

第3回多摩市総合計画審議会第2分科会 議事要点録

1. 日時：平成23年4月21日(火曜)午後6時30分～9時00分
2. 場所：市役所 302会議室
3. 出席委員：7名
4. 欠席委員：なし
5. 議題

(1) 進行役の選出

事務局 前回会議において、本日の進行役は古屋委員が指名されているのでお願いします。

進行役 早速審議に入る。はじめに、確認事項を事務局よりお願いします。

(2) 確認事項

事務局 配付資料は第5章について、前回以降追加で提出されたご意見も併せてまとめたものである。本日は第5章政策1の施策1-2から政策2までの審議を行う。関連部として都市環境部長と、交通対策担当課長が同席する。

(3) 第5章「いつまでもみんなが住み続けられる安全で快適なまち」について

委員 多摩市でも防犯カメラを商店街等に設置している。カメラや街路灯は防犯効果があるので、ここに書いた方がよい。防犯カメラというのは市でも設置しているところがあるのか。

事務局 市が設置しているものが312機。商店会が13機、市の補助金を受けて設置している。関戸の中央商店会、パルテノンの大通りなど。学校での事件が起きて、小学校や公民館にもついている。死角になるところに設置している。街路灯は多摩市で防犯協会が定める照度を確保している。木が多くて、暗くなっているところがあるので街路樹を剪定する。監視カメラの運用については個人情報審議会でも基準を検討している最中ということもあり、総合計画で記述をするかどうか検討している。今の段階で記述するには検討を要する。監視カメラを増やすというように総合計画には書けない。

委員 樹木や街路樹剪定に比べると監視カメラの方が防犯効果につながる気がする。

進行役 街路灯はいま何本ぐらいあるのか。

事務局 街路灯で20ワットの街路灯が3千数百機ある。全部併せると5,000機ある。

進行役 暗いところをカバーするという意味では、街路灯を増やす必要はないという判断か。

事務局 市の道路や公園では照度が確保されている。

進行役 その街路灯に木が覆いかぶさると暗くなるということか。

事務局 フットライトなどで補うということもできるが、とても大きな整備になる。

委員 防犯カメラの補助金を商店街に出しているのは減らさない。設置にも反対ではないということか。

事務局 市が設置している防犯カメラは、公共施設の防犯と施設管理という館内の状況で設置している。桜ヶ丘と多摩センターの商店街は東京都の補助金を導入して設置している。犯罪抑止のためであるが、プライバシーの問題もあるので市としては慎重に検討する

委員 必要数はそろえているが、邪魔する木があるから除いていくというだけ。商店街と連携をとって防犯カメラを設置していくというように書かないのか。書かないということは考えていないということにならないか。

事務局 設置に関しては難しい側面がある。監視社会になると言われることもある。商店街の方か

ら自分たちの商店街を守るために、申請が出されている。犯罪発生率等の基準があつて都も補助金を認める。市としても補助金を出して設置する、という段階にはまだいってない。

進行役 防犯カメラは数だけ増やすには議論が必要。増やすべきだという人はいるが、監視に違和感をおぼえる人もいる。計画に書くと積極的に実施していくというようになる。

委員 犯罪率が多いところにだけ設置を検討するということが必要。

進行役 現状は犯罪率が高いところは設置されているのか。違うのならば、付記された方が良い。

事務局 基準をどうするかにもよるが、聖蹟桜ヶ丘の商店街で設置しているところは繁華街。パルテノン大通りのペデなどは人通りが多い、器物を破壊されたりしたこともあり、地元から要請があつて補助をした。平成 19 年ごろからは補助していない。

委員 永山の住宅地の遊歩道などは暗いが、地域によってはそれほど剪定をしなくても良いところがある。地域性によって違う。万遍なくということではない。

事務局 街路樹の剪定は地域性や状況に応じて行う。また緑を切ることにに関して、市民から意見が多い。

事務局 文章だけを読むと、見通しの悪いところをなくすとか樹木の剪定しか読み取れないが、例えば豊ヶ丘でベランダの植栽や花壇を作って、上を向くようにして泥棒が減るような環境をつくった。剪定などだけではなく、市民協働によるソフト面での防犯という書き方もあるのではないか。

進行役 防犯カメラを積極的に設置という方向ではないので書かないとしても、樹木の剪定のみクローズアップされないよう、市民協働の部分を含めて書き方を変えることで検討する。続いて 96 ページ施策 1-3、交通安全の推進に移る。

