

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 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27年11月20日(金) 19時00分～21時00分		
開催場所		市役所本庁舎 第3委員会室		
出席者	委員	12人(別紙のとおり)		
	事務局	5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、リニア駅周辺まちづくり課長、交通政策課長)		
公開の可否		可	不可	一部不可
		傍聴者数		0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) 整備計画とりまとめに向けて (2) 土地利用計画と駅前広場空間について (3) 景観形成について (4) 低炭素型まちづくりについて (5) その他 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、 は事務局の発言)

(1) 整備計画とりまとめに向けて

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

(特に意見なし)

(2) 土地利用計画と駅前広場空間について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

事務局の説明を補足すると、12 ページにゾーニングの平面図があるが、これはバランス配置型案・広域交流機能強化型案・広域商業強化型案の3つのゾーニングパターンの中から代表して、バランス配置型案をベースに整理したもので、これで決めたというわけではない。実際には各パターンによって少しずつ違うけども、大きな機能配置としては、駅の北側駅前広場の真北側に、業務の少し高層のビルを想定し、西側に商業その他の機能を配置する、その重きの置き方が違うだけだと捉えていただきたい。

18 ページに関して、横浜線の駅東西の両端2箇所に改札口を設置する表現で描かれているが、改札位置と出入口位置とは使い分ける必要があり、今回の場合は「出入口」と表現したほうがよいと思う。改札位置はJRが高架になる場合と地下になる場合の駅のプランによって違ってくるので、正確に今の時点でこの位置が改札の位置ということを示すのはなかなか難しい。また北口地区中央部への直通となる位置に駅の出入口を示しているが、この辺はマンションがあるところなので、なかなか今の時点で位置を詳細に示すのは難しいのかと思っている。駅の西側にもまちとの接続機能を持たせたいという表現はよいと思うが、まずは接続機能を確保といった程度の表現にしておいたほうがよいと思う。

整備計画は今後公表していく計画ということなので、そこでの表現方法については慎重に対応していきたい。

14 ページの図の中で、JR 横浜線沿いは連続立体交差化によって大きく様相が変わってくるので、この部分は南北の一体化のための面的な利用をしていかなければいけないと思う。現在北側の道路は南側の立体駐車場にアクセスするための道路としての機能を持っているが、連続立体交差化すると、駐車場は地下に配置することも考えられるので、この部分は商業用地として活用するといった計画に持っていったほうがよいのではないか。いずれにしても連続立体交差化を前提として検討していく必要があるのではないか。

駐車場、駐輪場の件については、整備計画第6章に位置づけており、それとセ

ットで、連続立体交差化を考慮しながら検討していくことを考えている。

プログラムのようになっていくかは、連続立体交差化完了がいつ頃ということも含めてまだ読み込めない。最終形としてのイメージでいうと、地上レベルで南北一体の新しい土地利用を考えることができるスペースになる。南側のほうも今後大きく変わっていくかもしれないので、第1段階としては、可能性を広く持って考えてみてはどうか。

駅の出入口の件について、連続立体交差が地下になれば駅の改札まで行くのに距離が結構必要になると思うので、その周辺に商業施設をつくること等も考えたほうがよいのではないか。

JRの駅と小田急多摩線の新駅、そして駅北口地区の間で、どう人を回遊させるのかによって、地上への出入口位置なども決まってくると思う。例えばバランス配置型案をベースにすると、一番西側が商業施設なので、とりあえず買い物に行きたいという人は西側に駅の出口があると便利だと考えられるし、業務ビル等への用向きの方は反対に東側から出て交通広場を通過して行くほうが便利である。業務の用事もあり、商業、買い物もあるという方だと、中央の軸線のところを通過して、まちの中を回遊してもらうのがよいと思う。東西で考えると、一番北側のスポーツ・レクリエーションゾーンとの間の東西の軸線、それから新しい街の中央に入る軸線、そして今回南の線路際のほうを入れて考えようということなので、3つの軸線が使える分、回遊する選択肢は増えたことになる。

