

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 2 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		
事務局 (担当課)		都市建設局まちづくり計画部リニアまちづくり課 電話 042-707-7047 (直通)		
開催日時		平成 26 年 11 月 11 日 (火) 19 時 00 分～21 時 00 分		
開催場所		ソレイユさがみ セミナールーム 1		
出席者	委員等	16 名 (別紙のとおり)		
	事務局	4 名 (広域交流拠点推進担当部長、リニアまちづくり課長、リニアまちづくり課担当課長ほか)		
公開の可否		<input checked="" type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 不可 <input type="checkbox"/> 一部不可	傍聴者数	3 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
会議次第		1 あいさつ 2 議事 (1) 第 1 回橋本小委員会の概要について (2) 橋本駅周辺のまちづくりについて <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用 ・交通ネットワーク ・駅前空間 ・土地利用構想 (案) (3) 相模原駅周辺地区小委員会における検討状況について 3 その他		

審 議 経 過

1 会長・副会長あいさつ

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) 第1回橋本小委員会の概要について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

□ 第1回橋本小委員会の概要についてご意見があれば伺いたい。

(特に意見なし)

(2) 橋本駅周辺のまちづくりについて

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

□ 今回は第2回目の橋本小委員会となるが、いつ頃までにどういった結論を出せばいいのか。スケジュールが決まっているなら教えていただきたい。

● 今年度は3回の橋本小委員会を予定しており、3回目の橋本小委員会において、橋本駅周辺地区の中間のとりまとめを行う。内容としては、これまで議論してきた土地利用、交通ネットワーク、駅前空間を予定している。また、来年度は中間のとりまとめをもとに内容を深掘りしていき、整備計画を策定したい。

□ 資料内容について質問、意見等をいただき、次回それを踏まえた中間のとりまとめ(案)を事務局に提示してもらおう。そこでまたご意見を伺うというステップで進めていきたい。

○ 交通ターミナル機能について、圏央道を使った交通アクセス性が高まることによる橋本駅を中心とした高速バスのネットワークが構築されるべきである。そうなることで橋本駅の乗降客増加が見込めることになり、それはリニアの停車本数の増加にもつながる。相模原インターチェンジから橋本駅までのアクセス道路についての構想も示されたが、そういった観点からするとぜひお願いしたい。

また、都市の顔づくりとして、駅から出た時、最も印象に残るのは駅前空間であり、それは都市の顔、シンボルとなるものである。そういったことでは、駅前の広場はできるだけ広くとり橋本駅の印象が強く残るよう、周辺地域と一体となった駅前空間を形成してほしい。

地域の特産品などを扱う観光に関する施設を作り、相模原市などの情報を発信することも必要。

防災性のある空間形成について、相原高校は現在広域避難場所に指定されているので、駅前広場とあわせて緑と憩いの広場という何もない空間も必要である。

□ 高速バスについてご意見は、定期運行の高速バスのことか。もしくは観光バス

も含めてのことか。

- 定期の高速バスも必要だが観光バスも重要。多摩方面や山梨方面、箱根方面へ動ける滞留場所を含めた空間が必要。
- 中間のとりまとめとして、優先的に土地利用を図るエリアについてとりまとめしていくと説明があったが、リニア駅函体部分の工事に係る用地取得は行うのか。
- 開削工事の部分については、用地取得等何らかの手続きが必要になる。
- 優先的に土地利用を図るエリアとして示されている区域は、先導的にまちづくりを行うことができるエリアであると思う。周辺地域は民地等が多くまちづくりにおける合意形成等に時間がかかることが懸念される。

今回は、資料で示されたゾーニングに沿ってまちづくりの提案をするのか、もしくはまた別の提案をしてよいか。

- 今回示したまちづくりエリア内の議論やエリアそのものに関するご意見等、本委員会での議論を反映していくつもりである。エリア内の広域交流ゾーン、複合都市機能ゾーン、ものづくり産業交流ゾーン、緑と憩いのゾーンにおける具体的なまちづくりや導入機能の提案等、様々なご意見をいただきたい。

また、核周辺ゾーンのまちづくりに関しては、平成 39 年のリニア開業にあわせた整備は難しいが、優先エリアとあわせて検討を行っていく考えであるので、周辺地域についてもご意見を伺いたい。

