

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)		第1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25年2月14日(木) 16時30分～18時30分				
開催場所		南区合同庁舎3階講堂				
出席者	委員	19人(別紙のとおり)				
	その他	随行者 5人				
	事務局	14人(都市建設局長、南区長、まちづくり計画部長、 交通政策課長、南区役所地域政策課長 他9名)				
公開の可否		可	不可	一部不可	傍聴者数	6人
公開不可・一部不可の場合は、その理由						
会議次第		<ol style="list-style-type: none"> <li>1 開会</li> <li>2 会議の公開について</li> <li>3 自己紹介</li> <li>4 相模原市新しい交通システム導入検討委員会について</li> <li>5 委員長、副委員長選出</li> <li>6 諮問</li> <li>7 議題 <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 新しい交通システム導入検討委員会の取組内容及び 検討の進め方について</li> <li>(2) 南部地域の交通問題及び対応の必要性について</li> <li>(3) その他</li> </ul> </li> <li>8 閉会</li> </ol>				

## 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 6 名入場

### 3 自己紹介

委員名簿順に自己紹介がされた。

### 4 相模原市新しい交通システム導入検討委員会について

事務局から、資料集に基づき相模原市新しい交通システム導入検討委員会の概要について説明を行った。

### 5 委員長、副委員長選出

委員の互選により、委員長に横浜国立大学大学院教授の中村氏、副委員長に東林まちづくり会議会長の金子氏が選出された。

### 6 諮問

新しい交通システムの導入に関する事項について、市長代理として、都市建設局長より委員長へ諮問書を手渡した。

### 7 議題

#### ( 1 ) 新しい交通システム導入検討委員会の取組内容及び検討の進め方について

事務局から議題 1 資料に基づき説明を行った。

事務局から説明がありました。今後、相模原市に相応しい、新しい交通システムの導入について議論をしていきますが、この検討の進め方はとても大事なところですので。前回の経緯も含めて説明がありましたが、共有しなければならないところがあるので、この説明に対して意見、質問をお願いします。

一部地域ではこの交通問題に関してかなり前から活動している経緯もある。P.9「検討の進め方」について、プロセスの段階ごとに、市民に情報を公開するということをしていかなければならない。我々がこういう動きをして、こういう合意をしているので、それに対して市民の皆さんの意見はどうかという情報を公開しながら市民の理解を得ると

ということが大事かと思う。一部地域というのは麻溝地域で、かなり前からこのような話をしている。今言ったような若干の問題も含めてそういう対応が肝要かと考えている。

P.9の表、プロセスの段階ごとに、きちんと市民の皆様には情報公開をしていくべきだという意見だと思いますが、事務局の回答をお願いします。

プロセスの段階ごとというよりも、委員会開催ごとに議事録や検討結果をHPやニューズレター等で広く発信していきます。それを見て検討委員会の委員ではない方からの意見があれば寄せて頂き、それも検討委員会で報告し、議論の基礎にして頂ければと考えています。

一番初めの発議としては、必要性があるという前提で検討委員会が進められることに異存はないが、そもそもどういう目的で導入するのか、その新しいシステムによって一番メリットを受けるべきなのは誰なのかといった話を曖昧なまま進めていくと、結局、後でルートや詳細な設計の議論になったとき、このシステムは何のためにやるのかと話が戻って時間をロスしてしまう。そういうことはどんなプロジェクトでもよくある話。今回で「プロセス1」を済ませるとするのは乱暴なので、「プロセス2の、比較案の設定、比較案の具体化検討」の期間を縮めても、問題意識の共有、目的設定といったあたりについては、どのような意見があるのかという認識の共有を図るまで、議論すべきだと思う。

P.9を見ながら確認しますが、本日の1回で「1.発議の ~ 」までを進めることが多すぎるといえるのでしょうか。

目的設定がどこに含まれるかということ、これを見ると「1.発議」に含まれているようにしか見えないので、あまりにも乱暴ではないかという趣旨です。

この後、議題2の資料の中に目的設定が出てくるので、そこで議論する予定ですが、最初にやるべきという意見でしょうか。

議題2の資料も見ているが、結局、フォーカスがあるようでない。前回の計画で何がもめたかということ、例えば高齢者に優しいとしているが、それは違つたらう、駅間の距離も長いし、女子美と北里の学生が乗車してきたら高齢者は乗ることができない等の意見がある。最終的にどこにフォーカスを置いてこのシステムを作るのが明確に主張できれば良い。最終的に賛成、反対するとしてもその部分をごまかした状態でプロジェクトを進めて報告しても前回と同じになってしまうと思う。

新交通そのもので考えた時、まちづくりということで考えると、交通は何のために造るのかということ、原点に交通の利便性がトップに入ってくる。交通の利便性が相模原市は遅れているという意味で考えると、南区の都市交通を整備していくというのが大きなメリットになる。これは交通の利便性であり、商業地域を結ぶ路線であり、あるいは公共の体育館や競技場等が入ってくる。相模原の都市部についてもこれからスタートする県道52号等、こういう路線が拡幅されていく。利便性が前面に出てきて、今話していたように高齢者にとっての対応等をさらに細部に渡って検討委員会等で話し合っていくと思う。

何のために導入するのかということで、次の議題 2 資料の「南部地域の交通問題及び対応の必要性について」の最後の方になりますが、新しい交通システムの目標ということで5つ目標があります。これが良いか悪いかは議論になりますが、こういった目標に則り、ぶれないように導入システムを具体的に検討していきたい。目標については、今日決めることができなければ、次回も議論して頂きたい。

議題 2 のところで議論すれば良いと思うが、もう少しブレイクダウンがほしい。利便性という話ならば、簡単に言いきると、北里、麻溝、麻溝台あたりの住民、企業、大学への利便性を一番に考えるというならばそれで良い。前提の表明なわけで、ただそこを中途半端にごまかして、相模大野駅前の住民にもメリットはあると言われると、それは違う。立ち退きばかりでメリットがないという話になるので、どういうスタンスで進めるのかということは早い段階で明確にしておきたいということ。別に麻溝等がいないという話ではない。

P.6 に先程の諮問がありますが、「2 諮問の理由」のところで「公共交通を中心とした交通体系の確立に向けて重要な役割を担うとともに、市南部地域の拠点間の連携を強化する新しい交通システム」とあるので拠点間を結ぶということが第一にある。もう一つは前の資料にもありましたが、公共交通を使ってもらうということが市の諮問の上位になる。これが最初の諮問のところ、多分、そのもう一歩先を行ったものでなければならぬという話かと思います。確かにこの文言だけでは足りないと感じます。

委員会は2年で12回しかないので、結論を急ぐ必要はないとは思いますが、それなりに仕事をしなければならないと思っている。今日、いきなり一番目の対応の必要性で、北里、麻溝、麻溝台あたりの企業、大学等に必要だから実施するというような言い方だが、それだけではない、大野南地区にも同意見や反対意見がある。だからプロセス 1 を今日で終わらせるのではなく、次回も議論してからプロセス 2 に進めば良いのではないか。「プロセス 1. 発議の ~ 」をもう少し議論するという事は私も認める。ざっくばらんにきたんのない意見を交わしたいと思う。

私は豊町に住んで40年になる。今、問題になっている道路の近くである。諮問の交通システムは、南部地域の拠点間の連携を強化することに大きなウェイトを置いている。相模原がこれほど大きく変化している現況を見れば当然のことだが、その時その道路の傍らに住んでいる人たちの暮らしはどうなるのかも考えて欲しいと思う。

今日、何としても「プロセス 1- ~ 」を終えて、「プロセス 2」にいくことはしない方がよい。そして、目的に付随して起きるいろいろなことをしてでも考えなければならないということも分かりました。この後、内容について討議を続けますが、今の議論を基にして出だしのところを細かく、次回、もう一回スタートラインとし、皆さんに本当に理解される内容かをチェックします。今日の意見はそのとおりだと思います。市もよく理解していると思いますので、ここまでの議論に関しては市も受け止めて、今日は、質疑応答、資料説明を続けますが、「プロセス 1. 発議」に関しては、次回、再確認するという事でお願いします。

用語についてですが、2.比較案作成と評価で出てきているところの「メニュー」について具体的に何を指すのか、もう少し簡略な解説をお願いします。

一番分かりやすいのはシステムの種類、その下にメニューの組み合わせとあるが、その中での交通システムのメニューというのがシステム。前回ではBRTというのがありますが、その他にも交通システムというのは多種多様あるのでそのあたりの検討を課題にしていきたい。

種類という認識で良いか。

はい。

少し補足すると、例えば新交通システムといっても少しいろんなバリエーションがあり、地下鉄といってもバリエーションがあります。BRTに関してもかなりバリエーションがあります。代表的なものや、私どもがいろいろなところを出している事例だけではなく、メニューはかなり幅広に種類が出てくるのでソースを出すべきだと思います。

一般的に私どもの仕事でも、コンペではないが、いろんなところから複数案が出て一つを選ぶことは仕事上あるが、その場合、比較案を提出してもらってから評価方法を決めるのではなく、最初に最低限のポイントとして評価方法を決めてから提出してもらい選定をする。選定作業自体はあるが、項目自体の設定というのは出されたものを決めるのではなく、選考して決められるべきだと思うがその点はどうなのか。

P.9表2- の順序がおかしいのではないかという質問。2つのものを比べるときに何を基準に比べるかを先に決めてからということですが、いかがですか。

ご意見のとおりです。比較案が出てから評価方法を決めるよりも、予め評価方法を決めてから選定することは当然であり、その辺をきちんと考える必要があります。ただし、フィードバックということもあります。最初に気づけなかった視点で評価すべきだという側面もあります。後戻りもあるという中で先に評価方法を決めていきたいと思います。

都市計画の20、30年前の本の中で今のような議論があり、いろんなプロジェクトに出てくるが、我々が扱っているまちづくりの話は、実際に動かしてみると想定できないことがやはり起きてくる。その意味ではこういう点で比べよう、こういう種類がある。ところが探し出すと比較項目をもう少し見直した方が良いかもしれないということがあり得る。別の事例で実際にあったのは、比較作業をするうちに、もしかするとこういうメニューもあるのではというのが出てくる。したがって原則論としては順番が逆だと思えますが、事務局が言ったフィードバックもあるということも理解してほしい。

平成元年から検討され、導入路線に対してアンケートをとり、7割近くの人が賛成し、進めようと市の広報紙に何度も出ているのを私は知っている。ルートまで決まっていたのに、それがなぜ中止になったのかその理由を聞きたい。

中止ではなく再検討しようということでスタートしています。前回、平成20年度に案を出したときも、これは決定事項ではなく、このような案を進めたいが御意見を下さい、意見が寄せられれば、また修正するというスタンスでした。その説明の仕方に問題があ

ったのでうまく進まなかった。全部決定した上で進めたということではないことを理解してほしい。ルートを30何mの幅員で通すと決めたので賛否を問うたというわけではありません。意見を頂いたから市が中止にしたというスタンスではありません。ご意見を頂いてその時に修正するというスタンスでしたので、今度はもう一度、原点に立ち返り、手続きから始めたい。そのように理解してほしい。

では今度検討しても、全く同じことが起きるのではないか。

多分、前の議論に戻ってしまいますが、前回の問題は、問題の確認というか、何を解決したいのかという部分の話が十分皆さんに伝わらなくて、解決策の方が先に出てしまったことだと思う。まず何を先に解決したいのかということに時間をかけるべきだと話していたが、まさにそこに話があると思う。プラスアルファでこれをやるとこのように良くなるのではなく、今これだけマイナスなのでそれを解決するためにどのような方法があるか、マイナスの解決というのもこの時間にしっかり考えた上で市民に示せば、この解決をするためにこの方法かと腑に落ちると思う。何を解決したいのか、どうなったら解決した状態になるのか。今の状態のビフォーアフターをしっかりと描き、それがプロセス2の評価方法に至ると思う。そうすると同じプロセスを繰り返すことにはならないのではないかと。前は「1.発議」の部分がはっきりしないままジャストアイデアを出してしまったのではないかと思うので、今回違うやり方をするならば、「1.発議」の部分で十分議論をするべきだと思います。

前はこういうメンバーでの会議がなく、「1.発議」のプロセスについてじっくり合意をとっていかなかったも確か。

市が計画案をポンと出してしまったということ、そこが問題だったと思います。みなさんの意見を聞きながら進めていきたい。

「1.発議」について、今回、次回で議論していきます。少し補足すると、今ある問題を解決するという視点と、これから起こりうる問題に対して解決するという2つの視点がある。問題解決型のアプローチと少し違うところがある。分かりやすい例を挙げると、さらに高齢化が進み、駅から2km、3kmくらい離れた人の自動車での移動というのは同じ前提ではなくなるかもしれない、そういうところをどう描くか、環境問題に対してもう少しひどくなってくることがあるのかなどがあるが、大事なことは今深刻な問題、これから起きうる問題に関しても含みおきしておく。非常によい議論で嬉しい。初回なので専門的な用語もあるが、専門的に徹底的に議論をする場にはまだないので、この点に関してもう少し説明がほしい、意見があればどうぞ。

P.1のH21年10月から「地域との意見交換や麻溝台地区の大学・企業との懇談会の開催」とありますが、議事録ないし概要の次回公開をお願いしたい。前回計画が頓挫し、もう一度意見集約をしようということで、地域の方にいろいろ意見を聞きましたということであるが、実際どんな意見が出ているのか、議事録公開で問題があるならば要約でも良いのでお願いします。

承知しました。地域、企業の方と意見交換等を行っているので概要を取りまとめます。

BRTに取り組んだ4年前、大野南地区は問題意識を持って対応した。今日の会議に臨むにあたり、まちづくり会議で話し合った。前回のBRT導入に対して反対した人もまちづくり会議に参加している。それ以外の方も参加している。そうした状況の中で今後この問題をまちづくり会議と一体となって意見を言うつもりでいる。まちづくり会議の意見をなるべく反映してほしい。前回と同じことを繰り返さないように、よく地元の意見を聞きながら進めたい。いろいろな意見がある、4年前と全く同じ危惧をした意見もある、新しい交通システムに期待をする意見もある。これは前回、問題があったので、必ずここで話し合ったことはまちづくり会議に持ち帰って、まちづくり会議を通して参加する。

4年前の説明会で感じた反対理由の2つのポイントは、ひとつは240億円近い事業費が高すぎる、私たちが子供たちに借金を残してはいけないという発言が強かった。もうひとつは唐突で、初めて2月に具体案が示され、4月に都市計画決定をされると言われた。これでは反対されても仕方がない。その反省を踏まえて、交通政策課は地元の人たちと意見交換をしながら計画づくりをしたいと受け止めている。建設的な意見とはどういうことか分からないが将来を見据えた計画としてほしい。高度経済成長の頃なら良かったと思うが、バブルも崩壊して、このような状況の中、意味のある交通計画、新しい交通システムを後の世代に残してほしい。市の方も借金をするかもしれない、それならば納得のいくように説明してほしい。

要は建設的な発想でやりましょうという話。それで先程、また前回と同じになるのではないかという意見があったが、私は違うと思う。なぜなら最初は地区がどんどん先行して動いたが、市の情報が南区全域に回らなかったという原因もある。それも含めて情報を提供しましょうと話した。その中、地元の人たちの環境がどう変わっていくのかという心配もある。そういう我々の想定外の問題が多く出てきた。当初、新交通という形で関わって10年くらいになるが、このときは交通の利便ということで動き出した。今みたいに政令指定都市になり南区全体で考えなければならないという段階で、今年には交通システムの新年度、新しく始まりますよと、地元の皆さんに話してきた経緯があるので、そういう点ではいろんな課題が出てくると思う。そういう意味では南区全体の皆さんが集まっているのだから意見をたくさん出して建設的な発想を出していきたいということが、ここに集まっている皆さんの一番大事な考えだと思っている。

もう繰り返しはしませんが、前回と同じようなことになってはいけないということが一番大事。そのためには最初に時間をかけなければならず、いろんな意見が出てきて練り上げなければならず、話をオープンにしなければいけない。建設的な意見をありがとうございました。

## (2) 南部地域の交通問題及び対応の必要性について

事務局から議題2資料に基づき説明を行った。

質疑応答を通していろいろなことをシェアしてもらいたいので、申し訳ありませんが、

討議時間の 20 分程度の延長をお願いします。また、多くの方に発言して頂きたいので、発言する方は簡潔をお願いします。今の説明に対して質問意見をどうぞ。

説明の中で今後、細かく比較検討をしていくとのことだが、どうしても作成してほしい資料がある。P.6 の県道 52 号が慢性的な渋滞をしていると挙げているが、その道路は国道 16 号とぶつかっているのでその関係を解析してほしい。何を造ろうとしても結局渋滞になってしまう可能性がある。例えば国道 16 号の渋滞の関係で、時間帯による県道 52 号の渋滞状況はこのようになるという解析をお願いしたい。今後必要になると思うので付け加えてほしい。

国道 16 号の状況把握もできるのでその資料も取り揃えておきます。

改めてみて思いましたが、P.7 図 1-9 は 24 時間で 1 万何千台と書いてあるが、おそらく 1 万何千台というのが、多いのか少ないのかは専門の人以外は分からない。どれくらい混んでいるかというデータはありますよね。例えばこの道路を通過するのにおよそ時速 30 km なのか 14、15 km なのか。私が参画している別の委員会で国土交通省横浜国道事務所に「移動性向上委員会」があり、その資料もある。コンサルタントに依頼し、どこが今混んでいるのか、今後その渋滞がどうなるのか、ある程度予測ができ、さがみ縦貫の通行料金により影響も出るが、今後さがみ縦貫ができたときの予測もできる。その道路がどういうふうに混むのかということが前提となり、交通の計画が変わってくるので、県道 52 号と国道 16 号がぶつかる場所の解析、あるいは国道 16 号の影響を県道 52 号が受ける範囲、その逆も含めて道路の状況は正確に把握すべきだと思いますのでやりましょう。

新交通システムの話だが、県道 52 号は西大沼 4 丁目の交差点までは予定としては 33 m ぐらいの道路計画が出ていて、そういう形になると新交通システムはどこに行くのかとなった時、そのまま走るのか、別のところに道路を新たに造っていかなければならないのかを一緒に考えていかなければならないと感じた。それで今説明いただいたところの P.20 図 2-7 相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）における将来の交通の姿だが、これは良いと思うが、考えてみるとこれができるのは 5 年先、10 年先か分からない。となると、高齢化がどんどん進み、自転車に乗れない人たちはどのように駅までアクセスさせるのか、すべて神奈川中央交通にバスを走らせてもらうわけにもいかないと思うので、その辺のことも一緒に考えていかないと前に進んでいかず、異論が出てくるのではないか。

