

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第8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26年 4月28日(月) 14時00分～17時00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	16人(別紙のとおり)				
	その他	関係者2人				
	事務局	18人(南区長、まちづくり計画部長、南区副区長、交通政策課長、南区役所区政策課長、南区役所地域振興課長 他12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		<ul 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) 新しい交通システム導入検討委員会のこれまでの検討概要について (2) 新しい交通システムの比較検討について (3) 沿線地域からの意見聴取について (4) 事前検討会の設置について (5) 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) 新しい交通システム導入検討委員会のこれまでの検討概要について

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。

ここまでの事務局の説明に対して、ご意見、ご質問を承ります。

細かい話で恐縮ですが、過去の検討委員会でも並び順で議論がありましたので、P2「合意・確認事項 3」における 5 つの目標について、それぞれの優先順位はない、順不同だということをお知らせしていただきたいと思います。

確かにそのような議論がございましたね。事務局、何か対応方法はありますか。

今ご意見がございましたので、そのように資料に加筆させていただきます。

他、いかがでしょうか。

再度細かな話になりますが、P3、P4 のレイアウトが横に長すぎて読みづらいので工夫をしていただけないでしょうか。制約があるのはわかりますが、一般的に読みやすいとされている 40 ~ 45 字で一工夫をお願いします。

これはよろしいですね。今後の資料作りもそのようにお願いします。内容的な点で特にご発言はございませんか。よろしいでしょうか。では皆様にご了承いただいたということで、これまでの合意・確認事項、検討内容の Q & A について、ニュースレターへの掲載をお願いします。

(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。

ここまでの事務局の説明に対して、ご意見、ご質問を承ります。

それぞれ課題が違うので、S なら S、A なら A と区間を分けて議論すべき。

皆様いかがでしょうか。分けますか。では、ご提案通り分けて議論しましょう。
ではまず P9 の S 3、S 5 の部分を中心に行きましょう。

以前の検討委員会で駅に出入りするルートは P9 の図のようなループ状だけではなく、S 8 から S 3 を単線にして出入りさせてはどうかとの案も出ており保留になっていたかと思うのですが、いつの間にか一案だけのようになっていることが不満です。決を採られた記憶はないので、その次元で修正というか訂正を求めます。

大事な点ですので、事務局から見解をください。

相模大野駅周辺につきましては今後いろいろな工夫があるということで、検討が一部保留になっていたものはございますが、今までの概略の比較検討の中では、少なくともこのような線形を示し、一つのたたき台として議論されておりましたので、その点はご理解ください。

決定はしていない、この案しかないようなことは決めていないということですね。本日一つの解決案にたどり着くとは思えませんし、相模大野駅周辺に関しましては色々な問題が深刻で、関連する方も多いところですので、図の S 区間は何らかの方法で、例えば原麻方面に行くバスも S 3 ~ S 8 を通るような案も含めて検討をする。この区間を時計回りで一方通行にする案には絞ってはいないということで、他にもいくつか代替案が有るのではないかという話ですね。

私もそのように理解しています。

ということもございますので、後ほど議題 4 でも提案させていただきますが、今回で決まったわけではない、これを一つのたたき台にして議論していただきたいということです。

駅前のところのループといいますか道路ですが、どちら側をどちら向きに行くかということの規定はしていないという点をまず確認しておきますが、仮に右回りに行くとしたらこのような内容になると記したものが本日の資料です。ですので、この中から絶対に選ばなければいけないということにはなりません。この点はよろしいでしょうか。

別案が何も記載されていないので、北側ルート案 3 のように検討委員会で一から提案ということになるのでしょうか。S 3 ~ S 8 をそのまま戻る以外にも、5 年前の計画でコリドーを使うという話がありました。S 5 のところは普段バスに乗っている方はわかると思うのですが、ただでさえ混雑している S 5 のバス専用レーン化や一般レーン走行という案では、現状を考慮できていないのではないかと考えます。少なくとも駅前周辺に関しては専用走行路の設置が一番良いと考えていますので、現状認識が事務局とずれている気がしますが、どのように議論を進めれば良いのでしょうか。

この図に関しましては他にもご意見をいただきましょう。

私も一方通行ありきの話になっているので驚きましたが、以前、一方通行は地元の合意形成も含めて慎重な検討が必要だと申し上げた記憶がございます。モニターチェックもされていますが、この範囲ですと影響があまりにも大きいのではないかと思います。交通管理者としてすぐに決断は出来ませんが、現実的には難しいのではないかと思います。

す。同じく P8 の視点 3 「交通規制を行う場合には、一般交通への影響は極力軽減するよう配慮します。」とありますが、この辺りは交通管理者の権限ですので誤解を招くような表現はやめていただきたいです。例えば、事前検討会などで交通規制に関することをやるのであれば、事務局の方から事前検討会の前に是非ご連絡をいただいて一緒に検証した方が良いのではないかと思います。なかなか現実的には難しいようなことが書いてあったりしますので、その辺りも配慮を願いたいです。

現状、S 3 の一部と S 5 は既に一方通行です。S 7 や S 8 については、一方通行にするには地元の合意形成が必要で、また、大きな課題とも言われているのですが、近くに住んでいるので現地をよく見てみると、私としては S 7 や S 8 は一方通行に出来るのではないかと思います。あと女子大通りの S 6 は、事務局の説明では真っ暗な話ばかりという気がしましたが、どこかで何かブレイクスルーをしなければいけないのではないのでしょうか。そのためには S の区間についても、どこかでブレイクスルーをすることを考えていかなければ、真っ暗な話ばかりをされたのでは、今まで何をやっていたのかということになるので、図面上だけでなく本格的な議論にしていきたい。S 5 については、例えば今は一方通行なので歩道を狭めたりして、もう少し道路を拓けて 3 車線確保をすれば、ここは専用レーンで何とか出来るのではないのでしょうか。また、S 3、S 5 は、これがありきではなくて、S 5 はポーノ相模大野が出来たことで途中からタクシーが抜ける左に曲がる道があり、そこから行幸道路に出る道はあまり使われていない。行幸道路からポーノ相模大野の駐車場に入る道はこの施設に来る人しか使っていないので、その辺りも検討課題に加えてもらわないと、S 3、S 5 を使うことありきになると、かなり渋滞するのではないかと思います。ですので、私が懸念しているのは、今の北里大学のバスが S 3 の裏辺りから出ているのですが、コンコルドの前辺りでどうしても渋滞してしまうので、学生は皆最初のころはバスに乗ったけれども結局自転車になってしまったということを繰り返すのではないかということです。繰り返さないためにも、もし新しい交通システムをやるのであれば、思い切ったことをやらなければいけないはずで、そのためにも、S 3 のところは拓けようがないので難しいのですが、少なくとも S 5 のところを 3 車線にするだけでもだいぶ定時性・速達性は確保されるわけですし、S 7 や S 8 のところは一方通行の迂回路が資料に書かれているルート以外にも考えられるわけなので、現地を見て、専門家の意見を聞いてみましょう。地元の合意形成はこの場合、女子大通り商店街の他は学校や公園、国家公務員宿舎などの駐車場の入口なので、その辺りに配慮すれば、S 6 や S 8 辺りは沿道に車の出入りが必要となるような商店街や民家は少ないと思います。

沿道にはなくても下がったところに住宅街がありますよね。その辺はもっと慎重に考える必要があります。

下がったところ、そこはあまり車が入りしていません。A の区間に来たら車が入ってきますけれども、S 8 であれば角になっているところからもあまり車が出てきません。相模大野一丁目辺りは。

その辺は所轄の警察に確認します。さらに、合意形成はもちろんですが、一方通行が長い距離になってしまうので、それに伴う迂回路に交通が集中してしまう恐れがあります。その辺も検討しなくてはいいけません。かえって渋滞を招くこともあり得るため、そうなるのと何のための規制なのかという話になってしまいます。

国家公務員宿舎から女子大通りに入るところは意外と渋滞していますからね。

このP9の図面上に関して発言したい方は他にいらっしゃいますか。

話の中で、これまでのことを思い出しますと、まだまだバリエーションがあるということが一つです。この部分で既存のバスや新しいバスシステムなどの乗り物の遅れが相変わらずあるようならば、やはりまずいであろうということですが、県警の方の話のように、規制を上手くやらないとかえって全体に影響が出ることもあるかもしれない。ということで、ここに関しては今、案を絞り込む段階に来てはいるものの、専用走行路かバス専用レーンかのオプションがあるということは良く理解できておりますし、場所によって一方通行というメニューを入れるか入れないかというオプションもあり得ます。今は議論がないのですが、県内にも本厚木や茅ヶ崎の駅前のごくごく短い区間、ピーク時に駅の真ん前へ自家用車が入ることを規制しているというケースも有りますので、ある区間に導入してみるなど、いくつかの選択肢をそれぞれ、何か行ったときにどのような影響があるか、狙っている効果がきちんと出るのかということまで検討し、この新しい交通システムの問題では相模大野駅前地区の交通処理は極めて重要なことなのは間違いないので、ここはもう一度きちんと選択肢を出さざるを得ないのではないかと、私も話を聞いていて思いました。ここまでの経緯を否定するのではなく、この選択肢も有るけれど、他の選択肢も並べて、後ほど議題にも出てきます事前検討会で検討するという方向でと思いますが、いかがでしょうか。

色々ご意見をありがとうございます。前回までの検討経過を踏まえた中で別の考え方、逆の考え方もあるという点につきましては再考させていただきます。また警察よりP8の視点3、交通規制を行う権限が市には無いとのご指摘、こちらの表現方法につきましては修正させていただきます。S5につきましては3車線化という議論がございましたが、こちらにつきましては先般再開発も終わった中で、この拡幅という話は非常に厳しいと考えております。ただし、ご提案のありましたポーノ相模大野の東側道路から北側道路に抜けていくルートを検討は非常に有意義だと考えておりますので、そちらも含めた検討をさせていただきたいと思えます。

バス専用レーンで良いと思えます。

その案も良いのですが、小田急線の線路とポーノ相模大野の間の道を使うという案も残しておいていただきたいと思えます。なぜかと言いますと、現状この相模大野駅のターミナルからポーノ相模大野にぶつかって右折するところの道は地下駐車場から出てくるマイカー、送迎のマイカー、路線バス等が集中して大変混雑しています。特に雨天時は収拾がつかないほどですので、専用レーンが取れないということであるならばポーノ相模大野の南側をぐるりと周った方が、距離的には長いのですが、止まらなければスピ

ードとしてはある程度出せるのではないかと思います。そのようなところも含めて「こ
こしかない」と考えるのではなく、もう少し柔軟に代案を検討していただきたいと思
います。

おおよそ議論のポイントは出たと思います。事務局への願いは、今の案も含めて少
し幅広に検討していただくということで、次回はいくつか出していただいた中から絞っ
ていくということをやしましょう。

それでは次、P11、P12 のところで何かありますか。

A 1 6 に関連する数値が欲しいです。深さは書いてありますが、延長を知りたいです。
同じようにA 1 5 も。地下に入る場合は延長距離が分からないと問題だと思
います。

A 1 6 とA 1 5 につきましても今回は、具体的なアプローチの距離でしたり、どこか
らアプローチしますとか、詳細には引き続き検討という資料構成にさせていただいて
おります。なぜかと申しますと、具体的な位置につきましては当然確定したものがござ
いません。あくまでも図面上の課題というものを今回は挙げさせていただいたというこ
とになります。資料で申し上げますと、P12 の右上のピンク色の枠の中に書かせてい
ております。前回までの検討委員会では事業費などを出させていただいておりますので、
そのベースで申し上げますと、例えばA 1 6 の区間は出しておりますが、上り下りとも
アプローチの部分で大体110m取っております。今回の資料では用意をしておりませ
んが、そのような考え方で前回までの検討はさせていただきました。地下部は120m
程度を取っておりますが、あくまでも費用を積算するにあたっての考え方ですので、今
回提案させていただいておりますA 1 5 で地下のアプローチを変えとか工夫をする
ということも見据えた検討になっておりません。色々な課題があるということで今回は整
理させていただきました。

この道路の地上部は将来どうする考え方なのか。

A 1 6 につきましては、検討委員会からの提案ということで市の方でも記載はして
おります。まず確認していただきたいことは、便宜上ここで図示しなければ議論になら
ないということで P11 の図にマルで書かせていただいておりますが、こちらにつきま
しては、地域の方のご理解も、まだ何も無い中で書かせていただいておりますことをま
ずご理解いただきたいと思
います。それでこちらにつきましては、P11 の図で言いますとA 5
の線の右上、こちらが国道16号になりますが、そのままA 5 を通りまして若松3丁目
交差点、ここから南西方向に別の都市計画道路がございます。ですが、A 1 6 は都市計
画道路にも構想路線にも位置付けはございません。あくまでも、この新しいバスシス
テムの検討の中での話ですので、具体的にまず用地を買わせてもらうということも、こ
れをやるとなれば必要だと考えているだけで、上部空間の利用といったものは、もし
この案を採用するにしても、地域の方のご理解などを得た上でなければ進められない
ということが現状でございます。ただし、では何も考えないのかということではなく、
P12 の右側の図になりますが、例えばここにこのような道路を作るときに、地域の方
にご理解、ご協力を得る中で、こちらの方に引き続き住み続けていただく策として「沿
道街路整備

事業の導入」、「区分地上権の設定」といった手法もあり得るという話です。しかしこれは非常にハードルが高く、まず一番に土地所有者の方たち、地域の方たちのご理解、それとこのような策を導入するにあたっての様々な条件が必要で、その後初めて、まちづくりの中で一緒に考えなくてはいけない上部空間の利用、地下にした場合の上部空間の利用、そういったものを考えなければならないと思います。

これが可能なのか、可能でないのかがある程度確認できないと、これは検討しても仕方がないのではないですか。

私は地下道については反対と言いますか、地下化はお金が掛かり過ぎますのでやらない方が良いと思っています。私個人の意見として、この可能性については検討しなくても良いと思っています。

ここまでの中で選択肢は残っていますから、まだ今のところはすぐに消せませんけれども、今、この場所はどこだとも言ってはいけないし、言えないということは理解できるにせよ、せいぜい何メートルから何メートルの範囲になりそうだとか、A15やA6からA16に対してスロープを作るところは、どれくらいの幅になりそうであるとか、おおよそのことで言ったときに、実現の可能性は技術的、制度的に全くないのかということですね。事務局の説明は、無いようにも聞こえますし、有るようにも聞こえますから、聞いている方は不安になります。事務局はもう少し言葉を加えてください。

今までの検討委員会で数値的なものをある程度示した中でないと判断がつかないとのことでしたので、仮定と言いますか、事務局の方である程度の線を引いた中で、概算事業費などを出して行きたいとは考えております。実現の可能性につきましては、ここで実現の可能性がありませんということはまだ言えませんので、それを示させていただきたいと思います。

この話は、通す場所にしても、技術的なやり方にしても、ある程度の幅を持つはずで、すごく安くトンネルを作る専門業者がいれば出来るのですが、それはそれで色々なことが起きてしまい、制度に則ってやっていくと今度は前後のアプローチも含めてコストがものすごく上がっていく。値というのが一通り出ないということは想像がつくのですが、では、どれくらいの幅になりそうであるとかというのは、検討を進め、最終的にどの案を進めていくのかが決まった時にはある程度の数字は幅を持って出してみたいかがですか。

はい。この後の議題にもございますが、事前検討会にも相談させていただきたいと思っています。

では、このページで他に発言はございますか。

A2、A3で道路を拡げることを考えていないような話でした。予算の都合上、むやみにお金を掛けるのは良くないですが、必要なところは道路をなるべく拡げることを考えていただきたいです。A2とA15の交差点には信号待ちするスペースが無いので、以前A2の歩道を広げて欲しいと市に要望を出したところ、その場所は国有地でしたがバス停留所の部分だけは拡げてもらえました。A2の大野南中のところは歩道が非常に

狭く通りづらいので道路と歩道を拡げてもらいたいです。前例が有るのでここは拡げられるはずですが、そのようなことも考えたうえでA 2からA 3にアクセスしていただきたいという点と、問題はA 3のところでもどうしても渋滞が発生するという事です。事務局の説明では渋滞の解決策が一切出ていませんが、その辺りはどのようにするのでしょうか。専用走行路にしてもバス専用レーンにしても渋滞をどのように解消するのかが見えてこなかったのが解決策を聞きたいです。

当然全ての区間において抜本的な改善を目指すという考えが有るのは承知しておりますが、今回の事務局の提案は、長期的な取り組みの中でやはり課題が出てくるであろうとの予測のもと、まずA 2については今バス停が2箇所程度あるので、そのようなところの改良を踏まえながら取り組んでいこうという話を今回はさせていただきました。将来的に、現状において道路計画が無い中で道路を拡げていくという検討を進めるか進めないかという話も有るのですが、進めないのであるならば何が良いのであろうかということ事です。

バス停の改良とは、バス停を減らすということですか。

バス停を今のまま活かしながら、バスがきちんと停留所とのすき間を空けずにまっすぐに停車する、つまり正着出来るような道路改良を部分的に行って、後ろの一般車なり後続車両が通過できるような取り組みで円滑化を図ることも当然出来るのではないかと、いうところを提案させていただいております。

A 3のところの渋滞について、警察の方にも聞きたいのですが、相模大野からの方向は信号待ちで3台から5台くらいしか通れないのですよ。あそこは信号処理で行けるのか、例えば信号処理で相模大野方向から行く青信号の時間を増やしてもらえれば、16号に出る道路は2本あるのでA 5のところは優先度がそんなに高くはないと思うのですが。

都市部の信号機は単独運用ではなく、地域制御と言いまして、多くの信号機が連動して稼働しています。ですので、逆に要所、要所のサイクル変更を誤ってしまいますと、かえって渋滞が起こってしまったりすることがありますので慎重に検討しなければいけないところです。P11の解決策に書いてあるレーン別の信号制御もそうですね。信号の青、黄、赤の一つのサイクルがあるのですが、この時間が増えれば当然渋滞が増える可能性も有るわけです。地域全体で考慮していく必要があります。

先ほどのご発言のポイントを整理しますと、拡幅をしないということであればという定義はわかるにせよ、しないことだけを検討するののかということが一つ、それから色々な案を作るとき、一箇所だけの信号は簡単にいじれないので全体の交通の流れを見ながら、色々な渋滞の問題を抱えている中で他への影響はないかどうかという検討もしなくては行けません。他にこのP11の図面上の範囲内での質問や発言はございますか。

全体の確認に関わる話になるのですが、専用走行路とバス優先レーン、一般レーンの3つがあると思うのですが、専用走行路の場合は交差するところは交差点以外は制約されるということになっているのですが、バス優先レーンと専用走行路の間の性質を持つ

というのは存在出来ないのでしょうか。例えば今のA2のところでは大野南中の角のところの信号の次がA3と書いてあるところの角のところですので、信号と信号の間が長いです。ここは渋滞エリアになっているのですが、小中学校や保育園も有るので、途中で小さい子などが頻りに渡ることも考えられます。その場合、いわゆる専用走行路の場合、信号まで大回りしなくてはいけなくなるのか、優先度の低いバスレーンになった場合は割り込んでくるドライバーも出てくることも考えられますので、専用走行路なのだけれども、地域住民の生活に合わせた運用や法制度、各地の運用実績はないのでしょうか。

はい、では説明します。ここで言う専用走行路とは特殊街路のイメージですよね。道路上は別の道路が真ん中にある感じなのです。市がやりたいのは縁石を入れるので、一見4車線に見えるけれども道路と真ん中に動く別の道路がある形態ですね。そうすると、縁石をどこで切るかだけの話なのですが、多分いまのご質問の趣旨を解釈すると、仮に例えば大野南中学校か若松小学校前交差点の前までずっと縁石が続くという案もあるけれど、必要な信号箇所もしくはそれ以外でも必要だと認められるところで切るということは出来ないのか、ということですね。ところが、この特殊街路をバス専用にして多車線でやっている例は日本では無いのです。ですので、各地の例と言われると困ってしまうのですが、私の理解では、縁石をどこで切るかだけ、要するに真ん中の走行路が切れたところを作るかどうかだけですから、技術的にはあり得ると思います。ただし、その時の規制をどうするか。前例が無いので、信号も分けなくてはならないし、交差点になってはいけなくて、多分起こり得るのは、大きな信号交差点では行けるけれども、そうではないところで切ると、車が誤侵入した場合の危険をどのように考えるのかという問題があります。多車線ではない特殊街路は今、茨城県内や有名なのは東日本大震災後の気仙沼の例があります。気仙沼は鉄道会社が導入したのだけれども、警察ととても調整されて、誤侵入を防ぐためにわざわざバスが入る方向に踏切を作ったのです。そのような例は少しずつ日本でも出てきているという段階なので、専用走行路にするということは、後から出てきます都市計画道路を作るという時に最初から作るということならばまだ良いのですが、このA2、A3の区間で、若干の拡幅を伴って専用走行路を入れる場合には、特殊街路の位置とその切れ目の位置というものを一つ一つ考えていかざるを得ないと思っています。ということで、答えとしては、無いことはないけれども、個別にここを開けるか開けないかという議論を一つ一つやっていかなければ全体の交通の円滑及び安全のところ、果たして支障が有るかないかということの個別の協議になると思っています。

少し補足させていただきますが、先ほど委員がおっしゃっていたバス優先レーンと今、議題としてあがっているバス専用レーンというものは違う次元のものです。今、事務局が説明しているのは専用走行路の次に交通規制のあるバス専用レーン、その下に、以前の検討委員会でほとんど効果が見込めないとの話がありましたバス優先レーンというものがあります。

バスレーンには専用通行帯と優先通行帯が有りまして、バス専用レーンとバス優先レーンと言われるものです。優先レーンというものは、後ろからバスが来たときに道を譲ることができれば譲らなくてはいけない、譲ることができなければ譲らなくても良いということなので取り締まりがなかなか難しいです。そのようなことをしているのは世界中で日本だけなのです。ですので、やるのであるならばバス専用レーンか、あるいは状況が許すのであるならば専用走行路が有効ではないのか、それとも、交通量や他の条件によっては、普通の規制の中でバス停のところだけバスベイをつくるであるとか、信号のところだけ少し配慮してもらおうなどということですね。他にこのページに関して、あるいは関連しての質問はございますか。ページをめくる度に宿題が増えていきますが、これはやはり避けてはいけないところなので、もしかしたら一回くらい開催回数が合わなくなるかもしれませんが、次回に向けてきちんとやっていきたいと思っておりますので、疑問点があれば遠慮なくおっしゃってください。一旦先に行ってもよろしいでしょうか。それでは次に行きましょう。では、P13で質問や意見はございますか。

先ほどの事務局の説明の中で、今、市はオルガノのところまで道路拡幅を計画していますが、その道路の幅は何メートルなのですか。

B1からA7というところは33メートルで進めております。この幅員を最大限尊重していきたいという提案をさせていただきました。

33メートル、それが課題の ですか。

走行路の部分は今までの検討内容でも断面はとれていたのですが、駅の部分は多少やはり幅員が広がってしまいますので、交差点付近など38メートルという数字を出しております。交差点以外の通常の単路部であれば今の計画幅員の中で納めることも可能ではないかという話をさせていただきました。

ここでの課題というのは、停車駅、停車スペースを交差点の真中に島でとるか、千鳥で駅をとっていくかということですね。利用者から考えれば千鳥でも問題は無いのではないかと私は思いますが、他の方はどうでしょうか。

質問なのですが、交差点付近でないところに中間駅を作るということで、横断歩道のような図があります。ここは信号を作ると想像出来ますが、この信号は押しボタン式の信号なのか、全部連携して待っていてもなかなか変わらないというような信号なのか、どのような信号になるのかをお聞きしたいです。

これはまだ具体的に交通管理者の方と調整しているものではございません。当然信号は設置せざるを得ないということをご理解いただけたと思いますが、幹線道路への設置ということですので、先ほどご発言もあったように、全体が連携するという点が恐らくポイントになってくると思います。そのような意味で、交通管理上やはり課題が出てくるであろうということです。今回はあくまでも施設の配置という意味において、最大幅員33メートル内で設置可能なものを検討しておりますが、具体的には交通管理者の方との調整の中、具体的な検討を進める中で、課題として出てくるであろうと思っております。

すぐに渡れるとは限らない信号になる可能性は有りますね。

そうですね。

中間駅は相模大野から北里大学までの間にどれくらい作る予定なのですか。

まさにその部分は今後の需要等の検証の中で整理していく予定ですので、それ以上の事は申し上げられないのですが、当然設置していくことになるということで今回は提案させていただいております。考えるにあたりましては、需要が多いところであるとか、主要施設に配慮していくことになるのではないかと考えております。

既存のバス路線を活かしたままという想定で考えて良いのでしょうか、それとも将来的にはこの新しいバスシステム一本になるということでしょうか。

その点につきましては今後の検討のポイントになってくるとは思いますが、この区間、特に県道の部分といいますのは、相模大野、北里、原当麻といったところ以外の路線も集中しておりますので、それがどのように通っていくのか、今までの一般道を通っていくのか、部分的に専用走行路を活用していくのかというところの考え方を整理して、検討委員会に示していかなければならないと考えています。ですので、今、具体的に全部真ん中を通りますという話は出来ません。

駅の位置はどこかということはまだ決められませんし、駅をどれくらいの間隔で置くのか、今のバス停が全て駅になるのかといいますと、そこはまだフレキシブルだという話ですね。ただ、全く駅を置かないということは有りえないとすると、このB1なりA7の区間に、常識的に言えば300mから数百mおきか、もう少し長いくらいの間隔で、いくつか置かなければいけなくなる、そうなると、このような設計の場所が2、3箇所以上は必要になってくるかもしれないということですね。

それはすぐに調べた方が良いでしょう。今の既存のバスで乗降客が多いバス停は限られているはずですよ。

当然そのような数字は押さえていますので、それをどこかのタイミングで整理して、検討させていただくつもりではあります。

今日のところは、まずは中間駅の設計として、その部分だけを拡幅するかしないかという議論で、しないとする、納まることは納まるが、横断歩道の設置が必要になってくるということはある。これは事務局としては、このようなかたちにしていきたいということですね。

基本的な配置として、考えていきたいです。

今ご指摘がありましたように、具体的に二つ課題が有ります。そもそもこの駅の位置をどこにするのか、他の区間に行く路線の車両をどのように運用していくのかということとも絡んでくるということですね。

私の意見としては、まだよく調べていないから荒っぽい意見になりますが、この区間に関して停車駅は一つくらいが良いと思います。よく調査した方が良いとは思いますが、私が今までバスに乗った時は乗降客が多いのは一箇所くらいだと思います。

P13 に関しまして、議論は、途中の駅に関して千鳥型というものはあり得るが、課題は

いくつもあるということです。

千鳥型について質問です。駅を上りと下りで分割することによって、駅にどのような施設を設置するのでしょうか。例えば券売機などは二つ置かなければいけないなど、メンテナンスの費用も分割することによって非効率な部分が出てくる気がしますが、その辺りは既に織り込み済みという認識でよろしいのでしょうか。

当然課題としては出てきますので、費用の積算のときなども配慮していきます。

島式にするとドアを反対側にも作らなければいけないなど色々なバリエーションが変わってくるのですが、島式と千鳥式というものが有り、それはどのような違いがあるのか具体的な中で、原案としては千鳥式を優先に考えていきたいということですね。他 P13 での質問は有りますか。

今後の検討なのですが、ここで新しい交通システムをつくるとなれば、この路線そのものは結構信号機が多くなりますね。そうなれば、将来的には信号機の新設というものはなかなか難しい現状である中、信号機の移設ということも含めて、頭の中に入れて検討していく必要があるのではないかと思います。

そうすると、この当該区間に、どこに信号交差点あるいは横断歩道、信号機があるのかということと、全体の流れということですね。他にこのページでございませうか。

今、バス停の話や数の話が出てきたのでトータルの確認ですが、今考えているのは特急バスのようなものを考えているわけで、各駅停車では無いですね。そういうことでしたら、バス停の数やどこどこに停まるかという話は路線が決まれば決まる、今後決めるわけですね。

これからは、既存の路線バスと新しいバスシステムとの共存なのか、既存の路線バスを再編してしまうのかというように、既存の路線バスをどうするかも含めた議論になります。

私はバスをあまり使っていないので、どれくらいのバス停があるのかわかりませんが、最終的にはそこも後で決めるものだと思っていましたので確認しました。

今のご発言の通り、今後、検討を進めていくことになります。

この区間の駅の置き方によっては、今の利便性をそのまま残すことが出来ますし、仮にノンストップであるならば、おっしゃったように新しい交通システムを特急とすれば、別に各駅停車のバスも出来るかもしれない、それはこの決め方と連動する話です。逆に言いますと、そことセットでこれをどうするかということですね。他 P13 はよろしいですか。では P14 です。

C 1 から C 7 まで道路の幅は 2 5 m と 2 7 m ですね。これは、それ以上上げられないという地形なのでしょう。

その地形も含めて、市の土木部の方で検討した結果と承知しております。特に C 4 につきましては、ご承知のように急傾斜等もありますので、そこも踏まえて、現状の計画幅員を 2 5 m と整理したと承知しております。

原当麻の駅の横を通過して相模原愛川インターに繋がるようになっているのですが、今

はまだこの辺りはそれほど開発が進んでいないので、今のうちに道路を拡げておくべきです。将来、住宅が密集した場合、インターから出てきた車で大混雑するのではないのでしょうか。そのときになって3.3mに拡げようと思っても間に合いません。工事にお金が掛かるかもしれませんが、今のうちにここも3.3mにしておかなければ根本的な解決にならないのではないかと思います。

特にC4につきましては、まさに急傾斜の部分ですので沿道の土地利用というところでは相当限られてきます。物理的な制限もある中で2.5mという計画幅員としておりますが、当然そのような将来の土地利用、可能性というものを検討した上で、あるいは将来の交通量というものを検討した上で幅員を整理したと承知しております。まさに今のご発言のとおりで、先ほどの相模大野駅周辺地区における議論もございますので、その辺りも危惧されているとは思っておりますが、当然今回の道路の計画にあたりまして、将来の交通需要、そのようなものも踏まえて道路の構成、幅員等を整理したと承知しております。

確認ですが、さがみ縦貫道、もうすぐさらに繋がっていきますが、さがみ縦貫道が全部出来たときの広域的な道路ネットワーク上の交通需要をベースにしたときに、2.5mでも将来的には間に合うということが市の判断ということによろしいですね。

そうです。

C5からフィッシングパークの下の交差点のところまでは幅員が2.5m～2.7mだと思いますが、ここはやはり自転車道が無いと良くないと思います。私の考えでは、フィッシングパークから相模原公園前交差点はかなりの急坂なので、ここは自転車道ではなく併用でも良いという気はします。ですが、C3、C2は公園を含んでおりますので自転車道は必要だと思います。と言いますのは、今、車離れが進んでおり、自転車利用者が増えてきておりますし、この辺りはレクリエーション的な利用者もいますので、やはり自転車道が必要だと思います。

P15の左側までが議論の範囲でしたね。C2、C3の断面はP15に書いてあります。今はこのような案ですが、この地域の道路のことを考えると、勾配の平坦なところに関しては自転車の空間は凄く大事であるというご意見ですね。

道路幅は2.5mにこだわらなくても良いと思います。

ここはさがみ縦貫道が繋がっていくと、かなりの交通量になると思うのですよね。

そうすると、なおのこと自転車レーンがあった方が、自転車の利用を分けたほうが良いわけですね。P14、P15のC区間で他に意見、質問はありますか。

C3とC4は、よほどの物好きな方でないと自転車には乗らないと思うので、そこは良いとして、それ以外の区間には自転車道は必要だと思います。先ほど、C2、C3にも自転車道が必要と言われましたが、C3はともかくとして、女子美大の入口のところで、あとは相模原公園の入口のところでいつも自転車駐輪場が一杯で、皆さんあそこまで自転車で行かれる方が結構多いので、C1とC2の自転車道は必要だと思います。あとP14右側の図について確認なのですが、(2)のバス専用レーンとは、専用レーンと言

っても一般車と共用なのでしょうか。

P14の解決策(2)ということですが、これは共用と言えば共用です。専用レーンと言いますのは基本的に、終日の場合も有りますが時間指定という考え方も有ります。この4車線道路の中での側道部分を専用レーンという交通規制をかけて通行してもらうという案です。

これは言葉のマジックみたいになっていて、実際にはいつ専用にするのでしょうか。終日ならば実質、マイカー、自家用車、業務用の車とも片側一車線部分を走ることにありますよね。この資料では、使えるのか使えないのかがすごく曖昧な状態で、解決されているような絵になっているだけで、実際運用によっては何も解決しないと言いますが、一般車両にも影響、つまり拡幅した意味がなくなり、かつ、新しい交通システムの方も渋滞の影響を受けたりということで、スピードは落ちたり、定時性や速達性が落ちたりということで、言葉はひどいのですが、まやかしのよう感じるのですが、その辺りの所見を伺いたいです。

まずはご理解いただきたいことですが、現状は片側1車線ずつの道路であるということです。それで今後の道路の計画と言いますか、ここは県道507号を区画整理事業で道路を拓げていく計画になりますが、基本的に道路のかたちとしては片側2車線の4車線道路の計画をしています。そのような整備の中で、ガチガチの専用走行路を追加するというアイデアではなく、4車線道路の運用の話として、終日ないしは平日の朝の時間帯などにおいて、専用レーンの交通規制をかけてもらうということです。まやかしという話もありましたが、確かに4車線道路からこのような規制をかけますと一般車への影響は出てきます。ただ、今回検討していますのは、道路の整備の中で新たに追加される車線を時間指定で交通規制をかけていくというアイデアですので、今よりは当然一般車へのサービスも上がり、公共交通のサービスも上げていくという中での考え方ということをご理解いただきたいと思います。

一車線の専用走行路を設けた状態で、自転車道も専用とするときには、25mではなくとも何メートル有れば良いのでしょうか。それによってはC3、C4はともかくとして、他のところは既に都市計画決定されてしまっているということはわかるのですが、再調整して、その分自転車道を拓げる、少なくとも単線の専用走行路を確保しないと、原当麻から北里、相模大野、特に原当麻～北里間が定時と速達でというところが満たされなければ、何のために原当麻のところまでルートを延ばしたかという一番重要なポイントがおかしくなってきました。ここのダイヤが乱れる、信頼が得られないということになってしまうと、拠点連結で今回目指す目的が達成されなくなってしまうと思います。もう少しその辺りを配慮してもらい、気軽に専用レーンだとか、一般レーン走行だとかという案を出していただきたくないです。あくまで専用走行路を通すためにはどのようにしたら良いのかという専用走行路ありきの考え方で検討いただきたい。

専用走行路の選択肢はもう少しキープして、深くみなければいけない、みて欲しいというご意見でした。

事務局としては、前回の検討委員会までは専用走行路を確保したらこのような数字になります、そのようなことに基づいて検討いただいたものと承知しておりますが、今回提案したのは、それであるならば、やはり道路構造や交通運用上、無理が出てくる部分もあるということで、このような提案をさせていただきました。

それならば、どのような無理があって、それはどのくらいの無理なのか、逆に言うとなんをすればクリアになるのか、何か大きなことかも知れませんが、きちんと出していたかかないと、やはり急にやめてしまった、引いてしまったというふうに見えてしまうことは良くない事であると思いますし、本当に出来ないのかどうかという議論は、この場ではオープンにした方が良いと思います。

