

# 新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会の実施について ( 結果報告 )

## 1 趣旨

市では、市南部地域の拠点間の連携を強化するとともに、交通利便性の向上や道路混雑の緩和による環境負荷の軽減などを図るため、新しい交通システムの導入の検討を進めることとしてしています。

こうした中、新しい交通システムに係るシステム、ルート、実現化方策等の検討を行うため、「新しい交通システム導入検討委員会」を設置し、平成25年2月14日には、第1回目となる検討委員会を開催しました。

そこで、これまでの検討経過、検討委員会の目的、今後の検討内容、進め方などについて、市から報告・説明をさせていただくとともに、参加者の皆様からご質問やご意見を受ける場として本意見交換会を開催したものです。

なお、当日いただいたご意見等は概要として取りまとめて、検討委員会に報告することと、市ホームページで公表することを参加者の皆様へご説明させていただきました。

## 2 実施概要

(1) 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

(2) 会 場：南区合同庁舎3階講堂

(3) 参加人数：30名(申込順)

(4) コーディネーター：伊藤 雅春 さん(愛知学泉大学地域社会デザイン総合研究所所長、  
相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員)

(5) 事務局：相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課

## 3 当日のプログラム

### 1 はじめに

- ・開会あいさつと趣旨説明
- ・コーディネーター及び市職員紹介
- ・本日のプログラムを説明します。

### 2 報告・説明

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説明します

- ・第1回検討委員会の内容を報告するとともに、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要点を整理し、説明します。

### 3 質問応答

報告・説明内容についての質問をいただきます

- ・報告・説明内容に関し補足する必要がある質問について、全体の場でお聴きします。
- ・ご意見については、後ほど、全体の場で整理しながら、討議していきますので、ポストイットにご意見をお書きください。(1枚につき1つの意見をお書き下さい。できればお名前もお願いします。)

【休憩】 お書きいただいたポストイットを回収いたします。

### 4 全体で話し合おう 14:50～(60分)

ポストイットの内容について確認しながら全体で話し合います

- ・ポストイットの内容を紹介しながら、必要なものに対して補足説明し、今後の対応等について検討していきます。

### 5 まとめ 15:50～(10分)

今日の話し合いの要点についてまとめます。

### 6 おわりに

<配布資料>

- ・説明資料「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」
- ・新しい交通システムニュース 第1号
- ・アンケート

### 4 当日のご質問・ご意見等

意見交換会当日に参加者の皆様からいただいたご質問・ご意見等は次のとおりです。

なお、記載いたしましたご質問・ご意見等は、録音をもとに事務局で発言内容が変わらないよう、言葉づかいや繰返し発言された部分など一部集約・修正しています。

#### 「3 質問応答」におけるご質問等

「2 報告・説明」において、事務局が行った、第1回検討委員会の内容報告や、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の説明に対し、補足する必要がある質問について、全体の場でお聴きしました。

( コーディネーターの発言、 参加者の発言、 事務局の発言 )

\*\*\*

この意見交換会の開催を広報さがみはらで知った人は少ない。最初の情報発信ができていない。どんな意見交換をするのか内容が全くわからない。

今回の周知は広報さがみはら、市ホームページへの掲載、まちづくりセンターなどへの配架を行った。後は口コミで広めて頂いたのが実態である。

それで情報発信をして、一般の市民の方が集まる状況ができるのか。広報の小さな枠の中で、事を進めようとするのが前の体質と全然変わっていない。動員を掛けた人もいないのではないですか。

例えば、情報発信についてどんな方法だと良いのか。

まず広報にもどんな内容をやるのかを記載し、図書館から何から全部置かなければならない。ホームページでやりましたと言って、みなさんがホームページにアクセスしますか。70～80歳の方がアクセスできるのか。

開催の周知は回覧板でも良い。広報だと広い情報の中から探すのはよほど気を付けていないとわからない。回覧板はめくれば気が付くので、ぜひそのようにしてほしい。

\*\*\*

今日の意見交換会の意見は、検討過程、検討結果にどのように反映してもらえるのか。2月14日にもらった資料には、検討委員会の判断で検討を進めていくということが書いてあった。我々市民の意見がどの程度反映されるのかが非常に曖昧になっている。また、検討のステップごとに意見交換会を実施してもらえるのか。

この場での意見はすべて記録し、検討委員会に報告する。意見交換会は、検討委員会ごとの開催ではなく、節目節目において実施していく考えである。

最終的に決定する前に意見交換会を開いてくれるのか。

最終的に決まる前に、みなさんにもご意見を伺って委員会にフィードバックをする手順で進めていく。

検討委員会における検討のステップごとの開催でよいか。

その通り。実施時期は、検討委員会が継続審議になる場合もあるため明言できないが、みなさんのご意見を伺う機会を設けることについては、交通政策課としても認識している。

検討委員会では意見を十分に踏まえて決めてもらえるのか。このような発言があったということをも明記してほしい。

\*\*\*

意見交換会の意図、位置づけはどうなっているのか。資料の7ページの検討体制図に地域組織や区民討議会議が記載されているが、今回の意見交換会が書かれていないので説明してほしい。

検討委員会を中核に、区民討議会議、地域組織といった体制で新しい交通システムの導入に

ついて検討していく。ニューズレターや市ホームページで検討経過を発信していくので、広くご意見等をいただきたい。今回の意見交換会の趣旨は、こういった検討体制により検討がスタートしたので、地域の皆様に周知し、御理解をいただきたいということである。そして、ご意見があればいただき、今後の検討に活かしていきたい。

この意見交換会は非公式の会ということか。

検討委員会のような審議会組織ではない。

貴重な時間を使って参加しているため、もう少し参加した人たちにも、今後の交通政策について積極的な意識がもてるような位置づけをこの意見交換会につけてもらいたい。

位置づけとはどのようなことが想定されるのか。

意見交換会の意見を検討委員会に参考資料として持って行くのであれば、検討委員会の前後に必ず設けるべき。市民の意見をこのような形で検討委員会に反映させるといったことを、明記するべきだと考える。

\* \* \*

資料の7ページに区民討議会議や地域組織と同じように、意見交換会を位置づけられないのか。区民討議会議も意義があるが、本日のようにアンテナを張っている人が来る会議の両方があってよいのではないか。

組織体制は検討委員会にお諮りしたものであるため、このご提案は検討委員会に提案し、位置づける方向で進めていきたいと思う。そもそも、今回の意見交換会は、市の組織の中で意見を伺うのではなく、様々なところに出かけて行って意見を聴きたい、御園2丁目や東大沼などの自治会で要請があれば伺いたい、そういう考えの中で、決して検討体制に位置づけない、聴く耳を持たないという訳ではなく、むしろ様々なところに出ていきたいという思いの中で、まずはここから始めさせてもらったというところを是非御理解いただきたい。

