

新しい交通システムの取り組みに係る地域説明会の結果

【開催状況】

地区名	開催日	会場	参加人数
麻溝地区	平成21年4月21日(火)	麻溝小学校体育館	約110人
大野中地区	平成21年4月22日(水)	大沼小学校体育館	約230人
相模台地区	平成21年4月23日(木)	双葉小学校体育館	約300人
大野南地区	平成21年4月24日(金)	谷口台小学校体育館	約550人

(合計 約1,190人)

【主な質疑応答・意見要旨】

(: 質問 : 回答 : 意見)

意義・必要性

市の人口構成が超高齢化し、税収も減る中で、今これだけのものに300億円以上のお金をかける理由が本当にあるのでしょうか。バスが定時運行できない理由には、道路が狭くて定時運行できないケースも多くあり、これらを調査・解決もしないまま、まずBRTだという考え方は、まったく納得できません。

市としては、交通渋滞の問題、あるいは生活道路への通過車両の進入の問題など、諸々の問題をどう解決していくかということが大切だと考えており、ルート案やシステムの構築方法など、いろいろなご意見をいただきながら、さらに検討していく必要があります、市民の方々と話し合いを行っていかねばならないと考えています。

3月議会の答弁にあった、市長の「市民の合意形成を優先する」という言葉の中には、白紙撤回という合意形成も含まれているのでしょうか。

合意形成のやり方というのは、まず市民の方々に説明会を開いてご説明させていただいた上で、いろいろなご意見をお伺いして、基本的な考え方をまとめていくということです。この計画は、交通渋滞や地域の生活道路への通過交通の進入などの課題がある中で、案として提案させていただいたもので、解決方法につきましては、これから市民の皆様と議論していかねばならないと考えており、そういう意味での話し合いを進めていくということです。

白紙撤回や反対という決定が、可能性があるのかわからないのかお聞きしたいです。

白紙撤回というのは、今までのものをまるっきりなくしてしまっただという話だと思いますが、そういうことではなくて、この計画の前提としていろいろな課題があるわけですから、そういった課題解決のためにこの計画があります。ですから、その課題に向けて、いろいろな話し合いをしなければいけないと思っております。そういう意味で、白紙撤回にしないで、このルートが駄目だったらどういう方法が考えられるかなど、そういったことを話し合っていかなければならないと思っております。

原当麻から相模大野の交通利便性については、常々問題になっており、長年に渡って行政に新交通の体制を早く整えて欲しいという要望をしてきた中で、ようやくBRTという形で今回周知されたということで、反対のご意見もあるようですが、麻溝の住人にとっては、非常に喜ばしく、是非進捗して欲しいと願っています。

BRTを造ることが目的なのではなく、さがみ縦貫道路から流れてくる車を、県道52号を拡幅するだけでは対応できないから、どこかへ逃がすために道路を造るための隠れ蓑だとしか考えられません。

あれば便利だという程度のシステムのために、ルート上に住んでいる人たちが犠牲を払わなければいけないということに納得がいきません。

BRT導入という前提ではなく、なぜ、新しい交通システムが必要なのか、現状のまま放置するとどういった弊害があるのか、ということをもっと皆さんに分かりやすく説明していただけないでしょうか。

現状の道路だけを考えると、南部地域は、都市計画上の防災的な観点も含め、非常に道路ネットワークが薄い地域かと思います。このような地域に、平成23年にさがみ縦貫道路の(仮称)相模原インターチェンジが開通すると、さがみ縦貫道路のアクセス道路として考えられる県道52号がさらに渋滞し、その結果、渋滞している道路からの迂回により、今まで混んでいなかった道路が混雑することや、生活道路への通過交通のさらなる進入が想定されます。

そういった意味で、この地域に基幹的な公共交通を中心とした公共交通網を整備し、車に過度に頼らないで生活できるようなまちづくりを考える必要があります、この計画を提案させていただいたものです。

この計画で一番の欠点は、生存権と生きる尊厳を無視した計画だということであり、現在住んでいる人たちを立ち退かせるような計画では、とても賛成は出来ないと思います。もし、計画をするのであれば、日本一の医療制度や、若い人が相模原に来たいと思えるような子育て環境を充実することや、どこにも真似できないような介護方法をするなど、そういう施策に目を向けて欲しいと思います。

この道路を造るまちづくりに賛成です。市では、これまでいくつかの構想を出していただきましたけれども、それが途中で頓挫してきた中で、ようやく陽の目をみてきたというのが現状だと思います。まちづくりを考えると、国道16号から渋滞している道路を1時間かけて北里まで行っても交通機能の役を果たしているとはいえず、長期的な視点で考えなければいけないと思います。

検討区間・ルート・駅

なぜ開発されていない津久井などの北部地域ではなく、既に開発されている相模大野という南部地域に、まちを壊してまでこのシステムを導入するのでしょうか。また、なぜ原当麻から市の中心である相模原へ行くのではなく、相模大野としているのか教えてください。

津久井地域を含めた全体計画については、総合都市交通計画の中で検討を進めていく必要があると考えています。また、原当麻駅と相模大野駅を結ぶ中で、県道52号が慢性的に渋滞しており、地域の生活道路への通過交通の進入、さがみ縦貫道路の(仮称)相模原インターチェンジ開業に伴うさらなる道路容量不足への懸念などの交通課題を改善する必要があるということで、旧市の時代より新しい交通システムの検討を進めてきたところです。

慢性的に渋滞している国道16号の車線増や立体交差化、県道52号、行幸道路及び村富相武台線の拡張で良いのではないのでしょうか。住宅街を通すのではなく、既存道路を拡幅するルートのほうが効率的ではないのでしょうか。

国道16号と村富相武台線については、中間に位置する都市計画道路上鶴間線と中央地域を結ぶ構想路線の弥栄上鶴間線を整備することで、二つの幹線道路の渋滞が緩和されると考えています。また、過年度の調査より、構想路線の弥栄上鶴間線とあわせながらBRTの導入空間を整備することが、最も効率的だと考えていますが、ルートについては決定されたものではなく、今後、ご意見をいただきながら計画(案)をまとめていきたいと考えています。

