

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 3 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 2 7 年 1 月 2 3 日 (金) 1 9 時 0 0 分～2 1 時 0 0 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	1 4 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	4 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 2 回橋本小委員会における主な意見について (2) 橋本駅周辺のまちづくりについて ・交通ネットワーク ・駅前空間 ・土地利用構想 (案) (3) 中間とりまとめ案について 3 その他		

審 議 経 過

1 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2回橋本小委員会における主な意見について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

(特に意見なし)

(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。

□ 交通ネットワークについて、今後幅員も含めて検討するのか。

● 幅員について、今回の資料はイメージを示している。

□ どの道路がどの幅員になるのか示すのはいつか。

● 各道路の機能等を検討していく中で整理していきたい。

□ 駅前空間については、前回示された3つの視点を1つずつ具体的に深掘りしたと理解する。どの項目からでもいいのでご意見を伺いたい。

○ 交通ネットワークについては市の考え方でよいと思う。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号も整備しないと周辺道路の渋滞改善にならない。

駅前空間については、交流賑わい軸と交通広場とシンボル広場が同じ位置にある。シンボル広場が東側にあるがその位置で人が集まるのか。複合都市機能ゾーンはこの位置でないといけないのか。広域交流ゾーンの中にあっても良いのでは。緑と憩いのゾーンとシンボル広場が駅前に向かう賑わいの中心になると思うので、シンボルツリーまでをシンボル広場にしてはどうか。また、京王線については、リニアと在来線を結ぶ賑わい軸の交点が一番の賑わいになるので、交点あたりに改札があると望ましい。地下を歩いてリニアで橋本に来た人たちに自然を感じてもらうため、緑と憩いのゾーンの東側部分はリニア駅まで延ばして緑空間の中に入出口を設け、都心にはない魅力を出してはどうか。複合都市機能ゾーンの位置とインターアクセス道路の駅前接続位置がそこでいいのか考えてほしい。

□ シンボル広場がシンボルになっていないこと、駅の出入口こそシンボルであるので緑豊かな空間であること、リニアと在来線の交点が一番の賑わいになるので重要であるというご意見であった。

○ 駅の構造を変えることはできないのか。先ほどの意見も駅の構造自体を変えな

いと難しいのではないかと思う。将来的な考えとして市の計画の中に書き込んでおくべき。

道路について、市の考え方はまとまっているが、県としての考えも重要である。相模原市への道路のアクセス性について県に働きかけるため、中間とりまとめにおいて考え方を出したほうがいい。

- 市外まで含めた広域の道路ネットワークを考えるべきということか。
- 県に対して市の考えを明確に打ち出す必要がある。県西部からの道路計画がないので、今回の整備計画において触れておくべきである。
- 現在の曲がっている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持ってくる考えはどうか。そうすれば、リニア、京王線、JR線の改札が直線的になる。そして京王駅周辺に京王百貨店を誘致しては。地元商店と競合しない百貨店であれば地元への影響は少なく、周辺からも人を呼び込める。またそこがランドマークとなるようなインパクトのある外観にしてほしい。
- 交流賑わい軸に広域的な情報発信拠点を設けてほしい。大都市における駅の自由通路等には観光案内所が設置されており、その都市を知り得る要素となっている。また、これまでの意見と同様に、鉄道の乗換え動線を直線上に持ってくるべき。乗換え利便性や賑わい創出という面からも直線上のほうが良い。利便性を向上させることによる大都市へ人が流れるのを防ぐため、賑わいのある商店街や観光資源を活用した魅力あるまちなみ形成により、人がまちに流れるような工夫をお願いしたい。
- ここまでは概ね同じようなご意見をいただいたと理解する。
- シンボル広場等の大きなランドマークが橋本に必要なのか。開発後におけるまちの運用世代にとって、何が必要で何を求めるかを見極めてほしい。世代ごとに求めるものが変わってきている。今我々が求めるものはソースが明らかになったものであり、相模大野の sagamix（さがみっくす）が流行っている。これまでランドマークとして成り得たものがまちの顔になるのではなく、まちの賑わいそのものをシンボルとして、複合都市機能ゾーンや産業交流ゾーンに打ち解けられる産業をまちの顔として欲しい。
- 大きなものが必ずしも良いというわけではなく、その地域に根付いたものや資源もシンボルと成り得るのではないかというご意見である。
- 交通ネットワークについて、現道を活用するというのはそのまま使うということか、ある程度整備して使うのか。
- 各路線については都市計画決定にて将来拡幅等の整備を予定しているが、青いラインについては計画されていない。
- インターアクセス道路の役割として、幹線バスルートとしての機能を担うとあ

