

# 「橋本駅周辺整備推進事業」に関する相模原市大規模事業評価 自己評価調書における市民意見及び市の考え方について

## 1 概要

リニア中央新幹線の開業を見据え、交通結節点の強化や広域交流拠点整備計画の実現に向け、本事業を実施するにあたり、相模原市大規模事業評価自己評価調書について、市民の皆様からご意見を募集いたしました。募集にあたっては市ホームページ、広報さがみはら、市SNSでの周知や市民説明会（説明会資料の動画配信含む）やオープンハウス型の市民説明会を行いました。

その結果、139人277件のご意見をいただき、お寄せいただいたご意見についての内容及びご意見に対する本市の考え方を次のとおり公表します。

## 2 意見募集の概要

- ・ 募集期間 令和4年2月15日（火）～令和4年3月18日（金）
- ・ 募集方法 直接持参、郵送、ファクス、電子メール
- ・ 周知方法 市ホームページ、広報さがみはら、SNS、市民説明会（説明会資料の動画配信含む）、オープンハウス型説明会での周知、窓口等への配架

### ※ 資料の配架場所

リニア駅周辺まちづくり課、各行政資料コーナー、各まちづくりセンター（城山・橋本・本庁地域・大野南まちづくりセンターを除く）、各出張所、各公民館（沢井公民館を除く）、各図書館、市立公文書館

## 3 結果

### （1）意見の提出方法

意見数		139人（277件）
内 訳	直接持参	2人（5件）
	郵送	1人（3件）
	ファクス	17人（45件）
	電子メール	21人（102件）
	オープンハウス（意見書提出人数）	98人（122件） （参加者は344人）

(2) 意見に対する本市の考え方の区分

区分	件数
ア：計画案等に意見を反映するもの	0
イ：意見の趣旨を踏まえて取組を推進するもの	125
ウ：今後の参考とするもの	142
エ：その他（今回の意見募集の趣旨・範囲と異なる意見など）	10

(3) 意見の内訳と件数

項目	件数
①自己評価調書に関する意見	合計 48
①-1 事業の必要性に関する意見	18
①-2 事業の妥当性に関する意見	9
①-3 事業の優先性に関する意見	3
①-4 事業の有効性に関する意見	10
①-5 事業の経済性・効率性に関する意見	3
①-6 環境・景観への配慮に関する意見	3
①-7 局内評価結果に関する意見	2
②その他（橋本駅周辺整備推進事業に対する意見）	合計 229
②-1 まちづくり全体関連	44
②-2 土地利用関連	31
②-3 街路事業関連	18
②-4 自由通路整備関連	9
②-5 京王駅移設関連	7
②-6 事業の周知等について	32
②-7 リニア中央新幹線に対する意見	10
②-8 その他	78

(3) 意見の内容及びご意見に対する本市の考え方

通番	意見の原文又は主旨	市の考え方	区分
①自己評価調書に対する意見			
①-1 事業の必要性に関する意見 (18件)			
1	相模原市大規模事業評価自己評価調書について(仮称)橋本西通り線が現状の道路幅員に接続しているが国道16号線への接続と緑区役所前の道路と同規模の道路を計画が必要だと考える。	(仮称)橋本西通り線につきましては、将来交通量を推計した結果、混雑度が1以下となるような幅員を設定しており、現道を拡幅する方針で検討しております。 ※混雑度が1を超えると渋滞する可能性がある。	イ
2	P3,南口の交通渋滞が時間帯によって困った状況です。解消をお願いしたい。	大規模事業評価の手続きや都市計画決定などの手続きを経て、整備を進めてまいりたいと考えております。なお、今回の街路事業により駅周辺の混雑度は1以下になるよう検討しております。 ※混雑度が1を超えると渋滞する可能性がある。	イ
3	(1)今回の事業評価の位置づけとされている説明では理解も納得も評価も出来ません。 (2)関連計画の計画、立案、実施、検証評価について項目ごとに具体的な説明をお願いします。関連事項が読み取れません。	今後、事業の説明においては、分かりやすい資料となるよう努めてまいります。また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
4	リニア中央新幹線の開業を見据え、交通結節点の強化や広域交流拠点整備計画の実現に向けたまちづくり(都市基盤整備)を行うもの。としていますが自己評価調書を見させて頂いた限りでは交通結節点の強化につながるとは思えません。単にリニア駅が出来る、京王橋本駅を移設すると言うだけでは実現できるとは思えません。		ウ
5	今回の事業を行うことが広域交流拠点整備計画をどの様に実現できるのでしょうか。説明不足の内容です。具体的に説明願います。	広域交流拠点整備計画(以下、整備計画という。)策定の目的において、50年、100年先を見据えたまちづくりを進めることことから将来に必要な都市基盤整備を実施するものでございます。	ウ
6	土地区画整理事業について (1)広域交流拠点整備計画において、京王線の駅の移設については移設する場合、しない場合の両論が併記されています。 <u>どの様な検討経過を経たのでしょうか。検討議事録を示して下さい。</u> (2)京王線の駅移設の検討では、市費の投入ゼロを提案致します。 (3)駅を移設するならば京王線の津久井延伸を前提にすることを提案いたします。	いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ

	<u>京王線の津久井延伸中止により、どれだけの市民が騙されたと受け止めているかご存じでしょうか。若葉台の衰退をどの様に評価しているのでしょうか。</u>		
7	どの様な公共設備や周辺開発状況を検討・想定しているのでしょうか。また、どの様な核となる拠点的市街地の形成がなされるのか説明願います。	本事業の公共施設整備につきましては、道路や駅前広場及び自由通路整備の検討を行っております。また、整備計画におけるゾーニング案を基に今後、土地利用の誘導方針となるものを作成してまいります。	ウ
8	○一般車の橋本駅南口へのアクセスは、道路が狭く、橋本駅西通り線などの一部の交通ネットワークに負荷がかかっている。 *橋本駅西通り線のみならず周辺道路は橋本駅西通り線以上の負荷が掛かっています。周辺道路の負荷軽減を優先することを提案いたします。橋本駅西通り線の300mとしたこと理由を説明願います。大山街道の整備を提案致します。 ○特に通勤・通学者の送迎車や右左折車を原因とする渋滞が断続的に発生し、時間帯によっては国道16号を越えて相模原北警察署付近にまで渋滞が発生している。 *ここの渋滞解消の優先順位が高いと考えます。今回の事業に含めることを提案致します。 ○また、国道16号の相模原市区間である橋本駅南入口～橋本五差路間は市内主要渋滞箇所の一つである。 *どの様に解消するのかを今回の事業に含めて下さい。 ○主要な道路には歩道が整備されているが、その他の道路は歩道がなく、歩行者と自動車などの交通が混在している箇所もある。 *どの様に解消するのか、今回の事業に明示して下さい。	いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。なお、道路を整備するにあたっては、両側歩道や自転車走行レーンを整備し、快適な走行空間を確保してまいります。	ウ
9	○駅南口の駅前広場と道路整備 *どの様に道路整備するのか、計画を明示して下さい。課題で終わることのない様にして下さい。 ○歩行者の安全性・快適性の確保及び自転車の走行空間の確保 *どの様に走行空間を確保するのか、計画を明示して下さい。課題で終わることのない様にして下さい。 ○圏央道相模原 IC 方面から駅周辺へのアクセス強化 *どの様にアクセス強化するのか、計画を明示して下さい。課題で終わることのない様にして下さい。	大規模事業評価自己評価調書の位置図において示している街路事業が今回行う道路整備であり、(仮称)大西大通り線の整備によって圏央道相模原 IC 方面からのアクセス強化をしております。また、道路整備にあたっては歩道や自転車道等を整備し、快適な走行空間を確保してまいります。なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
10	横浜線、相模線のリニア駅との乗換利便性の確保をどの様に計画しているのか明示して下さい。	整備計画における「交流・賑わい軸」に自由通路などを整備し、在来線とリニア駅との乗換利便性を確保してまいります。また、既	ウ

	自由通路整備事業の具体的な内容がわかりません。計画内容の明示をお願い致します。	存の自由通路では将来的に混雑が想定されるため現在より広い幅員での整備を検討しております。なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	
1 1	土地区画整理事業について、市の計画の位置付けが大規模事業評価自己評価調書からは読み取れない、どこに書かれているのか。	今後、事業の説明においては、分かりやすい資料となるよう努めてまいります。また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
1 2	街路事業について、市の計画の位置付けが大規模事業評価自己評価調書から読み取れない。どこに書かれているのか。		ウ
1 3	横浜線、相模線も「交流・賑わい軸」上に位置していません。なぜ、京王線駅舎だけ「交流・賑わい軸」上に位置させるのでしょうか。具体的な理由を説明して下さい。さらに市費を投入しての事業と聞いています。とんでもないことです。交通政策審議会（国土交通省）の答申（平成28年4月）が、なぜ、駅移設に結び付くのか説明してほしい。	「交流・賑わい軸」はJR橋本駅上にも配置しております。費用負担については「自由通路の整備及び管理に関する要綱（国土交通省 平成21年6月）」に基づき協議をしております。 また、交通政策審議会において、乗換利便性の向上を図ることが期待されており、駅移設の効果の一つとして、在来線間、リニア駅と動線を直線上にすることが乗換利便性の向上に資するものと考えております。なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
1 4	市民等の意向は把握できているとは思えない。説明会やまちづくり懇談会等ではどういった意見があり、それが整備計画や事業にどのように反映されたか大規模事業評価自己評価調書からは読み取れない。さらに、今回の街路事業で歩行者・自転車の安全な通行に寄与するとは思えない。もっと広域的な対策が必要であると考えます。JR東海が行うべきリニア工事上部の費用と、京王駅移設の費用をゼロにして街路事業の広域化を図ることを提案致します。	今後、事業の説明においては、分かりやすい資料となるよう努めてまいります。また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
1 5	交通動線の明確な計画に基づく街路整備を優先し、都市機能については見直しを要望致します。	いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
1 6	道路の管理は国又は地方公共団体が直接行うべきものと考えます。街路事業については、広域の見直しを提案致します。		ウ
1 7	自由通路整備事業については大規模な計画を要望致します。又、京王駅が出来るとき、地元から要望のあった大山街道側からのアクセス改善を要望致します。		ウ

18	UR 都市機構に施行の要請を行うことには反対致します。		ウ
①-2 事業の妥当性に関する意見 (9件)			
1	<p>全体事業計画の中で下記3項目を先行して行うことの妥当性がP11~P15の説明では明確になっていません。説明をお願い致します。</p> <p>① 土地区画整理事業 ② 街路事業 (国道16号以西含む) ③ 自由通路整備事業</p>	<p>リニア中央新幹線の開業時期を視野に入れながら、既存の都市基盤整備において、不足している機能の拡充に加え、リニア中央新幹線の新駅の利用で必要となる機能を必要な時期に間に合うよう整備を行うものでございます。</p>	ウ
2	街路事業において、事業の拡大を提案致します。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
3	自由通路整備事業において、事業の拡大を提案致します。		ウ
4	<p>現状の計画では、産業や雇用の創出、経済の活性化は見込めません。見直しを提案致します。また、情報発信の拠点となる導入機能などの具体的な計画を示してください。</p>	<p>今後、導入する機能などについては、整備計画におけるゾーニング案を基に土地利用の誘導方針を作成していく中で、改めて土地利用に関するご意見をいただく機会を設けたいと考えております。</p> <p>また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
5	街路事業において、計画外の周辺道路の混雑度解消の交通量見込みを示して下さい。	<p>今回整備を予定している道路に係る将来交通量のみをお示ししております。いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
6	自由通路整備事業において、具体的な計画に基づかない交通量予測では単なる推計です。計画に基づく想定をお願い致します。	<p>歩行者流動調査を基に将来需要を見込んでおり、将来需要に対応した歩行者環境を整備してまいりたいと考えております。</p>	ウ
7	自由通路整備事業において、大規模計画の実施を希望します。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
8	街路事業において、個別の道路ごとによる交通量推計が必要である。また、道路そのものの位置の変更、見直しを求める。	<p>大規模事業評価自己評価調書12ページにおいて、今回整備する道路ごとの将来交通量を推計しております。</p> <p>また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ

