

「相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン(案)」に関する パブリックコメント手続の実施結果について

1 概要

橋本駅周辺では、リニア駅の設置を契機とし、新たなまちづくりを進めています。

市では、まちづくりを適切に誘導するため、「まちの将来像」や、それを具体化するための「まちづくりの誘導方針」などを示す『相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン』の案をまとめました。

この度、策定に当たり、市民の皆様からのご意見を募集いたしました。

その結果、107人の方から196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意見募集の概要、ご意見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。

なお、いただいたご意見につきましては、リニア中央新幹線に係る表記を見直すべきとのご意見があったことからガイドライン案を一部修正するとともに、今後の取組に生かしてまいります。

2 意見募集の概要

- ・ 募集期間 令和5年7月1日(土)～令和5年8月10日(木)
- ・ 募集方法 直接持参、郵送、ファクス、電子メール、アンケートフォーム
- ・ 周知方法 市ホームページ、広報さがみはら、窓口等への配架、オープンハウス型説明会資料の配架場所

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・中央6地区・大野南まちづくりセンターを除く)、各出張所、各公民館(沢井公民館及び星が丘公民館を除く)、各図書館、市立公文書館

3 結果

(1) 意見の提出方法

意見数		107人(196件)
内 訳	直接持参	70人(90件)
	郵送	7人(20件)
	ファクス	4人(12件)
	電子メール	12人(40件)
	アンケートフォーム	14人(34件)

備考 直接持参には、オープンハウス型説明会において提出されたもの(66人(83件))を含む。

(2) 意見に対する本市の考え方の区分

ア：計画案等に意見を反映するもの

イ：意見の趣旨を踏まえて取組を推進するもの

ウ：今後の参考とするもの

エ：その他（今回の意見募集の趣旨・範囲と異なる意見など）

(3) 件数と本市の考え方の区分

項目	件数	市の考え方の区分			
		ア	イ	ウ	エ
ガイドライン全般に関すること	29	0	18	11	0
まちの将来像に関すること	9	0	8	1	0
まちづくりの誘導方針のうち 土地利用に関すること	51	0	37	14	0
まちづくりの誘導方針のうち 交通・ネットワークに関すること	35	0	26	9	0
まちづくりの誘導方針のうち 公共空間に関すること	15	0	13	2	0
まちづくりの誘導方針のうち 景観に関すること	15	0	12	3	0
まちづくりの誘導方針のうち 環境に関すること	13	0	10	3	0
まちづくりの誘導方針のうち 防災に関すること	11	0	9	2	0
まちづくりの実現に向けて（今 後の進め方）に関すること	5	0	5	0	0
その他	13	1	3	6	3
合計	196	1	141	51	3

(4) 意見の内容及びご意見に対する本市の考え方

ガイドライン(案)全般についての意見(29件)

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分	
1	横浜に親類が多く子供達が相模原をジマンする事がないので今回のリニアがジマンで様な物件になってもらいたい。	リニア駅の設置を見据え、広域的な交通ネットワークの形成を図るなど、恵まれた交通の要衝としての機能をより一層強化するほか、住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人が広域的に交流するゲートとして多様な都市機能の集積を促進し、「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」の形成を推進しています。 50年、100年先を見据え、「降りたくなる、訪れたくなるまち」となるよう、魅力的なまちづくりを推進します。	イ	
2	P14 / 新しいまちづくりが楽しみです。方針に賛成します。		イ	
3	特になし。計画通りに実施し、相模原がにぎわっていくと良いと思います。		イ	
4	03 まちの将来像 / デザインが新しすぎると何十年後にあきるので、シンプルでなじみやすいデザインが良いと思います。		イ	
5	早く決定して、よい橋本を作ってください。		イ	
6	駅前広場 / 環境整備の方法、あり方がよくわかりました。ますます相模原の発展を願います。		イ	
7	土地利用 / リニアモーターカーの設置に伴い、いろいろなことが計画されていることがわかり楽しみに思いました。私も近く、上溝の駅のそばに住んでいるので、橋本の発展を期待しています。		イ	
8	ガイドライン聞きました。是非、計画を進めて下さい。		イ	
9	橋本駅近く 車、人、道路など広くなる将来像は、特に賛同します。環境、安全が保たれると、より、住みやすいと思います。		イ	
10	通り過ぎてしまう町から遊びに来る町になるようなまちづくりをお願いします。		イ	
11	長くなってしまい大変申し訳ございませんでした。様々な意見があると思いますが、本事業は二度とない高速鉄道駅の新設に伴う事業で、50年、100年と残る街の中心施設を造るものだと思います。ケチる場面ではありません。 どうか長い目で見て高機能で魅力のある空間を目指して事業を進めてほしいです。頑張ってください。応援してます。		イ	
12	2、相模原駅周辺(小田急の新駅を含め)の開発とどう調和したまちづくりをするかを考慮して行っていただきたい。		橋本・相模原両駅周辺を一体的な「広域交流拠点」として、首都圏南西部全体の成長の源泉となる「未来を拓く さがみはら新都心」の形成に向けて、50年、100年先を見据えたまちづくりを推進します。	イ
13	まちづくりについて。橋本の開発は相模原補給地と一体化した『ツインコア』構想を軸にすべき。橋本はアリオを含めて商業的にし『町田駅周辺』を、相模原は『南町田グランベリーパーク』をベンチマークにすべき。それを繋ぐ(リニア降車し返還地、仮にスタジアムまで)『横浜エアキャビン』のような移動手段を。また未来都市をイメージするなら『空飛ぶ自動車』の発着場(大型ドローンやヘリポート)を確保する。大型ドローンは各ロジスティックセンターと結び、リニアでの配達も考慮に入れる。			イ
14	2 橋本駅周辺について 横浜線沿線の線上での活性化の伝播策が見たい。橋本 相模原 矢部 淵野辺 一体型のにぎわいの共有		リニア駅周辺を首都圏南西部の中核として、活力と魅力が周辺地域に波及するよう、魅力的なまちづくりを推進します。	イ
15	範囲 / 広い範囲の町が活性化して欲しい。			イ

16	まちづくりの誘導方針 / 「土地利用」、「交通・ネットワーク」等といった 6 つの誘導方針を設定していますが、これらは当然の内容であり、これらを大前提に更に新たな方針設定が必要だと思います。これらの誘導方針だけでは周辺の都市と何ら差異はなく、橋本駅がリニアの通過駅、乗り換えだけの駅に陥ってしまう危険性があるのではないのでしょうか。西側からのリニア乗降客があと 8 分乗れば品川に着くのに、それらを橋本駅で降車させる為の、都内の観光地、名所に引けを取らない特色が必要だと感じます。これまで 3 回のアンケートに参加してまいりましたが、大前提の内容を模索しているのみで、活きた橋本がイメージできるものではありませんでした。今回のリニア誘致といった稀に見る機会を逃さず、将来の橋本の発展が構築できる具体案の策定を強く切望します。	土地利用の転換に当たっては、「まちの将来像」と「まちづくりの誘導方針」を示し、市民・企業・関係団体・行政などと共有し、多様な主体との連携・協働による持続的に発展するまちづくりに取り組み、リニア駅周辺を首都圏南西部の中核として、周辺都市からの求心性の高いまちづくりを推進します。 今後、本ガイドラインを指針として計画の深度化を図るとともに、地区計画や景観形成重点地区など地区のまちづくりルールの検討を進めます。	イ
17	方針 / 完成した時のイメージを具体的にイラストや写真等、視覚的に伝えて欲しいです。子供の頃に夢見た未来がすぐそこまで来ていることを実感しました。案内役のお姉様の説明もとても判りやすく勉強になりました。	まちづくりの具体的なイメージをより分かりやすく視覚的にお示しできるよう計画の深度化を図ってまいります。	イ
18	土地利用 景観 環境 / これまでの橋本駅周辺の都市計画に対しても、多くの意見が出されていた筈。それらが今回の「ガイドライン」にどのように反映されたのか、又は拒否の姿勢なのか、わからない。「最終案」というならば、もっと鮮明な具体的な内容を示すべきと考えます。抽象的に提起されている。であればこのガイドラインに添った内容を公募してはどうですか？時代は今、自然と人間のあり方を根本から見直すことが求められていると思います。豊かな山々を背景とする相模原を 100 年先にも誇れるようなまちにする決意をこめて、橋本駅南口を樹々の緑あふれる公園にして下さい。北の玄関にふさわしく。	ガイドライン案の作成に当たっては、2 回の市民アンケートを実施するなど、市民意見を反映しております。 今後、本ガイドラインを指針として計画の深度化を図るとともに、地区計画や景観形成重点地区など地区のまちづくりルールの検討を進めます。 50 年、100 年先を見据え、「降りたくなる、訪れたくなるまち」となるよう、魅力的なまちづくりを推進します。	イ
19	土地利用 / 1 リニア開業も不透明の中、リニアをテコにした橋本駅南口のまちづくり(案)開発計画は、市民不在の UR が仕切る企業本位のビジネス計画であり承服できません。ガイドライン(案)は、撤回してください。教育の志の下に百年前、相原村の篤志家達が土地と資金を提供して後継者育成の為に創設された、歴史ある相原高校を移転させ、国策の下、リニア事業に県は売り渡し、又、リニア開発をしまくろうという相模原市政は、恥ずべき行為です。	ガイドラインの策定主体は市であり、パブリックコメントに加え、2 回の市民アンケートを実施し、皆様からのご意見を踏まえ、策定いたします。 「降りたくなる、訪れたくなるまち」となるよう、魅力的なまちづくりを推進します。	ウ
20	以上、今、進められている行政主導のまちづくりガイドライン(案)は、一度白紙撤回して、九月に、是非、市民と市長との橋本駅南口まちづくり対話集会を実現して、再検討をはじめくださることを強く要望します。2023.10.10	ガイドラインの策定主体は市ですが、パブリックコメントに加え、2 回の市民アンケートを実施し、皆様からのご意見を踏まえ、策定いたします。	ウ
21	7 市民・議会への説明もなく、市民参加ぬきの「まちづくり」ガイドラインについて、市は市民に対する説明会を一度も行いませんでした(1月13日～31日のオープン型説明会は、当局が一	ガイドライン案の作成に当たっては、2 回の市民アンケートを実施し、意見を反映しております。	ウ

	<p>方的に展示し、たまたま来場した人に恣意的に「アンケート」をとっただけで、多くの疑問や市民の意見が提起される機会はまったくありませんでした。わからないことだらけです)。市議会にすら説明はありません。「今後の進め方」として「民間投資を呼び込むため、まちの将来像の周知に努めるとともに、…都市基盤の整備時期、民間事業者による施設整備への支援措置等のさらなる具体化、民間開発の円滑な誘導、公共施設・インフラ等の整備や管理、運営に関する民間活力の導入や、都市の国際競争力強化に資する制度及び規制緩和策等について検討し、国に対し制度創設を求めると言っています。これを具体化する都市計画(用途地域の変更・地区計画の策定はなど)への議会・市民の参加の場は位置づけられていません。市、県、UR 都市再生機構、区域内に土地所有権をすでに得ている JR 東海、京王電鉄などの大企業が政府国土交通省などの関与のもとに決めていくのでしょうか。密室的な進め方と言わざるを得ません。以上、リニアありきのまちづくり政策をやめ、ガイドラインを撤回し、市民本位のまちづくりへの根本的な転換を求めます。</p>	<p>市議会に対しましては、建設部会において説明を行っているほか、本会議や建設委員会において、議員からの質問にお答えしております。</p> <p>なお、今後の都市計画につきましても、市民のみなさまを対象とした説明会を開催し、まちの将来像の周知に努めるとともに、法令に基づき公聴会や縦覧を行うなど、適切な手続きを経て決定してまいります。</p>	
22	<p>件名のガイドライン(案)に反対します。この案が市民参画できていないこと、SDGs に逆行していること、大西通り予定地の反対している地権者の人権をないがしろにしていることが主な理由です。先の広域交流拠点整備計画にあった「相原高校の緑豊かな空間を継承した空間づくり」は今回のガイドラインにはなくなってしまったのです。是非残してください。各地の写真をたくさん貼り付けただけの薄っぺらな案にあきれます。残土の弊害と危険性が誰にも知られることとなった現在、街開発で出た建設残土はその場で消費する計画を立てるべき。リニア駅に埋め戻す残土を高々と積み上げているけれど、それ以外のたくさん残土を山に捨てている。その旧態依然とした駅前開発に賛成できる訳がありません。</p>	<p>ガイドライン案の作成に当たっては、2回の市民アンケートを実施し、意見を反映しております。</p> <p>道路整備に伴い土地をお譲りいただく方には、それぞれの御事情に応じ、丁寧に寄り添って対応してまいります。</p> <p>なお、交流・賑わい軸等を中心に、まちが一体となった居心地がよく歩きたくなる空間を形成します。また、緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。</p> <p>また、開発による発生土については、各事業者がその活用等を計画することになりますが、リニア中央新幹線事業では、同事業内での活用に加え、他の公共事業等でも活用しているものと認識しています。</p>	ウ
23	<p>2 相模原はスーパーメガリージョンになるのか？ 東京圏・名古屋圏・関西圏の三大都市圏が、人口6600万人、GNP%を占める巨大な経済圏になるスーパー・メガリージョンが形成され、本市との速達性が飛躍的に向上すると言いますが、これは、首都圏一極集中の歪んだ国土形成を再現させようとする、まったく時代遅れの幻想です。なかでも本市ではその条件はありません。リニア橋本駅の駅勢圏は他の中間駅に比べても狭く、県内の横浜、川崎、横須賀、湘南、県央、西湘に及んでいません。これ</p>	<p>リニア中央新幹線神奈川県駅(仮称)の駅勢圏については、神奈川県の中核地域をはじめ、東京多摩地域や埼玉県西部などの広域にわたります。</p> <p>スーパー・メガリージョン形成の一翼を担うべく、首都圏南西部の中核として、周辺都市からの求心性の高いまちづくりを推進します。</p>	ウ

