

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		
事務局 (担当課)		都市建設局まちづくり計画部リニアまちづくり課 電話 042-707-7047 (直通)		
開催日時		平成 2 7 年 4 月 3 0 日 (木) 1 9 時 0 0 分～2 1 時 0 0 分		
開催場所		杜のホールはしもと 多目的室		
出席者	委員等	2 7 名 (別紙のとおり)		
	事務局	4 名 (都市建設局長、広域交流拠点推進担当部長、 リニアまちづくり課長、相模原駅周辺まちづくり課長)		
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	3 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) 中間とりまとめ案について (2) 広域交流拠点全体のとりまとめイメージについて 3 その他		

審 議 経 過

1 会長あいさつ

2 議事

主な内容は次のとおり。(□は会長、■は副会長、○は委員、●は事務局の発言)

(1) 中間とりまとめ案について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

- 広域交流拠点整備計画のうち、第1章広域交流拠点の将来像が本委員会において議論する内容である。第2章が橋本地区における検討状況の成果、第3章が相模原地区における検討状況の成果であると理解する。資料1において両地区の小委員会における検討内容をご報告いただいた。広域交流拠点全体の議論は資料2の説明後に意見交換を行いたいと思う。中間とりまとめの成果物としては、橋本地区が土地利用構想図、相模原地区が土地利用ゾーニングのパターン1の図面がわかりやすいのではないか。
- 相模原地区の土地利用ゾーニング図について、パターン2とパターン3の違いはメインとなる機能が交流機能か商業機能かということであると理解するが、具体的な規模などの案があってこのようなゾーニングになっているのか。
- ゾーニングの基本的な考え方として、5つのエリア分けを小委員会において示したが、各エリアの具体的な内容までは議論しきれておらず、今後の議論となる。パターン1を基本としているが、国際会議が行われるような大規模コンベンションや商業施設の集積に関するご意見から、パターン2やパターン3のゾーニング案を示した。
- 相模原地区の自転車ネットワーク整備における道路断面図について、今の段階で具体的に決める必要はない。土地利用計画や道路ネットワークの議論を詰めてから検討すべきである。早い段階から検討を行うことは重要であるが、市全体としてのネットワーク構想において、橋本、相模原両地区の整合性を図ることが重要である。

自転車は従来、歩行者と共存する空間整備がされていた。現在は自動車と同じ車両として扱っていく方向で議論がされている。また、自転車道を整備する際は、15cmの縁石を設けなければならないことになっているが、災害時等に車両が進入できない空間ができてしまうなど、柔軟な空間を確保することが難しい面もある。
- 今後の検討で重要となるのは、広域的な需要を把握することと、周辺自治体との競合を視野に入れることである。競合については周辺自治体だけではなく、橋本と相模原の競合も起きる可能性がある。これからは全体的な視点から議論を進めなければならない。

広域交流拠点として、橋本と相模原の2つの核が存在する中で、どのように両地区を連携させていくのかが重要であると思うが、交通体系としての提案が出てこない。これからは両地区の連携方策についても議論をすべきであると感じる。現段階での提案では、橋本、相模原両地区間のアクセスが弱い。JR 横浜線の南側は2車線の道路でつながっているが、北側は工場用地等がありなかなか難しい状況である。将来的に JR 横浜線の立体交差化がなされるのであれば、東西の道路網を構築させないと両地区の連携は不可能である。道路ネットワークの強化は、両地区の導入機能の方向性にも影響するものである。

