

事 案 調 書 (戦 略 会 議)

審議日 令和7 年 11 月 26 日

案 件 名	相模原駅北口地区のまちづくりに伴うJR横浜線の連続立体交差事業について							
所 管	都市建設	局 区	—	部	相模原駅周辺 まちづくり	課 担当者		内線

事案概要

相模原駅北口地区の土地利用に伴い、増加する発生集中交通量を処理するとともに、企業等の進出意欲を高めるため、南北道路等とJR横浜線との交差手法について連続立体交差事業を基本に検討することを諮るもの

審議事項 (庁議で決定 したいこと及び 想定(希望) している結論)	相模原駅北口地区の土地利用に伴い、増加が見込まれる交通量を処理するとともに、企業等の進出意欲を高めるため、南北道路等とJR横浜線の交差手法の方向性について諮るもの。なお、連続立体交差の検討区間については、周辺環境の状況や事業費等を考慮し、矢掛立体から西門踏切までとする。
審議結果 (政策課記入)	○原案のとおり承認する。

事業効果 総合計画との関連	事業効果	相模原駅周辺のJR横浜線と道路を立体交差化することで、相模原駅北口地区のまちづくりに伴い増加する交通量を処理するだけでなく、駅周辺における南北の回遊性が向上することにより企業等の進出意欲が高まり、駅周辺の発展に寄与する。			
	効果測定指標				施策番号 23
	年度	R7	R8	R9	R10以降
	事業効果 年度目標	土地利用計画の検討・ 策定	都市基盤整備の検討・ 調査	→	

事業スケジュール / 事業経費・財源 / 必要人工

○事業スケジュール

年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
実施 内容	○土地利用 計画(案) の作成 ↓ ○パブリック コメント	8月 土地利 用計画 策定	予備調査	国庫 補助 採択	連続立体交差事業調査 (着工準備採択)	事業実施に係る 手続き ・大規模事業評価 ・環境影響評価 ・都市計画決定手続き等	
		庁議	庁議		庁議		
			事業に係る関係機関協議 (JR東日本、国(国土交通省、交通管理者) 等)				
			基地に係る関係機関協議 (国(防衛省)、米軍)				

○事業経費・財源

(千円)

項目	補助率/充当率	R7	R8	R9	R10	R11	R12
事業費(費)		0	50,000	検討中			
うち任意分							
特財							
国、県支出金							
地方債							
その他							
一般財源		0	50,000				
うち任意分							
捻出する財源※2							
一般財源拠出見込額		0	50,000				
元利償還金(交付税措置分を除く)							
捻出する財源概要							
税源涵養 (事業の税收効果)							

○必要人工(事業実施に当たり、新たな人員配置を求める場合のみ記入)

(人工)

項目		R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
実施に係る人工	A	0	2	3	4	4	未定	未定
局内で捻出する人工※	B							
必要な人工	C=A-B	0	2	3	4	4	未定	未定
局内で捻出する人工概要								

SDGs
関連ゴールに○

○

○

日程等
調整事項

条例等の調整

議会提案時期

報道への情報提供

なし

パブリックコメント

なし

時期

議会への情報提供

なし

事前調整、検討経過等

調整部局名等

調整内容・結果

実務者会議(8/15)	南北道路等とJR横浜線との交差手法を連続立体交差事業を基本に検討することについて
庁内調整会議(8/19)	南北道路等とJR横浜線との交差手法を連続立体交差事業を基本に検討することについて

備 考

資料のカラーユニバーサルデザインは確認済

庁議におけるこれまでの議論		
(開催日)	R7.8.21	(庁議種類) 調整会議
(庁議結果)	原案のとおり上部会議に付議する。	
(1)主な意見等		
○(総務法制課長)検討区間のボトルネック踏切に関して、今後の交通量の変動により、対象から外れる可能性はないのか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)一度、ボトルネック踏切の要件に該当し、その後、交通遮断量が変動した場合の取り扱いについては、国に確認するなど調査する。		
→(総務法制課長)相模原踏切は、令和3年度において、どのような要因で歩行者ボトルネック踏切となったのか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)要因は把握していない。なお、総合相模更生病院が影響している可能性はある。		
○(財政課長)アンダーパスとなっている矢掛立体の事業費には国庫補助金を充てているのか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)国庫補助金は充てられているのか、減価償却期間は完了しているのかは把握していないため確認する。		
○(財政課長)説明資料5ページにおける連続立体交差事業案の総事業費については、744億～1,174億円と相当幅があるが、絞ることはできないのか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)工事手法によって、大きく事業費が異なるため、現時点で絞ることはできない。なお、仮線方式の場合、工事後、土地は返却するものだが、まちづくりの観点からすると、道路とすることも選択肢としては考えられる。どういった手法が正しいか、令和8年度の委託結果が出た後、費用便益分析も行った上で検討していきたい。		
○(財政課長)今回の審議において、連続立体交差とすることを決めるのか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)まずは、連続立体交差の効果を示さなければならず、昨年度の委託によって、一定程度、連続立体交差の方が効果的だと把握できたが、今後、費用便益分析等を行った上で、連続立体交差とするか判断したい。		
○(財政課長)説明資料6ページの「令和8年度検討内容」に関して、予算査定結果を踏まえて行っていただきたい。また、スケジュールに関して、令和11年度以降、本市のまちづくりは相当の事業量になると見込まれるが、どのタイミングで本事業のボリュームが増えるのかは見込めないのか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)現時点で、連続立体交差を行うかは決まっておらず、今後、予備調査を踏まえて、事業方法を改めてお諮りしたい。なお、周辺道路ネットワークの整備状況により、民間企業の参入に影響が生じる。		
→(財政課長)いずれにしても、連続立体交差かアンダーパスのどちらかの手法で、立体交差化は必要だということか。まちづくりと周辺道路ネットワークの整備はどちらを先に行うのか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)どちらかの手法で立体交差化を行う必要があると考えている。本来、民間企業からすると、周辺道路ネットワーク整備を先に行うのが理想的である。なお、民間企業の進出意欲を促すためには、市の姿勢として、周辺道路ネットワークを整備することを示す必要があると考える。		
○(人事・給与課長)本件の検討区間は、矢掛立体から西門踏切までだが、小原踏切も自動車ボトルネック踏切であるという認識で良いか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)そのとおりである。小原踏切に関しては、アンダーパスによる単独立体交差で進める方向で、別途庁議に付議しており、本件の検討区間に含めないのは、事業費が高額になることに加え、小原踏切から矢掛立体までの区間は工場地帯で大規模な土地利用が図られており、南北の道路もなく、まちの分断が解消するなど、メリットが少ないからである。また、本年9月に(都)宮上横山線が開通し交通量が更に増加することから、小原踏切は早期の立体交差化を要し、都市建設局としてはアンダーパスで立体交差化することが適切だと考えている。		
○(人事・給与課長)本件に係る人工は、事案調書で示されているもので良いか。		
→(相模原駅周辺まちづくり課長)現時点では、連続立体交差の予備調査を行う段階であり、実際に工事を着手することになると、連続立体交差事業だけで課相当の人工を要すると考える。令和8年度に関しては、調書に示していた人工になる。なお、本課には建築職は課長職しか配置されていないため、配慮をお願いしたい。		

