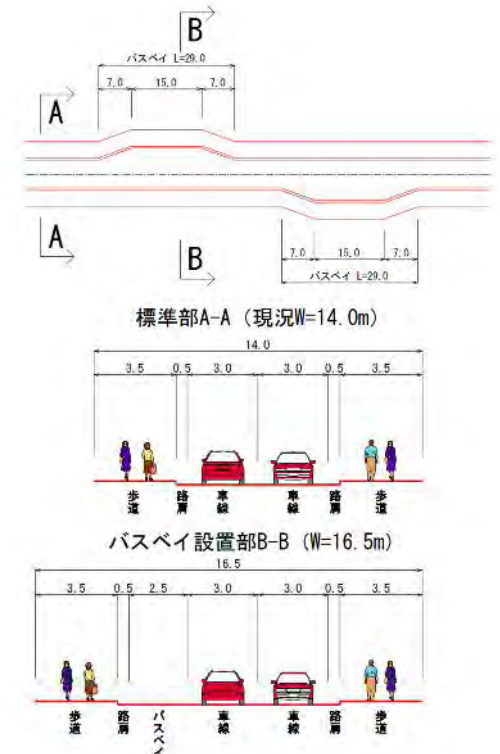
- ② 単線中間駅 (一般車両方向通行)  
 ・LRT  
 ・新しいバスシステム



- ④ バスベイ  
 ・新しいバスシステム



- ⑤ バスベイ  
 ・既存バスシステムの改善策





8) 輸送力（運行間隔及び必要車両台数）

LRTの車両台数算出根拠

	北側ルート1	北側ルート1 (A&A経由)	北側ルート2	北側ルート2 (A&A経由)	北側ルート3	北側ルート (A&A経由)	南側ルート	南側ルート (A&A経由)
①ピーク時需要 人/ピーク時・片方向	1500	1500	1500	1500	1500	1500		
②表定速度 km/h	20	20	20	20	20	20		
③乗車定員 人/編成	120	120	120	120	120	120		
④ピーク時運行本数（本/ピーク時）=①÷③	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5		
⑤運行間隔=60÷④（分）	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8		
⑥往復延長(km)	18.6	20.6	17.9	19.8	16.9	18.9		
⑦所要時間（分）=往復距離/表定速度×60+折り返し10分	65.8	71.8	63.7	69.4	60.7	66.7		
⑧必要車両数（台）=ピーク時運行本数×所要時間÷60	14	15	14	15	13	14		
⑨予備車両（台）=必要車両数の10%	2	2	2	2	2	2		
⑩車両合計（台）	16	17	16	17	15	16		

※⑧、⑨は整数切上げ

新しいバスシステム(全線専用走行路)の車両台数算出根拠

	北側ルート1	北側ルート1 (A&A経由)	北側ルート2	北側ルート2 (A&A経由)	北側ルート3	北側ルート (A&A経由)	南側ルート	南側ルート (A&A経由)
①ピーク時需要 人/ピーク時・片方向	1500	1500	1500	1500	1500	1500		
②表定速度 km/h	20	20	20	20	20	20		
③乗車定員 人/編成	130	130	130	130	130	130		
④ピーク時運行本数（本/ピーク時）=①÷③	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6		
⑤運行間隔=60÷④（分）	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2		
⑥往復延長(km)	18.6	20.6	17.9	19.8	16.9	18.9		
⑦所要時間（分）=往復距離/表定速度×60+折り返し10分	65.8	71.8	63.7	69.4	60.7	66.7		
⑧必要車両数（台）=ピーク時運行本数×所要時間÷60	13	14	13	14	12	13		
⑨予備車両（台）=必要車両数の10%	2	2	2	2	2	2		
⑩車両合計（台）	15	16	15	16	14	15		

※⑧、⑨は整数切上げ

新しいバスシステム(C区間一般レーン走行)の車両台数算出根拠

	北側ルート1	北側ルート1 (A&A経由)	北側ルート2	北側ルート2 (A&A経由)	北側ルート3	北側ルート (A&A経由)	南側ルート	南側ルート (A&A経由)
①ピーク時需要 人/ピーク時・片方向	1500	1500	1500	1500	1500	1500		
②表定速度 km/h	17.6	17.3	17.6	17.3	17.4	17.1		
③乗車定員 人/編成	130	130	130	130	130	130		
④ピーク時運行本数（本/ピーク時）=①÷③	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6		
⑤運行間隔=60÷④（分）	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2		
⑥往復延長(km)	18.6	20.6	17.9	19.8	16.9	18.9		
⑦所要時間（分）=往復距離/表定速度×60+折り返し10分	73.5	81.5	71.1	78.7	68.3	76.4		
⑧必要車両数（台）=ピーク時運行本数×所要時間÷60	15	16	14	16	14	15		
⑨予備車両（台）=必要車両数の10%	2	2	2	2	2	2		
⑩車両合計（台）	17	18	16	18	16	17		

※②表定速度は、専用区間20km/h、一般レーン走行15km/hで算定

※⑧、⑨は整数切上げ

既存のバスシステムの改善策の車両台数算出根拠

	北側ルート1	北側ルート1 (A&A経由)	北側ルート2	北側ルート2 (A&A経由)	北側ルート3	北側ルート (A&A経由)	南側ルート	南側ルート (A&A経由)
①ピーク時需要 人/ピーク時・片方向	1500	1500	1500	1500			1500	1500
②表定速度 km/h	15.0	15.0	15.0	15.0			15.0	15.0
③乗車定員 人/編成	75	75	75	75			75	75
④ピーク時運行本数（本/ピーク時）=①÷③	20.0	20.0	20.0	20.0			20.0	20.0
⑤運行間隔=60÷④（分）	3.0	3.0	3.0	3.0			3.0	3.0
⑥往復延長(km)	18.6	20.6	17.9	19.8			19.7	21.7
⑦所要時間（分）=往復距離/表定速度×60+折り返し10分	84.4	92.4	81.6	89.2			88.8	96.8
⑧必要車両数（台）=ピーク時運行本数×所要時間÷60	29	31	28	30			30	33
⑨予備車両（台）=必要車両数の10%	3	4	3	3			3	4
⑩車両合計（台）	32	35	31	33			33	37