9	自由通路整備事業において、大規模な整備事業の見直しを求めます。また、リニア駅が設置されることにより整備するものとは考えません。南北の一体化の為の事業であることを求めます。	いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
①-3 事業の優先性に関する意見 (3件)			
1	評価調書△及び×も必要と思います。事業の優先性には疑問があります。リニア開業による人流増加はあまり考えていないとのご説明ですが、実際はリニア開業の人口増がなければこの規模の開発が必要か疑問です。また、リニアの開業時期や実現性が見通せない中での事業着手は妥当性に欠けます。	評価は◎（適切な検証がされ、評価の視点を満たしている。）、○（概ね評価の視点を満たしている。）、△（評価の視点を満たさない。）の3段階で行いました。整備計画で示しているゾーニングや想定している容積率を基に将来の交通量を算出した場合、リニア中央新幹線の開業より、県立高校跡地の開発による交通量増大が見込まれていることから街路事業を含め、事業を進めてまいりたいと考えております。	イ
2	<p>かながわ都市マスタープラン（令和3年3月改定）より抜粋</p> <p>○リニア中央新幹線の間駅設置が予定されている橋本駅周辺などにおいては、県内をはじめ県境を越えて広域的に活動する人々の多様なニーズに対応するため、環境との調和・共生に配慮しながら、商業・業務施設、公共公益施設、文化・芸術施設など多様な都市機能の集積を図ることで、広域的な交流でにぎわう活力ある市街地を形成します。</p> <p><u>*広域的な交流でにぎわう活力ある市街地を形成される要因の説明をお願い致します。</u></p> <p>○橋本駅周辺において、近隣に集積する生産・産業機能を生かし、これらを基盤とした研究開発や、新たなビジネスの受け皿となる業務機能などの集積を図ります。また、町田・八王子など東京市部を含む広域的な交流連携の結節拠点として、集客力のある商業集積の再編、教育・文化機能などの強化を図り、活力ある拠点づくりを進めます。</p> <p><u>*集客力のある商業集積の再編され、教育・文化機能などの強化を図られ、活力ある拠点づくりが実現する根拠を説明して下さい。</u></p>	<p>今後、事業の説明においては、分かりやすい資料となるよう努めてまいります。また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
3	広域的な街路事業の見直しと、自由通路整備事業の拡大の見直しや産業機能ゾーンニングの具体的な計画を求めます。また、無電柱化だけが防災ではありません。J R 東海を含めた防災対策の具体的な計画案を求めます。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p> <p>また、防災の観点においては、安全で安心な環境を創出できるよう努めてまいります。</p>	ウ

①-4 事業の有効性に関する意見 (10件)			
1	人口減少社会及び低成長経済を考慮した予測値になっているのか、評価調書から読み解くことができません。たとえば投入費用と便益の計算に同じ社会的割引率を使用しているため、かなりおおざっぱな計算になっているように見受けられます。また、40年とか50年の長期にわたって割引現在価値を求めているため将来の不確実性を考慮するためのリスクプレミアムを入れるべきと考えます。評価調書の計算には十分なマージンを含めているというのであれば、そのマージンの妥当性について説明していただきたいと思えます。予期しない事象により判定に用いた数値から外れた場合のシミュレーションも追加すべきと考えます。計算結果が一つしかないというのでは検討が不十分と考えます。	費用便益分析につきましては、各事業に関連しているマニュアル（国土交通省発出）を基に便益項目、費用項目を設定し、算出しております。 そのため、今回算出したB/C（費用便益比）を計算結果としており、事業の有用性を示すB/C（費用便益比）が1.0以上であることから事業の実施が有効であることを確認しております。 なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	イ
2	リニアは完成のメドたっていない。静岡の問題、南アルプスの地質上困難な問題、残土処理の問題、シールドマン工事の事故問題、JR 東海の経営赤字問題、等々などやすく解決できない問題を抱えた事業である。出来るめども立たない物を見据えて市民の血税を投じるなど馬鹿げている。便益計算は全て絵に描いた餅であり市は余りにも無責任である。あってはならない姿勢。	リニア中央新幹線につきましては、開業年度は不透明な部分もありますが、神奈川県駅（仮称）の工事については順調であると伺っていることから開業を視野に入れながら都市基盤整備を進めております。また、費用便益分析につきましては、各事業に関連しているマニュアル（国土交通省発出）を基に便益項目、費用項目を設定し、算出したものでございます。	ウ
3	事業の有効性などの計算で、今後50年の人口、就業者数などの予測はいくらにしているのか。数字を示して根拠を明らかにすること。	現時点では50年後の人口、就業者数などの試算はしておりません。いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
4	事業の有効性は、どれも指標が1を超え総費用もとても少なく見積もられています。100軒以上の住宅を移転する費用がこんなに少ないということは、住民は半強制的に泣く泣く転居させられるのではないのでしょうか。ちなみに、私の知り合いは相原高校近くのマンションに住んでいて、移転対象に引っ掛かり嘆いていました。	費用便益分析につきましては、各事業に関連しているマニュアル（国土交通省発出）を基に便益項目、費用項目を設定し、算出するものであり、評価調書の「事業の経済性・効率性」に記載される概算事業費とは異なるものでございます。	ウ
5	事業の有効性（P17～P26）においても机上の空論に見えます。特に達成目標の具体的な施策の説明をお願い致します。	費用便益分析につきましては、各事業に関連しているマニュアル（国土交通省発出）を基に便益項目、費用項目を設定し、算出したものでございます。また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
6	費用便益分析の積算根拠の数字にて説明をお願い致します。具体的な下記事業ごとをお願い致します。 ① 土地区画整理事業 ② 街路事業（国道16号以西含む） ③ 自由通路整備事業	費用便益分析につきましては、各事業に関連しているマニュアル（国土交通省発出）を基に便益項目、費用項目を設定し、算出したものでございます。また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ

7	<p>事業の有効性          &lt;土地区画整理事業・街路事業・自由通路事業&gt;          (1) 達成目標は具体的な数値で示して下さい。          (2) 成果指標の基準値、目標値の根拠となる数値を示して下さい。</p>	<p>今後、事業の説明においては、分かりやすい資料となるよう努めてまいります。また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
8	<p>費用便益分析          &lt;土地区画整理事業・街路事業・自由通路事業&gt;          (1) 達成目標は具体的な数値で示して下さい。          (2) 成果指標の基準値、目標値の根拠となる数値を示して下さい。          (3) 算定数値の中身、便益項目の金額の内訳を教えてください。</p>		ウ
9	<p>事業の効果          &lt;土地区画整理事業・街路事業・自由通路事業&gt;          (1) 期待される効果が見えません。具体的な根拠を示して下さい。          (2) 従って事業の有用性が判断出来ません。          (3) 課題解決のための有効性の説明が理解できません。再度の説明会開催での説明を求めます。</p>		ウ
10	<p>街路・自由通路において、事業の有効性=費用便益分析の便益項目は、もっぱら走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少のみが取り上げられている。例えば大西大通り線の場合、これが162.5億円の便益と『換算』されているのだが、その算出根拠は不明である。本来、交通量予測にしても、リニアその他鉄道各駅の乗降客の増加、これによる地域経済への影響(事業所等の増加、雇用の増加、物流・人流の増加等)などの推計が前提になると思うが、これが全く行われていないので、現金換算された数字はこうしたものを積算したものではないのであろう。</p>		<p>費用便益分析につきましては、各事業に関連しているマニュアル(国土交通省発出)を基に便益項目、費用項目を設定し、算出したものでございます。</p>
①-5 事業の経済性・効率性に関する意見 (3件)			
1	<p>費用と効果は簡単に理解できないところです。予算に対して事業の進捗と共に多額に移行する例を多数見ます。故に費用について十分配慮ください。</p>	<p>橋本駅周辺整備推進事業の事業費につきましては、他市の事例やこれまでの事例を基に積算しておりますが、現時点での試算であることから今後、事業を進めて行く上では、コストの縮減に努め、国庫補助金や地方債等を活用しながら事業を進めてまいりたいと考えております。</p>	イ
2	<p>平成28年度作成の「広域交流拠点整備計画」に基づく事業に関わる評価とのことですが、記載されている事業費が現時点での見込み額。提示された金額はさらに増大するのではないかと</p>		イ

3	橋本駅周辺事業はコストを大幅に削ること。妥当性、経済性の評価は×です。		ウ
①-6 環境・景観への配慮に関する意見 (3件)			
1	37 ページ (6) 環境・景観への配慮【周辺住民の合意形成の取組】の中、橋本地区まちづくり会議で報告をしているとあるが、自治会の回覧等でその内容が住民に周知されていない。	橋本地区まちづくり会議の結果については市のホームページで掲載されておりますが、自治会に回覧はしていないため、事業の周知方法は今後検討してまいりたいと考えております。	ウ
2	説明書 (6) の環境・景観への配慮には道路整備後に植栽すると記載しているが、緑の保全とは程遠い。一旦壊した自然は簡単には戻らない。今ある環境保全を図ることこそ配慮と言える。	事業を進めて行く上で、グリーンインフラなど緑や防災に関する観点も検討し、安全で安心な環境を創出できるよう努めてまいります。また、本地区は「第2次相模原市水とみどりの基本計画・生物多様性戦略」において、緑化重点地区に設定されていることから、十分な整備を検討してまいりたいと考えております。	ウ
3	p 3 6 周辺住民の合意形成の取り組みについて p 16 地域、関係住民等の理解・協力状況 ・「・・・街路事業として整備することとなった方について個別説明を実施」は事実と異なるのではないかと ・「これらにより、事業に関係、関心のある方々へは事前に十分な説明や意見聴取を行っている。」いつ、どういう方法で説明されたのか、具体的に明らかにしてください。そうでないと説明そのものが疑わしくなります。	整備計画において重点地区と位置付けている箇所（相原高校跡地周辺）につきましては、当初、土地区画整理事業又は街路事業で整備することを検討しておりました。 その後の検討で、土地区画整理事業は区画整理を実施しないと宅地利用の増進が図れない範囲に限定し、整備済の小規模宅地は事業の区域から除外した結果、その除外した箇所を街路事業として整備するため、その周辺にお住まいの方々に個別説明を実施したものでございます。	イ
①-7 局内評価結果に関する意見 (2件)			
1	これからのまちづくりを考えると事業は推進すべきものと考えます。「環境・景観への配慮」が局内評価結果で「○」だったため、この部分もぜひ「◎」となるよう検討していただきたいと思えます。	環境・景観への配慮の視点については、今後まちづくりを進めるにあたっては更に検討すべき事項であると認識しております。	イ
2	事業の採算性やSDGsについては今後、周辺住民や関係機関と調整するとされており、「○」とするのは不適切ではないでしょうか。現時点で住民との協議は一部にとどまっており周知はされていないため、判定結果には疑問があります。	環境・景観への配慮について、今後、周辺住民の皆様や関係機関と調整しながら事業を進めてまいりたいと考えております。	ウ

②その他（橋本駅周辺整備推進事業に対する意見）※今回は大規模事業評価自己評価調書の意見募集のため事業に対する意見はまとめて回答致します。			
②-1 まちづくり全体関連（44件）			
1	市の新たなランドマークとなるような機能を期待します。市及び緑区の玄関口として、リニア利用者が目的地として降りて頂けるような街をがんばって実現して下さい。ハード面だけでなく地域の地域課題の解決にも結び付くような取組も併せて検討していただきたい。	<p>橋本駅周辺整備推進事業につきましては、相模原市総合計画の基本計画において重点取組のひとつとしており、行財政構造改革プランにおいても本事業は「推進する」と位置付けていることから、本市の未来を担う事業であり、将来にわたって持続可能なまちづくりを行う必要があると認識しております。</p> <p>事業を進めるにあたっては市民の皆さまのご理解、ご協力が必要不可欠なものであるため、丁寧な説明を心掛けて事業を進めてまいりたいと考えております。</p>	イ
2	リニアにより地域活性化、住みやすい街づくりをお願いします。		イ
3	住みやすい街にしてください。		イ
4	まちづくり期待しています。		イ
5	すべてによくなるには大変な道ですが、よくなるとよいです。		イ
6	橋本駅でどうかわるかが楽しみです。未来の橋本駅に来たいです。		イ
7	大きな事業は基本が大切です。成功している町をよくよく調べて大いに参考にしてほしい。せっかく京王、JRと横浜・新宿直結しているのに、駅南北の動線がよくない！！バス便も北口発ばかりを何とかしてほしい。双子多摩川の再開発は民間主体なのにすごいと思います。東急のやり方は参考になる。町づくりがうまい！！小田急・京王はへたくそ！！がんばれ！		イ
8	おおむね良いと思います。		イ
9	本大規模事業評価はリニア新幹線の新駅建設に伴うものであるが、リニア新駅を利用する人がどれほどいるかは不透明です。リニア新幹線建設に伴う利用者予想についても再検証が必要と考えます。とりわけ今後の人口減がどれほど考慮されているか、あるいはデジタル化に伴う行動変容も検討されるべきです。そもそも橋本駅周辺の道路整備は必要と考えますが、今回の巨額の費用を費やした道路整備はリニアに便乗した計画としか思えませんし、慎重な検証		イ