これは、意見交換会を節目節目でやりますという約束ではなく、この意見を検討委員会に提案しますという約束だと思う。私も検討委員会の委員であり、会場の後ろにも公募委員の方が来られているので、文面だけではなく、この空気感、雰囲気も含めて委員会には伝わると思う。

会場の後ろに座られている方は検討委員会の委員なのか。

検討委員会の委員の方々のほかに、検討委員会の資料作成等を手伝ってもらっているコンサルタントも来ている。

\* \* \*

資料の1ページ「自動車との分離による定時性」はどのような意味か。また、新交通システムの必要性は曖昧で、よくわからない。起点と終点は決まっているのか。南地区の交通課題は具体的に何を意味しているのか。県道52号線の渋滞を言うのか、南区は広いため交通課題はたくさんある。本当に必要だということが分かってから、交通システムをどうするかが

基本なのに、先に交通システムがあって、後から理屈をくっつけたかのように感じる。自転車は減らないと言うが、みなさん自転車に乗りなさいと言っている。自転車が減らないと何が問題なのかははっきりさせてほしい。区民討議会は無作為抽出も良いが、これは無関心な人にあたるのではないか。

「自動車との分離による定時性」とは新しい交通システムを自動車と分離しようという意味である。自動車に乗るよりは自転車に移行してほしいというのが一般的であるが、この区間については、あまりにも自転車に乗っている人が多いがために、様々な問題を引き起こしているのではないか。ある程度のバランスを取っていかなければならないという意味である。

\* \* \*

資料の7ページ、これからどういう形で合意形成をしていくのが、一番大切である。検討委員会は審議会と同等の権限があるのか。

その通り。

区民討議会議はどのような位置づけなのか。地域組織はルートにあたる、直接的にデメリットをかぶるところに対して、丁寧な説明をするということによいか。

資料7ページの検討体制への意見交換会の位置づけについては、検討委員会にお諮りして位置づける方向で進める。区民討議会議は、ある特定のエリアの意見だけではなく、南区全体にわたり、また、無作為抽出により、いろいろな方々に意見を聞きたいということで、この方法の一つ考えた。この一つに頼ってはいけないということで、いろんな意見の取り寄せ方をしたいと思っているのが実際である。

無作為抽出のことで言えば、南区では2年ほど前にJＣ相模原でこの方式をもって実施したこともあった。2,000～3,000人程度を抽出して、参加の依頼を出します。だいたい5%くらいの人があるため、数十人規模になると想定している。全く無関心の人はず、何らかの関心がある人が来ることになる。

地域組織については、検討委員会でルート案を絞り込んだ後、一つの案について地域組織を作って、お話しを伺いに行くものである。行政が会議を設定し、私どもが聴きに行くことになる。

地域組織の「関係者＋行政」は曖昧な表現であり、関係者とは相模原市民であればすべて関係する。いたる所に曖昧な表現が多すぎるため、ある程度絞って書いてほしい。行政と言ったら市役所職員の全てが当てはまる。具体的に書いてほしい。

曖昧な感じもするが、隠そうという訳ではなく、あまり決まってないからこのようになっているのではないか。

\* \* \*

パブリックコメントは答申後とあるが、前回は始める前にパブリックコメントを実施した。そして反対が多くて見直しをすることになった。今回は委員会の答申後（平成27年1月）

にやるとあるが、なぜ答申の前にパブリックコメントを実施しないのか。

平成27年1月に委員会から答申を受け、その後、市が作成した計画案に対してパブリックコメントを実施することになる。そこでのご意見はフィードバックし、計画案を修正していくことになる。

パブリックコメントの結果により、計画案を修正することがあると資料に明記すべきではないか。

パブリックコメントの制度自体がそのようなものであると認識していることから、今回資料には記載していない。

委員会とパブリックコメントのどちらが優先されるのか。

最終的にはパブリックコメントということになる。答申を受けて作成した計画案に対してパブリックコメントを実施する段取り（制度の趣旨）からしてもそういうことになる。

期間は平成27年1月にこだわらないということによいか。

答申が平成27年1月という意味である。

\*\*\*

ルートについて、新しい交通システムを16号まで延ばすという説明が

国道16号まで拡幅する話があるのは県道52号です。まずは、道路についてオルガノ前まで都市計画決定し、事業を実施します。その後、16号まで拡幅していくことを検討します。

16号までという話は、新しい交通システムではないです。

#### 「4 全体で話し合おう」におけるご意見等

休憩時間中にポストイットに記入いただいた御意見について、内容を紹介しながら、必要なものに対して補足説明するとともに、今後の対応等について全体で討議を行いました。

ポストイットについては、事務局が説明を行ったもののみ掲載

( コーディネーターの発言、 コーディネーターが読み上げたポストイットの内容、  
参加者の発言、 事務局の発言 )

#### 検討体制・検討の進め方について

市域全域の交通問題を考える場はあるのか。

市総合都市交通計画を昨年3月に策定したが、この策定プロセスの中でご意見を伺う機会がいくつかありました。委員の中にも公募委員が3人いらして、意見を伺っている。

\*

地域組織が今一つ見えませんが。

地域組織については、ルートが決まってきたときに、地域に入っていくと考えていたが、それで充分かももう一度再検討して明確化していきたい。

\*

構想のルート(案)の中に麻溝台・新磯野土地区画整理事業があるにも関わらず、その関係者は検討委員会のメンバーに入らないのか。

市内部では事業実施の情報を受けており検討をしたが、今回は区画整理事業が構想段階であったため、麻溝地域の代表者や工業団地の方に参加いただき話を伺えればというのが実態である。区画整理事業区域内の地権者など関係者の方の意見を伺うべきだということについては、今後、相談したいと思う。

