

第2回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会

次 第

日 時：平成27年4月30日（木）
午後7時から
場 所：杜のホールはしもと
多目的室

開 会

1 あいさつ

2 議事

(1) 中間とりまとめ案について

(2) 広域交流拠点全体のとりまとめイメージについて

3 その他

閉 会

* 配布資料

- ・ 広域交流拠点整備計画検討委員会 委員名簿
- ・ 資料1 中間とりまとめ案
- ・ 資料2 広域交流拠点全体のとりまとめイメージについて

相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会委員名簿

No.	区 分	氏名	役職等	小委員会	
				橋本	相模原
1	学識 経験者	飯島 泰裕	青山学院大学社会情報学部社会情報学科教授	○	
2		○市川 宏雄	明治大学専門職大学院長		◎
3		◎岸井 隆幸	日本大学理工学部土木工学科教授	◎	
4		中林 一樹	明治大学大学院政治経済学研究科特任教授		○
5		屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授	○	○
6	市住民	五十嵐 淳	公募市民	●	
7		鈴木 典子	公募市民		●
8		中山 晃子	公募市民	●	
9		大用 尚	橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員	●	
10		草野 寛	橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員	●	
11		横山 房男	相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会構成員		●
12		山田 昇一	相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会構成員		●
13	関係団体	原 正弘	橋本駅周辺まちづくり推進会議会長	●	
14		中里 和男	相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会会長		●
15		阿部 健	相模原市観光協会専務理事	●	●
16		座間 進	相模原商工会議所専務理事	●	●
17		田所 昌訓	相模原市自治会連合会会長	●	●
18	公共交通 事業者	山口 拓	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長	●	●
19		二村 亨	東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部企画推進部担当部長	●	
20		黒田 聡	小田急電鉄株式会社交通企画部長		●
21		高山 恒明	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部長	●	
22		三木 健明	神奈川中央交通株式会社運輸計画部長	●	●
23	関係行政 機関	近藤 雅弘	国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課長		
24		三宅 亮	国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課長		
25		磯崎 孝喜	神奈川県産業労働局産業・観光部産業立地課長		
26		寶珠山 正和	神奈川県県土整備局都市部交通企画課長	●	
27		杉本 重成	神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室副室長		
28		佐久間 大輔	神奈川県相模原警察署交通第一課長		●
29		牧野 末次	神奈川県相模原北警察署交通課長	●	
◎ : 会長 (委員長) ○ : 副会長 (副委員長)				17	14

広域交流拠点整備計画中間とりまとめ(案)

■ 広域交流拠点整備計画の構成

H23～H26

広域交流拠点都市推進戦略

広域交流拠点のポテンシャルを生かし、首都圏南西部の広域的な視点から市の都市力向上を目指す方策

広域交流拠点基本計画

橋本・相模原両駅を核とした一体的拠点の将来像と体系的な整備方針

H26～H27 広域交流拠点整備計画

第1章 広域交流拠点の将来像（まちづくりの将来ビジョン等）※資料2

第2章 橋本駅周辺地区整備計画

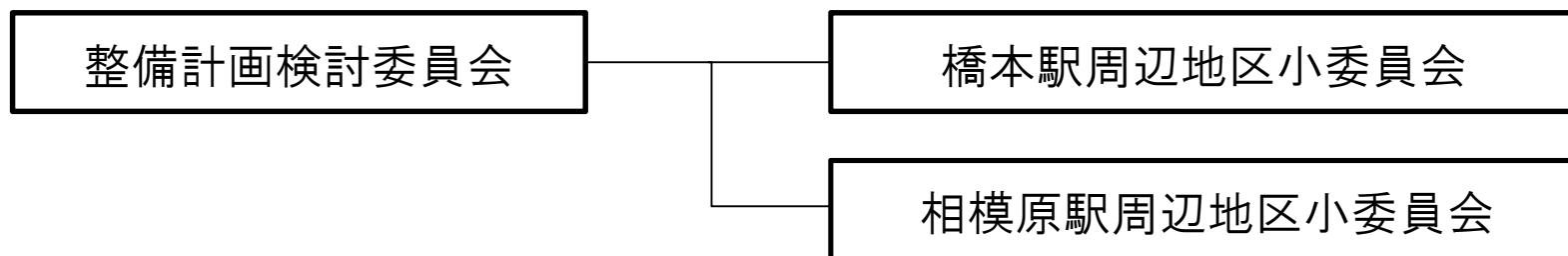
- ①土地利用計画（ゾーニング）
- ②交通ネットワーク計画
- ③駅前空間整備計画
- ④市街地整備計画

第3章 相模原駅周辺地区整備計画

- ①土地利用計画（ゾーニング）
- ②交通ネットワーク計画
- ③駅前空間整備計画
- ④市街地整備計画

第4章 広域交流拠点整備計画の実現に向けて（今後のスケジュール等）

■ 検討体制



[構成員]

◎：会長、○：副会長、下線：両地区兼任委員

	広域交流拠点整備計画検討委員会	
	橋本駅周辺地区	相模原駅周辺地区
学識 経験者	◎岸井隆幸、 <u>屋井鉄雄</u> 、飯島泰裕	○市川宏雄、中林 一樹、 <u>屋井鉄雄</u>
市住民	五十嵐 淳、中山 晃子、大用 尚、草野 寛	鈴木 典子、横山 房男、山田 昇一
関係 団体	原 正弘、 <u>阿部 健</u> 、 <u>座間 進</u> 、 <u>田所 昌訓</u>	中里 和男、 <u>阿部 健</u> 、 <u>座間 進</u> 、 <u>田所 昌訓</u>
公共 交通 事業者	<u>山口 拓</u> (JR東日本)、 <u>二村 亨</u> (JR東海)、 <u>高山 恒明</u> (京王電鉄)、 <u>三木 健明</u> (神奈中バス)	<u>山口 拓</u> (JR東日本)、 <u>黒田 聡</u> (小田急電鉄)、 <u>三木 健明</u> (神奈中バス)
関係 行政 機関	寶珠山 正和 (神奈川県県土整備局)、 牧野 末次 (相模原北警察署)	佐久間 大輔 (相模原警察署)
	近藤 雅弘 (関東地方整備局)、三宅 亮 (関東運輸局)、磯崎 孝喜 (神奈川県産業労働局)、 杉本 重成 (神奈川県警察本部)	

■ 検討経緯

[検討委員会におけるこれまでの開催状況]

【第1回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成26年8月22日）〈諮問〉

- 広域交流拠点における検討方針の整理（検討項目、検討体制、策定スケジュール）

[橋本駅周辺地区小委員会]

- 第1回 平成26年9月11日
 - ・土地利用
 - ・交通ネットワーク
- 第2回 平成26年11月11日
 - ・土地利用
 - ・交通ネットワーク
 - ・駅前空間整備
- 第3回 平成27年1月23日
 - ・土地利用
 - ・交通ネットワーク
 - ・駅前空間整備
- 第4回 平成27年4月14日
 - ・中間とりまとめ（案）

[相模原駅周辺地区小委員会]

- 第1回 平成26年9月5日
 - ・検討の進め方
 - ・現況特性
 - ・整備のあり方
- 第2回 平成26年10月27日
 - ・交通ネットワーク
 - ・駅前空間整備
- 第3回 平成26年11月10日
 - ・駅周辺地区の整備方針（案）
 - ・土地利用
- 第4回 平成27年1月26日
 - ・中間とりまとめ（案）

【第2回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成27年4月30日）

- 広域交流拠点（橋本・相模原両駅周辺地区）における整備中間とりまとめ
両拠点地区周辺の整備に関する方針、中長期的なまちづくりビジョンの検討

第2章 橋本駅周辺地区整備計画（中間とりまとめ）

①土地利用計画（ゾーニング）

- ・ 駅周辺地区の土地利用方針
- ・ 駅南口の土地利用方針
- ・ 駅南口の導入機能、機能配置方針
- ・ 土地利用構想（案）

②交通ネットワーク計画

- ・ 道路ネットワーク
- ・ 自転車ネットワーク
- ・ 歩行者ネットワーク

③駅前空間整備計画

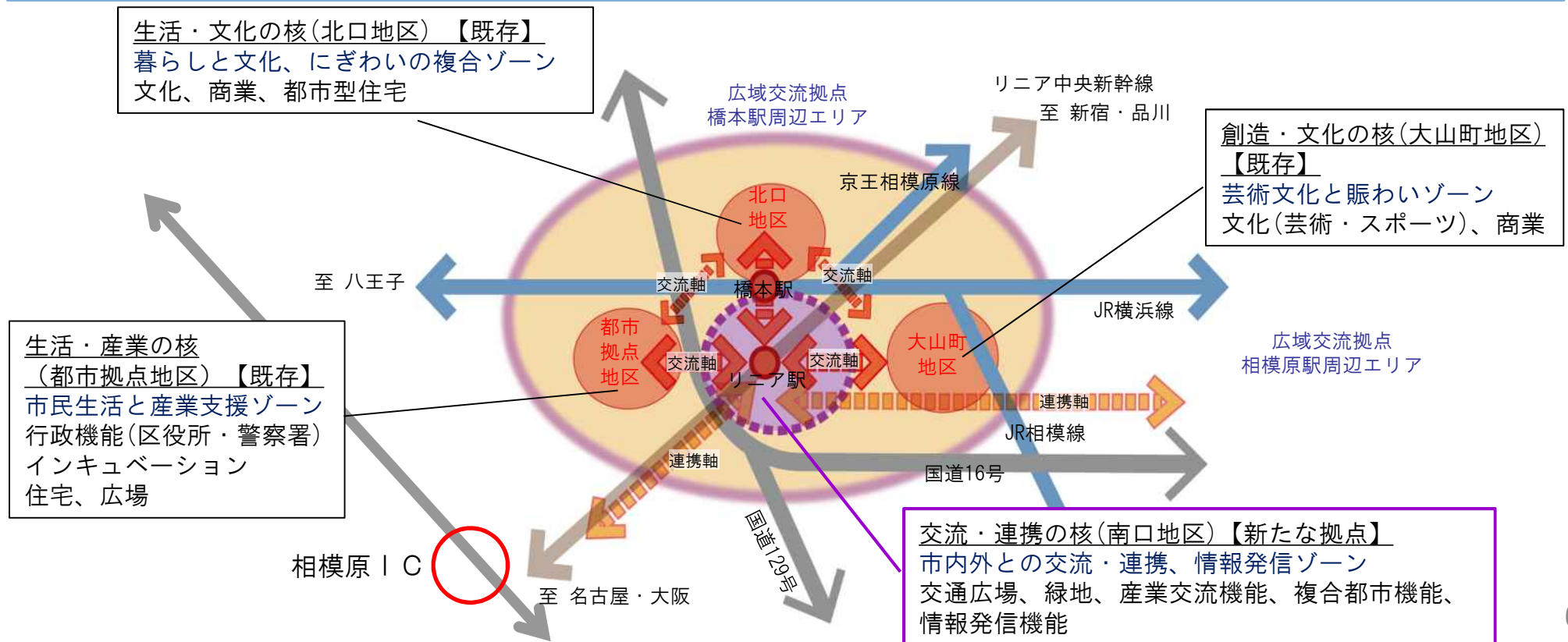
- ・ 交通ターミナル機能
- ・ 景観形成等の方針
- ・ 歩行者空間
（自由通路、歩行者デッキなど）

2-1. 土地利用計画（ゾーニング）

2-1-1. 橋本駅周辺地区の土地利用計画 ①都市構造

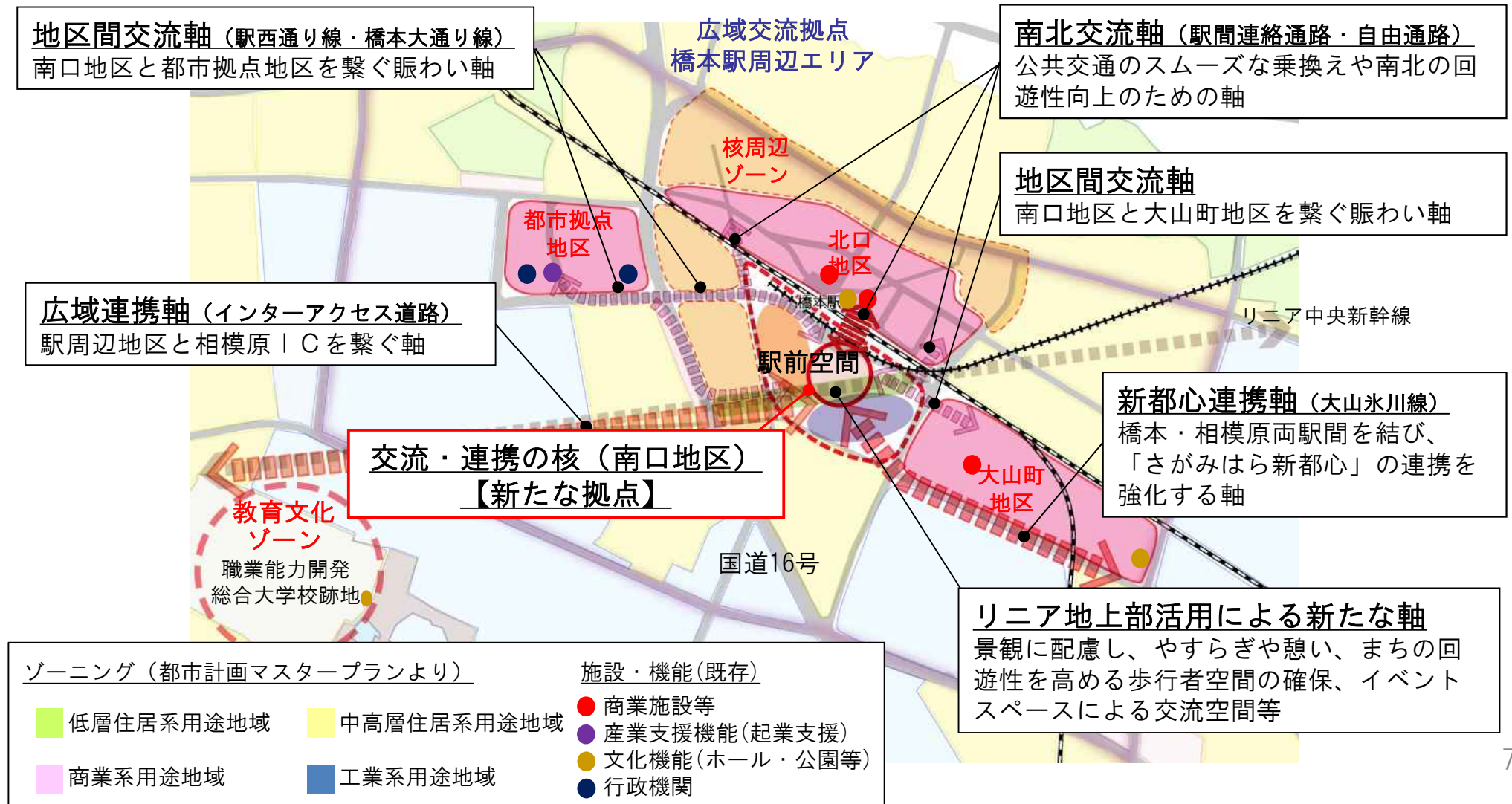
[拠点形成における基本的な考え方]

- 橋本駅周辺には、北口地区をはじめ核となる地区が3つ存在している。
- 今後、リニア駅開業等を見据え、駅南口に新たな核の形成を図る。
- 新たな核には、圏央道相模原IC方面等と広域的な連携軸で結び、ターミナル機能や、人・情報・文化の交流や集積を促進する機能を整えることにより、「交流・連携の核」として拠点性を高める。
- 既存の核と新たな核は、相互に交流軸で結び、それぞれの核が有する機能・魅力を相互に高め合う関係を生み出すことにより、橋本駅周辺地区全体において「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」としての拠点形成を図る。



2-1-1. 橋本駅周辺地区の土地利用計画

- 南口地区は「交流・連携の核」として新たな拠点を形成するため、土地利用転換や土地の高度利用などにより都市機能の集積を図る。
- 核周辺ゾーンについては、社会経済環境の変化や開発需要に応じ、中長期的にまちづくりを誘導するため、土地利用転換の方向性等について検討する。



2-1-2. 駅南口地区の土地利用方針図

- 南口地区のまちづくりにおいては、広域交流拠点基本計画の土地利用ゾーニングを踏まえ、3つのゾーンにより都市機能の配置を検討する。
- 導入施設については、橋本駅周辺地区の広域的な役割や橋本駅周辺地区の既存の核との相乗効果などを踏まえて検討を行う。



広域交流ゾーン（駅前空間）

- 国内外からの交通ターミナル
- 圏域全体の観光、物産、産業など様々な情報発信拠点
- 賑わいを生み出す交流・連携の拠点

ものづくり産業交流ゾーン

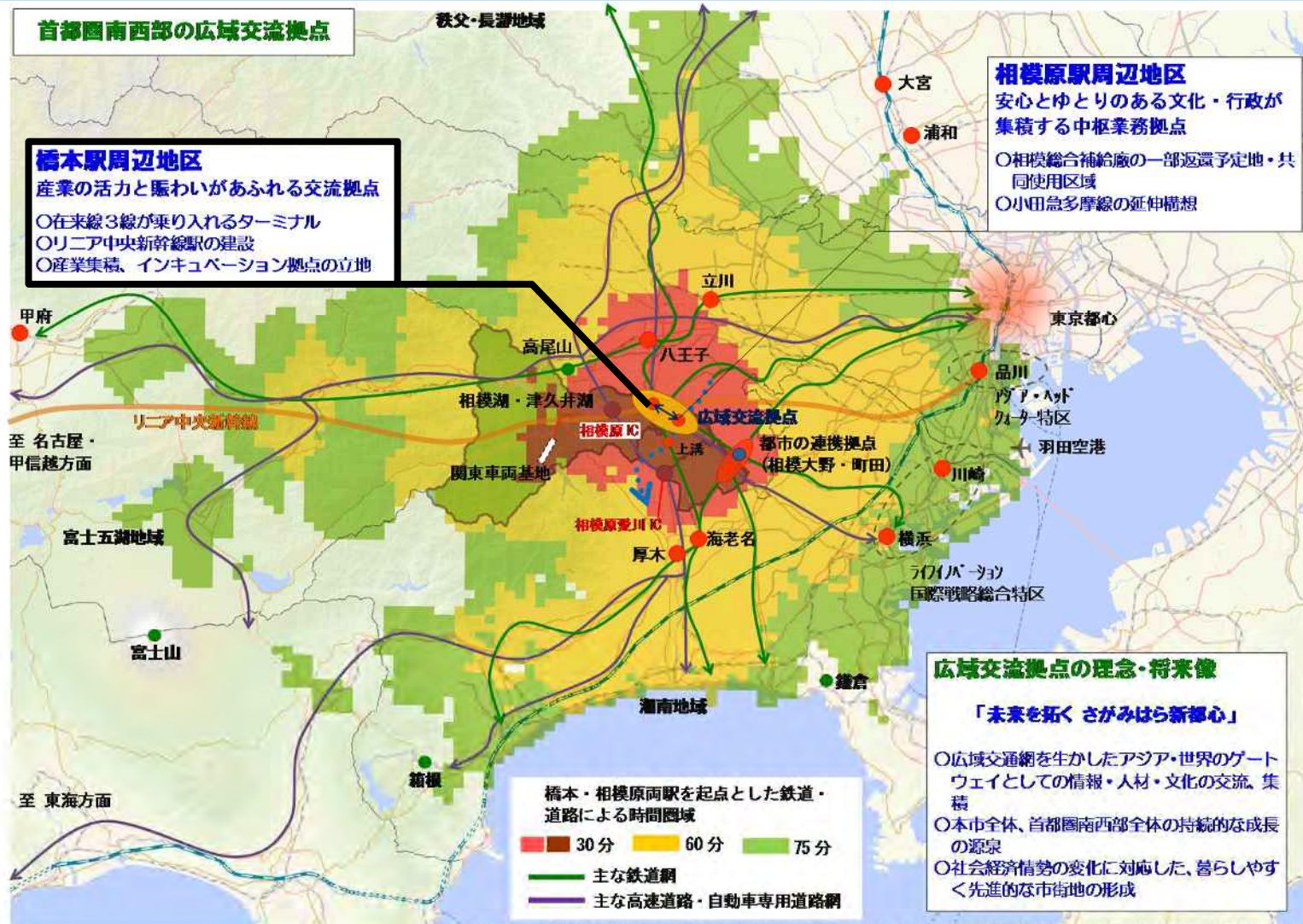
- 産業の人材・情報の交流拠点
- 新たな製品・サービスの創造拠点
- 宇宙開発やロボット産業等を核とした交流拠点

