

会 議 録

会議名 (審議会等名)		第 5 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)		都市建設局まちづくり計画部広域交流拠点推進課 電話 042-707-7047 (直通)		
開催日時		平成 2 5 年 1 0 月 3 1 日 (木) 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 9 名、オブザーバー 1 名 (別紙のとおり)		
	事務局	7 名 (都市建設局まちづくり計画部広域交流拠点推進担当部長、 広域交流拠点推進課長、広域交流拠点推進課担当課長、 都市計画課長、交通政策課長、 環境経済局産業政策課長、商業観光課長)		
公開の可否		可	不可	一部不可
公開不可・一部不可の場合は、その理由		傍聴者数	0 人	
会議次第		1 あいさつ 2 議題 (1) 要綱改正 (案) について (2) 広域交流拠点基本計画 検討の進め方について (3) 広域交流拠点基本計画の構成案について 3 その他		

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) 要綱改正(案)について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

防災分野の専門家として学識経験者が、関係行政機関として相模原警察署、北警察署が加わったが、防災という観点では現場の消防署も必要ではないか。

前回委員会において防災の視点も重要との意見をいただいた。まず学識経験者に加わっていただき、議論の中で現場レベルでの話も必要ということになれば検討したい。

必要があれば加わっていただくということでご理解いただきたい。

(2) 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。

本委員会の位置づけということについて何かご意見、ご質問は。

(特にないため、広域交流拠点基本計画構成案の説明に入る)

(3) 広域交流拠点基本計画の構成案について

事務局から説明した後、意見交換等を行った。主な発言は下記のとおり。

防災の専門的な立場から中林委員より広域防災についてご説明いただきたい。

広域防災拠点の観点から資料を説明する。将来的に相模総合補給廠の全面返還が想定されている中、この膨大な都市空間を災害時にどう活用するかといった視点から災害規模によって3つのレベルでの拠点が必要ではないかと考える。

その1つとして基幹的広域防災拠点がある。これは首都直下型地震や南海トラフ地震等の大規模災害が発生した場合の拠点となる。現在、首相官邸のバックアップ拠点としては、立川広域防災基地が位置づけられており、9都県市の空間的に中心にくる有明の丘が現地のヘッドクォーター的で、海上及び陸上からの物資の供給センターとして東扇島が設置されている。その中で相模原市は、国道16号や圏央道を活用した物資支援が行えるというのが拠点となりうる大きな要素となる。県市を越えた拠点となる広域防災拠点は、東京都、神奈川県が被災した際に国道16号や圏央道を活用し、被災地への物資等支援のための内陸拠点となる。また市レベルでは地域防災拠点として市内の中心的役割を担う。ただ、災害はいつ起こるかわからないので、防災機能を併せ持つまちづくりの拠点として、平常時と災害時における将来的な空間配置計画をイメージしておく必要がある。災害が起きた場合、市役所が災害対策本部となるが、災害医療、

物資供給等の災害支援センターとして核となる施設を今回返還予定地に配置し、相模原市の新しい防災施策の展開を広げてはどうかと考える。

相模総合補給廠跡地の空間イメージを具体的にご説明いただいた。本日で基本計画の骨格を決め、次回以降はその文章化を進める。個別の中身についてもご意見をいただきたい。

橋本・相模原の連携は、道路ネットワークだけではなく地下空間も含めた広域的に捉えた絵を描く必要がある。地上だけの連携で本当の連携が取れるのか疑問である。小田急多摩線の延伸計画が実現すればその可能性はもっとあると思う。費用等の問題はあるが、可能性のあることは計画の中に書き込んでおく必要があるのではないか。

今のご意見を具体的に伺いたい。

地下道で結ぶとか地下街を形成するとか。橋本・相模原駅間は3kmないので、例えば、JR 横浜線の地下空間利用など。橋本・相模原駅間においてシャトルバスを通すなどもあると思う。

橋本・相模原駅間の歩行者ネットワークということだが、今回は道路ネットワークにおける公共交通ネットワークを提案している。地下空間でのネットワークは、地下という閉鎖的空間での安全面や費用面等様々な課題がある。

その中で、橋本・相模原駅間においては別に提案している JR 横浜線の連続立体交差事業とあわせて検討していきたい。

3kmの地下街というのは直感的にはない。もう少しコンパクトであればあり得るのかもしれないが、3kmというのは考えづらい。

現状では地上での様々な障害物を懸念されていると理解する。先ほどの事務局の説明では、鉄道高架も検討しているということだが、これについて説明をいただきたい。

まちづくりにおける様々な課題の中で JR 横浜線による南北の分断があり、その対応策として連続立体交差事業を提案している。連続立体交差事業によって南北間の連携を図りたい。