公共交通のネットワークに関して、JR横浜線と小田急多摩線の改札位置だけでなく、バス停もそれに合わせて近いほうがよいと思っている。整備計画では、それら公共交通のシームレスな乗り継ぎの利便性、具体的には双方の改札が同じ階上にあるというようなバリアフリー計画なども考慮いただきたい。少し引いた視点で考えると、南北市街地の連続性も必要であり、あと橋本駅周辺地区との広域的な連携というのも、ある程度公共交通目線の基本方針は入れておいていただきたい。

公共交通について、現在相模原駅では南口と北口で10対1ぐらいのバス路線割合となっているが、北口については、開発等に伴い当然輸送の増強や、町田方面との連携も必要となるので、公共交通の充実も、基本方針の中に入れていく必要があると考えている。

交流・にぎわい軸に関連して、委員長が「複眼構造」の話をよくされていた記憶があるが、この18ページのにぎわい広場やふれあい広場の関係がまさしくその縮小版のような形に見える。建物や緑等が配置されたパースを見ると、意外と狭い区画になるのかなと感じているので、最終的には建物を少し引っ込めたりしながら、地上のスペースをなるべく広く使うようなことを考えていただきたい。あわせてデッキレベルの歩行者ネットワークに関しては、古淵のイオンとイ

トヨーカドーが、公道を跨いでデッキで連絡できるようになっており、完成当時は画期的に感じたことをよく覚えている。そのようなことも考慮し、地上レベルだけではなく、商業や業務施設のデッキレベルでの回遊性も考慮いただければよいと思う。

デッキについては、ちょうど20年近く前、国体開催に合わせて南口に整備をしている。北口についても図の中では示していないが、駅前広場も含めて歩車分離というのは当然必要になるので、今後整理させていただきたい。

道路については、北口地区内に車が入ってくるような想定で考えているのか。

補給廠のところで考えている道路というのは、町田方面から来る南北道路。それと東西道路、この2本をまず軸に考えた上で個別の街路計画を定めていこうと考えている。ただ、駅前広場の整備に伴い車動線も必要となるので、機能的にも全体の回遊性を見ながら検討する必要があると考えている。

道路用地の付け替えや廃道、あるいはその土地の用途転換もあり得ないことではないということだが、駅前広場もこれでいくのか、少し膨らんだT字型のような広場なども考えられるかもしれないし、そうなると駅前広場の計画区域をもう少し広げて考えたほうがよいのかもしれない。まずはそのあたりの可能性も含め今後の方向性としてまとめておけばよいのかと思う。

(3) 景観形成について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

街の景観を揃えていくために、一度に全部を開発するのであれば、例えば一つのグランドデザインでコントロールすることもできるが、時期がずれたりすると、計画的に誘導する枠組みを決めておかなければいけない。例えば建物の1階部分を少しセットバックさせたり、1階の階高さを通常より少し高く設定するようにすることで、統一感と開放感のある街並み形成を図るやり方などが考えられる。また、資料の中のイメージパースではそこまで表現できていないが、実際の空間に立つと、建物の上まで視界に入るので、高い建物に挟まれると、どうしても空間的な横の広がりが狭く見えてしまうということがある。かなり広い幅員の歩道が取られていると思うが、数値は想定しているのか。

土地利用と道路はセットで考えないといけないので、建物をたくさん建ててしまうと、当然道路が狭くなって人のにぎわいをもたらすような計画ができなくなる。具体的な幅員は現段階で出すことはできないが、道路と建物の相互の考え方を調整しながら決めていく必要があると考えている。

建物と建物をデッキでつなぎながら、建物の中も人が歩いていくようなイメージで考えると、建物の階高をそろえていくということが大事になってくる。単に建物の外側にデッキを張り巡らすだけでは、建物の1階に歩行者が降りずに機能

しなくなるので、そうさせないためにも1階、2階の用途をどうするかが重要。建築デザインだけではなく、ビルをどう並ばせるかということを含めて、今後具体的に考えていく必要がある。

今回の資料では立体的なイメージを多く示してもらった為、より分かりやすくなった。これからもこういったイメージを多く作って資料をまとめていただければ、新しい街に対する期待感とともに、整備計画の理解が深まるような気がしている。また、広場のイメージにあるように、ソフトの考え方と一緒にした空間の整備というものが必要になるのではないかと考えている。スカイラインについては、遠くからでもここが相模原だと分かるようなものにしていただきたい。それからもう一つ、観光の視点で考えたときに、コンベンション施設のもたらす効果、相乗効果をもたらすアフターコンベンションのあり方も含めてさらなる検討が必要であると考えている。