\* \* \*

#### 必要性について

一番大事な予算がでていない。前は284億円という導入コストは提示された。相模原市の人口約70万人で割ると一人4万となるが、南区の500軒以上の家を立ち退かせるのに、一軒いくら払うのか。素人の考えでは一軒5,000万円くらいである。500軒支払うとそれだけで284億円がなくなってしまう。50年かかって、ようやく一般の医者で全診療科が揃ったその医者が、あの道路でつぶされたらどこに行くのか。南の人たちは、どこにかかればいいのでしょうか。医者を立ち退かせるのに相模原市は必要経費の他に2億円支払った例を知っている。立ち退かせたほかに2億円足すと、その医者や薬局を取り除くのに250億円くらいかかる。そんな莫大な費用を使って、なぜ相模原市の南地区で住民500軒を潰すのか。相模原市は確か市民一人70万円くらいの借金がある。国から700万円くらいの借金を背負わされて、市から70万円の借金を背負わされて、また、みんながいらないと言っている道路をつくられて、一人いったいいくら負担するのでしょうか。相模原市の南地区は平らな地形で、みんな自転車に乗っている。たとえ80歳になろうと、よちよち歩きの子どもであろうとも自転車に乗っている。私の家の前は車があまり通らないから、自転車、車イス、杖を突いている方も通っている。そんな方が幅員30mの道路をどうやって渡るのか。私はアメリカのアラスカからペルーまで走っているパンアメリカンハイウェイを通ってきた。パンアメリカンハイウェイにはモータープールが何十kmに一カ所あるが、北里までの4kmにモータープールを作るという馬鹿げた計画が出てきたのか。

本日の資料にある図面や駅間距離については、平成21年に出した計画(案)であり、これを見直していかなければならないと検討委員会に提示したことを、今回お知らせするものだ。あのパブコメを踏まえて、住宅地の中を33mという広い幅員でやっていくことは、やめましょう。見直しましょう。ということにした。では、どうするのか。最初からしっかり揉みましようということで検討委員会を立ち上げた。

(参考)市民一人あたりの市債残高(「平成24年度・予算事始」より)

29万3千円(平成22年度末現在)

\* \* \*

#### その他提案、方針等について

新交通システム、BRTとは何か特別な車両を使って運用するのかと思っていたが、バス専

用レーンを作って、普通のバスを走らせてもBRTということだけでいいか。線路を道路にしてバスを走らせているのもBRTと言っているところもある。その辺りの定義の説明が欲しい。また、こうしたBRTも今回の検討の対象に含まれるのか。

BRTというシステムの明確な定義はない。ニュースに出ているが、気仙沼や大船渡で鉄道の後を走っている単線バスをBRTと言っている。その他にも、料金収受で切符を買って、乗り降りの際には料金を払わないものなど、かなり幅広い。それも含めてどのような仕組みがいいのかを考えていかなければいけない。

定義を早く明確にしないと、BRTはこういうものだ勝手に想像してしまい話がこんがらがってしまうため明らかにしてほしい。

\*

人口減少の局面に入っている中で、需要の見込みについてはどうなっているのか。需要の見込みについても、検討委員会のテーマとしています。

\*

新しい交通システムニュースの議事要旨の制作者はだれか、検討委員会の合意を得ているのか。ホームページの議事録を読んだが、ニュースの要旨と内容がズレているのではないか。ニュースは市で要約したもので、議事録は確認をいただいたがこのニュースは検討委員会の委員の合意は得ていない。

\*

委員に中村教授を選んだ理由は。

神奈川県にお住まいであること。相模原市に在住されていたことがあることで、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、インターネットのブログなどで広く研究内容を発信されていることなどです。

\*

導入ルートを見直すということをとらえているのか。

市長は、「システム、ルート、幅員について見直す」と発言したので、見直していきます。先ほど、都市計画道路の幅員でやっていくのは良いのではというご意見もあったので、そうした意見も踏まえつつ、見直していきます。

\*

都市計画道路の幅員でやっていくということは、導入ルートを見直すと市長が言っていることと矛盾しないか。

そこを含めて、どのようなルートがよいのか、これから検討したいということである。

\*

新交通は企業誘致の目玉と聞いたが、本当か。

それも目的の一つではあるが、それだけということではない。

\*

起点と終点について、相模大野～原当麻間は決まっているのか。

昨年10月に市が自治会へ来てくれた時の説明では、相模大野～原当麻間は決まっておらず、



古淵ということもあり得るとのことであった。検討委員会に傍聴に行った際には、相模大野～原当麻と書かれていたので、この半年間でどのように決定したのか知りたい。

検討委員会において、そのような説明を行ったとの認識はない。

相模大野と原当麻を結ぶということは決まっていないのか。

決まっていない。どこを結ぶのがよいのかは検討委員会で検討してもらおう。だからと言ってどこでも良いわけではなく、人や車の動きのデータをみると、相模大野、麻溝台、原当麻、古淵といった所をどうやって結ぶと交通課題の解決になるか、そういうことを検討していただくことになる。

\*

そんなに曖昧な状態で検討してもらうのか。交通課題は何なのか。

交通課題はたくさんあって、それに対する数字もたくさんある。その中からどれをピックアップしていくかということになる。事務局としての考えはあるが、いろんなデータをお見せして検討委員会ではどういう対応が必要かを検討してもらいたいということで始めている。その点は、検討委員会でも重視されていて、二回目も交通課題をテーマに議論していただくこととなっている。

\*

資料の3ページは全く考慮しなくて良いということか。

決め込んでいる訳ではないが、参考資料として提示していると思う。

嘘をつかないで欲しい。最初の計画が出てきたときに、淵野辺の写真が使われていた。

バスに乗る人が18,000人となっていたが、そんなに相模大野から人を運んでいる訳がない。そのような嘘がちりばめられていると信用できない。麻溝までの道が必要だとしたならば、フィッシングパークの反対側は崖を崩さなければ道ができない。そういうことを知っている人を委員に選んでいただきたい。

写真の使用に関しては、これから出していく際にそのようなことがないようにしたい。

(参考)新しい交通システム導入基本計画(案)(平成21年3月公表)における掲載内容

- ・BRTの利用者数(将来需要)の推計
- 平成28年:約16,600人/日
- 平成34年:約18,300人/日

\*

平成21年の地域説明会の時のことでわだかまりがあると感じた。これから車と人の流れをどうするのかをテーマに、それにはどんな意見があるのかをみんなから聴いて、それからどのようにしていこうかというふうに検討すべき。進め方の流れが逆転しているのではないかと。

\*

bono(ボーノ)ができてからバスの乗降客がどれだけ増えたのか、車の台数がどのような状況になっているのかを簡略でよいので早急に調べてもらいたい。

\*

本日の結果などの広報について、コスト面や勤めている人が見られるようにインターネットが世代的には一番アクセスしやすいと思う。回覧板については、家にいる世代は見るけれども、働きに行っている人はいない間に次に回してしまう。やはり市ホームページでの掲載でよいかと思うが、市ホームページはキーワードを入れても検索に引っかからないので改善してほしい。

