

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 6 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駅周辺まちづくり課 電話 042-707-7047 (直通)		
開催日時		平成 27 年 8 月 25 日 (火) 19 時 00 分～21 時 10 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、リニア駅周辺まちづくり課長、 リニア駅周辺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	6 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 5 回橋本小委員会における主な意見について (2) 土地利用について (3) 駅前空間について (4) 景観形成について (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

事務局から資料説明後、質疑応答を行った。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)

□ 前回の委員会で定量的な検討を詰めるべきとの意見があった。都市基盤整備において必要な数値の算出イメージを示している。今回は具体的な事例を参考にしながら目指すべき都市のイメージについてご意見を伺いたい。これらの事例と橋本駅南口の開発エリアのスケール感を確認したい。南口エリアの面積はどのくらいか。

● 約 15ha (1ha=10,000 m²) である。

□ 事例で挙げているのは、武蔵小杉地区で約 23.6ha、二子玉川地区で約 12.1ha、汐留地区は約 30.7ha であるので、二子玉川地区が規模感としては橋本のイメージに近い。用途構成としては、事務局は業務系を中心とした土地利用を目指したいとのことである。容積率の幅は 400%から 800%が示されている。容積率や用途構成などの土地利用の枠組みが決まれば開発交通量や交通広場、自由通路の規模が決まってくる。本検討においては、どこまでのパターンを検討するのか。

● まずは土地利用の方向性を見極めた上で、定量的な検討へと進みたい。

□ 居住・郊外型、業務・都心型、バランス型などのイメージについてご意見をいただき、定量的な検討は次回以降に示されるものと理解する。ある程度土地利用のイメージが固まれば開発交通量などの数値が算出できるものとする。空間イメージとしては、在来線からリニアまでの乗換え距離やシンボル広場、自由通路の幅員のイメージとして挙げている事例を参考にしていきたい。自由通路においては、幅員だけではなく開放感や圧迫感などその空間の印象も重要である。これから開発ボリュームやリニア駅建設などの議論が深まることで、空間が具体化していくこととご理解いただき、資料内容以外のことでも検討すべき事項などがあればご意見を伺いたいと思う。

また、京王線駅の移設検討について、現在の技術的検討状況をご報告いただきたい。

○ 検討内容をご報告する。まず、現駅舎の構造を変えずに改札口を交流・賑わい軸上に平行に動かす検討について、改札口を動かすだけでは乗換距離が変わらないため、あわせてホームの新宿方向に階段を増設することが必要となるが、ホーム上における安全性が確保できないため、不可能という結論になった。橋本駅は始発駅であるため、朝の時間帯は着席を希望するお客様の列が長くでき、降車の

お客様との交錯によりホーム上が混雑する。ホームの新宿方向は主要駅での乗換に便利であるため、乗車待ちの列が長くできるが、駅を出てすぐに分岐器が設置されている関係上、徐々にホーム幅員が狭くなっており、その部分に設ける階段は幅員の狭いものにならざるを得ない。現状の混雑に加え、JR線に乗換えるお客様が多いことを踏まえると、ホーム新宿方向の車両に降車のお客様が集中することも予想され、安全を確保できないとの結論に達した。

次に駅舎を新宿方面へ平行移動する検討について、この場合、駅を出てすぐに設置されている分岐器、シーサスクロッシングの移設が必要になる。この分岐器は原則として直線区間に設置するものであるため、現状の位置からはほとんど動かすことができないという検討結果になった。また、曲線部分を改修して直線区間を少しでも延長出来ないか検討をしたが、JR線との交差部の橋脚は非常に大きな構造物となっており、JR線と道路が交差し、リニアとの交差も計画されている箇所にも近接していることから、工事は現実的ではないと判断した。

分岐器の移設については、曲線部分を超えて北側へ設置することも検討したが、運用上の課題が発生するため、実施できないという結果となっている。分岐器が駅から遠くなった場合のデメリットについては、橋本駅は折り返し駅であるため、前述の分岐器により出発電車と到着電車の線路の切り替えを行っている。分岐器までの距離が長くなると列車の入れ替えに必要な時間も長くなるため、列車の出発、到着時間に影響が出るなど、ダイヤ作成に制約がかかることになり、列車本数や利便性の低下につながる。分岐器を新宿方面へ移動させることは、技術的には可能であるがデメリットの方が大きいと判断した。

