

第3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

次 第

日 時：平成27年1月23日（金）
午後7時00分から
場 所：ソレイユさがみ
セミナールーム1

開 会

1 あいさつ

2 議事

(1) 第2回橋本小委員会における主な意見について

(2) 橋本駅周辺地区のまちづくりについて

(3) 中間取りまとめ案について

3 その他

閉 会

* 配布資料

- ・ 第3回橋本駅周辺地区小委員会次第
- ・ 橋本駅周辺地区小委員会委員名簿
- ・ 第3回橋本駅周辺地区小委員会資料

**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
1	学識 経験者	◎岸井 隆幸 日本大学工学部土木工学科教授
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
3		○屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
4	市住民	五十嵐 淳 公募市民
5		中山 晃子 公募市民
6		大用 尚 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員
7		草野 寛 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員
8	関係団体	原 正弘 橋本駅周辺まちづくり推進会議会長
9		阿部 健 相模原市観光協会専務理事
10		座間 進 相模原商工会議所専務理事
11		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長
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
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
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
15		三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長
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
17		太田 剛 神奈川県相模原北警察署交通課長

◎：委員長 ○：副委員長

第3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

- ・ 第2回橋本小委員会における主な意見について
- ・ 橋本駅周辺地区のまちづくりについて
 - 交通ネットワーク
 - 駅前空間
 - 土地利用構想（案）
- ・ 中間とりまとめ案について

第2回橋本小委員会における主な意見について

(1)土地利用について

- 気持ちよく空気が吸える緑地、駅前公園などの環境の確保が必要。
- 橋本駅周辺地区の産業集積地域には、世界有数の技術を持った企業が多数あることから、ものづくり産業交流ゾーンについては、そうした企業の協力やニーズを活用した機能集積を検討してもいいのではないか。
- 広域交流ゾーンは、立体的な活用も含めた駅前空間の拠点形成という視点で検討し、効率的に土地利用をはかっていくことが必要であると思う。
- 相原高校が有する緑や防災などの機能の代わりになる施設をもっと具体化して示してほしい。

(2)交通ネットワークについて

- 橋本駅を中心とした高速バスのネットワークが構築されるべきである。
- 定期の高速バスも重要だが観光バスも重要。滞留場所も含めた空間が必要。
- 交通広場に観光バスが数十台も停車する必要はなく、相模原地区にそういったスペースがあるならそちらでもいいのでは。また、企業バスだけではなく民間の送迎バスの乗降スペースもあればいい。
- 津久井広域道路は、一つの路線としてしっかり整備して欲しい。

第2回橋本小委員会における主な意見について

(3) 駅前空間について

- 駅前の広場はできるだけ広くとり橋本駅の印象が強く残るよう、周辺地域と一体となった駅前空間を形成してほしい。
- ペDESTリアンデッキで南北地域をつなぎ、公共、企業や地域でイベントを行える広場空間等があるのが理想である。
- 駅前空間の歩行者空間形成については北口との回遊性が重要である。現自由通路がメイン動線となり、そのほかにも南北をつなぐネットワークが必要である。
- まちづくりの中で回遊性を考えるなら、在来線が現駅位置のまま検討を進めていいのか。
- この地区には立派な街路樹がたくさんあり、そういった空間はまちの財産となるので、豊かな緑が将来にわたり保全されるようなまちとなって欲しい。

(4) その他

- 本計画は、相模原地区とあわせて全体のとりまとめを行うものであるので、両地区を含めた広域的な図で中間のとりまとめを行うのではないかと。
- 駅前だけ整備しても人の流れが駅前で止まってしまう。駅周辺にも何かつくりまちに人が流れるようにしてほしい。

交通ネットワークについて

○橋本駅周辺へのアクセス道路の検討（第2回橋本小委員会資料）

○広域的な主要幹線道路として検討する路線

（周辺都市や地域間相互の交通利便性の向上に資する道路網）

- ・国道16号（4車線） 国道16号の立体化等による機能強化
- ・宮下横山台線(2車線)の延伸・強化多摩方面と国道16号を結ぶ道路ネットワークの強化

○新たな地区内幹線道路として検討する路線

（広域的な道路網に効率的かつ効果的に接続し、地域活動を支える道路網）

- ・インターアクセス道路（路線の検討）
 - 相模原ICと橋本駅南口を結ぶ幹線道路と津久井方面からの幹線バスルートとしての機能を担う
- ・大山氷川線（延伸・強化の検討）
 - 橋本駅周辺と相模原駅周辺を結ぶ幹線道路と相模原駅との幹線バスルートとしての機能を担う
- ・東橋本大山線(延伸・強化の検討)橋本駅南口と町田街道を經由し多摩方面を結ぶ幹線道路
- ・橋本小山線（延伸の検討） 橋本駅北口と相模原駅北口を結ぶ幹線道路
- ・宮上横山線（事業中） 橋本駅南口と多摩方面を結ぶ幹線道路

交通ネットワークについて

○道路幅員（現況・計画）と現況写真



※津久井広域道路、橋本大通り線については、都市計画決定されたうち一部未整備区間がある

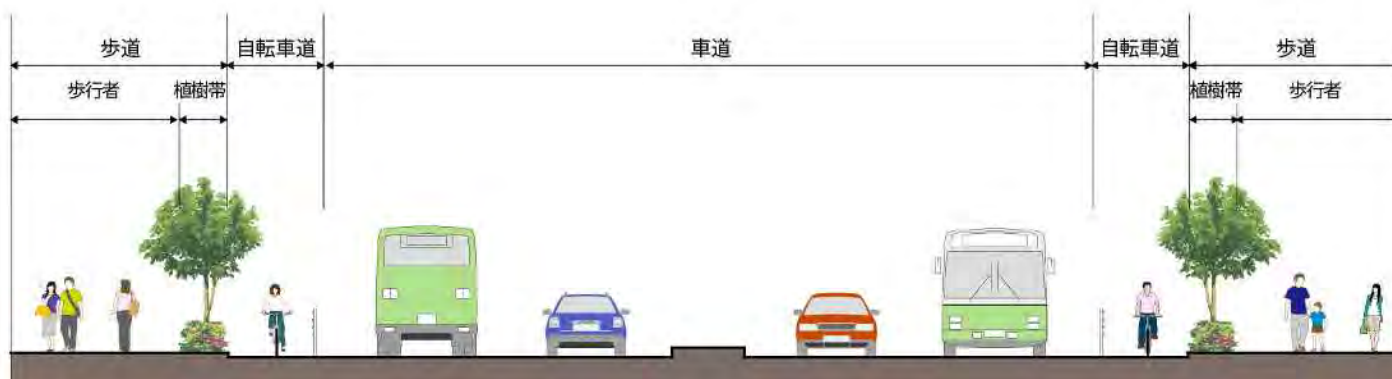
交通ネットワークについて

○道路整備イメージ

検討にあたっての視点

- ・人口減少・少子高齢社会に対応した公共交通ネットワークの強化
(バス網の充実、定時性やバリアフリーに配慮した利便性の確保)
- ・歩行者・自転車の安全性を考慮した空間の確保