委員 96 ページと 104 ページの成果目標値について、放置自転車撤去台数を放置自転車数にした方が良い。

事務局 継続的にある一定の条件で把握できる数字を指標にしている。1 時間だけ停める人もいれば 10 分だけ停める人もいて放置自転車数は流動的になる。

委員 交通安全協会か警視庁などが、放置自転車数を出している。

事務局 瞬間的な数で天候やイベントによって大きく変わる。

委員 多いか少ないかわかる程度でおおよそ何台か書けば良い。市で放置自転車台数を調べているのか。

事務局 調査しているが、瞬間的な数値。

委員 厳密にしなくても良い。撤去台数は作業に従事する人によって違って来る。

委員 撤去することが成果ではなく、台数を減らすことが成果である。施策を撤去した台数で評価するのではなく、目標を掲げて自転車の置き場をつくるなどして減らすのが行政の役割。

委員 放置自転車の数と撤去台数を併記してはどうか。

委員 撤去された自転車を取りに来る人がいるのか。自転車を取りに来た時、費用を徴収するのか。その金額は自治体によって違うのか。その金額が安ければ取りに来ることも考えられる。

事務局 取りに来る人もいれば、取りに来ない人もいる。金額についてもそのとおりである。撤去台数は活動指標。放置自転車数と併記することも含めて検討する。

進行役 そのように検討をお願いします。

委員 97 ページ施策 1-3、主な施策の方向性②の「受益者負担の公平性の観点から」という文言は削った方が良い。有料化に反対ということではなく、有料駐輪場が増えていくので当然の

- ことである。
- 事務局 無料の駐輪場もある。
- 駐輪場の収容台数や方法などそれぞれ違うなかで、何を公平とするか。それを明確にするということで有料化に対する受益者負担の公平性という意味で言葉を書いた。
- 事務局 無料の駐輪場が地区によってある。聖蹟桜ヶ丘の駅付近では無料駐輪場が多い。これを変えていかなければならない。有料を前提に打ち出していく。
- 委員 有料と無料の区別に理由はあるのか。
- 事務局 元々は無料であった。指定管理者制度を導入して多摩センターは有料化のところが多い。ただ聖蹟桜ヶ丘は無料の方が多。駅に一番近い場所が無料駐輪場。
- 委員 計画に載せなくても、市ですぐに実施できるのではないか。
- 事務局 有料化はすぐには実施するのは難しい。
- 委員 スクエアにある駐輪場は有料で裏側にある駐輪場は無料。無料駐輪場を有料化するのに手続きが必要なのか。
- 事務局 条例を整備して料金設定する。ただし、今まで無料だったものを有料にするには一定の説明が必要。
- 委員 計画に載せる必要があるのか。計画に載せたから有料化できるということなのか。
- 事務局 総合計画は行政のビジョンと方向性を示すもので、有料化はこれから2年ぐらいの取組み。条例を制定する合意形成までの時間がかかる。一定の今後の見通しを書いている。
- 進行役 無料の駐輪場を有料化すると、有料化が空いているのに、放置自転車が増えるという事態が起きないか。ある程度、時間をかけて説明するのは必要。有料化自体は良いのだが、スーパーに駐輪する人や放置する人が増えるのではないか。実際有料化すると、有料駐輪場に入れないでレストランなどに入れたりする人がいる。置けるスペースがあるとわざわざ駐輪場に入れる人はいない。
- 委員 市営の駐輪場以外でも、民間のスーパーなどの駐輪場もあるので、状況に応じて計画に載せずに、有料化するかどうかというのは市で独自に決めてしまえば良いのではないか。計画に載せて検討するというのは時間がかかる。
- 事務局 105 ページ施策の方向性④がこれとセットの施策。自転車を利用しやすい、駐輪しやすい環境づくりとあわせて駐輪場の整備をしていく。駐輪場の配置計画・整備計画を立案して、これで十分であるというのを市民の方に示して駐輪場の整備を進める。一気に有料化するのではなく行政計画に則って進めていく。
- 委員 私は、駐輪場は無料であるという意識があった。スクエアでも買い物すれば無料。有料化すれば公園のすみなど、人目につかないところに停めるようになる。府中市のように料金設定に月極めなどを取り入れて、時間をかけながら市民の方の理解を得ながら有料化を進めるべきである。
- 進行役 計画への記載はあった方が良いか。
- 委員 総合計画に載っているから、施策の方向性が市民にも分かりやすい。
- 進行役 審議会としてはどういう結論にするか。
- 委員 行政内部や市の職員にとっては、計画に載せた方がやりやすい。
- 委員 私は、駐輪場は有料であると思っていた。何で今頃計画に書くのかと思った。
- 事務局 有料化する場合は条例に駐輪場の位置などを定めて実施する。
- 委員 すでに有料駐輪場を使っている人たちは、計画に載せるとどう思うかということもあるが、

