

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第9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7月7日(月) 14時00分～16時35分				
開催場所		南区合同庁舎3階講堂				
出席者	委員	15人(別紙のとおり)				
	その他	随行者2人				
	事務局	19人(都市建設局長、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	5人
公開不可・一部不可の場合は、その理由						
会議次第		<p>1 開会</p> <p>2 会議の公開について</p> <p>3 議題 (1) 新しい交通システムの比較検討について</p> <p>(2) その他</p> <p>4 閉会</p>				

審 議 経 過

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

1 開会

事務局の進行により開会した。

2 会議の公開について

会議の傍聴の可否が諮られ、承認された。

傍聴者 5 名入場

3 議題

(1) 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 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 (P1 ~ P9) に基づき説明を行った。

事前検討会に出ていただいた 3 名の委員から補足などがあれば、ご発言を求めたいと思います。

今、ポーノ外周道路案という時計回りの案で、バス専用レーンと一般レーン両方の話が出ましたが、一般レーンはポーノの外周だけで、それ以外は専用レーンになるのか、どこまでがバス専用レーンなのか、今の説明でわからなかったので確認したいと思います。

P9 の中で、緑の矢印が、バスが一般レーンを走る区間で、青の矢印がバス専用レーン規制の区間を走るということによろしいですか。

P9 の凡例にもありますが、青の矢印についてはバス専用レーン、時間規制等によってバスだけが走るような車線を設けるものです。駅からスタートしますと、まずキャンパス通りを通りましてポーノ相模大野の北側へ。そこからが緑色になりますが、こちらにつきましては一般レーン走行ということで、特に交通規制はなく、普通の車両と一緒に走るというイメージです。ここを曲がりまして、県道 5 1 号までが一般レーンで、県道 5 1 号に出まして市南区合同庁舎前交差点までがバス専用レーンです。相模大野駅に戻って来るところにつきまして、相模大野中央公園の外周については、バス専用レーンを設けて駅まで至るということです。駅の周辺につきましては、マイカー流入規制などの検討と合わせていく必要があるということですが、県道 5 1 号より北側につきましては、一方通行規制が広範囲に及ぶため、影響が非常に大きく、採用が困難であるとの考えを説明させていただきました。

まず、事前検討会に参加された 3 名の方のコメントをもらってから開始しましょう。駅周辺の区間に関しての事前検討会での検討について報告などが有ればどうぞ。

私は、今説明された案が問題なければ良いのですが、実情は、かなり問題があるのではないかと考えています。まずは、交通規制の問題がまず第一点だと思います。それがもうクリアしているということになれば、単線でやるわけですから、これがよろしいかと思えます。ただ、交通規制がクリアできないということになりますと、この問題は駅に入る車の問題ですから、他を迂回するというわけには行かないため、他の方法を考えないといけな思えます。それで事前検討会では、私はある程度、立体化というものも考えておかなければならないのではないかとということをお話したのですが、事務局は、それは必要ないとのことなので、これでいけるならば、私はよろしいかと思えます。

検討内容自体は説明の通りなのですが、第8回の検討委員会や今回の事前検討会で警察の方から一方通行は無理だと言われているのに、どうして一方通行にこだわって話されるのか理解できません。この点については説明を求めます。無理だと言われているのにゴリ押しするのはどのような根拠に基づくものなのでしょうか。例えば、県道51号から県道52号に向かう一方通行が確保された場合、産業高校入口から大沼小学校に向けての抜け道利用者が増えるのではないのでしょうか。そうなった場合の事故や、地元に対する影響などは何も考えられていませんし、それから駅前ロータリーの流入規制に関しても、朝はともかくとして、ただでさえ商店を利用する方が非常に多い夕方の時間帯にマイカー流入規制をするのであったら、相模大野の駅前でなくて、例えば、古淵へ行くとか、他の交通の便が良いところを利用するということになってしまい、駅前の商業に対する影響なども非常によろしくないと思えます。あと、事務局は、全体的に「専用走行路の導入は困難である」など「は困難である」と決めつけるのではなく、このようなことをやるにはどれくらいお金がかかりますとか、このような制限がありますということを明記していただくだけで十分で、それをジャッジすることが検討委員会だと私は理解しているのですが、そろそろ最終答申に向けて意見集約していきたいためなのか、全体的に意見が勝手に決めつけられていたり、今までの検討委員会で出された意見が尊重されていなかったりしますので、その点は改めていただきたいと思えます。

まず、この大きな一方通行規制につきましては、前回の検討委員会や事前検討会におきましても採用困難との意見がありました。事務局としても困難な側面があることは十分に理解しており、今回の検討委員会に、一方通行規制を含めない形のを提案することも検討しました。しかし、事務局としては、一方通行規制案を、やはりもう一度委員会の皆さんに説明したのちに、検討、判断をしていただきたいということで、今回、この案を出させていただきました。県道51号から北側の一方通行、先ほど委員が発言されたように他への迂回に関し一番危惧されるのが、県道52号から県道51号方向に向かって来たとき、S7、S10区間が通過できなくなることによって、相模大野中央公園の外周を回るようになることです。この結果、相模大野交差点に非常に負荷がかかることが想定されるため、バス専用レーンを設けることは出来るのですが、一般車の渋滞が非常に長いものになってしまうと考えております。細かい交通量は調査しなくてはいいけないのですが、S7区間やS8区間については、一般車もそれほど交通渋滞を起こし

ていないというような状況もありますので、その辺の数値と比較しながら、ここを一般レーン走行と出来ないか、ただそれだけでは定時性などが確保できないと考えますので、相模大野交差点や相模女子大交差点などの車線や信号の調整など、ソフト的なところも含めて出来ないかということを検討していく必要があると考えております。また、相模大野駅北口へのマイカー流入規制につきましても、駅方向への利用が困難になることが当然想定されますので、商業者の方にも話を伺ったうえで、時間を限った中で流入制限を検討できないかという提案です。それと、全体的に「困難である」というかたちでまとめさせていただいておりますが、こちらにつきましては、専用走行路を確保するための用地の拡幅については、事務局としては、新たな道路拡幅は極力行わないという視点で検討を進めてきましたので、今回、「困難」との説明をさせていただいております。

今の説明は様々な要素が入り込んでいるのでわかりにくいですが、わかりやすいところからいきます。相模大野の商店街への買い物客等の車の流入規制ということですが、買い物客はいまのところ市営立体駐車場、それから大和パーク、それからポーノの駐車場、あとは小田急の地下駐車場、小田急の地下駐車場については南口からもアクセスが多いです。小田急の地下駐車場に南口からアクセスして北口から出てくる車というのはあまり見ません。ですから、例えば大和パークに車を停めて、大和パークから出る場合は流入規制の対象にしないというようにしていただければ、買い物客の駐車場確保という観点ではクリアできると思います。飲食店に重いものを届ける搬入車などは商店街の方とよく相談すれば、それほど数は多くないし、大体搬出入は朝と夜10時以降が多いので、駐車場の問題についてはクリアできるのではないかと思います。前段の話ですが、ポーノ外周道路については緑の矢印なので一般レーンということですよ。それ以外の青の矢印が専用レーンで、非常に困難であると言われても、気持ちはわからなくはありませんが、そう言うだけではブレイクスルーできないではないですか。ブレイクスルーするためには、困難だけど何とかしたいという意思を出してもらって、そのためにはどうしたら良いかということではないでしょうか。この区間については、道路拡幅は極力行わないと言われたので、それならば、青の矢印の専用レーンを一般レーンに変えて、残った問題は一般車の渋滞に絞られてくるので、焦点を絞って議論した方が前に進むのではないのでしょうか。困難だとだけ言われてしまうと他には考えられなくなってしまいます。

今のご意見としては、流入規制については可能ではないかということですね。広範囲の一方通行規制については、全線に渡っての道路拡幅は困難なため、専用走行路の確保はできない。その中で、こちらの案として示させていただいているのは、一般車も含めた全体で、一方通行規制をして、二車線のうち一車線をバス専用レーンにし、一般車は全て一車線での一方通行とした場合、一方通行の影響が非常に大きすぎて実際には導入できないのではないかということで、事務局案としては、ここでいきなり案として出すのは乱暴かもしれませんが、この区間につきましては緑の矢印の一般レーン走行、つまり現状の交通規制の中で交差点などの処理で渋滞を減少して、定時性と速達性の向上を図れないかということを考えております。

その提案は資料にありますか。

区切って説明していただくのは良いのですが、P15の検討結果のまとめのA区間(1)まで説明していただいたうえで区切った方が良いと思います。S3のところは、P9では青の矢印なのですが、P16の結果のまとめでは緑の矢印へ色が変わっているので、検討結果のまとめまで説明していただいて区切った方が良いと思います。

P15にA区間(1)のまとめがありますが、今、言われたように、P16の図のS3がP9と違って緑なのは、これは何か意図があって変えたのですか。

P16のS3の部分、P9では青の矢印、専用レーンということになっているのですが、P16では、P15に記載させていただきましたが、マイカー流入規制を検討したという結果を受けて緑の矢印とさせていただきました。

では、P16が最終的な提案になっているのですか。

案としてはそのようにまとめさせていただきました。

では、先ほど委員が言われたように、P15の左上を説明していただいてからP16の図で、そこが変わりましたと説明されてから議論した方が良いのですか。

そうですね。

では、申し訳ないのですが、今大事な論点がたくさん出てきましたので、皆さんP15の左上を見ていただいてA区間(1)について確認しましょう。

先ほどとは説明させていただきましたが、具体的なソフト施策の話は資料に落とし込んではいないのですが、の四角囲みの中に、公共交通円滑策を記載させていただきました。先ほどの一方通行が厳しいのではないかという意見につきましては、として改めて整理させていただいております。交通管理者との協議、地元の合意、周辺交通への影響など懸念事項を抱えているということですが、そこを整理して最終的に落とし込んだものがP16ということです。ただし、一方通行につきましては、あえて提案の中からは今回は外しておりません。大きな課題として、今回検討委員会に提起させていただいたということです。

もう一度仕切り直しますが、P9までのところでそれぞれの区間の説明があり、P15にその総括がある中で、どのあたりに問題とハードルがあるかが記載されています。それをもとに、今のところの事務局案として提出されているP16の図では、駅に流入する相模大野中央公園の外周道路の方も一方通行という案が出ています。ただ、事務局として、一方通行規制はかなり厳しいのではないかという説明でした。それで、先ほど委員の言われた二つ目の点というのは資料を読み直した時に気になるところで、以前も申し上げたと思いますが、何がネックになっているかということは、危なそうだからやめておくという言い方よりは、仮にこうであったらこのように出来るということを必ず言うておかなければいけない。それはなぜかという、もしかしたらこの先々状況の変化によっては違うことが起きるかもしれない、常に、何が阻んでいるのか、どのような理屈なのかということは明記しておくのが良いと思います。そのうえで、今出来る範囲で選ぶことのできる選択肢はこれである、ただしその場合には、もともと望んでいたことについ

て、ここまでは叶うけれどこれは叶わない、そこは常にリンクするのだと思います。そこを曖昧なままにしていると、出来たものがもともと望んでいたものとは違って、それが傍から見れば満足いくものでなかったとしても満足してしまう。しかしそうではないはず。このあたりは少し整理の仕方が雑になってしまっていたのではないかと、いう指摘だと受け止め、座長としても反省しなくてはいけないと思いました。そのうえで、今のところの事務局案でわからなかったところは、バス専用レーンとする場合の規制時間帯はどのようなイメージなのか。終日ですか。朝だけですか、朝夕だけですか。

今は交通量などを調査しておりませんので、具体的にはっきりと申し上げられないのですが、今の道路の状況等を見ると、昼間でも混んでいる時期はありますが、朝と夕方をイメージしております。

では、具体的な時間帯は決められないけれども、いわゆるピーク時間帯としての平日の朝夕をイメージしてよろしいですか。

はい、そうです。

マイカー流入規制も同じイメージですか。

基本はそうですが、相模大野駅周辺は、朝よりも夕方の方が厳しい状況だということは確認しておりますので、そこは検討するというところで進めていきます。現状では朝夕を基本に考えていきたいということです。

はい。では、議論を続けます。

以前も申し上げましたが、基本的に交通規制というものは、交通の安全と円滑を確保するために必要最小限度とするものであり、無制限に広範囲で行うものではありません。まず、そのことを頭に入れていただきたいと思います。そこで交通管理者としては、広い範囲での一方通行は現実的ではないと何度も申し上げてきました。いわゆる専用通行帯、専用レーン、優先レーン、または、一方通行規制と組み合わせることを骨子とするのであれば、今度は具体的に、我々交通管理者と、具体的な協議の中で最終的に詰めていくのだと思うのですが、例えば、具体的にここはこうしてここはこうするというのではなく、コースはこのコースで、マイカー規制と専用レーンで対応していくというような基本方針だけを定める、大筋の部分だけをここで決めるということは不可能ですか。

基本的には、委員が今言われた方法で良いと思うのですが、我々は検討委員会委員なので、それを例えば事前検討会と同じような位置付けでやっていただいて、結果を検討委員会に出してもらい議論するということが良いのではないですか。

検討委員会としてはこのようなところを希望するということが良いのではないですか。ただし、一方通行規制は現実的には無理なので、今議論されている専用レーンをどうするのか、マイカー流入規制をどうするか、その部分を課題としてしっかり整理するという事です。

細かいことを私が言うと話がおかしくなりますが、確認です。専用通行帯を入れると

いう事は方向当たり二車線以上無いといけないのですが、P16でS8とかS7、S10という部分は断面の図面を見ると車線は二つしかない。ここで、一方通行にしないということは、専用通行帯は出来ないということになりますね。

検討にはなると思いますが、一方通行にしても、最低限の部分ですね。

わかりました。

全部の区間での一方通行は絶対無理ですから。

はい。そうすると、今、交通管理をする警察の見解は、一方通行について、このエリアでループ状に全面的にやっていくということは無理であるということですね。ただ一方で、この区間に対して、規制的手法と言いますが、バス通行帯規制、あるいは信号の制御などを組み合わせて円滑化を図っていくという大筋をここで言うていただいて、細かいところは関係者で協議をすべきというご提案ですね。

協議の中で変わってくることはあると思います。

他の委員の皆さん、いかがですか。

マイカー流入規制に係る駐車場の件は、先ほどの委員の意見について了解しました。あと、全体に係る話にもなってしまうのですが、全部の話が終わってからですと時間切れになるので先に触れます。今回、用地買収や拡幅を怖がり過ぎていて、結局のところ県道52号の拡幅以外何もしませんと言っているだけの計画に見えます。それならば、現状の路線バスに急行を走らせれば良いのではないかという話になると思うのですが、その辺りについて何かコメントをいただけますか。

はい。これまで色々な議論を重ねていただいた中で、このように少しずつトーンが下がってきているようなところもございます。事務局としても、当然、バス専用走行路を全て設けられることが望ましいと考える部分もございますが、ただやはり、費用的な問題や時期的な問題、地域への影響等を考えた中で、今、検討し得る最良の案として今回提案させていただいているということです。以前も議論がありましたが、県道52号や県道507号を除いて新たな道路拡幅を全く行わないということではなく、必要な部分行っていくということですが、A区間(1)については、全線に渡っての新たな道路拡幅をしないで、このようにできないかということを検討させていただいております。

話はわかりますが、中高一貫校からカーブを曲がってきた相模大野中央公園の道路を挟んだ反対側の公園、中央公園の一部ですが、そこは市の用地で、その先にある駐輪場、そこも市の施設なので、そこを拡幅してもらうだけでも、相模大野交差点付近の渋滞緩和やアクセスの向上が非常に期待できると思います。用地買収は費用が問題などと言われていますが、今の話くらいは最低やっていただきたいと思いますし、あるいは中高一貫校についても県有地ですので、県の意向に従わなくてはいけませんが、ここも校舎が道路に近接はしていないと思います。騒音の問題はあるかもしれませんが、その向こう側の相模大野二丁目の住宅地は、公有地のエリアもあるので、広げることはそれほど予算を掛けなくても可能ではないかと思うのですが、積極的に考えてもらえませんか。

今のお話しは、相模大野中央公園、相模原中等教育学校については、公有地というこ

とで、その部分を少し道路として使えないかというご提案ですね。しかしながら、公園には公園、学校には学校、それぞれ目的を持った土地です。それを道路として使おうとする場合には、公園の目的、学校の目的を整理しなくてはいけませんので、学校、公園、公有地であればすぐに拡げられるかと言えばそうではありません。

学校は無理でも、相模大野中央公園のその部分は中途半端で、公園としての機能を果たしていないように思われるので、出来るのではないですか。

今、前提となるのは、この区間全部にわたって拡げるということになると、すぐに、簡単には出来ないということであって、交差点の部分的な改良など、スムーズに通行するためにはこの改良が必要だということを経験すれば、先ほど委員がおっしゃったように、駐輪場の一部を活用するなどの提案は出てくる可能性はあると思います。

公園の目的があると言われても、あそこは本当に使われていない部分だと思います。

はい。当然公園の使い方も色々ありますけれども、そこも整理しながら、このルート全体の中で改良できることを考えていきたいということです。全線に渡っての道路整備ですと、今回のご提案の中でも示していますが、なかなか難しいと思います。

円滑にするときに、一切、どこもかしこも拡幅しないとずっと言い張るのか、場合によっては、出来るところをきちんと探すということなのか、そのところが曖昧だと思います。

今後明確にしていきますが、今、委員長がおっしゃった部分改善や部分拡幅ということは、今までの議論でも否定しておりませんので、特に公共交通の円滑化に帰する部分が出てくるか、そこは分析していき、しっかりと取り組んでいきます。

そのような余地が、このA区間(1)の相模大野駅周辺地区に関しては結論に残っているのであれば良いのですが、説明を聞いているとそうではないように聞こえます。

今回、具体的に次回の事前検討会にも提案させていただく予定でありましたが、P15のA区間(1)のまとめ、の四角囲みに公共交通円滑策という様々なメニューを記載いたしました。これは、具体的には既存のバスの改善にもつながる部分であると思いますが、これを詳細に、特に事前検討会で中心に議論していただきたいと考えておりました。

四角囲みの2、3行上に、「交差点改良等の局所的なハード対策を含む。」と記載されていますが、皆さんがこれを読んでいて、どこをどのように理解されるのかは難しいのですが、今おっしゃっていたような、部分的な道路拡幅による交差点流入部の車線を少し増やすといったことは有り得るということですか。

はい、有り得るということを前提に提案させていただいております。ここで確認していただきたいことは、A区間(1)の全線に渡って一車線を二車線にするという提案は、今回はしないという話です。局所的な改善で公共交通の円滑性の向上はしっかりと取り組んでいくということです。

細かいことですが知っていますか。駐輪場をなくしたとしても、市営立体駐車場の地下1階と2階は今使っていないのだから、そこを駐輪場にすれば良いではないですか。

市営立体駐車場の使い方も、駅前広場の使い方との関連で、具体的なアイデアが色々

出てくると思いますので、それは引き続き検討していきます。

統括的に、統一的なユニバーサルデザインのようにしてもらわないと先に進まない。してもらえれば、先ほど私が言ったところ、ここはかなりクリアにできるはずです。

今出ている意見を一旦まとめます。駅前区間に関しては、詳細にどこをどこまで規制すると決めるのではなく、規制手法を中心に対応とすることでどうかという意見と、拡幅できる場所に関しての拡幅はきちんと取り組むべきであるという意見が出ています。この意見以外で何かあればどうぞ。

これまでの議論を聞いていて、市の考え方が良くわかりましたので、公式に表明していただきたいのですが、事務局は、新しい交通システムを断念して既存バスの高速化に専念するというこの理解でよろしいですね。

そのようなことではありません。既存バスの高速化ということをどのように捉えるかなのですが、事務局としては、やはり県道52号にバス専用走行路を設けた中で、定時性や速達性の向上を図るという取組は進めていくことと、全体として既存バスの改良ということではなく、区間毎には既存バスの改良的なものを含みながら、全体として、新しい交通システムというかたちに取り組みたいと考えています。

それは言葉の綾です。以前の検討委員会の時に、拡幅しやすいところだけを拡幅して、それ以外のところは一般レーン走行のようにしていくと、結局、導入空間が厳しいところは詰まってしまう、それ以外のところはスムーズに流れ、実際の利用者から信頼が得られないという話が、この会場で開催された時に議論として有ったはずですが。拠点連結であるとか、基幹交通であるといった前提で一年半やってきたわけですが、今回の事務局の提案は今までの一年半が全て無視されています。どう考えてもこれは新しい交通システムではなく、バスの改善、急行バスの導入と、県道52号の拡幅を利用した部分高速化というだけで、結局料金収受がどうであるとかは細かい話であって、やっていることは既存バスシステムの高速化以外の何物でもないのではないのでしょうか。その点を認めていただかないと話になりません。この検討委員会の1回目、2回目で議論され合意された一番重要な部分というものが全部放置されていると思いますがいかがですか。

確かに、重要な議論を1回目、2回目の検討委員会で行っていただきました。新しい交通システムの目標ということで、定時性や速達性、輸送レベルの対応等についてご意見をいただき、ご提案もいただきました。事務局としても、それに沿って提案をしてきました。ただ、具体的な話として、南部地域の交通課題の改善を短期的にも図っていかなければならない中で、今回は相模大野駅周辺における色々な影響や問題を確認してきました。そのことにより、骨抜きだとかトーンダウンといったことになるのかもしれませんが、事務局としては、区間ごとにそれぞれを捉えるのではなくて、区間全体で最初に議論していただいた新しい交通システムを目標に、できる限りの対応をしていくということで捉えております。全体で、今よりももっと良くしていく、部分的にはかなり改善できる、そのようなことをしっかり対応していく、それもしか10年20年と掛けるのではなくて、比較的短期間で効果を得ていくということでの提案ですので、ご理解くだ

さい。

駅前辺りで用地買収が困難であるとか、導入空間の確保が困難であるということは、そもそもこの検討委員会立ち上げる以前からわかっていた話で、今更「厳しい、厳しい」と言うのはルール違反です。であるならば、最初から厳しいことを前提に、用地買収はしない、拡幅もできるだけ避ける、もしくは基本的にやらない。その中で、どのようなルートが有りますか、どのような方法がありますかという話で、検討委員会に議題を持ってくるべきです。L R Tやモノレール、ミニ地下鉄といった話は何だったのですか。そのようなところで時間を散々使って、モノレール、L R T、B R Tというものは、用途としては同じで、あくまでも輸送能力の差であるため、スケールダウンしていくのは良いとしても、今回、新しいバスシステム、要するにB R Tという言葉を使ってしまうと前回の悪夢が頭をよぎるので、B R Tという言葉を使わず新しいバスシステム、という言葉を使ったのだと思いますが、当初の検討内容と今回の提案内容はものすごく落差が有って、越えてはいけな一線を越えてしまっていると思います。麻溝地区ですとか進出企業や進出学校が、今まで新しい交通システムの導入によって今の交通問題が改善されると期待してきて、地元の経済界も要望していたことや想像していたことと、今回出てきた案というものにはものすごく落差があると思います。導入空間が厳しいという、分かり切った話を今持ち出すのは明確なルール違反だと思います。私は他の委員が何回かおっしゃった県道52号から駅前まで全部地下にして、大深度で掘ってしまった方が良いという話には、止めるような立場でいましたが、今回のような提案が出てきてしまうと、県道52号から駅前までトンネルを掘って繋ぐという意見に一票を投じたいと考えます。

事務局、コメントありますか。

今、かなり厳しいご意見をいただきました。今まで色々な議論をしてきていただき、最初のころはシステムから検討していただいた中で、その後、効果や影響、概算費用による検討をしていただきました。事務局として、検討を進めていく中で、一般走行路を走るといような提案をさせていただくというのも、やはり最初からこの案でいけばよかったのではないかとということではなく、今までの検討の積み重ねの中で、実際にこのようにやっていくとどうなるかという課題を整理した中で、案として取りまとめておりますのでご理解ください。

A区間の今までのところはとりあえず終わりにして、A区間の残りの説明を受けて議論しましょう。県道52号の拡幅される場所は専用走行路を二車線取れるので、その区間は当初の新しい交通システムという話で問題は無いと思うのですが、問題はA区間ですね。問題がかなり大きい。B区間については中間駅をどうするかという程度の話なので、あまり時間を掛ける必要は無いと思うので、A区間の残りのところを残りの時間で議論してはどうでしょうか。