複合都市機能ゾーン

- 子ども、高齢者、事業者など、様々な世代や主体が活動する拠点
- まちを育てる人々が集い、語らう場

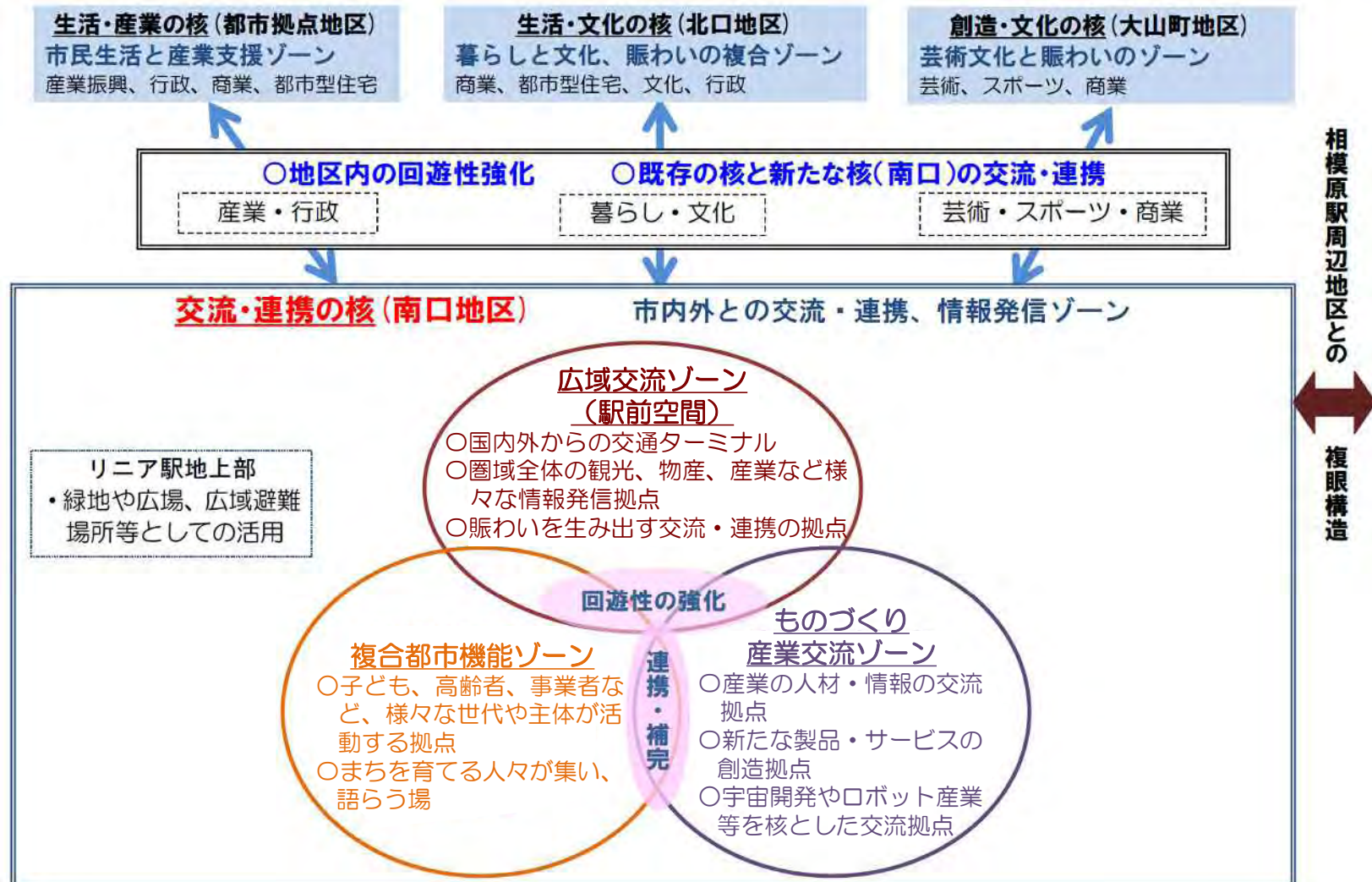
2-1-3. 駅周辺地区の都市機能 ①橋本駅周辺地区の広域的な役割

- リニア中央新幹線の開業や圏央道の開通に伴い、広域圏から橋本・相模原両地区へのアクセス性が高まることから、橋本地区は「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」として、地区の特性を活かした拠点形成を図り、首都圏南西部における広域交流拠点の一翼を担う。



2-1-3. 駅周辺地区の都市機能 ②新たな核（南口地区）と既存核による相乗効果

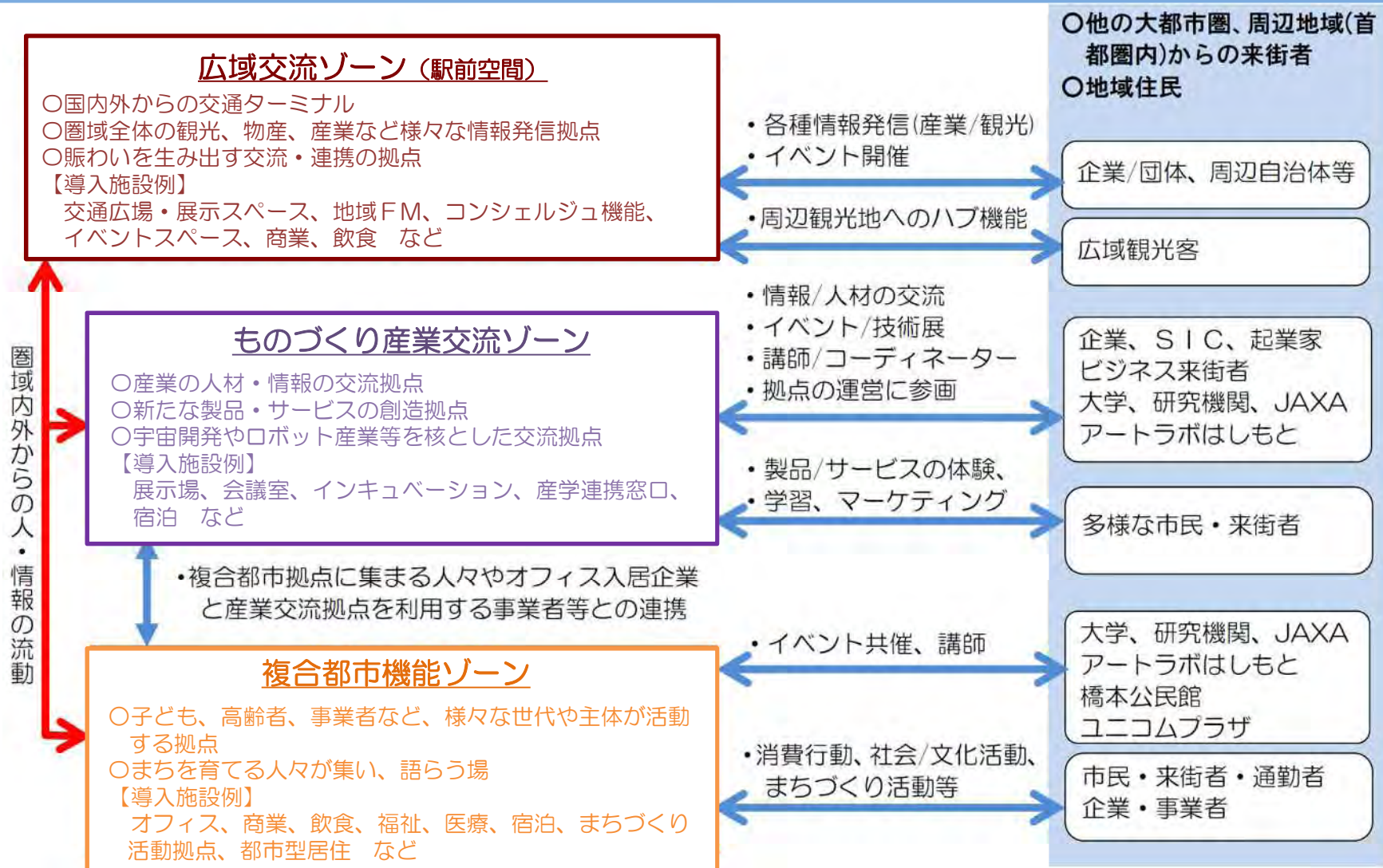
- 南口地区の交流・連携の核については、3つのゾーンにより都市機能を配置する。各ゾーン間における回遊性を強化し都市機能の連携・補完を図る。
- また、橋本駅周辺地区内における回遊性を向上させることにより、既存核と新たな核との交流・連携、及び相模原駅周辺地区との複眼構造による広域交流拠点の形成を図る。



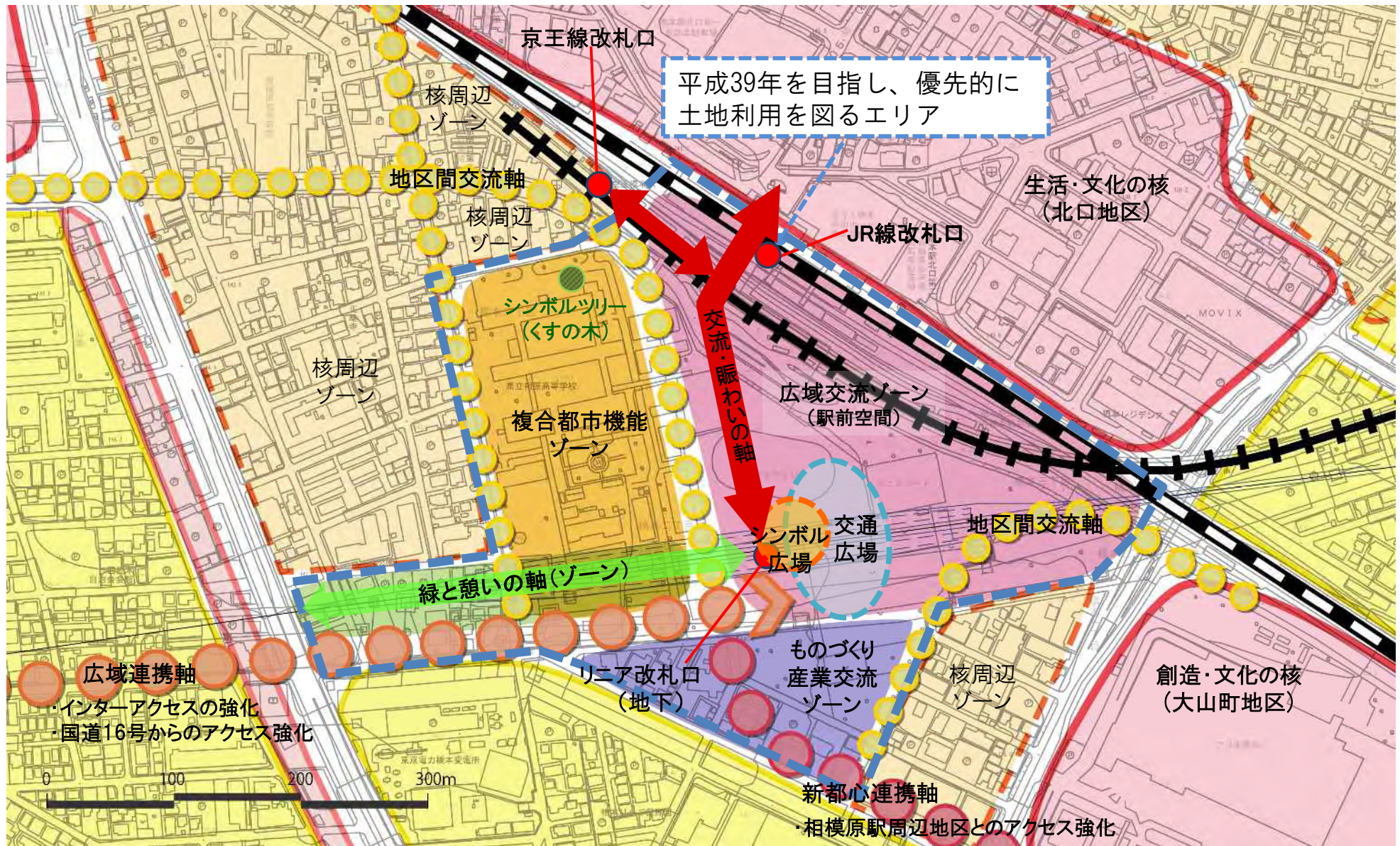
2-1-4. 駅南口の導入機能

都市機能集積の方向性と利用者等のイメージ（案）

- 南口地区における各ゾーンの都市機能については、広域圏及び首都圏、周辺地域からの来街者や地域住民等、多様な利用者が想定されることから、各ゾーン間の連携を図りながら都市機能の集積の方向性を検討する。



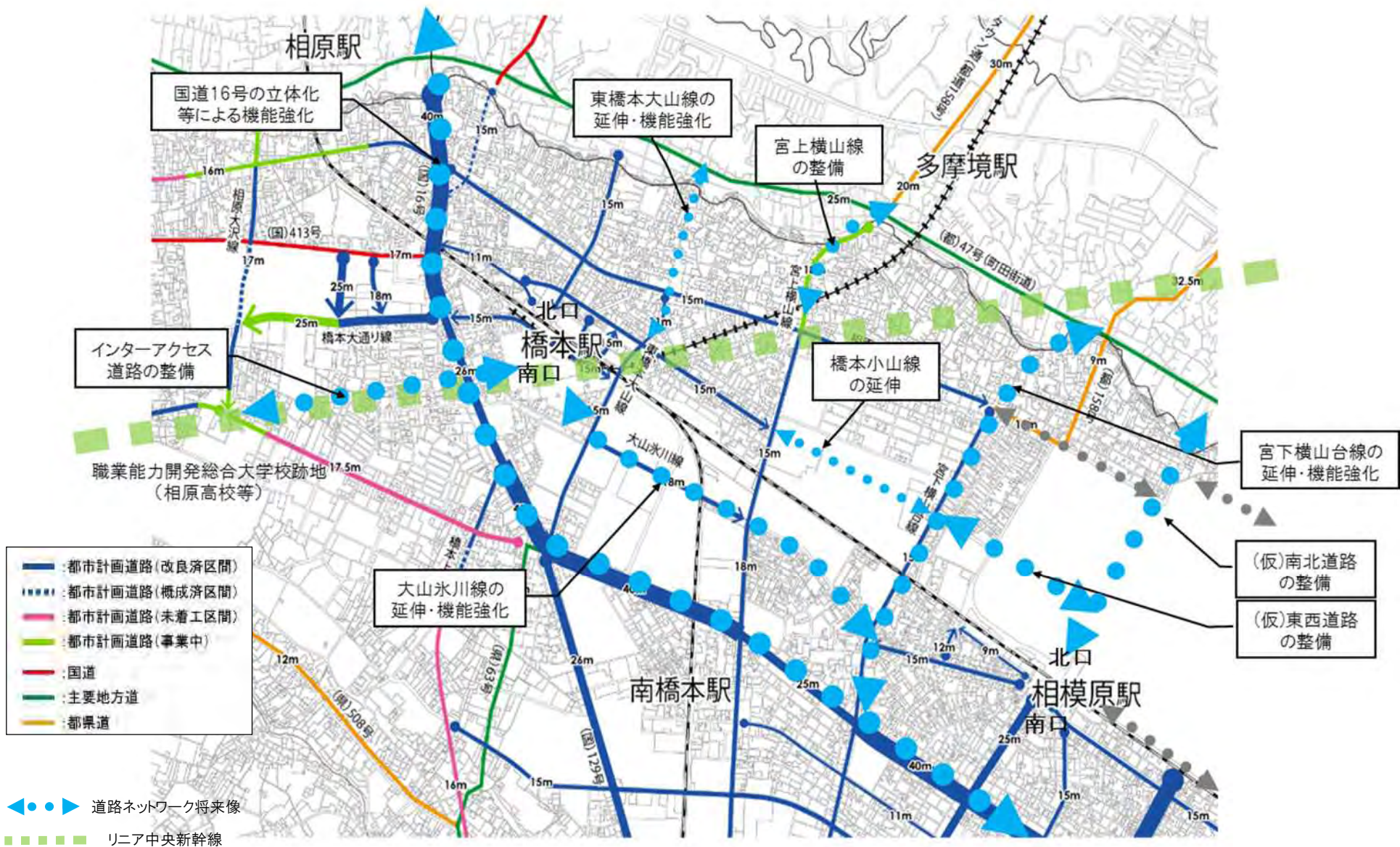
2-1-5. 土地利用構想（案）



※現段階のイメージであり変更の可能性がある。交通広場やシンボル広場などの具体的な規模や配置については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。

2-2. 交通ネットワーク計画

2-2-1. 道路ネットワーク整備の方針【①駅周辺へのアクセス道路の検討】

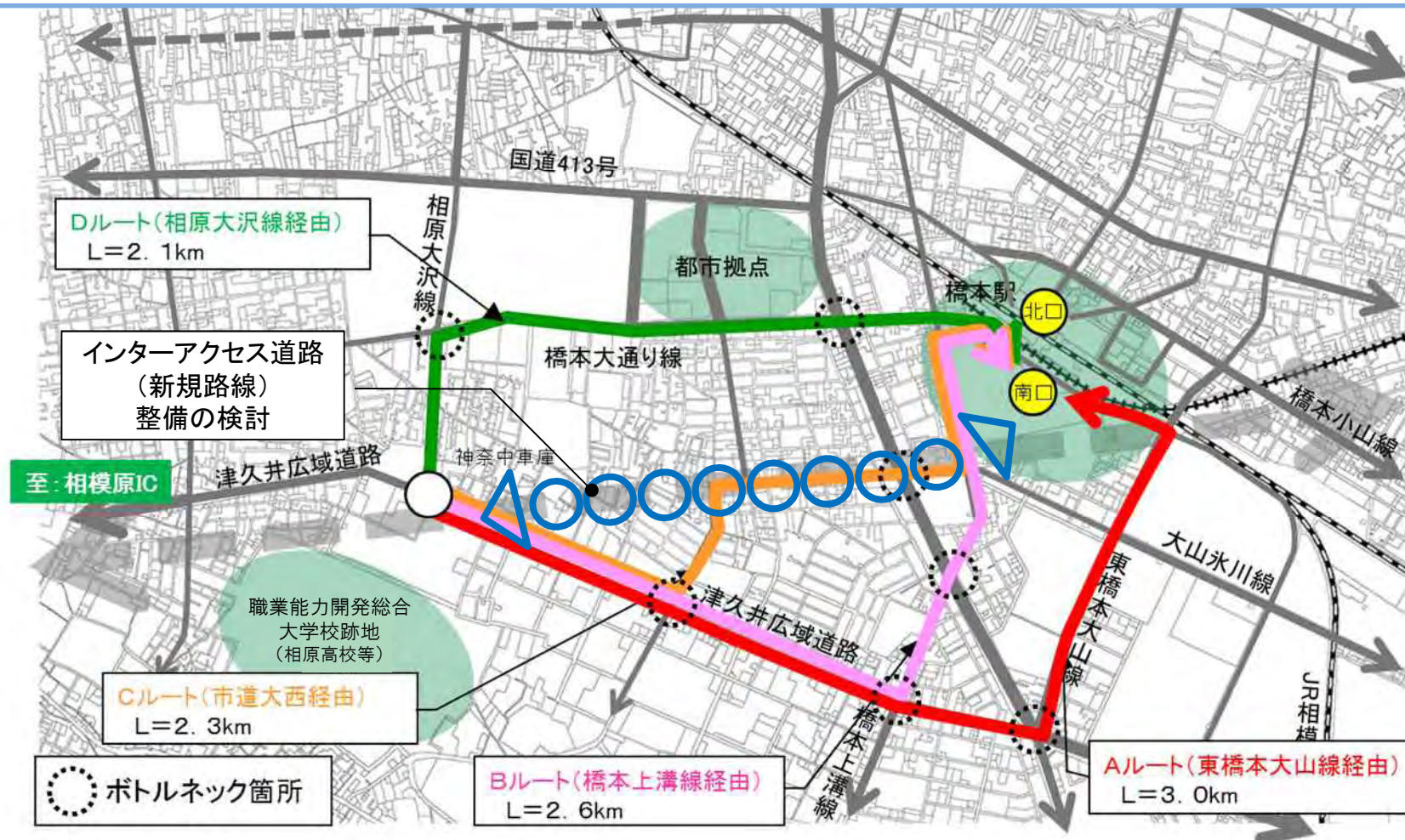


2-2. 交通ネットワーク計画

2-2-1. 道路ネットワーク整備の方針【②相模原ICへのアクセス道路の検討】

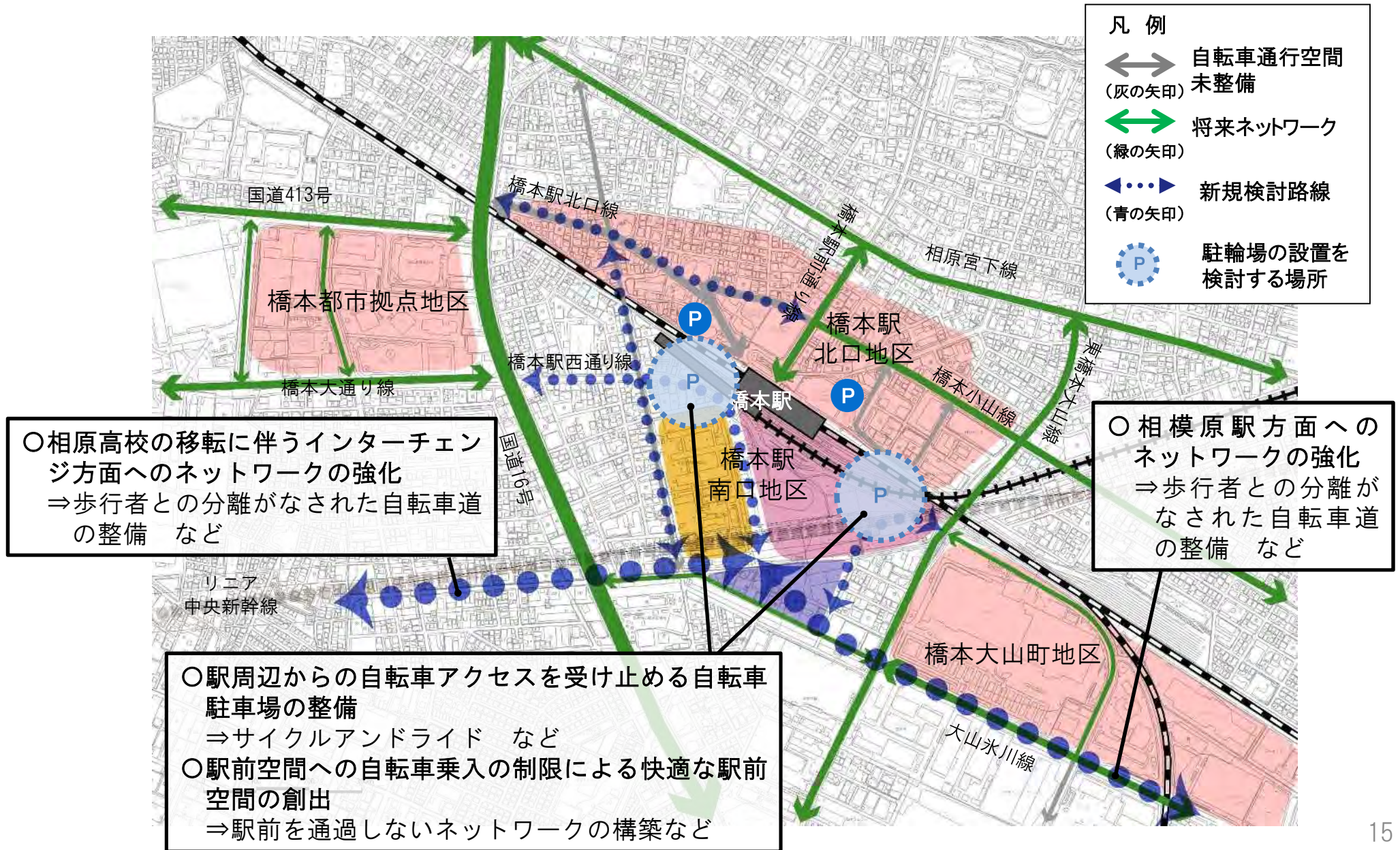
【インターアクセス道路整備の方向性】

- 相模原ICと橋本駅との速達性を高めるためには、現状の道路網ではボトルネック箇所等の課題があるため、新規路線の可能性について検討が必要である。
- また、ルートを選定にあたっては、津久井広域道路や橋本大通り線からのルートなど、既存道路の活用も含めて検討を行う。