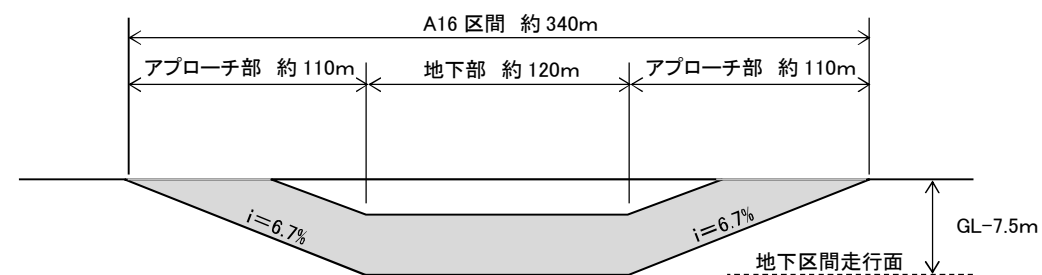
※⑧、⑨は整数切上げ

9) 事業費・運営費の算定条件

■事業費（インフラ）算定の条件

		LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
用地費・補償費	単路部	現道より拡幅する範囲について次のように算定 ・新しい交通システムとは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、計画幅員内の費用を見込まない ・専用空間確保を目的に道路拡幅する、あるいは新設する区間については、拡幅整備に伴う全費用	現道より拡幅する範囲について次のように算定 ・新しい交通システムとは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、計画幅員内の費用を見込まない ・専用空間確保を目的に道路拡幅する、あるいは新設する区間については、拡幅整備に伴う全費用 ・一般レーン走行（拡幅を必要としない）の場合には費用は見込まない	現道より拡幅する範囲について次のように算定 ・現道の道路拡幅、バスベイ設置に伴う全費用 ・道路整備を新たに行う予定の区間については、費用を見込まない
	駅（ターミナル）	道路外に設置する分の用地費を算定 なお、補償費は単路部に含む	同左	
	駅（中間駅）	駅の設置により、単路部より幅員が増加する分の用地費を算定 なお、補償費は単路部にて算定	同左	
	停留所		連節バスのバスベイの設置により、単路部より拡幅となる分の用地費を算定 なお、補償費は単路部に含む	通常サイズのバスベイの設置により、単路部より拡幅となる分の用地費を算定 なお、補償費は単路部に含む
整備費（築造）	単路部	道路内の専用走行空間の走行路面・路盤の築造費を算定	専用走行空間確保のために道路拡幅する、あるいは新設する区間は、拡幅整備に伴う走行路面・路盤の全整備費を算定。ただし、新しい交通システムとは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、専用走行空間の面積割合を乗じた整備費とする。	既存のバスシステムの改善策として実施する道路拡幅整備に伴う走行路面・路盤の全整備費を算定。
	駅（ターミナル）	道路外に設置する分の走行路面・路盤の築造費	同左	
	駅（中間駅）	駅の設置により、単路部より幅員が増加する分の走行路面・路盤の築造費を算定	同左	
	停留所		連節バスのバスベイの設置により、単路部より幅員が増加する分の築造費を算定	通常サイズのバスベイの設置により、単路部より幅員が増加する分の築造費を算定
整備費（ホーム・上屋・風よけ）	駅（ターミナル）	ターミナルに設置するホーム・上屋・風よけの費用を算定 上下線の各2編成で、合計4面のホームを想定	同左	
	駅（中間駅）	道路内の島式または路側の中間駅に設置するホーム・上屋・風よけの費用を算定 上下線合わせて1編成で、1面のホームを想定	同左	
	停留所		連節バスの一般レーン走行時における、路側に設置するバス停及び上屋の費用を算定	従来の路線バスにおける、路側に設置するバス停及び上屋の費用を算定

（参考）北側ルート案3 A16 区間地下利用縦断イメージ





■事業費（インフラ外）算定の条件

		LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
レール		LRT 導入における軌道施設の整備費用、単線区間は複線の1/2の費用とする		
車両		LRT の必要台数分の車両価格	連節バスの必要台数分の車両価格	大型バスの必要台数分の車両価格
車両基地	用地	道路外に設ける LRT の引き込み線・留置線等の用地の費用を算定。必要面積は1編成あたり400㎡とする。 なお、補償費の生じない場所を想定	道路外に設ける連節バスの車庫等の用地の費用を算定。必要面積は車路を含み1台あたり90㎡/台とする。なお、補償費の生じない場所を想定	道路外に設ける路線バスの車庫等の用地の費用を算定。必要面積は車路を含み1台あたり54㎡/台とする。なお、補償費の生じない場所を想定
	施設	道路外に設ける LRT の引き込み線・留置線等の基地施設の費用を算定	道路外に設ける連節バスの車庫等の走行路面・路盤の築造費を算定	道路外に設ける路線バスの車庫等の走行路面・路盤の築造費を算定
電気・信号設備		架線・信号設備の費用を算定。単線区間は複線区間の70%の費用とする		
変電所	用地	LRT 導入における変電所整備の用地費を算定。変電所は概ね5kmに1箇所割合で、1箇所あたり300㎡の用地を確保 なお、補償費の生じない場所を想定		
	施設	変電所施設の設備費用を算定		
業務施設	運賃収受	LRT 及び新しいバスシステムに設けるターミナル・中間駅に設置する自動改札機の費用を算定 設置台数はターミナル6機/箇所、中間駅2機/箇所とする	同左	
	業務スペース	業務スペース用（事務室、倉庫等）の駅務室の整備費用を算定	同左	同左
優先信号設備		優先信号システム及び信号機を全交差点に整備する費用を算定 また、導入車両台数分の優先信号車載器の費用を算定	同左	同左
通信設備		情報提供システム及び表示装置の費用を算定 表示システムはターミナル4機/箇所、中間駅2機/箇所とする	同左	
保安・監視施設		運行管理システムの整備費用を算定	同左	

■年間運営費の算定条件

LRT	運行経費	人件費	●総要員数に年間の1人当たりの人件費を乗じて算定（要員：本社要員、運輸要員、工務要員、電気要員、車両要員）
		動力費・維持修繕費	●動力費・修繕費：年間実車走行キロ <sup>※1</sup> にキロ当たりの運送原価を乗じて算定。
		その他経費・諸税	●営業キロ数 <sup>※2</sup> にキロ当たりの運送原価を乗じて算定。
		車両減価償却費	●LRT の車両価格に対する減価償却費を算定。 ●算定式：((総車両費×消費税)-補助負担分)÷法定耐用年数 算定では、車両230百万円/編成、消費税1.05、補助率1/2、法定耐用年数13年とした。
	維持管理費		●修繕費を含む
バス	運行経費	人件費	●年間実車走行キロ <sup>※1</sup> にキロ当たり運送原価を乗じて算定。 ●運送原価は「H24 度乗合バス事業の収支状況・原価」国交省資料における「ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価」の武蔵・相模ブロックの運送原価に基づく
		燃料油脂費	●同上
		車両修繕費	●同上（連節バスは、大型バスとの車両価格比により割増。）
		車両減価償却費	●同上（連節バスは、大型バスとの車両価格比により割増。）
		利子	●同上
		諸経費	●各費用の合計に対する経費率に基づき算定。
	維持管理費		●専用走行路について維持管理費を算定。 ●維持管理費のkm単価は「費用便益分析マニュアル 平成15年8月 国土交通省」の道路種別毎の年間維持管理費における都道府県道（主要地方道）を参考とした。

※1：年間実車走行キロ：運行時間帯5:00～24:00の19時間でピーク時運行本数が6時間、オフピーク時運行本数（ピーク時の1/2）が13時間として算定。

※2：営業キロ：往復延長/2として設定

10) 事業費・運営費の算定結果 (A&A 経由含む)