- 本計画は、相模原地区とあわせて全体のとりまとめを行うものであるので、土地利用構想（案）だけが成果ではなく、両地区を含めた広域的な図で中間のとりまとめを行うのではないか。広域・駅周辺・駅前におけるまちづくりについてご意見をいただき、中間のとりまとめでどこまで反映するかは事務局の判断とさせていただきます。

- 相模原地区との検討レベルをあわせながらとりまとめ、第 2 回広域交流拠点整備計画検討委員会において両地区の整合を図り、中間のとりまとめを行う予定である。

- ものづくり産業交流ゾーンにおいては、企業がメインで立地するイメージである。例えば、ゾーンの 2 階をペDESTリアンデッキでつなぎ広場のような空間をつくって企業にイベントを開催してもらうことはどうか。企業だけではなく地域イベントや特産品の紹介等で利用することも良い。

1 階部分の交通広場に観光バスが数十台も停車する必要はなく、相模原地区にそういったスペースがあるならそちらでもいいのでは。また、企業バスだけではなく民間の送迎バスの乗降スペースもあればいい。路線バスは橋本駅がハブ機能となるようなバスターミナルが良く、南口にバス、北口に一般車という機能を分けてもいいのでは。

ペDESTリアンデッキで南北地域をつなぎ、公共や企業がイベントを行う広場

空間等があるのが理想である。

□ 駅前空間に関するご意見である。駅前空間の規模がわかる資料を示していただき空間のイメージを共有したい。

● 南口駅前の広域交流ゾーンは約 5ha ある。相原高校が約 10ha あるので約半分の大きさになるが、このエリアを駅北口に落とし込むと、イオン、ミウイ橋本、集合住宅等が収まる範囲になる。

□ 十分広いエリアであることがわかる。何でもできる反面、この広大なエリアをどう活用するかが重要となってくる。

○ 駅から出た時のまちの印象について、景観や機能の前に匂いが気になる。現在の橋本地区の空気は気持ちいいと感じない。今後、交通利便性が向上しバスが増える中で、生活は便利になっても「住みやすい」とは違う気がする。大気汚染等の公害が容易に想像される中で交通利便性を向上させるには、緑地面積などの気持ちよく空気が吸える環境の確保が必要。緑と憩いのゾーンで示されている面積では足りない印象である。相原高校を大きな公園等にしてスポーツができる空間としてはどうか。スポーツ人口が増えることによって健康に関心を持つ人が増え、健康に関心を持つ人は運動のみならず食にも関心を持つことになり、地産地消を求めてくる。他都市でもそういった傾向が見られることから個人的にもそのようなまちになって欲しいと思う。

○ 今回の資料では、JR 線、京王線の既存駅が現状の位置のまま検討されている。リニア駅を中心に回遊性を考えるなら、まちづくりにおいて現駅位置のまま検討を進めていいのか。

また、南北地域の連携、回遊性としてデッキの 2 階レベルでつなぐとの説明だったが、今のままでは連携が弱い気がする。北口の相模原駅寄りの既存商店会等については考慮されていない印象を受ける。このあたりも含めた絵にしないと、回遊性とは言えないのではないか。

□ 駅部について、既存のまま検討をしているが将来的な構想として大胆な絵を描いてもいいのではないかというご意見である。鉄道事業者としてのご意見があれば伺いたい。

○ 駅を動かすことに関しては、様々な構造物等があるので簡単なことではない。駅を動かす必要性があって、それがまちづくりに寄与することであれば意味があると思うが、今回の計画の中では、JR 線駅をリニア駅に近づけても現状とあまり変わらないと考える。

駅構内の自由通路は、現状でも手狭になってきているので、今後のリニア開業に伴うまちづくり計画において南北間の人の移動がさらに激しくなるのであれば、自由通路の拡幅など駅機能を検討することもある。それに伴う業務施設や駅部の改良はあるかもしれない。

○ 現在の京王線駅とリニア駅が離れているが、やはり駅を動かすということは費用、用地取得等の検討や大きな経営判断が必要になる。その中で我々にとって駅を動かすことの効果が期待できると判断できれば検討に入る可能性はあるかもしれない。駅を動かすことの大変さをご理解いただければと思う。

□ 既存駅についてはすぐに判断できることではないが、まちづくり計画においての問題提起としては大きなことである。具体的な提案やその効果検証も必要になるが、しばらくは現状のままの計画案で議論を進め、今回の鉄道に関するご意見に対しては事務局にて検討していただきたい。

