

第1期

新しい交通システム導入基本計画(案)に寄せられたパブリックコメントの意見と市の考え方

募集期間 平成21年2月20日～平成21年3月16日
 意見提出状況 意見提出者数 980人、意見件数 3,033件
 パブリックコメント等の意見を踏まえた今後の進め方について

パブリックコメントや地域説明会では、多くの意見をいただきましたが、反対意見の中にも、現状や代替案などに関する詳細な質問等が寄せられたことから、今後、情報の共有化やさらに詳細な検討をすることが必要と考えています。
 新しい交通システム導入基本計画(案)については、今後、市民皆様や関係者等との話し合いや意見交換等を行い、地域の現状や交通課題等の認識の共有化を図りながら、相模大野駅から原当麻駅の区間を基本として、ルート、幅員、システム等について、さらに検討を進めるとともに、他地域への展開についても検討します。

意義・必要性 552 件

意見等(要旨)	件数	市の考え方
白紙撤回、全面撤回、計画中止を要望する。	222	<p>本市の公共交通は、外縁部に鉄道が通り、内陸部はバス交通が中心ですが、現状の路線バスは、朝夕の道路混雑の影響を受け、定時運行が困難なことや到着時間が遅延するなど、公共交通としての信頼性の確保が課題となっています。</p> <p>こうした中、南部地域の幹線道路の交通混雑の緩和や生活道路からの通過交通の排除、また、公共施設や大学、病院等が立地する麻溝台地区へのアクセス向上とまちづくり支援、さらには、当麻地区の拠点性向上と交通改善などを図るため、相模大野駅から原当麻駅の区間を先行検討区間とし、新しい交通システムの導入について、検討を進めています。</p> <p>新しい交通システムは、基幹となる公共交通と路線バス等の他の交通手段との組み合わせにより、地域全体の公共交通の利便性を向上させるとともに、高齢者などの交通弱者の移動手段の確保や地球温暖化等の環境負荷軽減など、社会的要請にも対応できるものと考えています。</p> <p>なお、今回お示しした新しい交通システム導入基本計画(案)につきましては、今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、地域における交通事情の現状把握や課題などの認識の共有化を図りながら、相模大野駅から原当麻駅の区間を基本として、ルート、幅員、システムなどについて、さらに検討を進める必要があると考えています。</p>
導入する必要がない、現状の交通網のままで良い、BRTの必要性が分からない。	170	
事業費285億円もかけて、立ち退きをさせてまで導入する効果があるのか。	36	
一部の人にしか、メリットがないので反対。誰がBRTを必要としているのか。	26	
BRTを導入しても期待される効果はない。	15	
導入はデメリットが大きい。	9	
多くの人に迷惑をかけてまで、実施する必要はない。	8	
なぜ、導入ありきで進めるのか。これでは、納得できない。	3	
市外から通う人たちのために、負担をするのは納得できない。	1	
住民の合意は得られないのではないのか。その場合、どうするのか。	1	
車を使えない高齢者や子どもにとって便利になることや、環境面を考えると、今回の導入基本計画に賛成であり、実現して欲しい。	16	<p>新しい交通システムは、基幹となる公共交通と路線バス等の他の交通手段との組み合わせにより、地域全体の公共交通の利便性を向上させるとともに、高齢者などの交通弱者の移動手段の確保や地球温暖化等の環境負荷軽減など、社会的要請にも対応できるものと考えています。</p> <p>今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進めながら、実現に向けて取り組んでまいりたいと考えています。</p>

意見等(要旨)	件数	市の考え方
将来のまちづくり構想を示して、全体の取り組みと其中でのBRTの役割を説明する必要がある。	13	新しい交通システムにつきましては、新世紀さがみはらプラン(21世紀総合計画)及び都市計画マスタープラン(平成11年3月)において、導入に向けた取り組みを進めることとしており、その下位計画である総合都市交通計画(平成14年3月)で、都市の核である相模大野駅周辺と新しい拠点の麻溝台・新磯野地区、当麻地区を結ぶルートを先行検討区間とし、調査・検討を進めてきたものです。
上位計画、関連計画と整合を図るべきである。	2	今後、市民皆様や関係者等との話し合いや意見交換等を行い、地域の現状や交通課題等の認識の共有化を図りながら、相模大野駅から原当麻駅の区間を基本として、ルート・幅員、システム等について、さらに検討を進めるとともに、他地域への展開についても検討します。
将来の発展を見据え、地域特性を生かした賑わいのある自立型都市や、広域交流拠点都市としてまちづくりを考える上で、公共交通ネットワークの整備が必要。	13	身近な交通環境の充実や広域的な交流機能の向上を図るとともに、多様な交通手段との組み合わせによる交通体系の形成が重要と考えています。 その中で、将来のあるべき交通体系の形成に向けて、新しい交通システム導入の取り組みを進めてまいりたいと考えています。
メリットばかりが強調されて、デメリットが分からない。	12	今回の新しい交通システム導入基本計画(案)につきましては、これまでの調査・検討の結果を踏まえ、市の基本的な考え方をお示したものです。 今後、検討を進めるにあたっては、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、メリット・デメリットなどについて比較評価するなど、共通の認識のもと市民合意形成を図りながら、検討を進める必要があると考えています。
市の南部地域から市役所方面や相模原、橋本方面に行く公共交通が不便である。	3	本市の公共交通は、外縁部に鉄道が通り、内陸部はバス交通が中心ですが、現状の路線バスは、朝夕の道路混雑の影響を受け、定時運行が困難なことや到着時間が遅延するなど、公共交通としての信頼性の確保が課題となっています。 こうした中、南部地域の幹線道路の交通混雑の緩和や生活道路からの通過交通の排除、また、公共施設や大学、病院等が立地する麻溝台地区へのアクセス向上とまちづくり支援、さらには、当麻地区の拠点性向上と交通改善などを図るため、相模大野駅から原当麻駅の区間を基本とし、新しい交通システムの先行導入について、検討を進めています。 今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進めながら、実現に向けて取り組んでまいりたいと考えています。
車による環境負荷の問題は、長期的には電気自動車、燃料電池車等の普及で解決される。また、移動弱者対策を導入の主たる目的におくのは、目的の焦点をぼかすことになる。	2	新しい交通システムは、環境負荷軽減や高齢者など交通弱者の移動手段の確保など社会的要請に対応するほか、基幹となる公共交通と路線バス等の他の交通手段との組み合わせにより、地域全体での公共交通の利便性の向上や、交通不便地区の解消などの効果があると考えています。

