

建設委員会

日 時：平成21年3月11日（水）

建 設 委 員 会 会 議 録			
平成 2 1 年 3 月 1 1 日		開 会	午前 9 時 2 9 分
		閉 会	午後 7 時 3 2 分
出席者	委員	小 林 正 明 栗 原 大 加 藤 明 徳 古 内 明 小 野 沢 耕 一 ○阿 部 善 博 二 木 栄 一 △松 永 千賀子 落 合 芳 平 山 岸 一 雄	
	議員	な し	
欠席者		な し	
説明のため の出席者		宮崎副市長 坂井副市長 田所都市建設局長 高部まちづくり計画部長 梅沢まちづくり事業部長 榎田土木部長 山田同部次長 小菅同部参事 岡本同部参事 井上都市建設総務室長 佐藤技術監理課長 古川都市計画課長 朝倉街づくり支援課長 石川都市交通計画課長 能勢小田急多摩線・新交通推進課長 中澤開発指導課長 神村開発審査課長 松上建築指導課長 梅澤建築審査課長 青木住宅課長 加藤都市整備課長 川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 西丸駐車場対策課長 湯山相模大野駅周辺整備事務所長 細谷小田急相模原駅周辺整備事務所長 佐藤土木政策課長 坂本土木システム推進室長 熊坂国県道対策課長 深津道路管理課長 菊地道路整備課長 宮尾道路用地室長 平本道路補修課長 河本下水道管理課長 諸角同課主幹 竹田下水道整備課長 山崎南土木事務所長 小山城山建設課長 花野津久井建設課長 菅野相模湖建設課長 大神田藤野建設課長 佐久間財務課主幹 隠田総務課長	
事務局 職 員		佐藤議事調査課長 北野同課議事班主任 坪井同課調査班主査	

会 議 に 付 し た 事 件	議案第 4 号 平成 2 1 年度相模原市一般会計予算（所管部分） 議案第 6 号 平成 2 1 年度相模原市下水道事業特別会計予算 議案第 8 号 平成 2 1 年度相模原市自動車駐車場事業特別会計 予算 議案第 1 1 号 平成 2 1 年度相模原市簡易水道事業特別会計予算 議案第 1 3 号 平成 2 1 年度相模原市農業集落排水事業特別会計 予算
傍 聴 者	あり
署 名	委 員 長 阿 部 善 博 副委員長 松 永 千賀子

午前 9 時 2 9 分 開会

○阿部委員長 ただいまから建設委員会を開会する。

出席委員は 1 0 名で定足数に達している。

お諮りする。本日の委員会傍聴を許可することに異議ないか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○阿部委員長 異議ないので、これを許可する。

これより審査に入る。

—————◇○◇—————

議案第 4 号 平成 2 1 年度相模原市一般会計予算（所管部分）

○阿部委員長 議案第 4 号平成 2 1 年度相模原市一般会計予算の本委員会所管部分を議題とする。

昨日に引き続き、質疑を行う。

○古内委員 予算施策説明書 1 0 0 ページ、道路新設改良費について、右側の説明欄に交差点の改良事業ということで何点か載っているが、幸延寺入口交差点改良事業については、地元住民が長年待ち望んでいた夢で、計画されてから工事開始まで長い時間がかかっている、この 7 6 平米を取得することにより、工事工程、どのように進捗するのか伺う。

○菊地道路整備課長 市道幸延寺の交差点は町田市と本市を結ぶ幹線道路で、朝夕の通勤時間帯には非常に車が錯綜して混雑している。市道幸延寺には歩道等もないので、右折レーンを設けて、歩道等も設置して、改良していく予定である。現在の取り組みだが、今まで先行取得ということで用地を取得して、来年度から本格的に補助金を導入して事業を進め、平成 2 3 年度には工事を完了する予定で進めていきたいと思っている。用地の進捗率だが、先行取得で現在 7 8 % ぐらいを取得している。

○古内委員 この交差点改良に伴って、町田方面に向う幸延寺の坂だが、今から約 1 5 年ぐらい前に、当時は拡幅計画があったと思うが、現在、進捗しているのか。

○菊地道路整備課長 幸延寺坂の拡幅計画はある。ただ、当面、幸延寺の交差点改良を先行して、その後、改良計画に取り組んでいきたいと考えている。交差点改良をした後、危険な箇所については、順次、地元と調

整しながら取り組んでいきたい。全線の改良については、町田市等のいろいろな開発計画もあるので、その辺の動向を見ながら、整備計画については検討していきたい。

○古内委員 将来的には、町田も市庁舎ができたり、横浜線をくぐるトンネルを広げる計画が町田でも恐らく出るという話を、ある議員から聞いた。そういった中で、やはり両市でうまく連携して計画を進めていてもらいたい。

104ページ、都市計画総務費の鉄道対策事業、小田急多摩線延伸促進事業について、今回、予算に2,000万、本市は調査費用に充てている中で、町田市側の予算額を伺う。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 相模原市は予算書上2,010万円となっている。10万円は促進協議会への補助金で、調査費としては、私どもも町田市側も同額の2,000万円を3月議会に計上していると承知している。

○古内委員 実は去年6月6日に、町田の本会議で、ある議員が小田急多摩線延伸について一般質問を行った。当時の副市長から、消極的ではないが、慎重に事を進めたいという答弁があって、それから約9カ月。今回、町田側も2,000万計上したということは、相模原と町田の温度差は解消されたと考えていいのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 後ろ向きではなく、慎重に進めているという答弁のとおり、ここで一気に前向きになったということではない。ただ、今まで3年間にわたり、予算を一緒につけて共同調査をしようといこうと投げかけをしていたが、なかなか実現できなかった。そういう意味で、21年度予算に計上されたということは、前向きに、真剣に取り組んでもらえると私どもは認識している。

○古内委員 この予算は、何を調査する目的、方法で、この2,000万を使うのか、具体的内容を伺う。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 大きくいうと延伸実現化の検討調査だが、項目としては、鉄道事業の検討を行うときには、需要予測を行う。その需要予測も今までは一つ二つのケースしかやっていないが、今後さらに実現化するためには、いろいろなパターンの複数ケースの需要予

測を行う。それにあわせて、実現化方策の検討、例えば、実現化するためのルートも含め、駅の数、位置、もろもろの実現化方策の検討を進める。あわせて、運行計画や路線計画といったより具体的な検討、さらには、事業採算性の検討や整備効果、費用対効果、こうしたものをこれまでもやっているが、さらに深度化を図っていくということで考えている。

○古内委員 当初の予定では、唐木田から上溝までという計画で、その先、田名とか愛川方面まで調査するという認識でいいのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 現在の運輸政策審議会での位置づけが唐木田から上溝というか、ＪＲ相模線、市の計画では現在、上溝駅となっているので、２１年度も、まずは上溝までの実現性を検討していこうと考えている。

○古内委員 この調査の完了の見通しと調査報告の周知方法を伺う。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 ２１年度からの調査については、ほぼ２１年と、あともう１年ぐらい、中身の検討を行わなければいけないと考えており、２１、２２年度の２年間ぐらいかけて、これならいけるというのを示していきたいと思っている。周知ということだが、検討段階のものについては、ひとり歩きする部分もあるので、その辺については、検討会の中でも慎重に取り扱っていこうということで、今のところ検討を進めている。当然のことながら、区切り区切りでは市民に公表していかなければいけないと考えている。

○古内委員 行政がやることは、そういう説明がおろそかになる部分が多いと思うので、逐次とはいわないが、ある程度の範囲で報告がもたらされればいいと思う。

前段の町田の件に戻るが、先日、我が会派の代表質問で行ったリニア新駅の件、町田がここで２，０００万円の予算をつけて調査費用を出すということは、何らかのメリットがないと進捗がなかったと思う。例えば、今、計画ではリニアの駅が橋本となっているが、相模原に持ってくるから、町田に調査費用２，０００万を出してくれという話があったのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 私どもの検討調査の中では、リニアの駅の影響について反映させた検討は、これまで行っていない。今後いろいろ実現化方策を考えていく中では、駅的位置はともかく、相模原

市域へリニアが来た場合の影響を２１、２２年ぐらいで見ていきたいと思っている。そういうことで、リニアが相模原に来るからということでの町田への働きかけは一切していない。

○古内委員 町田の議会でも、１７、１８日と建設委員会があり、その中で、町田の議員もその件については質問する予定で、リニアの関係も出てきたのか、その辺ははっきりすると思うが、今の答弁は信じていいのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 リニアを題材に、予算をつけてくれという発言はしていない。

○古内委員 何はともあれ、議会と市民には、いろいろな面で進捗状況を報告するように意見を言うておく。

新しい交通システム推進事業について、まず、市が行うパブリックコメントの手順について伺う。

○阿部委員長 今回のパブリックコメントについてということでもいいか。

○古内委員 はい。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 現在実施している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だが、実施期間は平成２１年２月２０日から３月１６日までである。資料の配布及び閲覧は、各行政資料コーナー、出張所、公民館で配布及び閲覧用の資料を配布した。あわせて、市ホームページのパブリックコメントのページでも、ごらんいただけるようにしている。

○古内委員 パブコメ実施における事前の市民への情報提供について、どのような方法が行われているのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今回のパブリックコメントの実施に当たる地域への説明だが、２月１３日に市の自治会連合会の役員会があった。そこに諮って、その後、大野から原当麻までを考えているので、その間に大野南地区、大野中地区、相模台地区、麻溝地区、４地区の地区自治連がある。それぞれの地区の自治会長会議の場で、パブリックコメントを実施しているという説明をした。それが２月２４日から３月６日である。２月２０日には、今言った区間の中の単位自治会というか、御園２丁

目と鶴野原のまちづくり協議会が、市の街づくり活動推進条例の団体登録をしているので、御園２丁目は２月２０日、鶴野原は２月２８日に役員に説明した。その後、３月４日の相模大野の中心市街地活性化推進連絡協議会でも内容説明をした。その後、御園２丁目から自治会への説明を求められ、３月７日に説明に行った。

○古内委員 今回のＢＲＴ計画については、地域への説明よりも前にパブコメを実施したわけだが、その妥当性はどのように認識しているのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今回行っているパブリックコメントは、これまで検討してきた新しい交通システム、ＢＲＴの導入に当たっての基本的な考え方を示して、それに対して、市民から広く意見をちょうだいしたく、パブリックコメントを実施した。そうしたことから、各地域における事前の説明会は実施していない。しかしながら、結果としては、事前の説明が足りなかったということで、担当の課長としては、深く反省している。いずれにしても、今回のパブリックコメントが市民の意見を聞く最後ではなく、これがスタートだと考えている。したがって、今後も地域における説明会や話し合いなどの場を開催して取り組んでいきたいと考えている。

○古内委員 新聞にも載っていたが、３月７日に御園２丁目自治会から説明会を求められて、説明したと聞いている。我が会派の大槻議員も出席していたが、民生委員会等でばたばたしたので、打ち合わせができない状態である。そこで何うが、説明会の中でどのような意見が出されたのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 大きく幾つかの意見が出て、次から次へと意見、質問だった。大きく分けると、なぜパブコメの前に地域に説明しないというところが入り口論であった。そういうことも含め、新しい交通システムそのものに対しても、その計画が本当に必要なのかという話もあり、新しい交通システムの必要性に対する疑問、質問と、パブコメの期間が短か過ぎることと、今後の進め方に対しての質問等々があった。

○古内委員 地域の方々から貴重な意見をもらったわけだが、市として、どのように把握して対応していくのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 結果として、地域の皆様に心配をかけたことは反省している。３月７日の説明会にしても、地域からの要望でありていったわけだが、今後は私どもが主体になって、地域の皆様との話し合いができる説明会なり、話し合いを進めていきたいと考えている。当日の質問の中も、私どもが全体的な新しい交通システムについての考え方を、今、皆さんの意見を聞くという方法でパブリックコメントをやっていると言っても、地域の方々は、やはり具体的な心配というか質問、私のところがかかるのかとか、いきなり、すぐできてしまうのではないかとといった心配がかなり多かったので、私ども、今まで検討してきた内容の周知がまだまだ足りないと思っているし、今回のパブコメの資料以上の情報なりを、広く市民に提供していく必要があると認識したので、今後は、私ども市が主体となった説明会を地域で開催させてもらえればと思っている。

○古内委員 今、課長から見解があったが、平成２１年度当初予算に測量費などが計上されている中で、住民の理解なしに、そういうことを執行すべきではないと考えているが、その辺いかがか。

○高部まちづくり計画部長 今回のＢＲＴ、新しい交通システムの基本計画については、当初、私どもは、基本計画ということで、概要というか、大きな考え方の中で取りまとめをしていきたいと考えてきたわけだが、地域の方々は、いろいろ心配があると思っている。そういう中で、改めて住民にいろいろな説明会を開催することもある必要ではないかと思っているし、当日のやりとりの中で、この基本計画をかためてしまうのかという指摘もあったが、私ども、これについては、地域の方々の意見を踏まえた中で基本計画をかためていく必要があると思うので、そういう意味で、今年度、パブリックコメントを踏まえたから、すぐに基本計画をまとめてしまうということではなく、そこらについても、十分に地域との話し合いを進めていく中で考えていきたいと思っている。

それから、測量費だが、測量自体は地域住民との十分な話し合いを経た中でなければ、平面測量でもなかなかできないものと考えており、住民説明会を行って、そういう話し合いを進めた中で行っていきたいと思っている。今回の測量費、当初予算に組まれているが、その執行については、十

分配慮した中で行っていきたいと思っている。しかしながら、かなり延長も長い話なので、ある程度、地域の中でいろいろな話が進んだ中では、部分的にもそういったものができれば、必要性を見きわめた中で行っていきたいと思っている。

○古内委員 要は、あいている土地からどんどん計画を進めていって、最終的に地域住民が住んでいるところも、やむなく計画に乗せられるという形をとってほしくない。ちゃんとした理解がないと、こういう事業はやってはいけないと思う。いろいろな形で、これから一番いい方策を考えて、住民が本当に納得するような形でやらないと、どうも推奨できない部分もあるので、住民を第一に考えてやっていってほしい。

108ページの市街地開発費、相模大野駅周辺市街地整備事業について、ここは現在、買収で買い取った空きビル等が多くあり、結構、町が荒れているように感じる部分がある。市民からいろいろ話を受けた中で、そのかいわいを通ると、人通りも少なく、暗いということで、犯罪の誘発にもなりかねないのではないかという意見も出た。工事を開始するまでの期間、もう少しきれいに整備できないものか。

○湯山相模大野駅周辺整備事務所長 再開発組合からの報告では、現在、地区内には約110棟の建物があり、そのうちの約30棟が1階から最上階まで空の状態、部分的に空き家になっている建物、ビル等が二、三十棟あるということで、概して言うと、約半数ぐらいが何らかの形であいているビルになっている。その点をとらえて、再開発組合では日常的に事業区域内の状況把握を行っており、その中で、ごみが捨てられている、あるいは店舗の軒先に自転車あるいはバイクをとめているという状況があれば、そういうものを何とかするというをやっている。また、状況に応じて、ガードフェンス等を設置して、そういうものが入り込まないような状況にしている。不審者の侵入とか不法占有等があるのが一番困るので、そういう事態が生じないように、組合にも気をつけるようにということで、市は指導している。今後、事業の進捗に伴って、空き家とか空室の建物がさらに増加することが考えられるので、地域の安心、安全性に懸念がさらに生じていくような場合については、再開発組合に対して、照明の設置とか、危なくないような雰囲気を醸し出すような措置を講じるように指導し

ていきたいし、また、警察等に対しても、巡回の強化をお願いしていきたいと考えている。最終的には、空き家の建物が一刻も早く解体、除却されることが望ましいので、今後、さらに事業進捗が図られて、解体、除却が速やかに行われるように、市と組合と連携して頑張っていきたいと思っている。

○古内委員 防犯上の観点からも、この辺の対応をしっかりやってもらいたい。

110ページ、自転車対策費の自転車整理指導経費について伺う。市内のJR横浜線や私鉄の何駅かに自転車整理員を配置していることは承知しているが、嘱託で11名から9名に縮小したということだが、9名というのは主要駅のみ的人员配置か。

○西丸駐車場対策課長 9名というのは、主要事業施策説明書111ページの説明欄をごらんいただくと、自転車等放置防止指導員というのがあるが、これは市の嘱託職員9名ということで、来年度、配置を予定している。この市嘱託職員は、主に放置された自転車の撤去活動をしている。自転車整理指導員は、自転車整理指導員と、放置禁止区域に配置している指定地域放置防止監視員である。このうち、指定地域放置防止監視員、いわゆるガードマンについては、横浜線、小田急線の6駅に1名から3名配置している。

○古内委員 取り寄せた資料によると、橋本駅と相模原駅、淵野辺駅、古淵駅、相模大野駅、東林間の6駅に配置しているが、配置していない駅周辺の住民要望、放置自転車の状況は現在どのような形か。

○西丸駐車場対策課長 監視員を配置している各駅は放置が多いということで、それ以外の駅については、相模線言えば6駅で、全体では3百数十台程度の放置の状況にあり、それほど大きな支障を来していないということで、取り立てて強い要望等はない。たまたに放置があるという要望等があるが、ごくわずかである。横浜線については、矢部、また町田は、配置していないが、この2駅は、放置がほとんどない状況である。矢部には数十台あるが、特に要望等は来ていない。小田急線については、小田急相模原には配置していないが、最近の調査では、放置が百数十台ある。ただ、南側に集中しており、北側にはほとんどないような状態になっている。

ここについては、昨年、北側にも放置が多くあり、地元自治会、商店会等から要望があつて、その対策を行ったところ、ほとんどないような状態になっている。南側については、現在、百数十台の放置があるが、昨年、民間の一時利用の駐車場ができており、それらの効果が若干出てきている。ここの部分については、現在のところ、直接的な要望は1件程度あるが、それについては、要望があつた際に、その都度、対応している。なお、小田急相模原については、サウザンロードの反対側が座間市域になっており、この部分が非常に放置が多い状況になっていて、座間市と協議をして、対策を講じていこうという状況にある。

○古内委員 今回、7,623万円の予算がついているが、この経費は指導員と監視員の委託経費という考えでいいのか。

○西丸駐車場対策課長 委託費ということで計上している。

○古内委員 この7,623万円の委託費だが、これが妥当なのか何うとともに、基本となる委託料の決めはあるのか。

○西丸駐車場対策課長 委託料の総額については、毎年、放置状況を勘案して、財政当局に要望して、その中で査定を受けて金額が決定する。当然、予算計上する際には、業者から見積もりをとって、妥当性を比較して、予算の見積もり要求をしている。

○古内委員 委託先の認定について何うが、入札または随意なのか。

○西丸駐車場対策課長 自転車指導経費のうち、自転車整理指導員については、シルバー人材センターに随意契約で業務委託しており、約1,600万程度である。ガードマンの関係については、総額で6,000万を予定しているが、これは入札で行っている。

○古内委員 入札は何者の競合で行っているか。

○西丸駐車場対策課長 毎年、3者ないし4者に呼びかけて行っている。

○古内委員 今年度、いろいろと調べると、4,784名、これは延べだが、プラス9名、前年度が3,599名プラス11名ということで、人数がふえているから、その分、予算も多くとっていると思うが、19年度が延べ4,078名で5,998万8,000円で、要は20年度は予定で3,599名、6,287万ということで、人数が減っているが、ふ

えているということもある。今年度はふえているということでわかるが、委託の入札に関しても、妥当性というか、談合はないと思うが、その辺の思いは何かあるか。

○西丸駐車場対策課長 委託費の総額の差だが、おおむね1日当たり1万円程度、人件費、1人当たりの費用ということで見積もりが出されていた。実は昨年、入札したときに、1回目、不調に終わった。どういうことかという、平日と土曜、日曜を同じ単価で予算を見積もりしていた関係で、事業者から平日と土日は同じ単価ではできないようなことがあって、2回目の入札では何とか落札できたが、そのようなことから、今年度から土曜、日曜の単価についてアップするように財政当局と協議して、その分アップした。

○古内委員 相模大野等で、指導員、監視員を配置したことによって、効果をもたらした地区もあるが、小田急相模原のサウザンロード、要は座間市側、銀行前も違法駐輪がひどいと思う。市境ということで、座間市から相談があって、いろいろな形で会議を持ったと思うが、この進捗状況について伺う。

○西丸駐車場対策課長 この地域は、昨年、相模原市側も放置が多いということで、地元自治会、商店街から要請があり、対策をとったが、その際にも、座間市側には、同様な形で、対応できないかという話もしたが、なかなか同様な対応がとれないということで、現状のような放置状況になっている。昨年暮れ、議員からも要請があって、1月に入って座間市と協議した。座間市の体制は、嘱託職員2名で、午前中に警告の札を張って、午後、撤去する形で、相模原市の場合、札を張って、1時間後には撤去するという体制の違いがあり、2人で4駅を巡回してやっているということで、撤去も相模原に比べると緩やかな体制で、なかなか実効が上がらないのが実態である。1月に協議をして、当面何ができるかということで、4月の地域情報誌に両市の名前で啓発文を掲載することと、座間市側で放置防止のキャンペーンを企画するというので、その際には相模原市も一緒に行うということで、それについては、当面、座間市の方で企画をするということで対応している。今後については、撤去の体制、ガードマンの配置について、座間市側とも検討してもらいたいと言っている状況で、なる

べく早い時期に実行してもらえるように、協議を進めていきたい。

○古内委員 座間市側の銀行前、あそこは結構、人通りが多い。あそこは相模原市と思っている人も結構多いと思うので、何であそこだけやっていないのかという話が出ているのも事実で、座間市とうまく連携をとって、撤去するなり、きれいなまちづくりをやっていかなければいけないと思うので、その点は願います。

新規事業、自転車対策基本計画策定事業について、今回、説明欄に、新たな自転車対策基本計画の策定に向けて、調査を行うとしているが、詳細について伺う。

○西丸駐車場対策課長 現行、自転車対策基本計画に基づいて、放置自転車対策等を行っているが、平成14年から22年までの計画となっている。新たな計画を策定するに当たって、21年度には、実態調査、駐車場の収容台数、料金等の調査、利用者のアンケート調査、放置自転車の実態調査と放置者のアンケート調査を予定している。

○古内委員 平成22年まで行うということで、年度途中でも、これはある程度期間を設けて、いろいろな調査報告が出るという認識でいいのか。

○西丸駐車場対策課長 調査については、例えば放置自転車については、前回の基本計画を策定する際には、6月に実施している。それに合わせるような形で、それがまとまれば公表する。アンケート調査については、前回9月から10月にかけて行っているので、それに倣って実施したいと思っているが、それらがまとまった際には、また公表するという考えている。

○古内委員 このアンケート調査、市の施策にうまく反映できるように、取りまとめをやって、説明もやってもらいたい。

114ページ、住宅建設費、新規事業の津久井地域市営住宅再整備事業について、城山地域の谷ヶ原浄水場に老朽化した住宅が何軒かあるが、ここは貴重な遺跡があるということで、私、前年度に文教委員会委員をやったときに現地へ行ったりしたが、合併以降の管理戸数、全体的な推移、また、今後の対応についても伺う。

○青木住宅課長 谷ヶ原住宅の管理戸数だが、19年4月現在では、

管理戸数は5戸あった。20年4月に1戸住みかえ等があつて4戸、20年度に1世帯が住みかえたので、21年4月には3戸になると考えている。今後の対応については、住みかえ要項によって、いろいろ住みかえを進めているが、進みぐあいが1戸ずつになっているので、城山地域内にも建てかえ整備等を行って、さらに住みかえを推進していきたいと考えて、計画を策定している段階である。

○古内委員 今現在3戸ということで、ここに入居している方が住みかえ完了すると、住宅の解体ということになる中で、この地域は遺跡もあるので、解体工事については、細心の注意を払わなければいけないと思うが、どのような対応をとっていくのか。

○青木住宅課長 谷ヶ原住宅は全地域が国指定の史跡となっている。解体に際しては、私ども、市の教育委員会、文化財保護課と協議、調整するとともに、上物は特に問題ないが、基礎部分については、市の教育委員会の職員の立ち会いのもと除却をするということで対応する。

○古内委員 この住宅に限らないが、津久井地域には、結構、耐用年数が過ぎている建物が多いと思う。当然、耐震等の問題があるが、例えば、このような建物が地震等、自然災害で倒壊して、けがをした場合、市営住宅ということで、どのような補償があるのか。

○青木住宅課長 基本的に、耐用年数が経過したから倒壊ということではないが、津久井地域には、木造で50年以上経過する建物が多い。地震の規模とか発生場所にも影響すると思うが、倒壊の危険性が全くないという状況ではないと考えている。そのようなときに入居者が負傷した場合については、規模等の問題もあるが、私どもの施設管理上の瑕疵があるということの中では、賠償責任が発生すると考えている。そのようなことがないように、今、安全、安心のために住みかえ要綱の中で住みかえを進めているが、津久井地域では、建てかえとか再整備を進めて、さらなる住みかえの推進を図っていきたいと考えている。

○古内委員 今回の再整備に3,400万の事業費が計上されているが、具体的内容を伺う。

○青木住宅課長 津久井地域から住みかえる場合に、引っ越し代ということで移転補償費を出しており、それが約300万。あと、今回、相模

湖地域だが、市営住宅を整備しようということで、実施設計費と住みかえ後の解体委託料含めて約 3, 100 万ということで、3, 400 万の予算を計上している。

○古内委員 合併して、津久井地域に投入している住宅にかかわる金額は相当なものだと思うが、平成 18 年、19 年度で、津久井地域の市営住宅の維持管理に投入した額はどのぐらいなのか。

○青木住宅課長 18、19 年に投入した津久井地域の市営住宅の維持管理費だが、2 年間合わせて約 4, 900 万ほどである。

○古内委員 今回の再整備事業は、引っ越し等にかかわる経費も補てんするということで、個人負担が最小限に抑えられるよう、十分なる配慮をしていてもらいたい。

○栗原委員 予算主要施策説明書 96 ページ、道路維持費に関連して、津久井地域における道路舗装率、側溝敷設率だが、前年度対比はどのくらいになっているのか。

○花野津久井建設課長 舗装率だが、平成 19 年度で 77.3 メートルほど、平成 20 年度で 66.8 メートルほど整備しており、平成 19 年と 20 年の伸び率となると、0.5%となる。全体的には、19 年末で 80.9%になるので、20 年 81.4%ということで、0.5%のアップということである。

側溝の整備率だが、平成 19 年度は 77.8 メートルほど、20 年度は 114 メートルということで、19 年度から 20 年度の伸び率は 146.5%となっている。

○栗原委員 特に側溝敷設率のアップは、今後 4 月から進めていく高度合併浄化槽の排水対策の確保につながる。今後も道路改良や舗装を施す事業については、側溝の敷設を合わせて進めていくことが肝要だと思うが、どう考えているか。

○花野津久井建設課長 市設置型の浄化槽での流末の関係の絡みだと思うが、私どもは、浄化槽での流末処理の関係の整備と、道路側溝としての整備を分けて考えている。ある場所で側溝が必要になってきた場合、道路排水施設としての側溝の要望なのか、もう 1 点は、市設置型の浄化槽、流末としての側溝を入れなければならない場面が出てくるのか、その辺の

ところは違いを設けているので、通常の側溝の要望が、もしその場所に出てきているのであれば、浄化槽と絡めて設置することも可能かと思う。基本的には、別に考えている。

○栗原委員 別の考え方もあるかもしれないが、例えば、津久井にも合併浄化槽を敷設する区域が指定されていて、この前見たが、舗装をやっているが、側溝はやっていない。そこには民家があるので、これは表裏一体というか、合理性から考えて、舗装するときには側溝も含めて考えていく対応が必要だと思う。その方が工費も安く上がる可能性もある。そこら辺はどうか。

