

第8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

- 1．第7回橋本小委員会（11/13）における主な意見について
- 2．橋本駅周辺地区 広域交流拠点整備計画（素案）について
 - 第1章 広域交流拠点整備計画の策定について
 - 第2章 橋本駅周辺地区整備計画
 - 第4章 広域交流拠点整備計画の実現に向けて

1. 第7回橋本小委員会(11/13)における 主な意見について

第7回橋本小委員会（11/13）における主な意見

（1）土地利用について

- 土地利用の用途構成は、南口の開発エリアだけではなく、北口や周辺地域を含めた将来的なバランスを検討してほしい。
- ものづくり産業交流ゾーンは、企業バスがスムーズに発着できる機能を兼ね備えたゾーン形成が望ましいと思う。

（2）駅前空間・交通機能について

- タクシーの乗降場について、降車の台数が少ない。リニアのような遠距離列車を利用する場合は、列車の時刻にあわせて来るので、降車が1台では混雑する可能性がある。
- 自由通路の歩行者が合流するところなどは、乗換えの利便性だけではなく、地域生活者の利便性向上も考慮して、より広くゆとりのある計画をしてほしい。
- 圏央道を利用して埼玉方面などから橋本に来る人への対応として、駐車場の整備を考えてはどうか。
- 駅前には交通の要衝となるので、交通の利便性を第一に考えてほしい。
- 在来線とリニアの乗換え動線や各ゾーン間の主動線となるところは、歩行者と自動車の交錯がないよう、歩行者の安全性を確保した動線を計画してほしい。
- 橋本と相模原間の交通アクセスは、将来を見据えた端末交通のネットワークが必要である。

第7回橋本小委員会（11/13）における主な意見

（3）景観形成について

- 駅前の一等地に広大な交通広場があるのは景観面からもどうかと思う。駅前は立体的な活用の方が望ましいのではないか。
- 景観の検討においては、相原高校がここにあった証を残すというような配慮をお願いしたい。

（4）駅機能の強化について

- 交流・賑わい軸を主軸としたまちづくりという観点からは、京王線駅舎を移設させることにより、JR線、京王線、リニアの改札口が軸線上で結ばれることは望ましいことだと思う。
- 駅機能が強化されることは、産業振興の観点からも交流拠点としてのポテンシャルが格段に高くなると思うので、駅舎の移設については実現に向けて進めていただきたい。
- 現段階において、駅を移設する案と移設しない案のどちらかに決めることは難しいと思う。2案を並行して検討・整理してはどうか。
- 駅移設は、両案の比較など簡単な整理で決められるものではなく、様々な角度から検討・協議する必要がある。
- リニア開業にあわせたまちづくりだけでなく、将来的な鉄道駅のあり方を見据えた計画を今から考えておくことも重要である。

2. 橋本駅周辺地区 広域交流拠点整備計画(素案)について

第1章 広域交流拠点整備計画の策定について

整備計画の構成

第1章 広域交流拠点整備計画の策定について

(目的、位置づけ、関連計画、広域ネットワークの強化の考え方、整備計画の構成)

第2章 橋本駅周辺地区整備計画

- ◆目的・対象地域
(策定の目的、対象区域)
- ◆土地利用計画
(現況と課題、都市構造と土地利用方針、導入機能、機能配置の考え方、土地利用計画、その他配慮事項)
- ◆交通ネットワーク計画
(現況と課題、自動車ネットワーク、自転車ネットワーク、歩行者ネットワーク、自動車駐車施設等、自転車駐車施設等)
- ◆駅前空間計画
(現況と課題、基本コンセプト、機能配置方針、空間形成の方針、乗換え動線の整備方針、駅前交通広場の整備方針)
- ◆景観形成
(景観特性、景観形成の考え方、景観形成イメージ)
- ◆市街地整備計画
(駅南口地区の都市計画、段階的な整備、整備手法、都市の将来イメージ)
- ◆整備スケジュール

第3章 相模原駅周辺地区整備計画

- ◆目的・対象地域
(策定の目的、対象区域)
- ◆土地利用計画
(現況と課題、都市構造と土地利用方針、導入機能、土地利用の考え方、土地利用計画、その他配慮事項)
- ◆交通ネットワーク計画
(現況と課題、自動車ネットワーク、自転車ネットワーク、歩行者ネットワーク、自動車駐車施設等、自転車駐車施設等)
- ◆駅前空間計画
(現況と課題、基本コンセプト、機能配置方針、乗換え動線の計画、駅前交通広場の計画)
- ◆景観形成
(景観特性、景観形成の考え方、景観形成イメージ)
- ◆市街地整備計画
(駅北口地区の都市計画、段階的な整備、整備事業手法、都市の将来イメージ)
- ◆整備スケジュール

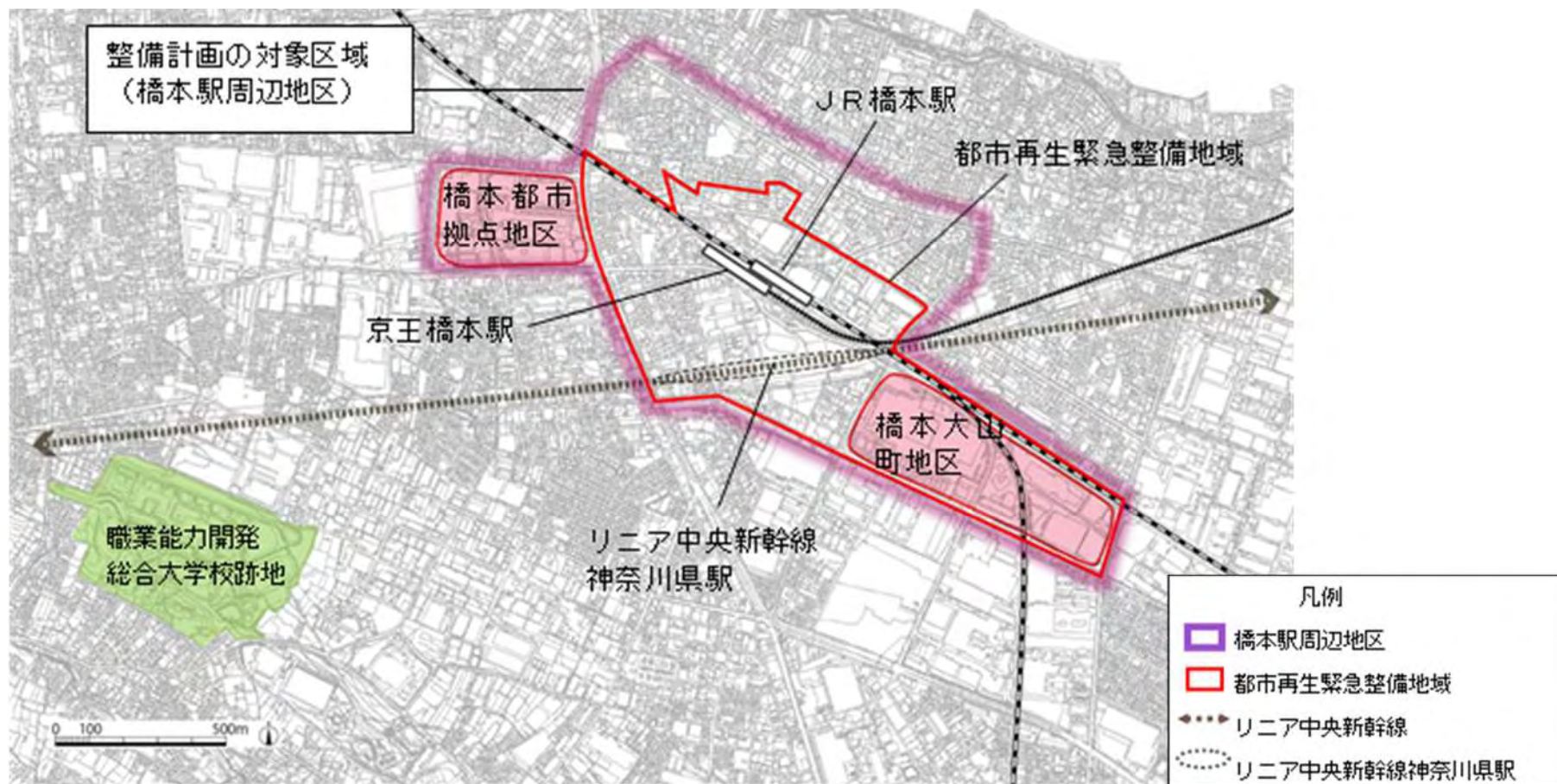
第4章 広域交流拠点整備計画の実現に向けて

(広域交流拠点の形成に向けた考え方、土地利用、交通ネットワーク、都市の将来イメージ、整備計画の推進に向けて)

第2章 橋本駅周辺地区整備計画

1. 整備計画の対象区域

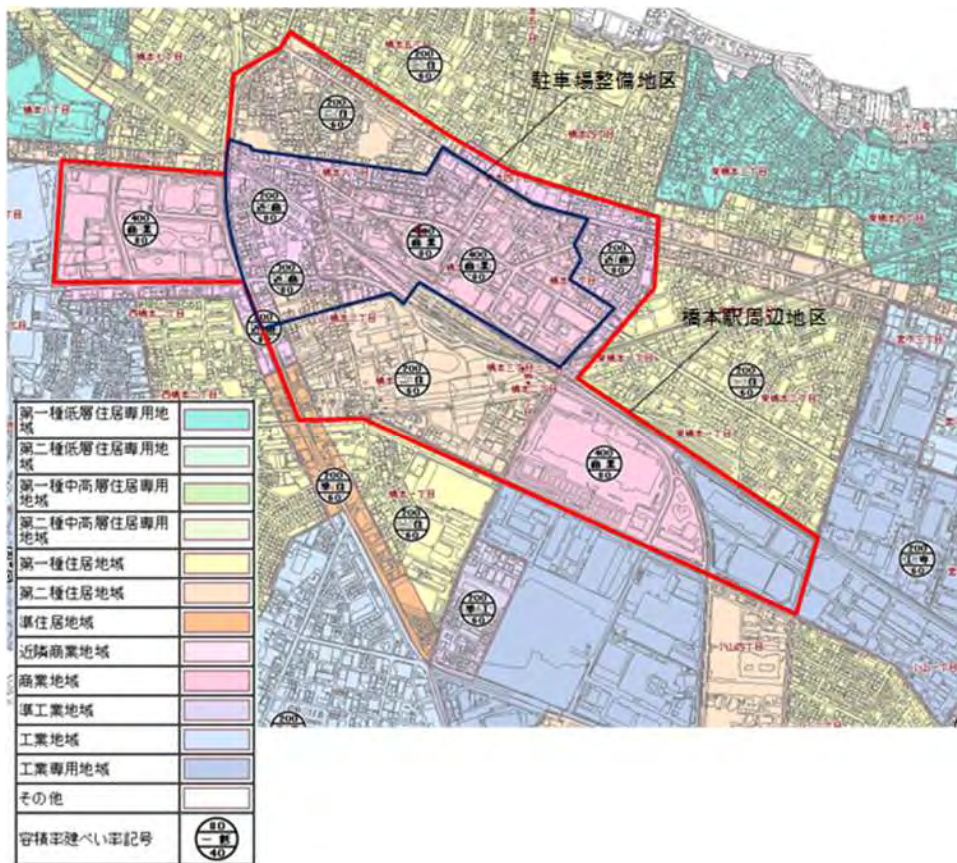
- 整備計画の対象区域は、橋本駅を中心とする橋本駅周辺地区(約120ha)とする。
- 特に橋本駅南口駅前については、平成39年のリニア中央新幹線の開業を見据え、優先的な土地利用を図る。



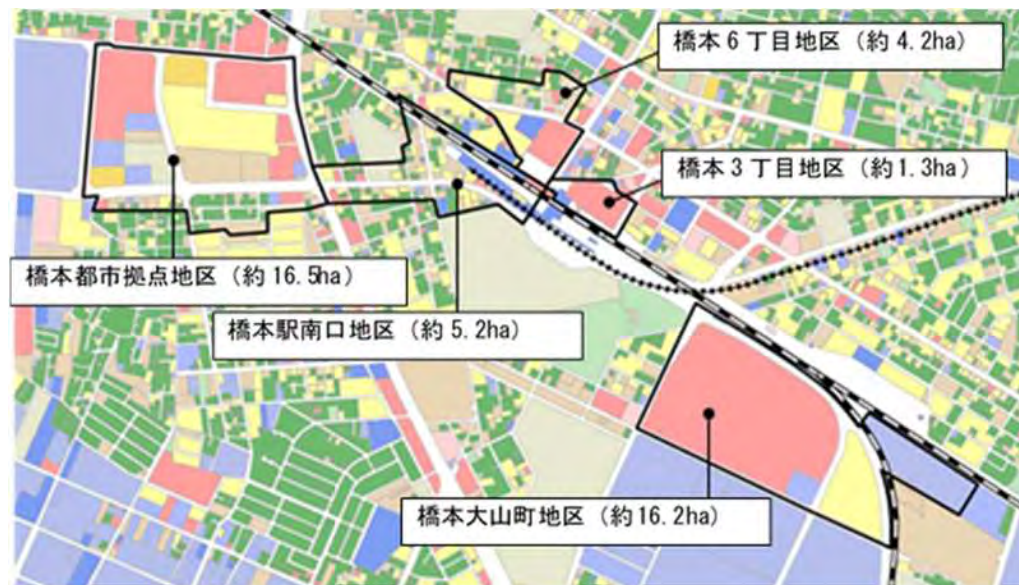
2. 土地利用計画

法指定状況

橋本駅周辺における法指定状況



橋本駅周辺における地区計画の状況



2. 土地利用計画

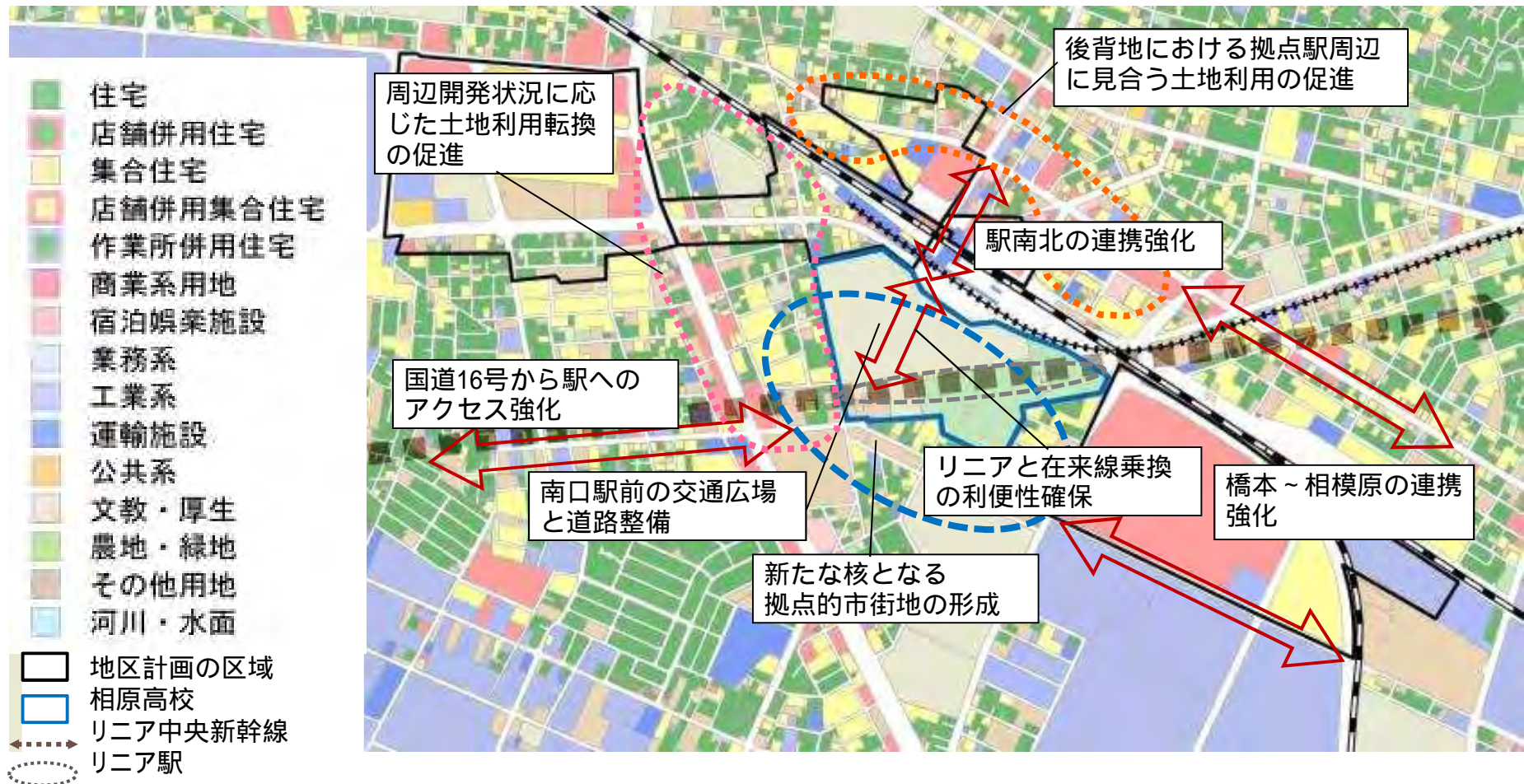
橋本駅周辺地区の土地利用現況



2. 土地利用計画

橋本駅周辺地区の課題

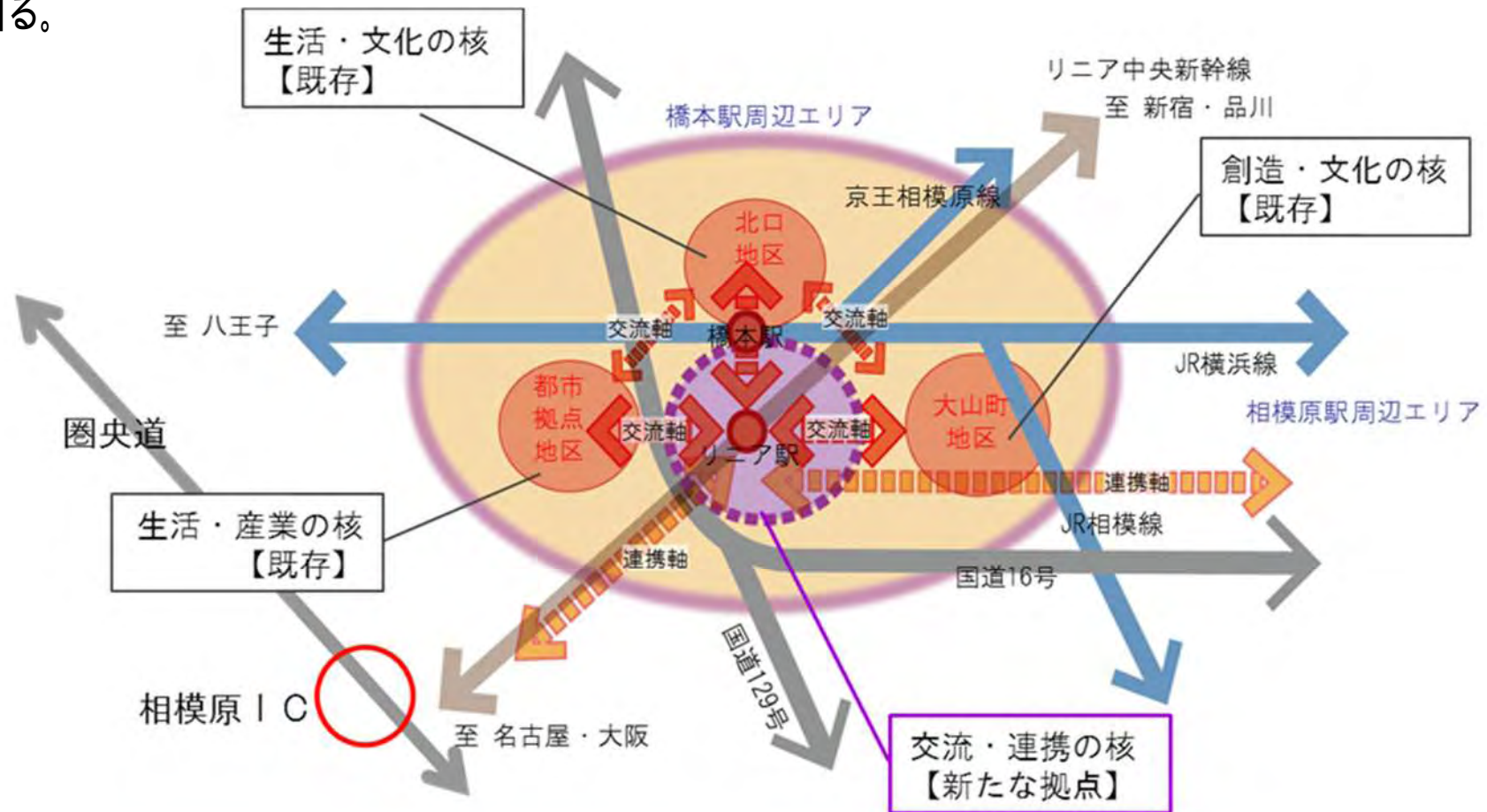
- 橋本駅周辺地区のまちづくりにおいては、以下に示すような課題を解決する必要がある。



2. 土地利用計画

橋本駅周辺地区における新たな都市構造

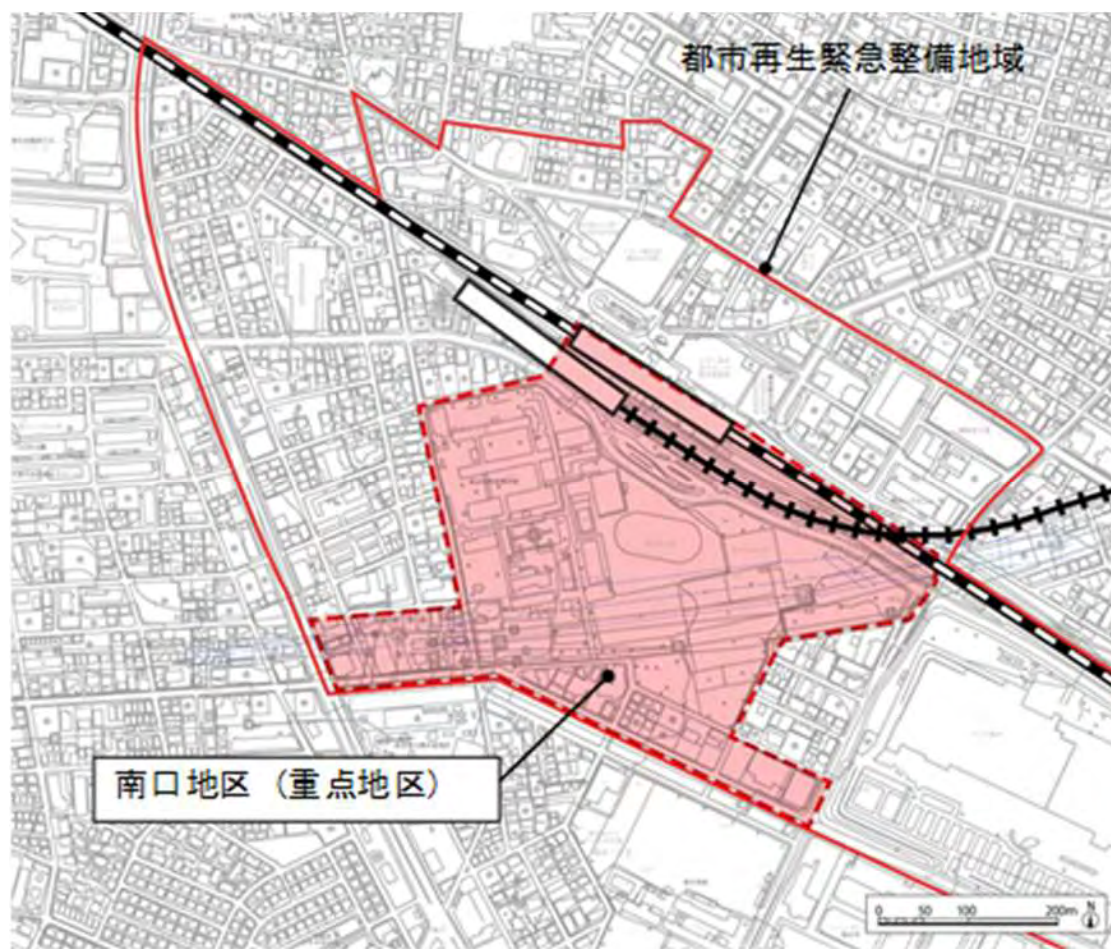
- 核どうしを交流軸で結び、それぞれの核が有する機能・魅力を相互に高め合うことで、駅周辺地区全体の発展につながる都市構造を形成し、「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」の形成を図る。



