

会 議 録

| | | | | |
|--------------------|-----|---|------|-----|
| 会議名 (審議会等名) | | 第 1 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 26 年 9 月 19 日 (金) 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 | 16 名 (別紙のとおり) | | |
| | 事務局 | 4 名 (都市建設局長、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) | | |
| 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 | 7 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 委員長、副委員長の選出 3 委員長、副委員長あいさつ 4 議事 (1) 橋本小委員会における検討の進め方について (2) 土地利用について (3) 交通ネットワークについて (4) その他 5 その他 | | |

審 議 経 過

1 委員長・副委員長の選出

規則第5条の規定に基づき、互選により委員長に日本大学教授の岸井委員、副委員長に青山学院大学教授の飯島委員、東京工業大学教授の屋井委員が選出された。

2 会長・副会長あいさつ

3 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) 橋本小委員会における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。

- 橋本駅周辺地区小委員会の検討の進め方についてご意見があれば伺いたい。
(特に意見なし)

(2) 土地利用及び交通ネットワークについて

事務局から説明した後、質疑応答を行った。

- 相原高校の活用方法について教えていただきたい。
- 相原高校については、職業能力開発総合大学校跡地への移転が検討されている。約10haの相原高校用地には、地下にリニア駅、地上は駅前広場、道路、都市施設等を計画しているため、校舎については取り壊すことになる。
- 校舎について、仮に委員会等で残してほしいという意見が出ても取り壊すことは決まっているのか。
- 今年6月に策定した基本計画において、橋本駅南口のまちづくり計画としてリニア駅周辺地区の都市機能を定めている。校舎の活用については、建物の耐震面からも不可能であると考えます。
- 相原高校の移転について説明をお願いしたい。
- 職業能力開発総合大学校は昨年3月に移転しており、相原高校の移転予定地として検討が進められている。
- 神奈川県としても、移転予定地として関係者と調整を図っている。
- 居住者の立場からすると、自転車は日常生活における移動手段である。まちづくりとして自転車が入ってはいけない区域や、自動車道路と自転車道路を分離するネットワークは良くないのではないか。ある程度までは自動車で行き、駅前には自転車で移動するなど、南北の回遊についても自動車がまちなかに入ってこないよう迂回するネットワークも考えられるのではないか。また、東橋本大山線から町田街道に抜ける道路を良くしていかなければ。
- 賑わいとは自動車の渋滞ではなく人の交流によるものである。

- 道路として、自動車と自転車は完全に分離していると考えていいのか。
- 新規道路については、歩行者、自転車、自動車を分離する構造が好ましいと考えており、それぞれの安全性が確保できる道路形態を検討している。既存道路についても自転車レーン等を整備して自転車走行空間を確保したい考えである。
- 自転車専用道路（自転車のみの専用道路）ということではないのか。
- 自転車専用道路ではなく、自転車レーン（道路をそれぞれの利用形態に分離）を考えている。
- 今後具体的な検討に入った時に議論をお願いしたい。
- 交通ネットワークについて、国道 16 号と国道 129 号の南側の道路整備が不十分であると感じる。バス路線の再編においても課題となっており、まちづくり計画としてこの部分にも言及しないと、将来的に課題を残すことになるのではないかと。現在、市の考えがあるのであれば示していただきたい。ないのであれば整備計画において方針を出してほしい。
- 国道 129 号から南西側の幹線道路の脆弱性は認識している。国道 16 号に接続する橋本上溝線や県道等をバス路線、主要道路ネットワークとして活用している中、橋本駅へのアクセスとして、この部分を踏まえた交通ネットワークも検討していきたい。
- もう少し広域の図において交通ネットワークを検討したほうがいい。
- 交通ネットワークの検討の中で観光バスについても検討をお願いしたい。名古屋・静岡方面からの事業者から、相模原市内における観光バスを夜間滞留させる場所の問い合わせを受け、そういった対応の必要性を検討しているところである。整備計画の検討エリア内では難しいかもしれないが、橋本駅の交通ハブ化に伴い、路線バス、高速バスとは区分した観光バスの検討も必要である。相模原 IC と橋本駅周辺地区をつなぐ広域連携軸という構想があるならば、この軸を活用して相模原 IC 付近にバスの滞留場所をつくってもいいのではなか。
- また、観光振興推進協議会等において検討されている道の駅の構想がある。道の駅ができれば夜間に限らず観光バスの滞留場所を確保できる。観光とまちづくりの視点から多くの人を引き付ける要素として、観光バスの滞留場所は必要であると感じる。
- リニア開業時における駅勢圏は南北方向へ拡大する傾向が見られる。それは、圏央道の活用によるものであると推測されるため、高速バスの検討が必要であると考えていたが、要望があるという観光バスの夜間滞留について、観光バスはどういった動きをするのか。
- 今年の場合では、山梨県で高校生のスポーツイベントが開催され、その移動手段としてバスが使われた。高校生を送ったあと、イベント中のバスの有効利用のために相模原市付近でバスを滞留させ活用したいという申し出があった。今後こ