○花野津久井建設課長 舗装工事のときに側溝も含めてやったらどうかということだが、側溝を工事しているところが狹隘の場所なのかどうかというのも1点ある。4メートルあった場合には側溝をつけることも可能だが、状況によって、つけるかつけないかというものも検討しなければならないので、一概に4メートルに広げた場合に、すぐ側溝というわけではない。

○栗原委員 その場所は4メートルある。

○花野津久井建設課長 現地がどこなのかという問題もあるが、恐らく、側溝が必要ないという判断がされたところではないかと私は思っている。ただ、現地で見てみないと、何ともいえない。

○栗原委員 新屋敷から六間へ抜ける道で、4メートルあって、住宅もある。そこに側溝が敷設されていない場所がある。その地区は、合併浄化槽対象地区になっている。そういうところを、今後、何回にも分けて工事をやらないで、一遍にやっていった方が、効率的にもいいと思う。そこら辺は考えておいてもらいたい。

津久井地域の建設業者が、除雪用のパワーショベルを冬季の間、長期リースをしているが、雪が降らない年には、業者に負担が重くのしかかってくるが、市の除雪協力要請に応じれないと、公共事業の受注に影響を及ぼすと思って、赤字でも、急に備えて除雪のパワーショベルをリースで用意しているが、業者負担の軽減対策が講じられないか。こういう現状を承知しているのか。

○花野津久井建設課長 津久井地域で、県あるいは市の除雪事業を行

うに当たっては、請負業者にあらかじめ降雪前に除雪機、ペイローダーといった機械を準備してもらっている。近年は、建設機械の多様化とか、リース機械の普及により、自社で重機を持っている方もいるし、どちらかというと、リースが主流になっている。いずれにしても、自社所有の場合は、除雪前に車検をとってもらったり、リースの場合は、リース契約をしてももらっているのが実態である。ただし、近年の温暖化の影響により、事前に準備してもらっていても、除雪する活用機会がないというケースが見受けられる。今後、市としても、政令市に向けての県と市の引き継ぎ協議の中でも課題として取り上げられているので、協議を進めている中で、問題解決には至っていないのが現状である。今後、政令市に向けて、国県道及び市道の除雪作業は継続して行っていかなければならないから、早急に検討しなければならない課題であると受けとめている。今後、引き続き検討していきたいと考えている。

○栗原委員 ぜひ、前向きに検討してほしい。

102ページの都市計画総務費に関連して、さがみ縦貫道路の城山インターチェンジの開設を踏まえた津久井町の金原地区の新たな産業拠点の土地利用の創出だが、地権者説明がされているのか、また、されていたら、いつごろ、どのような説明内容か伺う。

○加藤都市整備課長 城山インターチェンジ付近の新たな拠点整備については、来年度、城山インターチェンジの開設を見据えた中で、そのポテンシャル、立地条件を生かした中での今後のまちづくりについて、まちづくりの方向性、その可能性について検討を行うということで、そういう意味では、まだ地元の方々に話を伺う、または調整するという作業には入っていない。

○栗原委員 昨年、説明会を開いたという情報が流れたが。

○古川都市計画課長 金原工業団地は、今、準工業地域ということで、津久井地域の中に用途地域が指定されてあるが、その西側地区、約5ヘクタールほどある。あそこは、産業系の市街地整備に向けたまちづくりについて、経済部の企業立地推進室が主体となって、今、地域の方と話を進めている。その中での説明等はあったと聞いている。その地域の中の地権者が集まって、協議会も発足して、今、産業系の市街地に向けたまちづくり

についての検討を行っていると同っている。

○栗原委員 話がよく見えなくなってしまったが、説明のときに、区画整理とか、地権者による仮称の土地区画整理組合等を設立して、その土地を確保すると。もちろん地権者の協力だが、それをやっていく段階で、市が誘致企業をあっせんした中で、今度、組合なり何なり、地権者が直接、条件交渉して、契約の締結を市がタッチしないでやるような話を聞いたが、その場合、どうしても地権者の組合に力がないわけだから、産業拠点の創出は実現できないのではないかと思います。そこら辺、どうなっているのか。

○加藤都市整備課長 現在、当麻地区、大島界地区、A & A地区で進められている中では、地元の方々と市が一体となって、企業誘致または企業も入った中での土地利用について準備を進めており、今の話のような進め方はしていない。

○古川都市計画課長 金原地域の土地利用については、今、マスタープラン等で、産業支援整備という方向性を出した形で検討している。委員の話の内容は、さらにそれを具体化するためにどういう手法でいこうかということだと思うが、以前、津久井町ときには、東金原というところも、土地区画整理事業でまちづくりを進めた経過がある。金原工業団地の西側のところについては、線引きの考え方の中でも、産業系の市街地整備に向けた形で、まちづくり、土地利用を進めていこうと考えている。現在は地域の協議会ができていますので、その方たちと企業のあり方、整備手法、当然、区画整理事業という考え方で進めていく形になると、まちづくりというのは、地域の方だけではなかなか難しいことは承知しているので、市としても全面的に支援していきながら進めていく形で、地域と話し合いを進めている。

○栗原委員 ぜひ、そういう方向でお願いしたい。

104ページ、都市計画総務費の鉄道対策事業におけるリニア中央新幹線の市内の駅誘致について伺うが、地下なのか、地上なのか、高架式駅構造なのかわからないが、総事業費をどのくらいと予測しているのか。

○石川都市交通計画課長 リニアの経費は、新聞報道等によると、JR東海が事業費として中間駅を除く部分を5兆1,000億見込んで、自己資本によってやると言っている。中間駅については、どこに設置すると

か、どんな構造でやるということも一切見えていないので、現時点では不明である。

○栗原委員 一説には、駅一つの建設事業は2,000億あるいは3,000億かかると言われているが、加山市長もリニアのことについては、積極的に努力するということで、身内に大々的に話している。そういう話が勝手に歩いてしまっているから、どのくらいの事業費がかかるか、予測すらもできないようではしょうがないのではないかと思う。市民を夢のアドバルーンに向って、すごいなというふうに乗せていく。ところが、いざかかったら、2,000億、3,000億、5,000億の市の負担の事業費がかかってきた。これでは財政的にも圧迫されるわけだから、そういったことも踏まえて、相模原市へ誘致したら、どれだけの経済効果があるかの予測はどうか。

○石川都市交通計画課長 リニアについては、全国新幹線鉄道整備法に基づいて、JR東海等が国交大臣から調査の指示の受けている。この調査は何をやるかという、かなり技術的な部分、リニアはいろいろ技術的な条件があり、今、その検証をやっている。その調査が終了すると、おおむねの駅の位置とかルートが見えてきて、それが整備計画の策定である。その時点で、ある程度のスキームというか、要因がわかってくる。したがって、現時点では、そういう部分が見えていない。技術的にどういうふうに入ってくるか、駅が上になるのか下になるのかによって大分違ってきてしまうので、我々、4項目調査の状況を注視しながら、その時期をとらえて調査もやっていきたい。経済波及効果の調査も必要だろうし、駅周辺のまちづくりの調査も必要だろう、アクセス交通の調査も必要だろうという認識は持っている、今の時点ではまだできないが、その時期をとらえてやっていきたいと考えている。

○栗原委員 技術的な工法とか何とかというのは、下でも上でもいい。ただ、経済効果がどれだけあるかということは、技術的なことではないから、どのくらいというのは、大体予測というか、仮にそれがオーバーな予測だろうが、下回っている予測だろうが、こういうことで予測できるのではないかということを考えて、調査研究等を慎重にやっていかないと、勇み足になってしまう。とにかく、あいさつに行けば、リニア、リニアとや

るわけで、市民はリニアによってアドバルーンが上がるが、空中でパンクしてしまう可能性もあるから、とにかく慎重に調査検討をしてほしい。

○阿部委員長 休憩する。

午前 10 時 45 分 休憩

午前 11 時 04 分 開議

○阿部委員長 再開する。

○二木委員 主要施策 96 ページ、道路維持費の交通安全に関することについて、先日、宮ヶ瀬湖畔、相模原市営林道、津久井の鳥屋、4 年間で人身事故が 13 件という新聞報道があった。この 2 月には、二十と 18 歳の若者がオートバイで亡くなったということで、まず、この状況を聞かせてもらいたい。

○花野津久井建設課長 北岸林道において、平成 18 年度から平成 21 年 2 月までの約 4 年間で、13 件の人身事故が発生している。事故の内容を見ると、13 件のうち、自動車による事故が 4 件、オートバイによる事故が 9 件となっている。そのうち死亡事故 3 件は、いずれもオートバイの単独事故だった。この 3 件を見てみると、年齢が 18 歳、19 歳、二十の若い方で、免許取得から 1 年以内の事故だった。さらに、事故の発生時刻だが、午後 3 時から 4 時ごろに集中している。警察によれば、いずれの事故も、スピードの出し過ぎによるハンドル操作の誤りということだった。

○二木委員 若い方が命を落としている、非常に痛ましいことだと思うが、4 年間でそれだけ人身事故があって、そのうち死亡事故も 3 件含んでいるということで、今までどのような対策を行ってきたのか。

○花野津久井建設課長 3 件の死亡事故のうち、最初に発生した昨年 4 月 5 日の事故を受けて、津久井警察署及び各種団体と昨年 5 月から 7 月にかけて、鳥居原のふれあいの館に隣接する駐車場で、3 回にわたって二輪事故防止キャンペーンを開催して、二輪車の運転者の安全喚起、事故防止に努めてきた。

○二木委員 昨年からそのような対策を打ってきたということだが、2 月 27 日に大きく新聞報道されて、先日、新聞で具体的な対策としてやるという記事も掲載されていたが、今後このような死亡あるいは人身事故

全体含めて、防止のようなことをやっていく具体的な方策について、どのように考えて、実際にどういうふうに動いていくのか。

○花野津久井建設課長 ことし2月に連続して発生した2件の死亡事故を受けて、県警本部、津久井警察署、ダム管理事務所を初めとして、関係団体の交通事故防止対策会議を至急開いて、特に早急な対策が必要な箇所ということで、2月に連続して発生した死亡事故の箇所を重点的に事故防止対策を講じていこうということで、その中で市の対応としては、短期対策ということで、今年度中の対応になるが、視認性の向上を図るために、約100メートルにわたって、ガードレールへの反射板及び反射テープ設置をすることとして、先週の土曜日までには設置が済んでいる。次に、注意喚起のための看板の設置は、「この先、死亡事故多発、速度落とせ」といったものである。それと、「この先、急カーブ、速度落とせ」という路面表示をするようにしている。これについては、今年度中の対応でやる。中期対策については、21年度中の対応になるが、スピード抑制効果がある斜線分離票、ポストコーンと呼ばれているものを150メートル間にわたって設置する。対向車への飛び出し防止をするため、4月あるいは5月の段階で、早々に実施したいと考えている。長期対策は平成22年以降になるが、カラーニート舗装、これはカーブ前後、今現在もカラーニートはついているが、さらにそれを延伸して、滑りどめの効果あるいは注意喚起を視覚的に訴えておこうと考えている。また、電光掲示板といった安全施設の整備を検討している。今回、事故が発生した箇所以外の安全対策も必要となってくるので、今後、交通管理者とかダム管理者、地元関係団体などと、それぞれの役割を確認しながら、ハード、ソフト、両面についての事故撲滅に向けた対策を順次進めていきたいと考えている。

○二木委員 私も運転していて、ポストコーンがあると、スピードを出せない部分、アクセルを踏めないところだというのがわかる。オートバイ、特に、センターラインオーバーをするような運転には非常に効果的と思う。ただ、4年間でこの場所に事故が多発しているという部分では、ちょっと対応が遅かったと思う。津久井地域、特に山間部、合併して広域な市域になって、そういうところだと、ツーリングとか、夜になるとスピードを競い合うようなローリング族というのか、免許取り立てだと、どうし

でもそういうところに行ってスピードを出したい若者の気持ちもわからないこともないが、旧市も含めて、市では当然、危険箇所は把握していると思う。特にきょう、この場で、どこがどうという話はしないが、また別の機会にやるとして、やはり事故多発地帯というのは皆さんわかっているはずだし、人がけがをしたり死んでからでは遅いというのはだれでも同じ認識だと思うので、ぜひ、しっかりと対応してほしい。

102ページ、都市計画総務費、麻溝台・新磯野地区整備推進事業について、これは以前からずっと予算計上されて、事業も進んでいるが、この事業は、本年度予算1,680万円のうち、産業用地創出事業1,400万を除いて、280万円だったと認識している。来年度予算では4,020万円計上されている。この具体的な事業内容について伺いたい。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 21年度の予算だが、4,020万については、約3,000万を2回目の地下投棄物の調査委託費として、このうち1,000万は国庫補助を予定している。残りの1,000万は、第6回線引きのスタートに合わせた事業計画の修正等を行う予定である。ここでいう地下投棄物は、土の入れかえ時に木くずなどの廃棄物が混入し、その結果、地盤が不安定な状態になり、区画整理事業で補償する木造2階建ての家屋、地盤のかたさ——地耐力というが、平米3を満たさないことの懸念がされる土地である。この地下投棄物の調査だが、過去においても実施した経過がある。第1回目ということで、平成13年にスタートする第5回線引きに合わせて、平成10年から12年の3カ年かけて実施している。今回、2回目の調査については、22年から始まる第6回線引きに合わせて、追跡調査という位置づけの中で予定している。市ではこれまで、第1回の調査結果をもとに、この課題について地権者と協議した結果、地下投棄物のある土地については、当該土地の所有者の責任と負担で地下投棄物を処理するという基本方針を立てて、13年以降、まちづくりニュース等で全地権者に知らせてきた経過がある。来年度の調査については、最新の調査技術を活用して、多くの地点で調査を行い、できる限り正確に現況の地下投棄物の状況を把握あるいは予測するために、前回同様、農地転用の文献調査とあわせて、次の3種類の調査を予定している。まず、航空写真による調査を行う。航空写真によって土地利用の経過

を把握して、土の入れかえの可能性のある対象地を抽出する。1回目の調査では、昭和49年から平成10年までの約25年間で調査しているので、今回は、平成10から平成20までの約10年間が対象となる。次に、対象地のうち、建物や作業所などが無い更地を選定して、実際に土を掘り起こさないで地下の状況が把握できる地下探査レーダーという手法を使っての調査を予定している。前回の調査は平成12年で、地下二、三メートルが限界だったと承知しているが、今回は技術の進歩等もあって、地下10から12メートルの調査が可能になり、内容物の位置とか量を分析することができる。こうした調査の結果、廃棄物が混入されている可能性がある対象地については、地権者の協力のもと、ボーリング調査を行い、地下投棄物の組成を分析して、専門家の意見を聞きながら処理していきたいと考えている。

○二木委員 何度か調査をして、航空写真あるいは二、三メートルのところの調査をして、今回はまた、地下投棄物を調査するということだと思うが、今まで地下投棄物の存在は——今回、技術の進歩で、もっと深いところということだと思うが——確認できていたのか。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 平成8年からA&Aの計画をする中で、地権者組織の協議会の中でも、この問題についての懸念の声があるので、市としても、計画当初から、土の入れかえの際に混入したということとはとらえていた。

○二木委員 地下投棄物がある土地を新たな企業が買うことは、まず、ない。何で今ごろになってというのは、技術革新によって、そこまで調査できることになったと言われればそれまでだが、A&A地区の整備事業は、以前から何年もかけてずっと取り組んできている中で、やはり、ちょっと対応が遅過ぎるのではないかと私は思っている。これは意見として言わせてもらいたい。

この地域に、もえぎ台小学校があるが、その付近の空き地に放置された不法投棄物の清掃事業を先日実施したと8日の新聞に掲載されていたが、A&A地区の区画整理事業を準備している場所において、行政は、これから地下投棄物なんかを一生懸命やろうと、以前もやってきたということだが、一方で、市民が不法投棄物を20トン回収したという話になっている。

この状況について、どうとらえてきたのか。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 3月7日に実施したもえぎ台小学校の南側の雑木林、計画地に入っている土地だが、以前より不法投棄がひどく、隣接する小学校より、何とか改善してもらえないかということで、地主にもお願いしたという経過がある。区画整理事業を準備して長い年月が過ぎているが、不法投棄箇所の対策については、早期事業化を図りながら、一括施行から段階的に施行するという次回の線引きの運用を活用しながら、早期事業化に向けて努力することが、不法投棄箇所の減少あるいは改善につながると考えている。

○二木委員 新聞に、不法投棄物撲滅の取り組みについては、市民にも限界があるという話も入っていて、もったもだと思う。この整備促進事業を進めている地域だけではないが、実際やっているところだから、市の協力体制についても、ぜひきちっと行ってほしいし、一つの不法投棄がその次の不法投棄を呼ぶ、これはだれしもわかっていることなので、徹底した管理監督をお願いしたい。

102ページ、都市計画総務費、新規事業で広域交流拠点検討事業というのがあるが、具体的内容について伺いたい。

○古川都市計画課長 現在、都市計画マスタープランの策定作業を進めているところだが、市域においては、橋本、相模原、相模大野、中心市街地を核として、まちづくりを進めてきた経過がある。このような中で、現在、相模原駅周辺においては、相模総合補給廠の一部返還予定地を中心としたまちづくり、あるいは小田多摩の延伸、そういう事業に向けた形で取り組んでいる。橋本駅については、都市再生緊急整備地域と北側地区のもろもろの再整備事業に今取り組んでいる。さらには、リニア中央新幹線、市内の駅誘致も促進などを進めてきている。こうした都市づくりの新たな動きを本市の都市力の強化につなげ、さらには、政令指定都市として、他都市をリードする求心性の高い都市づくりを進めていく必要があるということで、今回、橋本と相模原、これは駅間距離として3キロ程度のそんなに遠くない距離になっている。この2つの地域を一体的なエリアととらえて、それぞれの持つ役割分担機能とかが、うまく相乗効果を生み出しながら、区域間の連携のあり方を調査して、本市の新たな発展に向けた形での

広域交流軸を生かした都市力の方向性などについて検討していきたい。そういう内容をとらえて、今回、調査をしていきたいと思って予算要求をしている。

○二木委員 ただ、この中には、相模大野駅周辺が入っていない。3拠点という部分では一つ抜けていると考えているが、その扱いについて伺いたい。

○古川都市計画課長 相模大野駅周辺については、既存の文化、芸術機能を生かして、隣接する町田駅周辺との商業施設などと連携しながら、今後、さらなる商業集積機能を充実していきたいと考えている。相模大野と町田駅を都市の連携軸ととらえて、拠点性の向上を図っていきたいということで、今、都市マスでは取り組みを進めている。

○二木委員 同じく都市計画総務費の新規事業、橋本駅周辺地区整備事業というのがあるが、橋本駅周辺のまちづくりとして、都市機能、都市基盤のあり方について検討を行うと説明欄にはあるが、具体的にはどのような検討を行っているのか。

○加藤都市整備課長 橋本駅周辺地区の整備事業だが、広域交流拠点としての橋本駅周辺地区の持続可能なまちづくりをこれから進めるに当たって、都市再生緊急整備地域である大山地区と駅前地区、それから、駅の南口と北口地区などの各街区の回遊性、また、連檐性を担保していくために、歩行者動線の都市基盤のあり方や街区の役割、魅力づけとしての各都市施設のあり方などについて、検討を行っていきたいと考えている。特に21年度については、橋本駅北口の歩行者動線の一つとなる橋本駅北口のペDESTリアンデッキの上屋の設置について、基本的な条件をまとめていきたいと考えている。

○二木委員 橋本駅北口のペデ上の上屋、屋根の整備については、以前、本会議とか委員会で、私も、まちづくりやバリアフリーの観点から、その必要性については質問したところなので、非常にいいと思うが、できるだけ早期に整備するようにお願いしたい。

もう一つ言うと、あそこは非常に水がたまる。ちょうど駅の構内に入るところが、水はけが非常に悪い。通勤、通学の時間帯に雨が降っていると、靴がびしょびしょになってしまう。ここについても、ぜひ今後の中で整備

してもらえればと思う。

橋本駅周辺のまちづくりについても、昨年9月の本会議において、質問したが、特に南口周辺の交通処理とか駅広の関係、また、相原高校の問題とか、中期的な施策だと思うが、来年度の予算、施策対応等々で、予算計上とか事業の関係で何かあるのか。

○菊地道路整備課長 橋本駅南口の交通処理については、私どもも、朝夕、特に雨の日などは、かなり渋滞すると把握している。そういう中で、昨年もそうだが、本年1月も相模原北署と、啓発看板とか路面表示の改修または交通規制などについて、現状の中でどのようなものを処理していけば効果があるのかを協議してきた。来年度も引き続き協議をして、協議が調い次第、できる項目について対応していきたいと思っている。

また、橋本地区だが、今後TDMの基本計画等が進んでくるので、そういう部分も含めて、調整を図りながら対処していきたいと考えている。

○二木委員 交通処理とか、さまざまな問題については、早期にできるもの、できないもの、ハード面、ソフト面、いろいろあると思うので、しっかりとできることをということなので、順番をつけてでも、早期に対応するようにお願いしていきたい。

まちづくりを進めていくためには、やはり、さまざまな問題、課題が、そのとき、その時代で非常に多くあると思う。そして、橋本だけの例ではないが、中心市街地の活性化あるいは安全、安心という部分から考えると、橋本駅だとリニア中央新幹線が入ってくるという話もあるので、さらなるポテンシャルの向上に向けた新たなまちづくり、橋本でいうと、橋本のまちづくりを総合的な視点で計画を立てるとか、事業をするとか、予算を組むとか、トータルマネジメントというのか、皆さん、どこの部署においても、例えば、バリアフリーの観点とか、道路整備の観点とか、まちづくりの観点、みんなばらばらで、バリアフリーはバリアフリーでやって、それに向けたほかの動線は何なのかといったら、違う部署が担当している。橋本は南北のいろいろな関係とか、交通問題とか、一括してできるような役割とか機能を持たせることが非常に重要だと思っているが、今後こういうことで進めていくからには、どこの部署が担当するのか、それぞれの窓口が別なのか。私は一括してやってもらった方がいいと思うし、市民のため

にもなると思うが、その部署と必要性、取り組みについて、どのように考えているのか。

○田所都市建設局長 部局をまたがる対応だが、今、相模原市はリニアというのが非常に注目されている。これらは相模原市のまちづくりに非常に大きなインパクトを与えると私どもは考えている。それから、広域交流拠点の形成の関係についても、実は、相模原と橋本を一体的な町として、広域交流拠点としての機能をつくっていかうということで、今、検討を進めている。それから、橋本駅の周辺整備事業、これらについては、いずれにしても、ある意味、非常に幅の広い視点から物事を見ていかないといけないと考えており、単に一担当課だけの対応は、これからのまちづくりで難しくなるだろうと思っている。そういう中で、場合によっては、都市計画的な幅広いいろいろな誘導手法も考えなければいけない。場合によっては、事業手法についても、単に道路をつくれればいいということだけではなくて、いろいろな幅広い観点から事業を選択していく必要があるということになってこようかと思う。そういう中では、今年度も、広域交流拠点の整備と橋本駅、これはある意味では一体的なまちづくりとして考えていかなければいけないところがあるので、今年度予算を編成するに当たっては、関係部局、まちづくり事業部、まちづくり計画部、土木部に、ある意味、ワーキンググループのようなものをつくって対応せざるを得ないだろうということで、これは連携して進めろということで、私から、直接、そういったことについては指示している。これからは、恐らく、いろいろな部局にまたがる事業は出てくると思っているので、そういったものについて、一つのメインの課を決めておかないと、なかなか事業は進まなくなるので、それは必要だと思っている。関係部局が連携した中で、まさに連携を強めていかなければいけないので、当面そういった仕事の進め方をやるようなことで考えている。そういう中で、まちづくりに対して熟度が上がってくれば、その段階で専管組織をつくるなり、専任の職員を何人も置くとか、関係部局が連携した中で専管組織を設けるとか、いろいろな組織の対応をしていく必要があるだろうと考えている。いずれにしても、これからのまちづくり、一担当部局だけで済む話ではないので、相互の連携は十分にとりながらやっていきたいと考えている。

○二木委員 いずれにしても、連携強化は重要だと私も認識しているし、局長の話でも十分わかった。ワーキンググループなんかを立ち上げてやる時には非常に混乱する部分もあるかと思うが、まずはやっていって、まちづくり、また、違う事業についても、そういうことでやっていけば、横の連携で、もっと風通しがよくなると思うので、ぜひお願いしたい。

以前、質問した国道16号線の橋本駅南入口交差点の地下横断施設の整備についてだが、整備して、途中、地下埋設物の移設工事も終わって、本体工事に入るかと思ったら、全然入ってこない。以前は、相武国道にできるだけ早い時期に着工するようにということを市からも要望するという答弁だったと思うが、現状どうなっているのか。

○熊坂国県道対策課長 国道16号の橋本駅南入口交差点の地下横断施設の工事の関係だが、当該交差点は横断者が非常に多いということで、安全の確保と、横断待ちによって、国道16号だけではなくて市道側にも渋滞が発生している状況があり、地元からもいろいろな要望、提言があったので、市としても、国に働きかけをして、事業化がされた経過がある。現地の工事の状況だが、昨年1月には地元で工事の説明を行い、そのときは、20年度の早い時期に工事を発注するという話だった。しかし、その後、占用物の移設工事の完了が昨年10月までかかったような経過、もう1点、階段入り口部分について、隣接地との調整に伴う修正設計、そんな手順が入った関係で、工事着手がおくれており、昨年12月に改めて地元で工事説明を行っている中では、もともと20年度予算に計上していた予算を来年度に繰り越すような手続が必要になって、その手続を進めたということで、直近で伺ったところでは、その手続も整ったということで、何とか3月中には入札の公告等の手続に入って、21年度の早い時期に着工したいと伺っている。

○二木委員 工期が大幅におくれる、何カ月という単位ではなく、1年という単位になってくると思うが、そこを使っている方々は、本当に危険だということで整備を進めているわけだから、やはり早期に工事に着工してもらって、つくるものはつくってもらわなくてはいけないと思うが、工期がおくれることによって、本市への影響はどうか。

○熊坂国県道対策課長 もとより、横断者の安全確保と国道、市道を

含めた交通の円滑化ということで行う事業なので、そういった成果が期待できるのが、当然、着工が1年おくれれば1年おくれるというのはある。また、相模原市は平成22年4月に政令市移行を予定しているので、国直轄事業負担金も、国の新設工事については3分の1がかかってくるので、そういったものが余りにもずれ込んで工事が後ろになると、市の負担もふえることは懸念している。

○二木委員 大変大きな問題だと思うので、引き続き、どんどん働きかけをしてもらって、対応してほしい。

コミュニティバスの運行事業で伺いたい。橋本を通るコミュニティバスが本格運行されて、また新たな路線の開発に向けて、いろいろ準備を進めていると認識しているが、開設に向けた地域からの要望は現時点でどれくらい入っているのか。また、あった場合、市ではその地域へどのような対応を行っているのか。

○石川都市交通計画課長 コミュニティバスについては、おかげさまで自然の村路線が基準を満たして、本格運行となった。今、他の地域についても、取り組みを進めている状況である。今年度から、導入基準あるいは運行継続条件をコンパクトにまとめたパンフレットをつくって、これを使って、広く市民に周知を働きかけている。あるいは自治会の会議とか、さまざまな場面を活用して、その周知に努めている。こうした中、幾つかの地域、今、承知しているのは4地域あるが、問い合わせや相談がある。待ちの姿勢ではなくて、攻めの姿勢も持って、地域とやっていこうという基本的な姿勢でやっている。職員がそうした地域に赴いて、導入基準とか運行継続条件、あるいは地域としてどうやって取り組んでいくのかという取り組み手順も説明し、地域の方々と検討している状況である。今後、これらの地域の中から、ぜひ、2ルート目の路線が実現できるよう、地域の方々と取り組みを進めていきたいと考えている。

