

第2回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会  
相模原駅周辺地区小委員会

次 第

日 時：平成26年10月27日(月)  
午後7時から  
場 所：けやき会館  
職員研修所 大研修室

開 会

1 部長あいさつ

2 議事

(1) 前回の振り返りと今回の位置づけ

(2) 交通ネットワーク整備のあり方

(3) 駅前空間の整備のあり方

(4) 次回の検討テーマについて

3 その他

閉 会

\* 配布資料

- ・ 第2回相模原駅周辺地区小委員会次第
- ・ 第2回相模原駅周辺地区小委員会(パワーポイント資料)

# 第2回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 相模原駅周辺地区小委員会

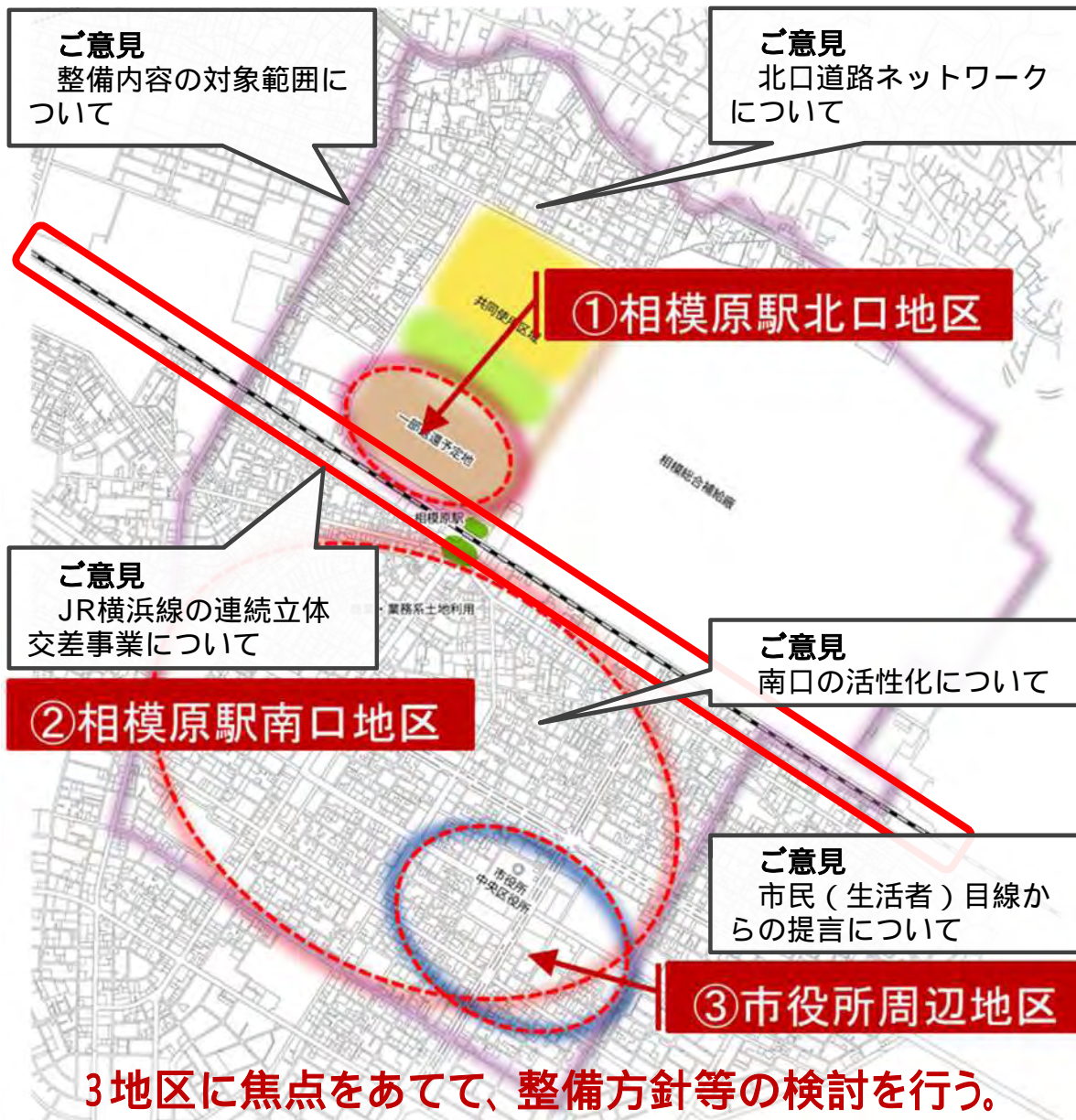
1. 前回の振り返りと今回の位置づけ
2. 交通ネットワーク整備のあり方
  - 2-1 道路ネットワーク
  - 2-2 自転車ネットワーク
  - 2-3 歩行者ネットワーク
3. 駅前空間の整備のあり方
4. 次回の検討テーマについて



