

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 11 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 10 月 7 日 (火) 9 時 30 分 ~ 12 時 10 分				
開催場所		南区合同庁舎 3 階講堂				
出席者	委員	16 人 (別紙のとおり)				
	その他	随行者 2 人				
	事務局	21 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 14 名)				
公開の可否		可	不可	一部不可	傍聴者数	4 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 4 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 資料に基づき P1 ~ P9 の説明を行った。

事務局から短期、中期、長期の段階的整備による新しい交通システムの整備計画案と計画を推進するための進行管理方法について説明がありました。それでは、ご質問やご意見をいただきたいと思います。

今、事務局から、連節バスの導入を段階的に進めていくと説明が有りましたが、正確な数字でなくて良いので、大体何台くらいを想定しているのかを教えてください。

後ほどご説明する事業性の検証のところ、最大でどれくらい連節バスが必要かというような計画を立てており、全て連節バスで賄う場合の 14 台を目標として設定しております。それを中期、概ね 10 年の中で段階的に導入することを考えております。事業者さんとの調整が必要になってきますが、最初は 2 台であるとか 4 台、そのような台数からスタートすることが妥当ではないかと考えております。

いかがですか。

例えば、台数が少ない 2 台であるとすると、朝夕のラッシュ時はどれくらいの間隔で走るということが想定できますか。

現状の路線バスが 3 分間隔で動いておりますので、それよりは当然改善しなければ導入する意味が無いと考えております。ただ、運行計画のところでもご説明しますが、将来的にはピーク時の運行間隔を 5 分間程度と想定しております。

質問は、2 台の連節バスは何分間隔で走ることになるのかということですか。

そうです。短期、中期、長期での話として、何分間隔で走ることになるのかということです。

2 台ということになりますと、運行計画を立てる場合に、行って帰ってきてということを考えますので、現実的に 1 時間に何本も走るということにはならないと思います。

1時間に1台か2台でしょうか。

他、いかがですか。

まずは資料の整理についてありがとうございました。ようやく検討委員会の望んでいるものが出てきたのではないかと思います。細かな話になりますが、基本的に短期、中期、長期の3つの区分けというものは、短期は県道52号を西大沼4丁目まで作っているという時、中期は西大沼4丁目までは出来ていて、残り区間を着手したというところ、長期は県道52号についてはどちらの区間も出来上がったという段階のことでよろしいでしょうか。

はい。

それが分かりづらいです。何年ということよりも、実際には年数ではなくて、整備状況がトリガーと言いますか、キーになると思いますので、そこを明確にさせていただいた方が、短期、中期、長期ということが何を指しているのかが、分かりやすくなると思います。そこは直していただきたいです。

P2に戻りますと、右下の表の目安の数字が独り歩きしてしまいそうな感じですよ。

逆に、時間軸と言うよりも、実は整備状況こそがキーで、その時間として、実際に整備がこの段階まで進行しているのは、おおよそ3年から5年後であろうとか、5年後から10年後であろうという形で書いた方が誤解を招かないと思います。

私もそう思います。時間軸も良いのだけれど、整備進行も併せて、整備進行基準のような感じにしてはどうでしょうか。

はい。今いただきました意見につきまして、P2の右下の表の一番右、県道52号の整備スケジュールに基づく時間軸としたということなのですが、ここでの説明としては県道52号の整備状況が、これでは分かりづらいということで、県道52号がどのような状況になっているかということも含めて、時間軸を整理させていただきます。

先ほどの発言にもありましたように、県道52号がこのようなになったときにはこのようになっているということは、一応入っているのですが、分かりにくいことと、誤解を招きやすいことと、先に数字がこのように表の中に出てしまうと、そこに引っ張られてしまうので、数字で表現するのではなくて、そこに物が出来た順番でという方が伝わるとと思います。では、その方向で書いていただくということをお願いします。

私はここに書いてある「概ね3年」というように数字が出ている方が、検討としてはこうなのだなと分かると思ったのですが、今の話を聞きながら、進行状況がどのようなになっているのかということと併せて見て行かなければならないとのことなので、両方をきちんと書いていただく方が分かりやすくなると思います。

数字も、進行状況もということですね。

今、行っている事業自体は、計画に基づいて行っているわけですから、当然3年以内に終わらせるとか、5年以内に終わらせるという計画自体があるので、そのことと、実際に進んでいく様子を合わせていかないと、現実にはどのようなになっているのかということとは分かりにくいので、両方をしっかり書いていただけの方が私には分かりやすいで

す。

はい。繰り返しになりますが、P2の表、短期、中期、長期、一番左が年数ということで、時間軸と記載しましたが、実は、こちらにつきましても、県道52号の整備状況とリンクさせた形になっているのですが、これについては、5年目安、10年目安、20年目安という年数です。ただし、事業ですので早まること、遅くなることもあると思いますので、「概ね」と付けておりますが、この年数は残したまま、県道52号の整備状況をもう少し詳しく記載するようにします。

今のご意見にもありましたように、県道52号は決まったスケジュールがあるわけですから、それはそれで書くべきということですね。それで、その前にも言われましたように、県道52号がこのようになったときに、このようにしていく、その両方を書くということですね。他にご意見はありますか。

短期、中期、長期で、具体的にどのようなものが走っているのかが分かりづらいので、明確にさせていただきたいです。P4の表の左上のマスに、例えば短期のところでは相模大野から女子美までの連節急行バスの運行と書いてありますが、それではこの時、女子美と原当麻の間はどうなっているのかが分からないということがありますから、そこを走っているものが何なのかということをもう少し明確にさせていただきたいです。あと、短期の段階では、女子美については県道52号経由よりも現状の麻溝台経由の方が早いということも十分考えられるので、どの段階で相模大野～女子美を通る急行バスに移行するのかを明確にすべきです。このことは安易に書くべきではなく、現状の麻溝台経由で行くよりも、連節の急行バスで県道52号を経由し、北里のターミナルを経由して行った方が、確実に早く、時間のブレも少ないという、何らかの数値的な裏付けが無い限り、安易に「移行する」と言ってしまわない方が良いです。安易に言ってしまうと、かえって学生達の公共交通離れを招きかねないのではないのでしょうか。中期もそうなのですが、部分的に県道52号のどこまでが専用走行路になれば、今回の新しい交通システムで想定している県道52号を利用したルートというものの効果が発揮できるのかということの検証をしっかりと行っていかないといけないのではないかと思います。何らかの指標を置き、そこがクリアになれば移行するというのを考えているのか、事務局の考えを聞きたいと思います。

まず先に、相模大野から女子美までの話ですが、今は麻溝台経由でバスが運行されています。当然、それを新しい交通システムへ移行するというのを想定して時間軸の検討をしてきましたので、今の利用者の方たちが、料金も大きく変わらず所要時間等のサービス水準が上がったと判断されるところでの移行を想定して行かなければなりません。このことの資料への書き込みが若干少ないという指摘かと思っております。具体的には、所要時間などが、この整備のどの段階でどのように変わるのが、そのようなことを想定し、事業者さんや女子美さんの意見も聞きながら、移行を図っていく必要があると考えています。一方で、注意しなくてはいけないことは、単純に所要時間だけで検証するのか、女子美さんにつきましては朝の時間帯、伊勢丹横の市営立体駐車場を出発地

として運行していますので、例えば駅の改札を出てからの時間など、違った視点での指標設定が必要になるのではないかと考えています。その辺り、事務局としても考えはありますが、その部分の書き込みが足りなかったということで回答させていただきます。女子美から原当麻までの区間につきましては、県道整備にあわせて、新しい交通システムとしての運行を想定していますので、同区間につきましては、新しい交通システムとして3年、5年での短期での運行は想定しておりません。ただ、こちらも事業者さんとの調整になりますが、短期において既存バスが乗り上げるのか、乗り上げないのか、需要から考えて今の北里方面、相模大野までの需要を強化するという取組を行っていくのかどうかということ併せて検討していく必要はあると思います。先ほどの説明は、あくまでも一つの考え方として話をしておりますので、色々と調整していきながら、今よりもサービス水準を上げていく努力を行っていくことが重要と考えます。

先ほどの委員の意見はP4の表の左のグレーの部分の話ですが、書いてあることをやるということは分かりますが、我々が対象としている相模大野から原当麻までの区間が、この時にはどのようになっているのか、現状の既存バスをベースにしないといけないでしょうが、事務局からの話にもありましたように、接続を良くするなど色々な努力と最終的には事業者さんとの調整もするとしても、我々の案としては、短期的にはこのようなイメージのところ、中期的にはそれをこのようにしますということは、きちんと書いた方が良いと思います。それと二つ目の話と言いますか、前半の説明の部分に関しては、例え短期でも、交差点改良やバスベイ改良があり、それによって所要時間がどれくらい短縮するかということは実際にやっていかないとわからないところはありますが、このような条件になった時に運行を開始する、このような運行を考えているという考え方は有った方が良いと思います。そうしなければ、いつ始まるのかが見えないし、始まったら何が起きたかが分からなくなりますので、その辺りは書き込んでみましょう。

今の話に少し付け加えますが、P3の図面とP4の表が有りますね。フォーマットは良いと思うのですが、これの連携が少し見づらくなっているの、皆さんが、分かりづらいのではないかと思います。書かれた方は一生懸命神経を使って書いているのではないかと思います。例えば、P3の図、短期取組が上段に有り、県道52号が点線で書いてありますが、この点線の注釈が無いのです。何故点線なのかということが、この図面には無いのです。そのようなものをきちんと表すものが図面だと思います。

その件につきましては、表記の仕方が足りなく申し訳ございませんが、凡例にも米印で書いていますが、点線については事業中を想定しているということです。

ですから、先ほど言いましたように、良く見れば分かるのです。書いた人は分かるのです。パッと凡例を見ますと、専用走行路、道路拡幅しか書いていない。それだけを捉えてしまいますと、今、色々質問が有りましたように、分からなくなってしまうので改善を求めたいです。もう一つ、これは委員長にお聞きしたいのですが、この連節バスは、台数と呼ぶのですか、一編成であるとかの編成が単位ですか。台数だと、普通一般的な人は、バス一台が台数で、連節バスは二台をくっつけた物が一つなので、その辺りをは

つきりとさせたいのですが、いかがでしょうか。

お答えします。これは色々なところで議論した経過があって、今は連節の「せつ」に竹冠の「節」を使っているのですが、道路運送車両の登録としては、一台の扱いです。ナンバープレートが一つなのです。昔のトレーラー車とか、あるいはトレーラーにもナンバープレートが付いているので二台連結なのですが、このバスについては、扱いとしては一台、外国でもそうなのですが、一台です。

一台ですね。二つくっつけたものが一台という考え方ですね。

そうしないと、国際的にも合わないのです。

事務局は、そのような事こそ注釈をきちんとつけておいて欲しいです。そうしないと、これは分かりづらいです。

マスコミと話していると、一生懸命説明していても「連結バス」と言われてしまいます。「連結バス」と言われてしまうと、話がもっと混乱してしまいますが、連結するバスは今でも別に有るのです。これは一台です。

基本的に検討委員会の決まりとしては、良いと思います。委員長が「連節」だと言われれば、相模原市は、「連節」という語句を使って良いのではないかと思います。それで、台数は、二台連節した物が一台であると、このような注釈は付けていただかないと、後の方で出てくる14台という数字が分かりづらくなります。それからもう一つ、日本経済新聞に、相模原市が南地区への工業誘致に力を入れているという記事が載っていたのですが、このシステムとまちづくりの関係はどこに図面が出ているのですか。これが全く落ちていないのですか。前の資料を調べてみますと、まちづくりとの連携が重要項目として載っているのです。ですから、それが抜けているのではないかという話、あえて、苦言として指摘します。これは、そんなに細かいことは必要ないですが、原当麻の開発地区、あるいは工業地区について、図面に点線の囲みで、大体何ヘクタールくらいで開発予定と注釈を付ければ、意味が分かってくるのではないのでしょうか。先ほど皆さんから話のありました時間軸の整理も、3年から5年でこれをやってしまうということを持ってきてしまうと、そこが分かりづらくなってしまいます。ですから、県道52号をいつまでに整備します。それは長期に入るのか、短期に入るのか、長期で30%、中期で30%を予定しているなど、その程度の表現でも良いと思います。今回ここでやっていることは、勘違いされては困りますが、あくまでも基本構想計画で、次が基本計画になります。構想計画でそんな深いところまでやって欲しいと私は要求しません。ただ、分かりやすく、皆様が見て、南地区の次世代ポリシーはこのようになるのだなと分かるようなものを作っていただきたい。これが私の求めるものです。

はい。ありがとうございます。一点目の凡例に関しましては、点線についてもスペースがあるのですから、絶対書いた方が良いでしょう。それから二点目の連節バスは、連節バスのところに注釈をきちんと付けて書きましょう。まちづくりとの連携については、最終的な答申で整合が取れば良いと考えます。

三つあるのですが、一つは、今も委員が言われたように、当麻地区や麻溝台・新磯野

地区のまちづくりとの関連性は、それに繋がるものであることを、図面に落とせなければ、文章でも良いので書き入れていただきたいです。もう一つは、P4のS区間の長期取組のところで、私は、ここには、専用走行路を確保して欲しいとは言っていないが、例えば駐輪場の前は、今、相模大野方面に向かってアクセスするのは二車線しかないので、将来的には三車線にして欲しいと要望を出しています。その辺がP3長期取組の図の楕円三つが連なっている注釈を見れば、そのような取組をしてもらえるとということにも読めますが、C区間に関しては赤で書いてある取組が有って良いのだけれど、S区間に関しては、それが足りないように思うのでもう少し加えていただきたいです。そして最後にもう一つは、PDCAの進行管理組織というものは、大体どのようなものを想定しているのか、大体のイメージ図みたいなもの、例えば、現在の検討委員会がこれに近いけれども、似たような組織、市民の数がどれくらいになるのか、確定した数字でなくて大体の想定しているイメージで良いので聞きたいと思っています。

はい。一点目は先ほどの議論の続きですから、特に当麻地区や麻溝台・新磯野地区のことですね。では、二点目、三点目について事務局お願いします。

はい。これまでも委員がずっと言われている相模大野交差点の駐輪場の脇の道路というところは、実際にはS区間でなく、A区間(1)になります。S区間は、あくまでも県道51号から駅側の方ということで、A区間(1)につきましても、今までの議論を踏まえて、色々な取組が有り得ます。PDCAにつきましても、今の検討委員会が、地域の代表の方、公募市民の方々に参加していただいております。このような組織で検討された計画を、またどのように進行管理していくのかという話になりますので、基本的に構成につきましては、同じようなものを考えておりますが、人数につきましては、全体の規模がどれくらいになるのかによってということもありますが、一定数、過半数程度の方が市民の方ということも想定しながら取り組んでいくのかと考えております。

半数は市民を入れるべきだというのが、私の意見です。

先ほどの凡例に関するご発言に続きますけれども、先ほどの短期、中期、長期の区分は県道52号の整備状況とリンクするのではとの確認をしましたが、P3の中段の中期の部分、西大沼4丁目交差点から若松小前交差点のところまでの県道52号は、ピンクの点線で表記すべきと思います。同様にP4の表のA区間(3)の運行形態の部分についても、これもピンクの斜線で表記すれば事業中ということで、前半が出来て、後半が出来て、最後にピンクで塗りつぶし表記する方が分かりやすいと思います。現状ですと、事業中というのは、供用開始ではないから完全に事業中とは言えないということで、厳密にやろうとしたのではないかとはいいますが、かえって分かりづらくなっているので、そこは事業着手という意味での事業中としていただいた方が良いと思います。それから、専用走行路をどうするかというところで、P3の中期のところは破線の丸で囲って書いていただいておりますが、長期のところは実線の丸で囲って微妙にルートを示唆するような形で書いて、あえて表現を変えている理由は何でしょうか。前回の検討委員会の最後の方で、特にこのA区間(1)周辺で、ルートを示唆するようなものを書くかどうかとい

うことについては、今後、議論して決めるという話であったはずなのに、今はそのままの状態になっています。そこと併せて、まず、事務局の意図と考えを聞かせていただきたいと思います。それともう一点、P5以降、C区間の県道52号と県道507号については、バス優先レーンの導入と言い切っていますが、これは良いのですか。

県道507号はそう書いてありますね。

県道52号も、左上のC区間のところです。要するに片側二車線に拡幅するけれど、そのうちの一車線は、とりえず時間帯限定なのか、どのように使うのかは分かりませんが、バス優先レーンと言い切っているため、その点を確認したいです。こちらについては、短期、中期、どちらも、要するに都市計画決定されているので、拡幅はまかりならんというところで随分議論になりましたが、C区間のところについては、基本的にバス優先レーン導入ということと言い切っているため、交通量が増加した時に、バス優先レーンをどのように取りまわすつもりなのかであるとか、時間帯を決め打ちでやる予定なのかとか、何らかの意図と言いますか、方針が見えた方が良いと思います。

はい。では、一つずつお願いします。

一つ目の凡例の話ですが、最初に話をさせていただきましたP2の表の整理を踏まえると、そのように書けるのではないかということです。事業中という表現、事業中にも幅広く調査なども含めるということであれば、書いても整合は取れるのではないかと考えますので、少しその方向で検討していかなくてはいけないのかなと思いました。

特にA区間(3)は、真中の図で赤い破線というのはストーリーとして分かりやすい方が良くないかなと思います。

最後の楕円の部分につきましては、前回、ポンチ絵とはいえ具体的なルートを設定するような絵と言うことで提案しましたが、議論の中で色々な意見をいただき、最後に、この絵の取扱いについては次回議論していただければという話で閉じさせていただきました。この絵の意味は、何となくルート線を想定されるという話もありましたが、先ほど説明もしましたとおり、どちらかと言いますと県道51号から県道52号までを最も短く繋げてみたということで、イメージとして、この区間の検討をしますということと、C区間については女子美さんを通らなくてはいけないということが、検討委員会の合意事項ですから、そこを意識しながら、この区間の検討をしますということでの話をさせていただきました。ただ、前回の検討委員会で今後議論していただくとお話させていただきましたA区間につきましては、逆に言いますと、若干事務局が先走ってしまったところがありますので、是非議論していただきたいと思います。ここの表現は、見方によってはルート線と誤解されてしまう恐れもありますので、中期の取組で、破線の大きな丸を付けていますが、場合によっては、このような表現でも良いのではないかと思います。答えにはなっていませんが、ここは、そのような形で議論していただきたいと思います。三つ目の、バス優先レーンにつきましては、前回の検討委員会でも委員長を含め色々なご意見をいただきましたが、今回の提案では、県道が拡がる段階で優先レーン

を導入できないかということで、道路整備の後に入れていくというよりは、当初に入れていくということを想定した提案とさせていただきます。ただ、その導入のシナリオと言いますか、考え方としましては、当然、まず時間帯をどうするのかということです。以前も説明させていただきました通り、県道507号の相模原駅方面については、既にバス優先レーンを導入している区間も有ります。その連続性等を考慮すると、朝の時間帯、確か6時半から8時だったと思いますが、まず、その時間帯での導入を検討したうえで、その段階で需要がどのようになっているのかなどをシナリオに落とし込んでいくようにする。今回の資料では、このような説明が足りないご指摘いただいたと思っておりますので、そこはきちんと整理させていただきます。

バス優先レーンで行くということですね。二つ目のところの楕円の話については、いかがでしょうか。

このシステムは、目的がたくさん書いてありますけれども、一つの大きな目的は、渋滞を緩和しようということが根本的なテーマではないかと思えます。それに付随して色々な目的を付けたのだと思いますが、全体を見ますと、県道52号が複線で専用走行路、あとはバス優先レーンと言うのは、出口と入口が絞られてしまうので、これで果たして本当に良いのかと疑問に思えます。P5には県道507号を拡幅してバス優先レーンにすると書いてあり、この距離がどのくらいあるか分からないのですが、北里のところから、カーブで出てくる交差点は立体化するという考えのようですので、少なくとも公園入口くらいまではバスレーンも立体化出来ないかと思えます。そのようにすれば、複線化して一般車に迷惑を掛けることは無いのではないかと考えます。要するに、前回もお話ししたと思えますが、輸送特性というものには、一般車にはあまり迷惑を掛けないということが一つありますから、それを頭に入れて、高い、安いと言うのではなくて、一般車や一般市民に迷惑を掛けない走行路をどのようにしたら良いかという考えが原点に無いと、何でも拡げれば良いのだというような考え方では、基本的に間違っていると思えます。これは今すぐに結論を出すということではありませんが、しっかり考えていただきたいと思えます。それから、県道52号の当麻の方、これは先日私も行ってみたのですが、ここを拡げて渋滞は緩和するのでしょうか。その辺りの実態調査を当局がどのように考えているか分かりませんが、相模線の踏切前後ではものすごく渋滞しているのではないですか。

踏切は立体化する予定になっていますよね。

はい。

立体化するのですね。

はい。立体化を想定しています。

立体化するのであるならば、市民の皆さんに分かりやすく、ここは立体化すると示し、出来れば、拡幅して複線の専用走行路にしてもらいたい。それが出来ないのであれば立体化で持って行ってもらいたいというのが私の意見です。立体化すれば複線は取れます。今、政令市は皆、それをしています。日本は土地が狭いのですから、これからはどんど

ん立体化しなくてははいけないと思います。近代化の考え方に変えていただければ、原当麻から複線が通るわけですから、それで先ほども言いました、まちづくりというものが本格的に稼働するわけですから、道路を立体化しないで大型バスを通すということをしていたら、一生渋滞して、また次の問題を引き起こします。5年、10年、20年ということで考えている、短期、中期、長期の考え方は、それが無ければはいけないということが私の注文です。これはお金が掛かることですから注文です。それからもう一つ、前回もお話したのですが、S区間の規制、ここはどうしても引っかかります。先日も知人に、マイカーを入れないのかと言われたので、委員としては言いづらいのだけどと説明したのですが、マイカー規制は、公共の車が入るのだから市民に対し来るな、入ってはいけないと言っているようなものだと思います。これは重点に挙げている、過度の自動車利用の抑制というものの認識をどうするのかということと反すると思います。よく解釈していただければ、これは少し理が合わないように思いますので、不満に思う市民が出るのではないのでしょうか。その辺りをご理解いただいて、この区間はコスト的にも大した区間ではないのですから、前回も話しましたように、立体化ということを考えていただきたいです。皆さんが言われているように定時性や速達性を重視するならば、連節バスがポンポン走れるような環境を整備しないと、いくらP D C Aサイクルを考えても、目標を達成することは出来ないと思います。長期間ありますので、そこを今後の検討の中で、よく検討してもらいたいです。それから、コストの関係ですが、後ほど出て来ますのでそこで話をしますけれども、国からの補助金にはこうした取組に様々なメニューを用意していますので、そうしたものを有効に活用する。つまり、お金を掛けて、市民が乗りやすく、利用しやすいものにするということが公共の取組だと思えます。次世代にリスクが生じないようにしっかり考えていただきたいと思えます。