○二木委員 出の対応をしているということなので、やはり地域の方は素人だから、ぜひ、引き続きお願いしたい。

4地域から要望があるということだが、実際に実証運行を行える可能性があるのか。あわせて、実証運行までのプロセスというか、スケジュールというか、どのような形でそこに至るのか、今の段階で結構なので、教え

てほしい。

○石川都市交通計画課長 コミュニティバスの実証運行は、導入条件あるいは運行継続条件を満たす見込みのあるルートで行うことになっている。路線免許も取るし、お金もかかるので、ある程度の可能性がある地域をターゲットにやっていくということで考えている。このため、具体的には1便当たりの輸送人員が10人以上であるとか、経常経費の50%を運賃収入でカバーできるといった、いろいろな条件をクリアできる運行計画ができたところには実証運行ができると思っている。そういう意味では、先ほど言った4地域は、まだ初期の段階、コミュニティバスって何だとか、導入条件としてはどうしたらいいのかという議論をやっている段階なので、今時点で実証運行に移るところはない。市としては、自然の村路線でいろいろな経験をした。その経験を踏まえて、地域の方々にもアドバイスできるし、検討材料にもしてもらえということで、そのような視点を踏まえてやっていきたい。

実証運行に向けたスケジュールだが、幾つかの段階がある。初めに、交通不便地区の確認あるいは地域組織の形成と言った初期の段階の検討がある。それらが終わると、地域住民の意向把握あるいはルート案の検討ということで、これらは地域が主体になっていろいろやってもらう中盤の検討である。さらには、アンケート調査によって具体的な需要把握あるいは事業費の算定、ダイヤ、バス停等の運行内容を検討する最終段階の検討、こんなふうに幾つかのプロセスを経て、作業が進んでいく。それらが進むと、道路運送法に基づいて、相模原市では、専門家あるいは関係者が全部集まって、相模原のバスのあり方等を検討する地域公共交通会議の審議を経て、運行事業者の選定あるいは県警による安全確認、これはルートとかバス停の場所等である。それらが実施されて、決まった運行事業者が、国に対して事業許可申請を行う。これらの手続を経て、事業許可が決定した後、実証運行が開始されるということで、これらの検討あるいは手続については、おおむね2年程度はかかると地域の方には説明している。

○二木委員 いずれにしても、早くても2年。環境面から考えても、CO₂削減、公共交通の重要性の認識というのはだんだん高まってきているので、引き続き、出の対応で、地域に入って進めてもらうようにお願いし

ておきたい。

新しい交通システム推進事業ということで、先ほど来出ているＢＲＴの関係について伺いたい。今回実施しているパブリックコメントあるいは説明会は、基本計画案、いわゆるたたき台を策定するためだと認識していいか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 基本計画ということで、基本的な考え方を取りまとめるに当たって、パブリックコメントを実施したものである。

○二木委員 今後、地域とともに、いろいろな意見交換をしながら、事業がなされていくと思うが、現時点で、ＢＲＴを導入する地域のまちづくり構想が余り見えてこない。今、基本計画で提示した地域のまちづくりは非常に重要だと思うが、地域に対する説明もあわせて行っていないと、なかなか難しいのではないかと思うが、その必要性の認識と考え方について伺いたい。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今回の地元への説明については、地域からの要望にこたえるべく、パブリックコメントで示した概要版を中心に説明しているが、今後、私どもが主催として取り組んでいく説明会は、これまでの導入の経過、もちろん、地域における周辺のまちづくりの考え方なども含めた、もうちょっと詳細な説明をしながら進めていきたいと考えている。

○二木委員 まちづくりを将来的にどうしていくのかというのは、非常に重要な、何事にも基本になる部分だと思うので、それはしっかりと行っていかななくてはならないと思う。

当然この地域における交通量の調査があって、この地域のＢＲＴの話になっていると思うが、何をもとに行っているのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 ＢＲＴの導入を想定しているルートにおける道路の自動車交通量だが、これまで市でいろいろな地点で交通量調査を行っているものや、平成１７年度の首都圏レベルでの道路交通センサスという自動車の動きを中心とした調査のデータをもとに、それと相模大野駅周辺については、私どもの職員による自前で調査をして、その辺の数字を使っている。その結果として、一つの事例だが、市道磯部大

野とって、相模女子大学、谷口台小学校のところの道路については、12時間交通量だが、9,000台から約1万2,000台、また、県道相模原町田の北里大学の前の道路については、同じく12時間交通量で、1万6,000台から1万8,000台となっている。ただ、これは平成10年から平成20年までのそれぞれの時点で、調査の日時、実施方法も違っているので、今後は、同一日、同時間帯にそれぞれの交差点において、調査を実施して反映していかなければいけないと考えている。また、平成17年度の道路交通センサスの詳細な解析に基づく将来交通量等の公表がこの2月にあったばかりで、実はその辺の活用がまだできていない。今後の調査を進める中で、その辺のデータの反映をして、調査の進度化を図っていききたいと考えている。

○二木委員 たしか平成10年にパーソントリップ調査、昨年、平成20年にやっているから、10年前、その関係についても、昨年行われたパーソントリップ調査のデータをどう使っていくのかについて伺う。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 パーソントリップ調査は人の動きを中心とした調査だが、10年に一度である。ちょうど平成20年10月に実施したところで、現在、その集計、分析をしていると伺っている。その結果が公表されるのが通例だと2、3年かかるということで、23年春ごろになるのではないかとされている。今後、この調査については、まだまだ検討を進めていかなければいけないので、23年度の結果等々を反映させた中で、この調査の深度化を図っていききたい。

○二木委員 人の動き、車の動きは、年代とか時々によって、いろいろ変わってくると思うので、できるだけ新しいデータをということなので、ぜひ、それを反映しながら、地域の説明会、平成23年にパーソントリップが出るというのは非常に遅いが、これは一括して出てくる問題なので難しいとは思いますが、いずれにしても、できるだけ新しいデータをもとに説明すればいいと思う。

BRT導入に向けて、今、担当課がいろいろと進めているということだが、実際に、BRTを見たことがあるのか、乗ったことがあるのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 BRTは国内での事例がない。私も含めて、職員は海外まで研修には行っていない。しかしながら、国内

の類似事例としてよく言われるので、名古屋市内で運行されている基幹バスというのがある。専用レーンを設けて、速達性、定時性を確保しているバス、さらには、バスではないがLRTということで富山とか、あとは路面電車を低床型でやっている広島には、公と私費も兼ねて視察に行って勉強してきている。

○二木委員 広島県の路面電車とか、富山県のLRT、私も乗った。ただ、BRTとは全然違うものである。あれは既存の路面電車でレールが通っているところ、LRTだったら、一部地上も走るが、廃線になった電車の線路を使って通している。やはり、実際にその地域に行って、導入したときにはどういう問題があったとか、地域の人たちはどう考えているのか、利便性はどうかとか、フランスまで行くのはお金がかかるから、皆さんの事情もあるだろうが、やはり導入する、これから基本計画案を出す、そこまできちっとやるべきだと思う。これは重要だと思う。自分が触ったことがない、見たことがない、これで人に説明しろといっても、なかなか難しいのではないかと思うので、あとは考えてほしい。

108ページ、市街地開発費だが、西側地区市街地再開発事業負担金15億7,900万、国庫支出金を除いて7億1,440万、それと新規事業の西側地区歩行者専用デッキ整備事業負担金が平成21年度で3億6,300万、それぞれについて、市の負担金、説明書の中ではなかなか見えてこないが、どのように使われるのか、具体的に教えてほしい。

○湯山相模大野駅周辺整備事務所長 市街地再開発事業の負担金は、再開発区域内の都市計画道路の整備に要する経費を再開発組合に対して負担するものである。この再開発事業の中で負担の対象となる都市計画道路相模大野西通り線は、全延長が約670メートルあり、このうちの再開発区域外の約150メートルについては、通常の街路事業として市が整備をするが、再開発区域内の約520メートル分については、施行者が再開発組合となるため、再開発組合に対して整備費を負担する金額に該当する。国庫を含めた負担額の合計額15億7,900万円は、権利者に対する建物補償費とか土地の明け渡しに伴う損失補償金が主なもので、基本的には、市が単独で用地買収をして補償費を支払って整備をするものと同等の金額を組合に対して負担する。

西側地区の歩行者専用デッキの整備事業の負担金については、再開発区域内の東西自由通路と南北方向の歩行者デッキを整備するために必要な経費を再開発組合に対して負担するもので、21年から24年度までの4カ年の債務負担行為として設定するもので、上限額は26億2,320万円である。このうち、21年度の負担金3億6,300万円については、東西自由通路部分の基礎ぐいを整備するための費用を組合に対して負担するものである。基本的には、これを上限額と見ており、今後、組合で平成18年に行ったこのデッキの詳細設計に基づいた工事費の積算を行い、それを再度、市にもらい、市がチェック、再算定をした中で、具体的な工事の発注金額が決まっていく方法になる。

○二木委員 それぞれ組合へ市が工事をしたのと同様の金額を渡して、組合で設計したりすることなので、金額も大きいし、しっかりと見ていかなくてはいけないと思う。これ以上言わないが、よろしく願いたい。

西側地区の市街地再開発事業は、BRTは加味されているか。

○湯山相模大野駅周辺整備事務所長 以前の再開発事業の事業計画の中では、新交通システムが再開発区域内の地下レベルでアクセスするようなことが検討されていた経過がある。その折には、再開発組合の事業計画、資金計画の中にBRTが入ってくる地上権の設定の費用等を組み込んでいたという経過がある。しかし、その後の検討過程の中で、当面、相模大野については、地上レベルで既存の北口の駅前広場にタッチするようにBRTが入ってくることとなって、ルートについても再開発区域の外で検討するという仕切りになってきたので、現事業計画の中では、地上権の設定費等については見込んでいない。

○二木委員 110ページの街路事業、都市計画道路等整備事業について伺う。大山氷川線道路改良事業の交差点2カ所の工事内容について、どのような工事をするのか。

○菊地道路整備課長 大山氷川線道路改良事業における2つの交差点の工事内容だが、都市再生緊急整備地域に伴い、発生集中する交通に対応するもので、旭中学校入口交差点と小山1丁目交差点の改良工事を行う。工事内容は、両交差点とも双方向に右折レーンの付加車線を設けて、渋滞

の発生に伴う解消を図る。なお、歩道整備については、既存の歩道を利用するとともに、改良部については3メートルから4メートルの歩道を設置して、歩行者等の安全を確保したいと考えている。

○二木委員 都市再生緊急整備地域、マンションができたり、大型ショッピングモールができたり、小中学校があつたりということで、非常に渋滞が予想されるし、通学路にもなっているということで、交差点改良により、その渋滞がうまく流れればいいが、今後、安全性の面についても、しっかりと検討してもらいたい。

○阿部委員長 休憩する。

午後0時02分 休憩

午後1時04分 開議

○阿部委員長 再開する。

○小林（正）委員 説明書104ページのリニア中央新幹線整備促進事業の中で、先日、本会議の野元議員の市長発言に対して、市長も認めた内容だが、私、たまたまある県会議員の会合に参加していたら、市長がいさつの中で、リニアが相模原市を通過する予定で、駅も想定されている。どうも500億から2,000億ぐらいの地元負担が生じるみたいだということで、ある政党へ、こういったことがないように、国会で何とかしてほしいという発言があつた。市長が単独で、こういう思いつきの発言をすることは、まず想定できない中で、執行部の皆さんは、市長が発言した根拠の資料を持っているか、可能な範囲で開示してもらえればと思う。それなりの地元負担があるのは我々も承知している。そういう流れの中で、もちろん幅がある発言だったが、今の時点でどの程度を予測できるのか。だからといって、私は市長の発言を問題にしているわけではなくて、どういった根拠に基づいた発言だったのか、可能な限り説明してもらえればありがたい。

○石川都市交通計画課長 市長の500億から2,000億という発言だが、新聞報道とか各種雑誌の中には、例えば地下の駅だと2,000億程度かかるような場合もあるとか、今、山梨県でいろいろな議論がなされている中で、駅については数百億かかるとか、もろもろの発言があるこ

とは事実だが、現時点では、そのためのいろいろな調査をやっている段階で、かたまった数字ということでは一切出ていないと私は認識している。いろいろな資料の中でも、正式なものは出ていなくて、あくまで新聞報道とか関係者の発言の中でのことだと認識している。

○小林（正）委員 そうすると、市長は、新聞報道とか雑誌とかに基づいて数値を発表して要望したにすぎないと見ていいのか。

○石川都市交通計画課長 市長の情報入手は、きっといろいろな人脈もあるし、我々とはまた違った部分があるかもしれないが、一つ言えることは、今のところ正式な額の発表はないということは事実だと私は考えている。

○小林（正）委員 担当部局としては、市長発言に対して、これはどういう根拠に基づいて発言したのかと、逆にそういう情報を市長が独自のアンテナを持って把握しているのだったら、聞いた方がいいのではないかと思うが、その辺は確認したのか。

○石川都市交通計画課長 市長も500億から2,000億という非常に幅広いことでとらえている。もしこれが何百何十億とか、具体的な数字で来れば、我々としても、当然、確認する必要があると思うが、今のところは、いろいろなところでいろいろな方が言っている数字の範囲内で話をしているのかなと。いずれにしても、大きな額が相模原の方に全部ということではない。地元負担というのは、神奈川県あるいは近隣自治体もある。また、負担割合も一切決まっていない中では、今現在ではそこまで細かく、我々の方で市長に聞いていることはない。

○小林（正）委員 それでは、市長の一つの見解にすぎない、事務レベルでは全く関知していない、そういう把握していない発言を市長がしたということでもいいか。基本的に、事務レベルでは根拠はないと。

○石川都市交通計画課長 正式な根拠はない。ただ、大きい幅だが、そのくらいの数字が、いろいろな自治体で想定されているということである。

○小林（正）委員 リニアに関しては、それで結構である。

新しい交通システム推進事業の快速バス、BRTのことで尋ねたいが、我々が2月19日の全員協議会でもらった案の概要版の資料だが、多分、

これに基づいてパブコメをしたのだと思う。そういう中で、11ページの下段には、雨天時とか朝夕のピーク時間帯は、北里ターミナルから相模大野駅まで35分ぐらいかかる。ピーク時という、朝だと7時から8時、夕方だと6時、7時あるいはその前後の2時間ないし3時間ぐらいのことを言っているのではないかと思うが、ただ、日中だと20分で、BRTだと13分、7分ぐらいしか差はない。通勤の方から見ると、35分が13分になることは非常に重宝な時間帯だと思うが、家庭にいる方たちが利用する長い時間帯というふうに区切れば20分ぐらいが13分になって、費用対効果の点でどうなのかというのが当然出てくる。もちろん、雨天時とか朝夕のピーク時を考えると、費用対効果はかなり出てくるのではないかと思えるが、そういった点について、現時点でどのように思っているのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 2月19日の全員協議会で配付した資料をもとに、パブリックコメントをやっている。11ページの下段に表記したピーク時35分、20分、BRTだと13分の考え方だが、所要時間の短縮というのも、一つのメリットとしてとらえているが、あくまでもBRT、幹線快速バスシステムは基幹的な公共交通として考えており、需要とか速達性を求めるだけでなく、その地域のまちづくりと一緒に進めていかなければいけないと考えている。そうした意味で、朝のピーク時間帯だけの短縮を図れば、このシステムが意味があるということではなく、日中のその他の時間帯も定期的に運行させることにより、例えば自動車交通から公共交通への転換も、一つのメリットと考えている。

○小林（正）委員 私自身はメリットを否定するつもりはないが、上段に需要予測をしてあって、だれが見ても、これだったら、ある程度、黒字化もできるという予測だと読める。そういうことから考えると、黒字路線が可能で、せつかく280億円も投資してやるのだったら、これは公営企業としてやることは一つもおかしくないのではないかな。逆に、自治体はもうけていいわけで、もちろん、料金の適正化は図らなければいけないが、基幹産業として市民の足の確保をするのだったら、多分、想定だと神奈中バスに委託するような形になるかもしれないが、それだったら、わざわざ公費を投入して黒字の路線をつくって、なおかつ、民間にわざわざ営業させなくても、政令市でも公営企業ということだってやっているのです、そう

いった発想はないのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 現在、B R Tの導入については、いわゆる上下分離みたいな形を想定しており、下の部分、都市基盤となる道路専用走行路は市が整備して、運行は交通事業者を想定している。交通事業者でなくて、市が直営でもいいのではないかとということだが、現在は、民間の交通事業者を含めた中で、運行事業者を、今後、調整していきたいと考えている。

○小林（正）委員 赤字だから民営化するとか、黒字だから公営企業にするという発想をしているわけではなくて、結果的に、運行主体が事業者だから、公費で整備をする。本来だと、公共交通の場合は、仮に私鉄だと、自分のところで、路線の確保まで全部やる。ただ、私鉄とか何とかが黒字化できるのは、各駅に住宅を分譲するという手法で民間の電車の経営者はやってきたと思う。今のところそれはできないから、交通事業者は、仮に自費でやったら大変なことになるし、事実上不可能だと思うが、ただ、今後、政令市を目指すという発想をすれば、こういった公営企業を自主的につくっていくという発想を持つべきかと思う。そして、わざわざ交通事業業者に運行させる必要は必ずしもない。ある程度、黒字化の予測ができるのだったら、自信を持って、公営企業として、市民の足の確保を図っていく。どうせやるのだったらやっていくことが、ある意味、方向性としてはいいという感じはするが、どうしても交通事業者を介在させる理由がどこにあるのか。今のところは、概念的には運行主体は別ということになっているが、これは固定的なものか、流動的なのかを含めてお尋ねしておきたい。

○高部まちづくり計画部長 運行主体だが、もちろん、まだ、この中では、詳細な部分について、こうするという形で決めきったわけではないので、今後、またさらに調査を進めていくが、現在の考え方では、これからの交通まちづくりということで、今回はB R Tだけではなくて、例えば、既存のバスネットワークとの連携とかが非常に重要になってくると思っている。この基幹的なバスシステムだけではなくて、まずこれを一つの幹にして、枝をどうつくっていくかが非常に重要なので、そういう中で、既存のバス事業者等との連携も非常に重要であることから、現在のところのス

キームとしては、交通事業者を想定している。

○小林（正）委員 どうしてそういう質問をするかといったら、旧津久井郡は過疎で、コミュニティバスとか、いろいろ課題がある。旧市内である程度黒字化して、そのお金を一つの事業体、公営企業として、過疎的なところの運営の赤字を穴埋めしていくという発想だったら、一つの市の一体化の中で、経営主体としては不可能ではないと思う。現実的には、民間自動車運行業者がいるので、連携という言葉を使うが、行く行くは全部、この相模原市内を公営企業で、きちっと市民の足を確保していくという発想をとってもおかしくないのではないかな。その方が、旧津久井郡とか、コミュニティバスとか、云々するよりは、独自に自立的に市民の足の確保という視点から見ると、旧藤野町、津久井町、過疎的なところも配慮ができる経営主体を公営企業としてできるのではないかな、そういう感じがするが、その辺いかがかな。

○高部まちづくり計画部長 バス交通全体については、恐らく民間の部分のよさもあるし、公営交通は公営交通のいろいろなよさもあると思う。そういう中で、私ども市全体としては、バス交通基本計画の中でも、基本的には今、民間事業者を中心にネットワークを構築している状況で、そういうところのよさを生かしながら、今後も進めていきたいと考えている。

○阿部委員長 委員長職を交代する。

〔委員長、副委員長と交代〕

○小林（正）委員 どうしてそういうことにこだわるかといったら、民営化の問題で、小泉改革以来、要するに、交通事業主体は、黒字化路線のところは自分たちでやる、過疎のところはやらない、あとは自治体負担だと、非常に虫のいい話を国が政策的に認めた結果、非常に問題のある市民の足、公共交通経営が、一定程度の都市集中のところしか成り立たなくて、過疎のところは成り立たない。そういったところは、やはりもとに戻して、一体的な経営をすれば、そこの配慮とかができる。先ほど、民間業者のいいところと言ったが、今、悪いところが出て、逆に過疎のところは非常に課題が多い。市としては、そういうところを何とも言いようがない、要請するだけである。ところが、事業主体を公営化事業でやれば、自立都市的に自分たちの権限で津久井をどうしていくかということだって、

公共交通の中で施策として、もちろん、過疎地的なところは赤字路線の必至なところだが、そういった配慮は、民間がやるよりは、より一層、細かにできる可能性はある。ただ、赤字は伴う。だけど、それをカバーする部分は、一体的な経営主体としての公営企業の中で考えていけばいいのではないか、こういう発想をすべき時期に来ているのではないかという感じを持っているが、その点についてどうか。

○石川都市交通計画課長 確かにバス交通については、道路運送法の改正により需給調整がなくなったので、参入あるいは撤退が自由になった。そのことによって、赤字路線は切り捨てられてきている、これは間違いない事実で、日本全国そういう状況だと認識している。だから、市として公営企業を持った方がいいという点については、いろいろな意見があると思う。既に公営企業を持っている各自治体、非常に経営が苦しく、一般会計からの繰入金で維持しているところがほとんどだと、私どもは認識している。したがって、市としてどこまで公費をつぎ込みながら、市民の生活交通の確保をしていくかということを、きちんとした議論をしていかなければいけない中で、現在、バス交通基本計画も、合併に伴って市域が広がったということで、今、見直し作業をやっている。そこでは、当然、公共としての公費負担のあり方、それはどこまでやるのかということも議論しているので、全体の総合的な検討の中で、今言われたことも含めて検討する必要があると考えている。

○小林（正）委員 きょうは予算の関係なので、これ以上はやらない。

このパンフレットの15ページあたりに、（2）市民参加というタイトルがある。要するに、将来のまちづくりを進めていくためには、市民と行政が共通の認識を深める必要があるという認識をここに示しているが、結果的に、先ほどの説明あるいは新聞報道では、この辺について、若干のそごがあった。私もその地域の住民から手紙をもらって、そういう課題があると新聞報道でも接したが、11ページのパーソントリップ調査は、平成20年の調査が23年ごろ発表されるという回答をもらっている。だけど、この資料の15ページのスケジュール案だと、21年度から始まって25年、ということは、この4年間の間に、平成23年ごろ都市計画決定がされる。それは現実的に反映できない。なぜかといったら、平成21年から

22年で測量調査をして、そして、予算説明の中には予備設計もする、これは今回の予算である。それをことしじゅうに1年かけてやるという前提の予算である。そして、計画案の縦覧とかを少なくともあと1年かけてやらないと、絶対無理である。そうすると、この期間の中で都市計画決定がされてしまうと、市民は非常に不安感を抱いている。それはなぜかといったら、津久井の線引き、区域区分の問題で、合併当時、決定事項の中にあつたのにもかかわらず、線引きは着々と進められる。ただ、今、1年間保留状態で、それはそれでいいと思うが、市民にとっては、都市計画決定されることが、もう我々の手からは離れてしまう、今反対しなければ、すべては行政ベースになってしまう、そういった不安感を強く持っているのではないか。特に15ページの都市計画決定というのが真ん中にあるから、そういったところで、にもかかわらず、市民参加ということをうたっている以上は、今後この予算をどういう扱いをしていくかが議会としても課題になってくると思うし、議論の焦点になると思うが、そういう中で、私としては、1回、少なくとも3,590万の予算を、議会としてやれば修正して減額可決、あるいは執行部で予算の修正案を提案する、あるいは可決して、慎重にやっていくということを議会が信用して執行部に任せる、想定できるのは3つぐらいしかないが、そういった点で、執行部はどのように考えているのか。

○高部まちづくり計画部長 測量の予算についても、今後、地域住民との十分な話し合いを行った上でなければ、なかなか実施できないと考えている。私ども、執行に当たっては、十分そういったものを前提にしながら、今後、進めていきたいと思っている。

このスケジュールについては、私ども行政の仕事なので、ある程度、目安を持った中で、いつぐらいまでにはどういうことを行っていくことが望ましい、あるいは、いつごろまでに開通ということを想定しているのかを目標として掲げたものである。

それから、直近の数字の中で、パーソン等の数字が23年ということで、なかなか見えてこないのではないかという話もあつたが、交通センサス等々の資料、あるいはこれまでのものを使って、そういった説明を行いながら、計画の熟度を上げていきたいと思っている。

○小林（正）委員 市の発想として、自治会とか自治会連合会といったところは説明を計画していたが、一般の沿道の市民に対するその発想が多分なかったのではないかと。大きい市であればそういう発想になるという面も理解できないわけではないが、それが今ちょうど問題になっていると思うし、そういった意味で、市民の理解が得られなければならないわけで、あくまでもスケジュールで、市としての日程的なものをつくらなければいけないからつくったという発想であれば、これは延期も十分可能である。圏央道と違って、20年開通を前提にした対応をする必要はないから、おくらせることが目的ではないが、ここまでこういうことになっていけば、やはり1年ぐらい、冷却期間をきちっとつくって、逆にその方が市民は安心感が出てくるのではないかと思う。そうした点で、その辺の対応について、どのように考えているのか。

○高部まちづくり計画部長 市民参加ということの中で、今後、地域懇談会、ワークショップということも書いているが、現状のいろいろな課題として、公共交通の問題あるいは環境対策、高齢化の中でどういう公共交通を構築していくかとか、いろいろな課題があると思う。その一方で、地域のまちづくりをどう進めていくかという、ある意味では、なかなか両立しがたい部分もある。そういったことを地域の方々と話し合いをしていかないと、この問題はなかなか進んでいかないと思っているので、今後とも、そういったことを進めていきたいと思っている。例えば、8ページに、今、幅員30メートル程度を想定しているが、こういったものについても、地域の中にこういう形のものが入る、こういったことをどう考えるのかを、地域の方々と課題解決に向けていろいろな話し合いをしていかないと進まないわけで、私どもとしては、凍結ということではなくて、市民とこういった問題について協議することにより、この計画を進めていきたいと思っている。

○小林（正）委員 行政の言っていることを全く信用しないわけではないが、行政というのは、やはり市民のレベルからすると、ある意味、非常にこうかつにできており、線引き問題でもしかりで、津久井の有権者が1万7,000だったか、相当数の署名を持って市議会あるいは県議会に働きかけたり、そういう努力をしなければ、行政はなかなか動いてくれない

い。だけど、その前の協議のときには、きちんと合併協議の中で住民の意向を尊重するかのごとき表現はあったと私は認識している。決して今の部長の発言を信用しないわけではないが、市民はこういった予算が計上されたことによって、確かに凍結でなくて、今、市民の理解が得られるまで慎重に扱ってもらえるのかと、一見、希望が持てるような発言もあるが、実際は粛々と進められるのではないかという形、というのは、理解が得られたところから、どんどん測量していくことも考えられるとなると、総体的な路線が、虫食い状態でも、一部分でも測量が入っていく。そのために、これは凍結しないという趣旨だろうと思う。そういうことだと、全路線が開通する見通しが立たなければ、ほとんど意味をなさない。虫食い道路なんていうのは、快速バスには余りふさわしくないと思うから、少なくとも1割ぐらいのところは別としても、ほぼ8割程度の沿線住民の理解がもらえるぐらいの見通しが立った段階でしか、測量に入るべきではないと思う。そういった意味で、市民が一番求めているのは、たまたま新聞報道を見ると、市議も出席した説明会の中で、予算を削除するよう求めたという市民の動きがあるが、その辺について、今、削減するつもりはない、あるいは凍結するつもりもない。ただ、案はたたき台でということで新聞報道にもあるが、そうすると、たたき台とは言いながら、多分、2年後には都市計画決定が粛々と進んでいく。その辺が非常に行政に対して市民は、線引きの例を余り強調してはいけませんが、非常に懸念しているのではないかと思います。それを払拭することが議会の一つの課題ではないか。私は基本的には、道路網というのは、碁盤の目のように広くきちっとつくって、都市計画決定することは、一般論としては否定しないが、たまたま今回の場合は、我々が説明してもらったときは、地元説明会は終わっているのかと思っていたら、そうでもなくて、先にパブコメが進行してしまったために、非常に紛糾した形態になっているところがある。そういった意味では、ゼロからスタートの方が一番合理的かと思うが、再度その辺について伺う。

