

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第7回 相模原市新しい交通システム導入検討委員会				
事務局 (担当課)		まちづくり計画部交通政策課 電話 042 - 769 - 8249 (直通)				
開催日時		平成26年 2月21日(金) 9時30分～12時30分				
開催場所		南区合同庁舎3階講堂				
出席者	委員	14人(別紙のとおり)				
	その他					
	事務局	14人(都市建設局長、南区長、まちづくり計画部長、 交通政策課長、南区役所地域政策課長 他9名)				
公開の可否		可	不可	一部不可	傍聴者数	4人
公開不可・一部不可の場合は、その理由						
会議次第		1 開会 2 会議の公開について 3 議題 (1) 新しい交通システムの導入検討に関する 「意見交換会」実施結果について (2) 新しい交通システムの比較検討について (3) その他 4 閉会				

審 議 経 過

主な内容は次のとおり。(委員長の発言、 副委員長の発言、 は委員の発言、 は事務局の発言)

1 開会

事務局の進行により開会した。

2 会議の公開について

会議の傍聴の可否が諮られ、承認された。

傍聴者 4 名入場

3 議題

(1) 新しい交通システムの導入検討に関する「意見交換会」実施結果について

議題資料に基づき議題 1 の論点整理について委員長から説明を行った。

事務局から議題 1 資料に基づき説明を行った。

当日は伊藤先生にファシリテーターとしてご参加いただき、また他の委員にも見学いただいたと聞いております。では、初めに伊藤先生よりコメントといたしますか、ご意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

委員会に報告すべき、若干の補足をさせていただきます。当日は、プログラムで言いますと最後一時間、一応全体で議論した記録が出ておりますが、ポストイットは最初書いていただくのに三つの分野に分けてもらいました。一つ目が新しい交通システムやルート、二つ目が検討の進め方について、三つ目がその他になってしまうのですが、進行上の都合もありまして、議論をしたのは新しい交通システムやルートについてのポストイットに関するものでした。あとの二つについては記録としては出ていますが、全体の議論は時間の関係で出来ませんでした。出た意見の中から委員会では是非ご検討いただきたいと思うことをまとめますと、一つは「区民討議会議」の報告でも有りましたが、既存バスシステムの改善ということについて結構意見が有りました。これは資料でも出ていると思っておりますが、既存バスシステムの改善の限界と言いますが、それでどこまで事態が改善されるのかを分かりやすく伝える必要があるであろう、と思っております。もう一つ、ルートの件につきましては、北側ルート案 2 と案 3 どちらともに、これが良いのではないかという方がいますので、その辺りはこの検討委員会でしっかり比較検討していく必要があるかと思っております。他に南側ルートにつきましても、どのように扱うのかということが全体バスシステム、バスネットワーク全体の話として、やはり色々なご意見、ご要望が有りますので、その辺も検討委員会で詰めていくべき問題ではなからうかと思っております。検討の進め方については、このような意見交換会を行いますと、やはり検討委員会とのコミュニケーションの問題で、やや不信感を持っていらっしゃる方もいますし、

本当に意見が伝わっているのかという意見も有ります。記録されていますので、是非目を通していただきたいと思います。あと、今回の報告は、割と慎重論を言われる方と推進論を言われる方、両方いるのですけれども、問題は、このような場に参加する方の年代層が少し高齢化しているのではないか、あるいは、もう少し一般的な人の意見を聞いてはどうかというような意見があることです。ですので、もう少し幅広な意見を聞く場を作る必要があるのではないかと思います。女子美の方にも来ていただいたのですが、直接利用されている方の意見をなかなか聞く場が区民討議会でも意見交換会でも多くはないので、今の渋滞しているバスを利用されている方の声もきちんと聞く場を作る必要があるのではないかと思います。その他のところで言いますと、これからの検討になるのですが、事業性について非常に高い関心を寄せられておりますので、その辺りにつきまして、この意見交換会の場では、まだ検討委員会の検討が進んでいないので、なかなかうまく答えられてはいないかと思いますが、そこは検討が進んだ段階で、また意見をお聞きすることが必要だと思えます。あと、長期的な展望についてと、現在の生活のバスネットワークについて、両方非常に重要な問題なのですが、その辺りも検討委員会で検討をしてほしいとの意見が出ています。

では、ここまでの事務局の説明、それから伊藤先生のまとめも含めて、議題1に関するディスカッションの時間を取りたいと思います。

去年の意見交換会に出た人が今回も来たという重複したようなことはありますか。

個別に名前を照合したということではないのですが、顔ぶれを確認させていただく限りでは何人かは居らっしゃいます。

今回の意見交換会の記録を見ると、前回とかなり違うなという印象を受けています。前回は初めてということもあるし、この検討委員会もスタートしたばかりでしたので、つかみどころのない状態で意見交換会を開催したということで、皆さん自由闊達に色々な意見も出たのですが、今回の意見交換会の記録を見ると、私はかなり前向きに考える意見が多かったように感じます。

その他、ご意見・ご質問等ございますか。

私は記録を全部読ませていただいたのですが、今の発言のように前回は前回として、今回は非常に積極的なご意見が多かったと思えました。関心を持ってくださっている方々が少しずつでも増えているのかなとも思いました。この中にご意見として、市民の方々の声として検討委員会でしっかりと受け止めて欲しい、受け止めていないじゃないかという指摘があったのですが、私たちもそこところは改めて、市民の声をきちんと確認しながら検討を進めていくことが大事だと思えました。それから先ほど、伊藤先生もおっしゃっていましたように、既存のバスシステムの改善策に取り組んでいくことが良いのではないかという意見が出ていたわけですが、確かに財政のことから考えてもそのような動きが出てくるのは当然だろうとは思いました。そのところも含めて、私たちは一生懸命考えなければいけないと思えました。

記録だけ見るとすごく前向きな意見が多いように見えますし、私も記録を見て冷静な

意見が増えていると感心したのですが、当日の雰囲気は全然そのようなことはなく、1年前とあまり変わっていないと感じました。結果論なのですが、前回意見交換会を開催した後、この検討委員会の目的が明確になった段階で、一度、意見交換会を実施して、なぜ必要なのかということの現状認識を共有しておくべきであったのではないかと思います。今回目的の設定の所から具体的なルート案、それから事業費の概算というところまでカバー範囲が広すぎて、意見が色々分散してしまったことで伊藤先生も最後集約にすごく苦労されていたと思うのですが、参加された方も、煙に巻かれたと思う方も結構いらっしまったのではないかと思います。そういう反省の意味でも、これまでの検討結果につきましては、今、当然必要という前提で話が進んでいますけれども、それがなぜ必要なのかということ、例えば一問一答形式で「なぜ必要なのですか」「どうして既存のバスの改善ではいけないのですか」「急行バスでの対応ではだめなのですか」というように、これまでの検討経緯を分かりやすく提示する資料を出していかなければいけないと思います。当日の配布資料でも、もちろん目的のところであるとか、マトリックスで整理された資料も出していただいておりますが、口頭で説明されても、初見でそれを理解しろといってもわかりません。検討委員会できちんとステップを踏んで、しっかり検討してきたわけですから、それが伝わるようにする必要があります。伝わったうえで「この検討のプロセスは良くないのではないか」というようなご指摘を受けるのは構わないのですが、正しく認識されていない状態で「議論していない」とか「全然必要性が理解できない」という指摘をされても、それではなかなか噛み合わないため、今後そういう点を改善していく必要があると強く感じました。

実際参加された委員からの話でした。確かに資料を読んだ時の印象と今の話とでギャップがあったのですが、ただ、今、前向きな発言で、これまでのプロセスに関して、一問一答形式といったものがどれくらいのレベルに出来るのかは何とも言えませんが、読んで理解していただける、若干ボリュームは増えますけれど、そのような資料作り、それをきちんとお見せするということが必要というご意見ですね。そこはどうでしょうか。伊藤先生のまとめの中でも、検討委員会とのコミュニケーションの課題という点をご指摘いただいております。ここまで我々検討委員会を進めてきて、この委員会である程度共有できたところ、また、残された課題に関して、きちんと伝えられていない面があるのであれば、よりわかりやすい形式で伝えるという作業は必要ではないかということ、今聞いていて思いましたが皆さんはどうでしょう。

その通りだと思います。私もこの検討委員会に参加していて、先に結論ありきでは私の立ち会う理由は有りません。やはり既存バスの改善策も、最後まで継続して一生懸命検討していくべきだと思います。それから北側ルート案2や案3が、かなり有力に浮上ってきていますので、それはそれでまた検討していく必要がある。それから事業性につきましても、我々が市の予算を詳しく心配することが出来ないけれど、我々なりに事業の採算性については、十分考えていかなければいけないと思っています。そしてまた、相模原市全体の交通計画ということも頭に入れなければいけないのですが、この場合

我々としては、南区全体の交通の見直し、南区の交流の活性化というものを考えるべきで、当然、中央区と緑区との交流ももちろん考えるべきなのでしょうが、我々の役目としては、やはり南区の交流の活性化をはかることを念頭に考えていきたいと思えます。

少し話を戻します。そもそも、なぜ必要なのかとか、どのような目的設定をしてきたかということを含めてですが、事務局には少し負担を掛けることにはなりますが、今までの経緯を伝えることは、やってもやり過ぎることはないと思えますので、一問一答形式ですと、作り出すのも難しいとは思いますが、少し委員の皆さんにも手伝ってもらいつつ、市民の方に理解していただける内容の資料を作るということはここで決めておきたいと思えます。それ以外、伊藤先生から指摘がいくつかございましたが、その点も含めて他の委員の方からご発言は有りますか。

区民討議会の時は参加者の年齢とか地域別の資料が出ていましたが、今回は無いのですか。見てみると、関心度が違うのでしょうか、どうしても偏った地域の方の意見が多いので、先ほど話が出ていましたが、もう少し広い範囲で色々な地域から人が出てくるのが全体を考えるとときには必要なので、参加者の募集方法も手上げ式ではなく、他の方法も考えたほうが良いのではないかと思いました。

まとめますと、コミュニケーションの部分での課題には、一問一答形式をベースとした資料を作り、配布する前に色々な方に見ていただくということ、内容に関しまして、キーワードとしては「既存バスシステムの改善」、伊藤先生の説明の中でも有りました「既存バスシステムの改善がどこまで出来るのか」、その辺りは確かに詰めなくてはいけない内容であるとは思いますが。その内容は次の議題で触れますけれども、幹線の輸送をどこにするのかということと、全体のバスのネットワークをどうしていくのかということセットで考える、それから事業性、長期展望、現状の改善というところの整理というご意見に関しては、この後の議論の中できちんと盛り込んでいくべきものと理解しておりますので、そこは皆さん共有してよろしいでしょうか。では、伊藤先生にまとめていただいたところに重点を置きながら、この先に進めていくということにさせていただきます。

既存バスの改善についてですが、これまでも神奈中さんにデータなども出していただいて色々細かい分析をこの検討委員会に出していただいています。とはいえ、実際使われている方のほうが、ここの交差点はこのタイミングで引っ掛かるとか、具体的に、このバス停は交差点に近過ぎるから少し下げたいとか、ここのところでもバスが輻輳しているから、ここだけはバスベイが有った方が良いのではないかなど具体的な問題意識をお持ちと思えますので、既存バスの改善策が考えられる問題点にテーマを絞って地域住民の方の意見を集めてはどうでしょうか。集会で集めるだけでなく、市のホームページからも募集したり、意見収集の機会が有っても良いのではないかと考えました。

検討委員会では各課題に対し検討内容を深度化していくために、個別のプロジェクトチームを作るべきではないでしょうか。これだけ課題が出ているのですから、たとえばバスの関係はバスのプロの神奈中さんに入ってもらいなど、スペシャリストを入れた

プロジェクトを作る必要があると思います。次に、コストの問題が出ていますが、コストを議論するということは積算の問題であり、積算方法には種類がたくさんあるので、何を使ってどうするのかということを決めることが大切です。今の検討比較表は曖昧な部分がたくさん有るので、おそらく検討委員会を何回開催しても、説明会をやってもはっきりしないのだと思います。そのようなことから冒頭に申しましたように、プロジェクトを作って、難問題や専門的な課題はプロジェクトで解決し、それを比較表などしっかりとした資料を検討委員会に出していくことだと思います。データに基づいた説明をしなければ、今の時代は市民に納得してもらえないと思います。環境問題に対しても同様に「電気バスを走らせますから大丈夫ですよ」というように、実例がないのに煙に巻くようなことはいけません。あくまでも公共事業なので、実績が必要であります。私はそれを皆さんにはっきりと申し上げたいと思いました。

今のお話しは大事な問題提起でしたので、この件は少し時間を取りたいと思います。

今のご意見はもっともで、これから一年で課題について深度化させるということは大切です。課題は意見交換会でも出ているのですから、事業採算性についてなら事業採算性について議論を絞って一回くらいは会議をそのテーマに沿って開催するとか、既存のバスシステムの改善策について一回くらいそれを中心に開催するとか、課題別に議論を深化させる、深めるという委員会をこれから開催していくと思っていました。それから、事業採算性の問題になるのですが、私は自分で相模大野の町の活性化策をずっと考えて、自分でも実行しているのですが、なかなかうまくいきません。新しい交通システムを作ったならば、まちの活性化に向けて麻溝の陸上競技場を使うなり沿線での催し物を仕掛けながら、公共交通に乗る人を増やすということも必要と考えます。今、相模原ではラグビーもアメフトもサッカーも有るし、そのようなスポーツを麻溝競技場で、月に一回、二週間に一回と仕掛けていく、沿線を面白くしていくという仕掛けが必要なのではないかと思います。

課題の深度化の件について、他の発言を伺いたいと思います。

課題を深度化させるということはとても大事ですし、それを深化させていくときの課題の中身について、一番関係が有るのは、そのの周りに住んでいる市民ですよね。先ほど、実際に利用している方々の意見を聞いてみようとおっしゃいましたが、私も賛成です。イベントはイベントとして大事なのだと思うのですが、毎日暮らしている私たちにとって、乗り物がどうなるか、このまちがどうなっていくのかということとはとても大きな問題です。何が問題になっているのかということを見ていくのは、そこを使っている、実際にそこに暮らしている人たちがどう見ているかということ、あるいは、どれだけ利用しようかと思うのか、そののところはシステム自体の作り方に非常に大きな関係が有ると思うので、そのような意見を聞くということは私も大事だと思います。課題の深度化と言いますが、ではここで、誰が深度化させていくのか、何が課題なのかということ絞っていくのは誰なのかということが気になりました。職員の方たちにもお願いすることも大事なんでしょうけれど、やはりここに参加している私たちが現実に自分の暮

らしの中で、そのところとどのような関わりがあるのかということも見ていく必要があるのではないかと思いますので、委員会の中でプロジェクトを組むということは難しいのでしょうか。これ以上というのは皆さんお忙しい方ばかりですので難しいのかもしれませんが、出来ればそのようなことが成り立てば、頑張りどころではないかと思いました。

他の発言はございますか。

何回か自治会の会報とかにも意見が出されているので、議事として挙げておいた方が良かったことがあります。過去の検討委員会における「区民討議会や意見交換会で出た意見を検討委員会にそのまま反映する必要はない」という趣旨の発言を気にされている市民の方が結構いらっしゃいますが、検討委員会としてはこれらの意見は絶対的なものではなく、検討委員会として合意が得られた意見を議論していくという認識を私は持っています。今回の意見交換会でも前回の区民討議会でも、出た意見を聞かなくても良いという話だけが独り歩きしている節があり、今回の意見交換会の実施結果でも検討委員会への意見をいただいているのですが、意見を聞かなくても良いということは無いという共通認識を取りたいと思いました。そのようなことは無いですね。

異議なし。(一同)

はい、確認しました。その通りだと思います。それでは先ほど、ご提案いただいたところに戻りますが、例えば既存のバスシステムの改善策に関しましては、具体的に進めようと思うと、毎回この検討委員全員で集まって議論するよりは、専門的なところで、あとは地元の沿線の方々とバス事業者で議論を深め、ある程度議論が深まったところで、この検討委員会で確認する。我々は全体的な視点とか、大きな目標から物を言うというような意味のご提案であれば、すごく大事なものだと思います。

私が言っているプロジェクトというのは、あくまでも、そのようなデータや知識を持った方を何人か市の方で集めていただいて、例えば今話が有りましたルート、あるいは道路の改善に関して、何がネックで、なぜバスが走らないのかという問題を検証し、神奈中さんの実際のドライバーのご意見を聞き取りすれば良いのではないかと思います。そして、ここの交差点ではバスが曲がるのに大変ですよとか、実際の話がたくさん有ると思います。ですから、そのような話を加味したデータを、まずコンサルタントに渡して、生きた資料作りをすることが必要ではないかと思います。これを検討することが市民の方が納得出来る検討委員会であると思います。事実に基づいた事例により、しっかりと方向性を決めないといけないと思います。

お聞きしますが、実証的なデータを提供して欲しいということですか。

そうです。バスの運転手が、乗客を安全に、速達性を持って運ぶためにはこうしたら良いですよという話があっても良いと思います。それは乗車の問題もあるし、降車の問題もあるなど色々な改善方法が有ると思います。私は今日敢えてバスに乗って来たのですが、バスは交差点に来るとエンジンを切っているのですね。環境上していらっしゃるというのは大変結構なことですが、何が良いのかということは我々が考えることであっ

て、こうした方がもっと速達性には役立ちますよとか、バスの運転手は彼等なりのプロとしての意見を持っていると思います。我々は多くの意見を発掘し、活用すべきであると思います。

実証的データと現場の人の意見をたくさん集めてほしいということですね。

現場の意見をもっと吸い上げるべきだと思います。

同感です。

今の議論につきまして、既存バスの改善策をどのようにしたら良いかと、そのためにはどのようなデータが必要か、専門的な知識も要るのではないかというような意見をいただいておりますが、その辺りの改善策を来年度以降に詳細化、具体化していこうという計画でございました。市では先月、職員が県道 52 号を原当麻から相模大野まで、一斉に朝の状況を確認するために、主に交差点などに張り付きまして、車の流れやバスの流れ、ここの右折で渋滞が発生しているなどの状況を一通り確認して参りました。それに加えて、過去の検討委員会でもお示したようなバスの運行に関わるデータも有りますので、例えばこの間が何分掛かったかなどもお示しさせていただき、検討・議論の参考にしていただきたいと思います。ですので、システムに限らず、色々な検討を図るうえで、コストのことも課題になっておりましたけれども、色々な提案方法があります。コンサルタントと市で相談して提案していきますが、このような視点も必要ではないかといったところは検討委員会から意見をいただきながら改善していく、そのような方法で進めて行きたいと考えております。

その意見について伺いたいのですが、資料 P17 に、我々検討委員会に関する意見がございます。この中に真偽を疑う意見がありました。渋滞が嘘だと書いてあります。私は資料を見まして非常に憤慨しております。このようなことを書かれて検討委員会は黙っていて良いのかと思いました。

どこがどのように嘘かと指摘してもらわないと、嘘だと言われても返答のしようが無いですね。少なくとも。

どちら向きの嘘なのかが良くわかりませんよね。

このようなことを書かれているのですが、意見交換会の時にはどうだったのでしょうか。その真偽のほどを当局に伺いたいということが一点です。それからもう一点、コンサルタント会社の出している資料は、本当に行政に都合の良いものを出しているのかということも伺いたいです。今日、説明があるかと思っていましたが、一切説明がなく、今後どのようにするのか説明してください。

このご意見は、事後のアンケートでいただいたものでしたので、当日その場でのお答えは出来ておりません。後でアンケートを見て、どのようにしてこういった意見に対して説明していくのが考えどころではあったのですが、先ほど委員の中からもご意見をいただいた分かりやすい Q & A も一つの方策と考えます。また、これまでも細かいデータを積み上げておまして、委員会の中で全部説明出来ていないのですが、実はバス事業者からいただいたデータや自分自身のこれまでの多くの乗車経験などから言えること

本語は色々な言い方があるのでそこにはこだわりませんが、専門的なことに関して、きちんと実証的なデータをもとに、現場の人など実情に詳しい方を交えて検討をしていくという作業で、どのような項目でその作業をすれば良いのか、本日、この後の資料の中で決めたいと思いますが、今出ておりましたのは、一つは既存バスルートの改善というところ、今のバスはどこが問題で、交差点は何が問題というところも含めての話題が一つありそうだと、今ここにメモしておきます。それから、コストの話も出てきましたが、これは議題2に移って、この資料でもまた色々ご意見があるかとは思いますが、

私は5つほど有ると思います。

それは、この後の資料で議論してからにしましょう。それは、専門的な活動をする部会というか何かを下に付ける形かも知れませんが、これから次の年度に向けて、時間の無い中ではありますが、この中のメンバーが入ることも有りとしつつ、いくつかのテーマに関しては具体的に検討を深める作業をしていくイメージを受けました。それで、どのテーマにしていくかについては、今から議題2を議論しながら、そこを整理していきたいと思います。

(2) 新しい交通システムの比較検討について

議題資料に基づき議題2の論点整理について委員長から説明を行った。

事務局から議題2資料に基づき説明を行った。

議論を戻していくのですが、今後の我々の進め方、特に先ほど提案のありましたプロジェクト、具体的に深めていく議論をどこにすべきか、ということも決めていきたいのですが、併せて、議題2資料に関する質疑応答もしながらまとめていこうと思っております。まずは今の資料に関するご質問、あるいは、ここまでにに関するご質問が有ればどうぞ。

資料 P.3 の図面、路線図が簡単すぎる。相模原市と南区の東西基幹軸が出ていなければ、検討委員会で話しているルート内容の妥当性が確認できず、明確な表示が必要である。それが出来ていないのに、路線バスの整理は次の話ではないでしょうか。

昨年第1回と第2回の検討委員会の時に詳細資料を出しておりましたので、今回は復習的な意味合いで簡易的な資料にしました。説明不足だったかもしれません。データとしてはきちんとしたものがございますので、今後は活用するようにします。

東西軸は基幹線であり、明確に表示した図面を出さないと、市民の誤解を招きますよ。

第1回と第2回の検討委員会で前提はいくつか議論しているのですが、今回この資料だけを見る市民も当然いらっしゃるわけで、この資料のこの部分だけを見ると誤解を招くということはあると思います。

この資料 P.3 の図面は、今までやってきた議論の経過を踏まえた中で、必要性が高いということを示した図だと理解しています。我々は、今までの議論を簡潔に理解しなければいけないので、この図が雑把だと、それほどこだわる必要性は無いのではな

いでしょうか。

この図は凡例が無いので、何の図か見たときにわからないという話はあると思います。

私は、南区全体の交通を考えるのなら南区と相模原市全体の図面が有ってしかるべきということを申し上げたいのです。上溝まで小田急多摩線が入った場合に、当麻・上溝地区に東西軸が集中するので、分散型を考慮しなければならないと思います。

少し話を整理させていただきます。まず、ここでは、以前より話題になっていることですが、例えば麻溝台・新磯野地区、相武台前駅、相武台地区、相模台方面というところと新しい交通システムの関係はどうなのか、きちんと連携を取っていくべきではないかというご発言やご提案が有ったので、それも考えているということ。つまり、新しい交通システムのメインルートだけを考えているのではなくて、きちんと全体で連携を図って、より良いものにしていく必要が有るということを申し上げたかったわけで、全体の交通マスタープランの考え方をここで説明しようとしたものではないということをご理解ください。ですから、小田急多摩線の延伸だとかという話になりますと、この資料ではとても説明出来ませんし、一番初めにご指摘いただいたデータとして不足しているのではないのかという点につきましては、確かにそうであると思いますので、説明するときには気をつけるようにします。説明不足がございましたが、概念だけ確認させていただきました。

マスタープランの構想の中に入っているのと同時に時間軸の話が有りますから、小田急多摩線がどう来るかという前提に関しては最初のほうに議論は整理されたと思っております。今日の議論としては、一つは図面はきちんとすることを基本とし、前提条件に関しては、戻れるようにはしておかなければいけないので、それは付属資料でも付けておくことが必要だと思います。もし仮に市が持っている基本構想やマスタープランに変更点が出た場合には、連動させなければいけないが、私が理解する範囲では小田急多摩線の話にしても、延伸構想の案は有るけれども、具体的な日程を決めたことではないと認識しております。現時点では、不確定要素の一つとしては有るけれども、ここまでの議論は、当面小田急多摩線は来ない中で、平成30年前後くらいまでのところに向けて、何をしていくかという議論だったと思っています。そのようなことが理解できるような付属資料を付けておくことだと思います。

方針としては、新年度、次回以降に向けて、私の言葉で言いますとタスクフォース、専門的なところの抽出をする作業を本日のゴールにしたいので、そこに向けてのご意見やご質問をいただくと有難いです。

大きく分けると、「システム」「ルート」「空間」の3つの中で、何が課題かということピックアップしなくてはいけないと思うのですが、システムから入りますと、それは最初既存バスで走るとは止むを得ないと思います。既存バスで走ることになるので、神奈中さんの協力を得るプロジェクトが一つ。システムが決まればルートが決まってきます。その次に、ルートの発進は相模大野で良いか、それから到着先は、原当麻で良いのか、もっと南に持っていくべきか。それをもう一度検証する必要があると思います。

新しいシステムが始まって目的が解決しないのであるならば駅の分散策も必要ではないでしょうか。

既存バスの場合、将来の輸送力を勘案した時に、もし処理が出来なかったときの対策としては、他の駅への分散というメニューも考えなければいけないということですね。

三つ目は、アクセスの問題。相模大野駅から原当麻駅のアクセスは、費用が掛かるため、プロジェクトを作り、サイクルコストも考えて検討しなければ、良いか悪いか出てこないと思います。

今、アクセスとおっしゃったのは、ターミナルみたいなイメージですか？

いえ。地上案、地下案、高架案、どちらがコスト的に良いのか、一度検証、検討する必要があるということが三つ目。それからシステムの全体コストを検証し、その時に出てくる問題として、複線か単線か、ということも有ると思います。複線の方が高く、単線の方が安いのは決まっています。コストを安くするにはどうするかということが非常に問題だと思えます。それで大体5つくらいになると思えます。

確認すると、システムとしての既存バス、基幹ルート、相模大野と原当麻のアクセスの部分のコスト、全体のシステムコストということを今おっしゃっていたのですね。

今の意見で分からないのは、原当麻と相模大野のメインルートを結ぶ線を考える、というのは、既に決まった話ですから、そこをまた検証し直すというのはどういうことなのかが分かりません。具体的な内容で、コスト面で相模大野へのアクセスを計算するか、原当麻へのアクセスを計算するというのはわかります。ただ、それならば、今回の事業採算性の問題と一緒に考えるべきだと思います。それで一つ課題を深化させる。それから、ルートについては今ここまで来ているのですから、今検討しているいくつかのルートの中で問題を考えるということ。もう一つは既存バスをどうするのかということ。それはそれで考えなくてはいけません。既存バスと新しい交通システムへの移行をどうするのかということも考えなくてはいけないのですが、それは既存バスの考え方で良いのですが、私の考えでは、事務局が説明された P17 の段階整備では、あまり意味が無いと思います。既存バスの改良に費用を掛けて、それでまた少しずつ、この区間だけ新しい交通システムを入れて、この区間だけ既存バスにして、それをつなぐ、そのようなことをして行くのでは、市民の皆さんは完成した時に「これが新しい交通システムか、昨日とどのように変わったのだろう」と思ってしまうのではないのでしょうか。ある程度エポックメイキングを考えていかなければならない。やはり、ズルズル行くのではなくて、どこの段階からは新しい交通システム、どこの段階までは既存バスシステムの改良でいくのか、そのようなメリハリを付けないと、ダラダラやったのでは何の意味も無いです。そのために私はこの検討委員会に参加している意識は無いです。やはり画期的なことをやりたいと思っています。

他の委員のご発言はありませんか。

検討委員会の検討の仕方の全体的な流れの話に今、踏み込んでいると理解しているのですが、その流れで予算の話なども私なりに理解したと言いますが、考えていることを

共有して、皆さんがどのように考えているかを伺いたいのですが、素人目線からすると、この積算が果たして妥当かどうかということは、はっきり言ってわかりません。しかし、それぞれのルート案について、大体の割合でこれくらいの差が有るということは分かります。個別のおおよその割合と全体予算の規模感ということは判断は出来ます。その全体予算の規模感というものは、市の財政に対して、どれくらいのインパクトがあるのかということについては想像出来るにしても、現実的に突き詰めることは難しい。それとは別の問題として、前回委員長からも、事務局からも話が有りましたように、国、その他の補助金によって、プロジェクト全体の規模感と、その中で市が負担しなくてはならない予算がだいぶ変わってくることも有りますので、あくまでも今回出ている資料は、全体規模での話で、実際に市が負担する金額は、この資料からは想像出来ない。事務局の立場からも、ある程度詳細を詰めないと、補助金と市の持ち出しの負担割合すら検討が出来ないという話であったはず。なので、予算の詳しい積算の話について、現時点では参考には出来ませんが、全体規模での参考の話でしかなく、細かい内容について突っ込むのは恐らく無理ではないでしょうか。あと、順次移行という話ですが、私も先ほどの意見と同じで、一気に導入しなければ、結局、定時性と速達性の面で今とあまり変わりがなく、初期導入の時点で信頼感を得られなければ何も変わらないので、一気に導入することで私も賛成です。それから、既存バスの改善の話は並行して進めていくべきだと思いますが、既存バス改善の検討と言いましても二通りの意味があると思います。一つは新しい交通システムを検討していく中で、ルートを決め、予算の概算を出し、ある程度詳細の設計を進め、補助金額や市の負担割合がわかった時点で積算してみると、現状の市の財政からすると新しい交通システムの導入は無理だということになった場合、仕方がないので52号の拡幅と現状考えられるだけの既存バスの改善を盛り込んだものにせざるを得ないという意味での既存バス改善の検討と、もう一つは、現在のバス路線を走るバスの問題を改善していくという意味での既存バス改善です。

まとめますと、既存バス改善と言っても、相模大野から原当麻に新しい交通システムを入れていく話の最終形、途中様子を見ていく中で、いわゆる中央走行の連節バスやLRT、モノレールのようなものに出来ないということになったときは、既存バスの改善という方法しかない。そのときは単線バスというものを、その時点の技術でどこまで出来るか、という意味での既存バス改善と、この南部地域全体、相武台前駅に繋がることや南側ルートで候補になっている道路のことも含めて、現行の既存バスの現在の問題点を改善していくという意味での既存バス改善ということで、意味が二つ有るということですね。

はい、そうです。

今の意見に関してですが、基幹ルートを特化して、新しい交通システムだと市の予算規模では無理があるというときに既存バスの改善を考えるということですがけれども、相模大野から北里まで、急行バス、特急バスみたいなことを考えるうえで参考になるのは、今スクールバスは途中停留所が無く、ほとんど特急バスに近い形であると言えると思い

ますので、スクールバスの所要時間や輸送力というものが非常に参考になると思います。

かつて、私は新交通否定派だったのですが、スクールバスが無料でノンストップにも関わらず利用者数が減っているということが過去の検討委員会の資料で出されていたので、その資料を見て、新交通を導入するしかないと心変わりしたのです。もし急行バスにせざるを得ないということになるのであれば、スクールバスが参考になるということは、おっしゃる通りです。この場合の問題点は、無料でノンストップにも関わらず利用者数が減っているということです。

もう一つ、採算面とか、国や県の補助だとか、市の予算規模で耐えられるかどうか、市民1人当たりの負債額や、税金から毎年どれくらい元利返済に掛かるのかということを検証しなくてはいけないので、概算でもそれはすぐにでも我々はやるべきだと思います。

本当は、いくらまでなら出せるのかという話が出来ると良いのですが、そうすると少ないに越したことはないという返答になり、話がうやむやになってしまう可能性があるので、せめて目安だけでも知りたいです。そうすると、そこに向けて補助金はいくら要するのか、あるいは、今は複線での計画ですが、単線にしてコストダウンを図ってはどうかといった案が出てきますので、目安というか上限、これくらいの金額ならば検討の余地があるという数字を知りたいです。

現況では実例の実績を基に計算することが良いと思います。LRTでは富山市での実績が出ているので、それを基に計算する。コンサルタントはその方法で計算してきていますよ。出ていないものだけを計算するならば、それほど時間は掛からない、その程度で良いのではないかと思います。

