

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第10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8月26日(火) 9時30分～11時10分				
開催場所		南区合同庁舎3階講堂				
出席者	委員	16人(別紙のとおり)				
	その他	0人				
	事務局	18人(南区長、まちづくり計画部長、南区副区長、南区役所区政策課長、南区役所地域振興課長 他13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		<p>1 開会</p> <p>2 会議の公開について</p> <p>3 議題 (1) 新しい交通システムの比較検討について</p> <p>(2) その他</p> <p>4 閉会</p>				

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比較検討について

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。

ここまでの説明に対して質問レベルからだと思いますが、資料の説明に対してのご質問、あるいはコメント、ご意見等も含めて、まずは前半のルート及び走行形態に関するところに関して、ご発言を求めたいと思います。どなたからでも結構です。

A 区間と C 区間とも基本的に前回出た意見に対してゼロ回答という認識です。話にならないと言いますが、中間送付していただいた資料のレベルならば、ギリギリ OK かなと思っていたのですが、ちょっとこれは駄目です。まず、将来において専用走行路の確保を検討する案として、県道 5 1 号から県道 5 2 号まで点線の丸で囲っている区間ですが、これは言葉の綾、マジックがあります。まずオルガノ前のところまで県道 5 2 号が整備される、これが多分 10 年以内でみていると思うのですけれど、そこがクリアになって、今回の資料でいうところの暫定版「現時点の」というものが開通して、その時点で調査を行うのか、それとも、実際には、若松小学校の前までの、この資料の中長期と書いてあるところまで開通したうえで、そこからさらに検証をして「将来において」という話にしているのか。その違いで時間が 10 年単位、下手すると 20 年単位で変わってくるので、ここは明確にして欲しいです。どの段階で検証するつもりですか。

今の質問に対して事務局から回答をどうぞ。

P3、P4 と併せて P14 を見ていただきたいのですが、A 区間 (3) につきましては、西大沼 4 丁目交差点から若松 3 丁目交差点付近という区間で、市としては、中長期に渡って道路拡幅に取り組んでいく区間です。今のご質問は、A 区間 (1) や A 区間 (2) における専用走行路の確保の検討は、どの段階で着手していくのかという質問であったと思います。市としては、A 区間 (3) の専用走行路の整備後に検討していくということではなくて、整備が始まる前に、当然、周辺交通状況の変化というものを検証し、また、

将来の交通の変化も捉えていくこととなりますので、基本的には、このA区間(3)の着手にあたって、どういった影響がこのA区間(1)やA区間(2)にもたらされるのか、あるいは短中期で取り組んできたものが、どう変わっているのかという検証を行うことを想定しています。

はい。というお答えですが、いかがですか。

まるで回答になっていないと思います。これは基本的にその区間まで導入して、きちんと定時性と速達性が確保できるのかがポイントですよね。それが確保できないということになったら、では結局ショートカットの専用走行路を通すしかないという話になるのが筋論であって、交通状況がどうこうという話ではないはずだと思います。私の認識が間違っていますか。

もう少し説明してもらえますか。

市としても、当然、道路を拡げるにあたっての、将来交通量の推計であるとか、周辺の道路に与える影響の検証などを実施していく訳なので、その中で、新しい交通システムの専用走行路の確保の検討というものを、一緒になってやっていくという提案です。

短期で、まずはやるけれども、新しい交通システムの目標の達成は、はっきり決めているから、その目標がどれだけ達成できたかを常に見極めなければいけなくて、ものすごく時間短縮が出来ていない可能性はあるし、やはり交差点の部分改良などでは、定時性が現時点よりは向上するとしても、まだ課題は残ることも想定される。今の話は、そのところを語らないから、困ってしまうのです。やはり、本来的には、ゴールに向かって短中期の取組でどこまでゴールに近づいたか。これがほど遠いのであったら近づけないといけなし、案外と近づいたのであったら、それは見極めないといけなしのだけれども、その目標の達成度合いをモニターしながら、周りの影響も見ながら、意思決定を繰り返していくといったところは明確に言わないといけなしではないかと思いますがいかがでしょうか。

はい。今、委員長がおっしゃった通りで、説明が足りませんでした。市の姿勢と言いますか、今回提案した背景には、当然そのようなことがございます。しっかり効果、所要時間がどれだけ短縮されたかなどを検証する一方で、先ほど委員が懸念されておりました定時性の話、月に一回でも二回でも、大幅に遅れたら意味がないというようなご意見、ずっとこの検討委員会で議論されていますが、定時性の確保の考えは目標にも設定しておりますので、その辺りについても、適宜、3年スパンなのか、5年スパンなのかということがありますけれども、しっかりモニタリングして検証していく、それで一定の時期になったら詳細の検討に入っていくという形になるかと考えています。

というあたりですが、言いたいことは、どんどん話した方が良いですよ。どうぞ。

その、3年、5年、一定の時期という言い方は、すごく紛らわしいので、時系列に明示していただけませんか。今、この場でなくても良いので、次回の資料には短中期、中長期というのは、あまりにもざっくりし過ぎているので、例えばオルガノ前まで県道52号が拡がった時点でA区間の交差点の部分改良が既に着手している、若しくは完成済

みという形になるのか、それとも県道52号がオルガノ前まで拡がるのを待たずに交差点改良を行えるものから着手するのか。警察の方から、それは駄目と言われれば、それはそれで良いのですが、その辺りの優先順位について、どのような時系列でやるのかということ、個別の施策毎に一本の時系列でまとめてください。

かしこまりました。今回は、このようなご意見をいただくことを承知で、まず、大まかなところということで出させていただきました。次回の検討委員会には、この時点ではどういったものを完成している、この時点でどういったものに着手しているということが分かる資料とするとともに、モニタリングや効果検証の時期なども落とし込んだ資料を出したいと思います。

一般的に多くの仕事で大枠を示してから詳細という手順で資料を作っていくのですが、この相模原の話は、かなり具体的でシビアな問題がたくさん出てきていますから、早い段階で具体的に何を、どの順で、どの条件がクリアになった時、何をやっていくのかということと、ゴールに向かってどこからやっていくのかということが見えるものを作っていて、それを、検討委員会の場で揉んでいくことを繰り返す方が、仕事としては良いと思います。そのつもりでいるのですが、なかなか出てこないものから、是非そうしてください。P14も、P3、P4のところも、その辺りが見えるようにしましょう。

かしこまりました。

今のことに関連するのですが、実際に道路がものすごく渋滞していますね。この、建物を午前8時頃に出発して、渋滞で動けないものだから、北里大学の前まで行くのに1時間掛かったという話があります。それと、さがみ縦貫道路のインターチェンジが出来たことで、あちらへ向かう車が非常に増えているという話も聞きました。そういう意味で言うと、私は先があまり無いので、10年、20年先の話はしないでよという気持ちがありまして、今、既に当麻の辺りは拡幅が始まっており、どんどん道路が拡がっています。それに併せて、このシステムを導入していくということは出来ないのか、可能なかどうか、全く別のものだから出来ないよという話なのか、その進行と併せて、何らかの形で、出来ることからやっていくということは出来ないのかと思います。

はい、いかがですか。

まさに、委員がおっしゃった通りで、さがみ縦貫道路の影響は我々も懸念しているところです。こうしたことから、さがみ縦貫道路と国道16号のアクセスを強化するという目的で、市としても県道52号の拡幅に向けた都市計画の決定をして、整備を進めることとしています。それに合わせるような形で、この新しい交通システムも段階的に整備していきたいということで、短期の取組を積み上げた中で目に見えた効果を上げていく、さらには長期的にしっかりとした目標を据えながら取り組んでいくということで、これは、ずっとお話しさせていただいていることですが、大きな方針としてはこのような形となります。

特にC区間みたいなどころを含めた話ですが、私の理解で言いますと、想定した状況

と違ってきたとき、あるいは、何かことが動いたときにはどんどん進んでいく必要があるということです。例えば、3年と決めたから3年間は手を付けずに放っておくのかという、そうではなくて、状況が変わったところで、例えば、どんどん検討して行って、前倒し出来るところは出来るし、チャンスがあるときには見直しを行うということで、特に圏央道に関しては、別のところで聞いたのですが、休日の交通量に関しては、想定を既に超えているとのこと。平日は、それほどではなく、思ったほど国道16号への効果も少ないなど色々あるのですけれども、特に休日の利用に関しては、かなりこの先もっとひどくなる恐れがあることが、最近分かってきました。何を言いたいと言いますと、この先の道路状況の変化とか、都市構造の状況変化によって、私たちが今設定する条件が変わり得ることは当然あります。その時に、これはもう、この方針を作ったから動かさないではなくて、条件が変わったら良い方に、あるいは、想定を超えて状況が厳しくなったにしても、すぐに次の手を打つという体制を明示的にしておかなければいけない。そのためには、先ほど言われたように、どの条件の時に、どのようにするのかと指示が出来ていれば、ここがずれたらここを直そうと見直すわけですが、今回の資料のような書き方で終わっていると、何となくこのまま行ってしまって消えてしまうのではないかと、その心配は今の二人の議論を聞いていて思いましたので、ここは私としても明確に発言しておきます。そのような対応の中で、圏央道の影響、県道拡幅の進捗状況などを見ながら、そこで対応が必要なものがあれば、そこで見直すということ、是非考えていただきたいと思います。プロセスとして明示的に書いてください。

少し付け加えますが、言葉ですべてを説明するのはなかなか難しいと思いますので、一枚の図面に、初期はここまでのルートでこのようなシステムを運行する、その後はここまで整備が進むといったように、三段階ほどの時系列で資料を整理出来ないでしょうか。そのようなものが出来ると、数年後にはこのような形になるのだとイメージが理解できると思います。具体的に話をしていかないと、これは何回やっても同じことです。

私も要望しました。3年後はこう、5年後はこうというように。

時間はお任せしますが、できるだけそのような単位で、時系列と実施内容とがマッチした表し方、これが要するに図面の表し方の基本だと思います。それをきちんとやってもらいたい。それからもう一点は、図面の中にきちんと詳細を書き込んでいただきたいということです。何かと言いますと、スケール表示が無い。スケールが何も無いから、図面を見ても距離が分からない。そうすると、この後から出てくる問題ですが、幾ら掛かるといったコストの問題も、距離が分からないので、対応に非常に困ります。図面は一枚一枚にスケール表示を是非考えていただきたい。そうすることにより細かい検討、深度のある対応ができると思います。現状での資料では、深度のある検討は無理ではないかと、私は疑問を持っています。

はい、この点もご回答を。

はい。今まで色々な委員の方々からご指摘をいただいたところが、資料の方に未だ反映されていないところにつきましては、お詫び申し上げます。今後の資料につきまして

は、今ご指摘いただきました、まず時系列的な整理、また、そこに対する課題などを分かりやすいものにするとともに、また、それに対してスケールの分かるようなものを整理していきたいと思えます。ただし、P4の図面などは、全体図として入れておりますが、今まで比較案の検討などで示してきたものにつきましては、背景が無い方が分かりやすいということで、このようなポンチ絵的なもので図示させていただきました。全ての図面がこのような形になるということではなく、今おっしゃったような、少なくとも延長やスケール、距離が分かるような形での資料作成に努めていきたいと思えます。

このところ、割とこの種の議論を繰り返していますよね。今までの資料に足しながら色々作っていただいているから、こうなってしまうのだろうということは想像がつかないわけではないのですが、結論として答申まで目指すわけですから、シンプルに見える図面をきちんと書き込む。その説明の後に追加するのは全然構わないので、出だしにバシバシと分かるものが重要です。もう一段努力してください。

大きい話で二つあります。P16のS3、県道51号から相模大野駅まで一方通行をやめるという話ですけど、一般車両に対する影響が大きかろうが何であろうが、とにかく一方通行にさせていただく必要があります。一般の路線バスも結局このところで時間がかかっていますので、ここについては、とにかく一方通行ありきで、その一方通行を実現するために、どのようにすれば良いか再検討をお願いします。もう一つ、大きな問題として、C区間、結局、拡幅も何もしないという話ですが、これも途中の効果検証などによって、必要であればバス優先レーンをという話をされていましたが、基本的にはバス優先レーンが必要となる状況というものは、定時性や速達性が阻害されている状況です。阻害されている状況というのはどのような状況かと言いますと、県道52号や県道507号などが既に渋滞していたり、円滑に流れない状態になっていたりにしているということです。そのような状態でバス優先レーンを1レーン分確保できるわけがありません。ということで、もともと言葉の綾というか、言っていることが無茶苦茶なのです。ですから、ここについては、輻輳というか、交通渋滞が慢性的に発生するようになったらどのように回避するのかということについて、何らかの方針なり、予備ルートなり、もしくは政策として新しいルートを検討するなり、これらを何らかの形で示す必要があると思うのですが、いかがでしょうか。

まず、S3の話ですが、一方通行につきましては、もう少し大きなS8ですとかS7まで広げた範囲での提案を前回の検討委員会までさせていただきました。これは今回、影響調査を行いまして、提案から除かせていただきましたけれども、S3につきましても、相模大野駅の南口方面から抜けるアンダーパスを通過する通過交通の影響というものがありまして、このS3の部分を一方向通行にしますと、そのような通過交通車両がその街区の中、地域内の道路に入り込んでしまう懸念がまず一つあります。あと、一方通行にしても、駅前広場に入っていく一般車の交通量は、大きく変わらないと考えておりまして、そうすると、現況において最大のネックの一つである駅前広場から県道51号までの所要時間について、大幅な改善が期待できないということになってしまいます。

あと当然、地元の合意形成であるとか、交通管理者との協議、そういったものも一つ一つ整理していかなくてはいけない。そうしたことから、S3区間についても一方通行を提案から除外させていただいたということです。

S3区間の一方通行を除外したことは、その通りかなとは思いますが、実質的にはフジスーパーのところからは通行量を見ると、ほとんど一方通行です。南側から来る車は無いので、その辺りを考慮して、今委員が言われたことを考慮に入れながら、一方通行にはしないと決めつけしないで、将来の検討課題に含めて良いのではないかと思います。それから、先ほど委員が言われたのはC区間のC1のことですか。

C1もですが、C4とC5も、要するに県道区間はどこもリスクが大きいと考えます。バス優先レーンだからですか。

要するに、もうこれ以上拡幅しません、都市計画決定をしてしまったからと、その論理で押し通してしまっているのも、もし想定以上に交通量が増えたときには、もう手の打ちようがないということです。例えば、A区間に関しては、すごく混んでしまったら、将来検討ということで資料にある丸で囲った区間でのショートカット案があるので逃げ道がありますが、C区間に関しては、このような逃げ道が無いので、本当に詰まってしまって、例えば女子美に行く時間も読めないということになってしまったら、北里に次いで需要のある区間で駄目になってしまいます。原当麻から女子美、北里の区間で時間が読めないということになってしまいますと、定時性と速達性を持った拠点連結という話は何だったのかという話になってしまいます。

現在の道路から拡幅されるけれど、C4、C5もバス優先レーンなのですか。

いや、片側二車線ずつになりますけれど、バス優先レーンではないです。

今、委員が言われたのは、県道が現状と比べてまずどうなるのかということだと思います。こちらについては、現状片側一車線の道路が、今の道路計画ですと、片側二車線の道路になります。これは、当面10年を目標に整備して行きます。これはC1、C4、C5の区間で、この区間においては、道路は物理的に拡がります。ただし、ずっとご指摘をいただいている片側二車線にプラスして専用走行路をこの区間で確保することにつきましては、市としては、道路計画等との整合なども含めまして、当面10年、15年後を目指していく、この新しい交通システムの計画に盛り込むことは現実的には厳しいということをやっと提案してきております。そうした中で、先ほどありましたバス優先レーン、これも当然、実行に移すには交通管理者との協議が必要ですが、優先レーンというバスの円滑な走行を出来るだけ確保していく取組について、今回、提案させていただきました。

今の話では、バス優先レーンですら、ポツポツと進めるような形だから、バス優先レーンを整備しますというくらい言った方が良いでしょう。あと、C2、C3については、ここは県と市が持っている土地だと思うので、拡幅の可能性は大いにあると思うが、そこについても、将来専用走行路の確保を検討しますというくらいは、抽象的な取組内容として入れて良いのではないかと。そして、県道52号の北里ターミナルから村富線にアクセス

するときには、立体交差になるというのだから、それを想定したうえで、アクセスを容易にするような方法、国道16号から行幸道路へ抜けるときは細い道が片側一車線しかないが、ああいったものではなくて、県道52号から村富線へアクセスする場合は、立体交差の橋げたの下を当然廻るようになると思うから、その道については、かなり広めに取りようにしていただきたい。具体的には、県道52号から村富線に抜ける道は二車線くらいしてスムーズにアクセスできるようにしていただかないといけないと考えます。ある程度オーバーな、より期待を込めた形での答申案を出しても良いのではないのでしょうか。あまり無茶苦茶なことは言えないけれど、そのような積極性が見られないと若い人は納得できないと思います。

いくつか出て来ましたが、まず、S3の一方通行の話は、先ほど委員が言われたように、今の段階では、絶対一方通行だけだとか、一方通行にはしないと切り切ることはしない方が良いと思いますが、いかがですか。

我々も正直申し上げると、道路を拓げない前提での一方通行の検討をずっとしてきたところがありまして、これは公共交通のことだけを考えると、かなり定時性・速達性に寄与できるということで、かなり粘って提案して来たところがありました。やはり、そうは言っても一般車への影響、沿道への影響というところは、無視できないし、実際、今回の調査結果では、そういったものが確認できました。そうした中で、時間帯を限定したマイカー流入規制であれば、この相模大野から北里間の、やはりピークは朝に集中しますので、その改善にはかなり寄与できると考えております。実際、流入規制にあたっては、地域や関係機関等との協議が必要になってきますけれども、そうした中で、事務局としては、まずはマイカー流入規制にしっかり取り組んでいく、マイカー流入規制にも色々な課題は想定されるのですが、そこはしっかり取り組んでいくことを考えています。その後は、その効果検証ということ想定していますが、その段階でこの区間を一方通行にすることの意味がどうなっているのかということも検証しないわけにはいかないと思っておりますが、一方通行の実施を新しい交通システムの整備方針の中に落とし込むことについては厳しいと判断し、今回は提案から除いたものです。

今の発言について、どうですか。

流入規制とは、どこをどのように流入規制するのか、具体的にどこにも説明されていません。アンダーパスから上がってきたところをフジスーパーの方に曲がれなくする規制を、例えば時間帯限定で行うのか、どこのポイントで、どれだけの流入規制をすることが示されていないので、何とも言いようがありません。

はい。これも実際にはいろいろ協議していかなくてはいけないので、確定的なことではないのですが、P16の下を見ていただきますと、青の点線囲みの中については、最低限度、流入規制の対象とすべきかと考えております。ただし、従前、所轄警察の方と意見交換をしたことがあるのですが、流入規制の考え方というものは、実施するならば、どこか隅の方から一般車が入ってきしまうことが無いようにしなくてはいけないということで、場合によってはボーノ相模大野の西側の外周道路辺りまで拡大するというような

可能性も案としては持っています。

そうすると、新しい交通システムの答申を考えるうえでは、一般車に対して、どのような交通規制の組み合わせがあり得るかということを検討していく、その中で具体的に検討をしていくと、かなり選択肢は少ないようにおっしゃるけれども、知っている限りで言いますと、規制のメニューは多様にあり得ると思います。ですから、今後地域に入りながら、交通量調査あるいは交通シミュレーションと言いますけれど、ある種の規制をすることによって、一般車がどこに行くか、どう空いてくるのかという検討をしながらやっていくということが必要で、一旦、何かをしたら、もう何もしないというよりは、ゴールとして、我々としては、この新しい交通システムの定時性とか所要時間の短縮ということにしっかり取り組んでいくという姿勢を示すことが大事ではないでしょうか。それから、この相模大野地区は非常に大事な地区ですから、この地区全体の交通のことはきちんと考えなくてはいけない。その中で、交通規制という手法を組み合わせるということをやうまく書くことで落とし込めないかなと思いました。次にC区間ですが、C4、C5につきましては、先ほどの委員の質問に事務局はまだ答えていないと思ったのですが、バス優先レーンを入れるというのは、混んできて、動けなくなってから入れるのだから、その時点ではもうおかしいのではないかというご意見でした。そうすると、バス優先レーンを目指すと言っても、具体的にどうやって目指していくのかという整理が必要ですし、一般的に実は、先ほど委員のおっしゃった通りで、混んでいない時には要らないだろうということで、混んできた時に検討を始める方が多いのです。でも、日本中探すと必ずしもそうではないところはあって、先行的にバス優先レーンを入れておいてバスの性能は確保しておきながら、レーン規制を守っていくという発想が無いわけではない。そこをどんな議論、どんな理屈でやっていくのかという考え方が資料に書いていないから、おかしくなる、分からなくなるのです。この辺りで何かお答えいただけますか。P15のC区間ののところですが、バス優先レーンについて、道路がどんどん混んできて、バスが渋滞に巻き込まれていくのを指をくわえながら見ておいて、渋滞に巻き込まれてしまってから、さあどうしようと始めるのか、あるいは、最初から、バス優先レーンの特性やバスの定時性というのを確保しようとするのか、その辺りの考え方をもう少し書けないかということではないかと思います。

ということですと、本日の資料ではそこまで十分には書き込んでいませんが、まず、道路を拓げていく中で、当初の段階でバス優先レーンを協議して設置していくのかと言いますと、今回の提案では、そこまで踏み込んだ想定は載せておりません。まず、現況におけるバス交通需要を見る限り、そのような状況ではないというような話もある中で、当初の道路整備の中でバス優先レーンを設置していくというのは交通管理者も含めた色々な協議の中では非常に厳しい部分があるのかなというところもございました。一方で、県道507号につきましては、C1から北側の部分、相模原駅方面の部分につきましては、既にバス優先レーンが設置されております。南側方向の一車線ですが、朝の時間帯限定でバス優先レーンが設置されておりますので、その繋がりなどを考慮すると、

当初の設計の中でも、そのような取組が出来るのではないかとこのところもごさいます。バス優先レーン確保の段取りにつきましては、次回その辺りを整理して提案させていただきたいと思いますが、少なくとも今回の提案の中では、C1、C4、C5の県道区間においては、当初の道路整備の中で、上下線双方向にバス優先レーンを確保していくというような意図は無かったということです。どのような順序で整備を図っていくのかについては、明確にしていきたいと思っています。

バス優先レーンというメニューということよりは、大事なのは、定時性がずっと確保できているということですよね。定時性が低下するようなことがないようにという言葉は簡単に聞こえますが、ずっと頑張っていくことが一番基本の考え方で、その頑張り方は何かと言うと、定時性の確保の懸念に先手を打って、何らかの施策で確保していく。バスレーンというものを入れなくても、信号の工夫をすとか、色々な手が無いことは無いのです。大事なことは、このC区間でバスが遅れてしまうと、全部遅れて駄目になってしまう。そうさせないために色々やっていくという、一番根本のところを書いてあるような、無いようなところがあります。先ほどのA区間のところもそうなのですね。

そうです。申し訳ないのですが、そこが明確になっていないということですよね。C区間における取組にやる気が見えないということが、多分、委員の方々のご指摘だと思います。ただし、取組方針・目標として、ずっと議論していただいている定時性や速達性の確保というものがあるわけですから、そこを継続的と言いますか、整備に併せて、あるいはバスを動かしながら、あらゆる方策を考え、取り組んでいくということは、市の取組としては、しっかりお約束出来ると考えております。ただし、具体的にここではこうですとか、ここではこれが良いですということは、今、この検討の中では、落とし込めていないということが、正直なところです。