はい。一回だけ私から意見を言わせてください。バスをベースとしたシステムというのは、何度かお話をしましたように世界中にあるのですが、何年までにどこまでやるか

という時間軸を入れたときに、すぐには出来ないけれども状況が変われば、あるいは最終形、自分たちの理想はこうであるから最初はこういうことから始めるというものを持って、出来るところから運行を開始していくというときに交通規制の議論をやっている例は確かにあります。本日の資料を見て、今の議論を聞いていて思ったのは、このA区間に関しては、今日の事務局の提案というのは、ずっとこのままいくつもりなのか、先々やはりトンネルは良いということがわかっていて、トンネルに関する技術的、財源的制約条件が変わった時に、トンネルというのは有り得るのか、あるいは高架を通るかも知れませんが、この先、この地区がまた再開発があるとどのようなイメージなのかは場所によりますが、拡幅の条件が整った時、道路であったり公園であったり、ここは拡幅用地の候補であるけれど、何年次の開業の初期時点では、アジアの方の英語でグランドオープンの反対語でソフトオープンという言葉が有るのですが、そのイメージで、その時には、先ほど警察の方もおっしゃっていたようなことも含めてやるというようなことを言っているのか、ずっと今回の事務局案のような形で行くのかということが見えにくい。そうすると、全部諦めたのですかということになってしまうと思います。ここまで色々な議論がありましたし、そもそも、この乗り物に関しては、北里から定時性が高く、先々に期待されるかもしれない需要量をきちんと捌き、車で行く人たちから転換することに魅力を受け得る乗り物にするということに目標があり、ゴールが100点で当面はこのような条件であるから65点くらい、とりあえず合格はするけれども次にやっていくというその流れが見えていないということを感じました。ですので、先ほど委員がおっしゃったように、A区間(2)に関しても同じフレームの議論だと思しますので、一回説明を聞いてからまた意見を伺いたいと思います。

事務局から議題1資料(P10~P17)に基づき説明を行った。

はい。ではもう一度議論に戻します。本日、当初事務局は、このP15、P16、P17について合意を取っていきたいとのことでした。もちろん違う意見が有れば、それはここで議論したいと思いますが、A区間(2)とC区間の議論をまとめて何人かの方にご発言いただいてから議論を整理したいと思います。

C区間について、P13の下の青い四角囲みのまとめに「県道の自動車輸送人員がバスの利用者数を上回っている」とありますが、今、バスは、この区間では1時間に1、2本しか走っていませんし、県道52号に入った時点で渋滞ということが多く、時間が読めなくなるため、なおさら利用者数が少ないのは当たり前です。現状、少ないから導入の必要がないという結論は、結局、一般車と混合になってしまい、結果、時間が読めないから使わないという、ニワトリとタマゴのどちらが先かという話と同じ議論になってしまいます。結局、一般レーンを走っている限りは時間が読めないという話になりますので、いつまで経っても利用者は増えるわけがないではありませんか。ですので、何らかのかたちで専用レーンを導入しなければ利用者数も増えませんし、定時性、速達性に対

する利用者の信頼というものが得られない限り利用者も得られません。特に原当麻から海老名を經由して新宿方面に向かう相模線利用者に、相模大野を利用していただくためにという話も何回か検討委員会に出ていますが、そのようなことを考えるのであるならば、当然、速さもそうですが、定時性に対する信頼というものも絶対必要になってきます。そこが無い限り利用者数は伸びないのに、改善策もなく、利用者数が伸びたら専用レーンの導入も考えるということでは本末転倒ではないでしょうか。

今までの検討委員会の議論では、今の道路計画の中でということでは話をさせていただいておりました。おっしゃられるように専用レーンの確保ということが、やはり新しい交通システムとしては最も有効な、あるいはそれ以上でない有効な手段にならないのではないかと考えておりますけれども、今、この現況ベースのバス交通の需要で整理させていただくと、このような状況であるということで、事務局としては専用レーンを全く否定しているわけではなく、今後の道路の整備の状況次第で、しっかり確保する手段を考えて行こうということでは整理させていただきました。

わからないです。

今回の整理では、利用者数は現況ベースですね。今までの議論では出していませんので、これから見ると適用性というものはなかなか難しいのではないかとということですが、今後の利用転換、あるいはバスの本数を増やしていくところを、この委員会でどこまで議論していただくかということがありますが、状況を見据えたうえで、専用レーンの確保というものは最も公共交通からすれば当然良い話ですので、そこをしっかりと考えて行くということです。

説明になっていないですね。

先ほどの議論のところですが、その通りですね。なかなか伝わりにくい回答をしていると私も思います。それで、今あるデータで計算をして、バス利用の増加が無い前提の場合はこのようになるという数字しか今は持っていないということですよ。それで、仮に、定時性のあるバスが入ったときに、どれくらい自動車から転換するかという検討は、今のところはしていない。逆に、このバスをそれなりの数で走らせるためには、やはりある程度の人数がいなくてはいけない。バックキャストिंगと言いますが、その人数を運ぶためには、これくらい車から移らなくてはいけない、車から移らせるためには色々やらなければいけない、ニワトリとタマゴという点がポイントで、ニワトリと決めてしまった時に、ではタマゴはどうなるかという議論が出来るわけです。一般的な、今までの交通計画というものは、ある数字で、トレンドでいくというようにしてしまうので、そのやり方であると今のような答えが出てしまうわけです。ここから先はここで決めれば良い話なのですが、今ある数字で見るとこのようになる、これは事実だと。先々、何らかの専用走行区間を確保し、定時性を高めるということで、全体の交通をどのように変えていくのかということとセットで専用走行路というものをゴールとして持つべきか、いや、ここはそこまで至らないし、大丈夫そうなので、当面こうしておこうかというところに分かれるのだと思います。それがここの議論で、全体的に言えることですが、

事務局の案はこうですが、この部分はもう少しこうではないかということを出していただいた方が良いでしょう。今の事務局の説明をかみ砕くと、そのようなことです。

麻溝は一人しかいないので発言させていただきます。C 5 が 27m で、C 4 が 25m ですが、C 3 になると 12m になってしまうのです。ここには相模原麻溝公園と陸上競技場があるので、ここに多くの人を呼ぶためには、このC 3 のところは 3m の一般走行レーンが取ってありますけれど、あそこはカーブが非常に多いところなので、ルートは原当麻から相模大野になっていますけれども、もう少し広げるなり、何とか工夫をしていただきたいです。先月、6月の初めにこの競技場で関東のインターハイがあったのですが、雨が降った日に生徒が皆、バスはあてにならないからと言って、濡れながら原当麻まで歩いていたのです。一般の人でしたら二度とは来ないでしょう。難しいことはわかりませんが、C 3 の拡幅をお願いしたいと思います。もう一つは、C 7 と C 6 の間の交差点、ここはかなり小さな交差点です。確認は出来ているとは思いますが、ここを連節バスが本当に曲がれるのかが少し心配です。C 7 から C 6 まで来るところは、これは市道ですよ。ここをうまく通ることができれば、駅から県道 5 2 号まではスムーズに来ることが出来ると思いますが、C 5 から少なくとも C 3 くらいまでは、ほぼ同じような道路幅くらいでバスを運行した方が良くはないかと、私は思いますので、ぜひ検討いただきたいと思います。

二点、大事ですね。大きなイベントの時とかを考えたときに、今の道路状況のままでは決して良いとは言えないのではないかという話と、C 6、C 7 の話が有りました。

C 3 は公園に挟まれた道路で、私自身、普通に車を運転していて、若干運転しづらいかなと感じるところがございます。そこは当然、今検討いただいている連節バスが円滑に通行できるようにならなければ意味がありませんので、その視点できちんと検討していきます。貴重なご意見として承りたいと思います。C 6、C 7 につきましても当然円滑性というものを考慮していかなくてははいけませんので、市道だからそのままにすることとは決してなく、部分改良という選択肢を排除しないで検討していきます。

他に発言はありますか。

確認したいのですが、P14、県道 5 2 号の B 1 のところは専用走行路ですね。そうすると、村富線の部分と県道 5 2 号の C 5、C 4 については、これは状況を見ながらということではなくて、県道で拡幅の予定があるのだったら、そこに専用レーンを 2 車線設けることは無理なのですか。

今までの議論では、公共交通だけが終日通るような専用レーンを設けることは難しいということ。今回は、時間指定で専用レーンの可能性はあるかという議論をしていただきたく、先ほどもご指摘を受けた内容ではありますが、現況のバスの利用者数との比較の中で、適用性はあるのかどうかということでの提案をさせていただきました。

皆が言う通り、現況のバスの利用者を想定しても仕方がない、何の意味もないのではないですか。我々が今議論しているのは、現況のバスを凌駕していく、乗り越えていくということなのですから、現況のバスを乗り越えられるような新しい交通システムにし

なくてはいけないのに、先ほどから他の委員が言われている通り、既存バス路線の改良程度では新しい交通システムとは言えないので、村富線と先ほど話が出たC3とC2、ここは公園に挟まれているのだから、用地買収費は掛からないので、公園の一部を使えば良いではないでしょうか。そこを拡げるようにして、あとC7とC6は市道で、区間が短いから思い切って買収してしまうとか、その辺りを考えてはどうですか。

今までは、一般車の影響を受けるところは、しっかり専用走行空間を確保しないといけないのではないかとということを目標に議論していただいておりますが、その中で、県道の部分はそれなりの交通量があるので、そこは何かしらの公共交通が優先的、あるいは専用の通ることができるようなスペースを検討していくということで議論していただいております。公園内の道路や原当麻駅付近の市道の部分は現況、将来についてもなかなか交通量が倍になるようなことは想像しがたいことですので、当面の検討の中では、円滑化は図っていくけれども、全線にわたって道路を拡げるということは必要ないという提案を今回させていただきました。

先ほどのC3に関する意見に対してはいかがでしょう。

はい。そこはしっかりと受け止めたいと思います。

県道について議論していただいていると言われますが、主語がわからないので確認したいのですが、県道のどこのことでしょうか。

検討委員会では、県道を拡げるという考え方をもとに、ずっと専用走行空間の確保を念頭に検討いただいていたと認識しております。

しかし、都市計画されたものに関して再拡張はしないということが事務局提案ですよ。それなら検討いただいているも何もないではないですか。もう結構です。あともう一つ、A区間(2)の県道52号の道路の拡幅が若松小学校の交差点まで伸びるのはいつなのでしょう。具体的なタイムスケジュールの想定があれば教えてください。

県道52号につきましては、今ここで都市計画変更をしたのが、県道46号の麻溝小学校入口交差点から古淵麻溝台線の西大沼四丁目交差点のところまでです。通常、都市計画変更して、おおむね10年で整備していくということが、基本的な考え方にあります。ですので、今回変更した部分に関しては、その期間で整備していきたいということです。その先につきましては、市としましても交通マスタープランに位置付けております。平成23年度に策定したマスタープランの中では、概ね20年後には整備できているであろうということでの位置付けをしております。当面整備をしていく部分の進捗状況、あと当然、社会情勢や財政状況、そのようなものを見た中で整備していくこととなりますので、具体的な時期については、現状、なかなか、お話ができないということです。ただし、マスタープランの中では道路の拡幅については明確に位置付けてはいます。

A区間(1)でも時間が掛かり過ぎる、お金が掛かり過ぎるというお話をされていらっしゃるかもしれませんが、現状今の事務局提案のものでも、県道52号の拡幅が若松小学校の交差点のところまでいくのに20年掛かるという話になると、A区間(1)のところでも、いくらでも手の打ちようはあるのではないのでしょうか。

20年というのは一つの尺度として、マスタープランを概ね20年後ということで策定しておりますので、そのようにお話をさせていただきましたが、まずは今、都市計画変更したところを全力で整備していき、その後の状況は、課題は多いのですが、当然、色々やって行き、相模大野駅周辺の考え方は、我々としては違う部分で捉えておりまして、現状も、大きな中心市街地ということで、沿道利用も高度化されておりますので、その使い方に対して手を加えていくということは県道52号の検討とは別の話になってくると考えております。

先ほどのC区間の都市計画に関する委員のご発言ですが、本当は何を言いたかったのですか。確認したいのですが。

確かに、専用走行空間を導入するかしないかという議論はしてはいましたけれど、結局のところ、将来の公共交通の需要への対応などという本来の導入目的は一切顧みられずに都市計画決定をされ、もうこれ以上はしませんと却下されているだけなので、議論していただきましたも何もないのではということです。

C区間については、今出したのは現況の需要です。これで議論していただいたと言ったことがおかしかったかもしれませんが、将来、新しい交通システムでまちづくりに貢献していくという話をずっとさせていただいておりました。周辺には、麻溝台・新磯野地区であるとか、原当麻の先には当麻地区、あとインターの話もあります。ですから、そういったものをどのように、この議論に取り入れて、そこに人をどう運ぶか、うまく運んでいくという議論が、ここではずっとされておりましたので、その視点が欠けていたのは事実です。今、専用レーンを放棄したということでは全くございませんので、この検討委員会の取りまとめの中で、どのように整理していただくか、今回ここで議論していただいて、次回対応していきたいと思っております。

二つの話が混乱していますが、都市計画決定された幅員は、これはもう変えない、変えられないのですか。

そのように考えております。

その中で、どのようにバスの定時性と速達性を確保するかということは、まだこれから議論するということですか。

はい。しっかり取り組んでいきます。

片側一車線で足りないから拡幅したのに、専用レーン導入など出来るのですか。普通に考えたら、出来るわけではないですね。今後、村富線などのあちらこちらに物流基地が出来ると言われ、交通量が増えるという前提、そのことも踏まえて片側二車線に拡幅したのに、その拡幅した一車線をバス専用レーンで使いますという話を通るのですか。いかがですか。

その件につきまして、今回、我々の提案の根底がそこにあることは否定しません。ただ、公共交通の利用が一般の利用を上回る、あるいは、一般交通全体の影響も含めて考えた場合に、その方が良いということであれば当然、専用レーンを確保していくということになるかと思っております。将来の状況をしっかりと捉えたうえで、公共交通の円滑化を

いかに図っていくのかということもしっかり議論していきたいと思います。

圏央道が開通してから村富線の交通量が増えてきていると地元で聞いているが、圏央道の開通と、麻溝台・新磯野地区の開発により今後も車の量は増えていくと想像できるのですが、その辺りの計算もされているのでしょうか。

ご質問のございました県道507号、また県道52号につきましては、圏央道開通に伴う交通量、また、将来的な麻溝台・新磯野地区のまちづくりなどを想定して、ここではP13左下の表に「H42予測」として、予測数値を記載してあるのですが、実際の数字はまだ把握しておりません。今後、実際の数値は変わっていきますので、その流れを見極めて、専用レーンの検討を進めて行きたいということで、事務局案をまとめさせていただきます。

資料に記載されているのはフルネットワーク、つまり、圏央道も全部出来て、今はまだ海老名からしか繋がっていないけれど、それも出来たときの、全体の、神奈川県というか首都圏の交通の流れをベースとしたときの公式の予測値ですよね。公式にはこれ以上正確なものは無いのであろうということで、質問に対しては、今ここに出ている数字に関しては、将来の幹線道路のネットワークが出来たときの交通量として配慮はされているということです。数々な意見が出ましたが、まだ議論が出ていないところがA区間(2)ですね。ここに関して何か意見や質問はございますか。

若松小学校のところはさておき、その先のところがわからないのですが、現状大沼経由のバスが走るところはRがきつくて、また、総合産業高校の入口のところは雨が降ると渋滞しているのですが、この辺りの想定と言いますか、読みは、どのようなものなのでしょうか。

現況でも既に渋滞している場所であるということですね。

ご指摘の箇所は文京交差点だと思いますが、こちらは決して広い道路ではなく、連節バスを軌跡図という図面上で回してみると、回れなくはないのですが、ただ、運用上は、非常に厳しいと考えております。また、現況バス路線につきましては、この交差点がネックとなり、渋滞が発生しているというところがございますので、今の事務局案としましては、この交差点やバスベイなどを改良した中で、既存の路線バスが停まっているときには新しい交通システムが抜いていけるようにするなどして、定時性や速達性の向上が図れると考えております。

朝はバスが走っていなくても渋滞していますよ。

今の事務局の説明ですと、新しい交通システムが、既存のバスを追い越すことが容易になるというだけで、今の発言のように、雨が降った場合などの一般車の渋滞についての回答にはなっていませんね。確かにバスが停まっていたら後ろの車はつかえますが。

ここは両方向で混むのですか。

いや、特に片方、県道52号に出る方が混みますね。1回の信号で4台程度しか行けません。

バスベイが別にバスのためだけではなくて、今は深く切られていないので、一般車も

影響を受けて、バスが停まると追い越せないというような事象が生じています。それを改善して行こうということが一つと、あと、交差点改良につきましても、旧県道であるとか県道52号を優先としたような信号処理になっていると思われまので、その改善というのは交通管理者とも協議をしないといけないのですが、そうでなくとも物理的に交差点改良ということによって、先ほど4台程度とおっしゃっていたのですが、もう少し捌けるような仕組みを検討していく、そのようなことの積み重ねで、このA区間(2)につきましても、今よりも一般交通全体の円滑性を図っていきたいというような提案をしていきたいと考えております。

具体的に何か提案が無いと理解できません。私は自分の車で走るときは、どの時間帯もA3はなるべく避けようとしています。

市民の皆さんの実感からすると、おっしゃったような部分的な改良では、少し厳しいのではないかというご意見だと思います。

もう少し掘り下げて、何か提示をしていただきたい。

そうですね。もう少しメニューも含めて、事前検討も含めてしっかり議論していただくようにしたいと思います。

はい、ここの区間で他にご発言はありますか。

まだ、私も良く検討していないのですが、皆さんからの話で、P16のA3と黒で書いてあるところ、資料には何も書いていないのですが、ここの文京交差点を曲がってはまずいのでしょうか。

絶対無理です。

でもどうせ拡幅するなら、可能性はないですか。

事務局は、ここについて全線に渡っての拡幅はしないと言っているのです。

議論の途中ですが整理させていただくと、現況の路線バスはA3の文京交差点を曲がっております。交差点の曲がり方については色々課題が多いと思っておりますが、当然そのところの改善は図っていかなくてはならないということです。

それからもう一点良いのでしょうか。P14のC1、県道507号とB1の県道52号を繋げるには、書いていないのですが、元の旧道のところから、清掃工場の西側の道路については拡げようと思えば問題はないですね。

以前の会議で提案しましたら、既に使い道があるなどという話で却下されたことがあったような気がします。

ありましたでしょうか。

非公式な場でしたかも知れませんが、その旧道提案は私もしたことがあったと思います。

今の清掃工場の西側を歩いていくという話ですが、ここのエリアは、麻溝台・新磯野地区の整備区域になっています。まだ、具体的にどうするという話は無いのですが、土地利用等については概ね検討が進んできたということが、まず一つあります。あと、県道507号というものが今回都市計画変更されて、拡がっていく中で、県道52号と県

道507号のクロスが問題になります。県道507号をアンダーにしていくというような構想がございまして、その辺りとの処理の関係も当然課題には出ると考えます。

私が心配しているのは、県道52号は、今度出来るとすると6車線ですよ。それで県道52号の真ん中から大型バスが曲がってくると、相模原公園入口交差点はどうなるのであろうと思うのです。

今後具体的に提示できればと思いますが、県道52号の交差点より東側に北里のターミナルがございまして。そのターミナルは基本的に北里さんの敷地内ですが、そこで引き続きこの新しい交通システムとしてもそこを活用するというのであれば、そのターミナルから出ていく際には中央路ではなく側道を走るということが考えられます。

側道を走るのであれば、今私が言ったところの方が信号が手前だから入りやすいのではないですか。

そのあたりの処理については、今後の道路の計画、整備の内容を見据えながら具体的な整理をしなくていけないと考えています。

今日の回答でなくて構わないから検討された方が、私はベターだと思います。あその交差点は今でも大変なので、円滑性が確保される必要があると思います。

そうですね。

今の意見で、一つのアイデアとしてターミナルから県道の側道に出ると言われましたが、そのようになった場合は専用走行路ですか、一般レーン走行ですか。

現段階では交差点処理との関係がございまして、何が一番妥当なのかということは申し上げられません。

すみません。座長としては時間進行もございまして、本当は、本日は中間駅の議論が残っておりますが、とてもそこまで行けないと思っております。そこで、ここまでの議論で皆さんに確認しておきたいのですが、出てきた意見は、色々なところで細かな意見が出て来ましたが、詳細な事はこれから詰めるということで、全体のトーンに対するご意見がいくつか有り、一つは、ひたすら拡幅をしない、何もしないということで終わってしまう書き方は、これはどうもよろしくない、それで、将来どのようなものを目指しているのかと、当面の対応は分けて考えるやり方は、やはり必要だと思われるし、そうだとすると、何が当面譲れない条件、どこがかなり長い間譲れない条件なのか、その一方で我々は、その乗り物に関して、これは言っていくべきだと、その論理が上手くなく、時間軸上のこともなく、実現可能性という点がすごく優先されてベスト案ということで書かれているから、見る人によっては、これは何なのかということになってしまったのではないかと思います。すぐにバスを走らせるという方向でいくと、この案が良いというのが事務局の見解ですが、我々がずっと議論してきた中で色々な視点というのは、やはり真摯に反映させるべきで、そこが多分私も配慮が足りなかった部分ですし、資料を作る方も足りなかったと思います。それで途中にもありましたが、拡幅はいつまでに出来るのか、都市計画区間であるといつまでにできるのか、そのような年数で行う時に、年数の設定も、あるところでは十何年掛かるものが当然、あるところでは十

何年ではとても出来ないと考えていることが、そこも若干混乱している。別にものすごく無理な事をしなくてははいけないと誰も言っていないわけですし、現状をすごく認識しているわけですし、なるべく早くバスを何とかしなくてははいけないということも良くわかっていて、やはりタイムスパンの中で、どうしていくか、ゴールは何なのか、どこでどうして、どのような条件があるのか、何回か申し上げたことが有ると思うのですが、それを書かないといけないような気がします。その中で、今回事務局で選んだ案、あるいは委員の皆さんの意見はどんな位置なのかを、マッピングというのですが、位置付けした資料を一回確認しながらやらないといけないのではないのかというところが本日の私の整理です。

色々な議論をしていただきましたが、市のほうから、改めてこの新しい交通システムの検討にあたっての考え方を、明確にお話をさせていただきたいと思います。皆さまの意見から、用地買収、道路拡幅についての市の考え方が、非常に不明確に受け捉えられている、そこが問題ではないかと話をきいていて思いました。この用地買収、道路拡幅という点は確かに大きなポイントであると思っています。今、私どもが考えておりますのは、前回数年前の計画時、多くの市民の皆さまから賛同を得られなかった、こうしたことも踏まえまして、一つは新しい交通システムには多くのメリットがあるとはいえ、現在生活している方、居住者の方に大きな影響が生じないように出来るだけ対応すべきであろうということ、これが一つ、それから財政的な課題、それから時間的な、非常に時間を要する、このようなプランについては慎重に検討すべきであろうということ、一方で、先ほども意見の中にありましたように、公有地を上手く使うであるとか、比較的居住者に影響が少ない部分での用地買収は可能ではないかということなど、そのような手法を上手く使うことで非常に効果的なプランに成りえるであろうということ、用地買収については、市は決して後ろ向きであるということではなく、その辺は最終的なゴールとして、効果的なものであり、かつ、今申し上げた理由とうまく整合するのであれば、それは取り組んでいきたい。これが基本的な考え方です。こうした中で、先ほど委員長の話にもありましたように、まずゴールというものを持ちつつ、最終的なあるべき姿というものを、この検討委員会の中で見定めていただきつつ、一方で、おおむね3年ですとか5年以内には、一定の効果を生み出すような、段階的な整備というものも求められていると、市としては考えているわけです。ファーストステップとしては、交通運用の変更といったソフト施策や、交差点の部分改良といった局所的なハード対策を組み合わせ、数年単位で実現が出来るような整備をしていき、第一段階の導入を図る。更にその効果等を見定めながら第二段階としては、より、あるべき姿に向けて、善し悪しの話を含めた大きな話が当然あって良いと思っています。非常に抽象的な言い方ですが、市としての用地買収についての考え方ということを改めてお話しさせていただきました。引き続き熱心な議論をよろしくお願いします。

