

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 13 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 27 年 1 月 7 日 (水) 13 時 ~ 14 時 50 分				
開催場所		南区合同庁舎 3 階講堂				
出席者	委員	17 人 (別紙のとおり)				
	その他	随行者 1 人				
	事務局	17 人 (都市建設局長、南区長、まちづくり計画部長、交通政策課長、南区役所区政策課長、南区役所地域振興課長 他 11 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) 実現に向けた課題の整理について (2) 答申案の検討について (3) 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 ) 実現に向けた課題の整理について

議題資料に基づき議題 1 の論点整理について委員長から説明を行った。

事務局から議題 1 資料に基づき説明を行った。

事務局より、前回の検討結果、その後の意見聴取を踏まえ、新しい交通システムの実現に向けた課題、それに対して市が果たすべき役割について説明がありました。ただ今の説明に関する質問や意見をいただきたいと思います。どなたからでも結構です。

個人的に確認したいこと、追加した方が良いのではないかとと思われることが何点か有るのですが、その前に最後の検討委員会ですので、今までニュートラルな立場でコーディネーションに徹せられてきた委員長に、事務局の課題整理の内容を見ていただいたうえで、個人としての観点で、何か抜け漏れやこれが有った方が良いのではというようなことがございましたら、先に伺いたいと思います。

はい。では、都市交通を研究する者の立場の印象で言いますと、だいぶ一緒に仕事をさせていただいたので様々な思いがあるのですが、何回か話をさせていただきましたように、諸外国の色々な工夫例というものを見て行きますと、細かい項目の前に一つ思っていることは、例えばの話ですがインドネシアのジャカルタという 1,000 万人都市では、5 年間でバス専用道路を 170 km つくっています。600 万人のバンコクでも、つくると言ってから、3 年間で 30 Km の高架鉄道をつくっています。そのスピード感というのは、なかなか素晴らしいなと思います。また、富山の有名なライトレールも、市長がやると決めてから開業までは 4 年と掛かっていないのです。新しいことを進める場合は、ゆっくり揉む時間と少しずつ形を出していく時間との割合というものがあって、その部分をどのようにしていくのかというところは、この委員会の後でしょうけれども、やっていかなくてはいけないので、整理が出来て、これから先に具体的なことが進む中で、決してのんびりしてはいけないということの一つ思っています。もう一つ、今、私は別途、オリンピックに向けた臨海部と東京の都心を結ぶシステム、これもやはりバスベースにな

りそうなのですが、その仕切り役ということもやっています、その議論でも出ているのですが、日本の公共交通というものは、民間の事業者が全てをやるということがスキームの減速になっていて、それで、運賃収入での採算というものだけでどんどん評価していく。でも、世界的にみるとそのような例はかなり少数派で、インフラをつくる部分、そのインフラを管理する部分とそのうえでサービスをする部分、そこに公共性がある時に民間が民間としてやる部分と公がする部分というものは、色々な選択肢があると思っています。それで、この地域を支えているバス会社さんは、経営的にはすごく優良な会社だということは良く知っておりますが、どうやってこのシステムを長続きさせていくのかということ、その運営の仕組みのところで役割分担をどのように議論していくのかということも、この後にやらなくてはならない。また、その中では、道路のどこの部分にどのように走らせるのか、あるいは検討委員会でも先に議論のあった地下トンネルの話であるとか、街が変化したときにシステムを変更する話であるとか、そのような部分に関して、どこで受け止めるのかという体制の部分なども課題なのではないかと個人的には思っています。

検討状況等で1、2、3、4と整理していただいた部分に関して、本当に細かい表現の話なのですが、3の「検討(対応)しなかった課題」を「できなかった」にできないでしょうか。「しなかった」というと、確信犯と言いますか、わかっていたしなかったという話になりそうですが、実際には、時間不足で割愛せざるをえなかった。例えば、P.7の「基本となるルート以外のルートへの具体的な対応策」であるとか、「各種課題への具体的な対応策」というものは、本当は時間がいくらでもあれば取り上げたかった話であるにも関わらず、実際にはタイムスケジュールとの関係もあって割愛したというところがニュアンスとして大きいと思いますので、「しなかった」でも良いのですけれども、ニュアンスとしては「できなかった」というところが委員としての感覚ですので、ご検討ください。もう一つですが、この課題リストの中のどこに入れるのかということは少し難しいところがあると思うのですが、今後、市が、計画案として正式なものを出すときには、是非反映させていただきたいことがあります。ルート、システムのメニュー選択でも、所要時間何分という形で出させていただきましたが、あれは基本的に理論値だと思うので、実車・実測で走ったらどれくらいになるのかということ、何回かテストをやりたいと思います。短期施策のところ、とりあえず2、3年はこのルートで走らせるという話があったと思うのですが、実際に走らせたならこれくらいの時間になるというものは、是非データとして載せていただきたい。もし、走らせてみたら、実際には現状の路線バスとほとんど変わらないということになるかもしれません。そうなる、これまでの検討では、効果が有るとされているからこそ、短期施策で「連節バスの部分導入」という話が出ているわけですが、短期施策として、それが本当に効果があるのかと疑問を持たれている方も多いたと思いますし、私も、あの狭い道を本当に走らせて大丈夫なのかという事が心配なところでもあります。恐らくパブコメの時に、本当に効果があるのかという質問がたくさん出てくることも想像されますので、正式な計画のリリース

までにはテストを何回か実施していただきたいと思います。そして、その辺りのことをこの課題の整理のところに上手く付けられれば良いかと思います。

はい。二点いただきましたけれども、まず事務局いかがでしょうか。

まず一つ目、「検討（対応）できなかった」という表現は、委員会の方で議論していただいて、その方向で良いということになりましたら、事務局としては対応したいと思います。

はい、では少し切りましょう。「検討しなかった」を「検討できなかった」と書きかえることに異論のある方いらっしゃいますか。

確かに我々が検討したのは、議題1資料で課題を整理してもらった「1.整備計画内容に関する課題」と「2.新しい交通システムの実現に関する課題」、この二つは結構議論したと思いますが、今、委員が言われた「3.新しい交通システムの目標やまちづくりに関する課題」、特に「公共交通利用促進につながるソフト施策」の話などは、確かに議論が不足しているのですが、これを「できなかった」で済ませてしまうのか、それとも、これは今後もっと具体的に、今後、進行管理組織が出来るので、そこでじっくりと議論していただきたいと整理し、課題を次の役割の組織に引継ぐというような表現にしたいだけだと良いと思います。

「しなかった」という表現で、しなくても良いと思ったと捉えられてしまうと、それは心外ですし、「できなかった」という表現は後ろ向きなので、「今後に引き継ぐ課題」ということにしたら良いと思います。

「今後に引き継ぐ課題」、言葉の話ですけれどもいかがでしょうか。意味合いとしては、十分できなかったという事は事実である。しかし「できなかった」ということを載せるのではなく、次の段階のところできちんと議論すべきであるということを示すということではいかがでしょうか。

これは、短期、中期、長期という、取組時期に幅があるわけですね。ですから、その途中で、どんどん変わっていくものも出てくると思うのです。その時にどう考えるかということで、これは宿題にしておいてもらいたいと思います。

はい。日本語の表現は、お任せいただくとして、「今後に引き継ぐ課題」ということで、どこかにその説明を付けておけば良いと思います。

はい、そのようにさせていただきます。先ほど委員が言われた箇所が、3の「検討（対応）しなかった課題」なのですが、具体的に言いますと、この資料の赤字になっているところが、ある意味、「今後に引き継ぐ課題」ということと言えますので、その辺りも含めて整理させていただきたいと思います。もう一点、実測の話ですが、市としましては、実際に計画を策定し事業を進捗させていく中では、理論値ではなく実測データ等によって効果検証を行っていく必要が当然あると思っていましたところ。先ほど委員が言われた、計画策定までというところにつきましては、少し考えるところがあって、今後さらに実測データを積み上げていき、その結果等をもとに計画を策定していくのではなく、計画策定後、計画や事業の進捗管理を、具体的な実測値をもとに行っていくことでどうか

と考えておりました。

自分でも一回、ある場所で連節バスをお借りして動かしたことがあるのですが、動かすためには様々な申請手続きあって、これがすごく大変です。ですが、この話は色々な経緯がありますし、連節バスという言葉も出ていくとなりますと、それは実際に試走して、このようなことがわかっているという事実は積み重ねて悪いものではないと思います。少しお金が掛かりますが、その中で別の課題が出てきたり、逆に様々な不安が払拭できたり、ポジティブに思う方も出てくるかも知れません。色々なところで仕事をして思う事は、試走の類のことは、やれるだけやった方が良いということです。ですから、先ほど委員の話にも有りましたように、これで本日答申がまとまって、このあと1月末には市長に答申を行うわけですが、そのくらいの時期からでも、このメンバーの方々に案内してでも良いのですが、試走の検討はやった方が良いと私は思いますがいかがでしょう。

連節バスに限って申し上げますと、まさにその通りでして、試走というものは極めて重要で、そこで様々な効果や影響というものを確認しながら、具体的に導入が可能なのか、導入の効果が本当にあるのか、そのようなことを確認しながら検討を進めたいと思います。

計画案の前にやるということで良いですね。

計画案につきましては、後ほど今後のスケジュールの話をさせていただきますが、平成27年度以降という予定がある中で、物理的に連節バスを走らせるためには、当然、警察協議が必要で、今の部分改良を想定する道路環境の中で、そもそも許可が下りるのかということもあります。そうしたことから、委員からいただいた連節バスの試走に関しては、計画案の策定の前に実施することは、想定しておりませんでした。計画が作られた段階で、その後具体的な事業を進める中で、細かな積み上げの段階を経て、導入を図っていききたいということで考えております。

一番まずいのは、やってみたら駄目でしたということなので、それだけは絶対に避けなければいけません。検討委員会でも、とにかく積み上げ、積み上げ、遠回りであっても、ゆっくりだと思われたとしても、一步一步積み上げて、これで市民の皆様にもきちんと説明できるということを意識して検討を重ねてきたわけですから、今後、計画策定になった時にふたを開けてみないと、本当に行けるかどうかわかりませんというような要素は可能な限り減らしておきたいのです。それが、実際に走らせてどうなのか、そもそも走ってどれくらいのスピードが出るのかという辺りのことが、一回も走らせていません、理論値ではこうですということでは困ります。そこは面倒臭がらずに、とにかく一回でも良いので、走らせて欲しいと思います。

多分ここでは、手続きの問題よりも、道路の走行許可が出ないような交差点だと絶対に走れないことの方が問題だと思います。ですから、許可が出る区間だけは試走するか、少し中途半端になるかも知れないのですけれども、面倒臭がらずにやるということまでは同意します。事前にやるべきだということも同意しますし、あの車両は特殊

車両ですので、その走行許可というのは下りない時は下りなくて、買った車両が車庫から出られないというような事例もあるくらいで、本日は警察の方がいらっしゃいますけれども、警察の方との調整で、交差点形状ですとか、許可が出る道路構造というものがありますので、そこは仕方がないかと思えます。

交差点の部分改良、ここのポイントだけ何とかすれば許可が出るということになる可能性もあるわけですね。

実際、最初に車幅2.55メートルのベンツ社製の車を導入したのは厚木で、その時も私は関わっていたのですが、一つ一つ、この交差点をこのように改良すると決めて改良し、許可をもらって試走するという段取りでした。そこは、ご存知のように道路は大きな拡幅は行っていません。ですので、走行までの段取りはそのような感じです。

出来るだけやってもらいたいです。その前に、試走と対比する現状の既存バスのデータは十分にとれているのですか。時間帯によって違うので、あらゆる時間帯のデータと県道52号は拡幅されるのですから、拡がった場合の既存バス路線の想定データもしっかりとっておかなければいけないと思えます。それよりも新しい交通システムは良くなければいけないので、その二つのデータは、しっかりとっておかなければいけないと思えます。

この検討委員会でも、1回目、2回目あたりで、神奈中さんにご協力をいただきました。現状の路線バスのデータを出させていただきました。当然、資料として出しているものを含めて、データをお預かりしておりますし、今後、最新の情報に更新していくことにつきましても、ご協力いただきながら、少なくとも整備前の情報というものをしっかり押さえながら、それに対して比較検証していくことが必要だと思っております。これは道路状況も含めて、委員のおっしゃる通りです。

当然、今議論されていることを考えながら最終結論まで来たのです。ですから、今更そのようなことを議論する必要は無いと思えます。検討委員会ではそのような事をみんな考えながら、2年間も話し合ってきたのですから、少し元に戻す議論になっている感じがします。

はい。大事な点ですので、確認ということで少し時間を取りましたが、データに関してはとり続けることを含めてやっていくことと、理論値と実際の数字のギャップというところで、不安を解消するための努力をするということと、試走に関しては出来るところまでやっていただくということまで異論はないかと思えます。いかがでしょうか。

はい。今、委員長からの話も含めて、連節バスの試験運転につきましても、先ほどございました通り、出来るものであればやっていきたいと考えております。ですから、出来なければ、例えば他の手段、出来る限りの手段、そういった物でのデータはとっていききたいと思っております。そのデータを蓄積していきまして、先ほどもございましたが、別に定めます進行管理組織の方で、そのデータを積み重ねながら検証していききたいと考えております。

例えば、連節バスというのは、通常の路線バスの車両を使って想定される運行ルート

や停車駅を走らせて、スピードはこれくらい出せそうだななど、スピードを見るならそれで良いですし、実際に曲がろうとしたらどれくらい影響が出るということは、実車で検証しなくてはいけないでしょうし、その辺り、連節バスで全区間試走が出来なかったので確認出来ませんでしたというのは困ります。とにかく出来るだけ代替車両を使うなどしてでも、説得力を与えるデータの収集をお願いします。

先ほどの議論でも話が出ましたけれども、P.6のソフト施策の部分、ここはなかなか具体的な議論が出来なかったということで、先送りの宿題という意識を持っていただいていると思うのですが、やはり全体的にぼやけた感じになってしまっているのです、本日の議論も踏まえて、もう少し何か具体的に想定しているイメージのようなものが有りましたら、聞かせていただきたいと思います。

こちらにつきましても、検討委員会の中で具体的な議論というところまでは、我々の提案も不足しており出来ていなかったものです。いわゆるハード整備に加えて、このようなソフト施策につきましても、極めて重要な取組であると思っております。今、ここで、市が具体的にこのようなことを考えているというところを一つ紹介だけさせていただきますが、例えば、県道52号周辺のマイカーを通勤で使われている事業所さんに対し、何かしらインセンティブ、動機付けを市の方で、あるいはバス事業者さん等と協力して、そのようなものを設定した中で、何かしら公共交通への転換を図れるようなアイデアは無いものかと、そのようなものは具体的に、地域の方々や周辺の事業所さん、バス事業者さんと協力しながら検討する価値はあるのではないかと考えております。ただ、具体的にどうこうするというところまでは、正直申し上げますと、まだ検討は出来ていないのですが、今まで、この相模原市では「公共交通を中心としたまちづくり」と言っていたのですが、やはりなかなか難しい部分がありますので、そこは一つ、今までなかったレベルの検討をしてみても良いのではないかと考えているところです。

相模原市は、いわゆる交通需要マネジメントとモビリティマネジメントという言葉を使って、いくつかプロジェクトをやっていますよね。一般に想定されるときに専門的には今の二つの単語を使います。交通需要マネジメントというのは、人々の、交通行動の仕方を少し変えてもらうことで、車が同じ時間、同じ場所に集中することを少し減らすという取組です。モビリティマネジメントは、もう一歩進めて、自動車に依存している心理行動のところまで踏み込んで、使う機会を少し選びましょうといった類の意識の変化をコミュニケーションや心理学の方法を使って行っていく取組を言います。モビリティマネジメントに関しては、この用語自体はヨーロッパから来ていて、事務局から話が有ったように、企業に対して、例えば、通勤の時の従業員の車の利用を8割から5割まで減らしてくださいなど目標を設定し、そうしてくれた場合には少し補助金が出るということが行政から有ったりします。ここに書いてある地域住民、沿線企業・大学との連携というのは、そのように行動する側に対して、少し車の使い方を考えてもらおうというものです。それに関して、調べていただくとわかりますが、相模原市はいくつかやっていますよね。

はい。交通需要マネジメントにしてもモビリティマネジメントにしても、この検討区域ではまだ実施していませんが、市としては取り組んでおります。

日本中見ると、相模原市はむしろ積極的にやっている方の自治体です。ですので、その勉強をしてから検討委員会をやる時間が今回は全然なかったので、今、話しているわけですけども、次の段階では、このようなことも考えていくということになるのかと思います。他にございますか。

今、お話になったソフト施策の問題、これは今、あちこちで研究され、他の市でも様々な施策がなされているようですが、私が知っている限りでは、一つの意識改革という点から言って、今、話もありましたが、企業はもちろんですし、一般の方も意識改革をしていただかなくては駄目だと思います。そのためには、今、話題になっている「環境」ということが極めて重要になると思います。車が走って排気ガスを出し続けたら、これはもう今に日本はおかしくなる、世界がおかしくなるというようなことになる、それを一番心配しているのです。私は、連節バスが走ることに關しては、それほど心配はしていないのですが、環境の問題、特に輸送部門の排気ガスを抑制することは、相模原市の実情からいっても一番大切なことではないかと思っています。それにつきましては、例えば県道52号が6車線になると、普通に考えれば、絶対に排気ガスが増えます。そうした場合に、他の市でやっていますように、現状の排気ガスの量は少ないのか、多いのかということをも市民に分かってもらえるよう、表示するようなものとして自動電子表示板を取り付けて、今、環境状態はどうなっているかが市民に対して分かりやすくしていただきたいと思います。排気ガスなど環境の問題に關しては、私は、今回要望書を事務局に出しておきました。この点だけは十分に気を付けて、詳細設計の中で十分に検討していただきたいと思います。

ありがとうございました。その他ございますか。よろしいでしょうか。そうしますと、冒頭ご指摘いただきましたように、少し日本語の表現を直すところがありますし、最後の話も含めて、いくつか宿題もございます。そこは会議録にも残ることから、今後、関係者全員が踏まえていただけるとしますので、そのような整理のうえで議題1の議論を閉じたいと思います。

## (2) 答申案の検討について

議題資料に基づき議題2の論点整理について委員長から説明を行った。

事務局から議題2資料に基づき説明を行った。

事務局より、これまでの検討経過、意見聴取を踏まえたかたちでの、答申案、附属資料案、意見交換会の対応等について説明がありました。ここまでの説明に対して、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

今、説明がありました、答申案と附属資料は、同時に添付してお出しになるという解釈で良いのですね。それでしたら、答申案と附属資料の関連性というものが、この目次

を開いても無いので、市長さんに出すのに少し不親切ではないかと思えます。ですから、例えば、新しい交通システムの目標と言うものは P.3 にありますが、では、附属資料では何ページにあるのかくらいは、添付した方が親切ではないかと思えます。それからもう二点ばかりあるのですが、冒頭の要旨のところでは新しいバスシステムという言葉が書いてあるのですが、ここに新しいバスシステムの注釈がないのはいかがでしょうか。それでお聞きしたいのですが、市長さんは、新しいバスシステムとはこのようなものだと理解いただければ結構ですが、もし、理解いただけないのなら、新しいバスシステムとはこのようなものという注釈が必要ではないかと思えます。その時には、長所と短所を正確に書いてもらいたいと思えます。次に、附属資料の方ですが、手順はよろしいのですが、内容をもう少しコンパクトにしていだけないかと思えます。それと、附属資料の修正ですが、P.21 に新しいバスシステムと書いてあって、その上段の方に、検討条件概要という欄があるわけですが、お聞きしたいのは、新しいバスシステムはガイドレールを付けるのか、付けないのかということです。「専用軌道などにより、拡幅を最小限とする。」と、ここではガイドレールが付くような形で書いてあるのですが、お分かりいただける方が読みますと、そうか、専用走行路でなくて優先レーンにはガイドレールを付けるのかといったかたちで解釈される可能性もあります。ですから、BRTでしたら当然、ガイドレールが付く可能性はありますけれども、相模原市の新しいバスシステムには付かないということをはっきりしておかなければいけないと思えます。それから、バス停施設とか、バス停間隔の事が説明されているのですが、バス停施設の欄のとバス停間隔の欄のは、一字一句文章が同じですので簡略化していただきたいと思えます。あと二点お聞きしたいのですが、資料では連節バスの定員は130人になっていますね。これは、どこからお調べになったのか、ご説明いただきたいです。一般の専門書では定員125人になっています。もう一度検証願いたいと思えますが、よろしいでしょうか。もう一つ、答申書の P.17 の最後の方で、「国の支援策の活用」という項目がありますが、国税と地方税、税金という意味では同じ税金でやり引きするものですから、この項目は抜いた方が良くと思えますが、いかがでしょうか。ご検討願いたいと思えます。

はい、ありがとうございました。順番にいきます。事務局よろしいですか。

ご意見としていただいたところと、具体的な資料の修正の話をしていただいておりますので、まず、修正の話、附属資料の P.21 辺り、新しいバスシステムの説明で専用軌道という用語を使っております。こちらにつきましては、検討経過でこの資料を使っていたのは事実ですが、あらためて、その言葉の使い方を確認しまして、修正が必要な場合は修正させていただきます。

少しコメントさせていただきますと、BRTと言われている乗り物の類の中には、いくつかバージョンが有りまして、イギリスやオーストラリアなどでは、側方壁をつくって前輪あるいは後輪にガイドバスの技術を部分的に入れていた例が有ります。そうしたことから、一般論として資料に載せることも有りだとは思いますが、ご意見の通り、相

模原市では想定しないわけですから、この資料では抜くということで良いと思います。

はい。あと、言葉の重複につきましては、前のP.20も含めて修正させていただきます。

あと、定員だけは確認しておいてください。私が調べた限りでは、立ち席が75人、座る席が50人だと思います。

実際には車両の改装などによっても変わってくると思います。

どうでもなるでしょうけれど、規定は規定ですから。

これは、想定する車両ですよ。

今、委員がお話しになりました125人という数字もあろうかと思いますが、私どもも実際に130人という数字をきちんと捉えて出しております。

もう一度、調べてみてください。

はい。確認はさせていただきます。あと、最後に国の支援策の活用についての話が有りました。これは、検討委員会の検討で意見が有ったのですが、事業性の検証、具体的な概算事業費を出していく中で、国の補助の考え方を、金額も含めて出していくということで、国が支援できる可能性があるということで金額を整理させていただきました。最終的には税金であることに変わりはないのですが、やはり市の負担というものも、着眼点としては重要だという意見も有ったと思っておりますので、この辺りは、そのような経過を踏まえ整理させていただいたものです。

私は、先ほどの委員の意見に反対なのですが、要するに、国の支援策の活用ということは、我々が納めている国税が我々の身に直接使われているという実感が正直なかなかないのです。市民税、県民税は当然、地方の公共サービスやインフラの整備に使われているということで実感があるのですが、かつて言われた3割自治、国民の一人が納める税金の3割しか地方で使えないという状況もあって、私はもっと地方への税源移譲を前へ進めてもらいたいという気持ちを持っています。ですから、国からの支援策は制度として有るので、それを積極的に活用していくという姿勢は出した方が良いと思います。

これは一度討議して、そのようになったのです。

そのようなご意見、やり取りが有った中で、資料は整理させていただきました。

これは残しておきましょう。

もう少し説明させてください。私が言いたいのは、この答申は市長に出すもので、国に出すものではないということです。環境、安全等、今すぐには難しくても、技術や社会のイノベーションが進めば、「CO<sub>2</sub>を出さない、ゼロ排出社会」に近づける可能性がある。答申書では社会的な重要課題を先送りし、国の補助金要求を特記することは、重要課題としては順序が逆で次の段階であると考えます。つまり、それをわざわざ答申に書く必要があるのかという事が言いたいのです。

私は、そこを踏まえたうえでも、書いた方が良いと思います。

答申書で、国からの補助金をもっと取って来て欲しいと言うのですか。そんなことは、市長さんはわかっていると思いますよ。

これは市長だけに出すわけではなく、市民にも説明する資料、市民の疑問とか意見にもこたえる答申ですから、記載は必要だと思います。

答申書は市長に出すものです。

市長に出すということは、全市民を代表している市長に出すということだと思います。市民の厳しい目にも耐えうる答申書を、この検討委員会では若い世代の方も含めて皆で議論して作ってきました。これは、市長と言う自治体の首長に出すだけではなくて、全市民に見てもらっても、その評価に耐えうるものだと思いますので、私は、全市民に訴える意味でも、この文言は入れておくべきだと思います。国の良い制度が出来ても、色々な制度、助成金なども使い勝手が悪いのですが、使い勝手が悪い中でも、我々は作られた制度を十分熟知して、その制度を活用していかなくては、結局その制度は生きてこないのです。そのような意味でも、私はここで言いたいと思います。

私は、その委員の意見に賛成です。これは、市長に出す意見、市長は知っているからという事では無くて、新しい交通システムを実現するために、どのようなことが出来るか、実現方策ということを行っているわけですから、国の支援策を活用してはどうかという意見なので、やはり、これは載せておくべきだと思います。

他の方の意見はございますか。これは、色々な見解が有ると思いますが、私の立場からしますと、わが国の色々な地方都市で、色々な交通の提案がなかなかできていない実態の中で、国は国で困っており、様々な支援制度の検討など色々な努力をしているという流れがあります。その中で、ここに書いてあることについては、先ほどの委員の発言を聞いていまして、読まれる方によっては色々な読まれ方があるのだということも考えますと、少し思うところもあるのですが、形としてはここに置かせてください。おっしゃるとおり、もちろん市長は分かっていると思いますけれども、検討委員会としては、それも含んだうえで勉強して、実現のところの大事な話として議論していますので、形としては残させていただきたいと思います。

話は少し戻って、先ほどのバスの定員の話なのですが、私は、厚木と町田の連節バスに乗ってみました。それで、降りるときに、運転手さんにバスの定員を聞いたのですが、どちらの運転手さんも130人と言っていました。

確か、藤沢が125人でしたね。

そうですね、座席の形とかによって若干、数字が変わってくるのですが。

厚木のベンツのものは130人だったと思いますが、こちら事務局で再度確認しましょう。その他よろしいでしょうか。

答申案の検討P.8、マイカー流入規制ということで、このマイカー流入規制という用語を残すのは良いと思いますが、例えば、駅周辺に入ってくる車を規制したいという事だとは思いますが、ただ、一行目に、交通規制上は公共交通以外の車両の通行禁止と書いてあるので、とりあえずは、流入禁止といって表現にした方が良いのではないかと考えております。なぜかと言いますと、通行の禁止という事であれば、その道路の区間は走ってはいけないという事になりますので、場合によっては、中に入ってくるのでは

なくて、既に中にある車も走ってはいけない、外に出て行ってはいけないのかというように、勘違いされることもあるかも知れませんが、分かりやすく言うのであれば、公共交通以外の車両の流入禁止と言うように分かりやすくした方が良いと思います。

それはいかがですか。

今、委員が言われましたとおり、実際に目指しているところは、そのようなところですので、確認しながら修正させていただきます。

そうですね、その通りだと思います。はい、他はございますか。

確認なのですが、答申案の P.17 の「沿線地域との合意形成」のところで、市が果たすべき役割が載っており、それに関連して、附属資料の P.6 の検討体制図の左側にある地域組織とのやり取りというところですが、こちらは既に一部実施されているという認識で良いのでしょうか。この部分は、次の課題に残したという事になっているのか、その辺りは、どのように理解すれば良いのかをお聞きしたいのですが。

附属資料の P.6 の検討体制図の左側、地域組織、赤い枠のところですが、ここは、もともと、1回目や2回目の検討委員会で、今後の検討方針に関する検討の中で、検討していただきました体制図になります。それで、その少し上、検討体制のところの というところで、検討内容に応じて、地域の皆様、関係者の皆様から意見聴取を行う地域組織を設置すると書かれていますが、これについては、この検討委員会でこういったシステム、こういったルートを通すかということが、全くゼロベースの状況の中で検討していただいた内容です。どのような方がどれくらい影響を受けるのかということもありましたので、検討状況に応じて、利害関係者、住民の方を交えて、個別に利害調整を図っていくような組織の設置も必要だということで、体制図に書かせていただきました。結局、事務局の判断ということになりますが、今のところ答申していただく予定の中では、新たに大きな道路を新設するという内容を当面目指していくという内容ではなくなるわけですので、個別の利害調整は、この答申の中では必要無いのではないかとということで、今までの既存の枠組み、自治会長会議であるとか、まちづくり会議であるとか、そのような今までの場をお借りして、検討状況等の説明をさせていただいたという事です。ただ、今、委員が言われたように、今後はどうなるのかということですが、基本は、別に定める進行管理組織、計画の策定とともに、その進行管理組織を立ち上げていきますので、まずは、こうした組織が中心になっていくであろうと考えております。ただ、具体的に、個別事案に応じて、そのような利害関係者の方との調整が必要だということであれば、この地域組織に限らず調整を図っていくことは必要になってくると考えております。

その他、ございますか。よろしいでしょうか。それでは、いくつも意見が出たのですが、直せる部分は直していただきたいと思います。最終的な答申に向けての修正に関しては、どうしますか、一度確認されますか、それとも委員長一任でもよろしいでしょうか。

本日の資料にのっとった形であるならば、委員長と副委員長、両名にお任せします。

はい。では、委員長と副委員長に一任ということで、まとめさせていただきます。ありがとうございました。それでは、議題2はこれで終わります。続いて議題3のその他です。事務局お願いします。

はい。事務局からは、今後の予定につきまして説明をさせていただきます。本日審議していただきました内容を踏まえまして、早急に必要な修正を行い、今、話にございました通り、委員長と副委員長に確認をしていただきたいと思いますと考えております。委員長と副委員長に確認をしていただきました後、新しい交通システムの導入に関する本委員会から市長への答申につきまして、今月の26日をお願いしたいと考えております。なお、答申につきましては、本委員会を代表して、中村委員長と金子副委員長からお願いしたく、恐れ入りますが、お二人におかれましては、26日に市長への答申をいただけるようお願いいたします。その後の予定でございますが、答申内容につきまして、広く市民周知を図るために、3月1日号の広報さがみはらに答申の概要を掲載するとともに、ニュースレターの発行も行いたいと考えております。また、3月中旬には南区において、新しい交通システムの導入検討に関する説明会を開催していきます。その後、平成27年度からは、本答申を踏まえ、市では、基本計画案の策定に取り組んで参りますが、案の策定につきましては、沿線地域の住民の皆様の合意形成、関係機関との協議を進めながら、進めてまいりたいと考えております。また、策定した案に対するパブリックコメントの実施の後、基本計画を策定し、新しい交通システムの早期の実現に向けて、取り組んで参りたいと考えております。

はい、ありがとうございました。今の事務局の説明に対して質問はありますか。

3月中旬に説明会を開催すると言われましたが、その前に、自治会長会議やまちづくり会議での説明が欲しいです。というのは、やはり、自治会長会議やまちづくり会議の委員の方というのは、皆、関心が高いので、その場でしっかり質問をしてもらった方が、前回のBRTの時みたいに、説明会場に数百人も来てしまって、大勢の中で説明会を開催してしまうことになると、どうしても、何か団体交渉的な、その時の一部の人の意見に流されてしまうこともあるので、落ち着いた感じで、まずは既存の組織に説明をしてもらえると、話がしやすいと思います。それを踏まえたうえで、自治会や既存の組織に入っていない全市民を対象とした説明会を開いていただければ、自治会の会員やまちづくり会議の委員の方は、そこでは再度質問しなくても済むことも考えられますので、そのようにしていただければ良いと思います。

はい。答申は1月26日、一般市民の方を対象とした説明会は3月中旬、その間で、自治会長会議やまちづくり会議、こちらについては、これまでも何回かお邪魔して説明させていただいておりますけれども、出来るだけ日程に合わせるような形で、それぞれの事務局と調整して進めさせていただきたいと思います。

他にございますか。よろしいでしょうか。それでは、ご意見、ご質問が無いということで、全体を通して、何かご発言ございますか。よろしいでしょうか。それでは、議題に関しては、以上で全て終了とさせていただきます。本当にありがとうございました。

閉会にあたりまして、本日は、委員の皆様から、お一方ずつ、これまで委員を務められての感想や、市に対する期待や要望など、適時、お一方ずつお願いします。

出席委員から委員を務めての感想や、市に対する期待や要望についてコメントがあった。

ありがとうございました。では、続きまして、事務局からごあいさつ願います。

事務局を代表して、都市建設局長と南区長からあいさつを行った。

ありがとうございました。以上をもちまして、第13回新しい交通システム導入検討委員会を終了いたします。皆様、2年間の長きに渡って、本当にありがとうございました。大変お疲れ様でした。

お疲れ様でした。(委員一同)

以 上

## 第13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		出席
2	有泉 健一	大野南地区まちづくり会議 会長		出席
3	石井 正彦	麻溝地区まちづくり会議 会長		出席
4	伊藤 雅春	愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授		出席
5	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長		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		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13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27年1月7日（水）

午後1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) 実現に向けた課題の整理について
  - (2) 答申案の検討について
  - (3) その他
- 4 閉会

#### < 資料 >

**議題資料** 第13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** 実現に向けた課題の整理

**議題2資料** 答申案の検討【答申本編（案）+ 附属資料（案）】

**議題2参考資料** 意見交換会における意見への対応

第13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	
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13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 実現に向けた課題の整理について

## 論点・確認事項

前回の検討結果及びその後の意見聴取等を踏まえ、新しい交通システムの実現に向けた課題と、それに対して市が果たすべき役割について、引き続き検討する。

## 議題2 答申案の検討について

## 論点・確認事項

前回の検討結果及びその後の意見聴取等を踏まえ、次の事項をあらためて確認しながら、引き続き検討し、平成27年1月に予定する市長への答申を取りまとめる。

答申の構成：全体構成、具体的な答申項目及び内容は適切か。

答申本編の記載内容：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が的確に記載されているか。

答申附属資料の記載内容：検討委員会の検討経過が明らかになっているか。

## 実現に向けた課題の整理

新しい交通システムの実現に向けた課題及び市が果たすべき役割を次のとおり整理しました。今後、市においてこれらの課題への対応を適切に図り、新しい交通システムの早期実現を目指す必要があります。

なお、これらの課題への対応については、短期・中期・長期の各段階の必要な時期において、別に定める進行管理組織による進行管理などを通じて適切に行う必要があると考えます。

課題の項目は、以下の3つの分類に基づき整理します。

1. 整備計画内容に関する課題
2. 新しい交通システムの実現に関する課題
3. 新しい交通システムの目標やまちづくりに関する課題

また、それぞれの課題は、検討状況等に応じた以下の4つの分類で整理しました。

1. 結論を出した（対応を図った）課題
2. 結論が出なかった課題
3. 検討（対応）しなかった課題
4. 検討委員会としては対象外の課題

## 1. 整備計画内容に関する課題

課題の項目		検討状況等				市が果たすべき役割 【主たる取組時期(想定)】
		1. 結論を出した(対応を図った)課題	2. 結論が出なかった課題	3. 検討(対応)しなかった課題	4. 対象外の課題	
1-1 新しい交通システムの整備計画	基本となるシステムとルート	輸送システム・システムのメニュー、導入ルート				
	中間駅	中間駅の設置の考え方			中間駅の詳細な位置、整備内容	➤ 中間駅の詳細な位置等を決めた上で、道路・ターミナル・中間駅の形状について具体的な調査・設計を進める。  【短・中期】
	走行空間(道路・ターミナル等)	基本的な整備方針			区間ごとの道路の構造、交差点やターミナルの改良等に関する具体的なかつ詳細な施設計画	
	段階的な整備	県道52号拡幅整備の進捗状況に応じた段階的な整備(全体的な取組方針、各段階での取組内容等)	県道52号(相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点)以外の区間における専用走行空間の整備			➤ 長期取組におけるさらなる専用走行空間の整備等について、交通状況や住民意識を見極めながら、適切な時期に検討する。  【中・長期】
進行管理	進行管理組織による定期的な目標達成度の評価と施策・事業の進捗状況の監視(PDCAサイクル)					

課題の項目		検討状況等				市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】
		1．結論を出した（対応を図った）課題	2．結論が出なかった課題	3．検討（対応）しなかった課題	4．対象外の課題	
1-2 新しい交通システムの整備に関連する交通規制等	交通規制	バス専用走行路、バス優先レーン、マイカー流入規制等を想定した定時性・速達性や走行環境の改善方針			実現性の検証、具体的な交通規制方法	▶ 交通規制（バス専用走行路、バス優先レーン、マイカー流入規制等）により定時性・速達性などの改善を図るにあたっては、道路の運用方法とあわせて、その効果と影響等を考え、交通管理者や地域等との協議・調整を進める。 <b>【短・中期】</b>
	道路の運用方法	バス、自動車、自転車、歩行者等の通行空間の考え方（道路の断面構成）			具体的かつ詳細な運用方法	

## 2. 新しい交通システムの実現に関する課題

課題の項目		検討状況等				市が果たすべき役割 【主たる取組時期(想定)】
		1. 結論を出した(対応を図った)課題	2. 結論が出なかった課題	3. 検討(対応)しなかった課題	4. 対象外の課題	
2-1 沿線地域との合意形成	情報発信	「新しい交通システムニュース」による市民への検討状況の周知				<ul style="list-style-type: none"> <li>取組状況に関する情報発信や沿線地域の関係者の意見聴取を様々な機会で行い、合意形成を図りながら進めるとともに、継続的に市民意識の変化等の把握に努める。 【短・中・長期】</li> </ul>
	意見聴取	ルートやシステムの検討段階における区民討議会議や意見交換会等での市民からの意見聴取			沿線の住民、企業・大学、商業者等、個々の関係者からの直接の意見聴取	
2-2 既存バス路線の改善・再編等の実施	既存バス路線の改善	路線バスとして可能な改善の継続的な検討・実施の必要性			対象の路線・バス停や交差点、具体的な改善内容等	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しい交通システムと既存バス路線の適切な役割分担を図り、既存バス路線の具体的な改善を検討・実施する。 【短・中期】</li> </ul>
	既存バス路線の再編や新しい交通システムへの移行等	新しい交通システムの整備にあわせた路線再編等の必要性			具体的な再編計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の交通利便性の確保及び効率的な公共交通網形成の観点から、地域やバス事業者と協議・調整を行いながら、合意を図る。 【短・中・長期】</li> </ul>

課題の項目		検討状況等				市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】
		1. 結論を出した（対応を図った）課題	2. 結論が出なかった課題	3. 検討（対応）しなかった課題	4. 対象外の課題	
2-3 新しい交通システムの 実現	事業性の検証	一定の条件に基づく概算事業費の算定とそれに基づく事業の妥当性、有効性、経済性等を確認			具体の事業レベルに向けた事業性の検証	<p>➤ 新しい交通システムの着実な導入を可能とする整備方式や持続的・安定的な運行を可能とする事業方式について、バス事業者等と協議・調整を図りながら継続的な検討を進め、事業を着実に推進する。</p> <p>【短・中・長期】</p>
	関係機関との連携	交通管理者やバス事業者等との協議を整えていく必要性			協議の具体的な内容、方法、実施時期等	<p>➤ 市内交通全体への影響や交通利便性の向上等を考慮し、交通管理者やバス事業者等と協議・調整を進めながら、実現を図る。</p> <p>【短・中・長期】</p>
	国の支援策の活用	国の支援策を有効に活用していく必要性			具体的な対象、補助メニュー等	<p>➤ 国の支援策を活用することで、市やバス事業者の負担軽減を図る。</p> <p>【短・中・長期】</p>

### 3. 新しい交通システムの目標やまちづくりに関する課題

課題の項目		検討状況等				市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】
		1. 結論を出した（対応を図った）課題	2. 結論が出なかった課題	3. 検討（対応）しなかった課題	4. 対象外の課題	
3-1 地域の交通アクセスの向上・自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現	交通結節施設(他の交通との連携)	目標として「地域の交通アクセスの向上の実現」を確認			導入効果をさらに高める交通結節施設の具体的な整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 交通結節機能の拡充により、自転車・路線バス・鉄道等との交通アクセス性の向上を図る。 【短・中期】</li> </ul>
	公共交通利用促進(新しい交通システムへの利用転換)	目標として「自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現」を確認			導入効果をさらに高める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）の具体的な内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 地域住民、沿線企業・大学、バス事業者等と連携して、過度な自動車利用の抑制や公共交通利用促進につながるソフト施策を実施するなど、新しい交通システムの整備効果を一層高める施策を推進する。 【短・中期】</li> </ul>