2-2-2. 自転車ネットワーク整備の方針

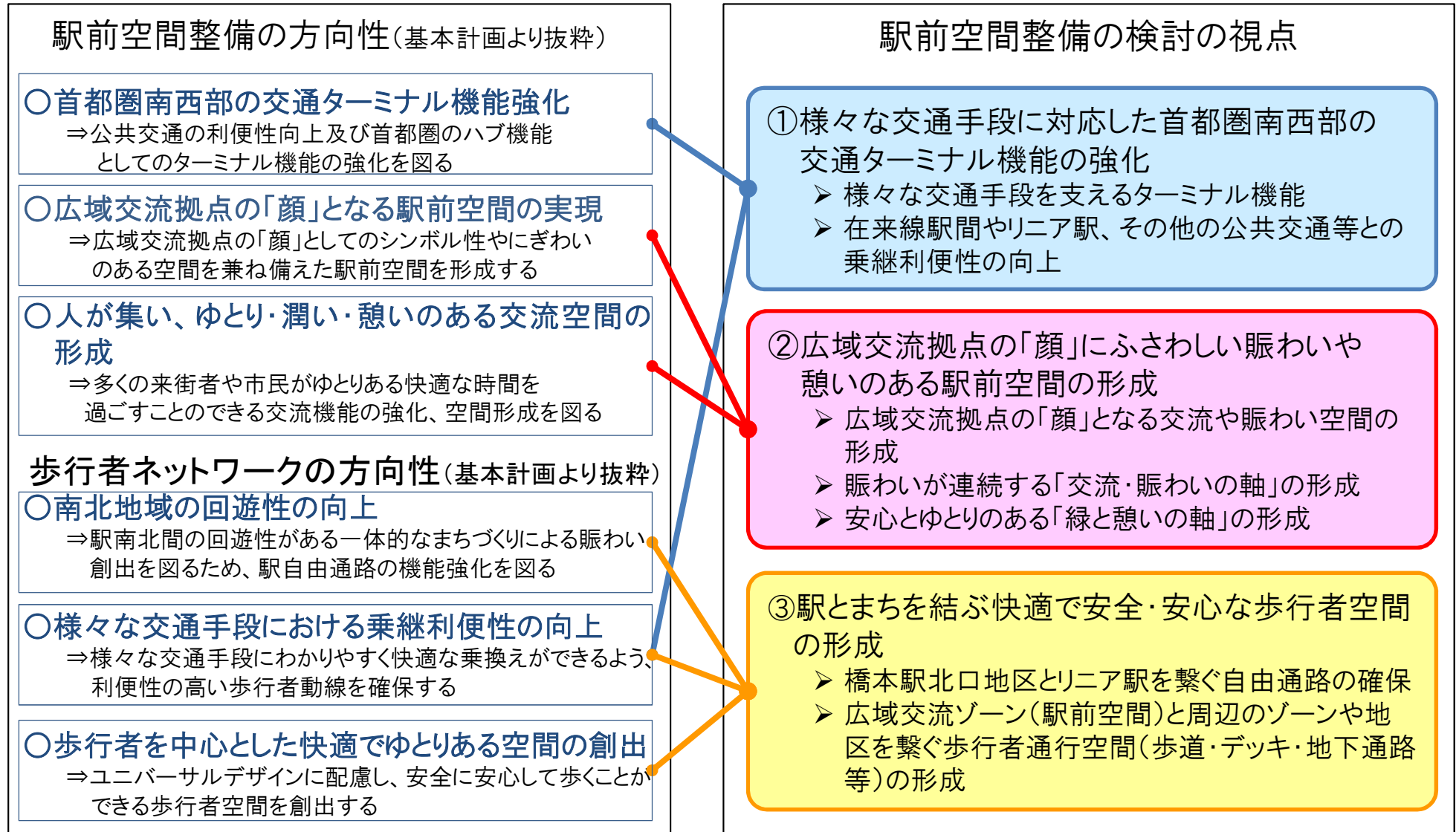
【将来における自転車通行環境のネットワークの方向性】



2-3. 駅前空間整備計画

2-3-1. 駅前空間整備の方向性

■ 検討の視点



2-3-2. 駅前空間整備の方針

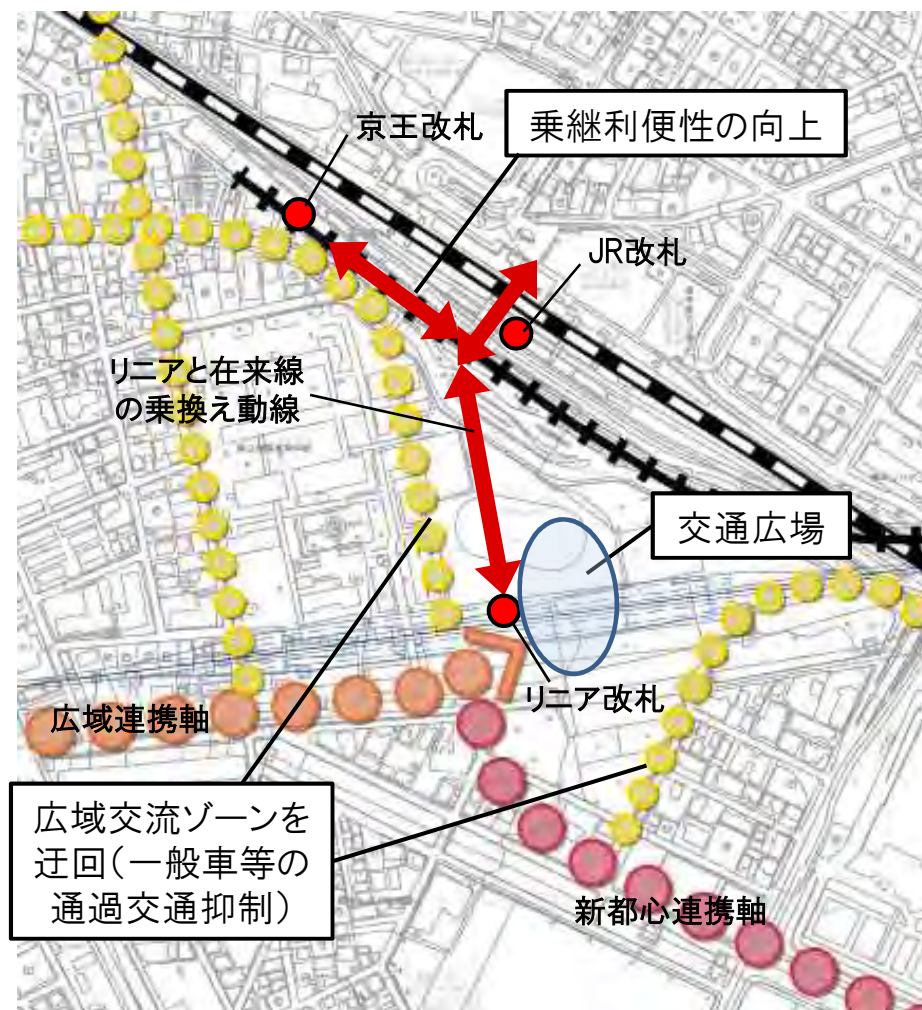
①様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

様々な交通手段を支えるターミナル機能

- 様々な交通手段に対応する利便性の高い充実した交通広場機能の確保
(路線バス・高速バス・観光バス・企業バス・タクシー等)
- 広域交流軸・新都心連携軸・リニアと在来線の乗換動線などが結節する位置に交通広場を配置
- 路線バス等の公共交通と一般車などの役割に応じた適切な機能配置
- 広域交流ゾーンへの一般車等の通過交通の抑制

在来線駅間やリニア駅、その他の公共交通等との乗継利便性の向上

- 乗継利便性に配慮した在来線駅の機能向上
(移動距離の短縮など)
- デッキ～地上～地下間を結ぶスムーズな乗り換え動線の確保
- 交通広場・リニア・在来線相互のスムーズな乗り換え動線の確保



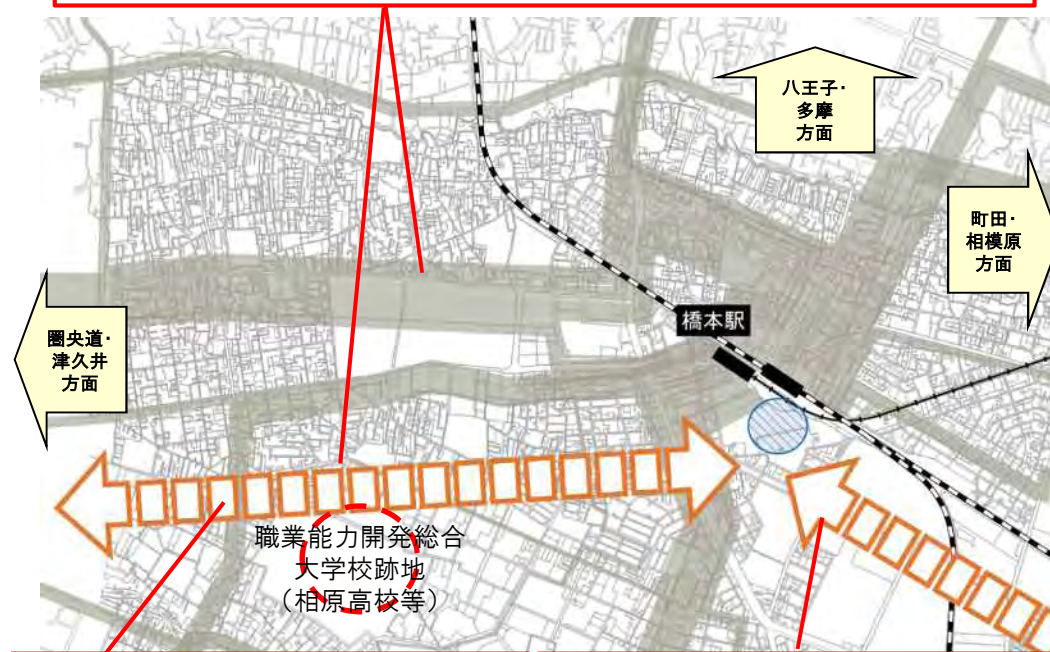
- (1) 路線バスネットワーク及び交通広場の見直し
- (2) 高速バス(高速道路等活用の長距離路線バス)乗降場整備の方向性
- (3) 交通機能の配置の考え方

2-3-2. 駅前空間整備の方針

①様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(1)路線バスネットワーク及び交通広場の見直し

津久井方面の路線の一部を南口からの発着とすることにより、迂回を無くして渋滞を回避し、定時性と速達性の向上を図る



職業大跡地(相原高校等)へのアクセス性を高めるバス路線の新設を検討

相模原駅との一体性を高める連携軸と両駅間の利便性を高める公共交通の充実を図る

【北口交通広場】
南口交通広場の整備とあわせた見直し



橋本駅	路線バス乗降場	タクシー乗場	一般車乗降場	面積	駅改札
北口	乗6降2	1	3	4,300m ²	
南口	乗5降3	1	14	6,500m ²	

【南口交通広場】
高速バス導入などの新たな整備

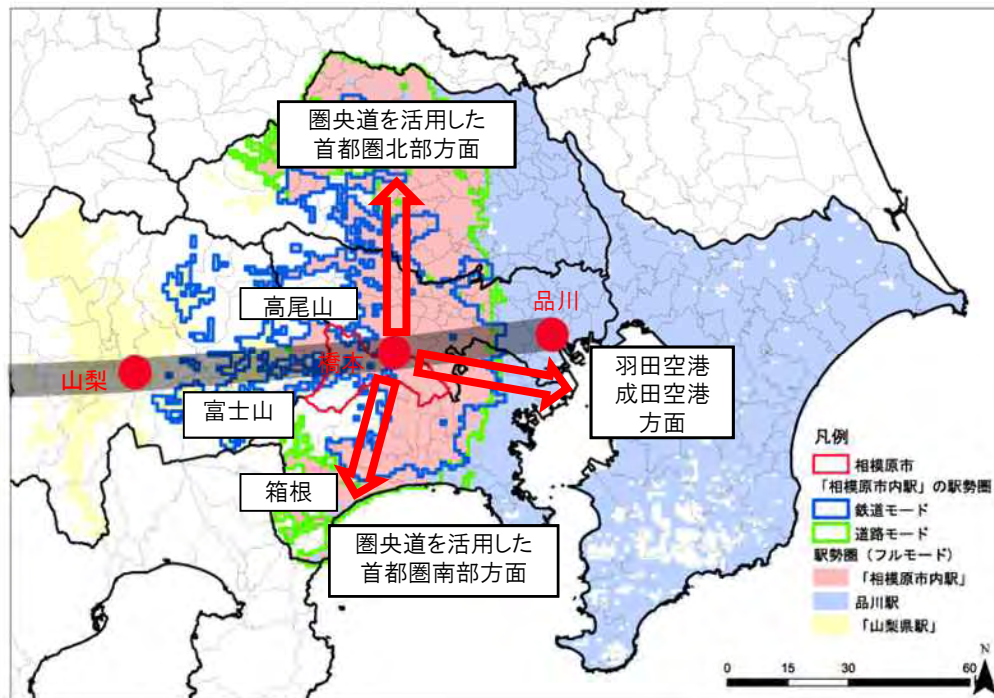


2-3-2. 駅前空間整備の方針

①様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(2) 高速バス(高速道路等活用の長距離路線バス)の乗降場整備の方向性

圏央道を活用した首都圏北部方面や南部方面、空港方面等のバスの乗入れを想定し、高速バスの乗降場の新設を検討



出典:「平成22年度広域交流拠点検討業務報告書」相模原市(平成23年3月)に加筆

○事例(富山空港) ※方向別に3路線の長距離路線バス

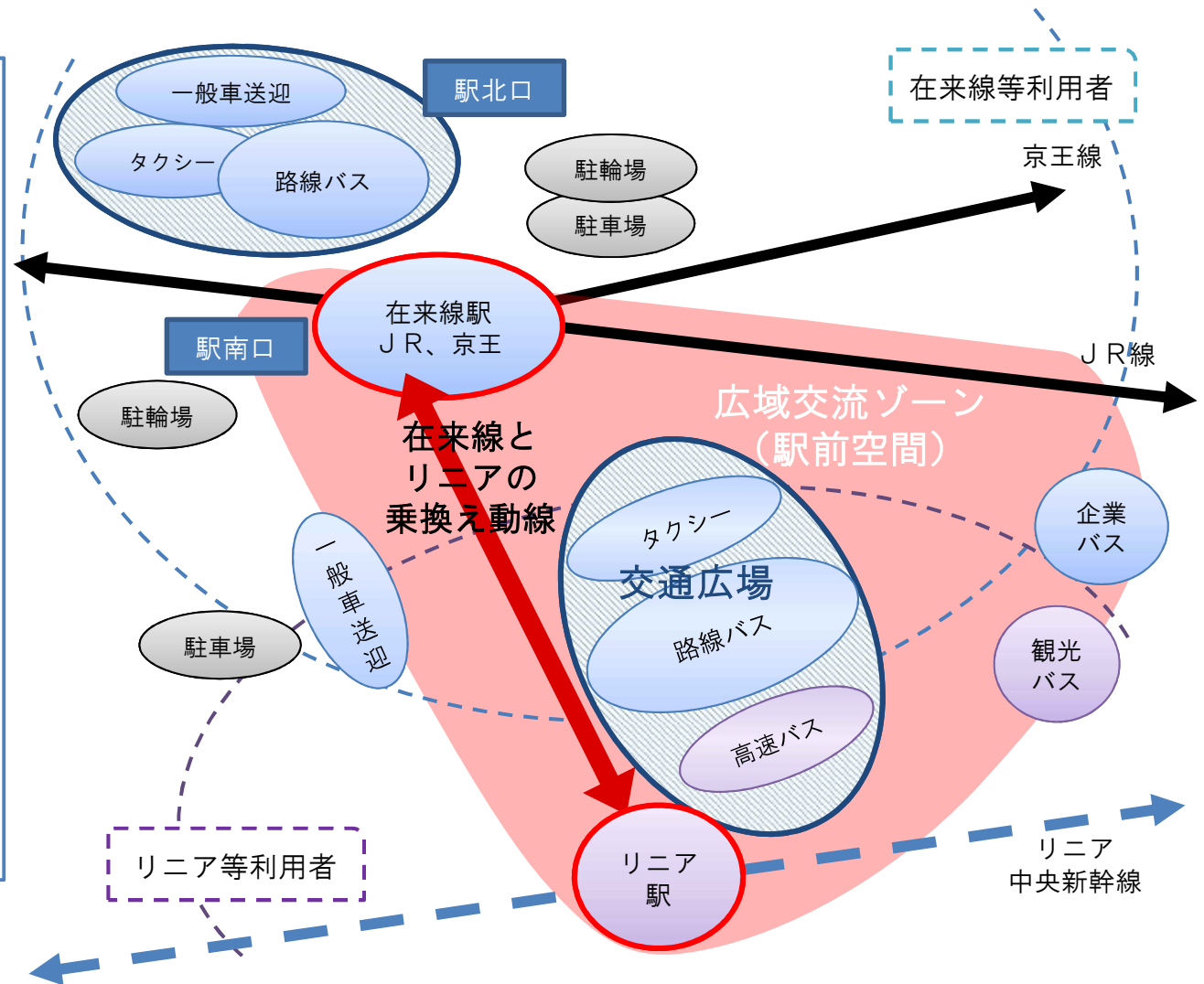


2-3-2. 駅前空間整備の方針

①様々な交通手段に対応した首都圏南西部の交通ターミナル機能の強化

(3)交通機能の配置の考え方

- 在来線とリニアの乗換え動線の近くにタクシー・路線バス・高速バスの乗降施設を集約した、交通広場を設置
- 交通広場において、タクシーと路線バスの乗降場は在来線駅側に、高速バスの乗降場はリニア駅側に配置
- 公共交通と分離した円滑な運行を図るため、一般車送迎・観光バス・企業バス・一般車駐車場は駅前空間の縁辺部等に設置
- 一般車送迎、駐輪場は在来線駅近くに配置



※現段階のイメージであり変更の可能性がある。具体的な規模や配置については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。

