

## 運行形態やルートの詳細検討が始まる！

新しい  
交通システム  
ニュース

Vol. 7

特大号

第8回新しい交通システム導入検討委員会を、4月28日(月)に開催しました。当日は、これまでの検討委員会における検討内容を概観し検討成果の確認を行うとともに、これらに係る「Q & A」を整理しました。また、新しい交通システムの比較検討では、前回の検討委員会で絞り込みを行った「北側ルート案2」と「北側ルート案3」の2ルートについて、専用走行路の設置や一方通行規制などを想定してきた「新しいバスシステム」を運用する場合の道路構造や交通運用上の課題を整理し、解決策の検討を行いました。今後は、引き続き多様な視点から解決策の検討を行い、最良案の選定を行っていきます。

### 検討委員会のこれまでの検討概要

#### 検討委員会等の開催状況と今後の検討プロセス

昨年2月以来、検討委員会を中核組織とし、各種検討事項について確認・意見交換・提案等を行い、各検討段階における合意判断を行ってきました。また、広範な南区民の意見収集を行う目的で無作為抽出による「区民討議会議」を開催するとともに、自由参加による市民との「意見交換会」を2回開催するなど、広く意見聴取に努めながら、検討を進めています。

今後、検討委員会では、運行形態・ルートの詳細検討、計画案の選定、「既存のバスシステムの改善策」を含めた短期施策の検討や導入に向けた課題整理などを行いながら、来年1月に市長への答申を行う予定です。



第8回検討委員会の様子

検討委員会	区民討議会議	意見交換会	検討内容
第1回(H25.2)			南部地域の交通問題と対応の必要性、新しい交通システムの目標の確認
		第1回(H25.3)	検討の進め方などについて市民の意見を直接聴取
第2回(H25.5)			南部地域の交通問題と対応の必要性、新しい交通システムの目標の確認
第3回(H25.7)			大まかなルートの確認とシステムの絞り込み 比較評価方法の検討
第4回(H25.8)			大まかなルートの確認とシステムの絞り込み 比較評価方法の検討(第3回からの継続)
第5回(H25.10)			ルート案とシステムを組合せた比較案の検討
	第1回(H25.11)		無作為抽出した南区民の参加によるルートやシステムの討議
第6回(H25.12)			概算事業費や所要時間等による比較案の検討
		第2回(H26.2)	ルート案とシステムを組合せた比較案について市民の意見を直接聴取
第7回(H26.2)			概算事業費や所要時間等による比較案の絞り込み
第8回(H26.4)			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)

## 検討委員会における検討成果のまとめ

検討委員会において、これまで、合意・確認されたことを要約すると次のとおりです。

### 合意・確認事項 1 検討の目的と進め方

第1回・第2回で討議

「新しい交通システム導入検討委員会」を中核組織とし、区民討議会議、地域組織や区民会議・まちづくり会議、自治会・企業・大学等との懇談会や意見交換会などによる広範な意見聴取を行いながら、約2年間かけて検討を進め、「新しい交通システムのシステム、ルート、実現化方策等」を市長に答申することが決まりました。

### 合意・確認事項 2 南部地域の交通問題

第1回・第2回で討議

相模大野駅から北里大学・女子美術大学など麻溝台地区方面では、道路が混雑し、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ため、バス利用者（沿線居住者）、バス利用者（来街者、通勤・通学者）、自動車利用者、自転車利用者（通勤・通学者）、麻溝台地区の企業・大学・病院、バス事業者について、それぞれが困っていることが確認されました。

### 合意・確認事項 3 新しい交通システムの 目標

第1回～第3回で討議

南部地域の交通問題を解決するため、新しい交通システムの目標を次の5つ（順不同）とすることが決まりました。南部地域のまちづくりへの貢献、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

### 合意・確認事項 4 大まかなルート ・検討システム

第3回・第4回で討議

新しい交通システムの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』であることが確認されました。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、「LRT」と「新しいバスシステム」に絞り込み、また、「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が決まりました。

### 合意・確認事項 5 比較評価方法

第3回・第4回で討議

新しい交通システムの比較案の評価は、「目標達成度の視点」に加え、「整備に伴う影響の視点」、「事業性の視点」、「目標以外の導入効果の視点」にて行うことになりました。

また、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が決まりました。

### 合意・確認事項 6 具体的な比較案の 設定

第5回で討議

導入ルートは、主要施設へのアクセスを考え、活用できる既存道路や未整備の都市計画道路を基本とすることが確認されました。平面構造での導入を基本とし、場合によっては、短区間の地下や高架構造、単線や一方通行などを検討することが確認されました。その結果、比較案は、ルートとシステムの組合せで12ケース（経由の違いを含めると24ケース）となりました。

### 合意・確認事項 7 評価による比較案の 絞り込み

第6回・第7回で討議

今後、詳細検討していく比較案は、「システムは新しいバスシステムとし、極力専用走行空間の確保を目指す、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。また、既存のバスシステムの改善策についても引き続き検討する、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。」となりました。

## 検討成果のQ & A

検討委員会のこれまでの検討成果に対する主な質問と回答は次のとおりです。

### Q1 なぜ新しい交通システムが必要なのですか

相模大野駅～麻溝台地区は、バス運行本数、利用者ともに非常に多い区間ですが、道路混雑から定時性（時刻表どおりに運行されること）・速達性（より速く目的地に到達できること）を確保できず、路線バスの輸送力が限界に達しています。そのため、定時性・速達性に優れ、十分な輸送力のある公共交通機関を導入する必要があると考えられます。

