

交通問題特別委員会

日 時：平成16年8月2日（月）

交 通 問 題 特 別 委 員 会 会 議 録				
平成16年8月2日		開 会		午前 9時31分
		閉 会		午前11時32分
出席者	委員	岩 上 容 子 東 條 恵美子 △阿 部 善 博 長 友 克 洋 ○米 山 定 克 菅 野 通 子 関 山 由紀江 岸 浪 孝 志 川 田 基 晶 細 谷 達 司		
	議員	な し		
欠席者		佐 藤 賢 司		
説明のため出席者		加山助役 内田都市部長 矢澤同部次長 森総務課主幹 大村都市交通計画課長 中澤同課主幹 大貫同課主幹		
事務局職員		長谷川議事調査課議事班担当課長 佐藤同課同班副主幹 松浦同課同班主査 和田同課調査班主任		

--	--

会議に付した事件	新交通システムを含む市内交通網の整備について
傍聴者	あ り
署名	委員長

午前 9 時 3 1 分 開会

○米山委員長 ただいまから交通問題特別委員会を開会する。

出席委員は 1 0 名で定足数に達している。

本日、佐藤賢司委員より欠席の旨通告があったので報告する。

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〕

○米山委員長 異議ないので、これを許可する。

これより審査に入る。



新交通システムを含む市内交通網の整備について

○米山委員長 新交通システムを含む市内交通網の整備についてを議題とする。

なお、当委員会の構成委員も変わっているので、本日は当局から資料について説明を受けた後、今後の活動方針について、委員の皆様にご協議いただきたい。

それでは、担当部局から提出されている資料について、説明をお願いします。

○内田都市部長 お手元の資料に基づき、相模原市の公共交通に関する主な取組について説明させていただく。

資料の 1 ページをごらんいただきたい。

最初に、1、将来交通計画、（1）新しい交通システムの導入検討についてだが、平成元年度から導入検討調査を行うとともに、平成 8 年 4 月には、市民代表・有識者を交えた「新しい交通システム導入検討協議会」から提言をいただいた。また、平成 9 年度から 1 1 年度に開催した総合交通対策シンポジウムにおいて、新しい交通システムの導入等について検討状況を報告させていただいた。その後、平成 1 2 ・ 1 3 年度の 2 カ年で東京大学大学院太田教授を委員長に、国、県、市の関係機関で組織した「相模原市都市モノレール等調査検討委員会」を設置し、導入の必要性や導入ルート、導入システム等について検討を行った。導入ルートについては、先

行検討区間を相模大野から原当麻までとし、また、導入システムについては、現在の技術水準ではデュアルモードバスが最適という結果となっている。この調査結果をもとに、平成14年度には市民から広く意見を聞くために、市民5,000人を対象とした市民アンケートや直接対話を目的とした市民フォーラムを2回開催した。また、専門的な立場からの助言等を求めるために、「相模原市新しい交通システム専門家会議」を設置し、検討してきた。平成15年度は、相模大野駅における乗り継ぎ利便性の向上及び事業費の低減化を図るため、新しい交通システムの相模大野駅への導入空間について検討を行った。

今後の取組としては、「市都市モノレール等調査」において設定された中間駅の形態及び駅位置等の精査を行うとともに、導入に向けた深度化調査として、上下分離方式や民間活用等事業手法の検討及び、事業採算性の検討を行い、専門家会議の意見も踏まえながら、導入についての方向性を決定してまいりたい。

次に、(2) リニア中央新幹線新駅の市内誘致についてだが、平成2年から継続して、「リニア中央エクスプレス建設促進神奈川県期成同盟会」を通じて、リニア中央新幹線の早期建設と市内への停車駅設置実現に向けた活動を展開している。また、平成8年度には「リニア中央新幹線波及効果導入空間等調査」を実施し、相模原新駅の広域的役割や新駅設置の波及効果の調査を行い、平成10年度には「リニア中央新幹線新駅需要予測調査」を実施した。平成11年度には「リニア中央新幹線新駅周辺検討調査」を実施し、新駅設置に向けて誘導すべき都市機能等の検討を行った。平成13年度からは市民への啓発活動として「リニア中央新幹線親子試乗会」及び「リニアパネル展」を実施してきた。

続いて、2ページをごらんいただきたい。

今後の取組としては、上記の調査を基礎資料とし、県期成同盟会と連携を図りながら、新幹線新駅の市内設置に向けて、より一層の誘致活動に取り組むとともに、本年度も引き続き「リニア中央新幹線親子試乗会」や「一般試乗会」等を実施することとしている。

次に、2、鉄道対策について説明する。

最初に、（１）ＪＲ相模線の複線化促進についてだが、神奈川県及び沿線４市１町から構成される「相模線複線化等促進期成同盟会」を通じて、全線複線化の早期実現に向けた活動を展開しているが、このような中、平成１２年１月の運輸政策審議会答申第１８号では、「沿線開発の進捗等に伴う輸送需要動向を勘案し、信号保安施設改良、行違い施設の新設等を行う」とされたところである。同盟会としては、平成１１年度より複線化にかかわる検討調査を実施し、行違い施設設置及び部分複線化などによる段階的整備構想を打ち出すとともに、需要予測、概算事業費の算出、事業採算性の検討、駅周辺まちづくりの検討などを進めている。また、平成１４年度及び１５年度は、国土交通省関東運輸局により相模線の活性化方策と基盤強化策に関する調査が実施された。

今後の取組としては、複線化の実現に向けた沿線地域の活性化や駅周辺まちづくり等の実施方策について、課題の整理や調査等を実施していきたい。また、啓発活動として、引き続き「相模線沿線ハイキング」を開催していく予定である。