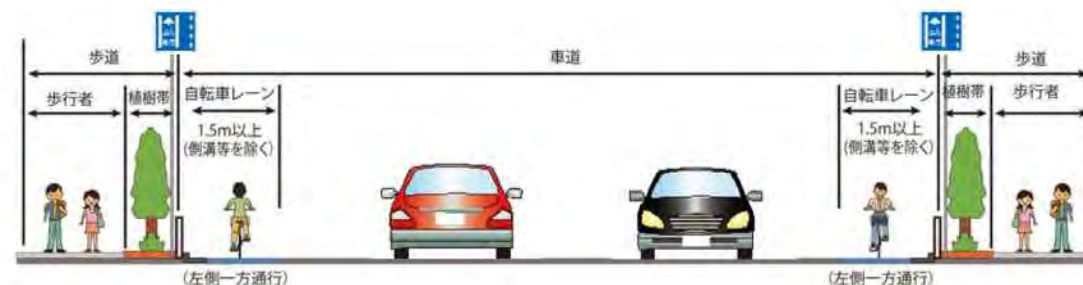
車道4車線、歩道・自転車道設置の場合



車道2車線、歩道・自転車道設置の場合



車道2車線（自転車レーン）、歩道設置の場合



駅前空間について

駅前空間整備の検討の視点(第2回橋本小委員会にて確認した内容)

駅前空間整備の方向性(基本計画より抜粋)

- 首都圏南西部の交通ターミナル機能強化
⇒公共交通の利便性向上及び首都圏のハブ機能としてのターミナル機能の強化を図る
 - 広域交流拠点の「顔」となる駅前空間の実現
⇒広域交流拠点の「顔」としてのシンボル性やにぎわいのある空間を兼ね備えた駅前空間を形成する
 - 人が集い、ゆとり・潤い・憩いのある交流空間の形成
⇒多くの来街者や市民がゆとりある快適な時間を過ごすことのできる交流機能の強化、空間形成を図る
- ### 歩行者ネットワークの方向性(基本計画より抜粋)
- 南北地域の回遊性の向上
⇒駅南北間の回遊性がある一体的なまちづくりによる賑わい創出を図るため、駅自由通路の機能強化を図る
 - 様々な交通手段における乗継利便性の向上
⇒様々な交通手段にわかりやすく快適な乗換えができるよう、利便性の高い歩行者動線を確保する
 - 歩行者を中心とした快適でゆとりある空間の創出
⇒ユニバーサルデザインに配慮し、安全に安心して歩くことができる歩行者空間を創出する

駅前空間整備の検討の視点

①様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

- 様々な交通手段を支えるターミナル機能
- 在来線駅間やリニア駅、その他の公共交通等との乗継利便性の向上

②広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

- 広域交流拠点の「顔」となる交流や賑わい空間の形成
- 賑わいが連続する「交流・賑わいの軸」の形成
- 安心とゆとりのある「緑と憩いの軸」の形成

③駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

- 橋本駅北口地区とリニア駅を繋ぐ自由通路の確保
- 広域交流ゾーン(駅前空間)と周辺のゾーンや地区を繋ぐ歩行者通行空間(歩道・デッキ・地下通路等)の形成

駅前空間について

① 様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

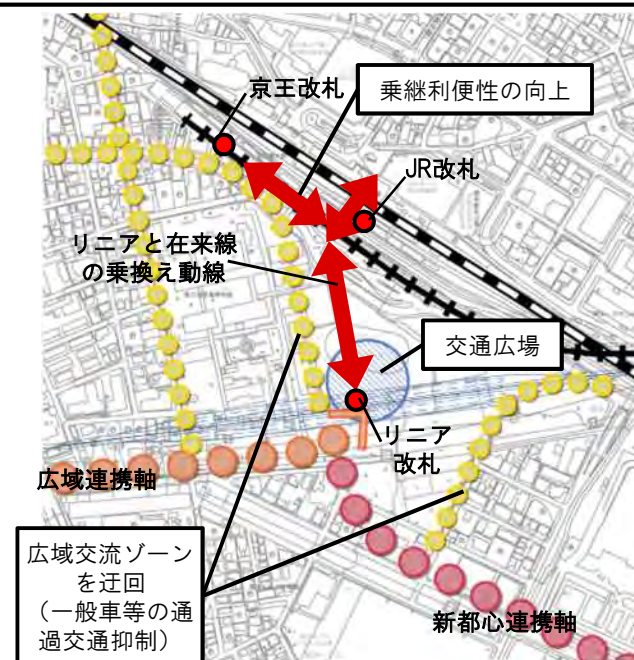
第2回橋本小委員会にて確認した内容

様々な交通手段を支えるターミナル機能

- 様々な交通手段に対応する利便性の高い充実した交通広場機能の確保（路線バス・高速バス・観光バス・企業バス・タクシー等）
- 広域交流軸・新都心連携軸・リニアと在来線の乗換え動線などが結節する位置に交通広場を配置
- 路線バス等の公共交通と一般車などの役割に応じた適切な機能配置
- 広域交流ゾーンへの一般車等の通過交通の抑制

在来線駅間やリニア駅、その他の公共交通等との乗継利便性の向上

- 乗継利便性に配慮した在来線駅の機能向上（移動距離の短縮など）
- デッキ～地上～地下へのスムーズな乗り換え動線の確保
- 交通広場・リニア・在来線相互のスムーズな乗り換え動線の確保



< 今回の検討のポイント >

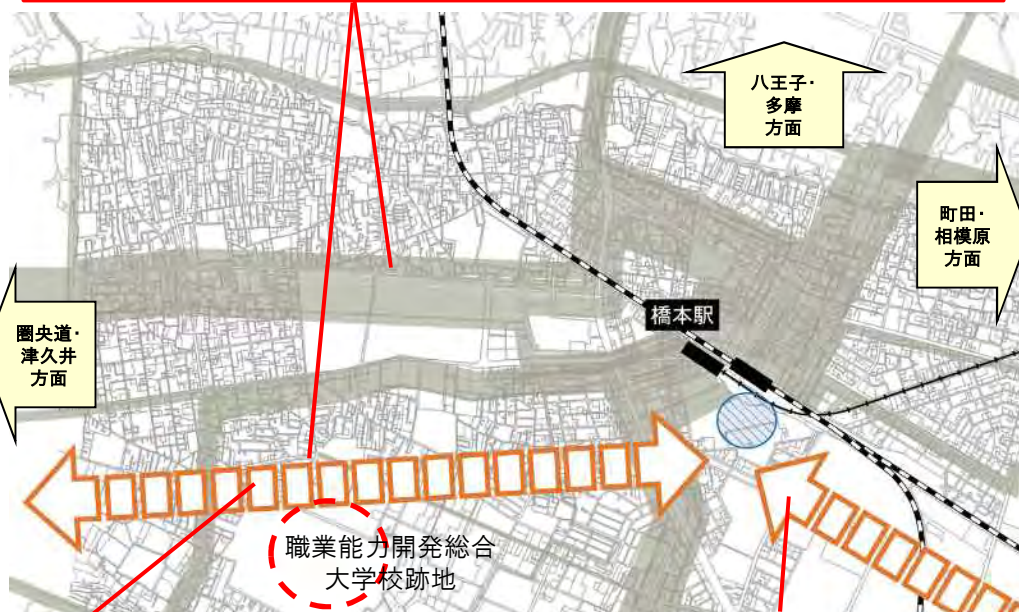
- (1) 路線バスネットワーク及び交通広場の見直し
- (2) 高速バス(高速道路等活用の長距離路線バス)乗降場整備の方向性
- (3) 交通機能の配置の考え方

