

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 5 回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 相模原駅周辺地区小委員会		
事務局 (担当課)		都市建設局まちづくり計画部相模原駅周辺まちづくり課 電話 042-707-7026 (直通)		
開催日時		平成 2 7 年 7 月 2 9 日 (水) 1 9 時 0 0 分 ~ 2 1 時 0 0 分		
開催場所		市民会館 第 1 大会議室		
出席者	委員	1 2 人 (別紙のとおり)		
	事務局	5 人 (広域交流拠点推進担当部長、相模原駅周辺まちづくり課長、相模原駅周辺まちづくり課総括副主幹、リニア駅周辺まちづくり課長、交通政策課総括副主幹)		
公開の可否		可	不可	一部不可
公開不可・一部不可の場合は、その理由		傍聴者数		
会議次第		1 人		
会議次第		1 部長あいさつ 2 議事 (1) 前年度までのおさらい (2) 今年度の検討について (3) 連続立体交差事業について (4) 交通ネットワーク計画について (5) 駅前広場空間について (6) その他 3 その他		

審 議 経 過

1 部長あいさつ

2 議事

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

(1) 前年度までのおさらい

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

(特に意見なし)

(2) 今年度の検討について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

(特に意見なし)

(3) 連続立体交差事業について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

(特に意見なし)

(4) 交通ネットワーク計画について

(5) 駅前空間広場について

(4) 及び (5) について事務局から一括して説明した後、質疑応答を行った。

交通ネットワークと駅前広場の両方の話をしたが、今回は現段階で想定されるパターンをサンプリングしている。

16 ページの広域交通ネットワークの図だが、東名高速だけでなく既に新東名が開通しているので、入れる必要があるのではないかと。

了解した。

26 ページの道路断面で、歩道は人が 2 人が通れる程度との説明があったが、それでは歩道が貧弱かと思うが。

車イスが通れるような基準もあるが、検討の基本としてはこれで考えている。厳しいということであれば、中央分離帯で調整するなど、敷地内の歩道状空地で調整する等の検討は可能である。道路幅員については今後検討する。

本日欠席の副委員長に事前にいただいたご意見を紹介させていただく。

自転車道について、交差点で事故が起きる可能性があるため、新設する道路は一方通行区間を設けるということも考えられるのではないかと。市全体の方針の中で、一方通行とすべきか対面交通とすべきかを一度整理すべきではないかと。また、相模原のまちづくりにおいては、もう少しオリジナリティのあった整理等も必要ではないかと。南北道路の貫通に関しては、北側の地区と南側の道路が

繋がれば魅力的である。JR 横浜線の連続立体交差が実現すれば、駅の乗り換え高さが変わるため、高架になるか地下になるかどちらのケースにおいても歩行者動線に配慮しなければいけない、という意見をいただいている。

33 ページの南北道路の 3 つのパターンについて、貫通すべきかどうかに関しては、もし貫通させないとしたら、周辺を含めて交通処理が破綻しないかどうかという懸念がある。また、駅前の広場を分断しないような、例えば南北道路を広場の脇にずらして貫通させるなどといった解決策もあるのではないか。駅の北側から南側の国道 16 号に行く道が少ないという課題を初めから抱えているため、あえて駅前で閉めてしまうというのは難しいようにも思う。

今回示したパターンは、検討の題材として機械的に設定したもので、優先順位が高い、低いというところまでは整理していない。

同じく 33 ページの 3 つのパターンの図について、広場の位置が全部同じ場所になっているがそれは固定なのか。パターンによって位置を付け替えるということはあるかないのか。

今回は、南北道路の整備に伴う駅前広場のパターンの考え方を整理したもので、今後、道路等の議論と併せて駅前広場についても付け替えを含めて検討していきたいと考えている。

JR 横浜線の連続立体交差事業を高架でやるのか、地下でやるのかで、完成のイメージがまったく違ってしまふ。今回は南北道路の考え方に関する 3 パターンであるが、これに高架化の場合、地下化の場合、併せるといろいろなパターンがあるので、もう少しフレキシブルにイメージを検討するべきではないか。

平成 39 年がまち開きと言っているが、JR 横浜線の連続立体交差事業がいつ完成するのか。そのスケジュールによっては、まち開きを含めて展開が大きく変わってくる。

連続立体交差事業については JR 東日本との協議にもよるため、整備計画の策定においては、あらゆる可能性を含めて議論していくしかない。

JR 横浜線の連続立体交差事業が高架になるか地下になるかで、高架脇の側道の設置や既存線路敷のプロムナード化などまちづくりのイメージも大きく変わってくる。橋本側との連携方策等とあわせて、もう少し整理する必要がある。

