

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

- ・ 第3回橋本小委員会における主な意見
- ・ (橋本駅周辺地区) 中間とりまとめ(案)
- ・ 今後のスケジュール(案)

第3回橋本小委員会における主な意見について

(1) 交通ネットワークについて

- 相模原ICへの新規道路を設けることと既存道路の整備により、生活道路に交通が流入しないようにしてほしい。あわせて国道16号の機能強化も図り周辺道路の渋滞を改善してほしい。
- 相模原ICへのアクセス道路は、主要バス路線となることから直線的なルートが望ましい。
- 県西部からの道路計画等、広域的な道路ネットワークを県と調整して検討すべき。
- インターアクセス道路の役割を考えると、地区内幹線道路ではなく広域的な主要幹線道路として位置付けるべきではないか。

(2) 駅前空間について

- 緑と憩いのゾーンをリニア駅まで延ばして緑空間の中にリニアの出入口を設け、都心にはない魅力的な空間をつくりたい。
- 駅前空間のスペースの使い方がもったいない感じがする。軸線を直線的にして東西南北へ人が流れると良い。

交通広場について

- 平面で考えると膨大な土地が必要なので立体で考えてはどうか。
- 交通広場と交流賑わい軸が重ならない方がいいのではないか。

第3回橋本小委員会における主な意見について

シンボル広場について

- シンボル広場が東側にあって本当に人が集まるのか。
- 乗換え動線が一番の賑わいになるのでそこにシンボル広場を持ってきてはどうか。
- シンボルツリーのあるところをシンボル広場にしてはどうか。
- シンボル広場等の大きな空間をランドマークとするのではなく、まちの賑わいそのものをシンボルにしてほしい。
- 複合都市機能ゾーンや産業交流ゾーンにおける産業をまちの顔としてほしい。
- シンボル広場において、イベント等の活用を考えるなら情報発信機能を持たせるべき。

駅機能、乗換え動線について

- 駅の構造を変えることはできないのか。
- 現在の京王線の線路を直線にして相原高校敷地の中に入れ込み、JR線とリニア駅の真ん中に改札を持ってくる考えはどうか。乗換え利便性や賑わい創出という面からも乗換え動線は直線上のほうが良い。
- 在来線からリニアへの乗換え動線について、リニアまでデッキレベルでつなげてリニア改札まで1回のエレベーターで移動できるような動線があってもいいのではないか。
- 京王線駅舎移設に関して、技術的検討を行っていただくことをお願いしたい。

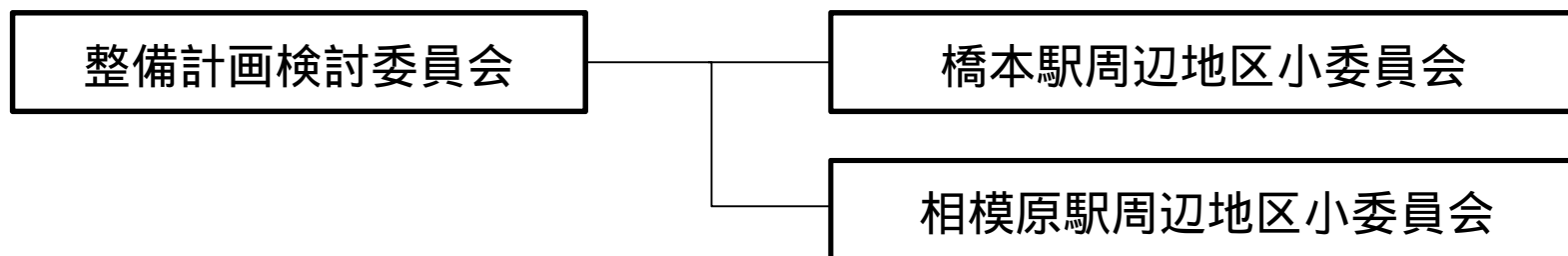
広域交流拠点整備計画中間とりまとめ（案）

広域交流拠点整備計画

（橋本駅周辺地区）中間とりまとめ（案）

1. 広域交流拠点整備計画の検討経過

1-1. 整備計画検討委員会の検討体制



1-2. 構成員

：会長、 ：副会長、 下線：両地区兼任委員

	広域交流拠点整備計画検討委員会	
	橋本駅周辺地区	相模原駅周辺地区
学識 経験者	岸井隆幸、 <u>屋井鉄雄</u> 、飯島泰裕	市川宏雄、中林 一樹、 <u>屋井鉄雄</u>
市住民	五十嵐 淳、中山 晃子、大用 尚、草野 寛	鈴木 典子、横山 房男、山田 昇一
関係 団体	原 正弘、 <u>阿部 健</u> 、 <u>座間 進</u> 、 <u>田所 昌訓</u>	中里 和男、 <u>阿部 健</u> 、 <u>座間 進</u> 、 <u>田所 昌訓</u>
公共 交通 事業者	<u>山口 拓</u> （JR東日本）、 <u>二村 亨</u> （JR東海）、 <u>高山 恒明</u> （京王電鉄）、 <u>三木 健明</u> （神奈中バス）	<u>山口 拓</u> （JR東日本）、 <u>黒田 聡</u> （小田急電鉄）、 <u>三木 健明</u> （神奈中バス）
関係 行政 機関	寶珠山 正和（神奈川県県土整備局）、 <u>牧野 末次</u> （相模原北警察署）	<u>佐久間 大輔</u> （相模原警察署）
	<u>近藤 雅弘</u> （関東地方整備局）、 <u>三宅 亮</u> （関東運輸局）、 <u>磯崎 孝喜</u> （神奈川県産業労働局）、 <u>杉本 重成</u> （神奈川県警察本部）	

1. 広域交流拠点整備計画の検討経過

1-3. 検討委員会の開催状況

【第1回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成26年8月22日）＜諮問＞

○広域交流拠点における検討方針の整理（検討項目、検討体制、策定スケジュール）

[橋本駅周辺地区小委員会]

第1回 平成26年9月11日

- ・土地利用
- ・交通ネットワーク

第2回 平成26年11月11日

- ・土地利用
- ・交通ネットワーク
- ・駅前空間整備

第3回 平成27年1月23日

- ・土地利用
- ・交通ネットワーク
- ・駅前空間整備

○第4回 平成27年4月14日

- ・中間とりまとめ（案）

[相模原駅周辺地区小委員会]

第1回 平成26年9月5日

- ・検討の進め方
- ・現況特性
- ・整備のあり方

第2回 平成26年10月27日

- ・交通ネットワーク
- ・駅前空間整備

第3回 平成26年11月10日

- ・駅周辺地区の整備方針（案）
- ・土地利用

○第4回 平成27年1月26日

- ・中間とりまとめ（案）

【第2回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成27年4月）

○広域交流拠点（橋本・相模原両駅周辺地区）における整備中間とりまとめ
両拠点地区周辺の整備に関する方針、中長期的なまちづくりビジョンの検討

2. 広域交流拠点整備計画の構成

H23～H26

広域交流拠点都市推進戦略

広域交流拠点のポテンシャルを生かし、首都圏南西部の広域的な視点から市の都市力向上を目指す方策

広域交流拠点基本計画

橋本・相模原両駅を核とした一体的拠点の将来像と体系的な整備方針

H26～H27 広域交流拠点整備計画

第1章【広域交流拠点全体の整備計画】
まちづくりの将来ビジョン

第2章【橋本駅周辺地区の整備計画】

土地利用計画(ゾーニング)
交通ネットワーク計画
駅前空間整備計画
市街地整備計画
整備スケジュール

第3章【相模原駅周辺地区の整備計画】

土地利用計画(ゾーニング)
交通ネットワーク計画
駅前空間整備計画
市街地整備計画
整備スケジュール

2. 広域交流拠点整備計画の構成

【第2章 橋本駅周辺地区の整備計画】

土地利用計画（ゾーニング）

- ・ 駅周辺地区の土地利用方針
- ・ 駅南口の土地利用方針
- ・ 駅南口の導入機能、機能配置方針
- ・ 土地利用構想（案）

交通ネットワーク計画

- ・ 道路ネットワーク
- ・ 自転車ネットワーク
- ・ 歩行者ネットワーク

駅前空間整備計画

- ・ 交通ターミナル機能
- ・ 景観形成等の方針
- ・ 歩行者空間
（自由通路、歩行者デッキなど）

市街地整備計画

- ・ 駅南口の面整備事業手法
- ・ 駅周辺地区の都市計画（用途地域、都市施設等）
- ・ 駅周辺地区の駐車場、駐輪場配置計画

整備スケジュール

- ・ 平成39年リニア名古屋開業、平成57年リニア大阪開業を見据えた段階的な整備のスケジュール

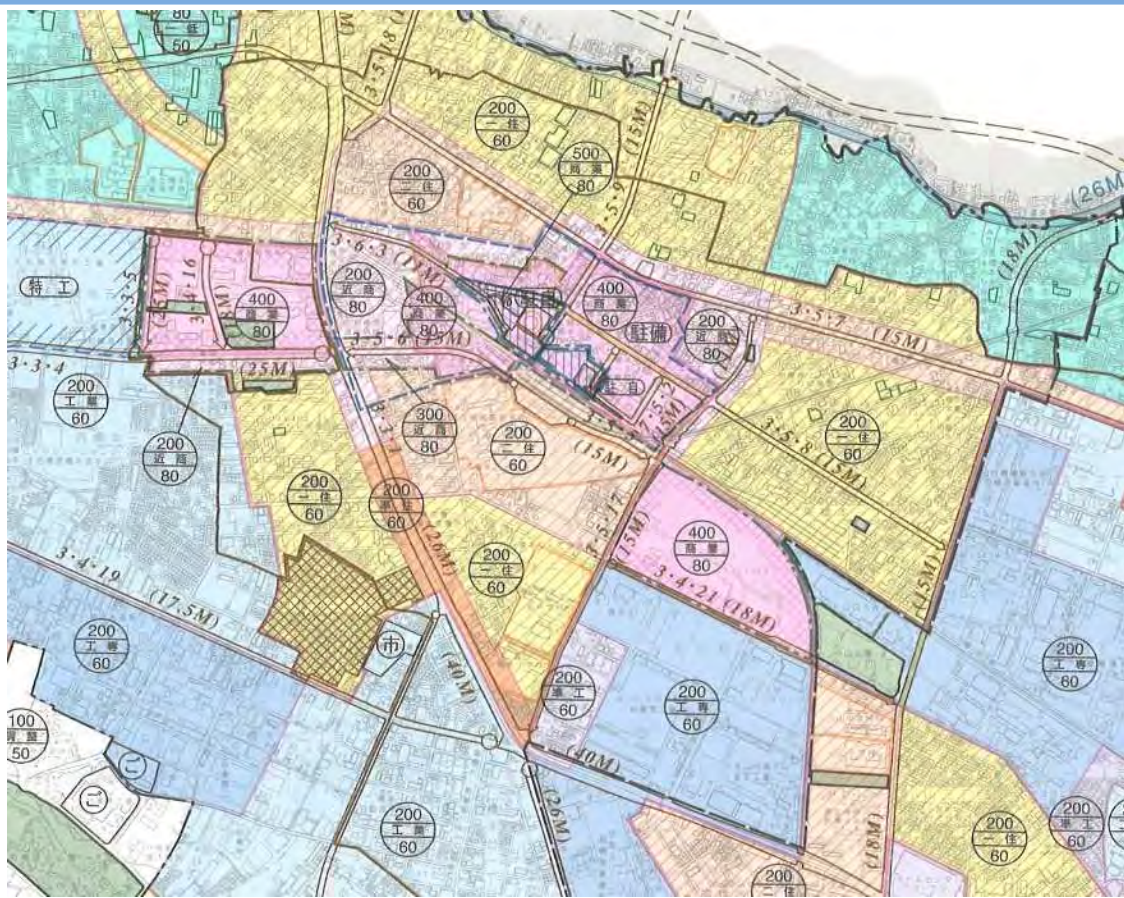
3 . 橋本駅周辺地区の整備計画（案）

3-1 . 土地利用計画（ゾーニング）

3-1-1 . 橋本駅周辺の既定計画 地域地区指定状況

- 駅北側では、駅近傍地域において商業地域、近隣商業地域が指定
- 駅南側では、相原高校用地の第二種住居地域を中心に、第一種住居地域が指定
- 国道16号沿道や橋本大通り沿道では商業地域、近隣商業地域、準住居地域が指定
- 駅北側で2地区、駅南側で3地区の地区計画が策定

凡	例
行政区境界	都市再生緊急整備地域
区界	土地区画整理事業完了区域
都市計画区域界	土地区画整理事業区域
市街化区域・市街化調整区域界	市街地再開発事業区域
第一種低層住居専用地域	首都圏近郊緑地保全区域
第二種低層住居専用地域	緑地保全地区（特別緑地保全地区）
第一種中高層住居専用地域	用途地域の指定のない区域における建築形態制限
第二種中高層住居専用地域	市街化調整区域の境界
第一種住居地域	道
第二種住居地域	公園
準住居地域	都市緑地
近隣商業地域	緑道緑地
商業地域	河川（橋川）
工業地域	自動車駐車場
工業専用地域	自転車駐車場
防火地域	汚物処理場
準防火地域	ごみ焼却場
特別工業地区	火葬場
高度利用地区	市
生産緑地地区	市夜所、区夜所及び総合事務所
駐車場整備地区	まちづくりセンター
地区計画区域	学
建築協定区域	その他の施設
壁面緑の指定区域	
急傾斜地崩落危険区域	



3-1-1 . 橋本駅周辺の既定計画 地区計画

○ 橋本駅周辺においては、各地区の特色にふさわしいまちづくりを推進するため、駅北側で2地区、駅南側で3地区の地区計画が策定されている。

【橋本駅南口地区】：商業・業務機能の集積、良好な都市環境の形成

【橋本6丁目地区】：商業・業務機能の集積、良好な都市環境の形成

【橋本都市拠点地区】：都市拠点としての市街地環境形成

【橋本3丁目地区】：商業・業務機能の集積、良好な都市環境の形成

【橋本大山町地区】：複合市街地の形成



	地区計画の目標（抜粋）	土地利用の方針（抜粋）
橋本駅南口地区 （H2決定） （H8変更）	商業・業務機能の集積を図るとともに良好な都市環境の形成と合理的な土地利用を促進する	駅周辺地区は、主に商業の利便性を増進するとともに、土地の高度利用を促進する。橋本駅西通り線沿道地区は、周辺住宅地の利便を増進するとともに、駅周辺地区と一体となった商業地として土地利用を図る。
橋本6丁目地区 （H3決定） （H9変更）	商業・業務機能の集積を図るとともに、良好な都市環境の形成と合理的な土地利用を促進する	商業・業務施設の集積を図るとともに、適正かつ合理的な土地利用を促進する。
橋本都市拠点地区 （H8決定） （H11変更）	都市拠点としてふさわしい、魅力ある良好な市街地環境の形成を図る	都市拠点にふさわしい調和とバランスのとれた魅力的な市街地を形成するため、オープンスペースの創出を図り、地区ごとに特色のある土地利用を誘導する。
橋本3丁目地区 （H10決定）	商業・業務機能等の集積を図るとともに、良好な都市環境の形成と合理的な土地利用を促進する	商業・業務・文化施設の集積を図るとともに、敷地の共同化及び土地の高度利用を図るなど、広域拠点の駅前に相応しい適正かつ合理的な土地利用を促進する。
橋本大山町地区 （H18決定）	多様な都市機能をもった複合市街地の形成を図る	J R相模線の西側の地区では、大規模工場跡地の土地利用転換により、商業、文化及び居住等の都市機能の集積を図り、東側の地区では研究開発及び生産機能を誘導し、良好な市街地形成を図る。

3-1-1 . 橋本駅周辺の既定計画

商業地形成事業

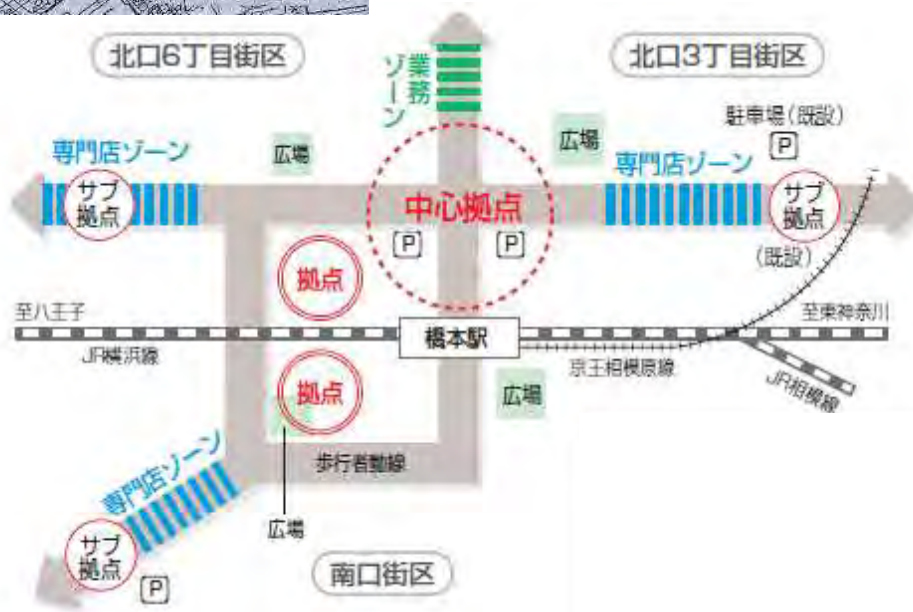
- 橋本駅周辺街區別整備計画（昭和62年）により、「北口六丁目街区」「北口三丁目街区」「南口街区」の3つのエリアにおいて、商業、業務、文化、交流等の都市機能を複合的に備えた広域的な商業地が形成されている。



3街区のまちづくりテーマ

- 【北口六丁目街区】
○手づくり生活体験の街
- 【北口三丁目街区】
○新しい自分を見つける街
- 【南口街区】
○自然とのふれあいを楽しむ街

まちづくりの



記号	全体骨格の考え方
	駅周辺の回遊性を確保するため、商業地全体が連携された歩行者動線を設定する。
	商業地のポテンシャルを高める中心拠点を設ける。
	各街区間の回遊性を高める拠点を設置する。
	動線の端部に来街者を誘導するサブ拠点を設ける。
	中心拠点とサブ拠点を結んだ動線上あるいはその延長上に業務・専門店ゾーンを形成する。
	来街者の憩いの場となる広場を確保する。
	車での寄付きが容易な場所に駐車場を設定する。

3-1-2 . 橋本駅周辺の拠点的な都市開発

- 橋本駅周辺においては、拠点的な都市開発により、北口地区、都市拠点地区、大山町地区の3つの拠点が形成されている。
北口駅前地区については、第1種市街地再開発事業等により、道路、駅前広場等が整備され、周辺の大規模商業施設や共同住宅等をつなぐデッキネットワークにより、良好な市街地環境が形成されている。



橋本駅北口駅前地区

事業手法	第一種市街地再開発事業	優良建築物等整備事業
対象地区	橋本駅北口地区() 橋本駅北口C地区()	橋本6丁目東町地区() 橋本6丁目地区() 橋本6丁目24番地区() 橋本6丁目D地区()
基盤整備	都市計画道路、駅前広場 (ペDESTリアンデッキ整備)	-
導入施設	公共公益施設、大規模商業施設、 共同住宅、駐車場、駐輪場	共同住宅、商業・業務施設、駐輪場
		

3-1-2 . 橋本駅周辺の拠点的な都市開発

橋本都市拠点地区については、土地区画整理事業により、都市計画道路、公共施設等が整備され、オープンスペースを確保することにより、都市拠点にふさわしい魅力的な市街地を形成している。



橋本都市拠点地区

事業手法	橋本地区土地区画整理事業
対象地区	西橋本二丁目、三丁目及び五丁目
基盤整備	都市計画道路、歩行者専用通路、都市計画公園
導入施設	公共施設、商業施設、共同住宅、駐車場、駐輪場



