

# 「相模原市広域交流拠点整備計画(案)」に対する 意見と市の考え方

## 1 結果の概要

### (1) 意見募集の期間

平成28年6月15日～平成28年7月22日

(2) 提出者数 139人

(3) 意見総数 640件

## 2 分類別意見数

分類	意見数	目次
都市機能に関する意見	124	1～
市財政への影響等に関する意見	109	8～
整備手法に関する意見	89	12～
リニア中央新幹線に関する意見	59	14～
駅前空間に関する意見	59	20～
交通ネットワーク（道路、公共交通）に関する意見	37	24～
まちづくりへの市民参加に関する意見	28	26～
広域交流拠点の理念・将来像に関する意見	18	30～
鉄道（JR線、京王線、小田急多摩線）に関する意見	16	34～
環境への影響に関する意見	11	37～
その他の意見	90	39～
計	640	

## 1 都市機能に関する意見（124件）

通番	意見の要旨	市の見解
1	都市開発の基本として、駅同士のすみわけを考えれば 交通の利便性高い橋本を 都市商業機能、相模原を文化スポーツ機能などにするのが妥当であると思う。	広域交流拠点整備計画（案）（以下、「整備計画」という。）第4章2両駅が一体となる「複合構造」の形成の（2）土地利用において、橋本駅周辺地区及び相模原駅周辺地区の土地利用の考え方を以下のとおり整理しております。
2	一体開発を行ううえでそれぞれの駅が担う役割の住み分けが重要になる。橋本駅・相模原駅の両駅に会議室を設ける計画があり、会議室を設けること自体は相模原市の競争力向上や産業活性化のため非常に有効な案だと思う。ただ、両駅で同規模の施設を作るのではなく、橋本駅の会議室は必要最小限にとどめ、相模原駅北口の補給廠返還地の広大さを活かして相模原市のシンボルとなるようなコンベンション施設を作るのが望ましい。両駅の特性・状況を鑑みて相模原市を魅力的な都市とするようなまちづくりを進めるよう強く希望する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・橋本駅周辺地区の導入機能例：交通ターミナル、商業・飲食施設、インキュベーション施設 など</li> <li>・相模原駅周辺地区の導入機能例：コンベンション施設、行政施設、スポーツ・レクリエーション機能 など</li> </ul> 駅同士のすみわけについては、双方向型の連携・交流が生み出されるよう機能集積を図ってまいりたいと考えております。
3	リニア博物館などリニアの実物を並べたりリニアで外国人客などの集客を考えたほうがよい（セグウェイ道路を設けて、セグウェイで走ることができるか）。	整備計画第2章2（3）橋本駅南口の導入機能における「ものづくり産業交流ゾーン」については、新たな製品・サービス・次世代技術が創造される拠点として、圏域内外から産業・経済の交流を図ってまいりたいと考えておりますが、今後、ご意見のような様々な活用が可能となる空間についても検討してまいりたいと考えております。
4	計画では大規模商業施設のようなのだが、緑がなくなり、喧騒が大きく、日射が入らなくなるような計画は避けてもらいたい。	整備計画第2章2（3）橋本駅南口地区の導入機能において、都市機能の配置は、国内外からの来街者を受け入れ、賑わいを創出する「広域交流ゾーン」、オフィスなどの事業活動や多世代の方々の活動拠点となる「複合都市機能ゾーン」、産業の人材・情報が交流等の拠点となる「ものづくり産業交流ゾーン」で構成することとしており、商業機能の配置については、「複合都市機能ゾーン」や「広域交流ゾーン」が中心になるものと考えております。 なお、具体的な施設内容、配置や高さなどは、整備計画策定後、各々の施設計画を策定する中、関係法令等の順守や周辺環境との調和を図ってまいります。
5	相模原らしいまちづくりこそ、相模原市の存在価値がある。首都圏の直下型地震にそなえ、水源地や広域避難所の確保など、災害時、しっかり対応できる防災対応に取り組んでほしい。 （同一意見80件）	防災対策として、整備計画第1章5広域交流拠点都市推進戦略・基本計画におけるまちづくりの方針の（3）広域交流拠点形成の基本方針において、広域防災拠点の考え方を定めております。広域的な防災拠点機能を備えたまちづくり、広域的な交通結節性を生かした防災・減災のまちづくりなどを進めてまいります。

6	<p>リニア中央新幹線の駅を敷設する橋本駅を交流拠点とし、広大な補給廠返還地を活かした行政機能の移転や大規模な商業施設の誘致を行う相模原駅を中枢業務拠点としてそれぞれ位置付け、両駅を一体開発し相模原市全体を盛り上げていく計画に大いに賛同する。</p>	<p>いただいたご意見のとおり、市の未来を左右する一大事業であることから、整備計画に基づき、着実に広域交流拠点の整備を進めてまいります。</p>
7	<p>市にとって、このまちづくりは大きなチャンスだと思う。広域交流拠点が実現できるよう着実に計画を進めてほしい。</p>	
8	<p>市の未来を左右する一大事業であり、様々な課題があるかと思うが、計画に掲げた姿の実現を目指して重要なところから順序だてて進めてもらいたい。</p>	
9	<p>大型商業施設と商店街が相乗効果でまちが賑わうよう、企業と商店街が協力できるような仕組みを検討してほしい。(同一意見 11 件)</p>	<p>整備計画第4章7エリアマネジメント・市民協働の推進において、地域のまちづくりにおいては、整備した施設等の有効活用や整備事業の効果を最大限に生かした地域活性化の視点が重要であり、計画・整備段階から管理運営段階までの一連の過程を全体的に見据え、公・民・地域が一体となったマネジメントの視点の必要性も掲げております。いただいたご意見を参考に、事業の具体化に合わせてまちの賑わい創出の仕組等の検討を進めてまいりたいと考えております。</p>
10	<p>橋本駅のイメージパースについて、この場所に高層建築物を2棟建てるとすると、相当な圧迫感があり、北側に住む方は、陽当たりが悪くなる。また、2棟隣接して建てると、ビル風の影響も相当発生する。もし、必要性の観点から高層建築物を建てるのであれば、「ものづくり産業交流ゾーン」の方に建てるか、若しくは「複合都市機能ゾーン」と「ものづくり産業交流ゾーン」の場所に、1棟ずつ建てるようにしてほしい。</p>	<p>整備計画第2章5景観形成方針、6市街地整備計画及び第4章3リニア駅の設置を見据えた交通結節機能の強化にて掲載しているイメージパースについては、施設配置や高さなどをイメージとしてお示ししたものでございます。整備計画第2章2(3)橋本駅南口地区の導入機能において、都市機能の配置は、国内外からの来街者を受け入れ、賑わいを創出する「広域交流ゾーン」、オフィスなどの事業活動や多世代の方々の方々の活動拠点となる「複合都市機能ゾーン」、産業の人材・情報が交流等の拠点となる「ものづくり産業交流ゾーン」で構成することとしており、商業機能の配置については、「複合都市機能ゾーン」や「広域交流ゾーン」が中心になるものと考えております。なお、具体的な施設内容、配置や高さなどは、整備計画策定後、各々の施設計画を策定する中、関係法令等の順守や周辺環境との調和を図ってまいります。</p>
11	<p>橋本地域には百貨店がないので、京王橋本駅の移設を考えているのであれば、駅と合わせて京王百貨店などを誘致して貰えたらと思う。その方が商業施設のバランスも良くなり、活性化が図れるのでは。</p>	<p>具体的な施設内容などは、整備計画策定後に具体化してまいります。いただいたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。</p>

12	ショッピングモールのような大型商業施設を中心とした複合施設的なものは、市内にとってもたくさんあり飽和状態、これ以上造っても共倒れになるのでは。市民に今必要なものは何なのか、十分にリサーチして計画してほしい。	(具体的な施設内容などは、整備計画策定後に具体化してまいります。いただいたご意見につきましては、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。)
13	どのような経済状況の市民でも無料で利用できるホール付きの児童文化会館を建ててほしい。	広域交流拠点のまちづくりにおいては、市が定める福祉や文化等、他分野の計画と整合を図りながら進めてまいります。
14	橋本または相模原のどちらかに、障がい者を対象としたスポーツ・文化の分野における交流センターの設置を検討してほしい。橋本は「複合都市機能ゾーン」に、相模原は「駅前顔をつくるゾーン」になるかと思う。	
15	パシフィコなど大きな施設を建てることで、全国各地の大会など開催できることが期待できる。それに伴う経済効果も期待できる。10年～20年ではなく、50年～100年先をみたまちづくりになると思うので、慎重に考えてほしい。	本市では、リニア中央新幹線神奈川県駅の設置や圏央道の開通などといった大きなポテンシャルを生かし、首都圏南西部全体の成長の源泉となる広域交流拠点の形成に向け、橋本・相模原両駅を一体的に捉え、50年、100年先を見据えたまちづくりを進めてまいりたいと考えております。そのような考えのもと、具体的な施設内容などは、整備計画策定後に具体化してまいります。
16	まちづくりに際して、障がい者への配慮を願いたい。具体的に建物等の設計・建設に際して、障がい者団体の意見を聴取してほしい。	広域交流拠点のまちづくりにおいては、「相模原市ユニバーサルデザイン基本指針」(相模原市策定)や「みんなのバリアフリーまちづくり整備ガイドブック」(神奈川県策定)などを踏まえ、障害の有無、年齢、性別、人種等に関わらず多様な人々が利用しやすいまちとなるよう具体的な設計や整備に取り組んでまいります。
17	都内にはない魅力がないと人が集まらないのでは。都内には何でもそろっているため、交通の便を考えると競争できるかどうか。冷静に計画してほしい。	リニア中央新幹線の開業や小田急多摩線の延伸、圏央道の開通など、広域交通ネットワークの構築による本市ならではのポテンシャルを最大限に活用し、首都圏南西部をリードする人や企業に選ばれるまちづくりを進めてまいりたいと考えております。
18	持続可能な社会、まちづくりに寄与できるため、子どもの遊び場や高齢者も、障がい者も、勤労者も憩える場として、緑あふれる広大な公園を作してほしい。	相模原駅周辺地区につきましては、相模総合補給廠内の共同使用区域約35ヘクタールのうちスポーツ・レクリエーションゾーン約10ヘクタールとして位置付けがある区域について、平成27年12月に策定されたスポーツ・レクリエーションゾーン(相模総合補給廠共同使用区域内)基本計画及び広域交流拠点整備計画(案)第3章2土地利用計画に掲げている駅北口地区の広場の考え方におけるうんどう広場(仮)(スポーツ・レクリエーションゾーン)において、中心市街地の市民の憩いの場や多様な活動の場として、芝生広場やサッカーコートなどの健康や娯楽のために運動ができる都市公園を整備することとして位置付けております。

		また、橋本駅周辺におきましては整備計画第2章4(4)空間形成の方針にて掲げている「緑と憩いの軸」において、環境機能として多世代が憩い、交流し、遊びや健康増進にも活用することができる空間を確保してまいりたいと考えております。
19	橋本は良いとして、乗降客数減少の続く相模原駅になぜ大型商業施設が必要なのかよくわからない。そもそもこれだけ衰退してきている、相模原駅を橋本と一体化して高いコストを使って大きな再開発をする必要があるのか。埼玉の例をみてもさいたま新都心など作ったが、結局は交通利便性の高い大宮に顧客は集中している。こういった事例を考えると、相模原駅に莫大なお金をかけて商業施設を整備するなどにはナンセンス。	相模原駅周辺地区については、現在、既存の商業、業務、行政機能の集積など本市の中心市街地としての特性がございます。今後、小田急多摩線の延伸計画などの立地特性を生かし、既存商業機能との連携を踏まえ、相模原駅北口地区への商業施設の誘致などに取り組んでまいりたいと考えております。 また、駅南口地区については、既存の業務や商業機能の集積などのポテンシャルを生かした都市リノベーションを駅北口地区の整備の進捗との整合を図りながら進めてまいりたいと考えております。
20	国際的なコンベンションセンターを市の負担で作る必要があるのか疑問。そもそも作ったとしても、空港から遠いこの場所で国際的なイベントを誘致できるのかはなはだ疑問。	本市は、リニア中央新幹線の開業や小田急多摩線の延伸、圏央道の開通などの広域交通網の充実により、内陸ハブシティとして多くの来街者が訪れる国際性豊かな都市としてのポテンシャルを有するものと考えております。 こうしたことから、コンベンション施設については、本市の昼間人口の拡大を図り、ビジネスチャンスの拡大や地域ブランド力の強化などにより、産業の振興をはじめとした総合的な都市力の向上につながるものと考えております。今後、情報、人材、文化の交流拡大の視点から、集客力の向上に向けた戦略や整備手法、運営手法などについて、具体的なコンベンション事業の方向性の検討を進めてまいります。
21	段階的な整備について 相模総合補給廠について、一般的な市民は返還された場所が、目に見える形で姿が見えない状況が約2年経過している様である。 今後の段階的な整備では、短期と中期に区分しているが、短期では東西道路、南北道路及び相模原駅北口駅前広場の暫定整備等、中期についても同等の考え方で目に見える形で整備計画を推進し、市民が実感するような姿にしてほしい。	整備計画第3章6(2)段階的な整備において、駅北口地区へのアクセス道路の暫定整備などを進める「短期」計画、小田急多摩線の延伸が想定される平成39年を目途とし、駅北口地区を整備するまでの「中期」計画、リニア中央新幹線の大阪開業予定である平成57年を目途とし、JR横浜線連続立体交差化や駅前広場の本整備などを行う「長期」計画の大きく3段階に分けたまちづくりを行っていくこととしております。 駅北口地区については、相模総合補給廠が一部返還され早急な着手が必要と考えており、広域交流拠点整備計画第4章7ア市民との協働の都市づくりにおいて、整備計画の実現に向け、市民と行政が都市の将来像やまちづくりの方針を共有し、協働することを基本とし、相互理解を深め、知恵を出し合い、協力しながらまちづくりの方針を具体化するために取り組むことを示しております。

