

第7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6回橋本小委員会における主な意見
2. 土地利用について
3. 駅前空間について
4. 景観形成について
5. 市街地整備について
6. 駅機能の強化について

1. 第6回橋本小委員会における主な意見

1. 第6回橋本小委員会（8/25）における主な意見

(1) 土地利用について

- ・橋本駅は新幹線駅になるので、広域交通の拠点となることを認識した用途構成を検討してはどうか。
- ・リニア開業は南口だけではなく北口にも影響する。北口との連携とあわせて、南北地域を一体的に検討するべき。
- ・これまで議論を重ねてきた導入機能をみても、業務・都心型に近いイメージとを感じる。
- ・北のゲートの役割を担えるエリアとなるよう、高度利用の必要性や周辺地域に配慮した土地利用を検討してほしい。

(2) 駅前空間について

- ・交通広場は在来線駅利用者の利便性を優先的に考え、位置や機能配置を検討してほしい。
- ・交通広場の現計画案は将来の乗降客数などの需要を考えると規模が小さい印象である。
バスの起終点の交通広場となるので、駅周辺にバスの待機機能を設けるなど駅前の交通処理をスムーズに処理することも必要。
- ・リニア開業に伴って橋本駅近隣の駅を利用している企業バスが橋本駅を利用する可能性があることなどから、企業バスは将来需要を見込んだ規模を検討してもいいのではないか。

1. 第6回橋本小委員会（8/25）における主な意見

- ・高低差や移動距離に対応できるバリアフリーに配慮した配置計画とし、公共交通の利便性向上に資する計画をお願いしたい。
- ・災害時の帰宅困難者に対応できるようなスペースを確保することも重要。
- ・南北道路上で一般車の送迎を行うのは現実的ではない。歩行者の安全性を確保することも難しいと感じる。

(3) 景観計画について

- ・景観は機能とあわせてデザインするものである。
現段階から景観を意識した統一感のあるまちづくりを進めるべき。
- ・都市のイメージとして、歴史や文化など橋本地区のカラーを打ち出すべき。

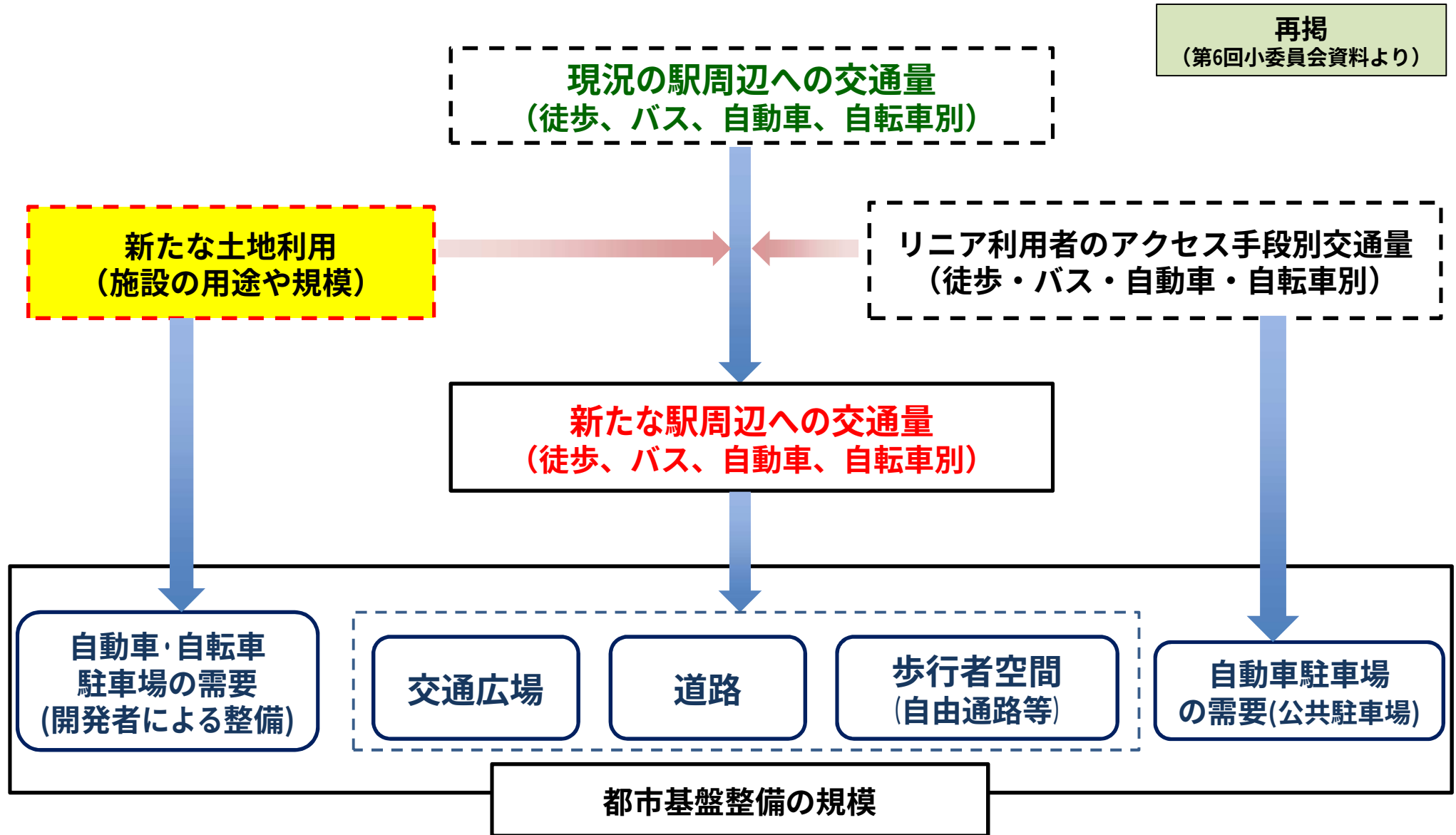
(4) その他

- ・京王線駅舎の移設について、代替案が考えられるのか、もしくは現位置のままなのか、検討の選択肢を示してほしい。
- ・リニア開業時と将来形を想定して段階的に整備していくことが重要である。
ある程度余裕を持った設計が必要ではないか。

2. 土地利用について

(1) 土地利用と都市基盤施設の規模について

再掲
(第6回小委員会資料より)



(1) 土地利用と都市基盤施設の規模について

○施設用途の構成に応じた都市の将来イメージ

【広域交流拠点基本計画】

まちづくりコンセプト：産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点
土地利用の方針：国内外の交流・連携ゲートにふさわしい土地利用