その辺りに踏み込めていないのですよね。

バス優先レーンを作った場合、一般車の走行に対して、どのような影響があるのですか。

はい、資料で言いますとP12の(3)に文章で書いてありますが、一行目の下線部、「一般車はバスの走行に影響を与えない範囲で走行することが可能」ということが基本的な考え方です。この後、次の行で「この場合、一般車は一般車線が混雑し一般車線へ車線変更できない状況下ではバス優先レーンを走行できない。」と書いてありますが、つまり、混んでいて一般車が一般車線に車線変更が出来ないような状況ではバス優先レーンを走行してはいけない、邪魔するようなことはしてはいけないということ、これが基本的な考え方です。

よく分からないのだけど、実際自分で走ってみる場合は、どういうことか。

バス優先レーンを走っていたが、バスが後ろから来たので一般車線に車線変更をしてバスを通してあげたいけれども、実際には一般車線がすごく混んでいる。そういった場合は、そもそも、そこを走ってはいけないということです。隣の車線が混んでいる状況下では通ってはいけないということです。

交通違反になるのか。

厳密に言えば、そういう話になると思います。

基本的には、バスレーンありきではなくて、バスレーンも含めて、定時性を確保するためには、例えばPTPSですとか、色々ありますよね。そのようなものも含めて、総合的な施策をとっていくということをやうまく書き込めれば良いのではないですか。定時性を確保するのはバス専用走行路やバス専用レーンだけでは、必ずしもないと思います。PTPSは信号ベースのものですが、これはバスに発信機を付けて、バスが近づくと信号を青にするというシステムです。このような先進的な物も含めて、様々な施策を組み合わせるという形、上手く文章に出来れば良いのではないかと思います。バス専用走行路やバス専用レーンだけという形ではないのではないのでしょうか。

私としては、基本的に信号制御で、どうにもならないから道路が詰まってしまうという認識です。今の路線バス、麻溝台経由のものなども、バス優先信号とかを入れてもらっているという話ですけれども、バスは来ないし、私は上原団地から乗るだけなのですが、上原団地から相模大野駅に行くのですら、渋滞にはまって動けなくなるということが日常茶飯事なので、あまり信用していません。もちろん、無いよりはあった方が多少は良いと思うのですが、特に県道52号、原当麻のところから北里方面、県道507号に出るところ辺りは、ある意味一本道なので、抜け道が無いと言いますか、厳密に言えば、例えば、貯水池のところを曲がったりとか、あと、競技場の南のところを曲がったりとか、あるか無いかと言われたら、あるのでしょうけれども、大型トラックや商用車などは、県道52号を普通に行くと思います。そのような結構交通量が多いところにバスがはまってしまうと、県道52号のその辺りには信号がほとんど無いので、信号制御がどうこうの問題では無くなってしまおうと思います。大型車両も結構多いことが想定される中、色々工夫します、ベストを尽くします、あらゆる施策を取りますと言う一方、でも拡幅はしないという辺りで、事務局の提案は机上の空論に感じられて、本当にどうなのだろうかと思います。とにかく、本当にそこが塞がってしまったら、もう拠点連結という、そもそもの目標が全部崩れてしまう。だったら、本当に塞がってしまった時にどうするのかということくらいまでは書いて欲しいです。努力しますではなくて、取り得る手として、まだ他にもこのような手がありますということまで書いて欲しい。書いてもらわないと、私は検討委員としてこの答申案には同意出来ません。

今おっしゃったのはC4、C5ですか。

C1も、個人的には怪しいと見ています。今、朝晩でということですが、すごく気の長い話になりますが、リニアが橋本に出来たとすると、麻溝とか北里の方とかは、原当麻に短時間で出て、そこから相模線で橋本に出てリニアに乗るということは結構あり得ると私は思っているのですが、どうやって橋本に行くかという話ですけれども、その時点で、今回の北里～原当麻間の定時性や速達性というのは、すごく重要なポイントになってくると思います。そのようなこともあって、将来に交通需要が増えました、ごめんなさい、定時性の確保は出来ませんということでは、話にならないと思います。

そのようなところも踏まえて、本当に今の案で良いのかということ、事務局にはもう少し真面目に、深刻に考えていただきたいです。

要点をまとめますと、まず原当麻という拠点の重要性を理解しなくてはいけないということ。つまり、原当麻にアクセスするということが大事であって、そこに関して、先々定時性が損なわれる危険性が十分あるとすれば、それに対して万全の手を打てるような形を取らなければいけない。その時には、将来的に拡幅という選択肢も含めていなくてはいけなくて、今回の資料には、絶対拡幅しないと書いてあるように見えるのだけれども、繰り返し言いますが、先々の状況の変化に応じての選択肢は変わってくるということ言えば、もう少し書けないかということですね。それから、信号に関してですが、これについては案外と行けるのです。ただし、信号さえやればレーン規制は要らないというのは、それは、そういう話ではないですよ。ただ、色々なメニューがあり得て、それを組み合わせるといことは、まず検討しなくてはいけない。そこは全然問題無いですね。でも、それだけしておけば、拡幅しなくて良いでしょうと言われると、それでは困るということです。その辺りの話がごちゃごちゃしているので、事務局は持ち帰ってもらえないかと思いますが、どうでしょう。

信号に対して、私はものすごく不信感を持っています。人間というものは運転手のレベルが全部違うのです。一定以上のレベルの方が運転してくれたら、ある程度の価値はあると思います。しかし現実、おじいさんからおばあさんまで運転するのですから、これからの公共道路を改善するのであるならば、インフラ整備に立体化、単純化が第一のポイントだと思います。今回の検討は相模原の東西軸になる公共交通を検討するというスタンスでスタートしているのですから、専用走行路を目指し、基本となる輸送特性を入れることが正しい進め方だと考えます。途中の経過はともかくとして、最終的には、輸送特性を入れることが重要であり、先ほど相模原愛川インターの話も出ましたが、輸送特性を考慮しなければ、みんな詰まってきてしまいます。やはり、プロセスには時間差があるので、時間軸を経て、輸送特性を入れ、そして、専用走行路を入れるということにすれば、解決できると思います。

最終的には専用走行路を繋ぐべきということですね。

そうです。私はそれを答申としてまとめるべきだと思います。

ただし、その中で時間軸は、ちゃんとあるということは良いですね。

時間軸は仕方がないです。これは皆さんの用地の提供とか、移転の問題とか、その他の色々な条件があるでしょうから。全般的に、道路の関係では、そういった問題がありますから、当初に言いましたが、既存バスで、広げられるところから広げていって、そしてだんだんと整備が進んだところで、さあ、システムは何にしたら良いのかと市民に聞くことが正しいことだと思います。最初に話が出てから25年も掛かっているのは、一発目からドーンとやってしまったから市民が反対しているのですよ。それは二度とやってはいけないことだと思います。それを頭に入れてやっていただければ、それは良いものが出来ると思いますが、今の状態ではちょっと難しいのではないのでしょうか。

このままの答申案ではですね。

市民感情的なことを一方的に言うつもりはないのですが、恐らく、今回のC区間の件で、県道が拡幅する計画が既に決まっていますが、その上に、さらに拡幅が出来るかどうかというところがポイントですよ。今の議論における拡幅の是非というものは。例えば、P18にある地下のトンネルのように、新たに全く別のところを掘り下げるといようなレベルの話では無くて、もう実際に計画が決まっています、それが実行されようとしているのが見えているのに、その実行レベルの内容を少し、一車線で効果があるとするならば、何故そのような最適化の調整ということが、市民から見ると同じ役所の中で出来ないのか、それは決まっていることだから出来ませんと言われても、このメンバーの方々は事情が分かっているので何ともだと思えますけれども、もっと幅広の市民目線から見たときに、せっかくあのとき拡幅したのに、何故あの時、あと2m拡げなかったのか、すごく勿体ないではないかというように言われるのかなというところは少し気になります。先ほど言われた時系列ということでも、この話は今決めておかないと、あと何年か経って、やっぱり拡げないよ、もう少しだけ用地を買っておけば良かったねということになるのではないのでしょうか、全くゼロのところから新たに土地買収してということではなく、もう決まっているところの幅を少し拡げるだけなので、ハードルとしてはそんなに高くはないと思います。色々な事情はあるでしょうが、そのような市民感情的にも、ここは何故そんなに簡単に諦めてしまうのかと正直思います。その辺りについてもご配慮いただければと思います。

ありがとうございました。

県道52号の拡幅事業というのは県の仕事ではないのか。

整備事項は市の権限でやっています。

市の権限で出来るのですね。

はい。

予算も市で出来るのか。

はい。国の補助金を受けながら、整備していくということです。

もう一つ、青葉方面から原当麻にアクセスする車が非常に多いので、青葉方面から直進して原当麻に行く道を拡幅整備するなどして、新しい交通システムを通してはどうか。

それでは女子美を通りません。提案し続けて散々却下された南ルート案の話ですが、女子美の南側も整備しなくてはとも考えています。

青葉から抜ける道の整備まで我々が考える必要は無いのか。

青葉を言い始めると、色々な道路の話になってしまいます。当然、市としても道路行政、道路網構築の中で様々な検討をしておりますので、基本的には、現在検討いただいているこの軸を中心に検討を進めていただきたいということですが、先ほど委員がおっしゃった、今拡げるという判断はできないのかというお話しについては、これまで、ずっと言われている部分でもございます。そうした中で今回、時間軸を短中期と中長期の大きく二つに分けたのですが、そのような形の中では、先般、都市計画変更し

て、まさに事業着手しようとしている道路拡幅をまず整備していくということが、正直申し上げると、ぶれない市の方針です。これをまずやっていく中で、中長期、さらにその先に、どのようにやっていくのかということ、本日のたたき台の中では、中長期には、専用走行路の確保というものは目指さないというような提案ではございましたけれども、その辺りは引き続き、今回の意見を踏まえた中で、どのような落とし込みが出来るのかを検討していきます。

全体の議論を聞いていると、C4やC5に関して、中長期的に専用走行路の確保の検討もしないというのは、どうも難しいですね。ですから、ここで目指すのか、最後に議論が拡散してしまいましたが、違うルートを通るのか、いずれにしても、原麻までの定時性というものを中長期的に確保していくということに関して、答申としては書かなくてはならないということだと思います。

そうですね。これは書くべきことだと思いますよ。それから、時間軸は三つに分けてください。

イメージとしては、どのようなものでしょうか。

初期、一番初めに何をやるのが市民の方は一番興味があると思います。それから二番目にそれをこのように変えていきますということと、最終的にはこのようにしますというように、イメージ、あるいは、ポリシーをしっかりと明記することが重要です。今回提案されたストーリーはそれが少し無いから、あっちへ行ったり、こっちへ行ったりしてしまっているのです。三つの時間軸に分けて、それをストーリーとしてピシッと作ってあげれば、今度はしっかりとしたものが出てくると思います。初期については、調査というものにしても良いと思います。それから、市民の意見をもう一度調整することを考慮してください。そのような作り方をさせていただくと、皆さんが見て分かりやすいと思います。

今回の答申案を我々が出すにあたって、ある程度固まったイメージを出さなくてはならない。それに到達するまでは、初期の課題、初期の姿、それから中長期的な課題、検討ということがあるのであって、初期の最初の二年か三年何かをやって、それから、また途中で市民の意見を聞くとか、その後また10年先に聞くとか、そのような変化では無いと思います。私としては、ある程度5年ではなくて10年後くらいのスパンで新しい交通システムは作ることができると考えていますので、委員の一人としては、ある程度、あるいは、かなり完成されたイメージを答申しなければ、検討してきた意味が無いと思っています。ただ、それを補足するための中長期的な検討課題というものはあると思いますので、それはそれで明確にすべきだと思います。今の委員の発言について、最初からあやふやと言いますか、試行錯誤しながら進むべきだということに捉えてしまったのですが、違いますか。

違いますよね。

いや、試行錯誤では無く、そのような計画をピシッと立てて、それに対して進んでいくということを明記することが、市民が納得する一つの条件だと言っているのです。

これが無くて誰が納得しますか。

それならば、私の意見と大体同じですね。

それともう一つ、今のように最終の姿を出して、今度は時間軸を立ててポリシーを明確に示すことです。相模原市は、管理手法にP D C Aをまわす管理サイクル方式を取り入れているのですから、プランを作ったら、D Oをやって、チェックアクションをきちんとして、リスクの少ない管理を進めることが重要であることから、この方法をきちんとやってもらいたいと思います。

最終的な絵をどれくらいの細かさで、どれくらい具体的に描くか、細かくガチッとやり過ぎると動かなくなるし、だからと言って、曖昧過ぎるとまた問題になる。ある程度のところまでは具体的な方が良いということがあります。それから、見直す仕掛けは、やはり入れておく方が良いということです。そこは多分皆さん同じ意見だと思います。いわゆるP D C Aのやり方を、きちんと入れ込みながら、一方でゴールはきちんと見せておくことが必要ですね。

時間が無いのに細かい話で申し訳ないのですが、実は、前々回、前回、今回と、同じ話をしているのですよね。何故このように、毎回同じ話をしているかと言いますと、すごく意見が出ているのに、事務局は全然検討委員会の意見を反映した提案を出して来ないからなのです。出せない、一応出す、でも現実的にこのようなところは難しい、ここは困難であるというようなことばかりで話が出ていると思うのですが、現状、検討委員会の方向性を無視した形での提案を何回出されても同じところで紛糾して、少しも先に進みません。このような状態では、あと2回か3回で、答申案がまとまるわけがありません。事務局にも言いたいことはあるでしょうけれども、検討委員会の意見を中心にまとめると言いますか、そのような方法を意識していただかないと、あと5回やっても6回やってもまとまらないと思うので、その辺りを改善していただきたいと思います。

P18の図面ですが、検討経過として出てくるのであれば良いが、やるという前提のものでないのであれば、出さない方が良い。出さないでほしい。

やるという前提なのか、やらないという前提なのか、はっきりしない状態で、将来的に検討するかもしれないということが、一番たちが悪いですね。すぐ、10年後くらいには無理かもしれないけれど、出来ればやりたいと思っているとか、基本的にはやるけれども、予算がとか、都市計画道路でも塩漬けになっていて、いつ工事が始まるのかどうかわからないというような、中途半端な状態にされてしまうと、例えば、リフォームが出来ないとか、家の建て替えが出来ないとか、自分たちの生活が制約されてしまうということは避けなければいけないので、そのためにも、やるならばやる、やらないのであるならば、一応、建前上検討はしていますよとポーズだけ示すつもりならば書かない、どちらかにしてほしいというところは同感です。

このP18の図もそうなのですが、スタンスが見えないと、不安を駆りたてるだけということですね。それと、その前の委員の発言は、私の理解でいくと、検討委員会として、この場の意見としてはこうであるということと、市役所としてこうだということが、大

分ごっちゃになりつつある、併せて、検討委員会の意見がなかなか入ってきていない資料が続いているというご意見であったと思います。それで、事務局が市役所だということは分かるのですが、検討委員会として、このような意見を基にしたら、このような答申の形になりつつあるということ、別冊か別紙で良いのですが、市としてはこうですよというものを出すべきですよ。検討委員会ではこのような議論を行って来て、検討委員会の意見を基にするとこのようなものになるということではなければ、次に進まないと思います。そこが、少し見えにくいところだと思います。本日はこの委員会、委員の間でもめていることはほとんど無いと私は思っています。細かいところは、発言のなかった方がいらっしゃいますので、あるかも知れませんが、大筋のところは、先ほど何人かの方が言われた通り、ここ2、3回繰り返していることの確認ですので、検討委員会の意見として出ている意見は一度まとめましょう。それで、この先の検討委員会で答申案の検討の時に、それをどのように書くかという議論はあると思います。そのところが、市の意向と事情に押さえられている感じが強く、そこは塩梅があるのですが、まだブレている印象です。議論をしているとそのような感じはしないのですが、いかがですか。

最後に二点確認をお願いします。まず、P18の資料です。まさに、これは一つの案、有力案ということで、今まで議論していただいていたのは事実だと思います。この提案の背景というものも、色々あったと思います。自転車の問題であるとか、補償対象物件も少ないのではないかと、学校と公園で公有地が多いので、比較的市としても、やり易いのではないかとというような背景があって、議論していただいていたと思いますが、あくまでも、これに絞るといふところまでは、我々としては行えない、そこまでは必要はないのではないかと考えています。ただ、考え方、この提案の背景、民地への支障が少ない、公有地が多い、あと、自転車問題の解決にも寄与できる、そのような考え方は、将来の再検討の軸にするということになるのか、絵すら出さないのか、そこは、事務局として申し上げるのは大変恐縮ですが、検討委員会として議論していただくことになるのかと思います。

そこは、本日は時間が無いので次回決めましょう。

あと、C区間の話です。これも改めての確認ということで、再三の復唱で申し訳ないのですが、時間軸の中で、やはりここについては、事務局としては、大きな宿題をいただいていると思っています。先ほど委員が言われた、時間軸の三つの段階の中で、どのような形で落とし込むのかということは、引き続き整理させていただきますが、市の事情というものも、今まで十分に説明出来ていると思いますので、そういった中で引き続き整理していきたいと思っております。

この二点は次回確認しましょう。それでこの話は仕上げにしましょう。

そうした中で、もともと予定している、事業性であるとか、そのようなものの検証も、本日の経過を踏まえて、次回提案していきたいと思っております。

はい、了解いたしました。それでは、この形で閉じさせていただきたいと思っております。

最後に、閉会の挨拶を副委員長からお願いします。

本日は、ご検討いただきありがとうございました。先ほど言われましたとおり、この話は、次回もやらせていただきます。本日は、ありがとうございました。

以 上

第10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 役員		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	伊藤 雅春	愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授		出席
5	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長		欠席
6	格地 悦子	公募委員		出席
7	加藤 成典	公募委員		出席
8	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長	出席
9	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長		出席
10	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員		出席
11	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長		欠席
12	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長		出席
13	関口 明彦	日産自動車株式会社 相模原部品センター 総務グループ 課長		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		出席
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		欠席
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	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長		出席
20	山本 誠	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長		出席

第10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8月26日（火）

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比較検討について
 - (2) その他
- 4 閉会

<資料>

議題資料 第10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比較検討（運行形態・ルートの詳細検討）

第10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	伊藤 雅春	愛知学泉大学 現代マネジメント学部 教授	
5	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長	
6	格地 悦子	公募委員	
7	加藤 成典	公募委員	
8	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長
9	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長	
10	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員	
11	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長	
12	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長	
13	関口 明彦	日産自動車株式会社 相模原部品センター 総務グループ 課長	
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	森 逸雄	大野中地区まちづくり会議 会長	
20	山本 誠	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長	

第10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比較検討について

論 点

ルート及び走行形態

前回までの検討経過や交通実態調査の結果を踏まえ、次の検討課題を順次整理しながら、運行形態やルートの詳細検討を行う。

各検討区間の比較案について、「新しい交通システムの目標」の達成度や、効果、課題、事業期間、事業費等はどうなるか。

の整理を踏まえた中で、新しい交通システムの整備目標をどのようなものとするか。

の整備目標の実現に向けて、整備の進め方などの取組方針を時間軸の中でどのように整理するか。

中間駅及び既存バス路線の運行形態

中間駅の設置と既存バス路線網への影響について基本的な考え方を整理し、検討区間における需要分布を確認しながら、中間駅の配置方針の検討を行う。

新しい交通システムの比較検討 (運行形態・ルートの詳細検討)

【目 次】

1. 検討ステップと今後の検討の進め方.....	1
1.1 検討ステップの確認.....	1
1.2 今後の検討の進め方.....	1
1.3 答申について.....	1
2. 検討課題の確認と検討内容.....	3
2.1 検討課題の確認.....	3
2.2 時間軸の設定と検討内容.....	3
3. A 区間 (1) の検討.....	5
3.1 ルート及び走行形態の比較検討.....	5
3.2 部分改良例の効果.....	7
4. A 区間 (2) の検討.....	8
4.1 ルート及び走行形態の比較検討.....	8
4.2 部分改良例の効果.....	10
5. C 区間の検討.....	11
5.1 県道の走行形態.....	11
5.2 県道以外の区間の走行形態.....	13
6. 整備方針 (案)	14
7. 中間駅及び既存バス路線運行形態.....	19
7.1 駅間隔の考え方.....	19
7.2 設置間隔とバス網の考え方.....	19
7.3 大まかなルートにおける需要分布.....	20
7.4 各方針案の比較評価.....	21
7.5 中間駅配置案.....	22

－参考資料－

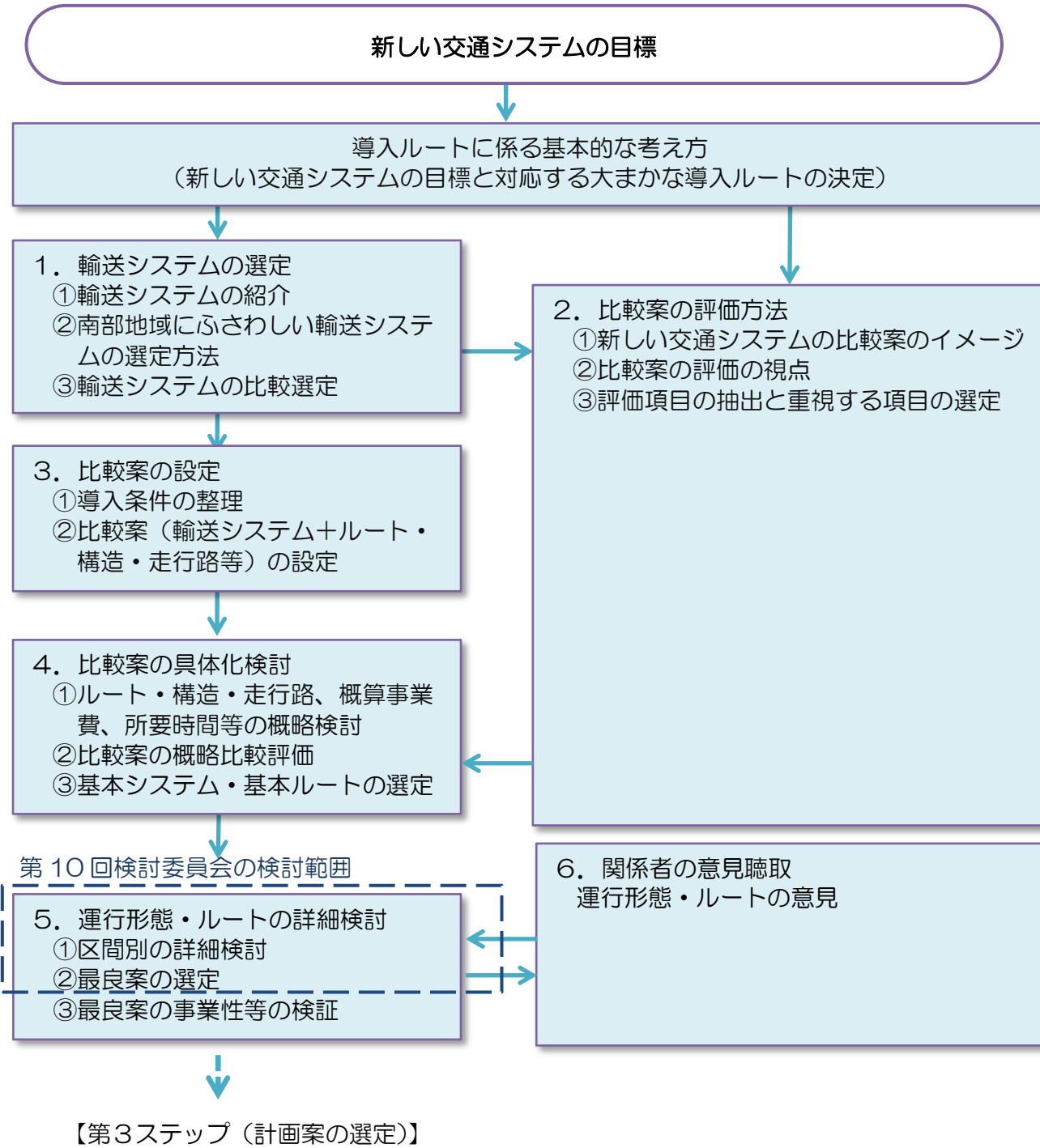
参考 1. 新しい交通システムの目標.....	25
参考 2. 交通実態調査の概要.....	26
参考 2.1 調査概要.....	26
参考 2.2 調査結果.....	27
参考 2.3 一方通行規制による一般車への影響.....	29
参考 3. 道路計画の状況.....	30