- 導入機能の競合については、両地区を並列して議論すべきもので、行政主体のものや民間主体のものなどを整理して詰めていきたい。
- 首都圏南西部の広域交流拠点として位置付けているが、首都圏においてリニア停車駅が品川以外には橋本しかないということを前提にすると、もっと広域的な戦略として長期的な考えを持ってもいいのではないかと感じる。リニアで橋本から名古屋までの時間と成田空港から上野までの時間はほぼ同じであることを考えると、海外から来る人は、成田空港でも中部国際空港でも都心へのアクセスはさほど変わらない。これらを踏まえると広域交流拠点としての拠点性はかなり大きいと感じる。周辺の観光地へのアクセス性も向上することから、観光の観点からも国際化を位置付けてもいいのではないかと感じる。また、相模原市を拠点とした東京観光や東京ビジネスなども考えられる。橋本地区は広域交流ゾーンがメイン空間であることから、駅前空間としてどのようなイメージなのか具体的な案があれば伺いたい。
- 広域的なご意見は資料2の説明後に意見交換をさせていただきたい。
- 駅前空間では、高速バスや路線バスなどの機能を集約させた交通広場や、商業機能を持たせた交流賑わいの軸など機能面での議論を行っており、具体的な内容についてはこれから検討を深めていきたいと考えている。
- 橋本地区はリニアの設計とも関連しており、今後 JR 東海との調整も必要になる。相模原地区では小田急多摩線の延伸計画があると思うが、それと同様に見えない部分を抱えながらの議論をしなければならない状況であるので、どのような形でも受け止められる検討であるのご理解いただければと思う。
- JR 横浜線の立体交差化について、橋本駅周辺は、地下にリニア、高架に京王線があって難しいとのことであったが、技術的に可能なのか。
- 橋本地区については、東橋本大山線のやすらぎの道立体（橋本駅東側アンダーパス道路）やリニア、京王線があるため立体交差化は困難である。
- 相模原地区の駅周辺地区の土地利用方針図に描いてある、JR 横浜線上の矢印の範囲は意味がある長さなのか。
- 広域交流拠点基本計画において、矢部駅付近から橋本駅付近までの約5kmの距離を連続立体交差化事業の検討範囲としていたが、東橋本大山線付近においては

課題があり立体化は難しいと判断した。現時点においては矢部駅付近から東橋本大山線付近までを対象範囲としている。

- 今回は中間とりまとめであるが、最終的には整備計画としてまとめるものである。今後両地区をとりまとめるにあたって、図面のスケールをあわせてほしい。可能であれば同じスケールで図面を描いていただきたいが、難しいのであれば寸法を入れる。橋本より相模原の方が大きいという感覚が持てることが重要である。また、図面の色使いや道路の表現なども統一していただきたい。

今後の作業の一つとして、相模原地区の資料は時間軸で整理されているが、橋本地区は時間軸の議論がされていない。整備計画においてどのような整理をするのかについても、両地区の整合を図るべきである。

- 使っている用語も統一したほうがいい。例えば、相模原地区は「エリア」、橋本地区は「ゾーン」としている。同義なので、出来る限り統一したほうが市民の方も理解しやすいのではないか。
- 相模原地区の広域防災機能について、どこまで具体的な検討をされているのか。導入機能の機能配置方針図を見ても、どこに広域防災機能が入るのかわからない。

両地区の導入機能はいくつか重なっているものがあるが、基本計画における役割分担と整合を図ったのではないかと理解する。整備計画を策定する際には両地区の機能が相互に補完し合うことで広域交流拠点機能が機能することになるよう、導入機能の規模もあわせて検討を行っていただきたい。

また、橋本地区の駅前空間における、広域交流拠点の「顔」にふさわしい空間形成「緑と憩いのゾーンの整備方針」について、幅員 50m というのはかなりの大規模な空間である。この空間をただの緑地にするというのは、駅前の一等地において人が来ない寂しい空間をつくってしまう可能性がある。「緑と憩いのゾーン」の必要性は認識しているが、そのような点も踏まえて規模の検討を行ってほしい。