課題の項目		検討状況等				市が果たすべき役割 【主たる取組時期(想定)】
		1. 結論を出した(対応を図った)課題	2. 結論が出なかった課題	3. 検討(対応)しなかった課題	4. 対象外の課題	
3-2 南部地域のまちづくりや社会動向への対応	拠点連携	基本となるルート(相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅)での連携強化の推進 麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たなまちづくりや南部地域以外の市内拠点との連携の必要性		基本となるルート以外のルートへの具体的な対応策		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たなまちづくりや南部地域以外の市内拠点との連携を図るとともに、活力ある中心市街地づくりや産業振興などまちづくりに貢献する取組を進める。 【短・中・長期】</li> </ul>
	活力ある中心市街地づくりや産業振興	目標として「南部地域のまちづくりへの貢献」を確認			まちづくりの効果をもとめるための具体的な支援策の検討	
	社会動向への対応や社会経済情勢など外部環境の変化への対応	環境問題、交通事故、少子高齢化等の社会的な課題にも配慮したシステムとしてしていく必要性		各種課題への具体的な対応策		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 排出ガス抑制・省エネルギー、安全対策、バリアフリー対策などに配慮した整備を行う。 【短・中・長期】</li> <li>➤ 社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行う。 【中・長期】</li> </ul>

## 検討委員会及び各委員の指摘等に対する資料修正箇所（議題2関連）

### 1. 議題2資料（1）「答申本編（案）」

No	検討委員会及び各委員の指摘等 （頁は旧資料のもの）	事務局の対応 （頁は今回の資料のもの）
1	P1：5年前の検討とは前提条件が違うことを明記すべき。	P1：「はじめに」で前回計画（案）におけるパブリックコメント等の結果を踏まえた検討方針の設定や導入の必要性などの検討を進めたことを記述した。
2	P1：区民討議会、意見交換会の議論を反映していることを追記すべき。	P1：「はじめに」で記述した。
3	P1他：「何が結論か？」と聞かれたときに「ここが結論です」と示せるようにしたい。冒頭に入れられないか。	P2：「答申の要旨」で記述した。
4	P4：5つの目標では主体別の課題（附属資料P11の図）を含めて掲載したい。	P5：左記のとおり修正した。
5	P5：「段階的に拡幅される県道52号を有効活用することができる」は、この頁では記述しない。	P7～8：表現を「段階的な運用が可能となる」に変更した。
6	P11：短期取組の「試験運行」は安全側の記述にすべき。	P13：表現を「試験走行等による検証」に変更した。
7	P11：「マイカー流入規制」という用語について、交通規制上はマイカー（自家用乗用車）に限定した規制はない。この区間で、商用車等も含めた「通行禁止」規制を検討するのであれば、この用語の使い方は正しくない。例えば、「交通総量抑制」という用語などに変更できないか。	P13：対象車両の設定は、様々な考え方があるが、公共交通以外の車両の「通行禁止」を想定する中で、一般的に理解されやすい「マイカー流入規制」という用語をそのまま使用することとし、P8「新しいバスシステムの基本的な考え方」の表に、説明を追加した。 なお、P16の「実現に向けた課題及び市が果たすべき役割」の表に、実施に向けた検討の中では、効果と影響等を考え、交通管理者や地域等との協議・調整を進める旨の説明を記述した。
8	P13：進行管理組織は別途定めるものであることを追記する。	P15：左記のとおり修正した。

2. 議題2資料(2)「附属資料(案)」

No	検討委員会及び各委員の指摘等 (頁は旧資料のもの)	事務局の対応 (頁は今回の資料のもの)
1	P17：多様なルートを検討してきたことを記載すべき(12ケースに絞る前に提案されたルートも1枚の地図の上でも整理すべき)。	P19：「その他の提案ルート」として図及び課題整理を追加した。
2	P44：連節バスの必要性 運行経費の効率化で、「人件費が安価となる」という表現は、「運行経費の効率化が可能となる」に変更すべき。	P44：左記のとおり修正した。
3	P55：運賃を変更した場合の需要の変化や採算性の検証などは追加しないのか。	P51：検討委員会にて意見があったことを記述した。
4	P55：収支バランスは、これほど良い予想にはならないのではないか。車両定員(130人)による乗車を基本とした運行計画での検討よりも、利用実態に応じた乗車状況等を勘案し、必要車両台数や運行本数(運行間隔)を整理し、検討することが望ましい。	P50、P55：概算の検討であることなど、誤解を受けないように記載し、検討委員会にて意見があったことを記述した(計算結果はこれまでのままとする)。
	P55：今回の計算のままでよい。あまり細かい条件で計算する必要はない。	

## 答申案の検討

### 1 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、段階的整備、実現化方策等を提言するもので、これまでの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。

### 2 答申の構成及び内容について

答申項目	内容
本編	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する。
はじめに	・市長への答申にあたっての検討委員会としての所感
答申の要旨	・答申の基本的事項
1. 新しい交通システムの目標	・南部地域の都市構造の特徴 ・南部地域の交通の現状と問題 ・新しい交通システムの5つの目標
2. 基本となるシステムとルート	・基本となるシステム（輸送システム・システムのメニュー・中間駅設置の考え方） ・基本となるルート（大まかな導入ルート・ルート設定の考え方・導入ルート）
3. 整備計画	・整備に向けた基本的な考え方 ・時間軸の考え方 ・整備計画（短期・中期・長期）
4. 進行管理	・進行管理組織とPDCAサイクル
5. 実現に向けて	・実現に向けた課題と市が果たすべき役割
附属資料	主に検討委員会における検討経過を明らかにする。
1. 検討の背景	・市におけるこれまでの取組 ・上位・関連計画の方針
2. 検討委員会の経過	・検討委員会における検討項目毎の検討概要
3. 区民討議会議・意見交換会の経過	・区民討議会議の実施概要 ・意見交換会の実施概要
4. その他	・委員名簿 ・諮問書（写）



新しい交通システムの導入に関する事項について

答 申（案）

平成27年1月

相模原市新しい交通システム導入検討委員会



# 目 次

はじめに .....	1
答申の要旨 .....	2
1. 新しい交通システムの目標 .....	3
2. 基本となるシステムとルート .....	7
3. 整備計画 .....	11
4. 進行管理 .....	15
5. 実現に向けて .....	16
附属資料	



## はじめに

高齢化の進展、地球温暖化など、都市を取り巻く社会環境が大きく変化する中、相模原市では、地域を支える交通環境のさらなる充実が求められている。

こうした中、相模原市新しい交通システム導入検討委員会（以下「本委員会」という。）は、誰もがいきいきと活動できる交通環境を実現するため、定時性や速達性を備えた信頼性の高い公共交通を中心とした交通体系の確立に向けて重要な役割を担うとともに、市南部地域の拠点間の連携を強化することなどが期待される「新しい交通システム」の導入に関する事項について、平成25年2月14日に市長から諮問を受けた。

そこで、本委員会では、平成21年に市が実施した新しい交通システム導入基本計画（案）に係るパブリックコメントや地域説明会において、現状の交通問題や導入の必要性に対する疑問、地域への影響に対する不安、検討の進め方に対する不満の声などが多く寄せられたことを踏まえ、次の検討方針を設定し、多様な視点からの調査審議を行うとともに、区民討議会議や意見交換会の場で直接聴取した市民の意見を議論に反映させながら、およそ二年間、全13回にわたり検討を進めた。

第1回(平成25年2月)

### 【 本委員会の検討方針 】

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

その結果、システム、ルート、段階的整備、実現化方策など新しい交通システムの導入に関し必要な事項を今回の答申として取りまとめた。

今後、市におかれては、本答申を踏まえて、地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議を丁寧に行うとともに、基本計画の策定及び事業化に向けた詳細な検討を着実に進め、新しい交通システムの早期実現を目指していただきたい。

相模原市新しい交通システム導入検討委員会

## 答申の要旨

新しい交通システムのシステム、ルート、段階的整備、実現化方策に関する答申の要旨は、次のとおりとする。

- ① システムとしては、定時性・速達性に大幅な改善が期待でき、事業費がミニ地下鉄、モノレール、新交通システム（AGT）、LRT、ガイドウェイバスといった他のシステムと比べて安価で、段階的な運用が可能となる「新しいバスシステム」を導入すべき。
- ② ルートとしては、新しい交通システムの目標に対応する「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」間を結ぶルートを基本に、拡幅整備計画のある県道52号を最大限活用するルートとすべき。
- ③ 整備に向けては、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールに対応した短期・中期・長期での段階的な整備による整備計画とし、全区間・各段階において、定時性・速達性を向上させる取組を重ね、また、市、地域住民、沿線の企業・大学、バス事業者等の連携による公共交通利用促進策等にも取り組みながら、同計画の実現を目指すべき。
- ④ 新しい交通システムの実現に向けた課題への対応については、市において、短期・中期・長期の各段階の必要な時期に、別に定める進行管理組織による進行管理などを通じて適切に行うべき。

第2回(平成25年5月)～第12回(平成26年11月)

# 1. 新しい交通システムの目標

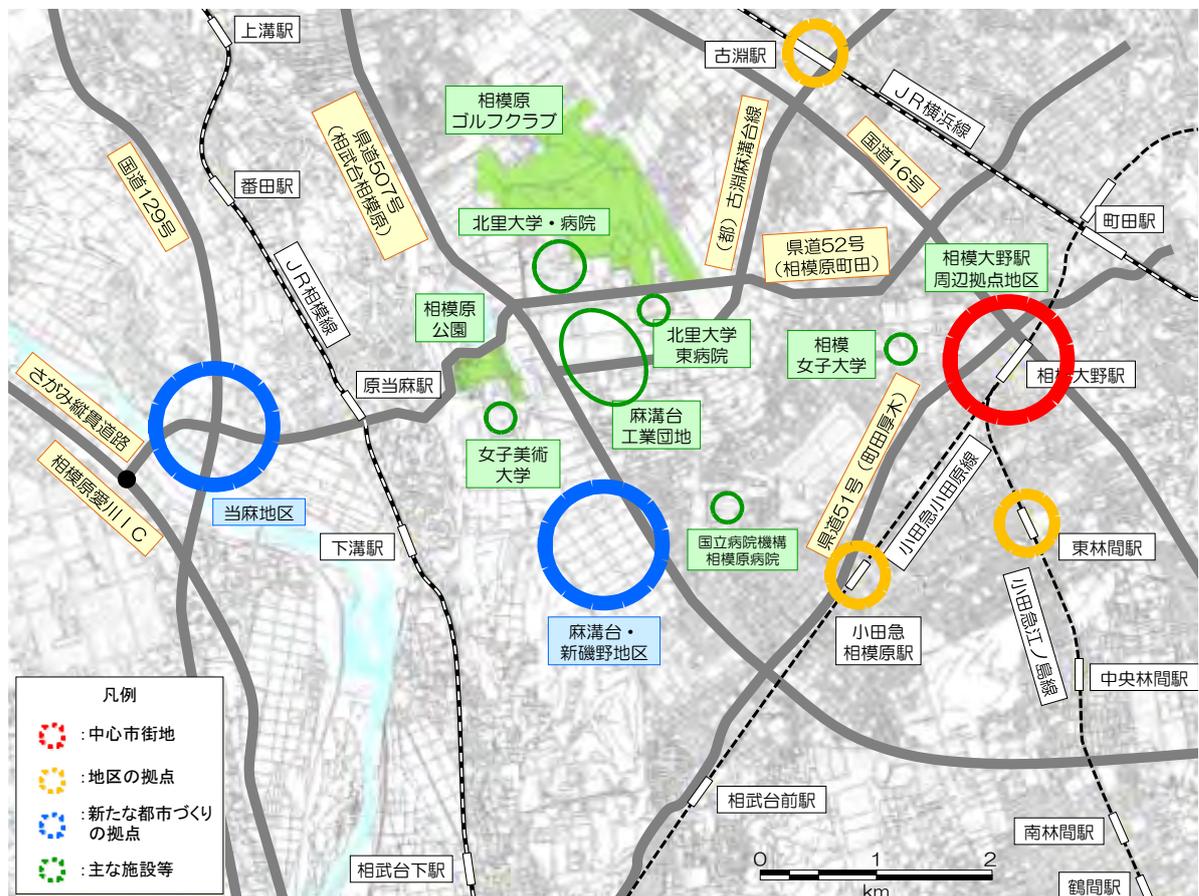
第2回(平成25年5月)

## 1-1 市南部地域の都市構造の特徴

市南部地域の都市構造には、次の特徴がある。これらの特徴を踏まえ、また、市が目指すまちづくりを見据えつつ、同地域における交通問題に対応するため、新しい交通システムの導入に向けた取組を進める必要がある。

### ■市南部地域の都市構造の特徴

- ① 相模大野駅周辺は、市の3つの中心市街地の一つで、百貨店、文化・文教施設などが立地しており、商業業務拠点・交通拠点と位置付けられている。
- ② 古淵駅周辺、小田急相模原駅周辺、東林間駅周辺は、商業地として、それぞれ地区の拠点機能を担っている。
- ③ 外縁部に鉄道があり、鉄道から離れた中央部に北里大学・病院、麻溝台工業団地、女子美術大学等が立地しており、従業者、通学者、来院者などが集中している。
- ④ 麻溝台・新磯野地区及び当麻地区は、都市計画マスタープラン等で新たな都市づくりの拠点として位置付けられている。
- ⑤ 南部地域は、市の経営基盤（定住、雇用、交流人口、経済、歳入）を支えることが期待される「企業」「大学」「医療施設」「商業施設」が立地している。



## 1-2 市南部地域の交通の現状と問題

第2回(平成25年5月)

市南部地域の交通の現状と問題について、「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点から次のとおり整理した。新しい交通システムの導入などにより、これらの問題への着実かつ適切な対応が望まれる。

### ■市南部地域の交通の現状と問題

#### ➤ 「バス交通」の問題

- ① 「相模大野駅～北里大学・病院、女子美術大学間」のバス路線は、市内で最も運行本数が多い路線で、1日に10,000人以上が利用している。
- ② 「相模大野駅～北里大学・病院、女子美術大学間」のバス路線は、交通渋滞により定時性・速達性が確保されていない。

#### ➤ 「自動車交通」の問題

- ① 国道16号や県道51号、県道52号等で慢性的に道路が混雑している。
- ② さがみ縦貫道路の整備により、アクセス路となる県道52号等では交通量が増加すると予想され、道路混雑のさらなる悪化が懸念される。

#### ➤ 「自転車交通」の問題

- ① 通勤・通学等の自転車利用が多く、自転車交通量が1日に4,000台を超える場所がある。
- ② 自転車通行環境が未整備な区間が多く、自転車と歩行者、自動車が錯綜している。

#### ➤ 「ターミナル」の問題

- ① 相模大野駅北口では、駅前広場の処理上、女子美術大学行き路線バス、北里大学スクールバスが、駅前広場以外の場所から運行しており、鉄道との乗換え利便性に問題がある。

#### ➤ 「都市拠点」の問題

- ① 将来に渡って、市の経営基盤を支えることが期待される「企業」「大学」「医療施設」「商業施設」が立地する市南部地域の拠点間の連携や、各拠点と鉄道とのアクセス強化が必要となっている。

## 1-3 新しい交通システムの5つの目標

第2回(平成25年5月)、  
第3回(平成25年7月)

市南部地域の交通問題から交通課題を検討した結果、交通問題の改善に貢献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る。これらの目標に対応する新しい交通システムを導入し、市南部地域の交通環境の改善やまちづくりを進める必要がある。

■新しい交通システムの5つの目標

◆それぞれの主体が困っていること(●)、将来に向けての対応(■)

**バス利用者(沿線居住者)**

- 通勤・通学時間帯に交通渋滞のため相模大野駅までの所要時間が長く、時間どおりに到着しない。【バス交通・自動車交通】

**バス利用者(来街者、通勤・通学者)**

- 「企業」、「大学」、「医療施設」が立地する麻溝台地区へ行くのに、交通渋滞のため所要時間が長く、時間どおりに到着しない。【バス交通・自動車交通】
- 相模大野駅発の女子美術大学行き路線バスや北里大学スクールバスは駅前広場以外から運行しており、鉄道との乗換えが不便である。【ターミナル】

**自動車利用者**

- 慢性的な交通渋滞のため、目的地までの所要時間が長い。また、バスの運行本数が非常に多く、これらのバスが一般道路を走行し、またバス停で停車することも交通渋滞を助長している。【バス交通・自動車交通】

**自転車利用者(通勤・通学者)**

- 本当はバスを利用したいと考える従業者・学生がいるが、交通渋滞のため目的地までの所要時間が長く、時間どおりに到着しないため、自転車で比較的長い距離を通勤・通学している。また、歩行者・自動車との錯綜や夜間の自転車利用など、安全・安心面での不安もある。【バス交通・自転車交通】

**麻溝台地区の企業・大学・病院**

- バスによる来街を促したいが、バスの定時性・速達性に対する信頼が低いことから、自動車利用が非常に多い。【バス交通・自動車交通・都市拠点】
- バスの定時性・速達性に対する信頼が低いことや、自動車通勤の方が利便性が高いと考える従業者が多いこと、また企業バスを導入している事業所においては、企業バスのサービスレベルの高さ(確実に着座可能・急行運転・事業所内まで運行)などから、公共交通の利用が図られていない。【バス交通・自動車交通・都市拠点】
- より安全・安心な公共交通(スクールバスを含む)での通学を望むが、バスの定時性・速達性に対する信頼が低いことなどから、多くの自転車利用者がある。【バス交通・自転車交通・都市拠点】

**バス事業者**

- バス専用レーンやバスベイなどバスを円滑に運行する環境が少なく、また、交通渋滞によりダイヤどおりの運行が困難となっている。【バス交通・自動車交通】

**将来に向けての市の対応**

- 南部地域の交通利便性の向上を図るため、特に鉄道から離れた中央部に、大きな輸送力を有し、高い定時性・速達性を備えた公共交通を導入したい。【バス交通・都市拠点】
- 市の経営基盤(定住、雇用、交流人口、経済、歳入)を支える「企業」、「大学」、「医療施設」、「商業施設」が立地する拠点間の連携や各拠点と鉄道とのアクセス強化を図りたい。【都市拠点】
- 公共交通を中心とした交通体系の確立を図り、誰もがいきいきと活動できる交通環境を実現したい。【バス交通・自動車交通・自転車交通・ターミナル・都市拠点】

◆南部地域の交通課題

**バス交通**

- ①輸送力の高い公共交通システムとする。
- ②自動車交通の影響を受けにくい構造により定時性・速達性を確保する。

**自動車交通**

- ①自動車交通の影響により、公共交通の運行が阻害されないようにする。
- ②自動車利用を削減し道路混雑を軽減するため、通勤目的などの自動車利用が必ずしも必要のない移動について、自動車に依存せずに移動可能な交通環境とする。
- ③自動車から公共交通へ転換するように、公共交通の定時性・速達性を高めるとともに、公共交通へのアクセス性を高める。

**自転車交通**

- ①自転車と公共交通とのアクセス性を高める。
- ②定時性・速達性を確保した公共交通システムとする。

**ターミナル**

- ①バス発着場所を駅前広場に集約し乗換え利便性を向上するため、輸送力の高い公共交通システムにより、相模大野駅へのバスの集中台数を削減し、駅前広場のバス、マイカー、タクシーの空間再配置、運用改善を行う。

**都市拠点**

- ①南部地域の拠点における「企業」、「大学」、「医療施設」、「商業施設」の交通アクセスを改善するため、これら施設とターミナル間の公共交通を定時性・速達性の高い公共交通システムとする。

◆新しい交通システムの目標

高い交通需要に対応可能な輸送力の実現

高い交通需要に対応可能な大きな輸送力を有する公共交通機関の導入により、輸送力の向上を図ります

信頼できる公共交通サービスの実現

自動車交通の影響を受けないもしくは受けにくい運行により、高い定時性・速達性を確保した公共交通サービスを実現します

地域の交通アクセスの向上の実現

基幹的な公共交通の新しい交通システムと自転車、バス路線との連携(交通結節点での円滑な乗換え等)により、地域の交通アクセスの向上を図ります

自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現

公共交通による移動に困難が伴わないように、公共交通を充実し、自動車に過度に依存しない交通環境を実現します

南部地域のまちづくりへの貢献

南部地域の拠点間の連携を強化し、活力ある中心市街地づくり、産業振興、麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たな拠点づくりの支援など、南部地域のまちづくりに貢献します



## 2. 基本となるシステムとルート

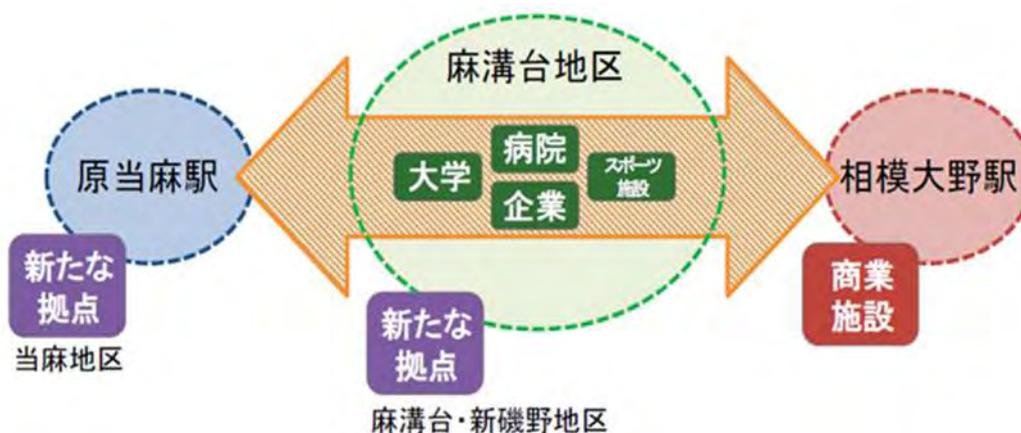
基本となるシステムとルートは、まず、大まかな導入ルートを検討し、その上で様々な輸送システムの比較検討を行い、選定した輸送システムを踏まえて、具体的な導入ルートを検討した。

### 2-1 大まかな導入ルート及びルート設定の考え方

第3回(平成25年7月)

新しい交通システムの5つの目標に対応する「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」間を結ぶルートとし、ルートの設定にあたっては、市南部地域の主要施設(公共施設、大学、病院等)へのアクセスを考えるとともに、既存道路や整備計画のある道路を活用することを基本とする。

#### ■大まかな導入ルート



### 2-2 輸送システム

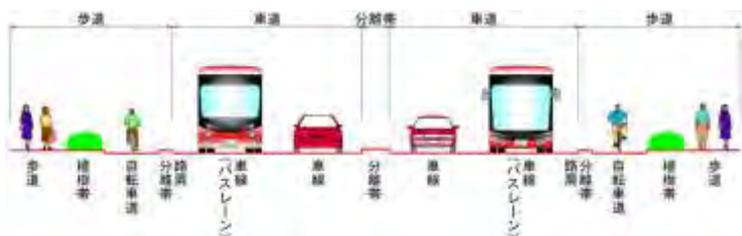
第3回(平成25年7月)～第7回(平成26年2月)、  
第11回(平成26年10月)

輸送システムについて、輸送力、定時性・速達性、整備に伴う影響、事業性、事業期間(段階的な運用の可能性)などの視点から、ミニ地下鉄、モノレール、新交通システム(AGT)、LRT、ガイドウェイバス及び新しいバスシステムを対象として比較検討した。

その結果、輸送システムとしては、定時性・速達性に大幅な改善が期待でき、事業

費が他のシステムと比べて安価で、段階的な運用が可能となる新しいバスシステムを導入すべきと考える。

## ■新しいバスシステムの基本的な考え方

<p>システム構成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バスをベースとし、走行形態、車両、駅・停留所、運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組み合わせたものとする。</li> </ul>
<p>導入空間と走行形態</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路内のバス専用走行路を基本とするが、交通状況・道路状況に応じて、バス優先レーンや一般レーン走行を可能とし、相模大野駅周辺地区においては、マイカー流入規制（※）を想定した定時性・速達性向上にも取り組む。</li> <li>• バスの走行位置は、バス専用走行路の場合には中央走行、バス優先レーンの場合や一般レーン走行の場合には路側走行を基本とする。</li> <li>• 必要な空間を確保するために道路整備や交差点改良等を実施する。</li> </ul>
<p>バス専用走行路</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 終日に渡って、バスの専用走行空間とするもの。</li> <li>• 一般レーンとは物理的に区分することが望ましい。</li> </ul> <p>【4車線道路での導入イメージ】</p> 
<p>バス優先レーン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 朝夕の道路混雑時間帯に、一般車線の車線数を減じ、バスの優先走行帯とするもの。</li> </ul> <p>【4車線道路での導入イメージ】</p> 

### ※マイカー流入規制

公共交通の円滑性向上を図るもので、交通規制上は公共交通以外の車両の「通行禁止」である。規制の対象となる車両の設定は様々であり、本答申では、一般的に理解されやすい「マイカー流入規制」という表現を用いる。

## 2-3 システムのメニュー

新しいバスシステムの車両、駅、運賃收受の考え方など、システムのメニューは次のように考える。

## ■想定するシステムのメニュー

<p style="text-align: center;"><b>車両</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>輸送力やターミナルの運用改善、輸送効率の面から、2つの車体をつなげた「連節バス」による運行を基本とする。</li> </ul> <p>【参考】厚木ツインライナー          全長：17.99m          幅員：2.55m          定員：130人          最少回転半径（車両性能）：9.543m</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>「連節バス」は、走行空間の段階的な整備による需要変化への対応や、通常のバス車両と比べ車両費が高額なため財務的制約や国からの支援額等も考慮し、段階的な導入を想定する。</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>駅と運賃收受</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>相模大野駅、北里大学・病院、女子美術大学及び原当麻駅では道路上への駅設置ではなく、ターミナルとし、車外運賃收受を基本とする。</li> <li>バス専用走行路では、道路中央部への駅設置とし、車外運賃收受を基本とする。</li> <li>一般レーン走行区間では、路側部への駅設置とし、車内運賃收受を基本とする。</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>交差点</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>優先信号の整備を基本とする。</li> </ul>

## 2-4 中間駅設置の考え方

新しいバスシステムの中間駅設置の考え方は、次のように考える。

## ■中間駅設置の考え方

- 速度サービス（速達性）の確保を重視する。
- 駅勢圏（半径500m程度）を考え、一定数以上の利用者数（需要）を確保する。
- 並行する他系統のバス路線や支線となるバス路線の再編の検討とあわせて検討する。
- 詳細な位置は交差点との距離や沿道施設等を考えて検討する。

## 2-5 導入ルート

第3回(平成25年7月)、第11回(平成26年10月)

前項までを踏まえ、システムとルートを組み合わせた複数の比較案を検討した結果、導入ルートとしては、拡幅整備計画のある県道52号を最大限活用する次のルートを基本とすべきと考える。

### ■導入ルート

#### 【相模大野駅⇒原当麻駅】

相模大野駅⇒ボ－ノ相模大野北側外周道路⇒県道51号⇒相模女子大学東側道路  
⇒県道52号⇒北里大学・病院⇒県道507号⇒女子美術大学⇒県道52号⇒原当麻駅

#### 【原当麻駅⇒相模大野駅】

原当麻駅⇒県道52号⇒女子美術大学⇒県道507号⇒北里大学・病院⇒県道52号  
⇒相模大野中央公園外周道路⇒相模大野駅

### 3. 整備計画

#### 3-1 整備に向けた基本的な考え方

第8回(平成26年4月)～第11回(平成26年10月)

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基本的な考え方は、次のとおりとする。

#### ■整備に向けた基本的な考え方

##### 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、地域住民、沿線の企業・大学、バス事業者等の連携によるソフト施策の実施など、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及び麻溝台・新磯野地区や当麻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、交通状況変化・住民意識変化等を確認しながら、継続的な改善を図る。

##### 専用走行空間の確保

- 県道52号（相模原公園入口交差点～若松小前交差点付近）では、道路の拡幅整備に併せ、バス専用走行路を確保する。
- 短期・中期においては、バス専用走行路が確保出来ない区間においても、定時性・速達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・速達性の確保を目指す。
- 県道51号から県道52号までの区間や北里大学・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・長期において専用走行空間確保や交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策を実施する。

### 3-2 時間軸の考え方

第10回(平成26年8月)～第11回(平成26年10月)

県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、短期・中期・長期での段階的な整備による「整備計画」を検討した。

なお、短期・中期・長期の時間軸の年数は、新しい交通システムの整備を進める上での一定の目安とするものであり、県道52号(相模原公園入口交差点～国道16号方面)の整備状況が、短期では相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点で事業中、中期では相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点で事業が完了し、西大沼4丁目交差点～国道16号方面の事業着手、長期では西大沼4丁目交差点～国道16号方面の事業が完了することを想定する。

#### ■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号拡幅整備 スケジュール（想定）	
			相模原公園入口交 差点～西大沼4丁目 交差点※1	西大沼4丁目交差点 ～国道16号方面※2
短期	基本計画策定後 概ね3～5年以内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性・速達性の段階的向上</li> <li>・ 公共交通需要の掘り起こし</li> </ul>	事業中	事業未着手
中期	基本計画策定後 概ね5～10年以内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性・速達性の更なる向上</li> <li>・ 利用転換策の積極的な取組</li> </ul>	事業中～ 事業完了	事業未着手～ 事業中
長期	基本計画策定後 概ね10～20年以内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性・速達性の確保</li> <li>・ 利用転換策の継続的な取組</li> </ul>	事業完了	事業中～ 事業完了

※1：都市計画決定済区間

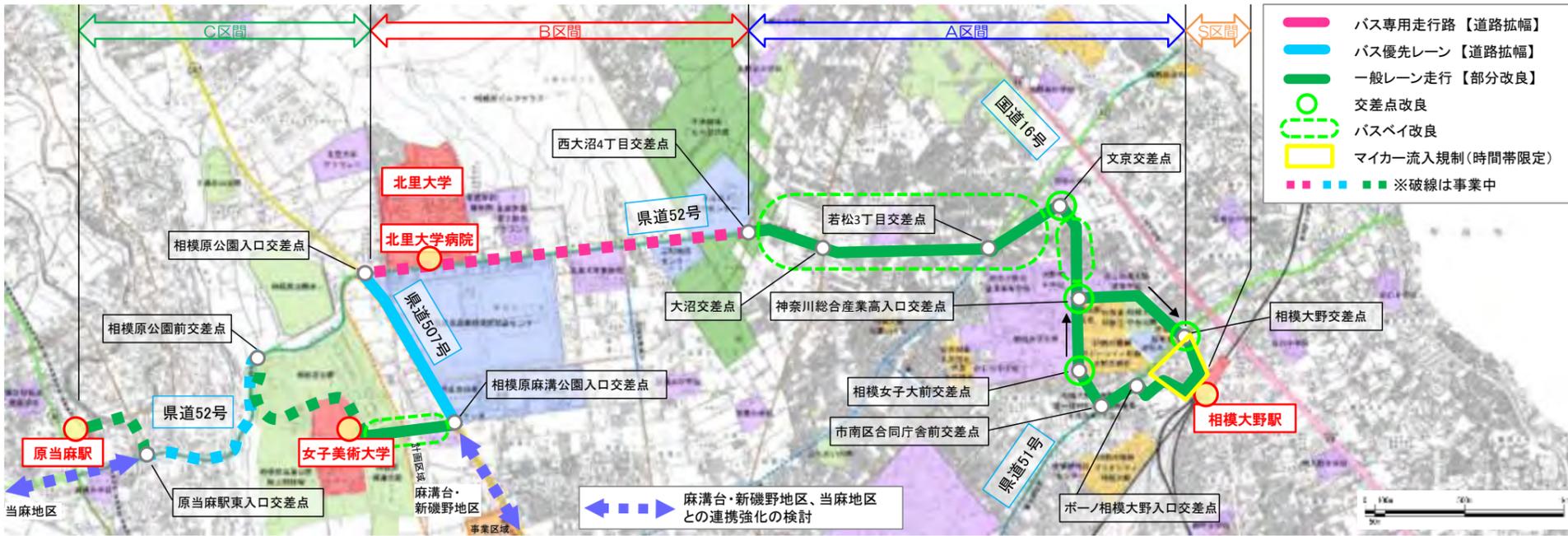
※2：将来的に多車線整備の位置付けがなされている区間「相模原市総合都市交通計画 平成24年3月」

### 3-3 整備計画

短期・中期・長期における取組内容、運行形態、運行ルート等の計画は、次のとおりとする。

なお、整備計画の立案にあたっては、長期における取組内容を基本として一定条件のもとで事業の可能性の確認を行ったものである。

■短期取組



■全体的な取組

- 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、当麻地区との連携強化
- 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）

◇短期取組に応じた運行形態及び各区間の事業概要

【取組内容】	
○	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
○	連節バスの試験走行等による検証
【運行形態】	
○	相模大野駅～女子美術大学間の連節急行バスの運行
【各区間の事業概要】	
S	一般レーン走行+マイカー流入規制（時間帯限定）
A	一般レーン走行+部分改良
B	拡幅整備+バス専用走行路（事業中）
C	県道：拡幅整備（事業中） 県道以外：一般レーン走行+部分改良

※部分改良：交差点改良、バスベイ改良等

■中期取組



◇中期取組に応じた運行形態及び各区間の事業概要

【取組内容】	
○	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（相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点）のバス専用走行路整備
○	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
【運行形態】	
○	県道52号（相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点）にバス専用走行路を有する交通システム（連節バス）
【各区間の事業概要】	
S	一般レーン走行+マイカー流入規制（時間帯限定）
A	県道52号：拡幅整備+バス専用走行路（事業中） 県道以外：一般レーン走行+部分改良
B	拡幅整備+バス専用走行路
C	県道：拡幅整備+バス優先レーン 県道以外：一般レーン走行+部分改良

※部分改良：交差点改良、バスベイ改良等

■長期取組



◇長期取組に応じた運行形態及び各区間の事業概要

【取組内容】	
○	県道52号（西大沼4丁目交差点～若松小前交差点付近）のバス専用走行路整備
○	県道51号～県道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
【運行形態】	
○	全区間（相模大野駅～原当麻駅）において、高い定時性・速達性を確保した交通システム（連節バス）
【各区間の事業概要】	
S	一般レーン走行+マイカー流入規制（時間帯限定）
A	県道52号：拡幅整備+バス専用走行路 県道以外：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
B	拡幅整備+バス専用走行路
C	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

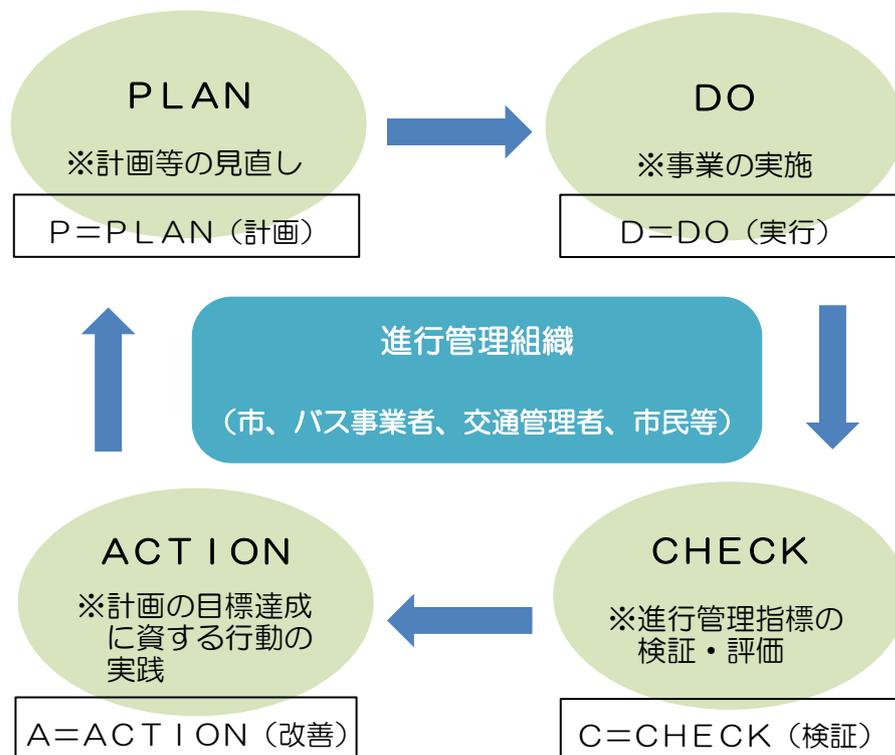
※部分改良：交差点改良、バスベイ改良等



新しい交通システムの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ある。

なお、進行管理は別に定める進行管理組織により、目標達成度の評価及び施策・事業の進捗状況の監視（モニタリング）を定期的を実施するものとする。

#### ■進行管理組織とPDCAサイクル



## 5. 実現に向けて

新しい交通システムの実現に向けた課題及び市が果たすべき役割は次のとおりである。

今後、市においては、これらの課題への対応を適切に図り、新しい交通システムの早期実現を目指す必要がある。

なお、これらの課題への対応については、短期・中期・長期の各段階の必要な時期において、別に定める進行管理組織による進行管理などを通じて適切に行うものとする。

## ■実現に向けた課題及び市が果たすべき役割

## (1) 整備計画内容に関する課題

課題の項目		市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】
1-1 新しい交通システムの整備計画	中間駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 中間駅の詳細な位置等を決めた上で、道路・ターミナル・中間駅の形状について具体的な調査・設計を進める。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【短・中期】</p>
	走行空間（道路・ターミナル等）	
	段階的な整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 長期取組におけるさらなる専用走行空間の整備等について、交通状況や住民意識を見極めながら、適切な時期に検討する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【中・長期】</p>
1-2 新しい交通システムに関する交通規制等	交通規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 交通規制（バス専用走行路、バス優先レーン、マイカー流入規制等）により定時性・速達性などの改善を図るにあたっては、道路の運用方法とあわせて、その効果と影響等を考え、交通管理者や地域等との協議・調整を進める。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【短・中期】</p>
	道路の運用方法	

(2) 新しい交通システムの実現に関する課題

課題の項目		市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】
2-1 沿線地域との合 意形成	情報発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>取組状況に関する情報発信や沿線地域の関係者の意見聴取を様々な機会で行い、合意形成を図りながら進めるとともに、継続的に市民意識の変化等の把握に努める。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【短・中・長期】</p>
	意見聴取	
2-2 既存バス路線の 改善・再編等の 実施	既存バス路線の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しい交通システムと既存バス路線の適切な役割分担を図り、既存バス路線の具体的な改善を検討・実施する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【短・中期】</p>
	既存バス路線の再編や新しい交通システムへの移行等	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の交通利便性の確保及び効率的な公共交通網形成の観点から、地域やバス事業者と協議・調整を行いながら、合意を図る。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【短・中・長期】</p>
2-3 新しい交通シス テムの実現	事業性の検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しい交通システムの着実な導入を可能とする整備方式や持続的・安定的な運行を可能とする事業方式について、バス事業者等と協議・調整を図りながら継続的な検討を進め、事業を着実に推進する。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【短・中・長期】</p>
	関係機関との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内交通全体への影響や交通利便性の向上等を考慮し、交通管理者やバス事業者等と協議・調整を進めながら、実現を図る。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【短・中・長期】</p>
	国の支援策の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>国の支援策を活用することで、市やバス事業者の負担軽減を図る。</li> </ul> <p style="text-align: right;">【短・中・長期】</p>

(3) 新しい交通システムの目標やまちづくりに関する課題

課題の項目		市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】
3-1 地域の交通アクセスの向上・自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現	交通結節施設（他の交通との連携）	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 交通結節機能の拡充により、自転車・路線バス・鉄道等との交通アクセス性の向上を図る。 【短・中期】</li> </ul>
	公共交通利用促進（新しい交通システムへの利用転換）	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 地域住民、沿線企業・大学、バス事業者等と連携して、過度な自動車利用の抑制や公共交通利用促進につながるソフト施策を実施するなど、新しい交通システムの整備効果を一層高める施策を推進する。 【短・中期】</li> </ul>
3-2 南部地域のまちづくりや社会動向への対応	拠点連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たなまちづくりや南部地域以外の市内拠点との連携を図るとともに、活力ある中心市街地づくりや産業振興などまちづくりに貢献する取組を進める。 【短・中・長期】</li> </ul>
	活力ある中心市街地づくりや産業振興	
	社会動向への対応や社会経済情勢など外部環境の変化への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 排出ガス抑制・省エネルギー、安全対策、バリアフリー対策などに配慮した整備を行う。 【短・中・長期】</li> <li>➤ 社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行う。 【中・長期】</li> </ul>

