

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)		相模原市都市計画審議会小委員会(第2回)				
事務局 (担当課)		まちづくり計画部 都市計画課 電話042-769-8247(直通)				
開催日時		平成29年11月29日(水) 18時~20時				
開催場所		相模原市役所本庁舎 2階 第1特別会議室				
出席者	委員	4人(別紙のとおり)				
	その他	0人				
	事務局	11人(都市計画課長、他10人)				
公開の可否		可	不可	一部不可	傍聴者数	0人
公開不可・一部不可の場合は、その理由						
会議次第		(1) 相模原市の都市構造の特性について <ol style="list-style-type: none"> <li>1 検討手順の確認</li> <li>2 都市構造上の特性と課題(交通軸)</li> <li>3 都市構造上の特性と課題(拠点)</li> <li>4 都市構造上の特性と課題(郊外部や中山間地域)</li> <li>5 都市構造上の特性と課題(防災面での安全に対する考え方)</li> <li>6 前回委員会での意見に関するデータ</li> </ol> (2) その他				

## 審 議 経 過

主な内容は次のとおり。( は委員長の発言、 は委員の発言、 は事務局の発言)

### 1 議題(相模原市の都市構造の特性について)

事務局から「都市構造分析に基づく将来都市像について」説明を行った後、質疑を行った。

津久井地域は、どのように拠点の性格付けを行い、どのように交通軸で結んでいくのかが論点である。

幹線快速バスシステムとはどのようなものか。

相模大野駅を起点にしたもので、接続バスを想定している。一部道路上には専用レーンを設ける予定で、工事を開始している箇所もある。導入の背景には、なかなか定時運行できないことや、路線バス網が重複している等がある。最終的には、原当麻駅までの延伸を計画している。

資料では、一部のエリアは人口増加が見込まれているが、人口増加の内訳は、どういった人たちが増えることを想定しているのか。子育て世代が増えるのか。

子育て世代等の特定の人口が増えるのではなく、幅広い世代の方々が増えていくことをイメージしており、その中で高齢者も増えていくと見込んでいる。

拠点としての機能を失いつつある相模湖・藤野地域が気になる。定住意識が低いのは限界が近づいてきていることが要因の可能性がある。都市機能が充実すれば住みたいという人がいるかもしれない。また、藤野地域は、上野原市とのつながりが強いことから、一体となって考えていく可能性もある。上野原市の隣接する地域は、人口などにおいて藤野地域と同じような状況なのか。

上野原市との境界部は古い集落があり、人口減少が際立っている状況にある。藤野地域は、鉄道を利用し上野原まで行くような形で交流がある。

相模湖・藤野地域は、20年後には人がいなくなることも考えられる中で、残っている方々が豊かに暮らせる形を考えていくことも1つの方向性である。

## 審 議 経 過

藤野地域の中で、さらに集落ごとの定住意識の違いは見られるのか。

定住意識は市民向けの無作為抽出のアンケート調査結果であり、今後細かく分析できるようにであればお示ししていきたい。

機能が充実していけば住んでくれるものなのか。若い世代などは機能があることで選択肢に入ってくるものなのか。

交通の収益性が求められる順番は、バス・生活交通確保維持路線・コミュニティバス・乗合タクシーで、それでもままならない場合は住民組織による運行になる。他市町村の立地適正化計画の話では、どうしても机上で考えた絵に描いた餅になりがちで、非常に難しいと聞いている。交通を行き渡らせると宣言するようなものではなく、住民が目指していけるような将来像を提示するとともに、行政としての支援メニューを提示していけるような計画としていければ良いのではないか。

職業上の具体的な業務内容はわからないか。自然を相手に仕事をする人が多いわけではないことがわかったが、具体的にどのような職種に就いているのかが分からない。また、地域に根差した仕事をしている人はどのくらいいるのか。

前回の線引き見直し時に調査した資料等から分析すると、藤野地域は、藤野病院がある関係で医療従事者が多くなっている。津久井地域は治水事業としてダム建設があった歴史的な経過から、建設業の方が多いという特徴がある。