庁議におけるこれまでの議論		
(開催日)	R7.9.12	(庁議種類) 決定会議
(庁議結果)	原案を一部修正し、上部会議に付議する。	
○(市長公室長)資料に発生集中交通量が示されていないが、いかがか。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)現在の相模原駅北口地区土地利用計画(以下「本計画」という。)における発生集中交通量は、概ね2万3千台～2万4千台を想定している。 →(市長公室長)発生集中交通量は資料に含めた方が良い。また、南北道路と(都)相模原愛川線の接続は警察協議が整わなかったため、現在も南北道路と北口の駅前広場の接続できなかった経過があり、今回の連続立体交差事業でも警察協議がネックになるのではないかと。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)改めて警察協議する中で整理していきたい。 →(市長公室長)結果的に警察協議が整わない可能性がある中で連続立体交差事業を進めるのか。歩行者ボトルネック踏切のみを改良し、南北道路と(都)相模原愛川線の接続がなくなることも含むという意味か。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)今回は予備調査を行うことを諮るもので事業決定をするものではなく、様々な課題を整理するものである。その上で連続立体交差を事業化する場合には、改めて庁議に諮りたい。次のステップに進めるかどうかについては、来年度中にしっかりと情報共有し、協議した上で判断していきたい。 →(市長公室長)資料を一部修正し、課題を含めていただきたい。駅北口の駅前広場から相模原踏切に接続できないことは議会でも取り上げられている。連続立体交差となっても警察との協議はまだ残るということと、駅北口の土地利用は具体化していないが、発生集中交通量は相当程度あることは資料に含める必要がある。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)承知した。 ○(財政局長)説明資料に過年度の調査結果があるが、この調査から活用できるものはないか。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)過年度調査の際には、別線方式など図面を活用できるところは多い。今回示している予算額は上限額であり、具体的な予算要求までには不要な部分を整理することをイメージしている。 →(財政局長)何度も重複調査しているような印象を受けることから、しっかりと整理していただきたい。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)活用できる部分は分かるようにする。 ○(財政局長)説明資料に対象範囲を示しているが、高架化の立ち上がりを含めると実際の工事区間はもっと広範囲になるのではないかと。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)例えば踏切を越えるとした場合、擦り付けに概ね500～600m程度の延長が必要になる。 →(財政局長)実際に影響のある範囲で示した方が良いのではないかと。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)範囲は過年度調査で出しており、もう少し広範囲となる。橋本方面は小原踏切まではいかず、横浜方面は西門踏切から少し延びる見込みで、検討区間として資料を修正する。 ○(財政局長)橋本駅と相模原駅間における輸送力の増強をどのように捉えているか。今後のまちづくりにおいて、いかにして2駅間を繋げるかが重要ではないか。連続立体交差化で列車の本数を増すなど輸送力の増強に結びつくのか。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)そういった話ではなく、駅北口の利便性が向上すると事業採算性に好影響があるため、今回の検討が必要ということである。 →(財政局長)交通量の捌きはあるにしても、橋本・相模原駅間の道路が増えるわけではない。このまちづくりにおいて、橋本・相模原駅間の輸送力増強という点が見えない。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)(都)宮下横山台線の4車線化によって回遊性が向上し、その結果、橋本駅への選択肢も増える。道路ネットワークにより、橋本・相模原駅間の回遊性を向上させる考え方があっても良いと捉えている。 →(財政局長)今後、橋本駅と相模原駅北口のまちづくりが進めば、その2駅間の人の動きの増強はどのような手を打つのか。今回の検討がそのきっかけとなるのではないかと。今後、注視させていただく。 ○(総務局長)説明資料にある事業手法の比較について、連続立体交差事業に優位性があるとのことだが、鉄道事業者負担はどのように調整するのか。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)JR東日本との調整において、本計画に連続立体交差化の記載について承諾いただいた。鉄道事業者負担が事業費の一割程度の負担となるものの、今回対象となるボトルネック踏切は、JR東日本としても課題のある区間と認識されている。 ○(財政局長)議会において、連続立体交差化は補給廠の全面返還が具体化した段階で改めて検討すると説明していた経過があり、そこはどう整理しているのか。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)本計画を策定し、まちづくりが明確となった今、補給廠の全面返還を見据えた中で、改めて道路ネットワークを考えると、(都)宮下横山台線の4車線化だけでは本地区の価値を高めることは難しく、検討会議や民間提案の中でも指摘されている。道路ネットワーク強化の観点を加えて検討が必要であることから、今回、それを前面に出し、再検討を始動すると整理している。 →(財政局長)「全面返還を見据えた中で」ということに対する回答にはなってない。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)これまでは、補給廠の全面返還まで(都)宮下横山台線の4車線化で交通を処理できると想定していたが、令和5年度の調査により、(都)宮下横山台線の4車線化だけでは耐えられないという結果であった。手法の1つとして連続立体交差も視野に入れなければならない。 →(市長公室長)(都)宮下横山台線の4車線化では耐えられないと説明されているが、将来交通量推計の算出は過去に実施しているのではないかと。それを資料に含めた方が良い。また、確認であるが、(都)宮下横山台線については、4車線で都市計画決定する予定なのか。 →(リニア駅周辺まちづくり担当部長)その通りである。宮下交差点から国道16号までである。 →(市長公室長)それを資料に含めた方が説明しやすいのではないかと。 →(財政局長)(都)宮下横山台線の4車線化では耐えられないという理由であれば、それを強調する必要があるのではないかと。 →(相模原駅周辺まちづくり課長)資料に追加する。		

