

平成27年度4月記者会見 会見録

日時 平成27年4月13日(月)午後2時00分～2時30分

場所 市役所2階第1特別会議室

(市長)

このたび市長選挙におきまして、多くの市民の皆様からのご支援を賜り、引き続き市政を担わせていただくこととなりました。相模原市長としての責任を重く受けとめ、市民一人ひとりの幸せな暮らしのため、そして、本市の発展のため、一生懸命頑張りたいと思います。

今回の市長選挙についてですが、人口減少、少子高齢化という厳しい時代にあつて、市民の皆様の安全、安心な暮らしの確保、また、本市の未来に向けたまちづくりを推進することによる地域の活性化、いわゆる地域創生がひとつの論点であったと考えております。こうした中、市民の皆様には、これまでの取り組みとともに選挙戦で掲げました施策を、評価していただいたものだと考えており、市民の皆様にご感謝を申し上げます。

市長として3期目の任期にあたりましては、「魅力あるまち さがみはら」を目指し、72万市民とともに、さらなる本市の進展を求め、暮らしの満足度を高めるまちづくりを進めてまいりたいと考えており、このたびのマニフェストに掲げました6つの項目に基づき全力で市政に取り組んでまいります。

3期目のマニフェストの項目でございますが、1つ目は、「相模原教育の推進」でございます。将来の相模原を担っていく子どもにとりまして、より良い教育環境の整備が実現できるよう努めてまいります。

2つ目は、「お年寄りや障害者にやさしい医療・福祉の充実」でございます。高齢化が進む中で、地域包括ケアシステムの構築、認知症施策の推進に取り組み、高齢者が安全で、安心して暮らせる地域社会を実現したいと考えております。

3つ目は、「子育て・働く女性の応援」でございます。小児医療費助成の年齢制限を中学校3年生までに拡大するほか、児童クラブや保育所の整備による待機児童の解消にも取り組んでまいります。

4つ目は、「活力あふれる地域経済」でございます。本市独自の産業集積促進方針に基づき、新産業の創出や成長分野の開拓、中小企業の支援を推進するなど、産業振興に努めてまいります。また、ものづくりだけではなく、農業に関する取り組みも大切であり、都市農業の推進施策として、特に6次産業化の支援にも取り組んでまいります。

5つ目は、「ポテンシャルを生かしたまちづくり」でございます。本市には、リニア中央新幹線駅の設置や米軍相模総合補給廠の一部返還地の活用、小田急多摩線の延伸計画等、様々な大規模プロジェクトが控えております。これらの事業は先人

たちが長年取り組んできた事業であり、これらの事業を本市の将来のために最大限に生かしてまいります。昨今、地方創生ということが叫ばれておりますが、本市が地方創生の最先端をいく自治体として、まちづくりを進めてまいりたいと考えております。

6つ目は、「相模原市の魅力の発信」でございます。本市は湖や山という、豊かな自然環境に加え、都市機能を備えた市街地、スポーツ、文化の分野等、多様な地域資源があります。こうした地域資源を市内外に発信し、新たな観光振興施策につなげてまいります。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックのキャンプ地として、外国選手団の誘致にも積極的に取り組んでまいります。

最後になりますが、リニア中央新幹線駅の設置や米軍相模総合補給廠一部返還に伴う橋本・相模原の新たなまちづくりをはじめ、圏央道のインターチェンジ周辺の産業拠点づくりなど、大きな事業がまさに動き始めました。相模原市の50年、100年先を見据えると、今後の数年の間に相模原の方向性を明確にすることが大変重要であると思っております。市民の皆様一人ひとりが安全で、安心して、心豊かに暮らせるよう、また、相模原に住み続けたい、企業も進出したいと思っただけですよう、3期目も一生懸命頑張っております。

私からは以上でございます。

(記者)

今回の市長選挙の得票数が20万票を超え、前回の市長選挙以上に票を伸ばしましたが、この票数についての感想をお聞かせください。また、投票率が前回の選挙を下回りましたが、どのように分析していますか。

(市長)

得票数につきましては、市長として2期8年取り組んできた施策の成果や、3期目に向けた私の政策を市民の皆様にご理解いただいた結果だと思っております。

投票率につきましては、前回の選挙と比較して3.8ポイント低くなりましたが、これにつきましては、市といたしましても日頃から市政につきまして、広く市民の皆様にご周知することが足りていなかったものだと考えております。相模原の将来に向けたまちづくりが論点の1つであった選挙だったと思いますが、市民の皆様の関心が少し低いように感じられました。今後、本市において動き始めている大規模プロジェクトをはじめ、福祉政策など市民生活に直結する様々な施策について着実に取り組まなければならないと思っており、選挙があるなしに関わらず、市民の皆様の市政への関心が深まるよう、きめ細かく周知するなどの取り組みが必要だと思っております。

(記者)

3期目のマニフェストを掲げ、それらを全力で取り組まれるとのことですが、まず、どの施策を重点的に取り組みますか。

(市長)