2-3-2. 駅前空間整備の方針

②広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

広域交流拠点の「顔」となる交流や賑わい空間の形成

- シンボル性を兼ね備えた交流・賑わいを創出する「まちのシンボルとなる広場」の設置

賑わいが連続する「交流・賑わいの軸」の形成

- 来街者など多くの人が行き交う賑わい空間づくり
- デザイン性の高いまちなみづくりや賑わいとまちなみの連続性に配慮した空間を形成

安心とゆとりのある「緑と憩いの軸」の形成

- 緑の自然環境と市街地が調和した空間の形成
- 広域交流ゾーンと緑と憩いのゾーンをあわせた防災空間の確保



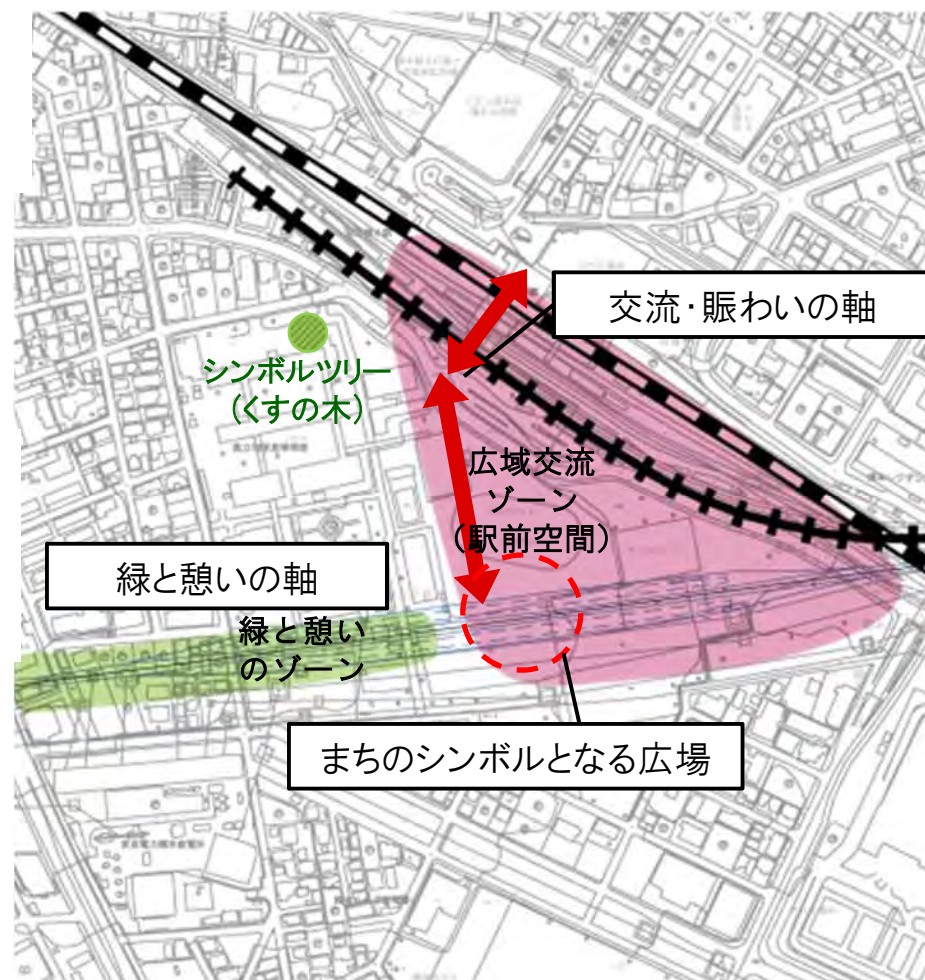
大阪駅 駅前広場



二子玉川駅 駅前空間



さいたま新都心駅
けやき広場



- (1)「シンボル広場」の役割と整備方針
- (2)「交流・賑わいの軸」の役割と整備方針
- (3)「緑と憩いのゾーン」の役割と整備方針

2-3-2. 駅前空間整備の方針

②広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(1)「シンボル広場」の役割と整備方針

役割

- ・ 「顔」としてのシンボル性や賑わいのある空間を形成
- ・ 国内外を問わず、地域・広域的に情報・人材・文化が交流・連携する空間を形成

整備方針(案)

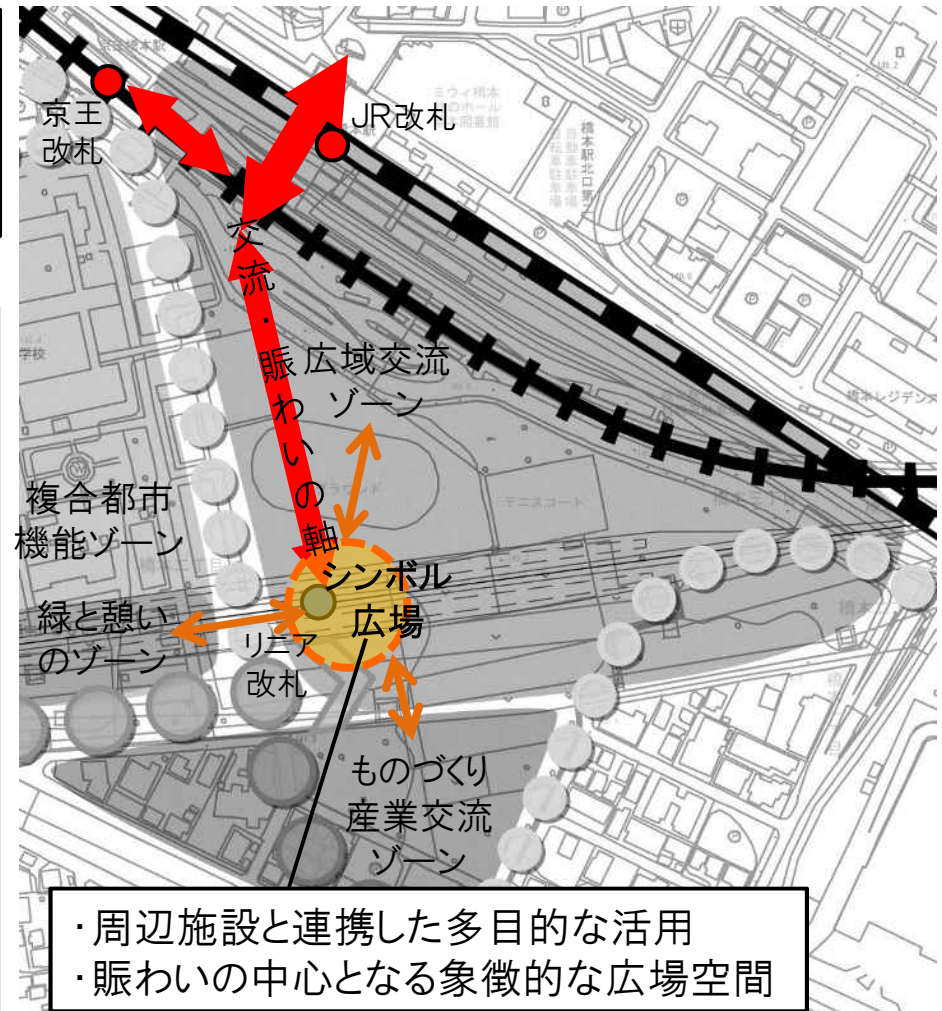
- ・ 地域交流イベントや広域的な企業のPR活動など、周辺施設と連携した多目的な活用や、防災機能も考慮したまとまりあるオープンスペースを確保する。
- ・ 各ゾーンの賑わいの中心となる象徴的な広場空間を整備する。



地域交流等に活用される広場の例：
六本木ヒルズアリーナ



企業のPR等に活用される広場の例：
大阪駅前うめきた広場



2-3-2. 駅前空間整備の方針

②広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(2)「交流・賑わいの軸」の役割と整備方針

役割

- 多くの来街者が憩い・集えるゆとりと賑わいの軸
- 首都圏南西部の交流ゲートとして多様な分野の情報や魅力を集約・発信する交流の軸



整備方針(案)

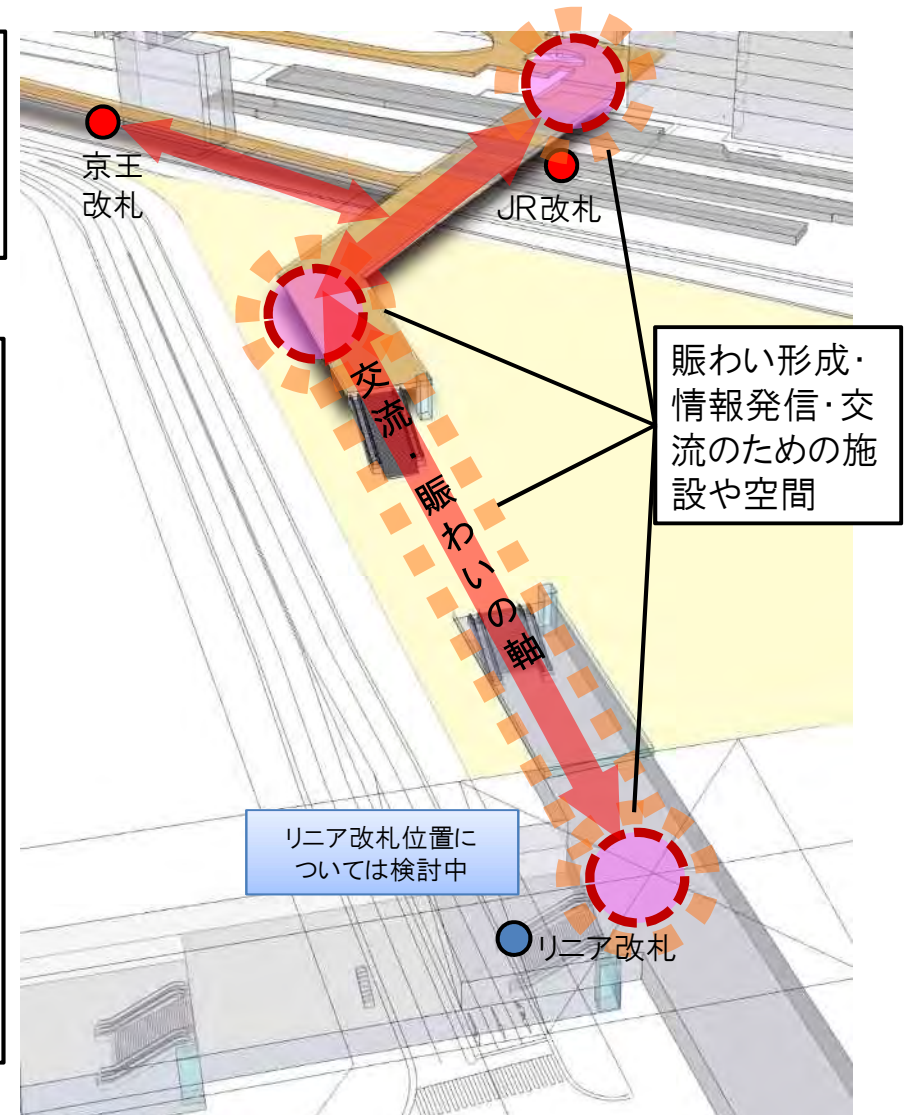
- 多くの来街者や市民が快適に行き交うゲート空間として、幅や高さゆとりがある歩行者空間を確保する。
- 駅改札口に近い動線の結節点には、待ち合わせなどにも利用できる小広場を確保する。
- 歩行者空間や小広場に面して、賑わい形成・情報発信・交流のための施設や空間を設置する。



ゆとりのある歩行者空間の例
：二子玉川ライズガレリア



待ち合わせにも利用できる小広場の例
：東京駅銀の鈴広場



2-3-2. 駅前空間整備の方針

②広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(3)「緑と憩いのゾーン」の役割と整備方針 ゾーン東側(図中①)

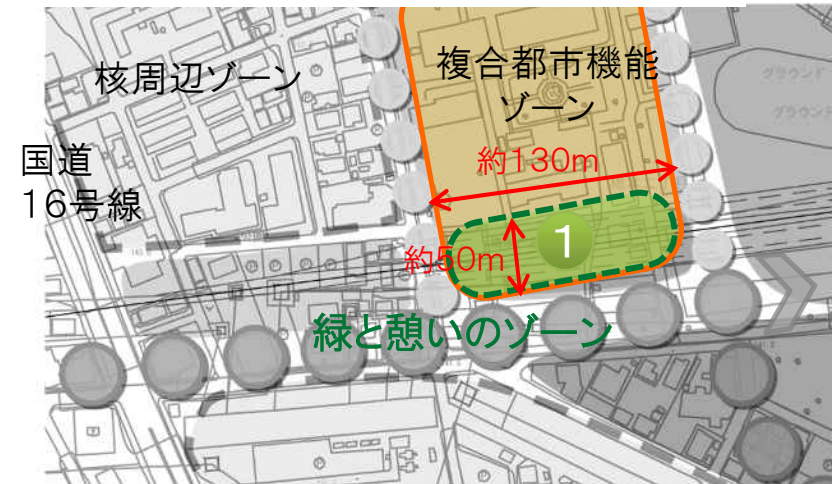
『周辺機能と連続性のある来街者の憩い空間の形成』

役割

- ・ 憩いや潤いを感じられる環境と共生する都市を創出する
- ・ 安全・安心を支える防災機能を確保する

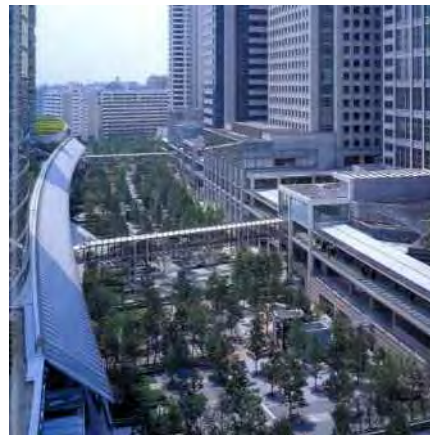
整備における前提条件

- ・ リニア駅上部による建築物等の設置への制約
- ・ 広い幅員(約50m)
- ・ 地下1階からの連絡が可能
- ・ 隣接する複合都市機能ゾーンとの一体的な整備や利用



整備方針(案)

- ・ 国道16号線と駅を繋ぐ「緑の都市軸」として、樹木や芝生などの緑等を連続的に設置する。
- ・ 複合都市機能ゾーンの前庭的な空間として、賑わいの形成を図る。(カフェテラスなど)
- ・ リニア駅地下1階の出入口を設置する。
- ・ 広域避難機能を担う防災空間・機能、備蓄倉庫を整備する。



「緑の都市軸」の例
:品川セントラルガーデン



賑わい形成がなされる前庭的空間の例
:中野セントラルパーク



緑の中の地下鉄出入口の例
:カナリーワーフ駅(ロンドン)

2-3-2. 駅前空間整備の方針

②広域交流拠点の「顔」にふさわしい賑わいや憩いのある駅前空間の形成

(3)「緑と憩いのゾーン」の役割と空間像 ゾーン西側(図中②)

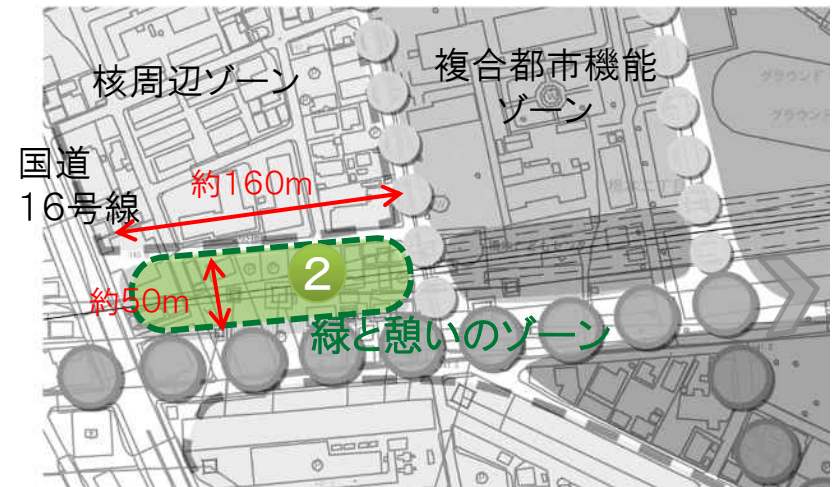
『多世代が集い・交流する周辺地域の憩い空間の形成』

役割

- ・ 憩いや潤いを感じられる環境と共生する都市を創出する
- ・ 安全・安心を支える防災機能を確保する

整備における前提条件

- ・ リニア駅上部による建築物等の設置への制約
- ・ 広い幅員(約50m) ・ 道路に囲まれた空間
- ・ 隣接する核周辺ゾーン等の周辺環境の向上への寄与



整備方針(案)

- ・ 国道16号線と駅を繋ぐ「緑の都市軸」として、樹木や芝生などの緑等を連続的に設置する。
- ・ 多世代が憩い・交流する開放的なオープンスペースを設置する。(芝生広場など)
- ・ 遊びや健康のための空間や施設を設置する。
- ・ 広域避難機能を担う防災空間・機能を整備する。



「緑の都市軸」の例
: 札幌大通公園



開放的なオープンスペースの例
: 東京ミッドタウン



遊びの空間の例 : 札幌大通公園(上)、檜町公園(下)

2-3-2. 駅前空間整備の方針


③駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

橋本駅北口地区とリニア駅を繋ぐ自由通路の確保

- 既設の自由通路の拡幅など混雑解消のための機能強化を検討
- 自由通路等の乗り換え動線には、情報発信機能や商業施設等の配置、高低差を活用した賑わいの演出を図る
- ユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすい歩行者動線の確保

広域交流ゾーン(駅前空間)と周辺のゾーンや地区を繋ぐ歩行者通行空間(歩道・デッキ・地下通路等)の形成

- ゾーン間、地区間を歩車分離で繋ぐ安全・安心な歩行者空間
- 北口地区やゾーン間におけるデッキ・地下通路等を中心とした回遊性のあるネットワークの確保

- 
- (1) 橋本駅周辺地区における歩車分離の歩行者ネットワークの構築
 - (2) 高低差や距離のある乗換え動線を快適にするための歩行者空間の整備

2-3-2. 駅前空間整備の方針

③ 駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

(1) 橋本駅周辺地区における歩車分離の歩行者ネットワークの構築

整備方針(案)

- 駅周辺における一体的な歩車分離を実現する。
- 南口地区と北口地区の歩行者ネットワークの接続に合わせて、両地区の連携強化のための空間を確保する。(自由通路の両端部における小広場の設置など)
- 南口地区の4つのゾーンを繋ぐ歩車分離の歩行者ネットワークを設置する。(地下連絡通路・歩行者デッキなど)
- 北口地区の歩行者デッキについては、上屋整備等利便性・快適性向上に向けた検討を行う。

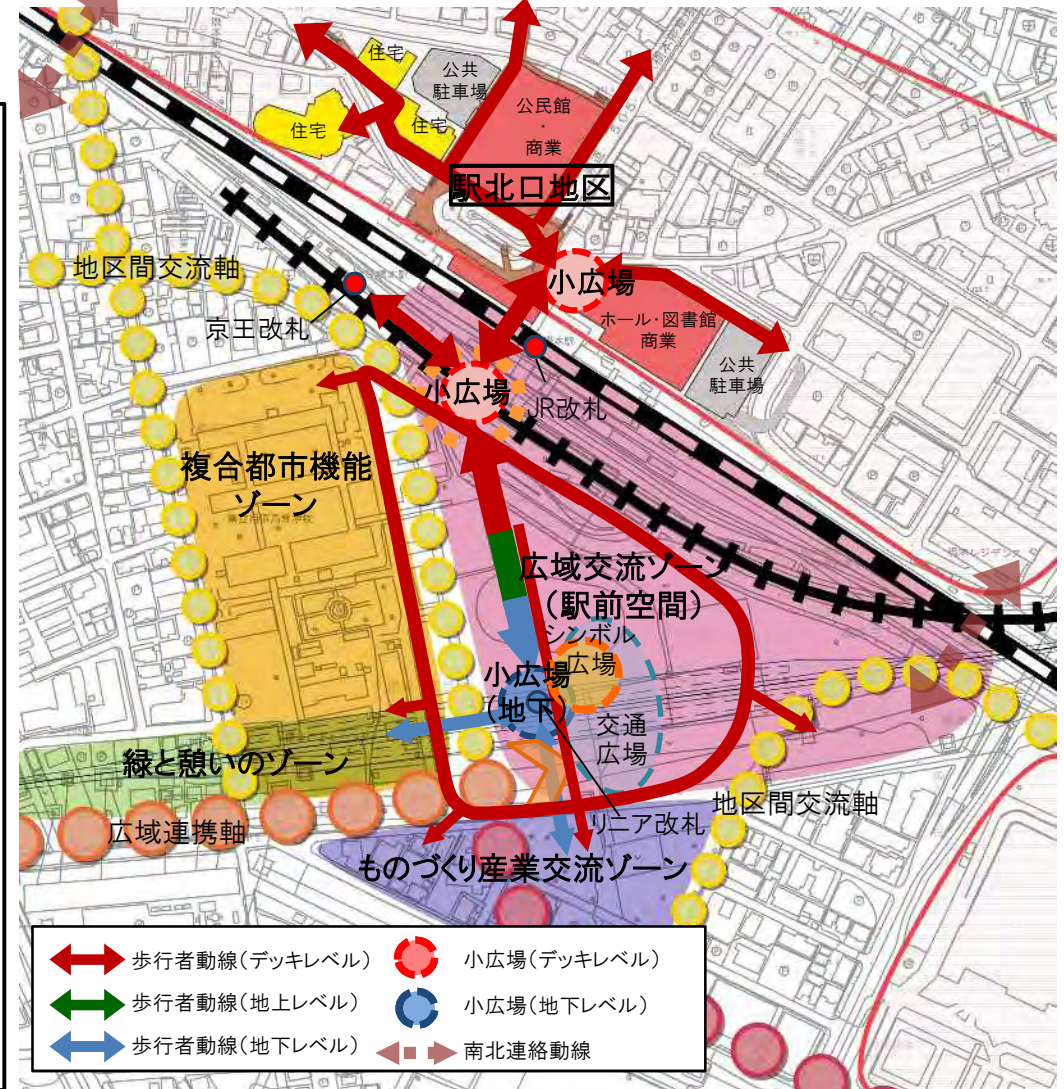


歩行者デッキのネットワークの例
：川崎ミュージアデッキ



地下連絡通路の例
：大阪市

〈歩行者ネットワークのイメージ〉



※現段階のイメージであり変更の可能性がある。具体的な規模や配置については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。

2-3-2. 駅前空間整備の方針

③ 駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

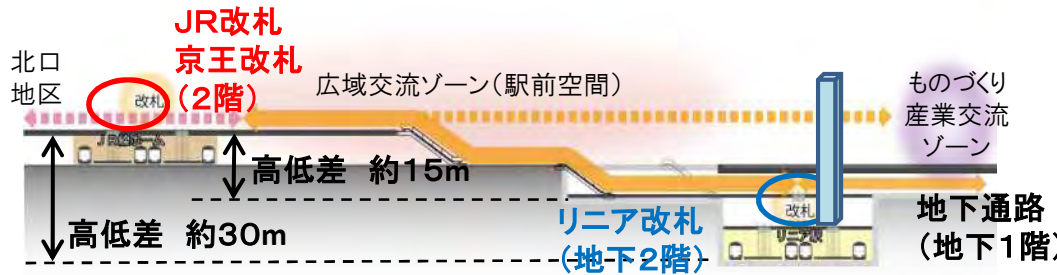
(2) 高低差や距離のある乗換え動線を快適にするための歩行者空間の整備

乗換え動線の状況

- JR改札とリニア改札の間の距離は250m超となる想定
- 京王線とリニア改札の間の距離は300m超となる想定
- JRと京王線の乗換え空間が混雑
- 在来線改札とリニアのホームの高低差は約30mとなる想定