先ほど意見のありました、いくらまでなら出せるのかという話ですが、気持ちは私も全く同じです。ですが、まずは細かいメニューが見えてきているので、その数字を出すところを先にやり、費用の細かい積算をしなればいけない部分は専門的なところで集中的にやるということにさせてください。少しだけ補足しますが、LRTに関しては、いま既に、かなり宇都宮市が計算をしています。それから、バスを中央に走らせるレーンに関しまして、あまり知られてはいませんが、実は名古屋市が1982年に導入しているという実績が有り、新潟市にも計算の実績が有ります。具体的な積算のところに入った例というのは国内にも有りますので、積算というところは進むということです。

積算を進めるということに全く異存はないのですが、問題はデッドラインがどこかということです。

デッドラインとは時間のことですか。

はい、時間です。この検討委員会で、例えば、金額が高くなりすぎるなどの判断に至った時、いつまでにその判断をしたならば検討し直すことが出来るのか、という時間のことです。

資料のP19に現在事務局が考えている時間軸表が有ります。本日の議論をずっと聞いておきますと、早めに越したことは無いということです。年度が始まって作業が進みだ

してから夏までにはある程度のところまで行き、戻るのならばすぐ戻るということだと思います。それでまとめますと、本日の資料 P15 の右側には、事務局の原案で、新しいバスシステムについて、北側ルート案 2 と北側ルート案 3 を基本とすると記載が有るのですが、冒頭からここまでの議論、代替案と既存バスの問題点を改善しながら、北側ルート案 2 なり北側ルート案 3 はどう出来るのかという検討は要ということを含めて新しいバスシステムは残るであろう。その時に、コストを含めた事業費を専門的に検証し、問題のある交差点のデータなど既存バスの運行上での問題点などを合わせていくと、色々な検証が出来るでしょう。それをどのように直せるのかという議論は十分に出来るのでやっていきたいと思います。南区全体の既存バスネットワークという議論と幹線のところで既存バスでどこまで出来るかという議論、2 種類あるという整理がありました。今までのところ、さらにご意見があれば伺います。

先ほどのタイムスケジュールに関してはどうなのでしょう。

P19 の事務局原案を参照しながら、仮に 7 月、8 月までに一気にやってしまえないであろうかと思っています。

市の財政が、例えば夕張市のようになくなってしまっただけではいけないので、むやみやたらにお金を掛けるということではなく、なるべく市民に負担を掛けず、しかし、作るのであれば全く新しいシステムを作らなければ意味が無い。無駄なものになってしまうと思います。

事務局、スケジュールに関してはよろしいでしょうか。

皆様のご意見は承るつもりですが、12 通りのルート案を全て深度化して、検討し、細かい積算をするということは、いかがなものかと思っております。

少し待ってください、12 通りもありませんよ。

細かい積算ではなく、私が言っているのは、国内に実例がありますのでキロメートルあたりの単価が分かるはずで、それを相模原市で作る場合どのような問題点があるか、その難度や物価指数の上昇分などを勘案し、概算でキロメートルあたりの単価を出せば、ルートが変わっても金額は出せるのではないのでしょうかということです。

先ほどの話に戻りますが、資料 P1 の表そのままの 12 通りではなく、表の番号では 6、7、8、10、11 の 5 つです。

6 と 7、10 と 11 の違いは一部区間だけですよね。

そうです。それで、幹線の話はそれで、南区全体の既存バスの改善の話を検討するのですよね。先ほど言われた通り、既存バスと言っても、二つの意味が混じってしまうところが怖い。新しいバス、あるいは L R T の代替案としての既存のバスという意味と地区の既存バスという意味と分けて、地区の既存バスは大事だということは良くわかっています。

分散型の話については、それはまた出来てから縦の線は考えれば良いことで、まずは横をどうにかしなければいけないと思います。

そうすると、空間的な話であるとか概算事業費のコストの話に関して集中的に議論し

て、既存バスのところで地元の方であるとか、神奈中さんも交えた目に見える形の議論をしていただきたい、というところですね。それから確認ですが、P17の図がよろしくない、あるいは段階的な整備ということには賛成しかねるとの意見もありました。

これは書き方、内容的なものが良くないということは、どなたが見ても分かると思います。現在が路線バスになっているので、これで本当に渋滞が解決するのかという疑問がまず出てきます。そうではなく、急行バスを路線バスと一緒に走らせるとか、何かを入れないとよろしくないですね。それが一つと、中間に路線バスと急行バスがある程度行き詰ってしまった場合は、次に連節バスを走らせるということでは能がなさすぎると思います。それからもう一つバスに関して、現状行き詰った状態に区民はもう嫌になっていて、ここに昼間にバスに乗るか乗らないかという問題が出てきているのだと思います。車に対するアレルギーが出てきてしまうのです。そこで考えるのが、サイクルコストを考えて、何度も小手先を変えるだけではなく、新しい決定的なものを出すということだと思います。確認したいのですが、昨年10月の検討委員会で、出来たところから段階的に開放していけば良いのではないかという意見が出たとき、それは問題があると指摘を受けたはずなのに、この資料が訂正されていない。安全性や住民、乗客の問題を考えた時に、走行ラインは走行ラインとして使うことで、明確に問題を解決してから一気に導入すべきです。

P17のステップアップの書き方で誤解を与えてしまい申し訳ないのですが、確かに委員の間でも先ほどから言われていますように、きちんとしたシステムで、信頼性があるものを最初から出して行かなければ、それは使われないうシステムになってしまうというところは十分踏まえなければならないのですが、ここで申し上げたかったことは、少しずつやるということではなく、現実問題として、例えば、県道52号について、現在都市計画変更を予定している区間の供用開始が平成36年度頃を想定しています。そのうち、北里からオルガノ前までの約2kmの区間では、専用走行区間を取り得る空間が出来ます。ですが、そこから相模大野までの間などではそのような空間が出来ていないという時期があるのです。それはその後になってしまうという状況がある中で、この新しい仕組みをどのように作っていくのかということの一つの提案であったわけです。確かに昨年の秋以降議論を深めてはいなかったですが、そこは実際の状況ということで、どのように仕組みを入れていくか、小刻みというイメージで取られてしまって申し訳ないのですが、県道52号の約2km区間で専用走行空間が出来た時に、それを活用するのもしないのかという話です。

私の言っているのは、安全性が保てるということで走行するのであれば良いのですが、それは運用の問題であって、比較検討の長所として中に入れるべきではないということです。

極論すると、5kmの路線で、この1kmは真ん中を走り、残りは分けて走るということ全部場合分けして議論することは誰も考えていないし、議論すべきではないということですね。ただP16やP17を出すにはもう少し詰めが必要だと思います。他にご意見は

ございませんか。私が心配していたのは、他の意味で皆さんの感覚が多様だったらどうしようかと思ったのですが、事務局も含めてずれてはいない、むしろどう示していくか、どの辺りを深く細かくやるかということも理解できましたので、それで結構です。そうしますと、繰り返しませんが、議題2に關しまして、地元に入る、あるいはプロフェッショナルな方なりが関わって専門的に詰める作業の課題は整理できたと認識しております。この方向でやっていく形を考えようと思います。よろしいですか。

地元の声を集める、ということで、意見交換会でも出た話題なのですが、若者であるとか、将来世代の声を集めても良いのではないのでしょうか。

意見交換会や区民討議会、現場にいらした委員からのご意見で、資料を見てもそうですが、若い方々に色々な意見を聞くということ、より積極的にやった方が良いとのこと、確かにそうなのですが、例えば、沿線の大学であるとか、高校であるとかに出向いてやるのか、少し学校にご協力をいただくのか、色々な方法があるかとは思いますが、いかがでしょうか。

学校から協力をもらうことが良いと思います。麻溝台高校は、52号を通過する生徒がかなりいると思います。

この件に關しまして、事例を申し上げますと、第一段階が既存のバス、第二段階が何になるか、これはまた、この後のテーマとして考えることになるかもしれませんが、それになった場合には、どのようなことを考えてやらなければならないかということが大事だと思います。孫の時代とか、意見交換会の資料にも書いてあります。ここで私は相模原市の行った「子供たちに夢と希望、小中学生の未来の相模原に望むこと」という作文の中の一つを紹介したいと思います。小学校三年生の作品です。「相模原市は、ここ数年で、色々なまちと合併し、とても広くなりました。でも電車が通っている場所が少なく、交通手段が車やバスに限られています。僕は地球温暖化を防ぐためにも、相模原の中に、電車やモノレールなどを通したら良いと思います。電車などが通ることによって、今まで車を使っていた人が電車に乗り、車の数が減ることが出来ます。僕はこのような理由から、相模原の中に電車を通してくれたら良いなと思います。」これは素晴らしい意見だと私は思います。これが小学校三年生ですよ。この作文を読んで、これはしっかり検討委員の皆さんも考えていただかなければいけないと思いました。

具体的に、より若い世代の声を反映する方法につきましては、今ここで議論する時間が無いので少し事務局に他の事例も含めて考えていただくということでよろしいでしょうか。

若い層ということもあるのですが、この委員の中に、せっかく女子美の方とか、日産の方とか、北里の方も加わっていただいているので、実際にバスを利用している方に協力していただいて、何人かを出していただいたり、あるいはアンケートさせていただいたり、そのような方法も検討委員会としては良いのではないのでしょうか。

おっしゃる通り、委員の皆さんですからね。では、議題の2に關しましてはよろしいでしょうか。そうしますと、議題1ではQ & A形式で資料を作成するということもあり

ましたので、そちらと、今の議題2で、委員の皆様からのご提案をベースにして、深度化というか、専門的な検討をしていく、そのときに、元々の資料に無かった資料をいくつか準備する。意見交換会に出てきた話、伊藤先生のまとめを振り返りますと、既存バスシステムの改善、これはレスポンス的にきちんとやるということと、南側も含めた地域全体における既存バスの検討もやる。検討委員会とのコミュニケーションという話であれば、一問一答形式的の資料を作成し、それをきちんと対応する。事業性に関しては、専門的なところでやっていき、それらをもとに検討委員会では、全体の話であるとか、長期的な話というところを含めて、この検討委員会でまた議論していく。おおよそこのような整理で、意見交換会での主たるものに対しても対応していただく方向で、今日はまとめたいと思いますが、よろしいでしょうか。

この次の検討委員会では、どのようなテーマについて議論、検討するのが、ここで分かれば考えてきます。

具体的に、プロジェクト型といいますか、タスクフォース的に行う活動が、上がるのをずっと待つかどうかということになりますが、私としましては、その活動の準備をして動き出すくらいのタイミングで一度集まって、このような方向で、それぞれの細かいところをやりますよというシェアと言いますか、方向の確認で皆さんにお集まりいただくほうが良いのではないかと思います。逆を言いますと、これで決まりました。北側ルート案2、北側ルート案3、新しいバスシステム、既存バスにかかるプロジェクトに走ってもらって、上がってくる内容を7月くらいまでにやらないと間に合わない気がします。ですので、年度明けになります。具体的に、それぞれこのようなことを専門的にやってもらうという提案が少し進み始めるくらいでここに一回集まり、我々はそれを見て、方向性の確認を初期の段階ですれば良いのではないかと思います。いかがでしょう。

一緒に出来るかどうかは分からないのですが、一周年のまとめが要ると思います。今配布している「新しい交通ニュース」はA4サイズですが、一年経ってこのようなことがまとまりましたと、検討委員会で確認後の一問一答形式の資料を冊子形式にして、市民の皆さんに広報できる、アウトプットするための一年のまとめが要ると思います。それと合わせて、先ほど委員長のおっしゃった、タスクフォースをキックオフするためのチェックの二つが要ると思います。

市民委員の皆さんに確認したいのですけど、一年間このような活動をやってきて、ここまで整理した、ここは残っている、今後はこれを検討するということがまとまった資料の価値というものは、すごく高いと認識してよろしいでしょうか。そうであれば、そのニューズレターの一年まとめ版みたいなイメージのものかも知れませんが、総括したものを確認する場と、タスクフォース的な活動のスタートアップ、専門的な検討をするやり方の初期段階のところの確認ということで、年度明けの4月くらいのどこかで検討委員会を開催するということがよろしいでしょうか。では、4月にその二つを行うということで、日程は時間も含めて後日の調整とさせていただきます。

事務局とコンサルタントにもやっていただきたいのは、資料の整備とQ & Aの作成です。次回4月に市民に向けて広報するという場合には、そのQ & Aの主なところを抜粋して出せば、市民にも理解してもらいやすくなると思います。

事務局、その対応とQ & A作成は大丈夫ですね。

はい。

何種類かのQ & Aを作成することになりますので、作業しながら、合わせていくかは検討しましょう。市民の方に向けてということは、とても大事だと思います。

なぜ道路を30mに拡幅しなければいけないのかという質問が、市民からまだ出ていましたが、市側の説明の中で道路30m拡幅方針というものは、「災害に強い道路の構築」という目的が出ているのです。国の方針、国土交通省からの指針に基づいて、相模原市は幹線道路を拡幅し、渋滞などの交通問題と災害時の移動経路の確保等も合わせて解決して行きたいと考えていますということをつかりやすく説明しないから、反対意見が出るのです。

確認ですが、30mの道路とは52号のことですね。

そうです。

それでは、検討委員会としては審議を終了したいと思います。

4 閉会

では閉会のあいさつを副委員長からお願いします。

大変熱の入った検討委員会、お疲れ様でした。検討委員会の内容は、各地域に自治会回覧などで報告しておりますし、自治会連合会の理事会でも説明をしております。本日は話が出ましたQ & Aの資料やプロジェクト的なものをつくるということは、非常に良いことだと思っておりますが、検討項目などについては、これから確かめていきたいと思っております。本日はどうもありがとうございました。これで閉会とします。

以上

第7回 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)

	氏名	所属 選出母体等	備考	出欠席
1	足立 旬一	相模大野駅周辺商店会連合会 副会長		出席
2	有泉 健一	大野南地区まちづくり会議 会長		出席
3	石井 正彦	麻溝地区まちづくり会議 会長		欠席
4	石塚 功	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長		欠席
5	伊藤 雅春	愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授		出席
6	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長		出席
7	格地 悦子	公募委員		出席
8	加藤 成典	公募委員		出席
9	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長	出席
10	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長		出席
11	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員		欠席
12	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長		欠席
13	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長		出席
14	高山 和也	公募委員		出席
15	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	出席
16	樋口 雅浩	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		欠席
17	三浦 良夫	学校法人女子美術大学 総務企画部 総務・企画担当副部長		出席
18	三木 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長		出席
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		欠席
20	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長		出席

第7回 相模原市新しい交通システム導入検討委員会

次 第

日 時：平成26年2月21日（金）

午前9時30分から

場 所：市南区合同庁舎 3階講堂

1 開会

2 会議の公開について

3 議題

(1) 新しい交通システムの導入検討に関する「意見交換会」実施結果について

(2) 新しい交通システムの比較検討について

(3) その他

4 閉会

<資料>

議題資料 第7回新しい交通システム導入検討委員会の論点整理

議題1資料 新しい交通システムの導入検討に関する「意見交換会」実施結果

議題2資料 新しい交通システムの比較検討（比較案の具体化検討）

第7回 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)

	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	石井 正彦	麻溝地区まちづくり会議 会長	
4	石塚 功	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長	
5	伊藤 雅春	愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授	
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	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長	
11	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員	
12	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長	
13	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長	
14	高山 和也	公募委員	
15	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
16	樋口 雅浩	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	
17	三木 健明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長	
18	三浦 良夫	学校法人女子美術大学 総務企画部 総務・企画担当副部長	
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	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長	

第7回新しい交通システム導入検討委員会の論点整理

議題1 新しい交通システムの導入検討に関する「意見交換会」実施結果について

確認事項

2月2日に開催した「意見交換会」の実施結果を確認し、今後のシステムやルート等の検討や検討の進め方について、留意すべき点・参考とすべき点を確認する。

議題2 新しい交通システムの比較検討について

論 点

次の考え方を整理しながら、基幹公共交通軸としてのシステムとルートの絞り込みを行う。

新しい交通システムと南部地域全体の公共交通網の整備の考え方（時間軸での整理）

A～Cの各区間における専用走行空間の確保の考え方

相模大野駅周辺地区における走行空間の確保の考え方

段階的整備に対する考え方（時間軸での整理）

「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」実施結果について

1 趣旨

新しい交通システムの比較案（輸送システム＋ルート・構造・走行路等）の具体化検討・比較評価を進めていく中で、地域住民の声を伺う場として「意見交換会」を開催したものの。

2 主催

相模原市（事務担当は交通政策課）

3 テーマ

新しい交通システムのシステムやルートについて

4 開催日程等

- (1) 日 時 平成 26 年 2 月 2 日（日）午後 1 時 30 分～午後 4 時 15 分
- (2) 場 所 南区合同庁舎 3 階 講堂
- (3) 参加人数 30 名

5 実施結果

詳細は別紙のとおり

6 意見の概要

意見の分類		概 要
システム	新しいバスシステム	BRTの導入で、相模大野～原当麻間の人が行き来が増えるのか疑問。
		BRTで渋滞解消は可能なのか。商用車による渋滞対策も必要。
	既存バスシステムの改善策	相模大野～北里間のバスの問題点を解消するだけで良い。
		既存のシステムを活用し、事業費を最低限に抑えるべき。
	その他	道路の使用方法の改善（右折禁止、一方通行等）を検討し、試行して欲しい。
		一部地下化も含む専用レーンは必要。既存バスの改善程度では問題は解決しない。 専用走行路のみを前提とせず、柔軟な運用ができる方が良い。
ルート	北側ルート	北側ルート案 2 か案 3 が妥当。
		北側ルート案 2 で既存バスシステムの改善策が良い。
		北側ルート案 3 は工事施工時の課題が多い。
	南側ルート	定時性・速達性がまちづくりと住民の愛着などに最も有効。その観点からは南側ルートは考えにくい。
		北側ルートのサブルートとして、南側ルートの改善に先行的に取り組むべき。
	C 区間	麻溝台・新磯野地区のまちづくりも組み込んで検討して欲しい。
その他	相模大野に集中せず、古淵や小田急相模原への分散の検討が望ましい。	

検討の進め方	検討委員会	区民討議会の結果を尊重すべき。
	意見交換会	意見交換会での意見を大事に扱って欲しい。
		ポストイットやアンケートではなく、発言形式の意見交換を希望する。
	情報発信	一般層（サイレントマジョリティ）の共感を生む情報発信が重要。
若い人への情報発信を検討すべき。		
その他	何のための計画なのかが理解できるよう、丁寧に検討を進めて欲しい。	
	検討委員会の資料では、事業費等の積算根拠を明示すべき。	
その他	事業性	市民が負担すべき事業費を明らかにして欲しい。
		負担が増えることの議論ばかりでなく、どうしたら利益を上げて、事業が持続できるかの検討も必要。そのためには利便性の高いものが必要。
		採算性の検討では、まちづくりや公共サービスの観点で総合的にとらえると良い。
	ターミナル	バスターミナルをまとめて地下に作るのが良い。
	自転車道	C区間でも、自転車道を確保すべき。
	長期的な計画	交通の大動脈は100年の展望で計画すべき。
		子供や孫の時代がベストになるよう希望する。
		生活者の日頃感じている不便さからの声だけでは、市全体を俯瞰するような長期的なビジョンは描けないかもしれない。
	その他	昼間のバスが空いている時間帯の対応はどうするのか。
		文京・御園・若松などの交通利便性の向上も検討して欲しい。
若い世代にどう移ってきてもらうのかといった視点も必要。		

7 今後の対応

昨年実施した意見交換会と同様、検討委員会における検討状況を踏まえながら、市の見解を整理していく。

（参考）当日の様様



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、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の検討を進めています。

こうした中、平成25年2月には「新しい交通システム導入検討委員会」を設置し、新しい交通システムのシステムやルート等について、多様な視点から検討を進めているところです。

そこで今回は、これまでの検討委員会における検討内容について、市から説明させていただくとともに、参加者の皆様から質問や意見を受ける場として本意見交換会を開催しました。

2 実施概要

- (1) 日 時：平成26年2月2日（日）午後1時30分から午後4時15分まで
- (2) 会 場：南区合同庁舎3階 講堂
- (3) 参加人数：30名（定員60名・申込順）
- (4) ファシリテーター：伊藤 雅春 さん（愛知学泉大学現代マネジメント学部教授、
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

13:30

ステップ1：はじめに（10分）

- ・開会あいさつと趣旨説明
- ・ファシリテーター及び市職員紹介
- ・本日のプログラム説明

【報告・説明】

13:40

ステップ2：現在までの検討状況を報告し、本日のテーマを確認します。（30分）

- ・平成21年以来の新しい交通システムの検討経過と、昨年からはじめた検討委員会における現在までの検討経過について報告します。
- ・本日のテーマである「システム」や「ルート」の考え方や「比較案」の概要について説明し、本日の論点を確認します。
- ・あわせて、昨年3月に実施した「意見交換会」の結果への対応についても報告します。

【提案や意見を出し合おう】

14:10

ステップ3 :本日のテーマについて質問・意見・提案をポストイットに記入します。(20分)

・説明についての質問や、論点についての意見、「システム」や「ルート」についての提案などを同じテーブルの方と意見交換しながら、個人でポストイットに書き出して下さい。後ほど、全体の場で整理しながら、意見交換していきます。(1枚につき1つの意見等をお書き下さい。できればお名前もお願いします。)

- ピンクのポストイット:新しい交通システムのシステムやルートについて
- ブルーのポストイット:検討の進め方について
- イエローのポストイット:その他のご意見

【休憩】 14:30～(15分) ※お書きいただいたポストイットを回収し整理します。

【区民討議会の結果紹介】

14:45

ステップ4 :「南区民交通まちづくり討議会」の結果を紹介します。(10分)

・昨年11月に実施した「南区民交通まちづくり討議会」の結果の概要を紹介します。

【全体で話し合おう】

14:55

ステップ5 :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。(60分)

・ポストイットの内容を紹介しながら、今後の対応等について市と参加者全員で検討します。

15:55

ステップ6 :まとめ／おわりに (5分)

・今日の話合いの要点についてまとめます。

<配布資料>

- ・資料-1 新しい交通システムの検討経過
- ・資料-2 検討委員会における検討内容(概要版)
- ・資料-3 南区民交通まちづくり討議会の結果概要
- ・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・ご意見は次の通りです。

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、言葉づかいや繰り返し発言された部分など一部集約・修正しています。

【提案や意見を出し合おう】におけるご質問等

提案・意見等をポストイットに記入するにあたり、補足する必要がある質問について、全体の場でお聞きしました。

(◎ファシリテーターの発言、○参加者の発言、●事務局の発言)

- 12月25日の第6回検討委員会に提示された資料では、今日の運営方法については、市の説明の後で20分間の質疑応答の時間をとると記載されていた。今日来たら発言形式というのが無くなっていたがこれはなぜか。発言形式の方がポストイットへの記入よりもはるかに皆さんへ知ってもらう効力があると思う。発言の時間があるということなので私は準備をしてきた。プログラムが変わったのは時間だけの問題なのか
- ◎ ステップ5の全体での話し合いの時にそういった発言をしてもらいたいと思っている。進行の仕方についてはその後の検討で修正させていただいた。
- 公表されたスケジュール、進行のプログラムをなぜ当日になって変えてしまっているのか、その説明をしてほしい。
- 12月の時点では案ということで、引き続き伊藤先生と調整するという形でご了解をいただいていた。結果的に変更することになってしまい申し訳ないが、大きな流れは変えていない。そこはご理解いただきたい。

* * *

【全体で話し合おう】におけるご意見等

ポストイットに記入いただいた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話し合いをしました。

※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

(◎ファシリテーターの発言、□ファシリテ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、▲検討委員会委員の発言)

【システムについて】

- ポストイット読み上げ
- 既存バスの改善に連節バスでの多重輸送及び快速、ノンストップ等の運行方式も含まれているのか。新しいバスシステムと、既存バスシステムの改善の線引きがやや曖昧なので、どちらがどうなのかということを確認したい。
- 新しいバスシステムと既存バスシステムの改善、これは事務局でも整理が難しい部分であったが、現時点で新しいバスシステムは連節バスの使用を、既存バスシステムの改善は現在バス事業者が使用している通常的大型ノンステップバスの使用を想定し検討を進めている。

- ◎ バス停やバスベイは既存バスシステムの改善で、駅舎のような停留所を作るということは新しいバスシステムになるのか。
- その通り。新しいバスシステムについては、今のバス路線程度のバス停は想定していない。それなりにバス停間の距離を長くし、要所に設けるバス停については、駅施設的な形での整備を想定している。
- 駅は道路の中央部に作るのか。
- 走行空間については今後引き続き議論をするが、現時点では県道52号では中央部を走る方向で検討している。

- ◎ 駅にする場合、料金はどこで受け取ることになるのか。
- 改札方式のような形にして運賃を事前に受取り一斉にバスに乗ってもらうというようなことも想定している。
- ◎ それをしないと早く乗れないということか。
- 事前に払って乗ってもらえれば、降りる時にまとめてどのドアからも降りていただける。降車時間短縮には相当貢献が出来る。
- その時の運賃は単一料金になるのか。
- 料金は今後検討する予定であるが、単一料金になればその効果はもっと高くなると思っている。
- 乗車距離が長くなれば料金は高くなるのか。
- 通常の料金設定の考え方だと、そのような形になる。
- 乗車する際に行先を指定して料金を支払うのか。
- この件については輸送の仕組みとも関係があるので事業者との調整事項になる可能性は出てくる。料金の検討については課題として捉えている。

- ポストイット読み上げ
- 30m~40mの道路幅が可能であるのならば、センター安全地帯を設けてモノレールを考えるべきだ。地表は考え方としては古いし、時間がかかると思う。
- モノレール等については既に検討委員会における検討で絞り込みは済んでいる。モノレールと同じようにLRTは導入空間の確保に課題を抱えており、県道が拡がっていく中で、その整備進度に合わせてシステムをどのように整備していくのかということが今後キーポイントになる。

【北側ルートについて】

- ポストイット読み上げ
- 北側ルート案3を具体的に推しているご意見があったが、北側ルート案3については特段どこを通

すということは決まっていない。大まかにこの学校の間を通過して地下を活用して、というような提案はさせていただいている。比較の対象としては北側ルート案の2と3が比較しやすく、北側ルート案3の方が所要時間の面では優れているという結果が出ている。しかし、事業費や生活環境への影響の懸念などを今後慎重に議論していきたい。それから時間軸の話について、南側で改善を実施しつつ北側で工事をしていくといった意見があったが、どこかルートを決めたらそこだけしか工事をしないのではなく、今バスが通っている所の改善というのも当然図っていかなくてはならないと思っている。

* * *

- ◎ 北側ルート案3になぜ既存バス改善の案が無いのか。
- 北側ルート案3は検討委員会の中で出されたものであり、公共交通専用というイメージの提案であった。あえて道路計画にもない所に新しい交通システムの計画で道路を作っていくとなると、やはり改善効果ははっきりしているということでやらなければ、市の施策として中々厳しいという所もある。
- ◎ それは一般車の走れないバスだけの専用ルートを作ることも含めて、北側ルート案3であったと。
- そういう意味である。
- ◎ 北側ルート案3の時にバスだけしか走れない道路を作った時、それは道路としては認められないのか。つまり新しい道路に接道している住宅の人にとって、それは道路になるのかならないのか。
- 今は地下の活用ということでの検討でしかない。上部空間の活用については接道している住宅や住民へ影響を与えない形での整備が必要になってくる。

* * *

- ◎ 自転車専用レーンの設置も並行して考えるべきという意見があるが、それは考えているか。
- 考えている。これは新しい交通システムに限らず市の方針として、それなりの水準の高い道路を整備改良するにあたっては、自転車の通行環境を整備していくという方針で取り組んでいるので、県道52号を今後拡げて行く際、あるいは、新しい交通システムで専用走行空間を整備する際には、その辺の配慮をしていかなくてはならない。

* * *

- 北側ルート案1も案2も専用道路と同時に既存バス改善案もある。なぜ同じように北側ルート案3に既存バス改善案が無いのか。BRTとLRTのためにトンネルで掘るのであれば、トンネルの掘る必要のない既存バス改善案で通せば、トンネルという莫大なお金の掛かる工事をやらなくて済むのではないか。
- なぜ北側ルート案3に既存バス改善案が無いのかということは先ほど説明したが、上部空間の使い方については全くの未定である。位置も住宅街の下を通すのか学校の下を通すのかそれもまだ未検討である。こういったような形でルートを引かせていただいた時に、どのような効果が出るのかを検討している。
- ということは地下を通すから既存バス改善案は無いということか。

- 地下を通すような大掛かりな空間の整備をするにあたって、公共交通専用という目的でやるという場合は、やはりそういうことである。
- そういう目的でないと国がお金を出してくれないからということか。
- そういう理由にはしていないが、そういうこともあるかもしれない。
- だがそれは市でやろうと思えば出来ると思うがどうなのか。
- 御園2丁目を30m幅の道路を走らせるという前回の計画案の時と同様の問題を抱えている。この新しいルート案も住宅地の中を絶対に通らなくてはならないので、また同じ問題を抱えることになる。御園2丁目の時に何が問題だったのか。やはり上部空間を車やバスが沢山走るということが周辺の住宅地にも影響を与えるし、交通の分断もされてしまうのでそれは良くないだろうということで、地下トンネルの案になった。上部空間はサービス道路的な使い方をしていくというような整理を検討しているということである。
- ▲ 整備が必要な空間は学校に隣接している箇所であり、県道52号と相模大野駅方面を結ぶ最短ルートになり県道から多くの交通が流れ込むと危険なので、むしろ地下を公共交通専用で通してみてもどうかという趣旨もある。
- サービス道路というのは車を通さないということか。
- 具体的な設計等をしてないので何とも言えないが、住宅地の中を通り抜け出来るような道路ではなく、行って戻ってくるというような道路をイメージしたものである。
- 40mの大深度地下でやるのか。
- いえ、それは前後のアプローチの区間を検討した中では厳しい。きちんとした判定は行っていないが、地下40mまで深く潜るにはアプローチの距離が相当掛かってしまう。

* * *

- この事業費をかけて新しいバスシステムを作ったとして、どの程度の運賃であれば採算が取れるか。現在のバス料金に近い運賃に設定されなければ利用者が増えず赤字の施設を作って終わることになる。ある程度の目標は定めるべきだと思う。
- 今、1万人を超える方々が路線バスを使って移動しているが、その人たちに新しい交通システムに転換してもらいたいと考えている。だから、同じようなルートを通して移動する際には、今使っている料金というのを基準に考えなければいけない。
- そうすると今後の検討ポイントの中に採算性や運賃の項目が入っていないのはどういうことか。
- 今後、ルート案の絞り込みと共にどれだけ需要が見込まれるのかということを整理する。現状で1万人以上の方に使ってもらっているが、その方達に使っていただけるのならば、それは当然裏腹として料金の話が出てくるので、今後、採算性や運行費用といったものを精査していくことになる。
- 採算性の検討もきちんと行うようにする。今は事業主体をどこがやっていくのかということすら決まっていない。今おっしゃった料金の水準は今の水準かそれより抑える、また、学生に向けたサービスを良くするというのも必要だと思う。実際どこが運営していくかによって採算性という意味では非常に変わってくるので、もう少し時間をいただいて検討していきたいと思っている。
- 今後はこれぐらいのバス料金ですということをしっかりと明示した上で、パブコメや住民の意見を集めるということか。
- パブコメ等の時には基本計画案として出来上がっている。その中にはそういったことも想定してお金の計算方法や全体の収支の考え方はこうなりますと提示しなければいけないと思っている。

- 例えば新しい北側ルート案3で既存バスを使わない場合に、新しい設備ができる。そうすると現在使われている既存のバスルートはどうなるのか。それを利用しているお年寄りの方々は沢山おられるのに、そちらは切り捨てるということか。
- 基本的にはそういうサービスも一緒に合わせて考えて基本計画案を策定する。これから1年間の検討委員会における検討事項にもそういう案が入ってくる。おっしゃる通り、急行バスであればその区間の各停がどういう案になるかきちんと運行計画も考えないといけない。
- 基本計画案で具体的にこの金額ですと言うことは中々難しい。ただ、こういう試算を元に計画案を策定したというようなお話をさせていただくことになる。なぜかという、それは事業者が決まっていないうちでパブコメをかけていくので、そこは確認させていただくことになるからである。
- それは順番が違うのではないか。みんなが利用出来ないようなシステムを作っても、それは市の財政負担が増えるだけで全く無用な物を作ることになる。
- 今使っている金額というものを基準に考えている。
- 先ほどの話と違うのではないか。今の料金を前提に考えるなら、先に料金がこれぐらいになりますと明示すべきである。
- このぐらいになります、という水準では金額を整理しなければならない。最終的にはそこに入ってくる事業者が決定するのでそういう意味では最終決定ではないということを申し上げている。パブリックコメントの段階では最終決定ではなく、あくまでその時点で考えられる料金設定を想定するというだけになる。もしかしたら、事業者によっては安価な料金設定が出来るということになるかも分からない。
- その事業者が決まらなかったらどうなるのか。
- その検討も今回の討議に入ってくる。最終事業者までは決定していない。
- 事業者が運営出来るような仕組みにしなければ事業者は入って来ないし、そうなれば料金は上がるかもしれない。そこはしっかりと詰めた上で最終的な案を決めていただきたい。
- そこも含めて検討させていただく。