続いて、３ページをごらんいただきたい。

（２）小田急多摩線の延伸促進についてだが、小田急多摩線の延伸については、平成３年度に、「小田急多摩線延伸検討調査」において、路線計画、需要予測、事業採算性の検討を行い、平成４年度から８年度にかけて、学識経験者等からなる懇談会において広域鉄道ネットワークのあり方や小田急多摩線延伸の早期実現について検討を行ったところである。平成１２年１月の運輸政策審議会答申第１８号では、小田急多摩線の延伸については、「横浜線・相模線方面への延伸について、今後整備について検討すべき路線」と位置付けられたところである。また、町田市・都市基盤整備公団・小田急電鉄(株)とともに組織した「小田急多摩線延伸計画研究会」において、路線計画、需要予測、概算事業費の算出、早期実現に向けた取組方向等を整理し、平成１２年２月に報告書としてまとめたところである。さらに、平成１４年９月には、小田急多摩線の延伸が想定される地域の自治体、商店会関係者により、「小田急多摩線延伸促進協議会」が設立された。平成１５年度には、「小田急多摩線延伸計画研究会」において、小田急多

摩線の延伸にかかわる事業主体、事業手法等の比較検討や各関係機関の役割等について調査を行った。

今後の取組については、過年度において実施した調査結果を基に、事業実施のための方策を検討するとともに、「小田急多摩線延伸促進協議会」と協働し延伸に向けた活動を推進してまいりたい。

次に、（３）ＪＲ相模線南橋本駅周辺交通施設の整備についてだが、平成９・１０年度に、東西の駅前広場用地及び駅前広場整備に必要とされる公共施設用地の一部を確保したところである。また、平成１１年度には、東西自由通路、駅舎改築及び東西駅前広場の整備について基本計画を策定し、平成１２年度には、駅周辺における公共施設基本計画を策定した。さらに平成１３年度には、東西自由通路及び駅舎橋上化における概略設計を実施し、また平成１５年度には、ＪＲ東日本と覚書を締結し、東西自由通路及び駅舎橋上化における詳細設計を実施した。

今後の取組としては、本年度は、ＪＲ東日本と「施行協定」を締結した後、東西自由通路、駅舎橋上化の工事に着手し、平成１８年度内の完了を目指してまいりたい。なお、駅前広場整備及び公共施設整備については、平成１９年度以降に実施してまいりたい。

続いて、４ページをごらんいただきたい。

（４）鉄道事業者等への要望活動についてだが、神奈川県下全域にわたる鉄道輸送力の増強促進については、「神奈川県鉄道輸送力増強促進会議」に所属し、関係機関に要望活動等を実施している。また、相模原市域の鉄道輸送力の増強促進については、昭和４４年に設置した「相模原市鉄道輸送力増強促進協議会」を、平成１３年度には「相模原市公共交通整備促進協議会」に改組し、これまでの鉄道輸送力の増強に関する取組に、新しい交通システムやバス交通等を加え、公共交通全般についての取組、要望活動等を実施している。

今後の取組としては、引き続き、公共交通整備促進に向けて、関係機関へ要望活動等を実施してまいりたい。

次に、３、バス交通対策、（１）バス交通対策基本計画の推進についてだが、この計画は、平成１４年２月１日に実施された乗合バスに関する規

制緩和に対して、生活交通の確保を図るとともに利用しやすいバス路線網の構築を目指し、関係機関等の協力を得て策定したもので、その内容は「バス路線網計画」、「バス活性化計画」及び「実現化方策」で構成されている。市内バス路線網の再編だが、平成15年12月に、バス事業者による路線網の再編が実施された。この再編は、市の基本計画との整合が図られ、長距離系統の見直しや競合路線の統廃合により、定時性の確保、等間隔運行、いわゆるパターンダイヤ化の積極的導入を図ったものである。

今後の取組としては、本年度は、バス路線網再編後の利用動向について「市政に関する世論調査」等により検証を行い、より利用しやすいバス路線網の実現についてバス事業者と調整を図っていく。

続いて、5ページをごらんいただきたい。

(2) コミュニティバス等の検討についてだが、平成14年10月に、職員で構成する「検討ワーキンググループ」を設置し、コミュニティバス導入の必要性を検討するとともに、導入する場合には、どのような形態が本市にふさわしいか論議している。

今後の取組としては、本年度は、世論調査や各種団体へのヒアリング調査を実施し市民の意向把握を行い、導入の必要性について見極めを行う必要があると考えている。

次に、4、TDM（交通需要マネジメント）施策、(1) TDM施策の推進について説明する。平成13年度に、本市の交通施策整備の指針となる「相模原市総合都市交通計画」を策定した。この計画は、「道路計画」、「公共交通計画」、「TDM基本計画」の3つの部門別計画で構成されており、今後、限られた財源の中で増えつつける自動車交通を円滑に処理していくためには、道路整備等のハード整備だけでは対処できないことが明確となり、交通需要マネジメントについて具体的な検討を進めることとしたものである。このTDM施策というのは、道路利用者の時間や経路の変更、交通手段の変更、自動車の効率的利用など交通の「需要」をコントロールすることにより、都市や地区レベルの交通混雑の緩和を図る手法である。平成15年度から「TDM基本計画」に基づき、現在道路渋滞が課題となっている「県道54号相模原・愛川線」において、地域の特性に合っ

た実現性の高い施策の抽出を行うため、ワークショップ手法で導入し、市民参画による検討を実施しているところである。

今後の取組としては、本年度は、「ワークショップ」と併行して、道路管理者や警察等からなる「TDM推進委員会」を組織し、効果的で実現性の高い施策を抽出し、平成17年度は、抽出した施策について「社会実験」を実施し、効果の検証等を行ってまいりたい。