単位：百万円

				(1) 北側ルート案1							
				1	1'	2	2''	3	3''	4	4''
				LRT		新しいバスシステム 全線専用走行路		新しいバスシステム C区間一般レーン走行		既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行	
				女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由
事業費	インフラ	用地費・補償費	単路部	11,756	12,713	11,756	12,713	7,851	7,851	0	0
			駅・停留所	2,059	2,059	2,059	2,059	2,041	2,041	37	19
		整備費	単路部	3,632	3,875	3,401	3,758	2,147	2,147	0	0
			駅・停留所	917	917	816	816	798	797	26	13
	小計			18,363	19,563	18,032	19,345	12,837	12,837	64	32
	インフラ外	車両		3,680	3,910	1,080	1,152	1,224	1,224	704	770
		LRT関連施設・設備		6,718	7,612	0	0	0	0	0	0
		その他施設・設備		2,736	2,869	892	913	884	3,077	441	477
		小計		13,134	14,391	1,972	2,065	2,108	4,301	1,145	1,247
	合計			31,497	33,954	20,004	21,410	14,945	17,138	1,209	1,279
運営・維持管理費 (百万円/年)			852	928	681	754	665	734	848	939	
※参考											
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費 (県道52号、県道507号)			9,710	10,144	9,710	10,144	7,370	7,370	0	0
合計			41,208	44,098	29,714	31,554	22,315	24,507	1,209	1,279	

単位：百万円

				(2) 北側ルート案2							
				5	5''	6	6''	7	7''	8	8''
				LRT		新しいバスシステム 全線専用走行路		新しいバスシステム C区間一般レーン走行		既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行	
				女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由
事業費	インフラ	用地費・補償費	単路部	8,346	9,302	8,346	9,302	4,441	4,441	0	0
			駅・停留所	1,896	1,896	1,896	1,896	1,878	1,878	94	75
		整備費	単路部	3,498	3,742	3,094	3,451	1,840	1,840	0	0
			駅・停留所	905	905	804	804	786	786	66	53
	小計			14,645	15,844	14,139	15,452	8,944	8,944	159	127
	インフラ外	車両		3,680	3,910	1,080	1,152	1,152	1,296	682	726
		LRT関連施設・設備		6,408	7,302	0	0	0	0	0	0
		その他施設・設備		2,753	2,886	910	930	883	922	433	457
		小計		12,841	14,098	1,990	2,082	2,035	2,218	1,115	1,183
	合計			27,486	29,942	16,129	17,535	10,979	11,162	1,274	1,311
運営費 (百万円/年)			825	900	655	724	640	705	816	902	
※参考											
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費 (県道52号、県道507号)			9,257	9,691	9,257	9,691	6,916	6,916	0	0
合計			36,742	39,633	25,386	27,225	17,895	18,078	1,274	1,311	

単位：百万円

				(3) 北側ルート案3						南側ルート案	
				9	9''	10	10''	11	11''	12	12''
				LRT		新しいバスシステム 全線専用走行路		新しいバスシステム C区間一般レーン走行		既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行	
				女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由
事業費	インフラ	用地費・補償費	単路部	9,772	13,023	9,772	13,023	5,867	5,867	4,594	4,594
			駅・停留所	1,709	1,709	1,709	1,709	1,691	1,691	262	243
		整備費	単路部	4,381	4,625	3,900	4,257	2,646	2,646	170	170
			駅・停留所	855	855	754	771	736	736	184	171
	小計			16,716	20,211	16,134	19,760	10,939	10,939	5,210	5,178
	インフラ外	車両		3,450	3,680	1,008	1,008	1,152	1,224	726	814
		LRT関連施設・設備		6,224	7,118	0	0	0	0	0	0
		その他施設・設備		2,601	2,733	869	887	861	881	492	541
		小計		12,274	13,531	1,877	1,895	2,013	2,105	1,218	1,355
	合計			28,990	33,742	18,011	21,655	12,952	13,045	6,428	6,533
運営費 (百万円/年)			780	856	618	692	603	672	898	989	
※参考											
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費 (県道52号、県道507号)			7,968	8,402	7,968	8,402	5,627	5,627	0	0
合計			36,958	42,143	25,979	30,056	18,579	18,672	6,428	6,533	

注) 四捨五入の関係で小計・合計が合わない場合がある



11) 所要時間算定の条件 (詳細)

	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
区間速度	<ul style="list-style-type: none"> <li>軌道法の制限速度 40km/h とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用走行路の区間速度は、道路交通法の規制速とする。(国道 16 号は 50km/h、それ以外は 40km/h、ただし、県道 52 号は 4 車線化により 50km/h と想定)</li> <li>一般レーン走行区間は、30 km/h (主要地方道の自由旅行速度の目安より)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>30 km/h (主要地方道 (人口集中地区) の自由旅行速度の目安より)</li> </ul>
優先信号交差点における平均待ち時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.8 秒</li> <li>信号サイクル長 120 秒</li> <li>損失時間 12 秒 (サイクル長の 10%)</li> <li>赤時間 46 秒 (損失時間 + 有効青時間の 50% - 青延長 - 赤短縮)</li> <li>平均停止時間 <math>46 / 120 * (46 / 2) = 8.8</math></li> <li>※青延長 10 秒、赤短縮 10 秒と想定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用走行路 8.8 秒</li> <li>信号サイクル長 120 秒</li> <li>損失時間 12 秒 (サイクル長の 10%)</li> <li>赤時間 46 秒 (損失時間 + 有効青時間の 50% - 青延長 - 赤短縮)</li> <li>平均停止時間 <math>46 / 120 * (46 / 2) = 8.8</math></li> <li>※青延長 10 秒、赤短縮 10 秒と想定</li> <li>一般レーン走行 14.5 秒</li> <li>一般レーンでは、信号が青になっても前方滞留車両が交差点を通過した後に交差点を通過する。前方滞留車両の通過時間は次のとおりとなる。信号現示が交通量に応じて設定されているとすると、</li> <li>Sd : 到着間隔時間</li> <li>Sc : 青時間時の車頭時間</li> <li>T : 平均赤時間時の滞留車両の通過時間</li> <li><math>T = ((赤時間 + 損失時間) / 2 / Sd) * Sc</math></li> <li><math>= ((赤時間 + 損失時間) / 2 / Sd) * (青時間 / サイクル長) * Sd</math></li> <li><math>= 33 * 54 / 120</math></li> <li><math>= 14.9</math> 秒</li> <li>よって、</li> <li>平均待ち時間 <math>= 8.8 + 46 / 120 * 14.9 = 14.5</math></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>14.5 秒</li> <li>信号サイクル長 120 秒</li> <li>損失時間 12 秒 (サイクル長の 10%)</li> <li>赤時間 46 秒 (損失時間 + 有効青時間の 50% - 青延長 - 赤短縮)</li> <li>平均停止時間 <math>46 / 120 * (46 / 2) = 8.8</math></li> <li>一般レーンでは、信号が青になっても前方滞留車両が交差点を通過した後に交差点を通過する。前方滞留車両の通過時間は次のとおりとなる。信号現示が交通量に応じて設定されているとすると、</li> <li>Sd : 到着間隔時間</li> <li>Sc : 青時間時の車頭時間</li> <li>T : 平均赤時間時の滞留車両の通過時間</li> <li><math>T = ((赤時間 + 損失時間) / 2 / Sd) * Sc</math></li> <li><math>= ((赤時間 + 損失時間) / 2 / Sd) * (青時間 / サイクル長) * Sd</math></li> <li><math>= 33 * 54 / 120</math></li> <li><math>= 14.9</math> 秒</li> <li>よって、</li> <li>平均待ち時間 <math>= 8.8 + 46 / 120 * 14.9 = 14.5</math></li> </ul>
定員	120 人	130 人	75 人
乗車時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 人当たり 0.7 秒 (車外収受 富山ライトレール信用乗車方式時の降車時間)</li> <li>出発駅の乗車時間は見込まない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用走行路 1 人当たり 0.7 秒 (車外収受 富山ライトレール信用乗車方式時の降車時間)</li> <li>一般レーン走行 (車内後払い) 2.4 秒 (相模大野駅バス降車調査より推定) 但し、乗車と降車が同時となるため、降車者数が多い場合には見込まない</li> <li>出発駅の乗車時間は見込まない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車内後払い</li> <li>2.4 秒 (相模大野駅バス降車調査より推定) 但し、乗車と降車が同時となるため、降車者数が多い場合には見込まない</li> <li>出発駅の乗車時間は見込まない</li> </ul>
降車時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 人当たり 0.7 秒 (富山ライトレール信用乗車方式時の降車時間)</li> <li>到着駅の降車時間は見込まない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用走行路 1 人当たり 0.7 秒 (車外収受 富山ライトレール信用乗車方式時の降車時間)</li> <li>一般レーン走行 (車内後払い、1 人当たり 2.5 秒 (相模大野駅バス降車調査より))</li> <li>到着駅の降車時間は見込まない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車内後払い 1 人当たり 2.5 秒 (相模大野駅バス降車調査より)</li> <li>到着駅の降車時間は見込まない</li> </ul>
乗車人数、降車人数	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しい交通システム導入基本計画(案)の駅間 OD 表より、ピーク断面乗車数に対する比率を算定し、それを定員に乗り乗車、降車人数を算定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しい交通システム導入基本計画(案)の駅間 OD 表より、ピーク断面乗車数に対する比率を算定し、それを定員に乗り乗車、降車人数を算定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しい交通システム導入基本計画(案)の駅間 OD 表より、ピーク断面乗車数に対する比率を算定し、それを定員に乗り乗車、降車人数を算定</li> </ul>