* * *

- 採算性を検討して踏み切ったにせよ、その見通しどおりじゃなくなり、赤字が出た場合は市が補てんするのか。
- 最近、国が新しい公共交通の仕組みの導入をどんどん推進して下さいということになっているので、全体のスキームとしては赤字にならないような仕組みをまず考える所から入っている。最近、先進自治体でも赤字にならない仕組みで動いているし、本市もそのように動いていきたいと思っている。国の制度がどんどん変わって行く中で、交通事業者が赤字になっている所へ行政が補助金を全部突っ込んででも維持するという、従来型の仕組みにはしないという想定のもとで検討を進めていきたい。
- 巨額な用地買収費や道路増設費は事業者ではなく、我々の税金で払うのか。だから採算が赤字にならないということか。
- 今、県道は拡げていく計画があって、そこに新しい仕組みの専用空間を入れるというようなアイデアも検討している。この場合、市が道路の整備と合わせて公共交通の導入空間というものを考えて整備していく形になるので、恐らくだが採算性の整理の中でインフラの整備は市、運行については、それぞれの事業者の方で毎年運行経費等を出してやってもらうような形になると思う。

- ◎ お金のことに関しては、今日の段階だと正確なことが分からない中での議論にしかならないと思う。今日の段階では、そういったご心配があるということをきちんと確認した上で、より進んだ段階になったらデータを出して、そこでまた議論をいただけるようにしたい。
- 検討委員会でも引き続き検討中なので、ご心配がある部分をしっかりと伝えたいと思っている。

* * *

【南側ルートについて】

- ポストイット読み上げ
- 南側ルート案は事業費が少ないのに、なぜ運営費が高いのか。
- 今のバスの仕組みを活用するということで、基幹公共交通として1万人を運ぶということになると、やはりバスの本数が非常に多くなる。なので、これは人件費を多く積んでいるため1番高くなってしまっている。
- ◎ 南側ルートは今もかなりの本数のバスが走っているが、今後どのくらい増やすのか。既存バス改善案で倍にも出来るのか。
- 南側ルートは倍ぐらいにしないと厳しいということもあるのだが、それは一つ課題としては整理させてもらっている。基幹軸としていくには道路もそれなりに拮げないと辛い部分もでてくる上に、所要時間の面でも抜本的に中々改善しない。
- ◎ 南側ルート案だけで問題が解決するようなことではなさそうだ、という風には感じている。
- 検討委員会での議論や区民討議会でも意見があったと思うが、南側ルート案だけで全部の需要をまかなっていくのは中々厳しいのではないか。このことは検討における課題になってきている。

* * *

- 南側のルートの既存バスシステム改善案について、人口が減少していく中で利用者数は一体どのくらい増えるのか。
- 今南側のバスルートというのは大きく分けて3系統ある。北里大学と女子美術大学へ行く便が多いので、それを北側に集約するというアイデアは出てくると思う。
- 道路に相当な混雑があって、定時性が守られていない。最大の問題は定時性を何とかすることである。それに対して人件費が増えると言ったが、どれだけ人件費が増えるのか。今の利用者数からしてそんなにバスが増発されるとは思えない。それに、一つの小さな信号がある交差点で車が一台しか通れない信号が何回もある。それはなぜかということ、右折車が交差点をふさいでしまうから。そういう所は左折以外を出来なくし、スクランブル信号にすれば、相当スムーズに車は流れる。そういう実験を一度そういう所でやってみたらどうか。何もしないでそれは難しいという段取りは、少しおかしいと思う。
- 何もやらないという議論はしていないつもりである。どちらのルートにしても今バス路線が通っている所については、何かしらの改善をしなくてはならない。常に今のバスが通っている環境をより良くしていこうという風に取り組んでいるので、今提案された所も当然課題となっていくが、具体的にどこでこうするということは約束できない。
- ▲ 既存バスシステム改善案というものがどうしてもインフラ整備の方に寄っている。この交差点のこのポイントを改良すれば良いのではないか、ここにピンポイントでバスベイを作りたい、現状バス

停はここにあるが交差点が近すぎるから少し離したい、といったレベルの工夫の積み重ねによって費用をもう少し削れる余地があるのではないか、という話は検討委員会の方でも要望を出している。

* * *

【ルート・システムのその他について】

- ポストイット読み上げ
- 横浜線の古淵駅にアクセスしやすくなるようなバスルートを検討してほしい。
- 一つの基幹軸ということでルートの検討をさせていただいている。鉄道駅との連携やターミナルとの連携も考え方としてはあるので、やはりまずは一つの軸の検討をさせていただいた後、あるいは並行して、他との繋ぎ方にはどのようなものがあるのかということも引き続き検討していこうと思っている。

* * *

- ◎ 大きな連節バスが通っている時に救急車両は通れるのか。
- 私たちが運転免許を取るときに救急車両が来たら路側に寄りなさいと指導を受けるが、道路幅の中ではきちんと真ん中に救急車両が通れるような寸法で道路は設計されている。
- ◎ 救急車両はバス専用レーンを走ることができるのか。
- 今後、検討していくが、海外の事例では走っているところもある。日本ではまだしっかりとしたバス専用レーンの事例が無いので分からない。

* * *

- この新しい交通システムの検討は、最初はモノレールの案であった。それが地下の案になり、地表の案になり色々あったのだが、モノレールの案が駄目になった。しかし、発想を変えてケーブルカーにしたらどうかということをしては考えている。専用空間の問題であるから、発想を転換していただいて、その辺の検討もお願いしたい。

* * *

【進め方について】

- ポストイット読み上げ
- この意見交換会の位置づけを前回きちんと示すということだったが、どうなっているのか。
- ご意見を踏まえて検討体制の中で意見聴取をしっかりと行い、意見交換会だけに限らず、まちづくり会議や自治会長会議、区民会議、そういった所に出向いてご意見をいただくという形で取り組んでいる。
- ◎ 沿線地域の関係者という所に地域組織とあるのだが、これは具体的にはいつ頃こういった形で動くのか。
- 検討体制として当初に提案したものがまだ引き続き残っている。ルートをどういうルートにするかが決まっていない中での話だったので、具体的に今後ルートを絞り込んでいく時に影響が出る方は

どのような方が、ご意見を伺わなくてはいけない方がどういう方なのかということ整理しながら検討しなくてはいけないと考えている。

* * *

- これだけの大きな問題を、市の交通政策課が最終案というものを持っていない訳がない。皆さんの意見は聞くけれども、市としてはこれが一番良い案なのだというものを本当に持っていないのか。
- どれが一番良い案なのかということを経済政策課職員一同みんな考えており、コンサルタントとも調整しながら検討をしている。市に絶対的にこれが一番というものは無い。市が思っている案を出せないということで情けないというご意見があるが、やり方としてはそうではなく皆さんのお話を聞きながら一緒に案から構築していきたいと思っている。
- それは言い訳だと思う。本来そういったことはきちんとやっていないといけない。平成20年度の計画が失敗して、その時の市民の意見もはっきり分かっているはずだ。市は5年も掛かってどうい条件が素晴らしい交通システムになるかということをも十分わかっているはずである。それに今我々が言っている希望やアドバイスを聞かないではないか。市の意思というものが全然出ていない。
- 住民への意見の聞き方というものは沢山ある。従来のやり方では、全部細かい図面まで決めてしまった上でやってきた。それで説明会をやって批判をいただいたとしても、自治会長さんに地元の合意をお願いして、何となく時間を掛けて都市計画決定してきたが、今回はこの前の御園2丁目のように住民の方達のことを考えたら、それは良くないという風に私は思った。どんなに市が良いと思って作った案でも、皆さんと一緒に作っている感覚が無かったり、伺った意見を反映しなかったりしたら何も意味が無いと思っている。市から具体的なプランが出てこないことは情けないと思われるかもしれないが、そこに至るまでに皆さんからいろんな視点をこうやって伺っている。今回は前回の時とやり方が変わっているということを知っていただきたい。
- 住民の意見を聞きながらそれを答申案に反映させて進めて行くのが良い。だから今の意見には反するが、私は時間が掛かるのは仕方がないと思っている。ただ、平成25年の最初の頃の検討委員会で、意見交換会の意見に振り回される必要はないという発言が議事録にもしっかりと残っている。区民討議会についても、今まで検討委員会で気が付かなかったことや新しいアイデアだけを委員会で検討すればいい、区民討議会で出された要望などはそういった観点からのみ検討すればいいのであって、住民の意見を全て検討する必要はないと発言した委員がいた。そのまま議題にもならず、住民の意見は無視しても良いというニュアンスのことを聞いたのは非常にショックだった。

* * *

- 乗用車が原因となる渋滞の解消だけを目的にしたような書き方になっているが、仮に乗用車を利用している市民がBRTなどに移ったとしても、物流を担当する商用車による渋滞が必ず起きると思う。乗用車についても無駄に使用しているわけではなく、必要だから使っていると思う。市が期待するほどBRTなどに移っていくとは思わない。検討委員会でそういった討議がないのはおかしい。

* * *

- 「新しい交通システムの導入検討」という名称を考え直してほしい。平成25年11月の区民討議

会では色々出てきた中で、既存の道路の改善という案が一番多かった。それなのに、「新しい交通システムの導入検討」という名前だけでひとり歩きしてしまうと、新交通システムを導入するのが目的のようになってしまう。この計画は住民が安全で、しかも便利に動けるようにするのが第一である。この点を私はとても疑問に思っている。平成20年度の計画の時に色々あったが、あの時はあくまでずさんだった。まずパブコメをなぜか15日に短縮され、そして3月の終わりごろにパブコメを集計し、4月から収用に入るとなったのである。そのめちゃくちゃなやり方に腹が立った。その点、今の市の方々はあのようなやり方はしないようなので期待している。

※当時の「新しい交通システム導入基本計画（案）」に対するパブリックコメントの募集期間は次のとおりです。

＜パブリックコメントⅠ期＞

平成21年2月20日～3月16日（25日間）

＜パブリックコメントⅡ期＞

平成21年4月15日～6月1日（48日間）

- 私は6回分の議事録を全て読んだ。これを検討委員会の方たちがどれだけ理解して出席しているのか非常に疑問に思う。全体を調べると委員の20人の内、全6回に参加した方は10人くらいしかいない。1回参加を逃すと、次の繋がりには分からなくなる。検討委員会の委員の人選の仕方や、まちづくり会議の会長が半分しか出席しないこと、そういう地域で一番大事な人たちがその会議に、悪く言えばおざなりで出ている。行政はコンサルタントの話を聞きながら何となく進めて行くことが不信感の始まりである。いくら反省していると言っても検討するシステムを市民に近づけていかないと、また同じ轍を踏むことになってしまう。

- ◎ 市役所が不勉強で意思が無い訳ではなく、むしろこういう会を設けて丁寧にするという強い意志をもっているのだと思う。それと、年齢層の問題について指摘があったが、16歳の方が区民討議会に出席をした。とてもしっかりとした方で、もう高校生ぐらいであれば市の将来のことがきちんと議論できるのだなと大変良く分かった。市の方でも是非、若い方の意見を聞けるような方法を考えていただきたい。

- 女子美術大学には女性の学生が毎日通学している。相模大野駅からキャンパスまで雨の時は1時間ぐらいかかってしまう。このアクセスの問題で受験生が他の大学に行こうかなとか、そういうことも出てきてしまっている。自転車で学校まで相模大野駅から通学している生徒もいるが、治安や防犯上の観点から、バスで通わせたいという意見が保護者からでてくる。大学としてもバスのアクセスについては、平成2年の開学時から20年以上悩み続けている。授業の終わり時間とバスのダイヤをどのように調整するかという検討も行っている。

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。

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
システム	LRT	北側ルート1案、2案、3案、南側ルート案にしてもほとんど現行のバス路線だと思う。そこを改良拡幅でLRTシステムが何年先に実現する目算はあるのでしょうか？	ア
システム	LRT	交通システムとしてはLRTシステムは良い方法だと思いますが、拡幅工事がともなう所がほとんどだと思うので、それでも計画を進めるのか（北側3案のどれかで）。	ア
システム	新しいバスシステム	新しいバスシステムなど年配の人、子供などがバスに乗るのに危険だったり長い時間歩くことになったりしないようにまず考慮すべき。資料1 p9新しいバスシステムの写真などバス乗り場に辿り着くのが危険。	ポ
システム	新しいバスシステム	新しいバスシステムが良い。	ポ
システム	新しいバスシステム	新しいバスシステム。	ポ
システム	新しいバスシステム	BRTにすると、交差する道路では他の車の渋滞で排気ガスの充満がひどくなる。	ポ
システム	新しいバスシステム	2台連結バスは大人数を一度に運搬可能で良いが、現状の道路ではとても困難であり、どの位の(台)年数を予定(目標)としているのですか。	ポ
システム	新しいバスシステム	大野と原当麻の活性化は、渋滞により人の交流が阻害されるから難しい、だからBRTだという考えが両地区の自治会長から出ているようだが、両地区がBRTで結ばれたら本当に人の行き来が増えるのか、疑問だ。第一に、相模大野から原当麻の工場や物流センターに通う人がどれくらい増えるというのか。横浜や川崎方面から原当麻の工場に職場を求める人がどれだけいるというのか、そもそもそういう人たちは横浜や川崎で職場を見つけるのが普通だ。わざわざBRTに乗って通いたいと思う人は殆どいないだろう。また、逆に原当麻から相模大野にBRTで出て横浜や川崎、東京に通う人がどれくらいいるというのか。サラリーマン以外の住民についても、ポーノオープン後のフィーバー時に原当麻からのバス乗客が増えていないのなら、10年後にBRTが開通しても閑古鳥が鳴くだけだろう。	ア
システム	新しいバスシステム	BRTやLRTには、優先信号を与える仕組みになっているが、これでは渋滞解消どころか、渋滞を加速させるだけである。何故なら、交差する道路では、BRTのために赤信号の時間が多くなって、渋滞のみならず排気ガスの充満がひどくなる。新ICから下りてくる車も52号だけを通るわけではないから、この連中も渋滞に巻き込まれる筈だ。さらに緊急車両の通行にも大きな影響を及ぼす筈だ。優先信号がBRT導入の大きな手段なら、即刻計画を取りやめることだ。	ア
システム	新しいバスシステム	BRTは乗用車による渋滞解消を目的として、その乗員をBRTに乗せようという計画だが、新インターから下りてくる車の中には、トラックやライトバンなどの商用車も多いはずだ。しかしこれらの車両は物を運ぶ物流の役目を負っているため、BRT開通後も減らず、乗用車の代わりに今度はトラック、ライトバンなど商用車による渋滞が起こる筈だ。したがって、BRTでは渋滞解消は不可能だと思うが、市はどう考えているのか、聞きたい。委員会の中でもこの問題について議論が出なかったのは不思議千万だ。委員が皆、気がつかなかったのなら見識を疑う。渋滞解消が出来なければ、人の交流増による原当麻や大野の活性化は望むべくもないはずだ。導入の理由に活性化を言うのは根拠が薄いと思うが、どうか。渋滞解消が「活性化」の前提条件なのに、それが不可能なら「活性化」も不可能はずだ。	ア
システム	新しいバスシステム	そもそもBRTは専用道路走行を想定しているが、そこを通れないはずの一般車が渋滞を免れるために専用道に入り込むことは必至だ。その場合、BRTの走行混乱や交通事故の多発が考えられるが、市はどう考えているのか、聞きたい。車道とBRT走行路との間に柵を設けるらしいが、一般車両が1車線で渋滞または信号待ちをしている時には、緊急車両が通れないではないか。コンサルの作成した資料を見ても、このことに全く触れていないのはどうか。	ア
システム	既存バスシステムの改善策	既存のバスの改善で良いのでは。事業費の評価が雑であり全部新設で評価している。	ポ
システム	既存バスシステムの改善策	北里大学、女子美大のための交通のように思う。今ある交通路線を広げるようにした方が良いと思う。	ポ

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
システム	既存バスシステムの改善策	「既存バスの改善」に2輦バス（連結バス）などの多量輸送は含まれているのでしょうか。また「快速」「ノンストップ」などの運行方式（ピストン輸送）も含まれていますか。	ポ
システム	既存バスシステムの改善策	バス交通の定時性確保の方策として既存バスシステムの改善策にあるような右折レーンの設置等が検討されているが、もっと大胆な一方通行の導入とか、右折レーンの十分な設置ができない交差点については左折のみ可とするような方策の検討を行うべき。	ポ
システム	既存バスシステムの改善策	相模大野と北里のルートの既存バスの問題点を解消するにすぎないだけで良い。膨大な税金を使わないように。	ポ
システム	既存バスシステムの改善策	既存のシステム（含む車輛）を活用し事業費を最低限に抑えるべきと思う。	ア
システム	その他	新しい交通システムとして住民に迷惑をかけない定時性、速達性を担保できるのは地下鉄です。	ポ
システム	その他	LRTは可能ならばそれにこしたことは無いのですが、道路幅は30m40mが必要だろうと思う。立退きを含めて目安は何年先かめどは立っているのか。私は30m40mの道路幅が可能であるならばセンター安全地帯を設けてモノレールを考えるべき。地表はもう考え方として古いし、時間がかかる。	ポ
システム	その他	◎至急の改良（道路改良工事）で少しでもスムーズな交通の流れができる提案と、◎5年～10年かけて改良していくしかない場所、システム◎道路拡張工事の必要な箇所では20年～50年のタームが必要だろうから分けて提案を受けたらどうなのか？	ポ
システム	その他	通学時間帯のみ県道の一方通行（朝夕逆方向）など道路利用方法の改善も考えてほしい。	ポ
システム	その他	システムについて、将来ルートの変更が発生するかも知れないので、専用走行路のみを前提としたものに絞らず、柔軟な運用ができる方が良いと思います。	ポ
システム	その他	バスの定時性確保を図るための方策として右折レーンが確保されていない交差点をすべて右折禁止とスクランブル信号にすることが良いと思われるが、この点は検討したのか。期間を限って実験してみてもどうか。バスに乗っていて気にかかるのは先頭車両が右折する場合1回の信号で1台しか通行できないケースが多いため。	ポ
システム	その他	県道52号の拡幅をオルガノまでを16号まで10年以内でできるように市県国に強力におすこととする。それができれば新システムが早くできることになる。	ポ
システム	その他	各ルートにおける信号機の動作時間は検討されないのか。	ポ
システム	その他	市民の安全を確保する為の救急搬送はどの搬送システムを導入されても影響しないものなのか。	ポ
システム	その他	各システムのメンテナンス費用はどれくらいかかるのか。（運行開始後）	ポ
システム	その他	交通システムの占有空間（使用空間）の問題に帰着する。発想の転換が必要ではないか。例えば索道の架設など。	ポ
システム	その他	システムに優先信号を与えたら、クロス道の渋滞が増えたり、排気ガスが増えることは確実だ。更に緊急車両の走行に影響出るのは。この方式は事故の面でも心配だ。専用道を走らせるのも危険。	ポ
システム	その他	急行バス導入の話が資料に出ていないが何故なのか。	ポ
システム	その他	大野駅周辺は、専用道路を走るLRT、BRTの場合、一般車の一方通行や商店の荷捌きの制限などが必要になるが、地元との合意は得られると思うか。	ア
システム	その他	ピーク時（朝夕各3時間を取っているが、実質的には朝は2時間、夕方は1時間位のはず。大野駅から北里）のためだけに莫大な費用をかけて新交通を導入する意味が本当にあるのか。ピーク時以外は順調に走っており、乗客も少ないのだから、導入する必要はない、と思うがどうか。	ア
システム	その他	既存バス改良で市作成の資料に抜けているのは「急行バス」の導入だ。討議会でも、昨年の意見交換会でも定時性、速達性改善に役立つから導入したらどうか、との意見が出たのに、なぜ案に入れなかったのか、聞きたい。	ア
システム	その他	LRT、BRTが開通すると、今のバス路線の整理統合や廃止が行われる筈だが、今の停留所を利用している多くの住民はルート変更、ダイヤ減少で不便になること必定である。市はどのように対応するのか、聞きたい。	ア
システム	その他	BRT、LRTによって、沿道から出てくる車両や商店街の荷捌きが規制を受け、住民も横断に不便になるが、その犠牲を払ってまで住民は導入を歓迎すると思うか、市に聞きたい。	ア

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
システム	その他	道路は現状よりかなり拡張すべきと提案。広い大動脈道路は地震による倒壊家屋による道路封鎖は少ない。LRTでなくてもBRTであろうが、出来る限り道路拡幅し、出来るだけ自転車専用道もつける。交差点の信号操作システムだけでは不十分。救急車、消防車の移動は確保できるか。大地震の時の緊急避難、輸送対策になる。例えば、北里大病院に緊急に行くにも、地震災害の緊急避難も厳しいと思います。当市は関東大震災で被害が少なかった様ですが、当時の地域人口は極めて少なかった。当台地に絶対に津波被害はありません。しかし、当市は決して岩盤の上にある訳でなく、あくまで富士山の火山灰が蓄積された関東ローム層の上です。長周期の地震には強いとは思えない。	ア
システム	その他	現道路の使用方法的改善（右折禁止、一方通行、信号間隔など）を十分に検討して、まず試行してほしい。	ア
システム	その他	時間帯によってマイクロバス、又その二階建てバス等の考えはバス会社と話題に出ているのだろうか？	ア
システム	その他	会の終盤での参加者の発言には少なからず同感だった。「市は腹案を持っていないのか？ 何年もこの仕事に専念してきて、この時期になってもいまだに何の案もまとまっていなというのはおかしい」。市の担当者からは「平成20年のBRTの提案で市民の皆さんから厳しい批判を受け、今回は絶対そういうやり方はしないと心に誓った。とにかく市民の声に耳を傾けるといふ今のやり方を続けさせて欲しい」との回答だった。その意思はいまだにBRTの亡霊に怯えている市民にも伝わったと思う。しかし同時にこの失われた5年の大きさを改めて痛感した。政策決定は拙速ではいけないが、スピードも求められる。あと1年を残す「新しい交通システム導入検討委員会」の結論を受けて、迅速な事業化を強く望む。電車に準じる定時性・速達性の確保のためには、一部地下化も含む専用レーンは絶対に必要で、既存バス路線の改善程度では問題は解決しないと思う。	ア
システム・ルート	新しいバスシステム・北側ルート	北ルート案1。早く走らすことを進める場合はBRTの2両バス。その後LRTにする方法。	ポ
システム・ルート	新しいバスシステム・北側ルート	ルートについて、北側ルート案③に賛同。相女大裏道の4車線道路（専用レーン、自転車レーンもつくる）住宅街はトンネルなりで対応。LRTでなくてもBRTにして最低50年先まで心配のない新交通システム採用の道路整備をする。	ポ
システム・ルート	既存バスシステムの改善策・北側ルート	北ルート2で（既存バスの）改良システムが良い。	ポ
ルート	北側ルート	北側ルートを第1案とする。利点1）建設費小と効果大の有効性。2）定時運行と地域住民の利用。3）評価項目③②	ポ
ルート	北側ルート	北側ルート案のいずれも運営費が記載されているが、この中身は何か。この運営費を基に計算されるバスシステムの運賃はどうなるのか。定時性が確保されればバスを利用する（自転車から）という人もいるとのことだが、それも運賃いかなではないか。	ポ
ルート	北側ルート	北側2か北側3が妥当。	ポ
ルート	北側ルート	北側ルートは<案3>（最短距離）が良いと思う。	ポ
ルート	北側ルート	一部地下化に賛成。大野駅前から県道52を地下で直結。とにかく速達性を確保。	ポ
ルート	北側ルート	北側ルート案はすべてハードの構築を伴っている。ソフトの時代に逆行すると思われるが、それはともかくとしてコスト面はこれで充分か？建設コストが上昇している中で、数年後の見通しはどうか。	ポ
ルート	北側ルート	既存の道を使う③案を推す。比較的大きな交差点に全て右折レーンを設置する。バスレーン停留所は車幅の引き込みを設ける。	ポ
ルート	北側ルート	北側ルート案3について、住宅の下、トンネル案の効率度はどの程度になるのか？	ポ
ルート	北側ルート	北ルート③になぜ既存バスの改善がないのか。	ポ
ルート	北側ルート	北側ルートに関して、自転車専用レーンの設置も併行して考えるべきです。自転車利用によりバスの本数も減らすことができ車の台数も減らすことができるはず。車にのみスポットを当てた道路計画は安全安心に反します。	ポ
ルート	北側ルート	北ルート3に、なぜ既存バスの改良システムがないのか、不思議だ。理由を聞きたい。最短距離で北里へ行けるのだから、LRTやBRTを通すなら、既存バスも有効ではないか。BRTやLRTのように「トンネル」を掘る必要もないのだ。	ア
ルート	北側ルート	第1ルート1案で早く進めて学生等に便利にすべきである。	ア
ルート	北側ルート	北側ルート3案の地下化は開削工事（カット&カバー）となり住宅街での工事では問題が多い。完成した後は好ましいであろうが施工時の課題が多い。	ア
ルート	北側ルート	南側ルートの拡幅はほとんど無理だろうと見えるので、LRTシステムを導入をしたのなら北側の2案、3案だろうと思う（強制立ち退きが出来のなら又少し進捗が早くなるかも知れませんが…）。	ア

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
ルート	南側ルート	北側ルートがどの方法を取るにしても、まず52号線工事が着手した段階で非常な交通渋滞になる事は容易に想像がつかます。それを踏まえてまず第一に南側ルートに大掛かりなお金が沢山かからない方法でまずサブルートとして用意する。北側の工事中の大渋滞の助けとなり後々も大変有効と思います。	ポ
ルート	南側ルート	定時性、速達性が、街づくりと住民の愛着などの観点でもっとも有効かつ重要だと考えている。現行案の中では南ルートは考えにくいのではないかな？	ポ
ルート	南側ルート	資料2 p14の下段にある運営費だが、事業費の最も少ない南側ルート案が最も高くなるのは何故か？	ポ
ルート	南側ルート	基本は北側ルート案3も都市計画で実現に時間がかかる事もあり、南側ルート案を先行させ、小田急相模原駅へのアクセスも考慮して南区循環バスシステムとして欲しい。	ポ
ルート	南側ルート	南ルート案も必要。北里大学、女子美までツインライナーで行う。	ポ
ルート	C区間	Cルートは単線になる計画だが単線で地元は満足するのか。	ポ
ルート	C区間	麻溝台の村富線沿い近くに住んでいるが、清掃所近くに停留になると、そちらに行くより既存の大野行きのバスに乗った方が近い。本数もそれなりにあるので新しく出来てもメリットがないので利用しない可能性が高い。C区間でもっと南側に寄せる事があるということでぜひそうしてほしいと思う。話にもあったが麻溝台・新磯野の開発に組み込んで検討をお願いしたい。南側に寄せないと通勤通学ばかりで住民の利用が見込めない。	ポ
ルート	C区間	C区間はBRT、LRTの場合、単線を想定しているが、原当麻、麻溝地区の住民はそれで満足するのか。大野に短時間で行きたいという熱望が本当にあるのなら、単線ではいやだと言うのではないかな。	ア
ルート	その他	52号線を30mの大通りにして、どの程度効果が得られるかは、大野の駅から全部そのようになる訳ではないので、とても疑問です。自転車専用道路を設ける。時間帯によって町田のようにバス専用路確保程度のことであれば拡幅中ももう少し小さな規模で出来るのでは？	ポ
ルート	その他	南区内に昔から道路計画のある所がありそれを利用したら！（現在農地使用）	ポ
ルート	その他	利便性が上がると利用数や可能性が上がると思う。今の問題の解決のみでなく新磯野ルートの様な考え方は未来の市のためにも良いと思います。	ポ
ルート	その他	ルートに横浜線の古淵駅にアクセスしやすくなるようなルートを検討してほしい。3線つなげることは利用者の増加が見込めるし採算も取りやすいと思う、なにより利便性が高いと思う。作るのならもっと利用度の高いものにしてほしい。原当麻、相模大野間だけでは今の交通システムである程度用が済む。古淵につながれば駅前の商業施設のアクセスが見込めるし、相模原駅や橋本へのアクセスにも役に立つ。リニアが来ることも考えれば検討の価値があると思う。	ポ
ルート	その他	バス発着地点について現在では相模大野発としている為に混雑する事が考えられるので、発着地点を少し変更させてもよいのではと思います。	ポ
ルート	その他	バス交通システムの検討で相模大野の南口を起点としたルート案は検討したのか？	ポ
ルート	その他	現在の検討問題においては相模大野より東の足が確保されることがなく大変残念です。町田駅の南の住民にとっては是非町田駅発～相模大野～北里などが有っても良いのではと思いますが。	ポ
ルート	その他	麻溝と相模大野をつなぐ必要はない。	ポ
ルート	その他	日産側南側にある道路を利用する事は検討されないのか。	ポ
ルート	その他	小田急相模原駅～循環バスが相武台団地内にあると助かるなど思っている。グリーンパーク行のはあるが、バス停が車道際に危ない（団地在住）。	ア
ルート	その他	相模大野駅に集中しないネットターミナル（古淵、小田急相模原etc.）の検討が望ましい。相模大野駅周辺の混雑が予想されるので。	ア
ルート	その他	基幹ルートとして北側ルート案（2でも3でも）とするも南側ルート案も整備して、小田急相模原駅へのアクセスも検討いただき、北側+南側で循環バスシステムを希望。この中で女子美術大学や競技場へのアクセスを麻溝台開発計画に反映し、スムーズに（定時性が改善される）小田急相模原駅や相模大野駅へ行けるように。基幹ルートはあせらず時間をかけて都市計画に反映した形で進めてほしい。	ア
ルート	その他	東西だけでなく今後予想されるリニア等を考慮し南北ルートも早急に検討する必要あり。	ア
検討の進め方	検討委員会	検討委員会の出欠について、6回の委員会で半分出てない人、2/3しか出てない人、毎回出ないととても理解できない。	ポ
検討の進め方	検討委員会	区民会議では北ルート②と既存バス改善が最も多かったのだから、それを委員会では尊重すべきではないか。委員会はどう扱うのか。	ポ
検討の進め方	検討委員会	検討委において、意見交換会の内容に振り回される必要がないと発言した委員に対し事務局は何も訂正しなかった。	ポ
検討の進め方	検討委員会	検討委員会の人選（公募以外）に問題あり。特に地区連関係、所属団体に諮りもせず勝手な個人意見が目立つ。	ポ

