

リニア中央新幹線事業に伴うまちづくり事業への認知と意識に関する研究

—神奈川県駅周辺地域を対象として—

1X15D012-3 大内 武尊*

Takeru OHUCHI

新幹線の開業といった地域の趨勢に関わる事業は住民の意識を重視して議論が行われる必要があり、そのためにはその事業が住民にどのように認識されているかを把握することが重要である。本研究ではリニア事業に伴うまちづくり事業について住民にアンケート調査を行った。その結果、リニア事業とそれに伴うまちづくり事業の認知度には大きな差が見られ、事業の認知や意識それぞれがグループ内において相互に大きな影響をもたらし、また年齢や居住地などの個人属性が事業への意識に影響を与えていることを明らかにした。

Keywords : まちづくり事業、リニア中央新幹線、事業の認知、住民意識、アンケート調査

1. 序論

1.1 研究の背景

新幹線の開業は、交通体系の再編、都市機能の変化などを通じて、沿線にとどまらず、広範な地域の関係性に多大な変化を及ぼし¹⁾、三大都市圏を結ぶリニア中央新幹線は、その影響力はより大きなものとなる。また地方分権が進む社会においては、住民一人ひとりが自ら考えて主体的に行動し、その行動と選択に責任を負うことも求められることから、地方自治や地域社会・経済に深く関わる事項について、住民意識を重視して議論が行われる必要がある²⁾。住民意識を反映させるための施策は、自治体によって主にパブリックコメントによって行われている。しかし、パブリックコメントの住民への浸透度は低く、例えば人口約35万人の東京都新宿区³⁾では、平成29年度にパブリックコメントの結果が公表された21案件において意見を提出した人数は述べ414名・平均19.7名となっており⁴⁾、パブリックコメントのみによる住民意識把握では行政によって住民の意識を重視した議論を元にして施策の策定が行われているかは疑問の残る状況である。

このような現状の中、住民意識を重視した議論が行われるためには、様々な事業・施策に対して能動的に参画する地域住民の存在が必要である。その存在を継続的に生み出していくためには、その事業が地域住民にどのように認知され、住民が現在どのような意識を持っているかを把握することが重要であると考えられる。

1.2 研究の目的

本研究では上記の背景から、地方自治や地域社会・経済に深く関わる事項として新幹線事業について取り上げ、その中でも三大都市圏を結びより広範な地域に影響を及ぼすリニア中央新幹

線(以下、リニア)事業とその事業に伴う駅周辺部を中心としたまちづくり事業を対象とし、これらの事業に対する住民の認知を把握し、どのような要因が住民の事業への認知や意識に影響を与えているのかを明らかにすることを目的とする。

1.3 既存研究の整理

(1) 新幹線事業に対する住民意識に着目した研究

・三井による研究⁵⁾

新幹線駅設置やそれに伴う地域づくりに対する住民の意識についてアンケート調査を行い、因子分析によって住民の期待する駅や周辺地域の役割・機能、更にリニア開業による地域への影響や効果を把握する。次に共分散構造分析によって住民意識を構造化することで、前述の役割や効果を定量化し、事業計画の検討過程において住民の重視する機能や周辺整備を提示している。

・土田らによる研究⁶⁾

東海道新幹線のバイパス機能を有する北陸新幹線整備について福井県民からの視点に着目し、福井県が実施した住民へのアンケート調査に類似した内容の、聞き取りによる意識調査を行い計画に関する社会認識を明らかにしている。

・大橋による研究⁷⁾

北海道新幹線開業による効果の予測と、開業後に継続して事例分析を行うための基礎的資料作成のため、住民と来街者に意識調査を行っている。また大橋は開業10ヶ月前⁸⁾、6ヶ月後⁹⁾、2年後¹⁰⁾にも同様の調査を行うとともに、並行して乗客調査や東北・北関東における居住者への意識調査¹¹⁾についてもを行い、それぞれについて時系列的に変化を比較している。