2. 土地利用計画

重点地区の抽出

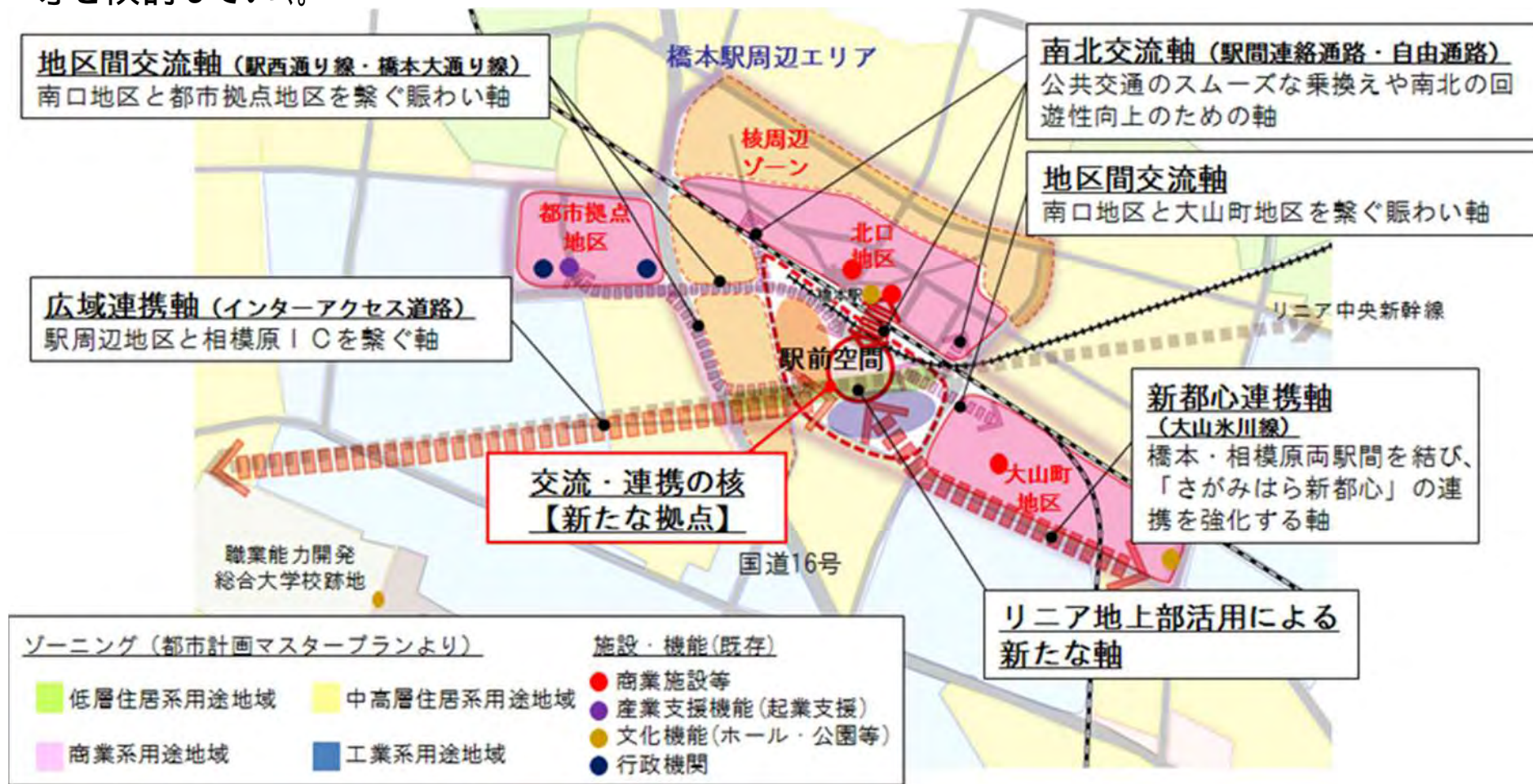
- 南口地区については重点的に検討が必要な地区とし、リニア中央新幹線の開業を見据え、「優先的に土地利用を図る地区」として検討する。



2. 土地利用計画

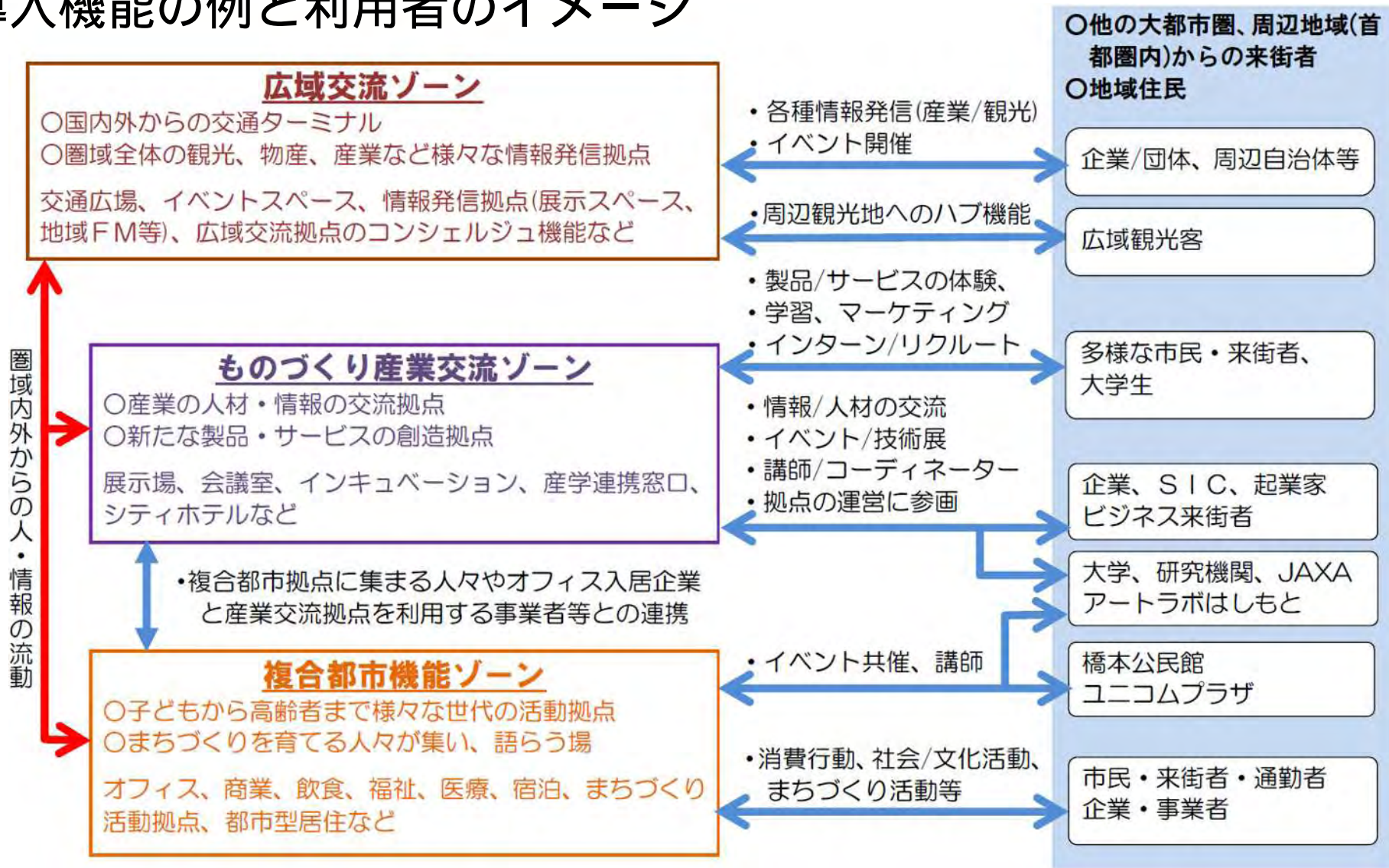
土地利用方針図

- 「核周辺ゾーン」については、今後のまちづくりの状況に応じた土地利用転換や土地の高度利用等を検討していく。



2. 土地利用計画

導入機能の例と利用者のイメージ



2. 土地利用計画

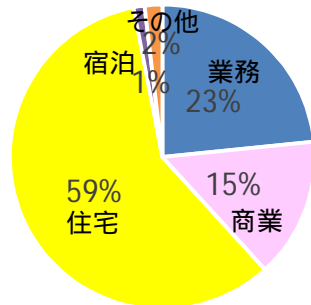
事例にみる用途構成

居住・郊外型

【事例】武蔵小杉



出典 武蔵小杉ライフHP

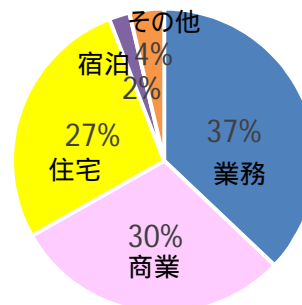


バランス型

【事例】二子玉川



出典 二子玉川東第二地区市街地再開発組合HP

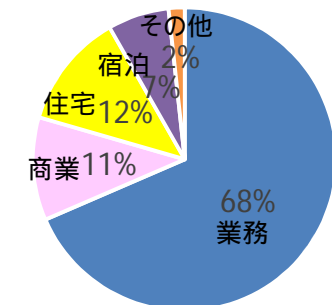


業務・都心型

【事例】汐留



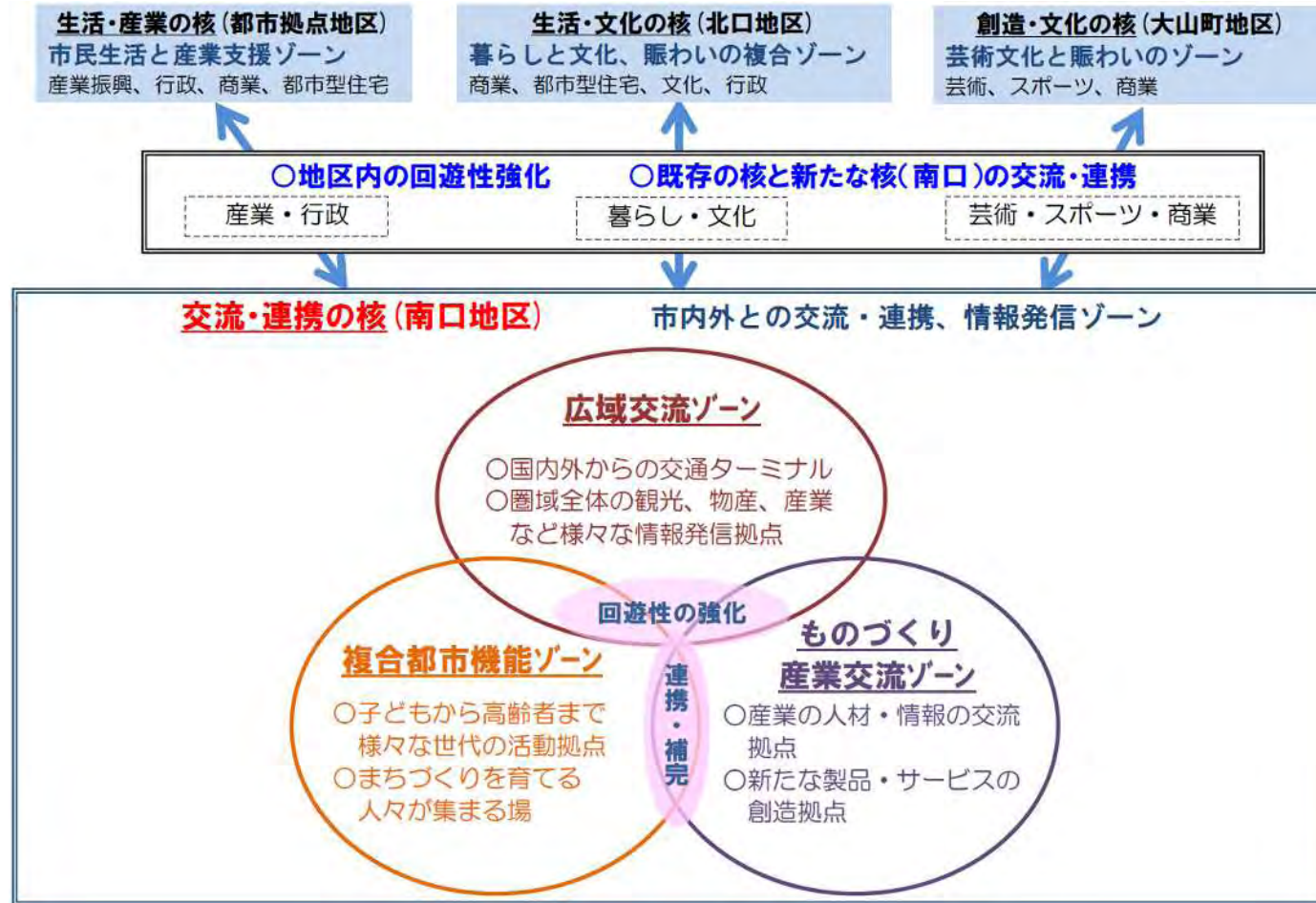
出典 建築と都市2013年10月臨時増刊



2. 土地利用計画

南口地区における機能配置の考え方

- 各ゾーンによる相乗効果によって地区全体の利用価値が高まるよう、駅と地区内・地区間の回遊性を強化するとともに、既存の核と南口地区の機能連携が可能となる土地利用・機能集積を図る。



2. 土地利用計画

機能配置の考え方と土地利用計画

< 機能配置の考え方 >

広域交流ゾーン

交通広場をはじめとして、公共交通の乗換えのための空間利用が想定されることから、駅北口など、様々な方面からのアクセスに配慮した配置とする。

複合都市機能ゾーン

主に生活者や通勤者などの利用が想定されることから、在来線、リニア中央新幹線のいずれからもアクセス可能な配置とする。

ものづくり産業交流ゾーン

リニア中央新幹線による広域的な来街者による利用が想定されることから、リニア中央新幹線駅に近接し、周辺の産業用地からも利用しやすいエリアへの配置とする。

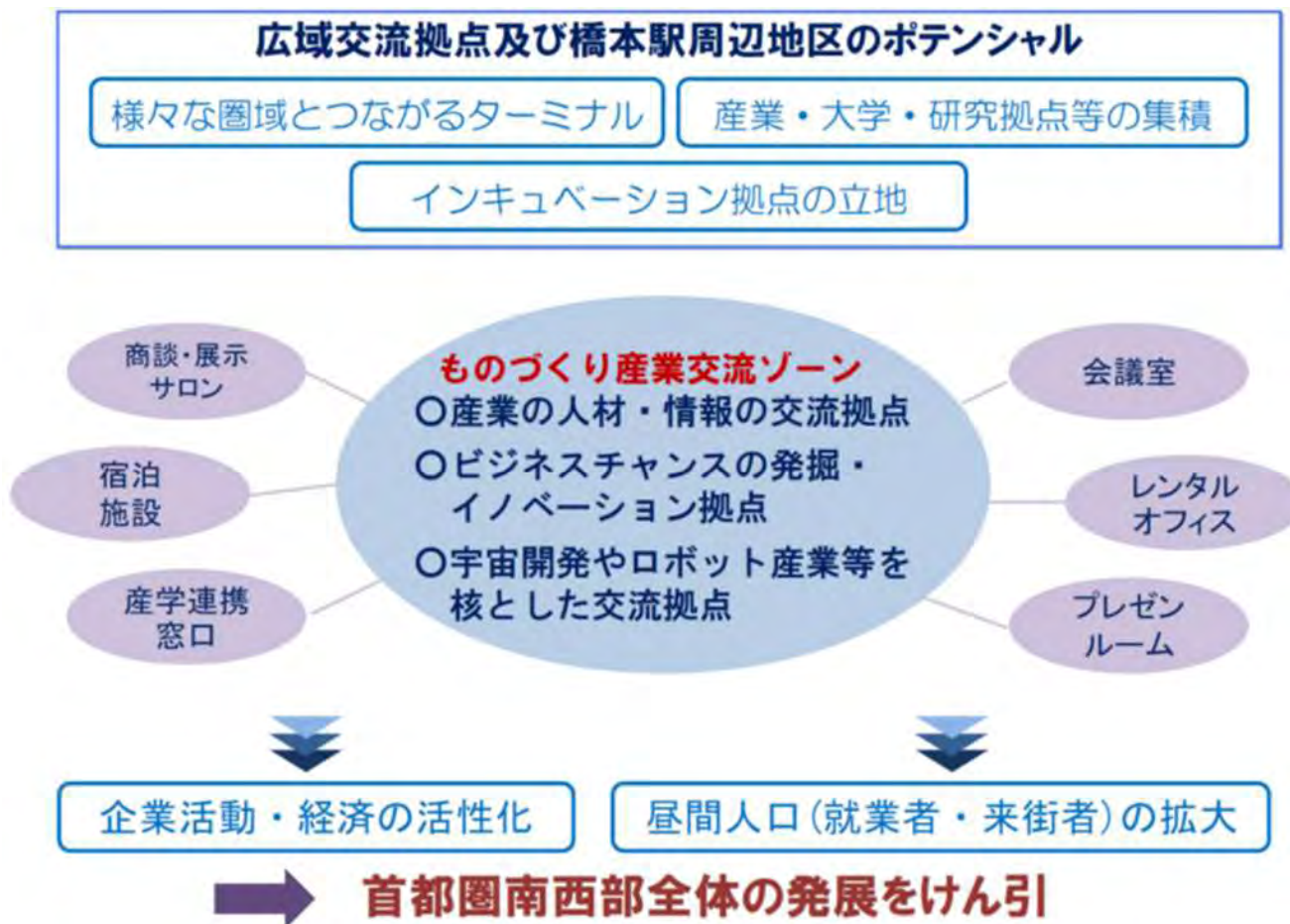


凡例		
● : JR 橋本駅改札	◀○○○▶ : 新都心連携軸	○ : 既存の核
● : 京王橋本駅改札	◀○○○▶ : 広域連携軸	◌ : 新たな拠点
● : リニア駅改札	◀○○○▶ : 地区間交流軸	◌ : 核周辺ゾーン

2. 土地利用計画

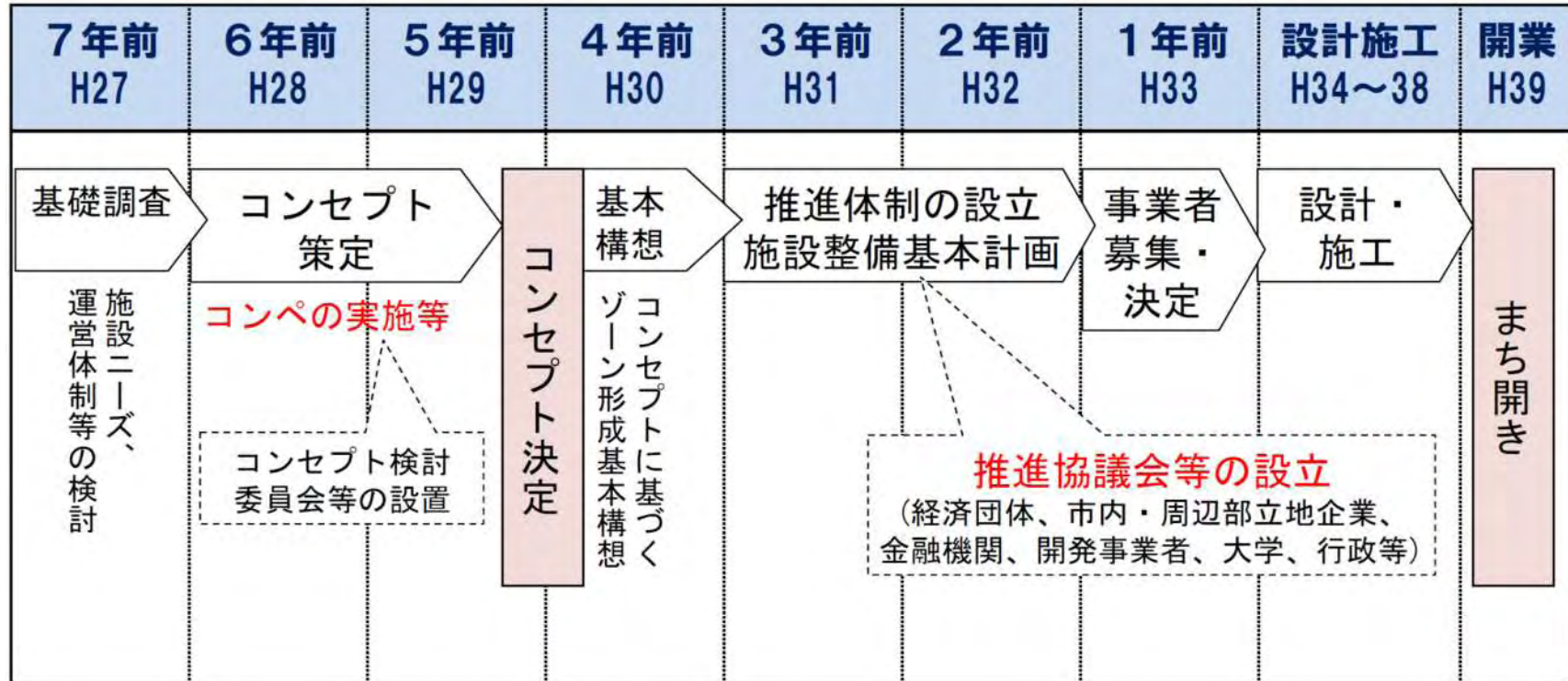
その他配慮事項（ものづくり産業交流ゾーンに係る今後の検討）

- 「ものづくり産業交流ゾーン」は、本市や周辺都市のポテンシャルを活用し、橋本駅周辺地区の将来像である「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」を実現する上で重要な機能を担う。



