

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 8 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 8 年 1 月 1 8 日 (月) 1 9 時 0 0 分 ~ 2 0 時 3 0 分		
開催場所		市役所本庁舎 第 3 委員会室		
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、交通政策課長)		
公開の可否		可	不可	一部不可
		傍聴者数		0 人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
会議次第		1 部長あいさつ 2 議事 (1) 相模原駅周辺地区 広域交流拠点整備計画(素案)について (2) 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。(は副委員長、 は委員、 は事務局の発言)

(1) 相模原駅周辺地区 広域交流拠点整備計画(素案)について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

3-56 ページで、駅前広場の範囲について述べられているが、将来の範囲の説明において、現在 JR の駅ビルが建っている範囲については黄色で塗られ、「JR 横浜線の連続立体交差化完了前は活用不可であるため、区域から除外」との記載がされているが、一方で 3-60 ページでは、横浜線の連続立体交差化完了後の将来形として、現在の駅ビルの部分も含めて一体的な広場となった図が示されている。

3-26、27、28 ページにて、土地利用のゾーニングのパターンが示されているが、ここでは先ほどの駅ビルの範囲がまだ一体利用されていない、連続立体交差化前の表現になっている。ところが同じ図の中でも、南側の既存市街地と補給廠側が連携していくことを矢印で表現されており、それを見ると連続立体交差化完了後を示した図のようにも思える。あくまで最終形を示した図ということであれば、駅前広場は一体利用されているイメージの図を示せばよいと思うし、そうではなくて、まち開きの段階ではまだ連続立体交差化されていないため、その時点ではまだ南北での一体利用はできないということを示すのであれば、そういう表現の図にしたほうがよいと思う。そこのところがわかるようにしたほうがよいのではないか。

これまでは土地利用や交通等の議論をそれぞれ分けて計画を進めてきたので、ご指摘のように整合が取れていない部分が出てきている。従って、JR 横浜線の連続立体交差化の前を示した整理なのか、もしくは連続立体交差化の後を示した整理なのかがわかるように注意書きを加える。

今ご指摘いただいた 3-26、27 ページというのは、土地利用の単にイメージを示したものであるが、それに先だって、北口地区の骨格に相当する軸線や動線をどうするのかは 3-22～24 ページで示されており、そこでは連続立体交差化後の南北一体の駅前広場が既に示されていることから、3-26、27 ページで土地利用のイメージパターンを示すだけであるなら、あまり途中段階でのリアルな形まで落とし込む必要はないということではないか。

承知した。

土地利用のパターンとして、A：バランス型、B：広域交流機能強化型、C：広域商業機能強化型の 3 つが挙げられており、用途毎に赤とか黄色で色分けした配置が示されているが、それぞれこの配置が一番だと言っているわけではなく

て、ただ単に面積の大きさを示したものの。これがどういう順番で、どういうふうに入るかは、おそらくこの後、実際に開発を行う企業や事業者なりが出てきて初めて決まるものであり、今の時点ではこの黄色とかピンクの配置はあまり意味はなくて、面積配分的に機能を捉えると、3 つぐらいのボリュームのパターンが考えられる、という意味でご理解いただければよい。

3-34 ページの自動車ネットワークで、赤い矢印のところを全部整備予定との説明があったが、その後 3-60 ページでは南北道路を駅前広場を貫通させるかどうかは今検討中と言っていたような気がするので、道路の整備スケジュールに関してもう少し詳しくお伺いしたい。

3-34 ページの方は、補給廠の北側の南北道路については新規路線なので、踏切の北側から町田街道の方までつなげていくという説明であり、今ご指摘があった 3-60 ページについては、駅の北口から踏切の部分の南側までをどうしていこうかという整理をしている。南北道路についてはまず北口の整備は確定であり、南口とどういう形をつないでいくかを 3-60 ページの 4 パターンで整理をしている。

3-14 ページの 広域交流機能の下に「相模原駅周辺地区における」という書き出しがされているが、一方、3-11 では(3)「駅北口地区の」という表現になっている。3-14 と 3-11 は広域交流機能の説明としては同じだとは思っているので、表現としては両方とも「駅北口地区」にしたほうがよい。それと、3-10 ページで、「街区」と「エリア」が混同して使用されている。もう 1 点が、3-11 ページについて、導入施設例と利用者イメージの記載があるわけだが、相模原の商圈、都市圏の人口が 230 万人であるということが一番に出てくるべきかと思う。この章は整備計画全体の第 3 章だけなので、1 章や他の章でそういうことが説明されるのかと思っているが、広域から人を呼ぶ、広域からの人たちも利用するというのであれば、そういう記載があると、「広域」という説明がわかりやすくなるかと思う。

3-14 ページについては、相模原駅周辺地区ではなく駅北口地区という表現に訂正させていただく。3-10 ページにてエリア・街区等の表現が統一されていない部分があるので、これについても修正する。3-11 ページの広域の機能についても一般の方がご覧になってわかりやすいように整理をしていく。

3-9 ページの図の中に、エリアの説明だけでなく、西街区とか、3-10 ページの表に関連する西門街区とか中央街区などの説明も、文字を色分けして盛り込んでいるが、それが見にくいものになっている。表の内容と図で示している場所がわかりやすくなるよう工夫してほしい。

小田急多摩線の延伸に関して、3-52 ページと 3-53 ページでは、JR 横浜線の連続立体交差が高架されるか地下に整備されるか、どちらもあり得るから、それに合わせて小田急多摩線延伸の場所を考えていくという意図で整理されているのかと思うが、例えば小田急多摩線を先に作って、後から JR 横浜線を地下に整備する

