

「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。
 ご意見等の内容から、市の見解を整理することが困難と判断したものについては、市の見解欄を「 - 」としています。
 検討委員会における検討状況は、検討が済んだ(あるいは、一定の進捗が見られた)ものについては、実施欄を「 - 」とし、検討内容等を記載しています。

整理：第13回新しい交通システム導入検討委員会(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状況	
				実施	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
	5	相模原インターから16号への接続は大野へのアクセス以外にも古淵等へも考えるべきです。	ポ 新しい交通システムの目標とも対応する5つの課題(「現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
	6	起点、終点は決めているのか。	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状況	
				実施	内容等
新しい交通システムとは	7	定義を明確にしてください。複数あれば、それぞれをA、B、Cタイプなどとしてください。	ア		輸送システムの検討
	8	「新しい交通システム」はBRTではないのですね。	ア		輸送システムの検討
	9	DMVを研究するべき。（ルールも道路も走れる。北海道や静岡県に導入例あり。）	ポ	6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。	輸送システムの検討
	10	単線BRTもあるのでは（JRのように）	ポ	その後、LRTについては、新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差がないにもかかわらず事業費が高額なことから、段階的に拡幅される道路を有効活用しにくいと、適用性が低いとの結論に達しました。	輸送システムの検討
	11	BRTは見直すはずですが、BRTが前面に出ているようです。新交通システム=BRTではない筈です。	ポ	新しいバスシステムは、路線バスをベースとし、走行路、車両、停留所・運賃收受、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
	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	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。この結果としてはじめて、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、具体的な導入ルートとしては、拡幅整備計画のある県道52号を最大限活用できるルートを基本とすることとしております。	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	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。この結果としてはじめて、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、2/14の検討委員会の段階では原当麻～相模大野とは決まっておりました。	大まかな導入ルートの検討

分類	識別番号	ご意見等（ボ：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状況	
				実施	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。	ボ 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
	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。	ボ 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）はどれほど考えられますか？必要性（需要）の根拠は？	ボ 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！	ボ 現状、原当麻駅周辺から相模大野駅への交通需要は、自動車での移動若しくは相模線・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？	ボ 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。		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。	ボ 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（ボ：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状況	
				実施	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。	ボ 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。	ボ 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	ボ 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
			ボ 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。	ボ 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いう理由を振りかざして新交通を進めるのは筋の悪い話だ。市民は上位計画とかマスタープランとか言われても、その中味は殆ど知らないのだから。	ア 市の上位・関連計画で示している南部地域の交通問題への対応方針の確認や現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。		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（ボ：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状況		
				実施	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。	ボ	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。	ボ	意見交換会は、検討委員会を中心とする検討体制に位置付けるとともに、検討委員会の検討の節目で開催し、その結果は検討委員会に報告しました。	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。	ボ		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		検討体制の確認	
	38	検討体制について。市議による「新しい交通システム検討の会議」があると伺うが、体制での位置づけは？	ボ		「新しい交通システム推進議員連盟」は市議会議員による任意団体であり、検討体制での位置づけはありません。	検討体制の確認
	39	広く市民に周知したいのなら、もっと広く広報すべき。せっかくまちづくり会議から委員が出ているのであれば、地区ごとに出向いて説明をすべきである。	ボ		ニューズレター、ホームページ、広報さがみほらにおける情報発信や、区民会議・まちづくり会議などにおける意見聴取を随時行ってまいります。	検討体制、検討の進め方の確認
	40	無数の車座会談。ママ友グループ、学生グループ、趣味サークル仲間、飲み屋グループ、話しやすい人間関係の中で	ボ		区民会議やまちづくり会議をはじめ、無作為抽出による区民討議会議や自由参加による意見交換会などを通じて意見聴取を行ってまいります。	検討体制、検討の進め方の確認
	41	委員会のメンバーは市民の今日の意見を尊重せよ。委員会の討議だけで進めるな。	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。市といたしましては、検討委員会からの答申の後、導入基本計画案の策定、パブリックコメントの実施、同計画の策定を予定しているところです。	検討体制、検討の進め方の確認
	42	相模原市全体の問題なのに、なぜ南区だけで検討委員会を作るのか。南区は特別予算があるのか。	ボ		南部地域の交通課題に関する検討を目的としているためです。特別な予算はありません。	検討経過、上位・関連計画、検討委員会の目的の確認
	43	新交通システムは南区だけのものか。中央区、緑区も関係するはず（予算的に）他区での説明は？	ボ		新しい交通システムは南区だけのものではありませんが、南部地域の交通課題に対応するものです。予算に関しては、議会での承認等が必要となります。	検討経過、上位・関連計画、検討委員会の目的の確認
44	「見直し」という言葉を重く考える必要があるのでは。	ア	平成21年に提案しました導入基本計画案を見直すことを目的として、検討委員会を設置し、導入に向けた取組を進めているところです。		○ 検討経過、検討委員会の目的の確認	
45	公募以外の検討委員はどのように選んだのか。その規準を示して欲しい。特にBRT推進派の中村教授になぜ依頼したのか。理由を話して欲しい	ボ	検討委員会では、市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応する新しい交通システムの導入に関する事項について検討するため、委員には南区内のまちづくり会議の代表者や公募市民、学識経験者、警察ほか関係団体の皆様をお願いしました。中村教授につきましては、県内在住で、過去には市内にもお住まいであったことなど土地勘があること、バスを含め様々な交通手段について造詣が深く、インターネットなどで広く研究内容を発信されていることなどを理由に依頼したものです。	検討委員会の目的の確認		