1. 検討ステップと今後の検討の進め方

1.1 検討ステップの確認

今回の検討委員会において、4区間（相模大野駅周辺、A、B、C）ごとに、運行形態やルートについて、再度比較検討を行います。

■図1-1 第2ステップの流れ



1.2 今後の検討の進め方

平成27年1月の答申を目標とする中、今後の検討の進め方として、各回の検討委員会における検討項目は、以下のような想定となります。

■各回の検討委員会における検討項目（H27.1月答申を目標とした場合の想定）

検討委員会	検討課題
第10回（今回）	<ul style="list-style-type: none"> 運行形態・ルートの詳細検討 中間駅及び既存バス路線運行形態 答申案の内容
第11回（10月上旬）	<ul style="list-style-type: none"> 事業性検証 計画案の選定
第12回（11月中旬）	<ul style="list-style-type: none"> 短期施策・段階的整備の検討 導入に向けた課題等の整理 答申案の検討
第13回（12月下旬）	<ul style="list-style-type: none"> 答申案の検討

1.3 答申について

答申は、今後市が実施する基本計画策定及び事業化に対し、新しい交通システムの「システム」・「ルート」・「段階整備」・「実現化方策」等を提言するもので、そこに至る検討結果をもとに、「市が実施していくべき新しい交通システムの整備」の方針を示すものです。

答申を構成する具体的な項目としては、次の内容を基本的な項目として想定します。

■答申の構成（案）

- はじめに
- 1. 検討の背景と取組概要
- 2. 検討結果の概要
- 3. 検討委員会、区民討議会議等の経過
- 4. 提言

答申の中では、「4. 提言」が核心部分となります。この提言を構成する具体的な項目としては、下表に示す内容を想定します。

提言内容は、新しい交通システムのシステム・運行形態・ルート等の基本的事項とします。市では、この提言を受けて、平成 27 年度以降、基本計画の策定並びに事業化に向けた具体的な設計を進めます。

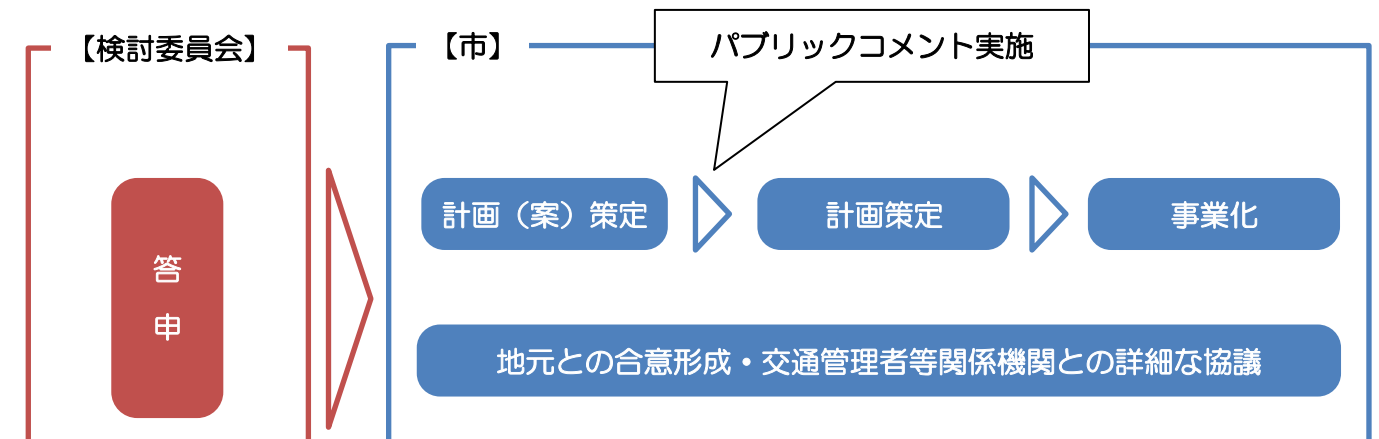
■提言内容（案）

提言項目	内 容
①新しい交通システムの必要性と目標	新しい交通システムの目標
②基本システム	運行形態、車両、ルート、構造、駅位置と運賃収受等の方針
③現時点で目標とする交通システム	システム、ルート、構造、概ねの駅配置
④将来において検討すべき交通システム	「現時点で目標とする交通システム」の検証等を踏まえた専用走行路の確保の考え方
⑤段階整備	段階整備（短中期、中長期）の方針
⑥バス路線再編	バス路線再編の方針
⑦進行管理	事業の進行管理の方針

検討委員会からの答申を受けた後、市では、地元との合意形成及び交通管理者等関係機関との詳細な協議を行いながら、計画（案）を策定し、その計画案をパブリックコメントに諮り、その結果を踏まえ計画を策定し、事業化へと進めます。

なお、本検討委員会における計画案の検討において、交通規制等、交通の流れに関わる提案等を行っていますが、これらの決定は、交通管理者が安全性や円滑性、沿道への影響等を鑑み決定するものです。したがって、都市行政・道路行政を担当する市では、交通管理者と詳細な協議を行い、交通管理者の了承を得た後、具体の事業に進めることが可能となります。

■答申後の流れ（イメージ）



2. 検討課題の確認と検討内容

2.1 検討課題の確認

第9回検討委員会では、全区間の共通課題及び各区分（4区分）について、次の検討課題が指摘されました。

区分	検討課題
全区間を通して	①道路幅の影響等について判断材料となる資料を示す ②新しい交通システムの目標に対応する整備目標を明確にする。 ③整備目標の実現に向けた取組方針を時間軸の中で整理する。
A区分（1）（相模大野駅～神奈川総合産業高入口交差点）	①「バス専用レーン＋一般車一方通行」（循環ルート）案の交通影響把握 ②次の走行形態の比較評価（効果、課題、事業費等） ・「一般レーン走行＋部分改良」（循環ルート）案 ・「複線専用走行路＋一般車双方向」（往復ルート）案 ・「単線専用走行路＋一般車双方向」（循環ルート）案
A区分（2）（神奈川総合産業高入口交差点～若松3丁目交差点付近）	①次の走行形態の比較評価（効果、課題、事業費等） ・北側ルート案2の走行性部分改良案 ・北側ルート案2の複線専用走行路の平面幅案 ・北側ルート案3の複線専用走行路の地下案
A区分（3）及びB区分（若松3丁目交差点付近～相模原公園入口交差点）	特になし
C区分（相模原公園入口交差点～原当麻駅）	①専用走行路の設置可能性 ②バス専用レーンの設置可能性 ③上記以外の定時性・速達性向上策の可能性

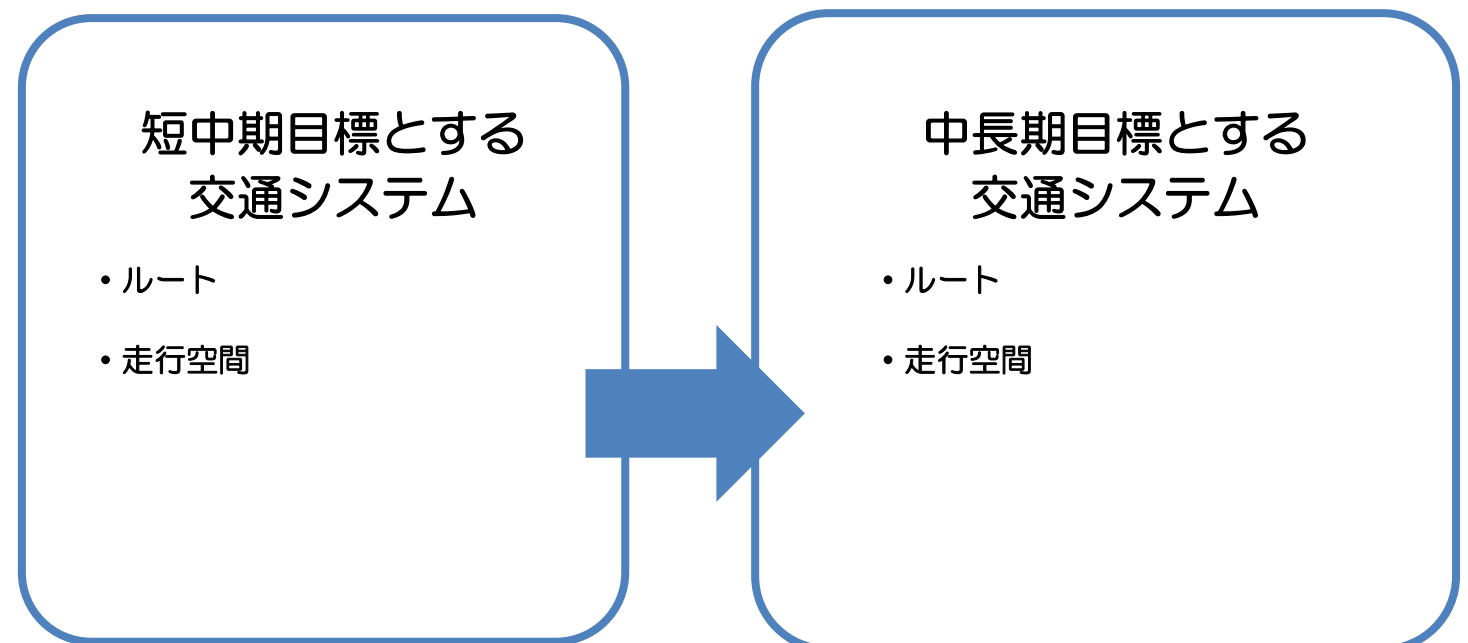
2.2 時間軸の設定と検討内容

南部地域の今後の交通状況変化を考え、新しい交通システムの整備を計画するには、県道52号の整備スケジュールが重要な要素となります。したがって、県道52号の整備スケジュールを時間軸としながら、新しい交通システムの目標に対応する整備目標を検討します。

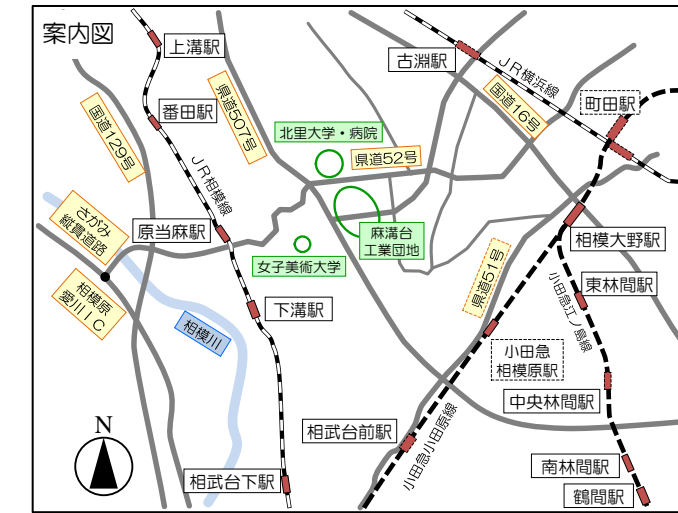
県道52号の整備スケジュールと新しい交通システムの整備目標の枠組みは次のとおりです。

時間軸	短中期	中長期
新しい交通システム	基本計画策定後から概ね10年以内	基本計画策定後から概ね10年超
県道52号整備（県道46号～西大沼4丁目交差点）	事業中（設計、用地取得、工事）	供用
県道52号整備（西大沼4丁目交差点～国道16号）	事前調査	都市計画決定、事業化（設計、用地取得、工事）

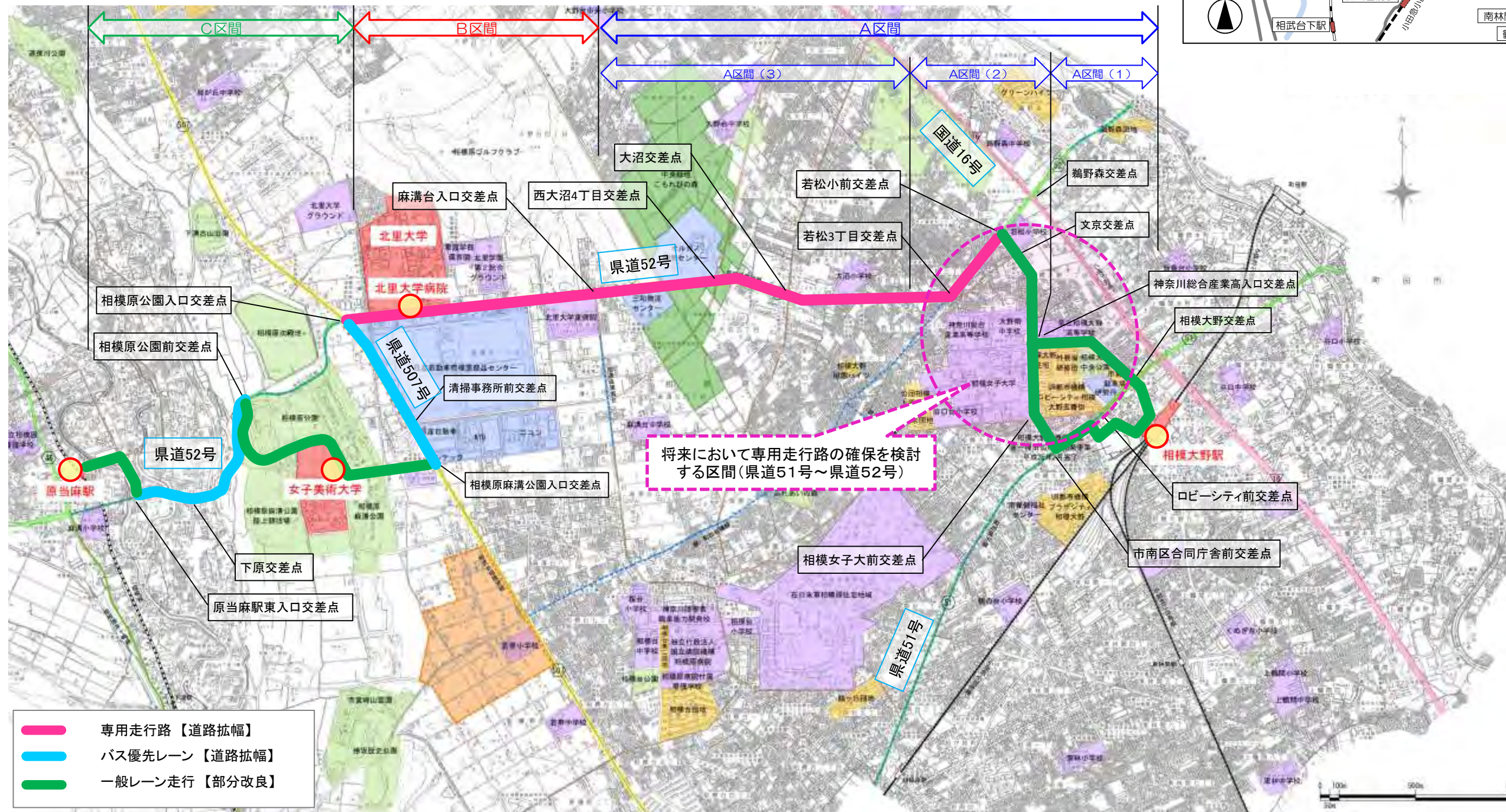
区分	
A区分（1）	相模大野駅～県道51号 県道51号～神奈川総合産業高入口交差点
A区分（2）	神奈川総合産業高入口交差点～若松3丁目交差点付近
A区分（3）	若松3丁目交差点付近～西大沼4丁目交差点 西大沼4丁目交差点～麻溝台入口交差点
B区分	麻溝台入口交差点～相模原公園入口交差点
C区分	県道507号（相模原公園入口交差点 ～相模原麻溝公園入口交差点） 相模原麻溝公園入口交差点～相模原公園前交差点 県道52号（相模原公園前交差点～原当麻東入口交差点） 原当麻東入口交差点～原当麻駅



■新しい交通システムの目標



■新しい交通システムの整備目標



3. A区間（1）（相模大野駅～県道51号～神奈川総合産業高入口交差点）の検討

3.1 ルート及び走行形態の比較検討

これまで検討してきた循環ルート「バス専用レーン＋一般車一方通行」は、現在でも渋滞の発生している相模大野交差点や相模女子大前交差点での混雑が悪化するなど、一般車両への影響が大きいため比較対象から除き、再度、比較検討を行いました。比較検討は、以下のルート及び走行形態の組み合わせにより、3つの比較案について検討しました。

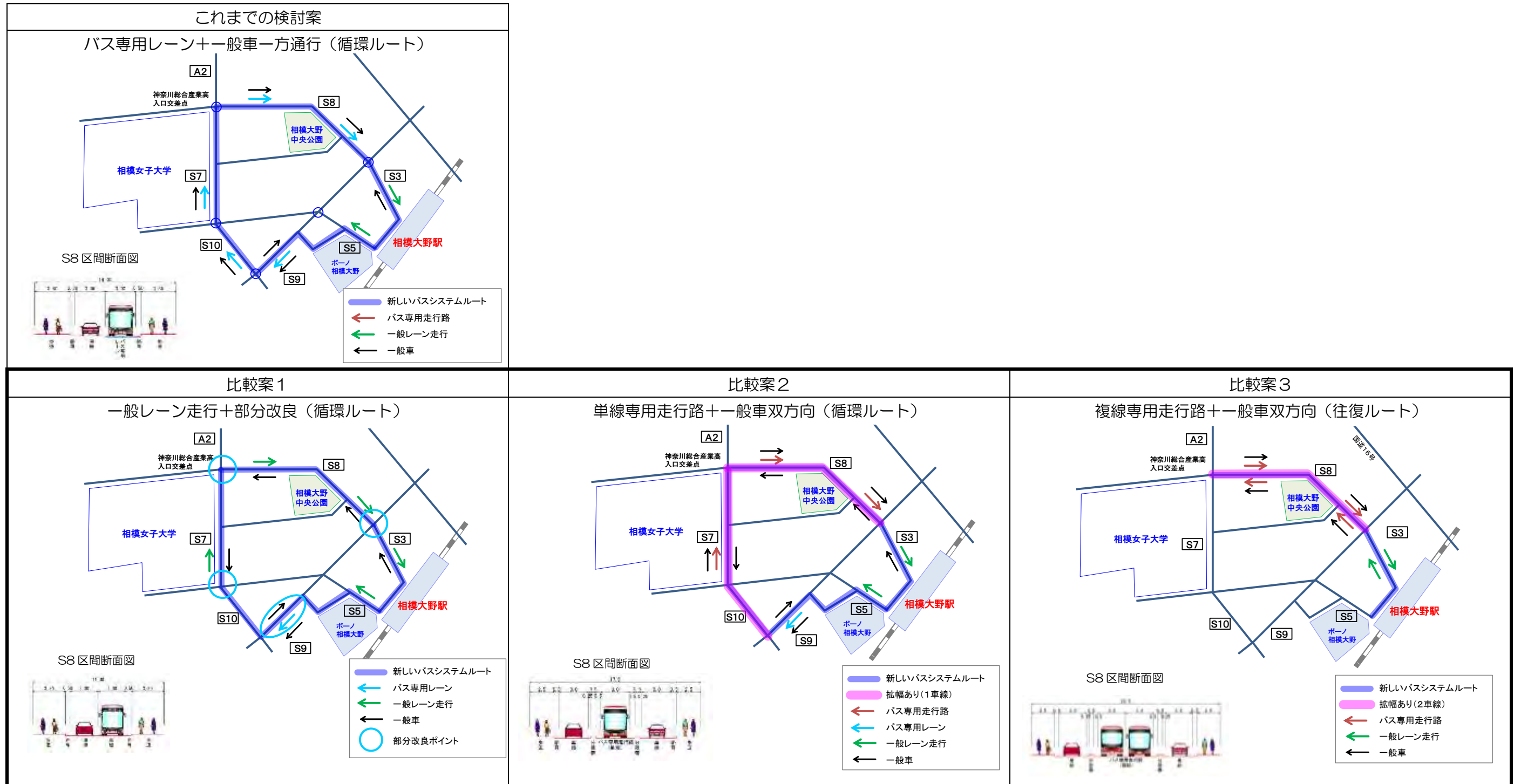
○ルート比較：「循環ルート」相模女子大東側道路と相模大野中央公園前の道路を利用

「往復ルート」相模大野中央公園前の道路（S8区間）を利用（駅前での折り返しのため、相模大野駅北口駅前広場の改修が必要）

○走行形態比較：「一般レーン走行」円滑性の向上を目的とした部分改良をあわせて実施

「専用走行路」単線案及び複線案のいずれも拡幅を前提

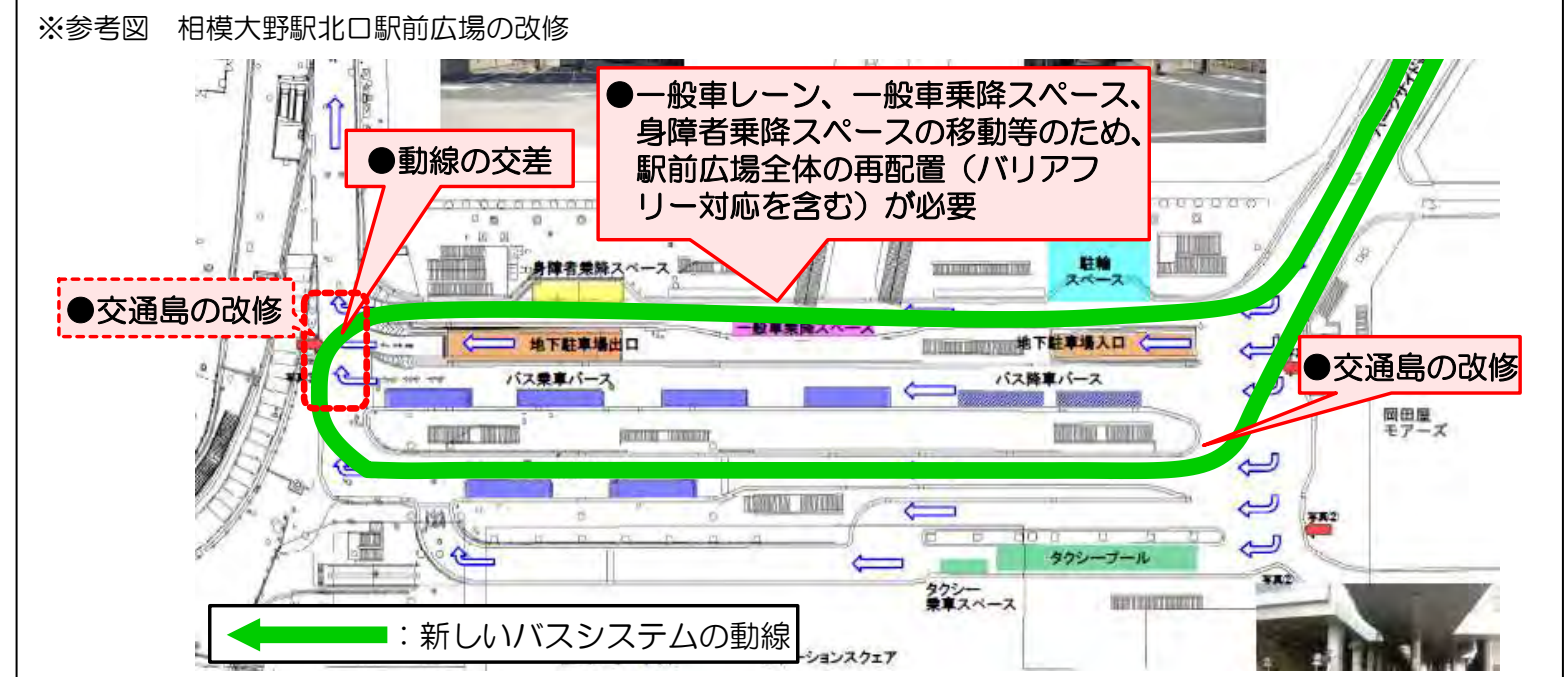
なお、相模大野駅～県道51号（S3、S5区間）は、道路拡幅による沿道への影響や一方通行による一般車両への影響が大きいため、各案とも「一般レーン走行＋マイカー流入規制」の走行形態としました。