\*

委員会の議事録をホームページで見ると、良い意見もたくさんある。そこは、ぜひ取り入れて欲しい。

#### 5 ポストイット及びアンケートによるご意見等

別添「ご意見等集約表（ポストイット・アンケート分）」に取りまとめました。

以 上

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  
ご意見等集約表（ポストイット・アンケート分）

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。また、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。

分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
新しい交通システムとは	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
	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
	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ていないように思う。（車とか急ぐときはタクシーでいってしまうと思う。）	ポ
	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
	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
	単線BRTもあるのでは（JRのように）	ポ
	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
	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
	定時性の確保。電車程の正確さは不要（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
	新交通システムを考えるとBRTは大変効率が悪いものと思います。路線バスの充実を考えて見て下さい。	ポ
	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
	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
	電気バスの利用は地下化が容易でもある。	ポ
	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
	起点、終点は決めているのか。	ポ
	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
	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
	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
	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
	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
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べき。	ポ	
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いと聞いた。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	
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	
「新しい交通システム」はBRTではないのですね。	ア	
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	

検討体制 検討の進め方	広く市民に周知したいのなら、もっと広く広報すべき。せっかくまちづくり会議から委員が出ているのであれば、地区ごとに出向いて説明をすべきである。	ポ
	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
	相模原全域の交通問題を検討する場はありますか	ポ
	地域組織、今ひとつ見えません。もっと明確にすべき。	ポ
	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
	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
	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
	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
	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
	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
	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
	原当麻以西へのルート延伸についてmasterplanが必要	ポ
	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」があると何うが、体制での位置づけは？	ポ
	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
	相模原に大学がいくつあると思っていますか！！事務局の方は大学の教授を選任する場合、市のことをよく知っている人を選んでください！！	ポ
	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
	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
	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
	次回の意見交換会はいつ開催するのか。	ア
	受益者代表が検討委員会に多く含まれるので不信である。	ア
	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
	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
	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
	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
	「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
	「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
	意見交換会の位置づけの明確化：今後も定期的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した方がいいと思います。	ア
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	
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	

新しい交通システムの必要性	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
	新交通システムの目的は何か。	ポ
	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
	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
	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
	少子化でBRTを導入しても、いずれ乗客は減るのでは。	ポ
	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
	「新しい交通システム」導入は必要なし	ポ
	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
	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
	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と道路の問題を一緒に検討するのは矛盾がある。目的は渋滞解消なのか新しい交通システムの導入なのか、混在した討議自体は疑問である。	ポ
	新システムで目的が叶う訳はないと思うがどう思うのか。渋滞解消：クルマを新システムに乗せない限りムリ。商店街の活性化：排ガス、騒音、振動で客は来なくなるのでは。活性化の意味は何か。	ポ
	新しい交通システムの必要目的及びメリットを明確にして進めてほしい。	ポ
	人間を中心にした道路システムを最優先すべき	ポ
	想定ルートに幅員30メートルの道路可能か。	ポ
	新システムは何のため。52号の混雑緩和と言うが、本当は縦貫道付近に建設されるであろう物流施設からのトラックをスムーズに16号線に流すのが大きな目的ではないか。そのことがどこにも触れられていない。市内の交通問題だけでは語れない。	ポ
	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
	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
	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
	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
	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
	BRTの導入目的は何なのかいくら考えてもわからない。	ポ
	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
	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
	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
	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
	人の輸送が緊急課題なのか。	ア
	自転車専用道路こそ必要。	ア
	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
	「新交通」の必要性を考えていく必要があると思います。	ア
	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を導入するための目的が理解できなかった。	ア
	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
	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
	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
	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
	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数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

その他	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
	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
	相模原市の将来（子、孫の代）のまちづくりが見えないので、我が事のみのお話になってしまうのではないかと？	ポ
	ニュースの要旨の 製作者名 検討委員に了解を得たか	ポ
	本日参加のコンサルの名前 契約の内容	ポ
	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。補助金だのみでは困ります。	ポ
	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
	「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
	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と。	ポ
	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
	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
	新交通システムと防災体制について検討すべき 南区の地形を有効に活用し、街の美観と特に電柱、ライフラインの安全確保、重要	ポ
	自転車がな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
	50年ほど前から相模原市の市長さん（河津、たてもり、小川）3名の方とは折にふれ市民個人とお話をしました。 ・キャンプ淵野辺の米軍飛行場の件を中止 ・麻溝公園のグリーントワーを100m 33m ・相模台小の子ども達の通学路作った。 鶴の一声でこれらを実行！！	ポ
	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
	住宅街を潰すことはしないというのは確約か？	ポ
	データは客観的に取ってください。今回は「統計でうそをつく手法」がたくさんみられた。	ア
	自転車の尊重をもう一つの目玉にすべきと思います。	ア
	既存のインフラを重く使う計画とすべきです。買収して道をつくるべきではないでしょう。もめてる根はそれではないでしょうか。	ア
	米軍住宅の外周を数メートル削ったとしてもどうってことないと思うので、そこに専用軌道をつくり、小田急の車両基地につなげることができれば、相模大野駅から双葉入口までレールでつながる。レールも道路も走れる車両を導入すれば女子美や北里への交通は良くなる。	ア
	御園2丁目の自分の家の前が30メートル道路、大きなバス通りにはならないということが分かりました。年のいった母もいますので、このまま関わりのない、日々を過ごせる思いました。ほっとしました。大変心配していました。	ア
	2台つづき外国の大型バスが通らなくなることは非常にうれしい。地響でお風呂場や壁がひびだらけにならないことを確認できたことが、最大のよこびです。そして、赤ちゃんからお年寄りの方々、身体が不自由な人たちにとっても住みやすい相模原市南区であってほしい。	ア
	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
	住宅街に30m中の道路をつかって住宅街を潰すような前回の計画にはしないという話なので、これを確約と捉えて安心できた。	ア
	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
	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と。	ア
	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と。	ア
	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
	「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
	「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
	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
	現在の道路の改善と活用を考えていく必要があると思います。	ア
もう10年以上も前のことだが、南市民ホールで行われたデュアルモードカ 案を説明する交通問題シンポジウムに参加した。モノレールよりは採算性がいいたらうと思ったが、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と感じている。	ア	

その他	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
	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
	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
	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では出なかった。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と思えない。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
	新交通にBRTのような優先通行権を与えるなら、新交通専用道路とそれに並行している一般道の両方が信号で止まった場合には、渋滞して救急車・消防車・パトカーなどの緊急車両は動きが取れなくなるのではないか。この問題をどう解決するのか？	ア

# 新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会 次 第

日時 平成 25 年 3 月 30 日(土) 午後 1 時 30 分～

場所 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

**【コーディネーター】**

いとう まさはる

伊藤 雅春さん(愛知学泉大学地域社会デザイン総合研究所所長、

相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員)

