

---

## 基本目標

# 活力にあふれ多様な交流が生まれる 広域交流拠点都市

---

- 施策 38 計画的な土地利用の推進
- 施策 39 広域交流拠点都市にふさわしい都市拠点の形成
- 施策 40 新たな産業拠点の形成と地域の拠点の活性化
- 施策 41 広域的な交流を支える交通体系の確立
- 施策 42 地域を支える交通環境の充実
- 施策 43 公共交通を中心とする交通体系の確立
- 施策 44 魅力ある景観の保全と創造
- 施策 45 安全で快適な住環境の形成
- 施策 46 基地の早期返還の実現

基本目標Ⅳ 活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市

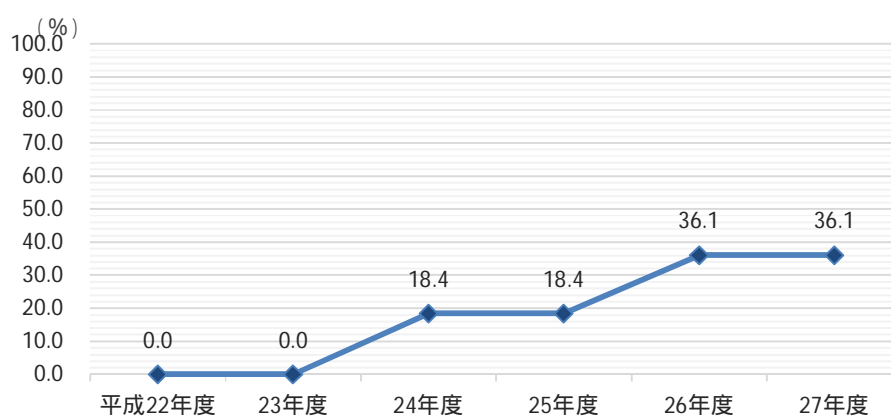
施策38 計画的な土地利用の推進

(1) 成果指標

特定保留区域の市街化編入率 (%)

平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
0	0	18.4	18.4	36.1	36.1	100.0

図表Ⅳ-1 特定保留区域の市街化編入率

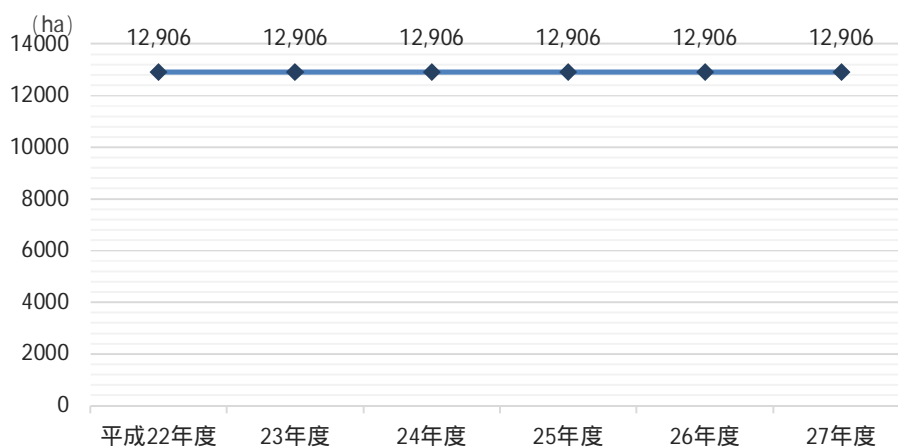


資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

自然的土地利用を図るべき地域の面積 (ha)

平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
12,906	12,906	12,906	12,906	12,906	12,906	12,906

図表Ⅳ-2 自然的土地利用を図るべき地域の面積



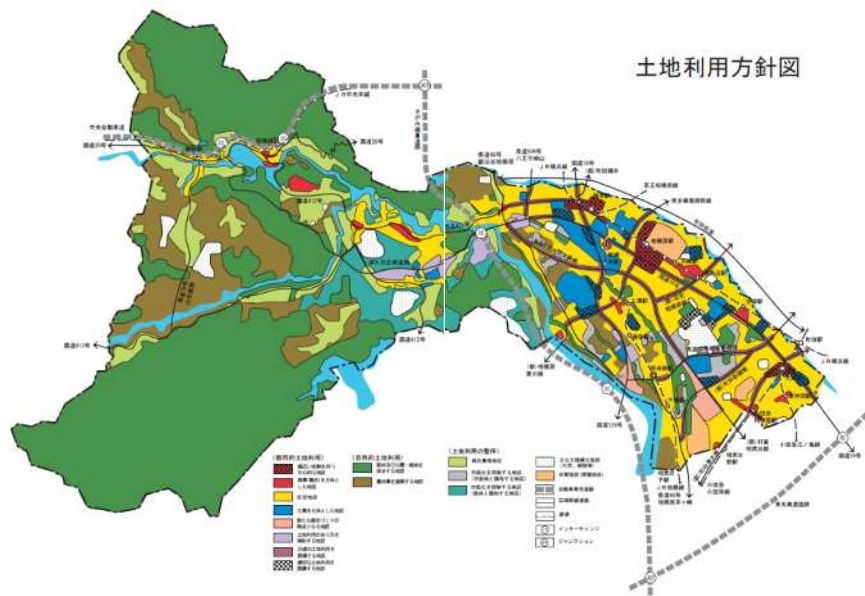
資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 産業と住環境が調和した土地利用の推進

- 都市計画マスタープランにおいて、土地利用は都市的土地利用、自然的土地利用、土地利用の整序の3区分に分けられており、都市的土地利用地区においては住宅、商業、工業地区を設けた拠点的な地区、自然的土地利用地区においては森林や農林業を保全する地区、土地利用の整序地区においては市街化を抑制する地区としてそれぞれ適切に土地利用を行っていくことを定めている。

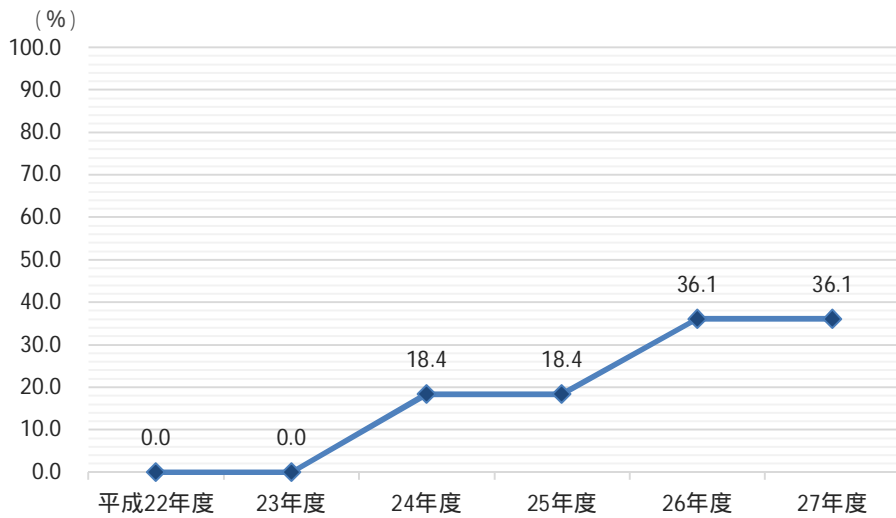
図表IV-3 土地利用方針図



資料) 平成 29 年 相模原市「都市計画マスタープラン」

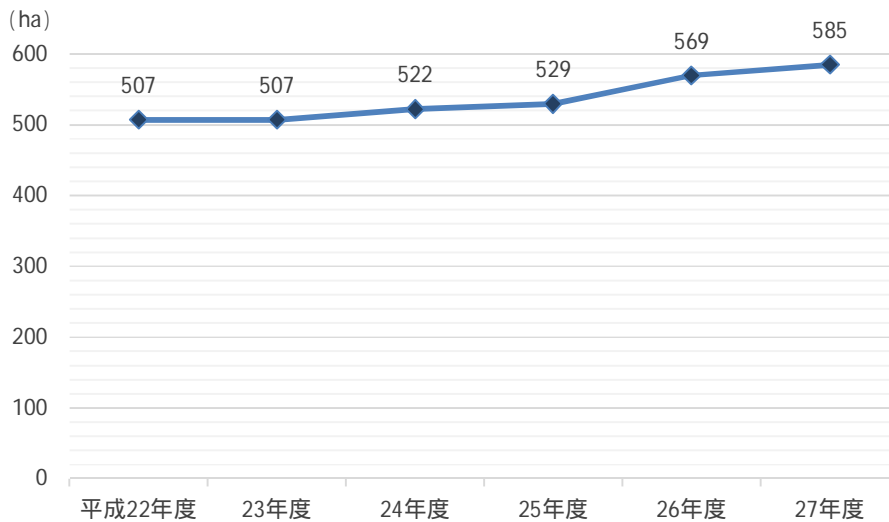
- 特定保留区域（当麻地区、川尻大島界地区、麻溝台・新磯野地区の3区域）における市街化区域の編入率は増加傾向で推移しており、平成27年度は36.1%である。
- 地区計画や建築協定等を定めた区域の面積は増加が進んでいる。

図表Ⅳ-4 特定保留区域の市街化編入率（再掲）



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

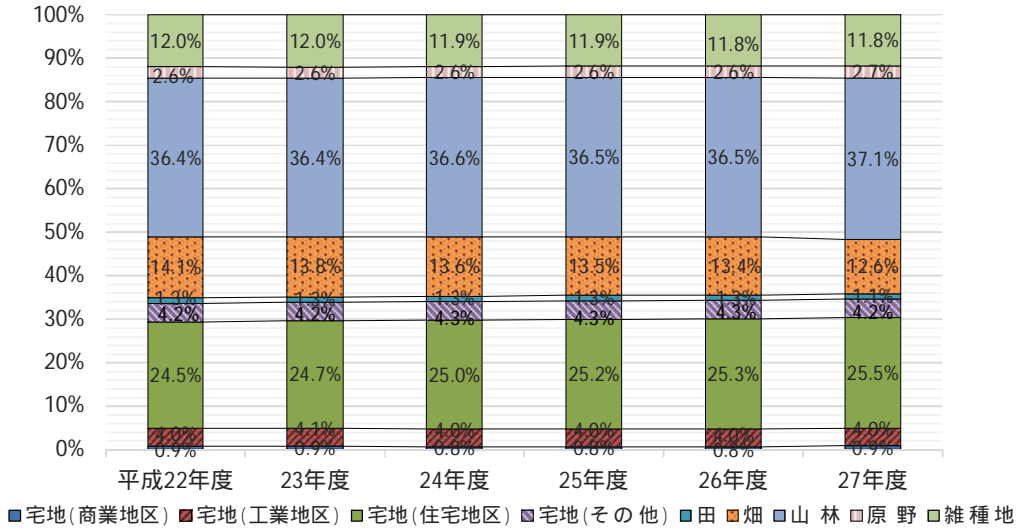
図表Ⅳ-5 地区計画の決定及び建築協定の認可等区域の面積



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

- 市内の土地面積を地目別にみると、都市的土地利用（宅地）が3割強、自然的土地利用（田、畑、山林、原野、雑種地）が6割強であり、宅地の割合が微増している。

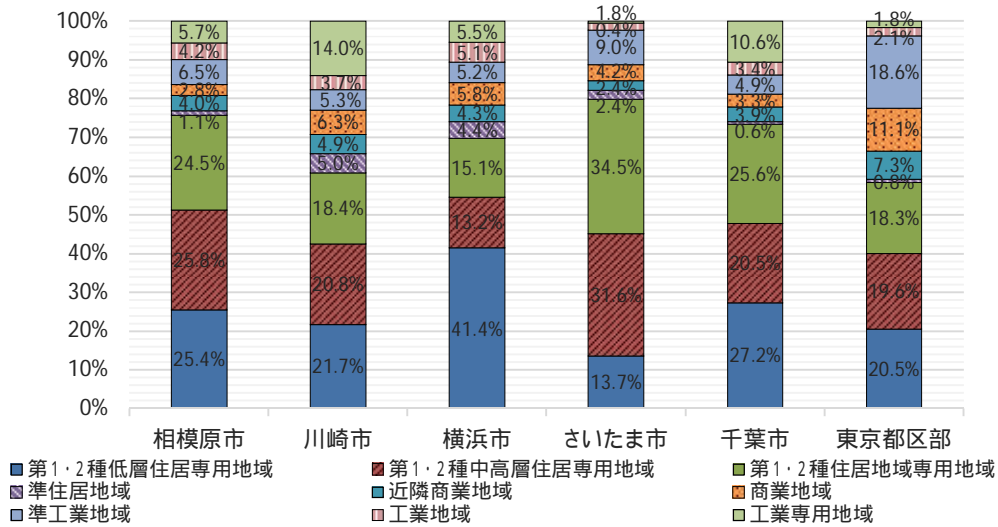
図表Ⅳ-6 土地の地目別面積



資料) 相模原市「平成28年度版統計書」より作成

- 用途地域別に面積比率をみると、住居専用地域が占める割合がさいたま市に次いで高く、強みとしている製造業の立地する工業系の地域が占める割合は川崎市や横浜市に比較すると低い。