	<p>が必要です。この間、市は行財政改革として、住民サービスを低下させ各種施設の利用料を値上げしています。その一方で総額 538 億円もの費用をかけて整備するわけです。事業評価期間が 50 年となっていますが、50 年後にだれが責任をおえるのでしょうか。むしろ市の財政悪化を招き更なる住民サービスの低下を招くことが容易に想像できます。今、多くの自治体では、厳しい財政事情の中で知恵を絞って住民サービスの向上に努力しています。また、長く住み続けられ緑豊かに調和のとれた持続可能な街づくりに向け、住民と行政と一緒に奮闘しています。「相模原市に住んで良かった」と言われる、いえる街づくりに予算を向けるべきです。</p>		
1 0	<p>説明を受けた状況では是非実施してください。</p>	<p>橋本駅周辺整備推進事業につきましては、相模原市総合計画の基本計画において重点取組のひとつとしており、行財政構造改革プランにおいても本事業は「推進する」と位置付けていることから、本市の未来を担う事業であり、将来にわたって持続可能なまちづくりを行う必要があると認識しております。</p> <p>事業を進めるにあたっては市民の皆さまのご理解、ご協力が必要不可欠なものであるため、丁寧な説明を心掛けて事業を進めてまいりたいと考えております。</p>	イ
1 1	<p>市の財政状況が厳しく、将来のために市民への負担を様々課し、市民サービスの劣化も進むプランが去年発表されたばかりである。市民の暮らしは我慢を強いて、不確実性の高いリニア関連に大金を使うとは全くつじつまが合わない。</p>		イ
1 2	<p>とにかく早くしてほしい。</p>		イ
1 3	<p>相模原の財政が厳しいとして、さまざまな施設や事業の取り組みが廃止される中、莫大な費用をかけて、見通しが立たないリニア開通に伴う駅周辺の街づくりを進めることに正当な評価を与えることはできません。貴重な税金を使用してほしくありません。状況や事情が変わったのです。もうやめられないではなく、将来に禍根を残さないよう、立ち止まり、見直してくださることを切望します。</p>		ウ
1 4	<p>現在の街づくり課のプランでよいと思います。</p>		イ
1 5	<p>リニアと道路の整備がどちらも円滑に進むよう期待しています。</p>		イ
1 6	<p>橋本が元気になる計画を期待しています。箱物はあまりいらなそうです。</p>		イ
1 7	<p>リニア新幹線事業は、仮に工事が終わっても、日本の国土、自然環境に修復不可能な傷跡を残し、沿線住民や事業者に多大な損害を</p>		ウ

	<p>与える。運航が始まったとしても、事故などのため長期の休止で収益が上がらず、長期の赤字を抱え込む可能性が大きい。3兆円を融資した国への返済が不可能になれば、納税者である一般国民に損失を与えることになる。従って、相模原市は、このような愚策への協力を続けるべきではない。橋本駅周辺整備事業は、リニア新幹線事業の一環として始められた。しかし、この新幹線事業が根本的な欠陥を持つことは、これまでに述べた通りである。残念ながら、相原高校移転、その他橋本地区の関連事業は進行中である。だが、リニア新幹線事業が、先に示したような欠陥事業だとすれば、ここでいったん立ち止まり、様子を見て、橋本地区の街づくりをどうすればよいか、周辺の住民や事業者を含む市民のあいだで、新たな議論を始めるべきではないか。相模原市の英断をぜひ望みたい。</p>	
18	<p>緑区の発展のためには絶対に進めるべきと思う。デパート、銀行がなくなると困るので相模原の中核となる地域区だと思います。</p>	イ
19	<p>橋本駅周辺整備推進事業はリニア鉄道駅開設に伴う事であり、相模原市の経済未来都市として早期開通に向けた都市像を早く掲示して下さい。経済界・団体・中小企業・零細・個人事業主の声、若い経済者の声を聞き実現してください。※調査データ(各種)の取得方法について疑義。腑に落ちない。</p>	ウ
20	<p>538億円もの膨大な経費を投じて「橋本駅周辺整備推進事業」を行う必要はなく、止めるべきです。自然・住環境や地域コミュニティーを壊すことにもなりかねません。一方で、市民には「行財政構造改革プラン」で、市民サービスの削減や市民負担増を次々と押し付けながら、このような大規模開発に市民の税金を投入するのは止めてください。</p>	ウ
21	<p>リニア新幹線は、東京～名古屋間の開業は2027年(R9)目標であるが、静岡県の水問題だけでなく、トンネル掘削土処理(廃棄場所、汚染土)、死傷事故を起こす工事、都市部の大深度地下工事、人口減少・コロナ禍による経営危機等多くの問題を抱え、開業時期は誰も見通せていない。そのようなリニア開業を前提した再開事業に数百億円も投資を行うことは、相模原市の財政的リスクが大き過ぎる。市民合意なしに事業を進め、失敗したときのツケを市</p>	ウ

橋本駅周辺整備推進事業につきましては、相模原市総合計画の基本計画において重点取組のひとつとしており、行財政構造改革プランにおいても本事業は「推進する」と位置付けていることから、本市の未来を担う事業であり、将来にわたって持続可能なまちづくりを行う必要があると認識しております。

事業を進めるにあたっては市民の皆さまのご理解、ご協力が必要不可欠なものであるため、丁寧な説明を心掛けて事業を進めてまいります。

	民に押し付けることはしてはならない。		
2 2	市民に身近な施設などを削らないと、今できていることもできなくなると800億円もの削減を打ち出しながら、一方で大規模事業で市費だけで300億円を使うのは理解できない。その結果、固定資産税3億円を目指すというのは、効率が悪い。		ウ
2 3	来年度(令和5)に事業認可し、順次事業に着手するとしている。自己評価調書の概要<目的>には①土地区画整理事業③自由通路事業も含まれていたが、今回説明が省かれている。令和4年度中にその二つの事業に対する意見は、説明会を開いた後、募集するのか。自由通路事業に90億円というのは、イメージがわからないし理解できない。		ウ
2 4	橋本がもっと変わるというのが楽しみです。とつても大規模な事業なので大変なのですが5年後がとつても楽しみです。	<p>橋本駅周辺整備推進事業につきましては、相模原市総合計画の基本計画において重点取組のひとつとしており、行財政構造改革プランにおいても本事業は「推進する」と位置付けていることから、本市の未来を担う事業であり、将来にわたって持続可能なまちづくりを行う必要があると認識しております。</p> <p>事業を進めるにあたっては市民の皆さまのご理解、ご協力が必要不可欠なものであるため、丁寧な説明を心掛けて事業を進めてまいりたいと考えております。</p>	イ
2 5	今回の大規模事業は、500億円以上も税金をかけるのに、南区にとつてはまったくメリットを感じられないことです。さらに、その事業の内容が橋本駅周辺に主に道路を5本つくるだけで500億円以上もかかるというのですから驚きです。将来、リニア新駅ができることを見越しての駅周辺の再開発と思いますが、疑問だらけです。		ウ
2 6	本事業はリニア新幹線開通を前提としています。リニア計画は当初より遅れており、2027年名古屋まで開通はあり得ない状況です。沿線各地で反対運動が広がっており反対しているのは静岡だけではありません。実現の見通しが不確実なリニアを前提のこの橋本駅周辺整備計画は納得できません。		ウ
2 7	以前川崎駅前のマンションに住んでいました。その開発が民間・市等で行われ利益があり、市が活性化していきましたのでぜひお願いしたいのです。又、緑地も多めにした建物がほしいです。やはり橋本が栄えていくには何らかの事業が欲しいと思っていました。人口が少なくなるのに大型プロジェクトができ楽しみにしています。		イ
2 8	リニア事業には、トンネル掘削ルート、掘削残土処分、水環境、高架橋建設、残土ヒ素検出、地元自治体事業費負担など多くの問題		ウ

	が続出しています。相模原市も「橋本駅周辺整備推進事業」計画に、事業費 538 億円のうち、330 億円もの巨額の市費を投入することになっています。そもそも、新型コロナ感染パンデミック、地球温暖化危機、ロシアのウクライナ侵略、大型地震頻発などの現状下、経済の混乱が心配です。リニア新幹線のような大規模事業開発方式は時代に合いません。不要不急の事業は見直すべきです。	<p>橋本駅周辺整備推進事業につきましては、相模原市総合計画の基本計画において重点取組のひとつとしており、行財政構造改革プランにおいても本事業は「推進する」と位置付けていることから、本市の未来を担う事業であり、将来にわたって持続可能なまちづくりを行う必要があると認識しております。</p> <p>事業を進めるにあたっては市民の皆さまのご理解、ご協力が必要不可欠なものであるため、丁寧な説明を心掛けて事業を進めてまいりたいと考えております。</p>	
29	交通計画は早急に進めるべき。リニア駅関連は JR、京王と十分話し合い、南北の回遊性を重視してほしい。くれぐれも新横浜のようにならないように。駅舎は有名建築家に依頼してほしい。個人的には緑化に力を入れてほしい。橋本から宮ヶ瀬などの景勝地に行きやすくなるような工夫もしてほしい。相模原駅前のスタジアム、アリーナ計画を 3 年以内に完全させてほしい。		ウ
30	説明内容には賛成致します。今後の発展を楽しみにしています。		ウ
31	今ある橋本のまちとの連携を大切にしながら、前向きに進めていただければと思います。		イ
32	リニアにかこつけた「まちづくり」よりも、緑豊で人にやさしいまちづくりを期待しています。①相原高校の植樹林を伐採したことからはじめた計画が失敗です。神奈川がという前に主体と位置は相模原市に存在しているので。②伐採した樹木から得られた「利益(業者の)」についても報告してほしい。		イ
33	北口駅は緑が少ないので南口は緑あるまちづくりをお願いします。	<p>今後まちづくりの検討において、整備計画で位置付けている「緑と憩いの軸」を活用し、緑の自然環境と市街地が調和した空間確保を目指してまいります。</p> <p>また、本地区は「第 2 次相模原市水とみどりの基本計画・生物多様性戦略」において、緑化重点地区に設定されていることから、十分な整備を検討してまいりたいと考えております。</p>	イ
34	橋本エリアは市内での緑被率がワースト 1 なので、新しい街では緑を多くしてワースト 1 の汚名を返上してほしい。コンクリートジャングル・ビル風では住みにくいです。老若男女がいこえる公園(なるべく大きく、防災にも役立つ)や広場が要と思う。これからの事業には巨額の税金が使われるので不公平感を持たれないよう、また、時代に合わせた街づくりをしてほしいです。		イ
35	駅周辺は現在でも過密な状況なので、用途地域も含めゆとりある駅前前の街にしてほしい。高層やビル群はもう不要。車優先ではなく、		イ

	歩行者や自転車、子どもから高齢の方まで安全に暮らせる街にしてほしい。緑区なのに、開発のため「緑」が減りました。「緑」のあるやさしい街を望みます。		
36	これからの人達が住みやすい環境で色々考えておられると思いますが、緑のある(植物)町をお願いします。(安全で気持ちのよい環境で)。期待しています。		イ
37	住宅街との調和のため、周囲に緑地・植栽を配するとよいと思う。		イ
38	相原高校の時のような緑多き所も必要と思います。※寿橋は私が移住した折は山咲いっばいで春は心が弾みました。それが現在はほんのわずかで寂しい限りです。町田に30年住み、来た時は路上にゴミがたくさん投げ捨てられていたり、ひどい所に(醜い)と思いましたが、今はきれいになりました。※並木は現在のイチョウのように枝切りばかりにしないような相模原市らしい木を。	今後まちづくりの検討において、整備計画で位置付けている「緑と憩いの軸」を活用し、緑の自然環境と市街地が調和した空間確保を目指してまいります。 また、本地区は「第2次相模原市水とみどりの基本計画・生物多様性戦略」において、緑化重点地区に設定されていることから、十分な整備を検討してまいりたいと考えております。	イ
39	植樹帯で緑化、緑と憩いの軸において樹木や芝生を配置し、緑豊かな空間を創出するというのには、相原高校の緑を知っている方には、むなしくおざなりな印象を受ける。緑少ない橋本駅周辺の環境に道路を何本もつくるなら、本気で緑化に取り組むべきだ。		イ
40	クスノキ開校記念樹を保全した「まちづくり」を希望します。	整備計画において、クスノキ周辺の土地を複合都市機能ゾーンに位置づけ、都市機能の集積を図ることとしていることから、クスノキを現在の位置に残すことはできず、さらに、樹勢の衰退が進行していることや移植に多額の費用をかけても活着しない可能性があることから、別の場所に移植し、活用することもできないとの結論に至っております。なお、本地区は「第2次相模原市水とみどりの基本計画・生物多様性戦略」において、緑化重点地区に設定されていることから、十分な整備を検討してまいりたいと考えております。	ウ
41	せめて相原高校のシンボルツリークスノキを残し、活かしたまちづくりを市議会、市民参画で作成するべく一旦事業の中止と見直しを切に求めます。		ウ
42	広域交流拠点整備計画で策定された「相原高校の緑豊かな空間を継承した空間」を実現するため、同校開校記念樹のクスノキを保存し、そのまわりを防災にも使える緑あふれる公園広場にしてください。		ウ
43	自然と調和した美しいまちづくりをしてください。 旧相原高校には樹木も多く、駅前にありながら野鳥やタヌキなどが生息し地域の住民にとっては憩いの場でした。 唯一残ったクスノキはシンボルとして残してください。緑が多く、		ウ