○高部まちづくり計画部長 この計画を進めるに当たって、事業推進に向けた取り組みというところでも、まちづくりの視点の中で、導入空間を目指していかなければ、なかなか難しいと思っているので、私ども、決して強行することが――都市計画決定しても、これは用地買収等も伴うも

のなので、そういう意味では、慎重に取り組んでいかなければならないと
思っている。先ほど測量のところで話したが、まるっきり、この新設道路
以外の部分で、もしそういう場面があればという仮定の中で話したことで、
基本的には、市民の理解を得ながら、全線を見込んだ中での測量を考えて
いかなければならないと考えている。

○小林（正）委員 こだわるわけではないが、都市計画決定したら、
ますます収用の手続がやりやすくなるのではないかと、市民は逆に不安に
思うのではないかとと思うので、この辺は非常に慎重にしなければいけない
と思う。執行部は、凍結もしないし、減額修正の再提案もしないというこ
とだから、あとは議会がこの事案をどう扱うかということにかかってくる
と思うので、その辺は、きょうの議論の中で、また展開していきたいと思
う。

○高部まちづくり計画部長 凍結の観点で、測量費については、状況
を判断した中で、執行については、住民に説明を行った上で進めていきたく
いと思っている。

○小林（正）委員 要するに、行政が判断する住民の理解が得られた
という判断と、これは線引きもそうだったが、市民から見た我々は納得し
ていない、このそごが非常に大きいと思うから、それは市の判断というこ
とになってしまうのか、少なくとも、地元には自治会連合会とか地域の自
治会がある。そういった人たちの合意形成がある程度図られて、なるほど
という段階までは凍結するという意思表示なのか、あるいは住民投票では
ないが、ある程度のアンケートをとって、それなりの一人一人の意思表示
を求めた上で、それをある程度の当該地区の市民の理解が得られたと判断
される材料をきちっと、何かのメルクマールを出してもらわないと、もち
ろん市には裁量権はあるが、それをある程度説明して、1回やった、2回
やった、市民合意は得られたという形態の進め方だと、ここで議論したこ
とが無意味になってしまうので、そういった一つの指標、物差しを出して
もらえればありがたい。

○松永副委員長 委員長職を交代する。

〔阿部委員、委員長に復帰〕

○宮崎副市長 ある面で、我々行政の信用がないのは、私ども残念に

思っているが、この件については、いろいろなことを前提に、スケジュールがスムーズにいった場合で立てているので、当然、事業をやっていれば、こういう問題は起こるわけで、そこら辺は柔軟に対応していかなければいけないと思っている。この測量費については、基本的には、今パブコメをやっているし、これから各自治会に住民説明会を行う予定でいるので、そういった状況を慎重に見きわめて対応したい。市としては、考えてみれば、まだ具体的な初めの方の仕事で、これが目的ではないから、将来、我々としても成功するように考えなければいけないわけで、やみくもにやることは絶対あり得ないし、将来につながるような一つの測量という形にならなければできないと思っているので、その上で、状況については議会にも話して、いろいろ意見を伺うときもあると思うし、そういった諸般の状況を見ながら進めていきたいと思っている。

○小林（正）委員 諸般の状況を見るとか、そういった言葉を決して信用しないとか、皆さん方一人一人を信用しないということではなくて、行政の進め方の一つの手法として、裁量権というのはあると思う。そういう中で、行政が判断して、すべてを進めていくということではなくて、少なくとも、（２）の市民参加ということを――多分、相模原では交通システム導入は最も大きい課題だったろうと思う。昔から、私の知り合いも、この検討委員会に入っていた。そういう中で、やはり、最初の一步からすると、私は、このバスシステムというのを、決して否定しているつもりはないし、こういうシステムは必要だと思う。もちろん費用対効果も含めてだが、それが成立するという前提である。だけど、やはり、市民が土地を移動せざるを得ないのは明らかな事実だから、そういったところで、今回、パブリックコメントが先に行われたことが、非常に行政不審というか、はっきり言った方がいいと思うが、たまたまそれが契機になって、そういう結果を招いたことは事実である。ただ、説明する、その後、何をメルクマールにして、市が市民の理解が得られたということをするためには、少なくとも自治会の役員の人たちに理解された段階を一つの目安にするかということも出てくる。あと一つは、周辺市民のアンケートをとるとか、そういったある程度の手法を駆使してやっていって、建設委員会も含めて、いろいろ一緒に考えていくことはやぶさかではないが、今、宮崎副市長はそ

ういったことを考えているということでもいいのか。

○宮崎副市長 今の段階では、この新交通システムは全市的な問題でもあるが、一番影響のある地域の方に説明して、理解を深めてもらうことを、まず第一に考えている。ただ、現段階で何割の人が賛成だったらとか、そういう具体的なことは考えていない。

○加藤委員 リニアの問題だが、1点だけ確認、わかる範囲で教えてほしい。これまでの答弁でも、中間駅を除く総事業費が5兆1,000億、そして、中間駅の設置となると、各県に原則一つの駅、それがたまたま、ルート上、相模原を通過するだろうというもとで、相模原市への新駅の誘致の問題が出ている。その中で、例えば、これまでの整備新幹線の考え方とか、現在の東海道新幹線でも、新駅をつくる場合は、設置する自治体等が全額負担するという考え方がある。そもそも、このリニア中央新幹線は、東海道新幹線が長い間ここで経過してくる中で、災害やさまざまな部分を考えて、第2の大動脈としての、いわば国家的なプロジェクトという考え方の中で、たまたまJRがやるわけだが、私も新聞なり、いろいろなところで集めている中でしか情報はないが、こうした場合、最初から新しいルートをつくって、そこに中間駅もつくるわけだから、基本的に、負担割合についても定められていない、まだ未確定な部分が多いというのは十分踏まえた上で、一般的にこういう考え方も示されているということでも結構なので、仮に相模原に中間駅を設置した場合、国はお金を出すのか、県は出すのか、市は出すのか、負担割合はわからない、そういうのは示されていないというのは何ったので結構だが、こういうケースは、今までの例とか、これまでの議論を含めて、負担割合が全額市に来るということは想定しづらい問題だと思うが、この辺について、こういう考え方も出ているという、幾つか参考になることを紹介してもらいたい。

○石川都市交通計画課長 地元の負担割合だが、いろいろなパターンがある。1つは、今、東海道新幹線の倉見に新駅をつくろうと、県下の自治体で働きかけをやっている。あの場合はどうなるかということ、請願駅という位置づけで地元負担。県が中心になって、地元の寒川とか平塚あるいは私どもも期成同盟会に入っているので、駅ができることによってどれだけ利益が出るかによって、場合によっては、相模原まで来る可能性もある。

とにかく地元で全額負担である。

それから整備新幹線、今、全国に5路線ある。整備新幹線の場合には、全国新幹線鉄道整備法——全幹法のスキームはどうなっているかという、始発駅から終点駅まで鉄道のレールも中間駅も含めて、国が3分の2、地方が3分の1という形になっている。3分の1のうち、基本は県が負担する。例えば駅の場合、県が負担する形になるが、県は、受益に応じて、各市町村に負担を求めることができるというスキームになっている。それが基本的な全幹法の考え方である。では、今度のリニアはどうなるかだが、リニアは法律的なスキームは全幹法でやると決まっている。ところが、イレギュラーなのは、JR東海が路線部分は全部、5兆1,000億出すと言った。中間駅については地元負担でお願いすると、これが今までJR東海が発表してきた内容である。JR東海のそれをまともに受けると、中間駅、仮に神奈川県が相模原市内にできるといったときに、まず神奈川県が窓口になって、受益に応じて、相模原が一番多いと思うが、相模原は何割あるいは隣の座間市は何割とか、今のままでは、そういう形になってしまう可能性がある。ところが、これは国家プロジェクトの話で、第2の東海道新幹線だから、今のところ、国は一銭も出さない。許認可をしての部分あるいは指示をするだけだから、それはおかしいのではないかという議論が、今、国会の自民党の検討委員会の中でも、そういう意見が出てきている。我々は当然そういう考えで、国が応分の負担をしてくれと。場合によっては、JR東海は中間駅は出さないと言っているが、JR東海も出してくれと。次に、地元は神奈川県が中心になって考えていく。それで、相模原は応分の負担をしていく、これが我々事務方の基本的な考えである。

○加藤委員 今の国会の推移も含めて、私自身も、そういう中で、国の考えがもっときちっと前に出るように努力していきたい。やはり負担は少ない方がいいから、その辺については、またしっかり取り組んでいきたい。

道路改良に関して、1点お尋ねする。景気が低迷する中で、緊急経済対策あるいは地元の企業の公共事業の前倒しという中で、執行残をどのように活用してという、生活道路の整備という議論がされたが、市の緊急経済対策の一環としては、公共事業の前倒しがされたとはいえ、やはり、こう

いうときにあわせて、より市民にも見える形で、また、地元の企業ということも含めて、申請してオーケーになっても、なかなか工事、道路整備ができないという寄附道路の問題や狭隘道路、日常の生活道路の要望が上がって、あとは予算化して着工だと、しかし、何年も待っているという部分を、こういうときにきちっと重点的に整備していくという考え方、今回の予算には、その点をどのような形で反映してきたのか。あるいは、国では本予算の議論がある上に、さらに成立後、次の補正という考え方もあるが、市としては、そういう部分での地域の緊急経済対策という意味も含めて、何か別の考え方があるのか、今検討している範囲で結構なので、報告願いたい。

○佐藤土木政策課長 緊急経済対策としては、道路改良、道路の維持工事、公共下水道の前倒しをしている。さらに、生活に密着した道路維持関係、寄附道とか、地域の要望等がいろいろあるが、緊急経済対策という大きな意味合いも含めて、現在、早期発注を計画している。これは例年以上に出そうということで、今、各関係しているところが設計等をしている。数値的に言うと、４月から６月までの３カ月間について、維持補修工事として、金額のベースになるが、約６０％出そうということである。あと、道路の新設、改良については約７０％を発注して、市民が早目に道路の利用ができるようにということで、今取り組んでいる。

○加藤委員 しっかりお願いしたい。

住宅建設費の関係で、市営住宅の使用料における収納率の状況は、過去５年間で大体９２％ぐらいで推移している。これまでも議論になっているが、今般の経済危機の状況の中で、使用料、収納率に影響してこなければということが懸念される。さらに、未済額もずっと累積されていく中で、徴収というのはなかなか難しくなってくると思うが、この辺の状況と、例えば、通常、こうした滞納者に対しての督促や電話を定期的にやっていると思うが、一般的に、住宅管理に関して、年間でそうしたことに対しての経費がどのくらいかかっているのか。

○青木住宅課長 家賃の収納対策についてだが、指摘のとおり、景気の動向もある。また、収入基準の所得額が４月から２０万から１５万８，０００円になるという状況もあるし、収入の低い方が入居することもある。

そういう面では、収納の確保は、これからまた厳しい状況になると推測している。ただ、入居者の公平な負担ということも、公営住宅においては重要なことなので、現状では、滞納者等には、個々の経済状況とか収入状況等を話を聞きながら、どういう形で納付してもらうかという納付相談をしている。20年度の状況だと、6カ月以上滞納している方を中心に納付相談を行った。8月以降2月まで、順次、毎月やっているが、2月末で25名の納付相談を行い、21名が分納している。1名は完納、残りは、退去する方もいるが、生活状況でなかなか収入が得られない中で、2名については、福祉事務所と協議して、生活保護の申請をする中で、なるべく納付を進めていきたいということで、生活保護の受給を開始した。そのような対応の中で、何とか収納率を確保していきたいということでやっている。

郵送料等のお尋ねがあったが、ざっくりの話で申しわけないが、督促状とか催告状を出すと、郵送料等がかかる。また、こちらで電話をすると電話料がかかる。ただ、電話料は1戸当たりどのくらいかかったかわからないので難しいところだが、督促に関する郵送料等では、年間約30万ぐらい使っている状況である。

○加藤委員 督促に関しての郵送料だけでも30万というのは、やはり、かなり高いのかなと。以前、たしか図書館の図書の返却の督促に対しての郵送料が年間100万円以上かかると伺ったことがある。こういう厳しい状況の中だが、丁寧な対応に努めてもらえればと思う。

その中で、今、2人は福祉等の連携の中で生保の手続をとということがあったので、1点だけ、わかれば教えてほしい。生活保護の生活扶助の関係で、市営住宅の場合、代理納付も可能になっていると思うが、この辺の実態と、代理納付ができるようになったことに伴って、家賃の収納率について、こうした効果があったというものがわかれば伺いたい。

○青木住宅課長 代理納付の状況は月によって変動するが、19年度末で、おおむね生保受給者の60%の方が代理納付制度を使用している。状況で変わると言ったのは、生活保護受給者で滞納等が2カ月とか続いた場合は、私ども福祉事務所と協議して、代理納付に移行するという手続をとっているので、若干、数値的には変動する状況である。

○加藤委員 緊急経済対策における本市の取り組みの中で、非正規労

働者の対策で市営住宅の提供という部分があった。解雇等に伴って社員の寮からの退去、そして、こうした人たちを救済するための市営住宅で期限つきだったと思うが、一番最新の状況で、準備した市営住宅に対して、どの程度の応募があって、今どういう状況になっているのか。

○青木住宅課長 非正規労働者で社員寮等に住んでいて、雇いどめ等で社員寮の退去を余儀なくされた方に対して、ハローワークとの連携もあるが、ハローワークのあっせん書等をもらって、最長6カ月という形で市営住宅を提供しているものがあるが、1月末から募集を行い、2月末現在、9戸の市営住宅に20名が入居している。

○加藤委員 当初の予定については、たしか戸数もいっぱい来ていると思うが、今後について、市営住宅を提供して、何か検討しているのはあるのか。これから年度末を迎える中でのいろいろな対応の中で、ちょっと懸念する部分もあるが、これからの部分で検討していることはあるか。

○青木住宅課長 当初、1月のときは10戸の提供予定で対応したが、それ以外に、修繕等に時間がかかったもので、2戸ふやして、最終的には12戸の予定で進めている。これからまた雇いどめの方も出る可能性があるので、3月末で3戸、8名分の市営住宅の提供ができるように、ハローワークと連携して募集をかけようという状況である。

○加藤委員 県は県営住宅あるいは雇用促進住宅等でもしていると思うが、この前の1月臨時会の専決処分の質疑をしたときに、年度末からの3、4、5とか、こういう時期に年間の南の不動産関係の方に聞いたところによると、5割近くが更新時期を迎えるとか、あるいはいろいろな状況の中での年度末という部分を考えて、当初10戸予定していて、9戸入って、修繕の部分を含めて、今度3戸募集するということだが、このままだと市民の離職者の居住状況を確保するのは、市独自で対応するのは非常に厳しくなってくるという印象を持っている。私は、1月臨時会のときにも、国の宿舎の考え方がおかしいということを指摘した。国家公務員宿舎がある全国の関連市町村に対して、財務省が国家公務員宿舎の貸し出しについての離職者に対しての緊急的支援、こうした文書を発送しているが、その文章を見ると、財務省として本気で離職者対策をしているのかというと、到底そうは思えない。その理由としては、使用料については一括前納でなけ

ればならないとか、住むに当たっての簡単な修理や出るときの修繕、原状回復、何かあった場合の損害賠償、これらはすべて地方公共団体が持つということである。地方公共団体がそういうものをかぶらなくてもいいような——何のための経済対策なのかと、私自身も党を通じて財務省に、きちっと申し入れをしている。とはいえ、今、こうして新年度予算を審議しているが、もし、そういう結論が出る以前に、国家公務員宿舎等の活用をせざるを得なくなった場合に、たしか相模原では、国家公務員宿舎は10戸程度あったが、その一括前納をしなければならない使用料に対して、予算上の措置とか、さまざまな部分について懸念される部分があるが、これを使うとなった場合、市としては、どういう問題がハードルになっているのか。あるいは予算的な措置や、市の職員がしなければならない対応について、いろいろ想定されると思う。今の状況で、課題として思っていること、あるいは、これを使うためには、ここまですなければならないと受けとめているという部分があったら。

○青木住宅課長 国の貸し出しの条件、全期前納の話とか、責任はすべて市で負えという、いろいろな条件がついており、私どもとすると、そういったところが課題かと思っている。予算上からすると、額的にはそれほど高額ではないが、全期前納については、入居するかどうかにかかわらずということがあるので、そこら辺も当然、課題の部分かと考えている。2月末の新聞報道だが、全国に100戸ぐらいの国家公務員宿舎があり、そのうち、2戸程度しか提供されていないということがあった。そういうこともあるので、私どもとすると、今のような課題がある。ただ、市営住宅も3戸程度しかないという状況もあるので、今後、そこら辺の課題の整理をしなければいけないと思うので、国と財務事務所とそこら辺を調整、協議して、なるべく市の負担を軽くしながら、非正規労働者へ提供できればということで、これから協議したいと考えている。

○加藤委員 全国で国家公務員宿舎がある市町村が74、合計で775戸あるうち、新聞報道では2戸しか埋まっていない。私もその記事を読んだが、結局は、離職者対策といいながら、地方公共団体にすべてをかぶせているわけだから、離職で住宅がなくなるという中で全納できないだろうから、市が肩がわりしろ、ほかの責任も全部市が持つというのであれば、

各地方公共団体からは、希望したくてもできない話になってしまうので、私も引き続いて、党を通じて、きちっと国に対しての申し入れをしていきたいと思う。確かに、国家公務員住宅の家賃からすれば、その設定をするのも市が設定する部分が出てくる。そうすると、市営住宅家賃並みで——ただ、今見たら相模原は11戸だが、仮に11戸の官舎に5戸しか希望がなくても、11戸分のお金を払わなくてはいけない、こんなばかな話はあっていいわけがない。ただし、国の政策措置が間に合わないとなって、しかし、現実には離職者がいた場合、一時的に、そういう制度を使ってでもせざるを得ない場面が出てくるかもしれない。それはその後で国との問題は取り組みはしなくてはいけないと思うが、そういう意味では、わずかな予算だが、予算は予算なので、その部分については、仮にそうなった場合でも、予算上の措置の義務がほかに生じて、報告や何かをしなくても済む制度としての整合性を持っている程度だということでもいいのか。

○青木住宅課長 何らかの修繕が必要だとか、そういうことになると、予算的な措置をお願いする形になるかもしれない。市が全面的に責任を負うことになった場合はそういうことはあるかもしれないが、借りる場合の使用料については、今の予算の中で何とかやりくりをすればできると思っている。ただ、大きな修繕的な話が出た場合は、議会等にも話をしなければいけないと考えている。

○加藤委員 BRTの今後の考え方について、先ほど副市長にあそこまで明確に言ってもらったので、それを真摯に受けとめたいと思うが、まずその関係はひとまず置いておいて、今回のルートになっている都市計画道路上鶴間線だが、私の認識では、平成13年3月に策定された道路整備10カ年計画があつて、途中、中期実施計画の段階で、財政的な部分とか、いろいろなことがある中で、市全体の道路整備の見直しがあつた中で、上鶴間線の整備についても、おくれてきた経過があると受けとめているが、これまでの都計道路上鶴間線の整備率と土地の取得率について報告してほしい。

○菊地道路整備課長 都市計画道路上鶴間線の整備率だが、現在のところ、総延長3,070メートルについて、1,955メートルができているので、約64%の整備率となっている。

○加藤委員 土地の取得率はどうか。

○菊地道路整備課長 今、データを持ち合わせていないので、改めて答える。

○加藤委員 では、後ほど報告してほしい。

この都市計画道路は、これまで議会の中でも問題にされた経過があるが、道路上に自治会館があり、これまでの議会の答弁を全部見直してみたが、この都市計画道路の進捗に合わせて、地元と協議していくことになっていたと認識している。実際の都市計画道路上鶴間線の工事が進む場合は撤退するという取り決めがされていたと記憶しているが、ただし、実際、その後、多くの市民が転居してくる中で、この場所にある自治会館で事業が進む場合、地域の理解が示されるかどうかについては心配しているという考え方も示されている、議会でのこういうやりとりがこれまでもあったが、今回、ここにルートとしてBRTの問題が来て、こうした問題がある中で、工事の進捗に合わせて、地元としっかり協議をしていく。地元としては、いろいろな理由があって、ここに自治会館を建てて、それがいいか悪いかの議論も今まで議会でもして、すべて承知した上で何うが、道路をつくる側も、自治会館がある地元の側も、いろいろ課題として認識している中で、工事を進めるに当たって、いろいろ協議していくことがきちっと示されているが、自治会の方も心配だろうし、市としても、道路事業という部分では、平成15年ぐらいの中期実施計画が見直しされて、それ以降、今日まで、こうした問題に対して、地元といろいろな形で、将来、ここの自治会館に対してどうするかという、具体的な解決に向けての話し合いはしてきたのか。

○榎田土木部長 たしか平成14年か15年だと思うが、上鶴間線の延長上に、自治会館が許可で建った。その時点では10カ年計画はあったが、その先については、凍結ということで、事業のめどが立っていなかったという判断で許可をしたと伺っている。その時点では、基本的に、将来、都市計画道路を整備するときには、自治会館は返還するという約束事が、市と自治会で取り交わされていたと伺っている。いずれにしても、BRTの路線に入っているわけだから、今後、自治会とよく調整しながら、いろいろな形の中で、今までの約束が変わってくるかもしれないが、そういう

ものを調整しながら、理解を求めていきたい。

○加藤委員 今回たまたまBRTの問題が合わさったわけだが、そうでなくても、やはり、凍結になっているものの、地元の人から見れば、一体、この都市計画道路上鶴間線は、凍結がいつ解除になって、事業着手がいつになるのか、一方では、平成22年ぐらいに事業着手ができればみたいな話もあった中で、やはり地元としては、その途中の経過で、市として、この都市計画道路については、現在もまだ凍結で、これからも凍結の期間がこの程度延長されて、事業着手の見込みはないとか、地元とのそういういろいろなやりとりは、BRTの問題がなかったとしても、あつてしかるべきだったと思う。

そこで、今回のBRTの基本計画案と道路整備10カ年計画との整合性というか関係をどう位置づけて理解したらいいのか。

○榎田土木部長 道路整備10カ年計画を策定した時点では、新交通のルートは、おおまかにこの辺を通るということで、明確になっていなかったと認識している。今回、それが具体になって、上鶴間線の一部線上をBRTの路線が通るということで、今までそういうことを前提にしていなかったので、その辺は、地域と関係する自治会館の方々とよく調整を進めて、何らかの解決策を設けていきたい。

○加藤委員 あくまでも計画ということで、都市計画道路の位置づけは、なかなか難しい部分があると思う。ただ、何も問題がなければ、BRTという手法はベストだと思うが、取り組み部分での問題は何かという部分は、しっかり押さえておかなくてはいけないと思う。北里ターミナルから相模大野駅、現在の路線バスで雨天時の朝、ピーク時間帯35分以上かかる。この以上というのがあるが、既存のバス路線で何度も時間を確認したことがあるが、例えば雨が降った日の夕方5時半だと、自分の自動車でも最高1時間かかったことがある。北里から一歩も前に進まず、若松から文京に入っても一歩も進まず、やっと市営駐車場まで来ても、駅まで行くのにまた10分かかるとか、逆に、駅から出て、駅のバスターミナルから行幸道路まで出るのに10分かかるとか、これは今でも日常茶飯事だし、日中の平均的な運行20分も、今、日中でも県道52号線は鶴野森から北里まで渋滞することは日常茶飯事で、1時、2時台でも相模大野から行くと

きには、普通に行っても30分以上は優にかかることはしょっちゅうだし、
どういう時間帯でも、相模大野高校から行幸道路まで入だけでも渋滞す
るとか、今回のルート案となった女子大前の市道にしても、かなり渋滞す
る。当然、行幸道路が渋滞するのは御存じかと思う。こうした問題に対し
ては、このBRTの問題というよりも、新交通の問題そのものは、相模原
市では昭和48年ぐらいから議論が出たと思う。途中、地下方式とかいろ
いろなことで、広報とか、かなり前にも南市民ホールでフォーラムみたい
なものを開いた記憶がある。相模大野周辺の道路渋滞に対しては、相模大
野周辺の人ではなく、バス路線を使う通勤、通学の方、あるいはそこを通
過する多くの市民、また、その道路を横断する生活道路から幹線道路を利用
する方、この道路についての渋滞対策を何とかしてほしい、その問題の
改善は、どの方に聞いても、100%同じ意見を持つと思う。要は、それ
をどういう手法でやるかということで、今回、こういう形になったと思う。
そういう意味では、先ほど来の答弁で、これは一つの基本計画案というこ
とがあったので、これからもしっかり、例えばBRTという方法しかない
のか——今回一つの誤解を与えたのは、このパンフレットを見る限り、先
ほどの答弁では、場所によっては道路の30メートルではなくて云々とい
うのはあったが、パンフレットにはそのことしか書いていないので、これ
を見た市民は、30メートルに拡張される、それしか目に入ってこない。
私の認識では、地域の市民は、地下化でいっていたルートまでは、中には
御存じの方はいるが、その後どういう検討があったか、多くの市民は、ほ
とんど承知していないと思う。そういう意味では、12メートル道路の上
鶴間線の都市計画道路を整備し、既存のバスルートをさらに整備すること
によってのいろいろな手法とか、場合によっては、一般車両も含めた4車
線ではなく3車線でいくとか、いろいろな方法もあると思うが、やはり、
きちっといろいろな検討を重ねてほしい。そういう意味で、最終的
に、これはあくまでもたたき台だと。私は、この検討をする、さまざまな
研究をする、どういう部分であればと、もっと需要調査とか、そういうこ
との重要性は大事だと思う。この地域の渋滞対策を絶対何とかして解決し
ていかなければならない、これは地域住民の悲願でもあるから、その基本
に立った上で、どういう手法をどういうことに基づいてやるのかは一番大

事なことだと思うので、今後の地元の協議も含める中で、進め方に対して、市としても、もう少しいろいろな材料を提供してほしい。そしてまた、私も相模大野を中心とする南部に住んでいる議員だから、いろいろな形で、この地域の対策については、しっかりと研さんしながら、改善に向けて取り組んでいく責任を持っている。そういう意味で、改めて、多くの人たちの理解を得るために、今年度、予算は計上して、副市長が答弁して、私はそれはよしとするが、今後の考え方、地元の考え、進め方、相模大野周辺としてのいろいろな都市づくりにどういうふうに取り組んでいくのか、もう一度、改めて、全体的なことで答弁してほしい。

○田所都市建設局長 相模大野地区は、非常に道路の渋滞が激しい地区である。そういう中で、道路の整備だけでもどんどん進めばいいという考え方もあるかもしれないが、それだけで渋滞対策がすべて解決することにはならないと考えている。そういう中で、現在、都市交通計画課では、平成20年度にパーソントリップ調査を行っており、最終的に、たしか23年初めぐらいに、そういった結果も出る。そうすると、相模原市全体の交通の問題点が、そこで明らかになってくると思っている。ただ、その前に、政令市移行に向う中で、県道も含めて、道路整備計画を土木部で検討を行っている。道路の整備のあり方、優先順位のつけ方、当面、そういった中で整理をした上で、さらにそれにパーソントリップ調査の結果等を上乘せして、どういう地区にどういう道路の整備の仕方、あるいは公共交通としてのあり方をどういうふうにしていくのかということを、総合都市交通計画の中でトータルで考えていく必要があるだろうと思っており、総合都市交通計画については、平成23年につくるように進めている状況である。