続いて、6ページをごらんいただきたい。

5、交通バリアフリー法の推進、（1）相模原市交通バリアフリー基本構想の推進について説明する。平成12年に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」、いわゆる交通バリアフリー法が施行され、この法律は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性、安全性の向上の促進を図ることを目的としており、市町村は一定規模の駅等を中心とした地域を「重点整備地区」として基本構想を策定することができることとなっている。この基本構想は駅施設、駅前広場、道路、信号機等のバリアフリー化に関する事項を定め、交通事業者、道路管理者、公安委員会等はこの基本構想に沿って事業計画を作成、実施することとなっている。このため、本市においては、平成13年度に「相模原市交通バリアフリー基本構想策定懇話会」を設置し、学識経験者、高齢者・障害者団体及びその他関係機関が参画して、相模大野駅を中心とした重点整備地区における基本構想を策定した。また、この基本構想の策定にあたっては、ワークショップ手法を導入し、高齢者、障害者をはじめ、市民参画のもと、重点整備地区における、まちあるき点検を実施し意見、要望を反映させた。平成15年度より基本構想を着実に推進するために、「相模原市交通バリアフリー基本構想推進連絡会議」を設置し、各特定事業者から進捗状況の報告や事業調整等を実施しているところである。

今後の取組としては、引き続き、基本構想の推進及び重点整備地区における各特定事業計画の推進を図るとともに、その他の駅についても、基本構想に準じたバリアフリー化の検討を実施してまいりたい。

続いて、6、公共交通サポーター制度、（1）公共交通サポーター制度

について説明する。この制度は、これまでの「バスサポーター制度」を改正し、幅広く公共交通全体の意見を聴取するため、本年度、制定した。この制度は、市民の方々に、公共交通に対する関心を深めていただくとともに、公共交通に関する提案や意見をいただき、公共交通サービスの改善に反映していく制度である。

今後の取組としては、交通対策に係る特定の課題に対して、意見の聴取やアンケート調査への協力依頼を行う一方で、市からも積極的に情報提供し、交通対策に関する双方向の情報公開を行っていく。

以上で、説明を終わる。

○米山委員長 ただいまの説明に対する質疑を行う。

○菅野委員 今、説明を受けたが、この前開かれた市公共交通整備促進協議会での報告とどこが違うのか。

○大村都市交通計画課長 相模原市長、全議員、あるいは連合自治会等が一体となって進めている市公共交通整備促進協議会では、そちらで決めた事業計画について、当該年度に進めてきた要望活動の内容等を中心に、活動実績等を報告させていただいた。

○菅野委員 それはわかるが、会議の性格が違う。市として報告した内容と、どこがどう変わっているのか。特別委員会だから、当然、特別委員会としてのあり方が問われる内容になると思うが、今の報告を聞いていると、そんなに変わっていないのかという気がするが、その点はどうか。

○大村都市交通計画課長 事業内容としては、公共交通整備促進協議会の内容も全体的に網羅されている。その具体的内容については、今回、詳細に状況説明をさせていただいたということになろうと思う。

○菅野委員 そうすると、わずかな時間だったが、あそこでは意見が出たり、若干でも質疑があったが、その点についての検討なり何なりは多少されているのか。

○大村都市交通計画課長 前回の公共交通整備促進協議会は7月21日に開催したので、期間的には短い話なので、特にそこから進んでいる状況ではない。ただ、その中では、新交通の問題とバスの乗り継ぎ問題の話が出てきた。そういった中で、バスの乗り継ぎ問題については、出てきた

内容について事業者に伝えて要請している状況である。

○菅野委員 そのときの内容ときょうの報告はほとんど変わらないのではないかと思う。そういう中で、特別委員会としてどういうふうに今後検討していくのかというところがもちろん議論になっていくと思うが、市として、特にこういう問題について特別委員会に議論をしてもらいたいというものは全くないのか。

○大村都市交通計画課長 現在、私どもが特に大きな課題としてとらえているのは、コミュニティバスの導入、それと長期的な考え方になるが、新交通の調査を進めているので、その調査状況については報告させていただきたいと思っている。

○菅野委員 そうすると、コミュニティバスの検討というのは、今のところ、この程度の報告でいいのか。

○大村都市交通計画課長 最初に委員長からお話があったように、メンバーが変わっているという状況があり、今回は全体的な状況説明をさせていただき、その中で議論いただくという状況である。

○菅野委員 要するに、コミュニティバスの検討というところで、これからどうするのかというのがちょっとよくわからない。そこをどういうふうにやろうとしているのかということを知りたい。

○大村都市交通計画課長 先ほど部長の方から話したように、現在、庁内でワーキング検討会を設けて検討している。その中で、導入するに当たっての導入形態、運行方法、ルート、運賃、導入地区というところまで詰まっている。そうした中で、関係団体——民生協議会あるいは自治会等でヒアリングを進めており、導入に当たっての考え方についての意見等を聞いている。ヒアリングした結果、地域によってはばらつきがある。交通が便利な地域とそうでない地域と思われるが、ばらつきがある。交通不便地区については、特に生活交通手段の確保として必要とする意見が多くあった。高齢化の進行に伴って、徒歩、自転車での外出ができない、自動車の運転が困難な人が多いというような形になってくると、今後ますます必要になってくるのではなかろうかというような意見が出てきた。しかし、必要ないという意見も出てきている。市の財政負担を伴うものは必要ない、

あるいは交通が便利な地区の在住者については、地代や税金を通じて便利さに対する出費を求めているが、交通不便地区については出費していないと、そのような税金上の格差があることから、公費でやるのはどうかという意見が出てきている。関連の意見としては、導入の是非については実証実験等をやった中で評価して決定するのがいいのではないかと。交通不便地区について、すべてを網羅できないという中では、公平性に十分注意して、適正に配慮して選択してほしいというような意見があった。これからの一つの考え方として、市の交通不便地区と言われているところは点在している状況にあるので、そういった中から、一つのモデル地区的なものを検討していかなければいけないのではないかと考え、今、準備を進めようとしているところである。

○菅野委員 バス路線網基本計画を立てる前提として、幾つかのいろいろな考え方があったと思うが、基本計画を立てて、新しいバスの規制緩和の問題が出されてから、交通不便地区としての対策を立てなければならぬという考え方が一つはあったと思う。市としても、一定の交通不便地区については財政的な負担もしながら、対策を立てていかなければいけないというように私は聞いていたが、ちょっと休みをしていたということもあり、そのところは事前にもうちょっと検討しておけばよかったのかもしれないが、そこら辺の考え方がその時点が変わったのかどうか聞かせていただきたい。もう一つ、コミュニティバスというのは、交通不便地区にコミュニティバスを導入するという考え方のように聞こえてくるが、そういうこととしてコミュニティバスというものを検討するようになったのか。そこは私が休んでいるときに変わったのかどうか知らないが、認識が違っているのかどうか知らないが、明確に答えていただきたい。