図表Ⅳ-7 用途地域別面積比率の政令指定都市間比較（平成27年度）

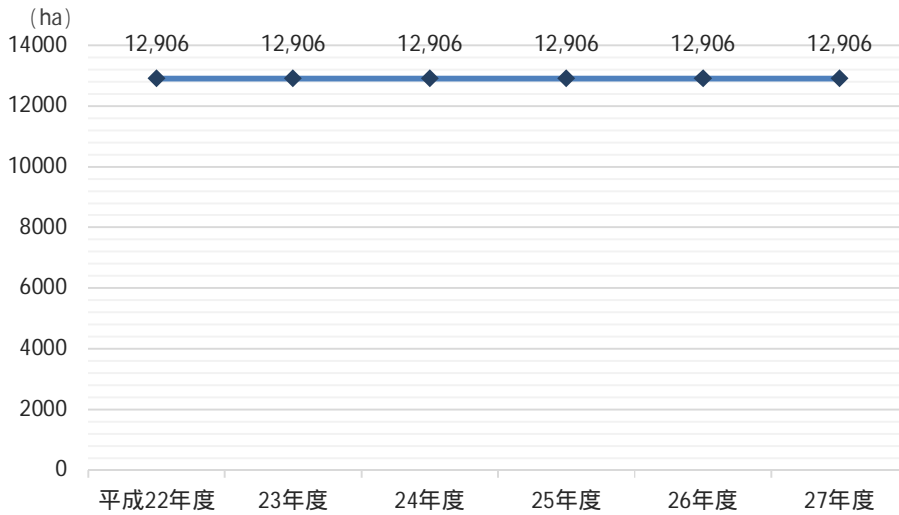


資料) 平成27年度 大都市比較統計年表より作成

【取り組みの方向2】 森林・農地、水辺などの保全

- 自然的土地利用を図るべき地域（自然公園、近郊緑地保全区域、自然環境保全地域）の面積は 12,906ha で維持されている。

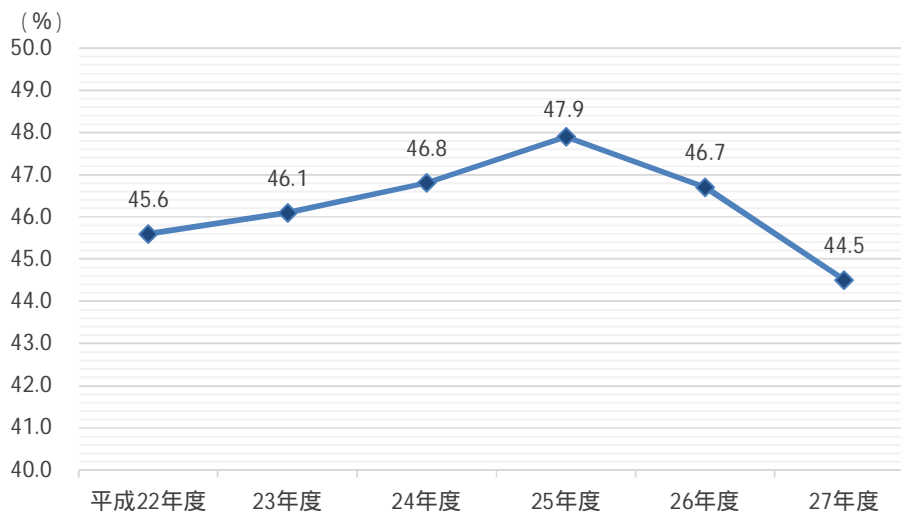
図表IV-8 自然的土地利用を図るべき地域の面積（再掲）



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

- 市街化区域内にある農地のうち、生産緑地地区に指定されている農地の割合は約半数ほどでほぼ横ばいで推移しているが、平成 25 年をピークに微減傾向にある。

図表IV-9 市街化区域内農地の面積に占める生産緑地地区面積の割合

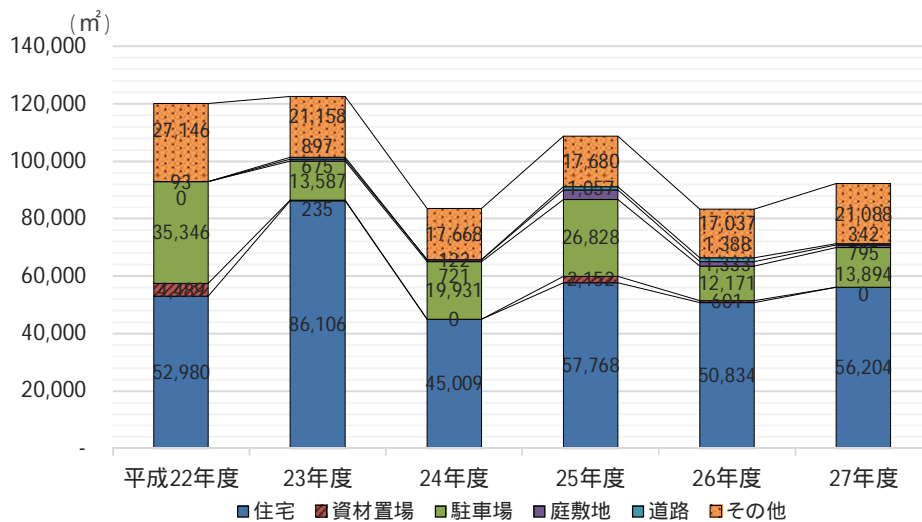


資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

【取り組みの方向3】 地域活力を維持する土地利用の推進

- 自己の所有する農地は毎年 100,000 m<sup>2</sup>前後が転用されており、住宅への転用が半数以上を占めている。

図表Ⅳ-10 自己の所有する農地の転用状況



資料) 相模原市「平成 28 年度版統計書」より作成

## (3) 現状のまとめ

## 取り組みの方向1 産業と住環境が調和した土地利用の推進

- 新たに市街地化が進められている特定保留区域の市街化編入率は2年間で18ポイントずつ進んでいる。
- 用途地域別の面積比率は、住居専用地域が占める割合が高く、強みとしている製造業の立地する工業系の地域が占める割合は川崎市や横浜市と比較すると低い。

## 取り組みの方向2 森林・農地、水辺の保全

- 自然的土地利用を図るべき地域（自然公園、近郊緑地保全区域、自然環境保全地域）の面積の増減はなく、現状規模を維持している。

## 取り組みの方向3 地域活力を維持する土地利用の推進

- 市街化区域内にある農地のうち生産緑地に指定されている農地の割合は約半数ほどで推移しているものの微減傾向にあり、農地の転用も毎年100,000㎡程度行われている。

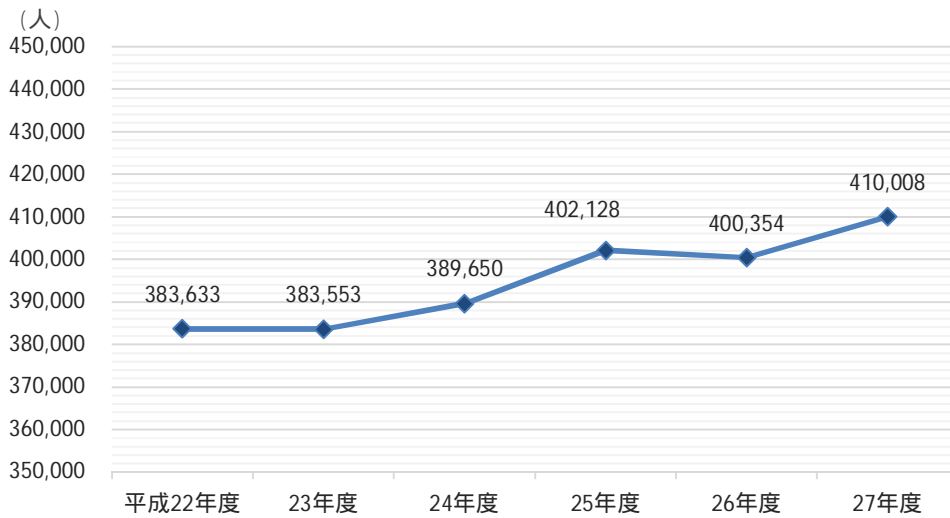


施策39 広域交流拠点都市にふさわしい都市拠点の形成

(1) 成果指標

市内3拠点の駅乗降客数(人)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
383,633	383,553	389,650	402,128	400,354	410,008	416,000

図表IV-11 市内3拠点の駅乗降客数



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

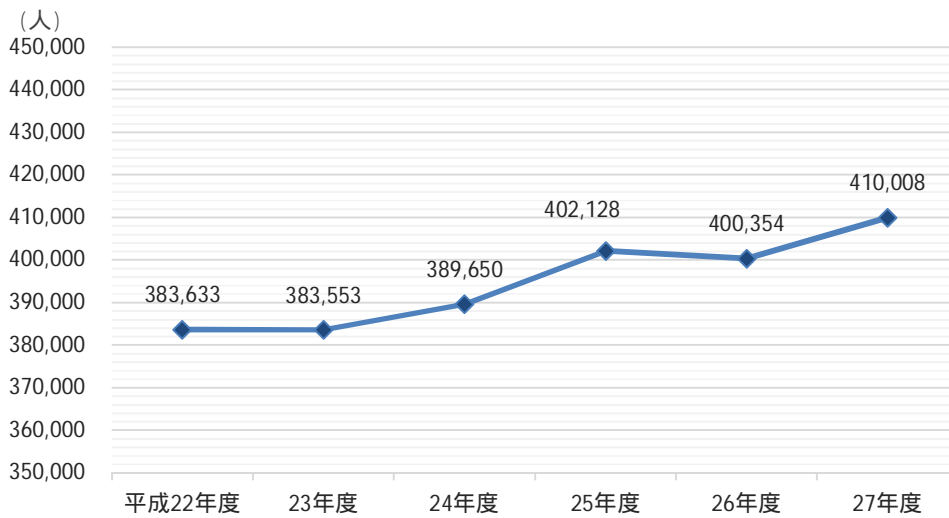
施策39 広域交流拠点都市にふさわしい都市拠点の形成

(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 橋本駅周辺地区の整備促進

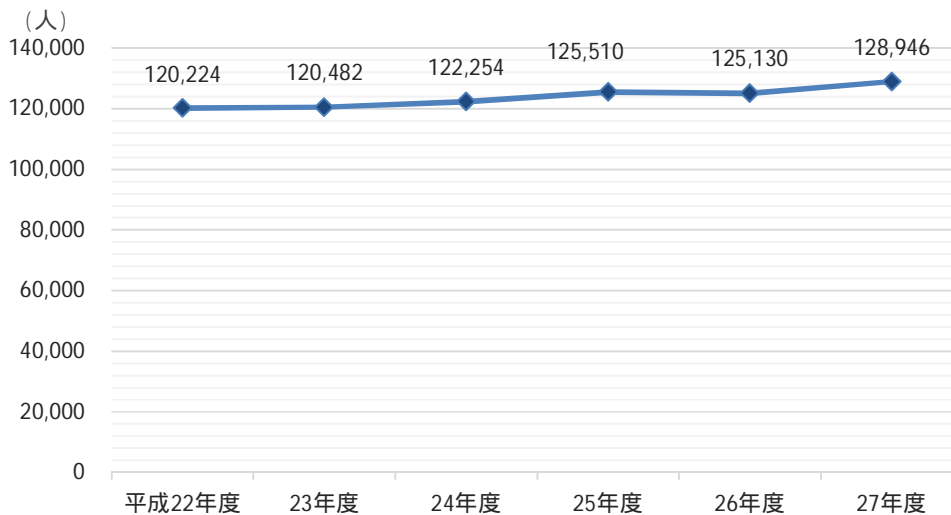
- 市内3拠点（橋本駅、相模原駅、相模大野駅）の駅乗降客数は40万人前後で推移しており、増加傾向である。そのうち、橋本駅の乗降人員の推移を見ると、12万人以上となっている。

図表IV-12 市内3拠点の駅乗降客数（再掲）



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

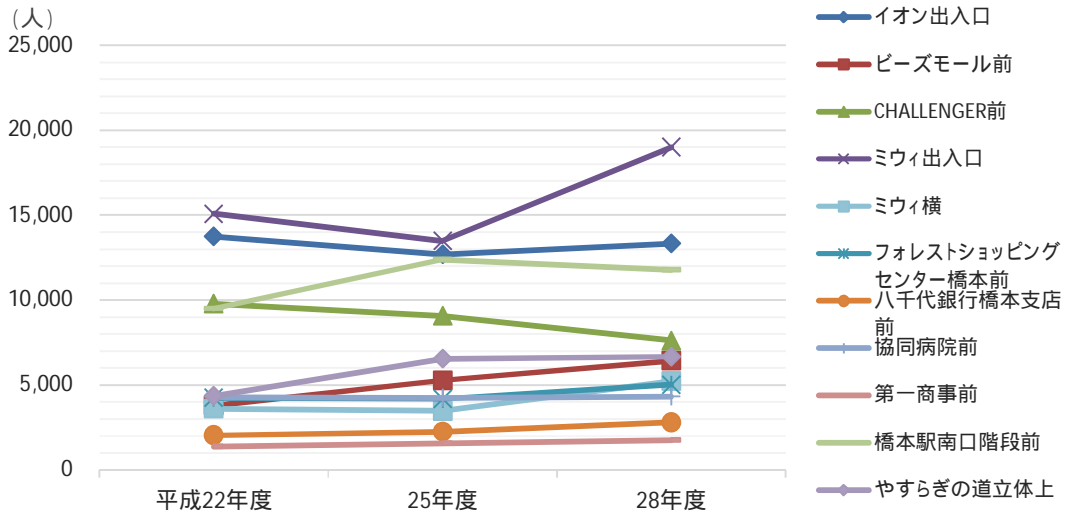
図表IV-13 橋本駅の駅乗降人員数（一日平均）の推移（横浜線・相模線の合計）



資料) 相模原市ホームページ「駅別乗降人員（一日平均）の推移」より作成  
注釈) 橋本駅は横浜線、相模線の合計、乗降人員は乗車人員を2倍にしている。

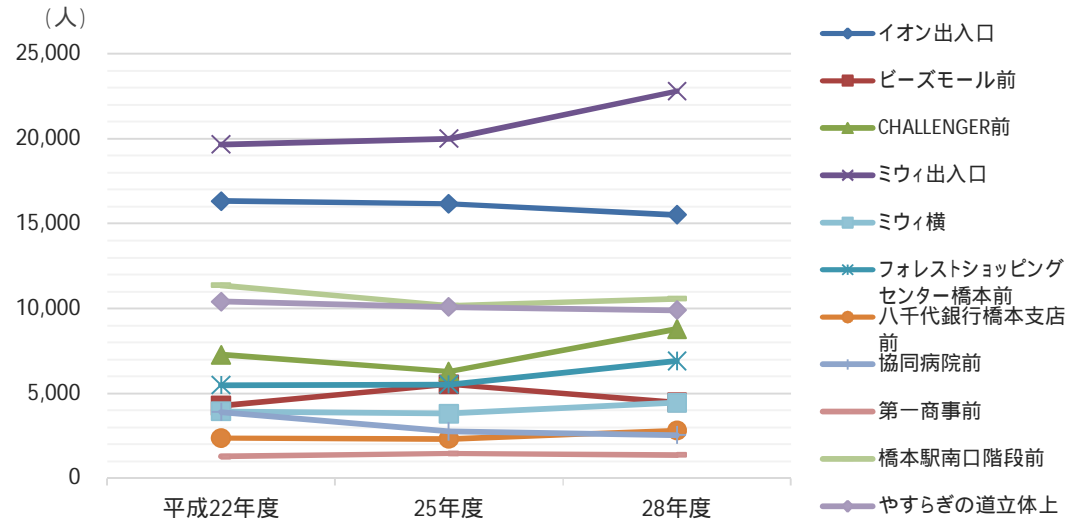
- 橋本駅周辺の通行量は平日休日ともに、「ミウイ出入口」で最も多く、全地点の合計は平日で約 83,000 人、休日で約 90,000 人である。
- 通行量の推移を見ると、平日は 11 地点中 9 地点が増加しており、合計で 12% 増、休日は 7 地点が増加しており、合計で 7% 増加となっている。

