

第11回 相原駅東口まちづくり検討会 会議要旨

場所：堺市民センター ホール

日時：2016年10月11日（火曜日） 19時00分～20時45分

出席者：地権者等：26名

町田市：地区街づくり課 平本課長、加藤係長、秋葉、船岡
建設総務課 日比野係長

コンサルタント：(株)住宅・都市問題研究所 平井、岡田

<次第>

1. 議事

- (1) 開会
- (2) アクセス路の道路線形について
- (3) 相原駅東口におけるまちづくりのルールについて
- (4) 意見交換
- (5) 閉会

1. 議事

(1) 開会

前回の第10回東口まちづくり検討会（2016年5月17日）の後にアクセス路の整備に向けて関係機関との協議や道路沿道の地権者の皆様と個別のお話しをさせていただきました。その内容も踏まえて道路の設計等を進めています。本日は、駅東口のアクセス路の線形等について市の考えを示し、今後の進め方について説明したいと思います。

また併せて、「道づくり」とあわせて「街づくり」として駅東口の街のルールづくりなどについても皆さまと議論したいと考えています。本日はどうぞよろしく願いいたします。

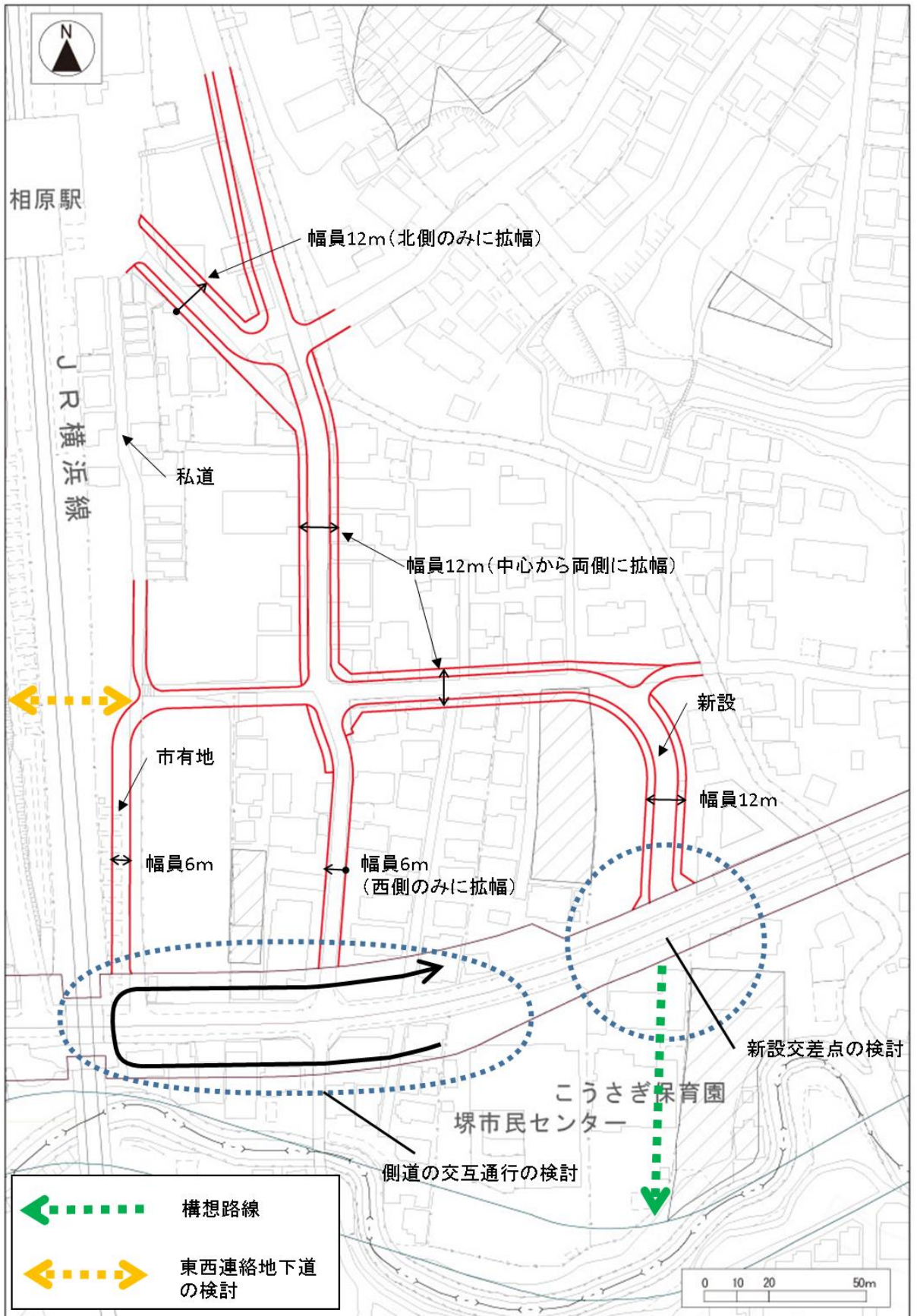
(2) 資料の説明

① アクセス路の道路線形について

現在警視庁や東京都と協議しているルートは、コンビニエンスストアがあった土地が町田街道と接続する所になり、そこから少しカーブを付けて一方通行路を中心から両側に拡げた線形になっています。南北の道路も中心から両側に拡げる線形になります。駅東口に入る所は相原団地方面へ行く現道と十字の交差点になるように少し曲げた形状になっています。幅員は12mで、両側に2.5mの歩道が付いて車道が3.5mずつの道路幅になっています。

ご要望が多かった相原駅入口交差点から北へ入っていく道路は、西側の片側を拡げ、6m道路にします。また、十字の交差点は今と同じ位置で拡げる計画になっています。線路側の道路は6mに拡げていく計画になっています。