鉄道を立体化し、平面部分に道路がつくれるのか。

平面の道路が通ったとしても道路を横断するといった課題が出てくる。そういった課題も含めて検討していきたい。

この連続立体交差事業の提案は、各関係機関において調整しているのか。

検討を始めた段階であり、基本計画の検討の中で将来必要ではないかと提案している。内部の検討熟度を上げてから関係機関と調整したい。

今年度の最終的な報告書はどのようなものをイメージしているのか。

最終的な実現性の検討まで至っていない部分もある。関係機関との調整も残っているので確定的な内容で基本計画への位置づけは難しい。今後の検討に

つなげる形で基本計画では位置づけたい。

先ほどの意見のような具体的な話は次の段階で考え、今年の報告書は基本的な方針を示すということと理解する。

連続立体交差事業という大きな風呂敷を広げる割にはその動機となる南北の連携という絵が弱い印象である。相模総合補給廠の一部返還の絵はあるが、これが橋本と相模原をつなげた連続立体交差事業という話にまで広げるには弱い。南北の連携強化ということでは、相模原部分でいえば連続立体交差事業だけが答えではないような気がする。デッキレベルで自由通路を設けて南北間の回遊性を高めることも1つ。手法として連続立体交差事業に絞り込むのではなくもう少し柔軟性を持ってもいいのではないか。

基本的な考え方をより具体化するための空間計画はいくつか答えがあるのではないかということだが、それは今後詰めていくということではないか。

今後検討する。

連続立体交差と書いてあるから混乱するが、イメージとしては同じ平面に鉄道と道路があるわけにはいかないの、その仕分けをしながら相模総合補給廠と既成市街地をうまくつなげていくということ。

相模原駅周辺地区は JR 横浜線と相模総合補給廠による南北の分断が生じている。その中で 15ha の一部返還が決まり 35ha が共同使用。将来的な相模総合補給廠の全面返還を見据えてこの提案を行っていききたい。

具体的な空間の絵はもう一段先の段階。考え方をつなぐということでそれを具体化する方策については引き続き検討していただきたい。

相模原駅周辺地区にとっては連続立体交差事業についても、将来的に相模総合補給廠跡地が日常どういった使い方をされるかということも重要な位置づけになる。防災的な状況を考えて南北をつなぐ軸ということも重要な要素であり、国道 16 号、圏央道、町田街道は緊急時の物資運搬道路になる。現状ではこの間の JR 横浜線と相模総合補給廠が分断要素となっているが、相模総合補給廠が返還された時点で南北方向の軸組が大きくなる。連続立体交差事業は災害時を考えても重要である。また、南北の連携は橋本も相模原も同じで、橋本は北側に駅前広場があり今後は新しく南口にもできる。橋本駅周辺地区は京王線も入っているの、JR を上げるのが難しいとなると、先ほどの意見のように、リニア駅も地下空間なので、その地下空間を使って南北を回遊させるのも1つの方法としてあるのではないか。

橋本のリニア駅はそもそも地下にあるので、立体的な空間利用をどこかで検討する必要があるのではないかというご意見である。もう一段詰めた具体的な絵を来年度検討していただきたい。

リニア駅の停車本数は1時間に1本と決まったのか。また相原高校については

職業能力開発総合大学校（職業大）跡地へ移転させ、協同病院も職業大跡地へ移転させるといったことを耳にしている。資料に出てこないのは話が決まっていないからか。また車両基地についてはどうなのか。

停車本数についてだが、現時点で決まっているのは準備書にて公表した内容である。今後は駅構造等を検討していくが、何本停めるかというのは今決められることではない。開業間際の状況によって決めていきたい。

県としては、橋本駅は交通のポテンシャルが大きいと思うので、ターミナル駅としての停車本数を県の期成同盟会として要望している。

リニア駅位置の公表を受け、相原高校は職業大跡地への移転を予定している。県の総合計画の中でも県内誘致は県全体の活性化につなげていくという位置づけであり、相模原市とともに県内誘致駅を橋本駅周辺に決めたいという誘致活動をし、駅位置決定に備えて、移転候補地も選定してきている。

車両基地については準備書の中で説明されているとおりである。本委員会は広域交流拠点基本計画にあたっての検討委員会なので、橋本駅周辺地区と相模原駅周辺地区を一体としたエリアの中での検討となっている。車両基地についてはJR東海が地域で説明会を行い、意見を聞いている。

トンネル工事の残土処理はどうするのか。

今回大半がトンネルということで、かなりの量の発生土が出ると予想されている。第一の考えでは、JR東海が活用するという事になっているが、まかないきれないところは地元と相談し公共的な活用を考えたい。

