

第5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

次 第

日 時：平成27年6月30日（火）

午後7時から

場 所：ソレイユさがみ

セミナールーム1

開 会

1 あいさつ

2 議事

（1）第4回橋本小委員会における主な意見について

（2）今後の検討スケジュール（案）

（3）交通ネットワークについて

（4）駅前空間について

（5）市街地整備について

3 その他

閉 会

* 配布資料

- ・ 橋本駅周辺地区小委員会委員名簿
- ・ 橋本駅周辺地区中間とりまとめ修正資料
- ・ 第5回橋本駅周辺地区小委員会資料

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

	区 分	氏名 役職等
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
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
3		屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
4	市住民	五十嵐 淳 公募市民
5		中山 晃子 公募市民
6		大用 尚 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員
7		草野 寛 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員
8	関係団体	原 正弘 橋本駅周辺まちづくり推進会議会長
9		阿部 健 相模原市観光協会専務理事
10		山崎 和正 相模原商工会議所理事兼事務局長
11		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長
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
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
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
15		三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長
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
17		牧野 末次 神奈川県相模原北警察署交通課長

：委員長 ：副委員長

第5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

- 1．第4回橋本小委員会における主な意見
- 2．今後の検討スケジュール（案）
- 3．交通ネットワークについて
- 4．駅前空間について
- 5．市街地整備について

1 . 第4回橋本小委員会（4/14）における主な意見について

(1) 中間とりまとめ案について

交通ネットワーク

- 相模原ICから橋本駅までのアクセス道路は、生活道路と区別した新規道路を整備すべき。橋本駅に広域交流機能を持たせるために必要な道路として示してほしい。
- 国道16号の自転車道など、現状の走行状況を把握したうえで自転車ネットワークを検討してほしい。
- 交通広場の配置について、通勤・通学者という地元の利便性を第一に考えてほしい。駅利用者がこれまでより不便になることがないように配慮すべきである。

駅前空間

- 交通ターミナル機能だけでなく、まちの回遊性や賑わいのある施設を備えたまちづくりを考えてほしい。人が滞留や交流でき、賑わいを創出できる施設や店舗、観光情報等を発信する場がある駅前空間が良い。
- シンボル広場や小広場に賑わいを持たせるためにも、周辺に商業施設を設けるほうがよい。
- 駅前空間の賑わい形成施設やシンボル広場と緑と憩いのゾーンの連携などは、景観計画とあわせて検討すべき。

1 . 第 4 回橋本小委員会（4/14）における主な意見について

- 在来線駅とリニア駅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通路幅なども十分検討してほしい。
- 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空間構成となるよう検討してほしい。

その他

- 広域交流拠点整備計画として、橋本・相模原両地区間のイメージや都市としての一体感などを議論したほうがいい。

【参考】第2回整備計画検討委員会（4/30）における主な意見

橋本地区

- 緑と憩いのゾーンを大規模な緑地のための空間にするのではなく、駅前一等地に相応しい空間となるよう十分検討してほしい。

広域交流拠点全体

- 自転車ネットワークは土地利用計画や道路ネットワークの議論を詰めてから検討してもよい。市全体としてのネットワーク構想において、橋本地区と相模原地区の整合を図ることが重要。
- 橋本・相模原両地区の連携方策において、交通体系を構築させることが極めて重要である。整備計画においては両地区の連携方策を示してほしい。
- リニア開業による橋本へのアクセス性向上を踏まえ、観光などの観点からも広域交流拠点の機能として国際化を位置付けてもいいのではないか。
- 導入機能について、両地区の機能が相互に補完し合うことで広域交流拠点が機能するよう、両地区の役割分担とあわせて導入機能の規模も検討してほしい。
- 道路計画に関して、南北地域における現状の課題を整理すべきである。

その他

- 導入機能や道路ネットワークなどを議論する全体会議を設けるべきではないか。
- 幅広く市民意見が反映できる工夫や市民目線での情報発信をお願いしたい。

2. 今後の検討スケジュール(案)

今後の検討スケジュール（案）

< 整備計画中間とりまとめ >（平成27年4月）

【第5回橋本駅周辺地区小委員会】（平成27年6月）

- 交通ネットワーク（道路ネットワーク、駐車場、駐輪場）
- 駅前空間（駅前広場）
- 市街地整備（事業手法）

【第6回橋本駅周辺地区小委員会】（平成27年8月頃）

- 土地利用計画（用途地域等）
- 駅前空間（シンボル広場、リニア駅地上部・地下部の活用等）
- 歩行者ネットワーク（交流賑わい軸、南北自由通路等）
- 景観形成（公共空間の景観形成の考え方等）

今後の検討スケジュール（案）

【第7回橋本駅周辺地区小委員会】（平成27年10月頃）

- 土地利用計画（用途地域等）
- 市街地整備（事業区域の方針等）
- 低炭素まちづくり（環境に配慮したまちづくり）
- 安全・安心のまちづくり（防災・減災に配慮したまちづくり）

