

## [議題 5]

## 交通システムの改善について

## [質問の具体的内容]

交通システムの考え方について自治会の方々と様々な意見交換をしたが、相模原市が 70 万都市になってきた根本には、津久井湖があって水が確保され、国道 16 号があり、JR、小田急線があり、これにより初めて 70 万人に人口が急増し、それなりの風格が出てきたと思う。私たちが生活するにあたって一番基幹となるインフラの整備については、受動的な構造ではなく、自らが活力あるまちづくりをするために財源を確保していく姿勢が必要ではないかと考えている。先般新聞等でも報道があったが、セントラル自動車は宮城へ移転することになった。それ以前には日金工が相模原事業所を閉鎖し、帝人も撤退をした。こうした工業集積の基盤となる企業が次々に転出していく中で、相模原市は財源確保についてどう考えているのか。財源や基盤整備がなくて、将来のまちづくりができるのか。

古い話だが、東急田園都市線の開発では、カリスマ的なリーダーが、50 年、100 年先の都市づくりをするために、鉄道を軸とした周辺開発を計画して進めた。新横浜についても、地下鉄が通り、発展するためのまちづくりが進んでいる。相模原市も、これから政令指定都市を標榜する以上、将来にわたって明るい展望を持てるようなまちづくりを進めていただきたい。

従来、市議会でも、JR 横浜線の相模湖町、藤野町への乗り入れや小田急多摩線の乗り入れがさまざま議論されているが、その場限りでなかなか続いていない。JR 相模線の複線化についてもまったく先へ進んでいない。こうした状況を考えたとき、私ども津久井町の人間にとっては、東京都心より、県央地区、厚木市、愛川町の工業団地に就業する機会が非常に増えている。また、八王子市、町田市の方も、城山町を通過して県道 65 号（厚木愛川津久井）から愛川町に通勤している方が増えている。こうしたことを考えたとき、東京都市圏の調査は必要だと思うが、もっと県央地区の中心となるべき交通網の考え方の将来展望をしっかりとつくってはどうか。

例えば小田急多摩線が上溝まで延伸するなら、それを愛川町、厚木市まで延伸し、ループして津久井町に回り、藤野町、相模湖町を経由した 1 つの環状の交通アクセスルートをつくるとか、20 年後か 30 年後か分からないが、リニア中央新幹線が相模原市を通るのはほぼ確定であるため、それを敷設するときには地下 50 メートルを走るのだから地下鉄を併設するなど、そうしたことを今から考えておかなければ何も手につけられない。強い意思を持って進めていただければ大変ありがたい。

## [回 答]

- ・ 財源確保については、相模原市では昭和 30 年代に工場誘致条例をつくり、内陸工業都市をつくるためかなり積極的に工場を誘致した経過がある。
- ・ その当時、相模原市に移ってきた企業のいくつかは、今、相模原市から他市に移転している状況がある。
- ・ 工場誘致は市の財源を潤してくれる非常に大きなものであるため、市としては、津久井広域道路沿道の産業系土地利用も含めて、新たな財源確保が可能となる企業等の誘致ができればと思っている。
- ・ しかしながら、今日明日にすぐというわけにはいかないため、周到な計画を持って、企業誘致等を行っていく必要がある。
- ・ JR 横浜線の JR 中央本線への乗り入れについてだが、JR 横浜線は東神奈川駅から八王子駅まで通っており、今は八王子駅で JR 中央本線に乗りかえるようになっている。
- ・ 市では、議員や自治会の皆さま、商工会議所等の様々な団体で構成する公共交通整備促進協議会

の中で毎年、JR 横浜線の JR 中央本線への乗り入れを JR 東日本にお願いしている。

- ・ 先日、JR 東日本八王子支社に具体的な要望を行ったが、技術的な問題があり、簡単には乗り入れができないようである。
- ・ 1 つには、JR 中央本線は複線になっているが、特急や快速、普通電車等何種類かの電車が走っており、特に特急の問題などで混雑状況が激しいとの話だった。
- ・ また、高尾駅までは電車の本数が多くあるが、高尾駅から先の普通列車の本数が少ないので何とかならないかとの話をしたところ、JR 中央本線の場合、大月駅の手前ぐらいまで行かないと折り返し運転ができない構造になっているとのことであった。
- ・ JR 横浜線の JR 中央本線への乗り入れは、こうしたことから、今の段階では非常に厳しいとの話だった。
- ・ 厚木市や愛川町も含めた交通網の話があったが、今年、東京都市圏パーソントリップ調査を行い、平成 22 年度に解析結果が出てくる。
- ・ 県の解析データや市の解析データが細かく出るので、その中で、周辺都市も含めて、道路交通網のあり方、公共交通のあり方等について考えていきたい。
- ・ また、小田急多摩線については、運輸政策審議会答申の中で整備を検討すべき路線として唐木田から横浜線・相模線方面への延伸が位置づけられており、現在、唐木田から上溝までの検討を行っている。
- ・ まずは上溝まで延伸しないとその先はあり得ないので、上溝までを早く整備したい。
- ・ リニア中央新幹線については、JR 東海の社長が 2025 年までに営業運転を目指したいと話している。
- ・ これについては実験線が都留市にあるので、おそらくこの実験線を本線として使用すると思うが、東京と実験線を結ぶと本市域を通ることになる。
- ・ 橋本駅なのか相模原駅なのかとの議論はあるが、いずれにしろ JR 横浜線のどこかにつながると思うので、市としても十分情報を得ながら、それに併せて様々な交通網の整備を検討したい。

(企業立地推進室、都市交通計画課、小田急多摩線・新交通推進課)

#### [議題 5 に対する質問等]

##### <質問等>

- ・ 高尾から津久井地域までは 8 キロメートルぐらいしかなく、京王電鉄が高尾から延びてくれば、愛川町、厚木市方面へ抜けていく可能性もある。
- ・ 電鉄会社へ働きかけをする中で、ぜひ私どもの積年の課題である大量輸送網をしっかりと構築できるような提案をしていただきたい。
- ・ 今ある課題をすぐ解決するには大変な努力が必要だと思うが、世の中は非常にグローバル化しており、企業もシステムイノベーションを進めている。
- ・ 一番大事なポイントは、従来の考え方の垣根を壊すことであり、前提条件、拘束条件を取り外して全体の最適な目標を設定し、それを進められる人材を育てることである。
- ・ こうしたことを市でも進めていただきたい。
- ・ 八王子市、藤野町、相模湖町を含めて、すべてこのあたりは相模の国と総称されていたものが、様々な経緯があって東京都と神奈川県に分かれた。
- ・ これから政令指定都市を目指すのであれば、また、そうした歴史的な事実を表に出していくためにも、この津久井町地域にきちんとした交通手段が確立される必要があると思うので、ぜひお願いしたい。