

新しい交通システムの導入検討に関する説明会の実施について（結果報告）

1. 趣旨

市では、定時性（時刻表どおりの運行）や速達性（移動時間の短縮）を備えた信頼性の高い公共交通として、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」の検討を進めています。

こうした中、平成27年1月に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、商業者、企業・大学、その他の関係者で構成する「新しい交通システム導入検討委員会」から、同システムの導入に関する事項について答申がありましたので、委員会の検討経過や答申内容、今後のスケジュール等について、市から説明させていただくことを目的として説明会を開催しました。

2. 実施概要

（1）日時及び会場

【1回目】平成27年3月14日（土曜日）午後2時から午後4時まで
市南区合同庁舎 3階講堂

【2回目】平成27年3月19日（木曜日）午後7時から午後9時まで
ユニコムプラザさがみはらセミナールーム2

（2）参加人数 【1回目】29人 【2回目】23人

（3）コーディネーター 伊藤雅春さん（愛知学泉大学現代マネジメント学部教授）

3. 当日のプログラム

ステップ1 : はじめに （10分）

- ・開会あいさつ
- ・出席者紹介
- ・本日のプログラム説明

【検討委員会の答申内容についての報告】

ステップ2 : 検討委員会の検討経緯と答申内容について報告します （35分）

- ・平成27年1月にとりまとめられた「新しい交通システム導入検討委員会」の答申の検討経緯と答申内容について事務局から報告します。

ステップ3 : 答申内容について質問にお答えします （15分）

- ・答申内容についてわかりにくかった点や疑問について全体の方でお答えします。

【市の今後のスケジュールなどについて】

ステップ4 : 計画立案に向けての今後のスケジュールについて説明します (5分)

- ・ 答申を受けて具体的な計画案を作成し、実施していく今後のスケジュールについて、事務局から説明します。

【皆様のご意見・ご質問に対してお答えします】

ステップ5 : 今後の進め方や計画案作成についての要望など

ポストイットに自由に書き出して下さい (10分)

- ・ 今後の進め方に対する質問や具体的な提案、計画案作成に対する要望などがあれば自由にポストイットに書き出して提出して下さい。
- ・ 書き終わった方や意見がない方は、休憩して頂いて結構です。

ステップ6 : ポストイットの内容にお答えします。 (40分)

- ・ ポストイットの内容を紹介しながら、全体場で疑問点等にお答えします。

ステップ7 : まとめ/おわりに (5分)

- ・ 今日の説明会についてまとめます。

4. 当日のご質問・ご意見等(質疑応答及びポストイットによる意見)

説明会当日に参加者の皆様からいただいたご質問・ご意見は次のとおりです。

なお、記載いたしましたご質問・ご意見等は、内容が変わらないよう、言い回しや繰り返し部分など、一部集約・修正しています。

「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

平成27年3月14日及び19日に実施した「新しい交通システムの導入検討に関する説明会」で、参加者の皆様からいただいたご意見やご質問（質疑応答及びポストイット）に対する、市の見解を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内容、分類につきましては、説明会当日におけるものを基本としています。

ご意見・ご質問等は、内容が変わらないよう、言い回しや繰り返し部分など、一部集約・修正しています。

【平成27年3月14日 南区合同庁舎3階講堂】29人参加

質疑応答

番号	質問	市の見解
1	今回のパブリックコメントの実施にあたっては、前回の反省を活かして意見を聞いてもらえるのか。さらに、ハード面での整備についてどのような検討をするのか。	基本計画案を策定した段階でパブリックコメントを実施するとともに、計画案の内容に応じて関連地域に説明を行いたいと考えています。また、ハード面での整備については、今後検討を進めていく中で高齢者など交通弱者が利用しやすい施設整備や安全管理を念頭に置いた計画づくりを進めていきたいと考えています。
2	様々なモードの中からはなぜ「新しいバスシステム」が採用されたのか。また、市では市内交通においてこの路線をどのように位置づけていくのか。	色々なシステムを比較検討した中で、輸送力や事業費を勘案しつつ段階的な効果が見込めるものとして「新しいバスシステム」を選定しました。また、新しい交通システムは地域内の交通を強化する基幹的な公共交通として、市総合都市交通計画に位置づけています。