【第8回橋本駅周辺地区小委員会】（平成27年11月頃）

広域交流拠点整備計画の素案について

【第3回整備計画検討委員会】（平成28年1月頃）

広域交流拠点整備計画の素案について

【第4回整備計画検討委員会】（平成28年2月頃）

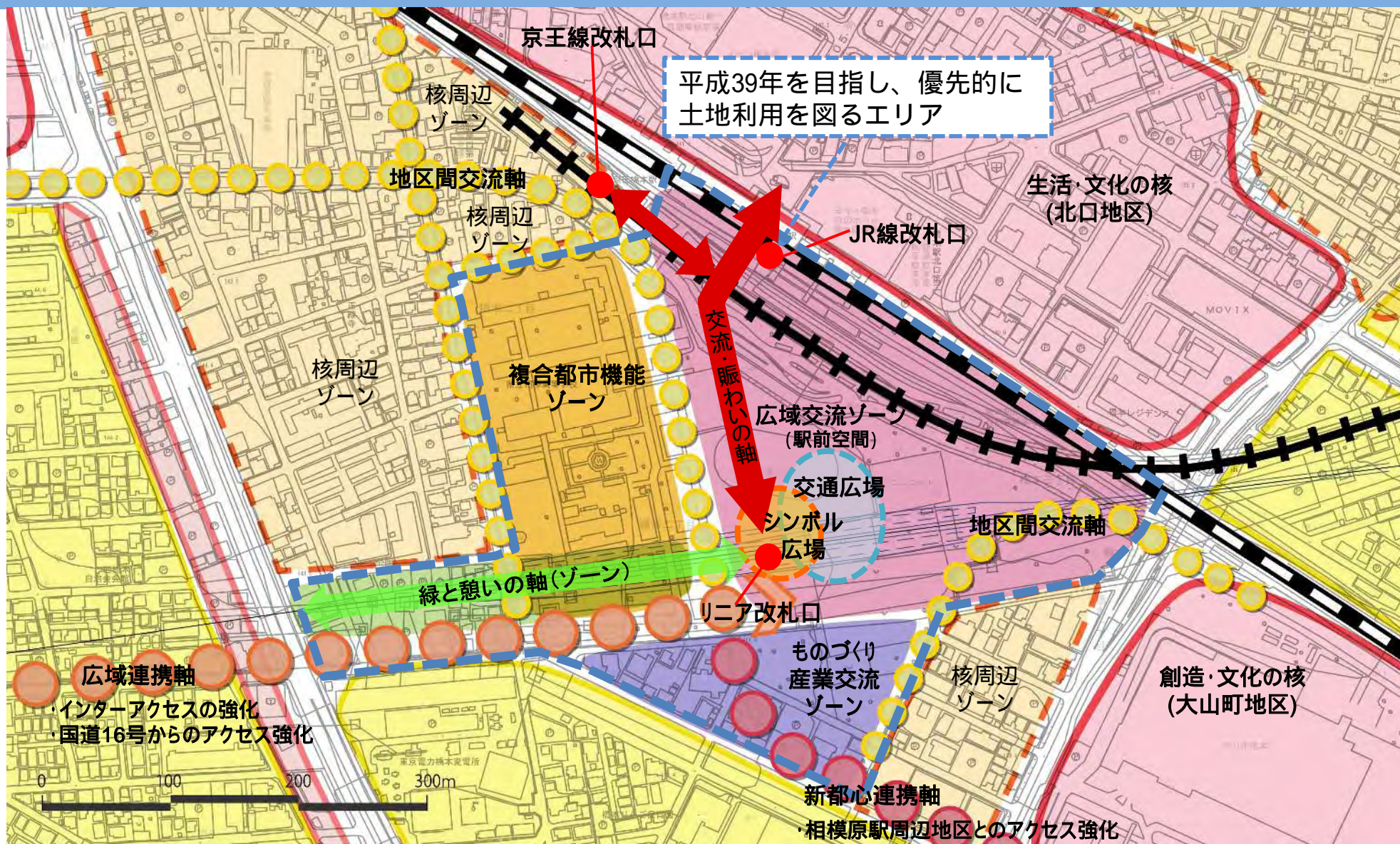
広域交流拠点整備計画(案)について

答申

3. 交通ネットワークについて

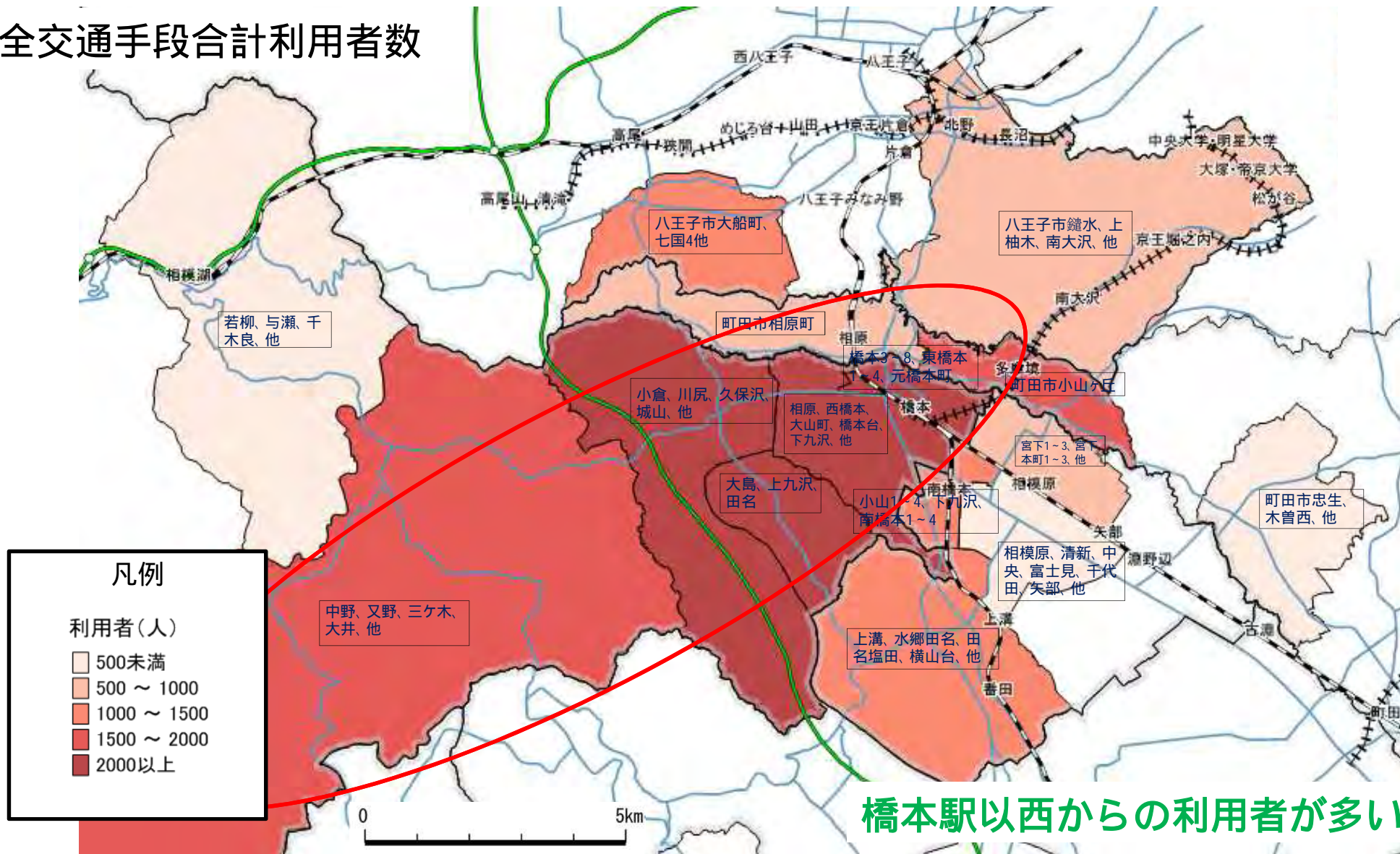
土地利用構想（案）

再掲

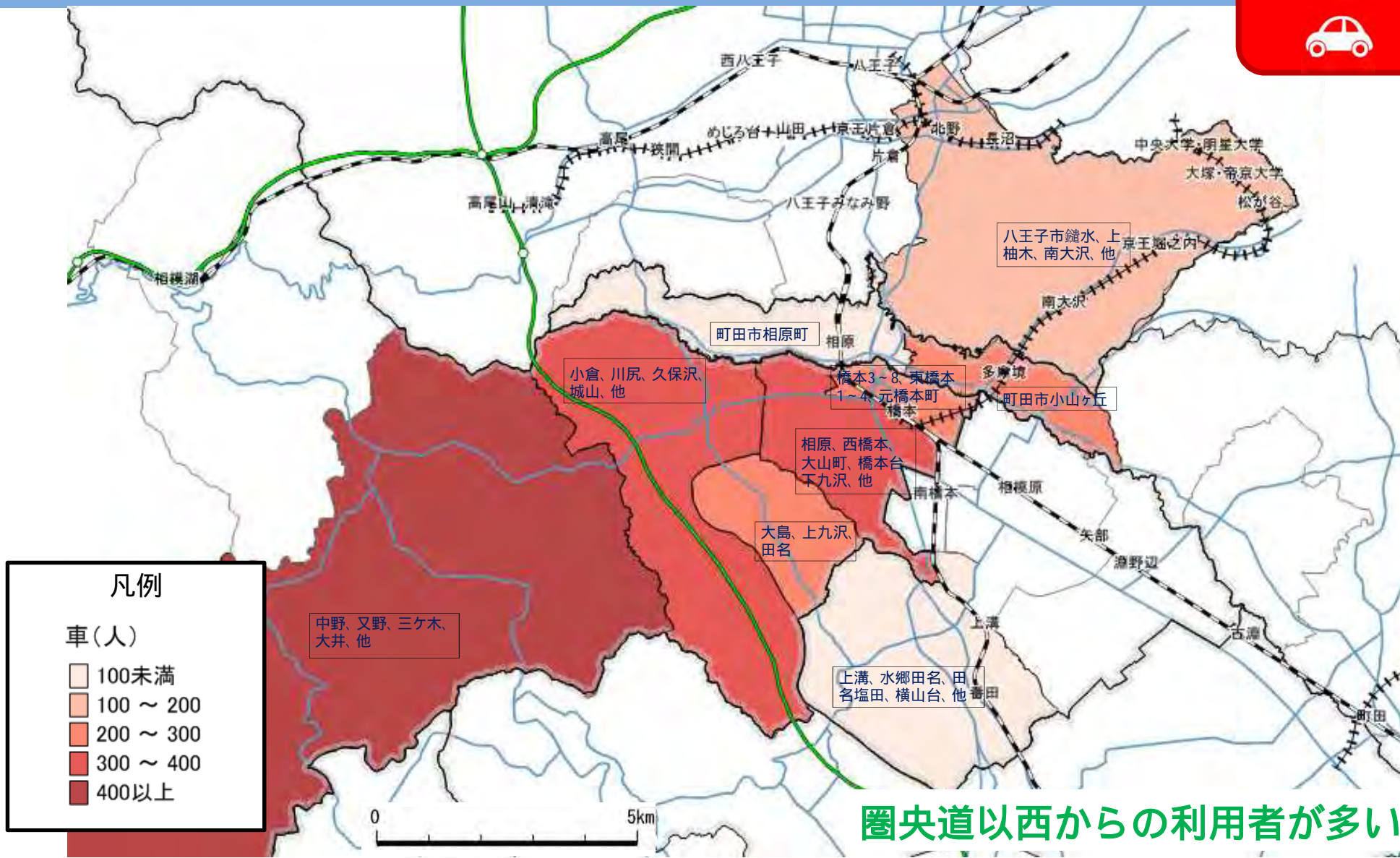


橋本駅利用者の分布

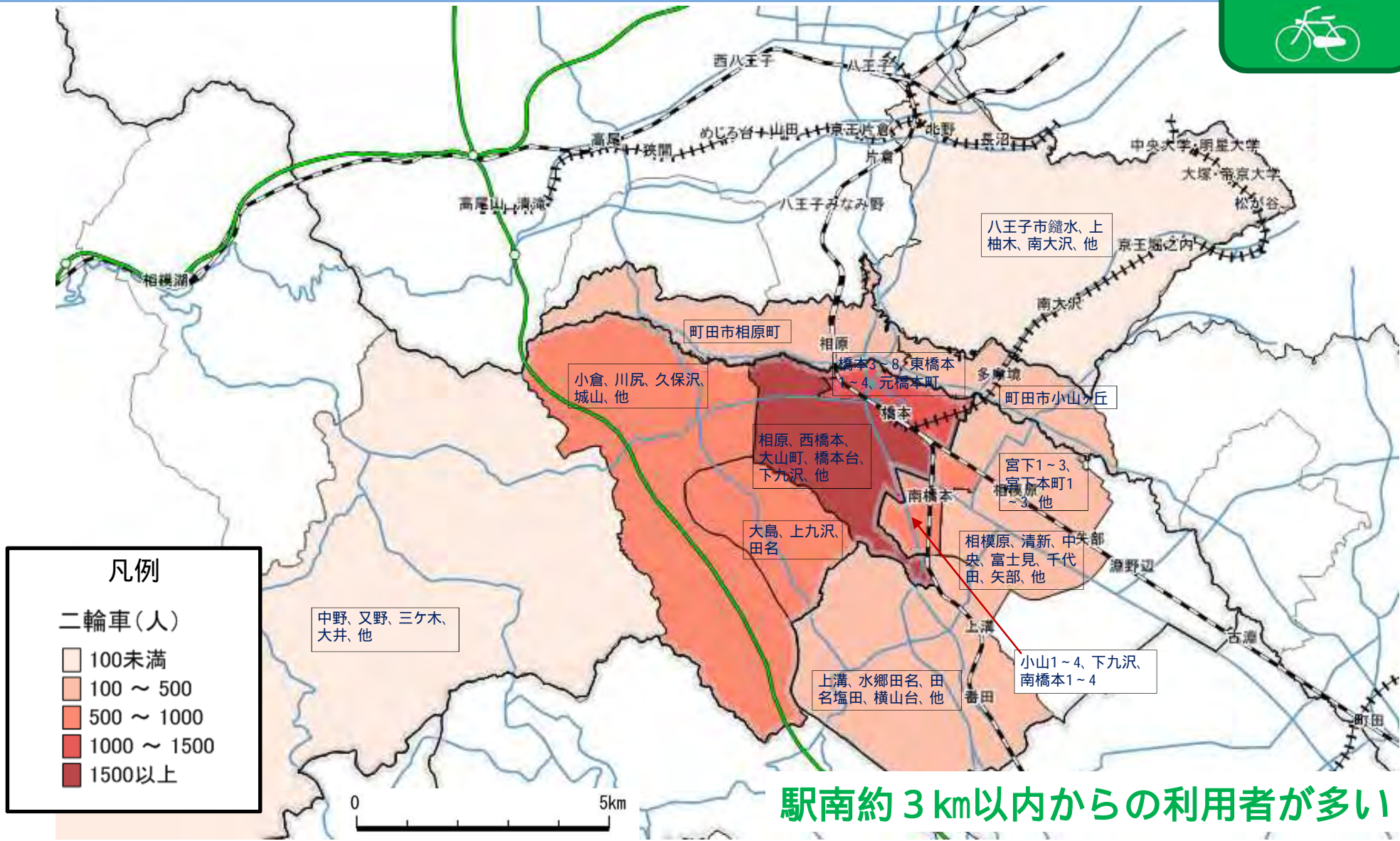
全交通手段合計利用者数



自動車による橋本駅アクセスの現況

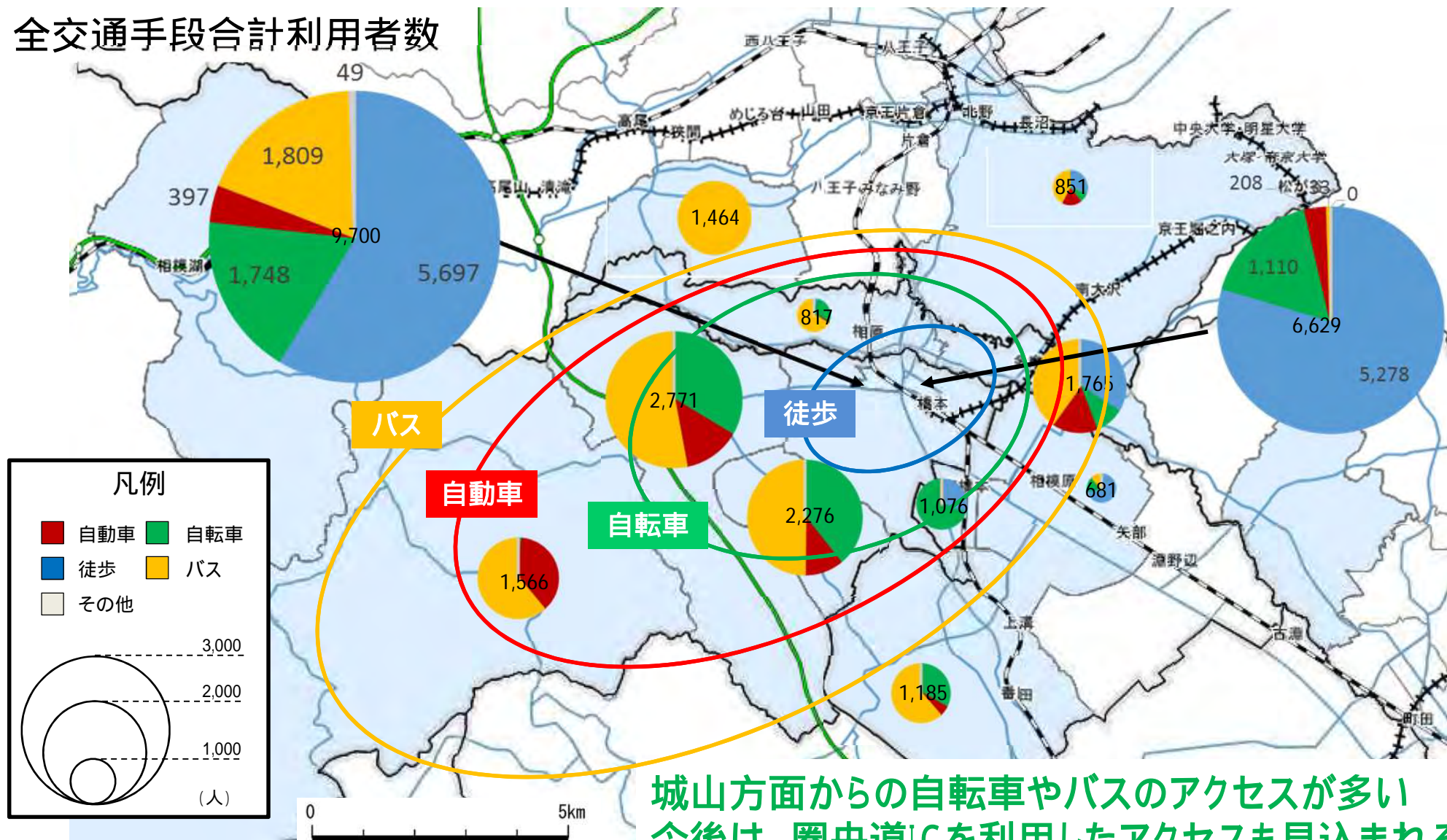


自転車による橋本駅アクセスの現況



各端末交通における橋本駅アクセス圏域のイメージ

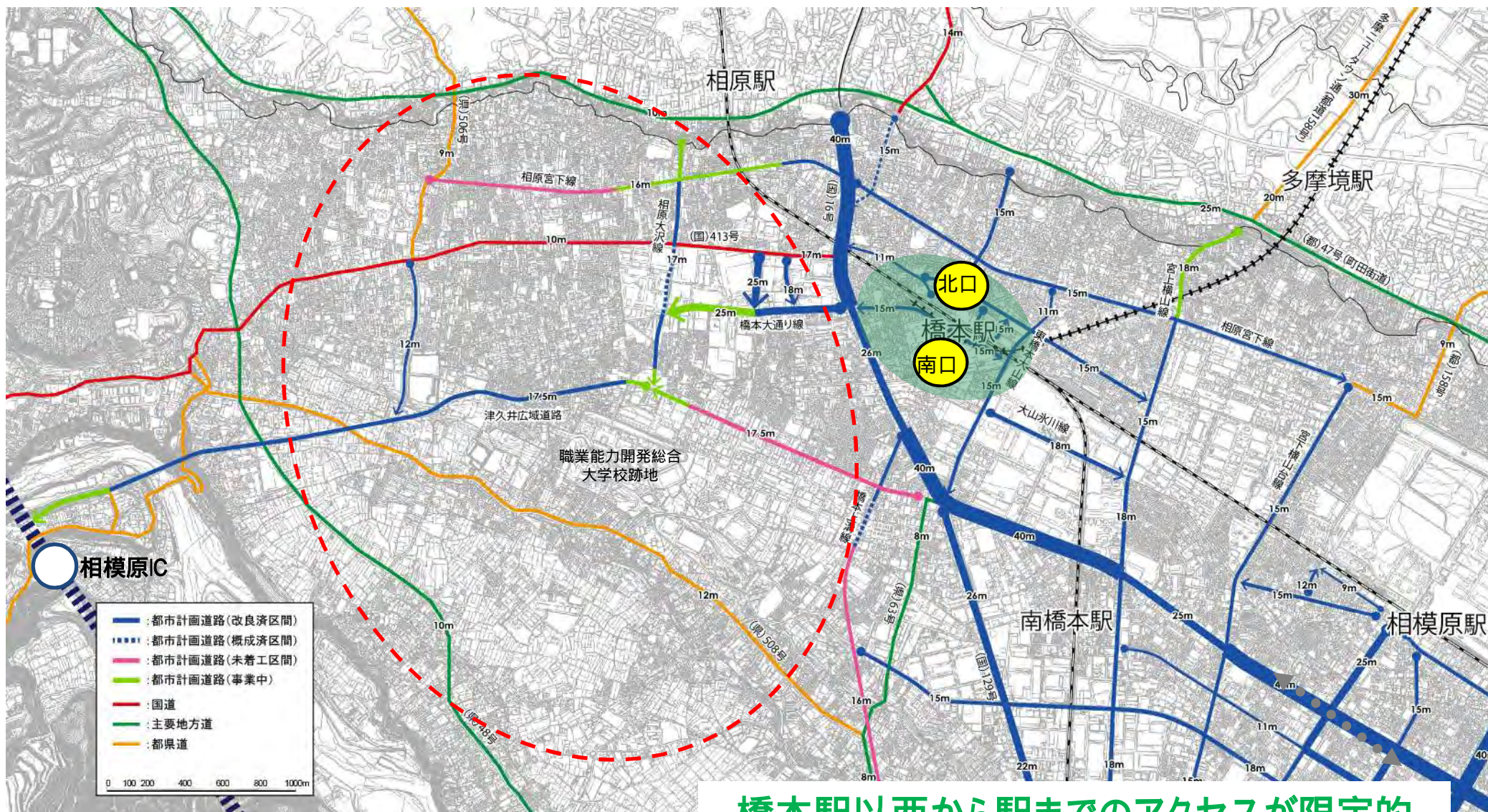
全交通手段合計利用者数



城山方面からの自転車やバスのアクセスが多い
 今後は、圏央道ICを利用したアクセスも見込まれる

道路ネットワークの整備状況

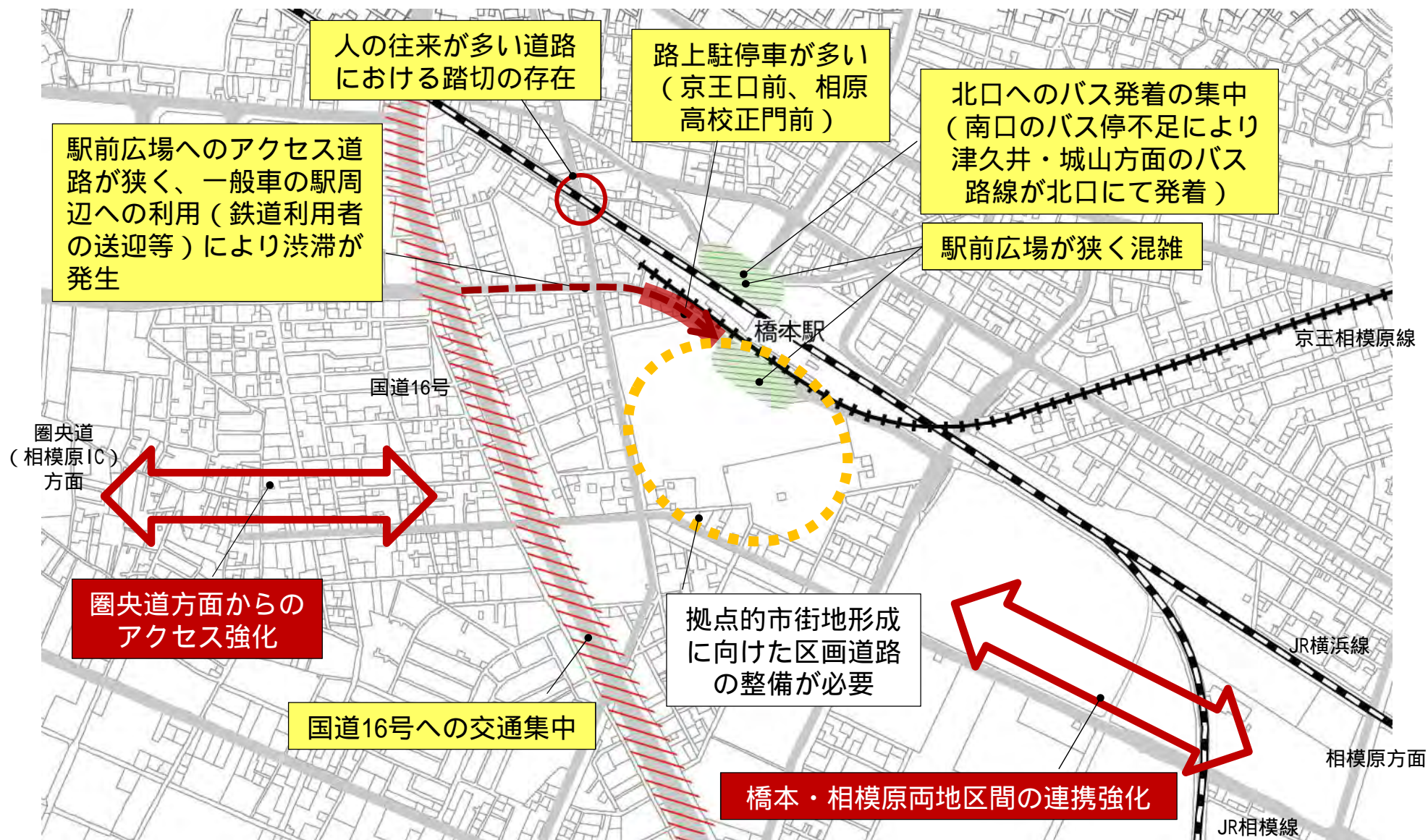
再掲



橋本駅以西から駅までのアクセスが限定的

道路ネットワークの課題と整備の方針

再掲



優先的に土地利用を図るエリアにおける道路の考え方

○広域連携軸・新都心連携軸

広域的な道路網に効率的かつ効果的に接続し、地域活動を支える道路網 主要動線

広域連携軸：

相模原ICと橋本駅南口を結びアクセス性の向上を図る幹線道路

