

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 7 回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 橋本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リニア駅周辺まちづくり課 電話 042-707-7047 (直通)		
開催日時		平成 2 7 年 1 1 月 1 3 日 (金) 1 9 時 0 0 分～2 1 時 1 0 分		
開催場所		ソレイユさがみ セミナールーム 1		
出席者	委員等	1 4 名 (別紙のとおり)		
	事務局	4 名 (広域交流拠点推進担当部長、リニア駅周辺まちづくり課長、 リニア駅周辺まちづくり課担当課長ほか)		
公開の可否		<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	10 人
公開不可・一部 不可の場合は、 その理由				
会議次第		1 あいさつ 2 議事 (1) 第 6 回橋本小委員会における主な意見について (2) 土地利用について (3) 駅前空間について (4) 景観形成について (5) 市街地整備について (6) 駅機能の強化について 3 その他		

審 議 経 過

1 委員長あいさつ

2 議事

事務局から資料（議事 1～5）説明後、質疑応答を行った。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）

- 今回はこれまで議論してきた内容に精査した数値を整理していただいた。交通広場については最終的な整備計画に向けた案を提示いただいている。交通関係者との協議が整っていないので詳細部分は詰められていないが、土地利用についても事業性などを見据えて整理されている。
- 南側から鉄道を利用する人が 7.2 万人、そのうちバスで来る人が 1.6 万人いるということであるが、その現況に対して土地利用を設定し開発交通量を算出すると、鉄道利用者が 2 倍以上、バス利用者が 1.5 倍程度になるということである。さらにリニアについては新横浜の新幹線利用者のデータから交通手段別分担率を算出しているが、想定する条件によってこの数値は変わってくるということである。
高速バスは新たに設置することを想定しているのか。
- 現状は設置していないので新規に 3 バース程度の設置を考えている。
- 企業バス、観光バスの 10 台は乗降場スペースなのか。滞留スペースなのか。
- 滞留スペースも含め、企業バスと観光バス合わせて 10 台分くらい設けたい。企業バスと観光バスはスペースの兼用利用が可能であると考えている。
- 平日の朝は企業バスが使用し、休日は観光バスが使うという事を含めて 10 台分くらいがあればということである。現状の南北の交通広場はどのくらいか。
- 北口は 4300 m²、南口は 6500 m²である。ただ、南口は道路や企業バスの乗降場も含む数字であるため単純な比較はできない。
- 現況の南口駅前広場と鉄道を利用する人は約 7.2 万人ということだが、この中に京王線と JR 線の乗換え客が含まれておらず、この数値が将来の自由通路の幅員を算定する際の基準になるのであれば、現状として京王線と JR 線間の乗換えの流動がかなりある中で、それを考慮しないというのはどうかと思う。
- 自由通路に関しては、現況の交通量として一日あたり 10.5 万人をベースに開発に伴う交通量を増加分として将来交通量を算出している。自由通路で、最も流動が多いのは JR 線の改札から京王線の改札までであり、JR 改札口前付近の流動をベースに開発に伴う交通量を上乘せして将来交通量を算出している。現況の南口駅前広場と鉄道を利用する 7.2 万人が必ずしもここを通過するとは限らない。
- 現況交通量の 10 万人に新たに増加する交通量が上乘せされているということか。
- 一日あたりではそのような上乘せであるが、幅員の推計にあたっては、朝のピー

ク時間で算出している。朝 7 時 30 分～45 分の 15 分間の中でどれだけの流動があるかを見ている。

- 自由通路の将来交通量はピーク時なのか。
- 一日あたりの交通量である。自由通路の将来交通量 17.5 万人は、現況の 10.5 万人に開発に伴う増加量 7 万人を上乗せした数値だとしてご理解いただきたい。
- ピーク時の交通量と一日あたりの交通量を併記しておけばわかりやすいかもしれない。

他都市で例えると、南側が開発されることによって北側から南側への交通量も増える傾向にある。橋本駅も同様だと思うので、乗換え客や開発交通量だけではなく、そのような要素も加味したほうがいい。すぐに計算できることではないので、現段階では概ねの予測をつけるということだけでよい。

- タクシーの乗降場について、金沢駅を例にすると、降車場が多数あり、電車の時刻に合わせて来る人が多い。乗車は 1 台あれば良いと思うが、降車が 1 台というのは少ないと感じる。リニアのような長距離利用の場合は、列車の時刻にあわせて駅に来ることが多い。リニア利用者数にもよるが、降車が 1 台分では混雑する可能性がある。