ういったバスの活用方法は増えると思っている。場所さえあれば様々なイベント等の企画がなされ、交流が生まれるのではないか。

- バス事業に関して補足等あればお願いしたい。
- 観光バスに関しては詳細を把握したうえで検討したい。国道 16 号、国道 129 号の渋滞に関してはこれから計画を検討いただく段階である。アリオ開業時も渋滞によりバス路線が機能しなかったという経緯もあるので、リニア開業時における橋本駅へのアクセス性については、相模原駅周辺地区を含めた広域的な視点で検討し、バスの速達性、定時性を最優先としつつも自転車や歩行者の安全性に配慮したネットワークが求められる。相原高校についても職業大跡地へ移転後はバス便の確保も必要になるので、今後委員会の中で情報共有しながら検討を進めたい。
- 高速バスについては増えることが予想される。観光バスについても検討することが必要かもしれない。
- 乗換えの利便性について、乗換え拠点として新宿、渋谷駅等を想定されていると思うが、元々まちの魅力はまちなかにあった。そのまちに行きやすい交通網として様々な路線が乗り入れ、その結果、乗換え拠点として発展したものである。越後湯沢駅などはターミナル駅となったが駅の中でしか人が移動しない。まちとして駅の乗降者が増えるに伴い、駅周辺に様々な施設をつくったが人は流れない。乗換えの利便性は重要だが、同時に人を外に出すためのまちの魅力として駅周辺の機能を検討しないといけない。参考事例として新横浜駅を挙げているが、新横浜は駅ができる前に広大な敷地の区画整理、機能集積を前提にまちづくり計画を進め、オフィス機能の集積を図ったうえで乗換え利便性を向上させた。周辺まちづくりと乗換え利便性を並行して考えることが重要である。
- 自転車道について、既存道路においても自転車走行空間を確保とあるが、自転車の走行空間を確保することによって車道が狭くなるのか。それとも用地買収等によって道路を拡幅するのか。また、拡幅の用地買収などにかかる費用や首都高速のような一般道の上空利用について考えはあるのか。
- 東橋本大山線の町田街道へ接続する路線について、図面で示しているところまでは都市計画道路として歩道と車道が分離した構造となっている。その先の町田街道へ接続する道路は、歩道が設置されていないが比較的交通量が多い。整備計画の中では、そういった課題を抽出し、町田街道から橋本駅南口へのアクセス道路としての検討を考えている。また、整備にあたっては用地買収等が必要な路線として検討を行う考えである。立体的な道路構造にして車道の上空に歩道を設置するご意見に関しては、車道は大型車が通行できる概ね 5m の高さが必要であり、歩道や自転車道の上空設置は難しく、柱などの構造面からも工事費用は相当かかるものと思われる。

□ 高架化にしても地下化にしても費用はそれなりにかかる。用地買収との兼ね合いになるが、今後議論が深まるにつれて検討項目となる可能性があるかもしれない。

○ 橋本駅周辺地区には会議やパーティを行うホテルがなく、市外のホテルを利用しているのが現状である。橋本地区におけるシティホテル等の宿泊施設の誘致を早い段階でお願いしたい。また、ホテルの中に高級レストラン等を併設し来街者を迎えられるような環境を整えたい。リニア開業により、品川や名古屋に人が流れないようにするためにも、他のリニア駅にない個性や吸引力のある宿泊施設を伴った施設配置が望ましい。

また、相模原市の立地特性でもある強固な地盤を活かした企業誘致により本社機能の移転が促進できればと思う。アジアの富裕層を対象にした人間ドッグなど医療ツーリズムを検討している医療機関もある。これら吸引力のあるものがホテルの誘致につながる。

□ 広域的な拠点形成においては、宿泊施設等は必要である。

○ 橋本駅周辺居住者として見ると、国道 16 号と国道 129 号は生活道路としての利用と通過交通としての利用が見られる。道路の拡幅については防災的な観点からも重要であるが、通過交通についての対策を検討していただきたい。また、橋本をリニアの終点にする考えはないのか。北関東を圏域として取り込むネットワークが構築できれば、橋本への人の流れは確保できる。

□ 道路機能を明確にし、歩行者、自転車空間を持たせる道路と通過交通を受け止める道路に分離できないかというご意見である。リニア駅の終点にできないかというご意見に対して、リニアに関する説明をいただきたい。