図表IV-14 橋本駅周辺の通行量（平日）



資料) 相模原市「平成 28 年度相模原市商業実態調査報告書～通行量調査～」より作成。

図表IV-15 橋本駅周辺の通行量（休日）

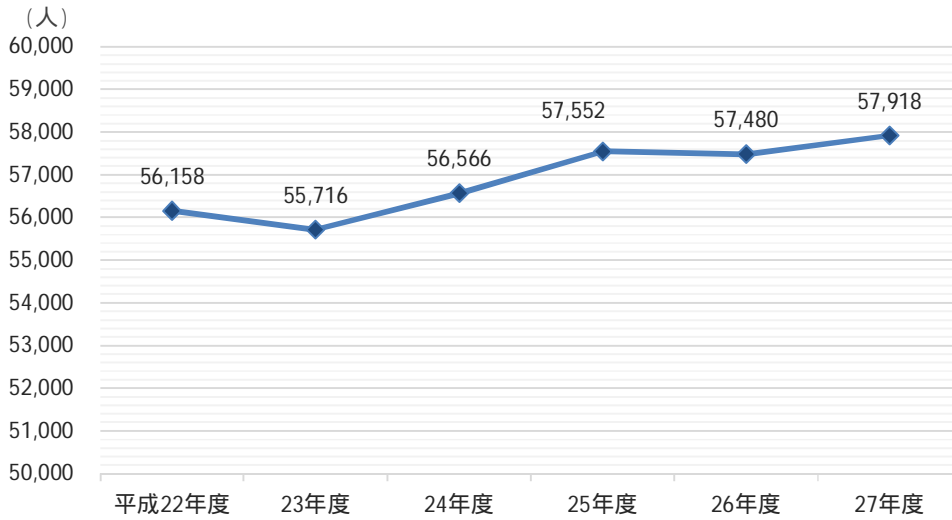


資料) 相模原市「平成 28 年度相模原市商業実態調査報告書～通行量調査～」より作成。

【取り組みの方向2】 相模原駅周辺地区の整備促進

- 相模原駅の乗降人員の推移を見ると、5万人以上でほぼ横ばいで推移している。

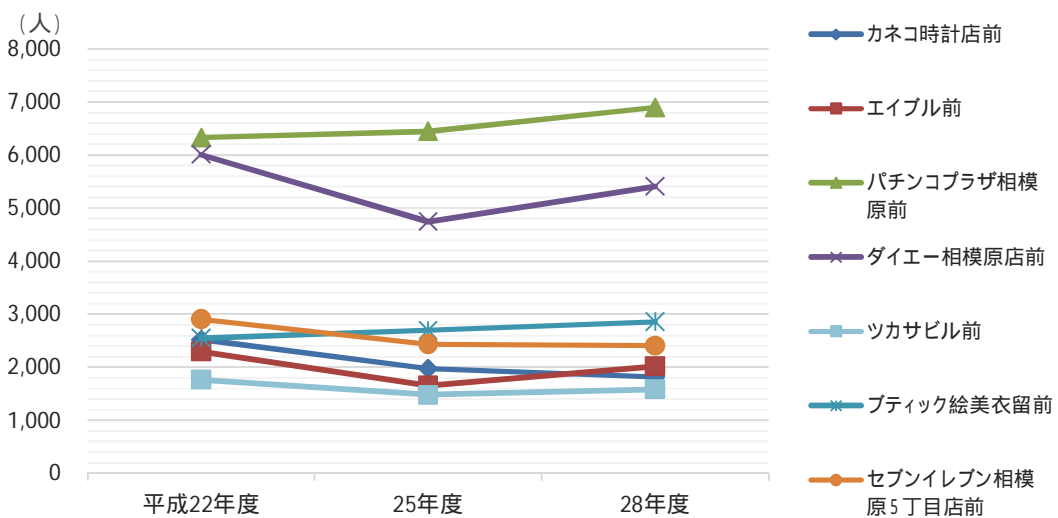
図表IV-16 相模原駅の駅乗降人員数（一日平均）の推移



資料) 相模原市ホームページ「駅別乗降人員（一日平均）の推移」より作成

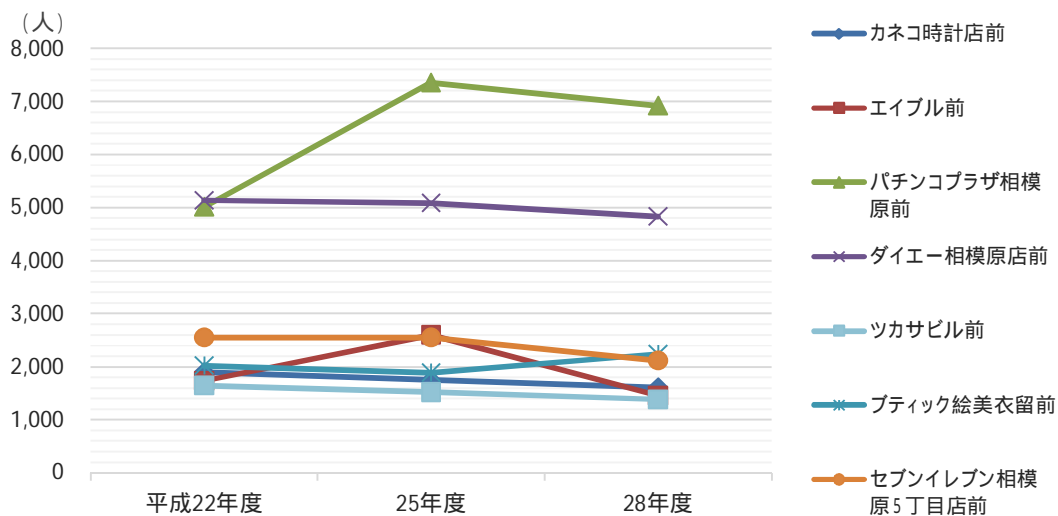
- 相模原駅周辺の通行量は平日休日ともに、「パチンコプラザ相模原前」で最も多く、全地点の合計は平日で約 22,000 人、休日で約 20,000 人である。
- 通行量の推移を見ると、平日は 7 地点中 5 地点で増加しているが、休日は 6 地点で減少している。

図表IV-17 相模原駅周辺の通行量（平日）



資料) 相模原市「平成 28 年度相模原市商業実態調査報告書～通行量調査～」より作成。

図表Ⅳ-18 相模原駅周辺の通行量（休日）

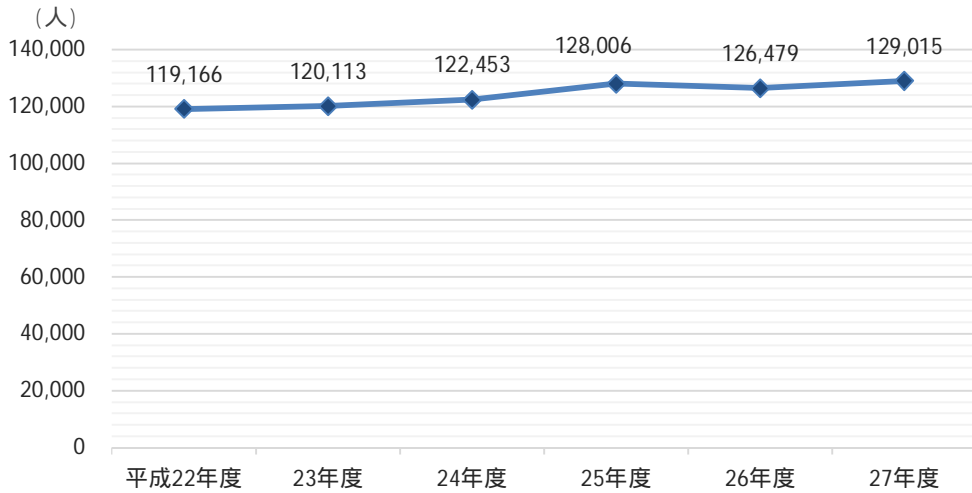


資料) 相模原市「平成 28 年度相模原市商業実態調査報告書～通行量調査～」より作成。

【取り組みの方向3】 相模大野駅周辺地区の整備促進

- 相模大野駅の乗降人員の推移を見ると、12万人以上で増加傾向で推移している。

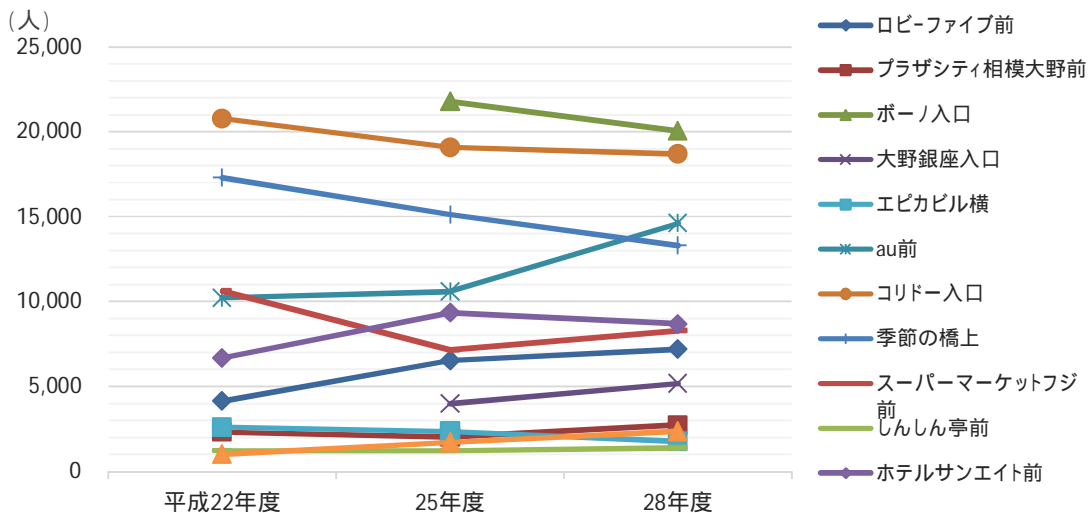
図表IV-19 相模大野駅の駅乗降人員数（一日平均）の推移



資料) 相模原市ホームページ「駅別乗降人員（一日平均）の推移」より作成

- 相模大野駅周辺の通行量は平日休日ともに、「ポーノ入口」（駅との連絡通路）で最も多く、全地点の合計は平日で約100,000人、休日で約115,000人である。
- 通行量の推移を見ると、平日は12地点中7地点で増加し、休日は8地点で増加している。

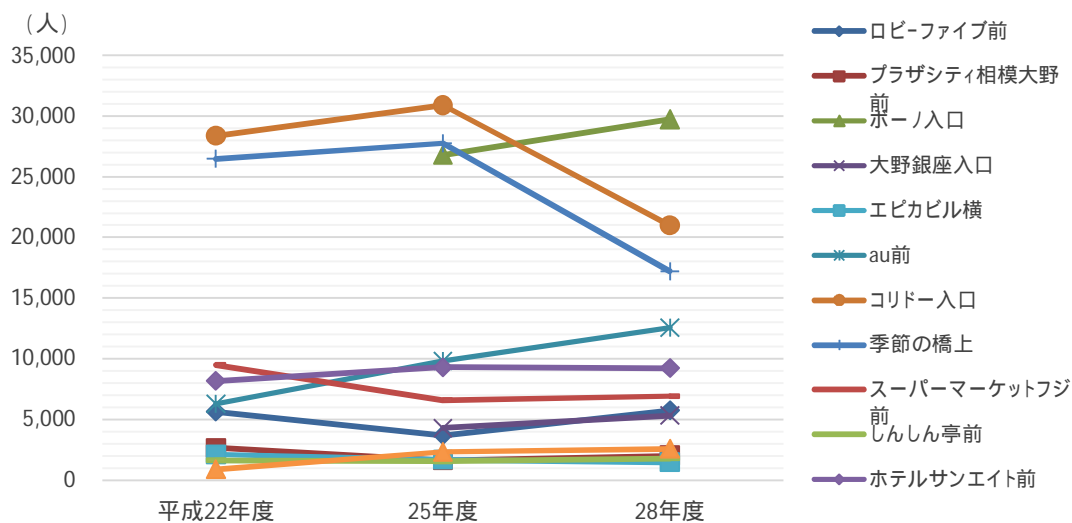
図表IV-20 相模大野駅周辺の通行量（平日）



資料) 相模原市「平成28年度相模原市商業実態調査報告書～通行量調査～」より作成。

注釈) 「ポーノ入口」、「ホテルサンエイト前」は平成25年より調査開始。

図表IV-21 相模大野駅周辺の通行量（休日）



資料) 相模原市「平成 28 年度相模原市商業実態調査報告書～通行量調査～」より作成。  
 注釈) 「ポーノ入口」、「ホテルサンエイト前」は平成 25 年より調査開始。

## (3) 現状のまとめ

## 取り組みの方向1 橋本駅周辺地区の整備促進

- 橋本駅の駅乗降人員数は増加傾向にあり、橋本駅周辺の通行量も平日休日ともに増加傾向にある。

## 取り組みの方向2 相模原駅周辺地区の整備促進

- 相模原駅の駅乗降人員数は横ばいで推移し、相模原駅周辺の通行量は、平日は増加、休日は減少傾向にある。

## 取り組みの方向3 相模大野駅周辺地区の整備促進

- 相模大野駅の駅乗降人員数は増加傾向にあり、相模大野駅周辺の通行量は平日休日ともに増加傾向にある。また、3拠点の中で最も通行量が多く、駅乗降人員数も橋本駅と同程度である。



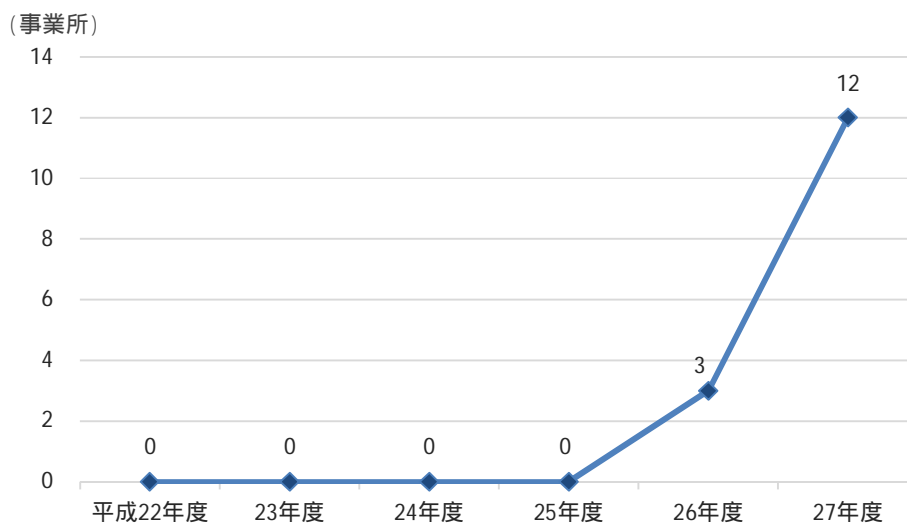
施策40 新たな産業拠点の形成と地域の拠点の活性化

(1) 成果指標

インターチェンジ周辺の企業立地件数(件)

平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
0	0	0	0	3	12	23

図表IV-22 インターチェンジ周辺の企業立地件数



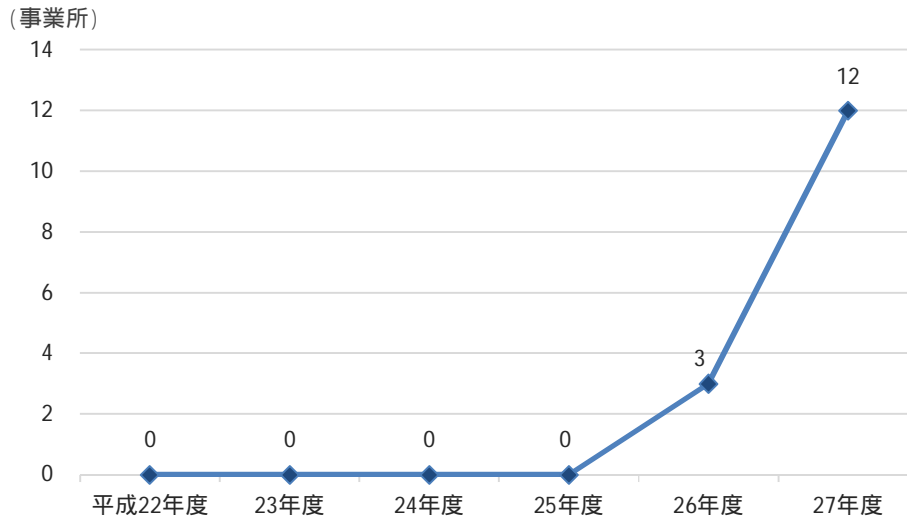
資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 新たな都市づくりの拠点の形成

- インターチェンジ周辺の企業立地件数は増加傾向にある。当麻地区、金原地区については、目標通りに企業立地が進んでおり、川尻地区は目標値を設定しなかったが1件の企業が操業を開始している。