	<p>らには、東海道新幹線のほうが早いのです。市は、停車回数を増やすために、降りたくなる、乗りたくなる駅にするとしてこのガイドラインを作ったのですが、本市がスーパーメガリージョンの一角としての位置を享受するとは思えません。</p>		
24	<p>p5【広域交流拠点の形成】「アクセス性向上」 p6【橋本駅周辺のポテンシャル】「多様な人々の往来」 p21 - 22【交通・ネットワーク】 / 多様な交通手段が連結する場であるのは事実ですが、リニアで広域からの人の往来が増えるとは考えない方がよいでしょう。観光客やビジネスでの移動であれば、従来どおりの東京、名古屋、大阪間の移動がメインであることに変化は生じない、あるいはリニアによって3大都市への移動が強化されるものとする方が現実的です。広域から訪問者を呼び込むネットワークというよりも、「広域へアクセスしやすい住みやすい場所」の位置づけを意識した街づくりをすることで、移住・定住の促進、「暮らし」があることでコミュニティが形成され、持続可能な街づくりが期待できます。商業施設に偏りすぎたまちづくりでは、コミュニティ形成、持続可能性は期待できません。「住む人」が、「日々利用しやすい」街づくりをすることで、経済の持続可能性が生まれ、よい住環境を維持したいというモチベーションとともに環境の持続可能性が生まれます。</p>	<p>リニアや圏央道、在来線による広域とのつながりを生かし、国内外から多様な人々を集める広域交流拠点を形成します。</p> <p>住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人を支え、交流・連携を促す多様な都市機能の導入を誘導し、生活利便性が高く誰もがくらしやすいまちづくりを促進します。</p>	ウ
25	<p>このガイドライン(案)は、リニア新幹線が開通し、駅が利用されることを前提にしたものであることにまず疑問を持ちます。相原高校跡地の工事現場だけを見れば、さもさもこの事業が進んでいるように見えますが、沿線各地の実情は、とても順調に進んでいるとは言えません。進んでいるのは相原高校に象徴された自然破壊、環境破壊です。地球温暖化、異常気象の強大化に表れている通り今や、この地球は環境の危機の真只中。これ以上の開発による破壊は許されません。目先の「発展」を夢想した『土地の高度利用』は NO ! 人間はもっと謙虚な生き方暮らし方に転換し、自然への畏敬の念を取り戻すべきです。・百歩譲って仮にリニアが開通したとしても、どうみても橋本は通過駅でしかない。1時間に1本が精一杯でしょう。"リニア"なんですから。それを1時間に数本も停車するなどという幻想を元にした開発計画などとてもないといしか言いようがありません。それでなくても国内人口は減少が確実。国外からわざわざ観光に人が来る程の魅力がどこにあるのでしょうか。・市のガイドライン(案)は、白紙に戻して仕切り直してください。策定に当たっては市民の意見を取り入れながら……と書かれていますが、今まで何度も意見募集、聴取(オープンハウス型説明会)などの扱いを見ると本気で市民の意見を取り入れようとしているとは思えません。・橋本駅周辺のまちづくりは、他都市の主要駅前がどこへ行っても同じような商業施設と高層ビル街ではなく、広々</p>	<p>リニアや圏央道、在来線による広域とのつながりを生かし、国内外から多様な人々を集める広域交流拠点を形成します。</p> <p>住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人を支え、交流・連携を促す多様な都市機能の導入を誘導し、生活利便性が高く誰もがくらしやすいまちづくりを促進します。</p> <p>ガイドライン案の作成に当たっては、2回の市民アンケートを実施するなど、市民意見を反映しております。</p> <p>緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成するほか、交流・賑わい軸や緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を整備し、災害時の滞留空間や帰宅困難者の一時避難場所として活用します。</p>	ウ

	<p>とした緑に溢れ、豊かな自然そのものを体現した市民広場を基本に据えてください。そこには、必ず来ると予想されている大規模災害に対応可能な設備を整備し、住民の安心、安全の確保と日常的な潤いを保障すること、そして、かつてそこにあった相原高校、相模原の発展の基礎づくり、人づくりに大きく貢献した相原高校の歴史を刻むシンボルとして、今も残されている創立記念樹のクスノキを活かした広場づくりを望みます。</p>		
26	<p>リニア新幹線の開業時期が当初予定していた 2027 年が無理な状況の中で、リニア新幹線を考慮しない「街づくり」を検討していただきたい。相模原市民が憩える場所、防災広場としての活用などを検討していただきたい。以上</p>		ウ
27	<p>全体 周辺住民、現在の駅利用者を置き去りにしている印象を受けました。理想の将来形を語るのであれば、まずは現状の課題分析、それに対する解決策についての記載は必須です。住民を軽視していないのであれば、章を追加してでも橋本駅南口の持つ現状の課題について丁寧に記載すべきと思います。</p>	<p>現在の駅利用者も含め、住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人を支え、交流・連携を促す多様な都市機能の導入を誘導し、生活利便性が高く誰もがくらしやすいまちづくりを促進します。</p> <p>なお、現状の課題については、上位計画に当たる『相模原市広域交流拠点整備計画』において記載しています。</p>	ウ
28	<p>全体 全体的にリニア推進と、橋本駅周辺の開発を進めるための計画に見えます。デメリットが隠されていて公平な判断ができない仕組みになっていると思います。</p>	<p>本ガイドラインは、「まちの将来像」と「まちづくりの誘導方針」を示し、市民・企業・関係団体・行政などと共有し、多様な主体との連携・協働による持続的に発展するまちづくりに取り組むことを目的に策定するものです。</p> <p>「降りたくなる、訪れたくなるまち」となるよう、魅力的なまちづくりを推進します。</p>	ウ
29	<p>まちづくりの誘導方針全体について 6 つも誘導方針は必要ない。全部が中途半端になるため、2 と 3 にしぼるべき。新横浜以上の駅になれる可能性は高くないため、交通のハブとしての役割を重視するべき。 産業振興などは補給廠の活用とセットで考えるべき。商業は橋本にはアリオなどがあるため、駅周辺は産業都市相模原として、ビジネス都市として何が必要かを考えるべき。 安易に商業施設やタワーマンションを作るのではなく、藤沢市や戸塚などの研究機関誘致を参考にすべき。</p>	<p>研究開発機能も含め、多様な都市機能の集積を図ります。</p> <p>景観、環境、防災についても、まちづくりにおいて交通・ネットワークや公共空間と同様に重要な視点であり、適切に誘導します。</p>	ウ

まちの将来像についての意見(9件)

通 番	意見の趣旨	市の考え方	区 分
30	まちづくりの方向性 / 一歩先の未来を叶えるまち橋本 ・中心になるまちづくり ・多くの技術者の人材の育成を図る ・日本全域から集まるまちづくりを	ものづくり産業交流ゾーンを中心に、地域の企業等に加え、リニアや圏央道で国内外から人や次世代技術が集まる先端技術の拠点を形成します。	イ
31	まちづくりのコンセプト まちづくりの骨格として4つのゾーンを掲げていますが、それらのゾーンのコンセプトとなる、「橋本ならではの推しポイント」を明示した方が、各ゾーンを具体化する際に企業や大学等が参加しやすくなると思います。	土地利用の転換に当たっては、「まちの将来像」と「まちづくりの誘導方針」を示し、市民・企業・関係団体・行政などと共有し、多様な主体との連携・協働による持続的に発展するまちづくりに取り組みます。	イ
32	まちの将来像 リニア駅の活用で人口が増えても子育てしやすい、今の環境みたいに子供が安全安心に過ごすことができるまちづくりをしてほしい。	拠点商業地として多様な都市機能の集積を図るとともに魅力ある空間を創出することで、賑わいと魅力ある交流・連携の核を形成します。 複合都市機能ゾーンにおいては、子どもから高齢者まで様々な世代の活動を支える複合的な都市機能の導入を図り、働きやすさ、住みやすさ、過ごしやすさを兼ね備えた、橋本ならではのライフスタイルを実現します。	イ
33	1. "リニアでつながる一歩先の未来を叶えるまち橋本"と謳い文句がありますが、リニアは強い電磁波を出し、身体に影響を及ぼす可能性があるのではホームには壁を作り、リニアに乗車の際は囲いを通ります。夢のリニアは外から見ることができないのです。仮にリニアの駅だけ完成してもあちらこちらで事故や地権者の反対が起きているため、リニア完成の目途が付きません。リニアまちづくり課はよく「私たちがつくった計画」と言いますが、まちづくりは市民参加で行うものです。市民がそこで生活しているのですから。	リニア中央新幹線神奈川駅(仮称)の工事については着実に進んでいると伺っております。 ガイドラインの策定主体は市ですが、パブリックコメントに加え、2回の市民アンケートを実施し、皆様からのご意見を踏まえ、策定いたします。	ウ
34	「3. 駅まち一体のまちづくり」 橋本駅(在来線)や周囲の商業施設を毎日利用する生活者の動線について現状の分析・配慮が足りないと感じます。 南北動線の強化は当然必要ですが、アリオ橋本やさらに東側の住宅地、また西側の緑区役所周辺のいわゆる「拠点」やその周辺の住宅地からの動線は、日常的に多くの住民が利用しており、幅員が不足し混雑している場所も多いです。「駅まち一体」を謳うのであれば、これを課題として認識し、どのように解消するのかについても記載してください。 また、南北方向の通路を「メインストリート」と位置付けると、	周辺地区からの動線や東西方向のについては、本地区にアクセスする新たな都市計画道路として、アリオ橋本や緑区役所など橋本駅周辺に集積している都市機能を結び、地域における活動や回遊性を高める「地区間交流軸」を整備し、本地区から周辺地域へ賑わいをつなげます。 なお、現状の課題については、直接の上位計画に当たる『相模原市広域交	イ

	現在多くの駅利用者が通行している東西の動線は必然的に「裏通り」になります。周辺住民の一人としては、東西方向も赤い矢印の「メインストリート」として、整備に力を入れてほしいです。	流拠点整備計画』において記載しています。	
35	まちづくりの骨格 計画は悪くないと思うが(パット見には、)22世紀までを見据えて、海外のトップレベルの建築家や都市計画家の参加も求める。(センスが先進的で良い)とにかく良い意味で突出したまちづくりを期待します。	50年、100年先を見据え、「降りたくなる、訪れたくなるまち」となるよう、魅力的なまちづくりを推進します。	イ
36	03まちづくりの骨格 橋本ー相模原駅間(北口の再開発するし)の交通網の整備が必要と思います。	橋本駅南口にアクセスする新たな都市計画道路として、相模原駅周辺との連携を図る「新都心連携軸」(橋本駅氷川線)を整備します。	イ
37	まちづくりの骨格 良いと思った。	ものづくり産業交流ゾーンを含む各ゾーンでは、それぞれ特色のある都市機能の誘導と相互連携の強化を促進し、ゾーン間の相乗効果により地区全体の拠点性や魅力を向上します。	イ
38	「4.まちづくりの骨格」 「ものづくり産業交流ゾーン」は、ゾーン分けすべき項目ではないと思います。P18の「渋谷キューズ」や「ナレッジキャピタル The labo」は、渋谷スクランブルスクエア、グランフロント大阪(北館)といった高層ビルの中の一つの施設であり、単独で敷地を占めるものではありません。 こうした利用者が特定の目的を持った人に限定される施設のみでゾーン分けしてしまうと、イベント等の無い時は人通りの少ない寂しい空間となり、南側市街地と駅とを分断する壁になってしまいます。結果的には赤い矢印が示すように、賑わいは南側の既存市街地には届かないと思います。南側既存市街地を分断するのであれば、それは「3.駅まち一体のまちづくり」ではありません。どちらかを修正すべきです。	また、本地区にアクセスする新たな都市計画道路として、アリオ橋本や緑区役所など橋本駅周辺に集積している都市機能を結び、地域における活動や回遊性を高める「地区間交流軸」を整備し、本地区から周辺地域へ賑わいをつなげます。 計画のさらなる深度化に当たっては、まちを分断することのないよう、適切に取り組んでまいります。	イ

まちづくりの誘導方針についての意見のうち土地利用に関するもの(51件)