3-1-2 . 橋本駅周辺の拠点的な都市開発

大山町地区については、民間の都市開発事業により、道路、公園、商業施設等の多様な都市機能を有する複合市街地が形成されている。



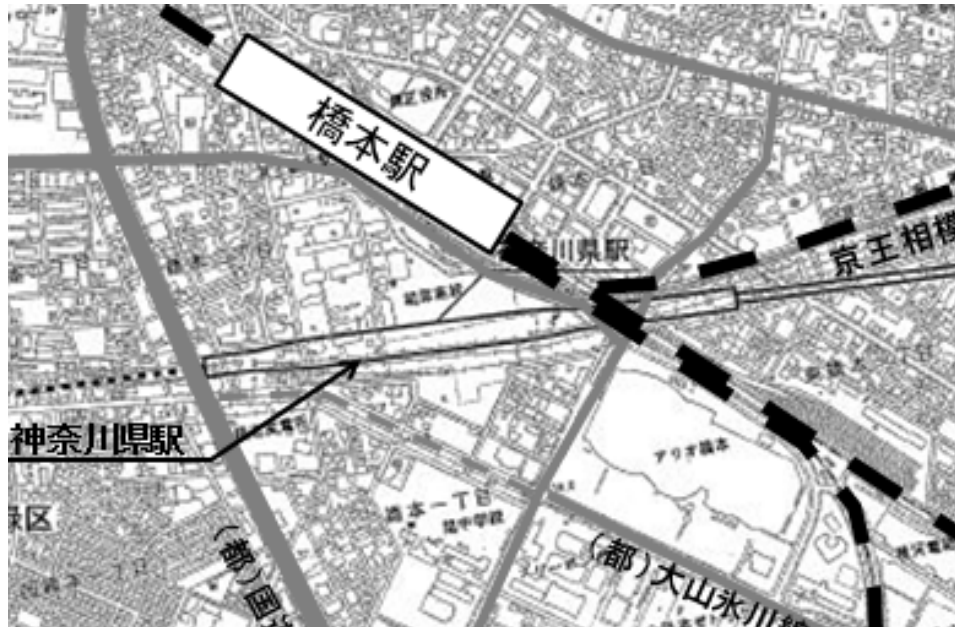
都市再生緊急整備地域大山町地区

事業手法	民間都市開発事業
対象地区	日本金属工業相模原事務所跡地
基盤整備	道路、公園、広場、緑地
導入施設	商業施設、文化施設、共同住宅、駐車場、駐輪場

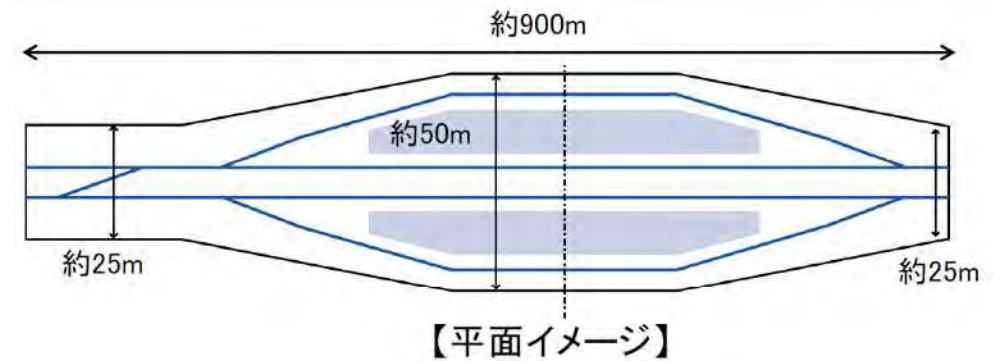


3-1-3 . リニア中央新幹線駅の設置（平成39年開業予定）

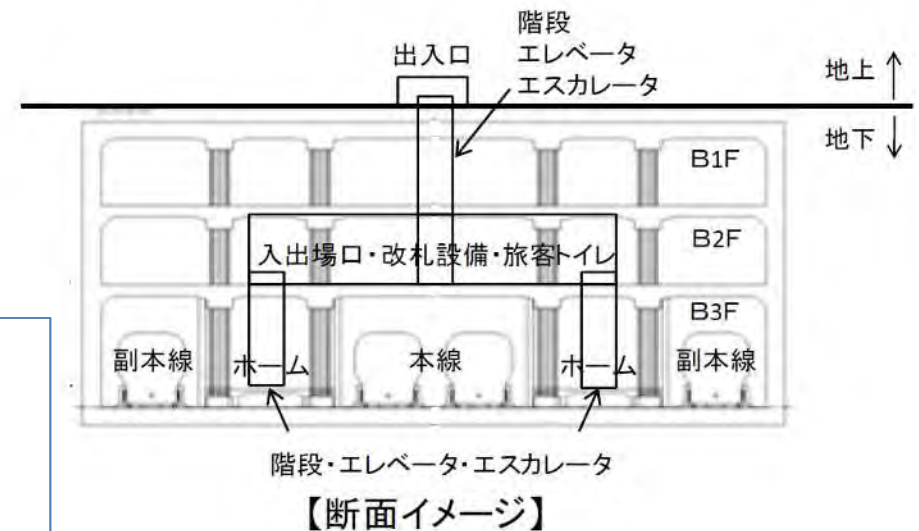
【神奈川県駅位置図】



- ・ 駅は地下約30m、幅最大約50m、長さ約900m、面積約3.5haの規模で、地下3階構造
- ・ 地下3階には、2面4線の島式ホームが設置されるほか、地下2階に入出場口等が設置
- ・ JR東海は、駅の地下1階や地上部については地元等での活用を想定



【平面イメージ】



【断面イメージ】

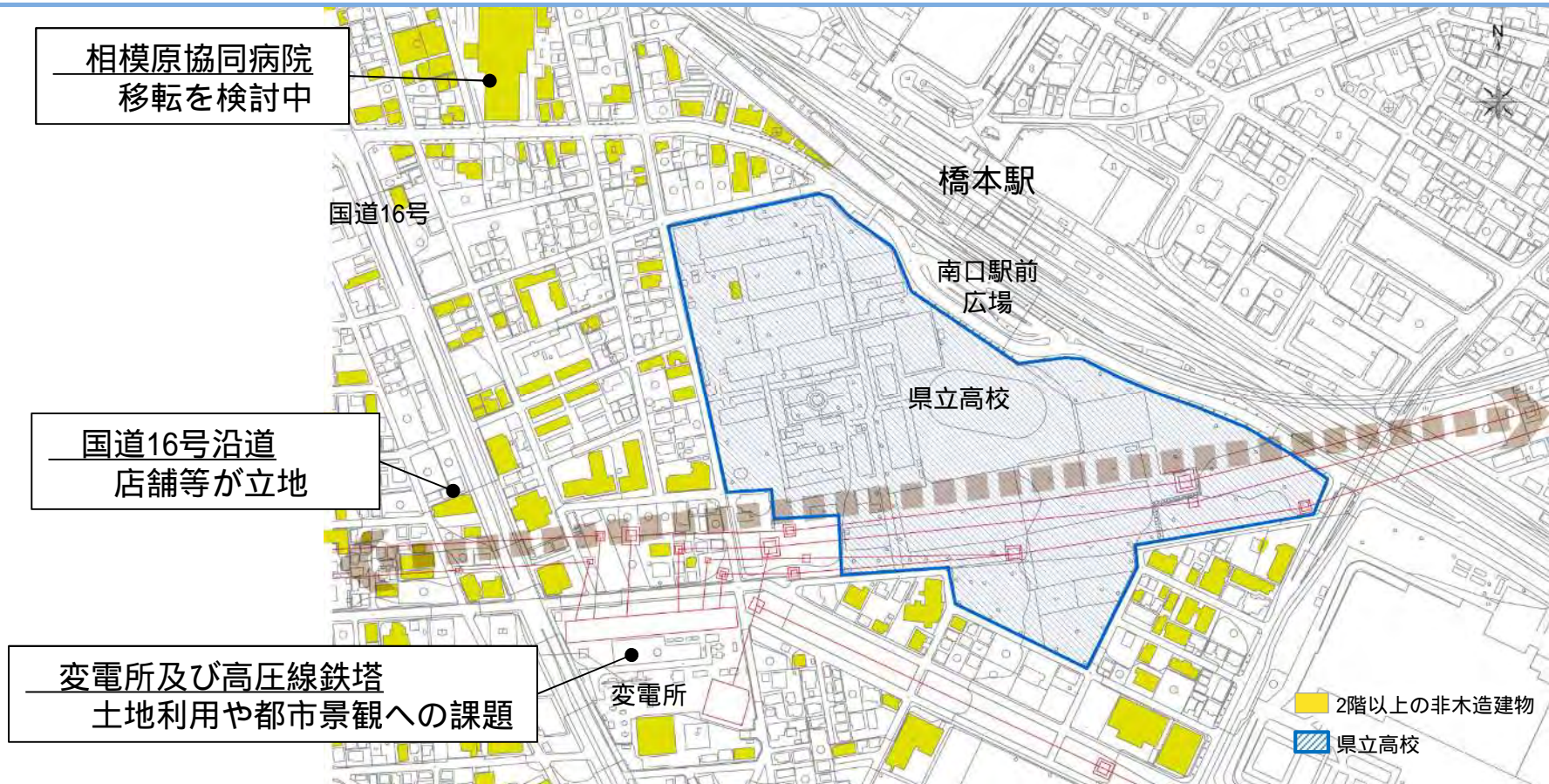
3-1-4 . 橋本駅周辺地区の現況と課題

橋本駅周辺地区

- 北口地区については、再開発事業などにより、道路、駅前広場の整備等が進んでいるが、後背地についても合理的な土地利用や基盤施設の整備を進めることが望ましい。
- 南口地区については、リニア駅の建設等が計画されており、新たな核としてのまちづくりが必要。
- 橋本都市拠点地区・橋本大山町地区については、既定計画に沿った整備事業が完了しており、南口の新たな核の整備と合わせ、南口のまちづくりとの連携が必要。



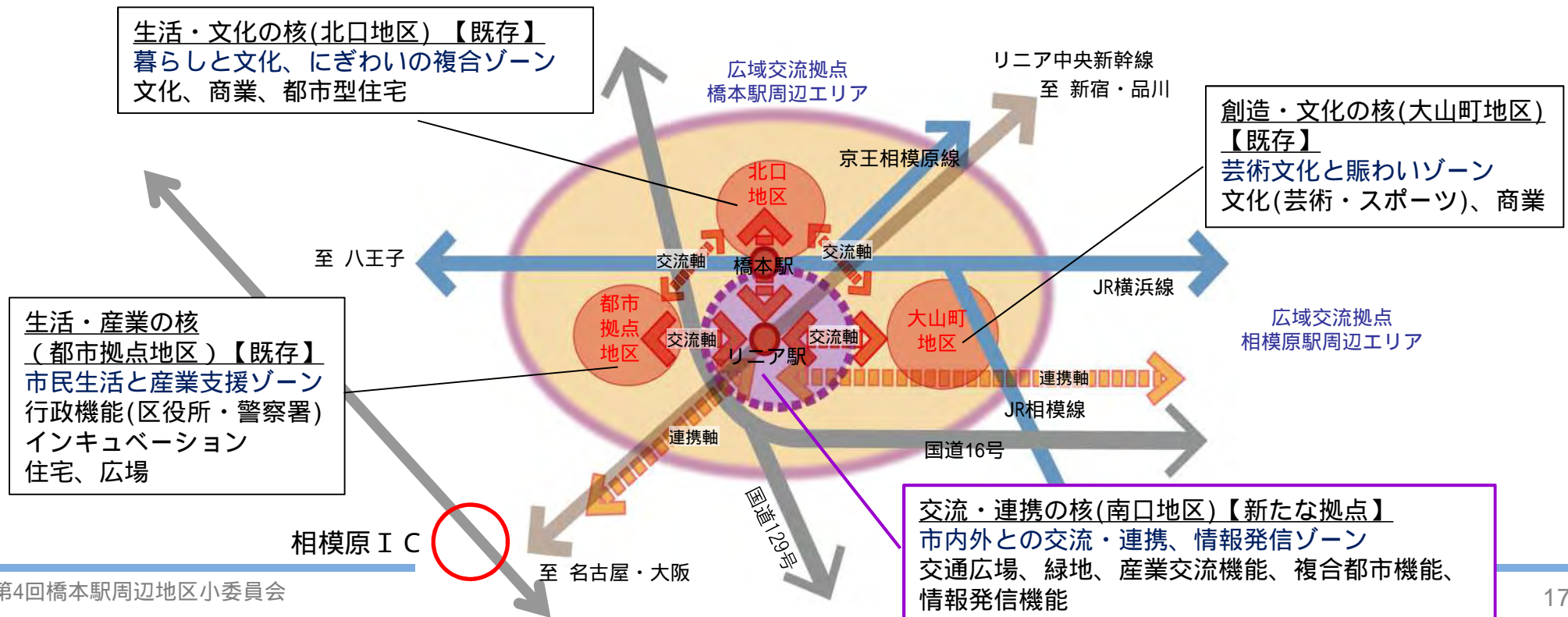
- 県立高校周辺地域は、堅牢建物等が見られるなど市街化されているが、南口駅前は、現況需要の中においても道路、交通広場等の交通基盤が十分整備されていない。
平成39年リニア開業を見据えたまちづくりにおいては、優先的にまちづくりを進めるべきエリアの設定や、地域との合意形成を進めながら段階的なまちづくりが必要である。



3-1-5 . 橋本駅周辺地区の土地利用計画 【都市構造】

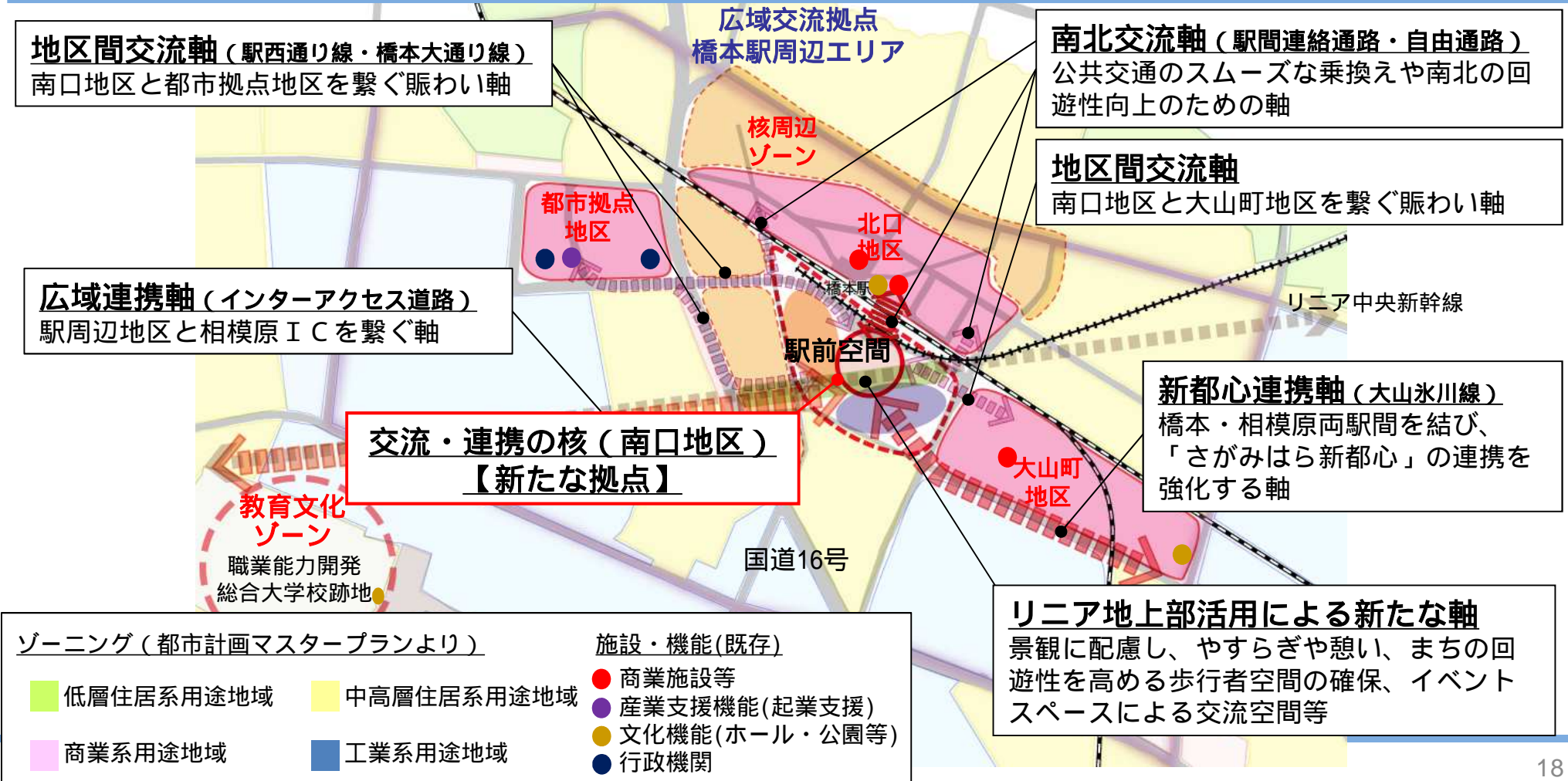
[拠点形成における基本的な考え方]

- 橋本駅周辺には、北口地区をはじめ核となる地区が3つ存在している。
- 今後、リニア駅開業等を見据え、駅南口に新たな核の形成を図る。
- 新たな核には、圏央道相模原IC方面等と広域的な連携軸で結び、ターミナル機能や、人・情報・文化の交流や集積を促進する機能を整えることにより、「交流・連携の核」として拠点性を高める。
- 既存の核と新たな核は、相互に交流軸で結び、それぞれの核が有する機能・魅力を相互に高め合う関係を生み出すことにより、橋本駅周辺地区全体において「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」としての拠点形成を図る。



3-1-5 . 橋本駅周辺地区の土地利用計画

- 南口地区は「交流・連携の核」として新たな拠点を形成するため、土地利用転換や土地の高度利用などにより都市機能の集積を図る。
- 核周辺ゾーンについては、社会経済環境の変化や開発需要に応じ、中長期的にまちづくりを誘導するため、土地利用転換の方向性等について検討する。



3-1-6 . 駅南口地区の土地利用方針図

南口地区のまちづくりにおいては、広域交流拠点基本計画の土地利用ゾーニングを踏まえ、3つのゾーンにより都市機能の配置を検討する。

- 導入施設については、橋本駅周辺地区の広域的な役割や橋本駅周辺地区の既存の核との相乗効果などを踏まえて検討を行う。



広域交流ゾーン（駅前空間）

- 国内外からの交通ターミナル
- 圏域全体の観光、物産、産業など様々な情報発信拠点
- 賑わいを生み出す交流・連携の拠点

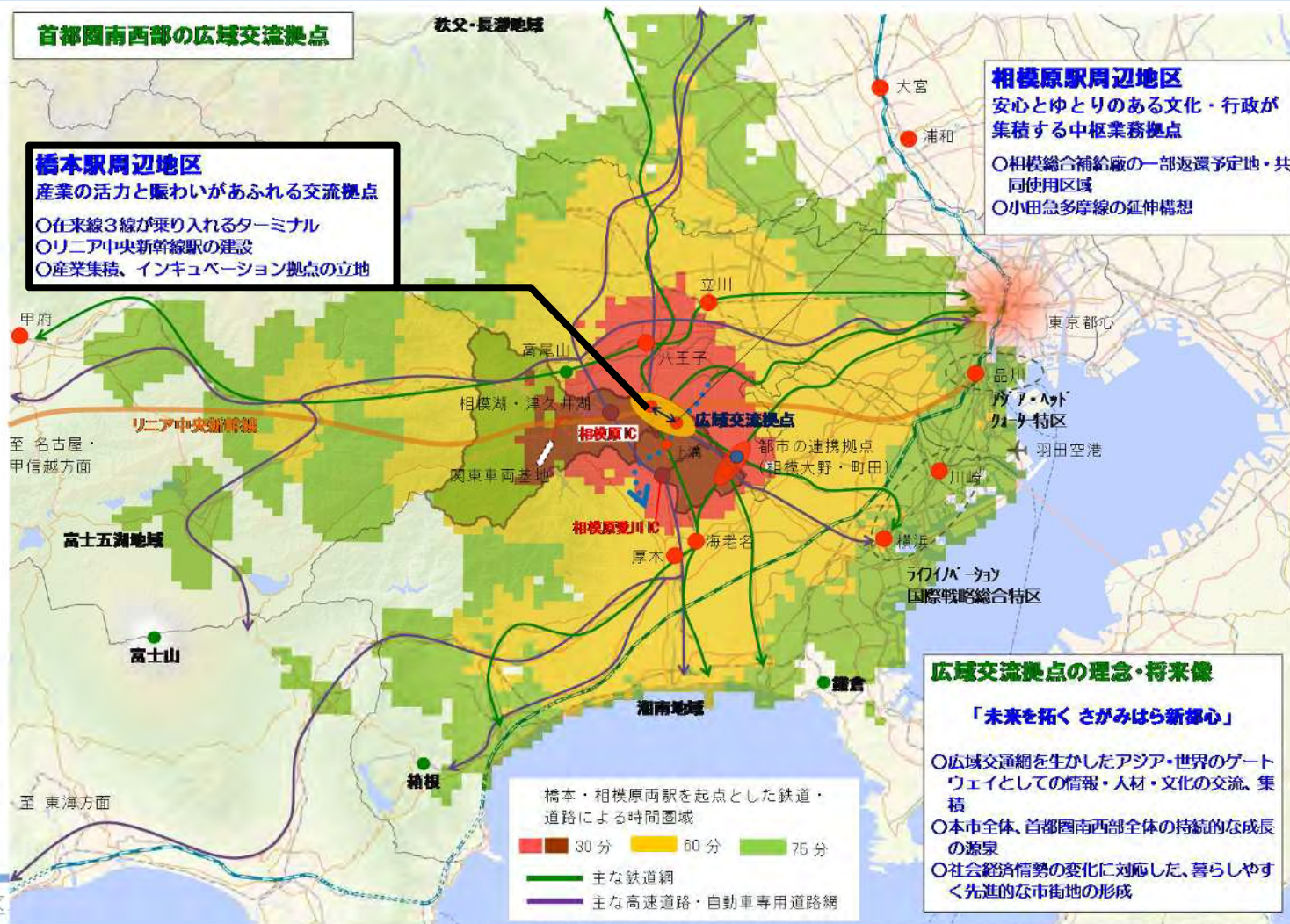
ものづくり産業交流ゾーン

- 産業の人材・情報の交流拠点
- 新たな製品・サービスの創造拠点
宇宙開発やロボット産業等を核とした交流拠点

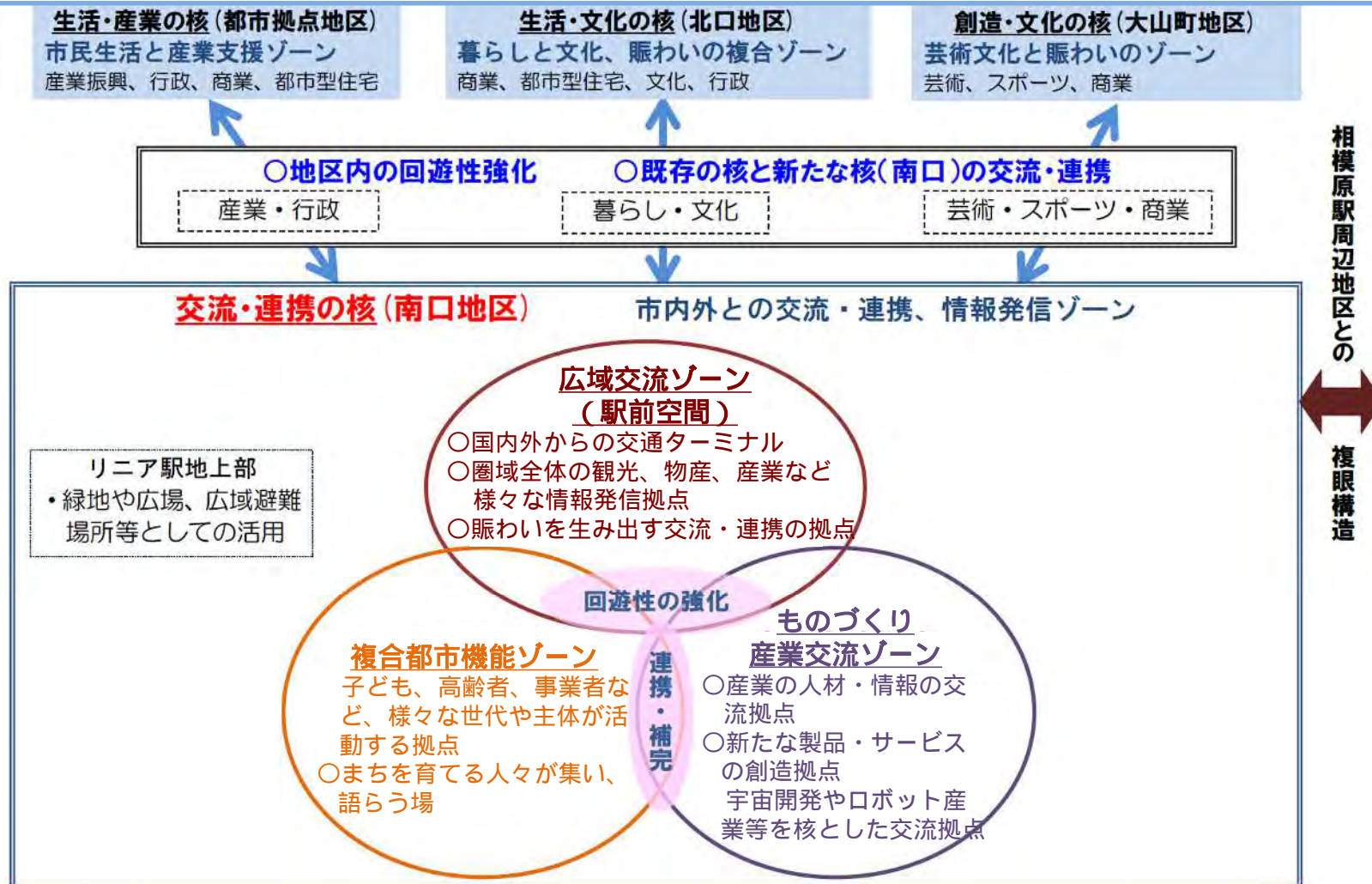
複合都市機能ゾーン

- 子ども、高齢者、事業者など、様々な世代や主体が活動する拠点
- まちを育てる人々が集い、語らう場

リニア中央新幹線の開業や圏央道の開通に伴い、広域圏から橋本・相模原両地区へのアクセス性が高まることから、橋本地区は「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」として、地区の特性を活かした拠点形成を図り、首都圏南西部における広域交流拠点の一翼を担う。