自由通路については、北から南に行く人、南から北に行く人が交錯せずスムーズに流れるのであればいいが、現況において JR から京王線方面へ行く人とそのまま南口のバス乗り場へ行く人、また、京王線から南口のバス乗り場へ行く人と JR 線方面へ行く人、それぞれが交錯する動線になっているので、空間としては数値よりも混んでいる印象である。幅員の推計にあたっては、余裕を持った計画を考えて欲しい。

- 交通広場の想定規模に高速バス、企業バス、観光バスを入れると 10,000 m²くらいということであったが、交通機能の配置計画における図面上の交通広場は、それに呼応した規模感であると理解する。必要な機能は確保すべきであると思うが、駅前の一等地に広すぎる広場があるのは、駅前の第一印象として景観の観点からもどうかと思う。立体的な活用も視野に入れて検討していただきたい。

リニアは新幹線とは違い空港と同じような機能を持つ交通手段であると思うので、一般的な交通広場とは違った機能が必要になるのかもしれない。リニアの事例がないので難しい部分はあると思うが、空港の事例を参考にしながら、そういった視点を踏まえて検討してほしい。

景観計画に関して、やすらぎを感じる駅前空間として、相原高校の豊かな自然環境を継承とあるが、県としても同じ思いである。相原高校は市民からも親しまれており、どういったかたちで継承するのかは今後の検討事項であるが、このことを念頭に置いた計画をお願いしたい。また、シンボル性ということでも、相原高校は 90 年の歴史があるので、ここに相原高校があったという証を残すというような配慮も

お願いしたい。

- 相原高校には高校移転ということでまちづくりに協力していただいている。今後の検討においてどのように思いを形にするのかなど、柔軟に対応していただきたい。

リニアが空港に近い利用形態となるなら駐車場利用が考えられる。圏央道を使って埼玉方面から来る人への対応など、駐車場はどうするのか。

- 開発交通量の推計については新横浜駅の新幹線利用者の端末交通分担率を設定しており、その中では90%以上が鉄道利用ということである。その分担率で考えると自動車利用は少ないと捉えている。リニア利用者は基本的にビジネス利用であると考えているので、現段階では新横浜の分担率をベースに検討している。
- 開発だけでも駐車場が必要になるので、圏央道を使って自動車で来る人たちへの駐車場に対する配慮はしなければならない。駐車場に関する考えはあるのか。
- 開発に伴う交通量に関しては、基本的に各街区において開発事業者が確保し、公共駐車場としては、リニア利用者に対する整備を考えている。
- 公共駐車場と民間の開発駐車場を分けてつくっても仕方ないと思うが、そういった考えを前提にしつつ駅前に駐車場はつくらないということであると理解する。立体的な整備については今後具体的なレイアウトなどを交通管理者と協議をする段階で念頭に置いていただければと思う。
- 駅前には交通の要衝となることを意識して、交通の利便性を第一に考えてほしい。将来の乗降場の設置台数の数値も少ない印象で、タクシーの降車で待たなくてはいけなくなると、電車に乗り遅れる可能性もある。
- ものづくり産業交流ゾーンは、高度な産業の人材や情報の交流拠点という機能とあわせて、企業バスがスムーズに発着できる機能も兼ね備えたゾーン形成が望ましいと考える。広域交流ゾーンや複合都市機能ゾーンの開発と連携したものづくり産業交流ゾーンの検討をお願いしたい。
- 企業バスは産業と深く関係しているので、ものづくり産業交流ゾーンと一体的に考えていただきたい。
- 企業バスについては、道路が混んでいるという理由から橋本駅を回避しているというものも多い。実際に相模原駅や相模線の各駅で発着をしている企業があるので、橋本駅の交通利便性が高まれば橋本駅に入ってくる可能性はあると考えている。ただ、全ての企業に対して調査できているわけではないので、どの程度の需要になるのかはわからない。交通利便性の高い企業バスの乗降場ができることによって、新たに企業バスを運行しようという企業が出てくることも考えられる。そういったことを踏まえて、産業を牽引していくという観点からは企業バスの交通利便性の向上は必要であり、観光バスとあわせて10台程度の設置を考えている。
- 企業ヒアリングを行うと台数が増減する可能性はあるのか。