マニフェストに掲げました6つの項目につきましては、どの項目も同時進行で、かつ、全力で取り組まなければならない項目だと思っております。

少子高齢化、人口減少は、日本全体の問題です。本市は、現時点で人口が増加しておりますが、平成31年をピークに人口が減少すると推計しております。市民の皆様からは、安全で、安心して暮らせるまちづくりを推進してほしいとの声が多く、市としても最優先で取り組まなければならないと思っております。その中でも、保育所や児童クラブの待機児童の解消をはじめ、放課後のお子様の居場所を確保するための、児童館の整備を行うなど、子育て支援に注力したいと思っております。また、ご家庭の経済的負担を軽減するため、小児医療費助成の対象年齢を現在の小学校6年生までから、義務教育である中学校3年生までに拡充したいと考えております。

高齢化社会への対応も必要です。特別養護老人ホームの待機者の解消も大きな課題ですので、受け入れ体制を拡充するほか、相談体制など高齢者支援を充実させたいと考えております。

そのほか、教育の充実も重要でございます。昨今、教育委員会制度改革が進み、本年4月からは、総合教育会議の設置により、教育に市長部局が参画できるようになりました。子どもを取り巻く様々な課題を、教育委員会や教育関係者だけに委ねるのではなく、市や地域も含め、市民総ぐるみとなって取り組むという大きな改革だと思っておりますので、次代を担う子どもたちの健やかな成長のための環境整備に全力で取り組んでまいります。

本市では、先駆的な取り組みとして、子どもの権利条例を平成27年3月に制定したところです。また、教育現場におきましては、子どもの多様なニーズに対しまして、担任の教諭だけではなく、学校全体で対応するため、昨年度から児童支援専任教諭を設置いたしました。3期目では、72校ある小学校すべてに配置したいと考えております。

平成29年に県費負担教職員の給与負担等の移譲が行われますと、例えば、少人数学級、いじめや不登校などの問題、教員の配置についてなど、これまで以上に教育に関する様々な政策を自ら決めることができます。「相模原教育」がどのようにあるべきなのかということが大変重要になりますので、全力で取り組んでまいります。

医療・福祉政策の充実も重要です。すでに、医療関係団体が参画する医療懇話会の中で、相模原市の医療がどうあるべきかなども検討しておりますが、救急医療であるメディカルセンターの運営や総合診療医の育成、医療と福祉、介護の連携などの対応もしなければならない重要な課題だと思っております。現在、北里大学医学部と連携し、総合診療医の育成に積極的に取り組んでおりますが、今後、その重要性が増すと思っておりますので、引き続き、取り組んでいきたいと思っております。また、できる限り、市民の皆様の負担が少なくなるよう、今後、定期予防接種となる接種費用などについて、医療機関と連携しながら対応してまいりたいと考えております。

経済面では、圏央道の開通、また、今年3月の相模原インターチェンジの開設を契機に、さらに産業の活性化を図り、津久井地域の人口減対策や自然環境の保全などにつなげていきたいと考えております。農業については、ものづくりと融合させるいわゆる6次産業化の推進など、地域の特性に応じた計画を策定し、具現化してまいりたいと考えております。また、リニア中央新幹線駅周辺や相模総合補給廠の一部返還地を活用したまちづくりや、小田急多摩線の延伸計画などについては、現在、整備の方向性を検討しておりますので、できる限り早く市民の皆様にお示しできるように、事業を推進してまいりたいと考えております。

本市はこれまで、相模大野駅や小田急相模原駅、橋本駅北口側、相模原駅南口側など、複数の拠点整備、いわゆる、多極連携型のまちづくりを行ってまいりました。総合的な拠点整備という面ではこれからです。今後、リニア中央新幹線駅ができる橋本と相模総合補給廠の一部返還地がある相模原を一体的なまちとして捉え、広域的な連携ができるよう、まちづくりに取り組んでまいりたいと考えております。

子育て支援や教育、高齢化社会への対応、医療、介護、福祉など市民生活に直結した施策にしっかり取り組んでまいりたいと考えております。そのためにもしっかりと財源を確保しなければなりません。国や県に依存するのではなく、産業政策の充実やまちづくりの推進など、自らの創意工夫により財源を確保し、自立性を高めたいと考えております。

(記者)

報道機関による世論調査などでは、広域交流拠点整備というものが、あまり有権者に知られていないという結果があります。先ほど市長からこのようなことも含め周知していくとお話がありましたが、多額な予算を要する事業であり、どのようなビジョンで事業を進めていくのか、財源の確保等を含め、早急に周知すべきだと思います。これから、どのようなまちをつくるのか、また、それをどのように周知するのかを、お聞かせください。

(市長)