新都心連携軸：

橋本駅周辺と相模原駅周辺を結び両地区の連携性を高める幹線道路

求められる機能：

- ・人口減少・少子高齢社会に対応した公共交通ネットワークの強化
- ・拠点性を高めるための自動車等でのアクセス性の確保
- ・歩行者・自転車の安全性を考慮した空間の確保 など

○地区間交流軸

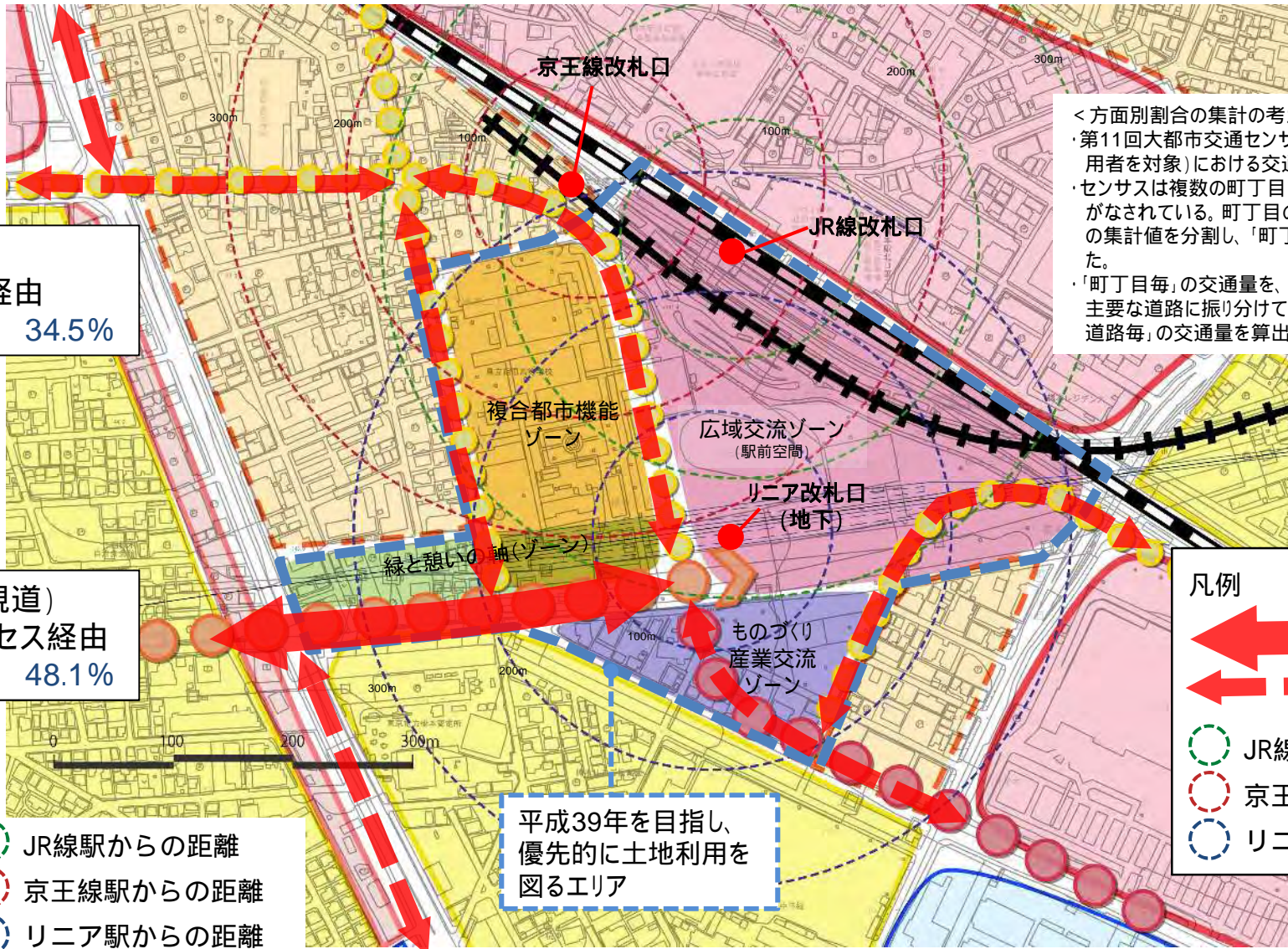
地域における活動や回遊性を高める道路網 補助動線

求められる機能：

- ・地区内に居住・来街する人の快適性・安全性等を考慮した空間の形成
- ・円滑な交通流動を支えるネットワークの構築 など

橋本駅南口周辺における自動車ネットワークの考え方

自動車



< 方面別割合の集計の考え方 >

- ・第11回大都市交通センサス(H22・鉄道定期券利用者を対象)における交通量データを利用した。
- ・センサスは複数の町丁目を束ねた「ゾーン毎」の集計がなされている。町丁目の人口按分により、センサスの集計値を分割し、「町丁目毎」の交通量を算出した。
- ・「町丁目毎」の交通量を、橋本駅南口にアクセスする主要な道路に振り分けて合算することにより、「主要道路毎」の交通量を算出し、方面別割合を導いた。

国道413号、橋本大通り経由
現況56.1% 34.5%

市道大西(現道)インターアクセス経由
現況23.0% 48.1%

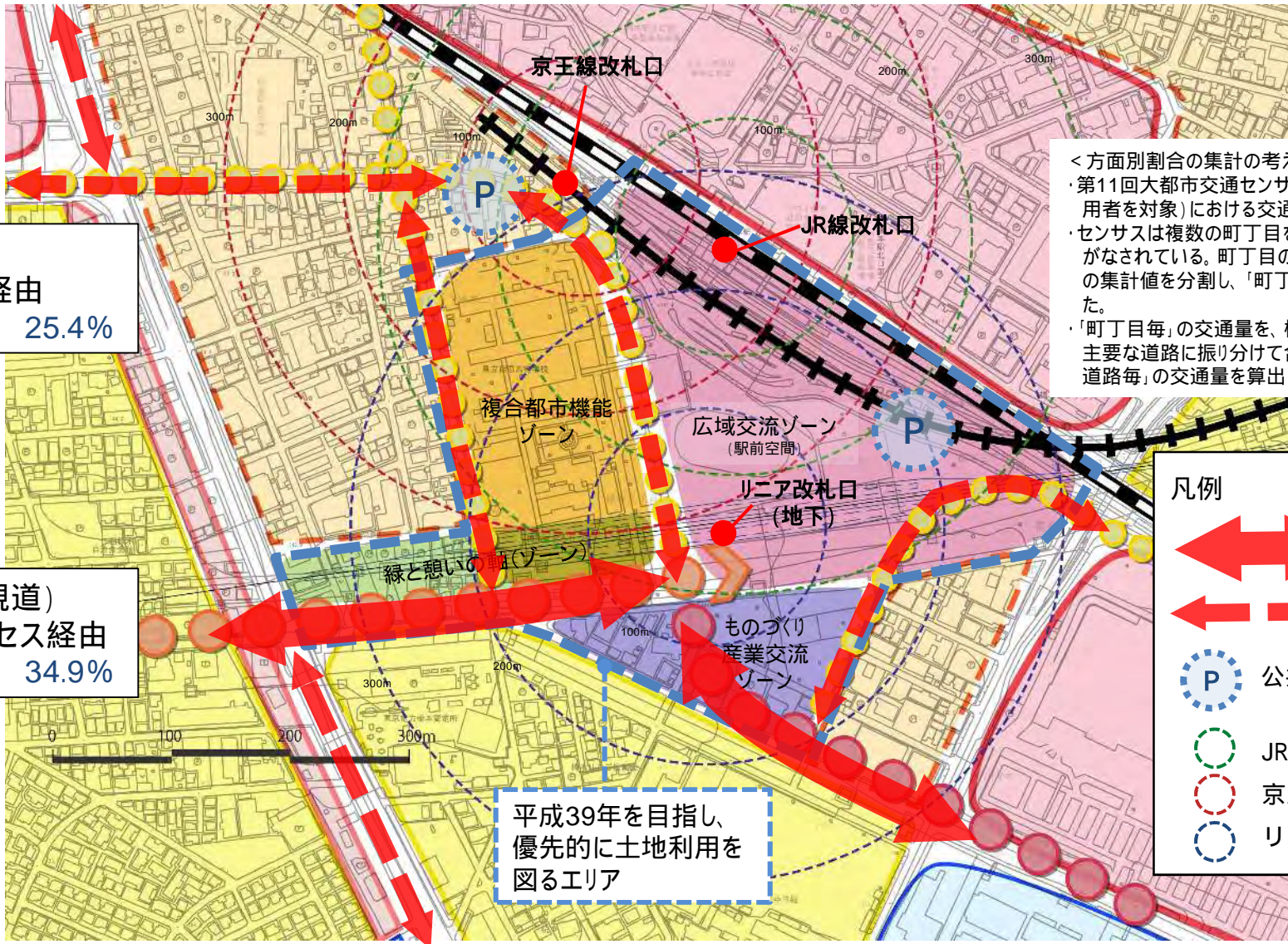
- JR線駅からの距離
- 京王線駅からの距離
- リニア駅からの距離

- 凡例
- ↔ メイン動線
 - ↔ サブ動線
 - JR線駅からの距離
 - 京王線駅からの距離
 - リニア駅からの距離

国道129号経由
現況17.5% 13.9%

国道16号、大山氷川線経由
3.4%(変化なし)

