

決 算 特 別 委 員 会 建 設 分 科 会

日 時：平成20年9月12日（金）

決 算 特 別 委 員 会 建 設 分 科 会 会 議 録			
平成２０年９月１２日		開 会	午前９時２９分
		閉 会	午後３時２８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 萩原会計課主幹 佐久間財務課主幹 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 熊坂国道道対策課長 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 竹田下水道整備課長 小山河川整備課長 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 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 中村同課調査班担当課長	

会 議 に 付 し た 事 件	議案第 7 7 号 平成 1 9 年度相模原市一般会計歳入歳出決算（所管部分） 議案第 7 9 号 平成 1 9 年度相模原市下水道事業特別会計歳入歳出決算 議案第 8 1 号 平成 1 9 年度相模原市自動車駐車場事業特別会計歳入歳出決算 議案第 8 4 号 平成 1 9 年度相模原市簡易水道事業特別会計歳入歳出決算 議案第 8 6 号 平成 1 9 年度相模原市農業集落排水事業特別会計歳入歳出決算
傍 聴 者	なし
署 名	担当委員長 阿 部 善 博 担当副委員長 松 永 千賀子

午前 9 時 2 9 分 開会

○阿部担当委員長 ただいまから決算特別委員会建設分科会を開会する。

出席委員は 1 0 名で定足数に達している。

お諮りする。本日の分科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〕

○阿部担当委員長 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 7 7 号 平成 1 9 年度相模原市一般会計歳入歳出決算（所管部分）

議案第 7 9 号 平成 1 9 年度相模原市下水道事業特別会計歳入歳出決算

議案第 8 1 号 平成 1 9 年度相模原市自動車駐車場事業特別会計歳入歳出決算

議案第 8 4 号 平成 1 9 年度相模原市簡易水道事業特別会計歳入歳出決算

議案第 8 6 号 平成 1 9 年度相模原市農業集落排水事業特別会計歳入歳出決算

○阿部担当委員長 議案第 7 7 号平成 1 9 年度相模原市一般会計歳入歳出決算の本分科会所管部分、議案第 7 9 号平成 1 9 年度相模原市下水道事業特別会計歳入歳出決算、議案第 8 1 号平成 1 9 年度相模原市自動車駐車場事業特別会計歳入歳出決算、議案第 8 4 号平成 1 9 年度相模原市簡易水道事業特別会計歳入歳出決算、議案第 8 6 号平成 1 9 年度相模原市農業集落排水事業特別会計歳入歳出決算、以上 5 件を一括議題とする。

昨日に引き続き、質疑を行う。

○二木委員 主要施策成果説明書 1 4 5 ページ、道路橋りょう総務費、道路占用物件適正化事業の突出看板申請適正化事業について伺う。平成 1 9 年度は、占用申請 5 1 件、撤去件数 2 3 5 件ということで、それぞれ大

きな実績があったという結果が出ている。私、予算審議のときにも話をしたが、この事業は、平成１９年度をもって予算化されない。平成２０年度は予算がないわけだが、予算化されていない中で、今年度、どのような取り組みを行っているのか。

○深津道路管理課長 突き出し看板の是正についてだが、道路占用物件適正化事業として、平成１６年度、１７年度の２カ年で、市内の主な商店街とか繁華街、駅周辺、こういった突き出し看板が多い箇所を調査して、該当が約２，８００件あることを掌握している。平成１８年度と１９年度は、業者に委託して、パンフレット等を配りながら是正のお願いをした経過がある。確かに効果はあったが、業者が回ったということで、なかなか言うことを聞いてくれない方も多くあり、今年度からは、再任用職員を私どもに２名いただき、職員２名によって、現在、該当は２，０００件近く残っていると考えているが、１軒１軒指導しているところである。

○二木委員 この仕事は非常に地道な取り組みというか、１軒１軒こつこつ回って、時には、お店の方に営業妨害だとか言われるケースが多々あると思う。その中でそれだけの実績を上げていくということは、やはり市民の歩行の安全とか、車が走行中にその看板に引っかかってしまうような看板を撤去しなさいという指導とか、非常に大変だと認識している。２０年度は予算化されていないが、今後、やはりこういうことが市民の安全な生活につながるという認識を市の方にも持ってもらって、この取り組みの継続を検討してもらえればと思う。

１４７ページの道路維持費、交通バリアフリー道路特定事業だが、今回は、相模大野駅周辺の点字ブロックの新設工事を実施している。バリアフリーについての関連になると思うが、本市は、交通バリアフリー道路特定事業計画に基づいて、さまざまな事業を進めていることは認識しているが、以前、本会議でも発言があったし、また、私が建設委員会の中でも発言しているが、橋本駅北口のペDESTリアンデッキの上に屋根をつけてほしいということで、なぜバリアフリーと屋根が関係しているのかだが、橋本駅北口を例に出すと、あそこはロータリーの真ん中に障害者用あるいはお年寄りが利用するエレベーターがついている。エレベーターを上がって降り

たところから駅構内に入るまで屋根がない。そこにエレベーターをつけたからバリアフリーがすべて終了したのではなくて、例えば車いすの人が1人で——補助している方と一緒にでもいいが、降りて駅まで向かうときに、屋根がついていないと、両手がふさがっているから、傘が差せない。そういうのもすべてバリアフリーに関係してくると思う。以前、検討していると同っているが、現在、どのように検討しているのか。

○加藤都市整備課長 橋本駅北口のペDESTリアンデッキの上屋の設置について、以前にも委員会で質問をもらっているが、現在、上屋の整備については、各計画の中での位置づけとか、規模、長さ、延長または予算等について、具体的な整備内容の検討を進めている。

○二木委員 具体的に検討を進めているということだが、設置されるめどはあるか。

○加藤都市整備課長 駅前には数多くの方が来場している。また、駅周辺には各種公共施設とか商業施設または公共交通機関等がある。そういうものへのアクセス性とか利便性の向上を図る意味でも、必要な施設だと考えている。そういう中では、早期事業化に向けて、さらに検討を進めていきたいと考えている。

○二木委員 ぜひお願いしたいし、冒頭話したが、やはり一つやれば、それに関係してくるところも視野に入れながら、総合的な形で進めてもらえればと思う。

151ページの都市計画総務費、麻溝台・新磯野地域整備推進事業、いわゆるA & Aの整備事業だが、これも毎回出ている。この地域は、大規模な工業系の用地が計画されている。市が取り組みを始めてから、既に10年がたっている。この間、大山工業団地、日金工とかセントラル自動車を初めとする、あの地域は昭和30年代に本市に進出した企業が数社あるが、相次いで市外に転出している状況がある。出ていってしまう理由はさまざまな要因があると思うが、例えば、工場の老朽化に伴って、工場を建てかえようと。建てかえるのであれば、もう少し利便性のいいところに建てかえた方がいいのではないかと。国道16号線の慢性的な渋滞があるがために、では、もうちょっと物流の利便性のいいところに移ってしま

う方がいいのではないかと、さまざまな経営施策の考え方によって、転出してしまっているのが要因ではないかと思っている。例えば、市内に移転先の工業用の土地が整備されていれば、その移転は食いとめられた可能性もあるのではないか。これは代表質問、一般質問、委員会の中で言われているとおりだと思うし、私も、そう考えている。大規模な事業所が移転してしまうと、例えば、そこで働いている方々、雇用の関係の不安とか、安定的な財政基盤の確保とか、そういう部分については非常に危惧されるところである。それはハード的なものだが、例えば私の知り合いもセントラル自動車にたくさんいるが、実際に会って話をすると、大変である。今回、宮城に移転するが、子供が小さい家庭もあるし、家を買ったばかりの方もいる。家を売するのか、家族で引っ越しするのか、単身赴任するのか、今、そういう話し合いを家族会議を持って、それぞれ家庭の中で大きな問題として、非常につらい決断を迫られている時期にある。もし、市内での移転であれば、そういうことにはならなかったと思っている。STEP50でもいろいろとやっているが、工業用地の創出、整備は非常に急務だと考えている。しかし、10年たってしまったということなので、A & A地区内の事業の取り組み状況と産業用地創出事業の取り組み成果、現在までの評価について伺いたい。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 麻溝台・新磯野地域整備推進事業、A & A事業の現在の取り組みだが、本年度に入って、各地区の代表者の役員を訪問している。やはり、多くの地権者の皆様から、土地区画整理事業の早期事業化についての意見をもらっている。また、昨年度から取り組んできた先行的な地域の中での工業系の土地利用研究会についても、本年度、既に3回開催し、課題の抽出、検討等を行っている。また、都市計画等の手続については、現在、県が実施している第6回線引きの見直し作業の中で、市街化区域に編入が可能な特定保留区域の再々設定がなされるよう、関係機関との調整作業を行っている。あわせて、村富相武台線等の交通管理者との協議や、各種都市計画協議についても継続的に協議を進めており、22年3月以降の6回線引きに合わせて、区画整理事業の準備を進めている。

昨年取り組んでいる産業用地創出事業の成果と評価については、神奈川県が17年度に市街化調整区域における地区計画の同意指針の見直しを行ったことを契機として、本市の喫緊の課題である工業系用地の創出に取り組んできた。昨年度の成果としては、区画整理事業との整合をとりながら、全体148ヘクタールのうち、新磯野地区約28ヘクタールを先行的に取り組む地域ということで選定し、その地域の代表の皆様と研究会を重ねてきた。また、地権者の合意形成あるいは意向確認のために、253名の地権者がいるが、職員みずから2回にわたって全員の地権者を個別訪問し、合意形成に努めてきた。一方、経済部と連携しながら、進出企業の調査等を行っているが、現在のところ、残念ながら、当A & A地区への進出を希望する具体的な企業はない状況である。この取り組みの評価だが、研究会あるいは個別訪問で抽出された課題について、現在でも継続的に研究会を開催し、検討を重ねている。

○二木委員 平成22年度に、さがみ縦貫道の仮称相模原インターのオープンが予定されている。そういうことを考えると、今現在はないといっても、やはり、物流の関係の拠点になることは間違いないと考えているし、これから工業系の用地の需要が高まってくる。政令市を目指す相模原にとっても、非常に重要な事業だと認識している。現在動いているのは今の説明でわかったが、今後、どうスケジュールを組んで取り組んでいくのか。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 今後のスケジュールだが、平成22年には、相模原インターチェンジ、供用開始という予定である。現在まで10年間という長期間で事業着手がなかなかできなかったが、引き続き、地権者の皆様と連携をとりながら、事業計画の必要な見直しや関係機関等の都市計画協議、最大の懸案と言われている継続的な村富相武台線の4車線化の問題に向けて、早期実現に向けて取り組んでいきたいと考えている。政令市移行ということだが、確かに村富4車線化の問題については、政令市になって権限移譲という中で、今まで以上の事業の解決は可能になってくると考えている。

○二木委員 今、さがみ縦貫道の話をしたが、もう一つ重要なのは、

新交通システムが導入に向けて、積み立ても予算化されて進んでいる。新交通システムが計画されているところは、このA & A、非常に隣接して関係してくる位置関係にあると思う。A & A地区の事業が進んでいかないと、片方では新交通システムがだんだん進んでくる中で、これは相互に進めていかないといけない事業だと思っているので、その関係について、どう考えているのか。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 A & A事業と新しい交通システムとの関係だが、相互に相乗効果のある一体不可欠の事業という認識である。新しい交通システムの事業との整合性については、これまでも平成16年に策定したA & A地区の基本的な土地利用計画、麻溝台・新磯野タウン計画の中の交通計画において、A & A計画区域内への導入ルートやターミナルとなる交通広場の位置づけをして、相互の事業の整合性を図ってきた。今後も相互の事業計画や事業スケジュールをもとに、整合を図りながら取り組んでいきたいと考えている。

○二木委員 新交通の担当の方もいるので、もし、発言があれば。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 新しい交通システムと麻溝台・新磯野区画整理推進事業の関係だが、私どもも同様に考えており、現在、相模大野から原当麻の区間を検討しているが、想定するルートの中では、やはり、A & A地区を経由して原当麻に向かうという計画がある。新しい交通システムについては、事業区域への交通アクセスの確保と地域の特性を生かしたまちづくりの支援などでもできる重要な交通施策だと考えている。こういった事業等の進捗を踏まえて、相互に連携、整合を図りながら、ワーキングの中で、お互いがメンバーに入って検討するなど進めている。いずれにしても、両方の事業が前に出るように、今後も取り組んでいきたいと考えている。

○二木委員 ぜひ、お願いします。また、もう一つ言えることだが、リニア中央新幹線、市内への駅誘致の関係で、今、それぞれ地域の誘致の関係の話、事あるごとに出ているが、例えば橋本に来ることになった場合、大山工業団地の整備とか見直しとかも絡んでくると思う。今の交通システムの話、リニアの話、もろもろ、着実に推進していくためには、やはり、

この A & A 地区の事業計画、工業用地の創出という意味では、既存にある企業の受け皿的なことで、やはりきちっと早急に整備して、本市の都市基盤整備事業を推進していく必要は本当に喫緊の課題だと考えているので、ぜひ、それぞれ連携して、1,000人を超える地権者がいるのは今までにない事業だというのは十分承知しているが、ぜひ、今言った内容を含めて、よろしくお願いしたい。

151 ページ、当麻地区整備促進事業と大島界地区整備促進事業、大島界については、分科会1日目に小野沢委員から発言があったが、あわせて少し質問する。当麻は地権者が400名、大島界は50名と伺っているが、それぞれの地区での地権者との合意形成について、今どういう状況なのか。

○加藤都市整備課長 さがみ縦貫道のインター付近のまちづくり、大島界地区または当麻地区における地権者の合意形成の状況だが、当麻地区は地権者400名、区域面積81ヘクタールあるが、現在は、当麻地区、市場地区、塩田原地区という自治会区3つの地区に分かれて、各地権者の代表組織であるまちづくり研究会で、当麻地区の課題や現状または立地特性などから、今後の土地利用について協議を進めている。また、当麻地区は、20年2月にアンケート調査を実施した。そういう中では、市街化区域への編入を希望する方々、全体では86%ということで、まちづくりに対する期待の大きさがうかがえる。大島界地区は、さがみ縦貫道の城山インターまたは津久井広域道路に囲まれたエリアである。50名の地権者の中で、昨年7月にまちづくり研究会が発足している。昨年度、3月までに検討会議を5回行って、当麻地区と同じような、まちづくりの方針をまとめてきた。今年度も、まちづくり基本構想をもとに、先進地の事例、地権者の意向調査等を行いながら、権利者の合意形成を促進していきたいと考えている。

○二木委員 企業立地の関係で話が入っていれば伺いたい。現在、地域に入ってきたという企業からのオファーはあるのか。どういう企業か、また、その数もあわせて、御承知であれば伺いたい。

○加藤都市整備課長 両地区における立地企業のオファーだが、この辺は経済部と連携しながら進めているので、数字的にはある意味ダブるか

もしれないが、当麻地区は、物流系を中心として、商業系の施設または製造業など10社ほど、具体的な話をしている。大島界地区は、土地の形状等、いろいろ制限がある地区だが、インター付近の立地特性を生かした中で、商業施設または物流施設のほか、ゼネコンとか不動産会社を含めて、8社ほど、具体的な立地に向けた相談を受けている。これらの進出企業は、地元のまちづくり研究会と企業ヒアリング等を行いながら、各企業の規模または開設時期に合わせたようなまちづくりを、今後、検討を進めていきたいと考えている。

○二木委員 開設時期に合わせたということがあったが、仮称相模原インターは平成22年、城山インターは平成24年から供用開始予定という意味では、非常に期限が切られている。企業が進出してくる中では、中長期的な事業計画に基づいて、いろいろな施策、方策、時系を組んでいくわけだが、そういう中では、本当に急いで進めていかないといけない事業だと思う。引き続き、地権者との合意形成あるいはまちづくりに対してのいろいろな計画を推進してもらうように要望しておく。

153ページ、鉄道対策事業のリニア中央新幹線整備促進事業について伺う。新聞やテレビで、リニア中央新幹線、JR東海は今こんなことを考えているみたいな報道がされているが、例えば自治体への費用負担の関係とか、現在における国あるいはJR東海のか考え方について伺いたい。

○石川都市交通計画課長 リニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法、通称全幹法のスキームにより整備を進めていくということで、国とJR東海で共通認識に立っている。全幹法では幾つかの手續が位置づけられており、現時点はJRが国から地質地形調査の指示を受けて実施しており、今、この地質地形調査が最終段階になっている状況である。今後、それ以外にも残された調査項目が4項目程度あり、それを順次、指示を受けて調査を行っていくことになり、その調査が終わると、整備計画あるいは環境影響調査に移っていく。この時点で初めて、おおむねのルートあるいは駅の位置が明らかになってくるものと承知している。費用についてだが、JRでは昨年12月に、首都圏から中京圏の営業運行に向けて、起終点を含めた路線建設費を5兆1,000億と見込んでおり、その部分は全部、J

R東海がみずから負担する、しかしながら、中間駅については地元の負担を想定しているという発表をした。現時点では、国から我々自治体に対する費用負担について何の発表もないので、具体的な費用は明確になっていないが、全幹法の考え方、一般的に、新幹線をつくる場合には、国が3分の2、地元が3分の1負担するという規定になっている。この地元負担の考え方は、一義的には都道府県である。都道府県は、利益を受ける市町村に、その利益を受ける限度において、一部を負担させることができるという規定になっている。このため、中間駅が設置される市町村には一定の負担が想定されるが、J Rの今の発表のままでいくと、費用負担は地元とJ Rで行うということで、国の負担が全くなってしまう。リニアというのは国家プロジェクトなので、国家プロジェクトに対して国が何の負担もしないということは一般的には想定できないことだから、今後、我々、期成同盟会とともに、国の負担を求めていき、地元負担の軽減に努めていく必要があると考えている。