今の一般車のマイカー流入規制の話、よろしくないとの考え方もあるかもしれませんが、バスレーンが設けられバスが速く走るようになるということになりますと、マイカーの一般利用は少なくなるのではないかと思います。それがポイントであって、以前に話したかもしれませんが、シンガポールでは、朝のラッシュアワーにマイカーが入ってくる時は税金を取るのです。ですから、税金を払える人は混雑している時もマイカーで入ってくる、払うのが損だと思える人は手前で降りて公共交通機関に乗り換えて行くのです。そのようなことで渋滞を緩和させて行けば地域のエコにもなります。まちづくりで渋滞緩和を行おうとするのであれば、皆で痛み分けしなければ良くなるのではないのでしょうか。ですから、ラッシュアワーの時にマイカーを使う場合は、流入規制のために少し負担を負ってもらうことなども考えなくてははいけないのではないのでしょうか。

S区間を流入規制するという時は、現在の駐車場利用者については除外するように要望しておりますし、周辺にもポーノ相模大野や市営駐車場、大和パークなどの民間駐車場が有り、買い物に来た人については、それで十分駐車場の余裕台数は有ります。問題なのは、駅前まで送迎に来たい個人だけです。その人たちを一体どのようにすれば良いのかですが、利便性を考えて、駅近くの雨に濡れないようなところまで、例えばポーノ相

模大野の脇辺りを流入規制しなければ、十分対処出来ると思いますので、そのようなきめ細かな対策を施したうえで実施していただき、また、地元と良く相談したうえでやっていただければ、私は、問題はないと思います。

ありがとうございます。先ほどシンガポールの話が出ましたが、あれは1975年からですが、語りだすと長くなるので短くしますが、これは色々な議論が有ります。地域に入って行くことを、どのあたりまで許容してもらえるのかということと、全体のバランスを考えなくてはいけないので、あまり言葉が強く出過ぎるのも良くないと思いますが、何らかの工夫は要るところで上手く解決しています。その前は、長期取組の議論でしたが、先々の色々な議論のことを考えると、この楕円にどれくらいの意味を持たせるかということが最初の投げかけではありました。このくらいが良いのかなという話と、長期ですから、この先議論していく中で詰めて行くということ、あまりここで詰め過ぎてしまって、細かく決めてやり過ぎてしまうと、かえって怖いと思います。私としましては、少し説明なり、注釈なりがP2～P4の資料では必要だと思いますが、絵柄としてはこれくらいなのかなと思っています。皆さんの意見はいかがでしょうか。

C区間の楕円については、中期取組のまま、長期についても中期の表記をそのまま維持した方が良いという気がします。何故かと言いますと、具体的なルート案が結局何も出ていない。県道52号が圏央道の開通なども含めて想定以上に交通量が増えてしまったらどうするのかという話と、麻溝台・新磯野地区の開発による需要増や交通量増加ということ踏まえたときに、もしかすると現状ルートではなくて女子美にもアクセスが出来るけれども、もう少し南側にルートを変更した方が良いのではないかという話もありました。こちらについては、具体的に想定ルートというものがこの検討委員会の中にも出てきていないので、これにつきましては、中期と同じ大きな丸の表記で良いと思います。A区間に関しては、ルートを一年くらい掛けて話して来ましたが、ショートカット案と現状の中期の緑で書かれているルートを拡幅するかの二者択一、それ以外の有力案は結局出ていませんので、長細い楕円で書かれても良いと思います。若しくはC区間と同様に、このまま揃えて大きな丸でも良いと思いますが、私が心配しているのは、どのようにすればA区間のところの定時性、速達性を確保できるのかという一年に渡る議論が無いことになってしまうのではないかとということです。次の中期のところの楕円、破線丸の部分をどうしようかということになったとき、議論がまた一から振り出しに戻るということは勿体ないと思っているので、そこは何とかしたいのです。現実的に候補となるルートというものが選択肢に無いので、有力案としてこれがあるが基本としては検討中という形にするか、もしくは、そうするとかえって誤解を招くということであれば、どうしたものかという話になってしまうのですが、有力案が有るのか無いのかを書くか書かないか決める、書かないのであれば書かないなりに、議論の結果というものを答申案なり次の中期における検証であるとか、次期計画検討のようなところに今の検討委員会の検討結果を持ち越して、それを活かすことができるようにする良いアイデアはないのか。活かせるということであるならば書かないでも全然構いませんが、中期の検

討をするときに、事務局のメンバーが全員変わってしまって、どのような経緯でこの案が出たのか分からなく、検討していたことが無しになってしまう可能性が有り得るのであるならば、やはり何らかの形で明記すると言いますか、残すということは有っても良いと思います。

いずれにしても、特にA区間などは色々議論をして論点も色々有ったということは、これは必ずどこかに書き留める。そのうえで、図表現だけの問題にはなると思いますが、相模大野駅にバシッと止めさせて、これだけの議論がある中で、候補案となるものが数無いとすれば、今の図の形の方が、後々の時の読まれ方を考えたときには良いのではないかと思います。今、言われてみて分かったのですが、原当麻方面に関しては、議論の深みが違いますから、この線を書くよりは上の丸の方が良いという意味で、長期取組の図の原当麻の部分に関しては中期と同じ青大丸にしておき、相模大野の駅周りは赤紫の楕円丸の連続のままにしておき、かつ、答申案を作るうえでは、本編かその付属章かは分からないけれども、議論した経緯というものは書いておいて、引継ぎ出来るようにするという整理が良いのではないかと思います。

それに加えて、これは決定案ではないということ、地元の誤解を招かないためにも、検討委員会の案として出たものであって決定案ではないという話をするのが良いのではないのでしょうか。

いや、A区間については委員長がそう言われるのだから、この楕円でも良いですよ。楕円を鎖状にしても良いのですけれど、ただ、これはルートを示すものではないということ、どこかに加えてもらえれば、私は説明しやすいです。

今の話と同じことなのですが、原当麻の方が物流拠点と言われていて、どんどん建物が出来てきているのですけれど、そこから物流で車が出てくるという事は当然考えられると思います。ですから、今、私たちは、自分たちが、市民が、病院に行くなり、学校に行くなり、仕事に行くなりの時間にスムーズに行けるようにということで、このルートを考えてきましたが、やはり将来的には、物流の車がどのように動いて行くのかは、まだ分からないわけなので、中期取組の大きな円にしておいて、ここは確定ではないということを加えるという話に私も賛成です。

ありがとうございました。では、注釈、その他の説明について、きちんと作らなければならないということは毎回の話ですが、今回も確認できました。表現としてはその方向にしたいと思います。その他の点で指摘などありますか。大筋のところでは、もうこれで良いのではないかと思います、いかがでしょうか。

細かいところはこの次、あと二回有りますよね。

はい。あと二回有ります。では、ありがとうございます。まだ色々な意見が有りましたが、途中で流入規制のところ意見がいくつかございましたので、まだまだですが、この委員会での答申ですので、この委員会の中での大筋の方向と、先ほど委員が言われた通り、このような議論が有ったということ、きちんとして書き留めておき、最終決定では、もちろん答申ですから、考え方を示していくわけですから、その書き方をあと二回の

委員会で議論していきます。大筋としてはそこまでということで、このあと二回でよろしくをお願いします。それでは次に行きます。中間駅及び既存バス路線の運行形態の説明をお願いします。

事務局から議題 1 資料に基づき P10～P14 の説明を行った。

はい。今の説明で何か分からない点がありましたら質問していただき、また、意見交換をしたいと思います。どなたからでも結構です。

P11 の乗降客数の資料のところに乗降客数を見ると、小沼、団地入口、東通り、大沼小学校前が有るので、この辺り、どこからでもアクセスできるような形で大沼近辺を考えていただければ、ここは一つで良いと思います。後は、大体この P14 の図の通りで良いと思います。私は、なるべく拠点駅という形の捉え方をした方が良いのではないかと思います。

ありがとうございました。では、ご意見がありましたらどうぞ。

P11 のバス停番号 18 番から 22 番までの間の数字を見ますと、19 番の山の神坂下は乗降客がほとんどいません。前はフィッシングパークが有ったので多かったのですが、今はなくなってしまったので、ここの中間駅は無くても良いのではないかと思います。私が思いますのは、一番は、北里、相模大野間の速達性を一番に考えた方が良いと思います。この辺りの乗降客の人数を考えますと、原当麻から女子美までの間は、例えば相模原公園や競技場を使ってもらいたいと考えるのであるならば、逆に、原当麻駅東などを減らして、公園の方に中間駅を設置した方が利用者は増えるのではないのでしょうか。

P12 の右上の表の見方の解説をお願いします。これは、拠点から拠点ということになっているのか、途中のバス停がカットされることで乗れなくなった人、例えば、北里から相模大野ということではなくて、バスターミナルから大沼など、途中から途中までも、きちんと計算したものなのか、機械的に算定したものなのか、その辺りを踏まえて、厳密に調整を加えたものなのかどうかという点と、これは、現行のものを新システムにそのままスライドさせたらこうなりますという話で、需要を勘案したということは一切ないということなのかどうか。それから、中間駅の配置案ですが、P13 の小沼付近に置くのは反対です。何故かと言いますと、先ほどのショートカット案が将来出来たとすると、今まで駅が有ったのに、その駅が無くなるということも起こり得ますので、それは良くないのではないかと思います。むしろ、相模女子大、大野南中、相模原中等教育学校の角の辺りに置くべきで、学校へのアクセスについては、南区には相模女子大、女子美、北里大学と個性豊かな大学が揃っているわけですから、それぞれお互いに連携を取る場合や、市でも教育機関を含めて何か盛り立てようと考えた場合、高等教育機関の間を最短距離でスムーズに移動出来るということは、非常にメリットとして大きいのではないかと思いますので、小沼付近では無く、相模女子大、大野南中、相模原中等教育学校の辺りに移動すべきというのが私の意見です。あと、先ほども話が出ましたが、東通り付近と大沼付近は、大沼小学校のバス停と東通りのバス停、どちらも利用者数が有

りますので、例えば中間としてスーパーなかやや大沼郵便局の付近に一つ置くことで、どちらからの需要も取ることが出来るのではないのでしょうか。P13の図で言うならば、2番の小沼付近を、もう少し下にずらし、3番と4番は統合して間に一つ置く、そのようにすれば良いのではないのでしょうか。それと、先ほど委員が言われました、競技場関係につきましては、それは、土日だけ停まるような、Jリーグですと水曜日も行われるのですが、SC相模原は、まだJ3ですから、基本は祝祭日、日曜日中心ですので、土日や祝祭日など、休日だけ停まるような、仮置きと言うのは変ですが、そのように設けるのも一案ではないかと思います。

はい。色々意見が出ましたが、事務局で答えますか。

はい。質問がありました P12 右上の表の数字の拾い方ですが、今のご発言の通り、バスターミナルとか中間バス停、細かな人の移動も拾った表になっています。

ですから、B案、C案ですと減るのですね。

はい、そうです。ですから、数字の根拠としましては、現行のバス利用者の中で整理したものです。それで、中間駅の話ですが、P12にA案、B案、C案と三つの案を示しましたが、今回の提案、P13、P14につきましては、基本はB案で行くという話になります。

P13とP14のどちらがB案ですか。

P13とP14のどちらも、B案です。

A案というのは全部今のバス停を使って、C案というのは全く置かない案で、その間で、大事な所だけ選びましょうということで、その選び方について、P13とP14にいくつか例示が有って、それに加えて、先ほど、もう少し有るのではないかという意見をいただいたということです。

これにつきましては、今、貴重な意見をいくつかいただきましたので、それを踏まえた中で基本B案の検討を進めるということにさせていただくのではないかと考えております。

そうしますと、本日決めなくてはいけないことは、P13とP14のどちらが良いかということではなくて、今のバス停に全部中間駅を置くということもなく、逆に、ほとんど何も置かずノンストップで行くということもなく、主要なところを選んでいくということまで、まず合意したいということですね。

A案、B案、C案から選択するという話ですか。

そうです。

A案、B案、C案から選択をしていただいて、では、具体的にB案の中でもどこに中間駅を置くのかということは、実際に利用されている方がいらっしゃいますし、事業者の方との協議も踏まえて、計画を作っていくことになると思います。

今の意見もそうですが、中間駅を実際どこに置こうかと考えた場合、いくつか案があるでしょうから、ここで一通りに決めることは出来ない、本日決めたいことは、A案というのは今までのバス停を全部置く案、C案というのは全く置かない案なので、その間のところで、主要な所だけ置きましょうということをご合意したいということですね。

ね。

そうです。

そこはいかがでしょうか。

賛成です。(委員一同)

はい、決まりました。

一言だけ言わせてください。先ほども意見が有りましたが、私は、小沼も大野南中の付近も中間駅は要らないという意見です。と言いますのは、もし置いたとしても、恐らく利用者は居ないのではないかと想定できるからです。相模大野駅から伊勢丹を通り抜け、相模大野中央公園を通り抜ければ外務省の研修所まで短距離で行けます。その延長線で、中等教育学校や大野南中の先生方は歩いていらっしゃり、道路沿いにずっと行っているわけではないのです。ですから、小沼付近や南中前付近に置いても、実際には利用者は居ないのではないかというのが私の意見です。

この部分に関しては、意見がいくつかあるということだと思いますし、ベースとなっているデータが平成21年の調査ですので、この乗り物が非常に良いかたちになりますと需要は変わります。そこは、需要が変わっていくことを前提にどうするのか、逆に、まちづくりの中で、ここは大事だということが有れば、そこを先に議題にするとか、答申に書くときには、どのような考え方かということを作りたいですね。本日それは出ないでしょうけれど、主要なところはやるということまでは良く、先ほどの県道52号に関わるところをどうするかであるとか、北里から原当麻までをどのように考えるかであるとか、駅近くの区間の考え方というものは書きたいと思います。ですので、本日の段階ではA案、B案、C案の中ではB案ということは合意をいただくものの、具体的な置き方に関しては、その考え方を次回に出していくという整理でよろしいですね。

はい。(委員一同)

ありがとうございました。事務局、これでよろしいですか。では最後、事業性の検証に入ります。

事務局から議題1資料に基づきP15～P20の説明を行った。

この細かい計算そのものを答申の中に盛り込むということではないですね。

そのように考えております。

そうすると、今の手持ちのデータと、いわゆる行政でやるやり方等で計算すると、今回の計算の結果を見る限りは、無謀な事をやるわけではないという確認は出来たわけですね。せっかくの機会ですので、この資料に関しての質問と意見交換をしたいと思います。分かりにくい点がございましたら遠慮なくご質問いただければと思います。

収入の見込額が7億9千万円くらいでしたね。年間経費が6億7千万円くらい、その差額が収益ということになるのですね。償却費、車両の減価償却費のようなものは、そこから出せるのですか。

営業費用の中に車両の償却費等も見込んでおります。

見込みのざっくりとした収益は、1億円はあるということですね。

一定の条件で、このような数字を出させていただきました。

営業収入に関してはということですか。

収支ということですか。

営業収支、それはそれで良いです。一つ良くわからないのですが、年間便益が12億円と計算した根拠を、もう少し細かく説明してもらえませんか。年間便益算定結果というものが出ていますので、ここでは、どのような算定をしたのか説明してもらえると助かります。

これは簡単に説明するのは、なかなか難しいのですが、考え方としましては、今回の整備計画の中で、一応、実際に検討期間として、供用開始から50年という年数を設定し、その中で費用については50年間で投資額がどれくらい掛かるのか、将来にわたっての投資額も見込んだ中で、トータルで金額をはじき出し、それを単年度ごとに現在の価値に割り戻すという形で費用を出しています。一方で、所要時間の短縮の部分については、今のバスから、あるいは今の自転車、二輪車から、新しいバスシステムになると、どれくらい短縮効果を得られるかということで、一人当たりの所要時間の短縮効果と言うものを弾き出すということで、その短縮効果を実際には1分当たり時間評価値36.2円ということで、国の方の基準が有りますので、その数字を使いまして、実際に便益としてどれくらい、短縮効果としてどれくらい見込まれるのかというものをしています。その計算結果で将来に渡る投資額と、将来のある時点での時間の短縮の価値を計算上使わせていただき、実際の便益がどれくらいかということ算定したことになります。

確認したいのですが、将来に渡る投資額というのは、それはイニシャルコストとランニングコストが含まれたものになりますか。

イニシャルとランニング、両方含まれたものになります。

両方含まれたものですね。それで弾き出して、B/Cが2.7になったということですか。

はい、そうです。

要するに、インフラや整備の算定にあたっての前提条件は、長期のものでやるという話で、P3の一番下のところにありますが、それはそれで良いのですが、例えば専用走行路をこれからやるということになったとき、それはイニシャルではなくて、途中からアドオンされることになりますね。その場合は、初期計算と途中からの計算では、全く変わってくると思うのですが、その時、どうしても専用走行路を入れないと目的達成上、あまり芳しくないという話になった場合は、ある程度のコストを掛けて、例えば、例の地下ショートカット案を通して抜けると言った場合は約70億円の事業費でしたが、その部分が足されるということになると、今、P19では約120億円までならセーフというような話がありますけれども、それが約70億円足すと、既にそこだけでカツカツになってしまって、C区間でも専用レーンにということになるとオーバーしてしまうことになると思うのですが、そのような場合、中・長期で見た場合のアドオンコストというも

のは、このB / Cの計算の仕方では、どのようになるのでしょうか。アドオンで改善するということでも、そこだけ見ると、B / C上はあまりフィットしないと言いますか、よろしくないと言う話になると、やらないという話になってしまうのか、それとも、プロジェクト全体としてのコストとして見るからOKなのか、この辺りの考え方だけ教えていただけますか。

考え方としましては、今、組んでいる条件をアドオンすることによって算定条件を変えることが基本的な考え方になると思います。では、逆に、その結果、B / Cが1を超えなかったらどうするのかということにつきましては、今ここでは何とも申し上げられないのですが、ただ、やはり、便益を期待できる事業とは、なかなか位置付けにくいということですので、事業内容を精査するなどの検討が必要になるのではないかと考えております。

1を限界とするべきであろうと、私は思います。

費用便益分析という方法で気を付けていただきたいのは、ここで言っている便益は、利用者の所要時間短縮部分だけであり、しかも、もの凄いお金持ちの人も、そうでない人も、1分の価値は36.2円一律とする前提でやっているの、あくまで目安です。それで、私はここの相模原市もそうですが、横浜市もやっていますし、この費用便益の話は、気が付くと、あちこちで付き合っているのですが、所要時間短縮を、ある国の共通したルールで計算した時に、2であるとか1である、ということで、それ以外にも地域は色々な便益が本当は有るはずで、大元のイギリスのやり方を見ていると、費用便益分析として数値化出来る便益の部分はこうで、数値化出来ないところはこれくらいある。こうした整理のもと、税金を使うことは良いと思うかどうか皆で判断しようというやり方をずっと行っています。ですので、ここも、2か1かだけで、イエス、ノーと判断するのではなくて、所要時間に関してはこれだけ効果が有る、これは他の類似の事例、例えば電車ですとかの事例と比べても遜色は無いと、そのような話を議論しておくことが大事であると思います。

定性と定量は分けるということですね。

私はそう考えます。

定性と定量、要するに、量で量れるものと、量で量れないもの、そこを分離して話をしましょうということですね。

あくまで、所要時間については、ある前提でお金に換算したものであるということ、共有しておいてください。

他に、お金に換算出来るものは無いですか。例えば自転車通学していた方が、公共交通に移行することによって事故の発生率が一定であったとしても絶対値が下がるから、一年あたりの事故発生数の減少がこれくらい期待できるというようなものは無いですか。

交通事故の発生確率には1キロ走ると何回発生するというものが有り、事故で死亡してしまった場合の人生の損失額も目安が有りますので、それを計算すると、計算上は自

転車の方はこれくらい減って、自家用車の方はこれだけ減ればというものは出せますし、ここでは便益分析されていないのですけれど、高速道路の評価などでは、高速道路は事故が少ないので、そのような評価をやることも有ります。やり出すと、色々便益を足していくのですが、一つ一つ色々な前提が入ってくると怪しい数字が積み重なっていくので、目安として分かるけれど、あまりそこにこだわるよりは、今の話としては、この計算には無いけれども、相模原市のこの地域については、このような社会的なプラス要因があるということを出しておくことが大事だと思います。

計算は出来るけれども、定量評価では無くて定性評価の方に入れましょうということですね。

どうしても定量にするのならば、かなり大胆な前提をたくさん足していることも、共有して理解しなくてはいけない。この辺り、相模原市ではないですが、突っ走ってしまう役所が時々有って、ひたすら B / C が 2 を超えるようにあの手この手を使うことに時間を割くのですが、屁理屈を積み重ねるよりは、理屈をしっかりと整理して考え方を出すことが大事だと思います。この件に関しましても、いわゆる国が使っているマニュアルをベースに、今回の乗り物に関して、出来る範囲で控えめに計算して、このようになりましたということです。ただ、せつかくですから、そのような趣旨であるということは理解してください。

まだ良く理解出来ていないのですが、アドオンするとき、無秩序にやられてしまうと、我々が議論した意味がなくなってしまうので、この B / C が 2.7 という数字を出している計算方法で計算して、考え方としては定量で量ることができないものも、委員長がおっしゃったように明記しておいて、明記したもの以外に付け加えられることが無いような歯止めは掛けておいていただきたいと思います。それからもう一つ、今回の県道 52 号は道路の予算でやってもらえるという恩恵が有りますので、それはそれで構わないと思うかもしれませんが、頭に入れておかなければいけないと思います。

答申案をまとめて行く際には今のところがすごく大事です。

経済的な収支を考えた時、一点だけ確認なのですが、先ほど中間駅の話の中で、黄色のラインなどで、既存のバス路線は減便もしくは再編を考えると書いてあるのですが、既存の路線の減便や再編の影響で、バス会社さんの収支がマイナスになるとか、住民のマイナスになることが考えられます。例えば、減便しなければ住民のマイナスはないでしょうし、逆に、減便しなければバス会社さんのマイナスになるのではないかということ、この辺りについては考慮されているのでしょうか。また、黄色の路線などについて減便の程度は、どの程度のものを想定されているのでしょうか。

