

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 4 回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 橋本駅周辺地区小委員会		
事務局 (担当課)		都市建設局まちづくり計画部リニアまちづくり課 電話 042-707-7047 (直通)		
開催日時		平成 27 年 4 月 14 日 (火) 19 時 00 分～21 時 00 分		
開催場所		ソレイユさがみ セミナールーム 1		
出席者	委員等	16 名 (別紙のとおり)		
	事務局	4 名 (広域交流拠点推進担当部長、リニアまちづくり課長、リニアまちづくり課担当課長ほか)		
公開の可否		<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	3 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
会議次第		1 あいさつ 2 議事 (1) 第 3 回橋本小委員会における主な意見について (2) (橋本駅周辺地区) 中間とりまとめ案について (3) 今後のスケジュールについて 3 その他		

審 議 経 過

1 会長あいさつ

2 議事

主な内容は次のとおり。(□は委員長、■は副委員長、○は委員、●は事務局の発言)

(1) 第3回橋本小委員会における主な意見について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

□ 前回委員会において、京王線駅舎移設について技術的検討をお願いした。現在の進捗状況について報告をお願いしたい。

○ 現在の検討状況を報告する。改札をリニア駅に近づけるため現在のホームを新宿寄りに動かすことについては、駅を出てすぐに設置されている分岐器、通称シーサスが課題となる。線路を切り替える分岐器は橋本駅のような終端駅では必要なものであり、分岐器は車両が安定的に走行する上で直線上に設置しなければならないという制約があるが、JR線と交差している曲線部は構造上、改修が困難となっている。現在の線形の中で移設ができるのか、JRとの交差部以外の線形を改修して移設をすることは可能か、といった検討を行ったが結論は出ていない。運行上の安全面やダイヤ等を考慮しながら、どのようなかたちであれば可能なのか引き続き検討を進める。

□ 前回から時間がない中での検討であり、やはり答えは出ていないとのことなので、引き続きの検討をお願いしたい。技術的な課題以外にも費用面等の問題もあると思うので、時間的にも厳しいとは思いますが、検討状況については進捗を報告いただきながら、整備計画にどこまで検討内容を反映できるか判断し、とりまとめていきたいと思う。中間とりまとめについては今の前提のまま進め、検討状況を反映できる時期になったら図面を差し替えるなど、並行して調整していきたい。

(2) 中間とりまとめ案及び今後のスケジュールについて

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

□ 中間とりまとめは公表するのか。

● 事務的にまとめるイメージである。

□ 一年間の検討のまとめのようなものと理解する。整備計画は橋本地区と相模原地区の両地区においてまとめるものであるため、両地区における調整事項などについてのご意見もいただければと思う。

交通広場、シンボル広場、交流賑わい軸の位置関係の比較表が新しい提案であると思うが、事務局としては案2(シンボル広場を交流賑わい軸の隣に設置する案)が良いという考えであるということによいか。

- これまでの議論をふまえて案2が良いと考えている。
- 交通ターミナルとしての機能だけでは、まちの賑わいが吸い取られてしまう。ストロー現象が生じないよう回遊性、賑わいのある施設を備えたまちづくりを考えて欲しい。比較表において、広域交流ゾーンの中に賑わい形成施設などとして線路沿いにエリアが描かれているが、人が滞留や交流でき、賑わいを創出できるような施設や店舗がある駅前空間が良い。

さらに、観光や産業、物産の情報を発信する場もあるといい。今の駅前空間の図は広域交流ゾーンがただの広いエリアであるというイメージなので、賑わい施設などのエリアを図に示してもいいのではないか。
- 土地利用構想図の広域交流ゾーンはどうなるのかというご意見であるが、各ゾーンの導入機能を整理している一覧に、賑わい施設について明記してもいいのではないか。
- 圏央道の相模原 IC 開通後に、津久井広域道路を車で走行したが、橋本駅までのアクセス道路は、現状のままでは厳しいという印象を持った。駅前に入るルートがわかりにくいことから、わかりやすい路線として生活道路とは区別した新規道路が橋本駅に広域交流機能を持たせるうえで必要であり、津久井広域道路だけではなくアクセス道路を新規で設ける考えを中間とりまとめの段階から明確に示してはどうか。また、津久井広域道路は拡幅するには相当な年数がかかると思われるので、ある程度の年数で整備できる新規路線が必要である。
- 前回は既存道路を含めた検討ルートと現状の課題を示した。その中でいただいたご意見を反映し、津久井広域道路から直線的にアクセスできる計画案として新規路線のイメージを示している。今後様々な検討を踏まえて計画案を絞っていきたい。
- 資料の中でアクセス道路の表現が異なっているので統一したほうがよい。広域の道路ネットワーク図のような表現にしてはどうか。
- 比較表について、地元意見としては案2のほうが望ましいということでもまとまっている。シンボル広場でイベント等を開催しても周辺に商業施設がないと賑わいが生まれにくい。小広場を中心に歩行者動線が賑わうためにも、商業施設が必要であると中間とりまとめにも反映していただきたい。
- 将来の自転車通行環境ネットワークについて、本当にこのようなネットワークが必要なのか疑問である。国道16号を見ていると、買物などで自転車を利用している人は自転車専用道ではなく歩道を走っている。自転車専用道を走って店舗等に入るには、植え込みや段差が邪魔になるので歩道を走る人が多い。国道16号は縁石があるので自転車専用道を走ると途中の店舗に入れにくい状況である。歩道にある自転車レーンのほうが使いやすいのではないか。駅前に相応しい道路を考えてほしい。