昼間人口の増加を促すとともに、職住が近接するまちづくりを目指す

居住・郊外型

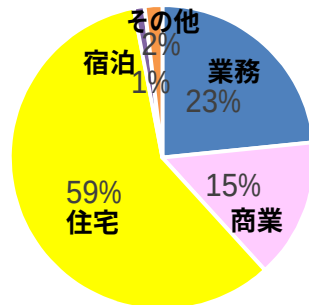
バランス型

業務・都心型

【事例】武蔵小杉



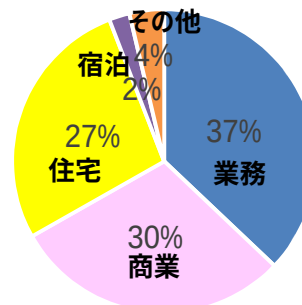
出典 武蔵小杉ライフHP



【事例】二子玉川



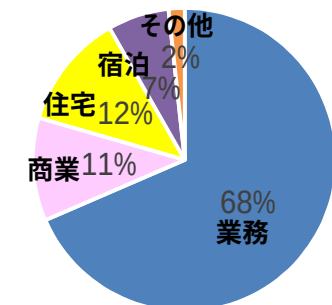
出典 二子玉川東第二地区市街地再開発組合HP



【事例】汐留

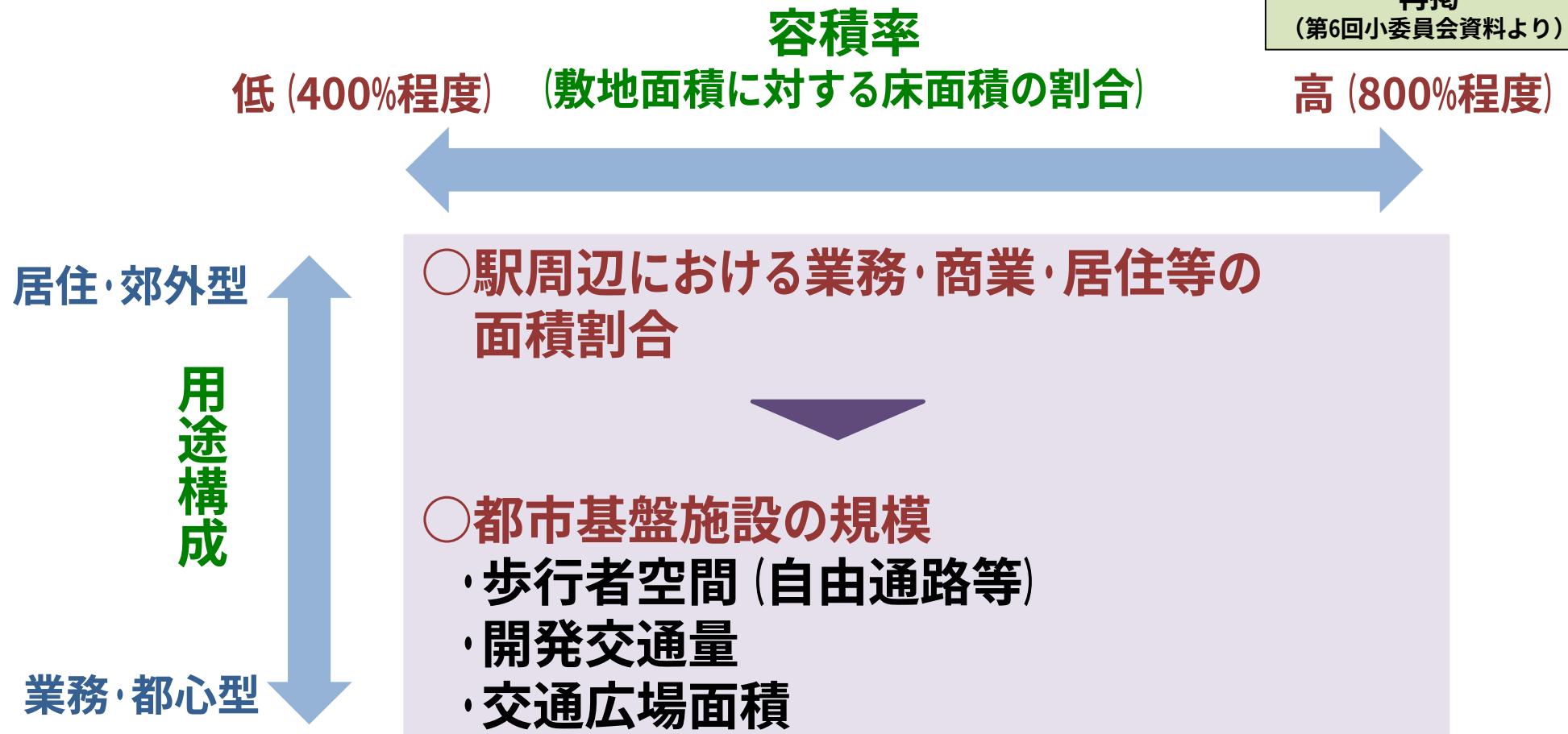


出典 建築と都市2013年10月臨時増刊



(1) 土地利用と都市基盤施設の規模について

再掲
(第6回小委員会資料より)



都市基盤施設の規模は、新たな土地利用における用途構成や容積率と合わせて検討する。

(2) 都市基盤施設の規模について

■駅前広場の機能強化の検討

現況の南口駅前広場利用者

南口駅前広場と鉄道（JRおよび京王）を利用する人：約7.2万人
南口のバス停と鉄道（JRおよび京王）を利用する人：約1.6万人

① 新たな交通量の検証

新たな土地利用等による影響

② 交通機能、環境空間機能の充実

広域交通ターミナル機能の確保
広場空間の確保

将来の駅前広場の機能の方向性

(2) 都市基盤施設の規模について

■新たに増加する交通量 (推計)

※南口駅前広場を利用する交通量を対象 (開発用地内の移動等は対象外)

※1日の発生集中交通量 (TE/日) を示す

上段: 全交通手段 (鉄道・バス・自動車・歩行者など) の交通量

中段: 鉄道利用者 (JR・京王・リニア) の交通量

下段: バスの利用者の交通量

	容積率 400%		容積率 800%
【居住・郊外型】 業務1/4、商業1/4、住宅1/2	全交通: 約10.6万人 鉄道: 約7.5万人 バス: 約0.4万人	～	全交通: 約17.0万人 鉄道: 約11.0万人 バス: 約0.8万人
【バランス型】 業務1/3、商業1/3、住宅1/3	全交通: 約12.2万人 鉄道: 約8.4万人 バス: 約0.5万人	～	全交通: 約20.2万人 鉄道: 約12.7万人 バス: 約1.1万人
【業務・都心型】 業務1/2、商業1/4、住宅1/4	全交通: 約11.5万人 鉄道: 約8.5万人 バス: 約0.4万人	～	全交通: 約18.8万人 鉄道: 約12.9万人 バス: 約0.9万人

- 開発により新たに増加する交通量は用途構成や容積率により大きく影響
(全交通手段で10～20万人TE/日程度と見込まれる。)
- 鉄道利用者は、7～13万人TE/日程度と見込まれ、自由通路の幅員に影響
- バス利用者は、0.4～1.1万人TE/日程度と見込まれ、交通広場の面積に影響

(2) 都市基盤施設の規模について

■現況交通に新たに増加する交通量(推計)を考慮した将来交通

※南口駅前広場を利用する交通量を対象(開発用地内の移動等は対象外)

※1日の発生集中交通量(TE/日)を示す

上段:全交通手段(鉄道・バス・自動車・歩行者など)の交通量

中段:鉄道利用者(JR・京王・リニア)の交通量

下段:バスの利用者の交通量

	容積率 400%		容積率 800%
【居住・郊外型】 業務1/4、商業1/4、住宅1/2	全交通:約17.7万人(149%増) 鉄道:約14.7万人(104%増) バス:約2.1万人(24%増)	～	全交通:約24.2万人(236%増) 鉄道:約18.2万人(153%増) バス:約2.6万人(44%増)
【バランス型】 業務1/3、商業1/3、住宅1/3	全交通:約19.4万人(169%増) 鉄道:約15.6万人(117%増) バス:約2.3万人(28%増)	～	全交通:約27.5万人(277%増) 鉄道:約19.9万人(176%増) バス:約2.8万人(65%増)
【業務・都心型】 業務1/2、商業1/4、住宅1/4	全交通:約18.7万人(160%増) 鉄道:約15.7万人(118%増) バス:約2.2万人(22%増)	～	全交通:約26.0万人(261%増) 鉄道:約20.1万人(179%増) バス:約2.6万人(53%増)

○鉄道利用者は、およそ105～180%増加する見込み
○バス利用者は、およそ20～65%程度増加する見込み



これらを踏まえ、施設規模の検討を行う

(2) 都市基盤施設の規模について

■駅前広場

「駅前広場計画指針」(建設省都市局監修、日本交通計画協会編、平成10年)における算定方法(98年式)より求められる、交通広場の必要面積(推計)

	容積率 400%		容積率 800%
【居住・郊外型】 業務1/4、商業1/4、住宅1/2	5,570m ²	～	5,850m ²
【バランス型】 業務1/3、商業1/3、住宅1/3	5,610m ²	～	6,070m ²
【業務・都心型】 業務1/2、商業1/4、住宅1/4	5,590m ²	～	5,870m ²

※交通広場には、路線バス・タクシー、一般車の乗降施設のみを設置する場合

※高速バス、企業バス、観光バスの乗降施設の設置は別途必要

※リニアに関する前提条件を、以下のとおり想定して試算した

・リニアの本数:5本/時

・リニアの交通手段別分担率:新横浜駅の新幹線利用者のデータによる設定

- 路線バス・タクシー、一般車の乗降施設として、およそ6,100m²を確保する必要がある
- この面積に加え、高速バス、企業バス、観光バスの乗降施設が必要
- 広場空間や歩行者空間、植栽等の付帯施設を考慮して、全体の面積を決定

(2) 都市基盤施設の規模について

○将来（概ね平成39年のリニア開業時）の駅前広場の機能について

一部再掲
(第5回小委員会資料より)

機能	現在の 設置台数	将来の 設置台数
路線バス乗降場	8台(乗車5、降車3)	10台(乗車7、降車3)
タクシー乗降場	1台	3台(乗車2、降車1)
一般車乗降場	14台	14台
高速バス乗降場	—	3台
企業バス乗降場	3台	10台
観光バス乗降場	—	