「一般レーン走行+部分改良」案（比較案1 [P5 参照]）は、地元合意形成や事業費の課題は大きくありませんが、専用走行路ほどの定時性・速達性は達成できません。専用走行路を整備する2つの案（比較案2、3 [P5 参照]）は、定時性・速達性の向上に優れていますが、道路拡幅が必要であることから、関係地権者の合意形成・公園や駐輪場の都市計画施設の取扱いなどの課題があり、そのうち、循環ルート案（比較案2 [P5 参照]）は補償対象建築物の多さと多額な事業費が課題となり、往復ルート案（比較案3 [P5 参照]）は相模大野駅北口の駅前広場の改修や運用変更の課題があります。

概要	NO	比較案1	比較案2	比較案3
ルート		循環ルート	循環ルート	往復ルート（相模中央公園前道路）
走行形態		一般レーン走行（部分改良）	専用走行路（単線）	専用走行路（複線）
専用走行路確保のための道路拡幅延長			・1車線分（約1200m）	・2車線分（約600m）
部分改良例		<ul style="list-style-type: none"> ・県道51号（S9）区間のバス専用レーン化 ・相模女子大前交差点での南側流入部の左折レーン増設 ・相模大野交差点での北側流入部の右折禁止規制 ・神奈川総合産業高入口交差点での北側流入部の左折レーン増設 		
目標達成度	拠点連携・定時性 ※主にまちづくりに貢献するもの	<ul style="list-style-type: none"> ・専用走行路に比べ効果は小さい ・交差点での部分改良により、流入車線の混雑度が低下 	<ul style="list-style-type: none"> ・全区間で一般車両の影響を受けないため、定時性・速達性に効果あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・全区間で一般車両の影響を受けないため、定時性・速達性に効果あり ・最短ルートのため、速達性に優れている
課題	用地取得による沿道への影響 相模大野駅前広場の改修 整備後の沿道交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・部分的な箇所に限定される ※部分改良に関わる分は計上していない 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係地権者との合意形成、公園や駐輪場の都市計画施設の取扱いが課題 ・拡幅用地面積：4,100㎡ ・補償対象物件数：10棟 ※上記には、相模大野交差点から駅までの拡幅の分は含んでいない 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係地権者との合意形成、公園や駐輪場の都市計画施設の取扱いが課題 ・拡幅用地面積：約3,900㎡ ・補償対象物件数：3棟 ※上記には、相模大野交差点から駅までの拡幅の分は含んでいない ・広場内にて折り返すための改修が必要 ・既存バス、タクシー、一般車等の安全確保が課題（下記参考図参照）
事業期間		短中期 ・用地取得が困難となる場所が発生した場合は、事業の進捗に影響が出る可能性があるが、部分的な場所に限定される。	中長期 ・用地取得が困難となる場所が発生した場合は、事業の進捗に影響が出る可能性がある。	中長期 ・用地取得が困難となる場所が発生した場合は、事業の進捗に影響が出る可能性がある。
事業費 ※公共用地費を含まない		※部分改良に関わる費用は計上していない	<ul style="list-style-type: none"> ・工事費 約6.1億円 ・用地・補償費 約65.3億円 合計 約71.4億円 ※上記には、相模大野交差点から駅までの拡幅費用は含んでいない 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事費 約3.7億円 ・用地・補償費 約6.0億円 合計 約9.7億円 ※上記には、相模大野交差点から駅までの拡幅費用及び駅前広場改修費は含んでいない

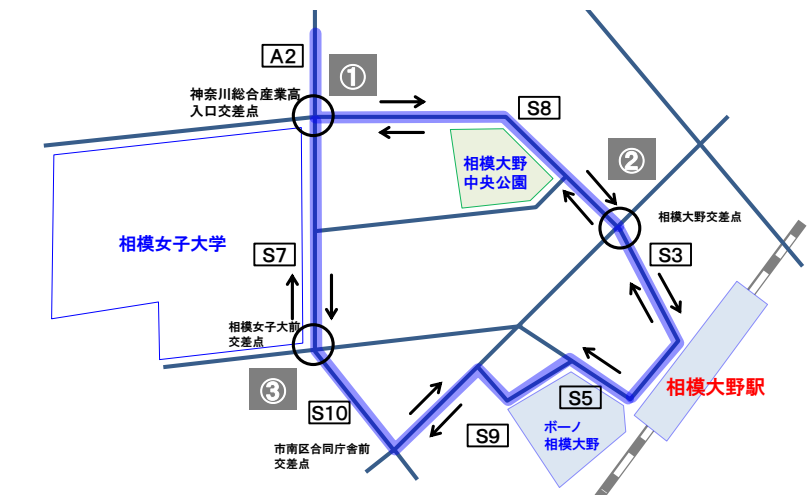

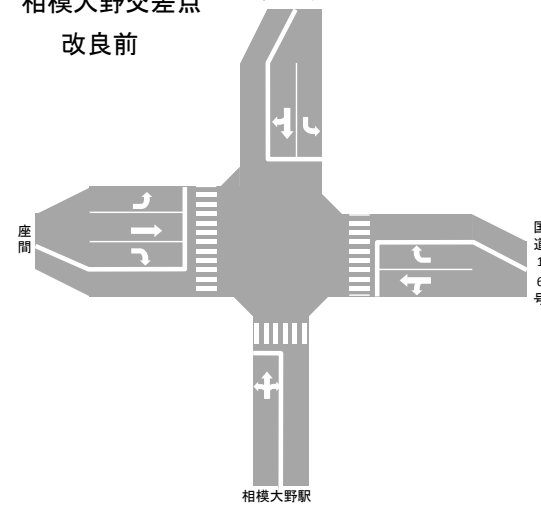
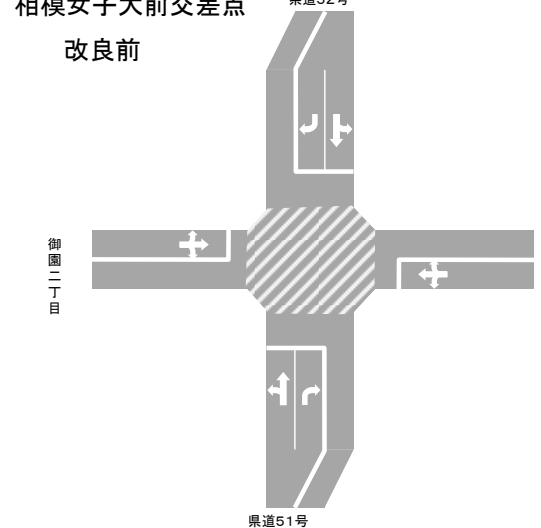
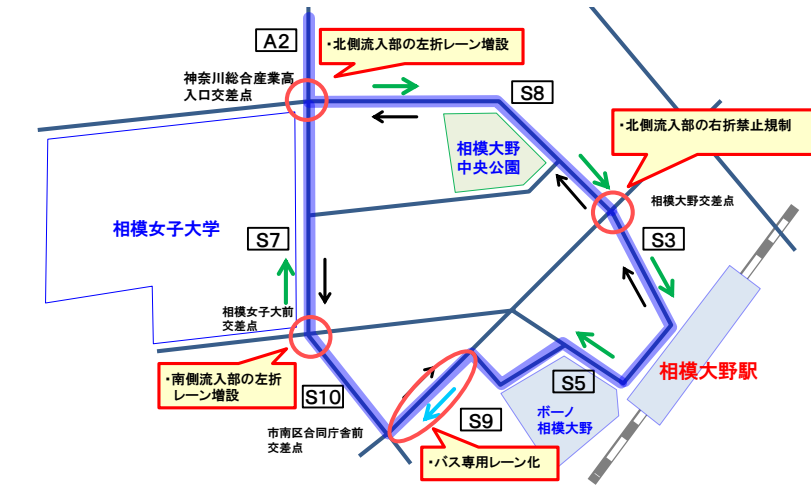
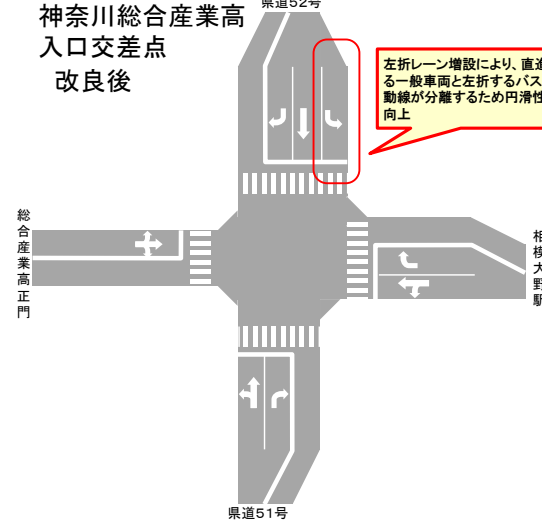
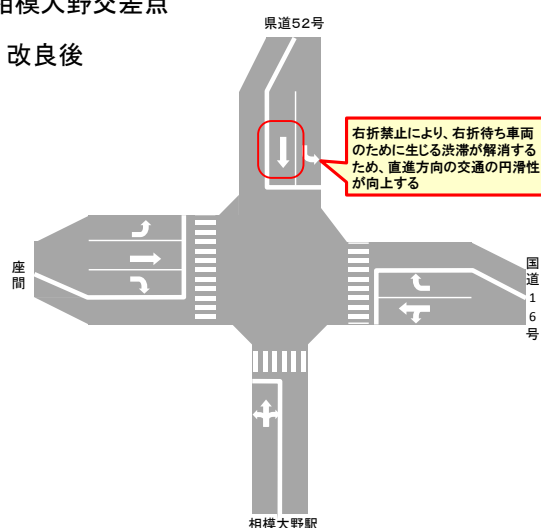
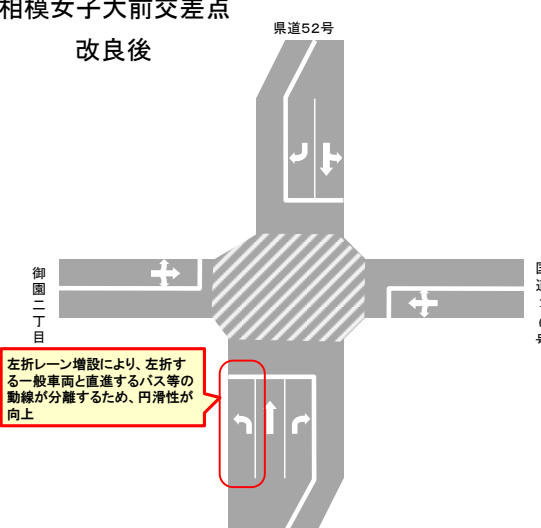
注) 拡幅用地面積、補償対象物件、事業費は、現段階の検討レベルで想定される概算です。



3.2 部分改良例（比較案1）の効果

比較案1のルート上の交差点における部分改良例を以下に示します。現況では、各交差点ともバス流入車線の混雑度が1.0を超過し、信号待ち1回では通過できませんが、左折レーンの増設や右折禁止の規制により、全てのバス流入車線で混雑度が1.0を下回り、信号待ち1回で通過でき、信号通過時間も短くなります。【改良例であり、内容決定・実施に当たっては、交通管理者等関係機関との協議や地元合意形成が必要です。】

■ 交差点における部分改良例の効果

改良前の交差点状況	① 神奈川総合産業高入口交差点	② 相模大野交差点	③ 相模女子大前交差点
 <p>相模女子大学 相模大野中央公園 相模大野駅 市南区合同庁舎前交差点</p> <p>新しいバスシステムルート 一般レーン走行 一般車</p>	<p>神奈川総合産業高入口交差点 改良前</p>  <p>○北側からの直進左折流入車線の混雑度^{※1} 改良前 朝ピーク時 1.309、タピーク時 1.061 ○北側流入部の信号待ち回数 改良前 朝ピーク時 2.2回、タピーク時 1.0回 ○北側流入部の信号通過時間 改良前 朝ピーク時 247秒、タピーク時 100秒</p>	<p>相模大野交差点 改良前</p>  <p>○北側からの直進右折流入車線の混雑度^{※1} 改良前 朝ピーク時 1.061、タピーク時 1.055 ○北側流入部の信号待ち回数 改良前 朝ピーク時 1.4回、タピーク時 1.5回 ○北側流入部の信号通過時間 改良前 朝ピーク時 158秒、タピーク時 166秒</p>	<p>相模女子大前交差点 改良前</p>  <p>○南側からの直進左折流入車線の混雑度^{※1} 改良前 朝ピーク時 1.317、タピーク時 1.103 ○南側流入部の信号待ち回数 改良前 朝ピーク時 2.3回、タピーク時 1.8回 ○南側流入部の信号通過時間 改良前 朝ピーク時 182秒、タピーク時 184秒</p>
<p>部分改良例の効果（比較案1を対象とした改良箇所図）</p>  <p>北側流入部の左折レーン増設 北側流入部の右折禁止規制 南側流入部の左折レーン増設 バス専用レーン化</p> <p>新しいバスシステムルート バス専用レーン 一般レーン走行 一般車 部分改良ポイント</p>	<p>神奈川総合産業高入口交差点 改良後</p>  <p>左折レーン増設により、直進する一般車両と左折するバス等の動線が分離するため円滑性が向上</p> <p>○北側からの左折流入車線の混雑度^{※1} 改良後 朝ピーク時 0.901、タピーク時 0.545 ○北側流入部の信号待ち回数 改良後 朝ピーク時 0.9回、タピーク時 0.7回 ○北側流入部の信号通過時間 改良後 朝ピーク時 96秒、タピーク時 72秒</p>	<p>相模大野交差点 改良後</p>  <p>右折禁止により、右折待ち車両のために生じる渋滞が解消するため、直進方向の交通の円滑性が向上する</p> <p>○北側からの直進流入車線の混雑度^{※1} 改良後 朝ピーク時 0.962、タピーク時 0.949 ○北側流入部の信号待ち回数 改良後 朝ピーク時 0.7回、タピーク時 0.7回 ○北側流入部の信号通過時間 改良後 朝ピーク時 75秒、タピーク時 74秒</p>	<p>相模女子大前交差点 改良後</p>  <p>左折レーン増設により、左折する一般車両と直進するバス等の動線が分離するため、円滑性が向上</p> <p>○南側からの直進流入車線の混雑度^{※1} 改良後 朝ピーク時 0.975、タピーク時 0.880 ○南側流入部の信号待ち回数 改良後 朝ピーク時 0.9回、タピーク時 0.7回 ○南側流入部の信号通過時間 改良後 朝ピーク時 70秒、タピーク時 73秒</p>

※1混雑度：車線の流入交通量を車線の交通容量で除した指標（流入交通量/交通容量）、ピーク交通量に渋滞分を加味して計算した。1.0を超える場合は、本来の道路機能確保のため何らかの対策が必要となる。

「一般レーン走行+部分改良」(比較案1 [P8 参照])は、沿道への影響や事業費の課題が大きくありませんが、専用走行路ほどの定時性・速達性が達成できません。専用走行路を整備する現道ルート案(比較案2 [P8 参照])及び新設ルート案(比較案3 [P8 参照])は、定時性・速達性に優れていますが、いずれも用地取得による沿道への影響が大きく地元の合意形成や多額の事業費が課題となります。特に比較案2は現道整備に建替えを行った区間があり地元の合意形成が大きな課題となります。

概要	NO	比較案1	比較案2	比較案3
ルート		現道ルート(北側ルート案2) 神奈川総合産業高校入口交差点～若松小前交差点	現道ルート(北側ルート案2) 神奈川総合産業高校入口交差点～若松小前交差点	新設ルート(北側ルート案3) 神奈川総合産業高校入口交差点～若松3丁目交差点付近
走行形態		一般レーン走行+部分改良	専用走行路 (複線)	専用走行路 (地下・複線)
専用走行路確保のための道路幅延長等			・2車線分(約600m)	・2車線分(約200m) ・地下・アプローチ区間(約800m)地上空間の用地取得が必要
部分改良例		・バスベイ設置 ・文京交差点での南側流入部の左折レーンの増設、西側流入部の右折レーンの増設		
目標達成度	拠点連携、定時性 ※主にまちづくりに貢献するもの	・専用走行路に比べ効果は小さい ・部分改良により交差点での流入車線の混雑度低下、バスベイ整備により一般車を含めた円滑性の向上	・全区間に渡り一般車両の影響を受けないため、定時性・速達性に効果あり	・全区間に渡り一般車両の影響を受けないため、定時性・速達性に効果あり ・最短ルートのため速達性に優れている
課題	用地取得による沿道への影響	・部分的な箇所限定される。 ・拡幅用地面積：約900㎡ ・補償対象物件数：6棟	・拡幅用地面積：約3,900㎡ ・補償対象物件数：42棟 ・過去の現道整備時に沿道住宅の建て替え等が行われた区間があり、地元住民や関係地権者との合意形成が課題。	・拡幅用地面積：約4,200㎡ ・補償対象物件数：16棟 ・地下利用にも係わらず、用地買収・建物移転(補償)が必要となり、地元住民や関係地権者との合意形成が課題。
	工事期間中の周辺への影響	・大きな影響は考えにくい。	・用地取得後の工事を前提とすれば、大きな影響は考えにくい。	・地下工事の際、騒音・振動で周辺民家への影響が懸念される。
	整備後の生活環境への影響	交通環境 ・大きな変更はなく、影響は考えにくい。 生活環境 ・大きな影響は考えにくい。	・沿道の駐車場や街路からの出入り方向が限定される。 ・反対車線側の駐車場や街路への出入りができない。 ・大きな影響は考えにくい。	・同左 ・地質条件によっては、振動対策が課題となる可能性がある。 ・アプローチ区間では道路横断方向の通行ができない。
事業期間	短中期 ・用地取得が困難となる場所が発生した場合は、事業の進捗に影響が出る可能性があるが、部分的な場所限定される。	中長期 ・用地取得が困難となる場所が発生した場合は、事業の進捗に影響が出る可能性がある。	中長期 ・用地取得が困難となる場所が発生した場合は、事業の進捗に影響が出る可能性がある。 ・県道52号のアプローチ区間は、県道52号の整備進捗と整合を図る必要がある。	
事業費 ※公共用地費を含まない	・工事費 約2.2億円 ・用地・補償費 約7.8億円 合計 約10.0億円	・工事費 約5.3億円 ・用地・補償費 約27.7億円 合計 約33.0億円	・工事費 約40.9億円 ・用地・補償費 約29.9億円 合計 約70.8億円	

注) 拡幅用地面積、補償対象物件、事業費は、現段階の検討レベルで想定される概算です。

4.2 部分改良例（比較案1）の効果

比較案1のルート上の交差点における部分改良例を以下に示します。現況では、バス流入車線の混雑度が1.0を超過し、信号待ち1回では通過できませんが、右左折レーンの増設により、バス流入車線での混雑度が1.0を下回り、信号待ち1回で通過でき、信号通過時間も短くなります。【改良例であり、内容決定・実施に当たっては、交通管理者等関係機関との協議や地元合意形成が必要です。】

■交差点における部分改良例の効果（比較案1）

改良前の交差点状況	①文京交差点
<p>部分改良例の効果</p> <p>● 部分改良ポイント</p>	<p>文京交差点 改良後</p> <p>○南側からの直進流入車線の混雑度^{※1} 改良後 朝ピーク時 0.567、夕ピーク時 0.560</p> <p>○南側流入部の信号待ち回数 改良後 朝ピーク時 0.8回、夕ピーク時 0.8回</p> <p>○南側流入部の信号通過時間 改良後 朝ピーク時 78秒、夕ピーク時 80秒</p> <p>※既存バス路線経路 ○西側からの右折流入車線の混雑度^{※1} 改良後 朝ピーク時 0.544、夕ピーク時 0.696</p> <p>○西側流入部の信号待ち回数 改良後 朝ピーク時 0.8回、夕ピーク時 0.8回</p> <p>○西側流入部の信号通過時間 改良後 朝ピーク時 80秒、夕ピーク時 81秒</p>

※1混雑度：車線の流入交通量を車線の交通容量で除した指標（流入交通量／交通容量）、ピーク交通量に渋滞分を加味して計算した。1.0を超える場合は、本来の道路機能確保のため何らかの対策が必要となる。

5. C区間（県道 507 号～女子美術大学～県道 52 号～原当麻駅）の検討

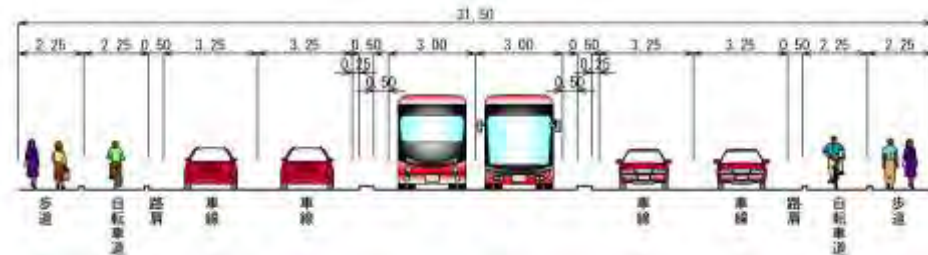
5.1 県道の走行形態 [C1、C4、C5]

C区間における県道区間について、専用走行路設置、バス専用レーン設置、バス優先レーン設置等の検討を次のとおり行いました。

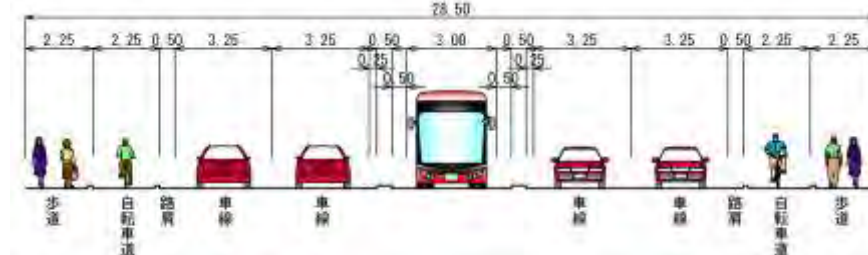
(1) 専用走行路の適用性

相模原市においては、平成 24 年 3 月に策定した「相模原市自転車対策基本計画」にて安全で快適な「自転車のまち相模原」を目指すことを挙げており、今回の計画においても自転車道を設けることを基本とします。これにより、専用走行路を設置する場合に必要な幅員（望ましい幅員）は、複線の場合でW=31.5m、単線の場合でW=28.5mとなり、都市計画幅員（県道 52 号：27m [C5]、25m [C4]、県道 507 号：27m [C1]）を上回る幅員が必要となります。