載せた方が良いということならこのままで良い。

進行役 審議会としてはこのまま載せるという結論とする。

委員 放置自転車だけではなく、違法駐車を減らすことに対する成果目標はないのか。97 ページ施策の方向性②で違法駐車を減らすと書いているので、成果目標値にも入れた方が良い。

事務局 違法駐車の数は市で把握していない。東京都が出しているデータがあったと思うが多摩市のすべての地区をカバーしてはいない。新たな調査をしないと十分な数値を載せられない。

委員 自動車の場合、管轄は警察。

委員 警察からの情報提供は難しいか。

事務局 警察の年報のようなものがあってそれで把握していたが、全市的なものではない。データとして使うにはどうか。自転車と同じようにするならば、違法駐車の数は警察でも把握していない。検挙台数はあると思うが。

進行役 違法駐車は市内で問題になっているのか。

事務局 一時期に比べて減った。土日祝日などは多い。

進行役 減ったのは警察の取締り強化によるものか。

委員 取締りを民間でやるようになった。

委員 二輪車は道に止めると子どもにとって危険ではないか。二輪車は自動車と違い盲点である。

委員 原動機付自転車はどうなっているか。

事務局 駐輪場は原則として自転車と上限 125cc までだが、125cc が駐輪できる箇所は少ない。ほとんどが 50cc。日医大と対面になっているプラザ永山が例外。

委員 指標にするならば、違法駐車をゼロにするということになる。

進行役 違法駐車の数字は難しいという結論とする。91 ページ現状と課題。委員から東日本大震災についての記述があった方が良いという意見があったが、事務局で検討いただけるということで決定している。その他意見等あるか。無ければ政策 2 に移る。

委員 100 ページ成果目標値が、小中学校の大規模改修実施数だけであるが、その他に数字で把握できるものがあるのではないか。

委員 私も同じ意見で、橋梁や公共下水道など他の基幹的施設等指標に入れてはどうか。

事務局 ご指摘とおりである。公共施設の基盤関係の改修について、現状調査をして実行計画を作り始めた。橋梁については、今年の予算で長命化計画を今からつくる。そうしたことで今数字が載せられていないということと、平成 32 年度までの施策の方向性ということで今は載せられない。ただしニュータウンの再生について平成 26 年度までの部分で道路の再生や公園のリニューアルなどについては載せられる。こうした平成 26 年度までの事業計画を認められているものについては掲載可能。

委員 成果目標値をどの程度正確に出すかということもある。11 校、13 校というように細かく出すか、丸めても良いのか。平成 26 年度までが細かく決定しているのであればそれ以降は丸めた数字で良いのではないか。例えば 96 ページ成果目標値②の放置自転車撤去台数は細かすぎるのではないか。3,087 台など細かく書かずに丸めても良い。

事務局 基盤の更新の基本計画を平成 21 年度につくっているが、財政フレームとの折り合いがつかない状況がある。おおよそだが道路、橋梁、公共下水道を全て直して 750 億円という試算。このままでは受け入れられないフレームなのでこれを変えていく。丸めた数字もまだ載せられない。