るので、4車線をイメージしていた。25m幅員くらいなければこの機能は担えないと考えるので、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。また、駅前空間としては、複合都市機能ゾーンの西側にある大山街道は、歴史を感じることができる唯一残された場所であるので、橋本らしさをシンボル広場とあわせて道路を活用し演出できればいい。

- JR線は将来乗降客が増えれば南北通路を検討することも可能性としてはあるとのことだったが、京王線も同じなのか。50年100年後を見込んだ時にホームを増やすなど、今計画しておくことは可能なのか。やはり、JR線と京王線とリニアの動線が交わるところがシンボリックな広場空間になると思う。
- 鉄道事業者として何かご意見があれば伺いたい。
- 基本計画でもリニア駅と京王線駅が離れているとの課題をいただいている。現駅位置のまま改札位置を小広場まで動かすことはホームや階段とのバランスから無理であり、JR線との交差部の手前に設置している分岐器（ポイント）は、現在の線形ではこれ以上、東側に移設できないため、駅舎を東側へ動かすことも不可能である。改札口を交流賑わい軸に近づけるためには、抜本的に線路を動かさないと難しいが、技術的検証をしないと何も言えない。また、駅舎や線路を動かすことは莫大な費用がかかる。技術的に可能な場合でも会社としてメリットがないとできることではない。技術的な検証とあわせて京王電鉄として駅を動かすだけのメリットがあるかも判断材料となる。先ほどのデパートの話も同様である。絵を描くことはできるが実現性としてはそういった検討が必要となる。
- 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。新横浜は立体構造となっている。複合都市機能ゾーンには、ホテルやコンベンション機能を検討しているとのことだが、それでは利便性が良くまちに人が流れない。むしろ国道16号沿道にそういった機能があったほうがいいのではないか。先ほどから言われている京王線の線路は、50年100年後もこのままでいいのかと懸念している。
- 交通ネットワークについてだが、例えば金沢はバス主体のまちであり、バスは曲がるのに2車線使うため、主要バスが曲がる場所では渋滞が発生している。そういった意味では、相模原ICへの青いルートは直線的なので主要バス路線として良い。もしくは赤と緑のルートをサークルルートとしてもいいかもしれない。駅前の交流賑わい軸は、ただの通路にしてはいけない。新宿のプロムナードとサブナードはどちらも通路の役割を果たしているが、プロムナードはどんどん人が進み、駅への利便性だけを感じる。サブナードは基本的に商業施設が張り付いているので商業空間となっており、焦って人が移動しないため混雑していない。交流賑わい軸はサブナード的な軸としてほしい。シンボル広場はイベントをするときの場として考えるのであれば、例えば地域放送局や舞台があるなどマス

