

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)		平成 29 年度相模原市総合計画審議会 第 2 部会第 2 回			
事務局 (担当課)		企画政策課 電話 0 4 2 - 7 6 9 - 8 2 0 3 (直通)			
開催日時		平成 29 年 8 月 1 8 日 (金) 1 0 時 0 0 分 ~ 1 2 時 0 0 分			
開催場所		相模原市役所 本庁舎本館 2 階 第 1 特別会議室			
出席者	委員	4 人 (別紙のとおり)			
	その他	0 人			
	事務局	3 人 (企画政策課担当課長 他 2 人)			
公開の可否	可	不可	一部不可	傍聴者数	なし
公開不可・一部不可の場合は、その理由					
会議次第	<p>開会</p> <p>1 議事</p> <p>( 1 ) 総合計画進行管理の 2 次評価及び改善工程表の モニタリングについて</p> <p>( 2 ) その他</p> <p>閉会</p>				

## 審 議 経 過

主な内容は次のとおり

( 委員の発言、 部会長の発言、 事務局または所管課の発言 )

開会 宮地企画政策課担当課長

### 1 議事

金森部会長の進行により議事に入った。

( 1 ) 総合計画進行管理の2次評価及び改善工程表のモニタリングについて

施策4 1、施策4 2、施策4 3について、進行管理シート及びヒアリングシートに基づき施策ごとの評価を行う。

### 施策4 1 広域的な交流を支える交通体系の確立(2次評価)

(ヒアリング)

小田急多摩線延伸促進事業の取組について、進捗状況は「予定どおり」とあるが、具体的にどのような取組を行ったのか。また、なぜ予定どおりと言えるのか。

課題解決に向けた検討を行うため、町田市をはじめ、東京都、神奈川県、小田急電鉄、学識経験者等で構成する「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」を平成28年8月に設置し、同会議において、実態経済に即した事業費の再積算、収支採算性の向上につながる需要の確保策について検討を行った。

また、交通政策審議会は、東京都市圏の交通政策のあるべき姿として、約15年に一度答申が出されるが、前回の平成12年に答申が出されて以降、今回の平成28年の答申に向けて準備を進めて来たので、取組の進捗については予定どおりと考えている。

国県道等整備事業の進捗状況については、どのように管理しているのか。

個々の路線ごとに、用地の取得率や道路の整備率を算出して管理しているが、一覧表のような外部向けの資料はない。

進捗状況について数値で現すのが難しいのは分かるが、外部に説明できる資料がないというのはどうか。

他都市においても、数値として表すことに苦労していると聞いている。ただし、年度ごとの予算に対する実績としてなら、現すことができると考えている。

理解しやすい資料の作成を目指し、努力してもらいたい。

リニア事業に関して、今後、民間活力を生かした取組として何か検討していることはあるか。

リニア事業については、そもそもJR東海が主体となって進めている事業であるが、市は全国新幹線鉄道整備法に基づく用地取得事務について、一部を民間事業者に再委託する形を取っている。

圏央道が開通し、国道16号線の町田立体も完成して、移動が格段に便利になったと感じているが、市内外の行き来のしやすさについては、どのように測定しているのか。

地図ソフトやカーナビゲーションの計測機能を使用して測定しているが、公式な統計数値としてデータを管理しているわけではない。

サンプルの採取方法等を含め、どのように業務を進めたら効果的となるか、今後の課題としてもらいたい。

関東車両基地や変電施設が設置される相模川以西における建設計画の進捗を図ることや、駅部や都市トンネル区間において用地交渉を円滑に進めることが課題となっているとあるが、原因は何か。

相模川以西の旧津久井郡の地域においては、用地交渉等を県が担当しているが、車両基地や変電施設、通気口などの大規模施設を設置するため、かなり大きな土地を取得する必要がある。

そのため、地域が分断される恐れがあることから、地域としては何らかの補償を求めている場合が多いので、円滑な交渉の課題となっているが、車両基地に関しては、昨年度末にある一定の理解を得ることが出来たので、本年度から測量に入ることが出来ている。

本市で担当している駅部や都市トンネル区間については、総じて土地単価の問題なども多分にあるが、現在の用地班員が7人という体制では十分でないことか

ら、円滑に進められない課題と認識している。

円滑に進まない理由は、訴訟等の対策に時間を要しているからではないのか。

リニア関係においては、全て国が対応していることから、訴訟等の対応はない。現在、第6回の口頭弁論が行われており、本格的な裁判はこれからと思われる。

小田急多摩線の上溝駅までの延伸について、平成28年4月の交通政策審議会答申において示された収支採算性等の課題の解決に向け、関係機関と検討を行うとともに、平成39年の開業を目指し、関係機関の合意形成に取り組むとあるが、これは沿線の宅地開発を行うということか、又は工業用地開発・整備による通勤需要拡大を行うということか。