22	相模総合補給廠の一部返還地や共同使用区域を活用し、国の基幹的防災拠点等のバックアップ機能の確保をはじめ、周辺自治体との連携等による広域防災機能を備えたまちづくりを進めるとしているが、防災公園等について、現在、三鷹市が行っている、「三鷹中央防災公園・元気創造プラザ」の事業では、市の財政負担の軽減や実施体制のアウトソーシングにより効率的に実施しており、このように、国の補助金の活用や市の実施体制の軽減を望む。	相模総合補給廠一部返還地については、民間活力を最大限に生かしたまちづくりを進め、社会経済情勢の変化に応じた商業、業務、文化、行政などの多様な都市機能の集積を図り、整備計画の土地利用方針の実現に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えております。 また、当該地については、国土形成計画、首都圏広域地方計画に位置付けられており、首都圏地域の発展に大きく寄与するものであることから、今後、国などと設置するプロジェクトチームでの検討の場などを通じて、国に対し、必要な財政支援について要望してまいりたいと考えております。
23	相模原駅周辺地区の大型商業施設とコンベンション施設について、施設の床面積規模（計画フレーム）が想定されているが、需要を無視して単に作りたいものを作ろうとしているかに見え、説得力に欠ける。これらは需要調査の結果をもとにすべきではないのか。そもそもこの場所にこれらの需要が生じるか疑問。	広域商業機能については、既存商業機能との連携を踏まえ、相模原駅北口地区への商業施設の誘致などに取り組んでまいりたいと考えております。 コンベンション施設については、今後、必要な需要を把握いたしまして、集客力の向上に向けた戦略やJAXAを初めとしました地域資源の活用など、具体的な方策の検討を進めてまいりたいと考えております。
24	大型商業施設は規模的にアリオ橋本と競合しており共倒れのおそれがある。アウトレットモールも既に南町田と南大沢に存在する（なぜか本文でまったく触れられていない）。本当に相模原駅周辺地区で大型商業施設が成り立つのか。	今後、小田急多摩線の延伸計画などの立地特性を生かし、既存商業機能との連携を踏まえ、相模原駅北口地区への商業施設の誘致などに取り組んでまいりたいと考えております。
25	横浜線の連続立体交差化が実現してもだいぶ先のことなので、この規模の大型商業施設ができれば、踏切がボトルネックになり自動車交通をさばけないおそれがある。交通量のシミュレーションは行われているのか。	相模原駅北口地区の土地利用については、整備計画第3章2土地利用計画の中で、3パターンの機能配置案を示しているところです。これらに合わせて交通ネットワークのシミュレーションを行い、道路構造を検討しております。 商業機能に関しては、施設規模を踏まえ、交通処理方法について検討してまいります。
26	神奈川県央および東京多摩地域は魅力的な独自の観光・文化資源に乏しく、アフターコンベンションの面で問題がありすぎる。相模原駅周辺地区にコンベンション施設を作るのはそもそも無謀なのではないか。展示場だけ橋本に設けられるとなるとコンベンションの誘致・開催に支障が出るのではないか。計画が中途半端である。	コンベンション施設については、本市の昼間人口の拡大を図り、ビジネスチャンスの拡大や地域ブランド力の強化などにより、産業の振興をはじめとした総合的な都市力の向上につながるものと考えております。今後、情報、人材、文化の交流拡大の視点から、集客力の向上に向けた戦略や整備手法、運営手法などについて、具体的なコンベンション事業の方向性の検討を進めてまいります。
27	相模総合補給廠（共同使用区域）にスポーツ運動場ができるが、米軍と市民との共有使用に反対。米国人は日本人を米国人と同じとは考えていないため、必ず事件が起きることを心配す	スポーツ・レクリエーションゾーンは、交通アクセスに至便な駅に近接した広大な空間であり、多くの皆様にご利用いただきたいと考えておりますが、米軍基地の一部を共同使用することから、具体的な使用条件、手続等については、

	<p>る。使用場所を米軍と市分とで分けて使用した方が良い。</p>	<p>今後、米軍との協議を踏まえながら検討してまいりたいと考えております。</p>
28	<p>相模総合補給廠一部返還地に 200mのタワーができるそうだが、リスクを最小にするため、有効活用のため、ホテル、会議ホール、美術館、音楽ホールなどの多目的タワービルにするべきである。相模原の誇りから世界の誇りとなるようなものを。緑も考える必要がある。</p>	<p>タワービルについては、相模原商工会議所・都市産業研究会より、「橋本・相模原駅周辺都市整備に関する提言書」の中で提案としていただいたものであり、今後、まちづくりを進めていくにあたり、参考にさせていただくものと考えております。</p> <p>相模原駅周辺地区の景観については、整備計画第3章5(2)において、景観形成方針として、シンボルとなる広場やランドマークの創出などの「広域的な連携・ゲートにふさわしい空間の形成」や、周辺市街地と連続する緑のネットワークの形成などの「みどり豊かなゆとりあるまちなみの形成」といったもの位置付けており、今後、地区の景観づくりと「顔」づくりを進めてまいりたいと考えております。</p>
29	<p>相模原駅周辺について、店舗の入れ替わりが激しく、潰れていく店舗が後を絶たない。駅周辺に会社やアミューズメント施設が少なく、その利用者があまりいないためと思われる。まず、会社の本店を呼び寄せるなどして、昼間働きに来る人たちを増やすことで駅周辺の店舗の活性化を図る必要がある。また、子どもが1日遊べるようなアミューズメント施設を作り、休日に相模原駅周辺に人を呼び寄せ、積極的に活気づける努力が必要である。映画館をつくっても良いと思う。</p>	<p>相模原駅周辺地区については、広域交流拠点都市推進戦略及び広域交流拠点基本計画において、「安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点」をまちづくりのコンセプトとして掲げているところがございます。</p> <p>今後、業務機能の集積やコンベンション機能、広域商業機能の導入の検討など、多様な都市機能の集積を図ることで、都市としての魅力を向上させ、人や企業に選ばれる都市となるよう進めてまいりたいと考えております。</p>
30	<p>相模原駅周辺地区について、橋本駅と同じような成長を目指せば、どちらか片方しか良くなることが多いと思うため、橋本・町田駅を上回る園芸店、雑貨店など3店舗前後配置するのが良い。</p>	<p>広域交流拠点のまちづくりについては、広域交流拠点都市推進戦略及び広域交流拠点基本計画において、橋本駅周辺地区では「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」、相模原駅周辺地区では「安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点」として、まちづくりのコンセプトを示しており、両地区の機能が役割分担をしながら、互いに補完し合えるまちづくりを推進してまいりたいと考えております。</p> <p>今後、相模原駅周辺地区における具体的な施設等については、今後、個別事業の具体化に応じた土地利用計画の取組の中で、その活用について、検討してまいりたいと考えております。</p>
31	<p>県道 503 号線、清新 3 丁目信号周辺を公園（森林）風、商業施設にしてはどうか。公園（森林）の中に商業施設があるようなデザインに変更する。商業地の発展などは未知数だが、公園という多くの人が支持する可能性の高い施設を</p>	<p>当該地周辺を含む駅南口地区につきましては、整備計画第3章2(2)相模原駅周辺地区の都市構造と土地利用方針におきまして、整備の方向性として既存市街地のポテンシャルを生かした都市リノベーションの促進を図ることとしてお示ししております。</p>

	配置することで出店している企業などのイメージ向上などが期待できる。	ご意見につきましては、今後、地元要望や社会情勢等に応じた中で、まちづくりの参考にさせていただきます。
32	相模原駅周辺について、他の返還予定地の予定が立っていないまま、返還予定地の計画を考えることは疑問。土地に対する安全性の確証がない上で、本当に市民のための構想を考えることはできないと思う。	相模総合補給廠については、平成 26 年 9 月に 17 ヘクタールが返還されるとともに、北側の外周道路用地についても返還が合意されたほか、いわゆる返還 4 事案についてもその実現に向け、国との協議を行っているところで、今後も引き続き、相模原市米軍基地返還促進等市民協議会とともに、粘り強く市内米軍基地の返還に向け、取り組むとともに、市民が安心して生活できるよう、基地周辺的生活環境の保全等について、引き続き要請してまいりたいと考えております。 こうしたことを踏まえ、相模総合補給廠一部返還地のまちづくりにより相模総合補給廠の全面返還を促してまいりたいと考えております。
33	国際会議場は採算がとれるのか。採算計画を示してほしい。建設費、稼働率、採算について事前に市民、市議会に示し建設の可否を問うべきである。採算がとれるとは思えない。	コンベンション施設については、本市の昼間人口の拡大を図り、ビジネスチャンスの拡大や地域ブランド力の強化などにより、産業の振興をはじめとした総合的な都市力の向上につながるものと考えております。 今後、情報、人材、文化の交流拡大の視点から、集客力の向上に向けた戦略や整備手法、運営手法などについて、具体的なコンベンション事業の方向性の検討を進め、事業費等については、事業の進捗に応じて、明らかにしてまいりたいと考えております。



## 2 市財政への影響等に関する意見（109件）

通番	意見の要旨	市の見解
34	<p>相模原市は政令指定都市になって莫大な県債を引き継いでいるはず。600億円（おそらく以上）も使う余裕があるのか。今回の大開発が絵に描いた餅に終わったらどうするのか。もっと国からの予算、相模原市としての予算など明示すべき。そうでなければ判断できない。借金ばかり増やして後世にツケを残すようなことはしてはならない。</p>	<p>広域交流拠点の整備にあたっては、事業費の軽減や平準化を図るとともに、事業に対する財源の確保に努めることが重要であると考えております。このため、国の支援制度の活用、事業スケジュールの調整などを行うとともに、まちづくりの進捗に伴う市税収入の見通しや、市財政の収支バランスを考慮しながら事業を進めてまいりたいと考えております。</p>
35	<p>あてにならない経済波及効果、財政波及効果。市は、この開発計画の経済効果で財政収入が増えるので財政問題はないというが、疑問。たとえば、リニアでどれだけ人や企業が集まるかは、一時間何本程度停車するのかで決まる。また、「計画」では、大企業の本社機能を大量に集積して、昼夜間人口を引き上げ、大規模な国際会議場をつくって、「国際都市」にするといっているが困難。現状の政府の方針は、東京23区内にある本社機能を、3大都市圏以外の地方都市へ誘導しようとしており、相模原市のような首都圏の周辺都市ではない。市の行政計画であるはずの整備計画に、事業計画（支出）だけが金額表ぬきで並んでいて、それを補てんすべき財源（収入）はまったく記述されない。支出だけの予算書は前代未聞、行政計画として欠陥品です。作り直してほしい。</p>	
36	<p>大型開発を行うことは財源が必要であるが、将来的に豊かになる財政的數字の根拠がない。財源の数値的根拠の視点で考えた計画を望む。</p>	
37	<p>市の駐車場は料金が高い。苦勞している（駅近くの駐輪場の2時間サービスはありがたい）。その他、市の施設の有料化の予定、サービスの低下もある。どれを優先するかは難しいが、今回の計画は無駄を極力なくし、節約につとめてほしい。</p>	
38	<p>リニアに依存して大規模開発を行うことは大きなバクチである。税金は、もっと確実で、市民社会に必要なものに使ってほしい。整備計画は長期にわたる計画である。この計画が途中で頓挫した場合、誰が責任をとるのか。この計画により、先の世代に重い負担だけを引き継がせ</p>	

	る可能性は大である。	
39	大規模開発は無駄な公共事業。もうけは大手に。市民の利益にならないのでは。旧津久井、相模湖、藤野は高齢化、人口減少傾向だが、支払った税金の恩恵を受けてもよいのでは。ここに生活するヒトが安心安全で暮らすことを優先すべきではないか。	<p>少子高齢化の進行と人口減少社会の到来に伴い、引き続き厳しい財政状況が続くものと考えております。こうした中、広域交流拠点の形成により、リニア中央新幹線の開業や小田急多摩線の延伸、圏央道の開通などのポテンシャルを生かした人や企業に選ばれる都市づくりを進めることで、まち全体の交流人口や昼間就労人口の拡大が図られ、経済の活性化や税収増により、持続可能な都市経営の推進に寄与するものと考えております。</p>
40	日本はこれから人口が減少し、高齢化が進むことは誰が判断してもわかる。もっと既存施設の利用・改善を図って使用する発想がないのか。行政の発想の転換が必要だと思う。	
41	将来の市民に負担となり、CO2削減に反するため、大きな道路とハコモノばかり作るこの計画全体に反対。地道に今いる市民（高齢者、病弱者も多くなる）の暮らしを守り、農を守り、子育て環境を整えることに自治体は専念してほしい。リニアも含めて民間事業者に合わせるのではなく、住民に目を向けた市政を進めてほしい。	
42	この計画を進めた場合の10年後、20年後の市の財政状況予測を示してほしい。後世代への負債のつけ回しになる可能性を大きく懸念する。市民が何を享受して、生活がどのように良くなるのか示してほしい。市長が責任をとれる規模の事業ではないのでは。リニア駅の設置を止められないのであれば、駅関連工事に限定した最小限の計画に留めるべき。この計画により財政が悪化したり、市が想定している効果が出なかった場合に、市長はどう責任をとれるのか。	
43	<p>リニアをテコにした市民に必要なない無謀な大規模開発（600億円以上で上限のわからない予算）はいらない。</p> <p>私たち市民の税金は福祉・教育・介護・子育てなど、市民生命の命と健康を守ることに使してほしい。</p> <p>この計画は人口増加、高度成長時代であればともかく、この少子高齢化時代においては、建物ばかりが閑散としてしまう。従って、少子化対策（結婚、出産、保育園、幼稚園、学童等）を優先すべきである。（同一意見80件）</p>	<p>今後の社会環境の変化を踏まえ、若い世代の出産、子育て、就労や福祉・環境などに応えるまちづくりが重要であると認識しております。</p> <p>こうしたことから、駅を中心とした広域交流拠点のまちづくりにおいては、商業、業務のほか、医療、福祉、子育て支援施設や緑化空間を配置することで、産業振興や教育、子育て施策も含めた総合的な取組を進めてまいりたいと考えております。</p>
44	住民生活にほとんど役立たない事業に大金を使うより、教育、福祉などにつかってもらいたい。	