町田街道の側道は引き続き交互通行できるよう警視庁と東京都で協議中ですが、交通管理上、一方通行が原則になります。



② 相原駅東口におけるまちづくりのルールについて

東口まちづくりの方向性（案）を、西口の事例を基にお話しします。西口は2016年3月に駅前広場が開通しました。開通に先立ち2015年4月に西口地区に地区計画という街づくりのルールを定め、あわせて都市計画道路沿道の用途地域等の都市計画を変更しました。

西口広場周辺はもともと近隣商業地域で、容積率が200%でした。これを300%に上げています。南北道路沿道は、事務所や店舗などが建てられる第二種中高層専用地域に変更しました。

東口も、道路整備とあわせて将来の土地利用について、地権者の皆様と考えていきたいと思っています。

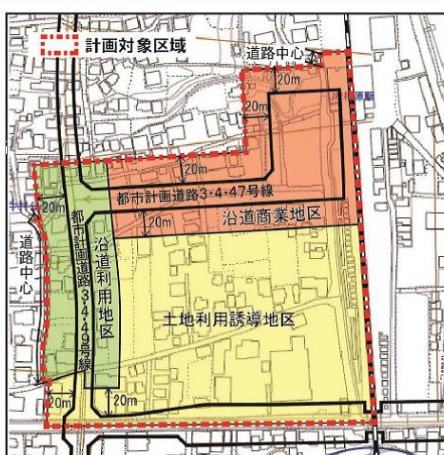
西口の進め方は、駅前広場と東西の道路部分を「沿道商業地区」、南北の道路沿道が「沿道利用地区」、真中は引き続き検討していく「土地利用誘導地区」の3地区に分け、それぞれのまちづくりのルールをどう定めるか地権者と検討してきました。

そのルールの事例として、「沿道商業地区」は、建築物等の用途の制限で通常近隣商業地域で建てられるものを制限し、例えば駅前にはふさわしくない工場や倉庫などを建てられないようルールを定めています。

商業的な地域や中高層の建物が建てられる地区には、敷地面積の最低限度の定めを設けています。ルールを設けないと狭い敷地に鉛筆のような細い建物が建ち、街並みとして好ましくないため、西口では建築物の敷地面積の最低限度を、「沿道商業地区」は100㎡、「沿道利用地区」は120㎡としています。また、「沿道商業地区」、「沿道利用地区」として、建築物等の高さの最高限度を15mと定めています。