**【事務局】** 相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課

## 1 はじめに 13:30～(10分)

- ・開会あいさつと趣旨説明
- ・コーディネーター及び市職員紹介
- ・本日のプログラムを説明します。

## 2 報告・説明 13:40～(30分)

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説明します

- ・第1回検討委員会の内容を報告するとともに、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要点を整理し、説明します。

## 3 質問応答 14:10～(30分)

報告・説明内容についての質問をいただきます

- ・報告・説明内容に関し補足する必要がある質問について、全体の場でお聴きします。
- ・ご意見については、後ほど、全体の場で整理しながら、討議していきますので、ポストイットにご意見をお書きください。(1枚につき1つの意見をお書き下さい。できればお名前もお願いします。)



【休憩】 14:40～(10分) お書きいただいたポストイットを回収いたします。

#### 4 全体で話し合おう 14:50～(60分)

ポストイットの内容について確認しながら全体で話し合います

- ・ポストイットの内容を紹介しながら、必要なものに対して補足説明し、今後の対応等について検討していきます。

#### 5 まとめ 15:50～(10分)

今日の話合いの要点についてまとめます。

#### 6 おわりに

##### < 配布資料 >

- ・ 説明資料「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」
- ・ 新しい交通システムニュース 第1号
- ・ アンケート

# 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

## 目 次

1.新しい交通システムの検討経過 .....	1
2. 上位・関連計画の方針 .....	5
3.新しい交通システム導入検討委員会の目的と進め方.....	6

# 1.新しい交通システムの検討経過

## 1.1 新しい交通システムの検討経過

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ました。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ました。

時 期	内 容
平成元年度～	<b>新しい交通システム導入の検討を開始</b> モノレールや新交通導入の可能性を検討
12・13年度	<b>導入区間（相模大野駅～原当麻駅）を設定</b> 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	<b>市民アンケートを実施（5,000人対象、回答数1,529人）</b> 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; align-items: center; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: left;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・導入に賛成 約67%</li> <li>・事業費が高い 約84%</li> </ul> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: left;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・必要性が高いものの事業費が課題</li> </ul> </div> </div>
17年度	<b>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</b> 早期導入や事業採算性などの観点から、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	<b>BRTの導入を選定</b> 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	<b>新しい交通システム導入基本計画（案）の検討</b>
21年2～6月	<b>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</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・地域説明会（4日間、4会場、約1,190名）</li> </ul> </div>
21年8月	<b>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）</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>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。』</p> </div>
21年10月～	<b>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</b> 地域の現状や交通課題等について認識の共有化を図る
23年度	<b>相模原市総合都市交通計画策定</b>
24年度	<b>相模原市南区ビジョン策定</b> <b>相模原市新しい交通システム導入検討委員会の設置</b>