○二木委員 できるだけ負担が少ない方がいいと思うが、そうはいつでも、駅を市内にという思いは、それぞれ市民の皆さんもあると思う。市内駅誘致に向けた具体的取り組みは、現在どのようになっているのか。

○石川都市交通計画課長 本市では従前から、市内への駅誘致に向けて、J Rあるいは国、関係機関に対して取り組みを行ってきた。そのような中、神奈川県総合計画等に、リニアの駅を想定した北のゲートというのが、今現在、本市域に位置づけられている。また、昨年の県議会で、リニアの県内駅は相模原市域への誘致に向けて取り組むと県知事が明確に回答している。このようなことから、神奈川県と本市の間では、相模原市域への駅誘致については共通認識に立っていると認識している。今、国やJ Rは一言も言っていないので、今後、県や沿線自治体、期成同盟会等と、この位置づけをより明確化する働きかけを進めていく必要があると考えている。

○二木委員 市民の関心は、リニアが市内に来ると。議会の中でもいろいろ発言があるが、橋本なのか、相模原なのか、こういう意見が多いと思うが、本市としては、どう考えているか。

○石川都市交通計画課長 JRでは、山梨県の実験線、今、18.4キロから42.8キロに延伸工事を実施中である。この実験線を実用線として活用して、首都圏と中京圏での営業運行を行うと発表している。首都圏と山梨県の実験線を結ぶと、どう考えても、本市の北部エリアを通過することは間違いないと認識している。しかしながら、大深度地下法を使っていくので、場合によっては、ただ地下を通っていくことも、全く想定されないわけではない。そうすると、本市にとってのメリットは何もなくなってしまうので、現在、駅誘致の取り組みを進めているところである。このような中で、具体的な駅の場所はというのは、非常にデリケートな質問である。というのは、神奈川県の場合、県と相模原市が共通認識に立って、駅誘致というスタンスをとっているが、他県では、まだ県内での駅誘致の綱引きが激しく行われている。例えば、山梨県では4カ所ぐらい、岐阜県、長野県でも2カ所ずつぐらい、県内で綱引きを行っている。このような状況の中では、具体的な駅というよりも、市内への駅誘致をより明確化することが現時点では最も重要だと考えており、現在、そのような観点から取り組みを進めている。

○二木委員 今話を聞いてびっくりしたが、例えば山梨に駅ができてしまうと、相模原市内はすごく近くなるので、そのまま地下を通り過ぎるだけというような貧乏くじを引いてしまうような形になってしまうので、ぜひ、相模原駅誘致、頑張ってもらって、できれば橋本でお願いしたいと思っているが、いずれにしても、費用の面とか駅誘致の関係、積極的に進めてもらえればと思う。

153ページ、小田急多摩線延伸促進事業で、町田市との関係について、さまざまな場面で、問題、課題、いろいろあるという話は伺っているが、町田市の北部丘陵地域の問題がクローズアップされて、今、町田の方ではいろいろな考え方がある中で、非常に厳しい状況だということも一方では聞いている。具体的にどう対応していくのか、町田市の考え方も含めて聞かせてほしい。

○能勢小田急多摩線・新交通推進課長 町田市の北部丘陵地域だが、多摩ニュータウンと町田市の市街地の境にある多摩丘陵の一角を成す丘陵

地である。当該区域は約 9 7 0 ヘクタールと広いが、当該地のうち、小山田地域、約 2 7 5 ヘクタールについて、平成 7 年に当時の都市基盤整備公団が土地区画整理事業をやると決定したが、その後、平成 1 5 年に区画整理事業が中止になった。これを受けて、町田市では、専管組織である北部丘陵整備課並びに担当部長等を置いて、同地域のまちづくりについて検討を行って、平成 1 7 年度に北部丘陵まちづくり基本構想を策定したと承知している。構想の中では、基本的には農と緑のふるさとづくりということをテーマに、農と緑の保全活用を図っていくことになっている。こうしたことから、小田急多摩線の延伸については、町田市との検討会を設置して、実現に向けた検討を進めているところだが、町田市としても、やはり、このエリアについては基本的には保全化するべきだと言っているが、小田急多摩線の延伸との関係については、まだ明確にどうするということを示してもらっていない。今後とも、検討会を進めていく中で、より具体的なルート、実現可能なルートを何ルートか構想を検討していくので、その中で、この北部丘陵地域のエリアとの関係についても、両市で整理していきたいと考えている。

○二木委員 この問題については、それぞれの場面で、いろいろな議員の方が話をしているので、この程度にとどめて次にいくが、ぜひ、よろしくお願いします。

1 5 4 ページ、バス対策事業のコミュニティバス運行事業だが、橋本からということで、私の家のすぐ隣も走っているが、利用者が少なくなってしまうと終わってしまうということで、地元でも事あるたびに、利用してちょうだいという話はしているが、実証運行における利用者の推移について、近々のもので結構なので、聞かせてほしい。

○石川都市交通計画課長 コミュニティバスの利用者数だが、平成 1 8 年度、年間で約 7 万 5, 0 0 0 人だった。それが昨年、平成 1 9 年度には 8 万 5, 0 0 0 人と、1 年間で約 1 万人伸びている。1 便当たりの利用者数も 9. 3 人から 1 0. 6 人と伸びており、私ども、このシステムを開始するときに、2 けたはぜひ乗ってもらいたいという目標を立てていたの、現時点では、その辺の目標もクリアして、増加傾向にある。

○二木委員 コミュニティバスの導入の手引が発行されて、各関係部に流れたと思う。地域からの導入したいという相談が現在までにどれくらいあったのか。

○石川都市交通計画課長 コミュニティバスにかかわる相談や問い合わせ等については、導入の手引をことしの4月に発行しているが、発行後、2地区からあった。また、手引發行前にも3地区から問い合わせあるいは相談をもらっており、現時点では、5地区の方々が関心を持っているのかと考えている。また、その他でも、個人的に来庁する方あるいは電話での問い合わせをする方等々あるので、それらの方も関心を示していると認識している。

○二木委員 本市内では交通不便地域がたくさんある中で、地区からの相談件数が5件というのは、ちょっと少ないのではないかと考えている。非常に難しい対応になると思うが、PRとか告知の徹底あるいは出の対応、自治会の役員会があったときにお邪魔させてもらうとか、そういうことも今後の中では考えていく必要があると考えているが、いかがか。

○石川都市交通計画課長 コミュニティバスの周知等については、導入の手引やリーフレットを作成して、その内容を自治会関係者あるいは出張所、地域自治区事務所の職員などへ説明するとともに、出張所を初めとした関係機関への配架やホームページへの掲載など、もろもろのツールを使って、市民の皆様に幅広く周知を行っている。リーフレットの請求や内容についての問い合わせ等があることから、現在、幾つかの地域で、初期段階の検討が進められているものと考えている。今後は、こうした地域の要望あるいは検討状況を真摯に受けとめて、検討に際して、かなり専門的な部分も一部あるので、必要に応じて職員を派遣し、説明を行うとともに、さまざまな機会をとらえて、さらなる普及啓発に努めて、新たなルートの検討を進めていきたいと考えている。

○二木委員 交通不便地域の皆様方の足の確保という意味では、非常に重要な取り組みだと思っているので、引き続き、よろしくお願いします。

156ページ、建築指導費、既存非木造共同住宅耐震化促進事業の既存非木造共同住宅というのはどういった建物なのか。

○松上建築指導課長 この事業の対象となる共同住宅は、既存とは昭和56年5月31日以前の旧の耐震設計基準で建設したものである。非木造とは、鉄筋コンクリート造、鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造のものである。共同住宅は、区分所有形態のマンション、いわゆる分譲マンションが対象で、賃貸マンションは含まれていない。また、規模としては、階数は3階以上、延べ面積はおおむね500平米以上としている。

○二木委員 今伺ったような住宅は市内にたくさんあると思うが、どれくらい対象があるのか。

○松上建築指導課長 規模としては、この分譲マンションは約1,200棟あるが、56年5月31日以前のは約250件ある。

○二木委員 なぜそんなことを聞いたかというのと、耐震診断補助件数が1件で、250件あるうちの1件補助した、非常に少ないのではないかと思うが、何でこういう結果になったのか。

○松上建築指導課長 本市では、分譲マンションの耐震化について、平成18年6月に耐震巡回相談の創設をした。また、耐震診断補助制度を18年10月に創設し、耐震工事については19年4月から行っている。平成18年に管理組合を対象とした耐震巡回相談では、18年に8件、19年に3件あって、その中で、耐震診断を実施することには管理組合の合意決議が必要で、その後、補助制度化され、補助要件を満たしたものが19年に1件あった。少ないかということに関しては、分譲マンションは戸建て住宅と違って、耐震診断や耐震改修工事を行う場合には合意形成がなかなか図れないということで、そういう形で、なかなか伸びないのではないかと考えている。

○二木委員 非常に古い、昭和56年、国で進めている——橋本は国だと思うが、合意形成という部分はあるが、いつ来るかわからない災害に向けての対応策なので、引き続き、よろしく願いしたい。

164ページ、街路事業費、都市再生緊急整備地域道路整備事業について、2点指摘したいと思う。この地域の外周に当たる歩道の整備というか、要は日金工跡地、歩道の整備はほぼ完了しており、すごくきれいな道ができ上がっているが、実は、やすらぎ立体の側道の部分が、今まであった歩

道を使っているために、幅員が非常に狭くなっており、私も地域の方に指摘をもらって見に行ったが、勤め人の方が歩く、また、今後、そこに商業施設ができるという中で、非常に狭い、危険だというのは、多分、担当も承知しているのではないかと思うが、その対策について、どういうふうに行うのか。

もう1点、旭中入り口交差点というのがあるが、そこからずっと、市道の大山2番交差点というのか、大山工業団地の方に入っていく道が新しく整備されて、そこを走っていくと、従前は駅の線路の方に行く道がなくて、大山の16号の交差点の方に右折で行く、五差路を通らない裏道になっていたが、そこは現在、一時停止になっている。一時停止の看板が非常に見にくくて、今まで結構スピードを出して右折ですっと入ってきたのが、新しく左側に道路が線路側にできて、スピードを出して、お互いに突っ込んでくる。私もひやっとした思いがあって、多分、これも担当は承知しているのではないかと思うが、その対応、対策を打っているのであれば聞かせてほしい。

○佐藤土木政策課長 日金工側の既設の歩道部分だが、やすらぎ立体の側道と日金工に挟まれた部分の歩道が既設の歩道で、幅員が狭いといっても、2メートルは確保されている。その前後の歩道が開発行為によって4メートルと広くなっており、利用者からすると、前後が広くて、その100メートル区間がちょっと狭いということで、多分、狭く感じていると思う。この歩道の改善については、以前にも二木委員から指摘をもらって、土地所有者である日金工に、何か改善をとということで、暫定整備の協力をお願いをした。結果として、金銭面、また、歩道上の安全面、事故が起きた場合の対応とかが今の状況ではなかなかできないということで、よい返事がもらえなかった。将来的というか、この歩道部分は、イトーヨーカドーがオープンする平成22年の秋ごろには4メートルの歩道になると予定しているが、歩道ができるまでの間どうしたらいいのかということで、いろいろ調整して、今の状態から整備ができるまでの間、今後の計画を周知するお知らせの看板を2カ所設置した。今後は、歩道部分の早期の整備、また、安全対策等について、イトーヨーカドーを含めて、早期にできるよ

うに調整を進めていきたいと考えている。

○菊地道路整備課長 大山 2 番の一時停止の交差点の関係だが、まだ建物が建設されていないということで、非常に見通しがよくて、両道路とも非常にスピードが出やすいような状況になっている。やはり、一時停止を怠って、右側の 16 号側の方に曲がっていく車両も見受けられるので、先日、警察署と協議して、旭中交差点から当該交差点までの区間について、この先一時停止ありという予告の看板を 50 メートル置きに 3 か所立てた。今後は、この交差点を利用する車両の通行状況を注視しながら、改善が図られないようであれば、引き続き警察署と協議を行って、必要な安全対策などを講じていきたいと考えている。

○二木委員 対処してもらえたということなので、引き続きお願いしたいと思うし、また、この内容については、一般質問で取り上げて話をしていきたいと思う。

166 ページ、都市下水路費の雨水浸透施設設置助成事業について、地下水の雨水対策というか、保全の意味、役割もあると思うが、雨水の流失制御というか、最近の集中豪雨、ゲリラ豪雨による都市型災害を見ると、こういう施設は非常に重要だという認識をしている。ただ、この数を見ると、新築家屋の交付件数、設置数も、今、相模原市内でどんどん家が新築されている中で、果たして、この数はどうなのかという部分もちょっと考えるようなものがあるし、また、既存家屋への交付及び設置数が極端に少ない結果になっていると思うが、その辺について聞かせてほしい。

○河本下水道管理課長 交付件数だが、新築家屋 27 件、既存家屋 3 件ということで大分少ないが、相模原市建築物等指導要綱 6 条の 2 項の中で、新築する場合について、相模原市は、雨水については雨水浸透ますを設置してくださいという要綱がある。そんな中で、実際、確認申請のときには、雨水の浸透ますが設置されている。ただ、新築の場合、補助をしている件数が市の指定のますということで 27 件、建築物については、大きい買い物というか、一括発注みたいな形で建築主が発注する。そんな中で、手続きが煩雑になったりということも含めて、交付件数が少ないのではないかな。実際は、新築家屋の場合、ほとんどの家屋が、形はどうであれ、雨水

浸透ますを設置している状況になっている。既存家屋については、最近、道路整備——Ｌ型側溝なり、Ｕ型側溝なりがかなり整備されてきている中で、宅地に降った雨が道路に自然に流れ出てくる宅盤が主ではないかと。もう一つは、やはり地下水の浸透ということで、理念的には、ある程度、市民の皆さんも理解しているというのは環境の面からも感じるが、それにかかわって、わざわざ浸透ますをこのところでつくろうという意識が若干薄いということは感じている。

○二木委員 確かに、意識の部分というのは理解しているところだが、何らかの形で、例えば広報さがみはらとかをうまく利用しながら、意識の高揚を図っていくような対策を、ぜひ打ってもらえればと思う。

関連して、実は先日、８月末の豪雨のときに、家の近所を歩いていたら、浸透ますのふたが幾つも流れていた。私の家にもついているが、プラスチック製のふたで、ぷかぷか浮いてしまったり、外れてしまったり、あるいはこの間のように流れてしまったりというものがある。つくるメーカーの問題だと思うが、どう把握しているのか、対応しているのか含めて聞かせてほしい。

○河本下水道管理課長 市の方にも、この間の８月末の豪雨で問い合わせがあった。そんな中で、屋根あるいはとよからの水が一気に流れ出てしまうと、ふたが持ち上がって、圧力で外れることが考えられる。そんな中で、今後はメーカーとも相談しながら、鎖をつける、あるいは穴あきのふたにするとか、工夫できないのかということで、構造変更の部分についても、メーカーとも検討していきたいと考えている。

○二木委員 自動車駐車場事業特別会計について、１点伺う。駐車場の関係で、特に小田急相模原駅自動車駐車場、１日当たりの利用台数が２１１台、収容台数１３７台に対して２１１台ということは、１回転していないような形になるのではないかと思います。都度いろいろ話をして、例えば、商店街との連携によって利用率を上げるようなものを考えていくという答弁をもらっているが、現在の状況を伺う。

○西丸駐車場対策課長 以前にも指摘をもらい、本年２月に近隣の３商店会に指定管理者、経済部の職員とで要請にあがって、そのうち１商店

街については、本年８月から回数券の利用をしてもらうことになっている。

○二木委員 地元の商店街との連携によって利用率を上げる、非常にいい取り組みだと思っているので、ぜひお願いしたいのと、例えば、具体的話になるが、パチンコ屋と提携して、定期的に、毎日あるいは趣味でやっている方はたくさんいるし、橋本なんかはそういうふうに行っていると思うので、そういうことも視野に入れながら、対処、対応してほしい。

○阿部担当委員長 休憩する。

午前１０時２９分 休憩

午前１０時４４分 開議

○阿部担当委員長 再開する。

○栗原委員 ２２５ページ、項２５、目５住宅管理費、津久井地域の木造市営住宅の件数と建築年数、入居希望者の倍率と入居待機者数がわかったらお願いします。耐震性を含め、老朽化の面で中層市営住宅の建てかえが急務だと思うが、まず、それを伺う。

○青木住宅課長 津久井地域の耐用年数を超えた住宅の状況だが、この４月１日現在、２４２戸の市営住宅がある。そのうち１６６戸が耐用年数を超えた老朽住宅という状況である。応募状況だが、津久井地域個別では出していないが、市全域では、６月募集において、おおむね１０倍の倍率となっている。耐用年数を超えた住宅の今後の考え方だが、今、住宅基本計画の見直しをしているところで、その中で、集約化等も含めて検討していきたいと考えている。

