

## 第2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4月15日～平成21年6月1日  
 意見提出状況 意見提出者数 1,373人、意見件数 6,247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 1,217 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。	792	<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。	139	
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。	45	
なぜ、導入ありきで進めるのか。これでは、納得できない。	41	
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。	35	
BRTを導入しても期待される効果はない。	19	
少子高齢化社会、人口減少が進み、大きな交通渋滞は解消されるため、BRTは必要ない。	14	
多くの人に迷惑をかけてまで、実施する必要はない。	8	
導入はデメリットが大きい。	7	
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。	7	
なぜ、白紙撤回、中止する事ができないのか。	5	
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。	3	
メリットばかりが強調されて、デメリットが分からない。	43	

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
<p>政令指定都市になれば、区役所が設置され市庁舎へ行く必要性はなくなり、南北方向のアクセス整備は不要である。</p>	28	<p>市南部地域と中央部を結ぶ主要幹線道路としては、国道16号と都市計画道路村富相武台線の2路線がありますが、交通集中による道路混雑など、自動車交通や路線バス運行に支障をきたしており、この道路混雑を迂回する車両が住居地内の生活道路へ通過交通として進入するなど交通改善を図る必要があります。</p> <p>このため、市民の移動性や利便性等の向上を図るとともに、主要幹線道路の交通を補完し道路ネットワークの充実を図るために南北アクセス路の整備の必要性は高いものと考えています。</p>
<p>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。</p>	17	<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>
<p>将来のまちづくり構想を示して、全体の取り組みとその中でのBRTの役割を説明する必要がある。</p>	9	<p>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。</p> <p>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。</p>
<p>上位計画、関連計画と整合を図るべきである。</p>	4	<p>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。</p>
<p>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。</p>	1	<p>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。</p> <p>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。</p>

検討区間・ルート駅 363 件

意見等(要旨)	件数	市の考え方
30m道路は必要ない。	52	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。
他のルートを考えるべきである。	51	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。
新しい街づくり拠点と相模大野を結ぶ路線確保なら、もっと影響度合いの少ない路線を検討すべき。(地下化も検討すべき)	36	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。
なぜ、このルートになったのか、理解できない。	19	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。
地上ではなく、やるのであれば、地下方式にすべきである。	12	
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。	3	
北里大学病院を相模大野駅西側地区再開発のキーテナントとするなど、相模大野駅周辺に誘致すれば、BRTを導入する必要はない。	35	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、新しい交通システムの導入について、長年にわたり検討を進めてきました。これまでの検討の中では、導入区間について、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について検討を進めてきたものです。特に、麻溝台地区については、北里大学病院だけでなく、公園や体育館、陸上競技場等、公共施設が集積しており、利用者も多いことなどから、新しい交通システム導入の必要性が高いと考えています。
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。	33	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。
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。	20	
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。	27	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。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。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。

意見等(要旨)	件数	市の考え方
スタート地点を相模大野駅ではなく、古淵駅にするルートを検討すべきである。	26	相模大野駅周辺を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。
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。	22	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。
なぜ、相模大野駅を起点にしなければならないのか分からない。	4	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。
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。	10	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。
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	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。
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。	3	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。
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。	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。
新しい拠点と新しい交通システムの関係がわからない。	2	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。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。
近くにバス駅が設置されることを希望する。	2	今後、市民皆様や関係者等との話し合いや協議等を進めていく中で、検討してまいりたいと考えています。
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	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。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。

## システム

427 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。	64	<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>
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。	56	
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。	56	
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。	40	
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。	26	
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。	24	
なぜ、BRTなのか、理解できない。	11	
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。	32	<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>
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。	26	
視察してから、検討すべきである。	21	
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。	20	
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。	10	
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。	13	
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。	5	
幅員が広すぎる。	2	<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ななど、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>

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。	5	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。	1	
導入する車両は、性能の良い日本製を使うべきである。外国製は、使わないでほしい。	4	今後の技術革新等を踏まえながら、導入する段階で、環境にやさしい性能の車両を選定してまいりたいと考えています。
小田急多摩線の延伸を優先すべき。	3	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。
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。	3	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。
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。
専用レーンにタクシーやハイヤーも走行可能とすることで、さらなる自家用車の抑制に寄与できるのではないか。	1	BRT専用走行路における救急車等の緊急車両や公共性の高い車両の走行、さらには運行時間外やピーク時間帯以外の空間の活用については、今後検討し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。
速達性よりも定時性を重視すべきで、数分の時間差は問題ない。	1	新しい交通システムは、専用走行路の設置等により公共交通にとって重要な定時性、速達性をともに備えたシステムとすることが可能であると考えています。

導入効果

690 件

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
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。	126	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
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)	88	
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。	71	
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。	65	
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。	45	
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)	6	
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。	91	<p>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。</p> <p>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。</p>
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。	75	<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。</p>
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。	38	<p>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。</p>
沿線住民は、鉄道駅まで近いことから、BRTは利用しない。	7	<p>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。</p>
麻溝地区の交通不便は、原当麻駅から古淵駅行、相模原駅行、橋本駅行、相武台駅行など、色々な路線バスの運行路線や運行本数を増やせば、交通改善が図れる。	37	<p>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。</p> <p>このため、今後、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路線バスのルートや運行本数の増設などについて、事業評価や比較検討をする必要があると考えています。</p>