今回の B / C 分析においては、新しい交通システムの導入に伴って路線再編することの不利益というものが有るとすれば、そのようなものを見込んで計算はしておりません。あくまでも、新しい交通システムの利用者の所要時間短縮のみを便益として捉えさせていただいております。一方で、もう一つ、新しい交通システムの導入に伴う既存バス路線の再編の考え方ですが、資料 P10 の左下の文章に説明しております。新しいバスシス

テムの導入に合わせた既存バス路線の再編というものは、基本的に、市としても、必要か不必要かと言いますと、多分必要だという考え方になります。ただ闇雲にバスのサービス水準や本数を減らすということではなく、今バスを使っている利用者がいらっしゃるわけですので、今の質問にありました、どの程度かというような具体的な数字を本日は持っておりませんが、一定の水準の運行間隔というものは維持する必要があると考えております。具体的には、市の方で、地域公共交通会議というバス事業者さんや市民の方、警察、道路管理者の方々に集まっていたいて、公共交通の問題を色々検討していく会議の中であるとか、違う場の中で、こうしたサービス水準は協議していくのではないかと考えております。今回の資料、P13、P14 に黄色線で書かせていただいたところについては、基本的に、新しい交通システムと並行して走るバス路線ですので、再編等を重要な課題として認識しております。

計算上は、一般路線の部分が再編されて、仮に減便されることが起きたときにどうなるかということは、計算されていないということですね。

そうです。ただ、需要の部分につきましては、一定の中間駅の配置方針に従いまして、その半径で円を描いて取っていますので、そのような意味では転換は見込めます。

転換はするということで、今の話、一般の、既存のバスを使わざるを得ない人達がいらっしゃって、その方達は本数が減った時、若干待ち時間が長くなるというマイナス部分は入っていないということですね。

はい、そうです。

プロジェクト評価の時に良くあるのですが、電車を入れても、その電車を入れたときに、残りのバス路線がどのように変わるか、その影響をどのように受けるのかということは、入れてからが少し大変なところなのですが、本来的には地域全体として、このようなところにプラスがあるけれども、少しシワ寄せが有り、そのシワ寄せは、どのようにして最小にしたら良いのかという議論を本当はしなくてはいけないと思いました。

麻溝台工業団地的には、減便が想定される黄色のラインが少し気になります。

価格に関しては、過去の実勢単価を使われているので、今の時代ではどうかと、車両の金額も含めて思うところがあります。一つ皆さんに検討していただきたいのは、P18 に負担区分と言うものが有りますが、市が負担するのか、事業者、この場合は多分神奈中さんになるのではあると思いますが、神奈中さんが負担するのかという負担区分の問題、これは検討委員会としての方向性というものをきちんと示さなくてはいけないと思います。これが今、他市で問題になっています。要するに、導入したものは外車、そうすると日本の規制に合わないので、改良しなくてはいけなく、その費用を事業者が持つか、市が持つかということが非常に問題になっているのです。問題となっている他市の状況を調べてみましたら、事業者持ちになっているのです。検討委員会の意向としては、初めにきちんとしておかなければいけないと思います。それからもう一つ、車両の費用、これは、国土交通省が地方自治体にも、今後、リース方式と言うものの仕組みを考えると新聞に出ていましたので、車両購入に係る費用、7千2百万円掛ける14台、約10

億円の計算ですが、これが少し押さえられるのではないのでしょうか。あわせて、当局に考えていただきたいポイントが有ります。環境の問題、地球温暖化の問題、これを相模原市はどのように考えるのか、ここには何も書いていないです。大型バスの排ガス規制というものは、これからもっと厳しくなるはずで。以前の資料を見ると、EV、FCV等にエネルギーの転換を図ることが書いてあります。エネルギーの転換を図ると、かなりの金額が掛かります。自動車のエネルギーを転換したら今の車両単価では購入出来ません。その辺り、コスト検討のときに頭に入れて、それは、このような方法で考えたということを明記することが必要だと思います。そこが全く抜けています。それからもう一点。先ほどから出ている交通事故の問題ですが、交通事故は、世界の死亡原因の10位か9位です。今後の自動車の需要と供給を考えた場合に、恐らくこのままの状態で行くと5位くらいになるのではないかと思います。事故対策にも専用走行路は非常に有効であると思います。今後の方向性として、事故対策のためにも専用走行路を確保していくということを明記することが必要だと思います。

環境の話と交通事故の話の考え方は、何とか入れたいですね。

それを入れないと、国からの補助金をもらおうとしても、返されると思います。

すごく大事な点ですので、この先答申の中にどのように盛り込むかは次に出てくると思います。

そうですね。事務局で考えていただいて結構です。それから収入面で見ると、リース方式が国からの補助金の面でもよろしいかと思えます。委員長もご存じでしょうけれど、今、他市では国の補助金なしでやっている場合もあるようです。ですからそのような条件、データを良く調べて、国の補助金が出るか、出ないか、出る場合はどのくらいかということ調べて勘算された方が良く思えます。

今、話にも出ましたが、国の補助制度自体、私に言わせると少し右往左往動いてまして、先行する日本のいくつかの都市で、色々な苦勞をされていますので、それも見極めながら、どのあたりまで行くべきか、進めるかという考え方もできますね。はい。ありがとうございました。

前の議論のところ、既存バスの減便は致し方ないことだとは思いますが、ただ、既存バスの減便は地元と良く相談していただいて、採算の取れる範囲内で地元の住民の意向を汲取ったうえで実施していただきたいです。それから、今の委員の話に対して、リース方式だと国がたくさんお金を出してくれるのかは知らないですけど、基本的には、私はリース方式には反対です。と言いますのは、今、飛行機、旅客機もリース方式など色々有りますが、結局投資ファンドの、売った、買ったの、利権の場になっているのですよね。そうしたら、もしこのバス事業がそのようになってしまったら、結局最終的なリース権者は誰になったか分からなくなり、投資ファンドが潰れてしまった場合は転売されたりすることにもなってくると思うので、リース方式については反対です。ただし、国がよっぽど出してくれるというなら別ですが、基本的には反対です。

リース方式に関しては、指針が出たのはつい最近ですが、国交省が決めていたのはも

う少し前で、当初狙っていたのは、むしろ地方都市のバスの改良などで、バス会社の負担を少しでも減らすため、何とか行政の方で車両を負担する方法は無いかということで、たくさん議論して、ヨーロッパのやり方とかアメリカのやり方とかたくさん勉強をして、その中でリースという一つの方法が有るのですが、おっしゃった通りで、どのようにやっていくのかということは国交省も慎重です。今の段階では、リースの良し悪しは言えないのですが、この先、どのような補助制度、支援制度になっていくのか、中身を慎重に吟味して、適切に使っていくという形で良いと思います。私自身は相模原市よりも、もっと深刻な場所が日本中でいくつも有るので、リース方式はそのようなところを支援する方法として、上手く日本で育てば良いなどは思っていますが、手放しに、すぐ上手くいくとは思っていません。ということで、先ほども申し上げましたが、国の色々な支援制度を吟味したうえで、使えるものを有効に使っていくということで考え方をきちんと示しておきます。それから、路線の再編はおっしゃった通りで、色々な講演会で話している事例などでも、実は、再編するときにごく時間を掛けている例が海外ではほとんどです。もちろん事業ですから、採算が出てくるのですが、地域の入り方でしっかり調整していくということが大多数です。他に細かいご質問などございましたら聞いていただけますか。

すみません。細かい話は後で事務局に確認しますが、大きい話として、運賃や運行形態が変わることによって需要予測がまるで変わってくると思うのですが、今回ものすごく保守的な転換率であるとか、少なくとも北里に通う自転車通学生が1,500人であるとか、2回目の検討委員会の資料には出ていたはずですが、今回の資料では新しい交通システムへの転換は3番だと思うのですが、それを見ると40人、1,500人のうち40人しか転換しないのでしょうか。運行形態が変わることによって増えたり、もしくは運賃を下げることによって減収になったり、このパラメーターと言いますか、変数変動はバリエーションが考えられると思いますので、基本計算とした場合はこれで良いと思うのですが、バリエーションとして、このようなことも考えられるという案を2つ3つ出しておいた方が良いと思うのですが、いかがでしょうか。

一般には、設定した前提条件をプラスやマイナスに動かすと、結果は案外ブレない、あるいはポンとブレてしまうなど、そのようなことを感度分析と言いますけれども、どのような前提で行ったか、その前提のうち、動き得ないものと、動き得るものが有って、動き得るものに関して、若干動かすと、結果も少し動きますよ、ここを動かしても、結果は案外動きませんよということは、有っても良いと思いますがいかがでしょうか。答申書の中に入れる話ではないけれど、我々がこの後モニタリングを続けて行く中での作業としては、有り得るのではないのでしょうか。

そうですね。その検討の中では有ると思います。ただ一つ、先ほどの委員の40名の話ですが、P23の資料で言いますと、自転車からの転換率は4割を超える率で設定していますので、実はそこまでではないと思います。

P15の表では、どこになりますか。

P15の表で言いますと4番、鉄道駅端末交通手段からの転換需要予測結果、実際には鉄道を使って相模大野まで来た後、自転車か自動車を使っている方の転換予測です。

3番は何ですか。

逆に言うと、自転車しか使っていない大学周辺に住んでいるような人です。

それでも10%ですか。第2回の検討委員会の時に北里大学の自転車通学が1,500人という数字でしたよね。

出し方や数字の根拠が違うので、混乱させてしまってすみません。考え方としては、相当数の転換値を見ているということです。

すみません。時間ですので。我々が本日決めなければならないことは、この検証の基本的な考え方、ある部分は控えめに、ある部分は非常に単純に、ある部分は限られたデータの中で計算した結果がこのようである。ただし、そこに関しては、途中で議論があったように、この先を考えて行くうえで大事な視点を、きちんと書かなくてはいけない。そうすると、次回に答申案に入っていく中で、どのように事業性の検証の考え方を書くかが勝負であると思いますので、今の、自転車からの転換、あるいは運賃、もしくは運賃を下げると、利用者は増えるけれども収入は減ったり増えたりするので、数学的には最適圏が有るのですが、そこも含めて、そのような計算の余地があることも、この先の分析で、そもそもバスの運賃の制度を、この先どのように変わるか、まだ、長期的には未知数ですから、考え方をきちんと出す作業を宿題にさせていただき、一応本日のところは、これで一旦閉じさせていただきたいと思います。それでは、議題1を終了します。議題2その他ですが、事務局から何かありましたらどうぞ。

はい。次回の検討委員会ですが、資料にも記載のとおり、11月の中旬頃に開催したいと考えております。また追って、ご連絡させていただきます。

はい。本日は、考え方として大事なキーワードはいただいたということで、まとめさせていただきます。それでは、議題は全て終了しました。最後に、副委員長から閉会の挨拶をお願いします。

本日は、早朝からお集まりいただきましてありがとうございました。今、委員長から話がありましたように、整備計画案及び中間駅につきましては、皆さんに協力していただきまして、大筋のところは決まったと思います。本日は、ありがとうございました。

以上

第11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 役員		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		欠席
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	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		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	杉本 重成	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
14	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
15	高山 和也	公募委員		出席
16	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
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		出席
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11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10月7日（火）

午前9時30分から

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11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（整備計画案、事業性等の検討）

第11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 役員	
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 総務部 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	杉本 重成	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	新任
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11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

<前半>

整備計画案及び計画の進行管理

前回までの検討経過を踏まえ、次の検討課題を整理しながら、短期・中期・長期での段階的な整備による、新しい交通システムの整備計画案の検討を行う。また、併せて、整備計画を着実に推進するための進行管理（PDCAサイクル）の考え方を整理する。

時間軸の設定、全体の取組方針、継続的な監視（モニタリング）・評価の実施、専用走行空間の確保など、整備に係る基本的な方針は適切か。

県道52号の整備スケジュールを時間軸とした短期・中期・長期の各段階における、取組内容や運行形態は適切か。

<後半>

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、中間駅の配置案の検討を行う。

事業性の検証

との検討結果に基づく整備計画案について、需要予測の実施と、その結果に基づく運行計画の設定により、事業収支の算定と費用便益分析（B/C分析）を行い、事業の妥当性、有効性、採算性等を検証する。

新しい交通システムの比較検討 (整備計画案、事業性等の検討)

【目 次】

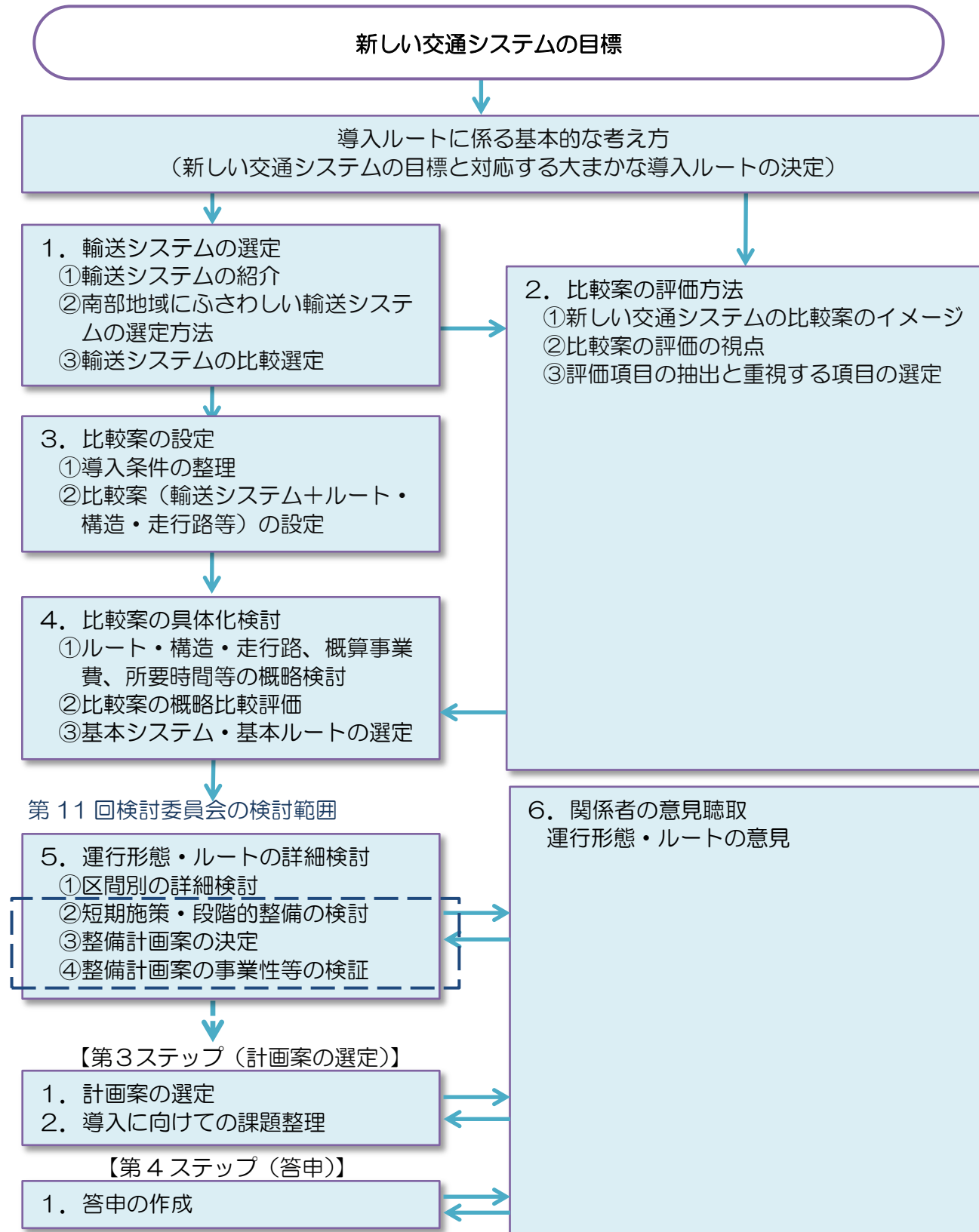
1. 検討ステップと今後の検討の進め方	1
1.1 検討ステップの確認	1
1.2 今後の検討の進め方	1
1.3 答申について	1
2. 整備計画案	2
2.1 整備に向けた基本的な考え方	2
2.2 整備計画案	2
3. 進行管理	9
4. 中間駅及び既存バス路線運行形態	10
4.1 駅間隔の考え方	10
4.2 バス路線再編と中間駅設置の考え方	10
4.3 大まかなルートにおける需要分布	11
4.4 各方針案の比較評価	12
4.5 中間駅配置案	13
5. 事業性の検証	15
5.1 需要予測	15
5.2 運行計画	16
5.3 事業費及び運営費の算定	17
5.4 事業手法・事業収支	18
5.5 費用便益分析	19
5.6 事業費負担	20
参考資料	21
(1) 新しい交通システムの目標	22
(2) 需要予測関連資料	23
(3) 運行計画関連資料	23
(4) 事業費・運営費関連資料	24

1. 検討ステップと今後の検討の進め方

1.1 検討ステップの確認

今回の検討委員会において、時間軸を考慮した短期施策・段階的な整備計画案の検討を行い、その整備計画案の事業性の検証を行います。

■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月の答申を目標とする中、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11回（今回）	<ul style="list-style-type: none"> 整備計画案の決定 短期施策・段階的整備の検討 事業性検証
第12回（11月中旬）	<ul style="list-style-type: none"> 導入に向けた課題等の整理 答申案の検討
第13回（12月下旬）	<ul style="list-style-type: none"> 答申案の検討

1.3 答申について

答申は、今後市が実施する基本計画の策定及び事業化に対し、新しい交通システムの「システム」「ルート」「段階整備」「実現化方策」等を提言するもので、そこに至る検討経過を踏まえながら、「市が実施していくべき新しい交通システムの整備」の方針を示すものです。

答申を構成する具体的な項目としては、次の内容を基本的な項目とし、答申内容は、新しい交通システムのシステム・運行形態・ルート等の基本的事項とします。市では、この提言を受けて、平成27年度以降、基本計画の策定及び事業化に向けた具体的な設計を進めます。

■答申の構成（案）

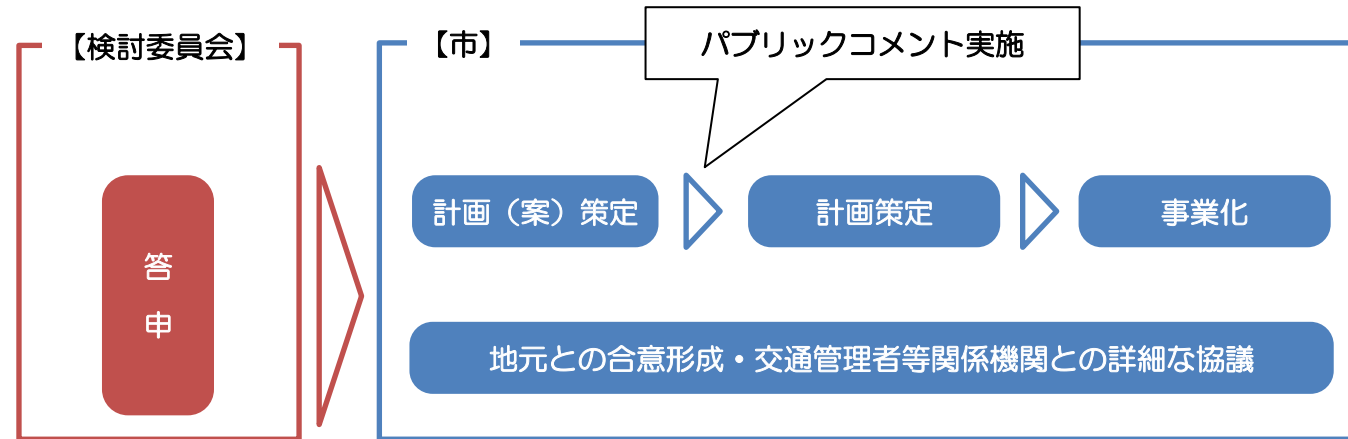
- はじめに
- 1. 導入の必要性と目標
- 2. 基本システム
- 3. 整備計画
- 4. 進行管理
- 5. その他導入に関し必要な事項
- 6. 資料

■答申内容（案）

答申項目	内容
1. 導入の必要性と目標	南部地域の交通課題と新しい交通システムの目標
2. 基本システム	運行形態、車両、ルート、構造、駅位置と運賃収受等の方針
3. 整備計画	システム、ルート、構造、概ねの駅配置、段階整備（短期・中期・長期）等の方針
4. 進行管理	事業の進行管理（監視・評価・その他の検証）の方針
5. その他導入に関し必要な事項	バス路線再編の方針、利用促進（転換）策、将来の展開、他の交通との連携、住民合意形成等
6. 資料	検討項目毎の検討結果の概要、検討委員会や区民討議会等

検討委員会からの答申を受けた後、市では、地元との合意形成及び交通管理者等関係機関との詳細な協議を行いながら、計画（案）を策定し、その計画案をパブリックコメントに諮り、その結果を踏まえ計画を策定し、事業化へと進めます。

なお、本検討委員会における計画案の検討において、交通規制等、交通の流れに関わる提案等を行っていますが、これらの決定は、交通管理者が安全性や円滑性、沿道への影響等を鑑み決定するものです。したがって、都市行政・道路行政を担当する市では、交通管理者と詳細な協議を行い、交通管理者の了承を得た後、具体の事業に進めることが可能となります。



2. 整備計画案

2.1 整備に向けた基本的な考え方

整備に向けた基本的な考え方として、時間軸を考慮した全体的な取組、継続的な監視・評価、専用走行空間の確保に関する方針を以下に示します。

■整備の基本方針

全体的な取組

- 全区間において、新しい交通システムの定時性・速達性を向上させる取組を重ね、システムの段階的な稼働を図る。
- ハード整備によるシステムのサービス向上や市、沿線の企業・大学等、バス事業者との連携によるソフト施策など、様々なアプローチによる公共交通利用促進策に取り組み、新しい交通システムの利用者数増加を図る。
- 新しい交通システムの整備進捗にあわせて、既存バス路線の再編や麻溝台・新磯野地区における新たなまちづくりとの連携強化を図るとともに、ターミナルでの自転車や既存バス路線との連携（円滑な乗換え等）を進める。