P.18 についてですが、すでに決まっている計画、場合によっては変更できるかもしれない計画はどうか、それを前提に新しい交通システムが通る場合にその道路はどうなるのか、そこについて丁寧な議論をしてほしい。P.20 の図は、最近やめているがこういう絵を私も描くが、高齢化が進むということは、今の高齢者で自転車を使っている人のうち、ある割合の方は自転車をこぐことが困難になる可能性がある。その時に自転車でバス停に行けるから良いでしょうという発想では済まなくなる可能性がある。これ自体は総合都市交通計画の概念図で良いが、我々が新しい交通システムを考える時に停留



所か駅か分からないが、そこに行くということをどう考えるかという点は大事。事務局にはその整理をお願いします。

県道 52 号の話が出ましたが、これは私どもが当事者のところなので県道 52 号についても市の方の見解というか、一応今年中には拡幅工事の目処が立つだろうと認識している。そうしたときに新交通がこれに乗っていくのか、あるいは他のルートを考えるのかという話になると思うが、とりあえず県道 52 号の今の混雑を解消するために道路を拡幅する。こういう計画はある程度目処がついていくのだろうと思っている。それ以外に圏央道の開通も今年、来年という格好で動くので、その辺の絡みも含めた幹線 52 号の動きに非常に注目している。

県道 52 号についてですが、拡幅に向けて取り組みを進めています。相模原愛川 IC から県道相模原茅ヶ崎まではすでに進んでいる。それ以降の県道相武台相模原、市道古淵麻溝台までの都市計画決定を来年度予定している。それ以降整備を進めていく。その先の国道 16 号までは今のところ都市計画決定はしないが、構想的には国道 16 号まで延ばしていくことを考えている。今回、新しい交通システムについてそこを通すのか通さないのか、ルートなどの議論はまた進めて頂ければと考えている。

新交通の拠点駅に、コミュニティバス的なもの、使いやすく小回りのきくバスを要求する。ただ、いろいろなところでコミュニティバスについて聞くと、採算面の問題などで運行が困難なところがあったり、順調に運行しているところもあったりするので、できるだけそういった形を取ってほしい。

「地域の交通アクセス向上の実現」として新しい交通システムの目標（案）に出ているので、これを一つの評価項目に加えて取り組んでほしいということと、「自動車に過度に依存しない交通環境の実現」とうたっているもので、これは前回の 4 年前の B R T 提案の時にはなく、ただ通すということがあったので、単なる飾り物ではなく市の方としても具体的にパークアンドライドの政策を進めるような形を考えてほしい。というのは、自治会の方で問題になった「温暖化対策協議会」を立ち上げて協力してほしいと地域に来ているので、それならパークアンドライドを進め、ぜひそのための具体的な案も考えてほしい。広い拠点駅には広い駐車場を、立体でも良い。私はサンフランシスコのパークアンドライドを見てきたが、やはりダウンタウンのちょっと離れた郊外に安い立体の駐車場があるので、そういうものを検討してもらいたい。そういう形の組み合わせをして、予算の面もあるので、いっぺんにできなくても良いので進めてほしい。

それと相模大野駅は西側の b o n o ( ボーノ ) 相模大野が開店するので、駅から行幸道路へのアクセスが混雑するだろう。今でも雨の日は 30 分くらいかかってしまう。今度、b o n o 相模大野の駐車場に止まった車が町田方面に抜けるためにこのバス路線に来ると思う。これ以上に渋滞が起こることを心配している。相模大野駅から行幸道路は、先程、5 つくらいあった混雑地点の中の一つで、相模大野の混雑というのは今後もっとひどくなると思うので、もし新しい交通システムが、それを避けるような形でできると良いと思う。

コミュニティバス、パークアンドライド、駅前の話も意見ということで理解できました。

いくつか資料を補足してほしい。P.3 データが平成 23 年 8 月とあるが、北里大学がスクールバスを導入した年だと思うが、スクールバスを導入したにもかかわらず、バスにスイッチしないで自転車で通っている学生の理由をできれば何らかの形で調査をお願いしたい。公共交通システムを導入したら移行するだろうという見込みを前提にこの会議も行っていると思うが、実際問題として近所に住んでいる人しか分からないと思うが、相模女子大の裏と総合産業高校の間の道の朝の通勤通学自転車のすごさといったら、後ろに子供を乗せて保育園に行っているが、自転車が途切れなくて渡れないくらい激しい。特に朝、新学期が始まったときはひどい。スクールバスは無料なのに移行しないのは何故か、その理由を次回までは無理でも、何らかの形でどこかで調査結果を聞かせてほしい。

北里方面に行く学生や職員の方による駅前の違法駐輪は、かつてたくさんあったが、今は大幅に減った。

いずれにしても事実確認として、大学の方でバスを用意して、その結果、学生たちの行動がどう変わったのか、変わっていないのかということに関する情報はあった方がよい。

P.9 ですが、私も北里大学病院まで 60 分かかったことがあるので理解できるが、ただこれは雨と事故の場合があると思うので、それは除外というか分かる形にしてほしい。おそらく雨の場合だと平気で 1 時間かかると思うし、事故が起こってしまうと北里大学前から北里大学東病院辺りまで右も左も回避できず、このまま数珠繋ぎで動かなくなっていることがよくあるので、事故起因と天候起因を分かる形にしてほしい。

事故起因は分かるが、天候起因はやはり解決しなくてはならないと思う。

除外ではなく分かるようにしてほしいということです。

P.9 のデータで平均値を出すときに特別な状況のものを混ぜて平均を出すと事実にならないという考えだと思います。一般的に言われるのが雨の日は自転車で乗る人が自動車で送ってもらう、またバスに乗ることで乗車時間が増える。雨で安全運転に気をつける等、要因が絡む、事故が起きていつもと違う形で車が流れるという影響がこのデータに入っているのか分からない。ただこの平成 24 年 11 月 1 日に遡って雨かどうかは気象データで分かる。その日の事故の有無に関しても分かるかもしれない。

このデータの確認はとれており、この間に雨天はなく、また交通事故も発生していません。

これにはまだ続きがあり、4 年前にもめたとき、当時の新交通課の職員の方に何らかの会合の時に要望を出しても提示されなかったが、区間データがほしい。要するにこの区間に渋滞で幅が出て、ここの区間は比較的どんな時間帯も同じペースで流れている。特定の区間が渋滞の影響を受けやすいというものが意識して取られていなかった感じがする。具体的に所要時間、箇所にもどのように影響しているのかが知りたい。

バスの所要時間のデータは相模原を走っているバスには全部GPSを積んでいてバスロケーションシステムでどなたの携帯からでも自分の乗るバスが何分に来るかがわかるようになっているサービスをしている。一応、停留所と相模大野から北里までの停留所の緯度経度情報が全部入っているので、今話していたような相模大野駅からグリーンホールに行くまで何分かかっているか、グリーンホールから南中前まで何分かかっているか、南中前から小沼まで何分かかっているか、一番のボトルネックはどこか、どこが混んでいるかが分かる。先程のような、晴れと雨のデータも蓄積しているので、どこの交差点が何の原因でなぜ混むのかを含めた中で、データは相模原市と共同で研究もしている。新しい交通システムを待っている間もバスは渋滞しているので、少しでもイライラが改善され、沿線の方の利便が向上するようなサービスに努めていきたいと思うので、今後ともよろしくお願いしたい。

少し手間はかかるかもしれませんが、区間データを提供して頂き、北里大学から相模大野駅の間がまんべんなく混んでいるのか、かなり凹凸があるのか、時間帯なのかを調べて下さい。

P.17 幹線道路について、相模大野駅前の渋滞関連ですが、県道 52 号から相模大野駅へ行くルートは角がある形というか、そのルートを何とかしないと、自転車の抜け道に使っているところが今、最短ルートとなっている。車は当然最短ルートを走りたがるので、何らかの形で手当をしないと問題が残ったままなので、対策が必要になってくると思う。

駅前についても駅から外に出るとき、脇から車が入ってきてバスが動かなくなることがある。一方通行から脇に逃げるルートはあっても良いが、一方通行で脇から入ってきて、駅のロータリーのところから進出、脱出の時間を余計にかけようような交通標識、交通の流入ルートがなぜそうなっているのか。それと逆に相模大野駅に行くときは地下通路のところから上がってきたものが、フジスーパーから入ってきて詰まってしまい、グリーンホール側から駅に行くところの車が本当だったら 2、3 台抜けられるのに詰まって渋滞してしまうということが多い。今回の交通システムそのものとは絡まないかもしれないが、何らかのケアをしてほしい。

P.21 「自動車に過度に依存しない交通環境の実現」の高齢者の話で、この場にいる方で普段神奈中バスに乗車している人がどのくらいいるか疑問だが、私は自家用車がないので神奈中を頼りにしている。実際、路線バスを利用している高齢者の方で本当に足腰が弱っている方が時々いる。そういう方が大量輸送交通のようなものに本当に乗れるのか、パークアンドライドではないが、ミニバスから基幹交通システムに乗り換えるのかというと、とてもそういうことができるとは思えない。コミュニティバス等があるが、高齢者対策ということで行くのであれば、鉄道に乗車している高齢者とは違い、バスを頼りにしている高齢者はレベルの違うところがあると思うので、気軽に高齢者対策といってほしくないというか、実際、どういう方がバスに乗っているのかをよく見てほしい。

地区の道路がどう混んでいるのか、今回対象としている区域の混み具合の道路現況把握、現状診断は必要。ただ一方通行の見直しに関しては別の話だが、提案する乗り物が

仮にバススペースの乗り物である場合、関連する道路に関してはこういうことができないかという検討は出てくる。そういう意味で現状の診断はしておくべき。

最後の点ですが、これから高齢化していく、高齢化という意味は移動に関する困難さが変わってくる、言い方は悪いが反射神経が遅くなる等いろいろな意味がある。そういう方々がバスに乗るといことはどのような意味があるのか、あるいは今バスに乗っていてどう困っているのか、これは相模原ではないのかもしれませんが、日本中で仕事をしていると、もう少しバスがこうだったら出かけられるけれど、辛くて我慢している人がいて、それに関して少しシステムを変えることで外出が増えたりする事例もある。簡単には行かないと思うが、高齢化に向けての対応というのはとても大事になってくるということは認識できる。

原当麻に行く道路について話しているようだが、小田急相模原に住んでいるが、市の本庁舎、商工会議所に行くのに時間がかかる。空いているときは20分くらいだが混んでいると1時間でも着けないので立体交差があればもっとスムーズに行くのかなといつも思ってしまう。真っ直ぐ行く道がない。原当麻に行く道も混んでいるが小田急相模原から市役所へ行く道も朝夕混んでいる。多分、交差点があるから混んでいるのだろう。その解決について考えているのかと気になった。

村富線を利用して、相武台団地に住んでいる、北里に行くのは相模大野からだけではない。小田急相模原からも相武台からもバスが出ているが、残念ながら駅に急行が止まらないため、あまり利用されない。ただ、相模大野や県道52号だけが道路ではなく、分散すべきではないかと思っている。こちらの地区でも話が出ているが、近所に住んでいる方には本当に申し訳ないが、道路を造るときというのはチャンスがあるのではないかと思う。今、このチャンスを逃したら道路の拡幅とか整備ができないこともあるので、そういったことを上手く理解してもらえようやり方、どうしてもそこに造らなくてはならないのなら、そこに住んでいる人に理解してもらえようことをしてでもやらなければならない時期もあるのかなと思う。地域でその話が出ていて、そう願っている。まちづくり会議に出ていて思ったが道路に関しては相模大野だけの問題ではなく、麻溝の問題と両方聞いてみないことには理解しがたい部分もあるので、もう少し広い目でこれから見ていきたいと思う。もう少し分散するということを考えるのも手だと思う。私は道路に関しては全てが相模大野だけの問題ではないと思います。

タイミングというのは非常に重要。村富線の相武台団地のところにトンネルがあるが、県がトンネルを造るときに4車線を計画していたが、地元が2車線でないと困ると反対し2車線になった。ところが最近何を言っているかということ排気ガスが多いから4車線にしてほしいと言っている。あそこが渋滞をするから広くしてくれと言っている。県、行政が計画をするときは将来の自動車の流れ、量を予測して作っているはず。そのために4車線にすると言っているのに、なぜ必要なのかと反対されて造れず、この間の会議の時、県に要望するよう言われ、要望を出すと、冗談じゃない、あの時造ろうといったが反対したのに、今更何を言っているのかと受け付けてもらえなかった。だからタイミ

ングはあると思うので、なぜ、そこに造らなければならないのかをきっちり住民に理解してもらうのは重要。

この資料は南部地域の問題で、交差する側の道路の話もある。ただし全体の道路計画を検討するわけではないので、このことは市が受け止めていると思うのでしかるべき議論をしてほしい。

P.3 と P.20 の両方に関わることですが、P.3 の資料は交通ミックスがおかしい、歪んでいるということを示しているグラフかと思うが、マイカー通勤している人が多く通勤時間帯に集中していることはいけないと思う。自転車がこれだけ多いことも歪んでいる姿なのかと思う。それで先生にお願いしたいのが、P.3 の整然としている姿はこうですよという例を示してほしい。そうするとP.20 に比べてP.3 の姿がとても歪んでいるということが分かると思う。その歪み具合をどこかと比較できないか。次回参考になると思うのでお願いします。

専門的には P.3 上のようなグラフを交通手段別分担、モーダルスプリットというが、交通手段別分担は何が理想かというのは一歩間違えると深みにはまってしまふところがある。実際にある程度のバランスを目指した事例というのは確かにあるのと、期待するのは平成 24 年 3 月相模原市総合都市交通計画の中でもある程度の目標があるとのこと、いずれにしてもその中で勉強されているので、私が出るよりも市が将来を考えて、そこで勉強した近隣の関連性の事例、海外のものがあれば提出する。いずれにしても P.3、1-3 のグラフの構成の何が悪いのか、確かに偏っているが、この数字がいくつだったら良いのかをピタリとするのは難しい。ただある程度の議論は良い。これも示してくればお手伝いはできる。この会議の前半は今日もそうだが、いろんな議論をぶつけてもらい、考え方をシェアしていくということでは勉強の部分もあっても良い。そのことで役に立てるならお手伝いしていきたい。今日は決定ではなく、次回最初から再度始めます。

その上での意見ですが、前半の部分を言うと、P.21 はよく書けているが、例えば何故大量輸送をしないといけないのか、なぜ地域のアクセスを上げないといけないのか、問題と課題は分けると言われているが、今道路が混んでいるというのが問題で、それをこう解かなければならないというのが課題。今後もっと高齢化し今よりももっとバス停に行きにくくなるのが問題で、バス停にみんなが行けて相模大野駅まで行けるようにするのが課題。そのためにはこうしなければならないという課題がどこにあるのかが一つ。今に対する課題と今後に関する課題。それからすでに決まっている道路計画がある、それを上手く並べて、だからこういう目的を組んだというのがあると、それを一回書き上げてみて、それが冒頭にあると出だしのところで見えてくる。相模原の中ではもう一段必要。それからもうひとつあった発言でいうと、乗り物が来たとき沿道はどうするのかとあったが、これはどう解釈するかという、何か計画をするとき、こういうニーズがあって提案するがそれやると、こういうプラスとマイナスのインパクトが起きる。それをわきまえる。それともう一つはこれから先相模原の財源でできるのか。おさらいとニーズがあって、必要性があり、正と負の影響があり、実現可能性、これが横に見え

ながら、交通システムはこうだとそこまで踏み込んで、今日の冒頭の議論が大事だったので、最初のところでボタンの掛け違い等がないようにやっていく意味ではP.21の文面をもう少し組み直して持って行く作業がいるのかなと思う。あくまで思いつきでまとめているのでベストかどうか分からないが、今日、全体の議論で思うのは、何故ここに必要かを多くの人に納得してもらうためP.21は仕上げなければならないので、これは宿題にしたい。

次回会議の時、議論が軌道に乗るまで時間がかかると勿体ないので、今日の話を受けつつ、委員長の方で論点整理をして頂いて、こういう感じの問題を解決しないといけないので、大まかにこういう話をしないといけないのではないかという議事進行ではないがメモのようなものをお願いしたい。

分かりました。この1回目、2回目のところを丁寧に進めないといけない。逆に言うところさえ押さえておけば、その先は滑らかに行くと思うので、期待のものができるか分かりませんが、多少、私の方から、前回討議を受けて、事務局がこういう作業をし、こういう方向になっているので、こういうところから議論を始めましょう、という進め方をしたいと思います。

### (3) その他

次回の日程は、来年度5月頃を予定しています。会場等その他の日取りの調整は十分にできていませんが、5月を目標ということでスケジュール調整をします。決定しだいお知らせをしたいと思いますのでご了承下さい。

次回開催は、年度末、年度明けに無理に開催するよりは良いと思います。なるべく早めに開催できるようにしますのでご理解下さい。では他に質問がなければ閉会にします。

## 8 閉会

今回は5月ということですので、内容をもう一回見ながら委員さんが質問をしたことも合わせて、再度議論ができればいいなと思います。そうすると良いものができてくる。これは区民会議も同じことですが、この繰り返しでだんだん良いものができ上がるのでよろしく願います。

以上

## 第1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 副会長		出席
2	有泉 健一	大野南地区まちづくり会議 会長		出席
3	石塚 功	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長		欠席
4	伊藤 雅春	愛知学泉大学 地域社会デザイン総合研究所 所長		出席
5	追切 睦廣	麻溝地区まちづくり会議 会長		出席
6	岡田 茂利	新磯地区まちづくり会議 会長		出席
7	格地 悦子	公募委員		出席
8	加藤 成典	公募委員		出席
9	金子 匡甫	東林地区まちづくり会議 会長	副委員長	出席
10	川上 勇	学校法人女子美術大学 総務企画部 総務企画課長		出席
11	北島 康弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長補佐		出席
12	鴻巣 龍太郎	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
13	小林 恒男	相模原商工会議所 常議員		出席
14	坂本 堯則	相模台地区まちづくり会議 会長		出席
15	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長		出席
16	高山 和也	公募委員		出席
17	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
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	望月 一誠	日産自動車株式会社 相模原部品センター サービス部品物流部 総務グループ 課長		出席
20	矢沢 静雄	大野中地区まちづくり会議 会長		出席