北里大学と原当麻駅間のルートについては、くねくね曲げるのではなく、直線的なルートにした方が

良いのではないのでしょうか。

北里大学と原当麻駅間につきましては、市の総合体育館、陸上競技場及び麻溝公園などの公共施設並びに女子美術大学を経由していくルートを想定しています。

今まで、路線バスであれば50mから100mおきに停留所がありましたが、BRTになると1km近く停留所がなくなり、お年寄りに優しいとはいえません。駐輪場を設けるといいますが、お年寄がそこに自転車で来られるのでしょうか。さらに、そこで駐輪代を払って、今のバス代よりも高いBRT代を払うこともお年寄りに優しいとは思えません。

振動・騒音など、地元で迷惑をかける住宅密集地を通るルートは、変更できないのでしょうか。国道16号、ジャスコを経由し、新しくできた道路（古淵麻溝台線）を通るのはどうでしょうか。

新しい交通システムは、相模大野駅から原当麻駅の区間を先行的に導入する区間として検討しています。ジャスコ、イトーヨーカドーの方に行ってしまうと、その目的や方向がずれてしまうことになりまますので、大きなルートとしては、相模大野駅と原当麻駅は、結んでいきたいと考えています。ただ、中の細かいルートについては、今後、検討していかなければならないと考えています。

振動・騒音で、生活がおびやかされるような計画には反対です。通すのであれば、地下にするしかないと思います。地下であれば、幅もそこまで必要なく、市民の皆さんに迷惑をかけることもないと思います。

地下にして欲しいということにつきましては、全く否定するというものではありませんが、地下にすると、事業費もかかりますので、ご意見として伺います。

相模大野と原当麻を結ぶということですが、女子美術大学と原当麻の間は、利用者も少ないと予想をたてているのにもかかわらず、なぜ、原当麻にこだわるのでしょうか。

当麻地区においては、さがみ縦貫道路のインターチェンジ周辺での新しいまちづくり構想があり、麻溝台・新磯野地区と当麻地区の二つの産業系のまちづくりを進めていこうという構想があります。こうした新しい拠点と、本市の3拠点の一つである相模大野という核を結ぶということが、新しい交通システムの目的の一つです。

さらには、原当麻駅を結ぶことで、JR相模線の活性化にも寄与するものと考えています。

御園、みゆき台には、東西約400mの都市計画道路（町田新磯線）が存在します。その都市計画道路は40年間も放置されているにも関わらず、なぜこれを利用せずに、新たに道路を通そうとするのか全く理解できません。

昭和31年に都市計画道路町田新磯線が、計画幅員11mで計画決定されています。また、弥栄上鶴間という構想路線が市の都市計画マスタープランに位置付けられています。

市の南部地域から市役所のある中央部へ向かう道路は、国道16号と村富相武台線の2路線しかなく、道路ネットワークという観点から、もう1路線の道路が必要だと考えています。一方、国道16号方面に向かう道路は、県道52号、古淵麻溝台線、県道51号などの道路があり、比較的道路ネットワークは良い状況です。

道路ネットワーク上、両方とも必要ですが、今回は、新しい交通システムの導入と併せて構想路線の弥栄上鶴間線を整備することが良いのではないかとということで、提案させていただいたものです。

当初の新しい交通システム構想では、市の南北に基幹交通軸が必要だということを記憶しています。それが、なぜ急に西の原当麻方面に曲がっているのでしょうか。まず、全体計画を示し、その中で、このルートの位置づけがどうなっているのかを説明する必要があるのではないのでしょうか。

全体構想ルートとして、相模大野から麻溝台地区を経まして、そこから村富相武台線を通り、相模原方面に行くルート、当麻地区を経由し、田名方面を経て相模原、橋本方面へ行くルート、の二つのルートがあり、両方に共通する相模大野から麻溝台地区、それと拠点間を結ぶという意味で当麻地区を先行

検討区間としているものです。

駅間を750mと想定しているとのことですが、現在のバス停の間隔をご存知ですか。750mもあつては、住民の利用はおぼつかなく、単に北里大学と女子美術大学のための交通機関であつて、住民のための交通機関ではないと思います。

バス停の間隔ですが、BRTの方では平均で約750mとお示しましたが、既存のバス停については、区間によって異なりますが、約300m間隔と承知しています。また、北里大学や女子美術大学のための交通ではなく、相模大野駅と原当麻駅を結ぶ新しい交通システムとして考えています。

市南部地域の相模大野から原当麻の、たった8kmに300億円をかけることに、70万人の市民が賛成するのでしょうか。300億円を使うのであれば、多くの市民が納得できるようなものにしないと問題があるのではないのでしょうか。北里大学病院に行かれる方は便利になるかもしれないが、必ずしも相模大野である必要はなく、古淵からもあり得ると思うが、どのような考えで新交通システムのルートとして相模大野と原当麻に決まり、また、どのように市民へ周知したのでしょうか。

相模大野というのは、旧市におけるまちづくりの三つの拠点である橋本、相模原、相模大野の一つです。当麻地区については、JR相模線の原当麻駅があること、さらには、その先にさがみ縦貫道路の(仮称)相模原インターチェンジが平成22年度に整備予定であることから、この地区に新たな産業の拠点、新たな核を設けるべく、まちづくり構想を進めているところであり、こうした新たな核と3拠点の一つである相模大野を結び、さらには鉄道空白地帯の解消につながるということから考えてきたものです。

市民への周知については、平成14年にアンケート調査の実施及び市民フォーラムの開催、平成20年3月15日にグリーンホールでの交通フォーラムの開催等により、市民の方への周知をさせていただいたところです。

この計画の中心には北里大学があるように思えるが、そんなに北里大学が大事であれば、相模大野へ移ってもらえば良いのではないのでしょうか。

システム

バスは、利用者が少なくなると、終バスの時間の繰上げ、本数の減便をする懸念があり、このシステムについて、永続的に運行されることが保証されるという説明がされない中で計画を出されても、市民の理解は得られないのではないのでしょうか。

バス利用者が少なくなる大きな要因として、渋滞によるバス交通の定時性が損なわれ、公共交通としての信頼性が低いことが考えられ、信頼性・速達性の高い幹線快速バスシステムを公共交通軸の中心として路線網をつくるのが、交通まちづくりとして考えられるのではないかとということで提案したものです。

渋滞解消の対策はBRTだけではなく、国道16号と県道52号の立体交差や、その他のボトルネック箇所の解消などと比較した上で、BRTの方が経済的かつ効果があるという説明が必要です。