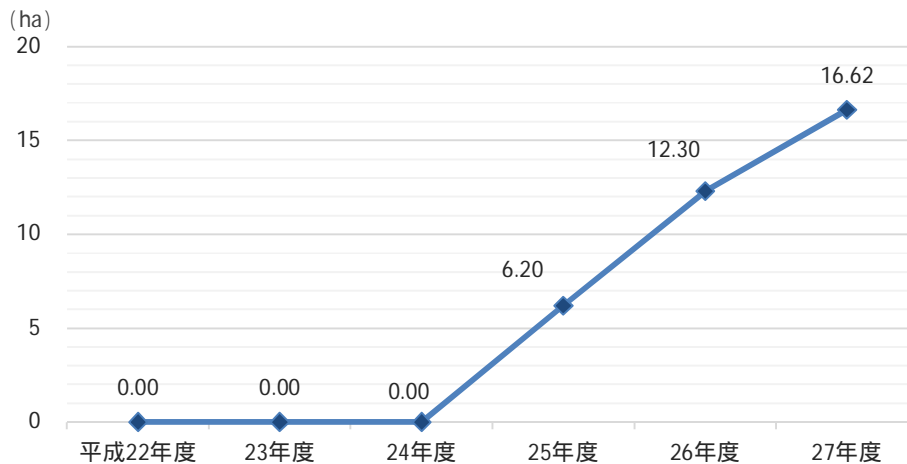
図表IV-23 インターチェンジ周辺の企業立地件数（再掲）



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

- 企業立地を図る上で仮換地指定や造成工事等を行い、収益使用が開始された土地の面積は増加傾向にあり、当麻地区、金原地区において使用収益が開始された。

図表IV-24 土地区画整理事業等における使用収益開始面積

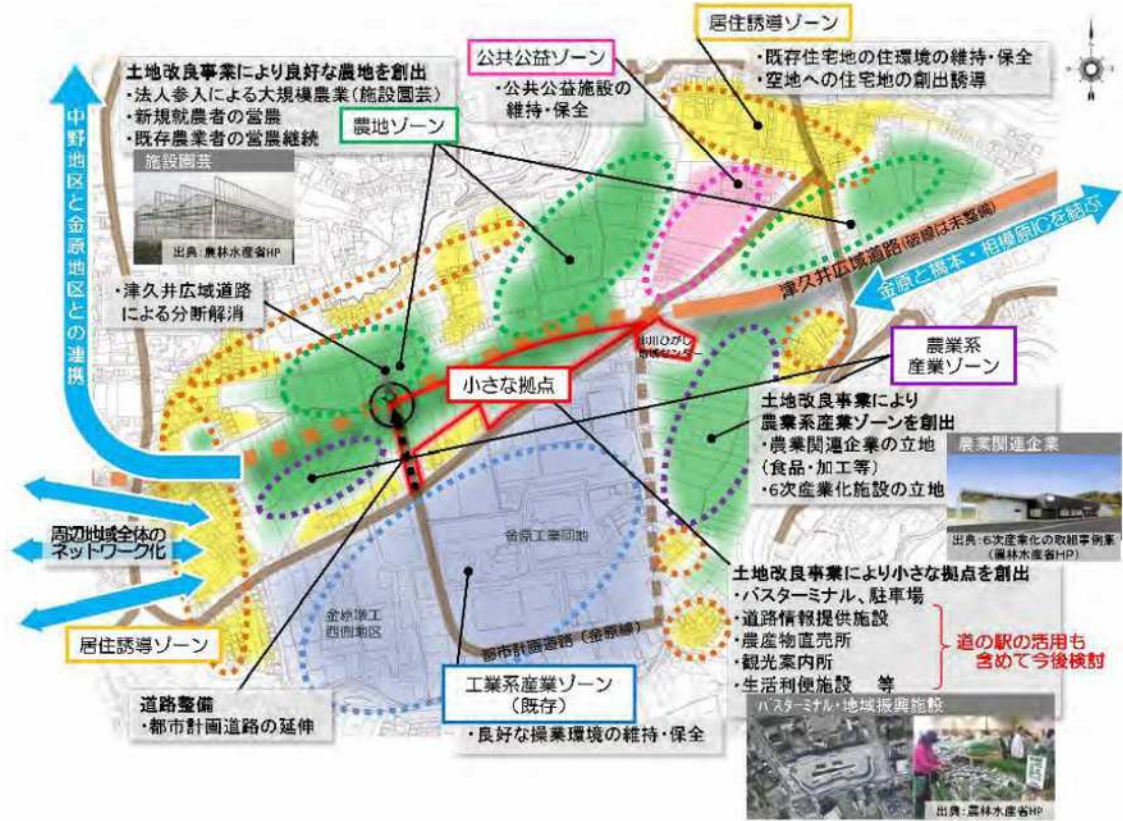


資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

- 【取り組みの方向2】 新たな産業創出の拠点の形成
- 【取り組みの方向3】 地域の拠点の活性化

■ 金原地区では、既存の農業を保全しつつ、拠点性を生かして新たな産業を誘致するための土地利用が計画されている。

図表IV-25 金原地区の土地利用イメージ



※現時点のイメージであり、今後、地権者と調整を図りながら検討を進めます。  
 ※農業系産業ゾーンに係る非農用地の位置・規模等は、今後の検討により設定します。

資料) 平成 29 年 相模原市「相模原インターチェンジ周辺新拠点まちづくり推進計画(金原地区)」

## (3) 現状のまとめ

## 取り組みの方向1 新たな都市づくりの拠点の形成

- 当麻地区、川尻地区、金原地区等について、インターチェンジの開設によって周辺に新たに企業立地が見られるようになった。また同時に、企業立地が可能なように土地開発も継続して行われている。

## 取り組みの方向2・3 新たな産業創出の拠点の形成 地域の拠点の活性化

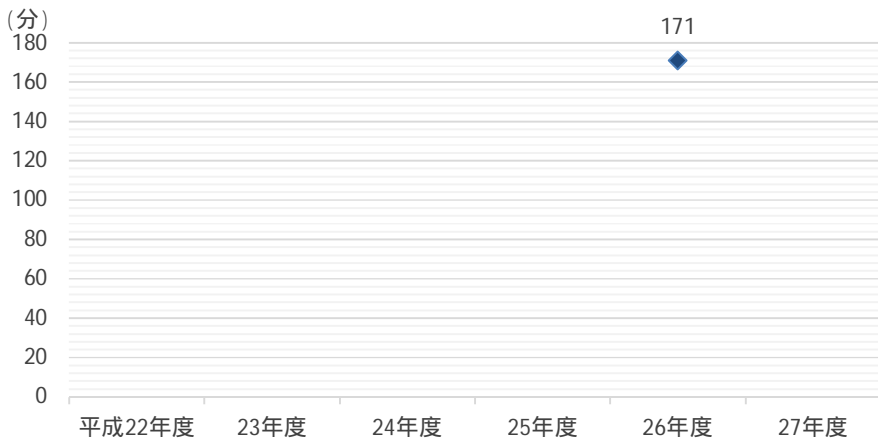
- 金原地区では、既存の農業を保全しつつ、拠点性を生かして新たな産業を誘致するための土地利用が計画されている。

**施策41 広域的な交流を支える交通体系の確立**

**(1) 成果指標**

市内3拠点から市外主要都市駅までの鉄道の所要合計時間の短縮(片道)(分)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
-	-	-	-	171	-	134

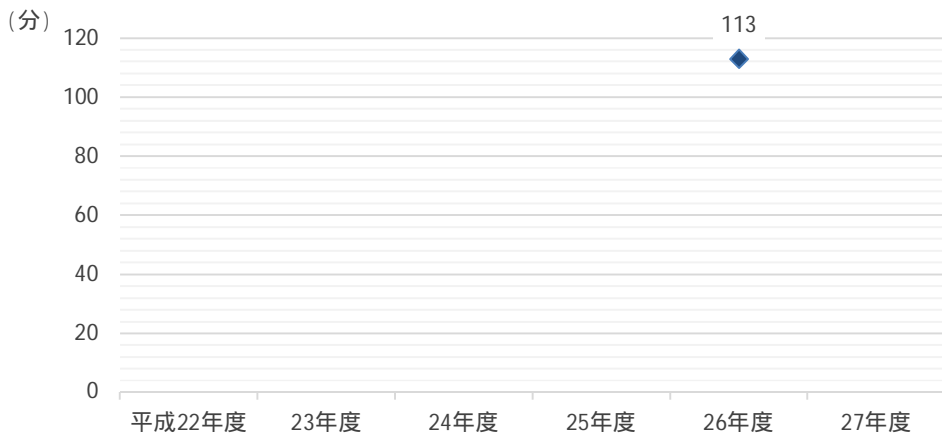
図表IV-26 市内3拠点から市外主要都市駅までの鉄道の所要合計時間の短縮(片道)



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成  
 注釈) 市内3拠点は橋本駅、相模原駅、相模大野駅、市外主要都市駅は、成田空港駅、羽田空港駅、新宿駅、品川駅、横浜駅、大宮駅、茅ヶ崎駅、小田原駅、甲府駅、名古屋駅。

市役所から市内外主要地点までの自動車での合計移動時間の短縮(片道)(分)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
-	-	-	-	113	-	104

図表IV-27 市役所から市内外主要地点までの自動車での合計時間の短縮(片道)



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成  
 注釈) 市内外主要地点は中央自動車道相模湖IC、東名高速道路厚木IC、成田空港。

(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 公共交通網の構築

- 市内3拠点から市外主要都市駅までの鉄道の所要合計時間の短縮は、小田急線の複々線化事業などの効果を見込んで平成31年度に134分を目標としているが、平成26年時点では171分であった。

図表IV-28 市内3拠点から市外主要都市駅までの鉄道の所要合計時間の短縮(片道)(再掲)

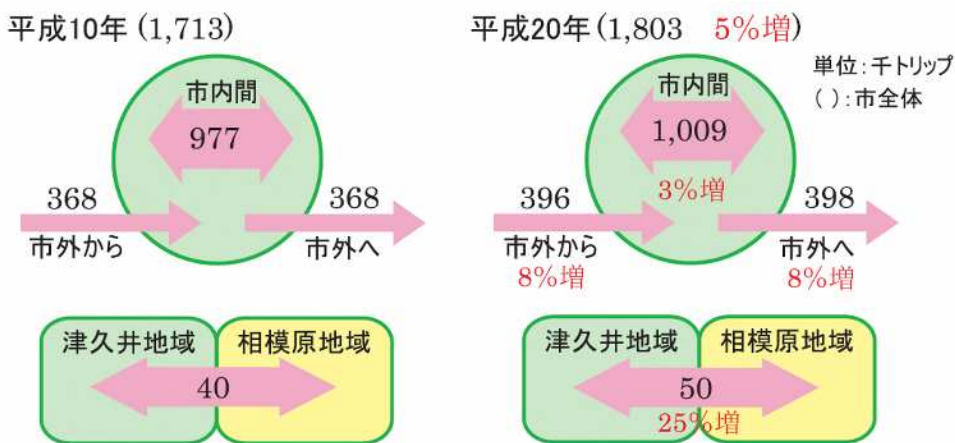


資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

注釈) 市内3拠点は橋本駅、相模原駅、相模大野駅、市外主要都市駅は、成田空港駅、羽田空港駅、新宿駅、品川駅、横浜駅、大宮駅、茅ヶ崎駅、小田原駅、甲府駅、名古屋駅。

- 平成20年度のパーソントリップ調査によると、相模原市の市外へのトリップ数は平成10年に比べて8%程度増加しており、市外との交流が活発化している。

図表IV-29 相模原市の人の動き(平成20年パーソントリップ調査)

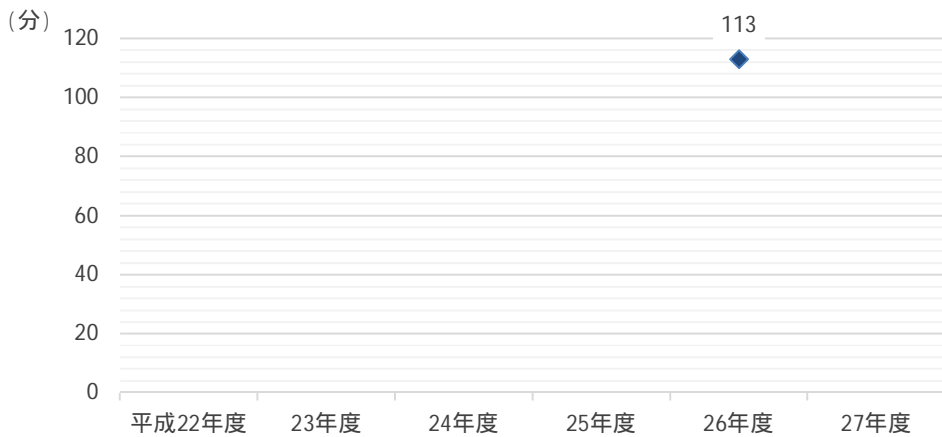


資料) 相模原市「相模原市の人の動き(平成20年パーソントリップ調査から)」

【取り組みの方向2】 道路ネットワークの形成

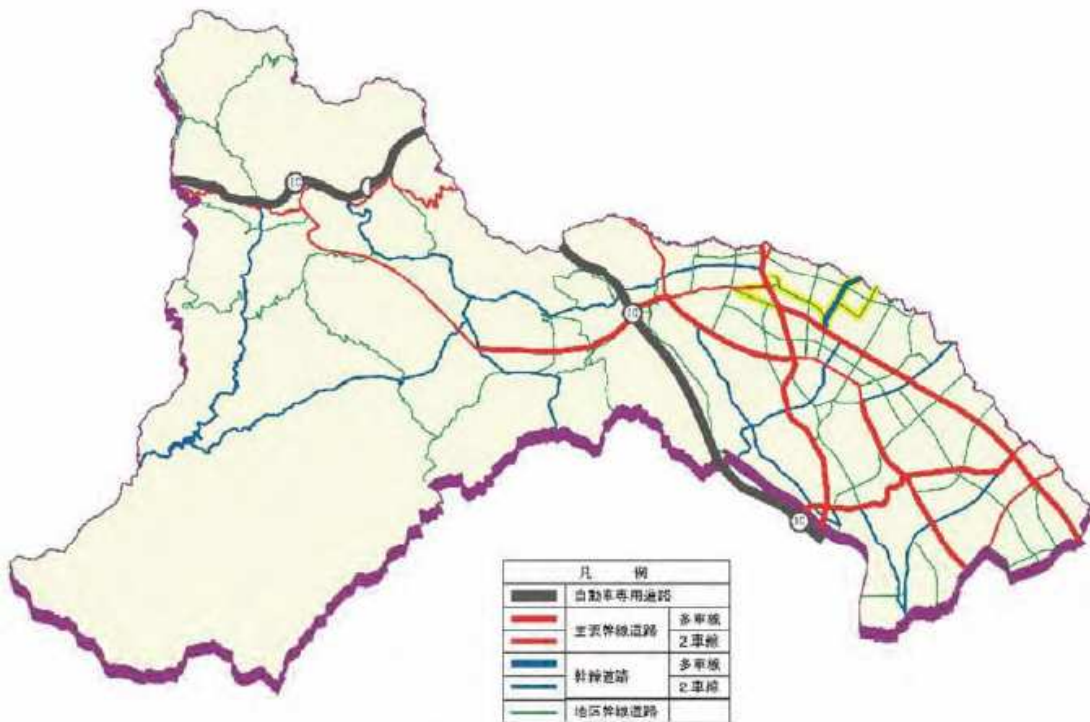
- 市役所から市内外の主要地点までの合計移動時間の短縮は、平成 31 年度に 104 分を目標としているが、平成 26 年時点では 113 分であった。
- 相模原市では、将来の道路ネットワークを検討しており、道路混雑の発生している箇所の円滑な道路交通を確保するために多車線によるネットワーク化を目指している。

図表Ⅳ-30 市役所から市内外主要地点までの自動車での合計時間の短縮（片道）（再掲）



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成  
 注釈) 市内外主要地点は中央自動車道相模湖IC、東名高速道路厚木IC、成田空港。

図表Ⅳ-31 幹線道路ネットワークの整備将来像



資料) 相模原市「相模原市新道路整備計画（平成 29 年改訂版）」

### (3) 現状のまとめ

#### 取り組みの方向1 公共交通網の構築

- 移動による市外との交流は増加傾向にあり、小田急線の複々線化等によってさらに市内と市外を結ぶ公共交通網の利便性が図られる予定である。

#### 取り組みの方向2 道路ネットワークの形成

- 市内外を結ぶ道路ネットワークとして圏央道が開通し、移動時間の短縮が見込まれる。

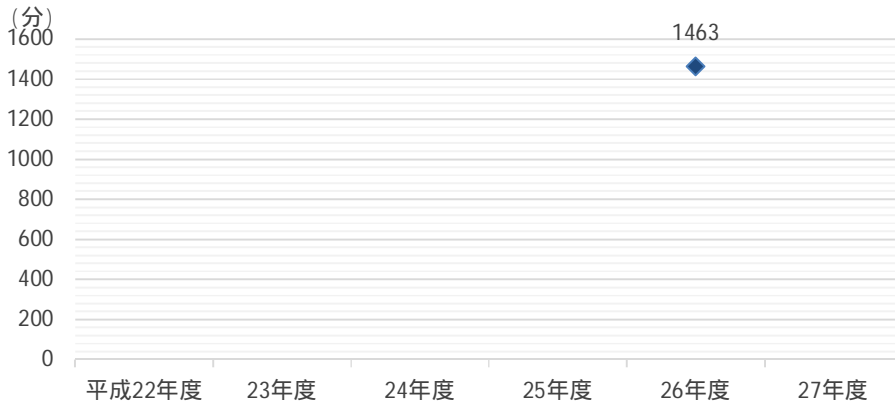


**施策42 地域を支える交通環境の充実**

**(1) 成果指標**

市内主要地点間の所要時間合計（片道）(分)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
-	-	-	-	1463	-	1429