### Q2 新しい交通システムの主な利用対象者はだれを想定していますか

南部地域のまちづくりの上で重要となっている各拠点（北里大学、北里大学病院、麻溝台地区の企業、女子美術大学など）への通勤・通学、来院、来訪者を中心としています。新しい交通システムの駅（停留所）周辺にお住まいの方も想定しています。

### Q 3 なぜ相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅を結ぶルートを検討しているのですか

相模大野駅～麻溝台地区は、現在のバス交通需要が大きく（1日当りの路線バス利用者数約1.4万人/往復、北里大スクールバス・企業バスを加えると約1.6万人/往復）、また自動車交通により定時性・速達性が低下しているため、早急に問題の改善を図る必要があります。加えて、原当麻駅周辺では新たな拠点づくりが進められています。南部地域のまちづくりへの貢献の観点などから、これらの拠点間を連携する「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」を結ぶルートが適切であると判断しました。

### Q 4 既存の路線バスの改善では無理なのですか

既存の路線バスの改善によっても一定の効果を得ることができますが、輸送力や定時性・速達性の改善には限界があります。特に、既存バスでは高い定時性・速達性を確保することが難しいため、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。ただし、路線バスの改善策については、新しい交通システムの導入検討とは別に、並行して今後も検討していきます。

### Q 5 モノレールやLRTなど他の輸送システムは検討したのでしょうか

新しいバスシステムを選定する前に、ミニ地下鉄、モノレール、新交通システム（AGT）についても検討しましたが、これらの輸送システムは、相模大野駅～麻溝台地区の交通需要からすると輸送力が過大であり、また、整備コストが高いことから適用性が低いことがわかりました。ガイドウェイバスについては、高架構造であることからやはり整備コストが非常に高く、適用性が低いとの結論になりました。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と、適用性が低いとの結論に達しました。

### Q 6 どのような理由でそれぞれのルート案（北側1、北側2、北側3、南側）が提案されたのでしょうか

主要施設間を連携するルート、既存道路や未整備の都市計画道路を活用するルートという基本方針でルート設定をしたのが、北側1、北側2、南側の各ルート案です。

北側3ルートは、検討委員会で北側1ルート、北側2ルートの対案として提案されたもので、大半の区間では、の考え方としていますが、一部区間で既存道路や都市計画道路の計画のない区間に専用走行空間の新設を想定するものです。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ものです。

### Q 7 事業費はどの程度になりますか

システム・ルートを比較する際に概算事業費を算出していますが、あくまで今後詳細に検討するシステム・ルートを選定する目的で算出したものです。今後、詳細な運行形態やルート、整備方法などを検討しつつ、概算事業費を計算する予定です。また、国からの補助金などを踏まえ、相模原市が実際に負担する事業費がどの程度になるのかもあわせて整理していく予定です。

### Q 8 路線バスと「新しいバスシステム」との違いはどこにありますか

専用走行路（交通規制によるバスレーンではなく、終日に渡り専用走行空間とし、一般車両が走行・停車ができない）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が、既存の路線バスとの大きな違いです。

### Q 9 計画決定までに市民の意見を反映する機会はありますか

これまでに、南区民を対象とした無作為抽出による「区民討議会議」のほか、自由参加による市民との「意見交換会」を2回開催するなど、広く意見聴取に努めながら、検討を進めているところです。寄せられたご意見はすべて事務局と検討委員会委員が検討すべき重要な観点が漏れていないかを確認しています。また、検討委員会での検討結果を踏まえて、市が平成27年以降に策定を予定する計画案についても、パブリックコメントで市民の皆様の意見を広くお聴きします。

### Q 10 前回（平成21年）の検討の進め方との違いはどこにありますか

今回の検討では、市民や関係者が広く参加する検討委員会を設け、南区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、幅広く市民意見を聴取する機会を設け、検討内容の積極的な情報公開（ホームページやニュースレターなど）を行い、検討委員会委員だけでなく、広範な市民の方の意見を反映するように努めています。



## 運行形態やルートの詳細検討

### 道路構造や交通運用上の課題の整理

「北側ルート案2」及び「北側ルート案3」の2ルートについて、専用走行路の設置や一方通行規制などを想定してきた「新しいバスシステム」を運用する場合の道路構造や交通運用上の課題を整理しました。

各ルート案は検討委員会で検討中のもので、決定したものではありません。



### A区間の主な課題

#### 【相模大野駅周辺地区】

一方通行規制により専用走行路を設置する場合には、沿道からの出入り・アクセス方向の制限や商業施設への荷捌き制限が発生する。  
車が集中する交差点が発生するとともに、目的地へのアクセスに迂回が強いられる。

#### 【別ルート区間】

専用走行路を設置する場合には、道路の新設や拡幅整備が必要となる。また、沿道からの出入り・アクセス方向の制限が発生する。

### B区間の主な課題

道路中央の専用走行路で島式の間歩を設置する場合には、部分的に計画幅員の更なる拡幅が必要となる。

### C区間の主な課題

専用走行路を設置する場合には、自転車道が確保できない。

自転車道を確保せず専用走行路を設置するとしても、中間に行違い施設が必要となる単線双方向の専用走行路しか設置できない。

## 今後の予定

次回の検討委員会は、7月7日(月)に開催予定です。引き続き、運行形態やルートの詳細検討を行っていく予定です。

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/20803/27891/index.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