

# 相模原市広域交流拠点整備計画 概要版



平成28年8月

相模原市



# 目次

## 1. 広域交流拠点整備計画の策定について

- (1) 策定の目的 (2) 検討体制 (3) 計画の位置付け ..... 1
- (4) 広域交流拠点の関連計画..... 2

## 2. 橋本駅周辺地区整備計画

- (1) 対象地域..... 4
- (2) 土地利用計画..... 5
- (3) 交通ネットワーク計画..... 7
- (4) 駅前空間計画..... 9
- (5) 景観形成方針..... 12
- (6) 市街地整備計画..... 13

## 3. 相模原駅周辺地区整備計画

- (1) 対象地域..... 15
- (2) 土地利用計画..... 16
- (3) 交通ネットワーク計画..... 19
- (4) 駅前空間計画..... 22
- (5) 景観形成方針..... 26
- (6) 市街地整備計画..... 27

## 4. 広域交流拠点整備計画の推進に向けて

- (1) 首都圏南西部の特性を生かした広域交流拠点の形成..... 30
- (2) 両駅が一体となる「複眼構造」の形成..... 31
- (3) リニア駅の設置を見据えた交通結節機能の強化..... 34
- (4) 民間活力の活用を検討、規制緩和策等の要望..... 36
- (5) 災害による被害を軽減する防災・減災の視点..... 36
- (6) 低炭素まちづくり..... 36
- (7) エリアマネジメント・市民協働の推進..... 36
- (8) 圏域全体の発展に向けた都県及び周辺自治体との施策連携 .. 36
- (9) 広域交流拠点の整備スケジュール..... 37

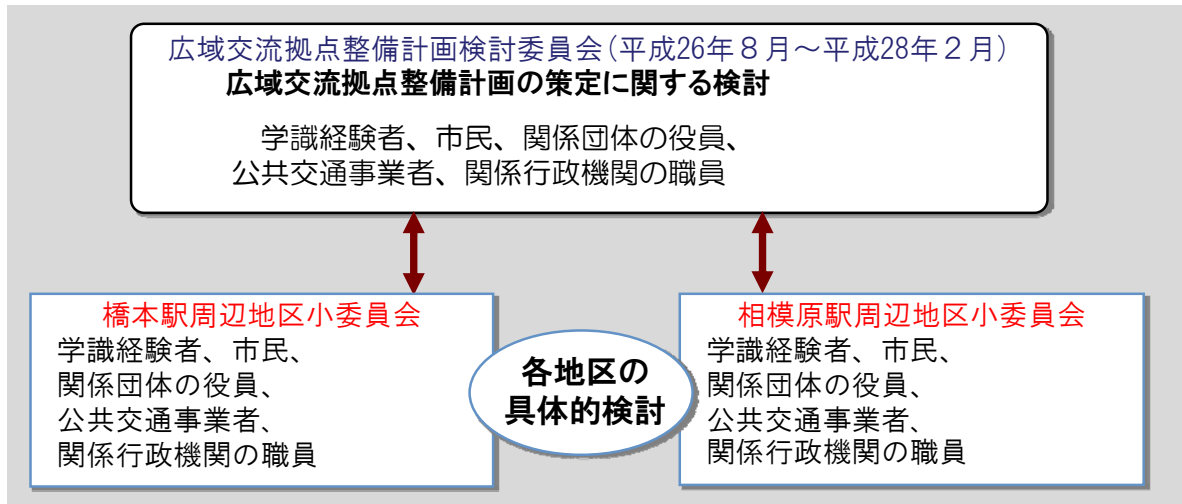


# 1. 広域交流拠点整備計画の策定について

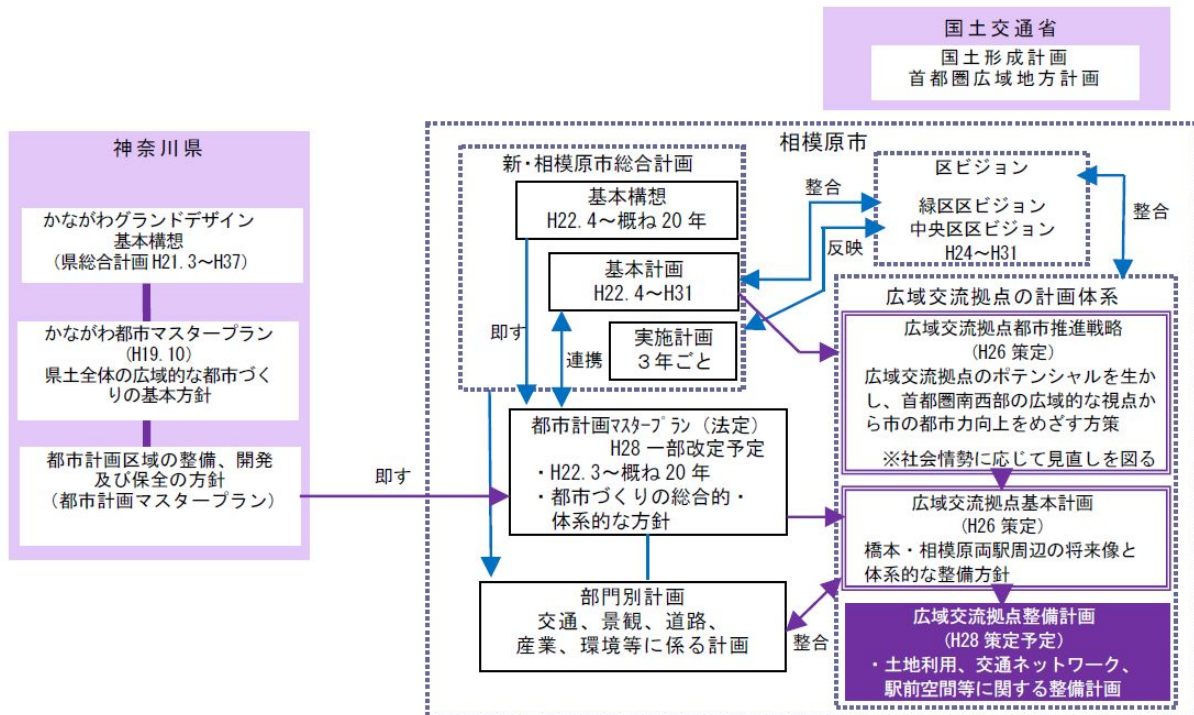
## (1) 策定の目的

平成26年6月に策定した広域交流拠点都市推進戦略及び広域交流拠点基本計画を踏まえ、橋本・相模原両駅周辺地区における整備の基本的な考え方を定めました。

## (2) 検討体制



## (3) 計画の位置付け



#### (4) 広域交流拠点の関連計画

##### 1) 国土形成計画（全国計画）（平成 27 年 8 月閣議決定/国土交通省）

- ・ 国土づくりの目標
    - ①安全で、豊かさを実感することのできる国
    - ②経済成長を続ける活力ある国
    - ③国際社会の中で存在感を発揮する国
  - ・ 国土の基本構想：『対流促進型国土』
  - ・ 国土構造、地域構造：重層的かつ強靱な『コンパクト＋ネットワーク』
  - ・ 具体的方策の方向性
    - ①ローカルに輝き、グローバルに羽ばたく国土
- 広域交流拠点に関連するもの
- 『リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成』
  - ②安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤
  - ③国土づくりを支える参画と連携

##### 2) 首都圏広域地方計画（平成 28 年 3 月国土交通大臣決定/国土交通省）

- ・ 首都圏の将来像：上質・高効率・繊細さを備え、そこに息づく人々が親切的な、世界からのあこがれに足る「洗練された首都圏」の構築を目指す
- ・ 首都圏版「運命の 10 年」コアプログラム：「世界最大の経済集積圏としてのスーパー・メガリージョンの形成と国際競争力の強化」 など
- ・ 広域交流拠点に関連するもの
  - 『首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト』
    - ・ 内陸型国際ゲートウェイの整備推進
    - ・ 首都圏の成長を牽引する産業・研究機能の集積強化
    - ・ 災害時の拠点機能の強化
    - ・ 関連インフラの整備等

##### 3) 東京圏における今後の都市鉄道のあり方について

（平成 28 年 4 月答申/交通政策審議会（国土交通省））

- ・ 概ね 15 年後（2030 年（平成 42 年）頃）を目標年次として、東京圏の都市鉄道の目指すべき姿とともに、これを実現する上で意義のある鉄道ネットワークのプロジェクト及び駅のプロジェクトを提示
- ・ 地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして小田急多摩線の延伸（唐木田～相模原～上溝）を位置付け
- ・ 広域的な交通ネットワークの拠点となる駅におけるプロジェクトとして橋本駅を位置付け など

4) 相模原市都市計画マスタープラン 広域交流拠点編

(平成 28 年 8 月一部改定/相模原市)

・「首都圏南西部における広域交流拠点」の形成

環境共生の視点を踏まえつつ、高次都市機能の集積を促進するとともに、それぞれの特性を生かした機能分担のもとで、さらなる商業・業務機能の集積を図り、国内国外を問わず三大都市圏におけるアクセス性の高い立地特性を生かし、首都圏南西部における中心的な地区として周辺都市からの求心性を高める都市づくりを進める。

5) 都市再生緊急整備地域(平成 27 年 7 月拡大指定/内閣府) (約 89ha)

・橋本・相模原両駅周辺が相互に魅力を高め合い、高次都市機能が集積する一体拠点として、首都圏南西部の持続的な成長の源泉となる広域交流拠点を形成するため、拡大指定

・公共施設等の整備を伴い、一定の面積を有する優良な建築物を建てようとする場合に、都市計画の特例・金融支援・税制優遇等を受けることが可能

6) さがみロボット産業特区(平成 25 年 6 月総合特別区域計画認定/内閣府)

・名称：「さがみロボット産業特区 ～ロボットで支える県民のいのち～」

・効果：生活支援ロボットの実用化を通じた地域の安全・安心の実現

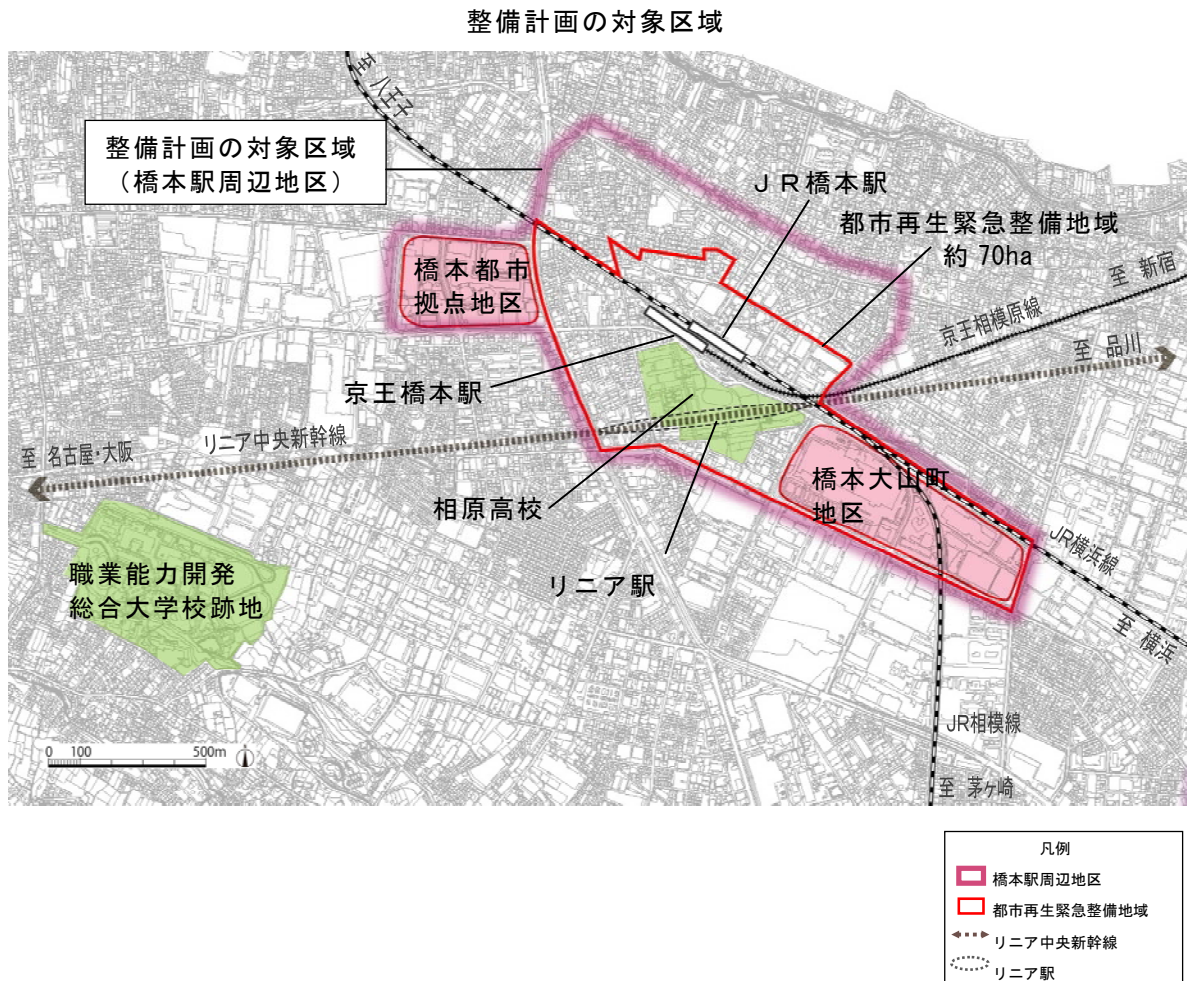
・事業：規制の特例措置や税制・財政・金融上の支援措置等を活用しながら、研究開発・実証実験等の促進や、実証環境の充実に向けた関連産業の集積促進に係る取組