○栗原委員 ２１４ページ、項１５、目１０について伺う。津久井地域は起伏が激しい地形である。今後、都市計画法２９条にかかわる開発許可に当たっては、異常気象状況を踏まえて、雨量が８０ミリを予測した場合の家ののりの傾斜角度や雨水対策など、水害等を予見した安全、安心に住める津久井地域の地形に合った安全な開発基準の見直し、あるいは開発指導について伺いたい。

○神村開発審査課長 津久井の地形は旧相模原市とは違っていると認識している。条例については、津久井の環境条例で、５００平米以上につ

いてチェックしており、1,000平米以上については、29条の許可の申請の中で再度チェックすると認識している。

○栗原委員 今、異常気象が続いている。この前、8月28、29日に豪雨があったときに、時間雨量が80ミリを超えるということで、開発申請に当たって、家屋ののり面が45度を超える急傾斜のところも許可を出す。住宅購入者等は、開発許可が出ているからと安心して買っているような状態もある。せんだってもそういう被害があったが、津久井は起伏が激しいわけで、こちらのような平らのところではない。そういうところを開発するには、こちらの基準ではなくて、津久井に合わせて開発基準を統一しないで、ある程度考えていかなければならないと思うが、いかがか。

○神村開発審査課長 都市計画法33条の中で、立地基準についても、技術基準が定まっている。津久井については、状況を踏まえた上で、環境条例ということで、その中で適用するような形で指導している。

○加藤委員 本会議でも、当委員会でも、さきの集中豪雨のお尋ねがあったが、まとめて何点か伺う。たしか本会議の中で、市内の立体交差5カ所あるうち、1カ所にはセンサーが取りつけてあるということで、それによって通行どめになるということだったが、今後、残りの4カ所にも設置していくという答弁で、現在の設置場所と、センサーが作動したとき、どういう対応になっているのか。そして、残り4カ所の設置の取り組みの今後の予定についてお尋ねする。

○平本道路補修課長 現在、センサーが設置されている箇所は、橋本地区の東橋本大山線とJR横浜線の交差する、やすらぎ立体交差である。センサーの作動については、水位が10センチの時点で自動的に回転灯が作動し、表示板については、10センチから20センチ未満で冠水のための通行注意、水位が20センチを超えると、冠水のため通行どめという表示がなされる。今後の4カ所については、各立体交差の構造等を調査した中で、実施時期を検討していきたいと思う。

○加藤委員 表示ということで足りるのか、表示があっても無視して行くということ、それは避けるという意味で、さきに鹿沼市であったような形で、それとあわせて、人を派遣させることはこれまであったのか、ま

た、今後そういうことは考えていないのか。

○平本道路補修課長 さきの8月に2回ほど集中豪雨があったときには、集中豪雨が発生した時点で、パトロールにて現地を調査した。

○加藤委員 前回の集中豪雨だが、私も2時半から4時ぐらいまで、自分の地域の周辺を回っていたが、相模大野駅の立体あるいは小田急江ノ島線の立体を通ったら、どしゃ降りだったが、水は1センチもたまっていない状況で、新しい道路は、集中豪雨があっても、水が一度にはけるような対策をとっていると実感したが、せんだっての雨でアンダーパスになったところの被害状況は把握しているか。

○平本道路補修課長 8月の2回の集中豪雨では、特に路面冠水被害は報告がない。

○加藤委員 淵野辺の横浜線の下のところだったか、私は当事者から連絡をもらったが、トラックを運転していたときに、水がたまっているが大丈夫だと思って進行したら、動けなくなってしまい、車がとまってしまって、引き上げてもらったというのがあった。被害状況ということだが、今回の災害について、防災計画にも、さまざまな箇所でのどのような被害状況があるのか、まとまったらもらいたいと言っていたが、その後もさまざまな形で通報があって、被害状況がふえているということで、なかなか難しい部分はあるかと思うが、立体交差になっている部分については今後の状況を見てということだが、現に淵野辺ではそういう状況があったので、今後の具体的な設置の取り組みについて、しっかり検討してほしい。

本市では、大量の雨水は相模川あるいは境川に流れていくが、まだ幾つか、市南部でも、これから雨水管を大きくして、境川に流さなければならぬ計画があって、進行中の部分がある。そういう部分は、当初の流す計画の中に入っているのだからこれからも流せると伺っているが、今後の集中豪雨を考えると、放流のあり方について基本的な取り組みのありようを検討し直さなければならないとか、あるいは、もっと下流部分の湘南地域との関連ということで、どうしていったらいいのかという部分、より具体的に検討しなくてはいけないと思うが、現段階で何か考えている部分はあるか。

○竹田下水道整備課長 旧市の雨水整備率だが、現在 55% の整備率で、流末は相模川、境川と大別することができる。境川へ放流する場合には、時間雨量 30 ミリ対応の放流制限となっているため、河川管理者に対して、改修を早く実施するよう要望しているが、下流から改修してこない、なかなか上流までという回答になっている。そのため、暫定的だが、現在、既設の管があったら、そのところに接続して、浸水対策、浸水解消を図るよう努めている。しかしながら、やはり、境川に行く地形となっているので、境川の方へ流末を持っていくのが地形的にも一番いいと思っている。河川管理者とよく協議して、河川改修を早くしてもらえることを望んでいる。

○加藤委員 そういう意味で、例えば境川の管理のあり方、管理用通路の問題にしても、町田側と相模原で異なる状況。たしか現在、上流と下流部分で、東京都管理と神奈川県管理に分かれていると思う。それは一体的に管理した方がいいということでそうなのだろうが、これだけありようが違う状況になっていると、連携をとりながら、左岸と右岸でそれぞれが管理するやり方とか、こういう課題については、これまでどのような検討がされて、今後、境川の考え方で、管理用通路を含めた部分をどのように認識しているか。

○小山河川整備課長 境川は所管する神奈川県が管理しており、一部については東京都と神奈川県が協定を結んで、現在、根岸橋から大和の鶴間橋までの間が東京都の管理になっている。基本的には、神奈川県と東京都が協議をして管理していくということなので、相模原としては、現在の管理形態を維持していく。ただ、河道の改修が進んでいないので、その辺については、再三、改修についての要望を県に提出している。

○加藤委員 集中豪雨に関連して、主要施策 150 ページ、河川管理費、今回も水位の観測施設の情報をきちっと把握していると思うが、本市の河川の水位観測施設の設置状況はどのようになっている、どのように活用されているのか。

○小山河川整備課長 水位観測施設の設置状況だが、市内の河川、県、市管理があるが、すべてで 11 カ所ある。そのうちの 2 カ所について、相

模原市で管理し、残りはすべて神奈川県が管理している。設置場所だが、境川、これは神奈川県と東京都が管理しているので、すべて県の設置のものである。上流から風戸橋、これは先日来の降雨で被害が出たところである。それから、その下流にいて昭和橋、高橋、幸延寺橋、これが境川の相模原区域の設置箇所である。鳩川については、相模原市が管理する妙見橋、これは石橋住宅付近だが、ここに相模原市が管理している水位計がある。その下流に来て、石橋——神奈川県が管理している水位計が1カ所ある。姥川についてはすべて相模原が管理しているので、虹吹橋のところに1カ所、水位計を設けている。相模川についてはすべて神奈川県で、上依知と磯部の2カ所に水位計が設置されている。串川については、串川の取水堰と串川橋に水位計が設置されており、すべてで11カ所である。相模原市の水位計の活用状況は、私どもの事務所及び消防局の指令課の方に端末を設置しており、10分ごとのデータを送信してくる。警報が出た場合には警報を発するようになっている。また、24時間体制で登録した職員の携帯電話等の端末に警報が出たときに送信があり、この情報をもとにして、河川パトロールの実施、消防局においては、浸水被害防御態勢を整えるということで活用している。

○加藤委員 先ほど浸透ますの問題も出たが、今回のような大雨になると、どこまでどうなのかというのは私もわからないが、関連して、下水道事業特別会計の管きょ管理費で、今までの議会でもたびたび取り上げてきた不明水の問題だが、市では今、どの程度の不明水があると推計しているか。

○河本下水道管理課長 公共下水道の污水管に、本来、流入してはならない雨水あるいは地下水が侵入してくる。これらを不明水と呼んでいるが、晴天時の平均雨水量と、有収水量、これは上水道と地下水量など、製品として出荷される水道水などから、いわゆる製品あるいは散水で使った水などを引いた水量である。それらから不明水の推計をしている。19年度は、流域下水道に接続する場所に流量計が設置されている。そんな中から、晴天時年間の流入量から雨天時等の流量を引くと、約6.3%程度が不明水と考えられる。

○加藤委員 6. 3%が大きいのか、小さいのか——大きいのではないかなと思うが、そうすると、この決算でも、調査費用を含めて2, 100万、今年度は約4, 600万の予算で取り組んでいると思うが、これまでの調査や修繕あるいは市としてこれまでこうした不明水の侵入対策の事業をどういう形で取り組んできたのか。

○河本下水道管理課長 調査あるいは修繕等々の実績については、平成10年度から行っている。当初はスモーク調査といって、下水管に煙を入れて、各個別の家屋から雨どいがつながっていないかという調査をし、雨水の切り離しをお願いしてきた。平成11年から14年にかけては、新戸地区でモデル調査を実施した関係もあって、平成15年から20年度にかけては、管内のテレビ調査で、不良な箇所を本管の構成あるいは取り付け管あるいは汚水の人口の低いところがある。そういう箇所のマンホールぶたの取りかえ等々を行っている。平成19年度からは、サイクル的に一番最初の年に不明水がどのくらいあるのかということで、晴天時あるいは雨天時にかけて流量の調査を行う。その結果で不明水の量が多いところに関して、次の年にテレビ調査をして不良箇所を確定して、次の年に修繕というサイクルで実施している。今後も不明水の多い地域から、順次そういうことで実施していきたい。

それからもう一つ、各家庭からの不明水がある関係で、平成14年度からは、再任用あるいは再雇用の職員の方々に多い地区の各戸を回ってもらって、雨水等が污水管に接続されていないかという調査も実施している。そんな関係で、切り離しの指導をし、不明水の削減に努めている。

○加藤委員 どこから出ているかわからないから不明水で、地道な対策で、非常に御苦労があると思う。19年度は年間6. 3%と予測されるということだが、この事業を始めた当初に比べてどのようになっているのか、データがあったら教えてほしい。

この問題を取り上げたもう一つの理由は、結果的に流末の方に流れるわけで、その流域の維持管理費の影響が出てくるのではないかな。これを減少させることによって、その費用も削減できると考えているが、その辺のところはどのようになっているか。

○河本下水道管理課長 年度別の不明水の侵入率、統計等だが、平成15年から比べると、約1.3ポイントくらいは減っているということで、平成15年が7.6%、16年が7.9、17年が6.2、18年が6.5、19年が6.3ということで、これについては年間降雨量あるいは晴天の日が多かったりという部分で、そこら辺にも影響が出てくるので、一概に、この数字がこれだけ減っているということにはならないと考えている。

流域の維持管理費の影響だが、当然、不明水も流域下水で処理されて放流されている。不明水が減ることによって、流域への維持管理費負担金は削減されることになるので、今後も不明水の削減に努力していきたい。

○加藤委員 150ページの都市計画総務費で、当麻、大島界地区整備促進事業に関連して、事業の中身でなくて恐縮だが、さがみ縦貫道、仮称相模原インターチェンジ、仮称城山インターチェンジ周辺の対策に関連して、これまでいろいろな機会を通じて、この議会の中でもシティセールスという話が出てきている中で、こういう形で事業が進む中で、いつまでも仮称という部分はどうかと。せんだって、大学のときの仲間と集まったとき、今度、相模原にこういうふうに縦貫道ができると言ったときに、どの辺にできるのと。今、こういうふうに相模原インターチェンジと、城山インターチェンジと、既存のものでは中央高速で相模湖インターチェンジが市内のものになると言ったときに、ほとんどの人が、城山インターチェンジって相模原のどこと、だれも知らない。城山云々という話ではないが、例えば南の仮称相模原インターチェンジになっているところを相模原インターチェンジとして、城山インターチェンジのところを相模原北インターチェンジとか、あるいは相模原・城山インターチェンジという形で、相模原という冠をきちっとつけることは、ドライバーも含めて、相模原をもっと表に出していく部分で、私は、その取り組みはきちっとすべきではないかと思う。どういう形で市として動けばいいかということまで、今、どの程度まで考えているかわからないが、今後、こうした名称についてはどのように考えているのか、もし、あったら答えてほしい。

○熊坂国県道対策課長 インターチェンジの名称の決定にかかわる質

問だが、高速道路等については、全国的な幹線道路のネットワークを形成することを目的として整備がなされていることから、利用者の利便性などを考えて、その所在地を簡潔でわかりやすくすることが必要だと道路事業者でも考えているそうである。そういったことから、インターチェンジの所在する市町村名を基本として、地元自治体とも十分協議して名称を決定していくという考え方が示されている。また、本市の場合は、現在、仮称相模原インターチェンジと仮称城山インターチェンジ、2カ所のインターチェンジの設置が予定されているが、同一市町村に複数のインターチェンジがある場合は、インターチェンジの所在地がわかりやすくなるように、市町村名に方位とか字名あるいは隣接する著名な地域名を付するような形でつけるという考え方を伺っている。

今後の取り組みだが、広域交流拠点都市を目指している相模原市の玄関口としての位置づけになると思うので、相模原市の名称を含めたインターチェンジの名称について、関係機関と協議、調整を図っていきたいと考えている。

○加藤委員 ぜひ、相模原のシティセールスにも貢献できるような形で名称の検討をお願いしたい。

152ページの街づくり活動推進事業の関係で、開発区域指定条例が施行されて、この間、2件の指定が行われているということだが、これまでの運用の中で、こうした形でやったことによつての課題があるのか、その辺をどう考えているのかと、今回、これによつて、15宅地、そして24宅地、合計39宅地が開発されるが、さらに昨年度の市街化調整区域における開発許可数を考えると、市街化調整区域の本来の目的との関係性をどのように考えているのか、改めて確認しておきたい。

○神村開発審査課長 市街化調整区域の開発だが、まず、15宅地の開発についてである。都市計画法34条14号において、開発審査会の議を得て許可された開発だが、これについては既存宅地制度を使っている。市街化区域に近接し、50戸連檐の条件の中で限定的に認められており、都市型調整区域の本来の目的に影響がないよう、また、開発が市街化を誘発させることのないような許可となっていると考えている。

○加藤委員 今また何で伺ったのかというのは、特にこの麻溝台の地域、ほかとは違って特殊な部分があるかと思うが、こうした形で開発が進むことによって、住む人には責任はないが、私どもに寄せられる要望としては、生活環境あるいは交通安全のためのさまざまな要望が市街化区域と同じような形で、住んでいる方は当然そういう声が出るのは当たり前だと思うが、通学路の交通安全のためのさまざまな整備をしてほしい、こういう状況で整備をしてほしいという要望も、最近、非常にふえてきている。政令指定都市に関する特別委員会的时候にも一度お尋ねしたが、今後、特にこうした地域に対しての調整区域のあり方、この条例、時限的な部分での次の考え方をしっかり、どういう形でこの地域を開発していくのかということ、今どのような形で考えているか。

○古川都市計画課長 市街化調整区域の考え方については先ほど話したが、土地利用のあり方については、都市計画マスタープラン等で方針を出して、市街化調整区域といっても、一律に抑制することではなくて、一定の市街化調整区域の性格というか環境を変えない範囲で、地域コミュニティ、いろいろな形で許容できる、これも法の趣旨に沿っているわけだが、今後、そういうことについては、きっちり都市計画マスタープラン等で土地利用の方針を出しながら、それに沿った土地利用をしていかなければいけない。それと基本的に、市街化調整区域というのは行政側が優先的に公共投資を行うということではなくて、市街化区域はそういう形で市街地形成を図っていくが、市街化調整区域は開発のいろいろな基準の中で、開発者が独自に公共施設等を整備して開発してもらう形になっている。地域の中で、当然、市街化調整区域においても、それなりの地域コミュニティあるいは生活環境があるので、影響のあるところについては、市としても、随時、その部分是对应していかなければいけないという考え方で進めている。

○加藤委員 160ページの市街地開発費の相模大野駅周辺市街地整備事業に関連して1点お尋ねする。再開発事業地内に自転車の駐車場があるわけだが、たしか台数が非常に多い駐車場だが、今後の整備の中で、工事中の対応についてはどのように考えているのか。

○西丸駐車場対策課長 現在、事業地域内には約 2, 0 0 0 台の自転車駐車場があるが、工事中は、暫定的に駐車場を整備して、利用者に支障のないように対応したいと考えている。

○加藤委員 2, 0 0 0 台の部分の中で、あの周辺で暫定的な駐車場を整備といっても、どういう場所なのか、場所は少ないと思うが、その辺をどう考えているのか。その後の整備の部分については、再開発事業の中で考えているが、やはり自転車利用者が非常に多いので、再開発の部分ではなく、現状の 2, 0 0 0 台の部分に関連して、その後の自転車駐車場整備の考え方がもしあったら聞かせてほしい。

○湯山相模大野駅周辺整備事務所長 再開発事業の工事期間中の仮設の駐輪場の位置だが、西通り線の西側、将来的には 1 7 メートル程度の道路になる予定のところだが、南北に細長いような形で、将来的に道路になる部分に仮設の駐輪場を配置していきたいと考えている。将来的には、再開発ビルの中でも公共の駐輪場を整備していくので、今の 2, 0 0 0 台規模の駐輪場プラス駅北側の駐輪需要を満たすための 1, 0 0 0 台を乗せて、3, 0 0 0 台規模の公共駐輪場を再開発ビルの地下に整備していきたいと考えている。