# 附属資料（案）

<b>I 検討の背景</b> .....	1
1. 市におけるこれまでの取組 .....	1
2. 上位・関連計画の方針 .....	2
<b>II 検討委員会の経過</b> .....	5
1. 検討委員会の開催状況 .....	5
2. 検討の目的と進め方 .....	6
3. 南部地域の交通問題と新しい交通システムの目標 .....	8
4. 大まかな導入ルートと輸送システムの選定.....	1 3
5. 比較評価の方法 .....	1 5
6. 比較案（ルート・システム・走行形態の組合せ）の選定 ....	1 6
7. 比較案の具体化検討及び運行形態・ルートの詳細検討 .....	2 6
8. 整備計画 .....	3 4
9. 進行管理 .....	4 5
10. 中間駅及び既存バス路線の運行形態 .....	4 7
11. 事業性の検証 .....	5 0
12. 実現に向けた課題 .....	5 9
<b>III 区民討議会議・意見交換会の経過</b> .....	6 2
1. 区民討議会議の経過 .....	6 2
2. 意見交換会の経過 .....	6 7
<b>IV その他</b> .....	7 0
1. 相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員名簿 .....	7 0
2. 諮問書（写） .....	7 1



# I 検討の背景

## 1. 市におけるこれまでの取組

平成元年当時、相模原市内では、道路混雑、バス輸送サービスの低下等の問題が顕著となり、かつ、さらなる自動車交通の増加が予測されていた。そのため、自動車利用を抑制可能な公共交通機関の強化が課題となり、長期的な交通需要への適応性、自動車との分離による定時性、地域イメージの向上が期待できる新しい交通システム導入の検討について取組を開始した。

市では、平成21年2月に新しい交通システム導入基本計画（案）を公表したが、パブリックコメントにて、同計画案について白紙撤回や計画中止を要望され、地域説明会を含め、その他計画に対する多くの懸念や疑問が寄せられた。

### ■新しい交通システムの検討経過（平成25年2月まで）

時 期	内 容
平成元年度～	○新しい交通システム導入の検討を開始 モノレールや新交通導入の可能性を検討
12・13年度	○導入区間（相模大野駅～原当麻駅）を設定 相模大野駅から麻溝台地区などへの交通利便性の向上や、県道52号（相模原町田）の道路混雑緩和などの観点から、導入空間を「相模大野駅～原当麻駅」に設定
14年度	○市民アンケートを実施（5,000人対象、回答数1,529人） デュアルモードバス <sup>注1</sup> の導入や相模大野地区の地下案などについてアンケートを実施 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">                     ・導入に賛成 約67%                      ・事業費が高い 約84%                 </div> <div style="font-size: 2em;">➡</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">                     ・必要性が高いものの                      事業費が課題                 </div> </div>
17年度	○導入空間の確保と需要に応じたシステムを段階的に導入する方法を選定 早期導入や事業採算性などの視点から、先行的な道路整備により導入空間を確保し、利用者数に応じたシステムを段階的に導入する方法を選定
19年度	○BRTの導入を選定 新しい交通システムの第1ステップとして、導入空間を整備した場所から順次導入するなど、柔軟な対応ができるBRT（幹線快速バスシステム） <sup>注2</sup> を選定
20年度	○新しい交通システム導入基本計画（案）の検討
21年2～6月	○新しい交通システム導入基本計画（案）についてのパブリックコメント及び地域説明会の実施 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     ・パブリックコメント（意見提出者数2,353名、意見件数9,280件）                      ・地域説明会（4日間、4会場、約1,190名）                 </div>
21年8月	○パブリックコメント等の意見を踏まえた今後の進め方について（市） <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     ●パブリックコメント等の意見を踏まえた今後の進め方について（市）                      『新しい交通システム導入基本計画（案）は、市民の皆様や関係者等との話し合いや意見交換等を行い、地域の現状や交通課題等の認識の共有化を図りながら、ルート、幅員、システム等について、さらに検討を進めます。』                 </div>
21年10月～	○地域との意見交換や麻溝台地区の大学・企業との懇談会の開催 地域の現状や交通課題等について認識の共有化を図る
24年3月	○相模原市総合都市交通計画策定
24年8月	○相模原市南区区ビジョン策定
25年2月～	○新しい交通システム導入検討委員会の設置

注1：デュアルモードバスとは専用軌道と一般道路を同一車両で連続して走行できるバス

注2：BRTとは通常の路線バスよりも高速に運行し、定時性を備えた信頼性の高い基幹的な公共交通システム（Bus Rapid Transitの略称）

## 2. 上位・関連計画の方針

「新・相模原市総合計画」をはじめとする上位・関連計画では、活力にあふれる多様な交流が生まれる広域交流拠点都市の形成や、公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進等の方針が示されており、新しい交通システムの導入に向けた検討を進めることとしている。

### ■上位・関連計画

#### 【新・相模原市総合計画（平成22年3月）】

都市像→『人・自然・産業が共生する活力あるさがみはら』  
 ※市の南部地域の拠点間を結ぶルートを基本とした新しい交通システムの導入に向けた検討を進めるとともに、他の地域への展開についても検討を行うことにより、地域を結ぶ公共交通網のさらなる充実を図ります。

#### 【相模原市南区区ビジョン（平成24年8月）】

まちづくりの目標  
 ①絆でつながる賑わいのまち  
 ②都市と自然が調和するまち  
 ③誰もが安心して暮らせるまち  
 ④いつまでも健康でお互いが支え合うまち

※区内の交通の利便性向上や道路混雑緩和による環境負荷の軽減を図るため、地域や関係者等と話し合いながら、新しい交通システムの導入を検討します。

#### 【相模原市都市計画マスタープラン（平成22年3月）】

都市づくりの基本目標  
 ①活力にあふれる多様な交流が生まれる広域交流拠点都市  
 ②やすらぎと潤いがあふれる環境共生都市  
 ③誰もが安全でいきいき暮らせる安心・福祉都市  
 ※市の南部地域の拠点間を結ぶルートを基本とした新しい交通システムの導入に向けた検討を進めるとともに、他の地域への展開についても検討を行うことにより、地域を結ぶ公共交通網のさらなる充実を図ります。

#### 【相模原市総合都市交通計画（平成24年3月）】

##### 基本理念

- ①人と環境にやさしい交通の実現
- ②多様な交流が生まれる交通ネットワークの構築

##### 基本方針

- ①誰もがいきいき活動できる交通の実現
- ②安全な暮らしを支える交通環境の実現
- ③環境負荷の少ない交通の実現
- ④都市力を高める交通ネットワークの実現
- ⑤地域を活性化する交通の実現



※公共交通機能の拡充を図るため、バス需要及び運行本数が多い上、道路混雑等により路線バスの定時性等が損なわれ、利便性の向上が求められている南部地域の拠点間を基本としたルートに新しい交通システムの導入を推進します。また、地域を結ぶ公共交通網の更なる充実を図るため、他の地域への展開についても検討を行います。

### ■交通施策に係る個別計画

相模原市新道路整備計画  
（平成22年4月）

相模原市バス交通基本計画  
（平成24年3月）

相模原市自転車対策基本計画  
（平成24年3月）

南部地域の交通問題については、上位・関連計画において、次の対応方針を示している。

**新しい交通システム** 南部地域拠点間の連携、交通利便性の向上、地域を結ぶ公共交通網の充実

**道路** 都市計画道路、県道 52 号（相模原町田）の整備

**バス** 相模大野駅、北里大学等をバスターミナルとしたバス路線の充実

**自転車** 広幅員道路の断面構成の見直し、道路整備と一体的な整備

**TDM** 相模大野駅周辺、麻溝台地区で公共交通利用促進、自動車適正利用等のソフト施策を展開

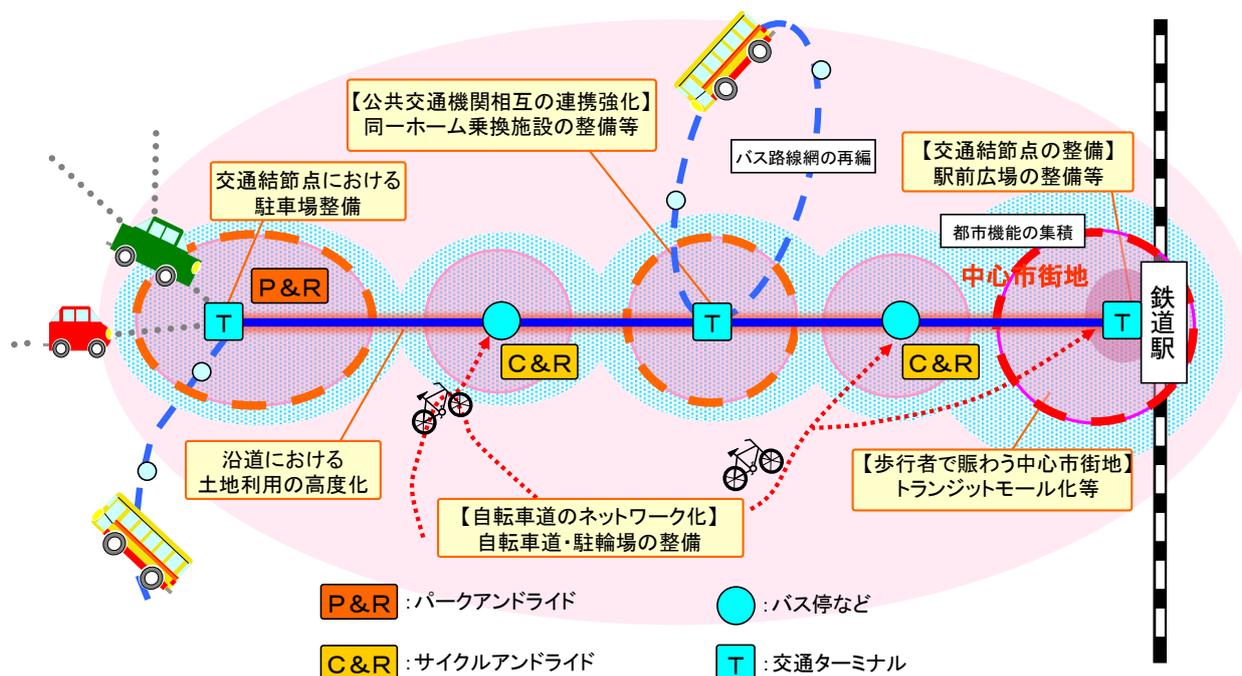
■相模原市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）における都市づくり方針図



交通政策のマスタープランである「相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）」では、目指すべき将来の交通の姿として、誰もがいきいきと活動できる交通環境の実現や、交通渋滞の緩和、自動車利用の抑制による環境負荷の低減を図ることなどを目的に、定時性を備えた信頼性の高い公共交通を中心に、自転車、バスなどの多様な交通が連携する交通体系の確立を示している。

実現に向けては、TDM 施策による公共交通の利用促進策や沿線への自転車・自動車駐車場の整備、交差点改良の実施など、多角的かつ段階的に取り組むこととしている。

### ■相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）における将来の交通の姿



- ※パークアンドライド：鉄道駅やバス停の周辺などの駐車場に自動車を駐車し、そこからは公共交通機関に乗り、目的地まで移動すること。
- ※サイクルアンドライド：鉄道駅やバス停の周辺などの自転車駐車場に自転車を駐輪し、そこからは公共交通機関に乗り、目的地まで移動すること。
- ※トランジットモール：歩行者、自転車と、バスや路面電車など公共交通だけが通行できる空間。

## Ⅱ 検討委員会の経過

### 1. 検討委員会の開催状況

回次	開催年月日	検討内容
第1回	平成25年2月14日	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討委員会の取組内容と検討の進め方</li> <li>南部地域の交通問題と対応の必要性</li> <li>新しい交通システムの目標の確認</li> </ul>
第2回	平成25年5月30日	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討委員会の取組内容と検討の進め方</li> <li>南部地域の交通問題と対応の必要性</li> <li>新しい交通システムの目標の確認</li> </ul>
第3回	平成25年7月30日	<ul style="list-style-type: none"> <li>大まかなルートの確認とシステムの絞り込み</li> <li>比較評価方法の検討</li> </ul>
第4回	平成25年8月22日	<ul style="list-style-type: none"> <li>大まかなルートの確認とシステムの絞り込み</li> <li>比較評価方法の検討</li> </ul>
第5回	平成25年10月15日	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート・システム・走行形態を組み合わせた比較案の検討</li> </ul>
第6回	平成25年12月25日	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費や所要時間等による比較案の検討</li> </ul>
第7回	平成26年2月21日	<ul style="list-style-type: none"> <li>概算事業費や所要時間等による比較案の絞り込み</li> </ul>
第8回	平成26年4月28日	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行形態やルートの詳細検討（検討区間毎に道路構造や交通運用上の課題を検討）</li> </ul>
第9回	平成26年7月7日	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行形態やルートの詳細検討（検討区間毎に効果・課題・事業費等を検討）</li> </ul>
第10回	平成26年8月26日	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行形態やルートの詳細検討（検討区間毎に目標達成度・効果・課題・事業期間・事業費等を整理し、整備の進め方を検討）</li> <li>中間駅及び既存バス路線運行形態</li> </ul>
第11回	平成26年10月7日	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備計画案</li> <li>進行管理</li> <li>中間駅及び既存バス路線運行形態</li> <li>事業性の検証</li> </ul>
第12回	平成26年11月13日	<ul style="list-style-type: none"> <li>実現に向けた課題の整理</li> <li>答申案の検討</li> </ul>
第13回	平成27年1月7日	<ul style="list-style-type: none"> <li>答申案の検討</li> </ul>



▲ 諮問の様子 (H25.2.14)



▲ 第5回検討委員会の様子 (H25.10.15)



▲ 第9回検討委員会の様子 (H26.7.7)

## 2. 検討の目的と進め方（第1回～第2回）

新しい交通システム導入検討委員会の目的、検討体制及び検討の進め方について、次のように合意した。

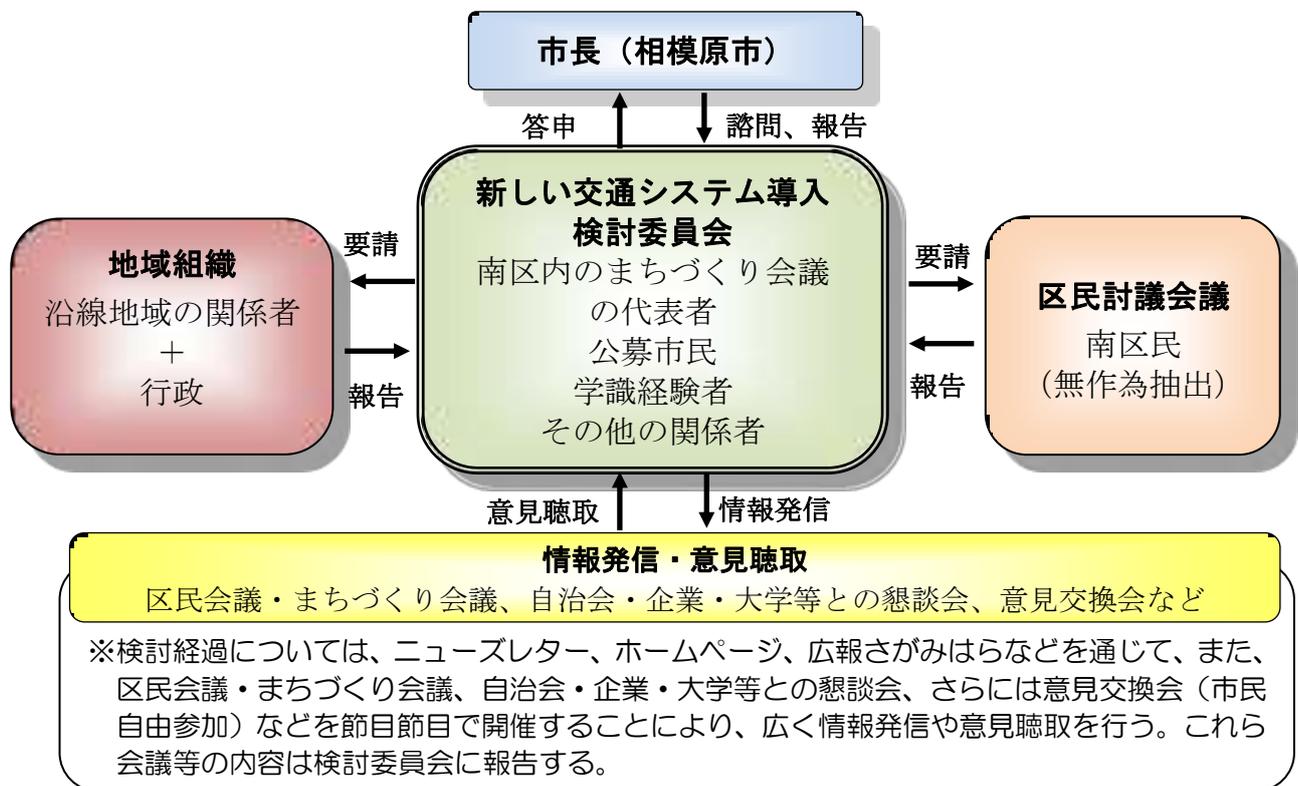
### ●目的及び検討方針

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

### ●検討体制

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

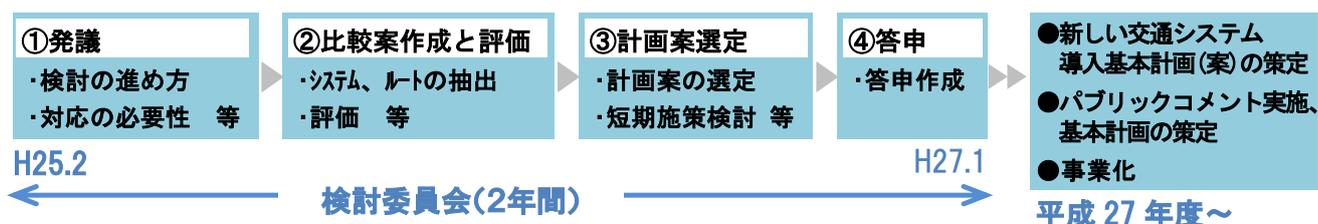
### ■検討体制図



●検討の進め方

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

■検討スケジュール

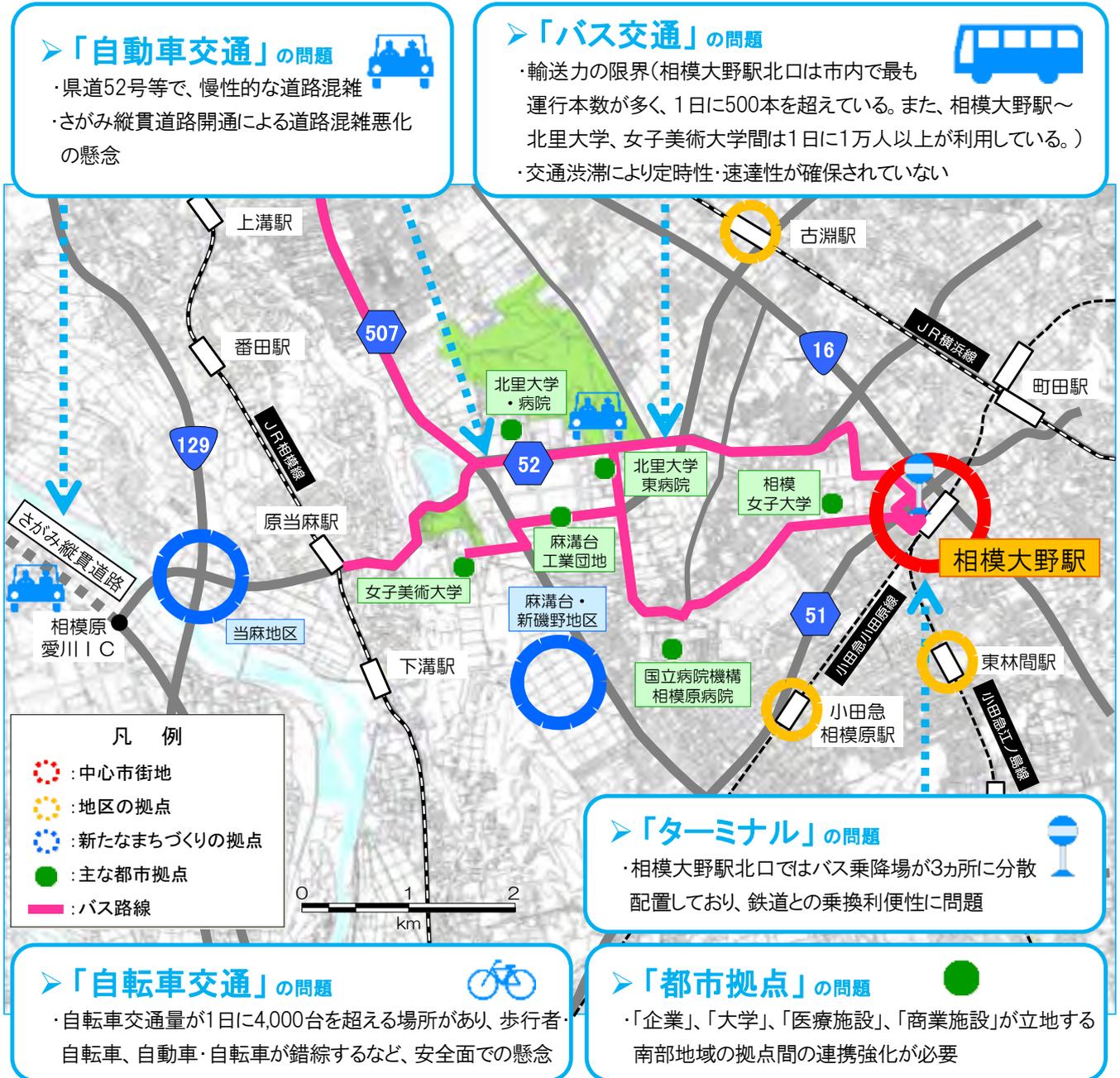


### 3. 南部地域の交通問題と新しい交通システムの目標（第1回～第3回）

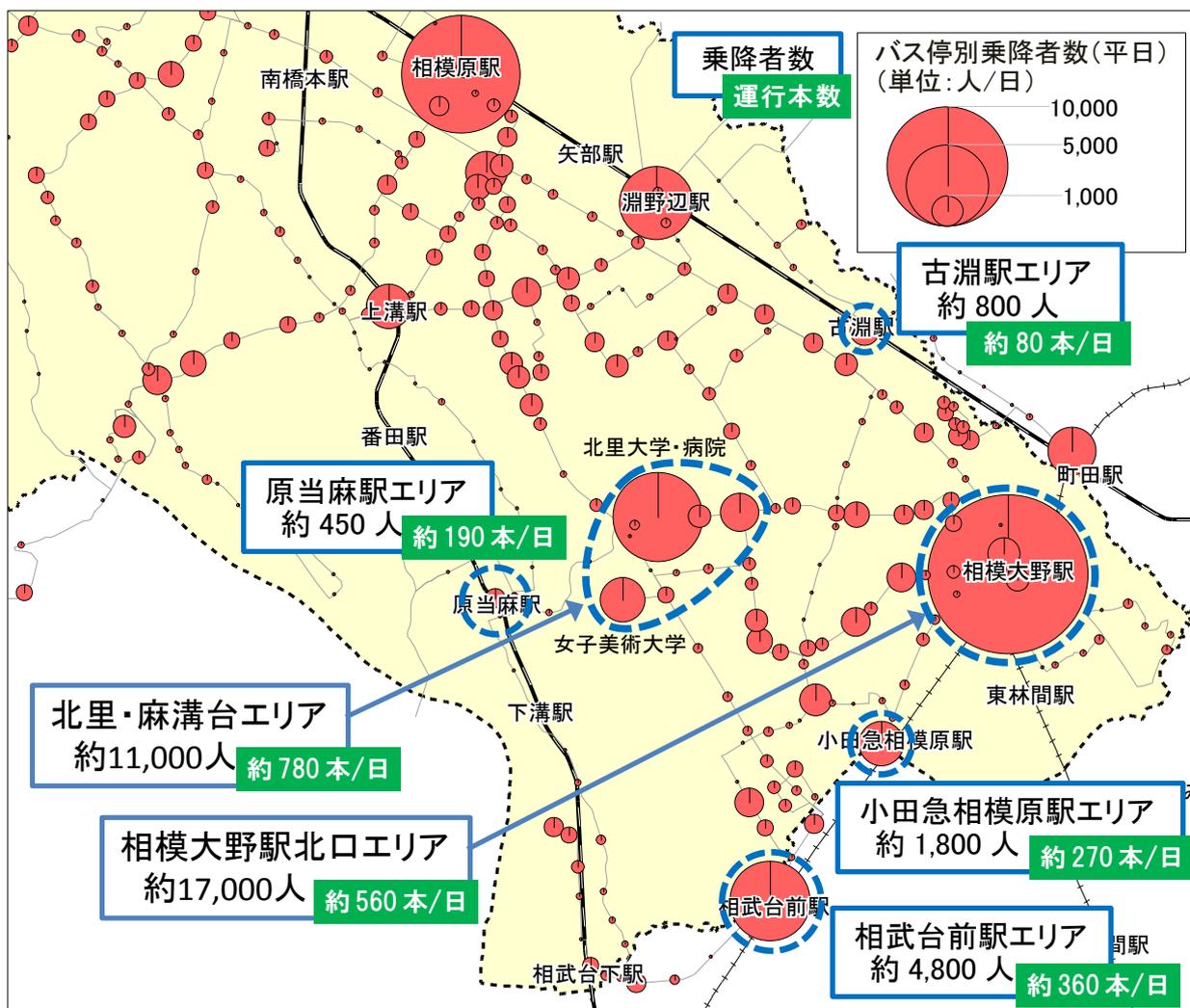
#### 3-1 南部地域の交通問題

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

#### ■南部地域の交通問題



■バス停別乗降者数及び運行本数（2006年、平日）



データ：神奈川中央交通株式会社

■バス所要時間の朝夕の実態

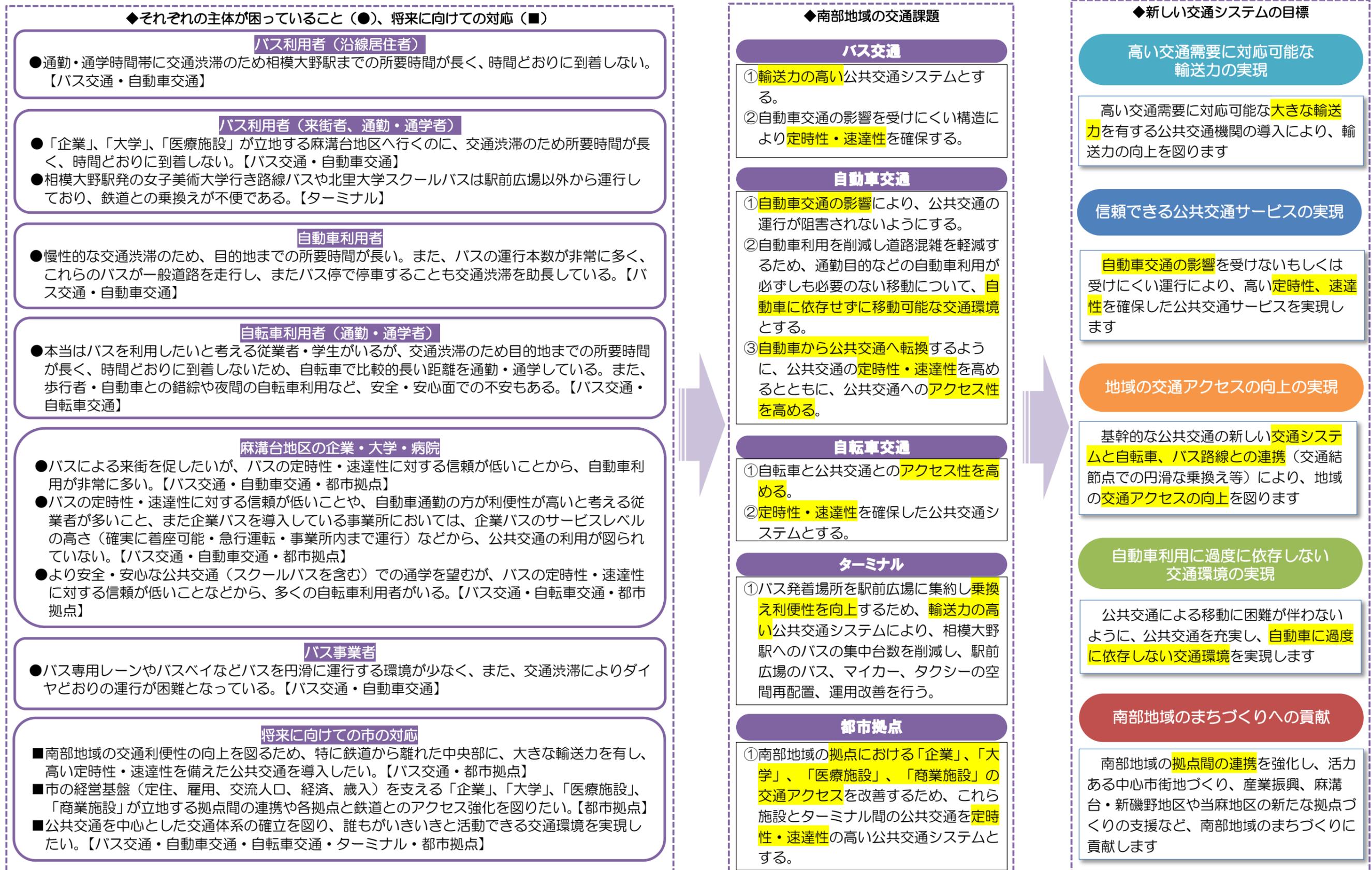
方向・時間帯	日中の標準的所要時間 (神奈川中央交通HP)	平均所要時間
相模大野駅北口⇒北里大学 【7:00~10:00】	約 15 分	約 27.5 分
相模大野駅北口⇒北里大学 【16:00~19:00】	約 15 分	約 23.5 分
北里大学病院⇒相模大野駅北口 【7:00~10:00】	約 14 分	約 17.5 分
北里大学病院⇒相模大野駅北口 【16:00~19:00】	約 14 分	約 23.5 分

データ提供：神奈川中央交通株式会社、集計期間・路線：平成 24 年 11 月 1 日～平成 24 年 11 月 20 日の平日（大 53、相 25 系統）



### 3-2 新しい交通システムの目標

南部地域の交通問題から交通課題を検討し、新しい交通システムの目標を次のように定めた。





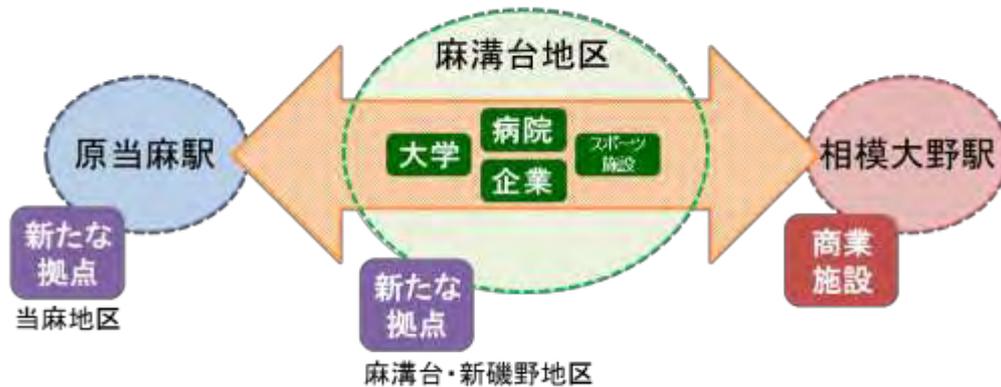
## 4. 大まかな導入ルートと輸送システムの選定（第3回～第4回）

### 4-1 大まかな導入ルート

新しい交通システムの目標より、新しい交通システム導入の必要性が高いのは、『相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅』であることを確認した。

なお、検討委員会では、導入ルートについて、将来的に延伸することも考慮すべきであるとの意見もあった。

#### ■新しい交通システムの目標に対応する大まかな導入ルート



### 4-2 概算需要の設定

大まかな導入ルート「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の新しい交通システムの概算需要について、現況の路線バス利用者が転換すると想定し、ピーク時で片方向約 950～1,500 人/時と整理した。

#### ■概算需要の設定（片方向）

	日利用者数	ピーク時利用者数 (7時台)	備考
①路線バス利用者	約 7,000 人/日 ※1	945 人/時 ※2	データ 神奈川中央交通
②北里大学スクールバス利用者	約 700 人/日	226 人/時 ※2	H23.8 現況
③企業バス利用者	約 330 人/日	330 人/時	H23.8 現況
①+②+③	約 8,030 人/日	1,501 人/時	
参考：新しい交通システム検討調査による H34 利用者（推計） （相模大野駅方向最大断面）	約 8,000 人/日	1,707 人/時	出典 新しい交通システム検討調査報告書（相模原市、H21.3）

※1 導入ルート、駅・バス停を設定していないため、相模大野駅から西側の徒歩圏の概ね 1 km 断面の現況バス路線通過人数を想定

※2 路線バス及び北里大学スクールバス利用者のピーク時利用者数の算定は以下のとおり

①路線バス=7,000 人/日×13.5%（ピーク率 ※3）

②北里大学スクールバス=700 人/日×8.4 本（7 時台運行本数）/26 本（駅発日運行本数）

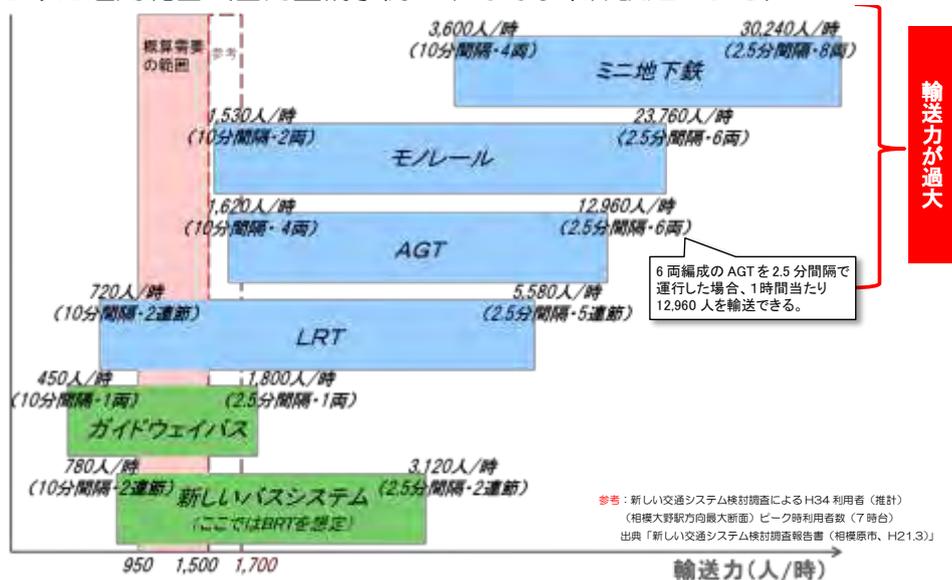
※3 H18 バス乗降調査結果（相模大野駅着）より設定（出典：新しい交通システム検討調査報告書（相模原市、H21.3））

### 4-3 6つの輸送システムの比較

6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム）について、運行間隔をサービスレベルの観点から最長とした場合の輸送力を算定した。その結果、概算需要（ピーク時で約 950~1,500 人/時）に対し、輸送力が大きく上回るミニ地下鉄、モノレール、AGTは、需要に対して輸送能力が過大なシステムと判断し、また、ガイドウェイバスは、高架構造のためLRT及び新しいバスシステムよりも格段に建設コストが高いといった特徴を確認した。

以上のことから、南部地域にふさわしい輸送システムとして、「LRT」と「新しいバスシステム」に絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討していくことを合意した。

#### ■輸送力からみた適用範囲（国内整備事例の平均的な条件設定による）



- ※1 相模原市バス交通基本計画では、幹線バスにおける平日の朝夕ピーク時の運行間隔を最低15分以下に設定しているが、「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」は、現行で5分より短い運行間隔となっていることから運行間隔を最長10分に設定した。
- ※2 輸送力は、国内整備事例より平均的な条件を設定し算定した。

#### ■比較検討する輸送システム

#### LRT

専用または分離された軌道を加速性・快適性などを高めた車両が走行するシステム (Light Rail Transit (次世代型路面電車システム))

参考：富山ライトレール

#### 新しいバスシステム

路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組み合わせたもの。定時性・速達性の優れたものがBRT (Bus Rapid Transit (幹線快速バスシステム)) と呼ばれる。

キト (エクアドル)

出典：The BRT Standard 2013 (ITDP)

#### 既存のバスシステムの改善策

一般レーン走行を基本とする通常の路線バスで、狭幅員区間、急カーブ区間、交差点、バスベイなどを局部的に改良するもの。

バスベイ設置例 (北里東病院バス停)

## 5. 比較評価の方法（第3回～第4回）

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

具体的な評価項目を次のように整理し、これらの評価項目から、重要かつ比較案の差異が顕著な項目を選定しながら評価することを合意した。

### ■ 目標達成度の評価項目

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

### ■ 目標達成度以外の評価項目

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

## 6. 比較案（ルート・システム・走行形態の組合せ）の選定（第5回～第7回）

### 6-1 ルート及び導入空間の考え方

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

なお、意見交換会や区民討議会議では、相模大野駅にこだわらず導入ルートを分散して検討すべきとの提案があったが、検討委員会では、大まかな導入ルートの考え方に基づき、相模大野駅から拠点を連携するルートに集中することを確認した。

また、検討委員会では、拡幅延長など住民への影響を極力少なくするため、県道52号を活用するとともに、県道52号から相模大野駅までは最短ルートで結ぶルートの検討も必要であるとの意見もあった。

- ①南部地域の拠点、主要施設（公共施設、病院等）間を連携するルート設定
- ②既存道路や未整備の都市計画道路を活用するルート設定

また、導入空間は、輸送システム、道路・沿道立地状況により、次のように考えることを合意した。

#### ①輸送システムごとの基本的な導入空間

##### ■導入空間の基本的な考え方

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

#### ②道路条件、混雑状況、沿道立地状況等に応じた導入空間

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

## 6-2 比較案の設定

比較案は、ルート、システムと走行形態を組み合わせた以下の12ケースとし、C区間については全ケースとも麻溝台・新磯野地区経由（A&A 経由）についても検討することを確認した。

なお、検討委員会では、12 ケースの比較案を設定するまでの過程で、様々なルート案について検討を行い、それぞれのルート案の課題等から比較案として選定しないことを確認した。