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
検討の進め方	検討委員会	以前のBRT計画があのような状態になったのに何故提案してきた中村教授がまだ委員になっているのか説明をして頂きたい。一般論としてあのような結果を残す事になった方が続けて委員として関わる事がおかしい。	ポ
検討の進め方	検討委員会	区民討議会の投票結果では、ルートでは北ルート2が最も多く、システムでは既存バスの改良が最も多かったのだから、委員会はこの結果を尊重すべきだ。特にシステムだけを取れば、どのルートを取っても既存バス改良が圧倒的に多いのだ。今日の意見交換会でも挙手させれば同じ結果となる。これを無視することは許されない。	ア
検討の進め方	検討委員会	25. 12. 25日の「新しい交通システムの比較検討（比較案の具体化検討）」資料には、LRT,BRT. 既存バスのそれぞれについて、メリット・デメリットを記載しているが、それを詳細に説明、検討しないまま、通してしまったのはおかしいではないか。次回以降もこの資料について作成根拠その他、議題にするのか、聞きたい。説明、議論をすっ飛ばして要約だけを市は委員会に伝えたが、それでおしまいにするのか、聞きたい。27. 2月の答申に間に合いそうにないから飛ばしているのか。	ア
検討の進め方	検討委員会	検討委の改革を！	ア
検討の進め方	検討委員会	検討委員会の方々へは必ず行って頂きたい事があります。現在の北里大学行きのバスの状況をその目で確実に見て欲しいです。毎朝、バスの状況を見ていますが市が提示している様な混雑、渋滞はかなりウソがあります。委員の方は市から頂いた資料だけでなく事実を見て判断する必要があると思います。コンサルタント会社が出している資料は本当に行政に都合の良いものしか出していない為、冷静に必要性を目で見て考えて頂きたいです。交通政策課の方もご自身の目できちんとバスの状況を見るべきです。本当に必要ですか？	ア
検討の進め方	意見交換会	この意見交換会の位置付けを前回きちんと示すとの事でしたがどうなっているのか？	ポ
検討の進め方	意見交換会	第2回の意見交換会、第1回の意見が検討委に反映されていない。目録、資料として添付しただけではないか。	ポ
検討の進め方	意見交換会	今日の意見は今後の委員会できちんと検討してくれるのか、聞きたい。報告するだけであとは委員会でどう捌くかはお任せだ、ということにならないように大事に扱ってほしい。そうでなければ昨年と同じ市のアライバイ作りだけに利用される恐れが大きいからだ。委員の中には、意見交換会の意見に縛られる必要はない、と言った人もいたからだ。しかし25. 2. 14の意見交換会議事録には、「意見は委員会に提案する」と書いてあるのに、以後の委員会で市民の意見が議題になったことは全くなく、委員会の議事の流れでは無視されているに等しい。新交通不要の意見が圧倒的に多かったのに、である。市は市民との約束を破っているに等しい。市はこの運営をどう見ているのか、聞きたい。	ア
検討の進め方	意見交換会	今日の運営方法について、質疑応答の時間が20分と言うのは短すぎる。市民の意見を封じ込める意図が感じられるが、どうか。	ア
検討の進め方	意見交換会	さらに、ポストイットでは書くための時間がとられてしまい、発言形式よりも真意が伝わらないうえに手間がかかるので、ポストイットに基づく「語ろう」会を中心にするのは反対だ。ポストイットを皆に書いて貰う時間はどれだけあるのか、聞きたい。	ア
検討の進め方	意見交換会	質疑応答の時間が無くなった場合は「アンケート」を書かせて埋め合わせと言うが、アンケートもポストイットと同じで、発言にくらべ迫力が無いうえ、市に適当に処理される可能性大だ。だから発言形式での運営を要求する。	ア
検討の進め方	意見交換会	本日のテーマはシステムやルートについてでしたが、テーマから外れる意見や質問が多過ぎて意見交換の定時性、速達性が確保できませんでしたね。出来るだけテーマに沿って円滑に進められるように、発言者にはまずテーマに沿っているか念押ししてから発言してもらおう等、発言者の質の改善をそれとなく促していただけると助かります。ずーっとイラッとして聞いてます。特定の方の独演会とならない様、会の進行により配慮していく必要を感じました。	ア
検討の進め方	意見交換会	交換会は賛成の場合の問題点もピックアップするべきでは！	ア
検討の進め方	意見交換会	今後検討する項目が多く、よく理解できない。今後は半年に1度ずつこのような意見交換会を開催するよう要望する。	ア
検討の進め方	情報発信	交通計画のメリットが得られるはずの若者が参加していないようなので若者への呼びかけも大切だと思う。	ポ
検討の進め方	情報発信	一般層＝サイレントマジョリティの意見/共感が重要だと思っている、詳細をしっかり情報発信していくのと同時にもっと一般的な共感を生み出していく様な情報発信も重要ではないかと感じている。	ポ
検討の進め方	情報発信	仕事の関係で、各地の公共交通の事例を調査したことがある。現地で良い事例に触れると、住民に愛される価値のあるものだと感じられた。そういうイメージを共有することでもっとメリットを共有できると考える。方法は分からないが・・・	ポ
検討の進め方	情報発信	検討結果や経過を広く住民に回覧板などで知らせてください。特に問題点、その他詳しく。	ポ

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
検討の進め方	情報発信	最後に告知については、もっと考えるべきだと思います。今回の事は回覧板を見ましたが、ネットでもほとんど今回の事は引っかけりませんでした。これでは若い人もなかなか集まらないと思います。	ア
検討の進め方	情報発信	一番大事なのは、本当の意味での市民の意見ですので、ごくごくニュートラルな立場の一般的な市民感覚として、皆さんがどう考えるかを知りたいと思っています。特定の強い意見をお持ちの方々に時間をつぶされてしまうのは、とても残念です。出来るだけ先入観のない一般の人々のゆるい感覚を取り入れられるように情報発信等に工夫していただけると幸いです。	ア
検討の進め方	情報発信	私は、検討経過を見ると、1ステップ毎に前進していると思います。情報開示もしっかりされていると感じます。不勉強な市民が部分的な情報をネガティブに解釈し、あたかもそれが決定かのように語っている姿を恥ずかしく思います。	ア
検討の進め方	その他	本当に市民の言うとおりにやるのか。市側が最善と考えているシステムとルート案を提示してそれに市民の意見を聞け。	ポ
検討の進め方	その他	平成21年の時はあまりにも急ぎ過ぎ。そのため「何のための計画か」が疑問に。今回はもっと丁寧に進めてほしい。	ポ
検討の進め方	その他	検討に際しては説明に注意してほしい。例えば資料1 p4、1日500本のバス便、10000人以上使用→だから1日の便を増加。輸送力増強にはならない。混んでいる時間帯はごく短時間→結論を急がないこと。	ポ
検討の進め方	その他	市民の意見を聞く時間は膨大だ。市の理想案を示すのが筋だ。市の責任を回避するための策としか思えない。	ポ
検討の進め方	その他	関心の高い人＝反対派となっていないですか？	ポ
検討の進め方	その他	「小異を残して大同につく」「遠大な目標を」	ポ
検討の進め方	その他	以前の住民説明会も、本日の意見交換会も、平均年齢がとても高く感じられる。未来の為の投資だと思うので、本来はもっと若い層の意見を聞きたいと考えます。	ポ
検討の進め方	その他	この地域に住んでいる住民を大事にしてほしい。	ポ
検討の進め方	その他	新しい交通システムの必要性を市民が切実に求めているという証明がないので、必要性そのものを理解できない。	ポ
検討の進め方	その他	時間を使って住民を集めて本当に意見を聞くつもりがあるのか疑問。このやり方はやればやるだけ行政への批判が広がると思う。	ポ
検討の進め方	その他	検討のすすめ方。公共交通の改善メリット。孫の時代の利便性確保。	ポ
検討の進め方	その他	全体の時間軸を出さないと、世の中の変化で化石化する。	ポ
検討の進め方	その他	新交通の必要論からスタートさせているのはおかしい。不要論からの意見を何故議論しなかったのか。	ポ
検討の進め方	その他	「新しい交通システム」構築の目的は？平成21年の時は「縦貫道路は近くに工業用地を作る」→「その要員と大野駅とのアクセス強化のための交通改善」とあったが、今回その目的が明示してない。状況が変わったのか？	ポ
検討の進め方	その他	市は本当に実施案を持っていないのか。明言してほしい。	ポ
検討の進め方	その他	事業の完成目標時期を明らかにしないのはなぜか。	ポ
検討の進め方	その他	資料をよく見ると、BRTに有利な点を強調してBRTに誘導しようという腹が透けて見えるがどうか。	ポ
検討の進め方	その他	相模原市におけるA区間～B区間において自転車事故の発生率と相模原全体の割合を提示して頂きたい。	ポ
検討の進め方	その他	コンクリートであちこちやたら覆ってしまうと大雨、猛暑等大変暮らしにくくなるので様々な視点から考える必要がある。	ポ
検討の進め方	その他	LRT, BRT, 既存バスの事業費、採算見通しについて数字的に比較し、その結果を前回委員会(25.12.25)資料に載せているが、それぞれの積算根拠(数量×単価)が明示されておらず、これではどのシステムが良いか判断するのは不可能だ。今日の会でも、このままでは参加者を納得させることは出来ないはずだ。相対的に既存バスが最も設備費、毎年の運営費が少なさそうだと、いうくらいの想像しかできない。積算根拠を明示してもう一度市民の意見を問うべきだ。そうでなければ、事業を開始したら最後、どんなに投資金額が膨らんでも市はやみくもに突き進むのが目に見えるからだ。	ア
検討の進め方	その他	新交通システム導入検討委員会は、「相模大野～原当麻間の新交通が絶対に必要だ」という大前提に基づいて議論を重ねているが、そもそもそれが必要かという入口の議論は全くせずに検討を進めているのはおかしくないか。大野～北里の渋滞解消が目的なのか大野や原当麻の活性化が目的なのか、それはBRTやLRTでしか達成できないのか、最初に戻って市民と議論すべきではないか。なぜ不要論を最初から議論の対象から外し、議論しなかったのか、聞きたい。	ア
検討の進め方	その他	「地域組織」はルートを決めてから開くと言うが、具体的にはどの段階でやるのか。難関だからすっ飛ばすのではないか。	ア

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
検討の進め方	その他	問題は人口の急増、木造建築の急増、道路網（毛細管の様な路地、畑道）の未整備等、全てこれらを改善しない限りは、安心、住みよいまちになりません。役所の窓口サービスも大切ですが、私のような老人が孫の世代に何かお役にたきたい。孫の世代にも安心な公共サービスの礎に市民の多くの人々がもっと参加すべきと思っています。将来、老人だけが住むまちにしないためにも。	ア
検討の進め方	その他	最後に、市当局はこれまでにたびたび懇談会を重ねてきたようですが、新交通システムが無くてもいいような内容に後戻りしない様お願いします。個人主義的なこの時代、公共意識を少しでもと思っています。まちの景観、安心向上のためにも。	ア
検討の進め方	その他	行政の方が街づくりに熱く語っているのをはじめてみました。期待しています。	ア
検討の進め方	その他	相模原市は地盤の強い土地であるし、アピールできる部分も多い土地です。私もそういったことを考慮して移り住みました。この新交通システムが良い街づくりの一つになるよう良いものに仕上げてください。	ア
検討の進め方	その他	相模原市のみでなく是非町田市とも一緒に検討されては？	ア
検討の進め方	その他	市職員の方々は色々とお苦勞がお有りと思いますが、良い交通実現に向けくれぐれもよろしくお願いします。市民にも様々な意見が有るでしょうし、私自身何が良い選択となるのか解りません。多様な検討をしてなるべく多くの人々に合意いただける策を見出せますよう、微力ながら参加させていただきました。	ア
検討の進め方	その他	ある程度の参考パターンを明示され、それからその案をたたき台にする・・・これにのぞみたいですね。	ア
検討の進め方	その他	LRT、BRTなど「新交通システム」建設が所与の案にならない様にしてほしい。目的はあくまで住民の安全、便利に。その点、11月の南区民交通まちづくり検討会の検討内容、結果は高く評価。（既存道路の部分改善）	ア
その他	事業性	採算性を検討するにあたり、交通事業単体での採算で見ると街づくりや公共サービスの観点で総合的に考えるかによって大きな違いがあると思う。私個人はこういったものは公共サービスとしてとらえる方が健全になると考えている。（欧州ではそうですよね？）	ポ
その他	事業性	資料2 p14下段の運営費に含まれる金利は何%を想定しているか。	ポ
その他	事業性	作ったら利用してくれるではなく、利用してもらうためにどうしていくか等も考えるべきだと思う。大きい金額を使っても採算をとれば問題ないのでは。せっかく大きな公園なども通るのだからイベントを考えると。将来にわたってどう利用していくかも考えて検討すべき。	ポ
その他	事業性	事業費を市民が負担する場合の全額はどれ位になるのか。（目安でもかまわないので）	ポ
その他	事業性	どのシステム、ルートを選んだとしても、予算を大きく上回る場合は断念せよ。	ポ
その他	事業性	今回の会でも採算性についてあがっていたが、負担が増える事ばかり議論するのではなく、どうやったら利益が上がって持続していけるのかの話も必要だと思う。そのためにも利便性の高いものにしてほしい。	ア
その他	定時性・速達性	バスの速達性、定時性は、何を目安にして言っているのか。	ポ
その他	定時性・速達性	新システム必要（速達性、定時性の確保の為）というが、では横浜、川崎のバスは5分たりとも遅れていないのか。調べたのか聞きたい。もしそれで市民が我慢しているなら新システムは不要だ。	ポ
その他	定時性・速達性	速達性、定時性を導入の謳い文句にしているが、では横浜や川崎のバスは1分でも遅れないのか、調べてみたか、聞きたい。遅れているのが普通なら、本市でも我慢出来る筈だ。そうなら導入の理由は無いはずだ。	ア
その他	ターミナル	相模大野駅バスターミナルが3ヶ所ある理由が、北口バスターミナルへの侵入が混雑する為で、市営大野立体駐車場と第1駐輪場から大野駅北口デッキまで高架で1車線乗り入れ、高架バスターミナルでコントロールすると便利になると思うが？	ポ
その他	ターミナル	ポーノの地下の活用は考えられないのか？	ポ
その他	ターミナル	原当麻駅は相模原愛川ICに近く、高速バスへの乗り場として最適と思っていますが、高速バスターミナルとの関係を説明下さい。	ポ
その他	ターミナル	バスターミナルをまとめて地下に作り、分散しない方が良いのではないかと。	ポ
その他	自転車道	Cルートでは自転車道がとれないというのは問題だ。	ポ
その他	自転車道	学生さん（大学）などの自転車利用の促進も考えているのか。「専用自転車道の整備」によるバス利用の軽減も考慮してはどうか。（需要）自転車道の整備は相模川へのレクリエーションにも貢献する。	ポ
その他	自転車道	自転車道の整備について歩道、自転車、車道の三分割がある程度広い道に早急に整備する必要がある。	ポ
その他	自転車道	ルートのうちC区間では、LRTやBRTの場合、自転車専用道を作れないことになっているが、南区内は自転車利用者が多く、自転車専用道を作ってほしいと言う要望が前回の意見交換会や区民討議会でも強く出ているのに、これに反する規格のLRTやBRT計画を強行するのは大問題だ。それでもやるのか、聞きたい。	ア

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
その他	長期的な計画	国立社会保障・人口問題研究所の推定では、今後10年後20年後の相模原市の人口は減少していくが、本当にベストなシステムであるのか。	ポ
その他	長期的な計画	痛みなくしてソフトだけでは未来は解決不可能。相模大野は市南部のコアですが、市役所等のシビックセンター、地域医療の中心北里大病院への大動脈道路は地区懇談会が重ねる毎に計画は縮小、後退していないか？動脈瘤があるか、ステント治療するか、バイパスをつくるか、コレステロール剤、血圧剤も手当てしたか？痛みは当然あるが、将来がある。健康を取り戻せる。まちの衰退を止める（血流をよくし、血圧を安定させる）。計画は安易に修正され骨抜きになりかねない。私が当市に住んだ50年前に比較しますと相模大野駅周辺は確かに利便性も良くまちはよくなりました。これは都市計画、再開発があったことだと思います。	ア
その他	長期的な計画	A,100年前は市の台地は水が少なくサツマイモを生産するような農家の畑と雑木林が多かったと思います。その後、私の様に多くの方が転入してきた。 B,70万人政令指定相模原市のイメージは潤水都市で、安心して住めるまちづくり、そして子供が健やかに育てるまち福祉文化都市と21世紀総合計画にうたっています。その為に質の高い都市基盤の整備、公共交通網を確立とある。 C,今後は相模原駅から上溝小田急線乗り入れ、橋本駅の新幹線駅決定を考えますと、これでは当エリアの場所によっては、陸の孤島になり、都市の発展は都市交通の利便性で決定することは歴史が証明しています。大動脈は思い切らせてめて100年ぐらいの展望で計画しなければ当市の付加価値は上がらない。 D,移転補償の問題：東北のように集落の高台移転とおなじである。当市はコア駅周辺、新交通システムのバス停周辺に移転等、代替地プロジェクトも平行して立ち上げるべきである。 E,余談ですが、私にとって平均余命10年ぐらいですから、現実的に目先の事だけで良いわけですが、ここに出席している人は、公共交通システムは今と未来が基本、子供や孫の将来のことを想定して、皆様の英知を更に結集し、将来が楽しみな計画を市に提案したいと思っていますことでしょうか。	ア
その他	長期的な計画	速達性や渋滞緩和や市民の生活に則した導入はもちろんです、将来の相模原市の街作りといった目からも考えたものにしてほしい。	ア
その他	長期的な計画	中長期の実態をできるだけ正確に想定し子供や孫の時代がベストになるよう希望する。	ア
その他	長期的な計画	市主導の検討の結果、10年～20年先に完成することを目指して「まず着工する」ことになる事を恐れる。10年～20年先の人口構成を考えると（多分）その時は現在の検討結果（計画）は著しくナンセンスなものになってしまうのではないかと？	ア
その他	長期的な計画	今回の配布資料に興味深かったのは「南区民交通まちづくり討議会」の報告だった。相模大野起点にこだわらずに小田急相模原起点で考える発想には思考の柔軟性を感じたし、新交通システムより既存バスの改善を求める声が圧倒的だった事実も見逃ごせない。生活者として日頃感じている不便さからの声が強く反映される結果だったと思う。これはこれで大切な声だとは思ったが、でも待てよ、と考える。相模原市として中長期的な発展、というより人口減少時代のなかで衰退を回避しようとするビジョンが抜けてしまっているように思う。このような市民の素朴な声の積み重ねの先に、果たして市全体を俯瞰した長期的なビジョンを描くことが出来るのだろうかと思った。	ア
その他	その他	効率（目的地間の時間短縮）と使い勝手の便利さ（例えば老人がバス停に行きやすい）とは背反すること。今回の目的は効率に重点？老人化への対応の方が大切では？	ポ
その他	その他	大野～北里の渋滞解消が目的なのか。大野や原当麻の活性化が目的なのか。	ポ
その他	その他	渋滞は朝・夕だけである。昼間のバスの空いている時間帯の対応はどうするのか。	ポ
その他	その他	何回かこの会議に参加させて頂いていますが、市として南区として何が、どこが一番の問題で、どうしたいのか？北里方面、女子美へのアクセスが一番問題なのだろうと思うが、そのなかでも今すぐにも改良できて少しでもスムーズな交通の流れを作る方策を取るべきでは。	ポ
その他	その他	北里、女子美の事ばかりでこの真ん中に住んでいる人間のバス利用の利便性は一つも話題にならない。文京、御園、若松の真ん中は置き去りで住人としては大変不満です。買物難民という言葉がこの住人達の主婦達の大きな声です。	ポ
その他	その他	圏央道の相模原ICの吞吐量を勘案して計画を検討すべきでしょうか。具体的な想定量を明示して検討に供すべきでしょうか、市当局の考えを聞きたい。	ポ
その他	その他	乗用車から新交通に入々が移っても、トラックやライトバン等の商用車はそのままになる。空いた道路へ商用車が入ってきて渋滞が解消しないことは明らかだ。商用車をどのように規制するのか。	ポ
その他	その他	麻溝地区は相模線を複線にして海老名や橋本に行きやすくする方が、利便性が高まるはず。リニアとの接続でさらに利便性。	ポ
その他	その他	本市の都計道路の標準断面は幅員20mであるようです。発想の転換は結構ですが一挙に幅員32mとは乱暴ではありませんか。	ポ

大分類	小分類	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	
その他	その他	大野→北里間のバスの遅れの最大の原因は、大野→相模女子大間1駅の遅れだ。この区間を改良すれば遅れは短くなる筈だ。	ポ
その他	その他	相模原南地区と似た状況の他の都市の交通改善例（成功、失敗含め具体的に）は参考になりませんか？ピンときませんか？	ポ
その他	その他	道路拡幅工事について、国の補助金もあると思います。しっかりスペースをとって駐車場の充実をお願いします。	ポ
その他	その他	環境、自然、生態系に充分過ぎるほどの配慮が必要。ある国では道路、建物のデザインにしても景観や自然を損なわないように配慮しているようだ。	ポ
その他	その他	道路を広げた場合、車のスピードが上がるので危険も増える。（例）道志川に沿った道路	ポ
その他	その他	バスの区間別所要時間の変動（大野駅北口→北里大学、女子美、ピーク時）を見ると、終点までの遅れの最大の原因は「大野駅から相模女子大」までの1停留所間の遅れによって生じているのだ。従って、この区間の道路や交通を改善すれば北里や女子美までのバスの遅れの問題は解決するはずだ。BRTもLRTも必要なくなるはずだ。	ア
その他	その他	人口減少の話もあったが、どうやったら外から人が呼べるか、若い世代に移ってきてもらえるのか、などの視点をもってあたっていったらいいと思う。	ア
その他	その他	料金の質問をされていた方がいましたが、一般的には効率化が進む分だけ料金が下がり、相乗効果で利用者が増え、トータルの公共サービスが向上する、というパターンが多いと思います。具体的な数字を出せないのは当然ですが、一般論としてのそういうイメージを共有していければ、的外れな質問で無駄な時間を使わずに済むのではないかと感じます。	ア
その他	その他	小田急とJRの交差点町田駅周辺の開発に期待します。	ア
その他	その他	バス料金は少し高く感じます。JRがあるところ、例として町田～矢部、相模原～市役所の料金と、町田～徒歩～相模大野～市役所迄バス利用の料金、どうしても安い方を利用します。体育館、公園も高い料金では利用も大変です。	ア
その他	その他	小田急相模原駅、ビル風が吹くようになった（突風）。	ア
その他	その他	貴重な大切な自然がどんどん壊されていくのを見ると非常に心が痛む（例：圏央道など）。もっと自然や生態系（生き物たちの暮らし）、景観、地域の歴史、神社はじめ人々の昔からの信仰、文化などに心を向ける事。	ア
その他	その他	リニアは非常に危険。	ア

新しい交通システムの比較検討 (比較案の具体化検討)

【目 次】

1. 検討ステップと比較案の確認.....	1
1.1 検討ステップの確認.....	1
1.2 比較案の確認.....	1
1.3 比較案全体図.....	2
2. 比較案の施設計画.....	4
2.1 比較案の施設計画概要.....	4
2.2 基本的な考え方.....	8
3. 比較評価.....	9
3.1 重要指標による評価.....	9
3.2 概算事業費・運営費.....	11
3.3 所要時間.....	14
4. 比較案の絞り込み.....	15
5. 新しい交通システムと南部地域の公共交通網の整備の進め方.....	16
参考資料	18
1) 検討の進め方について.....	19
2) 現状のバスの所要時間.....	20
3) 県道 52 号の想定整備順序.....	21
4) 検討委員会でのその他提案ルートへの対応.....	22
5) L R T 及び新しいバスシステム (専用走行空間) における走行位置の比較.....	23
6) 単線の場合の輸送力について.....	23
7) 検討条件 (詳細)	24
8) 中間駅・バスベイの平面・断面イメージ.....	25
9) 輸送力 (運行間隔及び必要車両台数)	26
10) 事業費・運営費の算定条件.....	27
11) 事業費・運営費の算定結果 (A & A 経由含む)	29
12) 事業費算定の考え方 (前回計画案との違い)	30
13) 所要時間算定の条件 (詳細)	31
14) 相模大野駅からの所要時間及び表定速度一覧.....	32
15) 評価項目の一覧.....	33

1. 検討ステップと比較案の確認

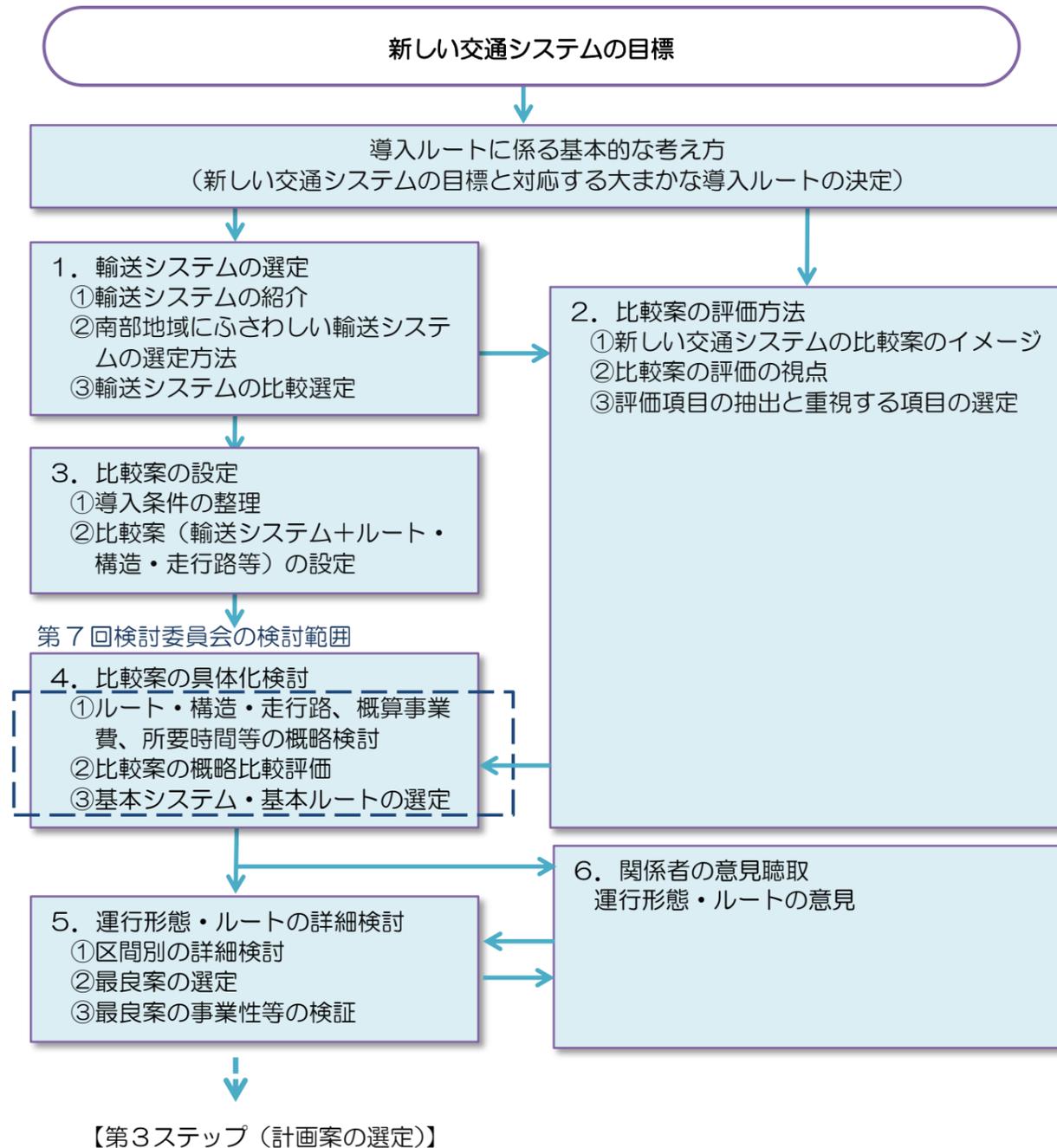
1.1 検討ステップの確認

比較案の具体化検討は、第2ステップ（新しい交通システムの比較検討）における4つ目の検討項目です。

概略のルート、構造及び走行路の設定を踏まえて、事業費や所要時間などを算定した結果により「比較案」を検討し、重要指標による比較評価を行い、「比較案」の絞り込み（基本システム・基本ルート）を行います。次回以降の検討委員会において、3区間（A～C）ごとに、詳細な運行形態やルートを検討します。

なお、絞り込みを行った基本システムや基本ルートについては、委員会の検討の流れに沿った比較評価を行うように検討ステップを修正しました。

■図1-1 第2ステップの流れ



1.2 比較案の確認

比較案は、前回までの委員会にて提示したシステムと走行形態を組み合わせた以下の12ケースです。なお、C区間については全ケースともA&A経由（麻溝台・新磯野地区経由）についても検討します。

■表1-1 比較案検討ケース

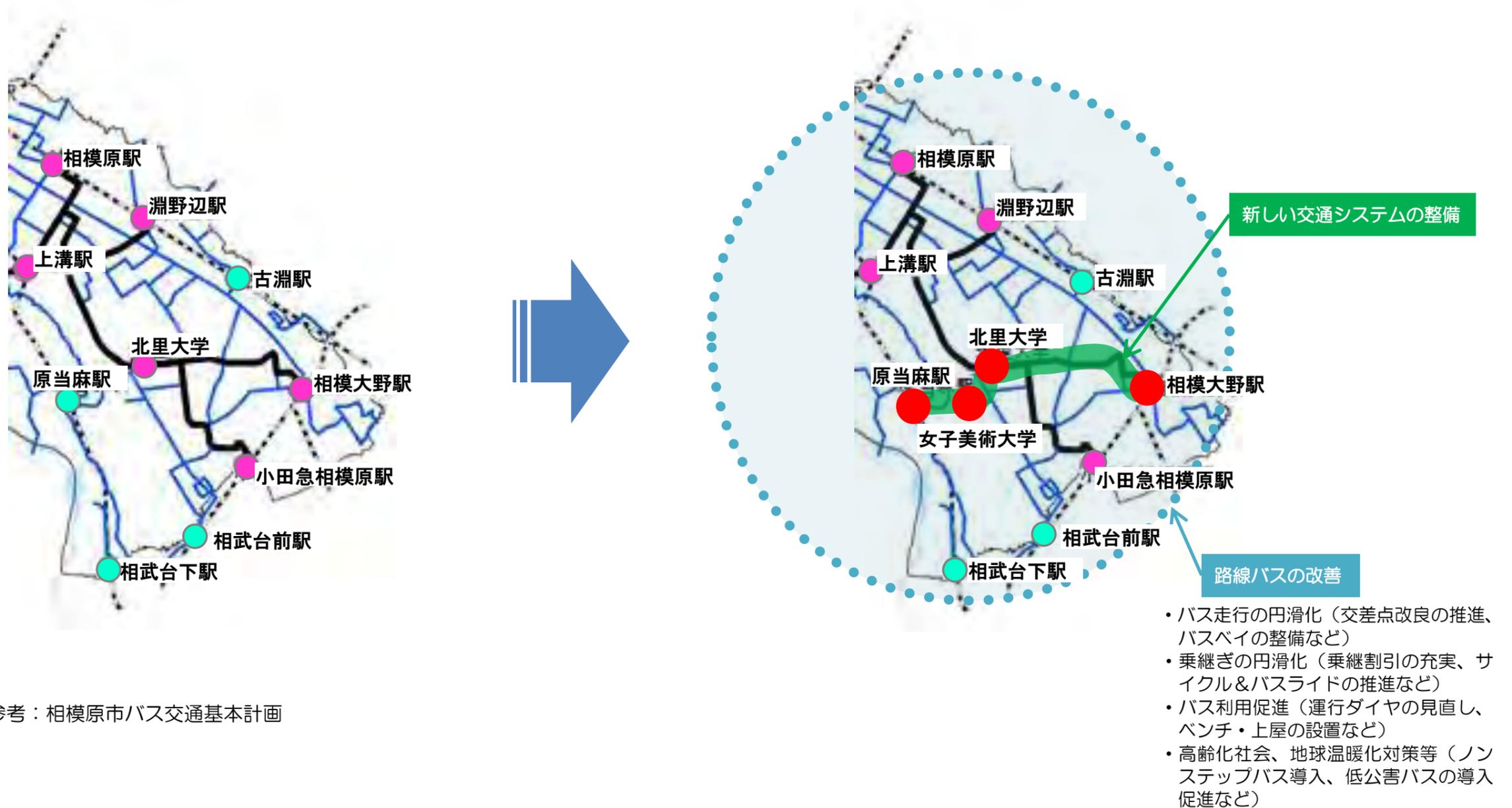
ケースNO	ルート	システム	走行形態
1	北側 ルート案1	LRT	専用走行空間（複線、単線）
2		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）
3			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行
4		既存のバスシステムの改善策	一般レーン走行
5	北側 ルート案2	LRT	専用走行空間（複線、単線）
6		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）
7			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行
8		既存のバスシステムの改善策	一般レーン走行
9	北側 ルート案3	LRT	専用走行空間（複線、単線）
10		新しいバスシステム	専用走行空間（複線、単線）
11			専用走行空間（複線、単線） C区間一般レーン走行
12	南側 ルート案	既存のバスシステムの改善策	一般レーン走行

注) 赤い網掛けは第5回委員会の提示案、緑の網掛けは第5回委員会後に加えた提案

※新しい交通システムと既存のバス路線の整理

相模原市のバス交通全体の計画は、「相模原市バス交通基本計画 平成24年3月」に示しています。新しい交通システムは、南部地域の基幹軸として整備する公共交通です。新しい交通システムのルート以外のバス路線については、新しい交通システムと連携した再編が生じますが、相模原市バス交通基本計画に従い可能な改善を行います。たとえば、新しい交通システムのルートが仮に北側ルートとなった場合、南側ルートのみならず、南部地域全体のバス路線について何も改善策を講じないというわけではなく、路線バスとしての可能な改善を行います。