ということで、今おっしゃったことも含めて、どのようなタイムスパンでという資料を私も見たいと思いますので、これでまた遅れるのは非常に心苦しいのですが、ここの

ところはきちんとやらなくてはいけないと思いますので、P1に戻りますと今後の検討ということになっていますが、これがまた若干のスケジュール調整をしつつ、今日出た議論を受けて、市として、出せるところは出していただくということを一旦やりたいと思いますが、委員の皆さま、ご了解いただけますでしょうか。

村富線が立体交差するかしないか、それはいつわかるのですか。それがわからないまま来年の2月までに答申を出さなくてはいけないのですか。

県道507号と県道52号の交差点は、都市計画上、立体交差となることが決まっております。先ほども申し上げましたが、ここの交差点のところまで専用走行路を持つてくるとか、細かな道路の処理については、まだ具体的には、検討委員会の中では示すことができないということです。

事務局ではもう腹案を作っておくべきですよ、我々が議論するのだから。でも先ほどの説明では立体交差とはっきり言っていませんでしたよね。

立体交差するのであるならば、県道507号に専用走行路を作ることが将来的に不可能になるということです。立体交差は後から拡幅するということが無理なので、それならば県道507号にはもう専用走行路は入れられませんということです。将来の需要によって考慮するという問題ではなく、無理ですよ。

タイムスケジュールのスパンの話で、我々は3年先、5年先という見通しを立てたうえで答申を出さなくてはいけなくて、答申を出したら我々の責任になってしまうのですよね。

そうすると、個別の例になると、今の県道52号と県道507号の交差点に関しても、ある程度、条件がわかっているのであれば、その条件を前提にして、当面出来ることと言ふべきであるし、出来そうもないことは言うてはいけない、そこですよ。

できれば、周辺も含めて、予定が組まれているところは全部出してもらいたいと思います。そうしなければ、せっかく検討しても別の案が出てくると、それが結局駄目になってしまうので、計画されているものはある程度示していただいた方が、もしかしたらもっと良い案が出るかも知れない。

検討が進んだ後になって、実はこうなのですよという話で、今までの検討が無駄になるということは本当に避けて欲しいです。私はこの1年の議論は無駄であったという感じで胸が一杯です。

A区間(1)については、交通量調査などをやってはどうですか。

この先の検討で、定量的なことをどれくらいするのかということです。

交通量としては実数を把握している箇所はあります。今後、例えば一方通行にした場合、どのような流れに変わるかといったことを詳細に解析することを、来年度に予定しておりました。

答申を出し、カウントして、やっぱり答申の計画はだめでしたという話になったらどうするのですか。

そうしたら、我々が一生懸命議論した意味がなくなってしまうのではないですか。

これは言うべきか迷っていたけれど、答申を出して、例えば議会で通らなかったなどという話になってしまった場合はどうなるのですか。ただでさえ現状5年前の件があるので整備が5年遅れていますよね。他の近隣の都市との競争の観点からも、ここから更にロス許されません。新しい交通システムの話に関しては、今回の検討委員会での検討で打ち止めとし、あとは実施あるのみと私は思っているのですが、そのところがすごく悠長に感じられます。もし本当にデータが揃わないのであるならば、検討委員会を一回止めて、必要なデータを全て集めて、それから駅前の方通行に関する社会実験をやるなりして、どれだけ有効かどうかを確認したうえで、再度招集ということにした方が良くはないですか。

今のご提案ですが、市の方でも細かい一つ一つの交差点の数値は持ってありませんので、データ収集については必要であるとは考えております。現状では、少し古いデータですが交差点の数字を持っておりますので、ある程度の数字は出せますが、数は少ないということです。

いくつくらいですか。

相模大野交差点、ロビーシティ前交差点、相模女子大前交差点、この辺りについては捉えておりますが、これら以外につきましては捉えきれません。

何年前の調査なのですか。

4、5年前の調査になります。西側再開発を終えておりますので、その影響は捉えておりません。

本日の議論もそうですが、相模大野駅前に関しては、ものすごいトンネルや高架を作るのではない限り、この道路上の運用をしなくてはならない。この道路上の運用をするという議論で、いくつか選択肢があるけれども、それに関して定量的なもの、数字を見ながら議論をしなくてはならないのではないのかという意見が皆さんに有るとするならば、裏を返すと、数字が無いならば我々は責任を持った意見を言えないということですね。それは、この区域に対して、我々検討委員会は、何をどこまで責任を持ってやるべきか、ということだと思います。そこは今答えられないのであるとすれば、一か月くらいは練りこんで考えなければいけません。

よろしいでしょうか。基本的に、一方通行の時間規制というものは有りません。終日ですから、やるのであるならば終日になります。

一方通行の時間規制は、出来ないのですか。

出来ません。と言いますのは、逆に、一方通行の出口のところは当然進入禁止です。例えば7時から9時までの規制としますと、6時59分までは入ってくる事が出来るので、7時になってもまだ規制対象の道路の途中に居ることになってしまいます。ですので、時間規制というものはありません。通行禁止指定は出来ます。そこだけ注意してください。

この循環は、よほど注意してやらなければ出来ないのではないのでしょうか。

やるのでしたら終日しか出来ません。それですとあまりにもリスクが大き過ぎます。

循環は無理なので、立体化などを考えなくてはだめだと思うのですが、最後に一つ提案させていただきます。事務局の出している数字はトンネルの見方がものすごい金額の見方をしているの、ここで3本程度、地質調査ボーリングをしていただきたい。特に、トンネルの検討は地質条件によって工法が選定されるので、コスト面に大きな差異が生じることがあり、選定に当たり、事前基礎調査は必要な事項であると思います。いくらでもないのですから。実際のデータで話をしないと、話をしてもどうにもなりません。

皆さんお疲れだと思いますので、今ここで発展的議論を続けることは少し辛いと思います。そこで、仕切り直しをしましょう。この先の議論の中で、今の、ボーリングが要るか要らないかも含めてですが、色々なデータを数字で検証しなくてはいけないことが有るのか、無いのか。有るとすれば、どのようにするのか、その時に、我々は、どこまでの責任を負い、それを担うのかという整理もしていただく。そうしないと、残りの半年、我々の任期の間にどこまでのことをするのかということが混乱してしまいます。そのところも含めた仕切り直しをさせてください。なかなかうまく進まないことをお詫びします。しかし、ここをきちんとやらないと、すごくたくさんの懸念、不安が出てきたので、それはそれでは言えませんので、今回は仕切り直しとさせていただきます。中間駅の議論に関しても次回、お盆明けくらいになるのであらうと思いますが、それまでに再整理させていただきたいと思います。それで相談ですが、その時に、事前検討会は開催しますか。

今日の議論は、結局、事前検討会の時に議論したことと同じ議論をしているし、質問の答えも事前検討会と同じような答えしか返ってこないのでは意味がないです。

結局、事前検討会をしても何も活かされていないです。

であれば次回に関しては、事前検討会はしないということにし、本日の仕切り直しと、どのように整理していくかによって進め方も含めて、一本で行ければいくという議論をした方が良いということですね。

事前検討会をするのならば、そのための準備は必要になってきますよね。その準備はしなくて良いので、ステップを先に進めたいので、実証的データを少しでも取ってほしい。

事前検討会は要らないので、先に検討会委員会の資料を、早く送付していただいて、委員から事前に質問リストを先に提出させてください。その質問に対して事務局も全部回答を準備しておけば、進行が少しは良くなるのではないのでしょうか。

例えば、作業のことも有るので、ものすごく早くとは言いにくいのですが、2、3週間前に資料が届き、1週間前までにご意見をくださいとし、回答できるものの準備をする、そうすれば当日の説明を、少しシンプルに出来るかもしれない。というよりシンプルにして、意見のやり取りに時間を掛ける、その方が望ましいということですね。私もそのように思います。では、事務局、それでお願いできますか。

前向きに対応します。例えば、最終の資料としてではなく、たたき台という資料の場合も有り得るということ、ご理解いただければと思います。出来るだけ前倒しで送付

させていただきます。

質問が出るわけなので、当日配布される資料は、更に改善された資料になるわけですよ。

そうですね。そこも含めて対応を検討していきます。

3週間前に作成したものをまず出すわけです。内部でも議論するけれども、いただいたもので修正した資料を当日、ここはこのように直りましたということで良いわけです。

はい。そのようなかたちで検討します。

特に、A区間(1)については、一方通行にして専用レーンにするのか、一般レーン走行で行くのかということにもなっていましたよね。そこをもう少し詰めて資料を出してもらいたいです。一方通行にして専用レーンにした場合、警察の方はとても無理だと言っていますが、それはよく相談して、道路のどこに問題点があるのか、一般通行にしくても定時性や速達性は確保できるのか、確保できる場合は、どのような理由で確保できますと、先ほど言われたバスベイの改良ならばそのように、理由も明確にして欲しいです。

はい、それでは時間を大幅に超過して、本当に申し訳ありませんでした。予定した議論は終了していませんが、本日はここまでにさせていただきます。閉会につきまして、副委員長の方からご挨拶をお願いします。

本日は長い時間に渡ってご検討いただきありがとうございました。まだ、決定ではございませんが、私としては、新しい交通システムは、相模大野の駅前を何とかしたい、電車を下りたらすぐバスに乗れるようにしたいという気持ちがございます。もう一度、このところはきちんとしてから、県道52号に関しては他のところでもやっていますので何とかするのはないかと思いますが、これからも熱心なご議論をよろしく願います。それでは、第9回新しい交通システム導入検討委員会を終わります。

以上

第9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		欠席
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		欠席
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	出席
9	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長		出席
10	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員		欠席
11	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長		欠席
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		欠席
18	三木 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長		出席
19	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長		出席
20	山本 誠	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長		出席

第9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7月7日(月)

午後2時から

場 所：市南区合同庁舎 3階講堂

- 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の比較検討について
 - (2) その他
- 4 閉会

< 資料 >

議題資料	第9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の比較検討(運行形態・ルートの詳細検討)
議題1参考資料	第1回 新しい交通システムの導入検討に関する「事前検討会」の議事概要

第9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	
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	

第9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の比較検討について

論 点

ルート及び走行形態

第8回検討委員会(4月28日開催)及び第1回事前検討会(6月11日開催)の結果を踏まえ、検討区間(相模大野駅周辺、A、B、C)毎に効果や影響、課題等を整理、検証しながら、ルート及び走行形態について最良案を選定する。

【A区間(1)*相模大野駅周辺】

専用走行路を設置する場合、必要となる幅員や沿道等への影響は？

専用走行路の設置が困難な場合、導入可能なルートや走行形態は？

の導入可能なルートや走行形態の一般車両や沿道等への影響は？

【A区間(2)*北側ルート案2及び北側ルート案3】

各ルート案の構造概要と技術的な課題は？

導入効果、生活環境や工事の影響、事業費はどうか？

導入可能なルートや走行形態は？

【C区間】

県道区間で自転車道を確保し、かつ、専用走行路を設置する場合に必要な幅員は？

県道について、計画変更を伴う拡幅はできないのか？

県道区間では、バス専用レーンの適用性はあるのか？

県道以外の区間の走行形態は？

【全区間のまとめ】

各区間において、新しい交通システムとして求めるものは？

中間駅及び既存バス路線の運行形態

中間駅の設置と既存バス路線網への影響について基本的な考え方を整理し、検討区間における需要分布を確認しながら、中間駅の配置方針の検討を行う。

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】

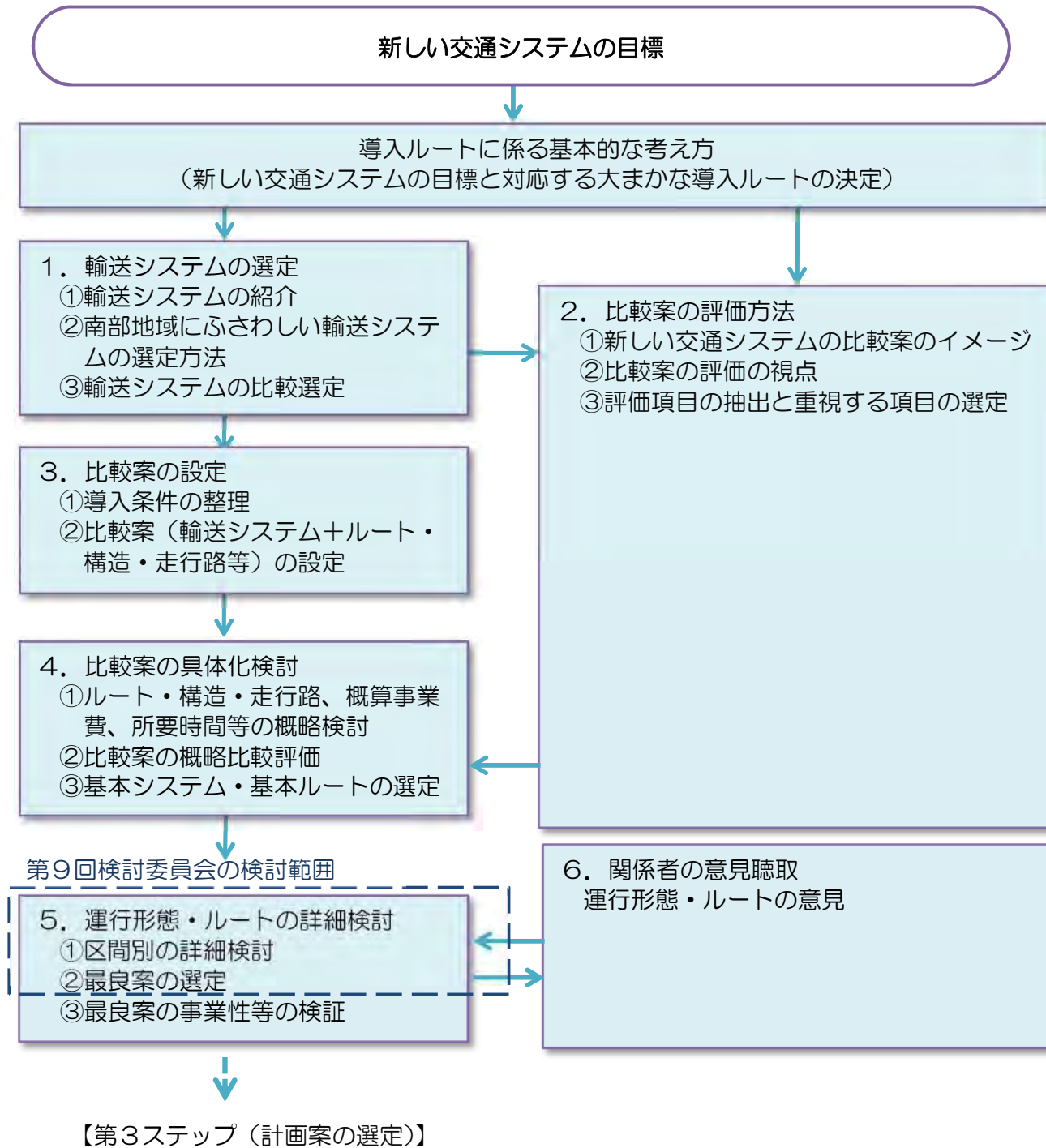
1. 検討ステップの確認.....	1
1.1 検討ステップの確認.....	1
1.2 今後の検討の進め方.....	1
1.3 検討課題の確認.....	1
2. 走行路の運行形態.....	2
3. 区間別ルート・走行形態比較.....	3
3.1 区間の概要.....	3
3.2 A区間 (1) 4	4
3.3 A区間 (2) 10	10
3.4 C区間..... 13	13
3.5 比較検討結果のまとめ..... 15	15
4. 中間駅及び既存バス路線運行形態..... 18	18
4.1 駅間隔の考え方..... 18	18
4.2 設置間隔とバス網の考え方..... 18	18
4.3 大まかなルートにおける需要分布..... 19	19
4.4 各方針案の比較評価..... 20	20
4.5 中間駅配置案..... 21	21

1. 検討ステップと検討課題の確認

1.1 検討ステップの確認

今回の検討委員会において、4区間（相模大野駅周辺、A、B、C）ごとに、運行形態やルートと比較検討します。

■図1-1 第2ステップの流れ



1.2 今後の検討の進め方

平成27年1月の答申を目標とした場合、今後の検討の進め方として、各回の検討委員会における検討項目は、以下のような想定となります。

■各回の検討委員会における検討項目（H27.1月答申を目標とした場合の想定）

検討委員会	検討課題
第9回（今回）	<ul style="list-style-type: none"> 運行形態・ルートの詳細検討 中間駅及び既存バス路線運行形態
第10回（8月下旬～9月上旬）	<ul style="list-style-type: none"> 事業性検証 計画案の選定
第11回（10月下旬）	<ul style="list-style-type: none"> 短期施策・段階的整備の検討 導入に向けた課題等の整理 答申案の検討
第12回（12月下旬）	<ul style="list-style-type: none"> 答申案の検討

1.3 検討課題の確認

第8回検討委員会では、全区間の共通課題及び各区間（4区間）について、次の検討課題が指摘されました。

■課題

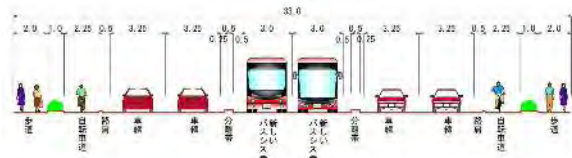


区間	検討課題
全区間共通	<ul style="list-style-type: none"> ①専用走行路を確保する検討を行う。 ②中間駅における歩行者横断信号設置には既存信号再配置が必要
A区間（1） （相模大野駅～神奈川県総合産業高入口交差点）	<ul style="list-style-type: none"> ①単線双方向の検討も行うべき ②ポーノ外周道路やコリドーを活用するルートの検討 ③拡幅の可能性の検討 ④一方通行、バスレーン、マイカー流入規制の影響の検討
A区間（2） （神奈川県総合産業高入口交差点～若松3丁目交差点付近）	<ul style="list-style-type: none"> ①地下案の構造概要 ②地下案の技術的、制度面の課題
A区間（3）、B区間 （若松3丁目交差点付近～相模原公園入口交差点）	特になし
C区間 （相模原公園入口交差点～原当麻駅）	<ul style="list-style-type: none"> ①自転車道設置の最少幅員構成 ②拡幅整備の可能性

※A、B、Cの各区間はP3を参照

2. 走行路の運行形態

バス専用走行路、バス専用レーン、バス優先レーン及びマイカー流入規制について、概要、法的根拠、課題等は次のとおりです。

■ 走行路の運行形態

走行形態	バス専用走行路	バス専用レーン	バス優先レーン	マイカー流入規制
目的と概要	<ul style="list-style-type: none"> 終日に渡って、専用の空間とすることにより高い定時性を確保する。 一般車が走行する車線とは物理的に区分することが望ましい。 都市計画は、一般道路とは異なる都市施設（特殊街路）として都市計画決定する。 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。一般車への制約が大きい方法である。 <p>【イメージ】</p> <p>●4車線道路に整備する場合、新たに専用走行路（複線の場合）を整備する</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕の道路混雑時間帯（終日の場合もある）に、一般車線の車線数を減じ、バスの専用通行帯とするもので、バス以外は他の車線を通行しなければならない。一般的には路側側のレーンを指定し、カラー舗装などで区分する。交通規制上は「専用通行帯」となる。 一般車は、沿道からの出入りのために横切ることが可能で、交差点において左折が可能な場合には、左折のために交差点手前でバスレーンを走行できる。 原動機付自転車、軽車両は走行が可能である。 路線バスだけでなく、自家用バス、実車タクシーやワゴン車なども、走行可能とする方法がある。 <p>【イメージ】</p> <p>●4車線道路で運用する場合、規制時間帯では、一般車線を減じ、バスレーンとする。規制時間帯以外は一般車線走行となる。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕の道路混雑時間帯（終日の場合もある）に、一般車線の車線数を減じ、バスの優先走行帯とするもので、原則、一般車も走行可能で、路線バス等が接近してきた場合に、バスレーンを出なければならない。混雑して車線変更ができないような状況下でバスレーンを通行してはならない。構造はバス専用レーンと同様である。交通規制上は「路線バス等優先通行帯」となる。 一般車は、沿道出入りや交差点での左折時など走行可能なだけでなく、路線バス等の走行を阻害しない範囲であれば、走行可能である。 <p>【イメージ】</p> <p>●4車線道路で運用する場合、規制時間帯では、一般車線を減じ、バスレーンとする。規制時間帯以外は一般車線走行となる。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> マイカーの通行を時期や時間帯を定め禁止し、公共交通の円滑性向上を図るものである。交通規制上は「通行禁止」である。 対象車両の設定は様々であり、それによって効果と影響が異なる。（白ナンバー乗用車だけを対象とするか、乗用車すべてを対象とするかなど、対象車両を車種・自家用営業用・許可車両などで区分する） <p>※神奈川県内他都市事例</p> <p>厚木市：小田急線本厚木駅北口 駅北口広場へ通じる県道602号、市道本厚木松枝線、市道本厚木田村町線の流入規制 ・7:00～9:00、17:00～19:00、路線バス・タクシーを除く一般車の進入禁止規制</p> <p>茅ヶ崎市：JR茅ヶ崎駅北口 県道309号から北口駅前広場への流入規制 ・7:00～8:30、路線バス・タクシーを除く一般車の進入禁止規制</p>
事例	<ul style="list-style-type: none"> 国内では、道路内の一部空間をバス専用走行路とした事例はない。（※鉄道廃線敷をバス専用道としている例はある） 	<ul style="list-style-type: none"> 国内で多くの事例がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 国内で多くの事例がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 国内にいくつかの事例がある。観光地や駅周辺で実施されている。
根拠法等	<ul style="list-style-type: none"> 道路法、都市計画法、道路交通法 	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通法 	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通法 	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通法
適用条件	<ul style="list-style-type: none"> バスの運行本数、利用者数や一般車の交通量などの制限はない。 	<ul style="list-style-type: none"> 明文化条件はないが、バス運行本数が多いことやバスレーンのバス利用者数が一般レーンの利用者数よりも多いことなど、道路空間の利用効率性が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 	<ul style="list-style-type: none"> 明文化条件はないが、道路交通に大きな支障を与えないことが必要である。 地域内の商業・業務活動に大きな影響を与えないことも必要である。
長所	<ul style="list-style-type: none"> 終日に渡って高い定時性が確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕には一定の定時性が確保できる。 沿道出入、交差点左折などが可能で、一般車の動線への影響が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 違反車両が少なければ、朝夕には一定の定時性が確保できる。 沿道出入、交差点左折などが可能で、一般車の動線への影響が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 車種等の通行禁止だけとなるため、規制対象車両以外は従前と同様の通行となる。 バスの交通円滑化だけではなく、自動車交通量全体の削減が可能である。
課題	<ul style="list-style-type: none"> 一般車線数を確保した上で設置できる場合には問題が少ないが、一方通行など交通規制と併せて実施する場合には、交通規制の影響が大きくなりにしななければならない。 沿道施設への影響がある。特に、一方通行と併せて沿道と接して設置する場合には、沿道施設への影響が非常に大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 違反車両によりバスの優先性を確保できないケースがある。 一般に朝夕だけの運用であるため、それ以外の時間帯でも渋滞が発生するようない場合には定時性を確保できない。 一方通行規制なども併せて実施する場合には、他の交通規制の影響が大きくなりにしななければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 違反車両の違反状況を特定することが難しく、バスの優先性を確保するのが難しいケースが多い。 一般に朝夕だけの運用であるため、それ以外の時間帯でも渋滞が発生するようない場合には定時性を確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 規制対象車両の交通量が少ないと効果が小さい場合がある。（商用車交通量が多く、マイカー交通の影響が小さい場合など） 規制時間帯以外では、交通円滑性が必ずしも確保できない。