<< 次ページあり >>

<<次ページあり>>

庁議におけるこれまでの議論		
(開催日)	R7.9.12	(庁議種類) 決定会議
(庁議結果)	原案を一部修正し、上部会議に付議する。	
<p><くつづき>></p> <p>○(財政部長)まだ先かもしれないが、連続立体交差化の場合、経済効果も必要になるのではないかと。</p> <p>→(相模原駅周辺まちづくり課長)経済波及効果とは別途であるが、来年度予定している予備調査の中でB/Cを算定していきたい。</p> <p>→(市長公室長)B/Cは車の到達時間がどの程度短縮できるかといった内容ではないのか。</p> <p>→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)その通りである。その他、ガソリン経費や交通事故の減少といった三大便益である。費用便益の比較は事業化に向けて必須である。</p> <p>→(市長公室長)確認であるが、今回はあくまでも検討を開始するということによいか。</p> <p>→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)その通りである。</p> <p>○(財政部長)連続立体交差化はいずれの手法でも補給廠と接していることから、米軍との調整がつかないのではないか。</p> <p>→(市長公室長)そのようなことはない。そうだとすると小田急多摩線の延伸も不可能となる。返還4事案に含まれているJR横浜線と並行する相模原踏切から西門踏切までの道路の協議と連続立体交差化の協議を各々で整理していく必要がある。</p> <p>○(財政部長)駅の横に都市計画道路が通るのは問題ないのか。</p> <p>→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)問題ないと考える。(都)宮下横山台線4車化は必須だと考えており、通過交通は(都)宮下横山台線から国道16号がメインとなる。補給廠の全面返還を見据えた中では、本地区の価値を高めるためのアクセス道路という扱いで整備をしていきたい。(都)宮下横山台線を4車線化せず、相模原駅踏切だけを4車線化するのは課題があり、セットで議論を進めていく。</p> <p>○(財政部長)駅舎も変わるのか。その負担費用はこれから算出するのか。</p> <p>→(リニア駅周辺まちづくり担当部長)駅舎も変わるものと考えており、総事業費に含んでいる。</p> <p>○(市長公室長)資料の修正を確認すると、説明資料1ページにある(都)宮下横山台線は現状で2車線となっているが、4車線化の動きがあることを資料に含めていただきたい。次に、本計画による発生集中交通量、また、(都)宮下横山台線の将来交通量推計がどの程度であるかも含めていただきたい。</p>		