継続的な監視・評価（PDCA サイクル）

- 短期、中期、長期の取組による目標達成度や、周辺交通状況変化・住民意識変化等を確認しながら、意思決定を繰り返し、継続的な改善を図る。

専用走行空間の確保

- 県道 52 号（若松小前交差点付近～県道 507 号）では、道路の拡幅整備に併せ、専用走行路を確保する。
- 短期・中期においては、専用走行路の整備に取り組みない区間においても、定時性の確保に困難が予想される場合には、先行的にあらゆる取組により定時性の確保を目指す。
- 県道 51 号から県道 52 号の間における中期・長期の専用走行区間確保の検討の他、北里大学・病院から女子美術大学を經由し原当麻駅までの区間についても、中期・長期において交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討等により、定時性・速達性の確保を図る。

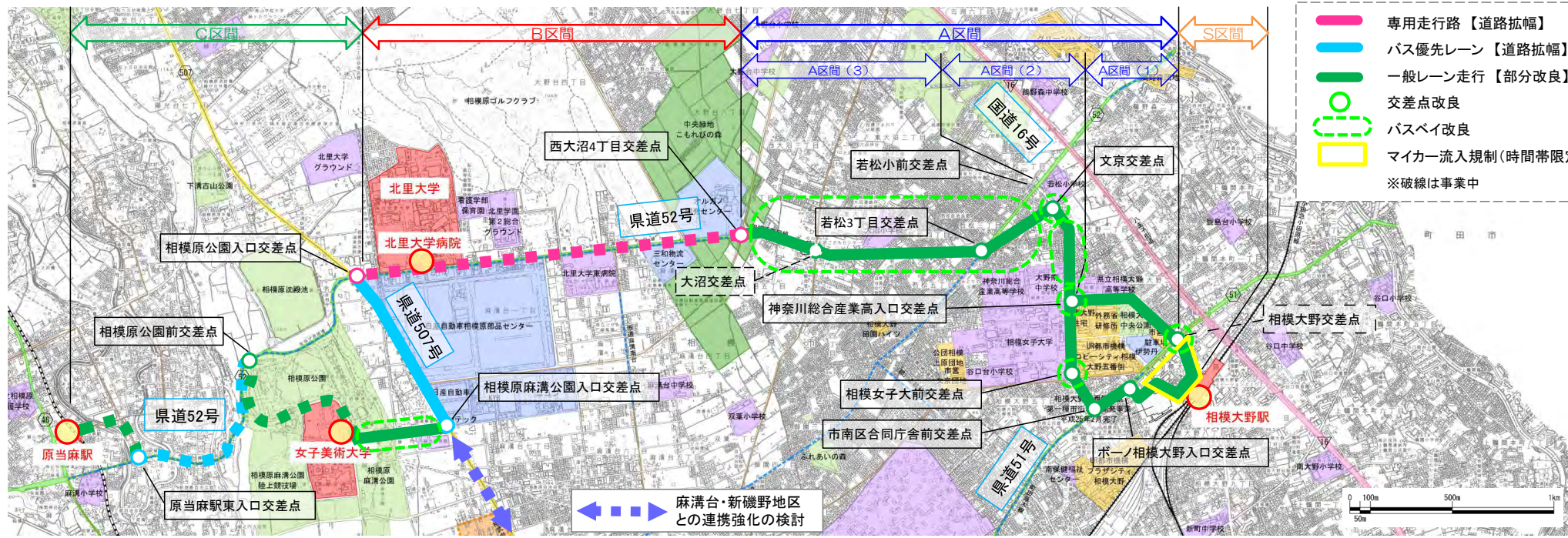
2.2 整備計画案

前回までの検討委員会での議論を踏まえ、短期・中期・長期での段階的な整備による新しい交通システムの整備計画案をまとめました。この整備計画案は、県道 52 号の整備スケジュールを時間軸として、運行形態及び運行ルート、短期施策の計画を表したものです。

■想定する時間軸の考え方（※時間軸の年数は目安の数値）

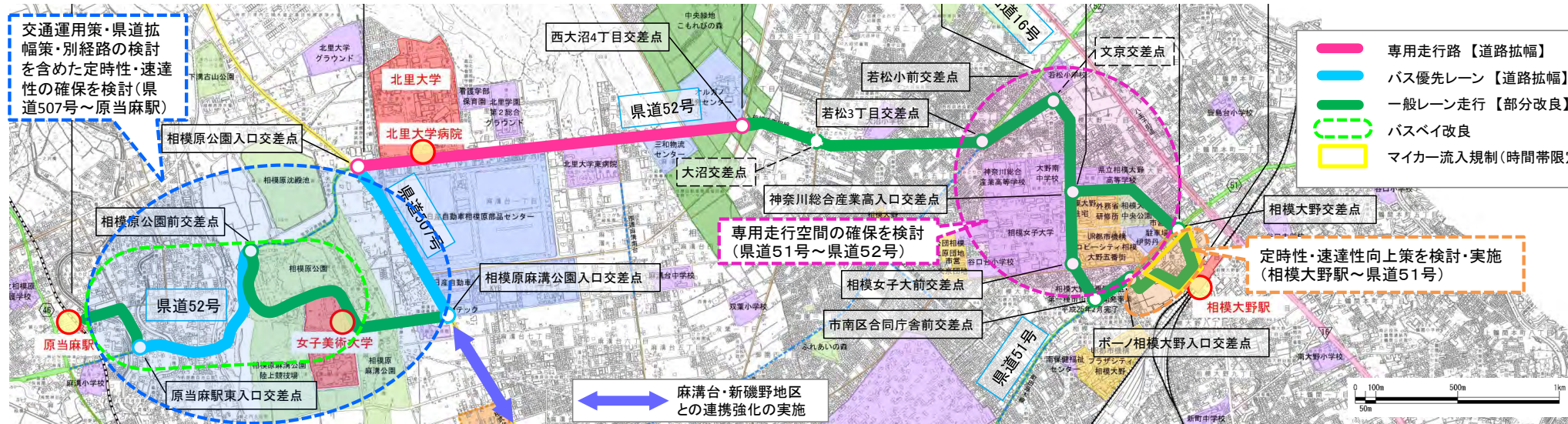
時間軸		取組目標	県道 52 号 西大沼 4 丁目交差点 ～国道 16 号
短期	基本計画策定後 概ね 3～5 年以内	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性・速達性の段階的向上 ・公共交通需要の掘り起こし 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業未着手 ・暫定整備の実施
中期	基本計画策定後 概ね 5～10 年以内	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性・速達性の更なる向上 ・新しい交通システムへの利用転換策の積極的な取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業未着手 ・暫定整備の実施
長期	基本計画策定後 概ね 10～20 年以内	<ul style="list-style-type: none"> ・定時性・速達性の確保 ・新しい交通システムへの利用転換策の継続的な取組 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業着手

■短期取組



※以下の計画図について、B区間を県道507号～西大沼4丁目交差点、A区間を西大沼4丁目交差点～県道51号に変更し、新たに県道51号～相模大野駅の区間をS区間としました。

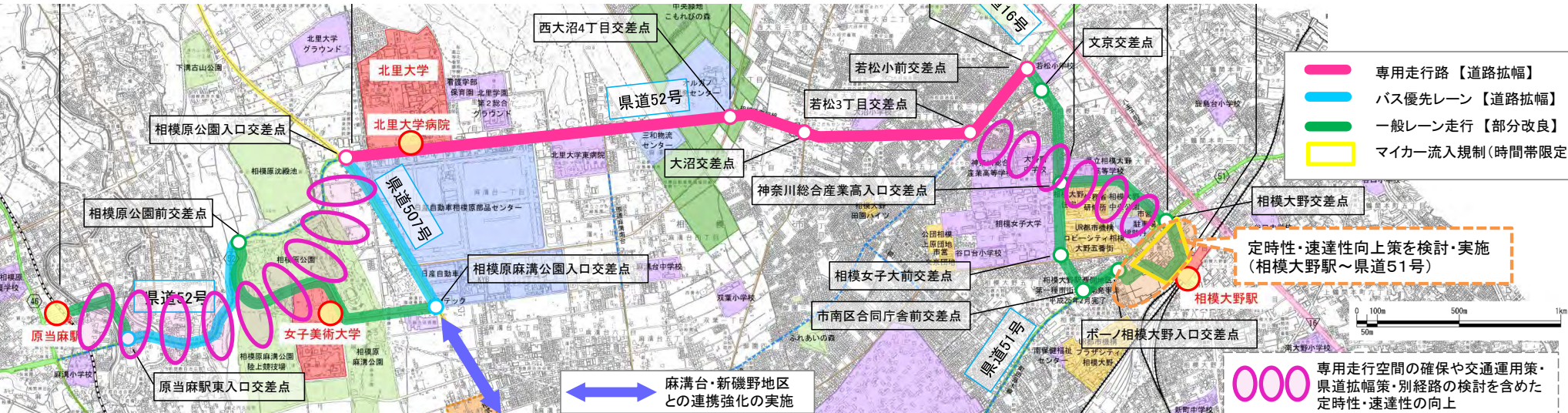
■中期取組



◇相模大野駅からの目標所要時間と表定速度

	中期計画	
	目標時間 (分)	表定速度 (km/h)
相模大野駅～大沼付近	10.0	18.5
～北里東病院	12.8	19.2
～北里大学・病院	15.1	20.3
～総合体育館	18.8	20.1
～女子美術大学	20.7	19.7
～原当麻駅	27.4	20.1

■長期取組



◇相模大野駅からの目標所要時間と表定速度

	長期計画		長期目標	
	目標時間 (分)	表定速度 (km/h)	目標時間 (分)	表定速度 (km/h)
相模大野駅～大沼付近	8.2	22.5	6.1	30.6
～北里東病院	10.2	24.3	8.0	30.9
～北里大学・病院	12.4	24.7	10.2	29.9
～総合体育館	16.1	23.4	13.5	28.0
～女子美術大学	18.1	22.6	14.6	28.0
～原当麻駅	24.7	22.3	19.3	28.5

長期計画：専用走行路を県道52号の相模原公園入口交差点から若松小前交差点付近まで整備
 長期目標：上記のルートで、専用走行空間を相模大野駅から原当麻駅まで全線整備

■時間軸での整理

時間軸	取組に応じた 運行形態	C 区間		B 区間	A 区間(3)	A 区間(2)	A 区間(1)	S 区間	全体的な取組 と 進行管理
		県道区間以外	県道区間 県道 507 号 県道 52 号	県道 52 号 (西大沼 4 丁目交差点～ 県道 507 号)	県道 52 号 (若松小前交差点付近～ 西大沼 4 丁目交差点)	神奈川総合産業高入口 交差点～県道 52 号(若 松小前交差点付近)	県道 51 号～神奈川総 合産業高入口交差点	相模大野駅～県道 51 号	
短期取組	<ul style="list-style-type: none"> ○相模大野駅前のマイカー流入規制 ○相模大野駅～女子美術大学間の交差点、バスベイ改良 ○相模大野駅、北里大学・病院、女子美術大学での車外料金収受 ○連節バスの試験運行 	部分改良事業 ↓ 県道 507 号～女子美術大学の整備	拡幅整備事業 ↓ 事業中	拡幅整備事業 ↓ 事業中	部分改良事業 ↓ 一般レーン走行+部分改良(暫定) ◆バスベイ改良 ◆その他の部分改良	部分改良事業 ↓ 一般レーン走行+部分改良 ◆交差点改良 ◆バスベイ改良 ◆県道 51 号のバス専用レーン化	部分改良事業 ↓ 一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◆ターミナル整備 ・相模大野駅	部分改良事業 ↓ 一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◆ターミナル整備 ・相模大野駅	<p>■全体的な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通利用促進策(新しい交通システムへの利用転換策) ○既存バス路線の再編 ○麻溝台・新磯野地区との連携強化 ○自転車や既存バス路線との連携策(ターミナルでの円滑な乗換え等) <p>■進行管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ○PDCA サイクル ○目標達成度の評価(3～5 年間隔) ○進行管理指標等を用いた施策・事業の進捗状況の監視(毎年～事業の進捗ごと)
中期取組	<ul style="list-style-type: none"> ○相模大野駅～原当麻駅までの交差点、バスベイ改良 ○県道 52 号(西大沼 4 丁目交差点～県道 507 号)の専用走行路整備 ○原当麻駅・中間駅での車外料金収受 ○優先信号設置 ○連節バスの段階的導入 	↓ 女子美術大学～原当麻駅の整備	↓ 事業中	↓ 事業中	継続的な定時性・速達性向上策の取組 ↓ 一般レーン走行+部分改良(暫定) ◇バスベイ改良 ◇その他の部分改良	継続的な定時性・速達性向上策の取組 ↓ 文京交差点～若松 3 丁目交差点は、県道 51 号の 4 車線化までは、既存バスルートを実行	継続的な定時性・速達性向上策の取組 ↓ 一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◇ターミナル整備 ・相模大野駅 他		
長期取組	<ul style="list-style-type: none"> ○県道 52 号(若松小前交差点付近～県道 507 号)の専用走行路整備 ○県道 51 号～52 号の専用走行空間確保又は更なる部分改良 ○県道 507 号～原当麻駅の定時性・速達性向上策 	継続的な定時性・速達性向上への取組 ↓ 交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた取組	継続的な定時性・速達性向上への取組 ↓ 交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた取組	整備完了後の取組 ↓ 継続的な定時性・速達性向上策	拡幅整備事業 ↓ 拡幅整備+専用走行路 ◆中間駅整備	専用走行空間の確保又は更なる部分改良事業 ↓ 拡幅又は新設整備+専用走行空間 又は 一般レーン走行+更なる部分改良 ◇交差点改良 ◇バスベイ改良 ◇県道 51 号のバス専用レーン化 他	専用走行空間の確保又は更なる部分改良事業 ↓ 継続的な定時性・速達性向上策	継続的な定時性・速達性向上策 ↓ 一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◇ターミナル整備 ・相模大野駅 他	
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ○相模大野駅～女子美術大学間の連節急行バスの運行 	一般レーン走行+部分改良(女子美術大学まで) ◆ターミナル整備 ・女子美術大学	事業中	事業中	一般レーン走行+部分改良(暫定) ◆バスベイ改良 ◆その他の部分改良	一般レーン走行+部分改良 ◆交差点改良 ◆バスベイ改良 ◆県道 51 号のバス専用レーン化	一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◆ターミナル整備 ・相模大野駅	一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◆ターミナル整備 ・相模大野駅 他	
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ○県道 52 号(西大沼 4 丁目交差点～県道 507 号)に専用走行路を有する交通システム(連節バス) 	一般レーン走行+部分改良(原当麻まで) ◆ターミナル整備 ・原当麻駅 ・女子美術大学(済) ◆バスベイ改良	拡幅整備+バス優先レーン ◆中間駅整備	拡幅整備+専用走行路 ◆中間駅整備 ◇ターミナル整備 ・北里大学・病院	一般レーン走行+部分改良(暫定) ◇バスベイ改良 ◇その他の部分改良	一般レーン走行+部分改良 ◇交差点改良 ◇バスベイ改良 ◇県道 51 号のバス専用レーン化 他	一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◇ターミナル整備 ・相模大野駅 他	一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◇ターミナル整備 ・相模大野駅 他	
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> ○全区間(相模大野駅～原当麻駅)において、高い定時性を確保した交通システム 	一般レーン走行+部分改良 ◇ターミナル整備 ・女子美術大学 ・原当麻駅 ◇バスベイ改良	拡幅整備+バス優先レーン ◇中間駅整備	拡幅整備+専用走行路 ◇中間駅整備 ◇ターミナル整備 ・北里大学・病院	拡幅整備+専用走行路 ◆中間駅整備	拡幅又は新設整備+専用走行空間 又は 一般レーン走行+更なる部分改良 ◇交差点改良 ◇バスベイ改良 ◇県道 51 号のバス専用レーン化 他	一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◇ターミナル整備 ・相模大野駅 他	一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◇ターミナル整備 ・相模大野駅 他	
運行形態		交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策	交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた取組	継続的な定時性・速達性向上策	拡幅整備+専用走行路 ◆中間駅整備	拡幅又は新設整備+専用走行空間 又は 一般レーン走行+更なる部分改良 ◇交差点改良 ◇バスベイ改良 ◇県道 51 号のバス専用レーン化 他	継続的な定時性・速達性向上策	一般レーン走行+マイカー流入規制(時間帯限定) ◇ターミナル整備 ・相模大野駅 他	

 : 拡幅又は新設整備+専用走行路 (: 事業中(部分的に整備済みの状態))
 : 拡幅整備+バス優先レーン (: 事業中(部分的に整備済みの状態))
 : 一般レーン走行+部分改良

◆ : 当該ステップで整備 ◇ : 前ステップで整備済み
 : 整備完了後の継続的な定時性・速達性向上策の取組

■短期取組

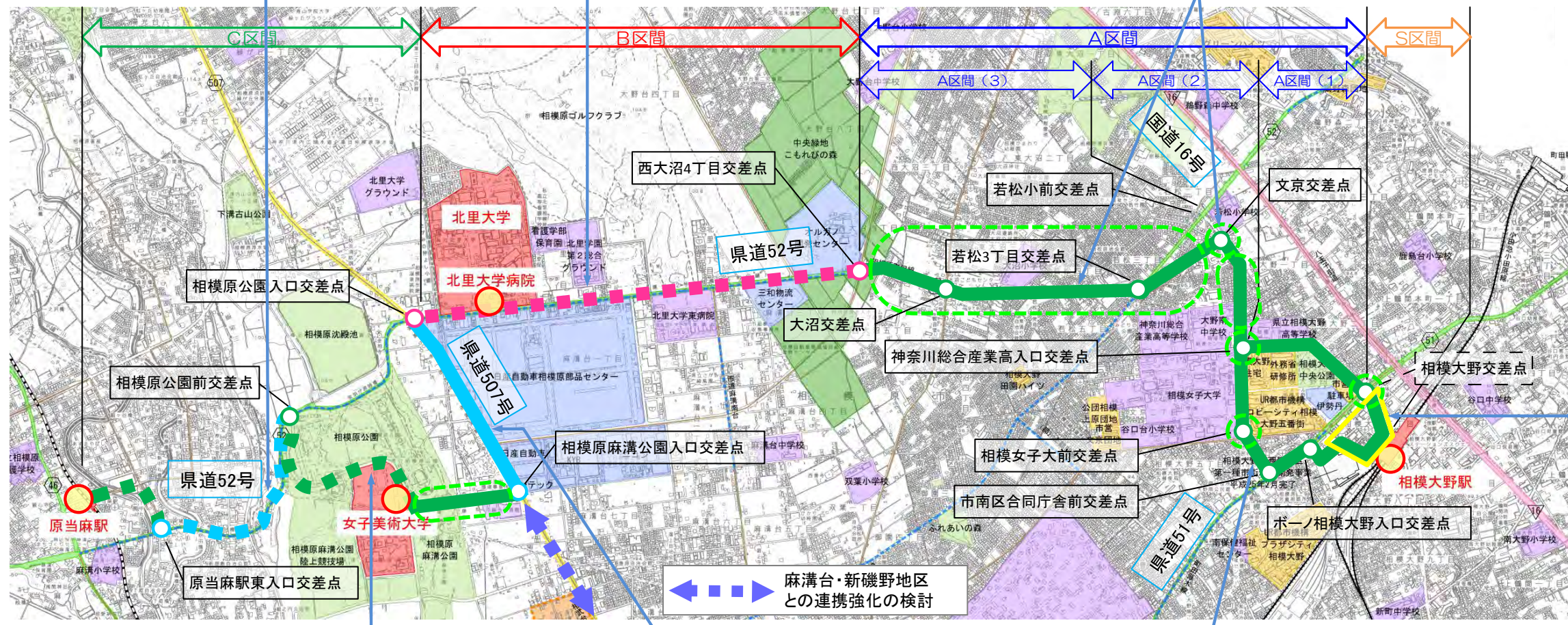
【県道52号】
 (相模原公園前交差点～原当麻駅東入口交差点)
 ⇒ (事業中) 拡幅整備+バス優先レーン
 バス優先レーンの導入

【県道52号】
 (県道507号～西大沼4丁目交差点)
 ⇒ (事業中) 拡幅整備+専用走行路
 複線の専用走行路の整備 (中央走行)

◇ターミナル整備
 ・北里大学・病院

【県道52号及び市道】
 (神奈川総合産業高入口交差点～西大沼4丁目交差点)
 ⇒ 一般レーン走行+部分改良
 バスパイ整備、交差点改良等による定時性・速達性の向上策の実施

専用走行路【道路拡幅】
 バス優先レーン【道路拡幅】
 一般レーン走行【部分改良】
 交差点改良
 バスパイ改良
 マイカー流入規制 (時間帯限定)
 ※破線は事業中



【市道】
 (県道507号～県道52号、県道52号～原当麻駅)
 ⇒ (事業中) 一般レーン走行+部分改良
 バスパイ整備等による定時性・速達性の向上策の実施 (女子美術大学まで)
 円滑性・安全性向上のための部分改良

◇ターミナル整備
 ・女子美術大学

【県道507号】
 ⇒ (事業中) 拡幅整備+バス優先レーン
 バス優先レーンの導入

【市道】
 (県道51号～神奈川総合産業高入口交差点)
 ⇒ 一般レーン走行+部分改良
 交差点改良による定時性・速達性の向上策の実施
 県道51号におけるバス専用レーン化 (厚木方面に向かって中央走行)

【市道】
 (相模大野駅～県道51号)
 ⇒ 一般レーン走行
 +マイカー流入規制
 時間帯を限定したマイカーの進入規制により、バスの定時性・速達性を確保

◆マイカー流入規制について
 [効果]
 ○駅周辺地区への自動車交通量の大幅な削減が可能
 ○自動車交通や天候による交通量の変化の影響を受けないことから、バス交通の円滑化 (特に定時性の向上) が可能
 ○規制時間帯において、駅前広場の一般車乗降スペースをバス乗降スペースとして利用が可能

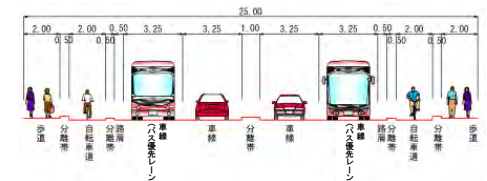
[課題]
 ●地域内の商業・業務活動に大きな影響を与えないことが必要 (特に商業・業務活動の活発な時間帯での実施)
 ●規制時間帯において、駅送迎用の一般車乗降スペースを別に確保することが必要