12) 相模大野駅からの所要時間及び表定速度一覧

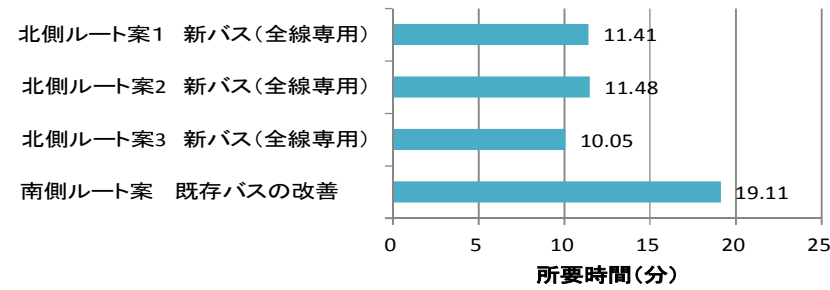
ケース NO	ルート	システム	走行形態	C区間ルート	北里大学			女子美術大			原当麻駅		
					距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)
1	北側 ルート案1	LRT	専用走行空間	女子美大経由	5.39	12.72	25.43	7.10	16.67	25.56	9.48	21.45	26.51
1'			(複線、単線)	A&A 経由	5.39	12.72	25.43	8.09	18.45	26.32	10.47	23.23	27.04
2		新しいバスシ テム	専用走行空間	女子美大経由	5.39	11.41	28.34	7.10	15.31	27.83	9.48	19.83	28.71
2'			(複線、単線)	A&A 経由	5.39	11.41	28.34	8.09	17.09	28.41	10.47	21.60	29.09
3			専用走行空間(複線、単線)	女子美大経由	5.39	11.41	28.34	7.10	18.07	23.57	9.48	23.73	23.97
3'			C区間一般レーン走行	A&A 経由	5.39	11.41	28.34	8.09	20.12	23.08	10.47	26.17	23.98
4		既存のバスシ テムの改善策	一般レーン走行	女子美大経由	5.39	18.53	17.45	7.10	24.55	17.35	9.48	31.41	18.11
4'				A&A 経由	5.39	18.53	17.45	8.09	27.01	17.97	10.47	33.88	18.54
5	北側 ルート案2	LRT	専用走行空間	女子美大経由	4.97	12.38	24.08	6.68	16.33	24.54	9.06	21.12	25.74
5'			(複線、単線)	A&A 経由	4.97	12.38	24.08	7.67	18.11	25.41	10.04	22.88	26.33
6		新しいバスシ テム	専用走行空間	女子美大経由	4.97	11.48	25.98	6.68	15.38	26.07	9.06	19.87	27.32
6'			(複線、単線)	A&A 経由	4.97	11.48	25.98	7.67	17.15	26.83	10.04	21.65	27.82
7			専用走行空間(複線、単線)	女子美大経由	4.97	11.48	25.98	6.68	18.14	22.09	9.06	23.79	22.85
7'			C区間一般レーン走行	A&A 経由	4.97	11.48	25.98	7.67	20.61	22.33	10.04	26.24	22.96
8		既存のバスシ テムの改善策	一般レーン走行	女子美大経由	4.97	18.17	16.41	6.68	24.19	16.57	9.06	31.06	17.50
8'				A&A 経由	4.97	18.17	16.41	7.67	26.66	17.26	10.04	33.50	17.98
9	北側 ルート案3	LRT	専用走行空間	女子美大経由	4.47	10.75	24.94	6.18	14.70	25.22	8.56	19.49	26.36
9'			(複線、単線)	A&A 経由	4.47	10.75	24.94	7.17	16.48	26.11	9.55	21.27	26.94
10		新しいバスシ テム	専用走行空間	女子美大経由	4.47	10.05	26.69	6.18	13.95	26.59	8.56	18.47	27.84
10'			(複線、単線)	A&A 経由	4.47	10.05	26.69	7.17	15.73	27.36	9.55	20.23	28.32
11			専用走行空間(複線、単線)	女子美大経由	4.47	10.05	26.69	6.18	16.71	22.19	8.56	22.37	22.96
11'			C区間一般レーン走行	A&A 経由	4.47	10.05	26.69	7.17	19.18	22.43	9.55	24.81	23.07
12	南側 ルート案	既存のバスシ テムの改善策	一般レーン走行	女子美大経由	5.92	19.11	18.59	7.63	25.13	18.22	10.01	31.99	18.77
12'				A&A 経由	5.92	19.11	18.59	8.62	27.59	18.75	10.99	34.43	19.15