委員 そのような論法であると重要なものは何も載せられなくなる。分かっている部分しか載せ

- られない、大きい施策については計画に載せられないというのはいかがなものか。
- 事務局 事務局とも調整しながら記述を工夫する。
- 進行役 記述の工夫が必要であるとともに、小中学校以外に橋梁などについても数値目標を書いてほしいというのが審議会の意見である。
- 委員 大きい目標を書くか、財政的な裏づけがない願望だけを載せても難しいので、統一的に調整していただきたい。
- 委員 101 ページ施策の方向性①で、建替え等に備えた規制・誘導等の条件とはどのようなものか。また、団地建替え事業を支援とあるが、具体的にどのような支援なのか。
- 事務局 現在、団地建て替えは諏訪 2 丁目で実現に向かっている。個人所有のマンションを建て替えしたいとなった場合、法定容積で許される範囲内ぎりぎりまで建設される可能性がある。ニュータウンに中層住宅はたくさんあるが、ゆとりのある建て方をしている。この住環境を保持するために必要なルールとその前提条件を整備する。具体的に諏訪 2 丁目では、法定容積率が敷地面積の 2 倍まで建てられるが、1.5 倍に抑えた。高さも最大 35 メートルまで建てられる。規制がなければ高さも上がっていくが、ある程度抑える。空間率等周辺環境と調和した建て替えをしていくために、規制内容を地区計画という形で都市計画手法を用いて、住民や周辺の方と規制内容を協議して決定してきたという経緯がある。そのような規制誘導する 1 つの方向性、枠組みを定めることが、秩序ある建て替え、再開発につながるということからこのように書いた。
- 団地建て替え事業の支援については、事業を進める金銭的な支援の他に、合意形成を進めるための相談支援や技術的支援が主な内容。建て替えだけではなく、大規模回収を行う場合や、エレベータ等の機能を追加する場合、管理組合だけでは難しく、自分たちがどうしたらいいかという話が出る。そのような時に行政で資格と能力を備えた専門家を派遣して、合意形成手法の相談にのる。管理組合同士の情報共有の連絡会や、管理士会などの専門家を組織化する。相談があったときの受け皿をつくる。
- 委員 これまではなかったが、これから取り組むという支援か。
- 事務局 今までも進めてきた。継続して取り組む。
- 委員 葬祭場の誘致の必要性和南多摩斎場と南多摩都市霊園の管理体制について説明してほしい。管理体制を保持するとともにとあるが、現状がよくわからない。多摩市は葬祭場の誘致が必要なのか。
- 事務局 南多摩斎場は多摩・日野・稲城・八王子・町田 5 市の一部事務組合で管理している。南多摩都市霊園は八王子市が管理している。
- 葬祭場の必要性については、現在市内に寺院が経営する葬祭場が多摩センターと桜ヶ丘に 2 箇所ある。民間の葬祭場であると料金も高額になる。南多摩斎場の場所は不便だが、利用数が多い。亡くなってから葬儀をするまでの平均日数が 6 日弱かかるということがあり、今後高齢化が進み死亡数が増えると、現在の状況では葬祭場が不足することが予測される。平成 30 年から 40 年にかけて施設が不足してくるという予測。市営の葬祭場も考えられるが、直営ではなくて民間の事業者で葬祭場を誘致していく。世論調査でも市に必要な施設として、葬祭場が上位にくる。
- 委員 南多摩都市霊園はどこにあるのか。公営か。分譲の抽選は終わってしまったものか。
- 事務局 八王子市の尾根幹線沿いで公営。一期の分譲が終わって、3、4 年前に区画を増やして分譲したところも全て完売したという話である。

委員 誘致に努めるというのは今現在も誘致しているのか。

事務局 誘致をすとしても葬祭場の場所が問題になる。

委員 反対運動が起きる。

委員 便利なのだが、家の近くに来ると反対が起きる。多摩市は寺院が多いからうまく併設してできないか。

委員 現在の敷地をもっと広げることにはできないか。

事務局 南多摩斎場は2年ほど前に増やしたが、それでも足りない。

委員 反対が起きたとしても放置できない。

事務局 当初ニュータウンをつくった際に、稲城は下水処理場、多摩は清掃工場、町田市は葬祭場というように迷惑施設といわれるものを各市で分担したが、葬祭場は南多摩斎場だけではまかなえない。

進行役 101 ページ主な施策の方向性②ストックマネジメント計画の推進として、「公共建築物の適切な保全と長寿命化の推進」とあるが、それだけではなく、老朽化した建築物の廃止や用途変更、といった幅広い議論も必要なのではないか。基本構想の審議会や全体会でも話し合ったが大規模改修や修繕だけではなく、踏み込んだ記載が必要ではないか。

委員 私も賛成である。必要に応じて補強するところもあるし、廃止してもかまわないところもある。

事務局 全体会の時に、122 ページ計画の実現に向けてについて話し合った。3 公共施設のマネジメントという箇所、身の丈にあった公共施設のあり方について再考ということで大切に施設を使用することとあわせて、目的が変わってきたものは縮減の方向性で変更していくというように書いている。101 ページと離れた箇所だが記載している。

進行役 ここに載せているから、101 ページに載せられないということではない。同じことを載せても良い。

委員 再掲しても問題ない。

委員 再掲は他の箇所でもあるので全体の構成を整理して再掲しても良いのではないか。

委員 全編を通して読む人はいない。自分の関心のある箇所だけ読む人が多いのもれなく書いた方が良い。

委員 多摩市ストックマネジメント計画の中には廃止や統合について書いてあるか。

事務局 廃止のものは除いて残すものだけのストックマネジメント計画である。廃止するものの計画はない。

委員 推進するとともに、廃止するものは廃止すると書いても良い。

事務局 廃止するものに関して計画に入れられるかということについては、公共施設の再配置に関して検討している。新たなニュータウンのまちづくりに向けて、今ある建物をどう有機的に使っていくか。またコスト面でもランニングコストが膨らんでいるなかで、他市との比較や身の丈にあったレベルの調査をしている。平成 23 から 24 年の 2 ヶ年ほどで、施設の総量を調査して、身の丈にあったレベルについて議論して具体的な行動計画を整理・統合する。

