

## 第7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：2015年6月24日（水曜日） 19時00分～20時30分

出席者：地権者等：16名

町田市：地区街づくり課 平本課長、望月担当課長、加藤係長、秋葉、  
船岡

建設総務課 山下担当係長

道路整備課 北原係長、市川担当係長、高橋主任、  
荒木係長、石川担当係長

コンサルタント：(株)住宅・都市問題研究所 平井、小倉

### <次第>

#### 1. 議事

- (1) 開会挨拶
- (2) 駅東口まちづくりについて
- (3) 意向調査 調査結果
- (4) 今後の進め方

### <配布資料>

資料 第7回相原駅東口まちづくり検討会資料

- ・ 駅東口まちづくりについて（西口方面と相原駅東口を結ぶ新たなルートの検討）
- ・ 相原駅東口地区まちづくり意向調査 調査結果

#### 1. 議事

##### (1) 開会挨拶

はじめまして、地区街づくり課長となりました平本と申します。よろしくお願いたします。

これまで、皆様のご意見をいただきながら、検討会を進めてまいりました。本当にご協力ありがとうございます。また、まちづくり意向調査につきましてもご協力ありがとうございます。本日は、その意向調査の結果の報告と、今後のアクセス路やまちづくりの検討について、皆様と議論をしていきたいと考えています。どうぞ、よろしくお願いたします。

##### (2) 駅東口まちづくりについて

町田街道立体交差化に伴い、相原駅東口地区周辺の交通環境の変化について説明を行いました。

A：相原駅西口方面から、左折で相原駅東口・陽田方面に行くことができなくなります。また、相原駅西口方面から、堺市民センターに右折で行くことができなくなります。

B：国道16号方面・吉田橋から、相原駅東口・陽田方面へは側道を通ることになります。

C：相原駅東口・陽田方面から、相原駅西口方面・堺市民センター・吉田橋へは、一方通行路を通ることになります。

上記を踏まえ、新たなアクセス路の検討を進めています。なお、側道の一部については、交互通行化を東京都で検討しています。

新たなアクセス路については、②ルートは、高低差が大きいことから今回から検討対象から除外するものとし、「相原駅東口付近から、町田街道までを結ぶルート」として大きく3つの意見が出ていること、「町田街道との接続位置」として4つの意見が出ていることを説明しました。

### (3) 意向調査 調査結果

- ・ 意向調査は、127件（世帯）に配布し、69件（世帯）からの回答をいただきました。
- ・ 問1では、「道路が狭い」との回答が最も多く、次いで「駅前としての魅力を活かしきれていない」の回答が多くなりました。
- ・ 問2では、「商店や事務所、住宅等の多様な利用がされている街」の回答が最も多く、次いで「1～2階建の住宅が主の街」、「現在の街のままが良い」の順に回答が多くなりました。
- ・ 問3では、⑥ルートの回答が最も多く、次いで⑨ルート、⑧ルートの順に回答が多くなりました。
- ・ 問4では、⑤ルートの回答が最も多く、次いで③ルートの回答が多くなりました。
- ・ 問6では、相原駅入口交差点から相原駅までの区間で、意見が多くなりました。
- ・ 問5のまちづくりに関するご意見やご質問では、延べ68件のご意見などをいただきました。

### (4) 意見交換

#### <検討会での主なご意見>

#### **意向調査の対象範囲について**

(意見) 意向調査の対象はどの範囲か。

(市の答え) 相原駅東口まちづくり検討会の検討対象範囲に土地や建物の権利を持っている方を対象としています。

(意見) 「住んでいないので分からない」という回答があるが、住民の居住状態は調べているのか。

(市の答え) 意向調査の対象は、登記簿で土地・建物の権利を調べています。そのため、居住状態は調べていませんが、土地だけを所有していたり、アパートを建てて貸している方もいますので、住んでいないので分からないという回答も考えられます。

### **アクセス路の幅員について**

- (意見) アクセス路は、全ての区間で幅員12m(歩道2.5m×2、車道3.5m×2)としているが、この幅員の道路が本当に必要なのか。
- (市の答え) この幅員12mは、過去の検討会で取りまとめた意見に基づいていません。
- (意見) 道路が狭いという意見は確かにあると思うが、最低限、車がすれ違える程度は欲しいという意見だと思う。そういう観点で見ると、用地取得や家屋の補償も少なく済むので、この点も考慮した上で検討して欲しい。
- (市の答え) 車が安全にすれ違えて、かつ歩行者も安全に通れる幅員は必要と考えており、今後も引き続き検討していきます。

### **横浜線の高架化について**

- (意見) 相模原市では、横浜線を高架化する話が進んでいると聞いている。相原駅周辺も高架化すれば、町田街道立体交差化は考えなくて良くなるのではないかと。
- (市の答え) 相模原市では、横浜線を高架化する検討を進めていますが、高架化が決まったわけではありません。相原駅周辺については、町田街道の立体交差化事業を、東京都が事業認可を取得していることもあり、町田街道の立体交差化に併せた街づくりを進めていくことを考えています。

### **アクセス路の整備目標時期について**

- (意見) アクセス路の整備目標時期はあるのか。それとも目標は無いが検討を進めているのか。
- (市の答え) 町田街道立体交差化事業は、用地取得等により延長する可能性はありますが、事業認可期間は平成26年から平成32年までとしています。  
工事は、JR横浜線下のトンネル区間から着手することが想定され、工事が始まり相原駅入口交差点が今まで通りに使えなくなるのが、市では概ね5年後だと想定しています。そのため、5年後を目途に、新たなルートについて整備を行い、駅東口方面への行き来をできるようにしたいと考えています。