## 第1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25年2月14日（木）

午後4時30分から

場 所：南区合同庁舎3階講堂

- 1 開会
- 2 会議の公開について
- 3 自己紹介
- 4 相模原市新しい交通システム導入検討委員会について
- 5 委員長、副委員長選出
- 6 諮問
- 7 議題
  - (1) 新しい交通システム導入検討委員会の取組内容及び検討の進め方について
  - (2) 南部地域の交通問題及び対応の必要性について
  - (3) その他
- 8 閉会



# 第1回新しい交通システム導入検討委員会 資料集

## <目次>

資料 1 (資料集 P.1) 相模原市審議会等公開基準

資料 2 (資料集 P.3) 相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員名簿

資料 3 (資料集 P.5) 相模原市新しい交通システム導入検討委員会の概要

資料 4 (資料集 P.7) 相模原市新しい交通システム導入検討委員会規則

## 相模原市審議会等公開基準

## (目的)

第1条 この基準は、相模原市審議会等の在り方に関する基本指針(平成10年10月15日施行)に掲げられた会議の公開に関し、審議会等の会議を公開することにより、その審議状況を市民に明らかにし、審議会等のより公正な運営を確保するとともに、開かれた市政の推進に寄与することを目的とする。

## (会議公開の原則)

第2条 会議は、法令、条例等に特別の定めがあるものを除き、公開するものとする。ただし、次のいずれかに該当する場合は、当該会議を公開しないことができる。

(1) 会議において、相模原市情報公開条例(平成12年相模原市条例第39号。以下「条例」という。)第7条各号の規定に該当する情報に関し審議する場合

(2) 会議を公開することにより、公正かつ円滑な審議が著しく阻害されるおそれがあるなど、会議の目的が達成されないと認められる場合

2 前項ただし書の規定に基づき会議を公開しない場合は、審議会等の長は、会議に諮り決定するものとする。

## (会議日程等の周知)

第3条 会議の日程等は、事前に公表するものとし、遅くとも開催日の1週間前までに行うものとする。ただし、会議の開催が急を要する場合は、この限りでない。

2 公表の内容は、会議名、開催日時、会場、議題、傍聴席数、傍聴の申込方法及び問い合わせ先とする。

3 公表の方法は、相模原市掲示場設置規程(昭和44年相模原市告示第33号)に定める掲示場に掲示するとともに、相模原市ホームページ等により広く市民への周知に努めなければならない。ただし、特定の地域に関する事項を審議するために当該特定の地域内から選出された委員で構成する審議会等(以下「特定審議会等」という。)については、当該特定審議会等に適した方法によることができる。

## (会議の公開の方法)

第4条 会議は、市民等が傍聴できるよう会場に傍聴席を設け、その傍聴席数は、会議の円滑な審議の進行等を配慮して決めるものとする。

2 会議の傍聴者には、議事次第を配布するとともに、会議資料を閲覧に供するものとする。ただし、条例第7条各号の規定に該当する情報が記録されているものについてはこの限りでない。

## (会議の傍聴)

第5条 傍聴の申込みは、当日受付とし、申込者数が傍聴席数を超える場合は、抽選と

する。

- 2 傍聴者は、傍聴者の遵守事項を守り、審議会等の長の指示に従って、静穏に傍聴しなければならない。
- 3 傍聴者は、写真、ビデオ等を撮影し、又は録音をしてはならない。ただし、特に審議会等の許可を得た者は、この限りでない。
- 4 審議会等の長は、会場の秩序維持のため、必要と認める場合には、傍聴者に退席を命ずることができる。

(会議録の公開)

第6条 審議会等の長は、議事の概要を記録した会議録を会議終了後速やかに作成し、会議資料とともに行政資料コーナーに備え置き、閲覧に供するとともに、相模原市ホームページ等を利用した情報提供に努めなければならない。ただし、特定審議会等の会議録の公開については、当該特定審議会等に適した方法によることができる。

(運用状況の報告)

第7条 審議会等の事務担当課は、会議公開の運用状況について、翌年度の4月末日までに情報公開課へ報告する。

附 則

この基準は、平成10年10月15日から施行する。

附 則

この基準は、平成11年4月1日から施行する。

附 則

この基準は、平成13年4月1日から施行する。

附 則

この基準は、平成14年4月1日から施行する。

附 則

この基準は、平成18年11月1日から施行する。

附 則

この基準は、平成19年4月1日から施行する。

附 則

この基準は、平成21年4月1日から施行する。

附 則

この基準は、平成22年4月1日から施行する。

## 相模原市新しい交通システム導入検討委員会委員名簿

(H25.2.14現在) (50音順・敬称略)

	氏名	所属 選出母体等
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 塚 功	神奈川県警察 相模原南警察署 交通課長
4	伊藤 雅 春	愛知学泉大学 地域社会デザイン総合研究所 所長
5	追切 睦 廣	麻溝地区まちづくり会議 会長
6	岡田 茂 利	新磯地区まちづくり会議 会長
7	格地 悦 子	公募委員
8	加藤 成 典	公募委員
9	金子 匡 甫	東林地区まちづくり会議 会長
10	川 上 勇	学校法人女子美術大学 総務企画部 総務企画課長
11	北島 康 弘	学校法人北里研究所 法人本部 管財部 課長補佐
12	鴻巣 龍 太郎	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
13	小林 恒 男	相模原商工会議所 常議員
14	坂本 堯 則	相模台地区まちづくり会議 会長
15	佐藤 あつ子	相武台地区まちづくり会議 会長
16	高山 和 也	公募委員
17	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
18	三木 健 明	神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長
19	望月 一 誠	日産自動車株式会社 相模原部品センター サービス部品物流部 総務グループ 課長
20	矢沢 静 雄	大野中地区まちづくり会議 会長



## 相模原市新しい交通システム導入検討委員会の概要

### 1 設置根拠

- ・地方自治法第138条の4第3項

(略)普通地方公共団体は、法律又は条例の定めるところにより、執行機関の附属機関として自治紛争処理委員、審査会、審議会、調査会その他の調停、審査、諮問又は調査のための機関を置くことができる。(略)

- ・附属機関の設置に関する条例第2条第2項

(略)次の各号のいずれにも該当する場合には、規則で定めるところにより執行機関の附属機関を置くことができる。

- (1)特定の行政課題等について審査、審議又は調査が必要な場合
- (2)設置期間が2年以内である場合
- (3)専門的又は技術的な識見が必要と認められる場合

- ・相模原市新しい交通システム導入検討委員会規則

### 2 所掌事務

新しい交通システムの導入に関する事項について、市長の諮問に応じて調査審議し、その結果を答申すること。

### 3 設置期間等

2年間(平成25年2月1日~平成27年1月31日、期間中12回程度の開催を予定)

### 4 委員

20名とし、任期は平成27年1月31日までとする。

また、委員会には正・副委員長を1名置き、委員長が会議の議長となる。

南区内のまちづくり会議の代表者	7名
市内の公益的活動を行う団体から推薦された者	2名
学識経験のある者	2名
公募市民	3名
そのほか、市長が特に必要と認める者	6名

### 5 市民周知

検討委員会において調査審議した内容及び結果は、次のとおり市民に対して周知を図る。

- ・会議の議事の概要を記した会議録の公開
- ・検討内容等を整理したニューズレターの発行

### 6 その他

委員会の庶務(事務局)は、都市建設局まちづくり計画部交通政策課及び南区役所地域政策課において行う。



## 相模原市新しい交通システム導入検討委員会規則

平成24年11月1日

規則第107号

## (設置)

第1条 附属機関の設置に関する条例(昭和37年相模原市条例第17号)第2条第2項の規定に基づき、相模原市新しい交通システム導入検討委員会(以下「委員会」という。)を置く。

## (所掌事務)

第2条 委員会は、新しい交通システムの導入に関する事項について、市長の諮問に応じて調査審議し、その結果を答申するものとする。

## (組織)

第3条 委員会は、委員20人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

(1) 南区内のまちづくり会議の代表者

(2) 市内の公益的活動を行う団体から推薦された者

(3) 学識経験のある者

(4) 市の住民

(5) 前各号に掲げる者のほか、市長が特に必要と認める者

## (委員の任期)

第4条 委員の任期は、平成27年1月31日までとする。

## (委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長1人を置く。

2 委員長及び副委員長は、委員の互選により定める。

3 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

## (会議)

第6条 委員会の会議は、委員長が招集し、その議長となる。

2 委員会の会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。



3 委員会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(関係者の出席等)

第7条 委員会の会議において、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その意見又は説明を聴くことができる。

(意見聴取及び周知)

第8条 委員会は、調査審議に当たり、必要に応じて、市の住民からの意見聴取に努めるものとする。

2 市長は、委員会が調査審議した内容及び結果について、市の住民に対して周知を図るものとする。

(庶務)

第9条 委員会の庶務は、交通政策事務主管課及び南区地域政策事務主管課で処理する。

(委任)

第10条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、平成25年2月1日から施行する。

(経過措置)

2 この規則の施行後最初の委員会の会議は、市長が招集する。

(失効)

3 この規則は、平成27年1月31日限り、その効力を失う。

# 新しい交通システム導入検討委員会の 取組内容及び検討の進め方について

## 目 次

1.新しい交通システムの検討経過 .....	1
2. 上位・関連計画の方針 .....	5
3.新しい交通システム導入検討委員会の目的と進め方 .....	6

# 1.新しい交通システムの検討経過

## 1.1 新しい交通システムの検討経過

平成元年当時、相模原市内では、道路混雑、バス輸送サービスの低下等の問題が顕著となり、かつ、さらなる自動車交通の増加が予測されていました。そのため、自動車利用を抑制可能な公共交通機関の強化が課題となり、長期的な交通需要への適応性、自動車との分離による定時性、地域イメージの向上が期待できる新しい交通システム導入の検討について取組を開始しました。

時 期	内 容
平成元年度～	<b>新しい交通システム導入の検討を開始</b> モノレールや新交通導入の可能性を検討
12・13年度	<b>導入区間（相模大野駅～原当麻駅）を設定</b> 相模大野駅から麻溝台地区などへの交通利便性の向上や、県道52号（相模原町田）の道路混雑緩和などの観点から、導入空間を「相模大野駅～原当麻駅」に設定
14年度	<b>市民アンケートを実施（5,000人対象、回答数1,529人）</b> デュアルモードバス <sup>注1</sup> の導入や相模大野地区の地下案などについてアンケートを実施 <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: left;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・導入に賛成 約67%</li> <li>・事業費が高い 約84%</li> </ul> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: left;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・必要性が高いものの事業費が課題</li> </ul> </div> </div>
17年度	<b>導入空間の確保と需要に応じたシステムを段階的に導入する方法を選定</b> 早期導入や事業採算性などの視点から、先行的な道路整備により導入空間を確保し、利用者数に応じたシステムを段階的に導入する方法を選定
19年度	<b>BRTの導入を選定</b> 新しい交通システムの第1ステップとして、導入空間を整備した場所から順次導入するなど、柔軟な対応ができるBRT（幹線快速バスシステム） <sup>注2</sup> を選定
20年度	<b>新しい交通システム導入基本計画（案）の検討</b>
21年2～6月	<b>新しい交通システム導入基本計画（案）についてのパブリックコメント及び地域説明会の実施</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメント（意見提出者数2,353名、意見件数9,280件）</li> <li>・地域説明会（4日間、4会場、約1,190名）</li> </ul> </div>
21年8月	<b>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（市）</b> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>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（市） 『新しい交通システム導入基本計画（案）は、市民の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、ルート、幅員、システム等について、さらに検討を進めます。』</p> </div>
21年10月～	<b>地域との意見交換や麻溝台地区の大学・企業との懇談会の開催</b> 地域の現状や交通課題等について認識の共有化を図る
23年度	<b>相模原市総合都市交通計画策定</b>
24年度	<b>相模原市南区区ビジョン策定</b>

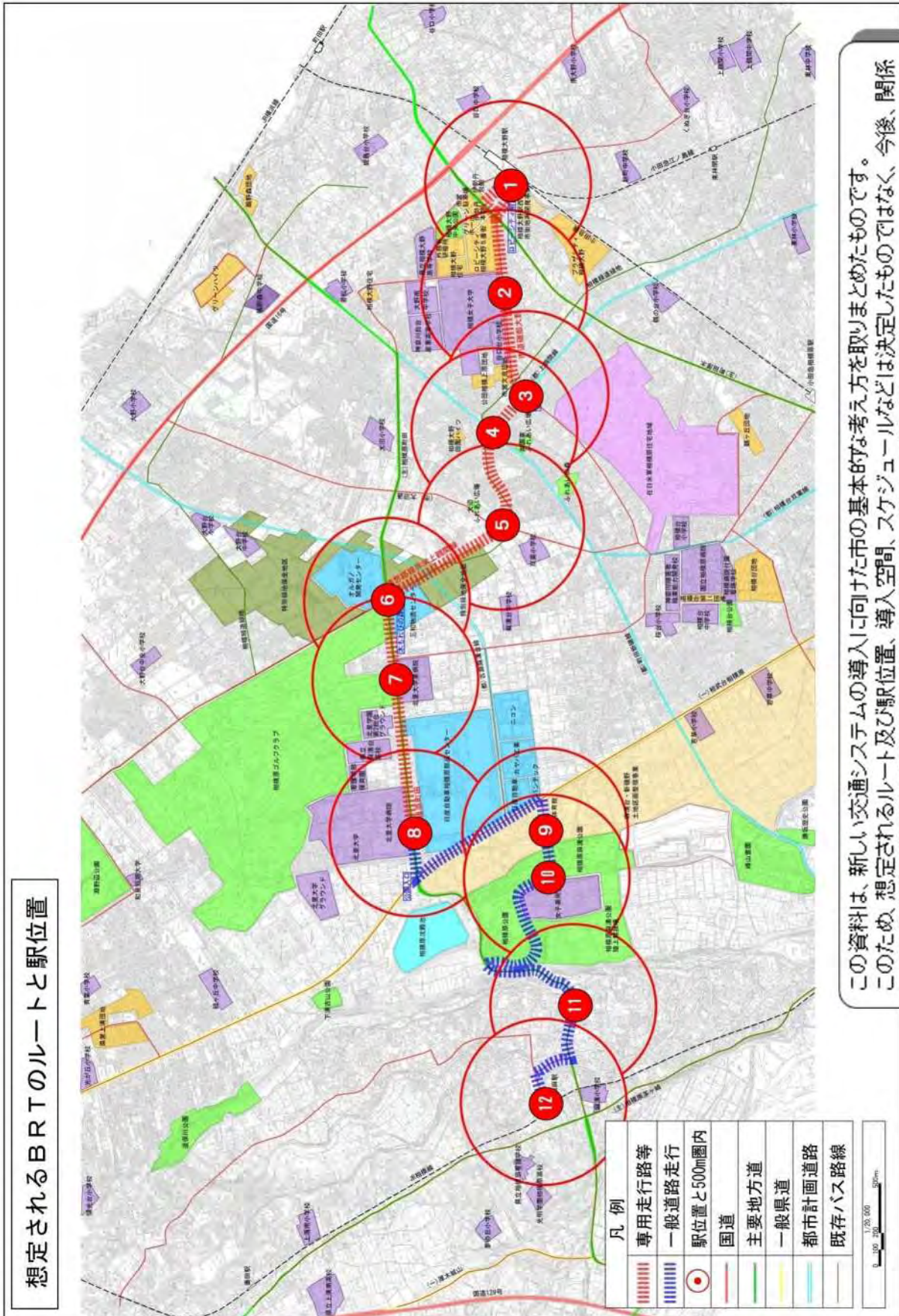
注1：デュアルモードバスとは専用軌道と一般道路を同一車両で連続して走行できるバス

注2：BRTとは通常の路線バスよりも高速に運行し、定時性を備えた信頼性の高い基幹的な公共交通システム（Bus Rapid Transitの略称）

## 1.2 新しい交通システム導入基本計画（案）の概要

平成 21 年 2 月に新しい交通システム導入基本計画（案）を公表しました。

平成 21 年 2 月に公表した BRT の構想案



この資料は、新しい交通システムへの導入に向けた市の基本的な考え方を取りまとめたものです。このため、想定されるルート及び駅位置、導入空間、スケジュールなどは決定したのではなく、関係者等との協議や調整などを進めていく中で決定していきたいと考えています。

## 候補駅と選定理由

駅（仮称）	選定理由	駅間距離（m）
相模大野駅	相模大野駅（起終点駅）、小田急線への乗り継ぎ	540
相模女子大	相模女子大、高校、市南合同庁舎へのアクセス	780
栄町	住宅の集積がある。現状のバス需要が多い。	260
御園	新設道路沿線の需要対応と交通不便地区の解消	640
西大沼	バス路線（町09）との交差部。新設道路沿線の需要対応。	830
木もれびの森入口	他交通手段との乗り継ぎ。大野台地区の需要対応。	500
北里東病院	北里東病院へのアクセス	1,070
北里大学病院	北里大学、北里大学病院へのアクセス。路線バス等との乗り換えターミナル。大規模事業所へのアクセス。	1,280
総合体育館	総合体育館、大規模公園へのアクセス	390
女子美術大前	女子美術大学、競技場等へのアクセス	1,530
下原	現状の下原バス停付近。	780
原当麻駅	原当麻駅（起終点駅）、JR相模線への乗り継ぎ	
合計		8,600

平均駅間距離 = 8.6 / 11区間 780m

## 導入空間イメージ



道路機能の確保とBRTの運行に必要な幅員は、30m程度を想定しています。

### 1.3 パブリックコメント・地域説明会における意見等

新しい交通システム導入基本計画（案）に関する第 1 期・2 期のパブリックコメント全体で、提出された意見数の 43%（第 1 期 22%、第 2 期 58%）の方が同計画案について白紙撤回や計画中止を要望されました。地域説明会を含め、その他計画に対する多くの懸念や疑問が寄せられました。

パブリックコメント・地域説明会における意見等を整理すると、交通問題や計画の必要性に対する疑問、BRTのルートや整備形態への疑問、BRTの効果への疑問、BRT以外の代替案検討の必要性、地域への影響の不安、検討の進め方に対する不満に集約できます。