# 1.前回の振り返りと今回の位置づけ

前回の振り返りと今回の位置づけについて、ご説明します。

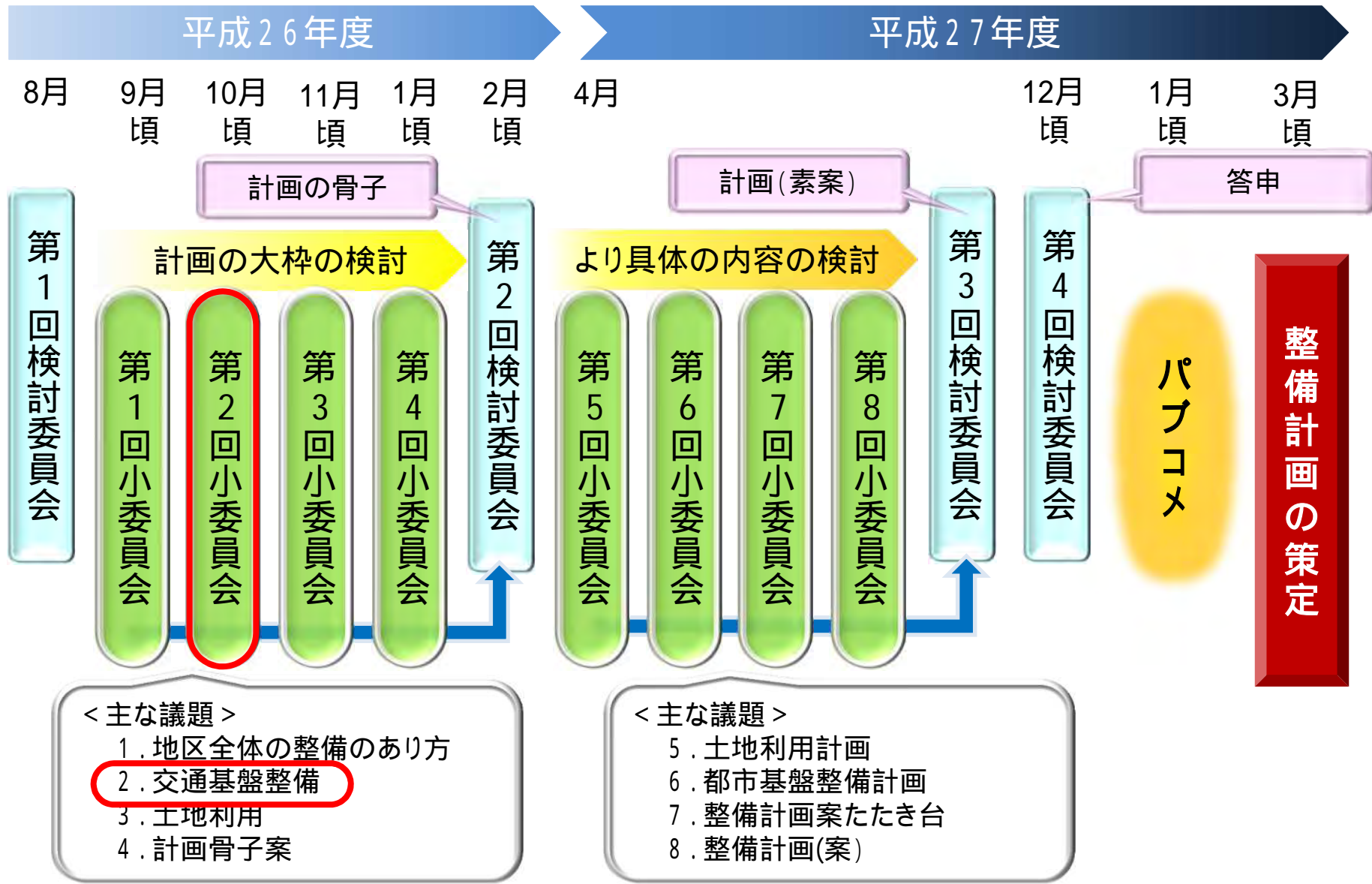
# 1-1 前回の振り返り(第1回小委員会の主な意見)



番号	方向性
	橋本と相模原駅周辺を一体的に捉え、「首都圏南西部の拠点」として広域交流拠点を位置づけている。検討もその範囲となる。相模原駅周辺地区においては、660haを対象とし、北口の整備計画、南口の既存の市街地の整備方針を検討を行う。
	今後、市として連続立体交差に関する検討を進め、途中経過等を検討委員会へ報告する。
	整備計画の中で、広域、市域、区域といったネットワークを検討する。
	北口と南口が一体的に賑わいを持つためにも、それぞれの機能分担を行い、整備計画の中で整理する。
	今後とも積極的に提案を頂き、計画に反映する。



# 1-2 今回の検討内容について



# 1-2 今回の検討内容について

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

## 検討対象時点

STEP	STEP	STEP	STEP
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"> <li>・駅北口利用のための暫定道路</li> <li>・暫定駅前広場・駐輪場</li> </ul>	<p>【整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北・東西道路</li> <li>・区画道路</li> </ul>	<p>【整備状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要幹線道路</li> <li>・アクセス道路 (南北道路・東西道路)</li> <li>・地区内道路</li> <li>・駅前広場</li> <li>・小田急多摩線駅延伸</li> </ul> <p style="text-align: right;">} 検討対象</p>	<p>【整備の可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR横浜線立体交差化</li> <li>・南口駅前広場再整備</li> </ul>

JR横浜線立体交差化 (調査・設計... ..工事... ..完了)



# 1-2. 今回の検討内容について

## 検討対象施設

- 主要幹線道路のネットワーク
  - ✓ 宮下横山台線と南多摩尾根幹線・町田街道・国道16号の接続
- アクセス道路のネットワーク
  - ✓ 一部返還予定地に向けたアクセス道路ネットワーク
- 地区内道路
  - ✓ 一部返還予定地内の道路
- 駅前広場
  - ✓ 駅周辺の土地利用変更 / 小田急多摩線の延伸に伴う駅前広場