橋本駅南口周辺における自転車ネットワークの考え方



国道413号、
橋本大通り経由
現況29.9% 25.4%

市道大西(現道)
インターアクセス経由
現況25.8% 34.9%

平成39年を目指し、
優先的に土地利用を
図るエリア

< 方面別割合の集計の考え方 >
 ・第11回大都市交通センサス(H22・鉄道定期券利用者を対象)における交通量データを利用した。
 ・センサスは複数の町丁目を束ねた「ゾーン毎」の集計がなされている。町丁目の人口按分により、センサスの集計値を分割し、「町丁目毎」の交通量を算出した。
 ・「町丁目毎」の交通量を、橋本駅南口にアクセスする主要な道路に振り分けて合算することにより、「主要道路毎」の交通量を算出し、方面別割合を導いた。

凡例

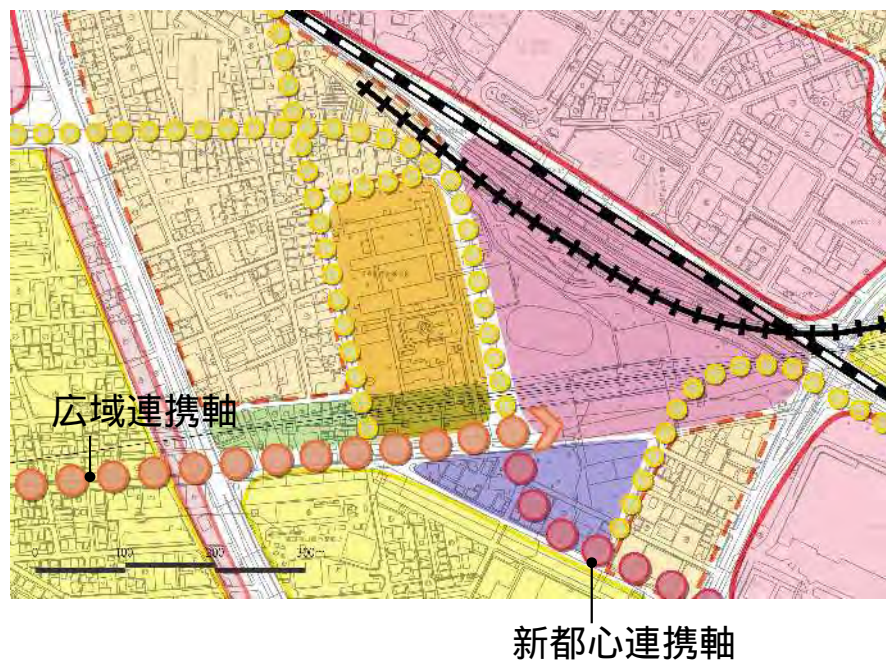
- メイン動線
- サブ動線
- 公共自転車駐車場
- JR線駅からの距離
- 京王線駅からの距離
- リニア駅からの距離

国道129号経由
現況31.0% 26.4%

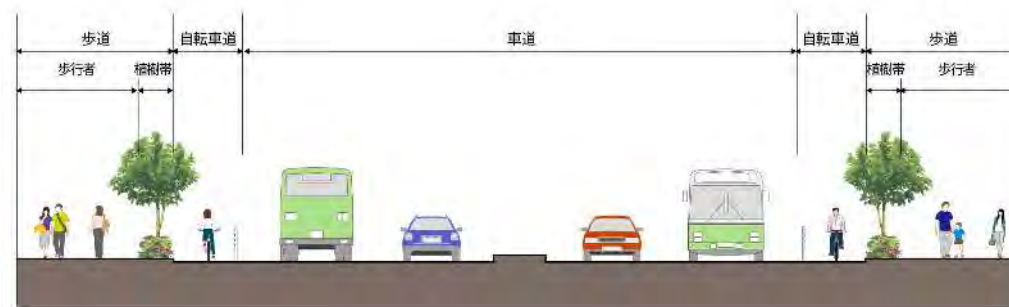
国道16号、大山氷川線経由
13.3%(変化なし)

広域連携軸・新都心連携軸の具体的な機能

- まちづくりにおける軸となる交通機能の醸成
- 自動車での橋本駅へのアクセス性を高める道路機能の強化
- 公共交通のネットワーク強化に向けたバス等の専用・優先機能の確保
- 自転車ネットワークにおける軸の形成(自転車道の整備)
- 歩行者の安全性に考慮した空間の形成(ゆとりある歩行空間と自転車との分離)



イメージ



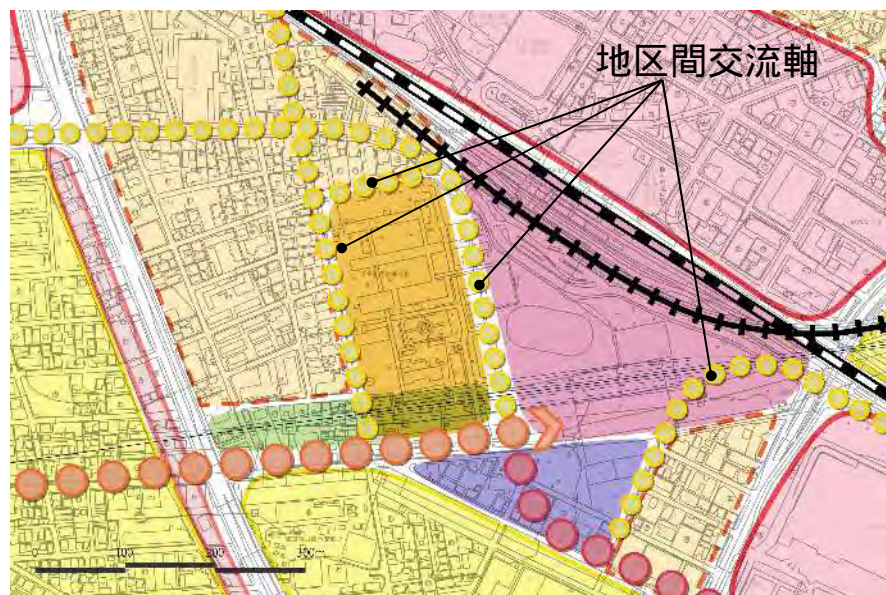
幅員として25m ~ 30m程度

地区間交流軸の具体的な機能

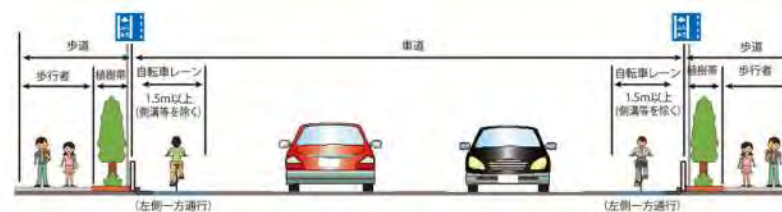
まちづくりにおける地区内の円滑な交通流動の醸成

自転車ネットワークの形成(自転車レーンによる自転車通行空間の確保)

歩行者の安全性に考慮した空間の形成(ゆとりある歩道と自転車との分離)



イメージ



幅員として15m ~ 20m程度

橋本駅周辺の公共自転車駐車場の状況



橋本駅北口第1自転車駐車場

開設	平成18年7月1日
財産区分	建物:行政財産 敷地:行政財産
延床面積	1,084.79m ²
敷地面積	204.08m ²
収容台数	自転車 843台 バイク 169台
利用率	99.6%

橋本駅北口第2自転車駐車場

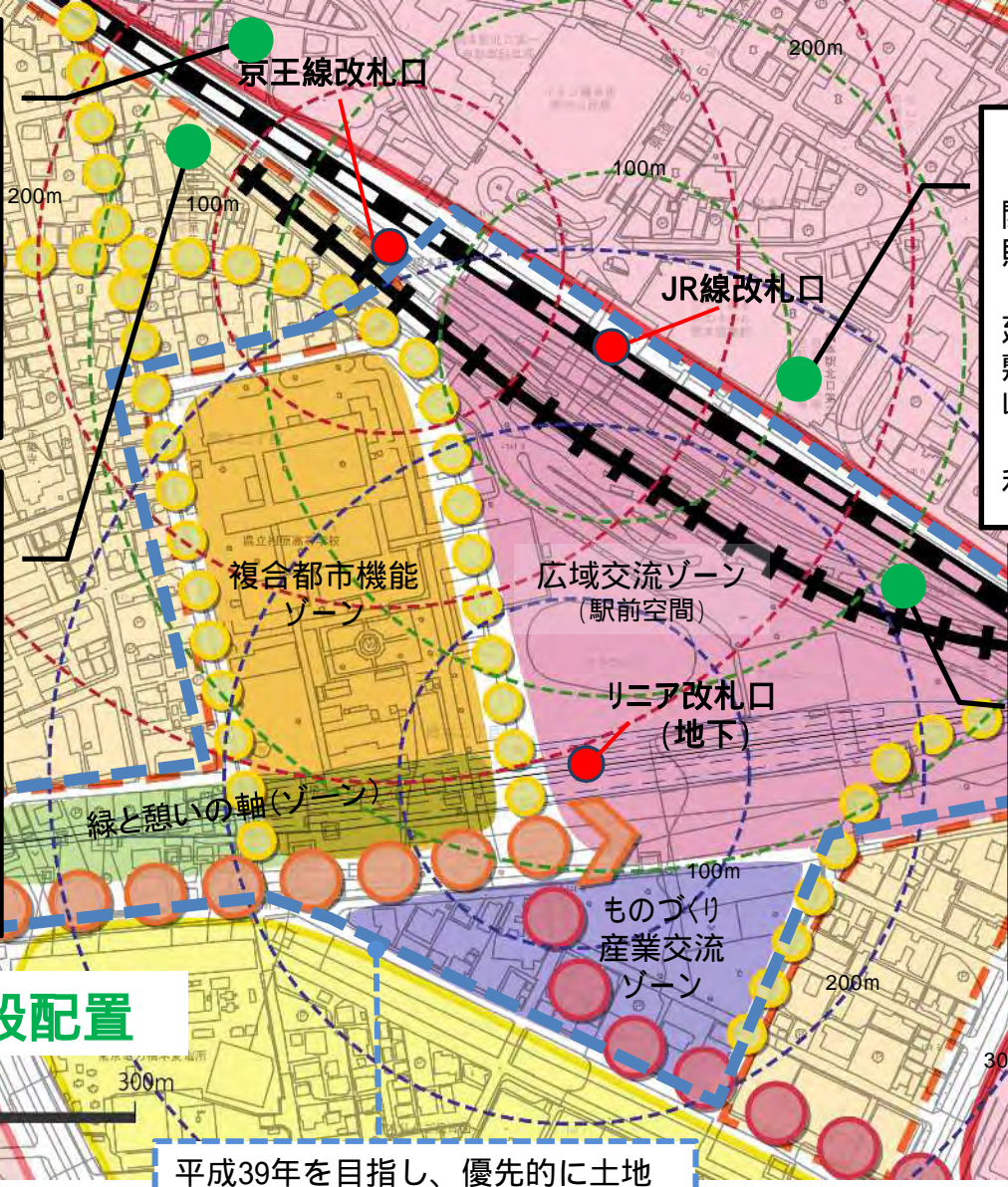
開設	平成13年9月1日
財産区分	建物:行政財産 敷地:行政財産
延床面積	2,061.39m ²
敷地面積	3,069.03m ²
収容台数	自転車 1,151台 バイク 189台
利用率	120.2%

橋本駅南口第2自転車駐車場

開設	昭和63年4月16日
財産区分	建物:行政財産 敷地:京王電鉄(株) より無償貸与
延床面積	2,234.07m ²
敷地面積	1,224.09m ²
収容台数	自転車 2,611台 バイク 48台
利用率	94.2%

橋本駅南口第1自転車駐車場

開設	昭和63年4月16日
財産区分	建物:行政財産 敷地:京王電鉄(株) より無償貸与
延床面積	2,251.12m ²
敷地面積	1,810.82m ²
収容台数	自転車 1,334台 バイク 617台
利用率	98.9%



