

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 2 回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 相模原駅周辺地区小委員会				
事務局 (担当課)		都市建設局まちづくり計画部相模原駅周辺まちづくり課 電話 0 4 2 - 7 0 7 - 7 0 2 6 (直通)				
開催日時		平成 2 6 年 1 0 月 2 7 日 (月) 1 9 時 0 0 分 ~ 2 1 時 0 0 分				
開催場所		けやき会館 職員研修所 大研修室				
出席者	委員	1 0 人 (別紙のとおり)				
	その他	1 人 (別紙のとおり)				
	事務局	6 人 (広域交流拠点推進担当部長、相模原駅周辺まちづくり課長、相模原駅周辺まちづくり課総括副主幹、リニアまちづくり課長、交通政策課長、交通政策課担当課長)				
公開の可否		可	不可	一部不可	傍聴者数	2 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由						
会議次第		1 部長あいさつ 2 議事 ( 1 ) 前回の振り返りと今回の位置づけ ( 2 ) 交通ネットワーク整備のあり方 ( 3 ) 駅前空間整備のあり方 ( 4 ) 次回検討テーマについて 3 その他				

## 審 議 経 過

1 部長あいさつ

2 議事

主な内容は次のとおり。

( 〃は副委員長、 〃は委員、 〃は事務局、 〃は関係者の発言 )

( 1 ) 前回の振り返りと今回の位置づけ

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

前回の振り返り、今回の位置づけ、この後ご審議いただく内容について、何かご意見があれば伺いたい。

( 特に意見なし )

( 2 ) 交通ネットワーク整備のあり方

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

自転車について、相模原市総合都市交通計画に示される通行環境確保候補路線は何を意味しているのか。

今後、できる限り自転車走行空間環境整備路線にしていくという意味合いである。

今後というのは、とりあえず自転車走行空間環境整備路線の整備を進めるけれども、将来的には位置づけを上げていくという意味か。

そうである。道路についてはある程度歩道等が整備されているので、歩道空間を整備するときに合わせて、自転車走行空間環境整備路線にしたいというものである。

大きなこの地域にかかるネットワーク整備の方向として、将来的には町田街道と国道 16 号を結ぶだけでなく、南多摩尾根幹線との接続、多摩ニュータウン通りとの接続が掲げられている。今後こういう計画でオーソライズする形を取りながら、東京都、町田市と事業化に向けての連携はより強まってくると理解しておけばよいのか。

東京都と事務レベルで連携を図りつつ整備を進めていくということで、現在議論しているという状況である。ただ、交通管理者がそれぞれ神奈川県警と警視庁と異なるので、調整に時間がかかると感じている。

宮下横山台線と宮上横山線が整備されないと、クランクになっている宮下横山台線に交通が全部集中する可能性が高い。相模原駅の北口ができてくると交通量はぜひぶん変わるので、とても大変な状況になるだろう。そういう意味では、北口のまちが開くときには少なくとも宮下横山台線が、もう少しきちんと整備できれば、西側にも宮上横山線が、国道 16 号につなぐような路線が取れるとネットワークとし

てかなり交通の捌きがよくなると思う。

人が集まるような空間づくりというのは必要なだろうと思う。東京都側との接続ということで、高規格の道路をどうしても整備をしてもらいたいというのは願うところである。

また、外から多くの人を集めるには観光バスや、また定期バスということもあつたりして、バス路線や専用レーンの設置が必要であるとか、道路の多車線化が必要なのだろうと思う。観光バスの視点も入れて、高規格の道路が必要なのではないか。

バスをはじめとする交通システムを将来どのようにしていくのか。バス専用レーンを作るかを含めて、若干課題なのかもしれないが、これは多分駅前広場が北口と南口にできると、北口にかなりバスが入ってくる。そういう意味ではバスをどう運行するかというシステムも少し考えておかなければいけない課題である。

相模原駅の南口については平日で合計 460 本強、北口については合計 31 本運行されており、10 分の 1 以下という状況である。北口の道路整備が図られて開発が進むと、当然バス路線網の再編が望まれてくるということで、交通事業者と個別調整をしているということである。

一般車とは違う公共交通についても、せめてバス専用レーンなどを入れていただきたい。今のように北と南が分断されているといろいろと系統が分断して、かなり非効率な輸送になってしまうので、自転車と同じように公共交通の道路の使い方も入れておいていただきたい。

地形的には相模原市の中心エリアは平坦なので自転車での移動がしやすい。ただ一番の課題はどこへ止めるかという話で、特に商店街等の賑わいで考えると、自転車に乗っていたのでは買ってくれないので、どこかに止めて歩いてくれないか困るということで、自転車レーンの整備に合わせて駐輪をどうするかということもまちづくりの中で考えていかなければいけない。