	自然を感じさせるデザインの街にしていきたいです。 また、クスノキについては多くの住民が残してほしいと希望しています。	整備計画において、クスノキ周辺の土地を複合都市機能ゾーンに位置づけ、都市機能の集積を図ることとしていることから、クスノキを現在の位置に残すことはできず、さらに、樹勢の衰退が進行していることや移植に多額の費用をかけても活着しない可能性があることから、別の場所に移植し、活用することもできないとの結論に至っております。なお、本地区は「第2次相模原市水とみどりの基本計画・生物多様性戦略」において、緑化重点地区に設定されていることから、十分な整備を検討してまいりたいと考えております。	
4 4	100年クスノキを中心にした樹木の多い関内の様な公園づくりを望みます。どんな公園が良いか子どもから若年、年配者に聞くこと住民参加をしましょう。		ウ
②-2 土地利用関連 (31 件)			
1	駅前土地の利用方法の案。①神奈川には大きい学会を開ける所がみなとみらいばかりなので、そういうホール、コンベンションセンターのようなものがあると多くの方が訪れると思います。(コロナでいろいろかわってはきてますが・・・) ②京王線の駅やリニア駅への移動距離が長い気がするので、足の悪い人にも優しい動線をお願いします。	今回の大規模事業評価では都市基盤整備の計画について大規模事業評価委員会に諮問をしております。 都市基盤の配置が決まり、今後、導入する機能などについては、土地利用の誘導方針を作成していく中で、改めて土地利用に関するご意見をいただく機会を設けたいと考えております。 なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	イ
2	旧サティ等でかなわなかった、相模原市のへそとなるべく、百貨店、ホテルを入居させた駅ビルが必要と考える。 南北のバスセンターを集約した大型バスセンターが必要。		イ
3	今後は無いと思われる広大な土地の有効利用を。細かく分割するような事業にはしてほしくない。大きい公園として利用(○災害時の避難場所に。○都市の発展が期待出来るイベント開催などが行えるスペースの確保。○外国の大都市などある公園がうらやましい。近隣の方々も来援してもらえるような(是非そのようなセンスを取り入れてほしい)など、人間が生き生き出来るような新しい都市づくりをお願いします。		イ
4	自動運転車が通れる道路にしてほしい。		イ
5	公園での散歩道やジョギング道路は市民の健康にとっても大切な要素です。橋本にはそのような緑が多い公園が少なすぎます。子育て		

	て世代が多いので十分にそれらを組み込んで事業を進めてください。		イ
6	防災に迅速に対応可能な土地計画をお願いします。新しいバスターミナルの建設があると言っていました。そこに長距離バスなども停まれるようにできるとよいと思います。		イ
7	展望台、オフィスではなく、コワーキングスペース。あんまり派手なものを作ると失敗するかもしれません。北口と南口の回遊性を上げるなら、北口の開発もした方がよいと思った。		イ
8	賛成です。①バス停が（北口）が狭いので、南口には是非大きく設置してほしい。②アリオ等のアクセスがわるいので歩行者専用のアクセスを考えて欲しい。③公共施設はいらぬ。	<p>今回の大規模事業評価では都市基盤整備の計画について大規模事業評価委員会に諮問をしております。</p> <p>都市基盤の配置が決まり、今後、導入する機能などについては、土地利用の誘導方針を作成していく中で、改めて土地利用に関するご意見をいただく機会を設けたいと考えております。</p> <p>なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	イ
9	せっかくの再開発ですので、地域住民（おとしより）の方が安心して散歩できる空間にしていきたいです。		イ
10	リニア周辺にバスセンター（ここから箱根、日光、湘南方面、その他の地区）が出来る案もあると聞きました。新宿にあるバスセンターを持ってくる。可能にして欲しい。		イ
11	今現在、橋本駅を利用していますが今後リニアが開線された際、北口、南口の自由通路がどうなるのか、又、リニア、JR京王の今後の関係や道路の再設など新たに知ることが出来た。その中で感じた事として、都内のような混雑しているような環境にならないと良いと感じた。市民もそうだが、多方面から来られた方にも過ごせるような環境作りになると良いと思った。		イ
12	ショッピング、観光客の為だけではなく、地域で生活する人が暮らしやすい街にしていきたい。歩き易く、横断歩道や段差、階段を昇り降りしなくても用事が済ませられるようになればと思います。車が平面を通行して歩行者が横断歩道橋や地下道を通るのはどうなのでしょう。		イ
13	商業誘致の際は同じような店の2・3号店の出店ではなくレア度が高い店が入るように頑張ってください。アリオとミウイの店舗が結		

	局似通ってしまっているのでは、リニアの駅に入る店は全国的なニーズに応えつつ、この周辺では橋本にしかないような商業施設になることを願います。	<p>今回の大規模事業評価では都市基盤整備の計画について大規模事業評価委員会に諮問をしております。</p> <p>都市基盤の配置が決まり、今後、導入する機能などについては、土地利用の誘導方針を作成していく中で、改めて土地利用に関するご意見をいただく機会を設けたいと考えております。</p> <p>なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	イ
14	これだけの立地の優れた地区の世紀の大事業なので建設時から将来のあるべき姿（建前だけでなく本音の）について常に見直しながら進める事。		イ
15	一般の送迎者の位置を便利な所に。		イ
16	リニアのタイムシフトに対応した街作り。 バス（全国）のハブとして計画せよ（バスアンドライド）。		イ
17	具体的に音楽堂、博物館（県立）。県北に県民楽しめる文化施設を作って欲しい。近くの住民です。		イ
18	玉美大に通っております。学生が展示できるようなギャラリーのようなものがあれば、とても栄えると思います。アートに特化した設備に期待します。		イ
19	相原高校跡地に50Fのマンションはいらない！！		イ
20	整備終了がR15で駅の完成より遅くなるので速めてもらいたい。駅ビルを京王とJRで共同して50階位のビルを建ててもらいたい。		イ
21	現在のバスターミナルのアクセスが悪いため改善できないか。可能であるならば南北を統一して1つのターミナル化することをもさくしてほしい。		イ
22	健康増進につながる施設等がほしい。明るく人の流れがスムーズになるよう留意して頂だい。		イ
23	南口広場として潤いの環境を考えてください。		イ
24	土地区画整理事業に関して P9事業の妥当性 ・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形成をもっと具体的にしてほしいと思います。		イ

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・どのくらいの企業誘致が期待できるのか、もしハコものばかりを建てる考え方であれば今後の時代に求められると思いません。</li> <li>・今の子どもたちが希望をもてる、外からも来たいと思えるものをつくってほしいと思います。</li> <li>・これから求められる豊かさ、ここから発展していける可能性、そういった余裕が多いほうが、外野からみても魅力的になるはずで</li> <li>す。</li> <li>・この緑区の「橋本」にできる意味を考えました。人、マーケット、まち、自然の循環、これらをつなぐような空間としてとっても大きい広場（公園程度では他と変わらない）が必要だと感じます。かといって、空間だけつくっても何も生まれないので、小商い、企業も参加でき、街の人と人がつながるコミュニティがうまれる取組をしていくといいと考えます。自然も近くにある緑区、これからさらに重要な接点だと思います。</li> </ul>		
25	駅周辺には子どもたちがあそべる公園がないので防災にも役立つ公園をぜひ。	<p>今回の大規模事業評価では都市基盤整備の計画について大規模事業評価委員会に諮問をしております。</p> <p>都市基盤の配置が決まり、今後、導入する機能などについては、土地利用の誘導方針を作成していく中で、改めて土地利用に関するご意見をいただく機会を設けたいと考えております。</p> <p>なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	
26	スケボー、バスケのコートのスペース作って欲しい。防災公園。		イ
27	整備事業理解しました。駅周辺は小中学校も多いため、そこに配慮した商業施設を検討していただきたい。		イ
28	ブランディングを考慮しておしゃれで高級感のある町造りを考えてください。（現在の橋本は住みやすいですが高級感は今一つなので）		イ
29	リニア開業時のまち並みがどの様になるのか、未来像を早く見てみたい。最新技術を活用した IT タウンを体験できれば、もっと具体的な意見を出せると思う。		イ
30	事業を実施する上は大賛成です。①南北への道路を確保してほしい。②特に駅前広場を大きく災害に強い街作りをお願いする。③神奈川県、JR、京王線も乗降客を多く利用する。		イ
31	要約版において、橋本駅周辺整備について、「『広域交流拠点整備計画』に基づき、土地区画性事業や街路事業、自由通路整備事業		ウ

	<p>の都市基盤整備を推進します」と、周辺整備は、都市基盤整備に限定する（街路、自由通路以外の「橋本駅周辺整備事業」はない）と宣言しているわけである。広域交流拠点整備計画には、複合都市機能ゾーンやものづくり産業ゾーンなどを配置する土地利用計画としていたが、実際に、今次「周辺整備推進事業の概要と位置図」には、複合都市機能ゾーンの予定地だったところに、橋本西通り線が予定されており、2つのゾーンは位置づけられていない。都市基盤整備に限定することは、「広域 交流…計画」と乖離しているわけであり、そのことを明確にすべきである（3月7日の説明では、都市基盤整備と並行して行うとの回答があったが）。</p>	<p>今回の大規模事業評価では都市基盤整備の計画について大規模事業評価委員会に諮問をしております。</p> <p>都市基盤の配置が決まり、今後、導入する機能などについては、土地利用の誘導方針を作成していく中で、改めて土地利用に関するご意見をいただく機会を設けたいと考えております。</p> <p>なお、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	
②-3 街路事業関連（18件）			
1	<p>道路を作るときは橋本南側だけでなく、他の町との関連で考えてほしい。16号で、線路で、分断されているなど。良くなってきていますが、混むところは混む、大回りなど。</p>	<p>街路事業につきましては、現状、断続的な渋滞が発生していることや開発における将来交通量を踏まえ、それらを捌くために必要な道路の幅員や車線を設定しております。また、リニア駅上部に道路を重ねることでまちの分断を防ぎ、宅地の合理的な土地利用を可能としており、圏央道相模原インターチェンジからのアクセス道路や駅周辺の道路を整備することで広域交通ネットワークの形成を図りたいと考えております。なお、整備にあたっては両側歩道や自転車レーンなど歩行者等が安全で安心した歩行空間が確保できるよう努めてまいります。</p>	イ
2	<p>通学路などもあると思うので子ども達が安全に通行できる道路作りをしてほしい。</p>		イ
3	<p>リニア新設に伴う周辺の道路環境の整備は急務の課題であり、ぜひ進めてほしいが、リニア新設から時間が経ち過ぎるのが残念。道路環境の整備にあたっては環境問題への影響を最小限にすべく、地下化その他の対応も考えてほしい。</p>		イ
4	<p>駅前道路は将来を見据えて6車線での整備が必要。</p>		イ
5	<p>16号方面を計画必要（津久井とのアクセスをノンストレス）</p>		イ
6	<p>道路の幅をできるだけ4車線に。</p>		イ
7	<p>49m道路を中心に渋滞する。</p>		イ
8	<p>R16号へのアクセスで詰まる事が現状多く、これに対する対策が不十分に見える。</p>		イ

9	道路計画について、特に大西大通り線は問題の新設路線である。相模原市は、一旦中止し、必要性を含めた議論や現実的な代替案を住民や市民と話し合っ出て見出す汗をかくべきである。将来交通量推計はたったの7700台/日（人口減少社会ではそれも過大な見積もりかもしれない）にもかかわらず、多額の土地取得費用を要して、多数の住民に立ち退きを迫るもので、特に高齢者の終の棲家を奪い、人生設計を狂わせ、街を壊すものである。	街路事業につきましては、現状、断続的な渋滞が発生していることや開発における将来交通量を踏まえ、それらを捌くために必要な道路の幅員や車線を設定しております。また、リニア駅上部に道路を重ねることでまちの分断を防ぎ、宅地の合理的な土地利用を可能としており、圏央道相模原インターチェンジからのアクセス道路や駅周辺の道路を整備することで広域交通ネットワークの形成を図りたいと考えております。なお、整備にあたっては両側歩道や自転車レーンなど歩行者等が安全で安心した歩行空間が確保できるよう努めてまいります。	イ
10	説明を受けた道路、通路の計画は妥当であると考えます。可能な限り広い道路であることを願います。但し、歩行者保護は当然。		イ
11	リニア駅に乗るためにやってくる人は、駅を乗り継いでくる人々がほとんどだと思います。なぜ道路の新設や拡張が必要なかわかりません。		イ
12	140～150世帯が立ち退きを余儀なくされるのは大変なこと。一部の方だけが知り、当事者は知らないという事実は用地買収にも影響する可能性があるのでは？西橋本はリニアのルートにもあたっている。もっと丁寧に説明していくべきだ。用地補償費が142億円で工事費が22億円、道路計画とはこのようなものなのか。1.5km短縮のために174億、この道路必要ないと思います。		イ
13	橋本駅周辺整備、要は道路づくりのこの計画は時代錯誤と考えます。経済成長期ならいざ知らず、社会はもう少子化、人口減少、経済は右肩下がり、かつてのような車優先の道路づくりは方向転換の要所です。本市はSDGを掲げ2030年には2013年比CO2 30%削減を目指しているはず、車の増加は間違いなくCO2排出増となり大気汚染を際し異常気象、気候変動へとつながり更なる大規模災害となつて返ってくることとなります。また、この計画は多くの地域住民を立ち退かせることになる。基礎自治体である市の役割は市民生活を守ること、市民生活重視でなければならない。地域住民の生活を破壊しての道路づくりは見直しを求めます。		イ
14	市は以前、リニアが名古屋まで開通した後に大西大通り線を具体化すると言っていたが、なぜ早めて道路を造るのか。リニア線の真上に幅22メートルの道路を新設すると多数（約150戸）の立ち退		