## 2. 橋本駅周辺地区整備計画

### (1) 対象地域

整備計画の対象区域は、橋本駅を中心とする橋本駅周辺地区(約 120ha)です。

特に駅南口は、重点的に検討が必要な地区として、平成 39 年のリニア中央新幹線の開業を見据えたまちづくりを目指します。



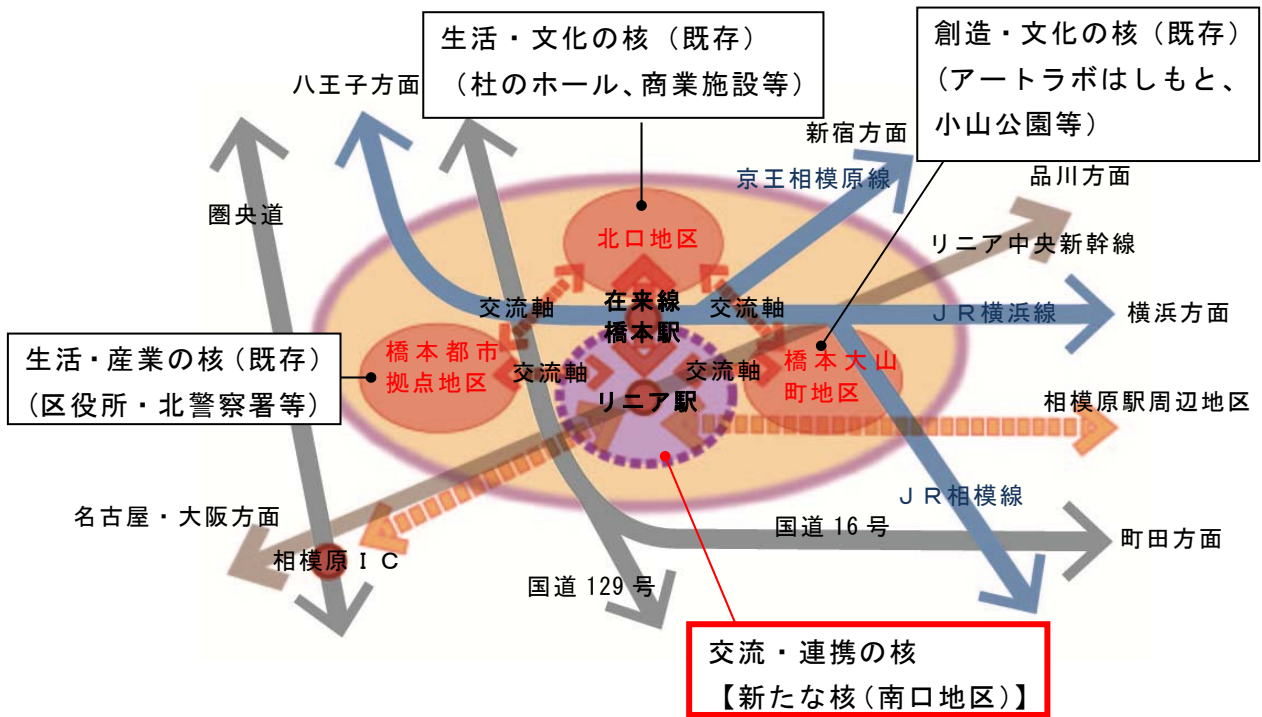


## (2) 土地利用計画

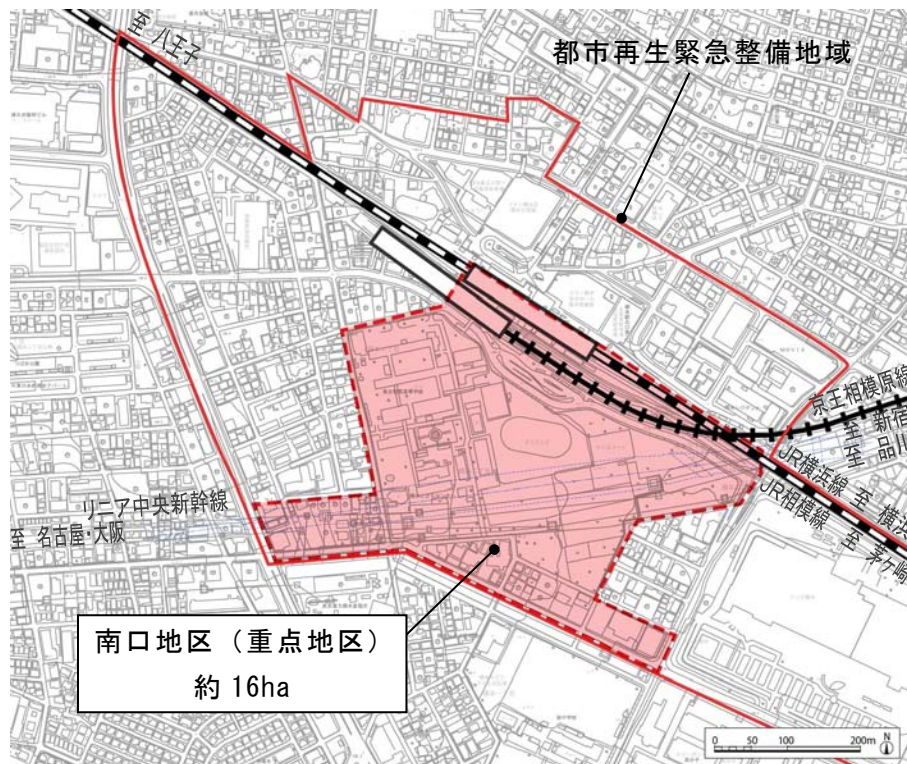
### ①新たな都市構造と重点地区

それぞれの地区が有する機能や魅力を相互に高め合うことで、駅周辺地区全体の発展につながる都市構造を形成し、「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」の形成を図ります。また、南口地区を重点地区とします。

橋本駅周辺地区における新たな都市構造



橋本駅周辺地区内の重点地区



## ②南口地区における機能配置の考え方と土地利用計画

### 広域交流ゾーン

駅前広場をはじめとして、公共交通の乗換えのための空間利用が想定されることから、駅北口など、様々な方面からのアクセスに配慮した配置とします。例：駅前広場、イベントスペース、情報発信拠点など

### 複合都市機能ゾーン

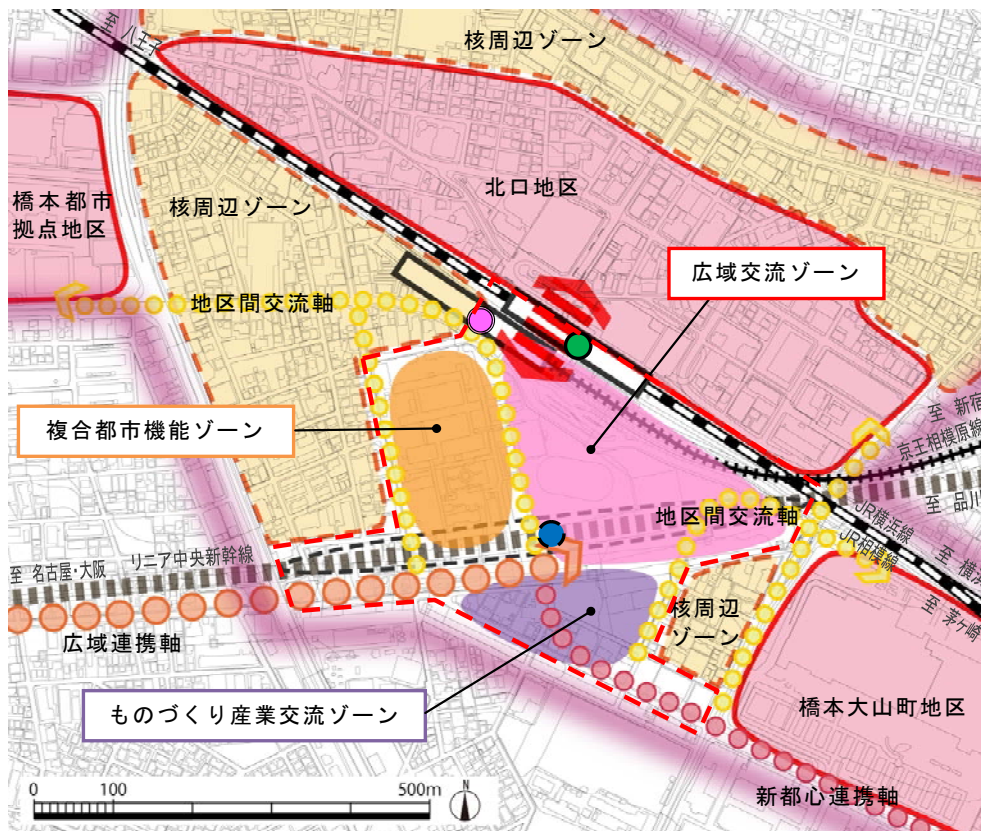
主に生活者や通勤者などの利用が想定されることから、在来線、リニア中央新幹線のいずれからもアクセス可能な配置とします。例：オフィス、商業、飲食、福祉、医療、まちづくり活動拠点、都市型居住など

### ものづくり産業交流ゾーン

リニア中央新幹線による広域的な来街者による利用が想定されることから、リニア中央新幹線駅に近接し、周辺の産業用地からも利用しやすいエリアへの配置とします。

例：展示場、会議室、インキュベーション(起業支援)、シティホテルなど

橋本駅周辺の土地利用計画



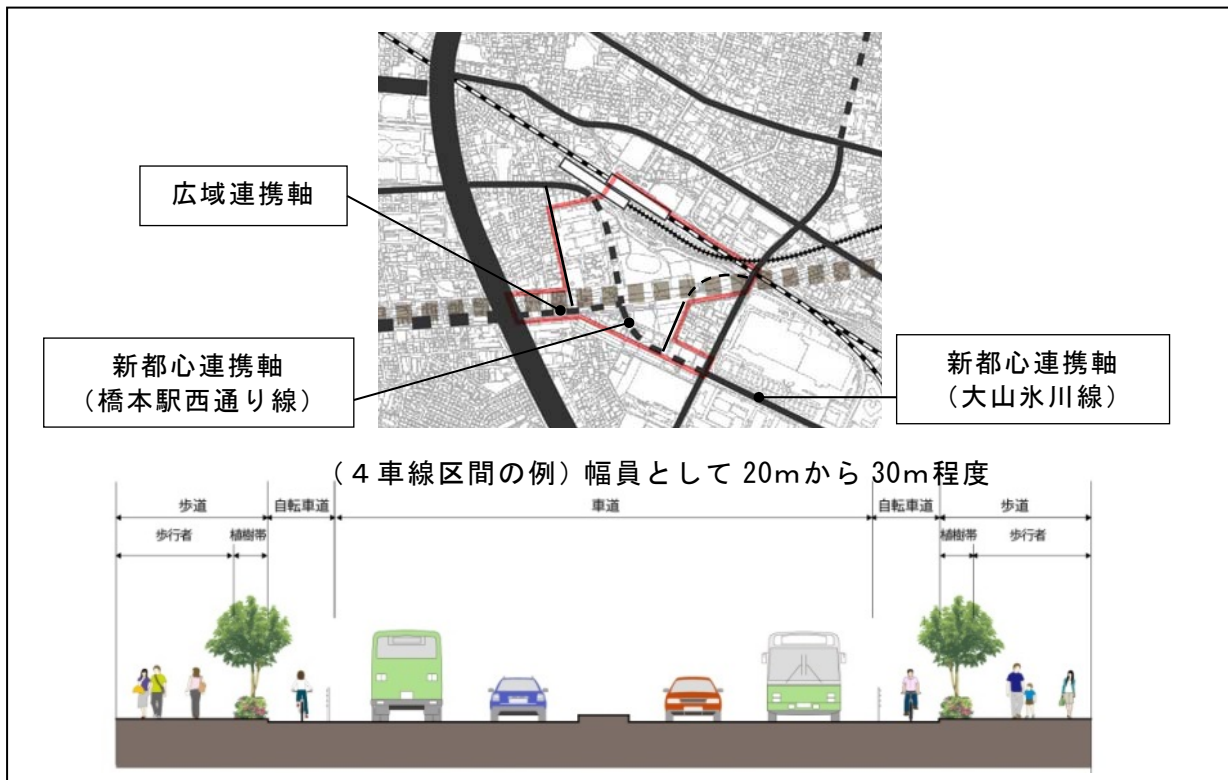
凡例					
● (Green)	JR 橋本駅改札	◀●●●▶ (Red)	新都心連携軸	◻ (Red)	既存の核
● (Purple)	京王橋本駅改札	◀●●●▶ (Orange)	広域連携軸	◻ (Red dashed)	新たな核(南口地区)
● (Blue)	リニア駅改札	◀●●●▶ (Yellow)	地区間交流軸	◻ (Yellow)	核周辺ゾーン

### (3) 交通ネットワーク計画

南口地区にアクセスする道路として、相模原 I C 方面からの「広域連携軸」、相模原駅周辺との連携を図る「新都心連携軸」、橋本駅周辺に集積している都市機能を結びつける「地区間交流軸」を整備します。

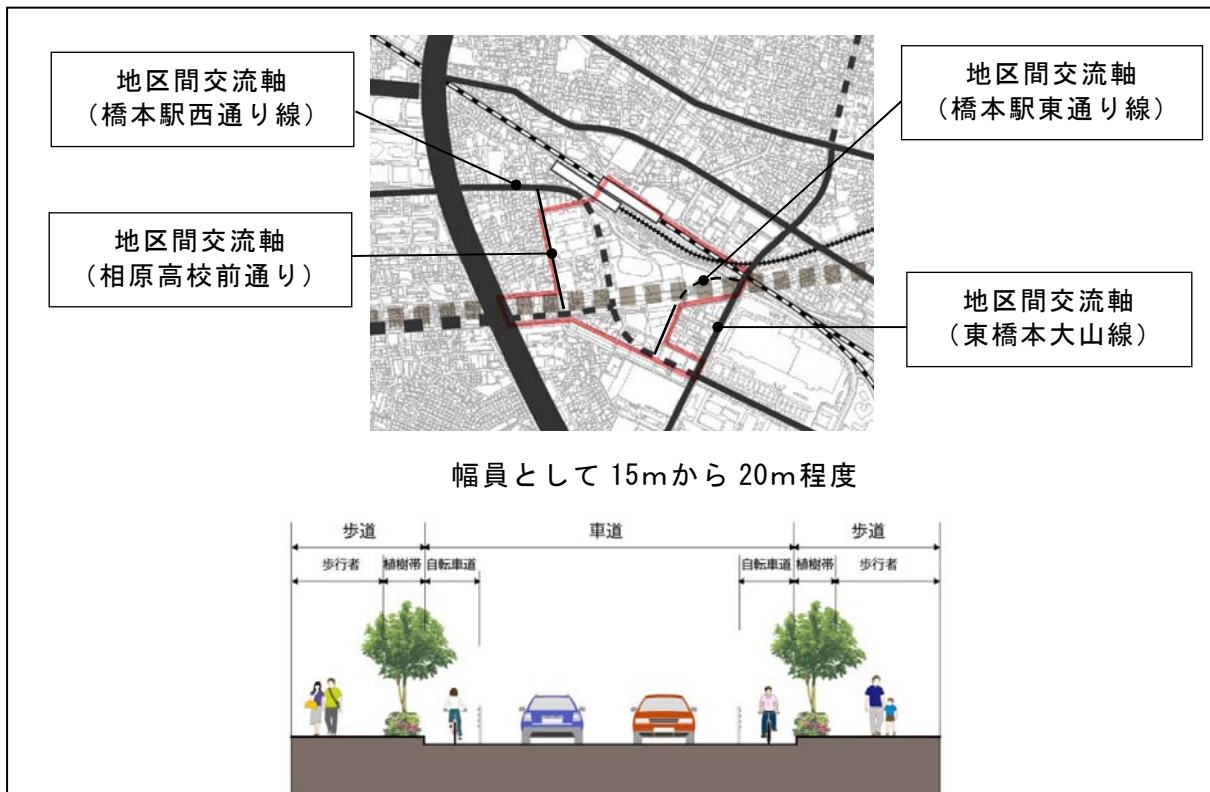


「広域連携軸」、「新都心連携軸」のイメージ



- ・ 広域的なアクセス性を高める動線。橋本・相模原の一体性を強化する動線
- ・ 鉄道、バスなどの公共交通の利用を促進するため、公共交通の専用・優先機能を確保

「地区間交流軸」のイメージ



- ・ 地域における活動や回遊性を高める道路網を整備。まちづくりにおける補助的な動線

#### (4) 駅前空間計画

橋本駅南口における駅前空間の整備に当たっては、以下の5つの機能を配置することにより、広域交流拠点にふさわしい駅前空間の創出を図ります。

##### ①駅前空間に確保する機能と機能配置方針

###### ① 交通結節機能

- ・ 首都圏南西部の玄関口として、国内外の都市と相模原駅周辺地区を含めた近隣都市をつなぐ路線バス、高速バス等が集まる駅前広場の形成
- ・ 鉄道駅及び駅前広場をつなぐ乗換動線の形成

###### ② 回遊機能

- ・ 駅や駅前広場と周辺の核をつなぎ、南口地区内のゾーン間を安全・快適につなぐ歩行者ネットワークの形成
- ・ 歩行者ネットワークの結節点における滞留空間の確保