趣味の世界の話であれば別に構いませんが、運用目的そのものに関わってくる話なので、そもそも今回の議論の導入として検討委員会の1回目・2回目で話が出たところの重大なポイントがひっくり返るかどうかという話なので、あまり軽い扱いにしないでいただきたいです。

ご意見は当然と考えますし、そのようにしていきたいとも考えてはありました。ただ、今回新たにご提案した専用レーンというものであっても、この区間に関しては、特に我々の今の検討の中では、一定の定時性・速達性を確保できると考えております。実は、バス専用レーンというものは市内には一切ございませんので、新たにこのような考え方を導入するというのも結構大きな話だということは説明として付け加えさせていただきます。

あえて素人っぽく言いますが、専用走行路を作る方の図では一般車の道が4車線あって、バス専用レーンの方の図では一般車の道が2車線であると、何か勘定が合わないように見えますよ。

そういうことです。

そうですね。ですので、そこは私も色々な計算をしてこのようになっていることはわかりますが、ここがそのように見えてしまいますと、絶対に今の議論はどこからでも出てくることだと思います。バス専用レーンで定時性を確保できるというのであれば、P14の解決策(2)のレーンが終日のレーンであるならば、上の図で専用走行路が2つ取れるのではないかな、とってしまうということですよ。論理が伝わっていないのか、もしくはもう少し地元にご検討いただかなくてはいけない部分もあるかもしれませんが、このままならばそのように読まれてしまうということを私も理解できました。

こちらの絵といいますのは非常にインパクトが強いものですので、これをもってパッと見て判断されてしまいますとそのようになってしまうので、その辺りの表記は次回の資料では注意したいと思います。また、バス専用レーンはバスが専有してしまいますと、自動的に一般車のレーンは片側1車線、対面2車線ということで、この交通需要に対する4車線化ということに関しましては誤解を招きますし、影響が出てしまうものと考えております。その辺りをもう少し整理させていただきます。

こちらもし引き続きの検討課題になりますね。他にC区間に関しましての発言はありま

すか。全体を通しましては、かなり作業していただいておりますし、説明も丁寧にしていただいたのですが、一つ一つそれぞれの区間に関して重要な指摘をたくさんいただきました。それは是非もう一度、振り出しに戻ることはないにせよ、きちんと議論をして次回、区間ごとに分けていく。これは大変ですけれども、きちんと行っていきたいと思います。このあとの事前検討会もありますが、そこも活用していただいて、じっくりと議論をして、納得のいくかたちである程度絞りこみまで、やはりその論理のプロセスで誤解を招くとか勘ぐられるということは絶対にやってはいけないし、けれども専門的に細かいところは頑張ってやらなければいけない。事務局は大変だとは思いますが、この議題2に関しましては、そのようなかたちで、本日いただいた意見を真摯に受けとめていただければと思います。では、継続ということによろしいでしょうか。

(3) 沿線地域からの意見聴取について

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。

いかがでしょうか。

先ほどの議論とも関連するのですが、専用走行路と、バス専用レーンと、優先レーン、という3種類があると事務局説明がありました。専門家でいらっしゃる委員長に確認をしたいのですが、専用レーンが本当にあり得るのですか。現地で説明する時に、道路拡幅という困難な問題をある程度解消するためにバス専用レーンというものを走らせるというような説明がなされそうな気がしますが、その説明があまりはっきりしない、都合の良い解釈をされるようなものであるならば混乱を招くのではないかと思います。専門家から見るとバス専用レーンというものは一体どのようなものであるのかということをお教えください。

わかりました。時間がだいぶ限られてはおりますが説明させていただきますと、日本中だけではなく世界中調べてはおりますが、専用レーンのポイントは、その専用レーンを走る車は何であるのかということと、それがどの時間に走るのか、ここでものすごくバリエーションがあるということです。今、市で考えている専用レーンのイメージがあると思いますが、途中で回答の中にもありましたように、よくあるものは、朝と夕方のピークの時間帯にだけ、バスはそこを走りなさいというやり方をするものです。これは調べると研究者としては面白いのですが、その時間帯の切り方というのは日本中すごく多様で、午前7時から午前10時までというものもあれば、過去、日本で一番短い時間は午前7時40分から午前8時だけというものもありました。すぐにやめましたけれど。高校の前で高校生のために、そこだけピンポイントでやっている例もあります。これは警察の方でどうしなければいけないというようなルールはないため、決めることができるのです。ですから、混んでいる時間に、バスを優先しなくてはいけない時間に、その専用規制でバスの定時性を保ち、特に専用の規制を保たなくてもバスが流れる時

間はその規制をしないというやり方もあるのです。私の理解で言いますと、専用レーンの規制というものは、日本中で行っている例は、少なからず行われており、専用レーンの規制を適切な時間と運用で行えば、ピーク時のバスの定時性、遅れを改善する技術としては十分に期待できます。ただし、それはその規制した時間においては一般車が規制されますから、その合意が必要になります。一般車などの優先されない車は、若干渋滞のところを待たなくてはいけなく、その横をバスがスーッと行くのですから、そここのところで逆になかなか専用レーンが出来ない、あるいは、専用レーンを廃止せよというように言われてしまっている例も日本にはあります。専用レーンの規制というのはピーク時の定時性を保つための方法としては、選択肢としてはあります。ただし、それは、その時間帯の規制なり、本日のこの場の話題には関係が無いのですが、ある偉い先生が問題提起して大きな話題になっていることが、オートバイをバスレーンに入れるか入れないかという問題と、自転車はどうするかという問題です。これはある先生がパンドラの箱を開けてしまったので大きな話題になっているのですが、神奈川県の場合はオートバイが認められているのです。

場所によってです。

そうですね。場所によって認められていますが、認めていない県もあるのです。他にも幼稚園のマイクロバスを認めるか認めないかであるとか、実車のタクシーは認めて空車は認めないなどバリエーションがいくつもあって、日本型は私からすればまだ混乱気味です。それによって、このバスレーンが背負う車の台数が変わると、バスレーン以外の車の台数も変わってしまいますし、バスレーンの中に幼稚園バスがずらりと並んでバスの定時性が保てなくなるとは元も子もないので、バスレーンに、どの車を、何時に認めるのかということを決めておかなければ、一步間違えば機能しないものになってしまいます。もっと言えば、これは都内での事例ですが、バスの本数が少ない、例えば皆様から見ると5分に1本のバスは多いと思うかも知れませんが、信号が仮に1分40秒サイクルでまわるとすると、信号が3回まわって1本しかバスが来ない、そのようなバスレーンですと違反者がどんどん増えてしまう。一方で、有名なのは玉川通りですが、1分おきくらいバスが続けて来る道ですと、警察の方がいらっしゃらなくても違反する方はすごく少ないのです。違反者が多いと、せっかくの規制が形骸化してしまい、それが地域からの、それならばバスレーンはやめた方が良く、という声になってしまい、それで廃止になった例もあります。バスレーンというものは、かなりきちんとした計算をして、走る量と時間を決めていけばうまくいく、うまくいっている例が日本にはいくつかありますが、そうではない例もいくつかあるということが専門家からの見解になります。ですので、先ほどの話にもありましたが、他の路線バスをそこにに入れるか入れないかを決めるときに、バス専用レーンであるならば絶対に入れた方が良いのは当たり前前のわけですが、それでバスがたくさん流れるということで、色々なプラスが出てきます。そのようなことがありますので、何がこの道を走るのかということですね。

専用レーンの場合、輸送特性というものがそこに発生するからこそ専用レーンです。

専用レーンを使って、最大の輸送力を出すということが輸送特性ですので、色々な車が入ってしまい動けなくなってしまうということでは、システムの意味が何もなくなるということですね。利用する人に市や運営者がしっかりと理解させないと、そのような問題が発生するということだと思います。

その通りですね。本題に戻ります。本日、割と多くの話が振り出しに戻っておりますが、特に規制の話ですとか道路の使い方の話、駅前のルートの話に関しましては、かなり色々な意見を聞かなくてはならないという部分では確認ができました。やり方に関しては工夫しなければ、かえって誤解を招くかもしれないので、かなり注意が必要であると思います。そこは警察の方もいらっしゃるし、私も含めて準備を行っていきますので、このかたちで意見聴取の機会を作っていくということによろしいでしょうか。

一方通行規制というものは、もっと検討してからでお願いしたいと思っています。一方通行規制をするという前提で意見聴取されてしまいますと、一方通行の話だけが先走ってしまう可能性があります。事前検討でも、一方通行ありきではなく、交通規制として機能するのかどうかを検討してからでも遅くないと思います。

では、次の議題になりますが、事前検討会で少し検討し、これも誤解のないようにしてははいけませんね。一方通行ありきではないですね、本日の話でも。

ありきということではございませんので、そこはしっかり意見聴取でも確認していきます。

それでは今、県警の方からも話が出ましたが、調整した上で沿線の方々からの意見聴取を進めていくということにします。

(4) 事前検討会の設置について

議題資料に基づき議題4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4資料に基づき説明を行った。

実施方法等についての意見や質問はございますか。

テーマは2つあるということですか。

基本的には2つを想定しておりますが、例えば次回の検討委員会に向けて、何に重きを置くのかということで当然比重が変わってくると思いますが、場合によっては既存のバスについて今回はやりませんということは出てくるかもしれません。今回宿題をいただいた所を中心に解決していくということでありましたら、(1)の新しいバスシステムの事業性検討が中心になるのではないのでしょうか。

以前、タスクフォースという言い方をしましたが、タスクフォースが2つ出来るのか、それとも1つのところで2つの議題を検討するのかどちらでしょうか。

1つの検討の場で2つを対応するという事で考えております。

議題3に関しても共通することですが、情報公開の観点から傍聴希望への対応はどのように考えていますか。

今までの事務局、コンサルタント中心の検討に、専門的な立場で参加していただく方、あとは委員の方にも参加していただくということで、検討の仕方にも記載してありますが、基本的には堅苦しくない、自由に議論していただく、事務局での検討に参加していただくということになりますので、公開か、非公開かということであれば、非公開ということで考えております。その成果につきましては当然検討委員会の資料というかたちでの取りまとめになりますので、そこはしっかり委員の方も含めて、当然事務局も含めて、説明させていただきたいと考えております。

今、議題3のことについても質問されましたね。

沿線地域の意見聴取につきましては、その方法について引き続き議論していく中で、どのようなかたちで行うのかも含めて検討させていただきます。

整理しますが、議題3の沿線地域の意見聴取につきましては、その開催の仕方について細かなところは、今はまだ決まっていないということによろしいですか。

はい。詳細は詰めておりません。

議題4の事前検討会について、この事前検討会そのものは議題4資料のようなかたちでやるということですね。

そのとおりです。

検討委員会が議論中心だから、あくまでもそのたたき台をつくるという意味で、コンサルタントと事務局と何名かの委員が加わるという理解でよろしいですね。

はい。改めて説明しますと、当然、市の方で諮問しているのは、こちらの検討委員会です。今まで検討委員会に提案しましたものは事務局で考えたものが主でした。前回の検討委員会で、検討委員会の場だけでは議論しつくせないとの意見もありましたので、あらかじめ事務局の事前検討会に委員の方も参加していただき、市としての事業化、事業化に向け警察やバス事業者の方にもご協力いただきながら、検討委員会に諮るための事前検討をするということで、決定機関ということではなく、検討委員会の議題資料作りなどについて市の検討に協力していただくということになります。

検討委員会の会議は、事前検討会のあとに開催ということになりますか。

検討委員会の会議の前に、事前検討会を一回開催するということでは考えておりますが、来年一月までの検討委員会の設置期間の中で、事前検討会を開催しなくては検討委員会に諮れないということではありません。あくまで、いま課題となっております計画の検討を目的としながら事前検討会を開催していくということになります。

検討事項で新しいバスシステムの事業性と既存のバスシステムの改善策の検討をしなくてはいけないということですから、目途がたてば終わる、ゴールが決まっているところまでということで、あらかじめ検討事項を決めているのですから、それで良いと思います。他、特に質問がなければこれも前回からの通り進めていこうと思います。ここで参加メンバーを選定したいと思いますが、自薦、他薦を問いません。どなたかいらっしやいませんか。

高山委員を推薦します。

加藤委員が良いと思います。

これは事業性の中に交差点や施設設計の話も入っていますから、お金の話だけ、というよりは全体の技術的課題も入ってきます。推薦された方、よろしいでしょうか。

拘束時間があまり多くなければ良いです。

日程次第です。予定が空いている日ならば構いません。

既に本日も3時間ですし、皆さんにはかなり日程でも無理を言っております。追加の作業もありますので日程の配慮はしてください。

あと一人ならば、有泉委員を推薦します。

予定があえば、出来るだけ参加します。

それでは、委員の方には日程上の負担はかけないということを事務局にお願いし、可能な範囲で参加していただくということで進めていきたいと思います。ありがとうございます。

(5) その他

その他、事務局からどうぞ。

次回の検討委員会の日程につきまして、7月の初旬の開催に向けて調整させていただきたいと思います。確定次第、追って委員の皆様には連絡させていただきますのでよろしくをお願いします。また、本日設定させていただきました事前検討会のメンバーにつきましては、日程等の調整をさせていただきながら、決まり次第連絡と出席の依頼をさせていただきたいと思いますので、その際はご協力をよろしくお願いします。

それでは以上で本日の議題は全て終了いたしました。第8回の検討委員会を終了いたします。皆さんどうもありがとうございました。

以上

第8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	伊藤 雅春	愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授		出席
5	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長		出席
6	格地 悦子	公募委員		出席
7	加藤 成典	公募委員		出席
8	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長	欠席
9	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長		欠席
10	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員		出席
11	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長		出席
12	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長		出席
13	関口 明彦	日産自動車株式会社 相模原部品センター 総務グループ 課長		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		出席
18	三木 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長		欠席
19	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長		欠席
20	山本 誠	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長		出席

第8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26年4月28日（月）
午後2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）新しい交通システム導入検討委員会のこれまでの検討概要について

（2）新しい交通システムの比較検討について

（3）沿線地域からの意見聴取について

（4）事前検討会の設置について

（5）その他

4 閉会

< 資料 >

議題資料 第8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 新しい交通システム導入検討委員会のこれまでの検討概要

議題1参考資料 意見交換会における意見への対応

議題2資料 新しい交通システムの比較検討（運行形態・ルートの詳細検討）

議題3資料 沿線地域からの意見聴取

議題4資料 事前検討会の設置

第8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	伊藤 雅春	愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授	
5	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長	
6	格地 悦子	公募委員	
7	加藤 成典	公募委員	
8	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長
9	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長	
10	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員	
11	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長	
12	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長	
13	関口 明彦	日産自動車株式会社 相模原部品センター 総務グループ 課長	新任
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	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長	
20	山本 誠	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長	新任

第8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 新しい交通システム導入検討委員会のこれまでの検討概要について

確認事項

検討委員会のこれまでの検討内容を整理・概観し、検討成果（合意事項）の確認を行う。
また、市民向けにニュースレター等で発信を想定する、これまでの検討成果に係る「質問と回答」(O & A集)の確認を行う。

議題2 新しい交通システムの比較検討について

論点

次の検討課題を順次整理しながら、運行形態やルートの詳細検討を行う。
A～Cの各区間における道路構造や交通運用上の課題にはどういったものがあるか。
で整理した課題に対する解決策にはどういったものがあるか。
で整理した解決策の中から何を採用すべきか。

議題3 沿線地域からの意見聴取について

確認事項

検討プロセスに定めている沿線地域からの意見聴取について、内容等を確認する。

議題4 事前検討会の設置について

確認事項

前回の検討委員会で合意された、個別の技術的検討事項にかかる事前検討の場の設置について、検討事項、検討体制、検討方法等を確認し、参加メンバーの選定を行う。

新しい交通システム導入検討委員会のこれまでの検討概要

【目次】

1. 検討委員会の進捗状況.....	1
1.1 検討委員会の開催状況.....	1
1.2 検討委員会のロードマップ.....	1
2. 検討結果のまとめ.....	2
2.1 合意事項の要旨.....	2
2.2 検討内容の Q & A.....	3
3. 検討目的と進め方.....	5
3.1 新しい交通システム導入検討委員会の目的.....	5
3.2 検討体制.....	5
3.3 検討の進め方.....	5
4. 南部地域の交通問題と新しい交通システムの目標.....	6
4.1 南部地域の交通問題.....	6
4.2 新しい交通システムの目標.....	7
5. 「大まかな導入ルート」と「具体的にルート検討等を進める輸送システム」.....	8
5.1 大まかな導入ルート.....	8
5.2 具体的にルート検討等を進める輸送システム.....	8
6. 比較評価の方法.....	8
7. ルート及び輸送システムの比較案.....	9
7.1 ルート及び導入空間の考え方.....	9
7.2 比較案の設定.....	9
7.3 比較案全体図.....	10
8. 比較案の施設計画.....	11
8.1 基本的な考え方.....	11
8.2 比較案の施設計画.....	12
9. 比較案の評価と今後詳細検討する比較案の選定.....	16
9.1 重要指標による評価.....	16
9.2 今後詳細検討する比較案の選定.....	17

1. 検討委員会の進捗状況

1.1 検討委員会の開催状況

検討委員会の開催状況は次のとおりです。

検討委員会	区民討議会議	意見交換会	検討内容
第1回 (H25.2)			南部地域の交通問題と対応の必要性、新しい交通システムの目標の確認
		第1回 (H25.3)	検討の進め方などについて市民の意見を直接聴取
第2回 (H25.5)			南部地域の交通問題と対応の必要性、新しい交通システムの目標の確認
第3回 (H25.7)			大まかなルートの確認とシステムの絞り込み 比較評価方法の検討
第4回 (H25.8)			同上
第5回 (H25.10)			ルート案とシステムを組合せた比較案の検討
	第1回 (H25.11)		無作為抽出した南区民の参加によるルートやシステムの討議
第6回 (H25.12)			概算事業費や所要時間等による比較案の検討
		第2回 (H26.2)	概算事業費や所要時間等による比較案についての市民の意見を直接聴取
第7回 (H26.2)			概算事業費や所要時間等による比較案の絞り込み

1.2 検討委員会のロードマップ

検討委員会にける検討プロセスの状況は次のとおりです。

プロセス区分	検討概要	工程
1. 発議		
①検討の進め方	検討の進め方を検討します。	
②現状の交通問題	現状の交通問題等を確認します。	
③上位・関連計画からの要請	上位・関連計画にて示されている南部地域の交通問題への対応方針を確認します。	
④交通問題への対応の必要性	交通問題を改善する対応の必要性、新しい交通システムの目標を確認します。	
2. 比較案作成と評価		
①メニューの抽出	新しい交通システムのメニューを検討・選定します。	
②比較案の評価方法	比較案の評価項目、評価方法を検討します。	
③比較案の設定	メニューを組み合わせたルート、構造等の違いによる比較案を作成します。	
④比較案の具体化検討	各比較案について、具体的な導入検討（ルート、構造、事業費など）を行います。	
⑤比較案の概略比較評価	各比較案について、概略比較評価を行い、詳細な運行形態及びルート検討を行う基本システム・基本ルートの決定を行います。	
⑥運行形態・ルートの詳細検討	詳細な運行形態及びルート検討を行い、最良案を選定し、その事業性等の検証を行います。	
⑦関係者の意見聴取	沿線地域の関係者の意見聴取を行います。	
3. 計画案選定		
①計画案の選定	意見聴取の結果を踏まえて計画案を選定します。	
②短期施策・段階的整備の検討	計画が完成するまでの短期施策や段階的整備について検討します。	
③導入に向けての課題整理と対応策	補償、交通処理や整備方式等の課題への対応策を検討します。	
4. 答申		
①答申の作成	検討結果と合意プロセスをとりまとめた「市長への答申」を作成します。	

「2.⑤比較案の概略評価」までは検討結果が確認されました。

2014年4月現在、「2.⑥運行形態・ルートの詳細検討」の検討段階です。

2. 検討結果のまとめ

2.1 合意事項の要旨

検討委員会において、これまで、合意・確認されたことを要約すると次のとおりです。

(概 要)

合意・確認事項 1 検討の目的と進め方	「新しい交通システム導入検討委員会」を中核組織とし、区民討議会議、地域組織や区民会議・まちづくり会議、自治会・企業・大学等との懇談会や意見交換会などによる広範な意見聴取を行いながら、約2年間かけて検討を進め、「新しい交通システムのシステム、ルート、実現化方策等」を市長に答申することが決まりました。	第1回（H25年2月） ～第2回（H25年5月） で討議
合意・確認事項 2 南部地域の交通問題	相模大野駅から北里大学・女子美術大学など麻溝台地区方面では、道路が混雑し、バス運行本数の多さから、バスの定時性・速達性が確保されていないため、バス利用者（沿線居住者）、バス利用者（来街者、通勤・通学者）、自動車利用者、自転車利用者（通勤・通学者）、麻溝台地区の企業・大学・病院、バス事業者について、それぞれが困っていることが確認されました。	第1回（H25年2月） ～第2回（H25年5月） で討議
合意・確認事項 3 新しい交通システムの目標	南部地域の交通問題を解決するため、新しい交通システムの目標を次の5つとすることが決まりました。①南部地域のまちづくりへの貢献、②高い交通需要に対応可能な輸送力の実現、③信頼できる公共交通サービスの実現、④地域の交通アクセスの向上の実現、⑤自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現	第1回（H25年2月） ～第3回（H25年7月） で討議
合意・確認事項 4 大まかなルート・検討システム	新しい交通システム導入の必要性が高いのは、『相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅』であることが確認されました。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）を検討し、「LRT」と「新しいバスシステム」に絞り込み、また、「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくことが決まりました。	第3回（H25年7月） ～第4回（H25年8月） で討議
合意・確認事項 5 比較評価方法	新しい交通システムの比較案の評価は、「①目標達成度の視点」に加え、「②整備に伴う影響の視点」、「③事業性の視点」、「④目標以外の導入効果の視点」にて評価することになりました。また、重要かつ比較案の差異が顕著な項目を選定しながら評価することが決まりました。	第3回（H25年7月） ～第4回（H25年8月） で討議
合意・確認事項 6 具体的な比較案の設定	導入ルートは、主要施設へのアクセスを考え、活用できる既存道路や未整備の都市計画道路を基本とすることが確認されました。平面構造での導入を基本とし、場合によっては、短区間の地下や高架構造、単線や一方通行などを検討することが確認されました。その結果、比較案は、ルートとシステムの組み合わせで12ケース（経由の違いを含めると24ケース）となりました。	第5回（H25年10月） で討議
合意・確認事項 7 評価による比較案の絞り込み	今後、詳細検討していく比較案は、「①システムは新しいバスシステムとし、極力専用走行空間確保を目指す、交通状況及び導入空間により、一般レーン走行も検討する。また、既存のバスシステムについても引き続き検討する、②ルートは、北側ルートとし、A区間については、北側ルート案2及び北側ルート案3を基本としたルートを検討する。」となりました。	第6回（H25年12月） ～第7回（H26年2月） で討議

2.2 検討内容のQ&A

検討委員会のこれまでの検討成果に対する主な質問と回答は次のとおりです。

Q なぜ新しい交通システムが必要なのですか。

A 相模大野駅～麻溝台地区は、バス運行本数、利用者ともに非常に多い区間ですが、道路混雑から定時性（時刻表どおりに運行されること）・速達性（より速く目的地に到達できること）を確保できず、路線バスの輸送力が限界に達しています。そのため、定時性・速達性に優れ、十分な輸送力のある公共交通機関を導入する必要があると考えられます。

第1回（H25年2月）
～第3回（H25年7月）
で討議

Q 新しい交通システムの主な利用対象者はだれを想定していますか

A 南部地域のまちづくりの上で重要となっている各拠点（北里大学、北里大学病院、麻溝台地区の企業、女子美術大学など）への通勤・通学、来院、来訪者を中心としています。新しい交通システムの駅（停留所）周辺にお住まいの方も想定しています。

第1回（H25年2月）
～第2回（H25年5月）
で討議

Q なぜ相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅を結ぶルートを検討しているのですか

A 相模大野駅～麻溝台地区は、現在のバス交通需要が大きく（1日当りの路線バス利用者数約1.4万人/往復、北里大スクールバス・企業バスを加えると約1.6万人/往復）かつ自動車交通により定時性・速達性が低下しているため、早急に問題の改善を図る必要があります。加えて、原当麻駅周辺では新たな拠点づくりが進められています。南部地域のまちづくりへの貢献の観点から、これらの拠点間を連携する「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」を結ぶルートが適切であると判断しました。

第3回（H25年7月）
～第4回（H25年8月）
で討議

Q 既存の路線バスの改善では無理なのですか

A 既存の路線バスの改善によっても一定の効果を得ることができそうですが、輸送力や定時性・速達性の改善には限界があります。特に、既存バスでは高い定時性・速達性を確保することが難しいため、自動車交通の影響を受けない専用走行空間の設置を想定した新しい交通システムを検討しています。ただし、路線バスの改善策については、新しい交通システムの導入検討とは別に、並行して今後も検討していきます。

第3回（H25年7月）
～第7回（平成26年2月）
で討議

Q モノレールやLRTなど他の輸送システムは検討したのでしょうか。

A 新しいバスシステムを選定する前に、ミニ地下鉄、モノレール、新交通システム(AGT)についても検討しましたが、これらの輸送システムは、相模大野駅～麻溝台地区の交通需要からすると輸送力が過大であり、また、整備コストが高いことから適用性が低いことがわかりました。ガイドウェイバスについては、高架構造であることからやはり整備コストが非常に高く、適用性が低いとの結論になりました。LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことと、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいこと、適用性が低いとの結論に達しました。

第3回（H25年7月）
～第4回（H25年8月）
で討議

Q どのような理由でそれぞれのルート案（北側1、北側2、北側3、南側）が提案されたのでしょうか

A ①主要施設間を連携するルート、②既存道路や未整備の都市計画道路を活用ルートという基本方針でルート設定したのが、北側1、北側2、南側の各ルート案です。北側3ルートは、検討委員会で北側1ルート、北側2ルートの対案として提案されたもので、大半の区間では①、②の考え方としますが、一部区間で既存道路・都市計画道路計画のない区間に専用走行空間の新設を想定するものです。影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとするものです。

第5回（H25年10月）
で討議

Q 事業費はどの程度になりますか。

A システム・ルートを比較する際に概算事業費を算出していますが、あくまで今後詳細に検討するシステム・ルートを選定する目的で算出したものです。今後、詳細な運行形態やルート、整備方法などを検討しつつ、概算事業費を計算する予定です。また、国からの補助金などを踏まえ、相模原市が実際に負担する事業費がどの程度になるのかもあわせて整理していく予定です。

第6回（H25年12月）
～第7回（H26年2月）
で討議

Q 路線バスと「新しいバスシステム」との違いはどこにありますか

A 専用走行路（交通規制によるバスレーンではなく、終日に渡り専用走行空間とし、一般車両が走行・停車ができない）の設置や、通常の路線バスよりも輸送力の高い連節バスの使用、停留所・運賃収受の仕組みの改善などを組み合わせることが、既存の路線バスとの大きな違いです。

第3回（H25年7月）
～第4回（H25年8月）
で討議

Q 検討委員会での討議内容を確認することはできますか。

A 検討委員会の討議資料や議事録は、相模原市のホームページでご覧いただけます。なお、市行政資料コーナー（市役所本庁舎・南区役所）では印刷したものをご覧頂けます。また、検討委員会は公開で開催しておりますので、傍聴を希望される方は、詳細を市ホームページ等で確認の上、ご来場下さい。

第1回（H25年2月）
～第2回（H25年5月）
で討議

Q 計画決定までに市民の意見を反映する機会がありますか。

A これまでに、南区民を対象とした無作為抽出による「区民討議会議」のほか、自由参加による市民との「意見交換会」を2回開催するなど、広く意見聴取に努めながら、検討を進めているところです。寄せられたご意見はすべて事務局と検討委員会委員が検討すべき重要な観点がないかを確認しています。また、検討委員会での検討結果を踏まえて、市が平成27年以降に策定を予定する計画案についても、パブリックコメントで市民の皆様の意見を広くお聴きします。

第1回（H25年2月）
～第2回（H25年5月）
で討議

Q 前回（平成21年度）の検討の進め方との違いはどこにありますか。

A 今回の検討では、市民や関係者が広く参加する検討委員会を設け、南区の公共交通の現状と問題解決の目的から、一步一步合意を積み上げて検討を続けています。また、幅広く市民意見を聴取する機会を設け、検討内容の積極的な情報公開（ホームページやニュースレターなど）を行い、検討委員会委員だけでなく、広範な市民の方の意見を反映するように努めています。

第1回（H25年2月）
～第2回（H25年5月）
で討議

3. 検討目的と進め方【第1回（H25年2月）～第2回（H25年5月）】

3.1 新しい交通システム導入検討委員会の目的

次の目的及び検討方針が合意されました。

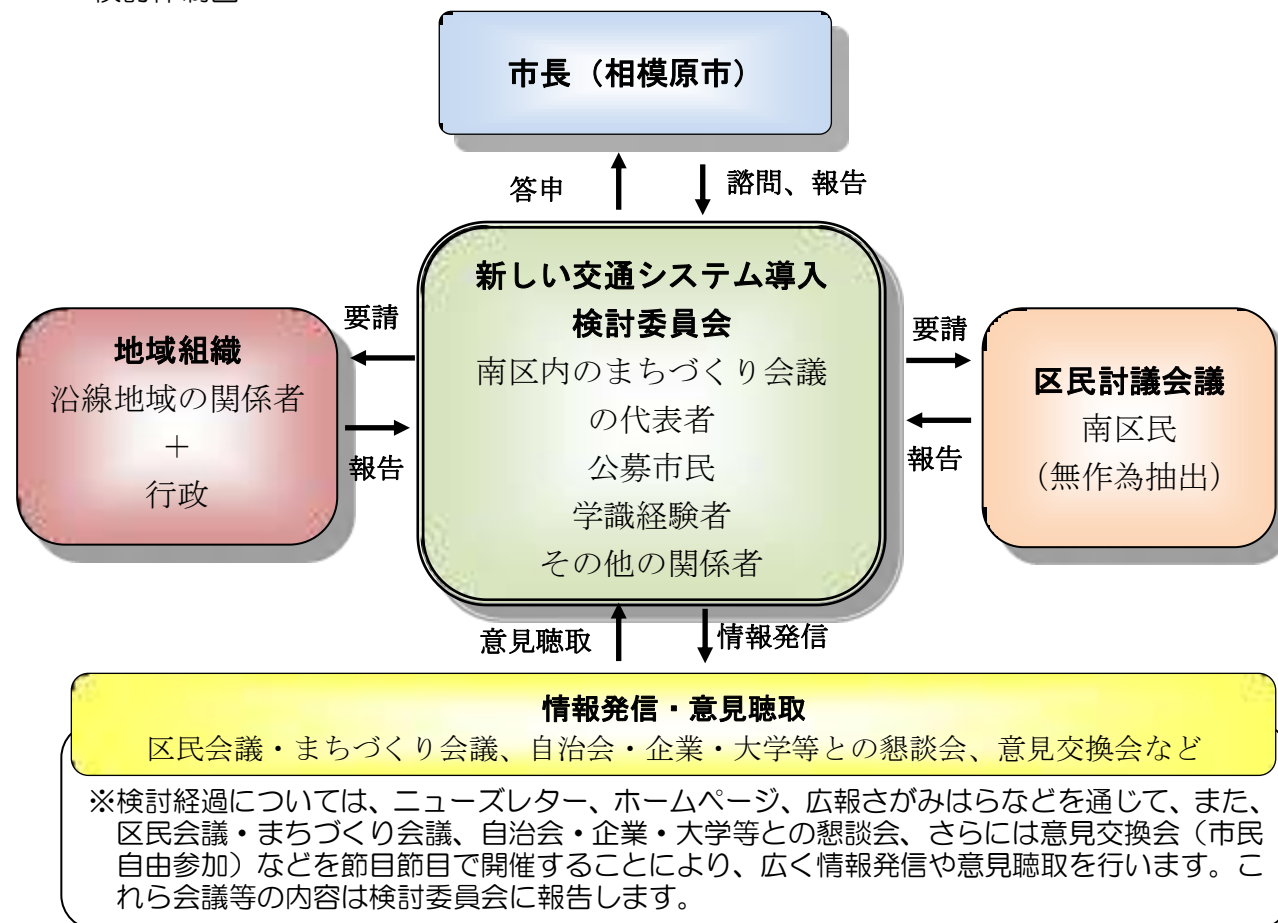
- ①相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入に関する事項について検討することを目的とします。
- ②南区内のまちづくり会議の代表者、学識経験者、公募市民、その他の関係者との話し合いや意見交換を通じて検討を進めます。
- ③これら関係者の合意形成を経て、新しい交通システム導入基本計画に係る答申を決定します。
- ④再度原点からの検討を行うこととし、現状の問題、必要性、計画案の比較検討、計画案の選定、導入の課題、実現化方策等のステップごとに検討します。
- ⑤計画案の比較検討に当たっては、システム、ルート、幅員等について多様な視点から比較案を設定し、比較検討します。

3.2 検討体制

次の検討体制にて進めることが合意されました。

- ①新しい交通システム導入検討委員会を中核組織とし、検討委員会が各種検討事項について確認・意見・提案等を行い、各検討段階における合意判断、市長への答申を行うものとします。
- ②広範な区民の意見収集等を行う「区民討議会議」を開催します。
- ③検討の内容に応じて沿線地域の関係者の意見聴取を行う地域組織を設置します。
- ④検討委員会の検討状況に応じて意見交換を様々な場で開催し、市民の方の意見を聴取します。

■検討体制図

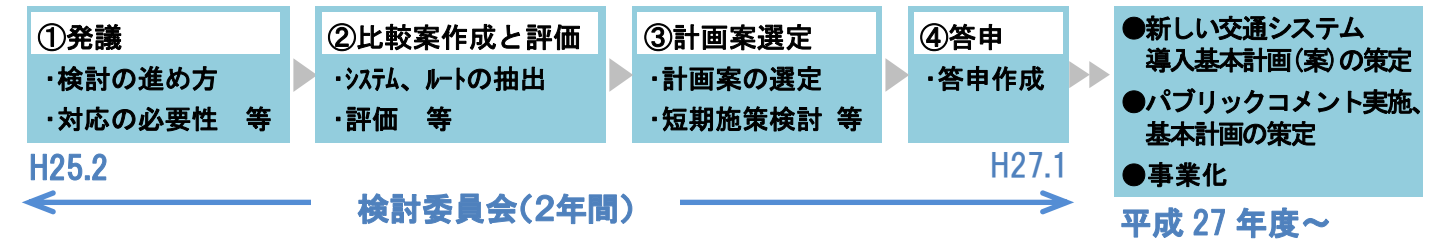


3.3 検討の進め方

検討は次のように進めることが合意されました。

- ①検討委員会は検討のプロセスごとに合意形成状況を判断し、合意が成ったと判断された段階で次のプロセスへと進めます。なお、合意判断は委員長が委員に諮り判断するものとします。
- ②検討委員会にて合意に至ったと判断されないかぎり次のプロセスへは進まないものとします。
- ③一度合意されたプロセスへの後戻りは原則行わないものとします。