	<p>きが発生し、用地補償費だけで142億円かかる。地域が分断されコミュニティが壊される。生活道路が破壊され不便になり、周辺の環境破壊と新たな自動車の騒音、排気ガス被害が出る。莫大な市税を投入するために行財政構造改革を実施して、必要なインフラ整備・補修の切り捨て、市民サービスが切り捨てられる。この事業の必要性、妥当性、優先性など全ての項目に×です。</p>		イ
15	<p>事業のうち（仮称）大西大通り事業の対象となる地区の地権者は今回の道路新設事業により自己が苦勞して作りえた土地や家屋を喪失する事態に直面する。その地権者が不在のままのまちづくり・会議・懇談会による決定、あるいは答申は個人の財産・生活を無視したもので受け入れられない。事業のうち大西大通りは現存の橋本変電所交差点から東西に延びる道路の拡幅（東西併せ4車線にすること）で十分である。この道路はリニア（仮称）神奈川県駅の南に接している道路でありリニア利用者の利便性はいささかも減じない。しいて交通の混雑緩和の点では、現存の道路がスーパービッグの手前で突き当たりとならないように橋本相原線に出来得る限り直近で交差するよう西へ延伸することが、住民地権者に対する損害の減少なることを考慮すべきである。なぜリニアのトンネル上に新設するのか、なぜより多くの地権者に損害を与えるのか、我々市民からすれば、貴重な市の財政の支出である、市の財政は窮乏していると聞いている。なぜ迂回してより多額の支出をされるのか。</p>	<p>街路事業につきましては、現状、断続的な渋滞が発生していることや開発における将来交通量を踏まえ、それらを捌くために必要な道路の幅員や車線を設定しております。また、リニア駅上部に道路を重ねることでまちの分断を防ぎ、宅地の合理的な土地利用を可能としており、圏央道相模原インターチェンジからのアクセス道路や駅周辺の道路を整備することで広域交通ネットワークの形成を図りたいと考えております。なお、整備にあたっては両側歩道や自転車レーンなど歩行者等が安全で安心した歩行空間が確保できるよう努めてまいります。</p>	イ
16	<p>P17 地域、関係住民の理解・協力状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の道を使わず、道路新設案があることにも疑問があります。どうなのでしょう。リニアの上を通したい（逃げ道をつくる）だけにしか見えません。</li> <li>・挟まれる住民はどれだけ排気ガスの影響を受けるのでしょうか。</li> </ul>		イ
17	<p>評価調書2ページの地図について（道路）</p> <p>橋本駅北口と南口をつなぐ道路が「大山街道」と「やすらぎの道立体」しかない。南北の行き来の車と橋本外からの流入の車が集中してしまうので周辺道路の渋滞が心配。現状より橋本への出入りが困難になるのではないか。</p>		イ

18	南北の道路の交通の便も考えてほしい。路駐対策もしっかりしてほしい。道路の区画はよく練られていると思う。		イ
②-4 自由通路整備関連 (9 件)			
1	リニア事業には反対していますが、南口の自由通路は良いと思います。自転車も人も通りやすい広いスペースをお願いします。	自由通路の整備につきましては、リニア駅と在来線、在来線同士の乗換利便性だけでなく、駅南北の動線を確保することでまちのにぎわいにも寄与することや現在、ピーク時において混雑していることから将来自由歩行が可能となる幅員で整備してまいりたいと考えております。また、いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	イ
2	橋本駅川だけでなく、北東側（横浜側）にも自由通路が欲しい。		イ
3	南北の共通路（通行し易い）特に大切と思う。		イ
4	自由通路をアリオまで伸ばしてほしい。		イ
5	皆さんにとって便利になるよう考えてほしい。駅前なので交通（車と電車の乗換え、歩行者の便等）がスムーズになるように。		イ
6	乗換えはなるべく短く。		イ
7	橋本駅南口の商業施設や建物など具体的な計画が進むと良いと思いました。南北通路の利便性向上はぜひ推進してほしいです。		イ
8	自由通路整備事業は駅南北の往来拡張整備に90億円かけてにぎわいづくりですか。現状のままでいいのではありませんか。		ウ
9	自由通路整備事業に90億円かかる根拠を示して欲しい。JRや京王に応分の負担を求めるべきである。事業の必要性は×である。		自由通路の概算事業費につきましては、他市の事例を参考に積算（㎡単価×面積）しております。また、費用負担については「自由通路の整備及び管理に関する要綱（国土交通省 平成21年6月）」に基づき協議をしております。
②-5 京王駅移設関連 (7 件)			
1	京王線の駅の移設を前提に今回の事業を計画しているようですが、京王電鉄の態度はまだ未定と聞いています。京王線の移設がなければ駅前広場の賑わいも減りますし、道路の有効性にも影響があるのではないかと思います。京王等の調整は早期の段階で行うべき	京王駅移設につきましては、現時点で決定しておりませんが、広域交流拠点計画において駅移設を前提としたまちづくりを検討しており、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	イ

	と考えます。	周辺のにぎわい形成などに寄与することから、引き続き、役割分担や費用負担について協議を進めてまいりたいと考えております。	
2	京王線が遠くなるので京王線の西口の改札を作ってほしい。北口がさびれない町作りをしてほしい。		イ
3	コストが莫大にかかると思われるがそれだけかけても見返りが得られるか心配。京王線に移すのは反対。		ウ
4	具体的な説明もなく、京王線の移動の考えているようですが、京王電鉄の意向はどのようなのでしょうか。市行財政構造改革プランで赤字と言う中でこの計画はあり得ないでしょう。		ウ
5	乗り換えの時間短縮ありがたい。北口と南口両方が賑わう橋本、特色の異なる魅力ある駅に！		イ
6	京王近い気 OK		イ
7	京王線駅舎の移設は必要ないと思います。市が費用を負担することはあってはならないことです。京王線駅舎移設に予算をさくよりも、廃止の方針が示されてしまった施設等の中に市民に必要なものがほかにいくつもあります。		ウ
②-6 事業の周知等について (32件)			
1	橋本周辺が大きく変ることを知らない市民が多いと思われる。魅力ある橋本エリアになっていくために、市民への説明はもとより、どのような町をのぞみ、機能をのぞむのかを市民と一緒に考える場をつくる必要があるのではと思う。行政が一方向的に考えないようにしてほしい。	<p>今回は大規模事業評価の自己評価調書に関する意見聴取を行いました。</p> <p>募集にあたっては市ホームページ、広報さがみはら、SNSでの周知や市民説明会（説明会資料の動画配信含む）やオープンハウス型の市民説明会を行いました。今後予定している都市計画決定に係る手続や測量においては、事業の詳細についてご説明をさせていただきたいと考えていることから、周知や開催の方法につきましては、事業に影響する対象者へのポスティングなどそれぞれ適切に対応できるよう検討しております。</p>	イ
2	リアの時は何ら広く説明されなかった。今回は説明を聞くことができたが、進めることを前提としての説明であり、良し悪し以前に思える。今回ののは良い試みと思うが早急ではないか？ 今回の事業の影響を受ける所に住んでいるため、不安が大きい。		イ
3	計画推進ありきの説明や資料に終始している。地元住民への説明も決定を推進するかたちでしかなく周辺住民に対しては影響の考慮も説明も不十分。地権者への説明しかないのは（考えていない）		イ

	議論以前の話と思う。意見募集も路上アンケート程度の方法でまともな説明と言えるレベルに達していない。		
4	南口は混雑がはげしく早期に実現してほしい。地元住民への説明も必要。		イ
5	○事業の概要の市民への説明不足 ○全戸ポスティングなど手段は色々ある。 ○駅前での意見書では良い意見しか得られない。 ○事業の投資対効果がなければ良否の判断はできない。 ○なぜ事業をすすめるのか、市民のデメリット・メリットの見える化。		イ
6	大規模事業の情報、もっと知りたいです。	今回は大規模事業評価の自己評価調書に関する意見聴取を行いました。	イ
7	事業の進捗状況を適時広報してほしい。	募集にあたっては市ホームページ、広報さがみはら、SNSでの周知や市民説明会（説明会資料の動画配信含む）やオープンハウス型の市民説明会を行いました。今後予定している都市計画決定に係る手続や測量においては、事業の詳細についてご説明をさせていただきたいと考えていることから、周知や開催の方法につきましては、事業に影響する対象者へのポスティングなどそれぞれ適切に対応できるよう検討しております。	イ
8	こういった説明会の開催はとても評価できる。以前 JR 東海による工場の説明会にも訪れたが、相模原市として行うより身近な道路などの整備について知ることができ良かった。北口の開発から 20 数年経ち、北口にも良い影響が出たらいいなとも思った。		イ
9	一般市民もこのアセスメントに参加できる仕組みを確保すること。		イ
10	本当に町のために役立っているかわからないけど、地元住民たちの意見も聞き入れた方がいいと思います。		イ
11	事業実施については、地元住民の方々への説明する場を作って進めて行ってほしいです。		イ
12	評価、計画など、発表出来る段階ですみやかに目につく場所（例に広報さがみはら）などで周知してほしい。		イ
13	大西大通り線を対象とする対象住民への説明を適切に行ってください。3/11 説明会の事業案内はいただけていませんでした。西橋本自治会館での説明会開催を希望します。特に現状の具体的な計画の場所の説明。当初の計画では既設道路の拡幅となっていました		イ

	が、今回の計画ではリニア線の真上と図示されています。		
14	市民の暮らしより大型開発を優先させる市の計画には反対です。市民サービスを削減し、逆に市民の負担を増すリニア中央新幹線は中止すべきです。また、地元住民への説明は適切に行ってほしい。		イ
15	反対します。駅・スーパーに交通の便が良いのでいまさらこの年になって知らない土地で生活する事なんて無理です。とにかく地元住民に説明してください。		イ
16	○住民説明会は必ず開いてほしい ○そもそも反対である		イ
17	評価調書の（仮称）大西大通り線について、用地買収を計画している住民を対象に説明会を開催してほしい。仮に道路計画の用地に自宅がかかっているのであれば、市民説明会の案内を事前にしっかりと周知して頂きたいです。	今回は大規模事業評価の自己評価調書に関する意見聴取を行いました。	イ
18	時間をかけて説明して、地権者、市民などのステークホルダーと合意をとること。 この橋本駅南口の大規模再開発事業は、立退きなどの関係者は勿論のこと、多額の税金を使用する事業であり、今回の約1か月の周知では、自分が立退き対象であることも知らない地権者も多く、拙速である。そのようなやり方で、対応方針を決定し、公表するなど許されない。大きな反対運動が起きる。急がば回れである。	募集にあたっては市ホームページ、広報さがみはら、SNSでの周知や市民説明会（説明会資料の動画配信含む）やオープンハウス型の市民説明会を行いました。今後予定している都市計画決定に係る手続や測量においては、事業の詳細についてご説明をさせていただきたいと考えていることから、周知や開催の方法につきましては、事業に影響する対象者へのポスティングなどそれぞれ適切に対応できるよう検討しております。	イ
19	住民の理解・納得が得られるよう丁寧な説明を求めます。また、理解や納得が得られない計画は見直すことを求めます。		イ
20	今回の意見募集は「橋本駅周辺整備推進事業」についてではないのか。なぜ「大規模事業評価自己評価調書」についての意見募集としたのか。ネットで橋本駅周辺・・・で検索してもヒットしなかった。大半の人が意見募集について気付いていなかった。		イ
21	説明会開催をなぜメディアで報道してもらわなかったのか。市民説明会の参加者が少なかったため市民に対しての説明は不十分で、このまま推進するのは問題ではないか。		イ