検討区間・ルート駅 216 件

意見等(要旨)	件数	市の考え方
30m道路は必要ない。	71	<p>想定ルートにつきましては、過年度の調査において、複数案のルートの比較検討を行い、相模大野駅から原当麻駅間の所要時間や延長が短く、また、市南部地域と中央地域を結ぶ構想路線の整備と併せて導入することが事業費の低減や事業性の面で優位性が高いとして今回お示しさせていただきました。</p>
他のルートを考えるべきである。	43	<p>また、導入形式についても、地下方式や高架方式などの比較検討を行ってまいりましたが、いずれも事業規模や事業採算の面で課題が多く実現化は困難な状況でした。</p>
地上ではなく、やるのであれば、地下方式にすべきである。	17	<p>このため、導入にあたっての課題である事業費の低減や事業採算性の確保についてさらに検討を進め、初期事業コスト縮減による早期導入及びリスクマネジメントの観点から、先行的な道路整備により導入空間を確保し、需要に応じた輸送システムを段階的に導入するなど、まずは地表面からの導入について検討を進めてきたものです。</p>
なぜ、このルートになったのか、理解できない。	16	<p>なお、導入ルートや幅員構成、導入方式等につきましては、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を行いながら、さらに検討していく必要があると考えています。</p>
ルートの選定経過、理由などがきちんと説明されていない。	2	
相模大野駅から原当麻駅間に導入する必要性が分からない。	40	<p>相模大野駅周辺の中心市街地の活性化、また、公共施設や大学、病院等が立地する麻溝台地区へのアクセス向上とまちづくり支援、さらには、当麻地区の拠点性向上と交通改善などを図るため、相模大野駅から原当麻駅の区間を先行検討区間として新しい交通システムの導入について検討を進めてきたものです。</p> <p>また、利便性の高い公共交通網の充実を図る上では、鉄道駅への結節や他の交通手段との組み合わせによるネットワークの形成が重要であると考えています。</p> <p>今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、地域における交通事情の現状把握や課題などの認識の共有化を図りながら、相模大野駅から原当麻駅の区間を基本として、ルート幅員、システムなどについて、さらに検討を進める必要があると考えています。</p>
田名地域は渋滞が多く、不便な路線バスしかないため、公共交通が必要である。	6	<p>田名方面への延伸については、全体構想ルートの一つとして、先行検討区間の導入状況、需要の動向、事業採算性などを踏まえながら、検討する必要があると考えています。</p>
新しい拠点と新しい交通システムの関係がわからない。	4	<p>新しい拠点として、麻溝台・新磯野地区と当麻地区に、住居系、産業系の土地区画整理事業を予定しております。</p> <p>新しい交通システムの導入によるアクセス性を向上することにより、まちづくりの連携を図ってまいりたいと考えています。</p>
サイクルアンドライド、パークアンドライドは、利用されない。	3	<p>新しい交通システムにつきましては、基幹となる公共交通と他の交通手段との組み合わせによるネットワークの形成が重要であると考え、サイクルアンドライドやパークアンドライドについて、提案させていただいたものですが、その配置については、周辺状況、利用者予測等を勘案しながら、事業が効果的となるよう検討してまいりたいと考えています。</p>
BRT駅、サイクルアンドライド、パークアンドライド、BRT車両等の待機場所の位置や待合環境の考え方を示すべきである。	2	<p>また、駅、待機場所等の位置や、ターミナル、バス駅の快適な待合環境につきましても現段階での想定であり、今後、市民皆様や関係者等の協議や調整などを進めていく中で検討してまいりたいと考えています。</p>

意見等(要旨)	件数	市の考え方
古淵麻溝台線の活用や既に都市計画決定されている町田新磯線の整備を優先すべきである。	3	<p>導入ルートにつきましては、過年度の調査において、複数案のルートの比較検討を行い、相模大野駅から原当麻駅間の所要時間や延長が短く、また、市南部地域と中央地域を結ぶ構想路線の整備と併せて導入することが事業費の低減や事業性の面で優位性が高いとして今回お示しさせていただきました。</p> <p>こうした中、古淵麻溝台線の活用につきましては、専用走行路や一般道路の運行など柔軟に対応できるBRTのメリットを生かして、今後、他の交通手段との組み合わせによるネットワークの形成などを検討していく中で、住民ニーズを捉えながら既存道路への運行などについて検討していく必要があると考えています。</p> <p>また、都市計画道路町田新磯線などの既に都市計画決定している道路整備については、パーソナル調査などの交通に関する統計データや路線の有する機能などを勘案し、検討していく必要があると考えています。</p>
原当麻を活性化してから、基幹ルートを形成すべきではないか。	2	<p>相模大野駅と原当麻駅間を基幹的な公共交通で結ぶことにより、市内陸部の公共施設や大学、病院等が立地する麻溝台地区へのアクセス向上とまちづくり支援、さらには、当麻地区の拠点性向上と交通改善などが図られるものと考えており、相模線の複線化や当麻地区の活性化につながるものと考えています。</p>
単線のJR相模線では、利用者も少なく、そのためのBRT導入は無駄である。先ずJR相模線を複線化すべきである。	1	
相模大野駅西側地区市街地再開発事業との関係が見えない。	2	<p>新しい交通システムの導入によるアクセス性の向上や街の賑わいの創出と、相模大野駅西側地区市街地再開発事業による都市機能の集積などが、相互に連携を図ることにより、中心市街地のさらなる活性化が可能となるものと考えています。</p>
県道52号の道路の混雑緩和、新しい拠点への交通アクセス確保とまちづくりの支援などの理由から導入区間は妥当である。	2	<p>本市の公共交通は、外縁部に鉄道が通り、内陸部はバス交通が中心ですが、現状の路線バスは、朝夕の道路混雑の影響を受け、定時運行が困難なことや到着時間が遅延するなど、公共交通としての信頼性の確保が課題となっています。</p> <p>こうした中、南部地域の幹線道路の交通混雑の緩和や生活道路からの通過交通の排除、また、公共施設や大学、病院等が立地する麻溝台地区へのアクセス向上とまちづくり支援、さらには、当麻地区の拠点性向上と交通改善などを図るため、相模大野駅から原当麻駅の区間を基本とし、新しい交通システムの先行導入について、検討を進めています。</p> <p>今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進めながら、実現に向けて取り組んでまいりたいと考えています。</p>
相模大野駅ターミナルは商店街を分断するなど、利便性が高いとは思えない。	1	<p>新しい交通システムの導入は、相模大野駅へのアクセス向上が図られることなどから、商店街のさらなる活性化につながるものと考えています。</p> <p>今回お示した基本計画(案)につきましては、市の基本的な考え方をまとめたもので、駅への乗り継ぎ利便やエスカレーター・エレベーターが利用しやすい施設レイアウト等につきましては、今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議を進めていく中で検討してまいりたいと考えています。</p>
導入空間として、都市計画道路上鶴間線等の未整備の計画道路の活用も検討すべきではないか。	1	<p>都市計画道路上鶴間線と中央地域を結ぶ構想路線をルートとして想定していますが、導入ルートや幅員構成等につきましては、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を行いながら、さらに検討していく必要があると考えています。</p>