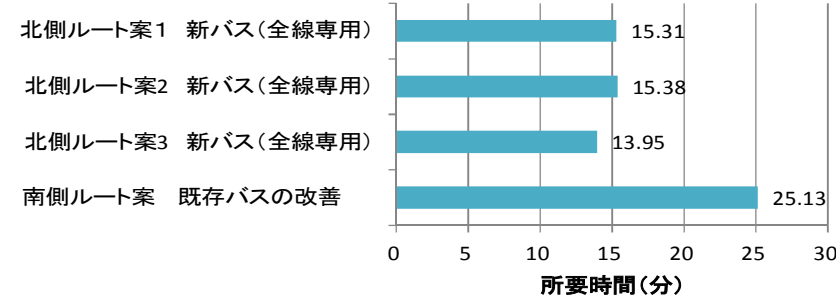
13) 比較評価の補足

★ルートによる違い（たとえば、新しいバスシステム（全線専用走行空間）、既存のバスシステムの改善策を例として）

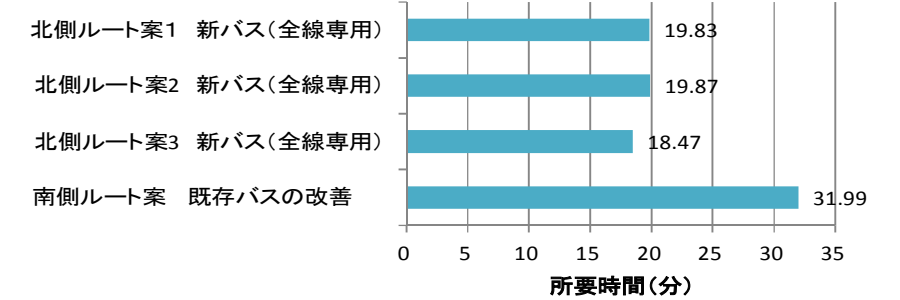
■相模大野駅から北里大学までの所要時間



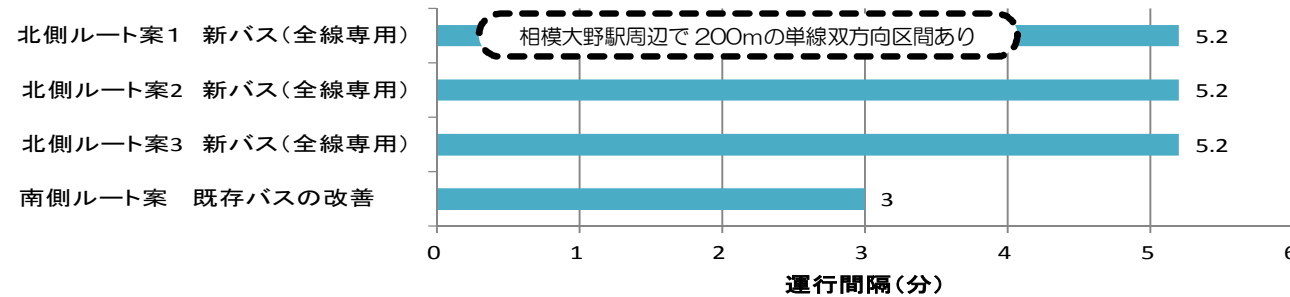
■相模大野駅から女子美術大学までの所要時間



■相模大野駅から原当麻駅までの所要時間



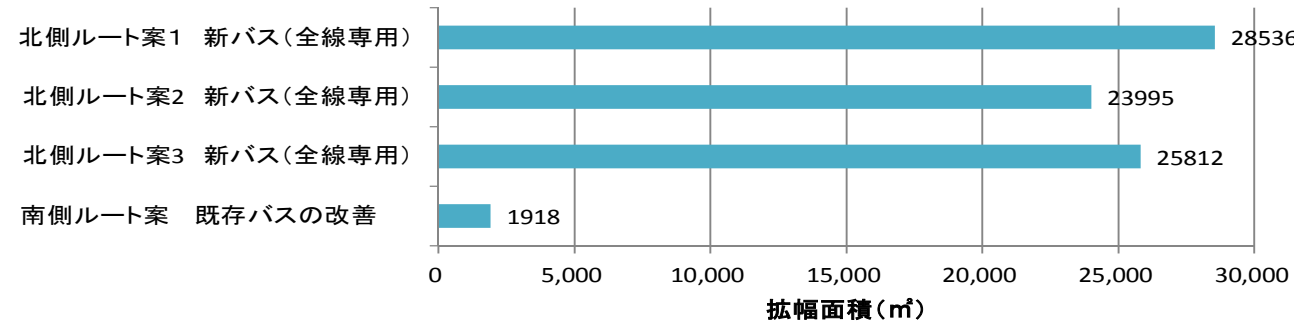
■輸送力（運行間隔）



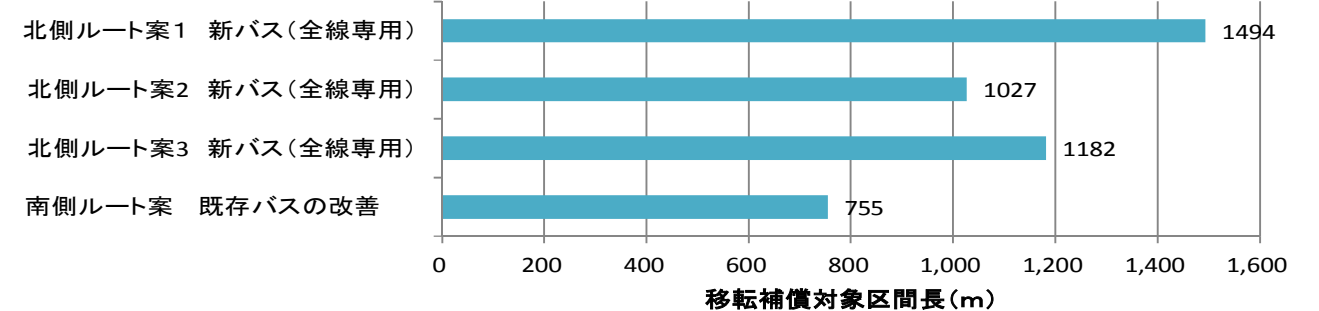
■定時性

ルート案	定時性
北側ルート案1 新バス(全線専用)	○ 全線専用走行
北側ルート案2 新バス(全線専用)	○ 全線専用走行
北側ルート案3 新バス(全線専用)	○ 全線専用走行
南北側ルート 既存バスの改善	× 一般レーン走行

■拡幅面積



■移転補償区間延長



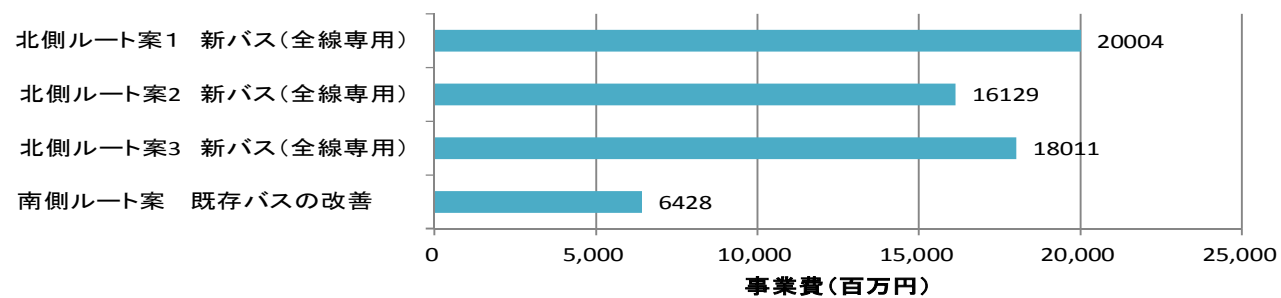
■C区間の自転車走行空間への影響

ルート案	県道52号、県道507号の自転車道計画
北側ルート案1 新バス(全線専用)	× 自転車道が設置困難
北側ルート案2 新バス(全線専用)	× 自転車道が設置困難
北側ルート案3 新バス(全線専用)	× 自転車道が設置困難
南北側ルート 既存バスの改善	○ 自転車道への影響なし