分類	識別番号	ご意見等（ボ：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状況		
				実施	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。	ボ 意見交換会を検討体制に位置付けました。検討委員会を中心に導入に向けた検討を進めていただきますが、市といたしましては、これらの検討結果等を踏まえながら平成21年に提案しました導入基本計画案を見直してまいりたいと考えております。		検討委員会の目的、検討体制、検討の進め方の確認	
	47	「検討委員会」頼みにならないよう、行政の責任を表に出して欲しい。	ア		検討委員会の目的、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	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
	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	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。		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	ボ	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。		
	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。	ボ	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。		
	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。	ボ	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。		
	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。	ボ	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。		
	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！！	ボ	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。		
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います。	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。			
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	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。			
57	受益者代表が検討委員会に多く含まれるので不信である。	ア	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。			

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状況	
				実施	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、交通利便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、広く市民のご意見等を聴取し、これを踏まえ、検討委員会を中心に検討いただくこととしております。		検討体制、検討の進め方、現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	61	新交通システムは必要だが、すでに暮らしのある中につくり出すのはものすごく難しい。『合意ではなく納得』	ポ 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。		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】 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	67	新しい交通システムと道路の問題を一緒に検討するのは矛盾がある。目的は 渋滞解消なのか 新しい交通システムの導入なのか、混在した討議自体は疑問である。	ポ 【新しい交通システムの目標】 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
68	新システムで目的が叶う訳はないと思うがどう思うのか。渋滞解消：クルマを新システムに乗せない限りムリ。商店街の活性化：排ガス、騒音、振動で客は来なくなるのでは。活性化の意味は何か。	ポ 【新しい交通システムの目標】 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
69	新システムは何のため。52号の混雑緩和と言うが、本当は縦貫道付近に建設されるであろう物流施設からのトラックをスムーズに16号線に流すのが大きな目的ではないか。そのことがどこにも触れられていない。市内の交通問題だけでは語れない。	ポ 【新しい交通システムの目標】 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	