- 新たな土地利用等による影響については、6100㎡以上を確保(① 新たな交通量の検証)
- 広域交通ターミナル機能、広場空間が配置可能となる空間を確保
(② 交通機能・環境空間機能の充実、「将来の設置台数」の確保)
- ①、②を充足する面積を確保し、交通管理者等の関係機関との協議を進めながら、
技術的検討を行う

(2) 都市基盤施設の規模について

再掲
(第6回小委員会資料より)

■自由通路

○ 幅員等の空間の確保の基本的考え方

【鉄道等の乗換えにおいて求められる機能】

●交通結節機能の確保

・鉄道利用のためのアクセス、乗換えを円滑にし、ピーク時も安全でゆとりのある歩行者通行環境を確保する。

【人の交流・賑わいに必要な空間機能】

●環境空間機能の確保

・歩行者空間にゆとりや賑わいを付加し、交流を生み出し高質な空間とするために、人が滞留したりイベント等による賑わいを確保する空間を設ける。

【空間の確保の基本的考え方】

●ピーク時に余裕のある歩行者流動空間と
するために最低限必要な幅員を確保する。

●空間の高質化やバリアフリー化に対応するために一定程度(手すり等)の余裕を加味する。

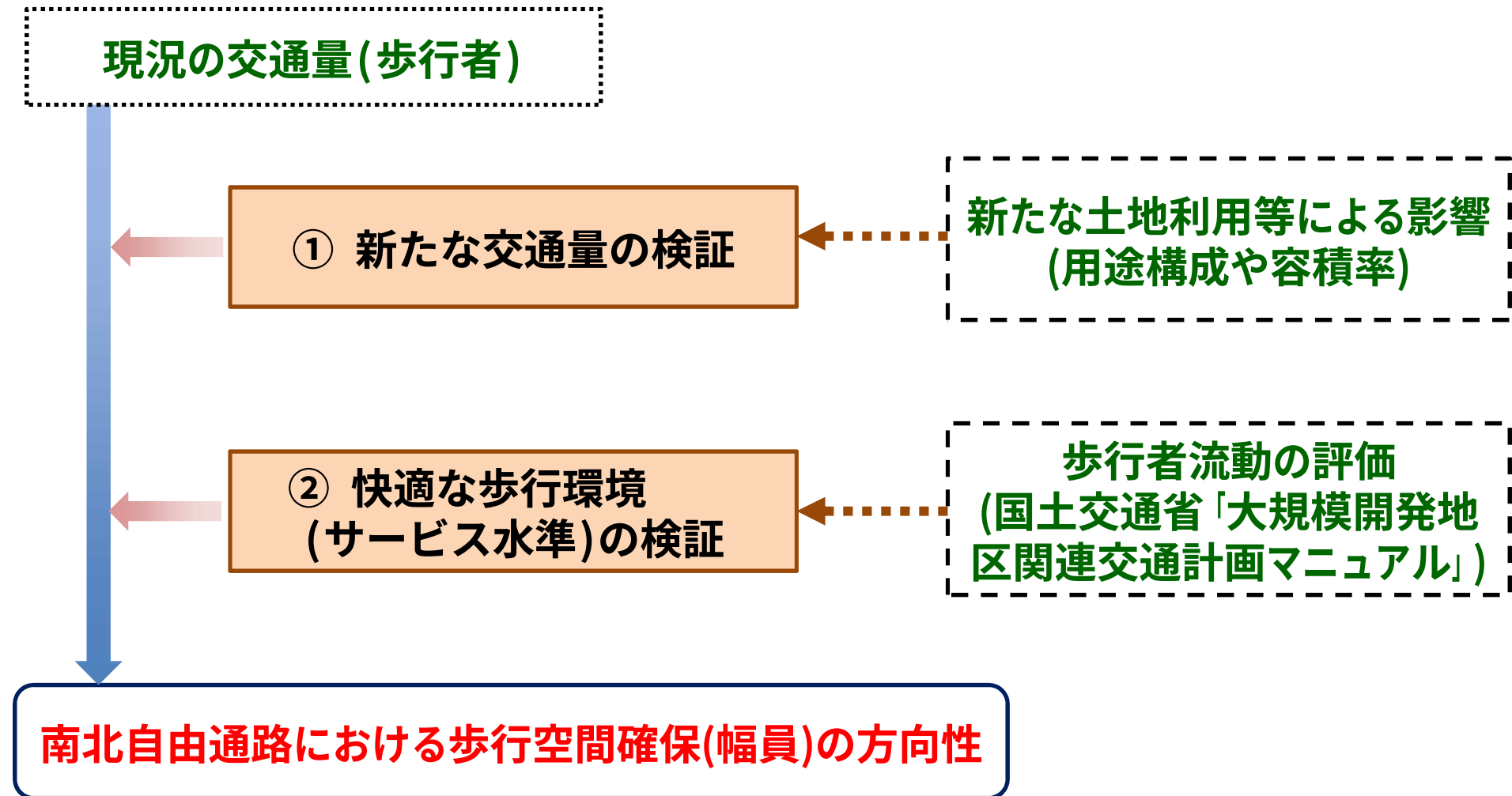
●南北のまちの回遊性を高めるために空間
を確保する。

●まちの賑わいの演出等のためにたまり空間(小広場等)を確保する。

交流・賑わい軸の幅員や構造などは、新たな土地利用の検討や
鉄道事業者・開発事業者等との協議を踏まえた整理が必要

(2) 都市基盤施設の規模について

■自由通路の機能強化(幅員の確保)の検討



(2) 都市基盤施設の規模について

○将来の自由通路（JR改札口の南口側付近）の交通量【推計】

	容積率 400%		容積率 800%
【居住・郊外型】 業務1/4、商業1/4、住宅1/2	17.5万人／日	～	20.1万人／日
【バランス型】 業務1/3、商業1/3、住宅1/3	18.3万人／日	～	22.5万人／日
【業務・都心型】 業務1/2、商業1/4、住宅1/4	18.1万人／日	～	22.0万人／日