自転車の場合には非常に弾力的な運用をされているわけですが、さがみ夢大通りやさんはぜ通りのように車道と歩道みたいな形だと何か考えたほうがいいのかないかなと考えている。特に商店街の通りになるとすごくスピードを出して走っている自転車もあるようなので、安全性の問題も踏まえて検討したほうがいいのか。

自転車レーンというものと、歩道を分けて自転車スペースと歩行スペースというものがある。これは分離帯も何もないので、少しはみ出すと車に接触したり、人を倒してしまったりということが起こる。何が一番危ないかという、自転車同士がレーンの中で対面してすれ違うためにはみ出したときである。それを起こさないためには自転車を一方通行にさせるということであり、それは本当に考えておく必要があるだろう。

国道 16 号の自転車道というのは交互でも自転車だけ通れる道という分け方にな

っている。それから、さがみ夢大通りは朝だけ一方通行になっている。自転車レーンは、これについて自転車は基本的には車両と同じなので、自転車はすべて左側通行をしなければいけないので、このレーンは必ず左側通行をすると道路交通法上決まっており、バスレーンと同じ考え方になる。必ず左側を通行し、逆から来るのは違反という考え方になる。

自転車に関しては、相模原中央区内は神奈川県で一番自転車の事故が多いところなので、国道 16 号のような形で考えていただければ一番よいと思っている。

先行的に自転車レーンというのはいろいろな市でもやり出したが、自転車に乗る方がまだ慣れていなくて、レーンをつけないところはみんな歩道を走っている。歩道からレーンに出てきた瞬間に逆向きになることがある。だから、ルール化して進めるようにしないといけない。それから、自転車レーンのところは、歩道は完全に人の歩道ということで、自転車が歩道に乗り上げにくい歩道にする必要がある。ネットワークとして自転車をスムーズに安全に動かせるように整備を図ってほしいと思う。

新しい北口に新しいアクセスの自転車が入るわけだが、現在の駐輪場だけで間に合うのかどうかという議論を含めて、駐輪をどうするかということは大事である。

歩行者と自転車について現況通行状況が出ているが、ここの部分の通行量をデータとして取って示した意味というのはどう捉えればよいのか。

補給廠の返還区域、メインの通りはすすきの氷川線になっているので、このエリアを自転車も歩行者も取ったということである。

今の状況で行くと、ペDESTリアンデッキでということなのだが、歩行者が南北でつながるとするのは駅のコンコースでつながるとのことになっているので、そこはかなり人が集まってくるという構造になる。

大きい駅前の道路や、歩道がきちんと整備されているところと、脇に行くと歩道はあるもののガードレール、あるいは狭くて自転車 1 台止められると歩行の妨げになったり、あるいは商店街等で看板などいろいろなものが出ていると歩行が難しくなったり、そういうことも含めて、歩行者ネットワークを確保するためのまちづくりとしてのルールみたいなもの少し検討していく必要がある。

### (3) 駅前空間の整備のあり方

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

まちづくりのステップとして、横浜線の連続立体がない状態でまち開きとなる。当面検討するのはまち開き、南口と北口が分かれた状態で整備を進める。北口地区、南口地区を念頭に置き、広場、駅前空間について意見を伺いたい。

多くの人が集まれるような場所になると、観光バス、定期路線バスなどの滞留場所が必要なのではないか。

また、まち開きまで、10年は何もしないで使われない土地になってしまうのか。何か市民が使えるようなもの、例えば朝市、マルシェのような空間に使えるとか。そのためにはそれなりのインフラ整備が必要になるが、それまでの間、どうするかというところも視点に入れてもよいのかなと思う。

返還が決まる前から、南北道路と東西道路については、市議会及び市民から、返還後速やかに、暫定的にでもいいから使えないのかという非常に大きな声をいただいている。そういった声を受けて、現在、一日も早く歩行者や自転車利用者、さらには自動車交通もできるような形で、防衛省、財務省と暫定的な利用について協議をしている。開通にあたっては、県警とも協議しなければいけないが、暫定的といえどもなかなか利用ができないので、少し時間がかかるようになると思うが、道路部分についてはまち開きまでの間、暫定的な利用ができないかということは今検討している。

もう1点の15haの部分だが、財務省に移管された段階で、具体的な例も踏まえながら一時利用ができる可能性を探っていきたい。

駅前空間整備の基本方針だが、南と北は一体のものだという考え方で空間整備をしていかないと、どうしても分かれた感じになってしまう。一番大事にしているのは南北の連携ということであって、これはすべて一体だという考え方でやっていただきたいと思う。