45	新しい建設をするより、もっと自然豊かで、皆が快適に過ごすための資金運用を再考してほしい。	(今後の社会環境の変化を踏まえ、若い世代の出産、子育て、就労や福祉・環境などに応えるまちづくりが重要であると認識しております。)
46	願望から出発した数値目標は全く有害である。これでは、「街づくり」ではなく、「街こわし」になる。市民の税金は、市民が健康で文化的に生活するためにこそ使うべきである。	こうしたことから、駅を中心とした広域交流拠点のまちづくりにおいては、商業、業務のほか、医療、福祉、子育て支援施設や緑化空間を配置することで、産業振興や教育、子育て施策も含めた総合的な取組を進めてまいりたいと考えております。)
47	今回の計画について、外部要因の動きにあわせて乗ってという感をぬぐえない。将来の発展に対しての計画は何かあったのか。対案の検討なしではこの開発に対して異議申し立てをしていく。	整備計画は、これまで本市が策定した「新・相模原市総合計画(平成22年3月)」、「市都市計画マスタープラン(平成22年3月)」における広域交流拠点の取組の内容を踏まえて策定しました「市広域交流拠点基本計画」(平成26年6月)などに基づくものでございます。
48	特に問題と思われるのは、全体の財政規模が不明確な点である。京王線、小田急線の駅舎建設や延伸、JR横浜線の立体化など市の負担がないとは当然考えられない。また補給廠の返還地の再開発にしても同様である。市財政の負担がどうなるのか、この開発による市への経済効果はどのくらい見積もられるのかが不明確なままでは意見を述べることはできない。	整備計画においては、道路や区画整理事業などの都市基盤整備や土地利用について、基本的な考え方を示しております。事業費については、民間活力の導入や事業スケジュールの調整など事業費の軽減や平準化の視点も踏まえ、事業の具体化に応じ、個別に示してまいりたいと考えております。
49	費用がいくらかかるか漠然とした計画に対し税金を使うという意識が足りないのでは。企業に向けた開発はいらぬ。	広域交流拠点の整備にあたっては、事業費の軽減や平準化を図るとともに、事業に対する財源の確保に努めることが重要であると考えております。このため、国の支援制度の活用、事業スケジュールの調整などを行うとともに、まちづくりの進捗に伴う市税収入の見通しや、市財政の収支バランスを考慮しながら事業を進めてまいりたいと考えております。
50	財政的な見通しについて、現在判っているのは市の直接関わる事業費600億円のみで、その他の費用の総額も市の負担額もわかっていない。民間事業所の誘致等についても希望的観測のみで事業に踏み出すのは不安である。	
51	将来の人口減少を考えれば、莫大な支出を伴う事業は財政負担(市民負担)が大きすぎる。600億円と提示されたが、それさえも事業の一部であり、今後追加となるものが不明である。	
52	大規模開発の負担を負うのは私たち市民であり、総額規模もわからない計画は非常に心配である。	
53	確実な財務、予算を示せぬ、民間事業者頼みの計画について、市民に問うのは、行政として失格・論外であり、白紙撤回すること。税金の使い方が間違っている。「雨漏りも直せないのに、高級車をもつ」市政は反対。	
54	相模原駅北口地区の将来イメージを見て、広い土地といってもこれほど大型施設をつめこむ	

	<p>ようにして建てなければならないのかと思う。600 億円だけで、できるとは思えない。市の財政も考え、市民と話し合い、再考すべき。</p>	
55	<p>無駄と思われるような計画は中止してほしい。</p>	<p>不透明な経済情勢、少子高齢化や人口減少など社会環境が大きく変動する中、引き続き市民福祉の向上や持続可能な都市経営を進めていくためには、都市としての魅力の向上や国際競争力の強化により、人や企業に選ばれる都市となることで地域経済の活性化を図ることが重要であると考えております。リニア中央新幹線駅の設置や首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備など首都圏南西部に位置する本市の特性を生かすことで、交通や経済、環境、防災、福祉など、様々な分野において、都市力の向上を実現するため、整備計画を策定するものです。</p>
56	<p>実家の近くに新幹線駅があるが閑散としている。駅ができたからと言って地元が反映するとは限らない。駅ができるからと言ってお金をかけて再開発をするのはやめるべき。</p>	
57	<p>橋本駅と相模原駅の付近はこれまでの建設事業によって、土地区画整理事業は終了している。この結果公共敷地は確保されているため、都市施設は十分である。再整備をやることは後世に借金を残すことである。一部市民の声高の人たちの事業でしかなく、絶対反対である。緊急性のないものに税金を使わないでほしい。</p>	
58	<p>今、市に求められている課題は従前のような箱物を新しく作るのではないと思う。道路舗装などに税金を使ってほしい。</p>	
59	<p>この国の不幸は、組織のトップ・政治家が責任をとらないこと。大規模開発計画には、市財政を悪化させた場合の責任の取り方を明記すべきであり、責任の取り方をパブリックコメントすべきである。</p>	
60	<p>大変な事業であるが、どのくらいのお金がかかるのか。人口減少、高齢化の中、更に巨大災害が切迫している。このような現実を抱えている日本そして相模原市にこのような都市計画はいらぬ。</p>	
61	<p>とりあえず 600 億円という財政支出。この泥船に 70 万市民を乗せようというのか。火葬場、駐車場の有料化をはじめ公共施設の一斉値上げに公民館の有料化ももくろむ。市民を追い出し、犠牲にして企業誘致し、奉仕し、J R 東海の下働きをして、まちを破壊するモンスター計画は即白紙撤回すべき。</p>	
62	<p>人口減少社会、世界経済の縮小、来年度以降に予想されている日本経済悪化など足下の現実を見れば、本計画はあまりに無責任、無謀で、この計画に反対である。結果が初めから見えている本計画を、行政としても取りやめることが義務であると思う。</p>	

### 3 整備手法に関する意見 (89件)

通番	意見の要旨	市の見解
63	この開発による周辺の住民の追い出し(立ち退き)はやめてほしい。(同一意見80件)	整備計画第2章6市街地整備計画において、優先的に土地利用を図る地区の整備手法については、街路事業と土地区画整理事業を中心に検討することとしておりますが、今後、具体化を図るうえでは、地区内の地権者のみなさまのご意向を伺いながら、進めてまいりたいと考えております。
64	リニアが通って、橋本で乗降する人は多くない。利便性が低いから必要とする人は限られているのではないか。そんなものために、市民の税金を使ったり、市民を立ち退かせたりはやめてもらいたい。	現在わが国では、少子高齢化・人口減少が進行しており、相模原市でも平成31年をピークに人口減少の局面に突入することが見込まれているなか、魅力ある都市として、リニア中央新幹線神奈川県駅の設置などのポテンシャルを生かして人や企業に選ばれる都市として発展し続けるための施策が求められています。 都市の魅力向上による地価の上昇や人口増による確実な税収確保により、社会保障等の公共サービスを安定して実施することにつながるものと考えております。
65	大規模開発によって橋本はどう変わるのか、私たちの暮らしがどう変わるのか見えてこない。さらなる大規模開発によって今住んでいる住民はますます住みにくくなるのではないか。	整備計画第2章2(3)エ橋本駅周辺地区における用途・都市機能構成の方針において、橋本駅周辺地区は、産業の活力と賑わいがあふれるまちづくりや、昼間人口の拡大に向けて、業務機能の集積を図るとともに、商業や居住機能などのバランスが取れた用途構成を目指してまいりたいと考えております。また、駅至近部には商業や医療、福祉等が複合する機能の導入を検討するなど、子どもから高齢者まで様々な世代が活動できる拠点としてまいりたいと考えております。
66	全体としてわからないことが多いのは、リニアにあわせて日程を組んでいるので計画自体に無理があるのではないか。	整備計画第2章6市街地整備計画(2)段階的な整備において、南口地区では、平成39年のリニア駅設置までを目途とした「短期・中期」、リニア中央新幹線開業以降のまちの成長に応じて進める「長期」の2つの段階に分けてまちづくりを進めることとしております。 このうち、「短期・中期」ではリニア開業後の駅利用において、必要となる道路や駅前広場等の都市基盤整備を進めてまいりたいと考えております。
67	この地区の再開発にあたっては、迅速な開発を進めるため初動が重要。 ・拠点の「基盤整備」(鉄道駅工事と輻輳する駅広・街路等の整備)のため、県、市、JR、京王、地元との調整 ・リニアや京王線移設と工程調整しながら区画整理事業上の手続を円滑に実施 ・拠点の「立ち上がり支援」(商業・業務・新	事業を進めるにあたっては、県、鉄道事業者、地元の方々と今後も連携を図ってまいります。 なお、民間活力の活用については、整備計画第4章4民間活力の活用の検討、規制緩和策等の要望において、市街地整備に民間投資を呼び込むため、整備計画に基づく両駅周辺地区の将来像の周知に努めるとともに、両地区における都市基盤の整備時期、集積すべき機能、民間事業者による施設整備への支援措置等のさらなる具体化を図り、民間開

	<p>産業交流) のため、民間への土地供給を適時的確に実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高校跡地を一部取得し、区画整理の施行と併せ民間に土地を供給も必要</li> <li>・民間の資金力に応じ、開発型SPCへ出資し、拠点形成を促すことも視野</li> <li>・長期的視野に立ち、リニア開業後のまちづくりを誘導</li> <li>・先行整備エリア周辺や橋本駅北口での連鎖的な事業展開を図ることを視野</li> </ul> <p>等、多くの難問が考えられる、このため北口の橋本3丁目地区等の先行整備エリアで土地区画整理事業を実施した者等の再開発ノウハウを熟知した者にアウトソーシングし、適切な実施が必要である。</p>	<p>発の円滑な誘導を図ることとしております。</p>
68	<p>橋本周辺地区について、土地利用計画区域に指定された土地の代替地については、同地区内で配置されるよう配慮してほしい。</p>	<p>整備計画第2章6市街地整備計画において、優先的に土地利用を図る地区の整備手法については、街路事業と土地区画整理事業を中心に検討することとしておりますが、今後、具体化を図るうえでは、地区内の地権者のみなさまのご意向を伺いながら、進めてまいりたいと考えております。</p>
69	<p>リニア建設とこの計画で周辺住民の立ち退きは寝耳に水。相原高校を近くに見て長く暮らしてきたという最高の環境からの立ち退きは無念と思う。せめて、要望をよく聞き、援助すべきである。</p>	
70	<p>相原高校は橋本駅前から移転しないで残ってほしい。橋本1・2丁目の住民たちを移転させることに強く反対する。</p>	<p>整備計画第2章6市街地整備計画において、優先的に土地利用を図る地区の整備手法については、街路事業と土地区画整理事業を中心に検討することとしておりますが、今後、具体化を図るうえでは、地区内の地権者のみなさまのご意向を伺いながら、進めてまいりたいと考えております。</p> <p>なお、相原高校については、神奈川県が平成31年度中の開校を目指し、職業能力開発総合大学校跡地へ移転する計画を進めております。</p>
71	<p>いまの計画では、転居を余儀なくされる住民の新たな生活場所等について、なんら触れられておらず不安が残る。橋本にリニア新幹線の駅ができ、どのようなまちに発展していくのか大いに期待したいが、生活の根本である住まいがどうなるかはっきりしない中では、当該計画の賛否について判断できない。</p>	

#### 4 リニア中央新幹線に関する意見（59件）

通番	意見の要旨	市の見解
72	駅名を橋本から新相模原駅にしてはどうか。橋本は京都府、和歌山県、福岡県にもある。	リニア中央新幹線の駅名については、事業者であるJR東海が開業の直前に決定をするものと承知しています。神奈川県駅の名称については、地域に親しまれ、本市の知名度の向上やシティセールスにつながる首都圏南西部の交流ゲートにふさわしい名称となることが望ましいと考えております。
73	リニアはどうしても必要か。10年以上先に利用する人はいるのか。自然を壊し、絶対に工事は難航することが目に見えている。橋本駅も30m地下ということで、駅員の方も不健康な状態。人体にどれほどのダメージを与えるか判っているのか。リニア中央新幹線全線を白紙撤回し、国民、市民が気持ちにゆとり、穏やかさの持てる市、国になってもらいたい。	リニア中央新幹線の建設については、事業者であるJR東海が平成26年10月に国土交通大臣より「工事実施計画」の認可を受け、平成39年の品川・名古屋間の開業に向け事業を進めているものです。 市としては、本計画の進捗にしたがって、法令や条例に基づいた対応をするとともに、JR東海に対し、工事等により影響を受ける地域への丁寧な対応を求めています。また、JR東海は、本計画促進のため、全国新幹線鉄道整備法に基づき、沿線の自治体に用地取得等への協力を求めています。
74	絶対に反対。	本市においても、法の趣旨を勘案し、平成27年3月に協定を締結して市内（相模川以東）の用地取得事務を受託しておりますが、これに係る費用については、JR東海の負担となっております。
75	美しい緑地を壊しほとんどの市民には無縁のリニアに巨額な資金を投入して、さらに山岳地帯の自然破壊。そんなことは市民は望んでいない。市の資金は有効に使ってもらいたい。	
76	リニア建設に反対。リニアはたくさんの電力を必要とし、原発再稼働の言い訳に使おうという企みが見える。電磁波の影響などが心配。技術的に難問山積で環境破壊が起こり、採算も取れない計画である。相模原市が加担すべきではなく、市民の税金は市民の生活のために使ってほしい。	
77	国土が狭く、山の多い日本でリニアを走らせること自体無理があり、必要がないことである。	
78	これから少子高齢化の時代になる時に、誰がリニアを必要としているか。地震国日本でなぜ長いトンネルを作ってまでこのようなものを作りたいのかわからない。	
79	誰のためのリニアか。将来必要になるとは思えない。新幹線の何倍もの電気を使うので原発をやめられないのか。	
80	そのうち、神奈川駅には停まらなくなるため、駅前整備に財政を投入してよいものか。リニアは実験線で十分。自然を壊すような負の遺産としないこと。	