そういう中で、御園の地域で、先日来、いろいろ話があるが、BRTに関しては、公共交通のあり方として、今までにいろいろな検討の中で、やはり、BRTという方法が相模原市に一番合っているのではないかといい中で、ここがスタートという形だが、こういった取り組みを始めているので、これからいろいろな意見を伺い、地域の状況等をよく調査する中で、一つずつ、着実に進めていく必要があるだろうと考えている。その一つとして、現在ある空間を極力利用した中で、相模大野駅周辺については工

夫していく必要性もあるだろうし、そのほかの地域については、新たに導入空間を確保していかなければいけないということもある。新しい交通システムとして、BRTに限らず、ほかの手法でもそうだが、やはり、導入空間があるかないか、確保できるかどうかが一番課題だと思っているので、それについては、私ども、一つ一つ着実に進めていくような考え方が必要だろうと思っている。

○加藤委員 いずれにしても、この地域の不幸なことは、県道51号にしても、県道52号にしても、あれだけの交通量があって、一方に国道16号という大幹線道路を控えていながら、これまで県があの程度の整備しかしてこなかった、ここにいろいろな部分の問題が集約されていると思う。さがみ縦貫道が建設されれば、国道16号の渋滞が緩和されるという話もあったが、私はそうは思わない。そうすると、今、谷口陸橋の立体交差になっているのが、さがみ縦貫道が通れば、インターチェンジができて、そこからずっと東の方に来るのは、今の北里のルートから16号鶴野森交差点まで、これはやはり16号とさがみ縦貫道とのパイプになる部分で、交通量が増大することは当然だし、そうすると、鶴野森交差点は今まで以上に渋滞する。今後、そこも連続立体交差で谷口陸橋から全部立体交差をしなければならないというところまで、また問題が及ぶかもしれないし、私は、そういうことも視野に入れて、国にきちっと言うべきだとここであっておきたいと思う。縦貫道ができる、交通量が増大する、さらには陸上競技場がああいう形で完成して、これからいろいろな試合が誘致されるとなると、1万人の方が公共交通だけでこなせるのか、それに伴ういろいろな渋滞も発生するだろう。今は渋滞するから、結局は御園2丁目の横の緑道緑地にしても、あの狭い道路を抜け道として使う。抜け道として使うとなると、あそこで自転車で通る人たちと車との交通事故がふえる。いろいろな部分での悪循環があるので、本当に総合的な視野に立って、本気で取り組んでもらいたいと思う。一つ注文だが、パーソントリップ調査は20年の調査が23年ということだが、速報値は普通出るのではないかと思います。その辺はいかがか。

○石川都市交通計画課長 パーソントリップ調査は、相模原市独自でやっているものではなくて、東京都市圏の広範囲にわたったエリアでやっ

ている。今まで２３年春という答えをしているが、これは最終的な部分で、その間に速報値は出てくると聞いているので、今後の計画づくりについても、速報値は極力活用しながらやっていきたいと考えている。

○加藤委員 ぜひ、そうしてほしい。また、場合によっては、市独自で調査という部分もあるから、本当に主要部分についてのさまざまな調査は、市独自でやってしかるべきだと思う。いろいろな部分で地域の要望にこたえる、中には、なかなかこたえ切れない部分もあるかと思うが、しっかり、そうした情報も提供できる体制の中で取り組んでいってほしい。

○宮尾道路用地室長 先ほど加藤委員からお尋ねのあった都市計画道路鶴間線の用地取得率だが、約６５％である。

○阿部委員長 休憩する。

午後２時３６分 休憩

午後３時０５分 開議

○阿部委員長 再開する。

○小野沢委員 予算書１９５ページの道路橋りょう総務費の説明欄１０地籍調査事業、予算は大したことないが、昨年も若干あったと思っているが、確認はしていない。多分、地積測量だろうと思うが、どういう内容なのか。また、今後、全市的にやるのかやらないのかも含めて願います。

○深津道路管理課長 地籍調査事業だが、城山町で従前行っていたものの継続で一部行っているもので、旧市では実施していない。

○小野沢委員 城山町内ということだが、いつごろ終わるのか。

○小山城山建設課長 地籍調査事業、城山分となる。これについては、以前から国の民民との境とかを絡めてということで、城山については実施してきた。その中の成果と、また、一部、修正等がある中での１７０万ほどの予算計上ということで、新たに区域を拡大するような事業ではない。

○小野沢委員 城山町は多分、市街化区域内だけだろうと思っているが、新たにないということで、おおむね２１年度で終わるということか。

○小山城山建設課長 維持管理的な部分、私どもで地積測量を行っていく中での一部修正とか、そこの必要な部分が出た場合の費用で、新たに今後の計画の中で推し進めようというものではない。

○小野沢委員 基本的には、市街化区域内の地積測量をやった後の修正分と思うが、今後も発生する可能性はあると理解していいか。

○榎田土木部長 この地積調査事業は、合併する前に城山とか相模湖が独自にやっていたもので、旧市においては、地積測量をやっていない。担当が企画部なので、今後どうするかについては、企画部に確認しないとわからない。

○小野沢委員 主要施策説明書 99 ページだが、道路改良事業の中で幹線道路網整備事業、当然、幹線道路だから、主な道路だと思うが、新道路整備計画策定の中で位置づけをするということだと思う。主として、どの程度の道路まで計画をつくっていくのか。

○菊地道路整備課長 新道路整備計画の策定の候補路線だが、地区間を結ぶ都市計画道路、県道等の広域幹線道路、地区の主要な市道になる地区集散道路を新道路整備計画で検討していきたいと考えている。

○小野沢委員 当然、市内いろいろ都市計画道路、整備が実施されている。あわせて、さがみ縦貫道とか津久井広域道路が出てくるが、津久井地域のアクセス道路の関係についての考え方はいかがか。

○菊地道路整備課長 津久井地域のアクセス道路というと、津久井広域道路等、やはり広域的な幹線道路になっているので、さがみ縦貫道路のインターチェンジを中心としたアクセス道路の整備について、検討していきたい。

○小野沢委員 100 ページ、狭あい道路拡幅整備事業だが、毎回、かなり要望が多いということは伺っている。現在の整備の受付とか整備した関係について、本庁、南、津久井の各4地域の中で数字がわかったらお願いする。

○平本道路補修課長 狭隘道路の要望件数及び処理における進捗状況だが、旧市及び津久井地域を含めて、平成21年2月現在で125件申請を受けている。また、19年度から継続処理されている44件があるので、今年度、169件を処理の対象で事業を進めている。そのうち、分筆登記すべて完了した協議件数は113件、現在、残り46件を処理している。今後、3月新たに受け付けをする狭隘の協議についても、迅速に対応していきたいと思っている。なお、申請後に登記等の手続の段階で本人からの

取り下げも10件ほどある。

○小野沢委員 津久井はこの関係が非常に問題になっているが、城山は少ないと思うが、津久井、相模湖、藤野の関係について、かなり要望もあるということだが、3町の数字等、状況がわかるか。

○平本道路補修課長 津久井地域の津久井町、相模湖町、藤野町3町の合計で、受け付け件数が15件、処理件数が8件、現在処理しているのが7件である。

○小野沢委員 意外に少ないという感じがしているが、前回も、この件については、極力積極的に取り組んでもらうように部長にもお願いした。今後とも、この件については出てくると思うが、よろしくお願いします。

101ページの橋りょう維持費の関係で、予算が3,580万、特に中央自動車道の横道第一橋の剥落防止と書いてあるが、中央自動車道は国道扱いだと思う。市の管内に橋が幾つぐらいあるのかと、この中でいくと、国庫が1,000万ほど出ているが、これらについては、すべて今後とも市が処理していくのか。

○菅野相模湖建設課長 中央自動車道にかかる市の橋の件数だが、相模湖管内が7橋、藤野建設課管内が5橋、合わせて12橋ある。こちらの橋だが、すべて市の管理で、平成10年、山陽新幹線トンネル内の剥落事故を契機に、中央自動車道の施設点検を中日本高速道路が行い、市管理分についても、安全の確保を図るように要望があった中で、剥落防止の補修を行う。

○小野沢委員 橋が市の管理というのは即座に理解できないが、当然、中央道だから、国の管理ですべてやっているという認識でいた。どういう経過なのか。

○大神田藤野建設課長 中央道を初め高速道路に関しては、昭和42年の建設時に、旧道路公団と各市町村が協定を結び、費用については協議して負担をするということで、後の維持管理については、各市町村が認定をしてやっているのです、100%負担するという形での協定書が既に締結されているので、それに伴って、こうしていると理解している。

○小野沢委員 中央道がかかることによって、地域間とか集落間ということで、かけざるを得ない橋だと思うが、この予算を見ると、もうちょ

っと国が負担してもいいのではないかという感じがする。地域の方が困るということでは市の管理という部分もあると思うが、この協定の割合については、ずっと生きているのか。

○大神田藤野建設課長 先日も2回ばかり、中央高速を管理している八王子の中日本高速道路株式会社に要望に行った。あと、八王子市に関しても、どうなっているかということで、いろいろと状況を調べに行ったところ、同じように、一律、四十二、三年のころの協定書に基づいてやっている状況で、うちの方でもそういうものがあるが、時代の状況も変化しているので、何とかこの辺のところを軽減してほしいという申し入れは、昨年行っている。そういったことで、相模原市だけではなくて、八王子とか日野とかと協調しながらやっていかなければいけないこともあるので、今後、調整しながら進めていきたいと思っている。

○小野沢委員 一定の時期がたつ中で、当然、これから老朽化は出てくるので、できたら、基本的な協定の内容について、そのままでずっといくのではなくて、ある程度の時期を見て、負担割合とかを交渉する必要があるという気持ちがある。そこら辺について、どうか。

○榎田土木部長 高速道路の上にかかっている橋については、高速道路をつくるときには基本的に原因者である国が設置するが、あとの維持管理は、日本全国どこでも市道を管理する市町村がやる形になっている。ただ、例えば国からの補修する補助金は、一定の割合で出るような形は、今のルールである。この問題については、全国的な話なので、今後そういう機会をとらえた中で、基本的には維持管理費も少し国が持ってくれないか、高速道路公団が持ってくれないかという話はしていきたいと考えている。

○小野沢委員 ぜひ、負担割合、できたら、もうちょっと出してもらうように努力してもらえればと思う。

102ページ、都市計画総務費の中で都市計画策定関連事業、都市計画推進経費の内容で、区域区分とか都市計画において必要な見直しを行うと書いてあるが、具体的には、今年度、来年度、どんなことをやるのか。

○古川都市計画課長 都市計画推進経費は、来年度、津久井地域の線引きに当たって、さらに都市計画マスタープラン等で、将来のまちづくりの姿を示して、理解を求めていくことがあったので、この理解を求めてい

くための説明会に要する費用を計上している。実際には、説明会に使う資料とかパンフレット、地権者に郵送する郵送料、そういうもろもろの経費を計上している。もう一つ、地域地区という、これは用途地域等を補完する、具体的にいうと、防火、準防火とか、あるいは津久井地域の藤野町では高度地区等が指定されている。そういう全体の中で用途地域の必要な見直しを検討していかなければいけないということで、そういうものにかかる費用ということで計上している。

○小野沢委員 前回も個々に郵送した。今回もこの予算の中には、そういう形が含まれているという理解でいいか。

○古川都市計画課長 今回も、全地権者に配布していくような考え方で取り組んでいる。

○小野沢委員 これに関連して、当然、区域区分の中で、整序という新しい考え方で土地利用が出てきている。それらの関係について検討してもらっていると思うが、いつごろ方向が出るのか、見通しについて伺う。

○古川都市計画課長 昨年の市素案説明会においては、生産緑地あるいは開発許可の柔軟な運用ということで提案した。さらに今、詳細な検討ということで、進めているところである。都市計画マスタープラン等の説明についても、年度明け早々、説明会を開催しようと考えて、その後に、さらに津久井地域については、将来の地域別構想も含めたまちづくりに関連した線引きの必要性の説明会を予定している。そういうものを絡みながら、それぞれの検討は並行して進めているので、時期的には、そのときに示すことができるかどうか、まだ検討しているところだが、いずれにしても、そういうものを検討していきながら、さらにまちづくりの理解を深めてもらえるような形で進めていきたい。

○小野沢委員 説明会のときに、そこら辺まで含めて説明してもらわないと、なかなか理解してもらえないのではないかとこのところを気にしている。ぜひ、説明会までには、そこら辺を説明できるように進めてもらえればという気持ちでいるが、いかがか。

○高部まちづくり計画部長 前回、素案説明会で説明したことについて、その中で、いろいろな意見、要望をもらっている。例えば、34条の11号の運用をどうするかとか、宅地面積の問題とか、いろいろ宿題をも

らっているので、それまでには、そういったものも示しながら、理解を賜れるように準備をしていきたい。

○小野沢委員 その件、ぜひよろしくお願いします。

コミュニティ交通対策事業の関係だが、津久井地域、生活交通対策で、11路線ということで、いろいろ費用をかけてもらっているが、その中の乗合タクシーの関係だが、来年度から実証運行を始めるということで、この検討状況について伺う。

○石川都市交通計画課長 乗合タクシーについては、コミュニティバスがなかなか難しい地域、具体的には津久井地域だが、10人以上乗るのはなかなか難しいだろうということで、検討を始めた。現在の検討状況だが、実証運行を予定している相模湖町の内郷地区で、自治会とか老人会、住民に集まってもらい、内郷地区乗合タクシー検討委員会を昨年の秋に組織した。その検討委員会の中で、運行内容等について、現在まで数回にわたる会議を開催して、おおむねの内容が決まった。その内容を検討委員会のメンバー、住民の方々に、みずから地域の単位自治会等を中心に説明会をやってもらって、そこでいろいろな意見ももらい、それらをまとめて、修正も行ってきた。それから、住民の検討委員会のメンバーと、市も当然行くが、乗降が想定される医療機関あるいはスーパー等の商業施設に伺って、乗合タクシーの説明と協力、病院だったら、お年寄りになるべく玄関に近いところが乗り降りがいいではないかとか、商業施設、スーパーでも、入り口に近いところに乗り降りできればいいのではないかという意見が出たので、その辺のお願いもしてきており、おおむねの了解は得ている。これらの結果を踏まえて、ルートとかダイヤあるいは空の車を走らせるのはよそうということで、デマンド型と呼んでいるが、事前予約による運行形態、あるいは運賃をどうしようかという議論もして、バスより高く、タクシーより安くしようという議論の中で、内郷地区については、300円の均一運賃にしようということについて、地域との意見集約がなされた。今後、これらの内容を道路運送法に基づく法定会議である地域公共交通会議に図った上で、承認を受けて、来年度の秋ごろから実証運行に結びつけたいということで検討している。

○小野沢委員 コミュニティバスの場合には、乗車人員が10人とか、

運行経費の50%以上という説明があった。今回、実証運行をやるに当たって、最終的にこれではという条件というのはどういうことか。

○石川都市交通計画課長 今委員が言ったのは運行継続条件に当たるものだが、コミュニティバスのときもそうだったが、実証運行をやっている中で、コミュニティバス検討委員会の中で、運行継続条件をどのレベルにしようかという議論をしてきた経過がある。したがって、乗合タクシーについても、地域公共交通会議で実証運行をやった中で、どの程度のレベルがいいだろうかという条件設定をやっていくということで、現時点では条件は持っていない。実証運行の中で検討していきたいと思っている。

○小野沢委員 この場所は、いろいろ検討した中で、必要な場所だと思うが、特に412の中で、簡単な略図で見たが、Uターンする場所がある。スーパーの手前、あそこにはそういう場所が見当たらないが、あそここのUターン場所は、現時点ではどこを設定しているのか。

○石川都市交通計画課長 国道に1回入って、スーパーたからやがある。あそこを乗降場所と考えて、ほぼ了解をもらっている。あそこでおろしたり乗せたりして、また、内郷診療所に戻っていくということで、Uターン場所ということになると、たからやのところになってしまう。

○小野沢委員 新しいスーパーができたところ、まだ3年かそこらかと思うが、この前、駐車場の中で人身事故が起きている。いずれにしろ、スーパーの中へ入ってUターンする、現時点ではそういう判断でいいのか。

○石川都市交通計画課長 そのとおりである。

○小野沢委員 実証運行の結果だろうと思うが、そのほかにもいろいろ場所を選定して、選定過程の中で、ここの場所を選んだのだろうが、津久井は青根とか、バス乗車率が非常によくない。津久井3町の中で、現時点でこういう場所は何カ所ぐらい、例えば、現行通っているところを利用した方がいいというものを含めた中で、何カ所ぐらいあるのか。

○石川都市交通計画課長 内郷地区に決まる過程においては、津久井4町で8カ所の候補地を選んだ。その中で、公共交通がどれだけ近くを通っているかとか、地域の要望がどれだけあるかとか、走れる道路なのかとか、いろいろな検討をして、最終的には内郷地区になった。そういう視点でいくと、8カ所程度、津久井地域にあったという事実がある。もう一方、

市では11路線を生活確保路線ということで、公費を負担して維持確保している。その中でも、1便当たりの利用者数が少ない便も現実的にある。今、私どもバス交通基本計画を策定しており、その中で、生活交通確保に係る行政の関与基準、行政がどこまで、どういう場合にはこういうモードで交通を確保しよう、少ないところは例えば乗タクでやっていこうとか、多いところはバスでやろうとか、そのルール決めをやっていきたいと思っている。それをやった上で、地域に入って、皆さんの地域は利用実態はこうで、公費はこれだけかかっている。そういう中で、こういうルールづくりをやった中で一番いいのは、例えばコミュニティバスとか、あるいは普通の路線バスとか、場合によっては乗合タクシーだと、こんな議論をやっていこうと思っている。現時点で生活確保路線をどれだけ変換するかということはまだ言えない状況だが、ただ、検討していきたい。

○小野沢委員 現在、津久井で市営のマイクロバスを動かしている。これは一方通行で、片側周りである。今回の乗合タクシーも片側で、逆に、終点の方の人が、管内の金融機関なり、病院なり、買い物なり、こういうところについては、今後のことも含めて、今、津久井の場合、一方通行だから、反対周りをという要望もかなり強いが、そういうことも、この実証の中ではやるのかやらないのか。

○石川都市交通計画課長 今回の乗合タクシーのルートは、石老山入口から内郷地区を回って、最終的には三ヶ木に行く。三ヶ木に行った車は、三ヶ木をスタートとして石老山入口に戻ってくる。それを繰り返す。なぜそうしたかということ、経費を少なくするためには、1台の車両で運行することが一番いいわけで、原則、休憩時間を除けば、1台の車で行ったり来たりするということだから、根小屋の循環バスとは若干違って、右回り、左回りみたいな感じになる。

○小野沢委員 交通機関ができるということは、そういう実証運行をやる中でやってもらうことはいいことだが、例えば、診療所とか、金融機関とか、スーパーへ行った車が、内郷の上を上ってきて三ヶ木へ向う。三ヶ木へ向う人が地元の診療所なり何なりへ行く場合は、今の場合は乗れない。その実証をやる場合には、かなり経費がかかるのか。

○石川都市交通計画課長 今回の乗合タクシーは、まず、基本的なル

ートを決めている。タクシーモードでやるので区域運行という運行形態、これはどういうことかという、極端な話、そのエリアならば、どこでも行けてしまうという柔軟な運行ができる。私ども、基本的なルートはこうだが、ただ、派生的に、予約があれば行けるルートも考えようということをやっている、その点は、普通バスと違って、かなり柔軟な対応は図れる。また、その辺を実証運行の中で実証していきたい。

○小野沢委員 ということは、南部地区へ行っても戻ってこられる可能性はあると、そういう運行もやるということか。

○石川都市交通計画課長 極端な話、当日の予約を見て、ルートを決める。基本的なルートはあっても、乗らないところはショートカットしたりできるので、そういう意味では可能だと思う。

○小野沢委員 市営住宅の歳入の関係、包括外部監査の中で、未収金の関係について指摘がされている。当然、集金等、賃料の受納についても、指定管理者がやっているのだろうと思うが、この関係で、19年度が7,200万ほどある中で、滞納の回収対策をどんなふうに行っているのか。

○青木住宅課長 収納対策だが、6カ月未満の滞納者については、原則、指定管理者に行ってもらう。6カ月以上については、市の職員で対応する形で分けている。ただ、その中で、現状では口座振替がほとんどで、率としては84%という状況である。その中で、8%程度が代理納付、残りの8%が納付書での納付という状況である。

○小野沢委員 6カ月以上の滞納は市で対応しているというが、未収金の回収、例えば、20年度は過年分の見込みを予算の中で1,100万ぐらい見ている。仮に19年度のこの間の監査で指摘された中でいくと、未収金の16%ぐらいを見込んでいるということで、あとの年度は調べ切れなかったが、仮に一定期間過ぎた場合に、不納欠損処理しているのかしていないのか、ずっと催告して回収しているのか。

○青木住宅課長 一般的に、税金等だと、5年間での不納欠損処理等もあるが、公営住宅の家賃については、民間の契約と同様という考え方をしているので、私どもは、滞納者に対して、催告等をして、債権の保全をしている。一番古い債権は平成4年度の滞納者がいるという状況で、入居者あるいは保証人等が存命である場合は、そちらへ催告していく形にな

り、死亡とか行方不明になった場合は不納欠損処理等ができるが、現段階では、過去の滞納分については、存命であれば請求していく形になる。

○小野沢委員 当然、民間だから、債権保全をしてやっていると思うが、契約上は当然、一定期間たてば、退去とか、そういう処理もしていると思うが、そこら辺についてはどうか。

○青木住宅課長 過年度の滞納者、平成４年度からいるという話をしたが、平成１８年、１９年度の対応で、長期滞納者については、すべて私どもで納付相談を受けながら、すべて完納させたものもあるが、本人の資産の状況等で、分納計画等を提出させて、分納させている状況である。全部一遍にというわけではないが、徐々に返っている状況で、２０年度は長期等の入居者については分納計画を出しているが、２５名の方を納付相談という形で対応した。

○小野沢委員 募集の倍率が非常に高い中で、こういう状況が起きていて、払っていないのに入っているという批判なり意見も伺う。そういう意味で、日ごろの管理は十分しているのだろうが、入居したい方からは、一回入ってしまえば、多少滞納しても出されないとか、そういう声を聞く。そこら辺については、十分管理をするなり、各世帯のいろいろな事情はあるだろうが、片や入居したい方にすると、理解しきれない部分があると思うので、滞納の部分については、当然、指定管理者の日ごろのいろいろな管理も含めて充実してもらい、滞納が起きないように管理してもらうことを要望しておく。

住宅関連で、建設の関係だが、１１４ページに、今回、並木団地が初めて新規ということを出てきている。２１年度からスタートだろうが、今後のスケジュール等について、２年度という予定のようだが、どういう計画でいるのか。

○青木住宅課長 並木団地については、今回、第１工区８５戸を予算で計上して、審議してもらっているが、今後、第１工区については、平成２１年度に議会等での契約議案の審議はお願いすると思うが、契約等して、１０月以降の着工、平成２３年２月の完成を目途に、今、スケジュールを組んでいる。

○小野沢委員 南台団地と同じように母子生活支援施設の併設がある

が、地域活動支援センターと同じような、障害者の入居者とか、そういう問題の対応をしていくという考え方で併設していくということか。

○青木住宅課長 生活支援設備については、母子家庭の方の自立のための施設ということで、福祉部局で設置するような形になるが、工事的には、今回の第1工区と同じ中で工事を進めていく予定である。

○小野沢委員 津久井地域の住宅の関係で、今回の整備計画の内容だが、耐用年数が経過した市営住宅の再整備を進めるということで、津久井地域は、ほぼ100%耐用年数が経過しているのではないかと。一部、津久井町に新しいものがあるが、地域によっては、用地が市の所有でなくて、借用している事情もある。今回の整備の対象はどんなものか。

○青木住宅課長 今回の再整備事業の考え方だが、相模湖地域に市営住宅を建てて、整備していきたいと考えており、第一には、老朽住宅の解消、住みかえてもらうように整備という形で、相模湖地域に考えている。戸数的には具体的に何個というのはしていないが、基本的には、これから実施設計をするので、そこで最終的な戸数は確定するが、今、相模湖地域には20戸を超える老朽住宅に住んでいる方がいるので、最低でも20戸は確保したいと考えている。また、その中で、新たにプラスアルファがあるのかという部分については、地域の事情等を考慮して、また考えていく。

○小野沢委員 今話が出た相模湖地域は、私の知っている範囲では、すべて借地だと理解しているが、なるべく早く整備をして、そういう問題についての解消というか、当然、老朽化している住宅だから、多分、私の想像では、借地料の方が皆さんの使用料よりはるかに多いのだろうと理解している。この整備計画の期間、当然、今回いろいろ市所有の土地の調査をして、そこでいけるということになれば、なるべく早い段階で、20戸なんていう数でいけば、こちらの大規模の住宅よりも、もっと予算は少なくて済むので、期間についてどういう考え方なのか。

○青木住宅課長 本来の事業の中では、来年度実施設計という考えで、実施設計が完了すれば、平成22年度には着工したいと思っているが、まだペンディングの部分があるので、予定ということで考えてもらえればありがたい。

○小野沢委員 いろいろ問題があることだから、なるべく早期に進め

てもらいたい。これは相模湖だけではなくて、当然、城山も津久井もそうだが、昨年度はいろいろお願いして、古い入居していない危険なものについては撤去してもらって、非常に広いところがあいていて、中にぽつんぽつんと残っているということなので、早急な計画をつくるということだが、それらについても、計画の中で、市の土地の有効活用を含めて、早期に進めてほしい。

産業立地の都市計画総務費の関係で、当麻地区の区画整理の進捗状況、非常にこういう状況で、企業がどうかということだが、景気の回復に向ってということで、今やったからといって、来年できるわけではない。そういう意味で、当麻地区の進捗状況について伺う。

○加藤都市整備課長 さがみ縦貫道のインターチェンジの開設が、平成22年または24年に迫っている。そういうものをにらみながら、今、当麻地区においては、まちづくり研究会を中心として、地権者の合意形成を進めている。そういう中で、先般、地元の方々を中心に、これからまちづくりに向けて進んでいこうということで、賛同書の収集に向けた決起集会が2月7日に開かれている。企業の立地希望のオファーだが、今、当麻地区においては、13社ほど声がかかっている。業種的には、インターに近いということで物流系、工業系、商業系でも家具屋とかアウトレットというところである。今後は、地元の熟度と立地企業との調整を図りながら、早期事業化に向けて進んでいくような段階である。

○小野沢委員 地権者の会議を2月にやったということだが、かなり熟度が増して、区画整理組合の立ち上げというか、そういうところの見通しはいかがか。

○加藤都市整備課長 地権者の集会もそうだが、20年度、アンケート調査をやった中では、8割以上の方が市街化への編入を望んでいるという結果が見られているし、一番大きいのは、インターチェンジの整備工事が目の前でどんどん進んでいるということも、地元の方々の熟度、まちづくりに対する関心を高めていると考えている。

○小野沢委員 8割方ということで、非常に盛り上がってきているのだろうと思うが、今の予定では、区画整理組合の立ち上げは、今年度もかなりいろいろと進めていくのだろうが、考え方として、いつごろの予定か。

○梅沢まちづくり事業部長 今、大変、熟度が増してきており、21年度、準備組合をつくって、線引きの関係で特定保留フレームになっているから、線引きが終わった後で、土地区画整理組合を設立していこうという形で進めている。

○小野沢委員 組合を立ち上げても2年や3年かかることだろうから、なるべく早目に、ちょうど熟度が増しているときに、来年度、一部、供用開始になると思うが、そういうところがチャンスだと思うので、努力してもらえればと思う。