## 2.交通ネットワーク整備のあり方

---

### 2-1 道路ネットワーク整備のあり方



## 2-1 道路ネットワーク整備のあり方

### 広域レベル

#### 【現在の状況】

高速道路として中央自動車道や圏央道、周辺都市と連携する広域幹線道路として国道16号・129号が整備されている。

駅北側においては、各市域を結ぶ地域内幹線道路として南多摩尾根幹線・多摩ニュータウン通り、町田街道が整備されている。

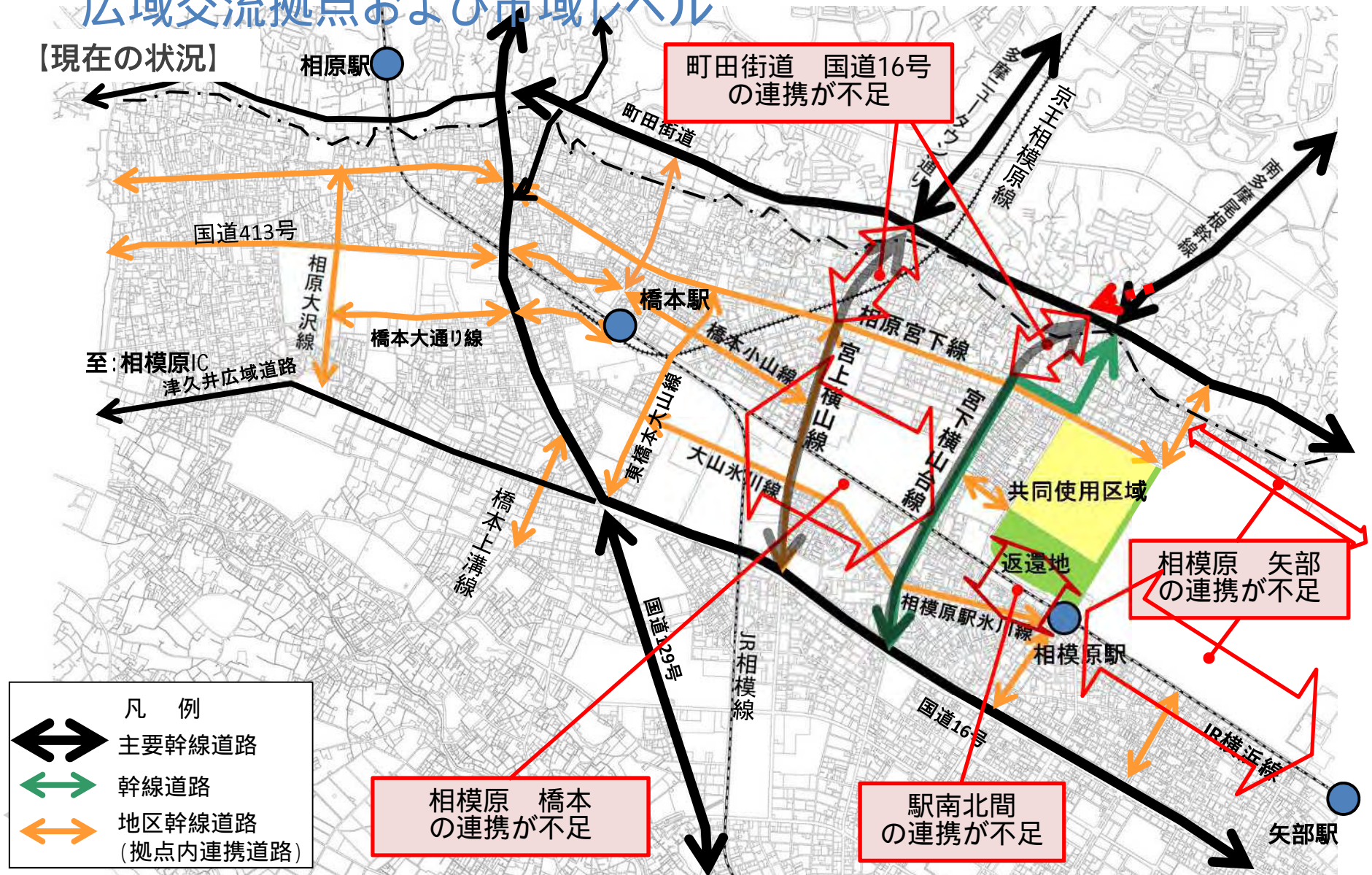
(都)宮上横山線の延伸部分は、都市計画道路として用地買収が進んでおり、(都)宮下横山台線の延伸は、構想路線として位置付けられている。





