

会 議 録

| | | | | | | |
|----------------------------|-----|--|----|------|------|-------|
| 会議名 (審議会等名) | | 第 3 回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 | | | | |
| 事務局 (担当課) | | 都市建設局まちづくり計画部リニア駅周辺まちづくり課 電話 042-707-7047 (直通) | | | | |
| 開催日時 | | 平成 2 8 年 1 月 2 9 日 (金) 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 | 2 6 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、 リニア駅周辺まちづくり課長、相模原駅周辺まちづくり課長) | | | | |
| 公開の可否 | | 可 | 不可 | 一部不可 | 傍聴者数 | 1 0 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 議事 (1) これまでの検討経過について (2) 広域交流拠点整備計画答申素案について 3 その他 | | | | |

審 議 経 過

1 会長あいさつ

2 議事

主な内容は次のとおり。(は会長、 は副会長、 は委員、 は事務局の発言)

(1) これまでの検討経過について

(事務局から資料を説明。特に意見がないため資料2の説明に入る。)

(2) 広域交流拠点整備計画答申素案について

事務局から資料説明後、質疑応答を行った。

文章の表現、文言などの詳細部分については、後日事務局へご意見を寄せていただきたい。今回は、全体的なご意見を中心に伺いたい。

- 小田急多摩線の延伸について、相模原駅で JR 横浜線との相互乗り入れなどの構想はあるのか。相互乗り入れが可能ならば利用者の利便性は高まると思う。
- 今のところ検討されていないが、課題がある中で不可能かということそうでもないかもしれない。ご意見としては受け止めたい。

JR としても検討したことがないが、まちづくりの検討の中で、話が出るのであれば検討したい。

JR 横浜線の連続立体交差事業を検討している中で、地下化が実現した場合は地下における接続が可能かもしれないが、運用上の課題や市民の合意が得られるかという懸念もある。市としての考えは。

鉄道事業者と協議中である。高架、地下なども含めて今後の協議次第で決まってくるものと思われる。

これは橋本と相模原両地区にどういった関連性を持たせるかという話にもつながってくる。

本日の委員会において両地区の連携についての考えやご意見を出していただくことが重要である。例えば、交通ネットワークは、圏央道からのネットワークは橋本までなのか、それとも相模原までのネットワークを考えているのか。鉄道だけではなく、シャトルバスのようなもので両駅周辺を周回させる考えもある。両地区の交流をどのように位置づけるのか議論するべきで、橋本と相模原の間には、橋本駅側には南口の新規開発地区と既存の大型商業施設があり、中間には工業地帯、相模原駅側には新たに開発される北口地区、これらをどうつなぐかが課題である。鉄道の乗換えだけが目的ではなく、地上で人をどのように滞留させるかが重要。

機能の展開とあわせて両地区の連携により魅力が向上した橋本・相模原の姿をどう考えるかが、広域交流拠点整備計画の目的であると思う。

時間的にも両地区連携の課題をクリアにすることは難しい。連続立体交差化事業の可能性が見えていない中、それによって影響される部分が多いことは事実である。例えば相模原駅の位置は現在のままでいいのかなど。鉄道に関する結論が出ないままでのとりまとめになるので、今後の課題として整理することになると思われる。最終的なまとめ方については事務局と調整させていただきたい。

複眼構造として議論してきた橋本と相模原の連携について、両地区の導入機能はそれぞれがどのような機能を持つかが整理されており、今回の検討としてはこれでいいと思うが、交通ネットワークについては、両地区間のネットワークの強化と書かれていながらも、図面には表現されていない。道路の拡幅やバスルートなどが想像できない図面であるが、方向性だけでも示した方がよい。

導入機能についても、周辺地域と重複しない機能であるとか、橋本と相模原が相互に補完し合える機能かどうかを今後見極めるために、具体化できる整理の仕方を工夫してほしい。

相模原地区では、連立事業など想定されることをパターン化して整理されているが、橋本地区の京王線移設に関しては、そういった整理ができていないので、今後の検討課題だと理解している。

第1章に記載されている景観形成の基本方針に、デザイン性の高い駅前空間づくりや広場・オープンスペースの活用など、とあるが、デザイン性よりも利便性、機能性を重視した駅前空間を目指してほしい。

第1章の記述に関しては、基本計画からの抜粋である。デザイン性を重視というわけではなく、機能性を満たしたうえで、さらにデザイン性の高い駅前空間という整備方針である。過去に策定した基本計画からの抜粋であり、修正の対象外である。

抜粋であることを明示したうえで、駅前空間における機能性もどこかで示しておくべきである。

京王線移設については、小委員会において議論が深められなかった部分である。メリット・デメリットを整理しているが、これ以外のメリット・デメリットも考えられる中で関係者との協議を進めていき、可能であれば最終的な答申に向けて何らかの方針を示せればと考えている。