今の駅前広場の利用を考えていった場合に、かなりの部分で南側の住民が利用することが想定されるので、JR線を挟んだ南北で、街の連続性が感じられるような計画となるように配慮して進めていただきたい。

氷川通り沿道地区には現在地区計画が掛っていて、1階部分が店舗ということになっている。駅北口地区に関しては、都市計画や地区計画等で、景観誘導していくということを考えているが、その中で、南北の連続性に配慮したものとしていけるよう検討を進めていきたいと考えている。

スカイラインはJR横浜線に沿った東西方向で示されてはいるが、南北方向にどういうスカイラインで街並みをつくるかということも考えておいていただきたい。緑のネットワークについては、さがみ夢大通りの街路樹は現在すごく貧弱であるので、国道16号のケヤキ並木や市役所前のさくら通りなどうまくつないで、将来的な緑のネットワークを形成し、相模原駅周辺地区全体の骨格として位置づけていく必要がある。今年度のとりまとめの方向性については、事務局のほうで何かお考えがあるか。

景観の部分も含めて、整備計画のとりまとめについては、ある程度のどういう形でまちづくりをしていくかという話が非常に重要な部分になってくると思っている。先ほど委員の方からご意見があったように、一般の人に分かるような表現で示していくことが大事なので、3次元的なパースや具体的な施設イメージ等を出しながら、できる限り将来のまちづくりがイメージできる形でまとめていくことを考えている。また、その後の都市計画や道路整備等にも結び付く計画であることも考慮してまとめていくことを考えている。

(4) 低炭素型まちづくりについて

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

補足すると、ただ単に熱を供給するだけではなくて、社会的に需要が高まっている省エネルギー化に向けて、効率よいシステムとしてなるべく小さく、さまざまなエネルギーのメリットを生かしつつ、災害にも強く、そして何よりも環境に優しいまちづくりということで低炭素型まちづくりと言っているが、要はエネルギーをどうしましょうかということ。複数のエネルギーのステーションがあって、活動時間帯の違いを活かして互いにエネルギー融通しながら最適なシステムを構築していくということ。コンベンションや商業というのはむしろ土日がピークかもしれないし、業務というのは平日がピークになる。それらを組み合わせて全体でトータルバランスを取り、複数のセンター同士をつなぐことで、1つのシステムとして最も効率のいい運転というのができるようになる。もちろんそれはコンピューターがやるのだが、そのような考え方を踏まえ検討を進めていくという説明であった。

今日ご説明いただいた内容は、相模原駅直近についてのみのことなのか、周辺地区全体に適用していこうとするものなのか。

こういったエネルギーシステムは、既存の部分にすぐ導入していくのはなかなか難しい。まず駅北口地区にエネルギーマネジメントシステムをモデルケースとして先行的に実現をして、将来的に南口既存市街地や相模総合補給廠の方に広げていくというイメージで考えていきたいと思っている。

このシステムの考え方は、それぞれが独立して頑張るのだけれども、それがつながることでお互い融通し合うことも可能となり、効率もよくなるという発想である。まずは駅北口地区のまちづくりがきっかけになって、南口で大きな新しいまちづくりや再開発等が動くときには、低炭素型のエネルギーシステムを導入して、それを南北合わせてつなぐことができれば、さらに大きなネットワークの中で相互融通ができるということになる。六本木ヒルズは、全部自分のところで発電するというコンセプトで開発がなされており、3.11のときも、ガスが供給されている限り計画停電関係なしで活動していたと聞いている。森ビルによる仙台のトラストタワーも同じように業務ビルとホテルなどの複合なのだが、コージェネという自家発電型でエネルギーを供給していることから、仙台市内が停電になっても、そのビルは電気がついていたというような状況があった。そのようなイメージで、ただ単に災害に強いだけではなくて、効率も一番良くなるようにという発想での今回の説明である。