#### パブリックコメント・地域説明会における意見等

分類	意見概要
交通問題や計画の必要性	定量的データにより渋滞原因や市民ニーズを把握すべき
	BRTの必要性、メリット、デメリットを明らかにすべき
BRTのルートや整備形態	導入区間、ルート、構造（地下化）などについて比較検討すべき
	これまでの都市計画を変更しない計画にすべき
	住宅地に整備する必要はない
	外国の真似は日本に合わない
BRTの効果	渋滞が解消しないのではないかと
	交通事故が増加するのではないかと
	環境負荷の軽減にならないのではないかと
	路線バスの廃止により不便になるのではないかと
	相模大野駅周辺では定時性の確保ができないのではないかと
	都市のシンボルとする効果が理解できない
	詳細な費用や財源を示すべき
	需要予測の根拠がわからない
費用対効果、採算性の前提条件・データを詳細に示すべき	
BRT以外の代替案	BRT以外の代替案（既存道路拡幅、自転車道整備、渋滞対策、現行バスの充実、バス路線の再編、コミュニティバス導入、交通需要マネジメント、急行バス、地下鉄、モノレール、新交通、路面電車等）を比較評価すべき
地域への影響	地域への影響（安全、沿道環境、自然環境、住環境、地域社会、防災計画、防犯、通過交通、渋滞、景観、町並み等）を評価すべき
	移転や補償の具体的なことがわからず不安である
検討の進め方	情報提供が不足
	地域住民に対する配慮や進め方が不満である
	白紙撤回の可能性、住民の合意が得られない場合の対応が不明
	市民の意見を聞きながら決めるべき（説明会、アンケート、住民投票、協議会等）

## 2.上位・関連計画の方針

「新・相模原市総合計画」をはじめとする上位・関連計画では、活力にあふれる多様な交流が生まれる広域交流拠点都市の形成や、公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進等の方針が示されており、新しい交通システムの導入に向けた検討を進めることとしています。

### 上位・関連計画

#### 【新・相模原市総合計画（平成 22 年 3 月）】

都市像→『人・自然・産業が共生する活力あるさがみはら』  
**市の南部地域の拠点間を結ぶルートを基本とした新しい交通システムの導入に向けた検討を進めるとともに、他の地域への展開についても検討を行うことにより、地域を結ぶ公共交通網のさらなる充実を図ります。**

#### 【相模原市南区区ビジョン

#### （平成 24 年 8 月）

まちづくりの目標  
 絆でつながる賑わいのまち  
 都市と自然が調和するまち  
 誰もが安心して暮らせるまち  
 いつまでも健康でお互いが支え合うまち

**区内の交通の利便性向上や道路混雑緩和による環境負荷の軽減を図るため、地域や関係者等と話し合いながら、新しい交通システムの導入を検討します。**

#### 【相模原市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）】

##### 都市づくりの基本目標

活力にあふれる多様な交流が生まれる広域交流拠点都市  
 やすらぎと潤いがあふれる環境共生都市  
 誰もが安全でいきいき暮らせる安心・福祉都市

**市の南部地域の拠点間を結ぶルートを基本とした新しい交通システムの導入に向けた検討を進めるとともに、他の地域への展開についても検討を行うことにより、地域を結ぶ公共交通網のさらなる充実を図ります。**

#### 【相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）】

##### 基本理念

人と環境にやさしい交通の実現  
 多様な交流が生まれる交通ネットワークの構築

##### 基本方針

誰もがいきいき活動できる交通の実現  
 安全な暮らしを支える交通環境の実現  
 環境負荷の少ない交通の実現  
 都市力を高める交通ネットワークの実現  
 地域を活性化させる交通の実現



**公共交通機能の拡充を図るため、バス需要及び運行本数が多い上、道路混雑等により路線バスの定時性等が損なわれ、利便性の向上が求められている南部地域の拠点間を基本としたルートに新しい交通システムの導入を推進します。また、地域を結ぶ公共交通網の更なる充実を図るため、他の地域への展開についても検討を行います。**

### 交通施策に係る個別計画

相模原市新道路整備計画  
 （平成 22 年 4 月）

相模原市バス交通基本計画  
 （平成 24 年 3 月）

相模原市自転車対策基本計画  
 （平成 24 年 3 月）



### 3.新しい交通システム導入検討委員会の目的と進め方

平成21年に実施したパブリックコメント、地域説明会において、検討の進め方に対する不満が多く寄せられたことなどを踏まえ、検討委員会の目的、進め方を次のとおりとします。

#### 3.1 新しい交通システム導入検討委員会の目的

相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入に関する事項について検討することを目的とします。

南区内のまちづくり会議の代表者、学識経験者、公募市民、その他の関係者との話し合いや意見交換を通じて検討を進めます。

これら関係者の合意形成を経て、新しい交通システム導入基本計画に係る答申を決定します。

再度原点からの検討を行うこととし、現状の問題、必要性、計画案の比較検討、計画案の選定、導入の課題、実現化方策等のステップごとに検討します。

計画案の比較検討に当たっては、システム、ルート、幅員等について多様な視点から比較案を設定し、比較検討します。

#### 新しい交通システム導入検討委員会への諮問内容

##### 1 諮問事項

新しい交通システムの導入に関する事項について

##### 2 諮問理由

本市では、誰もがいきいきと活動できる交通環境を実現するため、公共交通を中心とした交通体系の確立に向けて重要な役割を担うとともに、市南部地域の拠点間の連携を強化する新しい交通システムの導入に向けた検討を進めています。今般、平成21年に提案しました「導入基本計画(案)」を見直し、導入に向けた取組を推進するため、新しい交通システムに係るシステム、ルート、実現化方策等について、諮問するものです。

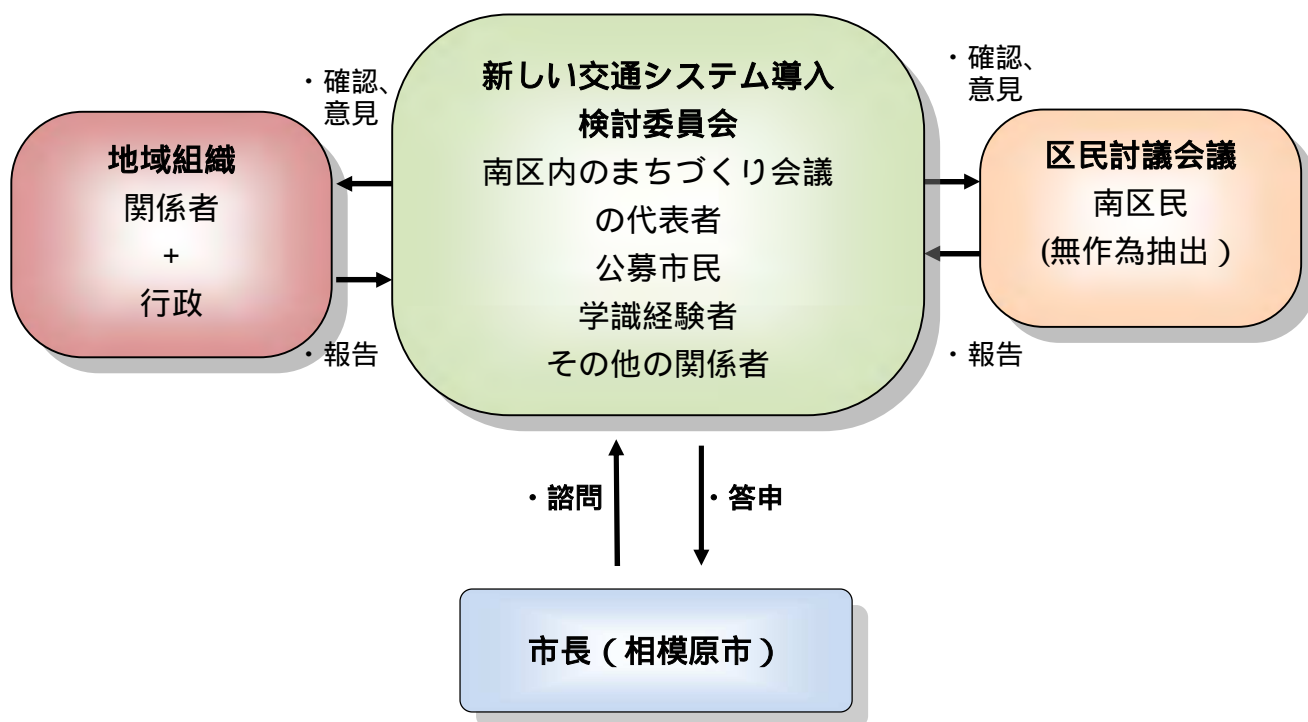
##### 3 答申希望時期

平成27年1月

### 3.2 検討体制

新しい交通システム導入検討委員会を中核組織とし、検討委員会が各種検討事項について確認・意見・提案等を行い、各検討段階における合意判断、市長への答申を行うものとします。  
 広範な区民の意見収集等を行う「区民討議会議」を開催します。  
 検討の内容に応じて沿線地域の関係者の意見聴取を行う地域組織を設置します。

検討体制図



検討経過については、ニュースレター、ホームページ、広報紙、説明会などにより市民の皆様へ情報発信を行います。

検討組織の概要

会議	構成メンバー	主な役割	開催予定
検討委員会	南区内のまちづくり会議の代表者、公募市民、学識経験者、その他の関係者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ プロセス管理、合意形成の判断</li> <li>・ 検討結果の妥当性判断</li> <li>・ 検討事項への確認、意見、提案等</li> <li>・ 市長への答申</li> </ul>	H24年度 1回 H25年度 6回 H26年度 5回
区民討議会議	南区民(無作為抽出)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広範な区民の意見収集</li> </ul>	H25年度 1回 H26年度 1回
地域組織	関係者 + 行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係者の意見聴取</li> </ul>	H26年度に随時実施
(事務局)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各会議の資料作成</li> <li>・ 市民への情報発信</li> </ul>	



## 南部地域の交通問題及び対応の必要性について

## 目 次

1.南部地域の現状と交通問題 .....	1
2.南部地域の交通問題への対応 .....	16
3.新しい交通システムの目標（案） .....	21

# 1.南部地域の現状と交通問題

## 1.1 南部地域の都市構造の特徴

南部地域の都市構造は、次の特徴があります。

相模大野駅周辺は、市の3つの中心市街地のひとつで、百貨店、文化・文教施設などが立地しており、商業業務拠点・交通拠点と位置づけられています。

古淵駅周辺、小田急相模原駅周辺、東林間駅周辺は、商業地として、それぞれ地区の拠点機能を担っています。

外縁部に鉄道があり、鉄道から離れた中央部に北里大学・病院、麻溝台工業団地、女子美術大学等が立地しており、従業者、通学者、来院者などが集中しています。

麻溝台・新磯野地区及び当麻地区は、都市計画マスタープラン等で新たなまちづくりの拠点として位置づけられています。

南部地域は、市の経営基盤(定住、雇用、交流人口、経済、歳入)を支える「企業」、「大学」、「医療施設」、「商業施設」が立地しています。

図1-1 南部地域の概況

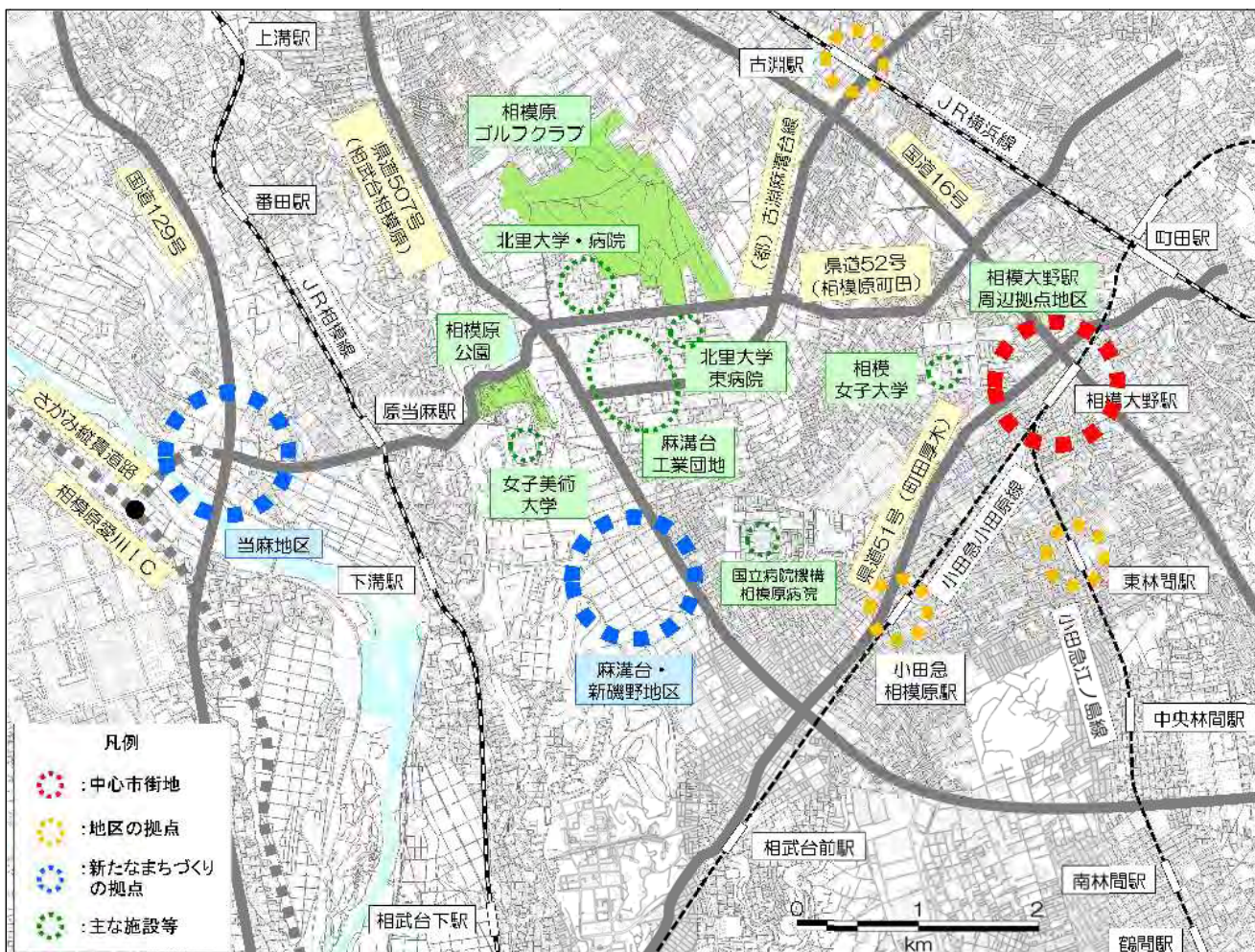
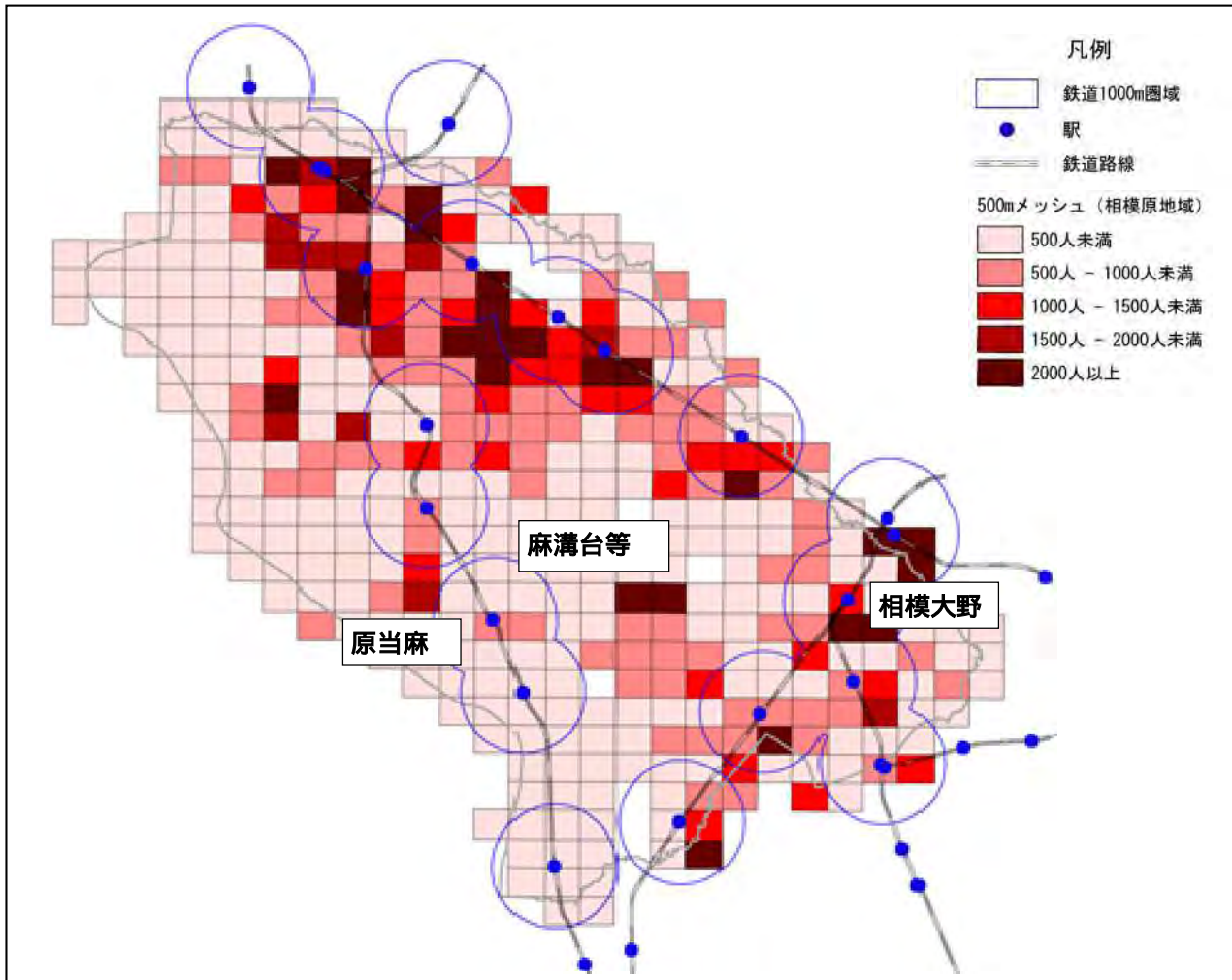