◇ターミナル整備
 ・相模大野駅

■中期取組

【県道52号】

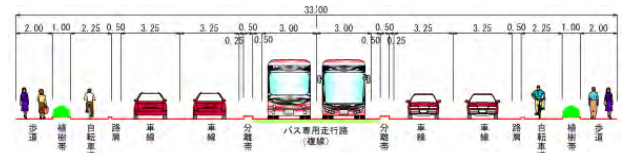
(相模原公園前交差点～原当麻駅東入口交差点)
⇒**拡幅整備+バス優先レーン**
バス優先レーンの導入



【県道52号】

(県道507号～西大沼4丁目交差点)
⇒**拡幅整備+専用走行路**
複線の専用走行路の整備（中央走行）

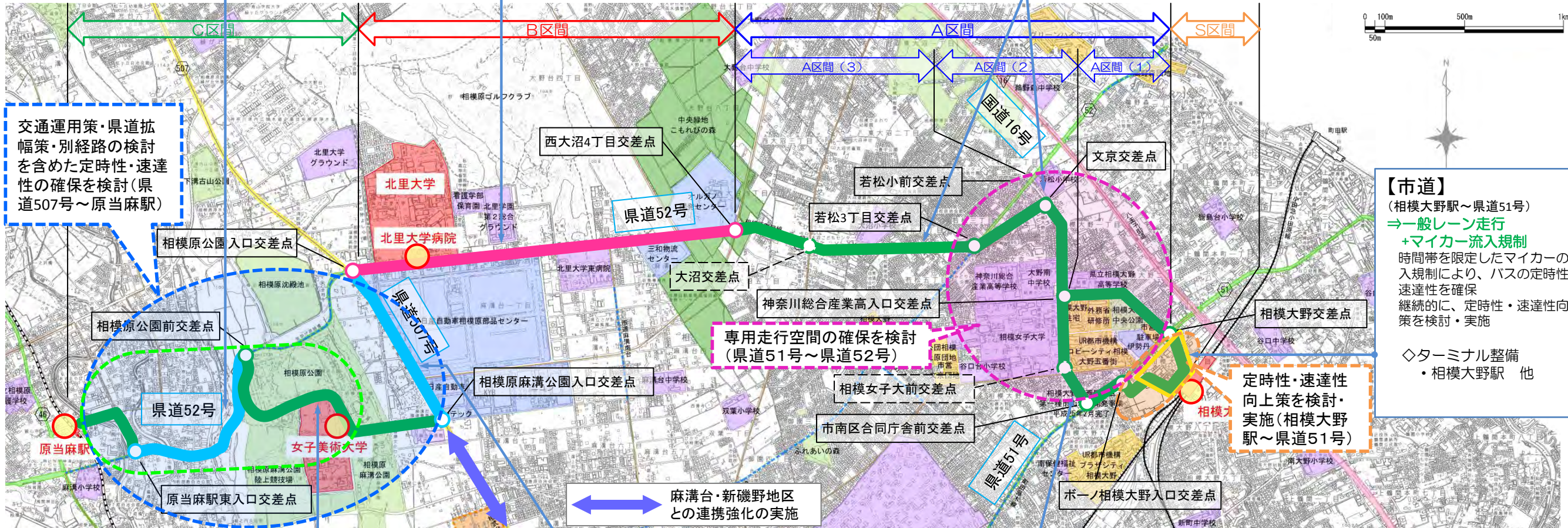
◇ターミナル整備
・北里大学・病院



【県道52号及び市道】

(神奈川総合産業高入口交差点～西大沼4丁目交差点)
⇒**一般レーン走行+部分改良**
バスベイ整備、交差点改良等による定時性・速達性の向上策の実施

■ 専用走行路【道路拡幅】
■ バス優先レーン【道路拡幅】
■ 一般レーン走行【部分改良】
 バスベイ改良
 マイカー流入規制（時間帯限定）



交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性の確保を検討(県道507号～原当麻駅)

専用走行空間の確保を検討(県道51号～県道52号)

定時性・速達性向上策を検討・実施(相模大野駅～県道51号)

【市道】

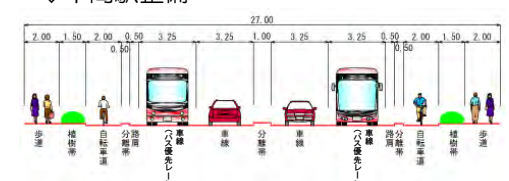
(県道507号～県道52号、県道52号～原当麻駅)
⇒**一般レーン走行+部分改良**
バスベイ整備等による定時性・速達性の向上策の実施（原当麻駅まで）
円滑性・安全性向上のための部分改良

◇ターミナル整備
・女子美術大学
・原当麻駅

【県道507号】

⇒**拡幅整備+バス優先レーン**
バス優先レーンの導入

◇中間駅整備



【市道】

(県道51号～神奈川総合産業高入口交差点)
⇒**一般レーン走行+部分改良**
交差点改良等による定時性・速達性の向上策の実施
県道51号におけるバス専用レーン化（厚木方面に向かって中央走行）

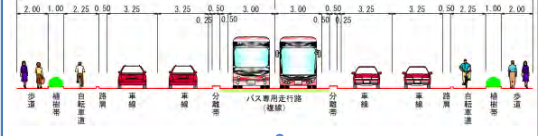
長期取組

【県道52号】
 (相模原公園前交差点～原当麻駅東入口交差点)
 ⇒**拡幅整備+バス優先レーン**
 路側側のバス優先レーンの整備

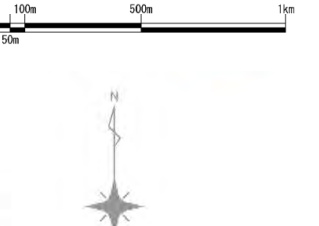
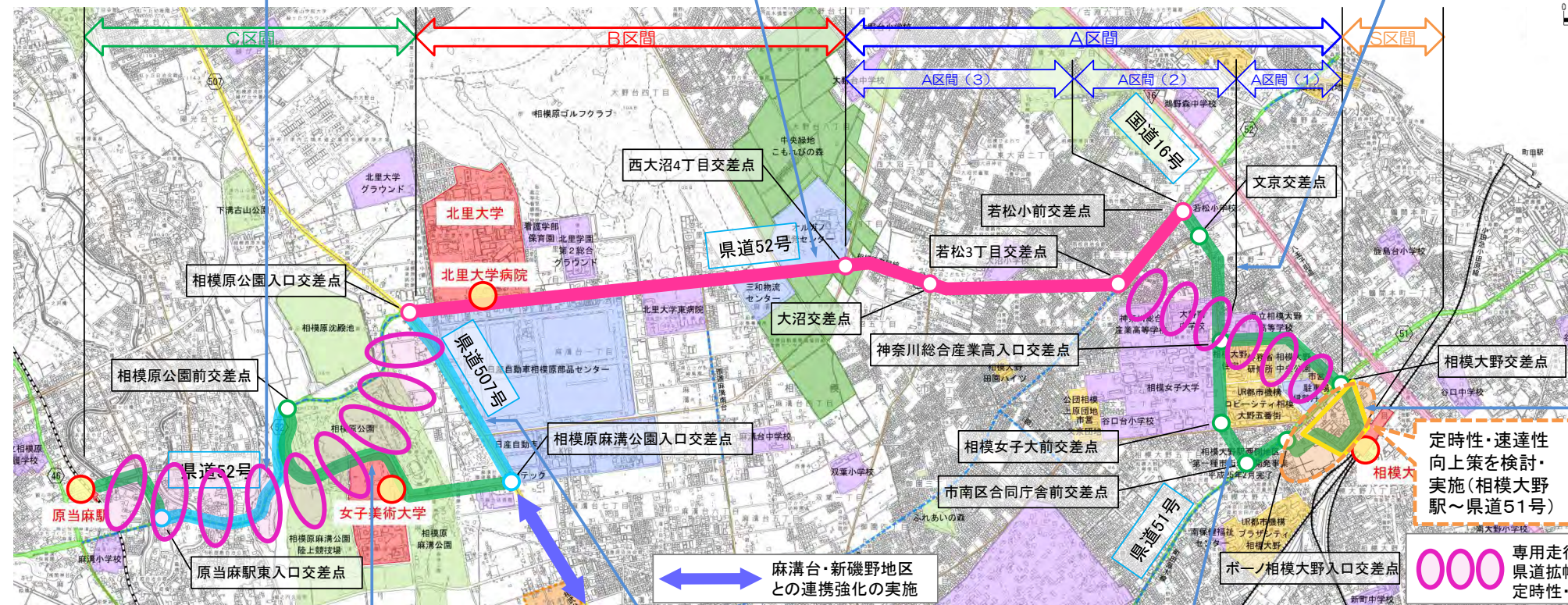
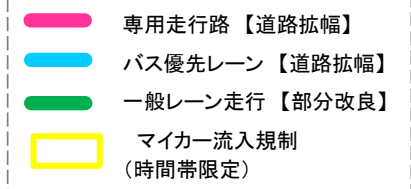
⇒**交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策**

【県道52号】
 (県道507号～若松小交差点付近)
 ⇒**拡幅整備+専用走行路**
 複線の専用走行路の整備(中央走行)

◇**ターミナル整備**
 ・北里大学・病院



【市道】
 (神奈川総合産業高入口交差点～若松小交差点付近)
 ⇒**県道51号～県道52号間における、拡幅または新設による専用走行空間の確保**
 又は
 ⇒**一般レーン走行+更なる部分改良**
 バスベイ整備、交差点改良等による定時性・速達性の向上策の実施



【市道】
 (相模大野駅～県道51号)
 ⇒**一般レーン走行+マイカー流入規制**
 時間帯を限定したマイカーの進入規制により、バスの定時性・速達性を確保
 継続的に、定時性・速達性向上策を検討・実施
 ◇**ターミナル整備**
 ・相模大野駅 他

〇〇〇 専用走行空間の確保や交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性の向上

【市道】
 (県道507号～県道52号、県道52号～原当麻駅)
 ⇒**一般レーン走行+部分改良**
 必要に応じて部分改良による定時性・速達性の向上策の実施(原当麻駅まで)
 円滑性・安全性向上のための部分改良

◇**ターミナル整備**
 ・女子美術大学
 ・原当麻駅

⇒**交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策**

【県道507号】
 ⇒**拡幅整備+バス優先レーン**
 路側側のバス優先レーンの整備

◇**中間駅整備**

⇒**交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策**

【市道】
 (県道51号～神奈川総合産業高入口交差点)
 ⇒**県道51号～県道52号間における拡幅または新設による専用走行空間の確保**
 又は
 ⇒**一般レーン走行+更なる部分改良**
 交差点改良等による定時性・速達性の向上策の実施
 県道51号におけるバス専用レーン化(厚木方面に向かって中央走行)

■連節バスの段階的導入

(1)連節バスの必要性

- ①新しい交通システムには、高い交通需要に対応可能な大きな輸送力が必要です。連節バスは1台当りの乗車定員が約130人で、通常寸法のバスの乗車定員、約75人に比較して約1.7倍の輸送力を保有しています。
- ②バス発着場所を相模大野駅に集約し乗換え利便性を向上するには、連節バスの導入により、駅での発着台数を削減し、駅前広場の運用改善を行う必要があります。
- ③運行に必要となる乗務員数は、連節バスでも通常寸法のバスでも同じですので、運行経費で多くを占める人件費も同じとなり、そのため、同じの利用者数を輸送するのであれば、連節バスは通常寸法バスよりも人件費が安価となります。
- ④なお、連節バスの導入は、町田市、厚木市、藤沢市、千葉市、岐阜市、三田市で導入されており、新潟市でも導入予定となっており、車両自体は都市交通手段としての実績が増加しています。

以上より、新しい交通システムでは、輸送力やターミナル運用改善、輸送効率の面から連節バスによる運行を基本とします。

(2)連節バスの導入要件

連節バスは、通常寸法のバスより最小回転半径が大きく、内輪差も大きいいため、この車両特性に対応した道路構造であること、また、需要転換や市民の印象面から所要時間が現状よりも短縮可能となっていることなどが重要です。

導入にあたっては、交通管理者や交通事業者との協議・調整が不可欠となりますが、想定される主な連節バスの特性を活かすための要件は次のとおりです。


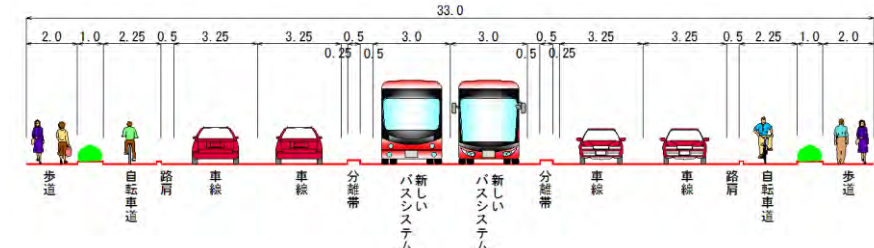
■連節バスの特性を活かすための要件

①道路に関する要件	<ul style="list-style-type: none"> ・運行可能な幅員が確保されている ・交差点では右左折が可能な形状となっている ・曲線部では走行可能な曲線部拡幅幅員となっている
②停車に関する要件	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスの停車箇所では、停車しても一般交通に影響しないバス停（バスベイ）やターミナルとなっている ・運行ルート上に、路線バスのバス停がある場合には、連節バスの追越しが可能なようにバスベイが設置されている ・乗降者数の多い箇所では車外運賃収受とする
③交通に関する要件	<ul style="list-style-type: none"> ・ボトルネック交差点などの渋滞箇所が改善されている
④需要に関する要件	<ul style="list-style-type: none"> ・現状よりも所要時間が短縮されている ・需要が想定されるバス停・ターミナルを連絡する
⑤魅力	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バス車両は魅力的なデザインとし、新しいシステムの印象を高める

(3)連節バスの段階的導入

走行空間の段階的整備による需要に合わせてるとともに、車両費が高額（約7200万円/台）なため財務的制約や国の支援額を考え、段階的に導入することを想定します。

■連節バスの構造諸元

連節バス	
車両サイズ	全長 17.99m、幅 2.55m （厚木ツインライナー） 定員 130人 
最小曲線半径	R=20m 以上 （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
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%）
単路部断面 （W=33mの場合）	

※第7回検討委員会資料再掲

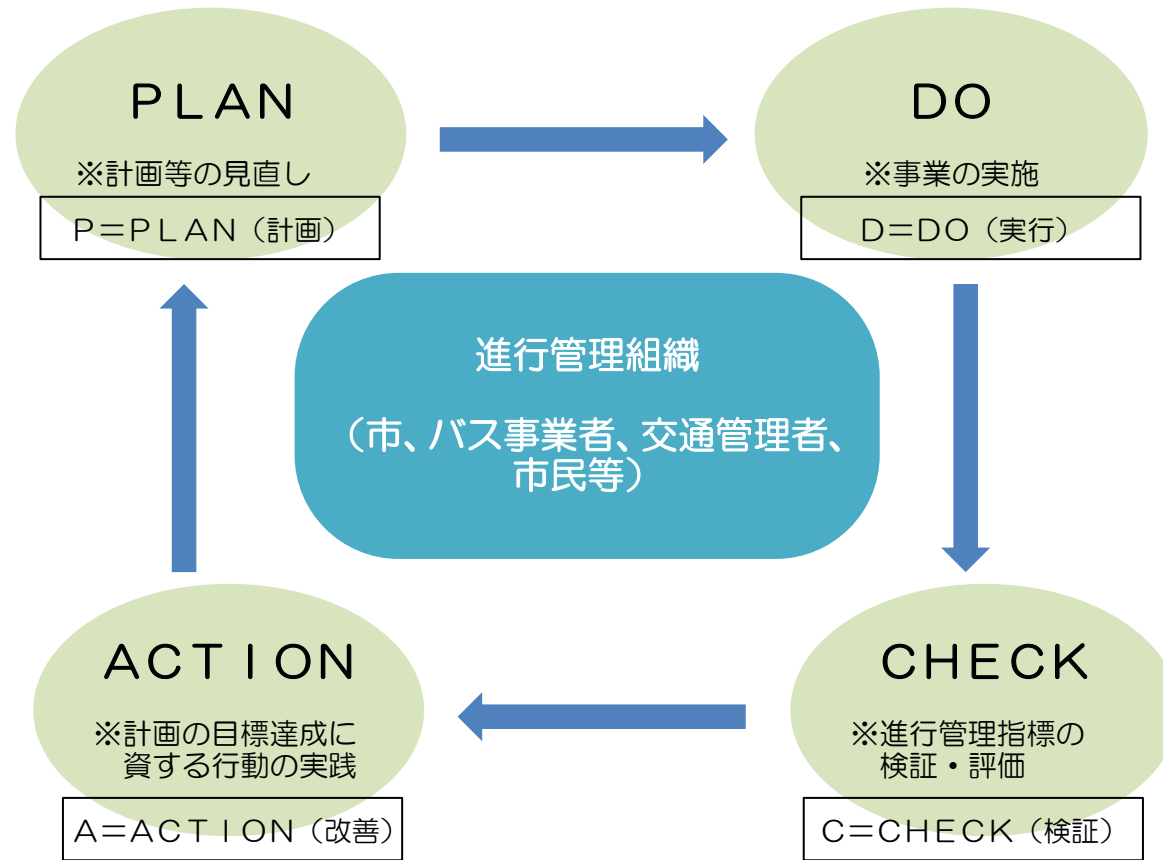
3. 進行管理

答申後、新しい交通システムの計画・整備が計画どおりに実施されているか、計画目標が適正に達成されているかを定期的に検証・評価し、改善していく進行管理（PDCAサイクル）を行うことが必要です。そのため、進行管理の考え方及び監視（モニタリング）・評価の考え方を次のように定めます。

(1) 進行管理の考え方

進行管理（PDCA）は、進行管理組織による、目標達成度の評価及び施策・事業の進捗状況の監視により行います。

■進行管理組織とPDCAサイクル



(2) 監視（モニタリング）・評価の考え方

進行管理は、施策・事業の進捗状況について、進行管理指標等を用いた監視（モニタリング）を定期的実施するとともに、目標達成度の評価を数年間隔で行います。

■目標達成度の評価

内容	時期
5つの目標の達成度の評価 ①高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 ②信頼できる公共交通サービスの実現 ③地域の交通アクセスの向上の実現 ④自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 ⑤南部地域のまちづくりへの貢献	概ね3～5年程度の間隔

■施策・事業の進捗状況の監視（モニタリング）

内容	時期
下記の進行管理指標の計測・確認 ・事業の進捗状況を把握できる指標 ・定時性、速達性など新しい交通システムのサービス水準を把握する指標（利用者数、所要時間、表定速度など） ・周辺交通状況を把握する指標（現況・将来交通量、渋滞状況、道路旅行速度など） ・住民や来街者の意識変化を把握する指標（アンケート調査、住民ヒアリング調査、自治会等へのヒアリング、企業・大学等への調査、バス利用者への意識調査など）	毎年～事業の進捗ごと

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を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 バス路線再編と中間駅設置の考え方

新しいバスシステムを導入すると、既存バス路線と競合することになります。需要競合を避け効率的なバス網とするために、新しいバスシステムの導入に併せ、既存バス路線を再編することが必要です。バス路線の再編においては、利用者サービスの観点などから、一定水準（運行間隔）を確保する必要があり、具体的には、相模原市地域公共交通会議などにおいて、事業者等関係者と協議しサービス水準を定める必要があります。

中間駅設置は、既存バス路線（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バス路線再編の考え方から、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。

①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場合を検討しますが、②路線バスも、新しいバスシステムに影響を与えない範囲で専用走行路を走行できるように工夫する場合についても今後検討します。これらの技術検討と併せてバス路線網再編については、今後、別の協議の場において検討する必要があります。

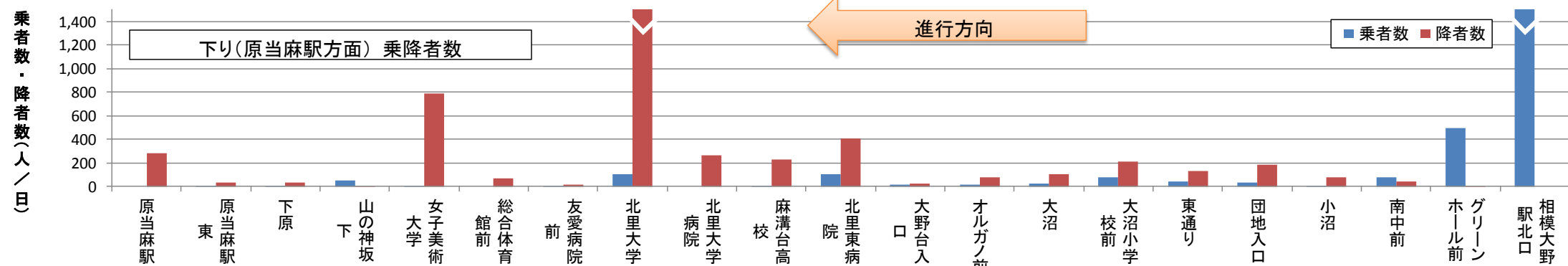
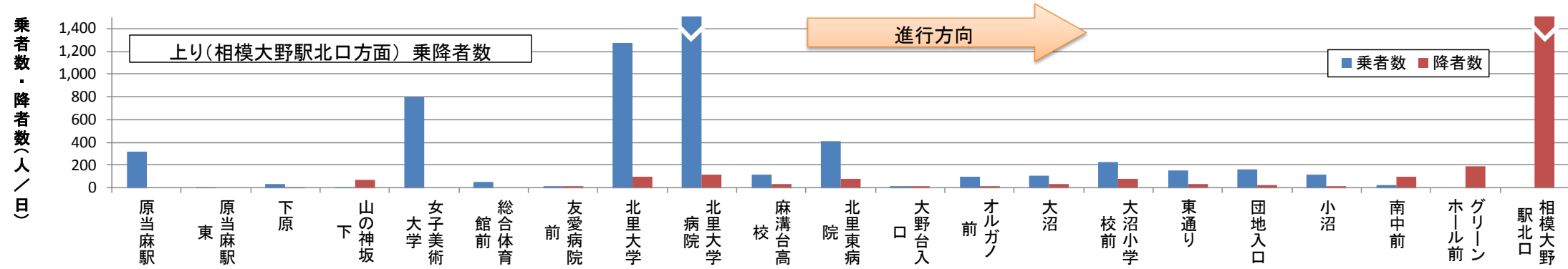
なお、新しい交通システムの中間駅配置や再編の考え方はいずれの方法でも同様ですので、①、②を分けずに検討しました。