その他提案ルートの記述の追加

### ■比較案検討ケース

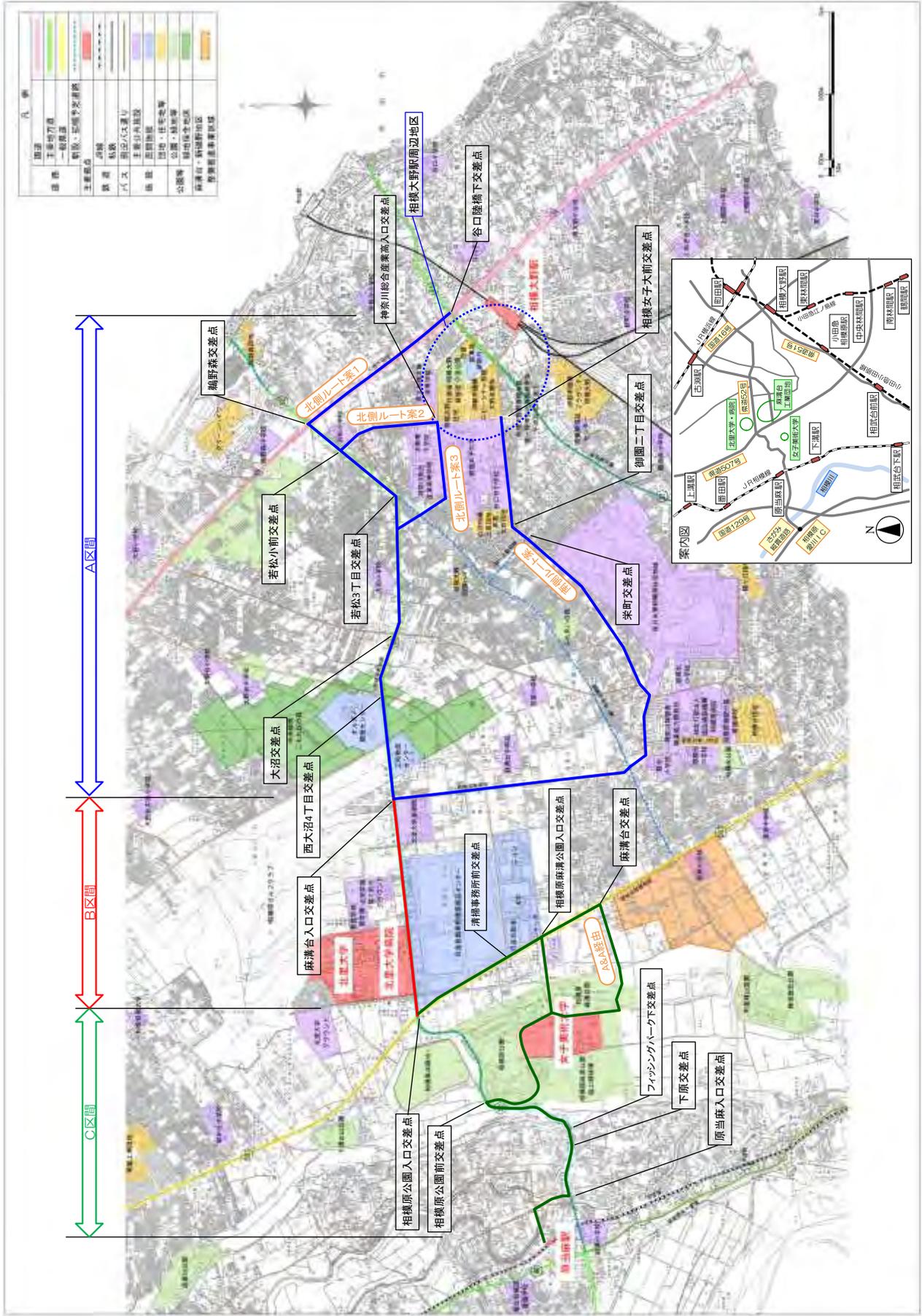
ケース NO	ルート	システム	走行形態
1	北側 ルート案 1	L R T	専用走行空間（複線、単線）
2		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）
3			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行
4		既存のバスシステムの改善策	一般レーン走行
5	北側 ルート案 2	L R T	専用走行空間（複線、単線）
6		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）
7			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行
8		既存のバスシステムの改善策	一般レーン走行
9	北側 ルート案 3	L R T	専用走行空間（複線、単線）
10		新しいバスシステム	専用走行空間（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

A 区間：相模大野駅～麻溝台入口交差点

B 区間：麻溝台入口交差点～北里大学・病院～相模原公園入口交差点（県道 507 号）

C 区間：相模原公園入口交差点～女子美術大学～原当麻駅

■ 比較案全体図

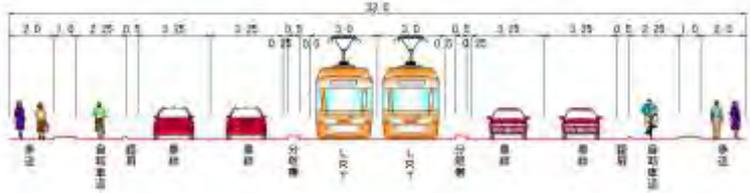




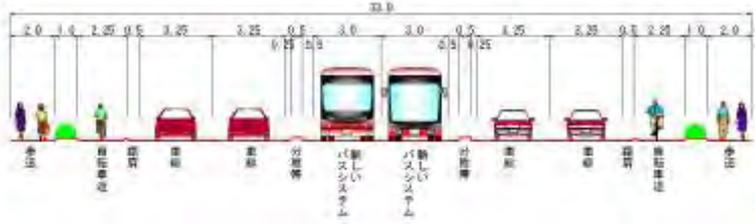
### 6-3 交通システムの検討条件

「LRT」、「新しいバスシステム」及び「既存のバスシステムの改善策」の検討条件は次のとおりとすることを確認した。

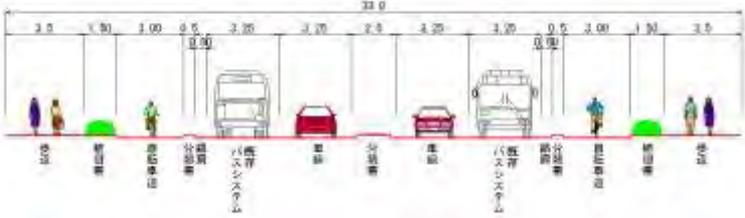
#### ■LRT

検討条件概要	
想定する車両	富山ライトレール程度の車両（定員 120 人）
走行空間整備（単路）	①専用走行空間（中央走行・複線）を基本 ②沿道状況や都市計画幅員から、専用走行空間（中央走行・複線）の確保が困難な場合には、単線、一般レーンの一方通行、専用軌道などにより、拡幅を最小限とする。
走行空間（交差点）	①走行可能なように交差点を改良 ②優先信号を設置
駅部・バス停施設	①島式・車外改札 ②上屋・風よけ整備 ③相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。
駅・バス停間隔	①相模大野駅、北里大学、女子美術大学及び原当麻駅は、道路上ではなくターミナルとする ②中間駅は 500～1,000m間隔で主要施設を考慮し配置する（※施設計画及び所要時間算定のための概略設定）
ピーク時需要	①1,500 人／ピーク時・片方向とする。
ピーク時運行間隔	①4.8 分（表定速度 20km/h で概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる
計画構造諸元	
車両サイズ	全長 18.4m、幅 2.4m （富山ライトレール） 
最小曲線半径	R=20m <sup>*1</sup> 以上を用いることとし、やむを得ない場合は、R=11m <sup>*2</sup> 以上とする。 *1：道路構造令「軌道敷の構造」 *2：軌道建設規程
最急縦断勾配	縦断勾配最大 4%（特殊な箇所：6.7%） <sup>*1</sup> を基本とする。 *1：軌道建設規程 道路構造令では「新規路線については、導入車両性能を踏まえた縦断勾配を設定することも考えられる」としている。
単路部断面	

■新しいバスシステム

検討条件概要	
想定する車両	厚木ツインライナー程度の連節バス（定員 130 人）
走行空間整備（単路）	①専用走行空間（中央走行・複線）を基本 ②沿道状況や都市計画幅員から、専用走行空間（中央走行・複線）の確保が困難な場合には、単線、一般レーンの一方通行、専用軌道などにより、拡幅を最小限とする。なお、一般レーン走行の場合には拡幅を行わない。
走行空間（交差点）	①走行可能なように交差点を改良 ②優先信号を設置
駅部・バス停施設	①専用走行路では島式・車外改札 ②一般レーン走行区間では路側にバス停設置・車内収受 ③上屋・風よけ整備 ④相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。
駅・バス停間隔	①相模大野駅、北里大学、女子美術大学及び原当麻駅は、道路上ではなくターミナルとする ②中間駅は 500～1,000m間隔で主要施設を考慮し配置する（※施設計画及び所要時間算定のための概略設定）
ピーク時需要	①1,500 人／ピーク時・片方向とする。
ピーク時運行間隔	①5.2 分（表定速度 20km/h で概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる
計画構造諸元	
車両サイズ	全長 17.99m、幅 2.55m （厚木ツインライナー）  ※2つの車体をつなげた形をもって1台と数える
	
最小曲線半径	L R Tと同様に R=20m 以上を用いる。 （道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。） 車両性能 最小回転半径=9.543m
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	

■既存のバスシステムの改善策

検討条件概要	
想定する車両	通常寸法のバス（定員 75 人）
走行空間整備（単路）	①一般レーン走行 ②車両制限令に基づく想定車両の走行が可能のように、車両走行空間を拡幅する。車道部 5.5m（路側帯除く） ③歩道部の拡幅は行わない ④現行規制速度に応じた曲線区間の改良
走行空間（交差点）	①右折レーン設置などの交差点改良 ②優先信号を設置
駅部・バス停施設	①路側のバス停 ②バスベイ整備 ③バス停の上屋・風よけ整備
駅・バス停間隔	①現状のバス停位置とする
ピーク時需要	①1,500人/ピーク時・片方向とする。
ピーク時運行間隔	①3.0分（表定速度 15km/h で概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる
計画構造諸元	
車両サイズ	全長 11.01m、2.49m （大型ノンステップ路線バス） 
最小曲線半径	道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。 車両性能 最小回転半径=8.0m
最急縦断勾配	道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。 （設計速度 50km/h 縦断勾配 6%やむを得ない場合 8%）
単路部断面	

6-4 比較評価結果

概算事業費・運営費及び所要時間に基づき、重要指標による比較評価結果は次のように行った。

■比較評価

評価項目	比較ケースNO															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
	北側ルート案1 (延長 9.5km)				北側ルート案2 (延長 9.1km)				北側ルート案3 (延長 8.6km)				南側ルート案 (延長 10.0km)			
	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善				
①目標達成度の評価	まちづくり	・相模大野駅から拠点までの所要時間 <sup>※1</sup>	北里大学 12.72分 女子美術大学 16.67分	北里大学 11.41分 女子美術大学 15.31分	北里大学 11.41分 女子美術大学 18.07分	北里大学 18.53分 女子美術大学 24.55分	北里大学 12.38分 女子美術大学 16.33分	北里大学 11.48分 女子美術大学 15.38分	北里大学 11.48分 女子美術大学 18.14分	北里大学 18.17分 女子美術大学 24.19分	北里大学 10.75分 女子美術大学 14.70分	北里大学 10.05分 女子美術大学 13.95分	北里大学 10.05分 女子美術大学 16.71分	北里大学 19.11分 女子美術大学 25.13分		
		・都市内のシンボル性	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停		
	輸送力	・予想されるピーク需要を上回る輸送力を有しているか	運行間隔 4.8分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 5.2分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 5.2分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 3.0分	運行間隔 4.8分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 3.0分	運行間隔 4.8分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 3.0分	
		・将来の需要増への対応	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が 限界	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が 限界	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が 限界	
	定時性	・運行に際し自動車の影響をどの程度受けるか	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン		
	速達性	・相模大野駅から原麻駅までの所要時間(表定速度)	21.45分 (26.5km/h)	19.83分 (28.7km/h)	23.73分 (24.0km/h)	31.41分 (18.1km/h)	21.12分 (25.7km/h)	19.87分 (27.3km/h)	23.79分 (22.9km/h)	31.06分 (17.5km/h)	19.49分 (26.4km/h)	18.47分 (27.8km/h)	22.37分 (23.0km/h)	31.99分 (18.8km/h)		
自動車からの転換	・自動車からの転換(速達性で判断)	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない			
②整備に伴う影響の評価	導入空間確保の生活影響	・拡幅用地面積 m <sup>2</sup>	28,536	28,536	19,649	220	23,995	23,995	15,108	550	25,812	25,812	16,925	1,918		
		・移転補償延長 m	1,494	1,494	1,092	0	1,027	1,027	625	0	1,182	1,182	780	755		
	自転車走行空間への影響	・C区間の都市計画道路計画の自転車空間	自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少			自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少			自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少				
③事業性の評価	事業費	百万円	・インフラ	A区間	10,628	9,722	9,722	0	6,853	6,004	6,004	0	8,935	8,236	8,236	4,764
			B区間	559	277	277	0	559	277	277	0	559	277	277	0	
			C区間	5,692	5,159	0	0	5,692	5,159	0	0	5,692	5,159	0	0	
			駅・停留所	2,975	2,874	2,838	64	2,801	2,700	2,664	159	2,563	2,462	2,426	446	
			合計	19,854	18,032	12,837	64	15,904	14,139	8,944	159	17,749	16,134	10,939	5,210	
	・インフラ外	百万円	13,134	1,972	2,108	1,145	12,841	1,990	2,035	1,115	12,274	1,877	2,013	1,218		
・合計	百万円	32,987	20,004	14,945	1,209	28,745	16,129	10,979	1,274	30,023	18,011	12,952	6,428			
運営費	・運営費(維持管理費含む)百万円/年	852	681	665	848	825	655	640	816	780	618	603	898			
④目標以外の導入効果	安全性	・安全な運行が確保されるか	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	歩道未設置区間や狭い歩道区間を走行		
	乗り心地	・揺れや振動	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスペイ)	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスペイ)	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスペイ)		

A区間：相模大野駅～麻溝台入口交差点  
 B区間：麻溝台入口交差点～北里大学・病院～相模原公園入口交差点(県道507号)  
 C区間：相模原公園入口交差点～女子美術大学～原麻駅

注) 事業費は四捨五入の関係で合計が合わない場合がある



## 6-5 比較案の評価と詳細検討案の絞り込み

比較評価結果より、システム及びルートの評価を次のとおり整理し、基幹公共交通軸として今後検討を進めるシステム及びルートを次のとおり決定した。

システム及びルートを概観すると、

システムでは

- LRTは新しいバスシステムより優れた面があるが、基本性能では差がない。一方、事業費が高く、段階運用が困難。
- 既存バスシステムは、定時性・速達性に課題が残る。

ルートでは

- LRT及び新しいバスシステムでは、遠回りとなる北側ルート案1でなくとも、短絡ルートである北側ルート案2及び3で専用走行空間が確保できる可能性がある。
- 既存のバスシステムの改善策では、南側ルートは事業費が高くなる。

基幹公共交通軸として、

①システムは、新しいバスシステムとし、極力専用走行空間確保を目指す。交通状況及び導入空間により、一般レーン走行も検討する。

②ルートは、北側ルートとし、A区間については、北側ルート案2及び北側ルート案3を基本としたルートを検討する。

※既存のバスシステムの改善策は、新しい交通システムを段階的に整備する過程においても運用することが可能であることなどから引き続き、新しいバスシステムとあわせて検討する。

※麻溝台・新磯野地区経路については、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性がある。しかし、現段階では交通需要面から、基幹ルートは麻溝台・新磯野地区を経由せず女子美大学を通るルートを検討する。

※LRTは、事業費や段階運用の課題があり、中長期的には適用性が低いと考えるが、シンボル性、乗り心地、輸送力増強など優れた面もある。したがって、交通需要、技術的進歩（低廉化、デュアルモード化、IT技術による自動運転、架線レスなど）及び社会状況（法整備）が大きく変化した将来時点において、再度検討を行うことを妨げないものとする。

A区間：相模大野駅～麻溝台入口交差点

B区間：麻溝台入口交差点～北里大学・病院～相模原公園入口交差点（県道507号）

C区間：相模原公園入口交差点～女子美術大学～原当麻駅

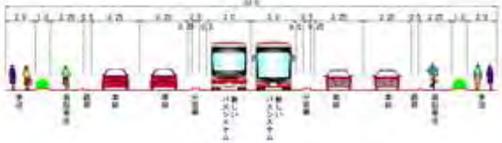
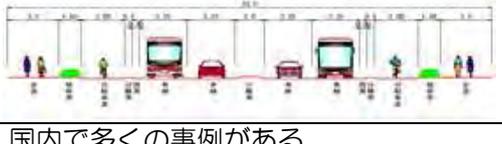
## 7. 比較案の具体化検討及び運行形態・ルートの詳細検討 (第8回～第10回)

新しい交通システム全線（相模大野駅～原当麻駅）を区間ごとに分けて、運行形態やルートについて具体的に比較検討や効果検証を行った。その結果は、後述する整備計画案に反映した。

### 7-1 走行路の運行形態の比較

検討対象とした走行形態は、バス専用走行路、バス専用レーン、バス優先レーン、マイカー流入規制とし、それぞれ次の特徴があることを確認した。

#### ■走行形態（1）

走行形態	バス専用走行路	バス専用レーン
目的と概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>専用走行路では、<b>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。</b>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。</li> </ul> <p>【イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li><b>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。</b></li> <li>原動機付自転車、軽車両は走行が可能である。</li> <li>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。</li> </ul> <p>【イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul> 
事例	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内で多くの事例がある。</li> </ul>
根拠法等	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路法、都市計画法、道路交通法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通法</li> </ul>
適用条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>終日に渡って高い定時性が確保できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝夕には一定の定時性が確保できる。</li> <li>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。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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いようにしなければならない。</li> <li>沿道施設への影響がある。特に、一方通行と併せ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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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いようにしなければならない。</li> </ul>

■走行形態（2）

走行形態	バス優先レーン	マイカー流入規制
<p>目的と概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>一般車は、沿道出入りや交差点での左折時など走行可能だけでなく、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。</li> </ul> <p>【イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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）</li> </ul> <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>
<p>事例</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内で多くの事例がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<p>根拠法等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路交通法</li> </ul>
<p>適用条件</p>	<p>同左</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
<p>長所</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>バスの交通円滑化だけでなく、自動車交通量全体の削減が可能である。</li> </ul>
<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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。</li> </ul>

## 7-2 相模大野駅～県道 51 号～神奈川総合産業高入口交差点の比較検討

次に示す 3 つの比較案を比較検討し次のことを確認した。

- ・比較案 1【一般レーン走行＋部分改良（循環ルート）】は、早期整備が可能であるが速達性・定時性に懸念がある。
- ・比較案 2【単線専用走行路＋一般車双方向（循環ルート）】は、拡幅整備の影響（範囲、用地補償費）が非常に大きい。
- ・比較案 3【複線専用走行路＋一般車双方向（往復ルート）】は、走行形態として最も望ましいが、比較案 2 ほどではないが拡幅整備が必要となり早期整備には課題がある。

比較案 3 の課題である道路拡幅整備については、沿道の大半が公共施設であることから、民地よりも用地取得が容易ではないかとの意見があった。また、相模大野駅周辺は、道路の拡幅整備が困難であるため、マイカー流入規制について影響と効果を考え、具体実施手法については交通管理者と十分に協議すべきとの意見があった。

なお、この 3 案以外に、循環ルートで一般レーンを一方通行化し、併せて一方通行のバス専用レーンを設置する案についても検討したが、一般交通への影響が大きく実現が困難であると判断した。

### ■マイカー流入規制の効果と課題

#### マイカー流入規制の効果と課題の追加

効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅周辺地区への自動車交通量の大幅な削減が可能</li> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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）</li> <li>●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</li> </ul>

■相模大野駅～県道51号～神奈川総合産業高入口交差点の比較評価

		比較案1			比較案2			比較案3		
概要	ルート及び走り形態	一般レーン走行＋部分改良（循環ルート）	単線専用走行路＋一般車双向（循環ルート）	単線専用走行路＋一般車双向（往復ルート）	複線専用走行路＋一般車双向（往復ルート）					
		※相模大野駅～県道51号の間はマイカー流入規制	※相模大野駅～県道51号の間はマイカー流入規制	※相模大野駅～県道51号の間はマイカー流入規制	※相模大野駅～県道51号の間はマイカー流入規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しいバスシステムルート</li> <li>バス専用レーン</li> <li>一般レーン走行</li> <li>一般車</li> <li>部分改良ポイント</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しいバスシステムルート</li> <li>拡幅あり(1車線)</li> <li>バス専用走行路</li> <li>バス専用レーン</li> <li>一般レーン走行</li> <li>一般車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しいバスシステムルート</li> <li>拡幅あり(2車線)</li> <li>バス専用走行路</li> <li>一般レーン走行</li> <li>一般車</li> </ul>		
	専用走行路確保のための道路拡幅延長部分改良例	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道51号(S9)区間のバス専用レーン化</li> <li>相模女子大前交差点での南側流入部の左折レーン増設</li> <li>相模大野交差点での北側流入部の右折禁止規制</li> <li>神奈川総合産業高入口交差点での北側流入部の左折レーン増設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道51号(S9)区間のバス専用レーン化</li> <li>相模女子大前交差点での南側流入部の左折レーン増設</li> <li>相模大野交差点での北側流入部の右折禁止規制</li> <li>神奈川総合産業高入口交差点での北側流入部の左折レーン増設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道51号(S9)区間のバス専用レーン化</li> <li>相模女子大前交差点での南側流入部の左折レーン増設</li> <li>相模大野交差点での北側流入部の右折禁止規制</li> <li>神奈川総合産業高入口交差点での北側流入部の左折レーン増設</li> </ul>						
目標達成度	拠点連携・定時性 ※主にまちづくりに貢献するもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用走行路に比べ効果は小さい</li> <li>交差点での部分改良により、流入車線の混雑度が低下するもの</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全区間で一般車面の影響を受けないため、定時性・速達性に効果あり</li> <li>最短路のため、速達性に優れている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全区間で一般車面の影響を受けないため、定時性・速達性に効果あり</li> <li>最短路のため、速達性に優れている</li> </ul>						
課題	用地取得による沿道への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>部分的な箇所に限定される</li> <li>※部分改良に關わる分は計上していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係地権者との合意形成、公園や駐輪場の都市計画施設の取扱いが課題</li> <li>拡幅用地面積：4,100㎡</li> <li>補償対象物件数：10棟</li> <li>※上記には、相模大野交差点から駅までの拡幅の分は含まれていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係地権者との合意形成、公園や駐輪場の都市計画施設の取扱いが課題</li> <li>拡幅用地面積：約3,900㎡</li> <li>補償対象物件数：3棟</li> <li>※上記には、相模大野交差点から駅までの拡幅の分は含まれていない</li> <li>広場内にて折り返すための改修が必要</li> <li>既存バス、タクシー、一般車等の安全確保が課題</li> <li>(下記参考図参照)</li> <li>沿道の駐車場や街路からの出入り方向が限定される</li> </ul>						
	相模大野駅前広場の改修									
	整備後の沿道交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>特になし</li> </ul>								
事業期間	短中期	短中期	短中期	短中期						
事業費	※公共用地費を含まない	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>※部分改良に關わる費用は計上していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>工事費 約6.1億円</li> <li>用地・補償費 約65.3億円</li> <li>合計 約71.4億円</li> <li>※上記には、相模大野交差点から駅までの拡幅費用は含まれていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>工事費 約3.7億円</li> <li>用地・補償費 約16.0億円</li> <li>合計 約19.7億円</li> <li>※上記には、相模大野交差点から駅までの拡幅費用及び駅前広場改修費は含まれていない</li> </ul>						

注) 拡幅用地面積、補償対象物件、事業費は、現段階の検討レベルで想定される概算である。

### 7-3 神奈川総合産業高入口交差点～県道 52 号の比較検討

---

次に示す 3 つの比較案を比較検討し次のことを確認した。

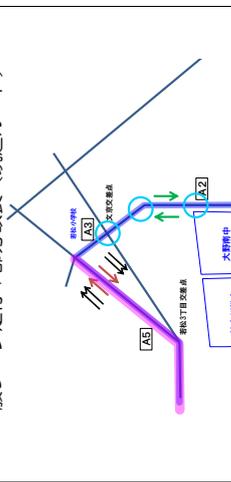
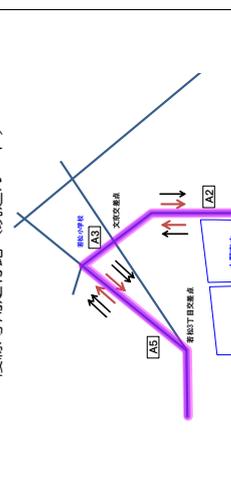
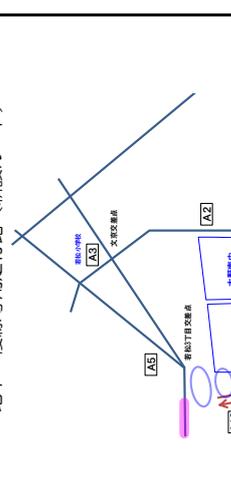
- ・比較案 1【一般レーン走行+部分改良（現道ルート）】は、早期整備が可能であるが速達性・定時性に懸念がある。
- ・比較案 2【複線専用走行路（現道ルート）】は、拡幅整備に伴う補償対象家屋が非常に多く、その影響が大きい。
- ・比較案 3【地下・複線専用走行路（新設ルート）】は、最短ルートかつ専用走行路であり望ましい走行形態であるが、比較案 2 ほどではないが道路新設に伴う補償対象家屋があると同時に、事業費が高いといった課題がある。

比較案 3 については、用地取得の影響範囲が比較案 2 ほど広くない一方で、該当住民の方には大きな負担となるが、定時性・速達性確保の点で有力な案であるとの意見があった。一方、用地取得に伴う移転には慎重に対応すべきで、用地取得をほとんど伴わない比較案 1 でも、ある程度の速達性・定時性が確保できれば良いのではないかとの意見もあった。

なお、比較案 3 案については、地下 10m よりも深く整備し区分地上権設定により家屋の移転を生じさせない方法も検討したが、工事中は一時的に移転が必要なこと、供用後の振動や工事費が高いことから、実現が困難であると判断した。

---

■神奈川総合産業高校入口交差点～県道52号の比較評価

概要	NO	比較案1 一般レーン走行+部分改良(現道ルート)	比較案2 複線専用走行路(現道ルート)	比較案3 地下・複線専用走行路(新設ルート)
ルート及び走行形態				
専用走行路確保のための道路拡幅延長等		<ul style="list-style-type: none"> <li>新しいバスシステムルート</li> <li>拡幅・新設あり(2車線以上)</li> <li>バス専用走行路</li> <li>一般レーン走行</li> <li>一般車</li> <li>部分改良ポイント</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しいバスシステムルート</li> <li>拡幅・新設あり(2車線以上)</li> <li>バス専用走行路</li> <li>一般レーン走行</li> <li>一般車</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新しいバスシステムルート</li> <li>拡幅・新設あり(2車線以上)</li> <li>バス専用走行路</li> <li>一般レーン走行</li> <li>一般車</li> </ul>
部分改良例		<ul style="list-style-type: none"> <li>バスベイ設置</li> <li>文京交差点での南側流入部の左折レーンの増設、西側流入部の右折レーンの増設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2車線分(約600m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2車線分(約200m)</li> <li>地下・アプローチ区間(約800m)地上空間の用地取得が必要</li> </ul>
目標達成度		<ul style="list-style-type: none"> <li>専用走行路に比べ効果は小さい</li> <li>部分改良により交差点での流入車線の混雑度低下、バスベイ整備により一般車を含めた円滑性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全区間に渡り一般車両の影響を受けないため、定時性・速達性に効果あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全区間に渡り一般車両の影響を受けないため、定時性・速達性に効果あり</li> <li>最短ルートのため速達性に優れている</li> </ul>
課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>部分的な箇所に限定される。</li> <li>拡幅用地面積：約900㎡</li> <li>補償対象物件数：6棟</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>拡幅用地面積：約3900㎡</li> <li>補償対象物件数：42棟</li> <li>過去の現道整備時に沿道住宅の建て替え等が行われた区間があり、地元住民や関係地権者との合意形成が課題。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>拡幅用地面積：約4,200㎡</li> <li>補償対象物件数：16棟</li> <li>地下利用にも係わらず、用地買収・建物移転(補償)が必要となり、地元住民や関係地権者との合意形成が課題。</li> </ul>
工事期間中の周辺への影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>大きな影響は考えにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>沿道の駐車場や街路からの出入り方向が限定される。</li> <li>反対車線側の駐車場や街路への出入りができない。</li> <li>大きな影響は考えにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>用地工事の際、騒音・振動で周辺民家への影響が懸念される。</li> <li>同左</li> </ul>
整備後の生活環境・交通環境への影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>大きな影響は考えにくい。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>地質条件によっては、振動対策が課題となる可能性がある。</li> <li>アプローチ区間では道路横断方向の通行ができない。</li> </ul>
事業期間		<ul style="list-style-type: none"> <li>短中期</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中長期</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中長期</li> <li>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。</li> <li>県道52号のアプローチ区間は、県道52号の整備と整合を図る必要がある。</li> </ul>
事業費 ※公共用地費を含まない		<ul style="list-style-type: none"> <li>工事費 約2.2億円</li> <li>用地・補償費 約7.8億円</li> <li>合計 約10.0億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事費 約5.3億円</li> <li>用地・補償費 約27.7億円</li> <li>合計 約33.0億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事費 約40.9億円</li> <li>用地・補償費 約29.9億円</li> <li>合計 約70.8億円</li> </ul>

(注) 拡幅用地面積、補償対象物件、事業費は、現段階の検討レベルで想定される概算である。

## 7-4 県道 507 号～女子美術大学～県道 52 号～原当麻駅の比較検討

次に示す 3 つの比較案を比較検討し次のことを確認した。

### (1) 県道 52 号及び県道 507 号について

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行われ、これを前提にすると、次のことが確認できた。

- ・バス専用走行路を設置するにはさらなる拡幅が必要となる。
- ・バス専用レーン（右左折や沿道出入り以外には一般車走行不可）を設置するのは、バス利用者需要が多くないことと、一般車への影響が大きいことから実現が難しい。
- ・バス優先レーン（バスの走行を阻害しなければ一般車走行可）は設置可能ではあるが、その効果に懸念がある。

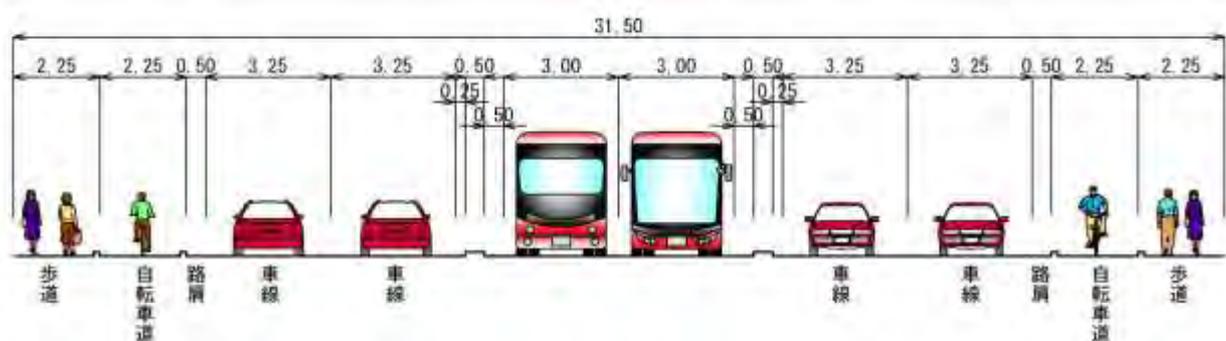
### (2) 現道以外について

- ・現状では交通量が少なく混雑はしていない。

なお、検討委員会では次の意見があった。

- ・県道 52 号及び県道 507 号について、都市計画変更を行ったばかりとは言え、専用走行空間を整備するため拡幅整備が必要であれば、まだ工事を行っていない現時点で再度計画変更する方が住民感情の面で良い。
- ・県道 52 号及び県道 507 号の専用走行空間整備が困難であるなら、別線ルートにより専用走行空間を整備することを検討すべきである。
- ・まちづくり（麻溝台・新磯野地区や当麻地区の整備）の観点から、全線専用走行空間を確保することが目標であり、県道及び県道以外とも、長期的には専用走行空間確保を目指すべきである。
- ・市道（相模原麻溝公園入口交差点から相模原公園前交差点）は、沿道が公共施設のため拡幅し専用走行空間を整備するのは比較的容易である。

### ■県道 52 号及び県道 507 号におけるバス専用走行路整備に必要な幅員



※都市計画決定幅員（平成 26 年 5 月変更） 県道 52 号：27m及び 25m、県道 507 号：27m

■ 県道 52 号及び県道 507 号の想定交通状況とバス専用レーンが効果的な条件

・ 県道の自動車交通量及び輸送人員（片方向）

	日交通量		ピーク時交通量	
	交通量	輸送人員	交通量	輸送人員
県道 507 号	17500 台/日	23,100 人/日	1,143 台/時	1,508 人/時
県道 52 号	17450 台/日	23,030 人/日	1,115 台/時	1,474 人/時

・ バス専用レーンの想定利用者数（片方向）

	概算需要	
	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）	1,172 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（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：48,000 台/日、片側 24,000 台/日）を上回るなど、混雑による円滑性の低下が発生
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

■ バス優先策の工夫

定時性・速達性について一定の効果を期待できる優先策として、バス優先レーンという方式がある。バス優先レーンでは、一般車はバスの走行に影響を与えない範囲で走行することが可能であるため、バス専用レーンより道路空間の有効利用が可能となる。この場合、一般車是一般車線が混雑し一般車線へ車線変更できない状況下ではバス優先レーンは走行できない。

その他の優先策として、多人数が乗車している車両のみを走行可能とするHOV（High-Occupancy Vehicles）レーンという方式がある。HOVレーンでは、規制対象車種の設定方法は多種ある、バス、タクシー、ワゴン車（複数人乗車）などを走行可能とするものである。このことによって、バス利用者数だけでは自動車の輸送人員を上回ることが難しくバス専用レーン設置が難しい場合でも、輸送人員で考えると車線の効率的運用が可能となり、バスの定時性向上が可能となる。（仙台市でバスレーンとして実施されている。）

## 8. 整備計画（第10回～第11回）

整備計画案は、これまでの検討結果を踏まえ、基本的な考え方を確認し、時間軸設定を行い検討した。

### 8-1 基本的な考え方

基本的な考え方を次のとおりとした。

#### 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、地域住民、沿線の企業・大学、バス事業者等の連携によるソフト施策の実施など、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及び麻溝台・新磯野地区や当麻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、交通状況変化・住民意識変化等を確認しながら、継続的な改善を図る。

#### 専用走行空間の確保

- 県道52号（相模原公園入口交差点～若松小前交差点付近）では、道路の拡幅整備に併せ、バス専用走行路を確保する。
- 短期・中期においては、バス専用走行路が確保出来ない区間においても、定時性・速達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・速達性の確保を目指す。
- 県道51号から県道52号までの区間や北里大学・病院から女子美術大学を経由し原当麻駅までの区間についても、中期・長期において専用走行空間確保や交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策を実施する。

## 8-2 時間軸の考え方

県道52号拡幅整備の想定スケジュールを時間軸に設定し、短期・中期・長期での段階的な整備による「整備計画」を検討することとした。

なお、検討委員会においては、時間軸の年数は目安として必要であるが、実際には県道52号拡幅整備の進捗状況に応じて、段階的に整備していくことがわかるようにすべきとの意見があった。

### ■時間軸の考え方

時間軸		取組目標	県道52号拡幅整備 スケジュール（想定）	
			相模原公園入口交 差点～西大沼4丁目 交差点 <sup>※1</sup>	西大沼4丁目交差点 ～国道16号方面 <sup>※2</sup>
短期	基本計画策定後 概ね3～5年以内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性・速達性の段階的向上</li> <li>・ 公共交通需要の掘り起こし</li> </ul>	事業中	事業未着手
中期	基本計画策定後 概ね5～10年以内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性・速達性の更なる向上</li> <li>・ 利用転換策の積極的な取組</li> </ul>	事業中～ 事業完了	事業未着手～ 事業中
長期	基本計画策定後 概ね10～20年以内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定時性・速達性の確保</li> <li>・ 利用転換策の継続的な取組</li> </ul>	事業完了	事業中～ 事業完了

※1：都市計画決定済区間

※2：将来的に多車線整備の位置付けがなされている区間「相模原市総合都市交通計画 平成24年3月」

## 8-3 整備計画案

整備計画案は、短期、中期、長期の段階ごとに策定し、次頁以降のとおりとした。長期については、今後検討すべき点が残されすべてを決定することができないことから、長期計画と長期目標を示し、今後検討すべき区間等がわかるように配慮した。

検討委員会では次の意見があった。

- ・ 「県道51号～県道52号間」の専用走行空間整備のルート等は決定してはいないが、ルート検討を行った結果、有力なルート案があることから、検討経過がしっかり確認できるような答申とすべきである。
- ・ 「相模原公園入口交差点～原当麻駅間」の専用走行空間整備については、ルート検討を行うに至らなかったが、今後検討を行っていくことがわかるような答申とすべきである。



■短期取組



S 区間：相模大野駅～県道 51 号  
 A 区間：県道 51 号～西大沼 4 丁目交差点  
 B 区間：西大沼 4 丁目交差点～北里大学・病院～相模原公園入口交差点（県道 507 号）  
 C 区間：相模原公園入口交差点～女子美術大学～原当麻駅

■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：バス専用走行路を県道 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		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)	神奈川県総合産業高入口 交差点～県道 52 号(若 松小前交差点付近)	県道 51 号～神奈川県 総合産業高入口交差点	
短期取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>○相模大野駅前のマイカー流入規制</li> <li>○相模大野駅～女子美術大学間の交差点、バスベイ改良</li> <li>○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</li> <li>○連節バスの試験走行等による検証</li> </ul>	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	<p>■全体的な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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)</li> <li>○既存バス路線の再編</li> <li>○麻溝台・新磯野地区、当麻地区との連携強化</li> <li>○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)</li> </ul> <p>■進行管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○PDCA サイクル</li> <li>○目標達成度の評価(3～5 年間隔)</li> <li>○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)</li> </ul>
中期取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>○相模大野駅～原当麻駅までの交差点、バスベイ改良</li> <li>○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</li> <li>○原当麻駅・中間駅での車外料金収受</li> <li>○優先信号設置</li> <li>○連節バスの段階的導入</li> </ul>	女子美術大学～原当麻駅の整備 ↓ 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	拡幅整備事業 ↓ 事業中 拡幅整備+専用走行路	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 ↓ 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	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"> <li>○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</li> <li>○県道 51 号～52 号の専用走行空間確保又は更なる部分改良</li> <li>○県道 507 号～原当麻駅の定時性・速達性向上策</li> </ul>	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 ↓ 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 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	継続的な定時性・速達性向上への取組 ↓ 拡幅整備+バス優先レーン ◇中間駅整備	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+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	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	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

S 区間: 相模大野駅～県道 51 号

A 区間: 県道 51 号～西大沼 4 丁目交差点

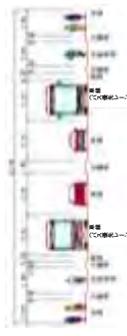
B 区間: 西大沼 4 丁目交差点～北里大学・病院～相模原公園入口交差点(県道 507 号)

C 区間: 相模原公園入口交差点～女子美術大学～原当麻駅



# 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

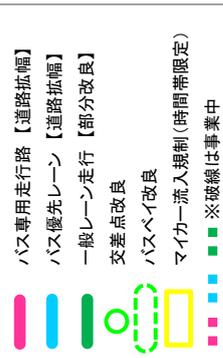
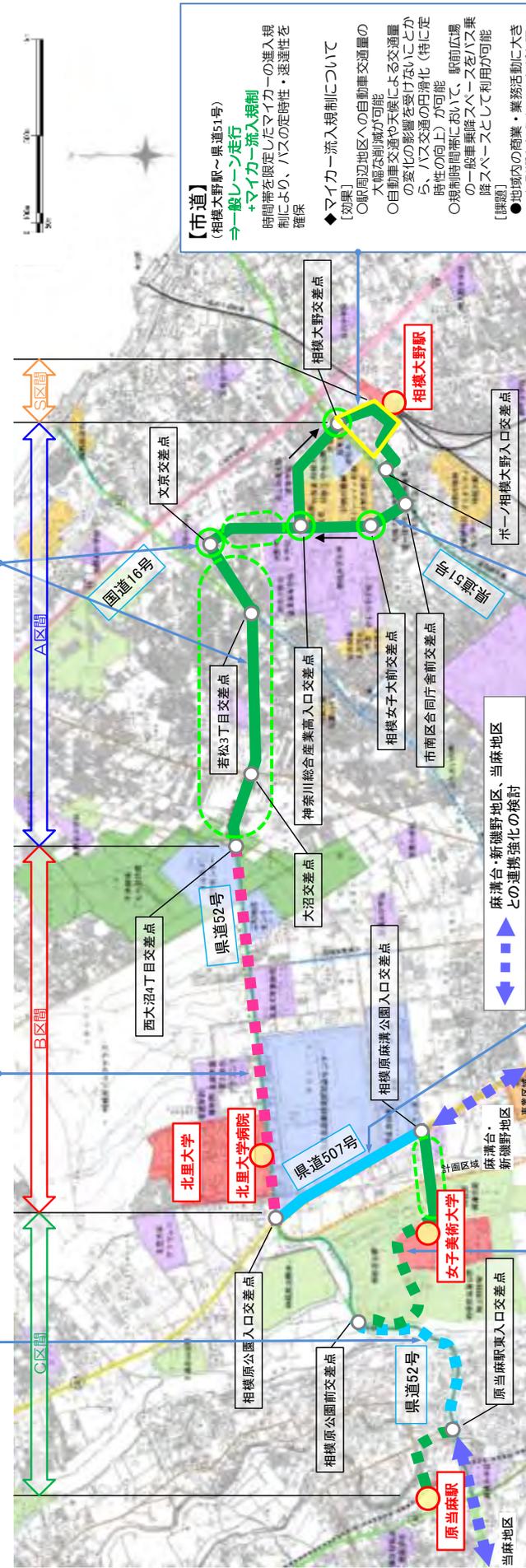