システム

179 件

意見等(要旨)	件数	市の考え方
現在あるバス路線の充実、ハイブリッド化や、コミュニティバスを導入すべきである。	30	<p>これまで検討してきた導入システムにつきましては、導入空間や事業採算性等が課題となったことから、まずは、先行的な道路整備により導入空間を確保し、地表面での導入や需要に見合ったシステムとするなど、段階的な整備手法によって、事業の推進を図ることとし、現在のところ、導入システムとしてふさわしいと考えているBRTの導入に向けた検討を進めています。</p> <p>このBRTの導入空間を確保することにより、将来の需要等の動向に応じたより輸送力の高い新交通システムへの移行が可能となるものと考えています。</p> <p>また、新しい交通システムは、基幹となる公共交通と路線バスやコミュニティバス等の他の交通手段との組み合わせにより、地域全体の公共交通の利便性を向上させるなど、さらに機能を発揮するものと考えています。</p>
お金をかけずに、地域をこまめに走るコミュニティバス等の導入を検討すべきである。	23	
地下鉄や新交通システム、モノレール、路面電車などを導入した方がよい。	22	
高齢者対策であればコミュニティバスや介護タクシー等を導入すべきである。	4	
なぜ、BRTなのか、理解できない。	4	
北里大学行きのバス便を改良すればよい。通勤、通学時間帯に相模大野と北里大学間の直通急行バスを運行させるなどの工夫をすべきである。	3	
BRT導入の理由を明確に示してほしい。需要予測が16,000人程度であれば、現状の路線バスで十分である。	1	
現況を調査し、把握してほしい。定量的なデータが無い。渋滞の原因や市民ニーズ等を解析すべきである。	21	<p>現時点の最新のデータを活用していますが、今後も新しい調査結果のデータの活用や現況を把握しながら、検討してまいります。</p>
計画に使用しているデータが古く、新しいデータを使用して検討しなくては意味がない。	2	
BRT以外の代替案、ルート複数案を示して検討すべきである。	19	<p>新しい交通システムは、基幹的な公共交通と路線バスなどの他の交通機関との組み合わせにより、地域全体の公共交通の利便性を高めていくものと考えていますが、既存道路の拡幅や都市計画道路の整備など、他の方法についても比較検討をする必要があると考えています。</p> <p>また、ルート、幅員、システムなどについては、今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、地域における交通事情の現状把握や課題などの認識の共有化を図りながら、さらに検討を進める必要があると考えています。</p>
導入ありきの施策だけでなく、既存道路の拡幅（北里大学前の県道52号など）や都市計画道路（町田新磯線）整備時の事業評価を比較検討すべきである。	1	
住宅街へのBRT専用走行路と一般道路の同時敷設に反対である。	15	
BRT専用走行路は、一般道路と比較して、使われないのでもったいない。効率的ではない。	4	<p>BRTの導入にあたっては、鉄道の線路と同様に、しっかりとした走行空間を確保することが重要であると考えていますが、幅員構成などは決定したのではなく、専用走行空間への緊急車両等の走行や全線において専用走行空間が必要かなど、そのあり方も含めて、今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、検討していく必要があると考えています。</p>
幅員が広すぎる。	4	
現在バスの所要時間が長くなるのは、相模女子大学前から相模大野駅までの渋滞が要因であり、この区間の専用路が完備される事が必須ではないか。	2	

意見等(要旨)	件数	市の考え方
現行バス運賃よりも高くなるので反対。BRTの運賃はどの位になるのか。	6	新しい交通システムは、快適に移動できる交通をコンセプトにしており、他の交通機関とのスムーズな乗り継ぎや待合環境の向上、車両や関連施設のバリアフリー化などを図るとともに、運行本数や始発便・終着便の時間帯、運賃など、基幹的な公共交通としてのサービス水準を確保してまいりたいと考えています。
運行頻度は、偏っていないか。	2	
連結車両は止めて、運行間隔を短くした方が良い。	1	
終発の時間をどう考えているのか。	1	
小田急多摩線の延伸を優先すべき。	6	小田急多摩線の延伸は、首都圏南西部の広域交通ネットワークの拡充を図る上でも重要な役割を担うと考えています。それぞれの必要性から、市の財政状況を踏まえながら、小田急多摩線の延伸、新しい交通システムの導入に向けて取り組んでまいりたいと考えています。
採算が採れる路線を核として、そこから交通不便地区のところまではデマンドバスや巡回バスを導入し、バス事業者に補填すれば良い。	3	基幹となる公共交通と路線バス等の他の交通手段との組み合わせなどにより、地域全体の公共交通の利便性を向上してまいりたいと考えています。
乗り継ぎ割引や、一体的な運賃体系など、運賃による乗り継ぎ抵抗をなくすべきである。また、高齢者などが利用しやすい環境を要望する。	2	新しい交通システムは、他の交通機関との組み合わせによりスムーズな乗り継ぎや待合環境の向上、車両や関連施設のバリアフリー化、運行本数や始発便・終着便の時間帯、運賃など、基幹的な公共交通としてのサービス水準を確保してまいりたいと考えています。 また、施設のバリアフリー化など、高齢者や障害者の方が利用しやすい交通について、検討してまいりたいと考えています。
専用走行路への一般車の誤進入などによる事故が増える。	1	新しい交通システムは、安定的・継続的な運行を求められていることから、その安全性の確保は大変重要であると認識しています。このため、運行事業者をはじめ交通管理者や道路管理者等との協議により、視覚的・構造的な安全対策を講じてまいりたいと考えています。
緑化走行路の実現は可能なのか。	1	海外事例や路面電車等での類似事例から、可能と考えていますが、整備区間等については、周辺環境を踏まえながら検討してまいりたいと考えています。
路線バスから来てわざわざBRTに乗り換えるほどの利点はないと思う。	1	時刻表どおりの運行や目的地までの所要時間の短縮などの利便性を高めるとともに、基幹交通としての運行頻度の確保や乗り継ぎターミナルの整備、乗り継ぎ割引などの工夫により、乗り継ぎ利用はあるものと考えています。