メディア的な情報発信機能をもたせるべきではないか。終端駅としての風格や賑わいを創出していただきたい。

- 交通広場が交流賑わい軸と重なっているが、重ならない方がいい気がする。緑の軸も重要な空間なので歩行者が流れる工夫をしてほしい。シンボル広場もこの位置では生きてこない。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。軸線も直線的になって東西南北へ人が流れると良い。
- 在来線からリニアへの乗換え動線について、高低差が約 35m とあるが、実際は改札内でホームから改札階に上がることを考えると、約 40m の高低差を移動することになる。今の動線を見ると在来線ホームからリニアホームまで何度もエレベーターで移動することになっている。なるべく乗換えストレスのない動線を考えていただきたい。地上レベルに降りる動線があってもいいが、エレベーターを使う人にとっては、在来線からリニアまでデッキレベルでつながりリニア改札まで 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と。
- 交通ネットワークについて、橋本の優位性としてはリニア開業とさがみ縦貫道による交流連携があると考えている。そういった意味では相模原 IC から直接アクセスできる道路は重要。資料の内容としては、細かいディテールの部分と大枠の部分が混在している。今後整備計画の中で検討していくと思うが、駅前空間の規模はどのくらい確保していくのか。必要な機能を確保しながら土地利用を検討し、地下空間の活用も考慮しながら効率的な土地利用によって地域活性化を図ってほしい。また、広域交流拠点の位置づけとして、交通ネットワークの優位性、JAXA やロボット産業特区等の特性を活かしながら、世界から人を呼び込める広域交流拠点という共通認識をもって検討を進めていただきたい。
- いただいた多様なご意見を整理していきたい。広域の視点が必要であるというご意見もあれば、ディテールが見えてきたので様々な疑問が出てきていると感じる。例えばバリアフリーの観点からは今の乗換え動線は厳しいことがはっきりしてきた。また、駅の出入口の緑空間やシンボル広場と周辺施設との関係など、細かい部分が気になってきているが、シンボル広場などはイメージが掴みきれない部分もある。デザイン等を含めてディテールの部分もこれから詰めていかなければいけないというご意見とともに、土地利用の導入機能についても何が実現できるのか、大きいものをつくれればいいのかというわけではないというご指摘もあり、すぐに何をつくるということを決めるのではなく、もう少し議論の時間を持ってもいいのではないかと感じた。社会の動向に対応できるような検討をしていきたい。一番多かったご意見で、交流賑わい軸をどう形成すれば賑わいを育む軸と成り得るのか、シンボル性の高い広場にするにはどこにあるべきなのか、ということであったと思う。その方法論として、交流賑わい軸上に鉄道の乗換え動線があることが望ましいとのご意見や、シンボル広場が東側にあるのではなく、乗

換えの交点にあるべきとのご意見があった。さらには、立体的な空間としての一体性を考えていかなければならない。その中で、鉄道としての機能がこのままでいいのか、将来に課題を残さないためにも鉄道のあり方を現状のままで議論を進めるのかというご意見は、基本計画検討時点からあったものである。今回も JR 線とリニアの動線上に京王線を動かさないかというご意見が出ているが、そのためには、技術的検証、費用、実現性など様々な課題があるとのことであった。この議論を中間とりまとめでどう扱うのかを考えると、このまま議論を持ち越すわけにもいけないので、技術的に可能かどうかなど結論を出すべきと考える。市としての考えを伺いたい。

- 在来線とリニアの乗換え利便性については、基本計画の中でも議論を重ねてきた。ご意見をいただいた京王線の輸送力増強なども広域交流拠点において重要であると考え。本委員会で技術的可能性について検討していただきたいと考えている。
- 中間のとりまとめなど、市民の方へ示す資料に方向性だけでも打ち出したいということと理解する。
- 中間のとりまとめに反映したい。
- 京王電鉄に検討できる可能性があるのかどうかということをご検討いただきたい。
- 基本計画の検討の時から出ている話であるので、課題認識はしている。京王電鉄として、現位置ではだめなのか、移設ができるのか、移設した場合どこになるのかなど、検討することは可能である。ただ、かなり大きな検討になるので時間をいただきたい。また、会社としてのメリットもあわせて考えることになるが、技術的に移設が可能な場合でも実際に動かすかはまた別の話であることをご理解いただきたい。
- 京王線の橋本駅は、特急ができてから都心への移動に使いやすい路線となったが、運営をみると、特急で行って各駅で帰ってくるというような難しい運営がされていると思う。京王相模原線沿線の住宅が増加していることやリニア開業に伴う乗降客の増加を踏まえると、将来増便が必要になると思われる。終端駅の構造として、将来利用客を見込んだ長期的な視点で検討をお願いしたい。
- 検討すること自体は問題ないとのことだが、時間がかかるとのことである。市として、時間的な問題はあるのか。
- 予定としてはこれから全体の検討委員会を開催することになっていた。京王電鉄に検討いただけるということであれば、検討委員会については4月以降のスケジュールで京王電鉄と調整し、中間のとりまとめに検討内容を反映したい。
- 相模原駅周辺地区小委員会のスケジュールは大丈夫か。
- 1月26日の相模原駅周辺地区小委員会において、今回の結論の報告及びスケジ