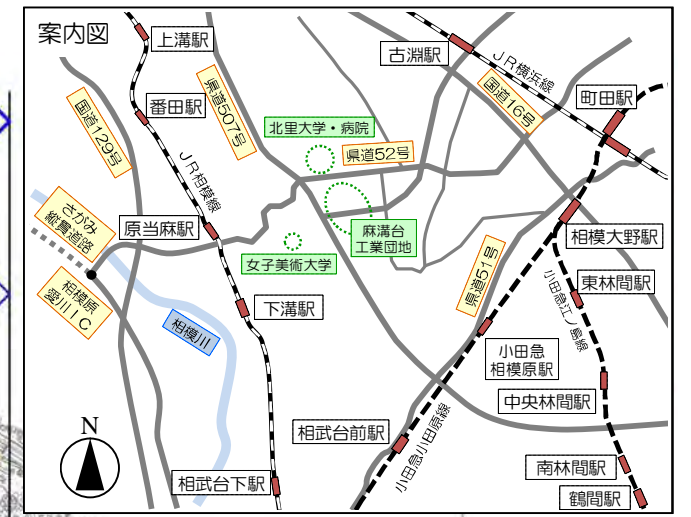
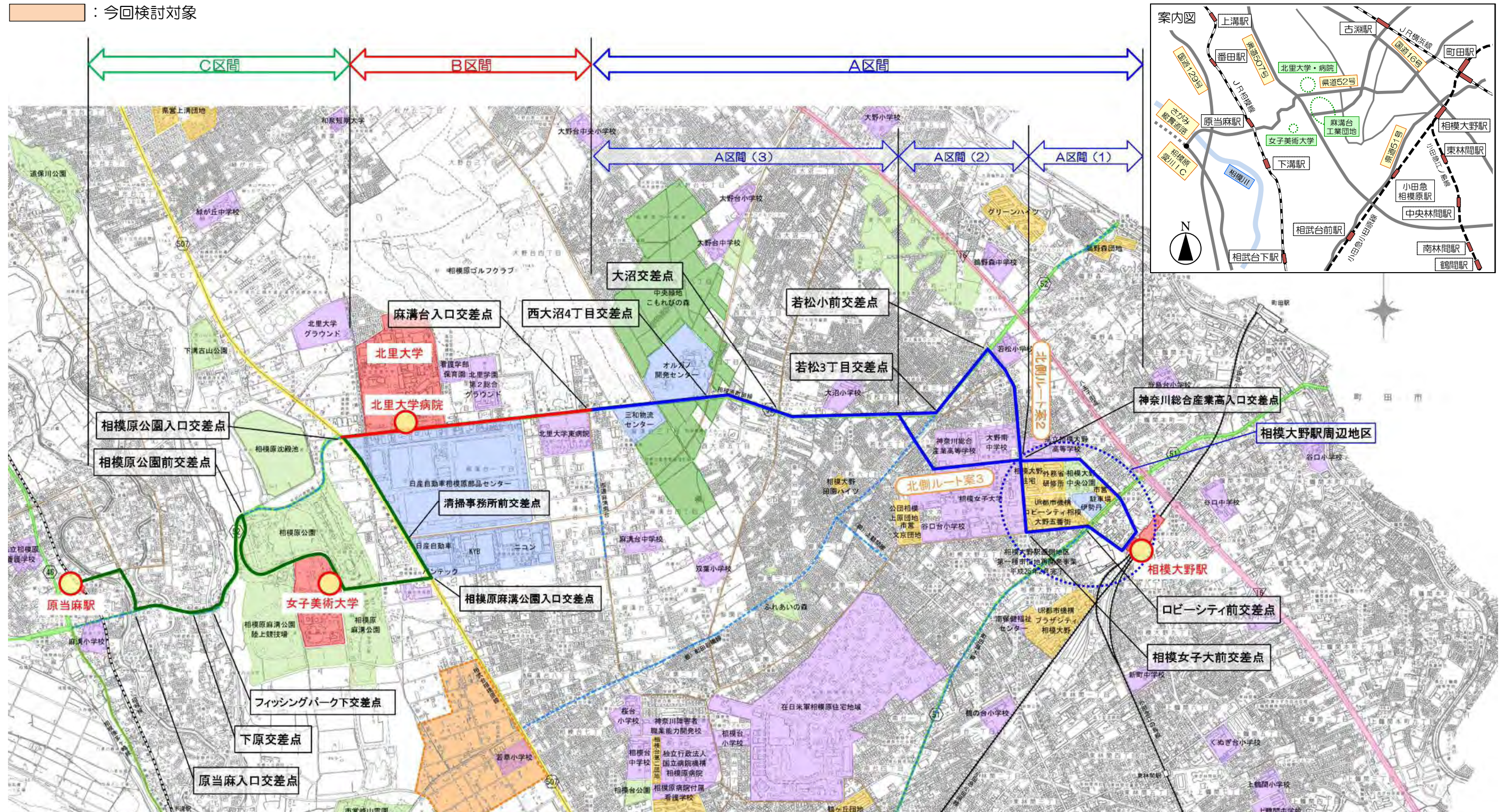
3. 区間別ルート・走行形態比較

3.1 区間概要

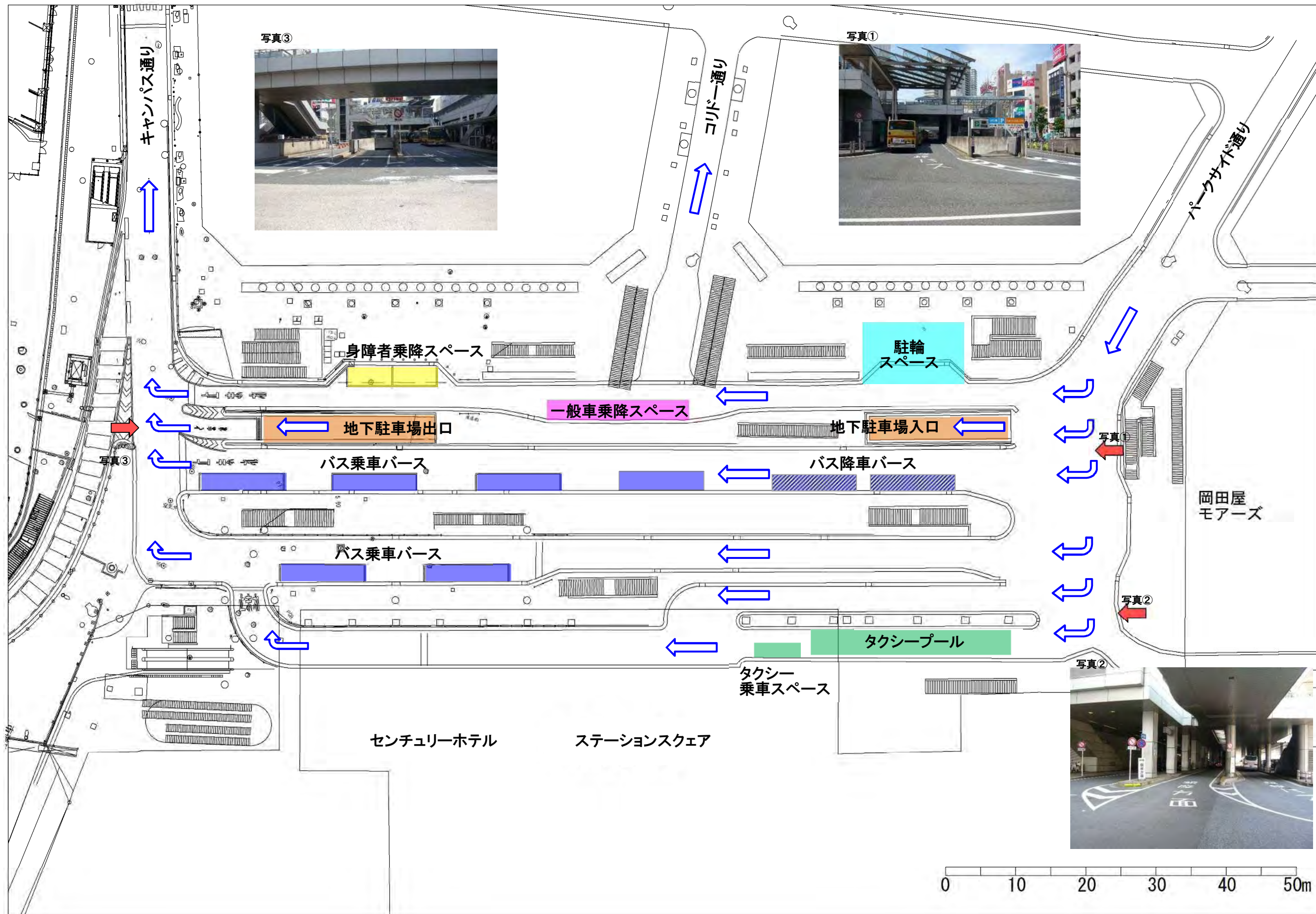
比較検討を行う各区間のルート及び走行形態は、次のとおりです。なお、比較ルート及び比較形態のないA区間(3)とB区間は、比較検討の対象から除外します。

区間	ルート案	走行形態案
A区間(1)	相模大野駅～県道51号～神奈川県総合産業高校入口交差点	循環ルート、往復ルート
A区間(2)	神奈川県総合産業高校入口交差点～県道52号	現道ルート(北側ルート案2)、新設ルート(北側ルート案3)
A区間(3)	県道52号(～麻溝台入口交差点)	県道52号(比較ルートなし)
B区間	県道52号(～相模原公園入口交差点)	県道52号(比較ルートなし)
C区間	県道507号～女子美術大学～県道52号～原当麻駅	女子美術大学経由(比較ルートなし)

：今回検討対象



■相模大野駅北口駅前広場 現況図



(2) 専用走行路（複線・単線）の必要幅員

専用走行路を設置する場合に必要な幅員（望ましい幅員）は、複線の場合でW=20.5m、単線の場合でW=17.5mとなります。

相模大野駅周辺地区のルートは、W=12.5~14.0mで、全ての区間で拡幅が必要となります。

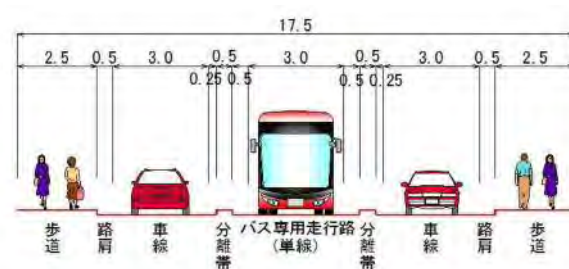
しかし、拡幅整備は沿道建物への影響が大きく、特に駅周辺では堅牢な建物の立地が多いため、**道路拡幅は困難であるため、現況道路の幅員内で設置可能な走行形態及び交通規制での組み合わせによる対応が現実的**となります。

■専用走行路 複線パターン



注) 第6回検討委員会資料再掲

■専用走行路 単線パターン



注) 第6回検討委員会資料再掲

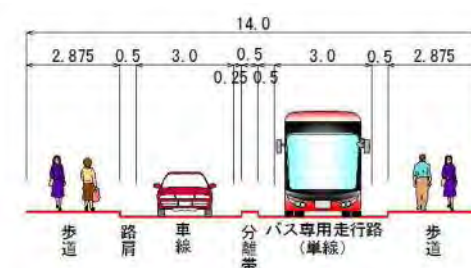
(3) 専用走行路（単線・一方通行）による沿道への影響

現況道路の幅員内に専用走行路を設置する場合、一般車の一方通行規制を併用した単線の走行形態となります。

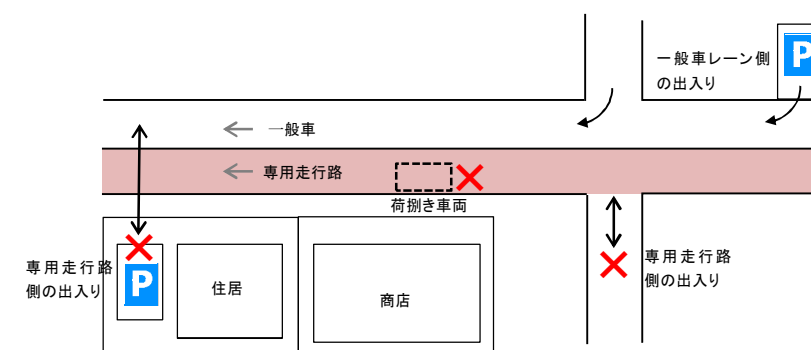
この場合、専用走行路側では、沿道からの街路や車庫等からの出入り、商業施設等への荷捌きが制限されます。

相模大野駅周辺地区のルートは、接続する街路や車庫等が多く、また、沿道に商業施設が立地する区間もあるため、**専用走行路の設置による沿道への影響は大きく、専用走行路の設置は困難**となります。

■専用走行路 単線・一方通行



注) 第6回検討委員会資料再掲

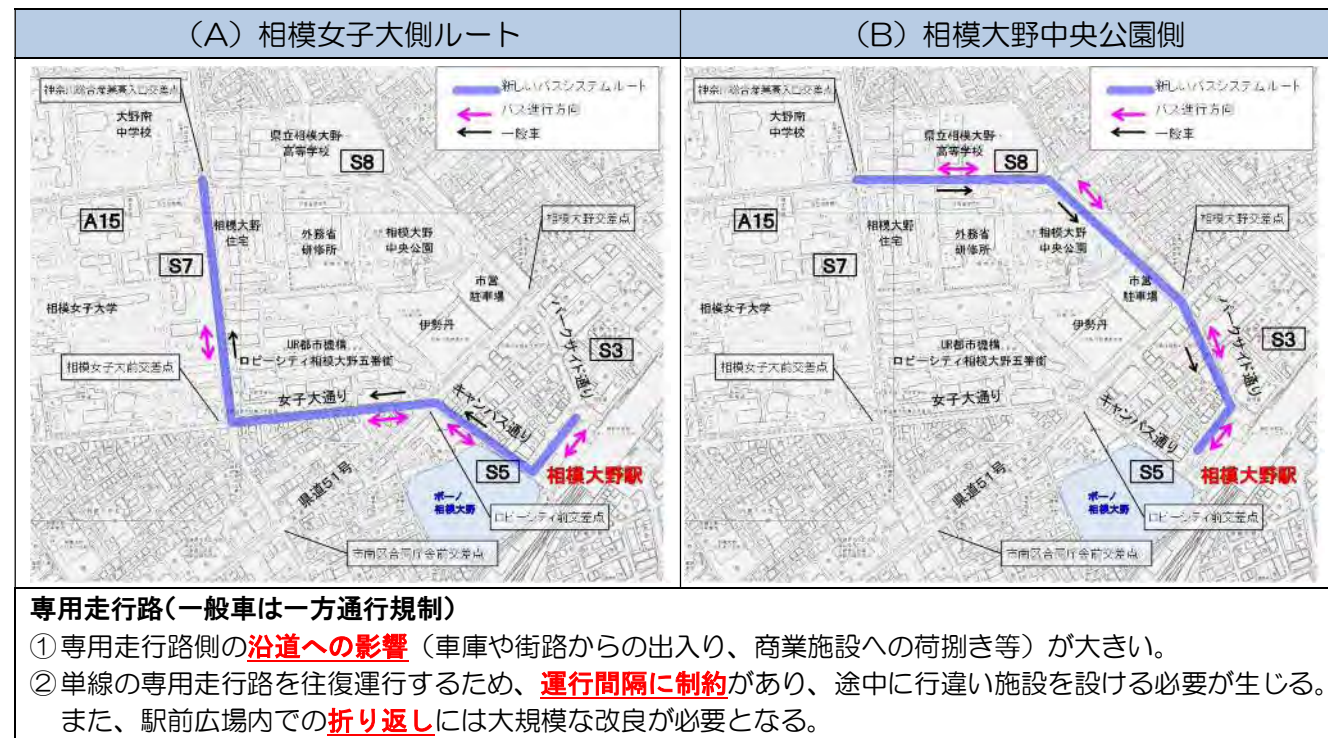


注) 第8回検討委員会資料の図を合成して作成

(4) 基本的なルートパターンの比較

以上のことを踏まえ、相模大野駅から県道51号を越え神奈川県総合産業高校入口交差点までの間で、ルートを比較検討するための基本的なルートパターンを以下に整理します。

■単線・往復ルート



単線・往復ルートでは、**専用走行路の導入は困難**となります。

※単線・往復ルートにおける運行間隔への制約

単線の専用走行路を往復運行する区間では、行違い施設(駅などに設置)が必要になります。また、運行間隔は、最少でも行違い施設間の所要時間の2倍となります。

表定速度を20km/hとした場合、相模大野駅から神奈川県総合産業高校入口交差点間の所要時間は、(B)相模大野中央公園側でも片道2.85分で、**最小運行間隔は約5.7分**となります。

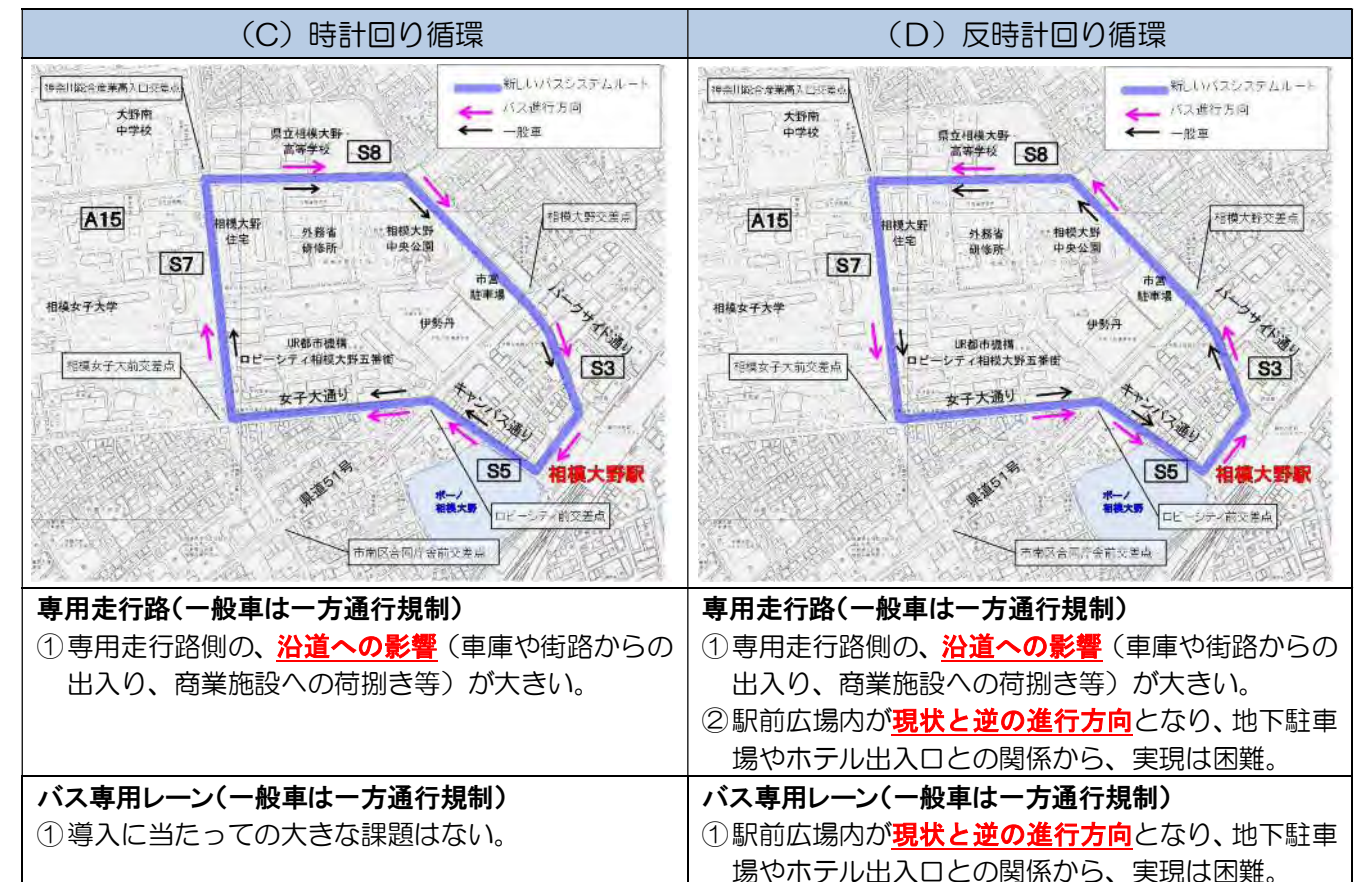
この運行間隔は、ピーク時運行間隔5.2分^{*1}を上回るため、ピーク時需要に対応したサービスが確保できず、ピーク時需要に対応するためには、中間に行違い施設を設けることが必要となります。

^{*1}ピーク時運行間隔5.2分：表定速度20km/hとした場合のピーク時需要に対応するための運行本数から算出した運行間隔(第6回検討委員会資料)

■相模大野駅～神奈川県総合産業高校入口交差点間の最少運行間隔(表定速度20km/hに設定)

	区間長(km)	所要時間(分)	最小運行間隔(分)
(A) 相模女子大側ルート	1.064	3.192	6.384
(B) 相模大野中央公園側	0.951	2.853	5.706

■単線・循環ルート



単線・循環ルートでも専用走行路の導入は困難となり、ルート比較を行うための基本パターンは、**(C) 時計回り循環**で、走行形態は**一方通行規制を併用したバス専用レーン**となります。

(5) ルート比較

ルート比較案は、単線・循環ルート(時計回り)のパターンで、往路のルートが異なる以下の4案が挙げられます。復路は各案とも、相模大野中央公園前を通過して、駅に戻るルートとなります。

① 女子大通り案	往路：相模大野駅からキャンパス通り、女子大通り、相模女子大東側を通過して、神奈川県総合産業高校入口交差点に至る。
② 県道51号案	往路：相模大野駅から県道51号、相模女子大東側を通過して、神奈川県総合産業高校入口交差点に至る。
③ ボーノ外周道路案	往路：相模大野駅からボーノ外周道路を通り県道51号に出て、相模女子大東側を通過して、神奈川県総合産業高校入口交差点に至る。
④ コリドー通り案	往路：相模大野駅からコリドー通りを通り県道51号に出て、相模女子大東側を通過して、神奈川県総合産業高校入口交差点に至る。

なお、県道51号の幅員に余裕のある区間では、道路中央部へバス専用レーンを設置するにより、一般車は現況と同様に双方向通行の運用とします。

また、各案とも、相模大野駅から県道51号までの間の走行形態は、一方通行を併用したバス専用レーンのみでなく、一般レーン走行で時間帯を限定したマイカー流入規制により、バスの定時性・速達性を確保する案も挙げられます。

次頁に、各案の導入効果、一般車両への影響、沿道への影響について整理します。

■単線・循環ルート（時計回り）比較表

	①女子大通り案	②県道51号案	③ポーノ外周道路案	④コリドー通り案
導入効果	<ul style="list-style-type: none"> ①バス専用レーンとすることで、交通量の多い道路で、朝夕の混雑時に一定の定時性が確保できる。 ②交通量の多いロビーシティ前交差点を通過する。 	<ul style="list-style-type: none"> ①バス専用レーンとすることで、交通量の多い道路で、朝夕の道雑時に一定の定時性が確保できる。 ②女子大通りには、一方通行規制がかからない。 ③交通量の多いロビーシティ前交差点を通過する。 	<ul style="list-style-type: none"> ①バス専用レーンとすることで、交通量の多い道路で、朝夕の混雑時に一定の定時性が確保できる。 ②女子大通りには、一方通行規制がかからない。 ③交通量の多いロビーシティ前交差点を迂回することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ①バス専用レーンとすることで、交通量の多い道路で、朝夕の混雑時に一定の定時性が確保できる。 ②女子大通りには、一方通行規制がかからない。 ③交通量の多いキャンパス通りを迂回することができる。 ④交通量の多いロビーシティ前交差点を通過する。
相模大野駅～県道51号間をマイカー流入規制とした場合 ^{*1}	<ul style="list-style-type: none"> ①規制時間内におけるバス交通の定時性・速達性が確保される。 ②マイカーの通行は、規制時間外にて現状と同様の通行が可能である。 			
一般車両への影響	<ul style="list-style-type: none"> ①一方通行規制により、女子大通りや相模女子大東側道路などで、迂回による影響が大きい。 ②駅南口からアンダーパスを通り、県道51号へ抜ける車両が迂回を強いられる。 ③市営駐車場や団地内駐車場への迂回が生じる場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ①～③同左 ④女子大通りを駅へ向かう交通の一方通行規制の影響を回避することができる。 	①～④同左	①～④同左
相模大野駅～県道51号間をマイカー流入規制とした場合 ^{*1}	<ul style="list-style-type: none"> ①規制時間外は現状と同様の通行が可能だが、規制時間内は地区内に流入できない。 ②規制時間内における駅前広場での駅利用者の送迎が制限される。 			
沿道への影響	<ul style="list-style-type: none"> ①一方通行により沿道の車庫や街路からの出入り方向が限定される。 	<ul style="list-style-type: none"> ①一方通行により沿道の車庫や街路からの出入り方向が限定される。 ②特に、S10（市南区合同庁舎前交差点～相模女子大交差点間）は、車庫や街路からの出入り箇所が多く、迂回を強いられる沿道住民が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ①～②同左 ③ポーノ外周道路は交通量が少ないことから、一般レーン走行とすることで、沿道への影響を回避することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ①～②同左 ③コリドー通りの風間の歩行者専用利用は廃止となる。
相模大野駅～県道51号間をマイカー流入規制とした場合 ^{*1}	<ul style="list-style-type: none"> ①規制時間内におけるエリア内でのマイカーの駐車場利用、商業施設等へのアクセスが制限される。 			