- 今回示されている道路断面図だけでは不十分であるとのことご意見である。
- 駅前空間においては、駅を目的地として駐車のために来る自転車と通過するための自転車と様々である。駅前には歩行者が多く、自転車と歩行者ができるだけ交錯しないことが望ましいので、自転車の走行空間は車道に設けることが求められている。橋本駅周辺の自転車ネットワーク図が示されているが、整備された道路空間がどれだけのクオリティを持つのかということが重要になるので、早い段階から自転車のネットワークを考えることは良い。また、相模原地区のネットワークと整合を図りながら相模原市の中心部としてのネットワークを検討してほしい。相模原市は自転車道の整備に積極的に取り組んでいると思うが、一部の区間だけでは効果を発揮しないものである。将来的にネットワーク化され、市民に周知されれば自転車の走行状況も変わってくる。歩道を広くすればその中で自転車も走るだろうという発想にはならないで欲しい。
- 道路断面のパターンとしては今回示されているものしか考えられないか。
- 現状では、車道部に車道2車線と自転車レーンを、その外側に歩道設置というパターンが現状で多く、車道部と区画された自転車道設置のパターンは空間の使い方がもったいない。これ以外の方法としては、法定外整備ということで歩道空間をシェアする考えがある。
- 道路断面は他にもパターンが考えられるので、例示として示してはどうか。
- 駅前に賑わい形成施設などとして建物を建てるのは良いが、丹沢の景色が見えるよう、高層ビルではなく2、3階建ての低層建物にしてほしい。
- 景観に関するご意見であり、中間とりまとめにすべてを入れ込む必要はないので、今後景観形成について議論が及んだ時に空間イメージを高めていく。
- 比較表において2案提示されているが、考えられる案は2つだけではないので、案2に決めるのはどうかと思う。また、歩行者動線が地上レベル、デッキレベル、地下レベルと示されているが、これも景観計画と関連することだと思うので今決める必要はない。シンボル広場と交流賑わい軸は一体的であるべきと思うが、緑と憩いのゾーンは広大な緑空間になると思うので、それとシンボル広場の連携はイメージが湧かない。景観計画とあわせて検討すべきではないか。

交通広場の規模や一般車や企業バスの乗降スペースなどとの兼ね合いも関係してくると思う。
- これまでの議論をふまえた土地利用構想図だが、これが中間とりまとめにて示されると決定した印象を持たれる可能性がある。配置について決定ではなく、引き続き検討することを注釈として入れることとする。
- 交流賑わい軸の動線が階段やエスカレーターで描かれているが、スロープのようなものも考えられるのではないか。階段だと混雑時に滞留しやすくなる。
- 空間デザインの議論になると思う。歩行者動線についても決め打ちのものでは

ないことを示すため注釈をつけることとする。交流賑わい軸の整備は極めて重要であるので、幅や高さなど軸の構成や周辺との一体感については今後議論を深めていきたいところである。

交通機能の配置の図について、駐車場計画と一体で考えるものでもあるので、中間とりまとめでどこまで出すのか。空間デザインや駅前空間の機能配置などを明確にするなど、今後の検討課題をはっきりさせてはどうか。

- 大規模な開発における予算確保はできているのか。
- 本委員会においては、事業手法等についての意見はできるかもしれないが、事業の財源については議論の内容としてふさわしくないと思う。
- 委員会の中では事業手法についての洗い出しをしていただきたい。財源についても並行して意識しつつ、将来のあるべき姿を議論していただきたい。
- 事業手法の整理までを本委員会において検討する。
- 通勤・通学者という地元の利便性を第一に考えてほしい。また、道路の拡幅は、費用や事業期間等に課題があると思うものの、安全面からすると必要であると感じる。特に緑区役所から駅までの道路が、駅前に近づくと狭くなって危険である。
- 土地利用と道路整備は一体であるので、現道のままということにはならないと考える。道路整備についても最終的にとりまとめたい。
- 細部の検討に及んだ時に、市民目線で気づく点が出てくる。
- スケジュールの確認であるが、整備計画の答申までにパブリックコメントを行う予定はあるのか。橋本駅の利用者は、主に JR 線と京王線利用者であり、この現状は、リニアが開業しても変わらないものと考え。このため、在来線利用者が南口の交通広場を利用することにより、これまでよりも不便になることがないよう配慮すべきである。
- 答申後の来年3月以降にパブリックコメントを実施する予定である。交通広場についてはこれまでシンボル広場との配置の議論があったため、中間とりまとめでは、方向性までを整理したい。その方向性が固まった段階で、具体的な形状等についても議論していきたい。
- 中間とりまとめを基本とし、今後両地区においてさらに検討を重ね、委員会としてまとめたものを市民の方に見ていただき、ご意見を市の計画として反映するということになるものと考え。そのためにも、今回の資料をより具体的なものにしていく必要がある。そのためには交通量などある程度数値を整理しなければならない。
- リニア駅の地下1階は地元活用を想定している。駐車場活用も1つの案であると思うが、今後こういった活用が考えられるのか幅広く検討していただきたい。(地下1階部の)賃料については、相場を考慮して設定することになると思う。
- 交通広場の配置について地元利用者を優先的に考えてほしいとの意見があっ