2.土地利用計画

ものづくり産業交流ゾーンの検討スケジュール（予定）

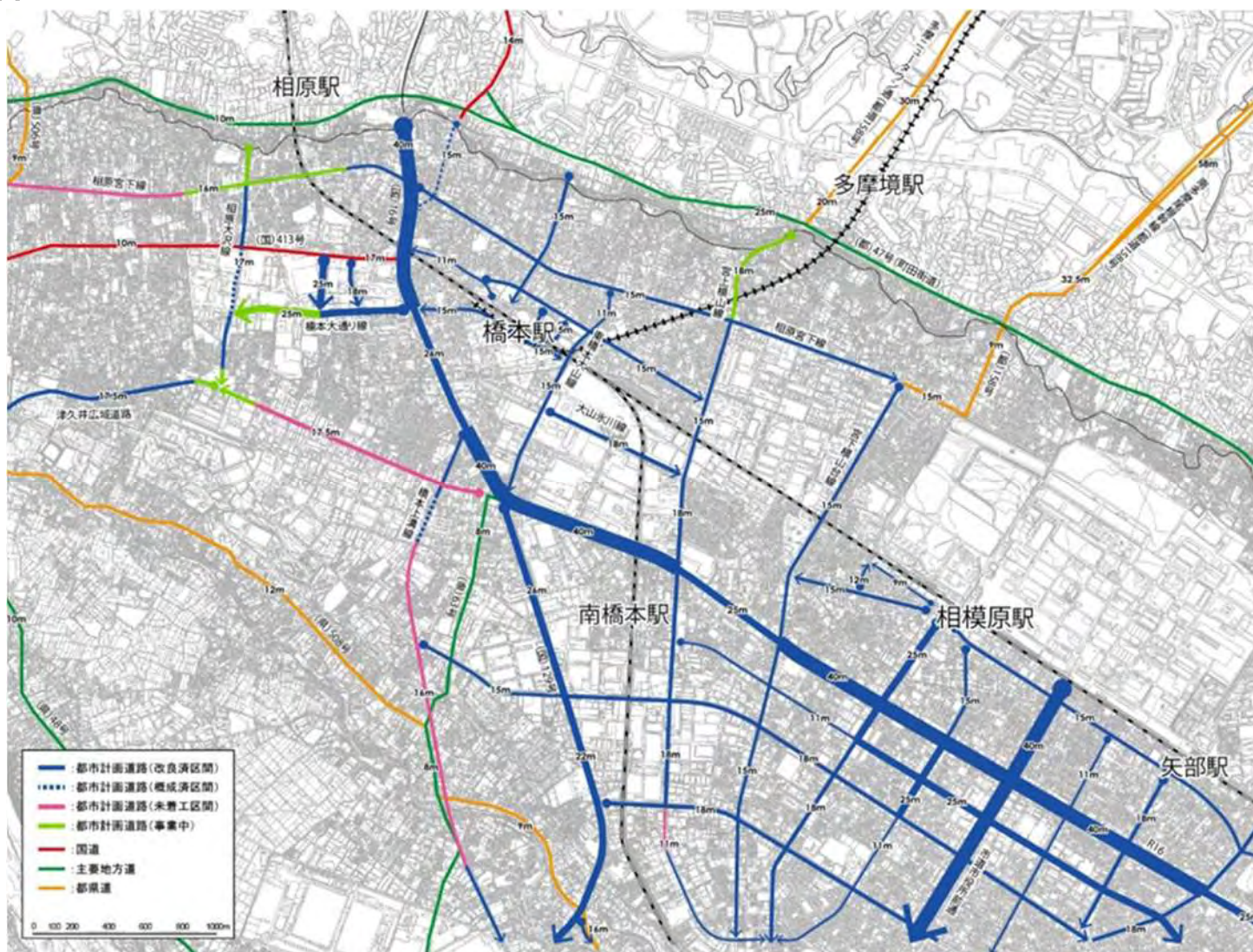


土地利用計画に関する検討課題

導入機能に関する具体的な施設の内容、規模
施設を整備する主体、公共・民間の役割分担
駅周辺地区における用途地域・容積率の変更
都市計画決定の時期

3. 交通ネットワーク計画

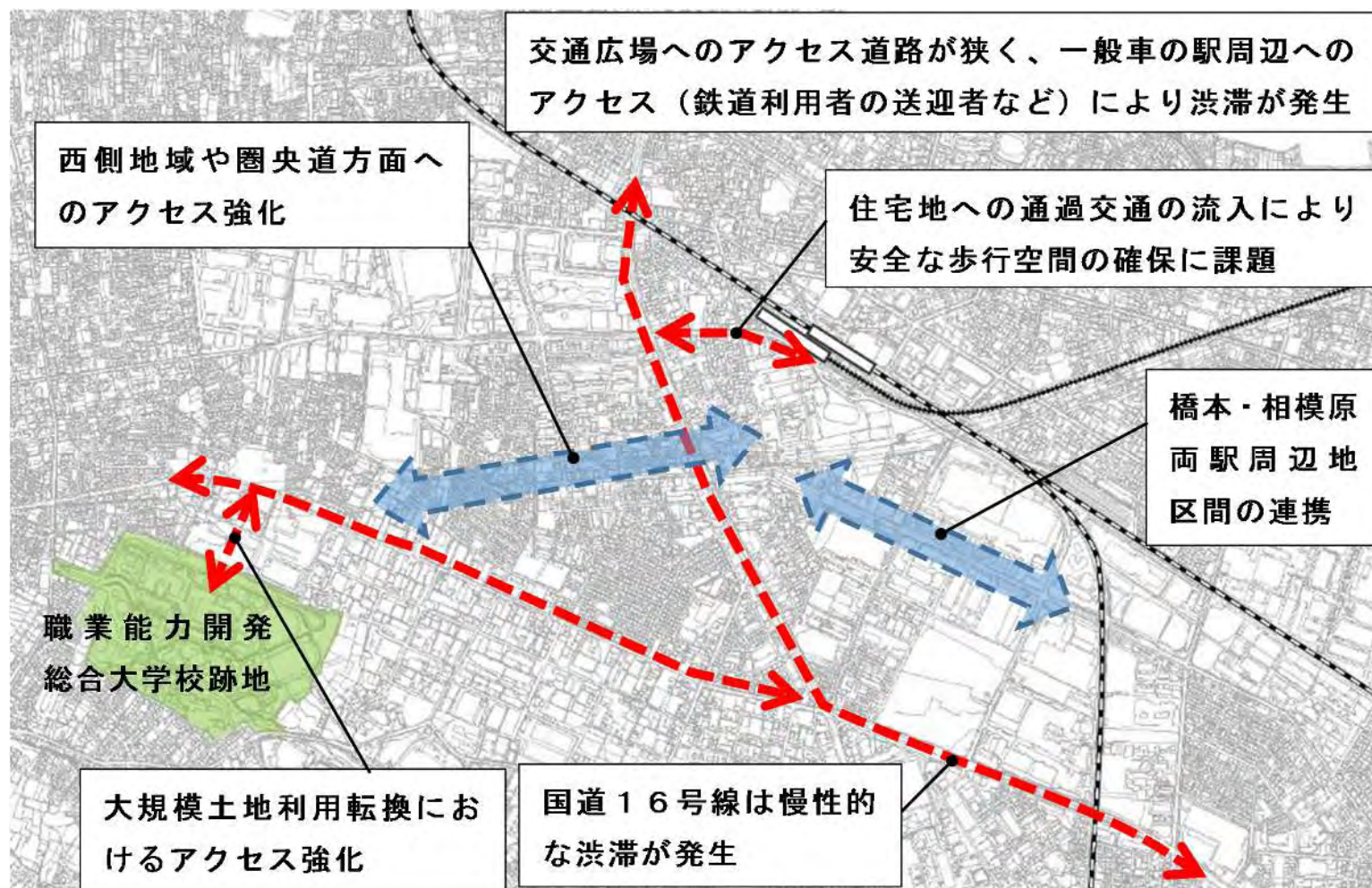
現在の道路ネットワーク



3.交通ネットワーク計画

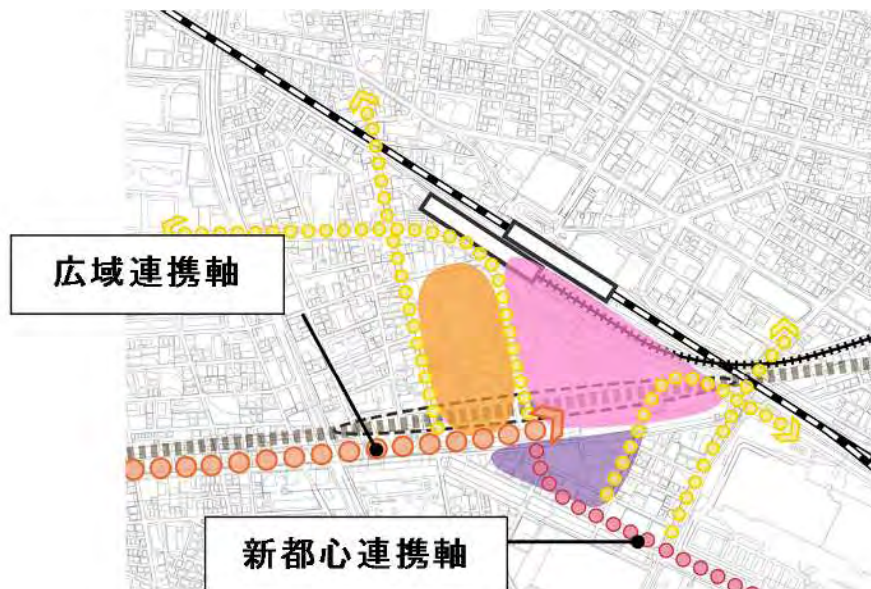
橋本駅南口へのアクセス道路の課題等

- 橋本駅周辺地区のまちづくりにおいては、以下に示すような課題を解決する必要がある。

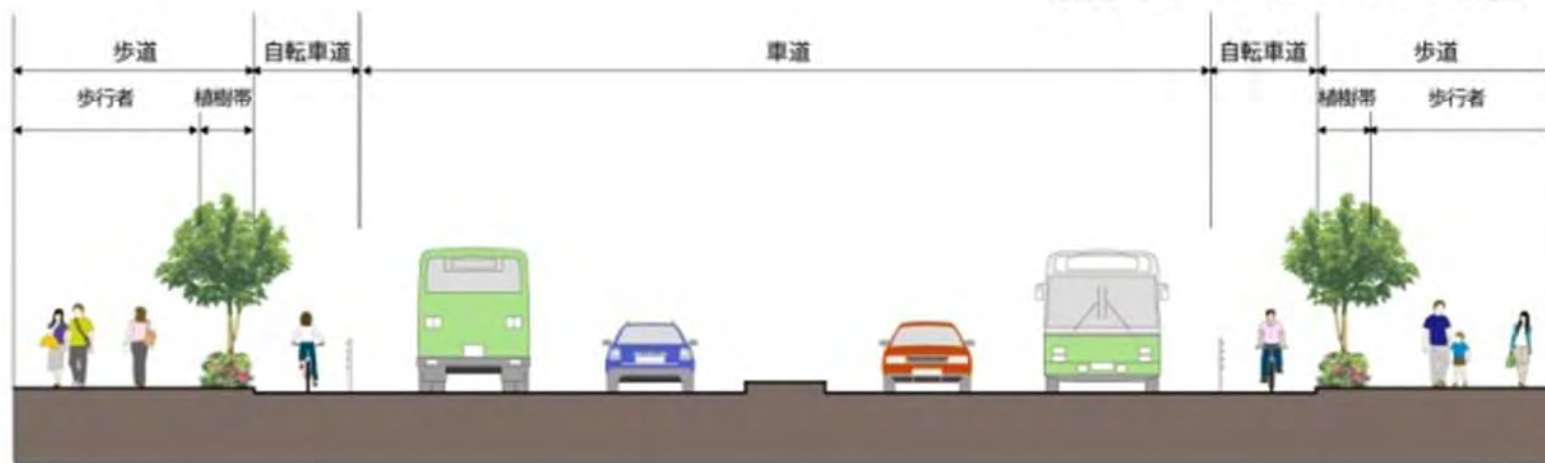


3. 交通ネットワーク計画

広域連携軸・新都心連携軸のイメージ

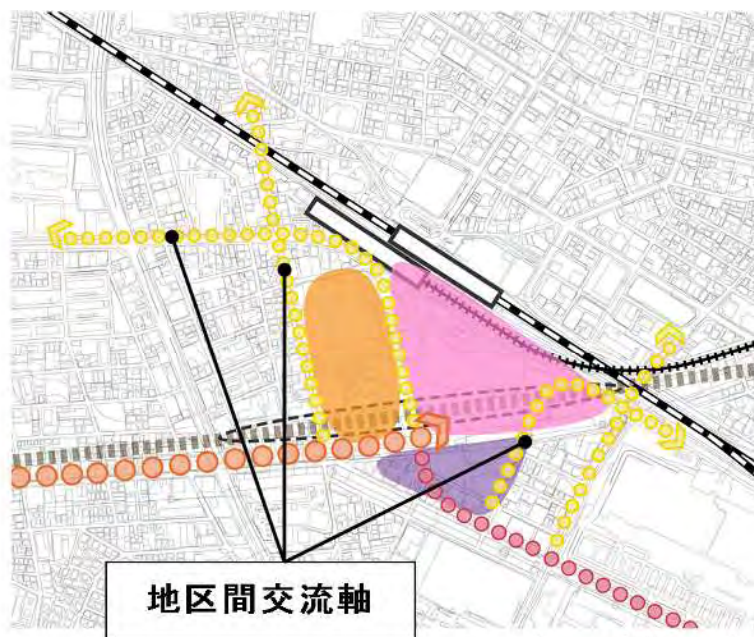


幅員として 20m~30m程度

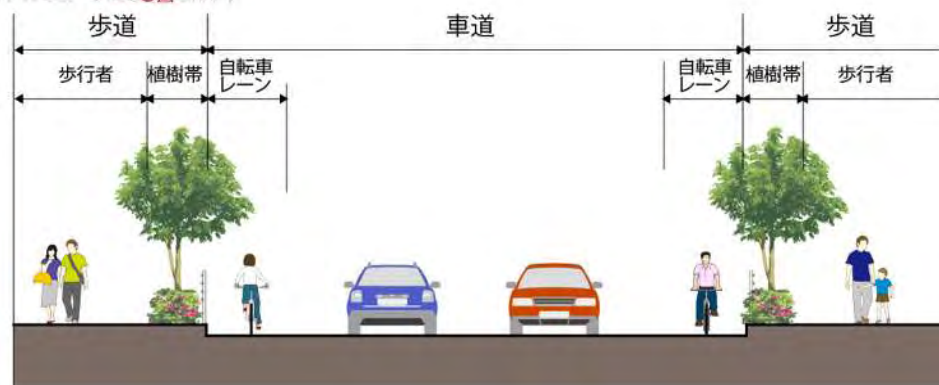


3. 交通ネットワーク計画

地区間交流軸のイメージ

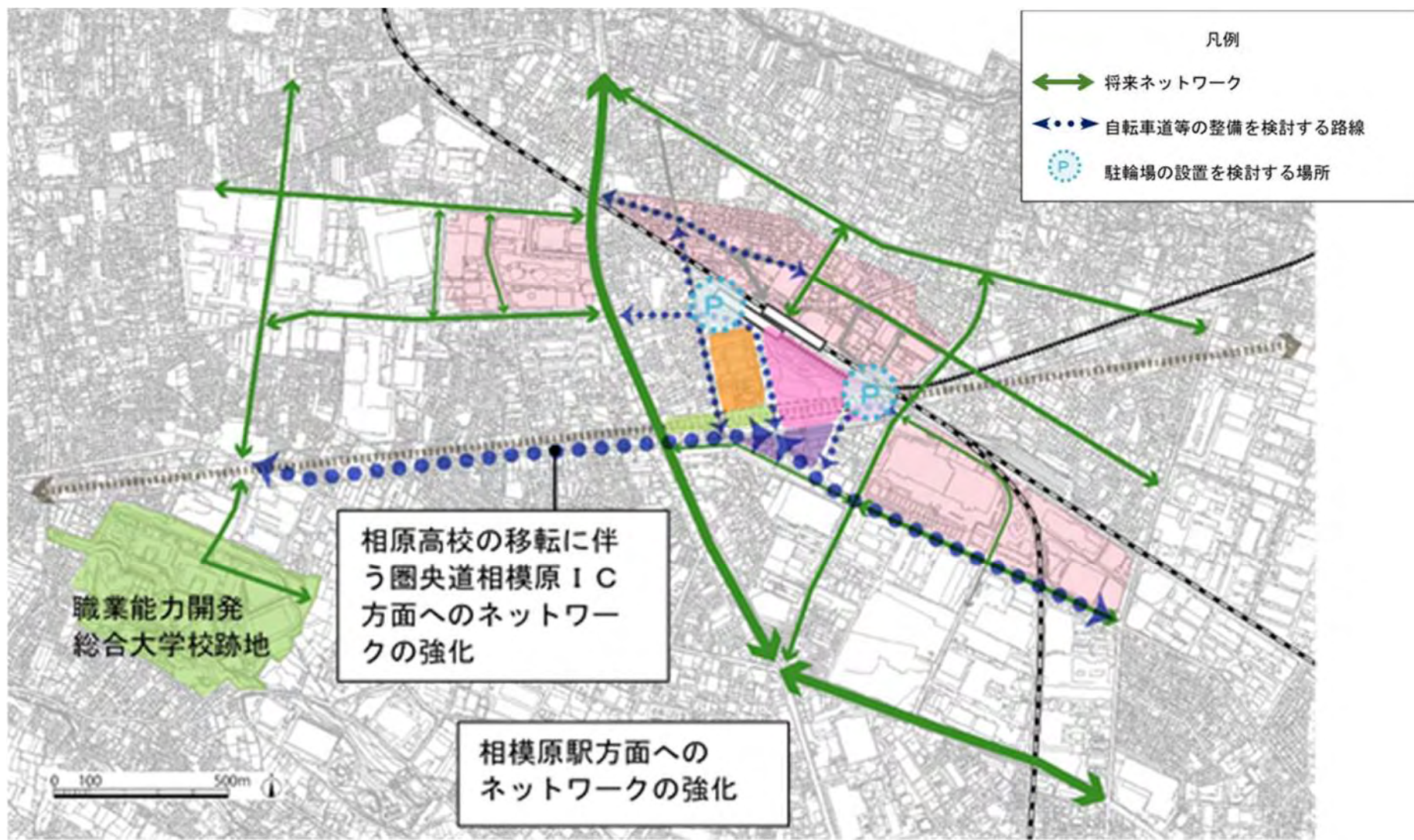


幅員として 15m~20m程度



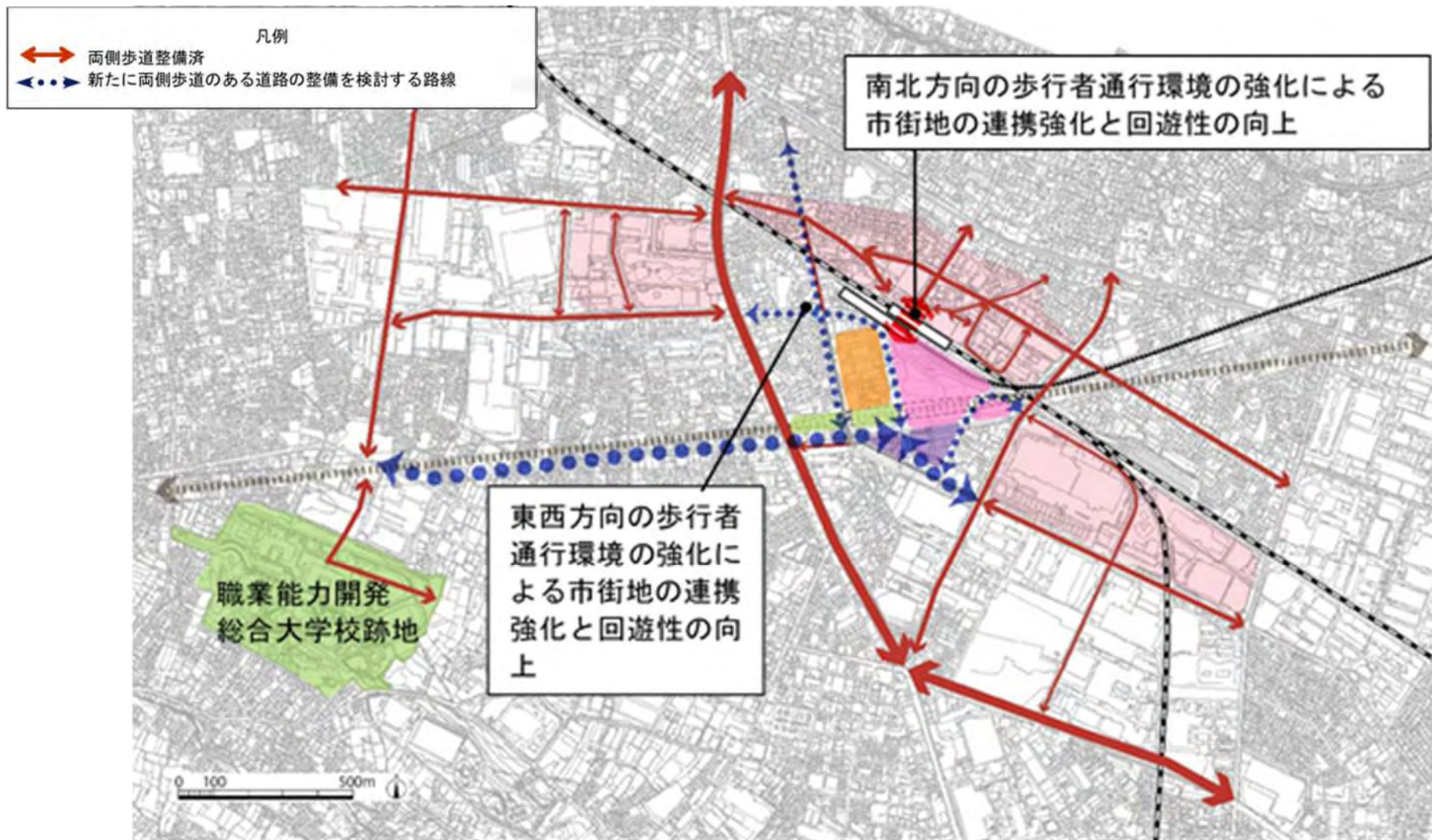
3. 交通ネットワーク計画

自転車ネットワークのイメージ



3.交通ネットワーク計画

歩行者ネットワークのイメージ

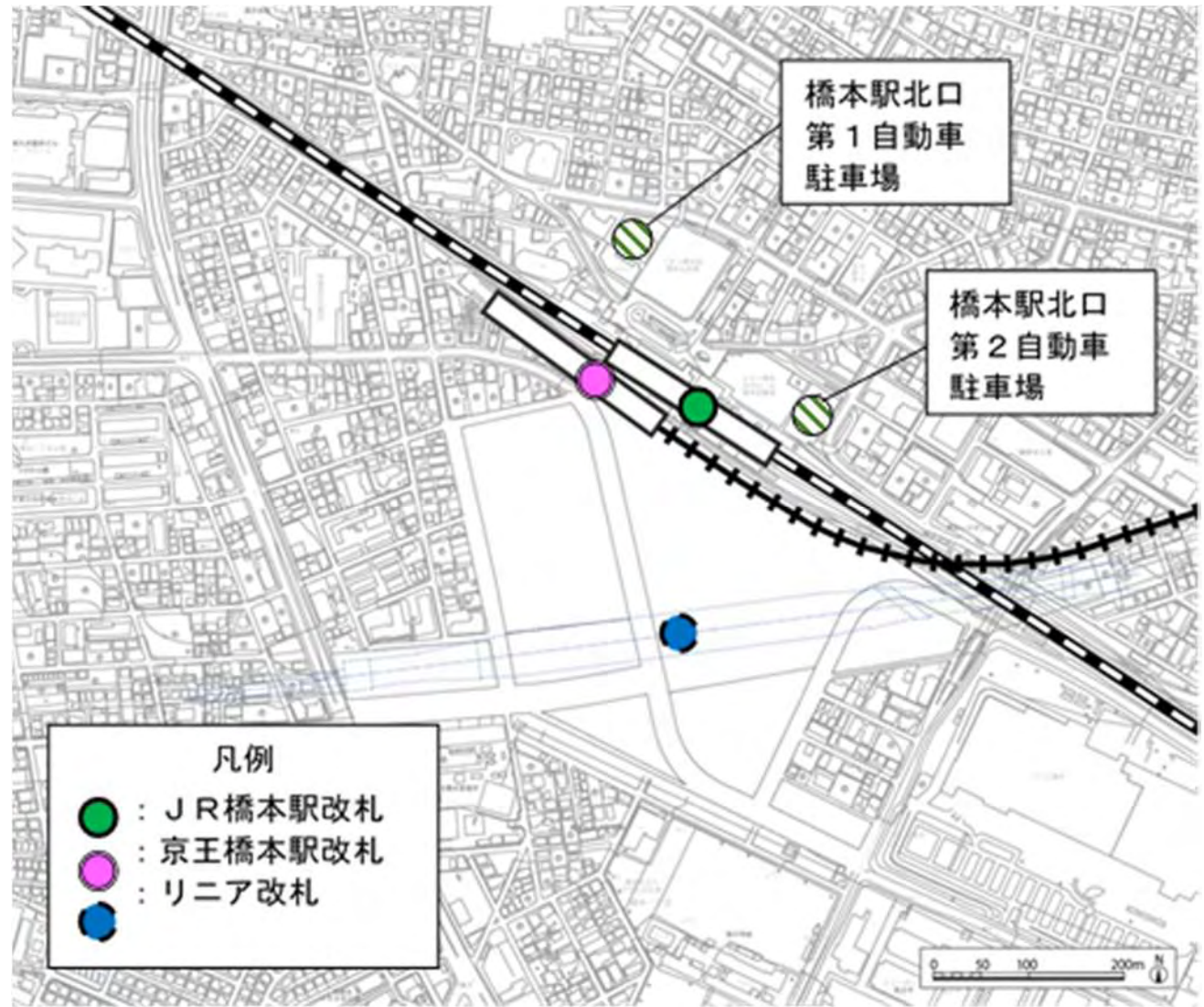


3. 交通ネットワーク計画

自動車駐車施設等

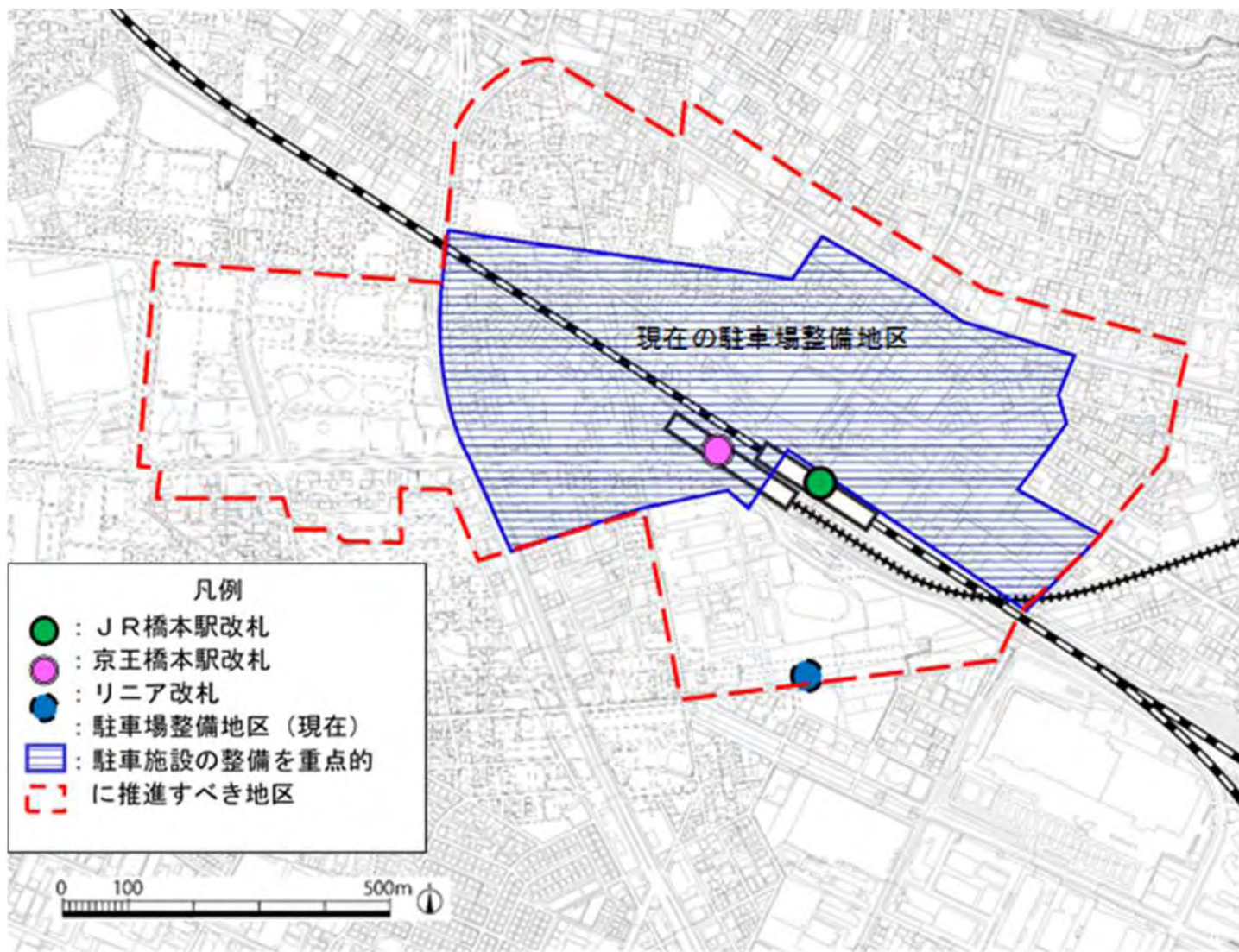
< 橋本駅周辺の公共駐車場配置 >

	橋本駅北口第1自動車駐車場	橋本駅北口第2自動車駐車場
		
収容台数	732台	407台
回転率	3.2	3.98