交差点の立体交差化なども渋滞解消策の一つですが、BRTについては、交通渋滞解消のほか、高齢者への対応、まちづくり、こういったものも視野に入れた中でしっかりとした公共交通軸が必要であるということで提案させていただいたものです。

なお、渋滞解消については、物理的な整備とあわせてTDM(交通需要マネジメント)という、自動車から公共交通への転換を進めていく必要があると考えています。

新交通の議論は平成元年からということですが、その中でBRTというものが、いつ取り上げられたのでしょうか。

BRTについては、平成19年度の調査の中で、でてきたものです。

将来のまちづくりの進展や需要の動向などを踏まえながら、より輸送力の高いシステムへの移行や路線の拡張など柔軟な対応ができる交通を目指すとのことですが、これは、BRTでなくなるかもしれないと市が認めているのではないのでしょうか。

BRTについては、現時点において望ましいと思われるシステムということで提案をさせていただいたもので、需要の動向等を見た中で、さらに、輸送力の高いものへの移行が可能な柔軟なシステムということで考えています。

BRTの運行時間帯はどのように考えているのでしょうか。補足説明では、鉄道の運行時間に合わせるとのことですが、その場合、運行していない空白の時間があるわけですが、この空白の時間の専用走行路をどのように扱われるのでしょうか。一般車の走行を許すのでしょうか。

BRTの始発や終便については、いろいろな交通との連携をとるべきであると思いますし、そうしないと利用しやすいシステムにはならないと思います。そういった中で、運行計画の精度を上げて検討しなければならぬと思います。

また、BRTの専用走行路については、BRTを円滑に走らせる工夫として、信号制御があります。そこに一般車が入ることによる危険性や安全確保の課題があるので、基本的な考え方の中では、BRTが走らない時間についても、一般車が入れないような形を考えているところです。

ただし、これは基本的な考え方であり、今後、交通を管理する警察との協議など、新しい交通システムを検討していく上で、安全性というものを追求し、検討を深めていかなければいけないと考えています。

BRTの専用走行路を5分間隔で走った場合、前を進む車との間隔が、2,000m程度になるのではないかと思います。県道52号で隣を走っている一般車道を利用している方々が、このような間隔で専用走行路を走っているバスを見たときに、どのように考えるのでしょうか。

基本的には、BRTというものは、走行空間を持っていることが一番重要ではないかと思います。これからの公共交通をしっかりと考えていく中で、5分に1回バスが走る空間にそれだけの価値があるのか、それとも一般車と一緒に走るべきか、ということは検討していく必要があると考えています。

今の基本的な考えの中では、基幹的な公共交通を考える上では、BRTの専用空間が必要だと考えており、その意味でも自家用車から公共交通に少しでも利用転換できるようなものを検討していく必要があると考えています。

BRTというのは、日本国内では、どこかで走っているのでしょうか。走っているとしたら、どのようなになっているのかを教えてください。

BRTについては、本格的な国内の導入事例はありません。ただし、類似の事例としては、名古屋市に基幹バスというものが走っており、名古屋市の方では、道路が広いので、その複数ある車線の一部を専用レーン、優先レーンとして活用してバスを走らせているという事例があります。

新交通システムについては、燃料電池車を導入し、南清掃工場で、ゴミ発電等のエネルギーを活用した燃料電池で走らせ、環境にやさしい相模原ということで、進めていくことを提案します。

公共交通を考えるのであれば、従来のバス路線とどうつながるのかも含めた全体計画とすべきであり、従来のバス路線との関係、従来のバス路線がどう変わるのか示していただかないと納得できません。

新しい基幹的な公共交通の軸が入ったときには、今のバス路線とうまく連絡・連携を図らなければ、地域としての公共交通のサービスレベルが高まったとは言えないので、そこは地域として、公共交通の充実が図れるようにしなければいけないと考えています。

現在のバスの運賃ですら、わざわざ歩いて少しでも安くしようとしているくらいなのに、このBRTの運賃はいくらになるのでしょうか。恐らく倍ぐらいの料金になるのではないのでしょうか。利用者にと

っては時間だけの問題ではなく、料金も示されない状態では、納得できません。

運賃については、相模大野駅から北里大学病院までは240円と記憶していますが、需要予測の中では、現行のバス運賃と同じ条件で検討しています。具体的な話は先になると思いますが、今後、市民の方も含め、行政、交通事業者と一緒に検討する必要があると考えています。

BRTが走ることになった場合、BRT専用道路と一般車道などで幅員が30mとのことですが、全区間30mである必要があるのでしょうか。万が一、住宅密集地を通るということであれば、BRTだけで良いのではないのでしょうか。

少なくとも住宅密集地を通る場合は、地下を通ったらどうでしょうか。地下鉄は費用が高いという理由で頭から検討されていないようですが、全部、地下を通す必要はなく、そういう柔軟なことも考えていただきたいと思います。

幅員30mについては、自動車、自転車道や歩道も含めた場合の望ましい幅員だと考えていますが、木もれびの森の道路のあり方、住宅密集地の道路のあり方については、いろいろなご提案を受けながら検討していかなければいけないと考えています。

地下についても、事業費や利用者のことを考えた中で、今は検討していませんが、その辺も含めて今後、検討していかなければいけないと考えています。

導入効果

北里大学から原当麻までの間については道路拡幅せず、公共車両優先システム（PTPS）でもって渋滞は解消するのでしょうか。将来、さがみ縦貫道路が開業し、さらに交通量が増える中で、BRTが優先的に通行している道路をどうやって渋滞解消させるのか理解できません。

県道52号の当麻地区から北里大学までの区間のうち、村富相武台線までの区間につきましては、県による4車線化の拡幅計画があるため、提案させていただきました運行間隔等では、効率性の問題もあり、この区間は公共車両優先システム（PTPS）で対応していこうと考えています。

交通渋滞を解消するために、車利用者からの転換を考えるのであれば、バスを便利にすれば良いのではないのでしょうか。BRT整備にかかる費用でバスを購入し、増便や運行時間の拡大、市による運賃の一部負担による値下げなど、既存のことで、できることを実施した方が良いと思います。何百億円もかけることではありません。それだけのお金があれば、津久井地区のバス路線などにも投資した方が良く、その方が喜ばれると思います。