○加藤委員 せっかく担当課の人たちが朝から夕方まで 1 カ月間、コリドーのところで注意を呼びかけて、きれいになった。一度、秩序が乱れると、また元に戻すのは大変だろうから、その間の暫定的な駐輪場について、しっかり対応をお願いしたい。

説明書 1 6 8 ページ、住宅管理費に関係する質問をするが、改正された公営住宅の施行令によって、2 1 年 4 月から入居条件の所得制限が変わると思う。一般の入居者のほかに裁量階層の部分についても変更すると思うが、所得制限の変更によって、家賃が変動する世帯数と、その影響額をどのように考えているか。

○青木住宅課長 来年 4 月の所得制限変更に伴う影響についてだが、正確には、今、来年度の家賃を所得認定という形で申請してもらって決定しているところで、具体的にはそれを見ないと影響は出ないが、現在、入居している約 2, 5 0 0 世帯を所得が変わらないという前提で試算すると、

家賃が減額する世帯が約1,800世帯で72%、増額する世帯が約500世帯で20%、収入超過者で近傍家賃となる世帯が約200世帯で8%になるのではないかと見込んでいる。影響額だが、減額世帯の平均では、月額約600円ぐらい減額されるのかなと。増額する世帯だが、平均で月額3,500円ぐらいになるのではないかと見込んでいる。

○加藤委員 収入超過者で高額所得者はどうなるか。

○青木住宅課長 約200世帯が収入超過者になるのではないかと。いわゆる来年度から月額15万8,000円以上が所得制限の範囲内なので、それを超えると見込んでいるが、高齢者世帯、障害者世帯等の裁量世帯もあるので、そのうち6世帯ぐらいが高額所得者となると見込んでいる。

○加藤委員 国が公営住宅の応募倍率の減少という考え方で所得制限を出してきたのだと思う。本市の公営住宅の今回の6月の募集の平均倍率は10倍ということだが、私は、こういうやり方で、国が言うように公営住宅の応募倍率が減少するとは思えないが、相模原として、これをしたことによって、応募状況に変化が生じると考えているか。

○青木住宅課長 国の平成17年度の試算だが、全国の平均倍率が約10倍だった。こういう条件を変えることによって、半分程度の応募倍率になるだろうということで国はこの制度改正を行ったわけだが、入居者のうち、高額世帯となるのは約6世帯ぐらいしか見込めない状況であること、あと、近年の応募状況の中で、15万8,000円を超えるような世帯は、100件の応募があっても2件か3件ある程度である。そうすると、国が言うように、6月で10倍だったが、若干減ったとしても、それほど大幅な減にはならないと考えている。

○加藤委員 これは来年度からだと思っているが、家賃が増加する世帯、収入が超過する世帯、高額所得者、これはそのまま、平成21年度から適用になるのか。多分、いきなりというのはないと思うが、この対応についてはどうなっているのか。また、対象になる人たちへの周知をどのように考えているのか。

○青木住宅課長 適用となる時期だが、家賃増額となる世帯は、平成21年度からそのまま適用になるが、5年間の段階的な、傾斜配分という

形で、仮に3,000円のアップだった場合は、5年間で、1年間600円ずつのアップになるという、傾斜家賃を採用することになっている。収入超過者等の対応については、同様に、21年から5年間、25年度までは今の収入基準である20万を採用することになっているので、収入超過者、高額所得者等の適用は、5年間は旧の制度で行うことになっている。

○加藤委員 周知の問題は。

○青木住宅課長 周知方法については、12月ごろ、来年度の家賃の収入決定をし、入居者に通知等を発送するので、そのときに、この新たな家賃制度あるいは傾斜家賃の採用等あるいは高額所得者の関係については、その制度について理解してもらえるような文章を作成して、同封して周知を図っていきたいと考えている。

○加藤委員 5年間の経過措置の中でやっていくということで、でも、ここの中で言われる高額所得者という部分については、ある程度、年齢がいっている方ではないかと思う。そういう意味では、5年間の傾斜の中で、その後どうなるかと、ちょっと懸念していた部分があるが、5年という時限的な長さがあれば、公営住宅の中で収入が超過、高額所得者になる人たち、以前、私が話を聞いた収入のある年齢層の人から考えると、この措置を講じている間に定年を迎える年齢層の方が多いのかなと。そうすると、時限的な部分が終わった段階で、収入が低くなっている部分では、またそこから除外、対象から外れることになるのかと予測するが、そんなイメージでいいか。

○青木住宅課長 そのシミュレーションは難しいところだが、5年間の間には、例えば退職等で収入等が減る可能性もあると思うので、対象の人数は減る可能性もある。

○加藤委員 自動車駐車場事業特別会計で1点お尋ねしたいが、私の記憶では、相模大野の立体駐車場、ここ数年、年間の利用台数が減少していると思うが、そうした要因がどこにあるのか、あるいはまた、年間の駐車場利用台数が減少してきていることに対しての対策は何か考えて講じてきたのか。

○西丸駐車場対策課長 昨年開設した小田急相模原自動車駐車場を除

く4駐車場の利用状況を前年度と比較すると、4駐車場とも、利用台数は合計で3万7,600台、2%減少している。4駐車場全体で利用台数が前年に比べて減少したのは初めてのことだが、その要因としては、道路交通法の改正に伴い、違法駐車を取り締まりが厳しくなったことがあって、民間駐車場が増設されている。また、低料金の駐車場もふえているといったことがあるのではないかと考えている。利用促進の対策については、指定管理者とも協調して、駐車場周辺の商店などへの啓発、利用のお願いなどに行っているが、来年度の指定管理者の指定に当たっては、利用台数の目標を設定して取り組む強化をしていきたいと考えている。

○加藤委員 利用台数の目標を設定してというのももちろん大事なことだが、駐車場の利用台数が減少して、その要因は、民間に流れているのだと思う。時間200円のところもあれば、そういうことがあるかと思う。市営駐車場の利用台数が減ることによって、利用料金に全部返ってくるわけだから、利用の向上策は具体的に考えていかななくてはいけないと思うが、1時間、2時間なら民間駐車場にとめた方が安いから、市営駐車場があいていたとしても、当然、民間駐車場に人は流れる。そういう意味では、メリット、効果を生かすためには、やはりここに来て、相模原市の市営駐車場についても、1日当たりの最大の料金を定めるような形で、もう少し具体的に、終日を通しての利用の向上策、具体的な対策として、料金の見直しも含めた中で考えていくべき時期に来ているのではないかとと思うが、その点についてはどのように考えているか。

○西丸駐車場対策課長 利用率と料金の関係については、委員の指摘のとおりと考えている。基本料金については、平成11年度に1時間ごとから30分までごとに改正して、その後、平成13年度には定期駐車を導入、平成14年度には、夜間料金を1,500円から1,000円に引き下げるなど行ってきた。平成14年度の料金の見直しの段階では、1日料金の設定についても検討した経過があるが、やはり、収入上厳しいということで見送った経過がある。最近は低料金の駐車場も増加していると認識しているので、今後、民間駐車場の実態を把握して、料金の見直しについて検討を進めていきたいと考えている。

○加藤委員 民間駐車場の実態を含めて、当然、公営がやる部分だから、過度に民業を圧迫するような状況はいかななものかという部分はあるかと思うが、やはり、少しでも駐車場の利用率を上げるための努力はしっかり続けてほしい。

154ページの都市計画総務費の交通需要マネジメント推進事業の関連で、田名地区には異業種企業間の連携による共同通勤バス運行の検討というのがあるが、これから大野台にも企業団地が建設される中で、たしか、あそこも社員の駐車場台数として300台前後が確保されていたと思うが、あの周辺の道路は朝夕非常に渋滞する。また、近隣に小学校もあり、通学路になっている。一方で、非常に狭い。そして、抜け道になっていて、交通量が多い中で、大野台工業団地の組合としては何か考えているか、もし、わかったら。

○石川都市交通計画課長 大野台工業団地から私どもに具体的な話はない。田名の異業種間の共同バスだが、田名の愛川線のTDM施策の延長線で、中小企業の方たちが、何とか通勤バスをとということで、我々も一緒にかかわって勉強会等をして、本年4月から、約8団体、7社1組合が構成員となって、共同バスの運行を橋本と田名でやって、40人の方が利用している。今現在うまくいっている理由は、そのうちの一つの企業が使用している通勤バスを他の企業が共同利用することが一つのみそになっており、私ども、大野台の状況を把握できていないが、実施するには幾つかの条件が必要になってくると考えている。

○加藤委員 リニアの相模原に対する駅の誘致、小田急線多摩線の延伸、新交通システム、それらに全部関連してくる問題だと思うが、例えば相模原にリニアの駅が誘致される、それが橋本であっても、相模原駅であっても、それに対して、JR横浜線は8両編成でいいのか、10両編成にしなければならないだろうと。今の横浜線沿線の駅の状況を見ると、どうしても10両編成は無理な用地しか確保されていないところが結構ある。そうすると、それに関連した横浜線のこれからの10両編成への取り組みも、あわせてどうしていくのか。そういう形で、仮に橋本でも、小田急線が相模原に来る。沿線の町田市民も、どういう形で、こちらでプラスをつ

ければ非常に歓迎してくれるか、そういう考え方をどういうふうにするかということも大事だろうし、多摩線の延伸がなるとすると、逆に、一方で事業として進めている相模線の複線化の問題、さらに相模線の複線化をするのであれば、新交通システムをどうするのか、当然、それぞれ個々の事業については、しっかりした取り組みをしていると思うし、それぞれで連携をとってやっていると思うが、すべてがつながってくる問題だと思うので、例えば、どこかきちっと核になって、全体をしっかり把握してという形の取り組みになっているのか。長期的な、ほかの施策にも全部関連した形での取り組みをきちっとあわせてやっているのか、その辺はどのようなになっているのか。

○石川都市交通計画課長 交通というのは、単発的、ピンポイントで済むものではないと承知している。実は現在、新しい総合都市交通計画の作業に着手している。これは合併により津久井地域が加わったことも非常に大きいインパクトだったが、リニアの問題、小田急多摩線延伸、新交通、こういった10数年前だと夢物語の域をなかなか出なかった部分が、具体的な取り組みをここ数年で始める、あるいは始まったということがあって、これらは本市にとって非常に大きい交通軸になる。これが実現することによって、もろもろに波及していくことも事実である。そんなこともあって、私ども、新しい総合都市交通計画の策定に着手したが、その中では、高齢化の問題あるいは地球規模での環境問題あるいは産業立地、もろもろの関連する施策を視野に入れて、本市のあるべき交通の姿を描いていこうということで、今、作業を始めたところである。

○加藤委員 当然、そういう中では、市街化の開発のための部分とか、さらにもっと広がる部分があるかと思うし、そうすることによって、相模原が今まで以上にいろいろな面で開発が進み——という部分にもつながっていくと思う。政令市の話の中で、新幹線がない政令市は千葉と川崎と札幌で、しかし、札幌はその後、整備新幹線で札幌まで行く。そうすると、相模原は何もないのというのをたまに聞いたことがあるが、逆に、リニアの駅があるとなると、リニアの駅が通じる政令市は少なくなって、その中では、もっとイメージアップにもなるだろう。ただ、このリニアの問題も、

非常に簡単な話ではないと思う。山梨と近過ぎるという部分もあろうかと思う。小田急線にしても、多摩線を延伸したときの経過を見ると、当初の国との方針の中で、小田急が考えていた図式と違って、多摩線が非常に赤字続きだったという中で、どういうプラスアルファをつくることによって小田急が前に乗り出すことになるか、その材料を提供するのも相模原だろうし、そういう意味では、いろいろな部分をしっかりと連携をとりながら、相模原としての、全体がリンクできて、説得できるような戦略的な部分をしっかり練って取り組んでもらいたい。

○阿部担当委員長 休憩する。

午前 11 時 49 分 休憩

午後 0 時 59 分 開議

○阿部担当委員長 再開する。

○山岸委員 主要施策成果説明書 144 ページの道路橋りょう総務費、道路管理業務委託の関係、道路行政を進めていく上で、道路情報の管理は大変重要なことだと思うし、19年度においてもシステム開発が進められているが、システム開発したものをいかにうまく活用できるか、このことが成果につながると思う。19年度も、安全施設の管理とか、道路工事情報管理とか、いろいろやっているが、その成果について伺いたい。

○坂本土木システム推進室長 平成19年度に開発した道路情報管理システム、通称SRIMSだが、道路にかかわる工事の位置、種類、期間等の情報を一元管理するための道路工事情報管理機能、歩道や街路樹等の道路構造物やカーブミラー、照明灯などの道路安全施設を管理するための道路構造物安全施設管理機能、市民から寄せられるさまざまな道路に関する補修要望や緊急通報等を受け付け段階から一元的にシステムで管理して、迅速な補修対応や部内での情報の共有化を図るための市民要望管理機能等々を開発した。当該システムの活用によって、道路施設の的確な管理や業務の効率化、市民サービスの向上を実現するものである。また、システムデータ整備を行っているが、これについては、着実に整備を進めており、整備が完了した区域から、業務用のシステムあるいは市民に閲覧、印刷用

に利用してもらっているタッチパネルシステム等に供用して、図面管理性の向上や鮮明な図面の提供などに効果を発揮している。ちなみに、平成19年度末の旧相模原市域での道路データ整備だが、全体の整備量に対して、約50%が完了している。

○山岸委員 市民からの要望システムも開発しているということで、道路管理というのは、パトロール車その他も回ったり、いろいろしている部分もあるが、全体を管理していくことはなかなか難しいことなので、やはり、こういったシステム開発が続いて行われることが重要と思う。特に市民要望にかかわる問題で、19年度、どの程度の成果が上げられたのか。

○坂本土木システム推進室長 19年度にシステム開発を行ったところで、20年度の市民要望管理機能については、今、機能になれてもらうために職員の研修等をして、10月から運用していきたいと考えている。したがって、まだ、直接の実績は出ていないが、土木部の道路補修課1課をとっても、年間、電話等で通報をもらう件数が5,000件を超える状況なので、これらをシステムで管理することは、迅速性あるいは事務の効率化という部分で非常に効果があると考えている。

○山岸委員 市民側の要望が年間5,000件という膨大な数に上るということで、10月以降ということだから、これから有効に活用して、その成果が上がるようお願いしたい。

道路情報管理システムの今の開発状況、それから、こういうどういう部門へ広げていこうとしているのか。開発の状況と政令市移行後の対応を含めて見解を伺いたい。

○坂本土木システム推進室長 道路情報管理システムの開発状況だが、道路情報管理業務のための基本システムの開発は、平成19年度をもって、ほぼ終了した。しかし、現在、道路情報管理システムは、道路管理業務という個別業務の枠を超えて、多数の部署、機関、具体的に言うと15部38課、約400ユーザーで多様な利活用がなされており、今後、さらに、多種多様な業務での活用が期待されている。このため、一層の機能充実や導入部署への活用支援等を行い、重複した地理情報システムの開発の回避

や経費の削減に努めて、開発効果をさらに高めていきたいと考えている。システムデータ整備については、計画的かつ着実な整備をこれからも進めていきたいと考えている。それと1点、政令市移行に伴って、国県道の管理が市へ移管されるが、このシステムへの導入についてだが、本システムは、旧相模原市方式で整備してきた道路台帳平面図を基図として利用して、システムデータの整備を進めている。県が管理している国県道の台帳平面図は本市の整備方式とは異なっていると伺っているので、直ちにそのシステムに導入することは困難である。本市の整備方式に移行するには、相応の時間、経費等を要すると考えられるので、暫定的に、とりあえず、何とかシステムの方に取り込みをして、絵的にも見えるように索引等ができる方法がないかについて、関係課と検討していきたいと考えている。

○山岸委員 国県道の管理から、管理の範囲も広がって、大変さも増すわけだが、システム開発をすることによって、経費の節減なり、有効な施策がさらに生み出せると思うので、ぜひ、これからも継続して、道路管理業務のシステム開発を続けてほしい。

道路管理業務委託で、道路不正使用調査指導事業というのがあるが、市内の2項道路あるいは2項外道路等についても、かなり道路台帳等が整備されてきているが、整理がきちっといかないために不正使用されたり、そういった事例がかなりあるやに聞いているが、実態調査をしたことがあるか。

○深津道路管理課長 道路不正使用について、今回、決算で提出しているのは、実際に境界が決まっていない位置で道路の不法使用が認められるものについて、境界を確定しながら指導して改善するという目的で行っている。今回は、6カ所の境界を確定して、うち1件は通行機能がないということで、既に売り払いをしている。残り2件については、指導により改善しており、残り3件は、境界は確定しているが、引き続き、指導を継続している状況である。全体の数については、正直言って、すべて掌握できていないが、私どもで、苦情とか、そういう話を承った段階で、職員が出向いて、境界位置を示しながら指導している。