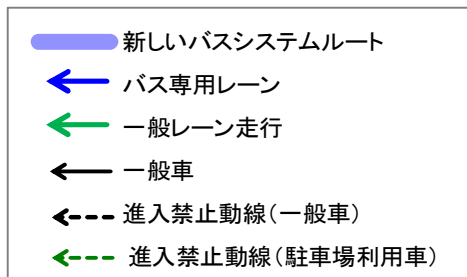
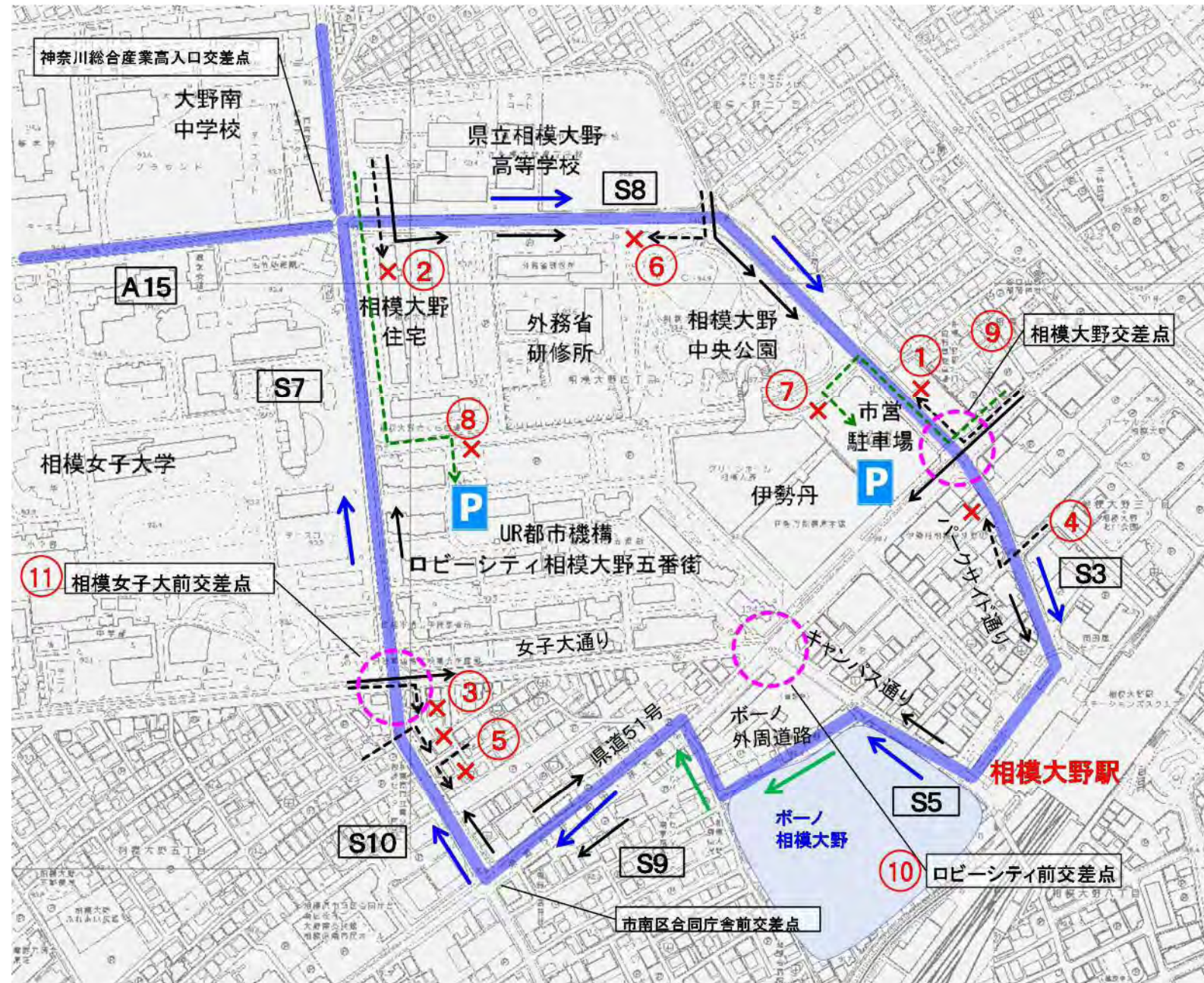
*1：相模大野駅～県道51号間を一般レーン走行とし、時間帯を限定したマイカー流入規制とした場合

<まとめ>

女子大通りを通行する一般車両への影響を回避し、交通量の多いロビーシティ前交差点を迂回するルートの**③ポーノ外周道路案**が望ましいと考えます。走行形態は、**一方通行規制の併用によるバス専用レーン**を基本としますが、駅前地区のパークサイド通りは、規制時間外は現状の交通運用と変わらない**時間帯を限定したマイカー流入規制の併用による一般レーン走行**、ポーノ外周道路は**一般レーン走行**とすることが望ましいと考えます。

(6) ポーノ外周道路案における課題

一方通行規制を併用したバス専用レーンの走行形態とした場合、一般交通や路線バス、駐車場利用車の通行に迂回が生じる場合があります。ポーノ外周道路案における一方通行規制により考えられる課題は以下のとおりです。これらの課題により、地域住民・事業者との合意や交通管理者との協議が困難な場合には、交通運用（交通規制）の見直しが必要となる可能性があります。



(1) 一般交通の迂回に関する課題

箇所	課題
①	町田方面から相模大野交差点を右折し、 県道 52 号へ向かう自動車 が迂回を強いられる。
②	県道 52 号から神奈川総合産業高校入口交差点を直進し、 県道 51 号へ向かう自動車 が迂回を強いられる。
③	栄町方面から相模女子大前交差点を右折し、 県道 51 号へ向かう自動車 が迂回を強いられる。
④	駅南口からアンダーパスを通行し、 県道 51 号へアクセスする自動車 が迂回を強いられる。(ただし、駅前地区について時間帯を限定したマイカー流入規制とする場合は、こうした課題は発生しない。)
⑤、⑥	沿道に接続する街路からの右左折方向が限定される。

(2) 駐車場利用車に関する課題

箇所	課題
⑦、⑧	駐車場へのアクセス に迂回を強いられる場合がある。

(4) 交差点に関する課題

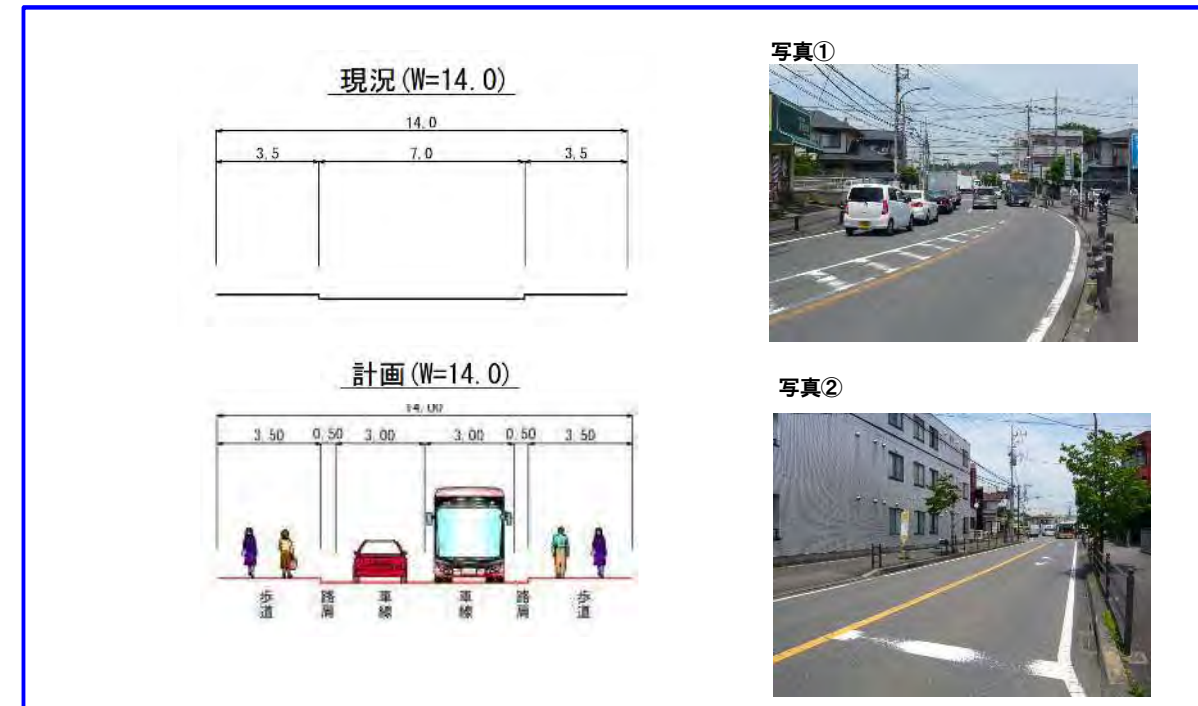
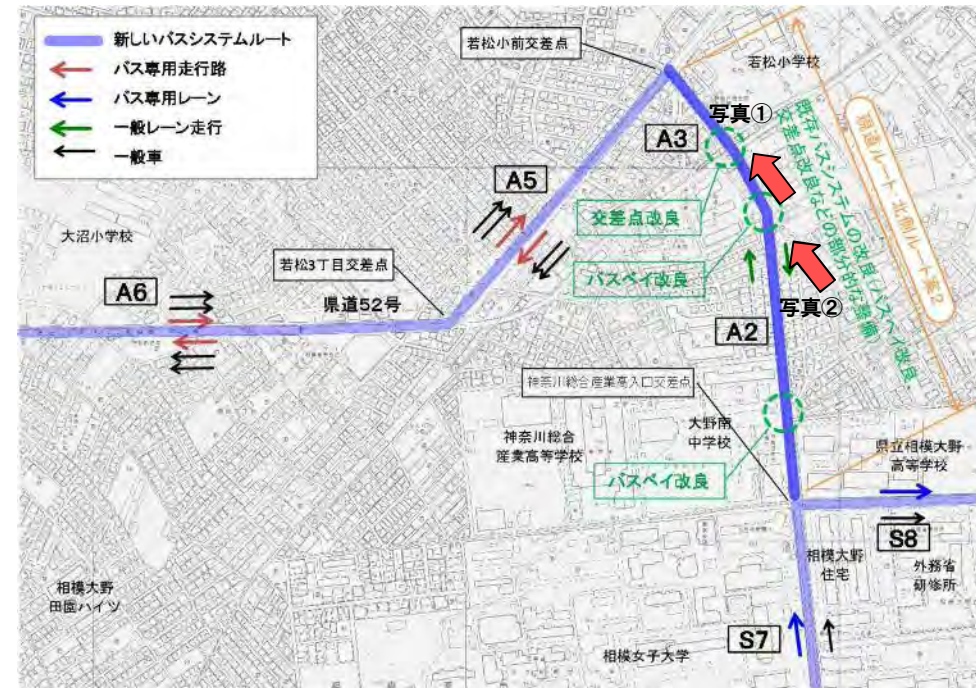
箇所	課題
⑨相模大野交差点	県道 52 号から神奈川総合産業高校入口交差点を直進して県道 51 号へ向かう自動車迂回することにより、 相模大野中央公園側から流入する交通量が増加 することが考えられ、混雑悪化が懸念される。
⑩ロビーシティ前交差点	町田方面から相模大野交差点を右折し、 県道 52 号へ向かう自動車 が迂回することにより、 国道 16 号側から流入する交通量が増加 することが考えられ、混雑悪化が懸念される。
⑪相模女子大前交差点	町田方面から相模大野交差点を右折し、 県道 52 号へ向かう自動車 が迂回することにより ロビーシティ前交差点側から流入する交通量が増加 することが考えられ、混雑悪化が懸念される。

3.3 A区間（2）神奈川県総合産業高校入口交差点～県道52号

現道ルート（北側ルート案2）と新設ルート（北側ルート案3）について、構造概要や技術的な課題を整理し、比較案を検討した結果は、次のとおりです。

(1) 現道ルート（北側ルート案2）における既存のバスシステムの改良

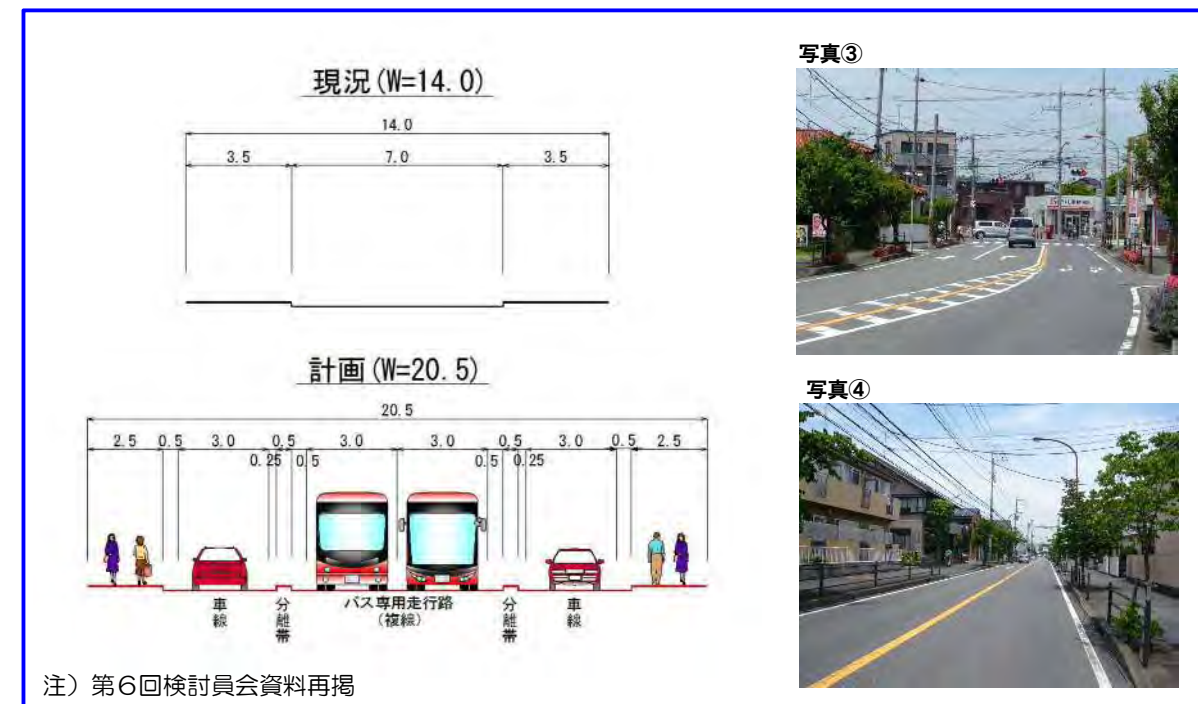
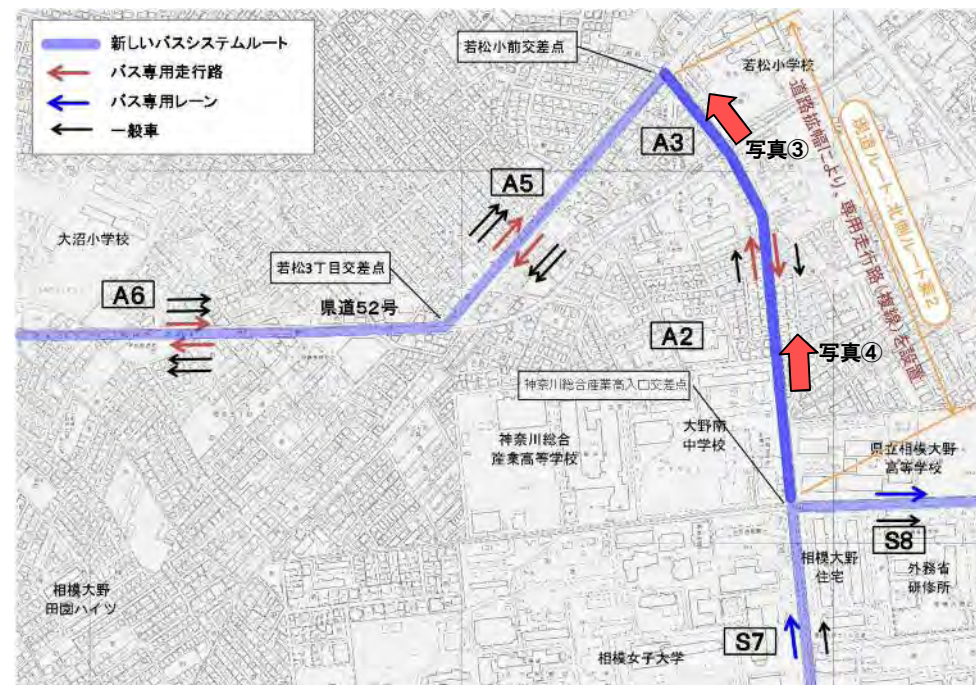
この形態は、専用走行路は設置せず、道路拡幅を伴わない一般レーン走行で、既存のバスシステムの改良（バスベイ整備、交差点改良などの部分改良）を実施し、バスを含む交通の円滑化を図ることを目的とするもので、用地取得による沿道への影響や生活環境への影響、工事期間中の周辺への影響、事業費等を考慮した中で、一定の効果을期待するものです。



(2) 現道ルート（北側ルート案2）における専用走行路の最少幅員

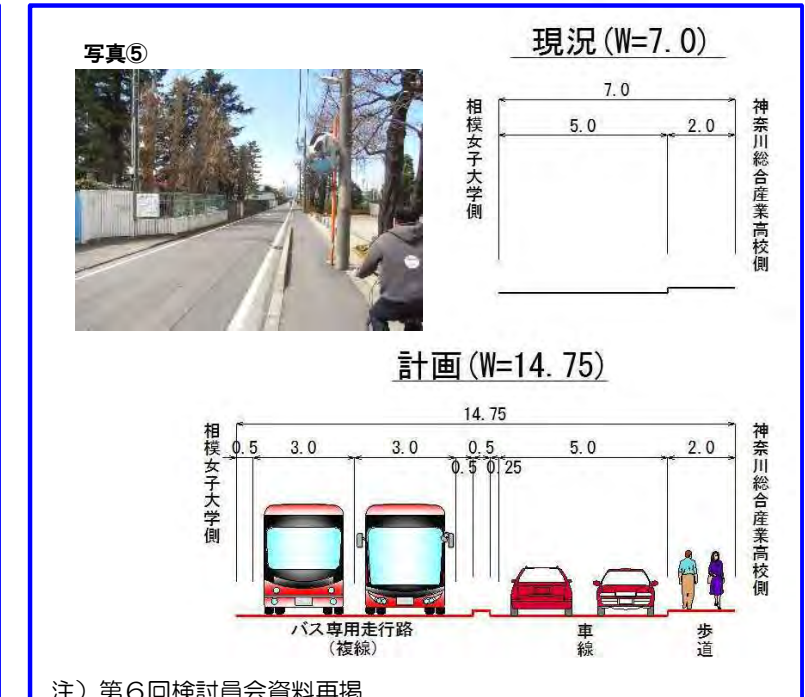
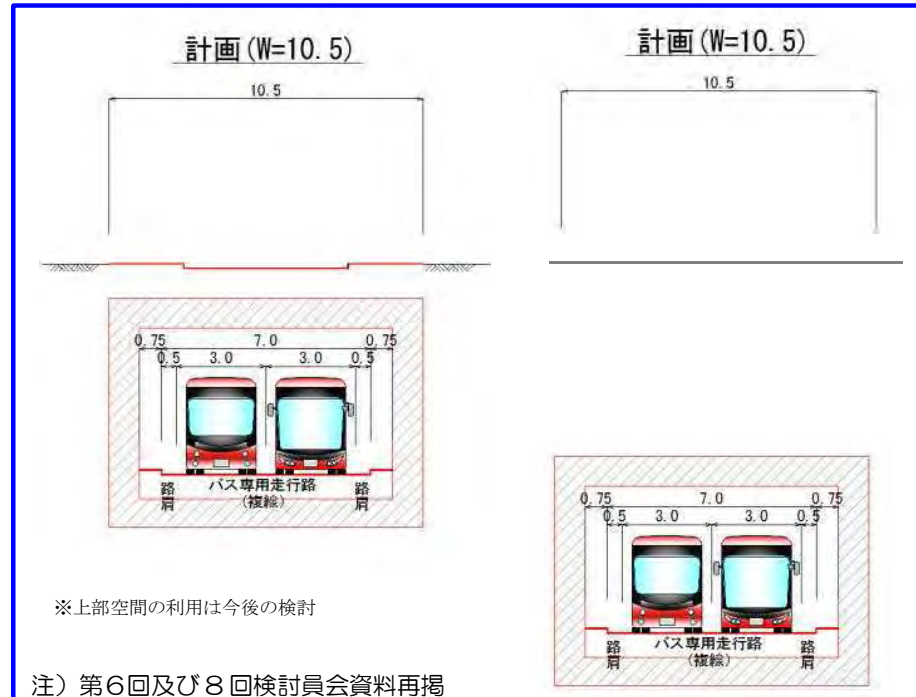
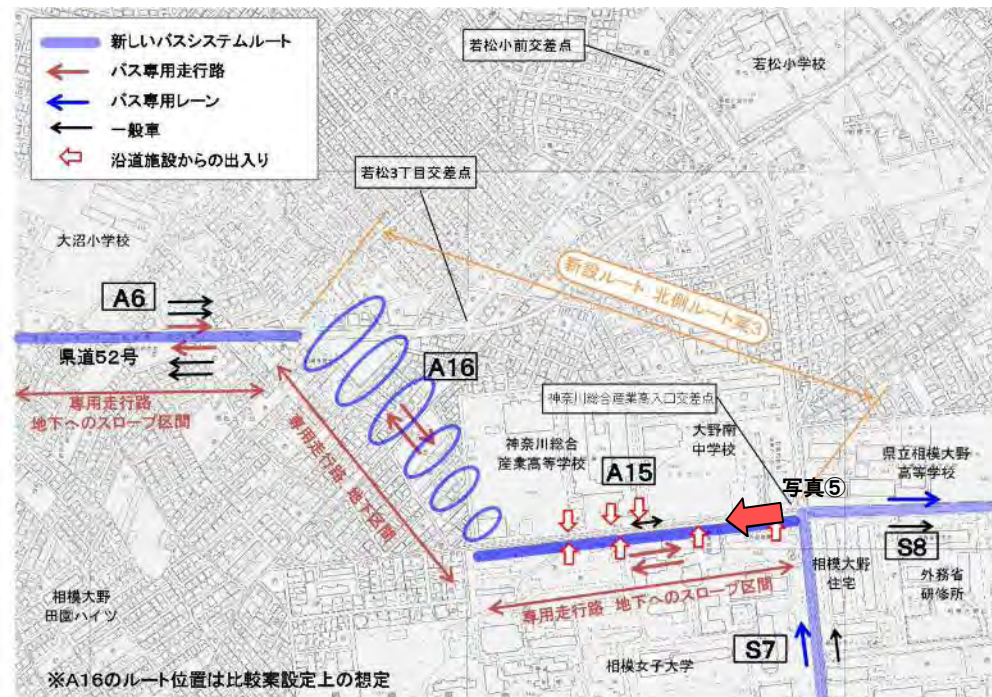
専用走行路を設置する場合に必要な幅員（望ましい幅員）は、複線の専用走行路で一般車は両側通行となることから、 $W=20.5\text{m}$ となります。神奈川総合産業高校入口交差点から若松小前交差点の区間の道路幅員は $W=14.0\text{m}$ で、全ての区間で拡幅が必要となります。