延床面積	12,700m ² (民間含)	8,600m ²



3. 交通ネットワーク計画

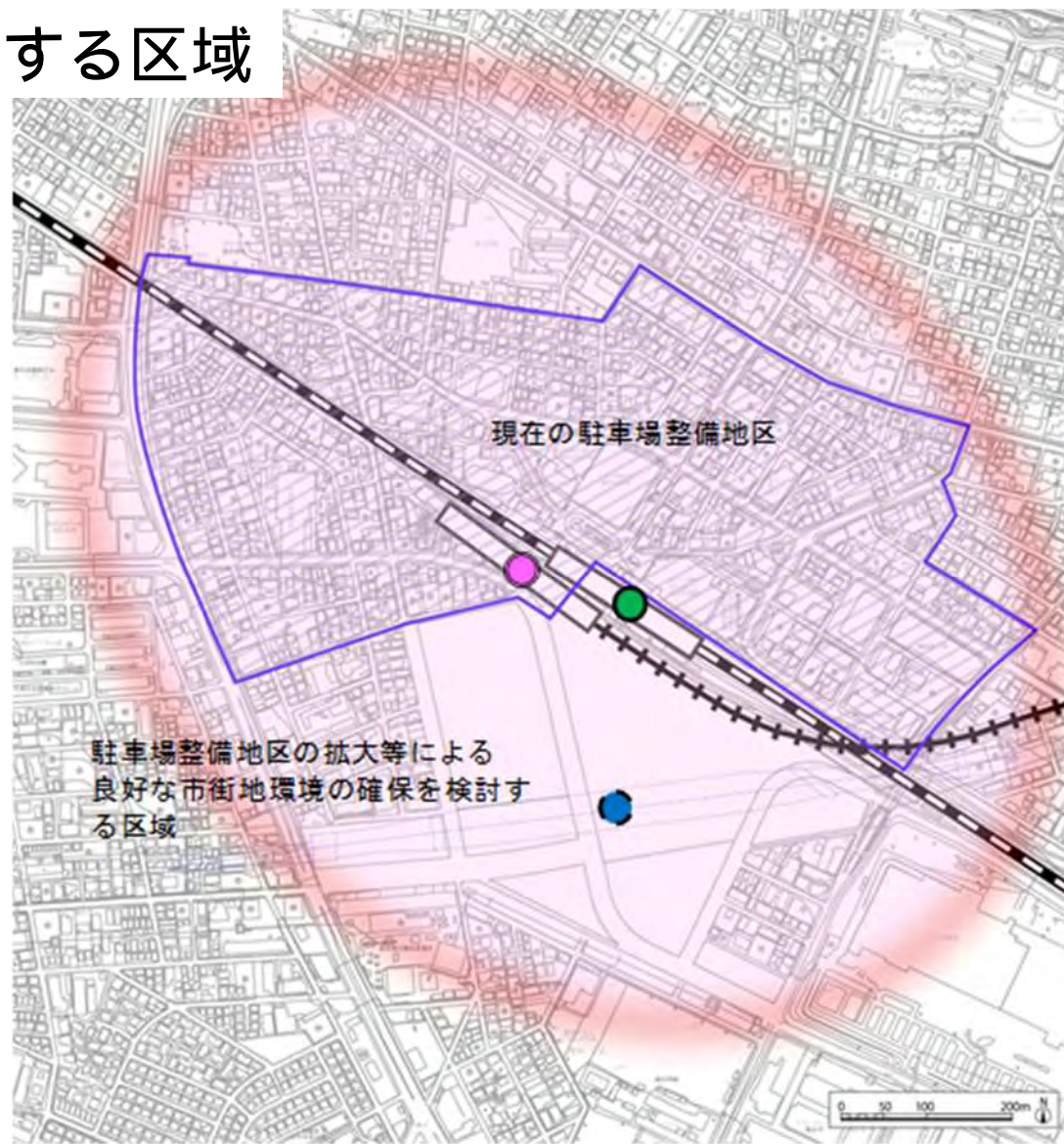
橋本駅周辺の駐車場整備地区等



3.交通ネットワーク計画

駐車場整備地区の拡大を検討する区域

- 橋本駅南口地区は大規模な土地利用転換を図るため、市街地整備と併せて、「駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区」から、まちづくりを行うエリアを新たに「駐車場整備地区」に指定する検討を進める。

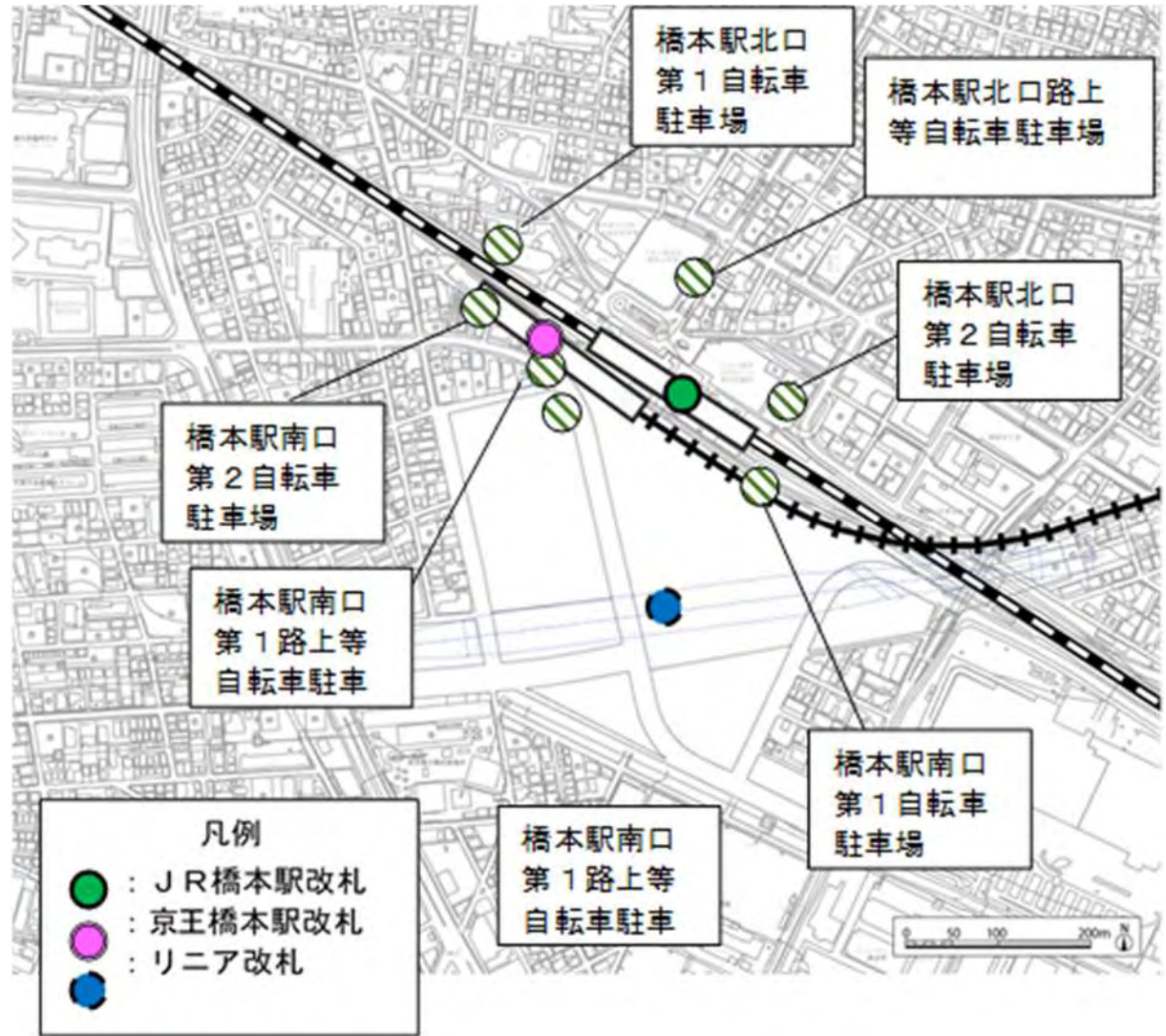


3.交通ネットワーク計画

自転車駐車施設等

< 橋本駅周辺の公共自転車駐車場配置 >





	収容台数	利用率
橋本駅北口第1自転車駐車場	自転車: 843台 バイク: 169台	99.6%
橋本駅北口第2自転車駐車場	自転車: 1,051台 バイク: 189台	120.2%
橋本駅北口路上等自転車駐車場	自転車103台	100%
橋本駅南口第1自転車駐車場	自転車: 1,334台 バイク: 617台	98.9%
橋本駅南口第2自転車駐車場	自転車: 2,611台 バイク: 48台	94.2%
橋本駅南口第1路上自転車駐車場	自転車70台	100%
橋本駅南口第2路上自転車駐車場	自転車46台	100%
橋本駅南口バイク駐輪場	バイク550台	100%
橋本駅南口2丁目駐輪場	自転車48台	100%

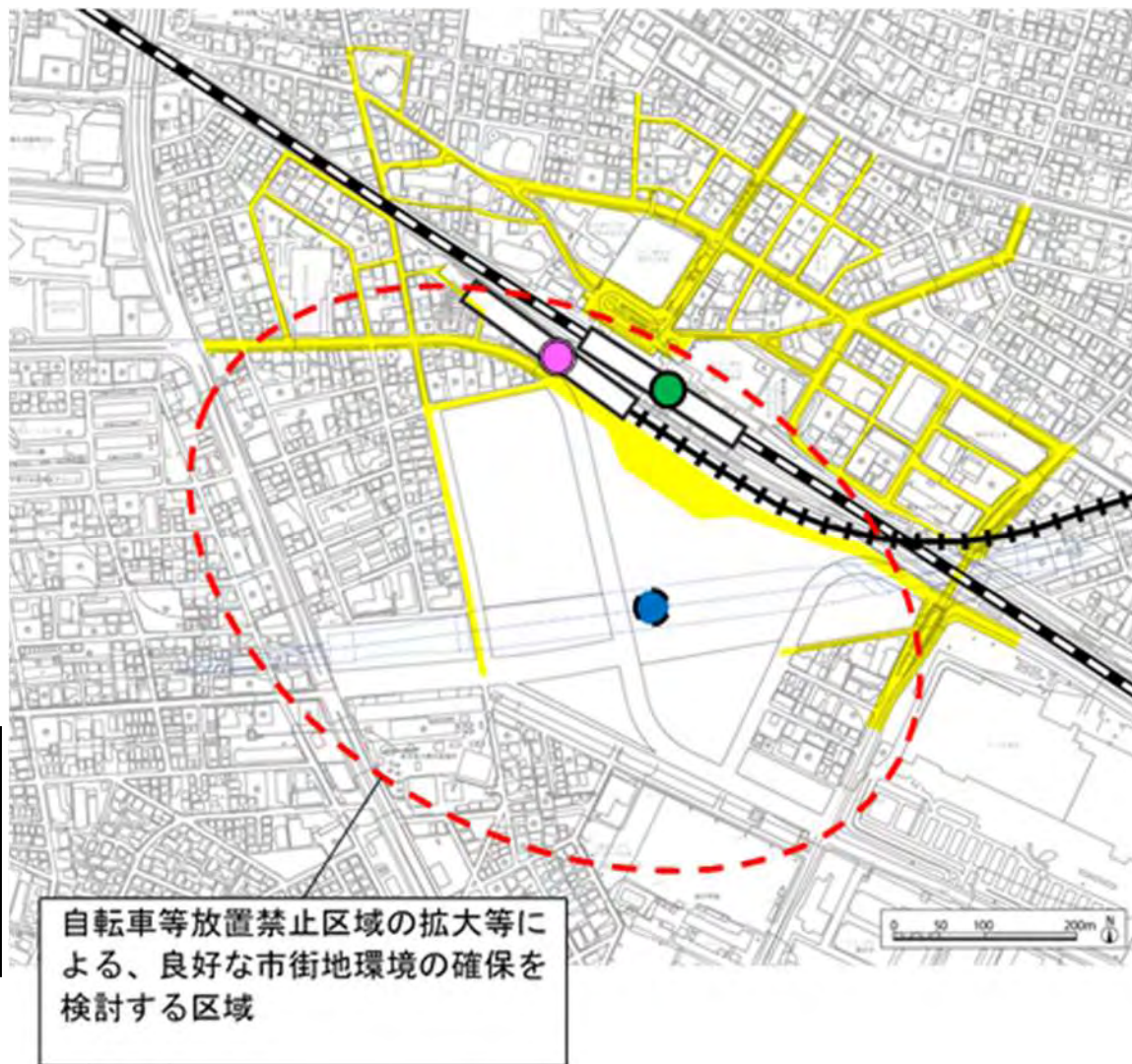


3. 交通ネットワーク計画

自転車等放置禁止区域の拡大を検討する区域

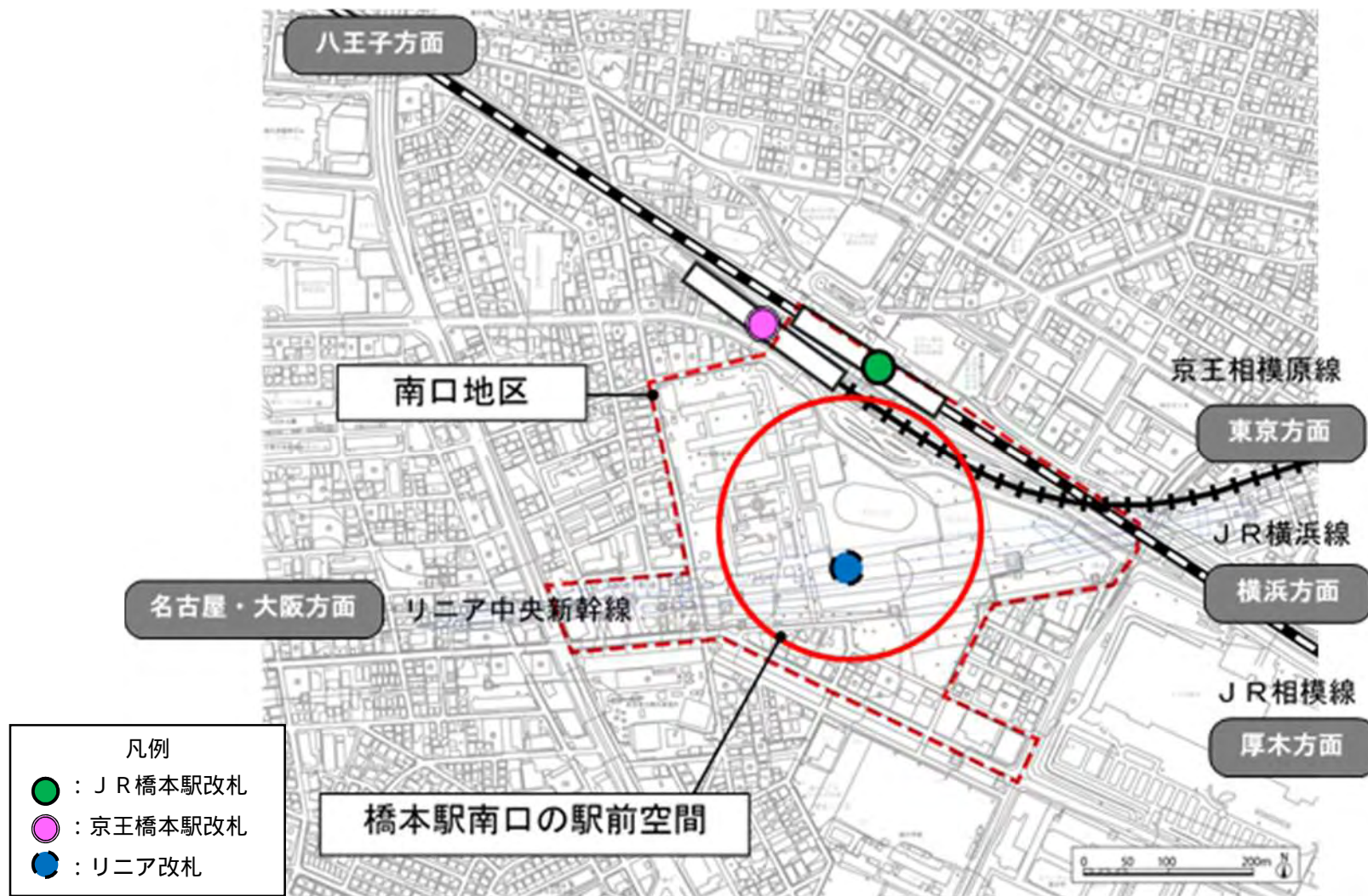
- 橋本駅南口のまちづくりでは、自転車等放置の発生を防ぐため、土地利用計画に合わせて自転車等放置禁止区域の拡大指定等の見直しの検討を進める。

凡例	
	: J R 橋本駅改札
	: 京王橋本駅改札
	: リニア改札
	: 自転車等放置禁止区域 (現在)