(2) 新幹線以外の交通事業に対する住民意識に着目した研究

・坂本らによる研究¹²⁾

* 早稲田大学創造理工学部社会環境工学科 景観・デザイン研究室 学部4年

経営環境の厳しい地方鉄道における住民らによる活性化支援活動に着目し、住民へのアンケート調査から、活動への参加意向に関わる因果構造を分析し、共分散構造分析と数量化Ⅱ類により参加意向に影響を及ぼす要因を明らかにしている。

・谷内らによる研究¹³⁾

地方自治体と住民の協働によって運営されるバスに着目し、住民へのアンケート調査から、ソーシャル・キャピタル概念を用いて数量化Ⅱ類分析により、住民のバス運営への参加意識に影響を与える要因について明らかにしている。

・小嶋らによる研究¹⁴⁾

意識調査や住民参加の場で意見を表明しない住民(サイレント層)に着目し、地域交通計画に関する住民へのアンケート調査から、いわゆるサイレントマジョリティについて一般に言われる「無言で肯定的な意見を持つ人々」というイメージとは異なる傾向をはじめとする実態を明らかにしている。

1.4 本研究の位置づけ

新幹線事業やそれに伴う駅周辺のまちづくり事業についての住民意識について分析した研究はいくつか存在するが、リニア事業に着目した研究や認知の要因に着目した研究は希少である。本研究ではこれらの要素に着目するという点が特徴的である。

1.5 研究の方法

文献調査と市へのヒアリング調査によって対象地におけるリニア事業とそれに伴うまちづくり事業を把握する。その後、対象地の周辺住民にそれらの事業への認知と意識等に関するアンケート調査を行い住民意識の把握を行う。その結果の分析によって、これらの事業への認知や意識に影響を与える要因を明らかにする。

2. リニア中央新幹線と研究対象地の概要

2.1 リニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、東海旅客鉄道を建設・営業主体とした、品川駅を起点とする最高時速505kmにのぼる中央新幹線である。品川・名古屋間は2027年に、名古屋・新大阪間は2037年から2045年までの間に開業が予定され、品川・名古屋間においては途中停車駅として4駅が設置される¹⁵⁾(図2-1)。

リニアが果たす役割としては、品川・名古屋間を最速40分で結ぶことで距離の壁を解消し、7千万人の大交流リニア都市圏が創造されること、輸送状況のひっ迫した東海道新幹線のバイパスとして安全と安心を確保すること、CO₂排出量が航空機の約1/3のためより環境負荷の小さい交通機関となること、といった点が挙げられている¹⁶⁾。

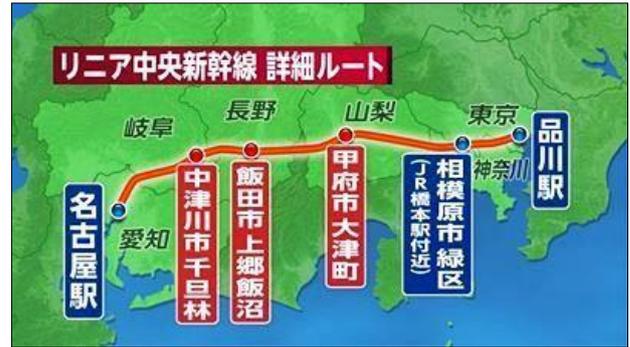


図2-1 リニア中央新幹線のルート¹⁷⁾

2.2 研究対象地の選定

品川・名古屋間におけるリニア停車駅のうち、駅周辺の開発による市街形成が不十分であり、今後の地域づくりに大きな変化が見込まれる中間停車駅4駅のうち、付近にターミナル駅となる鉄道駅(橋本駅)が既に存在し、今後特に駅周辺部のまちづくり事業が活発となると想定される、神奈川県駅とそれらの周辺地域を研究の対象とする。