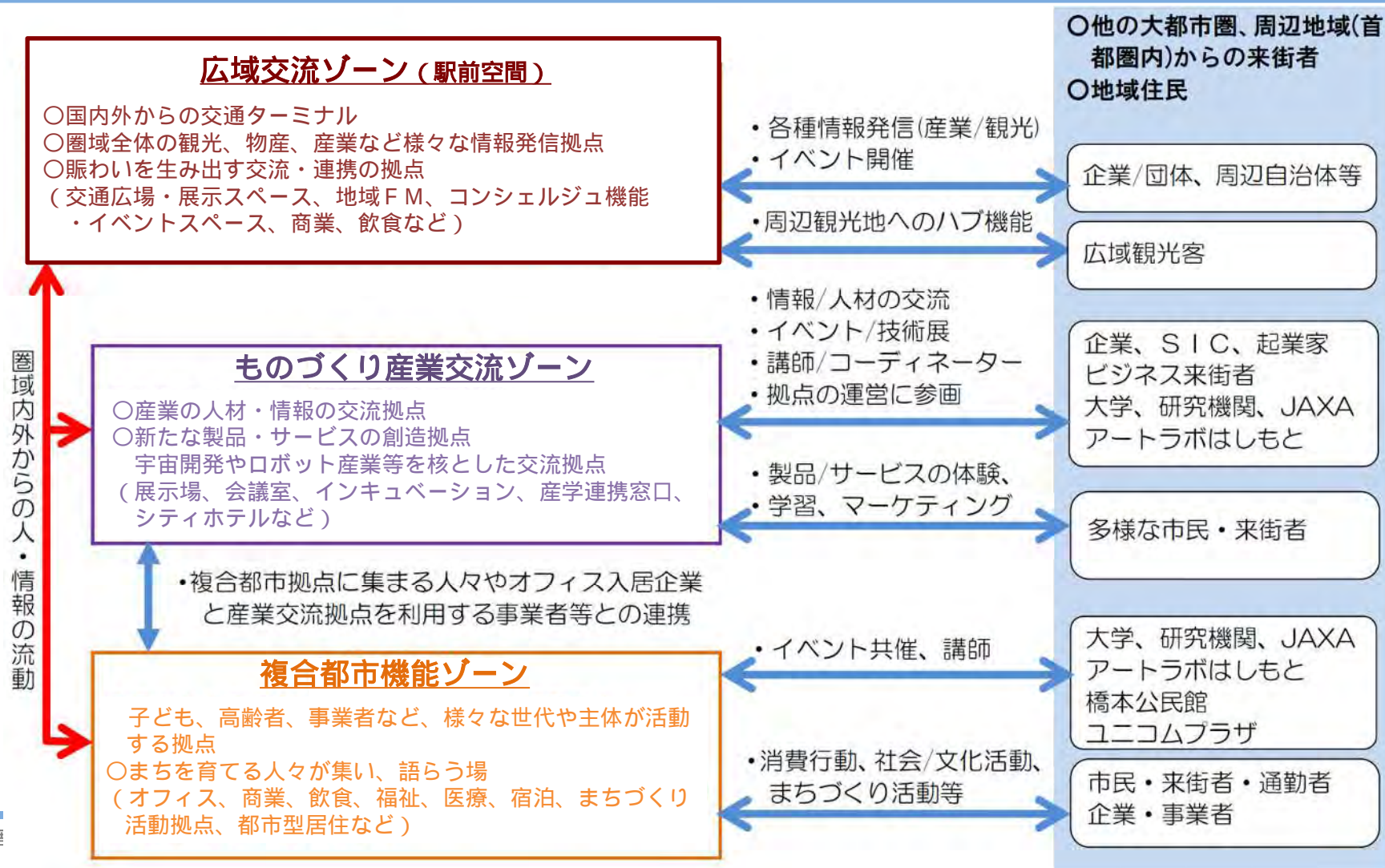


南口地区の交流・連携の核については、3つのゾーンにより都市機能を配置する。各ゾーン間における回遊性を強化し都市機能の連携・補完を図る。
 また、橋本駅周辺地区内における回遊性を向上させることにより、既存核と新たな核との交流・連携、及び相模原駅周辺地区との複眼構造による広域交流拠点の形成を図る。

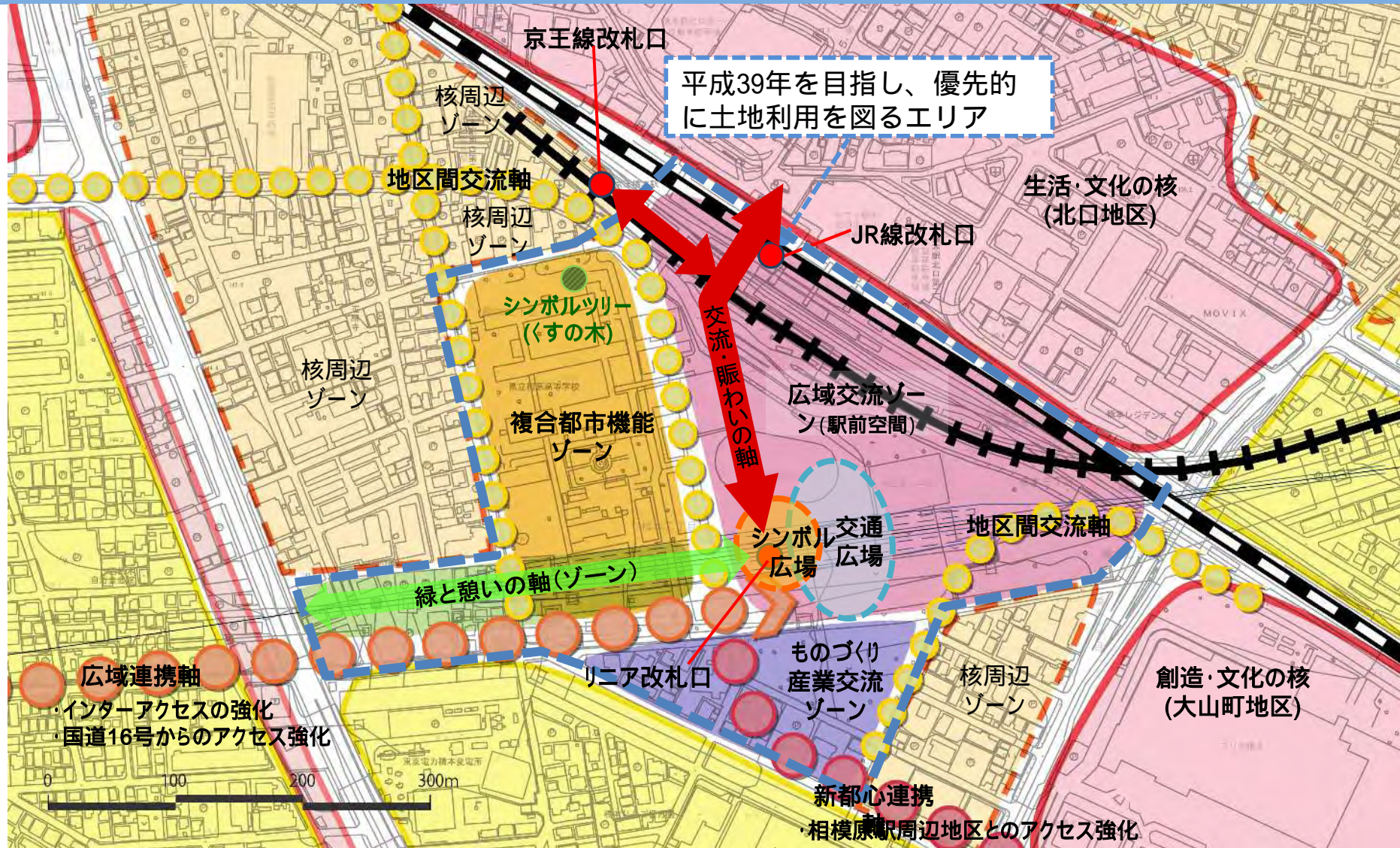


3-1-8 . 駅南口の導入機能 都市機能集積の方向性と利用者等のイメージ (案)

南口地区における各ゾーンの都市機能については、広域圏及び首都圏、周辺地域からの来街者や地域住民等、多様な利用者が想定されることから、各ゾーン間の連携を図りながら都市機能の集積の方向性を検討する。



3-1-10 . 土地利用構想 (案)



平成39年を目指し、優先的に土地利用を図るエリア

現段階のイメージであり変更の可能性がある。交通広場やシンボル広場などの具体的な規模や配置については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。

3-2. 交通ネットワーク計画

【基本計画における交通ネットワーク整備の方向性】

○リニア駅勢圏拡大に向けた交通ネットワークの確立
鉄道、高速バス等の広域交通ネットワークの強化
圏央道相模原ICからのアクセス道路の強化
多摩方面からのアクセス道路の強化

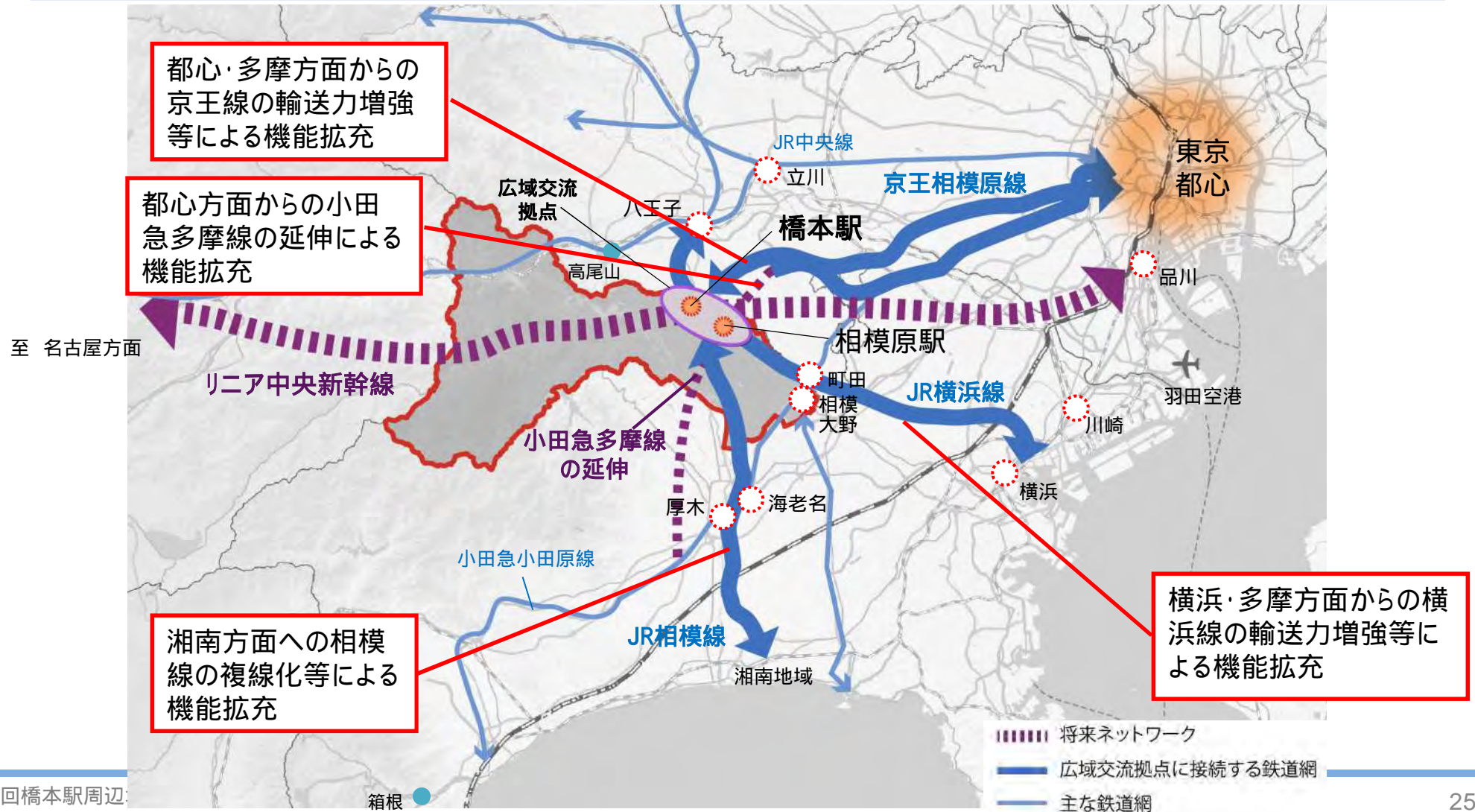
○広域主要幹線道路としての国道16号の機能強化
国道16号の立体化等による国道機能の強化
(骨格道路がスムーズに流れる道路網の強化)

○広域交流拠点における連携軸の強化
相模原駅との拠点連携性を高める道路の強化

3-2-1. 広域交通ネットワーク 鉄道

【広域交流拠点の交通ターミナルとしての整備の方向性】

多方面へとアクセスする複数の鉄道路線が乗入れる交通結節点としての機能強化



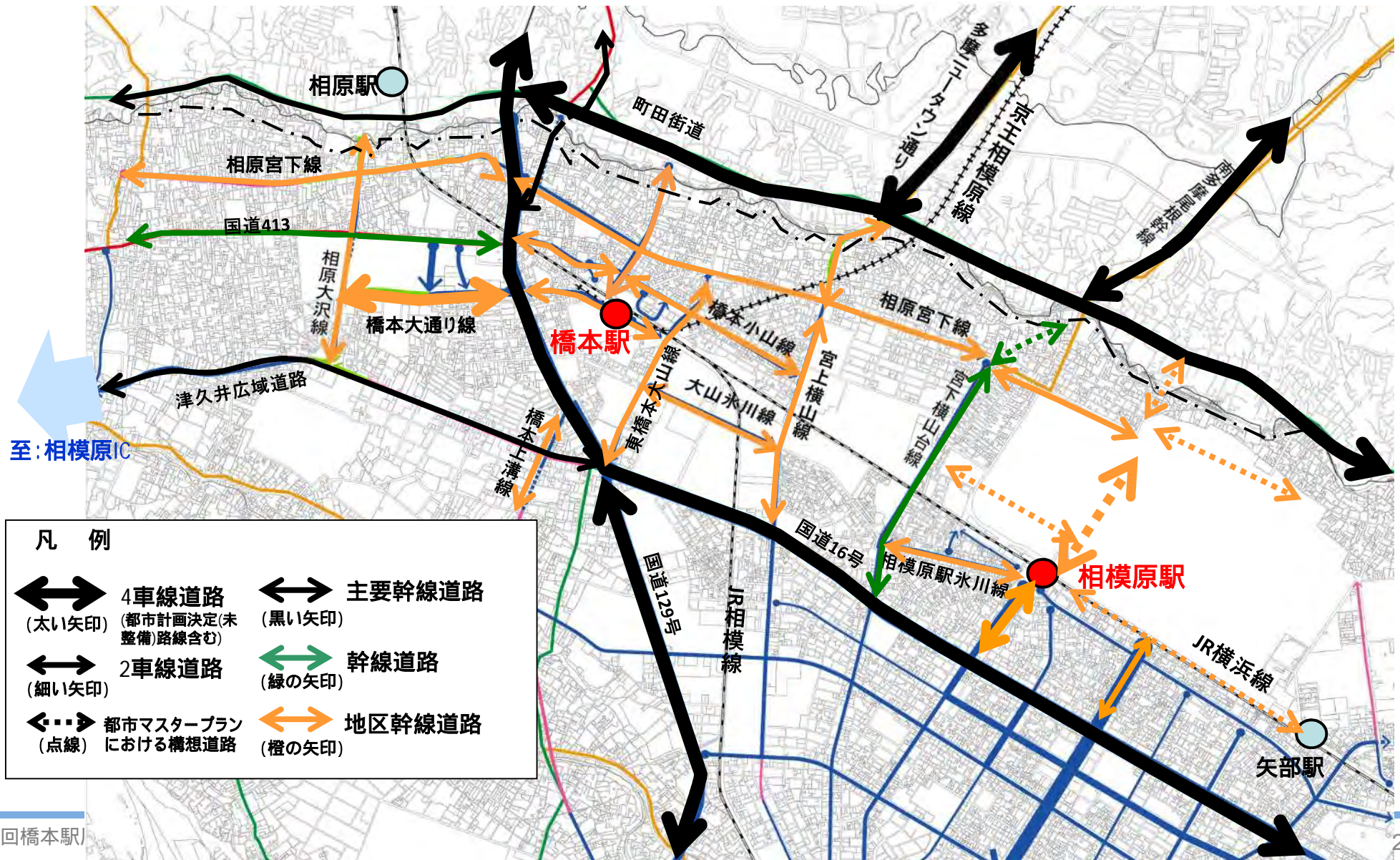
3-2-1 . 広域交通ネットワーク 高速バス

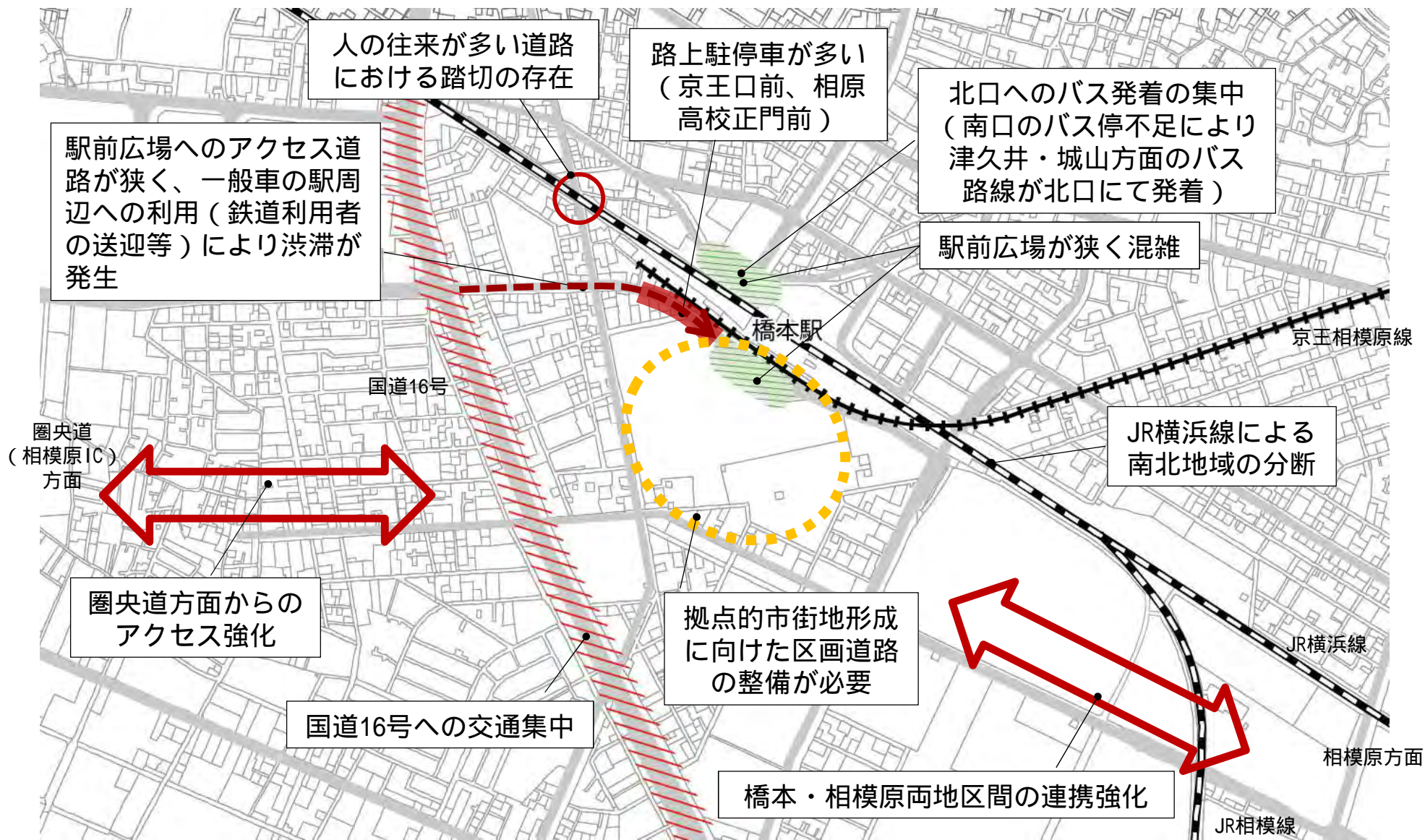
【広域交流拠点の交通ターミナルとしての整備の方向性】

高速道路等を活用する複数の長距離バスが乗入れる交通結節点としての機能強化



【広域交流拠点における都市計画道路及び構想路線等の道路ネットワーク】





3-2-2 . 道路ネットワーク整備の方針

駅周辺道路の整備における基本的な考え方

検討にあたっての視点

- ・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
(バス網の充実、定時性やバリアフリーに配慮した利便性の確保)
- ・拠点性を高めるための自動車等でのアクセス性の確保
(周辺道路の渋滞対策、速達性の向上)
- ・充実した交通ターミナル機能の形成
(駅前空間における交通機能の確保)
- ・通過交通の生活道路等への侵入の防止
- ・防災性の向上に資する空間形成
- ・歩行者・自転車の安全性を考慮した空間の確保
- ・職業能力開発総合大学校跡地(相原高校・病院)へのアクセス性の確保