進行役 122 ページ「◆こんな取組みを行います」の箇所についてはそのようなことである。委員の結論としては、必要に応じて 101 ページ施策の方向性②に再掲してほしいということ。

委員 ニュータウン再生について、先ほどの説明が分かりやすかった。現実的には建て替えだけでなく再生していくということがほとんどなので、101 ページ施策の方向性①建て替え等

- という箇所に含まれてはいると思うが修繕に関して強く打ち出して書いてほしい。
- 委員 ニュータウン再生に関しては、住宅だけではなくまちづくり全体を書かなければならない。建物の更新だけのように読み取れる。
- 委員 既存地区でも分譲住宅やマンションがあるので、ニュータウンは支援を受けて既存地区の人にとっては公平性に欠けるのではないか。まちづくりとしてとらえると1つの住区全体で、公園や道路など市の区画整理、再開発の手法のなかで考えられる。
- 事務局 ニュータウン再生の推進として具体的な地域ターゲットは諏訪・永山地区で住宅市街地総合整備事業を予定している。
- 建て替え等という箇所には修繕、機能追加などある。
- 集合住宅の支援についてはニュータウンだけではなく既存地区に対しても同じように行い、管理組合の合意形成支援、技術的支援も行っている。政策的な目玉、ターゲットとしてニュータウン初期入居エリアを取り出して書いている。団地の建て替え支援は一定限の面積があるのでまちづくり全体に寄与するという一方で、戸建てのマンションの建て替えも支援するというわけではない。区画整理、面的な開発が行政の役割。
- ニュータウン再生を考える場合、住宅街区全体をターゲットにすべきだというのは、そのとおりであるが、今後の進行として総合計画をつくった後に都市計画のマスタープランを策定してハード的な部分でのビジョンを示していく。駐輪場の料金設定と同じように、市民にビジョンを示してたたき台を検討して共通の認識を持って行政の計画を導き出す。土地の持ち主がいるので、今の段階では示せない。
- 進行役 101 ページ主な施策の方向性①建て替え等の箇所は、修繕についてなど追加記載していただく。既存地区との公平性は追記するというのではなく、今すでに実施しているということ。施策 2-2 に入る。
- 委員 102 ページ成果目標値①、交通事故発生件数とはどういうものか分かり難い。交通事故は幅広い。他市比較は難しいだろうが、類似自治体は状況も含めて教えてもらいたい。
- 事務局 交通事故の発生件数について基礎データ集の 197 ページに載っている。人体車、車対車など警察に届出があった件数。
- 委員 他市と比較して多摩市が多いのか。
- 事務局 同資料 103 ページに人身事故の人口 1 万人当たり発生件数が記載されている。多摩市は下から 8 番目。40.6 件と低い。
- 委員 先ほどと同じく 102 ページ成果目標値①交通事故発生件数、平成 32 年度 527 件というのは、行政の施策としていかがなものか。527 件発生するように読み取れて、減らしていくという方向ではあると思うが少し生々しい。目標はゼロであるべきではないか。
- 委員 目標値が 556 件などになっているが、丸めて良いのではないか。一定の率を掛けて算出しているのだと思うが、何割減らす、というように厳密でなくて良いのではないか。
- 事務局 何割削減の方が目標としては分かりやすい。書き方の問題。
- 進行役 基礎データ集 197 ページの現状のトレンドをそのまま成果目標値にしている。年 10 から 15 件ほどの減少。
- 委員 目標はトレンド、傾向で考えるものではなく、目標を決めてそれに応じた施策を考える。トレンドを延長するのではなく、目標らしい目標にした方が良い。達成できないとしてもそれに向かって努力するという施策。
- 委員 事故発生件数ではなく、減らす目標値。表現の問題だが 10 パーセント削減など、そのた