○ 津久井広域道路は、駅に近づくと幅員が狭くなっているのを、一つの路線としてしっかり整備してほしい。駅前空間の整備が議論されているが、駅前だけ整備しても人の流れが駅前で止まってしまう。駅周辺にも何かつくりまちに人が流れるようにしてほしい。東京駅のように、オフィス、商業等が周辺にあることによって人が必然的に流れるのが重要である。大きなバスターミナルを駅前につくることは好ましくなく、津久井地域の広大な土地を利用してバスの滞留場所を確保してほしい。

駅前には電柱がないまちづくりをしてほしい。

□ 駅前だけではなくもう少し広域的な視点でのまちづくりに関するご意見である。リニアの圏域が広域であることから、駅前だけの絵ではなく少し広域的な絵もあっていいのではないか。

また、電柱をなくすまちづくりは景観に関するご意見であり技術的には検討可能であると考えます。

○ 駅前空間の歩行者空間形成については北口との回遊性が重要である。現自由通路がメイン動線となり、そのほかにも南北をつなぐネットワークが必要である。南北を渡る3つの矢印が資料で示されているが、これらの位置では回遊性というには遠すぎて回遊性というイメージが伝わりにくいと感じる。北口の役割も含め整理してほしい。

デッキと地下通路のネットワークを併記しているが、地下空間を形成する必要性はないと思う。デッキ空間の下は屋根がかかった空間になるので、一階レベルの空間は雨に濡れない空間が形成されることになる。地下通路の規模、役割を整理してほしいのではないかと。

一般車の進入を抑制するといってもリニア駅に自動車で来る人もいるので、リニア利用者のための駐車場整備についても検討してほしい。

□ 乗換え断面に関して、交通広場の下が地下通路のイメージか。また、交通広場の横が空いているのは何を意味しているのか。

● 地上レベルが交通広場、地下1階レベルが地下通路であり交通広場の横はサンクン広場を想定し、階段等で地下1階へつながるイメージを描いている。また、

デッキの2階レベルは南北の回遊性とあわせて、リニアや地域の情報発信の機能を持たせる考えである。

- デッキの2階からリニアの改札までの高低差はどのくらいあるのか。
 - デッキからリニアの改札階までは約15mくらいであると想定される。
 - かなりの移動距離になるので、移動間の快適性も考慮する必要がある。
 - 交通広場とリニア駅函体の関係であるが、リニア駅は地下3階の3層構造となり、地下3階はホーム階、地下2階は改札階となり地下1階は地元で活用していただき、地上部分についても出入り口はあるが地元で活用いただきたい部分である。地下1階の高さはリニア駅建設の際におのずと決まってくるが、リニア駅地上部に交通広場や道路を設置し、その下に埋設物を入れるならば地下1階の階高が低くなるので、地下1階の活用方法については今後十分検討していただきたい。
 - 地下1階部分の長さはどのくらいか。
 - ホームがある部分は3層構造になるがそれ以外は軌道階のみである。概ね400mくらいが3層構造となるが、範囲としては広域交流ゾーンから緑と憩いのゾーンまでである。
 - 埋め戻した際の土被りはどのくらいか。高木が植えられるかどうか知りたい。
 - ホーム部は地下1階の階高にもよるが最大2~3mで、それ以外は10数m程度である。
 - 橋本駅の地下に通路をつくることはできるのか。
 - 駅舎の基礎部分等の構造物に支障しなければ技術的に不可能ではないと思う。
 - リニアの出入り口について、横浜線北側（東橋本）につくり、そこから地下を通って改札階に行くことは可能か。
 - 3層構造となるのはホーム部分の約400mだけであり、範囲として東端は横浜線の南側になる。それより東側は軌道階のみなので人が自由に行き来できる空間はない。非常口の位置については、ホーム部の範囲内であれば自由度は高く設置できる。
 - 広域鉄道網の図において、リニアと小田急多摩線の延伸を将来ネットワークとして同じ表現にするには違和感がある。リアリティのレベルが違うので表現を分けたほうがいい。また、広域道路網図は外環の南伸を描くよりも、羽田空港へのアクセス性からすると横浜環状北線の影響が大きいのでそちらを表現してはどうか。東海道新幹線の新駅等、現実性を考慮してネットワークを描くべきである。

