

会 議 録

会議名 (審議会等名)	第 3 回相模原市広域交流拠点基本計画検討委員会			
事務局 (担当課)	都市建設局広域交流拠点推進担当 電話 042-707-7047 (直通)			
開催日時	平成 2 5 年 3 月 6 日 (水) 1 8 時 0 0 分 ~ 2 0 時 0 0 分			
開催場所	橋本公民館			
出席者	委員等	1 5 名、オブザーバー 1 名 (別紙のとおり)		
	事務局	7 名 (都市建設局参事、都市計画課長、交通政策課長、都市整備課長、土木部参事、産業雇用政策課長、商業観光課長)		
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	<p>1 あいさつ</p> <p>2 議題</p> <p>(1) 広域交流拠点基本計画 検討の進め方について</p> <p>(2) 広域交流拠点の形成について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リニア中央新幹線整備に関するこれまでの取組状況 ・ 第 2 回検討委員会のまとめ ・ 広域交流拠点としての導入機能の方向性 ・ 広域交流拠点形成の事例 (投影スライド資料にて説明) ・ 広域交流拠点の形成に向けて <p>3 その他</p>			

審 議 経 過

出席委員数が定足数に達していることを確認後、議事に入った。

主な内容は次のとおり。(は会長、 は委員、 は事務局、 はオブザーバーの発言)

(1) 広域交流拠点基本計画 検討の進め方について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。主な発言は次のとおり。

リニアの駅位置の公表は、だいたい何月か決まっているのか。

まだ正式に決まってはいない、秋以降と聞いている。

県としては橋本周辺に駅を要望している事実はあるが、今年の秋ごろに、環境影響評価、アセスメントの準備書等が出てこないとな具体的な位置は正確に言えない状況にある。それに先んじて、どんな機能を相模原、橋本に入れてくるべきかを中心に、今日はご議論して頂きたい。

この委員会では橋本駅南口の相原高校、駅周辺を前提とした中で議論していかないと、計画づくり、とりまとめに時間が掛かるのではないかと。

全体の流れに関しては、状況に合わせて柔軟に構えたいが、現段階では明確に駅の位置が言えない中で、機能の議論を少し整理しながらやっていく方がよい。

(2) 広域交流拠点の形成について

事務局から説明した後、意見交換等を行った。主な発言は次のとおり。

広域交流拠点としての導入機能について相模原と橋本の振り分けなどを中心にぜひご議論、ご意見をいただきたい。

市としては、機能についての議論の後はどういったことを考えているか。

今回はあくまでも機能で、今後は土地利用等も含めてそこにどうはめ込んでいくかといった議論になってくると思っている。

まだ定性的、定量的な議論ではないが、今日の議論を踏まえて、規模についての議論などを次の段階でやっていけばいい。

機能の議論する前に、相模原市として、駅の位置づけ、例えば橋本と相模原の結節をどうするか、横浜線を使って地上でやるのか、どうやって便利に移動できるかなどについて、絵を描いていかないとJR東海に対して意見も言えないのではないかと。

道路ネットワークや土地利用の計画から紐解いていきたいと考えている。

相模原のほうには公的なものがあるが、橋本駅のほうは民間の活動を蓄積するようなイメージを持っているが、これでいいのかという点と、今後はそのつなが

り、そのボリューム感なども検討を重ねていく必要がある。

名古屋の航空宇宙産業クラスターへというのは、将来像。あるいは川崎、横浜も重工業から情報系の産業集積地に転換する方法としての将来像。ところが品川のヘッドクォーターは、実際すでに品川地区はヘッドクォーターの有力拠点として動いている。そういう意味では、この特区はそっちの方向へ行きたいものと、現状そうになっているものが混在している。その中で、相模原の位置づけが、現状なのか、それとも将来をベースに考えるのかとでは違うところがある。

それから、相模原のロボット特区としての競争力が、まだまだ低い感じがある。そのへんのバランスをうまく考えていかなければいけない。

さらに、現在、都心部の空き地がどんどん増えていく方向にあって、経済状況そのものも中心部に回帰しようとしている中で、広域交流拠点は産業規模として拡大していく方向を考えている。どういうものが外へ拡大していくのかを念頭に置く必要がある。相模原ってこうだ、だからここに新幹線の駅も置く、あるいは越境の拠点になり、進出してくる企業もあるというような展開、ロジックを考えないといけない。

導入機能の方向性の中で、相模原を行政、広域の防災拠点と行政施設、そのほかにスポーツなどの交流施設という位置づけをしているが、スポーツという部分は、どちらかという共同使用区域の活用ではないか。

今の段階でこのような機能を基地返還地のところで固定してしまうのは、将来的な交流拠点のあり方として正しいのか。

橋本、相模原間の接点をどうするかなどの議論がされるべきだと思う。

ロボット特区とはどういうものか。

ロボットをテーマとした特区。介護医療系、災害対策系、高齢者の生活支援の3つがあり、相模原については災害対策系のロボット特区に指定されている。特区の中身は、主に法に関する規制緩和ということだが、認可が下りたばかりで今後、国との交渉、市町村との連携が始まるというところである。