3-2-2 . 道路ネットワーク整備の方針

駅周辺へのアクセス道路の検討



広域的な主要幹線道路として検討する路線

(周辺都市や地域間相互の交通利便性の向上に資する道路網)

- ・国道16号 (4車線) 国道16号の立体化等による機能強化
- ・宮下横山台線(2車線)の延伸・強化 多摩方面と国道16号を結ぶ道路ネットワークの強化

新たな地区内幹線道路として検討する路線

(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)

- ・インターアクセス道路 (路線の検討)
相模原ICと橋本駅南口を結ぶ幹線道路と津久井方面からの幹線バスルートとしての機能を担う
- ・大山氷川線 (延伸・強化の検討)
橋本駅周辺と相模原駅周辺を結ぶ幹線道路と相模原駅との幹線バスルートとしての機能を担う
- ・東橋本大山線 (延伸・強化の検討) 橋本駅南口と町田街道を經由し多摩方面を結ぶ幹線道路
- ・橋本小山線 (延伸の検討) 橋本駅北口と相模原駅北口を結ぶ幹線道路
- ・宮上横山線 (事業中) 橋本駅南口と多摩方面を結ぶ幹線道路

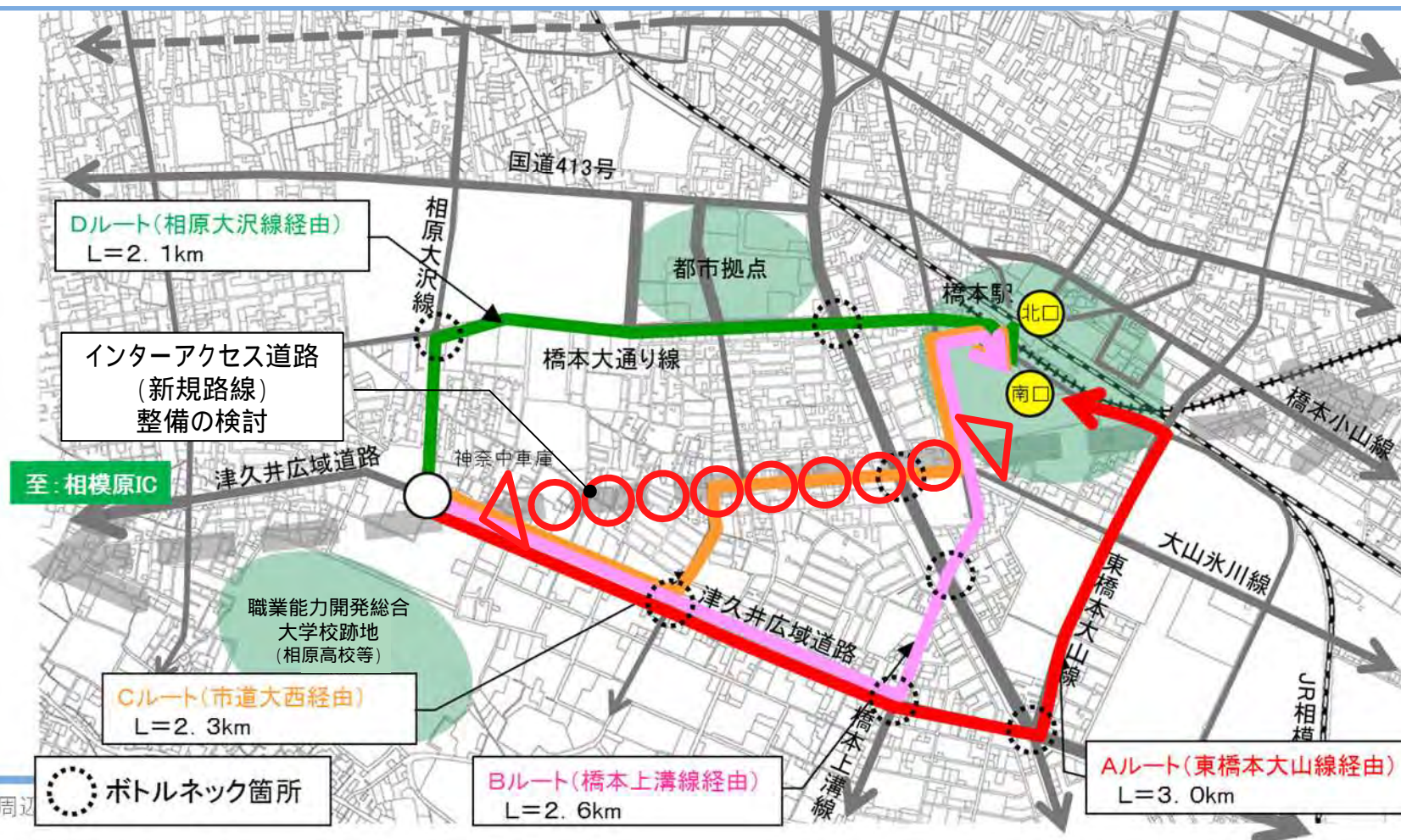
3-2-2 . 道路ネットワーク整備の方針

圏央道相模原ICへのアクセス道路の検討

【インターアクセス道路整備の方向性】

相模原ICと橋本駅との速達性を高めるためには、現状の道路網ではボトルネック箇所等の課題があるため、新規路線の可能性について検討が必要である。

また、ルートを選定にあたっては、津久井広域道路や橋本大通り線からのルートなど、既存道路の活用も含めて検討を行う。

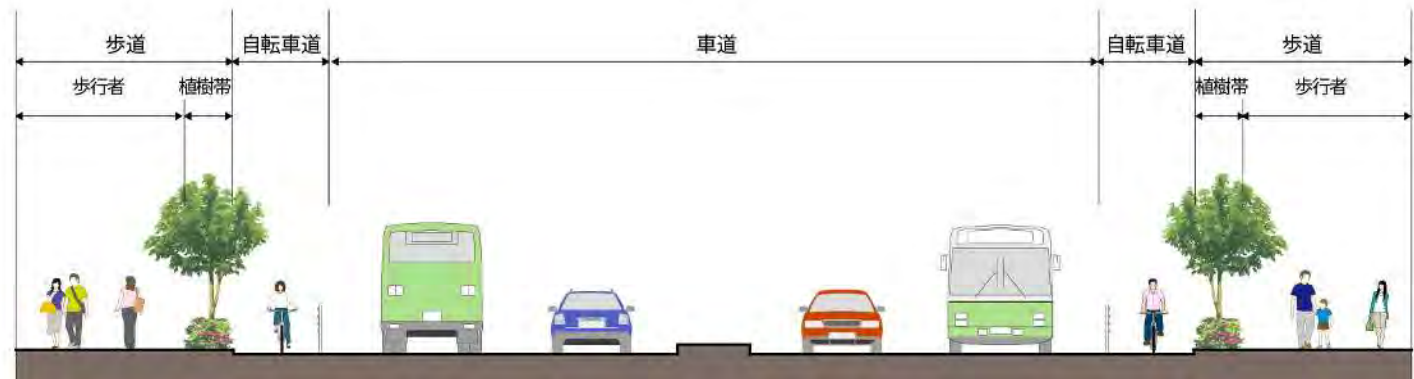


検討にあたっての視点

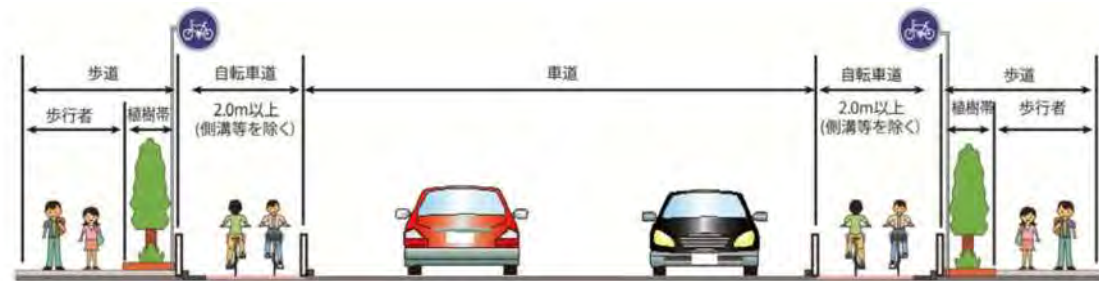
人口減少・少子高齢
社会に対応した公共交
通ネットワークの強化
(バス網の充実、定時性
やバリアフリーに配慮した
利便性の確保)

歩行者・自転車の安
全性を考慮した空間の
確保

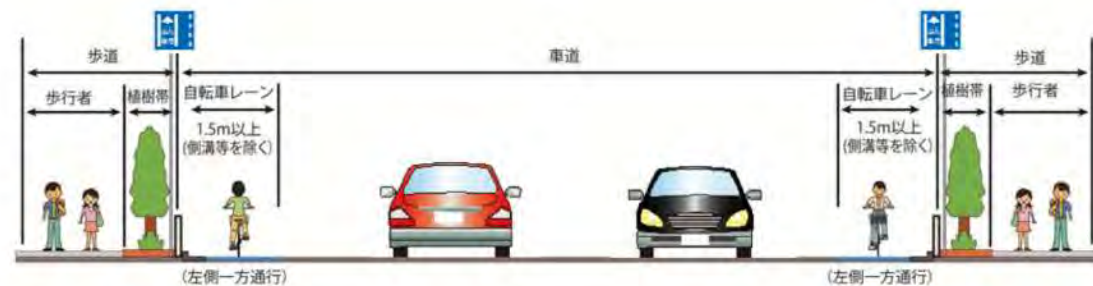
車道4車線、歩道・自転車道設置の場合



車道2車線、歩道・自転車道設置の場合



車道2車線（自転車レーン）、歩道設置の場合

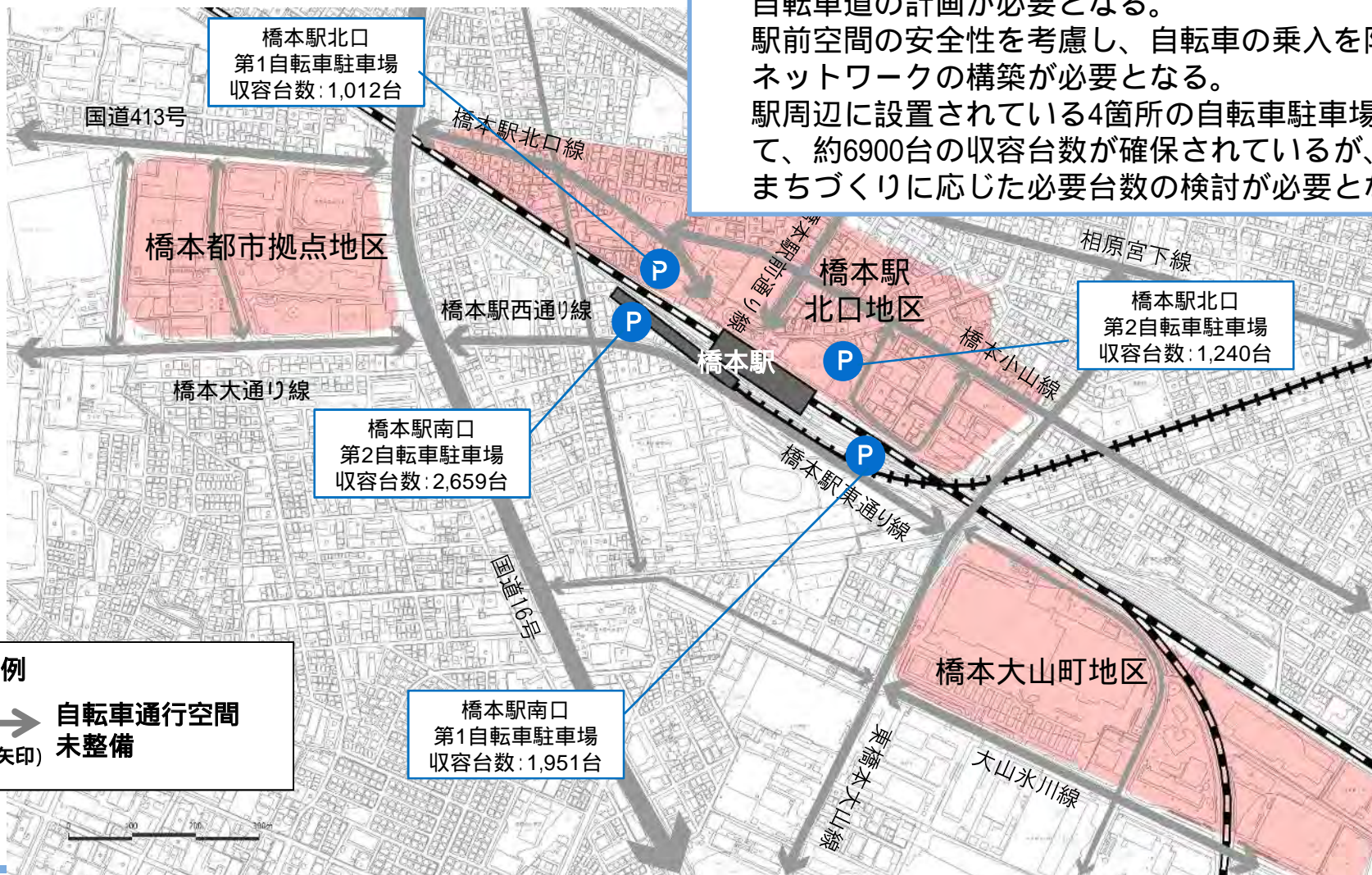


3-2-3 . 自転車ネットワーク整備の方針

(1) 自転車ネットワークの考え方

1) 現況の自転車ネットワーク

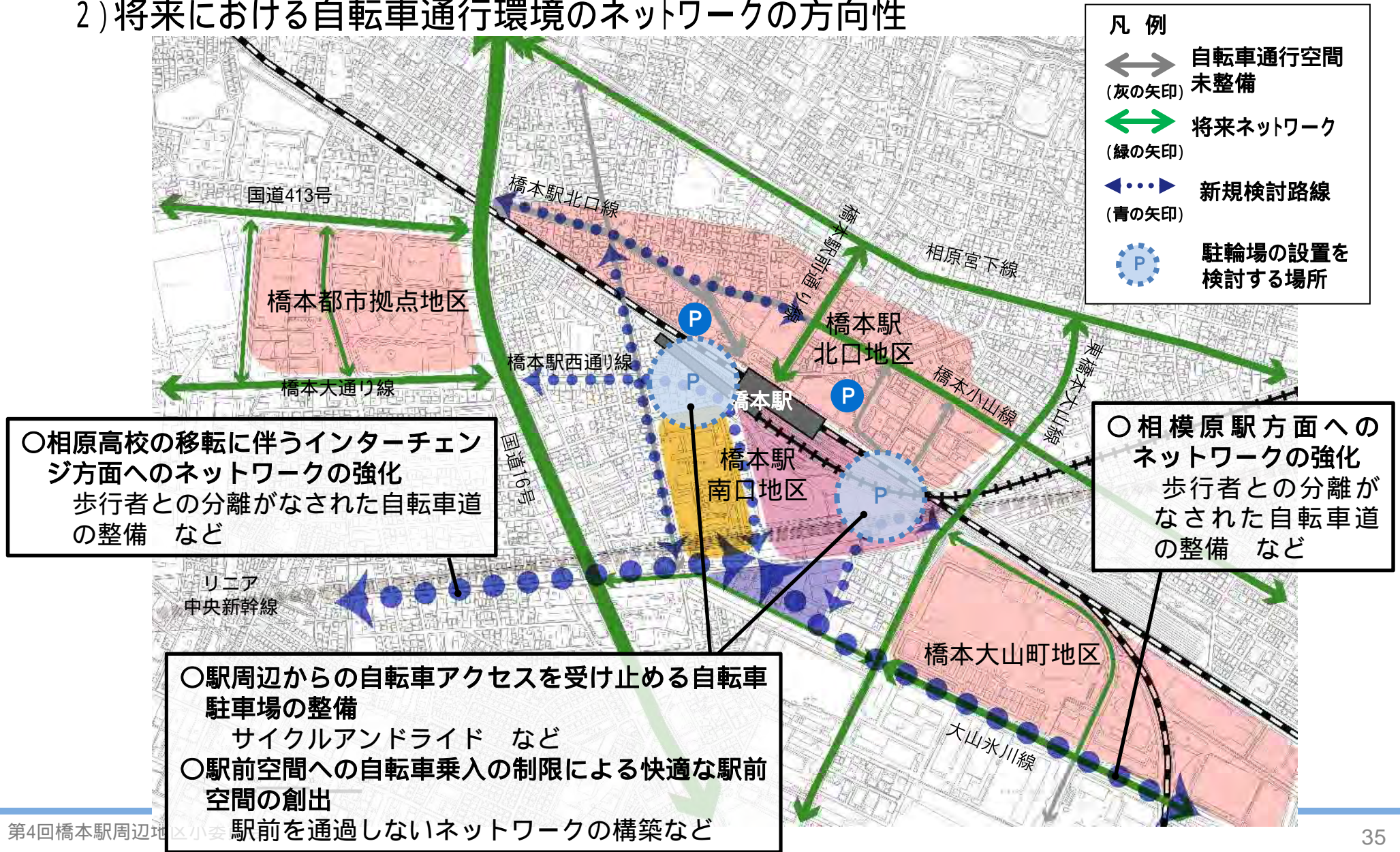
○ 橋本駅周辺の自転車走行空間は未整備である。相原高校移転に伴うIC方面及び相模原駅への軸となる自転車道の計画が必要となる。駅前空間の安全性を考慮し、自転車の乗入を防止するネットワークの構築が必要となる。駅周辺に設置されている4箇所の自転車駐車場において、約6900台の収容台数が確保されているが、今後のまちづくりに応じた必要台数の検討が必要となる。



凡例
↔ 自転車通行空間
(灰の矢印) 未整備

3-2-3 . 自転車ネットワーク整備の方針

2) 将来における自転車通行環境のネットワークの方向性

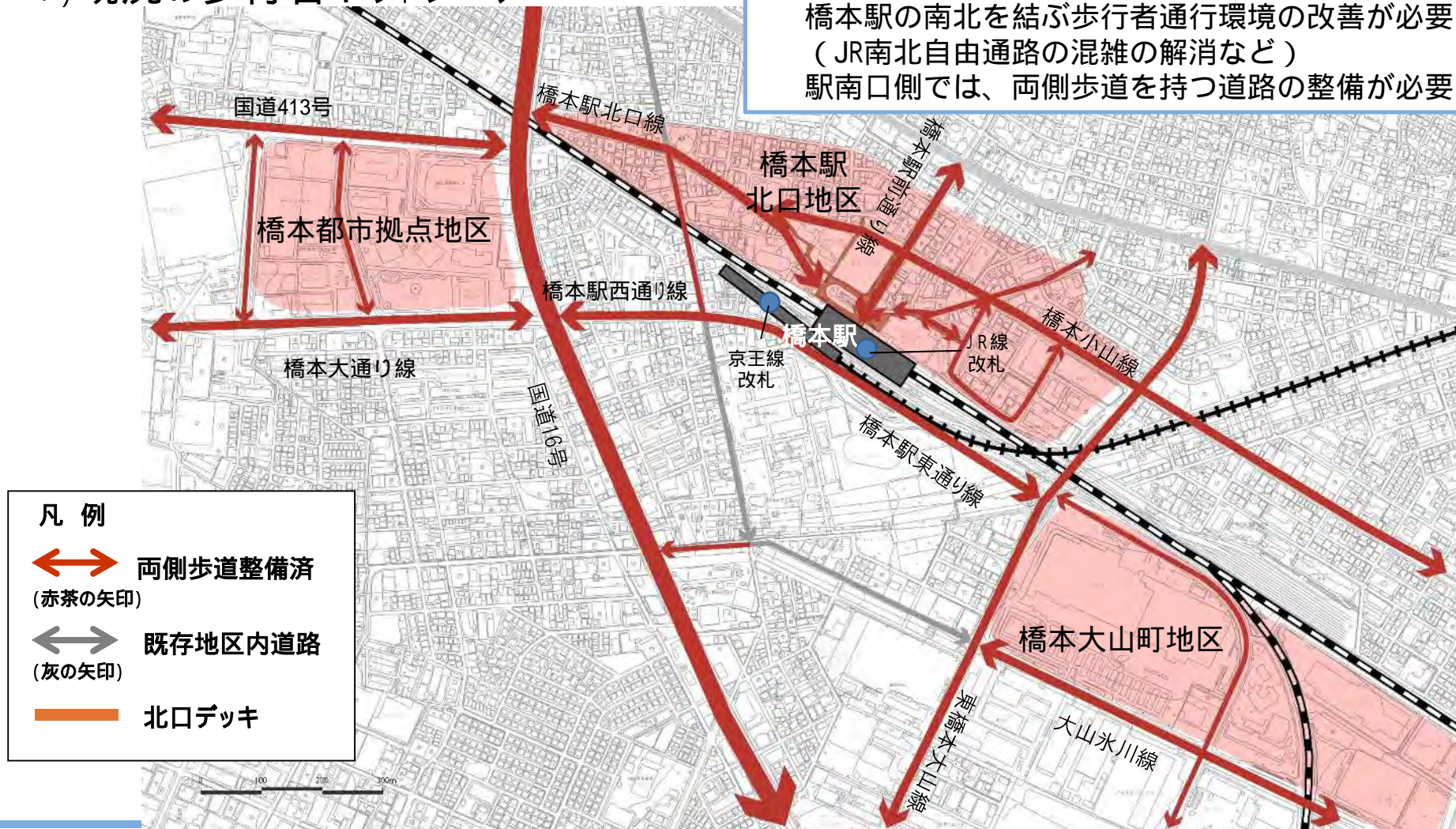


3-2-4 . 歩行者ネットワーク整備の方針

(2) 歩行者ネットワークの考え方

1) 現況の歩行者ネットワーク

3つの拠点地区を中心として、両側に歩道が整備された歩行者通行環境ネットワークが形成されている。橋本駅の南北を結ぶ歩行者通行環境の改善が必要である。(JR南北自由通路の混雑の解消など) 駅南口側では、両側歩道を持つ道路の整備が必要となる。



