

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 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 7 年 1 0 月 9 日 (金) 1 9 時 0 0 分 ~ 2 1 時 0 0 分		
開催場所		市役所本庁舎 第 3 委員会室		
出席者	委員	1 3 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) 前年度までの振り返りと今回の検討テーマ (2) 土地利用検討について (3) 駅前広場空間について (4) 市街地整備について (5) 景観形成について (6) 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。(は委員長、 は副委員長、 は委員、 は事務局の発言)

(1) 前年度までの振り返りと今回の検討テーマ

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

(特に意見なし)

(2) 土地利用検討について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

今回は相模原駅北口地区の土地利用のパターンとして・バランス配置型案・広域交流機能強化型案・広域商業機能強化型案という、具体的な3つの考え方が提示された。これをどう選ぶかについては、例えば導入施設に関して、商業施設の場合は他地域との差別化や、コンベンション機能の場合は、かなり大きいものをつくった場合、アイドルタイムを減らして実施できるのか等の運営方法等と併せて考えていかないといけない等、これからフィージビリティ実現性の面などの様々な検討を踏まえる必要がある。今日はこれまでの議論を踏まえた一つのまとめの発表の場として、ご意見を伺いたい。

広域交流拠点としての相模原駅周辺地区を考えると、広域商業機能強化型の案は、首都圏南西部の広域交流拠点としてのオンリーワナなまちづくりを目指す中で、目的となりにくいのではと感じる。やはり国内外を含めて、より広域から人・物・情報を集めるために、広域交流機能強化型案がよいかと思うが、規模でいうと、いろいろな人のニーズが満たされるバランス配置型案がよいかと思う。相模原には広大な土地があるので、そのメリットを生かして大きなロットでの開発を考えていくべきではないか。

北口と南口のまちをつなぐ軸の考え方は、賑わいをつなぐ意味では、とてもよい。ただし、橋本地区も含めて商業施設の役割分担など、ソフト面も併せて検討していかないといけない。また、オリンピック等を受けて外国人が日本に対して興味を持ってきているので、その迎え入れ方策についても考えていく必要がある。

今回はボリューム感の考え方とともに歩行者等の「軸」の考え方も示されており結構だと思うが、南北の連携という面では、さらに北側の共同使用区域についても、今はスポーツレクリエーションゾーンで難しいかもしれないが、将来的にどうするかを考える時には、横幅が500m以上あるわけなので、その中も一定程度、交通の軸線が入っていかないといけないと思われ、駅北口地区の区画道路が共同使用区域にも伸びていく展開のイメージもあるのかと思う。また、JR線路側近の

部分が現在白地で示されているが、当然この部分は南北との関係上重要な箇所であるので、今後検討願いたい。

線路側近の白地の部分に関しては、連続立体交差事業に伴う駅周辺空間のリノベーションとあわせて、そのあり方を整備計画の中で位置づけていきたいと考えている。

導入施設の計画に関しては、昼間人口を増やし、産業振興を進めていくという意味合いも伴うというようなこと、業務産業支援の機能、また業務効率、行政機能を含めたような中で産業振興に資する計画であってほしいということを願っている。商業施設、コンベンション施設ともに、今後「国際」がキーワードになってくると考えている。そのような観点からも、働く、交流、憩い、楽しむそれぞれに関する機能がバランスよく配置されることが望ましい。また、話題性、シティセールスに繋がるような視点も重要ではないだろうか。

今年度は、具体的な土地利用計画とか容積率の話に踏み込まず、このゾーニングの案を3つ出すところまでという理解でよいか。

まずゾーニングのパターンについて今回3つのメニューを出させていただいた。それと併せて用途地域や建ぺい率、容積率等についても、今後の都市計画決定のこともあるので議論しておく必要がある。それについては後ほど説明させていただくので、今日のゾーニングの話の踏まえて議論いただければと思う。

(3) 駅前広場空間について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

駅前広場の真ん中に幹線道路を貫通させるパターンは、駅前の一番混雑するところに通過交通が来ることになるので、まずいのではないかと。ただ、時間軸があるので、開発の段階にあわせて駅前広場の形状も柔軟に考えていくべきではないかと。

図で示されている駐輪場によって、広場を分断してしまっているのでは。地下に設けるとかではなく、広場内に位置づけるのか。

駐輪場を地下に置くのか、地上に置くのか、あるいは施設の中に置くのかというのは、具体的には決めていないが、相模原では現状も利用率が高い施設であるので、利便性の高い駐輪場を置いていく必要があると考えている。