神奈川県駅の設置される相模原市は、中央区・南区・緑区の3区から構成される政令指定都市で、2018年11月現在、人口は723,101人¹⁸⁾である。

2.3 神奈川県駅と橋本駅の概要

神奈川県駅は、相模原市緑区JR・京王橋本駅南口付近の現県立相原高等学校の敷地の地下30mほどに建設される¹⁹⁾。

橋本駅はJR横浜線・相模線・京王相模原線が乗り入れ、そのうち相模線と京王相模原線においては路線の起点となる、相模原市内で最も乗降客数の多い鉄道駅である²⁰⁾(図2-2)。

橋本駅北口側は、市街地再開発事業などによって道路や駅前広場がすでに整備されており²¹⁾、駅近辺には大規模な商業施設や高層ビルが立ち並んでいる(図2-3)が、駅を少し離れると住宅街が広がっている。橋本駅南口側は、主に住宅地となっており、駅前には県立相原高校や市立旭中学校といった学校や、ロジポート橋本やアイダエンジニアリングといった事業所や工場などが立地しており、唯一存在する大規模商業施設のアリオ橋本は日本金属工業相模原製造所の跡地に建設されている²²⁾(図2-4)。

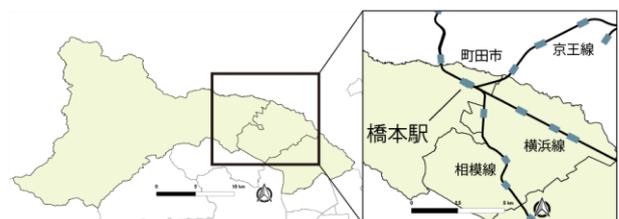


図2-2 橋本駅的位置



図2-3 橋本駅北口駅前の現況 図2-4 橋本駅南口駅前の現況

2.4 神奈川県駅建設に伴うまちづくり事業の概要

神奈川県駅の建設に伴い、駅周辺部において様々なまちづくり事業が計画されている。

(1) 対象地域について

整備計画の対象地域は橋本駅周辺地区約120ヘクタールで、市街地形成が不十分である橋本駅南口地区約16ヘクタールを整備の重点地区とし、優先的に土地利用を図っていくとしている²¹⁾。

(2) 交通ネットワーク整備について

神奈川県駅建設に伴い、乗り換え利便性の向上・道路や駅前広場といった都市基盤との連携の強化などのため、京王橋本駅を神奈川県駅側へ移設する計画が協議されている²⁴⁾。

駅周辺の交通ネットワーク整備計画について、橋本駅南口地区を中心として、相模原IC方面・相模原駅方面との連携性を高めるため幹線道路を整備し、公共交通の利用を促進するため、公共交通優先機能の確保を推進する計画が協議されている。また、新規の道路については歩車分離の整備を図っていくとしている²⁵⁾。

(3) 駅周辺開発について

駅周辺の開発計画についても南口地区を中心に行い、また他地区とのアクセス道路建設といった開通までの短期的なもの、拠点の市街地の拡大といった開通以降のまちの状況に応じた長期的なもの、という段階に分けて進めていくとしている²⁶⁾。

南口地区について、広域交流ゾーン(広場・イベントスペース等)・複合都市機能ゾーン(オフィス・商業・福祉施設等)・ものづくり産業交流ゾーン(展示室・等)、といったゾーン形成による機能集積型まちづくりを図っていくとしている²¹⁾(図2-5)。

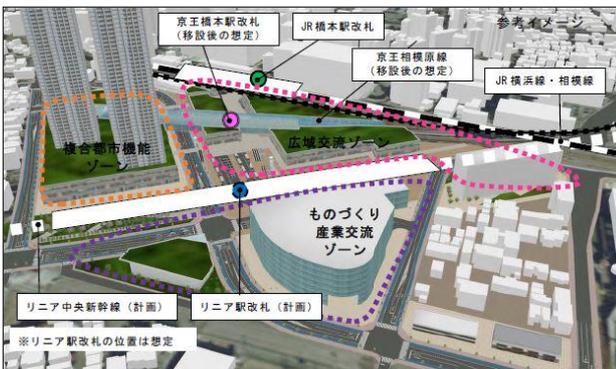


図2-5 神奈川県駅周辺地域の整備イメージ²⁶⁾

(4) 駅前空間について

橋本駅北口については朝夕の混雑問題が存在するが、駅前広場はすでに整理されているため、南口を中心に、交通結節機能、回遊機能、交流機能、環境機能、防災機能の5つの機能それぞれを南北のつながりを意識して配置するとしている²⁷⁾。