3-2-4 . 歩行者ネットワーク整備の方針

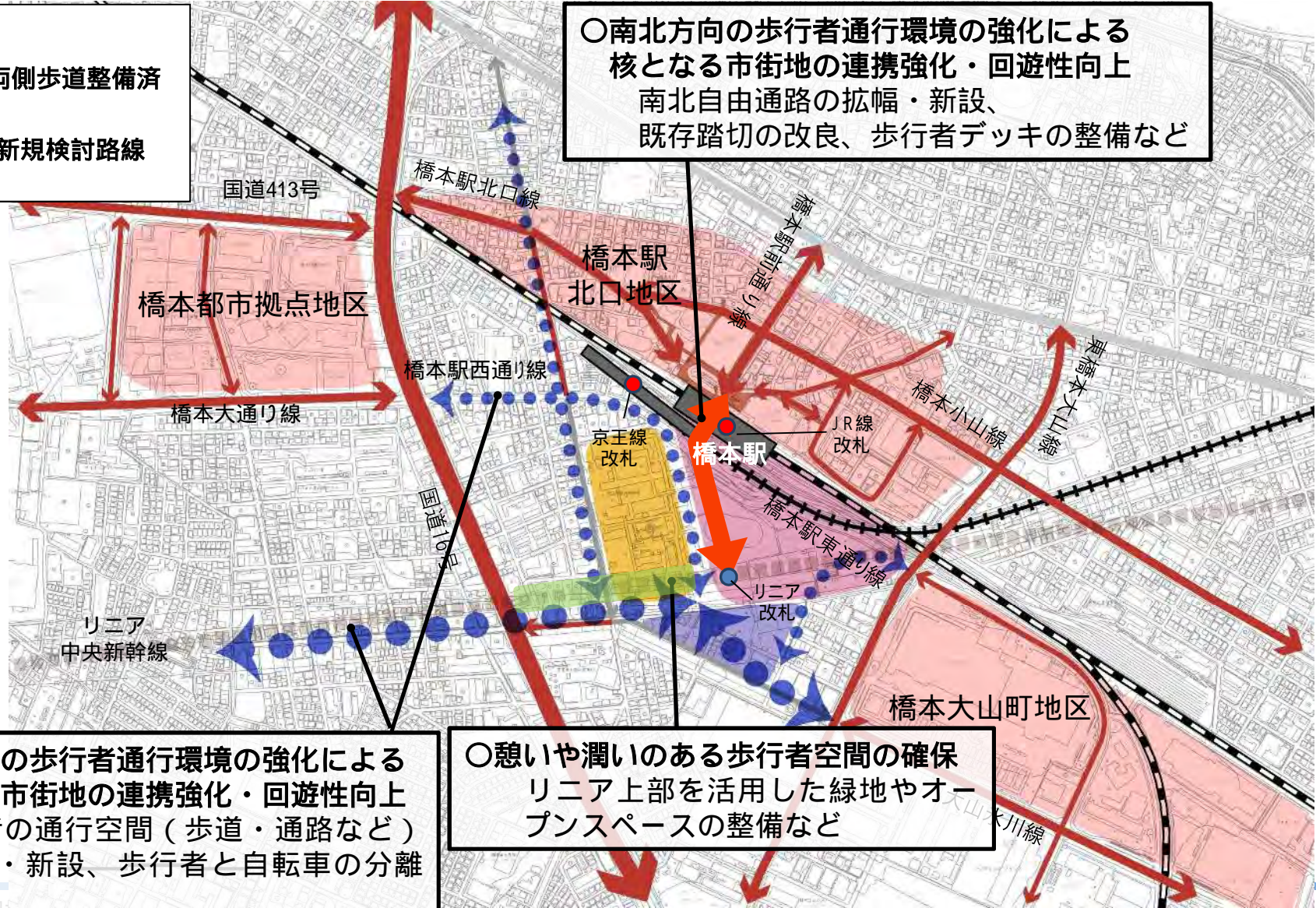
2) 将来における歩行者通行環境のネットワークの方向性

凡例

↔ 両側歩道整備済
(赤茶の矢印)

◀...▶ 新規検討路線
(青の矢印)

○南北方向の歩行者通行環境の強化による核となる市街地の連携強化・回遊性向上
南北自由通路の拡幅・新設、既存踏切の改良、歩行者デッキの整備など



○東西方向の歩行者通行環境の強化による核となる市街地の連携強化・回遊性向上
歩行者の通行空間（歩道・通路など）の拡幅・新設、歩行者と自転車の分離など

○憩いや潤いのある歩行者空間の確保
リニア上部を活用した緑地やオープンスペースの整備など

津久井方面のバス路線は橋本駅北口から発着し、渋滞等により定時性に欠ける

八王子・多摩方面

橋本駅の北口に発着が集中

多摩境駅

町田・相模原方面

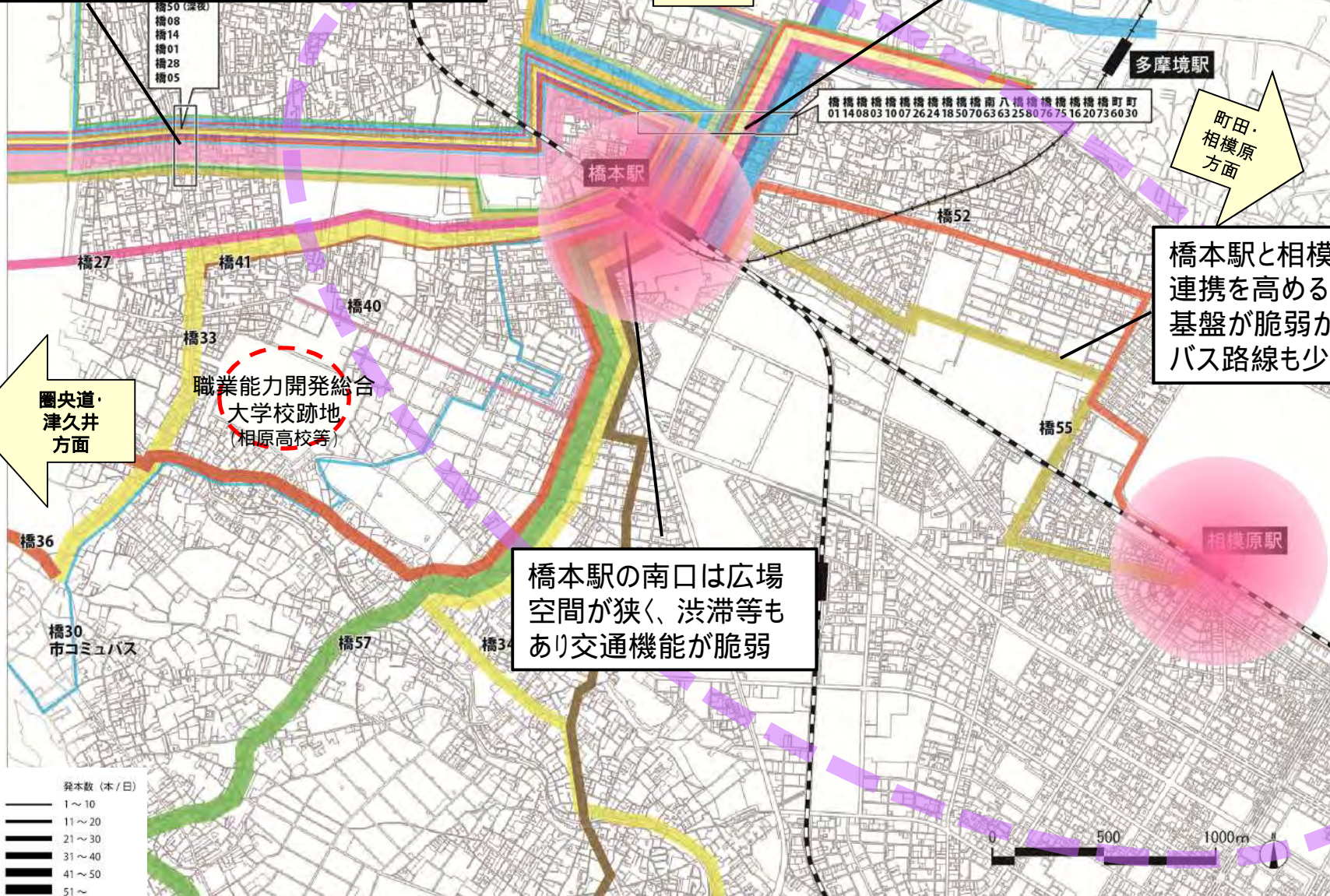
橋本橋橋橋橋橋橋橋橋橋橋橋八橋橋橋橋橋橋町町
01 14 08 03 10 07 26 24 18 50 70 63 63 25 80 76 75 16 20 73 60 30

橋本駅と相模原駅の連携を高めるための基盤が脆弱かつ運行バス路線も少ない

橋本駅の南口は広場空間が狭く、渋滞等もあり交通機能が脆弱

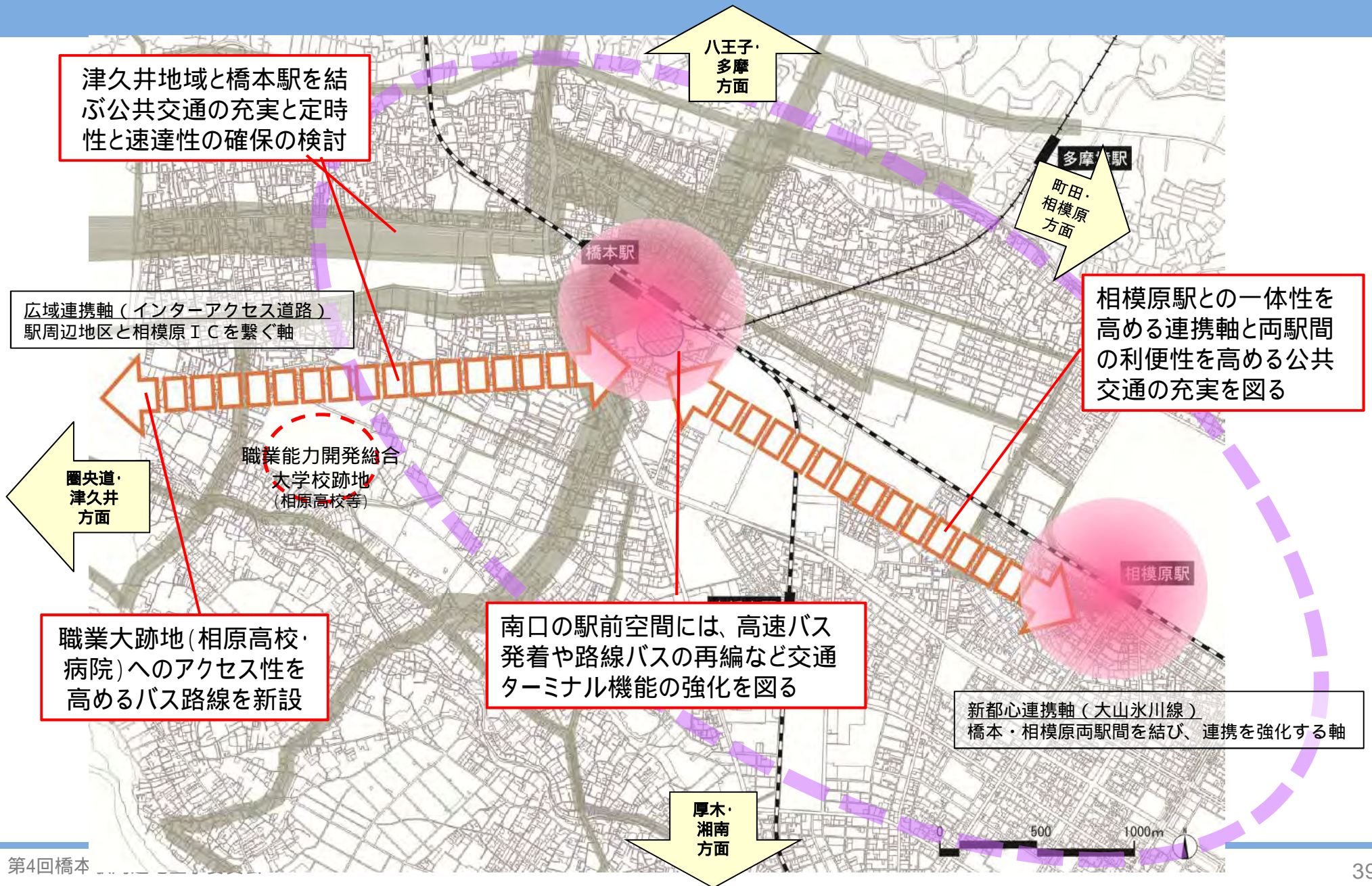
圏央道・津久井方面

職業能力開発総合大学校跡地 (相原高校等)



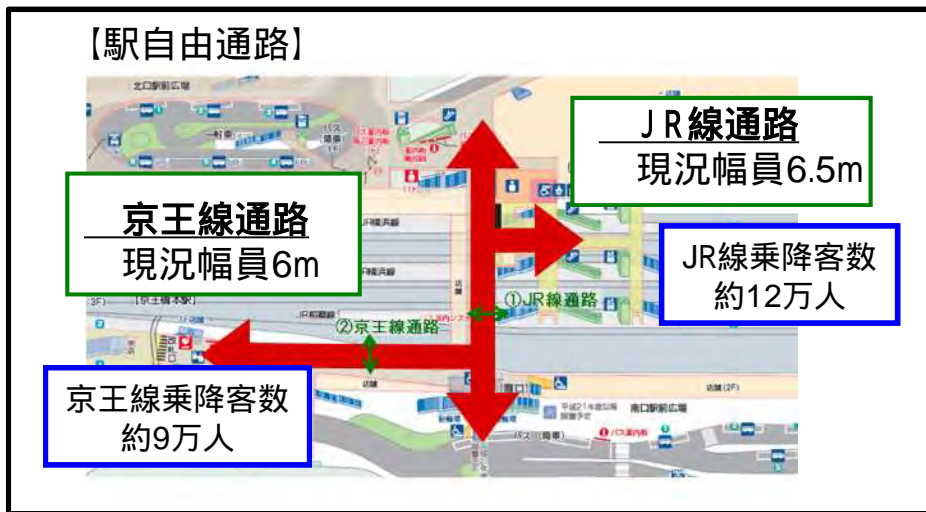
3-2-5 . 路線バス交通網の検討

将来構想



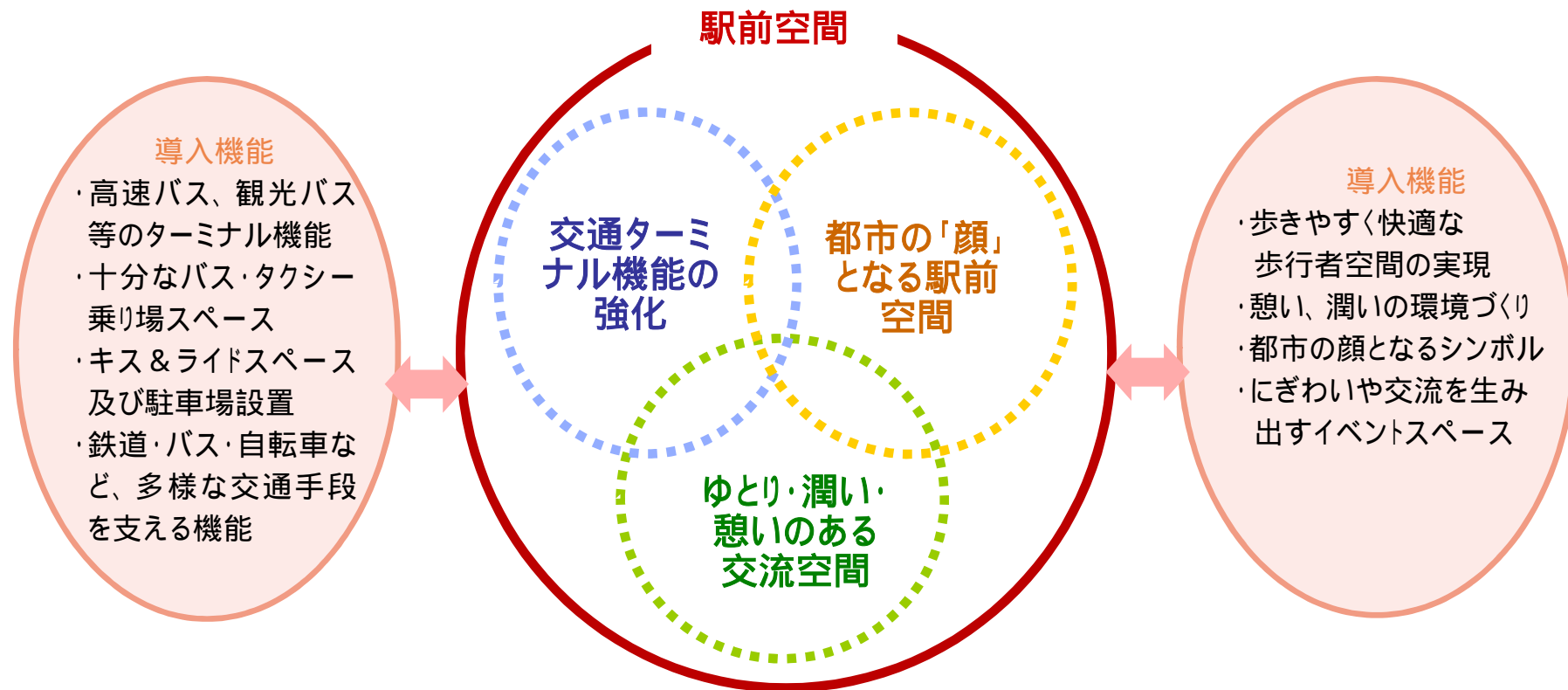
3-3 . 駅前空間整備計画

3-3-1 . 橋本駅南口駅前の現況と課題



自由通路幅員が狭く、朝夕ピーク時に混雑している

相原高校の豊かな緑空間や防災空間の代替機能の確保



- ・広域交流拠点の「顔」となる駅前空間づくり
- ・駅前空間へのアクセス向上
- ・交通広場の整備によるバス路線の再編、高速バス、観光バス、企業バス等の利便性向上
- ・キス&ライド、パーク&ライド 施設の整備(駐車場等)による公共交通の利用促進
- ・駅前空間を活用したイベントスペースの確保、緑化の推進

駅前空間整備の方向性 (基本計画より抜粋)

首都圏南西部の交通ターミナル機能強化
公共交通の利便性向上及び首都圏のハブ機能としてのターミナル機能の強化を図る

広域交流拠点の「顔」となる駅前空間の実現
広域交流拠点の「顔」としてのシンボル性やにぎわいのある空間を兼ね備えた駅前空間を形成する

人が集い、ゆとり・潤い・憩いのある交流空間の形成
多くの来街者や市民がゆとりある快適な時間を過ごすことのできる交流機能の強化、空間形成を図る

歩行者ネットワークの方向性 (基本計画より抜粋)