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																				合計			
	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	-	9.1	
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	4,268	
		降者数		0	0	0	0	0	7	46	8	8	11	2	9	26	50	19	17	10	50	141	3,864	4,268
	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	4,150
		降者数	68	32	30	2	785	70	16	1,403	267	226	409	21	75	103	208	131	179	80	43	2	0	4,150
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														1,514
		降者数	0	0	4	74	0	0	10	52	111	28	70	9	9	7	27	11	6	5	48	51	992	1,514
	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	1,310
		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	5,782
		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	5,782
	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	5,460
		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	5,460

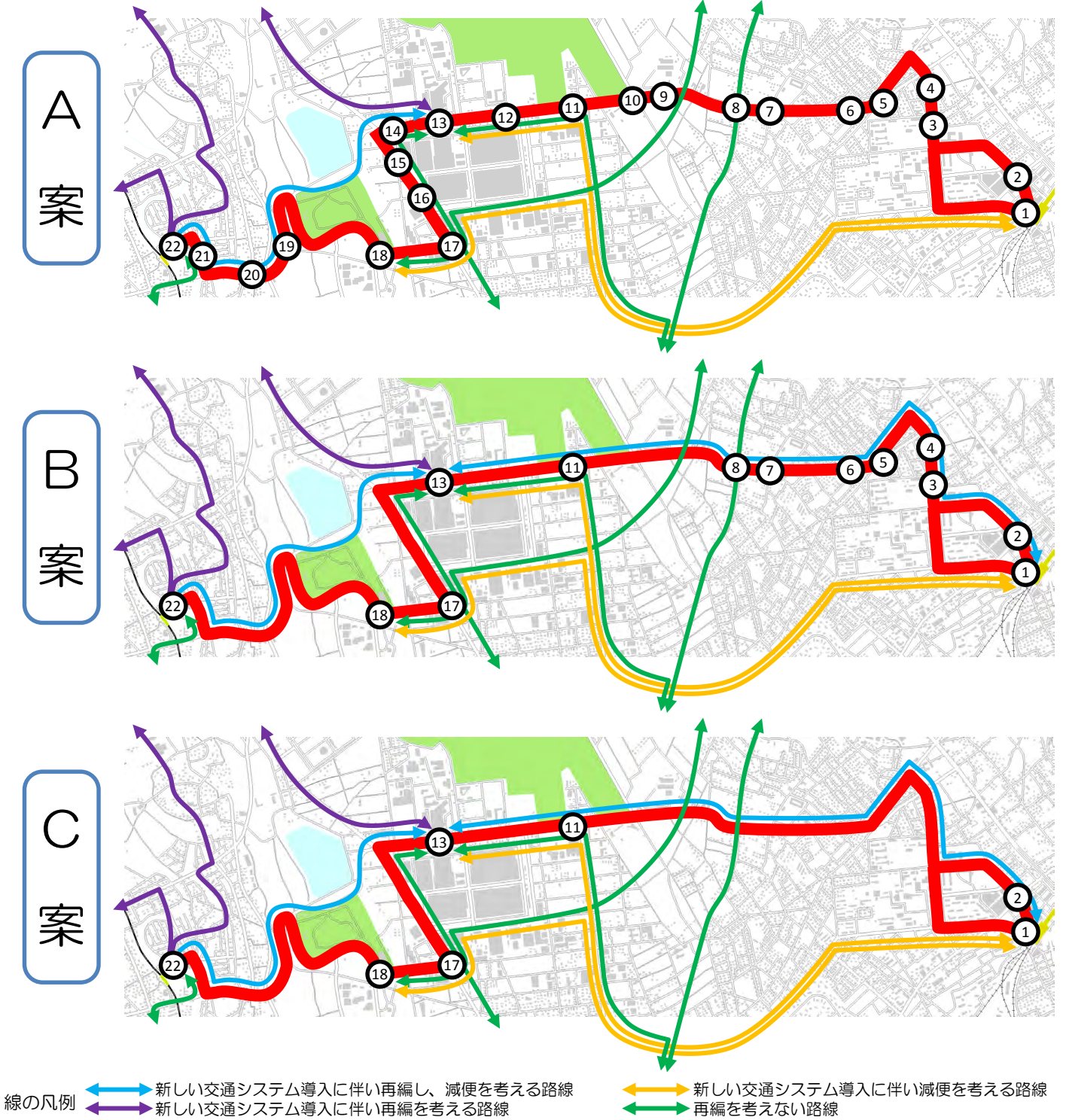


現況バス停間ODデータの出典：新しい交通システム検討調査報告書資料編 平成21年3月 相模原市

4.4 各方針案の比較評価（北側ルート案2、専用走行路(全線)、優先信号、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。

■概ねの停車箇所（対応する現況バス停）



■バス停番号と現況バス停名称

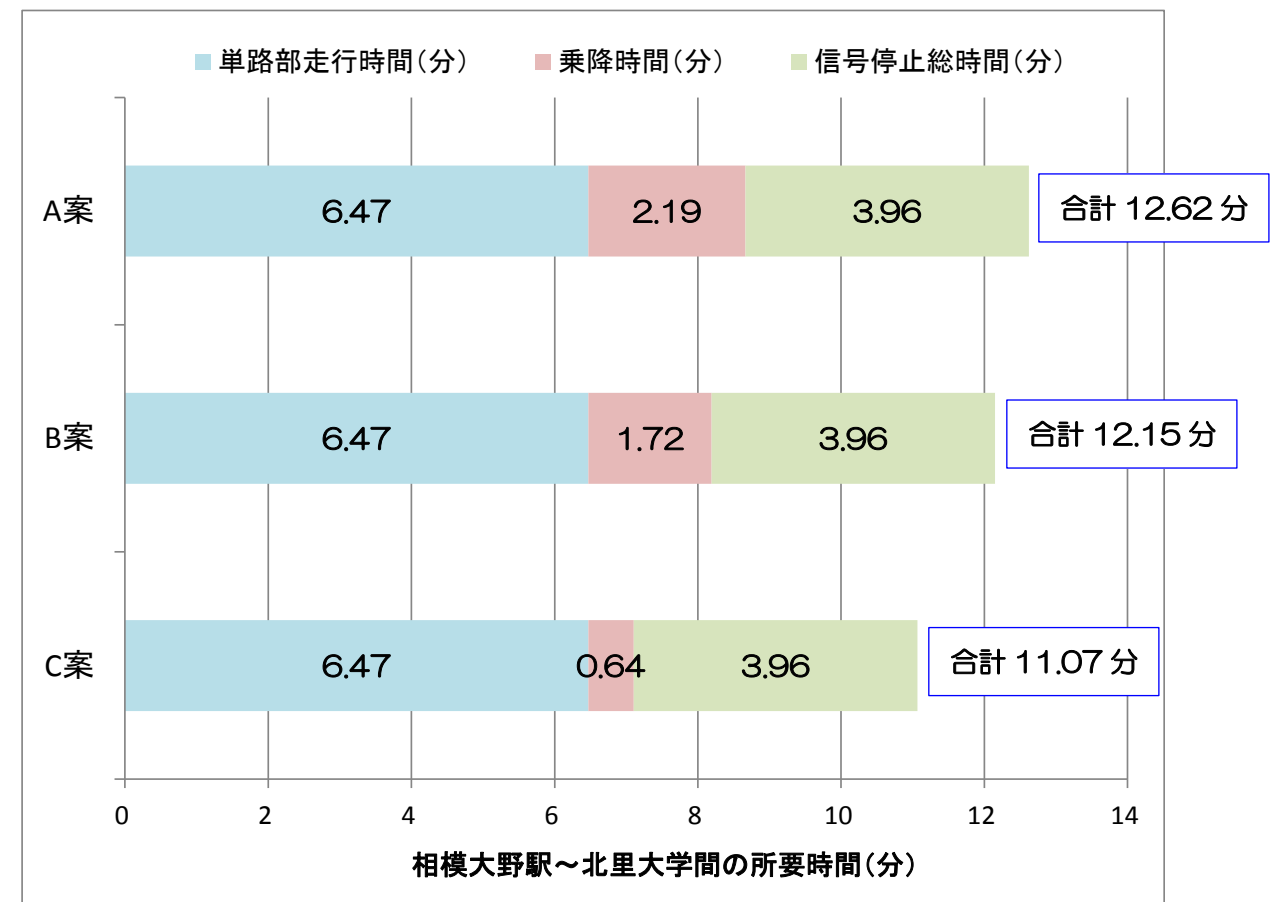
番号	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
現況バス停名称	原当麻駅	原当麻駅東	下原	山の神坂下	女子美術大学	総合体育館前	県立相模原公園入口	友愛病院入口	友愛病院前	北里大学・病院	麻溝台高校	北里東病院	大野台入口	オルガノ前	大沼	大沼小学校前	東通り	団地入口	小沼	南中前	グリーンホール前	相模大野駅北口

■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～原当麻駅	
	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。

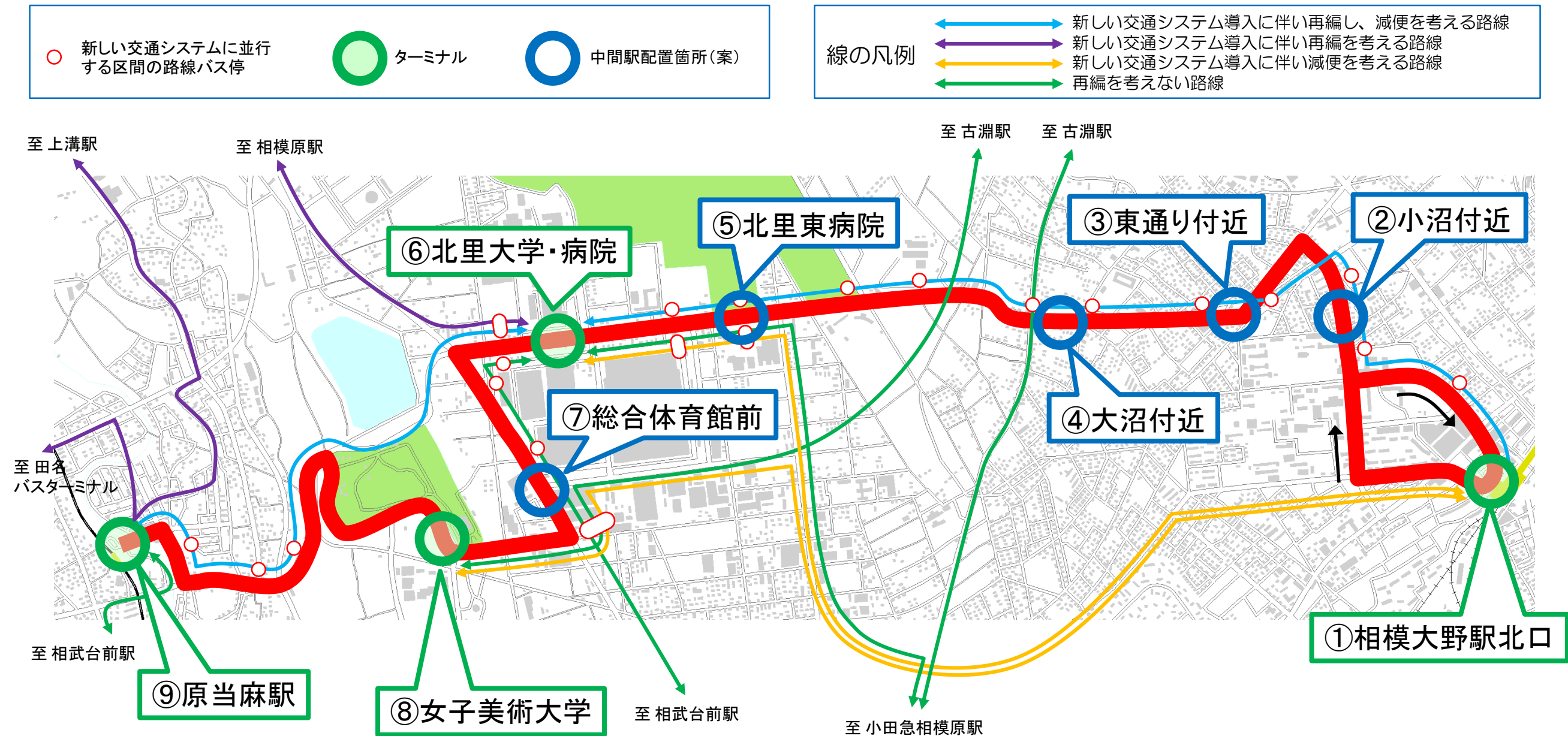
①「相模大野駅に近い小沼付近～大沼付近」は沿線サービスを考え配置する。

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。

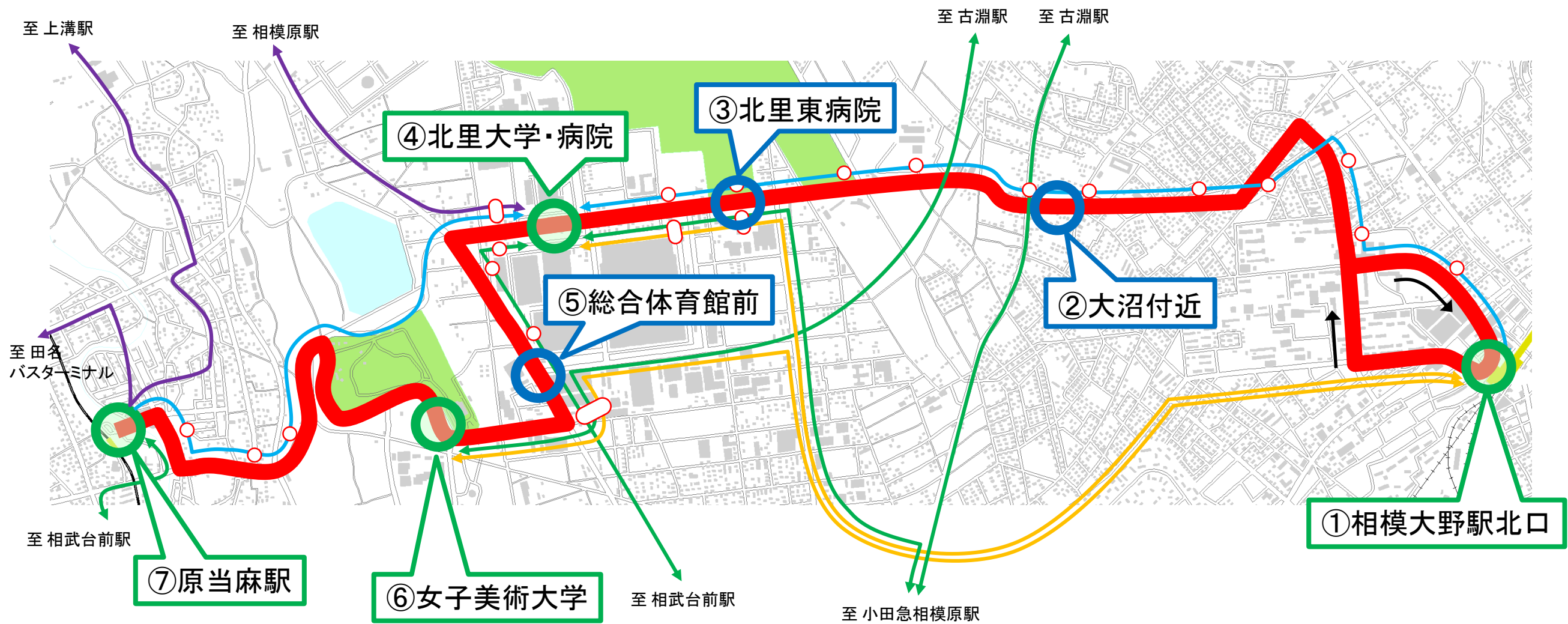
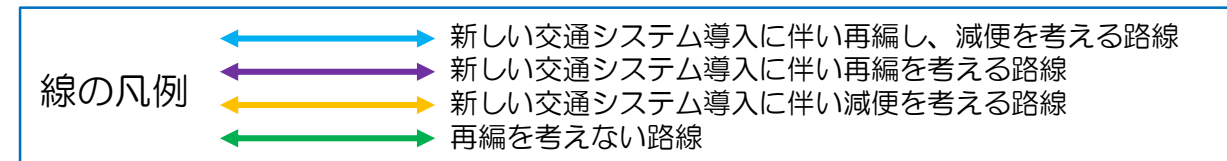
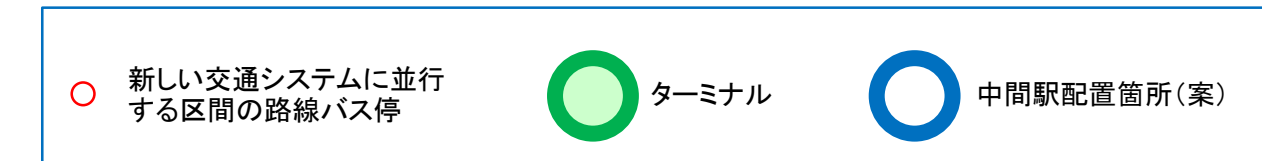
■中間駅配置第1案



■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	11.01	27.07	15.18	26.40	20.12	26.98
第2案	9.05	7	1.51	9,034	10.58	28.19	15.06	26.61	19.78	27.46

■中間駅配置第2案



5. 事業性の検証

事業性の検証は、需要予測を行い、その結果にて運行計画を設定し、事業収支及び費用便益分析（B/C分析）により検証します。

検討ケースは、全線専用走行路としたケースでは、整備ルートが未定で事業費等が算定できないため、具体的なルート・整備内容が明確となっている次のケースとします。

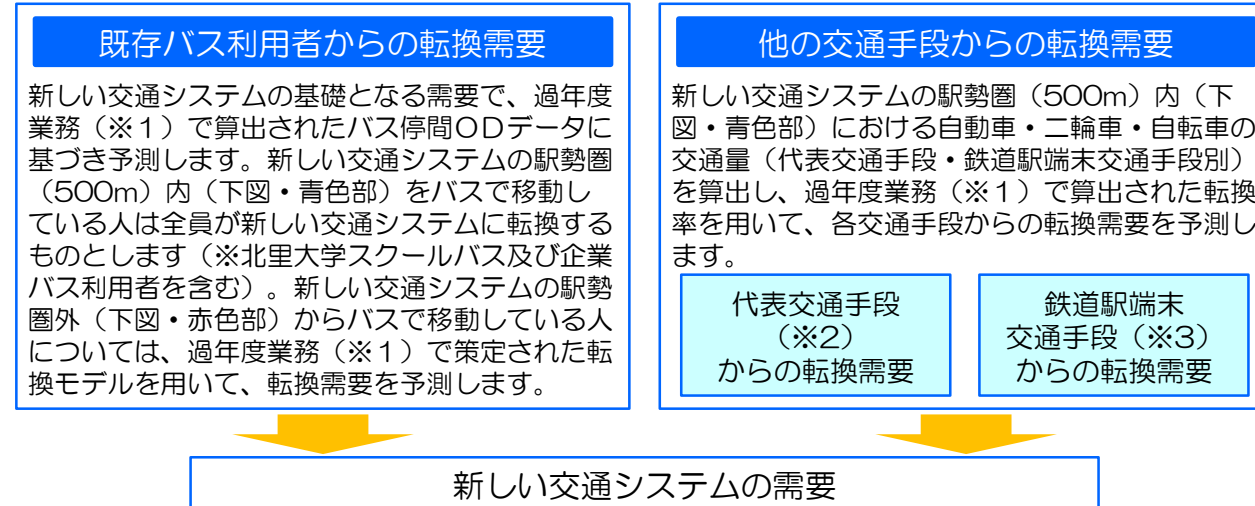
- ・ルート・走行形態：「長期計画案（専用走行路を県道52号の相模原公園入口交差点から若松小前交差点付近までを整備した場合）」（P.3参照）
- ・中間駅配置：前章の中間駅配置第2案（P.14参照）

5.1 需要予測

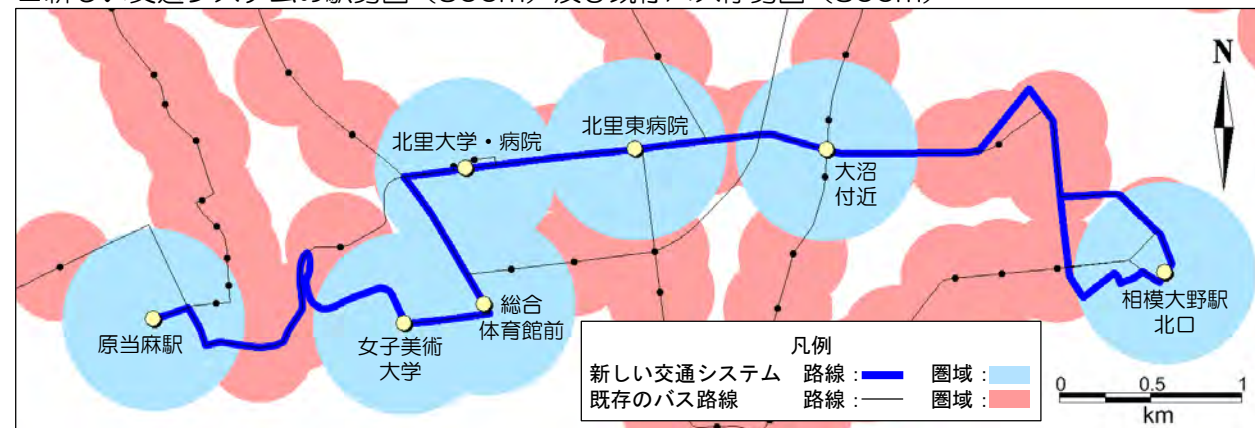
(1) 需要予測方法

新しい交通システムの需要は、「既存バス利用者からの転換需要」と「他の交通手段からの転換需要」を予測し、合算します。

■需要予測方法



■新しい交通システムの駅勢圏（500m）及び既存バス停勢圏（300m）



※1: 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
 ※2: 代表交通手段は、単一の交通手段しか利用しない場合にはその交通手段、複数の交通手段を利用した際には、鉄道、バス、自動車、二輪、自転車、徒歩の順で優先した交通手段のこと。
 ※3: 駅端末交通手段とは、鉄道を利用する際に、駅まであるいは駅から利用する交通手段のこと。