また、首都圏のハブ機能という位置付けとして強調したいことを明確にしてはどうか。例えば、マルチモーダル（多様な交通手段の選択）としてリニアの代替交通機関が複数利用可能であることや、インターモーダル（人の移動をベースとした交通の乗継連続性）を確保した乗継ぎ機能などを強調すべきである。
- デッキの2階レベルでの連携は必要であるがその幅員がどのくらいとれるの

か。地上レベルの広場空間をデッキの軒下の暗い空間にせず、風格のある緑豊かな広場空間にすることが重要である。

この地区には立派な街路樹がたくさんあり、そういった空間はまちの財産となるので、豊かな緑が将来にわたり保全されるようなまちとなってほしい。

■ 都市の顔づくりについて、駅前というのはその都市を最も表す空間である。相模原市には世界と競合する企業が多数あり、そういった人たちが橋本を利用していることがほとんど知られていない。ただの通過駅としてしか認識されておらず、外国人の接待、宿泊等には町田や横浜まで出て行っている。ものづくり産業交流ゾーンについては、そういった企業に協力してもらうことを検討してもいいのではないか。世界的にも有数の企業が相模原市に存在していることをアピールすべきであり、そういったことを象徴するようなシンボルや広場など、相模原市を代表するものを企業と協力しながら様々な組み合わせで検討してほしい。

○ 気になった点として、通過交通の生活道路への進入抑制については、渋滞回避のため生活道路への進入の抑制かと思ったが、広域幹線道路と生活道路を分けるという説明だったので、そういった表現にしたほうが誤解を招かないのではないか。広域主要幹線道路と地区内幹線道路の区分について、インターアクセス道路は広域連携軸と位置付けられており、広域幹線道路の意味合いが強い印象であるので地区内幹線道路ではない。駅前空間については、地上レベルで風格のある広場があるとよい。

○ 橋本地区は県の北のゲートとして全国の交流拠点と位置付けている。全国から来た人が橋本で降りてもらうためには、魅力的で降りたくなるようなまちづくりが必要。相模原市は周辺市町とあわせてさがみロボット産業特区として指定されているので、県としては、ロボットの先端技術や産業誘致に積極的に取り組んでいる。橋本地区周辺は災害救助ロボット地区と位置付けており、相模原地区の広域防災拠点と連携すると大きな魅力になるのでは。県の取り組みと連携してまちづくりを検討していただければ、ロボット産業の所管課とも調整し、できることは協力していきたい考えである。

土地利用構想案の規模感として広域交流ゾーンの5haは大きいのではないか。地下空間等、立体的な活用も含めた駅前空間の拠点形成という視点で検討し、一番目立つ部分について効率的に土地利用を図っていくことが必要であると思う。

緑と憩いのゾーンについては、これまで相原高校が果たしてきた緑空間の役割を考えると、一体的な緑空間の確保は必要であると感じる。ただ、広大な空間となると誰が担保し維持管理をするのかという問題が出る。今後、施設計画等を検討する中で、市の考えがあるのであれば示していただきたい。優先的に土地利用を図るエリアはほとんどが相原高校の敷地であるので、そういった点も含め、県と調整・検討をしていただければと思う。

- 相模原地区における検討状況について報告していただきたい。
(事務局より相模原地区検討状況の資料説明)
- 両地区の検討内容については、全体の検討委員会で整合を図りたいと思う。事務局で内容を整理し、次回の委員会でお示ししたい。

以 上

第2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 委員名簿

No.	区分	氏名 役職等	出欠
1	学識 経験者	◎岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科教授	出席
2		○飯島 泰裕 青山学院大学社会情報学部社会情報学科教授	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	出席
4	市住民	五十嵐 淳 公募市民	出席
5		中山 晃子 公募市民	出席
6		大用 尚 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員	出席
7		草野 寛 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員	出席
8	関係団体	原 正弘 橋本駅周辺まちづくり推進会議会長	出席
9		阿部 健 相模原市観光協会専務理事	出席
10		座間 進 相模原商工会議所専務理事	欠席
11		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長	出席
12	公共交通 事業者	山口 拓 東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長	出席
13		二村 亨 東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部企画推進部 担当部長	出席
14		高山 恒明 京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部長	出席
15		三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	出席
16	関係行政 機関	寶珠山 正和 神奈川県県土整備局都市部交通企画課長	出席
17		太田 剛 神奈川県相模原北警察署交通課長	出席

◎：委員長 ○：副委員長