相模原駅北口地区のまちづくりに伴うＪＲ横浜線の連続立体交差事業について

目次

- 1 相模原駅周辺地区の課題と今後の取組
- 2 概要・経過について
- 3 事業手法について
- 4 事業スケジュールについて

1 相模原駅周辺地区の課題と今後の取組

広域交流拠点整備計画における相模原駅周辺地区の課題

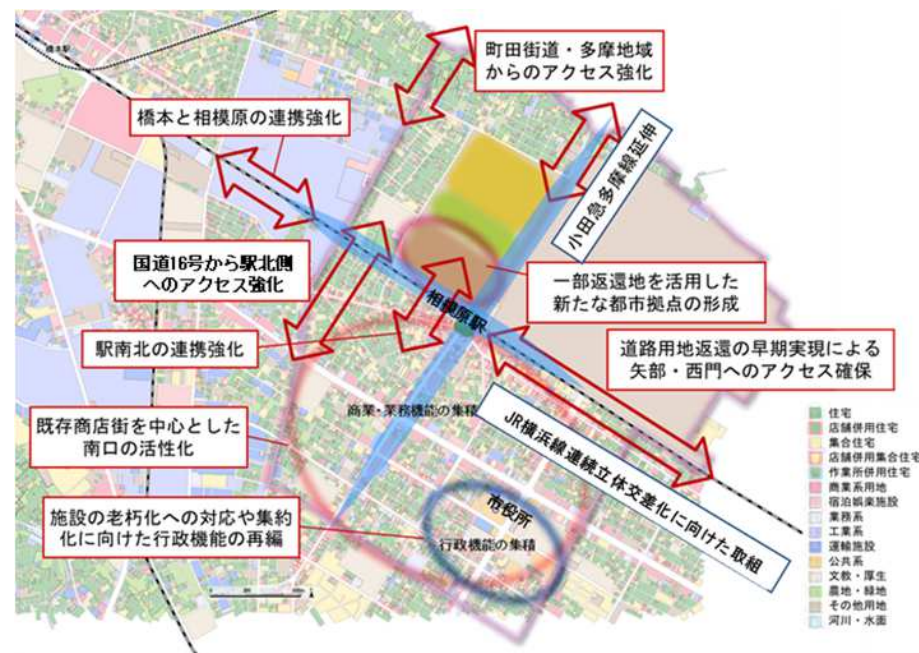
1 土地利用

- (1) 一部返還地を活用した新たな都市拠点の形成
- (2) 駅南北の連携強化
- (3) 既存商店街を中心とした南口の活性化
- (4) 施設の老朽化への対応や集約化に向けた行政機能の再編

2 交通ネットワーク

- (1) 小田急多摩線延伸の実現に向けた取組の推進
- (2) JR横浜線連続立体交差化に向けた取組の推進
- (3) 町田街道、多摩地域からのアクセス強化
- (4) 国道16号から駅北側へのアクセス強化
- (5) 橋本と相模原の連携強化
- (6) 道路用地返還の早期実現による矢部・西門へのアクセス確保