相模原駅周辺の開発とともに、将来的にバス路線を再編成した場合の効果を検討しており、これにより上溝駅を含めた地域全体の需要喚起を行う考えである。また、相模総合補給廠内に南北道路が開通したことから、町田市や小山地区の住民の利便性が向上しており、その需要も取り込めると考えている。上溝駅の周辺を大きく開発しようという考えは、現在のところはない。

リニア事業関係の所管課として、施策・事業実施の工程表が設定されていると思われるが、現在、どの段階まで進んでいるのか。

用地買収については、平成27年から5か年の計画で進めており、その期間内に完了させることを目的に進めており、しっかりと予算も執行されているので、現在、どの段階とは言いきれないが、計画通りに進んでいるものと認識している。

小田急多摩線を延伸する場合における用地取得をはじめとする事業費用の負担割合はどうか。

国が3分の1、地方が3分の1、残り3分の1を公的主体が借り入れするスキームとなっており、地方分については、本市や町田市、東京都、神奈川県などの関係自治体が負担し合う仕組みである。

収支採算性の判断は、小田急が単独で行うのか。

周辺自治体を含めて合意形成を図るものである。

(評価)

成果指標は出ていないが、各事業は予定どおりに進捗しているとのことで1次評価はA評価であることから、2次評価についてもA評価とする。ただし、進捗状況の資料化については、しっかりと改善に取り組むこと。

他に意見等はないか。

異議なし

評価：A

#### 施策4-2 地域を支える交通環境の充実(2次評価)

(ヒアリング)

先程の質問と同じく、進捗状況が分かる資料を示してもらいたい、ないので、現在の状況を説明してもらいたい。

現在行っている主な事業は、新戸相武台線や相模原二ツ塚線などであるが、いずれも計画通りに実施されている。

幹線快速バスシステム「BRT」とはどのようなものか。

相模大野駅から北里大学前を通り、女子美術大学、原当麻駅までのルートで、道路中央に専用レーンを設置し、大人数乗車可能な連節バスを走行させる計画である。本市周辺では、町田市や厚木市で既に連節バスが走行している。

橋りょうの点検と修繕の状況について教えてもらいたい。

平成23年度に「橋りょう長寿命化修繕計画」を策定し、平成24年度から点検・修繕を進めている。点検結果により、緊急度を4段階に区分して優先順位を決め、順次、修繕を行っている。

橋りょうは全部でいくつあるのか。

平成23年度の計画策定時において、627橋である。

業績評価指標42-1について、目標値を今後、大幅に引き上げる中長期的な構想はあるのか。

現在、中長期的な構想はないが、自転車通行環境整備方針の中で、自転車道等の整備を平成33年度までに約11キロ整備する方針である。

平成26年度において、「市道整備事業」の金額が大きい要因は何か。

平成26年度の圏央道の相模原インターチェンジ開通に向けてアクセス道路としての津久井広域道路の整備と併せてネットワーク道路としての都市計画道路相原宮下線（第1工区）や都市計画道路相原大沢線（第3工区）の整備を実施したためである。

取組の方向の中に、歩道のバリアフリー化の進捗を図るとあるが、指標の設定はあるのか。

バリアフリー化に特化した指標はないが、相模大野地区、橋本地区及び藤野地区においても、エレベーターの設置などを着実に進めており、車道や歩道の整備に含めて評価している。

そうであるなら、バリアフリー化の定義について説明を付けてもらいたい。

指標79について、実証運行はあくまでも期限を区切ったものであり、所定の期間経過後は終了すると思うが、この実証運行は平成31年度まで続くということか。

実証運行については、最大3年間の期間を設定して検証し、一定の成果が出たら本格運行に移行していることから、そのまま目標値として設定している。

「7.施策を構成する主な事業」において、「短期施策」とあるが、どのような事業が短期施策となるのか。

幹線快速バスシステムについては、事業期間ごとに短期、中期、長期と区分けしており、5年以内に完了を目指す事業を、短期施策としている。

「10.総合戦略に係る総合分析」の「(1)現状分析・課題認識」において、狭あい道路等の整備については適正な予算確保が課題とあるが、柔軟な予算支出が出来るよう基金化するという意味か。