- めにこういう施策をやるという計画。
- 事務局 事務局でもまだ全部を横並びでチェックして統一された表記にしてはいい。他の施策では「ゼロに近づける」というような書き方をしている箇所もある。また根拠なども市民の人が見て分かりやすいものを資料として載せられたら良い。
- 進行役 ぜひそのようにしていただきたい。103 ページまちづくり主体ごとの主な役割の行政の役割で、広域幹線道路網の整備を事業者に働きかける、とあるがこの事業者とは何か。
- 事務局 東京都のこと。
- 委員 同じく 103 ページの上部、主な施策の方向性②に東京都と協議を進めとあるので、行政の役割の箇所も事業者を東京都に変えた方が良い。
- 進行役 東京都に働きかける、と修正していただく。
- 委員 103 ページ施策の方向性①道路のバリアフリー化について具体的に示してはどうか。歩道に関してだと思うが、それならば歩道と書いてはどうか。
- 事務局 歩道の整備と歩車道の段差解消、点字ブロックの整備などをイメージしている。例示する。
- 進行役 そこを追記していただく。施策 2-3 に移る。
- 委員 105 ページ主な施策の方向性②市民協働による交通網の構築、とは具体的にどのようなイメージか。市民協働によるというのが良くわからない。
- 事務局 99 ページ今後 4 年間の重点的な取組み⑤についても公共交通網の充実としている。表記がばらついている。身近な公共交通というのは総論的な表記。公共交通機関という意味合いで、バス事業や市の助成等を前提とするミニバスなどを公共交通システムとして書いている。地域密着型交通というのは公共交通の一部を担うが、具体的には愛宕の社会実験をしたように、採算性の確保を前提として地域団体がバス事業者と連携して事業を行った。市の事業費に対する財政的支援を期待しないで行う。とは言うもののゼロにはならないが、市民協働による交通網の構築の箇所では、自治会・管理組合など市民主体で確保する交通システム、デマンドタクシーなどを想定している。使い分けはしているが、非常に分かり難いので、統一的な表記やイメージが分かるように書く。
- 委員 105 ページ施策の方向性②、市民協働による交通網の構築というのは市として構築を図るのではないのか。
- 事務局 自治会や管理組合などが主体となって交通網を確保することをイメージしている。公共交通という言葉を書いている時は、ミニバスなど市の財政出動を前提とした交通システムを想定している。
- 委員 ミニバスは市民協働ではない。
- 事務局 身近な公共交通機関という言い方に含まれている。市民協働による交通網の構築には入っていない。
- 委員 99 ページ今後 4 年間の重点的な取組み⑤の地域密着型交通とは違うのか。
- 事務局 違う。具体的には、愛宕のバスはミニバスではあったが、市が運営補助することを前提としたものではなかった。地域力のなかで交通の足を確保していくというイメージである。
- 委員 具体例を出した方が分かりやすい。
- 委員 実現して、本当に運用できるものか。愛宕の社会実験などをやって、実現可能であるというように計画のなかに載せるのか。市民の力を期待し過ぎて、実際は運用できなかつたら構築できない。行政がどこまで責任を持って運用するのかということを書かないと、言葉の上での話になってしまう。実現できる具体例を出した方が良い。

- 事務局 愛宕の社会実験は去年の秋から今年の1月まで行ったが、十分にペイすると事前に試算したが、結果としては事業採算性が確保できるほど乗降客がなかった。愛宕は地域が主体となって運営する市民協働の地域密着型交通。バス事業者は京王バスを入れて、一定の乗降客数があれば事業を継続できるとして事業をスタートした。結果はそこまで至らなかった。同じかたちでの事業継続は現在やっていない。バス事業者が採算性のとれる事業としてやるのは難しいので、次の仕組みを今愛宕の人たちと一緒に議論している。大型バスより小型を導入する、あるいは自治会などでもうすこし資金を出してでもやるのか。そういう手法の検討を重ねて成立するものを探していく。
- 委員 市民の期待は大きいか。
- 事務局 愛宕地区は大きかった。実験結果にはがっかりされていた。
- 委員 高齢化が進み車を手放す住民が多くなる。その時この施策が生きていく。多摩は坂が多いので歩行困難者には車は大事である。できるだけ住環境を良くするためにカーシェアリングなど、行政はそういったことに協力することはあるのか。
- 事務局 カーシェアリングは制度として難しく、行政が入っていくのは、日本全国の先進事例を見ても達成されていない。現状は民間によって実施されている。団地の駐車場や車の所有権の関係など法律的に難しい。埼玉で唯一やっている事例があるが、人が移り変わると法律的な問題があって維持するのが難しいらしい。民間はできるが、地域でやるのは難しい。
- 事務局 坂や山に対応した交通網が必要というのはまさにそのとおりであり、例えば管理組合や自治会が駅までの交通機関や車を維持するというようなことは、この項目の中で書くとするならば、方法論として書くということはできる。愛宕の事例も含めて何ができるか検討している段階。
- 委員 99 ページの今後4年間の重点的な取組み⑤と105 ページの施策の方向性②は同じものであるならば、もう少し整理して交通に関してはこういう方法を検討している、というように一覧で分かるようにしていただきたい。
- それと愛宕の例のように、採算が取れない場合にどうするか。市民の役割のなかに載せていないのか。105 ページの市民の役割に、公共交通機関を積極的に利用するとは書いてあるが。
- 進行役 事業者と共に考えていきます、とは書かれている。
- 委員 この事業者は、バス会社や京王などか。乗り合いタクシーなども考えられるか。
- 事務局 多摩市の場合、公共交通機関は民間に委ねられている。横浜市営地下鉄、川崎市営バス、都営バスなどあるが、多摩市は民間も含めて考えていかないとならない。事業者と共に考えていきます、というのはある程度妥協した書き方であるが、住民が前面に出ていない、ということならば表現について検討する。
- 委員 公共交通機関や交通アクセスが必要であるということと、採算が取れないものについては市民に工夫をお願いしたいというトーンではないのか。採算が取れないなかで交通網をどうするかというのが趣旨。それがはっきりしていない。
- 事務局 行政がやるということか。
- 委員 市民にある程度負担してもらうことも必要。ミニバスもかなり市は財政負担している。いくら市が負担すれば市民がやるのか、あるいはやらざるを得なければ市民がやるのか。そのところも書き込んだ方がよい。交通機関がないと、傾斜地が多いので、出歩く人が少なくなる。もう少し具体的に書いた方がよい。