拠点はローカルルールで性格を分けて良い。市街地部の拠点と、国が提唱している小さな拠点のようなものが混在しているため、同じくくりの中にあると違和感がある。

誘導といっても行政がすべて手当てするというわけではなく、住民が自助の力で集落を成立させていくことを目指す視点も重要である。

藤野・相模湖地域のあたりは、生活排水処理はどのようになっているのか。

藤野・相模湖地域のあたりの下水道は、基本的に合併浄化槽となっており、現状では維持等の面で問題ない。

## 審 議 経 過

下水道について、長期のメンテナンス計画を市の方で持っているのか？

現在計画を作っているところだが、津久井地域であえて排水区域をこれからのばしていくことはないと思われる。

橋本、相模原、相模大野の拠点は、単に広域拠点ということで良いのか、他の拠点と階層的に連携させる考え方が入るのか、他からアクセスしやすいようにするといった一般的な形で良いのか。相模原らしい拠点の考え方にすべきなのか。

乗合タクシーは基本的に地域内だけで、そこから橋本などの拠点到路線バスを乗り継いでいくしかないのか。また、コミュニティバス・乗合バスは、どのくらいの頻度で運行基準を満たさないことが生じると運行がなくなるものなのか。

その通りである。運行基準については、1年間運行して基準を満たさないようであれば見直しを行い、もう1年実証運行をし、それでも基準を満たさない場合は廃止となるもので、基準に達しないとすぐに廃止されるわけではない。ルート等については、見直しの際にフレキシブルに変えられる。

他市でBRTをはじめたものの評判が良くないと聞いている。軸となる太い幹線をBRTにして、軸からの枝葉の支線はローカルバスに乗換えるような統廃合を行っている。乗換に手間がかかるため市民から批判が出ているが、本当に需要に合っていれば合理的である。柔軟性を持って適宜変えながら運行させていけると良い。

三ヶ木が橋本駅からのターミナルで、そこから枝分かれする路線が構築されている。古くからターミナルの役割があるため、津久井地域において乗り換えすることは一般化されている。

相模湖・藤野地域は、八王子、上野原が行動範囲に入っているので連携できると良い。無理に市内の拠点の方に持ってこようとするのは生活感覚ともずれてしまうのではないか。

上野原市・八王子市と関係が深い状況の中で気になっているのは、同じ人口規模で隣接している場合は良いが、隣接部が中心部よりさらに過疎化が進んでいるため、公共交通で結んだ場合に、さらに存続の危機にあるような状況となってくる。既存の橋本方面とのアクセスを全て切ってしまうと、将来的に問題が生じてくると考えられる。

## 審 議 経 過

既存の橋本方面とのつながりがある程度残しつつ、境界部については行政で連携して一緒に課題解決していくような形にできないか。

県境でもあるので行政サービスは難しい連携になる。

市南西部の大沢・田名地区は、旧相模原市域及び市街化区域だが人口密度が低い状況の中で、旧市域の中でも課題になると考えている。

これらの地域は新しい建物が建っていたりする地区なのか。

工場の中に新しい戸建が建ち並ぶような状況である。公共交通不便地区であるものの、土地の安さから住宅が増えており、新築であることに意味があるため、中古住宅としては需要が見込まれない箇所である。

こういった箇所は居住誘導区域に含めないという考えもある。津久井などは旧来からの集落で、地域のつながりもあるため外すことが難しいが、こういった箇所は、行きつく先が空き家の増加によるスポンジ化した市街地になることが懸念される。将来的なあり方を考えながら検討が必要である。

中山間地域のハザードエリアは、用途地域の多くと重なっており、居住していくこともある程度仕方ないが、相模川沿いなどの浸水想定区域市街地部の住宅が密集している箇所はどのように判断するかが課題となる。