駅前空間について

① 様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(1) 路線バスネットワーク及び交通広場の見直し

津久井方面の路線の一部を南口からの発着とすることにより、迂回を無くして渋滞を回避し、定時性と速達性の向上を図る



職業大跡地(相原高校等)へのアクセス性を高めるバス路線の新設を検討

相模原駅との一体性を高める連携軸と両駅間の利便性を高める公共交通の充実を図る

【北口交通広場】
南口交通広場の整備とあわせた見直し



橋本駅	路線バス乗降場	タクシー乗場	一般車乗降場	面積	駅改札
北口	乗6降2	1	3	4,300㎡	
南口	乗5降3	1	14	6,500㎡	

【南口交通広場】
高速バス導入などの新たな整備

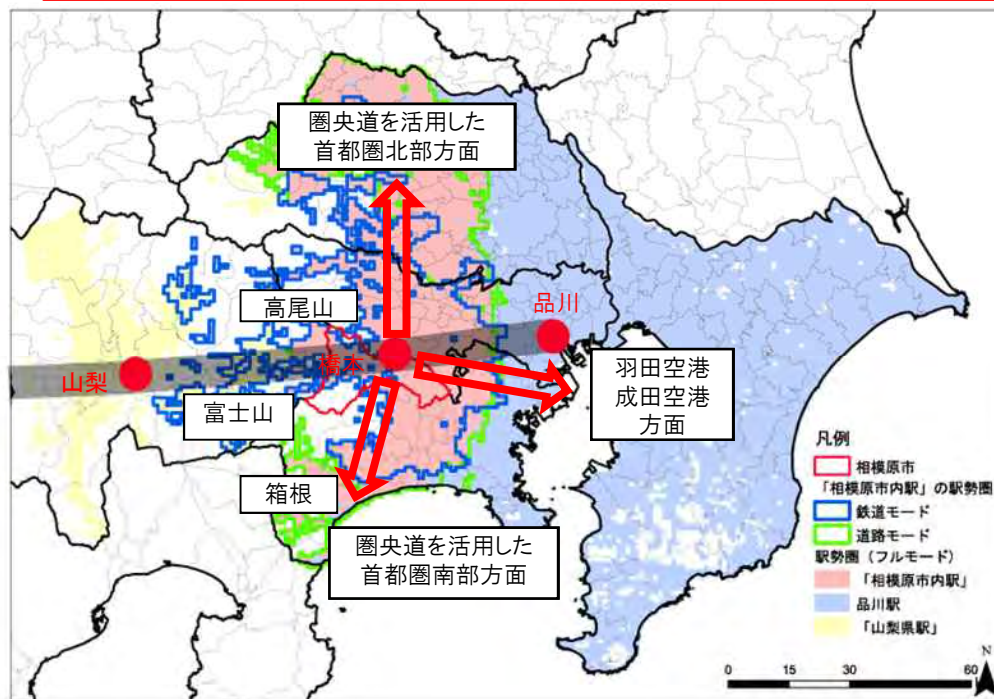


駅前空間について

① 様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(2) 高速バス(高速道路等活用の長距離路線バス)の乗降場整備の方向性

圏央道を活用した首都圏北部方面や南部方面、空港方面等のバスの乗入れを想定し、高速バスの乗降場の新設を検討



出典:「平成22年度広域交流拠点検討業務報告書」相模原市(平成23年3月)に加筆

○事例(富山空港) ※方向別に3路線の長距離路線バス



駅前空間について

① 様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(3) 交通機能の配置の考え方

在来線・リニア駅間の乗換え動線の強化にあわせて、様々な交通手段に対応した交通機能を配置

在来線等利用者：通勤・通学・買い物等

想定される末端交通手段：配置の考え方

路線バス・タクシー：多数の利用者からの需要が見込まれる

乗り継ぎ利便性を重視し、駅に近接した場所に設置

一般車(自動車)：公共交通との分離を図るため、駅前空間の縁辺部等に設置
(送迎スペース、駐車場)

自転車：駅に近接した駅前空間縁辺部に設置 (駐輪場)

企業バス：公共交通との分離を図るため、駅前空間の縁辺部等に設置

リニア等利用者：広域エリアからの利用

想定される末端交通手段：配置の考え方

高速バス・タクシー：多数の利用者からの需要が見込まれる

乗り継ぎ利便性を重視し、駅に近接した場所に設置

観光バス：公共交通との分離を図るため、駅前空間の縁辺部等に設置

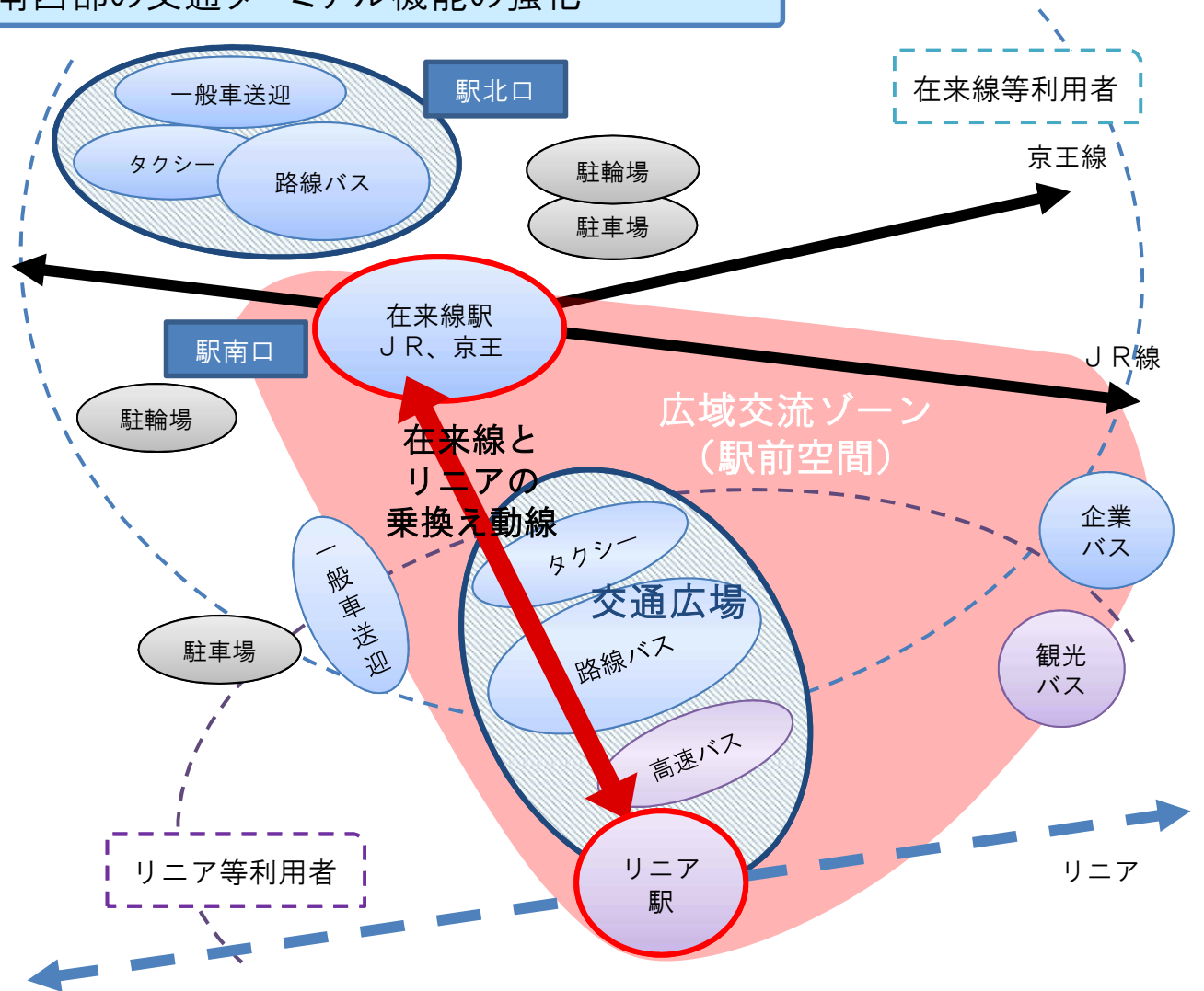
一般車(自動車)：公共交通との分離を図るため、駅前空間の縁辺部等に設置
(駐車場、※リニア駅地下部の活用も想定)