###### ③ 交流機能

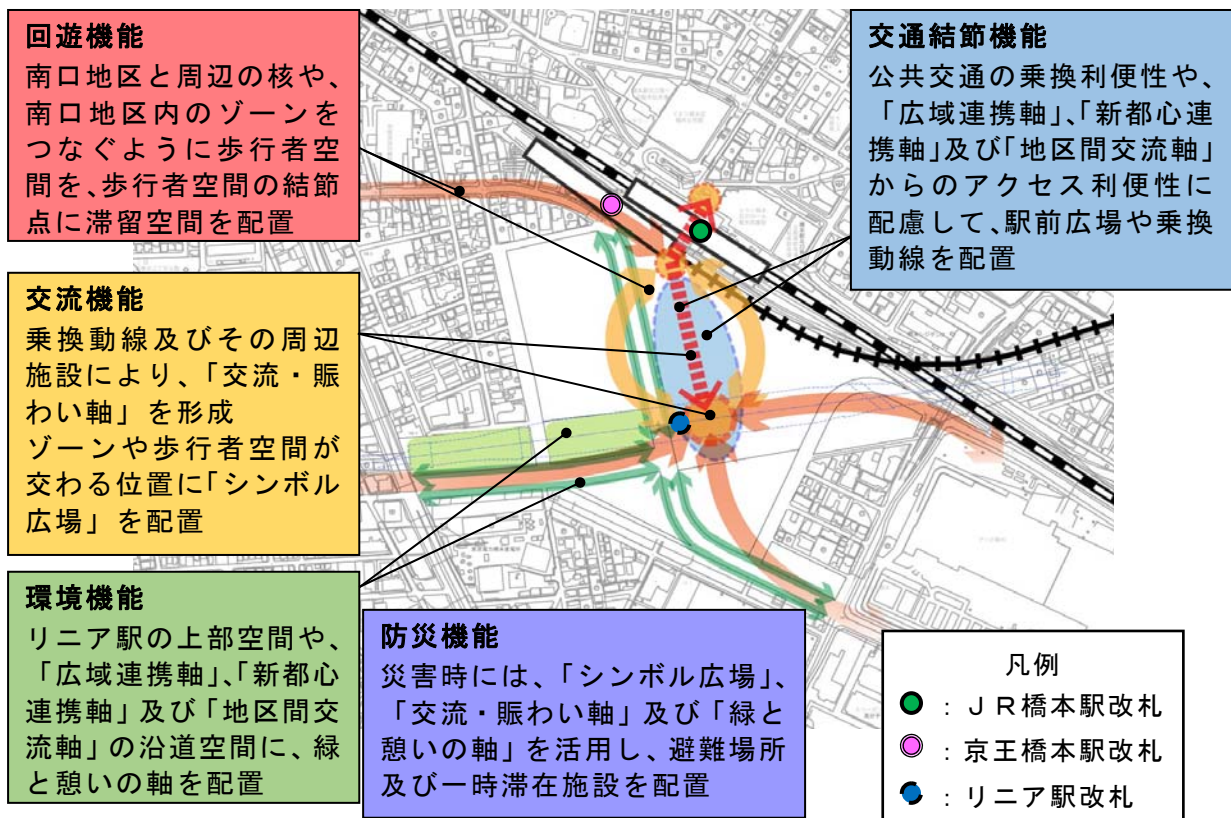
- ・ 乗換動線に沿って、交流や賑わいを形成し、情報発信のための施設や空間が連なる「交流・賑わい軸」の形成
- ・ 人と人・もの・情報・産業交流の場となり、首都圏南西部の顔にふさわしい象徴性を備えた「シンボル広場」の確保

###### ④ 環境機能

- ・ 相原高校の緑豊かな環境を未来へとつなぎ、丹沢のやまなみへの視線をつなぐ「緑と憩いの軸」の形成

###### ⑤ 防災機能

- ・ 災害時における市民や避難者、帰宅困難者の安全確保を図るための避難場所及び一時滞在施設の確保



## ②乗換動線の整備方針

リニア駅と在来線駅、駅前広場の乗換動線は、「交流・賑わい軸」に重ねて機能を確保します。ただし、現状の京王橋本駅改札は、「交流・賑わい軸」上に位置していないことから、京王線駅舎の移設等により、乗換利便性の向上やまちづくりとしての賑わいの創出を図ります。

(4 「(3) リニア駅の設置を見据えた交通結節機能の強化」参照)

また、高低差に配慮した乗換動線の確保に向け、在来線駅間、在来線駅とバス等との乗換えの特徴を考慮し、必要に応じてエレベーターやエスカレーターなどの昇降機を整備します。リニア駅の設置による利用者の増加、まちづくりによる来街者に加え、将来の需要の精査を進め、拡幅・新規整備においては、自由歩行のサービス水準を確保することを基本とします。

JR橋本駅側通路が「自由歩行」となるサービス水準の確保には、概ね15mから20mの幅員が必要となります。

乗換動線（自由通路）の幅員イメージ



品川駅自由通路（幅員 20m）



相模大野駅自由通路（幅員 18m）

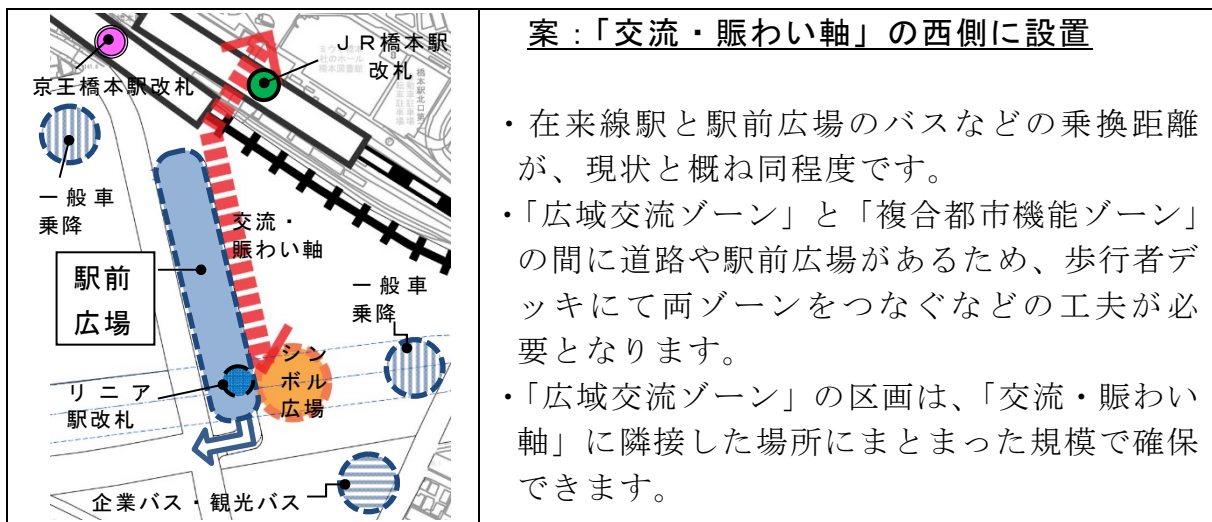
### ③ 駅前広場の整備方針

駅前広場の整備については、在来線の利用者や路線バスの新設等の需要に加え、市域外など広域からの利用者が見込まれることから、高速バス、企業バス、観光バスなどの新たな需要にも対応することが必要となります。そのため、これらの需要に対応した規模を確保するとともに、待合スペースや歩行者空間、植栽などの付帯施設を整備します。

具体の設置台数や規模については、今後の需要動向を考慮し、技術的な検証や関係者との協議を踏まえ、必要な機能を確保します。

また、駅前広場の配置は、在来線との乗換利便性を考慮し、以下の案を基本として技術的な検証や関係機関との協議を行います。

駅前広場の配置案とその特徴

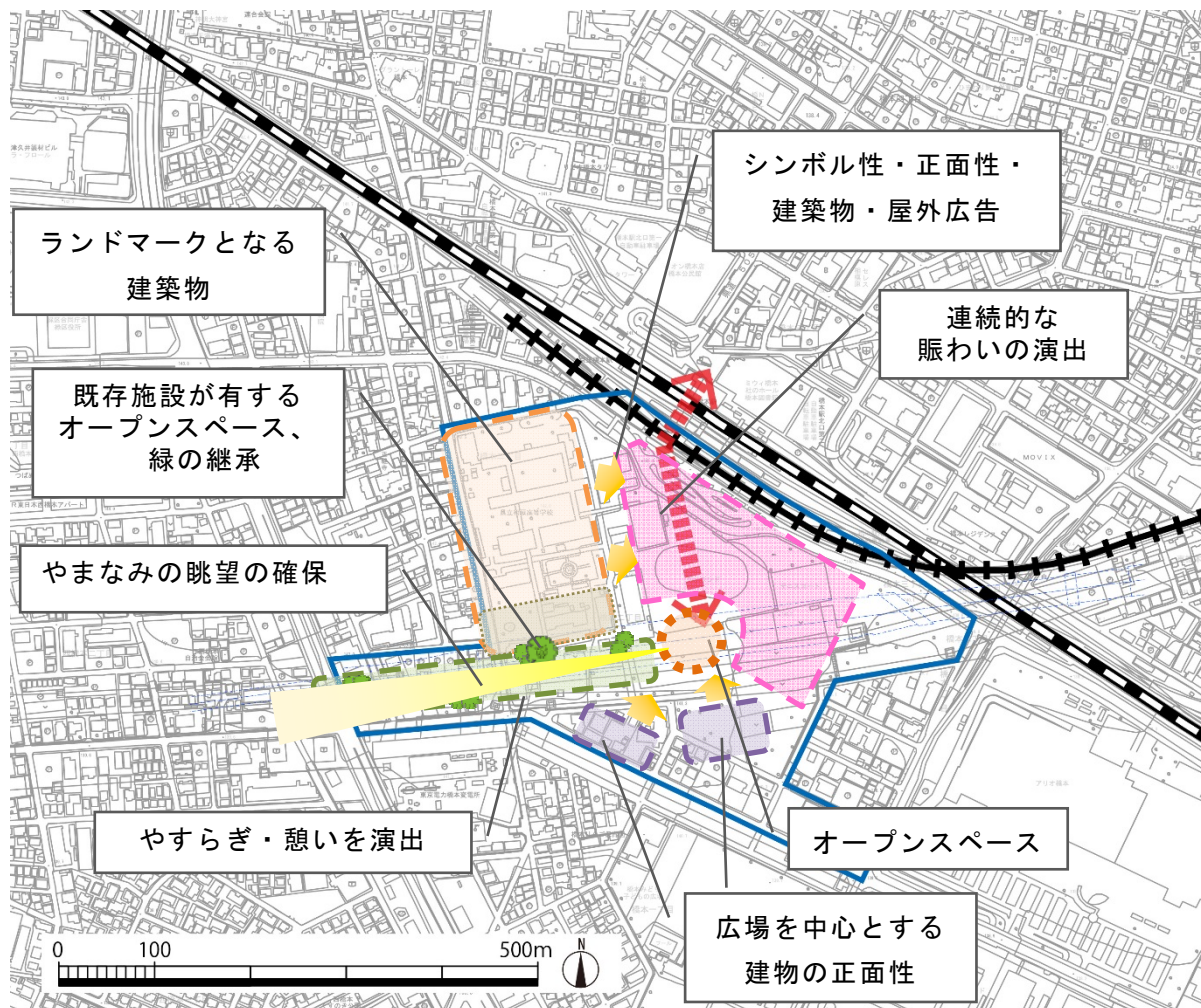


## (5) 景観形成方針

### [景観形成方針]

- 広域的な連携・交流のゲートにふさわしい空間の形成
  - ・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」や滞留空間における都市機能の連続性の演出
  - ・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
  - ・「さがみロボット産業特区」、リニア中央新幹線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」
  - ・相原高校の豊かな自然環境の継承
  - ・ゆとりを創出する空間の確保
- 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
- 背景のやまなみと調和する街並み
  - ・まちの個性を感じる「やまなみ」への眺望の確保

景観形成方針（平面イメージ図）





## (6) 市街地整備計画

### ①段階的な整備

#### ア 短期・中期（リニア中央新幹線開業を目途として）

リニア駅の設置予定(平成 39 年)を目途として、相原高校用地を中心とした「優先的に土地利用を図る地区」においてまちづくりを行います。

既存の都市基盤において、不足している機能の拡充に加え、リニア駅の利用において必要となる機能を整備します。

整備手法については、街路事業と土地区画整理事業を中心に検討を進めます。

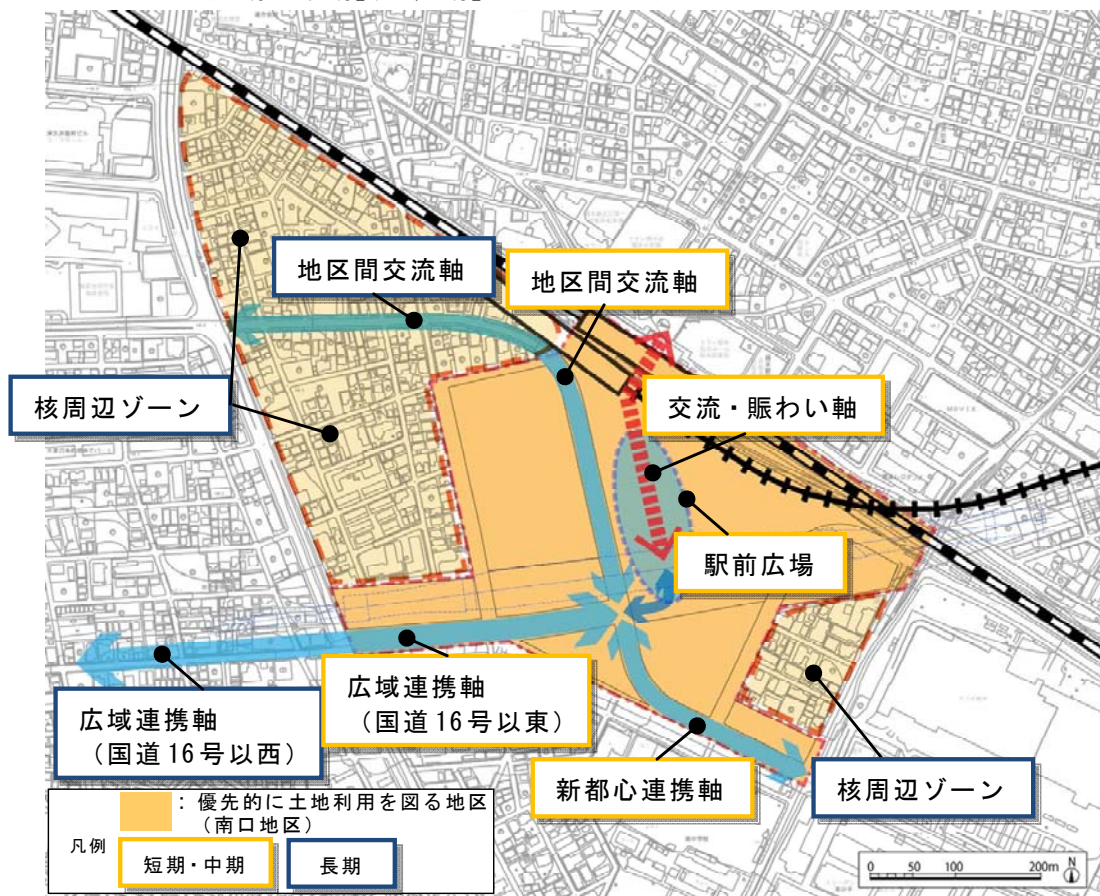
土地利用は、これらの整備をまちづくりのスタートとして、主に民間事業者を中心に都市機能の集積を図ります。

#### イ 長期（リニア中央新幹線開業以降）

核周辺ゾーンは、「優先的に土地利用を図る地区」におけるまちづくりの進捗状況や都市機能の集積の状況、社会情勢等に応じて、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ります。