相模原地区は第3章で連続立体交差事業のパターンを整理しているが、橋本地区の京王線移設は第4章で整理していることが、計画書全体のバランスとして調整できていない印象である。京王線移設については、小委員会の終盤において出てきた議論であるので整理できていない部分が多い。今後関係者間で議論を詰めていただいて何らかの方向性がまとまるのであれば、整理の仕方も工夫していただきたい。

相模原駅北口の検討は、小田急多摩線の延伸による新駅設置を前提にしてい

る。北口地区開発のポイントとなる新駅について、市としての働きかけ、またどのような姿勢で臨んでいるのか、考えがあれば伺いたい。

小田急多摩線の延伸については、市としても積極的に延伸活動を行っており交通政策審議会においても検討されている状況である。相模原駅北口地区における段階整備の中で、中期スケジュールとして小田急多摩線延伸及び新駅設置を目指しており、まちづくりの中で主体的に整備することを示している。平成39年を目指したまちびらきに向けて、鉄道事業者とともに積極的に関わっていきたいと考えている。市民総ぐるみの延伸計画を円滑に促進させるため、鉄道事業とまちづくりが一体となった整備手法や方策を考える必要があるのではないかと考えている。

小田急多摩線延伸は、北口地区の開発において極めて重要であるので実現しなければならないことだと思うが、それが橋本地区との結節性を強化することと整合がとれるようにしなければならない。

両地区間の道路について、都市計画決定などを経て道路ネットワークを強化することは重要であるが、事業に賛否があるかもしれない。鉄軌道や公共交通に関しては、JR 横浜線の輸送力強化が従来から課題になっているので、両地区の拠点整備にあわせて輸送力の強化を図るための取組みが重要ではないか。

現状の鉄道機能に勝るような交通システムは考えにくいいため、JR 横浜線の強化を図りつつ、小田急多摩線の整備効果が失われない、整合がとれる検証も必要だと思う。

交通政策審議会において、これからの交通のあり方を議論している中で手が付けられていない路線というのは何らかの事情があるものである。それを事業化させるためのアクションは必要である。特に新駅構想に関しては、周辺建物との関連性などにも影響するので、新駅設置とまちづくりにおける開発は一体的に考えるべきである。

JR 横浜線の強化も重要なことで、小田急多摩線とのスムーズな乗換えも検討しなければならない。それが実現することで、多摩ニュータウン、相模原、橋本というトライアングルの構造ができ、さらにその先の八王子、立川などの地域を見据えた周辺地域間のネットワークを意識した方がいい。広域的な視点からすると、両地区の連携は橋本・相模原だけにとどまらず、さらに周辺地域へも波及することなので、広域的なまとめ方をしてよいのではないかと。いずれにしても、JR 横浜線の連続立体交差事業が大きなポイントになるので、鉄道事業者と協議を進めていただきたい。

今回一部返還された相模総合補給廠の残りの部分も将来的には返還される可能性が高い。この用地が相模原地区において最大のポテンシャルで魅力である。リニア、JR 線、京王線、小田急線が交通網にある中、広域的なポテンシャルが高

い地域に位置していることがわかる。北口側に橋本も相模原も商業集積ができてきて、両駅間に工場用地があって、将来北口側の連続性に変化が生まれる可能性がある。乗換えの利便性が高いだけのまちにするのではなく、広域から人が集まってきて、歩いて楽しいまちにすることが地域の賑わいの創出やまちの発展につながる。

鉄道の乗換えよりも両地区間の地上において、バスの周回や鉄道、LRT（次世代型路面電車システム）などを入れるとしても、人をどう動かすか検討することが将来的にも重要なことである。

両地区間の回遊性について、LRT は他都市事例を見ても事業の採算性がとれていないのが実情である。LRT に乗ることを目的とした観光要素としての扱いであることから、まずは公共交通であるバス網を市民の足として確立させてはどうか。また、交通網だけを形成するのか、交通網プラス商業やビジネスなどと組み合わせることでまちの魅力を向上させるのかといった工夫も考えられる。

周辺にはすばらしい企業も多い。両地区間の土地利用にも関することだが、方向性の大枠は示してもいいのかもしれない。

相模原駅南口地区における課題のうち、商店街の活性化が挙げられている。その対策として、北口地区のまちづくりとあわせてまちづくりを推進していくと表現されているが、具体性が見えてこない。

相模原駅北口地区は現状として何も無い場所であるのに対し、南口は既成市街地が形成されている中、開発圧力や社会情勢、地元からの意見などを考慮してまちづくりを進める状況にあるので、北口地区と南口地区では表現の度合いが違ってくる。

