

## 会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 5 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 27 年 6 月 30 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	17 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	8 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 4 回橋本小委員会における主な意見について (2) 今後の検討スケジュール (案) について (3) 交通ネットワークについて (4) 駅前空間について (5) 市街地整備について 3 その他		

## 審 議 経 過

### 1 委員長あいさつ

### 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4回橋本小委員会における主な意見について

(2) 今後の検討スケジュール(案)について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

□ 質問などがあればご意見をいただきたい。

(特にないため、交通ネットワーク等についての資料説明に入る。)

(3) 交通ネットワークについて

(4) 駅前空間について

(5) 市街地整備について

(今回は、土地利用や交通ネットワークの考え方整理のため、土地利用構想(案)からシンボルツリーは省いている。)

□ 本日の議題は交通ネットワーク、駅前空間、市街地整備についてである。交通ネットワークについては、インターアクセス道路などの広域連携軸・新都心連携軸と地区間交流軸における道路断面イメージが示されている。また、駅周辺における自転車や自動車の駐車場の利用状況、現況交通量や開発交通量が整理され、駅前空間におけるバス、タクシーなどの乗降場の必要数が示された。バスに関しても開発交通量は想定しているのか。

● 開発交通量については仮の数値として提示させていただいた。都市機能とあわせて引き続き検討を進めていくが、開発交通に伴ってバス路線がどの程度必要かということは、バス事業者と協議して検討する。

□ バスは自動車、自転車駐車場と同じように開発の中で確保するのか、それとも駅前空間の中で確保するのか。

● 基本的には公共交通として駅前空間の中で確保したいと考えている。

□ 今回示された数値は最低限必要台数であると理解する。今回の試算結果においても様々なご意見があると思う。

○ 自動車、自転車の交通量について、現況交通量と将来交通量を示しているが、どのような考えで振り分けているのか。

● 国道413号でみると、56.1%は現況における交通量であり、インターアクセス

道路などの道路整備後は交通量が転換されると想定し、町丁目ごとに配分した結果を示している。

- 将来の交通量がどのくらい増えるか考慮しているのか。
- 開発交通量は含めていない。
- 公共駐車場として収容台数や利用状況を整理しているが、橋本駅周辺において、違法駐車はないのか。
- 現状として違法駐車はないと考えている。
- 交通広場における公共交通の乗降施設数について、タクシーは乗降場のほかに待機スペースが必要であるが、それはどの程度想定しているのか。また、一般車乗降場についても、自動車や人が待つスペースが必要である。今回の数値に自動車の待機台数は考慮しているのか。
- タクシーの待機場については交通広場内で確保することを考えており、将来計画として 30 台程度を想定して検討している。一般車の台数については、駐停車での利用台数を想定している。駐車に近い利用形態については、企業バス・観光バスなどの公共交通以外の交通広場において確保できればと考えている。
- タクシーについては、乗車、降車、待機の 3 つの場所が必要である。  
現在の計画では一般車は道路上で処理する考えであると理解するが、朝と夕の利用状況や自動車や人が待機するスペースを考えると、今回の台数が適切なのかと思う。
- TDM（交通需要マネジメント）計画における橋本駅の利用実態として、キス&ライドが多い傾向であった。そういった実態への対応策として、道路の両側を利用し駐停車施設としての配置を提示させていただいた。
- TDM計画でも待機スペースは考慮していなかったもので、今回のまちづくりを契機に一般車の交通処理を検討したほうが良いと思う。
- 観光バスなどの必要台数はどのような算定方法なのか。
- 明確な根拠を整理できてはいないが、想定される利用形態や事例を考慮している。
- 今回は一回目なのでこの程度で仕方ないが、今後交通広場を設計していくためには、もう少し数値を精査しなければ話にならない。合理的に説明できるような推計にするべきである。
- 他の事例を参考に整理しているが、説明ができるよう根拠を精査したい。
- 最終的に都市計画決定まで持っていくため、交通量推計など明確なバックグラウンドが必要である。今回は大まかなイメージを掴むためのものだと理解する。実際に、都市計画決定の段階に持ち込むときは、もう少ししっかりした推計にしなければ耐えられない。
- 駅前広場について、鉄道駅への乗り継ぎ利便性が既存駅前広場より劣るという

課題の対応策として、賑わい施設等の配置の検討と表記されているが、これはどういう意味か。また、各ゾーンの接続性として、交流・賑わい軸からシンボル広場へ向かう動線はどこまでがデッキレベルでどこから地上なのか。緑と憩いのゾーンとリニア駅の地下広場との接続は地下空間での接続ということによいか。