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
39	広域交流拠点の形成(土地利用) リニアの開業により多方面から訪れる人々にとって分かりやすい土地形成を必要と考えます。	多様な交通手段を活用してまちを訪れる人々が、安全安心かつ快適に移動できる環境を確保します。 3つの鉄道駅、交通広場と南北のまちをつなぐ交流・賑わい軸を中心に、4つのゾーンでは特色のある都市機能を集積します。	イ
40	土地利用のゾーン・機能 ・今までの相模原の開発の様子を見ていて、中途半端なものが多いと感じています。市民のためにいろいろなゾーンを作り、様々な機能を取り入れようとするのは理解できますが、それぞれが中途半端なものになるのではないかと懸念します。 ・大型の商業施設や、天候に関係なくファミリーなどで楽しめる空間など、周りの市外の人を呼び込むことを第一に考えた方が、市は潤うと思います。(東京駅のように)	交流・賑わい軸を中心とした4つのゾーンでは、特色のある都市機能の誘導と相互連携の強化を促進し、ゾーン間の相乗効果により地区全体の拠点性や魅力を向上します。 リニア駅周辺を首都圏南西部の中核として、周辺都市からの求心性の高いまちづくりを推進します。	イ
41	子どもの広場(買い物しやすい、家族で遊べる)	拠点商業地として多様な都市機能の集積を図るとともに魅力ある空間を創出することで、賑わいと魅力ある交流・連携の核を形成します。	イ
42	子どもの室内のあそび場(暑い時、寒い時でも遊ばせやすいところ)		イ
43	若い夫婦の住みやすい街。保育・医療の充実。		イ
44	土地利用 子どもが楽しめるイベントや子どもが遊べるところがあるといいとおもいます！！		イ
45	土地利用 大人の人がりラックスできるところがあると大人の癒しになるとおもいます！！	複合都市機能ゾーンにおいては、子どもから高齢者まで様々な世代の活動を支える複合的な都市機能の導入を図り、働きやすさ、住みやすさ、過ごしやすさを兼ね備えた、橋本ならではのライフスタイルを実現します。	イ
46	土地利用 ますます人口が増加すると思われるので、住む人の生活のしやすさ、効率の良さを求めます。生活する上で必要な施設(スーパー、病院、学校など)の充実を望みます。子育てしやすいまち。		イ
47	3、多くのものが集積して(こまごまと)例えば、オレンジ色の複合都市機能ゾーンにはまちづくり拠点、業務、商業、生活支援…とありますが、抽象的で何を呼び込みたいのかわかりません。これから先の人口統計を見て、人口に似合う計画、いろいろなものを持ち込まない方がいいです。ばあばもじいじも若い人も子どもも楽しめるまち！になるようにと願います。以上		イ
48	マンションだらけの橋本駅にしないで！ 多摩ニュータウンと同じ道をたどるような事のないようにお願いします。	拠点商業地として多様な都市機能の集積を図るとともに魅力ある空間を創出することで、賑わいと魅力ある交流・	イ
49	04 まちづくりの誘導方針 土地利用 方針1		イ

	まちづくりに際してはデベロッパーと協力しシネコンや大型ショッピングモールの誘致を積極的に行うと共に、市はもちろん神奈川県北部の中心地として観光・産業PRを行える空間を設け、ぜひ相模原の発展に寄与できるようなものとしていただきたい。	連携の核を形成します。 オフィス、商業施設、観光関連施設、宿泊施設、飲食店、イベントスペース、医療施設、住居など、住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人を支え、交流・連携を促す多様な都市機能の集積を図り、生活利便性が高く誰もがくらしやすいまちづくりを促進します。	
50	コンベンション施設 観光名所		イ
51	土地利用方針 多くの飲食店などを集め人の流れを作る事も重要だと思う。		イ
52	橋本地区に大きな宿泊施設をつくり、リニア等より人を呼び込ませるまちづくりを必要と考える。		イ
53	まちづくり誘導方針 1 について、宿泊機能を確保する視点が必要。相模原市にはビジネスホテルしかないので、シティホテル以上のホテルの誘致を検討すべき。		イ
54	土地利用方針 3 駅ビル、商業施設にホテル(大手)が入ると、便利だと思います。		イ
55	とてもわかりやすい説明ありがとうございました。伊勢丹が出来る嬉しそうです。		イ
56	総合商業施設を作る。学び舎の集合施設。		イ
57	複合都市機能ゾーン / 商業 百貨店等は必要では。		イ
58	大きい駅ビルが欲しい。ルミネみたいな若者向けのやつ。相模原でしか買えないような名産・名物を買えるように		イ
59	商業エリア / アリオにはよく行くのですが、大型施設の割に、土日でもそこまで沢山の人が入ってないので、あまり大型・大規模の施設はなくてもいいかなと思います。		ウ
60	ぜひとも相模原市を活気づける為にも、クラシックコンサートが出来るような会場か、少し小さめでも良いのでライブ会場を新たに作って欲しいです。ステージの高さは低めに作り、観客席は前列目から後列の方も出演者が見づらいことがないように配慮された会場であって欲しいです。2 階席からも出演者が出来るだけ見やすい観客席であって欲しい。もちろん音響も良ければ良いほど集客が見込めます。相模原市に活気をつけるには、芸能人の方も目を留めるようなどこか個性がある会場が必要であり、それを求めるお客様も多いはず。今はSNS で映えるスポットを探す人も多いですね。外観や内装にも面白みを含んだ個性的な会場をぜひぜひ作って頂きたいです。予算的な問題があるなら、レストラン型のライブ会場もお勧めです。新潟にある新潟ジョイアミーアは正にそれです。ぜひインスタグラムをご覧ください。小さいながらも温かな時間が流れていてアーティストさんと近距離で音楽や会話を楽しむことが出来ます。ぜひとも御検討を宜しくお願い致します。		イ
61	すべての人々が利用可の医療サービス拠点を追加願いたい。		イ

62	<p>1 土地利用 について、利便性もありながらも、少し奥へ行くと自然豊かであるという間に山に入る、駅からも山の景色が見えるという立地を活かして、市主導でアウトドアで訪れる人をより増やすことは出来ないか。例えば、専用バスを用意し、テントなどの大きな道具は現地レンタルでレンタル料込みの値段も選択出来るようにする。手ぶらでもキャンプが出来る環境を整備し、都心から、又海外からのアウトドア客を呼び込む。小型バスまたは駅前にシェアカーターミナルを準備する。現時点でもキャンプ場の数はとても多く、しかし活用出来ているのかは不明なので、もったいない。若い人が手ぶらでアウトドアを経験しに来てくれ、相模原市のその魅力に気付いてくれたなら、休日に気軽にアウトドアに行ける街として、将来の居住者増加にも期待出来ないだろうか。</p>	<p>本地区においては、観光関連施設等も含め、多様な都市機能の集積を図ります。</p> <p>恵まれた自然環境を活用し、キャンプ場や温泉、里山体験など、既存のコンテンツの魅力を高めながら周遊性の向上を図るとともに、こうした魅力のさらなる周知に取り組んでまいります。</p>	イ
63	<p>広域交流ゾーンについて</p> <p>1.このエリアは、観光と駐輪場に重点を置いた方がよいと思う。シティプロモーション課の活躍に期待します。</p> <p>2.サイクリングをする方々の自転車を収納作業する場所がなく、駅前の路上に座り込んでいる。「おもてなし」とは程遠い現状の改善を。</p> <p>3.汗を流すための入浴(シャワー)施設をつくり、駅周辺の店舗を一定金額の利用で、駐車場利用サービスのように、入浴施設の割引などのサービスがあってもよい。</p> <p>4.駐輪場は定期契約のはもちろん、違法駐輪対策として取締りの強化も大切だが、短時間(1~2 時間)なら無料で止められるのを設置した方がよい。袋に収納した自転車を預けられる、専用のコインロッカーの設置が必要と思う。</p>	<p>広域交流ゾーンについては、圏域全体の観光、物産、産業等に関する交流や情報発信の拠点となるゾーンとして、交流・発信機能や交通広場と連携した交通結節機能、広場機能の導入を図ります。</p> <p>引き続き、自転車を活用した観光振興に取り組んでまいります。</p>	イ
64	<p>駅まち一体牽引ゾーンについて</p> <p>1.交通拠点の一つとして、路線バスから在来線へのアクセス向上のため、降車専用のバス停を設けた方がよい。例:本厚木駅北口・戸塚駅西口 タクシー乗り場も、この場所にあった方がよい。</p> <p>2.商業施設は、スーパー系列ではなく、ルミネやセレクトのような百貨店系の店舗を。また「都市型住居」ではなく、ホテルの方がよい。</p>	<p>駅まち一体牽引ゾーンでは、駅移設に合わせて公共交通の利便性の向上を目的とした施設の設置を検討します。</p> <p>また、当ゾーンにおいても、商業施設など、多様な都市機能の集積を図ります。</p>	イ
65	<p>土地利用方針 1 行政窓口について具体性 バスなどをどこに出すのか(観光地をどこにするのかが分からない)</p>	<p>ゾーンごとに想定される施設例を示しておりますが、今後、よりよいまちづくりを目指し、本ガイドラインを指針として計画の深度化を図ります。</p>	イ
66	<p>公共空間 雨、風に当たる事なく過ごせる場所ですと一年中活動できると思います。</p>	<p>橋本駅周辺のまちづくりにおける地下の利用については、リニア中央新幹線の駅が地下にできることを生かし、</p>	イ
67	<p>地下街の発展を期待したい。</p>	<p>歩行者の地下横断通路や、にぎわいを</p>	イ

		創出する施設などを含め、今後、まちづくりの進捗にあわせて検討してまいります。	
68	4 どこまで広がる、どう変わるかわからない大規模開発 旧相原高校を中心とした核拠点では狭すぎるとして、地下街や駅北側など範囲を広げるべきとの意見が出ているようです。土地利用の高度化の対象範囲だけは際限もなく拡大し、西大通線のような事態が次々に広がることとなります。	核周辺ゾーンについては、今後のまちづくりの状況に応じて、市街地環境の保全に配慮しながら、計画的にその土地利用にふさわしい用途への転換や土地の高度利用等を検討していきます。	ウ
69	土地利用 方針1 特色ある都市機能を誘導する 各ゾーンの特色と期待される波及効果 これらのなかに文化的施設が少ないように思われます。ホールとありますが、これはものづくり産業のためのホールなので、文化施設としてのホールや、図書館などをもっと考慮してほしいものです。「橋本駅周辺のポテンシャル ものづくり産業・大学・研究施設の集積 多様な人々の往来」とあるのですから、文化的施設が果たす役割は大きいと思います。	北口地区には橋本図書館及び杜のホールはしもと、橋本大山町地区にはアートラボはしもとといった文化的施設が所在しております。 本地区とこれらの地区が有する魅力を相互に高め合うことで、橋本駅周辺地区全体の発展につながる都市構造を形成します。	ウ
70	土地利用 都市機能として来訪者のみでなく市民にとっても利用しやすい行政機能も兼ねた集積を行ってほしい。(警察の出先機関(免許)市の行政サービス機関他) * 各所に分散しすぎて相模原市は使いづらい。	生活利便性が高く誰もが暮らしやすいまちづくりを促進します。 公共施設については、引き続き適切に配置してまいります。	ウ
71	複合公共施設 1つのビルの中に、役所機能であったり、税務関係であったり福祉関係であったり一ヶ所にまとまってくれているとありがたい。免許センター作ってくれたらなお嬉しいです。二俣川遠い…		ウ
72	公共施設 広域交流ゾーン希望	広域交流ゾーンについては、圏域全体の観光、物産、産業等に関する交流や情報発信の拠点となるゾーンとして、交流・発信機能や交通広場と連携した交通結節機能、広場機能の導入を図ります。	ウ
73	高層建築物はできるだけ低くできませんか。空が見えるとよい。	商業業務機能の集積を図るため、本地区を中心に用途地域を「商業地域」に変更することを基本とするとともに、土地の高度利用を推進します。	ウ
74	公共空間 3 歴史、自然、文化遺産を大切にできない行政や首長は市民に役割交替を申し出るべきで、公共の福祉に反する。相原高校跡地は地域の歴史、文化を負ったクスノキをシンボルにした大切な遺産であり、商業施設や、タワーマンションで埋めつくすべきでない。	なお、交流・賑わい軸等を中心に、まちが一体となった居心地がよく歩きたくなる空間を形成します。また、緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。	ウ
75	p.14, p.18 駅前土地利用を考えるに「土地の高度利用」を重視し、学校の敷地を「商業地域に変更」と言うが、周辺には既にマンショ		ウ

	<p>ン建設目白押し、その一つは29階建てタワマン、の予定だ。30年以内には高い確率で来るという大地震に備える必要がある。また温暖化(国連トップは灼熱化と警告)で異常気象が毎年の様相になりつつある。将来、緑と土こそ増やす施策をしないと、橋本はますます灼熱地獄のまちになり、健康が損なわれ、省エネにも反する。こんな時代を見据えていない具策は無い。広域交流とかスーパーメガとかいう前に、1人1人の命を守り、地球環境を維持するまちづくりに変更してもらいたい。具体的には、50m 道路とその他の土地を確保し、全体のかなりのスペースを農業公園と緑地公園にし、緊急時は避難場所にもなり得る施設も造っておく。駅前の大きな公園は、市内外から人も来てくれ、本当の交流が生まれるはずだ。</p>		
76	<p>土地利用のゾーン・機能 ・市民のための施設や会議室、産業関係などは必要性を感じている人が使うものなので、駅から離れていても使うと思います。リニア駅でなくても別の場所でもいいと考えます。</p>	<p>リニアや圏央道、在来線による広域とのつながりを生かし、国内外から多様な人々を集める広域交流拠点形成します。 住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人を支え、交流・連携を促す多様な都市機能の導入を誘導し、生活利便性が高く誰もがくらしやすいまちづくりを促進します。</p>	ウ
77	<p>駅前の土地利用の考え方 ものづくり産業交流ゾーンの目的が、「研究、インキュベーション、交流etcの機能導入」に対し想定される施設例がピントがずれているように感じます。この施設は広域・交流に関するものではないでしょうか？駅前なので、ものづくり産業交流でない目的のゾーンの方が良いと思います。</p>	<p>ものづくり産業交流ゾーンにおいては、研究、インキュベーション、交流等の機能導入を図り、広域から高度人材が集まる交流・連携の拠点として、圏域内外のものづくり産業のさらなる発展や新たな技術創造を牽引することとし、展示場・ホール、インキュベーション、宿泊、研究施設等を施設例として想定しています。</p>	ウ
78	<p>3 「民間の投資意欲」がすべてのまちづくり ガイドラインは、多様な都市機能の集積として、業務機能(オフィス、都市型居住、展示場ホール、研究施設)、交流発信機能、商業機能、観光機能などを導入するといっていますが、事例として挙げられているのを見ると、京王電鉄や JR 東海など大企業の立地・投資に依存するものようです。市内の地域の中小企業等の振興は考えられていないようです。また、医療、福祉、生活支援施設、公園等公共的な機能は、公共施設ではなく、民間企業や NPO 等によるものとされています。観光機能についても、「圏域全体の魅力を発信しますとして新宿観光案内所が例示されているように、市内の観光振興ではなく広域の観光拠点を結ぶ「通過拠点」の整備となるようです。民間大企業</p>	<p>土地利用の転換に当たっては、「まちの将来像」と「まちづくりの誘導方針」を示し、市民・企業・関係団体・行政などと共有し、多様な主体との連携・協働による持続的に発展するまちづくりに取り組みます。</p>	ウ