4. 駅前空間計画

橋本駅南口の駅前空間の現状

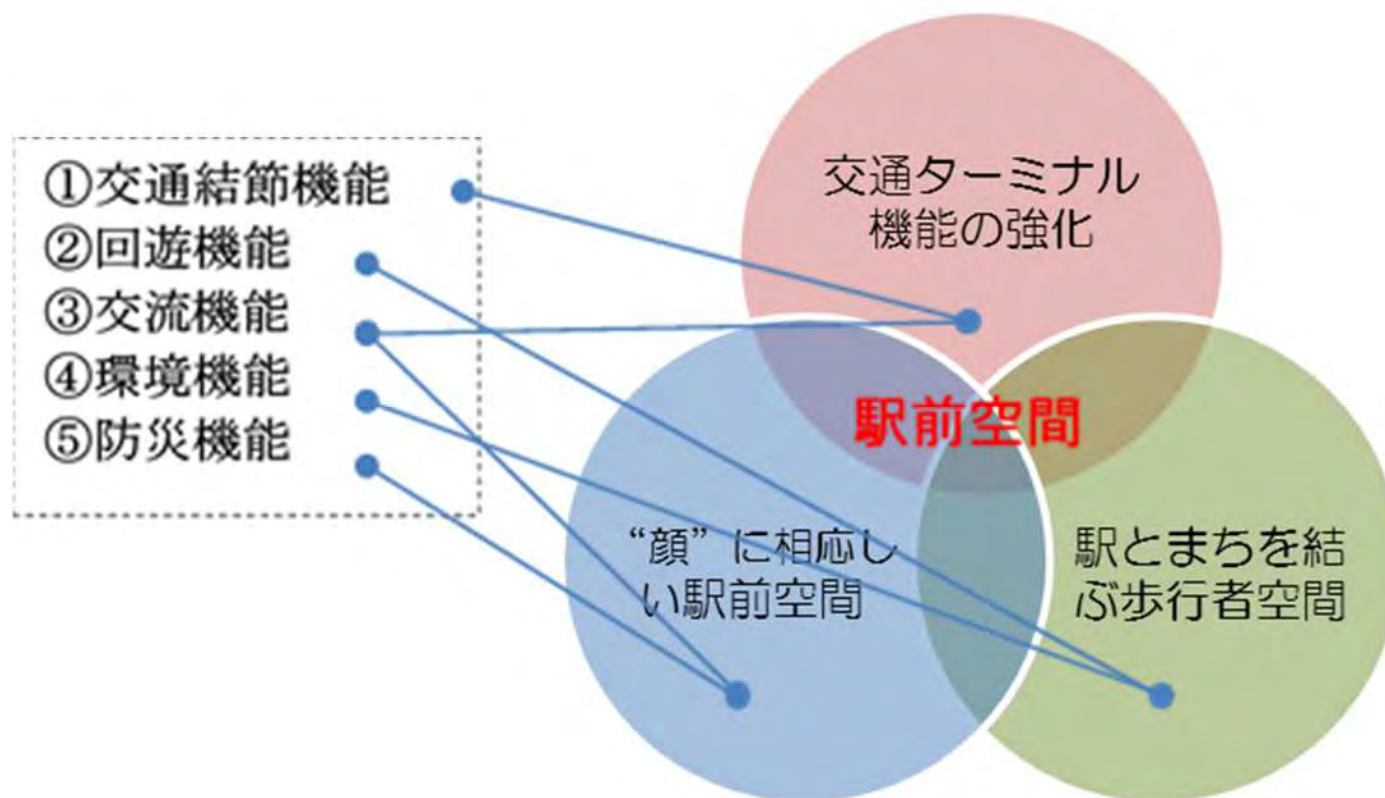


4. 駅前空間計画

駅前空間の基本コンセプト

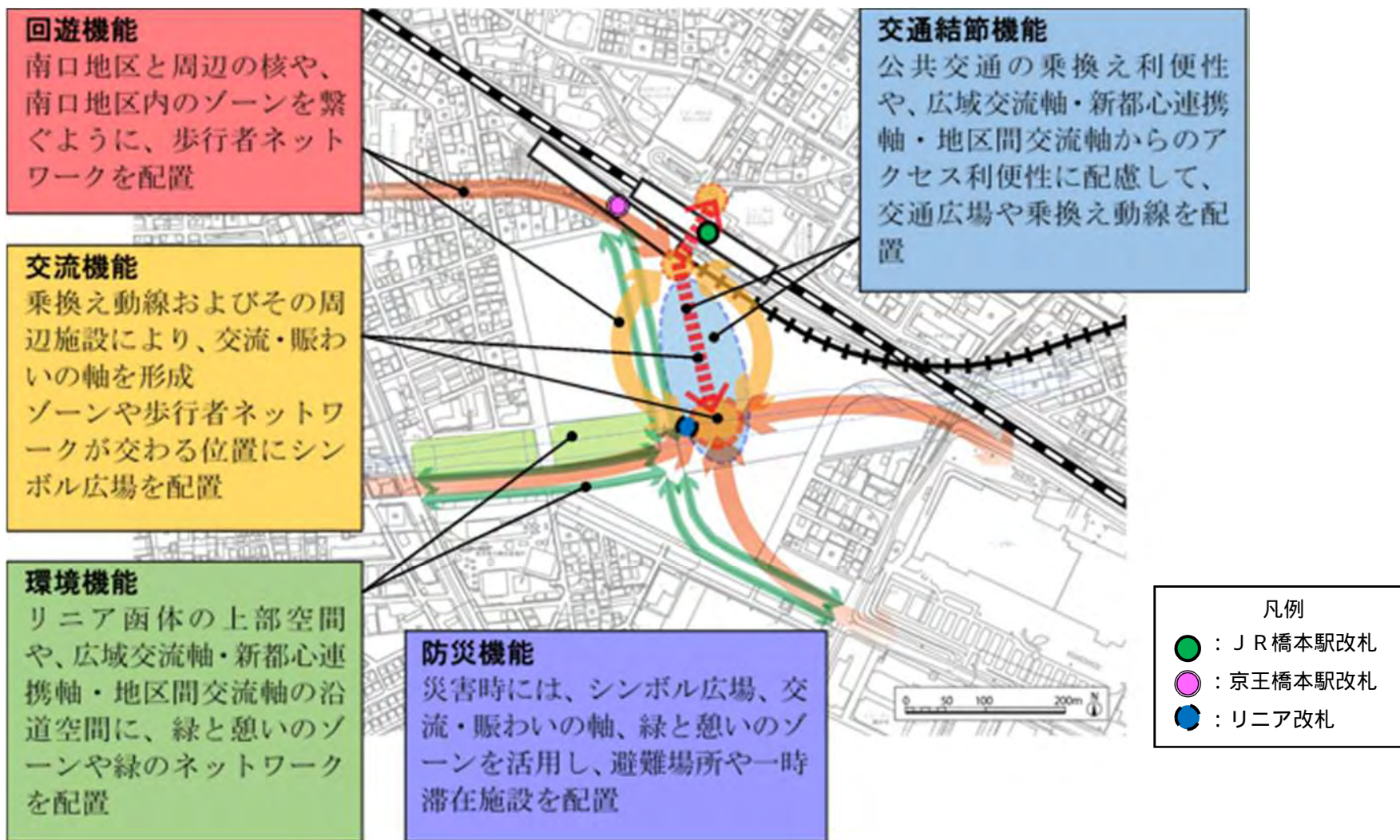
< 駅前空間整備の検討の視点 >

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
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
駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成



4. 駅前空間計画

機能配置方針

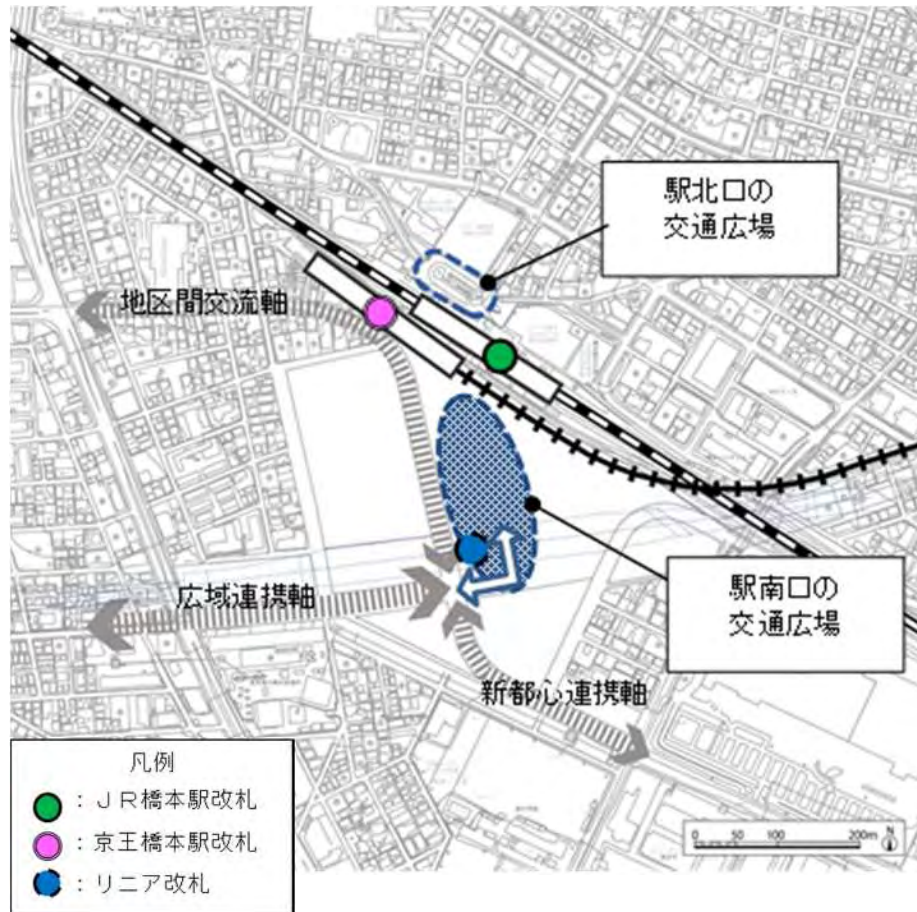


4. 駅前空間計画

空間形成方針 交通結節機能：交通広場

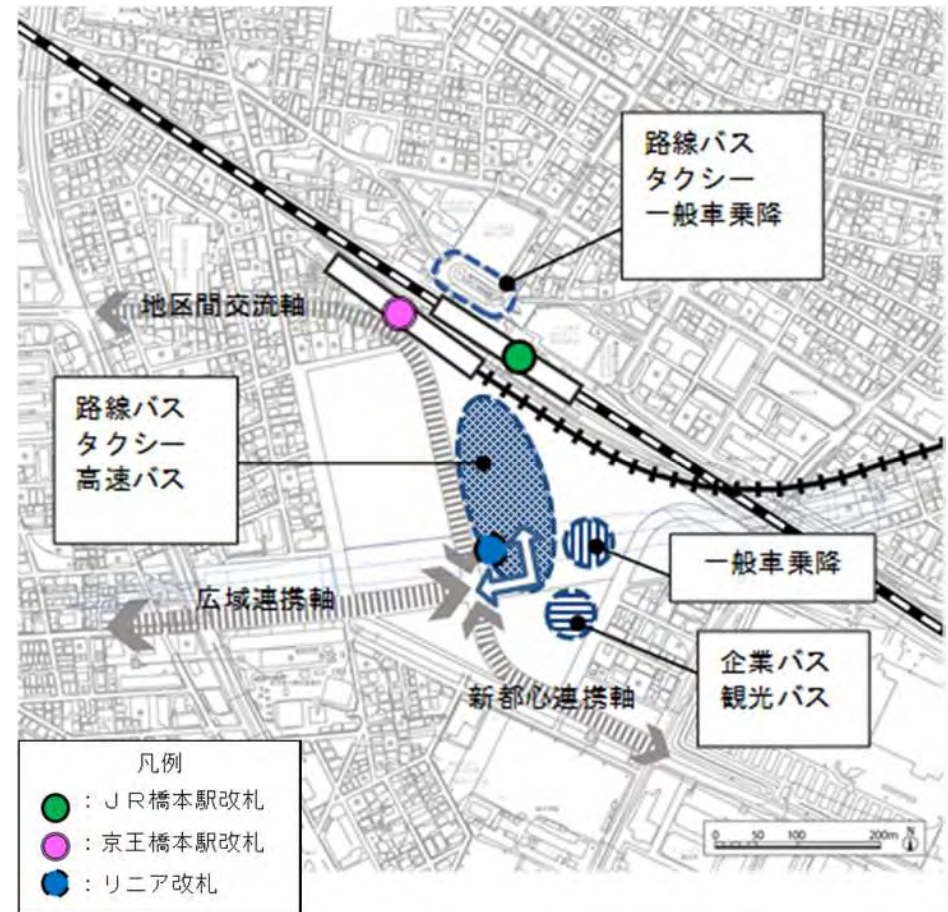
< 空間形成の考え方 >

鉄道駅の改札口と交通広場の配置



< 空間形成の方針 >

南口の交通広場 (配置場所のイメージ)