図 1 - 2 南部地域の従業人口（全産業）分布



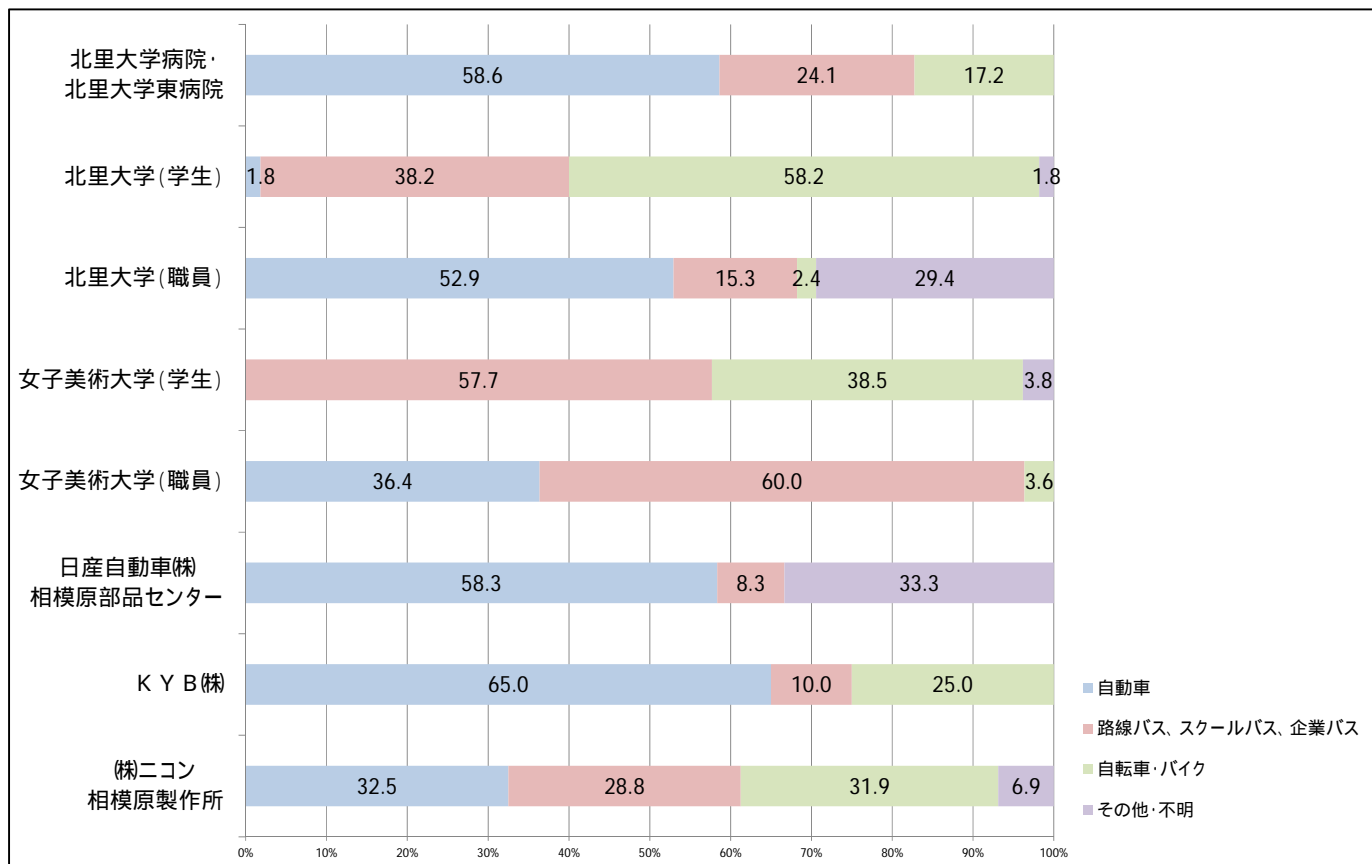
出典：平成 18 年事業所・企業統計調査

表 1 - 1 麻溝台地区における主な施設・企業の状況

施設・企業名等	従業者数等
北里大学病院・ 北里大学東病院	職員数：約 2,900 人 (外来患者数：約 3,000 人、面会者数：約 1,500 人)
北里大学	学生数：約 5,500 人、職員数：約 1,700 人
女子美術大学	学生数：約 2,600 人、職員数：約 550 人
麻溝台工業団地	
日産自動車(株)	従業者数：約 1,200 人
KYB(株)	従業者数：約 1,000 人
(株)ニコン	従業者数：約 800 人
県立麻溝台高等学校	生徒数：約 1,000 人
相模原麻溝公園	約 174 万人(年間来訪者) 1日平均 4,767 人
相模原麻溝公園競技場	約 11.2 万人(年間体育施設利用者) 1日平均 308 人
総合体育館	約 37.2 万人(年間体育施設利用者) 1日平均 1,019 人

データ：施設・企業へのヒアリング(平成 23 年 8 月、相模原市実施) 相模原市統計

図 1 - 3 麻溝台地区における主な施設・企業の通勤通学時の交通手段構成（％）



注) 構成比の合計は四捨五入により 100%にならない場合がある

データ：施設・企業へのヒアリング（平成 23 年 8 月、相模原市実施）

図 1 - 4 麻溝台地区における主な施設・企業の通勤・通学者（人）



データ：施設・企業へのヒアリング（平成 23 年 8 月、相模原市実施）



## 1.2 南部地域の公共交通（バス）の特徴

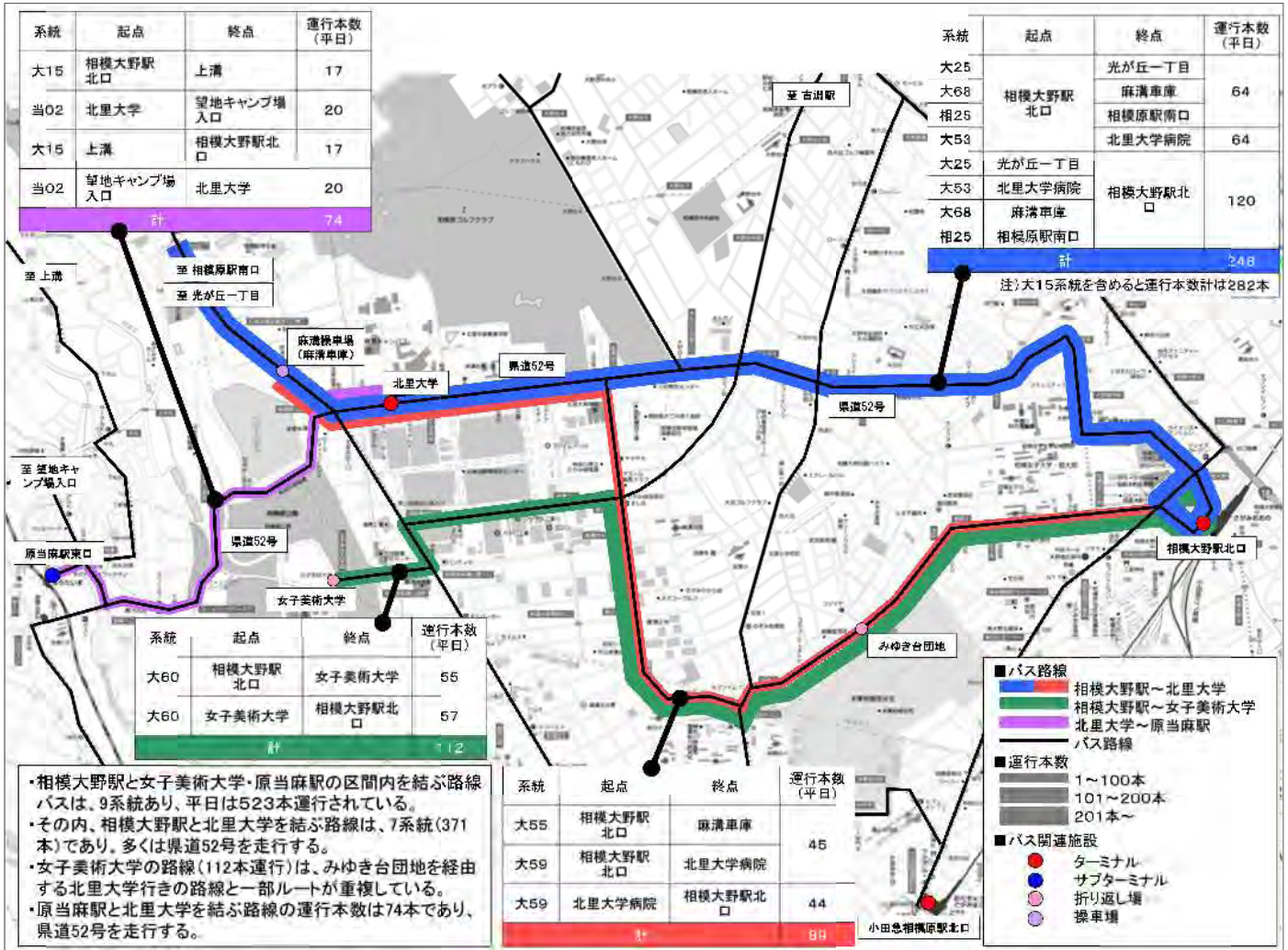
南部地域の公共交通（バス）は、次の特徴があります。

バス運行本数は、市内で相模大野駅と北里大学、女子美術大学間が最も多い。

バス乗降者数は、市内で鉄道駅を除くと北里大学が最も多い。

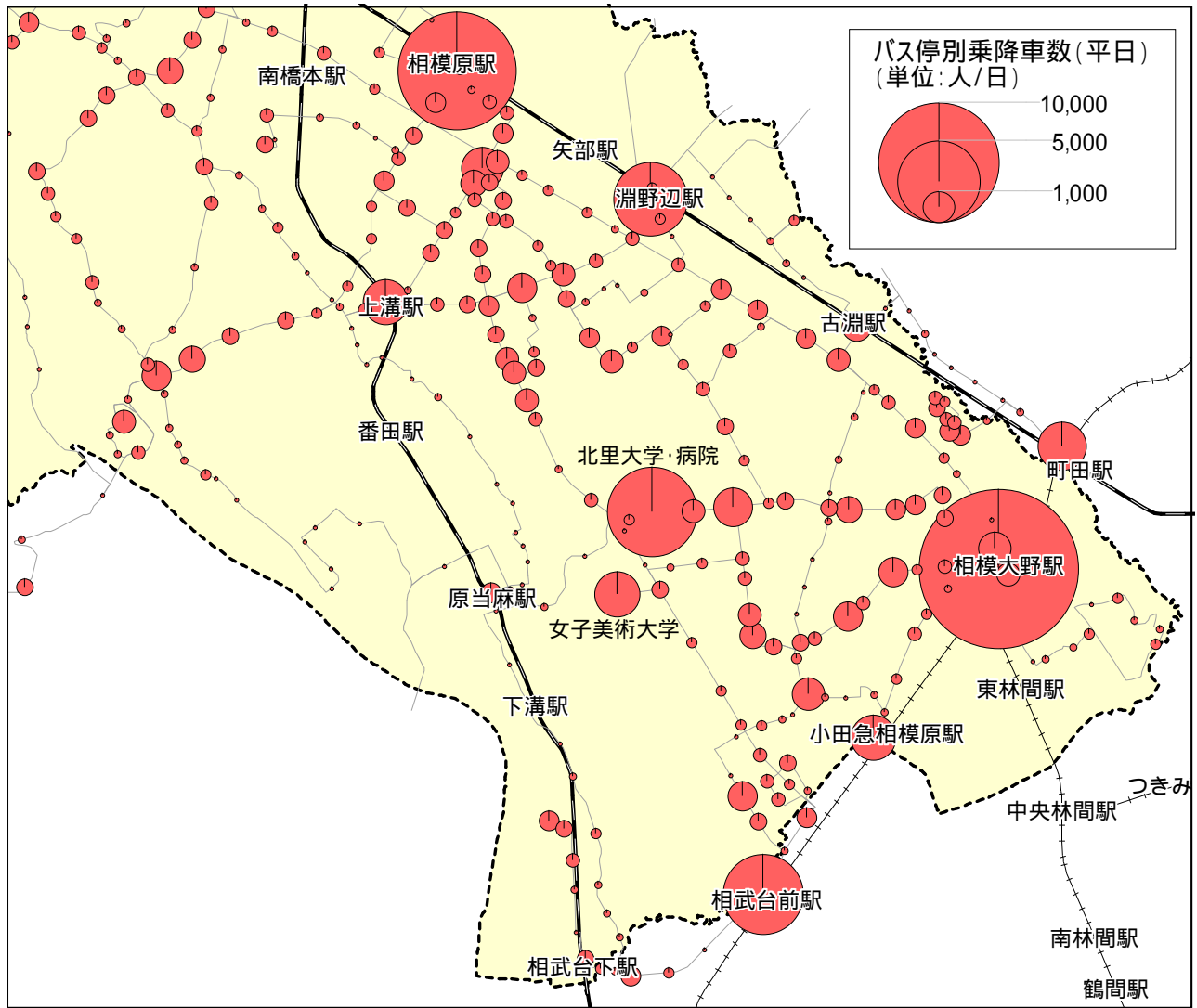
当該バス路線は通勤・通学時の両方向とも利用者が多く乗車効率が良い。

図 1 - 5 相模大野駅～原当麻駅間のバス系統図



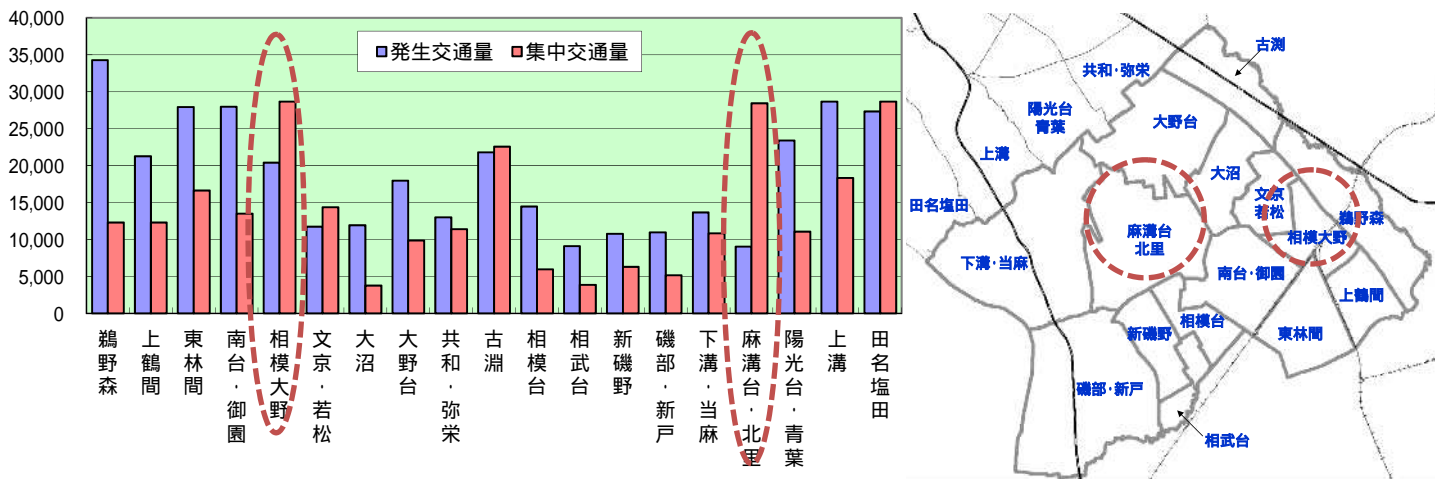
データ：平成 23 年度南部地域公共交通活性化施策調査における神奈川中央交通株式会社HP調べ

図1 - 6 バス停別乗降者数 (2006年、平日)



データ：神奈川中央交通株式会社

図1 - 7 地域の発生集中量 (自宅 - 勤務、通学、業務、私事)



データ：平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

### 1.3 交通の現状と問題点

南部地域には次の交通問題があります。

#### 道 路

道路網を構築する路線が少ないことから、県道 52 号(相模原町田)等で慢性的に道路が混雑しています。(図 1 - 8 ~ 9 参照)

さがみ縦貫道路相模原愛川 IC 供用後には、アクセス路となる路線で交通量増加が予想されます。(図 1 - 8 ~ 9 参照)

通学、通勤等の自転車需要が多い場所がありますが、道路幅員が狭いことから専用の自転車走行空間の確保が難しい状況です。(図 1 - 10 ~ 11 参照)

#### バ ス

バス路線(相模大野駅~北里大学、女子美術大学間)は市内でも最も運行本数が多い区間ですが、交通渋滞により定時性、速達性が確保されていません。(図 1 - 12 ~ 14 参照)

バス路線(相模大野駅~北里大学、女子美術大学間)は利用者数が多く、相模大野駅発 8 時台では 25 本の運行となっており、加えて北里大学のスクールバスも 13 本運行(7:45~8:20)しています。区間の運行本数は、北里大学前では 13 本、麻溝台では 15 本に達しており、区間の運行間隔は、ダンゴ運転となりやすいと言われる 5 分より短い間隔で輸送力が限界に達しています。(図 1 - 15 参照)

道路幅員の状況から、バス専用レーンやバスベイ整備など実効あるバス交通円滑化策が困難な状況になっています。(図 1 - 16 ~ 17 参照)

バス路線(相模大野駅~北里大学、女子美術大学間)のうち、みゆき台団地経由は大型車のすれ違いが困難な道路を運行し、円滑性、安全性に大きな課題があります。(図 1 - 17 参照)

高齢ドライバーに起因する交通事故が増加しています。(図 1 - 18 参照)