需要に見合った施設配置

- JR線駅からの距離
- 京王線駅からの距離
- リニア駅からの距離

平成39年を目指し、優先的に土地
利用を図るエリア

開発事業における設置義務自転車駐車場と

自転車等放置禁止区域



『相模原市自転車等の放置に関する条例』に基づき、市内の主要な鉄道駅の周辺¹を『自転車等放置禁止区域』に指定し、区域内の放置自転車等²の利用者に対して自転車駐車場等への移動を指導するとともに、必要に応じて市が撤去(保管所に移動)している。³

放置自転車の抑制のために、『相模原市開発事業基準条例』に基づき、一定規模以上の開発⁴を行う際には自転車駐車場の設置を義務づけている。設置が義務づけられる自転車駐車場の規模は下表の通り。

	建築物の用途	自転車駐車場の規模
自転車等放置禁止区域に接する場合	共同住宅	1戸につき1台
	商業系用途	延べ床面積25㎡ごとに1台
	事業系用途	延べ床面積40㎡ごとに1台
自転車等放置禁止区域に接していない場合	共同住宅	1戸につき1台
	商業系用途 事業系用途	延べ床面積40㎡ごとに1台



図：橋本駅周辺の自転車等放置禁止区域

橋本駅周辺は、自転車等放置禁止区域に指定されている

1 橋本駅周辺・相模原駅周辺・矢部駅周辺・淵野辺駅周辺・古淵駅周辺・町田駅周辺・相模大野駅周辺・小田急相模原駅周辺・相武台駅周辺・東林間駅周辺 の10区域が指定されている
 2 自転車および原動機付自転車をいう
 3 条例に基づき、自転車等放置禁止区域外の公共の場所にあっても、必要に応じて、移動を行っている。
 4 開発行為 区域面積1000㎡以上の建築事業 21戸以上の建築事業が対象

橋本駅周辺の来街者利用の自転車駐車場の状況



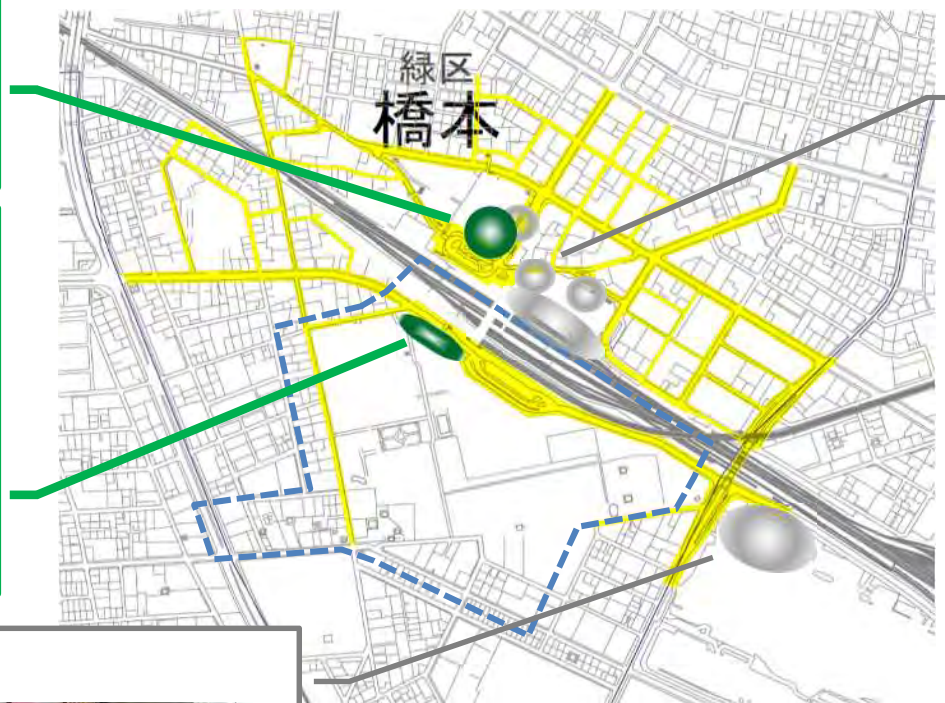
歩道空間を活用した施設



歩道空間を活用した施設



駅周辺商業施設の施設



図：橋本駅周辺の民間自転車駐車場

駅周辺商業施設の施設



民間自転車駐車場も整備され、
自転車の利便性が確保されてきている

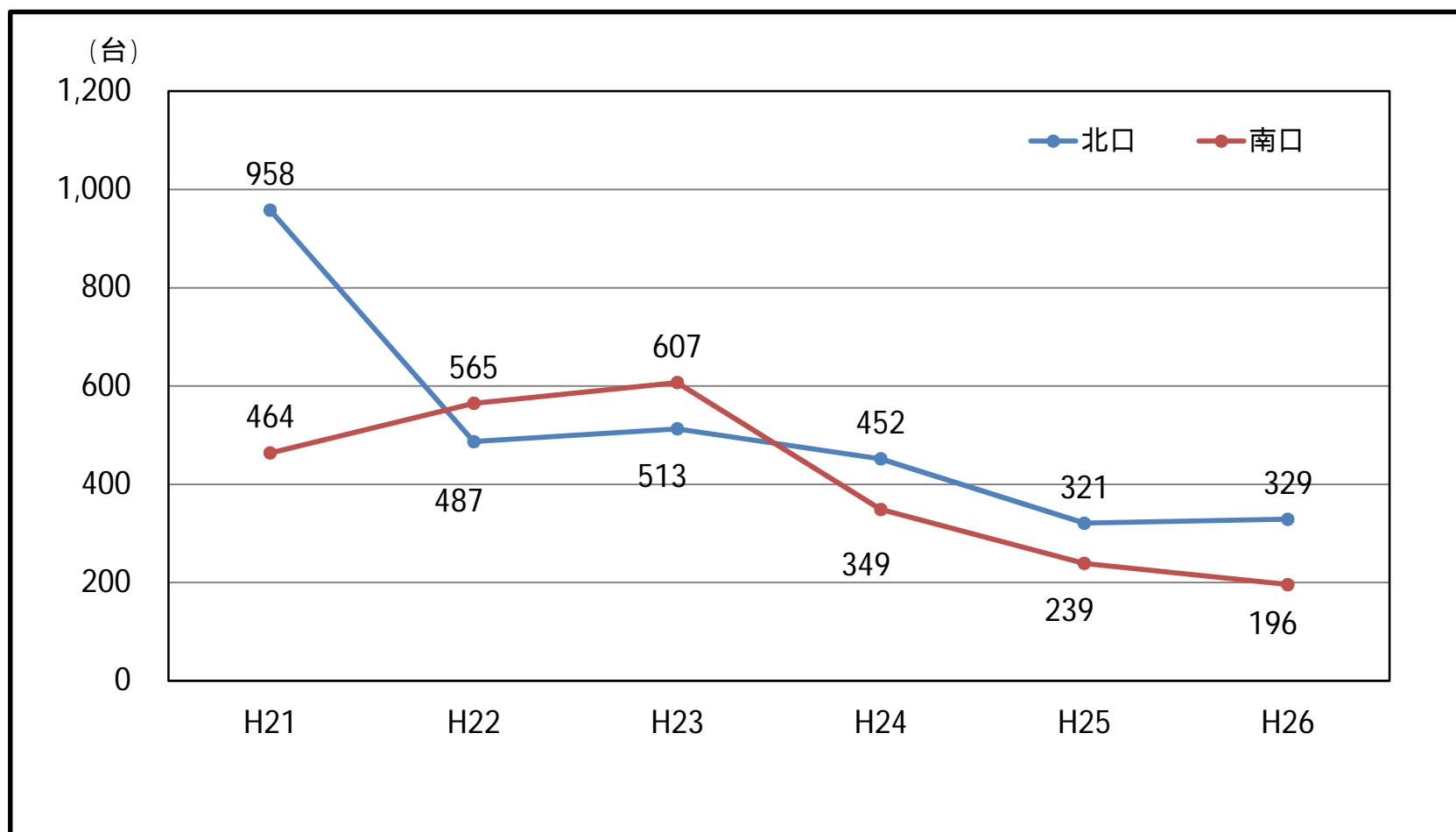
公共が設置した路上自転車駐車場

橋本駅周辺の自転車等放置の推移

自転車



橋本駅周辺における放置自転車の撤去台数は年々減少している



図：橋本駅周辺における放置自転車等の撤去台数の推移



< 橋本駅周辺における自転車駐車場の状況 >

- ・公共自転車駐車場については、概ね整備(自転車5,840台・原動機付自転車1,020台)が進み、利用率もおよそ100%と需要と供給が均衡している状況である。
- ・民間自転車駐車場については、駅近傍の商業施設利用との連携による施設整備が進んでいる。
- ・橋本駅周辺の主なエリアは、自転車等放置禁止区域に指定され、放置自転車の撤去台数についても年々減少している。

< これからの自転車駐車場の考え方(案) >

- ・民間開発に伴い必要となる駐輪施設は、民間事業者による整備を基本とする。
(新たなまちづくりに合わせ、自転車等放置禁止区域の見直しを行う)
- ・公共自転車駐車場については、まちづくりの規模感や需要動向に応じた再整備や民間開発との連携などを検討する。

橋本駅周辺の公共自動車駐車場の状況




橋本駅北口第1自動車駐車場



供用開始 平成12年2月
 延床面積 約28,600㎡
 敷地面積 約12,700㎡(イオン含む)
 収容台数 753台
 修正回転率 3.20




橋本駅北口第2自動車駐車場



供用開始 平成13年9月
 延床面積 約19,000㎡
 敷地面積 約8,600㎡(ミウイ橋本)
 収容台数 407台
 修正回転率 3.98

公共駐車場が一定程度整っている

平成39年を目指し、優先的に土地利用を図るエリア

-  JR線駅からの距離
-  京王線駅からの距離
-  リニア駅からの距離

平日・休日の時間帯別利用の推移 (橋本駅北口の自動車駐車場)

自動車

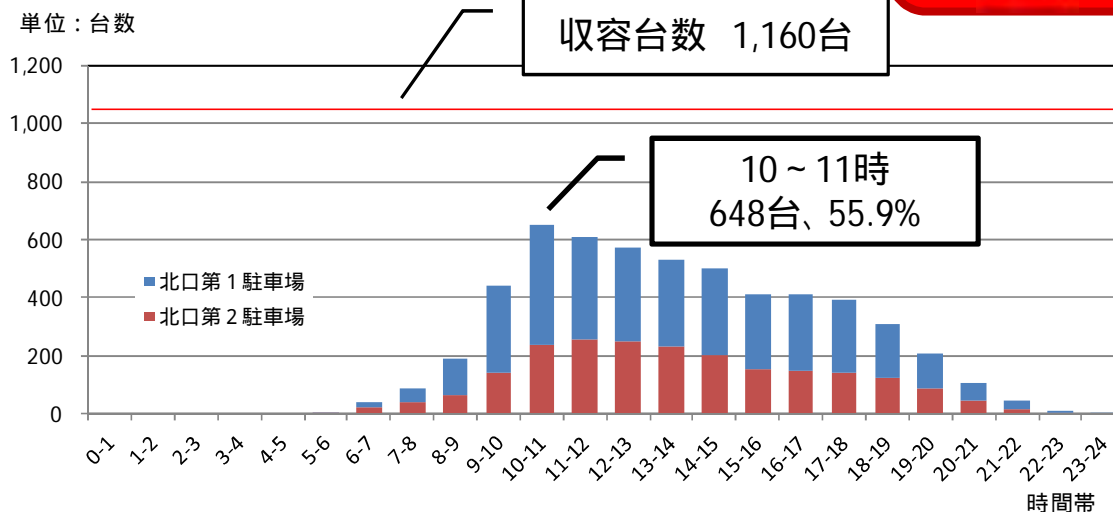


平日、土・日ともに、ピーク時間帯においても、60%を下回っており、概ね需要に見合った施設が確保されている

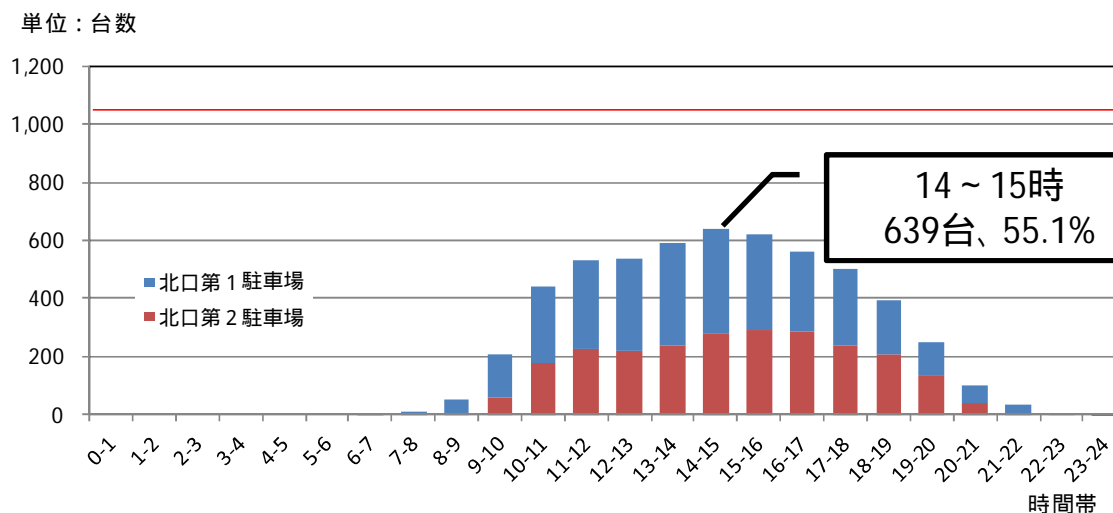
現状の自動車駐車場の需要と供給のバランスを把握するため、時間帯別の駐車状況(入庫台数-出庫台数)を確認する。