○山岸委員 不正使用ということだから、大体、目立って使用される

部分が少ないから発見しにくいという実態があると思うが、道路の管理が適切でなかったために、いつの間にか道路がなくなってしまったということ、かなり大勢の人を巻き込んだトラブルが起きているところもある。これは元を正すと、20年、30年前から道路台帳にあるものがしっかりと管理されていなかったことが原因で、いまだに解決できないで問題を引きずっているわけだが、そういうところはかなりあると見ている。2項道路あるいは2項外道路、狭い道路は、特に管理を気をつけないとそういうことが発生しがちである。いつの間にかそこへ物置が建ってしまったとか、そういう例があって、お互いに譲り合わないとか、トラブルの原因になっている。これだけ広い市内だから、私が知っている例でも何件かあるので、相当の数があると私は見ているが、先ほどのシステム開発にあわせて、道路管理台帳等も既に整備されているわけだから、実態と管理台帳が合っているかという調査をやるべきではないか。そうでないと、公道管理として責任が果たせないのではないかという気がするが、管理上の問題としていかがか。

○深津道路管理課長 特に狭い道、狹隘道路、畑の中、山の中の道、さらに認定外道路については、台帳ができているといっても、まだ法定外等については境界が確定していない箇所もある。既に道路台帳等で境界が確定している箇所についても、整数ということではなかなかわかりかねるが、相当量、例えば畑で使っているとか、建物等が建っているところも承知している。その旨については、その都度、確かに全部というわけではないし、目立つところからということになるのかもしれないが、逐一、指導をしている状況だが、なかなか言うことを聞いてくれない方もいる中で、また、個別にそういうものがあれば、私ども職員が出向いて、一つでも正規な形に戻していきたいと考えている。

○山岸委員 日常の道路管理の中でしっかりとした管理がされていれば、そういった問題も生じないと思うので、ぜひひとつ、調査をすると同時に、管理をしっかりやってもらいたい。

150ページの麻溝台・新磯野地域整備推進事業、近年、市内の基幹的な企業の市外転出あるいは流失が相次いでいて、交通の問題とか、さまざま

まな要素があるが、その一つの原因として、産業系用地が市内にないことが大きな原因だと私も思っている。その対策として、A & A 地区を何とか工業用地へという取り組みがされているが、ここが残る大規模産業系用地ということになるということで、非常に大きな期待がされている地域で、A & A 地域の整備を早くしなければいけないと思う。一方で、1, 000 人を超える地権者も、早期に区画整理事業を進めてほしいと要望しており、工業系にしても、地権者の区画整理へということの着手にしても、たしか平成元年に始まっていることだから、20 年を経過しようとしている。仮に産業系用地をつくるにしても、これほど都市間競争が激しい時代の中で20 年も経過しているということは、やはり少し時間がたち過ぎているのではないかと思うので、早期実現化を期するために、既に計画が立てられているものを修正しても、現実的な対応を検討して、早期に、ここの整備を図るべきだと思っている。20 年たってしまうと、進んでいる市はどんどん進めているのが実態で——ただ、1, 000 名の地権者がいるわけで、まとめるには大変な要素があることはよくわかるが、これらに対してどんな考えか伺いたい。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 A & A 事業は、平成元年から地権者に呼びかけをして、既に20 年という長い年月が経過していると承知している。なおかつ、市内の基幹的な企業が市外転出という現実の中で、A & A 地区、全体148 の計画をしているが、うち75 ヘクタールを産業系ゾーンとして、工業系用地の創出ということで、昨年度来、取り組んでいるところである。この取り組みの成果の中で、昨年は新磯野地区、約28 ヘクタールだが、区画整理事業と整合をとりながら、この地域を先行して、1, 000 人という地権者の数の中で、約250 名の地権者に職員が戸別訪問を2 回実施し、その中で、意向確認あるいは皆さんの考えを聞いた中で、148 ヘクタールの中、先行的に工業系用地に取り組むという考えについては、おおむね9 割の皆さんから前向きな回答をもらっている。

現在はA & A 地区への進出を希望するという具体的な企業はないが、この成果をもとに、本年度も地権者会の研究会で検討している事項の中で、

地権者組織を立ち上げる問題とか、地域特有の違法建築物あるいは地下投棄物の処理についてどうするかについても、熱心に検討してもらっている。この結果が今後の区画整理事業に生かされると考えている。今後の見通しだが、第6回線引きの中で、特定保留区域の再々設定を見据えながら、線引きの運用の活用等をしながら、地権者の皆さん方と連携して、早期事業化について、手法等の検討を重ねていきたいと考えている。

○山岸委員 工業系の148ヘクタール、それだけでも先行して着手するという方向でも出れば、やはり、前へ出てくるのかなと思うが、そういったことに対する取り組みをどう考えているか。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 全体の148のうち、今、一部区域、約28ヘクタールだが、地権者組織の中で、具体的な企業が出てきた場合の団体交渉のやり方とか、この地域特有の課題である違法建築物、地下投棄物をどういう形で処理するのか、この辺の問題で皆さんの合意が得られた段階で地権者組織を立ち上げていくという、個別の具体的な課題についても話し合われている。調整区域のまま、地区計画制度を活用して、工業系を先行して取り組んでいるが、第6回線引きという話もしたが、平成22年3月となると、政令指定都市への移行という中で、区画整理等に関する権限移譲も考えているので、区画整理事業にも弾みがつくと考えている。先行的な取り組みを生かしつつ、工業用地の創出も、皆さんの同意の中で検討していきたいと考えている。

○山岸委員 工業用地の創出という点は、早くやった方がいいのではないかと思うし、昭和30年代後半の工場誘致条例から始まって、そして、昨年つくった条例、随所で手を打っているが、いずれにしても、30年代の工場誘致条例が今の相模原の発展のもとになっていると言っても過言ではないから、とにかく先手、先手で、工場誘致等は積極的に進めておくことが将来の相模原の発展につながることもあるので、都市間競争に負けずに、政令市を目指す市として、工場誘致等も積極的に進めていく必要がある。それには、やはり産業用地をしっかりと確保することが大事ではないかと思うので、引き続いて努力をお願いしたい。

当麻地区の整備事業について、ここは特定保留区域に設定以来10年を

経過して、土地区画整理事業がまだ立ち上がらないということで、組合もできないような状態で、インターチェンジの方は開設も間近い状況の中で、もう少し、ここも事業手法を変えて検討する必要があるのではないかと考えている。それには国や県の方針等も十分見きわめながら、この事業の見直しをすべきではないかと思うが、考えを伺いたい。

○加藤都市整備課長 当麻地区におけるまちづくり手法の見直しについてだが、当麻地区は、平成9年3月より特定保留区域の設定がなされている。そういう中で、土地区画整理事業によるまちづくり計画を促進してきたが、経済情勢等の変化や、一部、地権者の意向による中断時期があったものの、この81ヘクタール、約400名の地権者の方々をまとめ上げるのに、10年の時間を要したという実態である。

区画整理事業だが、これまでの区画整理事業、地権者の合意形成に長く時間がかかる中で、事業期間が長いと言われている。また、一体的な区域どりなど、既成概念等に基づく画一的な運用がなされてきた。このため、国では、平成19年、新しい時代の都市計画についてということで、社会資本整備審議会において答申が出されている。その答申を受けて、国交省で今後の市街地整備のあり方に関する検討会において、ある方針、長期未着手のまちづくりの推進方策として、幾つか改正案を出している。1つには、住民の合意形成に勘案した区域の設定、2つ目としては、民間主導による事業または土地利用の誘導、3点目としては、段階的な整備など、やはり、やわらか土地区画整理事業という考え方が示されている。また、県においても、第6回の線引きに当たって、特定保留区域全体の整備計画が定められている場合、例外的に当該区域の一部について、先行的に市街化区域への編入をすることができるという段階的な整備についての方針も出されている。このことから、当麻地区を初め、長期にわたってまちづくり事業を促進している区域においては、やはり、こういう国、県等の柔軟な整備手法、方針等を取り入れた中で、各インターチェンジの開設時期をにらみながら、早期事業化に向けた取り組みが必要だと思っている。また、地域の方々、インターチェンジの工事が進んでいる中では、アンケート調査等も含めて、地元のまちづくりに対する機運は高まっている。

○山岸委員 引き続いて、インターチェンジの開設も近いわけだから、そうゆっくり構えてというわけにもいかない。といって、地権者の合意形成が一番大切なことでもあるが、ひとつ努力を重ねてもらって、早期事業着手ができるように要望しておく。

152ページ、相模原駅周辺整備事業、新都市整備構想に関連して、相模原の駅周辺まちづくり検討委員会の第1回が開催されているが、そのときの状況と今後の取り組みについて聞かせてほしい。

○加藤都市整備課長 先般開催された相模原駅周辺まちづくり検討委員会の中では、相模総合補給廠の一部返還予定地を含む相模原駅周辺まちづくりの構想について、検討を重ねている。その中では、やはり相模原駅周辺地区が本市の広域交流拠点都市としての将来を位置づけていくことや、まちづくりの検討に当たっては、昨年策定されたさがみはら新都心整備構想をもとに、委員会において、返還予定地のゾーニング、コンベンション施設、商業、業務系施設などの導入機能の検討、また、エリア内の道路、駅広等の都市基盤の整備方針などについて、年度末を目標に素案をまとめていくことが協議された。さらに、検討事項としては、民間活力の導入による行政と民間の役割分担による官民協働のまちづくりなど、本市にとっても財政負担の少ないまちづくりの実現方策などについて検討していくということで協議を終えている。

○山岸委員 相模原駅周辺整備事業は、新都市整備構想、立派な構想は描かれているが、この構想を実現するには、小田急線の延伸が不可欠の要件だと私は思う。幾ら立派な絵をかいても、多摩線の延伸が実現しない限り、全く絵にかいたもちに終わってしまう、そう言っても過言でないように私は思っている。そこで、町田との連携の問題や何かも含めて、小田急線の延伸事業の促進についても触れられているが、実は、相模原の新都市構想を進めるには、多摩線の延伸がなければ実現しないという判断の中で、先日、9月1日に、町田の議長と議員と関係する人に相模原に来てもらって、町田の状況もいろいろ聞いたら、北部丘陵地区の緑保全の計画決定をしたことが非常に大きな結果を生んでいて、町田市議会等でも非常に関心が薄いということで、それでは困るから、きょうおいでになった皆さ

んが発起人になって、相模原と町田の有志議員で促進議員連盟でもつくろうという働きかけをやったところだが、町田からおいでいただいた4名の議員は、関係のある人だから、相模原も積極的にやってください、うちも各議員に働きかけて努力しますということで、今回は準備会のような形にもっていこうというところまで話はいきつつあるが、市長も消極的のような感じだし、副市長もそのようだとということで、ここからほぐしていかないとというようなことも言っていて、我々議員はどうしてもここをやってもらわなくてはと来られた皆さんは言っているが、全体からすると非常に関心が薄いということで、だとすると、延伸は非常に難しいという気がする。そこで、やはりこれからの取り組みとして、トップ同士の接触を密にしてもらって、その理解を得るような努力が必要なのではないかと思う。事務的には調査したり、いろいろ双方でやっているようだが、それはそれというとらえ方では困る。やはり、実現へ向けた取り組みでないと、努力している皆さんも虚しさを感じるようでは困るので、その辺、担当の副市長に決意を伺いたい。

○坂井副市長 小田急多摩線延伸を実現していくことは、当然やっていかなければいけないことで、町田市は町田市の事情がいろいろとあると理解しているが、やはり、相模原市と町田市が連携して、一体となって延伸の実現に取り組んでいくことは、私も最も重要な課題だと思っている。町田市との連携だが、小田急多摩線延伸検討会を設けて、事務方レベルでは具体的な検討を行っている。さらに、首長懇談会といった場もある。8月の初めだったと思うが、加山市長から石阪市長にも、小田急多摩線延伸の重要性について働きかけを行っている。さらに私も、町田市の副市長と直接、定期的に会って、情報とか意見交換を行っている。そういった情報、認識の共有化に向けて、今後とも努力を続けていかなければいけないと思っている。そうした中で、町田市においては、来年度からの本市との共同調査についても検討を進めていると聞いている。そうすると、さらに小田急多摩線延伸に向けた取り組みは前進していくのではないかとと思っている。いずれにしても、小田急多摩線延伸は相模原駅周辺のまちづくりを支える軸となるもので、大変重要な役割を持っていると思っているので、今後と

も町田市と情報交換をさらに密にして、行政レベルあるいはトップレベルでもそうだが、町田市との協力関係を一層しっかりしたものにしていきたいと思っている。

○山岸委員 引き続いて努力をお願いしたい。

154 ページのバス対策事業、特に津久井地域のバス交通問題については、新しいバス交通基本計画の中で検討を行っていくということだが、神奈川県的生活交通確保対策地域協議会の方針に基づいて、津久井地域的生活交通の確保は非常に重要なテーマになっており、基本計画は計画として、これからもろもろの要素を入れて策定してもらうことになるが、増便の対策あるいは通学時に非常に不便を来すという問題、バスの巡回経路の検討とか、いろいろ問題点が言われているが、この辺をどのようにとらえているのか。

○石川都市交通計画課長 津久井地域のバス問題だが、津久井地域を含む本市のバス交通は、現在、新しいバス交通基本計画の策定を進めているので、その中で、あるべき姿、グランドデザインを描いていくのだろうと考えている。しかしながら、津久井地域においては、生活交通の早急な対応が求められているので、11の公費負担による生活交通確保路線に加えて、既存の資源を活用しながら利便性の向上を図れないものかということで、いろいろな検討を既に始めている。具体的には、バス事業者への働きかけによって、20便を超える増便あるいは経路変更あるいは観光客のニーズに合わせたダイヤの変更を、この秋からやっていく予定となっている。また、並行して、藤野地区ではスクールバスが動いている。そのスクールバスに一般の方が乗れないだろうかということを、教育委員会サイドあるいは津久井の地元といろいろ話をして、これも9月末から、一部のルートで一般の方がスクールバスに混乗する予定になっている。さらに、津久井地域は集落が点在していたり、あるいは高齢化が進行していたり、さらに、道路についても狭い状況にある。そんな津久井地域の特殊性を考慮して、事前予約方式、デマンド方式と呼んでいるが、このデマンド方式による乗り合いタクシーの導入についても、地域公共交通会議の場で議論を始めている。今後も、将来ビジョンを描きつつ、早期対応が求められるも

のについては適切に対処していきたいと考えている。

○山岸委員 交通アンケート調査もやっているわけで、回収状況はわからないが、かなりの意見が寄せられていると思うので、それらを十分反映した路線をつくってもらうことが大事かと思うが、いかがか。

○石川都市交通計画課長 昨年度事業だが、本年2月に、1万3,000世帯という非常に多い世帯を対象に、バス交通に関するアンケート調査を行った。約5,000世帯から回収し、回収率は38.4%となっている。現在、クロス集計によって詳細な解析を行っているが、単純集計の段階では幾つか顕著な結果が出ていて、例えば津久井地域は相模原地域よりも自動車保有率が高いとか、バスを利用しない理由として、他の用事で自動車が必要だからという回答が多く寄せられたことから、津久井地域は自動車を中心とした生活形態になっていることもわかった。また、相模原市域に比べて、当然、高齢化率が高いとか、あるいは生活満足度、現在のバスに対する満足度が低いという結果が出ている。一方で、バス運行状況の認知度が高いことや、あるいはバスサービスの向上がなされれば、バスを利用する意向が高いこともわかったので、そういうことから、今後の対応の仕方によっては、バス利用への転換の可能性も秘めているとわかった。あわせて、市民意見の募集等もやり、増便あるいはバス路線の新設、変更、こんなことも多く意見が寄せられている。今後、これらのアンケートや市民意見の結果に加えて、私ども、今回初めてバス事業者と協力して、運転手の目線からのアンケートもやった。その結果、ここは渋滞が激しいとか、あるいは危険箇所であるとか、こんなこともわかったので、そういうことも含めて、今後、地域公共交通会議等の場で、バス路線網の配置あるいはバス交通のサービス水準あるいはバス利用の促進策など、本市のバス交通のあり方について、こういうデータを使いながら議論を深めていきたいと、このように考えている。

○山岸委員 その件は、ぜひひとつ、市民の意向が反映される基本計画をつくってもらいたいと思う。

160ページの市街地開発費、橋本駅周辺市街地整備事業では、北口地区の再開発事業として、D地区優良建築物等整備事業が昨年完成している

が、この事業が橋本のまちづくりの中でどのように位置づけられているか、また、事業完成後の評価をどのようにしているか伺いたい。

○加藤都市整備課長 位置づけだが、D地区の優良建築物等整備事業は、本市の中心市街地の一つである橋本駅周辺において、その立地特性から、土地の共同化や高度化利用による公開空地等の創出または商業、サービス業系施設の集積による、にぎわいと魅力ある街区の形成を目的として、橋本地区街區別整備計画の中で位置づけられた事業でもある。本事業だが、平成15年より権利者の方々が建設組合を設立し、平成17年7月より工事に着手し、19年11月に228戸の都市型住宅を中心とした地上33階立ての共同ビルとして竣工しているところである。こちらの事業成果だが、事業の完成によって、従前の木造家屋から耐火建築物への更新がなされたり、細分化された土地の共同化によって、防災性の向上が図られたり、事業区域に面する都市計画道路橋本駅北口線と一体となった歩道上空地の整備、橋本駅への連絡貫通道路によって、安全で快適な歩行者空間が創出された。また、従前から市営自転車駐車場があったが、そちらの再整備によって1,090台の駐輪場が整備されたり、または建物の3階、4階にJ A健康管理センターという人間ドックが開設されたり、障害者施設が配置されたことによって、新たな人の流れが生まれている。そういう中では、橋本駅北口地区または中心市街地の活性化につながった事業と考えている。