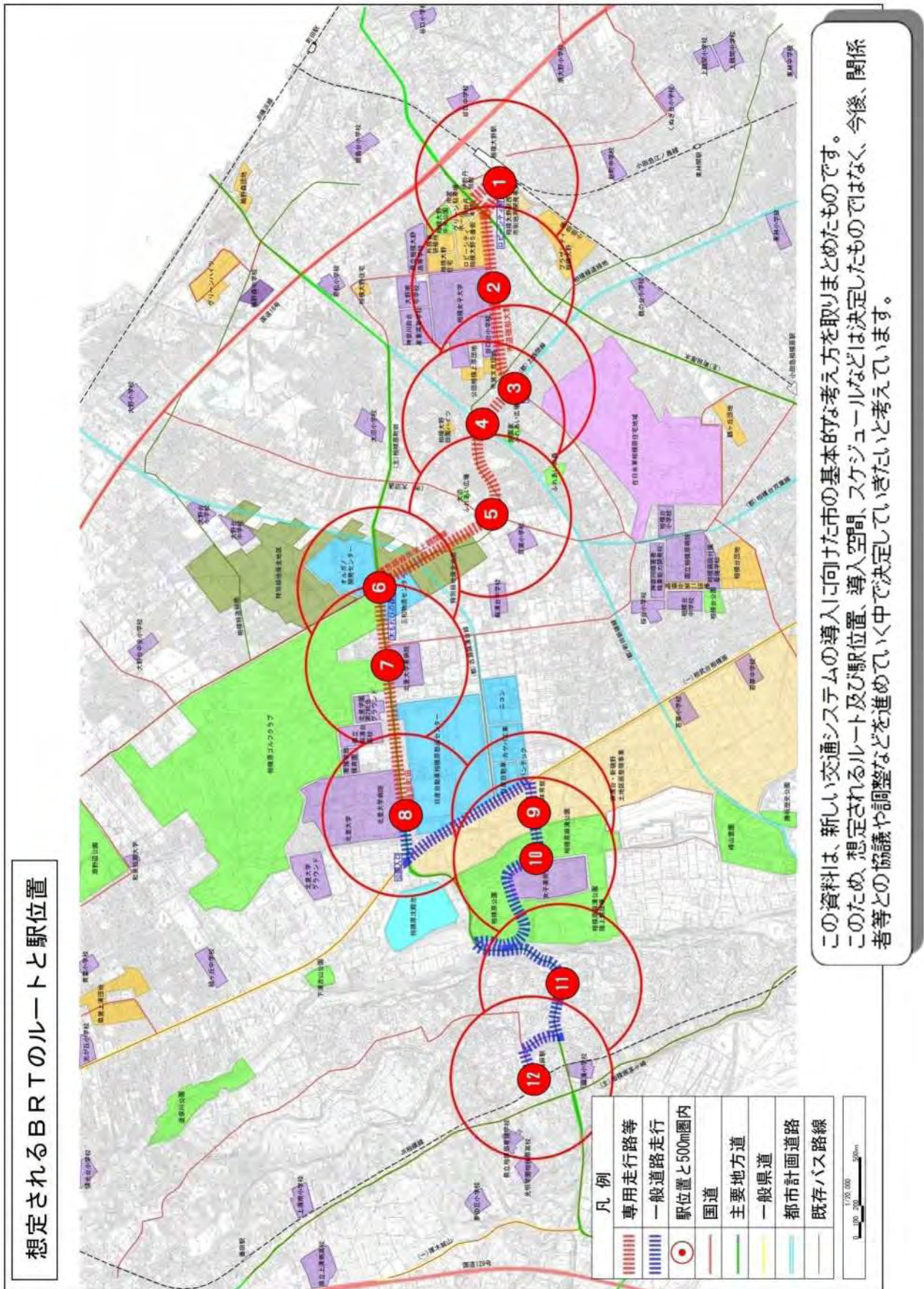
注1：デュアルモードバス：専用軌道と一般道路を同一車両で連続して走行できるバス

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）

## 1.2 新しい交通システム導入基本計画（案）の概要

平成 21 年 2 月に新しい交通システム導入基本計画（案）を公表しました。

平成 21 年 2 月に公表した BRT の構想案





## 候補駅と選定理由

駅（仮称）	選定理由	駅間距離（m）
相模大野駅	相模大野駅（起終点駅）、小田急線への乗り継ぎ	540
相模女子大	相模女子大、高校、市南合同庁舎へのアクセス	780
栄町	住宅の集積がある。現状のバス需要が多い。	260
御園	新設道路沿線の需要対応と交通不便地区の解消	640
西大沼	バス路線（町09）との交差点。新設道路沿線の需要対応。	830
木もれびの森入口	他交通手段との乗り継ぎ。大野台地区の需要対応。	500
北里東病院	北里東病院へのアクセス	1,070
北里大学病院	北里大学、北里大学病院へのアクセス。路線バス等との乗り換えターミナル。大規模事業所へのアクセス。	1,280
総合体育館	総合体育館、大規模公園へのアクセス	390
女子美術大前	女子美術大学、競技場等へのアクセス	1,530
下原	現状の下原バス停付近。	780
原当麻駅	原当麻駅（起終点駅）、JR相模線への乗り継ぎ	
合計		8,600

平均駅間距離 = 8.6 / 11区間 780m

## 導入空間イメージ



道路機能の確保とBRTの運行に必要な幅員は、30m程度を想定しています。

### 1.3 パブリックコメント・地域説明会における意見等

新しい交通システム導入基本計画（案）に関する第 1 期・2 期のパブリックコメント全体で、提出された意見数の 43%（第 1 期 22%、第 2 期 58%）の方が同計画案について白紙撤回や計画中止を要望されました。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ました。

パブリックコメント・地域説明会における意見等を整理すると、交通問題や計画の必要性に対する疑問、BRTのルートや整備形態への疑問、BRTの効果への疑問、BRT以外の代替案検討の必要性、地域への影響の不安、検討の進め方に対する不満に集約できます。

#### パブリックコメント・地域説明会における意見等

分類	意見概要
交通問題や計画の必要性	定量的データにより渋滞原因や市民ニーズを把握すべき
	BRTの必要性、メリット、デメリットを明らかにすべき
BRTのルートや整備形態	導入区間、ルート、構造（地下化）などについて比較検討すべき
	これまでの都市計画を変更しない計画にすべき
	住宅地に整備する必要はない
	外国の真似は日本に合わない
BRTの効果	渋滞が解消しないのではないかと
	交通事故が増加するのではないかと
	環境負荷の軽減にならないのではないかと
	路線バスの廃止により不便になるのではないかと
	相模大野駅周辺では定時性の確保ができないのではないかと
	都市のシンボルとする効果が理解できない
	詳細な費用や財源を示すべき
	需要予測の根拠がわからない
費用対効果、採算性の前提条件・データを詳細に示すべき	
BRT以外の代替案	BRT以外の代替案（既存道路拡幅、自転車道整備、渋滞対策、現行バスの充実、バス路線の再編、コミュニティバス導入、交通需要マネジメント、急行バス、地下鉄、モノレール、新交通、路面電車等）を比較評価すべき
地域への影響	地域への影響（安全、沿道環境、自然環境、住環境、地域社会、防災計画、防犯、通過交通、渋滞、景観、町並み等）を評価すべき
	移転や補償の具体的なことがわからず不安である
検討の進め方	情報提供が不足
	地域住民に対する配慮や進め方が不満である
	白紙撤回の可能性、住民の合意が得られない場合の対応が不明
	市民の意見を聞きながら決めるべき（説明会、アンケート、住民投票、協議会等）

## 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ます。

### 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の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  
 絆でつながる賑わいのまち  
 都市と自然が調和するまち  
 誰もが安心して暮らせるまち  
 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

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  
 やすらぎと潤いがあふれる環境共生都市  
 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の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

人と環境にやさしい交通の実現  
 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

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



**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）



### 3.新しい交通システム導入検討委員会の目的と進め方

平成21年に実施したパブリックコメント、地域説明会において、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、検討委員会の目的、進め方を次のとおりとします。