橋本駅周辺におけるイベントや年末年始等の特殊要因による影響の少ない時期として、今年度6月上旬のうち最も利用が多い平日、土・日を1日ずつ抽出して右グラフとして集計した。

2015/06/09(火)



2015/06/14(日)



橋本駅周辺の民間自動車駐車場の状況



民間・公共駐車場の合計としては、南北ともに同規模が確保されている

	民間駐車場	公共駐車場	合計
南口側	2,841台	0台	2,841台
北口側	1,422台	1,160台	2,582台
合計	4,263台	1,160台	5,423台

橋本駅北口第1自動車駐車場
収容台数 753台

橋本駅北口第2自動車駐車場
収容台数 407台

駐車場整備地区

平成39年を目指し優先的に
土地利用を図るエリア

アリオ橋本駐車場
(約2,700台)

凡例

- 民間駐車場
- 公共駐車場

民間駐車場を月極駐車場として活用している事例
アリオ橋本駐車場
(約2,700台のうち100台分を月極に活用)



橋本駅周辺の駐車場整備地域

自動車



公共と民間の役割分担のもと駐車場の整備を進めるために、市内の主要な鉄道駅の周辺¹は『駐車場整備地域』に指定されている。

駐車場整備地域内では、一定規模以上²の業務系用途や商業系用途の建物の新築等を行う場合に、『相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例』に基づき、駐車施設の設置が義務付けられている。

また、住宅用途の建物の新築を行う場合については、『相模原市特定建築物の建築に係る自動車の保管場所に関する条例』に基づき、駐車施設の設置が義務付けられている。

各条例により、設置が義務付けられる駐車場の規模は下表の通り。

建築物の用途	駐車場の規模 ³
商業系用途	延べ床面積200㎡～300㎡ごとに1台
事業系用途	延べ床面積250㎡～350㎡ごとに1台
住宅系用途	住戸数の30%～50%

1 橋本駅周辺・相模原駅周辺・相模大野駅周辺の3地域が指定されている。

2 延べ面積が1500㎡を超える建築物を設置する場合。

3 床面積の規模や用途地域により附置台数は異なる。また、店舗については、「大規模小売店舗立地法」に基づく駐車施設等の設置についても考慮が必要。



橋本駅周辺駐車場整備地区

橋本駅周辺(主に北口側)は、駐車場整備地区に指定されている

自動車駐車場の考え方

自動車



< 橋本駅周辺における自動車駐車場の状況 >

- ・公共駐車場については、駅北口の再開発に併せた整備(1,160台)が進められた。利用率(修正回転率)は3.54、ピーク時の利用率は60%を下回っており、概ね需要に見合った施設が確保されている。
- ・民間駐車場については、需要に応じコインパーキングなどを含め駅周辺に多く、配置(4,263台)されている。
- ・橋本駅周辺(主に北口側)は、駐車場整備地区に指定されている。

< 自動車駐車場の考え方(案) >

- ・民間開発に伴い必要となる駐車施設は、民間事業者による整備を基本とする。
(新たなまちづくりに合わせ、駐車場整備地区の見直しを行う)
- ・リニア利用者の需要など交通の拠点として広域圏からの動向を見据え、公共自動車駐車場については、民間開発との連携や既存施設の有効活用など効率的・効果的な方策を検討する。

開発交通量について（試算）

今後、道路や交流賑わい軸などの公共施設等に求められる規模（幅員等）の検討を行うにあたり、橋本駅周辺の都市開発に伴い増加する開発交通量を算出する必要がある。

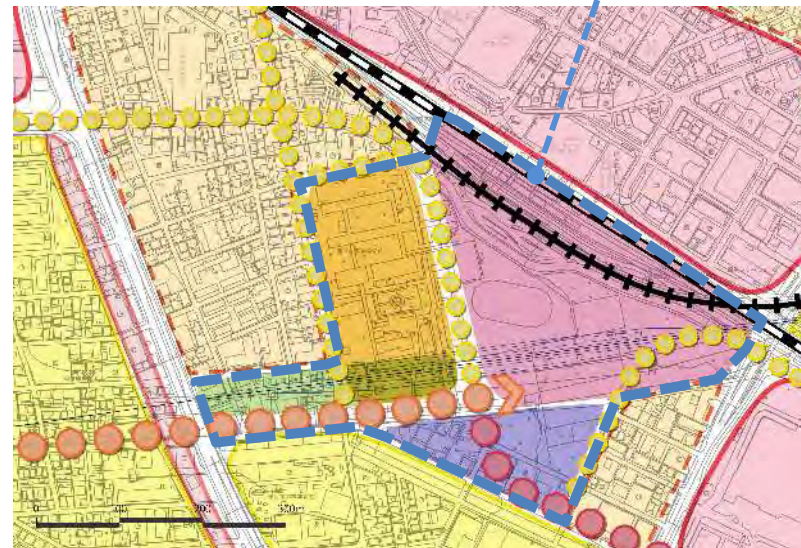
今回は、『開発交通量の算出のイメージ』を確認することを目的に、試算を行った。

なお、試算の前提条件は仮の内容であり、今後、土地利用計画の中で検討を行う。

試算の前提条件（仮定）

- 敷地面積は、『平成39年を目指し、優先的に土地利用を図るエリア』の、半分程度の7haと仮定
- 容積率は、橋本駅北口駅前に合わせて、500%と仮定
- 用途構成は、業務系1/3・商業系1/3・居住系1/3と仮定
- 交通手段分担率は、『東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）』の「新横浜駅を含む小ゾーン」と「町田駅を含む小ゾーン」の交通量により設定すると仮定
- 発生集中原単位は、国土交通省の『大規模開発地区関連交通計画マニュアル（平成26年）』に基づき算出

平成39年を目指し、優先的に
土地利用を図るエリア



開発交通量について（試算）

試算の結果

- 試算の結果は下表の通り
- 今後、道路や交流賑わい軸などの公共施設等の計画や用途構成や容積率などの土地利用計画の検討を進める中で、適宜試算の見直しを行っていく。

	床面積 (万㎡)	開発交通量 の合計 (万人TE/日)	交通手段別の開発交通量 (万人TE/日)				
			鉄道	バス	自動車	二輪車	徒歩
業務系	11.7	2.9	1.4 ~ 1.7	0.1 ~ 0.2	0.5 ~ 0.7	0.2 ~ 0.3	0.2 ~ 0.4
商業系	11.7	10.8	3.1 ~ 3.4	0.6 ~ 0.9	2.0 ~ 2.6	1.0 ~ 1.1	3.5 ~ 3.6
住居系	11.7	0.8	0.3 ~ 0.4	0	0.1	0.1	0.2
合計	35.0	14.5	5.0 ~ 5.4	0.6 ~ 1.1	2.7 ~ 3.2	1.3 ~ 1.5	4.0 ~ 4.2

注：交通手段分担率を2パターンで設定しているため結果に「幅」がある

各項目を小数点第2位で四捨五入しているため、各項目の和が合計欄の値と合わない部分がある

< 今後の方針 >

- ・導入する都市機能とその規模と併せて精査を行う。

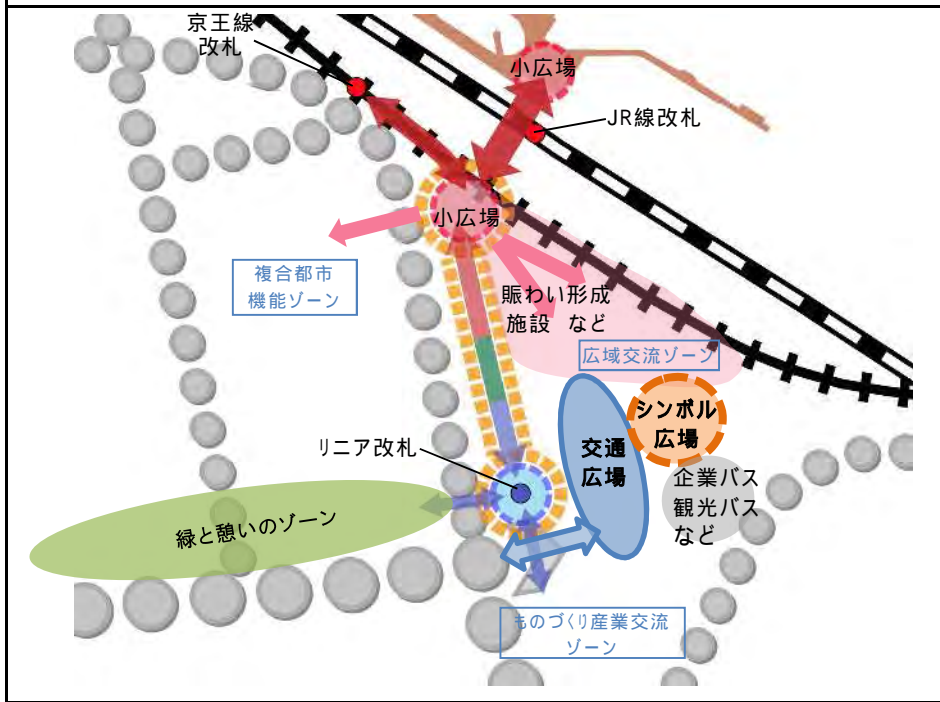
4. 駅前空間について

駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

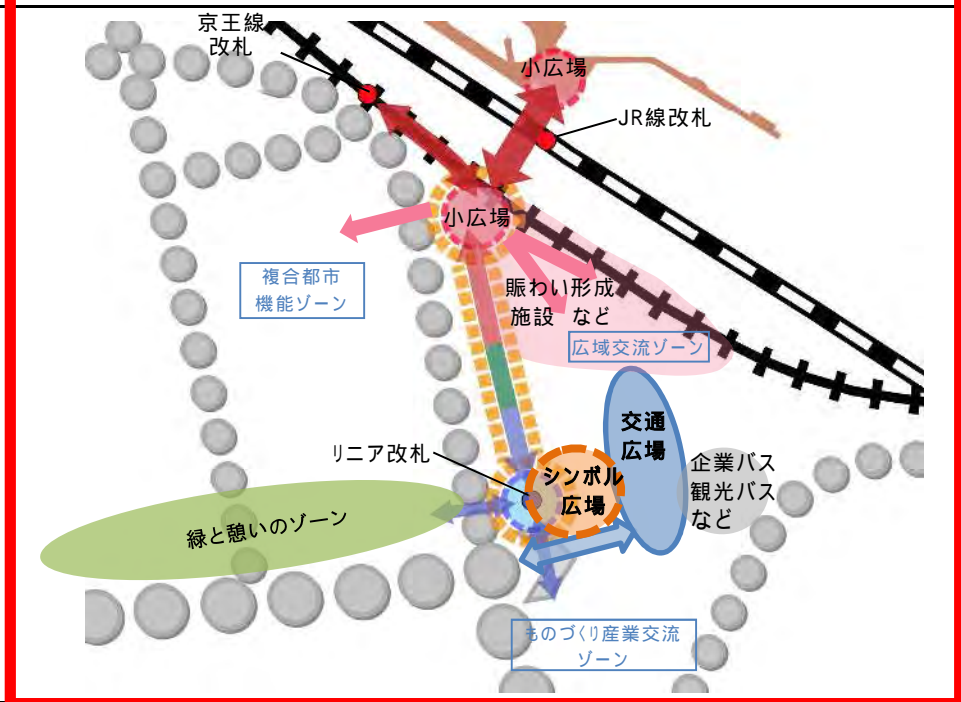
交通広場・シンボル広場・交流賑わい軸の位置関係の比較検討

- ・ 乗り継ぎ利便性及び賑わい形成を考慮した配置
- ・ 小広場を中心として賑わい形成施設など面的な賑わい空間の広がり確保

【案1】シンボル広場を東側に設置する場合



【案2】シンボル広場を交流賑わい軸の隣に設置する場合



- ◀▶ 歩行者動線(デッキレベル)
- ◀▶ 歩行者動線(地上レベル)
- ◀▶ 歩行者動線(地下レベル)
- 小広場(デッキレベル)
- 小広場(地下レベル)