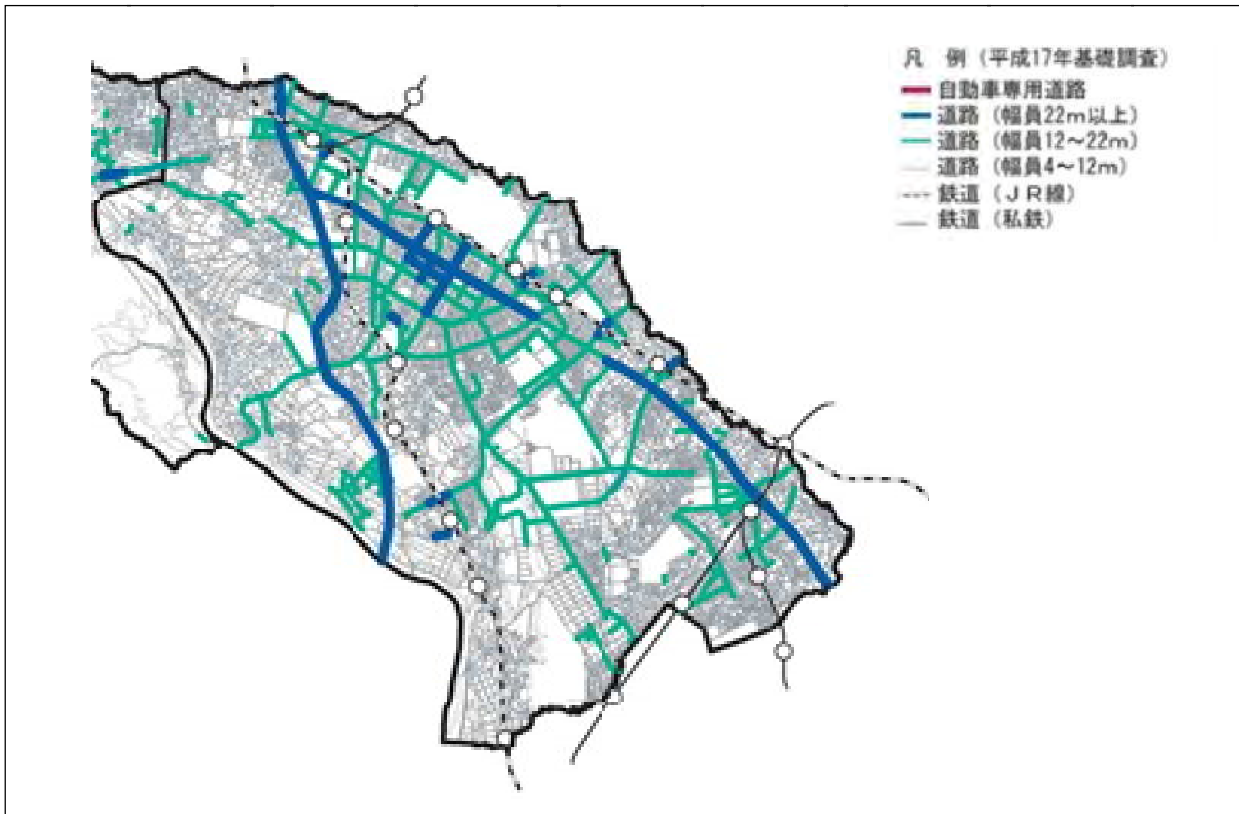
相模原市のマイカー通勤割合は、横浜市、川崎市や神奈川県平均よりも高く、マイカー依存度が高い状態となっています。(図 1 - 19 参照)

#### ターミナル

相模大野駅北口には多くのバスが集中していますが、駅前広場の処理上、一部のバス路線は、駅前広場以外の場所から運行しており、乗換え利便性に課題があります。(図 1 - 20 参照)

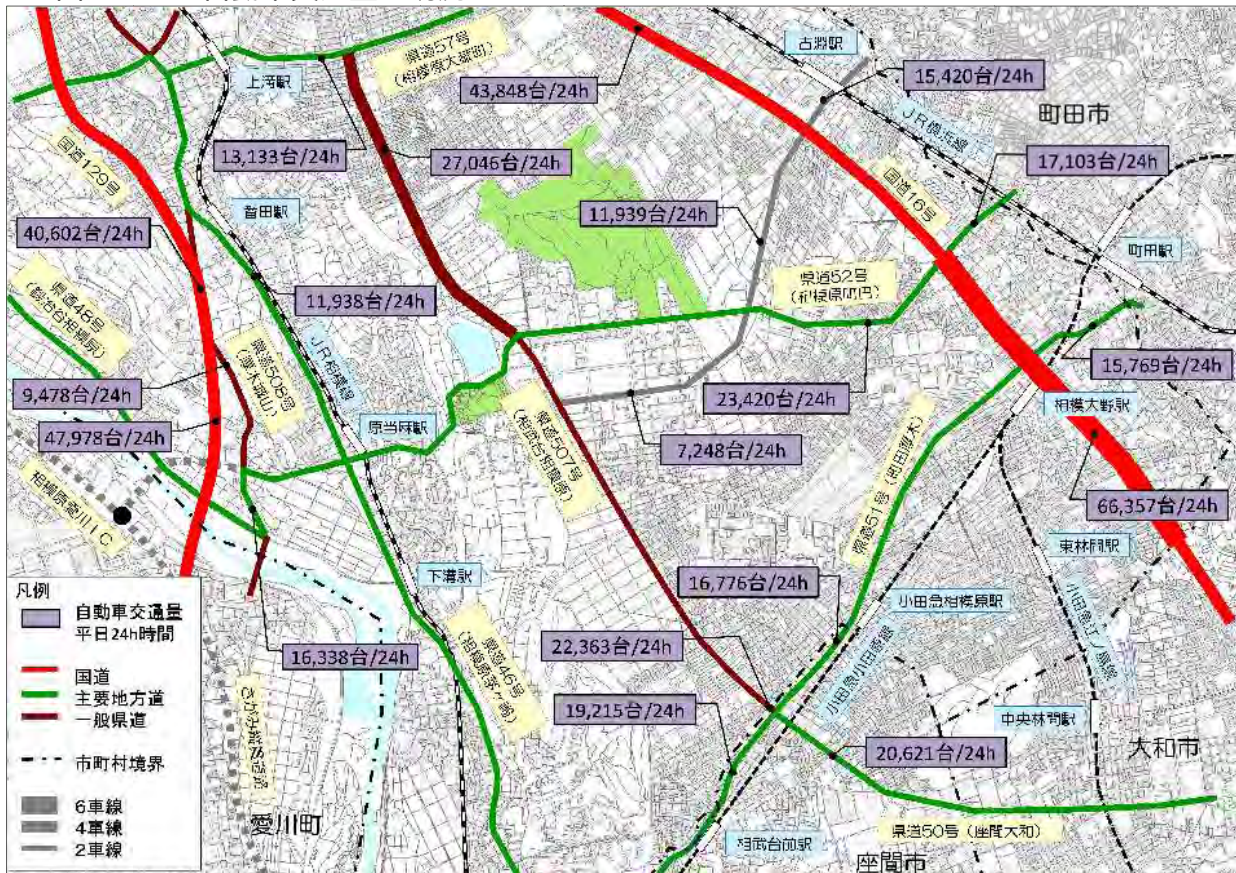
相模大野駅西側地区では市街地再開発事業が竣工し、今以上の人の集中や交通の流動の変化が予想されます。(図 1 - 20 参照)

図1 - 8 道路の整備状況



出典：平成17年度都市計画基礎調査（古淵麻溝台、相模原ICアクセス路を追加）

図1 - 9 自動車交通量の現況



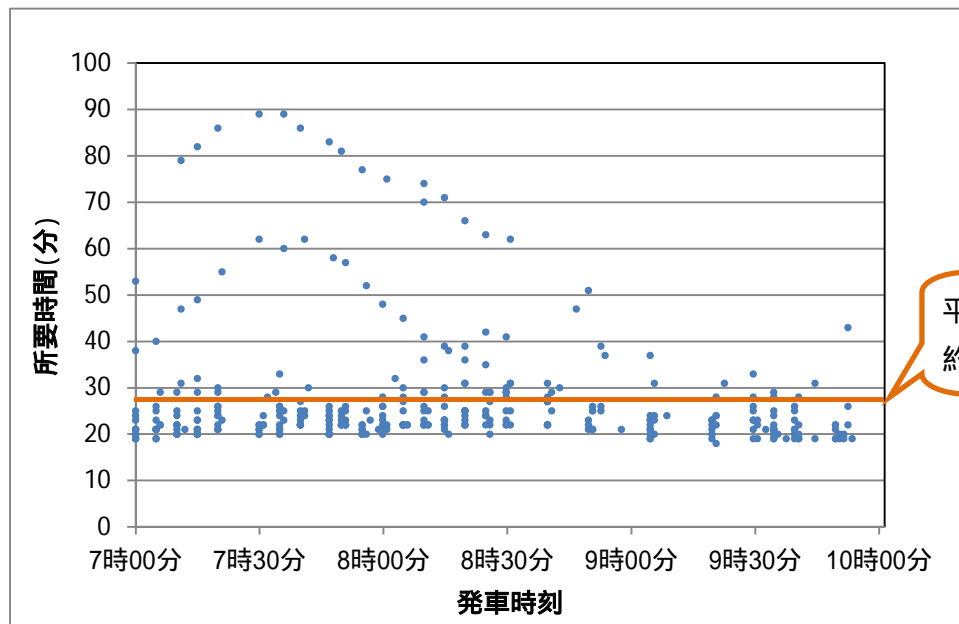
データ：H22年道路交通センサス



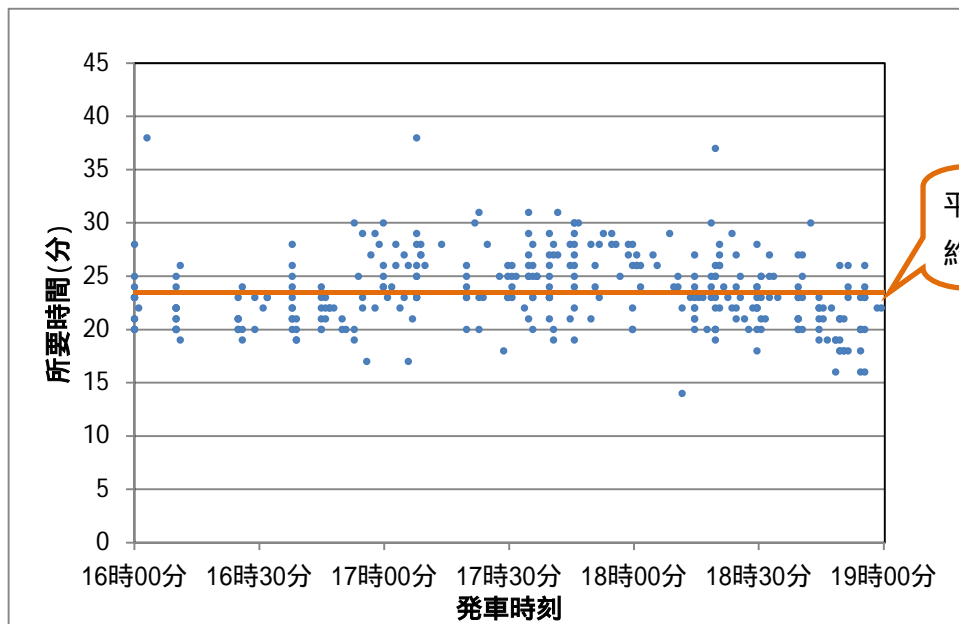
図 1 - 1 2 バスの所要時間の変動 (相模大野駅北口 北里大学)

平成 24 年 11 月 1 日 ~ 平成 24 年 11 月 20 日の平日 (大 5 3、相 2 5 系統)