改札口を平行移動させること、駅舎を平行移動させることは、技術的に不可能なことではないが、運営面において、安全性や利便性が低下し、デメリットが大きいとの結論である。こういった検証から、交流・賑わい軸上に改札を設置するためには、線路の改良など抜本的な方法が必要と分かったが、改良計画が大規模になるほど、まちづくりに与える影響も大きくなる。駅舎の移設の可能性の検討については引き続き検証が必要となるが、街づくりへの影響が大きくなることを考慮し、関係者間の調整をお願いしたい。

- 事務局としての考えはどうか。
- JR線改札、京王線改札、リニア改札が交流・賑わい軸上に配置されることが望ましいと考えている。改札口やホームの平行移動が難しいとの結論であるが、関係者間において協議を進めていきたい。
- 平行移動は難しいが線路の線形移動を検討することになると、まちづくりに影響を及ぼすとのことである。まちづくりに影響するのであれば、事務局が先導して調整を行う必要があると考える。スケジュールとしてはあまり時間がないが、相模原駅周辺地区との全体委員会にも影響することなので、代替案が考えられる

のかなど、早急に関係者間で調整を図るべきである。可能であれば、次回の小委員会において、代替案が考えられるのか、もしくは現位置のままなのか、選択肢を示していただきたい。

今回はまちのイメージについて、空間的な規模感なども踏まえご議論いただきたい。市としては、居住・郊外型、バランス型、業務・都心型のどのパターンを想定しているのか。

- 基本計画において、昼間・交流人口の拡大を図ることとしているので、業務・都心型を目指していきたいと考えている。
- 目指すイメージは業務・都心型であるとのことである。それが橋本地区にふさわしいのか、またその可能性はあるのかなどご意見を伺いたい。
- 駅前空間について、交通広場が在来線駅から遠いがリニア駅に近づける必要性もあると思う。リニア駅付近にあるべき機能と在来線駅付近にあるべき機能があると思う。特に路線バスは在来線駅利用者が利用するものであるが、現計画案では交通広場を利用したくないくらい離れている。
- 交通広場の図は確定したものか。
- 交通広場位置や機能配置などは確定したものではない。インターアクセス道路からの接続性や賑わい形成施設等の配置によって変わるものである。リニア駅、在来線駅に近づける機能については整理している。一般車の送迎場や観光・企業バスの乗降場などもあわせて検討を深めていく。
- 交通広場の形状が描かれているが、規模は決まっていないと認識している。交通広場の機能配置については在来線駅利用者の利便性を考えて検討してほしい。
- 一般車の送迎は道路上で行うことになっているが、道路体系を見ると一般車の送迎を行う道路は、国道16号からアリオや相模原方面へ抜ける幹線道路的な役割になると思われる。そうすると通過交通が多くなるのではないか。
- 通過交通は除きたいが、広域アクセスも考える必要がある。メインの幹線道路はインターアクセス道路を考えているが、一般車と公共交通を分離するという考えに基づき、一般車送迎を道路上に仮置きしている。タクシーや路線バスの乗降場とあわせて引き続き議論を重ねていきたい。
- 一般車の乗降は道路上で行うことになるのか。
- 路側帯などのスペースを活用することを考えている。
- 交通量なども関係することから、数値を把握したうえでパターンを検討していただきたい。
- 現在の駅周辺地区は、事例で挙げられている3つの地区のどれに当てはまるのか。
- 現状は居住・郊外型に近いと思われる。
- 優先的に土地利用を図るエリア内の現状はどのような構成になるのか。