■検討スケジュール



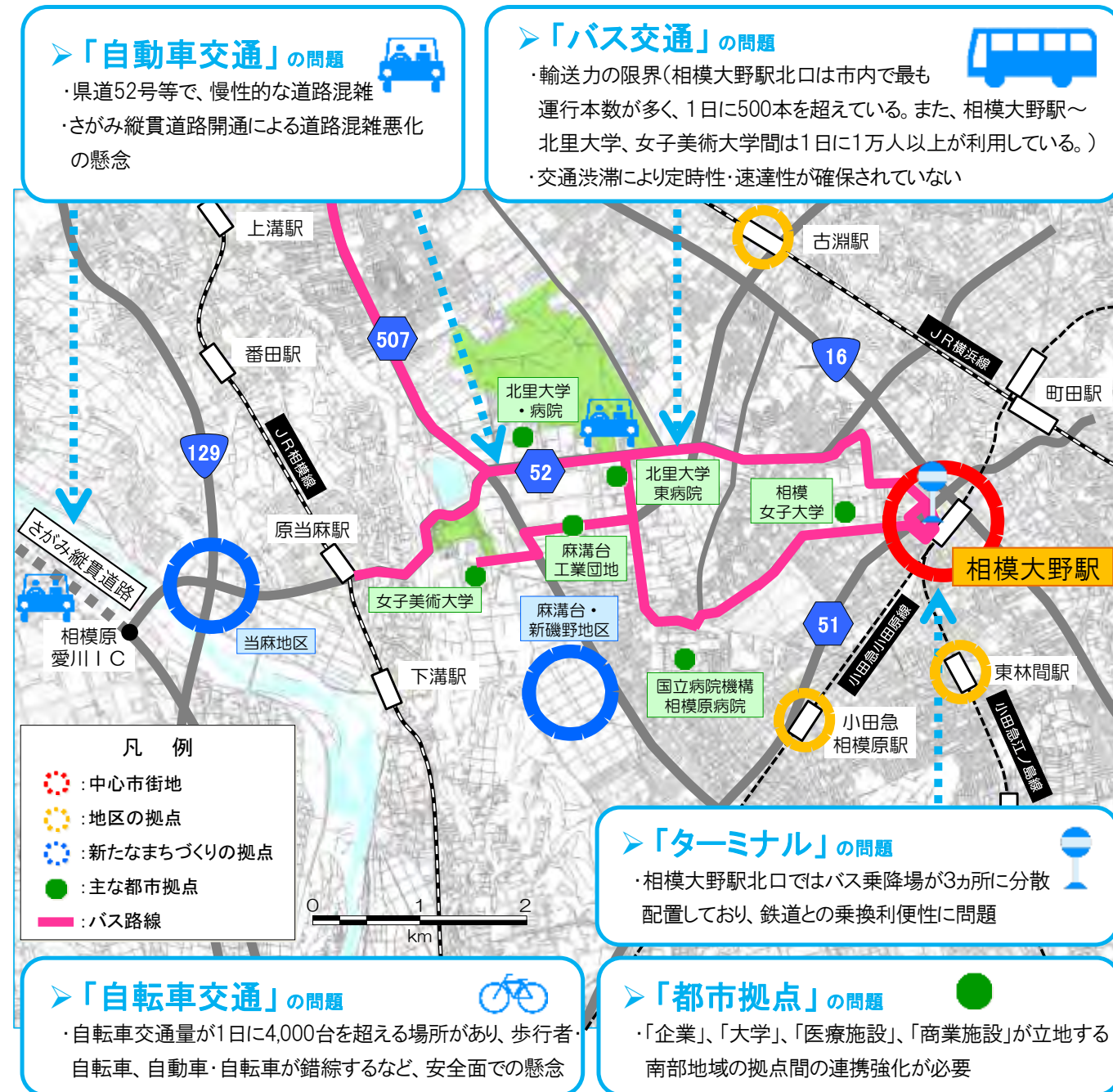
4. 南部地域の交通問題と新しい交通システムの目標

【第1回（H25年2月）～第3回（H25年7月）】

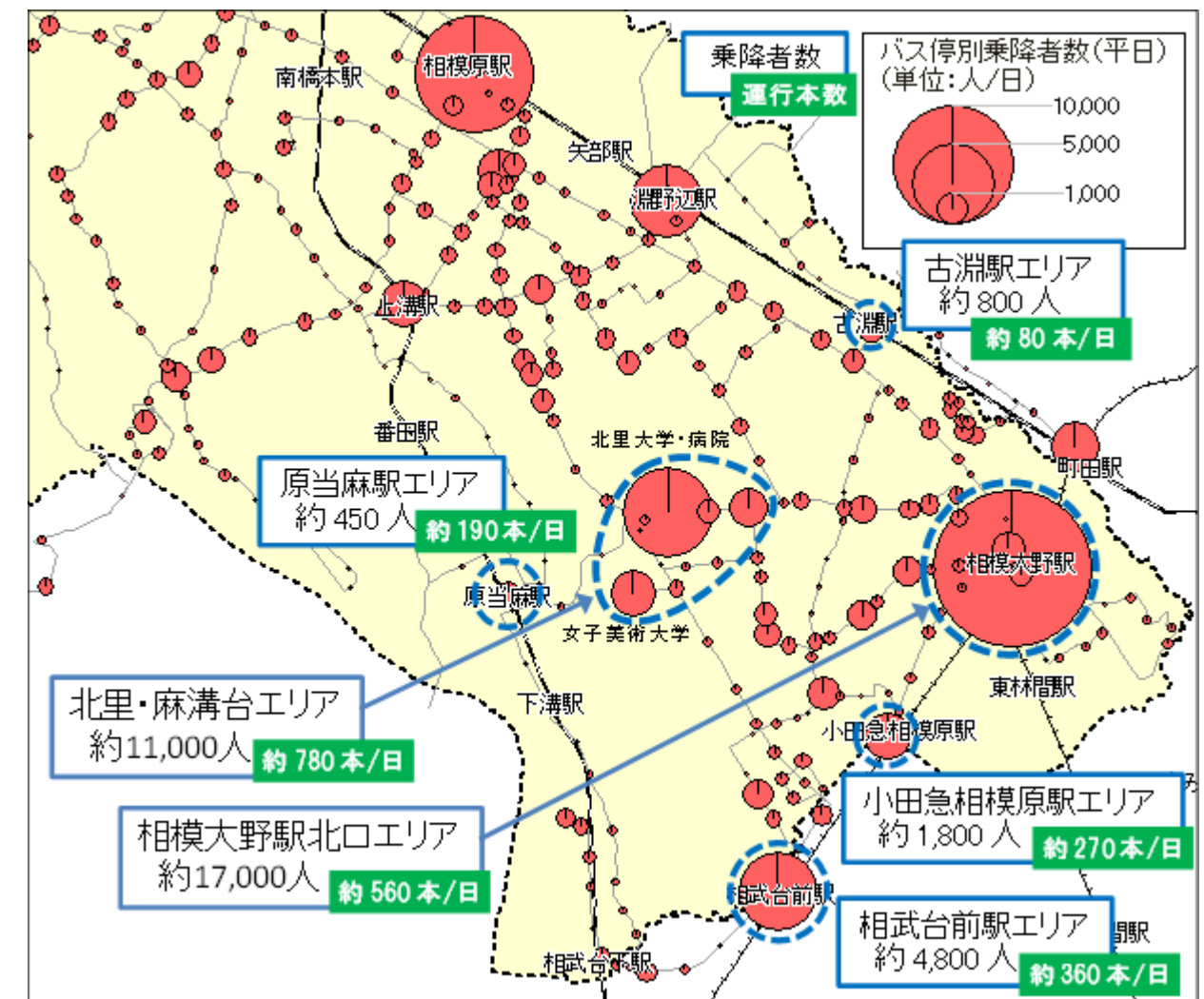
4.1 南部地域の交通問題

南部地域の交通問題は次図に示すように、道路の混雑とバス運行本数の多さから、バスの定時性・速達性が確保されていないこと、相模大野駅北口ターミナルの問題、自転車交通の多さによる錯綜などの問題が確認され、また、都市拠点間の連携強化の必要性も確認されました。

■南部地域の交通問題



■バス停別乗降者数及び運行本数（2006年、平日）



データ：神奈川中央交通株式会社

■バス所要時間の朝夕の実態

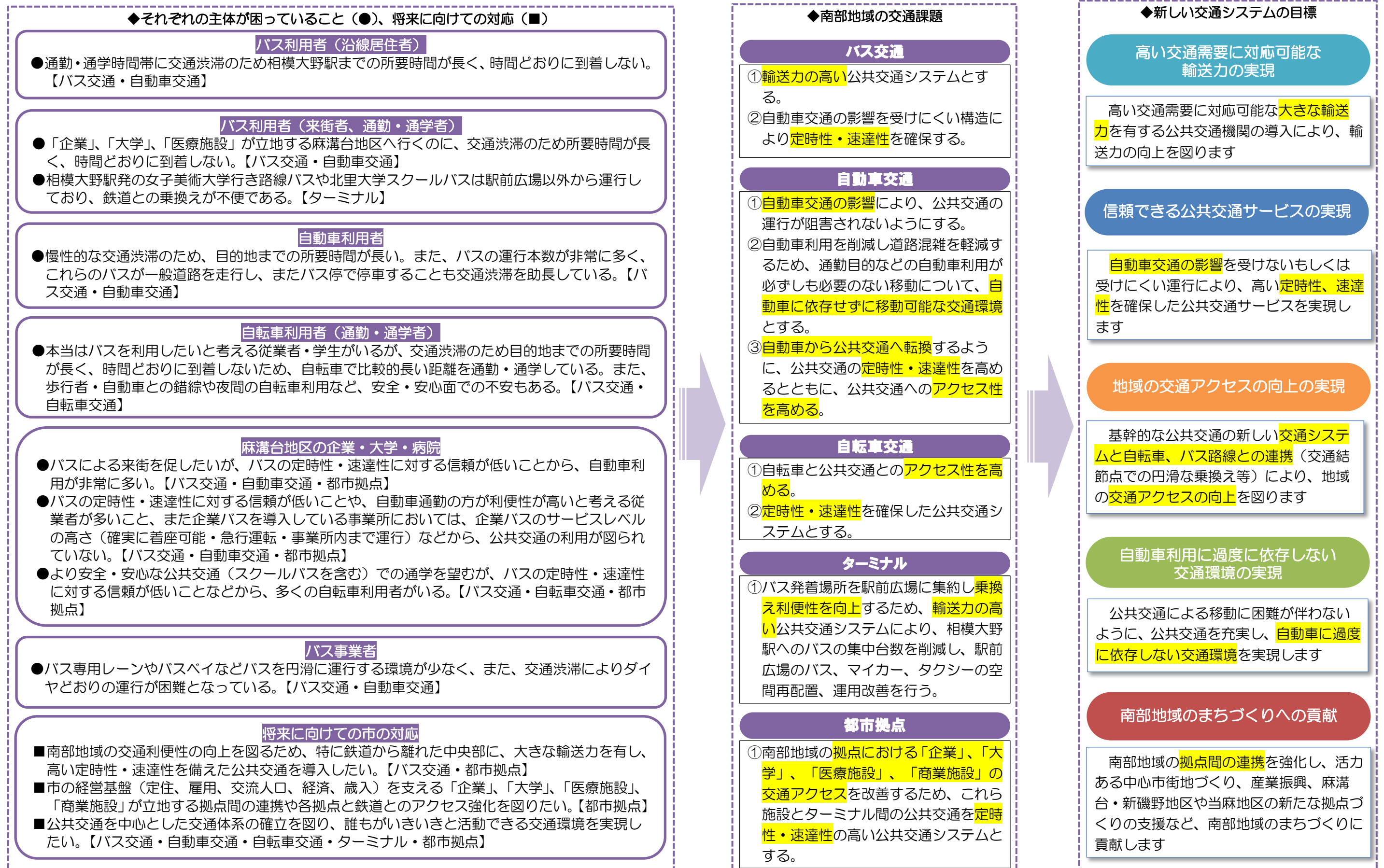
方向・時間帯	日中の標準的所要時間 (神奈川中央交通HP)	平均所要時間
相模大野駅北口⇒北里大学 【7:00～10:00】	約15分	約27.5分
相模大野駅北口⇒北里大学 【16:00～19:00】	約15分	約23.5分
北里大学病院⇒相模大野駅北口 【7:00～10:00】	約14分	約17.5分
北里大学病院⇒相模大野駅北口 【16:00～19:00】	約14分	約23.5分

データ提供：神奈川中央交通株式会社

集計期間・路線：平成24年11月1日～平成24年11月20日の平日（大53、相25系統）

4.2 新しい交通システムの目標

南部地域の交通問題、交通課題より、新しい交通システムの目標を次のように定めることが合意されました。



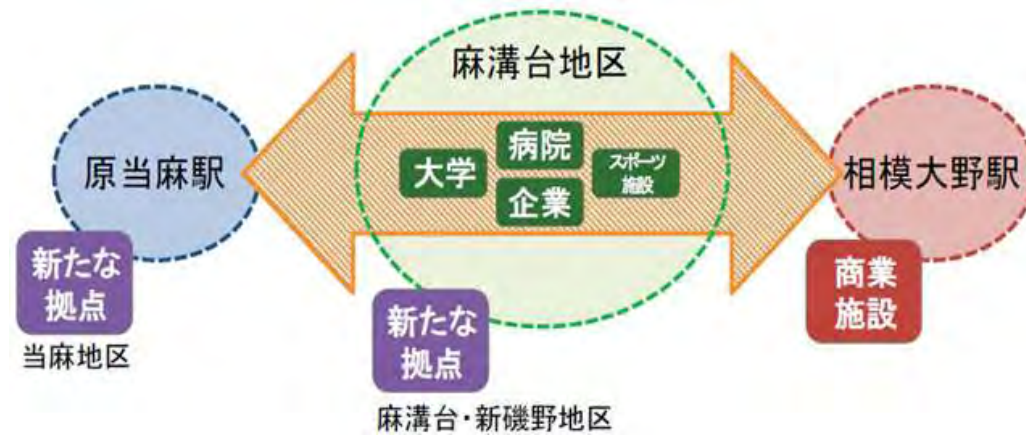
5. 「大まかな導入ルート」と「具体的にルート検討等を進める輸送システム」

【第3回（H25年7月）～第4回（H25年8月）】

5.1 大まかな導入ルート

新しい交通システム導入の必要性が高いのは、『相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅』であることが確認されました。

■大まかな導入ルート



5.2 具体的にルート検討等を進める輸送システム

6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム）について、沿線地域への影響を考えながら、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、「LRT」と「新しいバスシステム」に絞り込みました。また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくことが合意されました。

■輸送システムの比較案

LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
	 <p>出典：The BRT Standard 2013（ITDP）</p>	
<p>専用または分離された軌道を加速性・快適性などを高めた車両が走行するシステム（Light Rail Transit（次世代型路面電車システム））</p>	<p>路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組み合わせたもの。定時性・速達性の優れたものがBRT（Bus Rapid Transit（幹線快速バスシステム））と呼ばれる。</p>	<p>一般レーン走行を基本とする通常の路線バスで、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するもの。</p>

6. 比較評価の方法【第3回（H25年7月）～第4回（H25年8月）】

新しい交通システムの比較案の評価は、「①目標達成度の視点」に加え、「②整備に伴う影響の視点」、「③事業性の視点」、「④目標以外の導入効果の視点」にて評価することになりました。

具体的な評価項目を次のように整理し、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ながら評価することが合意されました。

■目標達成度の評価項目

新しい交通システムの目標	目標達成度の評価項目
南部地域のまちづくりへの貢献	まちづくり
高い交通需要に対応可能な輸送力の実現	輸送力
信頼できる公共交通サービスの実現	定時性・速達性
地域の交通アクセスの向上の実現	交通システムのアクセス圏
自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現	公共交通による移動性

■目標達成度以外の評価項目

評価の視点	目標達成度以外の評価項目
整備に伴う影響	導入空間確保の生活影響、沿道環境（大気、騒音、振動）の影響、生活環境、自然環境、道路混雑、歩行空間減少、工事影響
事業性	建設費、維持管理費、公的負担額、需要、事業期間、費用対効果、採算性
目標以外の導入効果	安全性、車内環境・乗り心地、乗降しやすさ、運賃の支払いやすさ、市街地集約効果、バリアフリー、歩行距離、CO ₂ 排出量、省エネルギー

重要かつ比較案の差異が顕著な評価項目を選定

7. ルート及び輸送システムの比較案【第5回（H25年10月）】

7.1 ルート及び導入空間の考え方

(1) 導入ルートの考え方

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にすることが確認されました。

- 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) 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、次のように考えることが合意されました。

①輸送システムごとの基本的な導入空間

■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）

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。

7.2 比較案の設定

比較案は、ルート、システムと走行形態を組み合わせた以下の12ケースとなり、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）についても検討することが確認されました。（次頁参照）

■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

8. 比較案の施設計画【第6回（H25年12月）～第7回（平成26年2月）】

8.1 基本的な考え方

「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」の検討条件は次のとおりとすることが確認されました。

■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

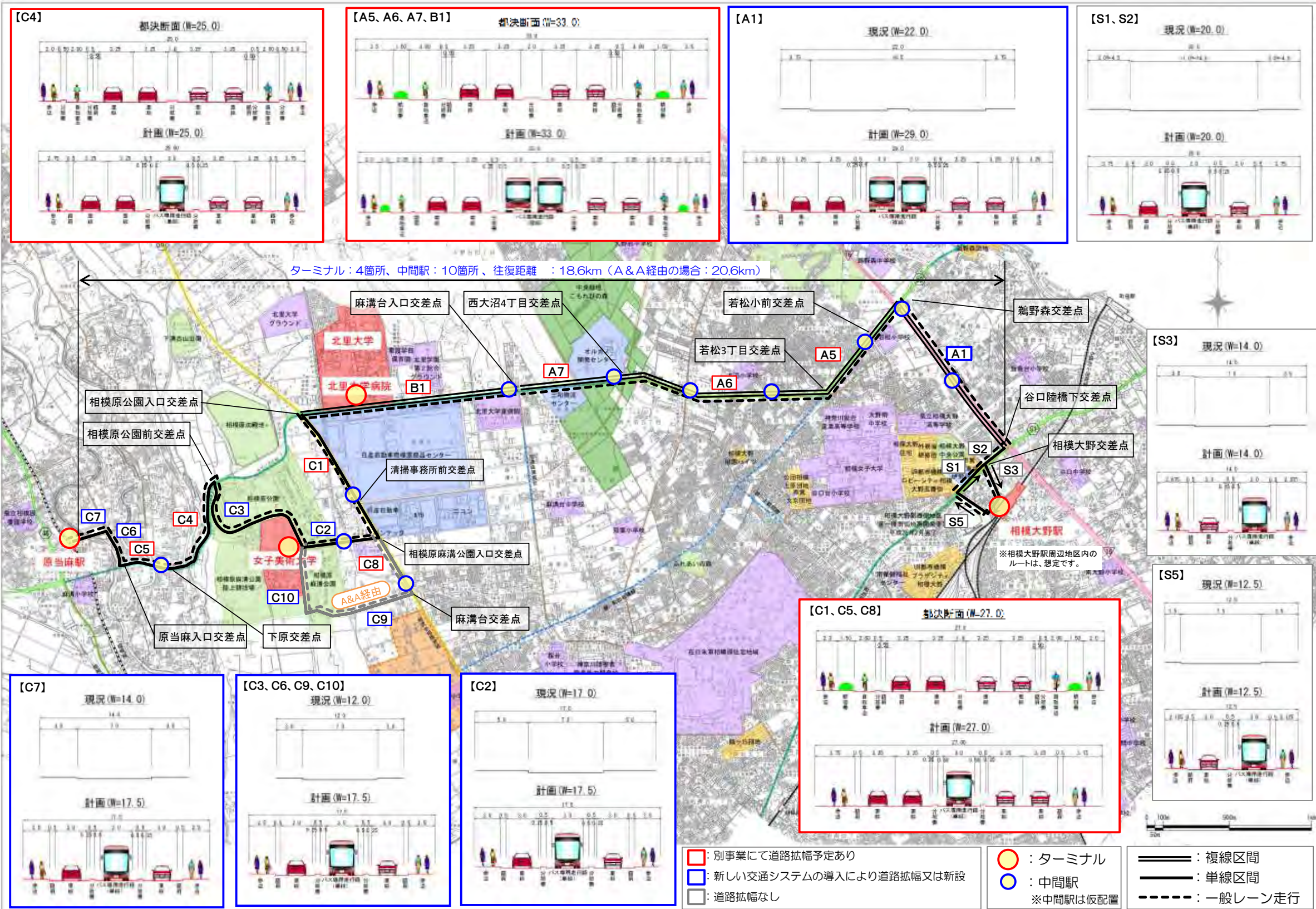
■計画構造諸元

	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 ^{*1} 以上を用いることとし、やむを得ない場合はR=11m ^{*2} 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%） ^{*1} 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			

8.2 比較案の施設計画

(1) 北側ルート案1 【システム及び走行形態】LRT（全線専用走行）、新しいバスシステム（全線専用走行、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）

複線の専用走行空間を最も長く確保できるルート案です。相模大野駅周辺は、単線片方向の運行で一般車も一方通行となる区間（駅付近）と単線双方向運行で一般車が両側通行となる区間（県道51号）があります。国道16号は国との協議が必要となりますが、道路拡幅により複線の専用走行空間を確保します。鶴野森交差点から北里大学・病院までの県道52号は、現在の計画幅員（幅員が未定の国道16号側の区間については西側の現計画幅員が連続するものと想定）中で複線の専用走行空間を確保します。北里大学・病院から原当麻駅までのC区間は、単線双方向の運行で一般車は両側通行とします。道路整備予定の県道52号及び県道507号は、計画幅員の中で専用走行空間を確保しますが、それ以外のC区間では道路拡幅が必要となる区間があります。また、県道52号及び県道507号は計画幅員内での自転車道の確保が困難な状況にあります。なお、新しいバスシステムでC区間が一般レーン走行の場合には、現在の道路構造及び道路計画から変更はありません。



交通運用等の課題

【相模大野駅～県道51号】

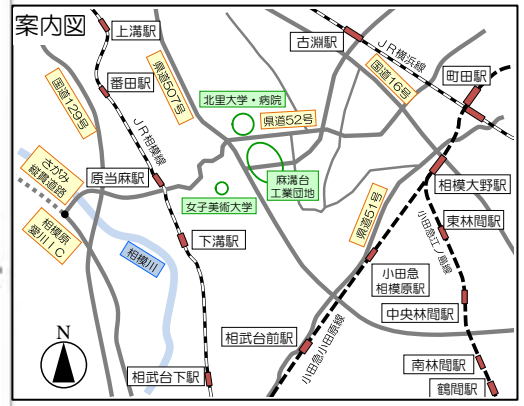
- 単線、一般車一方通行区間では、沿道からの車両の出入りや荷捌きの制限及び一般車の一方通行に関して、地域との合意形成が必要となる。
- 国道16号は、国の事業が未定である。

【相模大野交差点～国道16号】

- S2区間が単線・双方向運行となるため、輸送力への影響が懸念される。

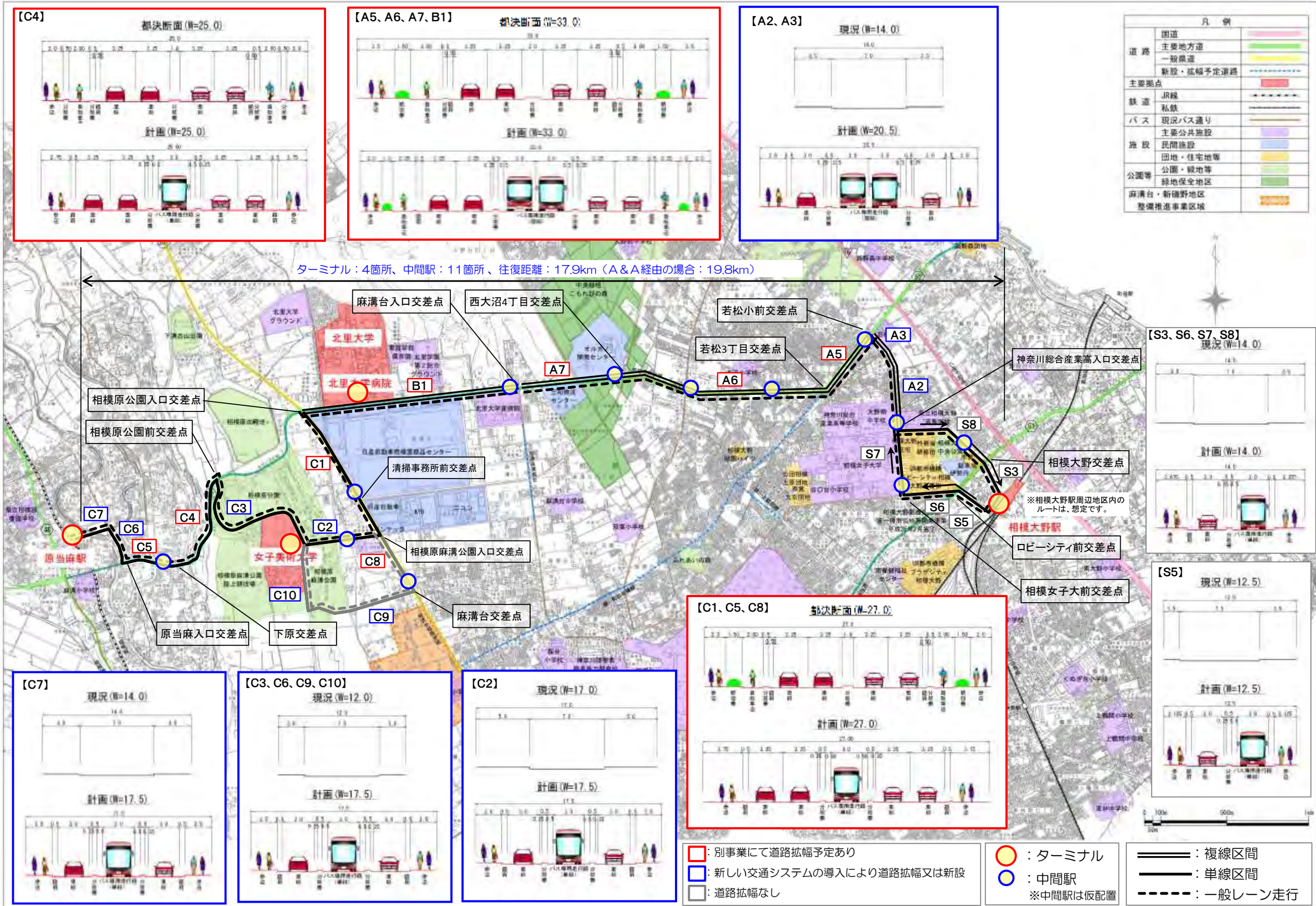
【相模原公園入口交差点～原当麻駅】

- 県道507号、52号では、専用走行空間を確保する場合、自転車道が確保できない。



(2) 北側ルート案2 【システム及び走行形態】 LRT（全線専用走行）、新しいバスシステム（全線専用走行、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）

相模大野駅から市街地内を通過して県道52号へアクセスし、走行距離を比較的短くできるルート案です。相模大野駅周辺は、単線片方向の運行で一般車も一方通行となり、神奈川総合産業高入口交差点から県道52号までは、道路拡幅により複線の専用走行空間を確保し、一般車は両側通行とします。北里大学・病院までの県道52号は、現在の計画幅員の（幅員が未定の国道16号側の区間については西側の現計画幅員が連続するものと想定）中で複線の専用走行空間を確保します。北里大学・病院から原当麻駅までのC区間は、単線双方向の運行で一般車は両側通行とします。道路整備予定の県道52号及び県道507号は、計画幅員の中で専用走行空間を確保しますが、それ以外のC区間では道路拡幅が必要となる区間があります。また、県道52号及び県道507号は計画幅員内での自転車道の確保が困難な状況にあります。なお、新しいバスシステムでC区間が一般レーン走行の場合には、現在の道路構造及び道路計画から変更はありません。



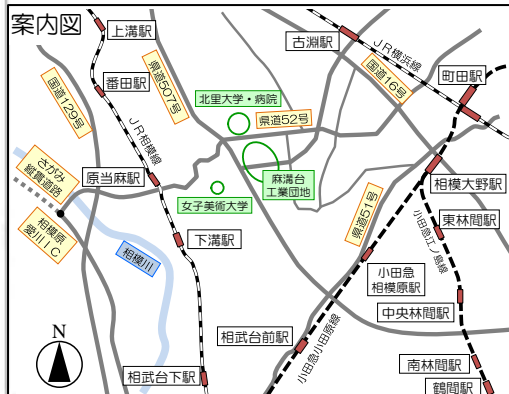
交通運用等の課題

【相模大野駅～大野南中学】

- 単線、一般車一方通行区間では、沿道からの車両の出入りや荷捌きの制限、一般車の一方通行に関して地域の合意形成が必要となる。
- A2、A3区間では、専用走行空間を確保する場合、道路拡幅が必要となる。

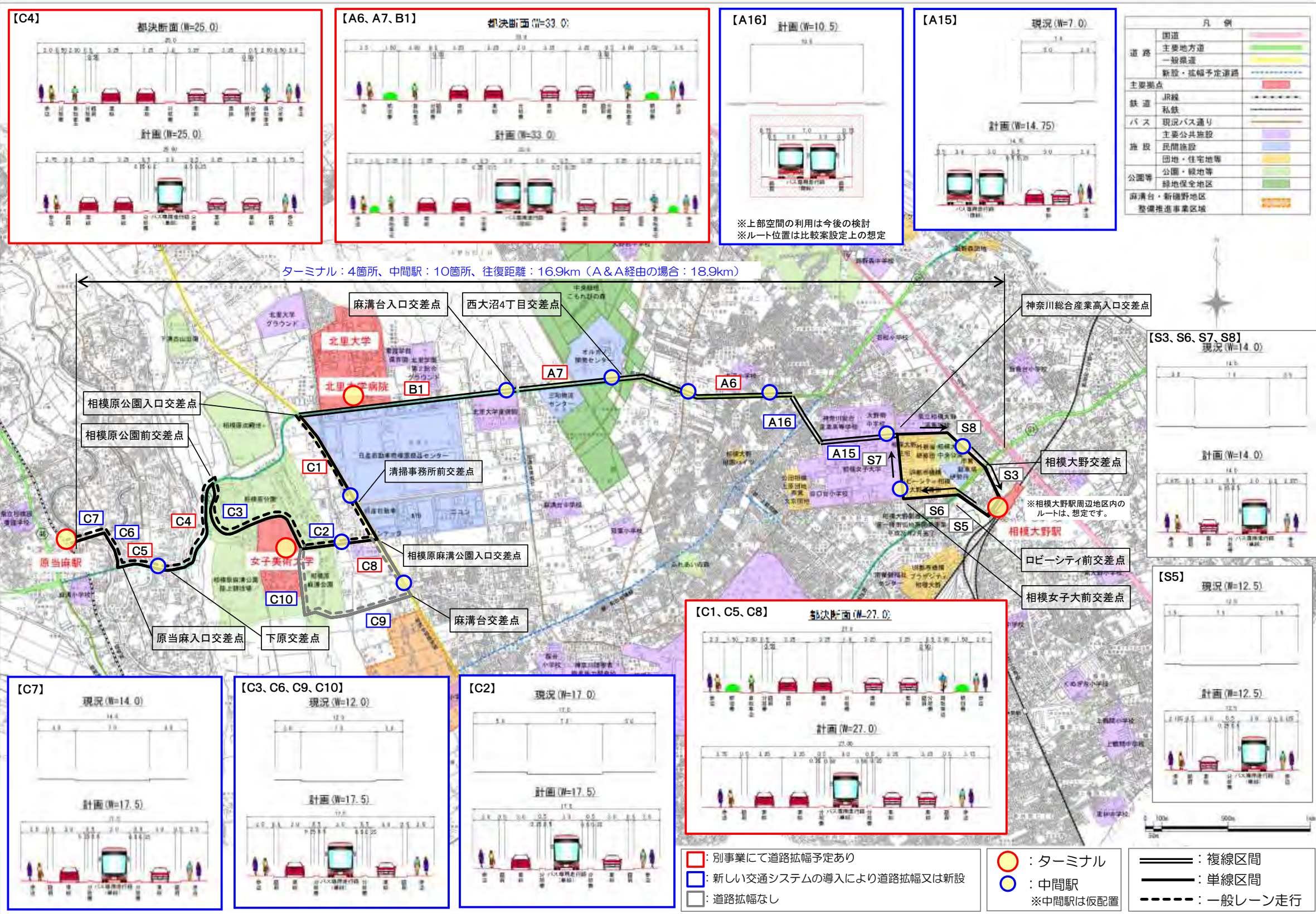
【相模原公園入口交差点～原当麻駅】

- 県道507号、52号では、専用走行空間を確保する場合、自転車道が確保できない。



(3) 北側ルート案3 【システム及び走行形態】LRT（全線専用走行）、新しいバスシステム（全線専用走行、C区間一般レーン走行）

相模大野駅から市街地内を通過して県道52号へアクセスし、走行距離を最も短くできるルート案です。相模大野駅周辺は、単線片方向の運行で一般車も一方通行となります。相模女子大と大野南中・神奈川総合産業高等学校の間は、複線の専用走行空間を確保し、その先の県道52号までは、複線の専用走行空間を地下化して地表部に新たな道路を整備します。北里大学・病院までの県道52号は、現在の計画幅員（幅員が未定の国道16号側の区間については西側の現計画幅員が連続するものと想定）の中で複線の専用走行空間を確保します。北里大学・病院から原当麻駅までのC区間は、単線双方向の運行で一般車は両側通行とします。道路整備予定の県道52号及び県道507号は、計画幅員の中で専用走行空間を確保しますが、それ以外のC区間では道路拡幅が必要となる区間があります。また、県道52号及び県道507号は計画幅員内の自転車道の確保が困難な状況にあります。なお、新しいバスシステムでC区間が一般レーン走行の場合には、現在の道路構造及び道路計画から変更はありません。本ルート案では、既存のバスシステムの改善策は適用しません。



交通運用等の課題

【相模大野駅～相模女大西端】

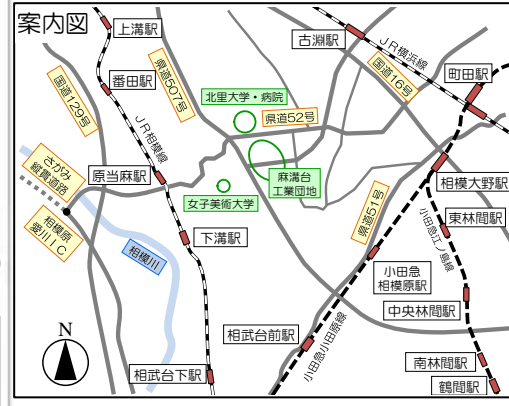
- 単線、一般車一方通行区間では、沿道からの車両の出入りや荷捌きの制限及び一般車の一方通行に関して地域の合意形成が必要となる。
- 相模女子大北側でも、沿道からの車両の出入りを制限する必要がある。