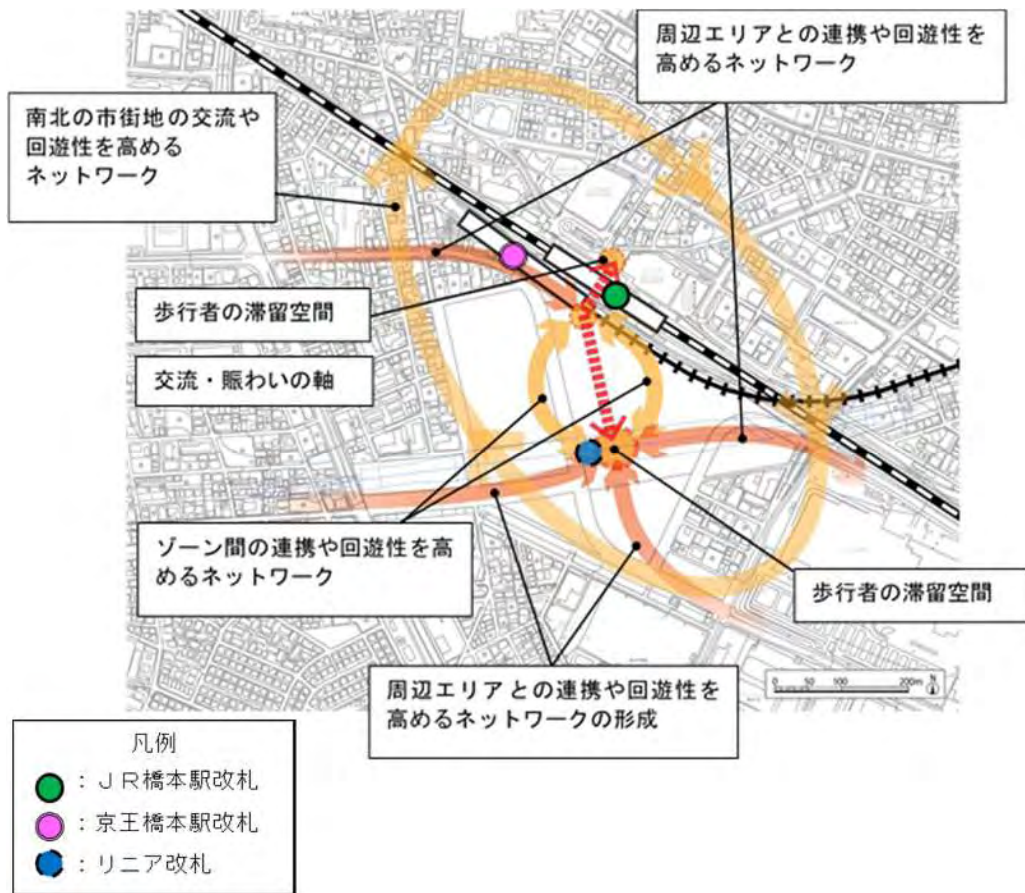


4. 駅前空間計画

空間形成方針 回遊機能：歩行者ネットワーク、滞留空間

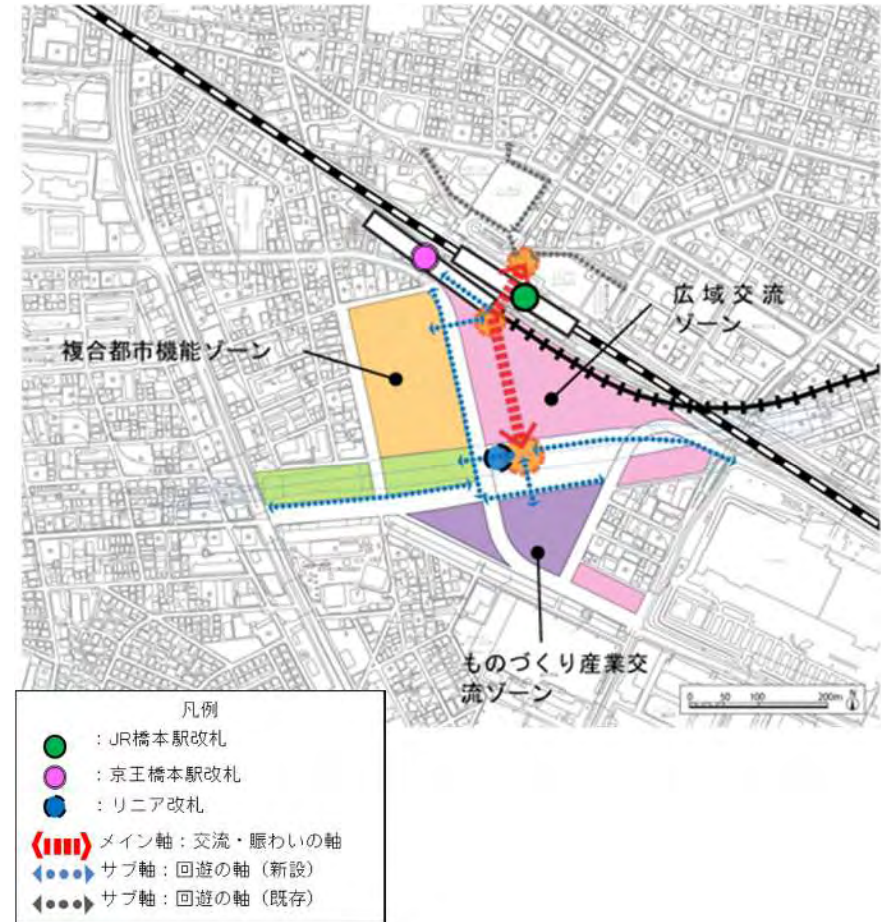
< 空間形成の考え方 >

歩行者ネットワークの考え方



< 空間形成の方針 >

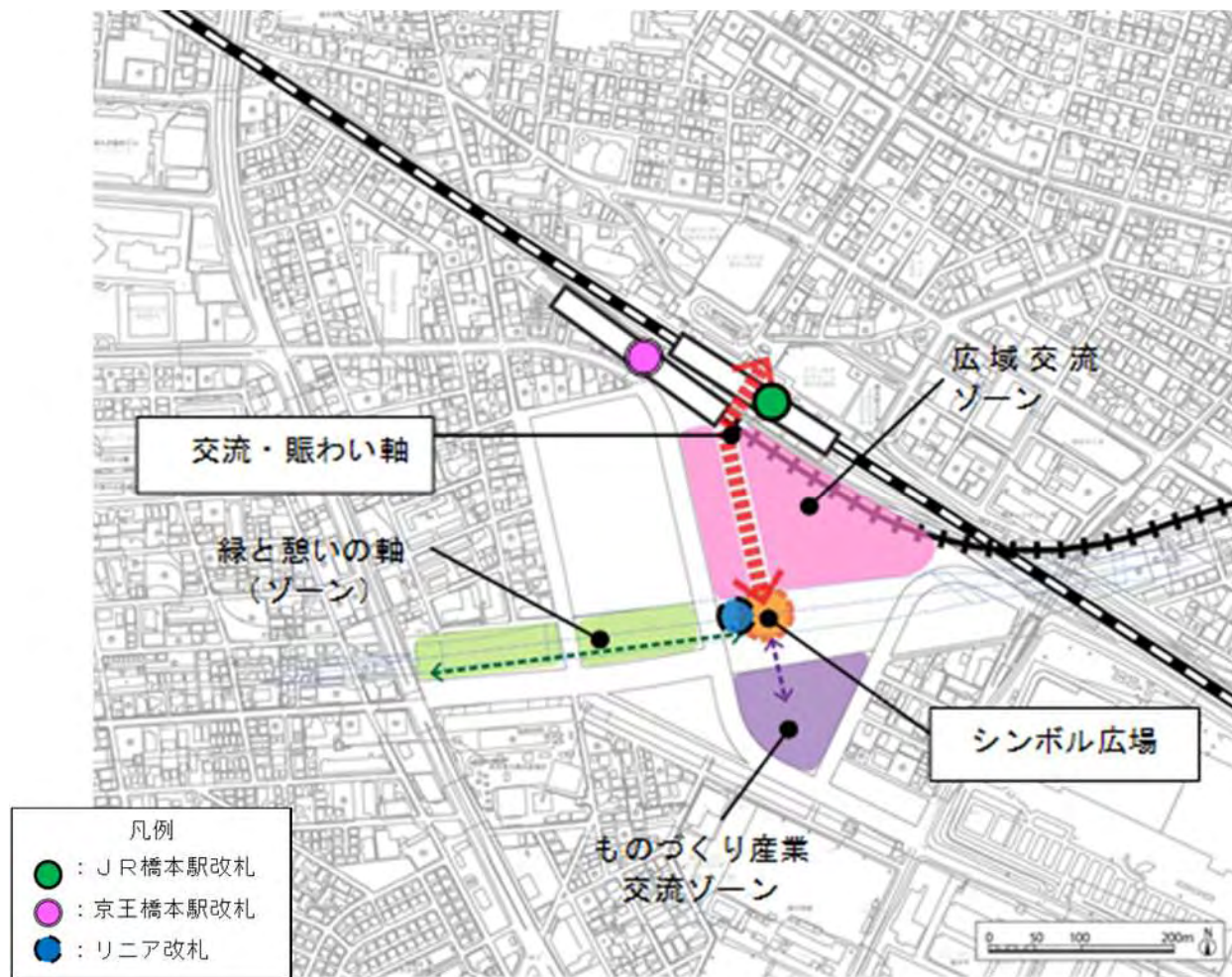
歩行者ネットワークのイメージ



4. 駅前空間計画

空間形成方針 交流機能：交流・賑わい軸、シンボル広場

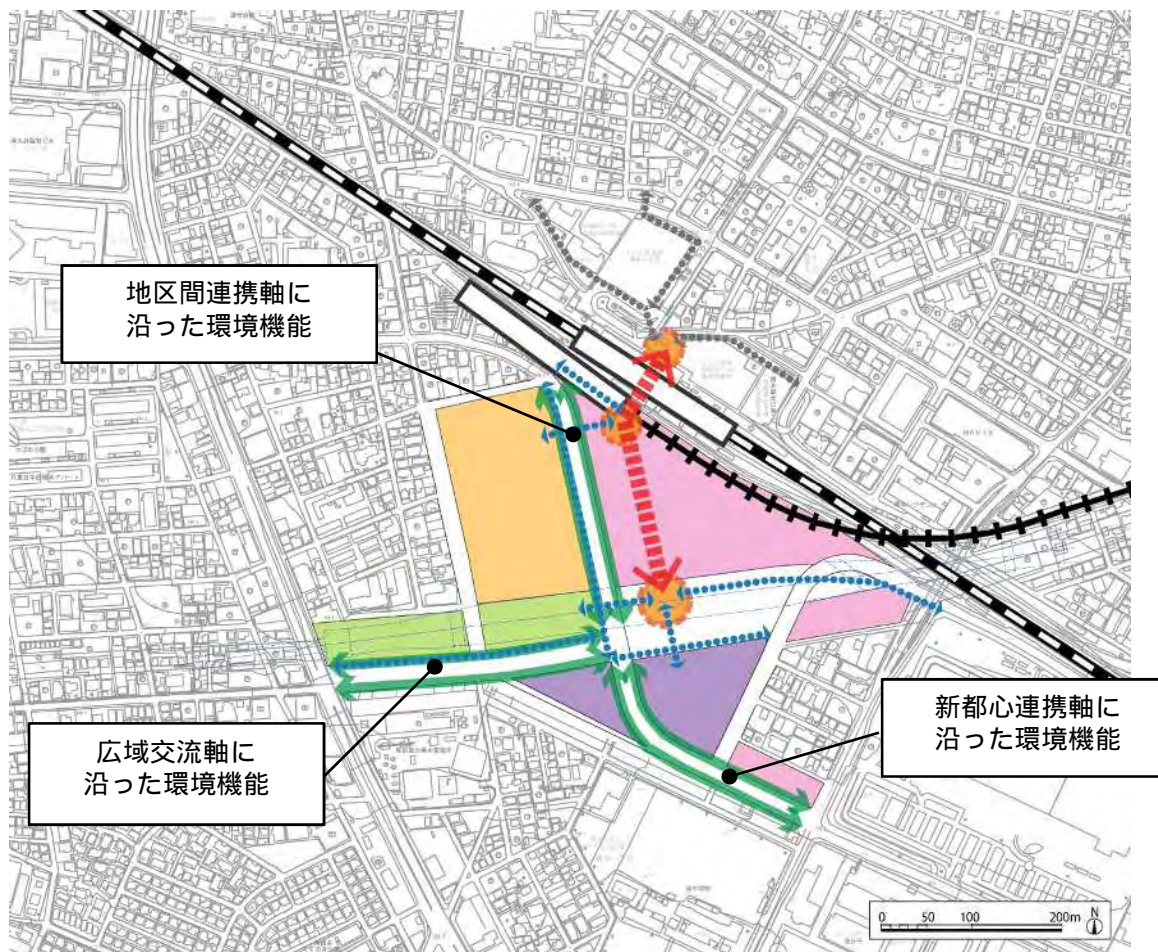
<シンボル広場と交流・にぎわい軸の配置イメージ>



4. 駅前空間計画

空間形成方針 環境機能：緑と憩いのゾーン、緑のネットワーク

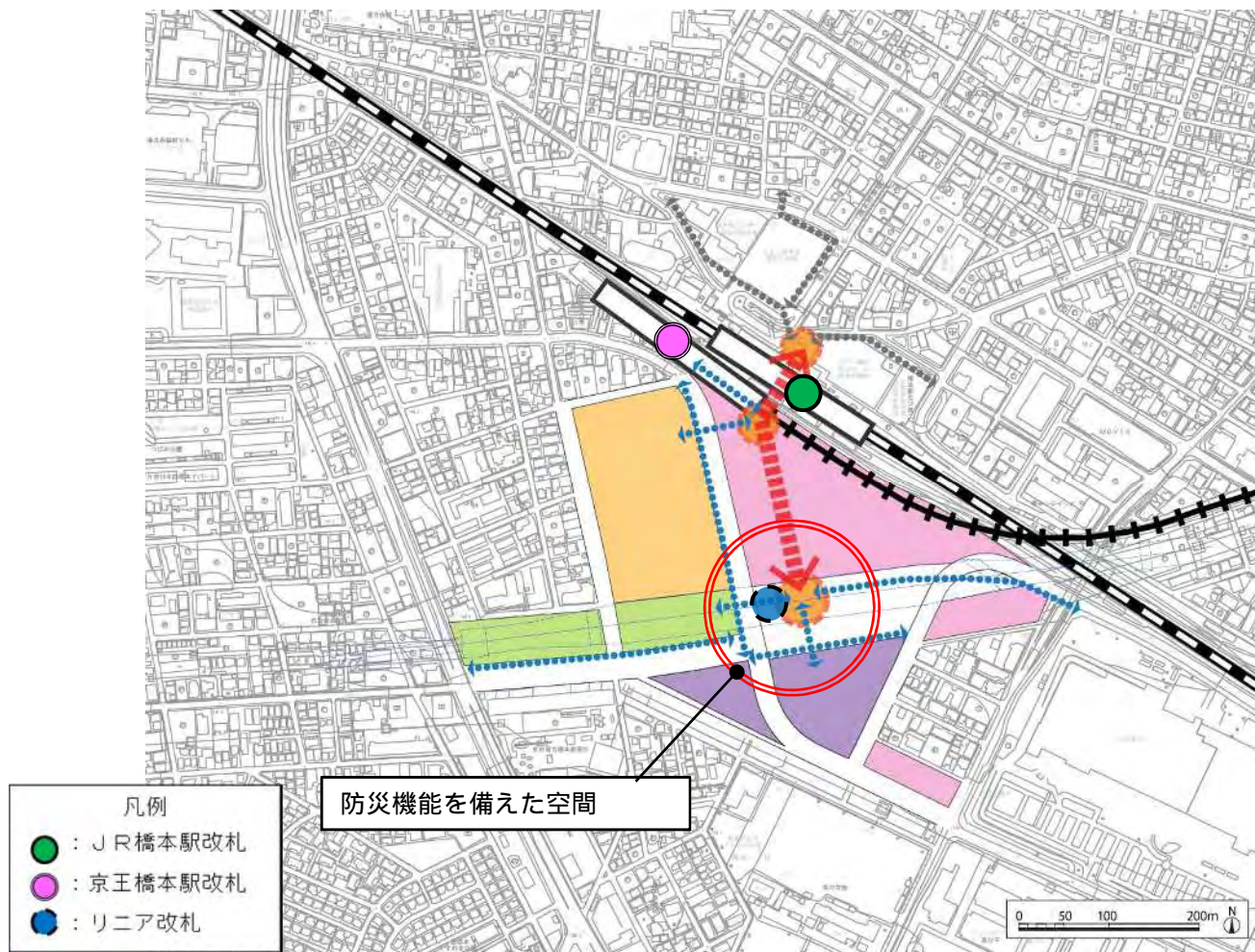
< 重点的に環境機能を配置する場所のイメージ >



4. 駅前空間計画

空間形成方針 防災機能：避難場所、一時滞在施設

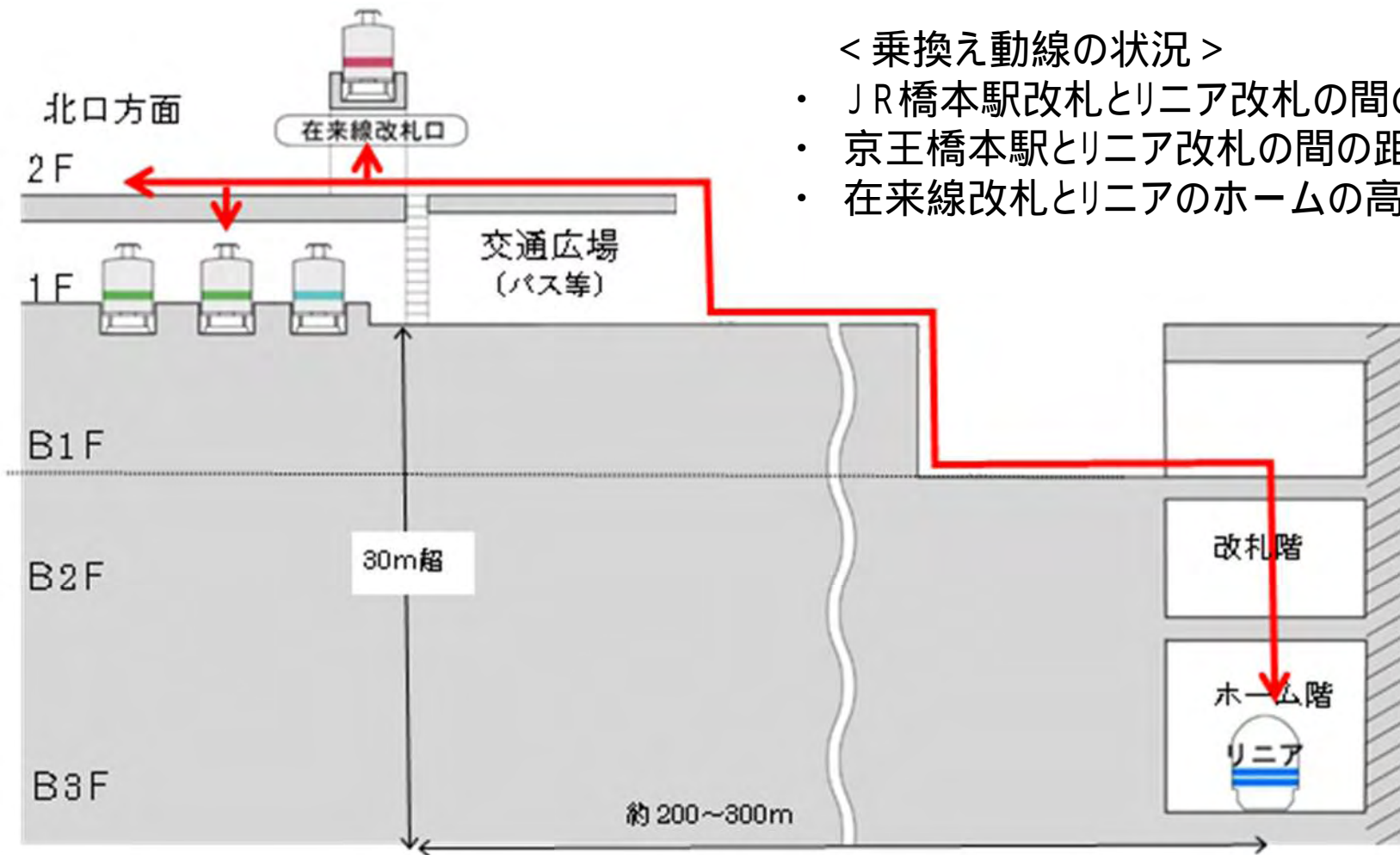
< 防災機能を備えた空間の配置イメージ >



4. 駅前空間計画

乗換え動線の整備方針

- 在来線とリニアの乗換え動線は、高低差が大きいことが特徴。



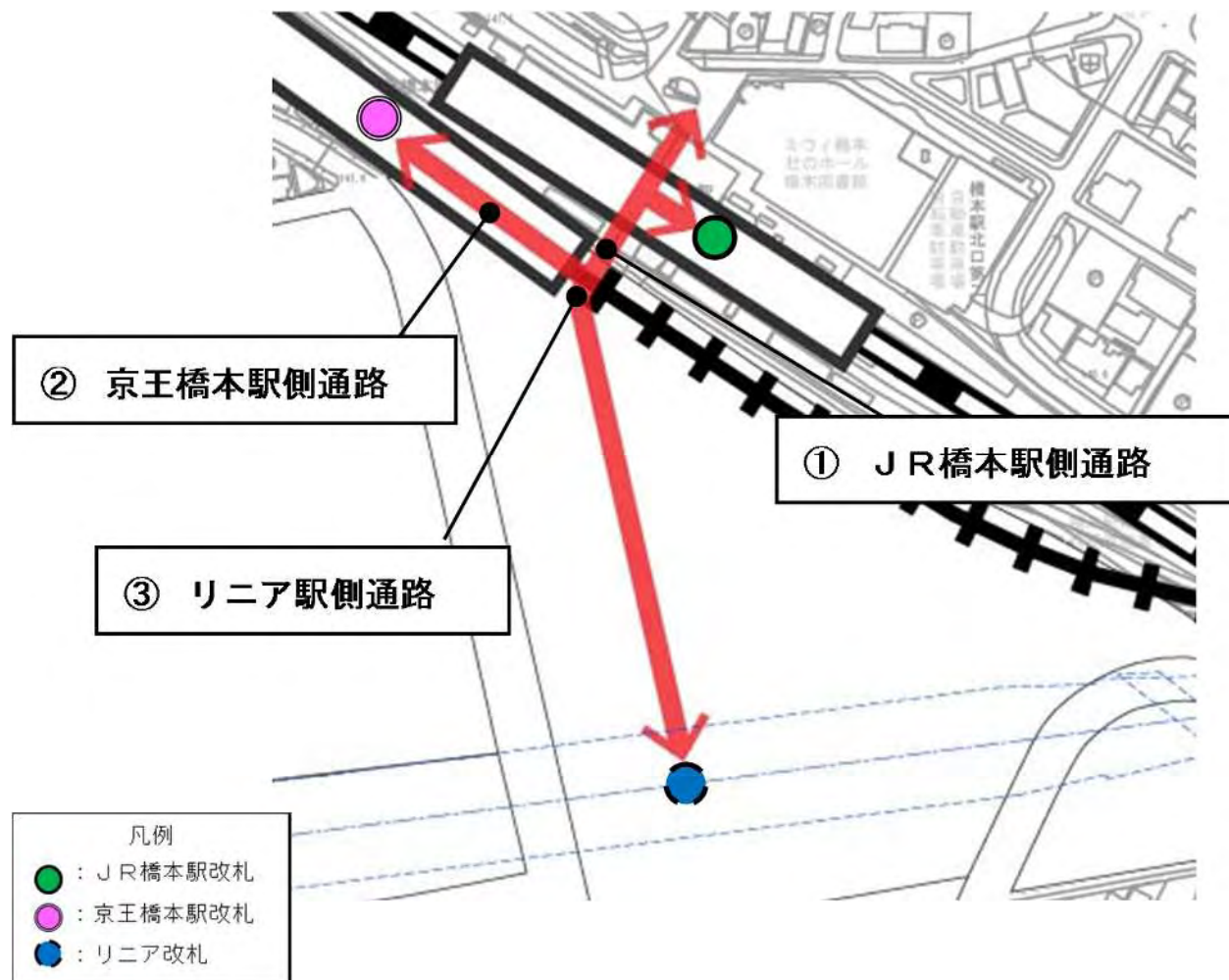
< 乗換え動線の状況 >

- JR橋本駅改札とリニア改札の間の距離は250m超
- 京王橋本駅とリニア改札の間の距離は300m超
- 在来線改札とリニアのホームの高低差は約30m

4. 駅前空間計画

乗換え動線の整備方針

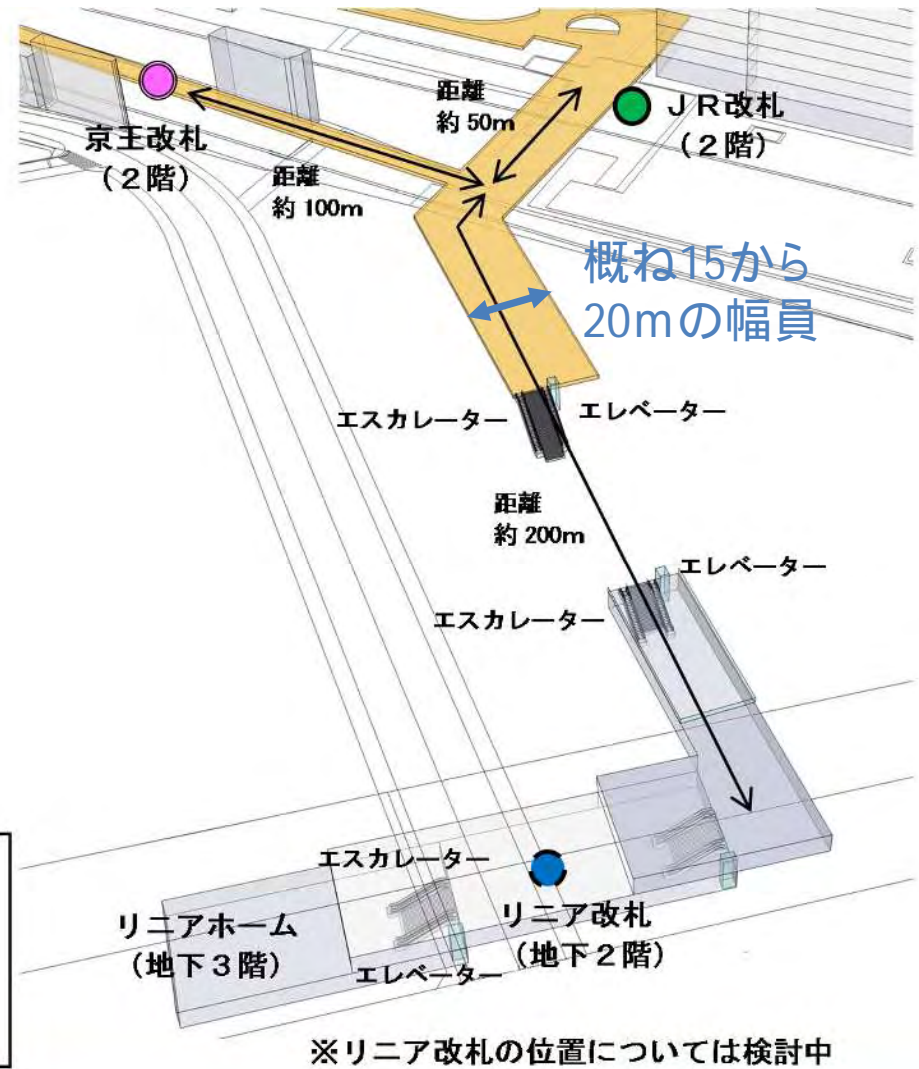
< 乗換え動線 >



4. 駅前空間計画

乗換え動線の整備方針

- 現在の歩行者交通量に将来需要を加算すると、概ね15から20mの幅員が必要となる見込み。
- 必要に応じて、エレベーターやエスカレーター等の昇降施設を確保する。



4. 駅前空間計画

交通広場の整備方針

< 高速バスや観光バスのアクセス需要の想定 >



4. 駅前空間計画

交通広場の整備方針

< 将来の南口駅前交通広場の公共交通乗降施設例 >

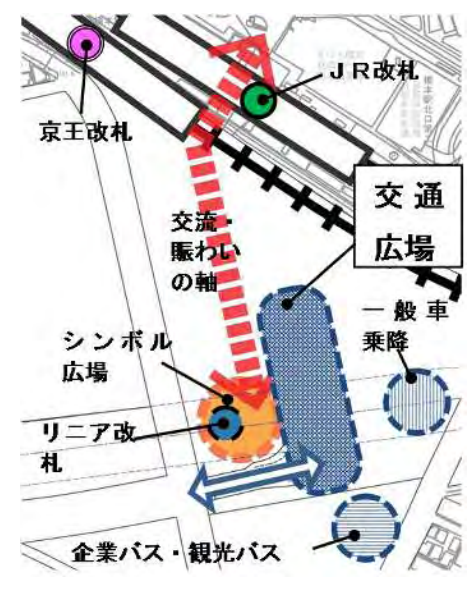
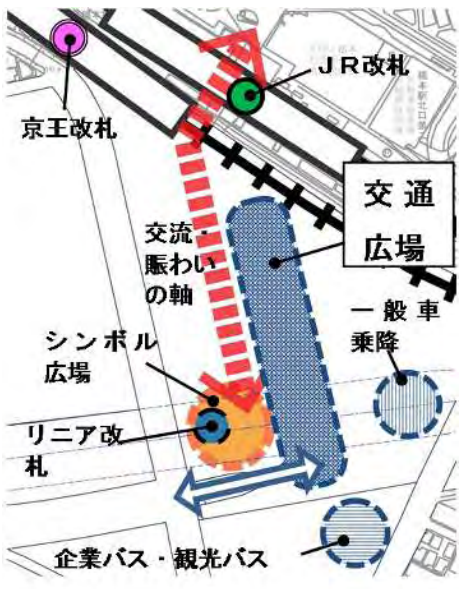
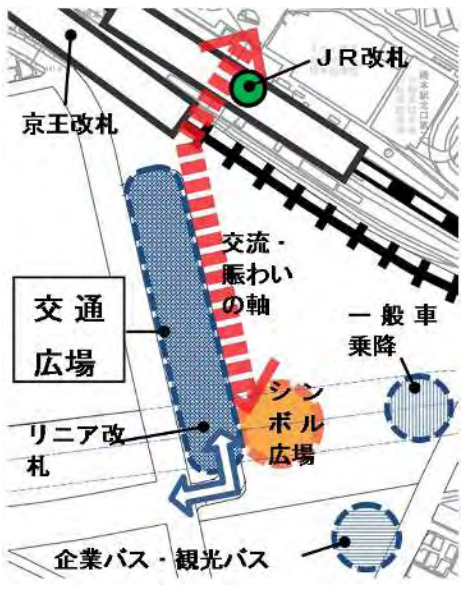
乗降施設	現在の設置台数	(例) 将来の設置台数
路線バス	8台 (乗車5、降車3)	10台 (乗車7、降車3)
タクシー	1台	3台
一般車(送迎)	14台	14台
高速バス	-	3台
企業バス	3台	10台
観光バス	-	

上記には滞留施設(タクシープール・バスプール・駐車場など)は含まれていません

4. 駅前空間計画

交通広場の配置案

- 以下に示す3案を基本として、技術的な検証や関係機関との協議により案の選定を行う。

		
<p>A案: 広域交流軸の近くに集約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・在来線と交通広場のバス等の乗換え距離が、現状と比べて長くなる。 ・「広域交流ゾーン」と「複合都市機能ゾーン」が道路を挟んで隣接しており、一体的な土地利用が可能。 ・「広域交流ゾーン」の区画は、在来線に隣接した場所にある程度大きな規模で確保できる。 	<p>B案: 「交流・賑わいの軸」の東側に設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・在来線と交通広場のバス等の乗換え距離が、現状と比べてやや長くなる。 ・「広域交流ゾーン」と「複合都市機能ゾーン」が道路を挟んで隣接しており、一体的な土地利用が可能。 ・「広域交流ゾーン」の区画は、交通広場により東西に分断される。 	<p>C案: 「交流・賑わいの軸」の西側に設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・在来線と交通広場のバス等の乗換え距離が、現状と概ね同程度。 ・「広域交流ゾーン」と「複合都市機能ゾーン」の間に道路や交通広場があるため、歩行者デッキにて両ゾーンを繋ぐなどの工夫が必要。 ・「広域交流ゾーン」の区画は、「交流・賑わいの軸」に隣接した場所に大きな規模で確保できる。

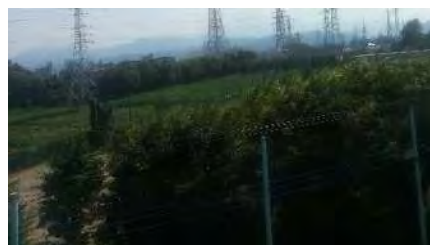
5. 景観形成方針

景観特性・資源・ポテンシャル

地区の景観特性・景観資源



橋本駅を中心としたにぎわいのある景観



高校の豊かな緑と山並みの眺望



閑静な住宅街



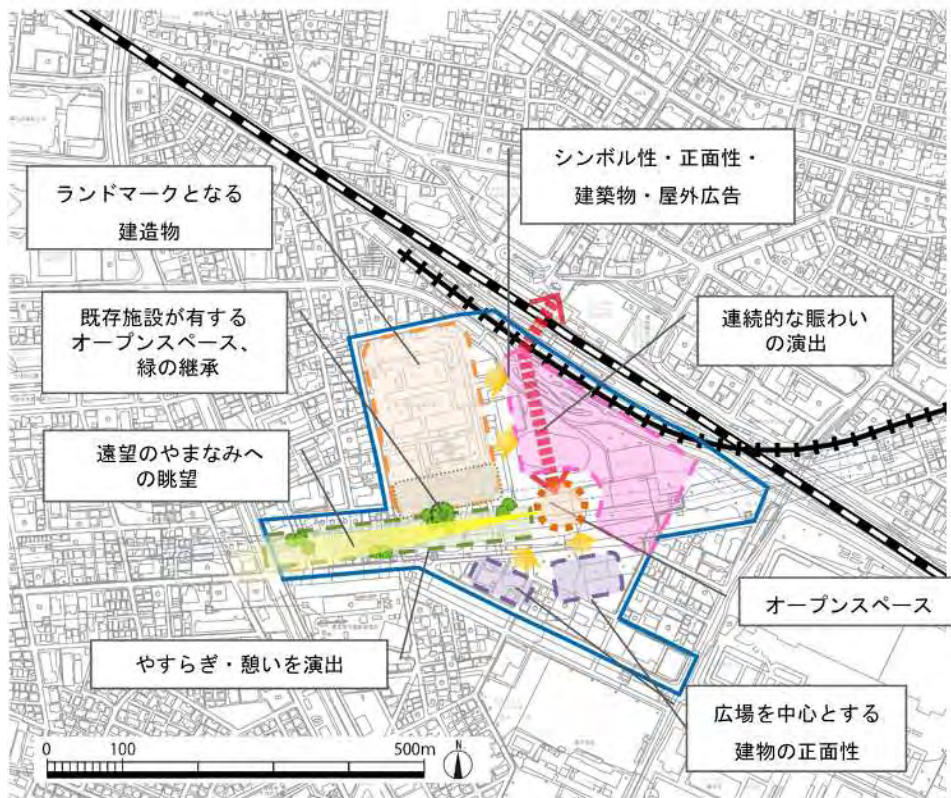
ポテンシャル

- ・リニア駅の設置や圏央道ICへの接続による、三大首都圏や首都圏の各方面にアクセス可能な広域交流拠点の「ゲート」への進化
- ・広域交流拠点の「顔」となる新たなまちづくり(シンボル広場など)
- ・交通結節機能や交流機能を中心とした人が集い、ゆとり・潤い・憩いのある交流空間の形成