**【県道52号】**  
 (県道507号～西大沼4丁目交差点)  
 ⇒ (事業中) 拡幅整備+バス専用走行路  
 複数の専用走行路の整備(中央走行)  
 ◇ターミナル整備  
 ・北里大学・病院



**【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

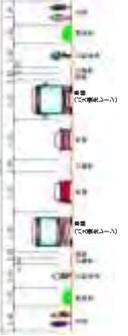
**バス専用走行路【道路拡幅】**  
**バス優先レーン【道路拡幅】**  
 一般レーン走行【部分改良】  
 交差点改良  
 バスパイ改良  
 マイカー流入規制(時間帯限定)  
 ※破線は事業中

**【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)  
 ◇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

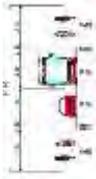
◆マイカー流入規制について

- 駅前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やバス乗降スペースとして利用が可能

【課題】

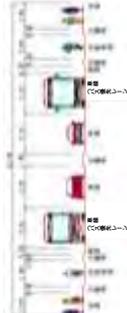
- 地域内の商業・業務活動に大きな影響を与えないことが必要(特に商業・業務活動の活発な時間帯での実施)
- 規制時間帯において、駅送迎用の一般車乗降スペースを別に確保する必要がある

◇ターミナル整備  
 ・相模大野駅



# ■ 中期取組

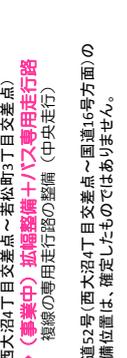
**【県道52号】**  
 (相模原公園前交差点～原当麻駅東入口交差点)  
 ⇒ 拡幅整備+バス優先レーン  
 バス優先レーンの導入



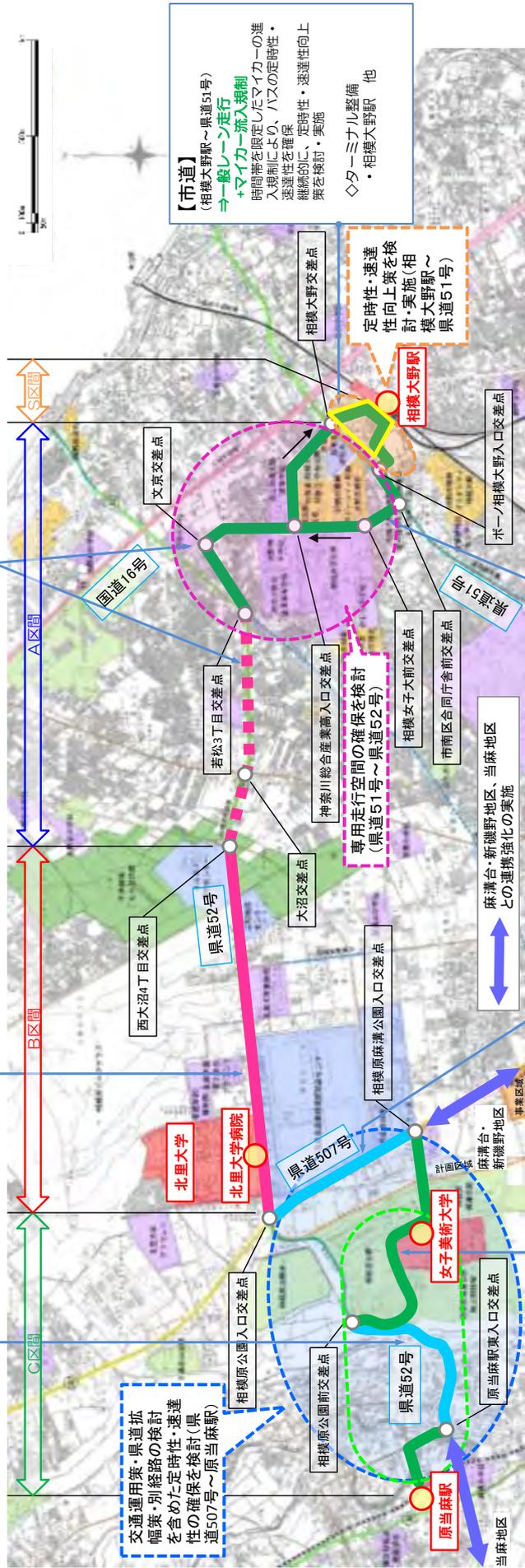
**【県道52号】**  
 (県道507号～西大沼4丁目交差点)  
 ⇒ 拡幅整備+バス専用走行路  
 複線の専用走行路の整備 (中央走行)  
 ◇ターミナル整備  
 ・北里大学・病院



**【県道52号及び市道】**  
 (神奈川県総合産業高入口交差点～若松町3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  
 (西大沼4丁目交差点～若松町3丁目交差点)  
 ⇒ (事業中) 拡幅整備+バス専用走行路  
 複線の専用走行路の整備 (中央走行)  
 県道52号(西大沼4丁目交差点～国道16号方面)の整備位置は、確定したものではありません。



- バス専用走行路 【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
  - マイクカー流入規制(時間帯限定)
- ※破線は事業中



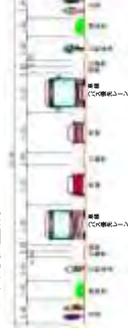
**【市道】**  
 (相模大野駅～県道51号)  
 ⇒ 一般レーン走行  
 +マイーカー流入規制  
 時間帯を限定したマイーカーの進入規制により、バスの定時性・速達性を確保  
 継続的に、定時性・速達性向上策を検討・実施  
 ◇ターミナル整備  
 ・相模大野駅 他

相模大野交差点  
 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～神奈川県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)





## 8-4 連節バスの段階的導入

新しい交通システムでは、連節バスを導入することが効果的であることと、導入に際して必要な要件が整った区間等から段階的に導入していくことを確認した。

### ■連節バスの必要性

①高い輸送力	・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倍の輸送力がある。
②ターミナル発着台数削減	・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ため、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る。
③運行経費の効率化	・同じの利用者数を輸送するのであれば、連節バスによる運行は通常寸法のバスによる運行よりも運行経費の面で効率化が可能となる。

「安価」を「効率化」に表現を変更

### ■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"> <li>・運行可能な幅員が確保されている</li> <li>・交差点では右左折が可能な形状となっている</li> <li>・曲線部では走行可能な曲線部拡幅幅員となっている</li> </ul>
②停車に関する要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・乗降者数の多い箇所では車外運賃收受とする</li> </ul>
③交通に関する要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ボトルネック交差点などの渋滞箇所が改善されている</li> </ul>
④需要に関する要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現状よりも所要時間が短縮されている</li> <li>・需要が想定されるバス停・ターミナルを連絡する</li> </ul>
⑤魅力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

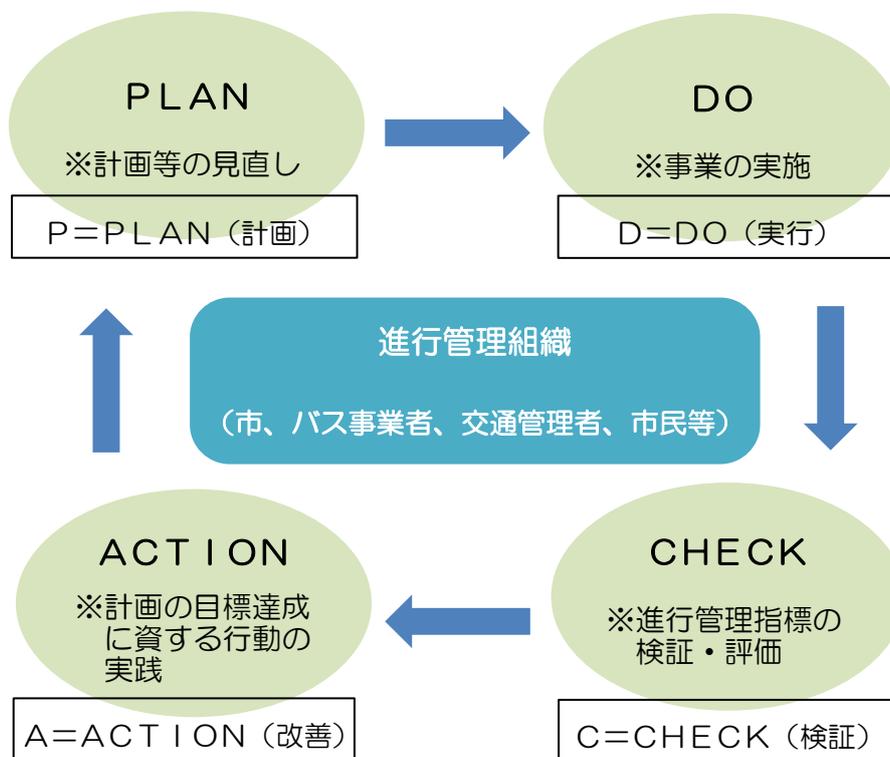
## 9. 進行管理（第11回）

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あることから、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た。

### 9-1 進行管理の考え方

進行管理（PDCA）は、別に定める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うことを確認した。

#### ■進行管理組織とPDCAサイクル



## 9-2 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うことを確認した。

### ■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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の進捗状況を把握できる指標</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul>	毎年～事業の進捗ごと

## 10. 中間駅及び既存バス路線運行形態（第11回）

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るため、中間駅と前提となる他系統等のバス路線再編の考え方と併せて検討した。

### 10-1 中間駅設置の考え方と比較評価

中間駅の設置タイプは、A～Cの3タイプについて比較検討した。

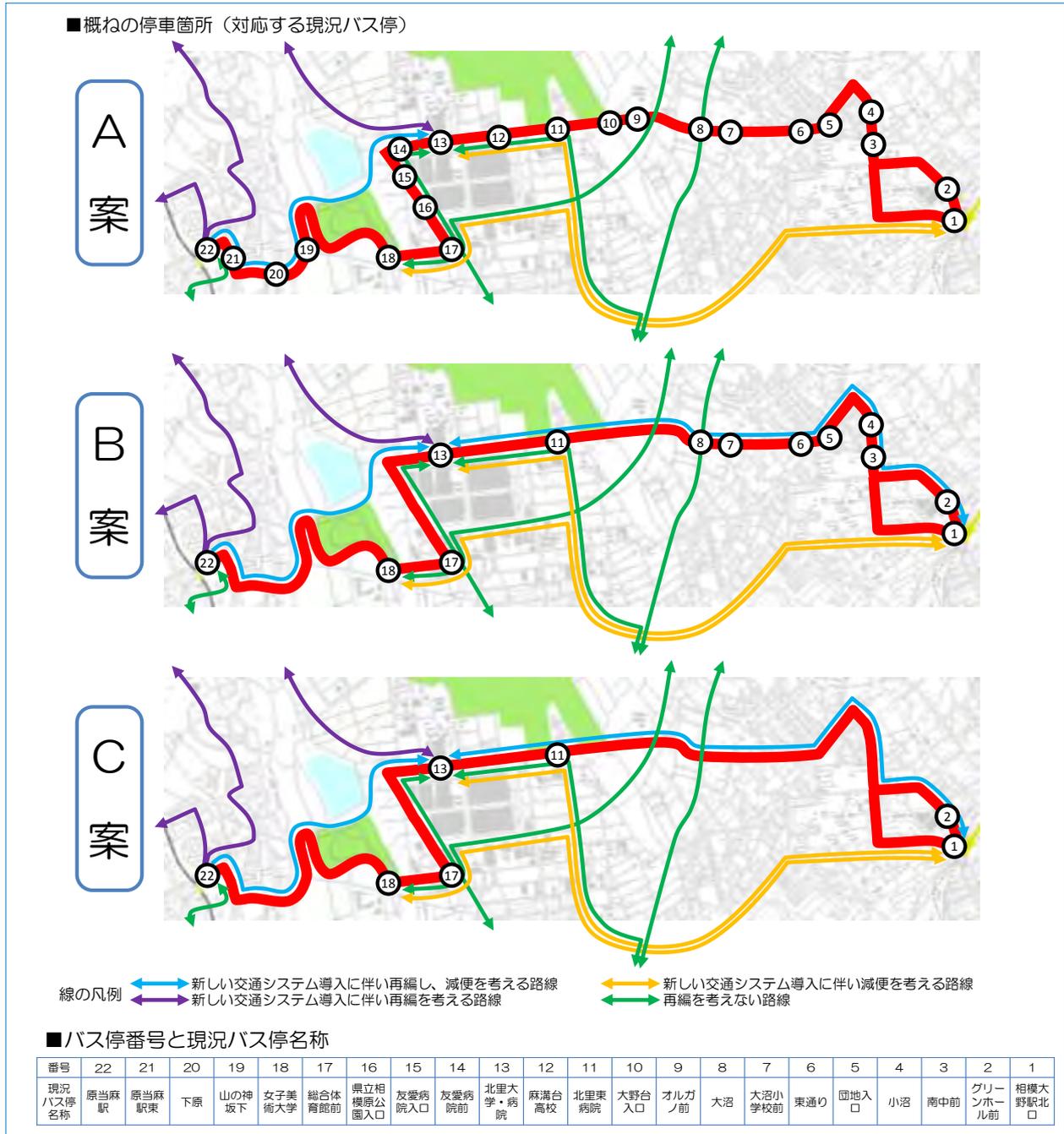
その結果、次のことを確認した。

- A案は需要を最もカバーするが、中間駅数が18箇所と多くなり、所要時間も最も長くなる。
- 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ある。
- 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るが、需要がA案に比較して約26%減少する。

#### ■中間駅設置タイプ

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"> <li>•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。</li> <li>•中間駅は、拠点のみならず、概ね500m以内の間隔で配置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•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。</li> </ul>	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•沿線市民等は全線に渡って、徒歩で利用可能</li> <li>•利用者数が多いことから、採算が良い</li> <li>•並行する路線バス運行は不要となる。</li> </ul> <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•速度サービスが低下する。</li> </ul>
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"> <li>•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。</li> <li>•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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•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。</li> <li>•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。</li> </ul>	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•市街地では、徒歩で利用でき、利便性が高い</li> <li>•郊外部では速度サービスが高い</li> <li>•利用者数はA案とC案の中間程度を確保</li> </ul> <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•郊外部は支線バスから、乗換えなければ利用できない</li> <li>•並行する路線バスが必要となる。</li> </ul>
C案 (拠点連絡 型)	少ない	<ul style="list-style-type: none"> <li>•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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•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。</li> <li>•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。</li> </ul>	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•速度サービスが最も良好である。</li> <li>•郊外拠点へのサービスが良好である。</li> </ul> <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•徒歩で利用できない沿線地域が多い</li> <li>•需要(利用者)が少なくなる</li> <li>•並行する路線バスがB案より必要となる。</li> </ul>

■比較案



■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(%)

## 10-2 中間駅設置方針

中間駅は、A～Cの3タイプについて比較検討した結果、Bタイプが速達性と需要面から優れていることを確認した。

具体的な設置位置については、今後、沿線地域との合意形成を図りながら決定していくことを確認した。

なお、下図は、検討委員会において中間駅設置例として示されたが、これに対して次の意見があった

- ・概ねこの設置案で良い。
- ・相模女子大学付近にも設置すべきではないか。
- ・相模女子大学は駅から近く中間駅利用者が見込めないため設置例（下図）が望ましい。
- ・麻溝地区のスポーツ施設等に土・日だけ停車するといった運用も考えられる。

### ■ 中間駅設置例



## 11. 事業性の検証（第 11 回）

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）、事業費負担等を行い検証した。

検討は、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た。

- ・ルート・走行形態：「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を整備した場合）」
- ・中間駅配置：前章の中間駅設置例

補足説明の追加

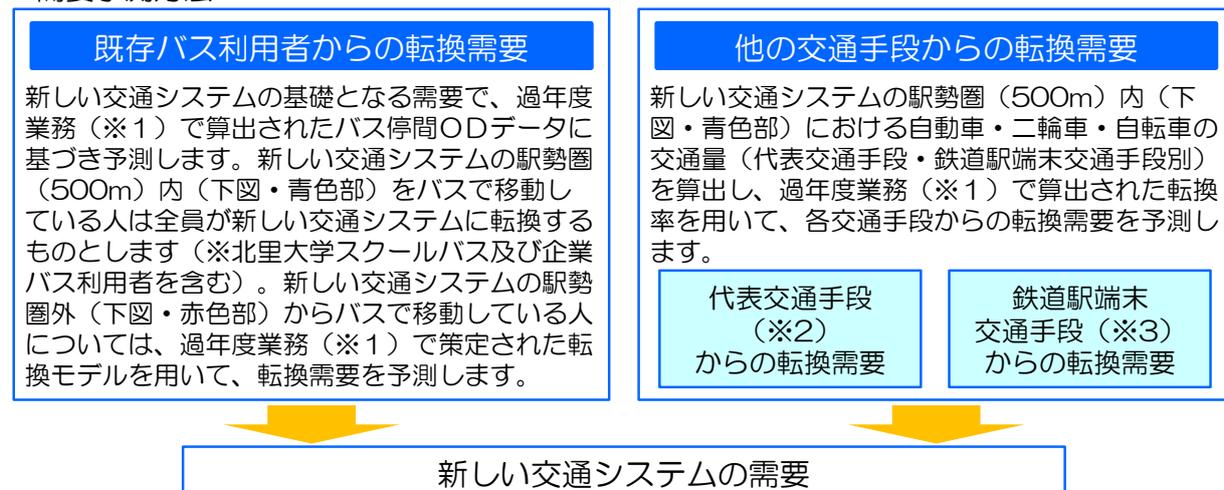
なお、ここでの事業性の検証は、現段階における一定条件のもとで事業の有効性・妥当性を確認するために行ったもので、具体的な事業レベルのものではない。

### 11-1 需要予測

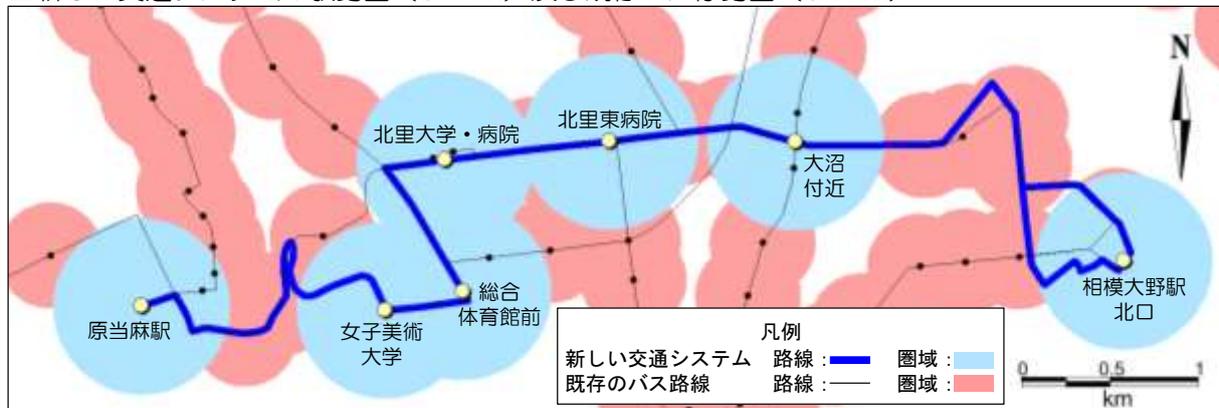
#### (1) 需要予測方法

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」を予測したことを確認した。

#### ■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

需要予測結果が次のとおりであることを確認した。

- 需要は 13,413 人/日
- 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%
- 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

なお、検討委員会においては、北里大学学生の自転車利用からの転換が過小に評価されているのではないかと意見があった。また、運賃を変更した場合における需要の変化についても検討が必要ではないかと意見があった。

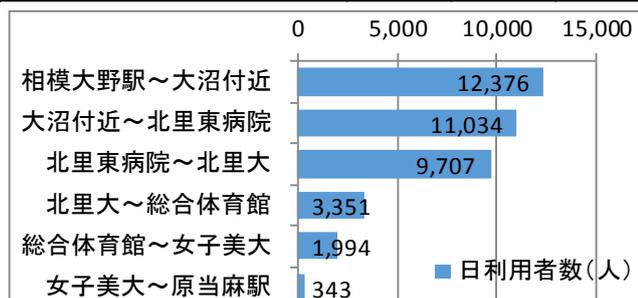
委員会での意見の追加

### ■需要予測結果（駅間）

	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

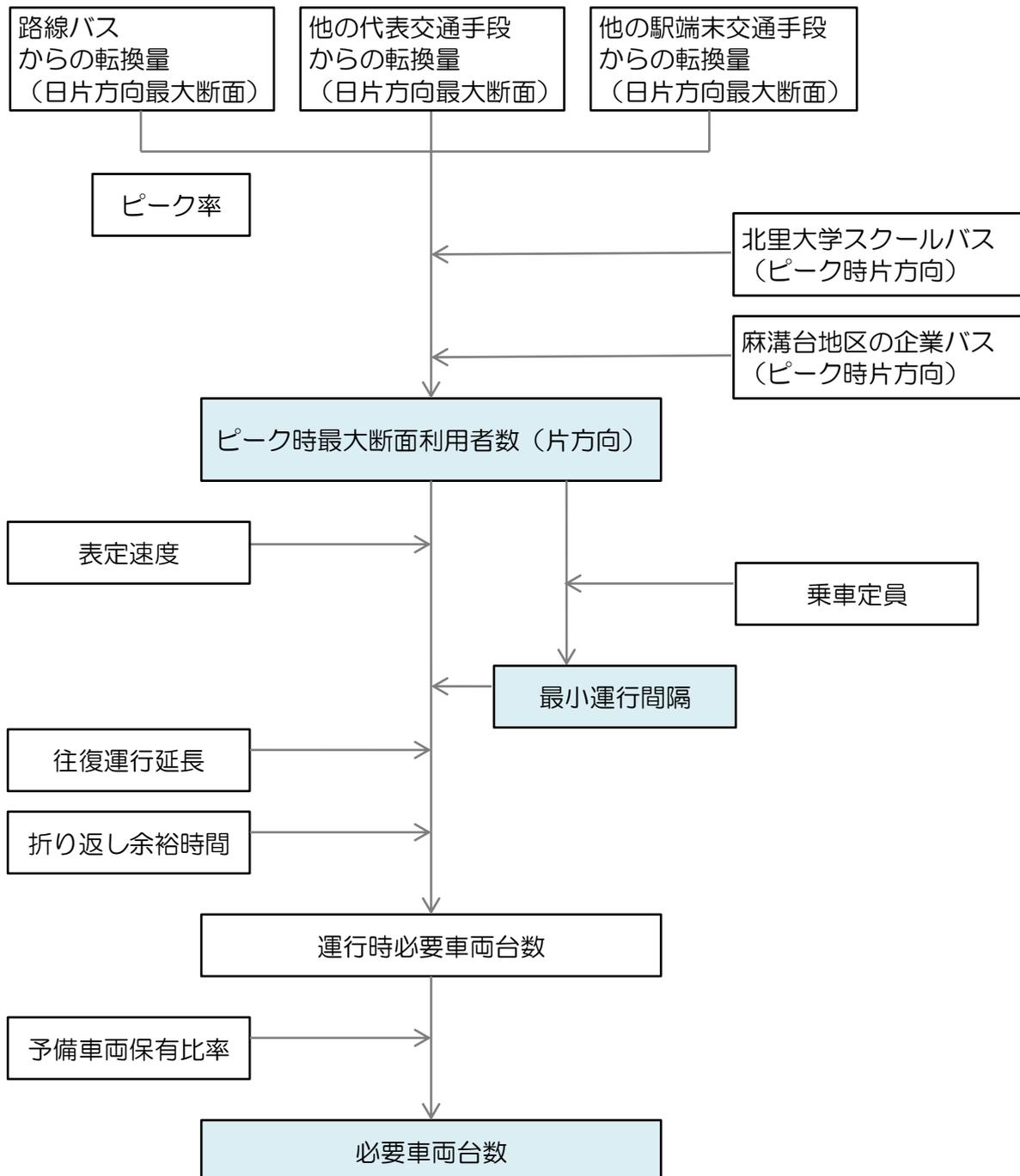


## 11-2 運行計画

### (1) 最小運行間隔及び必要車両台数の算定

最小運行間隔及び必要車両台数の算定方法を確認し、予測結果が、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1,449人/時、最小運行間隔が5分、必要車両台数が14台であることを確認した。

#### ■必要車両台数の算定フロー



## (2) 区間別運行間隔

運行間隔は下表となったことを確認した。

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、運行計画は異なる。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あることを確認した。

### ■区間別運行間隔

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

### ■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

### 11-3 事業費及び運営費の算定

概算事業費及び運営費が下表となったことを確認した。

なお、県道 52 号及び県道 507 号の拡幅整備については、道路整備にて拡幅整備され、その後に新しいバスシステムの整備を行うものとし、新しいバスシステム整備では用地・補償費は計上せず、築造費のみを対象とした。

#### ■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。

### 11-4 事業手法・事業収支

事業手法は、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）を想定した。

公共と事業者の負担区分は各種状況により異なるが、ここでは、インフラ外費用（車両）は事業者負担、インフラ外費用（その他施設・設備）は公共負担とした。

#### (1) 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た。なお、車両の原価償却費用は別途算定した。検討の結果、営業費用は 674,330 千円/年となった。

#### ■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

## (2) 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た。また、車両購入に係る交付金（国費）についても算定した。

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／年となったことを確認した。

### ■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

## (3) 収支バランス

収入に交付金を見込まない場合と見込む場合が考えられるが、いずれも収入が支出を上回ると予想されたことを確認した。

なお、収支を検証する場合には、利用実態に応じた乗車状況等を勘案し、必要車両台数や運行本数（運行間隔）を整理し、検討することが望ましいとの意見があった。

委員会での意見の追加

### ■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	<b>115,929</b>
ケース 2(交付金あり)	674,330	857,459	<b>183,129</b>

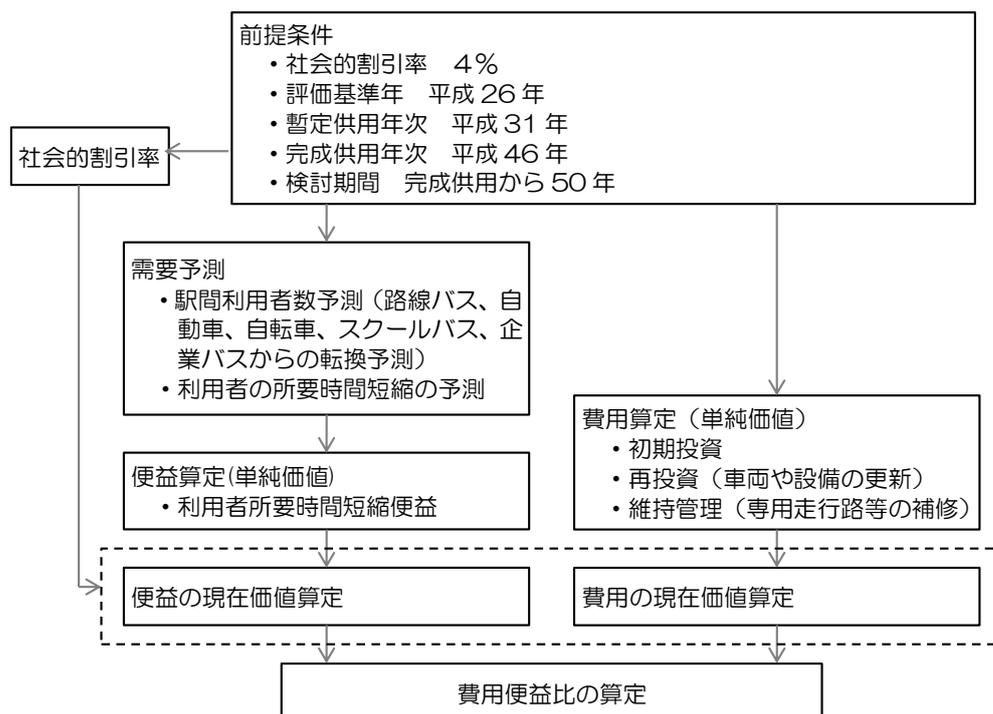
## 11-5 費用便益分析

### (1) 分析方法

費用便益は下図の方法で算出することを確認した。

便益は、所要時間短縮便益だけを算定対象としたこと、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ることと、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ないことを確認した。

#### ■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い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) であることを確認した。

なお、検討委員会では次の意見があった。

- ・この検討では、長期目標に掲げた専用走行空間整備の費用の一部が見込まれていない。長期目標の全整備費用で検討すると B/C が 1.0 未満になる可能性がある。その際には事業効率が低いと判断されるのか。
- ・所要時間短縮以外の各種整備効果を定量化し、便益として見込むべきではないか。
- ・定量化の手法が確立していない便益までを見込んで事業性を判断することよりも、定性的な整備効果を確認しておくことが適切である。

### ■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	<b>2.73</b>

## 11-6 事業費負担

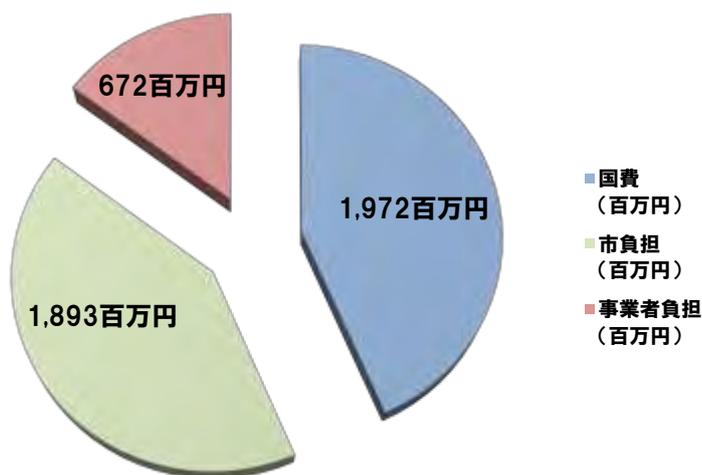
下記の前提条件のもと、事業費負担を検討した結果、市の負担は約 19 億円、事業者の負担が約 7 億円、国からの交付金が約 20 億円となったことを確認した。

- ・国の現行支援制度が今後も行われるものとする。
- ・一般レーン走行区間の整備費用も国の支援の対象としている。

### ■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

## 12. 実現に向けた課題（第12回）

新たに章を追加

新しい交通システムの実現に向けた課題及び市が果たすべき役割を整理し、今後、市においてこれらの課題への対応を適切に図り、新しい交通システムの早期実現を目指す必要があることを確認した。

### ■実現に向けた課題及び市が果たすべき役割 1. 整備計画内容に関する課題

課題の項目	検討状況等				市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】
	1. 結論を出した（対応を図った）課題	2. 結論が出なかった課題	3. 検討（対応）しなかった課題	4. 対象外の課題	
1-1 新しい交通システム の整備計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 輸送システム・システムのメニュー、導入ルート</li> <li>○ 中間駅の設置の考え方</li> <li>○ 基本的な整備方針</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中間駅の詳細な位置、整備内容</li> <li>● 区間ごとの道路の構造、交差点やターミナルの改良等に関する具体的なかつ詳細な施設計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 中間駅の詳細な位置等を決めた上で、道路・ターミナル・中間駅の形状について具体的な調査・設計を進める。 【短・中期】</li> <li>▶ 長期取組におけるさらなる専用走行空間の整備等について、交通状況や住民意識を見極めながら、適切な時期に検討する。 【中・長期】</li> </ul>
1-2 新しい交通システム の整備に 関連する 交通規制等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 県道52号拡幅整備の進捗状況に応じた段階的な整備（全体的な取組方針、各段階での取組内容等）</li> <li>○ 進行管理組織による定期的な目標達成度の評価と施策・事業の進捗状況の監視（PDCAサイクル）</li> <li>○ バス専用走行路、バス優先レーン、マイカー流入規制等を想定した定時性・速達性や走行環境の改善方針</li> <li>○ バス、自動車、自転車、歩行者等の通行空間の考え方（道路の断面構成）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県道52号（相模原公園入口交差点～西大沼4丁目交差点）以外の区間における専用走行空間の整備</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 実現性の検証、具体的な交通規制方法</li> <li>● 具体的なかつ詳細な運用方法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 交通規制（バス専用走行路、バス優先レーン、マイカー流入規制等）により定時性・速達性などの改善を図るにあたっては、道路の運用方法とあわせて、その効果と影響等を考え、交通管理者や地域等との協議・調整を進める。 【短・中期】</li> </ul>

■実現に向けた課題及び市が果たすべき役割  
2. 新しい交通システムの実現に関する課題

課題の項目	検討状況等			市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】	
	1. 結論を出した（対応を図った）課題	2. 結論が出なかつた課題	3. 検討（対応）しなかつた課題		4. 対象外の課題
2-1 沿線地域との合意形成	情報発信	○ 「新しい交通システムニュース」による市民への検討状況の周知			取組状況に関する情報発信や沿線地域の関係者の意見聴取を様々な機会で行い、合意形成を図りながら進めるとともに、継続的に市民意識の変化等の把握に努める。 【短・中・長期】
	意見聴取	○ ルートやシステムの検討段階における区民討議会議や意見交換会等での市民からの意見聴取		● 沿線の住民、企業・大学、商業者等、個々の関係者からの直接の意見聴取	
2-2 既存バス路線の改善・再編等の実施	既存バス路線の改善	○ 路線バスとして可能な改善の継続的な検討・実施の必要性		● 対象の路線・バス停や交差点、具体的な改善内容等	新しい交通システムと既存バス路線の適切な役割分担を図り、既存バス路線の具体的な改善を検討・実施する。 【短・中期】
	既存バス路線の再編や新しい交通システムへの移行等	○ 新しい交通システムの整備にあわせた路線再編等の必要性		● 具体的な再編計画	
2-3 新しい交通システムの実現	事業性の検証	○ 一定の条件に基づく概算事業費の算定とそれに基づく事業の妥当性、有効性、経済性等を確認		● 具体の事業レベルに向けた事業性の検証	新しい交通システムの普及な導入を可能とする整備方式や持続的・安定的な運行を可能とする事業方式について、バス事業者等と協議・調整を図りながら継続的な検討を進め、事業を着実に推進する。 【短・中・長期】
	関係機関との連携	○ 交通管理者やバス事業者等との協議を整えていく必要性		● 協議の具体的な内容、方法、実施時期等	
	国の支援策の活用	○ 国の支援策を有効に活用していく必要性		● 具体的な対象、補助メニュー等	国の支援策を活用することで、市やバス事業者の負担軽減を図る。 【短・中・長期】

■実現に向けた課題及び市が果たすべき役割  
3. 新しい交通システムの問題やまちづくりに関する課題

課題の項目	検討状況等			市が果たすべき役割 【主たる取組時期（想定）】
	1. 結論を出した（対応を図った）課題	2. 結論が出なかつた課題	3. 検討（対応）しなかつた課題	
3-1 地域の交通アクセスの向上・自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現	<p>1. 結論を出した（対応を図った）課題</p> <p>○ 目標として「地域の交通アクセスの向上の実現」を確認</p> <p>○ 目標として「自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現」を確認</p>		<p>4. 対象外の課題</p> <p>● 導入効果をさらに高める交通結節施設の具体的な整備内容</p> <p>● 導入効果をさらに高める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）の具体的な内容</p>	<p>交通結節機能の拡充により、自転車・路線バス・鉄道等との交通アクセス性の向上を図る。 【短・中期】</p> <p>地域住民、沿線企業・大学、バス事業者等と連携して、過度な自動車利用の抑制や公共交通利用促進につながるソフト施策を実施するなど、新しい交通システムの整備効果を一層高める施策を推進する。 【短・中期】</p>
3-2 南部地域のまちづくりや社会動向への対応	<p>拠点連携</p> <p>○ 基本となるルート（相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅）での連携強化の推進</p> <p>○ 麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たなまちづくりや南部地域以外の市内拠点との連携の必要性</p> <p>○ 目標として「南部地域のまちづくりへの貢献」を確認</p>	<p>基本となるルート以外のルートへの具体的な対応策</p>	<p>● まちづくりの効果を高めるための具体的な支援策の検討</p>	<p>麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たなまちづくりや南部地域以外の市内拠点との連携を図るとともに、活力ある中心市街地づくりや産業振興などまちづくりに貢献する取組を進める。 【短・中・長期】</p>
<p>活力ある中心市街地づくりや産業振興</p> <p>社会動向への対応 や社会経済情勢など外部環境の変化への対応</p>	<p>○ 環境問題、交通事故、少子高齢化等の社会的な課題にも配慮したシステムとしていく必要性</p>	<p>● 各種課題への具体的な対応策</p>	<p>● 排出ガス抑制・省エネルギー、安全対策、バリアフリー対策などに配慮した整備を行う。 【短・中・長期】</p> <p>● 社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進捗管理を行う。 【中・長期】</p>	

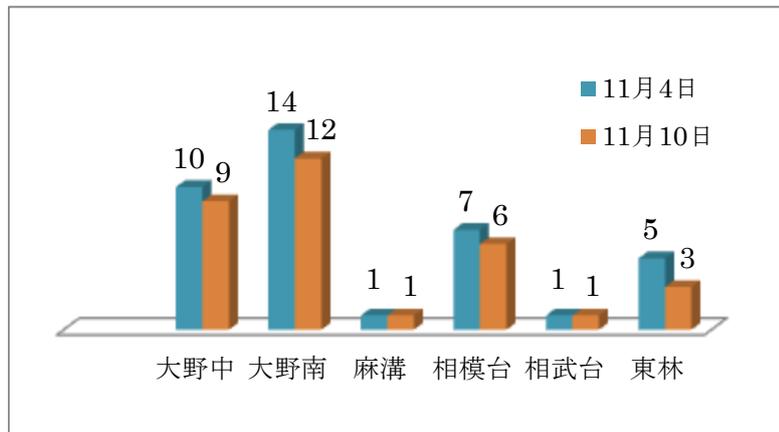
### Ⅲ 区民討議会議・意見交換会の経過

#### 1. 区民討議会議の経過

- ・会議名称 南区民交通まちづくり討議会 ～新しい交通システムについて語ろう～
- ・目的 南部地域における現状の交通問題やこれらの問題を改善する対応の必要性等を確認しつつ、新しい交通システムの導入に関する事項について、広く南区住民から意見を伺うとともに、この意見を踏まえて、検討委員会を中心とした導入検討を進めることを目的に開催したもの。
- ・日時 平成25年11月4日（月・休）、10日（日）  
午前10時から午後4時30分まで
- ・会場 相模原市立市民・大学交流センター  
ユニコムプラザさがみはら セミナールーム1・2
- ・参加対象
  - ① 参加者の抽出方法は、住民基本台帳から南区内在住者2,500名を無作為に抽出し、参加依頼を発送、参加希望者を募る。
  - ② 抽出対象年齢は、討議会議開催日当日において、16歳以上の者とする。
  - ③ 参加定員は70名とし、参加希望者が多数の場合は、会場の都合により抽選により決定する。
- ・申込結果 参加承諾者数 57名 【内訳】男性26名、女性31名
- ・当日参加者数・傍聴者数

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

《地区別参加者》



- ・プログラム

#### 1日目

＜テーマ＞ 南区の交通問題と新しい交通システムを理解する

ステップ1：はじめに

（第1ラウンド）

ステップ2：南区の交通問題の現状について理解する [情報提供]

ステップ3：『南区の交通問題について一言！』 [討議]

ステップ4：グループの話し合いの結果を全体の場で発表 [発表]

～昼休み・席替え～

(第2ラウンド)

- ステップ5：前回の計画案に対する市民の受け止め方を理解する [情報提供]
- ステップ6：グループで質問をまとめる[討議]
- ステップ7：グループでまとめた質問を全体の場で確認[討議]

～休憩・席替え～

(第3ラウンド)