【相模女大西端から県道52号】

- A16区間では、新たに導入空間を地下に設ける場合、その上部空間では、用地買収の必要が生じる。

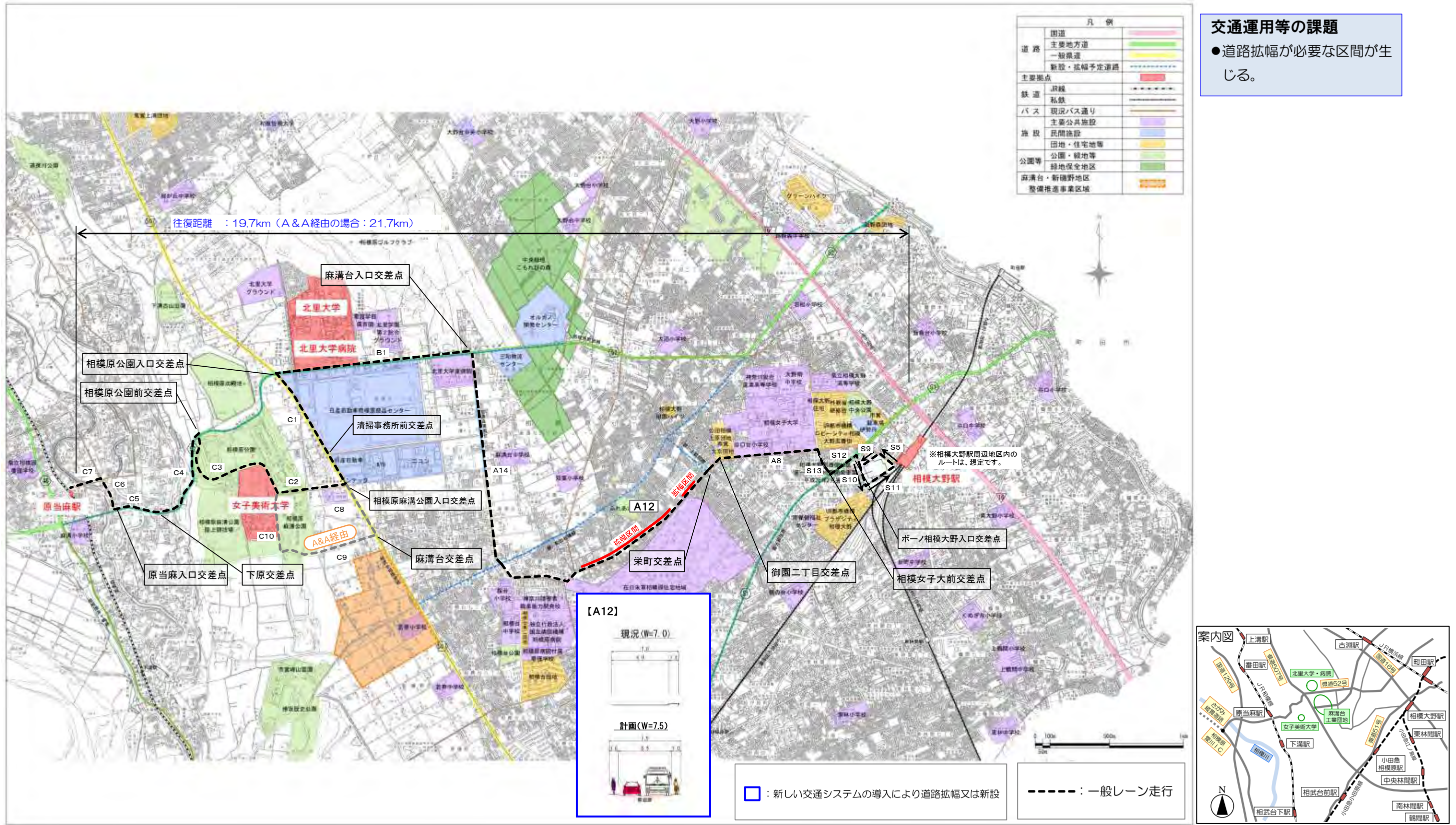
【相模原公園入口交差点～原当麻駅】

- 県道507号、52号では、専用走行空間を確保する場合、自転車道が確保できない。



(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。



9. 比較案の評価と今後詳細検討する比較案の選定【第6回（H25年12月）～第7回（平成26年2月）】

※ここでの比較検討は、システム案とルート案が多いことから、検討案をある程度絞り込むために、需要を概算設定した上で、事業費等を概略的に算定したものです。今後、絞り込まれた比較案について、詳細に検討を行います。

9.1 重要指標による評価

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は次のようになりました。

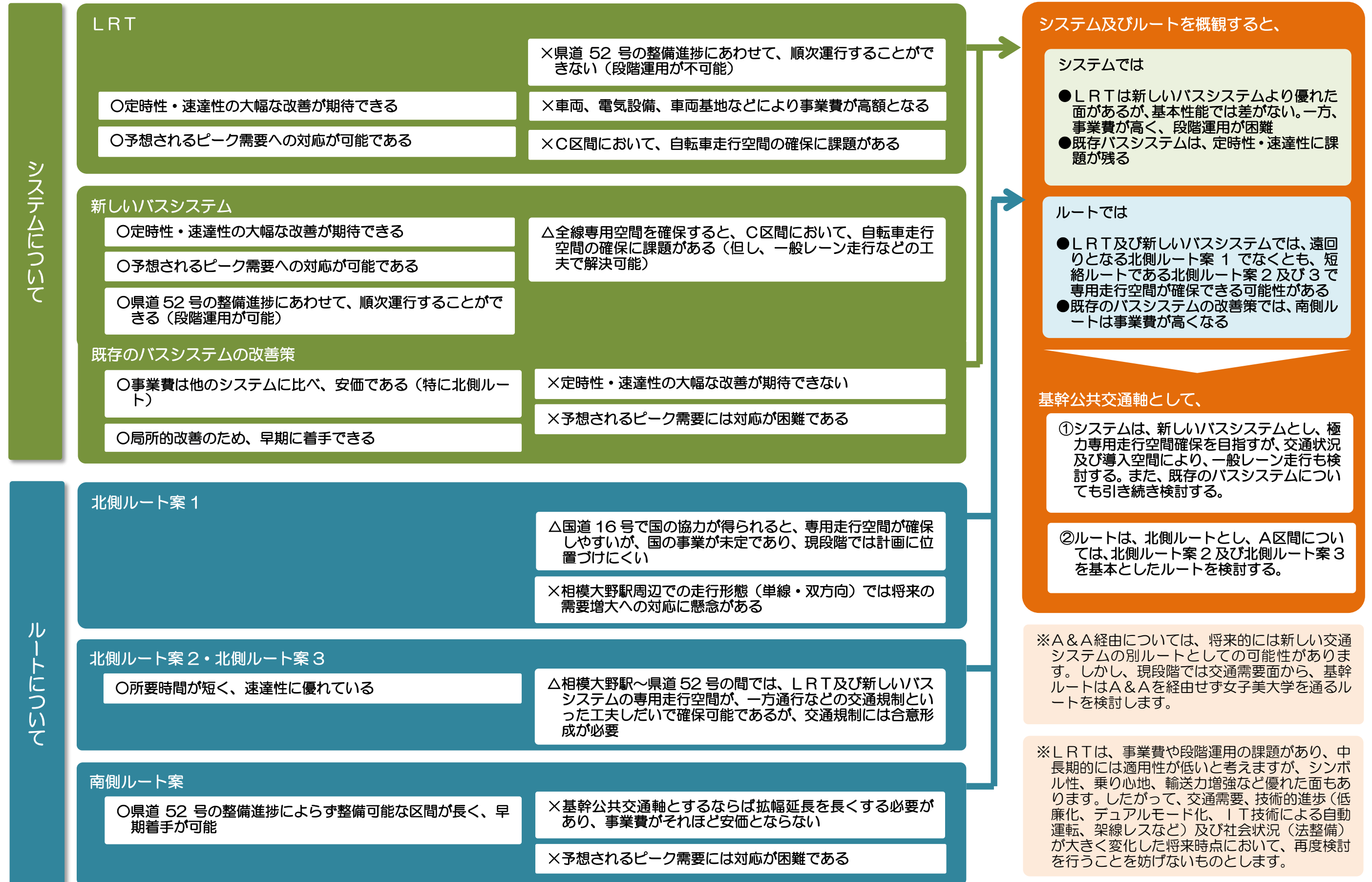
■比較評価

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	
		都市内のシンボル性	・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	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停
	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
		将来の需要増への対応	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が限界	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が限界	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が限界
	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	全線一般レーン
	速達性	相模大野駅から原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)	
自動車からの転換	自動車からの転換(速達性で判断)	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない	期待できる	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない	
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 百万円	・インフラ	A区間 10,628	9,722	9,722	0	6,853	6,004	6,004	0	8,935	8,236	8,236	4,764	
		B区間 559	277	277	0	559	277	277	0	559	277	277	0		
		C区間 5,692	5,159	0	0	5,692	5,159	0	0	5,692	5,159	0	0		
		駅・停留所 2,975	2,874	2,838	64	2,801	2,700	2,664	159	2,563	2,462	2,426	446		
	合計 19,854	18,032	12,837	64	15,904	14,139	8,944	159	17,749	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	32,987	20,004	14,945	1,209	28,745	16,129	10,979	1,274	30,023	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	
	乗り心地	・揺れや振動	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスベイ)	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスベイ)	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスベイ)	

注) 事業費は四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

9.2. 今後詳細検討する比較案の選定

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システムは、新しいバスシステムを基本とし、極力、専用走行空間確保を目指すものとしませんが、交通状況・導入空間により一般レーン走行も検討することになりました。また、既存のバスシステムの改善策について、その可能性等を引き続き検討するものとししました。したがって、比較案は、ケース6、7、8、10及び11の5案が選定されました。



意見交換会における意見への対応について

昨年 3 月と本年 2 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 意見交換会の概要

(1) 意見交換会（第 1 回【平成 25 年 3 月 30 日開催】）

- ・日 時 平成 25 年 3 月 30 日（土）午後 1 時 30 分から午後 4 時まで
- ・会 場 南区合同庁舎 3 階講堂
- ・テーマ 新しい交通システムの今後の検討内容や進め方について
- ・参加人数 30 名
- ・意見概要

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が例示すべき。
	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、定期的に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。

(2) 意見交換会 (第 2 回【平成 26 年 2 月 2 日開催】)

- ・日 時 平成 26 年 2 月 2 日 (土) 午後 1 時 30 分から午後 4 時 15 分まで
- ・会 場 南区合同庁舎 3 階講堂
- ・テーマ 新しい交通システムのシステムやルートについて
- ・参加人数 30 名
- ・意見概要

意見の分類		概 要
システム	新しいバスシステム	BRTの導入で、相模大野～原当麻間の人の行き来が増えるのか疑問。
		BRTで渋滞解消は可能なのか。商用車による渋滞対策も必要。
	既存バスシステムの改善策	相模大野～北里間のバスの問題点を解消するだけで良い。
		既存のシステムを活用し、事業費を最低限に抑えるべき。
	その他	道路の使用方法的改善（右折禁止、一方通行等）を検討し、試行して欲しい。
		一部地下化も含む専用レーンは必要。既存バスの改善程度では問題は解決しない。
専用走行路のみを前提とせず、柔軟な運用ができる方が良い。		
ルート	北側ルート	北側ルート案 2 か案 3 が妥当。
		北側ルート案 2 で既存バスシステムの改善策が良い。
		北側ルート案 3 は工事施工時の課題が多い。
	南側ルート	定時性・速達性がまちづくりと住民の愛着などに最も有効。その観点からは南側ルートは考えにくい。
		北側ルートのサブルートとして、南側ルートの改善に先行的に取り組むべき。
	C 区間	麻溝台・新磯野地区のまちづくりも組み込んで検討して欲しい。
その他	相模大野に集中せず、古淵や小田急相模原への分散の検討が望ましい。	
検討の進め方	検討委員会	区民討議会の結果を尊重すべき。
	意見交換会	意見交換会での意見を大事に扱って欲しい。
		ポストイットやアンケートではなく、発言形式の意見交換を希望する。
	情報発信	一般層（サイレントマジョリティ）の共感を生む情報発信が重要。
		若い人への情報発信を検討すべき。
その他	何のための計画なのかが理解できるよう、丁寧に検討を進めて欲しい。	
		検討委員会の資料では、事業費等の積算根拠を明示すべき。

その他	事業性	市民が負担すべき事業費を明らかにして欲しい。
		負担が増えることの議論ばかりでなく、どうしたら利益を上げて、事業が持続できるかの検討も必要。そのためには利便性の高いものが必要。
		採算性の検討では、まちづくりや公共サービスの観点で総合的にとらえると良い。
	ターミナル	バスターミナルをまとめて地下に作るのが良い。
	自転車道	C区間でも、自転車道を確保すべき。
	長期的な計画	交通の大動脈は100年の展望で計画すべき。
		子供や孫の時代がベストになるよう希望する。
	その他	生活者の日頃感じている不便さからの声だけでは、市全体を俯瞰するような長期的なビジョンは描けないかもしれない。
		昼間のバスが空いている時間帯の対応はどのようにするのか。
		文京・御園・若松などの交通利便性の向上も検討して欲しい。
	若い世代にどう移ってきてもらうのかといった視点も必要。	

「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 【第1回(H25.3.30開催分)】

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8回検討委員会（平成26年4月28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		今回更新	
				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。電车程の正確さは不要(5~6分遅れはOK)つまり専用レーンは不要で道路拡幅して一般バスで利用者は満足する。	ポ 定時性、速達性を確保し、信頼できる公共交通サービスの実現が新しい交通システムの目標として確認されました。		-	新しい交通システムの目標の確認	
	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		今回 更新		
				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）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくこととしました。		-	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	その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことと、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいいため、適用性が低いとの結論に達しました。		-	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	新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととしています。		-	輸送システムの検討	
	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くて聞いた。つまり相模大野というわけではなく原当麻～古淵もあり得ると説明されたが、2/14の検討委員会で原当麻～相模大野と決まっていた。いつ、どうやって決まったのか説明が必要。	ポ	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		今回更新	
				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）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくこととしました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいと、適用性が低いとの結論に達しました。 新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととしています。	-	輸送システムの検討		
	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	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	19	バスのタイムテーブル（運行間かく）はどれほどと考えられますか？必要性（需要）の根拠は？	ポ	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	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	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	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	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	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	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	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	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	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		今回 更新	
				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	
			ア		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	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		今回更新		
				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ては如何か。			-	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：今後も定期的に行っていくのであれば、付箋でも提案しましたが、検討委員会の進捗状況のポイント（合意形成を求める必要な箇所）で、開催時期及び開催場所を明確にして、地域代表の委員とご相談のうえ、検討委員会でスケジュール化をした方がいいと思います。			-	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」があると伺うが、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		今回更新	
				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する答弁では行政の無責任さを痛感する。	ポ	意見交換会を検討体制に位置付けました。検討委員会を中心に導入に向けた検討を進めていただきますが、市といたしましては、これらの検討結果等を踏まえながら平成21年に提案しました導入基本計画案を見直してまいりたいと考えております。	-	検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方の確認	
	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	
	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	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	
	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	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。			
	50	相模原全域の交通問題を検討する場はありますか	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。			
	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	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。			
	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	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。			
	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	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。			
	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	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。			
	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	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。			
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	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。				
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					

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		今回更新
				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 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 今回の意見交換会は、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などについて、ご理解をいただくとともに、ご質問やご意見を受ける場として開催したものです。また、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。		- 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
	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 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認されました。新しい交通システムは「新しい交通システム沿線の居住者」や「各拠点への通勤・通学、来訪者」といった方々を主な利用対象者とするとともに、行政・産業・商業・教育・医療など様々な機能を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	
	64	「新しい交通システム」導入は必要なし	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	
	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 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	
	66	本当に必要なものなのか検討を先にするべきである。	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		今回更新		
				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		-	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。		-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
	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	原当麻から相模大野に新交通を通す意味、必要性が全く分からない。開通しても52号の渋滞解消は不可能だ。新ICからの車は16号に出る車が殆どなのに、なぜ相模大野につながれば渋滞を解消出来るのか、全く分からない。相模大野周辺が大渋滞するだけだ。新交通のバスに自動車を数台ずつ積み込んで走らせない限り、渋滞は解消しないはずだ。そんなことは不可能だろう。16号までを拡幅すれば済む筈だし、それ以外に方法はない筈だ。また、原当麻、麻溝地区の住民が相模大野への新交通開通を希望していると言うが、それらの地区の人口はそれほど多くなく、毎日相模大野に出たいという人数も殆どいないだろう。このことは、ポーノオープン後のバス乗客数を調べればすぐにも分かる筈だ。まったく導入の理由にはならない。	ア	新しい交通システムにつきましても、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。 【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	
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		今回更新
				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）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくこととしました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいこと、適用性が低いとの結論に達しました。 新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものを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。			-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証
					-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証

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		今回 更新
				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。	-	大まかな導入ルートの検討	
			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）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくこととしました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいと、適用性が低いとの結論に達しました。	-	輸送システムの検討	
	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 新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととしています。	-	輸送システムの検討	
	87	想定ルートに幅員30メートルの道路可能か。	ポ 想定ルート内を走る県道52号や県道507号では、道路拡幅の計画があり、計画幅員としては最大33mを予定しています。新しい交通システムは、こうした広幅員道路の有効利用を基本に検討を進めています。	-	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 -	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		

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		今回更新			
				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		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証			
	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いのに、意見を問うとはどういうつもりか。	ポ						
	93	人間を中心に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率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。				
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		
その他	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、我が事の話になってしまうのではないか？	ポ	新しい交通システムの目標の確認にあたっては、現状の交通問題のほか、将来起き得る問題についても議論されました。なお、検討委員会の目的は「市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域の交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入に関する事項について検討すること」としてあります。	○	-	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。	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		今回 更新
				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台つづき外国の大型バスが通らなくなることは非常にうれしい。地響でお風呂場や壁がひびだらけにならないことを確認できたことが、最大のよこびです。そして、赤ちゃんからお年寄りの方々、身体が不自由な人たちにとっても住みやすい相模原市南区であってほしい。	ア 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）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくこととしました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいいため、適用性が低いとの結論に達しました。 新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととしています。		- 輸送システムの検討	
	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）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくこととしました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいいため、適用性が低いとの結論に達しました。 新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととしています。		- 輸送システムの検討	
				-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
				-	短期施策等の検討	

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		今回更新	
				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い思っている。	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）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくこととしました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことで、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいと、適用性が低いとの結論に達しました。 新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととしています。	-	輸送システムの検討		
	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	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	109	住宅街を潰すことはしないというのは確約か？	ポ	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	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。もめてる根はそれではないでしょうか。	ア	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	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	相模大野駅から御園2丁目や在日米軍相模原住宅地区付近を経由し、麻溝台地区・原当麻駅方面に向かう導入ルート（南側ルート案）の検討を行いました。基幹公共交通軸とする場合の道路拡幅の影響や、予想されるピーク需要への対応の困難さから、適用性が低いとの結論に達しました。	-	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		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	114	現在の道路改善と活用を考えていく必要があると思います。	ア		-	短期施策等の検討	
	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		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	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	一般車と新しい交通システムが同一の道路空間を走行する場合、高い定時性・速達性を確保することは困難なことから、自動車交通の影響を受けない専用走行空間の設置を想定した新しい交通システムを検討しています。	-	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		今回更新
				済み	予定	
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。補助金のみでは困ります。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証
	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	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証
	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のでしょうか。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			今回 更新
				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、ニュース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トワーを100m 33m ・相模台小の子ども達の通学路作った。 鶴の一声でこれらを実行！！	ポ -				

「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 【第2回(H26.2.2開催分)】

平成26年2月2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8回検討委員会（平成26年4月28日）現在

大分類	小分類	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		今回更新
					済み	予定 内容等	
システム	LRT	1	北側ルート1案、2案、3案、南側ルート案にしてもほとんど現行のバス路線だと思う。そこを改良拡幅でLRTシステムが何年先に実現する目算はあるのでしょうか？	LRTは新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差が無いにもかかわらず事業費が高額なこと、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいこと、適用性が低いとの結論に達しました。	-	新しい交通システムの比較評価	
	LRT	2	交通システムとしてはLRTシステムは良い方法だと思いますが、拡幅工事がともなう所がほとんどだと思うので、それでも計画を進めるのか（北側3案のどれかで）。		-	新しい交通システムの比較評価	
	新しいバスシステム	3	新しいバスシステムなど年配の人、子供などがバスに乗るのに危険だったり長い時間歩くことになったりしないようにまず考慮すべき。資料1p9新しいバスシステムの写真などバス乗り場に辿り着くのが危険。		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	新しいバスシステム	4	BRTにすると、交差する道路では他の車の渋滞で排気ガスの充満がひどくなる。		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	新しいバスシステム	5	2台連結バスは大人数を一度に運搬可能で良いが、現状の道路ではとても困難であり、どの位の(台)年数を予定(目標)としているのですか。		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	新しいバスシステム	6	新しいバスシステムが良い。	新しいバスシステムは専用走行路の設置や、通常の路線バスよりも輸送力の高い連節バスの使用、停留所・運賃収受の仕組みの改善などを組み合わせることを想定したシステムです。	-	新しい交通システムの比較評価	
	新しいバスシステム	7	新しいバスシステム。	検討委員会では、定時性・速達性の大幅な改善や、予想されるピーク需要への対応、段階的に拡幅される県道52号の有効活用面から、詳細検討を進めるシステムとして選定されています。	-	新しい交通システムの比較評価	

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
システム	新しいバスシステム	8	大野と原当麻の活性化は、渋滞により人の交流が阻害されるから難しい、だからBRTだという考えが両地区の自治会長から出ているようだが、両地区がBRTで結ばれたら本当に人の行き来が増えるのか、疑問だ。第一に、相模大野から原当麻の工場や物流センターに通う人がどれくらい増えるというのか。横浜や川崎方面から原当麻の工場に職場を求める人がどれだけいると言うのか、そもそもそういう人たちは横浜や川崎で職場を見つけるのが普通だ。わざわざBRTに乗って通いたいと思う人は殆どいないだろう。また、逆に原当麻から相模大野にBRTで出て横浜や川崎、東京に通う人がどれくらいいると言うのか。サラリーマン以外の住民についても、ポーノオープン後のフィーバー時に原当麻からのバス乗客が増えていないのなら、10年後にBRTが開通しても閑古鳥が鳴くだけだろう。	ア	<p>検討委員会では「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。</p> <p>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の目標は次の5つで、主に公共交通の利便性向上、特に「ヒトの輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。</p> <p>【新しい交通システムの目標】 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</p>	-	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
	新しいバスシステム	9	BRTやLRTには、優先信号を与える仕組みになっているが、これでは渋滞解消どころか、渋滞を加速させるだけである。何故なら、交差する道路では、BRTのために赤信号の時間が多くなって、渋滞のみならず排気ガスの充満がひどくなる。新ICから下りてくる車も52号だけを通るわけではないから、この連中も渋滞に巻き込まれる筈だ。さらに緊急車両の通行にも大きな影響を及ぼす筈だ。優先信号がBRT導入の大きな手段なら、即刻計画を取りやめることだ。	ア		-	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	新しいバスシステム	10	BRTは乗用車による渋滞解消を目的として、その乗員をBRTに乗せようという計画だが、新インターから下りてくる車の中には、トラックやライトバンなどの商用車も多いはずだ。しかしこれらの車両は物を運ぶ物流の役目を負っているため、BRT開通後も減らず、乗用車の代わりに今度はトラック、ライトバンなど商用車による渋滞が起こる筈だ。したがって、BRTでは渋滞解消は不可能だと思うが、市はどう考えているのか、聞きたい。委員会の中でもこの問題について議論が出なかったのは不思議千万だ。委員が皆、気がつかなかったのなら見識を疑う。渋滞解消が出来なければ、人の交流増による原当麻や大野の活性化は望むべくもないはずだ。導入の理由に活性化を言うのは根拠が薄いと思うが、どうか。渋滞解消が「活性化」の前提条件なのに、それが不可能なら「活性化」も不可能のはずだ。	ア	<p>新しい交通システムの導入検討では、マイカー通勤などの自動車利用が必ずしも必要でない移動について、自動車に依存せず移動可能な交通環境とすることを目標として、公共交通の定時性・速達性や公共交通へのアクセス性の向上を図っていくこととしています。</p> <p>市では、さがみ縦貫道路の開通等によるトラックなどの商用車の増加の懸念に対して、県道52号などアクセス路となる路線における道路整備等の交通容量拡大策を実施、又は予定しているところです。</p>				

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
システム	新しいバスシステム	11	そもそもBRTは専用道路走行を想定しているが、そこを通れないはずの一般車が渋滞を免れるために専用道に入り込むことは必至だ。その場合、BRTの走行混乱や交通事故の多発が考えられるが、市はどう考えているのか、聞きたい。車道とBRT走行路との間に柵を設けるらしいが、一般車両が1車線で渋滞または信号待ちをしている時には、緊急車両が通れないではないか。コンサルの作成した資料を見ても、このことに全く触れていないのはどうしてか。	ア		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	既存バスシステムの改善策	12	北里大学、女子美大のための交通のように思う。今ある交通路線を広げるようにした方が良いと思う。	ポ		-	新しい交通システムの比較評価		
	既存バスシステムの改善策	13	「既存バスの改善」に2輦バス（連結バス）などの多量輸送は含まれているのでしょうか。また「快速」「ノンストップ」などの運行方式（ピストン輸送）も含まれていますか。	ポ	既存のバスシステムの改善策は、一般レーン走行を基本とする通常の路線バスで、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することを想定したものです。検討委員会における比較検討では、定時性・速達性の大幅な改善が期待できず、また予想されるピーク需要への対応も困難と判断されましたが、新しいバスシステムとともに、引き続き検討することとしています。		-	新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	14	バス交通の定時性確保の方策として既存バスシステムの改善策にあるような右折レーンの設置等が検討されているが、もっと大胆な一方通行の導入とか、右折レーンの十分な設置ができない交差点については左折のみ可とするような方策の検討を行うべき	ポ			-	新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	15	相模大野と北里のルートの既存バスの問題点を解消するようにするだけで良い。膨大な税金を使わないように。	ポ			-	新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	16	既存のシステム（含む車輛）を活用し事業費を最低限に抑えるべきと思う。	ア			-	新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	17	既存のバスの改善で良いのでは。事業費の評価が雑であり全部新設で評価している。	ポ	新しい交通システムのルートやシステムを組合せた比較案の比較評価では、既存のバスシステムの改善策については、比較対象システムとの適正な比較を行うため、LRTや新しいバスシステムと同様の新設した場合の概算事業費による評価を行いました。		-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	18	新しい交通システムとして住民に迷惑をかけない定時性、速達性を担保できるのは地下鉄です。	ポ	検討委員会では、ミニ地下鉄、モノレール、新交通システム（AGT）などの輸送システムについても検討を行いました。導入を想定する「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の交通需要からすると輸送力が過大であり、また、整備コストが高いことから適用性が低いと判断しました。		-	輸送システムの検討	
	その他	19	LRTは可能ならばそれにこしたことは無いのですが、道路幅は30m40mが必要だろうと思う。立退きを含めて目安は何年先かめどは立っているのか。私は30m40mの道路幅が可能であるならばセンター安全地帯を設けてモノレールを考えるべき。地表はもう考え方として古いし、時間がかかる。	ポ			-	輸送システムの検討	

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
システム	その他	20	至急の改良（道路改良工事）で少しでもスムーズな交通の流れができる提案と、5年～10年かけて改良していくしかない場所、システム 道路拡張工事の必要な箇所では20年～50年のタームが必要だろうから分けて提案を受けたらどうなのか？	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証、計画案に係る実現化方策等の検討		
	その他	21	通学時間帯のみ県道の一方通行（朝夕逆方向）など道路利用方法の改善も考えてほしい。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	その他	22	システムについて、将来ルートの変更が発生するかも知れないので、専用走行路のみを前提としたものに絞らず、柔軟な運用ができる方が良いと思います。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	その他	23	バスの定時性確保を図るための方策として右折レーンが確保されていない交差点をすべて右折禁止とスクランブル信号にすることが良いと思われるが、この点は検討したのか。期間を限って実験してみてはどうか。バスに乗っていて気にかかるのは先頭車両が右折する場合1回の信号で1台しか通行できないケースが多いため。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	その他	24	県道52号の拡幅をオルガノまでを16号まで10年以内でできるように市県国に強力におすことにする。それができれば新システムが早くできることになる	ポ	県道52号の多車線化は、麻溝小入口交差点から西大沼4丁目交差点までの区間について、先行して取り組むこととしており、平成26年度当初の都市計画決定を予定しています。西大沼4丁目交差点から東側の国道16号までの区間については、市総合都市交通計画に多車線化を位置付けていることから、先行整備区間の進捗状況や今後の社会経済状況の変化等を踏まえて、事業化等の判断を行っていく予定です。				
	その他	25	各ルートにおける信号機の動作時間は検討されないのか。	ポ	新しい交通システムのルートやシステムを組合せた比較案の比較評価では、LRT、新しいバスシステム、既存のバスシステムの改善策の各システムについて信号交差点の平均待ち時間を設定して検討を行いました。	-		新しい交通システムの比較評価	
	その他	26	市民の安全を確保する為の救急搬送はどの搬送システムを導入されても影響しないものなのか。	ポ		-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	27	各システムのメンテナンス費用はどれくらいかかるのか（運行開始後）	ポ		-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
その他	28	交通システムの占有空間（使用空間）の問題に帰着する。発想の転換が必要ではないか。例えば索道の架設など。	ポ		-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		

大分類	小分類	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			今回更新
					済み	予定	内容等	
システム	その他	29	システムに優先信号を与えたら、クロス道の渋滞が増えたり、排気ガスが増えることは確かだ。更に緊急車両の走行に影響出るのは。この方式は事故の面でも心配だ。専用道を走らせるのも危険。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	30	急行バス導入の話が資料に出ていないが何故なのか。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	31	大野駅周辺は、専用道路を走るLRT、BRTの場合、一般車の一方通行や商店の荷捌きの制限などが必要になるが、地元との合意は得られると思うか。	ア	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	32	ピーク時（朝夕各3時間を取っているが、実質的には朝は2時間、夕方は1時間位のはず。大野駅から北里）のためだけに莫大な費用をかけて新交通を導入する意味が本当にあるのか。ピーク時以外は順調に走っており、乗客も少ないのだから、導入する必要はない、と思うがどうか。	ア	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	33	既存バス改良で市作成の資料に抜けているのは「急行バス」の導入だ。討議会でも、昨年の意見交換会でも定時性、速達性改善に役立つから導入したらどうか、との意見が出たのに、なぜ案に入れなかったのか、聞きたい。	ア	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	34	LRT、BRTが開通すると、今のバス路線の整理統合や廃止が行われる筈だが、今の停留所を利用している多くの住民はルート変更、ダイヤ減少で不便になること必定である。市はどのように対応するのか、聞きたい。	ア	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証、計画案に係る実現化方策等の検討	
	その他	35	BRT、LRTによって、沿道から出てくる車両や商店街の荷捌きが規制を受け、住民も横断に不便になるが、その犠牲を払ってまで住民は導入を歓迎すると思うか、市に聞きたい。	ア	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	36	現道路の使用方法の改善（右折禁止、一方通行、信号間隔など）を十分に検討して、まず試行してほしい。	ア	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	

大分類	小分類	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			今回更新
					済み	予定	内容等	
システム	その他	37	道路は現状よりかなり拡張すべきと提案。広い大動脈道路は地震による倒壊家屋による道路封鎖は少ない。LRTでなくてもBRTであろうが、出来る限り道路拡幅し、出来るだけ自転車専用道もつける。交差点の信号操作システムだけでは不十分。救急車、消防車の移動は確保できるか。大地震の時の緊急避難、輸送対策になる。例えば、北里大病院に緊急に行くにも、地震災害の緊急避難も厳しいと思います。当市は関東大震災で被害が少なかった様ですが、当時の地域人口は極めて少なかった。当台地に絶対に津波被害はありません。しかし、当市は決して岩盤の上にある訳でなく、あくまで富士山の火山灰が蓄積された関東ローム層の上です。長周期の地震には強いとは思えない。	ア 検討委員会では、新しい交通システムの輸送システムについて、新しいバスシステムを基本に詳細検討を進めることとしています。新しいバスシステムでは、交通需要が高く、自動車交通量の多い幹線道路区間においては、走行路について専用走行路を設置することを基本に施設計画の検討を行っており、この場合は、段階的に拡幅される県道52号の有効利用を前提としています。県道52号については、幅員を最大33mに拡幅する道路改良を予定しており、この幅員は将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して整理したものです。また、震災時等における緊急輸送路としての機能向上の視点からも、道路拡幅の必要性が高いと考えています。	-	-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	38	時間帯によってマイクロバス、又その二階建てバス等の考えはバス会社と話題に出ているのだろうか？	ア 新しい交通システムの導入検討においては、マイクロバスや二階建てバスの活用策の検討はこれまでのところ行っておりません。	-	-	輸送システムの検討	
	その他	39	会の終盤での参加者の発言には少なからず同感だった。「市は腹案を持っていないのか？何年もこの仕事に専念してきて、この時期になってもいまだに何の案もまとまっていなというはおかしい」。市の担当者からは「平成20年のBRTの提案で市民の皆さんから厳しい批判を受け、今回は絶対そういうやり方はしないと心に誓った。とにかく市民の声に耳を傾けるといふ今のやり方を続けさせて欲しい」との回答だった。その意味はいまだにBRTの亡霊に怯えている市民にも伝わったと思う。しかし同時にこの失われた5年の大きさを改めて痛感した。政策決定は拙速ではいけないが、スピードも求められる。あと1年を残す「新しい交通システム導入検討委員会」の結論を受けて、迅速な事業化を強く望む。電車に準じる定時性・速達性の確保のためには、一部地下化も含む専用レーンは絶対に必要で、既存バス路線の改善程度では問題は解決しないと思う。	ア	-	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	