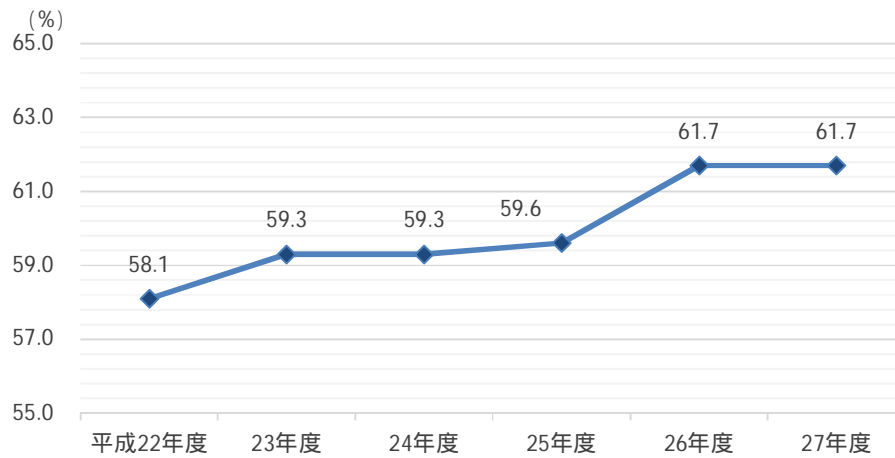
図表IV-32 市内主要地点間の所要合計時間（片道）



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成  
 注釈) 市内主要地点は藤野総合事務所、相模湖総合事務所、津久井総合事務所、城山総合事務所、橋本駅、相模原市、上田名交差点、淵野辺駅、相模大野駅、北里大学。

市域面積（国定公園及び水面・河川敷面積を除く）に対する公共交通カバー率(%)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
58.1	59.3	59.3	59.6	61.7	61.7	61.3

図表IV-33 市域面積（国定公園及び水面・河川敷の面積を除く）に対する公共交通カバー率



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

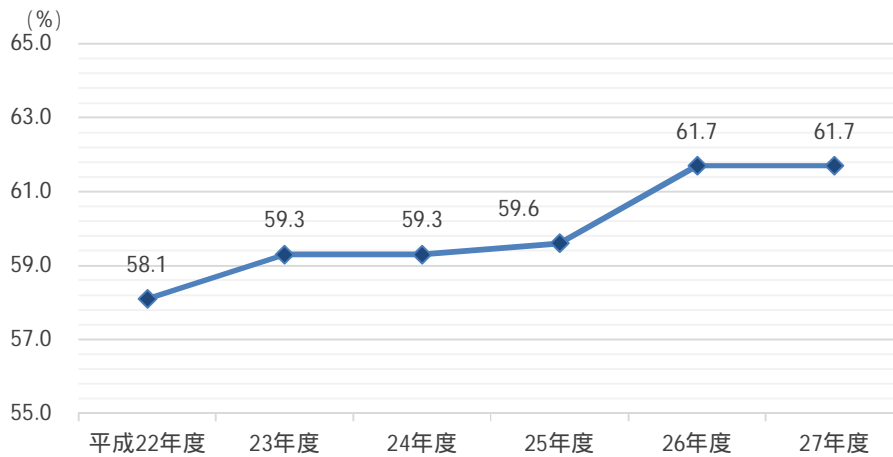
施策42 地域を支える交通環境の充実

(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 地域を結ぶ公共交通網の整備

- 市域面積に対する公共交通カバー率は 60%前後で推移している。乗り合いタクシーの本格運行移行や、コミュニティバス等の実証運行の継続などによってカバー率が維持されている。
- 首都圏の政令指定都市間で交通手段別に駅の乗車人員を比較すると、相模原市は JR の乗車人員は少ないが、私鉄は乗車人員が比較的多く、一駅あたりの乗車人員に換算すると最も乗車人員が多い。

図表IV-34 市域面積（国定公園及び水面・河川敷の面積を除く）に対する公共交通カバー率（再掲）



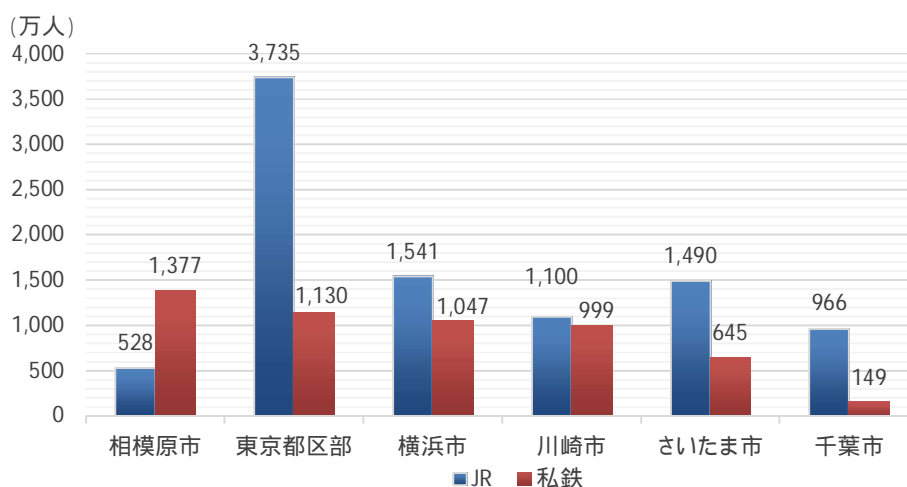
資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

図表Ⅳ-35 交通手段別市（都）内の駅数と乗車人員

都市	市（都）営電車		市（都）営バス		高速鉄道（地下鉄）		J R		私鉄		新交通システム	
	停留所数	乗車人員	停留所数	乗車人員	駅数	乗車人員	駅数	乗車人員	駅数	乗車人員	駅数	乗車人員
相模原市	-	-	-	-	-	-	13	68,603,000	4	55,064,000	-	-
横浜市	-	-	1,267	121,178,209	40	232,425,931	34	523,976,000	68	711,888,934	14	18,665,364
川崎市	-	-	494	49,077,479	-	-	24	264,041,550	31	309,838,493	-	-
さいたま市	-	-	-	-	1	2,712,095	19	283,046,000	7	45,122,310	6	13,222,116
千葉市	-	-	-	-	-	-	18	173,922,000	13	19,429,066	18	17,586,572
東京都区部	30	16,710,967	3,448	215,090,974	277	3,391,119,865	76	2,838,826,000	215	2,429,153,000	40	111,972,116

資料) 平成 27 年度 大都市比較統計年表より作成

図表Ⅳ-36 一駅あたり乗車人員数の政令指定都市間比較

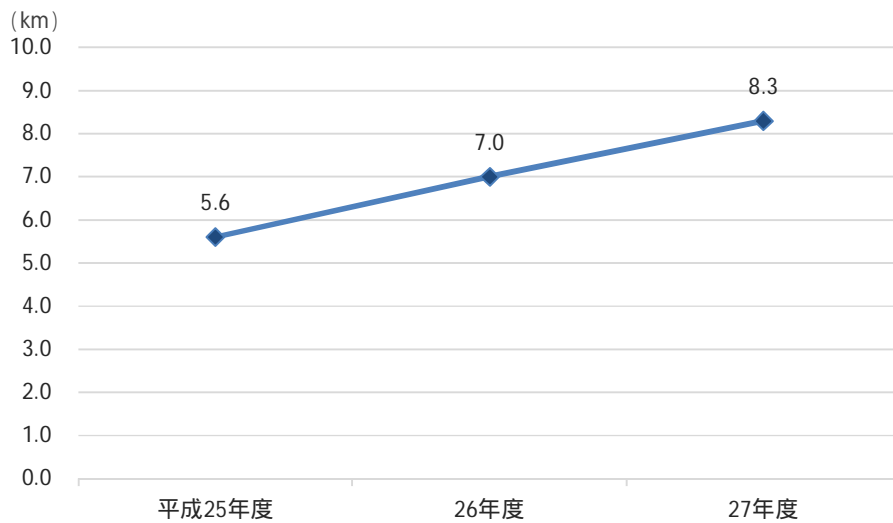


資料) 平成 27 年度 大都市比較統計年表より作成

【取り組みの方向2】 地域における道路環境の充実

- 誰もが安全で安心して移動できる環境を創出するため、自転車道路、自転車レーン、自転車歩行者道の視覚的分離により、自転車と歩行者の通行区分を分離する整備を行っており、自転車と歩行者の通行区分が分離されている道路の整備は進み、平成 27 年度時点で 8.3km が整備されている。

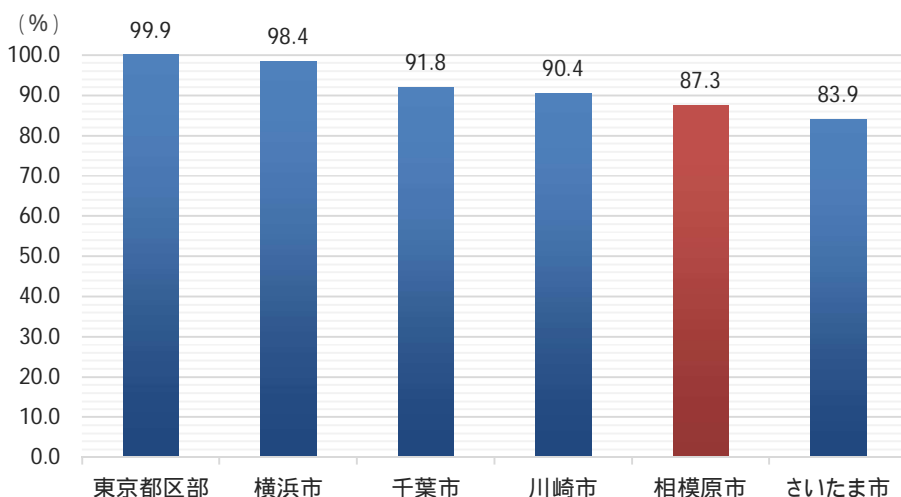
図表IV-37 自転車と歩行者の通行区分が分離されている道路の整備済み延長



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」、都市建設局資料より作成  
 注釈) データは自転車通行環境整備方針策定時(平成 26 年 12 月)より取得

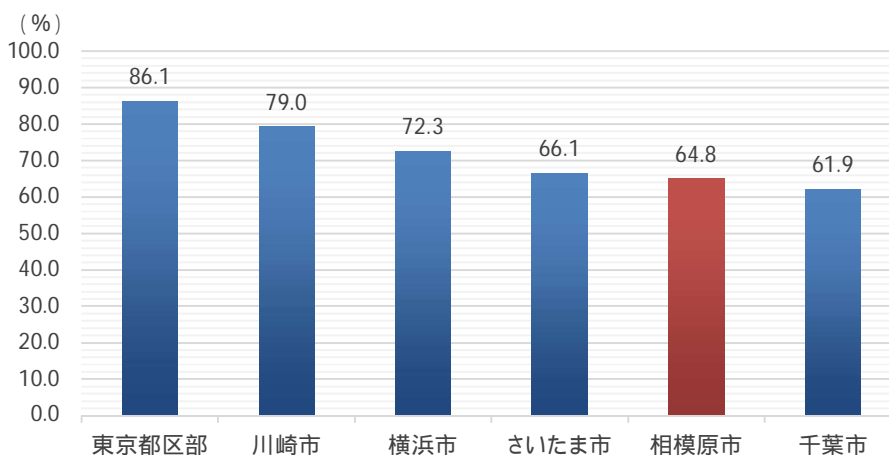
- 道路の舗装整備状況を首都圏の政令指定都市間で比較すると、相模原市の舗装済の道路比率は 87.3% となっており、相模原市とさいたま市以外は 90% を越えて整備されている。
- 道路改良が実施され快適な道路空間が整備されている道路延長の割合は相模原市では 64.8% であり、千葉市よりも高くなっている。東京区部が最も整備が進んでおり、同県内でも川崎市、横浜市ともに 70% を超えている。

図表Ⅳ-38 道路の舗装状況の政令指定都市間比較



資料) 平成 27 年度 大都市比較統計年表より作成

図表Ⅳ-39 道路の改良済み延長割合の政令指定都市間比較



資料) 平成 27 年度 大都市比較統計年表より作成

## (3) 現状のまとめ

## 取り組みの方向1 地域を結ぶ公共交通網の整備

- 市域面積に対する公共交通カバー率は60%前後で推移している。市内の主な公共交通手段はJRと私鉄だが、他の政令指定都市と比較すると、私鉄での輸送量が多い。

## 取り組みの方向2 地域における道路環境の充実

- 市内の道路整備は、自転車と歩行者の通行区間の差別化や、舗装、改良等が実施されているが、政令指定都市と比較すると整備率は高くない。

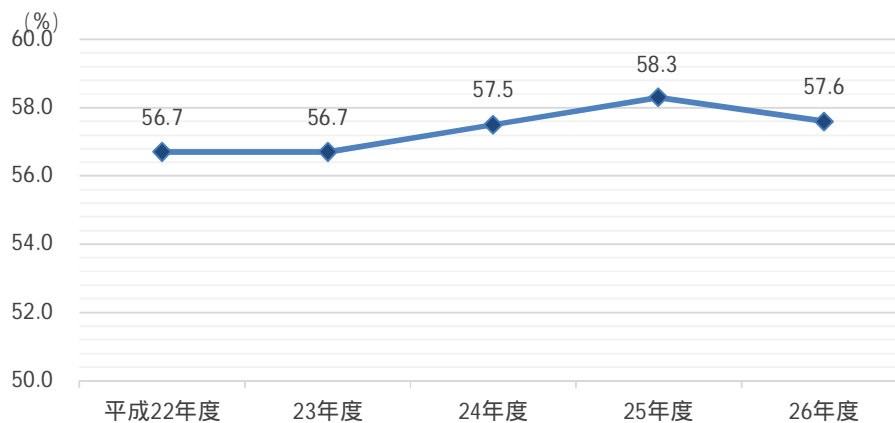
### 施策43 公共交通を中心とする交通体系の確立

#### (1) 成果指標

人口規模に対する公共交通の利用割合 (%)

平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
56.7	56.7	57.5	58.3	57.6	-	60.7

図表Ⅳ-40 人口規模に対する公共交通の利用割合



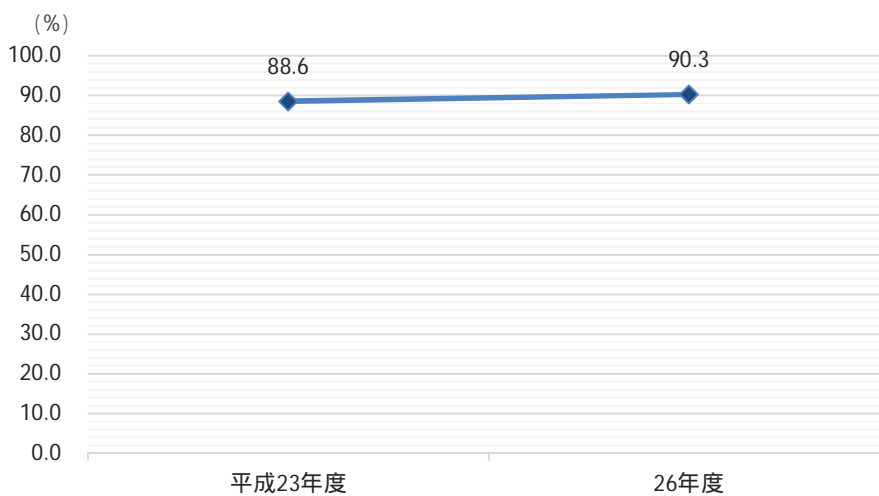
資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 公共交通を基幹とした交通基盤の整備

