

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)	第 2 回相模大野駅北口周辺地区 TDM 推進委員会		
事務局 (担当課)	まちづくり計画部 交通政策課 電話 0 4 2 - 7 6 9 - 8 2 4 9 (直通)		
開催日時	平成 3 0 年 7 月 9 日 (月) 7 時 3 0 分 ~ 1 1 時 3 0 分		
開催場所	ユニコムプラザセミナールーム 1		
出席者	委員	1 6 人 (別紙のとおり)	
	その他	3 人 (随行者)	
	事務局	4 人	
公開の可否	<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	0 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由			
会議次第	開会 1. 現地踏査 2. あいさつ 3. 議題 (1) 現地踏査の結果について (2) 施策案について (3) 今後のスケジュール 4. その他 閉会		

# 審 議 経 過

主な内容は次のとおり。

(◎は委員長の発言、○は副委員長の発言、□は委員の発言、●は事務局の発言)

## 1. 現地踏査

7:30～8:50の時間帯において、TDM推進委員会の委員にて相模大野駅北口周辺の現地踏査を実施した。

## 2. あいさつ

開会挨拶 谷口委員長

## 3. 議題

### (1) 現地踏査の結果について

事務局から資料の説明を行った。

●現地踏査の結果を踏まえ、皆様方から課題等の意見を頂戴したい。

◎本日の現地踏査で感じたこと、印象に残ったことを最大3つまで、順番に発表して頂きたい。

□相模大野交差点において、駐輪場を利用する人が多く、駅方面へ向かう人が少なかった。また、駅から相模大野交差点、相模大野交差点から駅方面に向かう歩行者が、狭い歩道を上手に使い分け、一方通行のようになっており感心した。

駅方向への進入車両については、②での左折が多く、駅方面への直進が少ない。

送迎車は少なく、ファミリーマート前等に停車しているのを確認したが、数十秒停車のため、送迎車による混雑は全くないなという印象であった。

また、⑦の下りエスカレーターが混雑していた。

⑨、⑩についても、ポーノ方面への左折車両と直進車両がスムーズに流れており、送迎による渋滞は見られなかった。

□今日の現地踏査だけを踏まえると、各箇所で見られる問題は一つもない。

ただ、①の相模大野交差点については、歩道が狭いというハード的な問題はあるなど感じた。しかし、歩行者は上手く歩いており、ハード面での対策がこれ以上できないとした場合、独自のルールで歩いて上手くいっているのであれば、このままで良いのではないか。過去通勤ルートで自分も歩いていたが問題を感じたことはなかった。

送迎車については、2分程度観察し、2台確認したが、それぞれ20秒ほどの停車であった

ため、問題は感じられなかった。

どちらかという交通量は日中、夕方の方が多く問題であるが、その時間に規制を行うと街としての利便性や価値が下がってしまうと思われる。今日見た感じでは問題はない。

□今日は天気が良かったが、これが、雨だった場合は送迎の方が多くなると思われる。

今日見た限りでは問題ない。歩道をはみ出て歩いていた人もなくバスもきれいに流れていたと感じた。

□今日見た限りでは問題がなかったが、相模大野交差点は、時間帯によっては歩行者、自転車、車、バスで混雑し、渋滞する可能性があると思う。また、コリドーは閑散としており、十分利用が可能であると感じた。

□相模大野交差点において、信号1回で概ね30人ほどが通過していた。また、電車の時間なのか車道に出て走っている人が見受けられた。

相模女子大学の学生が思ったより少なく、高学年と低学年分かれたルートで通学していた。日中の方が混雑していると思われる。

□今日は交通量が少なかったが、相模大野交差点、ロビーシティ前交差点は人通りが激しかった。相模大野交差点においては、16号へ向かう左折車両が1度に1,2台しか通行できていなかった。①、②、③については、駅へ向かって左側を通行している人が多いが、ガードレールの切れ目が多いことから、車道へ出て通行する人が多いのではないかと感じた。