	<p>の投資意欲に依存した地域の特性のない千篇一律のまちづくりで「多くの人が降りてもらえるまち」ができるとは思えません。</p>		
79	<p>「土地利用」 用途地域の変更は積極的かつ迅速に進めてほしいです。特に「ウォークブル」「コンパクト」を謳うのであれば、駅から歩ける範囲(1~2km 圏内)に工業系は不要です。また、道一本隔てて「工業専用地域」や「工業地域」と「商業地域」が接している今の状態も好ましくないと思います。つい先日も南橋本(清新?)の交差点で子どもがトラックに引かれる死亡事故がありました。工業・流通が相模原の特色であるとはいえ、人を運ぶ鉄道駅周辺に配置すべき住宅・商業地との棲み分けは、新駅のできるこのタイミングでしっかりと計画的に行い、安心して生活できる街づくりを進めてほしい。</p>	<p>本ガイドラインの対象区域については、商業業務機能の集積を図るため、用途地域を「商業地域」に変更することを基本とするとともに、土地の高度利用を推進します。</p> <p>また、本ガイドラインの対象区域外となる橋本駅周辺の工業専用地域や工業地域は、良好な工業地として操業環境の維持・保全を図る地域であることから、用途地域の変更については、今後の土地利用の動向等を踏まえながら、都市計画マスタープラン等の改定などの機会を捉え、必要に応じて適宜検討してまいります。</p>	ウ
80	<p>p17 - 20【土地利用】「特色ある都市機能」「新たな価値の創出、まちの発展」 郊外の駅を中心にした開発では、二子玉川ライズ、立川グリーン Springs、武蔵小杉らテラスなどありますが、どれも似たり寄ったりで特徴がありません。それは、店舗、住居、環境ともに、どれをとっても特徴がないからだと思います。進んで足を運んでみたいと思ったのは、「大手町の森」「ootemori otemori」です。単なる緑化ではなく、一画に森をつくり自然を再生するというコンセプト、元々生息したであろう樹種の調査と選定、未来を見据えた計画という徹底ぶりは、特色と新たな価値を生んでいます。都心のど真ん中で自然を再生する挑戦がなされ、自然が近くにある郊外で自然を残さない開発がなされるのであれば、それはあまりに文化的なレベルが低く、情けないことです。郊外だからこそ可能な、ゆとりある空間と豊かな自然が再生された開発をのぞみます。そして、相原高校の跡地として、その長い歴史とレガシーを引き継ぎ、また、神奈川県唯一の「オーガニックビレッジ(農水省)」である本市として、市民農園や果樹エリアなど、農業も大事な産業として参入できる土地を確保してほしい。(例、農業体験、食育、ジャムなど加工等のイベント、農業の中でも最先端の課題である畜産動物の福祉(山梨県がけん引)を促進するイベントなど。) 農業の一例として、戸塚区役所屋上の田んぼ、清瀬市役所屋上の養蜂などは有名です。</p>	<p>拠点商業地として多様な都市機能の集積を図るとともに魅力ある空間を創出することで、賑わいと魅力ある交流・連携の核を形成します。</p> <p>また、商業業務機能の集積を図るため、本地区を中心に用途地域を「商業地域」に変更することを基本とするとともに、土地の高度利用を推進します。</p> <p>なお、交流・賑わい軸等を中心に、まちが一体となった居心地がよく歩きたくなる空間を形成します。また、緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。</p>	ウ
81	<p>02~05になるかと思います。 先端技術には最先端技術も含めてください。技術は日々進歩し</p>	<p>橋本が有する多くのポテンシャルを生かし、最新の都市の潮流や技術を柔</p>	イ

	ていまして、現時点での技術は常に更新をすることを常としてください。例えば2～3年目に点検し、5年目に修正や追加し公表するなど。(この5年目までにはさらに2～3年経っていますので、次回の見直しの方向性を5年目に含めて示すことも必要かと思います。)	軟に取り入れたまちづくりを推進します。 また、新たな技術の実証や実装などのトライアルを行うことでまちの新たな価値を創造し、さらなるまちの発展を促進します。	
82	土地利用方針 世界に類の無い先進的で挑戦的な取り組みがあっても良いと思います。		イ
83	土地利用 新しい事業所が作りやすい街	学生、企業家、研究者等多様な人材の交流・結合を促進する場の形成、オープンイノベーションの推進、ベンチャー・スタートアップ企業誘致の取組等により、イノベーションが生まれる環境の形成を目指します。	イ
84	土地利用 賑わいが予想されるので、起業や創業にもチャレンジしやすい環境もあると良いと思う。		イ
85	ものづくり産業交流ゾーン+広域交流ゾーン/地域(市内)で活動する大学(北里、麻布、相模女子 etc)・研究所(宇宙研 etc)などが橋本エリアを中心として活動・発展できるような施設を整備して下さることを希望します。	学生、企業家、研究者等多様な人材の交流・結合を促進する場の形成等により、イノベーションが生まれる環境の形成を目指すとともに、産学官金連携のもと、様々なトライアルを行うことでまちの新たな価値を創造し、さらなるまちの発展を促進します。	イ
86	P22 土地利用 方針3 新たな価値を創造し、まちの発展を促進する について 相模原市のアンテナショップの設置をしてはどうかと考えます。また、期間を区切ってチャレンジショップを設置してはどうかと考えます。	産学官金連携のもと、シティプロモーションの実践、社会課題の解決などの様々なトライアルを行うことでまちの新たな価値を創造し、さらなるまちの発展を促進します。	イ
87	相模原市の公共的な課題を解決出来る場を作って欲しい。		イ
88	・地域の中小、零細企業、個人商店にも自由に参画できる平等なまちづくり(駅近に店を出しやすくできるとか。)	土地利用の転換に当たっては、「まちの将来像」と「まちづくりの誘導方針」を示し、市民・企業・関係団体・行政などと共有し、多様な主体との連携・協働による持続的に発展するまちづくりに取り組みます。	イ
89	母体となる、大手企業の参入などにより、開発への協力が必要ではないかと思います。		イ

まちづくりの誘導方針についての意見のうち交通・ネットワークに関するもの(35件)

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
90	移動の手段が充実、楽にできると、公共交通機関を使ことが多くなると思う。	今後のまちづくりを踏まえ、新たな交通需要に対応した公共交通網の再編や、まちの発展に合わせた柔軟な交通結節機能の運用を検討し、アクセシビリティの高いまちを実現します。	イ
91	やはり、従前から必要と言われている新交通システムの整備が不可欠ではないだろうか。津久井方面(大沢など含む)へのアクセスが不便極まりない。政令都市においても過疎化が進む恐れあり。		イ
92	コミュニティーバスお願いします		イ
93	交通ネットワーク だれもがアクセスしやすいを目指すならば広域リニアは不要で、相模線、バスを拡充することが先決です。	首都圏南西部の玄関口として、地区内から広域にわたる多様な交通手段が集積した交通結節点を形成し、都市力の向上を図ります。	ウ
94	現在市民ではありませんが、実家が橋本地区にあり、将来相続予定のため利害関係者としてコメントします。 2.交通・ネットワークについて 現在京王線橋本駅の折り返し能力が不足しているために多摩センターで止むなく折り返している列車が多々あり、そのために急行系列車を多摩センターから各駅停車として運行し、速達性を阻害しています。 交通結節点としての機能向上や品川駅からのターミナル駅機能分散のためには、調布や多摩センターから各駅停車として運行している列車を橋本まで急行運転させる必要があり、そのためには橋本駅を1面2線から2面4線にする必要があると思いますので、用地の確保と京王電鉄への働きかけを行ってください。 また、京王電鉄に橋本駅への投資について動機付けを行うためにも、高架下や再開発ビルの商業施設の運営権を付与して良いと思います。 合わせて区役所方面への利便性維持のために、京王線の駅に西口改札を設置するように働きかけてください。 それ以外は特に意見はありません。	本地区では、駅や交通広場といった交通結節機能と周辺街区を一体的に捉え、相互に調整を図りながら空間整備や機能配置を行い、駅まち一体のまちづくりを促進します。 駅移設を契機とした機能強化については、機会を捉えて働きかけてまいります。	イ
95	また京王線は今の位置で良い。多額をかけて移設を考えないでほしい。なぜなら、リニアの乗り降りはそんなに多くはないからだ。そもそも何年経っても開通出来ないと考える。新しいターミナルも大きすぎて、バス、車から遠くなって不便になる。全体のデザインは再考してもらいたい。	京王駅の移設と合わせて、3つの鉄道駅と南北のまちをつなぐ交流・賑わい軸を中心に回遊性の向上を図ります。	ウ
96	04 まちづくりの誘導方針 交通・ネットワーク方針 1 対象区域内回遊道路の3重化 歩行者+動く歩道、ミニモビリティ、車道(大きなロータリー式交差点)、並びに地下に物流(廃棄物も含め)専用ルートを検討願いたい。(特に従来信号交差点はロータリー式にしたい)	多様な交通手段が接続し、乗換利便性が高い交通ネットワークを形成します。また、自動運転やAI等を活用した新たなモビリティサービスの導入を検討し、さらなる交通結節性と公共交	ウ

		<p>通の利便性の向上を推進します。</p> <p>なお、交差点形状については交通管理者との協議により決定します。</p>	
97	<p>「交通・ネットワーク 方針1」</p> <p>新たな需要だけでなく、現在の課題を把握してください。</p> <p>特に路線バスですが、毎日のように混雑で乗り切れず、かつ15分程度なら平気で遅れてしまう状況は、他の地域と比較してもかなり深刻と感じるのですが、記載が一切無いということは、市では課題として認識できていないのでしょうか。</p> <p>一方で、空港へのバスや都市間高速バス、テーマパーク、観光地等への送迎バスは、ぜひ早期に実現してほしいです。</p> <p>もう一つ考慮が必要なのが、企業の送迎バスや周囲のビルに物を搬入する車両の停車位置です。特に企業の送迎バスは、倉庫等の増加に伴い年々増えていて、様々な場所に一般車両に交じって停車し、南口道路の混雑の原因の一つとなっていると感じますが、これも課題と捉えていないのでしょうか。</p> <p>次に一般車の送迎について、周囲に有料駐車場を増やすだけでなく、駅から濡れずに行き来できる場所に駐停車スペースを十分に確保すべきです。「駐車場を作ったから入ってくるな」だけだと、結局北口がパンクするか、近隣の生活道路等が利用されてしまい、新たな問題が発生すると思います。</p> <p>上記のような問題により現状パンクしている南口駅前広場に「新たな交通需要」を見込むのであれば、相当なスペースを取っておくべきです。交通広場のスペースは、後から追加で広げることが困難です。</p> <p>そこで新宿駅や名古屋駅(計画中)のように広場を立体化し、用途別でフロアを分けることを検討してほしいです。例えば、各種の高速バスや企業の送迎バス、周囲のビルの荷捌きといった目的のためのスペースをB1Fに入れることで、地上はバスタクシー及び一般車だけの空間となり、動線の交錯を緩和できる上、路線バスの大幅な拡充が可能です。また地下の広場空間があれば、災害時にも全天候型の避難所として活用できます。こうした整備ができる機会は二度とないので、労力と費用を惜しまず機能性の高いものを造ってほしいです。</p> <p>それと新たな駅前広場や都市計画道路と路線バス拡充に関連して、対象区域西端に接する八王子バイパス(16号高架化)を大河原陸橋付近まで繋げることを国へ要望できないのでしょうか。横断する交差点では、どこも車、歩行者、自転車が相当数待っており、三ヶ木行きの路線バスも夕方のひどい時は30分ほど遅れます。市街化が進んだ今、明確に街を分断してしまっており、早期の改善に向け、まずは調査等に着手してほしいです。</p>	<p>道路渋滞による路線バスの定時運行等については課題として認識しており、橋本駅南口にアクセスする新たな都市計画道路を整備することで、定時性の確保に寄与するものと考えております。</p> <p>交通広場については、既存の交通広場の状況や将来の需要予測を基に計画しております(詳細については、今後、交通管理者や交通事業者と協議を行い、決定します)。</p> <p>また、まちの発展やリニア開業に伴う需要動向等を見極めながら、官民連携による交通結節機能等を備えた施設の設置について検討します。</p> <p>企業バスについては、今後、官民連携などの取組を含め、対応を検討します。</p> <p>なお、国道16号の効果的な渋滞対策の実施など、一般国道(指定区間)の機能強化を早期に図ることについて、例年、国へ要望しております。</p> <p>引き続き、誰もがアクセスしやすいまちとなるよう取り組んでまいります。</p>	イ
98	<p>交通・ネットワーク 方針1</p> <p>リニア駅周辺へのアクセスについては、現在の橋本駅周辺の渋滞の状況を考えると、小手先な道路整備では抜け道目的の車が住</p>	<p>新たな都市計画道路については、まちづくりに伴い新たに発生する交通量を見込んだ上で計画しておりま</p>	イ