※リニアに関する前提条件を、以下のとおり想定して試算した

- ・リニアの本数：5本／時
- ・リニアの交通手段別分担率：新横浜駅の新幹線利用者のデータによる設定

土地利用の用途構成や容積率によるが、自由通路はおよそ17～23万人／日の交通量が想定される

(2) 都市基盤施設の規模について

■自由通路

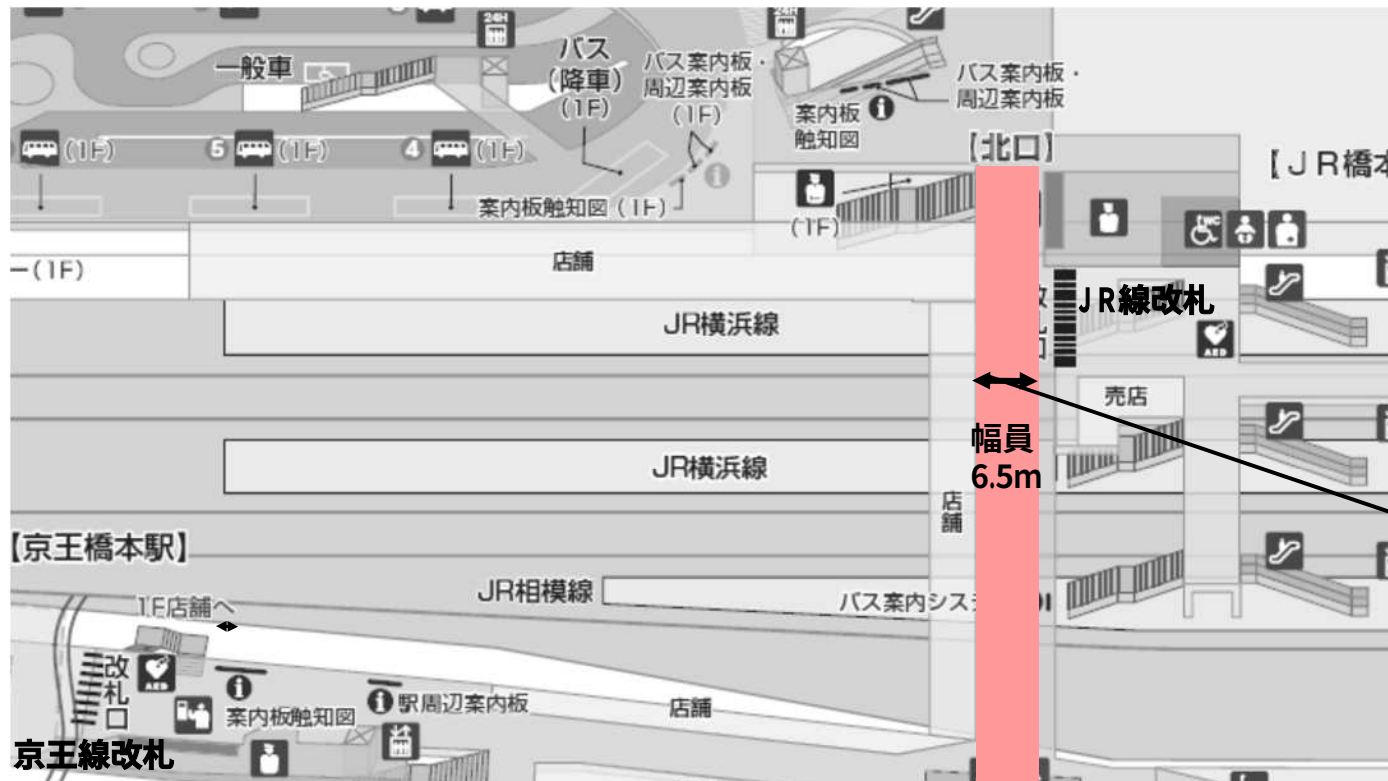
○必要幅員算出の考え方

- ・歩行者施設の歩行者密度を評価する指標は、
『大規模開発地区関連交通計画マニュアルにおけるサービス水準（国土交通省）』を用いる。
- ・当マニュアルにおいて、「歩行者交通に対応し得る十分な施設計画とした上で、さらに快適な歩行環境を形成するため、高水準のサービスを行うよう十分な幅員とし、サービス水準Aを目指すこと」としているため、「サービス水準Aを確保するために必要な幅員」を推計する。

大規模開発地区関連交通計画マニュアル	
サービス水準	流動係数（人/m・分）
A 自由歩行	～27
B やや制約	27～51
C やや困難	51～71
D 困難	71～87
E ほとんど不可能	87～100

(2) 都市基盤施設の規模について

○JR橋本駅の自由通路のうち、最も歩行者交通量が多い部分(改札口の南口側)の混雑の状況は、
サービス水準がB(歩行者の移動にやや制約)である。



自由通路の現況(JR線改札口付近)

歩行者交通量
3,597人/15分
(7:30~7:45)

流動係数
36.9人/m・分

サービス水準
B水準

現況交通量に将来需要による交通量が加わるため、
現況のままでは更にサービス水準が低下(B水準 ⇒ C~D水準) ※
⇒拡幅等の検討が必要

※算定上、新たな土地利用による
交通量のピークは現況ピーク時間と
同じになるものと仮定

(2) 都市基盤施設の規模について

○自由通路 (JR改札口の南口側付近) のサービス水準Aを確保するための必要幅員【推計】

	容積率 400%		容積率 800%
【居住・郊外型】 業務1/4、商業1/4、住宅1/2	16.3m	～	19.4m
【バランス型】 業務1/3、商業1/3、住宅1/3	17.1m	～	21.0m
【業務・都心型】 業務1/2、商業1/4、住宅1/4	16.8m	～	20.5m



参考：品川駅自由通路 (W=20m)



参考：相模大野駅自由通路 (W=18m)

※前提条件の違いにより変わるため、以下の複数の想定を置き、最小値と最大値を試算した

- ・リニアの本数：5本/時
- ・リニアの交通手段別分担率：新横浜駅の新幹線利用者のデータによる設定

- 新規に整備する自由通路は、サービス水準Aを確保するための必要幅員を確保
- 土地利用の用途構成や容積率によるが、自由通路はおよそ15m～20mの幅員が必要
- 幅員の決定には、自由通路の役割や通路に面する施設などを考慮

3．駅前空間について

(1) 交通機能の配置計画

交通広場整備の基本的な考え方

■第5回小委員会における検討経過 (計画のポイント)

- 機能性に配慮した交通広場の配置
⇒公共交通と一般車両の分離
(円滑な公共交通の運行を確保)
⇒鉄道とバスの乗り継ぎ利便性の確保
(交流・賑わいの軸と近接した配置)
- 広域交通ターミナルとしての機能の確保
⇒現在の交通需要に加え、まちづくりによる新たな駅周辺への交通量を見込んだ乗降場等を設置
⇒高速バス路線の新設を考慮した乗降場の設置
- シンボル広場の配置
⇒バスの乗降場などの交通機能に加え、憩いや賑わいの空間としての環境機能の充実にも配慮
- リニア駅の上部空間の有効活用
⇒交通広場等によるリニア駅上部空間の有効活用



交通広場の配置や規模は、バスの乗降場などの「交通機能」の充実に加え、憩いや賑わいの空間などの「環境機能」の充実にも配慮し、交通管理者や交通事業者との協議も行いながら検討する。

(1) 交通機能の配置計画

【交通機能に関する前回までの主な意見】

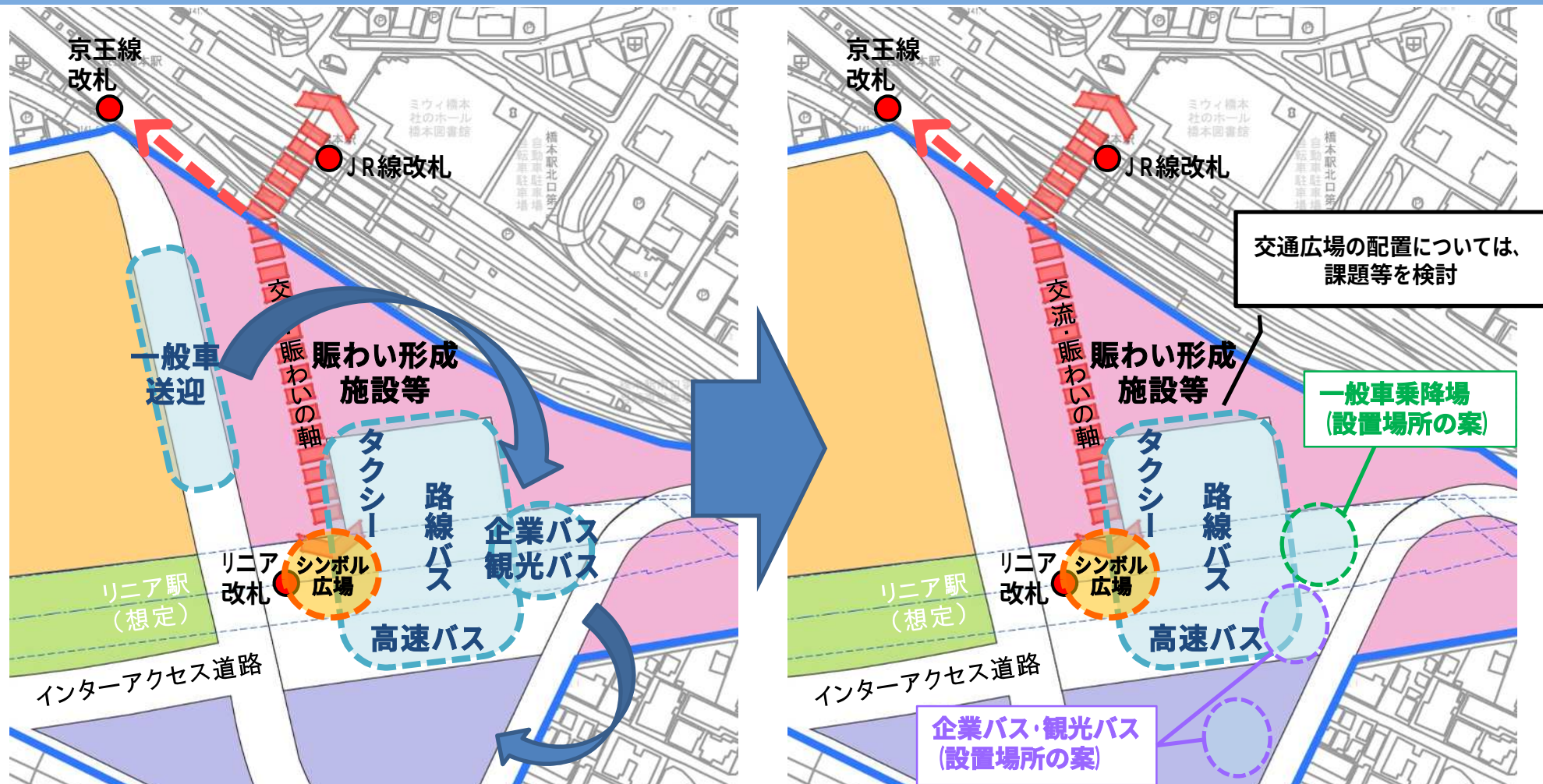
- タクシーや一般車は乗降場スペースとあわせて、待機スペースも確保すべきである。
- リニア開業によりバス利用者も増加することが想定される。公共交通の利便性向上のため、バスと鉄道のシームレスな配置を検討してほしい。
- 路線バスは在来線駅利用者が利用するので、在来線駅に近づけるべき。
- 道路上で一般車の送迎を行うのは現実的ではなく、技術的な面からも歩行者の安全性を確保することが難しい。
- バスの起終点となる交通広場は、ダイヤ調整などの待機によりバスの駐車場のような使われ方になってしまうので、駅周辺にバスの待機機能を設けるなど、駅前の交通処理がスムーズになるような検討をしてほしい。
- 企業バスの現状としては、道路上で乗降を行っている。企業誘致等の産業振興の観点からも企業バスに関する検討は重要であり、リニア開業を機に近隣駅を利用している企業バスが橋本を利用することになる可能性など、将来を見込んだ検討をしてほしい。