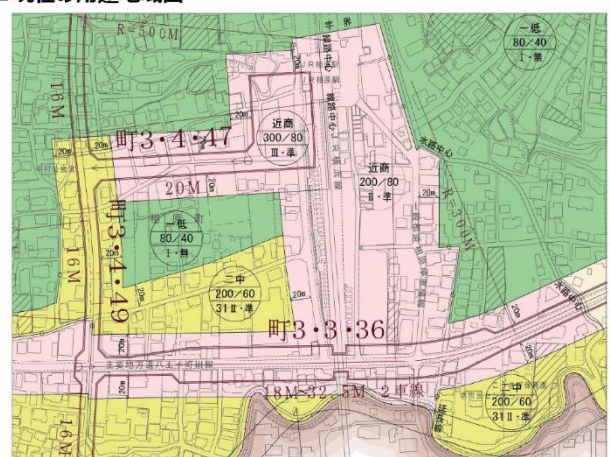
東口もこれから地権者の皆様と議論し、どのようなルールづくりがふさわしいのか話し合いたいと思っています。

(参考) 相原駅西口におけるまちづくりのルール (地区計画)



相原駅東口におけるまちづくりのルールについて

■現在の用途地域図



(3) 意見交換

<検討会での主なご質問・ご意見>

東口アクセス路について

(質 問) 道路線形はまだ協議中とのことだが、具体的にどの部分が協議として残っているのか

(市の答え) 町田街道の側道部の交互通行と町田街道とアクセス路の交差点部の協議が残っている状況です。

(質 問) アクセス路を片側に寄せる話もあったが、どうなったのか。

(市の答え) 都道171号線の南北部分と現一方通行部分については道路中心から両側に振り分ける線形としました。

(質 問) この道路線形で市は決定したということか。

(市の答え) 本日お示しした道路線形で決定しました。

(質 問) アクセス路は陽田川沿いに通せばよいのではないか

(市の答え) 前回の検討会でもお示ししたとおり、「道づくり」ではなく「街づくり」であるということで、この検討会にてルートを検討を進めてきましたが、まちの将来の土地利用を考えた時に、現道ルートは地区の中央を通るため土地利用が図りやすいことや、町田街道と接続する部分はなるべく横浜線に近い場所で接続させることが望ましいことから、現道を活かしたルートが良いと選びました。道だけを作り終わるのではなく、まち全体を作っていくためにも、現道ルートが最適であると考えています。

(質 問) 線路沿いの道路で旧町田街道とのT字路から北側の駅東口に向かう道路沿道は拡幅するのか。

(市の答え) 線路沿いの北側道路は、私道となっており、今回は拡幅を行わない計画です。

(質 問) 町田街道とアクセス路の交差点部について、T字の交差点となっているが、この形状だと郵便局や保育園への出入りが極めて危険な状況ではないか。相模原側へ抜ける道路を整備し十字の交差点にしてもらいたい。

(市の答え) 相模原市とは道路計画について相談をしております。現状、相模原市では道路を整備する計画はありません。河川整備にあわせて検討する必要があります。まずは、アクセス路の整備を進めてから、堺市民センターやこうさぎ保育園の建物の更新に合わせて一体的な整備を検討し、合わせて交差点形状についても考えていきます。

町田街道の側道について

(質 問) 町田街道の側道の交互通行は出来る可能性はあるのか。

(市の答え) 検討会などのご意見でも、相互通行の要望を多くいただいております。相互通行については東京都が協議しており、まだ決まってはおりません。

アクセス路が出来れば、少し距離は長くなりますが、これまでの機能は確保できます。しかし、交通管理上は一方通行が原則であり、交互通行のハードルは非常に高いです。

また、先ほどの新設交差点から相模原市側へ接続するルートも検討していきます。

東西連絡通路（地下道）について

(質 問) 災害時には駅のエスカレーターもエレベーターも全部止まり、駅の自由通路は使えない。他のアンダーパスの事例を見ると歩道部分は暗くて寂しい所で、女性や子どもにとって危険であると感じた。

旧町田街道の線路下を通る地下道をつくることで東と西の交流が図れるし、避難路や子どもの通学路などにも使える。これは絶対にやらなければいけないことだと思う。

(質 問) 地下道を通すことが必要。東西道路に沿って地下道をつくるように用地取得できないか。車が通れた方がよい。

(市の答え) 東西をつなぐ地下道は西口のまちづくり構想の中でも、構想路線として残しています。

しかし、地下道の整備は費用も大きくかかることなどから、まず優先すべきはアクセス道路整備だと判断しており、今回の事業と合わせて整備するのは難しいと考えています。

まちづくりの計画の中では計画路線としての今後も位置づけていき、東西の土地利用にあわせた検討が必要であると考えております。

(質 問) これまで、アクセス路案が2案あり、土地の有効利用の観点などから現道拡幅案に決まった。陽田川沿い案の方が道路整備費は安いと思う。しかし、地下道は予算がないからできないとのこと。どういうポリシーで道路の計画をしているのか。どれくらいの費用を見積もっているのか。