# 2-1 道路ネットワーク整備のあり方

## 広域交流拠点および市域レベル





# 2-1. 道路ネットワーク整備のあり方

## 現況交通量の整理 (主要幹線道路)



# 2-1 道路ネットワーク整備のあり方

## 基本計画における位置づけ

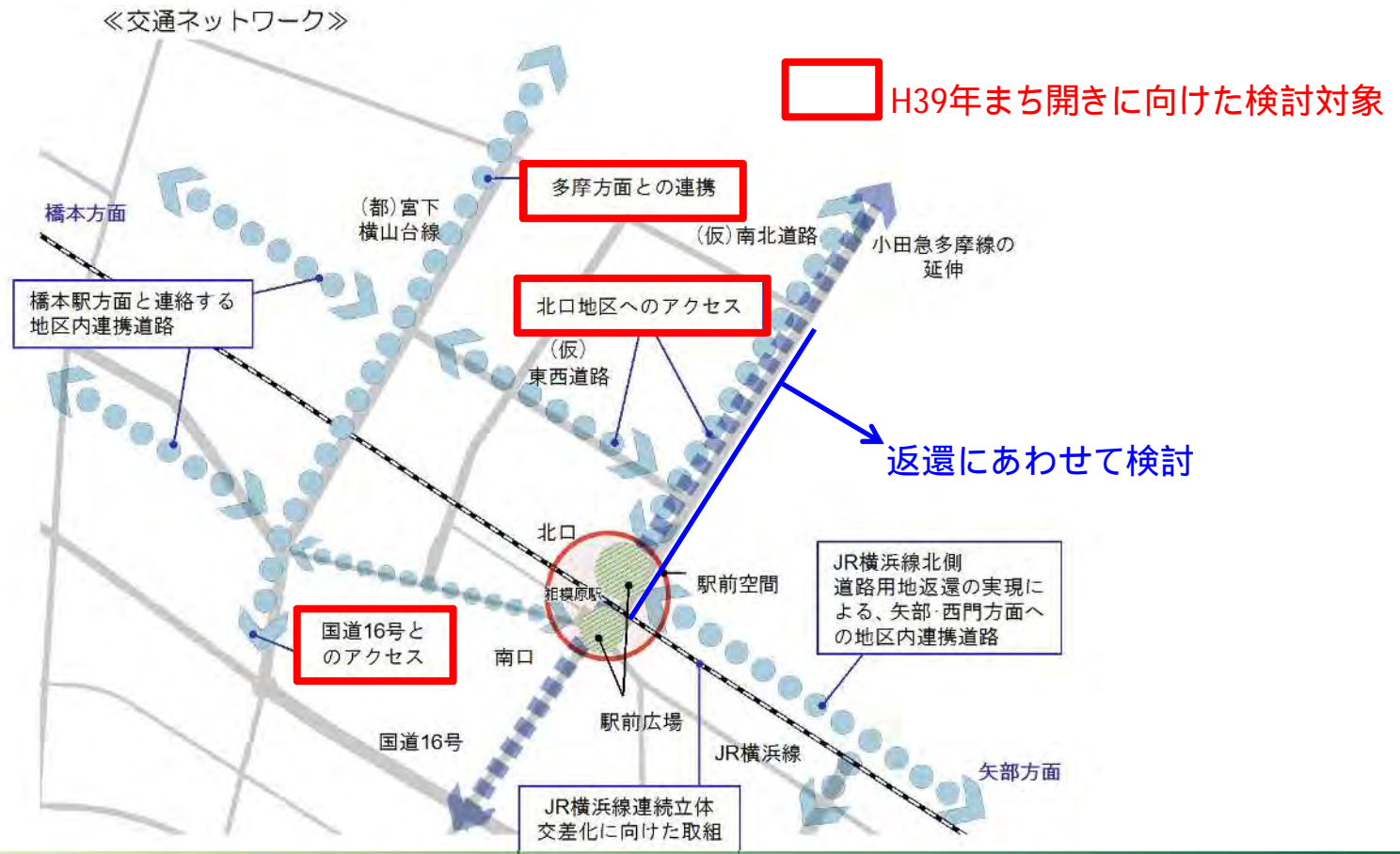
【交通ネットワーク整備の方向性】

多摩方面から国道16号を結ぶ道路ネットワークの強化

地区内連携道路の充実

広域防災拠点としての緊急輸送道路網の確保

中枢業務拠点としての公共交通網の強化





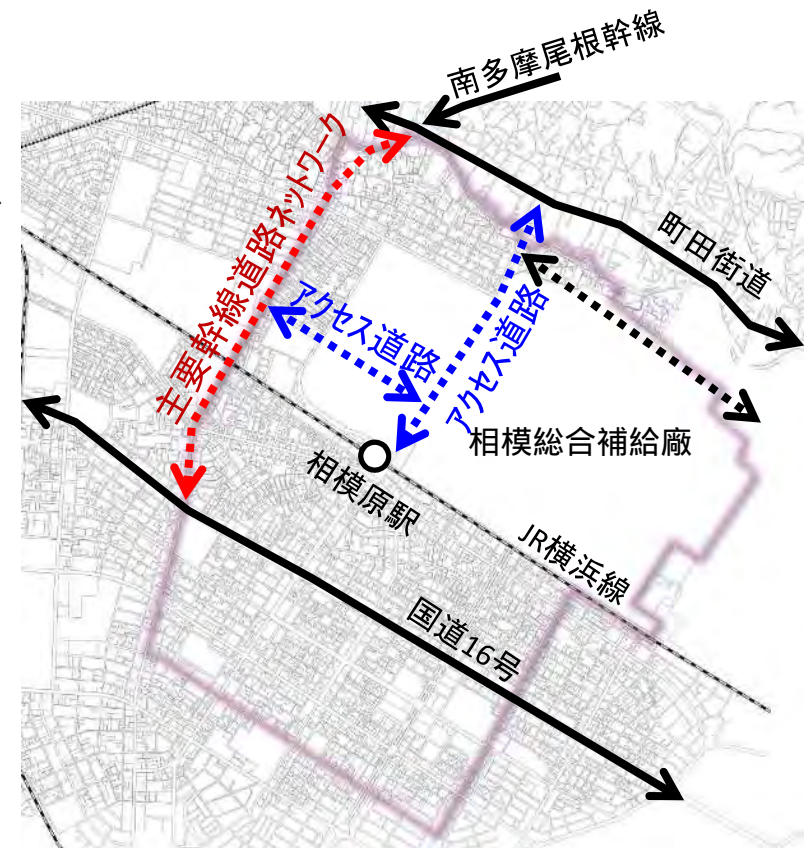
## 2-1. 道路ネットワーク整備のあり方

### 議論して頂きたい項目

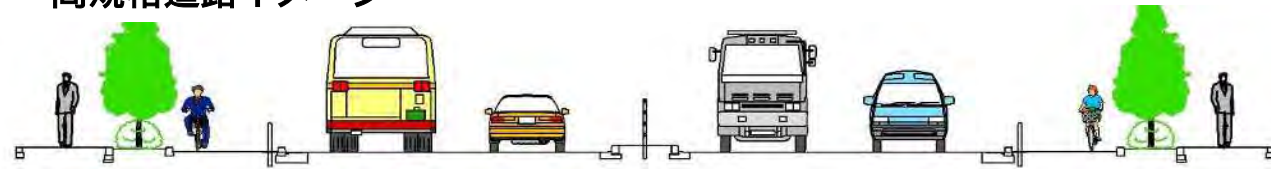
- 主要幹線道路ネットワークの強化について
  - ✓ 主要幹線道路として南多摩尾根幹線と国道16号を接続するための宮下横山台線の延伸
- 返還地へのアクセス道路の整備について
  - ✓ 東西道路、南北道路の整備による返還地へのアクセス確保



### 整備計画における重点路線の設定



### 高規格道路イメージ



## 2-1 道路ネットワーク整備のあり方

### 【相模原駅周辺地区(660ha)における道路ネットワーク方針(案)】



## 2-2 自転車ネットワーク整備のあり方



## 2-2. 自転車ネットワーク整備のあり方




### 自転車ネットワークの必要性

- 基本計画で示された環境負荷の低減等により、スマートシティの実現等の一翼を担う。