南北地域の回遊性の向上
駅南北間の回遊性がある一体的なまちづくりによる賑わい創出を図るため、駅自由通路の機能強化を図る

様々な交通手段における乗継利便性の向上
様々な交通手段にわかりやすく快適な乗換えができるよう、利便性の高い歩行者動線を確保する

歩行者を中心とした快適でゆとりある空間の創出
ユニバーサルデザインに配慮し、安全に安心して歩くことができる歩行者空間を創出する

駅前空間整備の検討の視点

様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

- 様々な交通手段を支えるターミナル機能
- 在来線駅間やリニア駅、その他の公共交通等との乗継利便性の向上

広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

- 広域交流拠点の「顔」となる交流や賑わい空間の形成
- 賑わいが連続する「交流・賑わいの軸」の形成
- 安心とゆとりのある「緑と憩いの軸」の形成

駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

- 橋本駅北口地区とリニア駅を繋ぐ自由通路の確保
- 広域交流ゾーン(駅前空間)と周辺のゾーンや地区を繋ぐ歩行者通行空間(歩道・デッキ・地下通路等)の形成

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

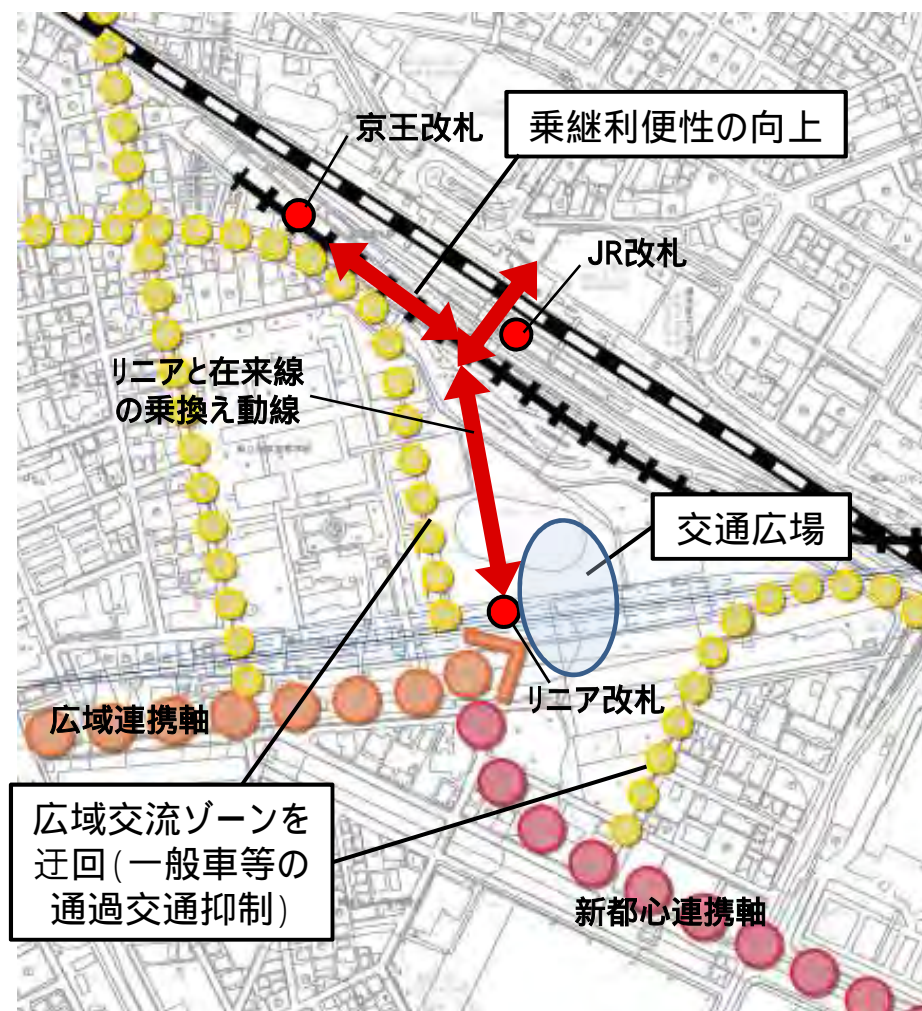
様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

様々な交通手段を支えるターミナル機能

- 様々な交通手段に対応する利便性の高い充実した交通広場機能の確保
(路線バス・高速バス・観光バス・企業バス・タクシー等)
- 広域交流軸・新都心連携軸・リニアと在来線の乗換動線などが結節する位置に交通広場を配置
- 路線バス等の公共交通と一般車などの役割に応じた適切な機能配置
- 広域交流ゾーンへの一般車等の通過交通の抑制

在来線駅間やリニア駅、その他の公共交通等との乗継利便性の向上

- 乗継利便性に配慮した在来線駅の機能向上
(移動距離の短縮など)
- デッキ～地上～地下間を結ぶスムーズな乗り換え動線の確保
- 交通広場・リニア・在来線相互のスムーズな乗り換え動線の確保



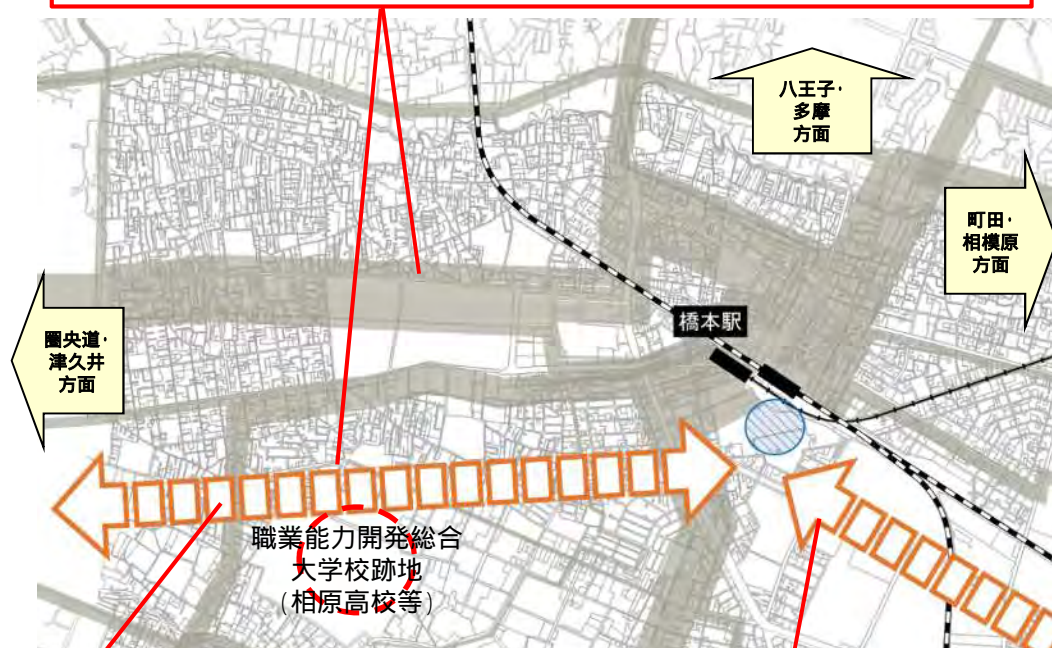
- (1) 路線バスネットワーク及び交通広場の見直し
- (2) 高速バス(高速道路等活用の長距離路線バス)乗降場整備の方向性
- (3) 交通機能の配置の考え方

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(1) 路線バスネットワーク及び交通広場の見直し

津久井方面の路線の一部を南口からの発着とすることにより、迂回を無くして渋滞を回避し、定時性と速達性の向上を図る



職業大跡地(相原高校等)へのアクセス性を高めるバス路線の新設を検討

相模原駅との一体性を高める連携拠軸と両駅間の利便性を高める公共交通の充実を図る

【北口交通広場】
南口交通広場の整備とあわせた見直し



橋本駅	路線バス乗降場	タクシー乗場	一般車乗降場	面積	駅改札
北口	乗6降2	1	3	4,300m ²	
南口	乗5降3	1	14	6,500m ²	

【南口交通広場】
高速バス導入などの新たな整備

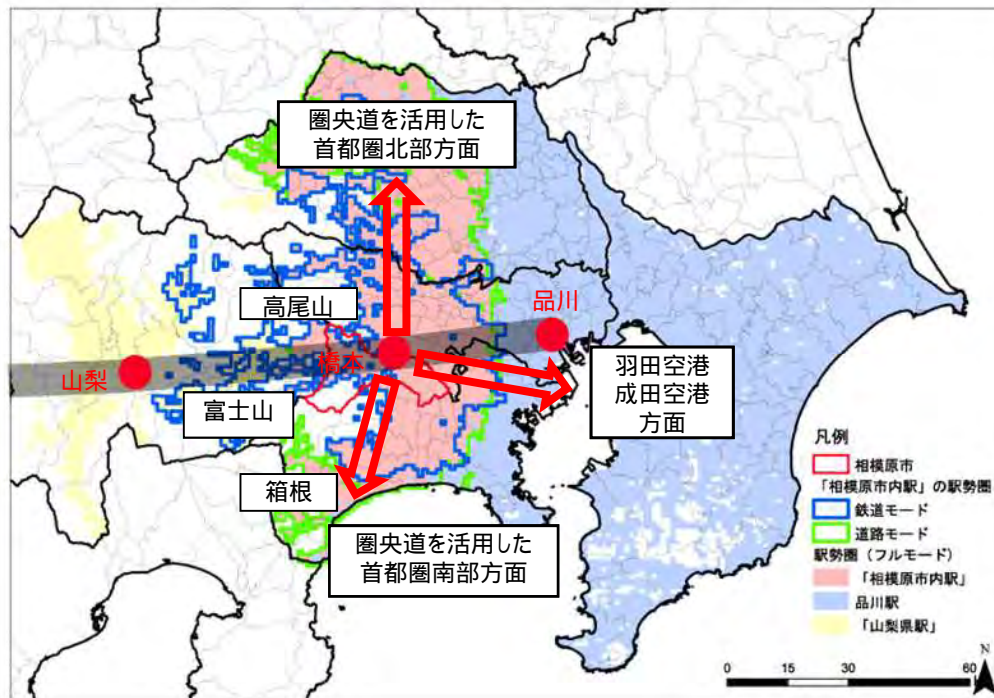


3-3-3 . 駅前空間整備の方針

様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(2) 高速バス(高速道路等活用の長距離路線バス)の乗降場整備の方向性

圏央道を活用した首都圏北部方面や南部方面、空港方面等のバスの乗入れを想定し、高速バスの乗降場の新設を検討



出典:「平成22年度広域交流拠点検討業務報告書」相模原市(平成23年3月)に加筆

○事例(富山空港) 方向別に3路線の長距離路線バス



3-3-3 . 駅前空間整備の方針

様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(3) 交通機能の配置の考え方

在来線・リニア駅間の乗換え動線の強化にあわせて、様々な交通手段に対応した交通機能を配置

在来線等利用者：通勤・通学・買い物等

想定される末端交通手段 : 配置の考え方

路線バス・タクシー - : 多数の利用者からの需要が見込まれる

乗り継ぎ利便性を重視し、駅に近接した場所に設置

一般車(自動車) : 公共交通との分離を図るため、駅前空間の縁辺部等に設置
(送迎スペース、駐車場)

自転車 : 駅に近接した駅前空間縁辺部に設置 (駐輪場)

企業バス : 公共交通との分離を図るため、駅前空間の縁辺部等に設置

リニア等利用者：広域エリアからの利用

想定される末端交通手段 : 配置の考え方

高速バス・タクシー - : 多数の利用者からの需要が見込まれる

乗り継ぎ利便性を重視し、駅に近接した場所に設置

観光バス : 公共交通との分離を図るため、駅前空間の縁辺部等に設置

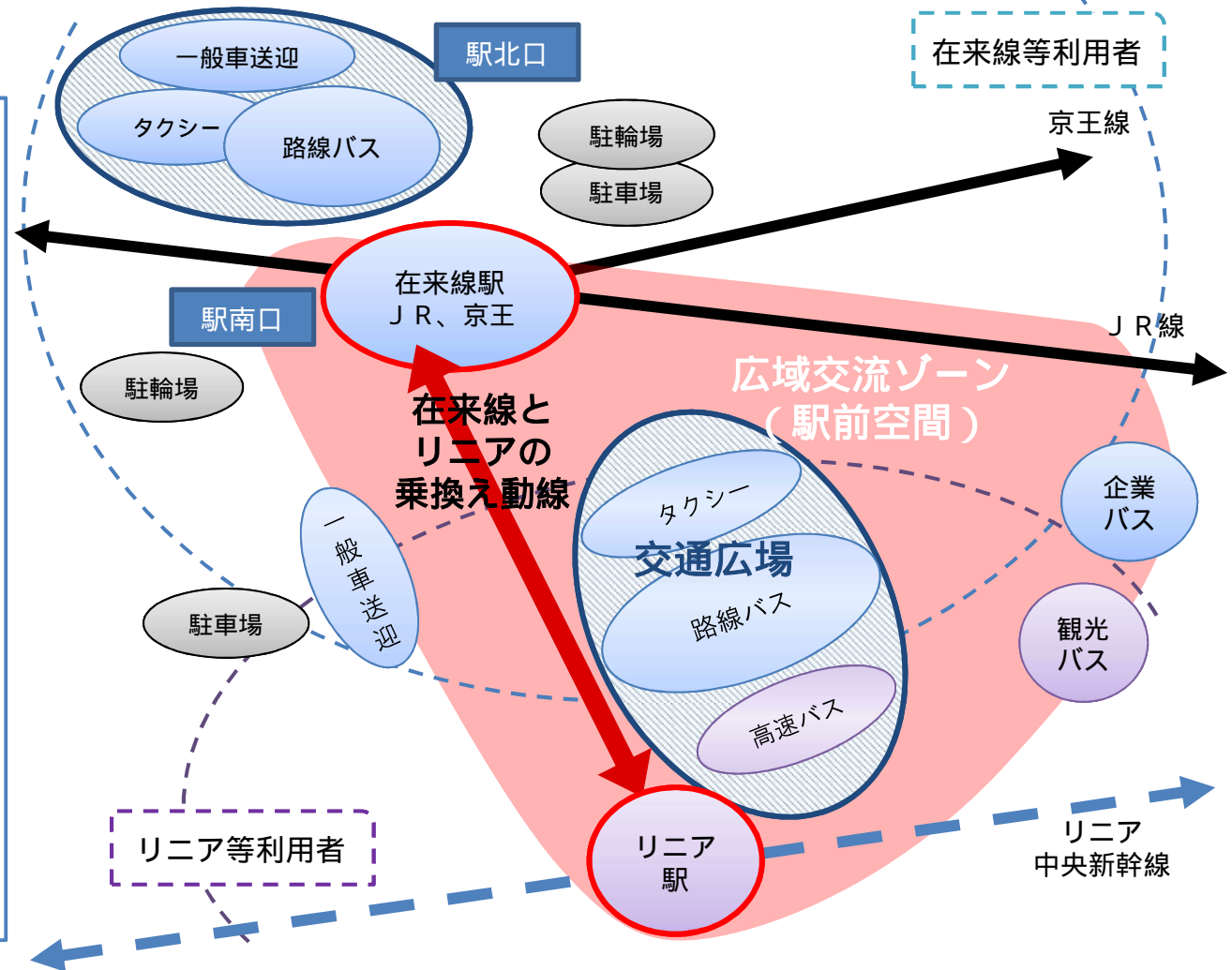
一般車(自動車) : 公共交通との分離を図るため、駅前空間の縁辺部等に設置
(駐車場、リニア駅地下部の活用も想定)

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(3) 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



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

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

広域交流拠点の「顔」となる交流や賑わい空間の形成

- ・ シンボル性を兼ね備えた交流・賑わいを創出する「まちのシンボルとなる広場」の設置

賑わいが連続する「交流・賑わいの軸」の形成

- ・ 来街者など多くの人が行き交う賑わい空間づくり
- ・ デザイン性の高いまちなみづくりや賑わいとまちなみの連続性に配慮した空間を形成

安心とゆとりのある「緑と憩いの軸」の形成

- ・ 緑の自然環境と市街地が調和した空間の形成
- ・ 広域交流ゾーンと緑と憩いのゾーンをあわせた防災空間の確保



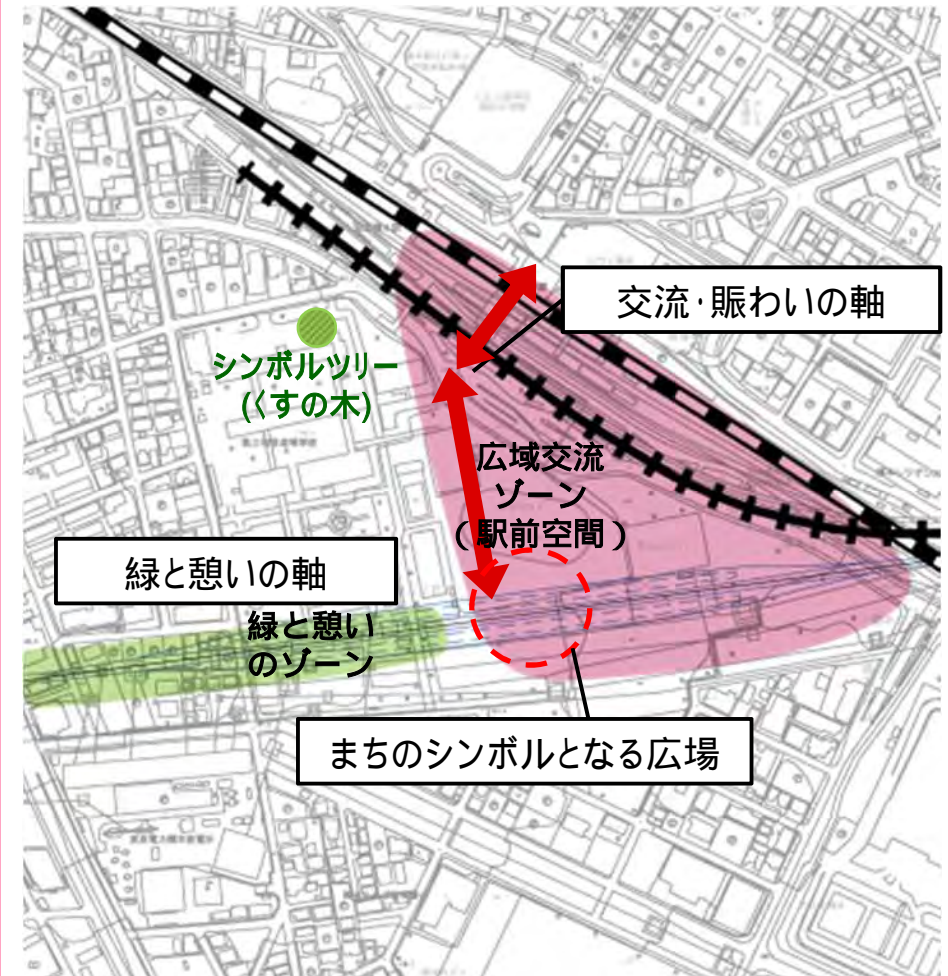
大阪駅 駅前広場



二子玉川駅 駅前空間



さいたま新都心駅
けやき広場



- (1) 「シンボル広場」の役割と整備方針
- (2) 「交流・賑わいの軸」の役割と整備方針
- (3) 「緑と憩いのゾーン」の役割と整備方針

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(1) 「シンボル広場」の役割と整備方針

役割

- ・ 「顔」としてのシンボル性や賑わいのある空間を形成
- ・ 国内外を問わず、地域・広域的に情報・人材・文化が交流・連携する空間を形成



整備方針(案)

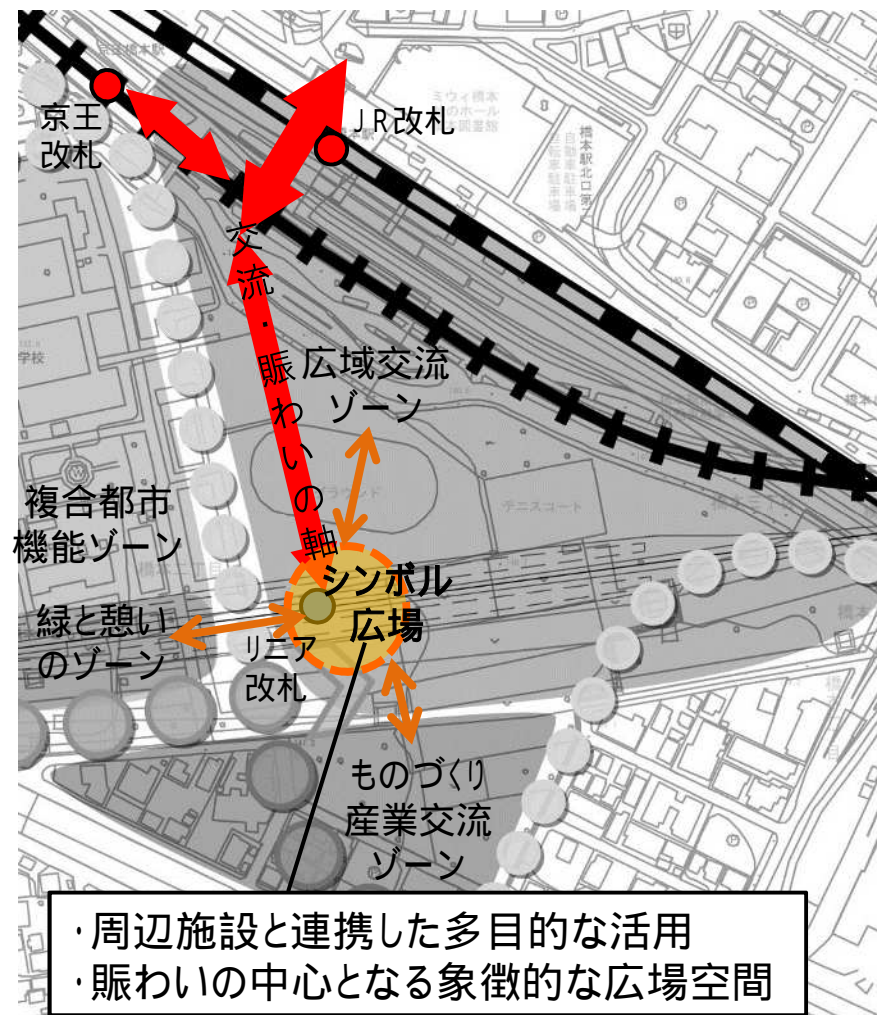
- ・ 地域交流イベントや広域的な企業のPR活動など、周辺施設と連携した多目的な活用や、防災機能も考慮したまとまりあるオープンスペースを確保する。
- ・ 各ゾーンの賑わいの中心となる象徴的な広場空間を整備する。



地域交流等に活用される広場の例：
六本木ヒルズアリーナ



企業のPR等に活用される広場の例：
大阪駅前うめきた広場



3-3-3 . 駅前空間整備の方針

広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(2) 「交流・賑わいの軸」の役割と整備方針

役割

- 多くの来街者が憩い・集えるゆとりと賑わいの軸
- 首都圏南西部の交流ゲートとして多様な分野の情報や魅力を集約・発信する交流の軸



整備方針(案)

