

2016年3月15日

相模原市長様
相模原市都市建設局長様
広域交流拠点推進担当部長様
相模原市まちづくり計画部長様
リニア駅周辺まちづくり課長様
相模原駅周辺まちづくり課長様

「相模原市 広域交流拠点整備計画」に関する公開質問状

リニア新幹線を考える相模原連絡会

代表 浅賀きみ江

連絡先

電話 090-4378-9257

住所 相模原市緑区東橋本2-6-2

「相模原市 広域交流拠点整備計画」に関する公開質問状

リニア新幹線を考える相模原連絡会

3月3日市長に答申された「広域交流拠点整備計画」について、下記の質問にお答えいただきたいと存じます。なお、回答は文書にて3月末日までにいただければ幸いです。

また、回答について、後日ご説明と話し合いの場を設けていただけますようお願いいたします。

1. 総論

- (1) 「広域交流拠点整備計画」の目的は何ですか。
今後の人口減少社会を見据えるとき、計画のすべてに必然性があるとお考えですか。
また、基本計画にある「持続可能な都市経営」とは何ですか。具体的な例をあげてご説明ください。
- (2) 計画に託された相模原市の将来像は何ですか。「魅力あふれる質の高い都市づくり」、「安全で安心して暮らせる都市づくり」などの言葉ではまったくイメージが描けません。抽象的な文言ではなく、私たちが暮らすまちをどうしたいのかを具体的にお示しください。
- (3) (2)に関連して、
2015年11月20日付けの神奈川新聞に市長と寺島実郎氏の対談特集が載っています。寺島氏は、圏央道沿いに物流(ロジスティクス)大手の拠点が整備されている相模原は、太平洋と日本海を結ぶ戦略的なネットワークのベースキャンプだ、と話しました。市長もそれを裏付ける発言をされています。
これを読めば、相模原の将来像は、市内幹線道路をトラックが行き交う「物流のまち」だ、と印象づけられます。そう理解してよいですか。
- (4) 3月1日付けの広報さがみはら 2ページ「平成28年度施政方針の大要」では、「将来を見据えた都市経営」の項で、「圏央道のインターチェンジ周辺における産業を中心とした新たな拠点づくり」とありますが、具体的にはどんなものですか。
- (5) 2月3日の特別委員会の質疑において、計画の総額は「まだ内部的なものなので」とされ、示されませんでした。総額(概算額)、ならびに項目別の額をお示しください。可能でない場合は、いつお示しいただけますか。
- (6) スケジュール
計画には、リニア新幹線が名古屋～大阪市開業とされる約30年後の都市計画も含まれています。あまりにも先のことで、実際どうなるかわからない「不確定要素」も散見されます。計画を2つに分けて、第1ステージ(品川～名古屋市間開業まで)を今回の都市計画とし、第2ステージは、さまざまな不確定要素がはっきりした後まわすことはできませんか。
- (7) 計画は、あまりにも広域かつ多岐にわたっているため、市民の理解の限度を超えています。その意味でも(6)のように分けて扱うことはできませんか。
- (8) 情報の共有と市民意向の反映
基本計画74ページには、「都市づくりに対する市民の関心や理解を深めるため、事業や制度について分かりやすく示す体制や、情報を手に入れやすい体制の充実を図ります」とありますが、実際にはこのように行われていません。

計画段階からの市民参加は、現在では常識であり、市民意向の反映なくしては都市計画は、ありえないと考えます。市民の理解を深めるため、やり直すことが必要ではありませんか。そのためでしたら、スケジュールの一部延期も関係方面の理解を得られると思いますが、いかがですか。

2. 交通ネットワーク

(1) リニア新幹線の橋本駅の乗降客は1日あたり4万人(答申2-42)とされていますが、その根拠は何ですか。

橋本駅停車本数は、JR東海は当初1時間あたり1本と言及していました。答申で1時間に5本としているのはどんな理由ですか。

(2) 京王線橋本駅舎の南方向への移設について

ア. 京王電鉄は、今回の駅舎移設問題について現状ではどのように考えていますか。

イ. 駅移設の費用は概算でどれくらいかかりますか。また、費用はどこが負担するのですか。

具体的に京王電鉄が「移設のメリットなし」として費用の一部負担を拒んだ場合、全額相模原市が負担するのですか。あるいはそれ以外の方法があるのですか。

ウ. 駅移設の今後のスケジュールはどうなっていますか。

「整備計画」では、橋本駅の「交流・賑わい軸の整備」が、リニアの名古屋開業予定に合わせて2027年までとなっていますが、京王線の新駅舎開業も2027年と考えてよいですか。

エ. 答申の第2章では、京王線橋本駅の「移設を前提としない整備計画」を立てていますが、第4章では「移設を前提に検討を進める」とあります。答申全体で一貫性がないことをどう理解すればよいのでしょうか。