当該区間の沿道状況は、戸建ての低層住宅が広範囲にわたり多数立地し、用地取得による沿道への影響は小さくありません。なお、A2区間では、過去の現道整備時に沿道住宅の建て替えが行われた区間が存在します。



(3) 新設ルート（北側ルート案3）の構造概要及び課題

相模女子大の北側に複線の専用走行路を確保し、神奈川総合産業高校の南西端角付近から県道52号の間に地下の専用走行路を整備するルートで、相模女子大の北側及び県道52号に地下区間へのアプローチのためのスロープを設置します。なお、地下区間は、用地買収をし、比較的浅い地下に整備する方法と、地下深くに整備し、区分地上権を設定して残留希望者への対応を図る方法が考えられます。また、ルートは、地下区間の走行安全性を優先し、極力カーブを設けないルート（直線ルート）と、影響（用地買収等）のある民有地を極力少なくするため、高校西側道路の地下を活用するルート（曲線ルート）が考えられます。



新設ルートの地下構造の課題（A16 区間）

	工事等の影響	完成後の影響	制度・事業性等の課題
【浅い地下案】 ・専用走行路を整備するために必要最小限の幅で用地を取得し、地上部は、地域のニーズに応じた公共空間とする。	●開削工法 ・土留めを設置する際の騒音・振動による沿線家屋への影響が懸念される。	・土被りが小さいため、ルート周辺で車両走行に伴う振動が発生する可能性が高い。	①用地買収、居住者の移転が必要となる。 ②地上部を道路や自転車歩行者道、緑道などとして利用することが考えられるが、地下化するにも係らず用地買収が必要となる。 ③バス需要に対する沿線住民のメリットがない。
【区分地上権設定による地下案】 ・ルート上の居住者等や地域に与える影響を極力少なくする。	●開削工法 ①土留めを設置する際の騒音・振動による沿線家屋への影響が懸念される。 ②ルート上となる家屋には、工事期間中、移転していただく必要がある。 ③曲線ルートの場合、工事期間中は、グラウンドの使用等、高校の授業に支障をきたす。 ●シールド工法 ①立坑築造に係る土留めを設置する際の騒音・振動による周辺家屋への影響が懸念される。 ②路線上の家屋等への影響軽減のための地盤改良等の対策が必要となる可能性が高い。	・【浅い地下案】と比べてスロープ区間の延長が概ね2倍となり、当該区間の道路南北方向の動線への影響範囲が大きくなる。	①開削工法の場合は、移転・再建に係る補償費や工事期間中の借地費が、シールド工法の場合は、シールド機械や立坑築造に多大な費用を要する。 ②【浅い地下案】と比べてトンネル内の排水施設・換気施設や長くなるスロープ区間の整備に要するコストが大きくなる。 ③地権者は、地下10m以下の利用ができなくなる。 ④バス需要に対する沿線住民のメリットがない。

【区分地上権設定による地下案】の場合、残留希望者への対応を図ることが可能となりますが、開削工法では、一時移転が、シールド工法では、多大なコストが必要となります。このため、【浅い地下案】でルート案を検証します。

		①現道ルート（北側ルート案2） 既存のバスシステムの改良案	②現道ルート（北側ルート案2） 専用走行路案	③新設ルート（北側ルート案3） 地下（専用走行路）案
導入効果		①専用走行路に比べ、定時性・速達性の 効果は小さい 。 ②一般交通全体で、 円滑性の向上 が図られる。	①定時性・速達性の 効果は大きい 。	①定時性・速達性の 効果は大きい 。 ②地下区間、アプローチ区間では 沿線住民が利用できない
用地取得による沿道への影響		①交差点改良やバスベイ整備のため、影響は 部分的な箇所に限 定される。	①神奈川総合産業高校入口交差点から若松小前交差点までの 広範囲に影響 を及ぼす。	①アプローチ区間及び地下区間上部（相模女子大付近から県道52号まで）の 広範囲に影響 を及ぼす。（地下利用にも関わらず用地買収、建物移転（補償）が必要となる。）
工事期間中の周辺への影響		①大きな影響は考えにくい。	①用地取得後の工事を前提とすれば、大きな影響は考えにくい。	①地下工事の際、騒音・振動で 周辺民家への影響が懸念 される。
整備後の生活環境への影響	交通環境	①現状から大きな変更はなく、影響は考えにくい。	①専用走行路が中央に設置されるため、街路や沿道車庫からの 出入り方向が限定 される。また、反対車線側の街路や車庫への出入りができない。	①同左
	生活環境	①大きな影響は考えにくい。	①大きな影響は考えにくい。	①地質条件によっては、 振動対策等が課題 となる可能性がある ②アプローチ区間では、 道路横断方向の動線が制限 される。
事業期間		①用地取得が困難となる場所が発生した場合は、事業の進捗に影響が出る可能性があるが、部分的な場所に限定される。	①用地取得が困難となる場所が発生した場合は、 事業の進捗に影響が出る可能性 がある。	①同左
事業費（整備費、用地費、補償費）		①約10億円 ②他の案に比べ、事業費は 安い 。	①約48億円 ②左記の既存のバスシステムの改良案に比べ、事業費が 高い 。	①【浅い地下案：開削工法】 約76億円（曲線ルート）～約101億円（直線ルート） ②他の案に比べ、事業費が 高い 。

<まとめ>

①現道ルート（北側バスルート案2）既存のバスシステムの改良案は、新しいバスシステムとしての目標達成度は高くないが、他の専用走行路案に比べて用地取得による沿道への影響や工事期間中の影響、整備後の交通環境・生活環境への影響、事業期間、事業費など**様々な面で優れており**、当該区間のルート及び走行形態とすることが望ましいと考えます。

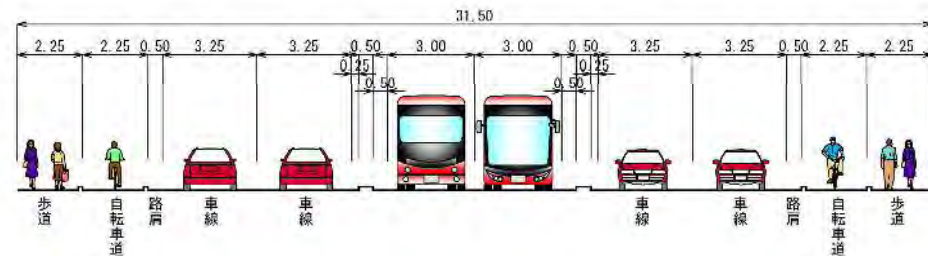
3.4 C区間県道507号～女子美術大学～県道52号～原当麻駅

女子美術大学経由のルートについて、自転車道の設置及び望ましい走行形態について整理した結果は、次のとおりです。

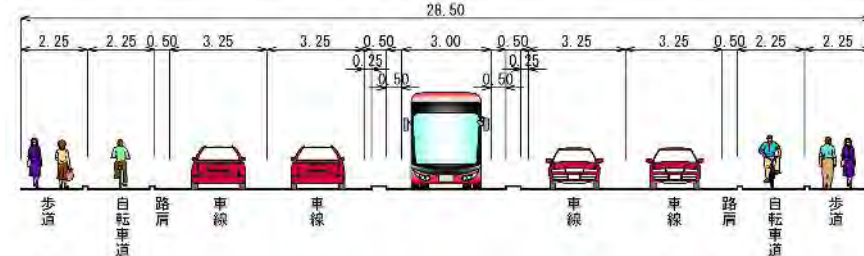
(1) 県道に専用走行路を設けた場合の必要幅員

相模原市においては、平成24年3月に策定した「相模原市自転車対策基本計画」にて安全で快適な「自転車のまち相模原」を目指すことを挙げており、今回の計画においても自転車道を設けることを基本とします。これにより、専用走行路を設置する場合に必要な幅員（望ましい幅員）は、複線の場合でW=31.5m、単線の場合でW=28.5mとなり、都市計画幅員（県道52号：27m、25m、県道507号：27m）を上回る幅員が必要となります。

■専用走行路 複線パターン（自転車道あり）



■専用走行路 単線パターン（自転車道あり）

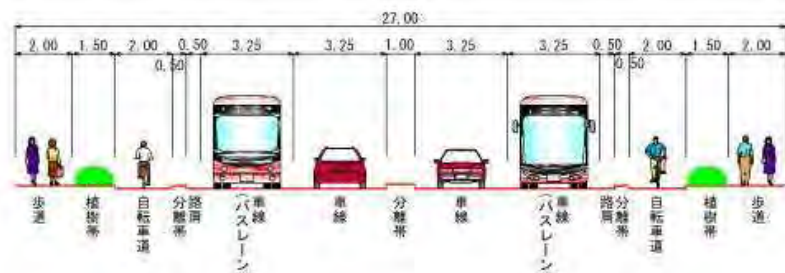


県道52号及び県道507号は、平成26年5月30日に都市計画変更がなされたばかりで、現段階での計画幅員の変更は整備スケジュールに大きく影響することとなります。このようなことから、計画変更を伴う拡幅整備は困難であり、現計画幅員の中での対応が現実的となります。

(2) バス専用レーンの適用性

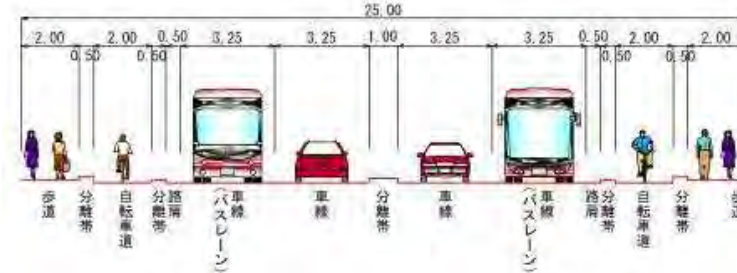
県道52号及び県道507号は4車線整備の計画であることから、バス専用レーンの設置によりバス交通の円滑化を図る方法も考えられます。バス専用レーンでは、交通量の多い道路において、朝夕の混雑時（あるいは終日）に一定の定時性が確保でき、都市計画幅員内で自転車道を設置することが可能です。県道の計画交通量と想定されるバス利用者数からみたバス専用レーンの適用性は、以下のとおりです。

■計画幅員（W=27m）のバス専用レーン



注）第8回検討委員会資料再掲

■計画幅員の（W=25m）バス専用レーン



注）第8回検討委員会資料再掲

■県道の自動車交通量及び輸送人員（片方向）

	日交通量※1		ピーク時交通量※3	
	交通量	輸送人員※2	交通量	輸送人員※2
県道507号	17500台/日	23100人/日	1143台/時	1508人/時
県道52号	17450台/日	23030人/日	1115台/時	1474人/時

※1：日交通量：計画交通量（H42予測）相模原市資料、計画交通量に1/2を乗じて片方向を算出
 ※2：輸送人員：平均輸送人員1.32人/台（H17道路センサス）より算出
 ※3：ピーク時交通量：昼夜率1.44、ピーク率(12h)9.2%（H22道路センサス）より算出

■バス専用レーンの想定利用者数（片方向）

	概算需要※4	
	日利用者数	ピーク時利用者数
県道507号（北里大学・病院～女子美術大学）	1172人/日	219人/時
県道52号（女子美術大学～原当麻駅）	385人/日	72人/時

※4：概算需要（日利用者数、ピーク時利用者数）：第5回検討委員会概算需要（日利用者数：約8030人、ピーク時（7時13.5%※5）利用者数：1501人）に各区間の輸送人員比率※2を乗じて算出
 ※5：輸送人員比率：H18バス乗降調査結果における、下り方向の全乗客数に対する、北里大学・病院～女子美術大学及び女子美術大学～原当麻駅間の乗客数の比率を算出
 ・北里大学・病院～女子美術大学：駅間乗客数1193人/全乗客8152人×100=14.6%
 ・女子美術大学～原当麻駅：駅間乗客数395人/全乗客8152人×100=4.8%

<まとめ>

バス専用レーンを導入する場合、ピーク時間帯にて**県道の自動車輸送人員がバスの利用者数を上回っており**、一般車両の交通処理（混雑回避）が課題となります。しかし、新しいバスシステムの定時性・速達性の確保のためには、**少なくとも朝夕の混雑時のバス専用レーンの導入が必要**と考えられ、4車線整備後の交通状況及びバス利用状況を踏まえて導入の判断をすることが必要と考えます。

◆4車線整備後の県道でバス専用レーンの導入が効果的・必要となる状況

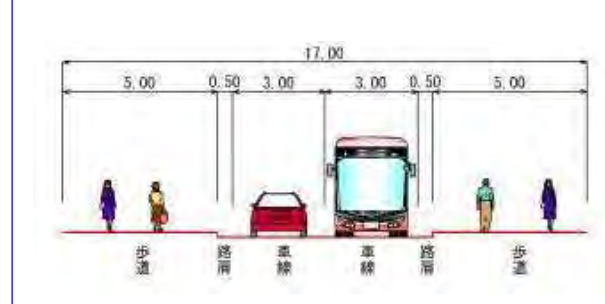
交通状況：県道の交通量が設計基準交通量※6を上回るなど、混雑による円滑性の低下が発生（※6設計基準交通量：自動車の日単位の最大許容交通量（道路構造令第5条）4車線道路：48000台/日、片側24000台/日）
 バス利用状況：新しいバスシステムの利用が進み、ピーク時のバス利用者数が県道の自動車輸送人員を上回る需要が発生

(3) 県道以外の区間の走行形態

県道 507 号から女子美術大学を經由して県道 52 号に至る区間（相模原麻溝公園入口交差点～相模原公園前交差点）と県道 52 号から原当麻駅に至る区間（原当麻入口交差点～原当麻駅）については、一般車の交通量も少なく、バスの定時性・速達性を著しく阻害する可能性は低い状況にあります。



■C2 (W=17m)

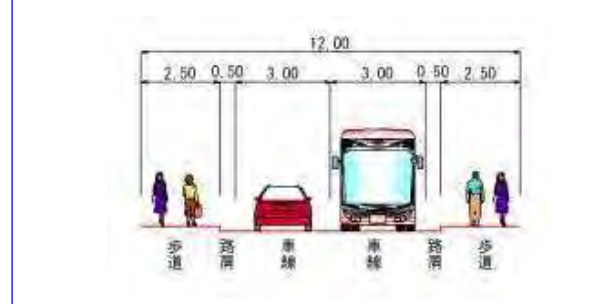


写真①



注) 第 8 回検討委員会資料再掲

■C3 (W=12m)

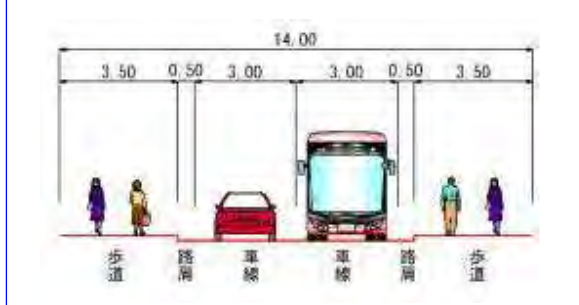


写真②



注) 第 8 回検討委員会資料再掲

■C7 (W=14m)

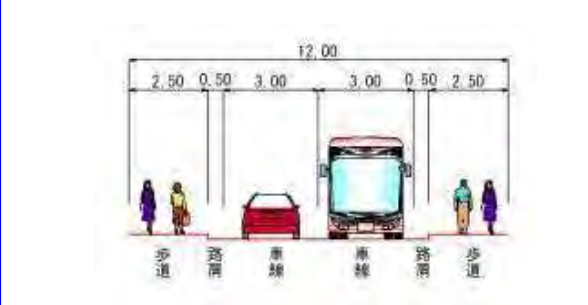


写真④



注) 第 8 回検討委員会資料再掲

■C6 (W=12m)



写真③



注) 第 8 回検討委員会資料再掲

<まとめ>
道路の拡幅整備により専用走行路を設置しなくとも、各区間の一般車の交通量は少なく、新しいバスシステムは一般レーン走行で十分に定時性・速達性は確保できると思います。

3.5 検討結果のまとめ

今回の比較ルート毎の効果や影響、走行形態の課題等の検討結果を踏まえた、各検討区間における望ましいルート、走行形態、整備方針は、次のとおりです。

■ A1 区間（相模大野駅～神奈川総合産業高校入口交差点）

- ①現道の拡幅による「新しいバスシステム」の専用走行路整備は、建物立地状況から合意形成が難しく事業遅延・事業中止となるリスクが高い。また、沿道に接した専用走行路整備は、沿道施設への影響が多めで、前記同様に事業遅延・事業中止となるリスクが高い。
- ②そのため、現道の幅員内で「新しいバスシステム」の機能確保を図る手法として、「[一方通行+バス専用レーン](#)」や「[マイカー流入規制](#)」といった交通運用の変更による方策が現実的である。併せて、交差点改良等の局所的なハード対策を含む[公共交通円滑化策を組み合わせた総合的な取組を行うこと](#)で「[新しいバスシステム](#)」の定時性・速達性の向上を図る。

※公共交通円滑化策：バス優先信号の導入、信号現示の見直しによる自動車青時間の増加、交差点に近接するバス停の移設、駅前広場付近での降車バスの新設、交差点での右折禁止規制による右折待ち渋滞の解消など

- ③ただし、「一方通行+バス専用レーン」や「マイカー流入規制」についても、沿道事業者等への過度な影響、交通規制により生じる迂回交通による新たなボトルネック発生、大幅な迂回による利便性低下などが懸念されることから、地域住民・事業者との合意や交通管理者との協議が困難な場合には、交通運用（交通規制）の見直しが必要となる可能性がある。

■ A2 区間（神奈川総合産業高校入口交差点～若松小前交差点）

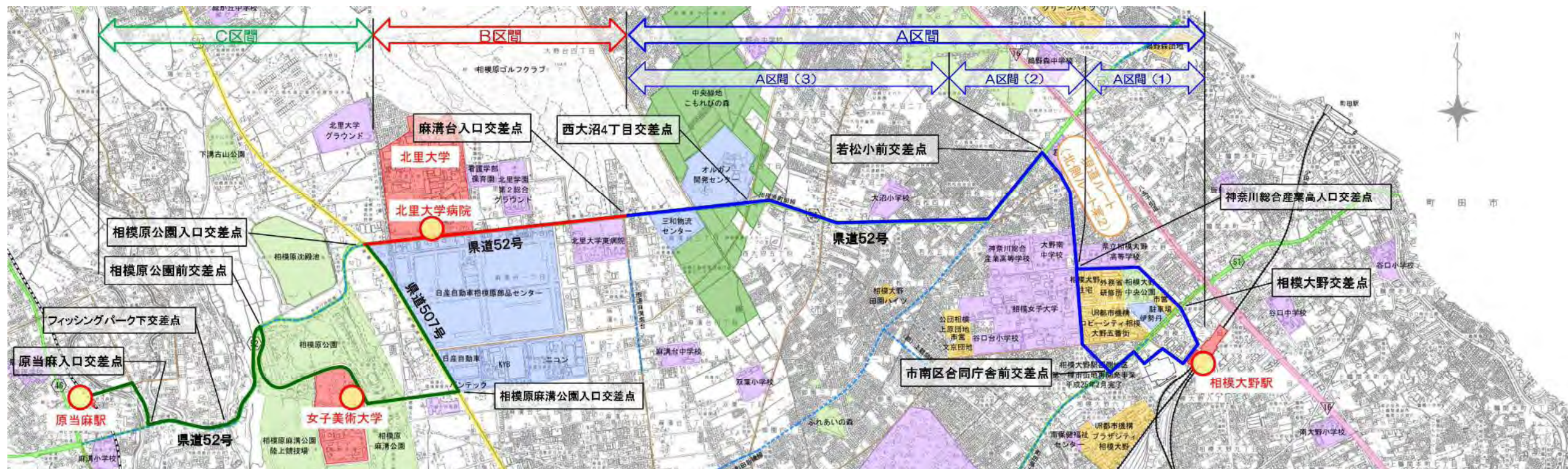
- ①現道ルートと新設ルートの2ルートがあり、専用走行路を整備するには、現道ルートでは拡幅整備、新設ルートでは地下化となる。
- ②現道ルートは、現道整備時に沿道住宅の建替え等が行われた区間があり、再拡幅には沿道住民の合意形成が懸念され、事業遅延・事業中止リスクが高い。新設ルートは、既定道路計画のない区間に専用走行路を地下に建設するもので、上部空間は買収と区分地上権設定の手法があるが、事業費が高額になること、買収の場合には家屋移転、区分地上権の場合には建物への影響など、地元合意形成には長期間を要することが予想されるとともに、事業遅延・事業中止リスクが高い。
- ③前項の状況を考えると、現道ルートを全面的に拡幅するのではなく、事業遅延リスクが最も低い[部分的な道路改良、交差点改良やバスベイ整備など](#)により「[新しいバスシステム](#)」の定時性・速達性の向上を図る。

■ A3 区間及びB区間（県道52号）

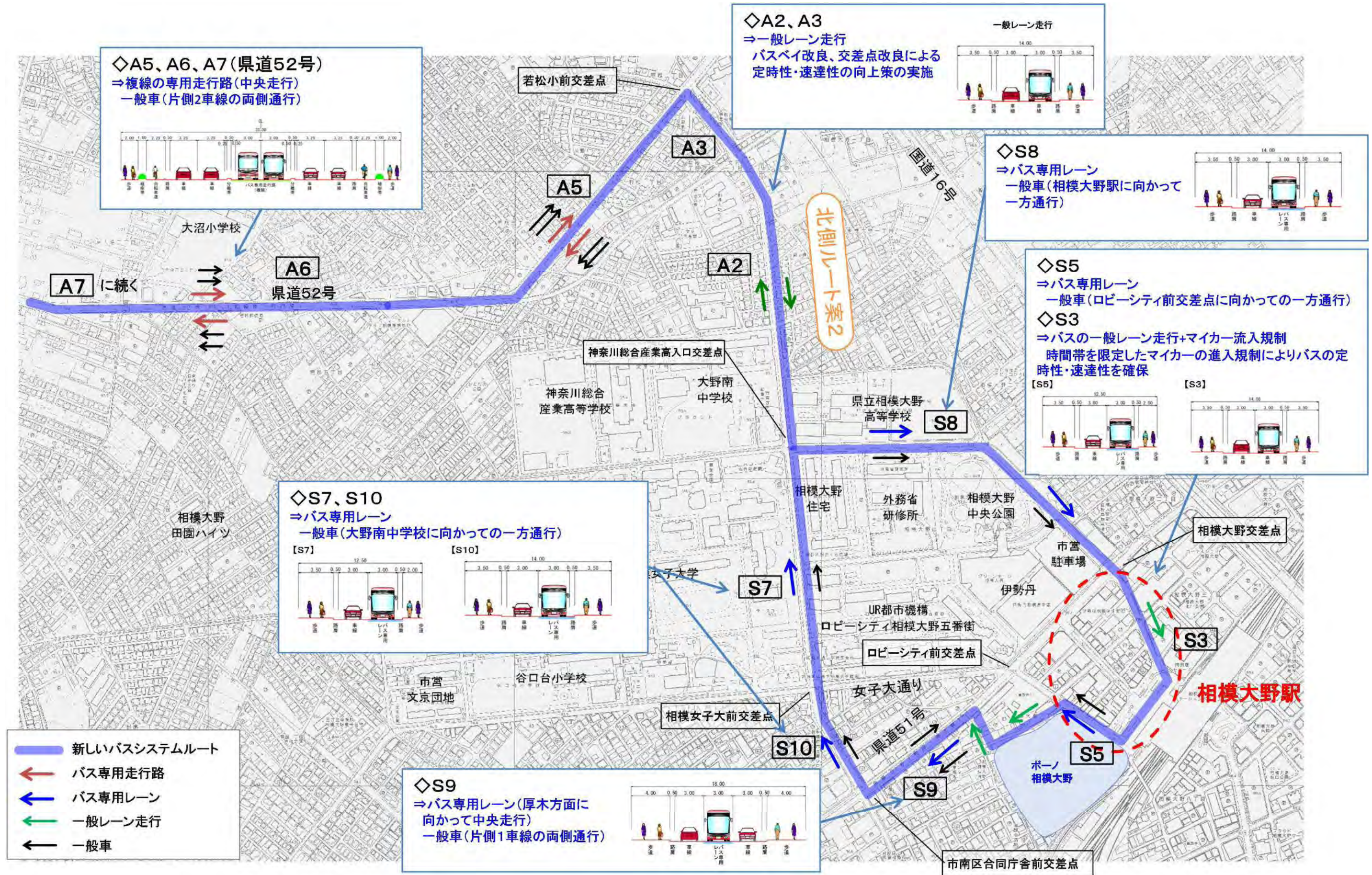
- ①「若松小前交差点～西大沼4丁目交差点」については、4車線化の都市計画決定は行われていないが、相模原市総合都市交通計画に多車線化が位置づけられており、[将来の道路整備に併せて、バス専用走行路を設けた「新しいバスシステム」を整備する。](#)
- ②「西大沼4丁目交差点～相模原公園入口交差点」については、平成26年5月30日に都市計画変更（4車線、幅員33m）が行われおり、[今後の道路整備に併せて、バス専用走行路を設けた「新しいバスシステム」を整備する。](#)