- 本市の平坦な地形を活かし環境にやさしい交通手段である自転車通行環境の創出を図る。

### 上位計画-相模原市総合都市交通計画(平成24年3月)

- 相模原駅南口は、自転車走行空間環境整備路線に指定されている。
- 市内の主要な道路は、通行環境確保候補路線に指定
- 相模原駅北口は、宮下横山台線、南北道路、相原宮下線が通行環境確保候補路線に指定



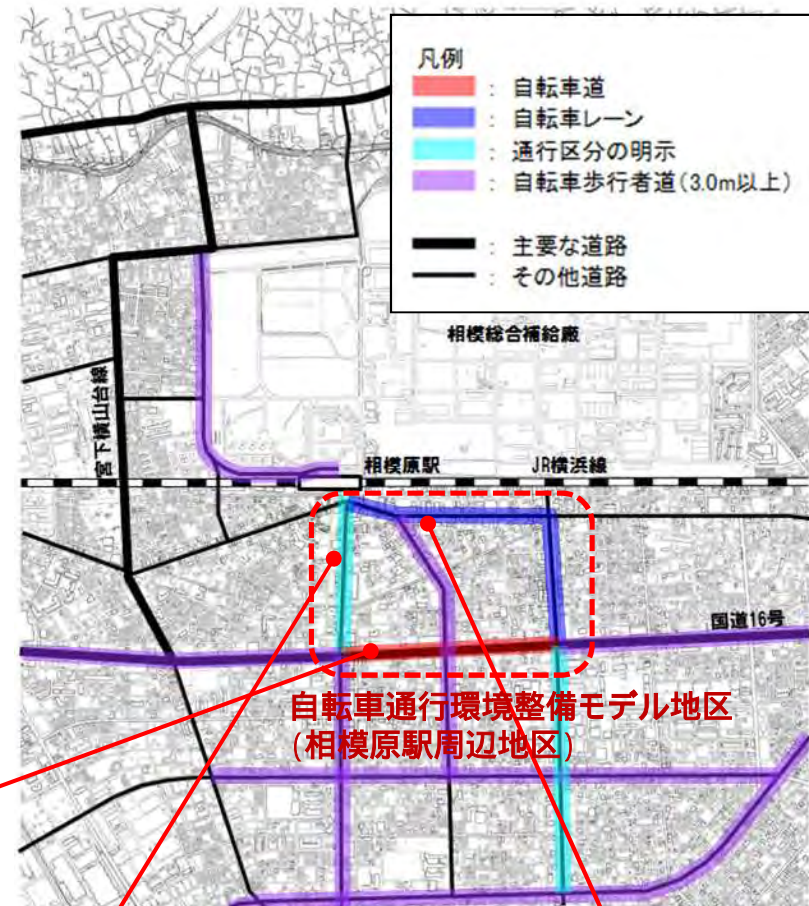
凡 例	
	主要幹線道路・幹線道路・地区幹線道路
	自転車走行空間環境整備路線 (平成23年度) <ul style="list-style-type: none"><li>・自転車道</li><li>・自転車レーン</li><li>・通行区分の明示(車道上)</li><li>・通行区分の明示(自転車歩行者道上)</li></ul>
	通行環境確保候補路線



## 2-2 自転車ネットワーク整備のあり方

### 現況

- 相模原駅よりも南側では、国道16号をはじめとして、自転車道や自転車レーンが設置されている区間となっている。
- 南側の一部では、自転車通行環境整備モデル地区に指定されており、先行的な取り組みがされている。
- 北側は、すすきの氷川線が自転車歩行者道(3m以上)で整備されているのみとなっている。
- JR横浜線の南北をつなぐ自転車ネットワークはない。