拠点的市街地の拡大に際して、必要となる道路を既存道路の拡幅等によって整備します。

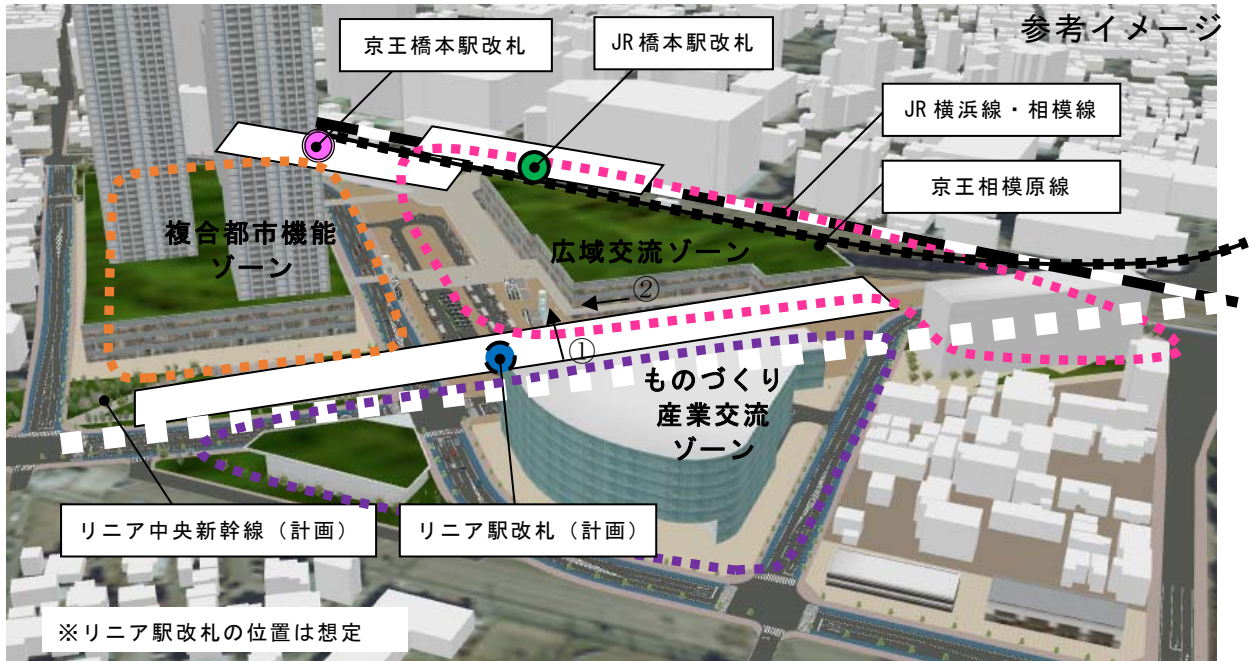
「短期・中期」、「長期」のまちづくり地区のイメージ



## ②都市の将来イメージ

整備計画図に基づいた都市の将来イメージを示します。施設配置や高さなどは、現段階で検討中のものであり、今後変更の可能性があります。また、平成39年のリニア開業時時点を示すものではなく、重点地区に定めた区域の将来のまちづくりのイメージを示したものです。

南口地区全体のイメージ



①「交流・賑わい軸」などのイメージ

②シンボル広場などのイメージ



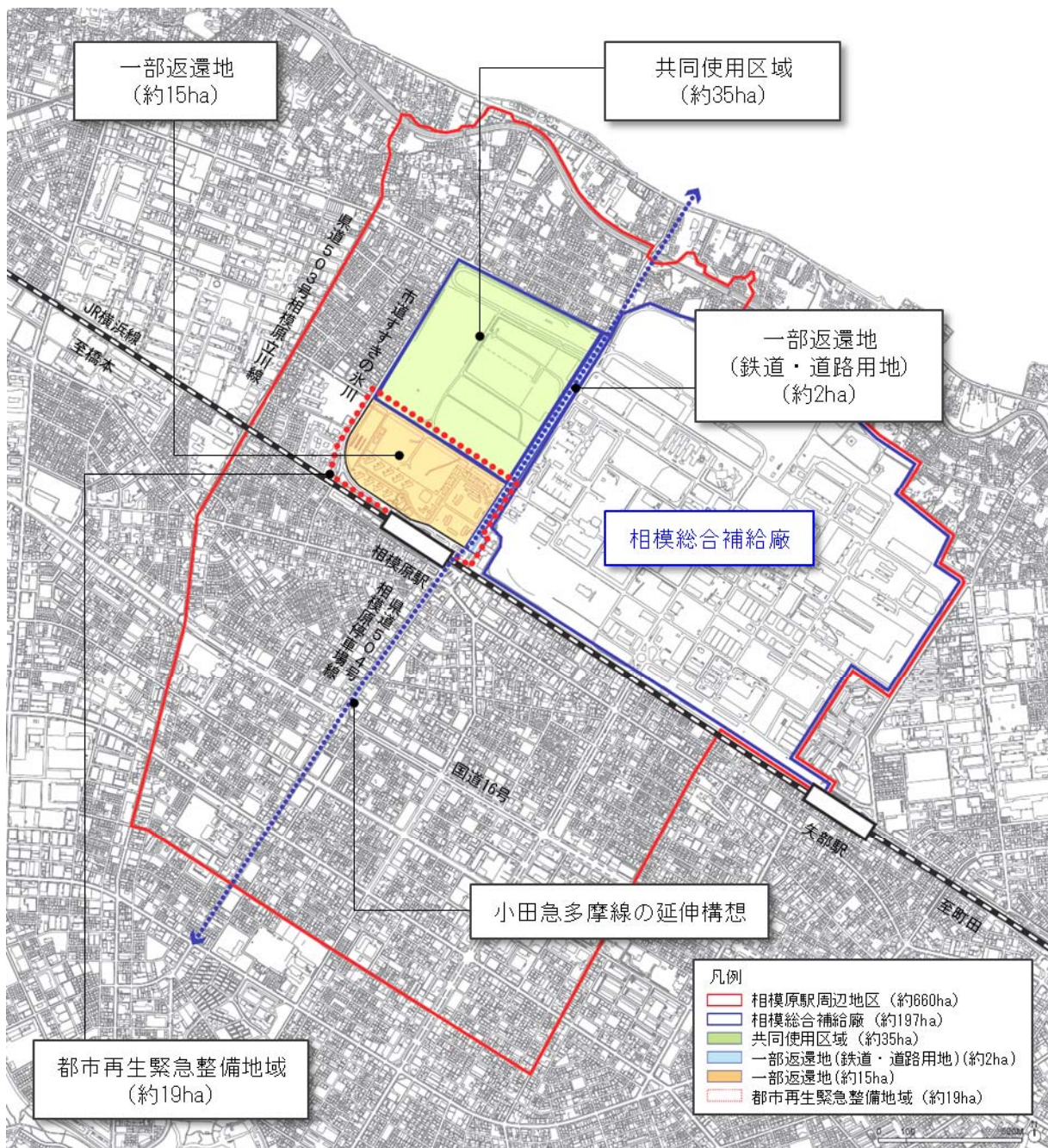
注：参考イメージの施設の配置や高さ等は検討中であり、今後変更の可能性があります。

### 3. 相模原駅周辺地区整備計画

#### (1) 対象地域

整備計画の対象区域は、JR相模原駅を中心とする相模原駅周辺地区（約660ha／下図赤枠内）です。特に相模総合補給廠の一部返還地（約17ha）については、新市街地の形成により相模原駅周辺地区全体の起爆剤としての役割が期待されることから、優先的に整備を行います。

整備計画の対象区域

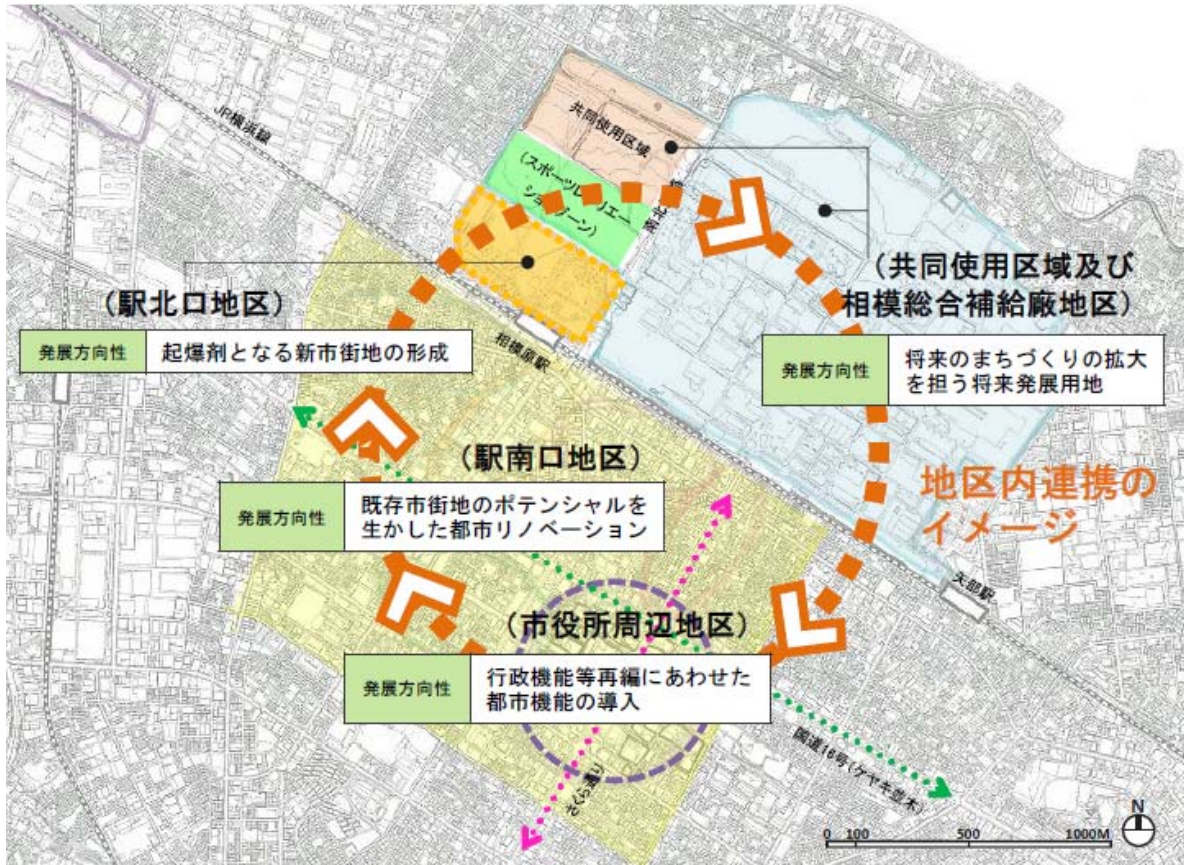


## (2) 土地利用計画

### ①新たな都市構造と重点地区

それぞれの地区が連携しながら地区全体が活性化する都市構造の形成を推進します。また、相模総合補給廠の一部返還地がある「駅北口地区」、南側の既存市街地がある「駅南口地区」、市役所周辺の「市役所周辺地区」の3つを重点的に整備の検討が必要な地区とします。

相模原駅周辺地区における新たな都市構造



相模原駅周辺地区内の重点地区



#### 【重点地区の整備の方向性】

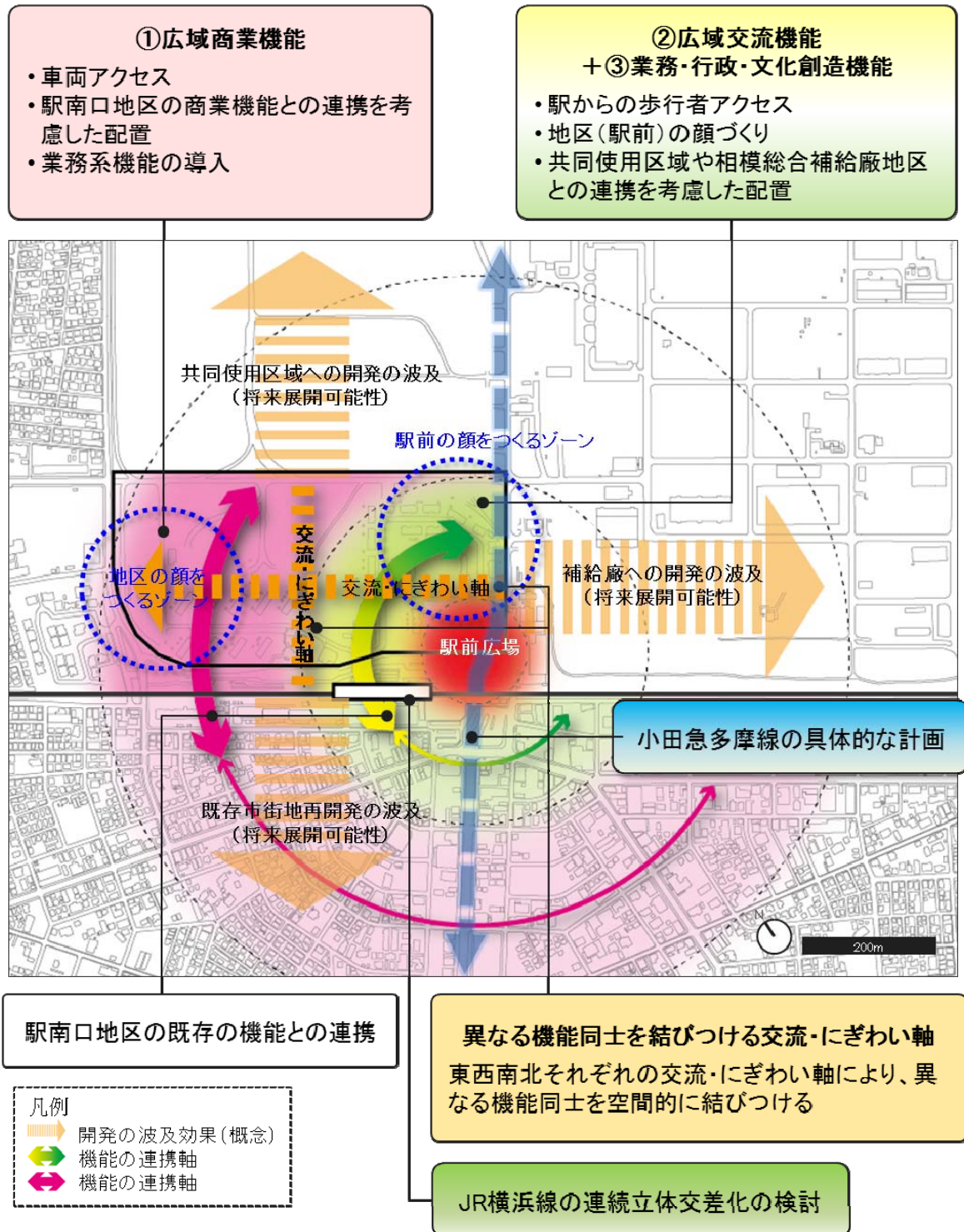
- 駅北口地区 : 起爆剤となる新市街地の形成
- 駅南口地区 : 既存市街地のポテンシャルを生かした都市リノベーション
- 市役所周辺地区 : 行政機能等再編にあわせた都市機能の導入