- ステップ8：新しい交通システムとして検討委員会で検討している内容の説明 [情報提供]
- ステップ9：新しい交通システムとして南区にふさわしい内容を考える [討議]
- ステップ10：各ルート案に対してグループで検討した問題点を簡単に報告 [発表]
- ステップ11：南区にふさわしい新しい交通システムを個人でランクづけ [投票]
- ステップ12：まとめ

## 2日目

＜テーマ＞ 新しい交通システムのルート案とシステム（方式）を選択する

ステップ1：はじめに

(第4ラウンド)

- ステップ2：【第3ラウンド】の結果について報告と補足説明 [情報提供]
- ステップ3：新しい交通システムのルート案とシステムを選択し提案する [討議]

～昼休み～

(第5ラウンド)

- ステップ4：グループの提案を発表 [発表]
- ステップ5：各提案の魅力や問題点について全体の場で話し合う [討議・投票]

～休憩～

(第6ラウンド)

- ステップ6：投票結果を確認と、検討委員会への要望カードの記入
- ステップ7：まとめ

### ・結果概要（2日目のステップ3～5）

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

新しい交通システムのより具体的なルート案とシステムについて、提示した選択肢の中からより良いと思う提案を一つ選んでいただいた。その他に選択肢以外でより相応しいと考えられるルートとシステムがあれば独自提案としてまとめていただいた。

#### ■ステップ5：各提案の魅力や問題点について全体の場で話し合う

各案を整理し、それぞれの魅力と問題点について全体の場で確認した後、南区の新しい交通システムとして相応しいと思った提案を2つ選んで投票していただいた。

【投票結果】

①	事務局提案	北側ルート案1 / L R T	1
②		北側ルート案1 / 新バス	6
③		北側ルート案1 / 既存バスの改善	6
④		北側ルート案2 / L R T	0
⑤		北側ルート案2 / 新バス	4
⑥		北側ルート案2 / 既存バスの改善	12
⑦		南側ルート案 / 既存バスの改善	10
⑧	独自提案	1グループ案	7
⑨		3グループ案	0
⑩		4グループ案	3
⑪		2+5グループ案	12
⑫		6グループ案	2
⑬		その他	1
合計			64

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

<ルート案別集計結果>

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

<システム別集計結果>

L R T	新しいバスシステム	既存バスの改善※
1	11	52

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

【個人投票の主な選択理由】

① 北側ルート案1 / L R T
<ul style="list-style-type: none"> <li>・目先のことだけでなく、長期先のあるべき姿を追及していくべき。市の発展につながる様に行うべき。</li> </ul>
② 北側ルート案1 / 新しいバスシステム
<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的な視点。中長期的に高速、大型運行を。</li> <li>・確実性が一番だが、15年以上の期間がかかる予想。</li> <li>・目的が北里大学近傍と相模大野駅間のアクセス改善と考えたときに、より実現性があり、より効果的。</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>生活道路にバスを通さない事により、住んでいる方々も、生活道路の渋滞緩和により、生活環境の改善につながる。</li> </ul>
<p><b>③ 北側ルート案1 / 既存バスの改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>長期に考えた場合、次世代に残す案。</li> <li>16号線にあるバス停を利用するため。16号の整備が進めばOK。</li> <li>予算的に安いと思われる。</li> <li>相模大野駅より北里、女子美術大学へのNon stopバスを運行。</li> <li>相模大野駅の方が学生の買い物に便利なので、小田急相模原駅への利用転換は困難かも。</li> </ul>
<p><b>④ 北側ルート案2 / LRT 投票なし</b></p>
<p><b>⑤ 北側ルート案2 / 新しいバスシステム</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>一路線のためのバス路線ではなく、3ルート、4ルートのバス路線で北里、女子美術大学ルートへの運用を考えたらどうか。柔軟に考えること。あくまでも渋滞の解消を優先。</li> <li>33m道路がずっと16号まで続いた時の、将来をふまえて。</li> </ul>
<p><b>⑥ 北側ルート案2 / 既存バスの改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現行バス路線は利用者がいるところを運行。利用価値がある（途中、若松周辺等、利用者が多い）。</li> <li>短期的な視点。 <ul style="list-style-type: none"> <li>【短期】相模大野は外から来る人にとって（新宿方面、江の島方面、厚木）小田急利用者には利便性がある。こちらを拠点で考えると、商業施設、バリアフリー化をさらに促進し、提案の通り大野周辺地区を一方通行化により、運行の定時制を促せる。</li> <li>【中長期】A7～A6～A5～A4～A3の拡張 or バスレーンの促進も併せて必要である。</li> <li>【直近に実施】将来的にも potential がある（北里ゴルフ場、麻溝台エリアの学校、企業。テーマパークやレジャー施設の誘致）</li> </ul> </li> <li>バス車両は座席を収納式にし、60人以上乗車可能に。15分程なら立ちっぱなし。病人用に2、3席。</li> <li>大野近辺を一方通行にすることで、スムーズに走行できると思う。</li> <li>一番現実的で、利便性もあり、速達性に優れていると思う。</li> <li>交差点の整備（右折ラインを作る）。バスベイが一部早急にできる場所が数カ所ある。</li> <li>費用対効果が一番良いと思う。</li> <li>時間はかかっても、必要性は劣るわけではない。道路拡幅の状況により、システムを選んだら良い。</li> </ul>
<p><b>⑦ 南側ルート案 / 既存バスの改善</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路の幅が一番問題であると思う。相模女子大から文京団地、それ以西の道路事情はかなり悪い。</li> <li>②は長い時間が予想される。それまでの解決策のひとつとして最適。</li> <li>あくまでも⑤が抜本解決のルート。朝夕のラッシュでは従来バス路線にプラスで小田急線より南側ルートも考える。</li> <li>JR横浜線、相模線間の鉄道のない区間に住む人が利用しやすい視点で見直すべき。来訪者以上に市民目線、市民の声を大切に。⑦案を押しますが、北側も将来的、長期的に必ず改善は必要（③⑥も必要）</li> <li>バスシステムの拡散（相模大野北口の混雑緩和）</li> <li>早急に混雑を緩和する必要がある（バスベイ、交差点の右折車線等）</li> <li>先ずお金が余りかからず、早急実現できそう！慣れていると利用しやすく、無駄がない。</li> </ul>

<p>⑧ 1グループ案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 早く、安くできるのが良い。</li> <li>• 既存のルートに一番近く、道路拡幅のエリアが少ない。</li> <li>• 当面の渋滞解決改革として、小田急相模原にも急行電車を停めていただき利用者を多くし、バス利用者の分散化を図ると良い。スクールバスや通勤バスは小田急相模原へ。</li> <li>• 実現できれば最も有利な交通方法である。</li> <li>• 文京の交差点を曲がるのはかなりきついで、文京の交差点をさけた道を選びます。</li> <li>• 51号線と52号線の最短接続は不可欠。</li> <li>• A区間の通り方には検討が必要だが、現状道路の拡幅が決まっているので、時間はかかってもこのルートなのではないか。</li> </ul>
<p>⑨ 3グループ案 投票なし</p>
<p>⑩ 4グループ案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 小田急相模原駅のスクランブル交差点問題の解決につながる。</li> <li>• 定時性の確保、相模大野駅南口の活用により、既存のターミナルの混雑解消が可能。小田急相模原の線路のオーバーパスは必要。②も進める。</li> <li>• 米軍が道路分を譲ってくれなければ、一方通行にすれば良い。</li> </ul>
<p>⑪ 2+5グループ案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• バスルートの分散が効果的。朝夕の通勤通学の時間短縮ができる。選択肢が増える。</li> <li>• 小田急相模原の立体化は現実的でない。米軍住宅の敷地程度買収する案はユニークなので、ぜひ交渉してほしい。</li> <li>• 急行から各駅への乗り換えは向かいのホームに行くだけなので、乗り換え負担の考慮は不要。⑩のオーバーパス案（行幸とつなげない）は取り入れて考えて良い。</li> <li>• 小田急相模原から北里方面へのバス利用は今まであまり重要視されてこなかったもので、見直しても良いのでは。</li> <li>• 実現までのつなぎとして</li> <li>• 分散して、相模原市全体（南区・中央区等）の活性化もあるのではないか。</li> <li>• 必ずしも急行（電車）が停まらなくてもいいのではないか（若者は多少歩いてもいい）。</li> <li>• 早期実現案。⑦も含む。</li> </ul>
<p>⑫ 6グループ案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 早く、安くできるのが良い。</li> <li>• 相模原公園高架、原当麻→古淵。</li> </ul>
<p>⑬ その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 北側ルート+小田急町田駅の増発。路線をつくる。</li> </ul>

• 会場の様子



## 2. 意見交換会の経過

### 2-1 第1回 意見交換会

- ・目的 検討委員会における検討がスタートしたことから、これまでの検討経過、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などを説明し、また、地域住民の声を伺う場として開催したもの。
- ・日時 平成25年3月30日（土）午後1時30分から午後4時まで
- ・会場 南区合同庁舎3階講堂
- ・テーマ 新しい交通システムの今後の検討内容や進め方について
- ・参加人数 30名
- ・意見概要

意見の分類	概要
新しい交通システムとは	新しい交通システムとはどんなものか例示すべき。
	電車ほどの定時性の確保は不要。
	BRTは特殊なバスなのか。専用レーンを走るバスなのか。
	新しい交通システムを考えるとBRTは大変効率が悪い。路線バスの充実が必要。
検討体制・検討の進め方	行政の責任を明確にし、検討を進めるべき。
	「意見交換会」を検討体制に位置付けて、定期的を開催する必要がある。
	「地域組織」の役割を明確にすべき。
	「見直し」という言葉を重く考える必要がある。
	広く市民に周知したいのなら、もっと広く広報すべき。
新しい交通システムの必要性	交通課題の把握が必要。
	渋滞緩和の改善策が必要。
	路線バスの充実が必要。
	自転車専用道路の整備が重要。
	必要性やメリットを明確にすべき。
	必要だが、暮らしのある中につくりだすのは難しい。
	人の輸送は緊急の課題なのか。
	受益者が限られ、公共の利益も少ないのでは。
	導入は必要なし。
	利用者は限られる。一般道の拡幅の方が必要。
	来訪・集客の観点から、相模大野を起点とするシステムが必要。
	渋滞解消が目的なら、県道52号を国道16号まで拡幅する以外の方法はない。
	現状の路線バスで十分。高齢者にやさしいかは疑問。
地域をまわるコミュニティ交通の方が必要。	
前回の住宅街に30m道路を新設する計画案にはしないほしい。	

その他	低コストの代替案はいくらでもある。その方法を議論すべき。
	既存のインフラをうまく使うべき。
	南区の地形の有効活用、防災・街の美観への配慮、ライフラインの安全確保が重要。
	多数の住宅を立ち退かせるより、一部地下化の方が実現可能。
	一般車と同じ道路で走らせると、深刻な渋滞をもたらすのでは。

・会場の様子



## 2-2 第2回 意見交換会

- ・目的 新しい交通システムの比較案（システム、ルート、走行形態の組合せ）の具体化検討・比較評価を進めていく中で、地域住民の声を伺う場として開催したもの。
- ・日時 平成26年2月2日（土）午後1時30分から午後4時15分まで
- ・会場 南区合同庁舎3階講堂
- ・テーマ 新しい交通システムのシステムやルートについて
- ・参加人数 30名
- ・意見概要

意見の分類		概要
システム	新しいバスシステム	BRTの導入で、相模大野駅～原当麻駅間の人の行き来が増えるのか疑問。
		BRTで渋滞解消は可能なのか。商用車による渋滞対策も必要。
	既存バスシステムの改善策	相模大野～北里間のバスの問題点を解消するだけで良い。
		既存のシステムを活用し、事業費を最低限に抑えるべき。
	その他	道路の使用方法の改善（右折禁止、一方通行等）を検討し、試行して欲しい。
		一部地下化も含む専用レーンは必要。既存バスの改善程度では問題は解決しない。
専用走行路のみを前提とせず、柔軟な運用ができる方が良い。		

ルート	北側ルート	北側ルート案2か案3が妥当。	
		北側ルート案2で既存バスシステムの改善策が良い。	
		北側ルート案3は工事施工時の課題が多い。	
	南側ルート	定時性・速達性がまちづくりと住民の愛着などに最も有効。その観点からは南側ルートは考えにくい。 北側ルートのサブとして、南側ルートの改善に先行的に取り組むべき。	
C区間	麻溝台・新磯野地区のまちづくりも組み込んで検討して欲しい。		
その他	古淵や小田急相模原への分散の検討が望ましい。		
検討の進め方	検討委員会	区民討議会の結果を尊重すべき。	
	意見交換会	意見交換会での意見を大事に扱って欲しい。 ポストイット・アンケートでなく、発言形式の意見交換を希望する。	
	情報発信	一般層（サイレントマジョリティ）の共感を生む情報発信が重要。 若い人への情報発信を検討すべき。	
	その他	何のための計画か理解できるよう、丁寧に検討を進めて欲しい。 検討委員会の資料では、事業費等の積算根拠を明示すべき。	
その他	事業性	市民が負担すべき事業費を明らかにして欲しい。 負担増加の議論ばかりでなく、どうしたら利益を上げて、事業が持続できるかの検討も必要。そのためには利便性の高いものが必要。 採算性は、まちづくりや公共サービスの観点で総合的に捉えるとよい。	
		ターミナル	バスターミナルをまとめて地下に作るのが良い。
		自転車道	C区間でも、自転車道を確保すべき。
	長期的な計画	交通の大動脈は100年の展望で計画すべき。 子供や孫の時代がベストになるよう希望する。 生活者の日頃感じている不便さからの声だけでは、市全体を俯瞰するような長期的なビジョンは描けないかもしれない。	
		その他	昼間のバスが空いている時間帯の対応はどうするのか。 文京・御園・若松などの交通利便性の向上も検討して欲しい。 若い世代にどう移ってきてもらうのかといった視点も必要。

• 会場の様子



## IV その他

### 1. 相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員名簿

(敬称略)

	氏名	所属・選出母体等	備考
1	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長	※1
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	※2
4	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長	
5	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長	
6	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長	
7	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長
8	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員	
9	足立 旬一	相模大野駅周辺商店会連合会 役員	
10	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
11	伊藤 雅春	愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授	
12	格地 悦子	公募委員	
13	加藤 成典	公募委員	
14	高山 和也	公募委員	
15	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	※3
16	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	※4
17	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 総務部 課長	
18	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	※5
19	山本 誠	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長	※6
20	三木 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	

※所属・選出母体等は答申時のもの。

- ※1 第2回検討委員会～ \*前任者：矢沢 静雄 (第1回検討委員会)
- ※2 第2回検討委員会～ \*前任者：追切 睦廣 (第1回検討委員会)
- ※3 第8回検討委員会～ \*前任者：望月 一誠 (第1回～第7回検討委員会)
- ※4 第3回検討委員会～ \*前任者：川上 勇 (第1回～第2回検討委員会)
- ※5 第11回検討委員会～ \*前任者：樋口 雅浩 (第2回～第10回検討委員会)
- \*前々任者：鴻巣 龍太郎 (第1回検討委員会)
- ※6 第8回検討委員会～ \*前任者：石塚 功 (第1回～第7回検討委員会)

## 2. 諮問書（写）



F N o . 0 ・ 4 ・ 8

平成 2 5 年 2 月 1 4 日

相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員長 殿

相模原市長 加 山 俊 夫

新しい交通システムの導入について（諮問）

このことについて、次のとおり諮問します。

1 諮問事項

新しい交通システムの導入に関する事項について

2 諮問理由

本市では、誰もがいきいきと活動できる交通環境を実現するため、公共交通を中心とした交通体系の確立に向けて重要な役割を担うとともに、市南部地域の拠点間の連携を強化する新しい交通システムの導入に向けた検討を進めています。今般、平成 2 1 年に提案しました「導入基本計画（案）」を見直し、導入に向けた取組を推進するため、新しい交通システムに係るシステム、ルート、実現化方策等について、諮問するものです。

3 答申希望時期

平成 2 7 年 1 月

以 上

## 意見交換会における意見への対応について

平成 25 年 3 月と平成 26 年 2 月に実施した「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」の場で、参加者の皆様からいただいたご意見やご質問（ポストイット・アンケート分）に対する市の見解について、これまでの検討委員会における検討状況等を踏まえ、内容を更新しました。

### 1 意見の整理方法等

#### (1) 検討委員会の検討事項と関連しているご意見

ご意見毎に、検討委員会における検討状況（「検討済み」・「検討予定」の別、検討内容等）を整理し、検討が済んでいる（あるいは一定の進捗が見られる）と判断したもののについて、市の見解を整理しました。

#### (2) 検討委員会の検討事項と関連性の低いご意見

検討委員会における検討状況に関わらず、現状における市の見解を整理しました。  
 なお、ご意見の内容から、市の見解を整理することが困難と判断したもののについては、市の見解欄を「 - 」としています。

### 2 意見交換会の概要

#### (1) 意見交換会（第 1 回【平成 25 年 3 月 30 日開催】）

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

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

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

(2) 意見交換会 (第2回【平成26年2月2日開催】)

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

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

その他	事業性	採算性の検討では、まちづくりや公共サービスの観点で総合的にとらえると良い。
	ターミナル	バスターミナルをまとめて地下に作るのが良い。
	自転車道	C区間でも、自転車道を確保すべき。
	長期的な計画	交通の大動脈は100年の展望で計画すべき。
		子供や孫の時代がベストになるよう希望する。
		生活者の日頃感じている不便さからの声だけでは、市全体を俯瞰するような長期的なビジョンは描けないかもしれない。
	その他	昼間のバスが空いている時間帯の対応はどうするのか。
		文京・御園・若松などの交通利便性の向上も検討して欲しい。
		若い世代にどう移ってきてもらうのかといった視点も必要。

**「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」におけるご意見等(ポストイット・アンケート分)への対応表** 【第1回(H25.3.30開催分)】

平成25年3月30日に実施した「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」の場で、参加者の皆様からいただいたご意見やご質問（ポストイット・アンケート分）に対する、市の見解や新しい交通システム導入検討委員会における検討状況等につきまして、次のとおり整理しました。

※ポストイットによるご意見等の分類につきましては、意見交換会当日におけるものを基本としています。

※ポストイットによるご意見等で当日分類ができなかったもの、アンケートによるご意見等につきましては、事務局の判断により分類を行いました。

※ポストイット及びアンケートにご記入いただいた内容をそのまま掲載しています。

整理：第13回検討委員会（平成27年1月7日）現在

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定		内容等
新しい交通システムとは	1	52号の渋滞が目的なら大野駅まで通すのではなく16号までのばせば目的は達成できる筈。大野まで持ってくるなら、駅周辺が大渋滞になる！！	ポ 渋滞の解消が主目的ではなく、信頼できる公共交通サービスの実現や高い交通需要に対応した輸送力の実現、拠点間の連携強化によるまちづくりへの貢献などが、新しい交通システムの目標として確認しています。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	2	定時性の確保。電车程の正確さは不要（5～6分遅れはOK）つまり専用レーンは不要で道路拡幅して一般バスで利用者は満足する。	ポ 自動車交通の影響を受けない若しくは受けにくい運行により、高い定時性、速達性を確保し、信頼できる公共交通サービスの実現を図ることが必要です。	○	-	新しい交通システムの目標の確認	★
	3	自転車通行が多いなら自転車通路を整備すべきだと思う。（バスに移行を進めるのではなく）	ポ 本当は、バスを利用したいが交通渋滞のため所要時間が長く、時間通りに到着しないため、自転車で比較的長い距離を通勤・通学している事例があり、こうした問題についても対応を図る必要があります。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	4	なぜ原当麻～大野をBRTで結びつける必要あるのか？52号の渋滞はBRTに一般車両を数台ずつ乗せて走らない限り解消しない。そんなことが出来る筈はない！	ポ 渋滞の解消が主目的ではなく、信頼できる公共交通サービスの実現や高い交通需要に対応した輸送力の実現、拠点間の連携強化によるまちづくりへの貢献などが、新しい交通システムの目標として確認しています。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
			ポ 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとして「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。	○	-	大まかな導入ルートの検討	★
	5	相模原インターから16号への接続は大野へのアクセス以外にも古淵等へも考えるべきです。	ポ 相模原インターから16号への接続は大野へのアクセス以外にも古淵等へも考えるべきです。	○	-	大まかな導入ルートの検討	★
6	起点、終点は決めているのか。	ポ 起点、終点は決めているのか。	○	-	大まかな導入ルートの検討	★	

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
新しい交通システムとは	7	定義を明確にしてください。複数あれば、それぞれをA、B、Cタイプなどとしてください。	ア	○	-	輸送システムの検討	★
	8	「新しい交通システム」はBRTではないのですね。	ア	○	-	輸送システムの検討	★
	9	DMVを研究するべき。（ルールも道路も走れる。北海道や静岡県に導入例あり。）	ポ	○	-	輸送システムの検討	★
	10	単線BRTもあるのでは（JRのように）	ポ	○	-	輸送システムの検討	★
	11	BRTは見直すはずですが、BRTが前面に出ているようです。新交通システム=BRTではない筈です。	ポ	○	-	輸送システムの検討	★
	12	新交通システムを考えるとBRTは大変効率が悪いのと思います。路線バスの充実を考えて見て下さい。	ポ	○	-	輸送システムの検討	★
	13	新しい交通システムとはどんなものか例をあげて明示すべき。	ポ	○	-	輸送システムの検討	★
	14	BRTの説明不足。一般のバスと異なる特殊なバスなのか？専用レーンを走る一般的なバスなのか。	ポ	○	-	輸送システムの検討	★
	15	起点と終点が決まっているのはどうか、御園付近の人は、北里病院に行くにもバスを必要としないように思う。（車とか急ぐときはタクシーでいってしまうと思う。）	ポ	○	-	大まかな導入ルートの検討、具体的な導入ルートの検討	★
	16	24年10月に交通政策課から説明を受けたが、新しい交通システムは原当麻からどこが終点になるか決まっていなくて聞いた。つまり相模大野というわけではなく原当麻～古淵もあり得ると説明されたが、2/14の検討委員会で原当麻～相模大野と決まっていた。いつ、どうやって決まったのか説明が必要。	ポ	○	-	大まかな導入ルートの検討	★

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
新しい交通システムとは	17	電気バスの利用は地下化が容易でもある。	ポ 6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム※）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいこと、適用性が低いとの結論に達しました。 ※新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととし検討を進めました。	○	-	輸送システムの検討	★
	18	ルートの整備はフルスペックでないとのことですが、どのようなものが考えられるのでしょうか？景観としての検討をすべき。	ポ 運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。景観に関しても、市における今後の詳細検討の中で対応を図っていきます。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理	
	19	バスのタイムテーブル（運行間かく）はどれほどと考えられますか？必要性（需要）の根拠は？	ポ 新しい交通システムの事業性を一定の条件のもとで検証した結果、長期（基本計画策定後概ね10～20年以内）の取組の中では、相模大野～原当麻間の需要を約13,400人/日、最少運行間隔を5分、連節バスの必要車両台数を14台と想定しました。	○	-	事業性の検証	★
	20	ポーノオープン後原当麻から大野に来る乗客はどれくらい増えているのか？今増えていなければ、BRT入れてもふえる筈なし！	ポ 現状、原当麻駅周辺から相模大野駅への交通需要は、自動車での移動もしくは相模線・小田急線の利用による鉄道での移動が主と想定されます。これは、現状、バスの本数が少なく、定時性や速達性が低いことも要因にあると考えられることから、新しい交通システムとしては、今後の新たなまちづくりとも連携を図りながら、需要増加を図る必要があります。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
	21	ポーノオープン後2週間たつが、原当麻方面から相模大野へのバス乗客数はどれほど増えているのか。オープン直後の熱狂時にも乗客数が増えていないのなら、新交通が開通しても乗客が増えるわけではない。調べてそのデータを早く公開せよ。	ア 新しい交通システムの実現に向けては、地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議・調整を丁寧に行うことの必要性が確認されており、緊急車両の円滑な通行に関しても、市における今後の詳細検討の中で交通管理者等と協議を図っていきます。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
	22	BRTと一般車で道がふさがれた時、消防車、救急車、パトカーなどの緊急車両は進めないのでは？	ポ 新しい交通システムの実現に向けては、地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議・調整を丁寧に行うことの必要性が確認されており、緊急車両の円滑な通行に関しても、市における今後の詳細検討の中で交通管理者等と協議を図っていきます。	○	-	実現に向けた課題の整理	
	23	専用レーン不要。専用レーンを設けなければならない程の交通需要があるとは将来的にも見込めない。	ポ バス専用走行路については、約13,400人/日の需要への対応とあわせ、交通システムの定時性・速達性の確保のために設置しようとするものです。なお、需要の増減を含めた社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性の検証、実現に向けた課題の整理	★

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
新しい交通システムとは	24	スムーズで快適な交通網の構築が人口減少に歯止めをかけるという面もある。	ポ 市では、誰もがいきいきと活動できる交通環境を実現するため、公共交通網の充実とともに公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進等に取り組んでいます。これらの取組を通じて都市力の向上や地域の活性化にも寄与できるものと考えます。				
	25	前回のBRTの事がみんなの頭に入りすぎている。1から始めるという考えになっていない。前段にもっときっちりいうべき。	ポ ご意見を踏まえて説明してまいります。				
検討体制・検討の進め方	26	原当麻以西へのルート延伸についてmasterplanが必要	ポ 南部地域の拠点間を結ぶルートを基本とした新しい交通システムの導入に向けた検討を進めるとともに、他の地域への展開についても検討を行うと市都市計画マスタープランほかの計画に位置付けております。	○	-	上位・関連計画の確認	
			ポ 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとして「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。	○	-	大まかな導入ルートの検討	★
	27	導入計画に対する目的、現況分析、システムの経済効果等について、委員会で明確にし提示すべき。	ア 南部地域の交通問題を提示し、対応の必要性と新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
			ア 事業性の検証の中では経済効果を対象とすることはありませんでしたが、所要時間短縮のみを便益として整理し費用便益比（B/C）の算定を行ったところ、投資額を上回る社会的便益が期待できる事業（B/C>1.0）であることを確認しました。	○	-	事業性の検証	★
28	新しい交通システムの検討・在り方：市長からの諮問事項であり、検討委員会の目的については、その必要性（南部地域の拠点間輸送・高齢化に伴う各種難民を作らないための交通弱者対策＝買い物・医療・交通・行政サービスなど・南部地域の商業振興・交通事故の防止対策・BRTにこだわらない、コミュニティバスなどきめの細かい交通網の整備＝など）を明確にしてその目標及び目的をしっかりと主張して推進してください。	ア 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★	
29	4年前の相模原市基本計画やマスタープランなどの上位計画、関連計画に新交通が入ってるから新交通はオーソライズされている、だから進めて良いという考えなら、それは間違っている。基本計画やマスタープランには、新交通の話は隠し味程度しか入っていないのだから、上位計画全体についてのパブコメで異論はなかったからと言う理由を振りかざして新交通を進めるのは筋の悪い話だ。市民は上位計画とかマスタープランとか言われても、その中味は殆ど知らないのだから。	ア 市の上位・関連計画で示している南部地域の交通問題への対応方針の確認や現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	上位・関連計画、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★	

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
検討体制・検討の進め方	30	地域組織、今ひとつ見えません。もっと明確にすべき。	ポ 具体的なルート・構造等が明らかになってきたとき、その時点における検討内容に応じて、その沿線地域のご意見を伺う場として、想定していたものです。	○	-	検討体制の確認	★
	31	意見交換会を7ページの図式に盛り込むように修正してください。	ポ	○	-	検討体制の確認	★
	32	意見交換会は資料8ページの進行段階に計画的に組み入れては如何か。	ポ	○	-	検討体制の確認	★
	33	意見交換会を検討委員会とリンクさせてください。	ア	○	-	検討体制の確認	★
	34	次回の意見交換会はいつ開催するのか。	ア	○	-	検討体制の確認	★
	35	約束通り、進捗のポイント毎に意見交換会を何回でも開いて欲しい。	ア	○	-	検討体制の確認	★
	36	「意見交換会」の継続と位置付けを考えていく必要があると思います。	ア	○	-	検討体制の確認	★
	37	意見交換会の位置づけの明確化：今後も定期的に開催していくのであれば、付箋でも提案しましたが、検討委員会の進捗状況のポイント（合意形成を求める必要な箇所）で、開催時期及び開催場所を明確にして、地域代表の委員とご相談のうえ、検討委員会でスケジュール化をした方がいいと思います。	ア	○	-	検討体制の確認	★
	38	検討体制について。市議による「新しい交通システム検討の会議」があるというが、体制での位置づけは？	ポ	○	-	検討体制の確認	
	39	広く市民に周知したいのなら、もっと広く広報すべき。せつかくまちづくり会議から委員が出ているのであれば、地区ごとに出向いて説明をすべきである。	ポ	○	-	検討体制、検討の進め方の確認	
	40	無数の車座会談。ママ友グループ、学生グループ、趣味サークル仲間、飲み屋グループ、話しやすい人間関係の中で	ポ	○	-	検討体制、検討の進め方の確認	
	41	委員会のメンバーは市民の今日の意見を尊重せよ。委員会の討議だけで進めるな。	ア	○	-	検討体制、検討の進め方の確認	
	42	相模原市全体の問題なのに、なぜ南区だけで検討委員会を作るのか。南区は特別予算があるのか。	ポ	○	-	検討経過、上位・関連計画、検討委員会の目的の確認	
	43	新交通システムは南区だけのものか。中央区、緑区も関係するはず（予算的に）他区での説明は？	ポ	○	-	検討経過、上位・関連計画、検討委員会の目的の確認	
44	「見直し」という言葉を重く考える必要があるのでは。	ア	○	-	検討経過、検討委員会の目的の確認		
45	公募以外の検討委員はどのように選んだのか。その規準を示して欲しい。特にBRT推進派の中村教授になぜ依頼したのか。理由を話して欲しい	ポ	○	-	検討委員会の目的の確認	★	

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
検討体制・検討の進め方	46	意見交換会の位置づけを明確に。検討委員会の判断に任せるような答弁では行政の無責任さを痛感する。	ポ 意見交換会を検討体制に位置づけました。検討委員会を中心に導入に向けた検討を進めていただきますが、市といたしましては、これらの検討結果等を踏まえながら平成21年に提案しました導入基本計画案を見直してまいりたいと考えております。	○	-	検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方の確認	
	47	「検討委員会」頼みにならないよう、行政の責任を表に出して欲しい。	ア 検討委員会を中心に検討を進めていただきますが、区民会議やまちづくり会議をはじめ、無作為抽出による区民討議会議や自由参加による意見交換会などを通じて意見聴取を行ってまいります。	○	-	検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方の確認	
	48	ルート案を検討するときは、不利益者の代表も含むべきではないか。	ア 第1・2回検討委員会で討議・確認された新しい交通システムの目標を踏まえ、第3回検討委員会ではこの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果として、大まかな導入ルートとしては「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。	○	-	検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方の確認	
	49	新しい交通システムの路線を原当麻⇄相模大野と決めて「検討委員会」を発足させたことは、疑問を感じる。	ア 市総合都市交通計画の策定プロセスの中で、市民のご意見を伺う機会がありました。	○	-	大まかな導入ルートの検討	★
	50	相模原全域の交通問題を検討する場はありますか	ポ 南部地域の交通問題から、何らかの対応は必要と認識しており、白紙撤回ではなく、ルート、幅員、システム等について見直すということで検討委員会を中心に検討を進めています。				
	51	検討委員会よりパブコメを重視するとのことですが、以前のパブコメの白紙撤回の意見をどう考えていますか。	ポ 意見聴取を行う際には、討議しやすい資料の作成に努めてまいります。				
	52	検討体制について、同じ土俵で討議できるように（要求事項、問題点、可能性をわかりやすく）整理して進めてほしい。	ポ 区画整理事業が構想段階であったことなどから、麻溝地区の代表者や麻溝台工業団地の方に参画いただいております。				★
	53	検討委員会に想定ルートエリア内に麻溝台・新磯野の区画整理事業があるにもかかわらず、その組織が検討委員会に加わっていないのは不自然である。追加すべきではないか。	ポ 都市交通計画や市民参加のまちづくり支援を専門とする学識経験者に参画いただいております。				
	54	相模原に大学がいくつあると思っていますか！！事務局の方は大学の教授を選任する場合、市のことをよく知っている人を選んでください！！	ア 意見交換会でいただいたご意見等については、検討委員会に報告させていただきました。				
55	前回、新しい交通システム導入基本計画案を進め、結果として市長が見直しとしたが、この案を提案していた方が今回、委員長となっています。パブコメであれだけの反対や白紙撤回の希望があった内容を作成した方が関わっていますが、それはおかしいのではないのでしょうか。意見交換会でこれだけ必要性に関して議論されていることを検討委員会の方は真摯に受け止めて頂きたいと思えます。	ア 検討委員会での議論や判断がしやすい資料を心がけ、市（事務局）において最終的に判断し、提示しております。					
56	検討委員会の資料作りをコンサルタント会社に頼んでよいのか。（住民の意見が反映されない。BRT有りきの資料になる。）	ア 区民討議会議やまちづくり会議、自治会長会議などにおいて、広く市民のご意見等を聴取し、これを踏まえ、検討委員会を中心に検討していただくこととしております。				★	
57	受益者代表が検討委員会に多く含まれるので不信である。						

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
新しい交通システムの必要性	58	新交通システムの目的は何か。	ポ 新しい交通システムにつきましては、南部地域の拠点間の連携の強化、交通便利性の向上などを図るため、導入検討を進めております。	○	-	新しい交通システムの目標の確認	
	59	新しい交通システムの必要目的及びメリットを明確にして進めてほしい。	ポ 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	新しい交通システムの目標の確認	★
	60	住民多数の問題意識を反映し、何のためにどうしたいのか、そのためには何が必要・的確なのか、予算はいくらか、...	ア 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。また、区民討議会議やまちづくり会議、自治会長会議などにおいて、広く市民のご意見を聴取し、これを踏まえ、検討委員会を中心に検討いただくこととしております。	○	-	検討体制、検討の進め方、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	61	新交通システムは必要だが、すでに暮らしのある中につくり出すのはものすごく難しい。『合意ではなく納得』	ポ 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	検討体制、検討の進め方、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	62	議論の入口で気づいた。募集方法や本意見交換会の位置付論等に終始することは、交通課題を抱えている風には思えず、必要性は市の一方的な思い込み？	ポ 今回の意見交換会は、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などについて、ご理解をいただくとともに、ご質問やご意見を受ける場として開催したものです。また、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	63	受益者が限られているのでは。公共の利益が少ないのでは。	ポ 現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。新しい交通システムは「新しい交通システム沿線の居住者」や「各拠点への通勤・通学、来訪者」といった方々を主な利用対象者とするとともに、行政・産業・商業・教育・医療など様々な機能を享受される方々のニーズに対応することとなります。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	64	「新しい交通システム」導入は必要なし	ポ 「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	65	新しい交通システム導入の検討前に交通問題の整理が必要だと思う。	ポ 南部地域における交通の問題、課題に対応する新しい交通システムは次の5つで、主に公共交通の利便性向上、特に「人の輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	66	本当に必要なものなのか検討を先にすべきである。	ポ 【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	67	新しい交通システムと道路の問題を一緒に検討するのは矛盾がある。目的は①渋滞解消なのか②新しい交通システムの導入なのか、混在した討議自体は疑問である。	ポ 【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
68	新システムで目的が叶う訳はないと思うがどう思うのか。①渋滞解消：クルマを新システムに乗せない限りムリ。②商店街の活性化：排ガス、騒音、振動で客は来なくなるのでは。③活性化の意味は何か。	ポ 【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★	
69	新システムは何のため。52号の混雑緩和と言うが、本当は縦貫道付近に建設されるであろう物流施設からのトラックをスムーズに16号線に流すのが大きな目的ではないか。そのことがどこにも触れられていない。市内の交通問題だけ	ポ 【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★	

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新		
				済み	予定 内容等			
新しい交通システムの必要性	70	新交通システムの必要性の議論をもう少ししてください。子供や孫の世代のまちづくりに絶対必要な大動脈の整備を考えてください。	ポ	「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	71	交通課題、（特に今後のもの）をしっかりと把握することが必要。必要性の検討が大事。本当に必要なのか。	ア	南部地域における交通の問題、課題に対応する新しい交通システムは次の5つで、主に公共交通の利便性向上、特に「人の輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	72	人の輸送が緊急課題なのか。	ア	南部地域における交通の問題、課題に対応する新しい交通システムは次の5つで、主に公共交通の利便性向上、特に「人の輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	73	新しい交通システムは何故必要なのか。理由の示し方が希薄ではないか。	ア	【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	74	「新交通」の必要性を考えていく必要があると思います。	ア	【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	75	新しい交通システムを導入するための目的が理解できなかった。	ア	【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	76	何のために何を改善したいのかを良く考えないと、市民の同意を得られないと思う。	ア	【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	77	地域をまわるコミュニティ交通の方が必要な気がします。	ア	市では、交通不便地区や公共交通空白地区といった鉄道やバスの利用が不便な地域において、生活交通の確保策としてコミュニティ交通の導入を推進しております。				
	78	BRTの導入目的は何なのかいくら考えてもわからない。	ポ	「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	79	原当麻から相模大野に新交通を通す意味、必要性が全く分からない。開通しても52号の渋滞解消は不可能だ。新ICからの車は16号に出る車が殆どなのに、なぜ相模大野につながれば渋滞を解消出来るのか、全く分からない。相模大野周辺が大渋滞するだけだ。新交通のバスに自動車を数台ずつ積み込んで走らせない限り、渋滞は解消しないはずだ。そんなことは不可能だろう。16号までを拡幅すれば済む筈だし、それ以外に方法はない筈だ。また、原当麻、麻溝地区の住民が相模大野への新交通開通を希望していると言うが、それらの地区の人口はそれほど多くなく、毎日相模大野に出たいという人数も殆どいないだろう。このことは、ポーノオープン後のバス乗客数を調べればすぐにも分かる筈だ。まったく導入の理由にはならない。	ア	新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとして「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。 新しい交通システムは、麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たなまちづくりや南部地域以外の市内拠点との連携の必要性を確認し検討を進めています。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
80	相模大野⇄北里間が必要な人はどのくらいの人数なのか。	ア	路線バス、企業バス、スクールバスの利用者が合計で1万人を超えています。この他にバスの定時性・速達性に対する信頼が低いことなどから、多くの自転車利用者がいることを確認しています。	○	-	現状の交通問題の確認	★	

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
新しい交通システムの必要性	81	検討委員会よりパブコメを重視しているとのことですが、前回のパブコメのあれだけの「白紙撤回を希望します」の意見はどうしたのか。本当の意味で必要性はないと思います。	ア 平成21年に実施したパブリックコメント等において、検討の進め方に対する不満が多く寄せられたことなどを踏まえ、検討委員会を中心に、区民討議会議や意見交換会などを通じて意見聴取を行いながら検討を進めます。なお、検討委員会では、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標が確認しました。	○	-	検討経過、検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	82	本日の意見交換会の最後で、新交通システムの起点が必ずしも相模大野ではなく、古淵の可能性が高いような雰囲気があり、なにか拍子抜けした。単に圏央道と国道16号を結ぶためだけなら、確かにオルガノから古淵方面に抜けばいい。しかし、小田急線の急行停車駅である相模大野の強みをフルに活かし、通勤・通学・通院に便利な交通手段を提供し、同時に相模原市の商業文化拠点である相模大野駅への来訪・集客を考えれば、やはり相模大野を起点とする新交通システムが必要だと思う。	ア 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとして「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。	○	-	大まかな導入ルートの検討	★
	83	今のバスで充分だ。BRTが高齢者にやさしいと言うが、今のバスに乗れない高齢者がBRTだと乗れるのか。その理由がわからない。	ポ 6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム※）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なこと、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいこと、適用性が低いとの結論に達しました。 ※新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととし検討を進めました。	○	-	輸送システムの検討	★
			ポ 新しい交通システムの実現に向けては、高齢化など社会動向への対応が必要であり、安全対策やバリアフリー対策などに配慮した整備が必要です。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
84	BRTと言えども利用者は停留所半径1km範囲に限られる。もっと市民にとって便利なのは一般道の拡幅であると思う。	ポ 新しいバスシステムの駅勢力圏は半径500m範囲に設定して事業性の検証を行いました。なお、一般道の拡幅をはじめとした道路事業につきましては、市新道路整備計画により、道路環境の変化に応じた道路ネットワークの形成に向け、整備個所の選択と集中による効率的かつ効果的な整備を進めています。	○	-	事業性の検証		