自転車は駐輪場の問題があり、どうしても南と北と分かれており、相模原駅の広場、駐輪場、そういうものはすべて一体化していくという考えでいったほうがよいのではないか。

駅前の空間というのは我々商業者からするとイベントができたり、催し物、大道芸、ミニコンサートができる、そういう環境を作ってやらなければいけない。

以前、田名方面の大手の工場の送迎バスを受けるような形が道路に面したところにあったような気がする。実際工場の送迎関係のニーズがあるのかないのかということと、インター周辺の拠点の整備がされることによって企業の立地が進むと思うので、そういう企業の進出で送迎の関係についてはどのような考えか聞かせたい。

南口駅前広場の道路に面した側のところに、企業の送迎バスが朝夕入っている。

大型車両の停車帯スペースは現状、あるいは将来形を含めて検討する必要がある。駐車ではなくてちょっと長い停車が必要だと。

駅を降りた人はどういう交通手段を使うかということで、徒歩が64%が一番多いが、バス路線があんなにあるのに、バスは10%しか使われていないというのも私としては若干認識を改めなければいけない。駅乗降客数は1日5万5700人という数字があるが、これが南へ出る人と北へ出る人、あるいは北から来る人、南から来る人で分けると、現状ではどれぐらいの配分になるのかデータの的にわかるのか。

細かいデータは把握していない。いわゆる歩行者通行量の調査をしていればデータとしては取れているのではないか。

商店街にとっては歩行者ネットワークをきちんと作ることがまちの賑わいを作る上では大事なのではないか。気持ちよく歩かせれば若干の回り道でも歩いてくれるだろうから、そういう賑わいを作るにしても、流れというのが将来的には考えていく大事なポイントである。

バス比率はこのようなもので合っている。南口のロータリーと北口のロータリーがそのままとバス回しがかなり厳しいところがある。せめて踏切を使って公共交通だけでも南と北が行き来できるようなネットワークをやらないと、乗客の利便性を考えると、ただ新しいロータリーが2つできたというだけだと利用者が減ってしまうということにもなる。市役所と相模原駅と今度の新しいまちというようなルートは、何本かは作っていきたい。

バスの利用者はかなり高齢の方も多し、エスカレーターやエレベーターが発達しても乗り換えというのはハードルが高いところもあるので、橋本経由相模原、相模原経由橋本のようなドアツードアでいろいろな新しい需要発生地にバスが横付けできるほうがネットワーク的にはかなり整理される。

北口については、小田急多摩線の延伸ということを前提にすると、同じ1万㎡の広場であっても造りはずいぶん変わっていく。変えざるを得ないと思うし、バスが入ることによって今の横長の東西型の広場をもう少し塊の広場に作っていくようなことも必要になると思う。北口はまちづくりの土地利用と合わせて、ある意味ではフリーハンドで全面改修するというぐらいのことになるのではないか。

バス路線その他の周り方によって南口と北口のバランスや、あるいは人の動きが今の自由通路だけで足りるかということ、足りなくなる可能性が高いので、ペDESTリアンとしてもう1つ南北を繋ぐということはかなり必要になるのではないか。特に商業系が入ると週末等は相当の人が右往左往する可能性があるだろうと思う。人間の動きは一体化したものとして考えなければいけない。それに伴って駅を降りてからのバスなりタクシーも、人の動きに合わせて、特に北口のほうは整備していかなければいけない。

北口の駅前広場を今よりも抜本的に見直すということになると、南北を結ぶラインを、地下を想定して考えるのか、それともデッキレベルを想定して考えるのかをある程度想定しておく必要がある。例えば小田急多摩線の延伸した駅から地下空間で広がるような接続性を考えるのか、それともデッキレベルでの接続性を考えるのか。そこら辺はある程度想定して決めていかなければいけないと感じた。

それはまさにこういう場で議論して、意見を出すことが大事だと思う。賑わいを作るという意味では地上をなるべく人間のスペースにしたい。地下ではなくて、地上を電車が走るほうがまちとの共存という意味ではよいのではないか。工事として

は、穴を掘るよりも跨ぐほうがおそらく早くて安い。撤去もしやすいということも含めると、1つは橋をとりあえずかけておくということがよいのではないかと。都市景観もいろいろやりとりしなければならぬので簡単ではないにしても、しかるべき北口の広場の作り方というのは鉄道が入ることを前提にしてあるのではないかと。

最初の道路編成、道路ネットワーク、どうしても必要なのは南多摩尾根幹線のところである。片側2車線にするというのは、力を入れなければいけない。自転車道も今でなければチャンスはない。さがみ夢大通りのようになってしまったりする。これは同時にやらなければいけない。

もう1つ、駅前の南北をどうしようかといったときに、これは横浜線によってかなり違って来る。平成39年のまち開きのとき、南口駅前広場再整備はどの程度考えるかということはある程度ははっきりしていかなければいけない。北口は自由である。南口というのは地権者がいっぱいいるため簡単にはできない。平成39年までにどこまで南口は整備ができるのかということを知りたい。