2.5 相模原市へのヒアリング調査

(1) ヒアリング調査の目的と概要

リニア事業とそれに伴うまちづくり事業の現状を把握することを目的とし、相模原市にヒアリング調査を行った。ヒアリング調査の概要を表2-1に、その質問内容と回答を表2-2に示す。

表2-1 相模原市へのヒアリング調査の概要

日時	2018年6月8日(金) 11~12時
ヒアリング先	リニア駅周辺まちづくり課(1名) リニア事業対策課(2名)

表2-2 相模原市へのヒアリング調査の質問内容と回答

質問事項	回答
京王橋本駅移設計画の現状は?	未定
隣駅(相模原駅)への小田急多摩線延伸計画の現状は?	未定
駅周辺に建設される施設は?	未定(京王駅移設の有無に左右)
参考とする駅・まちは?	相模大野駅や品川駅のような幅員の大きな回遊通路
高層ビルが建設される?	日照権の関係から現状難しい
近隣都市との広域連携は?	現状予定していない
住民意識の把握は?	パブリックコメントのみ

(2) ヒアリング調査の結果

リニア開業まで9年と迫っている中、京王橋本駅の移設計画が未定となっているため、具体的なまちづくり事業も概ね未定となっている。その理由は、リニア駅開業が事業として最優先で、まちづくり事業については現状後回しになっているためという回答が得られた。住民意識の把握についてパブリックコメント以外の方法で行う予定は今後ないとした。また、2018年11月に事業計画の進展について再度リニア駅周辺まちづくり課の方にヒアリングを行ったが、6月からの大きな進展はないとされた。

3. 住民へのアンケート調査

3.1 アンケート調査の目的と概要

文献調査・現地調査・ヒアリング調査より、行政によるリニア開通に伴うまちづくり事業は未定事項が非常に多く、また地域住民の意識が事業内容に十分に反映されているとは言えない状況であった。そこで事業に対する住民の認知と意識を把握し、そ

れらに影響を与える要因を明らかにすることを目的とし、駅周辺住民にアンケート調査を行った。アンケート調査の概要を表3-1に、質問内容を表3-2に、配布対象地域を図3-1に示す。

表3-1 アンケート調査の概要

配布日	2018年12月8日(土)・9日(日)
締切日	2018年12月21日(金)
配布方法	ポスティング
回収方法	郵送回収
配布数	1500部
回収数	380部
回収率	25.3%

表3-2 アンケートの質問内容

1. 回答者の属性	○性別、年齢、職業、居住地、居住年数
2. 橋本駅・橋本駅周辺の利用	○徒歩距離、橋本駅・橋本駅周辺の利用頻度、足運ぶ目的
3. 事業の認知	○リニア事業の認知の有無 ・リニアモーターカーの存在 ・リニア中央新幹線の存在 ・橋本駅付近へのリニア駅建設 ○まちづくり事業の認知 ・橋本駅南口側中心の開発 ・京王橋本駅の移設 ・公共交通優先の交通ネットワーク整備 ・機能集積型駅周辺まちづくり ○事業の認知の媒体
4. まちづくり事業への意識	○まちづくり事業について何を重視するか ・交通ネットワーク整備について ・駅周辺開発について ○まちづくり事業への意見(自由記述式)
5. 地域に対する認識	○地域への愛着・交流・行事への参加の有無 ○地域への要望・不満等(自由記述式) ○パブリックコメントの認知・参加・関心