駅前空間について

① 様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(3) 交通機能の配置の考え方

- 在来線とリニアの乗換え動線の近くにタクシー・路線バス・高速バスの乗降施設を集約した、交通広場を設置
- 交通広場において、タクシーと路線バスの乗降場は在来線駅側に、高速バスの乗降場はリニア駅側に配置
- 公共交通と分離した円滑な運行を図るため、一般車送迎・観光バス・企業バス・一般車駐車場は駅前空間の縁辺部等に設置
- 一般車送迎、駐輪場は在来線駅近くに配置



駅前空間について

② 広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

第2回橋本小委員会にて確認した内容

広域交流拠点の「顔」となる交流や賑わい空間の形成

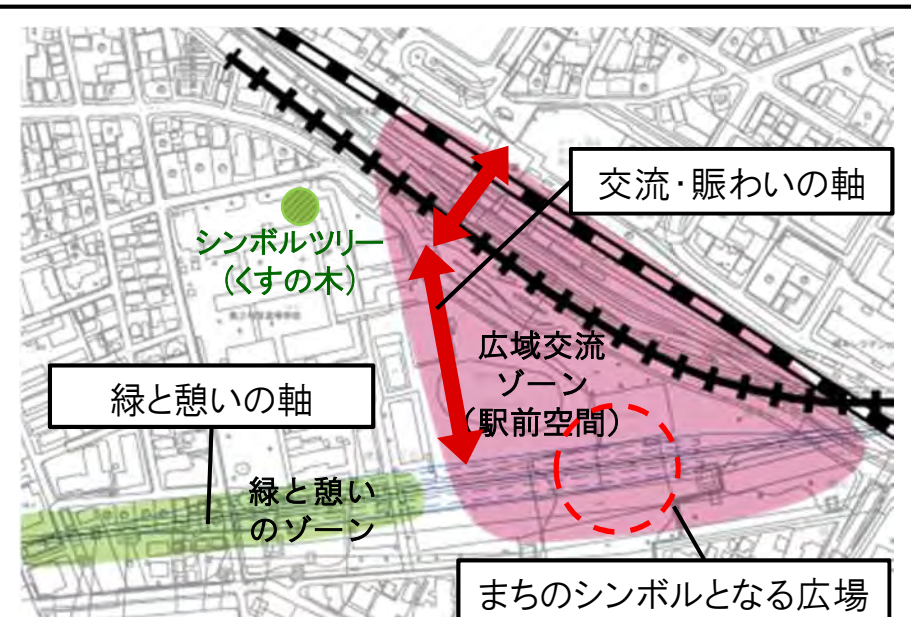
- シンボル性を兼ね備えた交流・賑わいを創出する
「まちのシンボルとなる広場」の設置

賑わいが連続する「交流・賑わいの軸」の形成

- 来街者など多くの人が行き交う賑わい空間づくり
- デザイン性の高いまちなみづくりや賑わいとまちなみの連続性に配慮した空間を形成

安心とゆとりのある「緑と憩いの軸」の形成

- 緑の自然環境と市街地が調和した空間の形成
- 広域交流ゾーンと緑と憩いのゾーンをあわせた防災空間の確保



< 今回の検討のポイント >

- (1) 「シンボル広場」の役割と整備方針
- (2) 「交流・賑わいの軸」の役割と整備方針
- (3) 「緑と憩いのゾーン」の役割と整備方針

駅前空間について

② 広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(1)「シンボル広場」の役割と整備方針

役割

- ・ 「顔」としてのシンボル性や賑わいのある空間を形成
- ・ 国内外を問わず、地域・広域的に情報・人材・文化が交流・連携する空間を形成

整備方針(案)

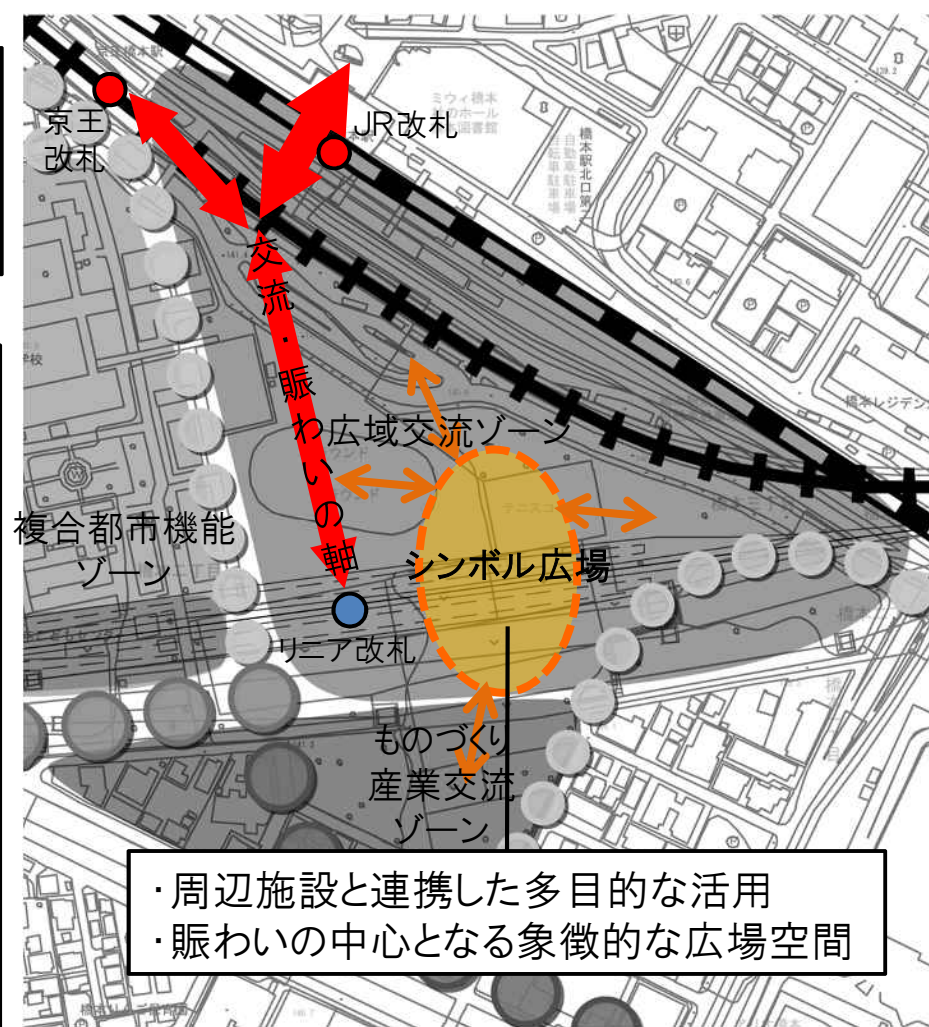
- ・ 地域交流イベントや広域的な企業のPR活動など、周辺施設と連携した多目的な活用や、防災機能も考慮したまとまりあるオープンスペースを確保する。
- ・ 各ゾーンの賑わいの中心となる象徴的な広場空間を整備する。



地域交流等に活用される広場の例：
六本木ヒルズアリーナ



企業のPR等に活用される広場の例：
大阪駅前うめきた広場



駅前空間について

② 広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(2)「交流・賑わいの軸」の役割と整備方針

役割

- 多くの来街者が憩い・集えるゆとりと賑わいの軸
- 首都圏南西部の交流ゲートとして多様な分野の情報や魅力を集約・発信する交流の軸



整備方針(案)