(2) 複数案の比較検討

○交通広場の配置について

	ケース① (第6回小委員会)	ケース②	ケース③
案の考え方	・在来線直近に大きな区画で広域交流ゾーンを確保	・現状の駅前広場と概ね同じ位置に交通広場を確保	・在来線直近に交通広場を配置し、大きな区画で広域交流ゾーンを形成
ゾーン間の関係	・「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、一体的な土地利用となる	・「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、一体的な土地利用となる	・「広域交流ゾーン」と「複合都市機能ゾーン」の間に道路、交通広場があるため、一体的なまちづくりには工夫が必要
「広域交流ゾーン」の区画	・在来線に隣接した土地にある程度大きな区画で確保できる	・交通広場で東西に分断される	・在来線、交流・賑わいの軸に隣接した土地に大きな区画で確保できる
利便性に配慮した交通広場の配置	・在来線の改札口と交通広場（バス停など）の距離が、現状の駅前広場より離れている	・在来線の改札口と交通広場（バス停など）の距離が、現状の駅前広場より少し長くなる	・在来線の改札口と交通広場（バス停など）の距離が、現状の駅前広場と概ね同程度の距離である

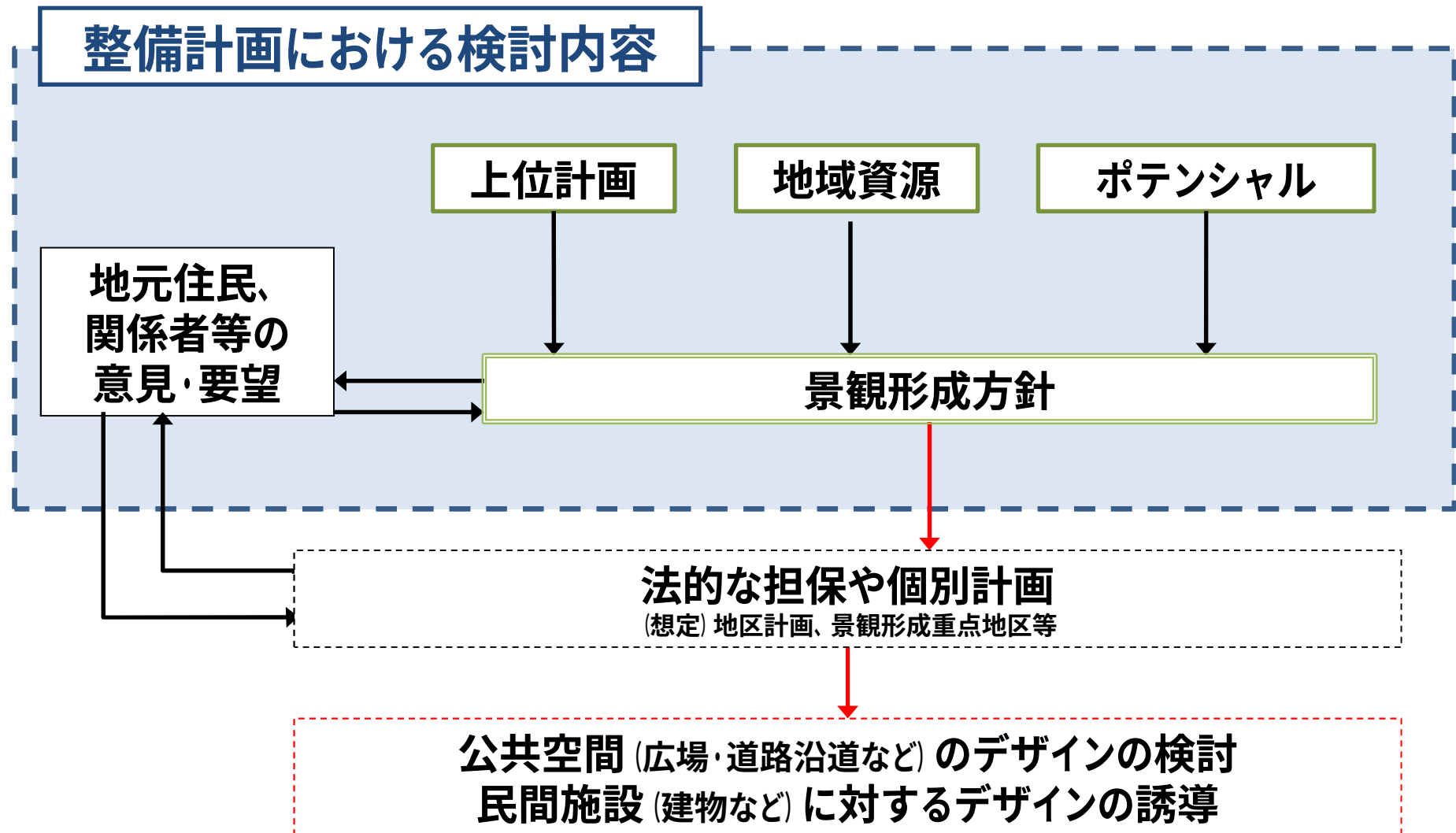
(3) 交通機能の配置に関する方向性



- 企業バスと観光バス**は、路線バス等の円滑な運行を図るために、交通広場とは異なる場所に**独立した施設を確保**する。設置場所は、**ものづくり産業交流ゾーン**や**リニア駅の上部空間**などが考えられる。
- 一般車乗降場**は、道路の安全性や円滑な交通流を確保するために、**道路上には設けずに、独立した施設を確保**する。設置場所は、**リニア駅の上部空間**などが考えられる。

4. 景観形成について

(1) 景観形成に関する検討の手順



(2) 上位計画

〔相模原市景観計画（平成22年3月策定）〕

〔将来の景観像〕

豊かな自然や文化と共に栄える美しいまち



〔基本目標〕

1. 地域特性や水、みどりの骨格を生かした景観づくり
2. 快適な生活環境を実感できる身近な景観づくり
3. 心を豊かにする景観づくり
4. 市民と共に進める景観づくり

〔橋本駅周辺地区〕

○位置づけ

- ・まちの地域の都市の景観拠点

○方針

- ・商業地ではにぎわいを創出する景観形成
- ・身近なみどりを生かし、ゆとりとうるおいが感じられる景観形成
- ・都市の顔としてのにぎわいやまちなみの連続性に配慮した景観形成

○景観形成重点地区

- ・橋本駅周辺地区は、**景観形成重点地区の候補地区**に指定されている。
- ・様々な機能が複合的に集約する都市拠点の形成を進め、**個性的で魅力ある景観形成**を行っていく。

(3) 景観形成方針 (案)

◆広域交流拠点の景観形成

- 首都圏南西部における広域交流拠点の「顔」づくり
- 水やみどりの潤いと都市の風格が調和する良質な景観形成
- 賑わいとまちなみの連続性に配慮した景観形成

◇橋本駅周辺地区の景観形成

○広域的な連携・交流のゲートにふさわしい シンボル性を備えた空間の形成

- ・広域交流拠点の「顔」を表現する広場等のデザイン
- ・「交流・賑わい軸」や広場（小広場）における豊かなシーケンス（シーンの移り変わり）の演出
- ・シンボル性の高い街並みを構成する建築物等のデザイン
- ・リニアの都市的イメージと緑豊かな相模原のイメージの融合