	宅街へ流れ込むことが考えられる。計画されている都市計画道路を含め、既存の交差点付近についても車の集中による渋滞が起きてこれを緩和できるように、右左折レーンが十分確保できるよう道幅に余裕を持たせることなど機能強化を行うべきだろう。	す。 新たな都市計画道路の整備に当たっては、接続する道路との交差点についても適宜改良を検討します。	
99	現状の計画では橋本駅に向かう道路についての案しか考えていない様な気がするが、実際にはもう少し広域で改善をしなければ道路の流動性を確保できないのでは無いかと感じる。 特に橋本五差路は駅周辺の流動性確保を考える上でボトルネックになるだろうからこの点も考慮していただきたい。また現在、朝の時間帯は橋本を南北方向に縦断するのにかかる所要時間が長いと感じる。今後駅を中心にさらなる交通集中が発生するだろうから、国道16号線も含めた橋本駅周辺は毎朝慢性的な渋滞が発生するのを防ぐため、せめて南北方向に通り抜ける車だけでもバイパスできる道路があると大分違うと感じた。	新たな都市計画道路については、まちづくりに伴い新たに発生する交通量を見込んだ上で計画しております。	ウ
100	p.4 大西大通り計画は、過剰な津久井方面から来る車両台数の数字を挙げて必要と言ひ、市民を欺し、大勢の地権者住民には精神的物理的苦痛を与える、不必要でとんでもない道路計画だ。撤回してほしい。	大西大通り線を含む新たな都市計画道路については、まちづくりに伴い新たに発生する交通量を見込んだ上で計画し、適切な手続きを経て都市計画決定しています。 道路整備に伴い土地をお譲りいただく方には、それぞれの御事情に応じ、丁寧に寄り添って対応してまいります。	ウ
101	交通・ネットワーク 2 リニアで1日630台、自動車発生の為に新たな大西大通計画は不要且税金の大きい無駄使い “交通広場”という名の自動車高速バス等ターミナルは駅の周辺に置き、直接乗り入れは廃し、安心安全の歩行者優先交流広場にすべき。	大西大通り線を含む新たな都市計画道路については、まちづくりに伴い新たに発生する交通量を見込んだ上で計画し、適切な手続きを経て都市計画決定しています。 また、多様な交通手段の乗り継ぎに配慮した交通結節機能の強化に向け、新たな交通広場を整備します。 多様な交通手段を活用してまちを訪れる人々が、安全安心かつ快適に移動できる環境を確保します。	ウ
102	車、人の流れを特に重視して欲しい。	多様な交通手段が接続し、乗換利便性が高い交通ネットワークを形成するとともに、多様な交通手段の乗り継ぎに配慮した交通結節機能の強化に向け、新たな交通広場を整備します。	イ
103	交通・ネットワーク 駅周辺は交通量が多いので今以上の道幅・待機場所等が必要かと思ひます。	なお、新たな交通広場の面積は、既存の交通広場の面積の約2倍を計画	イ
104	車の乗り降りできるような道路。高崎駅のようなものがないでしょうか。		イ

		<p>しています。(約 0.65ha 約 1.33ha)</p> <p>自動車も含め、多様な交通手段を活用してまちを訪れる人々が、安全安心かつ快適に移動できる環境を確保します。</p>	
105	<p>交通広場について</p> <p>1.平面のロータリー式ではなく、バスタ新宿や横浜駅東口のように立体的な構造にした方がよい。</p> <p>2.企業の送迎バスのスペースが足りないと思う。</p> <p>北口周辺に企業や学校などの送迎バス発着場がないため、ミウイの裏側やムービックス周辺に大型の送迎バスが頻繁に往来して、従業員が乗降している。</p> <p>また、送迎バスは消火栓の前や曲がり角に停車しており(画像撮影済み)、交通障害は日常茶飯事、歩行者の進路妨害も目撃したことがある。</p> <p>この計画のままでは、北口のようになるのは明白。</p> <p>3.どんな形式の交通広場であっても、在来線駅前から広場への車両の流れを反時計回り(右折ナシ)に出来たらよい。</p>	<p>交通広場については、既存の交通広場の状況や将来の需要予測を基に計画しております(詳細については、今後、交通管理者や交通事業者と協議を行い、決定します)。バスタ等の設置については、まちの発展やリニア開業に伴う需要動向等を見極めながら、検討します。</p> <p>企業バスについては、今後、官民連携などの取組を含め、対応を検討します。</p>	イ
106	<p>交通</p> <p>周辺主要都市から直通バスを運行しバスターミナルの建設を検討</p>	<p>まちの発展やリニア開業に伴う需要動向等を見極めながら、官民連携による交通結節機能等を備えた施設の設置について検討します。</p> <p>また、空港にアクセスする高速バスや、リニア開業に伴い新たに生じる交通需要に対応した、都市間高速バスの確保に向けた取組を促進します。</p>	イ
107	<p>交通・ネットワーク</p> <p>車道と歩道の他に自転車専用道路も必ず設置して欲しい。相模原市は自転車の事故が多く、橋本駅も平坦なので、自転車利用者が多いと思うので、こういう駅前の整備が理想と思える街づくりを希望します。</p>	<p>橋本駅南口にアクセスする新たな都市計画道路については、歩道の整備により歩行者の安全性の確保を図るとともに、自転車ネットワークを確保し移動円滑性の向上を図ります。</p>	イ
108	<p>道路の自転車が通る場所を広くして欲しい。</p>		イ
109	<p>5 大きな開発が行われるならばその機会にしっかりとした自転車道路を作ってほしい。相模原市も高齢化が進み、免許返納もあるだろう。その時安心して走れる自転車道路がほしい。ドイツやオランダのようなもの</p>		イ
110	<p>1.道路整備-車道、歩道、自転車道を整備すること</p>		イ
111	<p>交通・ネットワーク・公共空間</p> <p>現在の駅周辺は交通量が多く、歩行者や自転車も多いのに整備がされていないので、歩行者、自転車レーンの確保、道幅を広げるなどの対策を望みます。</p>		イ

112	<p>交通・ネットワーク 誰もがアクセスしやすいまちをつくる</p> <p>「誰もが」の中に、南区の市民が入っていないように思われます。南区の市民は、JRに乗るのにも一苦労です。小田急線に乗って町田で乗り換えて、ようやく橋本に到着。バスがあっても、JR相模原で電車に乗りかえようやく橋本着です。名古屋に行くなら、新横浜から新幹線に乗れば1時間半で着きます。今じゃ3分に1本新幹線が出ています。新幹線で十分間に合っているのではないのでしょうか。私個人的にはリニアに莫大な費用をかける必要はないと思っています。むしろ歩道の整備に市が本腰を上げてほしいと切実に思っています。わずか40センチほどしかないバス通りの歩道を歩いたり自転車で走るとき、いつも怖いと思っています。先日など自転車でこけて車の前で倒れてしまいました。市の条例でせめて新築の際は歩道を整備するとかしてもらえないでしょうか。</p>		イ
113	<p>道路</p> <p>渋滞になっては欲しくないの、しっかりと整備してほしい。また、自転車専用道路も一部の16号脇にあるような、ゆとりあるスペースをとってほしい。</p>		イ
114	<p>交通・ネットワーク</p> <p>広域交流拠点整備計画における位置付け</p> <p>駐輪場の確保は十分に行うべきと考える。放置自転車が再開発地内や周辺に溢れば、歩行者の動線を阻害するのはもちろん景観も害することになるので、適切に対処いただきたい。</p>	<p>自転車駐車施設については、既存施設を有効活用し、新たなまちづくりに必要となる駐車施設を確保します。また、本地区を中心に「自転車等放置禁止区域」に指定することを基本として、自転車などの放置の発生を防ぎます。</p>	イ
115	<p>この地域とその周辺の交通渋滞は想定しない計画を立ててください。自転車(今後キックボード含む)専用の道路をつくり、路上・歩道に駐輪しない仕組みにし、歩行者を守ってください。歩道を占拠しないなどバスを待つ環境を整備してください。</p>	<p>また、橋本駅南口にアクセスする新たな都市計画道路を整備します。これらの道路については、歩道の整備により歩行者の安全性の確保を図るとともに、自転車ネットワークを確保し移動円滑性の向上を図ります。</p>	イ
116	<p>北口に駐輪場を増やして欲しい。</p>	<p>自転車駐車施設については、既存施設を有効活用し、新たなまちづくりに必要となる駐車施設を確保します。</p>	ウ
117	<p>p26 交通・ネットワーク について</p> <p>自転車での南北移動がしづらいので地下レベルで歩行者と自転車が通れる道が欲しいと考えます。</p> <p>地下には駐輪場を設定してはどうかと考えます。</p>	<p>交流・賑わい軸では、新たなまちづくりによる来街者の増加を見据えたゆとりある歩行者空間を整備します。</p> <p>地下の利用については、リニア中央新幹線の駅が地下にできることを生かし、歩行者の地下横断通路などを含め、今後、まちづくりの進捗にあわせて検討してまいります。</p>	ウ
118	<p>北口と南口の動線。高齢者にやさしいまちづくり希望</p>	<p>南北のまちをつなぐ交流・賑わい軸を含め、バリアフリー化を推進しま</p>	イ

		す。	
119	<p>p24「3つの鉄道駅…」</p> <p>京王線の駅移転予定地を含め、駅が占める面積がそれなりに大きい。「特色ある都市機能」「新たな価値の創出」に一躍買っても邪魔はしないような、駅ビルと駅前ロータリーの設計にしてほしい。</p>	<p>駅まち一体牽引ゾーンでは、多様な人々の往来を生かし、まちの顔として中心的な賑わいを形成し、駅を起点としたまちの利便性の向上と、駅とまちの一体感の醸成、まち全体へ賑わいを広げます。</p>	イ
120	<p>「交通・ネットワーク 方針2」</p> <p>在来線3路線、高速鉄道駅、路線バス、高速バスが乗り入れ、周囲に多くの商業施設が見込まれるこの場所には、複数の主要動線を確保すべきです。</p> <p>線路が3F、1F、B2Fにあるので、少なくとも2FとB1Fには主要動線を設けて、乗換客と周辺施設利用者や住民の動線を分けるべきだと思います。東京駅、新宿駅、中野駅のように後から足すという事例もありますが、このタイミングで全て計画・建設した方が、統一感のあるデザインを経済的に整備ができ、駅として完成度が上がると思います。</p> <p>また現状の課題として、南口 アリオ橋本の歩行者動線が挙げられます。相当な人数が歩く道中のほとんどが幅員 2m 程の歩道で歩行者の渋滞が起き、途中信号のない横断歩道を横断しています。これも課題として捉えていないのでしょうか。アリオ橋本はファミリー層を中心に多くの周辺住民の憩いの場、賑わい空間となっており、あのような場所を軽視した街づくりでは、若い世代の流入は見込めないと思います。</p> <p>この課題への対策として、前述した動線のフロア分けと、その動線を安全に道路横断させる構造が必要です。P18 に例示された二子玉川ライズも、地下で駅や国道 246 号を横断して反対側の高島屋に繋がっており、安全で回遊性があります。</p> <p>この場所でも二子玉川ライズのように、B1F通路で繋ぐのが良いと思います。北口 京王駅施設地下 アリオ方面とリニア改札口方面のルートを下で真っ直ぐ接続することで、安全で天候に左右されないウォークブルな回遊空間が確保でき、ガイドラインの趣旨にも合致します。暗い雰囲気にならないよう、両側には可能な限り店舗等を配置するなど検討頂くとして、まずは本ガイドラインに新たな賑わい軸として赤い矢印を追加で引いてほしいです。</p>	<p>交流・賑わい軸における交通広場区画では、地上レベルでの動線に加え、公共事業と民間開発との連携による2階レベルでの回遊動線を検討します。</p> <p>地下の利用については、リニア中央新幹線の駅が地下にできることを生かし、歩行者の地下横断通路や、にぎわいを創出する施設などを含め、今後、まちづくりの進捗にあわせて検討してまいります。</p> <p>多様な交通手段を活用してまちを訪れる人々が、安全安心かつ快適に移動できる環境を確保します。</p>	イ
121	<p>交通・ネットワーク 方針2</p> <p>「距離を感じない空間の演出」や「駅と道路、敷地が一体となった回遊同線の確保」として提案していますが、ただでさえ地下深くのリニアのホームは距離を感じる中で、JRからの乗り換えで2階の改札しか選択肢がないことは、無駄な上下移動を生み、極めて非効率となります。提案内容とは異なるのではないでしょう</p>		イ

	<p>か。ガイドラインは、開発事業者に選定されたデベロッパーが採算性も含め具体的な検討を進めるにあたって参考にするものと理解していますが、そのガイドラインの中では、JRの地下改札の可能性をなくすべきではないと思います。在来線からリニアへのスムーズな乗り換えを実現することは、リニアや橋本駅開発の成功を左右する重要な要素なので、是非ともJRから地下改札を経由して地下通路からのリニアへの動線の案を追加願います。</p>		
122	<p>交通・ネットワークの方針 2 で、交流・賑わい軸は交通広場から南で回遊動線が 1 階になっています。つまり道路と交差する部分は横断歩道になるのでしょうか。歩車分離の観点から、また、ものづくり産業交流ゾーンが分断された感じにならないためにも歩道橋か地下道を検討された方が良いと思います。</p> <p>また、JR 横浜線・相模線の改札は現在北口よりにあります。南口より(ダイソー入口あたり)にも作れば京王線・リニアへの乗り換えが多少良くなるかと思えます。</p>	<p>交通広場から産業交流ゾーンへ向かう回遊動線については、リニア中央新幹線の駅が地下にできることを生かし、歩行者の地下横断通路について、検討します。</p> <p>京王駅の移設と合わせて、3つの鉄道駅と南北のまちをつなぐ交流・賑わい軸を中心に回遊性の向上を図ります。</p>	イ
123	<p>交通・ネットワーク</p> <p>駅を拠点とし、多様な交通手段によるアクセスが渋滞や、P 不足も感じます。</p>	<p>多様な交通手段が接続し、乗換利便性が高い交通ネットワークを形成します。</p>	イ
124	<p>駐車場の適正配置 鉄道、バス、自家用車、自転車対策について。是非、足となる車の駐車場を地下に 料金は八王子駅周辺を参考にしてほしい(安くすること)</p>	<p>新たなまちづくりに伴い必要となる駐車場の整備に当たっては、駐車場の隣接施設間での相互利用、駅周辺の既存施設を活用するなど、地域で連携した効率的な運用を促進します。</p> <p>なお、地下の利用については、リニア中央新幹線の駅が地下にできることを生かし、歩行者の地下横断通路などを含め、今後、まちづくりの進捗にあわせて検討してまいります。</p>	ウ