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
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。	25	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。
環境負荷軽減、CO <sub>2</sub> 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CO <sub>2</sub> 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。
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。	3	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。
都市のシンボル性、デザインの効果の意味が分からない。	1	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的効果が期待できると考えています。



周辺環境への影響

1,579 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。	244	<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。	137	
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。	135	
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。	98	
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。	70	
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。	61	
通過地域の住民への影響が検討されず、導入ありきである。	38	
谷口台小学校の校庭や体育館を削らないでください。	28	
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。	25	
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。	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。	6	
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。	183	
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。	62	
一般道路の敷設により生活道路へ通過交通が進入する。	12	
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。	7	
横断には地下歩道の整備や、信号制御による安全確保などの配慮をすべき。	2	
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	

意見等(要旨)	件数	市の考え方
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。	132	<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>
一般道路の敷設により、交通量が増加し、二酸化炭素等が増える。	29	
夜間の暴走行為により、騒音、振動、治安が悪化する。	23	
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。	7	
通過車両による排気ガスの増加や、騒音、振動、大気汚染などが生ずる。	5	
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。	82	<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>
静かな住宅地、緑地を壊しての道路開発を地域住民は望んでいない。	68	
第一種低層住居専用地域に道路を作ること自体おかし。	31	
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。	4	
災害時に、避難所、救護所、ヘリポート等に指定されている谷口台小学校に影響がある場合、市防災計画の観点から市民の救済や安全の確保がされない。	64	
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。	12	<p>BRTの導入に伴う周辺道路への影響につきましては、パーソントリップ調査などの交通に関する統計データや交通量調査結果などから、検討を進めてきましたが、今後は、さがみ縦貫道路の開通に伴う影響などについての調査やBRTを導入した場合の一般車両等の流れ等をシミュレーションしながら、交通課題の解決策について検討してまいりたいと考えています。</p>
新しく整備する区間は、現在、優良な住宅地であり、一般車の入りにくい様幅員を狭くした緑道を設けるなど住環境への配慮もされている。このような住宅地、貴重な緑地を無くしてまでの開発は認められない。	5	<p>西大沼・御園周辺の相模緑道緑地については、平成18年4月に地元自治会の要望により、車道部に待避所を設置しましたが、通過車両のすれ違いの際の私有地への乗り入れやブロック塀等への抵触については一定の改善効果はあるものの、通過交通の進入抑制などの抜本的な解決策には至っていないものと考えています。</p> <p>このため、幹線的な道路を整備することにより、通過交通を集約するとともに、生活道路には通過車両が進入しないような工夫をするなど、沿道地域の交通環境の改善が図られるよう、地域の皆様と話し合いや協議を進めていく必要があると考えています。</p>

事業手法、事業性 287 件

意見等(要旨)	件数	市の考え方
採算がとれるのか。採算がわからないので、説明すべき。	73	<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>
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。	57	
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。	28	
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。	3	
上下分離方式における採算性の考え方を十分に説明した方が良い。	1	
費用対効果がわからない。説明が不十分である。	37	<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>
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。	30	<p>海外の事例につきましては、モータリゼーションの進展による中心市街地の慢性的な交通混雑の改善や温室効果ガスの排出量削減などの取り組みとして、BRTの導入が図られたものと承知しています。</p> <p>こうした先進的な取り組みを参考に、本市の特性に応じた交通について、市民皆様のご意見を伺いながら、検討を進めてまいりたいと考えています。</p>
当該部分に日本初となるBRT導入は不要。外国の事例は、街があり、幅広い道路が混雑していた際の解消方策としての導入であり、今回のような住宅地を破壊して、導入する事例はない。(説明に疑念や作為が感じられる。外国の写真紹介のみ)	13	
外国のBRTの写真が使われているが、本当に撮影したものか。	4	
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)	28	<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>
地下化は現実味が無いのではないかと。	1	

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。	7	<p>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。</p>
運行事業者は民間を活用したほうが良い。	1	<p>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。</p>
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。	3	<p>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。</p> <p>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。</p>
導入ルートで、一部の地域だけが先行して30mに拡幅される可能性があり、どのような順序と拡幅をすすめるのか。	1	<p>ルート、幅員、スケジュール等は決定したものではなく、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>