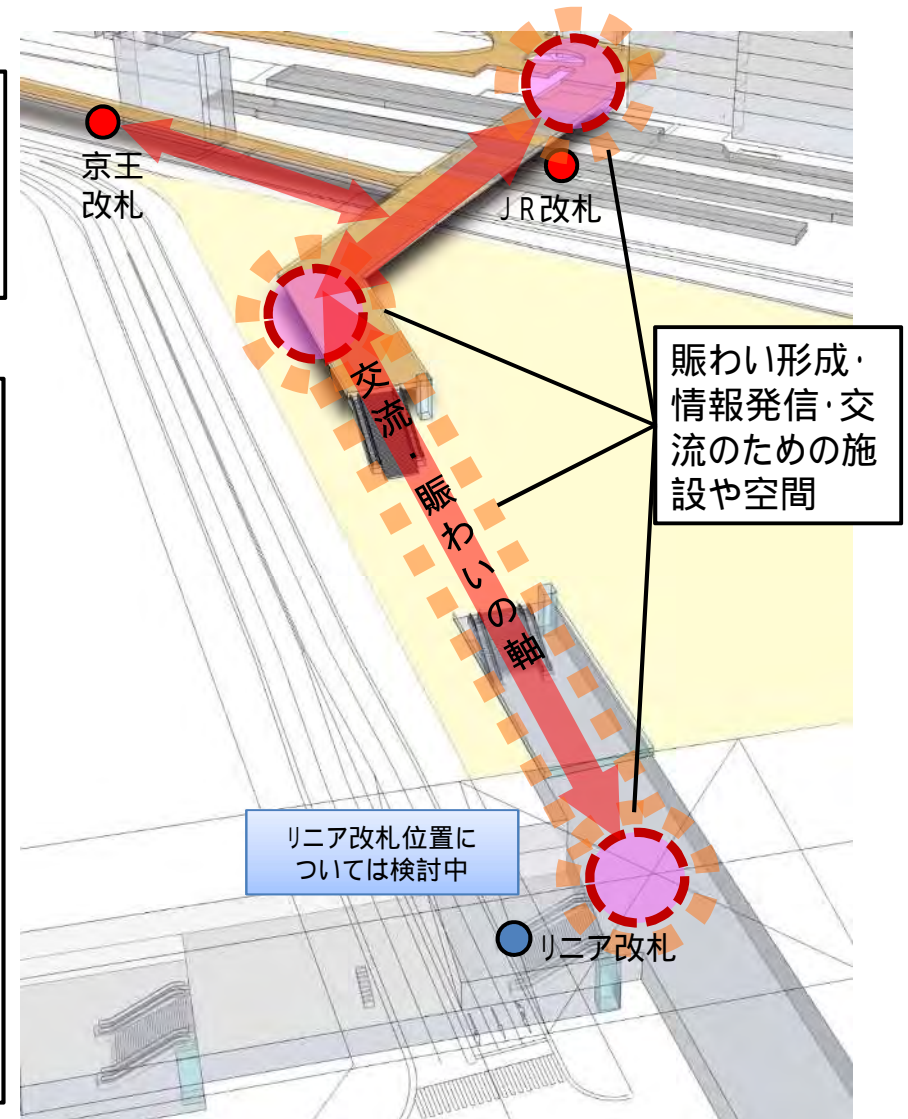
- 多くの来街者や市民が快適に行き交うゲート空間として、幅や高さにゆとりがある歩行者空間を確保する。
- 駅改札口に近い動線の結節点には、待ち合わせなどにも利用できる小広場を確保する。
- 歩行者空間や小広場に面して、賑わい形成・情報発信・交流のための施設や空間を設置する。



ゆとりのある歩行者空間の例
：二子玉川ライズガレリア



待ち合わせにも利用できる小広場の例
：東京駅銀の鈴広場



3-3-3 . 駅前空間整備の方針

広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(3) 「緑と憩いのゾーン」の役割と整備方針

整備における前提条件

ゾーン共通(図中 および)

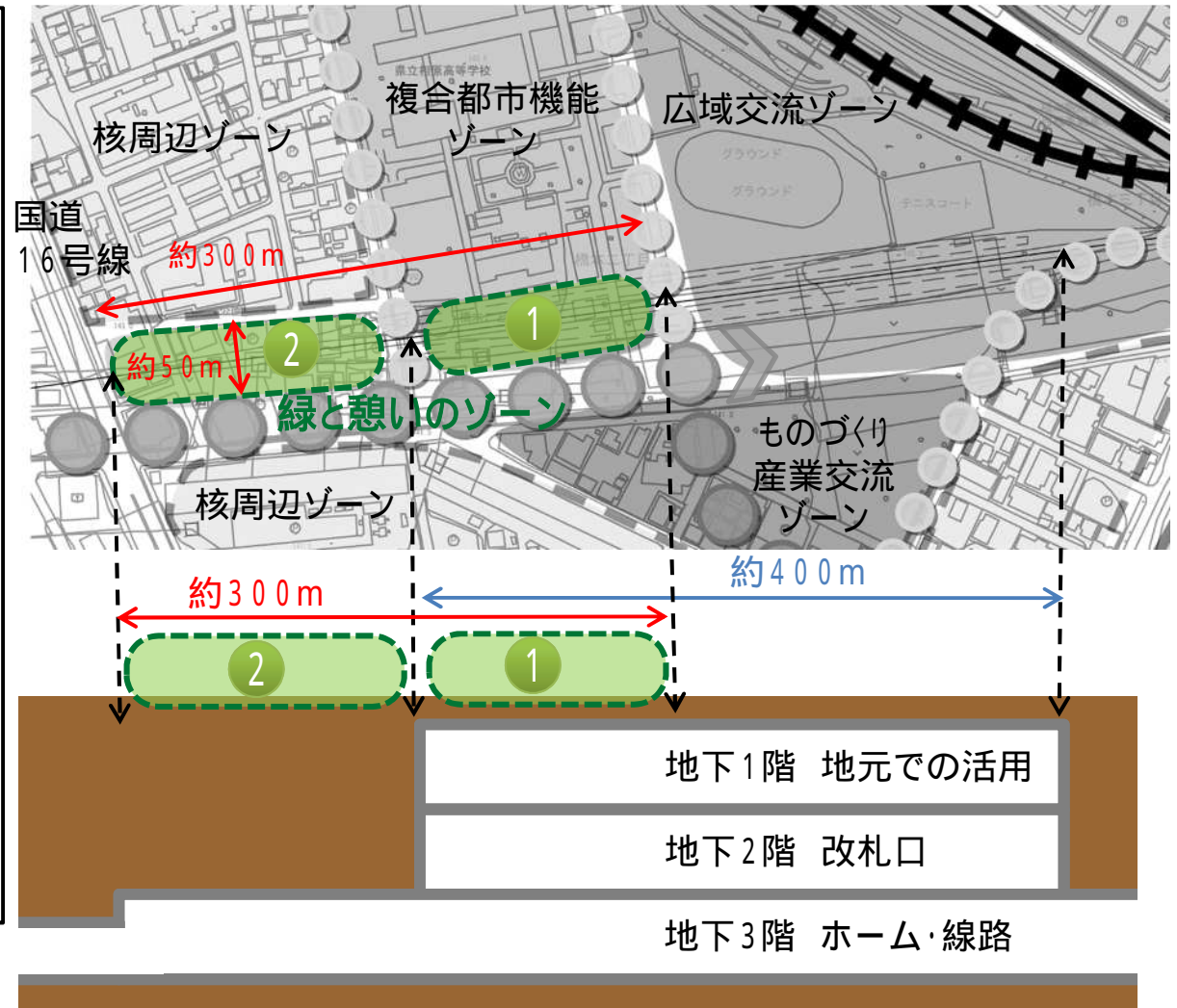
- リニア駅上部等への設置が考えられる。
- 建築物等の設置には制約がある。
- 広い幅員(約50m)を有している。
- 駅周辺における防災機能の確保が求められる。

ゾーン東側(図中)

- 地下1階からの連絡が可能である。
- 隣接する複合都市機能ゾーンとの一体的な整備や利用が可能となる。

ゾーン西側(図中)

- 道路に囲まれた空間となる。
- 隣接する核周辺ゾーン等の周辺環境の向上への寄与などが可能となる。



リニア駅の断面イメージ

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

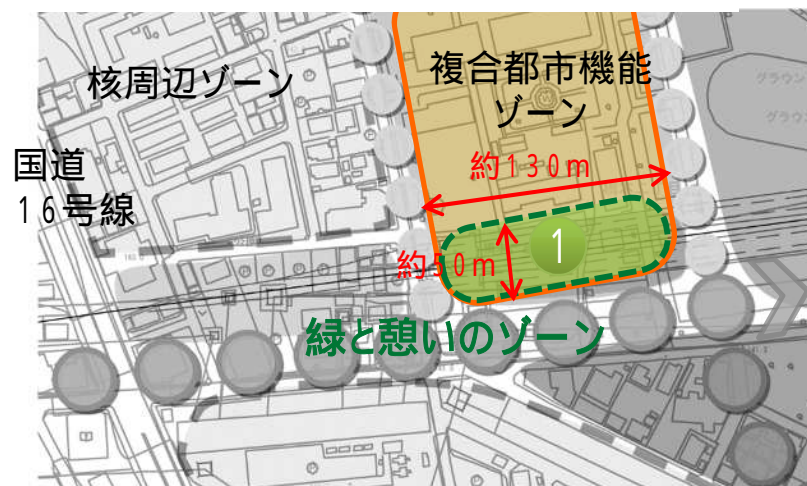
(3) 「緑と憩いのゾーン」の役割と整備方針 ゾーン東側(図中) 『周辺機能と連続性のある来街者の憩い空間の形成』

役割

- ・ 憩いや潤いを感じられる環境と共生する都市を創出する
- ・ 安全・安心を支える防災機能を確保する

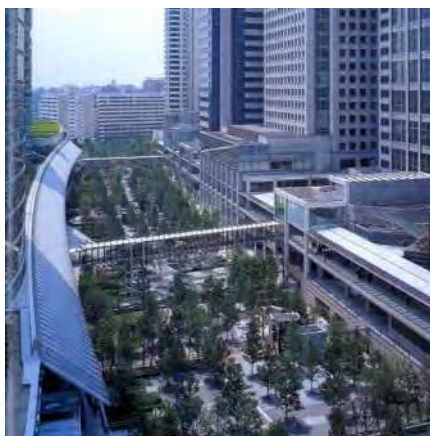
整備における前提条件

- ・ リニア駅上部による建築物等の設置への制約
- ・ 広い幅員(約50m) ・ 地下1階からの連絡が可能
- ・ 隣接する複合都市機能ゾーンとの一体的な整備や利用



整備方針(案)

- ・ 国道16号線と駅を繋ぐ「緑の都市軸」として、樹木や芝生などの緑等を連続的に設置する。
- ・ 複合都市機能ゾーンの前庭的な空間として、賑わいの形成を図る。(カフェテラスなど)
- ・ リニア駅地下1階の出入口を設置する。
- ・ 広域避難機能を担う防災空間・機能、備蓄倉庫を整備する。



「緑の都市軸」の例
:品川セントラルガーデン



賑わい形成がなされる前庭的空間の例
:中野セントラルパーク



緑の中の地下鉄出入口の例
:カナリーワーフ駅(ロンドン)

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

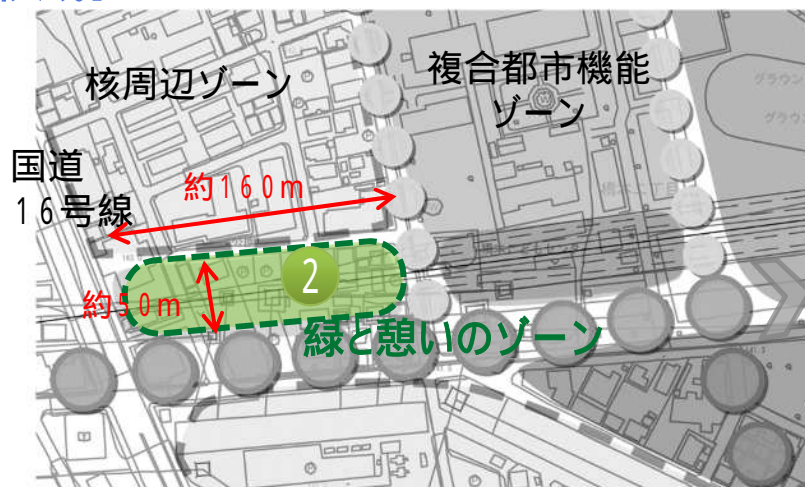
(3) 「緑と憩いのゾーン」の役割と空間像 ゾーン西側(図中) 『多世代が集い・交流する周辺地域の憩い空間の形成』

役割

- ・ 憩いや潤いを感じられる環境と共生する都市を創出する
- ・ 安全・安心を支える防災機能を確保する

整備における前提条件

- ・ リニア駅上部による建築物等の設置への制約
- ・ 広い幅員(約50m) ・ 道路に囲まれた空間
- ・ 隣接する核周辺ゾーン等の周辺環境の向上への寄与



整備方針(案)

- ・ 国道16号線と駅を繋ぐ「緑の都市軸」として、樹木や芝生などの緑等を連続的に設置する。
- ・ 多世代が憩い・交流する開放的なオープンスペースを設置する。(芝生広場など)
- ・ 遊びや健康のための空間や施設を設置する。
- ・ 広域避難機能を担う防災空間・機能を整備する。



「緑の都市軸」の例
: 札幌大通公園



開放的なオープンスペースの例
: 東京ミッドタウン



遊びの空間の例 : 札幌大通公園(上)、檜町公園(下)

3-3-3 . 駅前空間整備の方針


駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

橋本駅北口地区とリニア駅を繋ぐ自由通路の確保

- 既設の自由通路の拡幅など混雑解消のための機能強化を検討
- 自由通路等の乗り換え動線には、情報発信機能や商業施設等の配置、高低差を活用した賑わいの演出を図る
- ユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすい歩行者動線の確保

広域交流ゾーン(駅前空間)と周辺のゾーンや地区を繋ぐ歩行者通行空間(歩道・デッキ・地下通路等)の形成

- ゾーン間、地区間を歩車分離で繋ぐ安全・安心な歩行者空間
- 北口地区やゾーン間におけるデッキ・地下通路等を中心とした回遊性のあるネットワークの確保

- 
- (1) 橋本駅周辺地区における歩車分離の歩行者ネットワークの構築
 - (2) 高低差や距離のある乗換え動線を快適にするための歩行者空間の整備

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

(1) 橋本駅周辺地区における歩車分離の歩行者ネットワークの構築

整備方針(案)

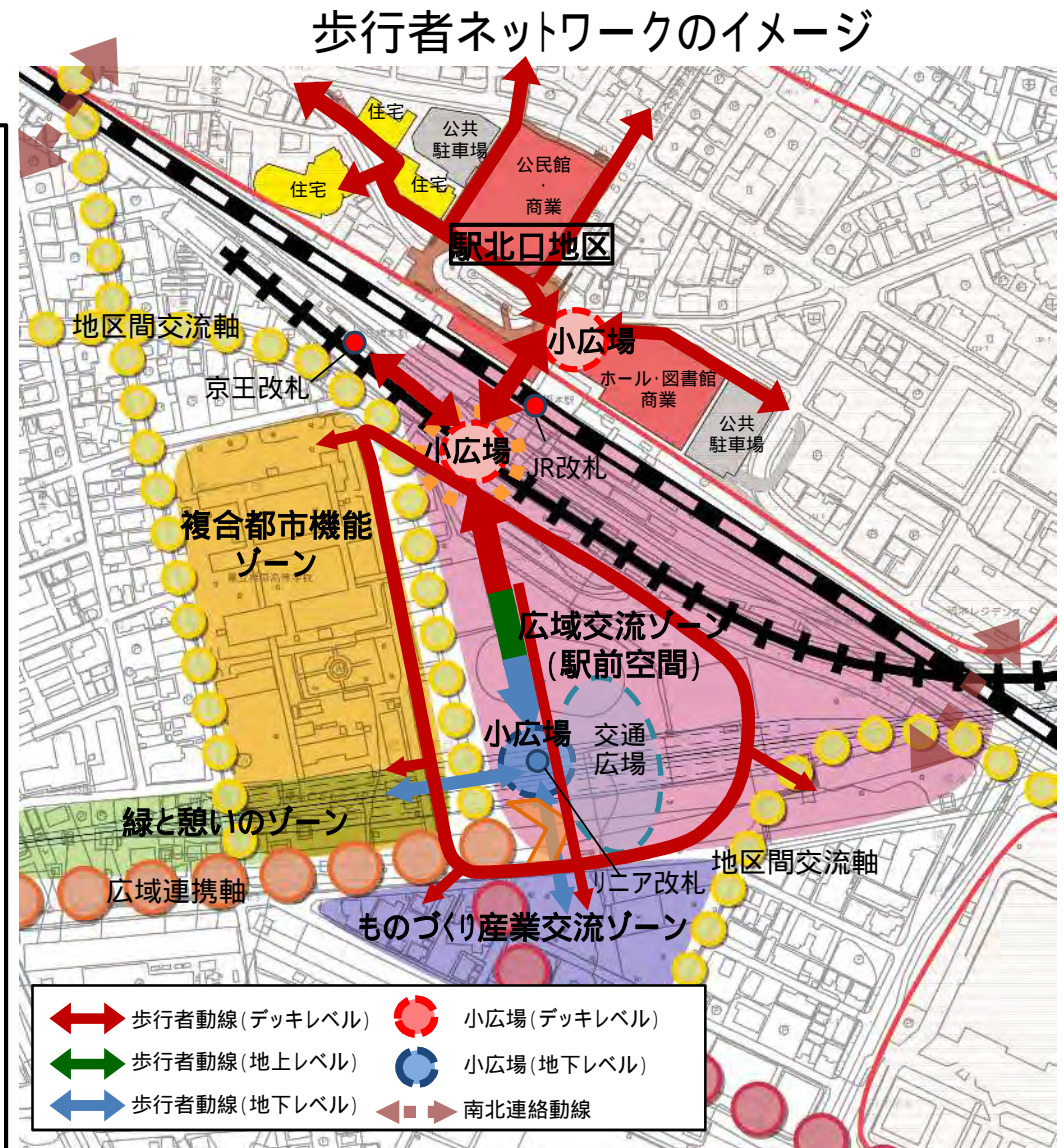
- 駅周辺地区における一体的な歩車分離を実現する。
- 南口地区と北口地区の歩行者ネットワークの接続に合わせて、両地区の連携強化のための空間を確保する。
(自由通路の両端部における小広場の設置など)
- 南口地区の4つのゾーンを繋ぐ歩車分離の歩行者ネットワークを設置する。(地下連絡通路・歩行者デッキなど)
- 北口地区の歩行者デッキについては、上屋整備等利便性・快適性向上に向けた検討を行う。



歩行者デッキのネットワークの例
:川崎ミュージアデッキ



地下連絡通路の例
:大阪市



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については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。

3-3-3 . 駅前空間整備の方針

駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

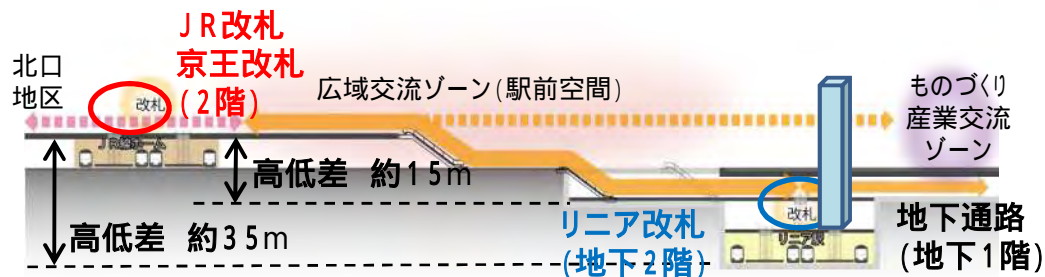
(2) 高低差や距離のある乗換え動線を快適にするための歩行者空間の整備

乗換え動線の状況

- ・ JR改札とリニア改札の間の距離は250m超となる想定
- ・ 京王線とリニア改札の間の距離は300m超となる想定
- ・ JRと京王線の乗換え空間が混雑
- ・ 在来線改札とリニアのホームの高低差は約35mとなる想定

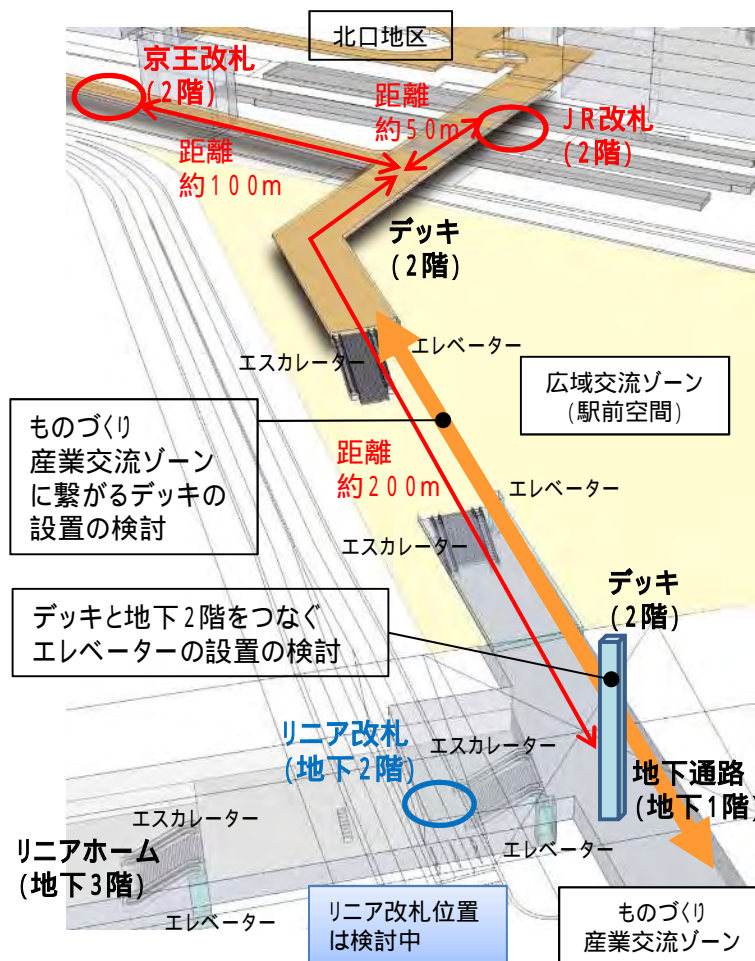
乗換え動線の機能強化の方策(今後の検討課題)

- ・ エレベーターやエスカレーターの設置
(リニア改札階からデッキまで1回のエレベーターで移動可能な動線の確保等)
- ・ 既存の自由通路の拡幅
- ・ 改札等の駅施設の機能強化 など



在来線とリニアの乗換え動線(自由通路)の断面イメージ

在来線とリニアの乗換え動線のイメージ



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については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。