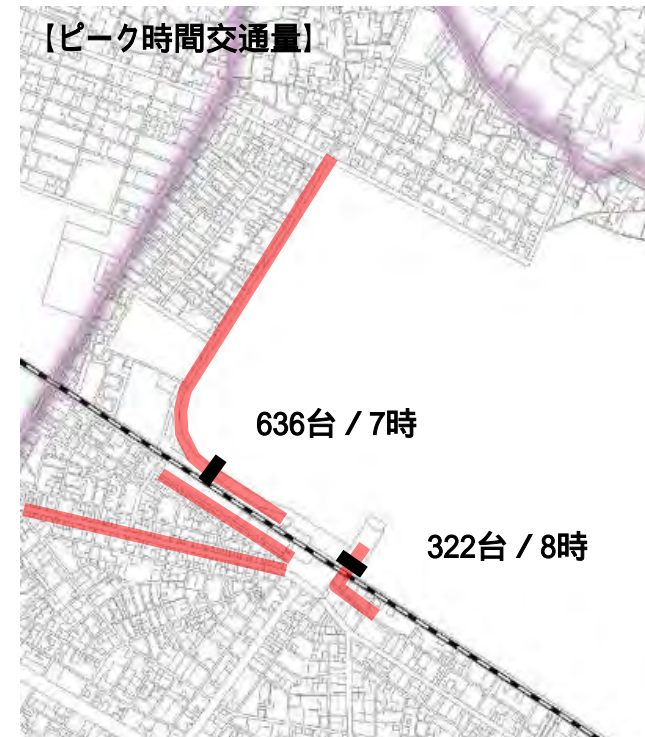
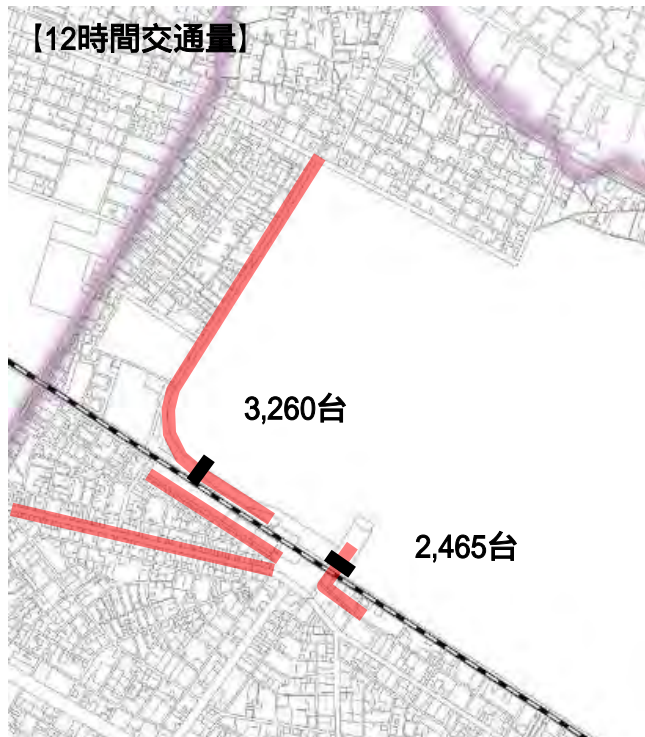


## 2-2 自転車ネットワーク整備のあり方

### 現況通行状況(往復)

- すすきの氷川線から北口利用: 平日3,260台/12時間、平日朝636台/7時(図中 )
- 病院前踏切横断利用 : 平日2,465台/12時間、平日朝322台/8時(図中 )
- 病院前踏切横断利用は、一部北口駐輪場利用を含むものの、大半が病院へのアクセスであると考えられる。
- 交通量と駐輪場台数を比較すると、病院周辺に一部放置自転車として存在している可能性がある。