- ほとんどが相原高校の用地になるので、円グラフで表すとその他の要素が大きくなる。
- 相原高校の用地が大半を占めるので、大規模用地を土地利用転換して業務系を集積させてはどうかという考えである。
- リニア駅地上部において荷重制限があるとのことだが、JR 東海としてはリニア地上部における大規模開発は考えていないため、地上部及び地下1階部分については地元での活用をお願いしている。リニア駅完成まで土地利用ができないエリアとして示されている範囲は、リニア駅工事のために必要となるスペースであるが、決まったものではなく概ねこのくらい土地が必要になると理解していただきたい。地上部に設ける出入口については、まちづくりと調整していく中で柔軟に対応していく考えである。また、今回の議論において、目指すべき都市のイメージとして考えるべきなのは、橋本駅は新幹線駅であるということである。事例で挙げている都市は新幹線駅ではなく、県の位置づけも北の玄関口としていることから、広域交通の拠点であることを認識しつつ、交通施設の用地を除いたエリアでの用途構成を検討してはどうか。
- 用途構成は、どの位の面積の土地を対象にしているのか。
- リニア駅施設用地などを除き、3つのゾーン（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）の合計で約7haのエリアでの用途構成を検討している。
- 駅前空間について、交通広場などを立体的に整備することも検討するべきではないかと感じている。また、リニア開業は南口地区だけではなく北口地区にも影響するものである。北口との連携とあわせて南北地域を一体的に検討するべきである。
- 選択肢として立体化があるということを確認してはどうか。また、南北の連携について、鉄道事業者のご意見を伺いたい。
- 北口の交通広場については議論を行っていない。南口の交通広場の現計画案では、将来の乗降客数などの需要を考えると規模が小さい印象である。交通広場で課題となるのが、バス、タクシー、一般車の棲み分けであり、うまく配置しないと駅前が混雑する。また、バスの起終点となる交通広場は、ダイヤ調整などの待機によりバスの駐車場のようになってしまう。駅周辺にバスの待機機能を設けるなど、駅前の交通処理がスムーズになるような検討をお願いしたい。
- 交通広場の機能配置は複数パターンを考える必要があると感じる。規模についてはどのくらいを想定しているのか。
- 具体的な規模は算出していないが、次回以降で提示できればと考えている。
- 産業振興に資するまちづくりとして業務・都心型を目指していただきたいと思う。資料にある交通広場の面積は現状と比較するとどのくらいか。

- これから詳細に検討していく。
- 広域交通という視点では、相当の面積が必要になると感じる。企業バスについて、現在も駅前での従業員の乗降を見かけるが、駅前における企業バスの規制はあるのか。
- 北口も南口も周辺の道路上で従業員の乗降を行っているのが現状である。企業バス・観光バスの乗降場については、企業バスは朝、夕、観光バスは主に昼間の利用であることから、同じエリア内における共存は可能であると考ええる。橋本駅の周辺は、工業地帯であるので、企業誘致等の産業振興の観点からも企業バスに関する検討は重要であると認識している。
- リニア開業に伴い、相模原駅や南橋本駅などの近隣の駅を利用している企業バスが、橋本駅を利用することになる可能性もある。現在橋本駅を利用している企業だけではなく、将来の可能性も踏まえた規模が必要になるのではないかと。
北口との連携については、交流・賑わい軸につながるネットワークが北口へも波及すべきであると感じている。
- 北口地区へも配慮した絵を描くべきとのご意見である。また、観光バス、企業バスについては、将来需要を見込んだ検討も必要かもしれない。
- 交通広場に入るバスはインターアクセス道路を使うとのことであったが、国道16号の渋滞改善の必要性からも、既存路線を使ったほうが良い路線、新規路線を使ったほうが良い路線などが区分されると思う。交通広場の立体化も計画の一つとしてあってもいいのではないかと。バス利用者は子どもから高齢者まで様々であるので、高低差や移動距離などバリアフリーに配慮した配置計画をお願いしたい。また、路線バスの停留所を交通広場とは別に在来線の改札口付近に設けることも、公共交通の利便性向上につながる考えであると思う。
- 都市基盤整備の規模について、さがみ縦貫道路のインターチェンジが近いという視点も持つべきである。リニア中央新幹線は従来の新幹線とは高速性の面からかなり性質が異なるものである。イメージとしては空港利用に近いと考える。高速道路ネットワークを使ってリニアを利用する需要は出てくるので、通常交通広場とは違った機能が必要になることを踏まえて検討してほしい。
県としては、橋本駅周辺地区を全国との交流窓口となる北のゲートとして位置付けている。これまで議論を重ねてきた導入機能をみても、居住・郊外型都市ではなく業務・都心型に近いイメージであると感じる。今後、開発事業者が入ってきた段階で、事業性などの見極めをし、北のゲートとしての役割が担えるようなエリアにしていただきたい。そのためには、高度利用が必要になってくると思われるが、周辺に配慮した土地利用の検討も重要になってくる。
駅前空間における防災機能の確保とあるが、現在の橋本駅の乗降者数はすでにターミナル機能を有しており、将来のリニア開業による需要を踏まえると、さら