導入効果

291 件

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
住んでいる住民のことを良く考えてほしい。住民目線の提案をすべきである。	89	新しい交通システムにつきましては、都市内の基幹的な公共交通と既存の路線バスなど他の交通機関との組み合わせにより 地域全体の公共交通の利便性の向上が図られるものと考えています。
沿線住民は、導入のメリットがなく、納得できる案ではない。	24	また、市南部地域は幹線的な道路ネットワークが脆弱なため、生活道路への通過交通の進入などが課題となっていることから、新しい交通システムの導入に併せ、幹線的な道路に通過交通を集約することにより、生活道路が安全 安心な空間となるなど、沿道地域の交通環境の改善が図られるものと考えています。
沿線住民は、鉄道駅まで近いことから、BRTは利用しない。	4	このため、今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、地域における交通事情の現状把握や課題などの認識の共有化を図りながら、ルート 幅員、システムなどについて、さらに検討を進める必要があると考えています。
既存道路の渋滞を緩和するため、既存道路の改善やバス路線の充実などで対応できる。	73	
既に決定されている都市計画道路の整備や渋滞している国道16号、県道52号の渋滞対策を優先すべきである。	10	新しい交通システムは、定時性や速達性を備えた信頼性の高い基幹的な公共交通と考えており、路線バスなどの他の交通機関との組み合わせにより、地域全体の公共交通の利便性を高めていくことが重要と考えています。
相模原町田線の渋滞解消ならば、先ず主原因であるバスの円滑な通行策を講じるべきである。(道路拡幅、優先レーン設置、停留所部拡幅、交差点改良、国道16号の矢印信号時間の延長など)	8	また、県道52号(相模原町田)の渋滞対策につきましては、これまで交差点改良や公共交通優先信号(PTPS)の導入等の対応が図られてきましたが、今後は、さがみ縦貫道路(仮称)相模原インターチェンジの開通に伴い、さらに交通量の増加が見込まれます。
渋滞解消策にBRT導入の効果は無い。BRTを導入することにより、渋滞は解消できるのか。	5	このため、今後、さがみ縦貫道路の開設に伴う影響などについての調査を実施しながら、利便性の高い公共交通網の充実を図るための新しい交通システムの導入と道路の拡幅や新設、交差点改良などについて、事業評価や比較検討をする必要があると考えています。
交通渋滞解消は、BRTではなくて、車の台数を減らす事の方が重要である。(TDM、車両の時間帯制限、フリッジパーキングなど)	4	
北里通りの渋滞緩和のための計画とされているが、北里通りの交差点改良を進めれば交通渋滞は解消できる。	2	
路線バスの減便、廃止により、BRT駅までが遠くなり、不便になる人が多くなるのではないかと。高齢者にもやさしくないのではないかと。	38	新しい交通システムの導入にあたっては、都市内のターミナルなどを結ぶ基幹的な公共交通と路線バスなど他の交通手段との組み合わせにより、地域全体の公共交通の利便性を高めていくことが重要と考えています。 このため、BRTと連携した路線バスのサービス水準の確保等については、今後、市民、交通事業者、行政との話し合いの場を設け協議していく必要があると考えています。
環境負荷軽減、CO2排出量減少の根拠が分からない。	12	BRTの導入に伴い、自動車や路線バスから公共交通への利用転換や渋滞緩和などでCO2排出量の削減が図られるものと考えています。 また、主要拠点や交通軸沿線に、周辺土地利用の状況等を勘案した上で、都市機能の集積を図り、歩いて暮らせるコンパクトな街を形成することにより、環境負荷の低減や効率的な都市経営につながるものと考えています。

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
有効な交通機関がなく不便を感じていることもあり、交通機関の必要性は認識する。	12	新しい交通システムは、基幹となる公共交通と路線バス等の他の交通手段との組み合わせにより、地域全体の公共交通の利便性を向上させるとともに、高齢者などの交通弱者の移動手段の確保や地球温暖化等の環境負荷軽減など、社会的要請にも対応できるものと考えています。
乗降時間や駅周辺の混雑などから、期待される所要時間の短縮、定時性の確保が難しいのではないかと。	6	今回、お示しましたのは、距離、駅での停車時間等を考慮した基本的な考え方ですので、今後、将来の相模大野駅周辺の交通体系、需要予測など、調査、検討を実施し、より精度を高めていく必要があると考えています。
都市のシンボル性、デザインの効果の意味が分からない。	2	都市のシンボリックな交通としてイメージの向上を図ることにより、経済活動などに波及効果が期待できると考えています。
新交通システムによる、集客数増加、それに伴う市内商業地域の収入増、従業員人口増等を計量的に予測して把握すべき。	1	新しい交通システムの導入による費用対効果や、中心市街地の賑わいの創出、地域の活性化などについて、総合的に評価してまいりたいと考えています。
主要拠点や交通軸沿線への都市機能の集約とはどういうことか。	1	主要拠点や交通軸沿線に、周辺土地利用の状況等を勘案した上で、文化、教育、保健・医療・福祉、商業、工業などの都市機能の集積を図り、歩いて暮らせるコンパクトな街を形成することにより、環境負荷の低減や効率的な都市経営につながるものと考えています。

