

会 議 録

会議名 (審議会等名)		相模原市都市計画審議会小委員会(第5回)				
事務局 (担当課)		まちづくり計画部 都市計画課 電話042-769-8247(直通)				
開催日時		平成30年3月26日(月) 午前10時~12時				
開催場所		相模原市民会館 2階 第2大会議室				
出席者	委員	4人(別紙のとおり)				
	その他	0人				
	事務局	10人(都市建設局長、まちづくり計画部長、都市計画課長、他7人)				
公開の可否		可	不可	一部不可	傍聴者数	0人
公開不可・一部不可の場合は、その理由						
会議次第		(1) 都市構造分析に基づく将来都市像について 都市構造分析に基づく将来都市像に関する提言(案)について (2) その他				

審 議 経 過

主な内容は次のとおり。(は委員長の発言、 は委員の発言、 は事務局の発言)

事務局から「都市構造分析に基づく将来都市像に関する提言(案)」について説明を行った後、質疑を行った。

(1) 都市構造上の課題

相模原市固有の課題の中の「9 市街化区域縁辺部の土地利用」の具体的な動向はどうなっているか？

特定保留区域として、相模原愛川 IC 周辺の当麻地区と麻溝台・新磯野地区の2地区が位置付けられていて、市街化区域への編入に向けた取組を進めている。一般保留区域としては、鷲野森・大野台・青葉の3地区を位置付けており、いずれも市街化が一定程度進んでいる箇所である。

市街化区域への編入と集約型都市構造への転換は相反することであり、課題の中に一括りに書かれている点を整理することが必要と思われる。また、特定保留区域は、主に IC に関連する産業系土地利用の拠点として、一般保留区域は居住に相応しい箇所として、という視点で丁寧に表現していった方が良いと考える。

課題の項目なので解決策の方針まで書かなくて良いのではないか。

(2) 目指すべき都市像の考え方

課題に対する解決策として、「拠点・軸・ゾーン」を基本に市の将来像を考えていくという展開が少々分かりにくい。この3つを基本に都市構造を考えていくことは新しい視点なので、丁寧に説明するべきであり、目指すべき都市構造の形(ニューロン構造)の結論を先に示してもよいのではないか。

拠点・軸・ゾーンの3つを基本構成として整理していく考えについては、提言案の「4-1 目指すべき都市構造」の前に書き加えていく。

提言案の交通軸の中で津久井広域道路について触れているが、表現等についてご意見を伺いたい。

圏央道が開通し相模原 IC ができたことで、交通動向も変化しており、既存の国道412号の交通量は減少しているため、今後の求められる役割も変わってくると考えられる。

審 議 経 過

交通利便性と周辺の土地利用コントロールをどう考えるかだと思う。周辺の土地利用コントロールを考えていかないと、人やまちが現道からバイパス側にシフトしていき、地域も大きく変化してしまう。

さがみ湖プレジャーフォレストへの主要なアクセスについて、相模原の市街地側からとするのか、山梨県側からとするのか、という企業の方針にも影響を受けることが考えられる。

圏央道が開通して横浜方面や埼玉方面からの客が増えたと聞いているが、津久井広域道路が整備されたとしても、直接さがみ湖プレジャーフォレストにアクセスできない課題がある。

東京都が多摩方面からの尾根幹線の優先順位を上げている。東京方面からの流れを相模原 IC で止めるのか、その先まで伸ばすのかという観点で考えていく必要もある。

津久井広域道路については、地元は期待していると聞いているが、現実的でないと考える。現道をテコ入れしていく方が良く、立地適正化計画策定に向けても慎重に考えていく必要がある。

津久井広域道路は合併前から地域が期待している。国道 20 号は雨量規制にすぐなるため、災害時のバイパスの役割として考えている面もあり、様々な面から考える必要がある。