■専用走行路 複線パターン（自転車道あり）



■専用走行路 単線パターン（自転車道あり）

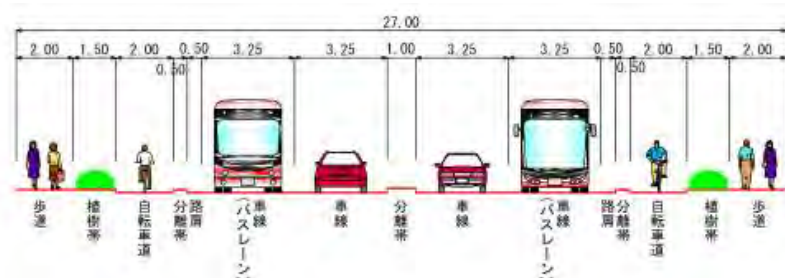


県道 52 号及び県道 507 号は、平成 26 年 5 月 30 日に都市計画変更がなされたばかりで、この都市計画決定においては、新しい交通システム導入を想定しておらず、検討、地元や関係機関との協議が行なわれ、合意形成に至っております。現段階での計画幅員の変更は整備スケジュールに大きく影響することと、地元及び関係機関との合意形成に大きな課題があります。この経緯から、再度の都市計画変更を伴う幅員整備は都市計画決定を行なった行政の立場からは実施できない情勢にあります。

(2) バス専用レーンの適用性

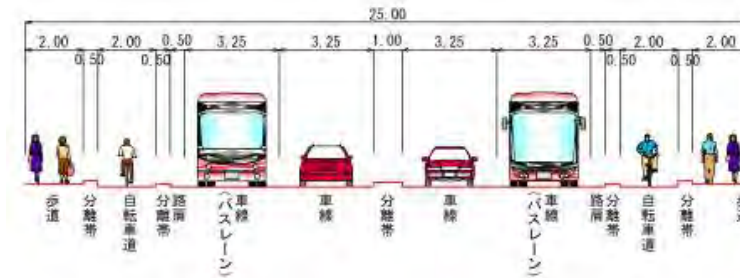
県道 52 号及び県道 507 号は 4 車線整備の計画であることから、バス専用レーンの設置によりバス交通の円滑化を図る方法も考えられます。バス専用レーンでは、交通量の多い道路において、朝夕の混雑時（あるいは終日）に一定の定時性が確保でき、都市計画幅員内で自転車道を設置することが可能です。しかし、バス専用レーンの設置では、ピーク時のバス利用者数が自動車輸送人員を上回ることなど、道路空間の利用効率が高められます。県道の計画交通量と想定されるバス利用者数等は以下のとおりです。

■計画幅員（W=27m）のバス専用レーン



注) 第 8 回検討委員会資料再掲

■計画幅員の（W=25m）バス専用レーン



注) 第 8 回検討委員会資料再掲

◆4車線整備後の県道でバス専用レーンの導入が効果的・必要となる状況

交通状況：県道の交通量が設計基準交通量^{※6}を上回るなど、混雑による円滑性の低下が発生（^{※6}設計基準交通量：自動車の日単位の最大許容交通量（道路構造令第5条）4車線道路：48000台/日、片側 24000台/日）

バス利用状況：新しいバスシステムの利用が進み、ピーク時のバス利用者数が県道の自動車輸送人員を上回る需要が発生

■県道の自動車交通量及び輸送人員（片方向）

	日交通量 ^{※1}		ピーク時交通量 ^{※3}	
	交通量	輸送人員 ^{※2}	交通量	輸送人員 ^{※2}
県道 507 号	17500 台/日	23100 人/日	1143 台/時	1508 人/時
県道 52 号	17450 台/日	23030 人/日	1115 台/時	1474 人/時

※1：日交通量：計画交通量（H42 予測）相模原市資料、計画交通量に 1/2 を乗じて片方向を算出

※2：輸送人員：平均輸送人員 1.32 人/台（H17 道路交通センサス）より算出

※3：ピーク時交通量：昼夜率 1.44、ピーク率(12h)9.2%（H22 道路交通センサス）より算出

■バス専用レーンの想定利用者数（片方向）

	概算需要 ^{※4}	
	日利用者数	ピーク時利用者数
県道 507 号（北里大学・病院～女子美術大学）	1172 人/日	219 人/時
県道 52 号（女子美術大学～原当麻駅）	385 人/日	72 人/時

※4：概算需要（日利用者数、ピーク時利用者数）：第 5 回検討委員会概算需要（日利用者数：約 8030 人、ピーク時（7時 13.5%^{※5}）利用者数：1501 人）に各区間の輸送人員比率^{※2}を乗じて算出

※5：輸送人員比率：H18 バス乗降調査結果における、下り方向の全乗客数に対する、北里大学・病院～女子美術大学及び女子美術大学～原当麻駅間の乗客数の比率を算出

・北里大学・病院～女子美術大学：駅間乗客数 1193 人/全乗客 8152 人×100=14.6%

・女子美術大学～原当麻駅：駅間乗客数 395 人/全乗客 8152 人×100=4.8%

県道にバス専用レーン導入が可能となるのは、県道 507 号でバス利用者が 219 人/時→1508 人/時に増加（約 7 倍）、県道 52 号でバス利用者が 72 人/時→1474 人/時に増加（約 20 倍）となるような状況です。このバス需要は、相模大野駅周辺の現状の「路線バス利用者＋北里大学スクールバス利用者＋麻溝台地区の企業バス利用者」の利用者数とほぼ同じ利用者数です。新しい交通システムの信頼性向上による需要増を考慮したとしても達成困難な需要目標と考えられます。したがって、これまでのバス専用レーン導入の交通管理者の判断基準とは大幅な乖離があり、バス専用レーン導入には大きな課題があります。

(3) その他の定時性・速達性向上策（バス優先策）の可能性

バス専用レーンほどではありませんが、定時性・速達性について一定の効果を期待できる優先策として、バス優先レーンという方式があります。バス優先レーンでは、一般車はバスの走行に影響を与えない範囲で走行することが可能であるため、バス専用レーンより道路空間の有効利用が可能となります。この場合、一般車は一般車線が混雑し一般車線へ車線変更できない状況下ではバス優先レーンを走行できません。

その他の優先策として、多人数が乗車している車両のみを走行可能とするHOV (High-Occupancy Vehicles) レーンという方式があります。HOVレーンでは、規制対象車種の設定方法は多種ありますが、バス、タクシー、ワゴン車(複数人乗車)などを走行可能とするものです。このことによって、バス利用者数だけでは自動車の輸送人員を上回ることが難しくバス専用レーン設置が難しい場合でも、輸送人員で考えると車線の効率的運用が可能となり、バスの定時性向上が可能となります。(仙台市でバスレーンとして実施されています。)

(4) 走行形態の比較評価

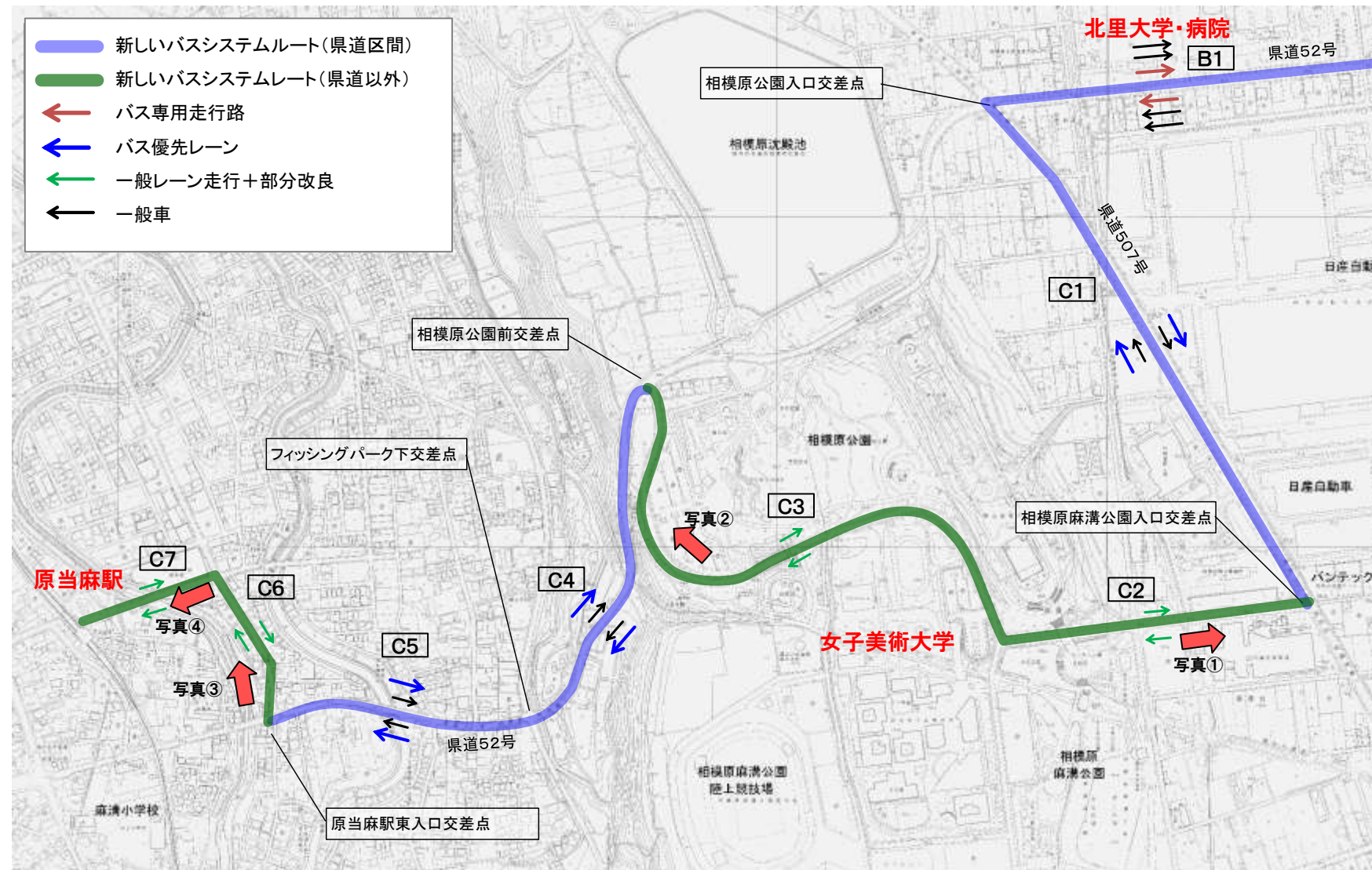
走行形態（専用走行路、バス専用レーン、バス優先レーン）を定性的に比較したのが次表です。専用走行路は目標達成度の評価は優れていますが、実現性に課題があります。バス優先レーンは他の案よりも目標達成度は劣りますが、実現性に優れています。【実現にあたっては、交通管理者等関係機関との協議が必要です。】

■表 走行形態の比較

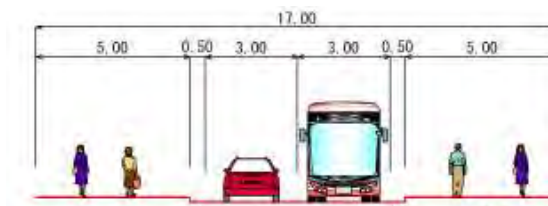
評価項目	専用走行路	バス専用レーン	バス優先レーン
目標達成度の評価 (まちづくり、輸送力、定時性、速達性、自動車からの転換)	◎	○	△
一般交通への影響	◎	△	○
道路空間の効率的運用	－	△	◎
用地買収による沿道への影響	△	◎	◎
道路整備の遅延、住民合意形成の課題	△	◎	◎
事業費	△	◎	◎

5.2 県道以外の区間の走行形態 [C2、C3、C6、C7]

県道 507 号から女子美術大学を経由して県道 52 号に至る区間（相模原麻溝公園入口交差点～相模原公園前交差点）と県道 52 号から原当麻駅に至る区間（原当麻入口交差点～原当麻駅）については、一般車の交通量も少なく、バスの定時性・速達性を著しく阻害する可能性は低い状況にあります。道路の拡幅整備によりバスの専用走行路を設置しなくとも、各区間の一般車の交通量は少なく、新しいバスシステムは、一般レーン走行に必要な応じて円滑性・安全性向上のための部分改良を行うことで、十分に定時性・速達性は確保できると考えます。



■C2 (W=17m)

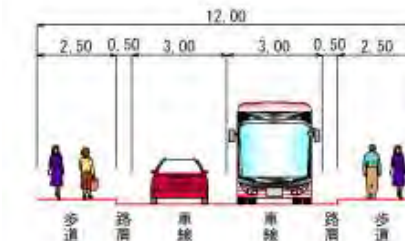


写真①



注) 第8回検討委員会資料再掲

■C3 (W=12m)



写真②



注) 第8回検討委員会資料再掲

■C7 (W=14m)

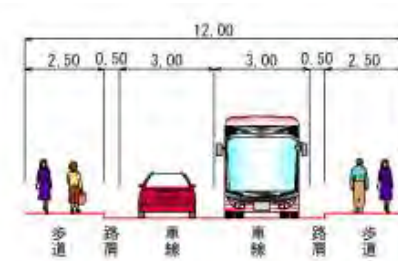


写真④



注) 第8回検討委員会資料再掲

■C6 (W=12m)



写真③



注) 第8回検討委員会資料再掲

6. 整備方針（案）

今回の比較ルート毎の効果や影響、走行形態の課題等の検討結果を踏まえた、各検討区間における望ましいルート、走行形態、整備方針は、次のとおりです。

■新しい交通システムの整備の進め方イメージ（時間軸での整理）

区 間		想定する時間軸	
		県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号）の事業未着手 短中期 <基本計画策定後概ね5年以内（短期）～10年以内（中期）>	県道52号（西大沼4丁目交差点～国道16号）の事業着手以降 中長期 <基本計画策定後10年超>
A区間（1）	相模大野駅 ～県道51号 ～神奈川総合産業高入口交差点	比較案1「一般レーン走行+部分改良」（循環ルート） ※相模大野駅～県道51号の区間はマイカー流入規制 [P5 参照]	県道51号～県道52号の区間において専用走行路の確保を検討 ※検討にあたっては、「現時点で目標とする交通システム」の運用状態・整備効果等を検証した上で実施する。 ※具体的なルートや構造等については、県道52号の拡幅整備の事業進捗や整備による周辺交通状況の変化の検証と併せ、地元住民や関係地権者（公共施設を含む）と調整を図りながら検討を進める。
A区間（2）	神奈川総合産業高入口交差点 ～若松3丁目交差点付近	比較案1「一般レーン走行+部分改良」（現道ルート） [P8 参照]	※さらなる部分改良で円滑な運行が確保可能と想定される場合には、「現時点で目標とする交通システム」の改善を図る。
A区間（3）	若松3丁目交差点付近 ～西大沼4丁目交差点	（県道52号の4車線化までの暫定整備）	専用走行路（中央部・複線）※専用走行路は都市計画変更
	西大沼4丁目交差点 ～麻溝台入口交差点	専用走行路（中央部・複線）※専用走行路は都市計画変更	短中期で完成済(改善の検討・実施は引き続き実施)
B区間	麻溝台入口交差点 ～相模原公園入口交差点	専用走行路（中央部・複線）※専用走行路は都市計画変更	短中期で完成済(改善の検討・実施は引き続き実施)
C区間	県道507号（相模原公園入口交差点 ～相模原麻溝公園入口交差点）	バス優先レーン	短中期で完成済(改善の検討・実施は引き続き実施)
	相模原麻溝公園入口交差点 ～相模原公園前交差点	一般レーン走行+部分改良	短中期で完成済(改善の検討・実施は引き続き実施)
	県道52号（相模原公園前交差点 ～原当麻駅東入口交差点）	バス優先レーン	短中期で完成済(改善の検討・実施は引き続き実施)
	原当麻駅東入口交差点 ～原当麻駅	一般レーン走行+部分改良	短中期で完成済(改善の検討・実施は引き続き実施)

注) : 現時点で目標とする交通システム、 : 将来において検討すべき交通システム

■現時点で目標とする交通システムと全線専用走行路の所要時間（中間駅配置第2案（P23参照）を例として）

	相模大野駅から北里大学まで			相模大野駅から女子美術大学まで			相模大野駅から原当麻駅まで		
	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)
現時点で目標とする交通システム	5.03	12.45	24.24	6.75	17.74	22.82	9.12	24.65	22.20
※全線専用走行路	4.97	10.58	28.19	6.68	15.06	26.61	9.05	19.78	27.46

注1) ルートは、現時点で目標とする交通システムではボーン外周道路経由、全線専用走行路ではロビーシティ前交差点経由としているため、距離が異なっている。

注2) 区間速度は、専用走行路では規制速度（県道52号が50km/h、県道507号が40km/h）、バスレーン及び一般レーンでは30km/h

注3) 全線優先信号とし、平均信号停止時間は、専用走行路が8.8秒、バス優先レーンが11.7秒、一般レーンが14.5秒

注4) バス停（駅）の発進停止時間は8秒/箇所とし、乗降時間は、専用走行路（車外収受）が乗車、降車とも0.7秒/人、バスレーン及び一般レーン（車内収受後払い）が乗車2.4秒/人、降車2.5秒/人

※詳細説明

■A区間（1）（相模大野駅～神奈川総合産業高入口交差点） [P5～7]

- ①A区間（1）全体において、現道の幅員内で「新しいバスシステム」の機能確保を図る手法として、「バス専用レーン＋一般車一方通行」が考えられるが、一般交通への影響が大きく実現が困難である。
- ②相模大野駅～神奈川総合産業高入口交差点については、走行形態の比較案として、＜案1＞「一般レーン走行＋部分改良」（循環ルート）、＜案2＞「単線専用走行路＋一般車双方向」（循環ルート）、＜案3＞「複線専用走行路＋一般車双方向」（往復ルート）が考えられる。
- ③このうち専用走行路である＜案2＞と＜案3＞は、定時性・速達性確保に優れており、＜案3＞は＜案2＞に比して事業費が安価であることから、専用走行路としては優れた案であるが、道路拡幅による事業の長期化や多額の事業費、用地取得による関係地権者との合意形成、公園等の都市計画施設の取扱いが課題となる。
- ④道路拡幅が不要な点で短期的な実現可能性の考えられるのは、＜案1＞で、一定の効果が期待できる。
- ⑤相模大野駅から県道51号の間において、現道の幅員内で「新しいバスシステム」の機能確保を図る手法として、「マイカー流入規制＋部分改良」が考えられる。専用走行路ほどの定時性・速達性は達成できないが、一定の効果が期待できる。
- ⑥「現時点で目標とする交通システム」として、相模大野駅～県道51号の間では、「マイカー流入規制＋部分改良」、相模大野駅～神奈川総合産業高入口交差点では、＜案1＞「一般レーン走行＋部分改良」（循環ルート）が妥当と考えられる。
- ⑦「将来において検討すべき交通システム」として、県道51号～県道52号の区間において専用走行路の確保を検討する必要がある。検討にあたっては、「現時点で目標とする交通システム」の運用状態・整備効果等を検証した上で実施するとともに、具体的なルートや構造等については、県道52号の拡幅整備の事業進捗や整備による周辺交通状況の変化の検証と併せ、地元住民や関係地権者（公共施設を含む）と調整を図りながら検討を進める必要がある。一方、さらなる部分改良で円滑な運行が確保可能と想定される場合には、「現時点で目標とする交通システム」の改善を図る。

■A区間（2）（神奈川総合産業高入口交差点～若松小前交差点） [P8～10]

- ①走行形態の比較案としては、＜案1＞「一般レーン走行＋部分改良」（現道ルート）、＜案2＞複線専用走行路（現道ルート）、＜案3＞複線専用走行路（新設ルート）が考えられる。
- ②定時性・速達性の観点では、＜案2＞ないし＜案3＞が望ましい走行形態である。＜案2＞では道路の再拡幅整備、＜案3＞では上部空間を買収する地下化が想定される。地元住民の合意形成（補償対象物件数の少なさ）及び速達性（距離の長さ）からは、＜案3＞が優れているが、地元住民や関係地権者との合意形成や事業の長期化、多額の事業費が課題となる。

③＜案1＞は、定時性・速達性は劣るが、一定の効果が期待でき、短期的に実現可能である。

④「現時点で目標とする交通システム」として、＜案1＞「一般レーン走行＋部分改良（現道ルート）」が妥当

⑤「将来において検討すべき交通システム」として、県道51号～県道52号の区間において専用走行路の確保を検討する必要がある。検討にあたっては、「現時点で目標とする交通システム」の運用状態・整備効果等を検証した上で実施するとともに、具体的なルートや構造等については、県道52号の拡幅整備の事業進捗や整備による周辺交通状況の変化の検証と併せ、地元住民や関係地権者（公共施設を含む）と調整を図りながら検討を進める必要がある。一方、さらなる部分改良で円滑な運行が確保可能と想定される場合には、「現時点で目標とする交通システム」の改善を図る。

■A区間（3）及びB区間（県道52号）

- ①「若松小前交差点～西大沼4丁目交差点」については、4車線化の都市計画決定は行われていないが、相模原市総合都市交通計画に多車線化が位置づけられており、将来の道路整備に併せて、専用走行路を整備する。
- ②「西大沼4丁目交差点～相模原公園入口交差点」については、平成26年5月30日に都市計画変更（4車線、幅員33m）が行われており、今後の道路整備に併せて、専用走行路を整備する。

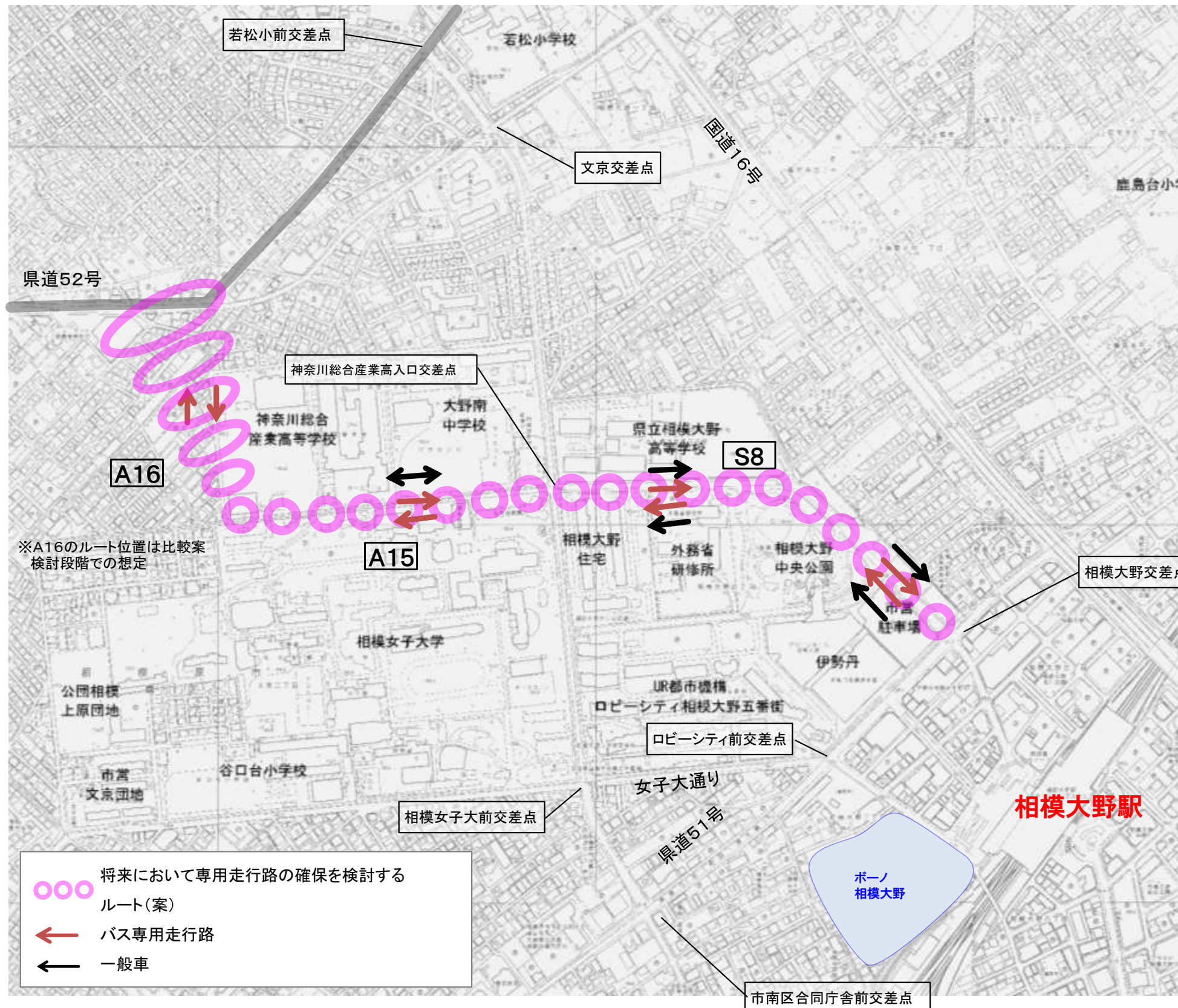
■C区間（相模原公園入口交差点～女子美術大学～原当麻駅） [P11～13]