81	高齢者にはリニアはいらない。もっとゆったり旅行をしたい。楽しい後半生を送りたい。	<p>(リニア中央新幹線の建設については、事業者であるJR東海が平成26年10月に国土交通大臣より「工事実施計画」の認可を受け、平成39年の品川・名古屋間の開業に向け事業を進めているものです。</p> <p>市としては、本計画の進捗にしたがって、法令や条例に基づいた対応をするとともに、JR東海に対し、工事等により影響を受ける地域への丁寧な対応を求めています。</p> <p>また、JR東海は、本計画促進のため、全国新幹線鉄道整備法に基づき、沿線の自治体に用地取得等への協力を求めており、本市においても、法の趣旨を勘案し、平成27年3月に協定を締結して市内(相模川以東)の用地取得事務を受託しておりますが、これに係る費用については、JR東海の負担となっております。)</p>
82	スピードを競う時代は終わりであり、ゆったりと豊かに安心して暮らせる毎日を支えることこそ行政のやるべき仕事である。	
83	リニアの必要性を全く感じない。若者や子ども達が希望をもてる市になるよう教育・子育て・福祉に力を入れてほしい。	
84	リニア駅が開通したら、相模原市に大きな恩恵があると思うからこそ、ばく大な市財政を投じて開発するのだろうが、それはまったくの誤解だと思う。リニア新幹線は壮大なムダな工事に終わる。国の税金も投入するということなので、日本国民の貴重な税金の無駄遣いにならないよう、もっと冷静に判断すべき。	
85	リニア新幹線に私達の税金を使うことより他に、自然を崩してまで利潤第一だろうが、将来利益が得られる計算なのか。	
86	リニア新幹線は特定の人のためのもの。過去の災害、事故が示すように、万一、予測不可能だった事故が発生したとき、地下からの脱出は不能。女、子ども、高齢者他弱者を切り捨てるような国・市の政策に血税を使われたくない。	
87	リニア工事反対。必要感じない。	
88	リニア工事ストップ。	
89	市のある一部の人しか利用できないリニアは必要ない。自然も人々の生活も壊す。	
90	数々の重大事故に対する無責任な対応しかしてこなかったこの国で、更なる計画に断固反対する。とてつもなく長い地下鉄を誰が好んで乗ると思うか。	
91	地震の心配もあり、他にもっとお金を使わなければいけない分野があるのに、何故市から多くのお金を出してリニアに夢中になるのか理解できない。今の新幹線で十分。	
92	リニアに出す予算は、今困っている貧困・教育・介護・医療などに使うべき。政権発表でリニア工事前倒しとあった。もっと時間をかけるべきである。即工事中止を願う。	
93	リニアは橋本駅周辺がほとんど。高校までもが移転しないと完成しないと聞いた。リニアを必要とする人のためだけに、移動させる必要はないと思う。	



94	税金は市民のために使ってほしい。リニアはだめ。	<p>(リニア中央新幹線の建設については、事業者であるJR東海が平成26年10月に国土交通大臣より「工事実施計画」の認可を受け、平成39年の品川・名古屋間の開業に向け事業を進めているものです。</p> <p>市としては、本計画の進捗にしたがって、法令や条例に基づいた対応をするとともに、JR東海に対し、工事等により影響を受ける地域への丁寧な対応を求めています。</p> <p>また、JR東海は、本計画促進のため、全国新幹線鉄道整備法に基づき、沿線の自治体に用地取得等への協力を求めている。本市においても、法の趣旨を勘案し、平成27年3月に協定を締結して市内(相模川以東)の用地取得事務を受託しておりますが、これに係る費用については、JR東海の負担となっております。)</p>
95	1時間に1本しか通らない、利用者が見込まれないリニア新幹線は通るべきではない。	
96	リニアは自然破壊と村を分断するだけで、絶対反対。税金は住民の生命を大切にするために使ってほしい。	
97	リニア新幹線が走ることで膨大な電力が使用されるが、その電力費は国が負担するのか。消費電力の説明を詳しく市民に話すべきである。	
98	リニア事業から市はただちに撤退するべき。リニア事業による環境破壊は許されない。市財政を破たんさせる。	
99	リニアの必要性を全く感じない。	
100	相原高校を移転させてまでもリニアは必要ないと思っている。	
101	リニア新幹線計画そのものについて反対。その安全性無視、自然破壊の計画そのものに危険を感じている。安倍政権による8年前倒し、経済危機乗り切りのために10兆円も税を使っている。百害あって一利なし	
102	福島原発以降エネルギーの大切さと原発の恐ろしさを実感した。電気を沢山使うリニアは本当に必要か。リニアを運行するために必要なエネルギーはどこからどのようにもってくるのか。未来の事を考えると必要のないものだと思う。だからこの計画には反対である。	
103	リニアに反対。リニアへの不安、不満が広まっている中、リニア建設を全体とする計画を認めることができない。	
104	問題だらけのリニア新幹線が果たして開業できるのか。リニアの工事は、自然・生活環境への悪影響が計り知れない。全国的な問題としてリニア新幹線をストップさせる大運動が各地で展開されている。	
105	人口が減少しつつある現在、この大きな工事が必要か。国とJR東海の意向だけが進んでいる。リニアの通る地域の住民と自然は守られていない。リニア建設に反対。	
106	トンネル、地下ホームを造るのに関係のない所の立ち退きは考えてほしい。ホーム近くで4車線にするため、柱の無い幅50mのトンネルを作るのに周りの土地が必要とのことだが、現代の	<p>JR東海の駅建設事業に係る用地取得へのご協力をお願いする範囲については、駅上部に加え、地上部に換気設備などの駅設備の設置に必要な範囲となっております。用地取得に際しては、地権者への丁寧かつ十分な説明を行</p>

	土木工学の技術なら幅 50mの間に柱が無いトンネルは作れるはずである。	い、事業への御理解をいただいたうえで、進めさせていただきたいと考えております。
107	東橋本1丁目の道路沿いは立ち退かなくてよい方法を考えてほしい。どうしても立ち退けというのなら、今住んでいる近所に土地を探してもらいたい。	また、用地取得に伴う移転先については、不動産情報の紹介や斡旋等を行うとともに、できる限りの情報提供を行ってまいります。
108	リニア工事に反対。税金がいっぱいかかる。立ち退きの家の人に分かるように説明すること。	用地取得に際しては、地権者への丁寧かつ十分な説明を行い、事業への御理解をいただいたうえで、進めさせていただきたいと考えております。
109	リニアの工事で自然が壊れてしまう。子どもたちに豊かな自然を残してやりたいので撤回を。	リニア中央新幹線については、事業者であるJR東海が環境影響評価を実施し、環境影響評価書を取りまとめしており、その中で、大気環境、水環境、地形や地質をはじめとする土壤に係る環境、磁界、動植物及び生態系、景観、廃棄物など多岐にわたる環境影響の項目を選定し、調査、予測、環境保全措置の検討及び評価を行っております。
110	自然を守るためにできることならリニアはこの町にはいらない。	環境保全措置の検討に当たっては、環境への影響を回避又は低減することを優先するものとし、こうした環境保全措置を実施することによって、環境への影響について事業者により実行可能な範囲内で回避又は低減が図られ、環境の保全について適正な配慮がなされている事業であると総合的に評価しております。
111	リニアで橋本地区が本当に活性化しているのか。緑区の森を守る事業としてほしい。都内の残土の捨て場にはならない知恵を絞ってほしい。	市といたしましては、今後の取り組みを注視し、これらの環境保全措置が適切に図られるようJR東海に求めてまいります。
112	電磁波が生体に与える影響に懸念をもつ。リニア中央新幹線についても静磁場の一部のデータが公開されているものの、変動磁場、電磁波についてのデータは公開されていない。そんな危険を有する乗り物に人を乗せてよいのか。	
113	地震の国、日本でルートのひとつがトンネルであり近年の地震活動でどこで起こっても不思議ではない。安全面で大いに問題あり。リニアの工事自体も自然破壊につながり、大いに危惧される。	
114	日本を代表する登山家の方々が南アルプスの破壊を心配している。名古屋に早く行くことのために、2度と戻ることのない自然を壊してもいいと考えているのか。	
115	リニアの開通に反対。関東地域も大きな地震が予想されている中、危険を招くことは絶対反対である。今ある交通機関で十分では。	
116	大規模な資金、自然破壊をもたらすリニアモーターカー建設に反対。	
117	リニアは、地球の温暖化で洪水、豪雨が頻発している時代には、洪水で水浸しになることは間違いない。リニアほど愚かな計画はない。	
118	リニアについて、工事用土砂の処理をどうするのか。結果、交通状況の変化はどうか。安全面も極めて心配で「葬儀車の運行」ともいえるのではないのか。断固反対する。	事業者であるJR東海によると、工事車両の通行については、主に幹線道路を使用し、幹線道路以外の道路を使用せざるを得ない場合も、極力短い距離で幹線道路に至るルートを選択するとしており、安全対策としては、警察等と調

119	リニア車両基地はいらない。工事が始まると、大型トラックの通行による甚大な騒音、空気汚染など大変に深刻な問題が起こる。小中学生の登下校時の交通事故も予想される。	整を行い、必要な箇所への交通誘導員の配置、必要に応じたガードレールなどの安全設備の設置等を検討するとしています。 建設発生土については、リニア中央新幹線事業内での再利用や他の公共事業等への有効利用を考えるとしています。
120	リニアの工事の住民への影響は。リニアが通って便利になるのか。名古屋に行くのに新幹線の方が早いのではないか。	また、騒音対策については、防音防災フードや防音壁を設置し、必要に応じて土地利用対策や個別家屋対策を含めて、総合的な対策を講じるとしています。
121	結局リニア新幹線の開通や駅建設を前提にした計画になっている。リニア新幹線については市民の中に反対の声も多く、特に建設に直接かわかる地域の方には過大な影響が十分な合意もないままである。	市といたしましては、今後の取り組みを注視し、適切な対応が図られるようＪＲ東海に求めてまいりたいと考えております。
122	リニアによって環境及び騒音が近隣住民に悪影響を与えて、身体や精神的な問題が出ることも考えられ、補償問題に発展する可能性があるが、対応はどうするのか。	
123	リニアの工事だけでも、相当な工事車両が橋本地区を通る。ぜんそくなど、健康被害がでる恐れがある。交通渋滞も起きる。その対策も慎重に充分とるべきである。	
124	リニア新幹線計画は、「大都市圏連動構想」であり、端的に言えば中間地帯はより早く通過すべき“ジャマ”な区間ということになる。その区間はそれゆえ本来は「駅がない」ことが最善の区間ということで、その区間の駅設置は、通ることへの“あいさつ”的な“儀礼的な意味”がほとんど、という意味しかないのでは。	今後の経済情勢、少子高齢社会や人口減少など社会環境が大きく変動する中、引き続き市民福祉の向上や持続可能な都市経営を進めていくためには、都市としての魅力の向上や国際競争力の強化により、人や企業に選ばれる都市となることで地域経済の活性化を図ることが重要になってまいります。リニア中央新幹線駅の設置など首都圏南西部に位置する本市の特性を生かすことで、交通や経済、環境、防災、福祉など、様々な分野において、都市力の向上を実現するため、整備計画を策定するものです。
125	リニア新幹線に対する期待が過大である。乗降利用者数の算定にも納得性がない。	また、リニア中央新幹線の中間駅の停車頻度については、事業者であるＪＲ東海により、開業時期の経済情勢や他の輸送機関の動向、駅周辺の開発状況や利用者見込み等を踏まえ、開業が近づいた時点で決定されるものと伺っています。
126	リニア計画は、無駄なお金を使い幸福に住んでいた人たちを追い出し、将来福祉予算さえ削り、住みにくい町にしてしまうことが予測される。今のうちに考え直してほしい。	また、超伝導リニアの技術は、平成21年7月の国土交通省の超伝導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において「営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様及び技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となった」と評価され、営業運転に支障のない技術レベルに到達していることが確認されたと伺っております。
127	リニアありきの計画は見直してほしい。	
128	リニアの停車本数を取りざたされているが、過大にはじき出された乗降客数に基づいた過大な計画である。一部の例外を除けば、市民はそんな計画を喜ばない。	
129	橋本のリニア乗客数の算出が新横浜利用客の半分の数字とは驚いた。それは違うといたい。そもそも、ＪＲ東海の採算がとれるかの見通しがいい加減だったと聞いている。色々な計画がずさんな数字をもとにしていることに危	