【7:00 ~ 10:00】



【16:00 ~ 19:00】

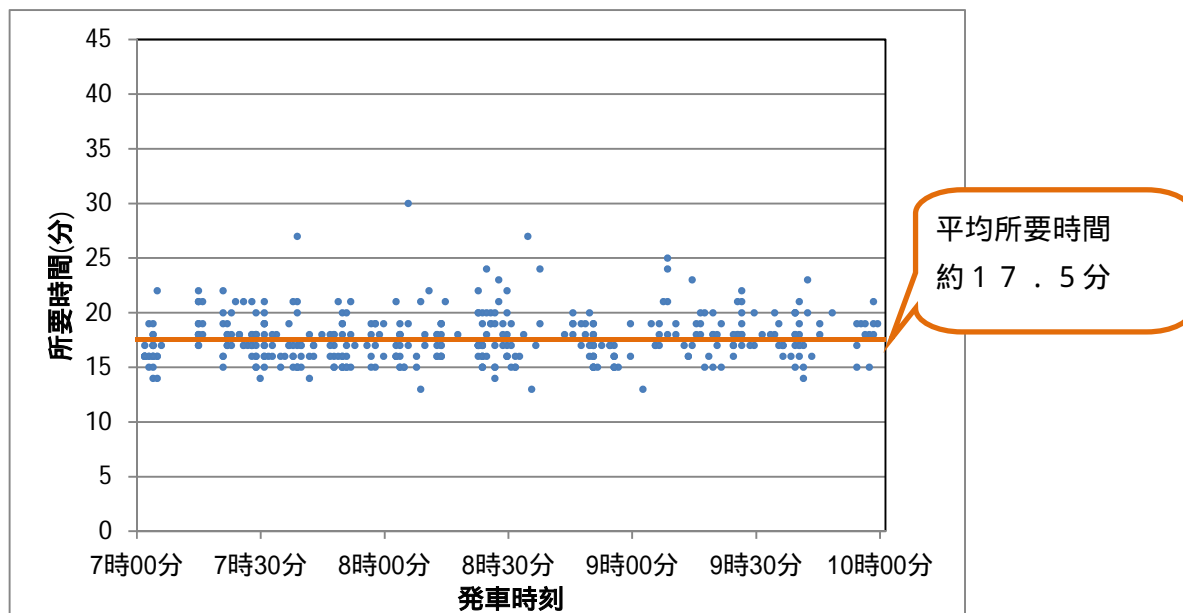


作成：相模原市

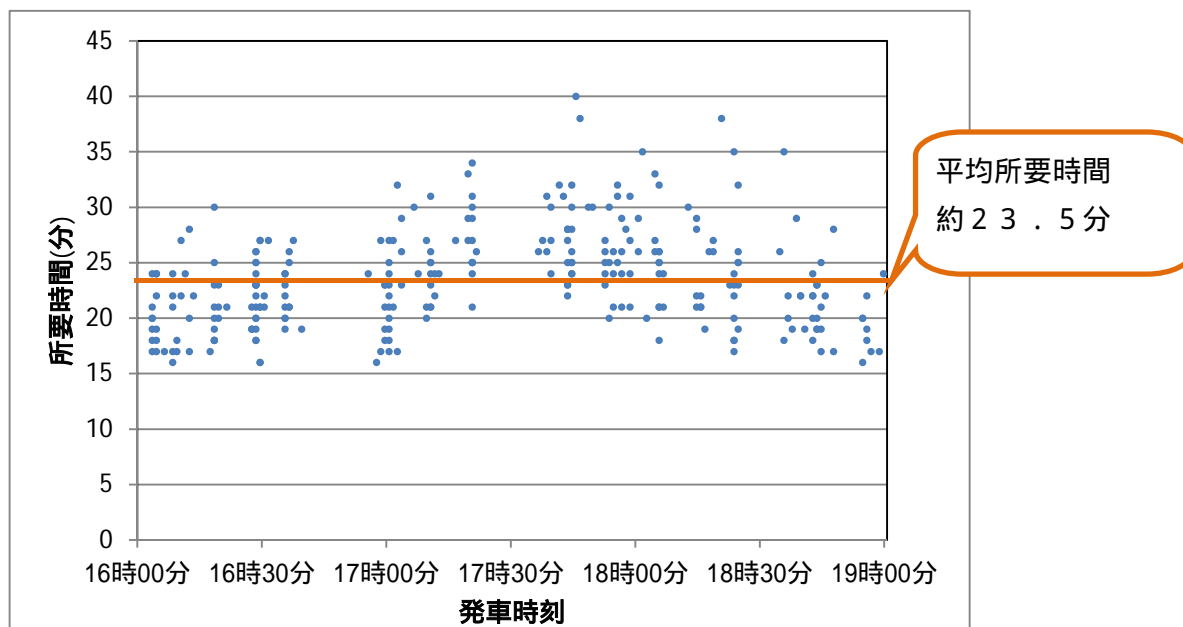
図1 - 1 3 バスの所要時間の変動（北里大学病院 相模大野駅北口）

平成24年11月1日～平成24年11月20日の平日（大53、相25系統）

【7:00～10:00】

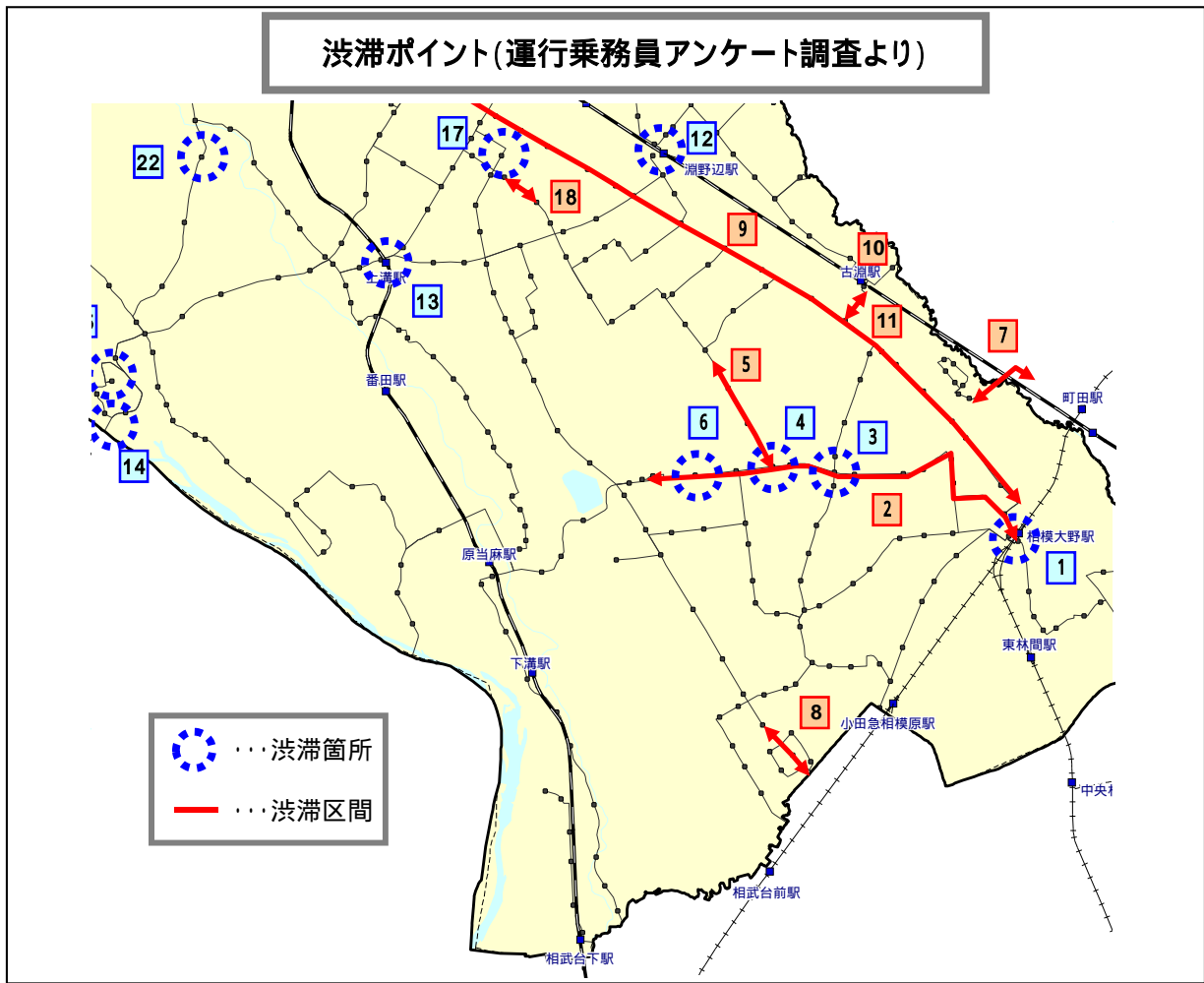


【16:00～19:00】



作成：相模原市

図 1 - 1 4 路線バスの渋滞箇所

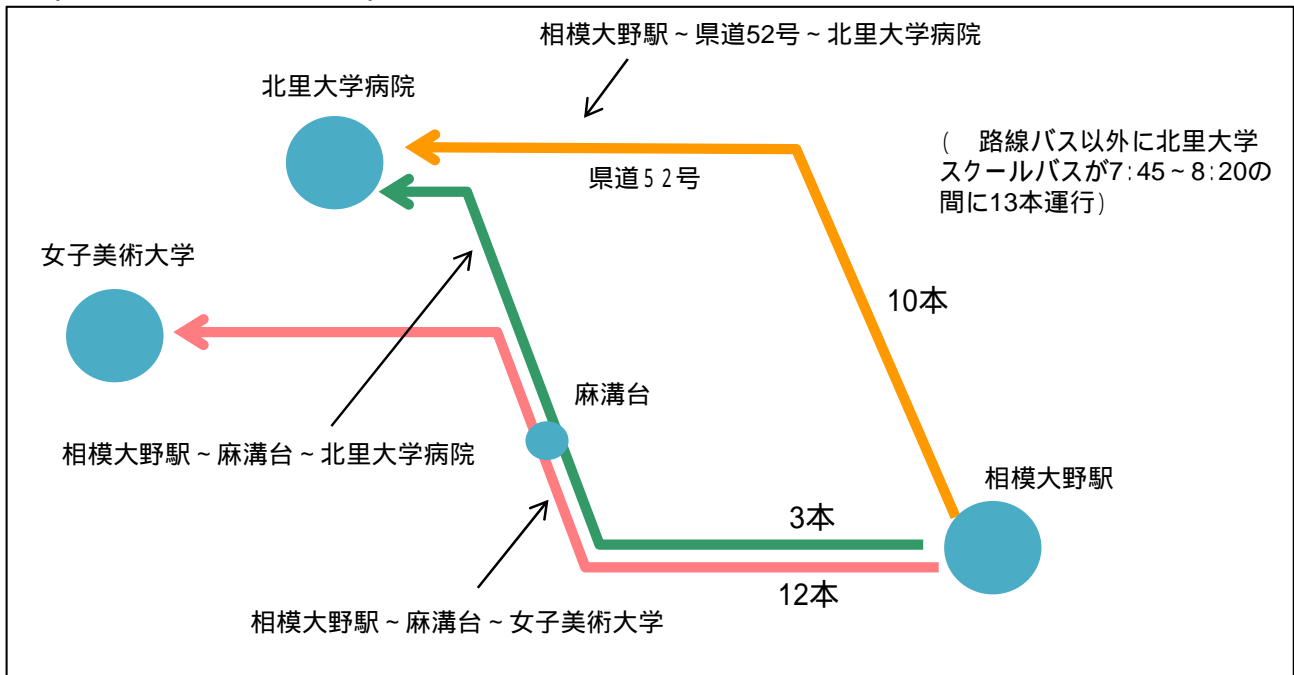


地点	区間・場所	渋滞状況等
1	ロビーシティ前交差点	相模大野駅方面から国道 16 号方面に右折する際、右折専用現示がないため、なかなか右折できない。(現在は右折専用現示となっている)
	相模大野駅周辺	駐車場待ちの車両が多い(特に土日の夕方)。
2	相模大野駅～北里大学	平日の朝夕、土日の夕に渋滞する。特に雨天時の朝ピーク時の渋滞が大きい。
3	大沼交差点	慢性的に渋滞している。
4	木もれびの森入口交差点	平日夕方に渋滞。
6	北里 2 丁目交差点	北里大学方面から流入する右折待ち車両の先詰まりで、直進車の通行が阻害されている。
7	市民ホール前 ～リリエンハイム前	森野交番交差点～グリーンハイツ入口間は慢性的に渋滞している。特に平日の夕方と土曜日の午後の渋滞が大きい。
8	団地北～北相武台	特に平日の朝に渋滞。
9	国道 16 号	土日に渋滞(特に夕方)。
10	古淵駅周辺	土日に渋滞。
11	古淵駅～国道 16 号	両方向ともに渋滞。

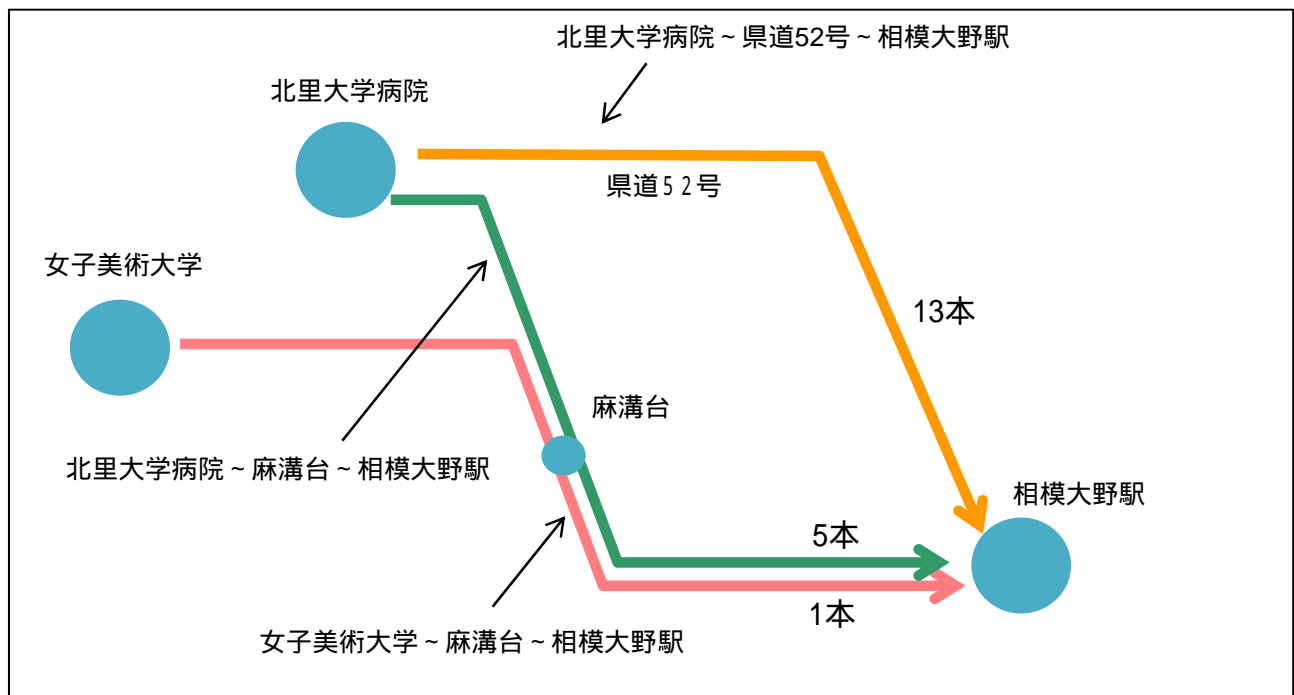
出典：H19 年度バス運行乗務員アンケート調査



図 1 - 15 路線バスのピーク時運行本数（平日）  
（相模大野駅発・8 時台）

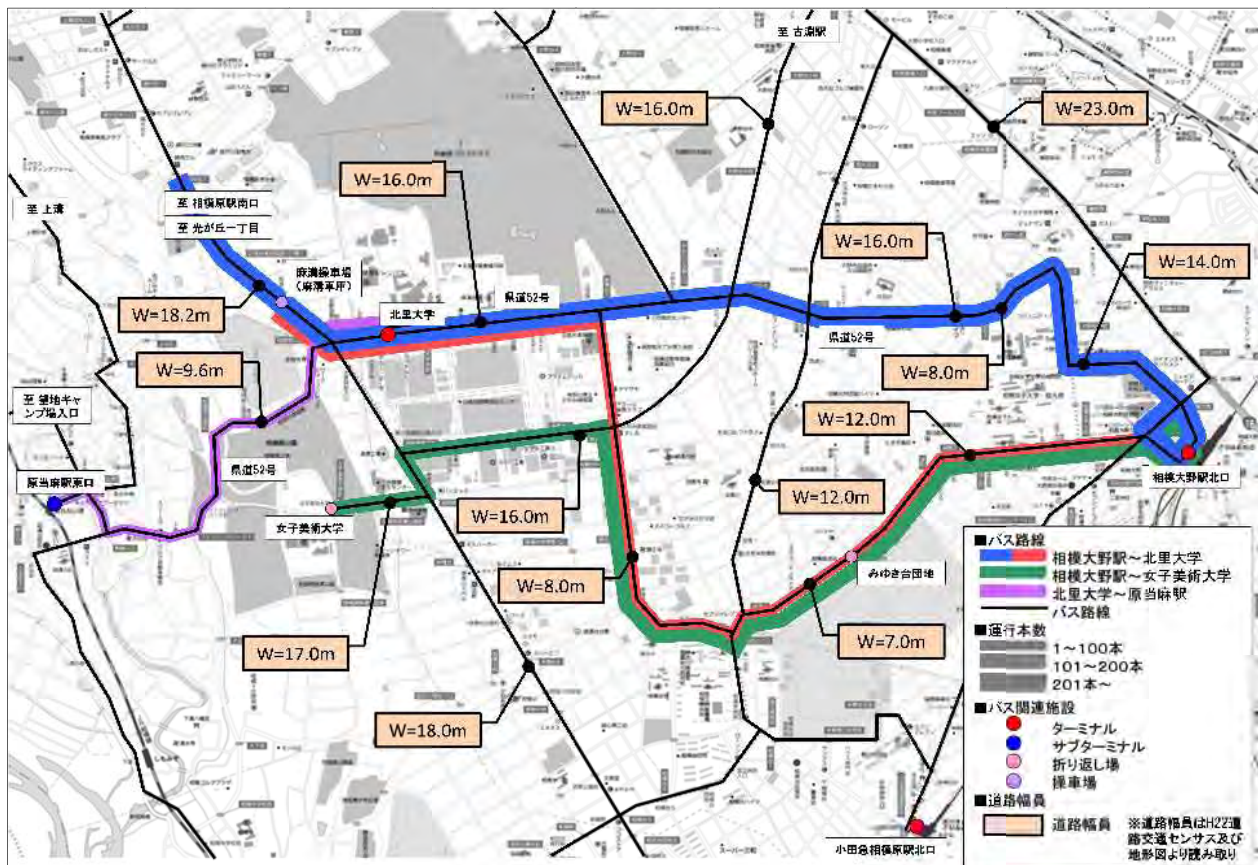


（相模大野駅着・7 時台）



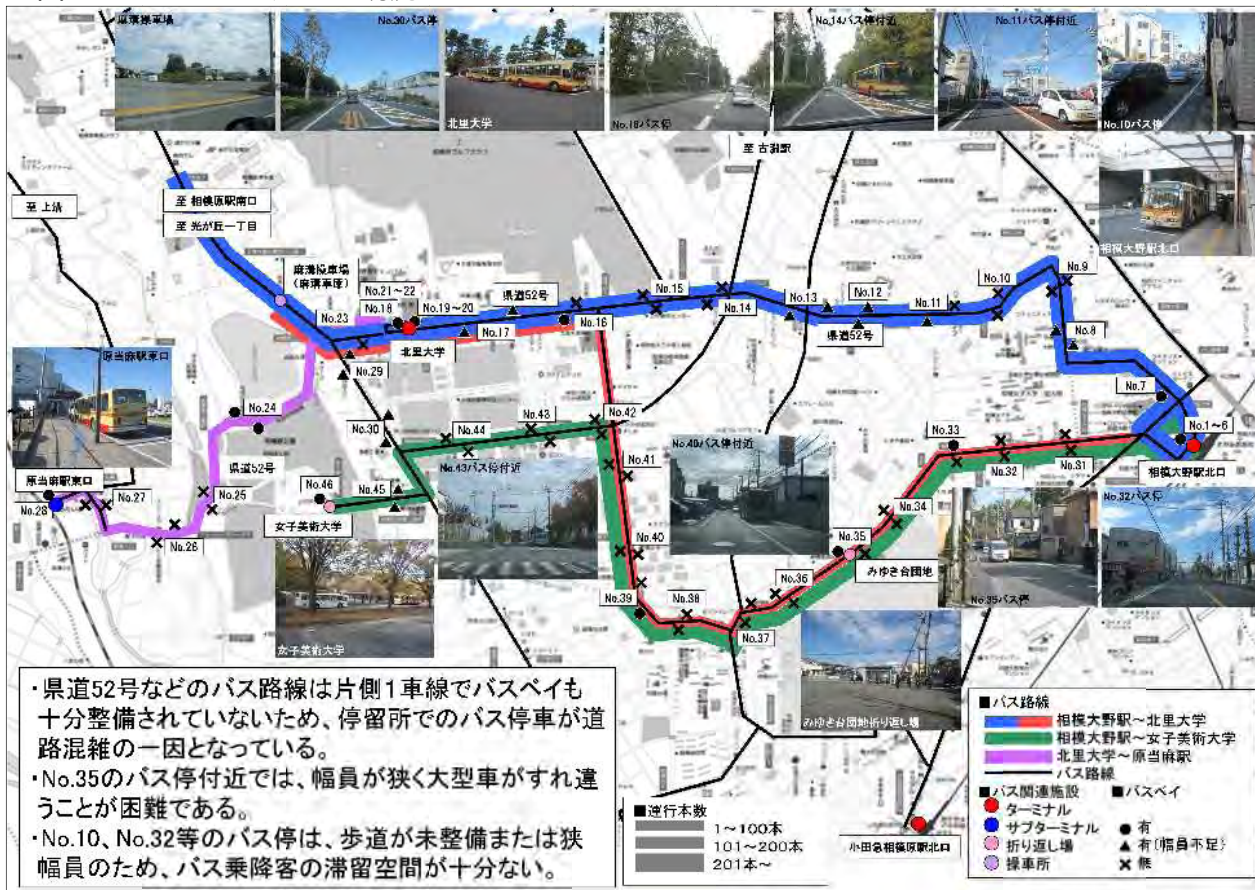
データ：平成 23 年度南部地域公共交通活性化施策調査における神奈川中央交通株式会社HP調べ

図 1 - 1 6 バス通りの道路幅員



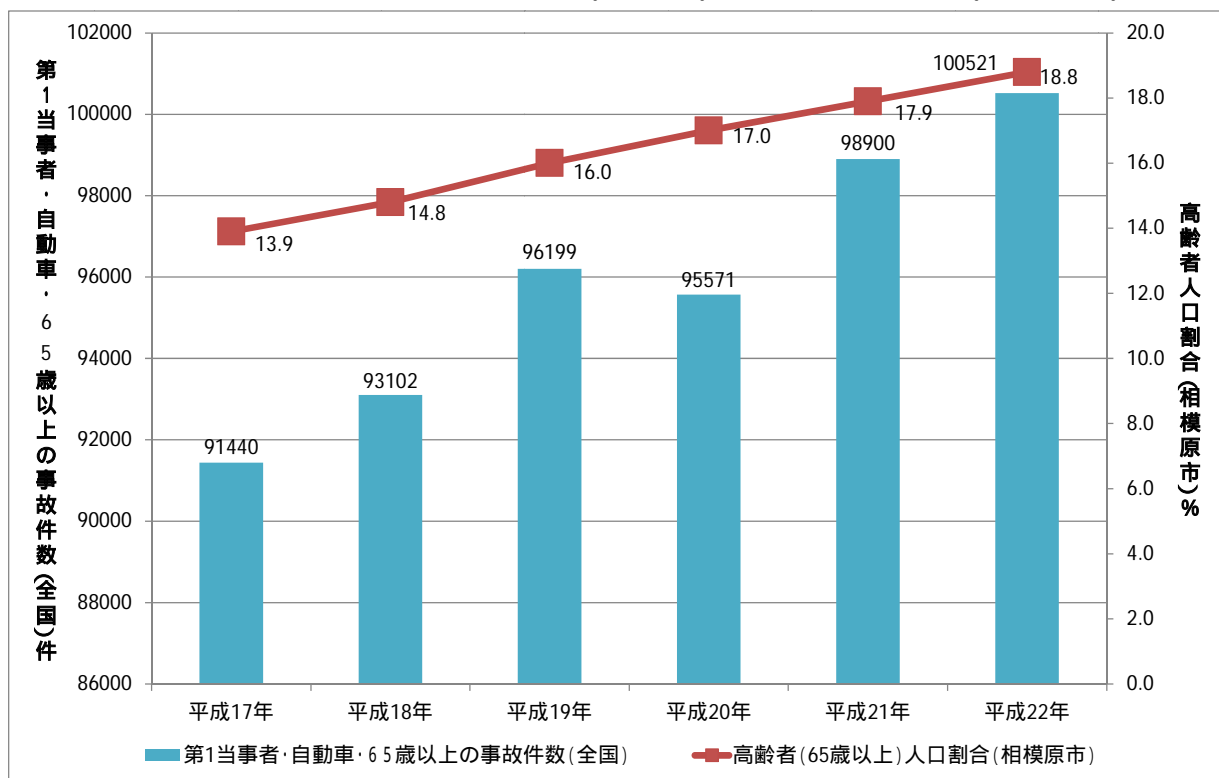
データ：「H22年道路交通センサス」及び「相模原市地形図（H22年2月修正）より図上計測」