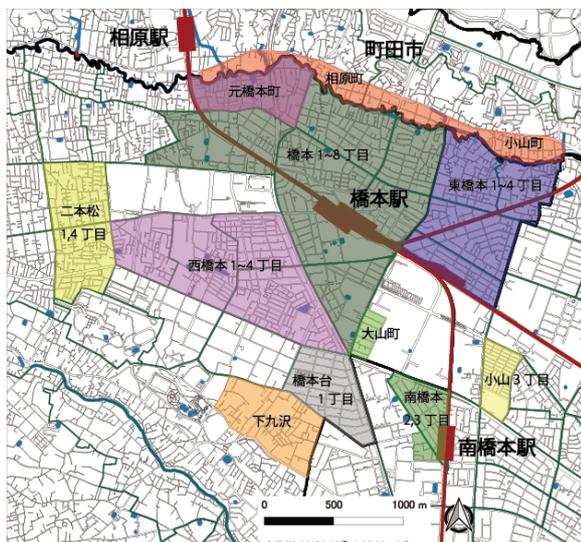


図3-1 アンケートの配布対象地域

3.2 アンケート調査の結果

(1) 回答者属性と橋本駅・橋本駅周辺の利用

アンケート回答者の性別を図3-2に、年齢を図3-3に、橋本駅・橋本駅周辺の利用目的を図3-4に示す。性別・年齢について、70代以上の男性が回答者全体の約3割を占めていた。

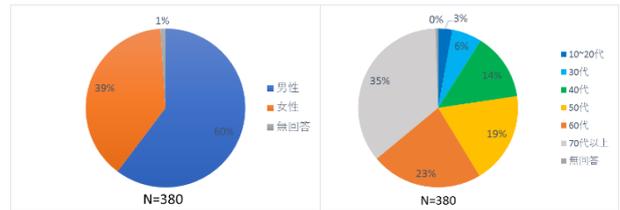


図3-2 回答者の性別

図3-3 回答者の年齢

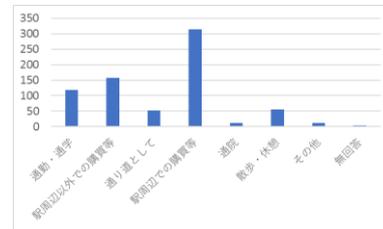


図3-4 回答者の橋本駅・橋本駅周辺の利用目的

(2) 事業の認知

回答者の、リニアが開通することの認知を図3-5に、リニア開通に伴う駅周辺のまちづくり事業の内容の認知を図3-6に示す。リニア事業について「全く知らない」の回答は2%であったが、まちづくり事業では33%となっており、認知度に差が見られた。

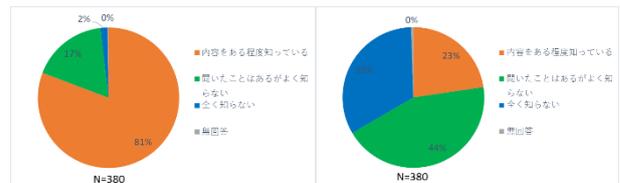


図3-5 リニア事業の認知

図3-6 まちづくり事業の認知

(3) まちづくり事業への意識

回答者のリニア事業に伴うまちづくり事業に対する意識について、交通ネットワーク整備に関するものを図3-7に、駅周辺の開発に関するものを図3-8に示す。全体として、道路の歩車分離整備や、駅周辺への生活拠点機能の整備について重要・必要とし、京王橋本駅の移設や高層マンション建設によるベッドタウンとしてのまちづくりについて重要・必要としない傾向が見られた。