ポストイットによるご意見・ご質問

分類	番号	質問	市の見解
答申の内容について	1	LRT(豊橋は単線で優秀)をご検討いただいたか。	様々なシステムの一つとしてLRTも検討しましたが、段階的な運用が困難であることや輸送力や事業費が過大であることから、最終的にバスをベースとしたシステムの検討を進めることとなりました。
	2	「定時性・速達性」の他に「頻度」も含まれると考えてよろしいでしょうか。	市バス交通基本計画の中では、幹線バスの運行間隔につきましては平日ピーク時で15分以内で運行する方針を定めていることから、新しい交通システムにつきましても同様に運行していくという検討をしています。
	3	若松2丁目の住民です。長期取組で我が家の前の道路が拡幅されるようになっていますが、具体性は、個人的には反対です。	市総合都市交通計画において、県道52号は交通需要の高い道路として多車線化が必要な道路として位置づけており、西大沼4丁目から西については、都市計画決定をして具体的な整備計画は決まっていますが、西大沼4丁目から国道16号まではどこにどの幅で整備するという計画は決まっていません。道路の拡幅の必要性和、それに合わせた交通システムの導入については、市の道路ネットワークや公共交通のサービス水準を含めた検討の中で、地域の皆様のご理解をいただきながら、整理していく必要があると考えています。

分類	番号	質問	市の見解
答申の内容について	4	「交通システム導入」の目的についてですが「今日の問題点」を解決する目的の他に「将来あるべき南区」という視点はありますか。	「将来あるべき南区」という視点については、答申中で書き込みが不足していると感じられるかもしれません。今後のまちづくりを進める上での基本的な内容については、皆さんからのご意見を踏まえながら今後しっかり考えていきます。
	5	本システム運用による他の道路等への影響は検討したのか。	相模大野駅周辺の検討につきましては、ロビーシティ前の交差点は拡幅等が難しく、現状の交通量等を踏まえて今回のルートを設定したものです。なお、将来的に詳細検討をする中でも検証していきます。
	6	答申1ページ検討方針 現状の問題はどんな事が議論だったのか。	バス交通や自動車交通、自転車交通の問題やターミナル、大きなまちづくりの方向性について議論いただいています。
検討の経緯について	7	南中と女子大間の車道は自転車利用者が多く(危険路)長年の問題。52号線の拡幅で、その改善は期待できるか。	文京地区における自転車交通が問題となっている点につきましては、新しい交通システムを整備することでどのような貢献できるかという視点で、一つのルートについて長い間議論してきました。最終的には当面目指すべきルートとしては除かれましたが、検討経緯につきましては答申の附属資料の中でも残しており、将来の検証のベースとなるものとして活かしていければと考えています。
	8	導入基本計画の策定から事業着手までの手続きはどのようになり、時間はどれくらい要しますか。	事業着手につきましては、平成27年度中を目途に計画を策定した後、速やかに事業化を行いたいと考えています。
	9	導入基本計画案の内容には具体的なスケジュールは含まれるのか。	計画策定後の事業の実施に向けたスケジュールを整理したいと考えています。
	10	グリーンライン部分は部分改良となっていますが、道路拡幅とか予定しているのか。具体的には。	短期取組として、交差点改良やバスベ이의改良を想定していますが、定時性・速達性の確保がその取組で図れないということであれば、道路の新設・拡幅についても検討していく必要があると考えています。
	11	ルート(原当麻-相模大野)のどの部分のどんな事業から計画を実施するのでしょうか。	まず、短期取組事項について着手することとなりますが、実際には、相模大野駅前や、北里大学前など、複数の箇所を同時進行的に事業を進めていくものと考えています。県道52号については、詳細設計などを行った後、早期に事業着手していくこととなります。
その他	12	計画ありきで既に52号線の拡幅事業が行われているのはどういうことか。住民の賛否を問うのが先ではないのか。	県道52号の拡幅については、新しい交通システムの検討とは別に、道路ネットワークの充実のため先行して検討しています。なお、市では、高速道路へのアクセス道路を強化する方針のもと、平成26年5月に、県道52号の道路拡幅について都市計画決定を行いました。
	13	県道52号の拡幅計画を西大沼4丁目で区切った理由は。短期取組段階では定時性・速達性は期待できないのでは。	西大沼4丁目交差点については、県道52号と都市計画道路の古淵麻溝台線という南北に繋がる道路が通っていることから、その部分のネットワークを踏まえて一旦西大沼4丁目交差点で区切ることが利用性なども含めて妥当ということで整理しています。
	14	道路の拡張計画が所々にありますが、中止とか未定となっているか不明の所が多い。あっちこっち散発的でなく計画的にしてほしい。大きい道路計画を立てたら縮小してしまうなど(村富相武台線の例)	随時、都市計画道路網の見直しを図っており、今後の整備、具体的にいつまでに進めていくかといった道路の事業計画・整備計画を市道路整備計画で定めています。財源の問題もあるため、計画については随時の見直しを進めています。また、村富相武台線(県道507号)が拡がらないという話ですが、県道507号の北里から座間方面に向かう沿道では、区画整理が一部区域で進められており、そこで新たなまちづくりと併せて県道507号も拡幅する予定となっています。