## ②土地利用計画

### ア 土地利用計画図

駅前広場を中心とした環状に機能の帯が展開する配置方針を基本とし、各機能の規模に幅を持たせたゾーニングパターンを想定します。

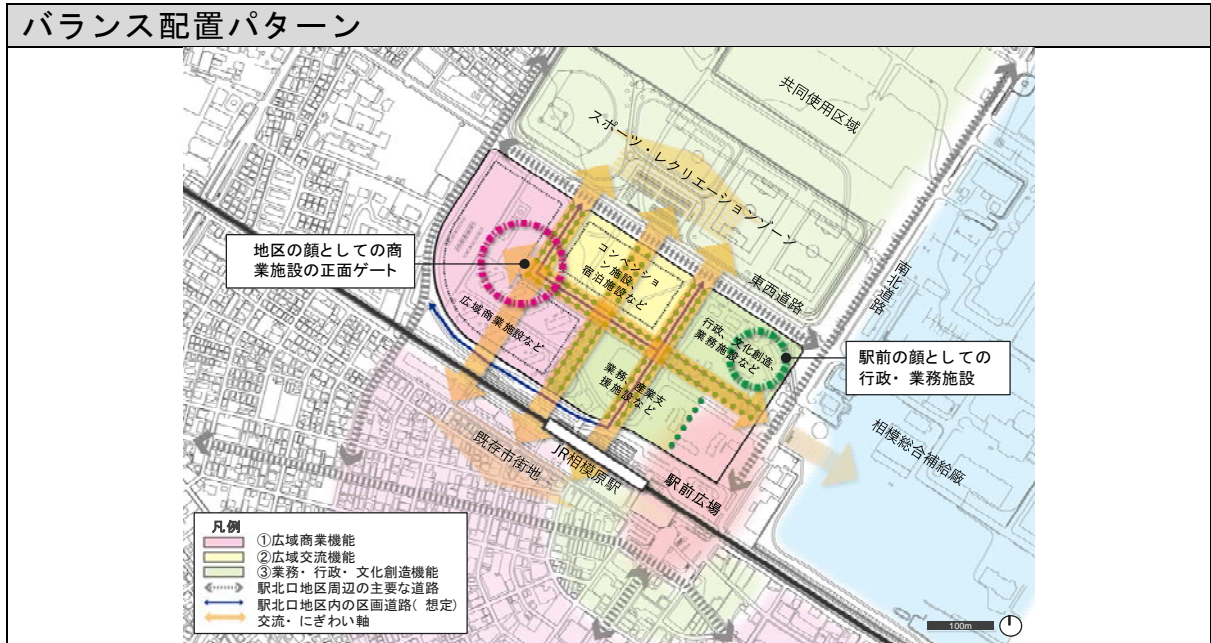
基本とする機能配置方針



## イ 土地利用ゾーニングパターン

本ゾーニングは、各機能の配置を確定させるものではなく、規模想定等を踏まえた各機能同士のバランスを示すものです。

### 土地利用ゾーニングパターンイメージ



※整備計画本編においては、各機能に配慮したゾーニングパターンが他に2案掲載されています。

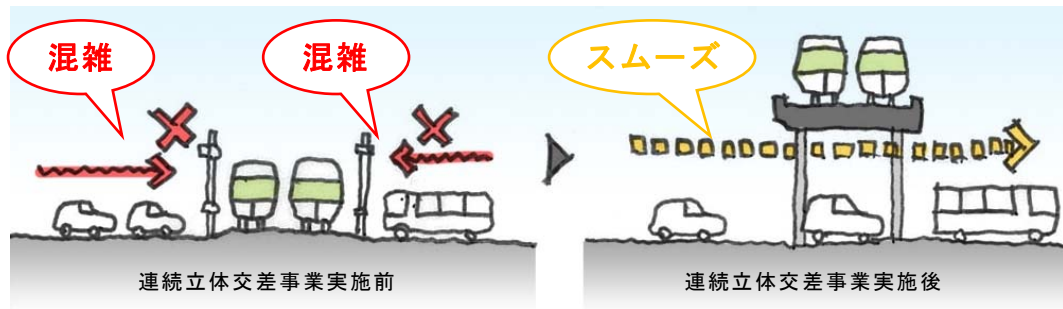
### (3) 交通ネットワーク計画

#### ① J R横浜線連続立体交差事業

##### ※連続立体交差事業とは？

鉄道を高架化又は地下化することによって、多数の踏切を除去する事業であり、以下に示すように、まちづくりにおいてもいくつかのメリットがあります。

連続立体交差事業実施のイメージ



連続立体交差事業実施前後のイメージ

#### 連続立体交差事業のメリット

##### 踏切渋滞の解消

(参考：J R阪和線連続立体交差事業)



##### 快適かつ安全安心な通行

(参考：阪神本線連続立体交差事業)



##### 南北一体の市街地形成

(参考：日向市駅、宮崎県)



#### ※実施区間と期待される効果は？

##### 実施区間

矢部駅から橋本駅間のうち、リニア中央新幹線や京王相模原線との交差等への影響を配慮し、相模原駅を中心とした約3.7kmを想定

##### 期待される効果

この区間には6つの踏切があり、これらが除去されることで、南北の交通ネットワークがよりスムーズなものになり、広域道路ネットワーク構築とともに、広域交流拠点のまちづくりへの大きな効果が期待されます。

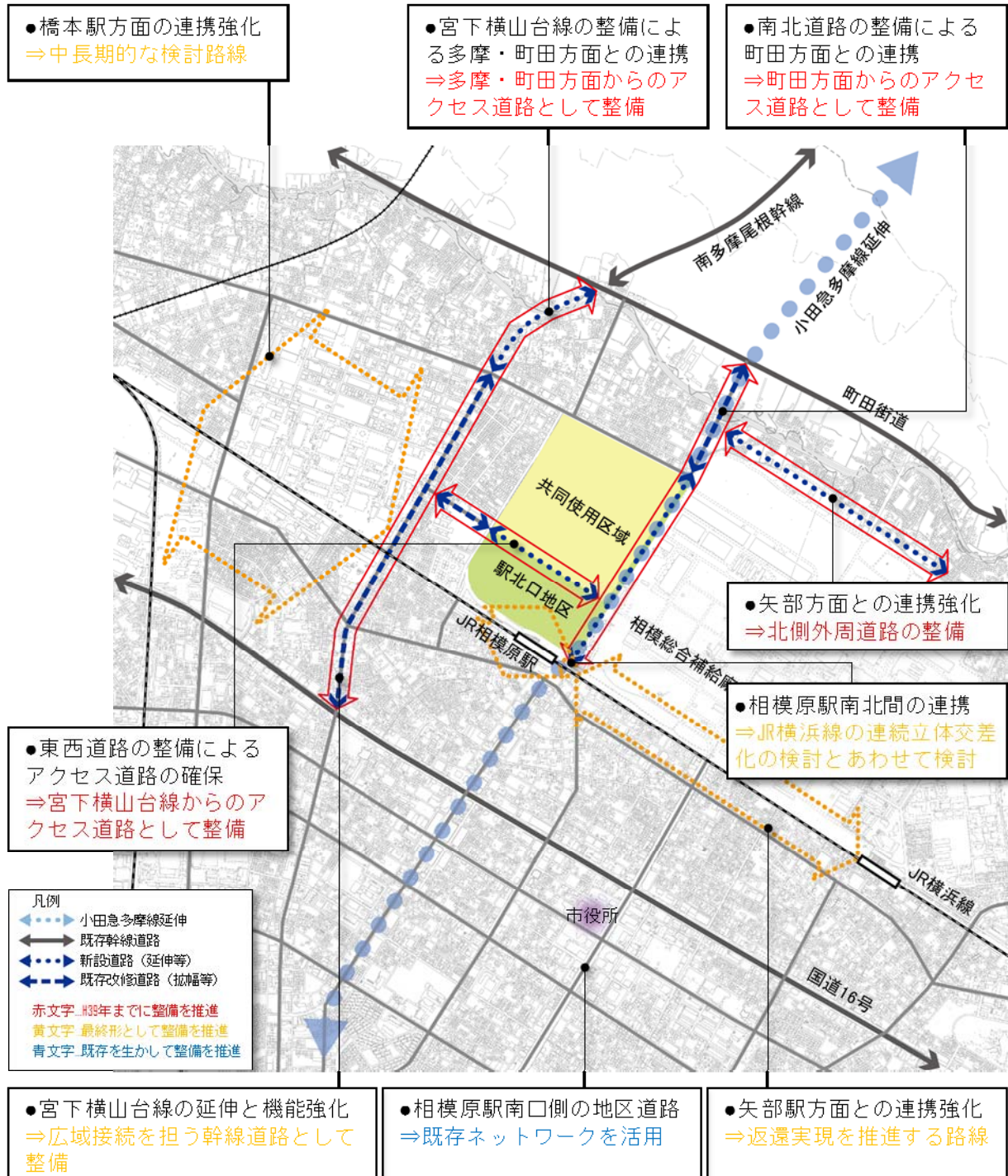
#### J R連続立体交差事業の実施想定区間



## ②相模原駅周辺の自動車ネットワーク

道路整備については、整備の優先度などにより、①平成 39 年までに整備を推進する箇所、② J R 横浜線の連続立体交差化の検討にあわせた将来形のまちの整備と整合を図りながら整備を推進していく箇所、③既存道路を生かして整備を推進していく箇所として、整備方針を以下のとおりとします。

### 自動車ネットワークの整備方針

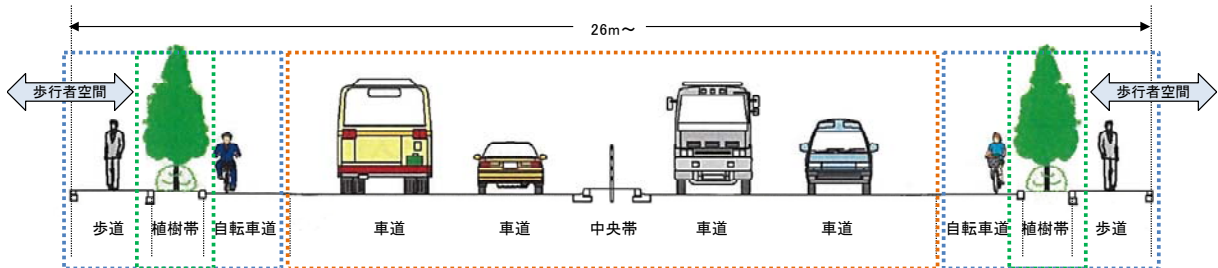




### ③交通基盤の整備

駅北口地区周辺の主要道路(東西道路、南北道路、宮下横山台線)については、以下のイメージを想定しています。

主要道路の断面イメージ



4車線道路のイメージ(表参道)

駅北口地区の土地利用の具体化にあわせた発生集中交通量などを算出し、本地区に最適な車線数、車道幅員等とします。

### 車線数及び車道幅員



歩道状空地と歩道が一体となった歩行者空間の例(西新宿)



(画像出典: Paul Krueger 撮影)  
ゆとりある自転車専用道の例  
(バンクーバー、ホーンビー  
通りの自転車レーン)

駅北口地区の土地利用の具体化にあわせた歩道及び自転車道の幅員とします。

### 歩道及び自転車道幅員



(画像出典: 相模原市 HP)  
さくら並木による  
シンボルロード化の例  
(市役所さくら通り)



ケヤキ並木が緑の連続と沿道へのバッファとなっている例  
(相模原市内国道16号)

沿道の土地利用にあわせた植樹帯とします。

### 植樹帯

#### (4) 駅前空間計画

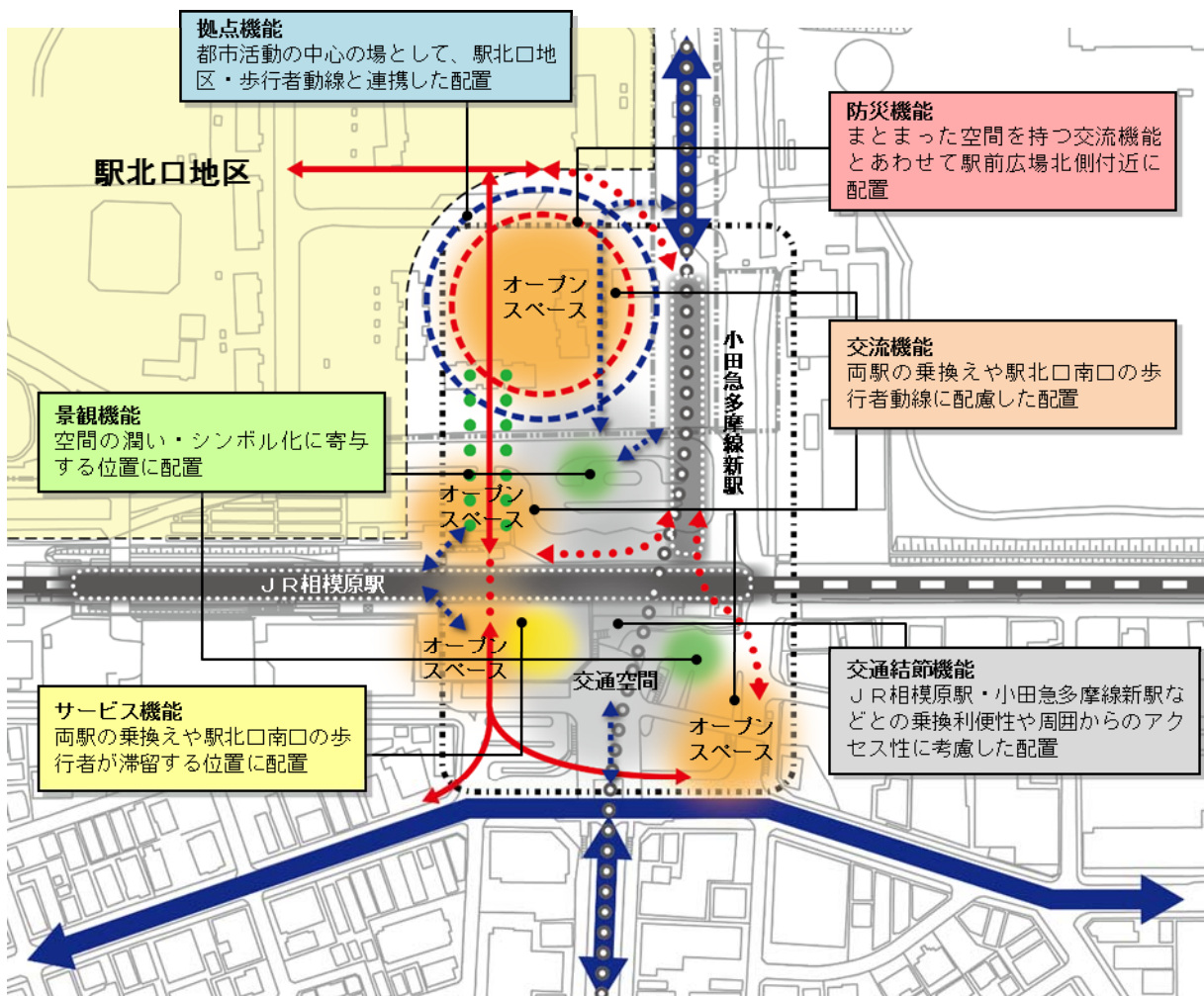
駅前広場の機能を踏まえた相模原駅の機能配置方針及び機能配置イメージを示します。

##### ① 駅前空間の機能配置方針と配置イメージ

###### 機能配置方針

交通空間	交通結節機能	J R横浜線の連続立体交差化の検討とあわせ、J R相模原駅と小田急多摩線新駅の位置関係、改札や駅出入口などを結節点としてのアクセス性・乗換利便性に考慮した位置に配置
	景観機能	空間の潤い・シンボル化に寄与する位置に配置
オープンスペース	交流機能	歩行者が集中する位置に配置
	サービス機能	駅利用者にとわかりやすい位置に配置
	拠点機能	アクセス性・乗換利便性だけでなく、南北回遊性の創出に寄与する位置に配置
	防災機能	平常時・災害時に活用できる位置に配置