コリドーの歩行者が少ないため、もう少し通行ルートをコントロール出来たらよいと思った。雨天時は、コリドーから伊勢丹前を通過する人が増えるのではないかと感じた。

□コリドーの歩行者が少ないと感じた。

相模大野交差点については、歩行者、自動車が多くまた自転車もスピードを出して通行しており問題があるのではないかと感じた。また、谷口交差点の方へ行く左折車がなかなか通行出来ていなかった。

①、②、③については、16号側の歩道利用が多く、反対側の歩道を上手く利用出来たらよいと思った。

⑧、⑨、⑩については、月曜日の朝であるため交通量が多いと思っていたが、多くなかった。駐車車両も1台見られたが、すぐ移動したため問題なかった。

ロビーシティ前交差点についても、普段より交通量が少ないと感じた。

今後は、日中や夕方の時間帯も見たらよいのではないかと感じた。

□県道 51 号の交通量が普段より非常に少なく、8 時代になると若干交通量が増えた。

相模大野交差点から駅に行く道の歩行者のすれ違いが気になった。また、駐輪場の利用者が多いと感じた。

⑪、⑫、⑨の自動車交通量が少なかったので、この経路を上手く活用できないか。

相模女子大学の大学生や高校生等が上手く通学路の住み分けを行い、通学していた。

□相模大野交差点が一番の課題で車両、歩行者、自転車が錯綜していることではないか。

駅に向かっての歩道が狭く、車道に出て歩く人が見られた。

実証実験にあたり、②付近に 3 箇所あるコインパーキングの利用状況を確認したところ、8 台が利用していた。

また、路上駐車が多少見受けられたが、公共交通への影響はさほどないと思う。

⑧のロビーシティ前交差点における駅から町田方面に向かう車両が気になっていたが、今日見た限りではスムーズに流れていた。

□今日は比較的スムーズだが、普段利用しているときは⑨、⑩での荷捌き車両を 2、

3 台必ず見かける。また、雨の日は、伊勢丹前コリドー出口での送迎車が見受けられる。

相模女子大学の学生がそれぞれ通学ルートを上手に住み分けして歩いていた。

□相模女子大学は、月曜日の授業が少ないため、大学生は少ない。また、中高生と小学生

の通学ルートはコリドー、大学生の通学ルートは⑧、⑨、⑩として通学路を分けている。

信号を守らない自転車が原因で、右左折の車が通行できていないと感じた。

⑧のロビーシティ前交差点については、大学側からの車が少なかったため、駅方面からの右折がスムーズだったのではないか。大学側からの車両が増えると右折車両が詰まる印象がある。普段の通勤時では、①と国道 16 号の間でガス会社がガスボンベの積み下ろしをしており迷惑している。町田の方まで渋滞することがある。

□今日の現地踏査では問題ないが、相模大野交差点から駅に向かう道路については、人と車、自転車が多く、更に歩道が狭いため問題だと思う。

③から①に向かう歩行者について、乱横断が多かった。ペDESTリアンデッキから降りる階段の場所が悪く、最短経路を取ろうとすると乱横断となってしまう。また①から③に向かう歩行者が多いため、車道へ出て歩いている歩行者が気になった。

□月曜日にしては、交通量は少ない印象であった。土休日の日中なども、調査できたら良い

のではないかと。①の相模大野交差点と⑧のロビーシティ交差点が問題であり、それ以外はそれ程問題ではないと感じる。

①は伊勢丹前を通過して、県道 51 号から駅側への右折信号が 6、7 秒程の点灯のため、

バス1台、自家用車1台ぐらいしか通行できず、混雑してしまうのではないか。

また、公園側から16号方面への左折について、公園側から駅、駅から公園側への歩行者が多いものの、歩行者信号が赤になってから自動車信号が赤になるまでの時間が長いいため、混雑が解消されているように感じた。

②のフジスーパー前の信号については、切り替え時間が短いため、①交差点と同様に信号の時間差があれば良いと感じた。

⑧のロビーシティ前交差点については、⑨、⑫、⑪の通りが新しくできたため、直進車は問題ないと感じた。また、駅から町田方面への右折については、デッキ施工により車道が狭くなったため、バスが右折する際、時間がかかるようになってしまったのではないか。