狭あい道路の整備事業に関しては、市民からの要望に基づき、順次整備を進めている。要望の件数に基づき予算の確保を行うが、申請件数が毎年度一定ではなく、予算の範囲を超える場合は翌年度の執行となってしまいうため、計画的に予算を確保することが課題となっている。

予算確保のシミュレーションができないことが解決できない課題であるのなら、予測の精度を上げるなど、改善策を検討してもらいたい。

同じく、橋りょうの維持・管理について、予算の縮減及び平準化を図る必要があるとの記載について、公共施設等総合管理計画においては予算の平準化を図ることを目的として策定したものと理解しているが、担当課としては平準化の効果は認められないとの認識なのか。

個別の計画において、長寿命化や平準化を進めて行くこととしており、今後は、国庫補助金等の財源確保に努めていく。

「11.総合計画における総合分析」の「(2)今後の具体的改善策」に、新しい交通システムの早期導入に向け、計画的な事業推進のための安定した財源の確保との記述について、具体的な改善策の記載がないが、どのような改善策を考えているのか。

社会資本整備総合交付金等、国からの交付金等の補助を得て進める考えである。

(評価)

成果指標がいくつか出ており、1次評価はA評価であることから、2次評価はA評価とするが、これについても先程と同じく、分かりやすい説明を記載するなど、改善に努めてもらいたい。

異議なし

評価：A

#### 施策43 公共交通を中心とする交通体系の確立（2次評価）

（ヒアリング）

指標80「人口規模に対する公共交通の利用割合」の評価について、平成28年度実績値は評価時に把握できないことから、平成27年度の数値で評価を行い、評価Bとあるが、実績値が「-」であるなら、評価も「-」とならないか。

実績値が出ないものについては、例年、評価が「-」となってしまうため、評価を示させていただいた上で、説明欄に現状分析等を記載している。

交通需要マネジメント（TDM）などの主要事業について、計画と進捗の状況を分かりやすく説明してもらいたい。

現在、橋本地区と相模大野地区の2箇所施策を進めており、橋本地区については、平成24年に推進計画を策定し、駅前広場の適正利用を促す啓発活動を実施した。具体的には、南口駅前広場における企業等送迎バス乗降場の利用企業の実態調査や、マイカー送迎車を対象として啓発活動を実施した。

相模大野地区については、駅北口周辺道路において、送迎や荷捌き等により混雑が生じている状況があることから、同地区における実施に向けた検討を行った。

これについても、図面や地図等を用いて分かりやすい資料を作成するなど、市全体で何をどこまで進めたということを示せるようにしてもらいたい。

同じく、モビリティ・マネジメント（MM）の状況についても説明してもらいたい。

大野北地区において、「大野北地区コミュニティバス」の運行に合わせて、公共交通の利用促進など周知啓発を図ることを目的とした、バスの乗り方教室を開催した。

また、公共交通の利用促進策として、健康や環境に良いことなどに着目したチラシ等をイベントの際に配布し、周知啓発を図っている。

放置自転車の台数を「毎月5月の平日の午後2時から3時まで」で積算する理由について、新入生や新入社員の継続利用が定着することや、日中は商業施設や金融機関等の利用者が増え、放置台数が増加するとあるが、放課後の夕方の時間帯の方が多くなるものと思っていたので意外である。

また、駐輪禁止表示にそばに、近隣駐輪場の案内表示があるかについては、以前、自転車を止めようと思った時に、駐輪場の場所が分からなかったことから、合わせて案内が表示されているとありがたいと感じた。

レンタサイクルについては、どの程度の稼働率なのか知りたかったが、思っていたよりも高い稼働率であると感じた。

「自家用車から公共交通への自発的な転換」について、高齢化による自動車運転免許証の返納状況はどうか。また、自動車の保有台数の変化はどうか。

運転免許証の返還状況については、警察の所管であり、公表されていないので、実数は把握していない。

自動車の登録台数については、約30万台であり、人口が約72万人であることから、人口比にすると、一人当たり0.42台となる。また、世帯割にすると、世帯数が約3万3,000世帯なので、1世帯当たり0.97台となる。