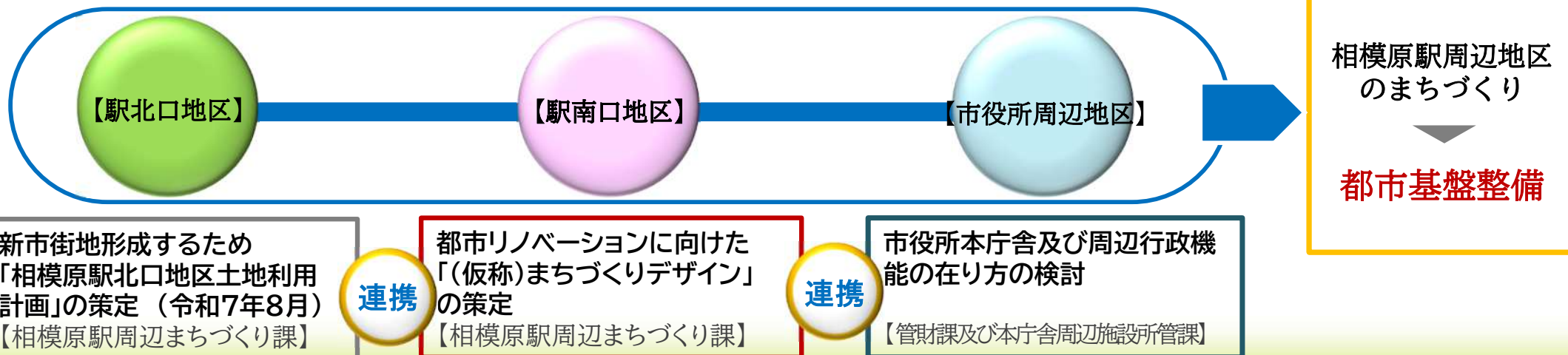
※下線はJR横浜線の連続立体交差化により課題への効果が見込まれるもの



広域交流拠点整備計画の課題を改めて整理し、

まちづくりの方向性を改めて検討

まちづくりの方向性（重点整備地区）

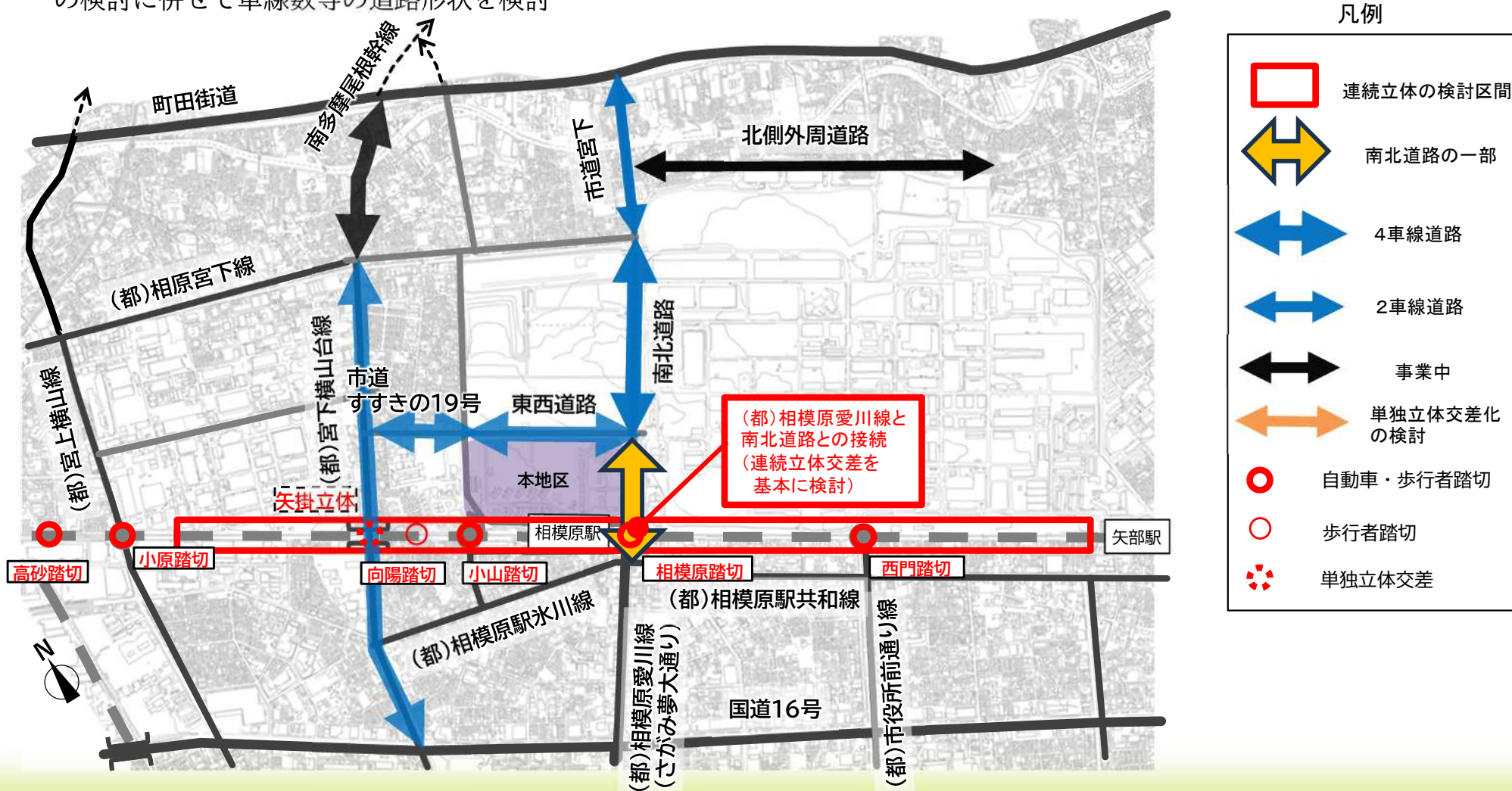


2 概要・経過について

(1) 審議事項

相模原駅北口地区（以下「本地区」という。）の土地利用に伴い、増加が見込まれる交通量进行处理するとともに、企業等の進出意欲を高めるため、南北道路の一部とJR横浜線の交差手法の方向性について諮るもの。なお、連続立体交差の検討区間については、周辺環境の状況や事業費等を考慮し、矢掛立体から西門踏切までとする。

※ 審議事項以外の（都）宮下横山台線等の下図青矢印で記載されている道路については、令和9年度に改定予定の総合都市交通計画の検討に併せて車線数等の道路形状を検討



2 概要・経過について

(2) 経過

平成28年度
・平成29年度

『相模原市広域交流拠点整備計画』※に基づき、ＪＲ横浜線の連続立体交差事業の事業化の可能性について調査

※ＪＲ横浜線の連続立体交差化により道路踏切を除去することで、南北市街地間の安全・安心な通行が可能となり、渋滞が解消されたスムーズな道路ネットワークの形成を推進します。

平成30年度

(都)宮下横山台線の４車線化により、当該地区の交通の発生集中を許容可能と想定

連続立体交差事業については、ＪＲ横浜線の連続立体交差は駅南北の一体化を目的とし、補給廠の全面返還時に最大の効果が発揮されるとし、全面返還を機に改めて検討することとなった。

令和３年度

平成３０年度時点では国庫補助の採択要件により連続立体交差事業で区間に小原踏切を含めていたが、令和３年度に「相模原踏切」の踏切遮断交通量が「歩行者ボトルネック踏切」の基準を超えたことで小原踏切を含めずに連続立体交差化の範囲を検討することが可能となった。

令和６年度

- ・令和５年度の交通量調査で(都)宮下横山台線の４車線化のみでは本地区で発生・集中する交通を処理しきれないとの結果を踏まえ、周辺道路ネットワークの強化を検討
- ・本地区周辺道路ネットワーク検討業務委託において、南北道路とＪＲ横浜線との交差手法等について、調査を実施