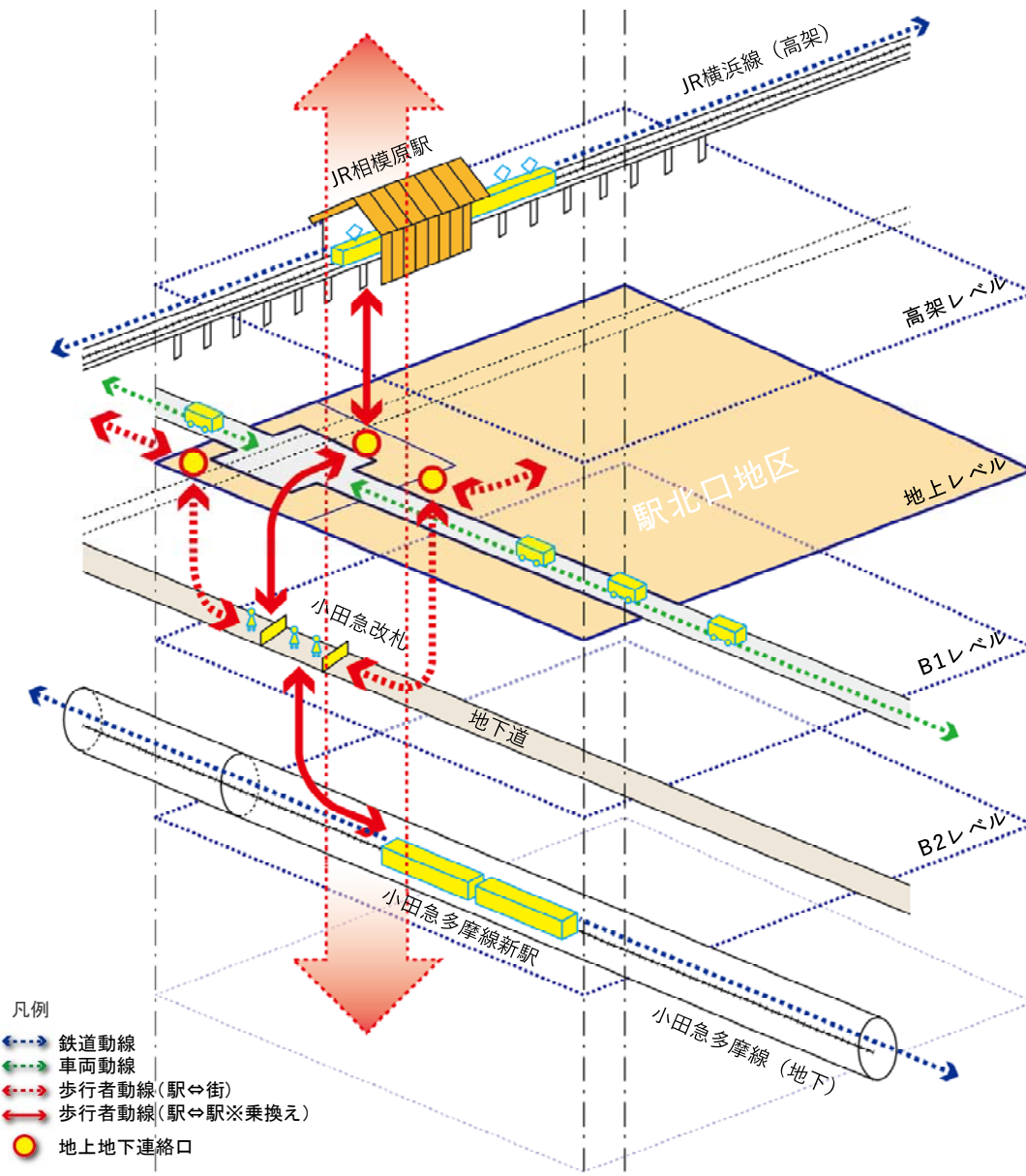
###### 機能配置イメージ



## ②乗換動線の計画

相模原駅では今後、小田急多摩線の延伸やJ R横浜線の連続立体交差化に伴い、利用者の立体的な移動動線が発生します。J R横浜線が高架となる場合と地下となる場合のそれぞれについての乗換えイメージは下図のとおりです。なお、J R横浜線及び小田急多摩線の位置関係、改札や駅出入口などの駅の構造については、今後、詳細検討を行うものとし、本整備計画では現在のJ R相模原駅の位置を基に想定しています。

J R横浜線が高架となった場合の立体的な乗換動線のイメージ



地下道イメージ  
(天神地下街、福岡)



地下-地上連絡動線イメージ  
(渋谷ヒカリエ)

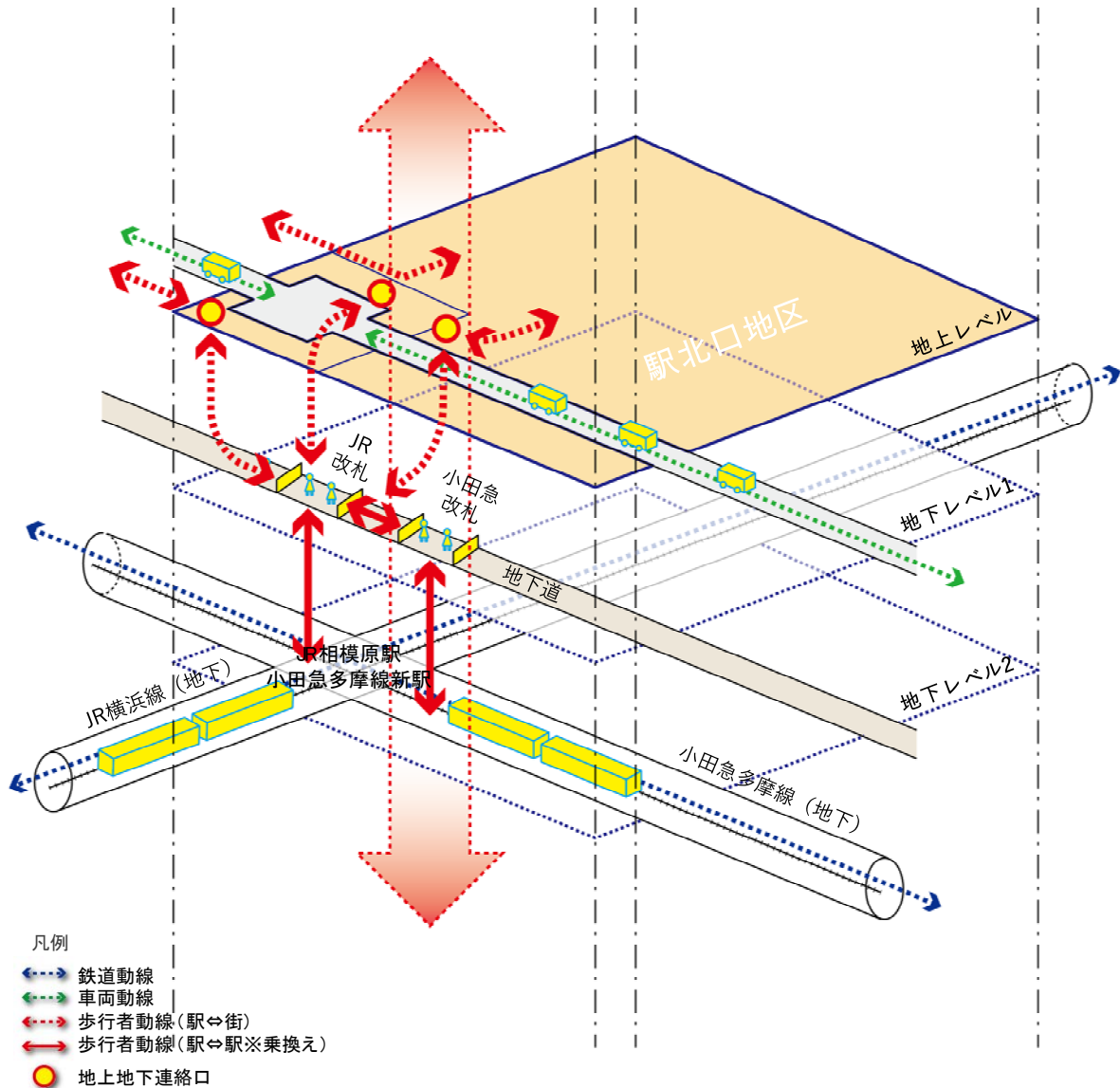


地上連絡ロイイメージ  
(有楽町駅、東京)



高架駅イメージ  
(二条駅、京都)

J R 横浜線が地下となった場合の立体的な乗換動線のイメージ



地下駅イメージ  
(馬車道駅、神奈川)



地下道イメージ  
(天神地下街、福岡)



地下-地上連絡動線イメージ  
(渋谷ヒカリエ)



地上連絡口イメージ  
(有楽町駅、東京)

※地下における J R 横浜線と小田急多摩線の位置関係は、上図では模式的に同じレベルにて記載をしています。

### ③ 駅前広場の機能配置パターン

駅前広場の機能配置パターンは、以下のとおりです。

◎ 駅南北が独立したパターン

駅前を歩行者・自転車のみが通行できるパターン

◎ 駅南北が一体となったパターン

J R 横浜線の連続立体交差化の検討にあわせ、駅前に南北道路とさがみ夢大通りを接続する道路を整備し、自動車・歩行者・自転車が通行できるパターン

駅前広場の機能配置パターン





(5) 景観形成方針

[景観形成方針]

- 広域的な連携・ゲートにふさわしい空間の形成
  - ・シンボルとなる広場やランドマークの創出
  - ・特徴的な並木などによる東西道路・南北道路のシンボル化
  - ・地区のゲートとしての駅前空間と市街地との連続性の確保
- みどり豊かなゆとりあるまちなみの形成
  - ・周辺市街地と連続するみどりのネットワーク形成
  - ・建築物のセットバックによるゆとりある空間の確保
- 賑わいあふれる広場・交流空間の形成
  - ・駅北口地区や駅前の「顔」としてオープンスペースを活用した賑わいあふれる広場空間の形成
- 周辺と調和したまちなみの形成
  - ・スカイラインの形成
  - ・建築物のセットバックによる壁面線・壁面デザインや色などの統一

相模原駅周辺地区の景観形成の方向性

地区の景観づくりの方向性	「顔」づくりの方向性
<p>周辺土地利用と沿道空間と一体となった景観の形成</p>	<p>ランドマークによる「顔」づくり</p>
 <p>参考イメージ</p>	 <p>参考イメージ</p>

## (6) 市街地整備計画

### ①段階的な整備

○短期：駅北口地区へのアクセス道路の暫定整備・駅前広場の暫定整備  
[Ⅰ期]

- ・東西道路・南北道路（2車線にて暫定整備）
- ・相模原駅北口駅前広場（南北道路との接続部分について暫定整備）

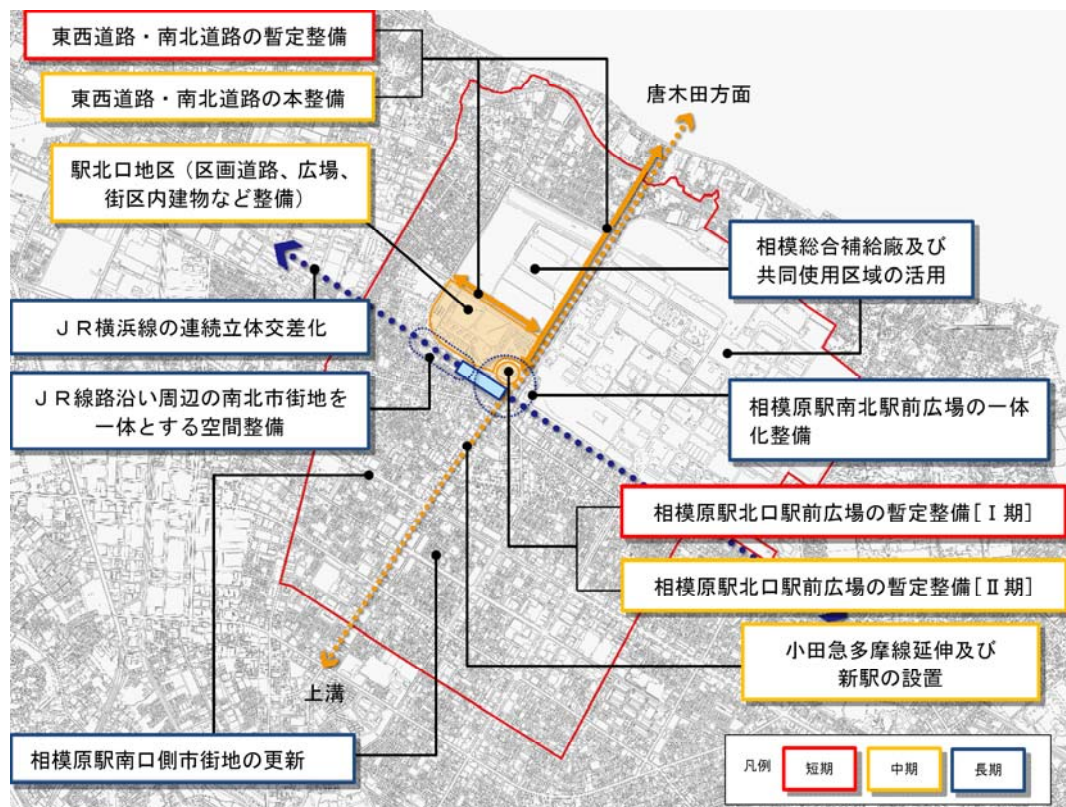
○中期（H39年を目途）：小田急多摩線の延伸、駅北口地区へのアクセス道路の本整備、駅前広場の暫定整備 [Ⅱ期]

- ・東西道路・南北道路（4車線にて本整備）
- ・小田急多摩線延伸及び新駅の設置（まちづくりの中で主体的に整備）
- ・相模原駅北口駅前広場（小田急多摩線の延伸に向けた暫定整備）
- ・駅北口地区（区画道路、広場、街区内建物などを整備）

○長期（H57年を目途）：J R横浜線連続立体交差化完了と相模総合補給廠全面返還を見据えたまちづくり、駅前広場の本整備

- ・J R横浜線の連続立体交差化
- ・J R線路沿い周辺の南北市街地を一体とする空間整備
- ・相模原駅南北駅前広場の一体化整備
- ・相模総合補給廠及び共同使用区域の活用（返還のための協議などを含む。）
- ・相模原駅南口側市街地の更新

相模原駅周辺地区の段階的な整備イメージ



## ②低炭素型まちづくりに向けた考え方

将来的に相模総合補給廠や駅南口既存市街地にも波及的に展開させていくことを念頭に、駅北口地区を先行的に低炭素型まちづくりのモデルケースとした低炭素型のまちづくりについて検討を進めていきます。

駅北口地区においては、下記の展開イメージを想定しています。

駅北口地区におけるエネルギーの面的利用展開イメージ





### ③都市の将来イメージ

整備計画図に基づいた都市の将来イメージを示します。施設配置や高さなどは、現段階で検討中のものであり、今後変更の可能性があります。また、平成39年のリニア中央新幹線の開業時を示すものではなく、駅北口地区の将来のまちづくりのイメージを示したものです。