#### 3.1 新しい交通システム導入検討委員会の目的

相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入に関する事項について検討することを目的とします。

南区内のまちづくり会議の代表者、学識経験者、公募市民、その他の関係者との話し合いや意見交換を通じて検討を進めます。

これら関係者の合意形成を経て、新しい交通システム導入基本計画に係る答申を決定します。

再度原点からの検討を行うこととし、現状の問題、必要性、計画案の比較検討、計画案の選定、導入の課題、実現化方策等のステップごとに検討します。

計画案の比較検討に当たっては、システム、ルート、幅員等について多様な視点から比較案を設定し、比較検討します。

新しい交通システム導入検討委員会への市長からの諮問内容（平成25年2月14日付け）

##### 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21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。

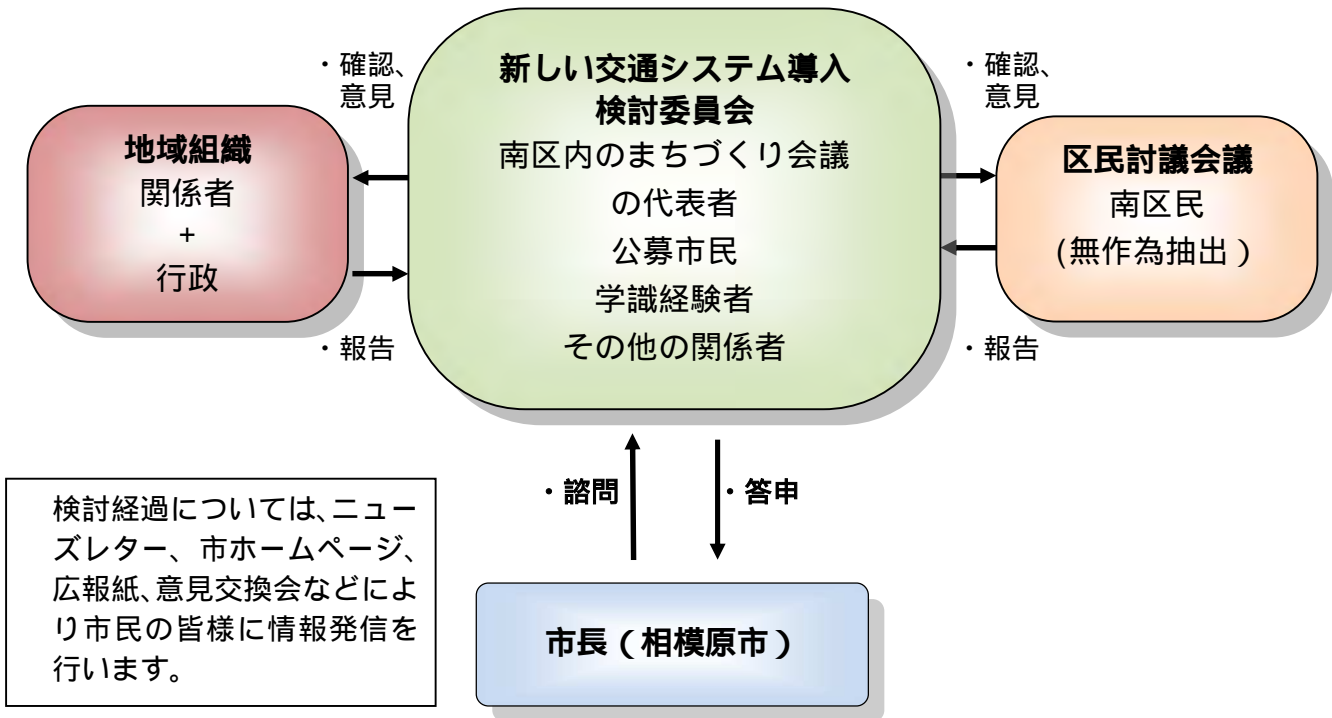
##### 3 答申希望時期

平成27年1月

### 3.2 検討体制

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

検討体制図



検討組織の概要

会議	構成メンバー	主な役割	開催予定
検討委員会	南区内のまちづくり会議の代表者、公募市民、学識経験者、その他の関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>プロセス管理、合意形成の判断</li> <li>検討結果の妥当性判断</li> <li>検討事項への確認、意見、提案等</li> <li>市長への答申</li> </ul>	H24年度 1回 H25年度 6回 H26年度 5回 設置期間は H25.2～H27.1
区民討議会議	南区民(無作為抽出)	<ul style="list-style-type: none"> <li>広範な区民の意見収集</li> </ul>	H25年度 1回 H26年度 1回
地域組織	関係者 + 行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者の意見聴取</li> </ul>	H26年度に随時実施
(事務局)		<ul style="list-style-type: none"> <li>各会議の資料作成</li> <li>市民への情報発信</li> </ul>	

### 3.3 検討の進め方

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

時期	プロセス区分	合意形成の判断	検討内容等	
25年 2月	<b>1.発議</b>			
	検討の進め方	↓	検討の進め方を検討します。	
	現状の交通問題		現状の交通問題等を確認します。	
	上位・関連計画からの要請		上位・関連計画にて示されている南部地域の交通問題への対応方針を確認します。	
	交通問題への対応の必要性		判断	交通問題を改善する対応の必要性、新しい交通システムの目標を確認します。
	<b>2.比較案作成と評価</b>			
	メニューの抽出	↓	新しい交通システムのメニューを検討・選定します。	
	比較案の評価方法		比較案の評価項目、評価方法を検討します。	
	比較案の設定		判断	メニューを組み合わせたり、ルート・構造の違いによる比較案を作成します。
	比較案の具体化検討		各比較案について、具体的な導入検討(ルート、構造、事業費など)を行います。	
	比較案の比較評価	判断	各比較案について、比較評価を行います。	
	関係者の意見聴取	↓	沿線地域の関係者の意見聴取を行います。	
	<b>3.計画案選定</b>			
計画案の選定	判断	意見聴取の結果を踏まえて計画案を選定します。		
短期施策・段階的整備の検討	↓	計画が完成するまでの短期施策や段階的整備について検討します。		
導入に向けての課題整理と実現化方策	判断	補償、交通処理や整備方式等の課題への対応策を検討します。		
<b>4.答申</b>				
27年 1月	答申の作成	判断	検討結果と合意プロセスをとりまとめた「市長への答申」を作成します。	

27年度以降

- ・「新しい交通システム導入基本計画(案)」の策定
- ・パブリックコメントの実施・導入基本計画の策定
- ・事業化

区民討議会議は平成25年度以降の開催を予定します。  
 スケジュールは検討状況等により変更する可能性があります。

参考

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(H25.2.14現在))

	氏名	所属 選出母体等	備考
1	足立 旬一	相模大野駅周辺商店会連合会 副会長	
2	有泉 健一	大野南地区まちづくり会議 会長	
3	石塚 功	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長	
4	伊藤 雅春	愛知学泉大学 地域社会デザイン総合研究所 所長	
5	追切 睦廣	麻溝地区まちづくり会議 会長	
6	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長	
7	格地 悦子	公募委員	
8	加藤 成典	公募委員	
9	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長
10	川上 勇	学校法人女子美術大学 総務企画部 総務企画課長	
11	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長補佐	
12	鴻巣 龍太郎	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	
13	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員	
14	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長	
15	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長	
16	高山 和也	公募委員	
17	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
18	三木 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	
19	望月 一誠	日産自動車株式会社 相模原部品センター サービス部品物流部 総務グループ 課長	
20	矢沢 静雄	大野中地区まちづくり会議 会長	

新しい  
交通システム  
ニュース  
Vol. 1

## 新しい交通システム導入検討委員会スタート！

第1回目の「新しい交通システム導入検討委員会」が、2月14日(木)に南区合同庁舎講堂で開催され、検討の進め方、必要性や交通課題などについて、約2時間にわたり活発な討議が行われました。検討委員会は、設置期間の約2年間で12回程度の開催を予定しています。そこでは、南部地域の拠点間を連携し、交通課題への対応を図る新しい交通システムの導入に関する検討を行い、その成果を市長へ答申する予定(平成27年1月)です。

### 第1回から議論白熱

市では、平成21年に、相模大野駅から原当麻駅間をBRT(幹線快速バスシステム)で結ぶ、「新しい交通システム導入基本計画(案)」を公表し、パブリックコメントや地域説明会を実施しましたが、検討の進め方や必要性、BRTなどについて多くの懸念や疑問の意見が寄せられました。こうしたことを踏まえ、検討委員会において、現状の問題や必要性の確認、複数の計画案の比較検討を行いながら、システム・ルート等を見直していくこととしました。