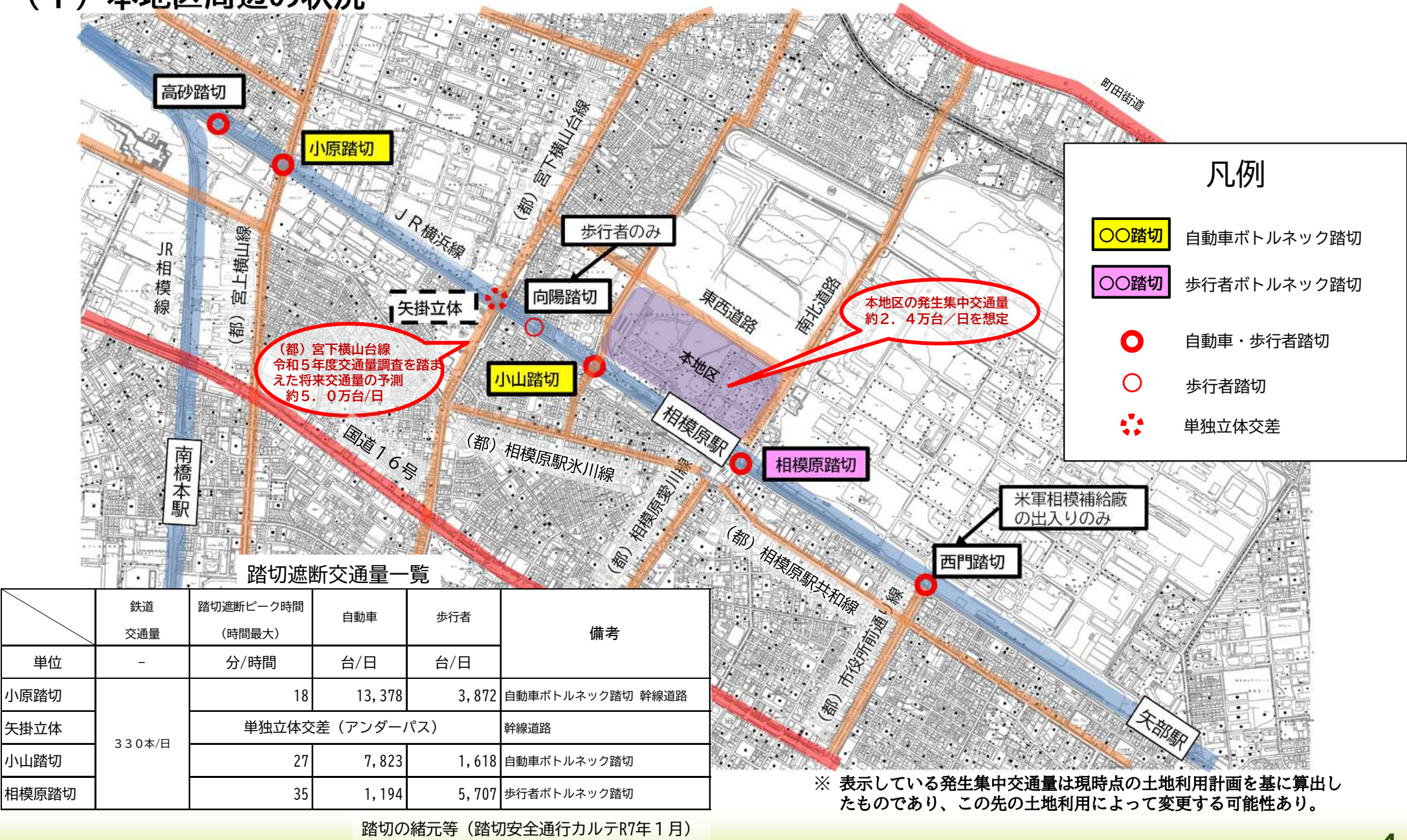
令和７年度

『相模原駅北口地区土地利用計画』※策定

※(都)相模原愛川線と南北道路との接続は、鉄道との立体交差化や連続立体交差化等について検討します。

3 事業手法について


(1) 本地区周辺の状況



3 事業手法について

(2) 過年度調査による南北道路とＪＲ横浜線の交差手法の検討結果

①『平成29年度ＪＲ横浜線立体交差事業に係る調査結果取りまとめ業務委託』

- 国庫補助の採択要件を踏まえ小原踏切～西門踏切の区間において、施工方式等を検討
- 
- ＪＲ横浜線連続立体交差事業の実施による効果は、基地が全面返還され返還地の土地利用が進み、南北一体のまちづくりの必要性が一層高まることで最大限に発揮されることとなるため、返還の状況や実施による費用対効果を適切に見極めながら長期的な時間軸で検討する必要

②『令和6年度相模原駅北口地区周辺道路ネットワーク検討業務委託』

- 令和3年度に相模原踏切が「歩行者ボトルネック踏切」の基準を超え、小原踏切を含めなくても国庫補助の採択要件に該当することになったことから、矢掛立体～西門踏切の区間において、施工方式等を検討
- 南北道路とＪＲ横浜線の交差手法の検討において、道路（オーバース）事業案は小田急多摩線延伸の際に高架橋の基礎杭が支障になることから、道路（アンダーパス）事業案と連続立体交差事業案の2案で比較検討

3 事業手法について

項目事業名	①道路(アンダーパス)事業案	②連続立体交差事業案
事業期間 (都市計画決定から)	(都)宮下横山台線4車線拡幅 30年 (都)相模原愛川線～南北道路4車線で接続 30年	(都)宮下横山台線4車線拡幅 25年 連続立体交差(矢掛立体～西門踏切を想定) (都)相模原愛川線～南北道路4車線で接続 15～20年
(都)相模原駅氷川線及び(都)相模原駅共和線から南北道路への接続	×	○
既成市街地への影響	×	○
	・(都)相模原愛川線による東西分断が発生 ・多くの用地買収が必要	・(都)相模原愛川線による東西分断が生じない。 ・用地買収が少ない。
踏切の除去	相模原踏切⇒除却 △ 小山踏切⇒除却できない(迂回等の方法により対応)	相模原踏切⇒除却 ○ 小山踏切⇒除却(連続立体交差事業の検討区間に含まれる)
小田急多摩線から横浜線への乗り換え利便性等	△ 駅位置が深くなることから、乗り換え利便性の低下及び事業費の高騰が見込まれる	○
相模原駅南北の回遊性の向上	△	○