今の橋本の駅前広場は、北と南でそれぞれどのくらいあるのか。

北口が約 5000 m²、南口が 7000 m²くらいである。

予算的なものが気になるが、JR 東海は中間駅の建設費用も全額自己負担すると表明しているが、駅というのはどこか。

JR 東海的全額自己負担というのは、線路の部分と駅である。駅については、3層構造の地下駅が想定されており、地下の3階がホーム、地下の2階が改札。地下の空いたスペースは自治体のほうで使っていただきたいというのが、JR 東海の要望である。つまり、JR 東海が作るのはホーム、改札という必要最低限の駅というイメージ。

国への予算請求はどう考えているのか。

駅前広場については、補助金が出るのか。

一般的に、駅前広場は都市計画で決定して、国の補助金等を頂く中で整備をする。補助金は何割か出て、残りは地方自治体の負担になる。

駅はどれくらいの長さになるのか。

ホーム自体は400メートルくらいだが、開削など整備をしていくとおおむね1キロくらいが工事の範囲と考えている。

幅はどのくらいか。

整備自体は、幅は最大50メートル。

まちづくりの中でその地下空間をどうやって位置づけるのか。相模原と橋本との関係をどうやってこの中で整備するのかというのは、JR東海とは別に、相模原市としての考え方をそろそろまとめて、絵を描く時期ではないか。

JR相模原駅との連携、橋本駅との関係、駅広の関係を議論して、秋に正式な駅の発表だとすると少し忙しい部分があるので、ある程度橋本駅の南口を前提とした中でものを議論していったほうがいい。

ほかの鉄道との乗り換え、圏央道や高速道路とのつなぎも考えなければいけない。さらには駅に来るお客のパーキングなども含めて配置をしなければいけないとなると、当然、現駅の近くのほうが便利だというのは間違いない。その辺も含めて、今後考えるべきことをいくつか皆さんからご指摘いただくと、それを含めた絵が次回以降少しずつ出てくるかと思っている。

橋本の駅前には、ミウヰ、サティ、あるいは南口のほうはアリオ、それから緑区役所。そこら辺の計画はどうなっているのか。新しく作ったものをまた壊すようなことにはしないほうがいい。

駅前広場について、新横浜が2ヘクタールというのも真剣に考えるとかなり狭い。それも通過点的な考え方で動いている。広域交流としたときに、新しい新幹線の駅をどういう位置づけにするとか、面的な部分、重層構造などいろいろな考え方があって、そういう可能性を含めて、たたき台を作ってほしい。

長距離バスや高速バスの乗り換えを含めないとリニアの駅としての利便性が出てこない。乗降客が予想以上に多くぐちゃぐちゃになっても困るが、誇大に予想してリッチな空間をつくりすぎるのも困る。すぐに数字が出てくるわけではないと思うが、ある程度の量をうまく見込み、よく設定したうえで組んでいく必要がある。

県のほうで推計はどういう背景か。

リニア中央新幹線ができた場合にどのくらいの乗降客が望めるのかというパターンで、1つは名古屋 - 品川間の開業の時点、次に大阪まで行った時点という中で、停車本数も含めて、名古屋の場合1時間に1本なのか3本なのか、大阪のときには、1本、3本といった前提で推計をしたところ、1370万人という数字が

出てきている。この数字は一番停車本数が多く停まった場合、橋本だと1時間8本中に5本という想定で推計した数値で、県としては多くの電車が停まって欲しいと事業主体のJR東海に要望している状況である。

推計上の端末交通はどうなっているのか。

推計上はすべてバスではなく、全国的にどういう動きをするのかという中で設定をしているので、どういった手段で来るかまでは分からない。

需要予想するとき、鉄道利用は考えているが、バスのような、現在ない交通手段は前提としない。1000万のオーダーを考えると、戦略的にターミナルを作っていくという考え方はあるが、都市間のバスがやっていけるか厳しい。

もともと相模原、橋本に来ているバスをもっと使いやすくしながら展開していくことは当然すべきであり、それなりのバス停は必要となるが、都市間の場合はどこまで精緻な分析をやるかだが、そんなに甘くないと直観的に認識する。

公共交通機関のネットワークをもう少し充実したらいいのではないかと提案だが、事業者の意見を聞かせてほしい。

JRは、橋本駅でお客様が多くなれば、当然よりいいものにしていかなければいけないと考えている。乗降客がどれくらい増えるのか、まちづくりの「既存の強みを生かしながら環境の変化に臨むまちづくりをしていく」というところが果たして本当に橋本や相模原の魅力が増して、日本全国、世界から橋本を目指して来てくれるのか疑問がある。橋本で降りるための目玉となるようなまちづくり、例えば、新横浜はスタジアム、アリーナがあり、全国各地、世界からも来ているからこそ、JR東海も全線停車の戦略を取ったと思う。今までのまちづくりの延長上では、仮定でしか乗降客は来ない、そこにどれだけプラスアルファをするかによって、JRや京王の橋本駅も大きく変わらなければいけなく、そういうふうな発展していくのではないかと考えている。