2 2	意見募集や説明会の周知が足りていない。マスコミ各社を使うなど検討するべきであり、そんなペースでこんな大事なことを決めてはいけない。諮問委員会など次に進める前に再度の意見募集をしてほしい。		イ
2 3	多くの住民が進捗や状況がわかるよう定期的な説明会開催をお願いします。		イ
2 4	橋本駅周辺整備推進事業の説明会は2回、市民からの要求で1回追加されたとのことでした。3回とも説明会の参加者少なかったと聞きました。大規模事業評価自己評価調書は3月18日までと〆切期間が短いことに納得いきません。長い期間を取り大勢に伝わるようにしてください。全市民を大事に！	今回は大規模事業評価の自己評価調書に関する意見聴取を行いました。	イ
2 5	今回の意見募集に際しての説明会、数少ない回数を更に中止し補充はなし。オープンハウスで補充と言うが一体どのくらいの意見が聴けたのか。評価調書は公民館（数か所）にはなかった。HPも見てわかるようなものではなかった。本気で市民に理解を求めるのなら説明会は区ごとに数回、日中、夜間、曜日を変えて丁寧に行われる必要が不可欠。	募集にあたっては市ホームページ、広報さがみはら、SNSでの周知や市民説明会（説明会資料の動画配信含む）やオープンハウス型の市民説明会を行いました。今後予定している都市計画決定に係る手続や測量においては、事業の詳細についてご説明をさせていただきたいと考えていることから、周知や開催の方法につきましては、事業に影響する対象者へのポスティングなどそれぞれ適切に対応できるよう検討しております。	イ
2 6	自己評価調書についての緑区の説明会が3月11日に緑区役所で行われた。参加者は総勢40人ぐらいで、その半数以上は、市役所の関係者だった。南区や中央区でも説明会が行われたが、参加者はごく少数だった。これは市が市民に徹底しないことが、大きな原因です。また資料や、その説明だけでは、総額538億円の膨大な事業内容が十分理解できるものではありません。市は2016年7月の広域交流拠点計画案で実施したパブリックコメントで市民の意見は聞いており、土地利用や道路整備計画もそれに基づいて推進するものである。これらの事業の自己評価書に対して広く意見を聞くために説明会を開いた。それに対する意見書は2022年3月18までに提出とあるが、広域交流拠点計画案や、大規模事業内容とその自己評価書についてどれだけ市民が知っているのだろうか。特に大西大通り線で立ち退きを迫られる人達にどれだけ知らされているのか。あらためて市民に説明を徹底してから、意見を求めること。		イ

27	<p>コロナで説明会が予定通りできなかったこと、対策として取られたオープンハウスのような駅前での説明会も雨天で場所が変わったと聞いたこと、場所が説明には不向きな場所であること（風が強い）などから、必要な説明が行われたとは思えません。まん防期間でもあり、動画配信という方法もあったと思う。動画で配信し周知、意見募集期間を延長すべきではないでしょうか。</p>		イ
28	<p>1. 2022年3月11日の説明会において（仮称）大西大通りに所在する地権者（リニアトンネル上に住まう地権者）は何名出席していたか。回答願いたい。説明会の翌日説明会に出席されなかった近隣のこれら地権者14名にこの大西大通りの新設について市っているか問うも、3人は近在の橋本変電所交差点の東西にのびる道路の幅幅ではないか、と考え違いし、他の11名は全く新設を知らなかった。これは合意形成からは程遠い事業である。</p> <p>2. 私は説明会の会場においてこのことを憂慮して、西橋本自治会館で地元地権者に説明会をするように求め2回発言した。関連して他の出席者から説明会の開催の周知徹底が不十分であることを指摘、貴主催者においてもそのことを認めていた。私は西橋本自治会役員で西橋本自治会館で説明会が開催されることを、貴リニア駅周辺まちづくり課に求めるよう要請したところ、17日同役員から連絡があり、自治会館での説明会拒否された旨知らされた。周知徹底が不十分であったことをみとめたことは説明会が再度開催されることになることが常識である。いつどのような形で再度開催されるのか返答願いたい。また開催にあたってどのような周知徹底をするのか、返答願いたい。</p> <p>3. 同時に貴課は同役員に「夏ごろ地権者に個別に説明をする」と回答された。これは何のためにやるのか。夏ごろという時期は発表されている評価の予定時期によれば、すでに対応方針が決定された後となる時である。この「説明をすること」は評価に対する地権者の意見を反映するためなのか、そうではなくすでに決定した対応方針に賛同をうるための説得をするためなのか回答願いたい。地元の住民地権者の生の声、生きた声を聴くことが非常に重要である。このようなメールや紙の意見ではない地元住民地権者の切実な思いをくみ取ることが合意形成に絶対必要である。大規模事業評価委員会</p>	<p>今回は大規模事業評価の自己評価調書に関する意見聴取を行いました。</p> <p>募集にあたっては市ホームページ、広報さがみはら、SNSでの周知や市民説明会（説明会資料の動画配信含む）やオープンハウス型の市民説明会を行いました。今後予定している都市計画決定に係る手続や測量においては、事業の詳細についてご説明をさせていただきたいと考えていることから、周知や開催の方法につきましては、事業に影響する対象者へのポスティングなどそれぞれ適切に対応できるよう検討しております。</p>	イ

	<p>への諮問の前に住民地権者との対話の会を開くべきである。実施しない場合はなぜ実施しないのか返答願いたい。この地元での説明会は個々では気が付かない意見が出て住民地権者にとってより理解が深められることとなる。</p> <p>4. 3月11日の説明会において「地域、関係住民等の理解、協力状況」に「街路事業として整備することとなった方について、個別説明を実施」と書かれていたののでいつ、どのような地権者何名に説明したかと質問をした。貴主催者は「以前に測量をしたときに知らせた」と回答されたが、それはずっと以前に現存の橋本変電所交差点から東西に延びる道路の拡張の計画による測量に際してであって、大西大通り新設とは全く違う目的の作業であり、それがなぜ大西大通りの新設の説明になっていたのか回答願いたい。（これは出席者を愚弄する発言・回答である）</p>	<p>今回は大規模事業評価の自己評価調書に関する意見聴取を行いました。</p> <p>募集にあたっては市ホームページ、広報さがみはら、SNSでの周知や市民説明会（説明会資料の動画配信含む）やオープンハウス型の市民説明会を行いました。今後予定している都市計画決定に係る手続や測量においては、事業の詳細についてご説明をさせていただきたいと考えていることから、周知や開催の方法につきましては、事業に影響する対象者へのポスティングなどそれぞれ適切に対応できるよう検討しております。</p>	
29	<p>大西大通り線に該当する者です。全く説明がありません。早急に説明会をするべきです。大変なことになると思います。</p>		イ
30	<p>とても市民への説明が十分とは思えません。今回の大規模事業評価説明会の開催を見れば開催方法、説明内容を含め不十分であり、理解が得られていません。十分な説明内容を含めた再度の開催を求めます。</p>		イ
31	<p>事業を実施する上で地元住民への説明は適切に行っていただきたいです。</p>		イ
32	<p>事業名は橋本駅周辺整備推進事業であり、平成28年8月の広域交流拠点整備計画第2章の具体化であると理解していたが、大規模事業評価調書自己評価調書という表題になっており、何についての意見募集なのかわかりにくい。市民意見聴取後に、大規模評価調書4月諮問、7月答申、同月対応方針の決定、令和4～5年に都市計画決定という、本格的なプロセスが進んでいくものであり、市民意見聴取は、その「たたき台」についてのものでしかない。本格的なプロセスにおいて意見聴取や説明が行われるのであれば、市民参加とはならない。この点を明確にすべきである。</p>		ウ

②ー7 リニア中央新幹線に対する意見（10件）			
1	開発、道路整備は概ね賛成である。ただ、リニアモーターカーの安全性には十分検討や説明がなされぬまま強行しているように感じていて不信感がある。	<p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会の答申等においても、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送の維持・強化による社会経済効果の観点や災害リスクへの備えといった観点から、「国民生活及び国家経済にとって極めて重要」としており、本市の持続的な成長や経済の発展に必要なものと考えております。また、リニア中央新幹線の建設については、事業者であるJR東海が国土交通大臣より「工事实施計画」の認可を受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>	エ
2	この狭い日本にリニアみたいな早い乗物はあまり必要ないと思います。		エ
3	リニア中央新幹線は中止すべきです。リニア新幹線を莫大な国費を含む費用をかけ、環境を破壊し、地域住民に危険と不安を与えて作る必要はありません。今後も続くと思われるコロナ禍で、運転本数を減らすダイヤ改正をやりながら、なぜ、新たな鉄道を造る必要があるのでしょうか。今からでも、必要ないものは中止するよう相模原市としても国に働きかけてください。		エ
4	リニア新幹線建設（トンネル工事など）による環境破壊がある。		エ
5	膨大な残土、水枯れ、異常出水、時速500kmでの事故、多大な必要電力、電磁波・・・リニアって必要なのでしょう。		エ
6	<p>「橋本駅周辺整備推進事業の目的がリニア中央新幹線の開業を見据え、交通結節点の強化や広域交流拠点整備計画の実現に向けた街づくり（都市基盤整備）を行うもの」となっているが、リニア新幹線の開業が果たしてできるのか？甚だ疑問である。</p> <p>① リニア新幹線は少なくとも品川駅⇔名古屋駅の全線が開通しなければ、開業できない。</p> <p>② 橋本駅予定地の地権者の移転が進んでいない。</p> <p>③ 沿線各地の工事現場で死傷事故や各種トラブルが発生している。</p> <p>④ JR東海が情報開示に消極的、静岡県の水問題は解決のめどが立っていない。</p> <p>⑤ 岐阜の「リニア残土処分場」で環境基準の2.1倍のヒ素が検出され、岐阜県は搬入した残土の撤去と検査の実施を求めている。</p> <p>⑥ 他にも書ききれない程、たくさんの課題を抱えている。</p>		エ

7	<p>どうしてもリニア新幹線の必要性に疑問があります。コロナの中で在宅ワーク、オンライン会議が進んでいます。元々新幹線もあります。環境破壊、盛り土、地下トンネルによる崩落の危険性など、新たな問題が次々と浮上しています。問題が起これば、さらなる莫大な費用が予想されます。なぜ建設しなければいけないのか、全く理由がわかりません。これ以上建設を進めていくのは無理が過ぎると思わざるをえません。事実、リニアの開通、開業の見通しが立っていません。</p>		エ
8	<p>新幹線の予定ルートは、多くの断層帯と水脈を貫通する。断層帯としては、フォッサ・マグナ線（糸魚川静岡構造線）、中央構造線（伊那谷断層帯）がよく知られる。このほか、木曾山脈西縁断層帯、阿寺断層帯など大小無数の断層帯がある。これらの断層帯を横断する難工事は、しばしば事故や地震などで中断され、中止を余儀なくされる可能性も大きい。施主・JR東海、施工者が予定地や周辺の地下構造や地質について十分な事前調査を行い、必要なデータを蓄積しているとは考えられない。水脈（表流水・地下水脈）としては、富士川、大井川、天竜川が知られるが、並行して無数の支流や地下水脈がある。大井川の水問題については、静岡県からの工事へのクレームで周知のとおり、2t/sec という大量の水流が失われると推定されている。大井川以外の水系でも、リニア工事の影響をうけて、水流減少、流域での渇水、あるいは異常出水などが起こることが予想されている。すでに、山梨県の実験線沿線では、大月市、笛吹市などで渇水が起きている。また、大量の地下水を蓄える南アルプスは、リニア工事の影響で水位が低下、植生や生物相が変わり、景観が大きく損なわれる可能性が専門家からも指摘されている。さらに、工事で発生する大量の残土処分が大きな課題となる。多くは溪谷に投棄、埋め立てられると予想されるが、関係地域の景観を損ない、生活環境を悪化させ、土砂流など災害の原因ともなる。（昨年7月発生した熱海市の土石流災害は記憶に新しい）</p>	<p>リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会の答申等においても、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送の維持・強化による社会経済効果の観点や災害リスクへの備えといった観点から、「国民生活及び国家経済にとって極めて重要」としており、本市の持続的な成長や経済の発展に必要なものと考えております。また、リニア中央新幹線の建設については、事業者であるJR東海が国土交通大臣より「工事実施計画」の認可を受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>	エ
9	<p>都市部では、大深度地下法を適用して、シールドマシンによる掘削工事が進められる。関東では、本市のほか、東京都品川区、世田谷区、大田区、町田市、神奈川県川崎市などの市街区域でこの工法が使われる。この工法では、住宅・商店街などでの騒音・振動といっ</p>		エ