- 小委員会での意見を踏まえ、首都圏における相模総合補給廠一部返還地の位置付けを整理したが、具体的な機能や配置についてはこれからの議論である。今後深度化を図っていきたい。
- スポーツ・レクリエーション機能（共同使用区域）とは違うのか。
- スポーツ・レクリエーションゾーンは共同使用区域として、有事の際は米軍が優先的に使用するエリアであり、スポーツ・レクリエーション機能として整備することを想定している。防災機能については、平常時は行政機能として使用している施設等が災害時には指令機能に変わるなど、平常時と災害時で機能を切り替えることも検討しているので、スポーツ・レクリエーションゾーンとあわせてエリア全体としての機能を検討していきたい。
- 最終的な成果として整備計画にどこまで具体的な内容を盛り込むのか、規模感

も含めてどのようにまとめるのかを議論する必要がある。すべてを決めることは難しいが、一定の幅を持たせた柔軟な計画としつつも、規模についてはもう少し詰めたほうがいい。

- 両地区の連携において、交通の観点が極めて重要であることは共通認識であると思う。現段階の道路ネットワークにおいては、南北それぞれで両地区をつなぐ路線が計画されており、将来的な周辺開発規模やそれに伴う需要予測などに基づいた、交通量予測やネットワーク配分などの分析を行うことが必要になると感じているが、定量的な分析に入る前段階として、南北それぞれの道路計画に関する課題整理などの議論をするべきである。

JR 横浜線の連続立体交差化については、事業化が実現できていない段階においても、踏切の幅員を拡幅するなど、まちづくり計画と並行して検討していただきたい。

(2) 広域交流拠点全体のとりまとめイメージについて

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

- 本委員会は今回が折り返し地点である。これまで両地区において検討を重ねてきたが、それをどのようにしてとりまとめると広域交流拠点としての魅力になるのかなどは、本来資料2に反映すべきであった内容である。現段階では課題認識までしか整理できておらず、今年度においてこの部分を深めていかなければいけない。広域交流拠点全体の議論はどこでするのか。

- 本委員会における第3回、第4回において議論し、答申に向けた調整を行っていききたい。

- 小委員会では両地区における検討の深度化を図る。並行して広域交流拠点全体の議論をすべきだが、どこで誰が主体となつてするのか調整中の部分がある。事務局案を各小委員会にて提示し議論するのも一つの方法であるが、全体会議のような場を設けてもいいのではないか。

- 小委員会は各4回程度を予定しているが、両地区の資料を調整していく中ですり合わせていくなど工夫をしていききたい。

- 広域的な議論を各小委員会においても展開するということだと理解する。各小委員会には同じ資料を提示し、いただいたご意見をもとに検討を深度化していただきたい。

- 各4回開催する小委員会のうち、1回程度を合同小委員会として開催してはどうか。導入機能など個別で議論しては調整できるものではない。今後のスケジュールとして、第3回検討委員会で素案を出すことになっているが、素案を議論する場がないのではないか。本委員会の開催回数を増やすことが難しいのであれば、予定されている小委員会の中で、全体議論の場として会議を開催するという