相模原市は、昭和50年代後半から多極連携型のまちづくりという計画を立ち上げ、相模大野や橋本、相模原駅周辺を中心商業地として整備を進めてきました。また、淵野辺、上溝、小田急相模原、東林間、古淵地区については、地区中心商業地として整備してまいりました。相模原駅周辺は相模総合補給廠がありましたので、駅南側の一部の整備のみで、まち全体の整備ができない状況でした。

橋本、相模原駅周辺は、本市の中心市街地ではありますが、橋本駅周辺につきましてはリニア中央新幹線駅の位置が示されていなかったこと、また、相模原駅周辺につきましても相模総合補給廠の返還がなされていなかったこともあり、部分的な開発にとどまっておりました。しかし、ここで、リニア中央新幹線駅の位置が示され、事業化されたこと、また、相模総合補給廠の一部が返還されましたので、まちづくりを進めやすくなりました。両駅は隣接する駅ということもあり、橋本、相模

原両駅を一体的なまちとして捉える複眼構造のまちづくりとして、整備することとしたものでございます。これまで、土地利用やまちづくりの方針を具体化するため、基本計画などを策定するとともに、これらの計画に基づいた具体的な整備手法の検討を進めてまいりました。基本計画では、橋本、相模原両駅周辺のまちづくりについて、それぞれに役割をもたせるようにしています。現在、施設を具体的にどのように配置するか等を検討しており、ご指摘のとおりできる限り早く、市民の皆様に関わりやすい形でお示ししなければならないと思っております。

一方で、相模総合補給廠の一部返還、リニア中央新幹線が事業化されたとはいえ、青写真や事業費などを簡単にお示しできるものではありません。例えば、橋本駅周辺のまちづくりについては、土地区画整理法に基づく事業手法で進めていくこととなりますが、事業主体についても、民間、自治体や第三セクターなど、今後、よく検討して決めなければなりません。また、地下に設置されるリニア中央新幹線駅、駅前広場や駅舎をどのようにするか、商業施設をどのように配置するかなど、簡単に決定できるものではありません。鉄道事業者等との調整も必要です。民間開発もあることから事業費をすぐに公表できるとは限りません。そのようなことも含め、総合的に調整しなければならないと思っております。

相模原駅周辺についても同様のことがいえます。小田急多摩線が延伸される場合は線路が地下化されると思いますが、駅の設備だけではなく、複合的な施設として整備されることも想定されます。鉄道事業者等の事業計画や土地利用計画との整合性など、様々な調整が必要となります。例えば、コンベンション施設を整備とした場合、どの程度の規模にするか、また、どのような事業主体で整備するのかなどを決めなければなりません。さらに、財源の課題もありますので、民間開発のほか、企業等の共同体による開発などの手法も考えなければなりません。私自身、これまで相模大野の再開発に取り組んでまいりましたが、その開発については、様々な手法を組み合わせ進めてまいりましたので、橋本、相模原両駅についてもこれらの経験を生かして、一番よい方法でまちづくりを進めたいと考えております。このようなことから、まちづくりの全貌、事業費など、すべてのことをお示しすることはできないかもしれませんが、自治体が整備するペDESTリアンデッキや駅前広場、駐車場などにつきましては、自治体として事業費の試算ができますので、このようなものについては、できる限り早くお示ししてまいりたいと思っております。

(記者)

小田急多摩線の延伸については、実現の可能性が高まってきたとのお話がありました。相模総合補給廠の一部返還でハード面での条件は整ってきたため、国の交通政策審議会の答申もよい方向になる可能性もあります。しかし、鉄道を延伸するかを最終的に決定するのは鉄道事業者だと思います。市長がお話される延伸の可能性が高まってきたという根拠はどこにあるのでしょうか。

(市長)

先ほどお話ししましたまちづくりと同様に、これまで長年、検討、調整してきた結果からです。検討では、国土交通省や鉄道事業者などにも参画していただき、整備費用、経常的費用をはじめ、事業採算性など様々な視点から検討を行ってまいりました。現在の検討結果において、小田急多摩線延伸の事業化につきましては、都市鉄道等利便増進法の適用を前提としておりますが、これを適用する場合、地元自治体、国、整備主体が事業費を3分の1ずつ負担することとなります。この場合、地元自治体が負担する3分の1の事業費の取扱いが重要なポイントだと思います。単純に考えますと、整備費用の3分の1を延伸線の沿線にあたる複数の自治体で分担することが想定され、1千億円を超える整備費用を本市がすべて負担するものではないと考えております。

一方、整備主体が負担する3分の1の整備費用については、制度上、借入金等で調達することとなっており、この事業の採算性が交通政策審議会でのポイントになると考えております。

また、この事業を進めていくうえでは、車両や線路、駅などをどのように整備するのかなどについて、鉄道事業者を含めた関係機関と今後、協議を進めていく必要もあります。

これまで、様々な意見を交わしながら、事業採算性や役割分担、運営方法などを検討してまいりましたので、これらを総合的に勘案し、小田急多摩線延伸の事業化の可能性が高くなったものと考えております。

以 上