駅南側の既成市街地の再開発なども含めて前提を整理しないと、全体の議論がうまく進まないのではないかと。

鉄道が地上か地下かということ、やはり目に見えて上に走っているほうがまちは活性化して、活気のあるまちだという感じはするが、橋本との連携ということ考えると鉄道は地下とし、その上を道路等にするのもよいのではないかと。

JR 線路が地下になるか高架になるかの結論はすぐには出ないので、両案を見据えて検討していく必要がある。

JR 線路が地下になる場合は、小田急多摩線の地下での延伸との位置関係も影響するので、それぞれの整備スケジュールも考慮していく必要がある。

資料 20 ページにある、橋本を含めた東西連携を示した図は極めて重要だと考えており、駅前空間の整備計画も含め、橋本と相模原を一体として捉えた議論も今後必要になってくるのではないかと考えている。

橋本と相模原で機能的な分担や相互補完的な関係構築などを含め、どのように連携していくかは重要なテーマだと思われ、これから互いに向き合って議論していく必要があると考えている。

橋本と相模原の連携については、前回の中間とりまとめの際においても、同様のご意見をいただいている。可能であれば第 6 回か第 7 回の小委員会あたりで全体の検討委員会を開催させていただき、両地区の連携について議論したいと考えている。

JR 線路が高架になるか地下になるかで、道路および駅前広場の形状も当然違ってくる。今回の整備計画のとりまとめまでにどちらかに絞るイメージなのか。

どちらかに絞ってしまうと、次のステップに進んだ際、仮に協議が別の方向に流れた場合、整備計画そのものが頓挫してしまう可能性があるため、整備計画としては少し幅を持たせてまとめていきたいと考えている。

高架にするか地下にするかは非常に大きな意思決定のプロセスを経る必要があるため、来年度の決定も難しいのではないかと考えている。そのため、それぞれの場合でどのようなまちづくりになるのかなど、幅を持たせて考えていくことが重要ではないかと考えている。

今年度は、土地利用計画をつくって、それに伴う都市計画決定の準備を始めるなければならない。周辺道路の都市計画決定の作業も始まっているため、JR 線路が地下になるか高架になるかそれぞれ可能性を残しながら、都市計画決定の準備をしなければならない。

小田急多摩線もリニア中央新幹線も、ともに地下で計画されているので、JR 横浜線も地下で連絡するのがよいのではないかと考えている。また、北口地区に国際コンベンションの話もあるが、例えばパシフィコ横浜では 1,500 台の駐車場を地下に整備している。当地区でも駐車場等での地下利用を検討していく必要があるのではないかと考えている。

橋本駅と相模原駅間は約 4km と長く、連絡の方策を考えないとリニア中央新幹線開通の恩恵を相模原が受けることは困難かと思う。また、JR 線路を地下にするといっても、高架化に比べ莫大なコストがかかり、JR 東日本だけでなく市の負担もあるため、バランスを持ちながら考えていく必要がある。

お金の問題もあるが、50 年、100 年先も見据えたまちづくりを考えていかなければならない。

コストを含めた実際の事業の中身については、それぞれの機関と協議をしていく必要がある。ただ、整備計画としては、今後こういった方向性でまちづくりを進めていくべきかという点を重視してご議論いただきたい。

まちづくりの目的を明確にした上で、交通ネットワークの計画や駅前広場空間の整備計画を立てるべきではないか。鉄道を立体化することはあくまでも手段である。まちづくりの実現において、高架にすべきか地下にすべきかの議論をする方が早く結論が出るのではないか。また、まちの将来形を目標に、各段階の議論をすべきで、まち開き等の途中段階が目標になってはいけない。

都市計画に向けては、まちの将来形を描きながら整理していく必要がある。今回は交通基盤の話がメインであるが、次回予定の土地利用の議論等を含めて将来を見据えた市街地整備をとりまとめていく必要がある。

小田急多摩線の新駅が相模原駅の北側に想定されているが、南側既成市街地とのアクセス等を考慮し、もう少し南側にずらすことはできないのか。

今回お示しした駅の設置条件については、平成 26 年の小田急多摩線の延伸計画に関する研究会の報告資料を基に作成している。

単純に考えると、今回返還される土地の下で新駅を造るほうが整備はやりやすい。南側まで持ってくると、既存の市街地の地下に整備することとなり複雑になるため、JR 横浜線の北側に設けるのが妥当だと判断しているのではないか。