これらの箇所は、定期的に大雨の時に浸水したりするのか。

何百年確率の想定区域であるため、よほどの大災害が起こらない限り浸水しないと思われるが、近年の状況だと本当にその確率なのかはわからない部分もある。

相模川に近い田名地区はハザードエリアに該当するのか。

田名地区は必ずしもエリアに入っているわけではなく、相模川沿いの古くからの低層の市街地は浸水想定区域になっているが、低密度の住宅地区は一段上がったところにある。

町田市が尾根幹線道路の都市計画決定に向けて取り組んでいるが、相模原市はどのように考えているのか。

相模原市も、尾根幹線に接続する都市計画道路を来年度に都市計画決定する考えであるが、相模総合補給廠の跡地利用が決まっていないため、手前までの区間となる。

## 審 議 経 過

津久井広域道路とまっすぐつながると、道路によって車利用では、橋本は立ち寄らない拠点になってくる。

南区の南側の方々は町田・相模大野への私事活動が比較的多かったと紹介したが、市内の拠点には遠くても隣接市の拠点には近いため、日常生活にそれほど心配ないと思われるが、大沢・田名地区は隣接する愛川町などにも私事活動で行っているとは考えにくく、生活不便地域となっている。

そういったところには、逆に拠点を設けるべきなのか考える必要がある。

議論をまとめていくと、拠点により属性の分類は必要であるが、「どのようにメリハリをつけて分類するか」「拠点におけるライフスタイルを提示した中で、住民にどのような役割を担ってもらうか」は今後の検討課題である。将来的には手当てし続けることが難しくなっていくことを想定し、リスクを理解しつつ住んでもらう形として示す箇所も必要となる。協働で生活サービスを再構築するようなニュアンスを提示できれば良い。

津久井地域の集落は、中山間地域における中心拠点以外は、現行都市計画マスタープランでは拠点として位置づけていない。人口規模が2,000人程度で用途地域も未指定の箇所を、今回位置付けていくのかどうか検討していく必要がある。定住意識のアンケート結果を見ても、集落を越えた集約化は難しいと考えられ、住民の意向と離れたものになると考えている。一方で、人口密度が40人/haを越えるような箇所ではないため、サブ拠点のような新たな位置付けが必要となるかもしれない。

そこを切り捨てていくようなイメージとなると都市計画審議会で様々な意見が出てくると思われるが、無い袖は振れないため、サブ拠点などは自助を含めてやっていくような方向性にしていく必要がある。

中山間地域の中で地域の拠点になっていない小さな集落については、住民の自助を含めながらやっていかなければならないことを示し、それを理解した上でサブ拠点として位置付けるかどうか判断してもらう形になると望ましい。行政としては、位置付けていく上で何らかの手当てを示す必要がある。

市街地の拠点については、都市間競争等を踏まえ分類していく。

## 審 議 経 過

市街化区域縁辺部に限らず、市全体のスポンジ化への対応や空き家に対する方針等を将来的に考えていく必要がある。

指定後は、その結果に対して市としてどう手当てしていくかを見える形にする必要がある。

相模原駅は800m圏域から外れた南東部にも商業系用途地域が広がっているが、実態はマンションになっており、適正な商業圏域の規模について整理が必要と考えている。

都市機能誘導区域は丸である必要はなく、道路環境等も鑑みて線状も考えられる。

「どの機能をどのような人が利用するのか」を整理した上で設定する必要がある。利用する人が、駅周辺の住民なのか、市民全体なのかにより設定の考え方が異なってくる。最終的には用途地域の見直しにつながるのか。

用途地域を見直すことも念頭に置いて区域設定を考える必要があると考えている。

かつて病院などが駅周辺から外側へ機能が出て行った歴史があるが、その逆をやっ  
ていこうとしている。高い利便性のエリアを確保するという観点から考えると、範囲  
が広がらないようにする必要がある。

今回は具体的なエリアに落とし込んだ案があると良い。

データを見た上で、絞らざるをえない将来の姿を描きつつ、タイムスパンを見て急  
にではなく、ある程度の手当てをしながら住民の方々にも役割を果たしていただきな  
がらやっていく具体的な絵姿が見えると良い。

舞鶴市は居住誘導区域を市街化区域の約20%まで絞っていると聞いた。将来的に  
ダウンゾーニングし逆線引きを視野に入れている。なぜそこまで大胆に絞ることがで  
きたのか、策定プロセス等を調べてみると参考になることがあるかもしれない。

## 相模原市都市計画審議会小委員会(第2回)委員出欠席名簿

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