大分類	小分類	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			今回更新		
					済み	予定	内容等			
システム・ルート	新しいバスシステム・北側ルート	40	北ルート案1。早く走らすことを進める場合はBRTの2両バス。その後LRTにする方法。	ポ	検討委員会では、国道16号を活用する北側ルート案1について、管理者である国の協力を得られると専用走行空間を確保しやすいが、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と判断しました。今後、北側ルート案2及び案3について詳細検討を進める予定です。	-	-	新しい交通システムの比較評価		
	新しいバスシステム・北側ルート	41	ルートについて、北側ルート案に賛同。相女大裏道の4車線道路（専用レーン、自転車レーンもつくる）住宅街はトンネルなりで対応。LRTでなくてもBRTにして最低50年先まで心配のない新交通システム採用の道路整備をする。	ポ		-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	既存バスシステムの改善策・北側ルート	42	北ルート2で（既存バスの）改良システムが良い。	ポ		-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
ルート	北側ルート	43	北側ルートを第1案とする。利点1）建設費小と効果大の有効性。2）定時運行と地域住民の利用。3）評価項目	ポ	検討委員会では、基幹公共交通軸として今後詳細検討を進めるルートとして、所要時間が短く、速達性にも優れている北側ルートが適用性が高いと判断し、検討区間Aについては、北側ルート案2及び案3を基本としたルートで検討を進めることとしました。	-	-	新しい交通システムの比較評価		
	北側ルート	44	北側2か北側3が妥当。	ポ		-	-	新しい交通システムの比較評価		
	北側ルート	45	北側ルートは<案3>（最短距離）が良いと思う	ポ		-	-	新しい交通システムの比較評価		
	北側ルート	46	南側ルートの拡幅はほとんど無理だろうと見えるので、LRTシステムを導入をしたのなら北側の2案、3案だろうと思う（強制立ち退きが出来ののなら又少し進捗が早くなるかも知れませんが…）。	ア		-	-	新しい交通システムの比較評価		
	北側ルート	47	北側ルート案のいずれも運営費が記載されているが、この中身は何か。この運営費を基に計算されるバスシステムの運賃はどうなるのか。定時性が確保されればバスを利用する（自転車から）という人もいるとのことだが、それも運賃いかんではないか。	ポ		年間運営費として、運行経費である人件費・燃料費・車両修繕費・車両減価償却費等や、専用走行路の維持管理費を算出しています。	-	-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	48	一部地下化に賛成。大野駅前から県道52を地下で直結。とにかく速達性を確保。	ポ		-	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
ルート	北側ルート	49	北側ルート案はすべてハードの構築を伴っている。ソフトの時代に逆行すると思われるが、それはともかくとしてコスト面はこれで充分か？建設コストが上昇している中で、数年後の見通しはどうか。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	北側ルート	50	北側ルート案3について、住宅の下、トンネル案の効率度はどの程度になるのか？	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	北側ルート	51	北ルート になぜ既存バスの改善がないのか	ポ		-	新しい交通システムの比較評価		
	北側ルート	52	北ルート3に、なぜ既存バスの改良システムがないのか、不思議だ。理由を聞きたい。最短距離で北里へ行けるのだから、LRTやBRTを通すなら、既存バスも有効ではないか。BRTやLRTのように「トンネル」を掘る必要もないのだ。	ア	北側ルート案3は、相模女子大学と大野南中学校・神奈川総合産業高校の間では複線の専用走行空間を確保し、その先の県道52号までは、複線の専用走行空間を地下化することを想定した施設計画で検討を行っており、全区間一般レーン走行を想定した既存のバスシステムの改善策の適用を想定していません。		-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	53	北側ルートに関して、自転車専用レーンの設置も併行して考えるべきです。自転車利用によりバスの本数も減らすことができ車の台数も減ずることができるはず。車にのみスポットを当てた道路計画は安全安心に反します。	ポ	北側ルート案の最大の特徴は、拡幅を予定する県道52号を有効活用しようとするものです。市で予定する県道52号道路改良事業では、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して、自転車道の設置を想定した道路幅員を予定していることから、検討委員会においても、自転車通行環境の確保について配慮しながら検討を進めています。		-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	54	第1ルート1案で早く進めて学生等に便利にすべきである。	ア	検討委員会では、国道16号を活用する北側ルート案1について、管理者である国の協力を得られると専用走行空間を確保しやすいが、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と判断しました。今後、北側ルート案2及び案3について詳細検討を進める予定です。		-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	55	北側ルート3案の地下化は開削工事（カット＆カバー）となり住宅街での工事では問題が多い。完成した後は好ましいであろうが施工時の課題が多い。	ア		-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	

大分類	小分類	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			今回更新
					済み	予定	内容等	
ルート	南側ルート	56	既存の道を使う 案を推す。比較的大きな交差点に全て右折レーンを設置する。バスレーン停留所は車幅の引き込みを設ける	ポ		-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	57	北側ルートがどの方法を取るにしても、まず52号線工事が着手した段階で非常な交通渋滞になる事は容易に想像がつかます。それを踏まえてまず第一に南側ルートに大掛かりなお金が沢山かからない方法でまずサブルートとして用意する。北側の工事中的大渋滞の助けとなり後々も大変有効と思います。	ポ	検討委員会では、南側ルート案の検討において、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、事業費が安価とならないことや、予想されるピーク需要への対応が困難であることから基幹公共交通軸としての南側ルート案については適用性が低いと判断しました。なお、市では、基幹公共交通軸以外のバス路線については、市バス交通基本計画に基づき、可能な改善を検討・実施していくこととしています。	-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	58	定時性、速達性が、街づくりと住民の愛着などの観点でもっとも有効かつ重要だと考えている。現行案の中では南ルートは考えにくいのではないかと？	ポ		-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	59	基本は北側ルート案3も都市計画で実現に時間がかかる事もあり、南側ルート案を先行させ、小田急相模原駅へのアクセスも考慮して南区循環バスシステムとして欲しい。	ポ		-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	60	南ルート案も必要。北里大学、女子美までツインライナーで行う。	ポ		-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	61	資料2 p14の下端にある運営費だが、事業費の最も少ない南側ルート案が最も高くなるのは何故か？	ポ		-	新しい交通システムの比較評価	
	C区間	62	Cルートは単線になる計画だが単線で地元は満足するのか。	ポ	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	C区間	63	麻溝台の村富線沿い近くに住んでいるが、清掃所近くに停留になると、そちらに行くより既存の大野行きのバスに乗った方が近い。本数もそれなりにあるので新しく出来てもメリットがないので利用しない可能性が高い。C区間でもっと南側に寄せる事があるということぜひしてほしいと思う。話にもあったが麻溝台・新磯野の開発に組み込んで検討をお願いしたい。南側に寄せないと通勤通学ばかりで住民の利用が見込めない。	ポ	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証、計画案に係る実現化方策等の検討		
	C区間	64	C区間はBRT, LRTの場合、単線を想定しているが、原当麻、麻溝地区の住民はそれで満足するのか。大野に短時間でいきたいという熱望が本当にあるのなら、単線ではいやだと言うのではないかと。	ア	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
ルート	その他	65	南区内に昔から道路計画のある所がありそれを利用したら！（現在農地使用）	ポ		-	新しい交通システムの比較評価		
	その他	66	利便性が上がると利用数や可能性が上がると思う。今の問題の解決のみでなく新磯野ルートのような考え方は未来の市のためにも良いと思います。	ポ		-	新しい交通システムの比較評価		
	その他	67	ルートに横浜線の古淵駅にアクセスしやすくなるようなルートを検討してほしい。3線つなげることは利用者の増加が見込めるし採算も取りやすいと思う、なにより利便性が高いと思う。作るのならもっと利用度の高いものにしてほしい。原当麻、相模大野間だけでは今の交通システムである程度用が済む。古淵につながれば駅前の商業施設のアクセスが見込めるし、相模原駅や橋本へのアクセスにも役に立つ。リニアが来ることも考えれば検討の価値があると思う。	ポ	<p>検討委員会では、まず、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」の区間を確認しました。</p> <p>この大まかな導入ルートの考え方を踏まえ、その後の具体的なルート検討では、市南部地域の主要施設へのアクセスを考慮し、また既存道路や都市計画道路の活用を基本方針としてルート設定を行い、北側1、北側2、南側の各ルート案の提案を行いました。北側ルート案3は、北側1、北側2のルート案の対案として検討委員会で提案されたものです。</p> <p>検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策では南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本としたルートを検討することとしました。</p>	-	新しい交通システムの比較評価		
	その他	68	バス発着地点について現在では相模大野野としている為に混雑する事が考えられるので、発着地点を少し変更させてもよいのではと思います。	ポ			-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	69	バス交通システムの検討で相模大野の南口を起点としたルート案は検討したのか？	ポ			-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	70	現在の検討問題においては相模大野より東の足が確保されることがなく大変残念です。町田駅の南の住民にとっては是非町田駅発～相模大野～北里などが有っても良いのではと思いますが。	ポ			-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	71	麻溝と相模大野をつなぐ必要はない。	ポ			-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	72	日産側南側にある道路を利用する事は検討されないのか。	ポ			-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	73	小田急相模原駅～循環バスが相武台団地内にあると助かるなど思っている。グリーンパーク行のはあるがバス停が車道際で危ない（団地在住）	ア			-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	74	相模大野駅に集中しないネットターミナル（古淵、小田急相模原etc.）の検討が望ましい。相模大野駅周辺の混雑が予想されるので。	ア			-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	75	基幹ルートとして北側ルート案（2でも3でも）とするも南側ルート案も整備して、小田急相模原駅へのアクセスも検討いただき、北側＋南側で循環バスシステムを希望。この中で女子美術大学や競技場へのアクセスを麻溝台開発計画に反映し、スムーズに（定時性が改善される）小田急相模原駅や相模大野駅へ行けるように。基幹ルートはあせらず時間をかけて都市計画に反映した形で進めてほしい。	ア			-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	76	東西だけでなく今後予想されるリニア等を考慮し南北ルートも早急に検討する必要あり。	ア			-	新しい交通システムの比較評価	

大分類	小分類	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			今回更新
					済み	予定	内容等	
ルート	その他	77	52号線を30mの大通りにして、どの程度効果が得られるかは、大野の駅から全部そのようになる訳ではないので、とても疑問です。自転車専用道路を設ける。時間帯によって町田のようにバス専用路確保程度のことであれば拡幅中ももう少し小さな規模で出来るのでは？	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
検討の進め方	検討委員会	78	検討委員会の出欠について、6回の委員会で半分出てない人、2/3しか出てない人、毎回出ないととても理解できない。	ポ				
	検討委員会	79	検討委の改革を！	ア				
	検討委員会	80	検討委において、意見交換会の内容に振り回される必要がないと発言した委員に対し事務局は何も訂正しなかった。	ポ	検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れてないかを確認してきました。 なお、第7回検討委員会の場で、「意見交換会の意見を聞かなくても良いということは無い。」という共通認識があらためて確認されました。	-	検討の進め方の確認	
	検討委員会	81	検討委員会の人選（公募以外）に問題あり。特に地区連関係、所属団体に諮りもせず勝手な個人意見が目立つ。	ポ	検討委員会では、学識経験者、公募市民、麻溝台地区の企業・大学関係者やバス事業者、警察などその他の関係者のほか、南区全体としてまちづくりを見据えた交通問題の解決策を検討する観点から、南区区内全7地区のまちづくり会議の代表者が委員として参画しています。	-	検討体制の確認	
	検討委員会	82	以前のBRT計画があのような状態になったのに何故提案してきた中村教授がまだ委員になっているのか説明をして頂きたい。一般論としてあのような結果を残す事になった方が続けて委員として関わる事がおかしい	ポ	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。	-	検討体制の確認	
	検討委員会	83	区民会議では北ルートと既存バス改善が最も多かったのだから、それを委員会は尊重すべきではないか。委員会はどう扱うのか	ポ	区民討議会議では参加者の方に新しい交通システムのルートやシステムについて議論をいただきました。事務局が提案した3つのルート案（北側1、北側2、南側）の中では北側ルート案2を推す声が多く、同じく3つのシステム案（LRT、新しいバスシステム、既存のバスシステムの改善策）では既存バス改善を推す声が多い結果となりました。ただし、システムでは既存バス改善から着手し、将来的に新しいバスシステムへ移行すべきとの声も相当数いただいたところです。	-	区民討議会議の結果確認	
検討委員会	84	区民討議会の投票結果では、ルートでは北ルート2が最も多く、システムでは既存バスの改良が最も多かったのだから、委員会はこの結果を尊重すべきだ。特にシステムだけを取れば、どのルートを取っても既存バス改良が圧倒的に多いのだ。今日の意見交換会でも挙手させれば同じ結果となろう。これを無視することは許されない。	ア		-	区民討議会議の結果確認		

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
検討の進め方	検討委員会	85	25.12.25日の「新しい交通システムの比較検討（比較案の具体化検討）」資料には、LRT, BRT. 既存バスのそれぞれについて、メリット・デメリットを記載しているが、それを詳細に説明、検討しないまま、通してしまったのはおかしいではないか。次回以降もこの資料について作成根拠その他、議題にするのか、聞きたい。説明、議論をすっ飛ばして要約だけを市は委員会に伝えたが、それでおしまいにするのか、聞きたい。27.2月の答申に間に合いそうにないから飛ばしているのか。	第6回検討委員会（平成25年12月25日開催）で、概算事業費や所要時間等による比較案の検討を開始し、第7回検討委員会（平成26年2月21日開催）でも引き続き丁寧な検討を行った結果、今後、詳細に検討を行うべき比較案の絞り込みを行いました。			-	新しい交通システムの比較評価	
	検討委員会	86	検討委員会の方々へは必ず行って頂きたい事があります。現在の北里大学行きのバスの状況をその目で確実に見て欲しいです。毎朝、バスの状況を見ていますが市が提示している様な混雑、渋滞はかなりウソがあります。委員の方は市から頂いた資料だけでなく事実を見て判断する必要があります。コンサルタント会社が出している資料は本当に行政に都合の良いものしか出していない為、冷静に必要性を目で見て考えて頂きたいです。交通政策課の方も自身の目できちんとバスの状況を見るべきです。本当に必要ですか？	検討委員会では、市南部地域のバス交通の現状と問題について、バスの区間別所要時間や旅行速度といった実績データに基づき討議しました。相模大野駅と北里大学間では、日付・曜日・時間帯・天候・その他の事由によって路線バスの所要時間に大きな変動が生じることが多いことが確認されています。市としても、そうした状況を複数回にわたり実際に確認するとともに、バス交通の問題については、利用者からの改善を求める声を多数いただいております。			-	現状の交通問題の確認	
	意見交換会	87	この意見交換会の位置付けを前回きちんと示すとの事でしたがどうなっているのか？	平成25年3月30日に開催した意見交換会の場で寄せられたご意見を踏まえ、第2回検討委員会（同年5月20日開催）において、意見交換会（市民自由参加）の開催を検討体制図内に位置付けました。			-	検討体制の確認	
	意見交換会	88	第2回の意見交換会、第1回の意見が検討委に反映されていない。目録、資料として添付しただけではないか。				-	検討の進め方の確認	
	意見交換会	89	今日の意見は今後の委員会できちんと検討してくれるのか、聞きたい。報告するだけであとは委員会でどう捌くかはお任せだ、ということにならないように大事に扱ってほしい。そうでなければ昨年と同じ市のアリバイ作りだけに利用される恐れが大きいからだ。委員の中には、意見交換会の意見に縛られる必要はない、と言った人もいたからだ。しかし25.2.14の意見交換会議事録には、「意見は委員会に提案する」と書いてあるのに、以後の委員会で市民の意見が議題になったことは全くなく、委員会の議事の流れでは無視されているに等しい。新交通不要の意見が圧倒的に多かったのに、である。市は市民との約束を破っているに等しい。市はこの運営をどう見ているのか、聞きたい。	検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れてないかを確認してきました。なお、第7回検討委員会の場で、「意見交換会の意見を聞かなくても良いということは無いです。」という共通認識があらためて確認されました。			-	検討の進め方の確認	

大分類	小分類	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			今回更新		
					済み	予定	内容等			
検討の進め方	意見交換会	90	今後検討する項目が多く、よく理解できない。今後は半年に1度ずつこのような意見交換会を開催するよう要望する。	ア	検討委員会における検討内容等に応じて、開催の検討を適宜行う予定です。		-	検討の進め方の確認		
	意見交換会	91	今日の運営方法について、質疑応答の時間が20分と言うのは短かすぎる。市民の意見を封じ込める意図が感じられるが、どうか。	ア			-	意見交換会の実施方法の確認		
	意見交換会	92	さらに、ポストイットでは書くための時間がとられてしまい、発言形式よりも真意が伝わらないうえに手間がかかるので、ポストイットに基づく「語ろう」会を中心にするのは反対だ。ポストイットを皆に書いて貰う時間はどれだけあるのか、聞きたい。	ア			-	意見交換会の実施方法の確認		
	意見交換会	93	質疑応答の時間が無くなった場合は「アンケート」を書かせて埋め合わせると言うが、アンケートもポストイットと同じで、発言に比べ迫力が無いので、市に適切に処理される可能性大だ。だから発言形式での運営を要求する。	ア		意見交換会の実施にあたっては、限られた時間の中で、すべての参加者の方のご意見をお伺いすることが重要であり、また、このような会合の場で発言することが苦手な方への配慮も含めて、ポストイットの活用を中心とした意見聴取の方法をとりました。		-	意見交換会の実施方法の確認	
	意見交換会	94	本日のテーマはシステムやルートについてでしたが、テーマから外れる意見や質問が多過ぎて意見交換の定時性、速達性が確保できませんでしたね。出来るだけテーマに沿って円滑に進められるように、発言者にはまずテーマに沿っているか念押ししてから発言してもらおう等、発言者の質の改善をそれとなく促していただけると助かります。ずーっとイラッとして聞いてます。特定の方の独演会とならない様、会の進行により配慮していく必要を感じました。	ア		当日は、全体で議論する時間も設けておりましたが、事務局の進行の問題もあり、時間的に不足感があったことも否めません。今後実施する場合は、これらのご意見を踏まえ、時間配分や進行方法について、更に配慮してまいります。		-	意見交換会の実施方法の確認	
	意見交換会	95	交換会は賛成の場合の問題点もピックアップするべきでは！	ア				-	意見交換会の実施方法の確認	

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
検討の進め方	情報発信	96	一般層＝サイレントマジョリティの意見/共感が重要だと思っている、詳細をしっかりと情報発信していくのと同じにもっと一般的な共感を生み出していく様な情報発信も重要ではないかと感じている。	新しい交通システムの導入検討内容については、検討委員会の開催毎に作成する「新しい交通システムニュース」を市ホームページへの掲載、公共施設への配架、自治会回覧などでお知らせしております。掲載内容についても市民の方が理解しやすく、かつ、要点を押さえたものとするよう心掛けています。 また、意見交換会の開催方法・周知方法については、若年層の方も参加しやすくなるよう、引き続き改善に努めるとともに、市民の方に愛着をもっていただけるような新しい交通システムの導入に向けて検討を続けてまいります。					
	情報発信	97	検討結果や経過を広く住民に回覧板などで知らせてください。特に問題点、その他詳しく。						
	情報発信	98	一番大事なのは、本当の意味での市民の意見ですので、ごくごくニュートラルな立場の一般的な市民感覚として、皆さんがどう考えるかを知りたいと思っています。特定の強い意見をお持ちの方々に時間をつぶされてしまうのは、とても残念です。出来るだけ先入観のない一般の人々のゆるい感覚を取り入れられるように情報発信等に工夫していただけると幸いです。						
	情報発信	99	交通計画のメリットが得られるはずの若者が参加していないようなので若者への呼びかけも大切だと思う。						
	情報発信	100	最後に告知については、もっと考えるべきだと思います。今回の事は回覧板を見ましたが、ネットでもほとんど今回の事は引っかかりませんでした。これでは若い人もなかなか集まらないと思います。						
	情報発信	101	仕事の関係で、各地の公共交通の事例を調査したことがある。現地で良い事例に触れると、住民に愛される価値のあるものだと感じられた。そういうイメージを共有することでもっとメリットを共有できると考える。方法は分からないが・・・						
	情報発信	102	私は、検討経過を見ると、1ステップ毎に前進していると思います。情報開示もしっかりされていると感じます。不勉強な市民が部分的な情報をネガティブに解釈し、あたかもそれが決定かのように語っている姿を恥ずかしく思います。		検討内容の情報公開については、引き続きしっかり取り組んでまいります。				
	その他	103	本当に市民の言うとおりにやるのか。市側が最善と考えているシステムとルート案を提示してそれに市民の意見を聞け。		前回（平成21年度）の検討の進め方と異なり、今回の検討では、市民の方や関係者等が広く参加する検討委員会を中心に、一歩一歩合意を積み上げながら検討を続けています。また、幅広く市民意見を聴取する機会を設けるとともに、検討内容の積極的な情報公開を行っていることが特徴です。	-		検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	104	市民の意見を聞く時間は膨大だ。市の理想案を示すのが筋だ。市の責任を回避するための策としか思えない。			-		検討体制、検討の進め方の確認	

大分類	小分類	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			今回更新			
					済み	予定	内容等				
検討の進め方	その他	105	平成21年の時はあまりにも急ぎ過ぎ。そのため「何のための計画か」が疑問に。今回はもっと丁寧に進めてほしい。	ポ	検討委員会では、市南部地域の公共交通の現状と問題解決の目的から一步一步合意を積み上げて検討を続けています。また、区民討議会議や意見交換会の開催など広く市民意見を聴取する機会を設けて、広範な市民の方の意見を反映するように努めています。		-	検討体制、検討の進め方の確認			
	その他	106	検討のすすめ方。公共交通の改善メリット。孫の時代の利便性確保。	ポ				-	検討体制、検討の進め方の確認		
	その他	107	新しい交通システムの必要性を市民が切実に求めているという証明がないので、必要性そのものを理解できない。	ポ					-	検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	108	この地域に住んでいる住民を大事にしてほしい。	ポ					-	検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	109	検討に際しては説明に注意してほしい。例えば資料1 p4、1日500本のバス便、10000人以上使用 だから1日の便を増加。輸送力増強にはならない。混んでいる時間帯はごく短時間 結論を急がないこと。	ポ	検討委員会では、高い交通需要に対応できていないバス交通の輸送力の問題に対し、単純に運行本数の増加による対応ではなく、新たな輸送システムの導入について、各システムの適用性や事業費などの検討を丁寧に行いました。			-	輸送システムの検討		
	その他	110	関心の高い人＝反対派となっていないですか？	ポ					運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	その他	111	「小異を残して大同につく」「遠大な目標を」	ポ							
	その他	112	以前の住民説明会も、本日の意見交換会も、平均年齢がとても高く感じられる。未来の為の投資だと思うので、本来はもっと若い層の意見を聞きたいと考えます。	ポ	市民意見の聴取にあたっては、若年層の方からのご意見も伺えるよう開催方法や周知方法について、引き続き改善に努めてまいります。						
	その他	113	時間を使って住民を集めて本当に意見を聞くつもりがあるのか疑問。このやり方はやればやるだけ行政への批判が広がると思う。	ポ	検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れてないかを確認してきました。			-	検討の進め方の確認		
	その他	114	全体の時間軸を出さないと、世の中の変化で化石化する。	ポ				-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証、計画案に係る実現化方策等の検討		
その他	115	事業の完成目標時期を明らかにしないのはなぜか。	ポ				-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証、計画案に係る実現化方策等の検討			

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
検討の進め方	その他	116	新交通の必要論からスタートさせているのはおかしい。不要論からの意見を何故議論しなかったのか。	ポ	検討委員会では「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	
	その他	117	「新しい交通システム」構築の目的は？平成21年の時は「縦貫道路は近くに工業用地を作る」「その要員と大野駅とのアクセス強化のための交通改善」とあったが、今回その目的が明示してない。状況が変わったのか？	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の目標は次の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ます。 【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	
	その他	118	市は本当に実施案を持っていないのか。明言してほしい。	ポ	市では検討委員会での検討と並行して、交通政策課の担当職員全員が、南部地域にどのようなシステム・ルートが一番良い案なのかを日々検討しており、コンサルタントとも調整しながら検討を続けています。				
	その他	119	資料をよく見ると、BRTに有利な点を強調してBRTに誘導しようという腹が透けて見えるがどうか。	ポ	輸送システムの選定にあたっては、南部地域の交通問題に対応した新しい交通システムの目標に関連する視点（輸送力、需要増への対応、定時性・速達性、他の交通への乗入れなど）のほか、整備に伴う影響や事業性の評価、運用の自由度の観点などから、丁寧に検討を続けてきました。		-	輸送システムの検討	
	その他	120	相模原市におけるA区間～B区間において自転車事故の発生率と相模原全体の割合を提示して頂きたい	ポ	相模原市内の交通事故件数は、減少傾向にありますが、自転車に関係する交通事故件数は、全交通事故件数の約3分の1（平成24年で約33%）を占めており、県内平均よりも約10ポイント高く、自転車に関係する交通事故が高い状態が続いています。なお、相模原南警察署管内の交通事故の発生状況は同署のホームページで公表しています。				
	その他	121	コンクリートであちこちやたら覆ってしまうと大雨、猛暑等大変暮らしにくくなるので様々な視点から考える必要がある。	ポ			-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
検討の進め方	その他	122	LRT、BRT、既存バスの事業費、採算見通しについて数字的に比較し、その結果を前回委員会（25.12.25）資料に載せているが、それぞれの積算根拠（数量×単価）が明示されておらず、これではどのシステムが良いか判断するのは不可能だ。今日の会でも、このままでは参加者を納得させることは出来ないはずだ。相対的に既存バスが最も設備費、毎年の運営費が少なそうだと、というくらいの想像しかできない。積算根拠を明示してもう一度市民の意見を問うべきだ。そうでなければ、事業を開始したら最後、どんなに投資金額が膨らんでも市はやみくもに突き進むのが目に見えるからだ。	ア	-	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	その他	123	新交通システム導入検討委員会は、「相模大野 原当麻間の新交通が絶対に必要だ」という大前提に基づいて議論を重ねているが、そもそもそれが必要かという入口の議論は全くせずに検討を進めているのはおかしくないか。大野～北里の渋滞解消が目的なのか大野や原当麻の活性化が目的なのか、それはBRTやLRTでしか達成できないのか、最初に戻って市民と議論すべきではないか。なぜ不要論を最初から議論の対象から外し、議論しなかったのか、聞きたい。	ア	検討委員会では市南部地域における現状の交通問題等の確認から検討を開始し、これらの交通問題を改善する対応の必要性の議論を経て、新しい交通システムの目標を設定し、その後の具体的な検討を進めてきました。	-	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
	その他	124	「地域組織」はルートを決めてから開くと言うが、具体的にはどの段階でやるのか。難関だからすっ飛ばすのではないのか。	ア	検討のプロセスとしては、運行形態・ルートの詳細検討を進める中で、沿線地域にお住いの方などからの意見聴取を想定しています。	-	-	検討の進め方の確認	
	その他	125	問題は人口の急増、木造建築の急増、道路網（毛細管の様な路地、畑道）の未整備等、全てこれらを改善しない限りは、安心、住みよいまちになりません。役所の窓口サービスも大切ですが、私のような老人が孫の世代に何かお役にたきたい。孫の世代にも安心な公共サービスの礎に市民の多くの方がもっと参加すべきと思っています。将来、老人だけが住むまちにしないためにも。	ア	相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入検討をしっかりと取り組んでまいります。				
	その他	126	最後に、市当局はこれまでにたびたび懇談会を重ねてきたようですが、新交通システムが無くてもいいような内容に後戻りしない様お願いします。個人主義的なこの時代、公共意識を少しでもと思っています。まちの景観、安心向上のためにも。	ア					
	その他	127	行政の方が街づくりに熱く語っているのをはじめてみました。期待してます。	ア	ご期待に応えられるよう、しっかり取り組んでまいります。				

大分類	小分類	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			今回更新
					済み	予定	内容等	
検討の進め方	その他	128	相模原市は地盤の強い土地であるし、アピールできる部分も多い土地です。私もそういったことを考慮して移り住みました。この新交通システムが良い街づくりの一つになるよう良いものに上げてほしい。	ア 検討委員会では、新しい交通システムが相模原市や南区のまちづくりに貢献することを目標の一つとして検討を進めています。		-	新しい交通システムの目標の確認	
	その他	129	相模原市のみでなく是非町田市とも一緒に検討されては？	ア 新しい交通システムとしては、市南部地域の拠点間の連携や交通利便性の向上を目標として検討を進めていますが、今回の検討では町田市の共同検討の予定はありません。				
	その他	130	市職員の方々は色々ご苦労がお有りと思いますが、良い交通実現に向けくれぐれもよろしくお願いします。市民にも様々な意見が有るでしょうし、私自身何が良い選択となるのが解りません。多様な検討をしてなるべく多くの人々に合意いただける策を見出せますよう、微力ながら参加させていただきました。	ア 検討委員会では多様な視点から検討を進めるとともに、幅広く市民意見を聴取する機会を設けながら検討を進めています。				
	その他	131	ある程度の参考パターンを明示され、それからその案をたたき台にする・・・これにのぞみたいですね。	ア 検討委員会では、ルートとシステムの組合せによる比較案を複数設定し、比較検討を進めてきました。				
	その他	132	LRT、BRTなど「新交通システム」建設が所与の案にならない様にしてほしい。目的はあくまで住民の安全、便利に。その点、11月の南区民交通まちづくり検討会の検討内容、結果は高く評価。（既存道路の部分改善）	ア 相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応することを、検討委員会の目的と定め、検討を続けています。		-	検討委員会の目的の確認	
その他	事業性	133	採算性を検討するにあたり、交通事業単体での採算で見るのか？街づくりや公共サービスの観点で総合的に考えるかによって大きな違いがあると思う。私個人はこういったものは公共サービスとしてとらえる方が健全になると考えている（欧州ではそうですね？）	ポ		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	事業性	134	資料2 p14下段の運営費に含まれる金利は何%を想定しているか。	ポ	国土交通省が取りまとめた「平成24年度乗合バス事業の収支状況」（実績値）に基づき、人件費等とともに算定しています。	-	新しい交通システムの比較評価	
	事業性	135	作ったら利用してくれるではなく、利用してもらうためにどうしていくか等も考えるべきだと思う。大きい金額を使っても採算をとれば問題ないのでは。せっかく大きな公園なども通るのだからイベントを考えると。将来にわたってどう利用していくかも考えて検討すべき。	ポ		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証、計画案に係る実現化方策等の検討	

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
その他	事業性	136	今回の会でも採算性についてあがっていたが、負担が増える事ばかり議論するのではなく、どうやったら利益が上がって持続していけるのかの話しが必要だと思う。そのためにも利便性の高いものにしてほしい。	ア	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	事業性	137	事業費を市民が負担する場合の全額はどれ位になるのか（目安でもかまわないので）	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	事業性	138	どのシステム、ルートを選んだとしても、予算を大きく上回る場合は断念せよ。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	定時性・速達性	139	バスの速達性、定時性は、何を目安にしているのか。	ポ		-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認		
	定時性・速達性	140	新システム必要（速達性、定時性の確保の為）というが、では横浜、川崎のバスは5分たりとも遅れていないのか。調べたのか聞きたい。もしそれで市民が我慢しているなら新システムは不要だ。	ポ	定時性は時刻表どおりに運行されること、速達性はより速く目的地に到達できることを意味します。相模大野駅と北里大学間では、日付・曜日・時間帯・天候・その他の事由によって路線バスの所要時間に大きな変動が生じることが多いことが確認されています。		-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認	
	定時性・速達性	141	速達性、定時性を導入の謳い文句にしているが、では横浜や川崎のバスは1分でも遅れないのか、調べてみたか、聞きたい。遅れているのが普通なら、本市でも我慢出来る筈だ。そうなら導入の理由は無いはずだ。	ア	検討委員会では、今までより速く、時間帯や天候などに左右されにくい信頼できる公共交通の実現を新しい交通システムの目標の一つとして検討を進めています。		-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認	
	ターミナル	142	相模大野駅バスターミナルが3ヶ所ある理由が、北口バスターミナルへの侵入が混雑する為で、市営大野立体駐車場と第1駐輪場から大野駅北口デッキまで高架で1車線乗り入れ、高架バスターミナルでコントロールすると便利になると思うが？	ポ		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	ターミナル	143	ポーノの地下の活用は考えられないのか？	ポ		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
	ターミナル	144	バスターミナルをまとめて地下に作り、分散しない方が良いのではないか。	ポ		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証		
ターミナル	145	原当麻駅は相模原愛川ⅠCに近く、高速バスへの乗り場として最適と思いますが、高速バスターミナルとの関係を説明下さい。	ポ	市では、市総合計画や市総合都市交通計画等により、新しい交通システムを地域の公共交通網の充実や交通利便性の向上などを目的に導入に向けた検討を進めることとしています。					

大分類	小分類	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			今回更新
					済み	予定	内容等	
その他	自転車道	146	学生さん（大学）などの自転車利用の促進も考えているのか。「専用自転車道の整備」によるバス利用の軽減も考慮してはどうか。（需要）自転車道の整備は相模川へのレクリエーションにも貢献する。	ポ 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。				
	自転車道	147	自転車道の整備について歩道、自転車、車道の三分割がある程度広い道に早急に整備する必要がある。	ポ なお、県道52号等の改良にあたっては、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して道路の断面構成（車道、自転車通行環境、歩道等）を整理しています。				
	自転車道	148	Cルートでは自転車道がとれないというのは問題だ。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	自転車道	149	ルートのうちC区間では、LRTやBRTの場合、自転車道路を作れないことになっているが、南区内は自転車利用者が多く、自転車専用道を作ってほしいと言う要望が前回の意見交換会や区民討議会でも強く出ているのに、これに反する規格のLRTやBRT計画を強行するのは大問題だ。それでもやるのか、聞きたい。	ア	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	長期的な計画	150	国立社会保障・人口問題研究所の推定では、今後10年後20年後の相模原市の人口は減少していくが、本当にベストなシステムであるのか。	ポ	-		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	長期的な計画	151	痛みなくしてソフトだけでは未来は解決不可能。相模大野は市南部のコアですが、市役所等のシビックセンター、地域医療の中心北里大病院への大動脈道路は地区懇談会が重なる毎に計画は縮小、後退していないか？動脈瘤があるか、ステント治療するか、バイパスをつくるか、コレステロール剤、血圧剤も手当てしたか？痛みは当然あるが、将来がある。健康を取り戻せる。まちの衰退を止める（血流をよくし、血圧を安定させる）。計画は安易に修正され骨抜きになりかねない。私が当市に住んだ50年前に比較しますと相模大野駅周辺は確かに利便性も良くまちはよくなりました。これは都市計画、再開発があってこそのことだと思います。	ア	市では、市総合計画や市総合都市交通計画などの上位・関連計画において、新しい交通システムの導入検討を「公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進」や「誰もがいきいき活動できる交通環境の実現」といった方針の中で位置付けるなど、中長期的な視点を踏まえた中で検討を進めています。			

大分類	小分類	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			今回更新
					済み	予定	内容等	
その他	長期的な計画	152	<p>A,100年前は市の台地は水が少なくサツマイモを生産するような農家の畑と雑木林が多かったと思います。その後、私の様に多くの方が転入してきた。</p> <p>B,70万人政令指定相模原市のイメージは潤水都市で、安心して住めるまちづくり、そして子供が健やかに育てるまち福祉文化都市と21世紀総合計画にうたっています。その為に質の高い都市基盤の整備、公共交通網を確立とある。</p> <p>C,今後は相模原駅から上溝小田急線乗り入れ、橋本駅の新幹線駅決定を考えますと、これでは当エリアの場所によっては、陸の孤島になり、都市の発展は都市交通の利便性で決定することは歴史が証明しています。大動脈は思い切ってせめて100年ぐらいの展望で計画しなければ当市の付加価値は上がらない。</p> <p>D,移転補償の問題：東北のように集落の高台移転とおなじである。当市はコア駅周辺、新交通システムのバス停周辺に移転等、代替地プロジェクトも平行して立ち上げるべきである。</p> <p>E,余談ですが、私にとって平均余命10年ぐらいですから、現実的に目先の事だけで良いわけですが、ここに出席している人は、公共交通システムは今と未来が基本、子供や孫の将来のことを想定して、皆様の英知を更に結集し、将来が楽しみな計画を市に提案したいと思っていますことでしょう。</p>	<p>市では、市総合計画や市総合都市交通計画などの上位・関連計画において、新しい交通システムの導入検討を「公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進」や「誰もがいきいき活動できる交通環境の実現」といった方針の中で位置付けるなど、中長期的な視点を踏まえた中で検討を進めています。</p>				
	長期的な計画	153	<p>速達性や渋滞緩和や市民の生活に則した導入はもちろんですが、将来の相模原市の街作りといった目からも考えたものにしてほしい。</p>					
	長期的な計画	154	<p>中長期の実態をできるだけ正確に想定し子供や孫の時代がベストになるよう希望する。</p>					
	長期的な計画	155	<p>市主導の検討の結果、10年～20年先に完成することを目指して「まず着工する」ことになる事を恐れる。10年～20年先の人口構成を考えると（多分）その時は現在の検討結果（計画）は著しくナンセンスなものになってしまうのではないかと？</p>					