(3) 事業の方向性

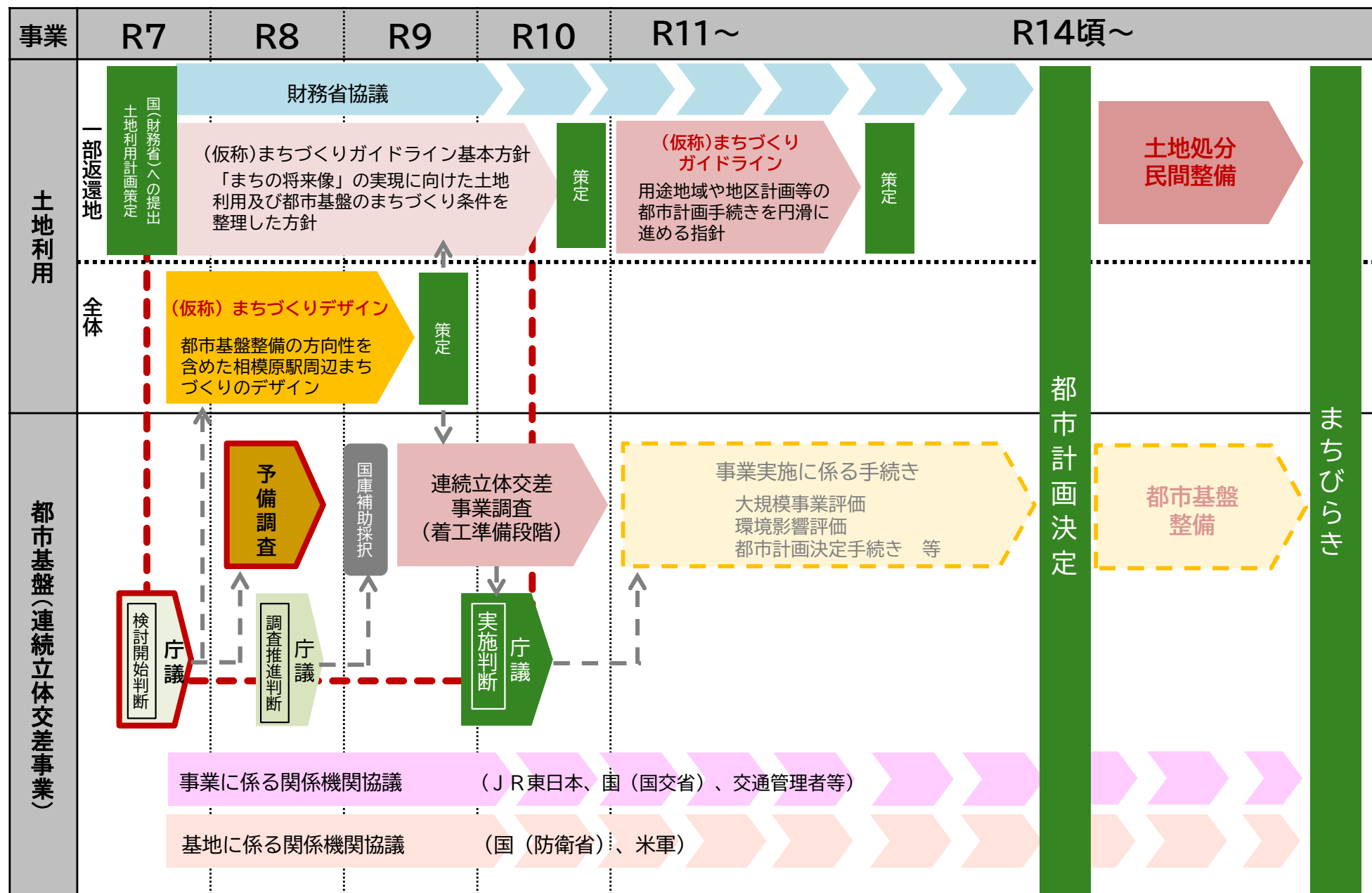
南北道路等とＪＲ横浜線との交差手法については、**連続立体交差事業を基本に**、既成市街地への影響や費用便益分析等を踏まえ、事業区間や施工方式を検討する。

【令和８年度検討内容：(仮称)連続立体交差事業予備調査業務委託】

◆内容 ・高架区間の検討 ・施工方式の検討
・工事費の概略検討 ・費用便益分析 等

◆予算額 50,000千円

4 事業スケジュールについて



○開催日 : 令和7年11月26日

○開催場所 : 第1 特別会議室

○案件名 : 相模原駅北口地区のまちづくりに伴うＪＲ横浜線の連続立体交差事業について

○担当課 : 都市建設局 相模原駅周辺まちづくり課

○出席者 ■ : 出席 □ : 欠席 (代) : 代理出席

(庁議構成員)

■市長 ■石井副市長 ■奈良副市長 ■大川副市長 ■細川教育長 ■市長公室長
■総務局長 ■財政局長 ■政策部長 ■シビックプライド担当部長 ■財政部長
■緑区長 ■中央区長 ■南区長

(担当課)

■都市建設局長 ■リニア駅周辺担当部長 ■都市建設局理事 ■相模原駅周辺まちづくり課長

(1)主な意見等

○(市長)広域交流拠点整備計画について、策定した内容が抽象的であると承知している。今回、改めて相模原駅周辺地区の具体的な検討を行うという理解でよい。

→(都市建設局長)広域交流拠点整備計画については、策定から10年が経過していることから、課題を改めて整理した上で、まちづくりの方向性のイメージを示したいと考えている。

○(市長)連続立体の検討区間は、約2.9kmで西門踏切から矢掛立体までと承知しているが、資料においては、矢部駅から小原踏切手前までを検討区間と示されているのはなぜか。

→(都市建設局長)資料の検討区間には、すりつけ部分が含まれている。

→(市長)矢部駅や小原踏切手前などから勾配がついてくるという理解でよい。また、検討区間の延長はすりつけ部分も含めて約2.9kmとなるのか。

→(都市建設局長)そのとおりである。

→(市長)すりつけ部分については、他都市事業等と比較しても妥当な内容となっているのか。

→(都市建設局長)鉄道施設の構造基準が決まっており、基準に抵触しない勾配で計算した結果となっている。

○(市長)地下方式も検討を行っていたと承知しているが、現在はどうのような検討状況か。

→(リニア駅周辺担当部長)地下方式については事業費が高くなることから、高架方式を中心に令和6年度において、道路のアンダーパス事業と比較検討を行い、高架方式による連続立体交差事業を基本として整理した。別線方式や仮線方式といった施工方法については、米軍との調整を踏まえて検討していく。