ルール変更の提案をし、委員の了承を得ることになる。

- 鉄道に関する要望は最初からあり結論を出さないまま今回まで議論を重ねてきたが、技術的可能性等についてはっきりさせないと検討が進まないと判断した。平成 39 年を目指して優先的に整備するエリア内において検討していただくことが前提となるが、時間的な余裕もそれほどないので、交流賑わい軸や軸周辺の賑わい空間の創出、駅改札口の位置を念頭において、大まかな見通しがつくような検討をお願いしたい。その検討結果の報告は小委員会の場を設けるのか。

- 小委員会の開催についても京王電鉄と調整し、委員長に相談させていただきたい。

- 事務局より検討状況の進捗を報告いただきながら判断したい。大きく変わるようであれば委員の皆様にご報告する。検討の結果、できないということであれば、今回までの議論の内容で中間のとりまとめを整理していくことになる。

京王電鉄に検討していただくという結論で良いか。

(委員から了承を得る)

- 各鉄道事業者が円滑に運営できることが望ましい姿だと思う。
- 検討結果が必ずしも皆様が期待する内容とはならない可能性があることをご理解いただきたい。また、時間がない中でどこまでできるかということもあるが、検討結果の報告の仕方については事務局と調整したい。
- 企業としての意思決定の前に情報が漏れることがあってはならないと思うので、検討状況の進捗を伺いながら、どういったかたちで報告するのかを検討したいと思う。報告の仕方については一任いただきたい。

今回は中間のとりまとめの骨格となる部分の内容であった。広域的な視点からデザインに関することまで様々なご意見をいただいた。交流賑わい軸とシンボル広場の関係については再度検討することとし、鉄道移設の検討部分については事務局と調整させていただきたい。

- 新聞で JR 横浜線が地下化されるとあったが可能性はあるのか。
- 物理的な問題として、地下化はリニアや小田急多摩線延伸を考えると制約は多いと思うが、市のまちづくりにおける検討の中で鉄道事業としての必要性を判断することなので、鉄道事業者として判断するものではないことをご理解いただきたい。ただ、鉄道の高架化や地下化は踏切や渋滞の解消に資する部分があるので、鉄道事業者としてもメリットはあることである。今後相模原市におけるまちづくりの検討において、可能性が出てくるのであれば協力させていただきたいと思う。

(3) 中間とりまとめ案について

事務局から資料説明。

- いただいたご意見を整理してまとめていきたい。今回は鉄道移設を検討いただ

くという大きな方向性が出た。時間を少しいただくことになるが全体委員会に向け調整していきたいと思う。

- 第2回の検討委員会については、京王電鉄の検討状況を踏まえながら開催時期を連絡するが、1月26日の相模原駅周辺地区小委員会において了承を得たうえでスケジュール変更を決定したい。また、京王電鉄の検討結果について小委員会を開催してご報告するかは委員長と相談して判断し、改めてご連絡させていただく。

以 上

**第3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	欠席
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 (代理：鈴木係長)
16	関係行政	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	機関	太田 剛 神奈川県相模原北警察署交通課長	欠席

◎：委員長 ○：副委員長