周辺環境への影響

712 件

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
沿線の良好な住環境、生活環境、自然環境などを破壊する。	304	<p>想定ルート上の既成市街地では、多くの市民が生活しており、地域の方々のライフステージは多岐にわたると考えられることから、事業を進めるにあたっては、交通に係る現状把握や解決方策、地域コミュニティの維持等、想定される導入沿線の住環境に配慮した整備手法を検討するとともに、関係地権者等と十分な話し合いを行い、それぞれの意向に柔軟に対応した整備手法を検討していく必要があると考えています。</p> <p>また、沿道地域については、地域内から通過交通を排除するなど、安全で安心して利用できる道路として、また、人々の憩いや交流の場の創出など、住環境の向上と地域コミュニティの維持を図っていくことが重要と考えています。</p> <p>木もれびの森は都市部に残された貴重なみどりとして、市のみどりの拠点に位置づけ「木もれびの森保全活用計画」を策定するなど、市民の憩いの場となっています。また、木もれびの森周辺の相模緑道緑地については、市民に親しまれる遊歩道として利用されています。</p> <p>このため、新しい交通システムの導入にあたっては、市民皆様や関係者等との話し合いの上で「木もれびの森保全活用計画」との整合を図り、BRTの導入による木もれびの森への影響を分析・評価し、緑道緑地の機能を確保した道路構造など、導入沿線の環境に配慮した施設構造及び整備方法について検討してまいりたいと考えています。</p> <p>こうしたことから、今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、地域における交通事情の現状把握や課題などの認識の共有化を図りながら、ルート、幅員、システムなどについて、さらに検討を進める必要があると考えています。</p>
緑道緑地や木もれびの森を破壊する大型道路建設は市街地の大切な緑を失わせる環境破壊計画である。	40	
良好な住宅街の中へ導入された場合、住民の生活が破壊されるほか、地域が分断され交流が困難になる。	40	
谷口台小学校の校庭や体育館を削らないでください。	26	
緑道緑地や木もれびの森を残してほしい。緑道がつぶされると安心して散歩できる空間がなくなる。	17	
相模女子大学のフランス庭園や正門、谷口台小学校の体育館、校庭を破壊する大型道路建設は、教育、文化の破壊である。	8	
コリドー街を通すことは、商業の衰退につながる。相模大野の顔を壊さないでほしい。	7	
相模女子大学の桜や並木を残してほしい。街の景観が損なわれる。	4	
コリドー街や女子大通りの商業施設や医療施設や介護施設を破壊する大型道路建設は市民の暮らしや健康をも破壊する。	4	
住居専用地域、緑地や学校への影響、地域コミュニティ維持の考え方など、環境へ与える影響を予め評価し、説明すべきである。	2	
さがみ縦貫道路ICと相模大野をつなぐ道路建設は高速バイパス建設と同義であり、大量の車が相模大野に集中して交通渋滞を招き、交通事故や排気ガスによる環境汚染や騒音、振動等の問題が増大する。	112	<p>自動車利用からの公共交通利用への転換や円滑な交通を確保することによって、自動車に由来する二酸化炭素等の温室効果ガス発生量の削減につながるものと考えています。</p> <p>このため、将来の自動車交通量を、現在の道路網に配分した場合と将来の道路網に配分した場合の交通状況等を比較・評価し、環境への負荷について検証してまいりたいと考えています。</p>
排気ガスによる環境汚染や騒音、振動等、沿線住民への対策を考えるべきである。	4	
BRTの走行により、排気ガスによる環境汚染や騒音、振動等の問題が増大する。	2	

意見等(要旨)	件数	市の考え方
道路整備により横断距離が長くなることや、BRT優先信号により、歩行者、自転車での横断が危険で、不便になる。歩道橋や地下道による横断は、歩行者にやさしくない。	79	<p>幹線的な道路整備による通過交通の集約化や生活道路への通過交通の進入防止策など、地域での安全・安心な空間を創出していくことが必要であると考えています。</p> <p>また、歩行者等の道路横断については、交差点などの道路構造の工夫により安全・安心な方法の確保について、地域の皆様とともに検討してまいりたいと考えています。</p> <p>相模大野駅周辺については、駅周辺の交通体系の再編を含めた交通需要マネジメント(TDM)施策についても検討してまいりたいと考えています。</p>
スピード優先のBRTバスと一般車の交通量増大により、子供たちの登下校が危険になり、高齢者・障害者の横断も危険である。安全・安心の生活が保障されなくなり、人にやさしい計画ではない。	13	
一般道路の敷設により生活道路へ通過交通が進入する。	13	
一般道路の敷設により相模大野駅周辺の渋滞が激しくなる。	6	
BRT専用走行路の整備により、生活道路の利用が不便になる。	1	
従来の都市計画内容と変わることは約束違反。住民は想定していない。	14	<p>新しい交通システムにつきましては、都市内の基幹的な公共交通と既存の路線バスなど他の交通機関との組み合わせにより、地域での公共交通の利便性の向上を図るとともに、市南部地域は幹線的な道路ネットワークが脆弱であるため、新しい交通システムの導入に併せ、市南部地域と中央地域とを結ぶ構想路線の整備を行うことが、効果的・効率的な方法と考えています。</p> <p>こうした取り組みを進めていく上では、構想路線に通過交通を集約し、生活道路は通過車両が進入しない工夫をすることにより、生活道路の空間が安全・安心な空間となり、沿道地域の交通環境が向上することや、歩道・自転車道を設けることにより、緑道緑地の機能を確保した道路構造にするなど、地域住民や関係者等との話し合いや協議等を行いながら、検討してまいりたいと考えています。</p>
住民の望まない、住宅地内への道路の新設及びBRT導入計画に反対。	7	
第一種低層住居専用地域に道路を作ること自体おかしい。	3	
導入周辺の道路や交差点の一般車両の動きや交通量がどうなるのかわからない。予測はしているのか。さがみ縦貫道路が開通したときの影響はどうなるのか、検討すべきである。	5	
相模大野駅については、一般車両は駅周辺から離れた所から地下道を整備し、地上を走らせない方法をとってほしい。相模大野駅地下駐車場は南北自由道路とするのが良い。	1	<p>相模大野駅周辺については、BRT導入による交通流動の変化等も想定されることから、駅周辺の交通体系の再編を含めた交通需要マネジメント(TDM)施策についても検討してまいりたいと考えています。</p>