市では、高齢者に対して運転免許証返納に向けたキャンペーン等を行わないのか。

最近、高齢者による事故が多発していることもあり、警察署と連携して、各地区において運転免許証の自主返納を勧めるキャンペーン等を実施している。

市でもやっているのに、自主返納した人の数が分からないのであれば、その効果を図ることができないのではないか。

旧津久井地域においては、高齢化率も高いが自動車の運転率も高い状況であり、80代や90代になっても依然として運転している状況があることから、乗合タクシー等の利用をお願いしているところであるので、高齢者の免許証返納と、新しい公共交通の導入について、合わせて考えていきたいと思っている。

基礎的なデータとなるものであるので、情報公開請求も視野に入れて考えてもらいたい。

放置自転車等の台数における指標について、周知・啓発や取締り等の効果によって減少しているのなら良いが、近年、商店街がシャッター街になってしまうなど、そもそも来街者が減っている状況の中、来街者や通行量の減少、買い物需要の減少の要因はどれくらい把握しているのか。

ここ数年の放置自転車の台数は横ばいで推移しているが、目標値に対して約半数の実績値を上げており、現在、約500台弱で、10年前の約10分の1の数値まで減少している。その間、路上自転車駐車場の整備を行ったことにより、民間の駐輪場も含め、ほぼ需要は満たしている状況である。

残りの放置自転車について、原因としてはっきりしているのは、JR相模線の番田駅前の放置自転車であり、200台以上ある。ここは無料自転車駐輪場が暫定整備されているが、放置禁止区域は指定されていない。自転車駐輪場を再整備して、放置禁止区域の指定も行うことにより、200台は減少させることができると考えている。

結果の分析等の説明欄に、減少した要因として、取締り等の効果のみであり、駐輪場台数を拡大したなどの記載がないが、このような物理的な取組は全く行っていないのか。

平成28年度は駐輪場の整備を行っていないので、その旨の記載はしていない。前後に子どもを乗せられる自転車が増えるなど、自転車が大型化しており、ラックに乗せられない自転車のために平置き場を整備するなど、むしろ、収容できる台数は減っている状況もある。

「11.総合計画における総合分析」の「(2)今後の具体的改善方策」において、過去の実施内容を改善方策として記載した意図は何か。

橋本地区TDM推進計画については、駅前広場の完成によって事業が終了するものではなく、継続的に推進していることから、その効果を次に生かすため、これまでの実施内容も記載した。

レンタサイクルのTSマークについては、赤色シールと青色シールのどちらか。

青色シールである。

駐輪場を管理している指定管理者というのは、どのような団体か。  
また、レンタサイクルの利用者はどのような人か。

指定管理者については、公益財団法人相模原市まち・みどり公社である。レンタサイクルの利用者については、電車で駅まで来て、そこからレンタサイクルで勤め先や学校などに行くときに使っている人がほとんどである。観光の足として使っているという人は、ほとんどいない。

観光案内所等でも利用を促し、利用者の範囲をもっと広げれば、自動車の数も減ると思うので、より良い効果が生まれるのではないか。

シェアサイクル等についても研究しているが、現状では、観光と結びつけて事業を進めても、需要が見込まれないと考えている。平成25年には、インターシップで集まった学生達が、シェアサイクルについて研究を行ったが、なかなか難しいとの意見であった。

先ほど、交通需要マネジメントの事業について、平成28年度の予算額、決算額がゼロ円との話であったが、これは人件費等もまったく含まれていないのか。

人件費は計上しておらず、啓発活動に係る経費のみであるので、ゼロとしたもの。チラシ等の印刷も庁内印刷で対応している。

人件費については、1ページ下段にある全体の経費のところでは載せているので、それぞれの施策を構成する主な事業のところでは、事業費を含まない形で記載している。

(評価)

1次評価はA評価である。これについても、全体の計画と進捗が良く分かるように、資料化の改善を進めてもらいたい。

指摘された点について、よく検討するという事で2次評価もA評価とする。

異議なし

評価：A

( 2 ) その他

次第の( 3 )「その他」について、事務局から何かあるか。

次回、第2部会第3回は8月28日(月)午後6時から同会場で実施。  
2次評価が2施策となる。

他に意見等がないようなので、本日の議事は終了する。

閉会 宮地企画政策課担当課長

以 上

## 相模原市総合計画審議会第2部会委員出欠席名簿

	氏 名	所 属 等	備 考	出欠席
1	金森 剛	相模女子大学人間社会学部社会マネジメント学科	部会長	出席
2	中田 恭子	青山学院大学理工学部化学・生命科学科		欠席
3	長野 基	首都大学東京 都市環境学部建築都市コース 大学院都市環境科学研究科都市システム科学域		出席
4	高田 泉	公募		出席
5	林 佳美	公募		出席