図 1 - 1 7 バス通りの現況



出典：平成 23 年度南部地域公共交通活性化施策調査

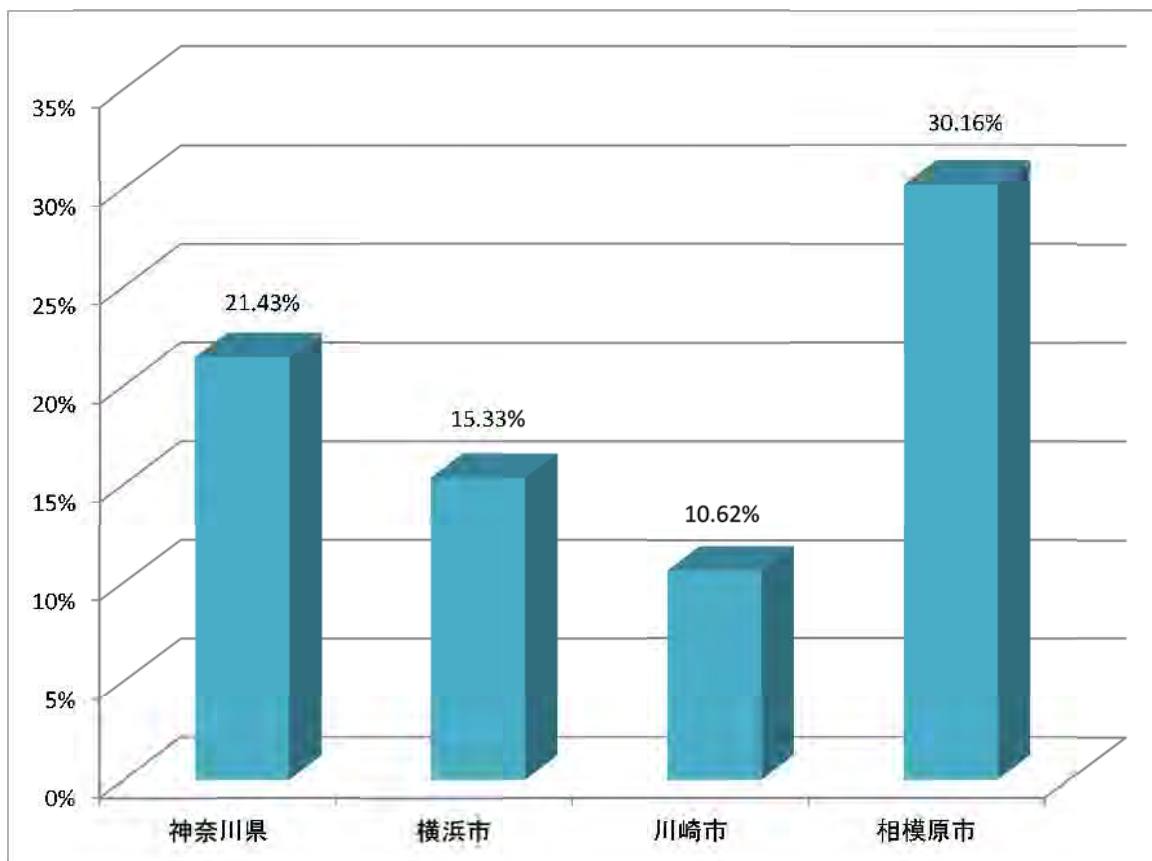
図 1 - 1 8 高齢ドライバー事故の経年変化（全国値）と高齢者人口割合（相模原市）の推移



高齢者人口割合（相模原市）は、平成 19 年から旧津久井町、旧相模湖町含む、平成 20 年から旧城山町、旧藤野町含む

データ：交通統計（平成 17 版～22 年版）（財）交通事故総合分析センター及び相模原市HP（地区別年齢構成平成 17 年～22 年）

図 1 - 1 9 通勤・通学者のマイカー利用割合（2 つ以上の交通手段を利用した場合も含む）



データ：平成 22 年国勢調査（常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段）

図 1 - 2 0 相模大野駅周辺



- 女子美術大学行きの路線は時間帯により始発バス停が異なる。月曜日～土曜日の7:20～9:50はグリーンホール前発、その他の時間帯は相模大野駅北口発となる。
- グリーンホール前では、女子美術大学行きの他、羽田空港・成田空港行きの空港バスも発着している。



## 2.南部地域の交通問題への対応

### 2.1 南部地域の交通問題への対応

上位・関連計画において、南部地域の交通問題への対応については、次のとおり示しています。

**新しい交通システム** 南部地域拠点間の連携、地域を結ぶ公共交通網の充実

**道路** 都市計画道路、県道 52 号（相模原町田）の整備

**自転車** 広幅員道路の断面構成の見直し、道路整備と一体的な整備

**バス** 相模大野駅、北里大学、原当麻駅をバスターミナルとしたバス路線の充実

**TDM** 相模大野、麻溝台で公共交通利用促進、自動車適正利用等のソフト施策を展開

TDM：交通需要マネジメント（Transportation Demand Management）の略で、自動車運転者の交通行動の変更を促すことにより、道路交通渋滞を緩和する。

図 2 - 1 相模原市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）における都市づくり方針図



図 2 - 2 相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）における将来の幹線道路ネットワーク

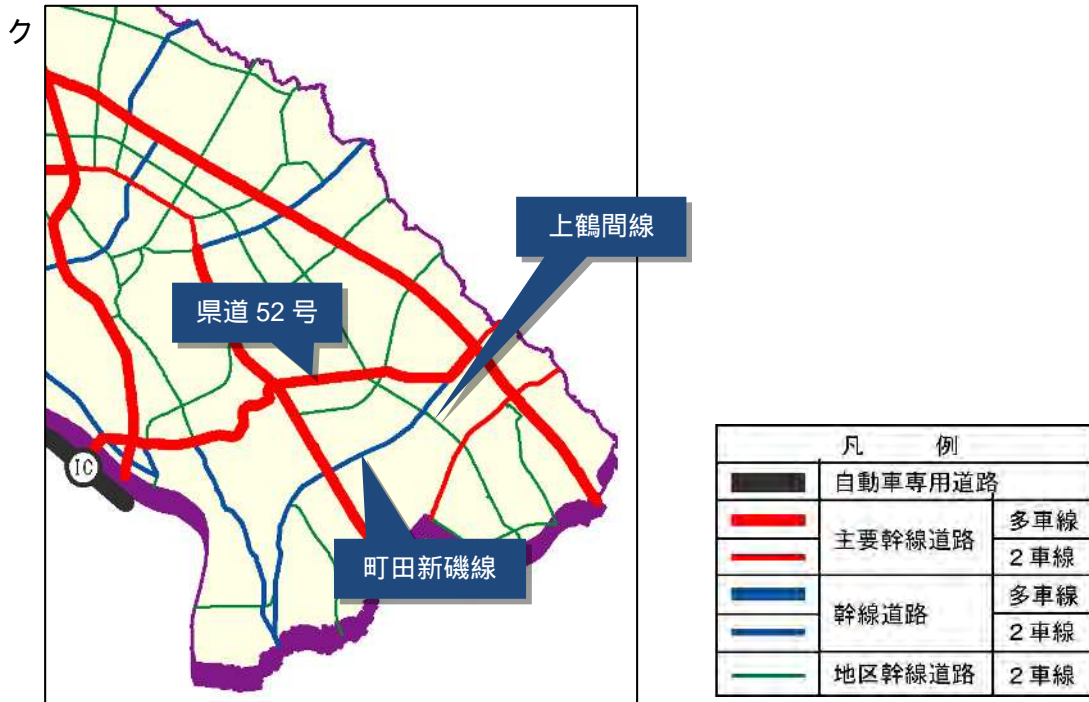


図2 - 3 相模原市新道路整備計画（平成22年4月）における整備計画図



図2 - 4 相模原市新道路整備計画における整備予定区間の新設・拡幅等の状況

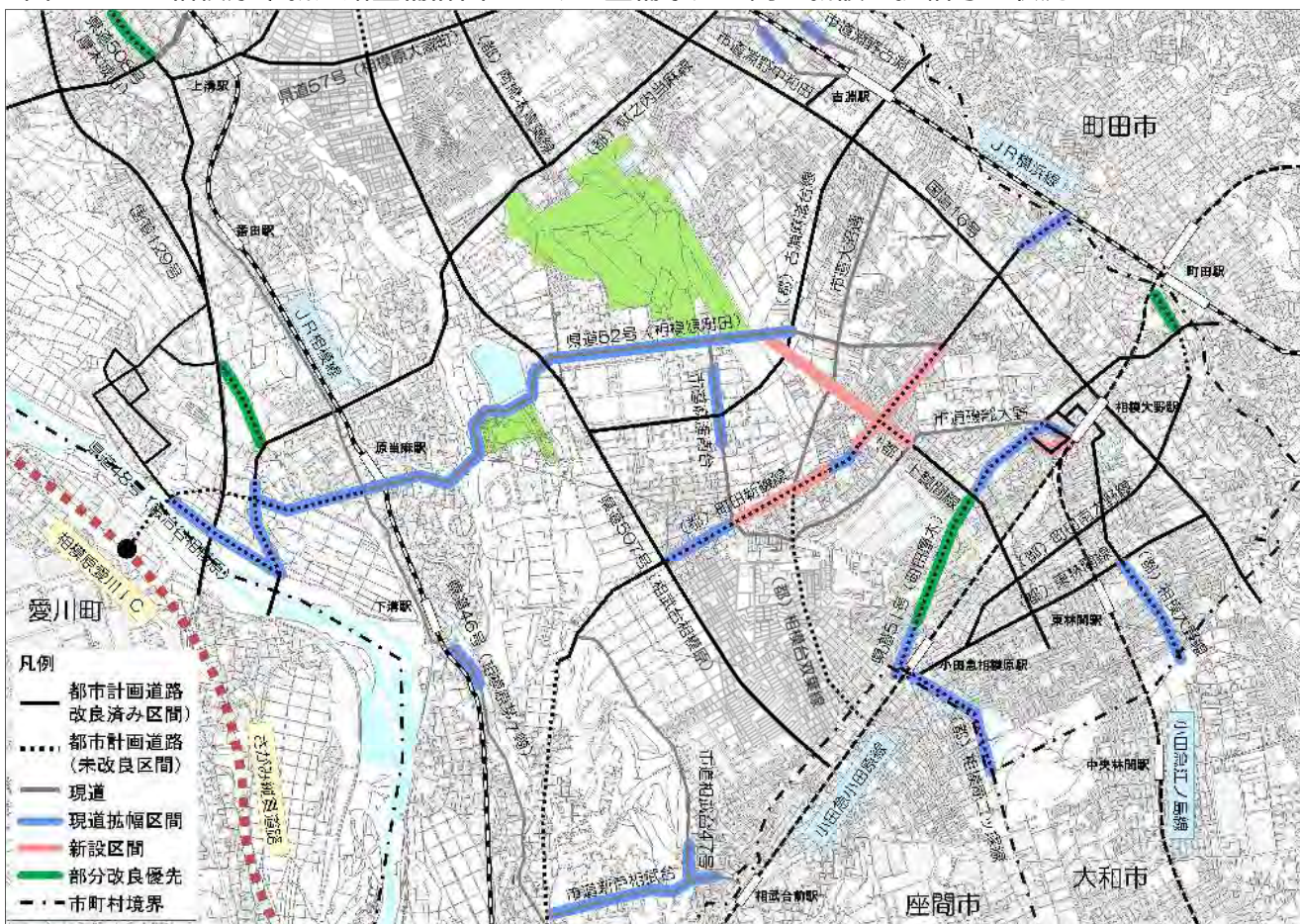


図 2 - 5 相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）における将来の自転車通行環境ネットワーク

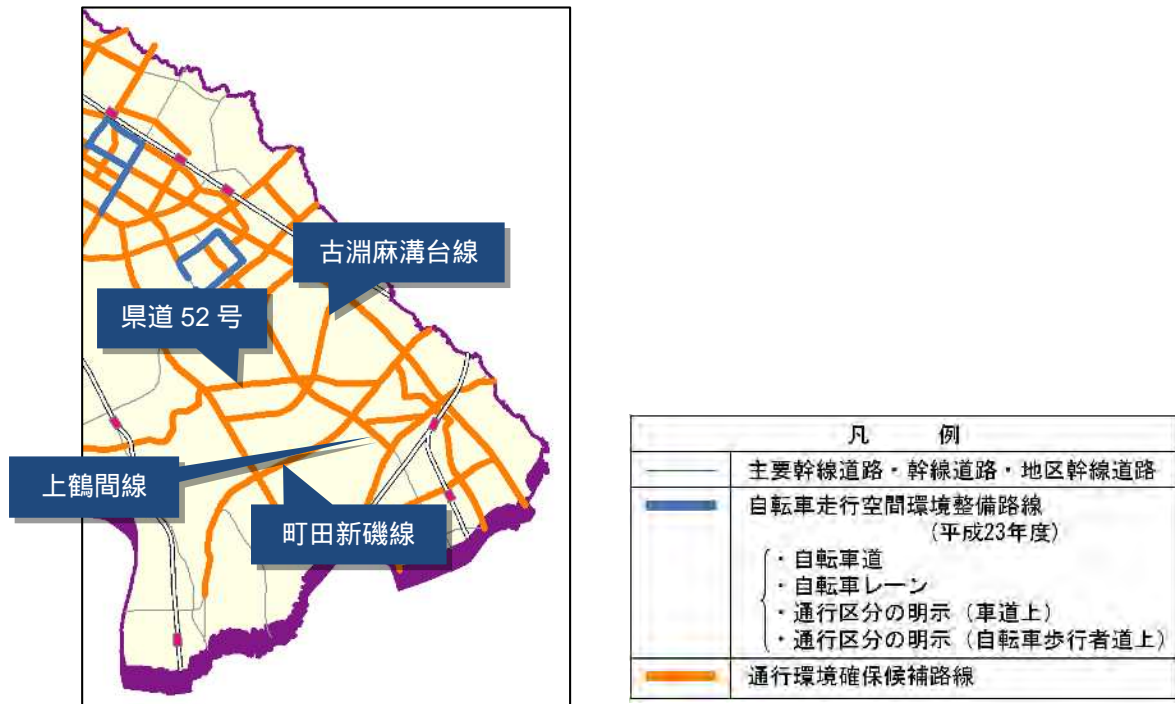


図 2 - 6 相模原市バス交通基本計画（平成 24 年 3 月）におけるバス路線網計画図



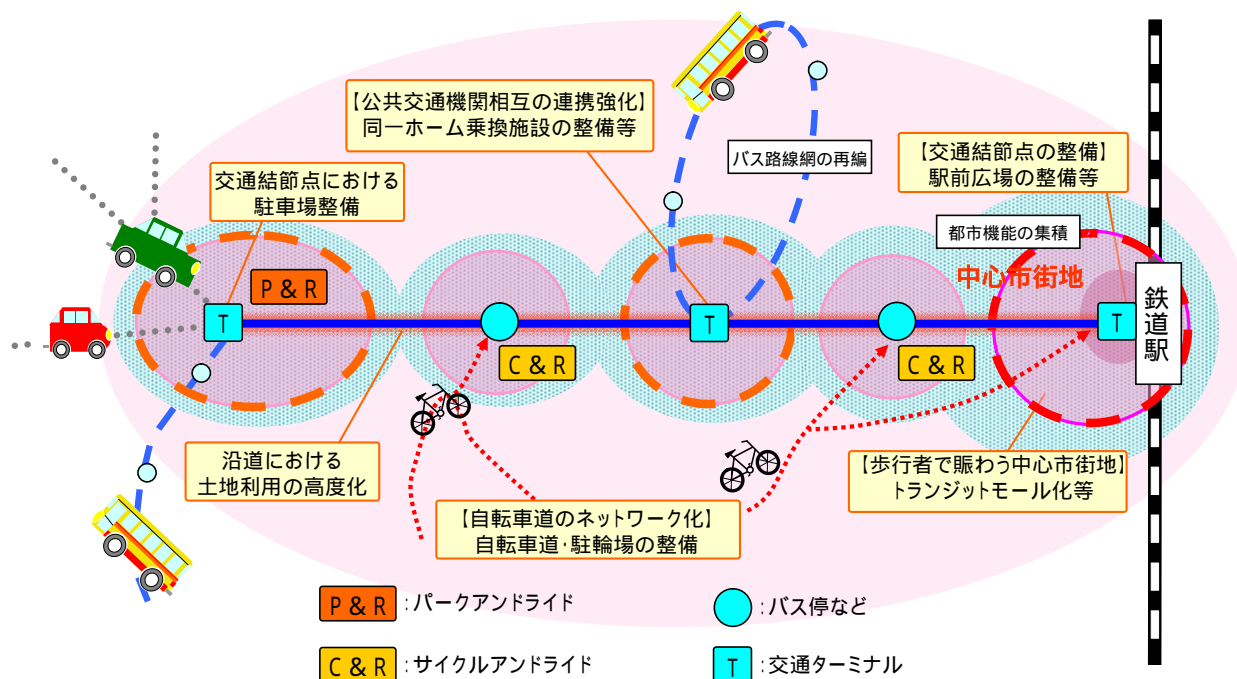


## 2.2 交通施策の推進方針

目指すべき将来の交通の姿として、誰もがいきいきと活動できる交通環境の実現や、交通渋滞の緩和、自動車利用の抑制による環境負荷の低減を図ることなどを目的に、定時性を備えた信頼性の高い公共交通を中心に、自転車、バスなどの多様な交通が連携する交通体系の確立を示しています。

実現に向けては、TDM 施策による公共交通の利用促進策や沿線への自転車・自動車駐車場の整備、交差点改良の実施など、多角的かつ段階的に取り組むこととしています。

図 2 - 7 相模原市総合都市交通計画（平成 24 年 3 月）における将来の交通の姿



パークアンドライド：鉄道駅やバス停の周辺などの駐車場に自動車を駐車し、そこからは公共交通機関に乗り、目的地まで移動すること。

サイクルアンドライド：鉄道駅やバス停の周辺などの自転車駐車場に自転車を駐輪し、そこからは公共交通機関に乗り、目的地まで移動すること。

トランジットモール：歩行者、自転車と、バスや路面電車など公共交通だけが通行できる空間。

### 3.新しい交通システムの目標（案）

南部地域の拠点間を連携する基幹的な公共交通の新しい交通システムの導入により、南部地域の交通環境の改善やまちづくりを進めます。

#### 信頼できる公共交通サービスの実現

自動車交通の影響を受けないもしくは受けにくい運行により、高い定時性、速達性を確保した信頼できる公共交通サービスを実現します。

#### 高い輸送力を備えた公共交通による効率化の実現

高い交通需要に対応可能な輸送力を有する公共交通機関を導入し、輸送の効率化を図ります。

#### 自動車に過度に依存しない交通環境の実現

環境にやさしい公共交通を充実し、自動車による移動の制約がある高齢者等が安全・快適に移動が可能で、自動車に過度に依存しない交通環境を実現します。

#### 地域の交通アクセスの向上の実現

基幹的な公共交通の新しい交通システムと自転車、バス等との連携（交通結節点での円滑な乗換え等）により、地域の交通アクセスの向上を図ります。

#### 南部地域のまちづくりへの貢献

南部地域の拠点間の連携を強化し、活力ある中心市街地づくり、産業振興、麻溝台・新磯野地区や当麻地区の新たな拠点づくりの支援など、南部地域のまちづくりに貢献します。

図3 - 1 南部地域の公共交通改善の必要性

