

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 1 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 042-707-7026 (直通)		
開催日時		平成 26 年 9 月 5 日 (金) 19 時 00 分 ~ 21 時 00 分		
開催場所		けやき会館 職員研修所 大研修室		
出席者	委員	13 人 (別紙のとおり)		
	事務局	7 人 (都市建設局長、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		1 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
会議次第		1 局長あいさつ 2 委員長・副委員長の選出 3 委員長・副委員長あいさつ 4 議事 (1) 小委員会における検討の進め方について (2) 相模原駅周辺地区の現況特性について (3) 相模原駅周辺地区の整備のあり方について (4) 次回検討テーマについて (5) その他 5 その他		

審 議 経 過

1 局長あいさつ

2 委員長・副委員長の選出

規則第5条の規定に基づき、互選により委員長に市川委員、副委員長に中林委員、屋井委員が選出された。

3 委員長・副委員長あいさつ

4 議事

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

(1) 小委員会における検討の進め方について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

小委員会における検討の進め方について委員の皆様からご意見があれば伺いたい。

(特に意見なし)

(2) 相模原駅周辺地区の現況特性について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

駅周辺地区の現況特性についてご意見があれば伺いたい。これは次の整備のあり方を聞かないと意見が出ないと思うので、先に進めて良いか。

(特に意見なし)

(3) 相模原駅周辺地区の整備のあり方について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

さまざまな施設の立地を進めるには、周辺の需要や競合関係を睨みつつ検討していく必要がある。

今の説明について、何かご意見があれば伺いたい。

この整備計画は長いスパンの計画であることから、さらに夢のある計画にしてはどうか。現在、相模原駅周辺では、ねぶたカーニバル、こけ丸、アートフェスタなどを実施している。ハード整備だけでなくソフトのまちづくりも検討に入れたい。

それから、交通ネットワークの検討では、小田急多摩線延伸・リニア中央新幹線は地下を通ると思われるが、リニアに乗るなら相模原が便利だと言われるようなまちを作るために、地下でリニア中央新幹線駅と相模原駅を連絡させたり、駐車場を地下にするなど、とにかくリニアを利用しやすくするような検討を入れてはどうか。

今のリニアの話は、橋本とは3km離れているが、橋本まで3km地下でつなぐという考えか。

そうである。そういうことを検討していただきたい。

検討してはどうかという提案を頂いた。それから、ソフトは当然必要だが、フェーズ的にはもう少し先ではないか。現段階では、例えば、これからの都市づくりで重要なスマートシティとか、防災とか、そういうハードを踏まえた上で、ソフトも検討する。これからの検討として、いろいろなフェーズの中で考えていくのが良い。

この検討委員会は非常に難しい。対象地区は、駅周辺地区 660ha か、周辺も含めた 236 万人をターゲットにするか。広い範囲でどこから手を付けるかが課題である。660ha 全体を検討する場合には、北口を優先としながらも、一番重要なのは南口との連携であると考えている。また、交通動線も、236 万人か、駅周辺のエリア内で動線を考えるのか。横浜線も、上か、真ん中か、下か。これらを議論すべきかどうか、進め方を伺いたい。

今の話は、30 ページに 660ha 全体の課題が示されており、この課題を解決するための交通計画や道路計画等の議論を行う。理想像と実際があるが、両方とも話していく。しかし全部を同じレベルではなく、詳しく検討するのは 31 ページの「相模原駅北口地区」、「相模原駅南口地区」、「市役所周辺地区」。

の北口地区は、過去数年間で相当検討してきたが、の市街地との関係は今まで検討されてこなかった。今回は、これが具体化することになる。南北分断を防ぐためには、今は連続立体で鉄道が上がるのが一般的で、そうなれば、地上がつながって南北連携が良くなる。理想像的には地下ということだが、連続立体になった場合、北側は新しく作るまちだから、南側の既存の市街地とどのように関係性をつくるかということは、当然今回の検討に入っている。