- 進行役 路線バスとコミュニティバスと、市民協働・密着型の交通という具体的ではない表記が混ざっていて分かり難いということ。路線バスは事業者が運営して、コミュニティバスは事業者が市が補助してやっているが、その他に第三のものを模索しているが、分かりづらいので、そこをはっきり分かりやすく整理してほしいということ。
- 事務局 平成 17 年に落合・豊ヶ丘地区で乗り合いタクシーの社会実験をやって、うまく行かなかった。愛宕もうまく行かなかった。そのような先進事例があると、それにとらわれて恐れがでてくる。ご指摘の部分を踏まえて検討する。
- 委員 自転車の通行帯の整備について、105 ページ施策の方向性④にあるが、道路の幅員の違いなどもあるので考え方について教えていただきたい。
- 事務局 尾根幹線や都道をイメージしている。永山の駅前を通りなど。比較的広幅員の道路で整備できるか検討する。市道では通行帯を整備できる幅が少ない。東京都からも実施できることがあれば相談してほしいと言われている。
- 事務局 尾根幹線は当初通行帯を整備することを想定して作っているの、一番実現性が高い。
- 委員 尾根幹線の事業着工はできるのか。
- 事務局 本線の整備は東京都の第 4 次の計画が平成 28 年から整備着手なので、そこに入れてもらうよう申し出ている。今の 3 次計画には含まれていないので、次期の計画に入れてもらう。
- 委員 施策 2-4 に移る。107 ページ施策の方向性①地域特性に応じた建築ルールとは何か。
- 事務局 地域で守ってきた整備理念や条件があり、それに応じた規制・誘導が必要。用途などは住宅以外はだめであるとか店舗はだめであるとか、二世帯住宅は良いが、アパートはだめであるとか、色々なルールを決める。
- 進行役 107 ページ主な施策の方向性②住宅ストックの活用とあるが、この「住宅ストック」とは東京都や UR 所有賃貸物件のうち、空き家になっているものということか。
- 事務局 住宅ストックというのは空き家だけではなく、トータルの住宅として利用できるものや今空いているものが含まれる。
- 事務局 ファミリー向け住宅以外にも、高齢者誘導賃貸など UR でも進めてきた経緯がある。家賃の引き下げの働きかけなども空き家を埋める対策にあたる。UR の住宅の間取りなども畳の部屋をフローリングにしたりして、変えている。ユーザーのニーズにあったものへの改変や機能の付加を進めている。
- 進行役 ファミリー向けへの転換だけ書いているので、高齢化へのバリアフリー化なども書いた方が良かったと思うが、あえてファミリー向けへの転換に重点を置いているということ。
- 委員 ③「マンション居住の情報提供」に市内外の専門家や管理組合と連携してとあるが、市内外と記した意図は何か。
- 事務局 市内だけではまかないきれないため。
- 委員 この箇所だけ市内外と書いているので、ただ専門家と書けば良いのではないか。
- 進行役 市内外を削る。
- 委員 107 ページ市民の役割で、「住民と開発事業者は、開発に係る紛争の予防・解決に努める」とあるが、両者のどのような動きをイメージしているのか。
- 事務局 また、行政の役割で、「住宅事業者は、各種の住宅施策に対する協力を要請する」とあるが、具体的にどのような協力を求めているのか。紛争の予防・解決が本当に市民にできるのか。