城山インターチェンジ周辺拠点整備基盤の関係で、津久井地域も非常に広域道路の関連等で関心を持っているが、まずは城山地域の6ヘクタールの関係、現状の地権者会議というか、組合の立ち上げの関係とか、そこら辺の情勢についてはいかがか。

○加藤都市整備課長 城山インター周辺の大島界地区については、今、地元の方々とまちづくり研究会を立ち上げた中で、まちづくり構想またはまちづくり基本計画ということで、20年度、作業を進めている。具体的には6ヘクタールのエリアだが、その中で道路、下水等の都市基盤について、基本計画の中で定め、それから、こちらについても、立地希望企業が11社ほどある中で、その11社に対するアンケート調査などを行いながら、より具体的なまちづくりを進め、地元の合意形成に努めている段階である。

○小野沢委員 現状で、住宅とスタンドとか、ケーキ屋とか、若干混住しているが、地権者もそういう意味では、土地利用をしていく意欲が日常に高いと思っている。今、研究会ということで、このところについても、24年に城山インターがオープンする予定なので、組合の設立に向けての今の考え方、組合がいつごろ設立していくのかも含めて伺う。

○梅沢まちづくり事業部長 川尻大島界についても熟度を増してきているので、やはり、ことしじゅうに準備組合が設立できればと考えている。その後は、やはり23年ぐらいから、本格的に組合を設立して、区画整理事業を進めていきたいと、今、同じようなスケジュールで考えている。

○小野沢委員 21年度で準備組合、23年で着工ということだが、24年にはインターがオープンする。なかなか時間的に無理な点があると

思うが、たまたま住宅系の区画整理が終わって、あの部分だけ残っているから、地権者の意向としては、前向きなものが強いと思うので、極力スピードアップして、地域の方の意向に沿うようにしてもらえればと思う。

それから、相模原区域の大島の部分については、当然、将来的にはインター付近ということで、線引きの中では調整区域だと思っているが、将来のまちづくり、土地利用については、どんな考え方を持っているのか。

○古川都市計画課長 城山インターチェンジ付近だが、現在、下九沢大島という道路も、城山インターチェンジにアクセスする道路として検討を進めている。今進めている都市計画マスタープランにおいても、さがみ縦貫道路インター周辺と津久井広域道路沿道においては、産業系の市街地整備の可能性がある地区として、周辺の環境に配慮しながら、土地利用の検討を現在進めている。そのエリアとしては、東の方は今の九沢地区等も含めて、津久井広域道路沿道の国道412号あたりまでを一つの調査区域ととらえて、今年度、現況調査、物理的な要因も含めて、法的規制、ということで、基礎調査を実施している。ここに掲げている102ページの下から2つ目のマル新というところの調査で、さらに具体的な整備手法も含めて検討を進めていきたいと考えている。

○小野沢委員 ぜひ、城山と津久井を含めた地域活性化の中の就業の場の確保を進めてもらえればと思う。

城山の関係で、根小屋、金原の6ヘクタールの神奈川県土地利用調整条例の中で、特定地域土地利用で、3ヘクタールから昨年の3月に3ヘクタールふやして6ヘクタールになった部分だが、地権者会みたいのができたのかなと。一部、企業立地推進室が所管していると思うが、これについては、最終的に地権者の意向等がまとまってくる間まで企業立地が関与するのか、途中から都市計画課なり都市整備課へ移るのか、そこらの流れはどうか。

○古川都市計画課長 金原工業団地の西側の地区については、農用地というのを外して、土地利用調整条例に基づく手続等も進めており、今回、線引きの見直しの中でも、地区計画等のまちづくりを進めていく上での整備手法みたいなものが整えば、市街化区域に編入できるという形で、今、検討を進めている。そんな中、地域に協議会ができて、開発行為、区画整

理、いろいろな整備手法の検討を進めている。手法に応じて、例えば区画整理事業であれば、まちづくり事業部でその分を支援していくとか、内容がかたまり次第、関連部署と連携を図りながら進めていくような形になるうかと思う。現在は、地域の方たちと、整備手法も含めて、土地利用の考え方で研究している状況である。

○小野沢委員 勉強会をしているという話は伺っている。これについても、いろいろな制度の問題があるだろうから、余りおくれないうに進めないといけないと思う。地権者の皆さんも前向きでいると私は感じているので、時間をかけないで、早目に対応してもらおうよう要望しておく。

もう1点、さがみ縦貫道路の川尻トンネルの関係だが、106ページの一番上、トンネルの上の空間の緑地、広場の整備のためということで、412からダムの下相模川へ行く部分だろうと思うが、ここについては、当然、トンネルで行くわけだろうが、その部分については国道敷になる。この整備について、今回370万ほど計画予算を組んであるが、圏央道、縦貫道の関係の予算の要望か何かでやるのではないかと私は思っていたが、市の予算が組まれているので伺う。

○熊坂国県道対策課長 さがみ縦貫道路の仮称川尻トンネルの上部空間利用事業だが、川尻トンネルは、城山町戸畑地区の国道413号付近から相模川を渡る橋の取り付け部分まで、約400メートルについて、トンネル構造での整備が予定されている。経過としては、ここに高速道路が通るということで、地域から環境保全等について、いろいろ要望があった一つとして、緩衝帯あるいは緑地等としての利用という要望があったので、こういった上部空間の利用について、検討を進めている。そうした中では、ここは高速道路ということで、自動車専用道なので、本来であれば中日本高速道路株式会社が道路管理者となり、道路の構造に支障がないようにするとか、囲いをして入れないようにするのが一般的だが、そういった地域の要望等もあるので、形としては、自動車専用道路の占用許可を市が受けて市民の利用に供する形での整備を考えており、当初予算に基本設計の予算を計上した。

○小野沢委員 たまたまあその場所是一部区画整理が終わった場所で、例えば、緑地だとか広場については市が借用するという使用許可とい

うことだが、当然、区画整理の中の道路だとか、そういうものもつなぐの
だろうと思っている。今回は空間だけだろうが、そこら辺の関係はどうな
るのか。

○熊坂国県道対策課長 さがみ縦貫道路の整備に当たっても、既に区
画整理地内にある市道等を高速道路が通るので、それについては、国の方
で市道の機能保障ということで、現道にかわるような道路を機能が残るよ
うな形で再度整備するということで事業が進められている。

○小野沢委員 1回開削をすれば、当然、埋めていくのだろうが、そ
の道路敷の上にまた橋をかけるということで、この区画整理区域内の寸断
された道路をつなぐということは、当然、埋めてしまうからじかに通れる
のだろうと思っている。というのは、戸畑地区で一部、既に橋がかかって
いる。あれをこれから下げるのだろうが、そういう形のものになるのか。
特に道路の関係はどうなるのか。

○熊坂国県道対策課長 もう少し北側の中沢地区等については、道路
構造が掘り割りになる形があるので、先行して橋梁の整備がなされている。
川尻トンネルの区間については、トンネル構造なので、すべてふたがされ
ているような状況になるので、トンネルの上部を市道や緑地等に利用する
形になる。

○小野沢委員 ということは、道路敷についても、国道敷について使
用許可をもらって、借りて施設をするという考え方になるわけか。

○小菅土木部参事 ここの区間については、地域の皆さんと土地、上
部空間の利用の仕方について、十分話をしている。道路としての接道の義
務、通行権は、すべて確保する、人が出入りができる緑地とゲートボール
等ができるような広場、そういう地域の皆様の意見を伺って、現在、その
形で調整している。その都度、地域の懇談会とかアンケートとか地域の皆
さんの意見をもらい、今回やらせてもらう。今回の予算は、特にそれを具
体化するということで、今まで地域では、道路、緑地、広場の話を承って
いるが、もう少し突っ込んだ話を21年度から進めていきたいという考え
でいる。

○榎田土木部長 補足する。道路の関係については、国道、縦貫の上
にかかるものは占用許可ということで、無償で国から借りる形になる。

○小野沢委員 トンネルになる道路敷にはフェンスは張らないで、皆さんが入れるような緑地、広場をつくるのかが一つと、道路敷については、無償でトンネルの上に道路をつくって使っていくということか。

○小菅土木部参事 緑地から民地が直接接続するところは、プライバシーの問題とか、いろいろあるので、出入りができないようにする。ただ、縦断的に形として、ボックスカルバート——四角い形でその上が通れるようになるが——それを予定しており、要するに、縦断方向については、散策路的な利用の仕方を考えている。それと、境界のところにつくる道路もある。それと、要するに、人が歩くだけのところは、道路ではなくて散策路になる。あと接道の義務とか通行権は確保する形で、道路の上に占用するようになる。

○山岸委員 予算執行上の関係で、実は、あすにもうちの会派で市長に、緊急経済対策ということで7項目ばかりを申し入れをしようということになっているが、経済状況が非常に悪い中で、仕事を早くつくってくれとか、雇用の場がないという要望もかなり来ており、それにこたえるためには、公共工事の早期発注あるいは分離発注、局全体の問題あるいは全庁的な取り組みの中で、早期発注をして、ものによっては分離発注してもらって、仕事をつくるのが非常に大事ではないか。これは景気対策にもつながっていくのではないかと思います。先ほど、7割ぐらいは早期発注できると答弁していたが、都市建設局でも、土木から始まって、間口が広い局だから、たくさんの公共事業を持っているが、まず、早期発注への取り組みについての考え方を聞かせてほしい。

○田所都市建設局長 道路改良等については、早期発注をしていくということで、ここで補正をお願いしている分、あるいは先日、1月、専決処分でさせてもらった分等については、極力早期に発注していくべきということで、入札等々を行っているケースもある。今の山岸委員の話は、補正等に関係なく、来年度予算についても早期の発注ということだが、これらについては特に維持管理経費等々について、中には意外と早く発注できそうな工事等々も当然あるので、そういったものについては、極力早期に発注していくことが必要だろうと思っている。特に道路、下水等については、そういう形で行っているし、それ以外のところで、実はまちづくり

事業部の再開発関係等々について、これは地元対応があるので、なかなか簡単にはいかない部分があるが、そういったものも含めて考えていかなければいけないだろうと思っている。それから、今、津久井の4町には、それぞれ建設課もある。そういったところでの工事の発注等についても、やはり早期の発注が必要だと思っているので、そういった対応で考えていきたいと思っている。

もう1点は、実は、工事を請け負ったときに、主任技術者等の関係で受注制限がかかってしまって、金額の小さいものに対して、非常に落札しにくくなっているようなケースも中にはある。これらについては、私ども相模原市だけの考え方というのも一つ整理しなければいけないと思っているが、神奈川県との調整等々も含めて、今、担当で、小規模工事等に関しての受注に対する主任技術者の取り扱いの問題についても早急な検討をしており、小規模な工事についても、複数、受注が可能になるような対策も必要だろうと考えている。市の工事というのは、非常に複雑に書類等々も提出しなければいけない。本当に小さな工事でも大きな工事でも変わらないようなケースが中にはあるので、簡略化していくことができないかと、そういった関連する部分も含めて、現在、局内でいろいろ検討しているが、いずれにしても、極力、早期発注が可能となるように早期に行っていきたいと考えている。

○山岸委員 例年でいくと、夏ごろから暮れにかけて発注される工事が多くて、年末に工事をやって苦情が来たり、いろいろある。そういうことのないようにするためには、早く着手して発注しないとできないから、きょう出席の皆さんは管理職だから、職員に早く取り組もうという意識を持ってもらわないと、号令かけても下が動かないという状態では困るので、ぜひ、皆さん方が早期発注に向けて努力するような方向でお願いしたい。やはり、効果の上がるような公共事業の推進をしてほしい。

2点目は、来年の4月1日から政令指定都市へ移行になるわけで、したがって、3けた国道と県道の管理等が移管になってくる。そこで、やりかけの工事が市内に何カ所ぐらいあるのか。

○熊坂国県道対策課長 政令指定都市移行において、県がやりかけの工事がどのくらいあるかだが、何本あるかというのはなかなか難しいが、

例えば、かながわのみちづくり計画の中で整備路線として掲げているものは10路線ある。

○山岸委員 やりかけの工事というのは、どこの時点で引き継ぐかによって、見積もりが違う。そこを尋ねたい。10カ所ぐらいあるということだが、来年の4月1日で引き継ぐなら、31日に引き継ぐといったって、工事の場合はそんな引き継ぎ方はできないわけで、幾月か前の時点で一線を引いて、全部完成しているものはいいが、何%仕上がった、6分目、7分目というあがりの場合には、どういう約束がされていたのか。そのことによって追加の負担を負うようなことを避けなければいけないから、基本協定のときに、どういう約束をしてきているか、そういったことも即出てくる。一例を挙げると、三井の歩道専用橋、大体、22億ぐらいかかるという話を聞いているが、そのうちの何%が仕上がった時点で引き継ぎなのかによって、追加負担も出てくるのではないか。こういうことを懸念するので今聞いている。来年といったって、すぐ来てしまうから、10月の時点なのか、12月の時点なのか、そういうことを含めて、いろいろ研究して、それなりの備えをして対応する必要があると思うので、年度初めに言っておかなければいけないということで今聞いているが、どうか。

○榎田土木部長 三井大橋の歩道橋の工事については、今、部会をつくって、県と引き継ぎをやっている。大規模工事については、当然、継続事業という形になる。政令市に移行する場合は、県は繰り越しとか継続事業は組めないで、単年度で事業を終了して、22年度以降、市に引き継ぐ形になる。三井の例でいけば、橋をかけるのは22年度以降になってしまう。そういう中で、工場に、けただけは21年度中につくってくれと、それは県が負担する。次の架設とか橋の舗装は相模原市が政令市以降やる形で、調整できるものは調整している。ただ、津久井広域道路の大規模橋については、なかなかそういうことができない箇所もあるので、設計段階でよく引き継いで、22年度以降、市が必要に応じて発注できるような体制ができるように、県と調整は進めている。

○山岸委員 単年度だから、できないものは引き継ぐというやり方で、いろいろな事情で工事がおくれてきているというのは、負担がふえる勘定になるのではないか。

○榎田土木部長 当初、県がどこからどこまでという話は事務レベルで調整をしているが、ただ、その後、地権者とか、いろいろな関係があつて、県が本来21年度まで予定していたものできない、それは用地交渉の関係もあると思うが、そういうものについては、県は自己線ができないので、21年度に必ず終わるというところまでしか事業を発注しない。そういう面では、22年以降、市がそれを引き継ぐ場合も出てくると思う。

○山岸委員 大体わかったような気がするが、できない部分は引き継いでしまうということだと思う。最初からそういう取り決めでやっているならいいが、そうでなくて、おくれた部分も乗せて引き継がれては困るという懸念があるが、そういう心配はないということでもいいか。

○榎田土木部長 今後も、市の負担がなるべく少なくなるような形、ふえないような形で努力していきたいと考えている。

○山岸委員 その点については努力をしてもらって、円満に引き継ぎができるように努力をお願いしたい。

もう1点、今、道路整備10カ年計画をやっていると思うが、前回の記憶があつて、大体、構想をつくって、ほとんどコンクリートしてから発表するような傾向が強い。地域によっては、こっちの道路よりこっちの道路の方が優先だろうという場所もあるから、役所の机上論だけではいけない問題もあるので、原案ができた段階で地域へおろして、意見を聞いてもらいたい。そして、都市計画道路その他をやるには、地権者の協力がなければできないから、机上論だけで絵図をかかないように、周囲の大体の意向を把握してから、きちっとしたものに仕上げてもらいたい。こう思っているが、どうか。

○菊地道路整備課長 現在、新道路整備計画について取り組んでいるが、候補路線をいろいろ選択している関係で、21年度はパブリックコメント等も実施する予定だが、候補路線の中で、どういう形で周知ができるのか、また、意見を聞くのかについては、今後検討したいと思っている。

○山岸委員 その点は、ぜひ配慮してやってもらいたい。

○松永委員 初めに、議会、委員会で、やはり大きな意味を持つと思っている新交通、BRTから質問したいと思う。

今回、3,590万円の予算がついている。幾つかの取り組みを予定し

ているようだが、内訳をお願いする。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 平成21年度に計上した予算の内訳だが、主要施策105ページに沿って説明する。戦略的な交通施策、交通戦略の策定に向けた取り組みが約1,200万円、現況測量が約1,000万円、予備設計が約800万円、市民合意形成を図る取り組みを推進するための交通フォーラムが60万円、このほか、私ども、新しい交通システムを検討するに当たって、研究会等に参加している。その年会費及び消耗品が約30万円、このほか、想定ルートにおける環境調査に要する経費が500万、以上で3,590万である。

○松永委員 予算をつくる段階で考えていた現況調査というのは、いろいろな中身があるようだが、何のために、何をするのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 測量の経費については、導入空間を予定している地域や、その周辺における平面測量といって、現況の測量を行い、計画の詳細検討を進めるために実施するものである。

○松永委員 予備設計というのはどういうことで、これは庁内で行うのか、コンサルに委託していくのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 予備設計については、今後の関係機関との協議等に使用するための資料の作成を行うもので、測量も予備設計もコンサルに委託する予定である。

○松永委員 この数字そのものについて認める認めないは別として、市の考えを伺った。

私も3月7日に御園2丁目自治会の住民の要望で行われた説明会に伺ってきた。線引きの説明会のときもそうだったが、改めて、まちづくりは、住民の理解、そして、支持なしではなく、一つ一つ丁寧にやっていないと、本当に大変だという思いを重ねてした。そういうことで、住民や市民の意向把握と、こういう計画にどう反映させていくかという点にかかわって質問する。

新しい交通システム導入基本計画案ということで、2月19日に全員協議会で示された。これは概略版ということだが、概略というからには、本編はあるのか。議員も市民もそうだが、こういった計画をきちっと理解し、どう考えたらいいいのかに当たっては、情報はきちっと提示されていること

が必要だと思う。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 まさに示したのは概要版で、並行して本編の作成も進めており、今回は、パブリックコメントを行った結果、意見を本編に反映したく、概要版で説明した。

○松永委員 イメージは、本編があって、その中の主要なもの、概略的なものが出てくるのが概略版かなと。これまで私たちは、いろいろな計画を概略版という形で、説明を受けるときには、本編そのものは存在していた。今回は並行的に進めているということで、今は本編そのものは存在していないということか。概略を示して、住民の話を聞いて、それを反映させた本編をさらにつくっていくということなのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 確定したものが本編という形で認識している。そうした中では、まだ、かたまったものはないので、途中の段階だが、概要版の中身とリンクした時点での本編というか、もうちょっと詳細なものはあるが、今回の意見等を集約した中で、いわゆる本編を完成させていくということで、完成した本編は現在はない。

○松永委員 これまで私たちが概略版として主要な計画の説明を受けてきたときのイメージと違うが、住民の意向や意見をしっかりと踏まえながら、かたまったものをつくっていききたいということなのか、スケジュール的に難しかったのか。私も委員会の議事録をきちっと確認したが、去年の段階でも、線形、地権者は、まだはっきりしていないという答えだった。事業費の概算にしろ、影響を受ける、一番厳しいのは立ち退きを迫られる住民等々、そこら辺がどのぐらいの規模なのかということが、ほんの1年前の段階でもそうだったのかと。そこで、こういう形で出てきたのに非常に驚いている。そういう意味では、スケジュールの厳しさの関係なのか、本編に住民の意見をしっかりと反映させたものにしていききたいからという考え方なのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 まさに、市民の意見を伺った上で、本編を策定しようと考えて、この時期まで来ている状況である。

○松永委員 情報提供という点で、今回、説明会の会場でも、順序が逆だろうという、もったもな怒りの意見も寄せられていて、本当にそう思う。それは当局の皆さんも深く反省しているということもあったので、反

省していると思う。午前中の答弁でパブリックコメントをやるという話は広報やインターネットでお知らせしたと言っていたが、この概要版そのものは、どこに、どれくらいの部数を配布したのか。住民が直接、計画そのものを見るのに十分だったのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今回のパブリックコメントの実施については、これまで市で行っているパブリックコメントに準じて、各行政資料コーナー及び出張所、公民館等に配架した。各出張所には配布用に10部、閲覧用に2部、公民館には配布用に5部、閲覧用に1部配架した。また、市のホームページでも概要版が見られるように掲載した。

○松永委員 今の数は、今の段階で十分だと考えているのか。いろいろな重要な計画、パブリックコメントしようと思うような計画は、このくらいの部数で、これは平均的な部数なのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今回のパブリックコメントは、新しい交通システムを導入するに当たって、基本的な考え方を取りまとめたものということで、それに対する意見を募集することが目的で実施した。したがって、前段まで行われていた市のパブリックコメントの実施に沿って行ったが、結果として、地域の皆様に不安、心配を与えたことは事実である。今後は改めて資料もそろえながら、地域の方々に説明、話し合いを進めていきたい。

○松永委員 先ほど、資料となる概略案の部数を聞いたが、これはいつ配布したのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 パブリックコメントの開始時期が2月20日なので、ホームページのスタートは2月20日の朝からである。各出張所、公民館へは、事前に渡して、20日からやるのでということで配架した。

○松永委員 各出張所、公民館に、市民の目に見えるように、いつからきちっと置いてあるのかという確認、市から各公民館に渡したのはいつなのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今、確かな日付は持っていないが、その週の初めのころ、直接持って行って、担当が動いたことは承知している。

○松永委員 もしかしたら、20日からすべてのところにきちっと置いてあるかどうかもわからないか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 20日から掲示をお願いするということで、全部に行き渡っているのは確認している。

○松永委員 20日から出されて、20日からパブコメを20何日間という、期間そのものも短いという問題もあるが、その前に実際に見て、考えて、少し勉強して、そして何か意見を反映するには、余りにも短い気がするが、この点についての感想はいかがか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今回のパブコメは、基本的な考え方について伺いたいということで、それぞれパブリックコメントの制度要綱等に基づく日程の中でやったことである。しかしながら、結果として、こういうことになっているので、今後、改めて、地域における説明会、話し合いはしたいと考えている。

○松永委員 そういう意味でも、市がどういう考え方を持っているかということは、関係する周辺市民だけでなく、全市民的にもそうだが、余りにも短期間だったり、概略的だったりということであれば、市の正確な考え方が伝わらないかもしれない。市民と双方できちとしたものをつくっていくことになるには、やはり、きちとした情報、十分な時間が必要だということを、今回のことを教訓としてやってほしい。

それから、基本計画の考え方の中身が、市民や住民の意向が反映された仕組みの中で進んでいたのかというところについてだが、この地域は、立ち退きを迫られる方々、学校施設の削減がされるようなところ、特別緑地保全地区もあるところだが、こういった直接の影響を受ける方々や環境団体の意見反映をする必要はなかったのか。この案そのものはどこで検討してきたのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 まさに、今言われたようなことについて、これからやっていこうと考えていた。現在のパブリックコメントを実施するに当たって、団体、地域の方々との話し合いは、まだこれからだと私どもは考えていたので、結果として、こういう形になっている。

○松永委員 これからのあり方として、今のことを踏まえてやっていこうという決意はわかったが、この概略案そのものがどういう形でつくら

れてきたのかということで、これはどこかで聞いたか読んだかしたが、平成14年から、専門家会議、年3回くらいでやってきたというくだりがどこかにあったが、これはどういう方々か。年3回くらいということだが、何回してきて、こういう形でまとまったのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 平成14年から専門家会議という形で、学識経験者の意見を聞きながら検討を進めてきている。学識経験者はどなたかということなので、名前を言うが、東洋大学教授の太田勝敏先生、日本大学総合科学研究所教授の高橋洋二先生、横浜国立大学教授の中村文彦先生である。平成14年はこの3名でスタートしたが、その後、国の国土交通省、土地地域整備局または関東地方整備局、神奈川県県道整備部、神奈川県警察、小田急電鉄、神奈川中央交通、本市の宮崎副市長がメンバーである。

○松永委員 何回くらいか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今年度は既に2回開催しており、もう1回やろうと思っていたが、こういう状況なので、3回目の開催は不確定である。昨年は2回以上はやっている。後ほど回数は報告する。

○松永委員 回数が年3回であれば、納得がいくが、その間、全市民的に交通フォーラムなんかもやってきて、たしか去年は私も行った。全く何もしてこなかったということではないと思うが、交通フォーラムをやっていることそのものの周知が、地元住民初め、市民的にもなかなか難しいと、出席人数を見ても思ったが、交通フォーラムやアンケート、市としても何も努力はなかったとは言わないが、この辺はどの程度してきたのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 シンポジウムとフォーラムを合わせて、これまで7回ほど実施している。スタートが平成9年になるが、平成9年には総合交通対策シンポジウムということで、7月と11月に2回開催している。また、平成10年に、同じく7月と11月にシンポジウムを開催している。その後、平成11年が1回、平成14年には11月に2会場、あじさい会館ホールと南市民ホールで市民フォーラムを2回ほどしている。その後、昨年の3月15日にグリーンホール相模大野の多目的ホールにおいて、交通まちづくりフォーラムという形で開催し、これまでの新しい交通システムの取り組み等々について紹介なりしたところである。

○松永委員 そういう意味では、直接関係する住民や環境団体等へのお知らせが不十分だったし、意向把握の整理がどうだったのかと改めて感じている。特に今みたいなお知らせは、やはり、こうであるといいみたいな夢の段階と市民が感じてしまうと、やはり、なかなか真剣に、私も議員として、この間の説明会の場で、市民にかかわるこういう重要なお知らせは、議員の立場からもっと積極的にしていく責任を本当に強く感じたが、今後の市民への周知、説明とのあり方について、今までのパターンでは、とても不十分だということははっきりしているが、この点についてはいかがか。

○高部まちづくり計画部長 私ども、今まで、専門家会議とか、そういう形で、調査研究を進めてきたり、フォーラム等々の開催をしてきたが、夢の漠としたものから、少しブレークダウンして、こういったものをと。その中には、用地とか、まちづくりとか、木もれびの森とかの、いろいろな問題があると思う。導入空間の整備と沿道まちづくりということで、こういう課題があるということも認識した上で、今回私どもとしては、基本的にこんなふうにやりたい、基本的なルートはこんなことを考えているということでまとめたものである。そういう意味で、私どもは市民と新交通システムをつくり上げていく上でのスタートであると考えている。そうはいっても、沿道の方々の不安とか心配といったことも聞いたので、改めて、一般の方々を対象に、説明会等も開催していかなければならないと思っている。そういう中で、より多くの方から意見をもらいながら、計画を進めていきたいと考えている。

○松永委員 ただ、このBRTを想定したような形で、例えば、地域まちづくり提言集、都市マスの中には、既にそういったことを想定したような文言を含めて、入ってきている地域もあるのではないか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 想定されるルートの地区の自治連レベルを言うと、大野南、大野中、相模台、麻溝という話をしたが、実は、この新しい交通システムを推進してほしいという促進協議会も出ている関係から、麻溝の地域における提言の中には表記がある。

○松永委員 そういう意味では、市民の間で双方の思いがある中で、市がどのようにしていくのかという点もあるようだが……

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 今、麻溝地区しか言わなかったが、大野南、中、相模台については、地域からの提言の中では、たしか、ないように記憶している。

○松永委員 出された素案の中身にかかわってだが、なぜ10年なのか。これは担当課が別になると思うが、今、都市計画道路の決定をするときのあり方として、去年の予算か決算の時点で、今、国から、都市計画決定をする道路のあり方としてどういう指導があるか、もう一度確認したい。あのときには、5年から10年の中で着手及び完了する事業ありきの認定、決定であるようにと国から指導されているということを聞いたが、この辺はいかがか。

○菊地道路整備課長 都市計画決定をする路線については、昔だと、都市計画というのはかなり長期的な計画ということでとらえていたが、最近は、5年から10年着手もしくは完成などという県からの指導もある。