○大村都市交通計画課長 バスの再編に当たり、バス交通基本計画を策定し、実施しているが、その考え方の基本的な大きな柱としては、幹線と支線だけは相模原市の中では絶対確保していくということで4 3系統——幹線は7系統、支線についてはターミナルを中心にしていく考え方の中で3 6系統を完全に確保していこうという考え方の中で再編計画をつくってきた。確かに再編によって、ある一定の地区では長大路線が分断されて

いるような状況が出てきているが、そういう考え方の中で策定され、実行されている。もう一つ、交通不便地区の取り扱いについては、いわゆる交通弱者ということで、基本的な考え方としては、市街化区域の中で、駅生圏で1キロ、それからバス停から300メートル外れた地域としてとらえている状況である。

○菅野委員 今、交通弱者という言葉が使われた。交通不便地区の人たちが交通弱者と聞こえたが、若干違うのではないか。

○大村都市交通計画課長 いわゆる交通弱者と考えているのは、高齢者などでマイカーや自転車に乗ることができない人、あるいは主婦等でそういったものを持っておられない方々のことを考えている。

○菅野委員 要するに、交通不便地区と交通弱者というのは違うのではないか。それをごっちゃにしているのではないか。

○大村都市交通計画課長 福祉と公共交通の考え方で若干異なるかと思うが、公共交通としては、基本的なルートが決まっておるようなものがほとんどなので、ドア・ツー・ドアとは若干異なるかと思っている。我々の考えている公共交通という意味では、ある程度の一定のエリアでバス路線が走っていない状況のところから考えている。

○菅野委員 相模原市が独自に、規制緩和に対して、基本構想をつくり、長距離だとかを分断し、神奈中にも協力してもらって、バス路線網の再編をするための努力をするというのは、それはそれなりに私も一定、わからないことではないし、そのことは大切だと思った。ただ、そういう状況の中で交通不便地区になってしまうところが出てしまう。それについては、採算性の問題も含めて、やむを得ない部分もあるかもしれない。そのところはどうか対応していくかというところでもって、交通不便地区という言い方をしていたが、それが今度は交通弱者になってしまったのか。

○内田都市部長 交通不便地区というのは、ただいま課長から話したとおり、市街化区域において、バス停から300メートル、鉄道から1キロということである。委員から御指摘があったが、バスの再編に伴って、例えば今までバスが通っていたところが廃止されたという区域もある。そういうところを今言ったバス停から300メートル、鉄道から1キロとい

う区域について交通不便地区と定め、その区域をどういうふうに通ミュニティバスを走らせたらいいかということを今、検討している。交通不便地区の中には弱者もいるが、交通不便地区と弱者はイコールではない。弱者については、福祉の方でいろいろな施策を講じており、私どもが交通不便地区と定めた中に、たまたま車に乗れない方がいるということである。

○菅野委員 私の理解が不十分なのか、市の方がそういうふうな方向をこの中で考えてきたのかわからないけれども、当初、この基本計画を立てるに当たって、交通不便地区というのが出てくることはやむを得ない部分があると。だから、交通不便地区は交通不便地区としてどう対応していくかということを検討していかなければいけないと言っていた。そのことが通ミュニティバスになったのかと言っている。交通弱者に対して通ミュニティバスを導入しようという考え方がもう一方であったはずである。それがどうも一緒になっているような気がしてならないが、そのところはどうか。

○内田都市部長 交通不便地区をカバーするために通ミュニティバスを走らせるというふうな定義のもとで進めている。

○菅野委員 だから、そこが変わってしまったと私は思う。それはいつ変わったのかどうか知らないが、私が休んでいるうちに変わってしまったのかどうか知らないが、では、通ミュニティバスの定義というのは何なのか。

○内田都市部長 通ミュニティバスの導入の目的や検討について読ませてもらうが、路線バスが運行されていない地域に対する最低限必要な交通サービスの提供や、いわゆる移動制約者に対応した交通手段の確保が求められているということから、この問題に対処するための手段として、通ミュニティバスの導入を検討しているところである。

○菅野委員 それは、市が今、考えていることであって、それを聞きたいと言っているのではない。基本計画を立てる当初は、交通不便地区が出てくるだろうと。そういう状況の中で、市としても一定の資金を投入しても、交通不便地区に対する対応は考えていくと。私が理解するところでは、通ミュニティバスというのは、武蔵野市でやっているムーバスのよう

に、いわゆる交通弱者が公共施設や何かに便利に行かれるようにするものではないのか。だから、市として、それを一緒にした形で考えるというふうになったんだというならば、そう言ってもらえればいい。休んでいるうちにそうなったということならば、それでいい。どうもその話は理解できないというのが今の私の率直な思いである。

○大村都市交通計画課長 先ほど来、申し上げているように、交通不便地区への対応としての導入をワーキングの中では検討してきた。たまたまた名称の部分については、コミュニティバスという扱いになっているが、いわゆる交通不便地区への対応としての会議等は進めている状況である。

○菅野委員 バス交通についていろいろな検討しているのに、随分変わった。課長そのものも変わった。私も休んでいたかもしれないけれども。一番最初にバスの規制緩和の法律が出されて、どう対応していくかというときに、最初の考え方としてそういう考え方があった。では、それをずっと検討して行って、交通不便地区にコミュニティバスを走らせるというふうに変わったのか。

○大貫都市交通計画課主幹 恐らく計画を策定するときのコミュニティバスの定義というのは、割と福祉の方に重きを置いた表現だったと理解している。それが変わったのかと菅野委員が言われたが、コミュニティバスをどうするかということで職員の中でワーキングを重ねている中で、市としてコミュニティバスを入れるとすれば、交通不便地区を主体として特に交通弱者に目を向けた導入が必要だというふうになったことは事実である。