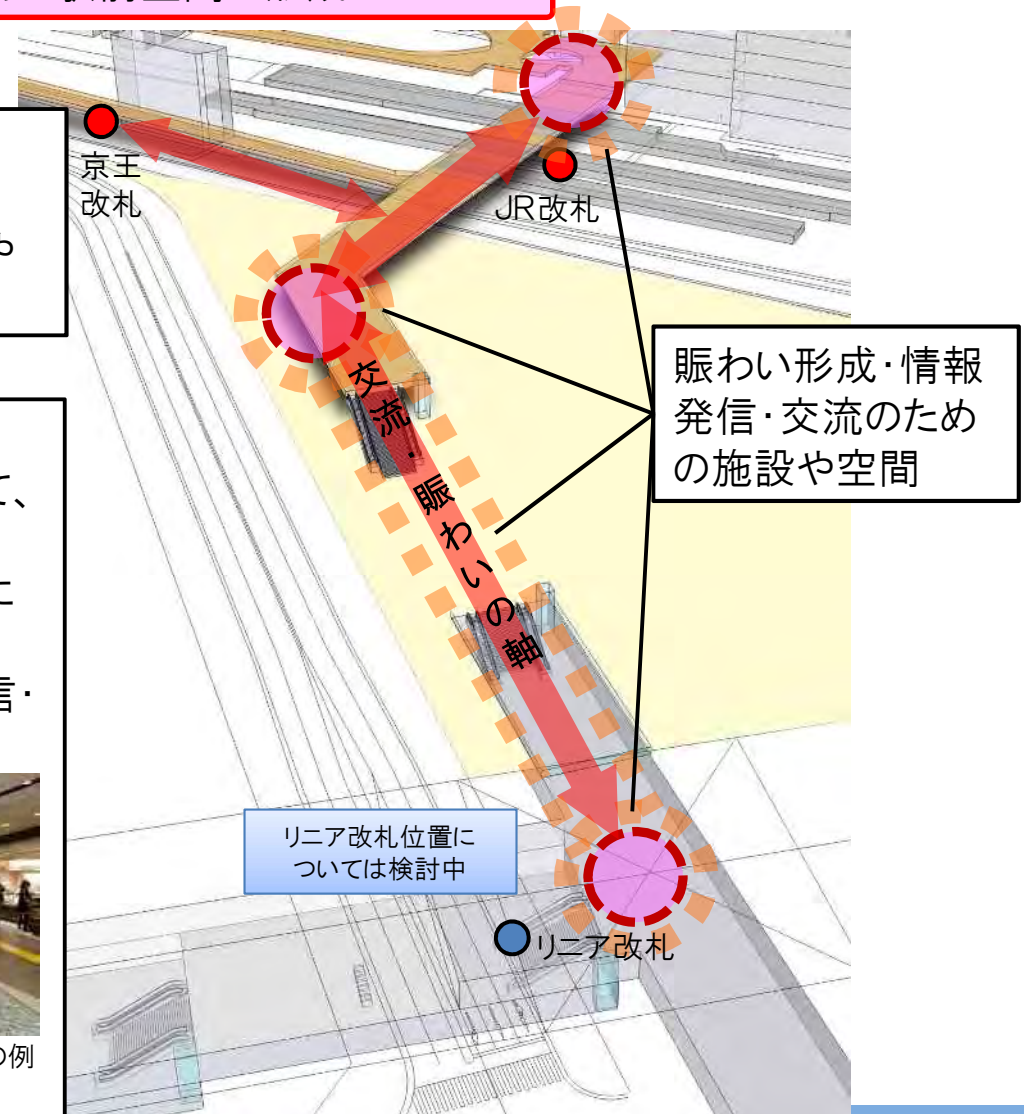
- 多くの来街者や市民が快適に行き交うゲート空間として、幅や高さゆとりがある歩行者空間を確保する。
- 駅改札口に近い動線の結節点には、待ち合わせなどにも利用できる小広場を確保する。
- 歩行者空間や小広場に面して、賑わい形成・情報発信・交流のための施設や空間を設置する。



ゆとりのある歩行者空間の例
：二子玉川ライズギャラリー



待ち合わせにも利用できる小広場の例
：東京駅銀の鈴広場



駅前空間について

② 広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(3)「緑と憩いのゾーン」の役割と整備方針

整備における前提条件

ゾーン共通(図中①および②)

- リニア駅上部等への設置が考えられる。
- 建築物等の設置には制約がある。
- 広い幅員(約50m)を有している。
- 駅周辺における防災機能の確保が求められる。

ゾーン東側(図中①)

- 地下1階からの連絡が可能である。
- 隣接する複合都市機能ゾーンとの一体的な整備や利用が可能となる。

ゾーン西側(図中②)

- 道路に囲まれた空間となる。
- 隣接する核周辺ゾーン等の周辺環境の向上への寄与などが可能となる。

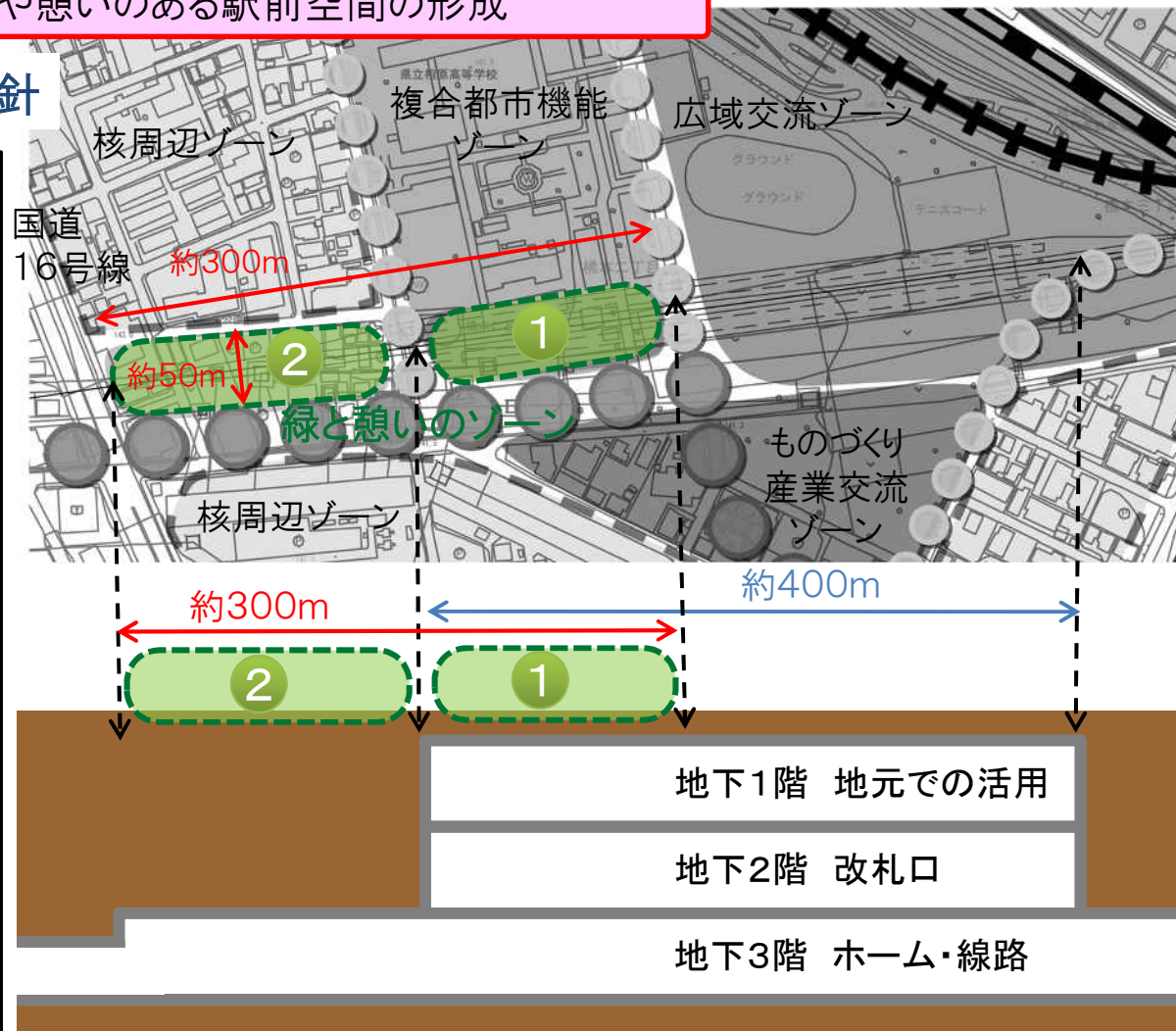


図:リニア駅の断面イメージ(市作成)