事業手法、事業性 116 件

意見等(要旨)	件数	市の考え方
人口減少や利用者の見込み等を考えると採算がとれず、赤字になる。将来に負担を残すことになる。	29	<p>事業採算性につきましては、道路などのインフラ部分は市が整備し維持管理を行い、運行は交通事業者が行うなど、整備主体と運行主体を分離した事業形態を考えています。</p> <p>このため、運行事業者は初期投資や事業費の低減が図られ、安定的・継続的な輸送サービスが可能となるものと考えています。</p> <p>今後、運行事業者との役割分担の明確化や運行計画の作成など事業採算性について詳細に検討してまいりたいと考えています。</p>
採算がとれるのか。採算がわからないので、説明すべき。	28	
事業採算の数字とその根拠が無い計画では、運行開始後どれだけの赤字がでるのか分からない。また、赤字がでた場合、市税で補填する恐れがあるので、赤字を前提に反対する。採算予想を説明する説明会開催が必要である。運行開始後、赤字が出たら、誰が金銭的責任を取るのか。	11	
採算がとれなかった場合、どう対応するのか。道路だけが残る。	1	
イニシャルコスト、ランニングコストを抑制するとともに、多くの人に利用してもらう努力が必要であり、長期に安定して維持できるシステムを構築することが必要である。	1	
外国と日本の土地利用などが違うので、日本には馴染まないのではないかと。なぜ、海外の方法を真似するのか。	15	
費用対効果がわからない。説明が不十分である。	12	<p>費用対効果につきましては、今後、詳細な検討を進めた上でお示しし、事業効果などを把握してまいりたいと考えています。</p>
地域に影響の少ない方法の検討がされていない。(既存道路を拡幅せずに2階層化による活用、地下利用など)	9	<p>導入形式につきましては、これまで地下方式や高架方式などの比較検討を行ってききましたが、いずれも事業規模や事業採算の面で課題が多く実現化は困難な状況でした。</p> <p>このため、導入にあたっての課題である事業費の低減や事業採算性の確保についてさらに検討を進め、先行的な道路整備により導入空間を確保し、需要に応じた輸送システムを地表面で導入することとしたものです。</p> <p>今後、導入ルートや幅員構成、導入方式等については、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を行いながら検討するとともに、地域コミュニティの維持や事業の進め方等についても検討していく必要があると考えています。</p>

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
運行する事業者はどこになるのか。	6	運行する交通事業者は、決定していませんが、基幹的な公共交通として、継続的・安定的な運行が可能な仕組みづくりが必要であると考えています。
運行事業者は民間を活用したほうが良い。	1	また、既存バス路線との機能分担を図り、導入沿線以外の路線バス利用者の利便性が低下しないよう、地域全体の公共交通の利便性の向上を図っていく必要があると考えています。
経営は第3セクター（企業、公共、住民による株主3者）による運営が良いのではないかと。	1	
この計画は公共事業であることから、単に路線の採算性だけで評価しないでほしい。	1	新しい交通システムの導入については、費用対効果や交通ネットワークの充実による地域全体としての公共交通の利便性の向上などを勘案して、総合的に評価してまいりたいと考えています。
段階的な導入のイメージが分からない。次のステップに入る時期について、どのように考えているのか。	1	早期導入と事業性の視点から、先行的な道路整備により導入空間を確保し、需要に応じた輸送システムを段階的に導入していくことを考えています。 現在のところ、地表面へBRTの導入を想定しており、将来については、需要の動向や事業採算などを見極めた中で、さらに輸送力の大きいシステムへのステップアップも可能と考えています。

事業費

98 件

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
税金の無駄遣いのため、反対である。	68	本市の都市構造は、外縁部に鉄道が通り 内陸部の交通軸の形成が課題となっていることから、市南部地域における幹線道路の交通混雑の緩和や生活道路からの通過交通の排除、また、公共施設や大学、病院等が立地する麻溝台地区へのアクセス向上とまちづくり支援、さらには、当麻地区の拠点性向上と交通改善などを図るため、相模大野駅から原当麻駅の区間を先行検討区間とし、新しい交通システムの導入について検討を進めてきました。
事業費が高額すぎる。事業規模が大きすぎる。	10	これまでの検討結果では、導入システムとしてはデュアルモードバス、全体事業費については約500億円としておりましたが、事業採算性の面で実現は困難であったことから、先行的な道路整備により導入空間を確保し、地表面での導入や需要に見合ったシステムとするなど、段階的な整備手法によって、事業の推進を図ることとし、現在のところ、導入システムとしてふさわしいと考えられるBRTの導入について検討を進めているものです。
事業費が285億円で済むと思えない。	8	また、BRTの導入空間となる道路整備や、専用走行路整備、ターミナル整備、BRT施設等の整備費として、約285億円、この内、道路整備にかかる費用を約240億円と想定しており、財源につきましては、国庫補助金などの活用を見込んでいます。
事業費285億円の内訳が分からない。明らかにすべきである。	8	なお、今回お示した事業費につきましては、現段階で想定したもので、今後、検討を重ねていく中で、精査していかなければならないと考えています。
財源をどう考えているのか。説明すべきである。	2	道路などは市が整備し、運行は交通事業者が行うなど、整備主体と運行主体の役割を分担する事業形態を考えていることから、維持費についてもそれぞれの役割分担の中で、効率的な維持管理ができるよう検討する必要があると考えています。
不況時に事業費285億円の投入は税金の無駄遣いである。	1	
メンテナンス等の費用を説明すべきである。	1	

需要予測

64 件

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
需要予測が過大で、現実的には見えない。	36	<p>今回お示した需要予測については、現行の路線バス利用者からの転換や、定時性・速達性の向上により自動車等の他の交通手段からの転換及びまちづくりの進展等を前提条件として予測したものです。</p> <p>今回お示した需要予測は最終的なものではなく、今後、交通に関する最新の統計データ等を活用しながら、社会情勢やまちづくりの進展等を捉え、新たな前提条件の中で需要予測をしていく必要があると考えています。</p>
需要予測の根拠が分からない。検討が不十分である。	18	
現在のバス利用者はどのくらいあるのか。しっかりとしたデータを提示すべきである。	4	
御園地域から、原当麻方面への需要は少ないので計画に反対である。	3	
BRTが導入されても、自転車や自動車からの転換は見込めない。	2	
現在の景気の動向、将来の高齢化、人口減のトレンドを見た場合、期待される需要があるとは考えられない。	1	