○松永委員 国からの指導ということのようだが、いろいろなことで10年を超えてしまったということについては、ペナルティー的なものとか、何かあるのか。

○菊地道路整備課長 都市計画決定の手続でいうと、まず、都市計画決定をする。事業をやるときには事業認可という部分に認可をとる。その認可の決定区間がかなり大規模な事業については10年とか、通常の事業だと5年とか、当然、5年とか10年でできる範囲で事業計画決定をしているから、その事業認可の期間の中でできなければ、事業認可の延伸ということで、再度、手続をすることになっている。

○松永委員 最初に、新交通システムで10年とあったときに、当然、30メートル道路の都市計画を決定するというので、だから、10年だったのかと思ったが、なぜ10年なのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 新しい交通システムの導入については、段階的に導入していこうというのを、17年度調査の結果として、18年に決めたものである。そのときに、一つの区切りとして、10年後には開通できるように目標を持ってこの仕事を進めていこうという大きな目標を立てた。

○松永委員 30メートルに拡張して、何百軒なのか何十軒なのかわ

からないが、その方々が計画を受けて、立ち退きをしていくのに、区切り、目標として10年といったが、本当に10年でそのことができるかもしれないと考えることそのものが本当に驚きだが、なぜ区切りとして20年ではなく10年なのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 10年にこだわることは当時なかったと思う。というのは、平成28年に特に目標があるわけではないので、平成18年の一つの区切りとして、5年、10年という中での10年で目標を置いたと承知している。20年でもよかったのだろうが、10年という目標を目指した中で、この事業を進めていこうという形で、何が何でも10年後の28年にやるという強い意思を持ってではなくて、目標年度、行政でも目標を持たないと、担当としても、ずるずるいってしまうのが現実なので、そうした意味で、一区切りとして10年後を置いたということで承知している。

○松永委員 公共交通施設基金は、17年間で3つの事業に対する資金ということで100億円ということがある。この基金は、入りと出をきっちり想定しながらやっていくのだろうと思う。何が何でもやっていこうというのではないということになると、どういう入りと出の計算をするのか、この辺は基金を管理している課としては、どう考えているのか。

○石川都市交通計画課長 交通施設整備基金は、ちょうど1年前の3月定例会で議決してもらった。そのときの考え方は、3つの事業に対して、その時点で想定されるスケジュール、整備費を計画的に積み上げて、計画的に取り崩して、財政の平準化を図ろうということやってきた。そのときも、新交通のファーストステップは10年後、28年を想定して事業費を積み上げて、基金の額を決めてきた。

○松永委員 この基金は、ほかに使わせない、この3つのための基金となる。今、不況のときに、ほかには一切使わないで、とっておいて回していこうというお金である。そういう意味では、基金としてスタートしていくという点からしても、私は、改めて、本当にいかなものかという思いがした。

中身については、これから市民ともやっていく、議員も案として受けたということで、もう少し丁寧にじっくりやっていこうと思う。なぜこな

のかとか、採算性はどうかとか、将来人口を見越しているが、これはまた見直す必要はないのかとか、新磯とか当麻のあたりは、私たちが毎月もらう人口の推移から見ても、マイナスが続いている。そういうところから考えても、いろいろな思いがあるが、きょうは、これ以上はいかないようにする。

まとめるが、やはり、今の答えを聞いても、測量費の問題、副市長も含めて、市民の意向把握をしながら慎重に進めていく、何が何でも実施していくということではないという答えはもらったが、一歩進んで、この時点で、測量をストップする。予算として計上しているから、どうしても市民はこれが淡々と実施されてしまうのではないかという思いがある点からいっても、住民との信頼を取り戻す点からいっても、削除した方がいいのではないかと思うが、いかがか。あるいは部分的にやるみたいな話もあったが、それもやめた方がいいと思う。

○田所都市建設局長 今、予算で審議してもらっている。全体で3,590万で、特に、現況測量ということで1,000万ばかり見込んでいるが、この新交通システム、相模大野から北里まで約4.6キロ、たしか延長である。それから、北里大学のバスターミナルがあって、そこから女子美あるいはグラウンドを通して原当麻まで、相模大野からだだと全長で8キロある。そういう中で、確かにパブリックコメントを実施したばかり、いずれにしても、このパブリックコメント、ある意味、新しい交通システムを市民と議論するスタートの段階と考えており、これから全長8キロの中で、いろいろな地域の方々に説明しなければいけないと思っている。そういう中では、当然、今話題になっている地域等からは白紙撤回という意見ももらっているが、逆に促進協議会を持って促進してほしいという地域もあるので、そういったことから考えると、今の段階でこの測量費を撤回することは全く考えていない。ただ、執行するに当たって、測量するということは、それぞれ敷地の中に入らせてもらわないと基本的にはできないと思っているので、それぞれ測量する区域の皆さんの理解をもらわなければ、実際にはできないと考えている。執行するに当たって、地域の方々の理解を十分もらった中でなければ、実際にはできないだろうと思っている。

○松永委員 津久井の線引きの話ではないが、最初の時点で住民との

信頼関係を壊してしまうというか、あるいは薄くなった段階での話し合いというのは、信頼関係を構築して、きちっと向かい合う、話し合うことは厳しくなるので、今回のことについては真摯に受けとめて、誠実に対応してほしい。

都市建設局として、今の経済情勢の問題と、ここは特に大規模で長期間にわたるハードな道路関係を抱えているので、一般財源の行方について、本会議の代表質問で市長の見解を聞いている会派も幾つかあったが、改めて、実際に動かしていくところでの見解、情勢をどうとらえているか。

○田所都市建設局長 現下の経済状況という話があったが、非常に厳しい、特に年度末というのは、契約社員の問題とで、非常に大きな課題を抱えていると承知している。そういう中で、こういった時期、ある意味、行政で中小企業対策というわけではないが、市内の建設業関係、私ども都市建設局としてできることは、いろいろな工事の早期の発注とかが必要だろうと考えているし、いろいろな契約上の取り扱いの問題、工事監督規定上の問題等々、いろいろ対策を講じていかなければいけない、要するに、側面的にもやっていかなければいけないものがあるので、そういったものについてのいろいろな対応はしていると考えている。なお、来年度の予算の中には、特に、再開発の大規模事業等がある。ただ、こういった事業に関しても、ある意味では、経済波及効果というか、経済対策的な部分も多分に含んでいると考えているし、そういった工事なりを行うことによって、地域のいろいろな企業への波及効果等々も当然考えられる。そういった中では、都市建設局として、緊急経済対策的なものについては、できるところは対応していきたいと考えている。

○松永委員 見解ということで聞いた。

主要施策 96 ページの道路維持管理計画策定事業は、市道、橋梁の維持補修の基本方針、管理計画等を策定するということのようなのだが、市道の管理計画と。そうすると、ことしは皆さんの計画の中では、政令市移行の前年ということだが、国道、県道ということが入ったときには、これはまた新たにつくるのか、合体して、もう一度つくり直していくのか、1年違いという点で、この辺の管理計画、どのように考えているのか。

○平本道路補修課長 道路維持管理計画は、今年度、相模原市道を対

象に基本計画の策定を行い、来年度、政令市を迎えた中で、既に神奈川県が3けたの国道、県道を行っているので、それと整合を図った中で、23年もしくは24年に、新しい政令市での維持管理計画を完成させたいと思っている。

○松永委員 橋梁の長寿命化修繕計画について、去年、質問したときに、08年度に1次点検をして、次、2次点検をしていくという話があって、すぐにやらなければいけないものとか、数年以内にはとか、一定の点検結果に伴っての対応を必要とするようなことはあるのか、点検結果について伺う。

○平本道路補修課長 橋梁358橋を対象に長寿命化計画を策定しているが、昨年度、15メートル以上の橋梁を調査した中で、職員が目視点検でできた橋梁と、JRをまたぐ橋梁とか谷間にかかる橋梁等があって、今年度、引き続き、JRにかかる橋梁等の点検を進めた中で、15メートル以上の橋梁点検を完成させる予定で、15メートル未満の橋梁点検においても、職員が目視点検で進めていく計画である。

○松永委員 この計画は、国に提出しなければならない計画と聞いているが、事業費も入れ込んだものなのか。

○平本道路補修課長 そうである。23年度を目途に橋梁の長寿命化計画を策定する段階で、事業費をすべて算出した計画書を作成する。

○松永委員 今は主に道路のことを聞いたが、きのうの新聞で、横浜市が公共施設保全費を出して、3兆円という数字だと。高度成長期に建設した施設が一斉に更新期を迎えるということで、施設や道路、下水管等々、はじき出したら、平年の2.3倍等々の事業費が見込まれるということで、長寿命化にわたって標準化していくという計画を既に立てている。公共建築課では、建物の部分の調査をしているようだが、都市建設局としては、道路、下水管、橋、こうしたトータルで必ず点検もし、補修し、安全確保に努めなければならない。これはハード面、ライフラインのところのトータルとしての計画等は持っているのか、いつやっていくのか。

○佐藤土木政策課長 国からの基準、新たな長寿命化の考え方が示されたのが平成19年度で、道路の橋梁について事故が発生したという経過を踏まえて、新たな制度ができた。下水についても同じように、国の所轄

している局が違うということで、たまたま分かれてしまっている。住宅とか道路、下水道、それぞれ国の局が分かれていることもあって、たしか一緒にスタートにはなっていない。それを取りまとめる部分では、今後、必要かと思うが、今の段階では、計画を策定する、まだ具体的な金額の積み上げまではいっていないので、そういうところを踏まえて、まとめていく必要はあると思う。

○松永委員 政令市になって、政令市に伴っての県債償還金を初め、必要な都市施設ということで新たに起こしていく部分と、中核市であろうが、政令市であろうが、一般市であろうが、必要な維持管理、補修等々を絶え間なくやっていく部分の平準化をしてどうなのかというのを見る必要が議員としてもあったので言った。既によそがこういうふうに行っているということもあったので、相模原市ではいつの段階でそういう形が私たちに示されるのかと思ったし、なおさら、相模原は政令市ということであれば、こういった大きなお金が動く自治体になっていくわけだから、そのことを聞いた。これはいち早くやるべきだと思うので、願います。

新道路計画にかかわって伺う。昨年と21年度で策定するようだが、去年の委員会の段階では、県のみちづくり計画に入っている10路線について、再検討すべきだと。市の計画の中に県のも入れ込みながら、優先順位とか、恐らく、そういったことをやっていくと思う。県との協議一本一本の話もあったが、それがどういう形で来るのかが、きっちり決まらない段階で、21年度でかたまってしまうものなのか。

○菊地道路整備課長 道路整備計画だが、県のみちづくり計画に記載されている事業については、基本的には道路整備計画に位置づけることを検討している。県のみちづくり計画は路線と箇所が載っていて、その辺の部分については、当然、県としても事業をいつまでにやっていくということを公表しているので、その辺のところは、当然、新道路整備計画についても考慮しながら進めていくと思っている。

○松永委員 昨年もらった県の道路の相模原市域分の進捗率は、本当に厳しい実態。これを今度、相模原市が引き受けていくことになったら、事業費、事業量とも大変なことだと改めて思っているが、加えて、22年度までに都市計画決定を予定しているところについて、もう一度、確認の

意味で聞く。

○菊地道路整備課長 県道か。

○松永委員 県道ではなくて市道である。

○菊地道路整備課長 市道は、B R Tの関係と、私ども大山氷川線の部分について延伸を計画しているが、各企業者との調整があるので、若干おくれると考えている。

○松永委員 今の答えと去年の9月決算議会の中では、下九沢大島線、大山氷川線の延伸、そして、B R Tのルートになる上鶴間弥栄線、この3つを予定したいと聞いていたが、間違いないか。

○菊地道路整備課長 昨年の委員会で、その3路線については、22年度を予定していると答えた。

○松永委員 今の新交通のB R Tの住民との話し合いも十分進めながら、まだ、たたき台だ、スタートだという話からすると、道路整備は予定しているということだが、このところはどうなっていくのか。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 平成28年を一つの目標として逆算したときに、平成22年度には、都市計画決定をしたいという目標を立てていた。そうした中で整合を図った中で、新道路整備計画の方も、今、道路整備課長は予定と言ったが、私どもは、平成22年を目標に置いている。

○松永委員 道路整備課長はいかがか。

○菊地道路整備課長 9月の委員会で答えたのは予定で、今までいろいろな事業について、各企業者、地元にも入っている中で、住民意見を聞いて、引き続き調整事項があるものについては、一つの目標として答えたが、順次、意見が調うような形をとりながら、都市計画を進めていきたいと思っている。

○松永委員 そういう意味では、期間の関係で国の指導もあるわけだから、都市計画決定というのは、本当に慎重に、きちっと住民合意が調った段階でやっていかなければいけないと思うので、ぜひ、そのところは慎重にするべきだと、今は目標だと受けとめた。

都市計画マスタープランにかかわる部分だが、津久井の線引きの問題については、昨年12月議会の段階で本当に大きな変動があつて、市長と県

知事との合意で、政令市に移行して、速やかにということになった。新しい年度に入って、これについては、いつから住民への説明会を始めていくのか。先ほど説明会の中身的なことについてはあったが、都市計画課としては、いつからやっていくのか。それから、先送りした意味として、3町の住民の理解が得られるまではやらない、合意形成を図るために先送りするということがあったが、いつから説明会を始めていくのか。

○古川都市計画課長 都市計画マスタープランは、総合計画と連携して進めているが、都市計画マスタープランは、全体構想と地域別構想という二層構想で作成しているが、今年度、その2つの構想が素案としてでき上がる。この素案は、来年度、パブコメ等を行いながら、地域の皆さん、市民の皆さんの声を聞いて策定していこうと。このパブコメについては、今、総合計画と一緒に進めていこうということで、予定としては、6月ごろになると考えている。引き続き、これは全体の計画なので、全体の計画として進める。地域別構想については、22地域に分かれて作成している。津久井地域については、4町それぞれが一つの地域になっている。全体の都市計画マスタープランの内容の説明等を進めながら、その後、さらに津久井地域については、線引き等の考え方も絡めて、さらに地域の将来像も示しながら、時期としては、大体夏ごろになるかと考えている。

○松永委員 まだ理解が得られていない、十分な合意が得られていないということでの先送りということだったから、それならば、何をもって理解してもらえたかと図るのかという問題が出てくると思う。アンケートをするのか、説明会といっても、対象の2万数千人の方から見れば、数百人くらいである。いろいろな意見がある中で、十分に理解を得られたと、市が何をもって、何を根拠にそのことを受けとめてスタートするのかということになっていくと思うが、何か考えていることはあるか。

○古川都市計画課長 地域の方については、それぞれの地権者に通知をして、周知を図っていききたい。それと、ホームページ等でも内容については掲示したいということで、広く説明会に参加してもらうための準備はしていきたいと思っている。そういう中で、説明して、いろいろな意見等を伺うような形になろうかと思う。まちづくりの進め方の理解を得るという合意形成は、住民投票とかアンケートとかあるが、そういう形ではなく

て、都市計画の中では、いろいろな地域の声を聞く手法がある。公聴会を初めとして縦覧ということで、都市計画をやる段階においても、そういう意見を聞く機会があるので、まず、都市計画の前段の説明の中で、いろいろそういうものを話して、そこでいろいろ意見をもらう。当然、説明会の後で、参加できなかった方で意見を持ってくる方がいると思うが、そういうものをもらいながら、県との調整も含めて、さらに都市計画審議会で審議してもらって、法的な意見を聞く場に入っていくということで、地域の声を聞く機会は段階においていろいろあるので、そういうところをとらえて進めていきたい。

○松永委員 都市計画審議会は、いつを予定しているのか。

○古川都市計画課長 都市計画審議会は、具体的な日程については、その都度、状況を見て予定を組んでいるので、いつやるということではなくて、説明会等を実施して、その中でいろいろな意見をもらって、都市計画審議会にかけて意見をもらうということで、状況が確定した状況で、随時開催していくこととしている。

○松永委員 21年度中か、新年度中か、それもまだわからないということか。

○古川都市計画課長 都市計画審議会は、年に何回やるというよりは、その都度、予定している。決定権者である神奈川県の見解も聞かなければいけないので、そういうところと調整をして、もろもろの考え方、方向性がまとまった段階で、都市計画審議会にも意見を聞きたいと考えているので、もろもろの関係機関との調整を踏まえて、審議会等の日程も調整していきたいと思っている。

○松永委員 A & Aやインターチェンジ周辺の区画整理事業や、幾つかあるが、政令市になると、この事業費の負担割合は変わってくるのか。

○加藤都市整備課長 区画整理に対する補助割合は、政令市になっても変わらない。基本的には事業対象の40%を市が補助するが、その3分の1について、国から市に補助があるという仕組みになっている。都市計画事業に限って、国庫の対象になってくるということである。

○松永委員 ちょっとわかりにくかったので、もう少しわかりやすく願います。

○田所都市建設局長 区画整理事業はいろいろな手法がある。同じ組合施行でやっても、国庫補助事業としての対象になる場合もある。要するに、対象とする場合もあるし、逆に面積、規模等が小さければ、対象としないケースもある。対象としない場合には、当然、市の区画整理補助の要綱があるので、その要綱等に基づいて市が補助していくことになる。政令市になった場合どうかということで行くと、基本的には、市の要綱はそのまま変わらないから、変わらない。ただ、国庫補助事業になった組合施行の事業、あるいは市施行で行う場合には、基本的には国庫補助対象事業と考えているので、そういったものについては、基本的には変わらないと考えている。

○松永委員 国庫補助であろうがなかろうが、市の負担割合は変わらないということでもいいのか。——わかった。

それから、企業誘致、産業用地創出ということで、区画整理事業の手法で、あちらこちらでスタートしようとしているが、今、STEP50の企業の状況、今回の環境経済委員会の中でも、立地状況についての報告があったようだが、大変厳しいようである。平成19年では34件だったのが、20年では23件、11月以降はない。STEP50の未着手企業、6社中4社が着工延期となっている。建設中のものについても、一応続行はしているが、企業へのヒアリングでは、11月以降、厳しいと回答があった。非常に冷え込んでいる産業界の状況があるときに、先ほど、インターチェンジのすぐ近くだから、問い合わせも幾つかあって、大丈夫だという自信のほどの回答があったが、特に製造業が厳しいという全体状況もある中で、企業誘致のために基盤整備をしていくという事業が、このときに複数で着手していこうということについては、本当に大丈夫なのだろうかというのが素直な受けとめである。この辺については、経済情勢、企業動向をどうとらえているのか。

○梅沢まちづくり事業部長 経済情勢の話もあるが、とりあえず、インターチェンジが開設されるのは大きな契機である。この2つのインターチェンジが開設される22年、24年を目指して、我々としては、まずは計画的に土地区画整理事業を民間で組合施行でやっていくことが一番大事かと思っている。こういう時期で、経済状況もあるが、やはり計画的にや

っていけば、また、景気がよくなるときも当然あるから、今を計画的に、我々としては、この事業を着実に進めていきたいと思っている。

○松永委員 今の状況をどう見るかという点では、いろいろあると思う。景気というのは、消費社会では好況があれば不況がある、この繰り返しだから、不況のとき踏ん張って、好況になるときのために都市間競争に打ちかつために用意をしておくという考え方もあって、頑張っていこうということのようだが、戦後最悪とか、大規模な駅前再開発事業とか、区画整理事業とか、県内の状況を見ても、次々と凍結したり、撤退したりという苦しい決断をしている。行くも地獄、とどまるも地獄みたいな経済状況の中で、どうなのかということで、見解が違うと思ったが、今の考えを聞いた。

最後に、自転車については、今、専用道路を初め、やっている。進捗状況を聞く。

○菊地道路整備課長 自転車通行環境整備モデル地区ということで、現在、国道16号が進捗している。これについては、今年度までに、相模原署から、ちょうど一本目の信号のところまでに、一応、完成を予定していると伺っている。あと、市道の部分については、市役所前通と相模淵野辺、要するに、横浜線に並行している西門から駅に行く道は、21年度に自転車の走行レーンと走行位置の明示を実施する予定である。それと県道、さがみ夢大通り——相模原停車場線についても、21年度中に歩道について走行位置の明示をすると伺っているし、国道についても、来年度、事業を予定していると聞いているので、21年度には、ここのモデル地区については完成するつもりでいる。

○松永委員 ぜひ提案したいが、あそこは16号沿いなので、他県の車も多く走行する。そういう意味で、国道沿いに、例えば自転車走行実験モデル都市とか、自転車の町相模原というのをアピールできるような、強ちに印象に残るような、シティセールスになるような看板なり、横断幕なり、せっかくのチャンスだし、こういうことはフラットな相模原ならではの部分もあると思う。高低差がある都市では、やりたくてもなかなかやれないものを、今は国のお金でやってくれているが、これをさらに成功させて、今、実験ということだから、恐らく検証していくと思う。16号の側

道がより広く成功したということにいけるように、ここのところは、やはり意識を高めていく、相模原の自転車の走行環境を改善していくことと同時に、やはり自転車事故が大変多いという課題もあることでは、今度、自転車対策基本計画策定するということなので、そこについて、駐車場、駐輪場のこととか、放置自転車をどうするかというだけでなく、もっと積極的に、自転車の利用のしやすいまちづくりということにつなげていくような戦略を持ってほしい。そのためには、どこか中核になっていくべきだろうが、市の職員だけでなく、自転車が大好きという人たちは、市内にも職員の中にもたくさんいると思うので、こういう方たちも入れた協議会というか、検討会というか、作業グループというか、そういう形で積極的にアピールできるような施策をして、ほかの市が相模原市に視察に来るぐらいのことを非常に期待しているので、ぜひ、この計画の中に積極的な側面を持ってもらいたいと強く要望する。

○阿部委員長 委員長職を交代する。

〔委員長、副委員長と交代〕

○松永副委員長 阿部委員。

○阿部委員 主要施策説明書の104ページ、新しい交通システム推進事業について、私が具体的に市民からもらった意見とか、この目で見えてきた部分も含めて、意見、また、確認したいところは確認したいと思う。

まず、自治会に説明したという2月19日前後だが、私にも直接、自治会長を初め、何人かの地域の方から電話をもらって、これは地域でも問題になりそうだから、しっかり調べてほしいという趣旨だった。地域の自治会長に連絡がつく限り話を聞いて、たまたま御園2丁目の自治会長からも話を伺うことができ、その流れで、3月7日の御園2丁目自治会主催の説明会にも出席してきた。そこで見たものだが、率直な感想としては、市は一体何しに来ているのかと。説明会ということだが、実態は、御園2丁目近隣地域の方が苦情を言うというか、自分たちの現状を訴えるために集まっている。それに対して市が答えるのかというと、とても答えられるような状態ではなくて、市民の意見を聞く場としての説明であれば納得できるが、いやしくも新交通システムの基本計画案の説明会ということで、主催は地元自治会だが、説明に行く以上は、きっちりと一つ一つの意見に答え

ていかないと、委員の皆さんからもずっと指摘があったような問題は一つも解決されないのではないかという印象を受けた。

また、説明会の場でないところでも、知っている方々から個別に連絡をもらって、会って話を聞いたり、メールをもらったり、ホームページにコメントをもらったりとか、さまざまな形で個別の意見とか質問とかをもらったが、説明会でもそうだったが、市民が本当にかわいそうだと思った。泣きながら訴えてきた人もいて、これはやってはいけないことをしたかなと。白紙撤回という意見を出したという話を聞いたが、子育てをしながらやっている方とか、いい町だと思って暮らしている人たち、この人たちは本当に心配して、私も涙ながらに聞けなかった。白紙撤回と言っている意味は、市の話は同じテーブルでは聞けないということだから、この重みは本当に重く受けとめて、これから本当に大変な気持ちで取り組まないと進められない事業だと思っているので、そういう覚悟で取り組んでもらいたいと、これだけは伝えておく。

私の意見としては、期限を区切って、予算をつけて、現実的な事業としてこうした計画が出されてきたことは、本来、問題ないことだと考えている。私の会派、前期、大先輩だった小俣旭議員からも、ドイツに視察に行ったり、これは相模原市南部に必要なまちづくりの基本になっていく、公共交通を中心にしたまちづくりの大事な事業だから、ぜひ進めてくれという話を今でも伺っているし、私自身も、前期、名古屋までガイドウェイバスを見に行って、こうした形で案が出てくることは素晴らしいことだと思うが、やはりパブリックコメントや、さまざまな地域の事情がある中で、こうした案が出てきてしまうと、それを性急な形で、市民が場合によってはその地域から出ていかなければいけない、それは皆さん、本日、意見があったとおりだと思うので、重く受けとめてほしい。

その中で、市の話も、また、地域の皆さんの話も真剣に伺って一番感じたことは、市と市民の意識の隔たりだった。この辺で、やはり市民の信頼が失われてしまっていると思う。これからそれを回復して、事業を進めていかなければいけないわけだから、具体的な形で、この事業を市民が納得できる形で答えていかなければいけないと思う。本日の議論、また、確認になるが、私が一番しななければいけないと思っているところは、スケジュ

ール、ルート含めて、これは変更も十分あり得るということを、さまざまな機会をとらえて市民に示していく、また、基本計画案ということで示されているが、パブリックコメントが終わったから案の字はなくなるということではなくて、基本計画、内容を聞くと、これは案のままだろうという意見はそのとおりだと思うので、案の字をつけたまま進めていく。基本計画として堂々と皆さんが納得できる部分で、初めて、市民合意のもと、案の字をとる。また、自治会等の地元要請の説明会は、積極的に出向いて説明していかなければいけないと思うが、市からも開催するという形、ぜひ多くの方が参加できるように、また、しかるべき答えがきちんと出せるように、それだけの担当の方が出向いていく。また、ホームページ、広報さがみはらにパブコメの告知があったということだが、そんなもの告知でも何でもないという話をたくさんしていたし、私も今も思っているが、やはりこれで内容がわかるかといえ、わからないと思う。こういったものをどんどんしっかりと情報を出していく、そのことを市民にも示していくことが大事だと思う。あと、パブリックコメントはこれで終わりかという意見があったが、また状況の変化に応じて、もう一度、二度やっていくということをどんどん示していくことが必要だと思うが、これらの具体的な部分に関して、市の考えを伺う。

○高部まちづくり計画部長 3月7日、私ども新交通推進課で伺ったが、本来、こういうパブリックコメントをやる前に、市民に説明した上で意見を聞くべきだったと改めて思っており、本日もいろいろな意見をもらっているが、今後の対応として、幾つか話をしたいと思っている。

まず、パブコメについては、確かに3月16日締めという形でやっているのですが、この期日で終了という形になるが、再三言っているように、これをもって、もう意見は聞かないということではないので、この後も市民のいろいろな意見について受けとめた中で、計画に反映させていきたいと思っている。特に、改めて住民の方々に説明して、48年当時から懸案となっていることなので、私ども、今まで内部的な検討ばかりしてきたわけで、一程度の考え方を示した中で、市民の意見を聞きたいというつもりで提示したものだが、内容的にわかりにくいところがあったり、不十分だったと思っている。そういう意味で、私ども主催の住民説明会を別途開催したい

と思っているし、住民あるいは自治会の方々に説明に来いということだったら、説明して、班の集会とか小さい集会でも構わないので、ひざをつき合わせて、南部地域の交通軸の問題を協議しながら、いい方向を出していきたいと思っている。

今、基本計画案で出しているこの案の取り扱いだが、意見をさらに集約していかなければいけないので、今年度については、この調査の中で案をとることは困難と考えている。今後、説明あるいは話し合いを進めていく中で、一定の熟度で基本計画、基本的な考え方が合意できるような話になってきたら、案をとっていききたいと思っている。

それから、再度のパブコメだが、パブコメという形がいいかどうかということがあると思う。というのは、最後の方の事業推進に向けた取り組みの中でも市民参加という形で言っているので、今後はもう少し、基本的な方向ではなくて、より詳細な、地域の中でこういうものがもし必要であるとしたらどういうふうに考えていくのか、そういったことをよりきめ細かにやっていく必要があると思っているので、そういう中で、意見の聴取は行っていききたいと思っている。