は全く更地からの開発で、かなりいろいろなことができる。は既存の市街地があり、の開発とともにどう変わっていくか、地元の意見を聞きながら検討して行く。はと全く違うプロセスを辿ることは確かだが、南北をつなぐのは前提として考える必要がある。ただし、数年経てば鉄道が立体化されるか、されないかがわかってくる。もし高架化も地下化もされない場合は、もう一度議論をし直すことになるが、進みながら決めていくしかない。

は、市役所周辺全体の業務機能の再編成の話で、国の機関も含まれるため、全体がどうなるかはまだわからない。ただし、の土地利用ともリンクしていて、の中身が決まると、自動的には見えてくるだろう。このとき、のエリアは、のエリアと一体化した新しい議論になるため、来年度の検討として取り上げ、整備計画に反映する。

あとは、地元の方のご意見や、相模原と橋本が機能を上手く分け合いながら連携するという大きな課題があるので、最後に両地区の導入機能等を再整理するという作業も必要である。早い段階から、特に について、地元からのまちづくり

への希望が出れば、 と同時並行で考えていくことができる。先ほどのお祭りの話は、今の段階ではあまり大きなテーマではない。例えば、お祭りの広場を作るために既存市街地の都市空間をどうするか、というように、ソフトの話はハードにも影響があるので、今回は、全体の検討の中でやっていけばよいと考えている。

今の話で一番引っかかるのは、最初に行政機能のあり方がないと検討しづらいということで。確かに北側は地主が1人で簡単に構想どおりにできるだろうが、仮に行政機能が北側へ移ると、1km離れれば連続性を保つことは難しい。今の行政機能のところが違う土地利用になると、周辺の商店街には非常に大きな問題である。

それからもう一点、鉄道が高架か地上か地下か、それによって南北にどのようなメリット・デメリットがあるかというのを、先に研究する必要がある。途中で変えるのはなかなか難しいし、お金の問題もあって実現性は非常に難しいと思う。費用面の問題もあるが、横浜線が地下になった場合、高架になった場合、それぞれのケースで北と南のまちづくりはどうあるべきか、先に考えたほうが良いと思う。

それについては、全て考える。今の段階で一番いいのは地下だが、地下は一番可能性が低い。実現可能性を重視し、判断するタイミングを待たなければならない。費用の問題もあり、次善策は何かという検討は当然あると思う。

2つ目の、行政機能の話は、移転すれば困る人がいるというのは常にある。しかし20年、50年後を考えて、相模原のまちにとって何が良いか議論すべき。嫌だから考えないのではなくて、議論をする。新しい相模原をつくるために、次にどうするか考えるのがまちづくりの前提である。他のものができれば別の道がある。将来を考えた議論を期待したい。

50年、100年後を見据えて、地下化がどうなのか判断がつかない。高架かアンダーか、南北連携か一体化か、という話をする必要がある。リニア、小田急多摩線を前提とした10年20年なのか、スパンの選択の問題もある。50年、100年ならもっと壮大になる。

10年20年の間に動かなければ、50年後はない。

では、今のまちづくりの中でどちらが良いのか周辺の方は大きな問題となる。

最終的に地元の人が決めることで、地元が何も判断しないという選択をするのならそれでも良いが、北口地区の開発やリニア中央新幹線が来れば、今のままでなくなる。どちらにせよ将来のための議論が必要である。

時間と空間を縦横にして考える必要がある。整備計画全体は、短期・中期・長期をどう目標設定して、この50年で何をやるのかプログラム化することは当然である。また、周辺都市からどれだけの人を橋本・相模原に集めるか、そのため

に何を作るのかなど広域的な目があり、地下の話がある。

まず、都市計画マスタープランの都市構造をどう作るか。相模原駅周辺の ~ 各ゾーンの整備内容とスケジュール、相模原市域で、また、首都圏の中での位置づけから 660ha の作り方を考える。当然、広域を考える必要がある。すぐやるべきこと、重要なことを整理する。 ~ は 50 年後ではなく、一部返還されれば横浜線の話も必要だが、連続立体化は、すぐにやらなければならないことではない。