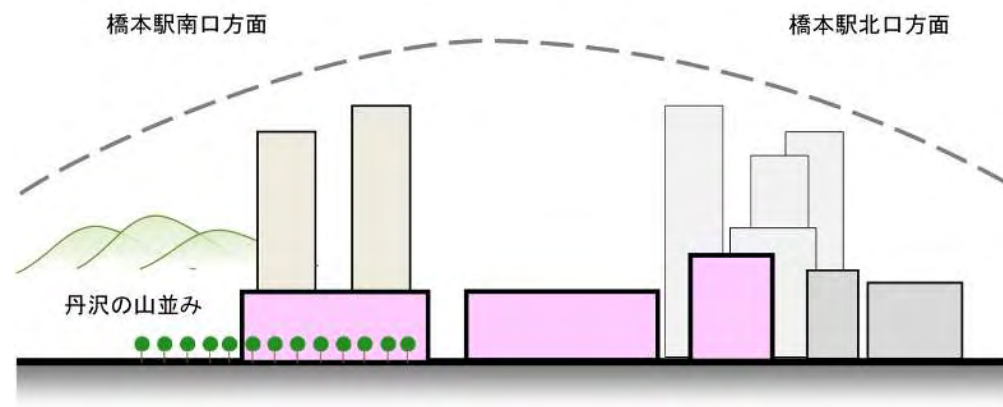
5. 景観形成方針

景観形成方針

景観形成方針(平面イメージ図)



スカイラインのイメージ

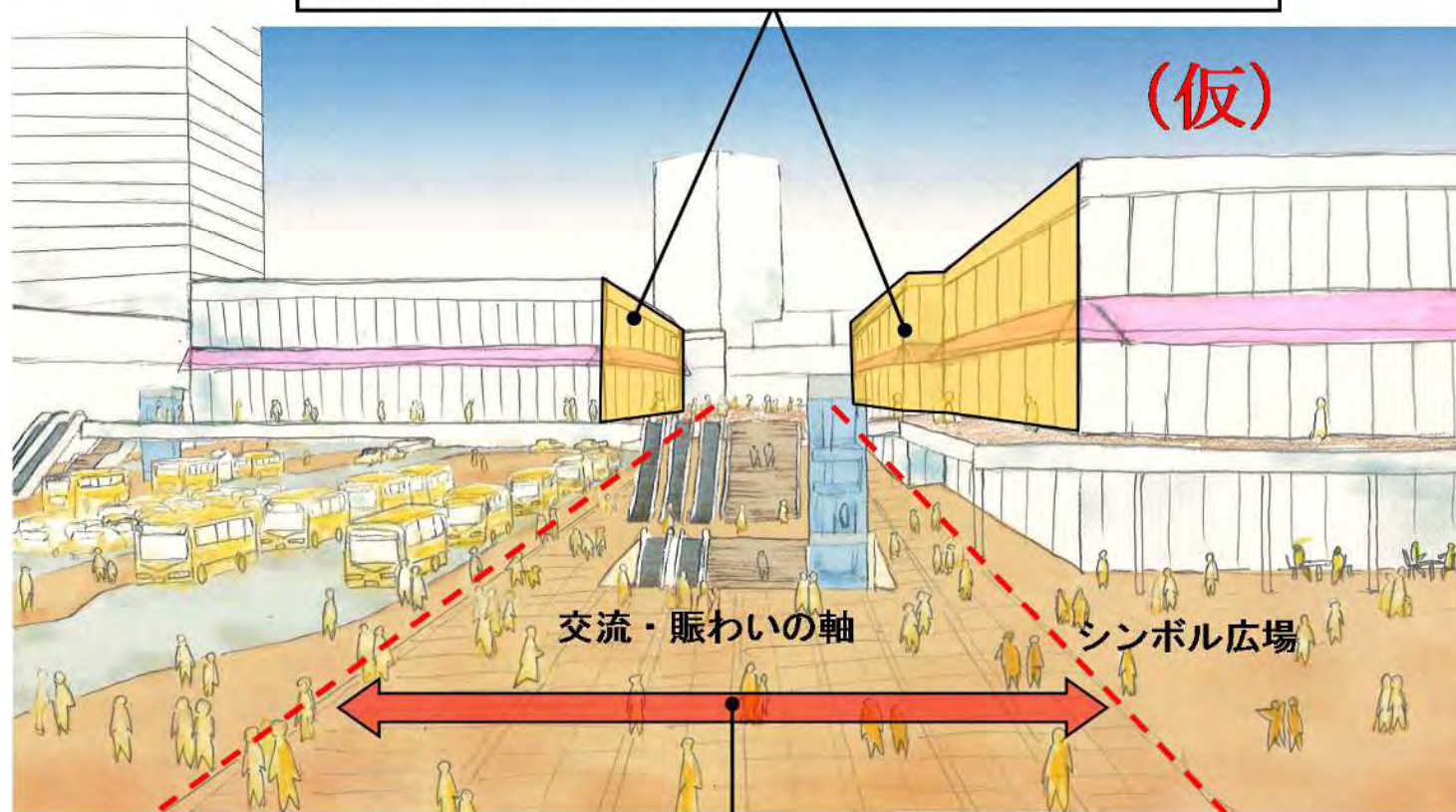


5. 景観形成方針

景観形成イメージ

<交流・賑わいの軸>

歩行者空間に面した、賑わい形成・情報発信・交流のための施設や空間の設置



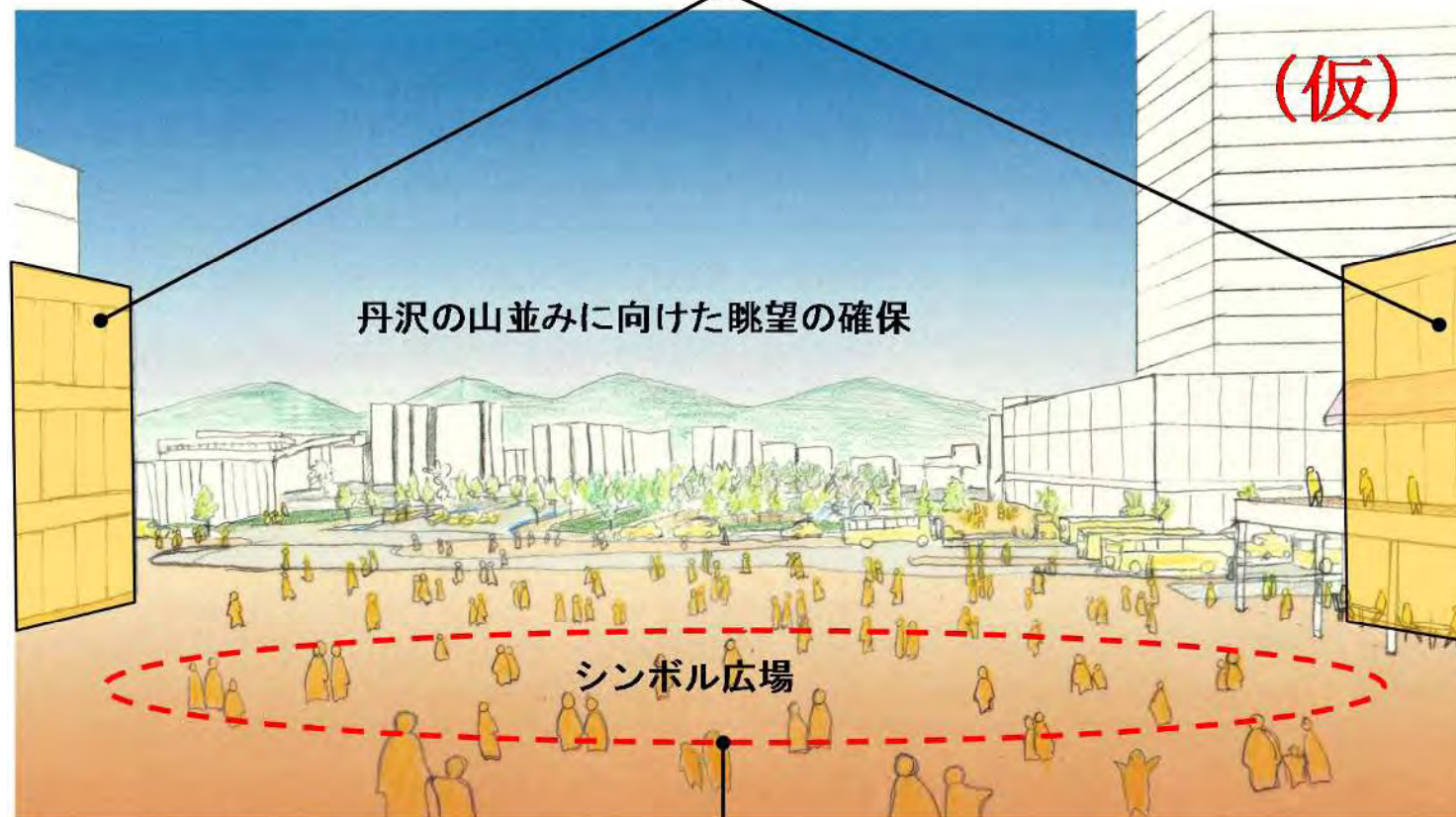
多くの来街者や市民が快適に行き交うゲート空間として、幅や高さゆとりがある歩行者空間を確保

5. 景観形成方針

景観形成イメージ

<シンボル広場>

賑わい形成施設等によって囲われ、施設と一体となった広場空間



イベント等への多目的な利用や防災機能も考慮した、まとまりのあるオープンスペースの確保

5. 景観形成方針

景観形成イメージ

< 広域交流軸と緑と憩いのゾーン >

広域交流軸の街路樹と、緑と憩いのゾーンの樹木・芝生などによる
緑豊かで開放的な空間の形成

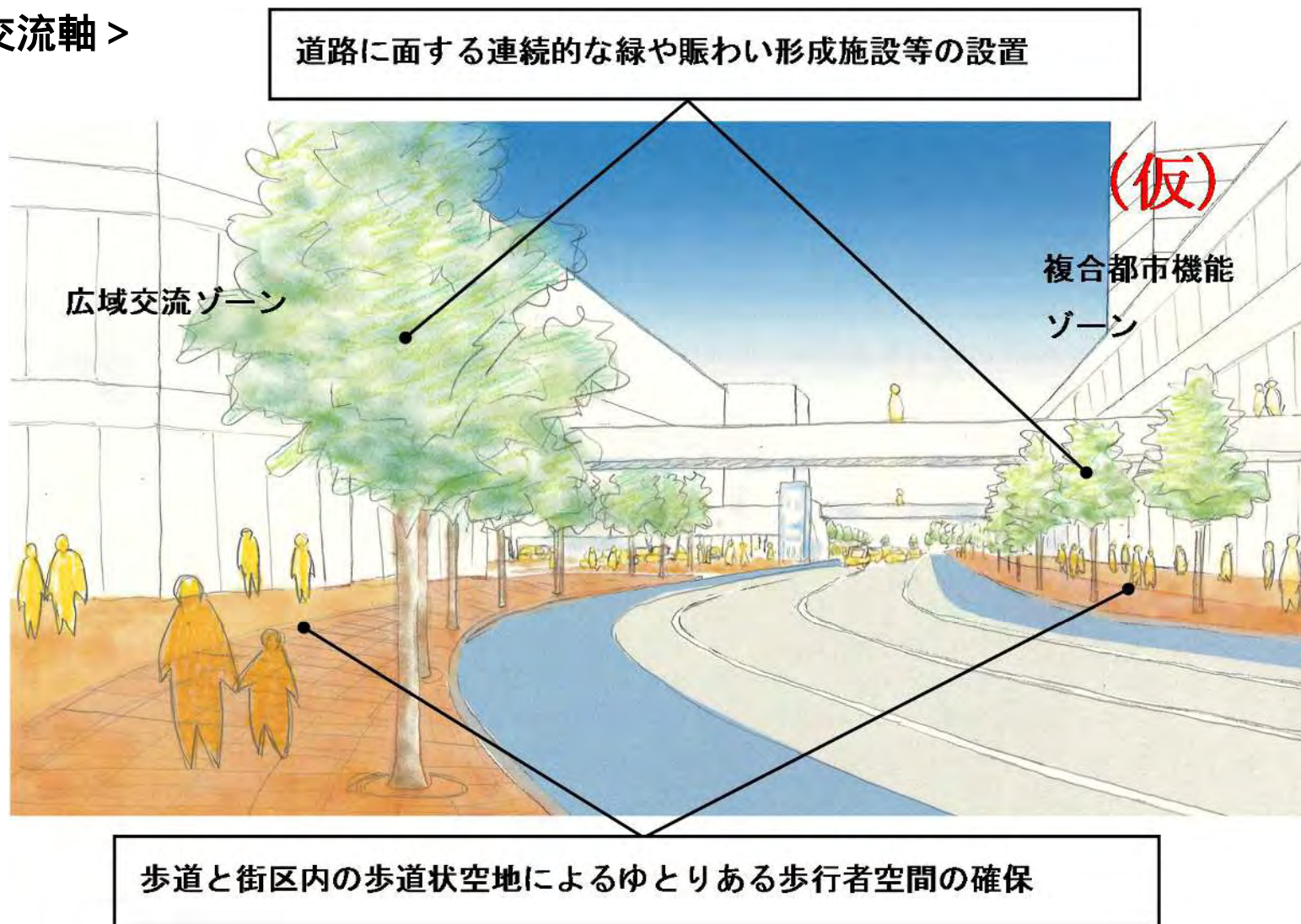


広域交流軸と緑と憩いのゾーンのデザイン調整（高低差・舗装・植栽などの調整）による
一体的で使いやすい空間の形成

5. 景観形成方針

景観形成イメージ

< 地区間交流軸 >



道路に面する連続的な緑や賑わい形成施設等の設置

広域交流ゾーン

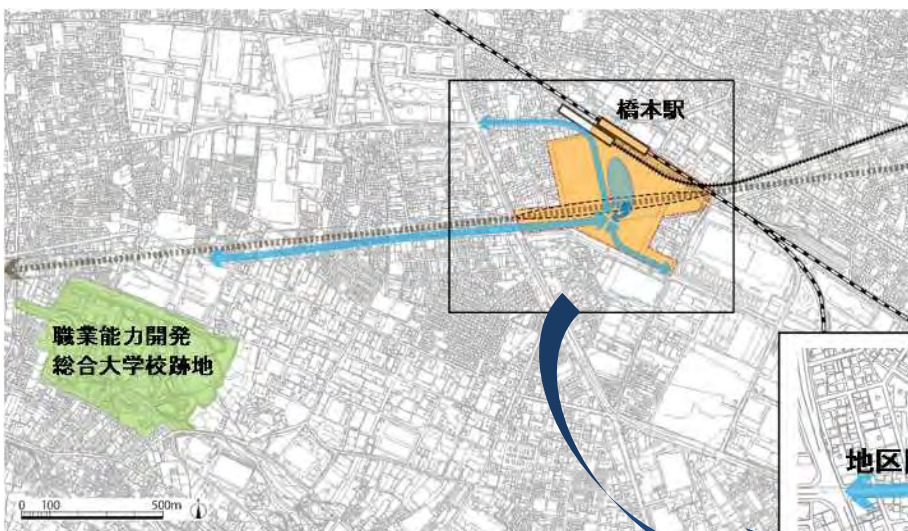
(仮)

複合都市機能
ゾーン

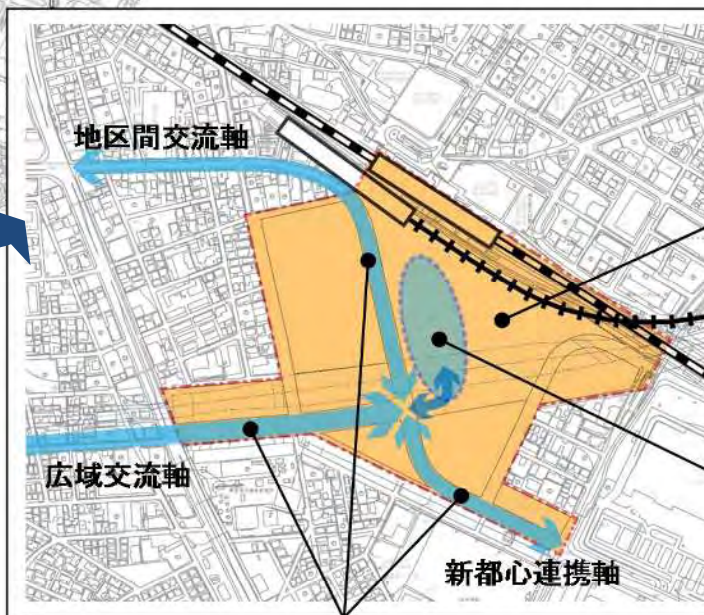
歩道と街区内の歩道状空地によるゆとりある歩行者空間の確保

6.市街地整備計画

都市計画



駅南口地区のまちづくりの実現に向けて、土地利用の誘導、駅前空間の整備を進めるため、都市計画に定める施設を下図のとおり想定する。



南口地区内での新たな土地利用等の適切な誘導を図るための

用途地域の指定

用途地域の指定と併せて計画的な市街地整備を促進するための新たなルールとなる

地区計画の指定

都市間や地域の連携を強化する交通結節機能として

交通広場の都市計画決定

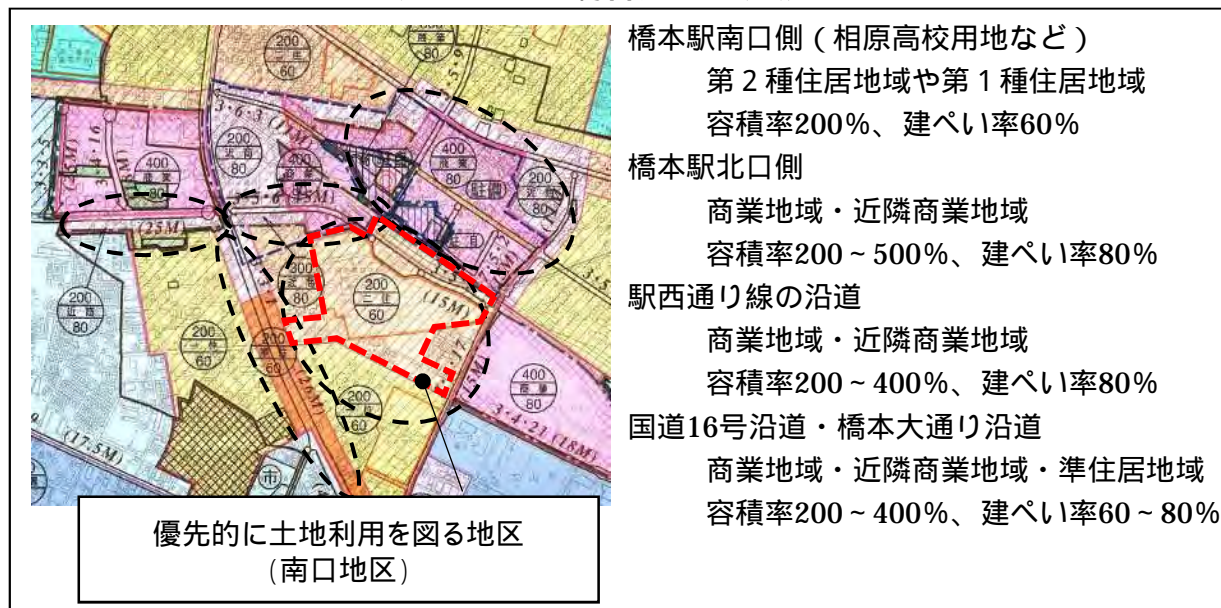
橋本駅周辺の広域的な交通ネットワークや地区間の連携を支える骨格として

広域交流軸・新都心連携軸・地区間交流軸の都市計画決定

6.市街地整備計画

用途地域の見直し、地区計画の指定

用途地域指定の現況



- 「優先的に土地利用を図る地区」は、駅直近のポテンシャルを活かし、駅北側とのバランスのある発展を目指す視点から、商業系用途を中心とした用途地域への見直しを検討する。
- 指定容積率(容積率の上限)は、概ね400%～800%の範囲で検討を行い、計画的な市街地整備の促進や優良な開発行為を誘導するため地区計画の指定の検討を行う。

6.市街地整備計画

段階的な整備

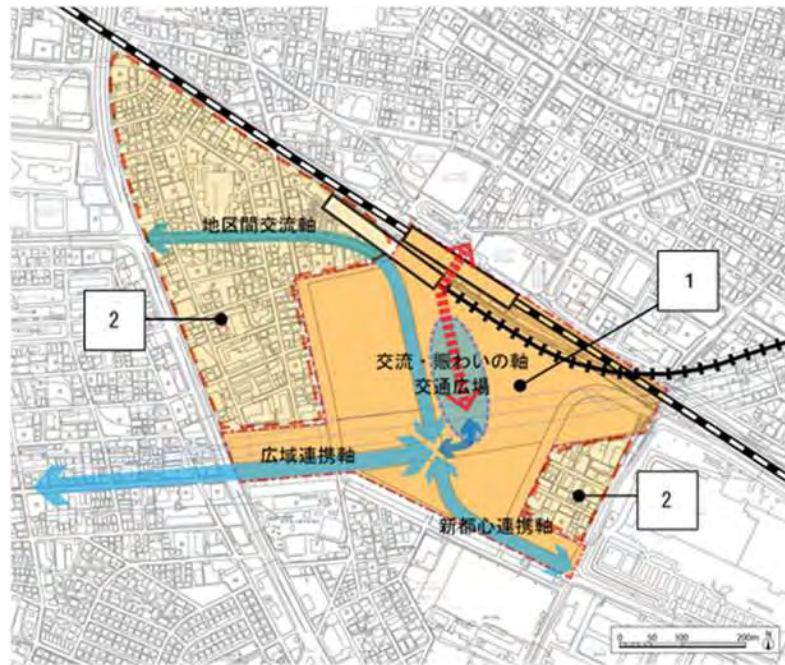
短期(中央新幹線開業を目途として)

- 現高校敷地を中心とした「優先的に土地利用を図るエリア」においてまちづくり。
- 既存の都市基盤において、不足している機能の拡充及び、リニア駅の利用において必要となる機能を整備。
- 土地利用については、主に民間事業者を中心とした都市機能の集積を図る。