○菅野委員 だから、変わったのである。そこを明確にしないで、交通不便地区と交通弱者と。では、交通不便地区でないところには交通弱者はいないのか。

○加山助役 今まで議論されているように、コミュニティバスというのは、我々、導入する地域の行政と市民と一緒にあって、今言われているような交通不便地区に対応する愛称でこういった名前と呼んでいるだけであって、コミュニティバスの定義はどういうものかということについては、今後、またよく調べなければいけないと思っている。ただ、そういうこと

で、今まで菅野委員が言われているように、当初、我々が基本計画を策定したときには、バス路線の再編、規制緩和といったことの中で、バス事業者の採算性が合わない地域が外されると危惧されることがあった。そういったところに対してどういう対応をするかということが大きな問題としてあった。今後も調査をしていくが、そういった中で、どうしても交通不便地区が生じた場合については、行政なりが新たな手法でそういうものに対応すべきだろうということがある。その中で、行政の対応もあるけれども、不便地域の路線を維持するに当たっては、地域の人たち、利用者にも負担をしていただくということもあるべきだということが基本計画の中に載せられている。そういったことを含めて、その不便地域に——コミュニティバスと我々は呼んでいるが、そういったバスを走らせるに当たって、どういう手法でやったらいいかを今、検討している。その内容としては、今言ったように、交通弱者ということで、例えばお年寄りで車利用ができなかったり、歩くことがなかなかスムーズにできない人、また、先ほどから言っているように、300メートル以上離れているので、子供たちがなかなか利用できなかった、そういった人たちに対してどうするかという問題がある。それと、今言われているように、福祉の関係で、病院に行ったり、または体の自由がきかない人たちに対してどう対応するか、こういう内容的な問題もある。これについては、今申し上げたように、交通対策としては、路線の再編等により、不便地区に対する対応をどうするかということで今やっている。その検討を今、職員レベルでやっているが、福祉的な対応をどうするかということについてはいろいろ議論があるということで今日まで至っている。そこら辺の整理については、今後の中でさせていただきたい。

○菅野委員 非常に市の考え方がよくわかった。ただ、いい悪いは別として、それから名称のことも含めて、当初の考え方と変わってきている。東京大学の太田教授にも参加していただいて、バス交通に関するシンポジウムをやったことがある。そのときに太田教授は、公共交通に対する日本の考え方——例えばバスだけではなくて、鉄道に対しても、どうしても採算性を優先するけれども、公共交通というのは採算性で見て本当にいいの

だろうかという疑問を投げかけた。公共交通のあり方の問題として、大変胸に落ちる意見をいただいた。そういう中で、この基本計画をどう立てるかというのも随分議論をしてきたはずである。他市や他県なり何なりが規制緩和でどんどん新しい業者を入れるとか、いろいろなことをやりながら進めてきたけれども、しかし相模原市の場合は、市民の足を確保するという上ではバス交通が頼りだと。これだけバス交通が必要なのに、神奈中の採算性が合わずに相模原では赤字で、町田市やほかのところで稼いでいる部分をこちらに持ってきているという話まで出てきている。その中で、ここのところは整理をしていくということで、神奈中にも協力してもらって、やっとこの４月からやったわけである。そのときの議論では、コミュニティバスとバス交通の不便地区というものは明確に分けていたはずである。分けていて、交通不便地区は一定の税も負担しなければならないかもしれないと、こういう発言だってあったのである。それがコミュニティバスだ、コミュニティバスだといって、コミュニティバスのアンケートもとって、税を導入していいかどうかというところまで問うアンケートになっているということについて、私は本当に不思議に思っていた。職員のワーキングだの検討で、そういうふうに変わってきたというふうに私は理解するが、その変わったことのいい悪いは別として、変わったんだということならば、変わったと言っていたきたい。

○内田都市部長 相模原市バス交通対策基本計画を１５年３月に策定している。その中に、福祉に対応した交通サービスの充実というものがある。これを読ませていただくと、本計画においては福祉に対応した交通サービスの充実も勘案しているが、乗り合い交通では十分に対応するには限界があるため、福祉に対応した個別輸送サービスの充実が必要と考えられる。したがって、福祉に対する個別輸送サービスについては、バス交通と適切な役割分担と連携を図った上で、福祉タクシー制度の充実や、いわゆるコミュニティバスの導入の検討などの対応も望まれる。ここのところに明確に、一つは福祉タクシー制度の充実をうたわせていただいている。一方で、不便地区をカバーするようなコミュニティバスの導入ということを書いており、私どもはこういうふうな計画で本計画を策定してきたものと

考えている。

○菅野委員 それは違うのである。交通不便地区で福祉タクシーという形で乗り合い自動車というふうに行っている自治体もある。大型バスを時間的に走らせて1人か2人乗るというよりも、定期的にタクシーを何人かで乗ってくるとか、いろいろな方法を使ってやっているところがある。それは交通不便地区のこともあるのである。交通不便地区とコミュニティバス、福祉のバスというのは、今、交通不便地区にコミュニティバスをとるのが主体になっているけれども、そこはすれ違いの論議をしていると私は思う。そのところはもう少し今後の中で検討してもらいたい。これ以上いろいろ議論しても、どうもかみ合わない。それは市の担当が変わったからかどうか知らない、私が休んでいたかどうか知らないが、考え方としては完全に変わっているというところだけは指摘しておきたい。

○加山助役 考え方が違うというよりも、コミュニティバスの中に福祉対策の部分も入れて考えたコミュニティバスという制度という話だと思う。今申し上げたように、基本計画の中では、不便地区、または福祉対策のバス、こういったものを同時に導入することは非常に難しいということを行っている。したがって、福祉対策用のバスについて、行政側として何もやらないということではなくて、それは分けた中で対応を考えた方がよろしいだろうということを基本計画の中では言っているのである。我々は今、コミュニティバスの導入について、職員レベルのワーキングなどで検討している。その中でも、いろいろ意見が出ている。先ほど委員が言われていたように、不便地区への導入については税金で対応すべきものとして、当然、そういうものについては行政がやるべきだという考えも示されており、我々もそういう意見を持っているが、先ほどから言っているように、基本計画の中では、採算性や維持の問題がある。したがって、これは利用者負担の問題などを検討しながら、また、採算性、持続性、ルートの問題、こういったものがいろいろ出ているので、現在、検討の中でこういったものを明確にしていきながら、先ほど担当からお話し申し上げたように、実験、実証をしながら、最終決定をしていきたいと思っている。