■新しい交通システムと既存のバス路線の整理



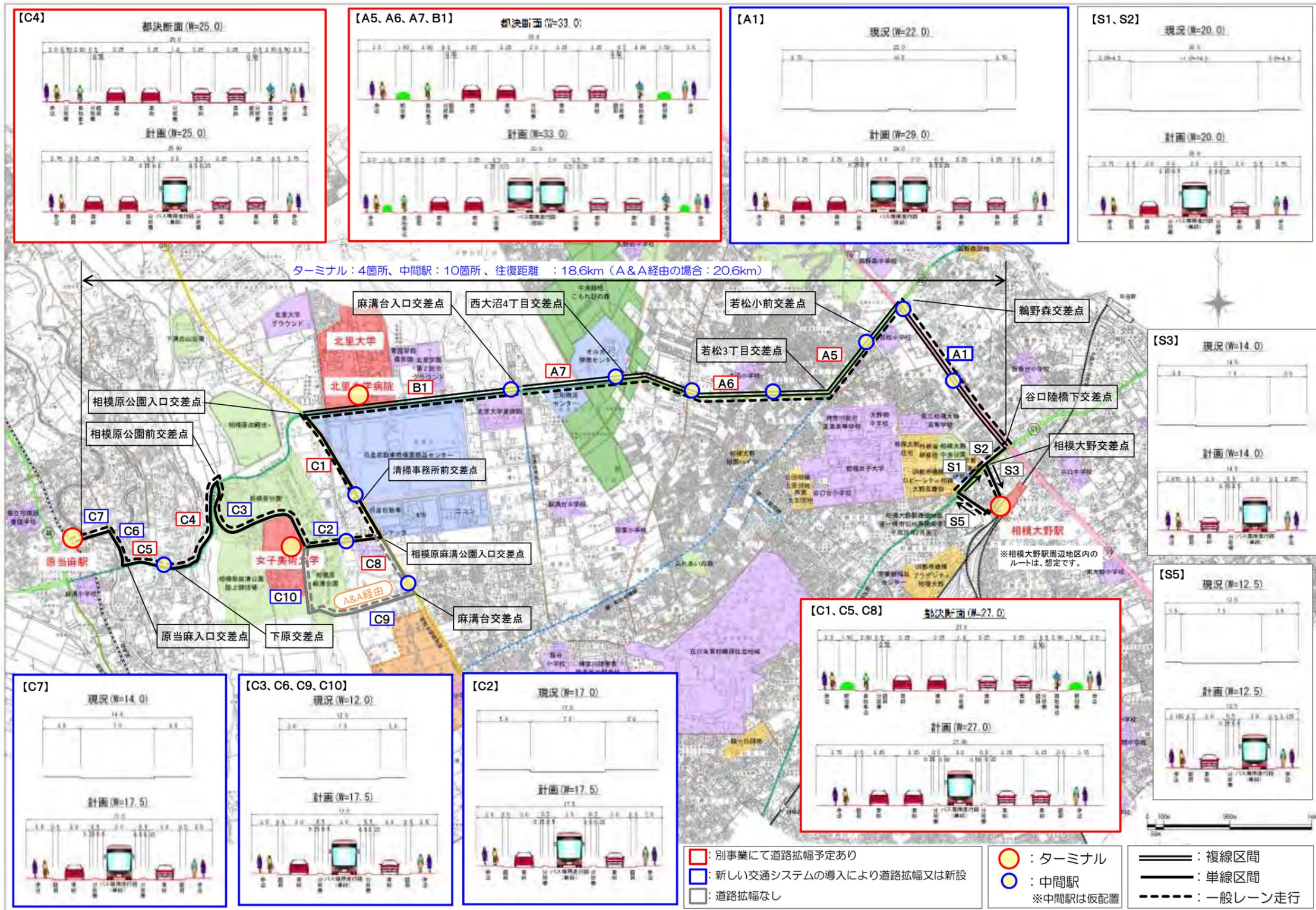
参考：相模原市バス交通基本計画

2. 比較案の施設計画

2.1 比較案の施設計画概要

(1) 北側ルート案1 【システム及び走行形態】LRT（全線専用走行）、新しいバスシステム（全線専用走行、C区間一般レーン走行）、既存のバスシステムの改善策（全線一般レーン走行）

複線の専用走行空間を最も長く確保できるルート案です。相模大野駅周辺は、単線片方向の運行で一般車も一方通行となる区間（駅付近）と単線双方向運行で一般車が両側通行となる区間（県道51号）があります。国道16号は国との協議が必要となりますが、道路拡幅により複線の専用走行空間を確保します。鶴野森交差点から北里大学・病院までの県道52号は、現在の計画幅員（幅員が未定の国道16号側の区間については西側の現計画幅員が連続するものと想定）中で複線の専用走行空間を確保します。北里大学・病院から原当麻駅までのC区間は、単線双方向の運行で一般車は両側通行とします。道路整備予定の県道52号及び県道507号は、計画幅員の中で専用走行空間を確保しますが、それ以外のC区間では道路拡幅が必要となる区間があります。また、県道52号及び県道507号は計画幅員内での自転車道の確保が困難な状況にあります。なお、新しいバスシステムでC区間が一般レーン走行の場合には、現在の道路構造及び道路計画から変更はありません。



交通運用等の課題

【相模大野駅～県道51号】

- 単線、一般車一方通行区間では、沿道からの車両の出入りや荷捌きの制限及び一般車の一方通行に関して、地域との合意形成が必要となる。
- 国道16号は、国の事業が未定である。

【相模大野交差点～国道16号】

- S2区間が単線・双方向運行となるため、輸送力への影響が懸念される。

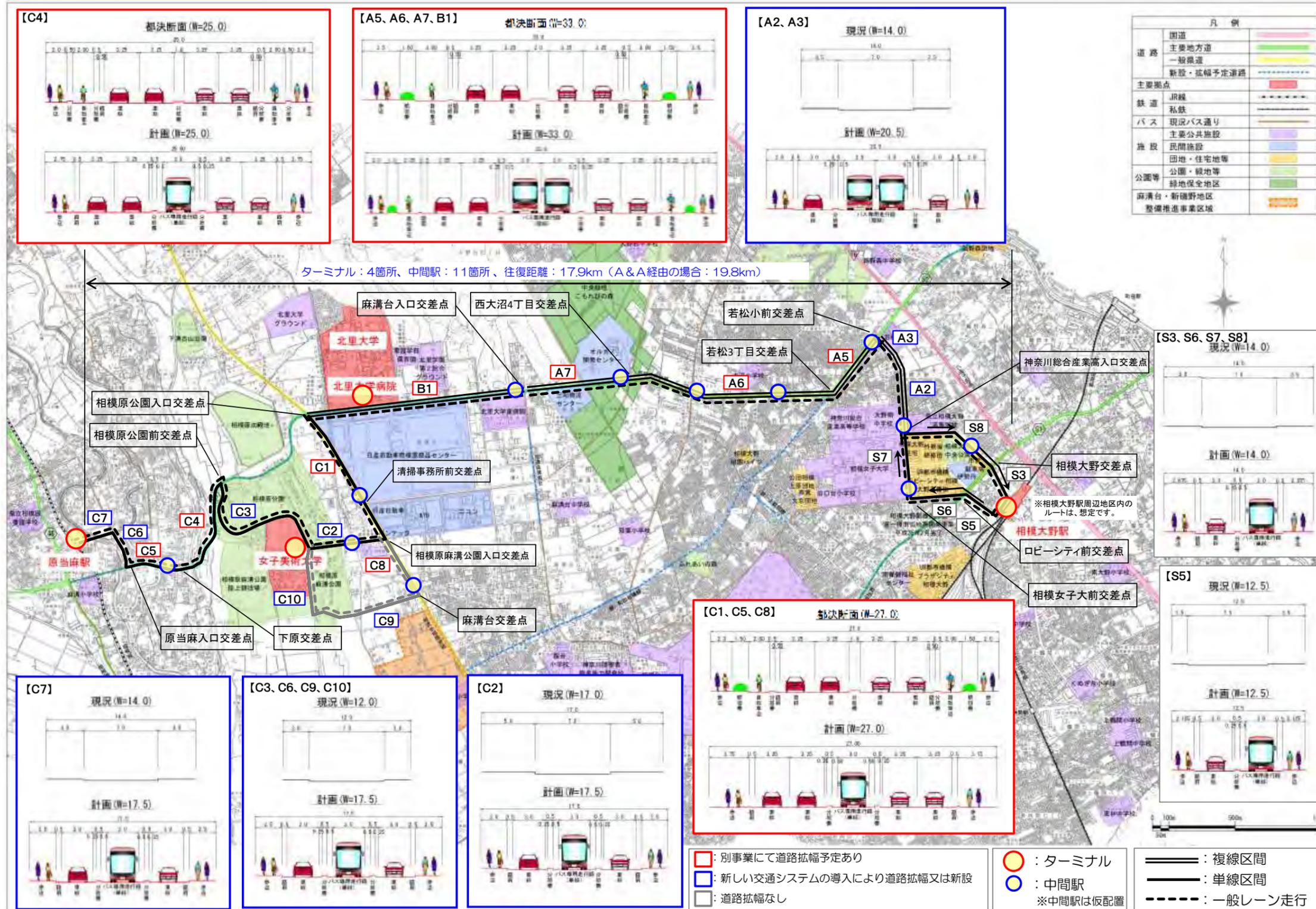
【相模原公園入口交差点～原当麻駅】

- 県道507号、52号では、専用走行空間を確保する場合、自転車道が確保できない。



(2) 北側ルート案2 【システム及び走行形態】 LRT（全線専用走行）、新しいバスシステム（全線専用走行、C区間一般レーン走行）、既存のバスシステムの改善策（全線一般レーン走行）

相模大野駅から市街地内を通過して県道52号へアクセスし、走行距離を比較的短くできるルート案です。相模大野駅周辺は、単線片方向の運行で一般車も一方通行となり、神奈川総合産業高入口交差点から県道52号までは、道路拡幅により複線の専用走行空間を確保し、一般車は両側通行とします。北里大学・病院までの県道52号は、現在の計画幅員の（幅員が未定の国道16号側の区間については西側の現計画幅員が連続するものと想定）中で複線の専用走行空間を確保します。北里大学・病院から原当麻駅までのC区間は、単線双方向の運行で一般車は両側通行とします。道路整備予定の県道52号及び県道507号は、計画幅員の中で専用走行空間を確保しますが、それ以外のC区間では道路拡幅が必要となる区間があります。また、県道52号及び県道507号は計画幅員内での自転車道の確保が困難な状況にあります。なお、新しいバスシステムでC区間が一般レーン走行の場合には、現在の道路構造及び道路計画から変更はありません。



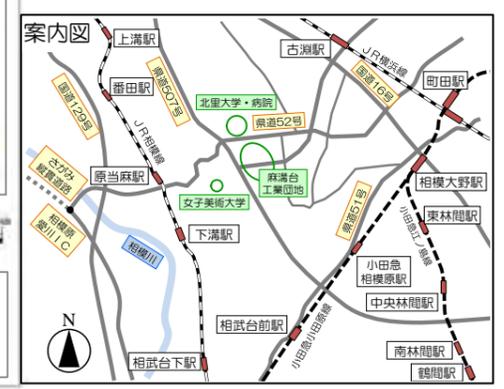
交通運用等の課題

【相模大野駅～大野南中学】

- 単線、一般車一方通行区間では、沿道からの車両の出入りや荷捌きの制限、一般車の一方通行に関して地域の合意形成が必要となる。
- A2、A3区間では、専用走行空間を確保する場合、道路拡幅が必要となる。

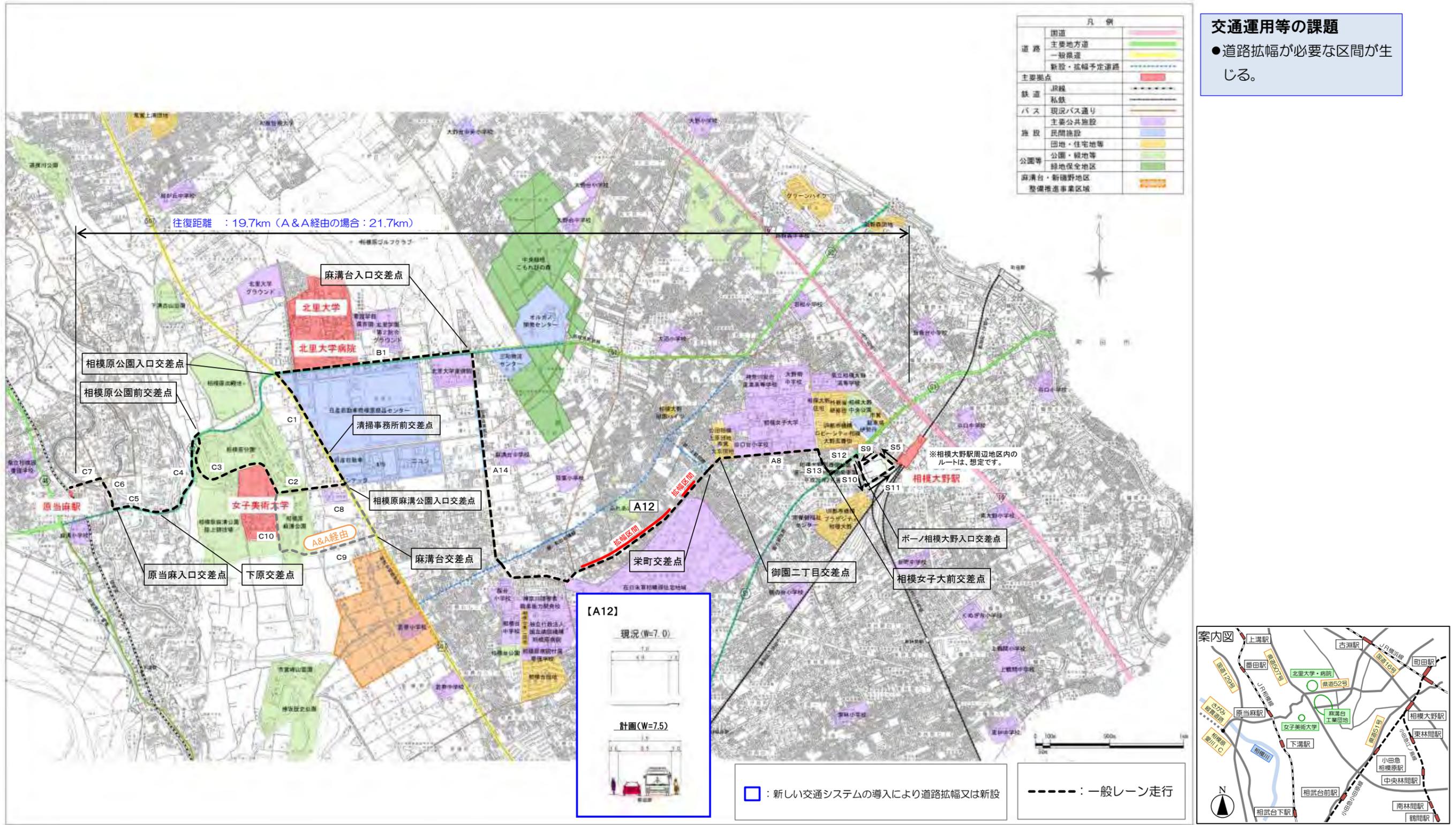
【相模原公園入口交差点～原当麻駅】

- 県道507号、52号では、専用走行空間を確保する場合、自転車道が確保できない。



(4) 南側ルート案 【導入システム及び走行形態】 既存のバスシステムの改善策（全線一般レーン走行）

既存のバスシステムの改善策を対象としたルート案で、早期導入の可能性が比較的高いルート案です。「bono 相模大野」外周道路から市道磯部大野、市道麻溝南台を通り県道 52 号へアクセスするルートで、相模大野駅と北里大学・病院間の運行距離は最も長くなります。市道磯部大野ではバス交通の円滑化のため、最小限の拡幅が必要となる区間があります。



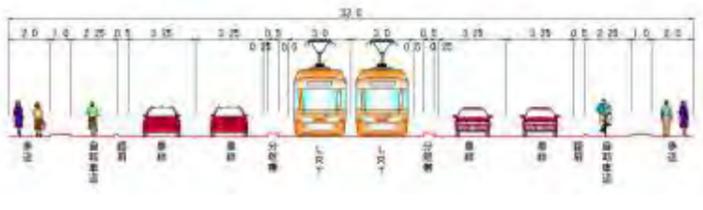
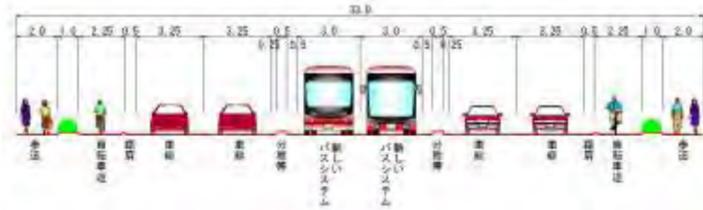
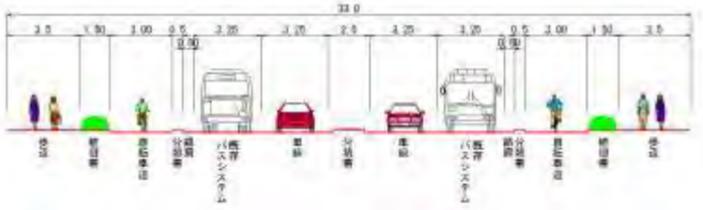
2.2 基本的な考え方

「LRT」、「新しいバスシステム」及び「既存バスシステムの改善策」の検討条件は次のとおりです。

■表2-1 検討条件概要

	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
想定する車両	富山ライトレール程度の車両（定員120人）	厚木ツインライナー程度の連節バス（定員130人）	通常寸法のバス（定員75人）
走行空間整備（単路）	①専用走行空間（中央走行・複線）を基本 ②沿道状況や都市計画幅員から、専用走行空間（中央走行・複線）の確保が困難な場合には、単線、一般レーンの一方通行、専用軌道などにより、拡幅を最小限とする。	①専用走行空間（中央走行・複線）を基本 ②沿道状況や都市計画幅員から、専用走行空間（中央走行・複線）の確保が困難な場合には、単線、一般レーンの一方通行、専用軌道などにより、拡幅を最小限とする。なお、一般レーン走行の場合には拡幅を行わない。	①一般レーン走行 ②車両制限令に基づく想定車両の走行が可能となるように、車両走行空間を拡幅する。車道部5.5m（路側帯除く） ③歩道部の拡幅は行わない ④現行規制速度に応じた曲線区間の改良
走行空間（交差点）	①走行可能なように交差点を改良 ②優先信号を設置	同左	①右折レーン設置などの交差点改良 ②優先信号を設置
駅部・バス停施設	①島式・車外改札 ②上屋・風よけ整備 ③相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。	①専用走行路では島式・車外改札 ②一般レーン走行区間では路側にバス停設置・車内収受 ③上屋・風よけ整備 ④相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。	①路側のバス停 ②バスベイ整備 ③バス停の上屋・風よけ整備
駅・バス停間隔	①相模大野駅、北里大学、女子美術大学及び原当麻駅は、道路上ではなくターミナルとする ②中間駅は500～1000m間隔で主要施設を考慮し配置する（※施設計画及び所要時間算定のための概略設定）	同左	①現状のバス停位置とする
ピーク時需要	①1500人/ピーク時・片方向とする。（第5回新しい交通システム導入検討委員会 議題1資料より）	同左	同左
ピーク時運行間隔	①4.8分（表定速度20km/hで概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる	①5.2分（表定速度20km/hで概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる	①3.0分（表定速度15km/hで概算） ※ここでの表定速度は、概略施設計画に用いるもので、後述する表定速度（乗降時間、信号待ち時間考慮）とは異なる

■表2-2 計画構造諸元

	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
車両サイズ	全長18.4m、幅2.4m （富山ライトレール） 	全長17.99m、幅2.55m （厚木ツインライナー） 	全長11.01m、2.49m （大型ノンステップ路線バス） 
最小曲線半径	R=20m ^{*1} 以上を用いることとし、やむを得ない場合はR=11m ^{*2} 以上とする。 *1：道路構造令「軌道敷の構造」 *2：軌道建設規程	LRTと同様にR=20m以上を用いる。 （道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。） 車両性能 最小回転半径=9.543m	道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。 車両性能 最小回転半径=8.0m
最急縦断勾配	縦断勾配最大40%（特殊な箇所：67%） ^{*1} を基本とする。 *1：軌道建設規程 道路構造令では「新規路線については、導入車両性能を踏まえた縦断勾配を設定することも考えられる」としている。	道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。 （設計速度50km/h 縦断勾配6%やむを得ない場合8%）	道路構造令に基づき、現況道路の設計速度により決定する。 （設計速度50km/h 縦断勾配6%やむを得ない場合8%）
単路部断面			

3. 比較評価

3.1 重要指標による評価

次頁以降に示す概算事業費・運営費及び所要時間に基づき、現段階での重要指標による比較評価結果を以下に示します。

■表 3-1 比較評価

評価項目	比較案ケースNO															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
	北側ルート案1 (延長 9.5km)				北側ルート案2 (延長 9.1km)				北側ルート案3 (延長 8.6km)				南側ルート案 (延長 10.0km)			
	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善	LRT	新バス (全線専用)	新バス (一部一般 レーン)	既存バスの 改善				
①目標達成度の評価	まちづくり	・相模大野駅から拠点までの所要時間※1	北里大学 12.72分 女子美術大学 16.67分	北里大学 11.41分 女子美術大学 15.31分	北里大学 11.41分 女子美術大学 18.07分	北里大学 18.53分 女子美術大学 24.55分	北里大学 12.38分 女子美術大学 16.33分	北里大学 11.48分 女子美術大学 15.38分	北里大学 11.48分 女子美術大学 18.14分	北里大学 18.17分 女子美術大学 24.19分	北里大学 10.75分 女子美術大学 14.70分	北里大学 10.05分 女子美術大学 13.95分	北里大学 10.05分 女子美術大学 16.71分	北里大学 19.11分 女子美術大学 25.13分		
		・都市内のシンボル性	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停	・デザイン化車両 ・軌道内緑化 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・専用走行路 ・全て駅方式	・デザイン化車両 ・一部一般レーン走行 ・一部バス停	・通常車両 ・全てバス停		
	輸送力	・予想されるピーク需要を上回る輸送力を有しているか	運行間隔 4.8分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 5.2分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 5.2分 駅周辺にて約 200mの単線 双方向運行	運行間隔 3.0分	運行間隔 4.8分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 3.0分	運行間隔 4.8分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 5.2分	運行間隔 3.0分	
		・将来の需要増への対応	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が 限界	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が 限界	・編成車両増 ・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行本数増	・運行間隔が 限界	
	定時性	・運行に際し自動車の影響をどの程度受けるか	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン		
	速達性	・相模大野駅から原麻駅までの所要時間(表定速度)	21.45分 (26.5km/h)	19.83分 (28.7km/h)	23.73分 (24. km/h)	31.41分 (18.1km/h)	21.12分 (25.7km/h)	19.87分 (27.3km/h)	23.79分 (22.9km/h)	31.06分 (17.5km/h)	19.49分 (26.4km/h)	18.47分 (27.8km/h)	22.37分 (23.0km/h)	31.99分 (18.8km/h)		
自動車からの転換	・自動車からの転換(速達性で判断)	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない	期待できる	期待できる	期待できる	あまり期待できない			
②整備に伴う影響の評価	導入空間確保の生活影響	・拡幅用地面積 m ²	28,536	28,536	19,649	220	23,995	23,995	15,108	550	25,812	25,812	16,925	1,918		
		・移転補償延長 m	1,494	1,494	1,092	0	1,027	1,027	625	0	1,182	1,182	780	755		
	自転車走行空間への影響	・C区間の都市計画道路計画の自転車空間	自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少			自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少			自転車走行空間を減少	自転車走行空間を減少				
③事業性の評価	事業費	百万円	・インフラ	A区間	10,628	9,722	9,722	0	6,853	6,004	6,004	0	8,935	8,236	8,236	4,764
			B区間	559	277	277	0	559	277	277	0	559	277	277	0	
			C区間	5,692	5,159	0	0	5,692	5,159	0	0	5,692	5,159	0	0	
			駅・停留所	2,975	2,874	2,838	64	2,801	2,700	2,664	159	2,563	2,462	2,426	446	
			合計	19,854	18,032	12,837	64	15,904	14,139	8,944	159	17,749	16,134	10,939	5,210	
	・インフラ外	百万円	13,134	1,972	2,108	1,145	12,841	1,990	2,035	1,115	12,274	1,877	2,013	1,218		
・合計	百万円	32,987	20,004	14,945	1,209	28,745	16,129	10,979	1,274	30,023	18,011	12,952	6,428			
運営費	・運営費(維持管理費含む)百万円/年	852	681	665	848	825	655	640	816	780	618	603	898			
④目標以外の導入効果	安全性	・安全な運行が確保されるか	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	全線一般レーン	全線専用空間	全線専用空間	一部一般レーン	歩道未設置区間や狭い歩道区間を走行		
	乗り心地	・揺れや振動	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスイ)	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスイ)	揺れが少ない	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ	ハンドル操作による横揺れ(特にバスイ)		

注) 事業費は四捨五入の関係で合計が合わない場合がある

次の表は、各比較案について、事業費、所要時間、その他の得失の特徴がわかるように整理したものです。事業費（コスト）は安価なほど、所要時間（サービス）は短いほど、望ましいと言えますが、どの比較案が優れているかを判断するには、「必要となるコスト」と「達成されるサービス」を考え合わせ、加えてそれ以外の得失も勘案し総合的に評価することが必要です。

■各比較案の事業費・所要時間等の整理

No.	ルート	システム	事業費					所要時間					左記以外の得失
			0億円	100億円	200億円	300億円	400億円	0分	10分	20分	30分	40分	
1	北側ルート案1	LRT	106 6 57 30 131 330億円					12.7 4.0 4.8 21.5分					○定時性に優れている ○シンボル性、将来需要増対応、乗り心地などに優れている △国道16号は国の協力が得られると走行空間が確保可能 ×軌道のため、部分的整備では一貫した運行ができない
2		新しいバスシステム (全線専用走行空間)	97 3 52 29 20 200億円					11.4 3.9 4.5 19.8分					○定時性に優れている ○部分的整備でも一貫した運行が可能である △国道16号は国の協力が得られると走行空間が確保可能
3		新しいバスシステム (C区間一般レーン走行)	97 3 28 21 149億円					11.4 6.7 5.7 23.7分					○部分的整備でも一貫した運行が可能である ○C区間の導入空間の課題が少ない △C区間(一般レーン走行)では定時性が劣る △国道16号は国の協力が得られると走行空間が確保可能
4		既存のバスシステムの改善策	1 11 12億円					18.5 6.0 6.9 31.4分					○導入空間の課題が少ない ×定時性に課題がある ×輸送力に課題がある
5	北側ルート案2	LRT	69 6 57 28 128 287億円					12.4 4.0 4.8 21.1分					○定時性に優れている ○シンボル性、将来需要増対応、乗り心地などに優れている △A区間では一方通行などの交通規制の合意形成が必要 ×軌道のため、部分的整備では一貫した運行ができない
6		新しいバスシステム (全線専用走行空間)	60 3 52 27 20 161億円					11.5 3.9 4.5 19.9分					○定時性に優れている ○部分的整備でも一貫した運行が可能である △A区間では一方通行などの交通規制の合意形成が必要
7		新しいバスシステム (C区間一般レーン走行)	60 3 27 20 110億円					11.5 6.7 5.7 23.8分					○部分的整備でも一貫した運行が可能である ○C区間の導入空間の課題が少ない △C区間(一般レーン走行)では定時性が劣る △A区間では一方通行などの交通規制の合意形成が必要
8		既存のバスシステムの改善策	2 11 13億円					18.2 6.0 6.9 31.1分					○導入空間の課題が少ない ×定時性に課題がある ×輸送力に課題がある
9	北側ルート案3	LRT	89 6 57 26 123 300億円					10.8 4.0 4.8 19.5分					○定時性に優れている ○シンボル性、将来需要増対応、乗り心地などに優れている △A区間では一方通行などの交通規制の合意形成が必要 ×軌道のため、部分的整備では一貫した運行ができない
10		新しいバスシステム (全線専用走行空間)	82 3 52 25 19 180億円					10.1 3.9 4.5 18.5分					○定時性に優れている ○部分的整備でも一貫した運行が可能である △A区間では一方通行などの交通規制の合意形成が必要
11		新しいバスシステム (C区間一般レーン走行)	82 3 24 20 130億円					10.1 6.7 5.7 22.4分					○部分的整備でも一貫した運行が可能である ○C区間の導入空間の課題が少ない △C区間(一般レーン走行)では定時性が劣る △A区間では一方通行などの交通規制の合意形成が必要
12	南側ルート	既存のバスシステムの改善策	48 4 12 64億円					19.1 6.0 6.9 32.0分					○現状では北側バス路線よりも速達性がある △道路狭小区間の拡幅が一定規模必要である ×定時性に課題がある ×輸送力に課題がある

■相模大野駅～北里大学・病院
■北里大学・病院～女子美術大学
■女子美術大学～原当麻駅

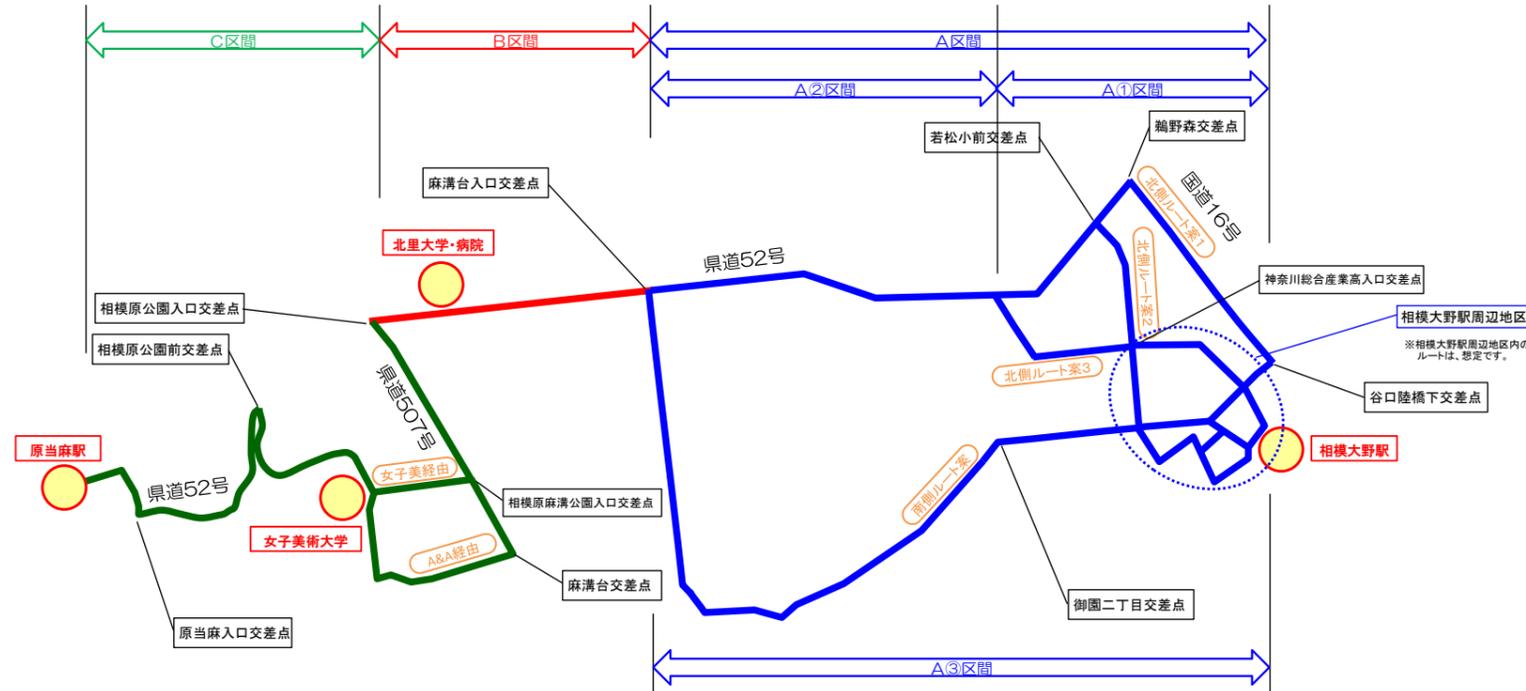
■：インフラ整備費（A区間）
■： " （B区間）
■： " （C区間）
■： " （駅・停留所）
■：インフラ外整備費