に乗降客数は増加する。そのようなターミナル駅においては、災害時の帰宅困難者対策が重要になってくる。駅もしくは駅前空間において、帰宅困難者に対応できるようなスペースを確保することも重要である。

○ 今回の計画は京王線駅が現状のままでの計画案であるが、県の北のゲートとしての役割や路線バスターミナルの設置などは、このままの計画案で実現できるのか疑問である。ポイントとなるのは京王線駅の移設について代替案が考えられるのかどうかであると思うが、それによって交通広場の位置、形状も変わってくるのではないかと。

□ 駅舎の代替案については検討の可能性の幅にもよると思うが、駅の移設が考えられるのであれば交通広場の形状などは変わるべきであり、仮に代替案がないのであればこのままの計画となるので、現計画案に対する議論も深める必要はある。一方で、代替案に対する対応も必要になってくるので、事務局には柔軟な対応をお願いしたい。

○ 都市のイメージとして業務・都心型を目指していただきたいと思う。中長距離バスについても観光の観点からは重要な機能であることを認識して検討を行ってほしい。交流・賑わい軸における移動については、距離を感じさせない工夫をお願いしたい。

○ 景観については、機能もあわせてデザインするものだと思う。景観計画における基本目標と目指すべき都市の方向性がずれていると感じている。現段階から景観を意識した統一感のあるまちづくりを進めるべきではないか。相模原市のイメージ、継承すべき魅力などを次回示してほしい。

□ みどり憩いのゾーンのイメージを深堀する必要があるかもしれない。

■ 交通体系としては、インターアクセス道路からダイレクトに交通広場に接続できるので、公共性の高いデザインであると思う。土地利用が具体化されていく中で修正が必要になるのかもしれないが、現段階においては、計画の大枠について合意を取って次に進めたほうがいい。そうしないと議論が戻ってしまうので、段階的に議論を深めていくべきである。

バスと一般車の配置については、現計画には少し疑問がある。インターアクセス道路の東西軸は、公共性において重要であることは認識している。南北を通る道路も重要な空間であるが、その道路上で一般車の送迎を行うのは現実的ではないように思う。技術的な面からも歩行者の安全性を確保することが難しいのではないかと。送迎スペースのために現道から拡幅した計画になっていると思うが、この道路についての議論はまだ十分ではないと感じている。また、バスの乗降場を在来線駅の近くに配置し、公共交通の利便性を向上させることは優先事項である。

■ リニア開業時と将来形を想定して段階的に整備していくことが重要である。拡

張性のある地区ではないので、ある程度将来に余裕を持った設計が必要であると思う。

北口と南口の連携について、現在の自由通路は現状で許容を超えていると感じているので、将来の南口の開発を踏まえると、現在の幅員の6.5mではもたない。幅員は15mくらいにするなど自由通路の大規模改修が必要になると考える。北口と南口が相互に連携できる流れを検討してほしい。北口駅前には1階部分に自然光が入りにくい構造になっており、メンテナンスも行き届いていない。整備後のメンテナンスも考慮した設計をお願いしたい。

都市のイメージとして業務・都市型を目指すのはいいと思うが、事例として挙げている汐留も二子玉川も歴史や文化を積み重ねて今の都市を形成している。業務・都市型といってもどういった業務がいいのかなど、橋本地区のカラーを打ち出さないと都市として発展しにくくなってしまう。また、武蔵小杉地区を居住・郊外型としているが、大規模な工業用地が横須賀線武蔵小杉駅とJR向河原駅の間にある。大規模な工業用地の中心を開発することで東急武蔵小杉駅周辺地区との連携性が高まった。橋本地区と相模原地区の間の土地利用について参考にできると感じる。

- 相原高校用地の開発だけではなく、周辺を含めた広域的、長期的な視点でのまちづくりを検討する必要もある。

土地利用に関しては、業務系を目指すことで概ね賛同いただいたと理解している。また、どこまで将来を見込んだ検討とすべきかなどを見極めることが重要である。

今回は定量的検討に向けた考え方を整理したので、次回において検討結果を示していただければと思う。交通広場の配置については、複数パターンを示しながら整理していきたい。京王線駅の移設についても、代替案が考えられるのであれば、それに合わせた土地利用を検討していくこととする。

以上

第6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	欠席
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 (代理：磯嶋氏)
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 (代理：明石氏)
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		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