沿道まちづくり・補償

171 件

意見等(要旨)	件数	市の考え方
立ち退きなどが不安である。暮らしや財産を奪われる。	111	想定ルート上の既成市街地では、多くの市民が生活しており、地域の方々のライフステージは多岐にわたると考えられることから、事業を進めるにあたっては、地域の皆様や関係地権者等の方々との合意形成が最も重要なことと認識しています。
子どもの学区が変わりたくない。	4	地域における懇談会やワークショップ等を通じて十分な話し合いを行うとともに、沿道の一定範囲を対象とした部分的な区画整理手法を活用するなど、地権者の皆様の残留や転出等の意向を伺いながら進める必要があると考えています。
補償金額、代替地などについて、知りたい。住民の不安を取り除く配慮がない。協力依頼も無い。	25	今回お示した新しい交通システム導入基本計画(案)については、これまでの調査・検討の結果を踏まえて、市の基本的な考え方をまとめたもので、ルート及び駅位置、幅員、スケジュールなどは決定したものではありませんが、事業を進めるにあたっては、地域の皆様や関係地権者等の方々との合意形成が最も重要なことと認識しています。
明確なルート範囲や用地取得スケジュールの説明がなく、不安である。	20	また、想定ルート上の既成市街地では、多くの市民が生活しており、地域コミュニティの維持等、想定される導入沿線の住環境に配慮した整備手法を検討するとともに、関係地権者等と十分な話し合いを行い、それぞれの意向に柔軟に対応した整備手法を検討していく必要があると考えています。
移転の必要となる住居等がどの程度になるのか。説明すべきである。	4	今後、住民、地域の皆さんとの協議や調整などを進めていく中で決定してまいりたいと考えています。
整備は、どのような方法を考えているのか。住宅街、商店街などに30m道路を作るのは、無理。	5	事業を進めるにあたっては、地域の皆様や関係地権者等の方々との合意形成が最も重要なことと認識しています。想定ルート上の既成市街地では、多くの市民が生活している中で、地域コミュニティの維持等、想定される導入沿線の住環境に配慮した整備手法を検討するとともに、関係地権者等と十分な話し合いを行い、それぞれの意向に柔軟に対応した整備手法を検討していく必要があると考えています。
駅周辺の再開発や商業、文化、公共施設の整備など、沿道地域のまちづくりと一体となった新交通システムを整備すべき。	2	新しい交通システムの導入については、交通ネットワークの充実を図るとともに、沿線地域と一体となったまちづくりを進める必要があると考えています。

その他

16 件

意見等（要旨）	件数	市の考え方
何年も前から計画しているのに、新しい家が建てられているのはおかしい。建築許可を取りにいったときに何も説明がない。	3	ルート、幅員、影響範囲などは確定したものではなく、都市計画決定がされていない段階であることから、私権を制限することができない状況です。
実際のバスを使った社会実験を行うなど説得力のある結果を提示すべきではないか。	2	社会実験は、事業効果を検証し地域住民との認識の共有を図る上で有効な方法と考えていますので、今後、社会実験の実施について検討してまいりたいと考えています。
第3者機関や学識経験者の評価を入れて、客観的に検討を行うべきである。	2	学識経験者、国、県、警察、交通事業者等で構成する会議で、それぞれ専門家の立場から、検討内容に対するアドバイス、意見をいただきながら、検討を進めています。また、内部の検討体制は、交通、道路、環境など、関係する部署と連携を図りながら取り組んでいます。
車に過度に依存しているという表現があるが、何を以て過度なのか。	2	自動車利用を否定するものではなく、できるだけ公共交通や徒歩等による移動へと自発的な行動の転換を考えていただくため、表現しています。
将来人口は市全体の人口を示しており、計画範囲の年齢構成を示すべきではないか。	2	今後、市南部地域における将来の動向や現況などの情報をお示しし、市民皆様や関係者等と話し合いながら、交通課題の共通理解を図ってまいりたいと考えています。
建設工事等の入札、発注の適正化を図るべきである。	2	適正な手続きに努めます。
県道など、影響があるので関係機関と連携して取り組むべきである。また、政令指定都市に移行した場合、県道52号のあり方をどう考えているのか。説明すべきである。	1	整備を進めるにあたっては、道路など、施設管理者と調整を図りながら、取り組んでいく必要があると考えています。また、市総合都市交通計画の中で、県道52号（相模原町田）の多車線化の必要性はありとしており、事業化については、今後、検討してまいりたいと考えています。
現在の景気動向、将来の人口の動向や他の開発事例を考えた場合、新しい街づくりの拠点とされる麻溝台・新磯野地区、当麻地区へは期待する企業誘致は困難である。	1	麻溝台・新磯野地区、当麻地区は、平成22年度に開設が予定されている、さがみ縦貫道路（仮称）相模原インターチェンジ周辺という立地優位性があると考えています。今後、アクセス道路の整備など、交通インフラの充実を図ることにより、計画的な産業用地の創出など企業誘致の促進につながると考えています。
相模原公園付近にバスのハブ駅を置き、相模大野をはじめ、古淵、淵野辺、相模原、小田急相模原、原当麻、上溝なども含めた放射状のアクセスネットワークとすることも考えられる。	1	市内鉄道網や、相模大野駅から原当麻駅の区間を基本とした新しい交通システムの導入など基幹的な公共交通と路線バスとの役割分担を整理し、より機能的な交通ネットワークの形成について、検討してまいりたいと考えています。

パブリックコメント

34 件

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
パブリックコメントの募集期間が短い。	22	<p>パブリックコメントについては、新しい交通システムの導入にあたっての基本的な考え方とまとめるにあたって、市民皆様のご意見を伺うため、相模原市パブリック・コメント手続実施要綱に基づき、実施したものです。</p> <p>なお、こうしたご意見を踏まえまして、市主催の説明会を開催するとともに、意見の再募集を実施したものです。</p>
パブリックコメントを中止してほしい。	10	
パブリックコメントの意見に対して、個別に回答すべきではないか。広報すべきである。	1	
パブリックコメントの意見書に住所、連絡先は、不必要である。	1	