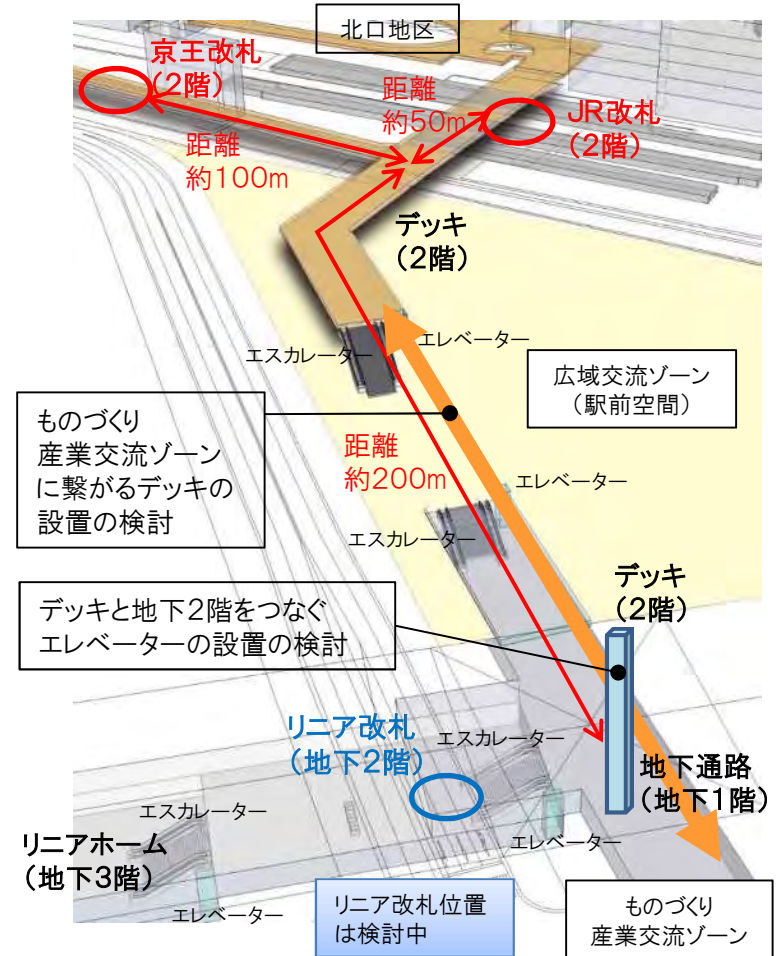
乗換え動線の機能強化の方策(今後の検討課題)

- エレベーターやエスカレーターの設置
(リニア改札階からデッキまで1回のエレベーターで移動可能な動線の確保等)
- 既存の自由通路の拡幅
- 改札等の駅施設の機能強化 など



在来線とリニアの乗換え動線(自由通路)の断面イメージ

〈在来線とリニアの乗換え動線のイメージ〉



※現段階のイメージであり変更の可能性がある。具体的な規模や配置については、関係者との調整等を行いながら検討を行う。

2-3-3. 駐車場整備の考え方

○留意すべき事項

- 橋本駅周辺(北口側含む)の既存の駐車場の有効活用も考慮した総合的な駐車場計画の検討
- 駐車場整備における費用の精査、合理的な配置計画
- 駅周辺の開発状況に応じた段階的な整備の手法の検討 など

○これからの駐車場整備に向けた視点

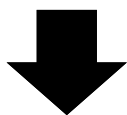
- ①高齢化の進展・人口の減少
 - ・バリアフリー等の円滑な移動が可能となる駐車施設の整備
 - ・公共交通(鉄道・バス等)の利用を促進するとともに、自家用車での過度な駅アクセスの抑制
- ②環境対策の必要性
 - ・低公害車の利用促進や公共交通への利用転換等による自動車利用による環境負荷の軽減
- ③官民の連携・既存ストックの活用
 - ・各施設建築物における駐車場の集約化への取組み
 - ・商業施設など近隣施設の相互利用の誘導による駐車場の効果的な利用方策の検討
- ④多様な駐車需要(荷捌き駐車・送迎車両)に対する対応
 - ・商業施設等の荷捌き駐車スペースの確保の義務化の検討
 - ・利用者により異なる駐車需要(送迎等による短時間駐車・鉄道利用による長時間駐車)への対応

2-3-3. 駐車場整備の考え方

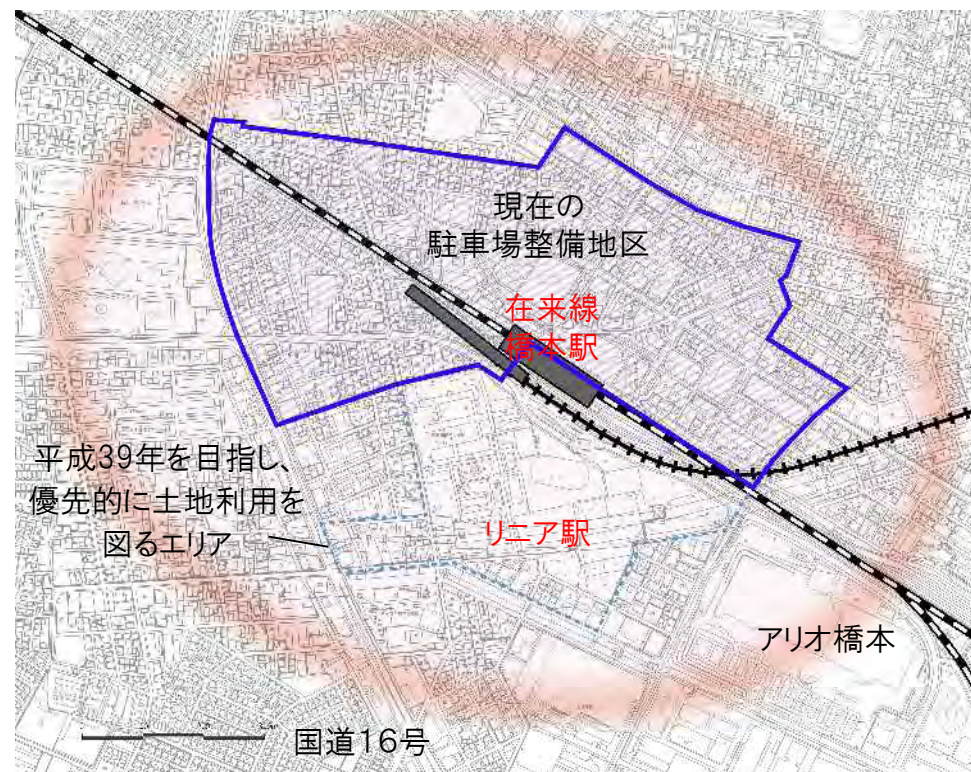
○駐車場整備地区【橋本地区駐車場整備計画(昭和61年)策定】の見直しについて

■整備計画概要

- 人口や自動車保有率の増加、広域的機能の集積に伴い自動車交通量が増大する一方で、商業・業務地区を中心として路上駐車に起因する道路機能の低下等の問題が顕在化したことから、公共と民間の役割分担のもとに駐車場の整備を進めるための「駐車場整備計画」が策定された。
- 相模原市では、商業施設などが集積しており、今後も更なる立地が予想される相模大野駅周辺、相模原駅周辺及び橋本駅周辺を「駐車場整備地区」に指定し、一定規模以上の建築物の新築・増築・用途変更などを行う場合には、駐車施設の設置を義務づけている。



今後、市駐車場整備計画の見直しを検討



橋本駅周辺駐車場整備地区

第3章 相模原駅周辺地区整備計画（中間とりまとめ）

■ 検討対象時点

凡例

赤: 周辺道路イメージ

黄: 区画道路イメージ

緑: 駅前広場イメージ

※破線は予定を示す

今回の検討時点

今後の課題を整理

STEP①	STEP②	STEP③	STEP④
返還時(H26～)	工事中(H26～H38)	まち開き(H39～)	将来形
			
<p>【整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅北口利用のための暫定道路 ・暫定駅前広場・駐輪場 	<p>【整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南北・東西道路 ・区画道路 	<p>【整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路 ・アクセス道路 (南北道路・東西道路) ・地区内道路 ・駅前広場 ・小田急多摩線駅延伸 <p style="text-align: right;">} 検討対象</p>	<p>【整備の可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR横浜線立体交差化 ・南口駅前広場再整備
<p>JR横浜線立体交差化 (調査・設計…</p>		<p>…工事…</p>	<p>…完了)</p>

①土地利用計画（ゾーニング）

- ・ 土地利用計画の基本的な考え方
- ・ 重点地区の抽出と整備方針
- ・ 駅周辺地区の土地利用方針
- ・ 駅北口地区の導入機能の検討
- ・ 機能配置の方針
- ・ ゾーニングの基本的な考え方
- ・ 土地利用ゾーニング

②交通ネットワーク計画

- ・ 道路ネットワーク整備の方針
- ・ 自転車ネットワーク整備の方針
- ・ 歩行者ネットワーク整備の方針

③駅前空間整備計画

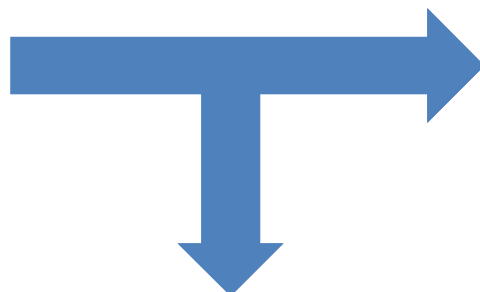
- ・ 駅前空間整備の方針
- ・ 駐輪場整備の方針
- ・ 駐車場整備の方針

3-1. 土地利用計画（ゾーニング）

3-1-1. 重点地区の抽出と整備方針



地区が抱える課題を考慮し、重点的に整備すべき地区を抽出

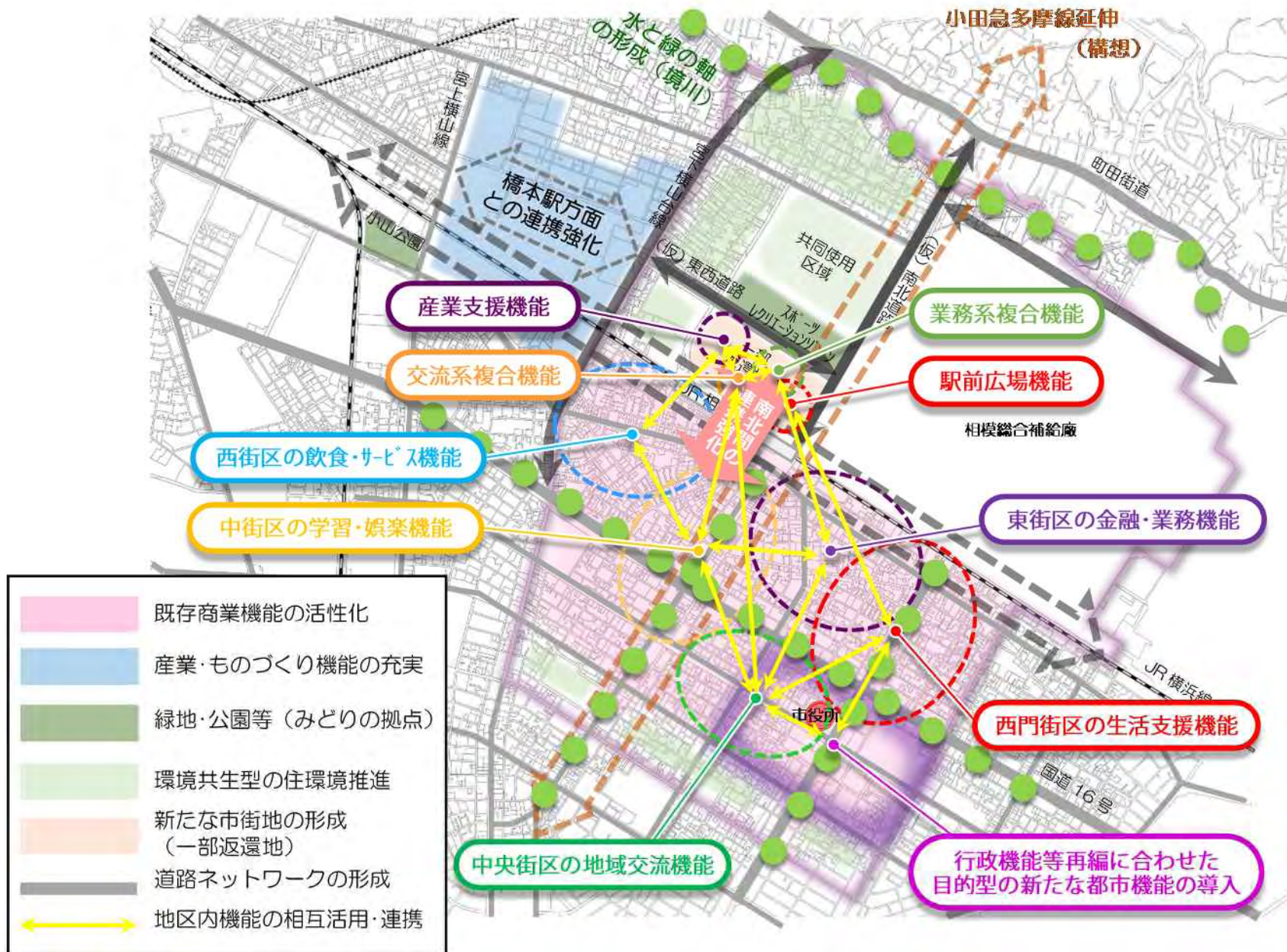


【地区別の基本的な考え方】

- ・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活かした都市リノベーション
- ・市役所周辺地区：行政機能の再編

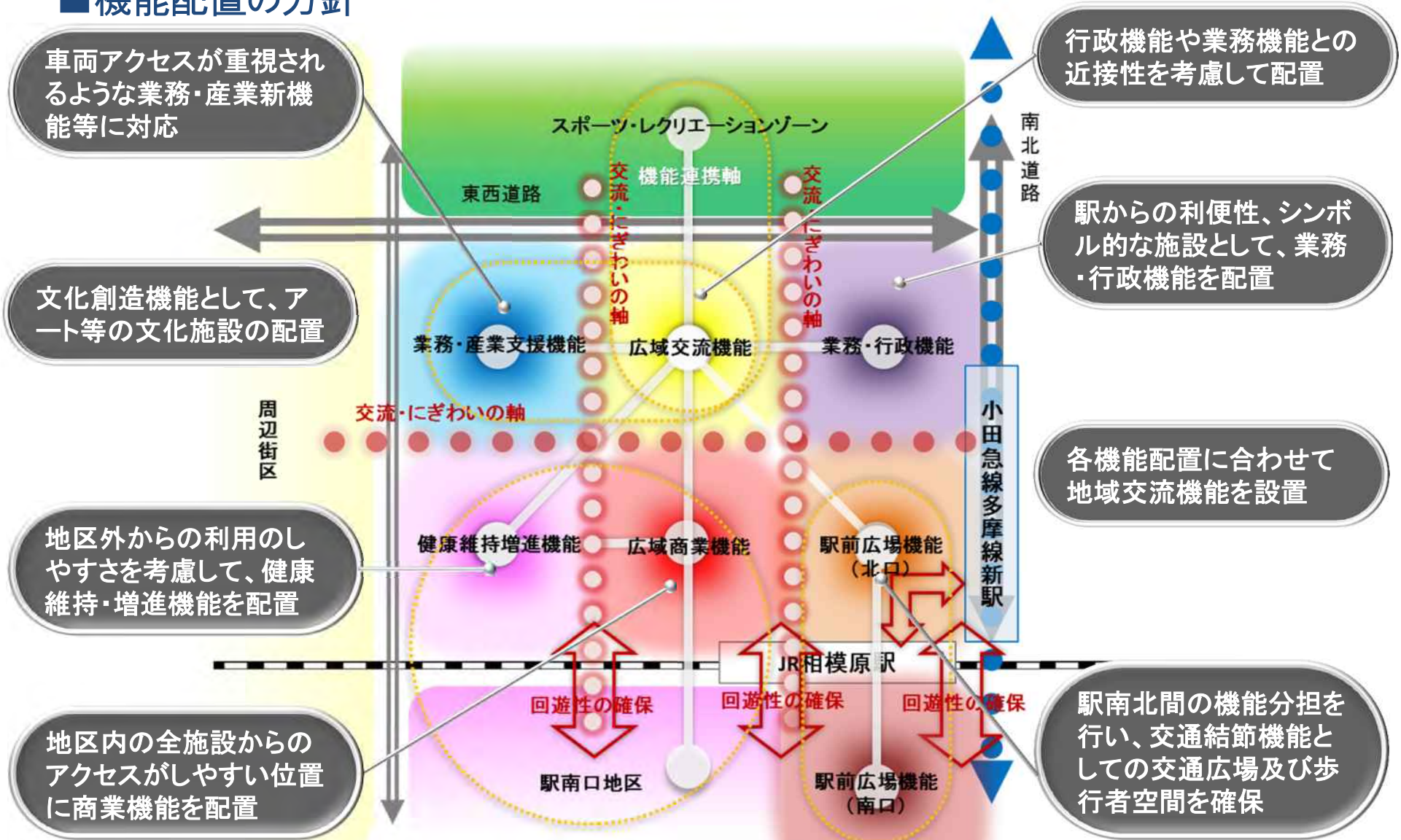
3-1-2. 駅周辺地区の土地利用方針

重点的に整備の方向性に基づき、駅周辺地区全体の方向性



3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

■機能配置の方針



3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

■導入機能と施設イメージ

	導入機能	導入施設例	概要
①	広域交流機能	国際コンベンション施設	見本市など展示やイベントに対応可能な大空間を確保
		会議室・宿泊施設等	グレードの高いシティホテルや会議機能を確保
②	広域商業機能	大規模商業施設	集客機能の高い商業施設を確保
	地域交流機能	広場・オープンスペース	他の導入施設との関係に配慮して適切に規模を確保しながら配置
	駅前広場機能	交通広場、歩行者空間	バス、タクシー、自家用車の乗降施設などを確保
③	業務・産業支援機能	業務施設(オフィス)	本地区の昼間人口の増大に寄与し、立地ニーズに対応できるオフィスを確保
④	業務・行政機能	行政施設	国、県、市等が集約立地した行政施設を確保
⑤	文化創造機能	美術館、ギャラリー等	文化、芸術関連の施設を確保
⑥	広域防災機能	一時避難スペース、指令所等	平常時に使用されている施設を災害時に転用
	健康維持増進機能	保健、健康、レクリエーション	市民余暇や健康増進のための施設を確保
⑦	エネルギー供給機能	地域コントロールセンター	地区内のエネルギー供給をマネジメント

3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

① 広域交流機能（国際コンベンション施設の立地状況）

- 首都圏におけるコンベンション施設の立地状況を見ると、大規模なものでは東京ビッグサイトやパシフィコ横浜などが立地
- 今後は、リニア中央新幹線の開通により当地域における国際コンベンション施設の立地ポテンシャルも向上することが期待される。



パシフィコ横浜



東京ビッグサイト



東京国際フォーラム



幕張メッセ

3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

② 広域商業機能（大規模小売店舗の立地状況）

- 駅北口地区には、大規模小売店舗の立地が期待されているが、近隣の類似する競合施設との差別化が必要
- 駅北口に導入する広域商業機能としては、広域的な集客や南口との機能分担を考慮し、比較的商圈が広域となる高品質重視の商業が望ましい。
- 既存商業機能(商店街)との連携を促進し、回遊できる仕組み作りが重要



相模原市周辺の大規模商業施設	
相模原市	1 アリオ橋本
	2 イオン相模原
	3 伊勢丹相模原店本店
隣接する多摩地域	4 グリーンウォーク多摩
	5 京王百貨店聖蹟桜ヶ丘店
	6 ココア多摩センター
	7 町田東急ツインズ
	8 町田駅ビル(小田急百貨店町田店)
	9 八王子ターミナルビル(セリオ八王子北館)