分類	番号	質問	市の見解
その他	15	現在の大混雑を起こしている交通網の改善を図るために計画されているこの度の案の実現は何年頃の実現を目標にしているのでしょうか。早期実現を願う一人として。	今回取りまとめいただいた答申につきましては、県道52号の整備の進捗状況によって進められていくものと考えていますが、短期取組につきましては平成27年度に策定を予定している整備計画の策定後、概ね3～5年、中期取組につきましては10年、長期取組につきましては最大20年以内での整備を予定しています。
	16	中央区千代田の住民ですが、このプロジェクトを広報で知りました。相模原市民への広報は十分ですか。その点が気になります。	検討の経過についてはニューズレターでお知らせするとともに、沿線地域には随時自治会長会議やまちづくり会議で検討経過を説明してまいりました。なお、全市的なお知らせにつきましては、今回の検討委員会の答申のとりまとめの報告という形でお知らせしましたが、全市的にこの交通システムは非常に重要なことだと認識しているため、今後は広報紙などで周知を図って参りたいと考えています。
	17	新しい交通システムを導入することに対する住民への賛否は取らないのか。	住民投票のようなものは予定していません。今後、市において計画作りを進めていく中で、皆さんの意見を伺いたいと思います。
	18	相模大野駅周辺の開発計画の時点で市はバスターミナル、道路等の検討は十分だったのか。(反省が必要)	相模大野駅周辺の開発計画においては、将来の交通需要などを勘案して施設計画の検討を行っています。ただし、現状において様々な課題が確認されていることから、今後改善に向けた取組が必要であると考えています。
	19	道路を走る車を整理できると良い。あまりに多すぎます。介護の送迎は範囲が広すぎでは。弁当・ごみ収集車(個人で集めている車もあります)訪問看護車など。	検討委員会では、特にマイカー利用者の公共交通への転換を検討いただきましたが業務車両については詳細な検討は行っておりません。生活道路への業務車両の進入に伴う様々な課題については、別に取り組んでいく必要があると考えています。
	20	相模大野中央公園の駐輪場前の歩道が歩行者と自転車が同じところを利用しているので、非常に危険であるので改善して欲しい。同じくスーパーフジの前も歩道が狭く改良して欲しい。	相模大野交差点から相模大野駅前までの歩道は狭く、また、相模大野交差点に駐輪場がある関係で自転車を降りて駅に向かって歩かれる方が非常に多いことから、危険性については警察との意見交換の中でも指摘されており、何かしらの改善を図っていかなければならないという方向性については共有認識が図られております。具体的な改善策については、今後検討していきたいと考えています。