今日説明した道路、駅前広場、小田急多摩線の延伸、これらについては平成39年には間に合うだろうということで検討対象として示した。南口の駅前広場の再整備と書かれているが、JR横浜線の連続立体交差化については鉄道事業者と今後協議を進める中で、大枠のスケジュールが明確になってくる。

突然10年先が現れるわけではないので、どんなまちにしたらいいかということも、まち全体で考えがまとまらないと困る。10年先に議論を先送りにしたのでは多分間に合わないから、今から十分議論をしておく。南口も北口の動きに合わせて、南口はこうしたいと。北と南はどうやって共存共栄するか。そのためには南口はどうしたらいいかということを知りたいと。南口の皆さんの思いをどんどん出していただきたい。

南口ですが、我々は地元の商店街なので、将来的には北口と一体的な開発が一番いいが、我々とすれば南口は既存の建物もあるが、南口にある業務系の機能を一部北口へ移転させて再開発ということも考えている。これはこれから土地利用の中で我々も意見を出していきたいと思っている。

今回のテーマは土地利用なので、まさに駅前周辺の土地利用をどうするか。南口で言えば土地利用の再編をどうするか。北口で言えば新規に土地利用をどのように使うのか。その2つが将来的には一体化するとして、どのように土地利用を取り合っていけば一番いい方向に向かうのか。そういうことを皆さんと一緒に考えながら決めていかなければいけないということである。

平成39年までには基本的には連続立体交差はないというふうにある。そうすると南北というのは当然ペDESTリアンデッキで繋ぐということになると思う。その辺がはっきりしないと、なかなか難しくて意見が出せないのではないかと。

相模原の皆さんの思いが鉄道事業者を動かせるかどうかである。

連続立体交差については、鉄道事業者との協議が必要である。それに基づいて事業採算の話や、そういったものを検討していく。いろいろな連続立体交差の事業の平均を取ると、大体 20 年というのが一般的な捉え方だと言われている。まち開きを 2027 年、平成 39 年に第 1 段階としては定めているが、物理的に計算するとなかなかハマるのは難しい。

また、連続立体交差については、今年と来年とで検討調査を行う。その中で鉄道事業者と協議をしながら、来年度には一定の方向性を出していきたいと考えている。

あくまで事業主体は行政になってくるので、検討の中で必要な協力というのは、計画が深度化していくにつれてより詳細なものになってくる。あくまでも分断されているまちを連続立体交差化して一体的にまちづくりを行うという都市計画の中で行う事業なので、鉄道事業者がやる気になってもできるというものではない。ただ、まちづくりとして必要だと相模原市が強く思い、それを進めていきたいということに対しては鉄道事業者も必要な協力をしていくという立場である。

今日は交通のインフラを中心に交通のネットワーク、その結節点になる駅前空間をどのように整備するか。南口のまちづくりは既存のまちをどのように再整備するか。北は新しくどういうまちを作るか。それがうまくバランスしてよいまちが駅周辺にでき上がってくる。そういう方向を目指すのだが、JR の立体交差事業というのはもう少し時間がかかる。

まち開きまでを目標ではなくて、あくまでもまちづくり、都市づくりとしては将来形をどうするかというのが最終ゴールである。プログラムの発想で、当面まち開きにどんなよいまちを作るか。さらにそれを最終的にはどんなまちに仕上げているのか。そういう方向で考える。

土地利用を考える上では、やはりインフラが足かせをはめることになる。今日の議論をまとめると同時に、次回、どのような土地利用を北口でやるのかという話をして、それに合わせて、北口の土地利用のあり方によっては、交通ネットワークの作り方とかをもう少し修正するようなことも必要である。それらを合わせて今年度、中間とりまとめで、おおよそこんなまちづくりを進めるというところをまとめる。最後は来年度に入ってさらに詰めていく。

以上

相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会  
相模原駅周辺地区小委員会委員出欠席名簿

No.	区 分	氏名 役職等	備考	出欠
1	学識経験者	市川 宏雄 明治大学専門職大学院長	委員長	欠席
2		中林 一樹 明治大学大学院政治経済学研究科特任教授	副委員長	出席
3		屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授	副委員長	欠席
4	市住民	鈴木 典子 公募市民		出席
5		横山 房男 相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会構成員		出席
6		山田 昇一 相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会構成員		出席
7	関係団体	中里 和男 相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会会長		出席
8		阿部 健 相模原市観光協会専務理事		出席
9		座間 進 相模原商工会議所専務理事		欠席
10		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長		欠席
11	公共交通事業者	山口 拓 東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長		出席
12		黒田 聡 小田急電鉄株式会社交通企画部長	代理	出席
13		三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長		出席
14	関係行政機関	重江 晶子 神奈川県相模原警察署交通第一課長		出席
15	関係者	田中 紀一郎 相模原商工会議所常務理事		出席