(3) 小田急多摩線延伸の取り組みで、進捗状況は。

(4) 横浜線 橋本～矢部の連続立体交差について

ア. 連続立体交差の目的は何ですか。

イ. JR東日本はどう考えていますか。また、費用はどこが負担するのですか。

ウ. 立体交差の詳細は未定とされていますが、横浜線の線路を現状のままとし、踏み切りを地下化または陸橋とするお考えはありませんか。横浜線の地下化または高架化にしぼるのであれば、理由は何ですか。

(5) 橋本～相模原の連携道路整備の目的は何ですか。

(6) 圏央道 相模原ICから橋本へのアクセス強化の進捗状況はどうなっていますか。

3. 橋本駅周辺

(1) 駅周辺の立ち退き予定家屋数はどのくらいですか。移住する方への補償条件のあらましをお示しください。

- (2) 県立相原高校用地に係わる相模原市の費用負担はいくらですか。
- (3) 帰宅困難者などのための施設は計画されていますか。その場所と収容人数をお示しください。その施設が完成するまで暫定的に使用できる施設は考えていますか。また、大規模火災から身を守るための樹林帯やスペースは考えていますか。
- (4) 南口駅前に市が計画している施設(ゾーン)について説明してください。
機能、建物の高さ(階数)、民間マンションなどが併設されるかなど。
- (5) 計画では、橋本駅周辺の工事を「優先的に土地利用を図る地区」は短期、中期とし、平成39年のリニア駅設置を目途」としています。(答申2-56)
「短期」「中期」と言っても実際は、10数年の長きにわたる工事です。地域住民、駅やバスの利用者、ショッピング客などは予想外の混雑と不便を余儀なくされます。工事中の南口駅前はどんな状態になりますか。とくに歩行者、乗用車、バスについては、動線を使ってお示しください。
- (6) 橋本駅周辺の長期工事(リニア新幹線開業以降)(答申2-56)
図の核周辺ゾーンについては、「・・・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ります」とあります。
核周辺ゾーンは、北口駅前の後背地、南口の複合ゾーンの西側、リニア駅より東のアリオに近いところ、があり、面積は「優先的土地利用を図る地区」に迫るものです。これは、長期計画とは言え、橋本駅周辺がそっくり都市化することを意味します。
ア. 核周辺ゾーンの土地利用計画について基本的方針を具体的にお示しください。
イ. 民間主導のまちづくりの内容を具体的にお示しください。
ウ. 答申では、「リニア新幹線の設置」「リニア新幹線開業以降」としていますが、駅設置と開業では(試運転期間などのため)時間差があるのですか。
- (7) リニア駅開業をにらんでさまざまな商業施設が出店してくるようです。
リニア乗降客がそれほど多く見込めない中で、まちにはシャッター通りが現れるのではないのでしょうか。特に既存店が多い北口の商業施設は大きな影響を受けるかと思われます。お考えはいかがですか。

4. 相模原駅周辺

- (1) 一部返還部分について、土地購入のための市の負担はいくらですか。
- (2) 駅周辺の立ち退き予定家屋数はどのくらいですか。
- (3) 駅北口の返還予定地のホテル付き「国際コンベンションセンター」について
ア. どんな施設ですか。
想定される使用目的、面積、高さ、収容人数、経営形態など。
イ. リニア乗客に利用してもらおうなら、なぜ橋本につくらないのですか。
ウ. 相模原市にとって必要性があるとは思えません。国の誘致方針に従っただけではありませんか。

エ. 首都圏には競合する既存の施設がいくつもあります。これらに並ぶことができず、稼働率が低く、経営不振に陥った場合、どこが責任をとるのですか。

(4) 相模原駅周辺は、北口の返還予定地の利用は示されていますが、南口については示されていません。一例をあげると、ラーメン屋が並ぶバス通り、昔栄えた西門商店街は、そのままの姿で存続するのでしょうか。

(5) 答申では、連続立体交差をつくり、多摩方面～相模原駅～国道16号線の車の流れをスムーズにする計画と読めますが、現状ではこの道路の混雑状況はどうなっていますか。乗用車、トラックなど車種ごと、時間帯別ではどうですか。また、この路線を強化することによって何をめざしますか。

(6) 小田急多摩線延伸について

ア. 小田急電鉄、町田市の意向はどうなっていますか。

イ. 費用負担はどうなりますか。

ウ. 上溝～新宿を小田急多摩線経由で行く場合(想定)と上溝～橋本(相模線)～新宿(京王線)では所要時間はどうなりますか。

エ. 乗客はどのくらいと見込んでいますか。地域における市場調査は行いましたか。また、経済効果はどのくらいですか。鉄道建設費を上回る利益は得られますか。

5. その他の事項

(1) 広域交流拠点整備計画と市の「水と緑の基本計画」の整合性はどうなっていますか。橋本駅周辺は現状でも緑が少ないので、整備計画実施によって緑被率はさらに減るのではないかと心配です。

以上