考えもあるのではないか。

- 会議運営については調整させていただきたいと思う。決定次第、各小委員会にてご報告させていただく。
- 「複眼構造による高度な連携」とあるが、このような表現ではなく具体的な提案を示すべきである。両地区においてこの部分を議論しないと相乗効果は期待できない。ロボットを使ったデマンド交通など目玉となるプランを考えないと、高度な連携の中身が見えてこない。事務局から両地区間のアクセスを構築させて広域交流拠点形成をさせる計画を提示すべき。この連携方策が構築しないと橋本と相模原は単独拠点となるだけで広域交流拠点は成立しない。両地区の連携を考えることが極めて重要であるということを示し、最優先事項として検討すべきである。整備計画においては両地区の連携方策を示してほしい。
- 小委員会では議論がされなかった部分である。難しい面もあると思うが、両地区におけるメリットとして検討すべきである。
- 相模原地区は施設例など具体的内容が見られた。市民意見としてこのような具体案を出していきたい。まちの魅力向上を図るための検討がされているが、現状の課題に対する解決策を議論する場はあるのか。委員会に参加していない市民が感じている不便さや問題点をどこかで拾い上げて、今回のまちづくりに反映することは可能なのか。現状の課題解決がまちの魅力向上につながることで、本当に必要な施設などが見えてくると思う。そういった機会が与えられれば市民同士の情報共有がしやすくなる。
- 本検討委員会、小委員会のほかに、両地区において商店会や自治会役員などで構成される地元組織があり、そこで市民意見を伺っていきたい。また、委員会資料などを市のホームページで公開している。
- 市のホームページも欲しい情報までたどり着くのが難しい構成であると感じる。公開している資料も市民には実感が湧きにくい表現が多い。市民にも受け入れやすい公開の工夫やアンケートの実施など、市民目線での情報発信をお願いしたい。
- なるべく多くの方の意見が反映できるよう工夫していただければと思う。
- 相模原地区は規模が大きいので、補給廠跡地にリゾート系のアトラクションやそれに付帯するホテルやコンベンションを設け、橋本地区には産業などのコンパクトな施設を集積させてはどうか。
- 一つの考え方として、大規模なアミューズメントを相模原地区に導入する考えはあったのかというご意見である。
- 小委員会ではアミューズメント機能の意見は出ていないが、広域交流拠点としての必要な機能について、具体的な規模感や内容を詰めていきたい。
- 相模原地区については、何年も前からまちづくりの検討を行っており様々な可

能性について議論を重ねてきた。これからの議論としては、橋本地区との役割分担と既存市街地との整合性を図ることである。今回のように橋本と相模原で検討した結果を出した時に重複することがあってもいいと思う。これからできるかどうかの検討を行う段階で見極めていくことが重要である。

- 2つの核があってこそその広域交流拠点なので、拠点が2つできることは失敗を意味するのと同じである。30～40年前のまちづくりとは時代が違っていることを踏まえると、国際化を念頭に入れ、既存ストックとの連携を重視した魅力向上を検討してほしい。駅周辺地区だけではなくその周辺を含めた有機的な視点が重要である。そのためには全体で議論できる場があると良い。
- 相模原市全体の構造に話が及ぶことである。今は大きなビジョンを描いている段階であるが、将来的ビジョンと段階的なものとの、タイミングを見極めながら実現に向けたシナリオをつくることが重要である。
- 今回両地区における検討結果を受け、今後の検討課題などが再確認できたと思う。中間とりまとめは公表するのか。
- ホームページにて会議資料を公開する。
- 中間とりまとめは、両地区の中間報告としてまとめたものであり、今後はこれをブラッシュアップしていくものと理解する。

以 上

第2回 広域交流拠点整備計画検討委員会委員名簿

No.	区分	氏名 役職等	出欠
1	学識 経験者	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
2		○市川 宏雄 明治大学専門職大学院長	出席
3		◎岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科教授	出席
4		中林 一樹 明治大学大学院政治経済学研究科特任教授	出席
5		屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授	出席
6	市住民	五十嵐 淳 公募市民	出席
7		鈴木 典子 公募市民	出席
8		中山 晃子 公募市民	出席
9		大用 尚 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員	出席
10		草野 寛 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員	出席
11		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
12		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
13	関係団体	原 正弘 橋本駅周辺まちづくり推進会議会長	欠席
14		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
15		阿部 健 相模原市観光協会専務理事	出席
16		座間 進 相模原商工会議所専務理事	欠席
17		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長	出席
18	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
19		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	出席
20		黒田 聡 小田急電鉄株式会社交通企画部長	出席 (代理出席)
21		高山 恒明 京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部長	出席
22		三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	出席
23	関係行政 機関	近藤 雅弘 国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課長	出席 (代理出席)
24		三宅 亮 国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長	出席
25		磯崎 孝喜 神奈川県産業労働局産業・観光部産業立地課長	出席
26		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
27		杉本 重成 神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室副室長	出席
28		佐久間 大輔 神奈川県相模原警察署交通第一課長	出席
29		牧野 末次 神奈川県相模原北警察署交通課長	出席

◎：会長（委員長） ○：副会長（副委員長）