	惧している。	
130	リニアは多くの意味で怖い乗り物である。リニア中心の計画は反対である。	

## 5 駅前空間に関する意見（59件）

通番	意見の要旨	市の見解
131	橋本駅南口の複合都市機能と、ものづくり産業交流ゾーンは逆の配置にすべき。そうすれば、複合都市ゾーンに商業施設を誘致して アリオ橋本へと続く大商業施設が並び、町田や八王子に取られている商業需要を取り込めるようになる。また、リニアを契機に県外からの顧客も取り込めるようになる。	整備計画第2章2（3）橋本駅南口地区の導入機能において、都市機能の配置は、国内外からの来街者を受け入れ、賑わいを創出する「広域交流ゾーン」、オフィスなどの事業活動や多世代の方々の活動拠点となる「複合都市機能ゾーン」、産業の人材・情報が交流等の拠点となる「ものづくり産業交流ゾーン」で構成することとしており、商業機能の配置については、「複合都市機能ゾーン」や「広域交流ゾーン」が中心になるものと考えております。 また、アリオ方面との連続性については、第2章4（4）イの回遊機能として、広域交流ゾーン等から歩行者空間としての回遊の軸について位置付けているところでございます。
132	橋本駅前は今ままで十分である。貴重な緑が駅前にあるのに、それをなくすなど何を考えているのか。	整備計画第2章4（4）空間形成の方針において、「緑と憩いの軸」については、環境機能として相原高校の緑豊かな空間を継承した空間として整備してまいりたいと考えております。 なお、相原高校については、神奈川県が平成31年度中の開校を目指し、職業能力開発総合大学校跡地へ移転する計画を進めております。
133	橋本地域の憩いの場所である相原高校の移転は反対。	
134	橋本駅周辺は、ただ無機質な建物が多くなるばかりで、潤いのない町になる気がする。	整備計画第2章5 景観形成方針において、橋本駅南口は、「広域的な連携・交流ゲートにふさわしい空間の形成」「やすらぎを感じる駅前空間形成」「賑わいあふれる広場・交流空間の形成」「背景のやまなみと調和する街並み」を景観形成方針として検討しているところでございます。
135	今の橋本駅周辺には大きな広場がないため、シンボル・イベント広場は色々なイベントが開催できるよう十分な面積を確保してほしい。	整備計画第2章4（4）空間形成の方針において、「シンボル広場」については、交流機能として「交流・賑わい軸」などとの連携を考慮し、企業活動などの多様なイベント等での利用や市民の交流、地域イベントなどでの活用も視野に入れた空間として配置してまいりたいと考えており、今後、十分な面積の確保についても検討してまいります。
136	シンボル広場は、色々なイベントが開催できるような面積を確保してほしい。(同一意見11件)	
137	計画に楽しい・面白い要素があれば良いと思う。野外音楽堂（イベントスペース）のようなオープンスペースを作り、コンサートなど音楽の町になればよい。若者の意見を聞いてほしい。	
138	品川から最初に停まる駅として、人々を集めるエリアとしてシンボル広場の役割が重要だと思う。老壮青子を対象に楽しめるエリアにすること。	
139	リニア駅と従来線の乗り換え利便性の向上だけでなく、色々なサービスが受けられるよう	整備計画第2章2（3）橋本駅南口地区の導入機能においては、「広域交流ゾーン」「複合都市機能ゾーン」「ものづ

	<p>な便利な駅にしてほしい。保育施設や小児科医院など、子育ての支えになる施設も配置してほしい。(同一意見 11 件)</p>	<p>くり産業交流ゾーン」として、各ゾーンが一体となって圏域の内外から人材や情報の交流・連携を創出することを検討しているところでございます。</p> <p>このうち、複合都市機能ゾーンの機能としましては、オフィスなど事業活動の拠点や福祉や医療などの生活・地域に密着した機能が複合的に集積する地区として検討しているところであり、ご提案いただいた施設の配置についてもご意見として賜ります。</p>
140	<p>緑と憩いの軸では、小さな子どもたちも安心して過ごせるような施策を検討してほしい。(同一意見 11 件)</p>	<p>整備計画第 2 章 4 (4) 空間形成の方針において、「緑と憩いの軸」については、環境機能として多世代が憩い、交流し、遊びや健康増進にも活用することができる空間として配置してまいりたいと考えております。</p> <p>ご提案については、ご意見として賜ります。</p>
141	<p>橋本駅は北口と南口を行き来するのが不便である。自動車で移動する際には、駅の東西で回りこまなければならない。歩いている場合は、京王線と J R の乗換と重なると大変混雑し、歩きにくい。駅周辺の整備に合わせ、南北が行き来しやすくなるとよい。リニアが地下駅なので北口からも行けるような南北の地下通路が将来を見据えて必要である。</p>	<p>整備計画第 2 章 4 (4) 空間形成の方針において、「交流・賑わい軸」については、回遊機能として橋本駅南北の交流を促進し、来街者など多くの人が行き交う、憩う、集える空間として配置してまいりたいと考えております。</p>
142	<p>乗換利便性が損なわれるのは好ましくないと考えるため、橋本駅の駅前広場は C 案を基本としつつ、実現に向けた具体的な解決策の検討を進めてほしい。</p>	<p>整備計画第 2 章 4 (6) 駅前広場の整備方針において、在来線との乗換え利便性などを考慮し、C 案を基本として技術的な検証や関係機関との協議を行ってまいりたいと考えております。</p>
143	<p>リニア駅の設置は、まちの発展への極めて重要な機会であるから、しっかりと具体的な検討を進めてほしい。京王駅移設によるメリットを最大限に活かし、乗り換え利便性の確保や駅周辺の賑わいが可能となるように、関係者との協議や調整に努めてほしい。</p>	<p>整備計画第 4 章 3 リニア駅の設置を見据えた交通結節点の強化において、京王線駅舎移設については、リニア駅と在来線間や在来線同士の乗換利便性の向上、駅周辺地区の賑わいの形成など広域交流拠点にふさわしいターミナル機能の強化において、必要性が高いものと考えております。</p> <p>今後は、京王線駅舎の移設を前提に具体的な検討を行い、駅移設や「駅・まち一体のまちづくり」の推進に向け、関係機関の役割分担などについて協議・調整を進めてまいります。</p>
144	<p>駅前に小さな森があり、花が咲き、畑が広がるなど住み続けたいと思える街にしてほしい。東京の真似をしてコンクリートジャングルにしないでほしい。地方の特色を生かし、緑豊かなさがみはらを守り続けて。</p>	<p>整備計画第 2 章 4 (4) 空間形成の方針において、「シンボル広場」については、交流機能として「交流・賑わい軸」などとの連携を考慮し、企業活動などの多様なイベント等での利用や市民の交流、地域イベントなどでの活用も視野に入れた空間として配置してまいりたいと考えております。</p>
145	<p>橋本駅周辺の開発は、リニア新幹線駅に過大な期待をすることをやめ、緑あふれる駅前広場だけで十分である。</p>	<p>また、整備計画第 2 章 4 (4) 空間形成の方針において、「緑と憩いの軸」については、環境機能として多世代が憩</p>

		い、交流し、遊びや健康増進にも活用することができる空間として配置してまいりたいと考えております。
146	相原高校がなくなると聞き、避難所のことが心配であったが、計画には防災の視点が加味されていたので多少安心した。ただ、避難スペースだけではなく、雨露しのげる場所や飲料水の確保は必要。市も進出する民間企業に防災機能の一部を担うことを条件に開発を認めるようにすれば、市の支出を抑制できるのではないかと。リニア駅は最新で震災に強い構造であると思うので、一部を利用して災害備蓄倉庫や避難所に利用すると良い。	整備計画第2章4(4)空間形成の方針において、防災機能として相原高校が担ってきた広域避難場所及び帰宅困難者の避難場所として同様の機能を備える必要性があるものと考えております。「シンボル広場」や「交流・賑わい軸」などは、交流機能に加えて、帰宅困難者の避難場所、安全・安心を支える防災機能を備えた空間として整備してまいりたいと考えております。 また、「緑と憩いの軸」については、環境機能として多世代が憩い、交流し、遊びや健康増進にも活用することができる空間として配置してまいりたいと考えております。
147	相原高校跡地にリニアの駅を作ることで、防災と緑やふれあいの場所がなくなってしまう。これに代わる計画を示してほしい。リニア優先で教育を重視していない印象が残る。	
148	相原高校が移転することで、広域避難所がなくなることが一番の心配。毎年5,000人の子供たちが牛、豚など見学に来ており、教育的場所でもある。緑と土は大切なものであるから、農業公園を作り、後世の人々のためにも残してほしい。	
149	特に防災対策は不十分だと思う。備蓄倉庫やその利用手順など市民とよく連携してほしい。	
150	震災時の広域避難場所がなくなるのも不安。市民の税金はもっと大事に活用するべきである。	
151	神奈川中央交通、京王も駅前広場をリニア駅に寄せて整備することに進んでは賛成していない。	整備計画第2章4(6)駅前広場の整備方針において、在来線との乗換え利便性などを考慮し、C案を基本として技術的な検証や関係機関との協議を行ってまいりたいと考えております。
152	橋本駅周辺地区について、駅前南口を空の見える円形(楕円形)の地下2階構造にしてはどうか。また、その周りにはオフィスビルや高層マンションなどの高層建築物を3~5棟程度建設して、多くの場所から橋本駅が意識できるように隙間を設けることで、同時に駅からの景観もよくなり、遠くに見える山並みなどによって広い印象を与えられる。	整備計画第2章2(3)橋本駅南口地区の導入機能においては、「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」として、各ゾーンが一体となって圏域の内外から人材や情報の交流・連携を創出することを検討しているところでございます。 なお、駅前空間や各ゾーンの建築物などのデザイン等の詳細については、今後いただいたご意見を参考に景観等に配慮し検討してまいります。
153	相模原駅周辺の開発は、小田急線が延伸されることが明確になった段階で改定案を提案するべきである。当面返還された土地は、芝生と緑の公園にしてほしい。	整備計画第3章4駅前広場空間計画において、小田急多摩線新駅について記載しております。相模原駅周辺のまちづくりにおいては、小田急多摩線延伸は重要な位置付けであることから、南北道路や駅前広場は無駄な投資とならないようにし、段階的な土地利用が図られるよう考えておりま

		す。なお、共同使用区域（10ヘクタール）については、市民の方が利用できる公園の整備を予定しております。
154	アリオ橋本の橋本駅側口付近に発車標と時計を設置してはどうか。	ご意見として賜り、必要に応じて交通事業者等と協議してまいります。
155	相模原駅周辺地区について、駅南口に面する土地を、屋上庭園を一番の魅力とした10階建て位のビルとして、高低層階にはビル利用者を屋上庭園に誘引することを前提とした商業施設を誘致することなどが良いのでは。	整備計画第3章2土地利用計画において、駅南口地区を重点整備地区と位置付けております。また、南口のまちづくりについては、第3章6市街地整備計画において、段階的整備のうち長期整備に位置付けております。まちづくりの整備の状況に合わせて進捗を図ることから、今後のまちづくりを進めていくにあたり参考にさせていただきます。
156	相模原駅周辺地区について、駅名を冠したプレートを県道504号線相模原駅前信号交差点の市営駐車場看板の隣（道路中央）などに設置してはどうか。	



## 6 交通ネットワーク（道路、公共交通）に関する意見（37件）

通番	意見の要旨	市の見解
157	自動車ネットワークの整備方針について、リニア駅のできる橋本駅南口と圏央道相模原インターチェンジを結ぶ「広域連携軸」の整備は、空港バスや高速バスを誘致した際の所要時間に直結する要素であり、橋本駅が広域的な交通ターミナルとして発展するために非常に重要な役割を担う道路であると考えている。駅周辺の送迎による渋滞の解消と合わせ、優先的な整備に取り組んでほしい。	整備計画第2章3交通ネットワーク計画において、橋本駅周辺の自動車・自転車・歩行者の将来ネットワークをお示ししており、ご意見いただきました橋本駅南口と相模原インターチェンジを結ぶ「広域連携軸」や新規路線における歩道、自転車道等の整備イメージなどを明示しているところでございます。 今後につきましては、整備計画に基づき、いただいたご意見などを踏まえ、都市基盤の整備を進めてまいりたいと考えております。
158	交通ネットワークについて、交通結節点としての橋本駅が、拠点都市として発展していくためには、駅周辺の道路環境の大幅な改善が必要である。バス・自家用車・自転車・歩行者動線の適切な配置により、それぞれの交通手段が安全・快適な経路を利用できるよう計画し、リニア駅にふさわしい都市基盤を構築してほしい。	
159	駅周辺の渋滞緩和のため、周辺道路の整備を着実に行ってほしい。（同一意見11件）	
160	2車線を4車線に拡大することなど橋本駅周辺の道路の整備を思い切ってやってもらいたい。	
161	圏央道の相模原インターチェンジより橋本駅までスムーズに來れるよう新しい道路を作るべきではないか。	
162	橋本駅周辺の広域連携軸の道路の新設は莫大な費用がかかり、圏央道を利用して多数の車がリニア駅に來ることは想定できないので中止するべき。	整備計画第2章3交通ネットワーク計画において、橋本駅周辺の自動車・自転車・歩行者の将来ネットワークをお示ししており、ご意見いただきました橋本駅南口と相模原インターチェンジを結ぶ「広域連携軸」についても位置付けをしているところでございます。 広域連携軸については、駅南口へのアクセス強化に加え、相模原インターチェンジと国道16号を結ぶ広域的なネットワークとしての機能が期待できるため、必要な路線であると考えております。
163	相原大沢線、市道相原76号の道路拡幅、市道下九沢222号、市道下九沢51号線を同様に道路拡幅を行い、津久井広域道路に新たな利用・利便に対応してほしい。	本市では、広域交流拠点都市としての道路ネットワークの形成に向け、整備箇所を選択と集中により、効率的かつ効果的な整備を進めるため、「相模原市新道路整備計画」を定め、今後も、当該計画に基づき、着実な道路整備に努めてまいります。
164	市道下九沢222号、市道下九沢51号を再整備し、バス路線整備を行うことにより、北体育館・北公園そしてプールなど市施設を活用し活	