○山岸委員 街區別事業の位置づけの中で決められて進めてきたことだが、結果として大きな成果があったという評価だから、大変結構なことだと私も思っている。

164ページ、淵野辺駅上矢部線道路改良事業、相原宮下線道路改良事業に関して、この両事業の進捗状況と今後のスケジュールについて伺う。

○菊地道路整備課長 都市計画道路淵野辺駅上矢部線の進捗状況だが、J R 淵野辺駅北口の駅前広場からJ R 横浜線に沿って矢部駅方面に約80メートルの区間についてA工区、さらに、都市計画道路下九沢淵野辺線の交差点まで約200メートルをB工区として進めている事業である。平成19年度末だが、A工区は80メートル区間の整備がすべて完了した。B工区は平成22年度末を竣工目標として現在事業を進めており、ほぼ片側

の歩道が完了している状況である。用地取得率は、片側部分で用地を進めているので４％になっている。都市計画道路相原宮下線の進捗状況だが、国道１６号の八王子バイパスから都市計画道路相原大沢線までの約８４０メートルの区間を整備するものである。平成１９年度には、国道１６号から約２３０メートルの区間について、道路構造物の排水口とか舗装の路盤まで施工した。今年度は、去年の工事現場に引き続き、道路の照明とか舗装整備を行って、国道１６号から３００メートルの区間まで整備する予定である。用地取得率だが、約６３％の用地を取得している。

○山岸委員 昭和４５年に都市計画決定して、相原宮下線も長い期間を経ている。ようやく６３％の用地取得ということだが、ずっと城山の町屋の信号まで続けてもらうわけだから、まだまだ大変な事業である。そこで、横浜線の下を早くくぐってもらわなければ困る。横浜線下の立体の委託契約、ＪＲとの委託契約を早くやってもらわないと次が進まないという状況もあるように思えるが、ＪＲとの委託契約をいつごろしようとしているのか。

○菊地道路整備課長 相原宮下線の横浜線直下のＪＲ委託の工事だが、現在、工事協定を進めるためのスケジュールや工事委託の金額などについて、ＪＲと詳細な協議をしている。今後の予定だが、今、詳細な協議を行っているので、まだ幾つかの課題等があることも踏まえて、私ども、来年度当初にＪＲと工事委託協定ができるよう調整を進めていきたいと考えている。

○山岸委員 当麻田小の上側から公民館のところまでは丈量測量がことし終わり、補償交渉に入っていく。それから先、城山までつないでもらうわけだから、一遍にできるものではないし、予算にも制約があるから——とにかく用地交渉ができれば仕事は早い、用地交渉が一番大変で、担当の皆さんも苦労していることもよく承知している。引き続いて頑張ってもらいたい。

来年度予算編成の時期に来ているが、道路特定財源の一般財源化が行われる中で、それぞれ進行中の事業もあれば、新しい事業も出てくる中で、既に事業化して進めている事業等は、しっかりと予算確保ができるのか。

今までの事業が凍結になったり、停滞するようなことがあって、事業推進が行われなければ困るので、国の動向、一般財源化しても必要な道路はつくりますというような話も国ではやっているようだが、国の風向きでどうにもなるので、そこら辺の見通しを含めて、来年度の予算確保に向けた考え方を伺いたい。

○榎田土木部長 特定財源の一般財源化に伴う事業の見通しということで、非常に難しい話だと思うが、いずれにしても、本年５月の閣議で、２１年度から特定財源を一般財源化することが決まっている。ただ、基本方針の中で、地方財政に影響を与えるようなことはないような形で一般財源化することなので、本市も関東国道協会の会長市でもあるし、今後、各種団体と連携を図りながら、今まで進めている事業、また、今後計画している事業に対して支障がないような形で、国会議員にも引き続き要望活動を続けて確保していきたいと考えている。

○松永委員 決算書２０４ページの道路橋りょう総務費の道路整備計画策定事業について伺う。道路整備、今行っているのも、計画を策定して、その計画に基づきながら整備をしてきていると思うが、今の道路計画がいつ策定されて、見直し等々あったのか含めて、経過と計画との関係での進捗率は、総括としていかがか。

○菊地道路整備課長 現在、道路整備計画は、平成１２年度に道路整備１０カ年計画を策定した。その中で、財政状況も非常に厳しくなっていること、市域のいろいろな事業も出てきていることを踏まえて、平成１８年度に見直しを行った中で、道路整備計画、平成１３年度から平成２２年度までの１０年間では、都市計画道路の整備については、目標延長を約５．９キロと定めている。その中で、平成１９年度末の整備実績は、約３．３キロメートルの整備が終わっており、進捗率としては５７％である。

○松永委員 本当に概算で、出るかどうかかわからないが、未整備部分の必要事業費は、はじき出したことはあるか。

○菊地道路整備課長 現在のところ、未整備部分の道路整備の金額については、まだ、はじき出していない。

○松永委員 ことし、来年度で新道路計画をつくって、新総合計画で

スタートと伺っているが、今度の計画は何年の期間として考えているのか。

○菊地道路整備課長 平成21年度末だから、平成22年、政令市に移行するところから始めるような道路整備計画と考えているが、現在のところ、ワーキンググループ等を設置して、どういう形で整備時期を明確にしていくのか検討中である。例えば、県のみちづくり計画については、おおむね10年の整備計画をつくっているが、5年、10年、20年にするのか、そういう部分について、今、検討中である。

○松永委員 入りの部分としての道路特定財源の動向がどうなっていくのかわからないとか、この間のガソリン税の問題で、高騰によって、相当、車の購入や通行が減少したりという車離れ、こういう経費の点や環境のサイド、高齢化社会の関係とか、車社会という関係で道路をどうするのかというの、また、変動要因として出てくるのかと思ったから、大体、何年スパンで計画を立てていこうとしているのかと思ったので聞いた。

それから、そういった交通計画を立てるときに、たしかパーソントリップ、基礎となる数字というか調査があると思うが、今回の計画の中で、それを踏まえて立てていくのか、パーソントリップ調査については、どういう形で、いつ結果が出るのか。

○石川都市交通計画課長 パーソントリップ調査は、東京都市圏の一都四県を対象に行われる10年に1回の大規模な調査である。今年秋に実施される大規模な調査なので、解析は、最終的には恐らく21年度末もしくは22年度になってしまうだろうという予想になっている。

○松永委員 そうすると、22年度末に解析結果が出る。今度の交通総合計画なり道路計画なりに、この調査結果は反映しなくてもいい内容なのか、どういう形になっていくのか。

○石川都市交通計画課長 私どもが所管している総合都市交通計画は23年度策定予定となっているので、このパーソントリップ調査のデータを活用しながら計画づくりをしていく方向で今考えている。

○松永委員 道路計画との関係はないのか。

○榎田土木部長 道路整備計画は既にあるって、平成13年からちょうど22年までが既存計画になっている。22年に政令市移行になると、当

然、県道の整備とかがあるので、1年早目に新しい道路整備計画を策定するという計画で今進めている。その中で、パーソントリップとの整合が合わないが、これは、例えば新しい道路計画についても、見直しを適時行っていきたい。だから、1回つくっても、それは今までの計画をずっと継承するようなものと県道の整備を継承するようなものが主なもので、パーソントリップが出た後は、それを参考にしながら、一部修正を加えていくという考え方で、今、策定を進めている。

○松永委員 今、県のみちづくり計画、10年だという話があったが、県も財政状況が厳しくなって、相当、これまでの計画も絞った形で、どうしてもこれをやっていくという形で出してきた結果だと聞いているが、そういう意味で見たときに、政令市となれば、県道については市がやっていくことになる。そうすると、県のみちづくり計画の中で位置づけられている道路というのは、これに拘束されていくというか、市の財政状況にかかわりなくやっていくことになっていくのか。

○菊地道路整備課長 県のみちづくり計画だが、平成19年度に、28年度まで10年にかかる整備箇所を定めている。本市関連だが、インターチェンジの接続道路、津久井広域道路や県道52号相模原町田などを初めとして、国道412号、413号など、合わせて10路線が整備推進箇所に挙げられている。今後、政令市移行の県道の整備については、やはり、かながわのみちづくり計画を踏まえた中で、今、私どもが検討している新道路整備計画の中で、もう一度、具体的な路線や整備箇所を検討していった中で位置づけていきたいと考えている。

○松永委員 津久井の皆さん、旧市もそうだが、政令市になる意味として、例えば福祉にしろ、道路関係にしろ、より身近なところで市がやっていくことで、県がやっていたときよりも、それ以上の充実、サービス向上につながるというのが政令市移行の意義であるはずで、県レベル以上の道路の整備促進が図られてこそその政令市だと、市民はそれを期待するのだらうと思うが、そうすると、県が出してきた路線、昨年出てきたわけだが、2010年でもう既に終わっているということで、相模原市が引き継いでやっていくことになる、この仕分けのところでは、見通しとしてはどうな

のか。

○菊地道路整備課長 現在、本格的には、これから政令市の事務調整の関係で、具体的な路線の引き継ぎ、どこまでできるのか、そういう部分についてこれから協議していく予定なので、その時期になれば明らかになると考えている。

○松永委員 そうすると、今回の新道路計画、ことし、来年の中では、事業費の推計、何年度からここを投じていくとか、事業費もあわせて計画の中では盛り込んだものとなっていくのか。

○菊地道路整備課長 当然、財政推計を踏まえた中で、道路整備計画をつくっていくものと考えている。

○松永委員 そういう意味では、事業費を策定するのも、今、変動要因、材料費の高騰とかがあるので大変だろうと思うが、私たちも、いろいろ勉強していきたいと思う。

さがみ縦貫道のところで確認したいが、これは2012年に開通すると、マスコミでも決定かのように言われているが、この2012年というのは確定的な見通しと受けとめていいのか。

○熊坂国県道対策課長 さがみ縦貫道路だが、今、国と中日本高速道路株式会社において事業が進められており、仮称相模原インターチェンジ、海老名方面から相模原インターチェンジまでについては平成22年度、残りの仮称城山インターチェンジにかかる間については、平成24年度を整備目標として整備が進められている。市としても、そういった形で整備が進められるように協力しているが、引き続き、完成目標年度に完成できるように要請していきたいと考えている。

○松永委員 葉山島の問題とか、大深度の地下道にしていくということもある中、掘ってみなければわからない部分も出てくるのかなという不安要因も非常にあるから、相武国道事務所でも、確定的なこととして、市の方にお知らせしているのかどうかを確認したかったが、今は希望というか、期待というか、そういう答えだったと思う。

213ページの都市計画総務費、ゲリラ豪雨のことについて1点だけ、県の急傾斜地指定の問題があったが、相模原市内では何カ所指定されてい

るのか。

○佐藤土木政策課長 相模原市内では、現在 6 カ所が法指定をされている。

○松永委員 法指定以外の指定は何カ所か。

○佐藤土木政策課長 箇所として、市域全域で 9 1 0 カ所指定されている。

○松永委員 生命、財産に危険が及ぶであろうと、補償の関係なんかで法指定がされているのが 6 カ所ということだが、9 1 0 カ所というのは、何らかの対応はとらなくてもいいのか。この間みたいな 1 0 0 ミリを超えるような豪雨については、地球温暖化の関係では、これからもあり得る話だと考えられるので、そうなると、それなりの対応をしていかなければいけないという時点では、この 9 1 0 カ所で、例えば緊急的にというか、計画的にというか、対応をとる必要があるのか。

○佐藤土木政策課長 9 1 0 カ所というのは、県が平成 1 5 年に県内全域の調査を行った結果、家がない箇所や、将来、家が建つおそれのある箇所を含めて 9 1 0 カ所とされている。ただ、今後、そこに家が張りついたり、また、家のある箇所については、危険の度合いに応じて、県が地域の要望を受け、また、地域から地権者の同意を得た中で進めて、危険の度合いに応じてやっていくという話を伺っている。

○松永委員 それでは、これは県が整備するということで、市が主体となることでなく、市の財政支出は伴わないということか。

○佐藤土木政策課長 相模原市と県で急傾斜地崩壊に関する法律に基づいて協定を締結している。その協定の中で、県がおおよそ 8 割、言い方を変えると、市が危険の度合い、例えば小学校があつたり、公共施設がある場合には、市の負担は低く、5 %から 1 0 %の範囲で本市が負担するというで締結している。

○松永委員 恐らく、道路に関係する部分もあるのかと想像するが、津久井方面は道路が寸断されると孤立化していくということが起こり得る地域ということから考えても、ここは本当に県と緊密に連携をとりながら、災害が起きる前に可能な手だてをするべきところはしていかないと、甚大

な被害につながっていくことなので、やはり、このところは危機意識というか、緊急意識を持って取り組んでもらうように要望しておく。

207ページの道路新設改良費について伺う。都市計画道路についてだが、先ほどは、これまでの計画に基づいた状況について聞いた。ことしとか、来年度とか、新たに考えて取り組もうとしている都市計画道路があるか。

○菊地道路整備課長 新たに都市計画決定を予定しているという理解でいいか。

○松永委員 はい。

○菊地道路整備課長 現在、平成22年度までに都市計画決定を予定しているのは、仮称だが、下九沢大島線、現在、日金工のところの工事をやっているが、16号までの大山氷川線の延伸、それから、BRT、新交通の関係の路線のルートになっている構想路線弥栄上鶴間線の3本を予定している。

○松永委員 道路というのは、家が張りついていたりということで、同意を得ながらやっていくということでは長い時間がかかるようだが、ただ、この考え方、10年も20年もかかっていいということではなくて、少し考え方は変わったと聞いたが、この辺はどのように変わったのか。

○菊地道路整備課長 以前までの都市計画の道路だが、都市計画は50年の計、100年の計ということで、昭和30年代に多くの都市計画道路が確定されたが、現在の都市計画決定をする予定の路線については、当然、事業が明白に、5年もしくは10年以内で着手できる、また、場合によっては完成という部分で、事業ありきの都市計画決定がされるように指導されている。

○松永委員 そういう意味では、5年、10年という中が非常に難しい。さまざまな障害、困難がある場合については、相当慎重な都市計画決定が迫られると思うが、今挙げられた3つの予定している道路は、5年、10年の中で整備できると見通しているということか。

○菊地道路整備課長 3つの都市計画道路については、新市の一体化及び市民の利便性の向上または渋滞の解消など、非常に重要な路線だと考

えている。今後とも、新道路整備計画の中で、整備の時期を明確にしながら取り組んでいきたいと考えている。

○松永委員 決意ということとして聞いた。

津久井の関係の道路整備について、少し線引きにかかわって聞きたい。津久井地域は、整備計画にはのっているが、まだ未整備というものが残されているか。本会議で20号からのバイパス道路ということもあったが、そういった道路は津久井の方には残されているのか。

○熊坂国県道対策課長 現在のかながわのみちづくり計画の策定時に、これまで神奈川県が用地取得等、一部着手して、かながわのみちづくり計画にのらなかった路線が2路線あると承知している。

○松永委員 どことどこか。

○熊坂国県道対策課長 県道76号山北藤野及び県道517号奥牧野相模湖である。

○松永委員 その道路には、例えば、線引きが実施されて課税されることになる都市計画税は充当できるのか。

○古川都市計画課長 都市計画税は、事業のための目的税となっており、基本的には都市計画事業と区画整理事業に充てる事業となっている。

○松永委員 私の質問に対しての答えということではどうか。

○古川都市計画課長 そういう形でいくと、現在、津久井地域の中で、都市計画道路は2路線か3路線ある。そういう事業は都市計画税を充てることはできるが、またはこれから土地区画整理事業を実施する段階においては、そういうものに充てることができるということで、現段階で、津久井地域については、そういうところがないところについては都市計画税は使われない。下水道が一つ都市計画事業という形で整備を計画している場合には、それは充当できるものと考えている。

○松永委員 都市計画税は道路と公園と下水道に充てるということか。

○古川都市計画課長 基本的に、都市計画決定された都市計画事業という中で、都市計画税が充当されると考えている。

○松永委員 そうすると、事業認定をされないと、都市計画税を投入できないということか。

○古川都市計画課長 都市計画法の中で、まず、都市施設として都市計画決定してもらう。道路あるいは公園、下水、そういうものが都市計画決定されて、都市計画事業という形で事業が行われる場合に、都市計画税が充当される。当然、都市計画決定されて、その後、都市計画法に基づく事業認可を取るとか、そういう過程を経た中で、都市計画事業は進められていくものと思っている。

○松永委員 先ほどの2路線は、都市計画決定された道路か。

○古川都市計画課長 先ほどの2路線は都市計画決定されていない。

○松永委員 この線引きで課税された分は、ここの道路については充てられないということがわかった。津久井の都市計画決定された道路で未整備のところはどのくらいあるのか。

○榎田土木部長 津久井3町の区域では、都市計画道路は津久井広域道路が一部あって、あとは都市計画決定されている道路はない。

○古川都市計画課長 津久井については、津久井都市計画ということで、津久井広域道路は2路線に分かれていて、城山津久井線、津久井の工業団地のところに金原線というのも都市計画決定されている。あと、相模湖駅周辺に国道20号線の一部と412の一部、相模原与瀬線、都市計画決定は、そういう形でされている。未整備の路線はない。今現在進めている津久井広域道路が未整備である。今私が話したのは、津久井地域の中で都市計画決定された道路はこのくらいあるということである。