□①の相模大野交差点の交通量が多い。①から③にかけて③から②にかけて、歩行者の乱横断や車道にはみ出での歩行が見られた。

ファミリーマートの前あたりの送迎について、左に寄って同乗者を降車後、1番右側のレーンに車線変更しているので危険だと思った。③のエスカレーターを利用したいためか、上手く一般車の乗降場が活用されていないと感じた。

コリドーについては、朝の10時まで自家用車が入れるようになっているが、入りづらい影響か自家用車がほとんどいなかったため、もう少し大学の学生等の通学路として活用し、県道51号の信号交差点を通行させない方策も検討してはどうか。

⑧から⑩に向かって自転車が逆走しており、バスの通行に支障をきたしていた。

⑨、⑪、⑫は交通量が少なかったため、もう少し活用できたら良いと感じた。

○非常に交通量が少なかった。昔と比較して全体的に交通量が減っている印象を受けた。

①、②、③の歩道では車道にはみ出して通行していた。16号側を通行する歩行者が多いため、フジスーパー前の歩道を拡幅した方が良いのではないか。駅から国家公務員研修施設に向かう方もほとんど①から③の16号側の歩道を通行している。反対側の歩道を通行させるのは難しいと感じた。また、②、③付近では乱横断が多いと感じた。

④から⑦のコリドーについては、朝であり、商店街がオープン前であることやグリーンホールでのイベントがないため、歩行者は少ないと感じた。いずれにしてもコリドーは車両との交錯がないことから問題はない。

◎皆様と同様の意見。今日は特殊だったのではないか。5月に一度見たときには、非常に混雑していた。朝はいつもこのような感じなのか。

○朝はいつもこのような感じである。

●今日は相模女子大方面から左折する車が、少なく思えた。

○普段、県道 51 号はもっと混んでいるが、今日は混んでいなかった。

□現地踏査後に再度、市役所合同庁舎前を通ったら、混んでいたため、時間帯によるのではないか。

●※事務局から現地踏査の意見のとりまとめを発表。

○中央公園付近に住んでいる方は、中央公園からコリドーを通るルートを通行してくればよいが、基本的には①、②、③のルートを通行している。

中等教育学校や産業高校の学生は中央公園を通っているのをよく見るが、相模大野 2 丁目に住んでいる人はあまり通っていない。

伊勢丹から公園に抜けるルートについて、朝の時間帯は伊勢丹内が開いているのか。

●伊勢丹が通学路等を考慮し、朝の時間帯は開けてくれている。

□仮に中央公園内を通るルートを推奨するのであれば、平面での横断歩道がほしい。

○エスカレーターを利用しなければいけないため、あまり利用しないのではないか。

□デッキの構造や階段位置等により、現状の歩行者動線になっているのではないか。

◎朝夕の通勤方向による影響もある。⑦から④へ向かう歩行者は多かったが、④から⑦へ向かう歩行者はほとんどいなかった。

●⑧のロビーシティー前交差点については、今日は混雑していなかったが、普段は右折車が溜まり混雑している。

□デッキ整備により車道が狭くなったことが渋滞の原因である。

●本日頂いた課題結果については、事務局側でまとめることとする。

◎今日の意見と日常的に利用者している方の意見が混在していることから、今後の方針については、現地踏査を再度行うか、事務局側で調査するか、事務局と検討する。

□多忙の中、集まっており、事務局側でも 7 時 30 分からは良いとのことでの現地踏査を

設定しているのではないか。何度も実施するのは困る。

●事務局側で今後の進め方について検討する。

●※事務局にて、改善すべき課題と将来像を説明。

◎今回の踏査で分かったことは、朝の時間帯に混雑してないため、この時間帯は社会実験をしても意味が無いことである。だが、天候で左右されるとなると制御が難しい。

□雨の夕方が一番混雑している。地元住民は雨の日が混雑することが分かっているので、少し早く出るなどうまく計画している。

□雨の日の朝は、①の相模大野交差点が混雑している。また、県道 51 号も渋滞している。

□朝の時間帯は影響しないが、日中になると市営駐車場 1 階に停まるバスがあり、その時に県道 51 号が混んでいると、全ての車両が影響を受け、混雑していると感じる。