○ 土地利用の項目にあるリニアの資料に基づいて、リニア駅の概要を説明させていただきたい。まず平面図は路線部と駅部を示している。現時点での決定事項としてはこの程度であり、旅客動線としての出入口は、まちづくり計画を踏まえて検討を行う考えである。橋本駅を終点にというご意見は、橋本駅に何本停車するかということだと理解するが、停車本数に関してはまだ何も決まっていない。リニア開業時までの利用者状況を踏まえて検討することになる。現在の設備計画は停車本数に関係のない計画としている。

○ 橋本地区の観光要素としての提案だが、リニアが外から見られるようにすることはできないか。

○ リニア駅は地下になるので外から見ることはできない。相模原市内においては、相模川橋梁付近で地上走行になり、環境対策として防音防災フードで覆うかどうかは今後、県・市と相談しながら決めていく。関東車両基地においては見学可能となるが、セキュリティ等から至近距離での見学は難しい。車両基地近辺に展望台等をつくっていただければ、全景を見ることは可能であると思われる。

- 観光資源となることは間違いない。停車本数に関しては今後のまちづくり計画次第というところである。橋本駅の利用状況について、鉄道事業者としての考えを伺いたい。
- 相模原市から JR 横浜線の高架化の検討の話は聞いているが、まちづくり計画の中で鉄道の位置付け等が示された段階で検討を行っていききたい。将来の橋本駅周辺まちづくりを考えるうえでは、土地利用計画が核になると思われる。リニアという大きな交通要素、また圏央道の開通という利便性の高い交通機能を最大限に活かすために、ものづくり産業交流ゾーンにどういった機能を配置させるかが重要なポイントとなる。複合都市機能ゾーンも居住者や就業者の様々なライフスタイルに対応した施設や企業立地が重要。橋本駅周辺の活性化には居住者、就業者、来街者が必要であり、そのための機能集積、企業誘致を検討することが必要である。そういった状況が整備されたうえで鉄道機能の見直し等を検討することになると考える。
- 昨年度からまちづくり計画の検討の中で、現駅舎をリニア駅に近づけられないか検討を重ねているが、まちづくり計画によるまちの発展の中で鉄道の役割を検討していくことが重要である。輸送力増強等の鉄道機能の検討についても今後のまちづくりによる利用者数の増加が前提であり、費用面等の様々な課題についても関係者間で調整を図りながら検討を進めていきたい。また、JR 駅と京王駅が離れていることがまちの中に人を出させるということに寄与しているという見方もできるので、利用者の乗り換え利便性はまちづくり計画とあわせて議論すべきことと認識している。
- 本計画は、県立高校跡地という広い敷地に一からまちづくりを計画することになる。その中で建物の配置や交通施設を総合的に計画し、よりよい空間を創出することが重要である。また、東京都としては、橋本駅周辺地区の開発に伴い、多摩地域の活性化が期待できるという声もある。それは橋本地区のみならず相模原地区の開発も同様であり、周辺地域の動きを誘発する要因となっている。
- 宿泊施設等の課題については、企業のみならず大学も同様である。現状としては町田まで出ている状況である。ホテルだけでなく会議室やホールといった施設については、市内の大学や企業が切望していることである。また、リニアが見える構造にできないかという提案に関して、副本線の隣に見学ルートをつくれないうるかという考えであると理解した。地下駅で地下構造等を見せることができれば、技術展示として他のリニア駅にない魅力となる。技術的に可能かどうかご意見をいただければありがたい。
- リニア駅にはリニア特有の乗降装置とそれを支える構造物が必要なため、この位置で列車を見学することはできない。
- 都市構造図において南口地区を情報発信ゾーンと位置付けているが、情報発信

機能だけで人を引き付けられるのか疑問である。車両基地周辺にリニア関連の施設をつくり観光資源とする考えもある。そうすると、まちづくりエリアとしてはもっと広域で検討すべきではないか。相模原地区については、相模総合補給廠の一部返還予定地及び共同使用区域においてスポーツ施設等の様々な機能によって具体的な計画が見えるが、橋本地区の産業機能のみで人を呼ぶのは難しい感じがする。乗り換えターミナルとしての利用とあわせてまちを活用する人を増やすには観光資源が必要である。そういった意味でも橋本駅周辺まちづくりエリアとしては、広域的な視点が必要ではないか。

