

会 議 録

会議名 (審議会等名)		平成 27 年度相模原市総合計画審議会第 3 回第 2 部会				
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 27 年 8 月 25 日 (火) 18 時 00 分 ~ 20 時 10 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	5 人 (別紙のとおり)				
	その他	0 人				
	事務局	6 人 (企画政策課長 他 5 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		開会 1 議事 (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 (2) その他 閉会				

審 議 経 過

(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 小林企画政策課長

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 4、施策 4 5 について、進行管理シート及び改善工程表並びにヒアリングシートに基づき、施策ごとに評価を行う。

施策 4 4 魅力ある景観の保全と創造 (2 次評価)

(ヒアリング)

施策進行管理シートの「取り組みの方向」に「地域の顔となる景観拠点や地域をネットワークする景観軸などの形成」とある。景観拠点や景観軸を一つの柱として事業展開するということが。

そうである。景観計画を平成 2 2 年 3 月に策定し、その中で景観拠点や景観軸を位置づけた。

接道緑化とはどのようなものか。

開発行為を行う際に敷地の接する道路沿いに配置する生垣や中木等のことである。

まちなみウォッチングの実施や、NPO 団体との協働事業等は非常に良い取組であるので、今後も積極的に実施してもらいたい。

相模原市内で、国等の表彰を受けた地域等はあるのか。

魅力あるまちづくりの推進に努め、特に著しい功績があった個人又は団体を表彰するまちづくり功労者国土交通大臣表彰を小田急相模原駅前再開発等が受賞している。地域の方の取組等が評価されたものである。

景観に対する満足度について、世代や性別等による違いは見られるのか。そういった違いが把握できれば、景観計画の方向性等を見るヒントになると考える。

世代や性別等によるクロス集計等に行っていない。データとして取れるかどうか今後検討したい。

今後の方向性について、神奈川県内でいうと、横浜市では都市デザイン室を作って先導的な取組を行っているが、相模原市については今後、どのような方向性を示していく予定なのか。

横浜市の取組は参考にしている。また、市民の方に景観に対する意識を高めってもらうために、まちなみウォッチング等の取組を今後、引き続き進めていきたい。

(評価)

成果指標、サブ指標ともにA評価で、1次評価はA評価となっている。2次評価についてもA評価でよいと考える。

地区計画、建築協定、景観計画、景観協定の景観に係る規制によって景観が保護されている場所が過去4年間で増えている。それはある意味、市のブランドを守っているといえる。このような取組を積極的にPRしてもらいたい。

他の意見はないか。

異議なし。

評価：A

施策45 安全で快適な住環境の形成（改善工程表モニタリング） （ヒアリング）

「耐震アドバイザー」の導入を検討しているとのことだが、これは公的な制度か。

公的な位置づけのあるものではない。「耐震アドバイザー」は、実際に地域を

歩いてもらい、耐震補助制度等の説明、周知・啓発活動を行ってもらうための制度である。

建議書における総合計画審議会からの意見でコストの低減について指摘したが、建築資材等のコストが上昇している状況で、この点についてどのように考えているか。

建築資材等のコストは上昇しているが、耐震診断の基準を作成している日本建築防災協会による共通仕様などにより、見積作業の効率化や工事費の低減は図られていると考えている。

耐震に係る補助金等の新たな取組は行わないのか。

平成27年4月から耐震補助金の増額を行った。その背景としては、耐震工事等の相談に来られた方等へのアンケート調査から、工事に対する自己負担額が大きいという意見が多く聞かれたことを踏まえ、補助制度の拡充を行ったものである。

補助制度の拡充を行ったということであるが、その制度が利用されないという意味がない。周知に力を入れるようにしてもらいたい。

地域によってリスク度合いは異なると思うが、リスクの高い地域で、1981年（昭和56年）に施行された建築物の新耐震基準をクロスさせた建築物の実情データはあるか。そのデータがあれば、どの地域のリスクが高く、重点的に取り組むべきかが見えてくると考える。

そのようなデータはない。建築物の耐震化の必要性についての普及・啓発活動の一環として、地盤の状況などから地域の揺れやすさを評価した「揺れやすさマップ」があり、現在その改定作業を進めている。揺れやすさについては、相模原市全体で、地域によって揺れの違いはほとんどないと想定している。

そこに高齢化率を合わせた数値・指標があると精度の高いものになると考える。

平成26年度当初予算額が削減となったのはどのような理由か。

耐震診断や改修工事の補助件数が減少したことから、当初予算額の削減となったものである。

補助制度の周知や耐震アドバイザーの導入に向けた取組は引き続き進めていただきたい。

各種データに基づく地域の重点化等については更なる検討を進めてもらいたい。

施策 4 1 広域的な交流を支える交通体系の確立（改善工程表モニタリング） （ヒアリング）

改善工程表に記載のある「事例研究」で、第 1・第 2 四半期でどのような分析が行われたのか。サブ指標の検討状況についてお聞きしたい。

他の自治体の事例等を研究するため、平成 27 年 10 月に開催予定の関東ブロック道路改良・舗装担当者協議会に議題として提案する考えである。それをもとにサブ指標の設定を検討していく予定である。

小田急多摩線延伸等、事業ごとに事業経費等のシミュレーションはどのように実施しているか。

小田急多摩線の唐木田駅から上溝地区までの延伸については、事業費総額として 1,080 億円、負担割合は国が 3 分の 1、地方公共団体が 3 分の 1、借入金が 3 分の 1 を予定している。