- 事務局 多摩市のまちづくり条例を平成 19 年に施行。このなかで市民の役割と事業者の役割を定めている。事業者は地域のまちづくりの理念を尊重し開発をする、住民は土地利用権を尊重する、ということを前提に地域の住環境保全に向けた歩み寄りを求めているというのが基本的なスタンス。役割としてはそこを認識していただきたい。
- 行政の役割は住宅事業者に対して要請するとあるが、住宅事業者はマンションディベロッパーだけではない。例えば UR、東京都の住宅管理者、これも事業者。行政が様々な住宅に対して施策を打つ場合に配慮を求める。そうした努力をしていく。マンションディベロッパーにも環境に対する配慮等を求める。
- 委員 行政が今まで以上に積極的に紛争の予防、解決に関わっていくということか。
- 事務局 まちづくり条例のなかでは仕組み、調整機能として定められている。
- 委員 住民と開発事業者が折り合わないから紛争になっているので、これは行政がやることではないか。載せるとしたら行政の役割で紛争の解決に努めるなどというように書けないか。
- 委員 主な施策の方向性①に街づくり条例に基づく「地区街づくり計画」の策定とあるが、これは紛争の予防と関係はあるのか。
- 事務局 関係性はある。行政は地区街づくりに計画に沿って指導する。強制力をもって、指導が担保される。
- 委員 マンションの紛争等も、法律上は問題が無いケースが多いので紛争の予防は難しい。所有権にもとづく権利と、土地を持っていないがために利益を害される市民の立場があつて、市民に任せても解決しないから問題なのではないか。
- 事務局 行政の役割ではなく司法の役割になってしまう。調整はまちづくり条例のなかでやっている。そこも含めて行政の役割ということであれば包括的な役割と言うことができる。
- 委員 施策の方向性に「住み替え」について書いてはどうか。高齢者が下の階層に移っていたり、他のマンションに移っていたりする例が多い。UR 等と協力しないとできない話ではあるが。
- 事務局 107 ページ施策の方向性②住宅ストックの活用とあるが、住宅事業者の協力の内容として住み替えに関して書いていく。
- 委員 紛争の予防解決に関する市民と行政の役割については、他の施策のまちづくり主体ごとの主な役割とも統一しないといけないが、細かすぎる。
- 委員 市民の役割の箇所は、安心して果たせるものを書く必要がある。
- 委員 住民が予防解決に努めるとあるが、住民に譲歩を迫るように読み取れる。
- 進行役 具体的に書かれていないのでイメージできずに、すごく大変なことを押し付けられているように感じてしまう。全体のトーンを事務局が調整する。
- 99 ページ現状と課題、橋梁の耐用年数を何年としているのか。
- 事務局 都市基盤施設維持・更新基本計画のなかで概ね 50 年を基準に、それをもとに算定している。
- 委員 向ノ岡橋の架け替え、聖蹟 U ロードの改良は具体的にどのような規模で行うのか。また、4 年間経た後はどの箇所を考えているのか。
- 事務局 大栗側と乞田川の合流点。安全化工事を実施している。工事は平成 21 年度から 23 年度。内容は橋の架け替えと車道拡幅。聖蹟 U ロードについては、平成 21 年度から 3 ヶ年で整備をおこなう。車道のアスファルト舗装や車道を 10 センチ持ち上げセミフラット化、植栽の変更、歩道の整備が主な工事内容。市の道路整備計画のなかで歩道整備が 22 路線。

市道 2-1 号線で用地買収を進めている。

委員 99 ページ現状と課題で道路・橋梁の改修の文言が入っているが、この 10 年で言う話なのか、次の 10 年で言うことなのか。遅くはないのではないか。30 年経過したものが 25 パーセントとあるが、橋梁は概ね 50 年を耐用年数としているとのことであった。

事務局 橋梁の更新時期は平成 25 年度から平成 54 年度までの 30 年間をかけてやっていく必要がある。順次実施していく。ニュータウンは短期間で整備されているが、これらを全て同じタイミングで整備するのはできないのでボリュームを落として期間を長くにとって整備していく。それも含めて平成 25 年度から着手していかなければならない。

委員 早めにやりすぎても、まだ使えるものを早く改修していくのは無駄ではないか。トータルでどちらが財政に良いかという検証はあるのか。

事務局 橋梁の診断を含めて、平成 23 年度から長命化計画という修繕計画、状況に応じた補修方法を計画・立案していくという段階である。

事務局 次回は 3 章の政策 2 と政策 3 について審議を行う。

進行役 次回の進行役は大久保委員にお願いする。本日の審議はこれで終了する。