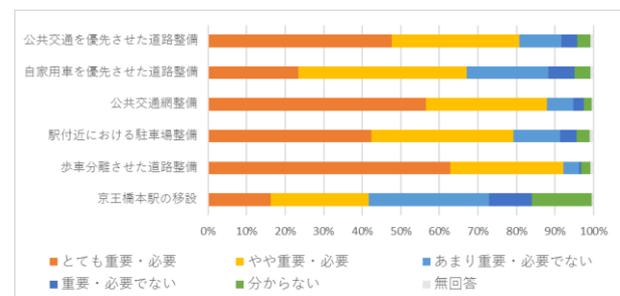


図3-7 交通ネットワーク整備に関する意識

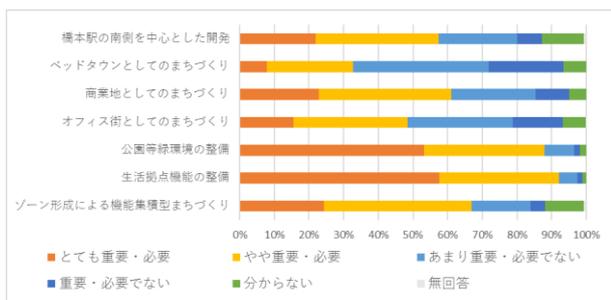


図3-8 駅周辺開発に関する意識

4. アンケート結果の分析

4.1 分析の手法

住民の事業の認知とまちづくり事業への意識に影響を与える要因を明らかにするために、まず相関分析によって項目間の連関係数を算出することで説明変数を抽出し、その後数量化Ⅱ類によって分析を行った。

4.2 分析の結果

数量化Ⅱ類による分析の結果について、表側に目的変数、表頭に説明変数を置き、それぞれのレンジを表4-1に示す。

リニア事業の認知、リニア事業に伴うまちづくり事業の認知、交通ネットワーク整備への意識、駅周辺開発への意識に関する分析結果を以下にまとめる。

・リニア事業の認知

リニア開通の認知と橋本にリニア駅が建設されることの認知が相互に大きな影響を与えている。

・リニア事業に伴うまちづくり事業の認知

それぞれのまちづくり事業の認知が相互に影響を与えているほか、年齢やパブリックコメントへの参加・認知が大きな影響を与えている。

・交通ネットワーク整備への意識

それぞれの交通ネットワーク整備についての意識が相互に影響を与えているほか、年齢や居住地、橋本駅への距離といった属性や橋本駅との関係が大きな影響を与えている。

・駅周辺開発への意識

それぞれの駅周辺開発についての意識が相互に影響を与えているほか、各交通ネットワーク整備への意識や、職業や居住地といった属性が大きな影響を与えている。

表4-1 数量化Ⅱ類による分析の結果

目的変数	説明変数																			
	性別	年齢	職業	居住地	居住年数	徒歩距離	駅利用頻度	街利用頻度	愛着	交流	行事参加	パブコメ参加								
①リニア開通認知	0.621																			
②橋本駅付近へのリニア駅設置認知	0.475												0.492	0.415	非常に影響が大きい					
③京王橋本駅移設認知													0.438	影響が大きい						
④交通ネットワーク整備認知	0.779	1.351				0.770	0.500		太字 やや影響が大きい											
⑤駅周辺開発認知			1.376		0.956				0.888											
⑥公共交通優先道路整備	0.604				0.832				0.666											
⑦自家用車優先道路整備	0.596		1.612		1.175		1.218		1.157											
⑧公共交通網整備	0.803				0.703		0.410		0.442											
⑨駅付近駐車場整備	0.706		1.940		1.046		0.643		0.666		1.091		1.395		0.702		0.479			
⑩歩車分離道路整備	1.181		1.704		1.046		0.643		0.666		0.644		0.695		0.702		0.479			
⑪京王橋本駅移設	0.858		1.542		0.904		0.428		0.466		0.587		0.466		0.417		0.458			
⑫橋本駅南側中心整備			2.034		1.596		0.631				0.623						0.560			
⑬ベッドタウンまちづくり	0.507		1.469				0.644		0.644		0.709									
⑭商業地まちづくり	1.086		1.332		1.025		0.699		0.699		0.412		0.404							
⑮オフィス街まちづくり			1.333		0.575		0.760		0.514		0.751		0.490		0.458					
⑯公園等緑環境整備	0.842				1.349		0.442				0.843									
⑰生活拠点機能整備	1.111		2.703		1.513		0.843		0.801		0.531		0.587							
⑱ゾーン形成集積型まちづくり	0.533		1.346		1.285		0.906		0.566											