(2) 需要予測結果

需要予測の結果、**新しい交通システムの需要は13,413人/日**と算出されました。路線バス利用者からの転換需要が最も多く、9,207人/日で全体の約69%を占めています。

断面利用者数は、相模大野駅から遠くなるにしたがい減少し、**北里東病院～北里大学・病院間 9,707人/日、総合体育館～女子美術大学間 1,994人/日、女子美術大学～原当麻駅間 343人/日**と予測されています。

■路線バス利用者からの転換需要予測結果[①]

	相模大野	大沼付近	北里東病院	北里大学・病院	総合体育館	女子美術大学	原当麻	合計
相模大野	0	608	540	2,100	167	728	68	4,211
大沼付近	667	0	55	87	0	0	1	810
北里東病院	496	56	0	102	0	0	7	661
北里大学	2,256	106	95	0	0	0	48	2,505
総合体育館	160	0	0	0	0	2	0	162
女子美術大学	746	0	0	1	1	0	1	749
原当麻	50	2	6	49	0	2	0	109
合計	4,375	772	696	2,339	168	732	125	9,207

■北里大学スクールバス及び企業バスからの転換需要予測結果[②]

	相模大野	大沼付近	北里東病院	北里大学・病院	総合体育館	女子美術大学	原当麻	合計
相模大野				700	330			1,030
大沼付近								0
北里東病院								0
北里大学	700							700
総合体育館	330							330
女子美術大学								0
原当麻								0
合計	1,030	0	0	700	330	0	0	2,060

■代表交通手段からの転換需要予測結果[③]

	相模大野	大沼付近	北里東病院	北里大学・病院	総合体育館	女子美術大学	原当麻	合計
相模大野	0	94	21	15	51	16	1	199
大沼付近	86	0	83	12	38	5	5	230
北里東病院	26	89	0	8	6	1	0	129
北里大学	11	14	8	0	1	1	2	37
総合体育館	55	35	7	1	0	2	4	104
女子美術大学	16	4	1	2	2	0	4	30
原当麻	2	5	0	3	2	4	0	16
合計	197	241	120	40	100	30	17	744

■鉄道駅端末交通手段からの転換需要予測結果[④]

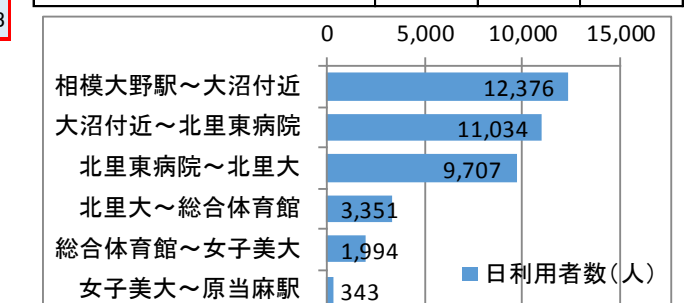
	相模大野	大沼付近	北里東病院	北里大学・病院	総合体育館	女子美術大学	原当麻	合計
相模大野	0	242	106	133	104	78	4	667
大沼付近	242	0	0	0	0	0	0	242
北里東病院	106	0	0	0	0	0	5	111
北里大学	133	0	0	0	0	0	9	142
総合体育館	104	0	0	0	0	0	8	112
女子美術大学	78	0	0	0	0	0	12	90
原当麻	4	0	5	9	8	12	0	38
合計	667	242	111	142	112	90	38	1,402

■需要予測結果総括表[①+②+③+④]

	相模大野	大沼付近	北里東病院	北里大学・病院	総合体育館	女子美術大学	原当麻	合計
相模大野	0	944	667	2,948	652	822	73	6,107
大沼付近	995	0	138	99	38	5	6	1,282
北里東病院	628	145	0	110	6	1	12	901
北里大学	3,100	120	103	0	1	1	59	3,384
総合体育館	649	35	7	1	0	4	12	708
女子美術大学	840	4	1	3	3	0	17	869
原当麻	56	7	11	61	10	18	0	163
合計	6,269	1,255	927	3,221	710	852	180	13,413

■断面利用者数

区間	日利用者(人)		
	下り	上り	合計
相模大野駅～大沼付近	6,107	6,269	12,376
大沼付近～北里東病院	5,449	5,584	11,034
北里東病院～北里大学・病院	4,773	4,934	9,707
北里大学・病院～総合体育館	1,677	1,674	3,351
総合体育館～女子美術大学	997	997	1,994
女子美術大学～原当麻駅	180	163	343



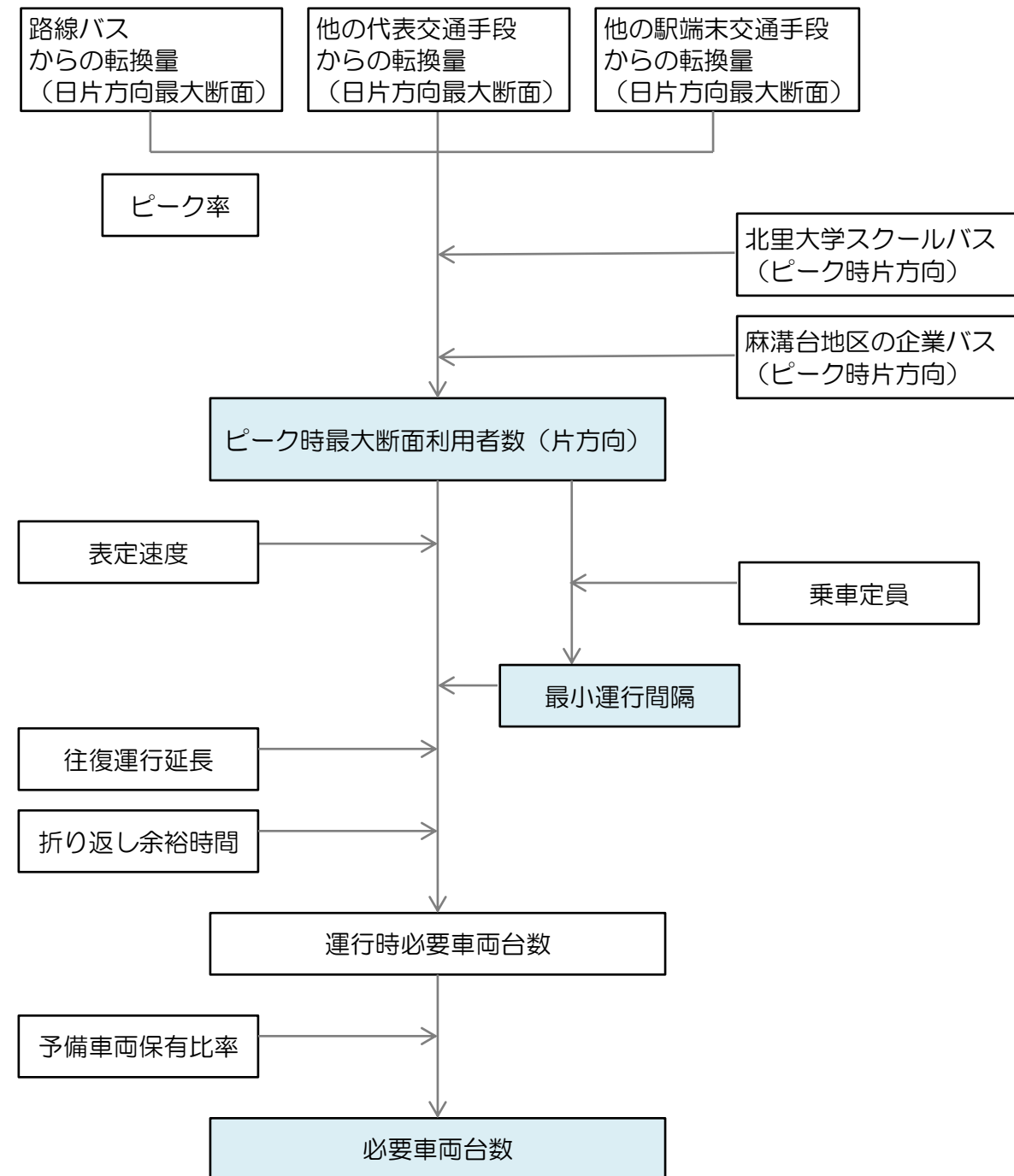
5.2 運行計画

(1) 最小運行間隔及び必要車両台数の算定

需要予測結果より、ピーク時最大断面利用者数（片側）を算定し、最小運行間隔、必要車両台数を算定しました。

その結果は、**ピーク時最大断面利用者数(片方向)(相模大野駅～大沼間、上り)が 1449 人/時、最小運行間隔が 5 分、必要車両台数が 14 台**となりました。

■必要車両台数の算定フロー



(2) 区間別運行間隔

運行時間帯は、現行路線バスと同様に **5 時～23 時**と設定します。

区間別利用者数（日）及び区間別利用者数（ピーク時）より、ピーク時及びオフピーク時のターミナル間の運行間隔を次のように設定しました。

ターミナル間の需要から需要に見合った運行本数を設定します。ただし、新しい交通システムは高いサービスを目指すことから、**全区間、全時間帯とも、相模原市バス交通基本計画による幹線バス・ピーク時のサービス以上**とします。

なお、運行計画は、バス専用走行路に一般路線バスも走行可とする場合、あるいは、中間駅の配置が異なる場合、土休日ダイヤなどにより、運行計画は異なります。ここでは、各種検証を行うための現時点において想定した運行形態の試算結果です。

■区間別運行間隔

ターミナル間	ピーク時間帯（8 時間） 6 時～10 時 16 時～20 時	オフピーク時間帯（10 時間） 5 時～ 6 時 10 時～16 時 20 時～23 時
	相模大野駅～北里大学・病院	5分(12本/時)
北里大学・病院～女子美術大学	10分(6本/時)	15分(4本/時)
女子美術大学～原当麻駅	15分(4本/時)	15分(4本/時)

■断面利用者数（参考）

区間	日利用者（人）		ピーク時利用者（人）	
	下り	上り	下り	上り
相模大野駅～大沼	6,107	6,269	1,428	1,449
大沼～北里東病院	5,449	5,584	1,298	1,318
北里東病院～北里大学・病院	4,773	4,934	1,165	1,187
北里大学・病院～総合体育館	1,677	1,674	582	583
総合体育館～女子美術大学	997	997	165	165
女子美術大学～原当麻駅	180	163	36	34

■相模原市バス交通基本計画による幹線バスのサービス水準（参考）

時間帯	運行間隔
平日ピーク時（6 時～10 時、16 時～20 時）	15 分以内
平日オフピーク（上記以外）	30 分以内

5.3 事業費及び運営費の算定

概算事業費及び運営費を以下に示します。なお、概算事業費は、長期計画を想定した事業費で、専用走行路は県道 52 号の相模原公園入口交差点から若松小前交差点までを整備した状態を想定したものです。

■概算事業費及び運営費（営業費用・維持管理費用）（長期計画）

事業費		費用 (百万円)	備 考
インフラ	専用走行路整備	763	
	交差点改良	711	
	バスベイ整備	952	
	ターミナル・中間駅整備費	331	ホーム・上屋・風よけ
インフラ外	車両	1,008	
	その他設備	773	車両基地、業務施設、優先信号設備、通信設備、保安・監視設備
計		4,537	

運営費		費用 (百万円/年)	備 考
営業費用		674	人件費、燃料油脂費、車両償却費、利子、諸経費
維持管理費		15	専用走行空間及び車両基地
計		690	

※合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

5.4 事業手法・事業収支

(1) 事業手法

事業手法は、次に示す**上下分離方式(運行は事業者が主体、施設整備は公共が主体)**を想定します。この手法は、建設・運営すべてを事業者が主体となった従来方式から、事業者の負担軽減を図る方式です。費用区分ごとの主体は次表のとおり設定しました。

なお、公共と事業者の負担区分は各種状況により異なりますが、ここでは次のように設定しました。インフラ外費用(車両)は公共が負担することも考えられますが、ここでは事業者負担として検討しました。インフラ外費用(その他施設・設備)は、一部を事業者負担とすることなども考えられますが、ここでは公共負担とし検討しました。

■負担区分

費用区分	公共(国・市)	事業者
インフラ(用地補償費)	○	
インフラ(整備費)	○	
インフラ外(車両)	(○)	○
インフラ外(その他施設・設備)	○	(△)
運営費		○

(2) 営業費用(支出)

営業費用は、運行計画より実車走行キロを算定し、実車走行キロ当りの運行費用(平成24年度実車走行キロ当りの収入・原価を参考に設定)を乗じることで算定しました。なお、車両の原価償却費用は別途は算定しました。検討の結果、**営業費用は674,330千円/年**となりました。

■営業費用

運営費区分	単価		数量		費用(千円/年)
	単位	単価	単位	数量	
1) 人件費	円/実車走行キロ	289.5	実車走行キロ(km/年)	798340	231,143
2) 燃料油脂費	円/実車走行キロ	41.7	実車走行キロ(km/年)	798340	33,275
3) 車両修繕費	円/実車走行キロ	64.1	実車走行キロ(km/年)	798340	51,158
4) 車両償却費	円/年・台	14,400,000	台	14	201,600
5) 利子	円/実車走行キロ	1.4	実車走行キロ(km/年)	798340	1,118
6) 諸経費	円/実車走行キロ	195.5	実車走行キロ(km/年)	798340	156,036
合計(千円/年)					674,330

※車両償却費は、購入費用7200万円/台、法定耐用年数5年より設定
 ※単価の数値表記は少数第1位までとしている

(3) 収入

収入は、需要予測結果である「駅間OD表」と現行バス運賃より設定した「駅間運賃」をもとに営業収入を算出し、さらに営業外収入を算定しました。また、車両購入に係る交付金(国費)についても算定しました。算定の結果、**営業収入が約7.9億円/年、営業外収入が約0.036億円/年、交付金(国費)が約0.67億円/年**となりました。

■営業収入

平日・休日区分	平日運賃収入(円)	年間日数	対平日利用者数比	実収率	年間収入(千円)
平日	3,186,121	246	1.00	0.80	627,029
土曜日	3,186,121	52	0.65	0.80	86,153
日曜日・休日	3,186,121	67	0.43	0.80	73,434
合計					786,615

※対平日利用者数比は、新しい交通システム検討調査報告書における神奈川中央交通調べ(H18)
 ※実収率(定期や割引く運賃などを考慮するための係数)は他事例の実収率(0.7~0.9)の中間値

■営業外収入

営業外収入/営業収入比	営業収入(千円)	年間収入(千円)
0.00463224	786,615	3,644

※営業外収入/営業収入比は平成24年度実車走行キロ当りの収入・原価(武蔵・相模ブロック)より設定

■車両購入に係る交付金(国費)

車両単価(千円)	台数	耐用年数(年)	交付金国費率	年当り収入(千円)
72,000	14	5	1/3	67,200

※耐用年数は法定耐用年数

(4) 収支バランス

支出は営業費用合計値とし、収入については、ケース1として営業収入+営業外収入、ケース2としてケース1に車両購入に係る交付金(国費)を加えたものを設定しました。なお、車両購入に係る交付金(国費)は今後とも交付対象となるか、また全額交付となるかは確定しませんのでケース2は参考値です。結果は次のとおりです。

ケース1、ケース2とも、**収入が支出を上回ると予想**されます。

■収支バランス

	支出(千円/年)	収入(千円/年)	収入-支出(千円/年)
ケース1(交付金なし)	674,330	790,259	115,929
ケース2(交付金あり)	674,330	857,459	183,129

5.5 費用便益分析

(1) 分析方法

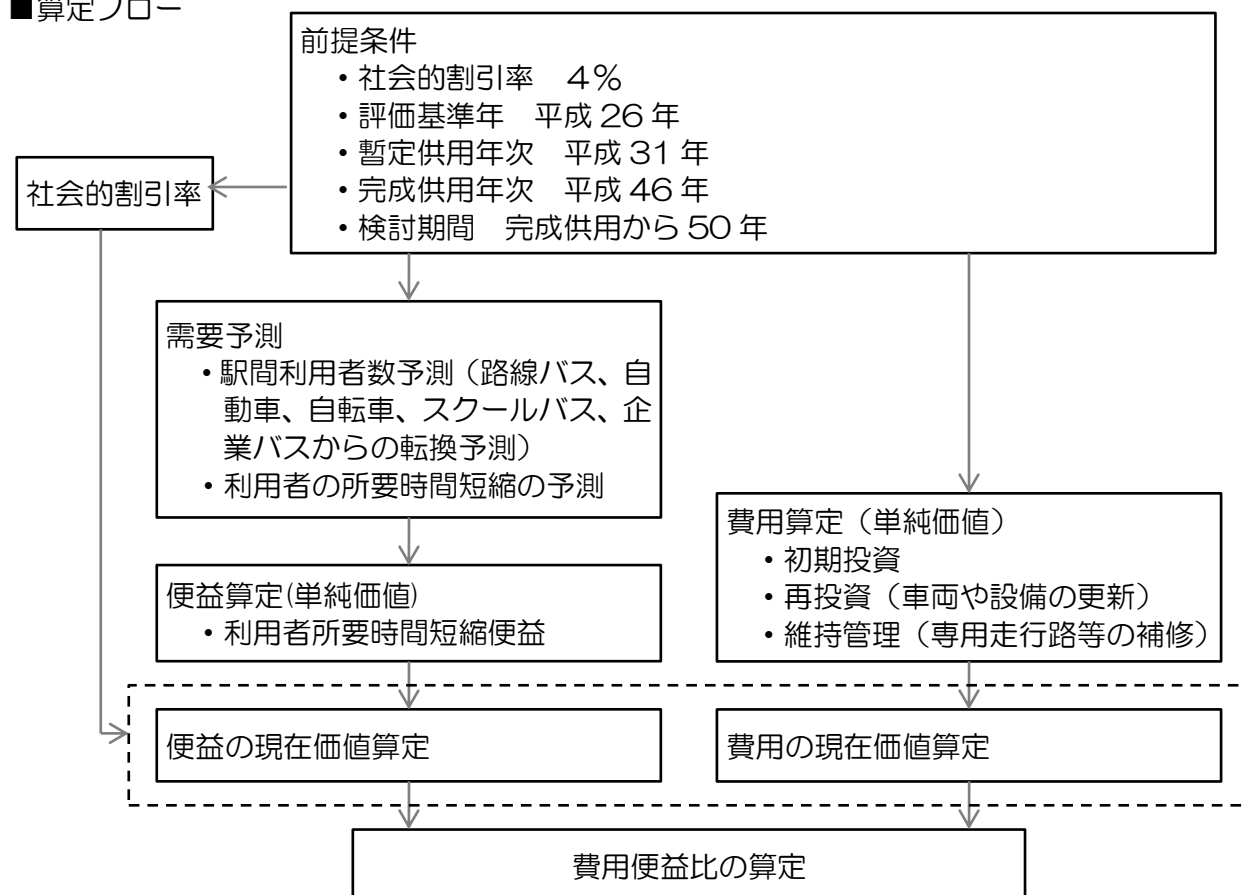
費用便益分析（B/C分析、【B(Benefit):便益、C(Cost):費用】）は、事業者の事業収支ではなく、社会的な投資効率を評価するものです。道路事業や鉄道事業では、その手法が確立されていますが、バス事業やLRTなどの路面公共交通については確立された手法がありません。そのため、鉄道事業や道路事業の手法を参考に次のように算定します。

便益としては、所要時間短縮便益だけを算定対象としました。それ以外の便益（交通事故の減少、交通費用の減少、輸送障害遅延の軽減や環境等の改善など）については、明確な便益算定根拠がないことと、その便益が非常に小さいと予想されることから算定対象としていません。

費用は、事業費、更新が必要となる設備の更新費用、維持管理費を対象としています。更新費用は法定耐用年数での更新としているため、実際の更新よりも短い更新期間になっていると考えられます。なお、県道52号や県道507号の都市計画幅員内については、元々道路整備で用地・補償費を見込むため本事業の費用には含めていません。

以上から、今回の検討では、便益が小さめ、費用が大きめとなっており、B/Cが厳しく算定されます。

■算定フロー



- ※初期投資は20年間均等支出とする。
- ※暫定供用期間中の便益、再投資及び維持管理費は完成供用年から年数で補完する。
- ※各種設備等の再投資は、法定耐用年数ごとに更新する。
- ※便益項目は、利用者所要時間短縮便益以外にも、交通事故の減少、交通費用の減少、輸送障害遅延の軽減や環境等の改善なども考えられますが、算定手法が定まっていなかったことやその便益が小さいと想定されることから、便益の大半を占めると予想される利用者所要時間短縮便益だけを算定対象とする。
- ※便益にて運賃収入を見込まないこととし、よって費用である事業者営業費を見込まないものとする。
- ※用地費は残存価値を控除する。

(2) 費用便益比

当該事業では、**年間便益が約12億円/年**となり、費用便益比（B/C）は、「**B/C=2.73**」となり、**投資額を上回る社会的便益が期待できる事業(B/C>1.0)**であることが確認できました。算定結果は次のとおりです。

なお、所要時間短縮は、需要予測に用いた交通手段別所要時間より算出し、**利用者1人当たりで約8.2分の時間短縮**となっています。

■年間便益算定結果

平日・休日区分	平日所要時間短縮(分)	年間日数	対平日利用者数比	時間評価値(円/分)	年間便益(千円)
平日	109,728	246	1.00	36.20	977,149
土曜日	109,728	52	0.65	36.20	134,259
日曜日・休日	109,728	67	0.43	36.20	114,438
合計					1,225,845

※平日所要時間短縮は、新しいバスシステム全利用者の1日当り合計値
 ※対平日利用者数比は、新しい交通システム検討調査報告書における神奈川中央交通調べ(H18)
 ※時間評価値は、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版による全国平均値

■B/C算定結果

	費用(億円)			便益(億円)	B/C
	初期投資 ・再投資	維持修繕	合計		
単純価値	173.3	8.7	182.1	704.8	
現在価値	62.9	2.2	65.1	177.9	2.73