まちづくりの誘導方針についての意見のうち公共空間に関するもの(15件)

通 番	意見の趣旨	市の考え方	区 分
125	p15、p28 30【公共空間 ~賑わいが広がる...~】 「賑わい」について 地域住民や地域のリソース(学校、文化施設、企業)がサービス提供と、サービス利用の中心になる計画が、「賑わい」の要になると思います。広域からの訪問者(観光、ビジネスなどの一時的な訪問者)は、そこが賑わいのある魅力ある街だから訪問するのであって、彼らが賑わいを創り出すものではないからです。また、訪問者は週末や連休に集中するため、日々の賑わいの創出に、この層は期待できません。	住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人を支え、交流・連携を促す多様な都市機能の導入を誘導し、生活利便性が高く誰もがくらしやすいまちづくりを促進します。 また、パブリックスペースのゆとりある空間を活用し、多様な人々の連携によるイベントの開催やロボット、生活支援技術、ICT 等の先端技術の活用、地域活動等の交流を促し、まち全体の魅力の向上を促進します。	イ
126	公共空間利用 世代間(子育て世代や子供、高齢者等)が交流できる場が必要 地域包括システムが構築し住みやすく、協力できる街づくりが必要		イ
127	公共空間方針 1(景観にも関連) 多言語で複数の総合案内(場所と交通)並びにルート検索端末設置、地域 Wi-Fi 提供、交通機関運行状況の見える化を検討願いたい。	交流・賑わい軸では、ゆとりのある歩行者空間を整備し、多言語対応のサイン表示などユニバーサルデザインに配慮した分かりやすい情報案内の充実を図ります。	イ
128	乳児や幼児にもやさしいまちづくりをしてほしい。ベビーカーなど通れる場所を。	「交流・賑わい軸」「緑と憩いの軸」「機能連携軸」を中心に、バリアフリー化を推進するとともに、場所ごとに変化を感じ、居心地がよく歩きたくなる空間を確保します。	イ
129	開かれたパブリックスペース 子供連れの家族なので、ベンチの数は多めにしたい。夏場に子供が水遊びできるようなせせらぎや池を作ってもらいたい。		イ
130	アクセスについて等 子育てしやすい環境もほしい。エレベーターや、トイレの充実など。		イ
131	公共空間 方針 1 子育て世代にも配慮したスペースの形成を希望致します。(例:ベビーカーが通りやすい道、エレベーターがある、等)		イ
132	公共空間 歩行者が歩道を渡るのも危険だと感じた事があるので、子供からお年寄り、からだの不自由な方などが安心して行き来できる空間が必要かと思います。		イ
133	駅ターミナル建物 ・明るく開放的に、電車が見れるような配置。・スノーピーミュージアムのように、人気のある施設があったら嬉しい。・バリアフリーをもっとオープンな感じに町全体が積極的にとりくんで欲しい。おじいさんおばあさん、車いす、とりあえずじゃなく積極的。目不自由な方。	イ	

134	<p>p29「安全安心で快適な歩行者空間…」 「バリアフリー化」について</p> <p>緑区には多くの福祉施設があり、病院、小学校も当然あります。バリアフリー化には、障害のある方、高齢者、子どもなど、当事者に使い勝手や安全性についてヒアリングをして、丁寧に設計にあたってほしい。歩道や設備など、細部のバリアフリー化だけでは不十分で、鉄道・バスへのアクセス、区域全体の動線、空間や店舗の利用しやすさ等、ハード、ソフト両面で、全体的なバリアフリー化を徹底してほしい。</p> <p>「ベンチ」「滞留空間」について</p> <p>都心の公園では、ホームレス対策の名のもと、ベンチがとても細くなったり、肘置きが間に設置されて座席が区切られるなど、“休む”目的のはずのベンチの使い心地が悪くなりました。ゆとりがあり、誰にもやさしいデザインであるには、細かいようですが、ベンチと滞留空間のゆとりはとても大事です。子ども連れや高齢者など、ゆっくり休みたい人が休め、座った横に荷物を置いたり、水分補給くらいできるような、ゆとりのある優しい設計にしてほしい。</p>		イ
135	<p>公共空間方針 1</p> <p>通行空間を広く人が通りやすい用にしているのが良いと思いました。</p>		イ
136	<p>3 公共空間について、駅前に緑豊かな広い公園を作る。仕事帰りの人がその公園を通して帰宅する、通勤で疲れた心身を癒しながら家に帰れるような歩道、ヨーロッパで見られる公園のように、エリアを少し離して子ども達が遊べる遊具(特に小中学生向けの大きな遊具。小さい子は何でも、また保育園でも遊ばせてもらえるが、自発的に遊ぶ小中学生の世代が気軽に遊べる空間が少な過ぎる。エネルギーの発散や子ども同士の関わりが増えることによって、非行や不登校の減少にも一役買うはずである。)を配置する。塾や学校も駅前に多いので、子どもが気軽に遊べるような、遊びたくなるようなエリアを作る。そのエリアも、先ほどの大人向けの歩道から少し目に入るデザインにし、若い人にも子どもの存在が隔離されないようにする。将来若い人が子どもを持つことに消極的にならないよう、お互いの存在を感じ合えるような公園作りを希望する。高齢者も、買い物や通院の帰りや途中に休憩が出来るようベンチを配置、この頃はチェーンではない個人事業主による店舗が橋本駅周辺に増えているので、そういった店を公園の周縁に配置して、高齢者及び子どもへの見守りが自然と生まれるような、公園を中心とした駅前デザインを望む。</p>	<p>交流・賑わい軸等を中心に、まちが一体となった居心地がよく歩きたくなる空間を形成します。</p> <p>また、緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。</p> <p>住む人、働く人、学ぶ人、訪れる人を支え、交流・連携を促す多様な都市機能の導入を誘導し、生活利便性が高く誰もがくらしやすいまちづくりを促進します。</p>	イ
137	<p>公共空間について</p> <p>1.ペDESTリアンデッキもよいが、リニア駅の地下を利用して、</p>	<p>交流・賑わい軸等を中心に、まちが一体となった居心地がよく歩きたくなる</p>	ウ

	<p>南北だけでなく東西のアクセス向上を。</p> <p>2. 駅周辺は、商業施設内を含めベンチなど気軽に憩える場所を多く取り入れてほしい。</p> <p>北口の複合施設内は近年ベンチが相次いで撤去、有料のマッサージチェアに置き換えられ、やむを得ず道路の縁石に座っている人(特に高齢者)を見かける。</p> <p>3. タワーマンションなどの超高層建築物は、これ以上増やさないでほしい。</p> <p>市の特徴である、美しいやまなみの景観を損ねるだけでなく、慢性的にビル風が吹き荒れては困る。</p> <p>4. 緑被率向上を喫緊の課題としてほしい。</p> <p>市の人口の約 1 割が住む橋本公民館区の緑被率が市内最低なのは、発展が期待されるまちとして、防災面など含めて大きな問題と思う。</p>	<p>空間を形成します。また、東西方向の動線となる緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。</p> <p>商業業務機能の集積を図るため、本地区を中心に用途地域を「商業地域」に変更することを基本とするとともに、土地の高度利用を推進します。</p> <p>なお、地下の利用については、リニア中央新幹線の駅が地下にできることを生かし、歩行者の地下横断通路や、にぎわいを創出する施設などを含め、今後、まちづくりの進捗にあわせて検討してまいります。</p>	
138	<p>公共空間</p> <p>必要以上の公共空間の創造のために、鳥屋車両基地の住民、相原高校の学生、広域道路の立ち退き対象者の「生活」をないがしろにしてもよいのでしょうか？被害を被っている方々の実情を隠すことなく記載し、市民に公平に判断していただくようにしてください。</p>	<p>交流・賑わい軸や緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を整備し、災害時の滞留空間等として活用します。</p> <p>新たな都市計画道路については、まちづくりに伴い新たに発生する交通量を見込んだ上で計画し、適切な手続きを経て都市計画決定しています。</p> <p>道路整備に伴い土地をお譲りいただく方には、それぞれの御事情に応じ、丁寧に寄り添って対応してまいります。</p>	ウ
139	<p>公共空間 方針 3</p> <p>歩車分離には当然ながら電動キックボードや自転車と歩行者の分離も含まれるべき、と考える。特に鉄道改札口付近やパブリックスペースにおいては、歩行者専用として整備し自転車や電動キックボードが侵入し辛い構造を目指す等、交通事故を防ぐ手立てを検討した方が良い。</p>	<p>新たな都市計画道路では、歩道の整備により歩行者の安全性の確保を図るとともに、自転車ネットワークを確保し移動円滑性の向上を図ります。</p> <p>3つの鉄道駅を結ぶ交流・賑わい軸では、ゆとりある歩行者空間を整備することとしておりますが、自転車の乗り入れは想定しておりません。</p> <p>安全安心な歩行者ネットワークを形成してまいります。</p>	イ

まちづくりの誘導方針についての意見のうち景観に関するもの(15件)

通番	意見の趣旨	市の考え方	区分
140	p36 景観 について 今回の開発で相模原市の新しい玄関口となる橋本は相模原らしいものであって欲しいと考えます。 津久井産材をふんだんに使い安らぎを感じられるものになって欲しいと考えます。 また、市民の寄付による樹木や花を植えた市民の森・市民の花壇の設置をしてみてもどうかと考えます。	駅とまちが接続するまちの玄関口では、橋本らしさを感じられるデザインを検討するなど、まちの玄関口にふさわしい景観を形成します。 また、市民が身近に触れ合うことのできる地域の緑をはぐくみ、多様な人々が連携し、まちの賑わいを形成することについて検討するとともに、土地利用の計画の深度化に合わせ、まちの個性を感じる「やまなみ」の眺望が確保された視点場の設置や、周辺市街地との調和に配慮した沿道への緑化施設の配置などを検討します。	イ
141	相模原市は、JAXA との連携で、宇宙を身近に感じられるという魅力があるので、リニアを利用して、相模原市に初めて訪れた人々にも、それがすぐに伝わるようにすると相模原市の PR に効果的だと思う。交流・賑わい軸で、JAXA の研究成果の掲示や、広場のデザインを、宇宙を感じさせるようなものにするとうまいと思う。		イ
142	まちの玄関口にふさわしい景観にする。緑豊かな相模原のイメージの融合。景観形成重要地区、景観重要公共施設の為に丹沢の山々へ視線をつなぎ、本市の西部を中心とした豊かな自然環境を景観できる為に！橋本駅から南区にかけて高層ビルを何 km 先まで建設(高さ制限)できない事を要件にしてほしい。		イ
143	新たな街づくりとリニア 橋本の未来が楽しみです。丹沢山系が見られる景観を希望します。 本日の丁寧な説明ありがとうございました。		イ
144	緑の少ない橋本地区をグリーンインフラを整備したまちにする 緑の少ない橋本地区なので、街路樹や公園に樹木を配置して、やすらぎを感じるまちづくりをお願いします。景観形成のため、橋本駅周辺地区を指定してほしい。	緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。 個性的で魅力ある景観形成を図るため、本地区を中心に「景観形成重点地区」及び「景観重要公共施設」の指定を検討します。	イ
145	緑を多く残してほしい。	交流・賑わい軸等を中心に、まちが一体となった居心地がよく歩きたくなる空間を形成します。	イ
146	緑の多い駅前で非常にリラックスできる憩える、広場で毎日、橋本に行きたくなる場所に		イ
147	緑地 立川と昭和記念公園のように街と駅と緑が一体化すると良い。	また、緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。	イ
148	緑地を設け、夏の日射対策で日陰をつくる、ミストなど湿度を保つ、地面の照り返しをなくす資材を使うなどしてください。		イ
149	・緑の大切さを願う		イ
150	相原高校の緑豊かな自然景環を継承の為に「クスノキ」をシ		ウ

	ンボルツリーとした広場をお願いします。		
151	2.元相原高校の樹木を伐採してしまいましたが、(もったいないことをしました)。今、僅かに残った木、クスノキ(木の中を治療してください)や防風林を利用し、多くの木を植えることです。風の通る駅前広場、足にやさしい土系道路にし、木があり、イスがあると、人を呼び込まなくても、人が集まってきます。今年は特に、気温が高く、温暖化を食い止めないといけません。SDGsを掲げている相模原市から温暖化防止をしていかないといけません。	交流・賑わい軸等を中心に、まちが一体となった居心地がよく歩きたくなる空間を形成します。 また、緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。 新たなまちづくりでは、2050年の脱炭素社会の実現に向けた取組を推進します。	ウ
152	景観については、百年のクスノキ、歴史的な自然文化遺産をいかした、緑あふれる憩いの市民広場にする。それこそ、先進的SDGs都市にふさわしい、まちづくりです。		ウ
153	景観 テーマを1つ色などで決めて統一されると美しいです。	道路及び沿道に設置する工作物や地上機器、屋外広告物などは、まちなみと調和したデザインや色彩とし、まち全体で統一感のある景観形成を図ります。	イ
154	まちなみを調和したデザインに配慮する方針。無電柱化を推進 地下化の必要と思われます。	新たに整備する都市計画道路では、無電柱化(電柱の地中化)を推進します。	イ