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
その他	長期的な計画	156	今回の配布資料で興味深かったのは「南区民交通まちづくり協議会」の報告だった。相模大野起点にこだわらずに小田急相模原起点で考える発想には思考の柔軟性を感じたし、新交通システムより既存バスの改善を求める声が圧倒的だった事実も見逃ごせない。生活者として日頃感じている不便さからの声が強くと反映される結果だったと思う。これはこれで大切な声だとは思ったが、でも待てよ、と考える。相模原市として中長期的な発展、というより人口減少時代のなかで衰退を回避しようとするビジョンが抜けてしまっているように思う。このような市民の素朴な声の積み重ねの先に、果たして市全体を俯瞰した長期的なビジョンを描くことが出来るのだろうか疑問に思った。	ア	検討委員会では、計画案の比較検討にあたっては、システム、ルート等について多様な視点から比較案を設定し、様々な視点に基づき比較検討を行っています。 市としても、市総合計画や市総合都市交通計画などの上位・関連計画において、新しい交通システムの導入検討を「公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進」や「誰もがいきいき活動できる交通環境の実現」といった方針の中で位置付けるなど、中長期的な視点を踏まえた中で検討を進めています。				
	その他	157	効率（目的地間の時間短縮）と使い勝手の良さ（例えば老人がバス停に行きやすい）とは相反すること。今回の目的は効率に重点？老人化への対応の方が大切では？	ポ	信頼できる公共交通サービスを実現することや、拠点間の連携を強化し、まちづくりに貢献することなどを新しい交通システムの目標に設定して検討を続けていますが、新しい交通システムとしても「高齢社会の進展」といった社会動向を考慮することが当然求められています。		-	新しい交通システムの目標の確認	
	その他	158	大野～北里の渋滞解消が目的なのか。大野や原当麻の活性化が目的なのか。	ポ	渋滞の解消だけではなく、定時性、速達性を確保し、信頼できる公共交通サービスを実現することや、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ています。		-	新しい交通システムの目標の確認	
	その他	159	渋滞は朝・夕だけである。昼間のバスの空いている時間帯の対応はどうするのか。	ポ			-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	160	何回かこの会議に参加させて頂いていますが、市として南区として何が、どこが一番の問題で、どうしたいのか？北里方面、女子美へのアクセスが一番問題なのだろうと思うが、そのなかでも今すぐにも改良できて少しでもスムーズな交通の流れを作る方策を取るべきでは。	ポ			-	計画案に係る実現化方策等の検討	
	その他	161	北里、女子美の事ばかりでこの真ん中に住んでいる人間のバス利用の利便性は一つも話題にならない。文京、御園、若松の真ん中は置き去りで住人としては大変不満です。買物難民という言葉がこの住人達の主婦達の大きな声です。	ポ	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。				

大分類	小分類	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			今回更新	
					済み	予定	内容等		
その他	その他	162	圏央道の相模原ＩＣの吞吐量を勘案して計画を検討すべきでしょう。具体的な想定量を明示して検討に供すべきでしょう、市当局の考えを聞きたい。	ポ	市では、さがみ縦貫道路の開通等によるトラックなどの商用車の増加の懸念に対して、県道52号などアクセス路となる路線における道路整備等の交通容量拡大策を実施、又は予定しているところです。				
	その他	163	乗用車から新交通に人々が移っても、トラックやライトバン等の商用車はそのままになる。空いた道路へ商用車が入ってきて渋滞が解消しないことは明らかだ。商用車をどのように規制するのか。	ポ	なお、県道52号については将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して計画幅員（最大33m）を整理しています。				
	その他	164	麻溝地区は相模線を複線にして海老名や橋本に行きやすくする方が、利便性が高まるはず。リニアとの接続でさらに利便性。	ポ	市では、JR相模線の速達性の向上や輸送力の増強を図るため、複線化を促進する取組を進めています。一方、新しい交通システムは交通利便性と地域内の交通アクセスの向上を図ることなどを目標に導入の検討を進めています。				
	その他	165	本市の都計道路の標準断面は幅員20mであるようです。発想の転換は結構ですが一挙に幅員32mとは乱暴ではありませんか。	ポ	市では、県道52号について、幅員を最大33mに拡幅する道路改良を予定しています。この幅員は、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して整理したものです。また、震災時等における緊急輸送路としての機能向上の視点からも、道路拡幅の必要性が高いと考えています。				
	その他	166	道路拡幅工事について、国の補助金もあると思います。しっかりスペースをとって駐車場の充実をお願いします。	ポ					
	その他	167	道路を広げた場合、車のスピードが上がるので危険も増える。（例）道志川に沿った道路	ポ					
	その他	168	大野 北里間のバスの遅れの最大の原因は、大野 相模女子大間1駅の遅れだ。この区間を改良すれば遅れは短くなる筈だ。	ポ			-	現状の交通問題の確認	
	その他	169	バスの区間別所要時間の変動（大野駅北口 北里大学、女子美、ピーク時）を見ると、終点までの遅れの最大の原因は「大野駅から相模女子大」までの1停留所間の遅れによって生じているのだ。従って、この区間の道路や交通を改善すれば北里や女子美までのバスの遅れの問題は解決するはずだ。BRTもLRTも必要なくなるはずだ。	ア	朝の相模大野駅北口から北里大学行き路線バスの区間別所要時間の変動を見ると、概ね全区間にわたって日中標準時間との遅れが生じています。			-	現状の交通問題の確認

大分類	小分類	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			今回更新
					済み	予定	内容等	
その他	その他	170	相模原南地区と似た状況の他の都市の交通改善例（成功、失敗含め具体的に）は参考になりますか？ピンときませんか？	ポ 市では、交通問題の解決策等の検討にあたっては、他都市における取組事例も参考にしながら、検討を行っています。				
	その他	171	人口減少の話もあったが、どうやったら外から人が呼べるか、若い世代に移ってきてもらえるのか、などの視点をもってあたっていったらいいと思う。	ア 検討委員会では、新しい交通システムが相模原市や南区のまちづくりに貢献することを目標の一つとして検討を進めています。市としても、経営基盤（定住・雇用・交流人口・経済・歳入）を支える「企業」「大学」「医療施設」「商業施設」が立地する拠点間の連携や交通アクセス強化を図っていく必要があると考えています。		-	新しい交通システムの目標の確認	
	その他	172	料金の質問をされていた方がいましたが、一般的には効率化が進む分だけ料金が下がり、相乗効果で利用が増え、トータルの公共サービスが向上する、というパターンが多いと思います。具体的な数字を出せないのは当然ですが、一般論としてのそういうイメージを共有していければ、的外れな質問で無駄な時間を使わずに済むのではないかと感じます。	ア		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	173	バス料金は少し高く感じます。JRがあるところ、例として町田～矢部、相模原～市役所の料金と、町田～徒歩～相模大野～市役所迄バス利用の料金、どうしても安い方を利用します。体育館、公園も高い料金では利用も大変です。	ア		-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	その他	174	環境、自然、生態系に充分過ぎるほどの配慮が必要。ある国では道路、建物のデザインにしても景観や自然を損なわないように配慮しているそう。	ポ 新しい交通システムのルートやシステムの比較評価にあたっては、「輸送力」や「定時性・速達性」「まちづくりへの貢献度」といった新しい交通システムの目標に対応する評価項目のほか、「生活環境や自然環境への影響」「建設費」「事業採算性」といった評価項目も検討することとしています。		-	新しい交通システムの比較評価方法	
	その他	175	貴重な大切な自然がどんどん壊されていくのを見ると非常に心が痛む（例：圏央道など）。もっと自然や生態系（生き物たちの暮らし）、景観、地域の歴史、神社はじめ人々の昔からの信仰、文化などに心を向ける事。	ア		-	新しい交通システムの比較評価方法	
	その他	176	小田急とJRの交差点町田駅周辺の開発に期待します。	ア				
	その他	177	小田急相模原駅、ビル風が吹くようになった（突風）。	ア				
	その他	178	リニアは非常に危険	ア				

新しい交通システムの比較検討 (運行形態・ルートの詳細検討)

【目 次】

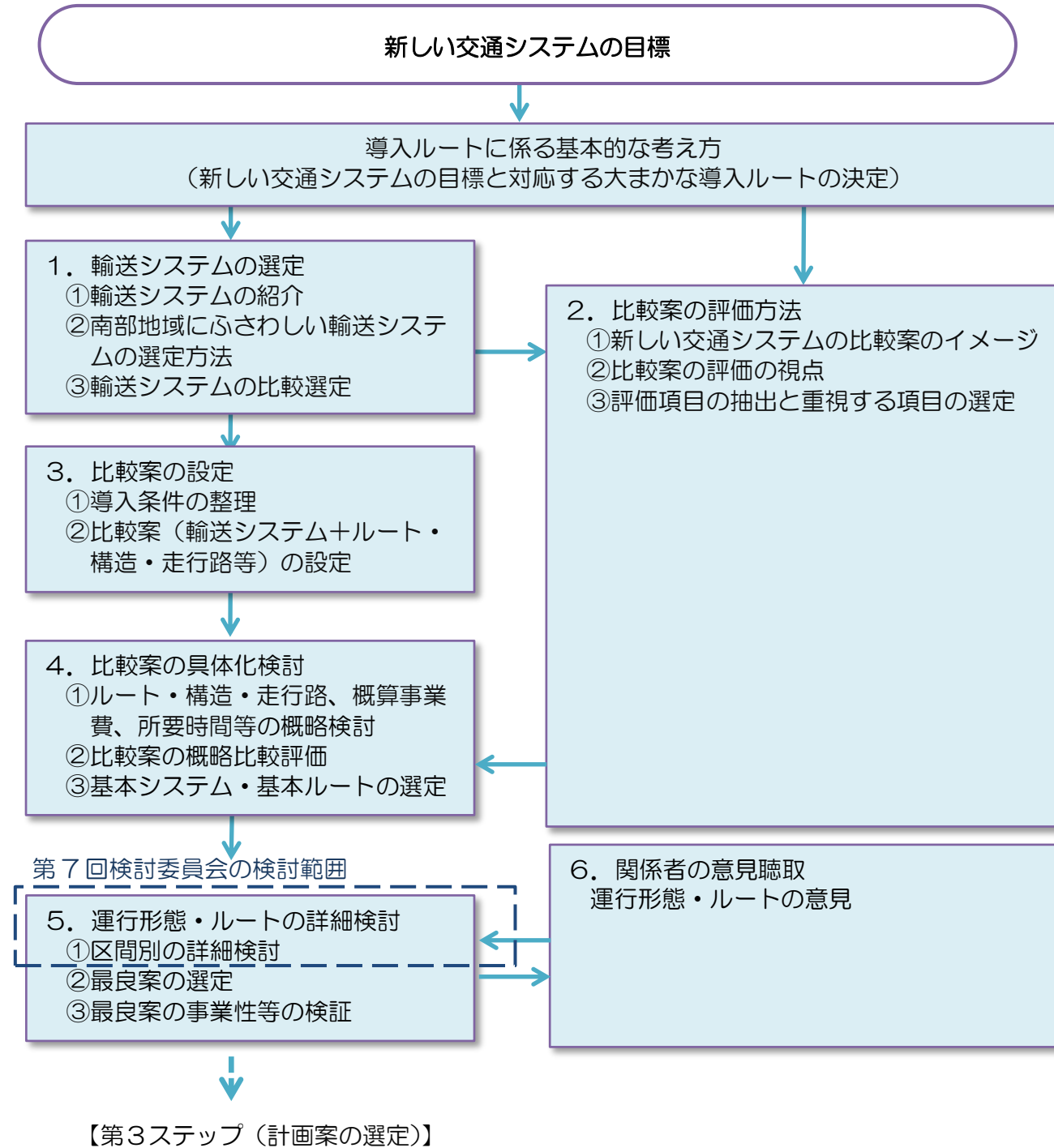
1. 検討ステップと比較案の確認.....	1
1.1 検討ステップの確認.....	1
1.2 比較案の確認.....	1
1.3 比較案全体図.....	2
2. 比較案におけるルート及び走行形態の概要.....	3
2.1 区間ごとの走行形態.....	3
2.2 基本的な考え方.....	5
3. 区間別の詳細検討.....	6
3.1 比較案の課題.....	6
3.2 課題解決策の検討.....	8
4. 比較案の詳細検討の整理.....	16

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

今回の検討委員会において、3区間（A～C）ごとに、運行形態やルートと比較検討します。この比較検討では、課題を抽出し評価します。

■図1-1 第2ステップの流れ



1.2 比較案の確認

前回の検討委員会において、今後詳細に検討するため、12の比較案からの比較案の絞り込みが行われました。

その結果、比較すべきシステムは「新しいバスシステム」と「既存のバスシステムの改善策」の2つのシステム、比較すべきルートは「北側ルート案2」と「北側ルート案3」の2ルートとなりました。

■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
6	北側ルート案2	新しいバスシステム	専用走行路(複線、単線)
7			専用走行路(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
10	北側ルート案3	新しいバスシステム	専用走行路(複線、単線)
11			専用走行路(複線、単線) C区間一般レーン走行

注) ケースNOは前回委員会におけるケースNO

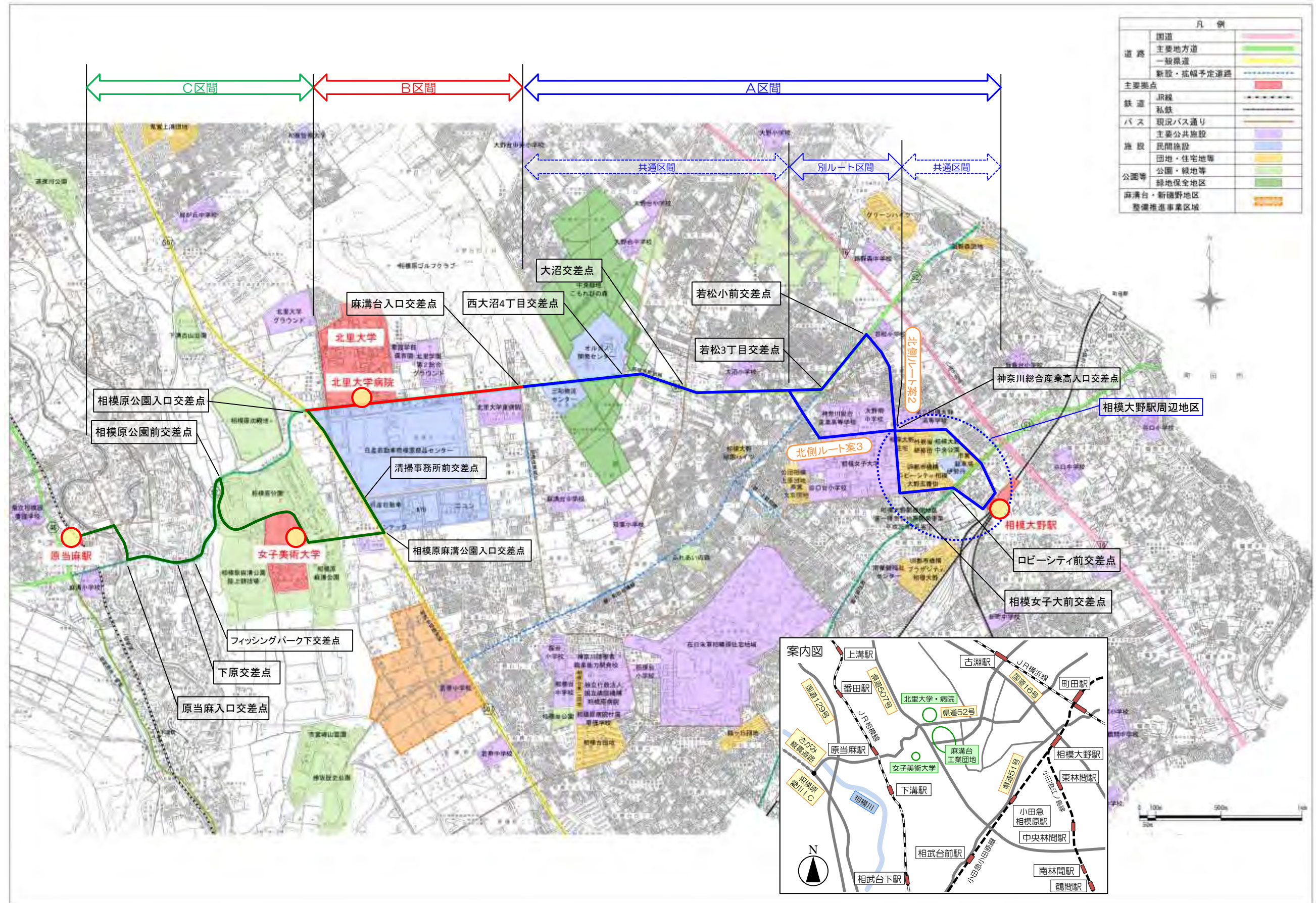
北側ルート案2と北側ルート案3は、ルートが異なるのはA区間の神奈川県総合産業高校入口交差点から県道52号の間だけです。

区間別に比較案を再構成すると次のようになります。

なお、既存のバスシステムの改善策は、全区間が一般レーン走行となるため、今回の区間別の詳細検討は、新しいバスシステムについて検討します。

区間	システム	新しいバスシステム		既存のバスシステムの改善策
		専用走行路	一般レーン走行	
A区間	共通ルート区間	・ルート案2		・ルート案2
	別ルート区間	・ルート案2 ・ルート案3		・ルート案2
B区間		・ルート案2		・ルート案2
C区間		・ルート案2	・ルート案2	・ルート案2

1.3 比較案全体図



2. 比較案におけるルート及び走行形態の概要

2.1 区間ごとの走行形態

前回の検討委員会において絞り込んだ比較案の走行形態及びルートを以下に示します。

(1) A区間の走行形態

相模大野駅から市街地内を通過して県道52号へアクセスし、北里大学・病院へ向かうルートです。神奈川県総合産業高校入口交差点から県道52号の間において、北側ルート案2と北側ルート案3でルートが異なります。

新しいバスシステムでは、区間ごとに以下のような走行形態を基本としています。

○相模大野駅周辺

単線片方向の運行で専用走行路を確保し、一般車も一方通行とします。

○神奈川県総合産業高入口交差点～県道52号（北側ルート案2）

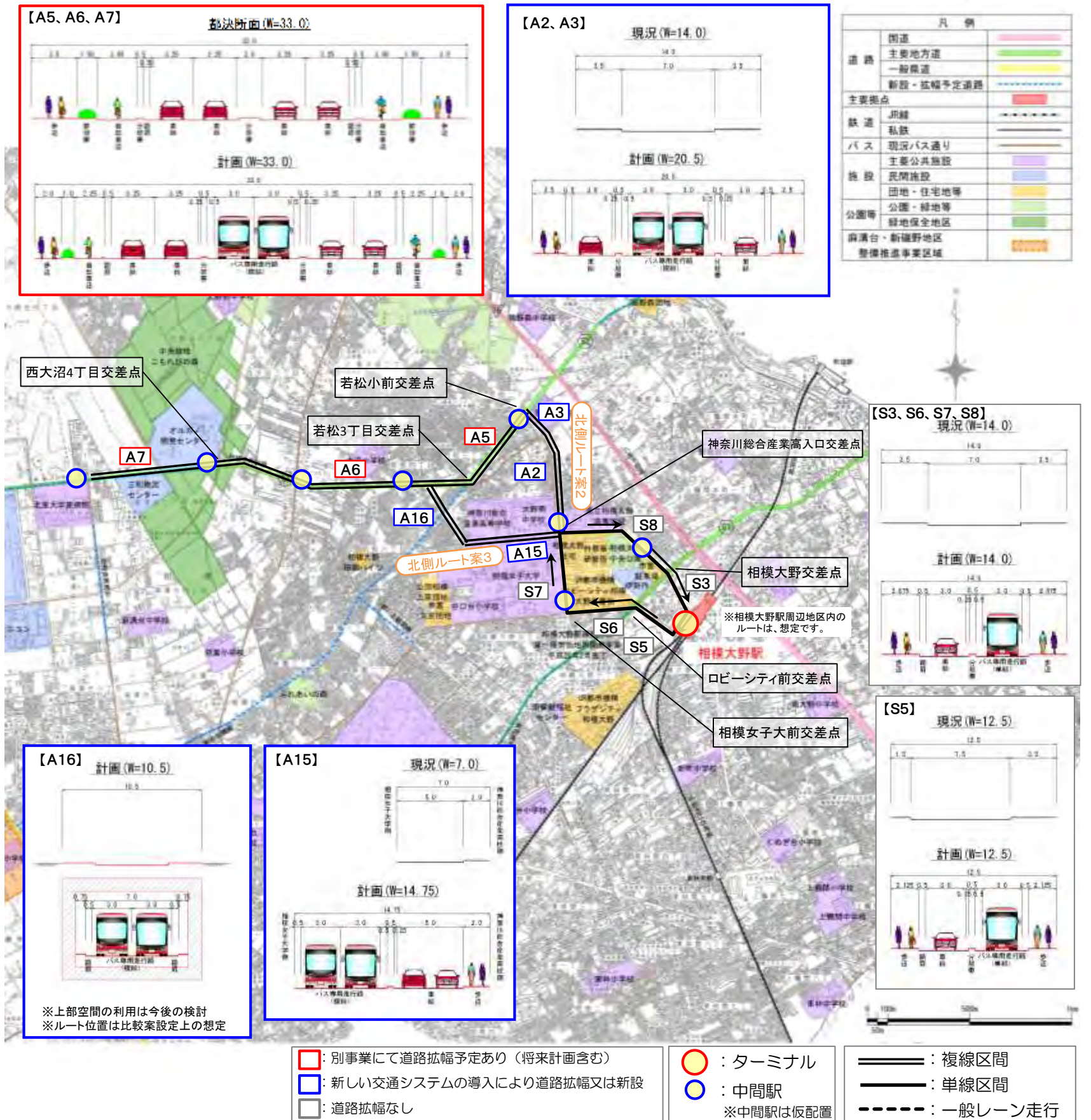
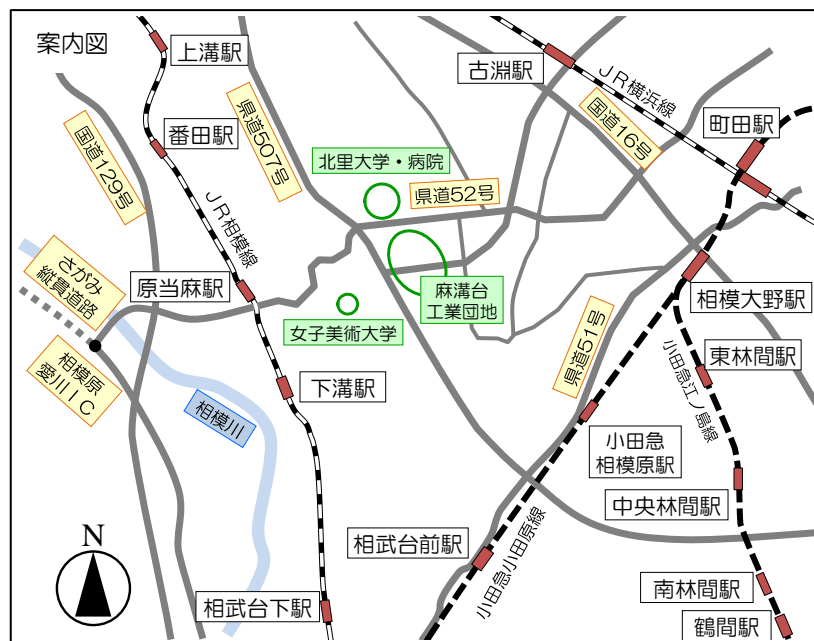
道路拡幅により複線の専用走行路を確保し、一般車は両側通行とします。

○神奈川県総合産業高入口交差点～県道52号（北側ルート案3）

相模女子大の北側区間は、複線の専用走行路を確保し、その先の県道52号までは、地下に複線の専用走行路を整備します。（ルート位置は比較案設定上の想定で、上部空間の利用は今後の検討。）

○県道52号

現在の計画幅員の（幅員が未定の西大沼4丁目交差点から東側の区間については西側の現計画幅員が連続するものと想定）中で複線の専用走行路を確保します。



(2) B区間及びC区間の走行形態

県道52号にて北里大学・病院へアクセスし、その後、県道507号から女子美術大学を經由し、再び県道52号にもどり、原当麻駅へアクセスするルートです。

新しいバスシステムでは、区間ごとに以下のような走行形態を基本としています。

○県道52号（北里大学・病院まで）

現在の計画幅員の中で複線の専用走行路を確保します。

○県道507号

現在の計画幅員の中で単線双方向の専用走行路を確保し、一般車は片側2車線の両側通行とします。

○県道507号～女子美術大学～県道52号

道路拡幅により単線双方向の専用走行路を確保し、一般車は両側通行とします。

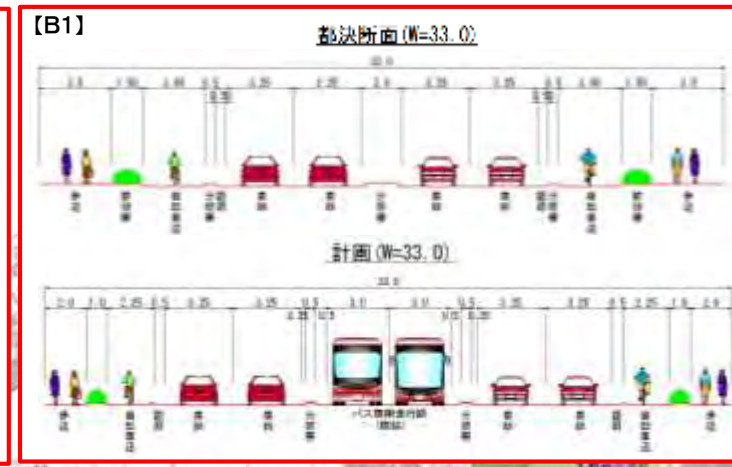
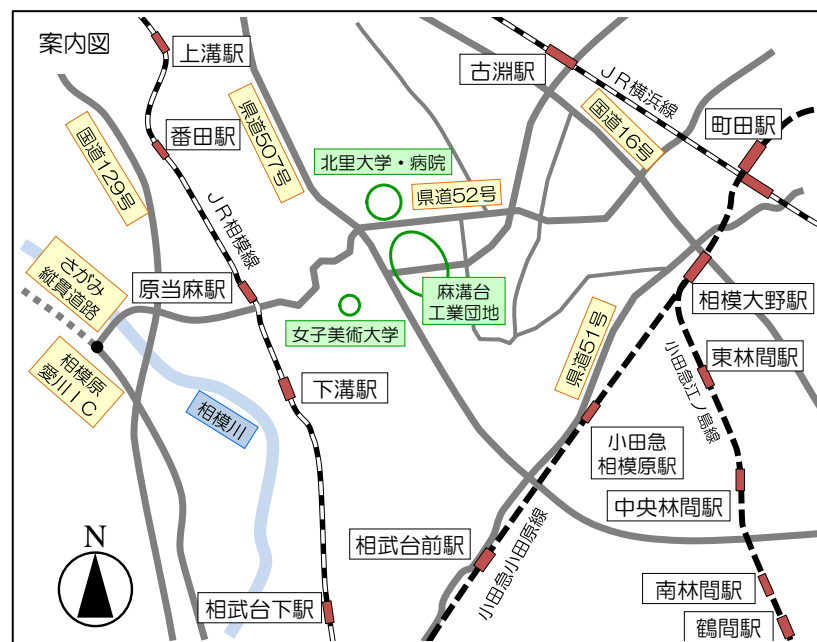
○県道52号（相模原公園前交差点～原当麻入口交差点）

現在の計画幅員の中で単線双方向の専用走行路を確保し、一般車は片側2車線の両側通行とします。

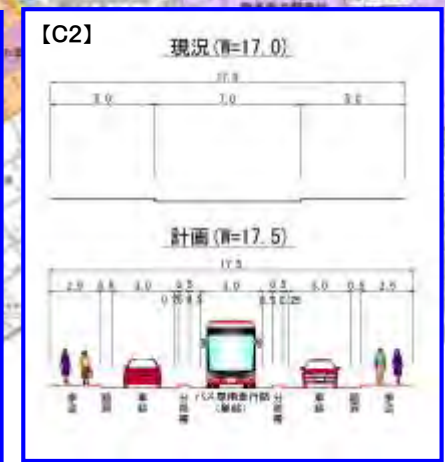
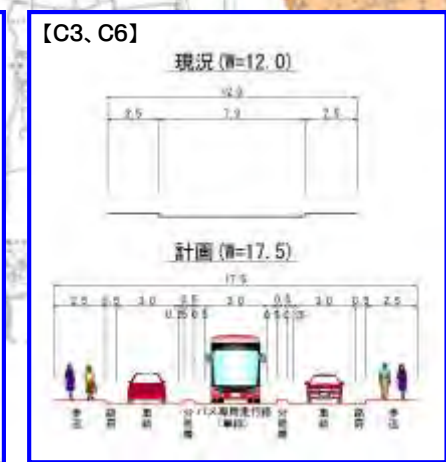
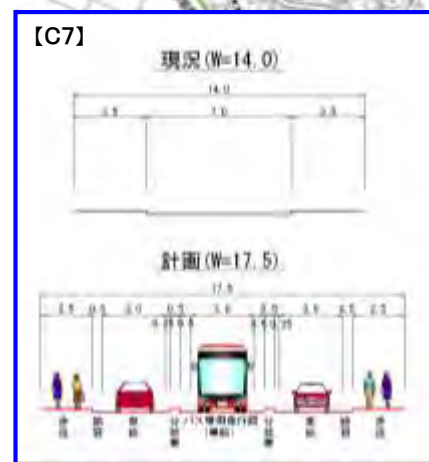
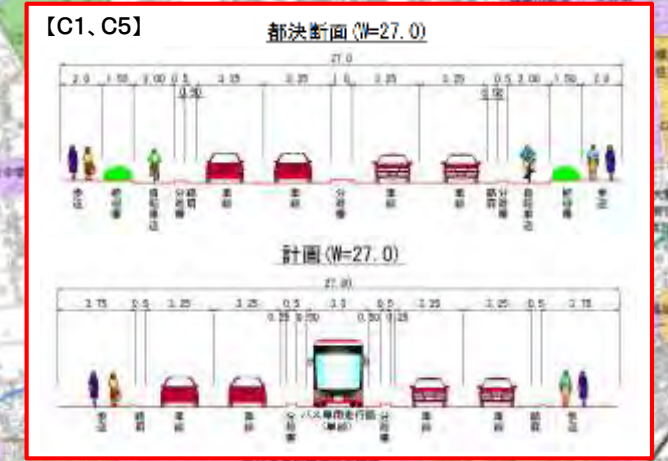
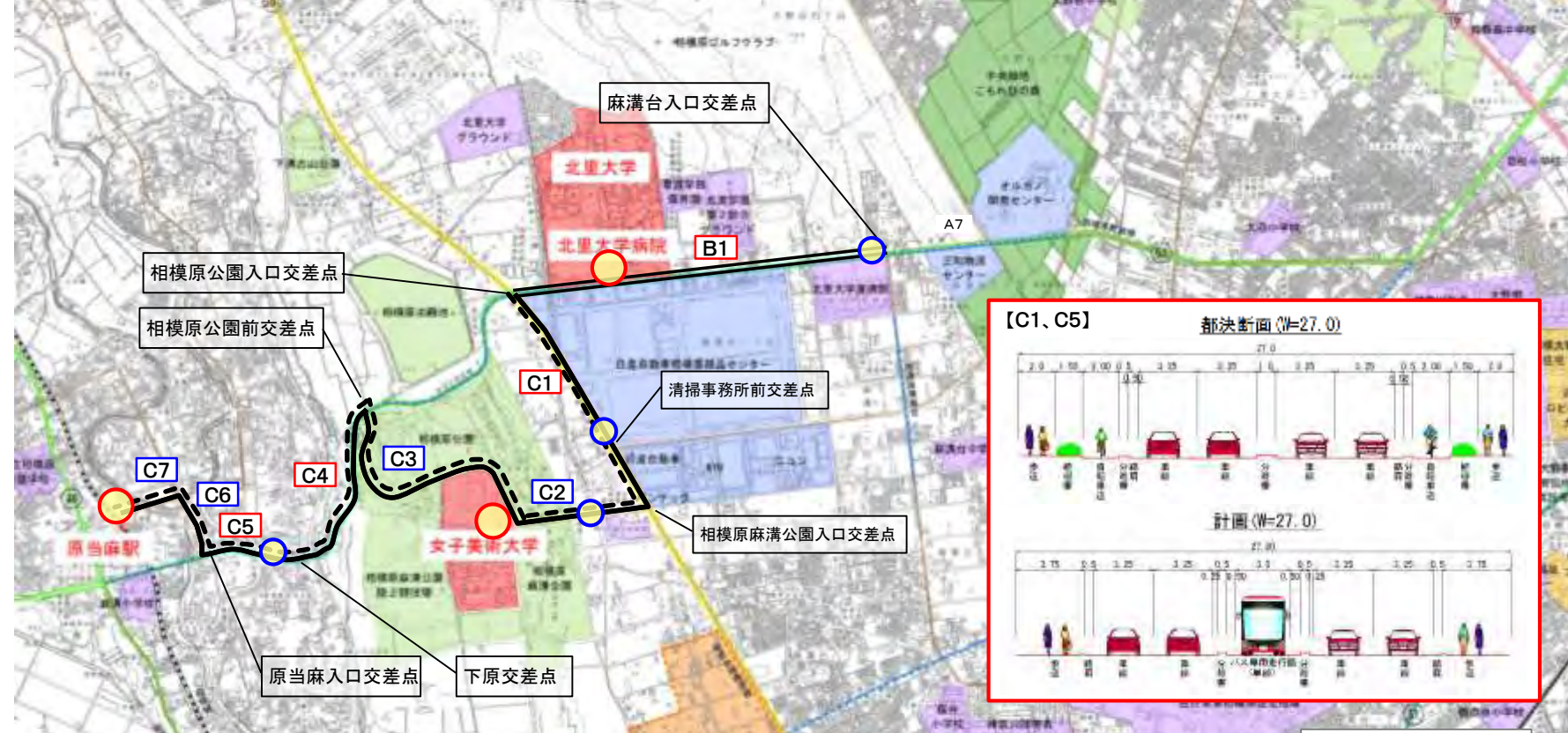
○県道52号～原当麻

道路拡幅により単線双方向の専用走行路を確保し、一般車は両側通行とします。

※C区間（県道507号～女子美術大学～県道52号～原当麻駅）を一般レーン走行とする場合には、現在の道路構造及び道路計画から変更はありません。



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	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・新緑野地区
	整備推進事業区域



- : ターミナル
- : 中間駅
- ※中間駅は仮配置
- ==== : 複線区間
- : 単線区間
- : 一般レーン走行
- : 別事業にて道路拡幅予定あり
- : 新しい交通システムの導入により道路拡幅又は新設
- : 道路拡幅なし