成果指標が毎年測定できない設定のため評価できない。サブ指標の設定により評価・測定ができるようにしてもらいたい。加えて、市民が分かるような工夫をしてもらいたい。

事業経費がどの程度で、市民の税負担がどのようになるのかを早い段階から分かりやすく示してもらいたい。

小田急多摩線延伸の現段階での事業経費試算 1,080 億円は公表しており、

市民団体への説明も行っている。しかし、正確な負担割合は、今後、地方公共団体等との話し合いにより決まっていくものであることから、決定し次第、できるだけ早く市民に公表していきたい。

小田急多摩線延伸における国への要望として、18万人分の署名を国土交通省に提出したとあるが、この市民の思いを武器にして、ぜひとも延伸を実現してもらいたい。

改善工程表について、サブ指標や基準地点の検討の進捗はどうか。

現在、考え方を整理しているため時間を要している。特に道路事業は、単年度で完了するような性質のものではないため、指標の設定に苦慮している。

サブ指標については、市民に対する説明ツールにもなることから、柔軟に検討してもらいたい。

施策42 地域を支える交通環境の充実（改善工程表モニタリング） （ヒアリング）

コミュニティ交通により、公共交通カバー率は改善するのか。

新たにコミュニティ交通を導入した場合や路線バスの停留所が増える場合は、公共交通カバー率は改善する。

コミュニティバスや乗合タクシーの導入について、地域住民による地域組織の形成を条件の一つとしているが、地域組織とはどのようなものか。

自治会長等の地域住民の方々による委員会組織である。

実証運行中のコミュニティバスについて、地域の検討組織を中心に策定された運行計画をもとに、地域住民を対象とした需要予測調査を行うとあるが、予測は誰が行っているのか。

住民アンケート等により集積したデータをもとに、本市の職員が予測を行っている。

市南部地域の新しい交通システムの導入について、南部地域から市役所を結ぶバス路線等の導入は検討していないのか。

現状は検討していない。南部地域で新しい交通システム導入後に、波及的にどう展開していくかを、その時のニーズ等を分析しながら検討していきたいと考えている。

コミュニティ交通の「過疎地有償運送」とは何か。

地域の中で、業者ではなく地元住民が地域運送を行うということである。しかし、現状において市内での実施例はない。

市内ではコミュニティバスが2路線、乗合タクシーが4地区で運行しているとのことだが、具体的にはどこの地区か。

コミュニティバスについては、橋本駅と商業施設アリオを出発口とした路線、淵野辺駅を出発口とし町田方面に向かう路線がある。乗合タクシーについては、相模湖付近の内郷地区、津久井地域の根小屋地区、吉野・与瀬地区、牧野地区の4地区で運行している。

サブ指標42-1「自転車と歩行者の通行区分が分離されている道路の整備済延長」について、最終目標9.8kmの根拠は何か。

自転車における通行環境整備方針を平成26年12月に策定した。基準となる平成25年度の実績値が5.6kmとなっており、最終的にはそれを倍増するという考えのもと算出したものである。

指標78「市内主要地点間の所要時間合計(片道)」について、定義はどのようなになっているか。

市内主要地点間において、車を利用する場合と公共交通機関を利用する場合の所要時間の合計である。

指標78については、市民の市内における移動のしやすさを前提とした現実的な指標と考える。今後、新しい交通システムができると、更に時間短縮につな

がるということか。

そうである。

相模原市としては、市内の移動がしやすくなるという視点から、公共交通網の整備に重点的に取り組むのか。

公共交通網の整備も重要であるが、道路環境の充実については、渋滞解消のために右折レーンを作る等、様々な施策があると考えている。

交差点の渋滞解消を一つの指標とする考えはあるか。

交差点における右折レーンの設置等は現在も実施しているが、それを指標化することは難しいと考える。

中央区は平坦地が多く、サイクリングにも適した地域と思うが、サイクリングロードの整備について、どのように考えるか。

市道大沼231号線に一部自転車専用レーンがある他、相模川沿いの相模グリーンライン等にも自転車道を整備している。また、境川沿いについても自転車利用が図れるように整備することやポケットパークを設置する等の事業を実施している。

コミュニティバスや乗合タクシーの導入において、地域組織による住民アンケートを実施するとあるが、その対象を地域住民だけではなく、市役所を利用するために公共交通機関を使う方にも広げることは考えているか。座間市等では、駅から市役所に向かうコミュニティバスが運行している。

コミュニティバスは、駅やバス停から離れた地域、いわゆる不便地域に導入するものである。本市において市役所に向かうルートは、民間運営のバスもあるため、現段階での導入は難しいと考える。

他の自治体では、不便地域ではないところにもコミュニティバスが運行している。相模原市においても検討することは可能か。

コミュニティバスや乗合タクシーは住民の足を確保するということが目的で

あることは理解できるが、逆に不便地域ではないところに走らせることで、地域の活性化に繋がる部分もあると考えるがどうか。

色々な考え方があるが、公共交通であることからコミュニティバス等の導入の目的は、やはり不便地域における住民の足を確保することにあると考えている。

今後、人口減少が進行すると、こうした住民サービスは先細りになると思う。今後、観光等の地域活性化の視点も取り入れていくことが必要と考える。

(2) その他

次第の(2)「その他」へ移る。事務局から何かあるか。

特になし。

本日の議事は終了とする。

閉会 小林企画政策課長

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	岡本 真佐子	青山学院大学地球社会共生学部 地球社会共生学科		出席
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	林 恵子	公募		出席
5	三好 上次	公募		出席