【平成27年3月19日 ユニコムプラザさがみはらセミナールーム2】23人参加

質疑応答

番号	質問	市の見解
1	<p>答申P12では短期・中期の取組が5年間隔で長期取組が10年間隔になっているのはなぜか。また、この区分は経済的な理由で分けているのか、工事や地権者との交渉に係る期間で分けているのか。</p>	<p>取組は、県道52号の拡幅整備の進捗状況に対応して進めていきます。中期取組は、都市計画変更をした区間では、概ね10年以内を目途に整備を図ることとしていますので、これに対応して新しい交通システムも整備を進めることとしています。長期取組に関しては、現在、具体的な用地買収などの話はなく、将来、道路整備が必要という判断があった場合に、道路整備に併せて新しい交通システムも整備する答申の内容となっているので、経済的な理由で分けているわけではありません。</p>
2	<p>短期・中期・長期取組の各期間に財源がいくら投入されるのか説明がないのは答申としておかしいのではないのでしょうか。</p>	<p>答申の本編では取りまとめはしていませんが、検討の中では長期取組の事業費について整理しており、附属資料にも記載しています。また、市の財政的な視点での検証は検討委員会ではしていませんが、市の責任において平成27年度以降に検討していくものと考えています。</p>
3	<p>20年後に相模原市や神奈川県がどれくらいになるのか。日本の市町村のうち半分は消滅するという資料があるが、相模原市はどのような位置づけになっているのか。将来の人口をどう検討し課題としたのか。</p>	<p>人口減について検討委員会では具体的な検討はしていませんが、本市はもとより各都県市においても人口減を予測しているところですので。なお、人口の少なかった昭和40年代から既に交通環境の改善を検討していましたので、今後人口が多少減少しても、この交通課題は自然解消されるものではないものと考えています。</p>
4	<p>道路の拡幅などを最小限として中型小型のバスを小刻みに運用することで渋滞しないで済むと思うがどうか。また、右折レーンが無い交差点では左折のみとする方法やスクランブル交差点とする手法はどうか。そのようなことを行うことで、バスの運行がスムーズにできれば定時性・速達性は今よりよくなると思う。さらに、県道52号は一体どこまで拡幅されるのか。そのための立ち退き費用はいったいどうするのか。もう少しそのような観点から検討していかなければならないのではないのか。この検討が52号の拡幅をするだけなら良いがよく検討していただきたい。</p>	<p>道路の部分改良などで円滑化が図れるのではというご指摘については、区民討議会議でもご意見がありましたが、今回の答申では、部分改良について相模大野駅から県道52号までの都市計画上の具体的な位置付けが無い区間について、集中的に整備していくということで整理しています。また、費用については、その時々で事業の実効性などを検証しながら事業化の検討を進めることとしており、県道52号の拡幅については、将来、道路網の必要性が認識され財政的にも可能であれば、整備を図っていくことになると考えています。なお、答申については、このような考え方を整理した大きな方針ということで取りまとめています。</p>
5	<p>平成21年当時の計画案と、今回の答申の内容では結論としてどういうところが大きく変わったのか。ルート等が変わったと伺ったが、どのように変わったのか。</p>	<p>前回の計画案との大きな違いは、やはりルートが大きく変わったところとなります。前回は御園地区を通る都市計画道路や構想路線を、住宅街の中に新たに築造して専用走行路を作っていくという案で提案しました。具体的には、乗り物の仕組みや概ねの構造については大きな差はありませんが、主要なルートが住宅街から既存の道路に変更したところが前回の内容と大きく違うところとなっています。</p>
6	<p>県道52号の拡幅だけははっきり出ているのでこれだけは分かるが、交通改善として何を解決したいのか良くわからない。短期取組の目的としては県道52号の渋滞の解消ということでよいのか。また、中期・長期取組の交通改善の目的についても伺いたい。</p>	<p>短期取組は、県道52号の整備に着手する段階で、完成はしていないため、具体的に交通改善が大きく見込めるというものではありませんが、優先順位をつけて交差点やバスベイの改良に取組むことで、公共交通や一般交通の円滑化を図るほか、急行バスを運行していくこととしています。また、中期取組は、県道52号の一部の整備が完了しているという想定で、一般車線を片側2車線の4車線道路にすることと併せて、バスの専用の空間を確保していくことで一般交通の円滑性を確保しながら、バス交通についても定時性・速達性の確保を図ることとしています。なお、長期取組は、将来的にバス交通と一般交通の円滑性向上に取り組んでいきたいと考えています。</p>