○松永委員 津久井の皆さんは、地域説明会の場でもそうだが、歩道がないとか、生活道路の拡幅や歩道設置ということを望んでいる。もちろん、広域道路で大動脈としての道路も欲しいということもあるかもしれないが、身近な生活道路の改善につながるならば、都市計画税も素直に、目に見える形で実感できると思うが、都市計画税そのものは都市計画決定された事業に充てるということなので、その部分は、都市計画税からではなくて、ほかの一般財源からの道路改善の部分になるということか。

○田所都市建設局長 津久井の都市計画の話だが、これから線引きをする。相模原市と一体の都市として、全体的に都市計画を決めていくこと

になると思っている。そういう中で、今、現に都市計画決定されている道路というのは非常に本数が少ないが、これから、例えば新たに県道を都市計画道路にするとか、あるいは国道で未整備な部分は、当然、都市計画決定等をしていって、都市計画事業等で行っていくようなことになってくるだろうと思っている。だから、必ずしも津久井の方に都市計画税を充当できる事業が少ないと——今の段階では、確かにほとんどない状況だと思うが、都市計画区域を統合し、線引きをさせてもらって、その中では、いろいろなほかの都市計画も含めて、都市計画決定あるいは都市計画マスタープランの中でそういった位置づけを明確にしていくということで、段階的に都市計画を進めていくことが、これから必要になってくると考えている。そういう中では、本会議の中でもいろいろ議論があるが、津久井地域では、まだ基盤整備が不十分なところがたくさんあるので、都市計画税の充当先については、私ども、全く心配していない。むしろ、都市計画税を充当すべき事業というのは、相当、出てくるだろうと考えている。

○松永委員 道路整備のあり方で、私も新聞で読んで、まだきちっと勉強していないが、山間部の道路のあり方、例えば2車線でなく1.5車線でも十分に期間を短く、そして、経費的にも縮小してできるというのを、国もそういう考え方を認めたみたいなきっかけがあって、そういう意味では、津久井の道路整備のあり方も変わってくるのかと記事を見て思ったが、中山間部の道路整備のあり方で、国からの情報提供なり基準の変更なりが示されているか。

○菊地道路整備課長 国の方からも、1.5車線的な道路整備というのが提案されている。それについては、可能な限り、原道の活用を図る。見通しの確保や避難所設置などの局部改良、1車線や2車線の連続改良、これらを組み合わせて実施する道路を1.5車線的な道路とって、交付金の事業の対象になっている。やはり、交通量とか、いろいろな地形とかを考えながら、今後は、こういう道路整備も必要になってくるのではないかと考えている。

○松永委員 道路は確かに安心して暮らしていくという意味では血脈と同じで大事な部分だと思うが、そういうふうな情勢変化をとらえて、本

当に適切な形で行ってもらいたいと思う。

それから、自転車道の部分だが、私の地元自治会のところに回覧板で回ってきて、いよいよ具体的に進んでいくと大変期待している。そういう点で、19年度の決算の中には数字としては入ってこなかったかもしれないが、20年度、21年度の見通しのなところだけ聞きたい。

○菊地道路整備課長 現在、私ども相模原市域については、相模原駅周辺地区がモデル地域に指定されている。その関係で、国道16号に自転車道を整備するというので、ここで工事着手のお知らせ等が回ったのではないかと想像している。市道の部分、西門のところと相模原駅をずっと横に行っている道路と県道の停車場線については、今、県と協議をしており、平成21年度には両路線、県も市も合わせて完成するように、今現在努めている。

○松永委員 前にも言ったが、当局の皆さんだけでなく、諸外国や全国に自転車で行っているような方も、恐らく市民の中にはいると思うし、これからは、いや応なく自転車の利用が広がっていくだろうと思うので、そういう形で、やはり道路が根幹で、今、非常に道路の拡幅等々も難しい中、どうすればいいのかというのは、市民の方々の知恵や情報もかりながらやっていく場を設定しながら、計画的、長期的に取り組んでほしいと強く要望しておく。

210ページの都市計画総務費の麻溝台・新磯野地域整備推進事業について伺う。この地域は、道路問題がネックになっていたと思う。村富線の4車線化だが、一部の産業用地の部分だけだったとしても、4車線化というのは必須の前提条件なのか。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 村富4車線化の問題については、現行の交通量を言うと、平成14年のA & Aの調査の中で、1日当たり2万台を超す交通量があると確認しており、交通量については上昇している傾向である。A & A事業に限定せずに、村富相武台線という道路に関しては、市の総合交通計画、4車線の位置づけがあるので、将来的には必要な道路であると考えている。

○松永委員 将来的に必要だと。産業の部分だけを先行してやるとし

ても必要なのかという質問に対してはどうか。

○川瀬麻溝台・新磯野地域整備推進室長 先行的な地域については、具体的な企業が出てこない中では、交通処理問題というのも明確には答えられないが、仮に企業が出てきて、新磯野地域に立地という話になったときに、現在混雑している村富線よりは、22年以降、相模原インターチェンジの開設等も踏まえて、一方、神奈川県では県道52号相模原町田線の4車線化の事業も取り組んでいるところなので、交通量の分散ということも考えられると思うが、将来的には、従業員等々の交通についても4車線ということについては必要があると考えている。

○松永委員 結論として、どう受けとめていいのかがなかなかわからないが、鶏が先か卵が先かみたいな話かなと。

もう一つ、この保留フレームでやっていこうとしたのが再々設定だということのようだが、今度の6回目の県の線引きでなく、第7回目のときにも、例えば、この事業が進んでいないと、保留フレームのこれが引き続き認められるものなのか。

○古川都市計画課長 A & Aについては、第4回の線引きの見直しの中で、まず保留フレームに設定して、第5回目、前回、再設定、今回、再々設定ということで、本来、保留フレームというのは、線引きの段階において、おおむね5年の中で見通しをつけるのが基本的な原則の中でやっている。そういう中で、区画整理事業を進めていくという形で設定しているが、A & Aについては、いろいろな課題とか問題があって、なかなか計画どおり進んでいない状況があって、再々設定というような状況になっているが、次回——第7回というのは、おおむね5年後の話になるが、その時期において、また、県の方からどういう基本的な基準、そのときの社会経済情勢、人口フレームの話、いろいろな状況変化があると思っている。そういう中で、第7回にそういう制度がどうなのかということもあるが、現行の制度のまま継続したとすると、なかなか困難性が高いのではないかと考えている。

○松永委員 今、国家プロジェクト的なレベルだと思うが、地方飛行場とか、地方空港とか、港湾とかで、見通しの50%しかいなかったと

か、８０％しかいかなかったとか、そういうことについて、国が見直しと
いうか、将来予測の立て方に第三者を持ってこいという形が出たりして、
この事業の見通しを立てていくときに、相当、慎重なことが求められてく
る時代に入ってきていると思うが、そういう意味で、こうした長期にわた
って困難で前に進まないということについて、国からの何らかの基準や指
導といったものは来ていないか。

○加藤都市整備課長 遅々と進まない各まちづくり事業に対して、国
でも、いろいろな検討をしている。そういう中で、従前の区画整理事業と
違う、柔軟な対応をとった区画整理事業というものは示されている。やは
り、区域どりの関係である。今までの区画整理事業は、一体的に整備しな
いと市街化の編入ができなかったものを、一部、段階的に事業を成立させ
た中で市街化へ編入するような方針も出ている。そういう地元の熟度また
は企業のオファー等々入れた中で、そういう柔軟な対応ができる区画整理
が可能となったので、そういう手法または都市計画的な手法または開発手
法、そういうものを選びながら、事業の成立に向けて取り組んでいきた
い。

○松永委員 本当に長い間、苦勞もしてきて、事業費も、人的な投入
もしてきた計画ということかもしれないが、国も景気後退に入ったとい
う中、そして、世界的にも非常に厳しい環境になった中、これから先をど
う見据えていくかという点では、本当にシビアに、今までのことはあるが、
どうなのかということ、ある程度、あるときに見ていく必要があると思
うので、これは意見として述べておきたい。

２１３ページのバス対策事業だが、旧市内のバスの乗り継ぎの部分につ
いては、長い間、市民から、何とかしてほしいということで改善要望が出
されていたが、これについての取り組みはいかがか。

○石川都市交通計画課長 バスの乗り継ぎ割り引き、これはバス路線
を再編したことによって、乗り継ぎをせざるを得ないルートが幾つかでき
た。そのことは、やはり、市民のバス利用の促進にも、ある意味、足手ま
といというか、欠点になるし、利便性の向上にもつながらないということ
で、私ども、バス事業者と再三にわたり協議をしてきた。その結果、まだ

正式な日にちは決定していないが、本年秋に、バス乗り継ぎ割引きをやっていく。ただし、当初、我々が求めていたのは、ＩＣカードの導入に伴ってということで、パスモ、スイカをバスでも使えるようになったときにはやってほしい、バス事業者も、それでやっていきたいという話だったが、どうもパスモ、スイカの容量が鉄道事業者の方に大分とられている関係で、バス事業者として、ＩＣで乗り継ぎ割引きというのは難しいという話なので、当面、引き続きその研究はやりつつも、アナログというか、乗り継ぎ割引券等を発行しながらやっていくということについては、口頭で話をもらっている。

○松永委員 ぜひ改善するようにお願いします。特に単身の高齢者とか、そういう方々が孤立的にならずに外に出ていくことで、交通の問題というのは非常にネックになって、バスが高い、往復でとても高いとなると、足がとまってしまうということは、やはり出てくると思われる。実際に一人一人からそういう話を聞くので、例えばワンコインなり、一定のカードで定期券みたいな形で行けるとか、バスを利用しやすいような形というのは、市の一定の投入があっても、健康の側面とか、そういう全体的なことから考えれば、非常に貢献する事業だと思うので、公共交通の部分は、ぜひ前向きな、他都市にも先行的な形で、実験的な意味も込めて考えてもらいたいと要望しておく。

216ページの相模大野駅周辺市街地整備事業の事業費の見込みについては、なかなか出せない話もあったが、それでは、いつごろ、この見直した事業費が提示されるのか。

○湯山相模大野駅周辺整備事務所長 今、組合の方で、建築資材の高騰に見合う、現時点の工事費を含めた総事業費の見直しを行っている。これについては、権利変換計画の認可申請と同時に、事業計画の変更の申請をしたいと思っているので、その事業計画の変更の中に、資金計画も当然含まれるものである。組合のスケジュールでいくと、11月ぐらいに権利変換計画の認可申請並びに事業計画の変更の申請を行いたいと今考えているので、それまでには固まって、議員の皆さんにも組合の議決を経た時点で、報告なり説明をしたいと思っている。

○松永委員 資材とかガソリンの高騰とか、恐らく1. 何倍という形で上がってくるのかと大変危惧しているが、ぜひ、情報については、議会の方にも示してほしい。

206ページの橋りょう維持費について伺う。昨年、国が橋梁について新たな制度を創設したと伺っているが、内容と、それに対して市はどうしていこうとしているのか。

○平本道路補修課長 昨年度、橋梁長寿命化修繕計画策定についてということで国の方から話があって、現在、市で管理している橋梁の多くは昭和50年以前に建設されているため、今後、修繕及びかけかえ経費の増大が懸念されることから、計画的なかけかえ及び予防的な修繕対応へと転換を図るとともに、長寿命化によるコストの縮減及び平準化を図りつつ、橋の安全性と信頼性を確保するという話で計画を策定して、現在、取り組んでいる。

○松永委員 具体的に現状ということで聞くと、相模原市内、橋梁は何本あるのか。そして、50年という耐久年度の前の、例えば30年を超えたものはどのくらいあるのか。

○平本道路補修課長 今年度より、市で管理している378橋の調査を行う計画を立てた。そのうち、橋長が15メートル以上の135橋について、今年度、一次点検を行い、その中で、点検不可能な橋梁と詳細点検が必要と思われる橋梁を、平成21年度に、再度、委託点検を行う予定である。平成21年度に残された橋長が15メートル未満の243橋についても、一次点検を行っていく予定である。

○松永委員 今は点検をする、それから、具体的に手を打たなければならないものについて計画を策定していき、実際に事業を行っていくことになるわけで、計画そのものは、いつ策定していくのか。

○平本道路補修課長 今年度から来年度にかけて点検を行い、22年、23年で長寿命化の修繕計画の策定を行う。国には23年度に提出する予定である。

○松永委員 この橋梁の部分は、恐らく津久井方面と旧市で見たとき、どのくらいなのか——恐らく、津久井の方が多いのかと思うが、橋の修理

をチェックする力というか、専門的な技術的な職員は市にいるのか。

○平本道路補修課長 今年度、市の職員で一次点検を行っている。職員には、橋の点検の研修を受けた中で、今回、取り組んでもらっている。先ほど、不可能な橋梁ということで、川との高さがある橋梁については、職員では危険だから、そういうところを含め、あと、今年度、詳細提案、一次点検の後、必要と思われるところは、随時、詳細をかけていく予定である。

○松永委員 そういう意味では、一定の時期から、この橋梁の部分への工事の事業費というのも加算されていくのかと思うが、その辺は、実際に計画が立ってみなければ、見通しとしてもわからないのだろうが、これは注目していきたいと思う。

住宅費、２２２ページからだが、住宅管理費については、指定管理でやってきているが、委託費の推移はいかがか。

○青木住宅課長 指定管理者への委託料だが、平成１９年度決算では、１億４，４５１万円である。なお、推移ということで、平成１８年度は９，４３２万円である。

○松永委員 住宅戸数もふえたのだと思うが、委託内容の変更とかがあったのか。

○青木住宅課長 住宅戸数自体、若干ふえたことはあるが、修繕の方で、１８年度は３０万以下の簡易修繕のみをやらせていたが、迅速性あるいは経費の節減のために、３０万以上のものでも、１３０万以下のもので市の事前のチェックを受けたものについては、指定管理者で修繕できる形に変えたので、１９年度は１８年度に比べて増額している。

○松永委員 そういう意味で、それが完全につながっているのかいないのかという点では、そこに住んでいる住民の声がどんな形で市に寄せられているのかというところは大変気になるが、市の方に指定管理者の管理のあり方ということでいろいろな声が寄せられているか、あるいは、もしかしたら、市の方からアンケートとか、そういう形で意見収集をしているか。

○青木住宅課長 昨年１２月に、指定管理者に私どもが指示して、入

居者全員に入居者アンケートをした。その中で、いわゆる指定管理者になってよかったというか、メリットの部分については、指定管理者には各団地を週1回巡回させている。これは供用部分とか、入居者がこういうところを修繕してほしいという話があるときに、指定管理者に声をかけてもらうようなことで、指定管理者が週1回回っている。また、受け付け時間等も、市だと基本的には5時までになるが、指定管理者は平日は6時まで受け付けをしている。あと、24時間のコール体制を組んでおり、例えば、ドアが故障したとか、そういうときには、コールセンターに電話してもらうと、24時間のコール体制で、おおむね30分ぐらいでそういう対応ができるということでサービス向上になっているということで、入居者からは好評である。

○松永委員 私どもが指定管理者になるときに一番心配したのは、家賃の滞納の対応の問題ということで、意見も言いながら、そののころを注視していたが、滞納家賃対応という点については、指定管理者と市とどういう形で連携をとりながら、現実にはしているのか。

○青木住宅課長 住宅使用料の滞納だが、基本的には、6カ月未満の滞納については指定管理者、それ以上になると、3回以上滞納の場合は退去ということもあるので、その面の指導もしなければいけないということで、6カ月以上の滞納者については市の住宅課で行うという分けで行っている。あと、指導の中で、例えば滞納分を分納していくという入居者がいた場合は、6カ月の分納については、指定管理者で徴収してもらっている。

○松永委員 一人一人、ケース、ケースで、さまざまな困窮があると思うので、福祉の方にもつなげながら、適切な対応をとってもらうようお願いする。

来年、改正公営住宅法が施行されるということで、家賃の上限が変わってきて、家賃が上がる人が出てくる中で、家賃の収納という点でも厳しくなってくると思うが、生活の上では、今、全体的に非常に厳しくなる中で、減免対策の対応も少し変えていかなければならないのではないかな。もう少し、きめ細かくやっていく必要があるのか、その辺の取り組みについて伺う。

○青木住宅課長 来年度、4月の家賃改定の際に、家賃の上がる人の対応だが、今は当然、減免制度があるので、また、12月ごろ、4月以降の家賃の通知を送るので、その後、病気になったとか、失職して収入の道が途絶えてしまったという状況があると思うが、そういう中では、減免制度を利用して、家賃の減免等をしていくということで考えている。

○松永委員 収入の上限が下がったという意味では、困窮という点では、より厳しい状況になってくると思うので、そういう点では、ぜひ適切に対応してもらうようにお願いします。

○阿部担当委員長 他に質疑はないか。

副担当委員長と交代する。

〔担当委員長、副担当委員長と交代〕

○阿部委員 主要施策成果説明書154ページの建築指導費に関連して、建築確認の状況について伺う。関連して、今後の対応が部会でも説明があると聞いているが、平成19年度決算の委員会なので、平成19年度、偽装事件を受けての建築基準法改正による変更、その現状等を伺う。書類の不備等があるたびに手数料を払い直さなければならないとか、審査の途中、訂正、変更が認められないとか、四、五日で終わるものが1週間、2週間かかるようになったという声をずっと耳にしていたが、仕事の手配ができなくなったり、仕事が減ってしまうということで、業者の方からも大きな課題であるということを聞いている。また一方で、市の方でも、この制度変更によって、事務作業が大変ふえている、お金もかかるようになっているという話も聞いている。こうした状況を受けて、法律の行き過ぎということで、事前相談などの形で対応が行われているようには聞いているが、審査期間も少しずつ短縮が図られているということだが、民間の指定確認検査機関の状況とあわせて、決算の委員会なので、この評価と今後に向けての考え方を伺う。