3.2 概算事業費・運営費

(1) 比較案の事業費・運営費算定結果

各比較案の概算事業費及び運営費は次のとおりです。北側ルート各比較案とも、システムが同一の場合、A②区間、B区間、C区間のインフラ単路部の費用は同じ金額で、A①区間の費用に差が生じています。なお、C区間においてA&Aを経由する場合に増加する事業費は、ルート案・システム・走行形態によって異なりますが、LRTの場合で27億円、新しいバスシステム（全線専用走行路）の場合で、14億円、新しいバスシステム（C区間一般レーン走行）の場合で1億円～2億円、既存のバスシステムの改善策の場合で3千万円～1億円となります。

■事業費（インフラ）算出区間図



■表3-2 事業費及び運営費

単位：百万円

					(1) 北側ルート案1			
					1	2	3	4
					LRT	新しいバスシステム 全線専用走行路	新しいバスシステム C区間一般レーン走行	既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行
					女子美経由	女子美経由	女子美経由	女子美経由
事業費	インフラ	単路部	A①区間	用地費・補償費	7,851	7,851	7,851	0
				整備費	2,069	1,521	1,521	0
			A②区間	用地費・補償費	0	0	0	0
				整備費	707	350	350	0
			A③区間	用地費・補償費	-	-	-	-
				整備費	-	-	-	-
			B区間	用地費・補償費	0	0	0	0
				整備費	559	277	277	0
			C区間	用地費・補償費	3,905	3,905	0	0
				整備費	1,787	1,254	0	0
	小計	用地費・補償費	11,756	11,756	7,851	0		
		整備費	5,122	3,401	2,147	0		
	駅・停留所	用地費・補償費	2,059	2,059	2,041	37		
		整備費	917	816	798	26		
	小計		19,854	18,032	12,837	64		
インフラ外	車両		3,680	1,080	704			
	LRT関連施設・設備		6,718	0	0			
	その他施設・設備		2,736	892	441			
	小計		13,134	1,972	1,145			
合計			32,987	20,004	14,945	1,209		
運営・維持管理費（百万円/年）					852	681	665	848
※参考								
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費（県道52号、県道507号）				10,370	10,370	8,030	0
	合計				43,358	30,374	22,975	1,209

注) 四捨五入の関係で小計・合計が合わない場合がある

■表3-2 事業費及び運営費（続き）

単位：百万円

					(2) 北側ルート案2			
					5	6	7	8
					LRT	新しいバスシステム 全線専用走行路	新しいバスシステム C区間一般レーン走行	既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行
					女子美経由	女子美経由	女子美経由	女子美経由
事業費	インフラ	単路部	A①区間	用地費・補償費	4,441	4,441	4,441	0
				整備費	1,705	1,213	1,213	0
			A②区間	用地費・補償費	0	0	0	0
				整備費	707	350	350	0
			A③区間	用地費・補償費	-	-	-	-
				整備費	-	-	-	-
			B区間	用地費・補償費	0	0	0	0
				整備費	559	277	277	0
			C区間	用地費・補償費	3,905	3,905	0	0
				整備費	1,787	1,254	0	0
	小計	用地費・補償費	8,346	8,346	4,441	0		
		整備費	4,758	3,094	1,840	0		
	駅・停留所	用地費・補償費	1,896	1,896	1,878	94		
		整備費	905	804	786	66		
	小計		15,904	14,139	8,944	159		
	インフラ外	車両		3,680	1,080	1,152	682	
LRT関連施設・設備			6,408	0	0	0		
その他施設・設備			2,753	910	883	433		
小計			12,841	1,990	2,035	1,115		
合計			28,745	16,129	10,979	1,274		
運営費（百万円/年）			825	655	640	816		
※参考								
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費（県道52号、県道507号）				9,257	9,257	6,916	0
合計					38,002	25,386	17,896	1,274

注）四捨五入の関係で小計・合計が合わない場合がある

単位：百万円

					(3) 北側ルート案3			南側ルート案
					9	10	11	12
					LRT	新しいバスシステム 全線専用走行路	新しいバスシステム C区間一般レーン走行	既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行
					女子美経由	女子美経由	女子美経由	女子美経由
事業費	インフラ	単路部	A①区間	用地費・補償費	5,867	5,867	5,867	-
				整備費	2,361	2,020	2,020	-
			A②区間	用地費・補償費	0	0	0	-
				整備費	707	350	350	-
			A③区間	用地費・補償費	-	-	-	4,594
				整備費	-	-	-	170
			B区間	用地費・補償費	0	0	0	0
				整備費	559	277	277	0
			C区間	用地費・補償費	3,905	3,905	0	0
				整備費	1,787	1,254	0	0
	小計	用地費・補償費	9,772	9,772	5,867	4,594		
		整備費	5,414	3,900	2,646	170		
	駅・停留所	用地費・補償費	1,709	1,709	1,691	262		
		整備費	855	754	736	184		
	小計		17,749	16,134	10,939	5,210		
	インフラ外	車両		3,450	1,008	1,152	726	
LRT関連施設・設備			6,224	0	0	0		
その他施設・設備			2,601	869	861	492		
小計			12,274	1,877	2,013	1,218		
合計			30,023	18,011	12,952	6,428		
運営費（百万円/年）			780	618	603	898		
※参考								
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費（県道52号、県道507号）				7,968	7,968	5,627	0
合計					37,991	25,979	18,579	6,428

注）四捨五入の関係で小計・合計が合わない場合がある

(2) 基本的な考え方

事業費及び運営費算定の考え方は次のとおりです。

■表3-3 事業費算定の方針

インフラ	用地費・補償費	単路部	●専用走行空間確保のために道路拡幅が必要となる区間の用地費・補償費の費用を算定。ただし、新しい交通システムの導入とは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、費用を見込まない。		
		駅・停留所	●ターミナル：道路外に設置する分の用地費を算定。補償費は単路部に含む。 ●中間駅・停留所：駅及び停留所の設置により、単路部より幅員が増加する分の用地費を算定。補償費は単路部に含む。		
	整備費	単路部	築造費	●専用走行空間確保のために道路拡幅する、あるいは新設する区間は、拡幅整備に伴う走行路面・路盤の全整備費とする。ただし、新しい交通システムの導入とは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、専用走行空間の面積割合を乗じた整備費とする。	
		駅・停留所	築造費	●ターミナル：道路外に設置する分の走行路面・路盤の整備費を算定。 ●中間駅・停留所：駅及び停留所の設置により、単路部より幅員が増加する分の走行路面・路盤の整備費を算定。	
			ホーム・上屋・風よけ	●ターミナル及び中間駅：ホーム・上屋・風よけの整備費用を算定。	
				●停留所：路側バス停・上屋の整備費用を算定。	
インフラ外	車両	●LRT、新しいバスシステム（連節バス）、既存のバスシステム（大型バス）の必要台数分の車両価格を算定。			
	LRT 関連設備	●レール、電気・信号設備（架線）、変電所（用地・施設）の整備費用を算定。なお、変電所の用地は補償費の生じない場所を想定。			
	その他施設・設備	車両基地	●必要車両台数の規模に応じた車両基地の用地費及び施設の整備費用を算定。用地は補償費の生じない場所を想定。		
		業務施設	●ターミナル及び中間駅に設置する料金収受施設の費用を算定。また、業務スペース用の駅務室の費用を算定。		
		優先信号設備	●優先信号システム及び信号機を全交差点に整備する費用を算定。また、導入車両台数分の優先信号車載器の費用を算定。		
		通信設備	●情報提供システム及び表示システムの費用を算定。		
		保安・監視施設	●運行管理システムの整備費用を算定。		

■表3-4 年間運営費算定の方針

LRT	運行経費	●人件費：総要員数に年間の1人当たりの人件費を乗じて算定 ●動力費・修繕費：年間実車走行キロ ^{*1} にキロ当たりの運送原価を乗じて算定。 ●その他経費・諸税：営業キロ数 ^{*2} にキロ当たりの運送原価を乗じて算定。 ●車両減価償却費：LRT 車両価格に対する減価償却費を算定。
	維持管理費	●修繕費に含む
バス	運行経費	●人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両減価償却費、利子、諸経費：年間実車走行キロ ^{*1} にキロ当たり運送原価を乗じて算定。 連節バスの車両修繕費及び車両減価償却費は、大型バスとの車両価格比により割増。諸経費は各費用の合計に対する経費率に基づき算定。
	維持管理費	●専用走行路について維持管理費を算定。

*1：年間実車走行キロ：運行時間帯 5:00～24:00 の 19 時間でピーク時運行本数が 6 時間、オフピーク時運行本数（ピーク時の 1/2）が 13 時間として算定。

*2：営業キロ：往復延長/2 として設定

3.3 所要時間

(1) 比較案の所要時間算出結果

各比較案の所要時間は次のとおりです。なお、C区間においてA&Aを経由する場合には、ルート案・システム・走行形態によって異なりますが、「相模大野駅～女子美術大学」及び「相模大野駅～原当麻駅」までの所要時間が概ね1.8分～2.5分の増加となります。

■表 3-5 相模大野駅からの所要時間

ケースNO	ルート	システム	走行形態	北里大学			女子美術大			原当麻駅		
				距離(km)	所要時間(分)	表定速度(km/h)	距離(km)	所要時間(分)	表定速度(km/h)	距離(km)	所要時間(分)	表定速度(km/h)
1	北側ルート案1	LRT	専用走行空間(複線、単線)	5.39	12.72	25.43	7.10	16.67	25.56	9.48	21.45	26.51
2		新しいバスシステム	専用走行空間(複線、単線)	5.39	11.41	28.34	7.10	15.31	27.83	9.48	19.83	28.71
3			専用走行空間(複線、単線) C区間一般レーン走行	5.39	11.41	28.34	7.10	18.07	23.57	9.48	23.73	23.97
4		既存バスシステムの改善策	一般レーン走行	5.39	18.53	17.45	7.10	24.55	17.35	9.48	31.41	18.11
5	北側ルート案2	LRT	専用走行空間(複線、単線)	4.97	12.38	24.08	6.68	16.33	24.54	9.06	21.12	25.74
6		新しいバスシステム	専用走行空間(複線、単線)	4.97	11.48	25.98	6.68	15.38	26.07	9.06	19.87	27.32
7			専用走行空間(複線、単線) C区間一般レーン走行	4.97	11.48	25.98	6.68	18.14	22.09	9.06	23.79	22.85
8		既存バスシステムの改善策	一般レーン走行	4.97	18.17	16.41	6.68	24.19	16.57	9.06	31.06	17.50
9	北側ルート案3	LRT	専用走行空間(複線、単線)	4.47	10.75	24.94	6.18	14.70	25.22	8.56	19.49	26.36
10		新しいバスシステム	専用走行空間(複線、単線)	4.47	10.05	26.69	6.18	13.95	26.59	8.56	18.47	27.84
11			専用走行空間(複線、単線) C区間一般レーン走行	4.47	10.05	26.69	6.18	16.71	22.19	8.56	22.37	22.96
12	南側ルート案	既存バスシステムの改善策	一般レーン走行	5.92	19.11	18.59	7.63	25.13	18.22	10.01	31.99	18.77

※ 参考値 名古屋基幹バスの表定速度が19.9km/h(目標は25km/hであるが、まだ専用優先信号が本格的には整備されていない)、名古屋ガイドウェイバス(高架区間)の表定速度は30km/h

※ なお、今回の算定方法にて、通常の信号制御及び車内収受方式とした場合、専用走行空間の場合の表定速度は約20～21km/hとの算定結果になりました。(北側ルート案1の場合)

(2) 基本的な考え方

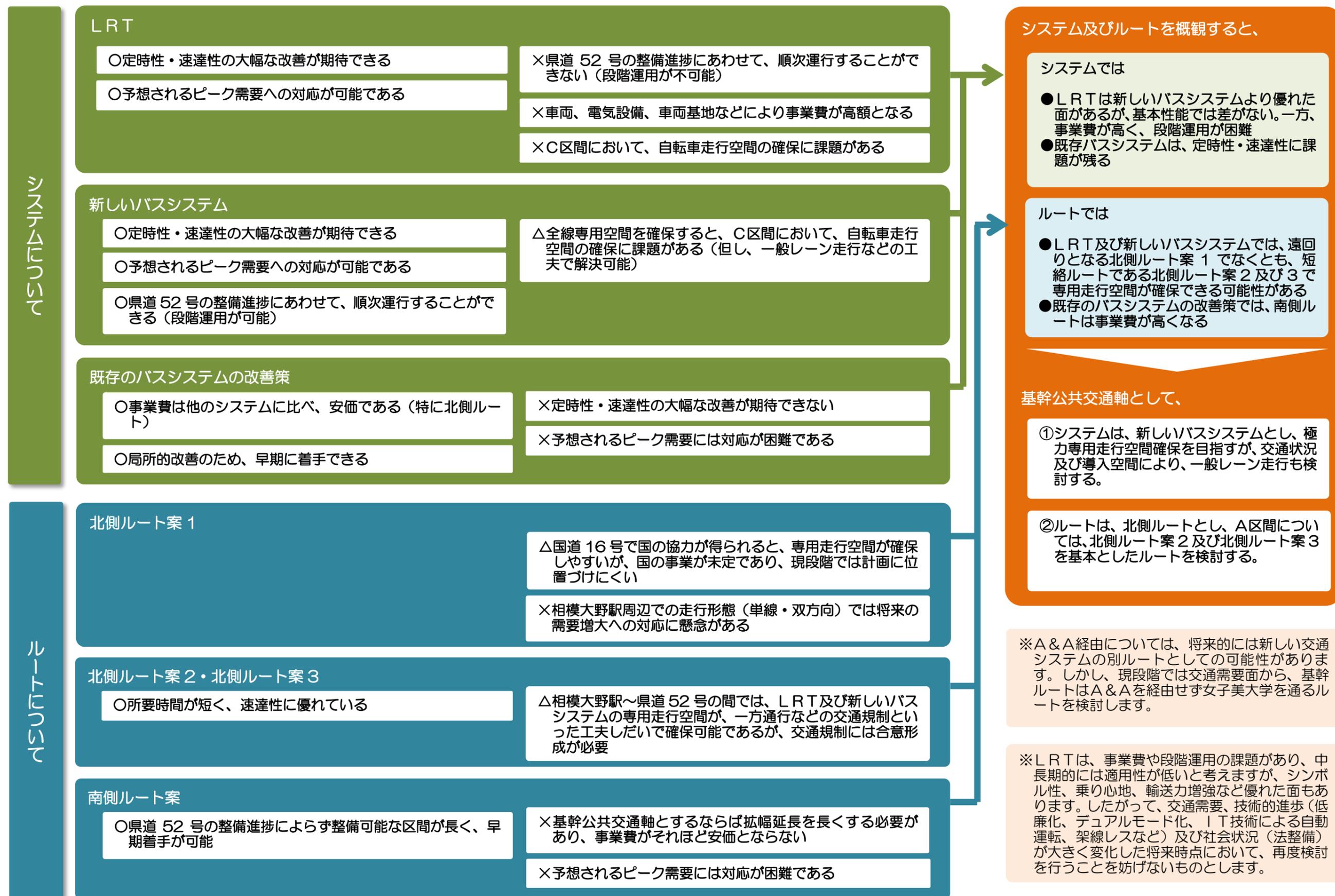
所要時間算定の考え方は次のとおりです。

■表 3-6 所要時間算定の方針

設定条件	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
区間速度	40km/h(軌道法)	<ul style="list-style-type: none"> 専用走行区間は、40ないし50km/h(道路交通法、国道16号は現行規制速度50km/h、それ以外は40km/h、ただし、県道52号は4車線化により50km/hと想定) 一般レーン走行区間は、30km/h(主要地方道(人口集中地区)の自由旅行速度の目安より) 	30km/h(主要地方道(人口集中地区)の自由旅行速度の目安より)
信号制御	全交差点にバス優先信号を設置	同左	同左(専用レーンではないため効果は左記より小さい)
駅・バス停乗降方式	車外収受方式	<ul style="list-style-type: none"> 専用走行区間は車外収受方式 一般レーン走行区間は車内収受方式 	車内収受方式

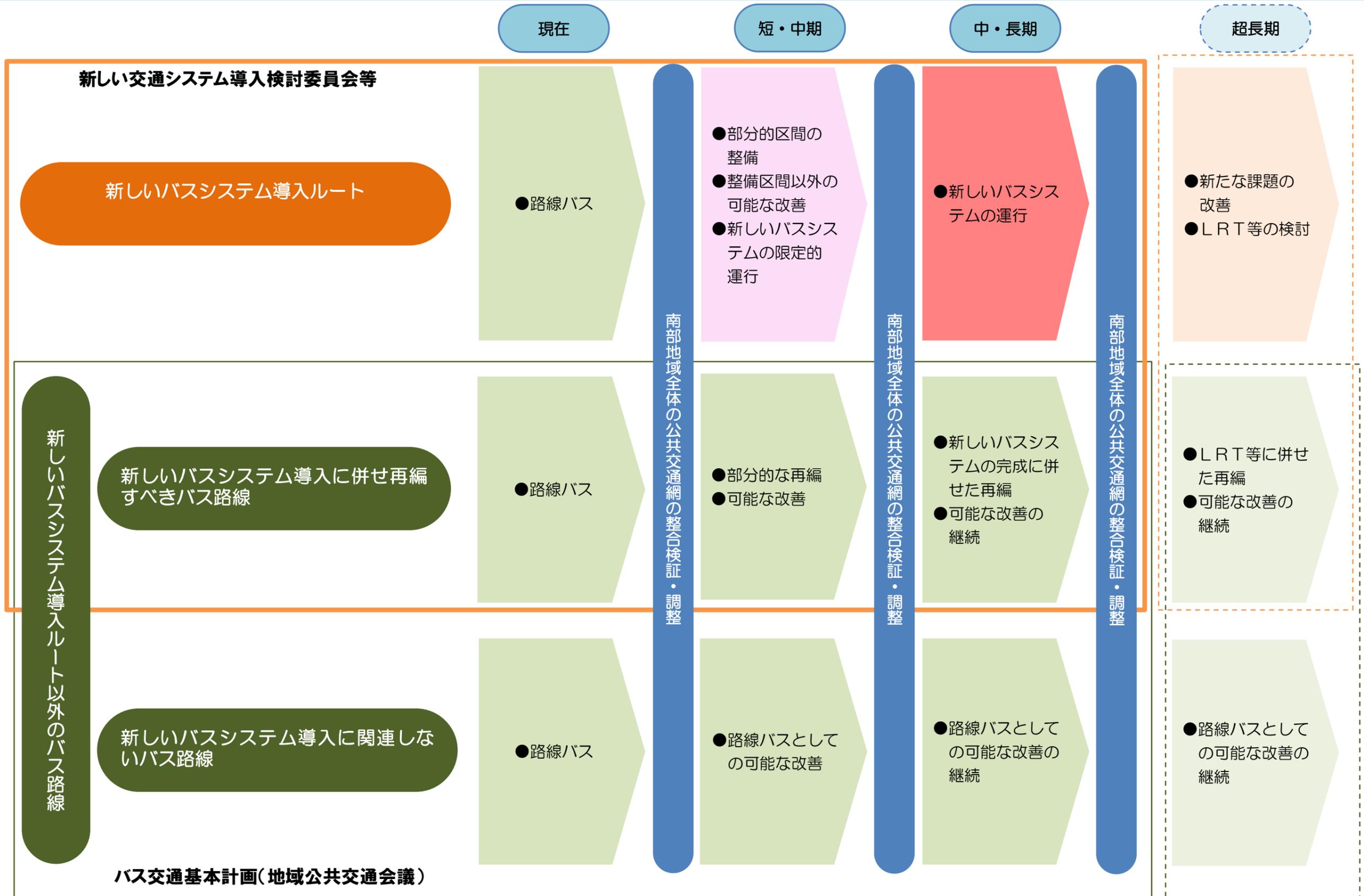
4. 比較案の絞り込み

前項までの現段階における重要指標の比較評価結果より、基幹公共交通軸として今後検討を進める、システム及びルートは次のように考えます。



5. 新しい交通システムと南部地域の公共交通網の整備の進め方

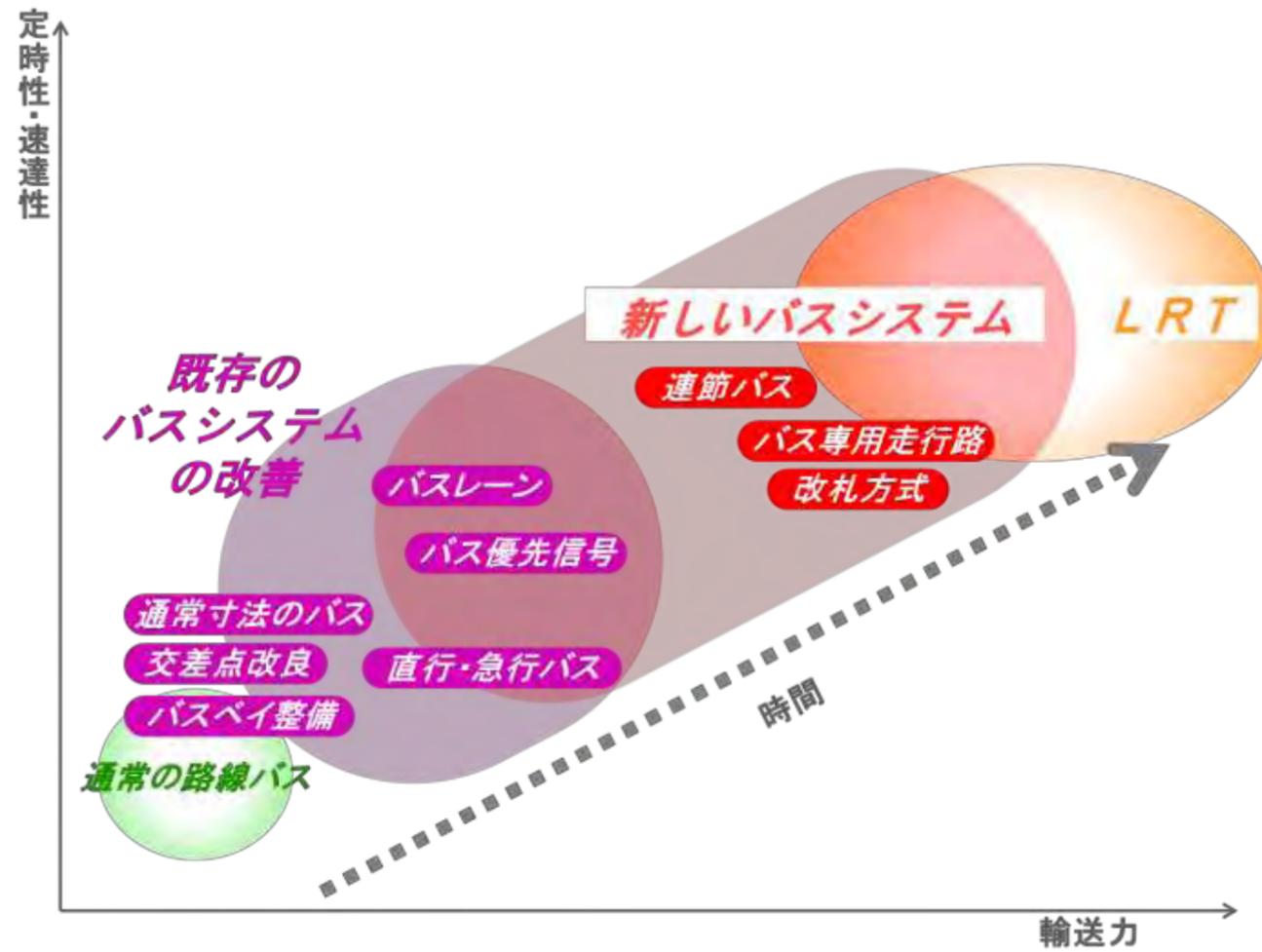
基幹公共交通軸となる新しい交通システムを「新しいバスシステム」とした場合の整備の進め方と、それに対応した南部地域の公共交通網（バス）整備の進め方は、次のように考えます。



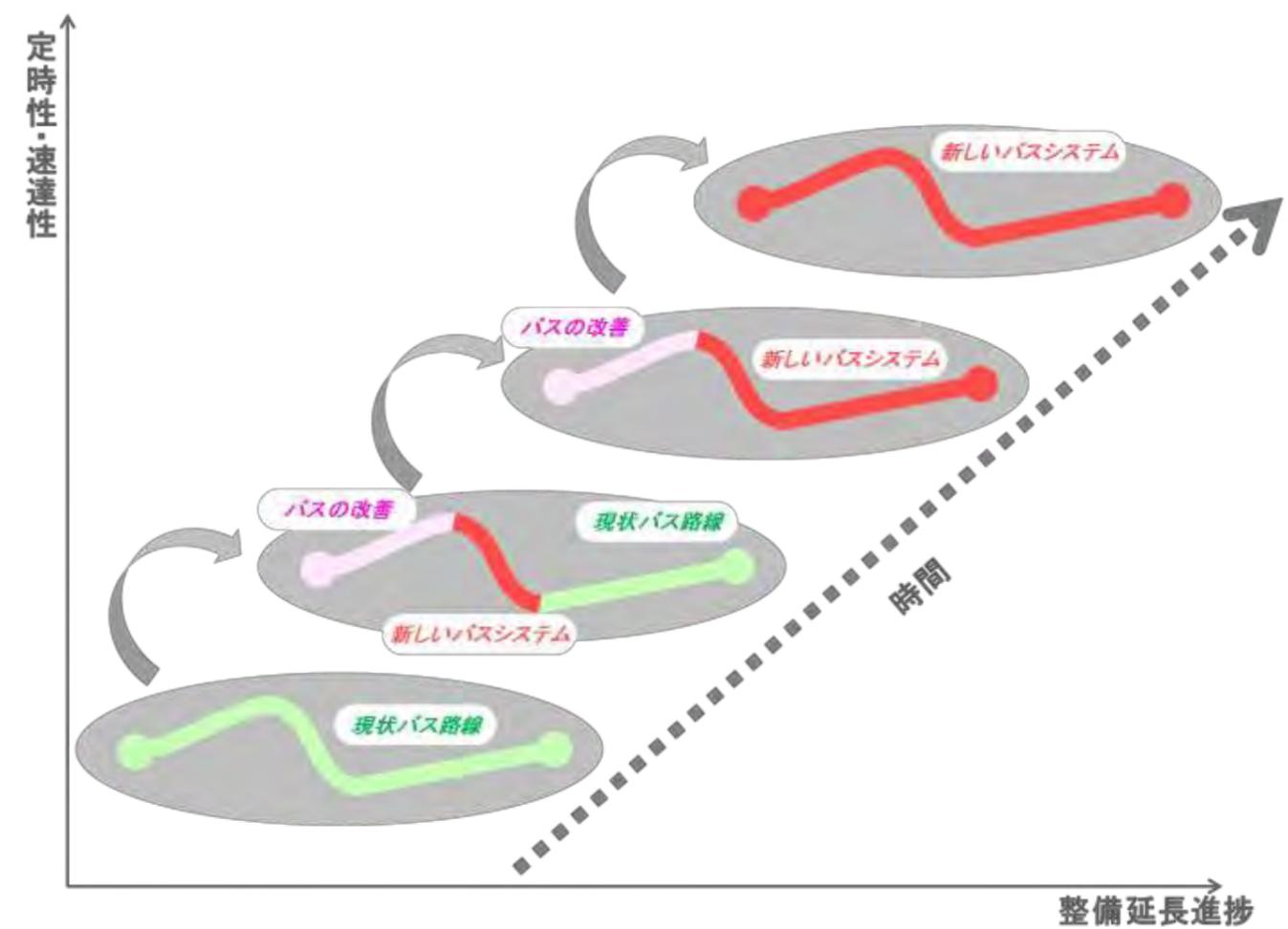
※段階整備の2つの概念

段階整備には2つの側面があります。一つ目は、交通システムのサービスレベルとなる機能（あるいは性能）の段階整備です。新しい交通システムを導入するルートにおいて、新しい交通システムの整備には一定期間を要するため、その整備進捗の状況下において、可能なバス交通としての改善策（バス停の改善、ボトルネック箇所の改善、道路交通運用等による道路混雑軽減、運賃収受、バス車両、急行バスなど）を段階的に行い、最終的に新しい交通システムの完成を目指します。二つ目は、整備区間の段階整備です。新しい交通システムの整備は、全区間を同時に整備するのは困難で、整備環境が整った区間から順次整備し、部分的に運用しながら全区間の完成を目指します。

■交通機能（性能）の段階整備



■区間の段階整備

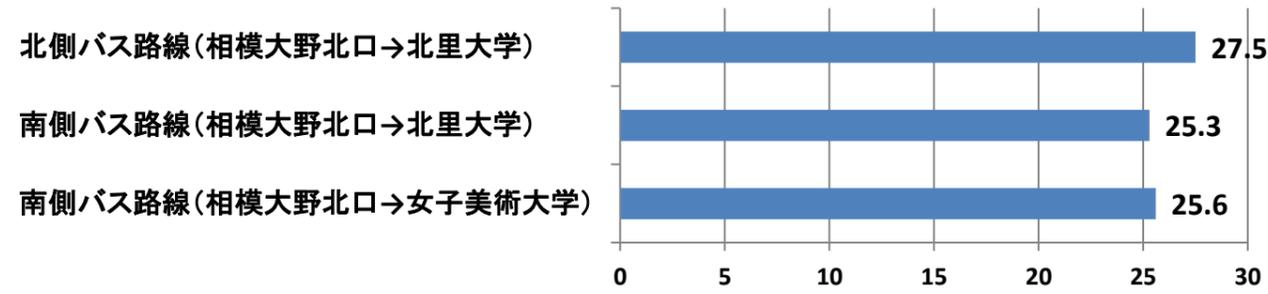


參考資料

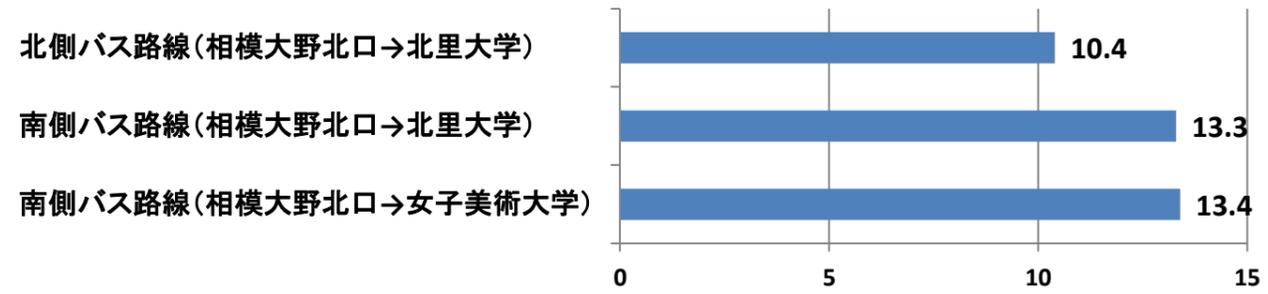
2) 現状のバスの所要時間

①平日 7～10時

●所要時間 (分)

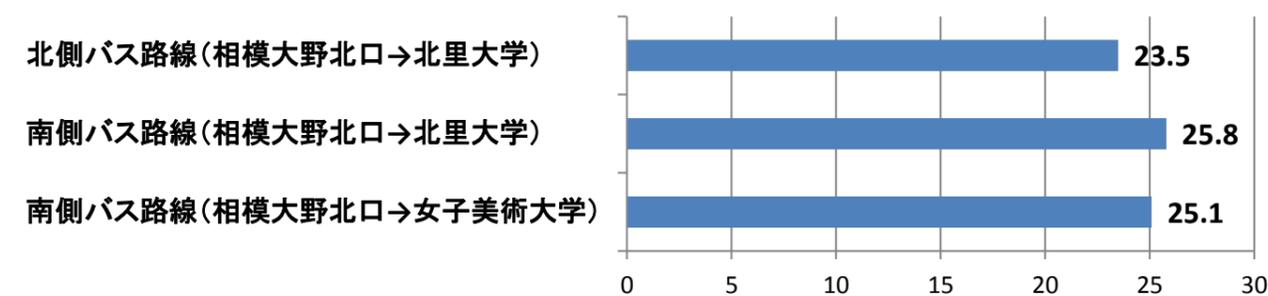


●表定速度 (km/h)