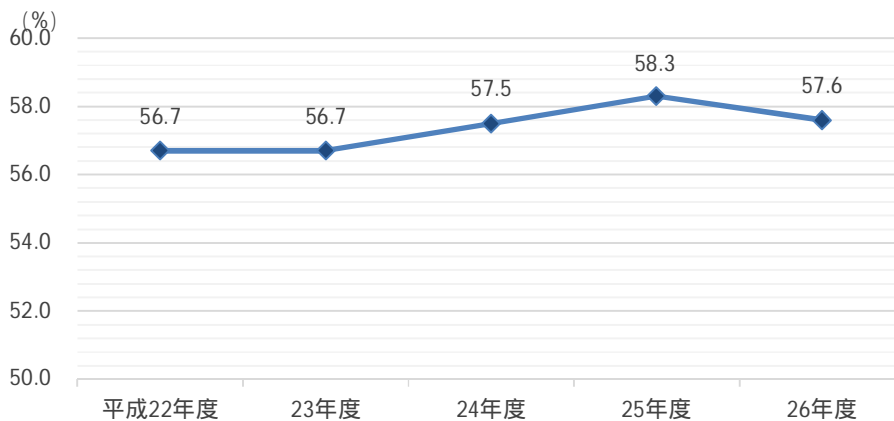
- 総人口に対する公共交通圏内の人口の割合は平成 26 年度時点で 90.3%となっており、コミュニティバスや乗り合いタクシーの新規地区導入に加え、生活交通維持確保路線から乗合タクシーへの転換により公共交通網によりカバーされている圏域が拡大した。また、人口規模に対する公共交通の利用割合は約 57%であり、ほぼ横ばいで推移している。

図表IV-41 総人口に対する公共交通圏内人口の割合



資料) 相模原市バス交通基本計画の「平成 27 年度施策実施状況の評価」より作成

図表IV-42 人口規模に対する公共交通の利用割合(再掲)



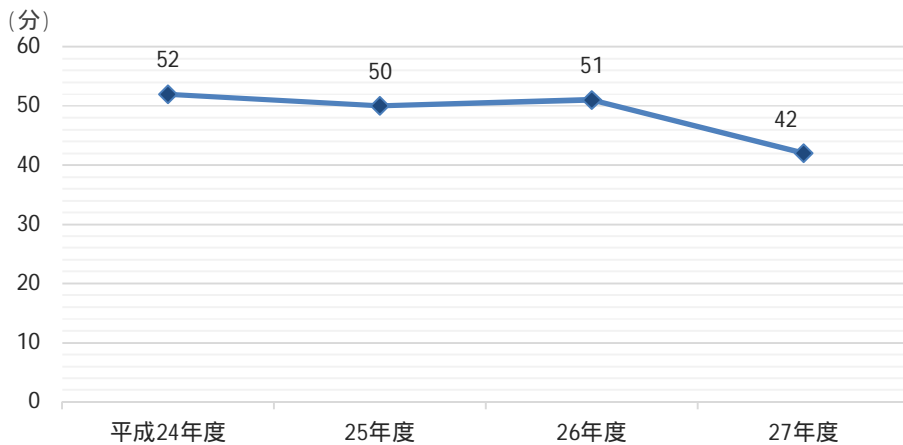
資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成



【取り組みの方向2】 交通需要マネジメント（TDM）の取組

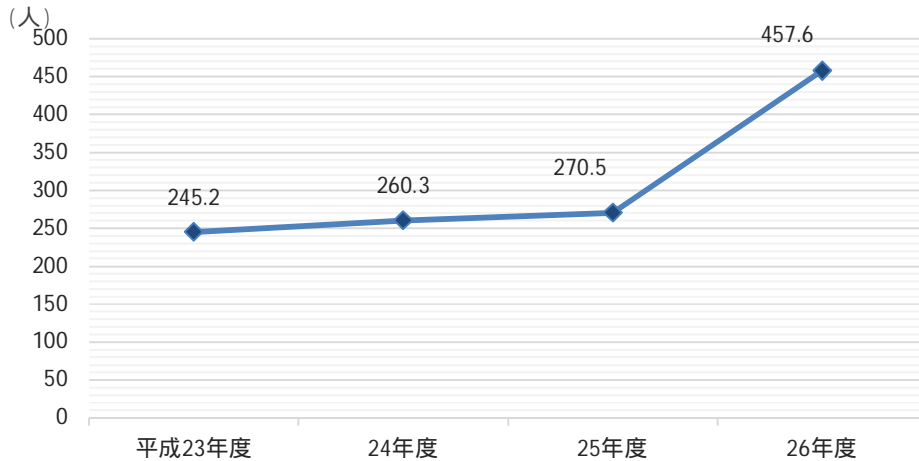
- 交通需要マネジメント施策を実施した路線の混雑時所要時間は平成 27 年度時点で 42 分となっており減少傾向にある。また、コミュニティ交通の利用者数も平成 25 年から 26 年にかけて大幅に増加している。
- バス停留所のバリアフリー化は平成 25 年度に 100%実施され、ノンステップバスの導入率も増加し、平成 28 年時点で 27.7%となっている。

図表IV-43 TDMの推進施策を実施した路線の混雑時所要時間



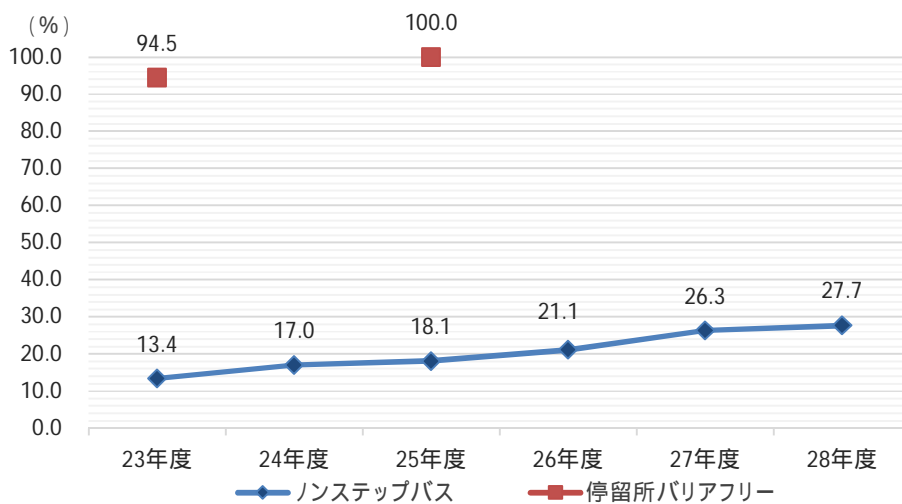
資料) 相模原市バス交通基本計画の「平成 27 年度施策実施状況の評価」、都市建設局資料より作成

図表IV-44 コミュニティ交通の利用者数



資料) 相模原市バス交通基本計画の「平成 24～26 年度計画目的達成度の評価」、都市建設局資料より作成

図表Ⅳ-45 バス停留所のバリアフリー化・ノンステップバスの導入率

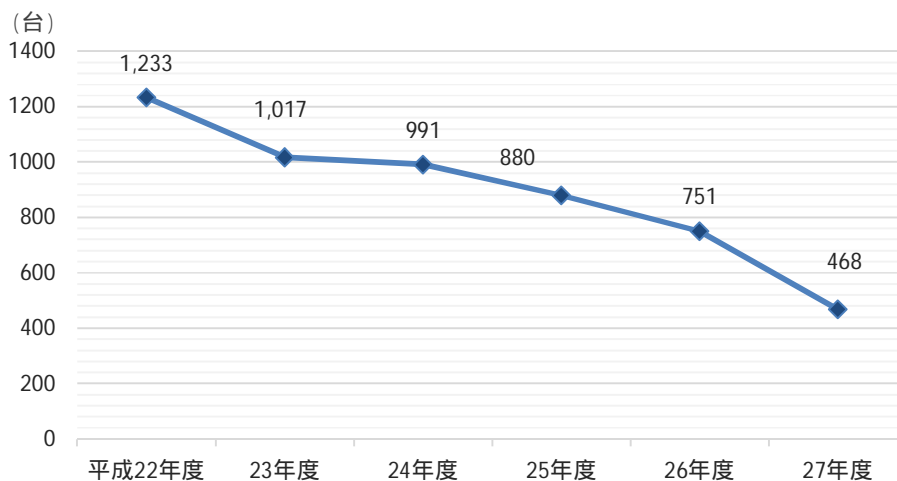


資料) 相模原市バス交通基本計画の「平成 24～26 年度計画目的達成度の評価」、都市建設局資料より作成

【取り組みの方向3】 自転車対策の推進

- 相模原市自転車対策基本計画に基づく自転車対策の推進によって放置自転車の台数は大幅に減少しており、平成27年度には468台と5年間で半分以下になっている。

図表IV-46 放置自転車等の台数



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

## (3) 現状のまとめ

## 取り組みの方向1 公共交通を基幹とした交通基盤の整備

- 総人口に対する公共交通圏内の人口の割合は平成26年度時点で90.3%となっており、公共交通の利用割合は57%程で推移している。

## 取り組みの方向2 交通需要マネジメント(TDM)の取組

- 交通需要マネジメントの取組によって、混雑時の所要時間の短縮や、バスのバリアフリー化が進展している。

## 取り組みの方向3 自転車対策の推進

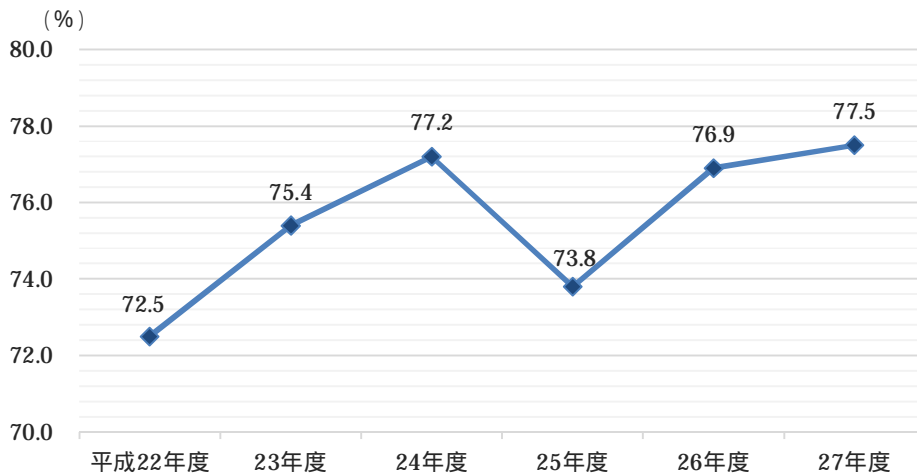
- 放置自転車の台数は大幅に減少しており、平成27年度には468台となっている。

施策44 魅力ある景観の保全と創造

(1) 成果指標

市街地の景観が良好に保たれていると感じる市民の割合 (%)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
72.5	75.4	77.2	73.8	76.9	77.5	80.0

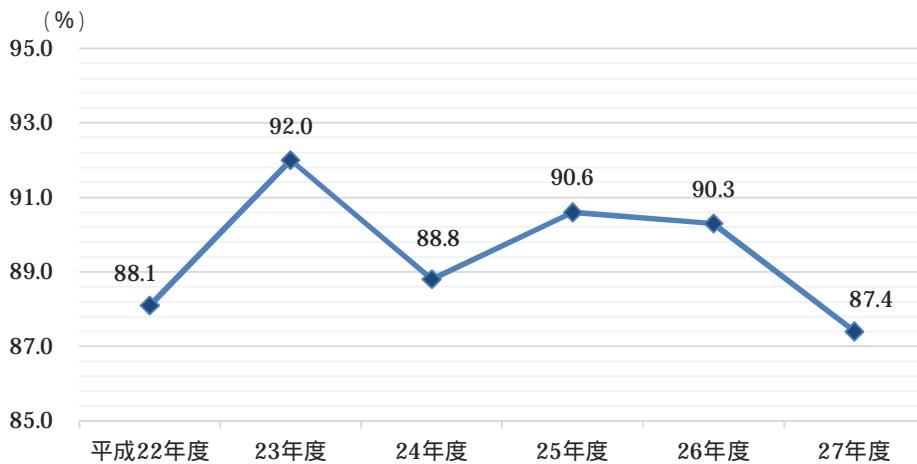
図表IV-47 市街地の景観が良好に保たれていると感じる市民の割合



資料) 相模原市総合計画進行管理シートより作成

自然的な景観が良好に保たれていると感じる市民の割合 (%)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
88.1	92.0	88.8	90.6	90.3	87.4	90.0

図表IV-48 自然的な景観が良好に保たれていると感じる市民の割合



資料) 相模原市総合計画進行管理シートより作成

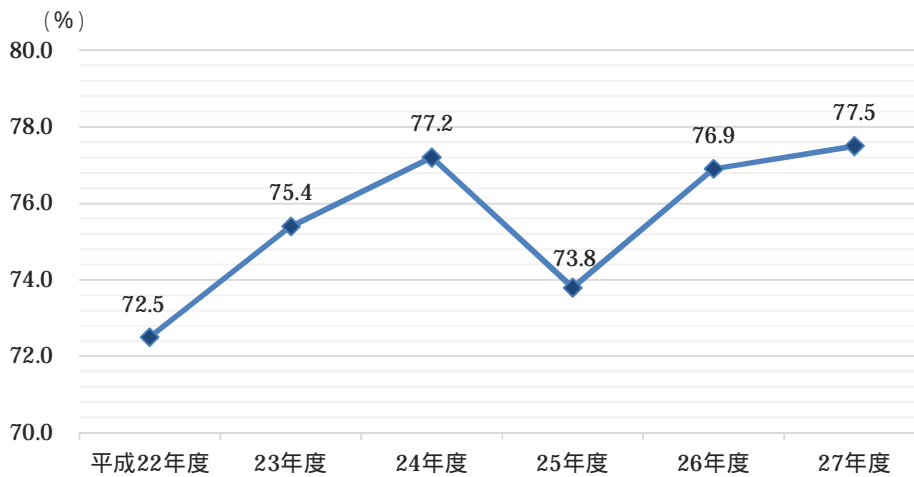
(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 地域特性を生かした景観の形成

【取り組みの方向2】 身近な景観の形成

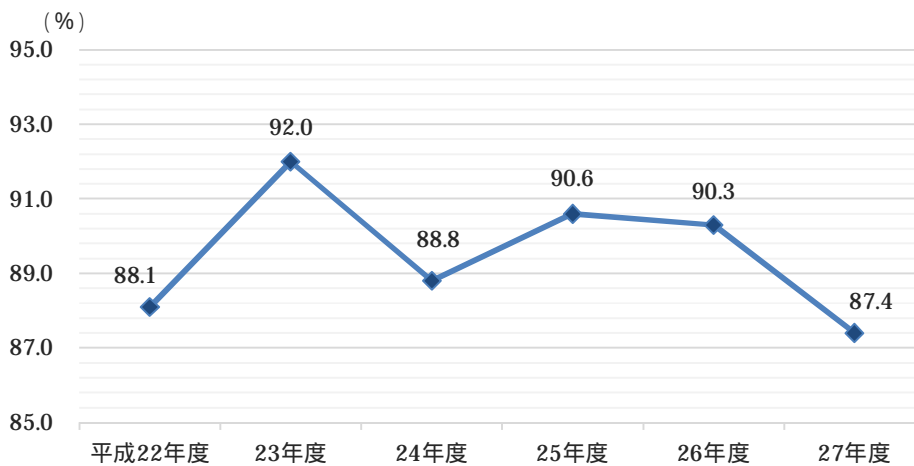
- 市内の景観に対する市民の評価は、市街地については良好とする評価が概ね 75%前後と高水準で推移しており、平成 25 年度に低下したものの再度上昇し中期的には微増傾向にある。
- 自然的な景観については、良好とする評価が平成 23 年度以降は中期的には微減傾向にあるものの、90%程度と非常に高い水準で推移している。