	た被害が多数報告されている。外環自動車道工事のため、一昨年10月に調布市で起きた陥没事故は周知のとおりである。田園調布（大田区、世田谷区）の住民は、こうした事故を予防するため、リニア工事差し止めを求めて訴訟を提起、今年1月には第2回口頭弁論が行われた。都市部の工事予定各地でJR東海が行っている説明会でも、参加した住民多数の不安は解消されていない。	リニア中央新幹線は、国の交通政策審議会の答申等においても、三大都市圏間の高速かつ安定的な旅客輸送の維持・強化による社会経済効果の観点や災害リスクへの備えといった観点から、「国民生活及び国家経済にとって極めて重要」としており、本市の持続的な成長や経済の発展に必要なものと考えております。また、リニア中央新幹線の建設については、事業者であるJR東海が国土交通大臣より「工事实施計画」の認可を受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。	
10	リニア新幹線事業中止の決断は早ければ早いほど良い ① 中止を早く決断すれば、国土破壊、都市部を含む沿線予定地住民の被害拡大を防ぐことができる。 ② また、余分な工事費用を減らすことができ、国庫負担も必要がなくなる。（国は、本事業のため、3兆円の融資を予定しているが、これは不必要になる） ③ 強引に工事を進めた結果、大事故で中止を余儀なくされる可能性は強い。この場合、沿線予定地と周辺住民のこうむる被害への補償、自然環境の修復などに、余分な負担を余儀なくされる。		エ
②-8 その他（78件）			
1	最初に質問した方の話が長い。反対派の人たちも多い。不満タラタラの人が一方的に話しているだけ。開催の仕方を考えては？こちらは聞きたいことも聞けなくなる。緑区では一度だけの開催ですがこれが数回だったら私は我慢出来ません。結局好き勝手に言いたいことを言いたい人が集まっているだけですよね。バカバカしく感じました。これでは建設的な意見など何も出来ませんよ。そこまで言うのであれば自分でやってみれば良いと思うのです。結局、この様な人たち程何も出来ないと思うのです。	いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
2	自治会の会長をしています。以前から連合自治会がお願いしていると思いますが、橋本連合自治会の会館を作る事を検討して頂けるとうれしいです。		ウ
3	子どもが安全に過ごせるよう歩道、夜の照明、治安などにも力をいれてほしい。		ウ
4	リニア計画も市の広域交流拠点計画も、それを立てた時と今は局		ウ

	面が変わった。コロナなどの感染症、一極集中からの転換とオンライン化、長引く不況と日本経済の悪化、気候変動・異常気象と増える災害、人口減少と少子化は改善の兆しはない、などの課題と向き合わなければならなくなった。今後も続くといわれる感染症対策、災害対策、増えるであろう生活困窮者への対策、子育てしたくなる施策やまちづくりなどにこそたっぷりと投入されるべきである。	
5	JR と連携して早期の情報収集に務められたい。	ウ
6	通過人口を降ろす取組を希望。商店が活発になるような仕組み作りを。商店街へ情報を都度おとして欲しい。	ウ
7	自治会主催の橋本地区開発事業の説明会があると市関係者に来てほしい。	ウ
8	橋本駅北口の利便性を重要に扱っていただきたい。	ウ
9	喫煙所を増やして欲しい。駅前の電光掲示板を作って欲しい。エリア内に緑区緑を PR するような施設が欲しい。	ウ
10	小田急を誘致する。排水下水検討する。学生コンペ実施。	ウ
11	雇用面が気になります。ぜひ女性が働きやすい仕組みにしてほしいです。	ウ
12	道路が広くなり、ご高齢の方や、リニア送り迎えに来た方にもわかりやすい標記ができたらいと思います。	ウ
13	リニアの出入口と橋本駅連絡通路口が遠いので、平なエスカレーターがあったらいいと思います。熱い中おつかれさまです。がんばってください。	ウ
14	子育て世帯にも優しい街になるといいなあと思います。リニアが通ることで商談とかも増えていくと思うので多くの方に橋本(相模原)を知ってもらえるのは市民としてうれしい。	ウ
15	リニア工事における障害も考えるべき。	ウ

いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。

16	リニア見学を実現。城山子に展望台を（関東一望出来るスポット）。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
17	駅周辺だけでなく、他の道路も整備をしっかりと進めてほしい。宮上横山線の踏切の混雑が特に心配。		ウ
18	リニア計画が中止になった場合の計画を策定し、公開してほしい。現状極めてあやういので。		ウ
19	お話をうかがって、今まで市民側に話せなかったということはわかりました。せつかくいちから始める事なので交通渋滞が起こらないように住みやすい町作りをしてほしいです。車と自転車、人の区別やお店作りなどわかりやすい町が良いと思います。区分けを考えているという話はわかりましたがいろんな世代の人達のお話を聞いてください。長丁場ですががんばってください。		ウ
20	事業を実施する上は大賛成です。①南北への道路を確保してほしい。②特に駅前広場を大きく災害に強い街作りをお願いする。③神奈川県、JR、京王線も乗降客を多く利用する。		ウ
21	市中心部の経済（お金が動く）活性化となるような大規模事業に330億を使うが大きくなった、広くなった相模原市の隅々にまでお金を生まないかもしれないが、自然環境や文化の保護にも力を注いでほしい。失ってしまったのは、元に戻らないものではないか？ある市長は「リニアに乗ってひつまぶしを食べに行こう！」と。ふざけないでほしいと強く思いました。		ウ
22	私は相模原市の「行財政構造改革プラン」に反対する立場です。相模原市は赤字解消を目的に市民サービスの削減や市民負担増を次々と行っています。市民が安心して暮らして行くためにもっと考えてほしいです。日本の出生率が下がっている現状でリニア中央新幹線の開業を見据えた橋本駅周辺整備推進事業に莫大なお金を使用するよりもっと市民がゆったり生活できるようにすることに依って相模原市に「住んで良かった」と言われるように市の財政を使用してほしいです。もっともっと「行うことを市民本位」に考えてほしいです。		ウ

23	「行財政構造改革プラン」は止めてください。施設利用料や値上げや駐車場の有料化は、私たちの文化活動や諸活動の大変な負担になり、継続が困難になっています。市営駐車場の料金も民間の駐車場に比べても高すぎます。引き下げてください。自分も含めて高齢化が進む中で、交通機関の極端に遅れている相模原市では、市による、市内を網羅するコミュニティバスをぜひ運行してください。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
24	動画が非常に分かりやすかった。		ウ
25	実際には泥くさい商意が或る。それがなければ事業の成功はあり得ない。利害関係者間の継続した本音の議論を行うこと。		ウ
26	橋本駅周辺整備推進事業の必要性について、未来都市「さがみはら」に対して、相原高校の在校生に意見も必要と考える。		ウ
27	不要不急の「新設道路」より、生活道路の凸凹道の改修工事を優先して欲しい。		ウ
28	自然災害を防ぐためにこそ税金を使ってほしい。人災を呼び込む道路計画などもってのほか。		ウ
29	子育て環境や高齢者も住みやすい生活環境など福祉や教育環境整備にこそ税金を使ってほしい。		ウ
30	市民の命を大切にする市政運営を望みます。		ウ
31	「橋本駅周辺整備事業」の一環としての事業計画とは思えません。全体の事業の総費用を含む具体的な内容が不明なまま、ほぼ道路整備だけの事業計画であり、その概算事業費が538億円に対し、得られる効果として交通渋滞緩和が中心に述べられており、とても納得がいきません。並行して他の関連事業も進めるとのことですが、その内容や総事業費を市民に提示してから計画を進めるべきです。		ウ
32	私の提案取りあえずは防災公園として整備。そのための最低必要な道路だけ計画する。仮にリニアが開業したら、その後住民の意見を広く募りながら計画する。その方がより根拠ある便益計算が示せる。大西大通りは一旦棚上げにする。		ウ

3 3	<p>大前提として、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地元住民に迷惑をかけない</li> <li>2. 地元住民が望まない建築を行わない</li> <li>3. 開発域内からも周辺の住民からも喜ばれる街づくり</li> </ol>		ウ
3 4	<p>現在の計画を白紙にして、コンセプトから考え直すことを私の意見とします。アーキテクトの前提としては、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 緑と人の密度の低さの確保元々の広々とした農産学校（相原高校）のあった頃の地元の環境の良さを出来る限り保ちつつ、緑を大切に、高層化を前提とはせず、ゴミゴミと人が多くならない余裕を保った豊かな街にしてください。残念なことに既に古くからの大木を切り倒す暴挙は、許しがたく感じております。静かで品の良い街に行けるよう考えてください。</li> <li>2. 低層化 高層化は必要ではありません。また、ある程度の高さを持たせるにしても、その日陰が、開発域内に収まるよう、ビル周辺に高さ同等以上のスペースを開発域内に持たせてください。特に広い道幅、車線数の道を設けることも計画に加え、域外の住宅への影響が出ないようにしてください。旧大和製缶の社宅跡に立つマンションの影響もあり、リニア開発に伴うビル群との間にはさまれる地域の住宅が両方の日陰になることも特に問題です。橋本2丁目のこの地域への日陰の配慮は、特に必要であり、ビルに関しては、根本から見直し、多額の資金を前提にしたような高層化は止め、高さは4階程度に抑えて頂きたいです。相対的にバランスを取るのであれば、周辺まで、規制をかける調整範囲を広げ、上記4階以上のビルを建てるならば、逆に周辺の高層化を防ぐ手立てを講じてください。冬は寒さの厳しい橋本です。どんなことがあっても、半日以上日陰になるような周辺住宅を出さぬよう十分な配慮をしてください。</li> <li>3. 街づくり 首都圏での位置付けからも、ここは繁華街するのでは無く、住みやすい住民の街にして行くべき地域です。国立に劣らない素敵な街を望んでおります。例えば、出版業界の誘致などで、知的な街としても発展など、グラウンド・アーキテクトにおいては、それらの発想も含めて案を出して下さい。早すぎる判断を下さずに、十分に練っ</li> </ol>	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ

	た 100 年以上のスパンでの計画をしてください。		
3 5	街路事業および自由通路整備事業において、バリアフリー法および県みんなの街づくり条例に従って計画することを明記すること。		ウ
3 6	跡地には高層マンションが建設予定であると聞きました。 2 丁目界隈は旧大和製缶社宅跡地に建設されるマンションにより日陰になる時間帯が早くなります。東側の相原高校跡地に高層物が建設されますと挟まれる形になりますので低層マンションを組み合わせるなど近隣の住宅への日当たり時間に影響のないような設計になるよう市として対応願います。		ウ
3 7	橋本駅南口側は住宅地であり駅と 16 号に挟まれていても静かな地域です。今後リニア駅を中心に道路が変わると思いますが、安全で騒音など住環境を損なわないような計画してください。		ウ
3 8	相原高校取り壊しの際は地震かと思うような揺れが一日中続きました。あまりに揺れが強く、自宅が破損するのではないかと感じた時もあり区役所に連絡したところ市役所の担当課を紹介され、市役所担当課からは業者に直接連絡するように言われました。今回のリニア駅建設関連の工期は数年にわたる計画だと思います。まちづくりの一環として市で窓口を設置頂きたいです。	いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。	ウ
3 9	道路建設は、名古屋・大阪等との商取引のためにリニア橋本駅周辺に会社を設立したいと思う企業などの要望のためでしょうか？		ウ
4 0	「広域交流拠点として、拠点市街地の形成により誘導する商業、業務等の機能により、まちの賑わいを創出する」とありますが、道路を 5 本つくることでその目的が達成できる具体的根拠が示されていません。		ウ
4 1	昔、東海道新幹線の新横浜駅ができたときは、駅周辺はほとんど野原で住宅らしい住宅はありませんでした。ところが、今回のリニア新駅周辺は古くからの町並みが軒を連ね、多くの住宅が密集している地域です。ここの住民を強制的に移転させることで、逆に賑わいのある町が失われるのではないのでしょうか。		ウ
4 2	社会情勢が不確実なので、段階的な開発にするとよいかもしれない。		ウ

4 3	事業は大切である。予算を出来るだけ少なくするかも大事である。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
4 4	相模原市の「行財政構造改革プラン」の凍結か撤回を求める		ウ
4 5	相模原は地方自治法の1条2項の「地方自治体は住民の福祉の増進をはかることを基本として――」市民の暮らし、福祉最優先の市政運営に立ち戻るべきと考える。		ウ
4 6	「計画」の凍結ないし撤回を強く求めたい。		ウ
4 7	<p>&lt;要望項目&gt;</p> <p>1. 自己評価調書意見提出を5月末まで延期してください。</p> <p>2. 自己評価調書について、市民への理解を図るため希望に応じてグループ、団体、個人への出前講座を実施し、丁寧な対応をしてください。</p> <p>3. リニアの開業に合わせた事業となっていますが現在のJR東海の事業は相次ぐ建設事故、コロナ禍の大都市一極集中から地方分散型社会への転換にあってその公共性の大義は崩れ、開業の実現性も不透明な現況です。よってリニアに依拠したこの大規模事業を一旦中止し、見直しを求めます。市議会はじめ市民参画で時間をかけて議論されるべきです。</p>		ウ
4 8	本村市長は大規模事業推進の加山施政を踏襲しないことを公約に掲げて市長の座に着いたのですか。事業は一旦立ち止まって見直すのではなかったのですか。見直しすることなく続行とは公約違反も甚だしい。		ウ
4 9	市民の意見聴取に「区まちづくり会議」が度々登場するが現在のまちづくり会議は地域住民の代表とは言い難い。ごく一部の限られた団体の代弁者だ。		ウ
5 0	福祉・教育予算を削減しての大規模事業推進は方向転換と見直しを求めます。		ウ
5 1	県立相原高校の移転（平成31年4月）に反対していた私は、伝統ある農業科・商業科の跡地の変貌を注視してきました。「緑豊	ウ	