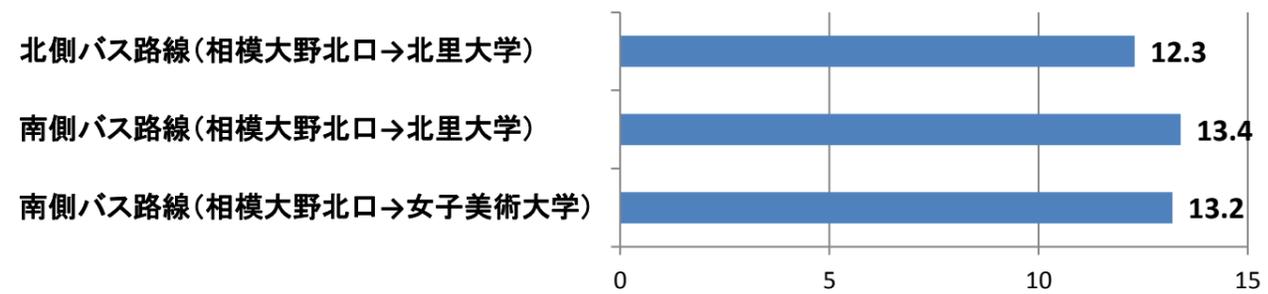


②平日 16～19時

●所要時間 (分)



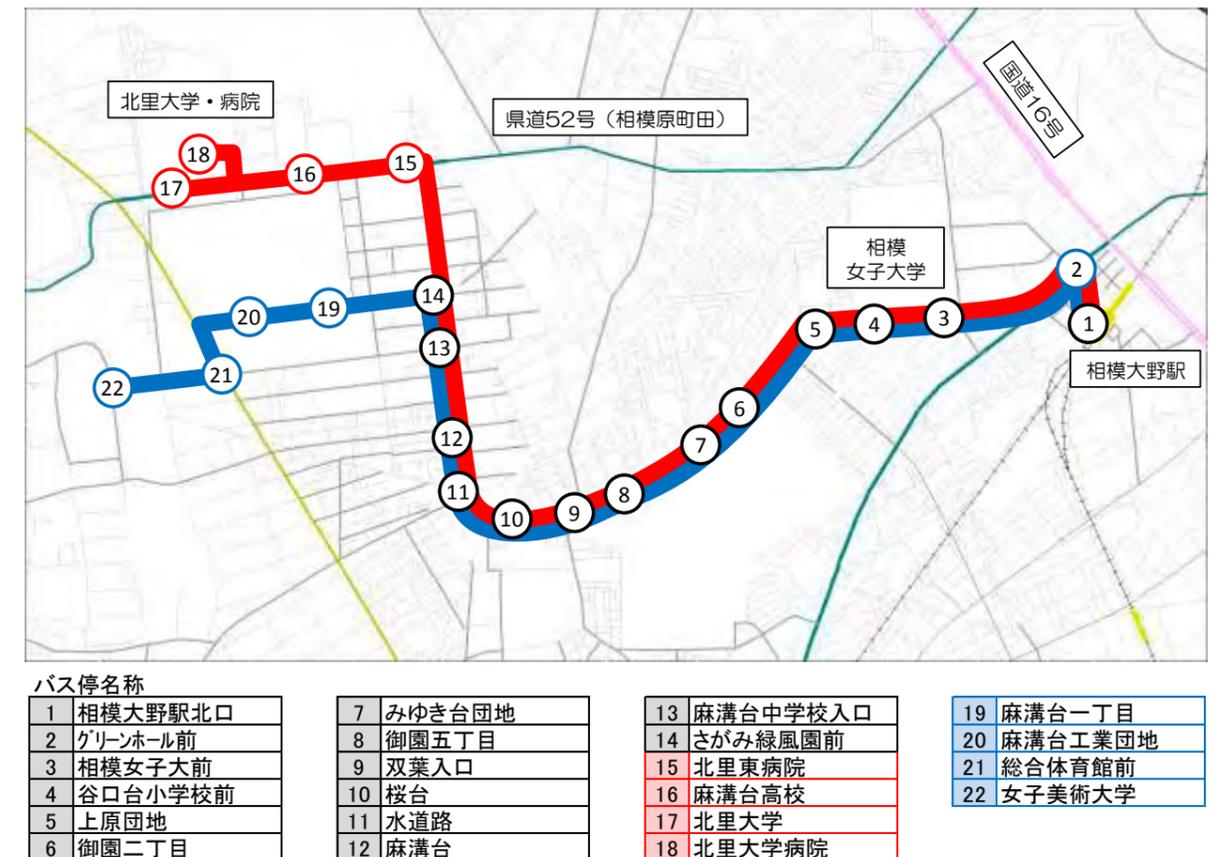
●表定速度 (km/h)



【参考】北側路線バス停位置図

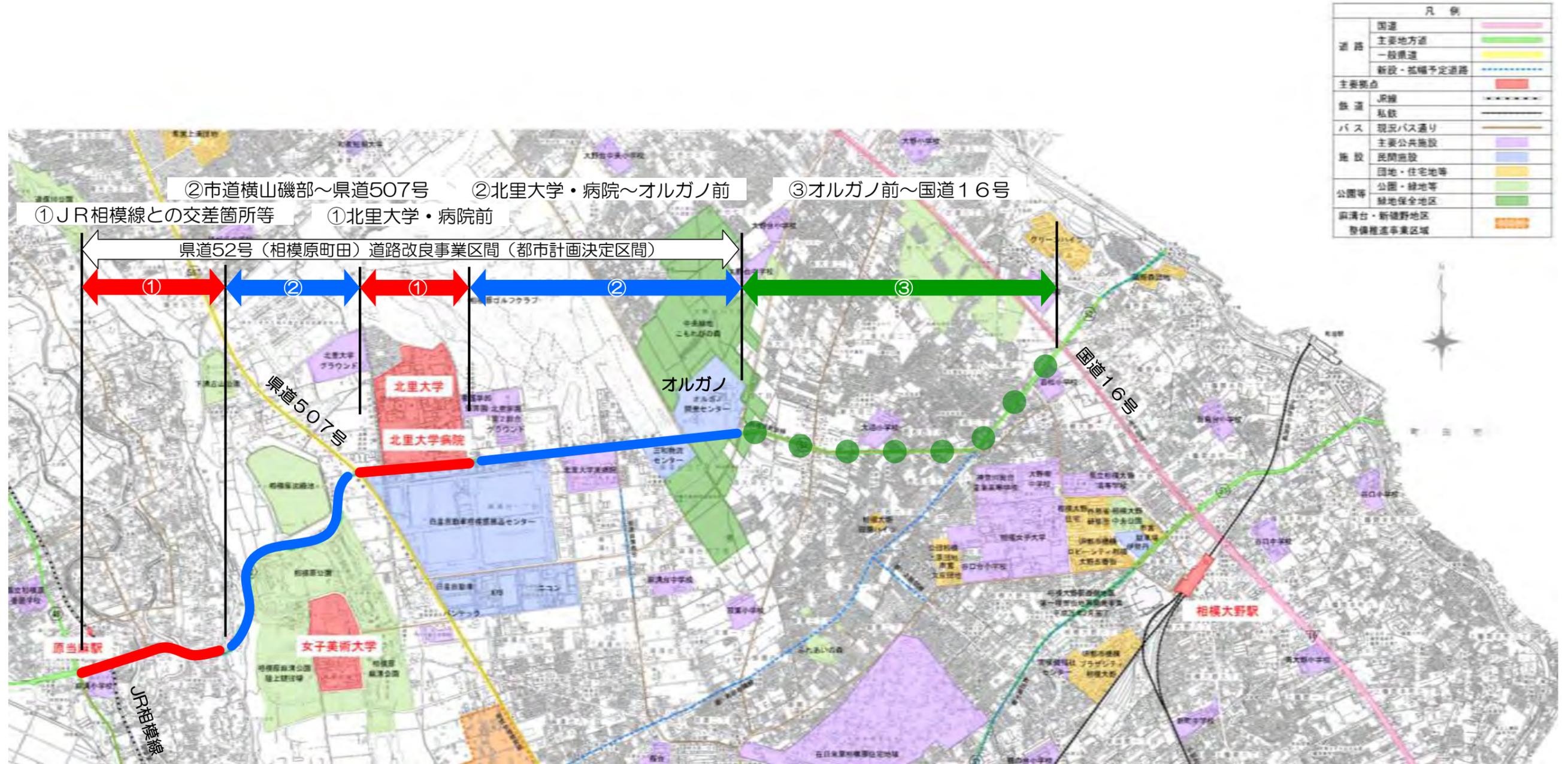


【参考】南側路線バス停位置図



※相模大野駅北口発の便、及び北里大学病院発の便はグリーンホール前に停車しない
 ※女子美術大学系統・女子美術大学行き(平日・土曜日)の始発～9時台はグリーンホール前始発

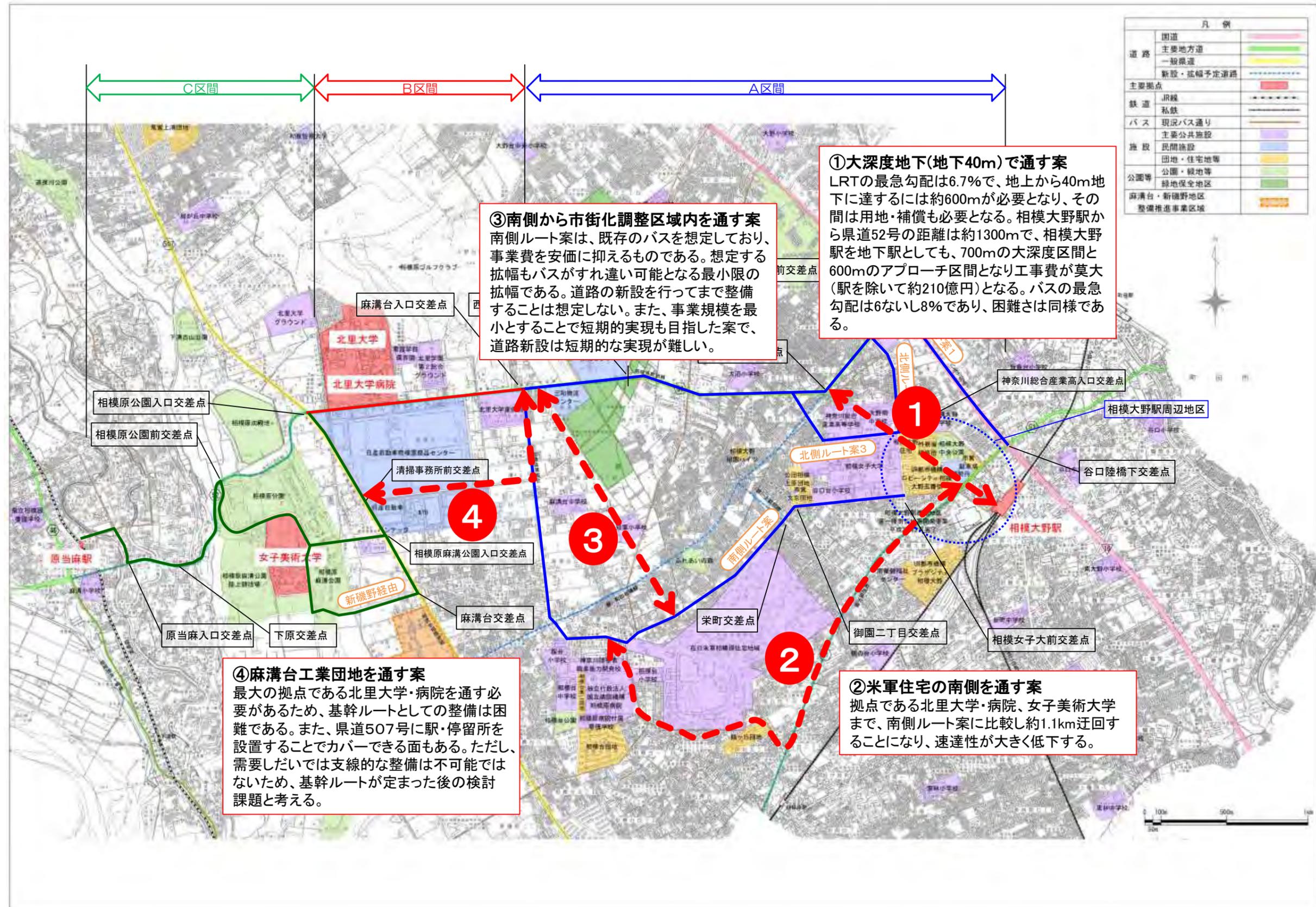
3) 県道52号の想定整備順序



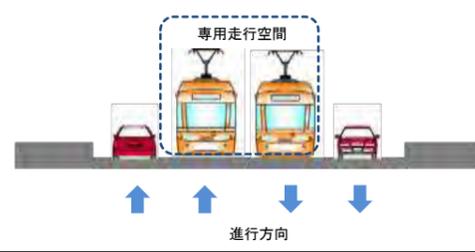
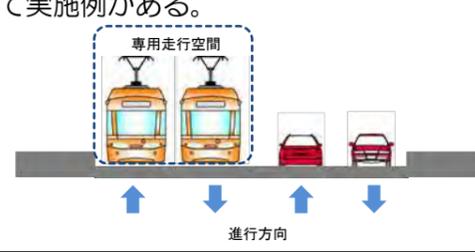
整備順序（想定）

	現在	将来
① JR相模線との交差箇所等 北里大学・病院前	⇒	
② 北里大学・病院～オルガノ前 市道横山磯部～県道507号		⇒
③ オルガノ前～国道16号		⇒

4) 第5回検討委員会でのその他提案ルートへの対応



5) LRT及び新しいバスシステム（専用走行空間）における走行位置の比較

走行位置	中央敷設 (センターリザーベーション)	片側敷設 (シングルサイドリザーベーション)	両側敷設 (デュアルサイドリザーベーション)
概要	専用走行空間を道路の中央に上下線とも設置する方法で、最も一般的な方法である。 	専用走行空間を道路の片側に上下線とも設置する方法で、利用者の道路横断を少なくできる。国内では一部区間（熊本、鹿児島）において実施例がある。 	専用走行空間を、上り線、下り線ごとに路側側に設置する方法で、利用者の道路横断を少なくできる。国内では設置実績がなく、現在、札幌市で検討されている。 
長所	<ul style="list-style-type: none"> ●左折車両との交錯がない ●沿道施設から出入り車両との交錯がない ●沿道の車両出入り・駐停車制限を課さなくて良い 	<ul style="list-style-type: none"> ●一方向の左折車両との交錯がない ●片側の沿道施設からの出入りとの交錯がない ●専用走行空間と接している側では、停留所で利用者が道路を横断しなくて良い 	<ul style="list-style-type: none"> ●進行方向と同方向の利用時には、停留所で利用者が道路を横断しなくて良い
短所	<ul style="list-style-type: none"> ●停留所では利用者が必ず道路を横断しなければならない 	<ul style="list-style-type: none"> ●一方向の左折車両と交錯する ●専用走行空間と接する片側では、沿道施設の車両出入り・駐停車を制限しなければならない 	<ul style="list-style-type: none"> ●両方向で左折車両と交錯する ●両側とも沿道施設の車両出入り・駐停車を制限しなければならない ●反対方向の利用時には、利用者は道路を横断しなければならない
適用しやすい区間	<ul style="list-style-type: none"> ●一般的な方式で導入箇所に制約はない ●両側とも沿道利用が進んでいる区間(沿道への車両出入り制限を課さない) 	<ul style="list-style-type: none"> ●片側が川や未利用地など沿道利用がないような区間 ●片側で沿道からの車両出入りを制限可能(例.裏側通りから車両が出入りできる大規模施設等が連続する)区間 	<ul style="list-style-type: none"> ●両側とも川や未利用地など沿道利用がないような区間 ●両側で沿道からの車両出入りを制限可能(例.裏側通りから車両が出入りできる大規模施設等が連続する)区間

6) 単線の場合の輸送力について

単線で双方向運用となる区間では、行き違い施設（駅などに設置）が必要になります。また、運行間隔は、最小でも行き違い施設間の所要時間の2倍となります。例として、表定速度20km/hとした場合の行き違い施設間距離と最小運行間隔を次に示します。

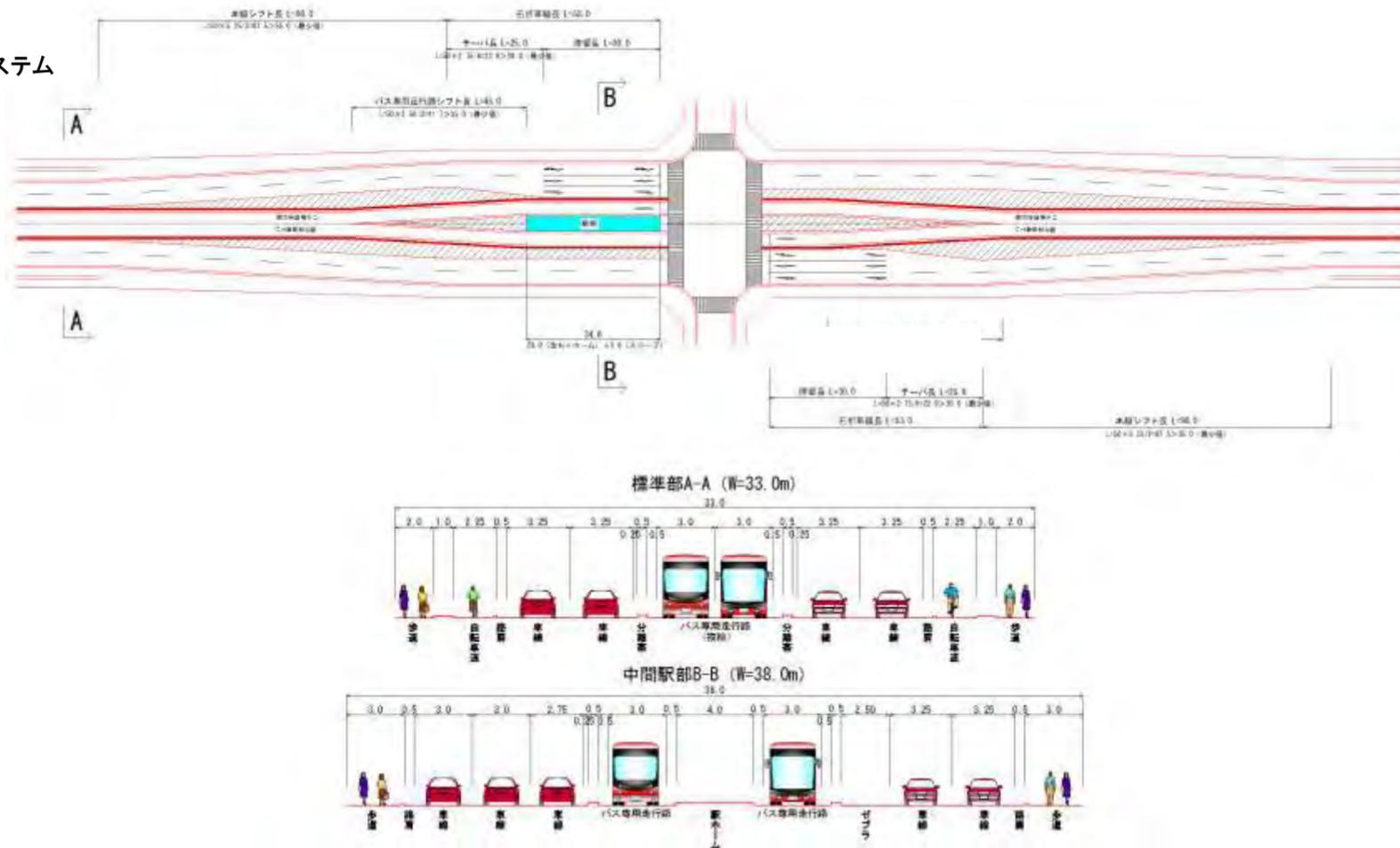
距離	所要時間(分)	最小運行間隔(分)	備考
200m	0.6	1.2	北側ルート案1のS2区間
500m	1.5	3.0	
1000m	3.0	6.0	北側ルート案1の国道16号の延長が約1.1km
1500m	4.5	9.0	C区間のC3、C4の延長が約1.6km

7) 検討条件 (詳細)

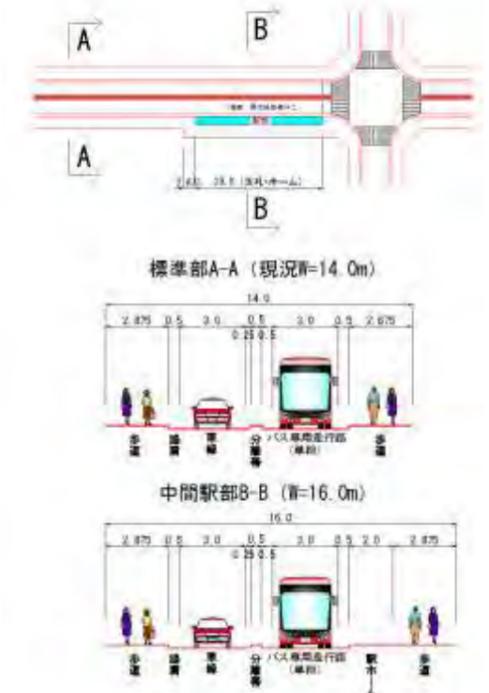
	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
想定する車両	富山ライトレール程度の車両 (定員 120 人)	厚木ツインライナー程度の連節バス (定員 130 人)	通常寸法のバス (定員 75 人)
走行空間整備 (単路)	<p>①専用走行空間 (中央走行) を基本</p> <p>②専用走行空間を確保する場合には複線を基本とするが、現況道路の沿道状況や計画幅員から考えて、複線が困難と考えられる場合には単線とする。</p> <p>③専用走行空間は、専用走行空間の両側に一般レーンを設置することを基本とする。なお、軌道建設規程では、歩道設置区間で、片側車道の幅員が最低 3.64m、歩道未設置区間で 4.55m (主要道路)、3.64m (主要道路以外)</p> <p>④【相模大野駅周辺】 「専用走行空間 (単線) + 両側一般レーン」を設けるための道路拡幅が困難な場合、単線 + 一般レーン 1 車線 (一方通行) とする。但し、軌道側の沿道については車両の出入制限を伴う。</p> <p>⑤【北側ルート案3 A15 区間】 専用走行空間を設けるために道路拡幅を行う場合で、専用車両及び歩行者の横断が見込まれない区間では、専用軌道を設け拡幅量を軽減する。但し、この区間では車両・歩行者の横断不可となる。</p> <p>⑥【北側ルート案3 A16 区間】 地下化区間については複線とし、地上部は地下区間と同幅員の道路とする。(地上部空間の利用は今後の検討)</p>	<p>①専用走行空間 (中央走行) を基本</p> <p>②専用走行空間を確保する場合には複線を基本とするが、現況道路の沿道状況や計画幅員から考えて、複線が困難と考えられる場合には単線とする。</p> <p>③専用走行空間は、専用走行空間の両側に一般レーンを設置することを基本とする。</p> <p>④【相模大野駅周辺】 「専用走行空間 (単線) + 両側一般レーン」を設けるための道路拡幅が困難な場合、単線 + 一般レーン 1 車線 (一方通行) とする。但し、軌道側の沿道については車両の出入制限を伴う。</p> <p>⑤【北側ルート案3 A15 区間】 専用走行空間を設けるために道路拡幅を行う場合で、専用車両及び歩行者の横断が見込まれない区間では、専用道路を設け拡幅量を軽減する。但し、この区間では車両・歩行者の横断不可となる。</p> <p>⑥【北側ルート案3 A16 区間】 地下化区間については複線とし、地上部は地下区間と同幅員の道路とする。(地上部空間の利用は今後の検討)</p>	<p>①一般レーン走行</p> <p>②歩道未設置道路では道路幅員 6.5m (車両制限令) に拡幅する。両側歩道設置道路では車道部幅員 5.5m 以上 (車両制限令) に拡幅する。片側歩道設置道路では車道部幅員 6.0m 以上 (車両制限令) に拡幅する。</p> <p>③歩道部の拡幅は行わない</p> <p>④現行規制速度に応じた曲線区間の改良 (※今回の 1/5000 レベルの検討では、明らかに大規模となる曲線区間の改良は生じない。)</p>
走行空間 (交差点)	<p>①走行可能なように交差点を改良</p> <p>②優先信号を設置</p>	<p>①走行可能なように交差点改良</p> <p>②優先信号を設置</p>	<p>①右折レーン設置などの交差点改良 (※今回の 1/5000 レベルの検討では、明らかに大規模となる交差点改良は生じない。)</p> <p>②優先信号を設置</p>
駅部・バス停施設	<p>①複線では島式・車外改札</p> <p>②単線では片側・車外改札</p> <p>③上屋・風よけ整備</p> <p>④相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。 ※車両は両側扉を想定</p>	<p>①複線では島式・車外改札</p> <p>②単線では片側・車外改札</p> <p>③一般レーン走行区間では路側にバス停設置・車内収受</p> <p>④上屋・風よけ整備</p> <p>⑤相模大野駅、北里大学、女子美大、原当麻駅は、道路上の駅ではなく、ターミナルとする。 ※車両は両側扉を想定する。</p>	<p>①路側のバス停</p> <p>②バスベイ整備</p> <p>③バス停の上屋・風よけ整備</p>
駅・バス停間隔	<p>①相模大野駅、北里大学、女子美術大学及び原当麻駅は、道路上ではなくターミナルとする</p> <p>②中間駅は 500~1000m 間隔で主要施設を考慮し配置する</p>	<p>①相模大野駅、北里大学、女子美術大学及び原当麻駅は、道路上ではなくターミナルとする</p> <p>②中間駅は 500~1000m 間隔で主要施設を考慮し配置する</p>	<p>①現状のバス停位置とする</p>
ピーク時需要	<p>①1500 人 / ピーク時・片方向とする。</p>	<p>①1500 人 / ピーク時・片方向とする。</p>	<p>①1500 人 / ピーク時・片方向とする。</p>
ピーク時運行間隔	<p>①4.8 分 (表定速度 20km/h で概算)</p> <p>②上記より単線・両方向運行区間では、2.4 分 (0.8 km) 内で行き違い施設を設ける。但し、車両編成をより定員の多いものにし、運行間隔を長くする方法もある。 ※ここでの表定速度は、概略施設計画のためのもので、後述する各種ケースごとの表定速度とは異なる</p>	<p>①5.2 分 (表定速度 20km/h で概算)</p> <p>②上記より単線・両方向運行区間では、2.6 分 (0.87 km) 内で行き違い施設を設ける。但し、2 両を同時に運行させ、運行間隔を長くする方法も考えられる。 ※ここでの表定速度は、概略施設計画のためのもので、後述する各種ケースごとの表定速度とは異なる</p>	<p>①3.0 分 (表定速度 15km/h で概算)</p> <p>※ここでの表定速度は、概略施設計画のためのもので、後述する各種ケースごとの表定速度とは異なる</p>

8) 中間駅・バスベイの平面・断面イメージ

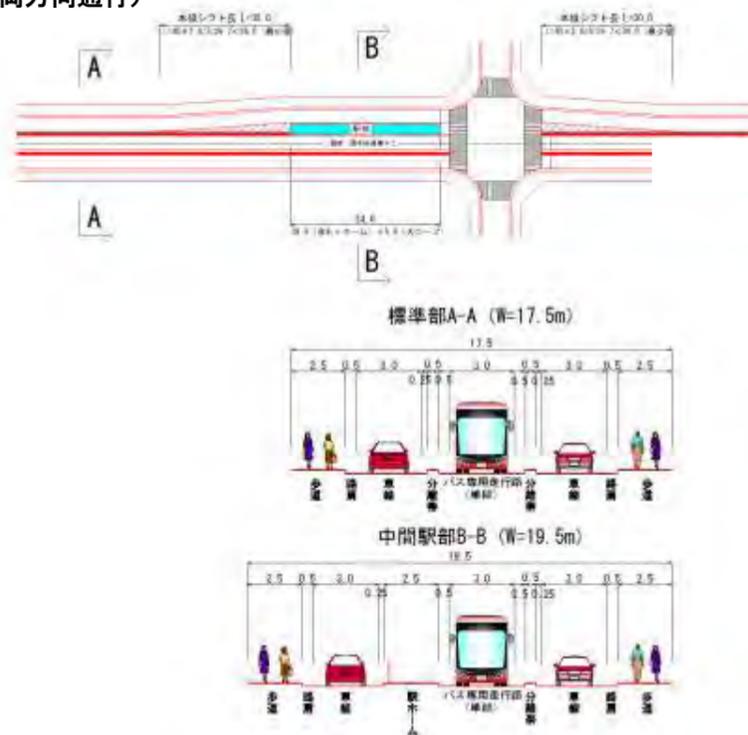
- ① 複線中間駅
 ・LRT
 ・新しいバスシステム



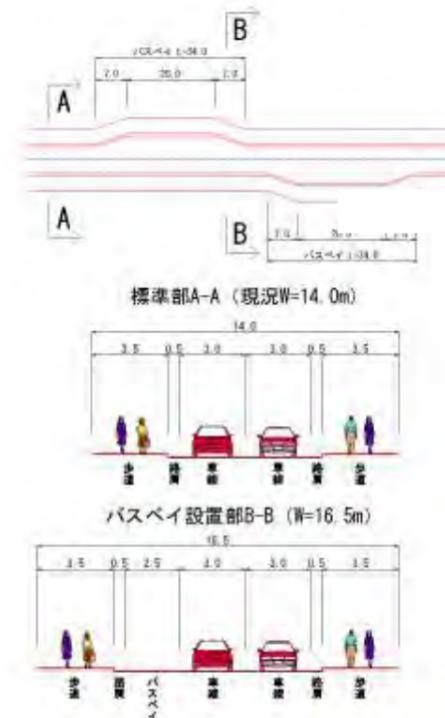
- ③ 単線中間駅(一般車片側一方通行)
 ・LRT
 ・新しいバスシステム



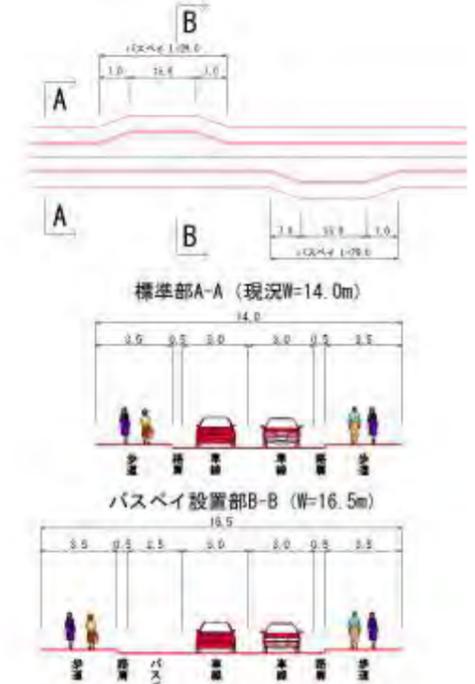
- ② 単線中間駅 (一般車両方向通行)
 ・LRT
 ・新しいバスシステム



- ④ バスベイ
 ・新しいバスシステム



- ⑤ バスベイ
 ・既存バスシステムの改善策



9) 輸送力（運行間隔及び必要車両台数）

LRTの車両台数算出根拠

	北側ルート1	北側ルート1 (A&A経由)	北側ルート2	北側ルート2 (A&A経由)	北側ルート3	北側ルート (A&A経由)	南側ルート	南側ルート (A&A経由)
①ピーク時需要 人/ピーク時・片方向	1500	1500	1500	1500	1500	1500		
②表定速度 km/h	20	20	20	20	20	20		
③乗車定員 人/編成	120	120	120	120	120	120		
④ピーク時運行本数（本/ピーク時）=①÷③	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5		
⑤運行間隔=60÷④（分）	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8		
⑥往復延長(km)	18.6	20.6	17.9	19.8	16.9	18.9		
⑦所要時間（分）=往復距離/表定速度×60+折り返し10分	65.8	71.8	63.7	69.4	60.7	66.7		
⑧必要車両数（台）=ピーク時運行本数×所要時間÷60	14	15	14	15	13	14		
⑨予備車両（台）=必要車両数の10%	2	2	2	2	2	2		
⑩車両合計（台）	16	17	16	17	15	16		