○(市長)整備の方式ごとに事業費に差が生じると思うが、相模総合補給廠の活用可否により変動するという理解か。

→(都市建設局長)そのとおりである。土地を借りることで整備費用を抑えることが可能である。

→(都市建設局理事)相模総合補給廠の土地を借り、別線方式とすることで、直上方式に比べ整備費用が抑えられる。

→(市長)別線方式とは、一時的に本線に移すという理解か。

→(都市建設局理事)一時的ではなく、新しい高架橋が本線となる方式である。

→(相模原駅周辺まちづくり課長)別線方式で本線に移す形が最も整備費用が安くなる想定である。

→(市長)その場合は、土地が返還されることが前提か。

→(相模原駅周辺まちづくり課長)そのとおりである。

→(市長)最も高い整備費用が直上方式ということか。

- (相模原駅周辺まちづくり課長)そのとおりである。
- (市長)検討している施工方法について、防衛省や米軍と協議は行っているのか。
- (都市建設局長)本会議において連続立体交差事業の検討が承認された場合に協議に入る予定である。
- (市長)JR東日本とは調整を行い、関心を示していると伺っている。
- (都市建設局理事)調整を行っており、前向きにご理解いただいている。
- (市長)相模総合補給廠に倉庫等が建っているが、整備に際して影響は出ないのか。
- (相模原駅周辺まちづくり課長)連続立体交差事業では倉庫等を壊すことなく、整備可能であると認識している。
- (市長)相模総合補給廠において、返還4事案で道路整備が検討されていたと理解している。
- (相模原駅周辺まちづくり課長)鉄道を高架化し、並行した側道として返還4事案の道路整備も検討していく。
- (市長)令和6年度に周辺道路ネットワークの強化を検討しているところであるが、道路事業の検討においては、周辺を含む全体の道路ネットワークの影響を踏まえながら検討していただきたい。
- (市長)事業手法の検討について、連続立体交差事業案ばかりが有効であるような示し方であるが、事業期間は都市計画決定からと記載もある。都市計画決定までの期間を踏まえた場合も同様の結果なのか。
- (都市建設局長)都市計画決定の手続きに要する時間について、大きな差異はない。
- (相模原駅周辺まちづくり課長)用地買収に係る期間に大きく差が出てくる。道路アンダーパス事業については、用地買収対象件数が増えることで、事業期間に差が出てくる。
- (市長)事業費の比較をした場合、事業費は道路アンダーパス事業の方が安くなるということか。
- (都市建設局長)そのとおりである。
- (市長)連続立体交差事業の検討に当たっては、当該事業だけでなく、相模原駅の南北を含めた全体のまちづくりをどのように進めていくのかをしっかりと考える必要がある。事業スケジュールについては、南北を含めた全体の方向性を検討していくという理解でよいのか。
- (都市建設局長)そのとおりである。
- (市長)事業総額の想定は昨今の物価高騰を踏まえるべきと考えるが如何か。
- (都市建設局長)そのように想定する。
- (市長)(都)宮下横山台線の交通量想定について、(都)宮上横山線の開通により、小原踏切がボトルネックとなることで、(都)宮下横山台線への流入も見込まれると考えられるが、交通量想定に含むべきではないか。
- (都市建設局長)定点観測により今後も定期的に確認する必要があると考えている。
- (奈良副市長)都市建設局においては、様々な事業が並行して進んでいる。各事業は完了して効果が出るものであり、都市建設局職員のマンパワーが不足しないか不安を感じている。都市建設局においても事業の優先付け等を行いながら、各事業をしっかりと進めていくという覚悟を持って取り組んでいただきたい。
- (石井副市長)マンパワーの部分もあるが、大きな事業が立て続けに予定される中で、財政的・政策的な視点での検証は行われているのか。
- (財政局長)長期財政収支を確認しているが、昨今の物価上昇がどこまで高騰していくか読み切れない部分もある。見通しを立てて運営をしているが、多くの事業が重なることでマンパワー不足に対して外注を行う等、想定しきれないコスト増も潜んでおり、引き続き検証していく。
- (市長公室長)大規模事業の実施時期等を令和13年度までプロットしており、事業のピーク時期等を踏まえた政策面・財政面の検証を行っている。職員のマンパワー不足については課題であると認識している。
- (石井副市長)政策面と財政面で検証を行っているのであれば、総務局も含めて人員についても検証していく必要がある。
- (総務局長)420人の職員定数増は掲げているが、採用が迫いついていない点と退職者の増加傾向が課題となっている。令和9年度以降も引き続き厳しい見込みである。
- (石井副市長)職員の確保は容易ではないが、大規模事業を実施するに当たり、都市建設局でどの時

期にどの程度の人員が必要となるかという点は把握しているか。

→(都市建設局長) 把握している。

→(石井副市長) 市長公室、財政局、総務局とも共有し、引き続き綿密に検証してほしい。

○(石井副市長) (都) 宮下横山台線の4車線化について、平成30年度は交通の発生集中が許容可能とされていたが、令和6年度においては処理しきれないとの結果が示されている。この間にどのような要因で処理しきれないこととなったのか。

→(都市建設局長) 交通量の定点観測において結果が変わっているものであるが、要因は分析できていない。

○(奈良副市長) 資料において、相模原駅南口を含む内容となっている。周辺地域に情報が伝わることで、南口に係る期待感も増してくることも想定される。北口と南口を含めてどのようなスケジュールでまちづくりを進めていくのかという点について、丁寧に説明を行っていただきたい。

(2)結 果

○原案のとおり承認する。