まちづくりの誘導方針についての意見のうち環境に関するもの(13件)

通 番	意見の趣旨	市の考え方	区 分
155	再生エネルギーによる環境整備	エネルギー消費量の削減や再生可能エネルギーの導入の促進、エネルギーマネジメントによる最適化等により、2050年の脱炭素社会の実現に向けた取組を推進します。	イ
156	<p>P36 環境方針 1 脱炭素化を推進する ・新たなまちづくりでは、2050年の脱炭素社会の実現に向けた取組を推進します。</p> <p>[環境]脱炭素化を推進するにあたり、まずは省エネ、省CO2を実現するために高効率エネルギー機器の導入が必要と考えます。ガス・コージェネレーションシステムは、ガスを燃料に発電機によって電力を生み出すとともに、排熱を空調や給湯等に利用するシステムでエネルギー効率が高く、省エネ、省CO2に貢献します。また、電気空調機(EHP)とガス空調機(GHP)を組み合わせたハイブリッド空調機(スマートマルチ)はそれぞれの効率的な領域を優先して運転することにより効率的な運転が可能です。また、太陽光発電量の多い時にはこれを利用してEHPを運転することができ、再生可能エネルギーと相性の良い空調機です。これら設備の導入によりZEB化が実現できます。さらに、ガス業界では供給する都市ガス自体を、二酸化炭素と水素を合成して生成する「e-methane」と呼ばれる合成メタンを原料とすることにより脱炭素化する準備を進めています。これが実現すれば、現状のガス機器を使用したままで脱炭素化が可能となります。</p>	エネルギー消費量の削減や再生可能エネルギーの導入の促進、エネルギーマネジメントによる最適化等により、2050年の脱炭素社会の実現に向けた取組を推進します。	イ
157	<p>p6「豊かな自然環境」p35-36[環境]P8「自然環境と連携した脱炭素社会」</p> <p>[環境]全般について[土地利用]から[景観]までの案と比較して、[環境]計画への熱量が少ない印象を受け、SDGsの達成を念頭に置くと不安です。「脱炭素化」について脱炭素化の実現には、リニア駅周辺の開発地を出した炭素は当該地で吸収する厳しい基準で臨み、それが実現できる設計をし、緑区西部の山間地で吸収するCO2量は含めないよう、強くお願いします。緑区西部で吸収できるCO2を含めてしまうと、実質排出量は減らないからです。(バイオマスに津久井産材を利用する場合は、利用した材の分は含めても構わないと思います。)リニア駅周辺開発地単体で脱炭素化が実現できれば、それこそ真に持続可能なまちとしての特徴をPRでき、全国の政令市を一步リードする存在になると思います。視察も来るでしょう。</p>	<p>新たなまちで排出された炭素の全てを当該地域で吸収することは現実的には困難と思われませんが、地域資源の活用や地区内でのエネルギーの面的利用とマネジメントによる負荷平準化を図るなど、エネルギーの地産地消を推進します。</p> <p>脱炭素化の実現に向けては、土地利用の深度化に合わせ効果的な施策や推進方策について検討し、民間事業者と連携した取組方針の具体化を図ります。</p>	イ
158	<p>5 地球沸騰化の時代に緑のない高層ビル・地下街の「まち」環境アセスすら一言もなし グテレス国連事務総長は、世界気象機関(WMG)が今年7月が観測史上最も暑い夏となるとの見通しを示したことについて、「地球温暖化の時代は終わり、地球沸騰化の時代が到来した」と警告し、各国政府や企業に対し、気候危機対策の強化を求めました。本市の大規模開発や環境問題を考える上で、一刻もゆるがせにできない課題です。ガイドラインにはこうした点</p>	<p>エネルギー消費量の削減や再生可能エネルギーの導入の促進、エネルギーマネジメントによる最適化等により、2050年の脱炭素社会の実現に向けた取組を推進します。</p> <p>なお、高層建築物の建築等の事業が環境影響評価制度の対象となる場</p>	ウ

	<p>についての問題意識はなく、核周辺ゾーンの「ふさわしい用途への転換」や「土地の高度利用で大型道路、タワーマンション、高層ビル、地下街など環境破壊を進めることとなります。ガイドラインは、環境アセスメントにすら言及していません。</p>	<p>合は、個別に評価を実施することになります。</p>	
159	<p>5 環境について、前述の山への交通手段はガソリン以外の自然エネルギーを燃料とする乗り物とする。始めは知名度もなく利用者も少ないであろうから、少ない台数からスタート。まずは希望する市内在住、在勤、在学の人へ割引券を配布し、SNS を利用しての拡散を促す。</p>	<p>再生可能エネルギーの導入促進、公共交通の利用促進等による環境にやさしいライフスタイルへの行動変容の促進など、環境にやさしいまちづくりを推進します。</p>	イ
160	<p>環境 脱炭素化を推進するのであれば新幹線の数倍の電力を使うリニアの検証が先決です。</p>	<p>超電導リニアの環境性能は、同じ速度域である航空機と比較することが適切であると考えられており、超電導リニアの1人当たりのCO2排出量は航空機の約 1/3 とされています。 まちづくりに当っては、再生可能エネルギーの導入促進、エネルギーの地産地消など、環境にやさしい取組を推進します。</p>	ウ
161	<p>p35 - 36 [環境] 「循環型社会(p36)」「環境共生型ライフスタイル(p6)」資源の中に、雨水利用を入れてほしい。市全域のポテンシャルを生かした、資源・マテリアル循環の他、市全域の生物多様性の保全、自然の循環を意識した、環境に負荷のかからない設計をしてほしい。具体的には、市西部の山間地を、市街地の開発のために木材等の資源を提供したり、リニア/橋本駅を足掛かりに、観光で自然を消費するためだけの地域に位置付けるのはやめてほしい。むしろ、市が抱える西部の水源地の自然がまもられるよう、リニア駅周辺開発地内でも緑化を徹底し、水場の創出、風の通り道など工夫をこらし、小さな自然循環を開発地内で創出し、市全域の環境を保全する計画にしてほしい。</p>	<p>豊かな自然環境やものづくり産業の集積といったポテンシャルを生かし、産学官金が連携した、地域資源やエネルギーの循環システムの仕組みづくりを検討し、木材やマテリアル、エネルギーを中心とした、雨水を含む地域資源の積極的な活用や廃棄物の削減に取り組むなど、持続可能な循環型社会の実現に向けた取組を推進します。 また、緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。</p>	イ
162	<p>環境 方針 2 企業様の積極的なSDGsの取組みも必要と考えます。</p>	<p>なお、本市では、スギやヒノキの伐採後は、全て無花粉、又は花粉の少ない、「花粉症対策苗木」を植林しております。</p>	イ
163	<p>環境 方針 2 緑や自然を、こわさないような方法ですすめてください。</p>		イ
164	<p>環境 スクラップ&ビルドのビジネス倫理とは相反するものです。歴史的に継続された自然環境を極力保全したまちづくりこそがSDGs都市、百年のクスノキをシンボルツリーとしていかした市民の緑と憩いの広場こそ求められるものです。</p>		ウ
165	<p>環境 津久井産材の活用は、山にとっても良いと思います。</p>		イ

166	<p>環境方針1</p> <p>津久井産の木材の活用 杉を切って(切るなら)花粉症の少ない木が欲しい。</p>		イ
167	<p>環境・美観</p> <p>・歩きたばこ、ポイ捨て禁止規制を厳しくして美観を保つ。・産業廃棄物発生抑制と再利用の促進に力を入れ、自動清掃ロボット導入や、公共ゴミ箱設置や処分回収の方法を開発して欲しい。</p>	<p>橋本駅南口周辺の「路上喫煙重点禁止地区」及び「空き缶等散乱防止重点地区」については、今後、道路の整備状況等に応じて、範囲の見直しを検討します。</p> <p>また、豊かな自然環境やものづくり産業の集積といったポテンシャルを生かし、産学官金が連携した循環システムの仕組みづくりを検討し、木材やマテリアル、エネルギーを中心とした地域資源の積極的な活用や廃棄物の削減に取り組みます。</p>	イ

まちづくりの誘導方針についての意見のうち防災に関するもの(11件)

通 番	意見の趣旨	市の考え方	区 分
168	防災方針1 地震、火事、豪雨、猛暑、大雪、噴火への対応を追加願いたい。	地震などの災害時においても地域の機能の継続性を確保するため、エネルギーの安定供給に向けた取組を検討するなど、災害に強いまちづくりを推進します。	イ
169	防災 災害に強いインフラを作る事が大切かと思えます。	交流・賑わい軸や緑と憩いの軸では、ゆとりある歩行者空間を整備し、災害時の滞留空間等として活用します。	イ
170	防災 避難場所の追加、備蓄の充実を望みます。	また、大規模な災害の発生時や鉄道の運行停止、途絶により市内の交通に大きな混乱が生じた場合には、市と交通事業者が連携して帰宅困難者対策に取り組むほか、帰宅できない方々が一時的に滞在できる施設の確保を推進します。	イ
171	黄色ゾーン全体を商業等にするのではなく、防災等を考え広い避難所が必要なのでは。	また、大規模な災害の発生時や鉄道の運行停止、途絶により市内の交通に大きな混乱が生じた場合には、市と交通事業者が連携して帰宅困難者対策に取り組むほか、帰宅できない方々が一時的に滞在できる施設の確保を推進します。	イ
172	防災 地震、豪雨、地球沸騰化の現代地域の安全安心の防災広場は必須です。広域避難場所や京王、JRターミナル駅としての帰宅困難者対策に対できる責任を相模原市は負っています。	また、大規模な災害の発生時や鉄道の運行停止、途絶により市内の交通に大きな混乱が生じた場合には、市と交通事業者が連携して帰宅困難者対策に取り組むほか、帰宅できない方々が一時的に滞在できる施設の確保を推進します。	イ
173	防災災害に強いまちづくりを推進する 概要)相模原市緑区大山町の企業の潜在力を応用し、相模原市は、「食」、「水」のレジリエンスを高める目的で、新たな基盤産業を企画し育成することを提案いたします。 要旨)リニア駅、目の前の相模原市緑区大山町には、株式会社スリーボンド研究所、日本ゼトック株式会社相模原事業所、共同印刷株式会社 相模原工場、日本山村ガラス株式会社 東京工場、アイダエンジニアリング株式会社、オハラ株式会社が在在されます。これら企業は、バイオケミカル、有機・無機化学品合成技術、特殊硝子製造技術、そして機械設計に抜きん出た、世界有数の企業です。これら企業がリニア駅前に揃った必然を大いに活用しない手はありません。多摩大学学長、寺島実郎氏は医療・防災産業の基盤化を唱えて、「食」、「水」、「エネルギー」のレジリエンスを高める事を主張されております。「エネルギー」は時制を追えば、何れは完成されるテーマです。「食」、「水」を敢えて相模原市が率先、企画させる事が、シビックプライドを謳う、相模原市の矜持と思ひ以下提案致します。相模原市緑区大山町の企業はそれぞれ、封止材料、光学フィルター、濾過材料、金属平滑技術、真空技術をお家芸とされていらっしゃる。スカラーは世界一流でも、民間企業故、ベクトルは四方八方に展開でまとまりがありません。乾坤一擲、相模原市が、防災・災害に強いまちづくり推進の為、「食」、「水」と方向を示し、新たな産業を発芽させ、育成するベストタイミングと存じます。具体的には、1)封止材料、光学フィルター、金属平滑加工	学生、企業家、研究者等多様な人材の交流・結合を促進する場の形成、オープンイノベーションの推進、ベンチャー・スタートアップ企業誘致の取組等により、イノベーションが生まれる環境の形成を目指します。 ご提案の内容につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	ウ