○菅野委員 助役は、交通不便地区については税ですべてやれという

ふうに私が考えているようだというふうな言い方をしているが、私はそういうことを言っているのではない。当初、この基本計画を立てるときに一あの当時、どこの自治体もそうだったが、交通不便地区は大変なことになってしまうということで、一定の税の投入も必要だという考え方は打ち出していた。今度のアンケートの中で、コミュニティバスというのは、福祉のバスというふうに理解した方がいいのか、交通不便地区への導入のコミュニティバスなのか考え方を問うという点では、市民が本当にそのことを理解した上で答えるだろうか。これは交通不便地区の人にだけ行くわけではなくて、市民アンケートの中で、いろいろな項目の中の一部として入っているわけである。だから、全然意味合いが違っている。そういう点では、今議論した内容を明確にしながら、私は改めて福祉のバス、それから交通不便地区に対する対応策をしていただきたいと思う。

○大村都市交通計画課長 先ほど税の投入の話が出てきているが、考え方として、この基本計画の中では、幹線及び支線バスにおいて採算上の問題で話が出てきた場合は、それは公共として、公的投資、公的負担を賄っていく。その考え方は、この中で打ち出されている。

○菅野委員 そういうことは言われていた。それは知っている。同時に、交通不便地区についてもそういう考え方が全くなかったのか。

非常に大事なところだと私自身は認識している。

○米山委員長 休憩する。

午前10時28分 休憩

午前10時37分 開議

○米山委員長 再開する。

他に質疑はないか。

○細谷（達）委員 休憩前の菅野委員の質問に関連して、コミュニティバスの関係だが、ワーキンググループでコミュニティバス導入の必要性を検討されて、それを受けて、我々、特別委員会は、昨年、それを実施している武蔵野市を視察させていただいた経過がある。私が気になっているのは、1カ年たって、今後の取組として、導入の必要性について慎重に見

極める予定と書いてある。ワーキンググループを設置し、検討し、その必要性がありながら、少し下がったように感じてならないが、説明してほしい。

○内田都市部長 現在、世論調査あるいは各種団体にいろいろなヒアリングをさせていただいている中で、もろもろの意見が出ており、答えとしては慎重に見極めるという方向だが、基本的には今年度に導入するかどうか決定する。これはもちろん、何年間もやってきたわけであり、寒川町、茅ヶ崎市、町田市でやっており、私どもに比べて財政的に低いところでもやっているのだから、当然、不便地区にはコミュニティバスを走らせてみたいという気持ちを持っている。国から2年間補助金が出るので、できれば補助金をもらう形で今、進めている。そのためには、来年やろうと思えば、今年度、補助金の要望を出さなければいけない。それにはいろいろな条件があり、すべてのものがある程度固まっていないと出せないという中で、今年度の要望はちょっと無理である。だから、今年度やる方向で決定し、来年度要望をして、導入についてはなるべく早い時期にやっていきたい。ただ、交通不便地区といっても、市域には幾つも区域があるわけである。いろいろ世論調査やアンケート調査をしている中で、例えば病院に行きたいとか、あるいは最寄りの駅に行きたいとか、いろいろな意見が出ている。そういうところをカバーし、なおかつ、道路幅員がやはり5メートル以上――私、茅ヶ崎市で乗ってきたが、5メートル以上とか6メートル以上の道路がないと、すれ違いが非常に難しい。そういうものも加味した中でルートなりを決定していきたいということで、本年度についてはそういうものも具体的に決めさせていただくという中で、見極めるというのは言葉であり、世論調査あるいは各種団体の意見を聞いているので、それらの意見を踏まえながら、慎重に見極めたいという答えをさせていただいている。私どもとしては長い間かかってきた懸案事項なので、本年度に決定し、なるべく早い時期に国庫補助も導入しながら進めていきたい。

○細谷（達）委員 余り部長の話をうのみにするわけにいかないような感じがする。もちろん、調査した中の話でこうなるんだろうが、去年はこういう文言は出ていなかった。ワーキンググループまでつくって設置の

必要性があるということで、我々だって、昨年の特別委員会で、この問題については非常に重要なことであり、またさきの福祉の問題もあり、特別委員会のテーマとしていいということでやったわけである。これだけは気になってしょうがなかった。もう一回確認したい。

○内田都市部長 この事業をやっていくためには、例えば200円とか300円、利用者からもらうという考えもあるが、とてもそういう値段の中でペイする事業ではない。場所によって違うが、例えば近隣の寒川町や茅ヶ崎市にしても、導入に当たって税金を投入している。その額がかなり高いわけである。そういう意見も踏まえて、各種団体の意見を聞いている。そうすると、交通不便地区ではないところにお住まいの方もおり、何でわざわざそんなものに金を出してまでやらなければいけないのかという意見も一方にあるのは事実である。そういう意見を聞いているわけなので、方向としてはやるが、慎重に見極めたいということをおっしゃっていただいている。過去から引き続いてずっとやってきているのだから、助役なり市長からも早く結論を出せと言われており、私ども事務局としては今でもやりたいという気持ちを持っている。ただ、それにはやはり金がかかるので、市民の合意形成のため、少し時間をいただいて決定していきたいと思っている。

○岸浪委員 交通不便地区に住んでいるので、今の部長のお話は期待を持って聞かせてもらった。バス交通対策の関係で、路線網をいろいろ切られたり、廃止されたりして、その後もいろいろフォローをしているのだが、乗り継ぎの関係でどうしても声が強い。Suicaとかいろいろ新しい技術を導入したやり方もあるのだろうが、その後の検討の中で、もう少し市民にとって負担の少ないやり方というのは何か出てきたのか。