都市の将来イメージ



## 4. 広域交流拠点整備計画の推進に向けて

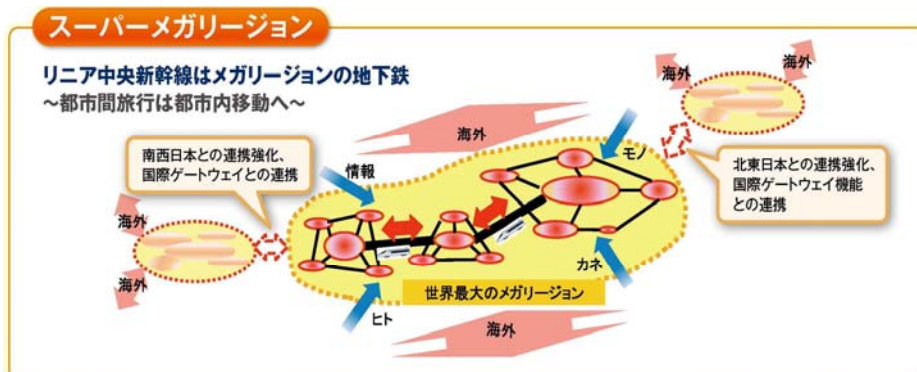
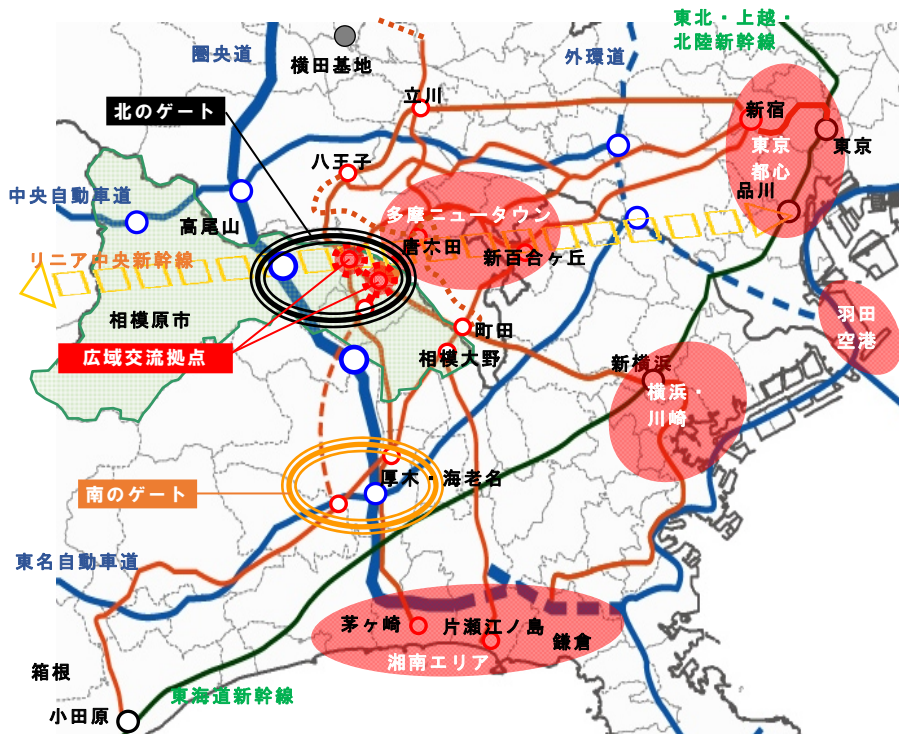
### (1) 首都圏南西部の特性を生かした広域交流拠点の形成

首都圏南西部には、大規模住宅団地の再生や集約型地域構造への再編に取り組んでいる多摩ニュータウンや、従来から業務核都市としての取組が進められてきた八王子や立川などのほか、圏域の特性として大学、研究機関、産業等が集積している地域も多いことに加え、高尾山や箱根、鎌倉等、海外からの需要の取込みが可能な観光地も点在しています。

また、こうしたポテンシャルを持つ拠点が広域交通ネットワークで結ばれていることを生かして、圏域内の面的な対流を促進し、各地域の個性が融合する首都圏南西部の発展に向けた取組を進める必要があります。

このため、リニア中央新幹線の駅設置や小田急多摩線の延伸等を見据えてさらなる広域交通網の強化に取り組むことなどにより、三大都市圏のスーパー・メガリージョンの形成を促進し、神奈川県「北のゲート」を担う圏域の玄関口としての機能集積に取り組んでいきます。

首都圏南西部の特性を生かした広域交流拠点の形成



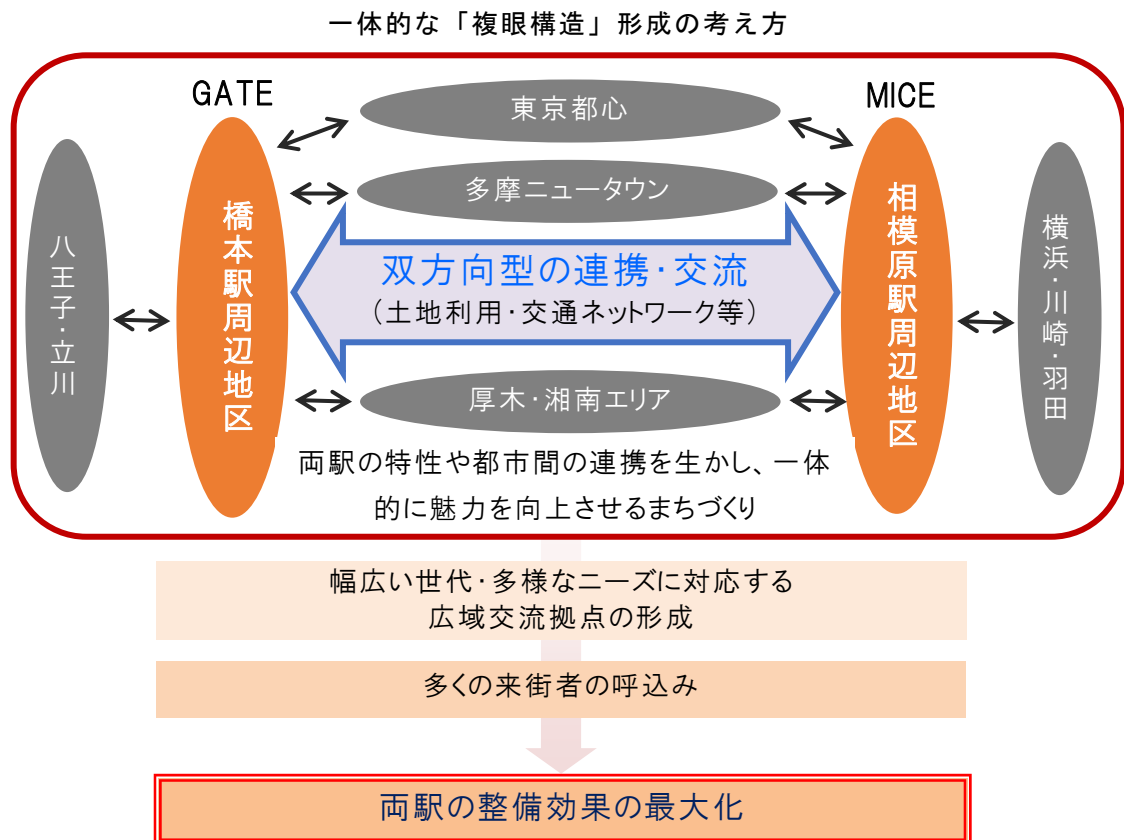
## (2) 両駅が一体となる「複眼構造」の形成

広域交流拠点では、橋本駅周辺地区及び相模原駅周辺地区における整備計画を推進することにより、橋本・相模原両駅の特性を生かしたまちづくりを進めていきます。

この両駅が相互に魅力を高め合い、近接性を生かして一体的な「複眼構造」を有する広域交流拠点を形成することにより、1つの地区では生み出せない、幅広い世代、多様なニーズに対応しうる魅力の創造を図ります。

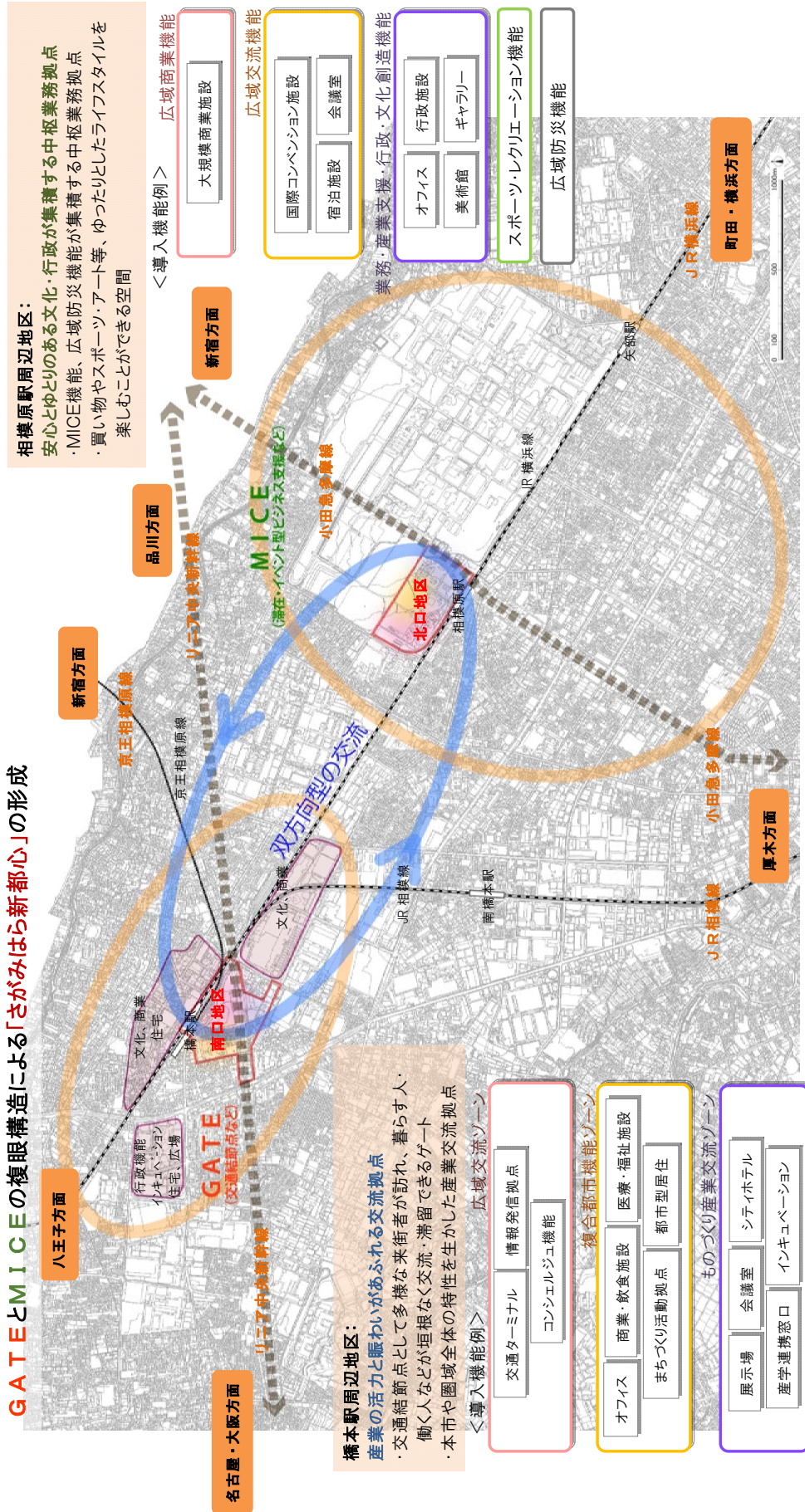
このため、広域交流拠点の形成に当たっては、両駅周辺地区がそれぞれの特性を生かしてまちづくりを進めるだけでなく、一体的な複眼構造の形成に向けた取組を進めていきます。

複眼構造としての強みを生かして広域交流拠点全体の魅力を高め、人・もの・情報・文化の交流を促すためには、両地区が相互に利用されることにより相乗効果を発揮できるよう、土地利用や交通ネットワーク等の様々な観点から「双方向型の連携・交流」を生み出す方策が求められます。