民間事業者が開発を担う場合、こういったエネルギーシステムを導入しようするとコストも多くかかると思うが、皆同じ方針でやっていけるのか。

補給廠の北側の土地処分については、自治体で作る整備計画に基づいて民間や公共がまちづくりを進めることを基本とすることが通達でも示されている。しかし、あまり厳しい基準を設けてしまうと、民間事業者が出てこないということが

想定される。ただ、エネルギーについては、コスト的にも一昔前よりもだいぶ下がっており、イニシャルコストがかかっても電気料金を低くしたいという民間企業からの声も聞いているので、整備計画の中では方針のみを整理することとし、具体的に事業者と打ち合わせていく中で決めていくことになる。

本日欠席の市川委員長、屋井副委員長からご意見を頂いているので、ここで参考にご紹介をさせていただきます。

まず、テーマの1つ目の土地利用計画と駅前広場空間について、小田急多摩線が開通した場合の出入口の絵などでは、街の魅力をしっかり伝えられるようなものにするべき。2つ目は、JR相模原駅のホームの双方に出入口を設置する意義は、まちづくりの観点から見てもとても重要であり、西側の広域商業機能側に想定する出入口については、人が行き交うための空間、広い空間を確保する必要がある。また、街のにぎわいのためには、広域交流・にぎわい軸の動線、縦の動線については、スポーツ・レクリエーションゾーンの方までうまく通して、レクリエーションゾーンへのアクセスを高めることが重要なのではないかと。景観形成については、先ほどもご意見のあった緑のネットワークが非常に重要であり、駅北口の新市街地と南口を含めて、一体で考えることで景観形成を進めることができるということをご意見として頂戴している。3つ目の低炭素のまちづくりについて、低炭素の考え方から、エネルギーの方針を示すということは今回行っているが、街の安全、安心というところからも検討をすべきではないか。そういった防災の視点からも、エネルギーだけではなく交通動線、物資の供給ですとかそういったものを含めて災害時にどういった交通動線を確保するのかという考え方を記載したらよいのではないかとご意見を頂戴している。

いただいたご意見と大体本日議論してきたことの大きなずれはなかったかと思う。ただ、1点今まであまり議論がなかったのは、北側のスポーツ・レクリエーションゾーンとのつながりをもう少し考えるということ。われわれは南側のことばかり考えていたが、確かにおっしゃる通り北側についても人が集まる空間なので、そこともうまく連携する必要がある。

スポーツ・レクリエーションゾーンには、サッカー場2面、それと野球場1面が計画されているが、この中央の部分に広場機能を設けている。それと、延長約1キロのジョギングコースを設ける予定があるので、そういったものは一般の市民の利用が見込まれると想定している。

公園なので駐車場で土地を使ってしまうというのはもったいない。南側の地下に大きな駐車場をつくるのであれば、その地上部分は公園を含めて使うなど、なるべく地上は人間が使うようにしてあげるほうがよいのではないかと。スポーツ・レクリエーションゾーンを含めた北側については、駅北口地区の軸線や回遊性との連携、多くの利用者の確保、災害時の活用など、様々な視点で考える必要があ

る。

歩車共存空間の創出に関して、車はどこを通るイメージなのか。

歩行者についてはデッキレベルを活用したり、車が通行する部分を分けること等で歩車共存を図っていくイメージを考えている。実際に人や車がどこを通るかについては、もう少しわかりやすい図を作成していきたいと考えている。

この小委員会でゾーニングや歩行者ネットワークなど、どこまで決めていくのか。

次回の小委員会においては、計画の取りまとめのイメージを、冊子として出していきたいと考えている。ゾーニングについては、15ヘクタールのまちづくりは、今後進めていく中でさまざまな意見等が出てくると思うので、1つのパターンに決めるということではなく、想定される3つのパターンの考え方を示しながら、整備計画としてまとめていくことを考えている。

1つのパターンに決めるわけではなく、それぞれのパターンの特徴的な考え方、メリットデメリットを含めて、整理するということだと思う。最終的な決定は、この小委員会のまだ先のことになる。

(5) その他

次回のテーマについて、最後の検討の場となるので、整備計画を冊子としてとりまとめてお出しすることを考えている。

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	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		山崎 和正 相模原商工会議所理事兼事務局長		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		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	佐久間 大輔 神奈川県相模原警察署交通第一課長		出席