第1回検討委員会では、南部地域内の県道52号の混雑やバスの遅れ、非常に多い自転車利用者など

の交通課題と新しい交通システムの必要性・目標について、白熱した議論が交わされました。次回の委員会においても、交通課題やシステムの必要性について、さらに議論を深めることが必要と判断され、継続して検討することとなりました。



検討委員会の様子

### 検討委員会メンバーは地域の代表者、大学・企業等の関係者

検討委員会は、公募市民3名の方をはじめ、南区内7地区のまちづくり会議代表(大野中、大野南、麻溝、新磯、相模台、相武台、東林)麻溝台地区の企業、大学、相模大野駅周辺商店会連合会、商工会議所、神奈川県警、バス事業者さらに都市交通の専門家(横浜国立大学大学院中村文彦教授)と住民参

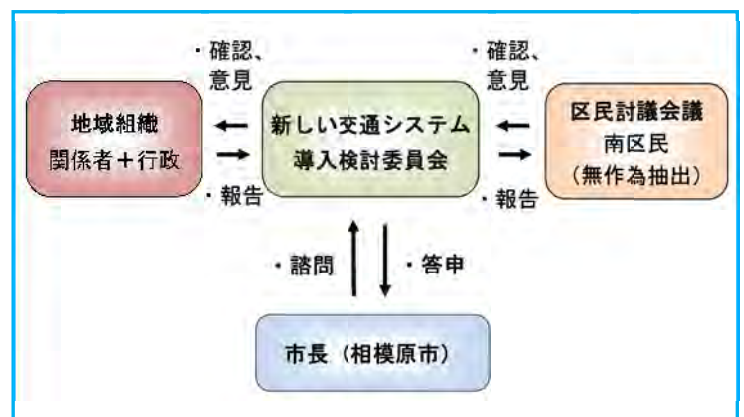
加の専門家(愛知学泉大学伊藤雅春教授)といった20名の方々に構成されています。

なお、委員会の冒頭で、委員長に横浜国立大学大学院の中村教授、副委員長に東林地区まちづくり会議の金子会長が選ばれました。

### 市民協働による検討体制

「新しい交通システム導入検討委員会」を中核組織として、広く区民の意見を収集するために、無作為に抽出された南区民による「区民討議会議」、検討されたルートに応じて沿線地域の関係者と直接コミュニケーションを図る「地域組織」を設置するなど、市民、関係者の皆様と協働して検討を進めます。

また、検討経過は、ニューズレター、ホームページ、広報紙、意見交換会などにより、適宜、情報発信を行います。





## 第1回検討委員会での主な意見と結果

### 議題

- (1) 新しい交通システム導入検討委員会の取組内容及び検討の進め方について
- (2) 南部地域の交通問題及び対応の必要性について

### 主な意見（要旨）



#### （議題1）

- ▶ 必要なものは整備すべきであるが、その沿道住民の暮らしへの配慮も重要である
- ▶ 現状の交通問題、新しい交通システムの目標などの認識を共有することが重要であり、さらに時間をかけるべきである

#### （議題2）

- ▶ バス所要時間について区間ごとに整理し渋滞箇所を把握すべき
- ▶ 北里大学スクールバスが導入されても、なお自転車が減らない理由を把握すべき
- ▶ 県道52号の渋滞状況・問題点は、国道16号の渋滞の影響があるのではないか、その解析が必要である
- ▶ 誰がメリットを受けるかなど、導入目的を明確にすべき
- ▶ 新しい交通システム目標（案）は、その理由（問題点、課題）とのつながりを明確にすべき

### 結果（要旨）



#### （議題1）

委員全員で交通課題や新しい交通システムの目標・必要性などの共通認識を持つことが重要なため、次回検討委員会でも再度議論する

#### （議題2）

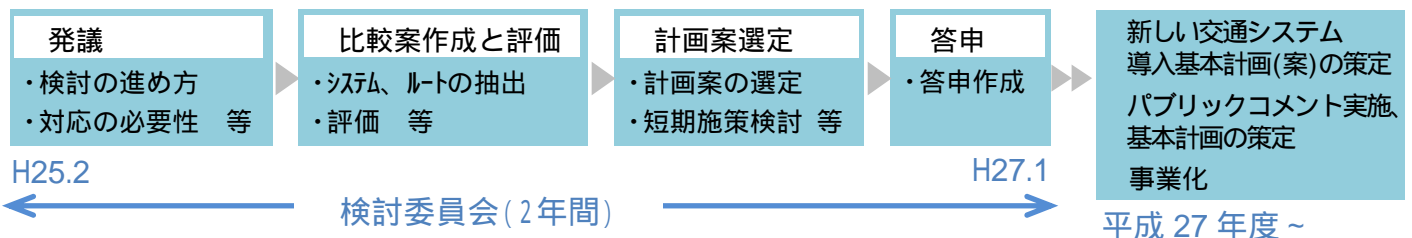
バス停ごとの所要時間や自転車・自動車交通量データの追加収集などを行い、再度詳細に検討する  
さがみ縦貫道路供用の影響など、将来の道路交通状況について検討する  
新しい交通システムの目標（案）と問題点、課題とのつながりを検討、整理する

## 今後の予定

次回の検討委員会は、5月頃に開催し、第1回の討議テーマであった現状の交通問題や新しい交通システムの目標等について再度討議する予定です。

また、市としては、平成26年度に検討委員会より答申された検討成果を踏まえ、「新しい交通システム導入基本計画（案）」を見直し、事業を推進していく予定です。

### 想定スケジュール



新しい交通システムの導入検討に関する情報は市ホームページでご覧頂けます。

<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/toshikotsu/20803/001666.html>

検討委員会の討議資料や議事録は、市ホームページのほか市行政資料コーナー（市役所本庁舎・南区役所）でもご覧頂けます。また、検討委員会は公開で開催しております。傍聴を希望される方は、詳細を市ホームページ等で確認の上、ご来場下さい。

新しい交通システムの導入検討に関するお問い合わせ・ご意見は

相模原市 都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課

〒252-5277 相模原市中央区中央 2-11-15

TEL : 042-769-8249 FAX : 042-757-6859 E-mail : toshikoutsu@city.sagamihara.kanagawa.jp

## 「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」アンケート

言い残したこと、思ったことなど、ご自由にお書き下さい。

(本日いただいたご意見は、概要として取りまとめて、「新しい交通システム導入検討委員会」に報告させていただくとともに、市ホームページでも公表させていただく予定です。)

さしつかえなければ、お名前、お住まいの地域をご記入下さい。(公表はいたしません。)

お名前

お住まいの地域

～ ご協力ありがとうございました ～