- 乗り継ぎ利便性が劣るとの課題については、現況の駅前広場より数十メートル南の位置になるため、在来線駅から南口のバス・タクシー乗り場までが遠くなる考えである。その対応として、賑わい施設は交流・賑わい軸と近接していることから、施設の配置によって心理的な面など快適な歩行者動線を確保できるよう検討を行っている。

各ゾーンにおける接続について、現在の自由通路に近い小広場から複合都市機能ゾーンや賑わい施設へ接続するのはデッキレベル、その小広場からリニアへ向かう動線は段階的に下がっていくイメージ。これまでの委員会において、在来線駅とリニア駅間の動線について、高低差を考慮してデッキレベルでダイレクトにつないでもいいのではないかとのご意見もいただいております、複数パターンで検討している。緑と憩いのゾーンともものづくり産業交流ゾーンへの接続については、地下レベルでのアクセスも想定している。また、デッキについては、周辺施設との回遊性とあわせて施設内通路等も検討していきたい。

- 前回委員会において、駅前空間の断面図（第4回橋本小委員会 56 ページ〈在来線とリニアの乗換え動線のイメージ〉）を示しているが、その考えを踏襲しているとの理解でいいか。また、デッキレベルで駅前空間を周遊させるイメージであるとの理解でいいか。

- 前回提示したその断面図が駅前空間の回遊イメージである。

また、複合都市機能ゾーンなどのエリア内において、ゾーンごとの動線確保を想定しており、デッキレベルで回遊できるよう検討を進めていく。

- 公共施設としてすべて整備するのではなく、開発の中で整備することも検討しているとのことである。

- 一般車乗降場からリニア駅への動線はどうなるのか。シンボル広場に一旦集まるのか。どこの段階で地下に降りていくのか。

- 地下へのアクセスについては、JR 東海と協議・調整していきたい。現段階では、シンボル広場内にサンクン広場を設けて地下への動線を確保したいと考えている。また、高速バス利用者を円滑にリニア駅へ誘導できる動線も検討していきたい。

- 在来線駅とリニア駅の乗換え動線について、高低差約 30m、距離約 250mをどのように結ぶのが重要。交通広場が地上で一部の広場が地下にあるという考えもある。

- 交通広場の課題について、リニア開業までの十数年、また、それ以降を視野に

入れると、バス利用者も現況より増加することが想定される。その中で、一般車の乗降場が一番駅に近いのはどうかと思う。デッキレベルでの流動が最も多いとの想定ならば、バス乗降場もデッキレベルまで上げて自由通路に近接させるなどの考えもある。バスと鉄道のシームレスな配置を、公共交通の利便性向上のためにも今後の検討内容に含めていただければと思う。

- 交通広場の機能配置について、立体的な配置や、何を在来線の近くに置くべきかということも、深掘りしていただきたい。
- 全体的にリニア駅を中心とした配置になっていると感じる。生活という観点からは在来線利用者、特に京王線利用者にとって不便になる気がする。京王線駅については、駅舎移設について検討しているとのことだったが、現在の検討状況を教えてほしい。
- 京王線改札を交流・賑わい軸線上に移動できないか、京王電鉄に技術的検討を行っていただいております。合わせて、市としては、まちづくりとしての関係者協議も進めている状況である。できるだけ早い段階で検討結果をご報告できればと考えている。
- 駅舎を動かすという技術的なこととあわせて、駅を動かすことによるまちづくりへの影響、工事費用など様々なことを協議・調整している段階である。引き続き関係者間で情報を共有しながら協議を詰めていきたい。
- 今回の資料は現駅舎をベースにした検討内容である。京王線の移設については関係者間の調整が整った段階で、検討結果をご報告いただければと思う。
- インターアクセス道路がリニア駅付近で止まっているが、交差点混雑を考えると、アリオ方面へ接続する地区間交流軸へつなげたほうがよいのではないかと。また、道路断面イメージにある自転車道について、地区間交流軸の構造は沿道施設に自転車が入りづらい構造であると思う。幹線道路と地区内道路における自転車道について利用に見合った整備を考えてほしい。
- 道路整備については、周辺施設などとあわせて一体的に考えたほうがよい。
- 地区間交流軸の道路断面イメージは幅員 15mでは難しい構成である。まちづくりにおける理念として、自転車をどのように走行させることが望ましいのかを明確にすることが重要である。
- 駐輪場の設置場所にも影響することである。
- 京王線駅舎について、仮に移設が可能となった場合、京王線だけではなく JR 線も移設して現在の JR 線と京王線の交差部に駅をまとめてはどうか。JR 線も相模原駅から高架化されて橋本駅まで来るのであれば、交差部に駅を設けてそのまま相模原駅まで接続できるのではないかと。
- 相模原駅方面からの JR 線の立体交差化については、市の方で検討していると思うが、現在の JR 線と京王線の交差部まで延ばすのは厳しいと認識している。