○やすらぎを感じる駅前空間の形成

- ・やすらぎを演出する「緑と憩いの軸（ゾーン）」
- ・相原高校の豊かな自然環境を継承
- ・ゆとりを創出するオープンスペースの確保
(開放的な低層部の設えや外観の連続性など統一感のあるまちなみ)

○賑わいあふれる広場・交流空間の形成

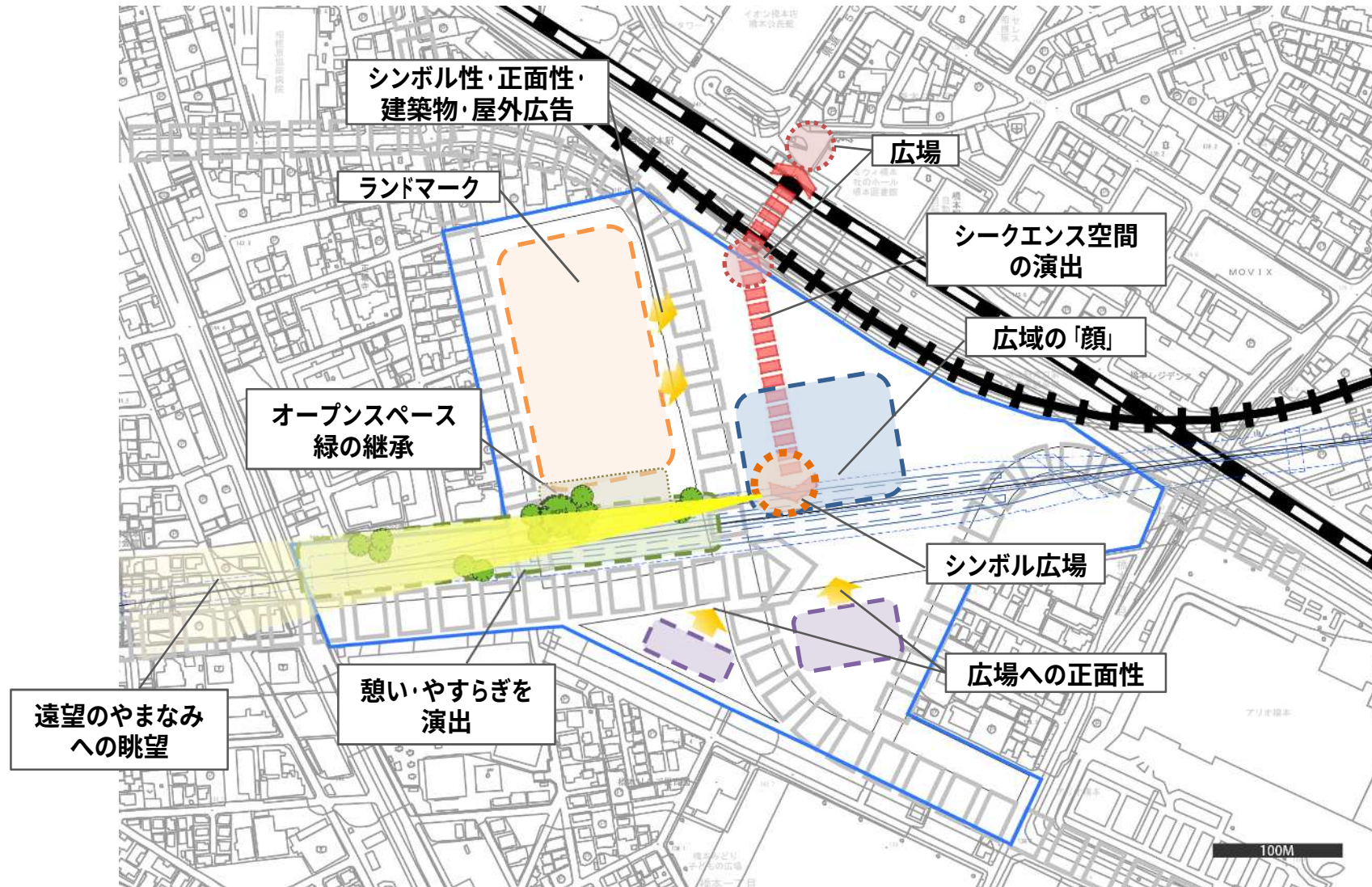
- ・シンボル広場を活用した賑わいのある空間の創出
- ・広場への正面性を持たせた建築物の配置による賑わいの演出
(賑わいを演出する屋外広告物のデザイン)

○背景のやまなみと調和するまちなみ

- ・まちの個性を感じる遠望する「やまなみ」への眺望の確保
- ・連続性のあるスカイラインの形成

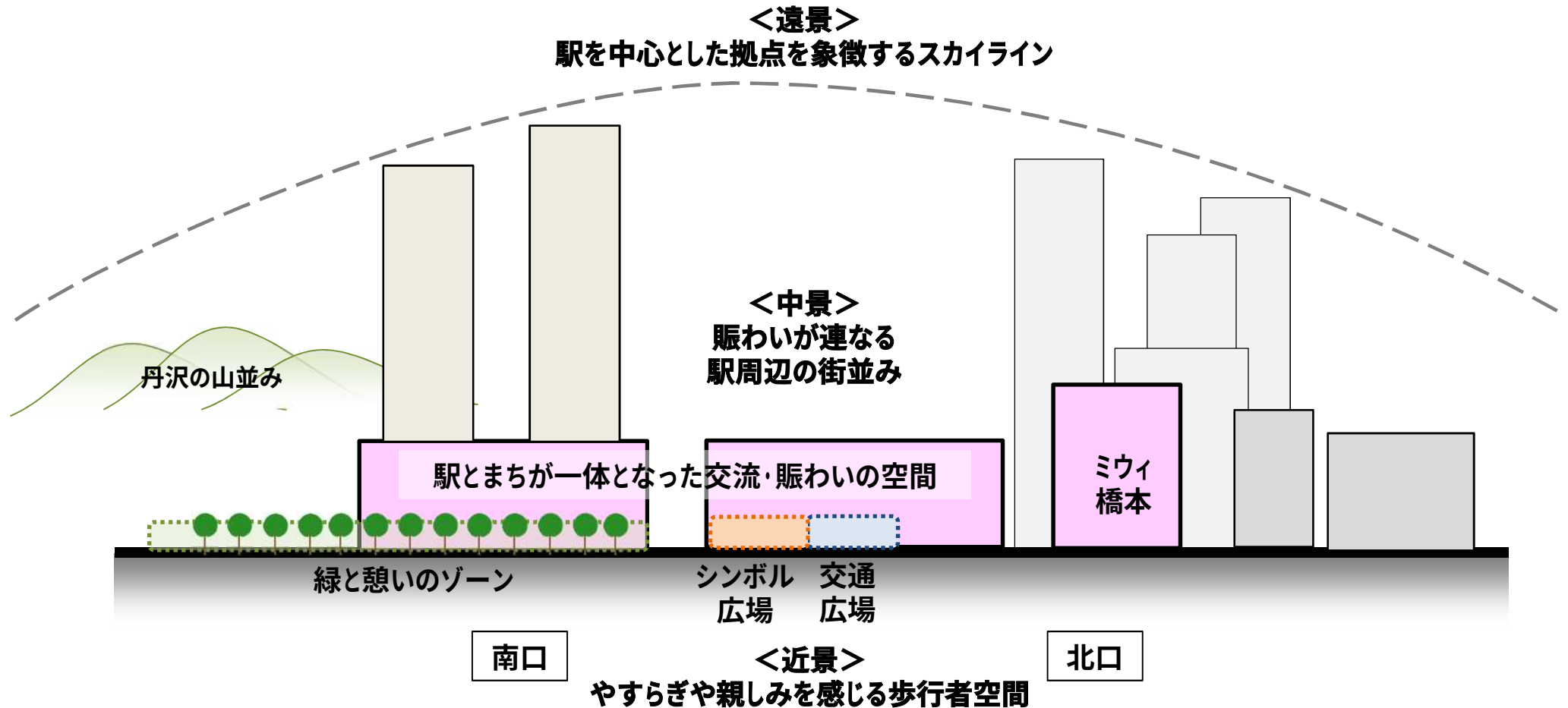
(3) 景観形成方針(案)

【景観形成方針イメージ(平面)】



(3) 景観形成方針(案)

【景観形成方針イメージ(立図)】



※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。今後関係者との協議等を行いながら検討する。

5. 市街地整備について

(1) 時間軸に沿った市街地整備方針について

再掲
(第6回小委員会資料より)