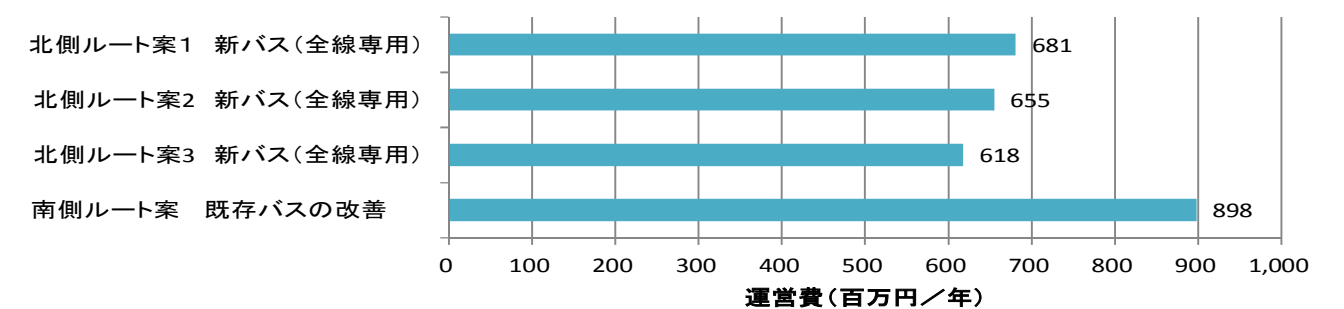
■安全性

ルート案	安全性
北側ルート案1 新バス(全線専用)	○ 全線専用走行
北側ルート案2 新バス(全線専用)	○ 全線専用走行
北側ルート案3 新バス(全線専用)	○ 全線専用走行
南北側ルート 既存バスの改善	× 一般レーン走行、歩道未設置区間や狭い歩道区間を走行