- 広域的観点としては、県の構想として首都圏南西部のゲートに位置付けられている。県としての考えがあれば伺いたい。
- 橋本駅は現状3路線が乗り入れる駅であり、将来的にリニア駅の開業と圏央道の開通ということで、交流連携の窓口として県の北のゲートという位置付けをしている。リニア駅の機能を県全体に波及させていく施策は必要であると認識しているが、観光資源としてのリニア施設等の計画については、具体的議論には至っていない。今後各方面から様々な意見が出てくると想定しており、地元自治体の相模原市と調整を図りながら検討するものと考えている。
- 多摩地域には様々な企業が立地している。それらの企業にとって最も近いターミナル駅となるのが橋本駅である。そういった意味では、国道16号の内側エリアの議論ではなく、もっと広域的な視野が必要になってくる。
- 様々なご意見をいただき、こういった形で魅力をつくり、賑わいを創出するかが重要なポイントであると感じた。広域交流拠点都市の形成とは、橋本地区と相模原地区の両地区を中心としたまちづくりによる経済の活性化、周辺地区を含めた都市力の向上、周辺地域への波及効果であると考え、今後さらにそういった議論がなされると認識している。今後の社会情勢の中で橋本駅に求められる独自性や特色を見極めたうえで、人、物、情報等を引き付ける魅力が極めて重要である。各分野における様々なご意見を踏まえながら、橋本駅の独自性を見出したい。
- 宿泊施設や賑わい施設等は民間企業の運営が望ましく、行政と民間が一体となってまちづくりを検討する体制を整えることが重要である。民間誘導に関しては、将来魅力的なまちになる計画であるということが前提となるので、周辺観光資源を含めたまちづくり計画にしていきたい。
- 南北交流軸について、駅の自由通路は現状狭い状況であるが、JR横浜線による南北の分断解消、自由通路の拡幅等、駅の改良は計画されているのか。
- まちづくりの計画の中で利用者の増加や人の交流が多くなれば、自由通路の拡幅等、駅機能の改良の必要性が出てくると思われる。
- 交通ネットワークについて、駅前に歩行者、自転車、自動車の道路や駐車場、駐輪場が整備される計画を見ると、アスファルト舗装の空間がイメージされ歩き

たいと思う空間ではないという印象である。土地利用に関しても、各ゾーンについてどういった機能が重要なのかという重みづけが示されていない。また交通ネットワークも、現況と計画が示されただけで各道路機能が見えなかったのが誤解を招く要因となったのではないか。次回の駅前空間、歩行者空間整備計画における駅前空間形成とあわせて、交通ネットワークの道路機能等を明確化した資料が提示され、さらに議論が深まるものと理解する。

- 土地利用について、スケールが載っていると規模感がわかる。土地利用のゾーニングに示されている駅前空間について、今回は、もう少しスケールを上げたもので施設配置や緑地空間、乗り換え動線等の空間構成を示すことができると考える。
- 広域交流拠点は橋本地区と相模原地区の二眼レフの都市構造とのことだが、相模原地区の相模総合補給廠は全面返還を見据えた長期的な計画を検討しているのか。また、将来的に小田急線、JR線、京王線の相互乗り入れを検討する可能性はあるのか。
- 相互乗り入れには線路の構造等の物理的問題が最大の課題であり、次に相互乗り入れの需要、人の流れ、工事費用について、本当に需要がある乗り入れ構想なのかというところから考えるものと認識している。相互乗り入れによって利便性が向上するという考えは理解できるが、需要や費用等を見極めなければいけない。橋本地区と相模原地区の開発による人の流れの変化に伴い、将来的に乗り入れ構想が出てくる可能性もあるかもしれない。
- 整備計画検討委員会は2地区全体の委員会であるのに対し、本委員会は橋本駅周辺地区における検討を行うためのものである。先ほどのご意見のように双方の検討内容はお互い気になるところではあるので、経過報告等により双方で情報を共有したほうがいい。
- 橋本、相模原地区の魅力について、産業的な発展として新たな施設等の立地により付加価値をつけるのではなく、現状で十分個性的なまちであると感じている。橋本駅と相原駅周辺には美術大学が立地しており大学間の交流も盛んである。これら大学出身のアーティストや在学生が橋本地区や相原地区に居住しており、毎年アートスタジオを巡るイベントが開催されている。都心で活躍しているアーティストもアトリエは橋本に構えていることが多く、イベント時には都心からの来街者も多い。橋本がアートのまちであるということを認識している人が少なく、世代ごとに橋本の魅力の感じ方が違っていると感じる。橋本地区に居住している若者は芸術に特化したまちとして認識している。
- 市内でもみても芸術的要素はあるのかもしれない。
- 交通ネットワークの計画に、公共交通の将来ネットワーク構想を追加していただきたい。また JR 相模線についても触れていただければと思う。

□ 本日は初回ということで様々な分野からご意見をいただいた。前提となる部分が明確になっていないところもあるが、どのようにして橋本地区の魅力を高めるかということについて、いただいたご意見をもとに検討を深め、相模原地区と調整を図っていきたい。本委員会は橋本地区を議論する場であるが、広域的な視点も必要であるので広域図を用意してほしい。次回は本日いただいたご意見をとりまとめて再整理した資料をお示ししたい。

以 上

**第1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 | 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 |
| 2 | | 岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科教授 | 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 | 欠席 |
| 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 | | 座間 進 相模原商工会議所専務理事 | 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 |
| 17 | | 太田 剛 神奈川県相模原北警察署交通課長 | 出席 |