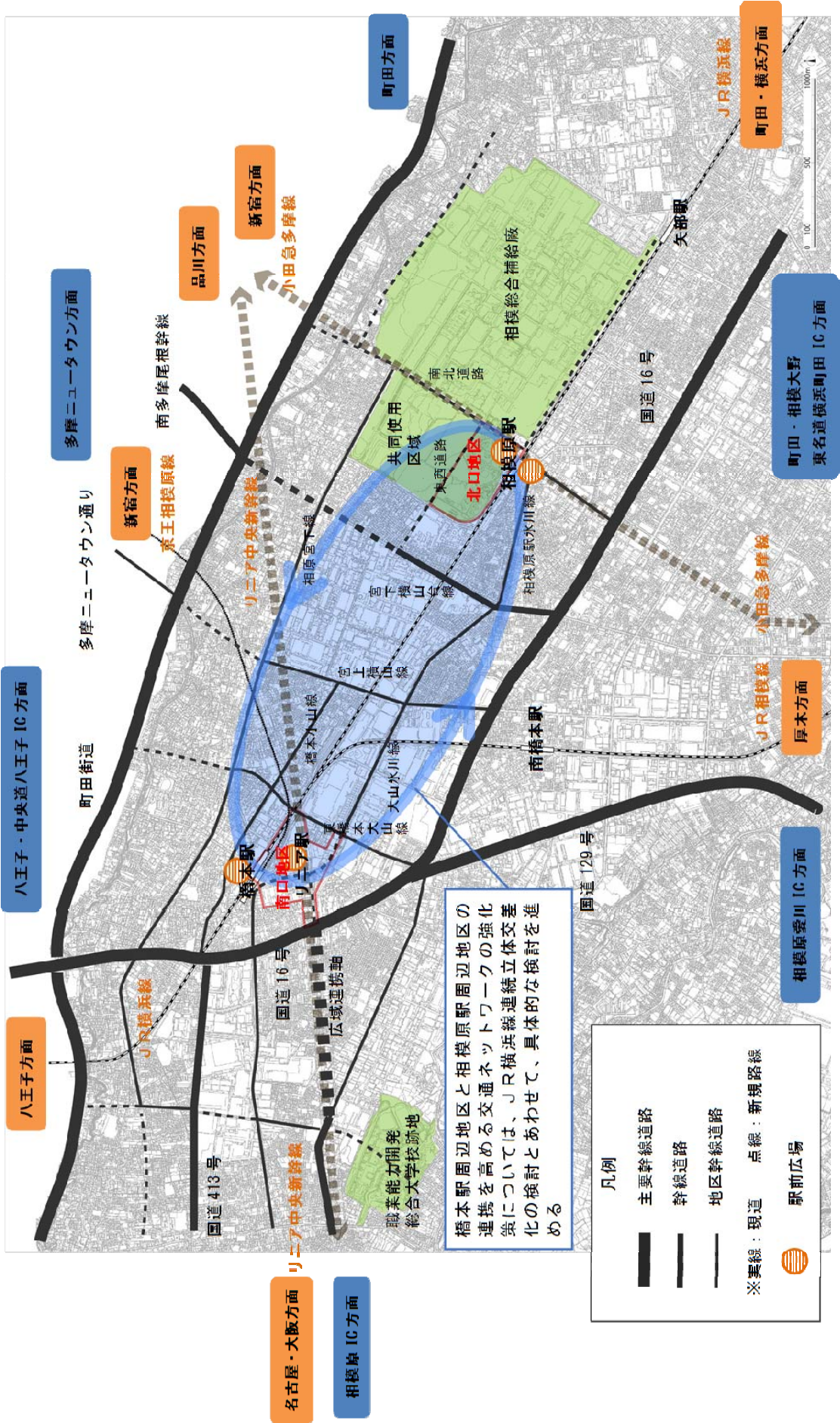


# ①土地利用における連携

## GATEとMICEの複眼構造による「さがみはら新都心」の形成



## ②交通ネットワークにおける連携



### (3) リニア駅の設置を見据えた交通結節機能の強化

#### ■京王線駅舎移設関連

##### [検討の背景]

現状の橋本駅は、在来線3線が乗り入れ、乗降客数は1日当たり約21万人となっており、今後も増加する可能性があります。

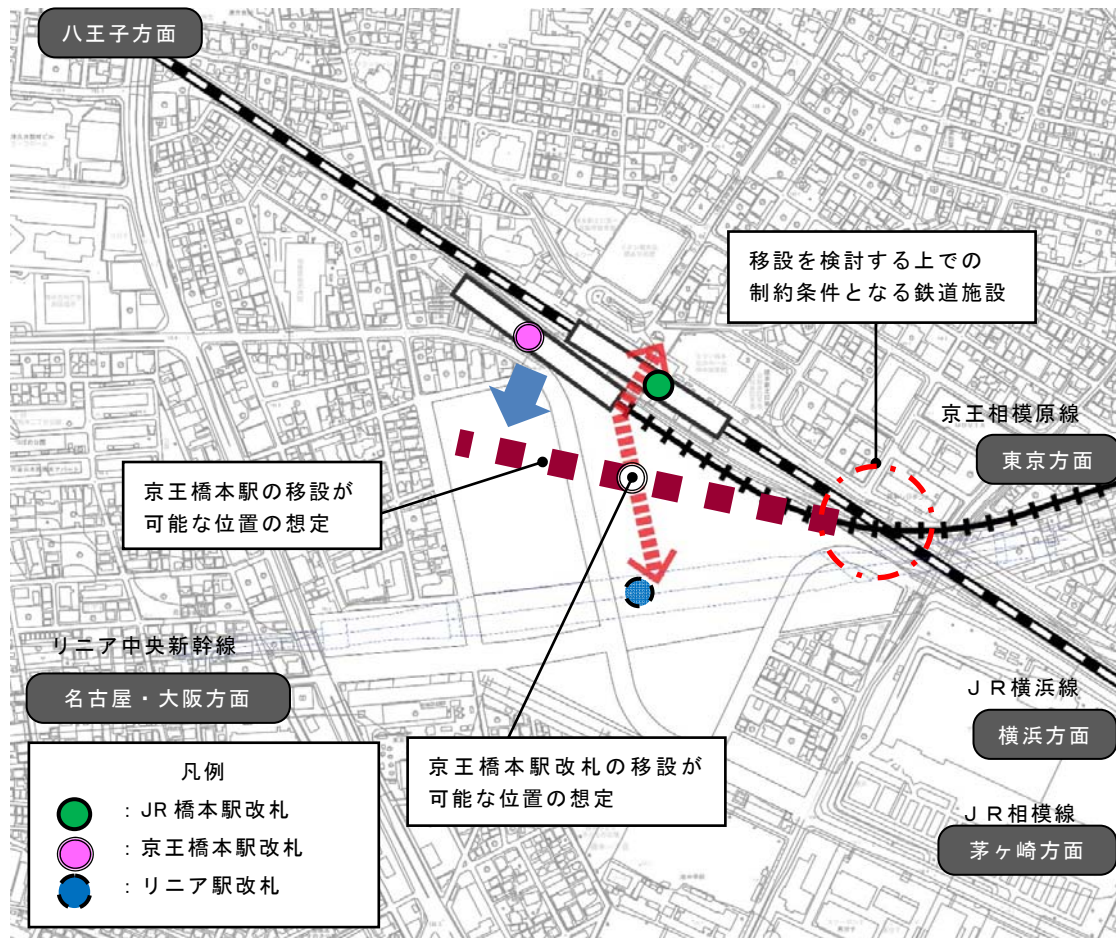
これに加えて、リニア駅の設置により、在来線等との乗換利便性の向上が必要となりますが、在来線駅とリニア駅は、約250m以上の距離にあることから、移動距離の短縮化をするための工夫にも物理的な制約があります。

一方で、現状の京王橋本駅改札は、「交流・賑わい軸」上に位置しておらず、まちづくりとしての賑わいが分散する形となっています。

##### [京王線駅舎の移設検討]

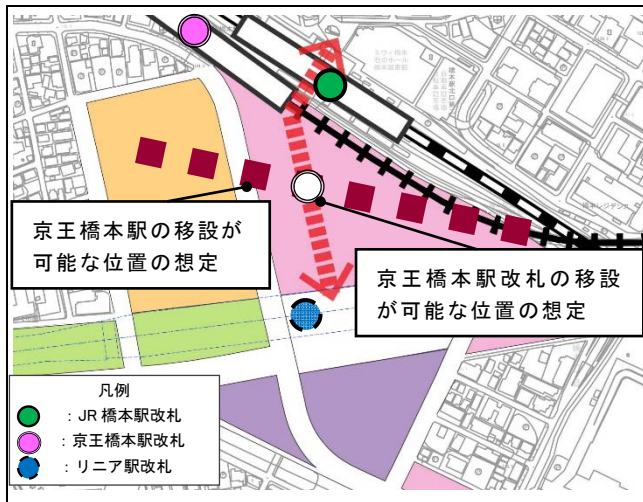
このような背景を踏まえ、リニア駅との乗換利便性や駅周辺地区の賑わいの創出といった観点から、京王線駅舎の移設の可能性について関係機関により検討された。検討に当たっては、分岐器(線路を分岐させるポイント)などの構造的な制約などから新宿方面への移設は困難であり、「複合都市機能ゾーン」と「広域交流ゾーン」との間への移設が想定されています。

京王橋本駅の移設検討



## [京王橋本駅の駅舎移設の必要性]

### 鉄道駅改札と「交流・賑わい軸」の配置



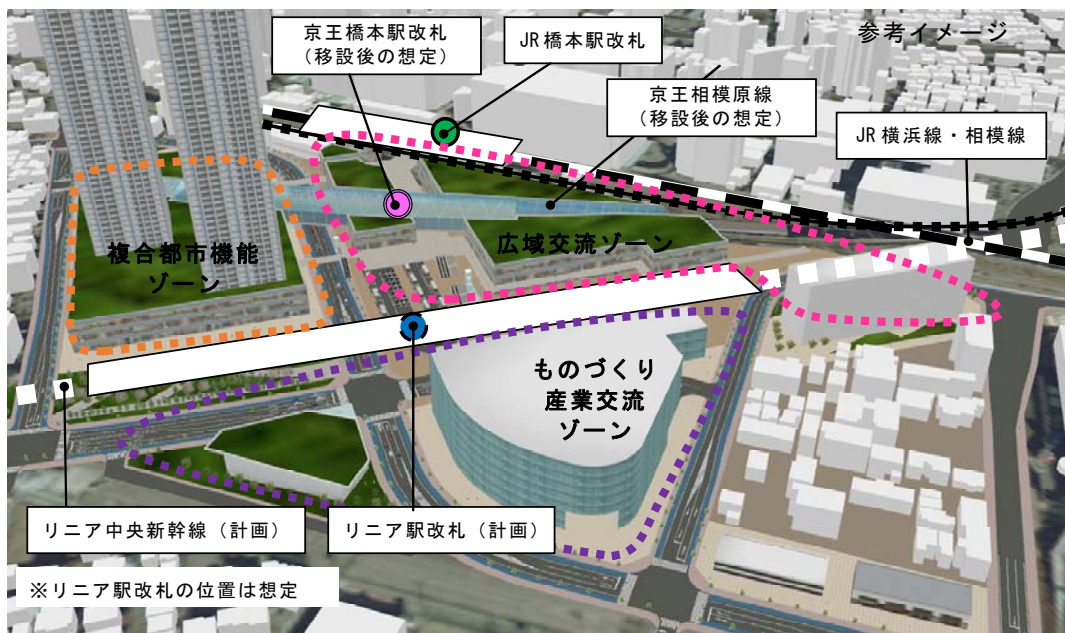
京王線駅舎の移設については、土地利用面で検討すべき点があるものの、リニア駅と在来線間や在来線同士の乗換利便性の向上、駅周辺地区の賑わい形成など、広域交流拠点にふさわしいターミナル機能の強化において、その必要性は高いものと考えられます。

## [京王線駅舎の移設を前提としたまちづくり]

交通政策審議会（国土交通省）の答申（平成 28 年 4 月）において、橋本駅を広域的な交通ネットワークの拠点として「駅周辺まちづくりの再整備が行われることにあわせ、新幹線駅、JR 在来線及び京王線の乗換利便性の向上が図られることを期待」することが示されています。駅周辺のまちづくりに当たっては、駅と街区が融合した「駅・まち一体のまちづくり」を目指し、駅利用者や来街者にとってわかりやすい都市軸（交流・賑わい軸）の形成、街の賑わいや回遊性の向上など、駅移設の効果が発揮されるようなまちづくりについてさらなる検討を進め、首都圏の成長をけん引する広域交流拠点としての魅力を高めていきます。

今後は、京王線駅舎の移設を前提に具体的な検討を行い、駅移設や「駅・まち一体のまちづくり」の推進に向け、関係機関の役割分担などについて協議・調整を進めていきます。

### 京王線駅舎の移設を踏まえた南口地区全体のイメージ



※リニア駅改札の位置は想定

#### (4) 民間活力の活用の検討、規制緩和策等の要望

整備事業の推進に当たっては、市街地整備に民間投資を呼び込むため、整備計画に基づく両駅周辺地区の将来像の周知に努めるとともに、両地区における都市基盤の整備時期、集積すべき機能、民間事業者による施設整備への支援措置等のさらなる具体化を図り、民間開発の円滑な誘導を図ります。

また、公共施設・インフラ等の整備に関する民間活力の導入や、都市の国際競争力強化に資する制度及び規制緩和策等について検討し、国などに必要な制度創設を求めています。

#### (5) 災害による被害を軽減する防災・減災の視点

災害発生時における迅速な復旧や避難者・帰宅困難者対策、企業等の事業継続性の確保などに配慮し、適正な土地利用・建築規制の運用や、道路整備、エネルギーの自立化・多重化等について、防災・減災のまちづくりに配慮した整備を図ります。

#### (6) 低炭素まちづくり

低炭素・循環型社会の構築を図り、持続可能で活力あるまちづくりを推進するため、低炭素まちづくりに資する観点に配慮して計画を具体化していきます。

#### (7) エリアマネジメント・市民協働の推進

##### ア 市民との協働による都市づくり

整備計画の実現に向け、市民と行政が都市の将来像やまちづくりの方針を共有し、協働することを基本とします。

##### イ 情報の提供と市民意向の反映

情報を手に入れやすい体制の充実を図ります。

十分な情報提供や意見交換などを行いながら、調整を進めます。

##### ウ 市民主体のまちづくりの推進

まちづくり活動への支援や情報提供などを推進し、地域の特性を生かした市民主体のまちづくりを進めます。

##### エ エリアマネジメントの推進

行政、民間事業者、地域団体等の関係者が連携し、地域の将来像の共有や施設等の管理運営を想定したルールづくりを進めることで、公・民・地域の役割分担と協働に基づくエリアマネジメントの取組がなされるよう配慮します。

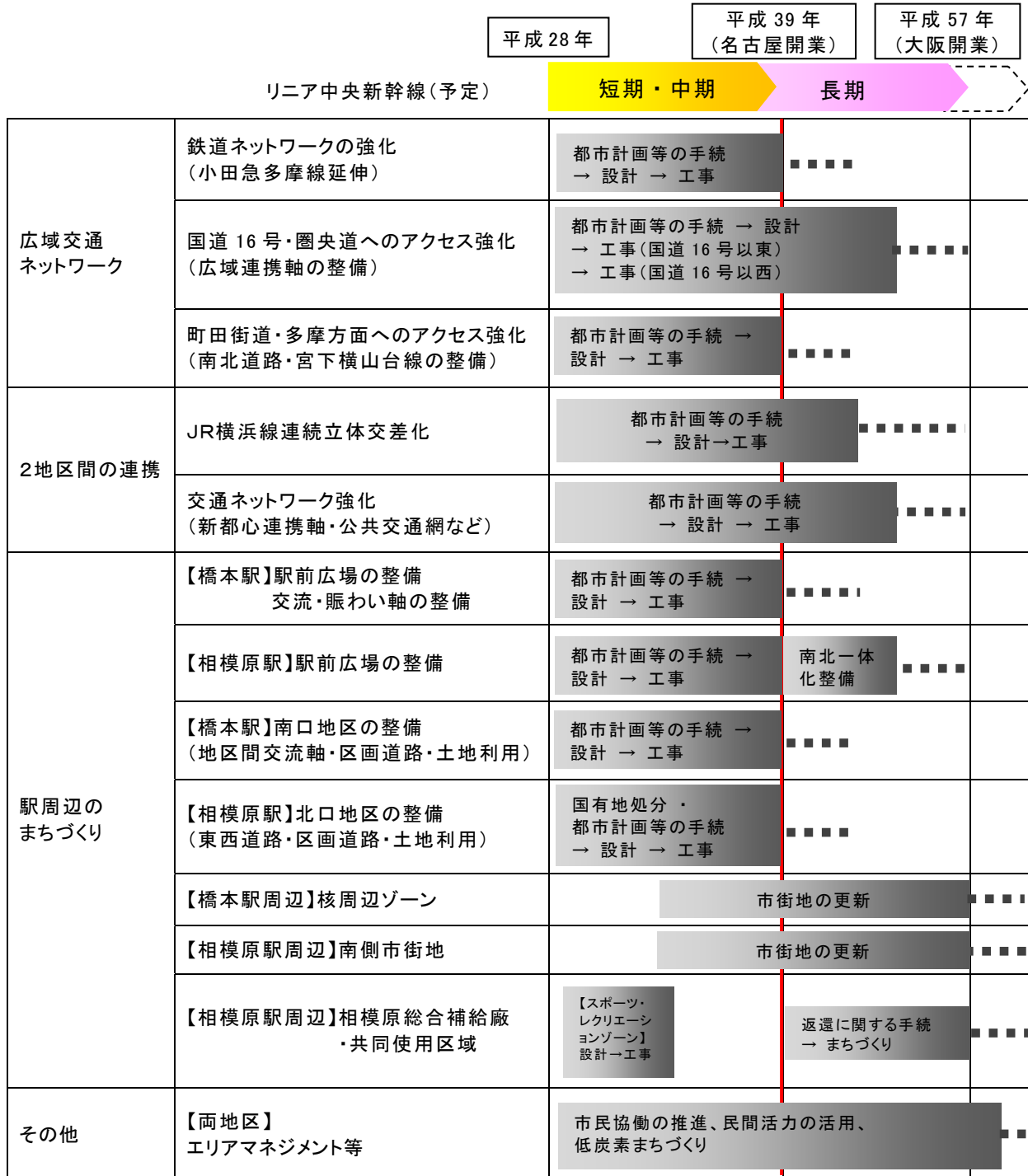
#### (8) 圏域全体の発展に向けた都県及び周辺自治体との施策連携

神奈川県及び10市2町の「さがみロボット産業特区」や道路ネットワーク整備、産業交流拠点の形成、国際コンベンション機能の導入等について、周辺自治体と連携した取組を進めます。



### (9) 広域交流拠点の整備スケジュール

リニア中央新幹線駅の設置や小田急多摩線の延伸等、両駅周辺地区の整備と密接に関わる大規模な事業が展開されることから、こうした関連事業スケジュールと両地区の整備内容に関して時間軸上の整合に留意します。



※ ■■■■: リニア駅の完成後に着手する施設の工事など



発行者／相模原市

(お問い合わせ先)

相模原市 都市建設局

広域交流拠点推進部 リニア駅周辺まちづくり課

相模原駅周辺まちづくり課

〒252-5277 神奈川県相模原市中央区中央 2-11-15

電話：042-754-1111 (代表)

042-707-7047 (リニア駅周辺まちづくり課 直通)

042-707-7026 (相模原駅周辺まちづくり課 直通)