たが、バス事業者としても同じ考えである。現段階の検討内容では公共交通を優先としているので、このまま検討を進めていただき、今後道路機能を充実させるための踏み込んだ議論を展開していただきたい。

- 観光バスや企業バスがリニア駅より離れているのは問題ないのか。計画の意図としては路線バスなどとは分けるという意味だと理解するが、今後の検討の中でこのあたりについても具体的な絵を示していきたい。
- 在来線の乗換え利用者が多く、乗り換え利便性の向上を考えている中、リニアとの乗換え動線について、高低差のある空間のバリアフリー化や、賑わいを形成する軸の通路幅なども十分検討を行ってほしい。
- 交流賑わい軸のデザインについては、慎重な議論が必要であるとする。複数の類似事例を用意し、スケール感を把握しながら議論するべきである。
- 歩行者動線の検討において、南北を連絡する3本の矢印が描かれているが、鉄道を横断するルートというのは簡単に対応できるものではないので、この動線については早い段階で方向性を示していただきたい。また、資料によって矢印の位置が異なるので精査をお願いしたい。

在来線駅とリニア駅を結ぶ動線について、今後の施設検討における議論になると思うが、流動にもとづく乗換え動線を整理していただきたい。リニア開業後は京王線、JR線ともに乗降客数が増えるという予測がある。京王線の移設検討を行っている段階でもあり、現在混雑している自由通路など既存駅の混雑緩和もまちづくりとあわせて検討していただきたい。

- 今後は、想定範囲内ではあるが、定量化した検討が必要になってくる。幅を持たせた検討をすべきと考える。
- 中間報告としてはこれで良いと思う。今後の検討課題は整理していただきたい。緑と憩いのゾーンについては、リニアの上で建物が建てられないから緑空間にするという印象で、あまり議論されていないのではないかと。事例で挙げている札幌大通り公園などはもともと道路が整備されており、道路機能の中での緑空間である。今の案では道路の隣に大きな公園があるという絵である。公園のあり方をよく考えないと犯罪等が起りやすい空間ができてしまう可能性がある。緑と憩いのゾーンとシンボル広場、道路との空間が違和感のないものにしてほしい。

現在、橋本地区と相模原地区で局所的に議論しているが、都市としての一体感や両拠点間のイメージもあわせて議論しなければならない。

- 昨年、広域交流拠点の戦略と基本計画を策定し、昨年度と今年度で整備計画を策定する。合わせて都市計画マスタープランの修正を行い、市全体の計画を示したい。
- 歩行者動線について、産業交流ゾーンに向けて地下とデッキレベルの2本の動線が描かれている。現段階においては2本の動線は理解されにくいと感じる。リ

ニア駅側の小広場はサンクンガーデンのようなものを想定していると思うが、そういったものをつくるのであれば、地下動線はこのような形態になるのだろうか。レベル別に動線を表現するのはわかりやすいが、歩行者と車両との交錯箇所が表現されていないなど、重ねたときにどういった動線なのか見えてこない部分もある。比較表については唐突感があるので、公表という観点からは望ましくないように感じる。

- ご意見がディテール部分にまで及んでいるということは、それだけ議論が進んでいることだと感じている。これからは具体的な絵を示すことで議論が進む。本委員会における最終的な結論をどこまで出すのかということはまだ見えていないが、すべての絵を描けるわけでもない。空間イメージとしての概念を示す程度であり、またイメージ通りの整備になるわけでもないことを示す必要もある。
- 既存駅の混雑緩和というのは、どのエリアまで改善していくのか。自由通路だけではなく、まちづくりを行う段階においてどこからアプローチしていくのか。
- JR 線に関しては、橋本駅建設当初に比べると乗降客数が大幅に増えているので、駅の許容を超えている状況であることは認識している。階段幅員や駅内コンコースの面積、自由通路の幅員など、現在の乗降客数からすると規模として足りないと感じている。今回の大規模なまちづくりにおける駅のあり方として、より広い自由通路や階段などをご提案いただき、こういった機会を捉えて、駅や施設の改修等を検討していきたい。
- 駅前空間の構成について、ジオラマ模型のような3次元でのイメージがあると良い。
- エレベーターの上下移動の仕方を工夫してほしい。人の流動に合った運用を検討したほうがよい。
- 全体委員会に向けて、いただいたご意見をふまえ、中間とりまとめを修正したい。まとめ方については一任いただき、事務局と調整して整理したいと思う。

以 上

**第3回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会
橋本駅周辺地区小委員会 委員名簿**

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

◎：委員長 ○：副委員長