■ : 歩行者・自転車交通量が多い路線



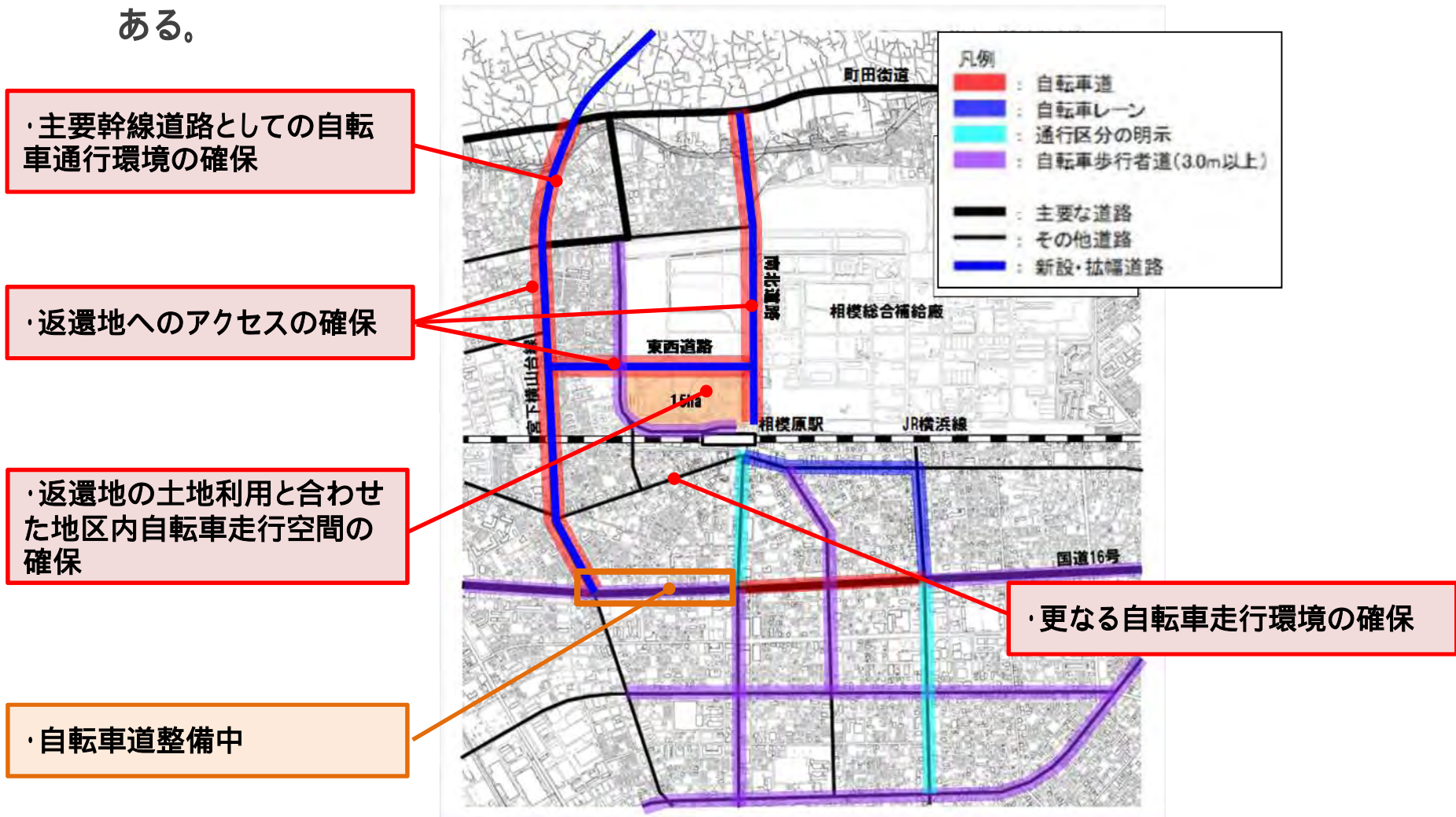
データの出典: 相模原駅周辺街づくり計画策定に係る交通量調査より抜粋



## 2-2 自転車ネットワーク整備のあり方

### 自転車ネットワーク整備の課題

- 相模原駅北口地区の土地利用に合わせて、自転車需要が増えることが想定されるため、自転車の通行環境等を含めた駅周辺の自転車ネットワークの整備の必要がある。



## 2-2 自転車ネットワーク整備のあり方

### 議論して頂きたい項目

- 主要3路線の自転車ネットワークについて(宮下横山台線・東西道路・南北道路)
  - ✓ 主要幹線道路ネットワークとして、歩行者・自転車と自動車の空間分離による安全な通行空間を確保する必要がある。
- 返還地内道路の自転車ネットワークについて(区画道路・すすきの氷川線)
  - ✓ 買物等の沿道への回遊性を確保するため、歩行者と自転車の空間共存化を図る必要がある。(速度抑制対策の別途検討)