県道52号が慢性的に渋滞し、事故も多い中で、この新しい交通システムが導入されることにより、改善されることは望ましいし、基本的には賛成です。

既存道路の渋滞解消であれば、道路拡幅、優先レーン設置、停留所の拡幅、交差点の改良などをすれば解消できるのではないのでしょうか。

道路渋滞については、優先レーンや右折レーン、あるいはバスベイなどを整備することにより解消できる部分も確かにあり、そういうことも進めなければいけないと思いますが、BRT導入の大きな目的として、この地域に基幹的な公共交通軸を設けることが、今後のまちづくりにとって、非常に重要だと考えており、提案させていただいているものです。

BRTではなく、路線バスに公共車両優先システム（PTPS）を導入すれば、渋滞は解消され、北里へも早く行けるのではないのでしょうか。また、北里から原当麻間については、一般車道を走行し、公共車両優先システム（PTPS）を併用することですが、この区間はほとんど拡幅しないのだから、当然その前に渋滞する車があり、公共車両優先システム（PTPS）は機能せず、むしろ渋滞が増えるのではないのでしょうか。

公共車両優先システム（PTPS）については、現在も、相模大野から北里大学の先の相模原公園入口の交差点のところまで導入されていますが、ピーク時については、道路渋滞により機能が十分に発揮されていない状況です。また、北里大学から原当麻駅間については、一般車道を走行しますが、単にBRTを100%優先にするということではなく、交差する道路の交通状況への影響を見極めながら、検討していく必要があると考えています。

周辺環境への影響

県道52号が渋滞する理由として、北里大学へ入る一般車両による右折待ち渋滞が起きているのですが、このような状況の中でBRTを整備するにあたり、どのように駅を整備する予定なのでしょう。路線バスと同様に北里大学構内に入るのでしょくか、そのまま県道52号を直進するのでしょうか。直進していく形ならば、一般車両はBRTの路線を横切って右折する必要が生じ、さらなる渋滞が起こることになり、その解消策を具体的に図で示さない限り、この計画は話になりません。

北里大学の前の交通渋滞というのは、県道52号からの右折車両が原因の一つであるということは承知しています。駅については、現状で路線バスのターミナル駅があるので、道路上よりもターミナル内に設けるような形で計画していく必要があると考えており、その上では、一般車両とBRTとの錯綜する部分については、今後、改善方法等を検討していかなくてはならないと考えています。

道路が大きくなれば、交通量が増えるでしょう。二酸化炭素の排出などは低減されると思いますが、周辺に残った人々への騒音や振動について、どう考えているのか。浮遊粒子状物質、タイヤから出たり、油から出たりする物が、どれだけ増えていくのか、そういうことは考えているのでしょうか。

浮遊粒子状物質（SPM）についても、相模台中学校で経年的な計測をしております、統計データとして捉えています。2007年は減少傾向ですが、二酸化硫黄、二酸化窒素、光化学オキシダントなど、道路の環境が変わることによって、どう変化していくのかということは、今後、詳細な検討をしていかなければならないと考えています。

まちづくりであるにも関わらず、通過地域の住民への影響について、今後、検討するというそんなまちづくりは無いと思います。

通過地区の方々、特に住宅密集地を通ることですので、その地域のまちづくりというものが重要だと思っています。計画（案）の方では、少しその辺を整理していますが、これから地域の方々や地域への通過交通の進入の排除をどう行いながら、地域のコミュニティを守っていくかということが非常に重要なことだと思っていますので、これから住民の方々や話し合いを行っていきたくと思っています。

交通量がどんどん増えていくと言っているが、いつ、その増加が止まると思っていますか。ずっと、増加するわけではなく、このシステムが導入されるのは、10年後くらいだと思いますが、10年後には、交通量はもう減っているんです。今から10年後に導入するよりは、既存のシステムを充実した方がずっと良いのではないのでしょうか。

10年後の自動車の交通量は、平成17年度に道路交通センサスといまして、全国一斉に、交通量の調査を行っています。この時の将来の推計データの中では、全国規模では平成32年までは微増、または横ばいであり、それ以降、平成42年には1、2パーセント程度減ります。これは全国平均の予測になっています。

災害用避難路など、都市防災機能の向上と書いてありますが、なぜ、市の広域の避難場所を削るような計画になっているのですか、それはおかしいです。すごいインフラだけ通して、逃げる所を無くすというのは、本末転倒ではないですか。

導入空間というのは、災害時の避難路、また援助物資の緊急輸送路、さらには延焼が起きた場合の遮断帯、こうした機能も持っているということで標記をさせていただいています。

この計画の一番の問題は、今、御園という住宅街に30m道路を造ることである。高齢者にとって、静かな環境がものすごく必要であるにもかかわらず、夜にトラックが走らない、騒音がおきない保証があるのか。

静かな環境というものは非常に重要であり、30m道路ということだけではなく、例えば、BRT専用道路を整備するなど、今後検討していく中で、良好な低層住宅街の静かな環境をどのように守れるのか検討していきたいと考えています。あわせて、生活道路への自動車の進入についても、どのように安全・安心な道路空間を維持できるのか考えていきたいと思えます。

老人に優しいと言っても、30m道路を横断するのにどれくらい時間がかかるのか。公共車両優先信号システム(PTPS)により、BRTが近づくと歩行中に信号が赤になり、歩行者の横断が阻害され、非常に老人に優しくない。

幅員30mについては決まっているわけではなく、また、今、想定している30mの中でも渡るのは、30mではなくて18mです。信号についても、こういう計画を考える上では歩行者の安全を第一に考えていかなければなりませんし、歩行者が横断している途中で、それをすぐに赤に変えてBRTを優先するという信号制御はあってはならないと考えています。

環境にやさしいと言うが、木もれびの森、静かな住宅街を壊すのは環境にやさしくない。

市の南部地域、特にこの相模大野周辺の交通事情を考えると、相模大野から市役所へ向かう道路が国道16号と村富相武台線の2路線しかなく、生活道路への通過交通の進入の問題が生じており、この通過交通が走れる空間を造ること、生活道路への通過交通を入らないようにすることを一緒に行うことによって、単に道路を造るだけではなく、交通からまち全体を考えていくことが大切であり、その中で環境についても十分考えていく必要があると考えています。

環境にやさしいと言うが、なぜ、さがみ縦貫道路からの抜け道が、相模大野に来るのか。また、BRTはバスを連節して走らせるそうだが、今でも一人も乗ってないようなバスがいっぱい走っているのに、連節バスである必要があるのか。