◎道路混雑は時間帯や天候に左右されるということが分かった。

歩行者や自転車の走行性、安全性の点では、①から③においては割と空いているという今日であっても車道に出ている歩行者がいた。また、バスが対向車線に出て通行していたため、①から③については、もう少し安全性を向上する必要があるということは共有できたのではないかと。

◎①については、ソフト面だけでの解決は難しい。ハード的な対策が必要なのではないかと。

◎課題 3 番目の公共交通中心の交通体系の確立やバスの定時性・速達性についてはいかがかと。

●BRT に関連するが、TDM により走行空間が確保できれば、BRT の円滑性、速達性が担保され、また、円滑性、速達性が確保できれば BRT を含め、バスの需要も高まる。将来のまちづくりを踏まえると、公共交通の充実が必要である。

◎今だけではなく、将来を踏まえると公共交通は重要なテーマである。取組の方向性としては、提示した 3 つの方向性で進めたい。

(2) 施策案について

事務局から資料の説明を行った。

⑧の駅方面からの右折について、右折の信号時間は5秒あれば十分だと考える。右折車が曲がれないかどうかは、県道51号の混雑に左右される。信号現示としては問題ない。

車道が狭くなり、市営駐車場1階のロータリーにバスが入りづらくなり、本線が渋滞している。デッキ工事の途中から県道51号の渋滞がひどくなったと思う。

ハード面の再整備をしてほしい。また、デッキ整備の説明をして欲しい。

●デッキ整備については、後ほど説明する。

前回の会議では、アンケートによる課題のみだと信用性に欠けるということで、今回現地踏査を行ったと認識している。前回の会議では、これが課題だという共通認識にはならなかったため、現地を確認すれば、課題が分かるのではないかとしたことだったと思う。今回現地踏査を行った結果、課題はいくつかあったが、総じてまとめると課題はないという結論になったのではないかと。事務局側で色々な調査を実施し、課題を考え、そのための解決策を提示しているが、課題の共有が出来ていない段階で、このまま委員会を進めることは難しいのではないかと。推進委員会に反対はしていないが、今後の方針がわからない。

同様のことを感じている。課題の共有は出来ていないのは確かだが、別の時間帯や雨の日など全く課題がないわけではないので、切り口を変えていく必要がある。今後、委員全員でなくても可能な人のみで、再度混雑時の現地踏査を行い、課題を整理する必要がある

伊勢丹前の工事により、車道が狭くなったため、デッキ整備の説明をしてほしい。

●※事務局からデッキ整備の説明を行った。

イメージ図に出ているが、ライオンズマンション前の階段は、マンション側の意見もあり、設置しないこととなったのではないかと。

デッキ整備については賛成したが、それに伴い車道が狭くなることは聞いていない。ハード施策であるデッキ整備の影響で混雑しており、結果、金銭的な面からソフト

対策をしようとするのはいかがか。

○デッキ整備の説明の際、どのように説明していたのか。デッキ整備の担当は異なるのか。

●デッキ整備の所管課は別であるため、事業概要は把握しているが、地元説明時の状況などは把握していない。

○デッキ整備の説明会の際、デッキが出来ても地上の横断歩道は残してほしいと要望した。

◎次回までに、どのような説明を行ったのか、担当課へ確認し、情報共有してほしい。

今回 TDM 委員会であるが、社会実験の中で、伊勢丹前のハード的な実験は出来ないか。

□将来形も考えた中では、ハード的な社会実験を行うことは難しい。

◎デッキ工事により、車道が狭くなったことが課題であると、委員の皆さんが考えていることが共有できた。

□県道 51 号の渋滞が一番の課題ではないか。県道 51 号の渋滞が解決すれば、①から③、⑩から⑧までの交通も改善されるのではないか。もっと広範囲での改善が必要であるため、ソフト対策だけでは難しいのではないか。もっとトータル的に考える必要がある。