具体的な内容ではなく、何か変えていくということが分かるよう、市民がイメージできる大きな方向性だけでも示してほしい。

両地区の整備スケジュールが示されているが、個々のスケジュールだけではなく全体的なスケジュールとしてはどう調整するのか。地区ごとのスケジュールとあわせて、両地区全体のスケジュールが重要である。また、民間事業者とはどのように調整するのか。

両地区とも賑わい形成や広場整備を検討しているが、それらは実際に利用する立場の人たちの意見を聴きながら、計画、整備したほうがよりよいものをつくれると思う。今後の市民意見の聴取や計画への参画方法などについても触れてほしい。

第4章の整備スケジュールは、両地区のスケジュールを並べただけであるので、表現の仕方は再整理するべきである。民間事業者や市民がどういったタイミで計画に参画できるのかも書き込んだほうがよい。

整備主体だけで良いまちづくりができるわけではないので、関係者からの意見

を聴くことは重要である。

京王線移設について、今の移設案では交通広場などに影響するので移設しなくてもよいのではないか。駅の構造として、何度も上ったり降りたりすることなく電車に乗れるようにしてほしい。地形的な問題や駅周辺の物理的な課題もあると思うが、50年100年後を見越した検討を行ってほしい。

道路と鉄道が交差しているので、すべてをフラットにすることはできないと思うが、バリアフリーだけではなく、ユニバーサルデザインの観点も重要である。

使い勝手のいい駅、機能性の高い駅前空間づくりは計画の大前提であるので、どこかで表現できればいいと思う。

第1章に関連計画を整理しているが、県としては橋本地区を北のゲートとして位置づけ、南のゲートとの連携強化の取り組みを主要政策としている。国の計画とあわせて県の計画も掲載してほしい。

これまで小委員会で議論してきた中で JAXA やロボット特区についての記載があったが今回の資料には見られない。これまで積み重ねてきた議論は内容に反映してほしい。

両地区の連携について、それぞれの地区の特徴、その特徴を踏まえた導入機能、そしてそれらが重なることによる相乗効果がどのくらいになるかといった整理の仕方、表現方法を考えていただきたい。このエリアは首都圏の玄関口であると位置づけているので、そのあたりも表現していただくとありがたい。例えば、相模原地区が広域防災機能を持つのであれば、このエリアは防災ロボットとしての産業集積が図られる。相模原地区でそういったフィールドをつくり、橋本地区で情報を発信していくことにより、全国から人が集まるといふ、他の首都圏における拠点とは違うカラーを打ち出せるのではないか。

県は相模原市とともに、JR 相模線の複線化を推進しているが、リニアを使う人の流れを考えた時に、既存の鉄道ネットワークの強化という視点が低いように思うので入れてほしい。

橋本地区の駅前広場比較案について、交通結節機能を確保するための立体的な広場活用や立体的な機能配置という視点も入れてはどうか。

首都圏広域地方計画においてもこのエリアについて触れられているので、広域的な整理ができるとういかもしれない。

橋本の駅前広場として示されている3案は現時点での例示であると理解する。乗換え距離の課題など書いてあるが、広場内のつくり方で工夫もできる。鉄道間の乗換えとあわせて鉄道とバスの乗換えも重要である。

京王線の移設については、現実問題として費用負担が最も大きな問題であるので、課題として触れていただきたい。

残される課題について整理しておくといい。駅前広場の形などもこれで決定で

はないので、もう少しアバウトな書き方でいいかもしれない。相模原駅の方も小田急多摩線と駅位置の関係は課題があると思うが、鉄道施設と周辺開発との関係は議論が必要となるものであり、京王線移設は、あと1ヶ月の間に関係者でどこまで話が詰まるかによる。

本委員会に参加することにより、当事者意識が芽生えた。このような計画に関係のない市民はいないと思うので、若者世代が参画できるような仕組みを設けてほしい。専門知識がなくても参画でき、新しいまちの中に「自分たちが関わった」と実感できる場所を設けられればと思う。

また、委員会資料を公開するなど市民の間でまちづくりが一つの話題となるよう情報提供をお願いしたい。

これまでは関係者及び限られた市民の方々によって議論がされてきたが、ある程度まとまった段階においては、多くの人のご意見を聴く必要があり、さらにまちづくりを担っていく人も必要になってくる。

これからのまちづくりにおいては、エネルギーが大きく関わってくる。相模原地区は低炭素型まちづくりとして、まち全体のエネルギーのスマート化を提案しているが、橋本地区ではそのことが触れられていない。リニアが開通する中でのまちづくりなので、高効率なまちとしてエネルギーのスマート化、省エネ化という観点からコンセプトの頭出しをして、1章、2章、3章全てで触れて、広域交流拠点全体で地球環境にやさしい新しいまちづくりが実現できるといい。