- 現時点での企業バスとして必要な台数は3~4台程度であるので、10台というのはかなり大きめにとっている。また、観光バスについても他事例を参考にすると、滞留施設などもあわせて10台設けるのはかなり多い台数である。設置についてはリニア上部を活用するなど、将来的な需要を見込んだ中で10台設けることは可能であると考ええる。
- 将来の設置台数について、現状のバス路線で、本当は南口からの発着が望ましいがバースが少ないために北口で発着している路線もある。また、相原高校方面などへの新規路線も南口での発着となる。そういったことを踏まえると、一つのバス停から複数路線を発着させることもできるが、待機スペースも考慮するとこの台数でいいのかと思う。

タクシーの滞留場所は別の場所で確保することもできる。一般車も現状は14台あるが現状では京王線側の階段付近に並んで送迎している状況。今回の整備計画においては、建設中の新宿南口のように各階でバスや一般車を分けるような立体施設も視野に入れて検討してはどうか。費用面からも難しい部分はあると思うが、将来的なまちづくりを検討する中で、交通機能を重視した柔軟性のある計画をお願いしたい。
- 平面的な活用でも、将来的な拡張を視野に入れた計画であればいいように思う。立体活用については、具体的な配置を検討していく中で議論していきたい。配置については、駅付近には何の機能が望ましいのかなど、交通管理者などと協議をしながら進めることとなる。
- 交通広場のレイアウトについて、歩行者の目線で考えるとJR、京王、リニアの乗換え動線上は自動車との交錯がないようにしていただきたい。また、広域交流ゾーン、複合都市機能ゾーン、ものづくり産業交流ゾーンのゾーン間の主動線となることも、自動車との交錯はない方がよい。特に広域交流ゾーンと複合都市機能ゾーンは、一体的に賑わい空間を形成していくのであれば、その間は歩行者系の広場で囲う方がよいのではないかと。
- 歩行者動線は重要である。現段階での計画では主動線は2階になるが、どこまで2階でどこから地上に降りるのかなども考えなくてはいけない。複合都市機能ゾーンにもデッキを設置すれば地上の道路と交錯することはなくなる。広域交流ゾーンとも2階の動線でつながることになる。
- 今の道路計画では、リニアに乗るために北側から自動車で来る人はとても不便であると感じる。相原高校の緑の継承についても、どこに何があるのかが分かる図面があるとイメージしやすい。リニアの中間駅で飯田駅は地上駅であるようだが、橋本駅も地上駅にすることはできないのか。川を渡る部分をリニアが見えるように透明フードにすれば観光資源になると考えていたが、リニア駅の計画変更はあり得るか。

- リニアは品川から都内、県内を地下で通過する。国の委員会などにおいて議論が重ねられてこの計画になった。国から工事実施計画の認可も出ている状況なので今から地上にするということは難しいと思う。
- 橋本と相模原の道路計画について、リニアという近代的な交通がある一方で路面電車のような交通があってもいいのではないか。橋本と相模原をどうつなぐのか。
- 橋本と相模原の連携及び一体化については、相模原小委員会でも検討しているところである。相模原の方は JR 線の立体交差化を検討していることもあり、現段階では明確なことを示すことはできないが、今後具体的な方策を考えていきたい。
- すでに鉄道がある中でのことなので難しい部分はあるかと思うが、将来を見据えた端末交通のネットワークなどは必要であると感じる。
- 橋本と相模原間の交通アクセスについて、高尾山にあるようなリフトなどを JR 線の横に張り出して少し変わった交通手段をつくることはできないかと考えている。将来的に相模総合補給廠まで接続してもいい。

交通広場に関しては、鉄道、バス、タクシーなどの交通利便性を重視してレイアウトなどを検討していただきたい。アクセス性や利便性の高いところは自然と企業や人が集まってくると思う。
- 交通広場については、交通の乗換え動線などを優先的に考えたほうがよいというご意見が多く出ている。具体的な絵を描いていく必要がある。
- 土地利用の事例として挙げている武蔵小杉、二子玉川、汐留は、駅の北側や南側だけのことなのか。北側と南側をあわせた用途構成を示しているのか。
- 二子玉川の事例については、新たに開発されたエリアにおける用途構成を示している。開発ボリュームの検討にあたっては、南口の開発エリアについて検討しているが、まちの将来像としては、開発エリアだけではなく橋本駅周辺や工業エリアも含めた、まち全体の中で業務を中心に昼間人口を増やしていきたいという考えである。
- 将来的なまちの姿としては昼間人口が増えるまちということである。
- マンションなどを建てる計画なのか。
- 住宅というのは既存の住宅も含まれていると思う。
- 相原高校を中心とした南口の開発エリアの住宅は、集合住宅やマンションがメインになると考える。
- 南口は業務系にして、北口は住宅系にしたほうが生活しやすいのではないか。駅前に集合住宅が建つとそこだけで完結したまちになる。北口や周辺地域を含めた将来的なバランスを検討してほしい。
- 事例で示した土地利用の 3 パターンはそれぞれ開発エリアにおける用途構成である。橋本駅前の現状としては住宅が多いが、橋本駅周辺エリアには工場などの集積がありバランスの取れたまちに見える。リニア開業を機に昼間人口を増やしていく