■ C区間（相模原公園入口交差点～女子美術大学～原当麻駅）

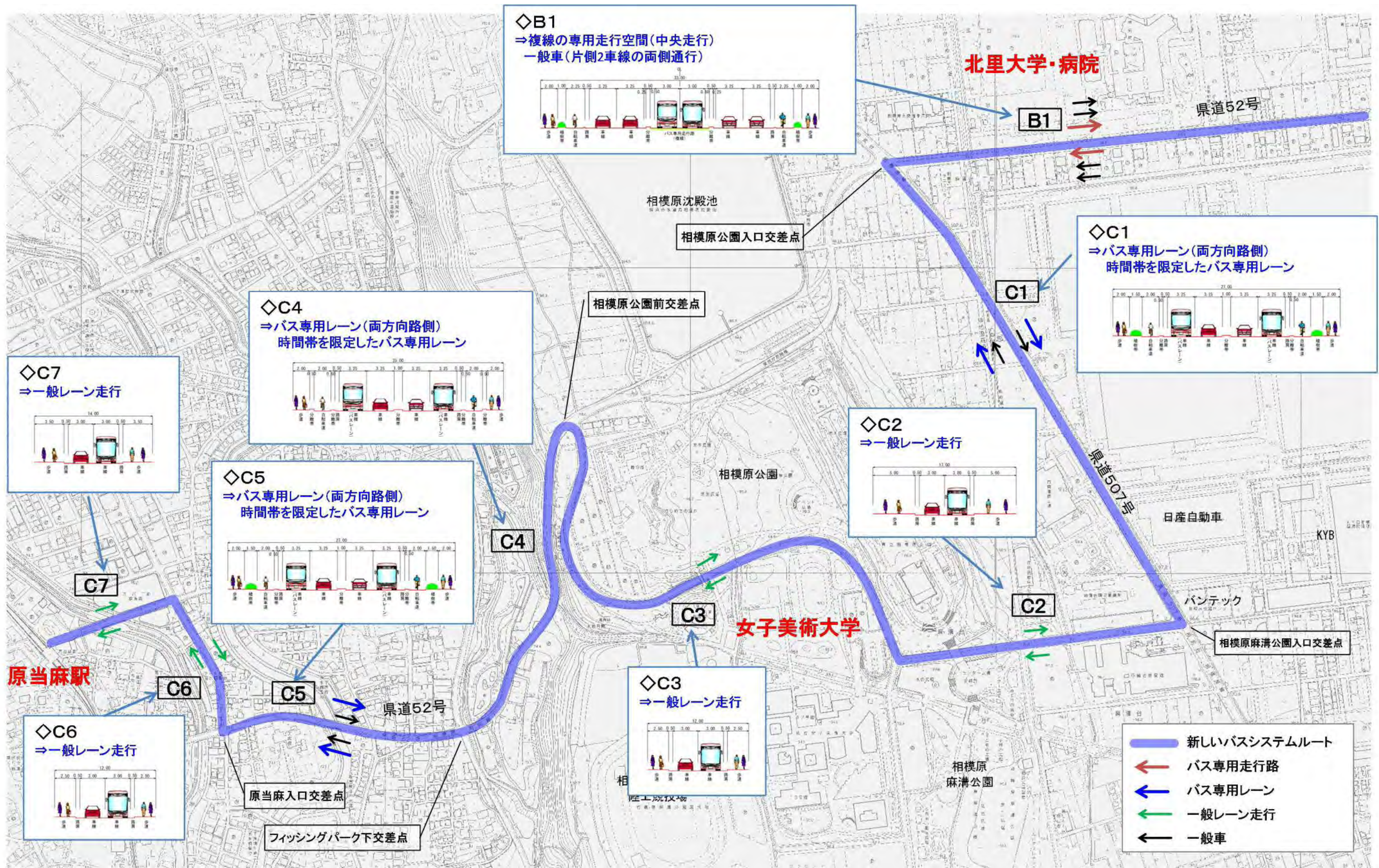
- ①県道507号及び県道52号は、平成26年5月30日に都市計画変更（県道507号：4車線、幅員27m、県道52号：4車線、幅員27m・25m）が行われた。この道路計画幅員では、バス専用走行路を設ける場合には、単線、複線を問わずさらなる道路拡幅が必要となり、再度の都市計画変更をすることは、地元住民の合意形成等、道路計画を大幅に事業遅延させるリスクが高い。圏央道開通や土地区画整理事業への影響からも道路整備を遅延させることは、市内道路交通全体への影響が大きく、再度の都市計画変更はできない。
- ②よって、県道507号及び県道52号では、[交通状況・バス利用状況を確認した上で、計画幅員内で実現できるバス専用レーンの運用により「新しいバスシステム」の定時性・速達性の向上を図る。](#)
- ③県道507号及び県道52号を除くC区間の道路は、交通量が少なく、「新しいバスシステム」を[一般レーン走行としても十分に定時性・速達性が確保できると予想される。](#)また、女子美術大学以西はバス需要が少ないため、「新しいバスシステム」の運行本数はA区間やB区間よりも減便する可能性も高く、バス専用走行路整備は費用対効果から過大な投資となり、これらの区間は一般レーン走行が妥当と考える。



■ A区間



■ B及びC区間



4. 中間駅及び既存バス路線運行形態

4.1 駅間隔の考え方

輸送力や走行形態で類似性のある路面電車、名古屋基幹バス及びガイドウェイバスにおける駅（バス停）間距離は次のとおりです。

一般に、次の傾向がある。

- 平均的な駅（バス停）間隔は、300～1000m程度である。
- 中心市街地や人口密度の高い地区（＝需要の多い地区）では、駅（バス停）間隔が短い。
- 郊外部では駅間距離が長く速度サービスが重視される。
- 駅（バス停）間隔が長い場合には、並行するバス路線等の支線が配置される。（鉄道駅の機能と同様）
- ターミナルでの支線バス等からの乗換え想定し効率化している。

以上より、新しいバスシステムの駅間隔は次の観点から検討しました。

- ①需要と速度サービスを勘案して配置する
- ②並行する他系統の路線バスや支線となる路線バスの運行形態の再編と一体的に配置する
- ③ターミナル(相模大野駅、北里大学、女子美術大学、原当麻駅)の位置を考えて配置する。

■路面電車、名古屋基幹バス及びガイドウェイバスにおける駅（バス停）間距離

種別	区間距離	駅（バス停）数	駅（バス停）間距離
広島電鉄（市内線）	19.0km	61	0.3km
広島電鉄（宮島線）	16.1km	21	0.8km
名古屋基幹バス（栄～引山間）	10.2km	18	0.6km
名古屋ガイドウェイバス	6.5km	9	0.8km

4.2 設置間隔とバス網の考え方

中間駅設置は、路線バス（支線バス）の運行形態と密接に関わります。中間駅と前提となる他系統等の路線バス再編の考え方から、次の3つの設置タイプが考えられます。

■中間駅設置方針案

ケース（タイプ）	中間駅数	新しいバスシステムのサービスイメージ	他系統等のバス路線	メリット・デメリット
A案（沿線サービス型）	多い	<ul style="list-style-type: none"> •新しいバスシステムの駅勢圏（500m程度）を想定し概ね地域をカバーする。 •中間駅は、拠点のみならず、概ね500m以内の間隔で配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> •新しいバスシステムと並行する路線バスは原則廃止する。 	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •沿線市民等は全線に渡って、徒歩で利用可能 •利用者数が多いことから、採算が良い •並行する路線バス運行は不要となる。 <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •速度サービスが低下する。
B案（市街地沿線サービス・郊外部拠点連絡型）	市街地で多く、郊外部では少ない	<ul style="list-style-type: none"> •市街地部については、概ね500m程度の間隔で配置し、利便性を高める。 •郊外部については、速度サービスを重視し、拠点のみに中間駅を設置する。 	<ul style="list-style-type: none"> •市街地部では、新しいバスシステムと並行する路線バスは、本来廃止が考えられるが、乗換え需要が期待できない。そのため、並行する路線バスを残すが、需要に見合った運行本数となる。 •郊外部については、並行するバス路線を支線バスとして残すが、ターミナルで乗換えることを想定し、駅までの直行便を廃止する。 	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •市街地では、徒歩で利用でき、利便性が高い •郊外部では速度サービスが高い •利用者数はA案とC案の中間程度を確保 <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •郊外部は支線バスから、乗換えなければ利用できない •並行する路線バスが必要となる。
C案（拠点連絡型）	少ない	<ul style="list-style-type: none"> •速度サービスを重視し、全線に渡って、拠点施設や需要の多い拠点のみに配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> •全線に渡って、並行する路線バスを残し、沿線のサービスを確保する。ターミナルで乗換えることを想定し、需要に見合った運行本数となる。 •ターミナルで乗換えることを想定し、駅までの直行便を廃止する。 	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •速度サービスが最も良好である。 •郊外拠点へのサービスが良好である。 <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •徒歩で利用できない沿線地域が多い •需要(利用者)が少なくなる •並行する路線バスがB案より必要となる。

※路線バスの専用走行路の走行について

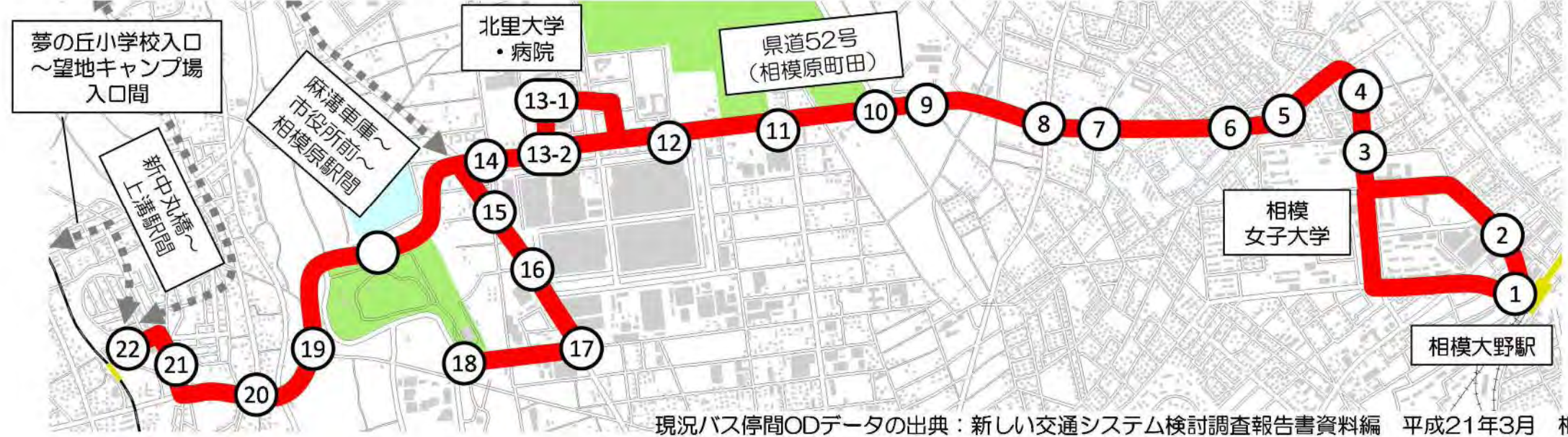
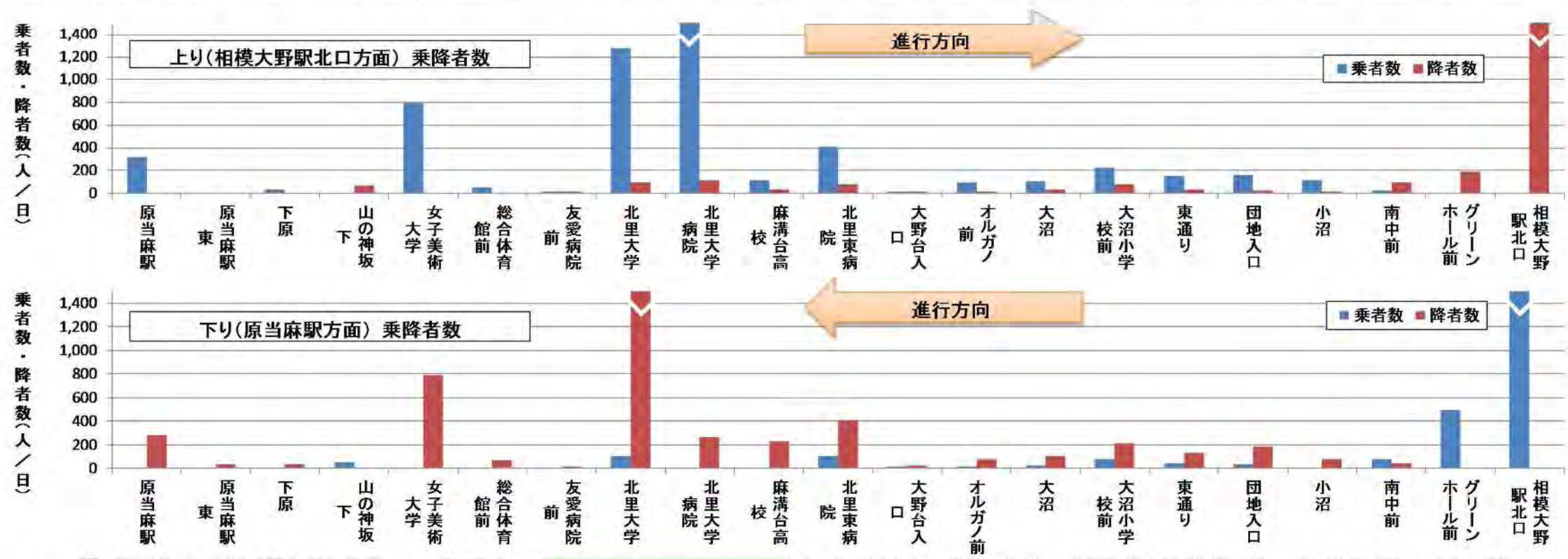
新しいバスシステム以外の路線バスが、道路中央部の専用走行路を走行可能とすると、新しいバスシステムが停車しないバス停では、新しいバスシステムが路線バスを追越すことができるように追越レーンもしくは走行レーンに停車しない形態のバス停を設置する必要があります。新しいバスシステムが停車するバス停（中間駅）でも、路線バスの停車が新しいバスシステムに影響しないように追越しレーンやバス停停車スペースが必要になります。その場合にはさらなる道路拡幅が必要になります。そのため、道路中央部の専用走行路は新しいバスシステムの専用として、**路線バスは一般レーンを走行することを基本とします。**

4.3 大まかなルートにおける需要分布

■ 現況バス停間 OD データ※1 による需要分布の集計結果

※1：バス停間 OD データ：あるバス停から、あるバス停へ移動する人数を集計したデータ

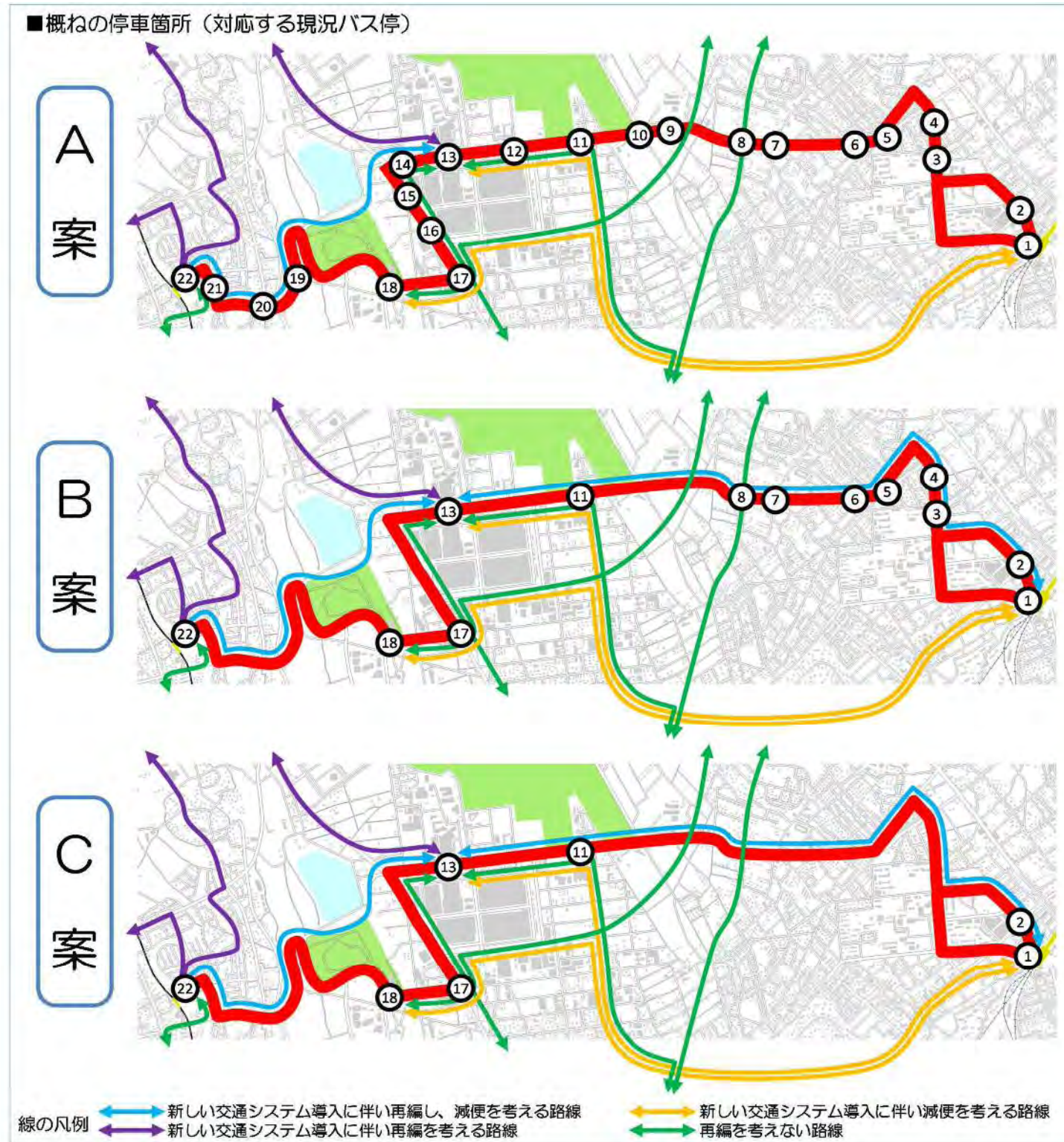
項目	区間距離(km)																						
	22	21	20	19	18	17	14	13-2	13-1	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1		
区間距離(km)	0.3	0.4	0.3	1.3	0.4	1.1	0.2	0.2	0.5	0.3	0.5	0.3	0.5	0.3	0.5	0.3	0.4	0.3	0.7	0.5	-		
検討区間の利用者数	上り	乗者数	82	10	35	1	797	52	17	3	1,845	112	408	13	99	111	228	151	159	117	28	0	
	降者数			0	0	0	0	0	7	46	8	8	11	2	9	26	50	19	17	10	50	141	3,864
	下り	乗者数		1	0	0	0	0	3	51	0	2	33	8	5	17	49	32	20	7	52	458	3,412
	降者数		68	32	30	2	785	70	16	1,403	267	226	409	21	75	103	208	131	179	80	43	2	
原当麻・北里大学での乗り継ぎ想定利用者数	上り	乗者数	241							1,273													
		降者数	0	0	4	74	0	0	10	52	111	28	70	9	9	7	27	11	6	5	48	51	992
	下り	乗者数	0	0	3	53	2	0	4	52	0	3	71	6	7	7	23	11	8	2	24	39	995
		降者数	211							1,099													
合計	上り	乗者数	323	10	35	1	797	52	17	1,276	1,845	112	408	13	99	111	228	151	159	117	28	0	0
		降者数	0	0	4	74	0	0	17	98	119	36	81	11	18	33	77	30	23	15	98	192	4,856
	下り	乗者数	0	1	3	53	2	0	7	103	0	5	104	14	12	24	72	43	28	9	76	497	4,407
		降者数	279	32	30	2	785	70	16	2,502	267	226	409	21	75	103	208	131	179	80	43	2	0



現況バス停間ODデータの出典：新しい交通システム検討調査報告書資料編 平成21年3月 相模原市

4.4 各方針案の比較評価（北側ルート2案、専用走行空間、車外運賃収受を例として）

ルート及び運行形態が未定なことから、「北側ルート案2、専用走行路（全線）、優先信号、車外運賃収受」を例として、現況のバス利用ODより、新しいバスシステムの利用者数及び所要時間等を算定し、比較検討を行ないました。A案は需要を最もカバーしますが、中間駅数が18箇所と多くなり、所要時間も最も長くなります。B案は、A案に比較して需要が8%程度しか減少せず、中間駅数が9箇所とA案の半数のため駅整備コストを低減でき効率的です。ただし、相模大野駅～北里大学の所要時間はC案より1割ほど長くなります。C案は、所要時間が最も短く、中間駅も3箇所と少なく整備コストが最も安価になると考えられますが、需要がA案に比較して約26%減少します。