ラゾーナ川崎プラザ



横浜マークイズ

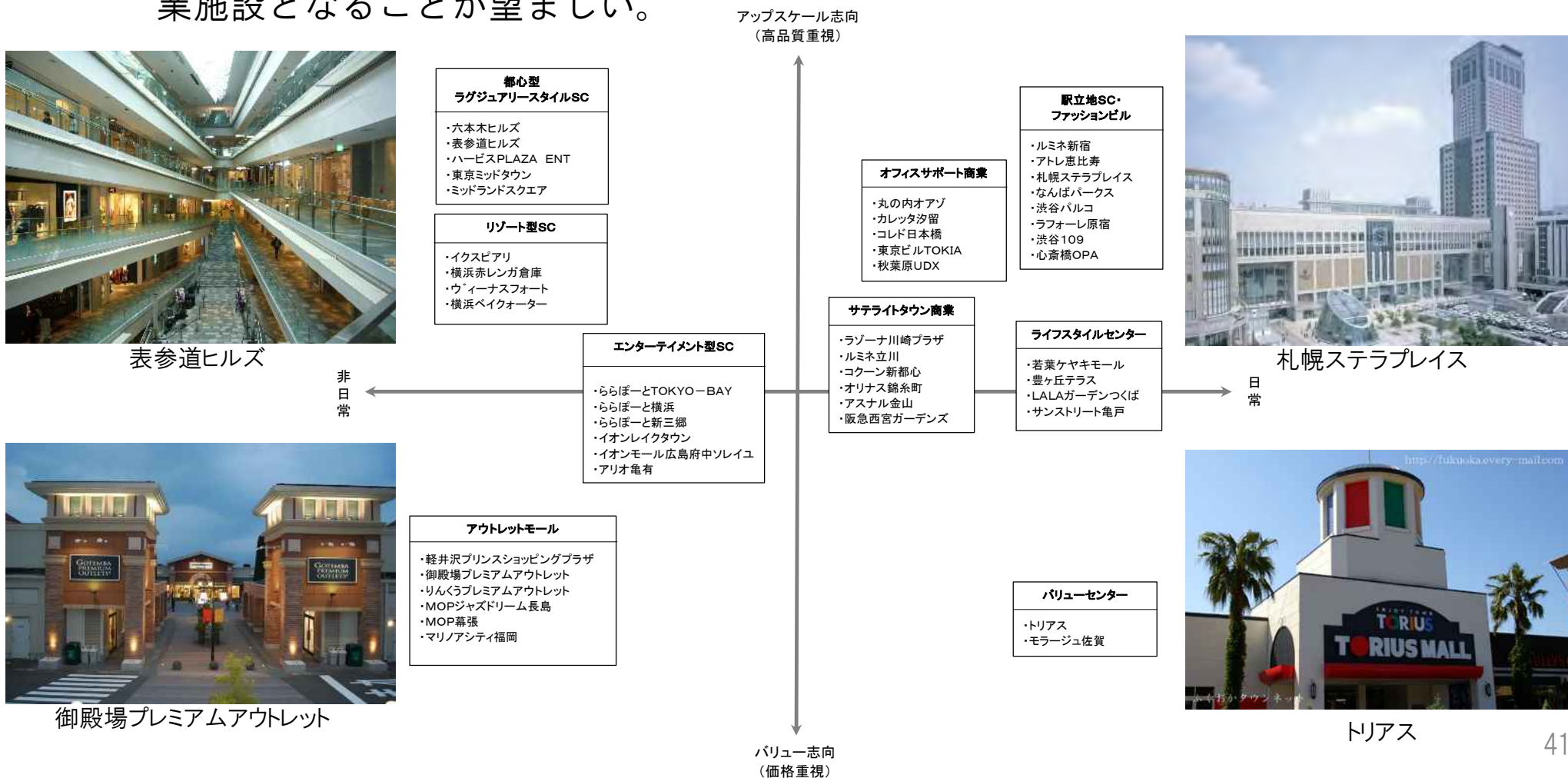


アリオ北砂

3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

② 広域商業機能（SCの立地形態）

- ・ ショッピングセンター（SC）も取扱う商品やブランド、価格帯などにより以下のようにタイプ分けされる。
- ・ 導入する広域商業機能は、比較的商圈が広域となる非日常系で高品質重視の商業施設となることが望ましい。



3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

③ 業務・産業支援機能（オフィス需要の考え方）

【現況】

現在の相模原駅周辺地域の従業人口を他の駅周辺地域（町田駅、横浜駅など）と比較すると、「医療・福祉」の比率が高いものの、サービス業や情報通信、金融・保険、卸・小売などの全般的に集積度が低い。（＝集積の余地が残されている）



緑と一体的に整備された業務のイメージ



日常的に業務系の人々が行きかうイメージ

【業務機能に期待される役割】

広域交流機能や広域商業機能が、週末における誘客の中心的機能であるのに対して、業務機能は日常的に人々を呼び込み、昼間人口の増加に大きく貢献

新たな開発用地が供給される北口地区において業務機能の集積を積極的に図る。

3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

④ 業務・行政機能（行政施設の集積に関する方針）

- 行政機能の分散立地、駅から離れて立地、施設の老朽化、膨らむ施設維持管理費等は、公共公益施設の抱える共通課題
- 行政機能の再編と合わせて、利便性の向上に繋がる立地の検討の必要性
- 相模原市では、平成25年10月に、今後の公共施設サービスの適正化に向けた取組の方向性などの考え方をまとめた「公共施設の保全・利活用基本指針」を策定
- 公共施設の再配置については、この基本指針に基づいて、相模原市全体の方針の中で検討する。



統合整備される豊島区役所



九段第3合同庁舎として整備された千代田区役所

3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

⑤ 文化創造機能（文化施設の立地状況）

- 教育施設としては、市内を含む周辺に大学が立地している。
- 文化施設としての図書館、博物館、美術館等は、駅周辺地に目立った集積がなく、立地が望まれる。
- 駅周辺地区での文化・創造機能として検討するには、情報発信基地として一定程度の機能・規模が必要



美術館	
1	光と緑の美術館
2	西山美術館
3	八王子市夢美術館
4	多摩美術大学美術館
5	町田市立国際版画美術館
博物館	
1	相模川ふれあい科学館
2	相模原市立博物館
3	相模の大風センター
4	東京都埋蔵文化財センター
5	町田市立博物館
図書館	
1	相模原市立橋本図書館
2	相模原市立図書館
3	相模大野図書館
4	町田市立図書館
5	多摩市立図書館
6	南大沢図書館
7	日野中央図書館



静かに休憩しながら鑑賞できる美術館や博物館の内部イメージ



落ち着いて鑑賞できる美術館の展示イメージ

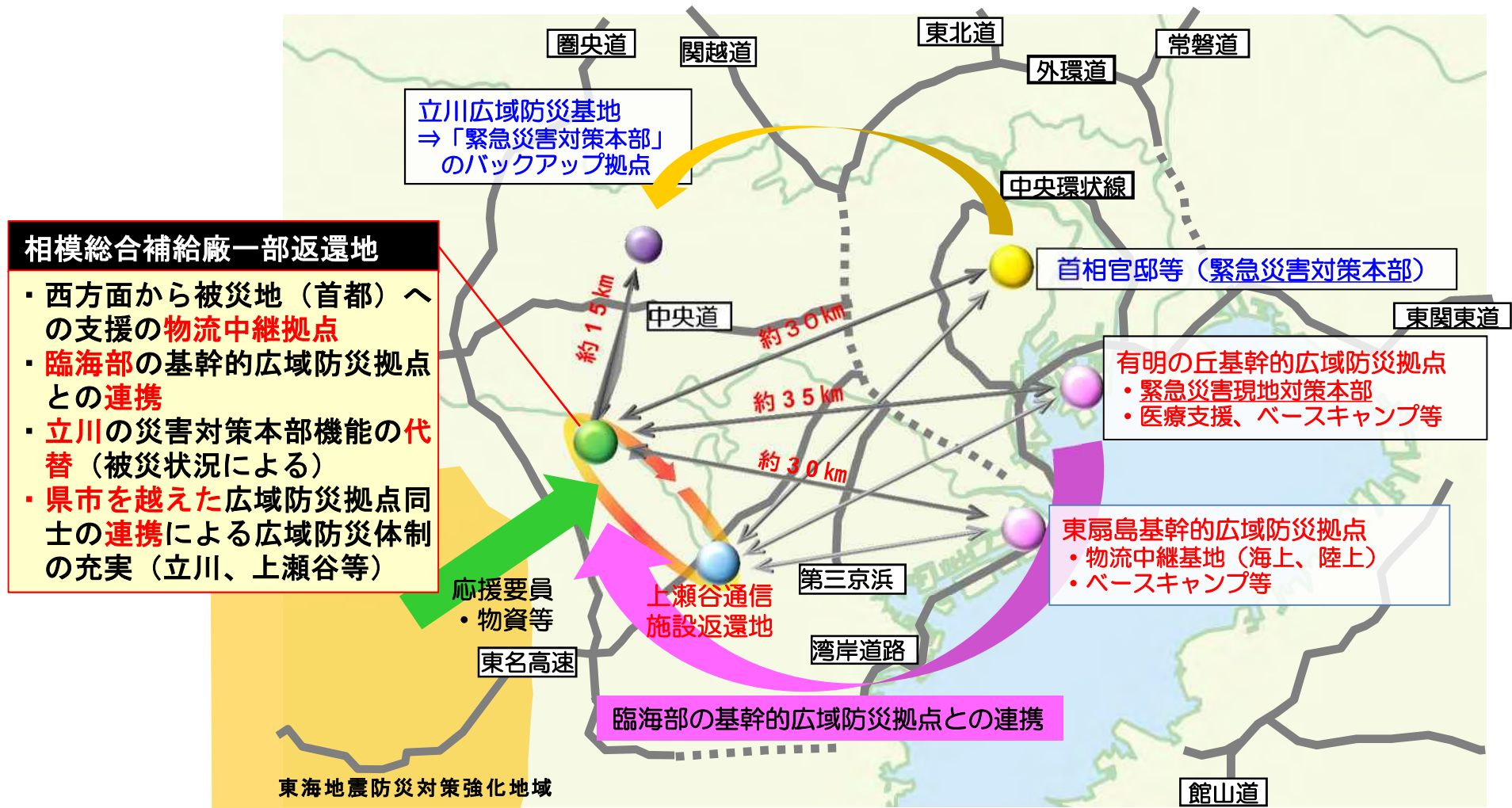


創作環境が整ったアトリエのイメージ

3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

⑥ 広域防災機能

- ・ 駅北口地区一帯は、本市の防災対策と共に県及び他の広域防災拠点と連携し、首都圏内外における広域防災上の重要な役割を担うことが期待されている。
- ・ 立地条件等に恵まれた当地区では、首都圏南西部の広域防災機能の向上を目指す。



3-1-3. 駅北口地区の導入機能の検討

⑦ エネルギー供給機能（基本的な考え方）

- ・ エネルギーインフラについては、広域防災機能を支え、行政機能や進出企業等の事業活動の安定性に配慮した仕組みを検討

【背景・狙い】

広域防災機能を支え、行政施設や進出企業等の**事業活動の安定性**に配慮したエネルギーインフラの整備により、**地区全体の付加価値の向上**を図る。

【基本方針】

① 災害時における広域防災拠点としての機能保持

- ・ 災害時において、広域防災拠点としての役割を果たすためのエネルギーを検討

② 自立性の高いシステムの導入

- ・ 災害時においては需要変動に適切に対応できる自立型電源を検討

③ 低炭素かつ低コストなエネルギーシステム

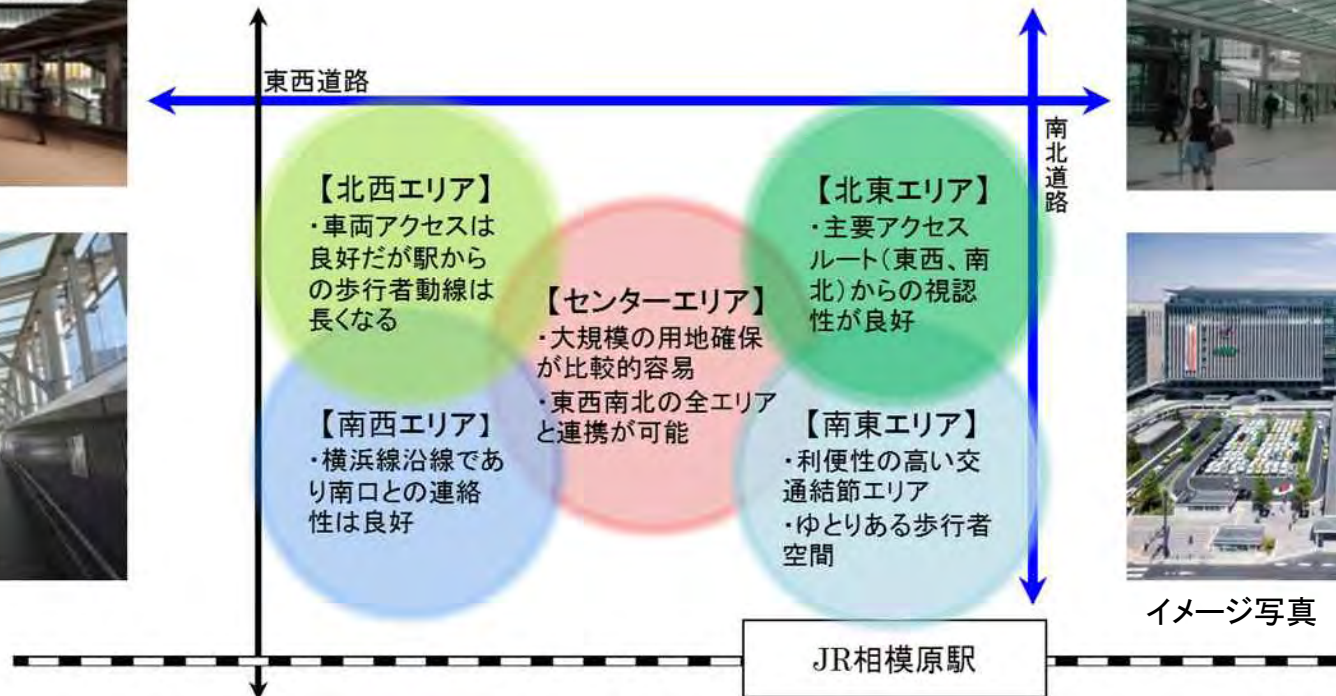
- ・ エネルギーシステムは平時の環境負荷を少なくし、かつ経済効率の良いものを検討
- ・ 需要に応じた、電気、ガス、再生可能エネルギー等を適切に取り入れたエネルギーミックスを検討

【整備の基本的な方向】

- ・ 地区のエネルギー需給バランスをトータルエネルギーマネジメント
- ・ 電気・熱を効率的に供給し、低炭素化と低コスト化を図る
- ・ 自然エネルギーや未利用エネルギーを補助的に導入

3-1-4. ゾーニングの基本的な考え方

- 駅北口地区における機能配置に際しては、下図に示す**エリア特性**に留意しつつ各施設の立地場所を検討
 - ：導入施設の想定において例示した事例を参考に概ねの施設規模等を想定
 - ⇒ 機能配置に際しての留意点を踏まえ、「**基本配置案**」を検討
- 「広域交流機能強化」「広域商業機能強化」**の2パターンを併せて検討
 - ：大規模集客が望める広域交流機能を強化することで、大きな経済的なインパクトが期待できる。
 - ：商業機能を誘客機能の核の一つとして捉え、広域商業機能を強化することも効果的と考えられる。



イメージ写真

3-1-5. 土地利用ゾーニング ②パターン2

■ 広域交流機能を強化した配置 (案)

※その他の機能については複合化を図ることで機能を確保



3-1-5. 土地利用ゾーニング ③パターン3

■広域商業機能を強化した配置（案）

※その他の機能については複合化を図ることで機能を確保

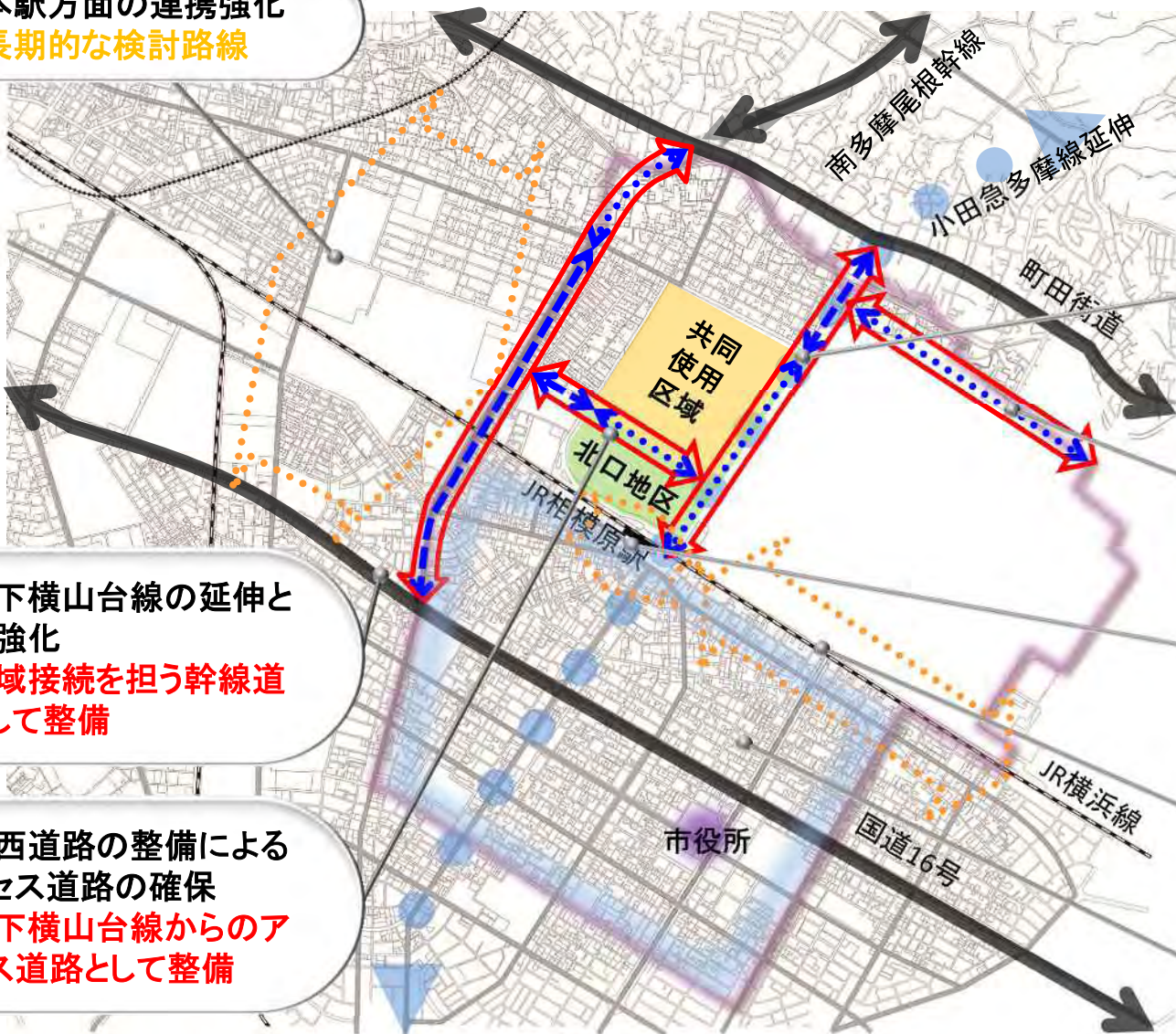


3-2. 交通ネットワーク計画

3-2-1. 道路ネットワーク整備の方針

①交通ネットワーク（道路）整備方針図

○橋本駅方面の連携強化
⇒中長期的な検討路線



凡例

- 小田急多摩線延伸
- 既存幹線道路
- 新設道路(延伸等)
- 既存改修道路(拡幅等)

[凡例]

- 赤文字・・・H39年までに整備を推進
- 黄文字・・・最終形として整備を推進
- 青文字・・・既存を活かして整備を推進

○南北道路の整備による
町田方面との連携
⇒町田方面からのアクセス
道路として整備

○矢部方面との連携強化
⇒北側外周道路の整備

○駅南北間の連携
⇒JR連続立体交差事業と合
わせて検討

○矢部駅方面との連携強化
⇒返還実現を推進する路線

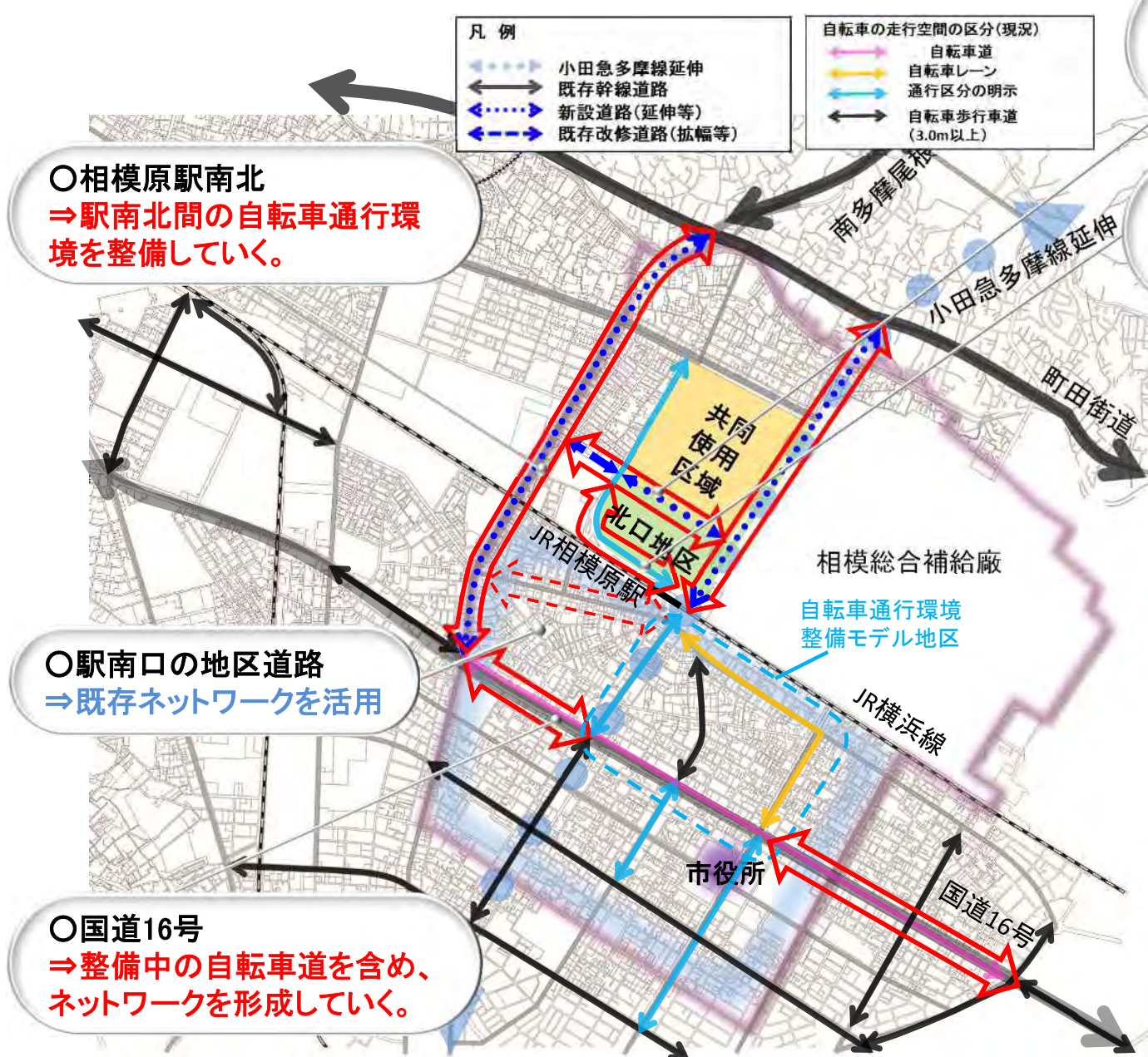
○駅南口の地区道路
⇒既存ネットワークを活用

○宮下横山台線の延伸と
機能強化
⇒広域接続を担う幹線道
路として整備

○東西道路の整備による
アクセス道路の確保
⇒宮下横山台線からのア
クセス道路として整備

3-2-2. 自転車ネットワーク整備の方針

①交通ネットワーク（自転車）整備方針図



○宮下横山台線・東西道路・南北道路
⇒ 駅北口地区へのアクセスのため、自転車の主要路線と位置づける。

○すすきの氷川・北口地区内区画道路
⇒ 自転車と歩行者の安全性に配慮した断面構成とする。



自転車道の設置例（国道16号）



通行区分の明示の設置例（相模原停車場線）

3-2-2. 自転車ネットワーク整備の方針

①交通ネットワーク（自転車）整備方針図 ＜自転車走行空間に必要な機能＞

■主要なアクセス道路

【利用特性】

- 目的施設（駅北口地区／相模原駅）に向けた「通過型走行空間」としての機能が、必要となる。
- 多車線化を検討する道路では、自動車の通行速度が高い。
- 目的施設に向けた利用が多い道路では、自転車の通行速度が高い。