番号	質問	市の見解
7	短期取組は相模大野駅周辺のマイカー流入規制や県道52号までの一般交通の流れを円滑化するということが一つの大きな目的ということでしょうか。また、取組を進めるにあたっては、中期・長期取組のその時点の目的や、何を一番に整備しなければならないのかということについて、適宜検討し直すということでしょうか。	短期取組は一般交通及び公共交通の改善を図ることを目的としています。また、見直しについては、毎年適宜進捗管理を行うという答申をいただいておりますので、時点時点で必要なデータを取り揃え、導入効果の検証と将来の計画上の目標に向けて、どのような取組が必要なかの検証し、必要に応じて計画の修正等も検討していくものと考えています。
8	文京交差点から若松3丁目交差点までのルートについて、短期・中期取組では文京交差点であったのに長期になると若松小前交差点になっているので整備費の無駄ではないのか。	短期・中期取組については、一般交通と公共交通の円滑化を図る観点から文京交差点を改良することとしています。また、長期取組については具体的な位置は決まっていないため、今の県道52号の上に線を落としているものです。なお、文京交差点の改良は交通の円滑化の観点からも無駄になるとは考えていません。

ポストイットによるご意見・ご質問

分類	番号	質問	市の見解
答申の内容について	1	相模原愛川ICとの関連について。16号～IC間を結ぶ52号の機能を損なわないためにどのような検討をしたか。	現在県道52号の都市計画決定がされている区間につきましては、片側2車線の計4車線を都市計画決定しており、今回の検討では、一般交通への影響が無いように4車線を確保した上でバス専用走行路を設けることとしています。
	2	文京交差点について、むしろ現行バスルートを若松小前交差点経由にすることで、大きな改善が図れるのではないかと。	現行バスルートを文京交差点経由から若松小前交差点経由に変更することは、当面の間の検討とはしていませんが、現在の交通状況を踏まえると、単なるルート変更だけで定時性・速達性の大きな改善が図られるとは考えていません。
	3	県道52号の住民説明会が2年ほど前にありましたが、その時の説明会には100人以上の人が参加し、道路の拡幅に対しては、概ね皆さん納得されたと思います。今日の答申は、だまされた気がします。渋滞解消のためなら52号の拡幅で充分じゃないでしょうか？渋滞の解消のためには何が渋滞の原因なのか、よく調べないで、ただ、道路を広げただけでは解決にならないのではないのでしょうか。「地域の交通アクセスの向上」とうたわれていますが、それに対する具体策がまったく示されていないのはヘンです。公共性を装いながら、一部の方、一部の企業の皆さまの希望をムリに通そうとしていらっしゃる気がします。公共性をいうなら市営バスとすべきで、市の税金を投入するのはいかがなものかと思えます。ムダ使いで周辺の道路整備やバス路線の見直しなど、山のように地域の住民は要望や不満をもっています。ぜひ聞いてください。	答申は、渋滞解消を一番の目標として整理したものではなく、公共交通がいかに定時性・速達性の改善を図っていくかを中心に検討したものとなっています。また、新しい交通システムのターゲットとしては、麻溝台地区の病院・大学などの交通需要がこの検討地域の7割程度を占めているため、そこが中心になるものと考えています。ただ、その方達だけの利便性向上を目的としているわけではなく、新しい交通システムを整備することで自動車や既存のバス、コミュニティ交通などとの連携が図られると考えられることから、答申では地域全体の交通アクセス性の向上についても整理しています。