- ①県道507号及び県道52号は、平成26年5月30日に都市計画変更（県道507号：4車線、幅員27m、県道52号：4車線、幅員27m・25m）が行われた。この道路計画幅員で、専用走行路を設ける場合には、単線、複線を問わずさらなる道路拡幅が必要となり、再度の都市計画変更をすることは、地元住民の合意形成等、道路計画を大幅に事業遅延させるリスクが高い。圏央道開通や土地区画整理事業への影響からも道路整備を遅延させることは、市内道路交通全体への影響が大きい。
- ②県道507号及び県道52号のバスの円滑性改善策として、拡幅整備が不要な交通規制によるバス専用レーンが考えられるが、片方向2車線のうち1車線をバス専用レーンとすることから、バスが道路空間を専有することの合理性が必要で、「バスレーンのバス輸送人員」が「一般レーンの一般車輸送人員」と同程度以上であることなどが条件となる。女子美術大以西はバス需要が現状で少なく将来的にも、交通管理者が合理的と判断可能なほどの利用者数は見込めないと予想されることから、バス専用レーンの実現は難しい。
- ③そこで、定時性・速達性について一定の効果を期待できる優先策として、バス優先レーンの導入を目指す。輸送人員で考えると車線の効率的運用が可能となり、バスの定時性の向上が可能となる。
- ④県道507号及び県道52号を除く道路は、交通量が非常に少なく、一般レーン走行としても十分に定時性・速達性が確保できると予想されるが、円滑性・安全性の向上のための部分改良を必要に応じて行う。

■将来において検討すべき交通システム（A区間）【県道51号～県道52号】

県道51号～県道52号の区間においては、「現時点で目標とする交通システム」の運用状態・整備効果等を検証した上で、将来、専用走行路の確保を検討する必要があります。

なお、専用走行路の具体的なルートや構造等については、県道52号の拡幅整備の事業進捗や整備による周辺交通状況の変化の検証と併せ、地元住民や関係地権者（公共施設を含む）と調整を図りながら検討を進める必要があります。【※下図については、現段階の検討レベルにおいて、補償対象物件数の少なさや速達性確保（距離の短さ）の観点から将来において専用走行路の確保を検討するルート案の一つとして示したものです。】



7. 中間駅及び既存バス路線運行形態

7.1 駅間隔の考え方

輸送力や走行形態で類似性のある路面電車、名古屋基幹バス及びガイドウェイバスにおける駅（バス停）間距離は次のとおりです。

一般に、次の傾向がある。

- 平均的な駅（バス停）間隔は、300～1000m程度である。
- 中心市街地や人口密度の高い地区（＝需要の多い地区）では、駅（バス停）間隔が短い。
- 郊外部では駅間距離が長く速度サービスが重視される。
- 駅（バス停）間隔が長い場合には、並行するバス路線等の支線が配置される。（鉄道駅の機能と同様）
- ターミナルでの支線バス等からの乗換え想定し効率化している。

以上より、新しいバスシステムの駅間隔は次の観点から検討しました。

- ①需要と速度サービスを勘案して配置する
- ②並行する他系統の路線バスや支線となる路線バスの運行形態の再編と一体的に配置する
- ③ターミナル(相模大野駅、北里大学、女子美術大学、原当麻駅)の位置を考えて配置する。

■路面電車、名古屋基幹バス及びガイドウェイバスにおける駅（バス停）間距離

種別	区間距離	駅（バス停）数	駅（バス停）間距離
広島電鉄（市内線）	19.0km	61	0.3km
広島電鉄（宮島線）	16.1km	21	0.8km
名古屋基幹バス（栄～引山間）	10.2km	18	0.6km
名古屋ガイドウェイバス	6.5km	9	0.8km

7.2 設置間隔とバス網の考え方

中間駅設置は、路線バス（支線バス）の運行形態と密接に関わります。中間駅と前提となる他系統等の路線バス再編の考え方から、次の3つの設置タイプが考えられます。

■中間駅設置方針案

ケース（タイプ）	中間駅数	新しいバスシステムのサービスイメージ	他系統等のバス路線	メリット・デメリット
A案（沿線サービス型）	多い	<ul style="list-style-type: none"> •新しいバスシステムの駅勢圏（500m程度）を想定し概ね地域をカバーする。 •中間駅は、拠点のみならず、概ね500m以内の間隔で配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> •新しいバスシステムと並行する路線バスは原則廃止する。 	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •沿線市民等は全線に渡って、徒歩で利用可能 •利用者数が多いことから、採算が良い •並行する路線バス運行は不要となる。 <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •速度サービスが低下する。
B案（市街地沿線サービス・郊外部拠点連絡型）	市街地で多く、郊外部では少ない	<ul style="list-style-type: none"> •市街地部については、概ね500m程度の間隔で配置し、利便性を高める。 •郊外部については、速度サービスを重視し、拠点のみに中間駅を設置する。 	<ul style="list-style-type: none"> •市街地部では、新しいバスシステムと並行する路線バスは、本来廃止が考えられるが、乗換え需要が期待できない。そのため、並行する路線バスを残すが、需要に見合った運行本数となる。 •郊外部については、並行するバス路線を支線バスとして残すが、ターミナルで乗換えることを想定し、駅までの直行便を廃止する。 	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •市街地では、徒歩で利用でき、利便性が高い •郊外部では速度サービスが高い •利用者数はA案とC案の中間程度を確保 <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •郊外部は支線バスから、乗換えなければ利用できない •並行する路線バスが必要となる。
C案（拠点連絡型）	少ない	<ul style="list-style-type: none"> •速度サービスを重視し、全線に渡って、拠点施設や需要の多い拠点のみに配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> •全線に渡って、並行する路線バスを残し、沿線のサービスを確保する。ターミナルで乗換えることを想定し、需要に見合った運行本数となる。 •ターミナルで乗換えることを想定し、駅までの直行便を廃止する。 	<p>○メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •速度サービスが最も良好である。 •郊外拠点へのサービスが良好である。 <p>●デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> •徒歩で利用できない沿線地域が多い •需要(利用者)が少なくなる •並行する路線バスがB案より必要となる。

※路線バスの専用走行路の走行について

新しいバスシステム以外の路線バスが、道路中央部の専用走行路を走行可能とすると、新しいバスシステムが停車しないバス停では、新しいバスシステムが路線バスを追越すことができるように追越レーンもしくは走行レーンに停車しない形態のバス停を設置する必要があります。新しいバスシステムが停車するバス停（中間駅）でも、路線バスの停車が新しいバスシステムに影響しないように追越しレーンやバス停停車スペースが必要になります。その場合にはさらなる道路拡幅が必要になります。

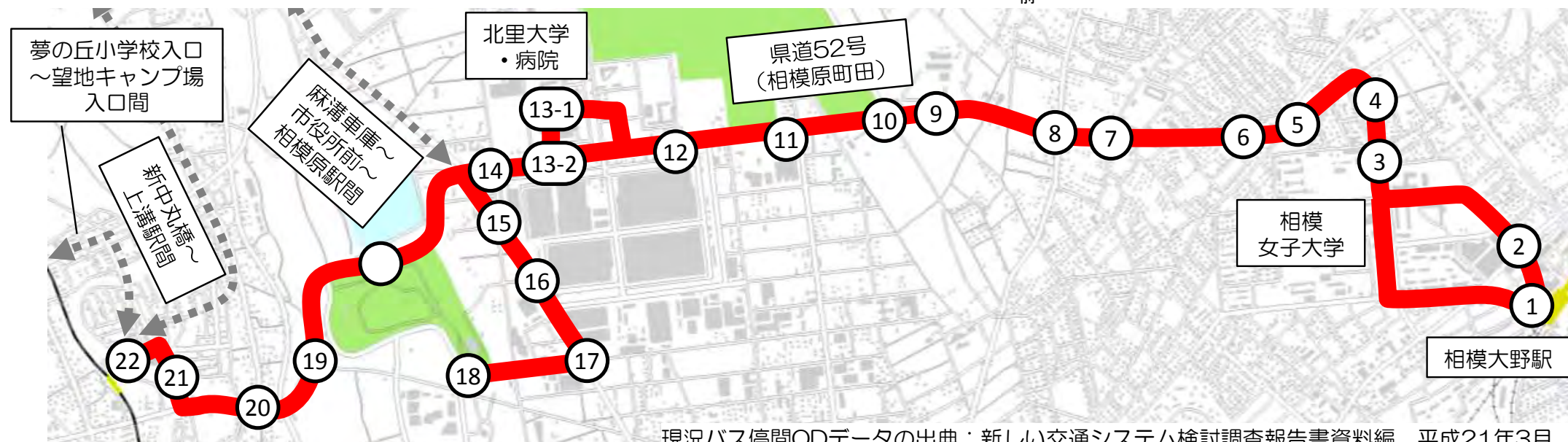
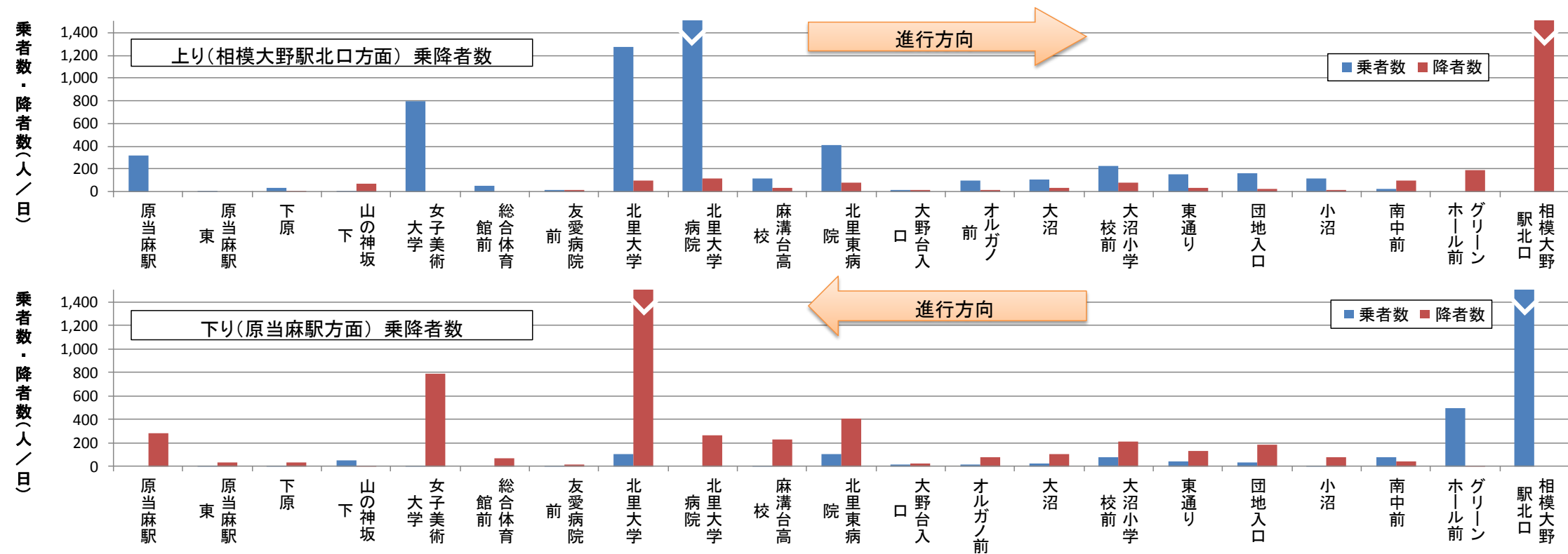
①道路中央部の専用走行路は新しいバスシステムの専用として、路線バスは一般レーンを走行する場合を検討しますが、②路線バスも、新しいバスシステムに影響を与えない範囲で専用走行路を走行できるように工夫する場合についても検討します。なお、新しい交通システムの中間駅配置や再編の考え方はいずれの方法でも同様ですので、①、②を分けずに検討しました。

7.3 大まかなルートにおける需要分布

■ 現況バス停間 OD データ※1 による需要分布の集計結果

※1：バス停間 OD データ：あるバス停から、あるバス停へ移動する人数を集計したデータ

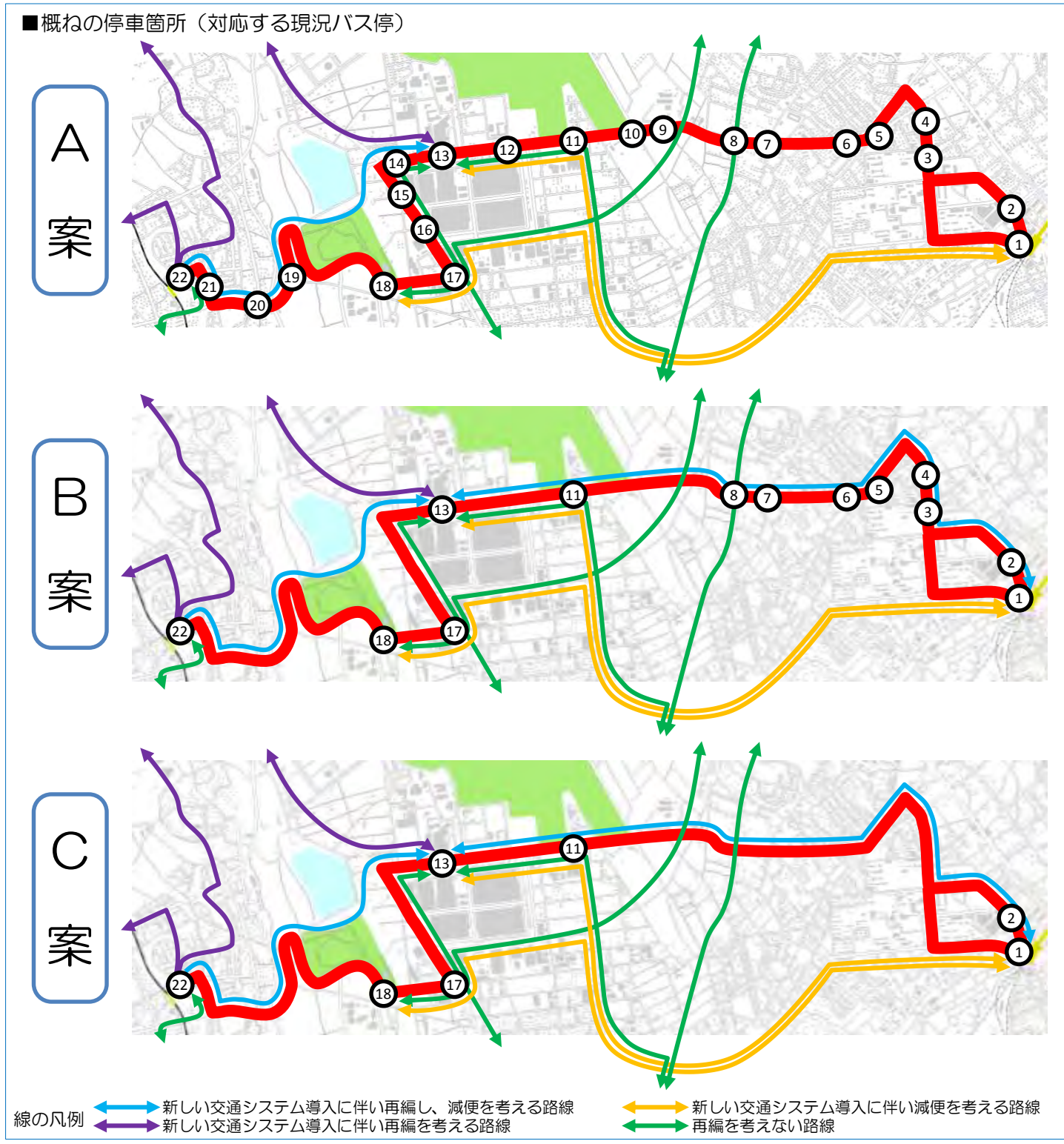
項目	区間																						
	22	21	20	19	18	17	14	13-2	13-1	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1		
	原当麻駅	原当麻駅東	下原	山の神坂下	女子美術大学	総合体育館前	友愛病院前	北里大学	北里大学病院	麻溝台高校	北里東病院	大野台入口	オルガノ前	大沼	大沼小学校前	東通り	団地入口	小沼	南中前	グリーンホール前	相模大野駅北口		
区間距離(km)	0.3	0.4	0.3	1.3	0.4	1.1	0.2	0.2	0.5	0.3	0.5	0.3	0.5	0.3	0.5	0.3	0.4	0.3	0.7	0.5	-		
検討区間の利用者数	上り	乗者数	82	10	35	1	797	52	17	3	1,845	112	408	13	99	111	228	151	159	117	28	0	
	降者数			0	0	0	0	0	7	46	8	8	11	2	9	26	50	19	17	10	50	141	3,864
	下り	乗者数		1	0	0	0	0	3	51	0	2	33	8	5	17	49	32	20	7	52	458	3,412
	降者数		68	32	30	2	785	70	16	1,403	267	226	409	21	75	103	208	131	179	80	43	2	
原当麻・北里大学での乗り継ぎ想定利用者数	上り	乗者数	241							1,273													
		降者数	0	0	4	74	0	0	10	52	111	28	70	9	9	7	27	11	6	5	48	51	992
	下り	乗者数	0	0	3	53	2	0	4	52	0	3	71	6	7	7	23	11	8	2	24	39	995
		降者数	211							1,099													
合計	上り	乗者数	323	10	35	1	797	52	17	1,276	1,845	112	408	13	99	111	228	151	159	117	28	0	
		降者数	0	0	4	74	0	0	17	98	119	36	81	11	18	33	77	30	23	15	98	192	4,856
	下り	乗者数	0	1	3	53	2	0	7	103	0	5	104	14	12	24	72	43	28	9	76	497	4,407
		降者数	279	32	30	2	785	70	16	2,502	267	226	409	21	75	103	208	131	179	80	43	2	0



現況バス停間ODデータの出典：新しい交通システム検討調査報告書資料編 平成21年3月 相模原市

7.4 各方針案の比較評価（北側ルート案2、専用走行路(全線)、優先信号、車外運賃収受を例として）

ルート及び運行形態が未定なことから、「北側ルート案2、専用走行路(全線)、優先信号、車外運賃収受」を例として、現況のバス利用ODより、新しいバスシステムの利用者数及び所要時間等を算定し、比較検討を行いました。A案は需要を最もカバーしますが、中間駅数が18箇所と多くなり、所要時間も最も長くなります。B案は、A案に比較して需要が8%程度しか減少せず、中間駅数が9箇所とA案の半数のため駅整備コストを低減でき効率的です。ただし、相模大野駅～北里大学の所要時間はC案より1割ほど長くなります。C案は、所要時間が最も短く、中間駅も3箇所と少なく整備コストが最も安価になると考えられますが、需要がA案に比較して約26%減少します。



■バス停番号と現況バス停名称

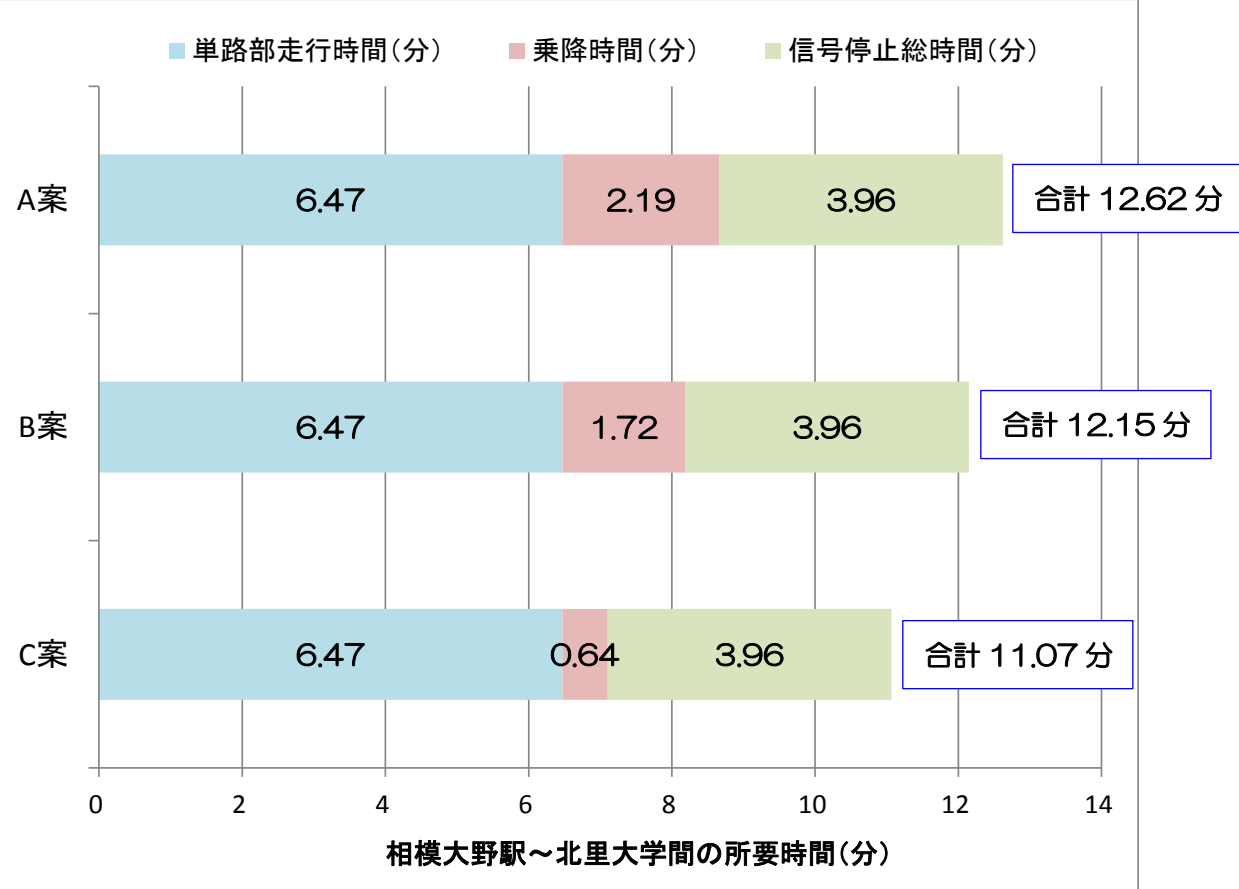
番号	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
現況バス停名称	相模大野駅	相模大野駅東	下原	山の神坂下	女子美術大学	総合体育館前	県立相模原公園入口	友愛病院入口	友愛病院前	北里大学・病院	麻溝台高校	北里東病院	大野台入口	オルガノ前	大沼	大沼小学校前	東通り	団地入口	小沼	南中前	グリーンホール前	相模大野駅北口

■各案の区間別利用者数・所要時間

案名	相模大野駅～北里大学		相模大野駅～女子美術大学		相模大野駅～原当麻駅	
	利用者数 (人/日)	所要時間 (分)	利用者数 (人/日)	所要時間 (分)	利用者数 (人/日)	所要時間 (分)
A案	8,691 (100.0%)	12.62 (100.0%)	10,428 (100.0%)	17.39 (100.0%)	11,140 (100.0%)	22.50 (100.0%)
B案	8,059 (92.7%)	12.15 (96.3%)	9,763 (93.6%)	16.26 (93.5%)	10,203 (91.6%)	21.21 (94.3%)
C案	6,107 (70.3%)	11.07 (87.7%)	7,811 (74.9%)	15.60 (89.7%)	8,228 (73.9%)	20.34 (90.4%)