一箇所に集約させるのではなく、分散してつくることなども考えられるのでは。いずれにせよ、広場空間が駐輪場に支配されてしまうようではよくない。

段階整備はあまりきれいにはいかないと思っているので、現段階では、しっかりと最終形を見据えた検討を行うことが重要と考える。その意味では、幹線道路が中央を貫通しているパターンは、感覚的によくないと思う。道路は広場から少しずらして、そこからロータリーに導入していくような配置はどうだろうか。

駐輪場に関しては、JR 連続立体交差事業に関連し、高架になる場合はその下の空間や、地下になる場合は一定の地上空間など、あまり目立たないところにきれいに収めることを検討していったらどうか。

駅前広場を再編させると同時に、多摩方面から市役所方面への直通のバスが出るとか、空港への直通乗り入れバスを導入させるとか、利便性がより向上するバス路線網の再編も検討してはどうか。

交通処理の面で言うと、幹線が駅前を貫通するパターン 1 が渋滞も緩和でき良いと思っている。渋滞が起これば、バスの定時運行にも支障が出てしまう。交通動線のこととも考慮した上で、まちづくりを考えないといけない。

これは、JR の連続立体交差化が高架になるか地下になるかで影響のある話か。

高架になる場合は、線路下に橋脚が出てくるので、道路上の空間に多少の影響は出ると考えている。

観光振興のことを考えると、駅前広場に観光バスの乗り入れができる空間も必要ではないだろうか。橋本はリニアと鉄道のターミナルであり表玄関となる。そして相模原に交流施設ができれば人が鉄道だけでなく、大型バスに乗っても移動してくるはずである。

パターン 1 の幹線貫通型は、例えば時間帯を決めて、バス専用道路にして、バスが通りやすくしていけるぐらいの車線のみ設けるとか、運用なども含めてやり方は他にもあるのでは。

中間とりまとめまでのプランだと、開発 15ha の真ん中辺りににぎわい広場が位置づけられていたが、今回出てきた駅前広場との兼ね合いをどのように考えていくか。要するに、駅前広場に広場をつくるのか、駅前広場は小さいけど、今回、開発全体の中核に広場をつくるのかという選択がまだあると思う。

今回は駅前広場と北口地区の土地利用をそれぞれ別個で検討しているような出し方をしているが、もう少し引いた目線で全体が俯瞰できる図で整理したほうが一般の方も分かりやすいのかなと思う。今後調整することとする。

広場といっても、その場所や使い方によって様々な機能分担があると思う。その機能分担においては、例えば商業施設の中に川崎のラゾーナのような広場をつくるか、というような選択肢もあるかもしれない。その辺は土地利用とのバランスの中で決めるということかと思う。

交通の流れでいえば、駅前広場の道路は南北に貫通させたほうが良いように思う。上部にペデストリアンデッキなどを設ければ、南北の一体性も出てくると思われるし、そのペデストリアンデッキの上では、憩いの広場やイベントが広域的にできるようにする構想があってもいいのではないか。

また、ゾーニングの設定で、JR 横浜線の連続立体交差化が地下になると、線路跡地も土地利用が可能となるので、全て返還地の範囲でゾーニングの設定をする

のではなく、線路上や線路脇の既存駐輪場のあるエリアなども含めて土地利用を考えていく必要があるのでは。

駅前広場に道路を貫通させるべきか、南北それぞれで止めるべきかについては、今後も大きな議論なわけであるが、いずれにしても南側と北側のアクセス性が高まるというのは明らかであるがその分駅前での通過交通が増えてしまう懸念もある。また、今回の案を見ても、駅前広場の用地としては北側のほうが広く取れるということも明らかである。そこで例えば北側にバスロータリーを設けて、そこには南側からもアクセスが出来る、ただし一般車両は北側に通り抜けは出来ない、というような作り方も考えられなくはない。実際にはフィジカルプランとして美しいかどうかや、土地利用との整合なども考慮する必要があるが、今後色々具体的に検討していく中の応用問題として、このようなことも考えていけばよいのではないかと感じている。

今回提示されている図では、JR横浜線相模原駅の改札等の位置は大体現在と同じと想定して描かれているが、連続立体交差化すると、必ずしもそれに縛られる必要もない。例えば、駅前広場を道路が貫通する案では、どうしても歩行者の広場が狭くなってしまいうように見えるが、駅の改札やホーム位置を少しずらすことが出来れば、もう少し広くすることも考えられる。また小田急多摩線の出口の位置によっては乗り換え動線が長くなるかもしれない。今後の検討に向けて、まずは柔軟にどのような課題があるかを整理しておくことで、今の段階ではよいのではないかと思う。