進め方 説明

340 件

意見等（要旨）	件数	市の考え方
地域住民に事前の説明がない、導入ありきの計画であるなど、市の進め方がまずい。それでは納得できない。	160	今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、地域における交通事情の現状把握や課題などの認識の共有化を図りながら、ルート、幅員、システムなどについて、さらに検討を進める必要があると考えています。
全体的に説明不足。もっと、情報を提供すべきである。	52	今回お示した新しい交通システム導入基本計画（案）については、これまでの調査・検討の結果を踏まえて、市の基本的な考え方をまとめたもので、具体的な導入ルートや幅員構成等については、さらに検討が必要であると考えています。 今後は、市南部地域の交通問題等について、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を行うとともに、様々な機会を捉えまして情報提供を行ってまいりたいと考えています。
市民の意見を聞きながら、時間をかけて、検討すべきである。	51	新しい交通システムについては、市議会本会議や建設委員会等における予算審議等の中で、議論いただいているものと認識しています。
議会でよく議論して、承認をもらいながら、検討すべきである。	1	今後も市民合意形成や事業推進に向けた取り組みなど、議論をいただくとともに、市民皆様との話し合いやご意見を伺いながら、対応してまいりたいと考えています。
もっと住民が発言できる機会を設けて、説明会を開催すべきである。	18	
話が突然で、急すぎる。関係する住民に配慮されていない。	14	
広報や個別周知など、広く周知すべきである。	11	
地域住民との合意形成が重要である。	8	今回の新しい交通システム導入基本計画（案）は、これまでの調査、検討の結果を踏まえまして、市としての基本的な考え方をお示したものです。
パブリックコメントや説明会を開催しただけで、住民の意見を聞いたとか、手順を踏んだというのは認められない。	5	事業を進めるにあたっては、市民皆様や関係地権者等の方々との合意形成が最も重要なことと認識しています。 今後も、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進め、地域における交通事情の現状把握や課題などについて、認識の共有化を図りながら、検討を進める必要があると考えていますので、機会を捉えて、説明会や広報活動、意向把握などに努めてまいりたいと考えています。
税金が投入されるのは、市民全員の問題であり、多くの場所で説明会の開催や広報をすべきである。	2	
市民参加の協議会を立ち上げ、地域住民が納得のいく話し合いの場が必要である。	2	
検討のスケジュール、情報の開示方法、市民意見聴取方法等を決めて周知すべき。	2	
パブリックコメントは市の政治に対して積極的に参加する機会にもなるので定期的に募集すべき。	1	
事業スケジュールに現実性がない。市民を無視した計画だと思う。	5	平成28年度開通という目標をお示しましたが、市民皆様や関係者等との合意形成を図りながら進めていくことが重要
今後のスケジュールにある目標H28年度の位置付けはどういうものか。	1	であることから、スケジュールに捉われずに柔軟に取り組んでまいりたいと考えています。

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
アンケート、住民投票を実施すべきである。	3	<p>今回の新しい交通システム導入基本計画(案)は、これまでの調査、検討の結果を踏まえ、市としての基本的な考え方をお示ししたものです。</p> <p>今後とも、市民皆様や関係者等と話し合いながら、取り組んでいくことが重要と考えていますので、適切な広報活動や意向把握に努めてまいりたいと考えています。</p>
市民の合意を得られていないのだから、現況測量は認められない。	2	<p>現況測量については、地域の皆様のご理解を求めた上でなければ実施は困難であると認識しています。</p> <p>今後、地域の皆様への説明や話し合いを十分に行いながら、対応を図ってまいりたいと考えています。</p>
この問題は早く解決してもらいたい。不安である。	2	<p>今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進めながら、対応してまいりたいと考えています。</p>

市政全般

244 件

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
税金を福祉、介護、教育、子育てなど、もっと有効に使うべきである。	109	福祉や教育、子育てのほか、地域の道路の整備など、市民生活に直結した事業を優先的に推進するとともに、都市内のターミナルなどを結ぶ基幹的な公共交通と路線バスなど他の交通手段との組み合わせによる交通ネットワークの形成についても、着実に実施していく必要があると考えています。
地域の道路や自転車道などの整備を優先すべきである。	11	
緑にあふれ、子供にも老人にも優しい住みよい街づくりをめざすべきである。	10	
事業費 285 億円は、市民の負担が大きすぎ、市の財政への影響も懸念される。将来にわたって、負担が残り、市民サービスが低下する。	90	新しい交通システムにつきましては、需要に見合ったシステムの選択や地表面での導入など、事業費の低減のための検討を重ねるとともに、国庫補助金や都市交通施設整備基金などを財源として活用するなど、市財政への過大な影響がないよう、今後も、努めてまいりたいと考えています。
政令指定都市移行のためなどのシンボルづくりとししか考えられない。	13	新しい交通システムについては、新世紀さがみはらプラン(21世紀総合計画)及び都市計画マスタープラン(平成11年3月)において、導入に向けた取り組みを進めることとしており、その下位計画である総合都市交通計画(平成14年3月)で、都市の核である相模大野駅周辺と新しい拠点の麻溝台・新磯野地区、当麻地区を結ぶルートを先行検討区間とし、調査・検討を進めてきたもので、政令指定都市移行とは関係ありません。
住宅が密集し、4m未満の狭隘生活道路が多く、安全確保が急がれる。	4	市南部地域は幹線的な道路ネットワークが脆弱なため、生活道路への通過交通の進入などが課題となっていることから、新しい交通システムの導入に併せ、生活道路への通過交通を排除し、安全・安心な空間を創出するとともに、歩道や自転車道を併せ持った幹線的な道路整備が必要であると考えています。
南部地区は狭い道路ばかりですれ違うこともできないので、歩道、自転車道もあわせたしっかりとした道路を整備すべき。	3	
市営バスを走らせた方が良い。	2	本市のバス交通につきましては、民間交通事業者のノウハウやスケールメリットを活用することにより、安定的・継続的な運営が図られているものと考えています。
政令指定都市になると、知名度はもちろん、自主的な運営が可能となることから、努力しだいで新たな展開ができると期待している。	1	政令指定都市移行に伴い、移譲事務や区制、新たな財源など、大都市の特例を活用する中で、先進的な施策の展開を図るとともに、広域交通ネットワークの整備や都市機能の集積、産業の活性化を図るなど、活発な交流のための拠点性向上に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えています。
現在、政令指定都市移行実現に向けた取り組みがされているが、政令指定都市ビジョンに住民として関心が持てるものが何1つない。	1	