	性化を行い、利便性を持たせるべき。	
165	橋本駅周辺地区の自転車ネットワークについて、今後は相原高校移転のために、自転車レーンの整備を行うが、各会社・住宅など車の出入りがあるので、交通事故防止の安全対策を検討してほしい。	整備計画第2章3(3)自転車ネットワークにおいて、「相模原市自転車対策基本計画」、「相模原市自転車通行環境整備方針」に基づき、自転車通行環境ネットワークの形成として、自転車道等の整備・拡充を図ることとしております。このことから、自転車道の整備等に当たっては、当該計画を踏まえて安全対策に取り組んでまいります。
166	リニアよりも生活道路を良くしてほしい。市内を自転車と歩行者の視点で考え直してほしい。	整備計画第2章3交通ネットワーク計画において、自動車ネットワークだけでなく、自転車・歩行者のネットワークの整備方針についても位置付けており、自転車・歩行者にも配慮した整備を検討してまいりたいと考えております。また、整備計画対象区域外の道路につきましては、「相模原市自転車対策基本計画」、「相模原市自転車通行環境整備方針」、「相模原市新道路整備計画」等に基づき、自転車利用者や歩行者が安全に通行できる環境整備に努めてまいります。
167	相模原駅周辺地区について、道路網や駅舎の雰囲気から受ける印象が良く、優れた景観を有していると思う。その優位性を生かすためにも相模総合補給廠の返還地域、共同使用地域に放射状の道路を設け、駅を中心とした統一された町並みとすることを要望する。	整備計画第3章2土地利用計画(4)駅北口地区における機能配置の考え方において、駅北口地区の街区構成の考え方をお示ししております。この中において、駅北口地区の交流・にぎわい軸として、豊かな歩行者空間とみどりが連続する駅北口地区の軸線として整理しております。ご指摘の内容につきましては、今後、具体の街区構成を検討するにあたり、参考にさせていただきます。
168	相模原、橋本だけの開発ではなく、南区、中央区、緑区をつなぐ便利な交通網を考えてほしい。例えばコミュニティバスなど高齢者や子ども連れなどが気軽に使えるもの。	市内における公共交通網の整備については、「相模原市総合都市交通計画」、「相模原市バス交通基本計画」等に基づき、効率的で利便性の高いバス路線網のさらなる構築を進めるとともに、交通不便地区においてはコミュニティバスの導入について地域と共に検討してまいります。
169	横浜線の連続立体交差化よりも、広がった相模原～藤野地区などの便利なバス路線などに資金を使うべき。	
170	もっと身近な交通施設など、ましてや民間の利用料は安くしてほしい。	公共交通を快適にご利用いただくための施設環境の充実などについて、引続き進めてまいります。
171	駅前広場の整備と合わせてバスの定時性や利便性が向上するような施策を検討してほしい。 (同一意見 11件)	バスの定時性・速達性の確保と利便性の向上に向けて、事業者等関係機関と調整を図ってまいります。

## 7 まちづくりへの市民参加に関する意見（28件）

通番	意見の要旨	市の見解
172	相模原市の将来をも左右する今回の事業計画について、全市民に賛否を問う「臨時住民投票条例」を制定の後、その実施結果を尊重のうえ、きめの細かい行政運営を行うことを、一市民として強く望む。	整備計画第4章7エリアマネジメント・市民協働の推進ウ市民主体のまちづくりの推進において、まちづくり活動への支援や情報提供などを推進し、市民主体のまちづくりを進めるものとしております。こうしたことから、まちづくり会議、まちづくり団体などの役割を踏まえ、市民が主体となったまちづくり活動の体制づくりに取り組んでまいりたいと考えております。
173	整備計画の是非を問う住民投票を実施すべきである。	
174	「広域交流拠点のまちづくり」とは一体誰のためのものか。巨額の税金を投じ、一体何をしようとしているのか。市民から吸い上げた税金を湯水のように使うなど、許されるものではなく、納得がいかない。少子高齢化時代、子どもの貧困、高齢者の貧困問題、介護の問題等々、事態は山積している。公的施設の値上げラッシュ、火葬場の有料化等とんでもない事である。経済界、ごく一部のたかり集団の為に市民が犠牲になることは許されない。「リニア」には問題が多すぎる。市のトップであり、最高責任者の加山市長、自らが直接市民との、対話を行うことが何故できないのか。市民との直接対話を強く求める。	整備計画第4章7エリアマネジメント・市民協働の推進イ情報の提供と市民意向の反映において、都市づくりに対する市民の関心や理解を深めるため、事業や制度についてわかりやすく示す体制や、情報を手に入れやすい体制の充実を図るものとしております。今後、事業実施に関する説明会の開催や、ホームページ、広報紙などを活用し、情報提供や意見交換を図ってまいりたいと考えております。
175	津久井地区、南区でも説明会を行うべき。	
176	行政の立場のみで判断されるのは困る。物事に賛否両論あるのは分かるが、市民第一に考えてほしい。	
177	パブリックコメントを延ばして、説明会を何回か行ってほしい。	
178	再度、市内全域で説明会を開催して、幅広い市民の意見を聞くことをしてほしい。その意見を広報で市民に知らせてほしい。十分に市民の意見を聞いた後に、市民主導の「パブリックコメント審議会」を設置して、パブリックコメントに基づく計画案を作り、その結果が計画に反映されるようにしてほしい。	
179	整備計画（案）の市民への広報活動があまりにお粗末で、もっと時間をかけ、市民に伝えるべきである。市民の目の届かぬところでコソコソ進めているのでは困る。	

180	説明会では、リニア名古屋開業までと、それ以降に分けて説明した方が良かったと思う。もっと説明会を沢山開いてほしかった。説明会開催が厳しい場合、映像にするなど工夫しても良いと思う。今後も折に触れ、説明会を多数開催してほしい。説明会に市長も参加してほしい。	（整備計画第4章7エリアマネジメント・市民協働の推進イ情報の提供と市民意向の反映において、都市づくりに対する市民の関心や理解を深めるため、事業や制度についてわかりやすく示す体制や、情報を手に入れやすい体制の充実を図るものとしております。今後、事業実施に関する説明会の開催や、ホームページ、広報紙などを活用し、情報提供や意見交換を図ってまいりたいと考えております。）
181	絶対反対。市民の何パーセントがこの計画を知っているのか。周知活動から始めてほしい。パブコメは今回限りせず、きちんと周知して何度でも開いてほしい。	
182	市民全体に関わる計画であるから、南区でも開いてほしかった。	
183	50年先を見据えたまちづくりプランだったら、小中高校生の意見を是非聞いてほしい。	
184	リニアのことについて、全く理解が深まる前に話が進んでいて怖い。自分から調べていないということもあるが、みんなの町であるからこそもっと話をしてほしい。	
185	子育ての町という視点から、今回の計画は見直ししてほしい。市税であるからこそ南区の市民もこれだけの長期的で莫大な費用にしっかりと責任を持って考えたいし、考える機会があるべき。南区でも説明会が開催された上で、計画が考えられていくことを願う。	
186	大型開発をする財源があるのか不安。自分たちの子どもがどれほどの借金を背負うのか説明を求める。市民の声が反映されていないと思うので話し合いを望む。	
187	説明会を南区で開催しないのはなぜか。南区民は無関係の計画ということか。	整備計画第4章7エリアマネジメント・市民協働の推進イ情報の提供と市民意向の反映において、多様な立場の利害を総合的に調整する必要があるものと考えており、事業化の検討においては十分な情報提供や意見交換などを行いながら市民の方々の意向の反映を図ってまいりたいと考えております。
188	あらゆる地域の、あらゆる世代の人に時間をかけて説明し、広く意見を求めるべき。南区、津久井でも説明会を開催してほしい。パブコメ以前に様々な局面でアンケートなどの手法を試みるべき。広く意見を聞くべきである。検討委員会、審議会に公募市民が含まれていることを言い訳にはいけない。彼らが市民意見を代表しているとはいえない。	
189	今回のパブリックコメントは第1回目とし、改めて全市的に公民館単位で細かく丁寧に時間をかけて説明会を開催した後に再度募集しなおすべき。	

190	<p>広域に藤野から相模大野までの説明会を開いて、全住民にまちづくりに参加してもらうこと。パブリックコメントの締め切りを延期すること。広報紙に大きく載せること。</p>	<p>実施いたしました。今後、まちづくり会議や出前講座などを活用するなど、個別の事業化に向けた検討において幅広い層からの御意見をお伺いする機会を設けてまいりたいと考えております。</p>
191	<p>パブリックコメントは 22 日で締め切るとのことだが、今後、説明会を実施することであれば、津久井や南区で説明会をした後に、改めてパブリックコメントを実施してほしい。なお、8月に計画決定することが決していないよう強く要望する。</p>	
192	<p>8月計画策定等もってのほかで、当分延期し、市民と行政との丁寧なコミュニケーションを重ねながら2～3年かけてやり直すべきである。</p>	
193	<p>南区でも説明会を開いてもらいたい。パブリックコメントのような機会を広く周知させた後に行っていくと、よりたくさんの意見を反映できるはず。</p>	
194	<p>市民に計画の目的・内容を徹底させることが必要であり、それまではパブリックコメントを延期するべきである。</p>	
195	<p>この計画の進め方、決め方は住民意見重視とはいえ、反民主主義的でおかしい。周知が不十分すぎる。やり直しを求める。そして、再説明会と第2次（3次）パブコメを行ってほしい。パブコメについて、全市民に周知、意見を求めるのは最低6ヶ月～1年かけてもいい。説明会について、まずパブコメの前に全区で開催し、市長と各課最高責任者（部長）は出席すべき。また、新聞社、マスコミ各社なども利用し、しっかり広報し、計画の資料も事前にしっかり示し、小中学校体育館など公共施設のさほど大きくないスペースでも開催すべき。市長は、この計画について選挙で市民にしっかり示して当選したわけではない。市民公募の特別審議会システムとして、数人ではなく、最低でも20人～30人規模で作し、市民意見をしっかり聞く体制を求める。</p>	<p>整備計画の実現に向けましては、市民と行政が都市の将来像やまちづくりの方針を共有し、協働することを基本としております。こうしたことから、パブリックコメントや説明会について、広報さがみはらや市ホームページで周知し開催を行いました。今後、まちづくり会議や出前講座などを活用するなど、個別の事業化に向けた検討において幅広い層からの御意見をお伺いする機会を設けてまいりたいと考えております。</p> <p>また、整備計画第4章7エリアマネジメント・市民協働の推進ウ市民主体のまちづくりの推進において、まちづくり活動への支援や情報提供などを推進し、市民主体のまちづくりを進めるものとしているため、まちづくり会議、まちづくり団体などの役割を踏まえ、市民が主体となったまちづくり活動の体制づくりに取り組んでまいりたいと考えております。</p>
196	<p>パブリックコメントを真に有効な市民参加の場にするための提案。このまま、8月までに整備計画として確定してしまうのはあまりにも乱暴。①パブリックコメントの対象である整備計画案全文を徹底して市民に周知しなおして</p>	

	<p>ほしい。② パブリックコメントは、7月22日をもって終了とせず、少なくとも6カ月以上延長する、もしくは、いったん終了したうえで再実施する。③ 公募による市民審議会(100人程度の規模)を設置し、その審議結果を通じて整備計画案を再検討し、その結果を計画案に反映させる。④ 市当局の説明会をすべての区及びまちづくりセンターで複数回行う。⑤ パブリックコメントと説明会は、実施までの日程にゆとりをもって予告し、市広報でも大きく扱い、広く参加を呼びかける。また、新聞発表を行う。⑥ 今後の説明会等においては、財政見直しを含む市政全体に責任を持つ、市長(もしくは総括的な副市長)が出席し、説明・回答にあたるものとする。市役所の全体の職員に対し、「整備計画案」を、財政見直しなどと併せて示し、意見を聞く。その結果を計画案の策定に反映させる。</p>	<p>(整備計画の実現に向けましては、市民と行政が都市の将来像やまちづくりの方針を共有し、協働することを基本としております。こうしたことから、パブリックコメントや説明会について、広報さがみはらや市ホームページで周知し開催を行いました。今後、まちづくり会議や出前講座などを活用するなど、個別の事業化に向けた検討において幅広い層からの御意見をお伺いする機会を設けてまいりたいと考えております。</p> <p>また、整備計画第4章7エリアマネジメント・市民協働の推進ウ市民主体のまちづくりの推進において、まちづくり活動への支援や情報提供などを推進し、市民主体のまちづくりを進めるものとしているため、まちづくり会議、まちづくり団体などの役割を踏まえ、市民が主体となったまちづくり活動の体制づくりに取り組んでまいりたいと考えております。)</p>
197	<p>大きな事業を行うのに何処か調べなければ情報が入らないのは無責任ではないか。大多数の市民が事業を行う経緯すら分からない中で、決定事項の如く事業を推進するつもりなら、市民の負担に関わる収支試算と近隣住民への説明責任を最優先で果たしてほしい。</p>	
198	<p>旧津久井郡地域では、いまだ日常の足さえ確保されていない。政策の優先順位が違うのでは。旧津久井地域の一部市民の間では、市からの離脱が真剣に模索されている。</p>	<p>事業の実施にあたりましては、市財政の収支バランスを考慮しながらまちづくりを進め、本市の財政基盤をはじめとします都市力の強化を図り、医療、教育をはじめとする市民福祉の向上や、地域経済の活性化につなげてまいりたいと考えております。</p>
199	<p>整備計画に必要となる費用について何も示されていない市民に何を判断・評価しろということなのか。発生費用(総額、市負担額)を明示してパブリックコメントを求めてほしい。発生費用・効果を示さないならば、今回は何をコメントして求めているのかを明らかにして行うべきではないか。</p>	<p>財政の見直しについては、事業費の軽減や平準化を図るとともに、国の支援制度の活用、まちづくりの進捗に伴う市税収入の見通しや、市財政の収入バランスを考慮しながら事業を進めてまいりたいと考えております。また、今後、個別の事業化に向けた検討において幅広い層からの御意見をお伺いする機会を設けてまいりたいと考えております。</p>