整備方針（案）は、もう一步、空間的な整理をして欲しい。“広域”とはどの範囲か、3つのレベルの拠点がありうる。首都圏レベル、市域レベル、地区レベル。広がりによって拠点の中身は違ってくるだろう。首都圏直下の場合の防災拠点機能や、駅周辺の帰宅困難者など、空間的な整理をすれば、時間軸も出てくるのではないか。

基本計画において、「首都圏南西部の拠点」としている。この圏域からの吸引を考えたい。横浜線の連続立体化は、重要な事業と認識している。

北口地区の開発にあたり、北側の道路ネットワークが課題。宮下横山台線は、現在も渋滞している。これをつないで利便性を高めてほしい。宮上横山線が完成すれば、迂回ルートができるので、北の開発にも良い影響がある。南は道路整備できているが、地元としては、神奈川県や東京都の関連の道路整備も一緒に考えて欲しい。

道路網は、いずれこの委員会のなかでも検討して行くが、整備スケジュールが最大の問題であり、用地買収などの課題もある。

道路もまちづくりと関連して、新しい道路を作るのは時間がかかる。

広域的に考えるとと言っても、236万人か、市全体か、それとも今の660haか。小委員会がどこを対象とするのかわからない。発言する際に、我々の商店街がある市役所周辺のことだけ言っているのかどうか。

比較的簡単な例としては、これから10年ぐらいで実際に何が動くか考えれば良い。周りでは、相原高校の移転、小田急多摩線の延伸、町田でも駅周辺の計画を作っている。236万人を見なくても、周りを見れば、今後10年間をどうするか出てくる。まず自分たちが、周りが変わったときにどうなるか考えれば良いのではないか。

リニアや相原高校はわかるが、我々はこういうまちにしたいというのと、周辺環境により、このようにするという考え方があるのではないか。

我々はこうしたい、と発言してもらえればわかりやすい。

簡単に言うと、今の駅周辺を、南北を平らにして欲しい。1km離れると動線が違う。高齢化したときにどうつなげれば良いか。小田急多摩線が地下で、横浜線

も地下を要望したい。

要望の前に、どんなまちにしたいか聞きたい。動線だけでなく、土地利用のゾーニングや商業の中身、商店街の魅力など、全てがセットになったご提案を頂ければ、その中で考えていくことができる。

了解した。今度、これまでに検討してきたものを提示する。

まず主張を示して頂ければ、たとえ難しくても、解決できることはあると考えている。まちというのは、周辺地域との競合で動く。競合の中で努力を怠れば衰退するし、頑張れば抜きん出る。結果的に地域住民にとって一番いい選択は、うまくやれば実現できる。お互いに知恵を出し合うために、具体的な提案をどんどん出して欲しい。

私が心配なのは、スカイツリーを視察した時に、スカイツリーに阻害されて、今まで流行ったまちが衰退したと聞いたので、同様の危険があるのではないかとということ。

それは大いに関係がある。返還用地に何が入るかで、スカイツリーと同様に、まちから人が出てこなくなる恐れはある。

北口は非常に大規模な開発であるため、そこで人が止まる危険がある。消費者は新しいところに魅力を感じる。南北の横断をうまく考えることが必要である。

若者は新しいところへ行くが、これからの高齢社会では、高齢者が利用している今の商店街の店舗を維持するという視点も必要。地域に密着した、北口にないものを作る。例えば、高齢者と一緒に成り立つ商店街を大事にするエリアでもよい。市役所は当地区の問題ではなく、市全体として最適な立地を考えれば、駅から1km以上離れているよりは、駅直近のほうが便利になる。

また、小田急線が延伸されると、相模原駅周辺にはシティホテルが少ないため、多摩センターや永山に宿泊客を奪われると懸念されるが、宿泊機能を整備することによって、来街者が落とす金額も変わってくる。町田、多摩、八王子等々をライバルと捉え、あらゆる視点からまちづくりを考えていく必要がある。