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新
				済み	予定 内容等	
新しい交通システムの必要性	85	なぜ原当麻と相模大野をBRTで結ぶのか目的がわからない。	ポ 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとして「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。	○	- 大まかな導入ルートの検討	★
			ポ 6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム※）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいこと、適用性が低いとの結論に達しました。	○	- 輸送システムの検討	★
	86	新しい交通システムを提唱するのであれば、もっと、具体的な案を提案していただきたい	ア ※新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととし検討を進めました。	○	- 輸送システムの検討	★
			ポ 想定ルート内を走る県道52号や県道507号では、道路拡幅の計画があり、計画幅員としては最大33mを予定しています。新しい交通システムは、こうした広幅員道路の有効利用を基本に検討を進めています。	○	- 具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討	
	88	少子化でBRTを導入しても、いずれ乗客は減るのでは。	ポ 人口減を含めた社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。	○	- 実現に向けた課題の整理	★
	89	財源、リニアに加えて新交通システムですか、リニアにかかる費用があまりにも膨大なので、このくらいは、ま、いいかと思えということ？	ポ 財政状況を含めた社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。	○	- 実現に向けた課題の整理	★

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
新しい交通システムの必要性	90	新しい交通システムではなく、渋滞緩和の改善策で対応できないか	ア 交通システムのハード整備とは別に、交通渋滞緩和策や公共交通利用促進策などソフト施策の実施が必要です。	○	- 実現に向けた課題の整理	★	
	91	今日のテーマは正に「新システムの導入ありき」を示しているのではないか。	ポ 今回の意見交換会は、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などについて、ご理解をいただくとともに、ご質問やご意見を受ける場として開催したものです。				
	92	計画の内容が固まっていないのに、意見を問うとはどういうつもりか。	ポ				
	93	人間を中心にした道路システムを最優先すべき	ポ 幹線道路をはじめとした道路全体事業につきましては、市新道路整備計画により、道路環境の変化に応じた道路ネットワークの形成に向け、整備個所の選択と集中による効率的かつ効果的な整備を進めています。				
	94	圏央道インター開通当日なのに県道オルガノまでは事業化、オルガノから16号まではこれから検討では遅すぎる。圏央道の話は何年も前から決まっていた。	ポ				
	95	自転車専用道路こそ必要。	ア 市では、市自転車対策基本計画により、自転車通行環境の改善や自転車等の安全・適正利用の促進、多様な駐車需要への対応など、総合的な自転車対策を推進しています。				
その他	96	「新交通システム」は企業誘致のための目玉だという事を聞いたが本当か	ポ 検討委員会では、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。その目標の一つに、活力ある中心市街地づくりや産業振興など「南部地域のまちづくりへの貢献」があります。	○	- 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★	
	97	県道52号の整備が国道16号まで完成してからでもいいのでは。	ア 混雑の激しいバスへの乗車や、時間通りに来ない、着かないなど、「人の輸送」の問題が存在するため、県道52号改良事業とともに新しい交通システムの導入にも取り組んでいこうとするものです。	○	- 現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★	
	98	相模原市の将来（子、孫の代）のまちづくりが見えないので、我が事の話になってしまうのではないか？	ポ 新しい交通システムの目標の確認にあたっては、現状の交通問題のほか、将来起き得る問題についても議論されました。なお、検討委員会の目的は「市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域の交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入に関する事項について検討すること」としております。	○	- 検討委員会の目的、新しい交通システムの目標の確認		
	99	「意見交換会」は、色々な意見を聞くことができ良かったと思います。	ア ありがとうございます。検討状況に応じて、開催してまいります。	○	- 検討体制の確認	★	
	100	新しい交通システムの検討経過について。21年8月…さらに検討を進めます。「見直します」とあった筈ですが、「検討します」と印字したのはなぜですか？	ポ 平成21年に提案した導入基本計画案を見直し、導入に向けた取組を推進するため、新しい交通システムのシステム、ルート、実現化方策等について、検討委員会に諮問したところです。検討委員会では、システム、ルート、幅員等について多様な視点から比較検討を進めました。	○	- 検討経過、検討委員会の目的の確認	★	
	101	平成21年12月16日の市長見直し発言の中味を担当課はどのようにとらえているのかお答え下さい。「導入ルートを見直す」この意味は	ポ		○	- 検討経過、検討委員会の目的の確認	★
	102	北里大の職員の6割がマイカー通勤をしている状況では渋滞の原因となっているのではないか。	ポ 交通渋滞は一部施設の利用者や従業者だけが原因となるわけではなく、土地利用や道路といった社会基盤の状況など様々な要因が重なって発生すると言われていています。	○	- 現状の交通問題の確認	★	
	103	交通の便がよく、企業活動、商業活動も活発で、大学や総合病院がある街が、人口減少と都市の収縮・過疎化の中で、生き延びることが出来るのだと思う。そして都市としての一定の人口・産業・商業が維持できることが、豊かな市民生活の維持にも繋がるものと思う。	ア 検討委員会では、現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。ご意見と同様の考え方は、この目標の議論の中でも確認しました。	○	- 新しい交通システムの目標の確認	★	

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新
				済み	予定 内容等	
その他	104	「新しい交通システム」のスタートと終点が明示されていないのは何故か知りたい。	ア 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を整理し、これらの課題を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとして「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。	○	- 大まかな導入ルートの検討	★
	105	2台つき外国の大型バスが通らなくなることは非常にうれしい。地響でお風呂場や壁がひびだらけにならないことを確認できたことが、最大のよこびです。そして、赤ちゃんからお年寄りの方々、身体が不自由な人たちにとっても住みやすい相模原市南区であってほしい。	ア 6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム※）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことと、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいと、適用性が低いとの結論に達しました。 ※新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととし検討を進めました。	○	- 輸送システムの検討	★
	106	BRTよりコスト安い代替案（方法）はいくらでもあるので、その方法を議論すべき。	ア 運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	○	- 運行形態・ルートの詳細検討	
	106		ア 6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム※）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことと、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいと、適用性が低いとの結論に達しました。 ※新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととし検討を進めました。	○	- 輸送システムの検討	★

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
				済み	予定 内容等		
その他	107	もう10年以上も前のことだが、南市民ホールで行われたデュアルモードカー案を説明する交通問題シンポジウムに参加した。モノレールよりは採算性がいいだろうと思ったが、それでも相模大野駅から県道52号まで地下道路を作るという案に、事業費の観点から不安を覚えた。しかし、多数の住宅を立ち退かせて地上道路を作るより、相模大野駅前を一部地下化して県道52号に結ぶ方が、結局実現可能であり安くつくのではないか思い直している。	6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム※）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。 その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいこと、適用性が低いとの結論に達しました。 ※新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃収受、運行方法、優先信号等の改善を組合せたものを想定しています。このうち定時性・速達性の最も優れたものをBRTと呼ぶこととし検討を進めました。	○	-	輸送システムの検討	★
			運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	108	①新交通システムと防災体制について検討すべき②南区の地形を有効に活用し、街の美観と特に電柱、ライフラインの安全確保、重要	新しい交通システムの実現に向けては、地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議・調整を丁寧に行うことが必要であり、防災体制や美観等に関しても、市における今後の詳細検討の中で関係機関と協議を図っていきます。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
	109	住宅街を潰すことはしないというのは確約か？	運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	110	既存のインフラをうまく使う計画とすべきです。買収して道をつくるべきではないでしょうか。もめてる根はそれではないでしょうか。	運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	111	米軍住宅の外周を数メートル削ったとしてもどうってことないと思うので、そこに専用軌道をつくり、小田急の車両基地につなげることができれば、相模大野駅から双葉入口までレールでつながる。レールも道路も走れる車両を導入すれば女子美や北里への交通は良くなる。	相模大野駅から御園2丁目や在日米軍相模原住宅地区付近を経由し、麻溝台地区・原麻駅方面に向かう導入ルート（南側ルート案）の検討を行いました。基幹公共交通軸とする場合の道路拡幅の影響や、予想されるピーク需要への対応の困難さから、適用性が低いとの結論に達しました。	○	-	具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討	
	112	御園2丁目の自分の家の前が30メートル道路、大きなバス通りにはならないということが分かりました。年のいった母もいますので、このまま関わりのない、日々を過ごせる思いました。ほっとしました。大変心配していました。	運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	○	-	具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討	
	113	住宅街に30m中の道路をつくって住宅街を潰すような前回の計画にはしないという話なので、これを確約と捉えて安心できた。	運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	114	現在の道路改善と活用を考えていく必要があると思います。	運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	115	新交通にBRTのような優先通行権を与えるなら、新交通専用道路とそれに並行している一般道の両方が信号で止まった場合には、渋滞して救急車・消防車・パトカーなどの緊急車両は動きが取れなくなるのではないかと。この問題をどう解決するのか？	新しい交通システムの実現に向けては、地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議・調整を丁寧に行うことが必要であり、緊急車両の円滑な通行に関しても、市における今後の詳細検討の中で交通管理者等と協議を図っていきます。	○	-	実現に向けた課題の整理	★

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新
				済み	予定 内容等	
その他	116	一般車と新しい交通システムを同じ道路で走らせるのは、深刻な渋滞をもたらすのではないか。	ア 一般車と新しい交通システムが同一の道路空間を走行する場合、高い定時性・速達性を確保することは困難なことから、自動車交通の影響を受けない専用走行空間の設置を想定した新しい交通システムを検討しています。	○	- 構造・走行路等の検討	
	117	新交通システムを構築するための予算の位置付けはどの様になっていますか。補助金のみでは困ります。	ポ 新しい交通システムの事業費負担を一定の条件のもとで検討した結果、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20億円になることを確認しました。	○	- 事業性の検証	
	118	北里直通バスも乗らない教職員が新しい交通システムを選んでマイカーをやめると考える根拠を示して欲しい	ポ 市、沿線企業・大学等、バス事業者が連携して、公共交通の利用促進（新しい交通システムへの利用転換）に繋がるソフト施策を実施するなど、新しい交通システムの整備効果を一層高める施策の実施が必要です。	○	- 実現に向けた課題の整理	★
	119	前回のBRT計画にあった「既存のバス路線の廃止、統合」については今回の新交通ではまったく触れていない。したがって、前回の記憶のない人はこのことが全く気が付かず、「この点にも大きな課題があるのではないか」と言う質問や意見は今日は出なかった。新交通では、資料上は路線の廃止統合はしないように見えるが、併存させるとはとても考えられない。市は意図的に隠しているのでしょうか。既存路線は廃止、統合、変更するのか。この問題は現時点でもはっきり言えるはずだ。市はどうするのか。	ア 新しい交通システムの導入に伴う既存バス路線の再編については、地域全体の効率的な公共交通網形成の観点から、必要と考えられますが、その実施にあたっては、地域やバス事業者と協議・調整を行いながら、合意を図る必要があります。	○	- 実現に向けた課題の整理	★
	120	何年後の相模原市を考えた計画か（人口減、高齢化の動向が考慮されているのか。今の課題か。）	ポ 新しい交通システムの導入に向けた計画は、今後、検討委員会の検討結果等を踏まえて、市において策定を予定しております。なお、市総合都市交通計画（平成24年3月策定）では、概ね20年後の将来像を見据えながら、より計画の実現性を高めるため、施策、事業の具体性を帯びる10年（平成24年度～33年度）を計画期間としております。			
	121	物流は課題でないのか。（人の移動のみか。物流が課題なら交通事情は改善されないか。）	ポ 新しい交通システムにつきましては、主に公共交通の利便性向上、特に「人の輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。			
	122	ニュースの要旨の①製作者名②検討委員に了解を得たか	ポ 新しい交通システムニュースは、市（交通政策課）において作成しております。検討委員会の討議内容に関する事項は、会議資料や確定後の議事録を踏まえた内容となっております。			
	123	①本日参加のコンサルの名前②契約の内容	ポ 意見交換会当日は、検討委員会における検討業務の支援等の委託業者であるセントラルコンサルタント株式会社が参加しました。			
	124	自転車が多くなってとてもうれしい！！空気がきれいになる。問題があると考えるなら、自転車専用道路を作ることを考えてほしい！！	ポ 市では、市自転車対策基本計画により、自転車通行環境の改善や自転車等の安全・適正利用の促進、多様な駐車需要への対応など、総合的な自転車対策を推進しています。			
	125	自転車の尊重をもう一つの目玉にすべきと思います。	ア			
126	人口が減っている今（毎日の相模原広報による）35年前より車両の交通量は南地区ではラッシュ時も減っています。なぜ道路を新しくつくる必要があるのか。	ポ 幹線道路をはじめとした道路全体事業につきましては、市新道路整備計画により、道路環境の変化に応じた道路ネットワークの形成に向け、整備個所の選択と集中による効率的かつ効果的な整備を進めています。				
127	データは客観的に取ってください。前は「統計でうそをつく手法」がたくさんみられた。	ア 誤解が生じないような資料作成に努めてまいります。				

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新
				済み	予定 内容等	
その他	128	高速道路開通による渋滞、車さばきに道路を建設したいのか。これが理由なら、交通政策課が担当するのはおかしいのではないか。	ア 市では土木部におきまして、さがみ縦貫道路のアクセス道路として県道52号相模原町田や津久井広域道路といった多車線道路の整備を推進しております。新しい交通システムにつきましては、南部地域の拠点間の連携の強化、交通利便性の向上など、主に「ヒトの輸送」の問題を解決するため取組として検討を進めています。			
	129	平成21年度の資料は、当時関係した人は理解出来るが、新しい人には惑わせるだけなので添付不要です。	ア 誤解が生じないような資料作成に努めてまいります。			
	130	交通政策課は、「新交通」を考えることを目的化しないことを希望します。	ア 南部地域の交通課題の解決を目的として検討していきたいと考えております。			
	131	市民への周知方法について：市広報＝新聞購読者（60～70%）、自治会加入率（65%）なので、市民への情報浸透については市全体で考えるべき問題だろうと思います。ホームページ・チラシなどいろいろと方法は考えられますが情報の輻輳（ふくそう）化にどう対応するのがよいか？目標とする情報浸透度は？	ア 広報さがみはら、ホームページ、ニューズレターなどを通じて、市民の皆様幅広く情報発信を行ってまいります。			
	132	新しい交通システムの必要性・大切さを求めている市民もいます。最初から片寄った意見交換会は好ましい説明会にならないと考えます。	ア 今回の意見交換会は、検討委員会の目的、今後の検討内容・進め方などについて、ご理解をいただくとともに、ご質問やご意見を受ける場として開催したものです。			
	133	神奈中の野心？神奈中は2両連結のバスを実現させたいを思っている。そのためには相模原が最適と思っているのでは？	ポ —			
	134	50年ほど前から相模原市の市長さん（河津、たてもり、小川）3名の方とは折にふれ市民個人とお話をしました。 ・キャンプ淵野辺の米軍飛行場の件を中止 ・麻溝公園のグリーンタワーを100m→33m ・相模台小の子ども達の通学路作った。 鶴の一声でこれらを実行！！	ポ —			



**「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」におけるご意見等(ポストイット・アンケート分)への対応表** 【第2回(H26.2.2開催分)】

平成26年2月2日に実施した「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」の場で、参加者の皆様からいただいたご意見やご質問（ポストイット・アンケート分）に対する、市の見解や新しい交通システム導入検討委員会における検討状況等につきまして、次のとおり整理しました。

※ポストイットによるご意見等の分類につきましては、意見交換会当日におけるものを基本としています。

※ポストイットによるご意見等で当日分類ができなかったもの、アンケートによるご意見等につきましては、事務局の判断により分類を行いました。

※ポストイット及びアンケートにご記入いただいた内容をそのまま掲載しています。

整理：第13回検討委員会（平成27年1月7日）現在

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
					済み	予定		内容等
システム	LRT	1	北側ルート1案、2案、3案、南側ルート案にしてもほとんど現行のバス路線だと思う。そこを改良拡幅でLRTシステムが何年先に実現する目算はあるのでしょうか？	ア LRTは新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差が無いにもかかわらず事業費が高額なことで、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいと、適用性が低いとの結論に達しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	LRT	2	交通システムとしてはLRTシステムは良い方法だと思いますが、拡幅工事がともなう所がほとんどだと思うので、それでも計画を進めるのか（北側3案のどれかで）。	ア 新しい交通システムの実現に向けては、環境問題、交通事故、高齢化など社会動向への対応が必要であり、排出ガス抑制・省エネルギー、安全対策やバリアフリー対策などに配慮した整備が必要です。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	新しいバスシステム	3	新しいバスシステムなど年配の人、子供などがバスに乗るのに危険だったり長い時間歩くことになったりしないようにまず考慮すべき。資料1p9新しいバスシステムの写真などバス乗り場に辿り着くのが危険。	ポ 新しい交通システムの事業性を一定の条件のもとで検証した結果、長期（基本計画策定後概ね10～20年以内）の取組の中では、14台の連節バスの導入を想定しました。あわせて、連節バスについては、道路や需要など導入に際して必要な要件が整った区間等から段階的に導入していくことを確認しました。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
	新しいバスシステム	4	BRTにすると、交差する道路では他の車の渋滞で排気ガスの充満がひどくなる。	ポ 新しい交通システムの事業性を一定の条件のもとで検証した結果、長期（基本計画策定後概ね10～20年以内）の取組の中では、14台の連節バスの導入を想定しました。あわせて、連節バスについては、道路や需要など導入に際して必要な要件が整った区間等から段階的に導入していくことを確認しました。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
	新しいバスシステム	5	2台連結バスは大人数を一度に運搬可能で良いが、現状の道路ではとても困難であり、どの位の(台)年数を予定(目標)としているのですか。	ポ 新しいバスシステムは専用走行路の設置や、通常の路線バスよりも輸送力の高い連節バスの使用、停留所・運賃収受の仕組みの改善などを組み合わせることを想定したシステムです。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	★
	新しいバスシステム	6	新しいバスシステムが良い。	ポ 検討委員会では、定時性・速達性の大幅な改善や、予想されるピーク需要への対応、段階的に拡幅される県道52号の有効活用の面から、詳細検討を進めるシステムとして選定されました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	新しいバスシステム	7	新しいバスシステム。	ポ 検討委員会では、定時性・速達性の大幅な改善や、予想されるピーク需要への対応、段階的に拡幅される県道52号の有効活用の面から、詳細検討を進めるシステムとして選定されました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
					済み	予定		内容等
システム	新しいバスシステム	8	大野と原当麻の活性化は、渋滞により人の交流が阻害されるから難しい、だからBRTだという考えが両地区の自治会長から出ているようだが、両地区がBRTで結ばれたら本当に人の行き来が増えるのか、疑問だ。第一に、相模大野から原当麻の工場や物流センターに通う人がどれくらい増えるというのか。横浜や川崎方面から原当麻の工場に職場を求める人がどれだけいると言うのか、そもそもそういう人たちは横浜や川崎で職場を見つけるのが普通だ。わざわざBRTに乗って通いたいと思う人は殆どいないだろう。また、逆に原当麻から相模大野にBRTで出て横浜や川崎、東京に通う人がどれくらいいると言うのか。サラリーマン以外の住民についても、ポーノオープン後のフィーバー時に原当麻からのバス乗客が増えていないのなら、10年後にBRTが開通しても閑古鳥が鳴くだけだろう。	<p>検討委員会では「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。南部地域における交通の問題、課題に対応する新しい交通システムの目標は次の5つで、主に公共交通の利便性向上、特に「人の輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。</p> <p>【新しい交通システムの目標】</p> <p>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</p>	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	新しいバスシステム	9	BRTやLRTには、優先信号を与える仕組みになっているが、これでは渋滞解消どころか、渋滞を加速させるだけである。何故なら、交差する道路では、BRTのために赤信号の時間が多くなって、渋滞のみならず排気ガスの充満がひどくなる。新ICから下りてくる車も52号だけを通るわけではないから、この連中も渋滞に巻き込まれる筈だ。さらに緊急車両の通行にも大きな影響を及ぼす筈だ。優先信号がBRT導入の大きな手段なら、即刻計画を取りやめることだ。	<p>新しいバスシステムについては、県道52号へのバス専用走行路の設置と県道52号などの交差点に優先信号を整備することを想定する施設計画の検討を行いました。実現に向けては、一般車への影響や安全対策、環境面等に配慮しながら、交通管理者等関係機関との協議を行いながら整備を進めることが必要です。</p>	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理	★
	新しいバスシステム	10	BRTは乗用車による渋滞解消を目的として、その乗員をBRTに乗せようという計画だが、新インターから下りてくる車の中には、トラックやライトバンなどの商用車も多いはずだ。しかしこれらの車両は物を運ぶ物流の役目を負っているため、BRT開通後も減らず、乗用車の代わりに今度はトラック、ライトバンなど商用車による渋滞が起こる筈だ。したがって、BRTでは渋滞解消は不可能だと思うが、市はどう考えているのか、聞きたい。委員会の中でもこの問題について議論が出なかったのは不思議千万だ。委員が皆、気がつかなかったのなら見識を疑う。渋滞解消が出来なければ、人の交流増による原当麻や大野の活性化は望むべくもないはずだ。導入の理由に活性化を言うのは根拠が薄いと思うが、どうか。渋滞解消が「活性化」の前提条件なのに、それが不可能なら「活性化」も不可能のはずだ。	<p>新しい交通システムの導入検討では、商用車など業務活動から公共交通への利用転換ではなく、マイカー通勤などの自動車利用が必ずしも必要でない移動から公共交通への利用転換を促進することを一つの目標に設定し、それを実現するための方策として、公共交通の定時性・速達性や公共交通へのアクセス性の向上を図っていくこととしています。</p> <p>一方、市では、さがみ縦貫道路の開通等によるトラックなどの商用車の増加による渋滞の悪化への懸念に対して、県道52号などアクセス路となる路線における道路整備等の交通容量拡大策を実施、又は予定しているところです。</p>				★

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新		
					済み	予定		内容等	
システム	新しいバスシステム	11	そもそもBRTは専用道路走行を想定しているが、そこを通れないはずの一般車が渋滞を免れるために専用道に入り込むことは必至だ。その場合、BRTの走行混雑や交通事故の多発が考えられるが、市はどう考えているのか、聞きたい。車道とBRT走行路との間に柵を設けるらしいが、一般車両が1車線で渋滞または信号待ちをしている時には、緊急車両が通れないではないか。コンサルの作成した資料を見ても、このことに全く触れていないのはどうか。	ア	新しいバスシステムについては、県道52号へのバス専用走行路の設置と県道52号などの交差点に優先信号を整備することを想定する施設計画の検討を行いました。実現に向けては、一般車への影響や安全対策、環境面等に配慮しながら、交通管理者等関係機関との協議を行いながら整備を進めることが必要です。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	★
	既存バスシステムの改善策	12	北里大学、女子美大のための交通のように思う。今ある交通路線を広げるようにした方が良くと思う。	ポ	既存のバスシステムの改善策は、一般レーン走行を基本とする通常の路線バスで、狭幅員区間、急カーブ区間、交差点、バスベイなどを局所的に改良することを想定したものです。検討委員会における比較検討では、定時性・速達性の大幅な改善が期待できず、また予想されるピーク需要への対応も困難と判断されましたが、新しいバスシステムの導入に向けた段階的な取組の中や、あるいは、新しいバスシステムの導入区間以外において、既存のバスシステムの改善に向けた対応を図る必要があります。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	既存バスシステムの改善策	13	「既存バスの改善」に2輦バス（連結バス）などの多量輸送は含まれているのでしょうか。また「快速」「ノンストップ」などの運行方式（ピストン輸送）も含まれていますか。	ポ		○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	既存バスシステムの改善策	14	バス交通の定時性確保の方策として既存バスシステムの改善策にあるような右折レーンの設置等が検討されているが、もっと大胆な一方通行の導入とか、右折レーンの十分な設置ができない交差点については左折のみ可とするような方策の検討を行うべき	ポ		○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	既存バスシステムの改善策	15	相模大野と北里のルートの既存バスの問題点を解消するようになるだけで良い。膨大な税金を使わないように。	ポ		○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	既存バスシステムの改善策	16	既存のシステム（含む車輛）を活用し事業費を最低限に抑えるべきと思う。	ア		○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	既存バスシステムの改善策	17	既存のバスの改善で良いのでは。事業費の評価が雑であり全部新設で評価している。	ポ		○	-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	18	新しい交通システムとして住民に迷惑をかけない定時性、速達性を担保できるのは地下鉄です。	ポ		○	-	輸送システムの検討	
	その他	19	LRTは可能ならばそれにこしたことは無いのですが、道路幅は30m40mが必要だろうと思う。立退きを含めて目安は何年先かめどは立っているのか。私は30m40mの道路幅が可能であるならばセンター安全地帯を設けてモノレールを考えるべき。地表はもう考え方として古いし、時間がかかる。	ポ		○	-	輸送システムの検討	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新		
					済み	予定		内容等	
システム	その他	20	◎至急の改良（道路改良工事）で少しでもスムーズな交通の流れができる提案と、◎5年～10年かけて改良していくしかない場所、システム◎道路拡張工事の必要な箇所では20年～50年のタームが必要だろうから分けて提案を受けたいらどうなのか？	ポ	検討委員会では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数も一定の目安しながら、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期では主に交差点改良・バスベイ整備や交通運用の変更による取組、中・長期では主に道路拡幅・バス専用走行路整備による取組を想定した内容となっています。なお、需要の変化を含めた情勢変化への対応としては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★
	その他	21	通学時間帯のみ県道の一方通行（朝夕逆方向）など道路利用方法の改善も考えてほしい。	ポ		○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★
	その他	22	システムについて、将来ルートの変更が発生するかも知れないので、専用走行路のみを前提としたものに絞らず、柔軟な運用ができる方が良いと思います。	ポ		○	-	運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理	★
	その他	23	バスの定時性確保を図るための方策として右折レーンが確保されていない交差点をすべて右折禁止とスクランブル信号にすることが良いと思われるが、この点は検討したのか。期間を限って実験してみてもどうか。バスに乗っていて気にかかるのは先頭車両が右折する場合1回の信号で1台しか通行できないケースが多いため。	ポ	運行形態・ルートの詳細検討の中では、県道51号～県道52号の区間や県道507号～女子美術大学～県道52号の区間等で、交差点改良やバスベイの整備などの部分改良を取り組んでいくことを確認しました。交差点改良の具体的な内容や信号処理の工夫については、今後、市において地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議を行うことを想定しています。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理	
	その他	24	県道52号の拡幅をオルガノまでを16号まで10年以内でできるように市県国に強力におすことにする。それができれば新システムが早くできることになる	ポ	県道52号の多車線化は、麻溝小入口交差点から西大沼4丁目交差点までの区間について、先行して取り組むこととしており、平成26年5月に都市計画決定を行いました。西大沼4丁目交差点から東側の国道16号までの区間については、市総合都市交通計画に多車線化を位置付けていることから、先行整備区間の進捗状況や今後の社会経済状況の変化等を踏まえて、事業化等の判断を行っていく予定です。				★
	その他	25	各ルートにおける信号機の動作時間は検討されないのか。	ポ	新しい交通システムのルートやシステムを組合せた比較案の比較評価では、LRT、新しいバスシステム、既存のバスシステムの改善策の各システムについて信号交差点の平均待ち時間を設定して検討を行いました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	26	市民の安全を確保する為の救急搬送はどの搬送システムを導入されても影響しないものなのか。	ポ	新しい交通システムの実現に向けては、地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議・調整を丁寧に行うことが必要で、緊急車両の円滑な通行に関しても、市における今後の詳細検討の中で交通管理者等と協議を図っていきます。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
その他	27	各システムのメンテナンス費用はどれくらいかかるのか（運行開始後）	ポ	事業性を一定の条件のもとで検証した結果、長期（基本計画策定後概ね10～20年以内）の取組の中では、約6億7,400万円/年の営業費用（支出）が発生することを確認しました。	○	-	事業性の検証	★	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新
					済み	予定	内容等	
システム	その他	28	交通システムの占有空間（使用空間）の問題に帰着する。発想の転換が必要ではないか。例えば索道の架設など。	ポ 運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	その他	29	システムに優先信号を与えたら、クロス道の渋滞が増えたり、排気ガスが増えることは確実だ。更に緊急車両の走行に影響出るのは、この方式は事故の面でも心配だ。専用道を走らせるのも危険。	ポ 新しい交通システムの実現に向けては、安全対策に配慮した整備が必要です。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
	その他	30	急行バス導入の話が資料に出ていないのが何故なのか。	ポ 新しい交通システムの段階的な整備を想定した整備計画の検討の中では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）取組の中で、連節バスによる急行運転の開始を想定することを確認しました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★
	その他	31	大野駅周辺は、専用道路を走るLRT、BRTの場合、一般車の一方通行や商店の荷捌きの制限などが必要になるが、地元との合意は得られると思うか。	ア 相模大野駅周辺（県道51号～相模大野駅）の間での専用走行路の確保については、沿道施設への影響や事業費増大への懸念から、時間帯を限定したマイカー流入規制の実施など交通運用の変更を想定した整備計画の検討を行いました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★
	その他	32	ピーク時（朝夕各3時間を取っているが、実質的には朝は2時間、夕方は1時間位のはず。大野駅から北里）のためだけに莫大な費用をかけて新交通を導入する意味が本当にあるのか。ピーク時以外は順調に走っており、乗客も少ないのだから、導入する必要はない、と思うがどうか。	ア 検討委員会では、現状、朝夕のピーク時間を中心に、道路渋滞等により公共交通の定時性・速達性が確保されていないことが最大の問題であり、この問題を解決するための方策として新しい交通システムの導入検討を進めることを確認しました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	その他	33	既存バス改良で市作成の資料に抜けているのは「急行バス」の導入だ。討議会でも、昨年の意見交換会でも定時性、速達性改善に役立つから導入したらどうか、との意見が出たのに、なぜ案に入れなかったのか、聞きたい。	ア 新しい交通システムの段階的な整備を想定した整備計画の検討の中では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）取組の中で、連節バスによる急行運転の開始を想定することを確認しました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★
	その他	34	LRT、BRTが開通すると、今のバス路線の整理統合や廃止が行われる筈だが、今の停留所を利用している多くの住民はルート変更、ダイヤ減少で不便になること必定である。市はどのように対応するのか、聞きたい。	ア 新しい交通システムの導入に伴う既存バス路線の再編については、地域全体の効率的な公共交通網形成の観点から、必要と考えられますが、その実施にあたっては、地域やバス事業者と協議・調整を行いながら、合意を図る必要があります。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
	その他	35	BRT、LRTによって、沿道から出てくる車両や商店街の荷捌きが規制を受け、住民も横断に不便になるが、その犠牲を払ってまで住民は導入を歓迎すると思うか、市に聞きたい。	ア 運行形態・ルートの検討の中では、専用走行路の設置により沿道利用への影響が発生しないかについても重要な視点として扱いました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
					済み	予定		内容等
システム	その他	36	現道路の使用法の改善（右折禁止、一方通行、信号間隔など）を十分に検討して、まず試行してほしい。	ア 運行形態・ルートの検討の中では、県道51号～県道52号の区間や県道507号～女子美術大学～県道52号の区間等で、交差点改良やバスベ이의整備などの部分改良を取り組んでいくことを確認しました。交差点改良の具体的な内容や信号処理の工夫については、今後、市において地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議を行うことを想定しています。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理	
	その他	37	道路は現状よりかなり拡張すべきと提案。広い大動脈道路は地震による倒壊家屋による道路封鎖は少ない。LRTでなくてもBRTであるうが、出来る限り道路拡幅し、出来るだけ自転車専用道もつける。交差点の信号操作システムだけでは不十分。救急車、消防車の移動は確保できるか。大地震の時の緊急避難、輸送対策になる。例えば、北里大病院に緊急に行くにも、地震災害の緊急避難も厳しいと思います。当市は関東大震災で被害が少なかった様ですが、当時の地域人口は極めて少なかった。当台地に絶対に津波被害はありません。しかし、当市は決して岩盤の上にある訳でなく、あくまで富士山の火山灰が蓄積された関東ローム層の上です。長周期の地震には強いとは思えない。	ア 検討委員会では、新しい交通システムの輸送システムについて、新しいバスシステムを基本に詳細検討を進めることとしています。新しいバスシステムでは、交通需要が高く、自動車交通量の多い幹線道路区間においては、走行路について専用走行路を設置することを基本に施設計画の検討を行っており、この場合は、段階的に拡幅される県道52号の有効利用を前提としています。県道52号については、幅員を最大33mに拡幅する道路改良を予定しており、この幅員は将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して整理したものです。また、震災時等における緊急輸送路としての機能向上の視点からも、道路拡幅の必要性が高いと考えています。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	その他	38	時間帯によってマイクロバス、又その二階建てバス等の考えはバス会社と話題に出ているのだろうか？	ア 新しい交通システムの導入検討においては、マイクロバスや二階建てバスの活用策の検討はこれまでのところ行っておりません。	○	-	輸送システムの検討	
	その他	39	会の終盤での参加者の発言には少なからず同感だった。「市は腹案を持っていないのか？何年もこの仕事に専念してきて、この時期になってもいまだに何の案もまとまっていなというはおかしい」。市の担当者からは「平成20年のBRTの提案で市民の皆さんから厳しい批判を受け、今回は絶対そういうやり方はしないと心に誓った。とにかく市民の声に耳を傾けるといふ今のやり方を続けさせて欲しい」との回答だった。その意思はいまだにBRTの亡霊に怯えている市民にも伝わったと思う。しかし同時にこの失われた5年の大きさを改めて痛感した。政策決定は拙速ではいけないが、スピードも求められる。あと1年を残す「新しい交通システム導入検討委員会」の結論を受けて、迅速な事業化を強く望む。電車で準じる定時性・速達性の確保のためには、一部地下化も含む専用レーンは絶対に必要で、既存バス路線の改善程度では問題は解決しないと思う。	ア 検討委員会では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数も一定の目安にしながら、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期では主に交差点改良・バスベイ整備や交通運用の変更による取組、中・長期では主に道路拡幅・バス専用走行路整備による取組を想定した内容となっています。なお、整備に向けた基本的な考え方として、短・中期の取組ではバス専用走行路が確保されない区間においても、中・長期において専用走行空間確保や交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策を実施していくことを確認しました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理	★

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新
					済み	予定	内容等	
システム・ルート	新しいバスシステム・北側ルート	40	北ルート案1。早く走らすことを進める場合はBRTの2両バス。その後LRTにする方法。	ポ 検討委員会では、国道16号を活用する北側ルート案1について、管理者である国の協力を得られると専用走行空間を確保しやすいが、国の事業が未定であり、現段階では計画に位置づけにくいと判断しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	新しいバスシステム・北側ルート	41	ルートについて、北側ルート案③に賛同。相女大裏道の4車線道路（専用レーン、自転車レーンもつくる）住宅街はトンネルなりで対応。LRTでなくてもBRTにして最低50年先まで心配のない新交通システム採用の道路整備をする。	ポ 北側ルート案3については、影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとする考え方から、検討委員会で提案のあったルート案です。詳細検討の中では、定時性・速達性の効果は高いものの、事業費や生活環境への影響の懸念もあり、将来における整備効果や交通状況変化の検証を踏まえた定時性・速達性の向上策の検討の中で検討の対象となり得ると想定しています。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	既存バスシステムの改善策・北側ルート	42	北ルート2で（既存バスの）改良システムが良い。	ポ 北側ルート案2については、新しい交通システムの段階的な整備の中では当面、基本とすべきルートとして整理されました。一方、既存のバスシステムの改善策については、定時性・速達性の大幅な改善が期待できないことから、基幹公共交通軸としての適用性が低いと判断しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価、運行形態・ルートの詳細検討	
ルート	北側ルート	43	北側ルートを第1案とする。利点1）建設費小と効果大の有効性。2）定時運行と地域住民の利用。3）評価項目③②	ポ 検討委員会では、基幹公共交通軸として今後詳細検討を進めるルートとして、所要時間が短く、速達性にも優れている北側ルートが適用性が高いと判断し、検討区間Aについては、北側ルート案2及び案3を基本としたルートで検討を進めました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	44	北側2か北側3が妥当。	ポ 検討委員会では、基幹公共交通軸として今後詳細検討を進めるルートとして、所要時間が短く、速達性にも優れている北側ルートが適用性が高いと判断し、検討区間Aについては、北側ルート案2及び案3を基本としたルートで検討を進めました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	45	北側ルートは<案3>（最短距離）が良いと思う	ポ 検討委員会では、基幹公共交通軸として今後詳細検討を進めるルートとして、所要時間が短く、速達性にも優れている北側ルートが適用性が高いと判断し、検討区間Aについては、北側ルート案2及び案3を基本としたルートで検討を進めました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	46	南側ルートの拡幅はほとんど無理だろうと見えるので、LRTシステムを導入をしたのなら北側の2案、3案だろうと思う（強制立ち退きが出るのなら又少し進行が早くなるかも知れませんが…）。	ア 検討委員会では、基幹公共交通軸として今後詳細検討を進めるルートとして、所要時間が短く、速達性にも優れている北側ルートが適用性が高いと判断し、検討区間Aについては、北側ルート案2及び案3を基本としたルートで検討を進めました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	47	北側ルート案のいずれも運営費が記載されているが、この中身は何か。この運営費を基に計算されるバスシステムの運賃はどうなるのか。定時性が確保されればバスを利用する（自転車から）という人もいるとのことだが、それも運賃いかにないか。	ポ 年間運営費として、運行経費である人件費・燃料費・車両修繕費・車両減価償却費等や、専用走行路の維持管理費を算出しています。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	48	一部地下化に賛成。大野駅前から県道52を地下で直結。とにかく速達性を確保。	ポ 北側ルート案3については、影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとする考え方から、検討委員会で提案のあったルート案です。詳細検討の中では、定時性・速達性の効果は高いものの、事業費や生活環境への影響の懸念もあり、将来における整備効果や交通状況変化の検証を踏まえた定時性・速達性の向上策の検討の中で検討の対象となり得ると想定しています。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新
					済み	予定	内容等	
ルート	北側ルート	49	北側ルート案はすべてハードの構築を伴っている。ソフトの時代に逆行すると思われるが、それはともかくとしてコスト面はこれで充分か？建設コストが上昇している中で、数年後の見通しはどうか。	ポ 検討委員会では、事業費を一定の条件のもとで検証しましたが、今後想定され得る建設コストの上昇分を考慮には入れておりません。一方、このような社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進捗管理を行う必要があります。	○	-	事業性の検証、実現に向けた課題の整理	★
	北側ルート	50	北側ルート案3について、住宅の下、トンネル案の効率度はどの程度になるのか？	ポ 北側ルート案3については、影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとする考え方から、検討委員会で提案のあったルート案です。詳細検討の中では、定時性・速達性の効果は高いものの、事業費や生活環境への影響の懸念もあり、将来における整備効果や交通状況変化の検証を踏まえた定時性・速達性の向上策の検討の中で検討の対象となり得ると想定しています。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	北側ルート	51	北ルート③になぜ既存バスの改善がないのか	ポ 北側ルート案3は、相模女子大学と大野南中学校・神奈川総合産業高校の間では複線の専用走行空間を確保し、その先の県道52号までは、複線の専用走行空間を地下化することを想定した施設計画で検討を行っており、全区間一般レーン走行を想定した既存のバスシステムの改善策の適用を想定していません。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	52	北ルート3に、なぜ既存バスの改良システムがないのか、不思議だ。理由を聞きたい。最短距離で北里へ行けるのだから、LRTやBRTを通すなら、既存バスも有効ではないか。BRTやLRTのように「トンネル」を掘る必要もないのだ。	ア 北側ルート案の最大の特徴は、拡幅を予定する県道52号を有効活用しようとするものです。市で予定する県道52号道路改良事業では、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して、自転車道の設置を想定した道路幅員を予定していることから、検討委員会においても、自転車通行環境の確保について配慮しながら検討を進めました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	北側ルート	53	北側ルートに関して、自転車専用レーンの設置も併行して考えるべきです。自転車利用によりバスの本数も減らすことができ車の台数も減らすことができるはず。車にのみスポットを当てた道路計画は安全安心に反します。	ポ 検討委員会では、国道16号を活用する北側ルート案1について、管理者である国の協力を得られると専用走行空間を確保しやすいが、国の事業が未定であり、現段階では計画に位置づけにくいと判断しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	北側ルート	54	第1ルート1案で早く進めて学生等に便利にすべきである。	ア 北側ルート案3については、影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとする考え方から、検討委員会で提案のあったルート案です。詳細検討の中では、定時性・速達性の効果は高いものの、事業費や生活環境への影響の懸念もあり、将来における整備効果や交通状況変化の検証を踏まえた定時性・速達性の向上策の検討の中で検討の対象となり得ると想定しています。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	北側ルート	55	北側ルート3案の地下化は開削工事（カット＆カバー）となり住宅街での工事では問題が多い。完成した後は好ましいであろうが施工時の課題が多い。					