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱
①		2.952																0.647
②	2.408																	
③					1.830						0.474							
④					1.809			0.584										
⑤				1.422		0.429												
⑥					0.480			2.592		1.122								
⑦						0.457			0.978			0.639		0.787				
⑧						1.802			0.705									0.846
⑨						0.455	0.863	1.539		1.355								
⑩	0.518					1.016			0.853						0.477	1.323	0.850	
⑪			0.586			0.690		0.547	0.373			0.475	0.411	0.459				
⑫						0.511	0.451					0.524			0.515			0.556
⑬		0.605						0.788		0.741		0.639		1.108				
⑭							0.530			0.999			0.547	0.660				0.716
⑮		0.722						0.738		1.199			0.648	0.960				0.606
⑯						0.501		0.735		1.895		0.676					1.443	0.791
⑰								1.001		0.762					0.629			0.994
⑱						0.442		0.653				0.483			0.721	0.672	1.611	

5. まとめ

5.1 調査のまとめ

文献調査、ヒアリング調査、アンケート調査及びその分析から得られた結果を以下に整理する。

- 1) 文献調査と相模原市へのヒアリング調査から、リニア事業とそれに伴うまちづくり事業の概要と実態を把握した。その結果事業に地域住民の意識が十分に反映されているとは言えないという課題が挙げられた。
- 2) 住民へのアンケート調査から、リニア事業の認知度は95%を超えているが、それに伴うまちづくり事業については50%程度のももあり認知度に差が見られるという実態を把握した。リニア事業に伴うまちづくり事業において何を重要視するか住民意識の傾向を把握した。パブリックコメントについて、認知度は約72%であったが、参加経験者は約11%と、住民の意識表明の手段としてより改善が必要であると示唆された。また、ポスティング形式によるアンケートにもかかわらず回収率が25%を超えていることから住民のこれらの事業への関心度の高さがうかがえた。
- 3) 数量化Ⅱ類によるアンケートの分析から、事業の認知や意識についてグループ内において相互に大きな影響をもたらしているほか、職業やなどの属性や、橋本駅の利用頻度などの橋本駅との関係がまちづくり事業への意識に影響を与えていることが示唆された。

5.2 今後の課題

本研究では橋本駅周辺地域の住民を対象としてリニア事業とそれに伴うまちづくり事業の認知と意識に影響を与える要因について明らかにしたが、これらの事業は橋本駅周辺地域で完結するものではないことから他の中間停車駅周辺地域の住民に対しても同様の調査を行い比較分析を行うことが求められる。

また、対象とした事業が現在進行中のものであるため、今後継続的に調査を行い比較分析を行うことが重要である。

<参考文献>

- 1) 榎引泰夫(2017)「整備新幹線開業に伴う地域電車の変化-信越・青函地域の事例-」日本地理学会発表要旨集、2017年度日本地理学会秋季学術大会
- 2) 南博(2013)「関門地域における広域連携および道州制に関する市民意識調査」関門地域研究 第22巻、pp. 59-74
- 3) 住民基本台帳人口 町丁別世帯数及び男女別人口：新宿区
http://www.city.shinjuku.lg.jp/kusei/file02_00025.html
- 4) 新宿区パブリック・コメント結果一覧：新宿区
https://www.city.shinjuku.lg.jp/kusei/file14_02_00001.html
- 5) 三井栄(2017)「新幹線設置に伴う地域づくり事業に対する住民意識の把握-リニア中央新幹線岐阜県駅を事例として-」地域学研究 第47巻2号、pp. 191-205
- 6) 土田佳紀、服部勇(2003)「北陸新幹線整備計画に対する住民の認識・期待に関する聞き取り調査」福井大学地域環境研究教育センター研究紀要：日本海地域の自然と環境 第10巻、pp. 83-94