8 広域交流拠点の理念・将来像に関する意見（18件）

通番	意見の要旨	市の見解
200	<p>人口減少社会の中であって、大都市指向の大規模型の人工市街建造の再開発は、時代の要請にまったく合わない計画だと考えるべきだ。リニア新幹線計画の市内設置が構想される計画駅は、存在感・実在感や役立つ見込みすらもほとんどあり得ない駅になることは確実。これからの都市再開発計画は、市民生活密着型を基本として構想すべきだと考える。当該計画は、あまりにも市民生活から遊離していると思われる。このような計画を策定する必要性そのものが、基本的に乏しいと思われる。なぜ、このような計画が必要なのかの十分な説明から、再検討すべきだと考える。相模大野駅北口の2度の再開発は、現在、さまざまな課題を抱えていると思われる。その調査・点検をしっかりと行い、その反省を踏まえて新たな再開発計画の再検討がなされるべきだと考える。現行計画には、こうした点検・再検討のプロセスを欠いていると思う。広域交流拠点整備計画（案）は、いったん白紙に戻し、市民生活密着の視点から見直すべきだと考える。</p>	<p>少子高齢化や人口減少といった人口動態の変化が進む中、住まう人、働く人、訪れる人が魅力を感じることで「人や企業に選ばれるまちづくり」の実現が重要であり、本市においては、リニア中央新幹線駅の設置等のポテンシャルを生かしたまちづくりを進めていきたいと考えております。</p> <p>合わせて、生活に身近な住環境の維持・保全などの取組は、地域住民の自主的な取組が重要であるため、まちづくり活動への支援などを行いながら市民主体のまちづくりを進めてまいりたいと考えております。</p>
201	<p>少子・高齢化に直面する今後の市政で、優先すべき課題は何なのか。今後の市政は、少子・高齢化のなかで深刻化する介護問題、保育・養育、教育など、こどもの豊かな未来を社会全体で支えること、公契約条例などを活用し、若者に安定した雇用と賃金を保障していくこと、首都直下型地震などや土砂災害などに備える防災のまちづくりを最優先の課題とすべきだと考える。公共施設の改修・更新を着実に実行し、市民共同の財産として次世代に伝えていくことは、喫緊の課題。この視点に立って、税金の使い方、財政構造を確立していくことが必要。</p> <p>計画案の目的は、①リニア新幹線「神奈川駅」の乗降客を増やし、JR東海の巨額な投資利益を回収させることに貢献する、②大企業が高収益を上げられるビジネス環境をつくり、「国際的な都市間競争」にうちかつために、巨額の市財政を長期にわたって動員し続けることにあるといわざるをえない。これでは、市民の暮ら</p>	<p>少子高齢化や人口減少といった人口動態の変化が進む中、住まう人、働く人、訪れる人が魅力を感じることで「人や企業に選ばれるまちづくり」の実現が重要であり、本市においては、リニア中央新幹線駅の設置等のポテンシャルを生かしたまちづくりを進めていきたいと考えております。</p> <p>こうしたまちづくりを推進することで、活発な経済活動が行える拠点整備、新たな産業創出の拠点を形成し、人口減少や少子高齢化の問題軽減に資するものと考えております。</p>

	しの安心・安全や波及効果がない。課題の優先順位を逆転させてこのような市政に転換すれば、相模原市の将来は暗とんとしたものとなる。	
202	今回策定された整備計画を進めるにあたっては、各施策の優先順位づけを行い、リニア中央新幹線の神奈川県設置や相模総合補給廠の一部返還に合わせたインフラ整備など、緊急性の高い事業を確実に進めていってほしい。	広域交流拠点のまちづくりについては、各事業の進捗にあわせて、短期・中期・長期と段階的な整備を行っていく予定であり、必要なものから着実に事業を進めてまいりたいと考えております。 また、長期計画においては、平成 57 年のリニア中央新幹線の大阪開業予定や相模総合補給廠の全面返還を見据えて、重点区域のまちの成長や都市機能の集積状況、社会情勢等に応じ、民間主導によるまちづくりを促しながら、検討を行ってまいりたいと考えております。
203	今回のまちづくりが、「首都圏南西部における広域交流拠点」の実現につながるものとするためには、相原高校敷地を中心とする重点地区だけではなく、その周辺エリア、例えば、工業団地のような地域をどうしていくべきか、等の戦略も必要になってくる。そのような広域エリアのグランドデザインも合わせて考えながら、都市基盤の整備を進めてほしい	
204	50年、100年先を見据えたまちづくりとあるが、その他の都市の街並みは30年～50年で時代の変化に合わせて整備や開発が行われている。今、50年、100年先を見据えてつくったとしても、その前に変化を余儀なくされ、この計画の意味が無意味になってしまう。生活者である市民の生活を守る行政である事を切に願う。	
205	「首都圏南西部における広域交流拠点」の実現に向けて、インフラ整備も当然必要だが、ソフトの面で、東京都・埼玉県エリアとの連携も必要である。各自治体や組織との連携について、市が先頭に立って、関係者との協議や具体的施策の検討を進めてほしい。	本年3月に策定の「首都圏広域地方計画」（国土交通省）において、首都圏内に「連携のかたまり」を多数創出し、東京圏とこれらの「連携のかたまり」のネットワークを強化することで一極集中型から対流型の首都圏への転換を進めることとしております。「連携のかたまり」の一つである「首都圏南西部国際都市群」は、リニア中央新幹線神奈川県駅周辺を中心とした、東京都多摩地域や神奈川県中央地域を含む広域的なエリアにおいて防災、産業、観光等の様々な分野で連携を強化し、首都圏の新しい拠点形成を図ることとされていることから、近隣自治体等との連携につきましても、今後も積極的に検討してまいりたいと考えております。
206	相模原市全体がまったく視野に入っていない問題ある計画である。南区の住民にとって、メリットがないどころか、かえってこれまでの住民サービスがわけもなく低下させられ、さらに悪くなることが予想される。生ごみの回収日が、週3回から2回に減らされ、公共施設の駐車場が有料化され、国保税も値上げになってい	広域交流拠点の形成により、リニア中央新幹線の開業や小田急多摩線の延伸、圏央道の開通などのポテンシャルを生かした「人や企業に選ばれる都市づくり」により、活発な経済活動が行える拠点整備、新たな産業創出の拠点を形成することで、まち全体の交流人口や昼間就労人口の拡大等により、経済の活性化が図られ、税収増や市の財政の健全化を促すものと考えております。また、日常生活に必要な



	る。橋本駅周辺に広域交流拠点をつくるために、今後何十年もかけ、ばく大な市の財政をつぎ込むことが、相模原市の発展になるとは思えない。市全体を見据えた計画に変更すべき。	機能を集約し、高齢者や子育て世帯など、多様な世代が暮らしやすい生活空間を創出するまちづくりを進めてまいりたいと考えております。
207	市は45年後には人口54万人と出しているが、リニア新幹線の橋本駅乗降では市の経済は見込めないと思う。	
208	企業誘致をしても営利中心にいても簡単に撤退する。いくら良い条件で誘致しても。そのような対策ではなく、大都会を控え、交通の便も許容範囲のため、教育や高齢者対応の整ったベッドタウンとしての発展を望む。	
209	弱い立場の方々のためにお金を使ってほしい。子ども、障害者、お年寄りの方々が住みやすい町になれば、すべての人たちにとっても安全で住みやすくなる。	歩いて暮らせる集約型都市構造の実現を目指し、日常生活に必要な機能を集約し、子どもや高齢者、子育て世帯など、多様な世代が暮らしやすい生活空間を創出するまちづくりを進めてまいりたいと考えております。
210	計画全体に対して「今いる子どもたちのため」という視点が欠けている。今いる子どもたちの視点で考えた計画を望む。	また、水やみどりなどの自然環境と市街地のまちなみが調和する良質な都市景観の形成を図ってまいりたいと考えております。
211	子どもたちが伸び伸びと育つ町、安心して子育てができる町という視点で考えてほしい。	
212	今まで具体的なことは全然わからず、この様なケタ外れの計画があることを知ってびっくりした。市民生活が豊かになるとは考えられず、みどり豊かで文化的・健康的なまちづくりの計画を望んでいる。	
213	市の長所、短所を明確にし、長所を生かす計画を立てるべき。市は水・緑に恵まれている特徴を活かし、子育て、高齢者に対して住みやすいコンパクトシティとしての発展を望む。	
214	市は、核のない都市と言われて久しく、市民としてじくじたる思いをいただいていた。この計画が実現されることで他に誇れる活力ある都市として成長し続けることを期待する。	「未来を拓く さがみはら新都心」の形成に向け、整備計画に基づき、着実な事業推進に努めてまいります。
215	リニア中央新幹線の整備という一大プロジェクトに乗り遅れることなく、市がスーパーメガリジョンの中核を担える都市となれるようにしてほしい。既存の状態にこだわらず、大胆かつ将来のある整備計画が提示されることを希望する。	
216	整備計画の推進に賛同する。橋本地区については、市の「子どもの将来の人間形成に必要な能	整備計画では、橋本駅周辺地区への新たなスポーツ施設の設置は現在のところ考えておりませんが、地区内の既存民

	力を身につけるため」の取り組みと、健康で優しい心を持つ子どもの育成に考慮した、スポーツ施設等の充実を図ってほしい。	間施設との連携等を検討してまいりたいと考えております。
217	人に選ばれるまちになりたければ、むしろ若い人のための対策をたてることが必要で、若者の意見を聞くことなしに、30年後、50年後を見据えた計画はあり得ないとする。	整備計画の策定にあたっては、「街かど講座」などの出前講座や大学の講義において、学生など若い方々からの意見などをいただいております。また、商店街の若手経営者の方々からもご意見をいただいております。今後とも様々な機会を捉えて、若い方々の意見を伺ってまいりたいと考えております。

9 鉄道（JR線、京王線、小田急多摩線）に関する意見（16件）

通番	意見の要旨	市の見解
218	京王線を移設するのは必要なか疑問。費用対効果にあうのかよくわからない。京王も望んでいないだろうと思う。	整備計画第4章3リニア駅の設置を見据えた交通結節機能の強化において、京王線駅舎移設については、リニア駅と在来線間や在来線同士の乗換利便性の向上や駅周辺地区の賑わい形成など、広域交流拠点にふさわしいターミナル機能の強化において、駅移設の必要性が高いものと考え、京王線駅舎の移設を前提としたまちづくりを検討することとしております。 今後につきましては、事業の具体化に向け、事業内容の深度化や官民の役割分担等について、引き続き、鉄道事業者と協議を行ってまいります。
219	京王線の駅舎を移すという話があるが、遠くなり不便になるため反対。	
220	京王線は都心との人の流れを担う重要な交通網であることから、ぜひ鉄道事業者とも連携をされ、実現されることを期待する。	
221	京王線駅舎の移設を前提としたまちづくりについて、京王線駅舎の移設を前提とした「駅・まち一体のまちづくり」を進めるにあたっては、南口にとどまらず、北口を含めたまちの賑わいや回遊性の向上を目指し、具体的な検討を進めてほしい。	整備計画第2章4駅前空間計画において、回遊機能の空間形成の考え方および方針にも示しておりますとおり、駅南北の回遊性を高めることは重要であると考えております。 今後につきましては、いただいたご意見を参考に具体的な検討を進めてまいります。
222	京王線駅舎の移設を前提とした「駅・まち一体のまちづくり」を進めるにあたっては、広域交流ゾーンと南口のアリオ橋本とを連携できるように配慮し、競争力の高い商業ゾーンを構築できるようにするべきだと思う。	整備計画第2章4駅前空間計画において、アリオ方面との連続性については、広域交流ゾーン等から歩行者空間としての回遊の軸を位置付けており、賑わいが連続する歩行者ネットワークの形成を図ってまいりたいと考えております。
223	リニア改札口に京王橋本駅を近づけるのは、リニアの開業に間に合わないと思う。中止すべき。通路が狭いというなら、駅ビルの中のお店を移動してもらい、通路を広げるしかない。	整備計画第4章3リニア駅の設置を見据えた交通結節機能の強化において、京王線駅舎移設については、リニア駅と在来線間や在来線同士の乗換利便性の向上や駅周辺地区の賑わい形成など、広域交流拠点にふさわしいターミナル機能の強化において、駅移設の必要性が高いものと考え、京王線駅舎の移設を前提としたまちづくりを検討することとしております。 駅周辺のまちづくりにあたっては、駅と街が融合した「駅・まち一体のまちづくり」を目指し、駅利用者や来街者にとってわかりやすい都市軸の形成、まちの賑わいや回遊性の向上など駅移設の効果が発揮されるようなまちづくりを目指してまいりたいと考えております。
224	京王線駅舎の移設について、利用者として今まで以上のメリットを感じない。むしろ店も人も分断されるのではないか。京王線からの乗換距離が短くなるというが、歩く歩道でもつくってもらったほうが良い。移設すると景観が大変悪くなる。	
225	京王線駅移設を前提には納得できない。橋本駅の京王線駅自由通路の幅員を広げるためには移設が必要と市から回答を受けたが、自由通路を広げるための唯一の方法か。計画案の2章ではほとんど移設に言及しないにも関わらず、4章で移設を前提には不自然である。	今後につきましては、事業の具体化に向け、事業内容の深度化や官民の役割分担等について、引き続き、鉄道事業者と協議を行ってまいります。
226	連続立体交差化に1千億円もかける必要があるのか。	JR横浜線連続立体交差事業については、踏切部における交通渋滞や事故の解消、相模原駅周辺における南北間の連携や回遊性を高めた一体的なまちづくりや、道路ネットワ

