

ルートや走行形態の詳細検討が続く！

新しい交通システム ニュース

Vol. 8

第9回新しい交通システム導入検討委員会を、7月7日(月)に開催しました。当日は、前回の検討委員会からの継続の議題となっていた「新しいバスシステム」のルートや走行形態の詳細検討に関して、これまでの検討経過や6月に開催した事前検討会の結果を踏まえ、検討区間(A～C区間)ごとの効果や影響、課題等の整理を行い、事務局案の提案を行いました。これを受けて検討委員会では、交通規制、道路拡幅の考え方、さらには新しい交通システムの目標への対応などについて様々な意見が出され、次回の検討委員会において、さらに議論を深めることとしました。

事務局提案のルート及び走行形態

検討区間別のルート及び走行形態

効果や影響、課題等の検討結果を踏まえた、各検討区間における「新しいバスシステム」の望ましいルート及び走行形態として、次のとおり提案しました。

ルート案及び走行形態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。



検討区間	ルート案	走行形態案
A区間(1)	相模大野駅～県道51号～神奈川総合産業高入口交差点	<ul style="list-style-type: none"> 一方通行規制の併用によるバス専用レーン 駅周辺での時間帯を限定したマイカー流入規制による一般レーン走行 局所的なハード対策を含む公共交通円滑化策
A区間(2)	神奈川総合産業高入口交差点～県道52号	<ul style="list-style-type: none"> 部分的な道路改良、交差点改良やバスベイ整備の併用による一般レーン走行
A区間(3)	県道52号	<ul style="list-style-type: none"> 道路中央部でのバス専用走行路
B区間	県道52号	<ul style="list-style-type: none"> 道路中央部でのバス専用走行路
C区間	県道507号～女子美術大学～県道52号～原当麻駅	<ul style="list-style-type: none"> 県道区間：バス専用レーン(交通状況・バス利用状況の確認が必要) 県道以外の区間：一般レーン走行

走行形態の概要

一般レーン走行以外のバス専用走行路、バス専用レーン及びマイカー流入規制の概要は次のとおりです。適用にあたっては、各検討区間における道路交通や沿道の土地利用状況等を踏まえる必要があります。

	バス専用走行路	バス専用レーン	マイカー流入規制
内容	<ul style="list-style-type: none">・終日に渡って、バスの専用走行空間とするもの。・一般レーンとは物理的に区分することが望ましい。	<ul style="list-style-type: none">・朝夕の混雑時間などに、一般車の車線数を減らし、バスの専用通行帯とするもの。	<ul style="list-style-type: none">・マイカーの通行を時間帯限定で禁止し、公共交通の円滑化を図るもの。
長所	<ul style="list-style-type: none">・<u>終日に渡って、高い定時性が確保できる。</u>	<ul style="list-style-type: none">・規制時間帯には一定の定時性が確保できる。・沿道からの出入り、交差点での左折などが可能で、<u>一般車への影響が小さい。</u>	<ul style="list-style-type: none">・公共交通の円滑化だけでなく、<u>自動車交通量全体の削減が可能</u>である。
課題等	<ul style="list-style-type: none">・走行、停車、沿道からの出入り、交差点での左折などが不可能で、<u>一般車への影響が大きい。</u>	<ul style="list-style-type: none">・<u>規制時間帯では一般車の車線が減少する。</u>・<u>規制時間以外の時間帯で渋滞が発生する場合は、定時性が確保できない。</u>	<ul style="list-style-type: none">・<u>道路交通、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</u>である。

第9回検討委員会での主な意見（検討区間別）

A区間（1）

- ▶ 広範囲に及ぶ一方通行規制は、一般交通や沿道利用への影響が大きいことから、現実的には困難である。
- ▶ 交通量など定量的なデータを踏まえた議論がさらに必要である。

A区間（2）

- ▶ 交差点改良やバスベイ整備などで、定時性・速達性の向上が可能かどうか、具体的内容を例示して検証すべき。

C区間

- ▶ 南部地域の拠点間の連携強化や将来のまちづくりの進展を見据えた中で、C区間においても、専用レーンの確保など、新しい交通システムの利用者が増加するような取組内容が必要である。

全体

- ▶ 事務局の提案内容では、新しい交通システムの「定時性・速達性の向上」「拠点間の連携強化」といった目標にしっかり対応できるのか、懸念される。
- ▶ 定時性・速達性の向上のために、県道以外では道路拡幅をしないのか、あるいは可能な箇所から部分的な改良を含む対応を図っていくのが不明確である。
- ▶ 当面の実現可能性の議論も重要であるが、将来のあるべき姿を明確にし、その実現に向けてどのように取り組んでいくのかを時間軸の中で整理することが必要である。

今後の予定

次回の検討委員会は、8月26日（火）に開催予定です。引き続き、新しい交通システムの詳細なルート・走行形態の検討を行うとともに、中間駅の配置方針についても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