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新
					済み	予定	内容等	
ルート	南側ルート	56	既存の道を使う③案を推す。比較的大きな交差点に全て右折レーンを設置する。バスレーン停留所は車幅の引き込みを設ける	ポ	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	57	北側ルートがどの方法を取るにしても、まず52号線工事が着手した段階で非常な交通渋滞になる事は容易に想像がつかます。それを踏まえてまず第一に南側ルートに大掛かりなお金が沢山かからない方法でまずサブルートとして用意する。北側の工事中の大渋滞の助けとなり後々も大変有効と思います。		○	-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	58	定時性、速達性が、街づくりと住民の愛着などの観点でもっとも有効かつ重要だと考えている。現行案の中では南ルートは考えにくいのではないか？		○	-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	59	基本は北側ルート案3も都市計画で実現に時間がかかる事もあり、南側ルート案を先行させ、小田急相模原駅へのアクセスも考慮して南区循環バスシステムとして欲しい。		○	-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	60	南ルート案も必要。北里大学、女子美までツインライナーで行う。		○	-	新しい交通システムの比較評価	
	南側ルート	61	資料2 p14の下段にある運営費だが、事業費の最も少ない南側ルート案が最も高くなるのは何故か？		○	-	新しい交通システムの比較評価	
	C区間	62	Cルートは単線になる計画だが単線で地元は満足するのか。		○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★
	C区間	63	麻溝台の村富線沿い近くに住んでいるが、清掃所近くに停留になると、そちらに行くより既存の大野行きのバスに乗った方が近い。本数もそれなりにあるので新しく出来てもメリットがないので利用しない可能性が高い。C区間でもっと南側に寄せる事があるということだけでぜひうしてほしいと思う。話にもあったが麻溝台・新磯野の開発に組み込んで検討をお願いしたい。南側に寄せないと通勤通学ばかりで住民の利用が見込めない。		ポ	○	-	運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理
C区間	64	C区間はBRT、LRTの場合、単線を想定しているが、原当麻、麻溝地区の住民はそれで満足するのか。大野に短時間で行きたいという要望が本当にあるのなら、単線ではいやだと言うのではないか。	ア	○	-	運行形態・ルートの詳細検討		

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新	
					済み	予定	内容等		
ルート	その他	65	南区内に昔から道路計画のある所がありそれを利用したら！（現在農地使用）	ポ	検討委員会におけるルート検討の過程は次のとおりです。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	66	利便性が上がると利用数や可能性が上がると思う。今の問題の解決のみでなく新磯野ルートのような考え方は未来の市のためにも良いと思います。	ポ	まず、新しい交通システムの目標に対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとして「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。なお、意見交換会や区民討議会議で意見のあった、相模大野にこだわらず、バスルートを分散すべきとの考え方については、議論の結果、分散すべきではないとの結論に至っており、また、導入ルートについては将来的に延伸することも考慮に入れるべきとの意見もありました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	67	ルートに横浜線の古淵駅にアクセスしやすくなるようなルートを検討してほしい。3線つなげることは利用者の増加が見込めるし採算も取りやすいと思う、なにより利便性が高いと思う。作るのならもっと利用度の高いものにしてほしい。原当麻、相模大野間だけでは今の交通システムである程度用が済む。古淵につながれば駅前の商業施設のアクセスが見込めるし、相模原駅や橋本へのアクセスにも役に立つ。リニアが来ることも考えれば検討の価値があると思う。	ポ	この大まかな導入ルートの考え方を踏まえ、その後の具体的なルート検討では、南部地域の主要施設へのアクセスを考慮し、また既存道路や都市計画道路の活用を基本方針としてルート設定を行い、北側1、北側2、南側の各ルート案の提案を行いました。北側ルート案3は、北側1、北側2のルート案の対案として検討委員会で提案されたものです。なお、ルート案を絞り込む過程で、米軍住宅の南側を通る案や市道古淵麻溝台線を通る案など様々なルート案について検討を行いました。それぞれ課題等から比較案としては選定しないこととしました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	68	バス発着地点について現在では相模大野発としている為に混雑する事が考えられるので、発着地点を少し変更させてもよいのではと思います。	ポ	この大まかな導入ルートの考え方を踏まえ、その後の具体的なルート検討では、南部地域の主要施設へのアクセスを考慮し、また既存道路や都市計画道路の活用を基本方針としてルート設定を行い、北側1、北側2、南側の各ルート案の提案を行いました。北側ルート案3は、北側1、北側2のルート案の対案として検討委員会で提案されたものです。なお、ルート案を絞り込む過程で、米軍住宅の南側を通る案や市道古淵麻溝台線を通る案など様々なルート案について検討を行いました。それぞれ課題等から比較案としては選定しないこととしました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	69	バス交通システムの検討で相模大野の南口を起点としたルート案は検討したのか？	ポ	この大まかな導入ルートの考え方を踏まえ、その後の具体的なルート検討では、南部地域の主要施設へのアクセスを考慮し、また既存道路や都市計画道路の活用を基本方針としてルート設定を行い、北側1、北側2、南側の各ルート案の提案を行いました。北側ルート案3は、北側1、北側2のルート案の対案として検討委員会で提案されたものです。なお、ルート案を絞り込む過程で、米軍住宅の南側を通る案や市道古淵麻溝台線を通る案など様々なルート案について検討を行いました。それぞれ課題等から比較案としては選定しないこととしました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	70	現在の検討問題においては相模大野より東の足が確保されることがなく大変残念です。町田駅の南の住民にとっては是非町田駅発～相模大野～北里などが有っても良いのではと思いますが。	ポ	検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムとの組合せでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策との組合せでは南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本に検討を進めました。なお、麻溝台・新磯野地区を経由するルートは、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性は高いものの、現段階では、需要面から、基本的なルートとしては女子美術大学を通るルートを選定しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	71	麻溝と相模大野をつなぐ必要はない。	ポ	検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムとの組合せでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策との組合せでは南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本に検討を進めました。なお、麻溝台・新磯野地区を経由するルートは、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性は高いものの、現段階では、需要面から、基本的なルートとしては女子美術大学を通るルートを選定しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	72	日産側南側にある道路を利用する事は検討されないのか。	ポ	検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムとの組合せでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策との組合せでは南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本に検討を進めました。なお、麻溝台・新磯野地区を経由するルートは、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性は高いものの、現段階では、需要面から、基本的なルートとしては女子美術大学を通るルートを選定しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	73	小田急相模原駅～循環バスが相模台団地内にあると助かるなど思っている。グリーンパーク行のはあるがバス停が車道際で危ない（団地在住）	ア	検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムとの組合せでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策との組合せでは南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本に検討を進めました。なお、麻溝台・新磯野地区を経由するルートは、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性は高いものの、現段階では、需要面から、基本的なルートとしては女子美術大学を通るルートを選定しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	74	相模大野駅に集中しないネットターミナル（古淵、小田急相模原etc.）の検討が望ましい。相模大野駅周辺の混雑が予想されるので。	ア	検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムとの組合せでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策との組合せでは南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本に検討を進めました。なお、麻溝台・新磯野地区を経由するルートは、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性は高いものの、現段階では、需要面から、基本的なルートとしては女子美術大学を通るルートを選定しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	75	基幹ルートとして北側ルート案（2でも3でも）とするも南側ルート案も整備して、小田急相模原駅へのアクセスも検討いただき、北側+南側で循環バスシステムを希望。この中で女子美術大学や競技場へのアクセスを麻溝台開発計画に反映し、スムーズに（定時性が改善される）小田急相模原駅や相模大野駅へ行けるように。基幹ルートはあせらず時間をかけて都市計画に反映した形で進めてほしい。	ア	検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムとの組合せでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策との組合せでは南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本に検討を進めました。なお、麻溝台・新磯野地区を経由するルートは、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性は高いものの、現段階では、需要面から、基本的なルートとしては女子美術大学を通るルートを選定しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★
	その他	76	東西だけでなく今後予想されるリニア等を考慮し南北ルートも早急に検討する必要あり。	ア	検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムとの組合せでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策との組合せでは南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本に検討を進めました。なお、麻溝台・新磯野地区を経由するルートは、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性は高いものの、現段階では、需要面から、基本的なルートとしては女子美術大学を通るルートを選定しました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	★

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
					済み	予定		内容等
ルート	その他	77	52号線を30mの大通路にして、どの程度効果が得られるかは、大野の駅から全部そのようになる訳ではないので、とても疑問です。自転車専用道路を設ける。時間帯によって町田のようにバス専用路確保程度のことであれば拡幅中ももう少し小さな規模で出来るのでは？	ポ 検討委員会では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数も一定の目安しながら、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期では主に交差点改良・バスベイ整備や交通運用の変更による取組、中・長期では主に道路拡幅・バス専用走行路整備による取組を想定した内容となっています。なお、整備に向けた基本的な考え方として、短・中期の取組ではバス専用走行路が確保されない区間においても、中・長期において専用走行空間確保や交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策を実施していくことを確認しました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★
検討の進め方	検討委員会	78	検討委員会の出欠について、6回の委員会で半分出ない人、2/3しか出ない人、毎回出ないととても理解できない。	ポ —				
	検討委員会	79	検討委の改革を！	ア —				
	検討委員会	80	検討委において、意見交換会の内容に振り回される必要がないと発言した委員に対し事務局は何も訂正しなかった。	ポ 検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れてないかを確認してきました。なお、第7回検討委員会の場で、「意見交換会の意見を聞かなくても良いということは無い。」という共通認識があらためて確認されました。	○	-	検討の進め方の確認	
	検討委員会	81	検討委員会の人選（公募以外）に問題あり。特に地区連関係、所属団体に諮りもせず勝手な個人意見が目立つ。	ポ 検討委員会では、学識経験者、公募市民、麻溝台地区の企業・大学関係者やバス事業者、警察などその他の関係者のほか、南区全体としてまちづくりを見据えた交通問題の解決策を検討する観点から、南区内全7地区のまちづくり会議の代表者が委員として参画しています。	○	-	検討体制の確認	
検討委員会	82	以前のBRT計画があのような状態になったのに何故提案してきた中村教授がまだ委員になっているのか説明をして頂きたい。一般論としてあのような結果を残す事になった方が続けて委員として関わる事がおかしい	ポ 中村教授につきましては、県内在住で、過去には市内にもお住まいであったことなど土地勘があること、バスを含め様々な交通手段について造詣が深く、インターネットなどで広く研究内容を発信されていることなどを理由に依頼したものです。	○	-	検討体制の確認		

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新		
					済み	予定		内容等	
検討の進め方	検討委員会	83	区民会議では北ルート②と既存バス改善が最も多かったのだから、それを委員会は尊重すべきではないか。委員会はどう扱うのか	ポ	区民討議会議では参加者の方に新しい交通システムのルートやシステムについて議論をいただきました。事務局が提案した3つのルート案（北側1、北側2、南側）の中では北側ルート案2を推す声が多く、同じく3つのシステム案（LRT、新しいバスシステム、既存のバスシステムの改善策）では既存バス改善を推す声が多い結果となりました。ただし、システムでは既存バス改善から着手し、将来的に新しいバスシステムへ移行すべきとの声も相当数いただいたところで	○	-	区民討議会議の結果確認	
	検討委員会	84	区民討議会議の投票結果では、ルートでは北ルート2が最も多く、システムでは既存バスの改良が最も多かったのだから、委員会はこの結果を尊重すべきだ。特にシステムだけを取れば、どのルートを取っても既存バス改良が圧倒的に多いのだ。今日の意見交換会でも挙手させれば同じ結果となろう。これを無視することは許されない。	ア		○	-	区民討議会議の結果確認	
	検討委員会	85	25. 12. 25日の「新しい交通システムの比較検討（比較案の具体化検討）」資料には、LRT,BRT. 既存バスのそれぞれについて、メリット・デメリットを記載しているが、それを詳細に説明、検討しないまま、通してしまったのはおかしいではないか。次回以降もこの資料について作成根拠その他、議題にするのか、聞きたい。説明、議論をすっ飛ばして要約だけを市は委員会に伝えたが、それでおしまいにするのか、聞きたい。27. 2月の答申に間に合いそうにないから飛ばしているのか。	ア	第6回検討委員会（平成25年12月25日開催）で、概算事業費や所要時間等による比較案の検討を開始し、第7回検討委員会（平成26年2月21日開催）でも引き続き丁寧な検討を行った結果、今後、詳細に検討を行うべき比較案の絞り込みを行いました。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	検討委員会	86	検討委員会の方々へは必ず行って頂きたい事があります。現在の北里大学行きのバスの状況を目で確実に見て欲しいです。毎朝、バスの状況を見ていますが市が提示している様な混雑、渋滞はかなりウソがあります。委員の方は市から頂いた資料だけでなく事実を見て判断する必要があります。コンサルタント会社が出している資料は本当に行政に都合の良いものしか出していない為、冷静に必要性を目で見て考えて頂きたいです。交通政策課の方もご自身の目できちんとバスの状況を見るべきです。本当に必要ですか？	ア	検討委員会では、市南部地域のバス交通の現状と問題について、バスの区間別所要時間や旅行速度といった実績データに基づき討議しました。相模大野駅と北里大学間では、日付・曜日・時間帯・天候・その他の事由によって路線バスの所要時間に大きな変動が生じることが多いことが確認されています。市としても、そうした状況を複数回にわたり実際に確認するとともに、バス交通の問題については、利用者からの改善を求める声を多数いただいております。	○	-	現状の交通問題の確認	
	意見交換会	87	この意見交換会の位置付けを前回きちんと示すとの事でしたがどうなっているのか？	ポ	平成25年3月30日に開催した意見交換会の場で寄せられたご意見を踏まえ、第2回検討委員会（同年5月20日開催）において、意見交換会（市民自由参加）の開催を検討体制図内に位置付けました。	○	-	検討体制の確認	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新		
					済み	予定		内容等	
検討の進め方	意見交換会	88	第2回の意見交換会、第1回の意見が検討委に反映されていない。目録、資料として添付しただけではないか。	ポ		○	-	検討の進め方の確認	
	意見交換会	89	今日の意見は今後の委員会できちんと検討してくれるのか、聞きたい。報告するだけであとは委員会でもどう捌くかはお任せだ、ということにならないように大事に扱ってほしい。そうでなければ昨年と同じ市のアライバイ作りだけに利用される恐れが大きいからだ。委員の中には、意見交換会の意見に縛られる必要はない、と言った人もいるからだ。しかし25. 2. 14の意見交換会議事録には、「意見は委員会に提案する」と書いてあるのに、以後の委員会でも市民の意見が議題になったことは全くなく、委員会の議事の流れでは無視されているに等しい。新交通不要の意見が圧倒的に多かったのに、である。市は市民との約束を破っているに等しい。市はこの運営をどう見ているのか、聞きたい。	ア	検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れてないかを確認してきました。 なお、第7回検討委員会の場で、「意見交換会の意見を聞かなくても良いということは無い。」という共通認識があらためて確認されました。	○	-	検討の進め方の確認	
	意見交換会	90	今後検討する項目が多く、よく理解できない。今後は半年に1度ずつこのような意見交換会を開催するよう要望する。	ア	検討委員会における検討及びその後の市における検討内容、状況等に応じて、開催の検討を適宜行う予定です。	○	-	検討の進め方の確認	★
	意見交換会	91	今日の運営方法について、質疑応答の時間が20分と言うのは短かすぎる。市民の意見を封じ込める意図が感じられるが、どうか。	ア		○	-	意見交換会の実施方法の確認	
	意見交換会	92	さらに、ポストイットでは書くための時間がとられてしまい、発言形式よりも真意が伝わらないうえに手間がかかるので、ポストイットに基づく「語ろう」会を中心にするのは反対だ。ポストイットを皆に書いて貰う時間はどれだけあるのか、聞きたい。	ア		○	-	意見交換会の実施方法の確認	
	意見交換会	93	質疑応答の時間が無くなった場合は「アンケート」を書かせて埋め合わせと言うのが、アンケートもポストイットと同じで、発言にくらべ迫力が無いうえ、市に適当に処理される可能性大だ。だから発言形式での運営を要求する。	ア	意見交換会の実施にあたっては、限られた時間の中で、すべての参加者の方のご意見をお伺いすることが重要であり、また、このような会合の場で発言することが苦手な方への配慮も含めて、ポストイットの活用を中心とした意見聴取の方法をとりました。 当日は、全体で議論する時間も設けておりましたが、事務局の進行の問題もあり、時間的に不足感があったことも否めません。今後実施する場合は、これらのご意見を踏まえ、時間配分や進行方法について、更に配慮してまいります。	○	-	意見交換会の実施方法の確認	
	意見交換会	94	本日のテーマはシステムやルートについてでしたが、テーマから外れる意見や質問が多過ぎて意見交換の定時性、速達性が確保できませんでしたね。出来るだけテーマに沿って円滑に進められるように、発言者にはまずテーマに沿っているか念押ししてから発言してもらおう等、発言者の質の改善をそれとなく促していただけると助かります。ずーっとイラツとして聞いてます。特定の方の独演会とならない様、会の進行により配慮していく必要を感じました。	ア		○	-	意見交換会の実施方法の確認	
	意見交換会	95	交換会は賛成の場合の問題点もピックアップするべきでは！	ア		○	-	意見交換会の実施方法の確認	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新	
					済み	予定	内容等		
検討の進め方	情報発信	96	一般層＝サイレントマジョリティの意見/共感が重要だと思っている、詳細をしっかりと情報発信していくのと同様にもっと一般的な共感を生み出していく様な情報発信も重要ではないかと感じている。	新しい交通システムの導入検討内容については、検討委員会の開催毎に作成する「新しい交通システムニュース」を市ホームページへの掲載、公共施設への配架、自治会回覧などでお知らせしております。掲載内容についても市民の方が理解しやすく、かつ、要点を押さえたものとするよう心掛けています。 また、意見交換会の開催方法・周知方法については、若年層の方も参加しやすくなるよう、引き続き改善に努めるとともに、市民の方に愛着をもっていただけるような新しい交通システムの導入に向けて検討を続けてまいります。					
	情報発信	97	検討結果や経過を広く住民に回覧板などで知らせてください。特に問題点、その他詳しく。						
	情報発信	98	一番大事なのは、本当の意味での市民の意見ですので、ごくごくニュートラルな立場の一般的な市民感覚として、皆さんがどう考えるかを知りたいと思っています。特定の強い意見をお持ちの方々に時間をつぶされてしまうのは、とても残念です。出来るだけ先入観のない一般の人々のゆるい感覚を取り入れられるように情報発信等に工夫していただけると幸いです。						
	情報発信	99	交通計画のメリットが得られるはずの若者が参加していないようなので若者への呼びかけも大切だと思う。						
	情報発信	100	最後に告知については、もっと考えるべきだと思います。今回の事は回覧板を見ましたが、ネットでもほとんど今回の事は引っぱりませんでした。これでは若い人もなかなか集まらないと思います。						
	情報発信	101	仕事の関係で、各地の公共交通の事例を調査したことがある。現地で良い事例に触れると、住民に愛される価値のあるものだと感じられた。そういうイメージを共有することでもっとメリットを共有できると考える。方法は分からないが・・。						
	情報発信	102	私は、検討経過を見ると、1ステップ毎に前進していると思います。情報開示もしっかりされていると感じます。不勉強な市民が部分的な情報をネガティブに解釈し、あたかもそれが決定かのように語っている姿を恥ずかしく思います。		検討内容の情報公開については、引き続きしっかり取り組んでまいります。				
	その他	103	本当に市民の言うとおりにやるのか。市側が最善と考えているシステムとルート案を提示してそれに市民の意見を聞け。		前回（平成21年度）の検討の進め方と異なり、今回の検討では、市民の方や関係者等が広く参加する検討委員会を中心に、一步一步合意を積み上げながら検討を続けています。また、幅広く市民意見を聴取する機会を設けるとともに、検討内容の積極的な情報公開を行っていることが特徴です。	○	-	検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	104	市民の意見を聞く時間は膨大だ。市の理想案を示すのが筋だ。市の責任を回避するための策としか思えない。			○	-	検討体制、検討の進め方の確認	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新	
					済み	予定	内容等		
検討の進め方	その他	105	平成21年の時はあまりにも急ぎ過ぎ。そのため「何のための計画か」が疑問に。今回はもっと丁寧に進めてほしい。	ポ	検討委員会では、市南部地域の公共交通の現状と問題解決の目的から一步一步合意を積み上げて検討を続けています。また、区民討議会議や意見交換会の開催など広く市民意見を聴取する機会を設けて、広範な市民の方の意見を反映するように努めています。	○	-	検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	106	検討のすすめ方。公共交通の改善メリット。孫の時代の利便性確保。	ポ		○	-	検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	107	新しい交通システムの必要性を市民が切実に求めているという証明がないので、必要性そのものを理解できない。	ポ		○	-	検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	108	この地域に住んでいる住民を大事にしてほしい。	ポ		○	-	検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	109	検討に際しては説明に注意してほしい。例えば資料1p4、1日500本のバス便、10000人以上使用→だから1日の便を増加。輸送力増強にはならない。混んでいる時間帯はごく短時間→結論を急がないこと。	ポ	検討委員会では、高い交通需要に対応できていないバス交通の輸送力の問題に対し、単純に運行本数の増加による対応ではなく、新たな輸送システムの導入について、各システムの適用性や事業費などの検討を丁寧に行いました。	○	-	輸送システムの検討	
	その他	110	関心の高い人＝反対派となっていないですか？	ポ	—				
	その他	111	「小異を残して大同につく」「遠大な目標を」	ポ	—				
	その他	112	以前の住民説明会も、本日の意見交換会も、平均年齢がとても高く感じられる。未来の為に投資だと思うので、本来はもっと若い層の意見を聞きたいと考えます。	ポ	市民意見の聴取にあたっては、若年層の方からのご意見も伺えるよう開催方法や周知方法について、引き続き改善に努めてまいります。				
	その他	113	時間を使って住民を集めて本当に意見を聞くつもりがあるのか疑問。このやり方はやればやるだけ行政への批判が広がると思う。	ポ	検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れてないかを確認してきました。	○	-	検討の進め方の確認	
	その他	114	全体の時間軸を出さないと、世の中の変化で化石化する。	ポ	検討委員会では県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数を一定の目安とするものの、あくまでも県道52号拡幅整備の進捗を時間軸の基準としています。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
その他	115	事業の完成目標時期を明らかにしないのはなぜか。	ポ		○	-	運行形態・ルートの詳細検討		

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新		
					済み	予定		内容等	
検討の進め方	その他	116	新交通の必要論からスタートさせているのはおかしい。不要論からの意見を何故議論しなかったのか。	ポ	検討委員会では「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	その他	117	「新しい交通システム」構築の目的は？平成21年の時は「縦貫道路は近くに工業用地を作る」→「その要員と大野駅とのアクセス強化のための交通改善」とあったが、今回その目的が明示してない。状況が変わったのか？	ポ	南部地域における交通の問題、課題に対応する新しい交通システムの目標は次の5つで、主に公共交通の利便性向上、特に「人の輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。 【新しい交通システムの目標】 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	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	★
	その他	118	市は本当に実施案を持っていないのか。明言してほしい。	ポ	市では検討委員会での検討と並行して、交通政策課の担当職員全員が、南部地域にどのようなシステム・ルートが一番良い案なのかを日々検討しており、コンサルタントとも調整しながら検討を続けています。				
	その他	119	資料をよく見ると、BRTに有利な点を強調してBRTに誘導しようという腹が透けて見えるがどうか。	ポ	輸送システムの選定にあたっては、南部地域の交通問題に対応した新しい交通システムの目標に関連する視点（輸送力、需要増への対応、定時性・速達性、他の交通への乗入れなど）のほか、整備に伴う影響や事業性の評価、運用の自由度の観点などから、丁寧に検討を続けてきました。	○	-	輸送システムの検討	
	その他	120	相模原市におけるA区間～B区間において自転車事故の発生率と相模原全体の割合を提示してほしい	ポ	相模原市内の交通事故件数は、減少傾向にありますが、自転車に関係する交通事故件数は、全交通事故件数の約3分の1（平成24年で約33%）を占めており、県内平均よりも約10ポイント高く、自転車に関係する交通事故が高い状態が続いています。なお、相模原南警察署管内の交通事故の発生状況は同署のホームページで公表しています。				
	その他	121	コンクリートであちこちやたら覆ってしまうと大雨、猛暑等大変暮らしにくくなるので様々な視点から考える必要がある。	ポ	新しい交通システムの走行空間（道路・ターミナル・中間駅）の詳細計画を検討する際は、沿線地域の関係者の意見聴取等を図りながら、多様な視点から検討する必要があると考えます。	○	-	実現に向けた課題の整理	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新
					済み	予定	内容等	
検討の進め方	その他	122	LRT、BRT、既存バスの事業費、採算見通しについて数字的に比較し、その結果を前回委員会（25.12.25）資料に載せているが、それぞれの積算根拠（数量×単価）が明示されておらず、これではどのシステムが良いか判断するのは不可能だ。今日の会でも、このままでは参加者を納得させることは出来ないはずだ。相対的に既存バスが最も設備費、毎年の運営費が少なさそうだと、というくらいの想像しかできない。積算根拠を明示してもう一度市民の意見を問うべきだ。そうでなければ、事業を開始したら最後、どんなに投資金額が膨らんでも市はやみくもに突き進むのが目に見えるからだ。	ア 概算事業費の検討や事業性の検証を適切に行う必要から、検討委員会の資料では、各項目の算定条件や算出根拠等を明示しています。	○	-	新しい交通システムの比較評価、運行形態・ルートの詳細検討、事業性の検証	
	その他	123	新交通システム導入検討委員会は、「相模大野一原当麻間の新交通が絶対に必要だ」という大前提に基づいて議論を重ねているが、そもそもそれが必要かという入口の議論は全くせずに検討を進めているのはおかしくないか。大野～北里の渋滞解消が目的なのか大野や原当麻の活性化が目的なのか、それはBRTやLRTでしか達成できないのか、最初に戻って市民と議論すべきではないか。なぜ不要論を最初から議論の対象から外し、議論しなかったのか、聞きたい。	ア 検討委員会では市南部地域における現状の交通問題等の確認から検討を開始し、これらの交通問題を改善する対応の必要性の議論を経て、新しい交通システムの目標を設定し、その後の具体的な検討を進めてきました。	○	-	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
	その他	124	「地域組織」はルートを決めてから開くと言うが、具体的にはどの段階でやるのか。難関だからすっ飛ばすのではないか。	ア 具体的なルート・構造等が明らかになってきたとき、その時点における検討内容に応じて、その沿線地域のご意見を伺う場として、想定していたものです。	○	-	検討の進め方の確認	★
	その他	125	問題は人口の急増、木造建築の急増、道路網（毛細管の様な路地、畑道）の未整備等、全てこれらを改善しない限りは、安心、住みよいまちになりません。役所の窓口サービスも大切ですが、私のような老人が孫の世代に何かお役にしたい。孫の世代にも安心な公共サービスの礎に市民の多くの人をもっと参加すべきと思っています。将来、老人だけが住むまちにしないためにも。	ア 相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入検討をしっかりと取り組んでまいります。				
	その他	126	最後に、市当局はこれまでにたびたび懇談会を重ねてきたようですが、新交通システムが無くてもいいような内容に後戻りしない様お願いします。個人主義的なこの時代、公共意識を少しでもと思っています。まちの景観、安心向上のためにも。	ア				
その他	127	行政の方が街づくりに熱く語っているのをはじめてみました。期待しています。	ア ご期待に応えられるよう、しっかりと取り組んでまいります。					

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討		今回更新	
					済み	予定		内容等
検討の進め方	その他	128	相模原市は地盤の強い土地であるし、アピールできる部分も多い土地です。私もそういったことを考慮して移り住みました。この新交通システムが良い街づくりの一つになるよう良いものに仕上げてください。	ア 検討委員会では、新しい交通システムが相模原市や南区のまちづくりに貢献することを目標の一つとして検討を進めています。	○	-	新しい交通システムの目標の確認	
	その他	129	相模原市のみでなく是非町田市とも一緒に検討されては？	ア 新しい交通システムとしては、市南部地域の拠点間の連携や交通利便性の向上を目標として検討を進めていますが、今回の検討では町田市の共同検討の予定はありません。				
	その他	130	市職員の方々は色々とお苦勞がお有りと思いますが、良い交通実現に向けくれぐれもよろしくをお願いします。市民にも様々な意見が有るでしょうし、私自身何が良い選択となるのか解りません。多様な検討をしてなるべく多くの人々に合意いただける策を見出せますよう、微力ながら参加させていただきます。	ア 検討委員会では多様な視点から検討を進めるとともに、幅広く市民意見を聴取する機会を設けながら検討を進めています。				
	その他	131	ある程度の参考パターンを明示され、それからその案をたたき台にする・・・これにのぞみたいです。	ア 検討委員会では、ルートとシステムの組合せによる比較案を複数設定し、比較検討を進めてきました。				
	その他	132	LRT、BRTなど「新交通システム」建設が所与の案にならない様にしてほしい。目的はあくまで住民の安全、便利に。その点、11月の南区民交通まちづくり検討会の検討内容、結果は高く評価。（既存道路の部分改善）	ア 相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応することを、検討委員会の目的と定め、検討を行いました。	○	-	検討委員会の目的の確認	★
その他	事業性	133	採算性を検討するにあたり、交通事業単体での採算で見ると街づくりや公共サービスの観点で総合的に考えるかによって大きな違いがあると思う。私個人はこういったものは公共サービスとしてとらえる方が健全になると考えている（欧州ではそうですね？）	ポ 事業性の検証の中では、所要時間短縮のみを便益として整理し費用便益比（B/C）の算定を行ったところ、投資額を上回る社会的便益が期待できる事業（B/C>1.0）であることが確認されました。検討委員会では、定量化の手法が確立していない便益までを見込んで事業性を判断することよりも、定性的な整備効果を確認しておくことが適切であると確認されました。	○	-	事業性の検証	★
	事業性	134	資料2 p14下段の運営費に含まれる金利は何%を想定しているか。	ポ 国土交通省が取りまとめた「平成24年度乗合バス事業の収支状況」（実績値）に基づき、人件費等とともに算定しています。	○	-	新しい交通システムの比較評価	
	事業性	135	作ったら利用してくれるではなく、利用してもらうためにどうしていくか等も考えるべきだと思う。大きい金額を使っても採算をとれば問題ないのでは。せつかく大きな公園なども通るのだからイベントを考えると。将来にわたってどう利用していくかも考えて検討すべき。	ポ 市、沿線企業・大学等、バス事業者が連携して、公共交通の利用促進（新しい交通システムへの利用転換）に繋がるソフト施策を実施するなど、新しい交通システムの整備効果を一層高める施策の実施が必要です。	○	-	実現に向けた課題の整理	★

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新
					済み	予定	内容等	
その他	事業性	136	今回の会でも採算性についてあがっていたが、負担が増える事ばかり議論するのではなく、どうやったら利益が上がって持続していけるのかの話しも必要だと思う。そのためにも利便性の高いものにしてほしい。	ア 所要時間短縮のみを便益として整理し費用便益比（B/C）の算定を行ったところ、投資額を上回る社会的便益が期待できる事業（B/C＞1.0）であることを確認しましたが、新しい交通システムの実現に向けては、交通システムのサービス水準の向上や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、利用者数増加を図っていく必要があります。	○	-	事業性の検証、実現に向けた課題の整理	★
	事業性	137	事業費を市民が負担する場合の全額はどれ位になるのか（目安でもかまわないので）	ポ 新しい交通システムの概算事業費及び負担構成を一定の条件のもとで検討した結果、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20億円になることを確認しました。	○	-	事業性の検証	★
	事業性	138	どのシステム、ルートを選んだとしても、予算を大きく上回る場合は断念せよ。	ポ また、将来の財政状況を含めた社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。	○	-	事業性の検証、実現に向けた課題の整理	★
	定時性・速達性	139	バスの速達性、定時性は、何を目安にしているのか。	ポ 定時性は時刻表どおりに運行されること、速達性はより速く目的地に到達することを意味します。	○	-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認	★
	定時性・速達性	140	新システム必要（速達性、定時性の確保の為）というが、では横浜、川崎のバスは5分たりとも遅れていないのか。調べたのか聞きたい。もしそれで市民が我慢しているなら新システムは不要だ。	ポ 相模大野駅と北里大学間では、日付・曜日・時間帯・天候・その他の事由によって路線バスの所要時間に大きな変動が生じることが多いことが確認されています。	○	-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認	★
	定時性・速達性	141	速達性、定時性を導入の謳い文句にしているが、では横浜や川崎のバスは1分でも遅れないのか、調べてみたか、聞きたい。遅れているのが普通なら、本市でも我慢出来る筈だ。そうなら導入の理由は無いはずだ。	ア 検討委員会では、今までより速く、時間帯や天候などに左右されにくい信頼できる公共交通の実現を新しい交通システムの目標の一つとして検討を進めました。	○	-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認	★
	ターミナル	142	相模大野駅バスターミナルが3ヶ所ある理由が、北口バスターミナルへの侵入が混雑する為で、市営大野立体駐車場と第1駐輪場から大野駅北口デッキまで高架で1車線乗り入れ、高架バスターミナルでコントロールすると便利になると思うが？	ポ 検討委員会では、相模大野駅北口での乗換え利便性を向上するため、バス発着場所を駅前広場に集約するとともに、輸送力の高い公共交通システムにより、駅へのバスの集中台数を削減し、駅前広場のバス、マイカー、タクシーの空間再配置、運用改善等の取組を行うことが必要と判断しました。	○	-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認、運行形態・ルートの詳細検討	★
	ターミナル	143	ポーノの地下の活用は考えられないのか？	ポ	○	-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認、運行形態・ルートの詳細検討	★
	ターミナル	144	バスターミナルをまとめて地下に作り、分散しない方が良いのではないか。	ポ	○	-	現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認、運行形態・ルートの詳細検討	★
ターミナル	145	原当麻駅は相模原愛川ICに近く、高速バスへの乗り場として最適と思っておりますが、高速バスターミナルとの関係を説明下さい。	ポ 市では、市総合計画や市総合都市交通計画等により、新しい交通システムを地域の公共交通網の充実や交通利便性の向上などを目的に導入に向けた検討を進めることとしています。					

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新	
					済み	予定	内容等		
その他	自転車道	146	学生さん（大学）などの自転車利用の促進も考えているのか。「専用自転車道の整備」によるバス利用の軽減も考慮してはどうか。（需要）自転車道の整備は相模川へのレクリエーションにも貢献する。	ポ	市では、市自転車対策基本計画により、自転車通行環境の改善や自転車等の安全・適正利用の促進、多様な駐車需要への対応など、総合的な自転車対策を推進しています。 なお、県道52号等の改良にあたっては、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して道路の断面構成（車道、自転車通行環境、歩道等）を整理しています。				
	自転車道	147	自転車道の整備について歩道、自転車、車道の三分割がある程度広い道に早急に整備する必要がある。	ポ					
	自転車道	148	Cルートでは自転車道がとれないというのは問題だ。	ポ		○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	自転車道	149	ルートのうちC区間では、LRTやBRTの場合、自転車道路を作れないことになっているが、南区内は自転車利用者が多く、自転車専用道を作ってほしいと言う要望が前回の意見交換会や区民討議会でも強く出ているのに、これに反する規格のLRTやBRT計画を強行するのは大問題だ。それでもやるのか、聞きたい。	ア	C区間（県道507号～女子美術大学～県道52号～原当麻駅）について、県道部では、県道拡幅整備にあわせた自転車道の設置とバス優先レーンの導入を想定しています。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	
	長期的な計画	150	国立社会保障・人口問題研究所の推定では、今後10年後20年後の相模原市の人口は減少していくが、本当にベストなシステムであるのか。	ポ	人口減を含めた社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。	○	-	実現に向けた課題の整理	★
	長期的な計画	151	痛みなくしてソフトだけでは未来は解決不可能。相模大野は市南部のコアですが、市役所等のシビックセンター、地域医療の中心北里大病院への大動脈道路は地区懇談会が重なる毎に計画は縮小、後退していないか？動脈瘤があるか、ステント治療するか、バイパスをつくるか、コレステロール剤、血圧剤も手当したか？痛みは当然あるが、将来がある。健康を取り戻せる。 まちの衰退を止める（血流をよくし、血圧を安定させる）。計画は安易に修正され骨抜きになりかねない。私が当市に住んだ50年前に比較しますと相模大野駅周辺は確かに利便性も良くまちはよくなりました。これは都市計画、再開発があつてこそそのことだと思います。	ア	市では、市総合計画や市総合都市交通計画などの上位・関連計画において、新しい交通システムの導入検討を「公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進」や「誰もがいきいき活動できる交通環境の実現」といった方針の中で位置付けるなど、中長期的な視点を踏まえた中で検討を進めています。				

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

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討			今回更新	
					済み	予定	内容等		
その他	長期的な計画	156	今回の配布資料に興味深かったのは「南区民交通まちづくり討議会」の報告だった。相模大野起点にこだわらずに小田急相模原起点で考える発想には思考の柔軟性を感じたし、新交通システムより既存バスの改善を求める声が圧倒的だった事実も見過ごせない。生活者として日頃感じている不便さからの声が強く反映される結果だったと思う。これはこれで大切な声だとは思ったが、でも待てよ、と考える。相模原市として中長期的な発展、というより人口減少時代のなかで衰退を回避しようとするビジョンが抜けてしまっているように思う。このような市民の素朴な声の積み重ねの先に、果たして市全体を俯瞰した長期的なビジョンを描くことが出来るのだろうか疑問に思った。	ア	検討委員会では、計画案の比較検討にあたっては、システム、ルート等について多様な視点から比較案を設定し、様々な視点に基づき比較検討を行いました。 市としても、市総合計画や市総合都市交通計画などの上位・関連計画において、新しい交通システムの導入検討を「公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進」や「誰もがいきいき活動できる交通環境の実現」といった方針の中で位置付けるなど、中長期的な視点を踏まえた中で検討を進めています。				★
	その他	157	効率（目的地間の時間短縮）と使い勝手の良さ（例えば老人がバス停に行きやすい）とは相反すること。今回の目的は効率に重点？老人化への対応の方が大切では？	ポ	信頼できる公共交通サービスを実現することや、拠点間の連携を強化し、まちづくりに貢献することなどを新しい交通システムの目標に設定して検討を行いました。新しい交通システムとしても「高齢社会の進展」といった社会動向を考慮することが当然求められます。	○	-	新しい交通システムの目標の確認	★
	その他	158	大野～北里の渋滞解消が目的なのか。大野や原当麻の活性化が目的なのか。	ポ	渋滞の解消だけではなく、定時性、速達性を確保し、信頼できる公共交通サービスを実現することや、拠点間の連携を強化し、まちづくりに貢献することなどが新しい交通システムの目標として確認されています。	○	-	新しい交通システムの目標の確認	
	その他	159	渋滞は朝・夕だけである。昼間のバスの空いている時間帯の対応はどうするのか。	ポ	新しい交通システムの事業性を一定の条件のもとで検証した結果、長期（基本計画策定後概ね10～20年以内）の取組の中では、朝夕のピーク時の最少運行間隔を5分と想定するとともに、オフピーク時においても幹線バスのサービス水準の確保の観点から、最少運行間隔を10分と想定しました。	○	-	事業性の検証	
	その他	160	何回かこの会議に参加させて頂いていますが、市として南区として何が、どこが一番の問題で、どうしたいのか？北里方面、女子美へのアクセスが一番問題なのだろうと思うが、そのなかでも今すぐにも改良できて少しでもスムーズな交通の流れを作る方策を取るべきでは。	ポ	検討委員会では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数も一定の目安にしながら、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期では主に交差点改良・バスベイ整備や交通運用の変更による取組を行うことを確認しました。	○	-	運行形態・ルートの詳細検討	★
	その他	161	北里、女子美の事ばかりでこの真ん中に住んでいる人間のバス利用の利便性は一つも話題にならない。文京、御園、若松の真ん中は置き去りで住人としては大変不満です。買物難民という言葉がこの住人達の主婦達の大きな声です。	ポ	市では、交通不便地区や公共交通空白地区といった鉄道やバスの利用が不便な地域において、生活交通の確保策としてコミュニティ交通の導入を推進しております。				

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

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