	<p>技術を組み合わせ応用すれば、スマート農業と植物工場を繋げる、ハイブリッド型の植物工場を企画できます。2)豊富な地下水を汲み上げ、それを濾過することにより、「水」ばかりでなく、循環濾過水を利用した抗生物質の投下を必要としないサーモンの陸上養殖も可能です。大きな生簀、水族館としても市民に楽しんで戴けます。3)真空技術を応用した加圧鶏舎は、防災時にタンパク質を供給するばかりでなく、新たなパンデミックに備えた、施設設計技術の先駆体となるでしょう。この際、相模原市が音頭を取り、リニア駅前企業の技術を「食」、「水」に焦点を当て、新しい基盤産業の構築に利用する事を提案致します。以上</p>		
174	<p>p42 防災 について 地下に防災用品の備蓄倉庫を設置してみてもどうかと考える。</p>	<p>交流・賑わい軸を中心に、防災機能の確保に向けて検討するとともに、土地利用の計画の深度化に合わせて民間事業者と連携した具体的な取組を検討します。</p> <p>なお、地下の利用については、今後、まちづくりの進捗にあわせて検討してまいります。</p>	ウ
175	<p>P38 防災 方針 1 災害時における地域の継続性を確保する 【防災】災害時における地域の継続性を確保するためにはエネルギー供給の多様化が必要です。都市ガスは、地震・風水害等の災害発生時においても供給に支障をきたすことが少なく、強靱性の高いエネルギーです。都市ガスを利用する停電対応型ガス・コージェネレーションシステム 資料 1 参照、停電対応型ガスエンジンヒートポンプシステム、燃料電池システム等を導入することにより、商用電力の停電の際にも電力や空調の利用が可能となり、災害時においても地域の機能の継続性を確保できます。</p>	<p>エネルギー供給の多様化、エネルギーの面的利用の促進、非常用電源等の導入など、エネルギーの安定供給に向けた取組を検討します。</p>	イ
176	<p>災害時の適応できる建物。</p>	<p>建物の BCP 機能向上など、災害時における地域の継続性を確保します。</p>	イ
177	<p>防災関連 市の主催で、防災への対応について講習をして欲しいです。設備を整えても、誰でも使える様にしないと、互助が出来ないと考えています。</p>	<p>平常時のつながりを生かした共助の仕組みづくりなどのソフト面も含め、災害に強いまちづくりを推進します。</p>	イ
178	<p>p37 - 38【防災】 防災機能の設計には、女性、性的マイノリティ、障害者、子ども、高齢者にヒアリングして、当事者目線での安全性と使い勝手が確保されたものにしてほしい。2019年の大型台風では、一時避難であっても、ペット連れの居場所がなく、やむなく危険な自宅に戻ったケースを多々聞いていますので、ペット同伴の一時避難場所が確保された設計であれば、非常時の混乱が避けられると思います。</p>	<p>避難所運営マニュアルを作成し、高齢者や障害者等の災害時要援護者への対応についてや、ペットの同行避難についても周知しております。</p> <p>災害時に円滑に避難者を受け入れることができるよう、引き続き取り組みます。</p>	イ

今後の進め方についての意見(5件)

通 番	意見の趣旨	市の考え方	区 分
179	今後の考え方 ・運用体制、エリアマネジメントの仕組みは、まだこれからと思われ ますが、これが胆だと思えます。今から、官民どのように連携する か、トップマネジメントで考えて欲しいです。	関係者が円滑に意見交換や調整、 情報共有を行う体制づくりを進める とともに、持続的なまちの運営等 を行うエリアマネジメントの仕組みづ くりを検討します。	イ
180	治安など安全な地域とするため、この場所の事業者と周辺住民の 参加と協力することが必要かと思えます。		イ
181	2、橋本駅周辺について ・リニア駅周辺とその周囲との調和連携が有効と考えられるので、 その検討期間、関係者との調整を確実に盛り込んで欲しいと考 える。	本地区では、駅や交通広場といっ た交通結節機能と周辺街区を一体的 に捉え、相互に調整を図りながら空 間整備や機能配置を行い、駅まち一 体のまちづくりを促進します。 公共事業と民間開発が連携したま ちづくりを行うため、関係者が円滑 に意見交換や調整、情報共有を行う 体制づくりを進めます。	イ
182	出来上がりがもう少し早くしてほしいです。	基盤整備や本ガイドラインを指針 とした計画の深度化について、着実 に推進してまいります。	イ
183	あと、前回のPVから半年以上が経過しているにもかかわらず、ほ とんど進展が見られなかったのには残念です。外部コンサル等を 導入するなど、プロジェクトを加速して下さい。		イ

その他の意見(13件)

通 番	意見の趣旨	市の考え方	区 分
184	02 橋本駅周辺について 1.これまでのまちづくり 現在の橋本周辺図:リニア中央新幹線は工事中を追記。 橋本駅南口のまちづくり進捗状況:凡例の新たな都市計画道路の 識別と地図上の表示がマッチしていません。	ご意見の趣旨を踏まえ、次のとおり 反映させていただきます。 P.1「本ガイドラインの対象区域」図ほ か 箇所 リニア中央新幹線(工事中) なお、P.4 下段の新たな都市計画 道路の表示については、適切に表現 しております。	ア
185	防犯 行動解析システムなど最新技術で街を監視し、宣伝し犯罪抑止を する。	ICT 等の先端技術が日常生活に 浸透した、スマートシティの実現を目 指します。 誰もが安全安心に過ごせるまちづ くりを推進します。	イ
186	・防犯(お金払っても良いので、子供サイズのトイレ(公共トイレ)) (市立博物館にあるような子供用トイレ)	防犯面も含め、誰もが安全安心に 過ごせるまちづくりを推進します。	イ
187	大西大通り線 / 津久井広域通路の整備を優先すべき。 京王線ホームの南側への移設 / 実際の経費負担 京王帝都にも 負担してもらう。橋本駅南口を開発するチャンスなので税金投入 はやむをえないと思うが上記 2 点で少しでも経費を浮かし、相模 原駅北口米軍よりの返還地に「サッカースタジアム」を造り、相模 原市のランドマークにし、活性化をはかることが大事と思う。	大西大通り線については、圏央道 相模原インターチェンジ方面からの 「広域連携軸」として位置付けてお り、着実に整備してまいります。 なお、京王橋本駅の移設につい ては、事業主体は京王電鉄ですが、駅 関連施設において、公共的な施設に 係る整備主体や管理主体、費用負担 等の役割分担について、継続して協 議を行っています。	ウ
188	市の自動車交通量調査では、平成 22 年から平成 30 年までの間 に 30%も自動車交通量が減少しています。津久井方面(旧津久 井、相模湖、藤野町)は、この一年間で 731 人(1.87%)人口減少 し、高齢化も進み自動車免許返納者も増えています。市の調査で は、橋本駅大回り線 26,400 台、橋本相原線 11,900 台が1日の 利用台数ですが、どの地点で調査したのでしょうか。橋本相原線 の利用者の多くは16号線で相模原、横浜方面に行く人です。橋本 大回り線が橋本相原線の 2.2 倍なのは城山、相原、二本松の津久 井街道沿線人口が多いためです。市が計画道路にした大西大通り 線については、20 年過ぎても出来上がっていない計画道路であ る、協同病院へ行く新たなバス路線となっている橋本大回り線と、 圏央道につながる橋本相原線の早期の整備と、現存する大西線を 整備すれば、造る必要は全くありません。リニア開業(5 年後?)ま	大西大通り線を含む新たな都市計 画道路については、まちづくりに伴 い新たに発生する交通量を見込んだ 上で計画し、適切な手続きを経て都 市計画決定しています。 道路整備に伴い土地をお譲りいた だく方には、それぞれの御事情に応 じ、丁寧に寄り添って対応してまい ります。 なお、緑と憩いの軸では、ゆとりあ る歩行者空間を生かし、植栽を連続 して配置することで緑を身近に感じ られる開放的な空間を形成すると	ウ

	<p>でにできる見通しが全くない、大西大通り線は多くの地権者を苦しめ、地域住民に新たな道路公害(騒音、振動、排気ガス)と地域コミュニティを破壊するもので、白紙撤回するべきです。市が予測するリニア開業に伴う橋本駅南口開発で、増える自動車利用数は全く根拠のないものです。市が予測する津久井方面からの交通量は7,300台増え、圏央道を利用して来る車両1,100台で残り6,200台は津久井方面から橋本駅南口に来ることになるのでしょうか。旧城山地域の一部を入れても津久井方面の世帯数は2万足らずでありえない数字です。大西大通り線の必要性をアピールするために、嘘の数字を出して市民をだますことは犯罪行為です。西橋本のコーナンは撤退しました。商業施設が増えても、利用者は限度があります。その他の施設が自動車利用者を大幅に増やすことは考えられません。今、必要なのは路線バスの充実やコミュニティバスなどの増設で住民の足を守り、観光客の交通利便性を高める政策と、生活道路の充実こそが必要です。京王線の駅移設前提に計画が立てられています。駅を移設すれば、土地区画整理事業地が縮小(駅の用地だけで4,000㎡ぐらい必要)され、そして分断されます。また景観が悪化し、騒音、日照や風の被害が出ます。市の計画では、駅移設により橋本駅南口の駅前広場とそれをつなぐ、道路がつぶされる計画です。現在、南口広場から路線バスやタクシーを利用する人、会社や病院、学校などの送迎バス、自家用車での送迎をしている人は大変不便になります。そして道路が使えなくなるために新たに橋本駅東通り線を造ることになります。また京王線の駅移設費用の一部を、市が負担することになるなどの多くの弊害があります。市は国の考えている京王線の駅移設には強く反対すべきです。既存の道路を生かした道路整備をすれば、橋本駅東通り線や橋本駅南口駅前通り線と新たな交差点や大西大通り線は必要ありません。駅周辺事業で住民を苦しめる無駄な道路の新設はやめれば、市が負担する330億円を大幅に削減することが出来ます。高校跡地のJR東海の土地には道路を造るのではなく、植樹して市民の憩いの広場にして、災害時には避難場所にするものにするべきです。</p>	<p>もに、災害時の滞留空間や帰宅困難者の一時避難場所として活用します。</p>	
189	<p>京王駅の近くにリニア線の改札を リニア線の改札を京王駅側にすると市内南側からリニア線を利用する人に、イメージがよくないので、ものづくり産業交流ゾーン南側にも駅らしい入口を南口の前に大きな建物を建て、駅前を良く見せる(交通広場) 広域交流ゾーン、ものづくり産業交流ゾーンに相模原方面との一体化のため多くの人利用したい目立つ建物を駅のイメージを大きく見せるため、アリオ内(駅側)に時刻表を植物を利用して建物やカンバンを少し見せる事により町のイメージをよくする。</p>	<p>3つの鉄道駅、交通広場と南北のまちをつなぐメインストリートを形成し、交通結節機能と周辺街区を安全安心かつ快適に移動できる環境を確保します。 交流・賑わい軸では、多言語対応のサイン表示などユニバーサルデザインに配慮した分かりやすい情報案内の充実を図ります。 緑と憩いの軸では、ゆとりある歩</p>	ウ

		行者空間を生かし、植栽を連続して配置することで緑を身近に感じられる開放的な空間を形成します。	
190	リニア早く開通してほしい。	リニア中央新幹線の建設を促進するため、リニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会等を通じたJR東海への要望活動を引き続き行ってまいります。	イ
191	1 リニア新幹線は必要ありません！ リニアは震度6弱～7の地域を時速500kmで激走するという地球で一番危険な乗り物です。地震学者石橋克彦さんは、南海トラフ地震により東海道新幹線だけでなく、リニアも被災する、リニアがなければ起こり得ないような被害が発生する可能性が高い。そして、この地震は今後30年間に70～80%の確率で起きるということに異論を唱える専門家はいいと言っています。しかし、JR東海と国は、これについてなんの説明もせず工事を強行していますが、本市内外で様々な問題が起こっています。リニアありきのまちづくりは市民の安全は守れません。	<p>国の国土形成計画では、リニア中央新幹線の開業により、将来にわたって東京圏・名古屋圏・大阪圏の3大都市圏がそれぞれの特徴を發揮しながら結ばれる新たな交流圏域を形成することで、日本全体の国際競争力の強化につながるとされています。</p> <p>本市としても、その一翼を担うべく、橋本・相模原両駅周辺を一体的な「広域交流拠点」として、首都圏南西部全体の成長の源泉となる「未来を拓く さがみはら新都心」の形成に向けて、50年、100年先を見据えたまちづくりを推進してまいります。</p> <p>なお、リニア中央新幹線の駅および路線の大半はトンネルや地下構造であり、地下空間は地震時の揺れが小さく、災害に強いという特性があるといわれています。</p> <p>また、リニアの車両はガイドウェイに囲まれた内側を浮上して走行し、磁力の作用により、車両を常にガイドウェイの中心に位置させようとする力が働くため、地震時に車両が脱線することはないといわれており、地震に対する安全の確保はなされていると認識しております。</p>	ウ
192	6 敵基地攻撃論前提の？有事の際の地下シェルター 5月25日の「まちづくりフォーラム」で、自民党参議片山さつき氏が「地下施設は災害時や有事の際は地下シェルターの役割を果たし、大変有望」と講演しました。同席した本村市長も「地下の開発は大きなインパクトがあり可能性が大いにある」と、否定しませんでした。「台湾有事は日本有事」として「敵基地攻撃」のための大軍拡が進められている中で、地下シェルターで平和と安全をまちづくりの自己責任	<p>交流・賑わい軸を中心に、防災機能の確保に向けて検討するとともに、土地利用の計画の深度化に合わせて民間事業者と連携した具体的な取組を検討します。</p> <p>リニア中央新幹線の駅が地下にできることを生かした歩行者の地下横</p>	ウ

	にしてしまうものです。	断通路についても交流・賑わい軸の一部として位置付けていることから、引き続き、関係者と協議しながら、災害時の利活用について検討してまいります。	
193	・住宅用のマンションは分譲などは無く、南町田のような定期借地にしてはどうか。 ・リニア開業後に定期代の半額を市が負担するなど橋本ー品川間の利用者を増やしてみてもは？	定期借地権制度の活用については、将来的なまちの更新を見据えた際に、有効な手段の一つと認識しております。 50年、100年先を見据え、「降りたくなる、訪れたくなるまち」となるよう、魅力的なまちづくりを推進します。	ウ
194	01まちづくりのガイドラインについて 2.対象区域 橋本駅北側は現有ですか、それとも、別の計画又は上位計画があるのですか。参考に追加願いたい	本ガイドラインは、橋本駅南口の区画整理事業区域などを対象区域として定めたものです。 なお、橋本駅北口地区については、『広域交流拠点整備計画』において、都市構造形成の考え方として「生活・文化の核」と整理しております。	エ
195	まちづくりが今後どうなっていくのか興味があります。	50年、100年先を見据え、「降りたくなる、訪れたくなるまち」となるよう、魅力的なまちづくりを推進します。	エ
196	リニア(開発)について興味があるので、HP等 checkしてみたいと思います。親切に説明していただきありがとうございました。	引き続き情報発信に努めます。	エ