事業費

341 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。	128	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。
不況時に事業費285億円の投入は税金の無駄遣いである。	119	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。
導入のため、公共建築物を除却し、税金で補償費を払うなど、税金の無駄遣いである。	39	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、財源につきまちは、国庫補助金などの活用を見込んでいます。
事業費が285億円で済むと思えない。	19	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、精査していかねばならないと考えています。
事業費が高額すぎる。事業規模が大きすぎる。	8	国においては、人口減少・超高齢社会や地球環境問題等の対策のみならず、社会資本整備や中心市街地活性化等について緊急の課題として、コンパクトなまちづくりを実現するための都市交通施策や市街地整備については、これらの施策効果の評価を踏まえつつ、資金助成等の総合的な支援を行うこととしています。
財源をどう考えているのか。説明すべきである。	7	新しい交通システムにつきましては、こうした国の施策に合致したものであることから、導入の検討を進めるにあたっては、国への補助制度等の支援の拡充等についても、引き続き、働き掛けをしてまいりたいと考えています。
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。	5	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。
不景気、人口減少、高齢化などにより、国の財政も悪化しているのだから、補助金をあてにすることはできない。	15	
メンテナンス等の費用を説明すべきである。	1	

需要予測

162 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。	71	<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>
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。	41	
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。	30	
需要予測の根拠が分からない。検討が不十分である。	14	
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。	2	
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	
相模大野～北里（約4km）の間の住民は、殆ど自転車か徒歩であり、BRTが開通しても、この間の住民はほとんど乗らないことから、赤字は避けられない。	2	<p>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システムであり、道路混雑や天候、気温などの気象条件にも影響を受けず、安定的な運行が可能であることから、自転車利用者や自家用車による送迎についても、利用転換は見込めるものと考えています。</p>

## 沿道まちづくり・補償

210 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。	129	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。	3	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。	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、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。	17	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。 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。	6	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。	3	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

84 件

意見等（要旨）	件数	市の考え方
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。	33	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。
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。	29	ルート、幅員、影響範囲などは確定したのではなく、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。
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。	5	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るとしており、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。
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。	3	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。
他の組織機関との調整や検討体制はどのようにしているのか。説明すべきである。	3	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。
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。	3	社会実験は、事業効果を検証し地域住民との認識の共有化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。
交通渋滞の写真に計画路とは違う写真を載せているのか。理解できない。	3	想定ルート沿線の写真は、誤解を招く恐れがあることから、他の場所の写真をイメージとして使用しています。
（小田急多摩線・新交通推進課という課名を捉えて）小田急多摩線、小田急電鉄とはどのような関わりがあるのか。	2	小田急多摩線 新交通推進課は、市役所の組織で、新しい交通システム導入と小田急多摩線延伸に向けた事業を担当しています。
車に過度に依存しているという表現があるが、何をもって過度なのか。	1	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。
大きな受益団体から費用負担もしくは資本参加させるのはどうか。検討すべきである。	1	今後、事業スキーム等を検討していく上で、参考とさせていただきます。
横文字が多くて理解できない。	1	できるだけ、専門用語等を使用せずに、分かりやすい表現にするよう留意いたします。



パブリックコメント

33 件

意見等 (要旨)	件数	市の考え方
意見書の様式について、回答を誘導しているのは、おかしい。	23	意見書の様式につきましては、記入例として、お示したものです。
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。	8	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を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。
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	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。
1回目のパブリックコメントの結果はどうなっているのか。	1	1回目のパブリックコメントにつきましては、約1,000名の方々からご意見をいただきました。結果につきましては、2回目の結果と合わせて、このたび公表させていただきました。

進め方 説明

354 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。	80	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まして、市の基本的な考え方をお示したもので、市民皆様への説明につきましては、沿線地域を中心に説明会を実施してきました。 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。	68	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。	53	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。
議会がよく議論して、承認をもらいながら、検討すべきである。	2	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。
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。	42	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。
市民の理解が得られなければ現況測量に入らないと言ったが、何をもって市民の理解が得られたとするのか。	1	今後、地域の皆様への説明や話し合いを十分に言いながら、対応を図ってまいりたいと考えています。
広報や個別周知など、広く周知すべきである。	28	
話が突然で、急すぎる。関係する住民に配慮されていない。	13	
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。	10	
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。	9	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。
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。	9	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。
市長などを交えた説明会を開催すべきである。	8	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。
地域住民との合意形成が重要である。	5	
パブリックコメントや説明会を開催しただけで、住民の意見を聴いたとか、手順を踏んだというのは認められない。	4	
協議会などの策謀は止めるべきである。	1	

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。	10	<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>
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。	4	<p>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。</p>
説明会は、時間がきたから打ち切るの は良くない。	4	<p>会場の都合等により終了させていただきましたが、今回の説明会は、市民皆様との話し合いを進めていく上での第一歩として考えており、今後も機会を捉えて実施したいと考えていますので、ご理解いただきたいと存じます。</p>
この問題は早く解決してもらいたい。 不安である。	3	<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

500 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。	196	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。
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。	32	
地域の道路や自転車道などの整備を優先すべきである。	23	
政令指定都市移行のためなどのシンボルづくりとしか考えられない。	143	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。
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。	100	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。
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、自転車道もあわせてしっかりと道路を整備すべき。	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。
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。	1	
津久井地域の交通網をどうするのか。	1	現在策定を進めている市総合都市交通計画の中で、地域の特性に応じた交通体系の検討をする必要があると考えています。