■事業費

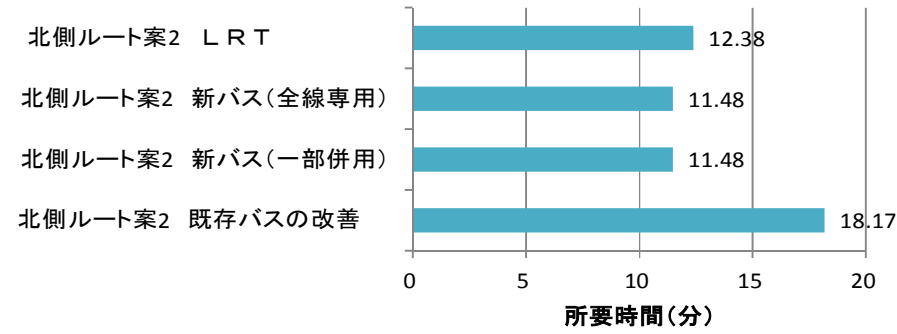


■運営費

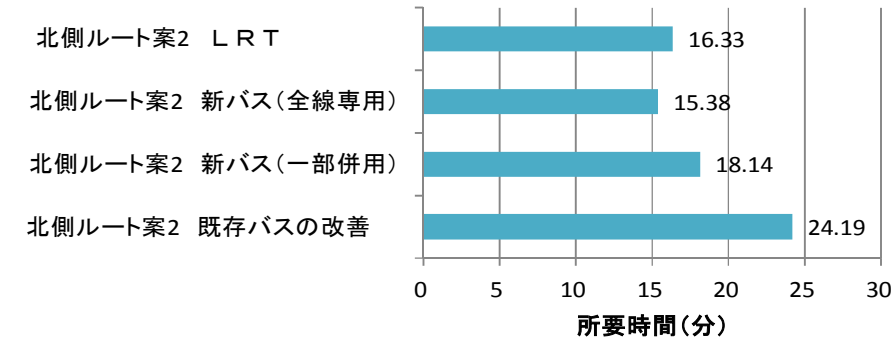


★システムによる違い（たとえば、北側ルート案2を例として）

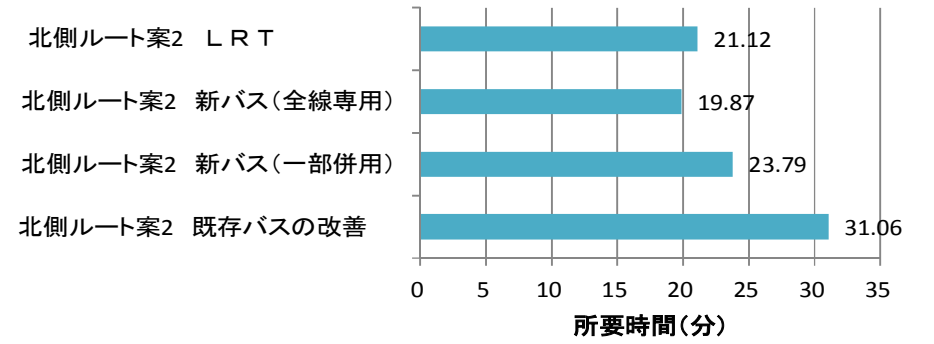
■相模大野駅から北里大学までの所要時間



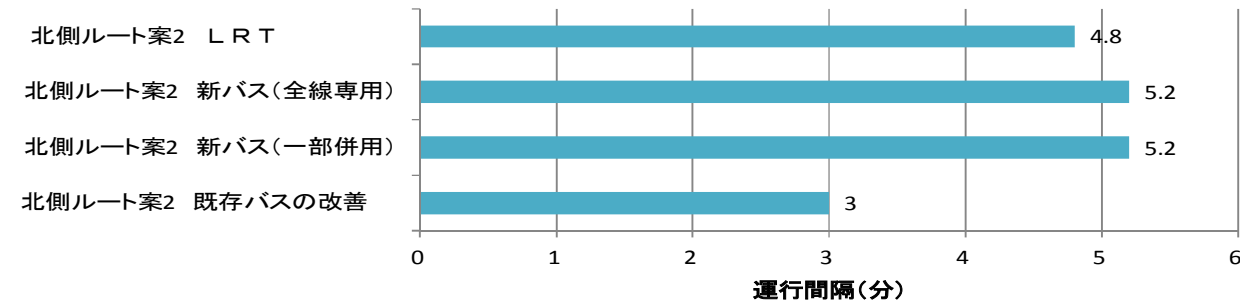
■相模大野駅から女子美術大学までの所要時間



■相模大野駅から原当麻駅までの所要時間



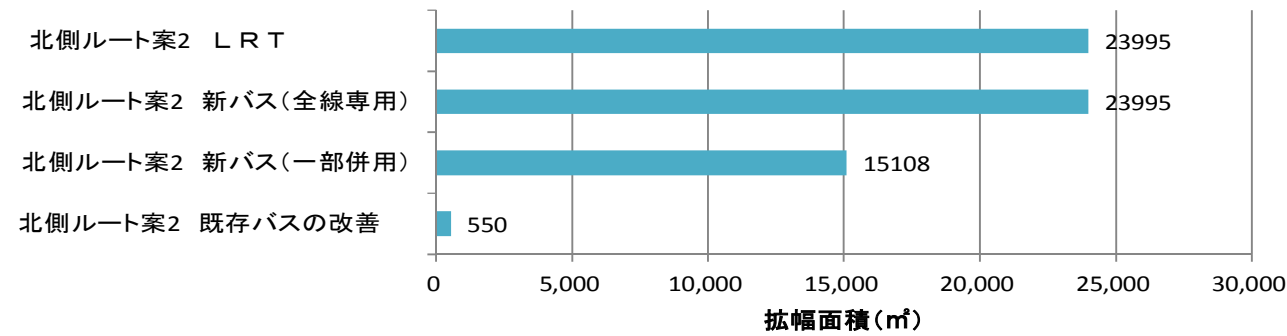
■輸送力（運行間隔）



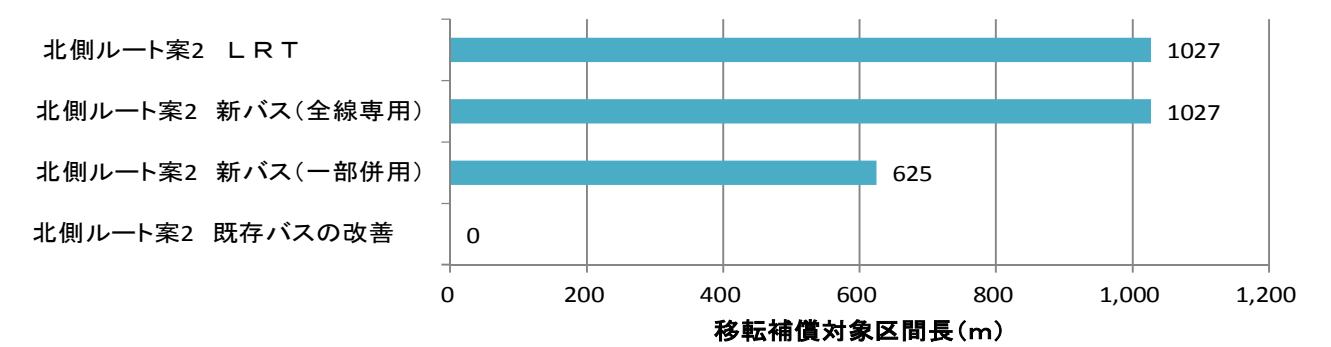
■定時性

システム案	定時性
北側ルート案2 LRT	○ 全線専用走行
北側ルート案2 新バス(全線専用)	○ 全線専用走行
北側ルート案2 新バス(一部併用)	△ 一部一般レーン走行
北側ルート案2 既存バスの改善	× 一般レーン走行

■拡幅面積



■移転補償区間延長



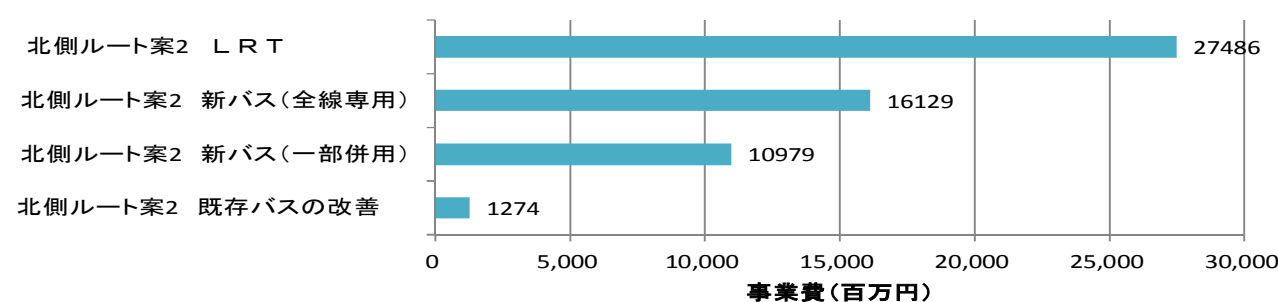
■C区間の自転車走行空間への影響

システム案	県道52号、県道507号の自転車道計画
北側ルート案2 LRT	× 自転車道が設置困難
北側ルート案2 新バス(全線専用)	× 自転車道が設置困難
北側ルート案2 新バス(一部併用)	○ 自転車道への影響なし
北側ルート案2 既存バスの改善	○ 自転車道への影響なし

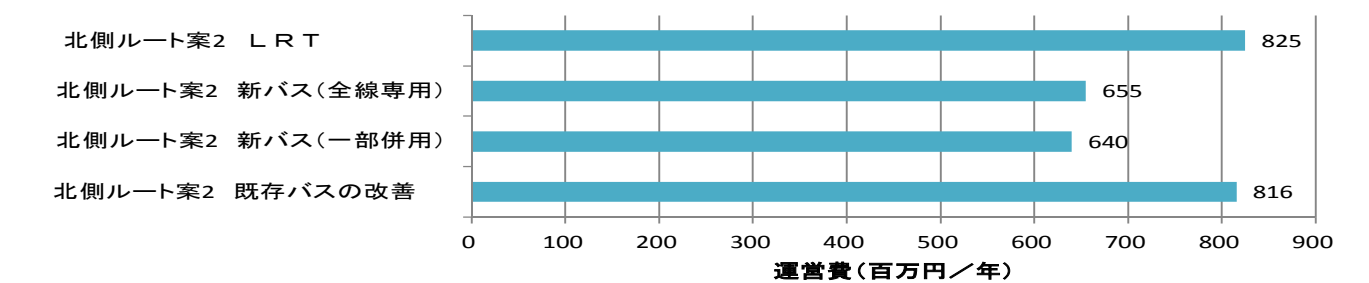
■安全性

システム案	安全性
北側ルート案2 LRT	○ 全線専用走行
北側ルート案2 新バス(全線専用)	○ 全線専用走行
北側ルート案2 新バス(一部併用)	△ 一部一般レーン走行
北側ルート案2 既存バスの改善	× 一般レーン走行

■事業費



■運営費





①目標達成度の評価	
まちづくり	●拠点間または各拠点と鉄道駅との移動時間 ●都市内のシンボル性
輸送力	●予想されるピーク需要を上回る輸送力を有しているか
定時性 速達性	●運行に際し自動車の影響をどの程度受けるか (受けずに済むか) ●予想される運行速度・表定速度
交通システムのアクセス圏	●利用可能な圏域の面積や人口など ●自転車や路線バスとの乗継ぎを含めた移動時間
公共交通による移動性	●南部地域の主要地から相模大野駅等への移動時間 ●予想される自動車から公共交通への転換量