○梅澤建築審査課長 平成19年6月に建築物の安全性を確保するため、建築基準法の一部が改正され、建築確認審査、検査の厳格が実施された。こうした中、民間の指定確認検査機関では、審査項目の明文化、具体的に審査項目が明らかになったため、経費が非常にかさむということで、

手数料の改正が行われている。そんな中、市と民間の比率だが、改正前は市が20%、民間が80%になっていた。改正直後については、民間が65%に落ち込んでいる。現在は、民間が70%と、かなり改善されてきている。こういった状況に対する市の評価だが、審査日数の明文化、いわゆる実質日数でカウントされること、さらに、審査項目が明文化されたことによって、事業者等の共通認識が図られたことによって、かえって審査時間が増加した。これは従前に比して約2.2倍ぐらいの時間数がかかっている。今後に向けての考え方だが、確認申請、事前チェックの継続、事前相談を、あらかじめ大きな建物等については予定日を設定して職員等が対応して、また、ホームページに載せているが、あらかじめチェックリストがあり、その活用を図りながら、さらなる確認審査、検査の円滑化に向けて取り組んでいきたいと考えている。また、確認審査、検査の事務経費が大幅に増加しているということで、手数料の改定を考えている。

○阿部委員 具体的に日数が延びていることはわかったが、その辺を短縮するのは、やはり、事前チェックをしていくということしかないのか。

○梅澤建築審査課長 実務日数が延びてという話だが、補正、修正については、この修正については何月何日までに回答をくださいと、こちらの方で期限を切っている。それに基づいて、設計事務所の対応の仕方によって、例えば木造住宅だと7日間となっている。現実的な話、きょう、申請すると、あした、あさって、月曜日、休日に入る。実際には7日間あるうち3日間がなくなってしまって、我々は後の4日間で審査しなければならない。4日間で確認済みを交付する手続に入るので、私ども職員は非常に厳しい状況に置かれている。あらかじめ補正等の内容が事業者側にはっきりわかっているならば、即対応してもらえる。そういった中でも、あらかじめチェックリストを公開しておいて、その審査の中ではこういうところ見るということを公開しているので、それに基づいた申請等の手続をしてもらえれば、スムーズに済むことになる。

○阿部委員 この制度は国の仕組みだが、市として、業者の現状とか、また、職員の皆さんが大変苦勞しているという答弁があったが、そういう状況を見ると、本来の趣旨が健全な都市形成とか、用途上の性能確保とか、

市民の安全や財産を守っていくということであれば、一番いいやり方がどういうものかというのは、もっと出していてもいいのではないかなと思うし、現実的に厳しいというところで、目的を達成するということと違うところで、みんなが大変苦しんでいるという現状があると思うので、その辺、現実的な対応を模索しているということだと思うが、そちらの方に向かって進めていてもらいたい。

164 ページ、街路事業費に関係して、都市計画道路の話も再三出ているが、先日、私の家に入った新聞の広告チラシに、家が建ちましたということで、どうぞと書いてあったが、その図面に、都市計画道路予定地と書いてあって、その上に建っている。仕組みとしては問題ありませんという説明があったが、そういう広告が入ってきて、やはり気になるのが、近隣の土地をお持ちの地権者とか地域住民の方々が、そういうチラシを目にして、どういう気持ちなのかと考えたときに、道路になるという話だったので、大事に畑のまま持っているが、隣が全部、家になってしまった。道路になんかならないという考えでいるが、それがさらに、当たり前なんだ、道路なんかならないわけがないということだったら、これは大きな問題ではないかなと思うが、市としての考えを伺う。

○菊地道路整備課長 市としての考えだが、平成13年度から道路整備計画10カ年計画を策定して取り組んでいるが、全体整備については、都市計画道路、市道分だが、計画延長92キロメートルあって、約68キロができていて、74%の整備率になっている。今後も、やはり、積極的に整備をする必要があると私どもは認識している。また、道路ができる、できないという話もあったが、都市計画マスタープラン等も進めている中で、将来の道路都市像を踏まえた中で、都市計画道路の見直しも着手している。そんな中で、そういうことを踏まえながら、限られた財源の中で、計画的かつ効果的に都市計画道路の整備に向けた新道路整備計画を策定途中である。当然、策定すれば、やはり、おおむねの整備時期をきちっと明らかにして、市民の皆様に積極的に情報提供をして、なるべく市民の土地利用が有効にされるようなことを考えていかなければいけないと思っている。

○阿部委員 都市計画道路予定地ということだが、相続が発生したり、皆さん、さまざまな心配をしている点もあって、見直すとなれば見直すということで、また何十年も、そうだと説明を受けていたけど、どうなのだろうという意見もあると思うので、きちっと説明責任を果たすというか、納得のいく形でまちづくりをしていく中のどういうものなんだということをしきっと説明して取り組んでももらいたい。道路の予定だと聞いても、見ると家がびっしり建っている都市部の状況は、だれもがそう思うので、その辺しきり、見直しの計画があるということなので、現状をよく酌んで、しきりした計画を見直してもらいたい。

160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、先日、会派で戸塚駅西口の第1地区市街地再開発事業を見てきた。こちらは組合施行と市でやっているところで大きく違いはあるが、特徴としては、とにかく営業を保障する。現在そこで営業している方を継続させる。町の連続性とか商業の連続性を大切にするという話を伺ってきた。相模大野でも、当然、組合施行という部分はあるが、その場でないとだめだとか、特に飲食店の方など、そこでやっているから営業が続けられるという方がたくさんいると伺っている。やはり、市としてフォローしていくべきだと思うが、考えを伺う。

○湯山相模大野駅周辺整備事務所長 大変難しい問題だと思うが、一般的には、テナントが再開発ビルの中に再入居するためには、原則として、大家である地権者が権利変換によって床を取得することと、同時に、当然、賃料も従前と従後では変わってくるので、テナントと大家の間で新たな賃料等の調整がついた場合には、従前やっていた方がビルの中で営業ができることが原則になってくる。今、委員が言っているところは、条件的にいろいろなところが整わないと、実際には、なかなかかなわないという状況があるので、再開発組合としては、新しい営業場所で、できる限り早期に、できる限り希望するような場所で無理なく移転ができるように、補償費等の調整と移転場所のあっせんの協力をしている。確かに、その場所でしか営業ができない方もいることは私も理解できるので、なかなか条件が合わないで再入居を希望する方がいた場合には、権利変換した大家で、この際

だから商売をやめてしまうとか、あるいは再開発ビルの中でなじまないようなテナントを持っていた大家の床は残ってしまうので、そういう方にあっせんあるいは仲介するようなことを、ぜひ、組合の方に市からも依頼していきたいと思っている。今の時点だと、まだ権利変換でどの部分の床をとるということしか決まっていないので、その後どういうテナントが入ってくるかというところまでは、まだ、なかなか調整がつききっていないので、今後そういう場面もたくさん出てくると思うので、組合の方でのあっせん、仲介をきっちりやるように、市の方からも依頼、指導していきたいと思っている。

○阿部委員 大変難しいという話、よくわかるが、確かに相模大野でなければと言われてしまうと、北口はほとんど空きがないとか、あの場所だから安く営業できるけど、移れば、当然、家賃が高くなってしまったりとか、さまざまな課題を聞いている。しかし、一方では自分の店舗を移転するときに、身銭を切って大目にスペースをつくって、入れる人がいたら1人でも入ってくださいという方もいるようだし、事業完了後のまちづくりに大きく影響してくる部分だと思うので、難しいところだと思うが、できる限りの対応を要望する。

144ページの道路情報管理システムについて、携帯電話を使った道路情報通報システムがあったと思う。前も建設委員会場でこの雑誌を紹介したことがあるが、『日経ガバメントテクノロジー』という自治体向けの電子自治体の情報誌の2004年夏号に大きく紹介されている。土木システム推進室長も、しっかりコメントしている。将来は土木部門以外のシステムでの利用も検討とか、大変、夢のあることがたくさん書いてあっていいが、雑誌でも紹介されたり、他市からの視察も多数来たり、相模原市のPRにも一役買って、大変、注目を浴びていた。私なんか電子自治体の関係で地方へ行くと、やはりこれが出てきて、ああ、相模原市さんですね、いいのありますねということで話を聞いていた。それだけに、実績が伴わなかったりとか、しりすぼみになってしまっただろうというところが心配されていたところだが、そこで1点、指標としては、どれだけ活躍しているかという部分があると思うので、この決算で該当してい

る平成19年度の新規登録者、また、通報された実績数の2点のみ伺う。

○坂本土木システム推進室長 大変厳しい指摘をもらった。単純に19年度の実績だけを言うと、実は、登録は10件、通報は14件という状況である。ただ、状況を説明したいが、平成16年度にこのシステムを開発してから、約4カ年半経過している。この間、ピーク時、平成17年度には200件を超える通報等をもって、大変役に立ったという認識は持っているが、それ以降、暫時、減少傾向にある状況である。この主な原因は、想定外だが、開発時に携帯電話の機能というか、その辺の多機能化が大変目覚ましく進歩しており、当初のアプリケーションで対応できる機種が、実際上は携帯の機種全体からいうとふえてはいるが、市民の方も携帯電話の買いかえの希望というか需要が非常に高くあって、一、二年で携帯を買いかえてしまうような実態があって、その中では対応できない機種が現実に使われているものの中では非常にふえている状況はある。これに対応するためには、その都度、新しい機種に適應するようにアプリケーションを改修していかなければならない。このアプリをつくったところと折衝したところ、1機種について500万から600万円かかるという話をもらって、毎日のように新しい機種が出ている中では、これはとても対応できない、現実的には対応が困難という状況があるということで、昨年度開発した市民要望管理機能というものは、どのような手段でも、要するに、音声電話であろうと、メールであろうと、通報してもらった内容について、職員の手入力になるが、それをやると、その位置にヒットするところの地図が即時で検出できる、現場に行って状況を確認できる、状況等を打ち込んで、部内全部で閲覧ができるということで、例えばダブった通報等があったとしても、単一の箇所に対応できるという、さまざまなメリットが見込まれるので、道路情報通報システムとダブった、同じような処理機能を持つものを両方稼働することも不経済だし、維持管理費も結構かかっている。道路情報通報システムについては、結論ということではないが、メール機能を使って、写真も添付して送付してもらえような方向転換を図らせてもらって、市民要望管理機能と統合したいと、今、検討している。

○阿部委員 関連して、道路情報システムが、ことしは庁内での運用

というか、テストに入っているという話を伺ったが、情報化推進アクションプラン2007という資料を見ると、道路情報管理システムの構築が、ことしで開発、順次運用の期間が終わって、来年、平成21年度から運用となっていて、これに載っているのかという印象を受けたが、ただ、その前の2006年のアクションプランを見ると、平成20年度が運用となっていて、この間、1年延びている。その前の2005年のアクションプランを見ると、これはずっと19年度まで開発、順次運用ということで、運用開始が見えていなかったのかという状況になって、その前の2004年のところを見ると、平成18年度から運用となっているので、各1年先のデータがずっと載ってきていたという印象を受けてしまう。これは市役所のホームページに階層的には2番目ぐらいのところに載っているので、当然、市民の皆さんの目に触れるところだし、アクションプランに載っている他の事業名との比較はしていないが、単純にここの部分だけ見ても、順次繰り下げられてきたかのような印象を受けてしまうが、現実的にはどのような感じだったのか。

○坂本土木システム推進室長 開発の最終年次の問題だが、平成18年の一般質問においても回答しているが、システムそのものについては、19年度をもって、開発については、一応、終了している。あとはデータ整備の問題がかかってくるが、今、市では、非常に重要な事業等が山積している中で、限られた財源を重点的に使っていくという政策の中で、私どもも、システム開発、データ整備を早くやっていきたいということは当然あるが、そういった重点事業等の中で、ある程度、予算を平準化してもらうところがあって、基本的には、例えば350キロずつやれば5年で済むという状況が、実際上は、なかなかそういうわけにいかないという状況があって、どんどん延びてしまうという状況である。

しかも、もう1点、整備すべき区域も、旧相模原市域から、4町地域については、道路管理課で整備計画を持っている。あと、政令市になった場合に、その辺の整備をどうするのかという、最初のくくりと開発当初の11年度の基本設計当初と、条件的に大きく変更している部分があって、完成年次が順次後退していっているのが実情である。

○阿部委員 事情はよくわかった。また、市役所の事業ということで、予算等の特殊性もあると思うが、こうした情報化の取り組みで、例えば民間企業がつくってお金をもらう場合、今回、市は公なので予算もとれるし、とった予算は使えるし、毎年執行されるが、民間で、こうした状態でお金がもらえるかと思うと、普通に考えて、もらえない部分ではないかという印象を持っている。市の方も、この部分だけではないが、そうした認識を持って、きっちり、ここまでやるんだったらやると、こういう状況でオーケーが出るんだったらオーケーを出す。そうでないと、お金がもらえなくて、業者だったら食いつぱぐれてしまうと思う。そうしたところを一番肌で感じている部局だと思うので、私の方からこれ以上言わないが、お金を払ってもらうということの大変さが身にしみてわかっているのが市民感覚だと思っているので、コンピューターとかITの知識が云々という問題ではなくて、取り組み姿勢として、やると出したらやる、できないんだったら、きっちり説明するということで、これだけ見てもわからないようなものとか、効果が最初に聞いていたのと違うという印象をどうしても受けてしまうし、廃止とか見直しの方向を聞いたが、携帯電話でなんていう部分は目立つ部分だから、当然そこが表に出て、皆さん、関心を持つと思うので、そうしたところできっちりやっていくことこそ市のPRにもなるし、きっちりやっているということで説明責任にもつながってくると思うので、皆さん、意識改革をして、本腰入れて取り組んでもらいたい。

144ページの道路維持補修に関連して伺うが、ほとんどの皆さんから雨の話が出ていたが、私も古内委員と一緒に、消防団で8月28日は警戒に当たって、境川通りをずっと回っていたが、それ以前にも、ちょっと雨が降ると、今までとは違って雨水がたまってしまうとか、今までは問題なかったところがはけなくなってしまったとか、近年、そういう場所がふえているのではないかという印象を受けている。決算審議ということなので、予算が的確に使われたのかという観点があるが、それよりも、この問題に関しては、本来、予算の組み方をこれからどうしていかなければいけないのかという議論をした場合、自然環境とか社会環境の変化、都市化というものを考えたとき、もっと迅速に、大きい道路をつくっていくのも大事だ

が、こまめに、雨が降ったらどこが大変になったというものがわかった時点で取り組んでいくようなことが、今後、必要になっていくのではないかという思いがするが、今後、そうした備えについて、来年度の予算編成を控えているところで、市の考え方を伺う。

○佐藤土木政策課長 現在の雨水対策では、時間降雨量が51ミリの対応で雨水計画を策定して進めているが、現実的に、8月末の大雨や、それ以外でも、大分降ると十分な対応が図れていないという現実はある。特に境川は、今回、大分被害が出てしまったが、現在30ミリの対応ということで、本来、本市の計画の51ミリと河川管理者の30ミリの違いの部分で、下水管の対策についても、本来の機能の量が境川には放流できていない、要は、放流規制を受けてしまっているという現実である。また、雨が降ったときに、境川の水位が上昇してしまって、境川の水位が上がったことによって、十分な流出ができていないということもある。河川の改修を進めることもそうだが、やはり未然防止ということでは、比較的身近な部分、要は道路の側溝、詰まっていたり、また、雨水ますにごみがたまっていたりすると、それだけでも流れが悪くなってしまうという現実もあるので、なるべく、しゅんせつ作業等を定期的にやるとか、身近な対応をしていく必要があると思う。そういう部分については、一円費等で対応を図っているので、もし目につく箇所があったら、連絡してもらえれば対応していきたいと考えている。

○阿部委員 決算特別委員会分科会を2日間やってきたが、市民が本分科会の審査を傍聴したり議事録を目にした場合、どうも相模原市の建設委員会は津久井の道路ばかりやっているのかという印象を持たれるのかなという思いを持ったりもしたが、誤解を持たれないように、市としても、都市部でも対応するし、津久井の大事な道路はつくっていく。相模原市の特徴は、都市部は大きいところは整備が進んでいるのだろうが、都市型の課題がたくさんあるし、また、津久井のように、幹線道路初め、まだまだ行き届いていない部分がたくさんあるという認識は同じなので、そのどちらも大事なものとして、津久井の方も、それができなければ宝の山が腐ってしまうということなので、やはり津久井も大切にしながら、都市部の課

題にはしっかりと迅速に対応できるように、予算とか、施策とか、日々の対応姿勢など、さまざまな形で、しっかりと取り組んでもらえることを要望する。

○松永副担当委員長 担当委員長職を交代する。

〔阿部委員、担当委員長に復帰〕

○阿部担当委員長 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、一般会計歳入歳出決算の本分科会所管部分外4件の質疑を終結する。

以上で本分科会の審査は終了した。

お諮りする。本分科会の審査報告については、担当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〕

○阿部担当委員長 異議ないので、一任願う。

以上で決算特別委員会建設分科会を閉会する。

午後3時28分 閉会