(6) その他

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

JR 横浜線を連続立体化する目的がわからない。南北間のアクセスを良くする以前に、南側に行きたくなるような魅力があれば、北側の住民は南側に行くのではないか。北側ばかりが綺麗になっても、南側が現在のままであれば線路を連続立体化する必要もないのではないか。

結果がどうなるかは別として、一般論でいうと、北側が大幅に変われば南側も変わる可能性がある。逆に北側が今のままだと南側もそのままかもしれない。また、連続立体交差事業というのは、それによって駅前が変わるというメリットもあるが、そもそもは踏切解消が主要な目的であるため、両側面で捉える必要があり、駅前だけの話で理解すべきではない。

小田急多摩線の延伸に関して、JR 横浜線との乗り換え動線がどのように変わるかによって、需要予測の数値が変わってくる可能性もある。これについては別のところでの検討かと思うが、ここでのまちづくりの検討と連携しながら進めてもらいたい。また、先ほどの小田急多摩線新駅が JR 線路の北側に想定されている件について、南口はすでにペDESTリアンデッキやロータリー等があって、その下に駅をつくるというのは、ハードルが高いのではないか。

33 ページの南北道路の貫通に関して、バス交通の面で言うと、貫通されれば、わざわざ南口、北口という考え方ではなくて、1つの乗り場で南に行く方も北に行く方も乗り継ぎが一番しやすくなり、広場は一体的に使われるのでよいのではないか。また、道路断面構成に関して、バス停の設置も考慮しながら安全面も含めて今後ご検討いただきたい。

4 ページに基本計画における整備方針というのがあるが、最終的にはこれらの内容について相模原の中心市街地の整備をどのように進めていくべきかが、ここでの議論の落ち着いた所かと思う。橋本と相模原との関係をどうしていくべきか、それらを新しい都市基盤でどう結びながら、将来的に相模原の北側及び南側の既成市街地まで含めた市街地の整備をどう進めていくべきか、ということをも最後に整備計画として取りまとめていければと思う。しかし、まだ決定できない部分が少し残っているので、それをどういうふうにしき込んでおくかというのが最後の苦心のしどころですが、次回、次々回ぐらいに少しまたみんなで知恵を出し合ったりできればよいと思う。

橋本-相模原間の4kmという距離はとても歩けないので、何らかのかたちで交通網を考えないと難しいだろうと思う。地下を4km歩くなんていうのはほとんど不可能なため、地上をどのようなまちにしていくか、ということが最終的にはまちの価値を高めるのではないかと思う。

より人間が自由に地上を使うために、障害物をなるべく減らしていくという発想の下で、今後、鉄道の連続立体交差事業を含め、どのようなまちにしていくかという議論に最終的には尽きるのではないか。

橋本と相模原の連絡は道路でなくてはいけないのか。普通に考えればJR横浜線で移動というのがまず考えられるかと思う。また、橋本に来た人が相模原に何の目的で来るのかわからない。

それはこれから、橋本と相模原がどういう連携を構築し、それぞれどのような都市機能を持つかという議論の中で考えていく必要がある。そのためには鉄道だけでなく道路整備も必要でしょうし、新たな移動手段が必要だという話も出るかもしれない。まさにこれからの重要な検討テーマである。

以上

相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会
相模原駅周辺地区小委員会名簿

No.	区 分	氏名 役職等	備考	出欠
1	学識経験者	市川 宏雄 明治大学専門職大学院長	委員長	出席
2		中林 一樹 明治大学大学院政治経済学研究科特任教授	副委員長	出席
3		屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授	副委員長	欠席
4	市住民	鈴木 典子 公募市民		出席
5		横山 房男 相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会構成員		出席
6		山田 昇一 相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会構成員		出席
7	関係団体	中里 和男 相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会会長		出席
8		阿部 健 相模原市観光協会専務理事		出席
9		山崎 和正 相模原商工会議所理事兼事務局長		出席
10		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長		出席
11	公共交通事業者	山口 拓 東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長	代理	出席
12		黒田 聡 小田急電鉄株式会社交通企画部長	代理	出席
13		三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	代理	出席
14	関係行政機関	佐久間 大輔 神奈川県相模原警察署交通第一課長		欠席