		<p>ーク構築の視点から大きな効果が期待できる事業でございます。</p> <p>また、事業費については、現在基礎的な調査を行っている段階で定まっておりませんが、本市が事業を行う際に実施いたします、大規模事業評価の対象とし、事業費や波及効果について客観的な指標により評価してまいりたいと考えております。</p>
227	<p>横浜線の立体交差が「南北の分断をなくす」ためなら、補給廠の返還が先なのは。</p>	<p>J R横浜線連続立体交差事業については、踏切の除却による交通渋滞の解消や安全性の向上に加え、鉄道によって分断されている駅周辺における一体的なまちづくりが実現され、駅南北の回遊性が図られるとともに、全面返還を促すなどの将来的なまちづくりを見据えた中で検討を進めているところでございます。</p>
228	<p>J R横浜線の連続立体交差、京王線の駅移転などについても、鉄道事業者は、「(自社の経営上の)メリットがない」としており、まだ同意していない。このようにこの計画にあげられている事業の成否、採算見通しは、不安定・不確実でこれを「整備計画」で拙速に取り上げるのは危険。</p>	<p>鉄道事業については、鉄道事業者と協調して事業実施する必要がありますことから、合意形成が必須であると考えております。今後は課題を解決し合意形成に向けて検討を行い、計画の具体化と事業費の概算を把握し、大規模事業評価による客観的な指標により評価してまいりたいと考えております。</p>
229	<p>連続立体交差化＝横浜線地下化と聞いている。駅周辺は南北の往来のために必要だと思うが、橋本駅まで地下にすることはない。それにかかるお金の一部で、踏切を立体交差にしてはどうか。</p>	<p>J R横浜線連続立体交差事業については、踏切部における交通渋滞や事故の解消、相模原駅周辺における南北間の連携や回遊性を高めた一体的なまちづくりや、道路ネットワーク構築の視点から大きな効果が期待できる事業であり、整備計画のなかで、今後の検討を位置付けているものです。</p> <p>高架、地下などの工法や詳細な区間については、現在基礎的な調査を行っている段階で定まっておりません。今後、事業を行う際には、大規模事業評価の対象とし、事業費や波及効果について客観的な指標により評価してまいりたいと考えております。なお、単独立体交差については、スロープによる勾配が必要なことや単独立体交差による分断が発生することから、南北一体のまちづくりの形成に支障が生じてくるものと考えております。</p>
230	<p>小田急を延伸して喜ぶのは相模原駅から新宿などに出る一部の方のみ。本当に事業採算にあうかちゃんと検証しているように思えない。そもそも必要なのか。小田急も疑問視しているだろう。</p>	<p>小田急多摩線の延伸は、相模原駅周辺地区の広域交流拠点としてのまちづくりにとって、必要不可欠な路線であるとともに、上溝駅、さらには田名地区方面に延伸することにより、市内の鉄道ネットワークを充実させ、市民の利便性の向上に大きく寄与するものであると認識しております。</p>
231	<p>小田急線の延伸については、国交省の報告でも「収支採算性に課題があり、自治体は周辺開発をして需要を作り出せ」といっているのが現状。地元自体の財政負担がどこまで増えるかわ</p>	<p>本年4月の国の交通政策審議会答申においても、同線の唐木田駅から上溝駅までの延伸については、東京圏における今後の都市鉄道の目指すべき姿を実現するために意義のあるプロジェクトのひとつとして位置付けられておりま</p>

	からない。10年後に営業開始できるのか、慎重な検討が必要。	す。 また、答申では収支採算性や費用負担のあり方等の課題が
232	小田急多摩線延伸計画を相模原駅経由で橋本に変更してはどうか。数十年後の相模原市の発展に、より大きく貢献することになる。小原踏切付近や清新地域に新駅設置も良いと思う。	示されており、課題の解決に向け、引き続き取組を進めてまいります。
233	相模線については、相模鉄道(株)に相鉄線として運用すべき。橋本駅から海老名駅経由で大和駅、横浜駅へアクセスすることにより利便性が向上する。多くの方に相模線の利用してもらうことが結果的に早く複線化という大きな目標の一つを叶えることになる。	J R相模線と相鉄線の一体的な運用に関しましては、神奈川県や県内自治体等による、神奈川県鉄道輸送力増強促進会議において、相模鉄道線と相模線との乗入れを要望しております。

10 環境への影響に関する意見 (11件)

通番	意見の要旨	市の見解
234	<p>相模原市は潤水都市とうたっていたと思うが、やめたのか。</p> <p>橋本は緑区の玄関口で、緑区の名の通り緑に恵まれていると思う。相原高校のすぐ西側に住んでいるが、相原高校の緑が豊かで潤いを得ている。橋本駅南口地区の整備イメージのパス画像を見たが、愕然とした。緑がほとんどなく、無味乾燥の何の魅力もない、ただの駅前広場である。駅前なので道路のほかいろいろな商業施設などが必要だが、緑を多く取り込んだやすらぎを感じられる空間を計画してもらいたい。</p>	<p>整備計画第1章5広域交流拠点都市推進戦略・基本計画におけるまちづくりの方針において、広域交流拠点形成の基本方針において、「水やみどりの潤いと都市の風格が調和する良質な景観形成」を掲げております。</p> <p>また、整備計画第2章4(2)駅前空間の基本コンセプトにおいて、「環境機能」を駅前空間に確保する機能として位置付け、相原高校の緑豊かな空間を継承した環境の確保などを空間形成の方針として掲げ、憩いややすらぎを感じられる駅前空間としてまいりたいと考えております。</p>
235	<p>リニアもまちづくりも冷静に、論理的に考え直してほしい。人と生きものたち、自然と環境にやさしい街にするべき。</p>	
236	<p>市は湧水に恵まれ、当麻あたりでワサビ田もあった。コンクリートだらけの「湧水都市 相模原」ではなく、水と緑豊かな「潤水都市 相模原」にふさわしいまちづくりをお願いしたい。</p>	
237	<p>低炭素型まちづくりに向けた考え方を、橋本地区でも相模原駅周辺地区と同様に、積極的に取り組んでいくべきであると考えている。リニア中央新幹線の開業を見据えた新たな都市構造形成の中で、低炭素なまちづくりを計画的に行うことで、魅力あるまちづくりを進めてほしい。</p>	<p>整備計画第4章6低炭素まちづくりにおいて、両駅周辺地区の整備にあたっては、低炭素まちづくりに資する観点に配慮することとしており、具体的な施策については、今後検討してまいります。</p>
238	<p>津久井の水源地としての役割、低炭素の役割を十分に評価するべきである。大規模開発は生きる環境に悪影響を及ぼすことのないように、様々な観点からの配慮が欠かせない。</p>	
239	<p>相原高校の敷地には、多くの駅ではまず見られないほどの巨木が複数存在しており、その巨木を利用してはどうか。</p>	<p>整備計画第2章5景観形成方針において、「やすらぎを感じられる駅前空間の形成」を橋本駅周辺地区の景観形成の考え方として掲げており、相原高校の豊かな自然環境の継承を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>ご提案につきましては参考として賜り、今後検討してまいります。</p>
240	<p>住民生活にほとんど役立たない事業に大金を使うより、教育、福祉等に使ってほしい。人間の勝手に自然破壊は絶対やめてほしい。</p>	<p>整備計画第4章2両駅が一体となる複眼構造の形成において、橋本駅に福祉施設や産学連携施設を位置付けているところです。計画の深度化にあたりましては、コスト縮減や環境に配慮してまいります。</p>
241	<p>はじめのころの計画書には「低炭素まちづくり」といった表現も見られたが、具体化された</p>	<p>整備計画第3章6(4)低炭素型まちづくりに向けた考え方において、低炭素型まちづくりに向けた考え方について</p>

	<p>案のなかにはそれらしい方策は見当たらない。COP 2 1 の方針をうけてこれからは低炭素社会、もっと言えばCO2 排出の0に近い社会を設計しなくてはならない。リニア新幹線が従来の新幹線の4-5倍のエネルギー消費だからと言って相模原市として努力しなくてもいい理由にはならない。これからの新しい都市計画を考えるならばスマートシティ化を真剣に考えるべきである。</p>	<p>位置付けております。 今後、将来的には駅南口既存市街地などにも波及的に展開させていくことを念頭に、駅北口地区をモデルケースとして、低炭素型のまちづくりについて検討を進めてまいります。</p>
242	<p>自然と調和した安心で安全なまちづくりを望んでいる。</p>	<p>整備計画第2章5および第3章5景観形成方針において、橋本や相模原の景観について位置付けております。 橋本駅周辺地区については、「広域的な連携・交流ゲートにふさわしい空間」、「やすらぎを感じる駅前空間」、「賑わいあふれる広場・交流空間」、「背景ややまなみと調和する街並み」を形成してまいります。 相模原駅周辺地区については、「広域的な連携・ゲートにふさわしい空間」、「みどり豊かなゆとりあるまちなみ」、「賑わいあふれる広場・交流空間」、「周辺と調和したまちなみ」を形成してまいります。</p>
243	<p>相模原駅周辺地区全体が活性化する都市構造の形成を推進するに当たり、低炭素型まちづくりに向けた考え方に賛同する。</p>	<p>整備計画第3章6(4)低炭素型まちづくりに向けた考え方において、低炭素型まちづくりに向けた考え方について位置付けております。 今後、将来的には駅南口既存市街地などにも波及的に展開させていくことを念頭に、駅北口地区をモデルケースとして、低炭素型のまちづくりについて検討を進めてまいります。</p>
244	<p>主要道路の街路樹を統一してはどうか。統一することにより、市の中心地などを住民など多くの人々に示すことができる。</p>	<p>整備計画第2章5および第3章5景観形成方針において、橋本や相模原のみどりのネットワークを位置付けております。 橋本駅周辺地区については、広域連携軸と、緑と憩いの軸の樹木・芝生などによる緑豊かで開放的な空間の形成、道路に面する連続的な緑や賑わい形成施設等の設置を図ってまいります。 相模原駅周辺地区については、道路の景観形成として、特徴的な並木などによる南北道路のシンボル化、建築物のセットバックによるゆとりある空間の確保を図ってまいります。</p>

1 1 その他の意見 (90件)

通番	意見の要旨	市の見解
245	市は橋本、相模原だけではなく、自然豊かな津久井地域の住民の暮らし（交通網や医療等の整備）と自然（水源地、森林）を守り、活かしてほしい。（同一意見 80 件）	平成 28 年 2 月に策定しました「市まち・ひと・しごと創生総合戦略」において、広域交流拠点都市形成等を基本的視点として、中山間地域対策プロジェクトなどの重点プロジェクトを定めており、道路網や公共交通網の維持・充実
246	津久井地域の住民のうち合併して良かったと感じている人は少ないように思う。ますます取り残されていると感じている。暮らしを守ってほしい。	などによる、都市部と中山間地域の連携・交流の促進や、広域交通ポテンシャルを生かしたまちづくりと津久井地域への効果の波及を図ってまいりたいと考えております。
247	広域交流拠点計画は大きな構想であり、膨大な時間と費用がかかることが予想されるが、現在発表されている資料だけではその全貌がわからない。建設計画の詳細も決まっていないうし、その住民に対する影響がどんなものかもこれだけでは判断のしようがない。意見書の募集をするならば、どの点についてどのような選択肢があるのか、その結果はどのように予想されるのか具体的に示して意見を募集すべきである。	市民の関心や理解を深めるため、事業や制度についてわかりやすく示す体制や、情報を手に入れやすい体制の充実を図るため、今後ともホームページの拡充や広報紙を利用した情報発信を行うなど、あらゆる機会を捉えて必要な情報提供に努めてまいります。
248	橋本駅周辺を開発すれば、相模原市全体が豊かになると思っているのでは。発展とは、もっと多角的な面から考えるべきものだと思う。麻溝台地域は、アパートが密集し、人口も決して少なくない。それなのに、公共施設等がない。そういったことに対して、きめの細かい市の政策があってこそ、相模原市は豊かになるのではないか。	広域交流拠点においては、リニア中央新幹線や圏央道等の広域交通網の充実、駅周辺部における産業集積等の特性を最大限に生かし、首都圏南西部をリードするまちづくりを目指しております。 これにより、本市の財政基盤を初めとする都市力の強化、医療・教育サービスなど市民福祉の向上、地域経済の活性化につなげ、人口減少や少子高齢社会においても人や企業に選ばれる都市づくりを進めてまいりたいと考えております。
249	憲法 25 条に保証される市民のより豊かな生活、暮らしやすい環境こそ希望する。	
250	8 月に策定を予定しているとされる整備計画は一旦白紙に戻すこと。この計画はリニアが莫大な利益をもたらすテコになると予想しているが、その根拠は極めてずさんで当てにできない。	
251	整備計画は 1 % の大企業、資本の側のみをみた、住民無視の計画である。ここに市税を使うなど持ったのほか。世界経済、日本経済情勢全体をしっかりとらえ、白紙撤回されるよう強く望む。	
252	リニア新幹線に否定的なビラが頻繁に自宅ポストに入れられて不快である。ことさら不安をおおった文章が本当に正しいのか疑わしいに	市民の関心や理解を深めるため、事業や制度についてわかりやすく示す体制や、情報を手に入れやすい体制の充実を図るため、今後ともホームページの拡充や広報紙を利用し



	もかかわらず、これを鵜呑みにする住民が出てくると、今後の整備にも支障をきたすのではないかと心配している。市からは公正公平な情報をもっと地域住民に伝える努力が必要である。	た情報発信を行うなど、あらゆる機会を捉えて必要な情報提供に努めてまいります。
253	抽象的な熟語やカタカナ語が多すぎて意味が分からず、大変分かりにくい。具体的にどんな施設が建つのか、何に使うのか分かるように説明されていない。	
254	スケジュールがリニア開業から逆算して8月策定と予め決めるのは全くおかしい。リニア中心の計画でよいのか、そもそも論も含めて市民に問うているのだから、このスケジュールは取り消してほしい。	広域交流拠点の形成により、リニア中央新幹線の開業や小田急多摩線の延伸などのポテンシャルを生かした「人や企業に選ばれる都市づくり」を進めることが重要であり、そのようなポテンシャルを最大限発揮するために、リニア駅設置や小田急多摩線の延伸が想定される平成39年を目途とし、必要な都市基盤を整備する必要があるものと考えております。