## 側道の相互通行について

- (意見) 東京都が側道を相互通行にする検討を行っているという話だが、対象範囲とそのメリットは何か。
- (市の答え) 現在の計画では側道は、全て一方通行を予定していますが、相模原方面と相原駅間の交通利便性を向上させるため、側道の現在の相原駅入口交差点付近(南側)～JR線路横～現在の相原駅入口交差点付近(北側)の部分について、交互通行化することを東京都が検討中です。この部分が交互通行化することにより、相原駅方面から吉田橋を通り相模原市側に行く時に、現在の一方通路路を通過してから町田街道に一度出て、側道を通るルートではなく、吉田橋方面から相原駅へ行くルートと同様のルートを通れるようになります。
- (意見) 側道は、どの程度の幅員になるのか。
- (市の答え) 現在の設計では車道5mの一方通行ですが、歩道部分を狭める等を行い、車道幅を5.5mとして交互通行とすることを東京都は検討しています。
- (意見) 相原駅入口交差点の上空に、直接吉田橋に行けるような道路を作ることとはできないのか。
- (市の答え) アンダーパス化される町田街道との高低差は、相原駅入口交差点付近では2m程度となります。道路は、原則上空4.7m以上空けなければならない規定があることから、相原駅入口交差点付近で上空に橋を架けることはできません。なお、相模原市に完成した宮下立体には人が通れる橋が出来ていますが、トンネルを出て直ぐの場所に設置されているため、町田街道とは状況が異なります。

## 地区のまちづくりについて

- (意見) 地区内で不便なことや困ったことはないという回答が約2割いる。まちづくりとしてこの約2割の意見は重要ではないか。また、町田街道立体交差化により、現在の商店が無くなってしまいがどう考えているのか。
- (事務局) まちづくりは、地域の活性化が最大の目的です。皆さんにとって、どのような形が活性化なのかは、それぞれの方が将来像をお持ちになっていて、多様化しています。今後、どのような形が皆さんにとって望ましいのか検討を進めていきます。
- (市の答え) 地区内で不便なことや困ったことはないと回答された方も多くいますが、一方で、道路が狭い、防犯面が不安だと回答された方も多くいます。まちづくりとして、利便性や快適性を上げていく上で、全員の方が100%満足する形はなかなか難しいと思いますが、それに向けて進めていくことが大切であると考えています。

### 新たなアクセス路のルートについて

(意見) ⑥～⑨のルートの中で、⑥ルートの回答が一番多かったが、この結果について、市はどのように考えているのか。

(事務局) 今まで皆さんが利用しているルートであり、地域の皆さんが一番馴染みやすいルートであったためと考えられます。

しかしながら、説明させていただいたように、町田街道と直接繋げるために、約5mの擁壁を設置し、この擁壁のために周囲に眼鏡上の側道を設けるなど、事業規模が拡大します。皆さんのご要望と事業として実施していく関係をどのように調整していくかが課題だと思っています。

(市の答え) ⑥ルートは、今まで使っている道路なので、ここを利用したいという意見が一番多かったです。今まで通りにここが利用できるのならば、ここが一番良いという意見もありますが、高い擁壁が出来てしまい、側道も多く必要となってしまいます。

(意見) ⑥ルートは、この擁壁が出来るルート以外の方法は無いのか。また、アクセス路の幅員を12mにする必要が無いならば、⑦・⑧・⑨ルートも変わってくるのではないかと。

(市の答え) ⑥ルートで町田街道と相原駅を繋ぐ方法を検討した結果が今回提示したルートになります。

### 町田街道について

(意見) 町田街道立体交差化事業は、当初踏切渋滞の緩和を目的と言っていたが、相模原市に宮下立体が出来てから、町田街道の渋滞は大きく緩和しており、町田街道の交通環境が大きく変わり、事業目的が変わってきているのではないかと。事業認可が下りている事業で、事業変更した事例はあるのか。

(事務局) 地方では、道路構成を変更するなどの事業変更を行った事例はありません。

(意見) 町田街道の立体交差化事業の必要性について市から都へ要望して欲しい。

(市の答え) 皆様からいただいた意見については、市から東京都に対して今後も話をさせていただきます。

### 吉田橋から先の相模原市側の道路について

(市の説明) 相原駅入口交差点から相原駅までの都道171号線については、新たなアクセス路の整備とは関係なく、都市基盤を整えるべき場所として最も多くの意見をいただいています。

相模原市に対しても、吉田橋から先の部分について、要望を伝えさせていただいております。

#### (4) 今後の進め方

道路整備を行う際に、一番影響を受けるのは、そこに土地をお持ちの方や住んでおられる方になります。アンケートでは、全員が全員同じ意見ではございません。新たなアクセス路については、この地区内でも自分の所有している土地や建物に該当する方と該当しない方がいます。ルートに該当する方に対して、個別にお会いさせていただき、改めてご意向やお考えをお聞きしたいと考えております。

まだまだご不明な点、ご質問がある方もいるかも知れません。直接市にご連絡をいただければ、いつでもご説明にお伺いいたします。また、市庁舎に来る機会があれば、地区街づくり課にお寄りいただければお答えいたしますので、遠慮なくお申し出いただければと思います。

今回は、9月30日（水曜日）を予定しております。次回までに、なるべく多くの方のご意見をお聞きして、次回検討会では、その経過や結果についてお話をさせていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

以上