図表IV-49 市街地の景観が良好に保たれていると感じる市民の割合（再掲）



資料) 相模原市総合計画進行管理シートより作成

図表IV-50 自然的な景観が良好に保たれていると感じる市民の割合（再掲）



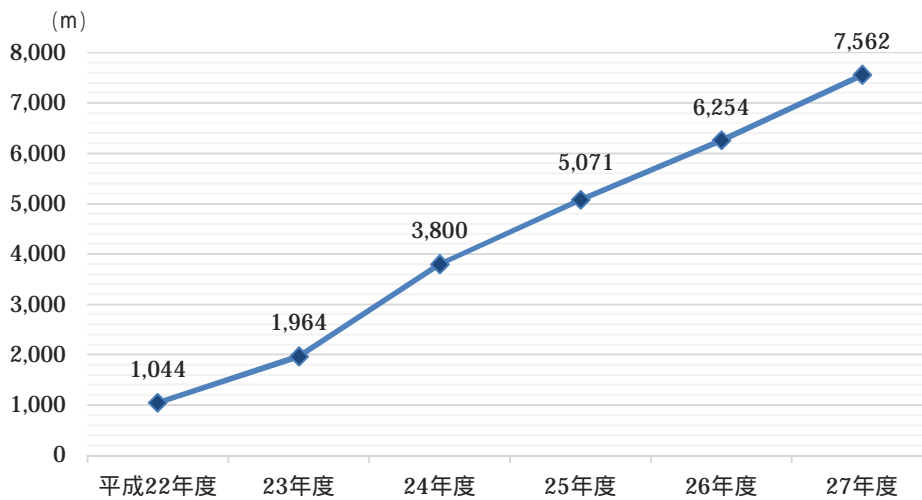
資料) 相模原市総合計画進行管理シートより作成

【取り組みの方向3】 心を豊かにする景観の形成

【取り組みの方向4】 市民とともに進める景観の形成

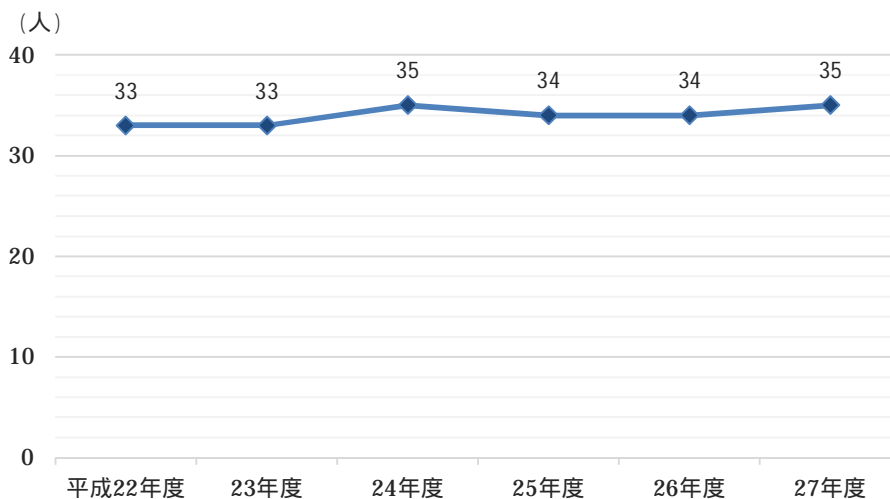
- 景観計画にもとづき宅地の接道部分を緑化することとされている地域において、緑化が実施された延長距離は近年着実に増加している。
- 景観づくりの担い手である市民の啓発に向けて実施されているまちなみウォッチングの参加者は例年定員と同等かそれ以上の応募者がある。

図表Ⅳ-51 接道緑化の延長距離



資料) 相模原市総合計画進行管理シートより作成

図表Ⅳ-52 まちなみウォッチング参加者



注) 平成 25～27 年度は定員 36 名で定員超過により抽選実施 (当日欠席あり)

資料) 相模原市「まちなみウォッチング NEWS (各年)」より作成

## (3) 現状のまとめ

取り組みの方向1 地域特性を生かした景観の形成

取り組みの方向2 身近な景観の形成

- 市では、景観計画（平成22年3月策定、平成29年3月変更）に基づき良好な景観づくりに取り組んでおり、市民も市内の景観は良好と考えている人の割合が高く、特に自然的景観に対する評価が高い。

取り組みの方向3 心を豊かにする景観の形成

取り組みの方向4 市民とともに進める景観の形成

- 民間主体の取り組みのうち代表的なものである接道緑化の延長も増加傾向にあり、まちなみウォッチング参加者も定員を超える応募があることも多いなど、市民の景観に関する意識も高いと考えられる。

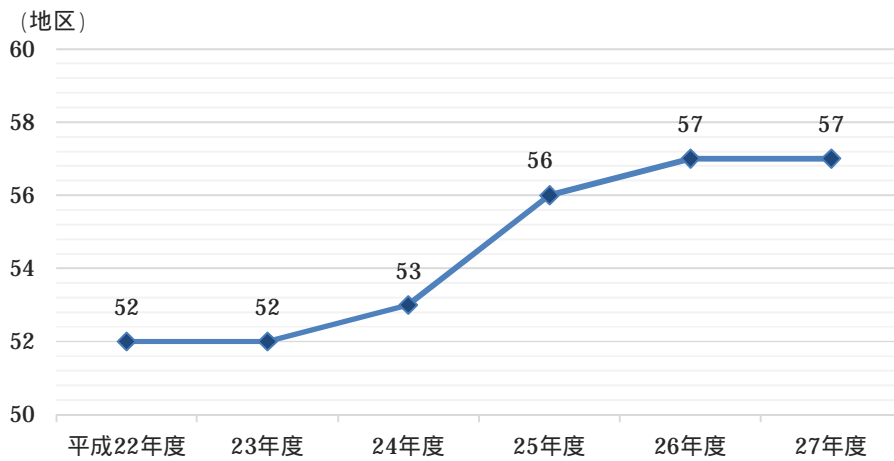


施策45 安全で快適な住環境の形成

(1) 成果指標

住環境のルールを定めている地区の数(地区)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
52	52	53	56	57	57	62

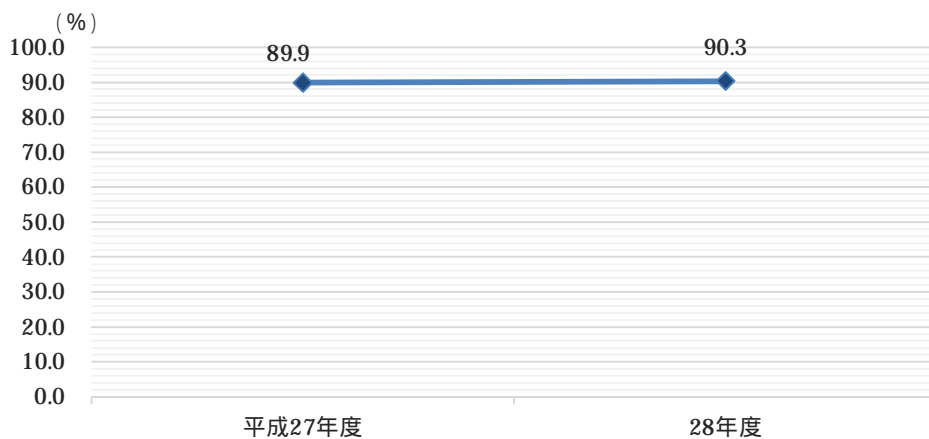
図表IV-53 住環境のルールを定めている地区の数



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

住宅の耐震化率						
平成23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	最終目標 (31年度)
-	-	-	-	89.9	90.3	94.0

図表IV-54 住宅の耐震化率



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

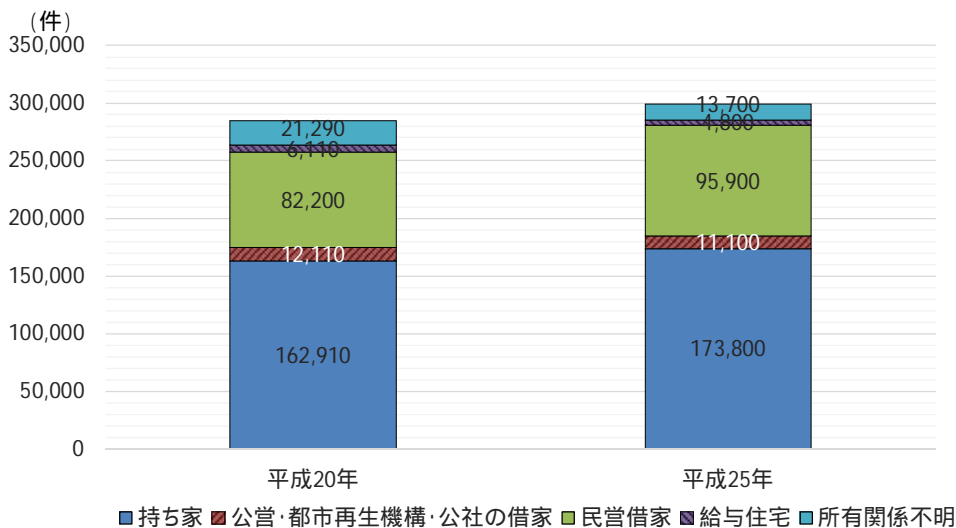
施策45 安全で快適な住環境の形成

(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 良好な住環境の形成

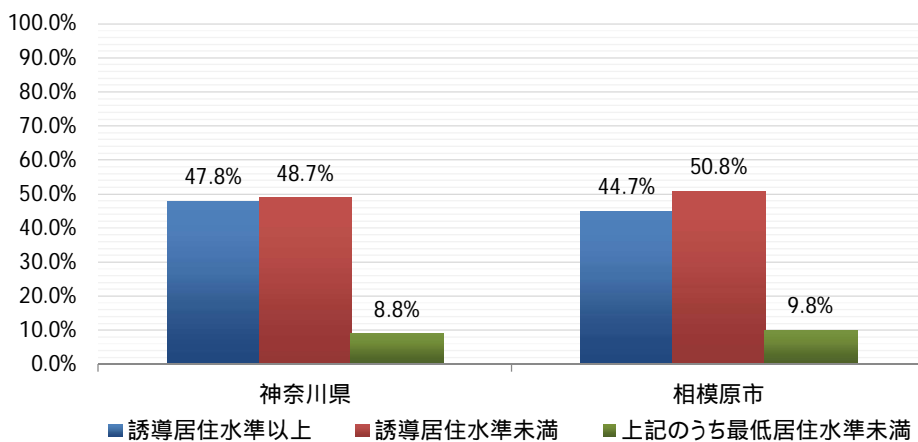
- 市内の住宅数は近年増加している。所有関係別内訳では持ち家、民間借家が増加しており、特に民間借家の増加率が高くなっている。
- 住宅の居住水準別比率を神奈川県平均と比較すると、最低居住水準未達の世帯、誘導居住水準未達の世帯とも神奈川県平均を上回っており、住宅の広さの面では課題があると言える。
- 住環境のルールを定めている地区の数はこれまで増加傾向にあったが近年その伸びは鈍化しており、直近1年間は横ばいとなっている。

図表IV-55 所有関係別住宅数の推移



資料) 総務省 平成20年・25年「住宅・土地統計」より作成

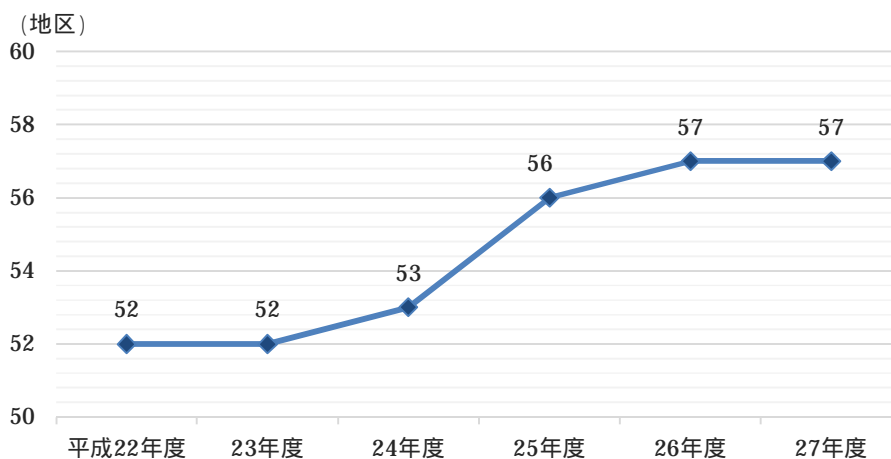
図表IV-56 居住水準別住宅比率 (平成25年)



注) 居住水準不明の世帯があるため比率の合計は100%にならない

資料) 総務省 平成25年「住宅・土地統計」より作成

図表IV-57 住環境のルールを定めている地区の数(再掲)



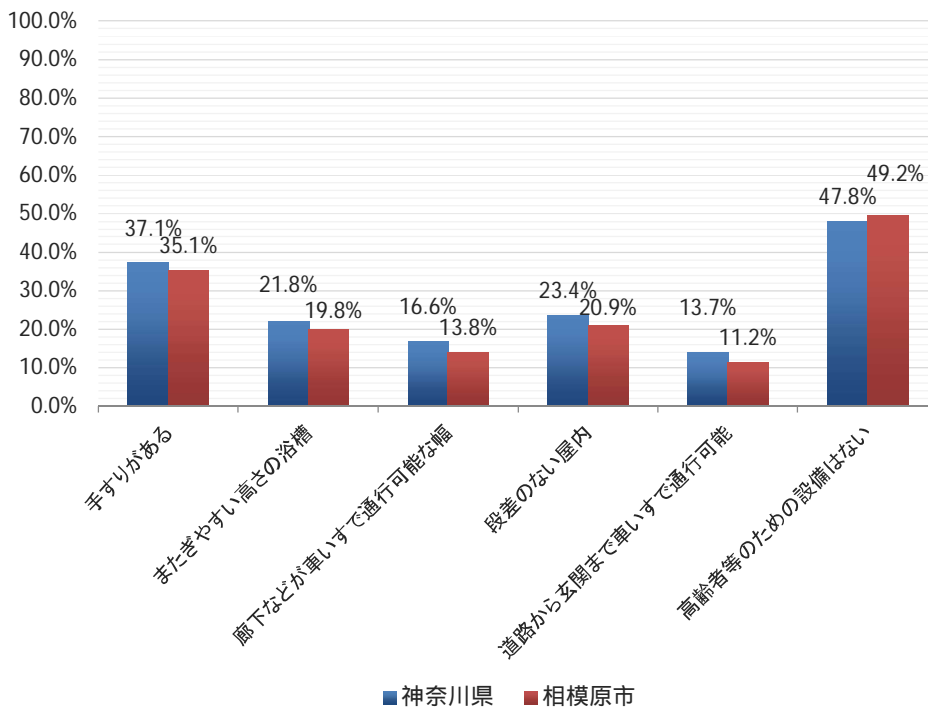
資料) 相模原市総合計画進行管理シートより作成

【取り組みの方向2】 安心して暮らせる住環境の形成

【取り組みの方向3】 地域特性を活かした住環境の形成

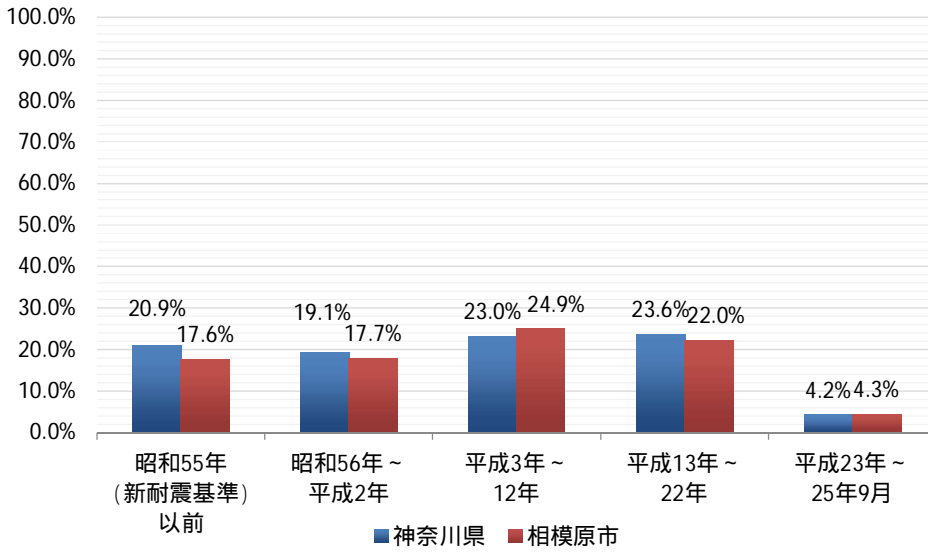
- 高齢者設備のある住宅の割合は全般に神奈川県 averages をやや下回っている。
- 築年別住宅割合では新耐震基準が適用されていない 1980 年以前のもも含め、築 28 年以上の住宅の割合は神奈川県を下回っている。一方、築 17～27 年の住宅の割合は神奈川県を上回っている。
- 木造住宅の耐震診断補助の申請件数は平成 24 年をピークに大きく減少し、過去 1 年間は増加に転じたものの、その件数は 50 件弱と、耐震性を有しないと判断される住宅戸数からみると耐震診断件数の充実が求められる。
- マンション維持管理の質の向上に向けて市が開催しているセミナーの参加者は過去 1 年間で減少しており、その絶対数も十分とは言い難い規模に留まっている。
- 市内の空き家数は過去 5 年間で約 1 割増加しており、賃貸用住宅とその他の住宅（二次的、賃貸、分譲のいずれでもなく人が居住していない住宅）の増加数が多くなっている。こうした状況に対し、市は対策計画を策定し取り組んでいるが、空き家等に係る通報及び相談への対応件数は近年増加傾向にある。