全体方針としては掲げているが、具体的な建物イメージまで整っていないので、具体的なことは書けないものの、そういった視点も踏まえた計画であることは示したほうがいいかもしれない。

相模総合補給廠の広大な用地を見ると、平成57年以降もまちづくりとしてのポテンシャルの高さを感じる。整備スケジュールに平成57年以降も伸びている箇所があるが、表現している点線などが何を意味しているのかわかりにくい。市民が見てもわかるような表現にしてほしい。

橋本地区における導入機能の例と利用者イメージ図と機能連携の考え方の図において、各ゾーンの関係性の表現が、図面によって整合とれていないのではないかと。また、冒頭の広域交通ネットワーク図についても、圏央道と東北自動車道の接続している部分が破線になっているので見直してほしい。

内容の表現や精査をお願いしたい。スケジュールについては工夫が必要と感じている。

導入機能について、両地区で共通している機能は広域交流機能であるが具体的な施設は異なる。シティホテルと宿泊機能など似たような施設が入っていてわかりづらい。もう少し精査して再整理してほしい。

橋本地区については、民間事業者などの動きも考慮して機能を見極めたいとこ

るがあり、整理が不十分な印象であるが、両地区でバランスがとれた表現としていただきたい。

圏央道 IC との連携は、相模原駅周辺地区まで視野に入れるべきかなど、方策が明確になっていない。第4章にまとめてもいいのではないか。

広域的なインフラをどういう時期・手順で作るかなど第4章の整備スケジュールに反映すべきことも出てきそうだが、表現に誤りがないよう、整備計画の大きなシナリオを重視したい。

相模原地区のスポーツ・レクリエーションゾーンについて、(テニスコートなど)施設配置が入っている図面があるが、これは決まったことなのか。

共同使用区域については、ある程度方針が固まりつつある。グラウンド、トラック、ポケットパークのような基本的な考えは既に示している。

具体的な配置まで描かれているので、検討状況とあわせた表現にしたほうがいいのではないか。

第4章のタイトルは、首都圏南西部の広域交流拠点形成に向けてとなっているが、内容は両地区の連携方策のみである。タイトルと内容が食い違っているので、第1章とあわせて広域的な話のまとめ方を再整理したほうがいい。

両地区の検討状況を統合しただけの印象であるので、シナリオとしては、目標があって、それを実現するための各地区の整備方針があって、両地区をあわせるとこれだけの効果を生み出す、といったまとめ方がよい。

資料を読み込んでいただいて、気づいた点をご意見をいただきたい。

いただいたご意見を踏まえて、修正したものを次回委員会において提示したい。今後の検討課題も残っているので、引き続きご協力をお願いしたい。

以 上

第3回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会委員名簿

| | 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 | | 市川 宏雄 明治大学専門職大学院長 | 出席 |
| 3 | | 岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科教授 | 出席 |
| 4 | | 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 |
| 5 | | 屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授 | 出席 |
| 6 | 市住民 | 五十嵐 淳 公募市民 | 出席 |
| 7 | | 鈴木 典子 公募市民 | 出席 |
| 8 | | 中山 晃子 公募市民 | 出席 |
| 9 | | 大用 尚 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員 | 出席 |
| 10 | | 草野 寛 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員 | 出席 |
| 11 | | 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 |
| 12 | | 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 |
| 13 | | 関係団体 | 原 正弘 橋本駅周辺まちづくり推進会議会長 |
| 14 | 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 |
| 15 | 阿部 健 相模原市観光協会専務理事 | | 出席 |
| 16 | 山崎 和正 相模原商工会議所専務理事 | | 出席 |
| 17 | 田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長 | | 出席 |
| 18 | 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 (代理:永井氏) |
| 19 | | 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 |
| 20 | | 黒田 聡 小田急電鉄株式会社交通企画部長 | 出席 |
| 21 | | 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 |
| 22 | | 三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長 | 出席 |
| 23 | 関係行政 機関 | 近藤 雅弘 国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課長 | 出席 (代理:山中氏) |
| 24 | | 三宅 亮 国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長 | 欠席 |
| 25 | | 磯崎 孝喜 神奈川県産業労働局産業部産業立地課長 | 欠席 |
| 26 | | 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 |
| 27 | | 馬場 広人 神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室副室長 | 欠席 |
| 28 | | 佐久間 大輔 神奈川県相模原警察署交通第一課長 | 出席 |
| 29 | | 牧野 末次 神奈川県相模原北警察署交通課長 | 出席 |

：会長（委員長） ：副会長（副委員長）