3つのパターンを比較した33ページについては、JR連続立体交差が高架の場合と地下の場合でも変わるから、曖昧にできるところはそうしておいて、もう少しバリエーションを持った検討ができたほうがよいのではないか。

今回は駅前広場のご意見をいただくために、それに絞った資料の出し方であったが、もう少し引いた目線で、駅前広場を含めた地区全体の方針図を作成する必要があると思うので、検討させてほしい。

駅前広場の配置は、周辺の土地利用との関係性や歩行者動線なども含めて考えていかななくてはいけないと思う。駅の直近にコンベンションが来るのであれば、コンベンションに基づいた広場を、同様に行政が来るのか、商業が来るのか、といった考え方に基づいて駅前広場も考えていくべきだと思う。

(4) 市街地整備について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

開発手法について、街路事業+開発許可、街路事業+土地区画整理事業、全て土地区画整理事業の3つの例が挙げられているが、まず考えられるのは街路事業と開発許可制度の組み合わせかと思う。道路は行政が整備し、敷地全体は民間が

整備を行うというのが一般的ではないか。土地区画整理事業については、全部補助金で賄うのは実際のところ難しいのではないか。

今回は主な組み合わせ例を挙げているが、実際には、東西道路や南北道路等の主要道路は街路事業で整備しつつ、地区内は開発許可制度、若しくは土地区画整理事業を併用するパターンが多い。いずれにおいても道路だけは独立して整備するというのが今の国の補助金の考え方。全て土地区画整理事業で行うパターンは、すごく時間がかかり、かなり道路整備が遅れてくるため、現実的には、主要な道路は街路事業で整備の上、地区内は開発許可と土地区画整理事業を使い分けるといったやり方が中心だと考えている。

街路事業 + 開発許可と街路事業 + 土地区画整理事業の利点及び欠点について補足として説明をいただきたい。

街路事業 + 開発許可制度のパターンについて、利点としては、まず道路整備が単純にできることが挙げられる。これは街路事業 + 土地区画整理事業も同様で、道路整備を行政が行うことで、スケジュールが読みやすいというのが利点といえる。

また、開発許可制度の利点としては、市の方で定めた基準に基づき、適切な規制や誘導を図りながら、民間主導で建築物や街区の整備ができるということが挙げられる。一方で、デメリットとしては、乱開発の懸念がどうしても出てくると、開発者にとって開発したいエリアだけの考え方に捉われた整備になりがちという懸念が挙げられる。それに対し、土地区画整理事業のパターンは、地区全体で区画整理を行うため、乱開発なかなか起きにくいといったメリットが考えられる。

開発許可の場合は民間の投資を促進しつつ別途規制をかけてくことも可能であるが、逆に土地区画整理事業の場合は行政もそれなりの財政負担が必要になるという課題もある。

土地区画整理事業は、行政の指導や手続き等があるので、時間軸で考えると開発許可制度が妥当なやり方だと考えている。

南北道路について、返還された道路用地を、道路以外に使うことは出来ないが、今回の開発エリアに係る所を局地的に公開空地として道路空間を多少広げるような活用は可能であるか。

当該部分は国の制度上返還財産になっており、返還財産の処分方針というのが昔の大蔵省、今の財務省の通達で決まっている。それによると開発エリアでも道路とするならば、基本は無償貸し付け、無償譲渡という制度になっている。そのため、経費的にも道路整備費が掛かるだけで、土地取得費というのは掛かってこないということになる。従って南北道路用地についても、残地の部分をオープンスペースとして活用することについては自由度が高いと考えている。

(5) 景観形成について

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

今、どこの自治体でも景観計画をつくっているわけで、相模原市も平成 22 年に作っているが、当然景観に配慮しながら計画はつくるけども、建築デザインの話なので、現段階ではまだ具体的には言えないかと思う。

景観形成は、シティセールスの面でも非常に重要だと考えている。ただ、今の相模原駅周辺は、どの辺に何があるということも含め、はっきりとした特徴がない。そうした面ではこの地区のランドマークになるようなものがあった方がいいのでは。100m を超えた所からは、富士山もよく見えると聞いている。そうすると、必然的にランドマークとなる建築物が建てられるような容積率も必要になるのではないか。

私も同意見で、現状ではここが相模原と分かるような写真を撮る場所がない。ランドマークを含めて相模原の顔をつくる場所となるのが、おそらく今回の駅北口地区だと思う。

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	欠席
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		出席
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		出席