◎今回の意見をどのようにまとめ、今後どのように進めていくかは事務局と検討する。

今回の会議で課題となった①から⑧の県道 51 号の渋滞解消に向けた検討が先決である。

また、デッキ整備に関する説明については、事務局で所管課へ確認し、共有すること。

### (3) 今後のスケジュール

事務局から資料の説明を行った。

◎ワークショップの内容は決まっているのか。

●現地視察を行い、どのような対策をすれば、いい街になるかなどの意見交換を行う予定である。

○ワークショップで現地を歩くときは、今日と同じ時間はやめたほうがいい。

社会実験はどうしてもやらないといけないのか。

●社会実験は必ずしもやらなければいけないわけではない。しっかりとした課題の抽出と共有が必要であると考えている。

◎スケジュールについては、社会実験ありきで進めるわけではなく、課題の共有をまず図る必要がある。そのうえで、解決策を考えることが重要である。

◎全体を振り返って意見はあるか

○別件かもしれないが、②から③、⑨あたりの乱横断が多い箇所に横断歩道を作ってほしい。

◎基準としては難しいことは分かるが、心理的に乱横断をしてしまう箇所への設置について、交通管理者としていかがか。

□即答することはできない。

□③付近において、病院と病院指定の駐車場の位置が悪く、⑥あたりで乱横断せざるを得なくなってしまう。

◎本来、優先すべきことは歩行者動線や歩行者の安全であるが、歩行者の利便性を追求した結果、交通安全を阻害するという状況であれば、どちらを優先するか判断は難しい。

□マイカーから公共交通に転換を求めるならば、町田市など他都市のように運賃を安くしてはどうか。また、伊勢丹前のマンション建築により、歩行者の動きが変化し、コリドーを利用するようになると思われるため、それらも踏まえて検討した方がよい。

□バス会社が運賃を安くしているのではなく、行政が補助を入れている。相模原市の場合には人口も多く、財政面を踏まえると、交通部局ではなく福祉部の所管で検討することとなる。現状では、そこまでの議論や検討はなされていない。

○コミュニティバスの検討に携わったが、運行基準が多くあり、運行継続が難しい。

□コミュニティバスは神奈川中央交通が運行しているが、公共交通空白地区を対象に市が独自に行っている施策である。

◎バスは多くの人に乗れば、バス会社の利益が増えるため、運賃が安くなる。乗らなければ運賃が上がり減便となる。乗らない地域はバスがなくなる。全国的にバスを

導入するという公約をし、運行した結果、誰も乗らないという悪い事例がある。  
皆が乗るような施策をしていかなければならない。

□BRTのためにTDM施策を行うのか。高齢者や公共交通の利用を考えるなら、BRT  
のようにバス停の間隔を広くするのではなく、現在のバス停に決まった時間にバスが来る  
方が使いやすい。

◎頂いた意見も踏まえて、検討する。

#### 4. その他

特になし

以 上

## 相模大野駅北口周辺地区 TDM 推進委員会 委員名簿 ・ 出席者名簿 (第2回)

所属・役職	氏名	出欠席
筑波大学大学院システム情報工学研究科 准教授	◎谷口 綾子	出席
神奈川県中央交通株式会社運輸計画部 計画課長	露木 輝久	出席
神奈川県タクシー協会相模支部 相模原地区会長	大畠 雄作	出席
神奈川県相模原南警察署 交通課長	塩澤 正憲	出席
学校法人 相模女子大学 事務局長	速水 俊裕	出席
大野南地区自治会連合会長	大木 恵	出席
相模大野駅前自治会長	○有泉 健一	出席
相模大野駅周辺商店会連合会長	中田 克己	欠席
相模大野北口商店会長	斉藤 誠	出席
公募市民	澁谷 悦子	出席
公募市民	三好 上次	出席
相模原市環境経済局 経済部 商業観光課長	齋藤 みゆき	出席
相模原市都市建設局 まちづくり事業部 都市整備課長	佐藤 洋一	出席
相模原市都市建設局 道路部 南土木事務所長	青木 克司	代理出席
相模原市南区役所 地域振興課長	馬場 浩司	出席
相模原市南区役所 大野南まちづくりセンター 所長	渡辺 尚人	出席
相模原市都市建設局 まちづくり計画部 交通政策課長	千葉 修司	出席

\*◎：委員長、○副委員長