※参考 事業費増における必要利用者数の試算

事業費、平日利用者数及び前項で算出したB/Cより、現在の事業費でB/C1.0以上に必要となる利用者数及び事業費を変化させた場合に必要となる利用者数を簡易的に試算します。

現在の事業費(イニシャルコスト)約45億円に対し、**約120億円までなら予測した利用者数で概ねB/Cが1.0以上を確保**できます。事業費が150億円なら約3.0千人増(1.22倍)、事業費が200億円なら8.4千人増(1.63倍)の利用者増が必要となります。

なお、この結果は、本来、それぞれについて事業費を設定し、便益もサービス条件によって設定することが必要で、かつ利用者が増加すると車両増も必要ですが、簡易的に事業費と利用者数の比率で試算したものです。

■事業費増において必要となる利用者数(簡易試算値)

平日利用者数予測値(人/日)	13,413	
B/C(算定結果)	2.73	
事業費の想定ケース(億円)	B/C1.0以上に必要となる平日利用者数(人/日)	平日利用者数予測値との差(人/日)
現在の事業費	45	4,913
ケース1	100	10,918
ケース2	120	13,102
ケース3	150	16,377
ケース4	200	21,836

5.6 事業費負担

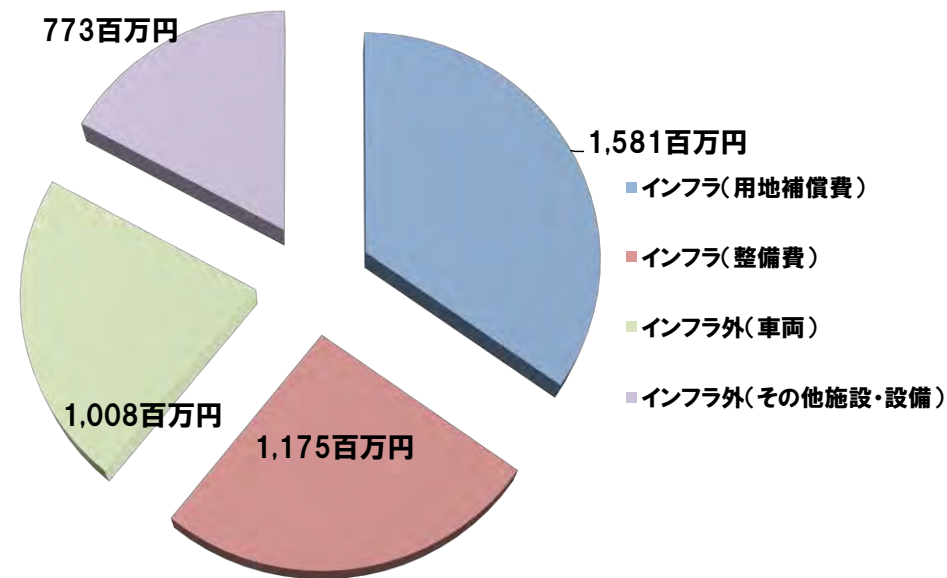
事業費の負担区分については、詳細な費目を算定しなければなりません。現時点の検討において、国の補助制度等を考えると、次のように想定されます。ただし、国の支援制度が現状のまま今後も行われるとは限らず（場合によっては拡充される可能性もあります）、さらに一般レーン走行区間の整備費用が支援の対象となるかは定かではありませんので、実際の費用負担を保証するものではありません。

前記前提条件のもと検討した結果、**市の負担は約 19 億円、事業者の負担が約 7 億円、国からの交付金が約 20 億円**と想定されます。

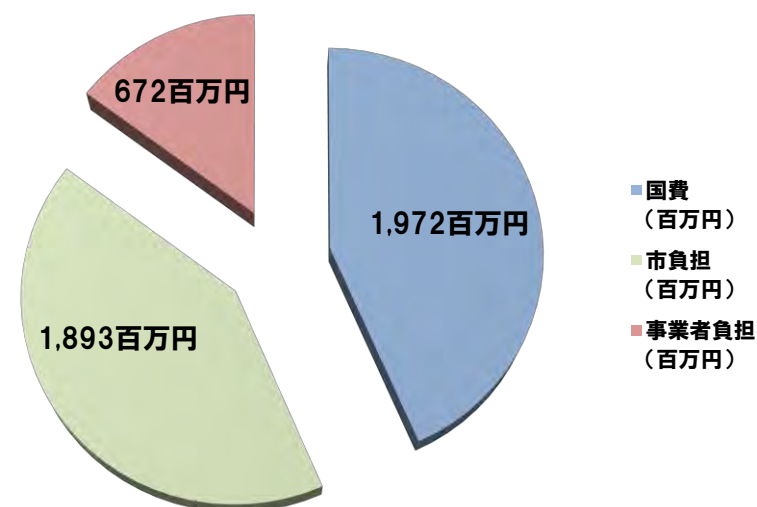
■事業費区分

事業費種別	概算費用 (百万円)	国費率	国費 (百万円)	市負担 (百万円)	事業者負担 (百万円)
インフラ（用地補償費）	1,581	1/2	790	790	
インフラ（整備費）	1,175	1/2	588	588	
インフラ外（車両）	1,008	1/3	336		672
インフラ外（その他施設・設備）	773	1/3	258	515	
合計	4,537		1,972	1,893	672

■事業種別区分



■事業費負担区分

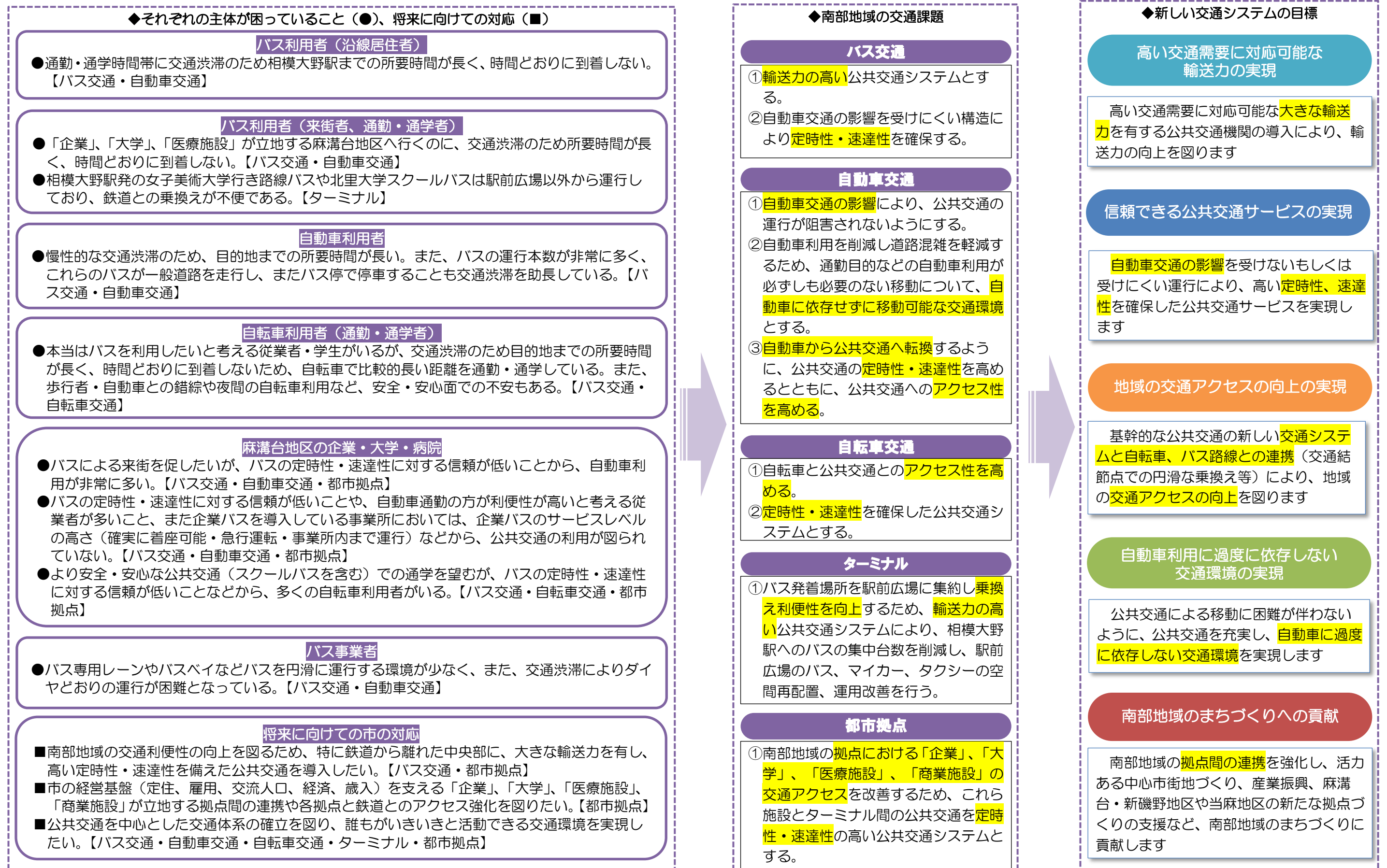


■想定した国の支援制度（参考）

事業費種別	補助メニュー・国費率
インフラ（用地補償費）	●社会資本整備総合交付金（街路事業） 国費率 1/2 ※特殊街路として都市計画決定することを想定
インフラ（整備費）	●社会資本整備総合交付金（旧路面電車走行空間改善事業、旧交通結節点改善事業） 国費率 1/2
インフラ外（車両）	●地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等） 国費率 1/3
インフラ外（BRT関連施設・設備）	●地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等） 国費率 1/3 又は ●社会資本整備総合交付金（旧都市・地域交通戦略推進事業） 国費率 1/3
インフラ外（その他施設・設備）	●地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等） 国費率 1/3 又は ●社会資本整備総合交付金（旧都市・地域交通戦略推進事業） 国費率 1/3

参 考 资 料

南部地域の拠点間を連携する新しい交通システムの目標は、次の5つの目標に集約できます。これらの目標に対応する新しい交通システムを導入し、南部地域の交通環境の改善やまちづくりを進めます。



(2) 需要予測関連資料

■新しい交通システムへの転換率算定条件

	新しい交通システム	バス(乗換え)	自動車	二輪車	自転車
平均速度(km/h)	駅間別設定値	12.9	12.9	20.0	10.0
運賃(円)	既存バスと同等 ^{※1}	既存バスと同等	—	—	—
乗継時間(分)	2.5分 ^{※2}	—	—	—	—
時間評価値(円/分)	9.3円/分				

※1:バス(圏域外)との乗り継ぎの場合は初乗り加算分を割引

※2:バス(圏域外)との乗り継ぎ時のみ加算

■相模大野駅・ターミナル間の所要時間差(推計時)(転換率算定に用いた所要時間差の代表例)

相模大野駅・ターミナル間	距離(km)	現況		長期(20年後)		所要時間差(分)
		表定速度(km/h)	所要時間(分)	表定速度(km/h)	所要時間(分)	
相模大野駅～北里大学	5.10	12.9	23.74	23.62	12.96	10.78
相模大野駅～女子美術大学	6.81	12.9	31.69	22.37	18.27	13.41
相模大野駅～原当麻駅	9.18	12.9	42.72	22.28	24.73	17.99

※所要時間は、上り・下りを考慮したもので、「相模大野駅発ターミナル着」とは異なる。

■新しい交通システムへの転換率

区分		転換前人数	転換者数	転換率	
バスからの転換需要予測結果	新しい交通システム圏域内	8285	7409	89.4%	
	新しい交通システム圏域外(乗換え)	4461	1798	40.3%	
代表交通手段からの転換需要予測結果	自動車	680	196	28.8%	
	二輪車	40	10	25.0%	
	自転車	1141	539	47.2%	
駅端末交通手段からの転換需要予測結果	相模大野駅利用者	自動車	578	166	28.7%
		二輪車	75	16	21.3%
		自転車	2414	1152	47.7%
	原当麻駅利用者	自動車	43	12	27.9%
		二輪車	66	14	21.2%
		自転車	87	42	48.3%

(3) 運行計画関連資料

■ピーク時最大断面利用者数(片方向)

①路線バス転換需要(人/片方向・日)	4375
②路線バスピーク率(%)	13.5
③路線バス転換需要(人/片方向・時) = ①×②/100	591
④代表交通手段転換需要(人/片方向・日)	197
⑤代表交通手段ピーク率(%)	35
⑥代表交通手段転換需要(人/片方向・時) = ④×⑤/100	69
⑦駅端末交通手段転換需要(人/片方向・日)	667
⑧駅端末交通手段ピーク率(%)	35
⑨駅端末交通手段転換需要(人/片方向・時) = ⑧×⑨/100	233
⑩北里スクールバス(7時台)(人/片方向・時)	226
⑪企業バス(人/片方向・時)	330
⑫ピーク最大断面利用者数(人/片方向・時) = ③+⑥+⑨+⑩+⑪	1449

※②ピーク率は路線バスのピーク率(平成20年度新しい交通システム検討調査報告書より)

※⑤⑧ピーク率は首都圏の鉄道ピーク率(平成20年度新しい交通システム検討調査報告書より)

※⑩第5回新しい交通システム導入検討委員会資料より

※⑪第5回新しい交通システム導入検討委員会資料より

■必要車両台数

①ピーク時最大断面利用者数(人/片方向・時)	1449
②表定速度 km/h	22.283
③乗車定員 人/編成	130
④計算上のピーク時運行本数(本/ピーク時) = ①÷③	11.2
⑤運行間隔 = 60÷④(分)【分ラウンド】	5.0
運行計画上のピーク時運行本数 = 60/⑤	12.0
⑥往復延長(km)	18.0640
⑦所要時間(分) = ⑥/②×60+折り返し10分	58.7
⑧必要車両数(台) = ピーク時運行本数×所要時間÷60	12
⑨予備車両(台) = ⑧の10%	2
⑩車両合計(台) = ⑧+⑨	14

※②表定速度は需要予測に用いた推定値

※⑤は整数切り下げ、⑧、⑨は整数切上げ

(4) 事業費・運営費関連資料

◇新しい交通システム 事業費算定方針

インフラ	用地費・補償費	単路部・交差点部	●専用走行空間確保及び交差点改良のために道路拡幅が必要となる区間の用地費・補償費の費用を算定（※今回は専用走行空間の対象区間なし）。ただし、新しい交通システムの導入とは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、費用を見込まない。（※対象区間：県道52号、県道507号）	
		駅・停留所	●中間駅・停留所：駅及び停留所の設置により、単路部より幅員が増加する分の用地費を算定。中間駅は対象箇所なし。	
	整備費	単路部	築造費	●専用走行空間確保のために道路拡幅する、あるいは新設する区間は、拡幅整備に伴う走行路面・路盤の全整備費とする（※今回は対象区間なし）。ただし、新しい交通システムの導入とは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、専用走行空間の面積割合を乗じた整備費とする（※対象区間：県道52号、県道507号）。
		駅・停留所	築造費	●ターミナル：費用を見込まない ●中間駅・停留所：駅及び停留所の設置により、単路部より幅員が増加する分の走行路面・路盤の整備費を算定。中間駅は対象箇所なし。
		ホーム・上屋・風よけ	●ターミナル及び中間駅：ホーム・上屋・風よけの整備費用を算定。	
インフラ外	車両	●新しいバスシステム（連節バス）の必要台数分の車両価格を算定。		
	その他施設・設備	車両基地	●必要車両台数の規模に応じた車両基地の用地費及び施設の整備費用を算定。用地は補償費の生じない場所を想定。	
		業務施設	●ターミナル及び中間駅に設置する料金収受施設の費用を算定。また、業務スペース用の駅務室の費用を算定。	
		優先信号設備	●優先信号システム及び信号機を全交差点に整備する費用を算定。また、導入車両台数分の優先信号車載器の費用を算定。	
		通信設備	●情報提供システム及び表示システムの費用を算定。	
	保安・監視施設	●運行管理システムの整備費用を算定。		

◇新しい交通システム 運営費（営業費用・維持管理費）算定方針

バス	営業費用	●人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両減価償却費、利子、諸経費：年間実車走行キロにキロ当たり運送原価を乗じて算定。連節バスの車両修繕費大型バスとの車両価格比により割増。諸経費は各費用の合計に対する経費率に基づき算定。車両減価償却費は、購入費用7200万円/台、法定耐用年数5年より設定
	維持管理費	●専用走行路及び車両基地について維持管理費を算定。

◇新しい交通システム 整備費単価・営業費用単価・維持管理費単価

		設定単価	適用
インフラ 整備費	用地費	0.17 百万円/㎡	「新しい交通システム導入基本計画（案）検討調査報告書 平成21年3月」における概算事業費データより㎡単価を設定
	補償費	6 百万円/m	「新しい交通システム導入基本計画（案）検討調査報告書 平成21年3月」における概算事業費データよりm単価を設定
	築造費	0.03 百万円/㎡	道路築造費を積み上げ
	駅・停留場整備費	ターミナル (ホーム・上屋・風よけ) 69.6 百万円/箇所	1 箇所あたり 4 面 ホーム：5 百万円/面 富山 LRT 計画を参考、上屋・風よけ：12.4 百万円/面 メーカー見積
	中間駅 (ホーム・上屋・風よけ) 17.4 百万円/箇所	1 箇所あたり 1 面 ホーム：5 百万円/面 富山 LRT 計画を参考、上屋・風よけ：12.4 百万円/面 メーカー見積	
インフラ外 整備費	車両 連節バス	72 百万円/台	厚木市連節バス車両価格より設定
	車両基地 連節バス	0.03 百万円/㎡	道路築造費 用地：連節バス：90 ㎡/台（3m×20m×1.5（車路等））
	業務施設 料金収受システム 駅務室など	5 百万円/機 0.15 百万円/㎡	自動改札機 株式会社東芝を参考 ターミナル6機、中間駅2機 簡易施設を想定（新しいバスシステム：駅務室、信号機械室）
	優先信号設備 信号システム	1.2 百万円/交差点	「高度化したバス輸送システムの計画手法に関する研究」導入都市実績より、優先信号制御（システム）より
	車載器	0.2 百万円/台	「高度化したバス輸送システムの計画手法に関する研究」導入都市実績より、優先信号制御（車載器）より
	通信設備 表示装置	2.5 百万円/箇所	「公共交通の利用促進を図るための施策」における情報提供装置のコストの平均値にて設定（2～3 百万円/箇所） ターミナル4箇所、中間駅2箇所
	システム	1 億円/式	「公共交通の利用促進を図るための施策」における情報提供装置のコストの平均値にて設定（1 億円～）
	保安・監視施設	0.9 億円/式	「高度化したバス輸送システムの計画手法に関する研究」導入都市実績より、リアルタイム運行管理のコストにて設定
営業費用 (年間)	人件費	289.5 円/走行 km	平成24年度乗合バス事業の収支状況（国交省）実車走行キロ当たりの収入・原価（武蔵・相模）より算出 年間実車走行キロ＝（ピーク時運行台数×6時間＋ピーク時運行台数/2×13時間）×往復距離×365日
	燃料油脂費	41.7 円/走行 km	//
	車両修繕費	64.1 円/走行 km	//（連節バスはH24キロ当たり原価に連節バス/大型バスの車両価格比（3.3）を乗じて設定）
	車両償却費	14.4 百万円/年・台	購入費用7200万円/台、法定耐用年数5年より設定
	利子	1.4 円/走行 km	平成24年度乗合バス事業の収支状況（国交省）実車走行キロ当たりの収入・原価（武蔵・相模）より算出
	諸経費	195.5 円/走行 km	//（km単価は、H24キロ当たり原価計（人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、利子）に対する経費率（30.1%）より設定）
維持管理費 (年間)	単位 km あたり	4.1 百万円/km	費用便益分析マニュアル（H15.8）年間維持管理費参考値 都道府県道（主要地方道）4.1 百万円/km 神奈川県内主要地方道平均道路幅員
	単位㎡あたり	259.5 円/㎡	W=15.8mより単位㎡あたりに換算（H22 道路交通センサス）

◇新しい交通システム 概算事業費（長期計画）

事業費				単価 (百万円)	単位	数量	費用 (百万円)	更新期間 (耐用年数※1)
インフラ	A区間	専用走行路整備	用地補償費	用地費	0.17 百万円/㎡	0	0	
			補償費	6 百万円/m	0	0		
			築造費	0.03 百万円/㎡	11,648	349		
		交差点改良	用地補償費	用地費	0.17 百万円/㎡	450	77	
			補償費	3 百万円/m	200	600		
			築造費	0.03 百万円/㎡	1,150	35		
	バスバイ整備	用地補償費	用地費	0.17 百万円/㎡	440	75		
		補償費	3 百万円/m	176	528			
		築造費	0.03 百万円/㎡	1,056	32			
	B区間	専用走行路整備	用地補償費	用地費	0.17 百万円/㎡	0	0	
			補償費	6 百万円/m	0	0		
			築造費	0.03 百万円/㎡	13,769	413		
C区間	バスバイ整備	用地補償費	用地費	0.17 百万円/㎡	220	37		
補償費		3 百万円/m	88	264				
築造費		0.03 百万円/㎡	528	16				
S~C区間		ターミナル整備費	ホーム・上屋・風よけ	69.6 百万円/箇所	4	278	30	
		中間駅整備費	ホーム・上屋・風よけ	17.4 百万円/箇所	3	52	30	
インフラ外		車両	連節バス	72 百万円/編成	14	1,008	5	
		車両基地	用地費	0.17 百万円/㎡	1,260	214		
			補償費	- 百万円/㎡	-	-		
			築造費	0.03 百万円/㎡	1,260	38		
		業務施設	料金収受システム	5 百万円/機	30	150	5	
			駅務室	0.15 百万円/㎡	500	75	50	
		優先信号設備	システム	1.2 百万円/箇所	40	48		
			車載器	0.2 百万円/台	14	3	10	
		通信設備	表示装置	2.5 百万円/箇所	22	55	12	
			システム整備費	100 百万円/式	1	100	12	
	保安・監視施設	システム整備費	90 百万円/式	1	90	12		
計							4,537	

※1 耐用年数：「減価償却資産の耐用年数等に関する省令 国税庁」に基づき設定

運営費		単価	単位	数量	費用 (百万円)	備考
営業費用	人件費、燃料油脂費、車両償却費、利子、諸経費	674	百万円/式・年	1	674	P18参照
維持管理費	専用走行路	4.1	百万円/km・年	3,631	15	
	車両基地	259.5	円/㎡・年	1,260	0.3	90㎡/台
計					15	
計					690	

※合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