【必要な機能】

- 自動車と自転車の分離による安全性・走行性の確保
- 自転車と歩行者の分離による安全性・走行性の確保

■断面イメージ



自転車道の設置

■地区内道路等

【利用特性】

- 沿道利用が多くなり、歩行者と自転車の回遊性を確保する「歩行者共存型の走行空間」としての機能が必要となる。
- 沿道利用を目的とした自転車利用のため、老若男女問わず、幅広い利用者層となる。
- 利用目的は、買い物等の沿道利用であるため、自転車の通行速度は高くない。

【必要な機能】

- 歩行者と自転車の共存による回遊性の確保
- 自動車と自転車の分離による安全性・走行性の確保
- 歩行者の安全性確保（自転車の速度低減）

■断面イメージ



自転車走行空間の確保

3-2-3. 歩行者ネットワーク整備の方針

①交通ネットワーク（歩行者）整備方針図

○主要3路線

⇒歩道設置により歩行者ネットワークを形成する。

○駅南北

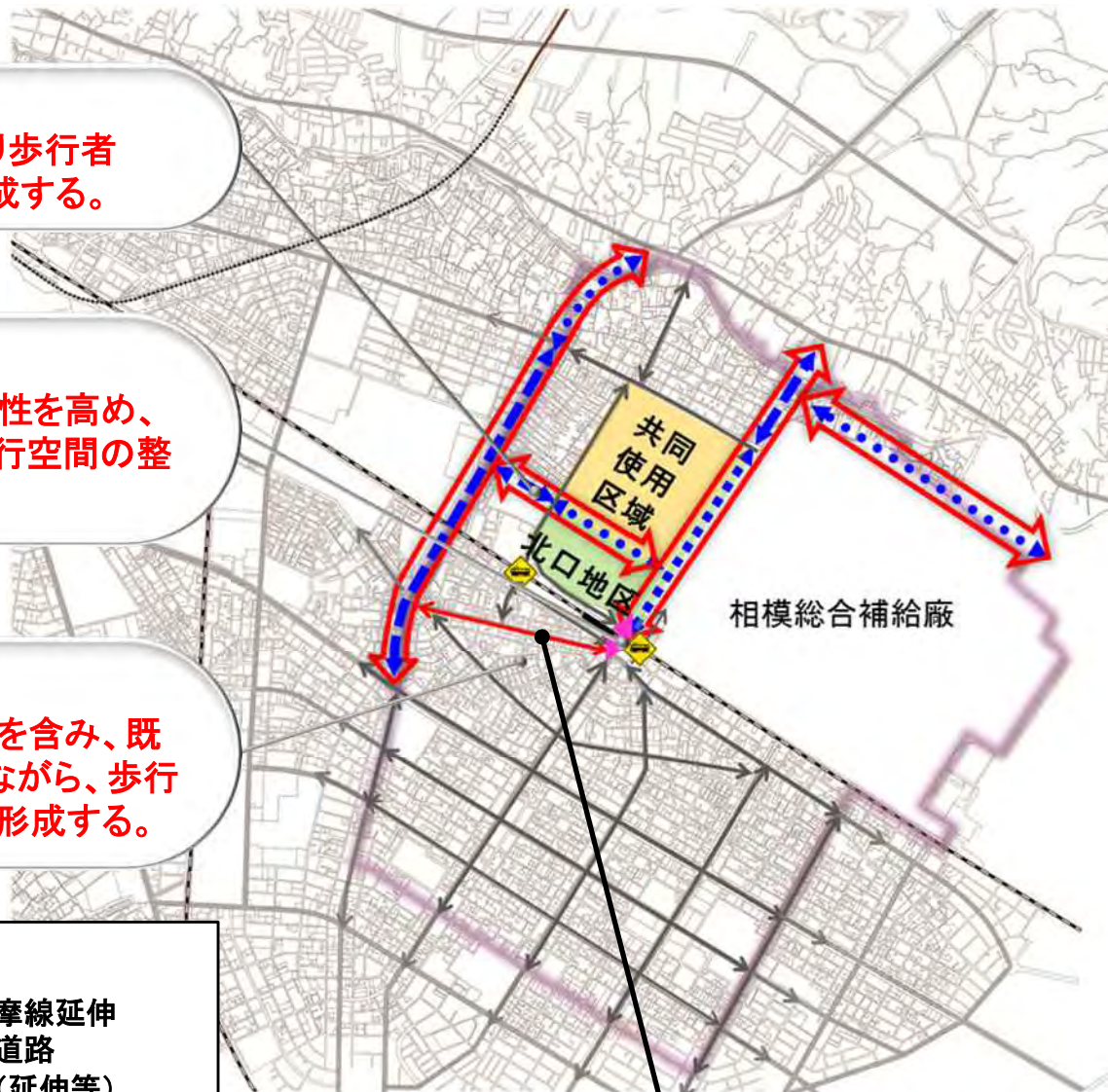
⇒駅南北の回遊性を高め、安全で快適な歩行空間の整備を推進する。

○南口

⇒整備中の路線を含み、既存歩道を活用しながら、歩行者ネットワークを形成する。

凡例

- ◀●●●▶ 小田急多摩線延伸
- ↔ 既存幹線道路
- ◀.....▶ 新設道路(延伸等)
- ◀---▶ 既存改修道路(拡幅等)



さがみ夢大通り(現況)



駅南口のデッキ(現況)



水川通り[電柱地中化整備中](現況)

3-2-3. 歩行者ネットワーク整備の方針

②交通ネットワーク（歩行者）整備方針図（駅周辺）



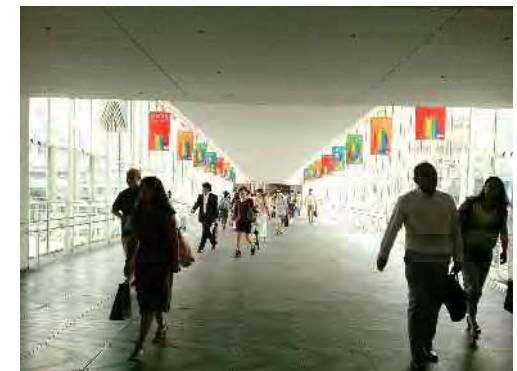
セットバックと一体的な整備イメージ



賑わいある施設と一体的な整備イメージ

<歩行者空間に必要な機能>

- 通過型空間：歩行者数に応じた幅員の確保
- 歩行者デッキ空間：南北回遊性の向上、鉄道や道路などの歩行者分断要素の排除
わかりやすく、安全・安心へ配慮した歩行者ネットワーク
- 回遊性創出型空間：道路空間だけでなく、建築敷地等と協働した空間の確保
歩行者デッキなどの施設配置に対応した歩行者空間の確保



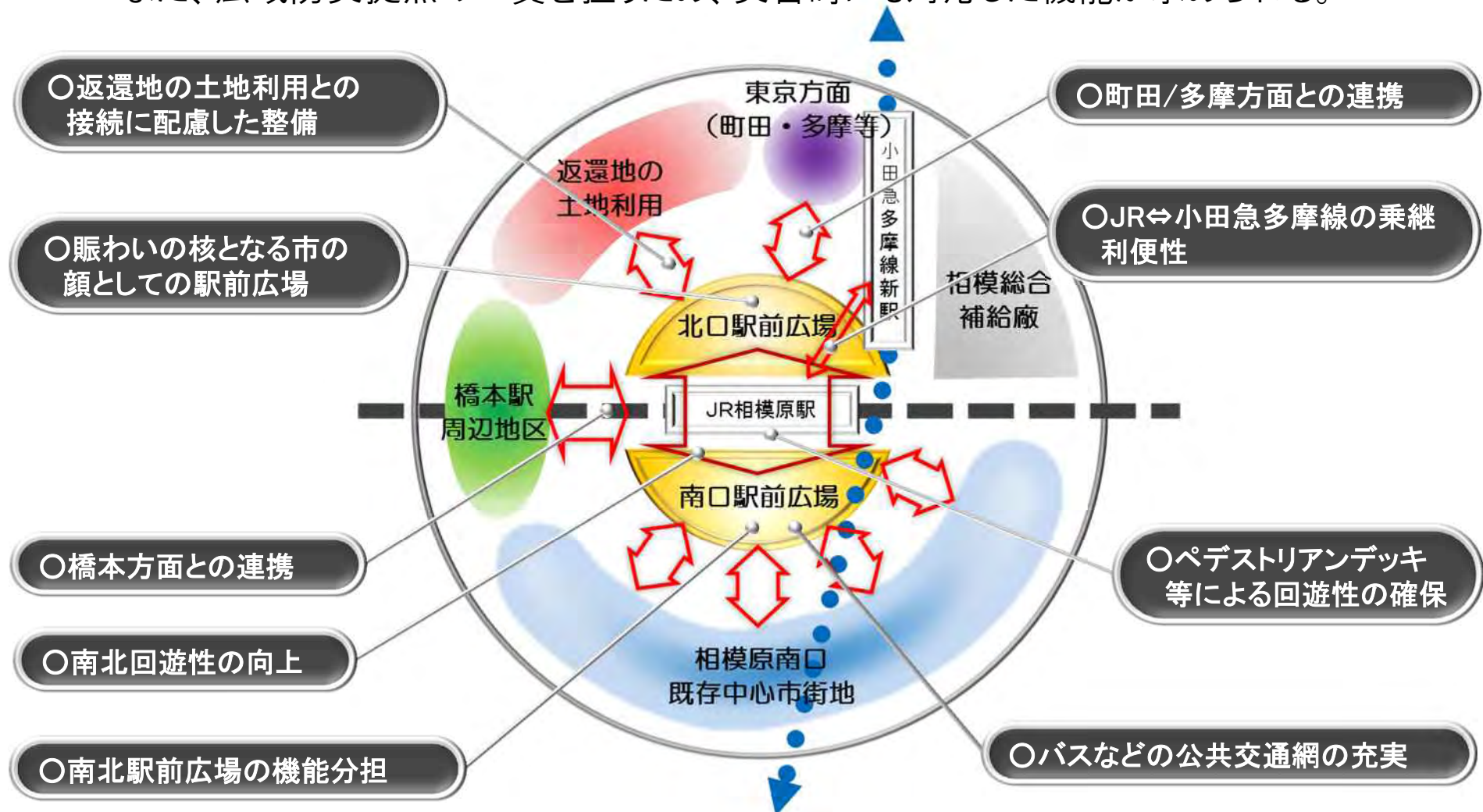
南北の回遊を促進する空間イメージ

3-3. 駅前空間整備計画

3-3-1. 駅前空間整備の方針

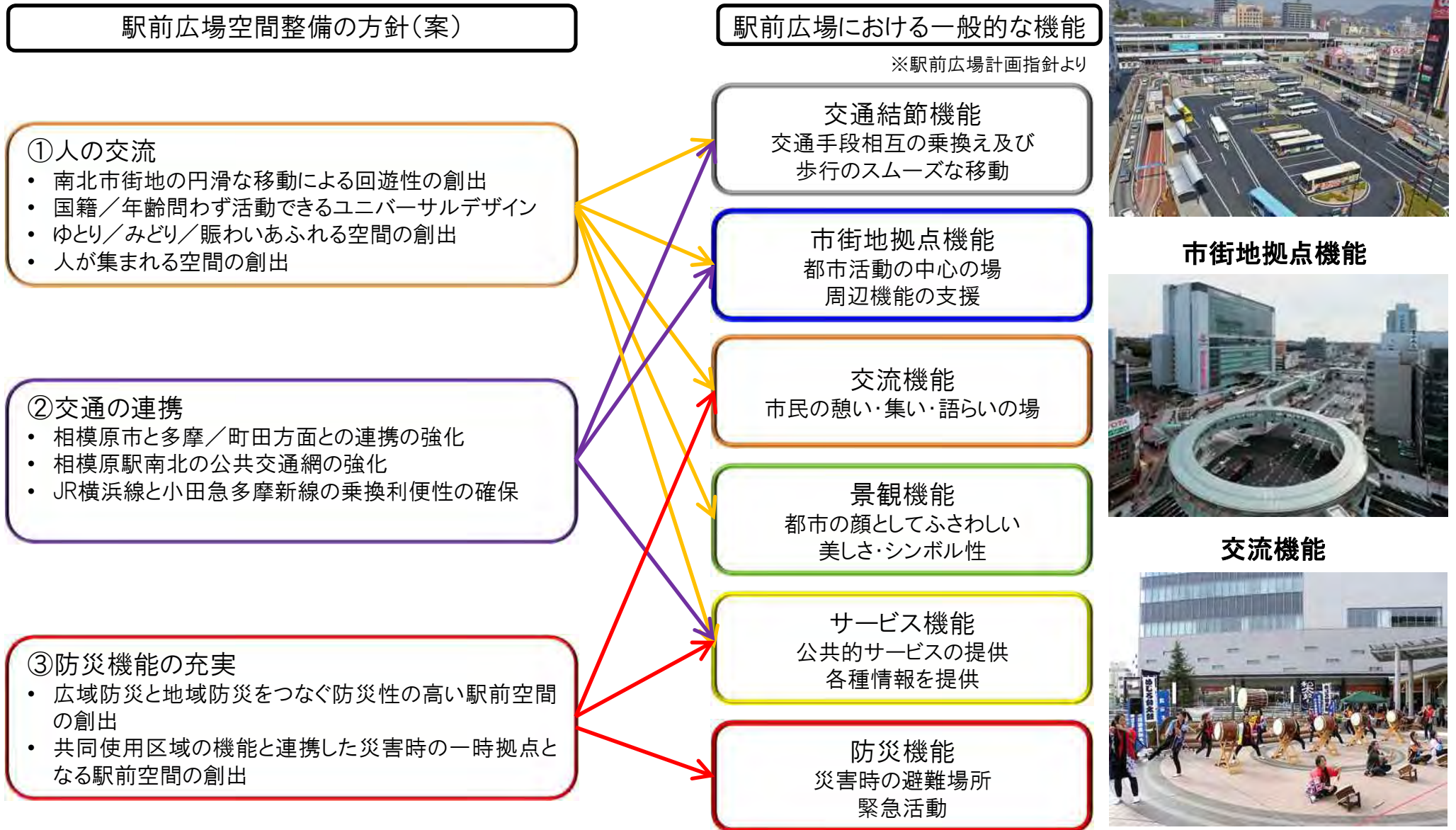
①相模原駅周辺との関係

- 南口の既存中心市街地や橋本方面・東京方面、また返還地(相模原駅北口地区)をつなぐ重要な結節点としての機能が求められる。
- また、広域防災拠点の一翼を担うため、災害時にも対応した機能が求められる。



3-3-1. 駅前空間整備の方針

②駅前空間の基本コンセプト：交流の中心となる駅前空間



3-3-1. 駅前空間整備の方針

③駅前空間機能配置イメージ



交通機能

結節点としてアクセス性・乗換利便性の高い位置に配置

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

交流機能

人の流動性を活性化し、歩行者が集中する位置に配置

サービス機能

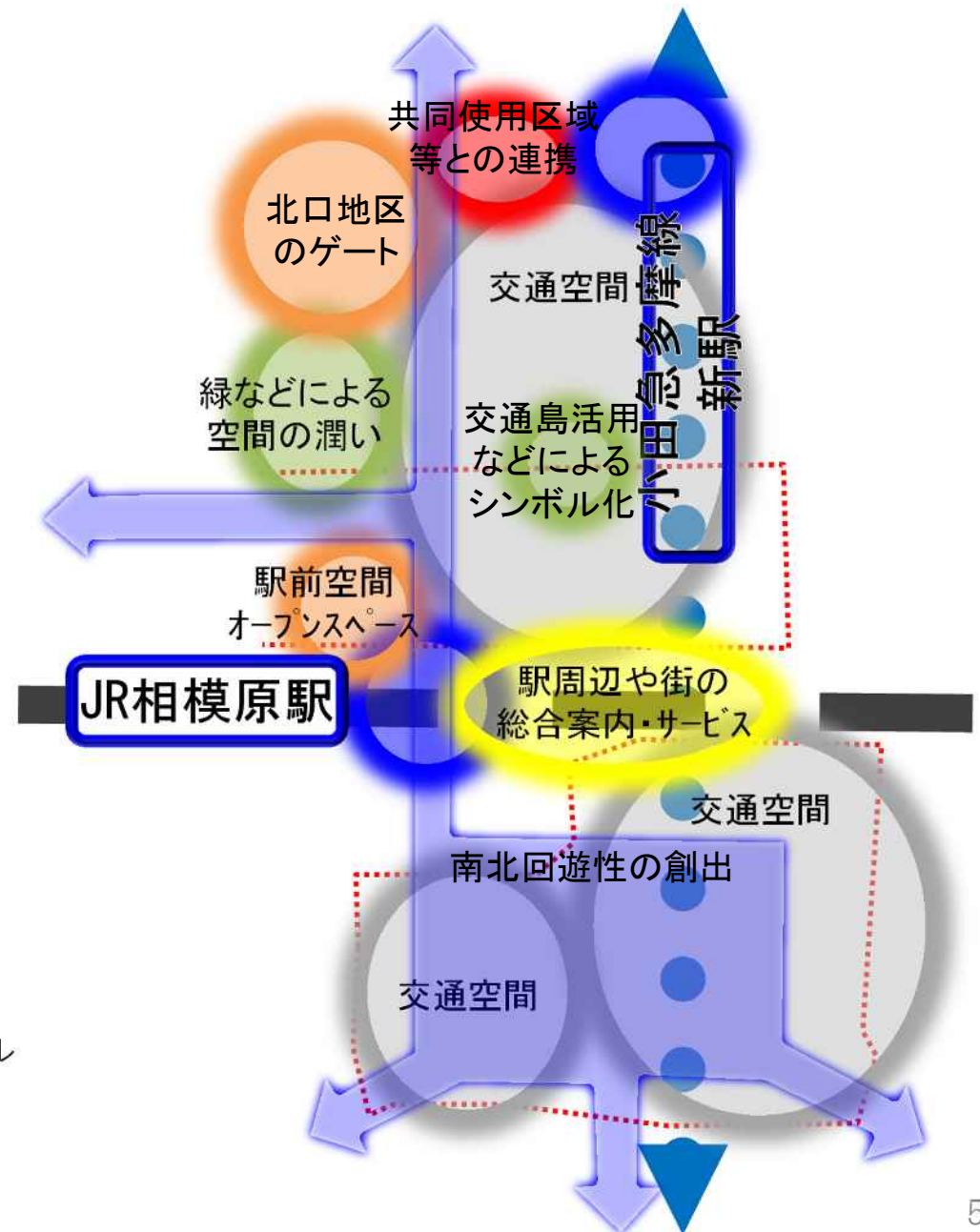
利用者にわかりやすい位置に配置

景観機能

交通島活用などによる空間の潤い・シンボル化に寄与する位置に配置

防災機能

共同使用区域や広域防災拠点の機能を補助する位置に配置



3-3-2. 駐輪場整備の方針

①施設整備の考え方

- 公共駅前駐輪場は、交通結節点としての機能強化をすることを目的として、駅周辺への整備を推進する。
- 施設専用駐輪場が適切な施設整備をできるように、自転車等放置禁止区域など適切な規制を行っていく。