- JR 線は横浜線だけではなく相模線もあり、横浜線の上を京王線が運行している。技術的に難しいこともあり、昨年度の相模原市の調査において、橋本駅付近の立体交差化は困難であるとの結論が出され、立体交差化は橋本駅の手前までという方向性になったと聞いている。技術面だけではなく、莫大な費用と時間をかけて整備するメリットを考えると現実的ではないと考える。
- 立体交差化は難しいと思うが、現駅舎の機能として検討することはないか。
- 南北を結ぶ自由通路について、現状でも手狭な印象があるが今後まちの発展に伴い、人の流動が増えることが想定される中で、駅舎を改良する部分は出てくる。ホーム位置を変えることは簡単ではないが、現自由通路の拡幅などの検討の可能性はある。
- 橋本駅は南北地域全体でまちづくりを考えるべきである。南北地域をつなぐために地下道を設けることはできないのか。駅舎の地下には基礎などの構造物があり地下道は難しいとのことであったが、JR 線と京王線を交差させない部分（南側）まで駅舎を動かして、JR 線の地下をつなぐ空間をつくってはどうか。
- 駅舎は建物なので地下には基礎や杭などの構造物があるので難しいが、駅舎以外の線路下であればそういった構造物がないので、地下空間をつくるのが不可能ではない。まちづくり全体としてそういった通路の必要性や設置場所などを十分検討していただきたい。
- 南北をつなぐ自動車の主要道路としては、現在のやすらぎの道立体を考えている。駅直近では歩行者における南北の回遊を想定しており、自動車は駅周辺においてネットワークを形成させる考えである。
- JR 線の連続立体交差化について説明いただきたい。
- JR 横浜線の連続立体交差化は矢部駅から東橋本大山線までの 3.7 km を対象に検討を行っている。基本計画では、矢部駅から国道 16 号の橋本立体までの約 5 km を対象にしていたが、昨年度調査において、橋本駅周辺は高架に京王線が走っており、地下にリニア建設が予定されていることから、立体化の建築条件をクリアするためには、高架化も地下化も相当な高低差になることが判明した。自動車の南北回遊性などは今後のまちづくりにおいて、中長期的な視点で検討を行っていく方針である。
- 在来線駅とリニア駅の乗換えイメージや駅前空間のイメージについて、具体化されている内容を 3D データで見ることはできないのか。より具体的にイメージしやすい資料のほうが、それぞれのイメージを共有しやすいと思う。
- 準備を行っている段階である。
- 計画案が決まらなると難しい部分もあるが、立体で見ることができればイメージしやすい。そのためには、もう少し検討内容を詰めなければいけない。
- 具体化されてきている内容もあるため、できるだけ早く提示できればと考えて

いる。

- ものづくり産業交流ゾーンにおける機能は、産業振興の観点からも複合都市機能ゾーンと連携することで効果が発揮できるものとする。ゾーン間の連携を詰めていただきたい。
- 駅前空間だけではなく、他のゾーンの検討状況はどうか。また、一般車を道路上で処理することについて、駅と反対側の道路に駐停車する場合は道路を渡らなければならないことになるので、その対応策も必要。金沢駅は新幹線が開通して交通量が3～4倍に増えた。駅に入る車と通過する車をうまく処理することができず、駅前の混雑を招いている状況である。駅に行く人と行かない人をスムーズに処理するためにも一部を一方通行にするなど、交差しないネットワークを考えてもいいのではないか。そのあたりを考慮して交通広場の機能配置を検討するべきである。
- 駅前広場の検討は精度を上げて欲しい。今回は自動車や自転車の現状を整理した内容であったが、今後の開発ポテンシャルを見極めて、数量的な根拠を詰めていただきたい。最後には模型やVRなどの3Dデータで全体を把握できればと思う。
- 来年1月の全体委員会の前に、今年中にも橋本と相模原で意見交換する場を設けたほうがいいのではないか。
- 学識経験者だけでも、双方の会議に出席して両地区の調整を図ることも考えられる。これからも新たな動きには柔軟に対応していきたい。

以 上

第5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		山崎 和正 相模原商工会議所理事兼事務局長	出席
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 (代理：横山氏)
17		牧野 末次 神奈川県相模原北警察署交通課長	出席

◎：委員長 ○：副委員長