駅前空間について

② 広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

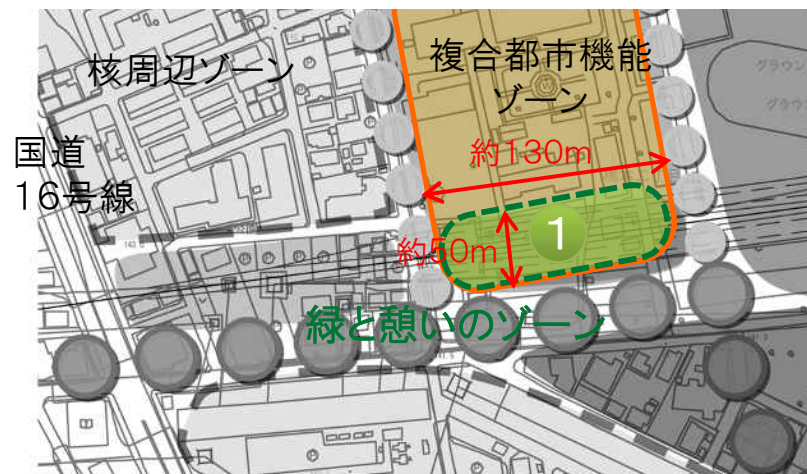
(3)「緑と憩いのゾーン」の役割と整備方針 ゾーン東側(図中①)
『周辺機能と連続性のある来街者の憩い空間の形成』

役割

- ・ 憩いや潤いを感じられる環境と共生する都市を創出する
- ・ 安全・安心を支える防災機能を確保する

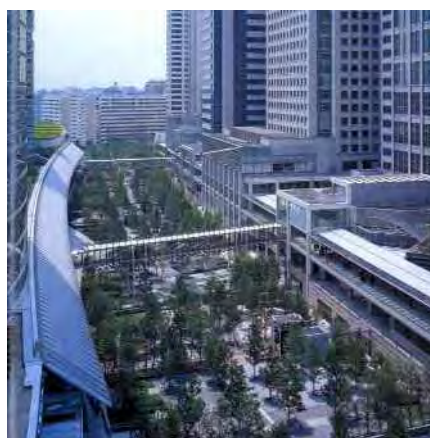
整備における前提条件

- ・ リニア駅上部による建築物等の設置への制約
- ・ 広い幅員(約50m) ・ 地下1階からの連絡が可能
- ・ 隣接する複合都市機能ゾーンとの一体的な整備や利用



整備方針(案)

- ・ 国道16号線と駅を繋ぐ「緑の都市軸」として、樹木や芝生などの緑等を連続的に設置する。
- ・ 複合都市機能ゾーンの前庭的な空間として、賑わいの形成を図る。(カフェテラスなど)
- ・ リニア駅地下1階の出入口を設置する。
- ・ 広域避難機能を担う防災空間・機能、備蓄倉庫を整備する。



「緑の都市軸」の例
:品川セントラルガーデン



賑わい形成がなされる前庭的空間の例
:中野セントラルパーク



緑の中の地下鉄出入口の例
:カナリーワーフ駅(ロンドン)

駅前空間について

② 広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(3)「緑と憩いのゾーン」の役割と空間像 ゾーン西側(図中②)

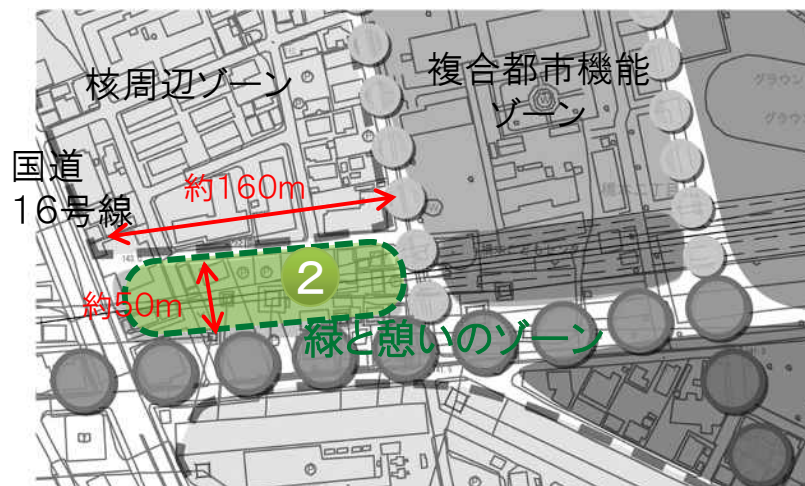
『多世代が集い・交流する周辺地域の憩い空間の形成』

役割

- ・ 憩いや潤いを感じられる環境と共生する都市を創出する
- ・ 安全・安心を支える防災機能を確保する

整備における前提条件

- ・ リニア駅上部による建築物等の設置への制約
- ・ 広い幅員(約50m) ・ 道路に囲まれた空間
- ・ 隣接する核周辺ゾーン等の周辺環境の向上への寄与



整備方針(案)

- ・ 国道16号線と駅を繋ぐ「緑の都市軸」として、樹木や芝生などの緑等を連続的に設置する。
- ・ 多世代が憩い・交流する開放的なオープンスペースを設置する。(芝生広場など)
- ・ 遊びや健康のための空間や施設を設置する。
- ・ 広域避難機能を担う防災空間・機能を整備する。



「緑の都市軸」の例
: 札幌大通公園



開放的なオープンスペースの例
: 東京ミッドタウン



遊びの空間の例 : 札幌大通公園
(上)、檜町公園(下)