「見直し」ではなく、観光面なども含めて「あり方を検討する必要がある」といった表現が良いのではないか。

社会動向の影響もあるため、それらを踏まえた検討となるだろう。

中山間地域はものすごい人口減少が予測され、縮退を考える中で整備していく考え方もある。全体を考える中で検討する必要がある、「あり方を検討」とした方が良いだろう。

現道とバイパスが 2 路線あるのは効率が良いとはいえないので、構想道路ありきではなく、柔軟な方策を考えることも必要である。

審 議 経 過

(3) 立地適正化計画を見据えた検討

誘導施設の考え方については、基本的にはこの通りだと思う。ただし、藤野地域での芸術活動なども踏まえると、拠点以外で芸術系の施設を誘導しないと言い切らない方が良いと思う。

提言案の中には「居住誘導に準ずる区域を考える」と記載しており、そうした施設誘導の可能性も読めるようにしている。

工業系用途地域の誘導区域からの除外の記載の中で「用途見直しも視野に入れる」とあるが、詳しい内容として考えていることはあるか。

現状で住宅地になっている箇所は、住居系にしていくことを考えている。大きなところでは相模大野駅付近で、工場跡地に大規模なマンションが立地しているところなどがある。

淵野辺駅周辺でも工場跡地がマンションに転換された箇所がある。住宅が増えると操業環境が悪化していくため、一層住宅地化が進んでしまう傾向がある。産業振興の観点から考えると、土地利用の純化を積極的に推し進めることもどうかと考える。

美術館などの芸術文化施設は、山間部、特に藤野地域などで需要が見込まれるため、橋本・相模原・相模大野の3拠点以外での立地ができなくなるような形にならないよう検討した方がよい。

提言案に挙げている全部の施設を誘導施設に位置付けると決めたわけではなく、位置付ける必要性の有無を含めて今後検討していく必要がある。誘導施設への位置付けが国の補助金の要件として関わってくることも想定されるため、その面から考える必要も出てくる。

例えば、ホテルといっても様々な規模の施設がある。広域拠点において考えられるのは、コンベンションと一体になったものであり、ビジネスホテルではないのだと思われる。規模感が伝わらない形になっているため、整理して記述していく必要がある。誘導施設の考え方については、指摘事項を踏まえて表現を工夫していく。

(4) 将来都市像

中山間地域について丁寧に書かれているのは良い。なお、時間軸に沿って柔軟に都市像を変えていくとは、具体的にはどんなイメージになるのか。

人口減少が進む中でも、場所によって進行のスピード感が異なってくる。拠点に徐々に集約されていく中でも、どこに集まるのかを明確にし、選択してもらうことで

審 議 経 過

集約が図られていくイメージである。

将来明るいことだけ言える状況でないことを市民にも一緒に考えてもらう必要があり、情報提供していかなければならない。どの場所に、どのような人が、どの公共交通を使ってなどの情報はオープン化されていないので、そういったことを知ってもらう必要があり、今後の課題の1つである。

技術革新の都市構造とはどういった内容なのか。技術革新により変化してくる部分は、あくまで生活を補完するという位置付けであって、そのような表現の方が良いのではないか。

技術革新の例として自動運転の実用化などがあげられる。駅前広場などについても、現在はバス前提で考えているが、バスの広場が必要なのか、自動運転車の広場が必要になるのかなど、ハード整備の方向性も変化してくる。また、今後は買い物についても、通販やドローンによる輸送などが増えてくることも想定される。

変化を見込む水準とはどういったことなのか。

水準の1つとしては、時系列的なものが考えられる。20年後ならば実現するが、10年後には困難な場合もある。

(2) その他

提言(案)の修正については、委員長に一任の上、修正内容を各委員に報告することとした。

以 上

相模原市都市計画審議会小委員会(第5回)委員出欠席名簿

	氏 名	所 属 等	備 考	出欠席
1	飯島 泰裕	青山学院大学 社会情報学部 社会情報学科 教授		出席
2	伊藤 彰英	麻布大学 生命・環境科学部 環境科学科 教授		出席
3	加藤 仁美	東海大学 工学部 建築学科 教授	副委員長	出席
4	西浦 定継	明星大学 理工学部 総合理工学科 教授	委員長	出席
5	保井 美樹	法政大学 現代福祉学部 福祉コミュニティ学科 教授		欠席
6	澤岡 詩野	ダイヤ高齢社会研究財団 研究部 主任研究員		欠席
7	中西 泰子	相模女子大学 人間社会学部 社会マネジメント学科 准教授		欠席