基本計画については、将来の可能性を幅広く捉えて位置づけていくという考え方で策定していくつもりである。

先日駅位置が公表されたのを受けて、これから職業大跡地などの具体の用地等の調整に入ると思う。そういった話がうまくまとまればこの中に入れる、はっきりしなければこの中には入れないということだが、将来的な可能性として考えられるのであれば、それを考えた対応をこの中で取っておきたい。今回の絵は職業大跡地まで出ていないので、検討の進捗に応じて反映してはどうか。重要な要素であり、具体的に整備計画の中で進めていくまでには決めなければならない。

現在相模大野ではBRT推進会議を行っている。バス専用道ということで利便性を高めようとしているが、ある程度街並みが形成されているとなかなか議論が進まない。橋本駅のポテンシャルとしては鉄道が3路線、そこにリニアも来るとなると県内外から人が来る。駅前に大きなロータリーをつくって、有効で貴重な土地を交通広場だけが占領してしまうというようなことではなく、例えば公共交通は地下1階や2階でリニア駅、橋本駅、相模原駅、相模総合補給廠等と連携できればいい。

駅前広場については柔軟に考えていただきたいというご意見だと理解した。橋本・相模原間を結ぶ交通は極めて重要。産業振興の視点から地域内のネットワークを整備することが市内全体の経済効果をもたらし、都市力の向上につながると思う。また、橋本・相模原両拠点の整備については、民間活力の導入が組みこまれていくと思われる。民間企業の取組みに関しては事業の採算性を重視するハード面だけではなく、市内企業が潤うようなビジネスチャンスの創出や新たなビジネスモデル、さらには企業間連携等の構築といったソフト面の充実を図るような計画にしていきたい。

相模原市は工業都市として発展してきているが、ハードビジネスよりソフトビジネスのほうが付加価値力は大きい。そういった企業が集積できるまちが必要。また、リニア路線のほとんどが地下ということだが、世界に誇れるリニア超電導という技術の全景がほとんど見えない。そう考えると車両基地のところは全景が見えるところであって、相模原市にとっては1つの観光拠点、もしくは産業力を示す場所になってもいいのではないかと。

リニア駅から全貌が見える車両基地の情報が伝わることも必要かもしれない。車両基地がうまく使えれば魅力が高まる可能性がある。

まず連続立体交差事業について、事業の必要性等は市のほうで検討されていると思うが、連続立体交差事業になった場合、改善面がある反面、事業費等莫大な金額がかかるのも事実。実現可能性などを十分検討し課題等整理したうえで基本計画に反映したほうがいい。また、地下道について、3kmの両駅間を地下で結ぶというのは地上の混雑、集積といった点でもその需要はないと思われる。都内にも地下通路はあるが通常は歩行者の交通量、来街者数等総合的な面を考慮したものになる。橋本の在来線駅とリニア駅間の距離は200～300mということなので、リニアの新しい用地活用や産業を見据えた相模原らしい機能の導入等であれば地下空間利用も可能性はあるかと。ただ、両駅間を連続的に地下で結ぶということは無理がある。

橋本・相模原を一体的に考えるというものの、それぞれの駅をコアにしたまちづくりの範囲がある。従来計画の熟度が違うと思うが、相模原駅周辺地区というのは市役所等のシビックセンターも含めて町田街道まで含めた区域取りをしている。橋本駅周辺は、南口を中心として楕円が描かれている。今の段階での範囲ということだと思うが、将来的にはリニア駅ができるというインパクトを含めて、広域的な交流拠点としての橋本駅周辺地区を整備する範囲を整理する必要がある。また南口に焦点が当たっているが、南口に新しい顔ができることで北口と連携してより魅力が向上するということになる。そういう形になるなら新横浜に勝てると思う。新横浜は結局片側しかない。リニアが来て競合する相手は新横浜である。今まで八王子の人がJR横浜線で新横浜に行って新幹線に

乗っていたとすると、それを橋本からリニアに乗って西に行く。そういった展開を前提にするとポテンシャルとしてはかなり高い。それを南側だけではなく北側にどうやって導いていけるかということが、産業の新しい展開も含めて重要な意味を持つ。そこで北口を考えたまちづくりの範囲を定める必要がある。相模原駅は相模総合補給廠に焦点が当たるが、防災で考えても現在の市役所を中心とする南側との連携が重要である。JR 横浜線によって南北間を分断している問題は橋本と相模原に共通する課題であると認識する。

相模原地区のまちづくり範囲 660ha は平成 20 年から地域にまちづくり関係の組織ができており、その中で設定したエリアである。一方橋本は地域的な意見は集約できていないので、来年度以降そういった組織を設立し地域の意見を吸い上げてエリアを設定したい。