※⑧、⑨は整数切上げ

新しいバスシステム(全線専用走行路)の車両台数算出根拠

	北側ルート1	北側ルート1 (A&A経由)	北側ルート2	北側ルート2 (A&A経由)	北側ルート3	北側ルート (A&A経由)	南側ルート	南側ルート (A&A経由)
①ピーク時需要 人/ピーク時・片方向	1500	1500	1500	1500	1500	1500		
②表定速度 km/h	20	20	20	20	20	20		
③乗車定員 人/編成	130	130	130	130	130	130		
④ピーク時運行本数（本/ピーク時）=①÷③	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6		
⑤運行間隔=60÷④（分）	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2		
⑥往復延長(km)	18.6	20.6	17.9	19.8	16.9	18.9		
⑦所要時間（分）=往復距離/表定速度×60+折り返し10分	65.8	71.8	63.7	69.4	60.7	66.7		
⑧必要車両数（台）=ピーク時運行本数×所要時間÷60	13	14	13	14	12	13		
⑨予備車両（台）=必要車両数の10%	2	2	2	2	2	2		
⑩車両合計（台）	15	16	15	16	14	15		

※⑧、⑨は整数切上げ

新しいバスシステム(C区間一般レーン走行)の車両台数算出根拠

	北側ルート1	北側ルート1 (A&A経由)	北側ルート2	北側ルート2 (A&A経由)	北側ルート3	北側ルート (A&A経由)	南側ルート	南側ルート (A&A経由)
①ピーク時需要 人/ピーク時・片方向	1500	1500	1500	1500	1500	1500		
②表定速度 km/h	17.6	17.3	17.6	17.3	17.4	17.1		
③乗車定員 人/編成	130	130	130	130	130	130		
④ピーク時運行本数（本/ピーク時）=①÷③	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6	11.6		
⑤運行間隔=60÷④（分）	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2		
⑥往復延長(km)	18.6	20.6	17.9	19.8	16.9	18.9		
⑦所要時間（分）=往復距離/表定速度×60+折り返し10分	73.5	81.5	71.1	78.7	68.3	76.4		
⑧必要車両数（台）=ピーク時運行本数×所要時間÷60	15	16	14	16	14	15		
⑨予備車両（台）=必要車両数の10%	2	2	2	2	2	2		
⑩車両合計（台）	17	18	16	18	16	17		

※②表定速度は、専用区間20km/h、一般レーン走行15km/hで算定

※⑧、⑨は整数切上げ

既存のバスシステムの改善策の車両台数算出根拠

	北側ルート1	北側ルート1 (A&A経由)	北側ルート2	北側ルート2 (A&A経由)	北側ルート3	北側ルート (A&A経由)	南側ルート	南側ルート (A&A経由)
①ピーク時需要 人/ピーク時・片方向	1500	1500	1500	1500			1500	1500
②表定速度 km/h	15.0	15.0	15.0	15.0			15.0	15.0
③乗車定員 人/編成	75	75	75	75			75	75
④ピーク時運行本数（本/ピーク時）=①÷③	20.0	20.0	20.0	20.0			20.0	20.0
⑤運行間隔=60÷④（分）	3.0	3.0	3.0	3.0			3.0	3.0
⑥往復延長(km)	18.6	20.6	17.9	19.8			19.7	21.7
⑦所要時間（分）=往復距離/表定速度×60+折り返し10分	84.4	92.4	81.6	89.2			88.8	96.8
⑧必要車両数（台）=ピーク時運行本数×所要時間÷60	29	31	28	30			30	33
⑨予備車両（台）=必要車両数の10%	3	4	3	3			3	4
⑩車両合計（台）	32	35	31	33			33	37

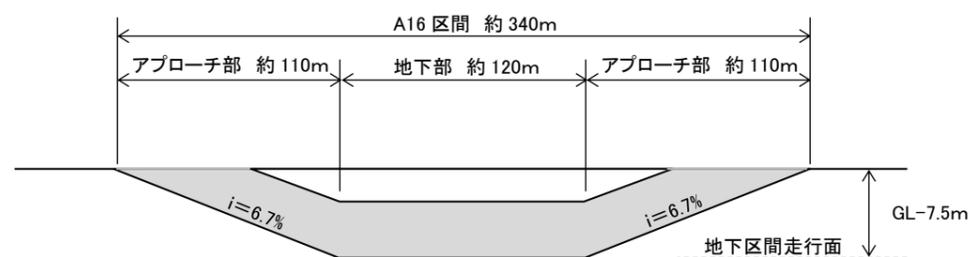
※⑧、⑨は整数切上げ

10) 事業費・運営費の算定条件

■事業費（インフラ）算定の条件

		LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
用地費・補償費	単路部	現道より拡幅する範囲について次のように算定 ・新しい交通システムとは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、計画幅員内の費用を見込まない ・専用空間確保を目的に道路拡幅する、あるいは新設する区間については、拡幅整備に伴う全費用	現道より拡幅する範囲について次のように算定 ・新しい交通システムとは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、計画幅員内の費用を見込まない ・専用空間確保を目的に道路拡幅する、あるいは新設する区間については、拡幅整備に伴う全費用 ・一般レーン走行（拡幅を必要としない）の場合には費用は見込まない	現道より拡幅する範囲について次のように算定 ・現道の道路拡幅、バスベイ設置に伴う全費用 ・道路整備を新たに行う予定の区間については、費用を見込まない
	駅（ターミナル）	道路外に設置する分の用地費を算定 なお、補償費は単路部に含む	同左	
	駅（中間駅）	駅の設置により、単路部より幅員が増加する分の用地費を算定 なお、補償費は単路部にて算定	同左	
	停留所		連節バスのバスベイの設置により、単路部より拡幅となる分の用地費を算定 なお、補償費は単路部に含む	通常サイズのバスベイの設置により、単路部より拡幅となる分の用地費を算定 なお、補償費は単路部に含む
整備費（築造）	単路部	道路内の専用走行空間の走行路面・路盤の築造費を算定	専用走行空間確保のために道路拡幅する、あるいは新設する区間は、拡幅整備に伴う走行路面・路盤の全整備費を算定。ただし、新しい交通システムとは別に、道路整備を新たに行う予定の区間については、専用走行空間の面積割合を乗じた整備費とする。	既存のバスシステムの改善策として実施する道路拡幅整備に伴う走行路面・路盤の全整備費を算定。
	駅（ターミナル）	道路外に設置する分の走行路面・路盤の築造費	同左	
	駅（中間駅）	駅の設置により、単路部より幅員が増加する分の走行路面・路盤の築造費を算定	同左	
	停留所		連節バスのバスベイの設置により、単路部より幅員が増加する分の築造費を算定	通常サイズのバスベイの設置により、単路部より幅員が増加する分の築造費を算定
整備費（ホーム・上屋・風よけ）	駅（ターミナル）	ターミナルに設置するホーム・上屋・風よけの費用を算定 上下線の各2編成で、合計4面のホームを想定	同左	
	駅（中間駅）	道路内の島式または路側の中間駅に設置するホーム・上屋・風よけの費用を算定 上下線合わせて1編成で、1面のホームを想定	同左	
	停留所		連節バスの一般レーン走行時における、路側に設置するバス停及び上屋の費用を算定	従来の路線バスにおける、路側に設置するバス停及び上屋の費用を算定

（参考）北側ルート案3 A16 区間地下利用縦断イメージ



■事業費（インフラ外）算定の条件

		LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
レール		LRT 導入における軌道施設の整備費用、単線区間は複線の1/2の費用とする		
車両		LRT の必要台数分の車両価格	連節バスの必要台数分の車両価格	大型バスの必要台数分の車両価格
車両基地	用地	道路外に設ける LRT の引き込み線・留置線等の用地の費用を算定。必要面積は1編成あたり400㎡とする。 なお、補償費の生じない場所を想定	道路外に設ける連節バスの車庫等の用地の費用を算定。必要面積は車路を含み1台あたり90㎡/台とする。なお、補償費の生じない場所を想定	道路外に設ける路線バスの車庫等の用地の費用を算定。必要面積は車路を含み1台あたり54㎡/台とする。なお、補償費の生じない場所を想定
	施設	道路外に設ける LRT の引き込み線・留置線等の基地施設の費用を算定	道路外に設ける連節バスの車庫等の走行路面・路盤の築造費を算定	道路外に設ける路線バスの車庫等の走行路面・路盤の築造費を算定
電気・信号設備		架線・信号設備の費用を算定。単線区間は複線区間の70%の費用とする		
変電所	用地	LRT 導入における変電所整備の用地費を算定。変電所は概ね5kmに1箇所割合で、1箇所あたり300㎡の用地を確保 なお、補償費の生じない場所を想定		
	施設	変電所施設の設備費用を算定		
業務施設	運賃収受	LRT 及び新しいバスシステムに設けるターミナル・中間駅に設置する自動改札機の費用を算定 設置台数はターミナル6機/箇所、中間駅2機/箇所とする	同左	
	業務スペース	業務スペース用（事務室、倉庫等）の駅務室の整備費用を算定	同左	同左
優先信号設備		優先信号システム及び信号機を全交差点に整備する費用を算定 また、導入車両台数分の優先信号車載器の費用を算定	同左	同左
通信設備		情報提供システム及び表示装置の費用を算定 表示システムはターミナル4機/箇所、中間駅2機/箇所とする	同左	
保安・監視施設		運行管理システムの整備費用を算定	同左	

■年間運営費の算定条件

LRT	運行経費	人件費	●総要員数に年間の1人当たりの人件費を乗じて算定（要員：本社要員、運輸要員、工務要員、電気要員、車両要員）
		動力費・維持修繕費	●動力費・修繕費：年間実車走行キロ ^{*1} にキロ当たりの運送原価を乗じて算定。
		その他経費・諸税	●営業キロ数 ^{*2} にキロ当たりの運送原価を乗じて算定。
		車両減価償却費	●LRT の車両価格に対する減価償却費を算定。 ●算定式：((総車両費×消費税) - 補助負担分) ÷ 法定耐用年数 算定では、車両230百万円/編成、消費税1.05、補助率1/2、法定耐用年数13年とした。
	維持管理費		●修繕費を含む
バス	運行経費	人件費	●年間実車走行キロ ^{*1} にキロ当たり運送原価を乗じて算定。 ●運送原価は「H24 度乗合バス事業の収支状況・原価」国交省資料における「ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価」の武蔵・相模ブロックの運送原価に基づく
		燃料油脂費	●同上
		車両修繕費	●同上（連節バスは、大型バスとの車両価格比により割増。）
		車両減価償却費	●同上（連節バスは、大型バスとの車両価格比により割増。）
		利子	●同上
	諸経費	●各費用の合計に対する経費率に基づき算定。	
	維持管理費		●専用走行路について維持管理費を算定。 ●維持管理費のkm単価は「費用便益分析マニュアル 平成15年8月 国土交通省」の道路種別毎の年間維持管理費における都道府県道（主要地方道）を参考とした。

*1：年間実車走行キロ：運行時間帯5:00～24:00の19時間でピーク時運行本数が6時間、オフピーク時運行本数（ピーク時の1/2）が13時間として算定。

*2：営業キロ：往復延長/2として設定

11) 事業費・運営費の算定結果 (A&A 経由含む)

単位：百万円

					(1) 北側ルート案1								
					1	1'	2	2'	3	3'	4	4'	
					LRT		新しいバスシステム 全線専用走行路		新しいバスシステム C区間一般レーン走行		既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行		
					女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	
事業費	インフラ	単路部	A①区間	用地費・補償費	7,851	7,851	7,851	7,851	7,851	7,851	0	0	
				整備費	2,069	2,069	1,521	1,521	1,521	1,521	0	0	
			A②区間	用地費・補償費	0	0	0	0	0	0	0	0	
				整備費	707	707	350	350	350	350	0	0	
			A③区間	用地費・補償費	-	-	-	-	-	-	-	-	
				整備費	-	-	-	-	-	-	-	-	
			B区間	用地費・補償費	0	0	0	0	0	0	0	0	
				整備費	559	559	277	277	277	277	0	0	
			C区間	用地費・補償費	3,905	4,861	3,905	4,861	0	0	0	0	
				整備費	1,787	2,252	1,254	1,611	0	0	0	0	
			小計	用地費・補償費	11,756	12,713	11,756	12,713	7,851	7,851	0	0	
				整備費	5,122	5,587	3,401	3,758	2,147	2,147	0	0	
			駅・停留所	用地費・補償費	2,059	2,059	2,059	2,059	2,041	2,041	37	19	
				整備費	917	917	816	816	798	798	26	13	
			小計			19,854	21,275	18,032	19,345	12,837	12,837	64	32
インフラ外	車両		3,680	3,910	1,080	1,152	1,224	1,296	704	770			
	LRT関連施設・設備		6,718	7,612	0	0	0	0	0	0			
	その他施設・設備		2,736	2,869	892	913	884	904	441	477			
	小計		13,134	14,391	1,972	2,065	2,108	2,200	1,145	1,247			
合計			32,987	35,665	20,004	21,410	14,945	15,038	1,209	1,279			
運営・維持管理費 (百万円/年)					852	928	681	754	665	734	848	939	
※参考													
事業費					道路拡幅予定分用地費・補償費 (県道52号、県道507号)	10,370	10,144	10,370	10,144	8,030	7,370	0	0
合計					43,358	45,810	30,374	31,554	22,975	22,407	1,209	1,279	

注) 四捨五入の関係で小計・合計が合わない場合がある

単位：百万円

					(2) 北側ルート案2								
					5	5'	6	6'	7	7'	8	8'	
					LRT		新しいバスシステム 全線専用走行路		新しいバスシステム C区間一般レーン走行		既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行		
					女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	女子美経由	A&A経由	
事業費	インフラ	単路部	A①区間	用地費・補償費	4,441	4,441	4,441	4,441	4,441	4,441	0	0	
				整備費	1,705	1,705	1,213	1,213	1,213	1,213	0	0	
			A②区間	用地費・補償費	0	0	0	0	0	0	0	0	
				整備費	707	707	350	350	350	350	0	0	
			A③区間	用地費・補償費	-	-	-	-	-	-	-	-	
				整備費	-	-	-	-	-	-	-	-	
			B区間	用地費・補償費	0	0	0	0	0	0	0	0	
				整備費	559	559	277	277	277	277	0	0	
			C区間	用地費・補償費	3,905	4,861	3,905	4,861	0	0	0	0	
				整備費	1,787	2,252	1,254	1,611	0	0	0	0	
			小計	用地費・補償費	8,346	9,302	8,346	9,302	4,441	4,441	0	0	
				整備費	4,758	5,223	3,094	3,451	1,840	1,840	0	0	
			駅・停留所	用地費・補償費	1,896	1,896	1,896	1,896	1,878	1,878	94	75	
				整備費	905	905	804	804	786	786	66	53	
			小計			15,904	17,326	14,139	15,452	8,944	8,944	159	127
インフラ外	車両		3,680	3,910	1,080	1,152	1,152	1,296	682	726			
	LRT関連施設・設備		6,408	7,302	0	0	0	0	0	0			
	その他施設・設備		2,753	2,886	910	930	883	922	433	457			
	小計		12,841	14,098	1,990	2,082	2,035	2,218	1,115	1,183			
合計			28,745	31,423	16,129	17,535	10,979	11,162	1,274	1,311			
運営費 (百万円/年)					825	900	655	724	640	705	816	902	
※参考													
事業費					道路拡幅予定分用地費・補償費 (県道52号、県道507号)	9,257	9,691	9,257	9,691	6,916	6,916	0	0
合計					38,002	41,114	25,386	27,225	17,896	18,078	1,274	1,311	

注) 四捨五入の関係で小計・合計が合わない場合がある

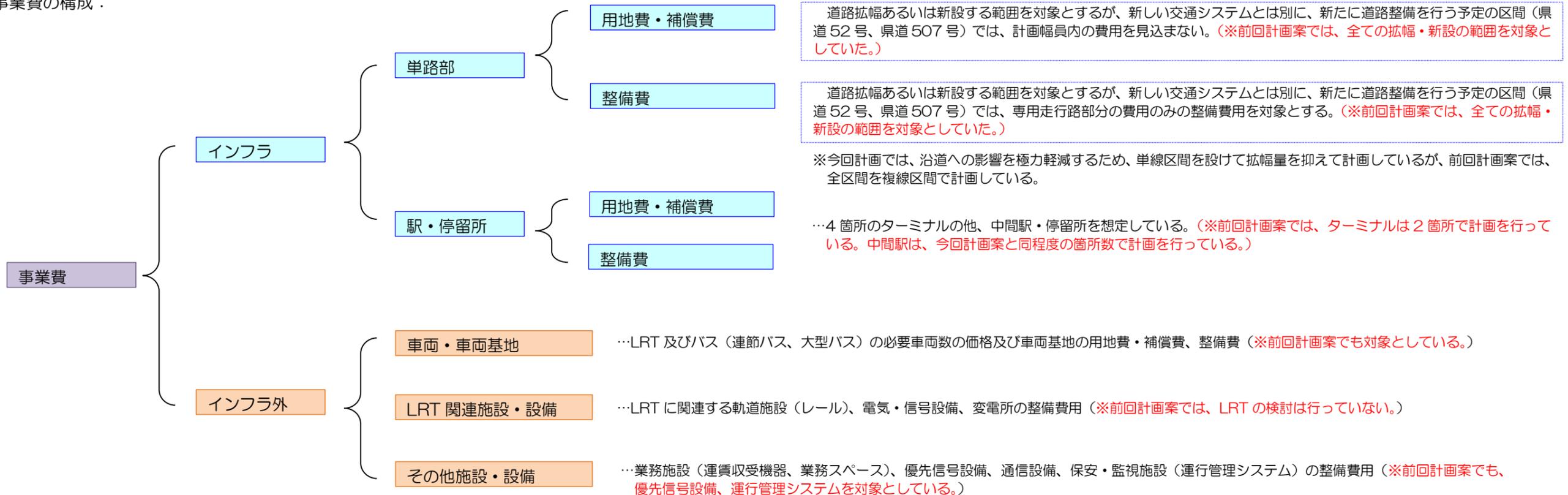
		(3) 北側ルート案3						南側ルート案									
		9		9'		10		10'		11		11'		12		12'	
		LRT				新しいバスシステム 全線専用走行路				新しいバスシステム C区間一般レーン走行				既存のバスシステムの改善策 全線一般レーン走行			
		女子美経由		A&A経由		女子美経由		A&A経由		女子美経由		A&A経由		女子美経由		A&A経由	
事業費	インフラ	単路部	A①区間	用地費・補償費	5,867	5,867	5,867	5,867	5,867	5,867	-	-	-	-			
				整備費	2,361	2,361	2,020	2,020	2,020	2,020	2,020	-	-	-	-		
			A②区間	用地費・補償費	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	
				整備費	707	707	350	350	350	350	350	350	-	-	-	-	
			A③区間	用地費・補償費	-	-	-	-	-	-	-	-	4,594	4,594	4,594	4,594	
				整備費	-	-	-	-	-	-	-	-	170	170	170	170	
			B区間	用地費・補償費	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				整備費	559	559	277	277	277	277	277	277	0	0	0	0	
			C区間	用地費・補償費	3,905	4,861	3,905	4,861	0	0	0	0	0	0	0	0	
				整備費	1,787	2,252	1,254	1,611	0	0	0	0	0	0	0	0	
			小計	用地費・補償費	9,772	10,728	9,772	10,728	5,867	5,867	4,594	4,594	4,594	4,594	4,594	4,594	
				整備費	5,414	5,879	3,900	4,257	2,646	2,646	170	170	170	170	170	170	
			駅・停留所	用地費・補償費	1,709	1,709	1,709	1,709	1,691	1,691	262	262	262	262	262	262	
				整備費	855	855	754	754	736	736	184	184	184	184	184	184	
			小計		17,749	19,170	16,134	17,447	10,939	10,939	5,210	5,210	5,210	5,210	5,210	5,210	
インフラ外	車両	3,450	3,680	1,008	1,080	1,152	1,224	726	726	726	726	726	726				
	LRT関連施設・設備	6,224	7,118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	その他施設・設備	2,601	2,733	869	890	861	881	492	492	492	492	492	492				
	小計	12,274	13,531	1,877	1,970	2,013	2,105	1,218	1,218	1,218	1,218	1,218	1,218				
合計		30,023	32,701	18,011	19,417	12,952	13,045	6,428	6,428	6,428	6,428	6,428	6,533				
運営費 (百万円/年)		780	856	618	692	603	672	898	898	898	898	898	989				
※参考																	
事業費	道路拡幅予定分用地費・補償費 (県道52号、県道507号)	7,968	8,402	7,968	8,402	5,627	5,627	0	0	0	0	0	0				
合計		37,991	41,103	25,979	27,819	18,579	18,672	6,428	6,428	6,428	6,428	6,428	6,533				

注) 四捨五入の関係で小計・合計が合わない場合がある

12) 事業費算定の考え方 (前回計画案との違い)

◇事業費算定対象区間：相模大野駅～北里大学・病院～女子美術大学～原当麻駅

◇事業費の構成：



13) 所要時間算定の条件 (詳細)

	LRT	新しいバスシステム	既存のバスシステムの改善策
区間速度	<ul style="list-style-type: none"> 軌道法の制限速度 40km/hとする。 	<ul style="list-style-type: none"> 専用走行路の区間速度は、道路交通法の規制速とする。 (国道 16号は 50km/h、それ以外は 40km/h、ただし、県道 52号は 4車線化により 50km/hと想定) 一般レーン走行区間は、30 km/h (主要地方道の自由旅行速度の目安より) 	<ul style="list-style-type: none"> 30 km/h (主要地方道 (人口集中地区) の自由旅行速度の目安より)
優先信号交差点における平均待ち時間	<ul style="list-style-type: none"> 8.8 秒 信号サイクル長 120 秒 損失時間 12 秒 (サイクル長の 10%) 赤時間 46 秒 (損失時間+有効青時間の 50%-青延長-赤短縮) 平均停止時間 $46/120 * (46/2) = 8.8$ ※青延長 10 秒、赤短縮 10 秒と想定 	<ul style="list-style-type: none"> 専用走行路 8.8 秒 信号サイクル長 120 秒 損失時間 12 秒 (サイクル長の 10%) 赤時間 46 秒 (損失時間+有効青時間の 50%-青延長-赤短縮) 平均停止時間 $46/120 * (46/2) = 8.8$ ※青延長 10 秒、赤短縮 10 秒と想定 一般レーン走行 14.5 秒 一般レーンでは、信号が青になっても前方滞留車両が交差点を通過した後に交差点を通過する。前方滞留車両の通過時間は次のとおりとなる。信号現示が交通量に応じて設定されているとすると、 Sd: 到着間隔時間 Sc: 青時間時の車頭時間 T: 平均赤時間時の滞留車両の通過時間 $T = ((\text{赤時間} + \text{損失時間}) / 2 / \text{Sd}) * \text{Sc}$ $= ((\text{赤時間} + \text{損失時間}) / 2 / \text{Sd}) * (\text{青時間} / \text{サイクル長}) * \text{Sd}$ $= 33 * 54 / 120$ $= 14.9 \text{ 秒}$ よって、 平均待ち時間 $= 8.8 + 46 / 120 * 14.9 = 14.5$ 	<ul style="list-style-type: none"> 14.5 秒 信号サイクル長 120 秒 損失時間 12 秒 (サイクル長の 10%) 赤時間 46 秒 (損失時間+有効青時間の 50%-青延長-赤短縮) 平均停止時間 $46/120 * (46/2) = 8.8$ 一般レーンでは、信号が青になっても前方滞留車両が交差点を通過した後に交差点を通過する。前方滞留車両の通過時間は次のとおりとなる。信号現示が交通量に応じて設定されているとすると、 Sd: 到着間隔時間 Sc: 青時間時の車頭時間 T: 平均赤時間時の滞留車両の通過時間 $T = ((\text{赤時間} + \text{損失時間}) / 2 / \text{Sd}) * \text{Sc}$ $= ((\text{赤時間} + \text{損失時間}) / 2 / \text{Sd}) * (\text{青時間} / \text{サイクル長}) * \text{Sd}$ $= 33 * 54 / 120$ $= 14.9 \text{ 秒}$ よって、 平均待ち時間 $= 8.8 + 46 / 120 * 14.9 = 14.5$
定員	120 人	130 人	75 人
乗車時間	<ul style="list-style-type: none"> 1 人当たり 0.7 秒 (車外収受 富山ライトレール信用乗車方式時の降車時間) 出発駅の乗車時間は見込まない 	<ul style="list-style-type: none"> 専用走行路 1 人当たり 0.7 秒 (車外収受 富山ライトレール信用乗車方式時の降車時間) 一般レーン走行 (車内後払い) 2.4 秒 (相模大野駅バス降車調査より推定) 但し、乗車と降車が同時となるため、降車者数が多い場合には見込まない 出発駅の乗車時間は見込まない 	<ul style="list-style-type: none"> 車内後払い 2.4 秒 (相模大野駅バス降車調査より推定) 但し、乗車と降車が同時となるため、降車者数が多い場合には見込まない 出発駅の乗車時間は見込まない
降車時間	<ul style="list-style-type: none"> 1 人当たり 0.7 秒 (富山ライトレール信用乗車方式時の降車時間) 到着駅の降車時間は見込まない 	<ul style="list-style-type: none"> 専用走行路 1 人当たり 0.7 秒 (車外収受 富山ライトレール信用乗車方式時の降車時間) 一般レーン走行 (車内後払い、1 人当たり 2.5 秒 (相模大野駅バス降車調査より)) 到着駅の降車時間は見込まない 	<ul style="list-style-type: none"> 車内後払い 1 人当たり 2.5 秒 (相模大野駅バス降車調査より) 到着駅の降車時間は見込まない
乗車人数、降車人数	<ul style="list-style-type: none"> 新しい交通システム導入基本計画(案)の駅間OD表より、ピーク断面乗車数に対する比率を算定し、それを定員に乘以乗車、降車人数を算定 	<ul style="list-style-type: none"> 新しい交通システム導入基本計画(案)の駅間OD表より、ピーク断面乗車数に対する比率を算定し、それを定員に乘以乗車、降車人数を算定 	<ul style="list-style-type: none"> 新しい交通システム導入基本計画(案)の駅間OD表より、ピーク断面乗車数に対する比率を算定し、それを定員に乘以乗車、降車人数を算定

14) 相模大野駅からの所要時間及び表定速度一覧

ケース NO	ルート	システム	走行形態	C区間ルート	北里大学			女子美術大			原当麻駅		
					距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	距離 (km)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)
1	北側 ルート案1	LRT	専用走行空間 (複線、単線)	女子美大経由	5.39	12.72	25.43	7.10	16.67	25.56	9.48	21.45	26.51
1'				A&A 経由	5.39	12.72	25.43	8.09	18.45	26.32	10.47	23.23	27.04
2		新しいバスシ テム	専用走行空間 (複線、単線)	女子美大経由	5.39	11.41	28.34	7.10	15.31	27.83	9.48	19.83	28.71
2'				A&A 経由	5.39	11.41	28.34	8.09	17.09	28.41	10.47	21.60	29.09
3			専用走行空間(複線、単線)	女子美大経由	5.39	11.41	28.34	7.10	18.07	23.57	9.48	23.73	23.97
3'				C区間一般レーン走行	A&A 経由	5.39	11.41	28.34	8.09	20.12	23.08	10.47	26.17
4		既存のバスシ テムの改善策	一般レーン走行	女子美大経由	5.39	18.53	17.45	7.10	24.55	17.35	9.48	31.41	18.11
4'				A&A 経由	5.39	18.53	17.45	8.09	27.01	17.97	10.47	33.88	18.54
5	北側 ルート案2	LRT	専用走行空間 (複線、単線)	女子美大経由	4.97	12.38	24.08	6.68	16.33	24.54	9.06	21.12	25.74
5'				A&A 経由	4.97	12.38	24.08	7.67	18.11	25.41	10.04	22.88	26.33
6		新しいバスシ テム	専用走行空間 (複線、単線)	女子美大経由	4.97	11.48	25.98	6.68	15.38	26.07	9.06	19.87	27.32
6'				A&A 経由	4.97	11.48	25.98	7.67	17.15	26.83	10.04	21.65	27.82
7			専用走行空間(複線、単線)	女子美大経由	4.97	11.48	25.98	6.68	18.14	22.09	9.06	23.79	22.85
7'				C区間一般レーン走行	A&A 経由	4.97	11.48	25.98	7.67	20.61	22.33	10.04	26.24
8		既存のバスシ テムの改善策	一般レーン走行	女子美大経由	4.97	18.17	16.41	6.68	24.19	16.57	9.06	31.06	17.50
8'				A&A 経由	4.97	18.17	16.41	7.67	26.66	17.26	10.04	33.50	17.98
9	北側 ルート案3	LRT	専用走行空間 (複線、単線)	女子美大経由	4.47	10.75	24.94	6.18	14.70	25.22	8.56	19.49	26.36
9'				A&A 経由	4.47	10.75	24.94	7.17	16.48	26.11	9.55	21.27	26.94
10		新しいバスシ テム	専用走行空間 (複線、単線)	女子美大経由	4.47	10.05	26.69	6.18	13.95	26.59	8.56	18.47	27.84
10'				A&A 経由	4.47	10.05	26.69	7.17	15.73	27.36	9.55	20.23	28.32
11			専用走行空間(複線、単線)	女子美大経由	4.47	10.05	26.69	6.18	16.71	22.19	8.56	22.37	22.96
11'				C区間一般レーン走行	A&A 経由	4.47	10.05	26.69	7.17	19.18	22.43	9.55	24.81
12	南側 ルート案	既存のバスシ テムの改善策	一般レーン走行	女子美大経由	5.92	19.11	18.59	7.63	25.13	18.22	10.01	31.99	18.77
12'				A&A 経由	5.92	19.11	18.59	8.62	27.59	18.75	10.99	34.43	19.15

①目標達成度の評価	
まちづくり	●拠点間または各拠点と鉄道駅との移動時間 ●都市内のシンボル性
輸送力	●予想されるピーク需要を上回る輸送力を有しているか
定時性 速達性	●運行に際し自動車の影響をどの程度受けるか (受けずに済むか) ●予想される運行速度・表定速度
交通システム のアクセス圏	●利用可能な圏域の面積や人口など ●自転車や路線バスとの乗継ぎを含めた移動時間
公共交通 による移動性	●南部地域の主要地から相模大野駅等への移動時間 ●予想される自動車から公共交通への転換率

③事業性の評価	
建設費	●必要な建設費
維持管理費	●維持管理費用
公的負担額	●国や市が負担する費用
需要	●予想される需要 (利用者数)
事業期間	●全線開業までに必要な期間 (手続き、建設期間)
費用対効果	●費用 (建設費、維持管理費) と便益 (利用者の時間短縮など) との比率
採算性	●運営費と運賃収入の比較

②整備に伴う影響の評価	
導入空間確保 の生活影響	●必要な導入空間を確保するための用地取得の広さ (用地費) やそれに伴う家屋の移転・補償 (移転補償費) の多さ
沿道環境 (大気、騒音、 振動) の影響	●運行により発生する、大気 (窒素酸化物 (NOx) など)、騒音、振動の影響の大きさ
生活環境	●交通システム導入により、道路を横断できなくなる箇所や横断距離の増加
自然環境	●導入空間確保に伴い生じる公園・緑地等の減少
道路混雑	●一般車線の道路混雑の程度
歩行空間減少	●交通システム導入より、減少となる歩道の幅
工事影響	●工事期間中の交通規制などの影響

④目標達成度以外の導入効果の評価	
安全性	●安全な運行が確保されるか
車内環境 乗り心地	●座席数、車内の広さ、車両の揺れや振動など ●車内からの眺望
乗降しやすさ	●乗降口の広さや段差、乗降に要する時間など
運賃の 支払いやすさ	●運賃の収受が車内か車外かなど
(人口減少社会) 市街地集約効果	●沿線の利便性が向上し、駅・バス停周辺に施設や住宅の立地が進みやすいか
(高齢社会) バリアフリー	●乗降の段差、車椅子での乗車環境など
(高齢社会) 歩行距離	●利用時や乗換え時などの歩行距離・上下移動など
(低炭素社会) CO ₂ 排出量	●運行に伴う二酸化炭素 (CO ₂) の排出量
(低炭素社会) 省エネルギー	●運行に伴うエネルギー消費量