という考えのもとでは、南口の駅前にも業務系が必要であり、また住宅系、商業系も必要である。そういった中でバランスを見ながらリニア駅前に必要な業務については集積させていきたい考えである。南口の開発エリアだけではなく、住宅、商業、業務のバランスのとれた中で全体を考えつつ、南口に導入すべき機能を検討していきたい。

- リニア開業に伴い、南北地域を一体的なエリアとして捉えるべきである。南側だけを検討しても仕方ない。南北の回遊として JR 線の下を通る道路をつくってはどうかと思う。
- 本日は広域の図面がなかったもので、橋本と相模原の関係や北側の話について議論にならなかったが、これまでも全体としての計画は検討しており、今回は広域エリアも含めた資料を提示していただきたい。

最後の議題の駅機能の強化について資料説明をお願いしたい。

事務局から資料（議事 6）説明後、質疑応答を行った。主な内容は次のとおり。

- 前回京王電鉄から検討結果をご報告いただいた。その報告を踏まえて市のほうで交流・賑わい軸上に改札を移動できないかという検討を行い、今回代替案を提示いただいたが、それぞれにメリットデメリットがある。交通広場と同様に詳細な検討については様々な関係機関との調整が必要であり、かなり時間を要することだと思われる。駅の移設について率直なご意見を伺いたい。
- これまでは駅の移動が出来るという話がない中での議論であったが、交流・賑わい軸を主軸としたまちづくりということからすると、JR 線、京王線、リニアの改札口が直線上で結ばれることは望ましいことだと思う。デメリットとして都市基盤の整備に制約があるとのことだが、南口全体の開発を考える中で何とかなるのではないかな。改札口を軸線上に並べることで南北一体のまちづくりを推進できるのではないかな。

また、自由通路の幅員については現状では狭いと感じている。サービス水準 A を満たす幅員を検討しているが、将来的にも南北を行き来する人は増えると思うので、広くゆとりのある自由通路にしてほしい。鉄道の乗換えの利便性だけでなく、地域の生活者の利便性の向上もあわせて検討していただきたい。

- 駅を移設させた案では、多摩境駅方面から橋本を見たらどのようにみえるのかを考えた。ほぼ直線形に近いかたちになるので、鉄道の輸送力や速達性は向上されるのではないかなと思う。リニアとの相乗効果もあり、京王線を使って観光に来る人が増えるなど、橋本駅から箱根などの県内観光や圏央道を使った広域的な観光の移動がスムーズになるという、観光の拠点タウンとなることも考えられる。

また、本社機能の移転や業務系企業の進出に大きく寄与するのではないかなと感じ

ている。産業振興の観点からも交流拠点としてのポテンシャルが格段に高くなると感じているので、京王線駅舎の移設については実現に向けて進めていただきたい。

- もともとは我々から京王線は何とかならないかと思っていましたが、今の段階でどちらかに決めるというのは難しいと思う。交通広場にも関係することだが、駅を移設する案と移設しない案の2案を並行して検討してはどうか。駅を動かすことが実現できるのであれば、動かした方がまちとしては良いことだと思う。まちの開発とあわせて動かすことが可能ならばいいが、将来動かすとなると、駅移設を考慮したまちづくりを進めていくことになる。現段階では1案に絞らずに2案で整理していくべきではないかと思う。
- 駅を動かした際に複線を設けるなど、橋本から高尾山方面への路線を増やすことは可能なのか。
- 現駅舎の周辺は堅牢建物が建っている状況であり駅の拡張には制約が大きい。一方で、新たなまちづくりにおいてどこまで用地を使用できるかという問題はあるが、そういった中で駅機能を拡張していくことの検討はできると思う。駅部の路線が増える場合、ダイヤの柔軟性が向上するなどの効果が出ると思うが、橋本駅から先は現在の複線から変わらないため、その中で何が出来るかを整理する必要がある。
- リニア開業にあわせたまちづくりを検討しているが、50年、100年後を見据えた計画を今から考えておくことも必要ではないか。例えば、将来、終端駅としてロマンスカーのような特急を走らせようという考えがあるならば、待機線や引き込み線というのを考えなくてはいけない。将来的に対策が打てるよう緑地として土地を確保しておくなど、今の段階で要望があれば把握しておくべきである。