	<p>かな環境がどのようになってしまうのか」が心配でした。33 頁にわたる大規模事業評価自己評価調書には、緑保全、環境保持、脱炭素、SDGs の語句が並び、環境法制についての言及もありますが、抜けてしまっているものがあります。「橋本駅周辺整備推進事業」には広大な相模原台地に展開している「橋本遺蹟」などの古代遺物についての言及がないことです。「橋本遺蹟」の発掘は、都立八王子工業高校社会科研究部の発掘（昭和 35 年）で始まりました。縄文時代中期末の「凸字型遺構」で、その後、國學院大學や相模原市博が引継ぎ、先土器時代、縄文時代の多くの知見がされてきました。橋本駅北西の元橋本町、橋本 7 丁目だけが遺蹟ではありません。今回の「駅周辺事業地」の遺跡調査をきちんと行うべきです。これらの遺跡は相模原市民にとっては、責任を持って後世に伝えていかねばならないもの、誇りです。民間委託にしない市営の「橋本遺跡館」も事業計画に入れるべきです。自己評価調書 32 頁の「適切な検証がされている」との総合評価に欠落があると考えます。地元住民、相模原市民に丁寧な説明をお願いします。</p>	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	
5 2	<p>多数の住民に立ち退きや影響が出て、莫大な市税を投入する大西大通り線は中止して、既存の新たなバス路線（協同病院行）を拡幅して津久井広域道路につなげる事。広域道路までのバス路線道路の半分は片側 2 車線になっているので、国道 16 号線までを拡幅工事（広域交流拠点計画では駅南口から、緑区役所までの道路拡張計画は入っていた）と、北警察署から相原大通り線までの拡張工事を行えば完全 2 車線の道路となり、片側一車線の大西大通り線よりも交通量も増えてコストも大幅に削減できる。</p>		ウ
5 3	<p>土地区画整理事業はUR都市機構に施行の要請（丸投げ）ではなく、市民の要求を聞き、防災と緑あふれ、市民と駅利用者が憩える場所にする事。具体的な駅前広場などの区画整理事業の絵図がないのに、必要性や妥当性の評価はできるわけではない。</p>		ウ
5 4	<p>市の行財政構造改革プランで令和 9 年までの赤字予測が出されているが、令和 10 年、11 年で土地区画整理事業だけで 74 億円事業費が計上されている。街路事業や自由通路整備事業の年度ごと</p>		ウ

	の予算を明らかにして、今後の市の財政の見通しを明らかにする事。		
5 5	計画時と財政状況が大幅にかい離している行財政構造改革プランは中止して、住民サービスを削減ではなく充実させること。このことが市民の高評価を得るものです。		ウ
5 6	リニアトンネル掘削における J R 東海の対応について、とても強い不満がある。(仮称)大西大通り線はリニアの問題がきちんと解決してから市民に提案すべき事業である。		ウ
5 7	現在どの辺を掘削しているのでしょうか。我家の前を両方向に広い道路ができるとの事ですが、細かく説明した用紙が欲しいです。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
5 8	経済発展は見込めると思うがその一方で文化面が疎かになる心配があります。特に橋本は神明神社のお祭りがあり、人を呼び込む卵と感じている。そういった祭り(イベントではなく)に配慮したまちづくりを望む。これは自治会加入の促進にもつながると思う。		ウ
5 9	相模原市の総人口の推移は 2040 年度、650,000 人減少します。ちなみに日本の人口は 2026 年、1 億 2,000 万人、2060 年、8,874 万人と減少していきます。まず、リニア新幹線は橋本には 5 本は止まれません。にぎわいがどこから来るのか教えてください。元相原高校の周囲の 5 つの道路と自由通路事業はリニア絡みの事業であって喜ぶものは誰でしょうか。旧津久井、城山には何も得るものはありません。あちらこちらのデコボコ歩道、特に 413 号線などを改善してほしいものです。		ウ
6 0	相原高校跡地を有効に使用とのことですが、地元の橋本地区まちづくり会議、まちづくり懇談会で意見交換をしているようですが、どなたと意見交換をしているのですか。連合自治会長や校長、知識人などですか。詳しい内容が見えてこなかった説明会でした。相原高校が東日本大震災の帰宅困難者の防災拠点でした。3 月 16 日福島白石地震があり、相模原市は深度 4。市民の要望もありましたが具体的な説明はありませんでした。災害はまた起きます。		ウ

	今すぐ、防災施設をつくる必要があります。		
6 1	<p>【全体的な感想】</p> <p>1. 自己評価調書は、行政の自己満足にすぎないと感じました。</p> <p>2. 信頼のおける内容とは理解できませんでした。</p> <p>3. 40年間、相模原の、橋本のまちづくりについて裏切られてきましたが、またかの印象です</p>		ウ
6 2	<p>○1人あたりいくら金額か明確にしてください。</p> <p>○市の収入・支出の中の何割くらいなのか明確に〃。</p>	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
6 3	<p>計画期間について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交流拠点整備計画の全体計画が明示されていないのに期間の妥当性をどの様に判断したのでしょうか。</li> <li>・令和4年～令和15年（予定）の線表計画を説明して下さい。</li> <li>・令和9年までの都市基盤、令和9年の都市基盤以降の計画内容及び線表計画を具体的に説明願います。</li> <li>・街路事業が用地取得等の状況により、変動する可能して目標が達成出来るのでしょうか、説明をお願い致します。</li> <li>・令和4～5年度：都市計画決定（土地区画整理事業・街路事業）について評価調書に記載のある計画の検証評価にもとづくのか都市計画決定前に妥当性、有効性、費用便益分析に関する項目を再提示願います。</li> <li>・現状の事業評価では事業の調整が必須です。変更の場合は都度の説明をお願い致します。</li> </ul>		ウ
6 4	<p>概算事業費 約538億円について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市費330億円は妥当ではありません。</li> <li>・土地区画整理事業区域の計画が明示されていないURによる土地区画整理事業としていますが計画を明確にした上で地元事業者による事業とすべき。</li> <li>・財政改革が必須の本市において市費330億円を投入する根拠を具体的に説明して下さい。大規模事業評価書では説明不足です。</li> <li>・橋本駅東通り線、橋本駅南口駅前通り線、大西大通り線については、リニア線上の通りでありJR東海が整備を行うべきである。</li> <li>・橋本駅東通り線の幅員約18m、橋本駅南口駅前通り線の標準</li> </ul>		ウ

	幅員約49m、大西大通り線の幅員約22mとバラバラなのはJR東海の工事の都合としか思えません。なぜ、JR東海に付度するのでしょうか。幅員がバラバラな理由を説明して下さい。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	
65	<p>既存の北口の施設と、どのようにバランスをとっていくのか知りたいです。南口第一駐輪場は、工事の間使えるのか？</p> <p>協同病院跡地も含まれているのか？</p> <p>大西大通り線、どこを通すのか？</p>		ウ
66	<p>橋本駅周辺の道路だけに500億円以上もかけて、どれだけ効果があるか分からない事業より、今ある住民からの要望を実現することの方が、賑わいのあるまちづくりができるのではないのでしょうか。例えば、市内には交通不便地域が無数にあります。不便地域解消のためにぜひお金を使ってください。コミュニティバスをあちこちに通してください。リニアどころか日頃の交通の足が不便で困っている住民が大勢いることにもっと目を向けてください。また、子ども達の遊び場確保や、児童館などをもっとつくってください。今まであった図書館をつぶすなんてのはもってのほか。そして、お年寄りのささやかな楽しみを奪わないでください。例えば、敬老祝い金や無料のマッサージ券など。500億円も道路に使うなら、少しでもいいからこれらにまわしてください。これらは地味で切り捨ててもいいような無駄な政策に思えるかもしれませんが、豊かさとは、賑わいとは、を考えると、とても大事なことでと思います。</p>		ウ
67	<p>橋本駅周辺の整備について駅利用者の増大や交通の混雑から整備することが必要です。その際、目先のことより長期的視野にたったまちづくりが必要です。原案では産業振興館を構想されていますが、より多くの人があつまり交流する広場（市民広場）を視点に人々が安心安全な場所になるようにしてください。現在は国道16号で西部地域と分断されておりバスの乗り入れがスムーズに出来るように立体化するとともに人も自由通路ができることが必要です。リニアの上に22mの大西大通りが計画されていますが、むしろもっと広く50mか100m幅の公園緑地帯とし、市民が交遊でき、災害時には避難・安全帯にすべきです。昨今の災害をみて</p>		ウ

	も避難場所や安全の確保が問題となっています。広島は原爆後のまちづくりで広幅道路と街路をつくりました。市民の安全をまもることは市政の第一課題です。産業振興館は民間に任せること。		
68	「位置づけ(根拠)」とされる8構想等について⇒どの構想、計画、プラン、方針も、「根拠」とされるに相応しい、明瞭かつ公正、正当な「理由」が明示されているとは、まるで思えない。特に、これらの計画等に係る〈まちづくりの基本的、根本的な思想・考え方〉が正しく・好ましいかどうか、十分な検討がなされたとは考えられず、旧来の大都市指向型のままで、《市民生活重視指向》型への転換という民意が反映されていない。故に、「根拠」とするのは適当とは言えない。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
69	リニア新幹線に予定される「新駅」に係る評価について⇒「新駅」が、「交通結節点」や「広域交流拠点」と云う都市基盤整備の「出発点」に相応しいかどうかの検討が充分とは言えず、もっぱら“期待値”に依拠しているとしか思えない。「新駅」が、極めて利用価値の低い東海道新幹線小田原駅ほどの利用価値、存在意味があるとは、考える材料は見あたらない。既存の橋本駅の利便性の向上などを軸にした、市民生活重視の広域交流・交通網の構想の検討がなされないままの、「新駅」への“期待依存”の大都市指向型の都市計画は、根本から見直すことが必須だと考えるべきだ。		ウ
70	どんな「まちづくり」を目指しているのか？ SDGs を踏まえ、旧来の方向性と思いを叩き直してほしい⇒加山市政の継続を選ばなかった民意を、しっかりと認識し踏まえてほしい。加山市政の、大都市指向型、産業都市建設型の都市づくりから、市民生活重視のまちづくりへの転換が、市長選で示された民意だったと考えるべきだ。今、本村市政が力を入れている SDGs の諸指標は、加山市政までの大都市指向型の発想とは全く相容れない。「根拠」とされている構想・計画等を、改めて、SDGs の諸指標と照らし合わせて、再検討・再検証すべきだ。リニア新幹線そのものも、SDGs に相応しいとは、決して言えないように思わざるを得ない。本村市長にも、しっかりお考えいただきたい。		ウ
71	市の事業ではないかもしれませんが相模原は西側に緑の資源が多いためそこへの利便性(道路、バス等)を考慮いただきたい。		ウ

72	意見を聞かしていただいたので南口の開発よろしくお願ひします。今後、意見ある時あったらいいです。リニアに関してなんとなくわかりました。	<p>いただいたご意見については、橋本駅周辺整備推進事業の取組を進めていくに当たって思慮すべき様々な観点の一つとして、今後の参考にさせていただきます。</p>	ウ
73	ビジネスのためにすばらしい。日本の考えはいいと思うのでいい。音は出ない、砂とかも出なくていい。		ウ
74	市民目線の評価では異なることを申し伝えます。		ウ
75	○住民への説明。 ○建てる際の音。 ○環境。		ウ
76	リニア型・新自由主義的大規模開発に依存しない地域経済づくり(たとえば、子育て先進市、介護など福祉先進市、農林業先進市、再生エネルギー先進市)に転換すべきである。		ウ
77	道路は、同時期にスタートする第2次新道路整備計画と併せて、温室効果ガス(二酸化炭素ガス)の排出量を増やすことになる。第3次市地球温暖化対策計画では、「本市の事務事業に伴う温室効果ガス排出量を2030年に2013年比で30%削減するとしているが、今次事業では、環境影響評価アセスすら行わないとしている。本市の事務事業に伴う温室効果ガスを抑制することは、社会的な約束である。抑制策を早急に具体化すべきである。		ウ
78	この橋本駅周辺整備事業で、大西大通線を作るために、沿線住民(140~150世帯)が立退き要求される。プーチンの侵略で避難・出国を強いられるウクライナ国民と重なる。続いて、相模原駅北口周辺整備計画の土地利用計画、麻溝台新磯野土地区画整理事業の変更事業計画と続く。816億円の赤字を口実に市単独の社会保障政策を廃止しようとする『行財政改革プラン』とは、これら大規模開発3兄弟をやり抜くための財源づくりだったことが明らかになった。これらをすべて撤回すべきである。		ウ