駅前空間について

③ 駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

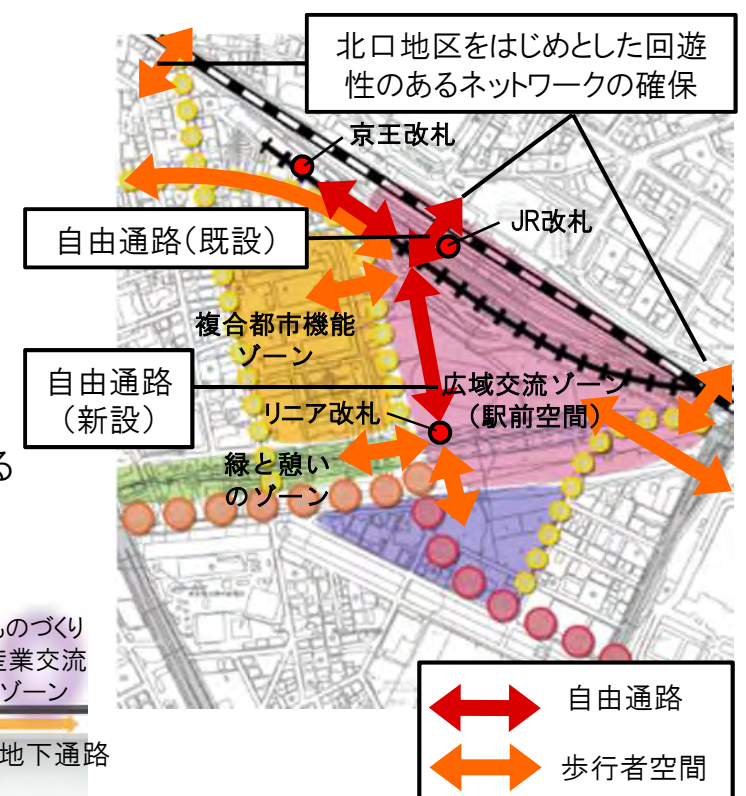
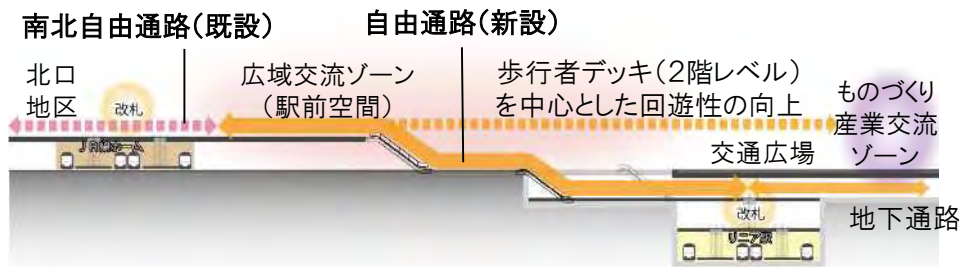
第2回橋本小委員会にて確認した内容

橋本駅北口地区とリニア駅を繋ぐ自由通路の確保

- 既設の自由通路の拡幅など混雑解消のための機能強化を検討
- 自由通路等の乗り換え動線には、情報発信機能や商業施設等の配置、高低差を活用した賑わいの演出を図る
- ユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすい歩行者動線の確保

広域交流ゾーン(駅前空間)と周辺のゾーンや地区を繋ぐ歩行者通行空間(歩道・デッキ・地下通路等)の形成

- ゾーン間、地区間を歩車分離で繋ぐ安全・安心な歩行者空間
- 北口地区やゾーン間におけるデッキ・地下通路等を中心とした回遊性のあるネットワークの確保



< 今回の検討のポイント >

- (1) 橋本駅周辺地区における歩車分離の歩行者ネットワークの構築
- (2) 高低差や距離のある乗換え動線を快適にするための歩行者空間の整備

駅前空間について

③ 駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

(1) 橋本駅周辺地区における歩車分離の歩行者ネットワークの構築

整備方針(案)

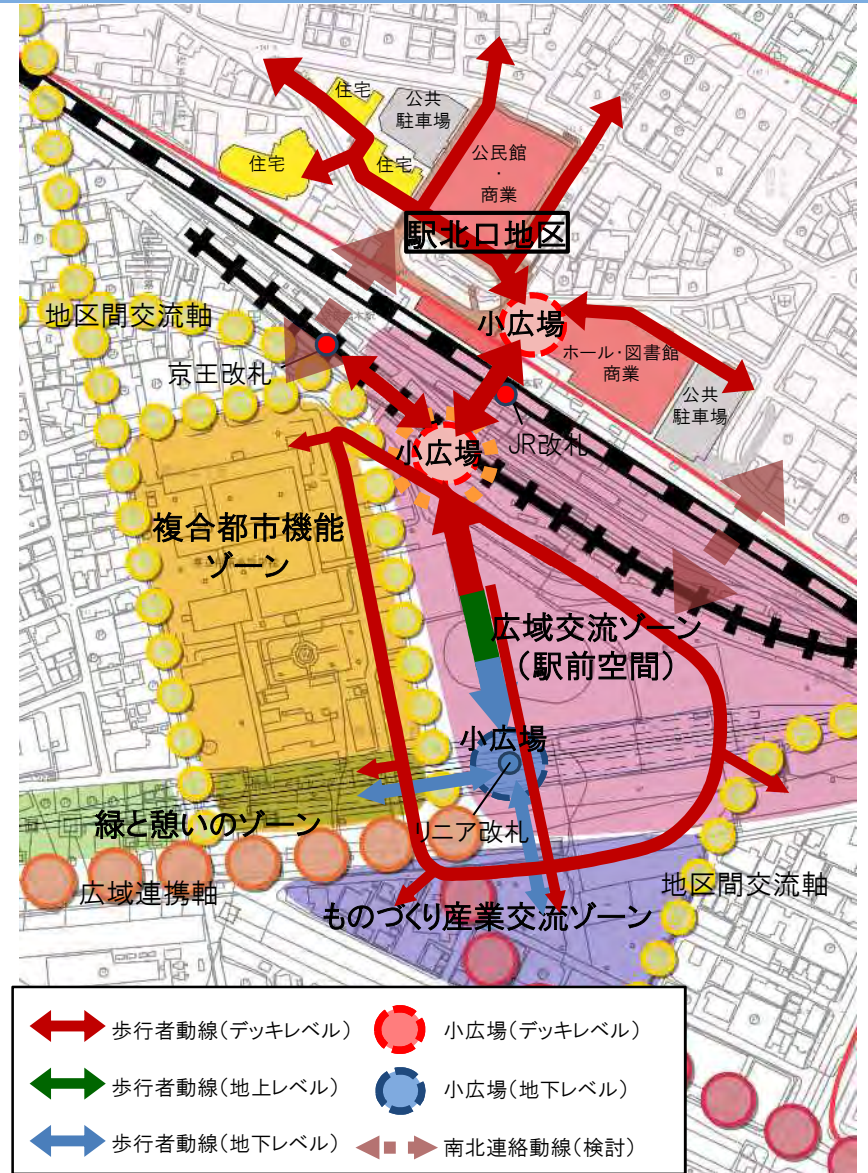
- 駅周辺地区における一体的な歩車分離を実現する。
- 南口地区と北口地区の歩行者ネットワークの接続に合わせて、両地区の連携強化のための空間を確保する。(自由通路の両端部における小広場の設置など)
- 南口地区の4つのゾーンを繋ぐ歩車分離の歩行者ネットワークを設置する。(地下連絡通路・歩行者デッキなど)
- 北口地区の歩行者デッキについては、上屋整備等利便性・快適性向上に向けた検討を行う。



歩行者デッキのネットワークの例
: 川崎ミュージアムデッキ



地下連絡通路の例
: 大阪市



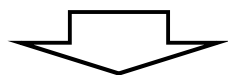
駅前空間について

③ 駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

(2) 高低差や距離のある乗換え動線を快適にするための歩行者空間の整備

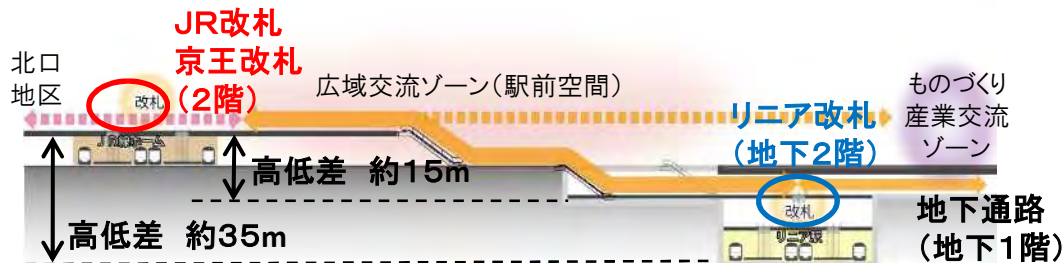
乗換え動線の状況

- JR改札とリニア改札の間の距離は250m超となる想定
- 京王線とリニア改札の間の距離は300m超となる想定
- JRと京王線の乗換え空間が混雑
- 在来線改札とリニアのホームの高低差は約35mとなる想定