分類	番号	質問	市の見解
答申の内容について	4	県道52号の渋滞解消ということだが、バス専用レーンを作って解消は可能か。	答申では、バス専用走行路は渋滞解消のために設置するのではなく、一般交通の円滑化を図りながら公共交通のサービス水準を上げていくという考え方で整理しています。
	5	相模大野駅へのマイカー規制について。警察はどのような見解なのか。障害のある人や高齢者の送迎にマイカーを利用している方が多いが、そのようなマイカーも締め出すのは妥当かどうか、疑問である。	検討委員会には警察の方も入っており、交通規制にあたるものは、地域の理解や周辺道路への影響を十分に勘案してほしいという意見をいただいています。また、商店関係の方も検討委員会に入っておりましたが、相模大野駅周辺の商店の方々に対しては、今後、具体的な話は改めてしていきたいと考えています。なお、規制の具体的な範囲、内容、方法につきましては、今後の検討内容となっており、障害のある方や高齢の方の送迎方法も含め、検討してまいりたいと考えています。
	6	相模大野駅周辺のマイカー規制は周辺商店街の同意は得られたのか？警察の権力を利用して押し切るのか？クルマの渋滞はなくなると考える。過度にクルマを利用する人は殆どいない筈だし、商用車はBRTに乗れないのでむしろ渋滞はふえる筈。	
	7	マイカー流入規制について、ポーノ入口交差点～相模大野交差点間の県道51号も対象になるのか。	
	8	相模大野の駅の間所ですがコリドー通りよりもポーノ南側を推したいと思います。	
	9	既存バスの改善案の運行費が最も高いが、その内訳はどうなっているのか。	今回、既存ターミナルの改善を図ることを中心に答申をいただきましたが、今後の協議検討の中で、規制のあり方も含め様々な方策を考えていく必要があるものと考えています。
	10	採算については、委員会で各数字を十分に叩いたのか（根拠）。そういう議論は委員会では聞かなかった。将来大赤字になったら税金を注ぎ込むのには大反対だ。	運行台数が増えたことによる人件費の増加が要因となっています。
	11	投資額は答申の金額の範囲内で収まるのか？今後建設資材や人件費の高騰が予想されるので、この額に収まるはずはない。答申の根拠となるこの額がいい加減なら答申は認められない。	検討委員会では、現時点で想定される概算事業費を各種事例等をもとに整理しています。今後、資材や人件費の高騰も考えられますが、一つの基準に基づき算定した数字のため、今後上がるとも下がるともこの段階では判断できません。なお、事業性については、引き続き市において検討していくものと考えています。
	12	最も効果的な交差点右折レーンの設置とバス停の引き込みスペースの設置はなぜ答申しないのですか。	短期取組の中で想定する交差点改良について、答申では具体的な改良の内容については触れていませんが、右折レーンの設置等を含めた取組を想定するとともに、バスベイの設置を行うこととしています。
	13	ターミナル駅を相模大野駅以外の相武台前駅など複数分散化して鉄道網とリンクさせることを考えられたのでしょうか。	拠点間を連携する基幹的な軸を一本通すということが、交通課題の解決に向けて第一に果たすべき取組ということで整理しています。
	14	答申の内容に基本的に賛同するも、バスシステムの充実には女子美ターミナル陸上競技場とのアクセスに麻溝台・新磯野市街化計画との連携を考えて循環バスで小田急相模原駅へのアクセスを。	麻溝台・新磯野地区のまちづくりの強化ということで、具体的な運行形態は今後取り組むべき課題として整理しています。