それから、もう一つ、広報のPR、確かに昨年、フォーラムをやったが、それに参加した方はごく一部ということなので、そういう意味では、今まで周知といったもの、あるいはいまだに地下で来るということを想定している市民もいたようなので、そういったところも含めて、より積極的にPRをやっていききたいと思っており、広報の特集等も、ぜひとれるような形で考えていききたいと思っている。これについては担当課と調整したいと思っている。

いずれにしても、今回、私ども、こういう形で初めて新しい交通システムの導入について市民に提示して、いろいろな意見をもらったと思っている。ルートの問題等々も含めて、幅員構成等々も導入イメージということで、より望ましい形としてはどういうものであるかということも、地域の方々といろいろ協議したいと思っている。

○阿部委員 よい事業を行うための計画づくりという面からも、市民の意見を聞きながらでないといけない部分だと思うので、ぜひ、計画の段階から、魂の入った心あるものになるように、細かいことはいっぱいある

が、その辺は随時出てくると思うので、ここでは触れないが、これから本当に大変だと思うが、市民と一緒にまちづくりをするということで、取り組んでもらうように要望する。

主要施策 9 6 ページ以降、道路関係の話が幾つかあるが、寄附道路とか私道の整備、危険箇所ということで修理、改修の要望等が市民からたくさん出ているが、現在の予算の中で消化し切れるのかと市民からよく聞かれる。うわさ話で物を言うわけにはいかないが、要望を出しても、お金がないから、なかなかやってくれないという市民の声を聞いてしまうと、どうしても必要な交通安全の部分とか、そういう観点からやらなければいけない部分は、きちっと予算をとってやっていかなければいけないのではないかと思うが、寄附道路など、場合によっては 2 年、3 年かかっているような事例も見たことがあるが、この辺の市の現状と考え方を伺う。

○石川道路補修課長 寄附道路、私道路の期間のことだが、寄附道路の場合は、寄附申請後、用地測量、登記、相模原市への所有権移転などを行い、その後、道路区域の変更または道路認定を行った後に予算要求し、整備をしている。寄附申請を受けた時期にもよるが、通常でいくと、大体 2 年ないし 3 年で整備に着手している。また、その間に、民地間の境界問題等とか、寄附してもらう道路の地権者が多い場合、さらに寄附してもらう用地に複雑な地権等が絡んでいると、さらに時間を要することがある。寄附道路の場合、例えば今の時期に寄附の申請をもらったとすると、21 年度に用地測量とか登記を行って、その後となるから、22 年度の整備、どうしても 2 年から 3 年を要してしまう。もう 1 点、私道路の整備の場合は、年度当初の申請は年内の整備に間に合うが、年度後半に申請したものについては、どうしても翌年度へ処理を送る形になるので、1 年、2 年という形で、当該年度もしくは翌年度の整備になる形で処理している。

○阿部委員 事情はわかった。ただ、やはり 2 年、3 年かかるより、少しでも早くできるように工夫できる点、行ってほしいと要望する。

また、さまざまな市民からの要望、できるもの、できないもの、判断があると思うが、必要だと判断した場合には、さまざまな形で取り組まなければいけない道路箇所、いろいろな複雑な事情があると思うが、その辺取り組むことを一つだけ意見を言わせてもらう。

主要施策 1 1 0 ページ、街路事業費、都市計画道路等整備事業に関して、相模大野線に関しては、現在、相模大野駅のあたりから、ちょうどくぬぎ台小学校の前まで整備が進んでいるという認識だが、その先、上鶴間中学校のあたりまで整備をしようという話は伺っている。そこでとまったところで、防災の観点から上鶴間中学校とつながることは大きいと思うが、実際には、その先の大和市まで連結を果たして、その先にあるショッピング街、イオン、イトーヨーカドー、オークシティ、その先にある大和市役所、大和の市民病院、そして、国道 2 4 6 までの接続を果たして、初めて有効に生きる道路だという認識でいる。また、本年 6 月に着工する町田市役所の新庁舎の整備事業、3 年後の平成 2 4 年 6 月には完成するということで、ちょうど朝方質問のあった幸延寺入口交差点からずっと下までおりたところで、その反対側が町田の新庁舎ということで、道路でいくと、せっかくきれいになって下まで行ったところで、ぐるっと迂回をして境川を越えて、大きい車は通れない状況で、1 台ずつ行ったり来たりしながら町田側に向って、またぐるっと回って向こう側に出る状況が続くが、こうした部分も町田街道から町田市役所に入って、相模原市の国道 1 6 号まで一本でつながる、こうした連結、町田市、また、大和市、こうした部分も一体のものとして考えていく必要があると思うが、こういう観点で考えた場合、都市計画道路というもののあり方が果たしてどうなのかという意見が一つあるが、やるべき道路はやって、そうでない部分、随時、近隣の状況等あわせて、計画の話はわかるが、柔軟に考えていかなければいけない部分はあるのではないかと思うが、考えを伺う。

○菊地道路整備課長 相模大野線については、くぬぎ台小学校のところまで順次事業を進めていく予定である。大和市の方については、大和市の都市計画道路があるので、今後、大和市と調整しながら、やはり、道路をつなぐような形にしなければいけないので、取り組んでいかなければいけないと考えている。都市計画道路の整備状況だが、やはり都市計画道路、いろいろと時間がかかっている中で、現在、新道路整備計画を策定している。これについては総合計画とか都市マスタープランなどの上位計画と整合を図りながら進めていく予定で、そういった中で、新道路整備計画にどうしても位置づけられていかない都市計画が出てくる可能性もある。そう

いうものについては、今後、なかなか整備ができない、必要性はどうかという部分もあるので、都市計画の変更とか、そういう部分で関係機関と調整していきたいと思っている。そうした中で、先ほど幸延寺の話も出たが、必要な路線については、やはりいろいろな交通状況とか危険な状況等を調査しながら、局部的にも改良できるものは改良したり、歩道をつけるものは歩道をつけるということを、十分現地調査をして取り組んでいきたいと考えている。

○阿部委員 都市計画道路の全般的な話も含めて、状況はわかるが、市の対応として1点、東林間線が東林間駅の方から16号まで来ているが、その先が全く、道路もない状況で、住宅がずっと町田の方まで、予定地に対しては全く関係なく家が建っている。一方で、東林間線の16号まで来た後、中和田の交差点で町田に抜ける道がある。市道中和田だが、その沿線の方が、町田に抜ける道ということで、朝、物すごい渋滞をしているが、その件で市役所に電話をしたところ、この地域は都市計画道路東林間線があるので、そちらができれば、そういう問題は一気に解決して、町田の方の道路も渋滞もそちらを通るだろうという回答をもらった。その方が、それはいつできるのだろうと思って、その直後、もう1回電話をしたそうだが、多分、違う方が出て、それはほとんど現実的にはできないのではないかという話をしたそうで、市は一体、何を考えているんだと。都市計画道路ができるから、ここは特に整備とかをしていない、いい道ができると。一方で、じゃあ、いつできるのかと聞いたら、それは現実的には、財政的にほとんど難しいので、計画道路だが、5年とか10年という間にはできないと思うと言われてしまった。非常にショックを受けて、都市計画道路って何なんだという連絡をもらったこともある。現実的に見れば、確かに都市計画道路はあるが、都市部だから、家が建っているところで、これは難しい。では、やらなければいけないのは何かといたら、市道中和田を歩道をつけて整備して人の動線を確保したりとか、町田への抜け道になっているので、その辺できちんとした整備をしていくとか、そういう現実的な対応をしていかないと、市民からも、これは何なんだというおしかりを受けて、問題ではないかと考えている。また、同じ地域の町田南大野線も、東林間からずっと来て、16号を越えて町田の境川近くまではおりてきて

いるが、その後、町田の方に行くところがとまっていて、そこからは今までどおりで、これも一体何なんだろうということで、その近隣の皆さんが、たしか30年、40年前の計画だったと思うが、計画道路だからということで土地を一生懸命大事に持っていたそうだが、自分の命がもうすぐ危ないかもしれない、死んでしまって家が建ったらどうなるんだろうということのを冗談交じりで言っていたが、市民にこんな会話をさせることが、そもそもどうなのかと、これはぜひとも伝えなければいけないということで、きょう、質問しているが、そういう現状のある、この地域特有ということではなくて、ほかにも計画道路はたくさんあるし、全市的に地域ごとの特徴はあると思うが、そういう問題をはらんでいる都市計画道路及びほかの市道の部分を含めて、市として計画をつくって取り組んでいくだけでどうなのかという疑問があるが、その辺、さらに考えを伺いたい。

○榎田土木部長 東林間線については、16号以北については、都市計画決定されて、30年か40年ぐらいたっており、全く手がついていない状況である。町田市との関係もあるが、ここの路線は、恐らく、新しい道路整備計画の中には入ってこない路線ではないかと考えている。この路線については、地域の皆さんの理解も必要だが、都市計画と調整して、廃止とかも考えた中で、また、それにかわる代替施設として、地域の道路を拡幅して、町田側に抜けるような計画も必要ではないか、そんな検討を行っていきたいと思っている。

それと、職員がよく知らない対応をしたということは、市民にとれば、行政は信用できないという話にもなるので、この件については、私ども、職員全体によく周知させるような方法をとりたいと考えている。

また、南大野線については、市道の下森中和田のところまで計画道路ができていて、それから町田駅南口までの計画があるが、一時、区画整理の話があって中断したままで、今、区画整理の話はないが、この路線についても、新しい道路整備計画の中で、市道下森中和田を拡幅して町田方面に持っていくのか、既存の都市計画決定の箇所を整備するのか、その辺は明らかにしていきたいと考えている。

○阿部委員 30年、40年待っていた地域住民に、どう納得してもらうのかとか、どのように現実的な対応をとっていくのかという課題はあ

と思うが、なるべく早い、現実的な対応を要望したい。

最後に、都市計画道路の関係で、県道 5 1 号、町田厚木線も同じ地域で、1 6 号からずっとおりてきて、町田の方に行く直前でとまっているが、県道の管理が政令指定都市移行後は市に来るということで、これは一部の方だと思うが、県道の管理が市になるから、これはきっと、かなり進むのではないかという期待をしている。こういうことを全市的に思っている方もいると思うが、そうした声に、これは移管はされたが、まだわからないとか、県の対応と何ら変わるところはないということなら、結局、何のために政令市になったんだという意見も聞こえてくるのではないかと危惧しているので、移管される道路に関する整備に対して、具体的にここがどうだという質問はしないが、気持ちとか姿勢とかがあったら伺う。

○榎田土木部長 政令指定都市に伴って、国県道が相模原市の管理になる。今まで県がかながわのみちづくり計画で計画的に整備を行っているが、やはり、相模原市民の感覚と県の感覚は多少違いがある。相模原市民の地域の声が県の計画部門に行っているのかということは、私ども、疑問に思っている。今回の計画は、かながわのみちづくり計画を基本にするが、やはり、地域の声を聞いた中で、それを反映するような形で新道路整備計画を策定して、国県道の整備を考えていきたい。

○阿部委員 政令市にふさわしい、市民が納得できるような取り組みを要望する。

○松永副委員長 委員長職を交代する。

〔阿部委員、委員長に復帰〕

○阿部委員長 他に質疑はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって一般会計予算の本委員会所管部分を終結する。

これより討論を行う。

討論はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって討論を終結する。

これより採決に入る。

議案第 4 号平成 2 1 年度相模原市一般会計予算の本委員会所管部分は、可決することに賛成の委員の起立を求める。

〔賛成する者あり〕

○阿部委員長 賛成多数。

よって、議案第4号は可決すべきものであると決した。

休憩する。

午後6時19分 休憩

午後6時33分 開議

○阿部委員長 再開する。



議案第6号 平成21年度相模原市下水道事業特別会計予算

○阿部委員長 議案第6号平成21年度相模原市下水道事業特別会計予算を議題とする。

提出者の提案理由の説明を求める。

〔榎田土木部長説明〕

○阿部委員長 これより質疑を行う。

○落合委員 下水道勘定の一般管理費、政令指定都市移行準備経費だが、平成22年4月の政令指定都市移行に向けて、準備経費として9,700万ほど計上されているが、現在のシステムは上下水道一括で水道使用料も納めており、使用者としても便利になり、また、使用料の収納率も上がっていると聞いているが、移行準備経費としてのシステム改修については、どのようなものがあるのか。

○河本下水道管理課長 政令市移行に伴うシステム改修経費については、下水道使用料の徴収事務委託を県に行っているが、それに関する協定書の中で、システムの変更がある場合については、県市が協議して負担割合を定める形だが、変更理由が県あるいは市いずれか一方の場合については、その原因者が負担するということで、今回のシステム改修については、平成22年4月政令市の移行ということで、その内容は、既存の住所のデータに新規に区名のデータを追加するもの、あるいは統計書類、業務上必要な調書類について、現システムでは旧相模原市域及び旧津久井4町ごとに支出されているもので、それを全市域あるいは区ごとに出力するようにプログラムを変更する。また、機器等の移設作業に要する費用を計上して

いる。

○落合委員 システムの改善でこれだけかかるということだから、相当な改善の方法があるのだろうと思うが、相当な世帯数のまとめ方が変わるということだろうと思う。電算とかが相当大きく変わってくるので、これに対しては、やはり、もとが改善できないと職員も使えないということか。

○河本下水道管理課長 本元が県の企業庁にあり、端末が私どもにそれぞれ来ている関係で、端末の移設とか、もとが変わらないとということで、本システムのもとの住所の登録とかを変えていく。

○落合委員 これは技術的、機械的なもので、しっかりとやってほしい。

○小林（正）委員 139ページの浄化槽勘定で浄化槽管理費の委託料528万計上しているが、今回は新たなスタートだから、汚泥のくみ取りの委託料は入っていないと思う。汚泥のくみ取りの委託料なのか、定期点検料なのか、あるいは委託するとすれば、どういった業者に委託しているのか。その前に、かつての旧津久井郡の広域行政組合の職員にも、浄化槽管理士の資格を持っている人がいたはずだし、職員の中にも、大勢とは言わないが、持っている人はいるはずだと思う。今後のその辺の委託について、どのように考えているのか。

○花野津久井建設課長 汚泥については、予算上は見えていない。今後のメンテナンスの考え方だが……

○竹田下水道整備課長 これからのメンテナンスだが、下げられるものはどんどん経費的に下げていこうと思っている。その手法としては、汚泥のくみ取りも、1軒1軒やるより、数を大量にやるということは、非常にコストダウンになると思う。消耗品などについても、大量に購入することによって、非常にコストダウンになると思っている。あるいは職員でできるものについては職員で、また、再任用職員も使って、経費的にどんどん削減していきたいと考えている。

○小林（正）委員 要するに、スタートだから、135基を前提にしていると思う。1回ぐらい点検をやるという前提にすると、1回、528万割る135で4万円ぐらいかかっている。これは民間業者を前提にして

いるのか、まだ6カ月先とか、設置してすぐ点検する必要はないと思うし、その辺について、民間業者に委託するのか、ことしは委託する予定なのか。

○竹田下水道整備課長 法定点検は、決まっているところでなければ検査ができないことになっている。相模原地域では1社と聞いているので、今後、そこに委託していく。

○小野沢委員 昨年、津久井地域の高度処理型の関係と公共下水道の区域をおおむね方向を出して、地域説明会をしたと思う。昨日審査した条例で、4月1日からスタートするが、一部、公共下水と浄化槽設置の区域が変更したと思うが、どこなのか。それと、4月1日までに正式に下水道区域でない区域、浄化槽区域を指定するわけだろうが、その関係について伺う。

○竹田下水道整備課長 最初の説明会開催後、地元との話の中で変わったところは、津久井町の串川の一部と相模湖町の増原、ピクニックランドの前のところの一部について、通常の説明会の後、地元とも話をしている。各建設課にも地図が行っているし、地元と話はできているので、間違えることはないと思っている。

○小野沢委員 その関係については、最終的な確認がされているかどうか、また、地域の方がそういう意味では理解しているかどうか、周知をお願いしたい。

もう1点、調整区域の整備計画があるが、津久井地域の用途区域が指定されているところについて、特に相模湖、藤野の関係だが、大体21年度で終了するののかという感じであるが、その計画についてはどんな状況か。

○竹田下水道整備課長 21年度で、すべて相模湖と藤野は終わる予定になっている。21年度に次のところの区域を拡大して行っていこうということで、現在、次のところに向っての事業認可の手続も進めている。旧津久井町については、23年までということで、予定どおり進んでいる。

○小野沢委員 主要施策151ページの右下の方に工事が72、82、87とあるが、この区域の72と82、終わるというのはその関係か。

○菅野相模湖建設課長 相模湖町建設分については、82処理分区で21年度で現在の事業認可については終わる。

○小野沢委員 相模湖は、これでおおむね完了なのか。

○菅野相模湖建設課長 当初の事業認可 2 2 1 ヘクタールについては、2 1 年度ですべて終了する予定である。

○小野沢委員 1 5 1 ページの上の方から 3 つ目の 8 2 処理区分の測量、試掘調査とあるが、まだこれは区域が広がる部分か。

○菅野相模湖建設課長 現在、拡大できる事業認可をとっているが、その一部を実施する予定である。

○小野沢委員 この地区はどこか。

○菅野相模湖建設課長 内郷地区の国道 4 1 2 号線を中心にした約 2 0 ヘクタールを予定している。

○松永委員 下水道特別会計が地方公営企業会計に移行するようだが、その目的と、何が変わるかというか、市民にどう影響してくるのが気になるところだが、まず、なぜ変えるのか。

○佐藤土木政策課長 地方公営企業会計に移行を進めているが、メリットということで説明すると、今まで下水道施設は減価償却という考え方を持っていない。資本コストに減価償却費を取り入れることから、より正確な減価算定ができること。あと、資産台帳を作成するので、従来より資産管理がしやすくなることから、維持管理計画の作成根拠が明確になる。あと、複式簿記を採用することから、会計の検証が容易になって、記帳の誤り等が防止できることもある。あと、より明確な経営状況から、職員の経営意識が向上するというメリットもあると考えている。あと、総務省、国土交通省から下水道事業の法適用化を推奨されていることから、国の考え方にのっとって進めていきたいと考えている。

○松永委員 管理する市側にとって、今のようなメリットがあるようだが、今でも特別会計は独立採算性でやれという形で、この不況の中、特別会計としても、一般会計から繰り入れをしないでやっていこうという努力はしなければいけない。でも、そうすると、市民の負担増、利用料等にはね返ってくる形になっているが、この会計に移行することで、その辺がさらに加速してしまうことはないか。

○佐藤土木政策課長 一般会計からの繰入金、例えば地方公営企業会計に移行したからできなくなる、また、しやすくなるというものではない。経営条件が明確になって、やっていかなければいけない事業というも

のには、当然、経費は必要となる。ただ、そういうものがより明確になることによって、例えば使用料の改定に当たっても、市民に説明できる内容が十分整うと判断している。

○松永委員 これについては、まだスタートということで、他の自治体の様子や市民にとってどうなのかということについては、私も少し勉強しながら、意見を述べていきたいと思う。

それと、今回、ポンプ場改築更新事業２億８，２００万円が計上されているが、７カ所あると聞いている。改築も、恐らく、ほかと同じように、時期が来ればやっていくことになっていくのかと思うと、今回は１カ所か、それとも今後のトータル７カ所のこれからの改築更新というのは、どう見込んでいくのか。

○河本下水道管理課長 ポンプ場は、下水道を運営する上で欠かすことのできない、一時たりともとめることができない施設である。そんな関係で、１９年にポンプ場改修計画を策定した中で、設置後２０年を経過する前に設備診断を行って改築更新する設備を選定して、延命化を図れるものは図っていこうということで、それ以外について、改築更新を行っていく。また、供用開始が重なる重複したポンプ場等については、同時期にやると経費が大分増減がある関係で、平準化を図りながら、随時、ポンプ場の改築を行っていきたいと考えている。

○松永委員 下水道料の減額免除制度というのがあるが、要介護の方の基本料金の減額について、対象者の方へのお知らせを強化して、適用されるべき人が適用されるような周知と制度活用の努力をしてほしいと言った経過があるが、その後、実態、推移としてはいかがか。

○河本下水道管理課長 昨年の３月だったか、委員からそのような指摘を受けて、それからいろいろ担当部局とも調整しながらやってきた。５月には、介護認定の申請手続窓口の使用料の減免の申請のお知らせ、申請書を配置した。それと、昨年８月ころから、家族以外の担当ケアマネジャー、介護保険の事務所へパンフレット等を配布することにした。そんな関係で、現在では昨年同期比としては、約１８．６％の増があった。

○松永委員 早速努力してもらって、実態としても上がってきているという点では、市民の立場から大変ありがたく思う。介護保険料について

は、今期は若干下がったみたいだが、利用料の問題とか、今、福祉のところ、社会保障費の削減という点では、厳しいものがあるから、家計としても少しでも削減できるところに努力している状況はあると思うので、今後とも引き続きお願いする。

○阿部委員長 他に質疑はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって質疑を終結する。

これより討論を行う。

討論はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって討論を終結する。

これより採決に入る。

議案第 6 号平成 21 年度相模原市下水道事業特別会計予算は、可決することに賛成の委員の起立を求める。

〔賛成する者あり〕

○阿部委員長 賛成総員。

よって、議案第 6 号は可決すべきものと決した。

—————◇○◇—————

議案第 8 号 平成 21 年度相模原市自動車駐車場事業特別会計予算

○阿部委員長 議案第 8 号平成 21 年度相模原市自動車駐車場事業特別会計予算を議題とする。

提出者の提案理由の説明を求める。

〔梅沢まちづくり事業部長説明〕

○阿部委員長 これより質疑を行う。

○小野沢委員 予算書 174 ページの歳入の関係で、前年度よりかなり歳入を減額しているが、何か理由があるのか。

○西丸駐車場対策課長 今年度の収入予算は 10 億 6,200 万を見込んでいたが、この予算計上に当たっては、平成 18 年度の見込み決算額をもって想定して計上した。一方、平成 18 年をピークに駐車場の利用が減っており、18 年には道路交通法が変わって駐車禁止の強化がされたこともあり、また、平成 19 年に入ってガソリンの値上げ等があり、利用が減っている状況にあり、大幅な減少になっている。

○小野沢委員 177ページ、委託料、指定管理者だろうが、20年度から比べると1,960万ほど下がっているが、収入とのバランスをとったのか、何か理由があるのか。

○西丸駐車場対策課長 指定管理料については、指定管理者との協議で、それぞれの施設の管理費に占める人員の配置、経費の節減をするように求めて、平成19年度、20年度の実績を踏まえて、このような計上になっている。

○小野沢委員 13の委託料が指定管理委託料という解釈でいいのか。

○西丸駐車場対策課長 13の委託料が指定管理料である。

○阿部委員長 他に質疑はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって質疑を終結する。

これより討論を行う。

討論はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって討論を終結する。

これより採決に入る。

議案第8号平成21年度相模原市自動車駐車場事業特別会計予算は、可決することに賛成の委員の起立を求める。

〔賛成する者あり〕

○阿部委員長 賛成総員。

よって、議案第8号は可決すべきものと決した。

—————◇○◇—————

議案第11号 平成21年度相模原市簡易水道事業特別会計予算

○阿部委員長 議案第11号平成21年度相模原市簡易水道事業特別会計予算を議題とする。

提出者の提案理由の説明を求める。

〔榎田土木部長説明〕

○阿部委員長 これより質疑を行う。

○小野沢委員 藤野の簡易水道の関係で、簡易水道、小規模水道の水の供給安定化等を含めて、今、27カ所か29カ所がある。これらについて水道整備計画を策定しているという話があるが、その内容と今後の整備

方針を伺いたい。特に地区によっては、市に水道施設を全部移管するとかしないとか、直接、地域の方からも耳にしているが、今後の考え方について願うする。

○大神田藤野建設課長 藤野の水道は相模原市でも一番おくれている状況だが、小規模水道 27カ所、正式には小規模飲料供給施設というもののだが、これは100人以下の給水人口に対しての水道法に基づかない施設である。藤野は、小規模水道を含めて、市営の簡易水道と組合営の簡易水道があるが、今年度、水道整備計画ということで、将来的に県水に移管できるような形の施設を整備するにはどうしたらいいのかということで、簡易水道や小規模水道の現状分析と評価をして、目指すべき将来像あるいは目標を定めて、それに向けて事業統合や整備に関する概算事業費の算出、実現の方策などの検討をしている。今後の整備方針だが、基本的には、牧野中央簡易水道等、大きい市営の簡易水道を核にして、周辺の近隣に設置する小規模水道をなるべく包含していき、経営の安定化をしながら、広域化、一元化を図って、地域の実情に応じた施設としていきたい。

地元の移管に関しての移行だが、やはり小規模水道というのは、駅から離れている集落が小さいところが多いので、高齢者が多く、日常の管理に相当労力等、だんだん人が出てこられなくなっている状況もあり、27カ所の小規模水道のほとんどが、何らかの形で援助を求めている状況である。

○小野沢委員 今、市営でない組合簡易水道を市に移管して、それから、手続的にはそういう流れでいって、整備をして、県へ移管しようと、大まかにはそうだろうと思うが、とりあえず組合水道を市の簡易水道に移管することも、当然、手続というか、計画の中では考えているということか。

○大神田藤野建設課長 当然、水道整備をしていく上では、補助金を導入しなければいけない形になる。補助金を導入するには、28年度までに厚労省が統合計画を定めろということがあるので、それに基づいて計画をつくらないと補助金が出ないことになっているので、当然、それは市の事業として進めていかなければいけない話である。なぜかという、水道法の中で水道については市町村が基本的に運営していくという方針があるので、それに基づいて整備をしていく。

○小野沢委員 組合簡易水道については、設立なり整備なり、いろいろ経過がある。それらについて、十分意見を伺ってみたい。

もう1点、青根の簡易水道について、ダムでかなり整備されているのだろうが、またここで高度型の関係でメーターのついている、ついていないの問題、メーター交換をやる。そんな状況の中で、青根地区の移管について、市としての考え方はどうなのか。

○花野津久井建設課長 メーターについては、21年、22年と2カ年にわたって、すべて取りかえようと考えている。

現在のところ、定額料金でやっているが、メーターを取りかえることにより、それぞれメーターが読めるので、検針していくことになる。23年から、完全にメーターを読み切って料金をもらうような体制にしていこうと今現在考えているが、最終的に移管については、その後、地域の皆様の意見を聞き、検討しながら進めていこうと考えている。

○阿部委員長 他に質疑はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって質疑を終結する。

これより討論を行う。

討論はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって討論を終結する。

これより採決に入る。

議案第11号平成21年度相模原市簡易水道事業特別会計予算は、可決することに賛成の委員の起立を求める。

〔賛成する者あり〕

○阿部委員長 賛成総員。

よって、議案第11号は可決すべきものと決した。

—————◇○◇—————

議案第13号 平成21年度相模原市農業集落排水事業特別会計予算

○阿部委員長 議案第13号平成21年度相模原市農業集落排水事業特別会計予算を議題とする。

提出者の提案理由の説明を求める。

〔榎田土木部長説明〕

○阿部委員長 これより質疑を行う。

質疑はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって質疑を終結する。

これより討論を行う。

討論はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上をもって討論を終結する。

これより採決に入る。

議案第１３号平成２１年度相模原市農業集落排水事業特別会計予算は、
可決することに賛成の委員の起立を求める。

〔賛成する者あり〕

○阿部委員長 賛成総員。

よって、議案第１３号は可決すべきものであると決した。

以上で本委員会の審査は終了した。

お諮りする。委員会審査報告書等の作成等については、委員長に一任願
いたいと思うが、これに異議ないか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○阿部委員長 異議ないので、一任願う。

以上をもって建設委員会を閉会する。

午後７時３２分 閉会