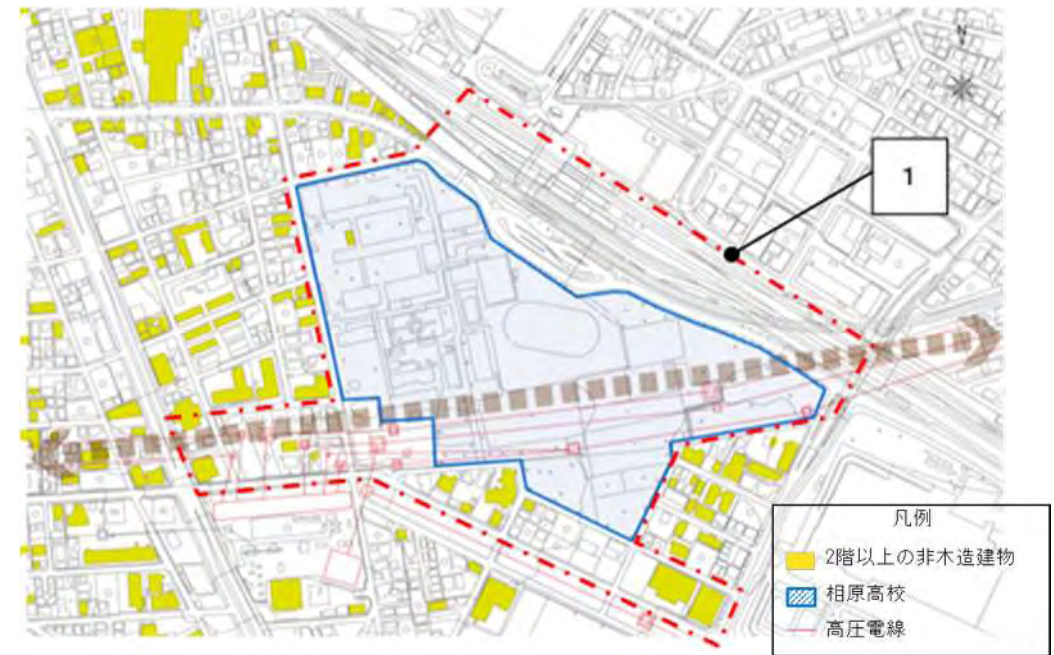
中長期(リニア中央新幹線の開業以降)

- 核周辺ゾーンは、「優先的に土地利用を図るエリア」におけるまちづくりの進捗状況や都市機能の集積の状況、社会情勢等の機運に応じて、民間主導によるまちづくりを促しながら、拠点的市街地の拡大を図る。
- 拠点的市街地の拡大に際して、必要となる道路を既存の道路の拡幅等によって整備。

「短期」、「中長期」のまちづくりエリアのイメージ



現況の土地利用との関係

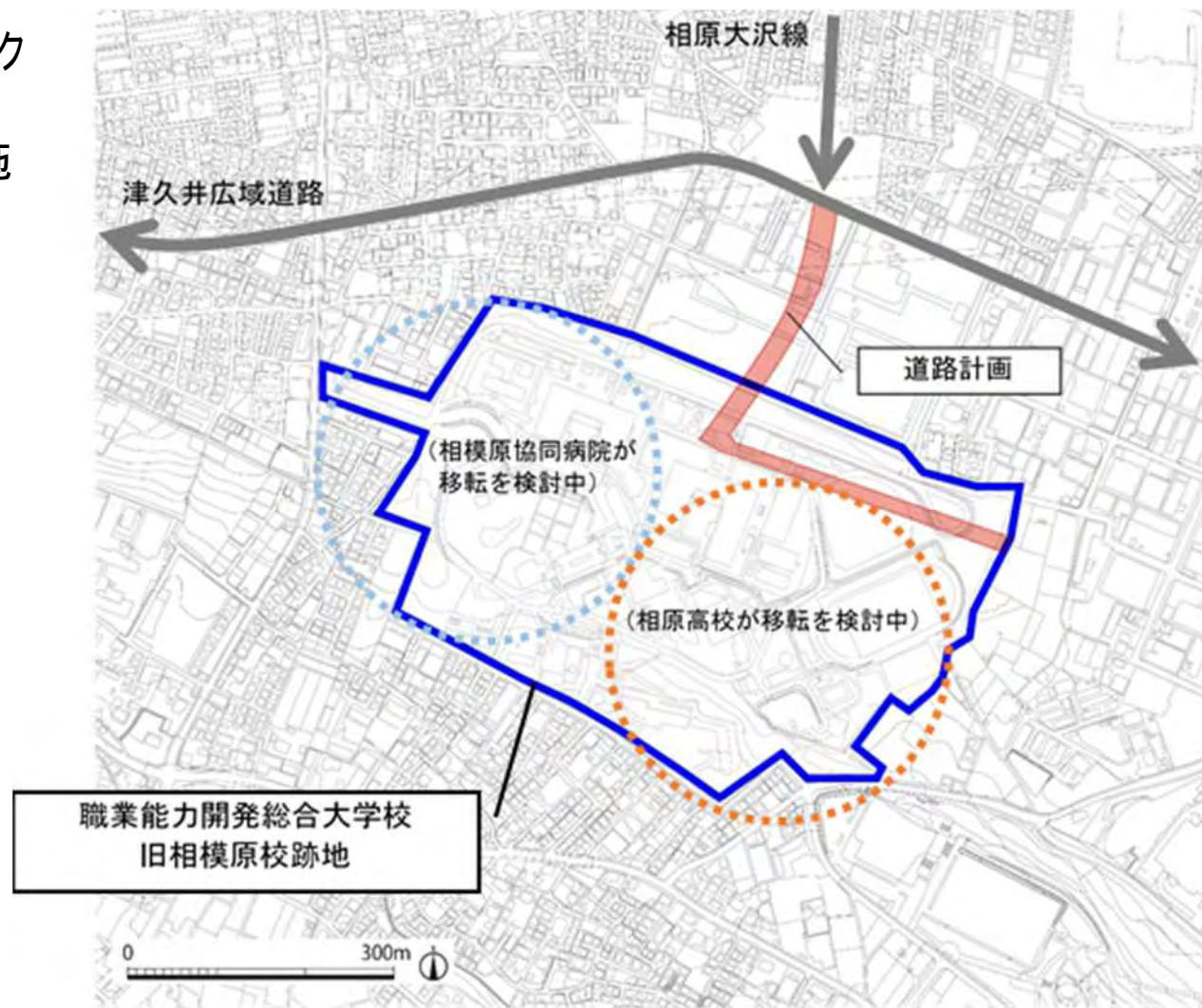


6.市街地整備計画

その他関連事業

- 相原高校の移転地周辺のアクセス道路整備
- まちづくりの関連事業(電力施設の移転等)

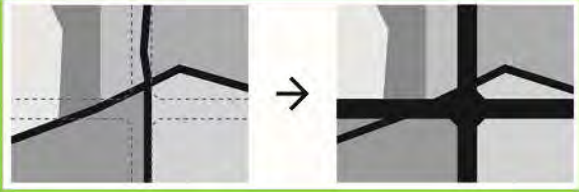
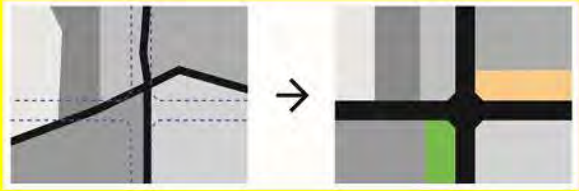
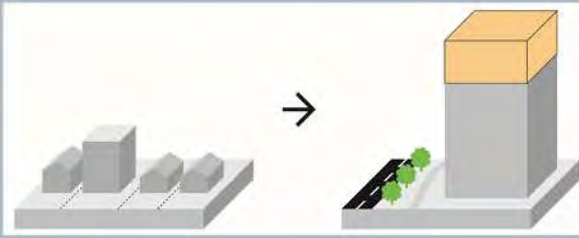
(仮)職業能力開発総合大学校旧相模原校跡地周辺道路の位置図



6 . 市街地整備計画

整備手法

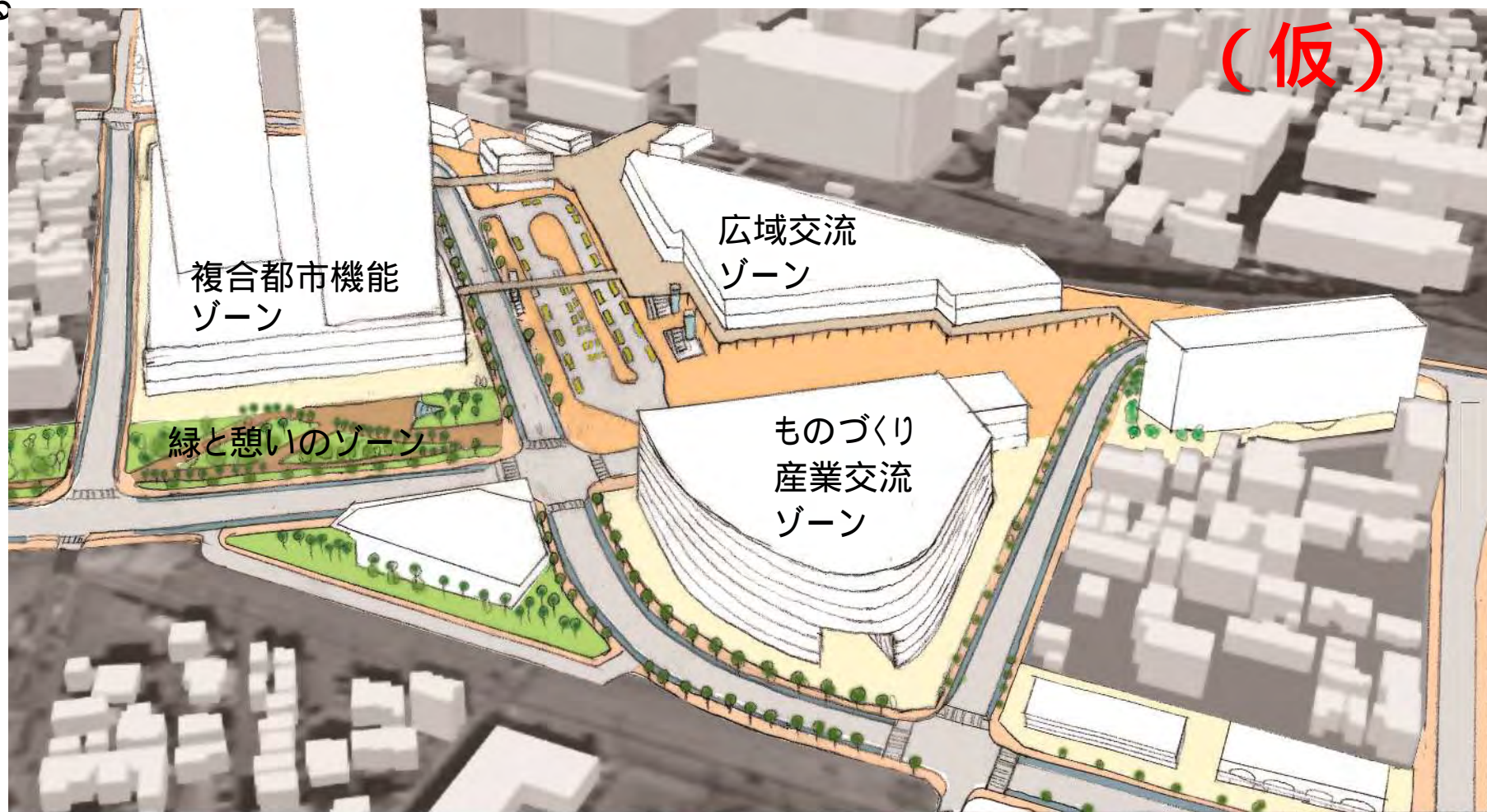
< 各整備手法のイメージ >

事業名称	概要	事業前後のイメージ	当地区の考え方
街路事業	用地を行政が取得し、道路の整備を行う事業		広域連携軸（道路）、新都心連携軸（道路）、交通広場の整備での適用
土地区画整理事業	土地の造成や道路等の整備を、認可を得て土地所有者等が行う事業		広域連携軸（道路）、新都心連携軸（道路）の整備に併せて、土地利用に合致した街区整備での適用
市街地再開発事業	敷地を共同化し、高層化した建物等で土地の高度利用を図り、生じた公共施設用地で道路等の整備を行う事業		現状の土地利用は、老朽木造建築物が密集している地区等ではないため、適用が難しい

6.市街地整備計画

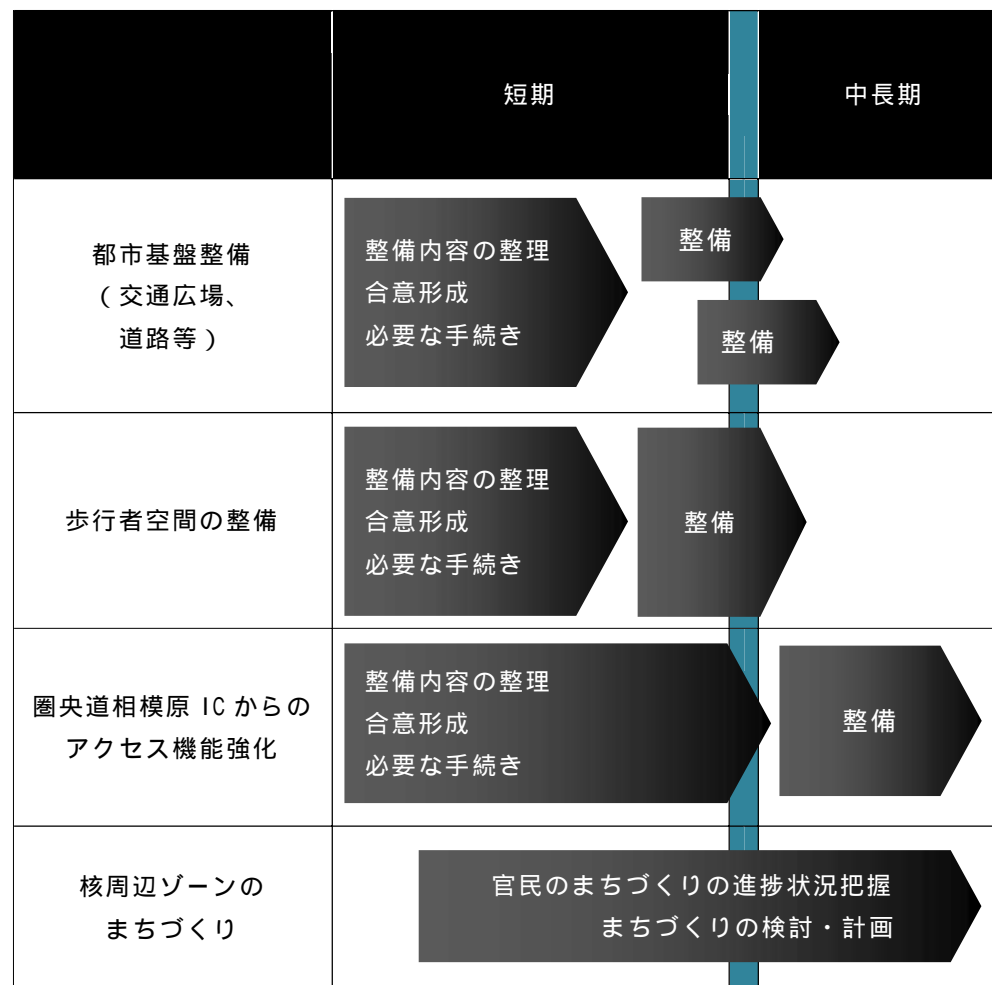
都市の将来イメージ

- 都市の将来イメージは下図のとおり。建物配置や高さ等は検討中であり、今後変更の可能性がある



7. 整備のスケジュール

スケジュールのイメージ



リニア駅等の整備が完了後に着手する施設

平成39年度
リニア駅開業予定

第4章 広域交流拠点整備計画の実現に向けて

鉄道や駅の機能強化に関する検討の推進

[ターミナル機能の強化（乗換え利便性の向上）]

< 検討の背景 >

- 現状の橋本駅の乗降客数は1日あたり約21万人であり、今後も増加する可能性がある。
- これに加えて、リニア中央新幹線駅の開業により、在来線等との乗換え利便性の向上が必要となるが、在来線駅とリニア駅は、約250m以上の距離にあることから、移動距離の短縮化をするための工夫にも物理的な制約がある。
- 現状の京王線の改札口は、交流・賑わいの軸上に位置しておらず、まちづくりとしての賑わいも分散する形となっている。
- リニア中央新幹線駅の駅勢圏においても、在来線との乗り継ぎ利便性を高めることで、駅利用者の圏域拡大が期待できる。



< 検討の方向性 >

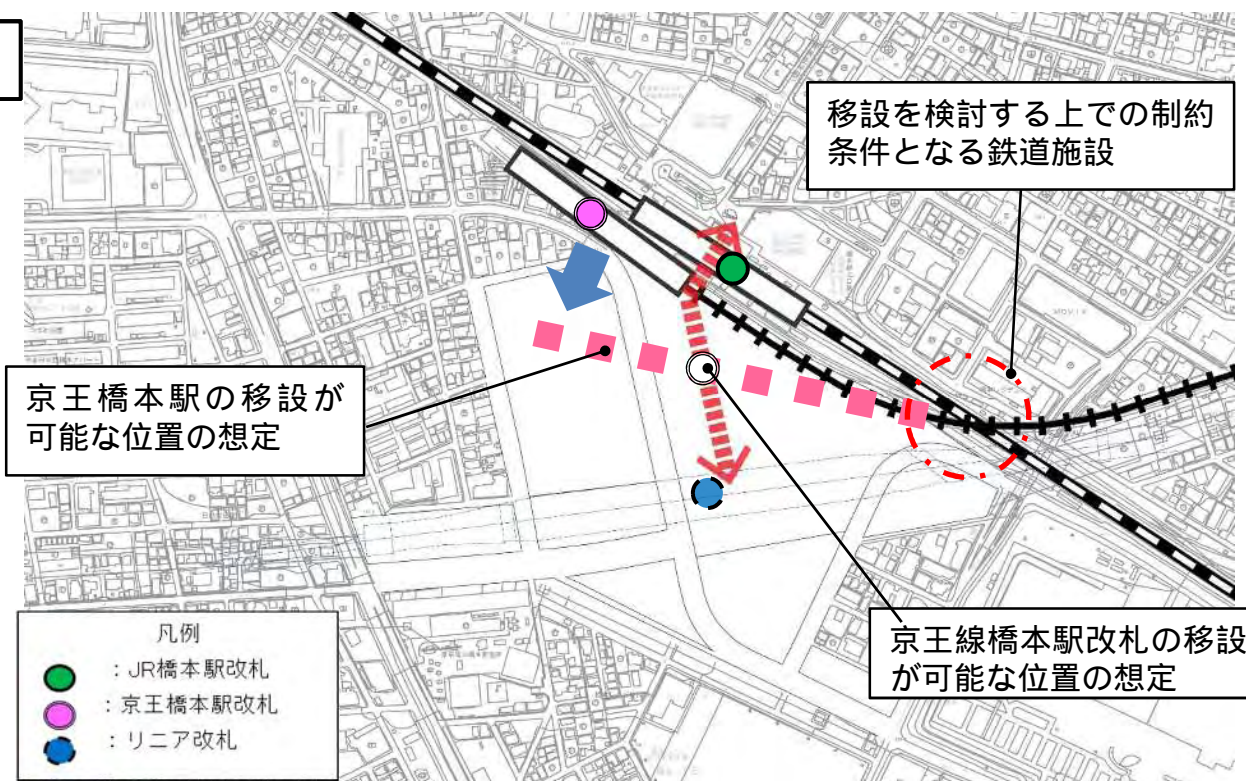
京王線駅舎を移設することにより、JR横浜線・相模線、京王線、リニア中央新幹線の改札口を交流・賑わいの軸上に並べ、在来線駅とリニア駅との乗り継ぎ利便性を高めるとともに、駅利用者にとって分かりやすい都市軸（交流・賑わいの軸）の形成を図る。

第4章 広域交流拠点整備計画の実現に向けて

<京王線駅舎の移設可能性>

- 京王線駅舎の移設については、構造的な制約などから駅舎を新宿方面に移動させることが困難であることが分かったため、線路や駅舎の全てを南側に移設することが必要となる。
- 移設可能な位置は、制約となる分岐器などの鉄道施設等について関係機関により検討いただいた結果、「複合都市機能ゾーン」と「広域交流ゾーン」との間が想定される。

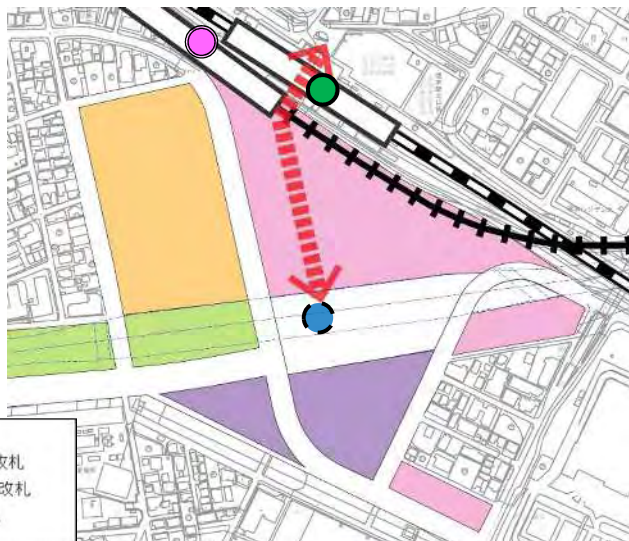
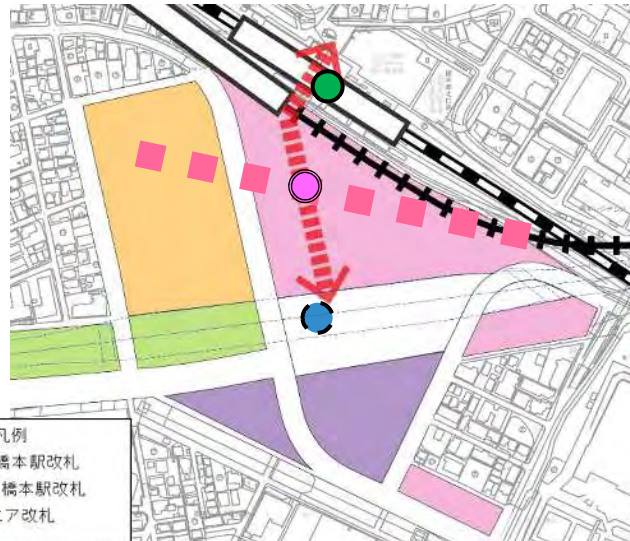
京王橋本駅の移設検討



第4章 広域交流拠点整備計画の実現に向けて

<京王線駅舎の移設の有無によるメリット・デメリット>

- 京王線駅舎の移設の有無により、想定されるメリット・デメリットは、下図のとおり考えられる。
- 広域交流拠点の形成や橋本駅周辺のまちづくりと歩調を合わせ、関係機関との協議のうえ、技術的な検討など実現性について深度化を図り、京王線駅舎の移設の可否について、引き続き検討を進める。

<p>駅移設なし</p>  <p>凡例 ● : JR橋本駅改札 ● : 京王橋本駅改札 ● : リニア改札</p>	<p>駅移設あり</p>  <p>凡例 ● : JR橋本駅改札 ● : 京王橋本駅改札 ● : リニア改札</p>
<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> 整形された大きな街区を活用した効率的な土地利用が容易。 駅前空間の都市基盤整備において、制約が少ない。 <p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> JR線と京王線の乗換動線と交流・賑わいの軸が離れている。 京王線からリニアまでの乗換距離が長い。 	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> 最も人通りが多いJR線と京王線との間の通路が賑わい・交流の軸と一致する（まちの中にひとの流れが生まれる）。 京王線からリニアまでの乗換距離が短い。 <p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> 京王線の駅舎により街区が分かれる。 都市基盤の整備において制約が生じる。

第4章 広域交流拠点整備計画の実現に向けて

< 今後の検討の方針 >

- 広域交流拠点にふさわしいターミナル機能の強化を図るためには、京王線駅舎の移設の有無にかかわらず検討すべき課題がある。
- このため、まちづくりにおける駅と街区の一体化の工夫や、道路や交通広場等の都市基盤の整備手法等について、乗換え利便性の向上・街の賑わい形成・街の回遊性の向上などの観点から検討を行うこととする。