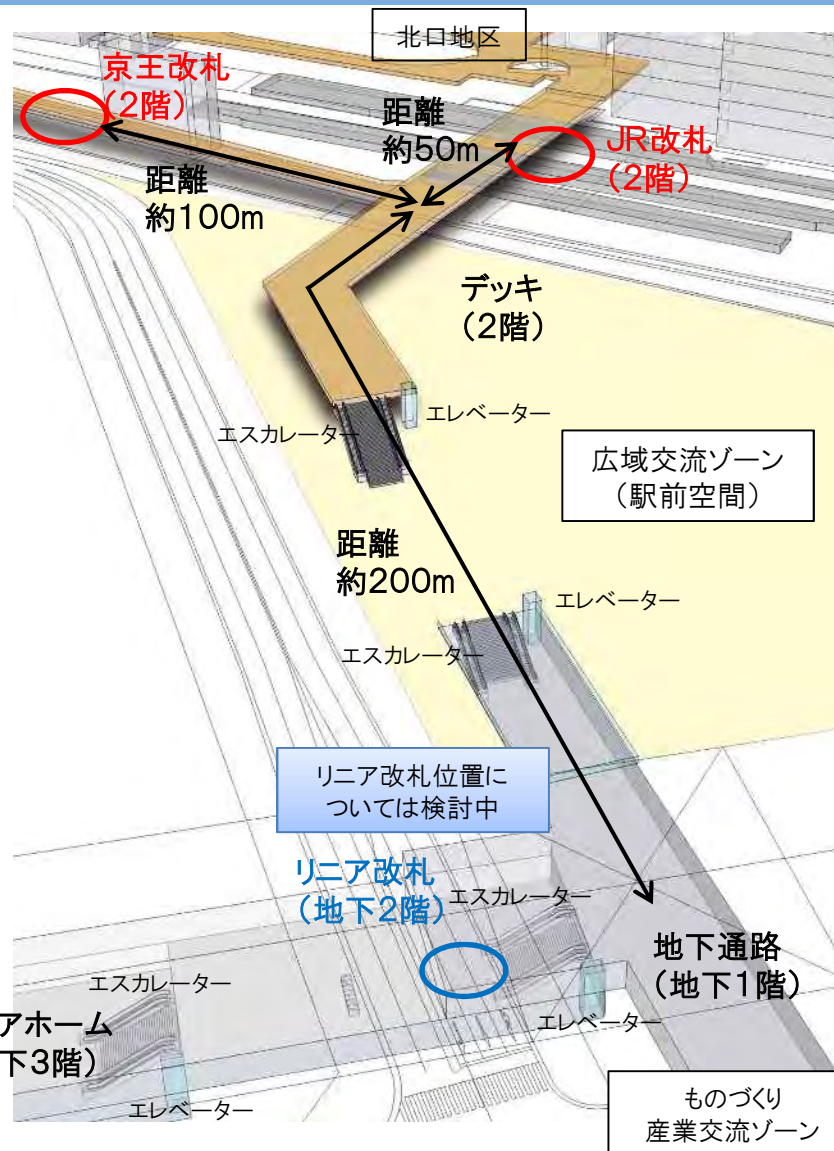


乗換え動線の機能強化の方策(今後の検討課題)

- エレベーターやエスカレーターの設置
- 既存の自由通路の拡幅
- 改札等の駅施設の機能強化 など



図：在来線とリニアの乗換え動線(自由通路)の断面イメージ



図：在来線とリニアの乗換え動線(自由通路)の立体イメージ(市作成)

中間取りまとめ案について

平成26年度 中間取りまとめ構成（案）

- I 広域交流拠点整備計画の検討経過
- II 広域交流拠点整備計画の構成
- III **橋本駅周辺地区の検討状況**
 - 1 土地利用 【都市構造、土地利用方針、土地利用構想（案）】
 - 2 交通ネットワーク 【自動車・自転車・歩行者のネットワーク整備の方針】
 - 3 駅前空間 【ターミナル機能、駅前空間の顔づくり、歩行者空間】
- IV 相模原駅周辺地区の検討状況
 - 1 土地利用
 - 2 交通ネットワーク
 - 3 駅前空間
- V 広域交流拠点全体に係る検討課題の整理
 - 1 橋本と相模原の連携強化のための整備方針
 - 2 更なる発展に向けた長期的な取組みの方針
- VI **今後の予定**
 - 1 **スケジュール**
 - 2 **橋本・相模原両地区の検討事項**

中間取りまとめ案について

Ⅵ 今後の予定 1 スケジュール（案）

【第2回広域交流拠点整備計画検討委員会】 <整備計画中間取りまとめ>（平成27年2月）

- 橋本・相模原両駅周辺地区における中間取りまとめ
- 広域交流拠点全体の将来ビジョン（中長期的なまちづくりビジョン）の検討

[橋本駅周辺地区小委員会]
4回程度 開催予定（H27.5～11）

整備計画（案）の作成

- ・土地利用（具体的な導入規模など）
- ・交通ネットワーク（具体的な道路整備計画、歩行者・自転車ネットワークなど）
- ・駅前空間・歩行者空間整備（自由通路、歩行者デッキ、地下空間など）
- ・市街地整備計画（整備手法、都市計画、駐車場・駐輪場など）
- ・整備スケジュール

【第3回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成28年1月）

- 広域交流拠点整備計画答申素案の作成

【第4回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成28年2月）

- 広域交流拠点整備計画答申案の作成 <答申>

中間取りまとめ案について

VI 今後の予定 2 橋本駅周辺地区の検討事項（案）

①土地利用計画（ゾーニング）

- (1) 駅南口の具体的な導入機能の検討
(リニア駅地上部、地下部の活用方策含む)
- (2) 核周辺部の長期的な土地利用の方向性の検討

②交通ネットワーク計画

- (1) 具体的な道路整備計画の検討
(圏央道相模原ICへのアクセス道路（広域連携軸）、相模原駅周辺地区との連携道路（新都心連携軸）など)
- (2) 歩行者・自転車ネットワークの整備計画の検討
- (3) 高速バスの導入、路線バス網の再編を見据えた道路環境整備の検討
- (4) 慢性的な渋滞解消の方策の検討（国道16号線など）

③駅前空間・歩行者空間整備計画

- (1) 駅前空間の検討（交通広場・環境空間の配置など）
- (2) 自由通路・歩行者デッキ・地下空間等の検討
- (3) 景観形成方針の検討
(シンボル広場、交流・賑わいの軸、緑と憩いのゾーン等における印象的な都市空間のデザインなど)

④市街地整備計画

- (1) 駅南口の市街地整備手法の検討
- (2) 駅周辺地区の駐車場整備計画を見据えた駐車場、駐輪場の整備方針
- (3) まちづくりの実現に向けた都市計画の方針
(都市施設・用途地域・地区計画など)
- (4) 低炭素型まちづくりの実現に向けた整備の検討
- (5) エリアマネジメントの導入方針の検討

⑤整備スケジュール

- (1) 段階的な整備スケジュールの検討
(名古屋開業時(H39)を目標に整備を進める内容と大阪開業時(H57)を目標に取り組む内容など)
- (2) まち開きに向けたロードマップの検討
(都市デザインに関するガイドラインの策定と運用・エリアマネジメントの活動内容や事業計画などを対象とした継続的な検討組織など)