1) 短期的な土地利用について：南口地区

- ・平成39年(リニア駅開業)までに、優先的に土地利用を図る
- ・基盤(道路、下水道等)を整備し、都市機能の集積を促す

2) 長期的な土地利用について：核周辺ゾーン

- ・平成57年(大阪区間開業)までに、まちづくりの進捗状況や機運に応じて土地利用を図る
- ・既存の基盤を活用しつつ、高度な土地利用展開を検討する

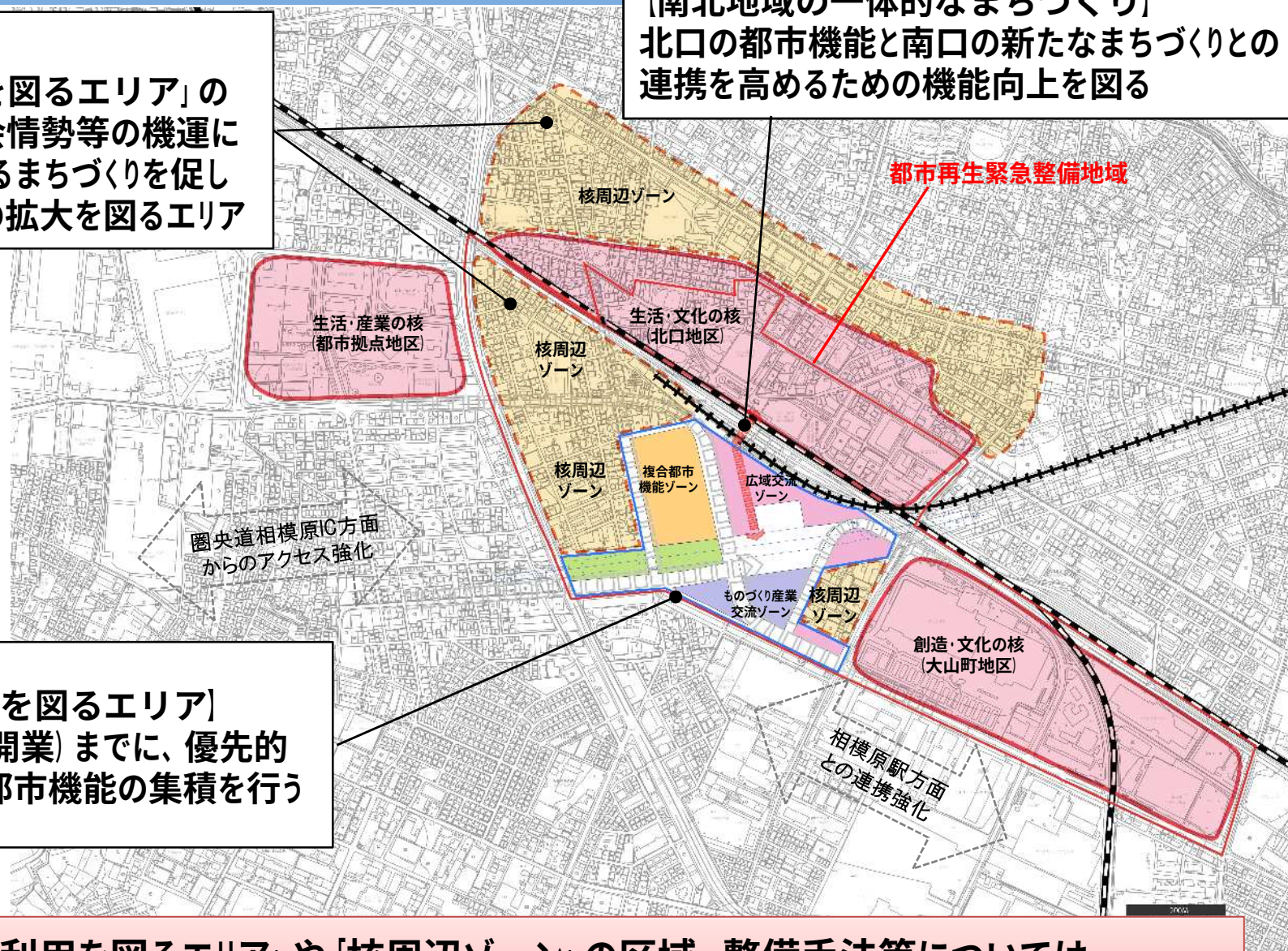
(2) まちづくりの手順について

【核周辺ゾーン】

「優先的に土地利用を図るエリア」のまちづくりの状況や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エリア

【南北地域の一体的なまちづくり】

北口の都市機能と南口の新たなまちづくりとの連携を高めるための機能向上を図る



【優先的に土地利用を図るエリア】

平成39年(リニア駅開業)までに、優先的に土地利用を図り、都市機能の集積を行う

「優先的に土地利用を図るエリア」や「核周辺ゾーン」の区域、整備手法等については、関係者等と協議・調整により、具体化を図っていく

6. 駅機能の強化について

(1) 駅機能強化に関する検討の経緯

広域交流拠点基本計画 (平成26年6月策定) 検討委員会および
広域交流拠点整備計画検討委員会橋本小委員会におけるご意見

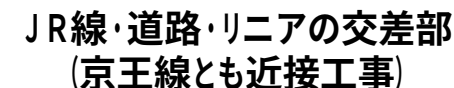
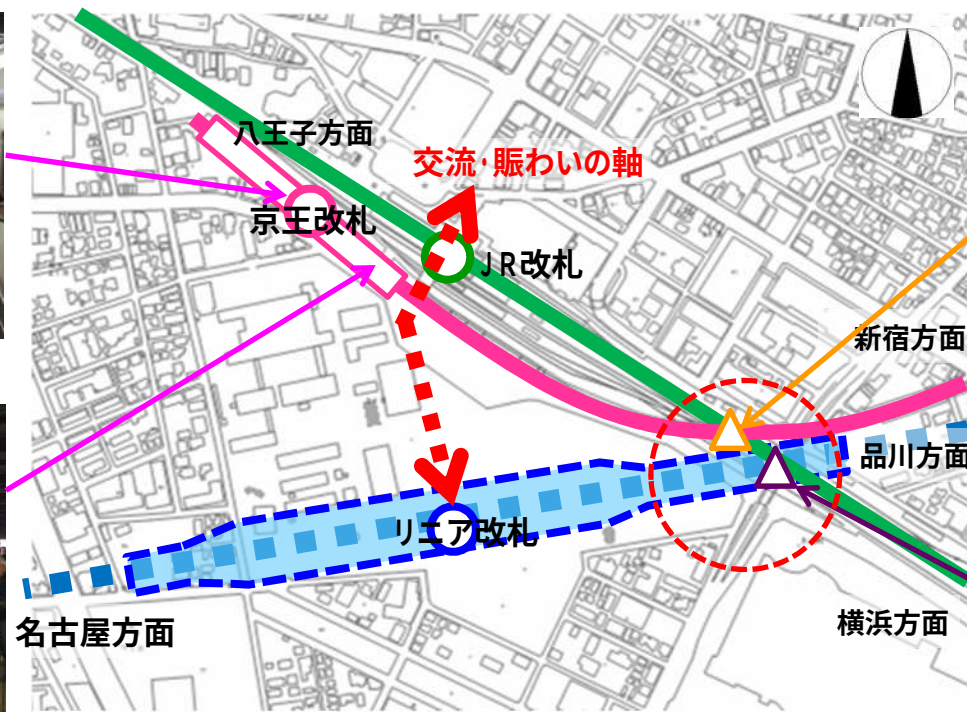
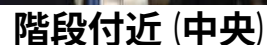
- ・リニア駅と在来線駅が離れていることに対する課題の指摘
- ・京王線駅の改札口を交流賑わい軸に近づけることの検討への要望
- ・在来線駅を動かすことの検討への要望
- ・在来線を動かすことを前提にしたまちづくりの検討への要望 など

第3回橋本小委員会 (平成27年1月)

- ・鉄道に関する要望は最初からあり、結論を出さないまま今回まで議論を重ねてきたが、技術的可能性等について、はっきりさせないと検討が進まないと判断した。(委員長)
- ・平成39年を目指して優先的に整備するエリア内において検討いただくことが前提となるが、交流賑わい軸や軸周辺の賑わい空間の創出、駅改札口的位置を念頭において、大まかな見通しがつくような検討をお願いしたい。(委員長)
- ・検討は可能である。ただ、かなり大きな検討になるので時間をいただきたい。
また、会社としてのメリットもあわせて考えることになるが、技術的に移設が可能な場合でも実際に動かすかはまた別の話であることをご理解いただきたい。(鉄道事業者)