※()内はA案に対する比率(%)

■各案の所要時間内訳



7.5 中間駅配置案

A～C案を比較すると、A案は速達性が低く新しい交通システムとして課題があり、C案は速達性に優れていますが需要がやや少なくなります。したがって、B案をベースとすることが、速達性と需要面の利点を兼ね備えていると考えます。前節の検討案は、現状のバス停をベースに比較検討したものです。この結果から新しい交通システムの駅勢力圏（500m程度）を考え中間駅配置方針は次のとおりとなります。

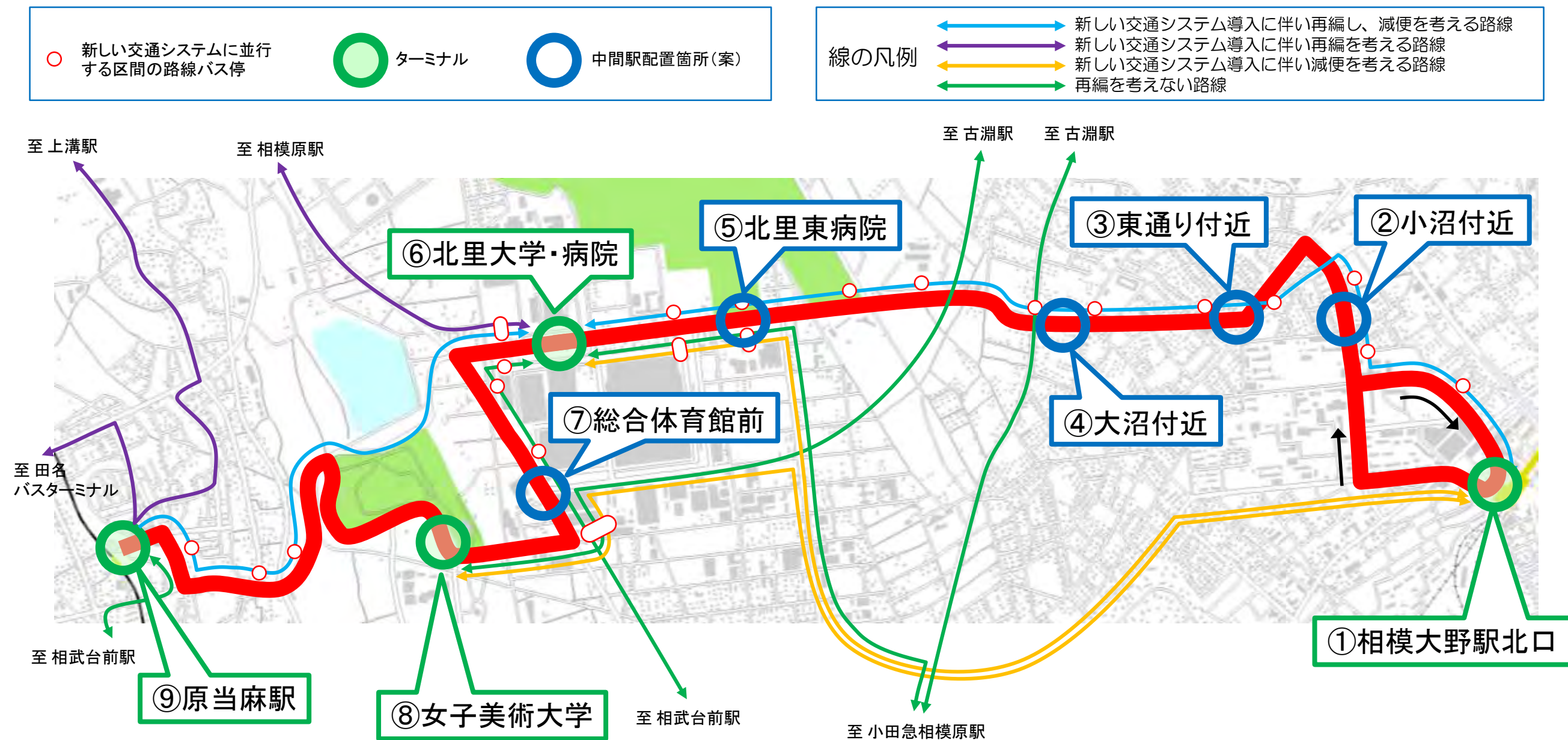
①「相模大野駅に近い小沼付近～大沼付近」は沿線サービスを考え配置する。

②「大沼付近～原当麻駅」は拠点にのみ配置する。

この方針に沿って概ねの中間駅を配置したのが第1案と第2案で、第2案は第1案よりも速達性を重視した案となっています。詳細な位置は交差点との距離や沿道施設を考慮して検討する必要があるため、あくまで概ねの位置を示したものです。

なお、現状では一部の系統がグリーンホール前を始発バス停にしているため、当該バス停での乗者数が多くなっていますが、始発バス停は相模大野駅前に集約したいと考えています。

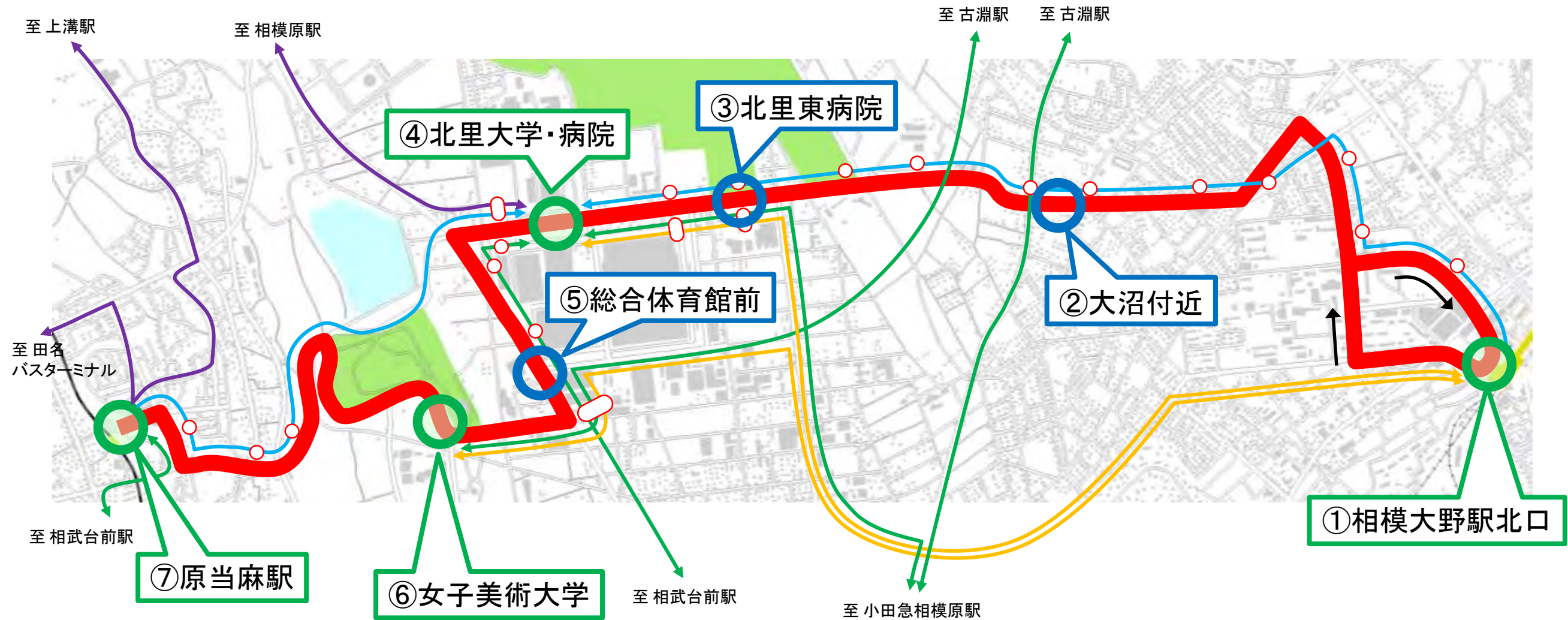
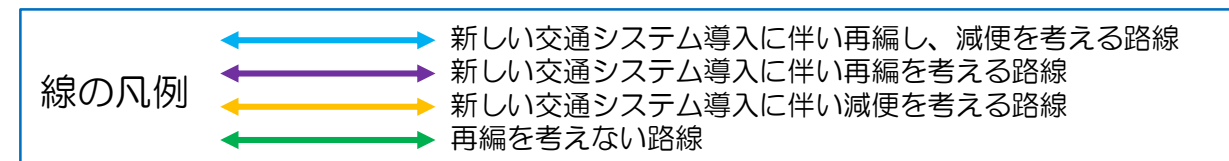
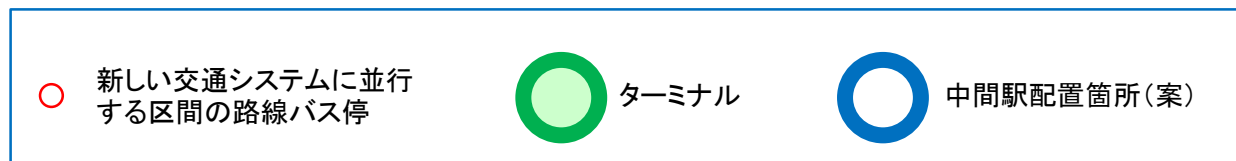
■中間駅配置第1案



■中間駅配置案比較表

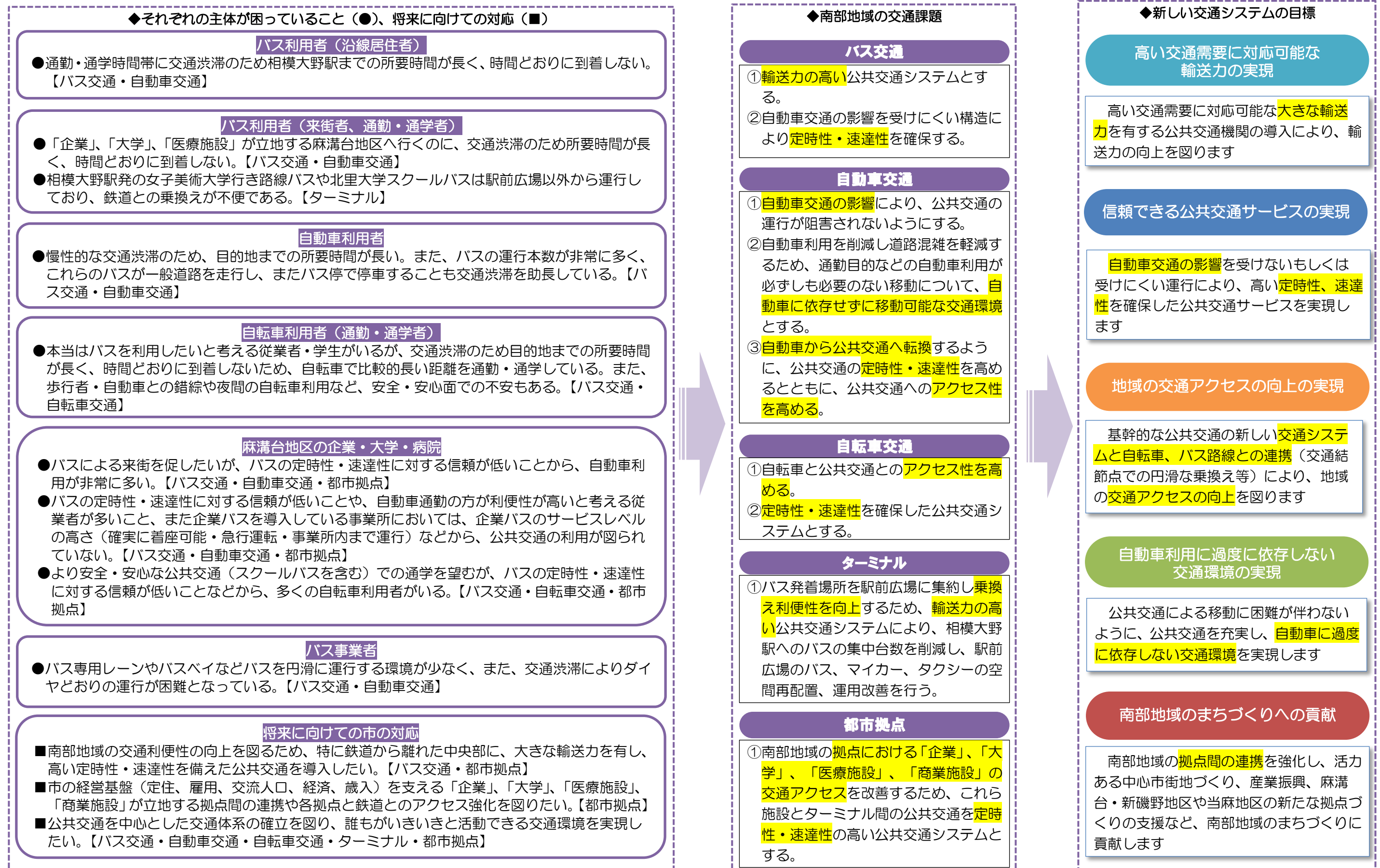
	総延長 (km)	ターミナル ・中間駅数 (箇所)	平均駅間距離 (km)	概算利用者数 路線バスベース (人)	相模大野駅から北里大学まで		相模大野駅から女子美術大学まで		相模大野駅から原当麻駅まで	
					所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)
第1案	9.05	9	1.13	10,191	11.01	27.07	15.18	26.40	20.12	26.98
第2案	9.05	7	1.51	9,034	10.58	28.19	15.06	26.61	19.78	27.46

■中間駅配置第2案



参 考 资 料

南部地域の拠点間を連携する新しい交通システムの目標は、次の5つの目標に集約できます。これらの目標に対応する新しい交通システムを導入し、南部地域の交通環境の改善やまちづくりを進めます。



参考2. 交通実態調査の概要

参考2.1 調査概要

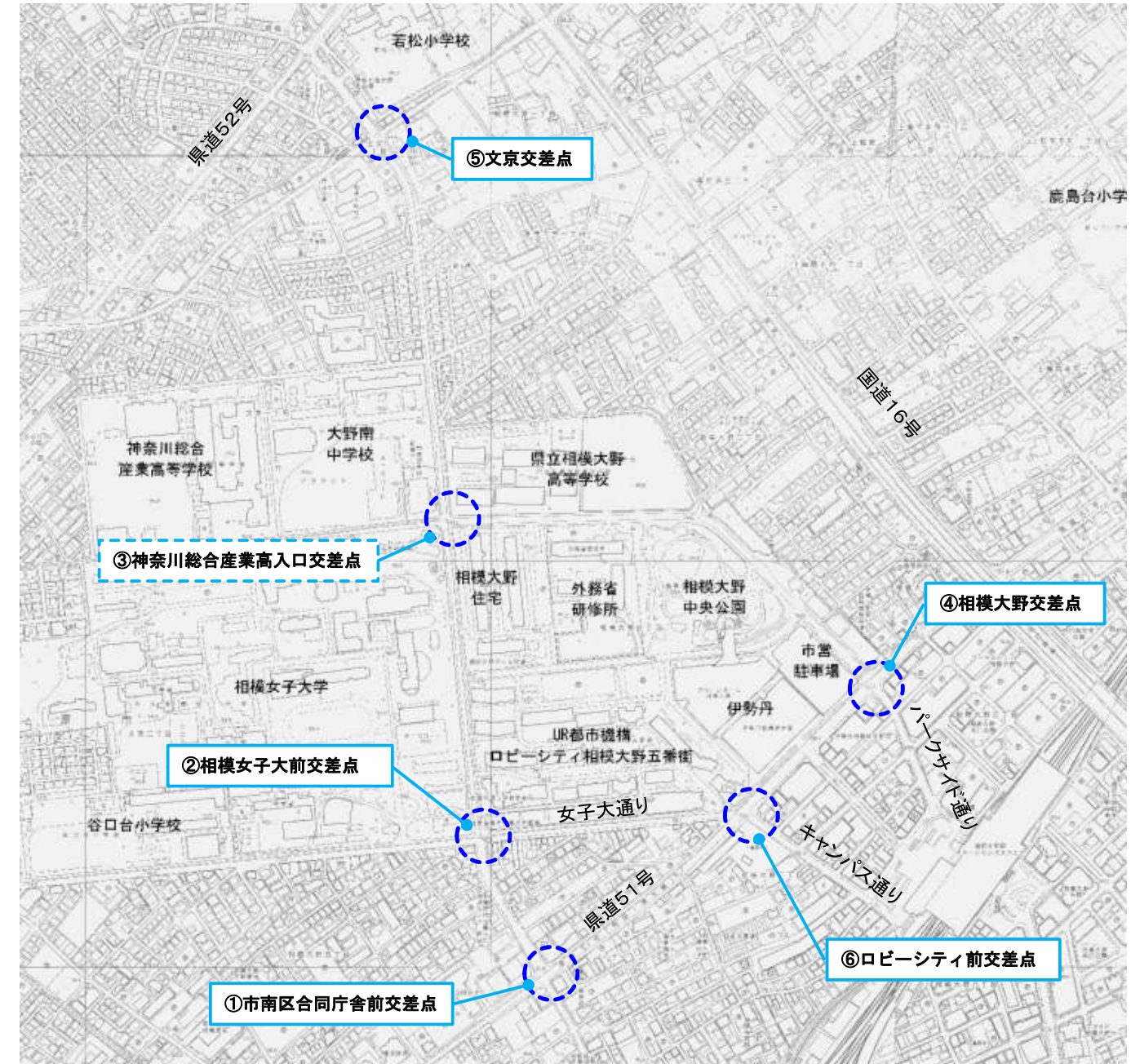
相模大野駅周辺の交通状況を把握するため、新しいバスシステムのルート案における主要な交差点の交通実態調査を実施しました。

- ①調査日 : 平成26年7月17日(木)、天候:曇り
平成26年7月18日(金)、天候:曇り時々小雨
平成26年7月24日(木)、天候:曇り
- ②調査時間: 朝ピーク7時~9時、夕ピーク17時~19時
- ③調査項目: 交差点方向別自動車交通量調査、渋滞・滞留長^{※1}調査(主に新しいバスシステムのルート)
- ④調査箇所: 調査箇所は以下のとおり

番号	交差点	方向別交通量	渋滞長
①	市南区合同庁舎前交差点	○	○
②	相模女子大前交差点	○	○
③	神奈川総合産業高入口交差点	○	○
④	相模大野交差点	○	○
⑤	文京交差点	○	○
⑥	ロビーシティ前交差点		○

※1滞留長: 信号機が赤から青に変わった瞬間の最後尾の車列長

渋滞長: 滞留長の最後尾車両が1回の青信号で交差点を通過できずに停止した位置の車列長



参考 2.2 調査結果

(1) 交差点方向別自動車交通量調査

①市南区合同庁舎前交差点

県道 51 号を東西方向に移動する交通が主であるが、県道 52 号と結ぶ市道の南北方向の交通も多い。

②相模女子大前交差点

女子大通り及び女子大東側の市道ともに交通量が多く、市道では特に南向きの交通量が多い。

③神奈川総合産業高入口交差点

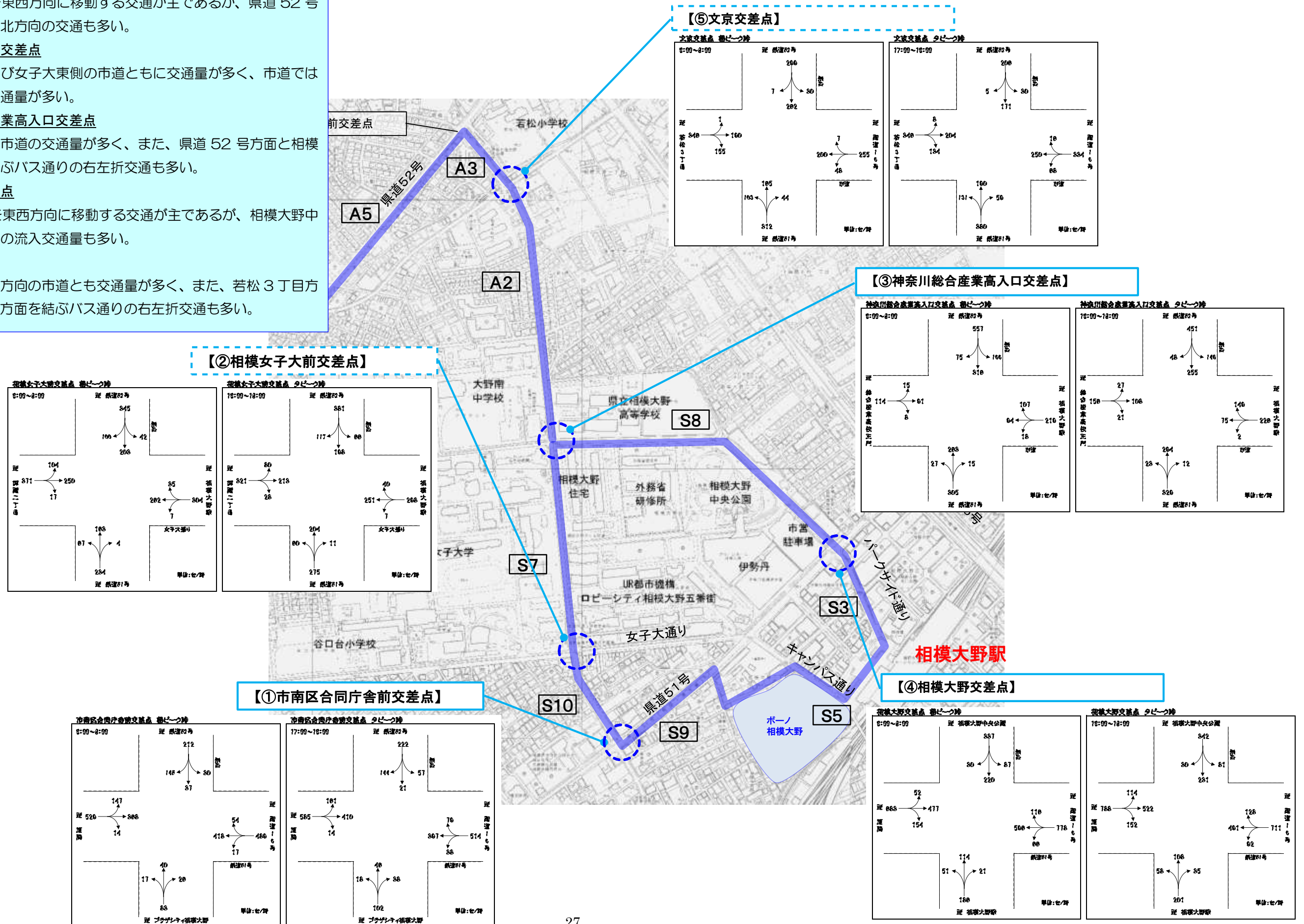
女子大東側の市道の交通量が多く、また、県道 52 号方面と相模大野駅方面を結ぶバス通りの右左折交通も多い。