さがみ縦貫道路のインターチェンジが開通すると、県道52号が、町田や多摩方面からのアクセス道路になることが想定され、現在でも交通量が多い中、このままでは今まで渋滞していなかった道路にも自動車が流れ込むことが考えられ、南部地域の交通を改めてしっかりと考えていかなければならないと認識しています。

連節バスについては、全てを連節バスにするのではなく、需要予測を踏まえて検討していく中で、普通のバス、連節バスの使い方を決めていくことになると考えています。

住宅街の中に抜け道を造らないようにするために、BRTや道路を造るとのことだが、提案のルートを見ると、住宅街の真ん中にBRTのルートや道路拡幅をしており、矛盾をしているような気がする。

住宅街の中に通過交通があったものを、一つしっかりした道路を造ることにより通過交通を集約するとともに、生活道路に通過交通が入り込まないようにするための一方通行化や速度規制、車止めなどの仕掛けが必要だと考えています。生活道路をどのように安全・安心な空間にしていくかについては、地域の方々と行政と一緒に考えていかなければいけないと考えています。

事業手法・事業性

事業を行う際には、事業に対してどれだけの利益があるのかを示すことによって、市として総合的に見て必要性を判断できるものであって、費用対効果を示さない限り判断できません。

費用対効果については、BRTの便益評価マニュアルが確立されておらず、正式に公表できない状況です。

なお、参考数値として、街路とBRTをあわせて整備した場合に費用対効果1.9という試算が出ていますが、事業費の精査やBRTの評価分析マニュアルが確立されれば、変わってくるものと思いますので、参考として検討している状況です。

新しい交通システムが市民に非常に望まれているとのことですが、このBRTは、市営交通になるのでしょうか。税金をたくさん使う事業なのだから、はっきりさせてください。

現在のところ、市が道路空間、走行空間を整備し、交通事業者が運行する方式を想定していますが、運行主体については、まだ決定しておりません。

なお、BRTができるときには、現在ある市内の交通ネットワークとそれにつながるネットワークもいろいろ考慮しながら検討していく必要があると考えています。また、現実的に、市は交通事業を行っていないので、民間の事業者と一緒にスキームを組む必要があると考えています。

この事業が始まった場合の損益、事業採算については、全く説明されていません。これを示すとともに、その算出根拠を、利用者数、運賃体系、運営組織、運営経費など、項目ごとに現状及び予測数字を公開してください。

今回の基本計画(案)については、提案させていただいた基本的な考え方に対して、ご意見をいただきたいという趣旨であり、ご質問にあったような数字については、今後、調査を進めていかなければいけないと考えています。

公開できないのは、赤字になるからであり、この赤字を誰が負担するのかも説明してください。赤字になっても市民からの税金で行うのでしょうか。

赤字前提の事業はできないと考えています。北里大学まではかなりの乗降客もいるので、赤字にならないようなシステムとして、BRTを提案させていただきました。また、バスの本数を増やすなど、いろいろご提案もいただき、そういったことも考えていかなければなりません。通勤・通学時間帯における定時性を確保した交通がこれから必要ではないかということで、この計画を提案しています。

どうも市の方は、市民の意見を聞いても、実施するような雰囲気が見えますが、反対の意見を申しません。285億円をかけるけれど、採算はとれないと思います。にもかかわらず、なぜ、それを実施しなければいけないのかと思います。

交通渋滞をあげてますが、右折ラインや右折信号を長くするなどすれば、解消できると思います。BRTを使わなくても、バス専用路線があれば、スピードがあがるでしょう。だから、高価なバスはいらないと思います。右折レーンを広げるとか、町の中にコミュニティバスを走らせてみるとか、その方がよほど良いです。

市全体の交通渋滞を直す方に、もう少し実際の生活道路をきちんとする方に、この金を回してもらいたい。

採算性を示さないで、賛成も反対もできません。ですから、この採算性をいつ示してくれるのですか。

採算性について、具体的な数字は、まだ出ておりませんが、具体的な数字が出せるような調査をしてまいりたいと思っています。

バスが現在でも、採算性がとれないところがあるかと思いますので、BRTを導入して採算性があうのかどうか、それを伺いたいと思います。

具体的な数字は、まだ、これからの検討ですが、上下分離的な考え方で、下の部分、道路を走る部分については、市が整備しまして、運行については、運行主体という形で交通事業者にお任せするような役割分担をすることで、交通事業者は初期投資がそんなにかからずにスタートできるということで、採算が採れると考えています。

BRTは、どうして外国の事例ばかり何だろう。日本の事例は名古屋と言っていますけれども、そういった所は全て、既に街があって、広い道路があって、混雑をしてそこでどうするかという話です。今回みたいに住宅を退かした事例は、一つもありません。大きな違いだと思います。

導入空間を整備することと併せまして、BRTを整備することが、交通まちづくりという意味でも非常に重要だと思っており、今回、提案しています。

費用対効果について、これからどのような評価式をつくるのか知りませんが、都合の良い式を用い、良い数値が出たからBRTは良いものであるという様な誤解を招くような議論の進め方はしないでください。

いろいろな指標を評価して、事業評価結果がどうだったのかを教えてください。

事業評価は、もう少し、事業費などが精査されて、都市計画決定などの直前になった場合に、事業として整理して、きちんと行いたいと思っています。現在、基本計画（案）ということで基本的な考え方を取りまとめた段階ですので、まずは市民の方々のご意見を伺った上で、さらに詳細な検討をしてから、計画を進めたいと思っています。

事業費

北里大学までのたった4kmの道に、なぜ285億円も使うのか理解できません。これは市民一人当たり4万円の負担であり、実際はこれ以上かかるはずで

国の財政状況も厳しい中、国から1/2の補助が出るという考え方は甘く、今から導入すること自体、まったくの筋違いです。

政令指定都市移行に伴う県債の負担など、市の財政状況が厳しくなる中で、285億円の事業を実施するにあたって、国の補助金の見込み、市の財政的な裏付けを明確にすべきではないでしょうか。

財政につきましては、県から引き継ぐ県債償還金と、新たな収入財源を踏まえた政令指定都市移行に伴う財政シミュレーションを行っているところです。この新しい交通システムにつきましては、中核市になる前より検討を進めてきたものであり、政令指定都市移行に伴う財源とは別に考えています。また、現行制度において見込める半分の国庫補助も最大限活用していきたいと考えています。