分類	番号	質問	市の見解
検討の経緯	15	回覧板では1か月遅れで、この新交通システムのことを届いていて、会議の傍聴をしたくてもできませんでした。「まだあきらめていないの!」とおどろいていた近所の奥さんもいますよ。	検討委員会の開催につきましてはホームページ等でもお知らせしましたが、ニュースレターが自治会回覧で皆様のお手元に届く時には検討委員会が終わっていたことがあったことにつきましては大変申し訳ありませんでした。
	16	パブリックコメントのまとめと対応	前回のパブリックコメントに対して、今回の検討でどのように対応したかについては表としてはまとめていません。
	17	意見交換会のまとめと対応	意見交換会でいただいた意見については、検討委員会に報告するとともに、随時検討が進む中で検討委員会の検討状況、それを踏まえた市の見解をまとめた対応表を作成しています。
取組内容について 今後のスケジュールや	18	短期～長期取組の計画を実行するなかで、BRT走行がいつになるのかがわからない。段階的整備により既存のバスの定時運行が実現したら、わざわざBRTを購入する必要はなくなると思うが、それも想定内なのかどうか。	新しいバスシステムについては、走行路や駅、運賃収受方法について改善を図る一連の取組を想定していますので、どの段階でBRTになるというような区切り方はしていません。
	19	進め方について。計画着手後に人口、経済問題がマイナス方向へ進むことが明らかになった場合は、この計画を取りやめる話に聞こえたが、その通りか? どうしてもアベノミクスと同じに聞こえてしまう。	今回の検討は、人口減や経済状況に影響を受けないものではないことから、適宜必要な検証や見直しを行っていく必要があると考えています。
	20	経済的な理由があるかと思いますが、中期・長期の計画をトンネルとして用地買収をしない方法は?	検討委員会では、相模大野駅～県道52号間で一部地下化による専用走行路の設置等の検討を行いました。地下利用にもかかわらず移転が必要なことや、高額な事業費等により、当面の実現性は困難であると判断されました。
	21	運行管理についてハード面ではなくソフト面としての運行管理改善はどのようにすすめるか。(車庫からターミナルに運行管理を変更するなど)	検討委員会ではその視点での検討はしていません。
その他	22	市内各地区との交通接続について。上溝地区や田名地区への接続についてはどのように検討していくか。	答申では、市内の他の拠点との連携を検討していくこととしていますが、具体的な内容については今後の検討課題と認識しています。
	23	愛川インターから大量に降りて来るクルマを上手にさばくために、関連道路の整備は急務だと思う。	市では、さがみ縦貫道路のインターアクセス道路の整備の必要性から県道52号等の整備に取り組んでいます。
	24	私は愛川町民ですが、愛川町も公共交通の整備は急務であり、原当麻駅はそんなに遠くない位置なので、完成した場合、原当麻駅にパーク＆ライドの設備を設けるなどの連携は可能でしょうか?	具体的に原当麻駅にパーク＆ライドを整備する検討はしていませんが、ご意見としていただきます。
	25	市の計画道路について変更等について考え方を聞きたい。	市の都市計画道路については、必要性に応じた見直し検討を行っていますが、まちづくりの基礎となるものであることから、簡単に計画の廃止等は行えません。

分類	番号	質問	市の見解
その他	26	バス バス乗りつぎについて。今回のルートは幹線となるか。支線との乗りつぎ利便性をどう考えるのか。	新しい交通システムは基幹的な公共交通として検討していることから、支線バスとの乗り継ぎ利便性をどのように図るかは、重要な検討課題となります。検討にあたっては、地域全体の交通利便性の確保や効率的な公共交通網形成の観点から検討する必要があると考えています。
	27	既存のバスとの運行等とすりあわせはどのようにでしょうか？今回は関係ないが上溝方面もかなり渋滞していると思う。	
	28	新しいシステムの事業者について。専用レーンを使った交通システムも神奈中なのか。事業者選定の方法は。	新しい交通システムの運行については、今後、地域公共交通会議等においてどのような事業者が良いのか検討していく予定ですが、市内を運行しているバスの多くは神奈中ですので、神奈中無しでの議論はないと思います。
	29	県道52号の都市計画決定区間について。拡幅計画のうち、用地買収できている割合は何パーセントくらいですか？H27年度でどれくらいになる予定ですか？	正確な数字は持っていませんが、平成26年5月に都市計画決定した箇所については、測量を行っていないため、まだ用地買収は行っていないと承知しています。
	30	バスの信頼回復について。市民のバス嫌いについてどう回復していくか。改善したら使ってもらえるのか。	市としては良いものをつくりつつ、自動車などを利用している方に対して公共交通へ転換してもらえるような意識の啓発を含めて検討していかなければならないと考えています。
	31	幹線バスに特化されているがマイカー規制にもつながり自転車レーンの整備については？	答申では必要な自転車道を確保した中で公共交通の検討をしていくものとしています。
	32	再開発や道路整備は種々の要因が影響するために長期になる場合は普通変更することもありだと考えます。	ご指摘のとおり、道路整備は長期にわたり取り組む必要があることから、新しい交通システムとしても道路整備の進捗にあわせて段階的に効果が発現するような取組を行うこととしています。
	33	神奈川県の方針計画と掛かわるのか？	県の方針と新しい交通システムとの関わりはありません。
	34	答申を了解したので、市長は説明会を実施しているはず。市長はどうコメントしたのか聞きたい。	地域の皆様との合意形成や関係機関との協議を踏まえて新しい交通システムの実現に向けて取り組んでいくというコメントを出しています。
	35	市の方針は？	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、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が期待される「新しい交通システム」の導入を推進していくこととしています。