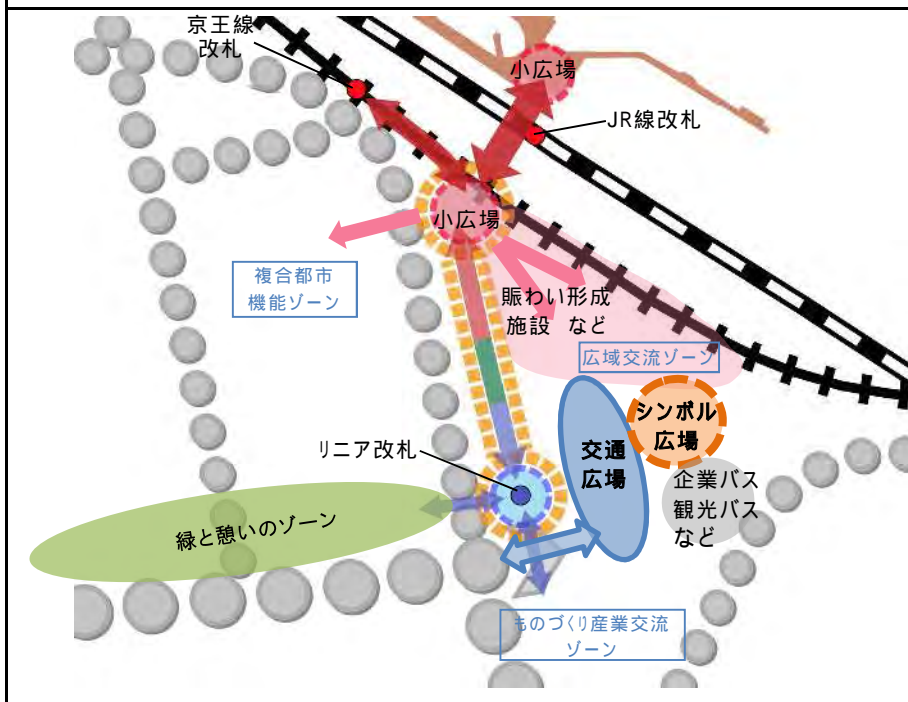
3-3-3 . 駅前空間整備の方針

駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

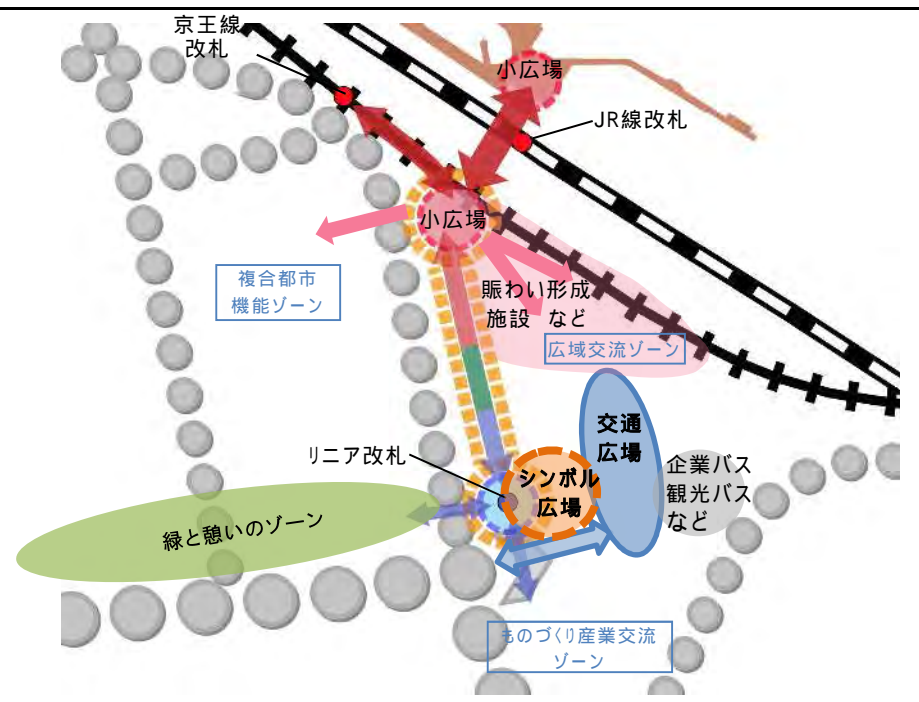
交通広場・シンボル広場・交流賑わい軸の位置関係の比較検討

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

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

3-3-4 . 駐車場整備の考え方

(1) 各需要への予測と対応

対応の考え方

< リニアの利用への対応 >

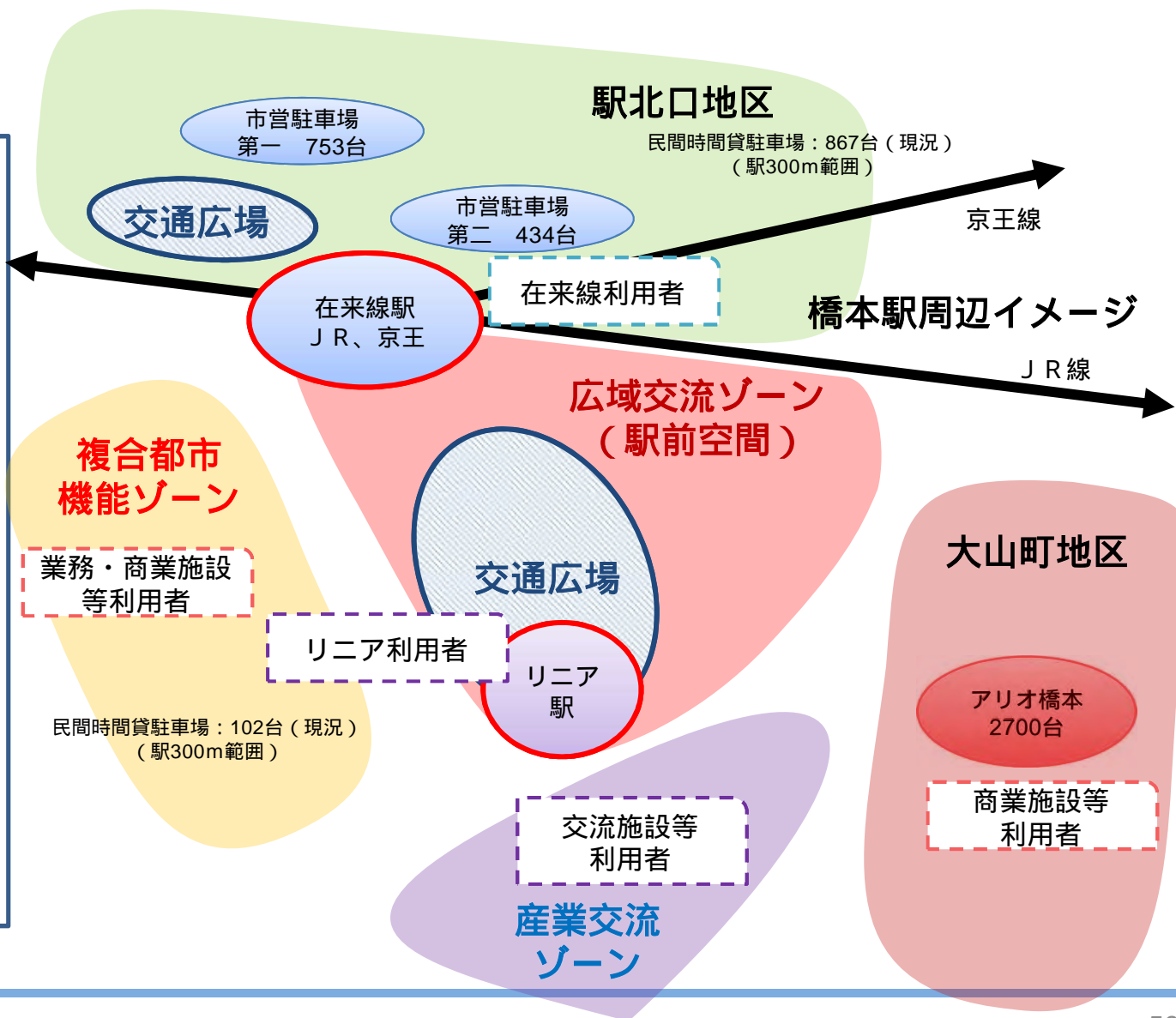
- 出張や旅行等リニア利用者の需要量に対応した駐車場の確保

< 在来線の利用への対応 >

- 送迎等の短時間の停車需要に対応した停車スペースの確保

< 周辺施設の利用への対応 >

- 各々の施設建築物において必要量を確保
(附置義務駐車場など)



3-3-4 . 駐車場整備の考え方

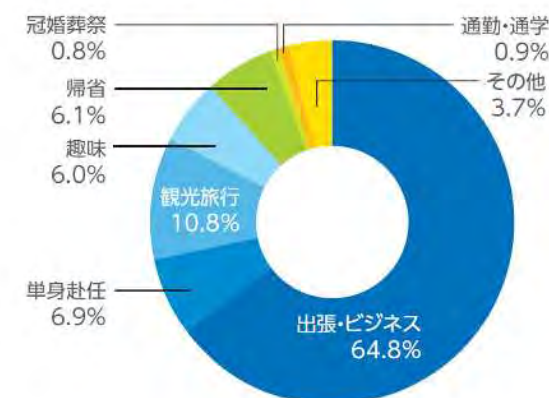
リニア利用者に対応した駐車場について

リニア利用者による駐車場需要の予測(イメージ)

- 現在の新幹線の利用目的を踏まえると、出張・ビジネス・観光を目的とした利用が多いと予測される。
- 橋本駅におけるリニアの利用者の多くが、新横浜駅利用者から転換するものと考えられる。
- 新たな需要として圏央道利用による首都圏南北方面からの利用が見込まれる。

新幹線利用目的

〈東海道新幹線・全体〉



【出典：JRメディアガイド2014】

リニア利用者による駐車需要に対応した駐車場の検討の進め方(イメージ)

- 橋本駅におけるリニア利用者数(リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会における算定数字)・リニア利用者の端末交通・駐車場の利用時間 などの 様々な前提条件を設定しながら、必要となる駐車場の配置や規模を検討していく。

3-3-4 . 駐車場整備の考え方

周辺施設の利用者に対応した駐車場について

周辺施設における駐車需要の予測(イメージ)

- 複合都市機能ゾーン、産業交流ゾーン、広域交流ゾーンと3つのゾーンに設置される業務・商業・ホテル・コンベンション施設など各種施設の用途・床面積などの様々な前提条件を設定しながら、必要となる駐車場の規模を検討する。

周辺施設における駐車需要に対応した駐車場の検討の進め方(イメージ)

- 駐車場利用の特性(時間帯、曜日等)に応じた配分、ゾーン相互や周辺エリア(駅北口地区や大山町地区なども含めた)における駐車場の連携や集約化など様々な可能性を探りながら、駐車場の配置を検討していく。

3-3-4 . 駐車場整備の考え方

(2) 駐車場整備に向けた考え方

○留意すべき事項

- 橋本駅周辺(北口側含む)の既存の駐車場の有効活用も考慮した総合的な駐車場計画の検討
- 駐車場整備における費用の精査(地上の場合500万円/台、地下の場合2,000万円/台)・合理的な配置計画
- 駅周辺の開発状況に応じた段階的な整備の手法の検討 など

これからの駐車場整備に向けた視点

高齢化の進展・人口の減少

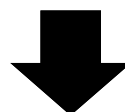
- ・バリアフリー等の円滑な移動が可能となる駐車施設の整備
- ・公共交通(鉄道・バス等)の利用を促進するとともに、自家用車での過度な駅アクセスの抑制
- 環境対策の必要性
- ・低公害車の利用促進や公共交通への利用転換等による自動車利用による環境負荷の軽減
- 官民の連携・既存ストックの活用
- ・各施設建築物における駐車場の集約化への取組み
- ・商業施設など近隣施設の相互利用の誘導による駐車場の効果的な利用方策の検討
- 多様な駐車需要(荷捌き駐車・送迎車両)に対する対応
- ・商業施設等の荷捌き駐車スペースの確保の義務化の検討
- ・利用者により異なる駐車需要(送迎等による短時間駐車・鉄道利用による長時間駐車)への対応

3-3-4 . 駐車場整備の考え方

駐車場整備地区【橋本地区駐車場整備計画(昭和61年)策定】の見直しについて

整備計画概要

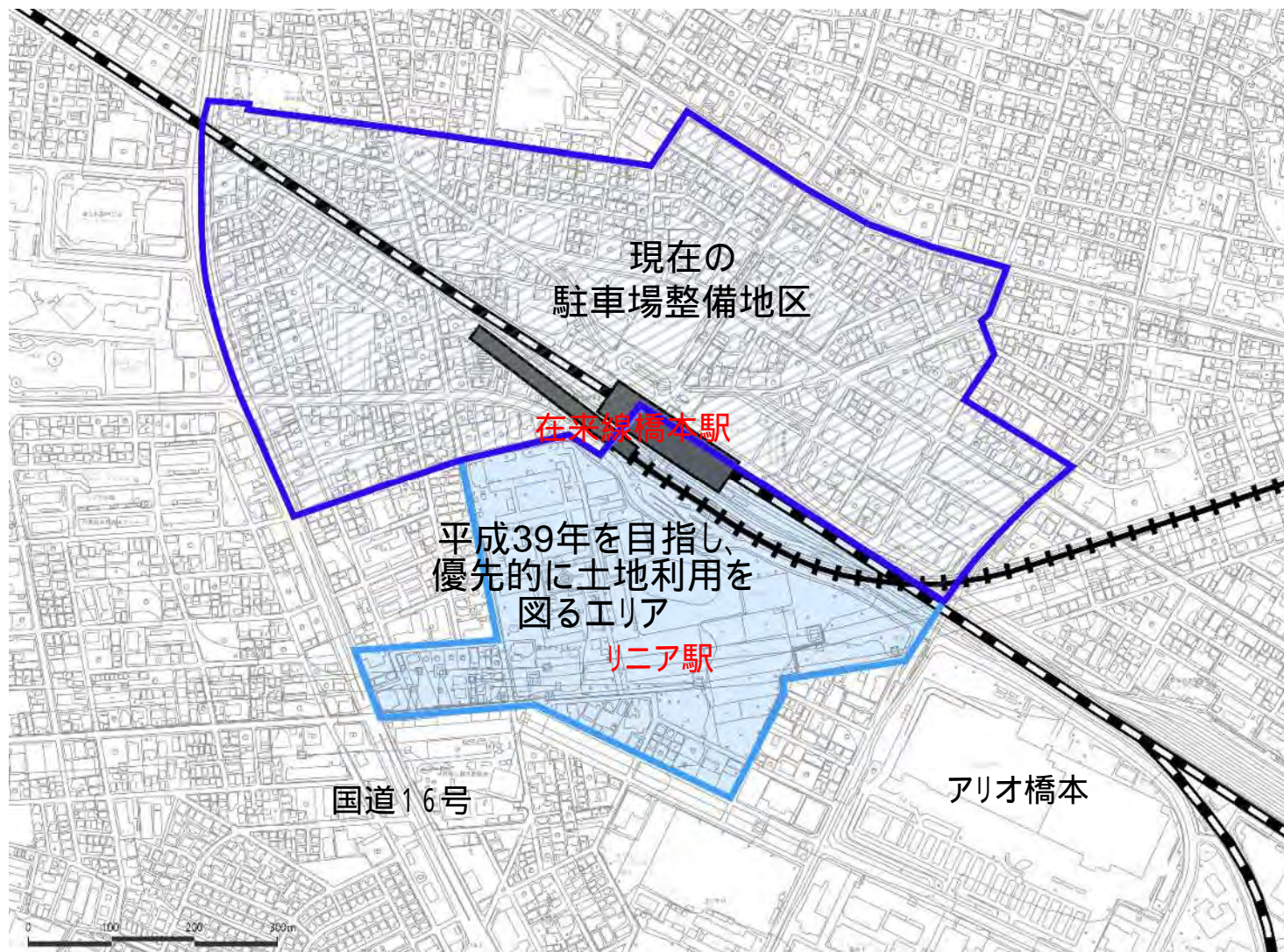
- 人口や自動車保有率の増加、広域的機能の集積に伴い自動車交通量が増大する一方で、商業・業務地区を中心として路上駐車に起因する道路機能の低下等の問題が顕在化したことから、公共と民間の役割分担のもとに駐車場の整備を進めるための「駐車場整備計画」が策定された。
- 相模原市では、商業施設などが集積しており、今後も更なる立地が予想される相模大野駅周辺、相模原駅周辺及び橋本駅周辺を「駐車場整備地区」に指定し、一定規模以上の建築物の新築・増築・用途変更などを行う場合には、駐車施設の設置を義務づけている。



広域交流拠点整備計画の策定(平成27年度末目途)に合わせて
市駐車場整備計画を見直し

3-3-4 . 駐車場整備の考え方

【参考】橋本駅周辺駐車場整備地区



今後のスケジュール（案）

< 整備計画中間とりまとめ（案） >（平成27年4月）

○橋本・相模原両駅周辺地区における整備計画の中間とりまとめ
広域交流拠点全体の将来ビジョン（中長期的なまちづくりビジョン）の検討

[橋本駅周辺地区小委員会]
4回程度 開催予定（H27.5～11）

整備計画の作成

- ・土地利用計画（ゾーニング）
- ・交通ネットワーク計画
- ・駅前空間整備計画
（交通ターミナル機能など）
- ・市街地整備計画
（事業手法・都市計画・駐車場など）
- ・整備スケジュール

[相模原駅周辺地区小委員会]
4回程度 開催予定（H27.5～11）

整備計画の作成

- ・土地利用
- ・交通ネットワーク計画
- ・駅前空間整備計画
- ・市街地整備計画
- ・整備スケジュール

【第3回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成28年1月）

○広域交流拠点整備計画答申素案の作成

【第4回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成28年2月）

○広域交流拠点整備計画答申案の作成 < 答申 >

今後のスケジュール（案）

○平成27年度の橋本駅周辺地区の検討事項（案）

土地利用計画（ゾーニング）

- (1) 駅南口の具体的な導入機能の検討
（リニア駅地上部、地下部の活用方策含む）
- (2) 核周辺部の長期的な土地利用の方向性の検討

交通ネットワーク計画

- (1) 具体的な道路ネットワークの整備計画の検討
（圏央道相模原ICへのアクセス道路（広域連携軸）、
相模原駅周辺地区との連携道路（新都心連携軸）など）
- (2) 歩行者・自転車ネットワークの整備計画の検討
- (3) 高速バスの導入、路線バス網の再編を見据えた
道路環境整備の検討
- (4) 慢性的な渋滞解消の方策の検討（国道16号線など）

駅前空間整備計画

- (1) 駅前空間の検討（交通広場・環境空間の配置など）
- (2) 景観形成方針の検討
（シンボル広場、交流・賑わいの軸、緑と憩いのゾーン等
における印象的な都市空間のデザインなど）
- (3) 自由通路・歩行者デッキ・地下通路等の検討

市街地整備計画

- (1) 駅南口の市街地整備手法の検討
- (2) 駅周辺地区の都市計画（用途地域、都市施設等）
- (3) 駐車場、駐輪場配置計画
- (4) 低炭素型まちづくりの実現に向けた整備の検討
- (5) エリアマネジメントの導入方針の検討

整備スケジュール

- (1) 段階的な整備スケジュールの検討
（名古屋開業時（H39）を目標に整備を進める内容と
大阪開業時（H57）を目標に取り組む内容など）
- (2) まち開きに向けたロードマップの検討
 - ・ 市民や事業者等が主体となったまちづくりの推進体制のあり方
 - ・ 開発事業者の公募条件や選定方法等
 - ・ 整備計画を具体化するガイドラインの策定等

【橋本駅周辺地区中間とりまとめ修正資料】

第4回橋本小委員会（4月14日）における意見等を踏まえた対応事項

項目		意見等	対応
都市機能	1	P22 の広域交流ゾーンの導入機能に「賑わい形成施設など」を位置付けてはどうか	P19、P21、P22 を修正 「賑わいを生み出す交流・連携の拠点」を追記
土地利用	2	P23 の土地利用構想図（案）に、「あくまでイメージであり今後検討する」という趣旨の注意書きコメントをつけてはどうか	P23 の構想案に「現段階のイメージであり変更の可能性がある。交通広場やシンボル広場など具体的な規模や配置については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。」という注釈を付記
交通ネットワーク	3	P30 と P32 などのインターアクセス道路の表現が違うので整理すべき	P32 のインターアクセス道路の表現は P30 の表現 印に合わせ、矢印の長さも揃える
	4	P33 の断面構成については、他のパリエーションも考えられるので『例』として扱ってはどうか	P33 のタイトルを『道路整備のイメージ（例示）』とする
	5	P37 の緑と憩いのゾーンの表現がその他と異なる。中間とりまとめにあたって表現の違いも調整してもらいたい	P37 の緑と憩いのゾーンの表現は P23（土地利用構想図）に揃える
駅前空間	6	P47 の交通機能の配置の考え方の図を出すのは早いのではないか	<ul style="list-style-type: none"> ・P47 の下部に、『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については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。』という注釈を付記 ・土地利用構想案との整合を図るため、交通広場と交流賑わい軸が重ならないよう図を修正
	7	P54 や P55 に南北動線が3本書かれているが、線路横断には課題もある。南北動線の件についてはできるだけ早い段階で方向性を固めて欲しい	P54 の図面 2 種は次頁以降と重複のため削除。P55 の両矢印位置を修正

項目		意見等	対応
駅前空間	8	P55 で産業交流ゾーンに向けて地下とデッキの動線が書かれているが、交通広場を超える動線を描いてあると、歩車分離の観点からも少しわかりやすくなると思う	P55 の図に P57【案2】のような表現の交通広場の図（楕円と矢印）を入れる
	9	P55 と P56 の歩行者空間について中間とりまとめの段階では「今後検討する」という注意書きを付けてはどうか。歩行者空間のデザインについては建築と一体に検討する必要がある	P55、56 の注釈を『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については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。』に変更
	10	P57 はここだけが比較案を示しているのは不自然ではないか。また白地の部分を埋める必要がある	P57 を中間とりまとめには掲載しないが、『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については、関係者との調整等を行いながら検討を行うものとする。』という注釈を付記