図表Ⅳ-58 高齢者設備がある住宅の割合（平成25年度）



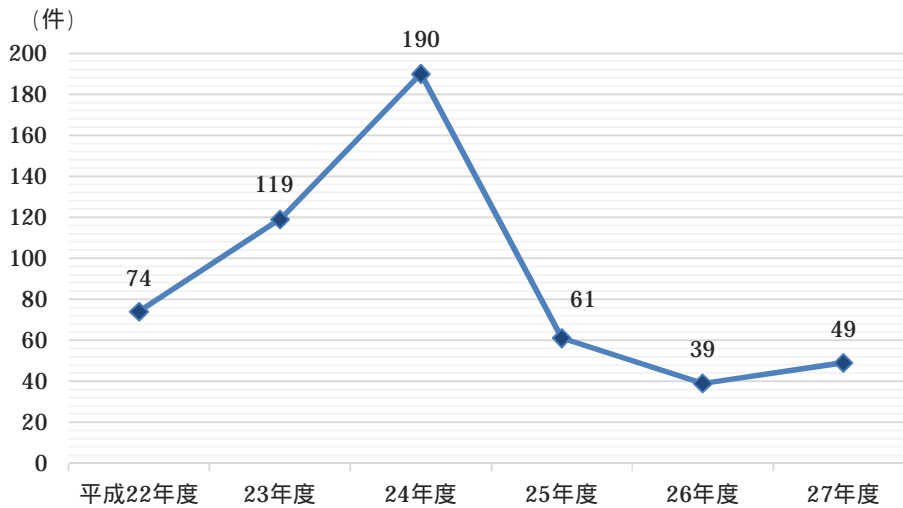
資料) 総務省 平成 25 年「住宅・土地統計」より作成

図表Ⅳ-59 築年別住宅割合（平成25年度）



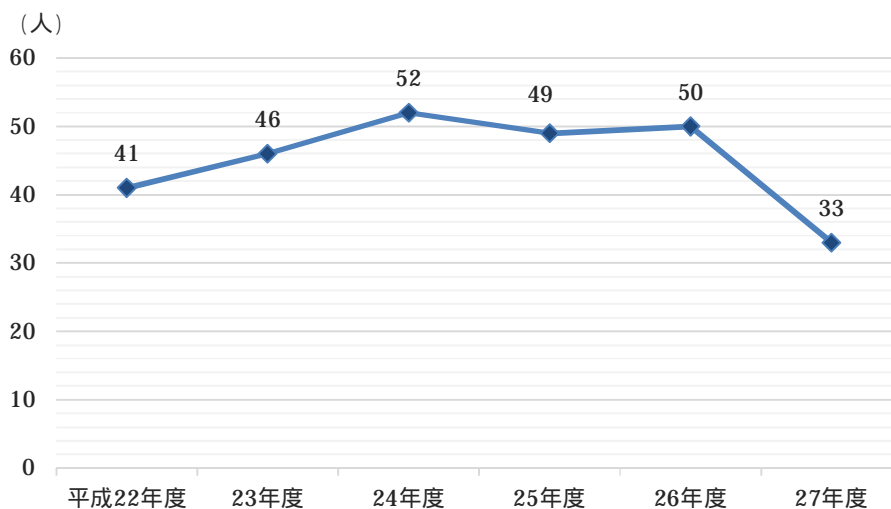
資料) 総務省 平成 25 年「住宅・土地統計」より作成

図表Ⅳ-60 木造住宅の耐震診断補助申請件数



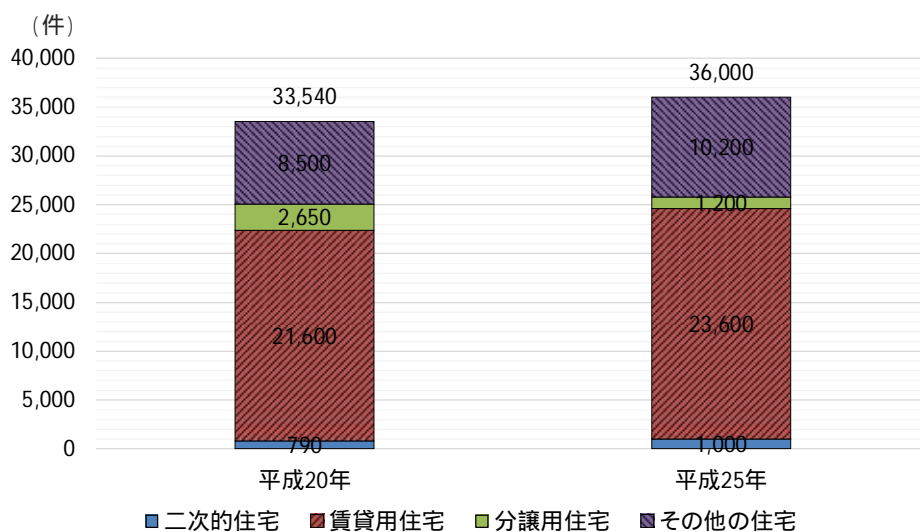
資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

図表IV-61 マンション管理セミナー参加者数



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

図表IV-62 空き家の内訳別件数の推移

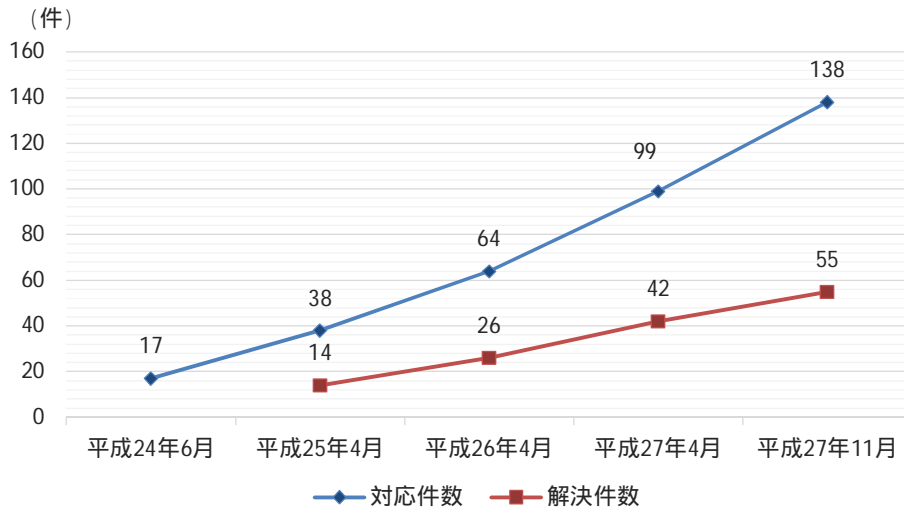


注) 二次的住宅：別荘等、非日常的に利用する住宅

その他の住宅：二次的、賃貸用、売却用以外の人が住んでいない住宅

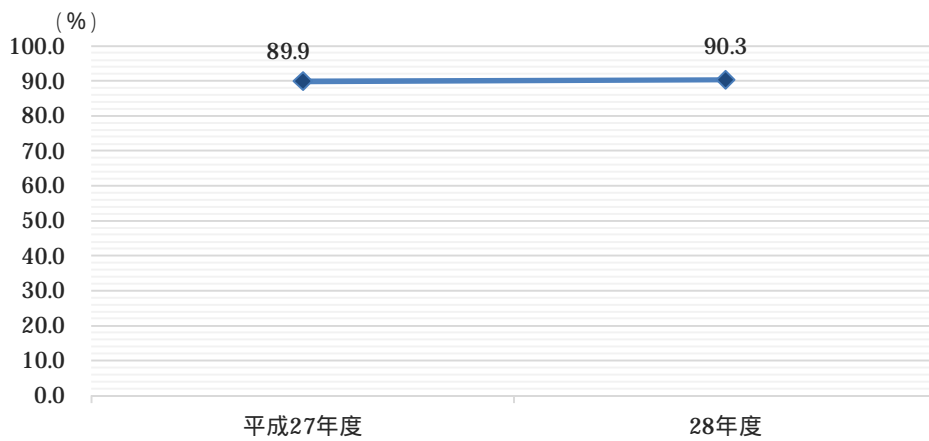
資料) 総務省 平成20年・25年「住宅・土地統計」より作成

図表IV-63 空き家等に係る通報及び相談への対応件数・解決件数の推移



出典) 相模原市「相模原市空き家等対策計画(平成28年3月)」

図表IV-64 住宅の耐震化率(再掲)



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

## (3) 現状のまとめ

## 取り組みの方向1 良好な住環境の形成

- 市内の住宅数は民間借家を中心に増加傾向にあるが、住宅の広さの面では最低居住水準未達の世帯、誘導許純水準未達の世帯とも神奈川県平均を上回っている。
- 住環境のルールを定めている地区数の伸びは鈍化している。

## 取り組みの方向2 安心して暮らせる住環境の形成

## 取り組みの方向3 地域特性を活かした住環境の形成

- 高齢者設備のある住宅は県平均を下回っている。
- 県平均と比較して新耐震基準以前のもも含め築28年以上の住宅の割合は低い、築17～27年の住宅の割合は高い。
- 安心して住み続けられる住環境の確保に向けて取り組まれている耐震診断補助、マンション維持管理に係るセミナーともに、取組の充実が必要と考えられる。
- 市内の空き家は過去五年間で1割増加しており、空き家等に係る通報及び相談への対応件数も増加傾向にある。

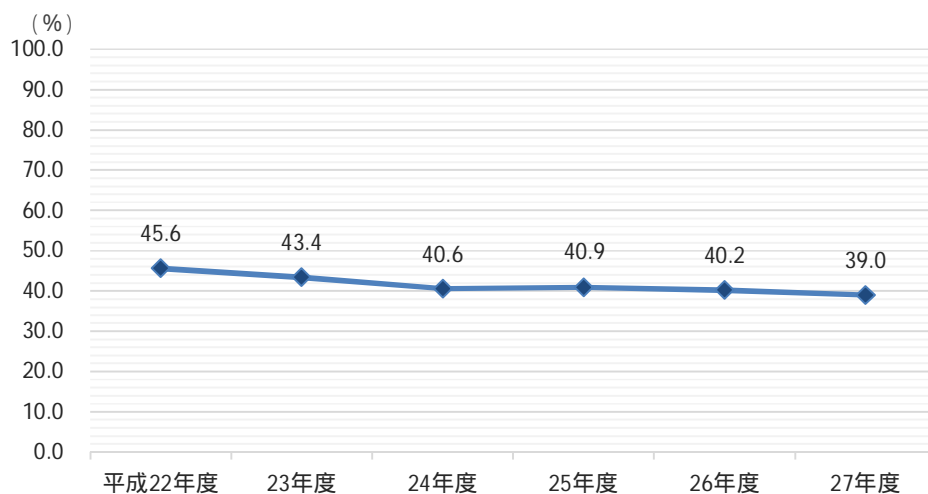


## 施策46 基地の早期返還の実現

### (1) 成果指標

基地の存在が日常生活において支障があると感じる市民の割合(%)						
平成22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	最終目標 (31年度)
45.6	43.4	40.6	40.9	40.2	39.0	30.0

図表Ⅳ-65 基地の存在が日常生活において支障があると感じる市民の割合



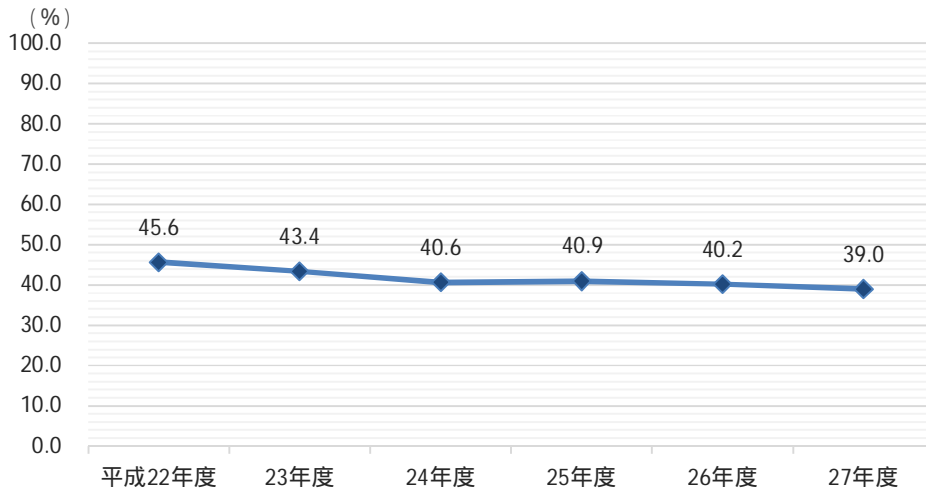
資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

(2) 関連データの動向

【取り組みの方向1】 基地の早期返還と跡地利用の実現

- 相模総合補給廠の一部返還に続き、共同使用が開始され、整備が今後進んでいくことが予想されることなどから、基地について支障だと感じる市民の割合は減少傾向にある。

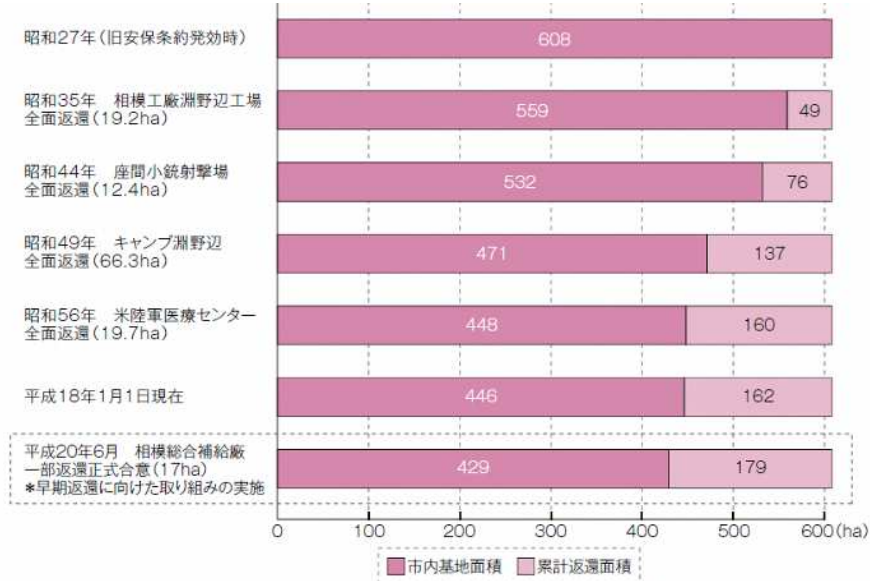
図表IV-66 基地の存在が日常生活において支障があると感じる市民の割合（再掲）



資料) 相模原市「総合計画進行管理シート」より作成

- 相模総合補給廠の一部返還（約 17ha）については平成 26 年 9 月に実現し、共同使用（約 35ha）については平成 27 年 12 月に開始された。

図表IV-67 基地面積の推移と主な大規模返還



\*各年の「市内基地面積」は、現在の基地面積をもとに返還面積から算出

資料) 相模原市「新・相模原市総合計画」

### (3) 現状のまとめ

#### 取り組みの方向1 基地の早期返還と跡地利用の実現

- これまでの要請活動の結果として、26年度の相模総合補給廠の一部返還に続き、約35haの共同使用が開始され、このことが基地について支障だと感じる市民の割合の減少につながっていると考えられる。