京王電鉄の橋本駅は相模原線の終点駅で、橋本駅周辺にリニアが来ることになると、どのくらいの乗降客が京王線を利用するのかが非常に大きなポイント、それがどのくらいのキャパになるのか、もしかすると現状の駅施設は非常に巨大になることもあるかもしれない。現状のところ非常に見えづらいところもあるので、何とも言いづらい。

鉄道は昔から、新宿なら新宿と反対側にある種の集約、人が集まるような施設があると、逆方向のお客さんも増えていいという。そういう戦略を考えていって欲しい。このインパクトを受けて、このまちはどう変わっていくのか、変わり方についてもかなり意図を持ってやる必要がある。少なくとも現駅は変わらないのは間違いないので、現駅に対する乗り換えの利便性は高めなければいけない。それを前提にしながら、土地利用の今後の可能性を見定めながら、準備を十分しておく必要がある。

相模大野、町田から羽田空港や成田空港のバス運行について、リニアの駅の乗降客数に対してどれくらい需要があるかを見極めないと簡単に進まないと考えている。大きな駐車場が出来たりすると、バスにとっては非常に厳しい環境になるので勘案して欲しい。

一緒になって考えていければいいと思う。

最初はコンパクトにやってだんだん大きくするという段階的な計画を作ったほうが、実現性が高くなるのではないか。それと域内交通、広域的な交通のネットワークを環境面も含めて考えていったほうがいいのではないか。

時間軸を意識しながら考えていく必要がある。

県のグランドデザインでは北のゲートと位置づけられており、寒川の倉見地区である南のゲートを縦軸で結ぶ JR の輸送力の増強に取り組んでいる。こういったことが広域交流拠点の、将来的にはまちづくりの充実につながっていくのではないかと感じている。今後ともこういった導入機能で充実を図っていくことが重要ではないかと考えている。

検討としては基礎的なところを詰めていくことを従前にも増してやっていただきたい。需要予測もどのあたりにリアリティーを求めていくかを戦略的に考えた方がいい。

広域的商業集客施設について資料に記載されているが、どのように位置づけているのかよくわからない。

相模原駅の方は行政的な色合いを強く、橋本駅のほうは民間的な色合いが強いというのが市の提案で、それに対しては直接的に逆じゃないかという意見はあまりなかったので、色合いとしてはそんな感じなのかもしれない。それをいかにして結ぶかということは大変大事だというご意見が多数あった。

少しずつ需要の話为背景にしながら、定量化をする。今日の議論をぜひ少しずつ定量化して、それを空間に落としていくという作業を、次回までにご検討いただきたい。

柔軟に構えて、可能性を残しながら進めていく。そうは言うものの絵はいると思いますから、何か絵を考えていただいて、それを基にもう一度議論させていただくことにしたいと思う。

基礎的な需要予測と交通量の見込みというのが1点と、駅の機能等、加えて、土地利用、施設例を次回 JR 東海の駅位置公表前にこの委員会に提示させて頂きたい。

かたちを考えるうえでは、制約条件、周辺の持っている空間的な条件をよく分析して頂いて、その可能性を埋めていくような絵を描いて頂ければと思う。

主要な候補地は、やはり相原高校、そうだとすれば教育の場なのですごく気になる。

たたき台を作るということで、南口ベースで絵面を作ってお出しすることによってよろしいですか。

皆さんの議論はもう南側。北側はあまり壊すわけにもいけないので、よろしいです。南側をベースに駅の周辺で施設を考え、土地利用転換の可能性を考え、今ある既存の現地空間を見渡して、収められるかどうかを少しずつ考えていくということによってやっていく。

少しずつ現実に落としていきたい、県ならびに国、さらには関係する事業者の方もいるので、本当に乗り換えや駅前広場の議論をすると、JR や京王とはかなり密にやらせていただかないと結構難しいので、ご協力を頂きたい。

第3回広域交流拠点基本計画検討委員会 委員出欠席名簿

	区 分	備 考		出欠
1	学識経験者	岸井隆幸	日本大学理工学部教授	出席
2		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
3		飯島泰裕	青山学院大学社会情報学部教授	出席
4	市民等	田所昌訓	相模原市自治会連合会会長	出席
5		座間 進	相模原商工会議所専務理事	出席
6		齋藤邦雄	相模原市観光協会副会長	出席
7		櫻井正友	市民公募委員	出席
8		穴戸和夫	市民公募委員	出席
9		渋谷隆宏	市民公募委員	出席
10	公共交通事業者	伊藤喜彦	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長	出席
11		小柳 淳	小田急電鉄株式会社交通企画部長	欠席
12		高山恒明	京王電鉄株式会社計画管理部長	出席
13		三木健明	神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	代理出席
14	国・県職員	中村正次	国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課長	出席
15		榎本考暁	国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長	欠席
16		野田久義	県商工労働局産業部産業立地課長	欠席
17		青木 崇	県県土整備局環境共生都市部環境共生都市整備課長	代理出席
18		三枝 薫	県県土整備局環境共生都市部交通企画課長	代理出席
19	公安委員会	津村優介	神奈川県警察本部交通部交通規制課長	欠席
	オブザーバー	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課長	代理出席