スカイツリーで周辺が衰退したというのは、まだ結論は早いと思うが、一つの例として、六本木ヒルズができて麻布十番の商店街が栄えた、という例もある。新しいまちに外からいっぱい人が来るなら、そこに奪われるのではなくて、そこから南へ持ってくるための議論をし、まちづくりをしていただいたほうが、これから先があると思う。

シティホテルは、広域交流拠点のエリアには全くない。宿泊のオーダーがなければホテルは成り立たないというのはわかるが、産業界から見ると、緑区や中央区のものづくりの企業経営者は、ちょっとした会議やパーティ等の会場確保に苦慮している。政令指定都市に移行して、全国会議や総会を開催するのにも、横浜

等々と比べると若干見劣りしてしまう。ぜひ、一流のシティホテルを早期に誘致できるよう、整備計画に位置づけしていただきたい。そのためには、マグネットを強くして、多くの人が集まり、宿泊の需要につながるような施設をコーディネートする必要がある。橋本、相模原のいずれに設置するか、よく斟酌して、産業界として意見を述べたいと考えている。

難しいことを乗り越えて未来があるということは、ぜひ皆さんに考えて頂きたい。成功例はたくさんある。今回の小委員会は、今あることを乗り越えて、その次の議論に移って頂くための準備として期待している。

昔はディスカウントストアが多かったがどんどん閉店して、生活者の視点からこの地域にこういう店が欲しいとか、そういう観念でいた。しかし、皆さんの意見でちょっと考えが変わった、それぞれの地域にお住まいの方のことも考えれば、複雑で、すごく大きな問題と感じている。

今後の議題は次回の検討テーマだが、何か副委員長から。

横浜線の連続立体交差の話が中心になっていたが、私は、高架のほうが絶対いいと思う。せっかく良いまちを作るのだから、電車に乗ってきた人に見せてあげたい。道路は長大スパン等いろいろな抜き方があり、高架でも南北方向のつながりをうまく作れる。だから、地下にこだわるかまだはっきりわからないが、ぜひ魅力的なまちにしたら良いと思う。

今日の議論の発端は、相場観と言うか、広域的に道路や鉄道、ここだと相模線の複線化や小田急多摩線の延伸などのさまざまな動きについて、限られた財源のなかで、地域内での優先順位を考えると簡単ではない。

せっかく計画作りをするなら、将来の可能性を一定程度広げていくような議論と、同時にそれぞれの根拠や合理性を、一緒に作っていかなければならない。そういう作業が今日始まったのだと思う。

地下・高架の議論についても、相模線1本でさえ複線化できていない。都心から一番近い単線が成田線と相模線。何十年か前に、成田線のほうが一歩進んでいると思ったのは、新しく住宅地を作るときに地元が複線用地を確保していた。小田急多摩線の延伸も、相模原市と地元地域が一体となって、どこまで覚悟を決めて準備しておくかが問われるだろう。ここは要望の場ではなく、知恵を絞りながら一緒にやっていくというのが一つのポイントだと思った。

(4) 次回の検討テーマについて

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

次回は今日と違うテーマで、交通ネットワークについての話をすると説明がある。

(特に意見なし)

(5) その他

連続立体交差は、地下・高架で事業スキームはそう変わらないが、やはり時間と経費が全然違う。鉄道というのは騒音をまき散らすし、高架になれば日影も落ちる。ただ、鉄道が走っている風景を見るだけでもまちに活気があるし、地下鉄の駅と地上を走っている鉄道の駅とでは、まちが持っている力強さが違う。南北が1つの一体的なまちづくりができるのは、高架も地下もそう大きく変わらない。ぜひいろいろな事例を見ながら、地下か高架か、引き続き議論したいと思う。

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	出席
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	出席
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		出席
10		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長		出席
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	代理	出席
12		黒田 聡 小田急電鉄株式会社交通企画部長		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		欠席