今回のこの計画でかかる資金ですけども、このお金というのは、どこから算出するのですか。また、これを実施することによって、何か経済効果が市にあるのでしょうか。私たちの税金です。経済効果がなければ、実施する必要がないのではないですか。

概算事業費285億円につきましては、具体的な、本当に必要な幅員、場所等も定まってない中で、お示したルートの中での概算ということで、過去の事例等から算出をしたものです。

また、経済効果については、確かにこうした交通、公共交通、道路、そうしたものによる経済効果というものは、過去の中でもあるといろいろ言われています。ただし、今回の検討の中では、入口の基本的な考え方ですので、そうした詳細な経済効果の検討は、試算をしていません。

3,100億円という市債残高に、さらに概算285億円、これも実際に実施したらどうなるかわかりません。この285億円に、若い住民に負担してもらおうということは、我々年寄りとしては、耐え難いことです。285億円を70万人の人口で割っても、一人あたり4万円、北部など直接関係ない人も含めて4万円の負担がでできます。これは、白紙撤回すべきではないでしょうか。

市の一般会計予算、現在の借金、BRTによってどれだけ借金が加算されるか教えて欲しい。そして、70万人の市民一人当たりどれだけ税金の負担が増えるのか。

本市の平成21年度の予算については、一般会計が2,074億円、平成21年度末の市債の残高見込みが一般会計で1,906億円です。市債については、発行抑制に努めるとともに、プライマリーバランス（借入額と返済額のバランス）についても黒字であり、健全財政を維持してきています。国の実質赤字比率や財政の健全性を示す指標についても、健全な状態を維持しています。

BRT導入に伴う税金の負担増については、一般会計予算中の投資的経費枠の中に、この事業を組み入れて整備していきたいと考えています。事業費285億円については、あくまでも概算であり、今後、幅員など計画の精度を上げていく中で、事業費の抑制に努めなければなりませんし、そういう事業費をお示ししながら検討していかねばならないと考えています。

事業費は285億円のほか、維持費にどれくらいかかるのか。それにより、市民一人当たり4万円負担したあと、いくらぐらい市民が払っていくのかなどが示されていない。運賃についても、今のバス運賃より高かったら誰も利用せず、安く運営できるわけもないのに、それも税金で払うのか。

整備した道路や専用走行路については、市道として維持していかなければいけないと考えていますが、詳細な維持費については、今の段階では計算していません。運賃については、交通事業者が勝手に決めるのではなく、市民、行政、交通事業者の中で決めていかなければいけないと考えています。基本的には、現行と同程度の運賃設定をしていかないといけないと考えており、需要予測についても、路線バスと同運賃で設定した中で検討しています。

このシステムに対して、285億円のお金が出されることが心配です。市の予算は、年間2,000億円で、市債の残高は、3,000億円です。国債は全然、赤字で、借金をすることに対して麻痺していると思います。財政破綻が怖いです。

需要予測

BRTによる渋滞解消とのことですが、自家用車あるいは路線バス利用者がBRT利用に転換することで、はじめて渋滞を抑制する効果がでてくるものであり、実際にどれだけ自家用車、路線バスからBRTに転換されるかというのは未知数です。

その中で、サイクルアンドライドやパークアンドライドと言っていますが、具体的な整備イメージがない中でBRTのルートだけ示されても、現状ではBRTの利用客が順調に増えるとは考えにくいです。

利用者の想定ですけど、住民がどれくらい利用するのですか。その人数を的確につかんでいるのでしょうか。

利用者につきましては、需要予測の中で、平成28年度には、16,600人位が利用されるということで予測しています。

沿道まちづくり・補償

自分の家がなくなってしまう、あるいは、目の前が、大きい30m道路になってしまうという方にとって、生活が奪われてしまうことですので、そう簡単に取得交渉に応じるわけにも参りません。実際に、当事者の方の身になったら、自分としては、反対するしかないと思っています。

これだけ反対がありますが、多数決になったら実際に反対のほうが少ない可能性もあると思います。ごく一部の引っ掛かってしまう人が、反対してそれに応じなかった場合に法的に何かあるのか、直接交渉などを教えてください。

道路にあたった場合ということ、まだ、先のことですが、区域の方々の意向は、様々だと思います。例えば、これを機会に新たな場所へ移転しても良いという方、長く住んだ所だからどうしてもこの地を

離れたくないなど、いろいろあると思います。そうした皆さまのご意向、お話をお聞きしながら対応をしていくべきだと思っています。

しかし、まだ、線形等も決まってない中では、具体的な補償額の話、代替地の話など、できないという状況です。ただ、いずれこの事業ができるようになった場合には、そういった対応をさせていただきます。

整備していくと、残った所は、区画整理しなければならないと思いますが、減歩率をどのくらいに考えているのですか。

既成市街地の中に道路を整備していく場合に、接続道路や細かな道路の整形など、区画整理が必要だと思いますが、道路との接続は、大きな問題になってくると思います。その中で、少し沿道から離れた所も、街区を整形したりする整備手法を今後、検討していかなければならないと思っています。減歩がない形の沿道型の区画整理という手法などについては、地域の皆様といろいろな話をしながら、検討していく必要があると思っています。

本当にここで取り組んでいただきたいことは、導入によって被害を受けられる、移転しなければならない皆さんのことです。この辺りにはいろいろな人が住んでいると思います。お考えもいろいろだと思います。したがって、それを一つ一つ吸い上げていただいて、どの様な要望があるのかということを含めて、きめ細やかな体制を作っていただきたい。

ほとんどの家の所が道路になると、そこの住宅に住んでいる人は引っ越すことになり、逆効果になると思います。例えば、土地の値段、どこに引っ越せばいいのかなど、全然、分からないので反対です。

そのお話をする時点は、もう少し先になると思っています。今は、基本的な考え方をまとめた基本計画（案）について、皆様といろいろなお話をしながら、今後、どのように進めていけばいいのかという時点ですので、もう少し進んできた時に、また説明会を開催して、その進捗にあわせながら、いろいろお話をしたいと思っています。

パブリックコメント

パブリックコメント、1回目の時と2回目の時と書き方が違うのは、なぜですか。「概要版の1ページ、何々の課題もある」、この課題のところだけを直せば、これ以外の計画は正しいとなるではないですか。これでは、反対ということを書けないではないか。