○大村都市交通計画課長 乗り継ぎの関係については、ＩＣカードの導入というのが基本的な考え方である。バスあるいは鉄道事業者等の関係も含めてそれでやっている。18年度という話が出てきているが、長大路線を分断した中で乗り継ぎが生じたところについては、私どもの方から神奈中に対して、乗り継ぎの負担軽減を図るような形の導入を早いうちにやってほしいという要請は常々している。現在のところ、神奈中の方でも検

討するという約束をいただいている。早急に簡便な方法で乗り継ぎに対応できるようなことを考えていただきたいということで私どもから要請している。

○岸浪委員 神奈中の方で検討されているという話だが、事業者と話している内容で、もう少し具体的に、例えばいつまでとは切れないと思うが、もう少しイメージがわくようなことは答えられないか。

○大村都市交通計画課長 私どもでも早急にそういう話ができるよという事で申し入れはさせてもらっているが、現在、神奈中の方では、先ほども言ったように、いろいろ調整事項が多いという中で、今のところ、そこまでの回答をいただけていないのが現状である。

○岸浪委員 バス停の移動とかいろいろ配慮をいただいているので、この程度にとどめる。

（１）新しい交通システムの導入検討の関係だが、昨年８月の特別委員会の中でいろいろ話があった。その中で、今回結論が出たのか出ていないのかわからないが、今後の取組の中でＰＦＩの導入の検討という言葉が出てきていないが、ある程度その辺の検討が進んでまとまった状況にあるのか、その辺の状況について伺う。

○大村都市交通計画課長 新交通については、先ほど部長から説明したとおり調査を進めてきているが、ＰＦＩの導入云々については、まだ庁内的な検討は進められていない。まだ具体的な事業手法という段階には至っていないので、申しわけないが、なかなか進んでいない状況である。

○岸浪委員 昨年の特別委員会での説明から１年経過したことしの説明で、進んだ部分はどこになるのか。

○大村都市交通計画課長 まず、１５年度の調査内容からお話しさせていただくと、モノレール調査等の段階では相模大野駅と地下駅のアクセスに非常に高低差があり、２５メートルと随分深いところに入っているということで、利便性が非常に悪いというような状況があったことから、その取り扱いについて、経費節減等も含め調査した。その部分については、下水道等の関係もあるが、深さを低くする――高低差を少なくする、１０メートルほど縮めて１５メートルぐらいの高低差の中で対応できるという

ような調査結果をいただいている。16年度については、新しい交通システムの中で提案されている中間駅の取り扱いについてどうするかという話が出てきているので、中間駅のあり方ということを検討していくということで進めている状況である。

○内田都市部長 先ほどのPFIの関係だが、実は専門家からもいろいろ指摘されており、第三セクター方式あるいは上部分離方式等の検討、あるいは経済波及効果の検討とか費用対効果、あるいは先行事例、こういうものをもう少し深く調査をすべきだということを指摘されている。その中で、今、岸浪委員が言われたPFIも当然、検討しなければいけない課題だと思っているので、できれば平成17年度に調査検討してまいりたいと考えている。

○岸浪委員 PFIの関係についてはわかった。今後の取組の中で、民間活用等事業手法の検討、事業採算性の検討を行うという話だが、スケジュール的に大体何年ぐらいかけて結論を出そうとしているのか。

○内田都市部長 私的な考え方かもしれないが、これは長い時間をかけてやってきて、なぜ結論が出なかったかという、採算性の問題あるいは税金をかなり投入しなければなかなか解決できない、そういう問題があり、多分、結論がなかなか難しかったと思う。この10年ぐらいいろいろ調査をやってきており、具体的には需要予測——本当に2万7,000人が乗るのか、あるいは2万7,000人乗れるためには、周辺の開発をどう計画的に進めるのかとか、あるいは先ほど言った費用対効果の問題とか上下分離方式とか、まだまだ煮詰まっていないところがいっぱいある。それをできれば17年度に調査検討し、専門家の意見あるいは市民の合意形成、こういうものをきちんとやっていって、2年間ぐらいで結論を出したい。もう一方で、相模原町田線は例のさがみ縦貫道路のアクセス道路で、相模原茅ヶ崎線まで4車線になっている。将来的には、それから先の村富相武台線まで4車線をやってもらうということで、県もいろいろ計画をつくっていると聞いている。そういう中で、新交通を本当にやるんだとしたら、今でもかなりアクセス道路は交通渋滞をしているので、当然、さがみ縦貫道路のアクセスができれば、非常に慢性的な渋滞になる。そういう中で、

4車線にして、例えば中央分離帯を広くしてもらって、そこを導入空間にしたいということをお願いしている。だから、それをきちんと市の中でまず固めて、市が一丸となってやっていくんだという答えが出ないと、なかなか県の方も、はい、そうですかというわけにいかないと思う。そこら辺がタイムリミットだと考えているので、平成17年度に集大成をつくり、物理的にそういうことも含めて検討していかなければ間に合わなくなるということも現実にあるから、それにあわせて進めてまいりたいと考えている。

○関山委員 バス交通に関して質問する。今年度中に決定するという言葉をきょう聞いたので、私はこれを信じたいと思っている。来年度予算をとってということであれば、具体的な方式、例えば何々市方式でも結構だが、例えば稲城市——補助金の関係もあり、向こうは都で、こちらの県は余り裕福ではないのでちょっと心配だが、そういう形で多少金をかけても——私はもともとのコミュニティバスは余りはっきり分けられるものではないと思うが、交通弱者的なものに対しては余りいい返事ではなかったと思う。その後にバス路線再編の様子を見た後にということだったので、必然的に交通不便地域が中心になってしまうのかという危惧、それに対するゴーサインだったような感覚を私は持っている。そういう意味で考えたときに、方式的なものを具体的に考えているのか。