【駅前公共駐輪場】

- ・通勤・通学のための交通結節点
- ・既存駐輪場機能の確保
- ・放置駐輪場対策

など

【施設専用駐輪場】

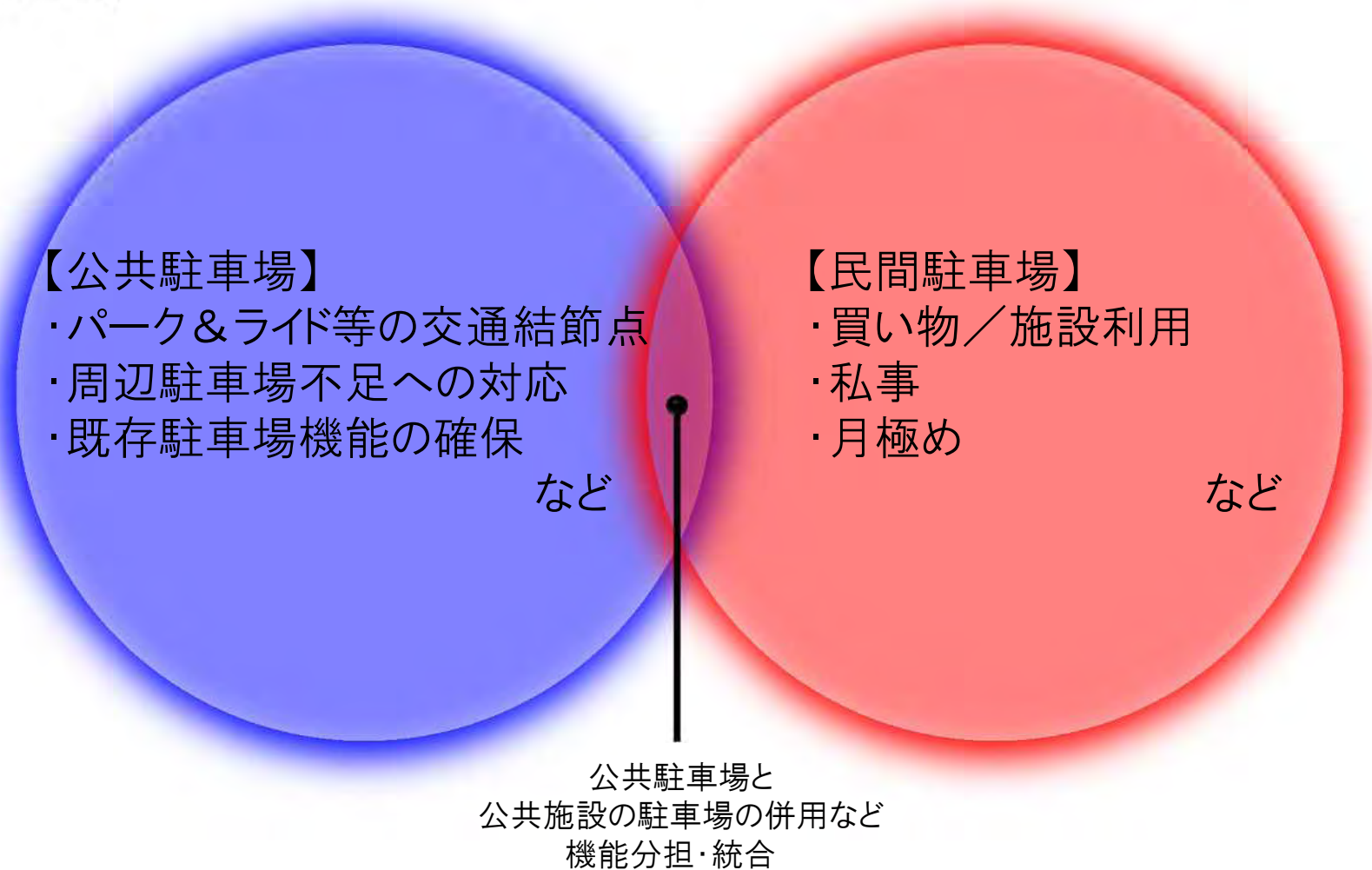
- ・買い物／施設利用
- ・私事
- ・目的施設利用

など

3-3-3. 駐車場整備の方針

①施設整備の考え方

- 公共駐車場は、既存駐車場機能を確保すること、交通結節点としての機能強化をすることを目的として整備を推進する。
- 民間駐車場が適切な施設整備ができるように駐車場整備地区の指定など適切な規制を行っていく。



広域交流拠点整備計画策定に向けた今後の進め方

今後の検討スケジュール（案）

＜整備計画中間とりまとめ（案）＞（平成27年4月）

- 橋本・相模原両駅周辺地区における整備計画の中間とりまとめ
- 広域交流拠点全体の将来ビジョン（中長期的なまちづくりビジョン）の検討

[橋本駅周辺地区小委員会]

4回程度 開催予定

整備計画の作成

- ・土地利用計画（ゾーニング）
- ・交通ネットワーク計画
- ・駅前空間整備計画
（交通ターミナル機能など）
- ・市街地整備計画
（事業手法・都市計画・駐車場など）
- ・整備スケジュール

[相模原駅周辺地区小委員会]

4回程度 開催予定

整備計画の作成

- ・土地利用
- ・交通ネットワーク計画
- ・駅前空間整備の方針
- ・市街地整備計画
- ・整備スケジュール

【第3回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成28年1月）

- 広域交流拠点整備計画答申素案の作成

【第4回広域交流拠点整備計画検討委員会】（平成28年2月）

- 広域交流拠点整備計画答申案の作成

＜答申＞

整備計画策定手続き
（パブリックコメント等）

整備計画策定

橋本駅周辺地区における今後の検討事項（案）

①土地利用計画（ゾーニング）

- (1) 駅南口の具体的な導入機能の検討
(リニア駅地上部、地下部の活用方策含む)
- (2) 核周辺部の長期的な土地利用の方向性の検討

②交通ネットワーク計画

- (1) 具体的な道路ネットワークの整備計画の検討
(圏央道相模原I Cへのアクセス道路（広域連携軸）、
相模原駅周辺地区との連携道路（新都心連携軸）など)
- (2) 歩行者・自転車ネットワークの整備計画の検討
- (3) 高速バスの導入、路線バス網の再編を見据えた
道路環境整備の検討
- (4) 慢性的な渋滞解消の方策の検討（国道16号線など）

③駅前空間整備計画

- (1) 駅前空間の検討（交通広場・環境空間の配置など）
- (2) 景観形成方針の検討
(シンボル広場、交流・賑わいの軸、緑と憩いのゾーン等
における印象的な都市空間のデザインなど)
- (3) 自由通路・歩行者デッキ・地下通路等の検討

④市街地整備計画

- (1) 駅南口の市街地整備手法の検討
- (2) 駅周辺地区の都市計画（用途地域、都市施設等）
- (3) 駐車場、駐輪場配置計画
- (4) 低炭素型まちづくりの実現に向けた整備の検討
- (5) エリアマネジメントの導入方針の検討

⑤整備スケジュール

- (1) 段階的な整備スケジュールの検討
(名古屋開業時(H39)を目標に整備を進める内容と
大阪開業時(H57)を目標に取り組む内容など)
- (2) まち開きに向けたロードマップの検討
 - ・ 市民や事業者等が主体となったまちづくりの推進体制のあり方
 - ・ 開発事業者の公募条件や選定方法等
 - ・ 整備計画を具体化するガイドラインの策定等

相模原駅周辺地区における今後の検討事項（案）

①土地利用計画（ゾーニング）

- (1) 機能配置パターンの絞り込み
- (2) 施設規模の設定

②交通ネットワーク計画

- (1) 通過交通の推計
- (2) 南北連絡の精査
- (3) 路線バス網の再編

③駅前空間整備の方針

- (1) 小田急多摩線延伸を踏まえた駅前広場規模算定
- (2) 鉄道乗換え利便性の検討（小田急多摩線～JR）
- (3) JR連続立体交差事業を踏まえた駅前広場、鉄道に係る考え方

④市街地整備計画

- (1) 駅北口の面整備事業手法
- (2) 相模原駅周辺地区の都市計画
（用途地域、都市施設等）
- (3) 相模原駅周辺地区の駐車場、駐輪場の配置計画
- (4) エリアマネジメントの導入方針の検討

⑤整備スケジュール

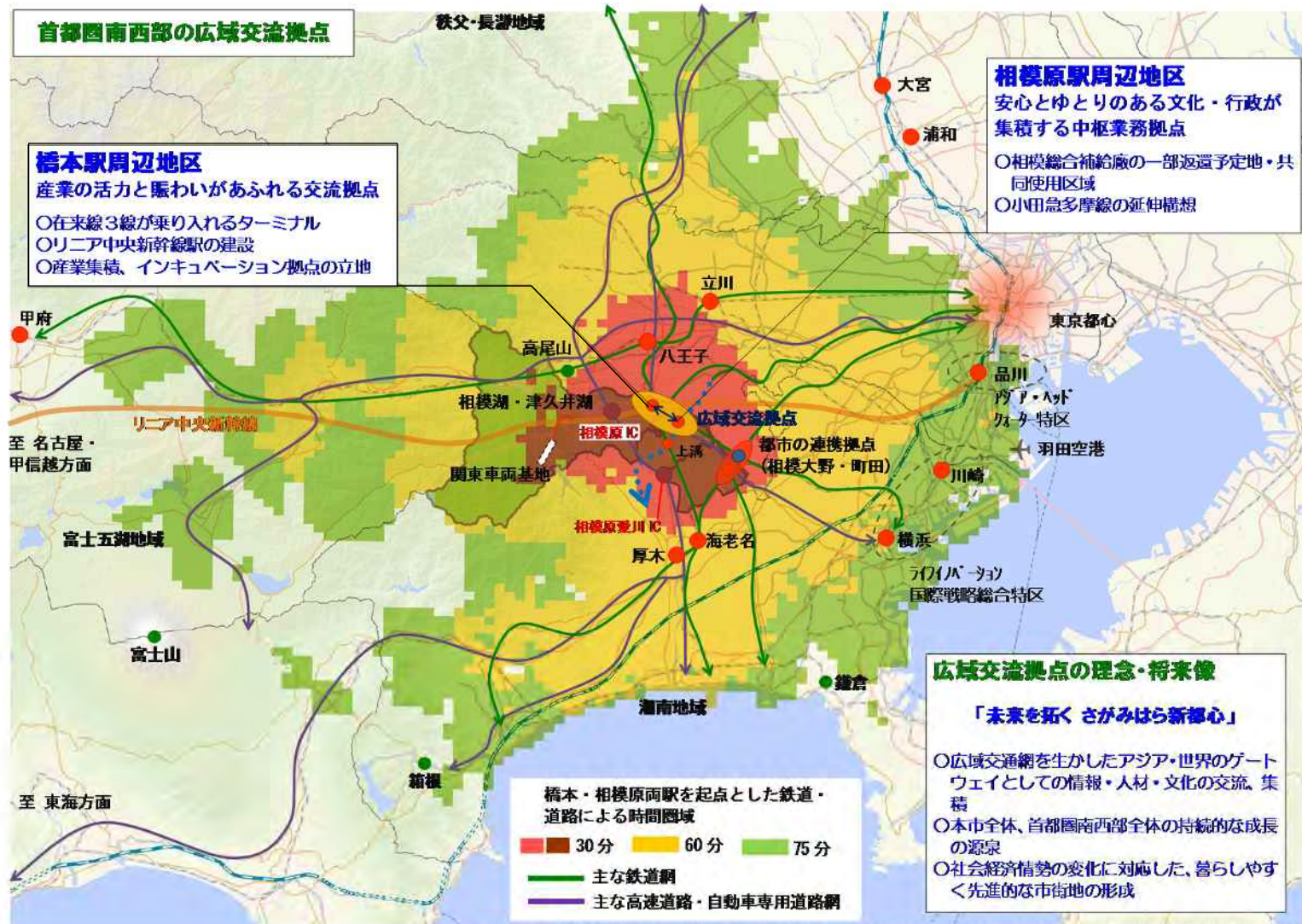
- (1) 段階的な整備スケジュールの検討
（名古屋開業時（H39）を目標に整備を進める内容と
大阪開業時（H57）を目標に取り組む内容など）
- (2) まち開きに向けたロードマップの検討
 - ・ 市民や事業者等が主体となったまちづくりの推進体制のあり方
 - ・ 開発事業者の公募条件や選定方法等
 - ・ 整備計画を具体化するガイドラインの策定等

広域交流拠点全体のとりまとめイメージについて

1-1. 広域交流拠点形成に向けた橋本と相模原の連携強化

①広域交流拠点の理念と将来像

- 充実した広域交通網と橋本・相模原両駅周辺を核とする複眼構造により、「未来を拓く さがみはら新都心」として圏域全体の発展や情報・人材・文化の交流・集積を図る。



1-1. 広域交流拠点形成に向けた橋本と相模原の連携強化

③複眼構造による高度な連携

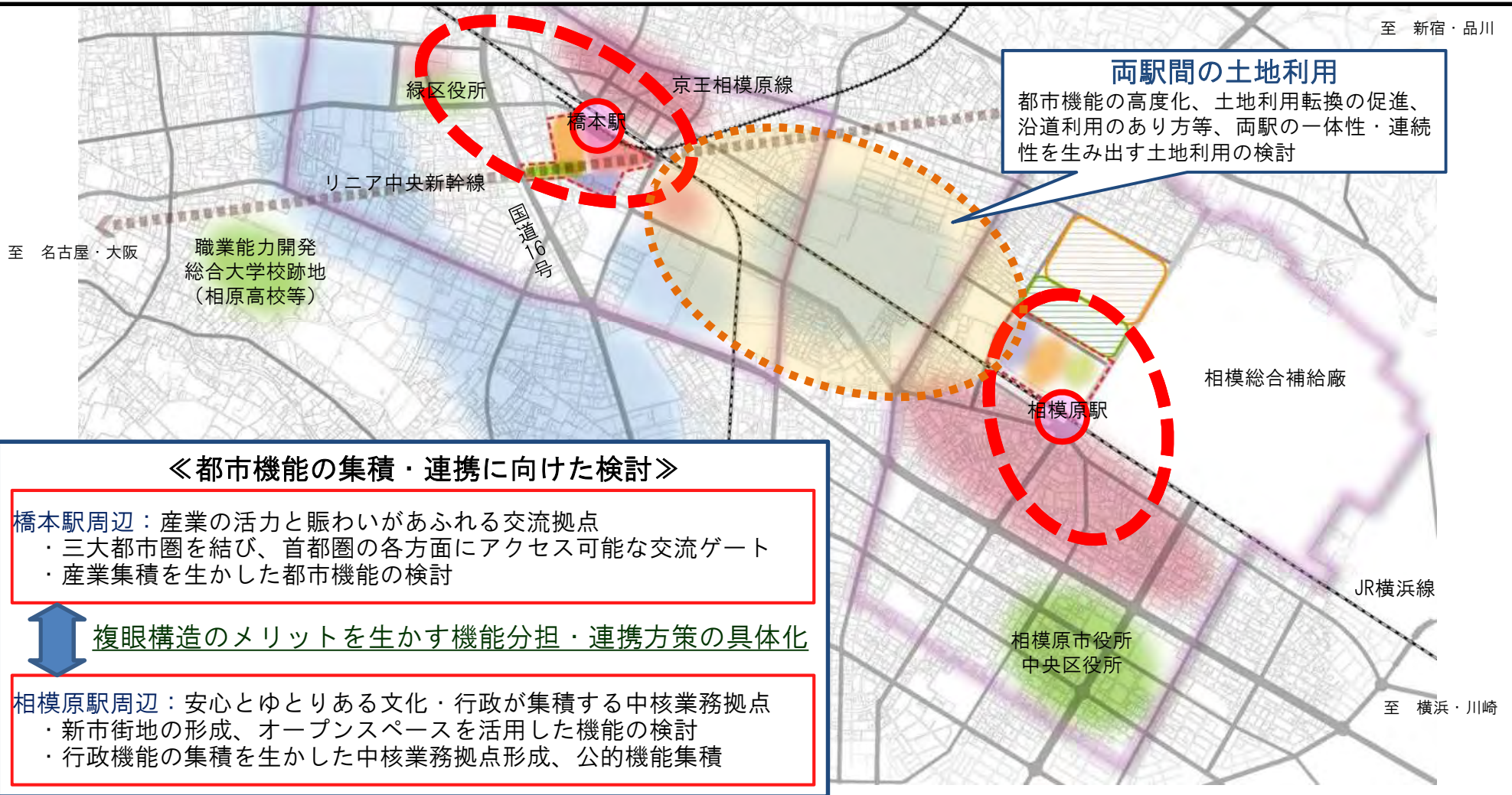
- 橋本・相模原両駅周辺地区がそれぞれの特性を生かし、相互に魅力を高め合う複眼構造としてのメリットを最大限に発揮できるよう土地利用、交通ネットワーク等の面で高度な連携を図る。
- 平成39年のまち開きに向けて、両駅の核となる拠点的市街地の形成に優先して取り組む。



1-1. 広域交流拠点形成に向けた橋本と相模原の連携強化

④都市機能の集積と連携のイメージ

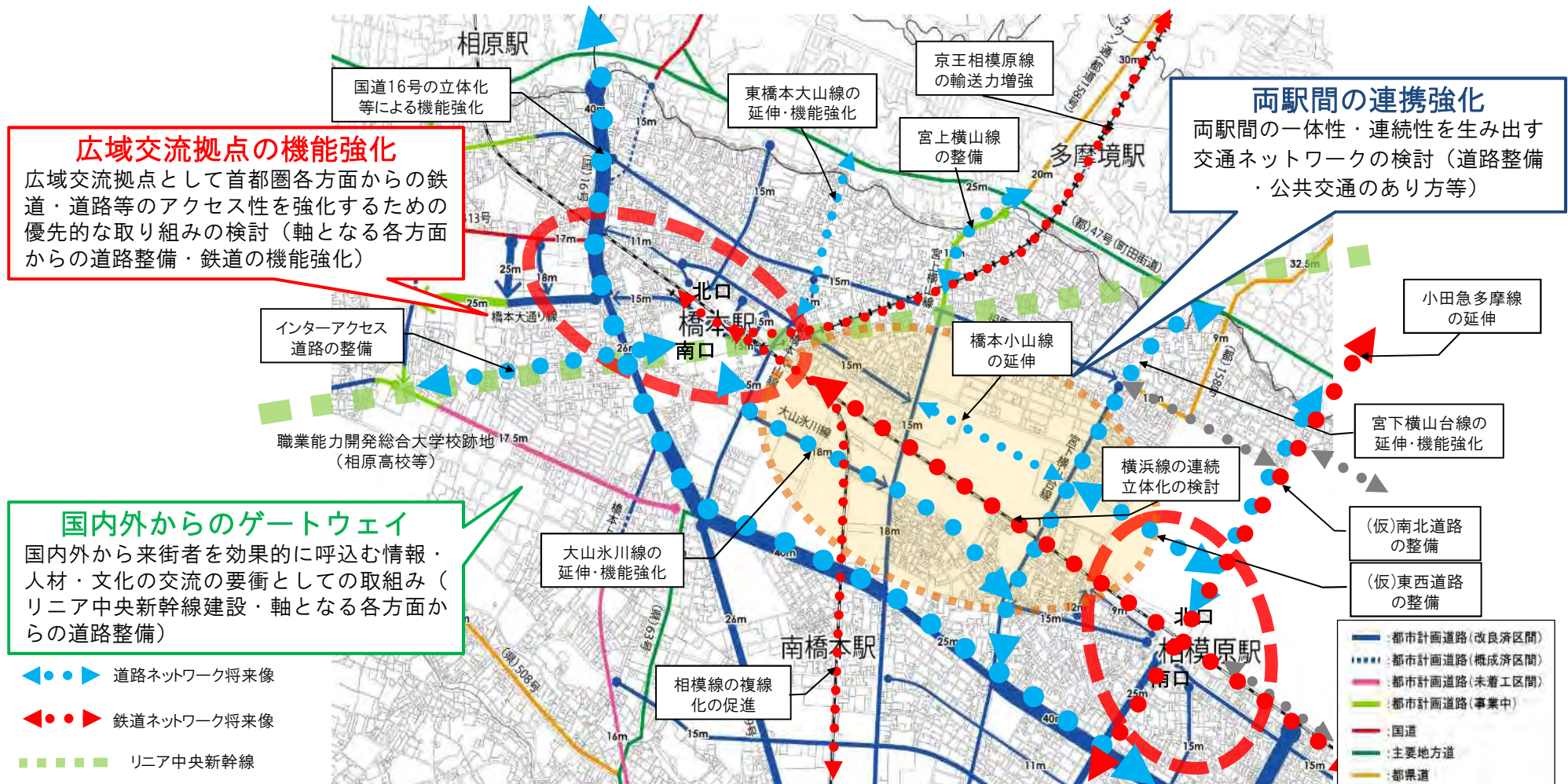
- 複眼構造のメリットが生かせるよう、両駅周辺地区の特性等を踏まえた機能分担や連携方策の具体化に向けて引き続き検討する。
- 両駅間については、都市機能の高度化や長期的な土地利用転換、骨格となる道路における沿道利用のあり方など、広域交流拠点としての一体性、連続性を生み出す土地利用を検討する。



1-1. 広域交流拠点形成に向けた橋本と相模原の連携強化

⑤交通ネットワークによる連携強化のイメージ

- 交通ネットワークの将来像を見据え、広域交流拠点へのアクセス性を高めるための軸となる都市基盤整備について優先的に取り組むとともに、両駅間の連携強化に向けてさらなる検討が必要。
- 両駅前における交通ターミナル機能等の整備に合わせ、公共交通ネットワークの強化に向けた検討を行う。



1-2. 今後、検討や調整が必要な事項（例示）

①都市機能の集積と連携について

- 両駅周辺地区が競合することなく、強みや特性を生かして相互に魅力を高め合う機能分担のあり方、導入すべき施設
- 両駅周辺地区の機能や施設の連携方策の内容
- 両駅周辺地区を繋ぐ道路の沿道や両駅間及びその周辺における土地利用の方向性

②交通ネットワーク・公共交通ネットワークの連携について

- 両駅間のアクセス性を高める鉄道ネットワークの検討
- 橋本と相模原を発着するバスのルート・乗降施設・滞留施設
- 橋本と相模原を繋ぐ道路におけるバスや自転車の通行空間の確保

③広域交流拠点の活性化を面的に広げるための取組について

- 「さがみロボット産業特区」の取組や、産業交流機能の連携、交通ネットワーク整備等、圏域全体の発展に向けた周辺都市との連携方策