パブリックコメントについては、自由な意見をいただくものです。また、内容の問題についても、ご意見をいただきたいことから、一つの記入例ということで、お示しをさせていただきました。

ですから、こういう書き方をしなければいけないということではなく、今までの書き方でも結構ですし、こういう視点からも書いていただきたいということで、今回、記入例をお示しさせていただきました。

1回目のパブリックコメントを提出した人が、2回目に同じようなパブリックコメントを提出した場合、あわせて1票と扱うのか、2票として扱うのか。

2月20日から3月16日までの1回目分と今回のパブリックコメントとは、1回目分、2回目分と別々に集約をさせていただいて考え方をお示ししますので、一人の方が2回出せば二つの意見として扱うこととなります。

進め方・説明

今後、市民の合意形成をどのような形で行うのでしょうか。

今回の説明会は、基本的な考え方をお示しした段階であり、これから計画を詰めていくにあたりましては、地域の方々とのようにしていくかを話し合っていかなければならず、いろいろなご意見をお聴きしながら検討していきたいと考えています。

麻溝小、大沼小、双葉小、谷口台小の4会場だけではなく、市全体で説明会を開催すべきではないでしょうか。

今回の4会場の説明会は、第一歩と考えておりまして、現在、検討している相模大野駅から原当麻駅の中での説明会という形で開催しています。なお、今回につきましては、市全体への影響もありますので、広報さがみはらを通じて、市全域に対しても計画の概要について示させていただいたところです。

市全体を対象とした説明会ではなく、もっと小さな単位で話し合い、ある程度まとまってから全体で話をしていかないと、話が進まないのではないのでしょうか。

今後、地域の方々とは話し合っていく中で、地域別説明会等についても検討していきたいと考えています。

説明の段階における行政と市民との疎通ができておらず、理解の差があることが問題であり、関係団体や、市民への十分な説明が必要なのではないのでしょうか。地域関係者が理解した上で地権者も一体となって構築し、一つの全国的なモデルとなるようなものにしてください。

このようなあいまいな説明ではパブリックコメントは書けないし、結局、いろいろな意見が出て、この案のとおり実施するつもりなのではないのでしょうか。それとも修正するつもりがあるのでしょうか。

この計画は、今後、検討しなければいけないことがたくさんあり、その中で、いろいろな市民の方々の意見を聞かなければいけないと考えています。従いまして、この計画を強引に押し進めていくことは考えておらず、あくまで地域の方々とは話し合い、熟度を高めるべく、この計画を提案したものです。

やり方や説明不足により、いろいろと問題を起こしているところがあるように聞いていますが、これから南区という一つのブロックになる区域の発展のために、どのようなまちづくり、あるいは交通体制を敷くのか考えていく上でも、地域の皆さん、行政で話し合っていくことを願っています。

今回の計画(案)を立てる上で、まず、市民と話をし、ルートやこの道路が実際に必要なのかという話をしてから、説明というのが筋ではないかと思っています。

一度、この案を、白紙撤回していただいて、この計画が必要なのかという話をしてから、もう一度作り直していただきたいと思います。話をする上で、複数の案を提示して、市民との対話を重視して是非作って欲しいと思います。基本的に、私は、今回の案については、賛成はしません。

先程の説明の中で、関係者と協議して決定していきたいと言っていました。関係者と協議して決定と、市民の合意形成とは全く違うと思います。市長は、「市民との合意形成が優先」と言っているのですから、ここを重視して欲しいです。

市長は、議会の中で、「平成28年、どうしてもこれをやるのかというご質問がありまして、調整の中で、時期がずれるということも、市民との合意形成が必要ということですので、柔軟な対応をさせていただきたいと考えています。」というようにお話しをさせていただいています。

それで、関係者のお話ですが、関係者の中には、地域の皆様も入っていますと答えさせていただいています。

市民、交通事業者、県、警察、道路関係者で協議会をつくるというところで、協議会の中で、想定ルートに関わる人を過半数入れるなど、地域住民の声を役所が受け止めているという形でないとなかなか話だと思いません。市民というのは、どういったところを考え、どれ位の人数を入れるのか伺いたいです。

協議会の中身について、細かく検討していませんので、今のご意見につきましては、受け止めさせていただきたいと思っています。また、地権者の方々の思いなど、そういったものを受け止める機会として、協議会だけでなく、地域の中で、もう少し話し合いをさせていただかなければならないと思っています。

これは、計画の説明会ではないと私は受け取りました。単なるBRTという一つのアイデアを皆さんに開示して、反応を見たという会だと、計画の説明会は、別途、これから詰めながら開催していくということで理解しました。

これは、お願いですが、説明会を土日に開くことはできないのですか。その予定はありますか。

今回の説明会につきましては、平日の4日間で用意をさせていただきました。今後、土日の開催につきましても、調整した中で検討させていただきたいと思っています。

新交通システムということで、道路等の計画をされているみたいですが、道路を新たに造るということは非常にお金もかかりますし、住民の生活にも影響を与えますので、じっくりと時間をかけて検討していただきたいと思います。

2月20日から3月16日の間にパブリックコメントを実施しているが、その前に、この問題の当事者となる地域住民に説明すべきではなかったのか。また、この段階において市議会と、どのように協議したのか。市民を代表して市議会というものが存在をするにもかかわらず、議会を無視して、市の一方的な計画を市民に押し付けるという態度であれば、賛成をする人はいません。

これまで、市議会の中でも議論や質問はあり、また、平成19年度にフォーラムを開催し市民の方々への周知の機会は設けてきた中で、今回、パブリックコメントを募集したところ、市民の方から多くの不安の声や疑問の声が寄せられたという状況です。市議会の方もこれを重く見て、地域の皆様への説明会を開催せずにパブリックコメントを募集したことはおかしいのではないかとということで、市としても誤解を招かないように説明会を開催して、市としての考えを説明した上で、市民意見の募集を行い、今回、市民の皆様と話し合っていく第一歩として、このような説明会を開催させていただいたところです。

パブリックコメントがまとまった段階でもう一回、このような説明会をそれぞれの会場で開催していただけるのか。また、市全体でも開催しないのか。

説明会は、今回が最後ではなく、これからも開催してまいります。開催方法や時期については今後検討してまいりたいと考えています。

平成28年という計画目標があるがどういうことか。

この事業を進めていく上での大きな目標として平成28年としていますが、この目標については、大きな目標として捉えており、平成28年度ありきではなく、今後、市民皆様との話し合いの中で、柔軟に対応していきたいと考えています。