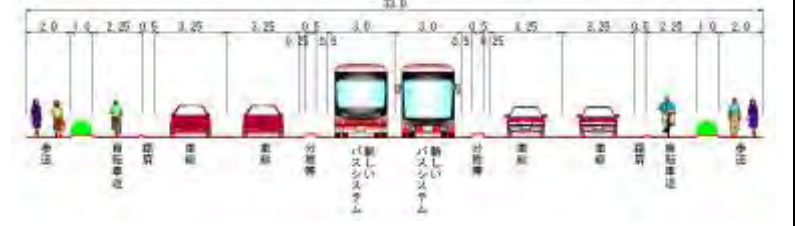

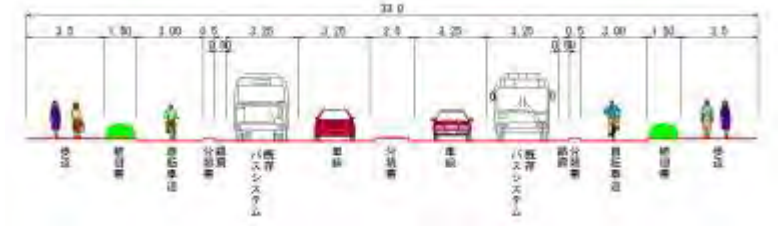
2.2 基本的な考え方

「新しいバスシステム」及び「既存の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

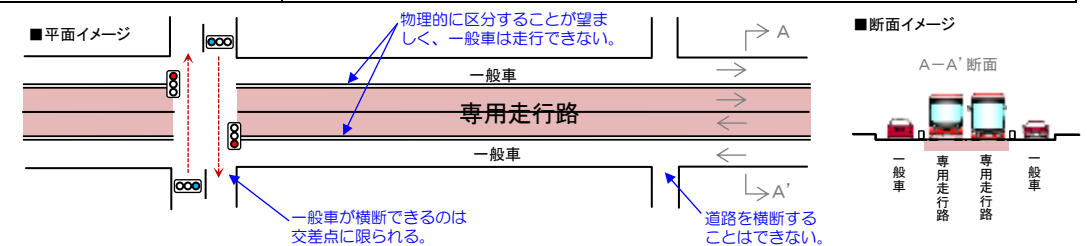
	新しいバスシステム		既存のバスシステムの改善策
	専用走行路走行	一般レーン走行	
想定する車両	厚木ツインライナー程度の連節バス（定員 130 人）	同左	通常寸法のバス（定員 75 人）
走行空間整備（単路）	①専用走行路（中央走行・複線）を基本 ②沿道状況や都市計画幅員から、専用走行路（中央走行・複線）の確保が困難な場合には、単線、一般車レーンの一方通行などにより、拡幅を最小限とする。	①一般レーン走行 ②基本的には拡幅を行わない。（走行が困難な場合は拡幅）	①一般レーン走行 ②車両制限令に基づく想定車両の走行が可能となるように、車両走行路を拡幅する。車道部 5.5m（路側帯除く） ③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		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専用走行路では島式・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路側にバス停設置・車内収受 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）		①現状のバス停位置とする
基準速度	①40 ないし 50km/h（信号待ちなし、乗降なしの場合の速度）	①30 km（信号待ちなし、乗降なしの場合の速度）	同左

■表2-2 計画構造諸元

	新しいバスシステム		既存のバスシステムの改善策
	専用走行路走行	一般レーン走行	
想定する車両サイズ	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	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	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			

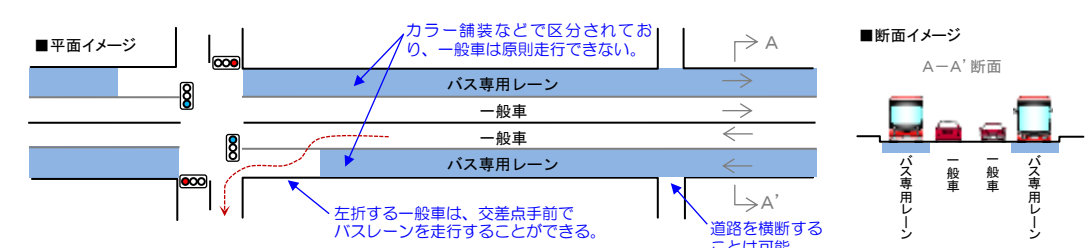
※バス専用走行路

バス専用走行路は、終日に渡って専用路とするもので物理的に区分することが望ましい。正確には一般道路と異なる取扱い（都市施設として特殊街路として都市計画決定）になる。専用走行路では、一般車は走行できず、停車や沿道への出入りのために横切ることができない。一般車が横断できるのは交差点に限られる。



※バス専用レーン

バス専用レーンは、ピーク時間帯などに限定し（終日のケースもある）、車線をバスの専用車線とするもので交通規制として実施され、カラー舗装などで区別されている。バスレーンとする車線は一般的には路側側車線とするケースがほとんどである。バスレーンでは一般車は原則走行できないが、沿道へ出入りする際に横切ることが可能で、また、交差点手前ではバスレーンは 30m 程度解除されていることが多く、この場合、一般車は左折するためにバスレーンを走行することができる。

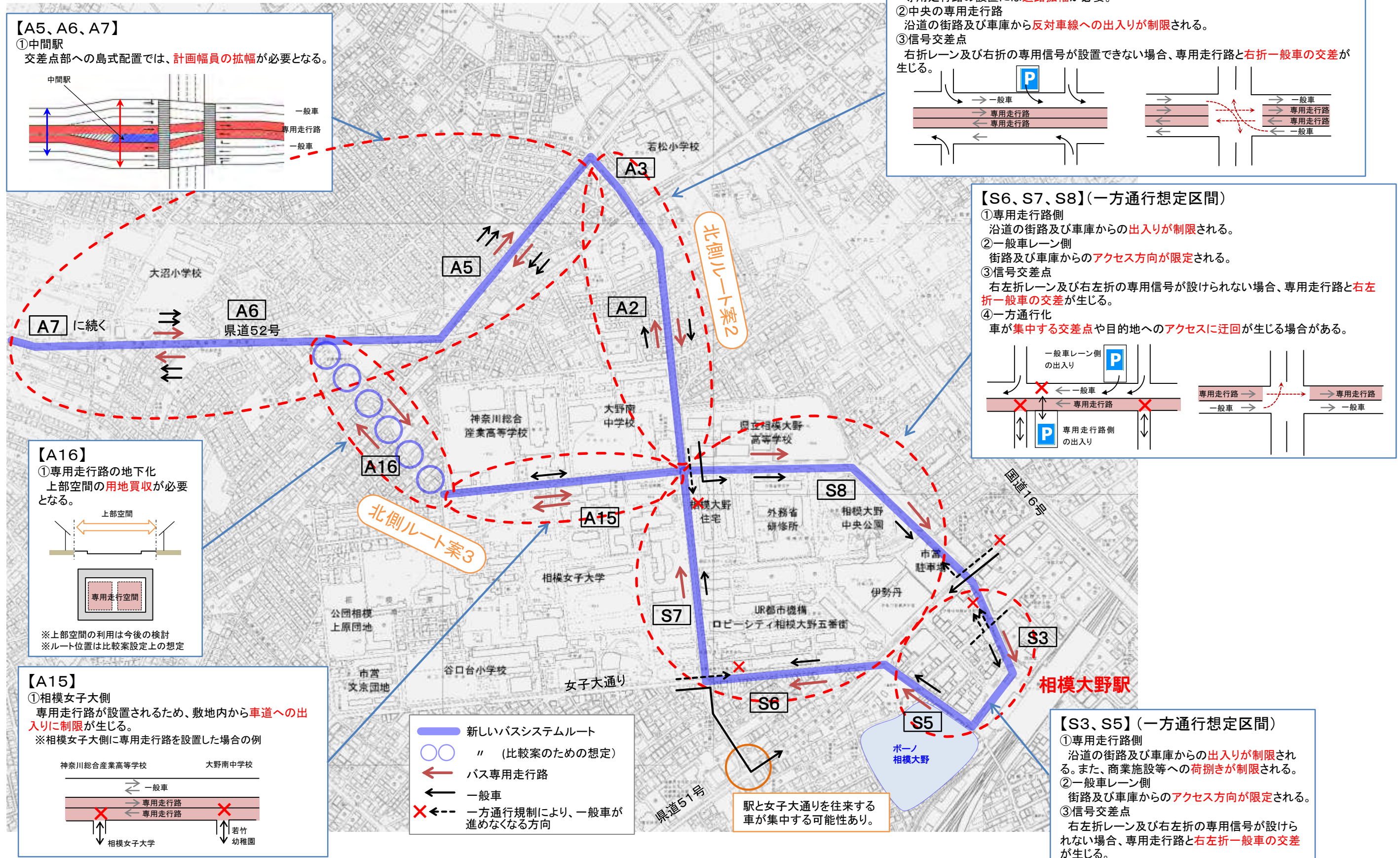


3. 区間別の詳細検討

3.1 比較案の課題

現状の道路交通状況を踏まえて、A～C区間の各区間における道路構造、交通運用上の課題を整理します。

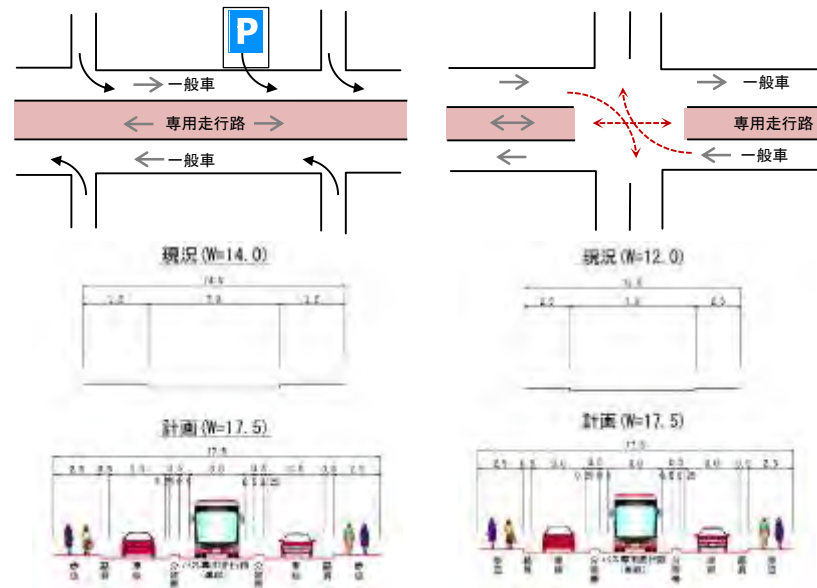
(1) A区間の課題



(2) B及びC区間の課題

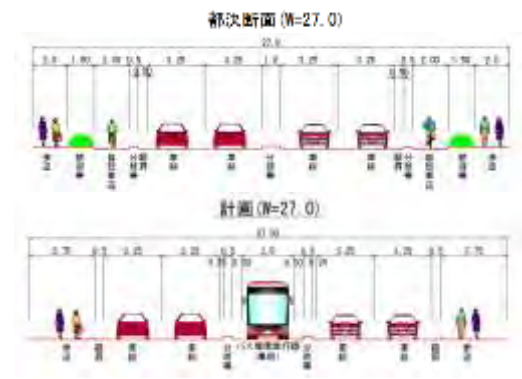
【C2、C3、C6、C7】

- ①道路拡幅
専用走行路を設置する場合には、**道路拡幅**が必要となる。
- ②中央の専用走行路
専用走行路を設置する場合には、道路中央に設置されるため、沿道の街路及び車庫から**反対車線への出入りが制限**される。
- ③信号交差点
専用走行路を設置する場合には、右折レーン及び右折の専用信号が設けられないと、専用走行路と**右折一般車の交差**が生じる。



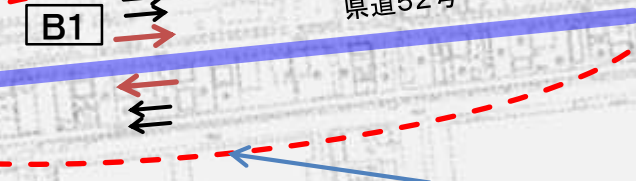
【C1、C5】

- ①自転車道
専用走行路を設置する場合には、**自転車道が確保**できない。



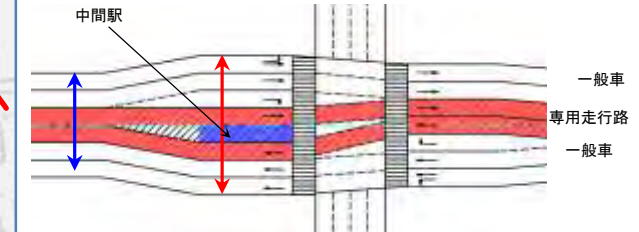
北里大学・病院

県道52号



【B1】

- ①中間駅
交差点部への島式配置では、**計画幅員の拡幅**が必要となる。



原当麻駅

C7

C6

C5

県道52号

C4

C3

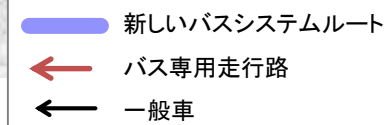
女子美術大学

C2

【C区間全体】

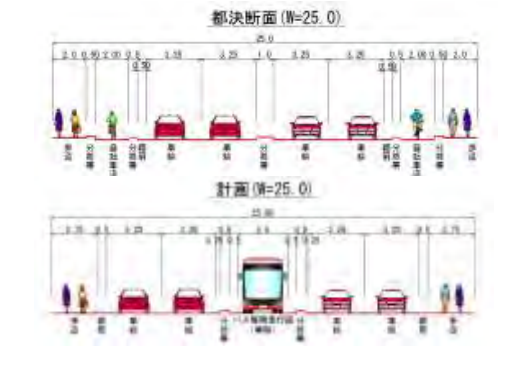
- ①単線双方向区間
専用走行路を設置する場合には、単線走行で会わせるため、中間に**行違い施設**を設置する必要がある。

- ※行違い施設の考え方
- ・行違い施設は等間隔(等所要時間)に設置するのが効率的である。
- ・理論上は所要時間の2倍の運行間隔まで可能
- ・安全確保のための保安設備が必要



【C4】

- ①自転車道
専用走行路を設置する場合には、**自転車道が確保**できない。



3.2 課題解決策の検討

これまでに整理した区間ごとの課題に対する解決策の検討に当たり、検討の視点を以下に示します。

○視点1：新しいバスシステムの導入にあたって、沿道への影響は極力回避します。

→現在、都市計画決定及び変更の手続きを進めている県道52号と県道507号を除いて、専用走行路を設置するための新たな道路拡幅は極力行わない計画とします。

○視点2：安全で快適な「自転車のまち相模原」を目指します。（「相模原市自転車対策基本計画」平成24年3月策定）

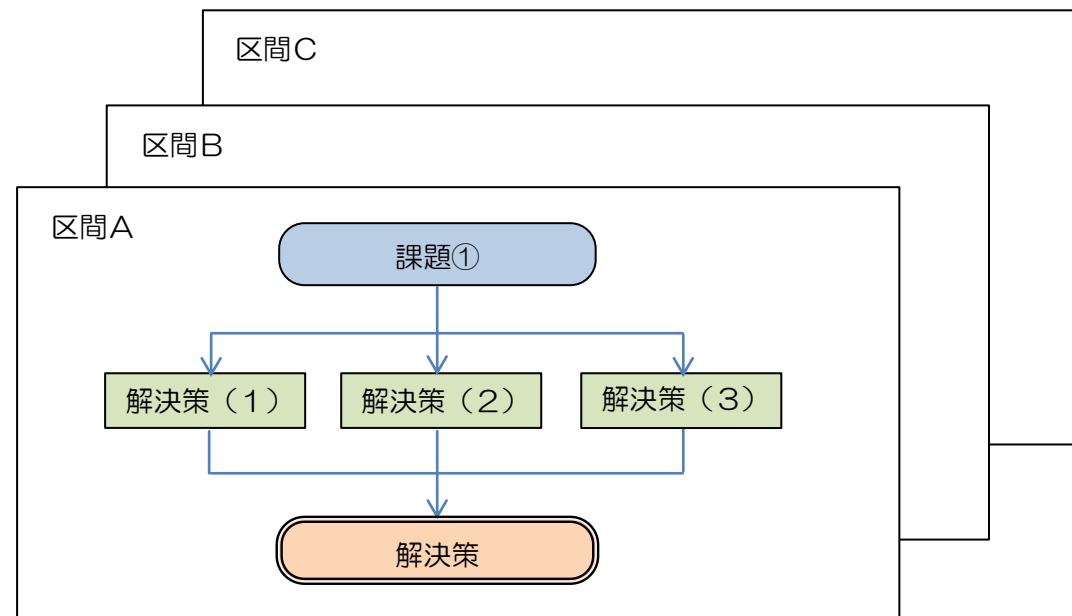
→南部地域は自転車利用の多い地域であり、県道52号及び県道507号は、都市計画幅員内での空間再配分を基本とし、自転車道を確保する計画とします。

○視点3：交通規制を行う場合には、一般交通への影響は極力軽減するよう配慮します。

→特に相模大野駅周辺地区では、駅へのアクセスルートや通過交通を担う幹線道路が通過しています。地区全体での交通の円滑化や商業・業務機能を確保するために、新しいバスシステム導入のため、一般交通への影響を極力回避する規制方法を計画します。

課題解決策の検討は、各課題に対し複数の解決策を検討し、その中から、上記の3つの視点や新しい交通システムの目標を踏まえて、採用案を選びます。

○各区間の課題解決策の検討の流れ

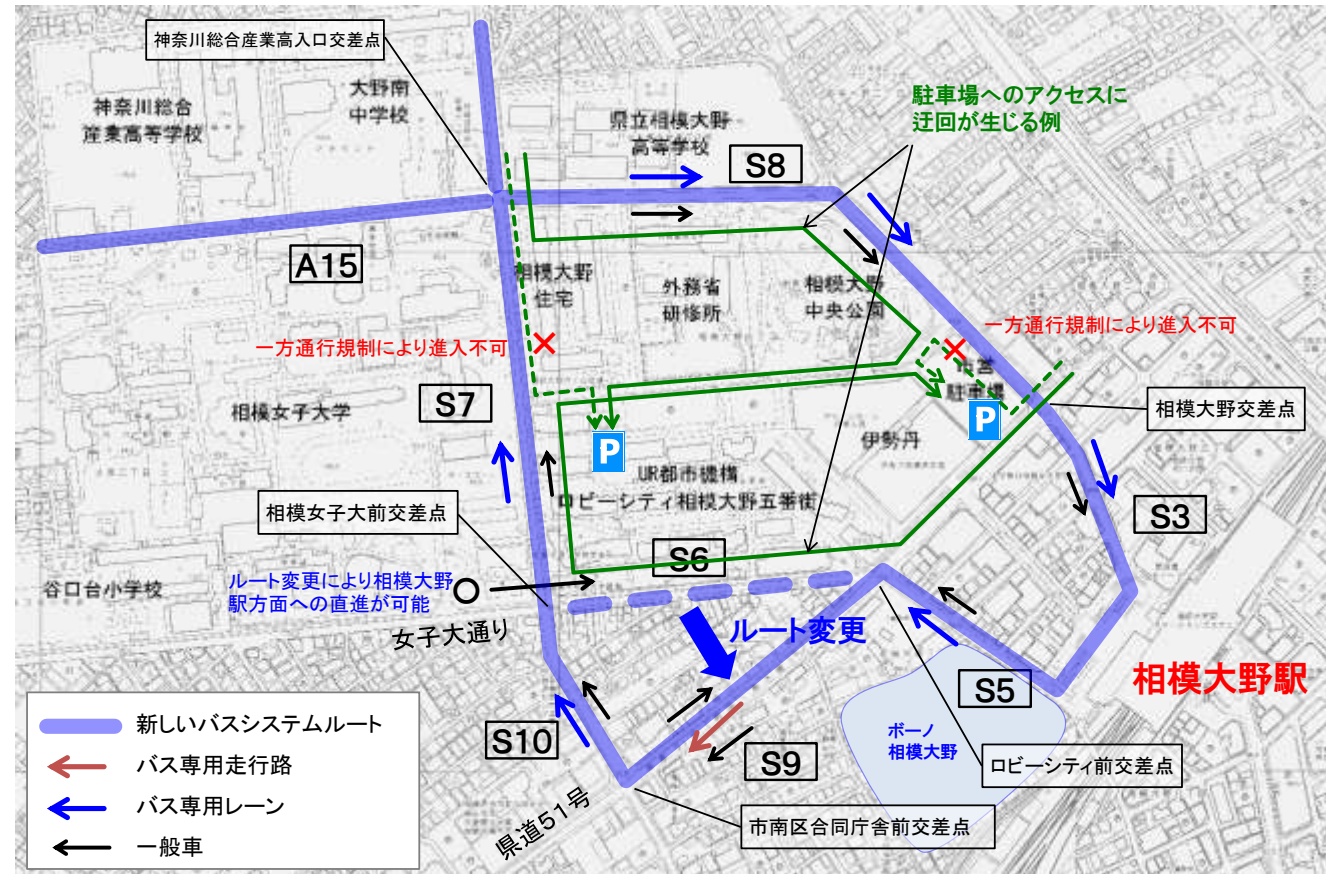


(1) A区間の課題解決策の検討

A区間の課題に対し、道路構造上の工夫やルートの変更、交通運用での対応などの解決策を検討します。

【A区間（共通区間）】

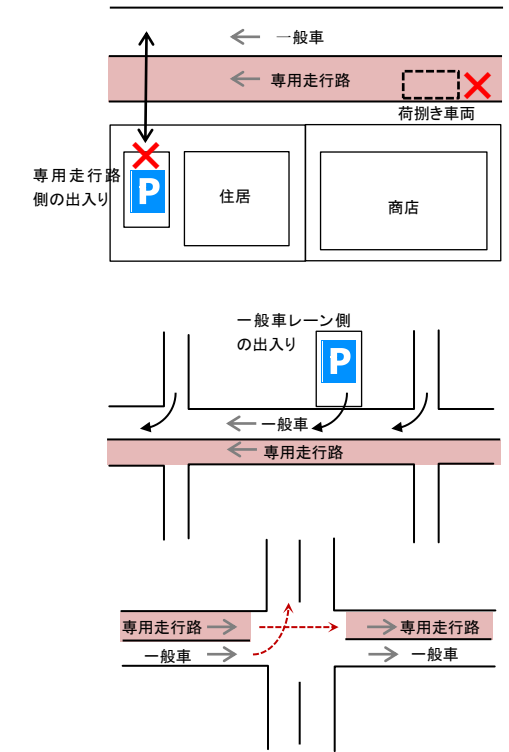
■課題の検討図



1) S3, S5 の課題解決策の検討

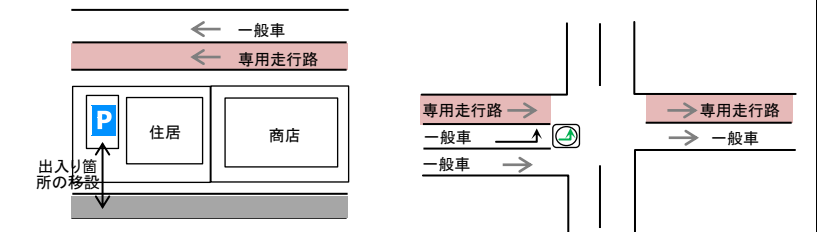
課題

- ①専用走行路側での街路及び車庫からの出入りが制限。商業施設等への荷捌きが制限。
- ②一般車レーン側での街路及び車庫からのアクセス方向が制限。
- ③信号交差点において、右左折レーン及び右左折の専用信号が設けられない場合、専用走行路と左折（右側走行の場合は右折）する一般車の交差が生じる。

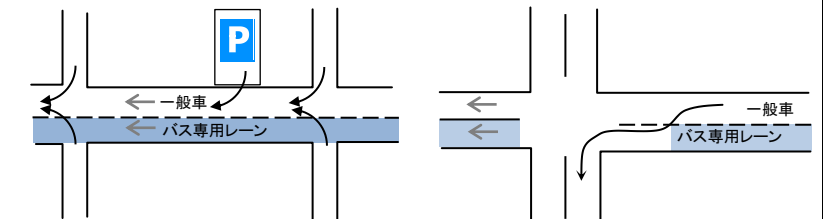


解決策

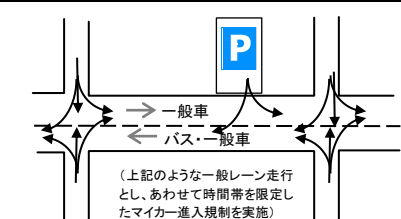
- (1) **出入り箇所の移設**や路外に**共同荷捌きスペース**の新規整備、**レーン別の信号制御**。



- (2) **バス専用レーン**に変更。
(アクセス方向の制限は残る。一般車は交差点の手前で左折車線に進入が可。)



- (3) **一般レーン走行**に変更。(時間帯を限定した**マイカー進入規制**によりバスの定時性・速達性の確保を図る。)



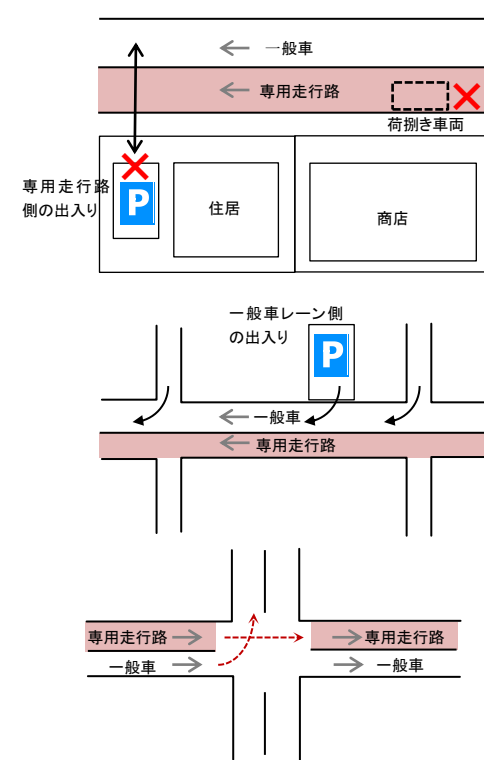
採用案

(1) は街路からの出入り制限等の課題が残るため、(2)又は(3)を採用する。

2) S6, S7, S8 の課題解決策の検討

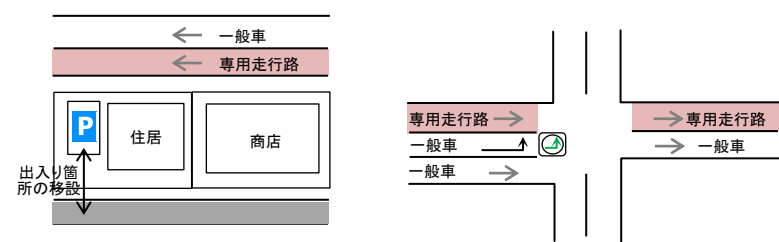
課題

- ①専用走行路側での街路及び車庫からの出入りが制限。
商業施設等への荷捌きが制限。
- ②一般車レーン側での街路及び車庫からのアクセス方向が制限。
- ③信号交差点において、右左折レーン及び右左折の専用信号が設けられない場合、専用走行路と左折（右側走行の場合は右折）する一般車の交差が生じる。
- ④車が集中する交差点や目的地へのアクセスに迂回を強いられる可能性がある。

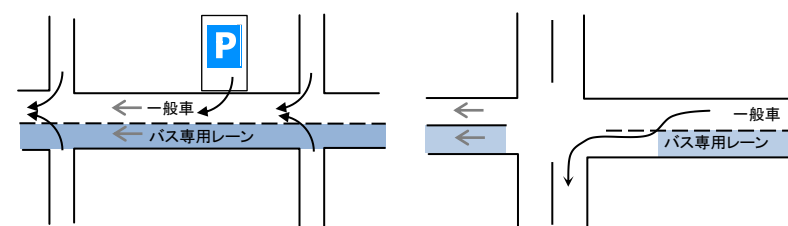


解決策

- (1) **出入り箇所の移設**や路外に**共同荷捌きスペース**の新規整備、**レーン別の信号制御**。



- (2) **バス専用レーン**に変更。
(アクセス方向の制限は残る。一般車は交差点の手前でさせ車線に進入が可。)

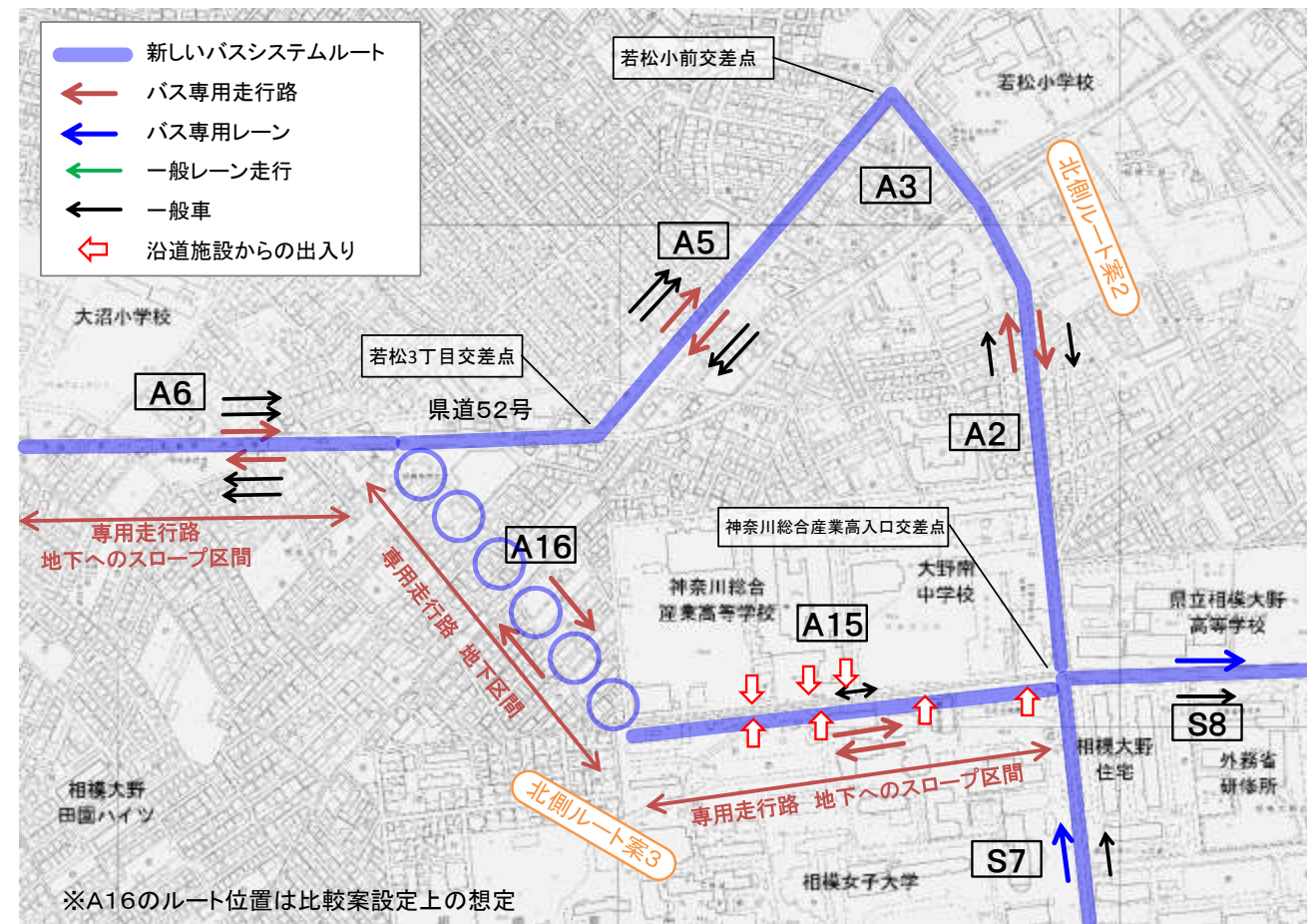


採用案

S7, S8 は沿道の車庫及び街路が少ないため、**(2)バス専用レーン**を基本とし、一般交通への影響等を検討する。
S6 の女子大通りは沿道から出入りが多く、相模大野駅方面へ向かう車が迂回を強いられるため、専用走行路の設置可能な**県道 51 号を活用したルート(S9, S10)に変更**する。(ただし、S10 区間については、沿道からの出入りの課題等、検討が必要である。)

【A区間（別ルート区間）】

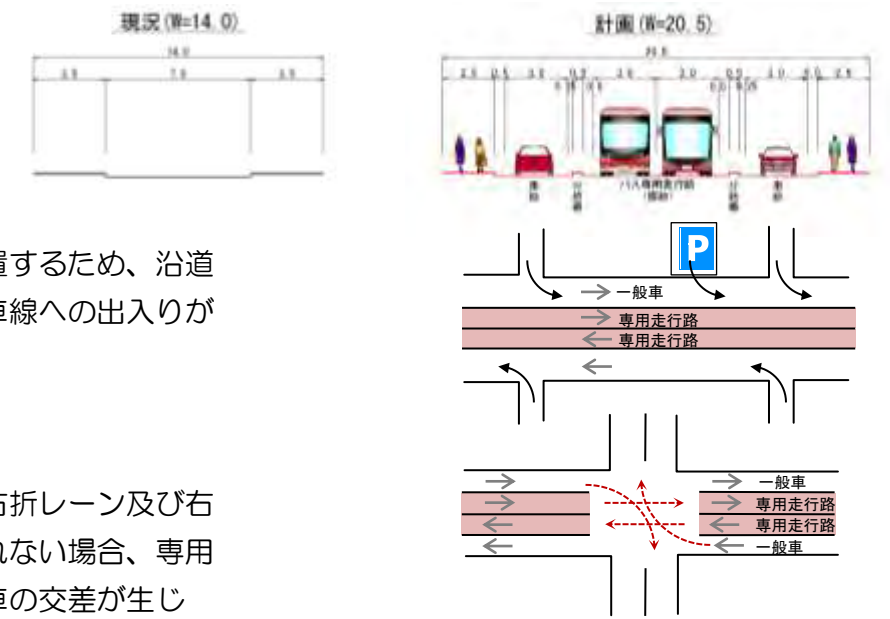
■課題の検討図



3) A2, A3（北側ルート案2）の課題解決策の検討

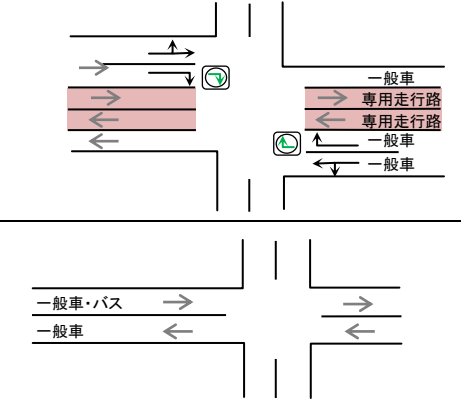
課題

- ①専用走行路の設置には道路拡幅が必要。
- ②中央に専用走行路を設置するため、沿道街路及び車庫から反対車線への出入りが制限。
- ③信号交差点において、右折レーン及び右折の専用信号が設けられない場合、専用走行路と右折する一般車の交差が生じる。



解決策

- (1) 道路拡幅にあたり沿道街路整備事業の導入等により残留希望者への対応を図る。
(信号交差点では、レーン別の信号制御により、一般車との交差を回避する。)
- (2) 道路拡幅を伴わない一般レーン走行に変更。(部分的なバスベイ整備などの改善策を実施。)



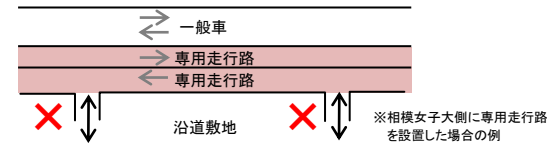
採用案

(1) は沿道宅地への影響や制度としての適用性、(2) はバスの定時性・速達性の確保のため、バスベイ整備などの改善策が必要といった課題がある。
引き続き、[北側ルート案3との比較検討を継続](#)する。