これまでの議論を踏まえ、乗り継ぎ利便性や賑わい形成等の視点から【案2】をベースに駅前空間の具体的な検討を進めるが、今後も引き続き、関係者との調整を行う。

公共交通の乗降施設等の規模について

過去(レイアウト変更前)の駅前広場の機能および課題

平成26年4月のレイアウト変更の前において、橋本駅南口周辺は以下のような交通課題を抱えていた。

「平成23年度橋本地区TDM推進業務委託報告書」より記述や写真を抜粋

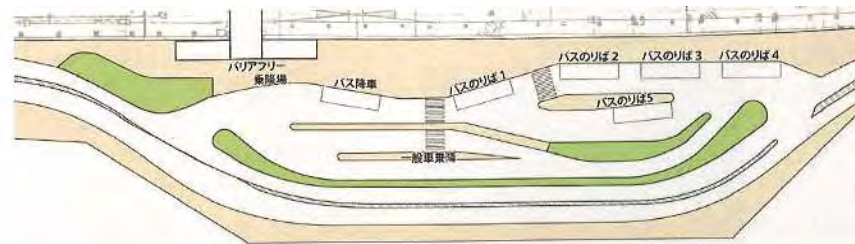
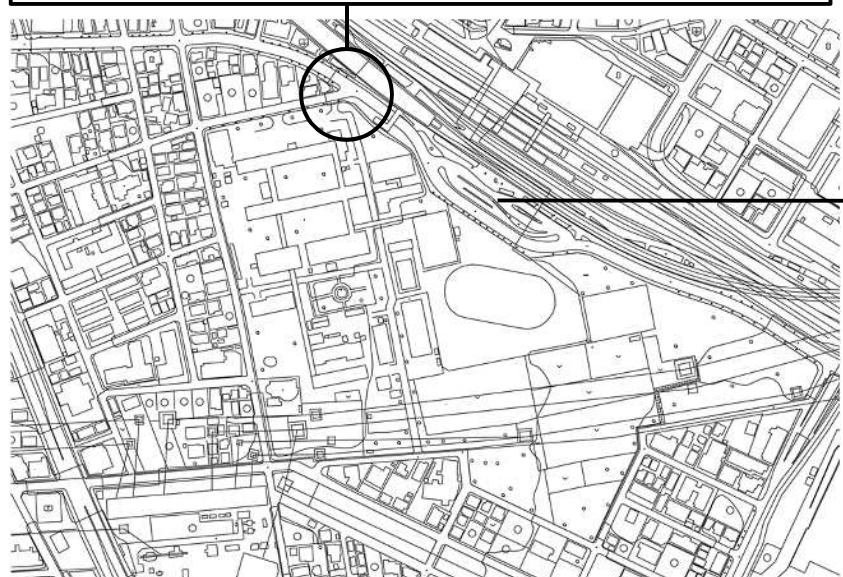
【橋本駅南口交差点】

- 右折車両の交差点滞留および路上駐停車車両により混雑



【橋本駅南口駅前広場】

- 送迎車両の集中、企業バスの停車等による混雑
- 植栽帯を横断する人がいて危険



機能	過去(レイアウト変更前)の設置台数
路線バス乗降場	6台(乗車5、降車1)
タクシー乗降場	1台
一般車乗降場	5台

公共交通の乗降施設等の規模について

レイアウト変更による駅前広場の機能強化について

橋本駅南口周辺の交通課題を解決するために、駅前広場のレイアウト変更などの対策が講じられた。

	主な取組み
平成21年度	交通実態調査やワークショップによる課題の抽出・整理
平成23年度	社会実験の実施 『橋本地区TDM推進計画』の策定 駅前広場のレイアウト変更を重点プロジェクトに位置づけ
平成25年度	レイアウト変更の工事の実施
平成26年4月	レイアウト変更後の駅前広場の運用開始



機能

現在(レイアウト変更後)の設置台数

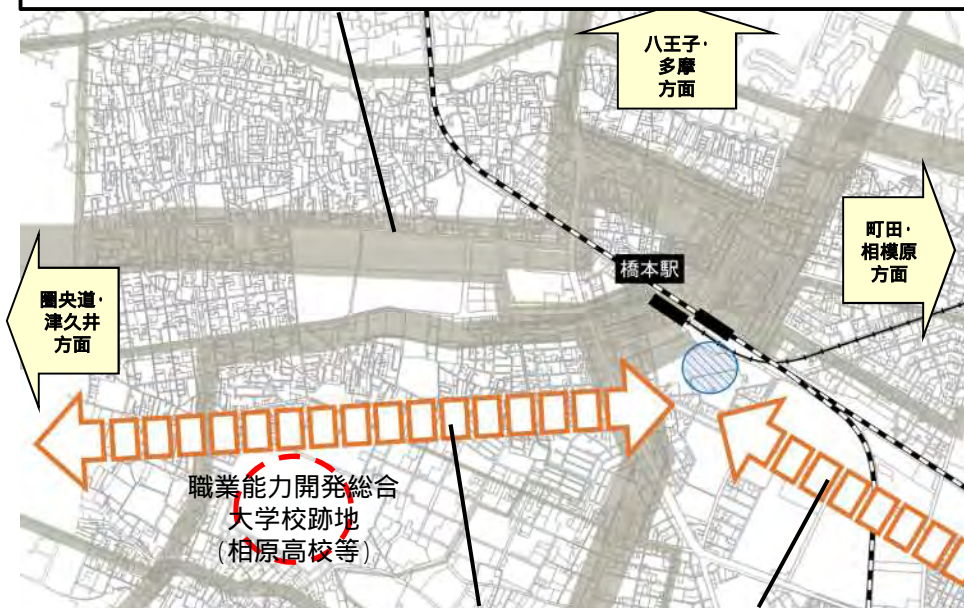
路線バス乗降場	8台(乗車5、降車3)
タクシー乗降場	1台
一般車乗降場	14台
企業バス乗降場	3台

公共交通の乗降施設等の規模について

将来見込まれる新たな需要への対応について

リニア中央新幹線の開通や相模原市広域交流拠点の形成等により、将来新たに見込まれる需要は、例えば以下が考えられる。台数等については、今後、関係者(交通事業者等)との調整等も行いながら検討を進める。

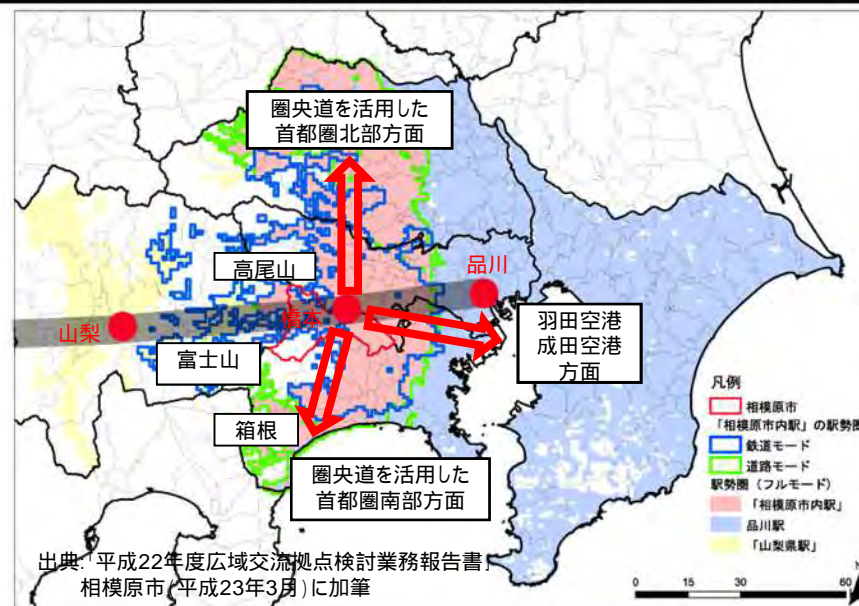
現在北口発着の津久井方面の路線バスの一部を、南口発着とする場合への対応(南口への乗降場の移設等)と合わせて+1台程度



圏央道IC・職業大跡地方面へのアクセス性を高める路線バスの新設等への対応と合わせて+1台程度

橋本駅と相模原駅との連携を高める路線バスの新設等への対応+1台程度

圏央道を活用した首都圏北部方面・南部方面・空港方面等にアクセスする高速バスの乗入れへの対応 +3台程度



高尾山・富士山・箱根等の観光地にアクセスする観光バスの乗入れへの対応と合わせて7台程度

広域交流拠点の形成による産業集積等に伴う企業バスの需要の増加への対応と合わせて+7台

公共交通の乗降施設等の規模について

将来(概ね平成39年のリニア開業時)の駅前広場の機能について(たたき台)

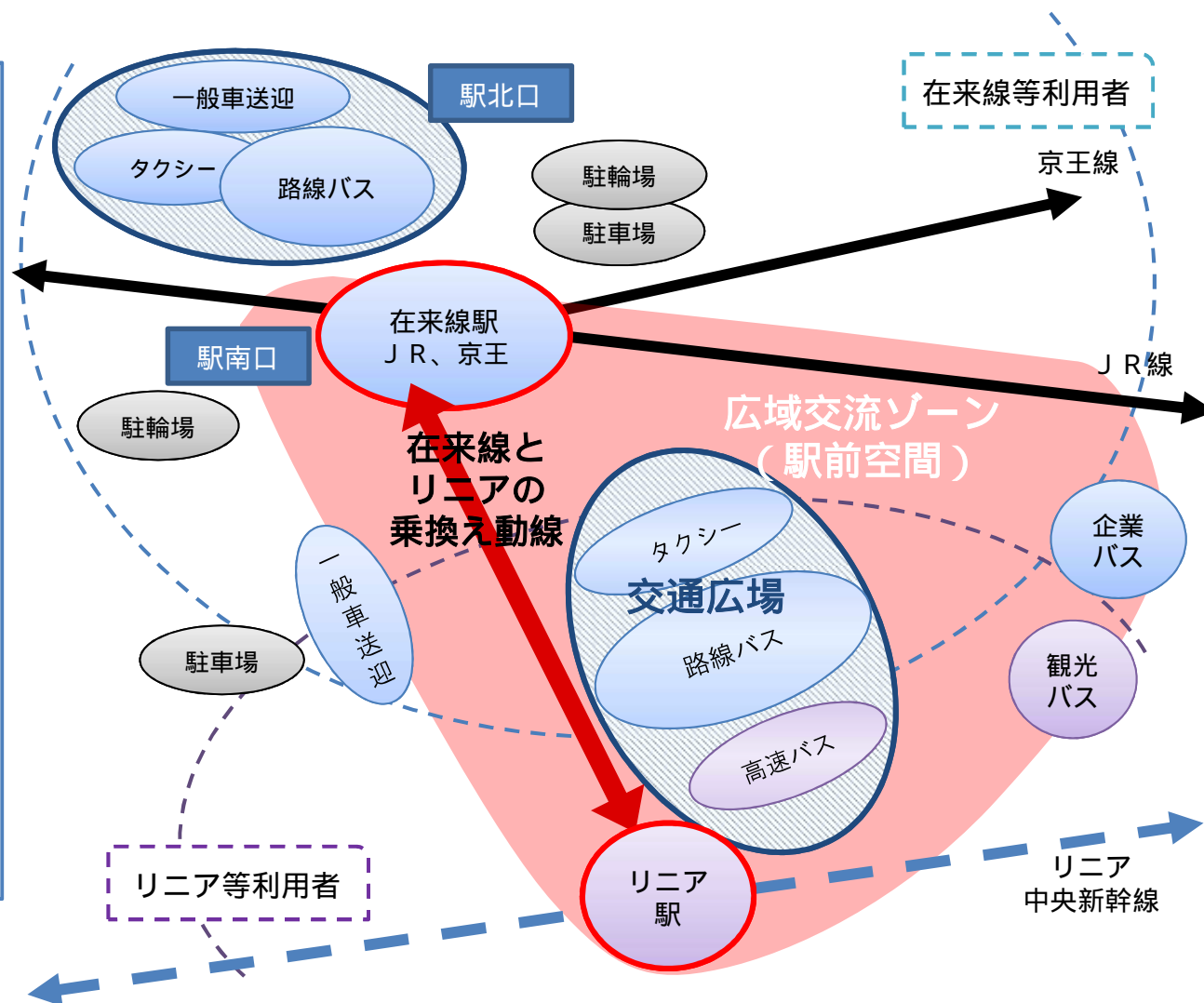
現在の設置台数に、将来見込まれる新たな需要(前ページの ~)に対応する台数を加算すると、将来の駅前広場に必要になると想定される台数は、下表の通りとなる。

今後、関係者(交通事業者等)との調整や、他の空間や施設(シンボル広場・賑わい形成施設等)との調整も行いながら、乗降施設の台数やレイアウトの検討を行っていく。

機能	過去(レイアウト変更前)の設置台数	現在(レイアウト変更後)の設置台数	将来の台数(たたき台)
路線バス乗降場	6台(乗車5、降車1)	8台(乗車5、降車3)	10台(乗車7、降車3)
タクシー乗降場	1台	1台	3台(乗車2、降車1)
一般車乗降場	5台	14台	14台
高速バス乗降場			3台
企業バス乗降場		3台	
観光バス乗降場			10台

交通機能の配置の考え方

- 在来線とリニアの乗換え動線の近くにタクシー・路線バス・高速バスの乗降施設を集約した、交通広場を設置
- 交通広場において、タクシーと路線バスの乗降場は在来線駅側に、高速バスの乗降場はリニア駅側に配置
- 公共交通と分離した円滑な運行を図るため、一般車送迎・観光バス・企業バス・一般車駐車場は駅前空間の縁辺部等に設置
- 一般車送迎、駐輪場は在来線駅近くに配置