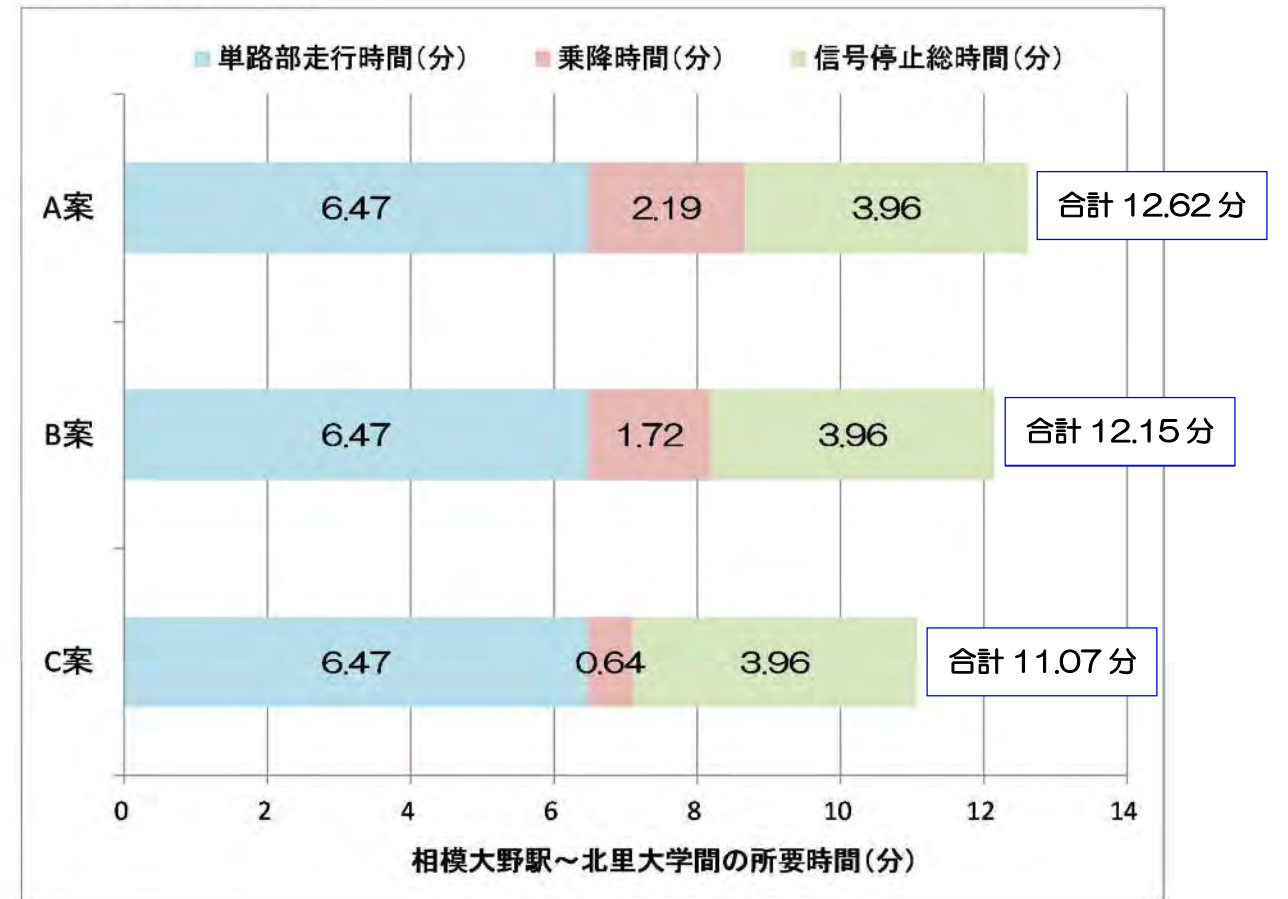


■各案の区間別利用者数・所要時間

案名	相模大野駅～北里大学		相模大野駅～女子美術大学		相模大野駅～相模大野駅	
	利用者数 (人/日)	所要時間 (分)	利用者数 (人/日)	所要時間 (分)	利用者数 (人/日)	所要時間 (分)
A案	8,691	12.62	10,428	17.39	11,140	22.50
	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)	(100.0%)
B案	8,059	12.15	9,763	16.26	10,203	21.21
	(92.7%)	(96.3%)	(93.6%)	(93.5%)	(91.6%)	(94.3%)
C案	6,107	11.07	7,811	15.60	8,228	20.34
	(70.3%)	(87.7%)	(74.9%)	(89.7%)	(73.9%)	(90.4%)

※()内はA案に対する比率(%)

■各案の所要時間内訳



4.5 中間駅配置案

A～C案を比較すると、A案は速達性が低く新しい交通システムとして課題があり、C案は速達性に優れていますが需要がやや少なくなります。したがって、B案をベースとすることが、速達性と需要面の利点を兼ね備えていると考えます。前節の検討案は、現状のバス停をベースに比較検討したものです。この結果から新しい交通システムの駅勢力圏（500m程度）を考え中間駅配置方針は次のとおりとなります。

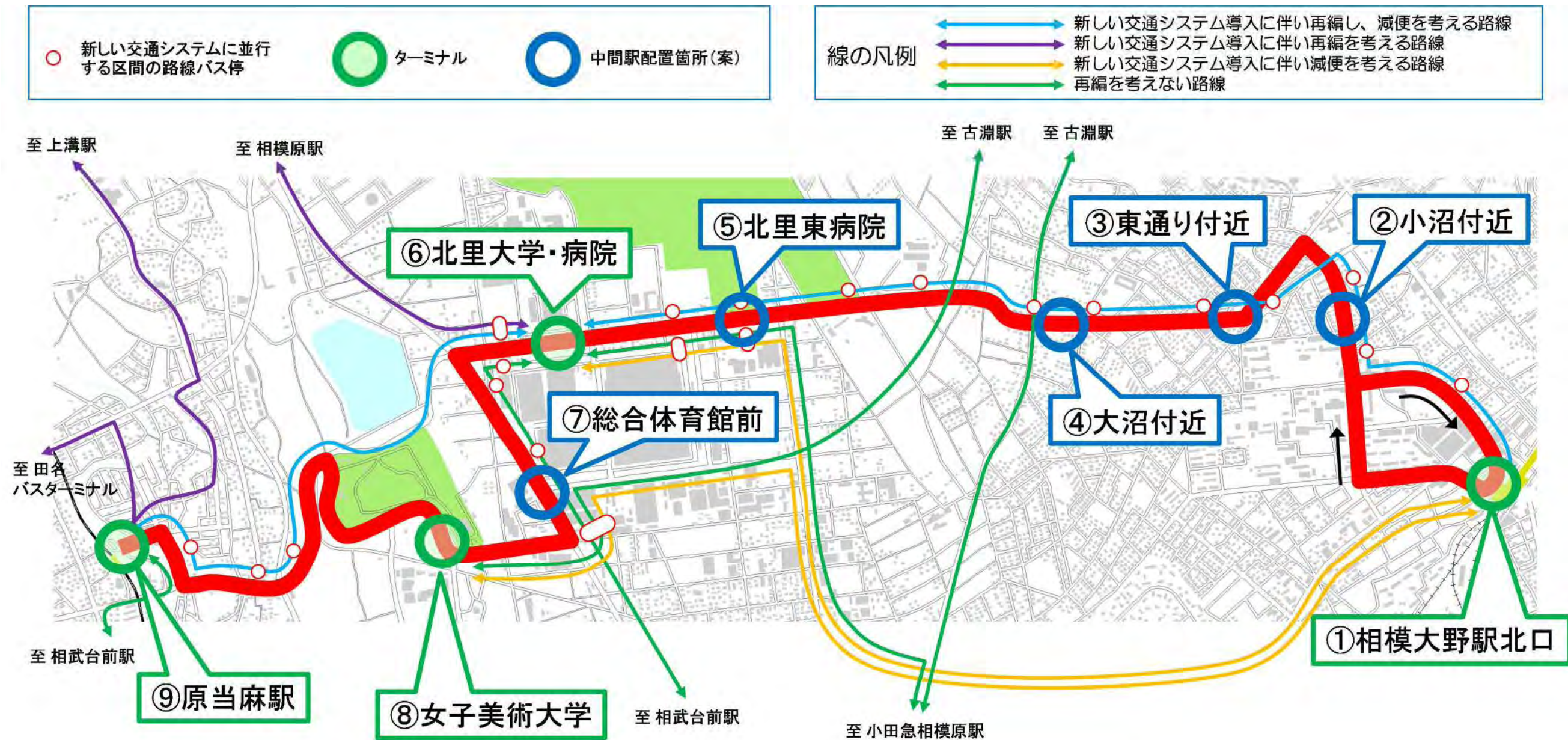
①「相模大野駅に近い小沼付近～大沼付近」は沿線サービスを考え配置する。

②「大沼付近～原当麻駅」は拠点にのみ配置する。

この方針に沿って概ねの中間駅を配置したのが第1案と第2案で、第2案は第1案よりも速達性を重視した案となっています。詳細な位置は交差点との距離や沿道施設を考慮して検討する必要があるため、あくまで概ねの位置を示したものです。

なお、現状では一部の系統がグリーンホール前を始発バス停にしているため、当該バス停での乗者数が多くなっていますが、始発バス停は相模大野駅前に集約したいと考えています。

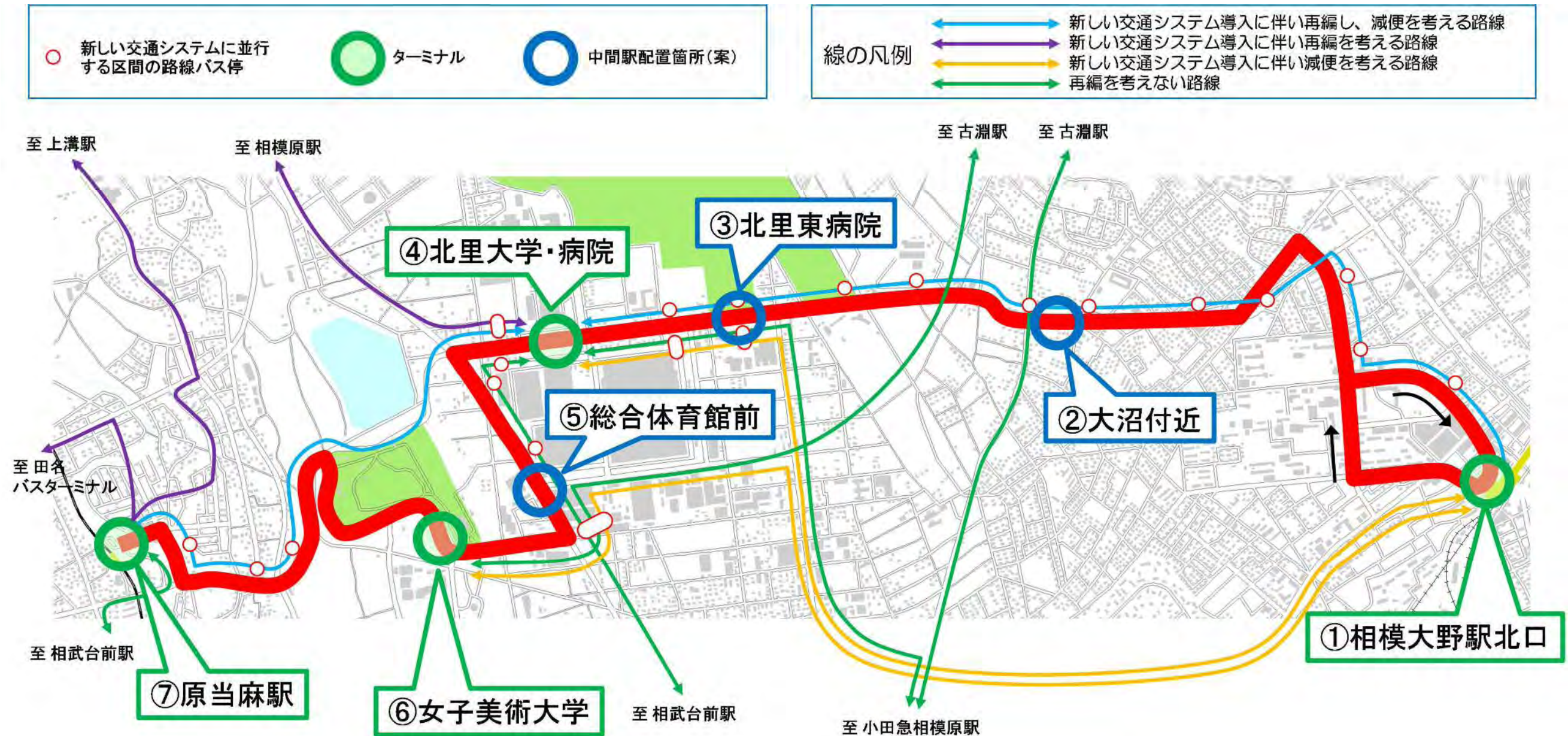
■中間駅配置第1案



■中間駅配置案比較表

	総延長 (km)	ターミナル ・中間駅数 (箇所)	平均駅間距離 (km)	概算利用者数 路線バスベース (人)	相模大野駅から北里大学まで		相模大野駅から女子美術大学まで		相模大野駅から原当麻駅まで	
					所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)
第1案	9.05	9	1.13	10,191	11.45	26.03	15.62	25.65	22.30	24.35
第2案	9.05	7	1.51	9,034	11.02	27.06	15.26	26.26	21.17	25.65

■中間駅配置第2案



第1回 新しい交通システムの導入検討に関する「事前検討会」 議事概要

日 時：平成26年6月11日(水) 午後2時～午後4時45分

場 所：市南区合同庁舎3階 会議室3

議 事：

- 1 開会
- 2 自己紹介
- 3 事前検討会について
- 4 議題

(1) 新しいバスシステムの運行形態やルートの詳細検討

ア A区間(1) 相模大野駅周辺地区

(参加者の発言、事務局の発言)

コリドー通りからの右折は難しいのではないかと。また、ロビーシティ前交差点を通るルートは渋滞に必ず遭うことも問題である。女子大通りは買い物客などの駐車車両があり、バスの運行に影響があるため避けるべき。キャンパス通りも町田方面へ向かう右折車で混雑するときがあるので、手前を左折するルートを想定するポーノ外周道路案が良いのではないかと。ただし、ポーノの線路沿いの道路は幅が狭いため専用レーンを作り進入路にすることは難しい。

問題箇所を避けたS3(パークサイド通り)～S8(中央公園東側道路)ルートの検討をすべきではないかと。車両の折り返しの問題については、現状の北里大学スクールバスの発着場を利用するなど、運用面を別途検討することで回避できるのではないかと。それ以外の経路は現実的に困難な交通規制を想定していたり、既存の交通量・実情を無視していたりするので、無理がある。

補足であるが、新しいバスシステムでは連節バスの運行を想定している。

連節バスだと駅前での折り返しは難しい。

駅前折り返し対策案として、中央公園を起終点として折り返し運行とし、動く歩道で駅まで行くようにすれば駅の周りはバスで混まない。現行のバスよりも幅が大きく2台分の長さになる連節バスが中央公園から駅までの道を4～5分間隔で通るという計画は、いくら専用レーンや優先信号を導入しても県道51号に負担がかかり渋滞がひどくなるのではないかと。また、計算通りの輸送量が捌けるのか疑問である。連節バスはやめて、既存バスシステムの改善策として、座席など改良をして輸送量を上げることも検討すべき。

優先信号についての理解が間違っていて浸透しているため、資料には信号動作の説明を明記すべき。また、どのルートを通るとしても、専用走行路ではなく専用レーンと通行規制を併用し現行バスの改良したものを走らせるのであるならば、新しい交通システムである必要はなくなってしまうのではないかと。既存バスシステムの改善策の話ではない。

検討委員会でも確定したわけではないが、輸送力への対応の観点から連節バスを想定しルート等の検討をしてきた。どのようなバスを走らせるのかによって交通運用やルートの考え方が変わってくるのは確かであるので、次の検討委員会には事務局の考えを加味した中で運行形態やルートについて詳細に検討いただけるようにしたい。

住宅街の一方通行なら別だが、これだけ大きなエリアを一方通行にしてしまうのは影響が大きい。流入規制も周辺への影響を無視できない。

一方通行に変更するのは、影響があれば、高架で専用走行路を作り、立体化を図れば良いと思う。

過去にも高架の検討をしたが、既存住宅の日照やプライバシー保護、環境などの問題のため相当な緩衝緑地等が必要となるため実現は難しい。認識として確認したいが、バス事業者から見て走行を避けるべき箇所はどこか。

ボトルネックはロビーシティ前交差点と相模大野交差点、検討区間からずれるが大沼交差点からオルガノ辺りの渋滞で定時性が確保できないという問題がある。総合産業高校のところから一方通行にすれば、その渋滞は解消され、駅で何かしら転回をして同じ道を戻ればロビーシティの渋滞も避けられるのではないかと予想がつく。その代わり、仮に連節バスを導入した際には、全長が約18メートルになるので駅前のターミナルは大きなテコ入れをしない限り転回はできないとも考えられる。連節バスはメリット・デメリット色々あるが、メリットは輸送力が1.5～1.8倍になるので出入りの便数が少なくなり渋滞解消の要因にもなるのではないかと。

高架にして相模大野駅前にターミナルをつくる検討とコストの計算もしてほしい。

市として、今までの考えとまちづくりの視点から今の駅前に高架はできないと考えている。

全線高架の考えは排除されたが、駅前の取り回しなど部分的な地下・高架の考えは検討として残してあるのではないかと。

検討としては排除していないが、現実的には厳しいと考える。

駅前のパークサイド通りは両側に自家用車を止められてしまうことが多いので、駅前への進入がスムーズに行えなくなっているのが現状である。例えば、駅前には時間帯を設けて規制をかけてもらえたら混雑状況は違ってくるであろうし、降車場所も吉野家の前方にバスベイを整備してもらえると、今のターミナルの降車場をバス停として使うことができるので、今よりは良くなると思う。

グリーンホール東側の駐輪場から相模大野駅までの歩行者の流れが激しく、県道51号を渡る人数がかなり多い。その影響もあり、産業高校の辺りから来た車が相模大野交

差点を左折できないし、駅方面から来る一般車は国道16号方面に右折もできない。そこに歩道橋のようなもの、あるいは伊勢丹前の歩道を高い位置でつなげて歩いてまわれるようにして、人の流れをある程度一方向に向けさせることができないかと思う。相模女子大学までの区間では、ロビーシティ交差点のところが非常に歩行者が多い。歩き方が分散されているので、県道51号までは同じルート歩いてもらえるようにすれば周りの交通渋滞は緩和するのではないか。

県道51号の南側に駅や商業施設、北側には商業施設のほか公共施設や学校などがあるので確かに人の流れが錯綜しており、バスや一般車両の通行の妨げになっているところはある。バスや一般車両の流れだけを考えるのではなく、交通規制を検討するとしても歩行者との関係も考えていかななくてはいけない。

イ A区間(2) 別ルート区間(北側ルート案2及び北側ルート案3)
(参加者の発言、事務局の発言)

北側ルート案2の全線拡幅(A2・A3区間)の場合、立ち退きへの影響等を考えると、この案は難しい。諸事情を鑑みると、北側ルート案のバスベイや交差点の改良案が良いと考える。

それでは既存のバスシステムの改善策で良いということで話は終わってしまう。北側ルート案3の地下ルート(A16区間)について、資料では相当な数の一般住宅を用地買収するような線形で検討しているようだが、総合産業高校のグラウンドの下をショートカットし、出来るだけみどりの公園に寄せた道なりの最短ルートを上手く考えられないのか。

あくまでも想定として検討したもので、市としては具体的な位置を特定した資料を出すことは困難と考える。

地下でも地上でも12メートル程度の幅員ならば、わざわざ地下にしなくても地上を走らせれば良いのではないか。

そもそも北側ルート案3は、道路の拡幅や新規敷設による既存住宅への影響を局限できること、およびA16区間の地下部分を活用することで既存の自転車交通の問題である総合産業高校と女子大の裏から大沼小学校前への抜け道利用などを防ぐこと、現状で徒歩や自転車では若松3丁目から大回りしなくては相模大野駅に向かうことができない問題の解消を目的として、県道52号から相模大野駅へ向かう区間を地下ルートとして検討してきたものである。

北側ルート案3のA16区間の地元の人は、道路拡幅による交通量の増加を懸念されるのではないか。

北側ルート案3は、現道ルートを走る自動車はその道を抜け道として利用してしまうと意味がなくなるため、地下区間へのバス専用走行路を設置し、その上部空間には一般道ではなく自転車・歩行者道を設けることで用地買収も少なく済むことを想定して提

案したはずであるが、北側ルート案2よりも用地費や補償費が高くなるとはどうしてか。地下になるので道路整備費が高くなるのは理解出来るが、用地費も補償費までも高いとなれば、提案自体の意味がなくなってしまう。

事業費の出し方については引き続き検討したい。

事業費の妥当性を考える参考として、南区の道路整備事業など、他の事業費について資料を作成してほしい。出来れば住宅地を通過する道路などが良いので、上鶴間線の延長整備や、南区でなくとも似たような事例であれば良い。

確認して、いずれにしてもわかりやすい事例を出すようにしたい。

ウ C区間

(参加者の発言、 事務局の発言)

計画幅員を変更するとどれくらい事業が遅れるのか。将来の需要増に対応し、L R T化を見据えて単線でも良いので専用走行路を確保しておかなければL R Tの可能性はなくなってしまう。どうしても既存道路で幅員がとれないということならば、競技場の南側を迂回する道の検討もしてほしい。全体に関係する話として新しい交通システムをどのようにしたいのか。中途半端なものに税金を使うのであるならば、南部地域の他の道路ネットワーク整備に使った方が良い。最低限の必要性は押さえ、市の他の都市計画にも左右されず、出来るだけ早く、安くで良いものをきちんと作るべきだが、早く安く作ろうとし過ぎると既存バスシステムの改善で終わってしまう。考え方を市としてもう一度きちんと出してほしい。

市民が納得できるよう、こちらの方が将来性や次世代に向けて価値があると説明できれば良いのだが、「新しい交通システムとまちづくり」というテーマで検討しているのに、何をつくるのかさっぱりわからないということが一番の問題だ。

C区間のバス需要から考えると専用レーンでも問題は無いのではないかと。新しい交通システムとして専用走行路などにこだわりたいという考えもわかるが、私はなるべく早く導入すべきと思っているので既存バスシステムの改善策に近くても良いと思う。新しい交通システムと既存バスシステムの改善策との違いなどをわかりやすく示してほしいが、人口も利用者もそれほど増えていくとは考えづらいので、L R Tまで見据える必要はないと思う。

市がこのシステムにどれだけ投資をして、どこまでのものを求めるのか示せていない中での各論は難しいと感じた。市では将来人口推計を出しているもので、これと照らし合わせた中で、次回以降の検討委員会では新しい交通システムとして求めるものを整理していきたい。

エ 中間駅の配置

(参加者の発言、 事務局の発言)

大体良いと思うが、沿線住民にも乗ってもらわないといけないので、特急になっても良くないし、各駅になりすぎても良くない。

需要の多い相模大野駅～北里大学・病院間を一気に行くという考え方もあると思うが、ルート沿線にお住まいの方のメリットも考慮に入れて検討をしたい。

現況バス停で言うと、大沼小学校前か大沼のどちらかと、団地入口か東通りもどちらか、それぞれ1つずつにしてグリーンホール前、南中前と小沼はカット。その代わり相模女子大の裏に接続できるような中間駅を1つ設けることなどが考えられると思う。最終的にはB案とC案の中間あたりが着地点ではないか。既存バスへの影響、課題、路線統廃合やルート変更などの考え方を整理して資料として出してほしい。

資料のルート図だと乗り換えのバス停がわかりづらいので不十分だ。

ターミナル駅で路線を変える乗り換えは想定しているが、相模大野駅まではそのまま乗って行った方が早いため、恐らくターミナル以外の中間駅での乗り換え需要は多くはないと思われる。

それでは輸送特性が活かさないではないか。この案が理に適っているのか、どのように吟味したのか。

現況の需要データが出ており、吟味されている。

学生・病院だけの輸送ではなく、他にも、市民の質の向上を考慮し、大沼付近と麻溝公園陸上競技場への需要も検討すべきであると思う。

(2) その他

(参加者の発言、事務局の発言)

既存のバスシステムの改善策について、今後どのように検討していくのかを整理して欲しい。

今回の事前検討会の意見等については次回検討委員会に向けて整理をし、解決なり答えが出せるものに関しては資料等も含めて出していく。

第1回 新しい交通システムの導入検討に関する「事前検討会」参加者名簿

区分	所属 役職等	氏名（敬称略）
1	新しい交通システム導入検討委員会 委員 （大野南地区まちづくり会議 会長）	有泉 健一
2	新しい交通システム導入検討委員会 委員 （公募委員）	加藤 成典
3	新しい交通システム導入検討委員会 委員 （公募委員）	高山 和也
4	交通管理者 神奈川県警察 相模原南警察署 交通課 巡査部長（交通規制担当）	中村 隆敏
5	バス事業者 神奈川中央交通株式会社 相模原営業所 所長	山田 新一
6	神奈川中央交通株式会社 相模原営業所 助役	長田 健治
7	神奈川中央交通株式会社 相模原営業所	佐竹 真澄
8	事務局 （相模原市） 相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課 担当課長	兼杉 龍一郎
9	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課 主査	鈴木 竜
10	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課 主査	吉井 雅之
11	相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課 主任	小関 佑
12	相模原市 南区役所 区政策課 担当課長	金田 悦之
13	事務局 （コンサルタント） セントラルコンサルタント株式会社 東京事業本部 技術第3部 副技師長	水澤 健裕
14	セントラルコンサルタント株式会社 東京事業本部 技術第3部 交通運輸グループ グループ長	山口 敏之
15	セントラルコンサルタント株式会社 東京事業本部 技術第3部 交通運輸グループ 主任技師	沼賀 潤