また、橋本と相模原間の交通網は考えなくてはならない。これからはLRTや新しいタイプの路面電車が出てくると思うが、10年後、20年後となると人口減少社会においてドライバー不足が問題となり、今後5年位の間には自家用車の自動運転、ロボット運転が可能になれば、公共交通機関はロボットが運転する時代になってくると思われる。ロボットの運転というのは人間のように器用なことができないため、なるべくスムーズに運行できるような道路構造にする必要がある。現状のドライバーを基準に計画してしまうと将来に禍根を残すことになるかもしれない。バスアンドライドのところなど、ロボット運転化した時に比較的うまくいくような長期的な視点から考えた交通網、あるいは場所の使い方という事を意識していただきたい。
- 両案それぞれのメリットデメリットとして特徴的なものを整理していると理解するが、簡単にどちらかに決められるものではないと思う。一番重要なのはこれまで議論してきたまちづくりの基本方針やどういった機能を導入すべきかなど、様々な議論を重ねてきたことである。市の位置づけは首都圏南西部の広域交流拠点、県の位置づけとしては全国からの北のゲートとしてのまちづくりという思いがある。

そういった拠点にするためにはどのようなまちづくりが必要なのかという視点が極めて重要である。その中で乗換え利便性については、現在の JR 線と京王線や京王線とリニアの乗換えが良くなるという視点も重要であるが、土地利用としては、京王線がそのまま高架で来ると、高架と高架で挟まれた部分が狭い谷間の土地になる。それが本当に目指すべきまちづくりにとって良いものなのかという視点もある。今後どのような手法で開発するのかという部分にも関連する。それらを踏まえると、簡単な整理で決められるものではなく、現段階においては、様々な角度から検討、協議する必要があるのではないか。

- 平面的に見ると、乗換え利便性は駅を動かした案の方が良くなった印象である。土地利用としては、3 階レベルで鉄道が入ってくるので、その鉄道と鉄道との間の空間活用や複合都市機能ゾーンの広大な敷地の分断、また、交通広場が収まるのかなど、いくつか確認すべき点がある。さらに、整備主体はどうするのかなどは最も重要な議論でもあるので、なかなか簡単に決められるものではなく、時間もかかることと感じている。仮に駅を動かさず案に決めるとしても関係者間の合意に至るまでには、さらなる工夫と関係者間でのより深い合意形成がないと、絵だけでは決められない。市としての考えはどうか。
- 絵だけでは決められないこと、また関係者間の合意形成には時間がかかることは認識している。まずは、本日いただいた様々なご意見を受け止めたい。ただ、今後策定予定の整備計画の中で、市の方針をどのように示すのかを検討し、それに合わせて関係者間の協議も並行して進めていきたいと考えている。次回の委員会では、整備計画での示し方も含めてご提示させていただきたい。
- 今回は交通広場も決まっていない状況でもあるので、駅を動かさず案については、本日のご意見を踏まえて関係者間で協議を詰めてほしい。両案を並行して進めざるを得ない状況になる可能性もあるかもしれないが、開発手法など様々な課題を整理しつつ、次回はまだ一段踏み込んだ内容を提示できればと思う。

以 上

第7回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会
橋本駅周辺地区小委員会 委員名簿

No.	区 分	氏名 役職等	出欠
1	学識 経験者	◎岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科教授	出席
2		○飯島 泰裕 青山学院大学社会情報学部社会情報学科教授	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	欠席
4	市住民	五十嵐 淳 公募市民	出席
5		中山 晃子 公募市民	欠席
6		大用 尚 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員	出席
7		草野 寛 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員	出席
8	関係団体	原 正弘 橋本駅周辺まちづくり推進会議会長	出席
9		阿部 健 相模原市観光協会専務理事	出席
10		山崎 和正 相模原商工会議所理事兼事務局長	出席
11		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長	出席
12	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
13		二村 亨 東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部企画推進部 担当部長	欠席
14		高山 恒明 京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部長 (代理：志賀氏)	出席
15		三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	出席
16	関係行政 機関	寶珠山 正和 神奈川県県土整備局都市部交通企画課長	出席
17		牧野 末次 神奈川県相模原北警察署交通課長 (代理：米山氏)	出席

◎：委員長 ○：副委員長