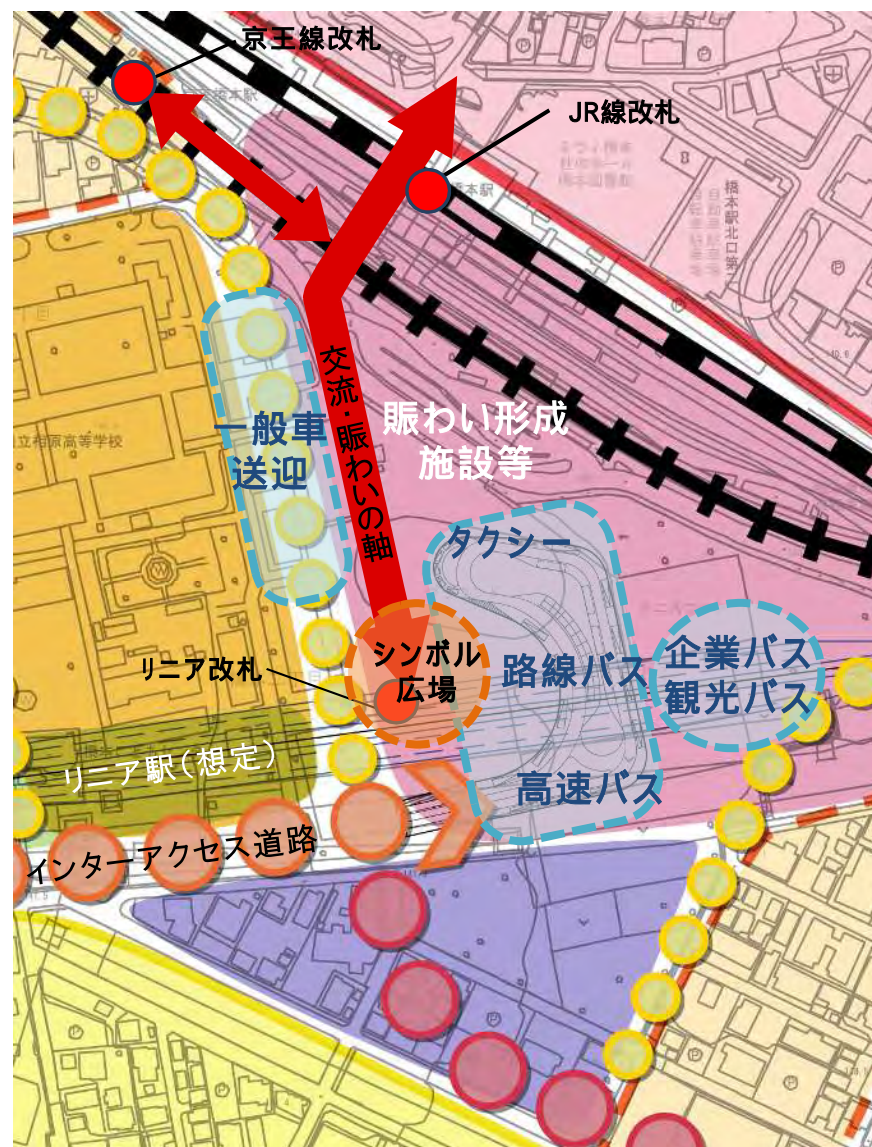
駅前広場の考え方

これまでの小委員会における検討経過を踏まえたイメージ

<ポイント>

- 交通広場のインターアクセス道路への接続
(シンボリックな玄関口)
- 「現在の需要」と「新たに見込まれる需要」に対応する公共交通の乗降施設等の設置 (路線バス・タクシー・一般車送迎・高速バス・企業バス・観光バス)
- 公共交通と一般車両の分離
- 鉄道とバスの乗り継ぎ性の確保
- シンボル広場の配置
- リニア駅の上部空間の有効活用など
- 橋本を目的地とするための賑わい形成施設等の設置

現段階のイメージであり変更の可能性がある。
具体的な規模や配置は、関係者との調整等を行いながら検討を行う。

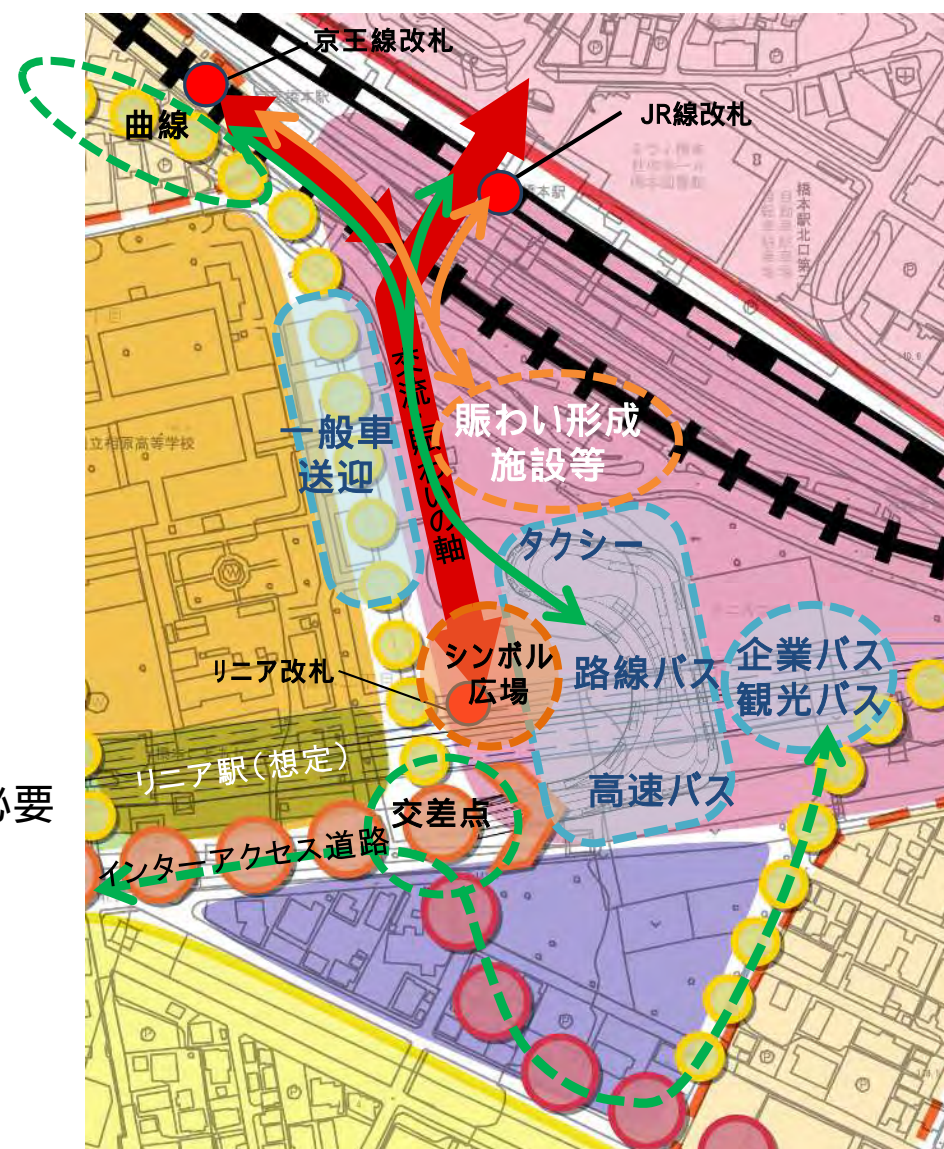


駅前広場の考え方

< 課題 >

- 一般車両(企業・観光バス含む)のアクセス性が悪い
- 既存駅前広場より鉄道乗り継ぎ利便が劣る
賑わい形成施設等の配置とのバランスの検討
- シンボル広場の活用方法・意義
賑わい形成施設等の配置とのバランスの検討
- 一般車送迎のスペース確保には交通管理者の同意が必要
前後に曲線や交差点があり、交通安全の確保・検討

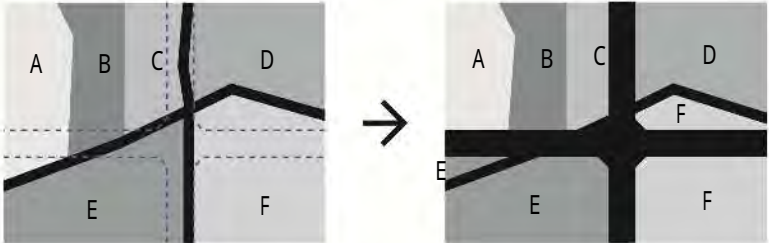
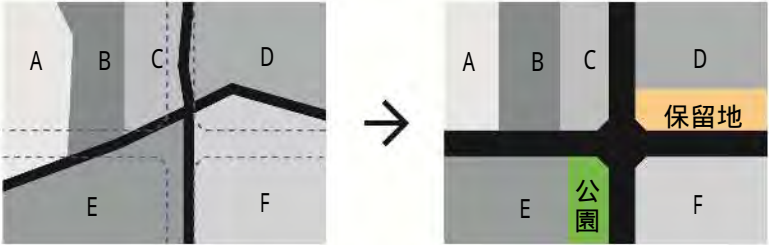
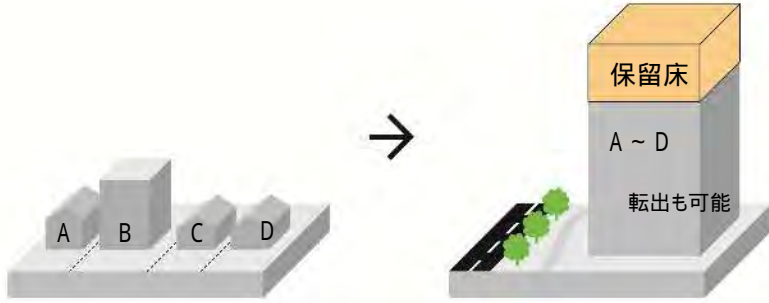
など



5 . 市街地整備について

活用が考えられる事業手法のイメージ

エリアの特徴(権利者の数・まちづくりのニーズなど)に応じて、適切な事業手法を選ぶことが必要

事業名称	事業の前後のイメージ	特徴
街路事業		<p>計画道路内の土地を買収しながら、道路の整備を行う</p> <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地買収への同意が得られれば、他事業と比べ、円滑に事業を進められる ・他事業と比べ、事業費を抑えることができる <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不整形な土地が発生する
土地区画整理事業		<p>土地の入れ替えを行いながら、道路や公園などの公共施設の整備を行う</p> <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整形の土地を生み出すことができる <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・権利者が多くなる場合などは、合意形成に時間を要する ・事業費が多くかかる <p>(ただし、保留地を設定して売却することにより事業費を捻出することも可能)</p>
市街地再開発事業		<p>土地や建物の権利の変換を行いながら、道路や公園などの公共施設と建物の整備を一体的に行う</p> <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整形の土地を生み出すことができる <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・権利者が多くなる場合などは、合意形成に時間を要する ・再開発の採算性が見込まれる立地である必要がある ・事業費が多くかかる <p>(ただし、保留床を設定して売却することにより事業費を捻出することも可能)</p>

街路事業

○JR白石駅周辺地区(札幌市)

事業概要

JR白石駅は、札幌駅から2駅と都心部へのアクセスに優れた位置にあるが、南口駅前広場は狭隘でバス・タクシーの乗継ぎの利便性が不十分であった。一方の駅北口では駅前広場及びアクセス道路が未整備であったほか、駅の利用者が通行に危険な狭い人道橋を渡る必要があったなど、交通結節点の機能向上が求められていた。

本事業により、駅の南口、北口にそれぞれ新たな駅前広場を設けたほか、駅利用者の連絡通路、白石駅北通の整備を行うことで総合的な交通結節点の機能向上と南北市街地の一体化を図った。

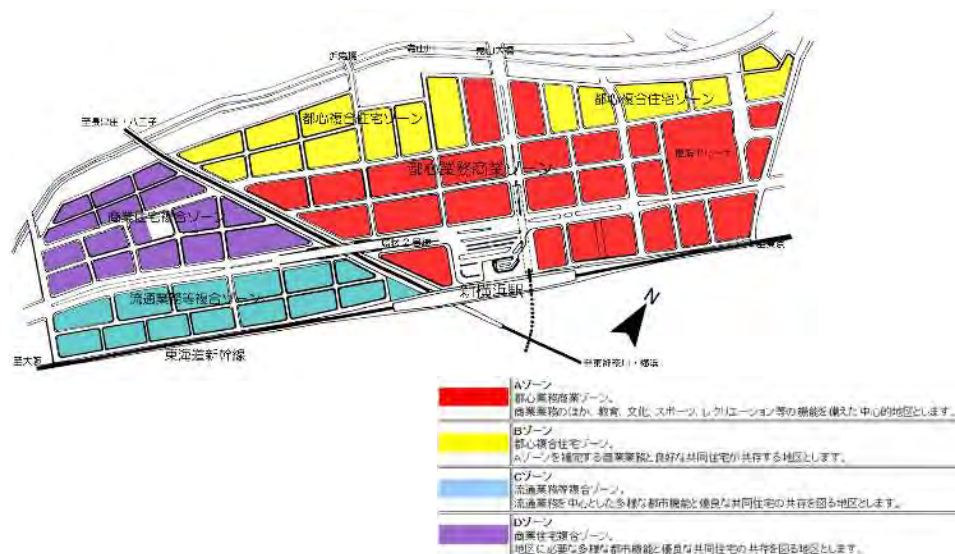
- 事業延長：白石駅北通=320m、連絡歩道=60m、北口広場=5,100㎡、南口広場=4,600㎡
- 幅員：白石駅北通=21m、連絡歩道=13m
- 事業費：約50億円
- 事業期間：平成16年度～平成24年度



出典 全国街路事業促進協議会

土地区画整理事業

○新横浜駅北部地区



○大阪駅北地区



大阪駅北地区まちづくり基本計画(大阪市)H16を基に作成



従前の駅前広場



従後の駅前広場

出典 関東地方整備局HP
横浜市HP



従前(2005年)



従後(2013年)

出典 UR都市機構HP

市街地再開発事業

○有楽町駅前



事業区域

○二子玉川駅前



事業計画(全体)



従前



従後



従前(2011年) 第1期竣工後



従後(2015年)

出典 国交省HP
再開発コーディネーター協会HP

出典 二子玉川東第二地区市街地再開発組合HP

街路事業・区画整理事業・市街地再開発事業等の組み合わせによる面整備

[事例] 熊本駅周辺地域整備基本計画