予算案が可決されて、測量費がつかいましたが、ルートが確定していない中で、どこを測量するのですか。

予算を計上させていただいた測量費につきましては、相模大野から北里までの区間の測量費を計上させていただきました。しかしながら、これまでも、市議会での議論、地域での説明の中で、お答えさせていただきましたように、市民の皆様のご理解が得られない中では、測量の実施は不可能だと思っています。

いつになったら、どこを通るといった詳細な地図を発表するのですか。

現地の測量をさせていただき、より詳細な検討を進めた上で、具体的なルート、線形を定めて、都市計画の手続き、協議等、最終的には都市計画の案を作った段階で、初めてお示しをできると思っています。

す。

しかしながら、こういった状況の中では、測量は実行できないと思っています。従いまして、今の段階では未定です。

この都市計画の網をいつかけるのですか。網をかけた場合、そこで住宅を建てられません、リフォームもできません。

都市計画決定するためには、測量、あるいは、ルート、幅員をどうしていくか、駅のところはどの位の用地が必要なのかなど、地域の方々といろいろと協議していかなければならないと考えています。今後、都市計画決定に至るには、地域の方々との協議をしていかなければならない課題が、数多くあると考えています。

詳細なルート検討のために測量作業をすることだが、都市計画決定をするための作業の下地、既成事実をつくるために測量をするとはかと思えない。測量作業をやるのは構わないが、都市計画決定をするための作業としないことを約束して欲しい。都市計画決定をする前には必ず市民を集めて説明をするということをご確認ください。

都市計画決定について、行政が一方的に決めるのではなく、ルートや幅員について、皆様と話し合い、ご理解をいただかないと、手続きには入れないと考えています。測量についても、皆様に、事業についてのご理解をいただいた上でないと進められないと考えており、そういう意味では、測量は凍結という形で判断させていただいています。また、都市計画決定の前には、もちろん、このような話し合いをさせていただき考えています。

その他・市政全般

1,000世帯にアンケートをとったということですが、この1,000世帯については、何処ですか。1,000世帯は、どのように選びましたか。

アンケート調査を14年度に行いまして、旧市域の5,000世帯を無作為に抽出し、アンケート調査をしました。その結果、約3割の1,530ほどの回答がありまして、それを解析したものです。

平成14年度に、市民アンケートをしているとのことですが、世の中の情勢がまったく変わっているにもかかわらず、なぜその時の考え方を押し進めようとするのですか。

経済情勢、車に対する感覚、高齢化の進行なども変わってきている中で、平成14年度以降、積み上げてきた調査を参考にしながら、基本計画(案)を作らせていただいて、今後、提示させていただいた考えに対して、ご意見をいただき、必要な修正をしながら考え方を取りまとめていきたいと考えています。

今回の資料を作ったコンサルティング会社は、どこの会社ですか。

平成20年度の調査のコンサルタントは、社団法人日本交通計画協会というところが行っています。

こういうシステムができて、バスや電車が通るようになったら、市のバス、電車を走らせて欲しいです。70歳を過ぎた高齢者は、無料バスを発行してもらいたいです。

今回のBRTは、既存のバスとは違ったもので、新しい交通システムという形で考えています。また、高齢者への無料バスの配布など、貴重なご意見として承らせていただきます。

政令指定都市になるために、今回のBRT、これを条件にしているのですか。

新しい交通システムにつきましては、政令指定都市の話が出る前の平成元年から、旧市域の中の内陸部の交通問題への対応等を含めた中で、検討してきたものでして、政令指定都市になるために、行っていることではありません。

弥栄上鶴間線については、あたかも線引きされて便利になると言っていますが、あくまで構想路線です。構想路線として、市内のどこでも線が引けるような都市計画は、許されるのですか。それよりも40年もほったらかしている都市計画道路についてはどうなっているのですか。

都市計画的にきちんとした考え方を持って線は引かなければいけないと考えています。また、都市計画道路の長期未着手については、平成18年の神奈川県が策定した見直しのガイドラインに沿って、現在、見直しの基本的な考え方の検討を進めているところです。

どうして、この道（構想路線）が必要なのかというのが理解できません。我々は、別にこの道がなくても生活できているし、もし、実施するとすれば、今、計画途中の道（町田新磯線）を整備してからでも充分ではないですか。そういう道も作れないのに、どうしてこういう道が作れるのですか。

昭和31年に都市計画決定しました町田新磯線が未整備ですし、上鶴間線も栄町の交差点で止まっているという状況ですので、こうした路線についても、整備していく必要があると思っています。

しかし、現状の交通をみますと、やはり市の中央部と南部地域、これを結ぶ路線、ネットが非常に弱いことから、都市計画マスタープラン等では、この構想路線の整備が必要であると位置付けています。

木もれびの森を横断している新しい道路がありますが、その位置付けはどうなっていますか。

都市計画道路古淵麻溝台線という幅員16mの道路ですが、役割については、市の総合体育館、清掃工場がある村富相武台線と国道16号の古淵付近を結ぶ機能がある道路として計画決定され整備された道路です。

県道52号の原当麻から村富相武台線までの間の拡幅計画があるとのことですが、その道路計画はもう都市計画決定されたものなののでしょうか。また、どのくらいの幅の道路なののでしょうか。

拡幅計画につきましては、県の事業として、さがみ縦貫道路のインターチェンジから、県道46号線までの区間は整備を進めているところです。また、県道46号交差部から村富相武台線交差部までの区間につきましては、今後、拡幅すべく、県主催による地域説明会を数回開催したと伺っています。なお、代表的な幅員は27mと伺っています。

平成16年に東京都と神奈川県の連名で、国に対して町田・相模原業務核都市基本構想を出されており、その中で、さがみ縦貫道路のインターチェンジの完成に伴うアクセス道路として、地域高規格道路の相模野幹線建設と県道52号拡幅の二つの道路について言及している。このうち、市も相模野幹線の格上げの要望を行っているかと思うが、タイミング的に今回のBRT計画の道路拡幅と関係あるのか。

相模野幹線というのは、神奈川県の交通マスタープランにも位置づけられているさがみ縦貫道路へのアクセス道路としての機能を持つ構想路線ですが、今回の導入基本計画（案）は、地域内の公共交通の確保を重要視しており、相模野幹線とは別の流れで整理しています。