(第6回小委員会における
京王電鉄の説明資料に加筆)

- ・ 現在の線路の形を変えず、改札口を交流・賑わいの軸上に配置することが出来るか、技術的な検討を実施した。
- ・ ホームの平行移動や階段の増設などが必要となるが、旅客動線やホーム幅員が十分確保出来ないなど、安全性の問題が生じる。
- ・ 改札口の移設には、線路を動かすといった抜根的な改良が必要となるが、まちづくりへの影響が大きくなるため、市を中心とした調整が必要となる。



(1) 駅機能強化に関する検討の経緯

第6回橋本小委員会(平成27年8月)におけるご意見

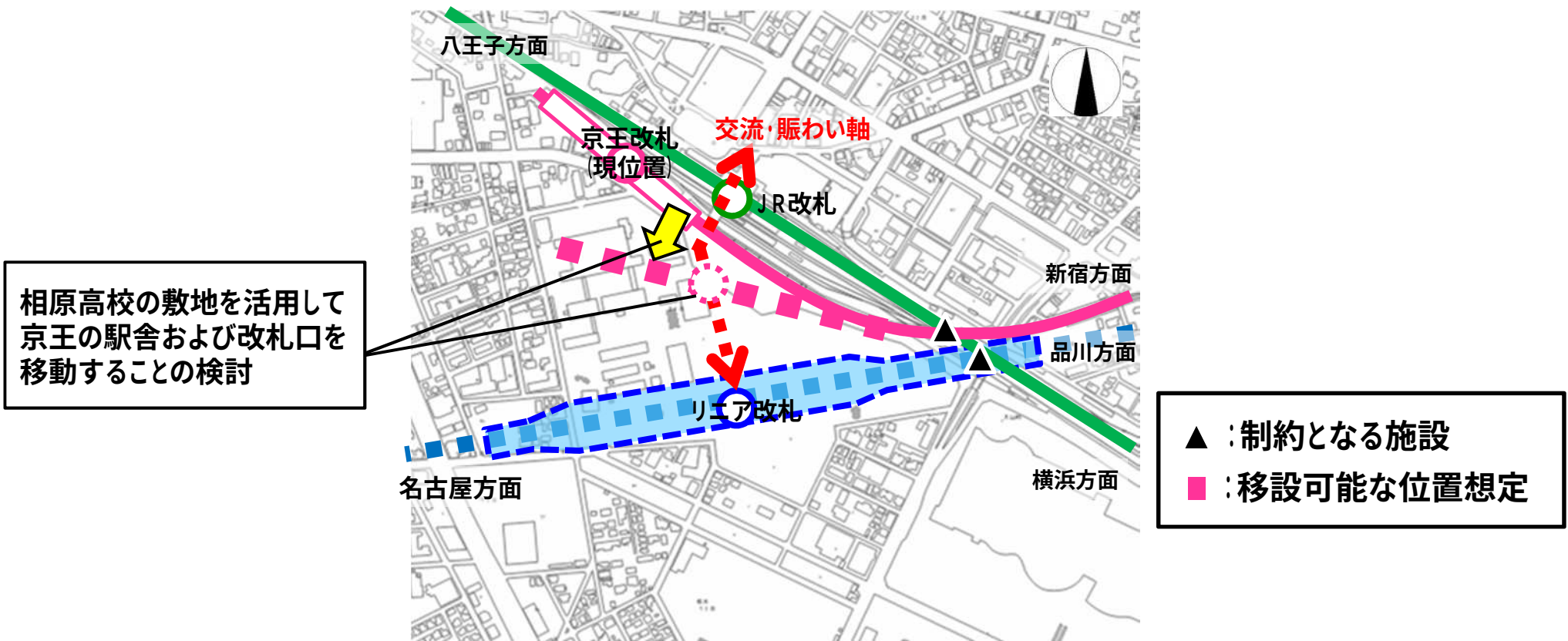
- ・平行移動は難しいが線路の線形移動を検討するとなると、まちづくりに影響を及ぼすとのことである。まちづくりに影響するのならば、事務局が先導して調整を行う必要があると考える。

代替案が考えられるのかなど、早急に関係者間で調整を図るべきである、可能であれば、次回の小委員会において、代替案が考えられるのか、もしくは現位置のままなのか、選択肢を示していただきたい。(委員長)

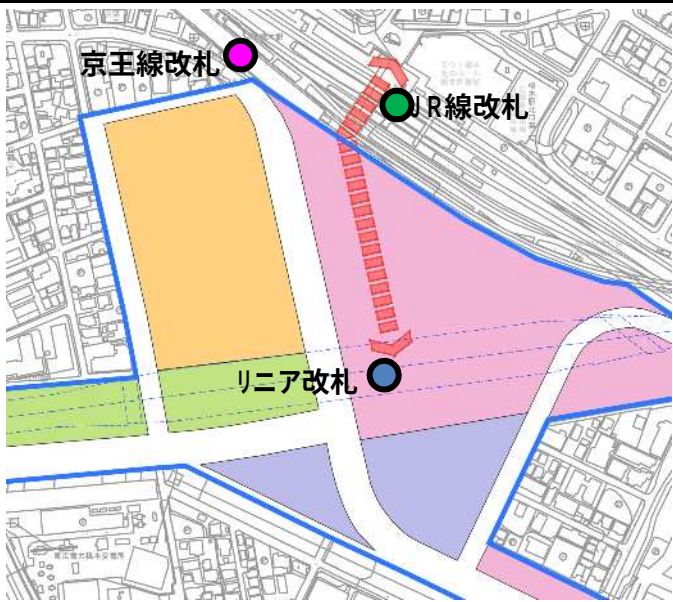
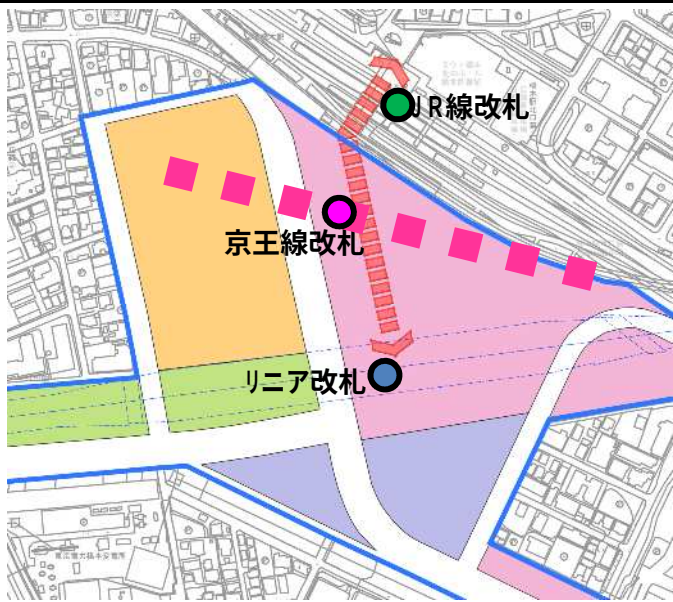
- ・今の計画は京王線駅が現状のままで計画案であるが、県の北のゲートとしての役割やバスターミナルの設置などは、このままの計画案で実現できるのか疑問である。ポイントとなるのは京王線駅の移設について代替案が考えられるのかどうかであると思うが、それによって交通広場の位置や形状も変わってくるのではないかと。(委員)
- ・駅舎の代替案については検討の可能性の幅にもよると思うが、駅の移設が考えられるのであれば交通広場の形状などは変わるべきであり、仮に代替案がないのであればこのままの計画となるので、現計画案に対する議論も深める必要はある。一方で代替案に対する対応も必要になってくるので、事務局には柔軟な対応をお願いしたい。(委員長)

(2) 駅機能強化案の検討について

- 前回小委員会での検討結果および関係機関との調整を踏まえ、制約となる施設を考慮して駅移設の位置を検討
- 京王改札口を交流・賑わい軸上に設置する場合には、「複合都市機能ゾーン」、「広域交流ゾーン」の間に想定
- ※関係者との調整中の簡便な検討であり、実現性や採用の可否も含めて今後変更の可能性がある。



(3) 駅機能強化案の比較検討

各案の前提条件	京王線の駅は現在の位置	京王線の駅を移動
		
メリット	・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	・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
デメリット	・JR線と京王線の乗換動線と賑わい・交流の軸が離れている ・京王線からリニアまでの乗換距離が長い	・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

各案にメリットとデメリットがあるため、関係機関との協議により、案の選定を行う