返還予定地は 15ha のみか。共同使用区域は米軍が使用しているのか。それとも災害時には市民が使えるという理解か。

共同使用区域 35ha については、有事の際には米軍が使用する。平常時における 10ha については公園を整備してスポーツレクリエーションの場として使用する。25ha は憩いのゾーンとしてイベント等の開催の際に利用が可能となる。現在防衛省にて調整中だが、整い次第公園整備に入る予定である。

基本計画の骨格について、他にご意見は。

基本計画の構成案というのがこの会議の本題であって、基本的にはこの内容でいいと思う。連続立体交差事業等いろいろ意見が出たがどの分野までが基本計画の内容というものなのかわからない。また、今回はこのコンテンツを文章化して、その文章でいいのかという議論が始まるということか。

今回は骨子ということで説明している。次回以降は今回提示した絵に解説をつける、今回説明を省略した箇所を補足するといった、計画書スタイルでお出ししたい。

今回は細かい文言の具体的な議論になる。この計画の前提となる市民に理解していただきたいことをわかりやすく入れておくことも必要。

相模原市の理念等について異論はないが、県の都市構造を考えると、橋本は北のゲートであり、これは全国との交流連携の窓口になる。また南のゲートは新幹線新駅を指すが、それをつなぐさがみ連携軸がある。それが1つの県の骨格をなす連携軸であり駅の誘致活動もしてきている。そういったことを考えると首都圏南西部方向を向いたイメージになっている。それはそれでいいが、もともと県全体の活性化に資する県央地域、北のゲートなのでそういった視点もどこかに入れていただきたい。また、県央湘南地域が相模口ボット特区として、県としては力を入れて構想を進めている。その地域の中で橋本周辺（相模原）は重要な交点になる。今後計画をブレイクダウンしていく中でそういった視点

も含めていただきたい。

広域防災については首都圏全体、広域圏等の位置づけがあったが、県もリニアに対するそれぞれの思いを持って県土計画をしているので、それをこの中にも反映させていただきたい。

絵を描くには色使いも重要になってくる。今後の検討等を考えると図の軸の黄色は弱い。

リニア新幹線に関連する空間イメージがようやく見えてきた段階にきた。これを前提として周りをどうやって固めていくのか今後は重要な議論に入っていく。本日までは基本的な考え方について、地域の役割分担や連携の方向性等、必要な議論を重ねてここまで至っている。本来ならばもう一步進んだ議論までいきたいが、時間の関係もありなかなかそうはいかないので、引き続き議論を深めていくということを前提としながら、一旦市民の方に議論の経過を理解していただけるものをつくるということで進めていけたらと思う。また今後 JR 東海による様々な地域での説明会等がされると思うが、まちの方向性が全くみえないのもいけないと思うので、それと並行しながら我々も進んでいく。その時には地域の方の様々な意見も頂くということになると思う。民間の活力を活用するという意見も当然ある。これからますます忙しくなると思うが、これからも協力をお願いしたい。では、今回はブラッシュアップしたものをまとめ、より市民の方にわかりやすいものとした構成としたい。

以 上

第5回 広域交流拠点基本計画検討委員会委員名簿

	区 分	備 考	出欠
1	1 学識経験者	(1)岸井隆幸 日本大学理工学部教授	出席
2		(2)屋井鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授	欠席
3		(3)飯島泰裕 青山学院大学社会情報学部教授	出席
4		(4)市川宏雄 明治大学専門職大学院長 公共政策大学院ガバナンス研究科長	欠席
5		(5)中林一樹 明治大学大学院政治経済学研究科特任教授	出席
6	2 市民等	(1)田所昌訓 相模原市自治会連合会会長	出席
7		(2)座間 進 相模原市商工会議所専務理事	出席
8		(3)齋藤邦雄 相模原市観光協会副代表理事	欠席
9		(4)櫻井正友 市民公募委員	出席
10		(5)穴戸和夫 市民公募委員	出席
11		(6)渋谷隆宏 市民公募委員	出席
12	3 公共交通事業者	(1)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		(2)黒田 聡 小田急電鉄株式会社交通企画部長	代理出席
14		(3)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		(4)三木健明 神奈川中央交通株式会社運輸企画部長	出席
16	4 関係行政機関の職員	(1)田村俊彦 国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課長	出席
17		(2)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	出席
18		(3)野田久義 神奈川県産業労働局産業・エネルギー部産業立地課長	代理出席
19		(4)和田潤一 神奈川県県土整備局都市部環境共生都市課長	出席
20		(5)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
21		(6)瀬崎瑠里 神奈川県警察本部交通部交通規制課長	欠席
22		(7)進士力 神奈川県相模原警察署交通第一課長	代理出席
23		(8)太田剛 神奈川県相模原北警察署交通課長	代理出席
	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部長	出席