ということになると、ここで整理されている図によると、小田急多摩線の延伸は地下3階レベルで整備せざるを得ないように思ってしまう。高架がよいか地下がよいかというのは、いろんな観点から検討していく必要があり、それについて一定の方向が決まれば、実際においてはそれに応じて一番無駄のないというか、ベストな組み合わせでの整備のやり方が決まってくるかと思う。

全体を通しては30年先までの大きな時間の流れの話であり、3-52、53ページでは地下2階、地下3階と、1層分の違いであるが、鉄道施設で言うと相当深さが違ってしまうので、そういう意味ではちょっと書き方が難しいところであり、段階的に検討していくという書き方なのかと思う。

地下何階という言い方をすると、ここに入るのが決まったかのようなイメージを与えてしまいそうだが、地下全体をひとつの層として捉えたほうが一般の人にはよいのかなと考えている。これは確定事項だということで受け取られないよう、表現を工夫させていただきたい。

小田急多摩線の延伸とJR横浜線の連続立体交差化はいつ決まるのか。

小田急多摩線の延伸と、JR横浜線の立体交差事業、これは両方とも鉄道事業者と市で調整をしながら進めていく非常に大きな事業であり、まずは大きな方向性を決めていこうということでご議論いただいているところである。それぞれ鉄道事業者の事情や、自治体の事情と合わせて決めていくということなので、この段階で、いつという形で整理をするのは非常に難しいかなと思っている。従って、短期、中期といったスパンで整理をさせていただいたというのが今の事務局の考え方である。

JR横浜線の連続立体交差が高架となるか地下となるかについては、社会的にはどちらのほうが便利なのかという観点から考えると、便益と費用の関係などから自ずと出てくると思っている。今の議論でも地下がよいという意見や高架がよいという意見があると思うが、どちらもまだ雰囲気議論で止まっているところかと思う。いろいろ考えていくと、また道路を付け替える等々いろいろ考えていく段階が将来的にはあるわけであるし、その段階までくればもう少し詳しく書きこめる部分も出てくると思うのだが、今回はそこまではまだ書きこめていないところである。

両方可可能性があるのなら、両方についてきちんと述べておくということが、今できる基本のことかと思っている。なるべく具体的にイメージしてもらう必要があるのだが、逆に書き過ぎてしまうと、既定の事実のように捉えられてしまうことにもなるので、その辺の表現の仕方には気を使いながら、今決まっていないということは同時に両方メリット・デメリット含めてきちんと整理しておくことが大事かと思っている。

全体的に、広域交流拠点という観点から、やはり橋本との関連性を考えていか

なければいけないと思うが、将来的には JR 横浜線の連続立体交差化が仮に地下になった場合には現在の線路上の土地というのは相当利用できる。そういった観点からいくと、やはり相模原駅とリニア新駅ができる橋本駅へのアクセスを、その土地を利用してうまくやっていくようなことも、もう少し検討する必要があるかと思っている。将来的にはあるが、リニアが橋本駅に入ってくれば、リニアの乗換え駅は橋本駅だという感覚になってくるが、相模原駅も近いという手段でいけば、リニア新駅を乗換え駅が相模原駅でもできるよと、そういうような視点での考え方も入れながら、橋本を含めた広域的な連携といったものも整理してはどうか。

本編の 1-1 をご覧いただきたい。全体の構成に係る部分だが、橋本との連携といった部分は、全体の 4 章の中の「広域交流拠点の形成に向けた考え方」や、1 章の「広域ネットワークの形成の考え方」の枠の中で整理をさせていただいて、次回の委員会の中でご議論いただければと考えている。委員会のほうは今後 2 回ほど予定しているので、橋本の委員も合わせた中で、今のようなご意見を賜わればと思っている。

次回の全体の会議でそれぞれ 2 章、3 章の報告があって、それぞれの小委員会でもどんな検討してきたかを踏まえた上で、全体としてどうかという議論を整理したのが 4 章になるということ。次回の委員会では橋本・相模原を合わせた全体をどうしていくのかの議論をしっかりとやるということかと思う。

JR 横浜線を地下にした場合の地上分が活用できるっていうのは、確かにそうだと思うが、ただ元々連続立体交差事業の目的は、鉄道に対して横断方向の交通を円滑にしようということなので、鉄道と同じ方向に対する交通を同じ平面で作ることはまず不可能だと思っている。地下にした場合、地上においても、相模原と橋本を結んでいくっていうことは難しいのではないかとと思っている。

本日いただいた貴重なご意見も踏まえて内容の修正を行った上で、次の第 3 回の広域交流拠点整備計画検討委員会全体で報告させていただくこととしたい。今日はその素案についてご議論いただいたということだが、その調整については私と市川委員長との預かりということにさせていただいて、事務局と交渉を持った上で、第 3 回の広域交流拠点整備計画検討委員会において報告、そこでの意見をさらに反映させて、最終的には報告書としてまとめていければと思っている。今日いただいた意見をベースに少し修正をさせていただくが、どういう形で修正して次回出すかについては、お任せいただければありがたい。そのことについてご了解いただければと思っている。今日いただいた意見も踏まえ、最終的に素案を改訂して原案にして、これを議会に報告させていただくようにしたい。

3 その他

今回の第8回は相模原小委員会の最終回であるので、次は橋本との合同の検討委員会の場で引き続きご議論をお願いしたい。本日いただいたご意見などを反映し、29日の検討委員会でお示しをさせていただく予定なので、引き続きよろしくをお願いしたい。

これをもって第8回広域交流拠点整備計画検討委員会の相模原駅周辺地区の小委員会について閉会とする。

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	出席
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		欠席
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		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		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