4) A15 (北側ルート案3) の課題解決策の検討

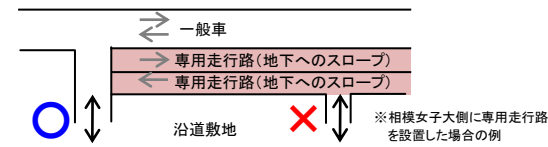
課題

①専用走行路の設置により、沿道の敷地から車道への出入りが制限。

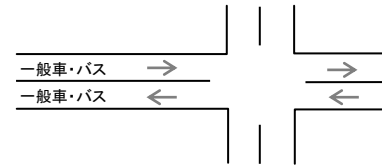


解決策

(1)専用走行路の地下スロープの位置を工夫し、必要最低限の出入り箇所を**移設**。



(2) **一般レーン走行**に変更。(バスの双方向通行のためには、道路拡幅が必要となる。)



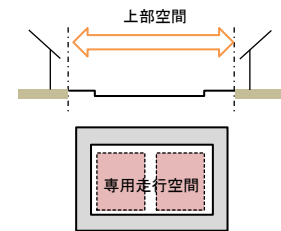
採用案

(1)沿道の敷地形状及び地下スロープ構造の制約、(2)はバスの定時性・速達性の確保が困難といった課題がある。引き続き、**北側ルート案2との比較検討を継続**する。

5) A16 (北側ルート案3) の課題解決策の検討

課題

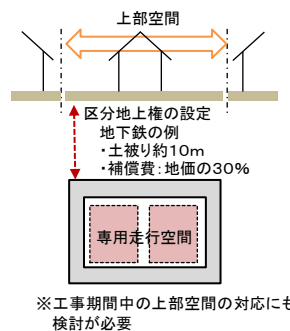
①専用走行路の地下化により、上部空間の用地買収が必要となる。



解決策

(1)上部空間の用地取得にあたり、**沿道街路整備事業**の導入等により残留希望者への対応を図る。

(2)約10mの土被りを設けて**区分地上権を設定**し、残留希望者への対応を図る。



※工事期間中の上部空間の対応にも検討が必要

採用案

(1)は沿道宅地への影響や制度の適用性といった課題があり、(2)は区分地上権の設定に関する検討及び上部空間の利用に関する検討が必要である。引き続き、**北側ルート案2との比較検討を継続**する。

◇今後の比較検討

今後は、以下のような検討により、比較検討を進めます。

- 計画案の具体化（構造、事業費、事業期間等の検討）
- 各ルート及び迂回ルートに関する一般交通への影響、交通規制の影響
- 沿道施設への影響（工事期間中の影響含む）

※道路拡幅に対する解決策

通常、用地買収により道路を拡幅整備する場合、沿道住民の方々は移転することとなりますが、今回、解決策として取り上げた「沿道街路事業」及び「区分地上権の設定による地下化」は、残留を希望する住民の方への対応が可能な手法です。（なお、実施に当たっては、詳細な検討が必要となります。）

○沿道街路整備事業

権利者の様々な意向に対応しながら、沿道のまちづくりを実現することが可能な手法として、用地買収方式と区画整理方式の長所を活かした事業手法です。

残留希望者には、補償金と税金の特別控除、換地による近傍への残留などの長所があり、転出希望者に対しても補償と税金の特別控除、道路用地外の土地の買い取りの可能性などの長所があります。

○区分地上権の設定による地下化

区分地上権とは、他人の所有する土地の地下又は地上について、上下の範囲を定めて、地下鉄や送電線などの工作物を建設するために設定されるものです。

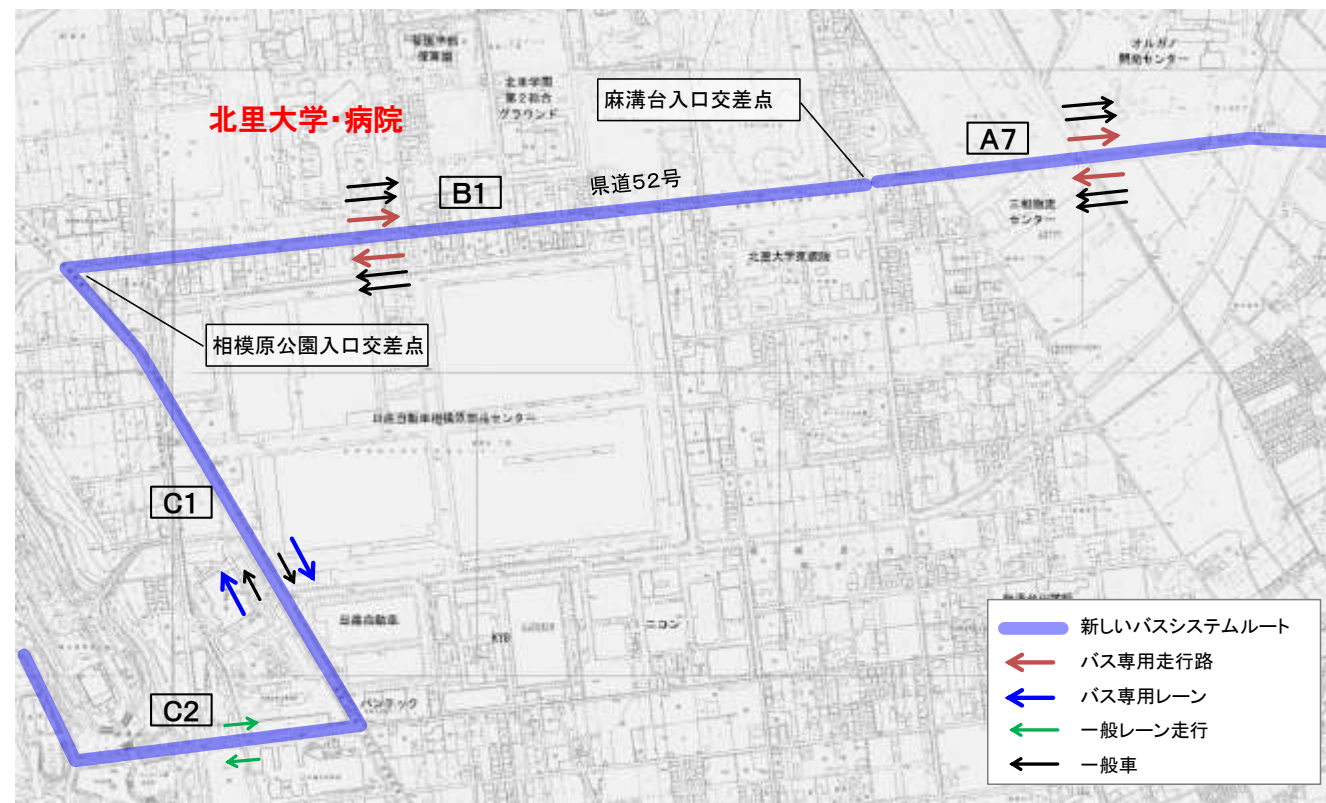
その設定にあたっては、その土地の利用が妨げられることに対して、金銭で補償されます。

(2) B区間の課題解決策の検討

B区間の課題に対し、道路構造上の工夫やルートの変更、交通運用での対応などの解決策を検討します。

【B区間】

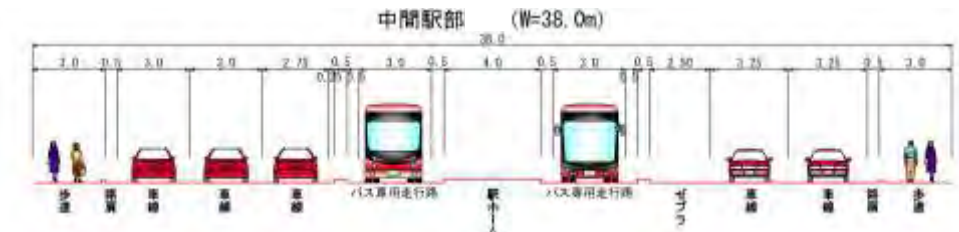
■課題の検討図



1) B1 (A5, A6, A7 も同様) の課題解決策の検討

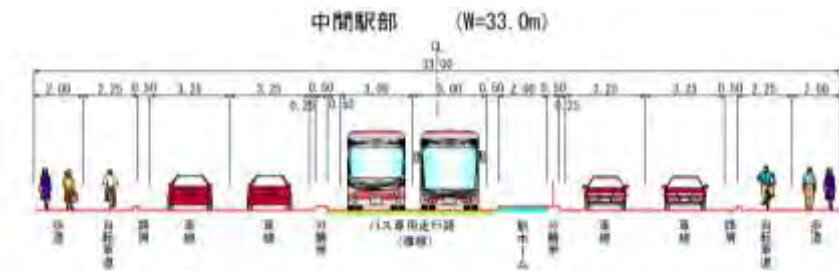
課題

①これまで設定していた、交差点付近の島式の間乗では、計画幅員の拡幅が必要となる。



解決策

(1) 現計画の都市計画幅員内で設置可能な、交差点以外の**単路部への千鳥配置式**の間乗とする。

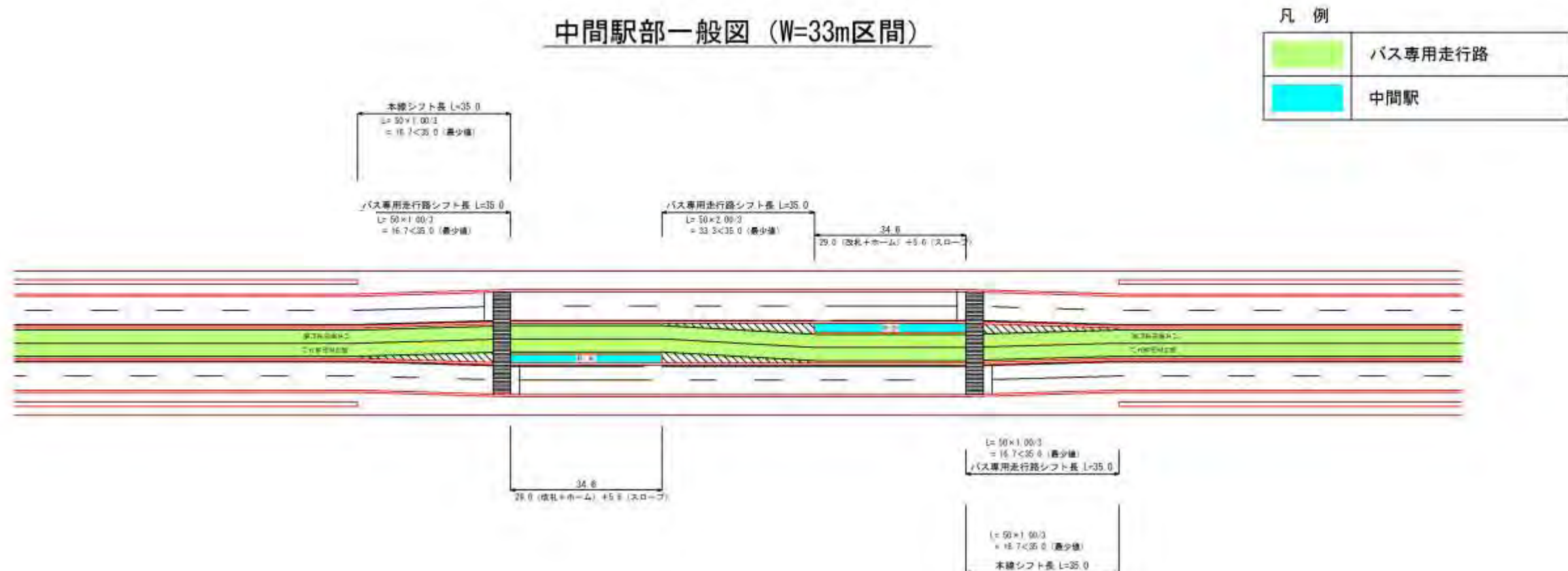


(2) ターミナル以外の間乗を**設置しない**。

採用案

利用者の多い公共施設もあり、中間駅は必要であるため、交差点以外の**(2)単路部への千鳥配置式**を採用する。

中間駅部一般図 (W=33m区間)

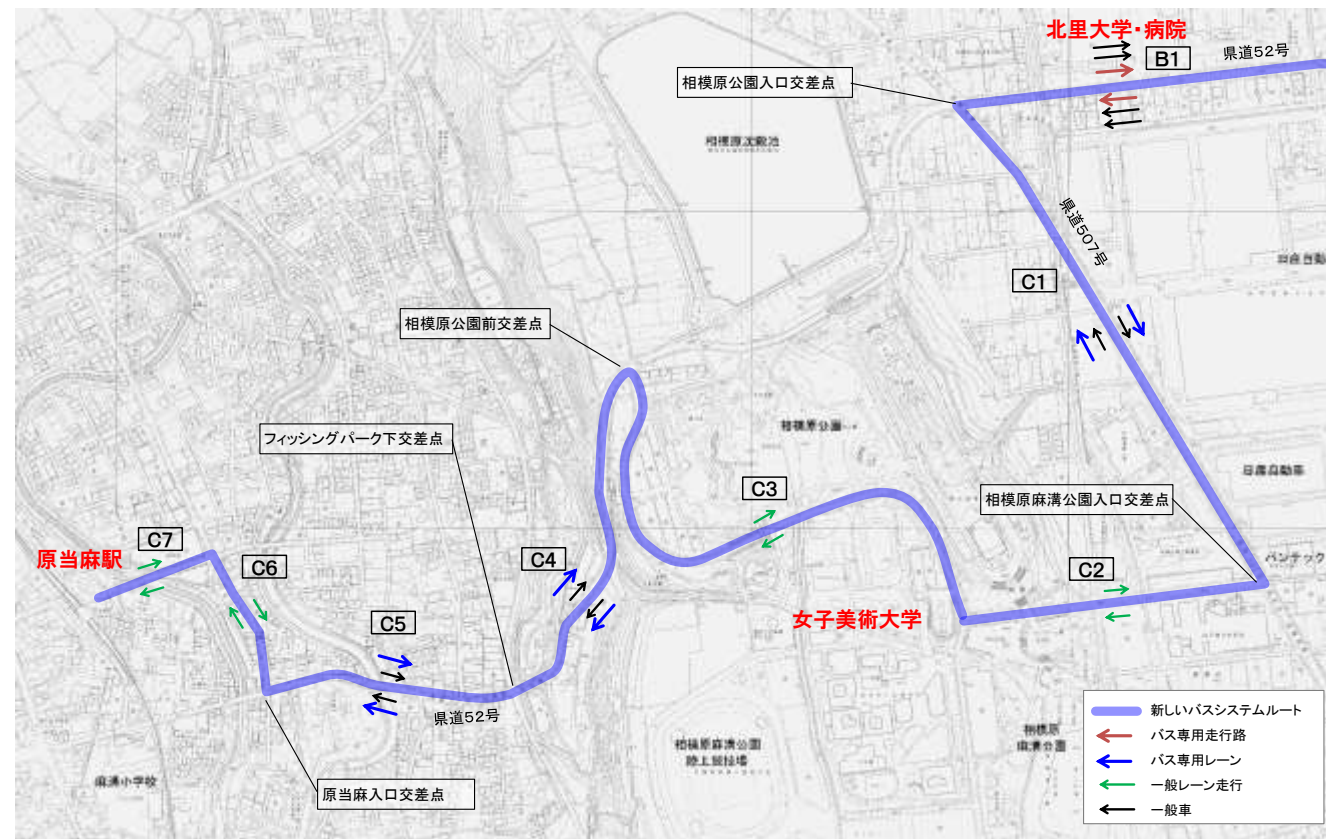


(3) C区間の課題解決策の検討

C区間の課題に対し、道路構造上の工夫やルートの変更、交通運用での対応などの解決策を検討します。

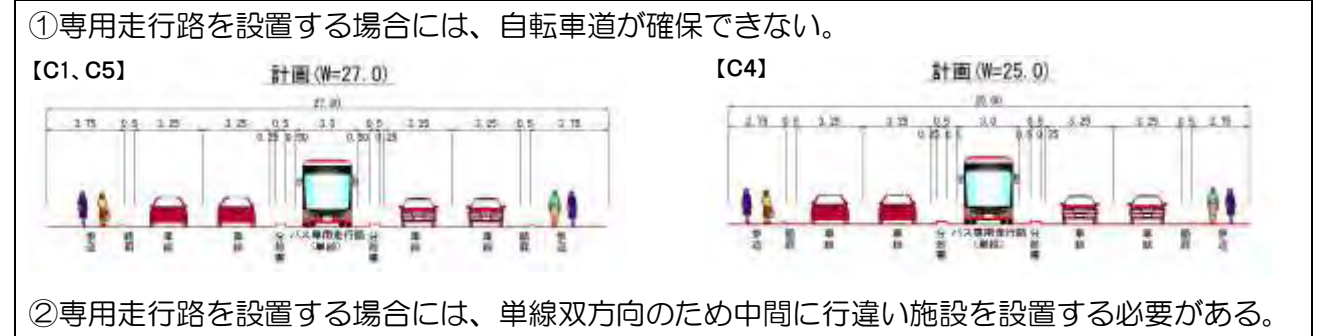
【C区間】

※C区間の走行形態



1) C1, C4, C5の課題解決策の検討

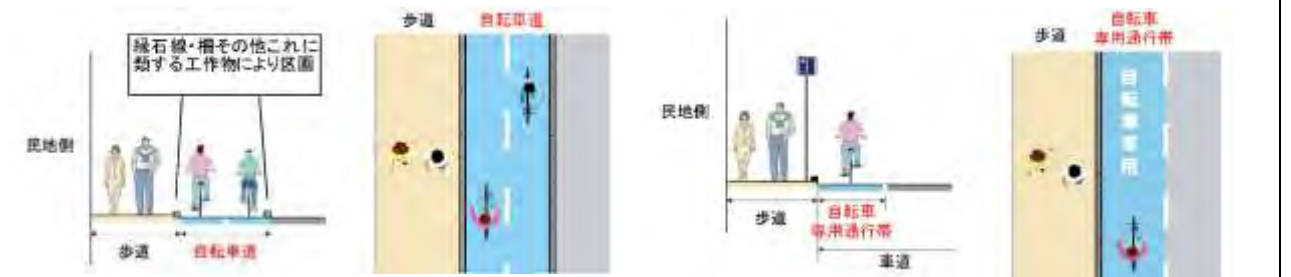
課題



解決策

(1) 車道との視覚的な分離をする**自転車専用通行帯**を設置※1。(C1のみ)

※1: 自動車の速度が高い道路(規制速度が50km/hを超える等)でない場合に採用可能。
(相模原公園入口交差点北側の4車線区間は、現在、指定最高速度が40km/h)



(出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」平成24年11月国土交通省道路局 警察庁交通局)

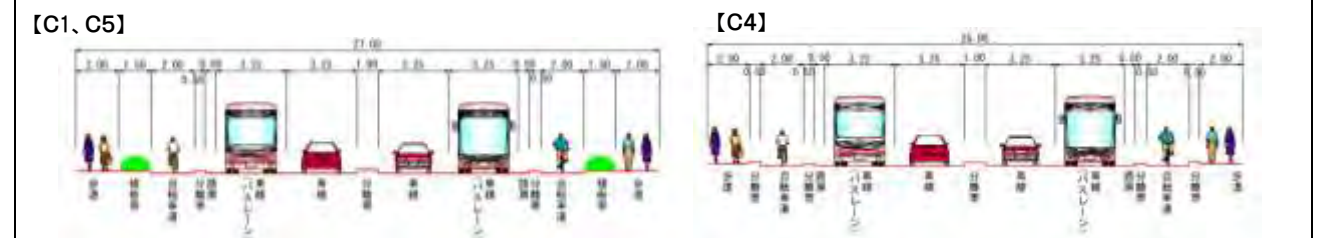
■自転車道

縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行区間。

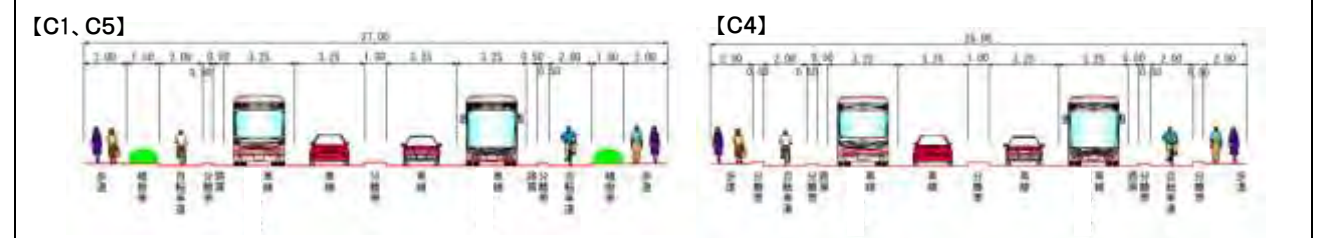
■自転車専用通行帯

交通規制により指定された、自転車専用で通行する車両通行帯。(車道部の路側に設置することにより拡幅量を抑え、計画幅員におさまる。)

(2) **バス専用レーン**に変更し、自転車道を確保。



(3) **一般レーン走行**を採用し、自転車道を確保。



採用案

(3) 一般レーン走行は、バスの定時性・速達性の確保が困難であるため採用しない。また車道と自転車道を構造的に分離していることから、安全な通行の確保という面で(1)よりも優れている(2)バス専用レーンを採用する。これにより、中間の行違い施設は必要なくなる。

2) C2、C3、C6、C7の課題解決策の検討

課題

①専用走行路を設置する場合には、道路拡幅が必要となる。

【C2】

【C7】

【C3、C6】

②専用走行路を設置する場合には、道路の中央に設置するため、沿道街路及び車庫から反対車線への出入りが制限。

③専用走行路を設置する場合、信号交差点において、右折レーン及び右折の専用信号が設けられないと、専用走行路と右折する一般車の交差が生じる。

④専用走行路を設置する場合には、単線双方向のため、中間に行違い施設を設置する必要がある。

解決策

(1) **一般レーン走行**を採用し、道路拡幅を行わない。

採用案

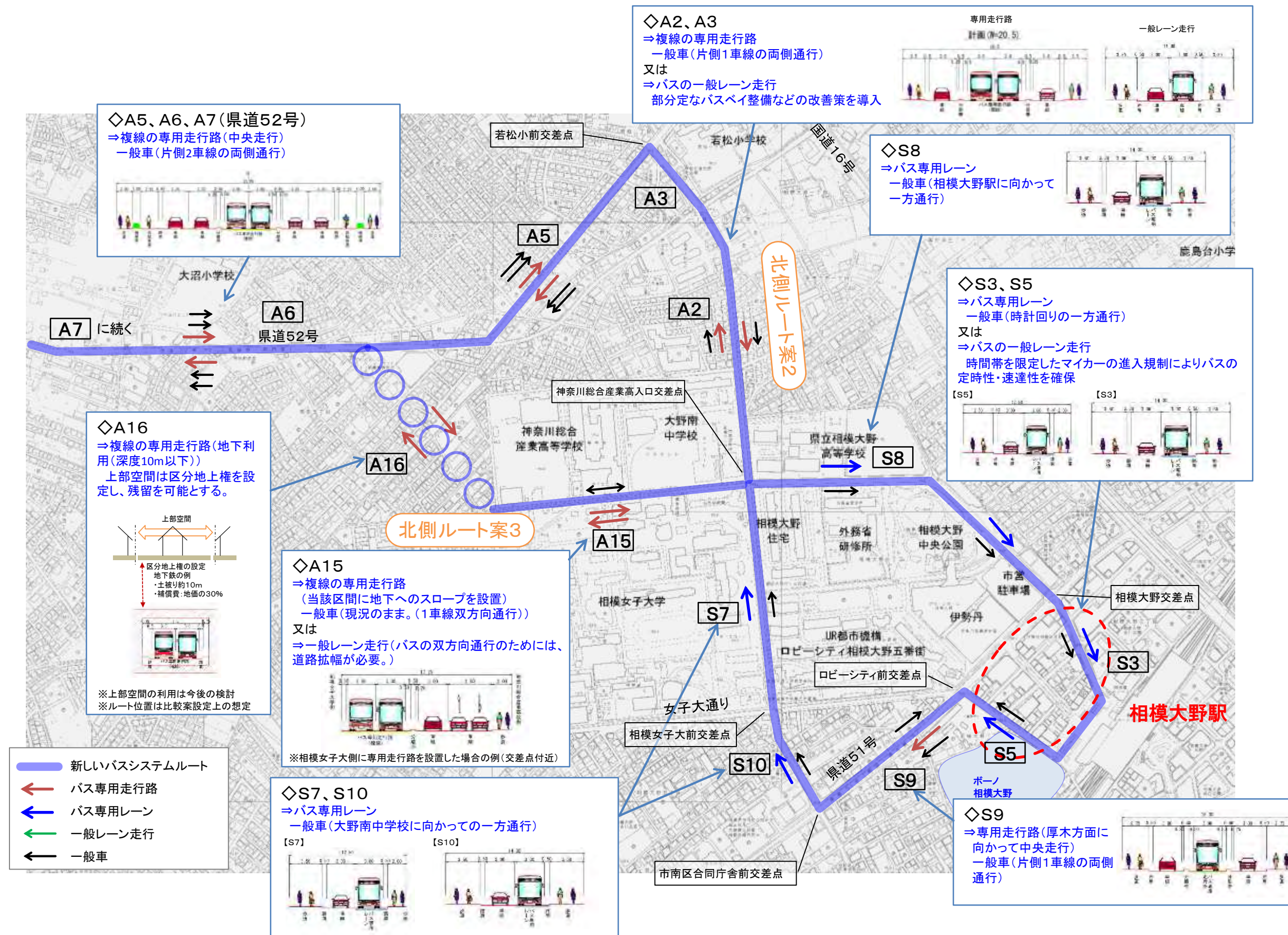
幹線道路に比べ交通量が少なく、定時性・速達性への影響が小さいため、**(3)一般レーン走行**とする。

これにより、道路中央の専用走行路による街路及び車庫から反対車線への出入り制限や信号交差点における専用走行路と右折する一般車の交差の課題は、生じなくなる。また、中間の行違い施設は必要なくなる。

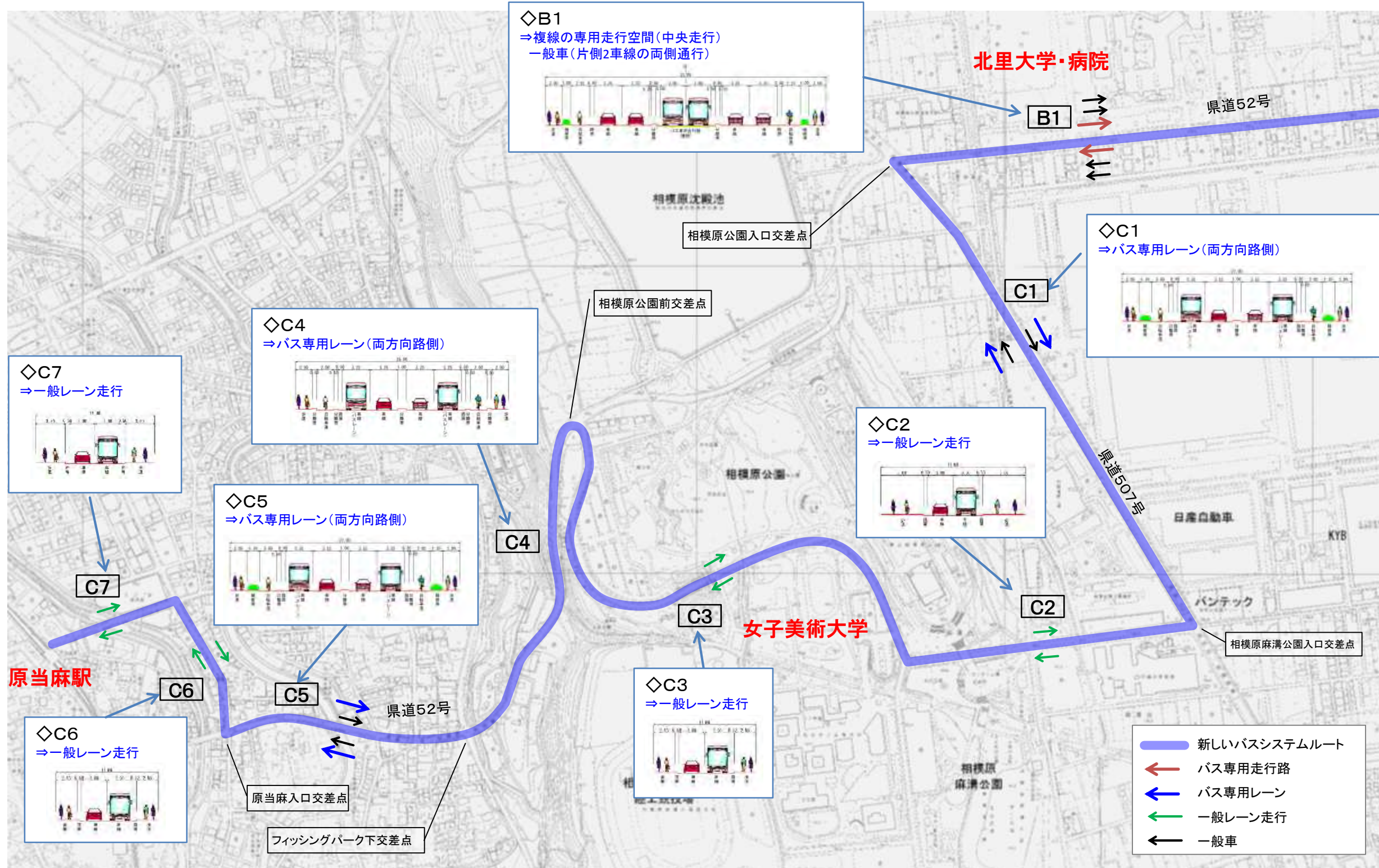
4. 比較案の詳細検討の整理

今回、検討した解決策の走行形態やルートを以下に整理します。

◇A区間



◇B及びC区間

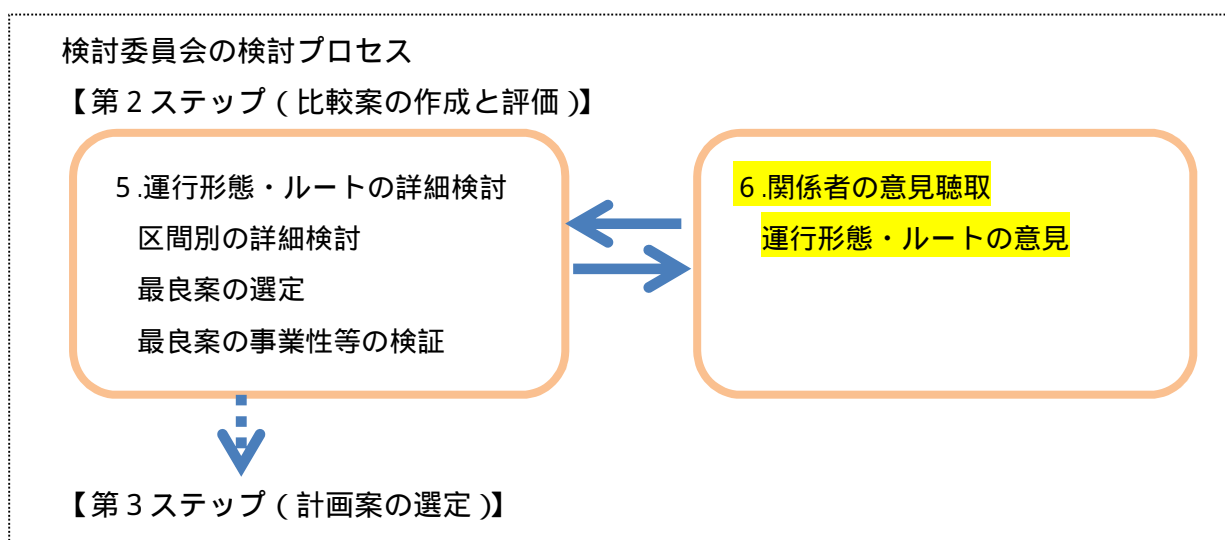


沿線地域からの意見聴取について

1. 趣旨

市民からの意見聴取については、これまでも、区民会議・まちづくり会議・自治会長会議・区民討議会議（無作為抽出）・意見交換会（市民自由参加）などにより、広く行ってきたところです。

こうした取組を継続する一方で、今後の検討委員会における検討の深度化（運行形態・ルートの詳細検討）に適切に対応した意見聴取を行うため、あらかじめ定めた検討プロセスに従い、検討ルート沿線の関係者から、検討委員会における検討内容・検討課題について意見をお伺いし、これらの結果を踏まえて計画案を選定していくものです。



2. 想定する意見聴取内容

(1) 運行形態（交通規制や交通運用）について

相模大野駅周辺地区における一方通行規制・マイカー進入規制（時間帯限定）の実施や、専用走行路の設置に伴う沿道からの出入り制限について

(2) 導入ルートや構造について

新しいバスシステムの導入ルートや構造について

3. 対象者・方法、検討委員会への報告

検討委員会の検討内容に応じて、事務局が対象者や方法等を検討し、意見聴取を行います。なお、意見聴取結果は事務局において取りまとめ、検討委員会へ報告します。

事前検討会の設置について

1. 設置経緯

前回検討委員会（第 7 回検討委員会）において、検討委員会の検討事項にかかる、個別の技術的検討事項について、その分野の専門家等による事前検討の場を設けることが決定しました。

2. 検討事項

専門的知見を必要とする検討テーマとして次の 2 つを提案します。

- (1) 新しいバスシステムの事業性検討
- (2) 既存のバスシステムの改善検討

3. 検討体制、検討方法

前記の 2 つのテーマについて、次の検討スキーム（体制、方法等）を提案します。

検討スキーム

体制	<p>【運営】相模原市(交通政策課)が組織し運営を行う。</p> <p>【常設メンバー】・検討委員会委員より 2～3 名程度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相模原市(交通政策課) ・コンサルタント <p>【検討内容に応じて参加頂くメンバー】・バス事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県警 ・相模原市(土木部)など
開催方法	検討委員会開催前の開催を基本とする。
検討の仕方	<p>事務局（相模原市、コンサルタント）が検討方針あるいは検討結果を提示し、その検討結果等をもとに、専門的見地より改善案などについて具体的な検討を行う。</p> <p>堅苦しいものではなく、議論や具体の検討作業を行う場、少人数によるミーティングとする。</p>
検討内容	<p>(1) 新しいバスシステムの事業性検討</p> <p>新しいバスシステムの運行形態、施設計画、交差点、車両、交通規制、事業費などについて検討し、新しいバスシステムの技術的課題、課題解決策等を検討します。</p> <p>(2) 既存のバスシステムの改善検討</p> <p>既存のバスシステムの改善策のメニュー、実施箇所、実施方法等を検討し、サービス水準がどこまで達成できるか、その結果、「基幹ルート」としてのサービス水準が達成可能であるか等を検討します。</p>
検討委員会への報告	検討委員会においては、従来どおり事務局から説明を行います。参加委員は事前検討会の議論等について簡単な報告を行うこととします。

4. メンバーの選定

この場にて、自薦・他薦にて選定頂きます。