④相模大野交差点

県道 51 号を東西方向に移動する交通が主であるが、相模大野中央公園方面からの流入交通量も多い。

⑤文京交差点

東西及び南北方向の市道とも交通量が多く、また、若松 3 丁目方面と県道 51 号方面を結ぶバス通りの右左折交通も多い。



(2) 渋滞・滞留長調査

②相模女子大前交差点

朝ピーク時、夕ピーク時ともに 50m 以下の渋滞が断続的に発生。最大渋滞長は 8 時台及び 17 時台の 50m。

③神奈川総合産業高入口交差点

a 方向、b 方向ともに、渋滞はほとんど発生していない。a 方向の南向きの流入で 7 時台に 120m の渋滞が短時間の発生。

④相模大野交差点

朝ピーク時、夕ピーク時ともに 50m 以下の渋滞が断続的に発生。最大渋滞長は 18 時台の 50m。

⑤文京交差点

朝ピーク時には b 方向（若松 3 丁目方向）で最大 230m の渋滞が発生、夕ピーク時には c 方向（県道 51 号方向）で最大 130m の渋滞が発生。

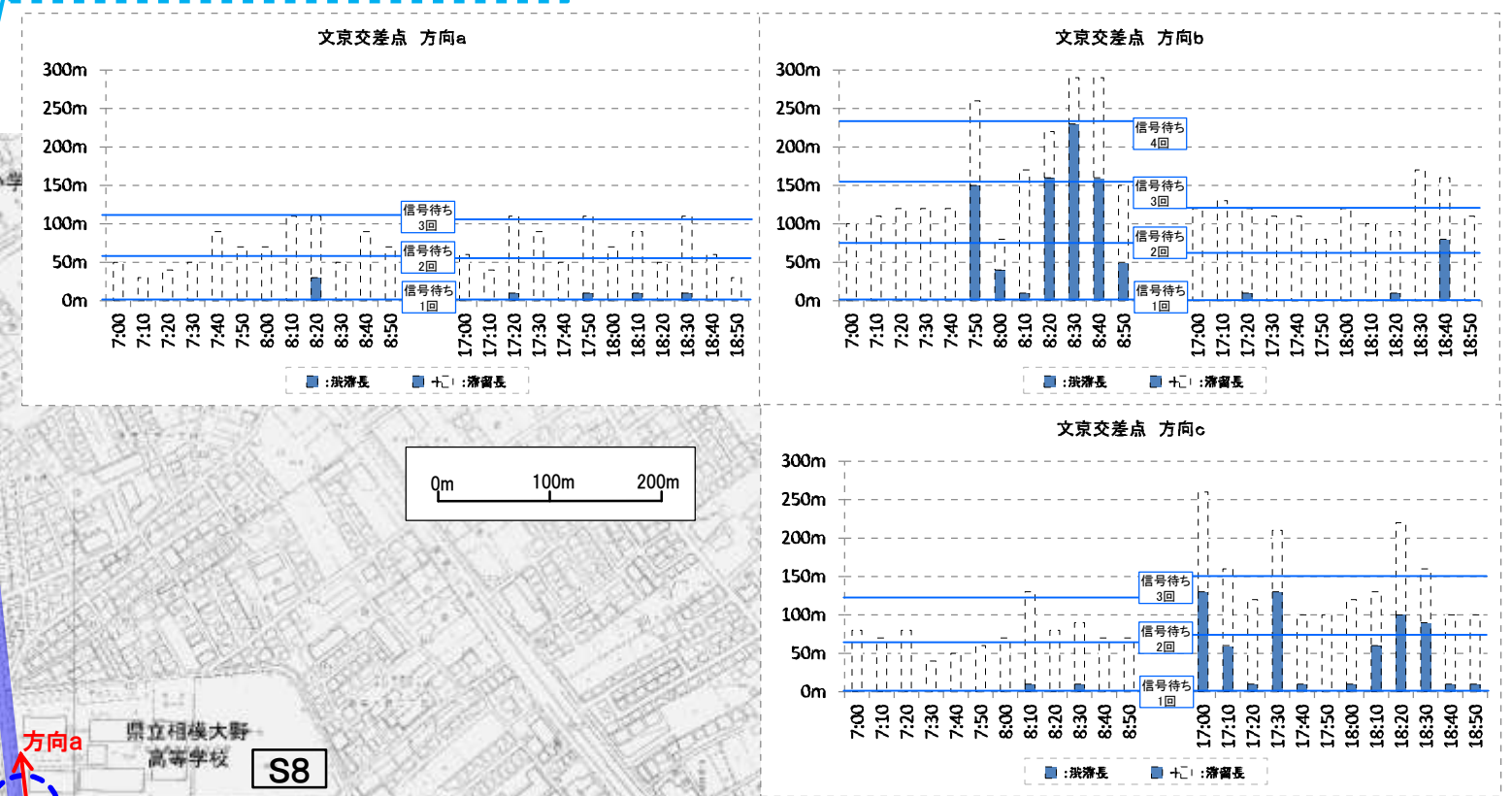
⑥ロビーシティ前交差点

朝ピーク時、夕ピーク時ともに 50m 以下の渋滞が断続的に発生。最大渋滞長は 8 時台の 50m で、ポーノ外周道路までには至らない。

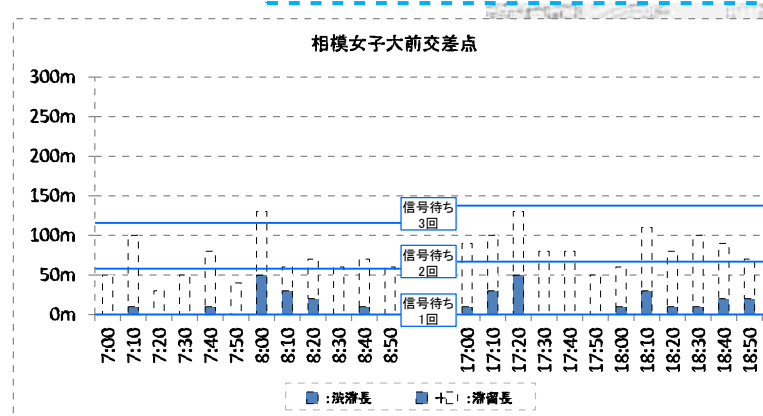
※渋滞長・滞留長グラフ

青色+白色部分の棒グラフが滞留長の長さで、信号が赤から青に変わった最後尾の車列の長さ、青色部分の棒グラフが渋滞長の長さで、滞留していた車両が1度の青信号で通過できない車列の長さを表したもの。
渋滞長の棒グラフが信号待ち2回のラインを越えた場合、信号を通過するのに2回以上、信号待ち3回のラインを越えた場合、信号を通過するのに3回以上の信号待ちが必要となる。

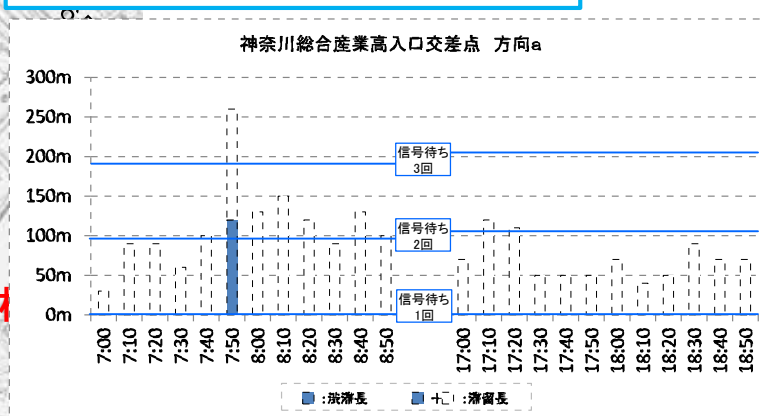
【⑤文京交差点】



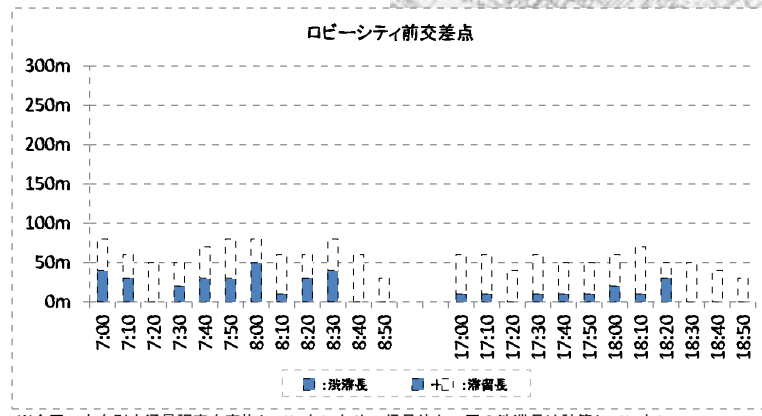
【②相模女子大前交差点】



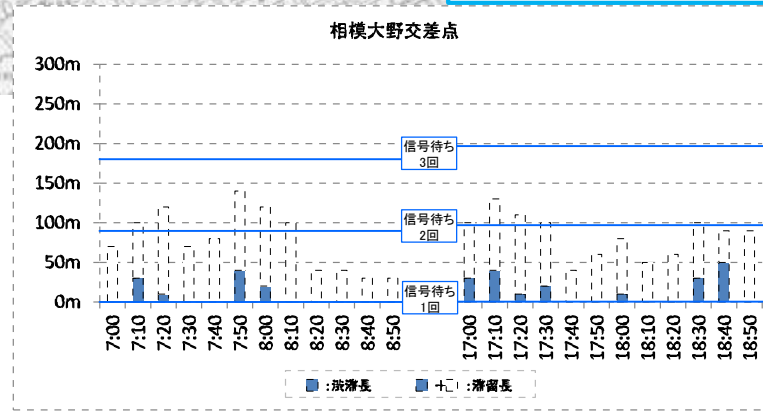
【③神奈川総合産業高入口交差点】



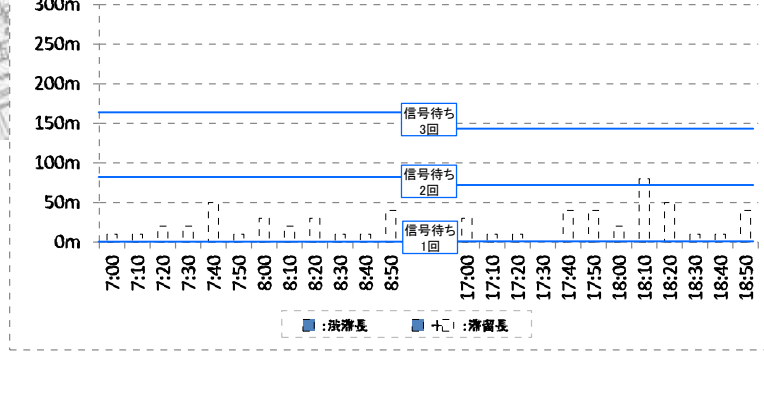
【⑥ロビーシティ前交差点】



【④相模大野交差点】



【③神奈川総合産業高入口交差点】

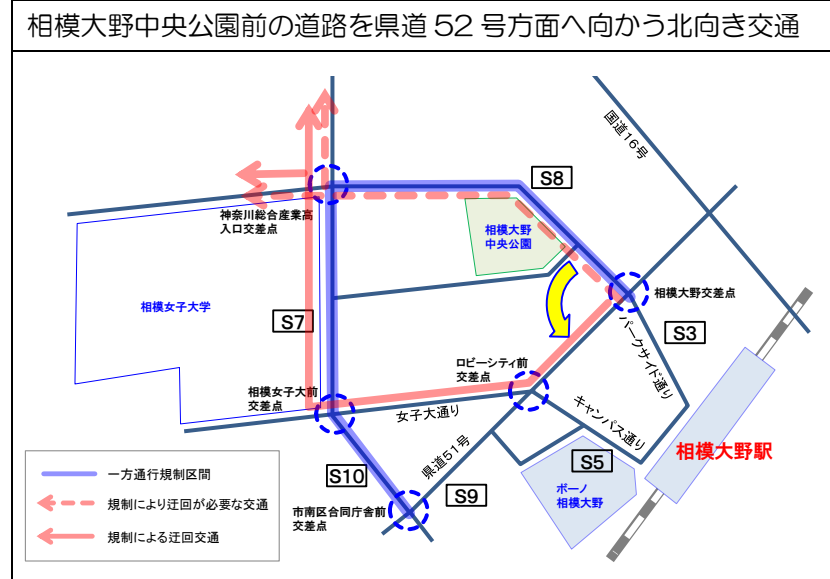
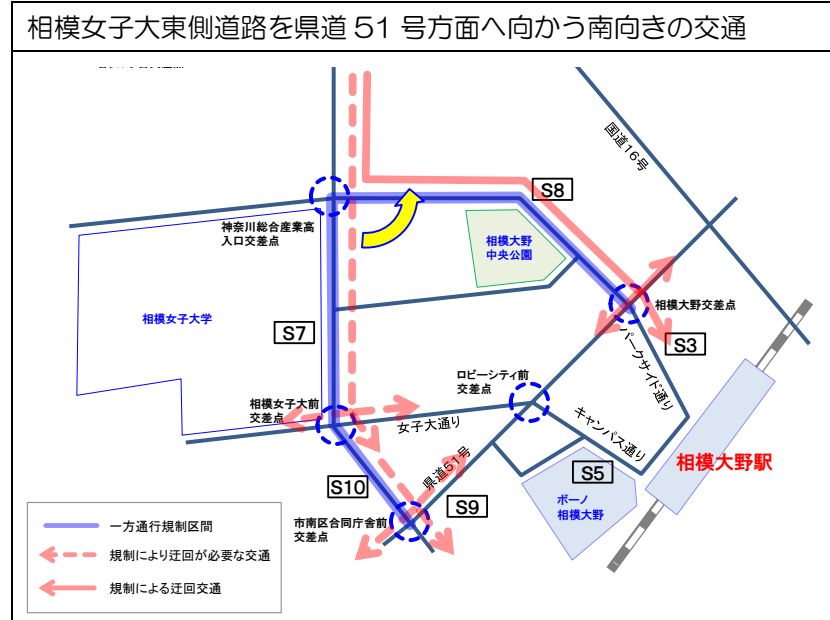


※今回、方向別交通量調査を実施していないため、信号待ち 2 回の渋滞長は計算していない

参考 2.3 一方通行規制による一般車への影響（相模大野駅～県道 51 号～神奈川総合産業高入口交差点）

前回検討委員会まで提案してきた「バス専用レーン＋一般車一方通行」（循環ルート）案について、実態調査結果のデータ等を用いて一方通行による交通流動の変化を想定し、交通量の増加が見込まれる交差点の交通処理状況から、一般車両への影響を検証しました。この案では、バス専用レーンは円滑に走行できますが、一方通行規制により、相模女子大東側道路（S7、S10 区間）を県道 51 号方面へ向かう南向きの交通や相模大野中央公園前の道路（S8 区間）を県道 52 号方面へ向かう北向き交通が規制区間を迂回するため、現在でも渋滞の発生している相模大野交差点や相模女子大前交差点への流入交通量が增大し、一般車の混雑の悪化が確認されました。このため、本案については、比較対象から除くこととします。なお、この検討結果は、道路整備状況、沿道状況及び交通状況が現状のままであるとの条件で検討したものです。

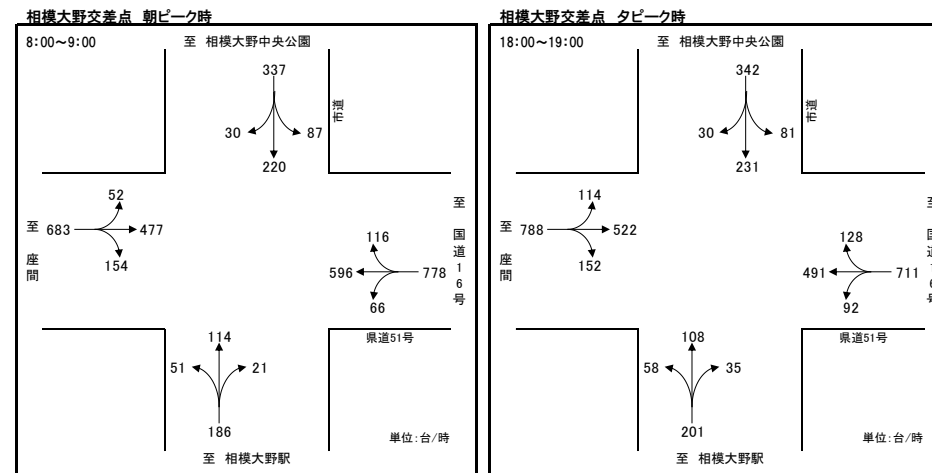
■一方通行規制により想定される迂回交通



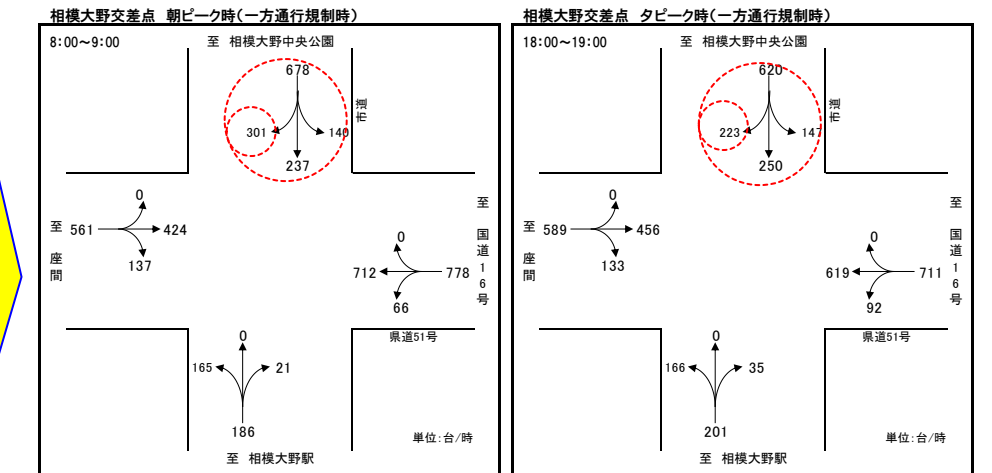
※1 混雑度：車線の流入交通量を車線の交通容量で除した指標（流入交通量／交通容量）、ピーク交通量に渋滞分を加味して計算した。1.0 を超える場合は、本来の道路機能確保のため何らかの対策が必要となる。

※2 混雑度 1.000（相模女子大前交差点の相模大野駅側）：
渋滞長調査を実施していないため、最大通過交通量を交通容量として計算した。このため、一方通行規制なしのピーク時混雑度が 1.0 となっている。

■相模大野交差点 一方通行規制なし



■相模大野交差点 一方通行規制あり



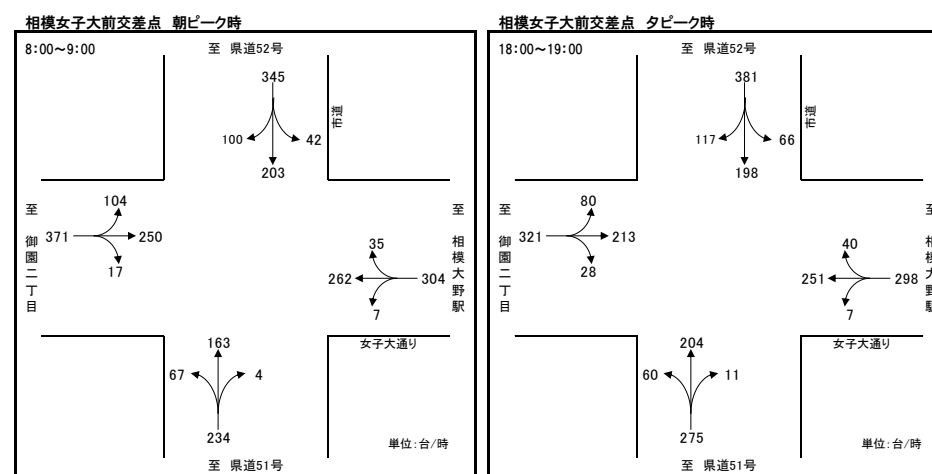
（注）交通流動の変化による交差点の方向別交通量は、動線上の交差点の方向別交通量の方向比率より推定した。

■相模大野中央公園側からの流入交通量の増加

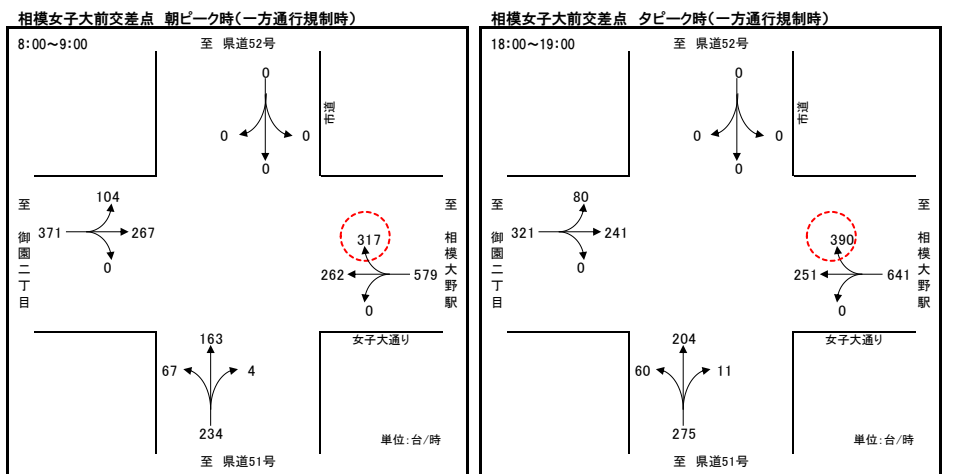
相模大野中央公園側からの流入交通量が朝夕のピーク時で約 340 台/時から約 620～680 台/時（約 1.8～2.0 倍）に増加することとなり、特に右折交通量が 30 台/時から 200～300 台/時に大幅に増加する。当該流入部は現在も右折待ち車両が原因と考えられる渋滞が発生しており、一方通行規制による交通流動の変化により、さらに渋滞が悪化するものと考えられる。（バス専用レーンは円滑な走行が可能）

- 直進右折車線の混雑度※1 一方通行規制なし：朝ピーク時 1.061、夕ピーク時 1.055 ⇒ 一方通行規制あり：朝ピーク時 1.769、夕ピーク時 2.085
- 相模大野中央公園側流入部の信号待ち回数 一方通行規制なし：朝ピーク時 1.4 回、夕ピーク時 1.5 回 ⇒ 一方通行規制あり：朝ピーク時 1.8 回、夕ピーク時 1.9 回
- // 信号通過時間 一方通行規制なし：朝ピーク時 158 秒、夕ピーク時 166 秒 ⇒ 一方通行規制あり：朝ピーク時 195 秒、夕ピーク時 209 秒

■相模女子大前交差点 一方通行規制なし



■相模女子大前交差点 一方通行規制あり



（注）交通流動の変化による交差点の方向別交通量は、動線上の交差点の方向別交通量の方向比率より推定した。

■相模大野駅側からの流入交通量の増加

相模女子大前交差点では、相模大野駅側からの流入交通量が朝夕のピーク時で約 300 台/時から約 580～640 台/時（約 1.9～2.1 倍）に増加することとなり、特に右折交通量が約 40 台/時から 300～400 台/時に大幅に増加する。当該流入部は現在も渋滞が発生しており、一方通行規制による交通流動の変化により、さらに渋滞が悪化するものと考えられる。（バス専用レーンは円滑な走行が可能）

- 直進右折車線の混雑度※1 一方通行規制なし：朝ピーク時 1.000※2、夕ピーク時 1.000※2 ⇒ 一方通行規制あり：朝ピーク時 4.672、夕ピーク時 3.417
- 相模大野駅側流入部の信号待ち回数 一方通行規制なし：朝ピーク時 1.9 回、夕ピーク時 1.7 回 ⇒ 一方通行規制あり：朝ピーク時 2.2 回、夕ピーク時 2.3 回
- // 信号通過時間 一方通行規制なし：朝ピーク時 148 秒、夕ピーク時 173 秒 ⇒ 一方通行規制あり：朝ピーク時 174 秒、夕ピーク時 231 秒

参考3. 道路計画の状況 第5回検討委員会 議題2資料別冊①(更新)