(質 問) 地下道ができれば東口の人はいなげやに行くために、西口の人郵便局や市民センターに来るために利用する割合は100倍くらい違う。そのくらい重要で、費用対効果でいったら一番大きい。

大地震など災害の時一番安心・安全に利用できるのが東西の地下道。整備にはたいした金がかからないのではないかと。

(市の答え) 正式な積算はまだおこなっておりません。アクセス路については、川沿いを通るほうが家屋の移転補償費は少なくなるが、現況が道路ではないため用地の購入費は増えます。全体の事業費は現道拡幅するほうが距離が長いと高くなると思われそうですが、詳細は積算しないと分かりませ

ん。

地下道については、線路下を通す工事に費用がかかり、アクセス路の整備費よりも高くなると想定しております。

その他の道路拡幅について

(質 問) 駅東口から斜めに下りてきた所の交差点は、信号がない場合は、一方に回転しながら車が通過するロータリーのほうがいいと思うが、計画できないか。

(市の答え) かなり広い土地がないとロータリー形態にはできないため、難しいと考えております。次回、他の地区の事例等を参考に、検討した図面をお示しします。

今後のまちづくりについて

(質 問) 町田街道のアンダーパス化により、東口は陸の孤島になって西にも南にも抜け出せなくなる。住んでいる人が便利になるように考えてほしい。

(市の答え) 町田街道のアンダーパス化は、渋滞緩和や安全性の向上、災害時の緊急輸送道路としての機能確保などの観点によるものです。東口が陸の孤島とならないように、アクセス路の整備にあわせた土地利用のあり方などを地権者の皆様と一緒に考えてまいります。

(意 見) 今まで検討会で一番感じることは「まちづくり」でなく「道路づくり」だということ。まちのことは一つも考えていないと思う。まちづくりを考えれば、東西をつなぐ地下道整備や町田街道側道の交互通行は実現すべきだ。

ここの生活圏は橋本。行く所は橋本とみなみ野。リニアができると、みなみ野の人が東口の道路を結構利用すると思う。その時に活性化が図れる。道路だけの立体交差のやっつけ仕事では駄目。本当のまちづくりをしてほしい。そのほうが皆も賛成すると思う。

(市の答え) まちづくりの実現は行政側のみで出来るものではなく、地権者の皆様がどのような土地利用を望むのかが重要と考えております。

(質 問) 東口のまちづくりについて、市がこれから案や構想をもっと出して欲しい。

(市の答え) 今まで検討会で議論してきた内容等も踏まえて相原駅東口まちづくり検討会としての考えを地権者の皆様と一緒に取りまとめていきたいと考えております。

(質 問) 立派な道路ができるのだから合わせて用途地域等を見直してもらいたい。駅前で第一種低層住居専用地域というところは他にないのではないか。

(市の答え) アクセス路やその他の道路とあわせて、土地利用を決める段階であると考えています。

今後のまちづくり検討会で現在の用途地域等を変更していくことや街のルールづくりなどについて、地権者の皆様と議論をしていきたいと考えております。

(質問) 東西連絡路や橋本へ抜ける道、みなみ野からどういうふうに通うかなどを考えてもらわないと街が衰退する。

駅に近いから今のままでいいと言っている地権者もいる。このままでは固定資産税が上がるだけで皆困るのではないか。

(意見) 皆の意見はもっともだと思う。

しかし、このままでは東口は通過するだけの町になってしまい本当に閑散とした町になり、ゴースト化する状況が見えている。それをどこかで食い止めるかしかない。だから、西口において行かれないようにアクセス路を整備して、まちづくりとして、出来ることをやっていくことが大事ではないか。

いろいろな意見が出されているが、市で決定した案で実施するということでいいと思う。

(市の答え) これからも地権者の皆様の理解をいただきながらアクセス路が早期に整備できるように努めてまいります。

(4) 閉会

次回は2月頃の開催を予定しております。

今後も、関係機関との協議や地権者の皆様との個別のお話を進めてまいります。引き続き、ご理解、ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

以上