それから、アンケートのとり方についてだが、何度も何度もアンケートをとっている例が比較的成功しているのかなという気がしている。地域的な部分であるとか、どういう形でアンケートのとり方を工夫しているのか。また、高齢者が多い地域に対して、どういうことをしているのか伺いたい。

○大村都市交通計画課長 まず、導入のやり方だと思うが、先例市でやっているようなのは、バスを市が購入して、それを事業者に利用させるやり方と、事業者に業務委託というような形でやるやり方が考えられる。そのやり方も、最初のバスの投資的なものだが、基本的には大型バスではないので、購入してやるのか、補助してやるのか、そういった部分でどうするか。それから、収入のあり方で、それは事業者に対する収入として、不足部分を補うというようなやり方をやっているようなところがある。そ

ういったことを現在考えている。

アンケートのとり方ということだが、先行地区をどうするかという形だと思う。それは先ほど言ったように、不便地区のとらえ方の中で、再編等を含め、今、市政に対する世論調査を行っている。バス交通の状況を踏まえて、現在、地域的にはどういったところに不便と思っている方がいるのかどうか、そういったことも検討させていただきながら、その地区について導入していこうかなということも一つの大きな要素かと考えている。そういった中で、実際に細かいルートという話になってくると思う。先ほど言ったように、5メートル以上の道路がないとだめだと。そうすると、現行の競合バスが走っているルートという話になると、今度は事業者の採算性等の問題も出てくるということから、競合しないようなルート上の中で、いかに利用してもらえるようなルートが組めるかどうかということでアンケートをする必要があると考えている。

○関山委員 先ほどの話では、交通弱者的なものも踏まえてと言われたが、高齢者が多い地域もアンケートをとるのか。老人会の方たちの意見も聞くのか。交通不便地域という設定を皆さんの声として多いところに行くのか。もう少し細かいアンケートのとらえ方についての考え方はどうか。

○大村都市交通計画課長 まず、基本的に人口がどのぐらい張りついているかという人口密度の関係を調査する。あと、高齢化率、高齢化の状況なども、その地域においてどうなのかということは私どもの方で調査をさせていただこうかと思っている。

○関山委員 方式的には先ほどの話でははっきり出なかったが、例えば稲城市的な形だと、要望されると、時には高齢者が多い地域に回っていただくとか、朝など時間がはっきりしていれば、車に乗らなくても、それに乗って行くみたいなプラスアルファが出るかと思うが、具体的な方式というのは考えているのか。

○大村都市交通計画課長 コミュニティバスを走らせる場合も、路線の免許を取らなければいけないので、バス停の位置や道路というものは確定していかなければいけない話になる。基本的なルートをはっきりさせるということが必要なので、それをやってみた形の中で、最終的にまた路線

の変更ということが考えられると思うが、初期の段階ではルートを確認していかなければいけない。そういう中でのルート選考は非常に重要かと思っている。

○阿部委員 バス交通対策で1点伺う。バス利用促進を図るための位置情報システムの検討状況を伺う。

○大村都市交通計画課長 今話にあった地理情報システムというのはバスロケーションシステムがそれに当たってくるのかと思う。要するに、自分が乗りたいバスが今どの辺を走っているのかということがわかる仕組みがバスロケーションシステムだが、こちらについては、今、神奈中が調査を進めている。相模原市においても、早期に導入するような形での要請をさせていただいている。現在、神奈川県下では、厚木市が16年度末にバスロケーションシステムを導入すると聞いているので、相模原市においても、非常に有効な話なので、神奈中に対しては早急に導入していただきたいと思っている。

○阿部委員 それは神奈中が主導で検討されていることだと思う。今、厚木では入るという話だったが、相模原市では、例えば幼稚園の送迎バスだとか病院の送迎バス、それから新交通が入った場合にどうするのかとか、コミュニティバスが入った場合にどうするのかとか、そのような検討はされていないのか。

○大村都市交通計画課長 今、お話があったような状況も、神奈中として、市として導入ができるかどうかも含めて、相模原市に導入することであれば、当然、そういう話も議論させていただきたいと思う。

○阿部委員 今言った幼稚園の送迎バスなんて、何でこんなことを言うのかと思われるところもあるかもしれないが、例えば4月から群馬県高崎市でロケーションシステムが動いているが、iモードで住民が見ている。iモードで見ると、緊急情報が出ているし、市からのお知らせも出してもらえる。そこで市民アンケートをとることができる。同じことがインターネットでも見られる。ケーブルテレビで運行状況を見ることもできる。このロケーションシステムでバスの利便性が上がるという話ではなくて、市民とのコミュニケーションツールとしてロケーションシステムを利用して

はどうかという視点から導入されている。つまり、こちらが主体でリーダーシップをとっていかないと、事業者がやった、便利になった、神奈中は便利ですねという話ではなくて、相模原市でもっとリーダーシップをとって、どんどん進めてもらいたい。そういう視点を持ってやっていただきたいと思っている。現状、まだそのような議論をされていないと思うので、そのような点を要望する。

○米山委員長 他に質疑はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、本件に関する質疑を終わる。

この際、他に発言はないか。（「進行」と呼ぶ者あり）

ないので、以上で審査を終わる。

休憩する。

午前 11 時 04 分 休憩

午前 11 時 15 分 開議

○米山委員長 再開する。

次に、本年度の活動方針について御協議願う。

休憩する。

午前 11 時 15 分 休憩

午前 11 時 23 分 開議

○米山委員長 再開する。

今年度の方針は、バスロケーションを含めたバス問題について、乗り継ぎ問題については神奈中にしっかり要望していくということで決めたいと思うが、よろしいか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○米山委員長 この際、次回の委員会開催日の日程について御協議願う。

休憩する。

午前 11 時 24 分 休憩

午前 11 時 31 分 開議

○米山委員長 再開する。

第 2 回の委員会は視察ということで、11 月 1、2、4、5 日の中で決めることにしたい。

以上で本委員会の審査は終了した。

以上をもって、交通問題特別委員会を閉会する。

午前 11 時 32 分 閉会