- 7) 大橋美幸(2014)「北海道新幹線開業前の現況、函館市民及び来街者の意識調査」函大商学論究 第47巻1号、pp. 1-54
- 8) 大橋美幸(2015)「北海道新幹線開業前の現況、函館市民及び来街者の意識調査(第2報)並行在来線問題を含めて」函大商学論究 第48巻1号、pp. 111-183
- 9) 大橋美幸(2016)「北海道新幹線開業後の現況、函館市民及び来街者の意識調査」函大商学論究 第49巻1号、pp. 119-194
- 10) 大橋美幸(2017)「北海道新幹線開業2年目の現況、函館市民及び来街者の意識調査」函館大学論究 第49巻1号、pp. 129-161
- 11) 大橋美幸(2017)「北海道新幹線の開業効果分析-北海道新幹線乗客調査、並行在来線調査、東北・北関東居住者意識調査、フェリー乗客調査から」函大商学論究 第49巻2号、pp. 121-262
- 12) 坂本尊、山岡俊一、藤田素弘(2013)「地方鉄道の再生・活性化に向けた支援活動への住民の参加意向に関する調査分析-樽見鉄道事例として-」都市計画論文集 第48巻3号、pp. 183-188
- 13) 谷内久美子、猪井博登、新田保次(2009)「個人と地域の特性から見た住民のバス事業への参加意識の要因分析」都市計画論文集 第44巻3号、pp. 499-504
- 14) 小嶋文、久保田尚、崔正秀、大和谷敦史、坂本邦宏(2007)「地区交通計画におけるサイレント層の意識構造に関する研究」土木学会論文集 第63巻2号、pp. 203-215
- 15) リニア中央新幹線の概要-国土交通省
<http://www.mlit.go.jp/common/001058063.pdf>
- 16) リニア中央新幹線の概要-神奈川県ホームページ
<http://www.pref.kanagawa.jp/docs/gd6/cnt/f160210/p162029.html>
- 17) リニア中央新幹線 ルートも決まらず？名古屋駅工事が始まる！：住まい探しの役立つ情報収集 時々 時事ネタ BLOG
<http://isorin2015.seesaa.net/article/427989868.html>
- 18) 人口と世帯数 | 相模原市
<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/toukei/1010325/index.html>
- 19) リニア新幹線/JR東海、神奈川県町隣接工区(相模原市)の準備工着手-日刊建設工業新聞
<https://www.decn.co.jp/?p=91467>
- 20) 神奈川県勢要覧(平成29年度)
<http://www.pref.kanagawa.jp/docs/x6z/te10/documents/15.pdf>
- 21) 橋本駅周辺地区の土地利用方針 | 相模原市
<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/hashimoto/2015-2-2.html>
- 22) Ario(アリオ)橋本 - セブン&アイ・ホールディングス
https://www.7andi.com/dbps_data/_template/_user/_SITE_/localhost/_res/company/news/pdf/2010/20100715_1.pdf
- 23) 橋本駅周辺地区のまちづくり 対象地域 | 相模原市
<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/hashimoto/2015-2-1.html>
- 24) 京王線橋本駅リニア開業へ移設検討 諮問委員会が協議中 | タウンニュース
<https://www.townnews.co.jp/0303/2016/01/21/316921.html>
- 25) 橋本駅周辺地区の交通ネットワーク計画 | 相模原市
<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/hashimoto/2015-2-3.html>
- 26) 橋本駅周辺地区の市街地整備計画 | 相模原市
<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/hashimoto/2015-2-6.html>
- 27) 橋本駅周辺地区の駅前空間計画 | 相模原市
<http://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/area/koikikoryu/hashimoto/2015-2-4.html>