分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況			
				実施	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。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	
	71	交通課題、（特に今後のもの）をしっかりと把握することが必要。必要性の検討が大事。本当に必要なのか。	ア			現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
	72	人の輸送が緊急課題なのか。	ア			現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
	73	新しい交通システムは何故必要なのか。理由の示し方が希薄ではないか。	ア			現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認	
	74	「新交通」の必要性を考えていく必要があると思います。	ア		【新しい交通システムの目標】 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現		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		自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	76	何のために何を改善したいのかを良く考えないと、市民の同意を得られないと思う。	ア				現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	77	地域をまわるコミュニティ交通の方が必要な気がします。	ア		市では、交通不便地区や公共交通空白地区といった鉄道やバスの利用が不便な地域において、生活交通の確保策としてコミュニティ交通の導入を推進しております。		
	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。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。		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ら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。		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。		大まかな導入ルートの検討		
80	相模大野 北里間が必要な人はどのくらいの人数なのか。	ア	路線バス、企業バス、スクールバスの利用者が合計で1万人を超えています。この他にバスの定時性・速達性に対する信頼が低いことなどから、多くの自転車利用者があることを確認しています。		実現に向けた課題の整理		
					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状況	
				実施	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。 今のバスに乗れない高齢者への対応につきましては、新しい交通システムとは別に、コミュニティ交通の充実や福祉施策による対応等を図る必要があります。		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状況	
				実施	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		大まかな導入ルートの検討
	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	ポ		輸送システムの検討
			ア		輸送システムの検討
87	想定ルートに幅員30メートルの道路可能か。	ポ		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		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		実現に向けた課題の整理	

分類	識別番号	ご意見等（ボ：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状況		
				実施	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。	ボ 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。	ボ			
	93	人間を中心にした道路システムを最優先すべき	ボ			
	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。	ボ	幹線道路をはじめとした道路全体事業につきましては、市新道路整備計画により、道路環境の変化に応じた道路ネットワークの形成に向け、整備個所の選択と集中による効率的かつ効果的な整備を進めています。		
	95	自転車専用道路こそ必要。	ア	市では、市自転車対策基本計画により、自転車通行環境の改善や自転車等の安全・適正利用の促進、多様な駐車需要への対応など、総合的な自転車対策を推進しています。		
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	ボ 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？	ボ 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？	ボ 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	ボ		○	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。	ボ 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おります。		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（ボ：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状況	
				実施	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台つづき外国の大型バスが通らなくなることは非常にうれしい。地響でお風呂場や壁がひびだらけにならないことを確認できたことが、最大のよこびです。そして、赤ちゃんからお年寄りの方々、身体が不自由な人たちにとっても住みやすい相模原市南区であってほしい。	ア 6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。 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
	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	BRTよりコスト安い代替案（方法）はいくらでもあるので、その方法を議論すべき。	ア 6つの輸送システム（ミニ地下鉄、モノレール、AGT、LRT、ガイドウェイバス、新しいバスシステム）を検討し、輸送力や需要増への対応、建設コストといった視点からLRTと新しいバスシステムに絞り込み、また、交差点改良などによる「既存のバスシステムの改善策」についても検討しました。 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

分類	識別番号	ご意見等（ボ：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状況	
				実施	内容等
その他	107		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
			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	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	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・原当麻駅方面に向かう導入ルート（南側ルート案）の検討を行いました。基幹公共交通軸とする場合の道路拡幅の影響や、予想されるピーク需要への対応の困難さから、適用性が低いとの結論に達しました。		具体的な導入ルート、構造・走行路等の検討
	112	御園2丁目の自分の家の前が30メートル道路、大きなバス通りにはならないということが分かりました。年のいった母もいますので、このまま関わりのない、日々を過ごせる思いました。ほっとしました。大変心配していました。	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（ボ：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状況	
				実施	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と。	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。補助金だのみでは困ります。	ボ	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	ボ	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」とい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、併存させるとはとも考えられない。市は意図的に隠しているのしか思えない。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。）	ボ	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。）	ボ	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 製作者名 検討委員に了解を得たか	ボ	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	本日参加のコンサルの名前 契約の内容	ボ	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。問題があると考えたら、自転車専用道路を作ることを考えてほしい！！	ボ	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。	ボ	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（ボ：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状況	
				実施	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？	ボ -		
	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！！	ボ -		