③事業性の評価	
建設費	●必要な建設費
維持管理費	●維持管理費用
公的負担額	●国や市が負担する費用
需要	●予想される需要 (利用者数)
事業期間	●全線開業までに必要な期間 (手続き、建設期間)
費用対効果	●費用 (建設費、維持管理費) と便益 (利用者の時間短縮など) との比率
採算性	●運営費と運賃収入の比較

②整備に伴う影響の評価	
導入空間確保の生活影響	●必要な導入空間を確保するための用地取得の広さ (用地費) やそれに伴う家屋の移転・補償 (移転補償費) の多さ
沿道環境 (大気、騒音、振動) の影響	●運行により発生する、大気 (窒素酸化物 (NOx) など)、騒音、振動の影響の大きさ
生活環境	●交通システム導入により、道路を横断できなくなる箇所や横断距離の増加
自然環境	●導入空間確保に伴い生じる公園・緑地等の減少
道路混雑	●一般車線の道路混雑の程度
歩行空間減少	●交通システム導入より、減少となる歩道の幅
工事影響	●工事期間中の交通規制などの影響

④目標達成度以外の導入効果の評価	
安全性	●安全な運行が確保されるか
車内環境 乗り心地	●座席数、車内の広さ、車両の揺れや振動など ●車内からの眺望
乗降しやすさ	●乗降口の広さや段差、乗降に要する時間など
運賃の 支払いやすさ	●運賃の収受が車内か車外かなど
(人口減少社会) 市街地集約効果	●沿線の利便性が向上し、駅・バス停周辺に施設や住宅の立地が進みやすいか
(高齢社会) バリアフリー	●乗降の段差、車椅子での乗車環境など
(高齢社会) 歩行距離	●利用時や乗換え時などの歩行距離・上下移動など
(低炭素社会) CO <sub>2</sub> 排出量	●運行に伴う二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> ) の排出量
(低炭素社会) 省エネルギー	●運行に伴うエネルギー消費量

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

(1)日 時 平成26年2月2日(日)午後1時30分~午後4時(予定)

(2)場 所 南区合同庁舎3階 講堂

5 プログラム

別紙のとおり

6 参加方法

自由参加(事前申込制・定員60名)

7 周知方法

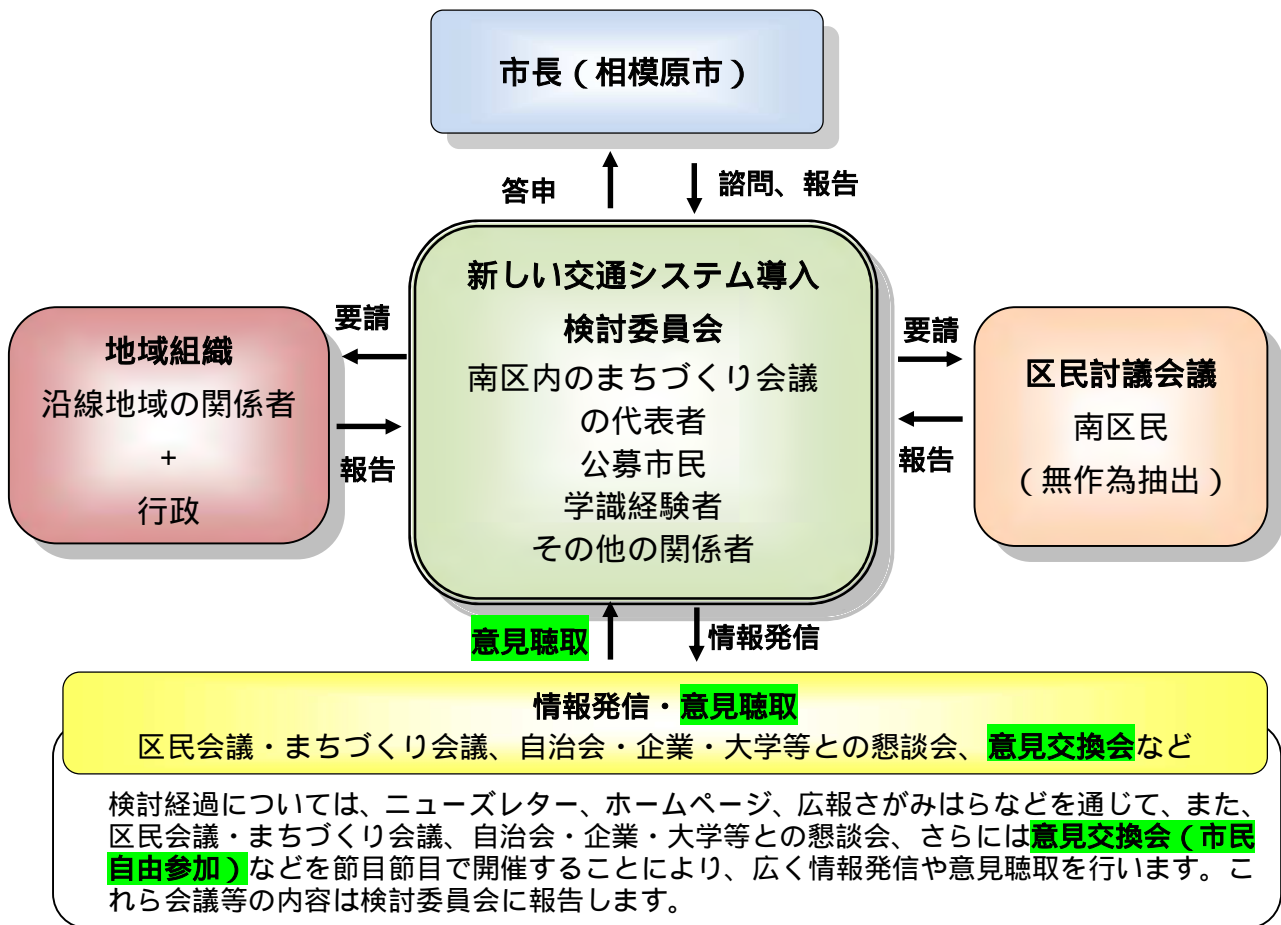
- ・広報さがみはら南区版
- ・市ホームページ
- ・地域情報紙(自治会回覧)
- ・チラシ(まちづくりセンター等への配架)

8 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



当日のプログラム案

【ファシリテーター】伊藤 雅春 氏（愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授、  
新しい交通システム導入検討委員会委員）

**1 はじめに** 13:30～（10分）

- ・開会あいさつと趣旨説明
- ・ファシリテーター及び市職員紹介
- ・本日のプログラムを説明します。

**2 報告・説明** 13:40～（40分）

検討委員会や区民討議会議での検討経過などを報告し、検討中の新しい交通システムの比較案について説明します

**3 質問応答** 14:20～（20分）

報告・説明内容についての質問をいただきます

【休憩】14:40～（10分） 参加者に記入いただいたポストイットを回収

**4 全体で話し合おう** 14:50～（60分）

ポストイットの内容について確認しながら全体で話し合います

**5 まとめ** 15:50～（10分）

今日の話し合いの要点についてまとめます。

**6 おわりに**