## 2-2 自転車ネットワーク整備のあり方

### 【自転車ネットワーク整備の基本方針(案)】

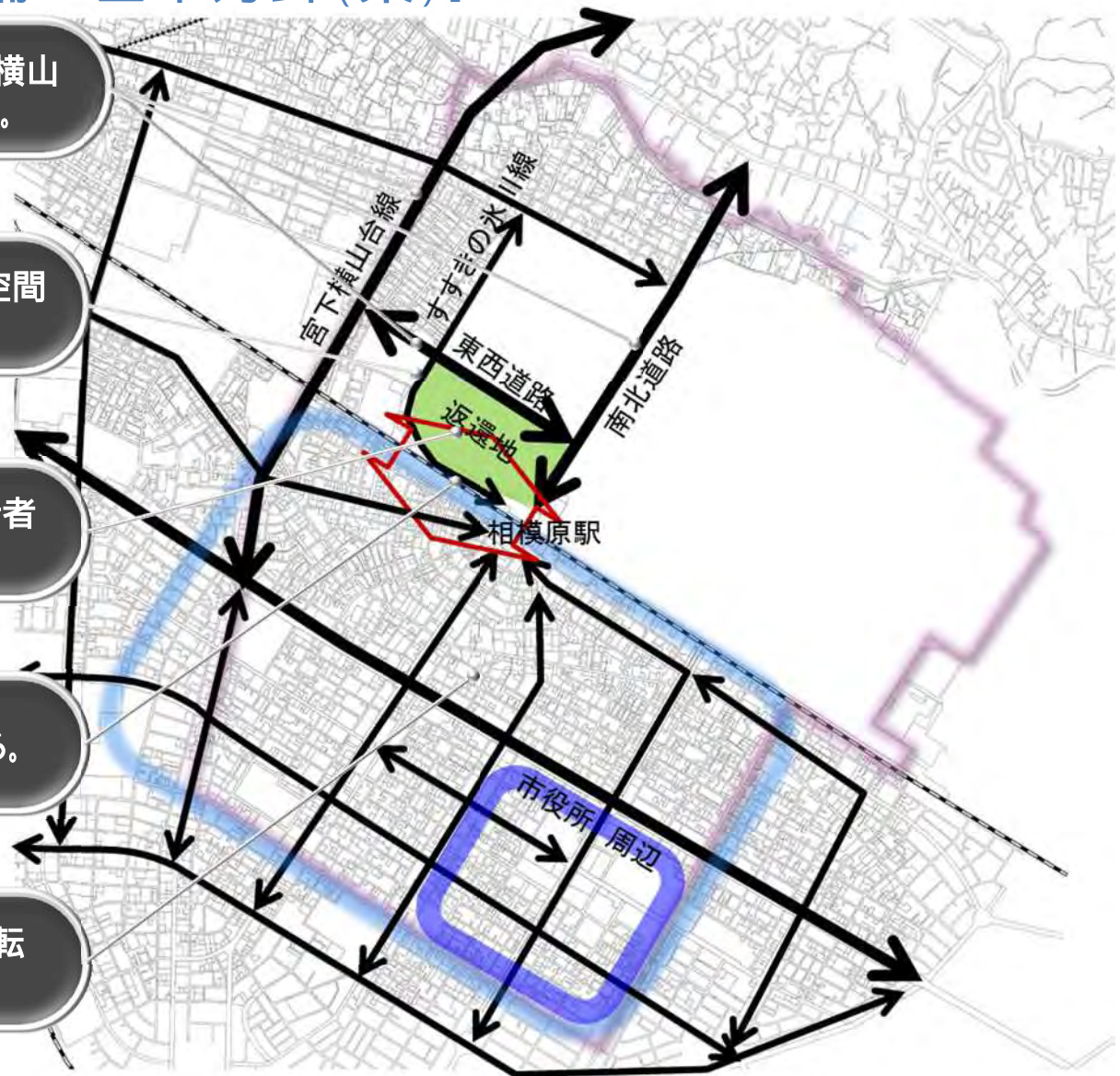
駅北口地区へのアクセスのため、宮下横山台線等を自転車の主要路線と位置づける。

すすきの氷川線は歩道に自転車通行空間を確保していく。

返還地内の区画道路は、自転車と歩行者の安全性に配慮した断面構成とする。

駅南北間の自転車通行環境を確保する。

駅南口地区は、上位計画に基づき、自転車ネットワーク整備を推進する。

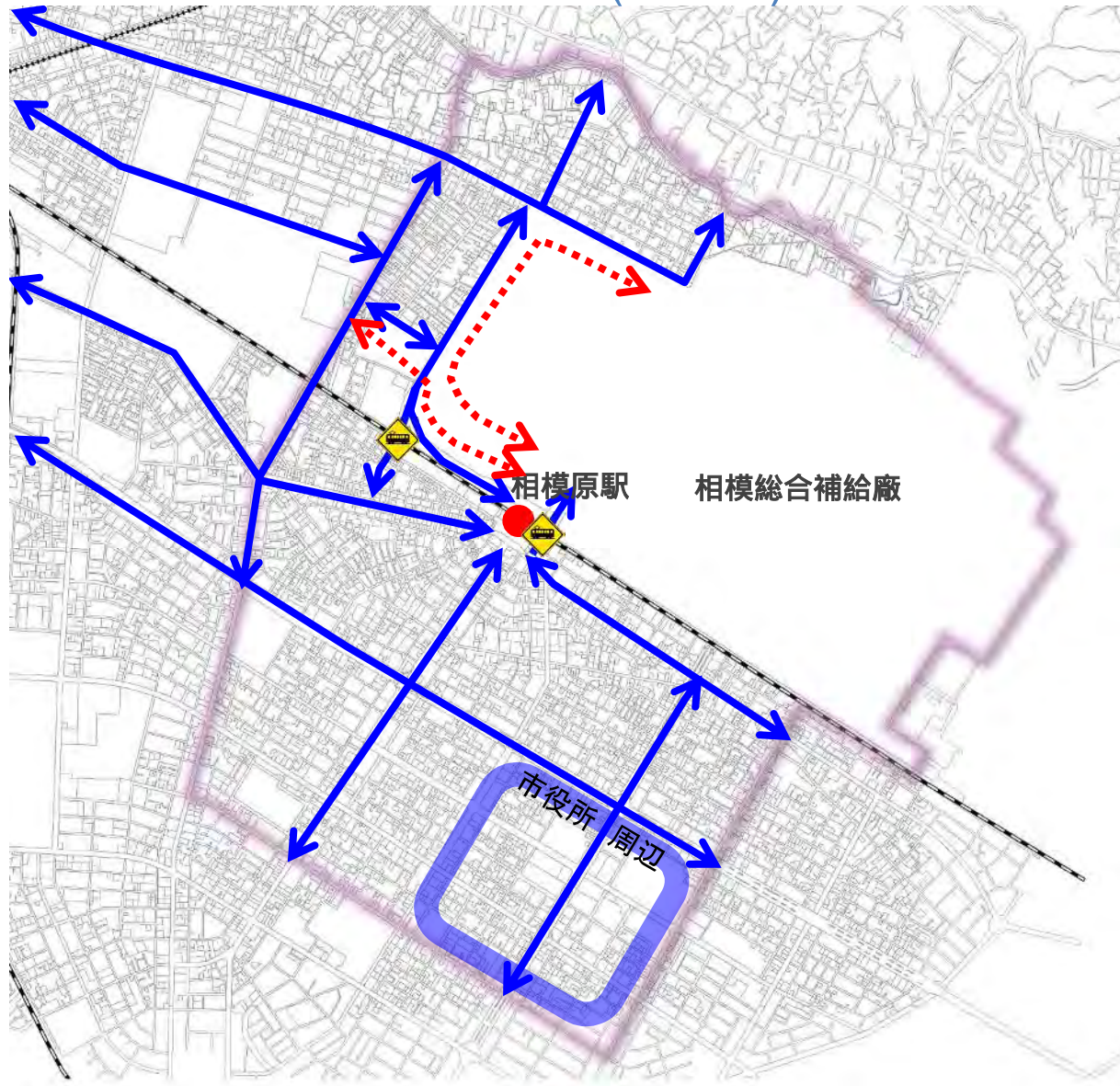


## 2-3 歩行者ネットワーク整備のあり方



## 2-3 歩行者ネットワーク整備のあり方

### 相模原駅周辺地区(660ha)の現況



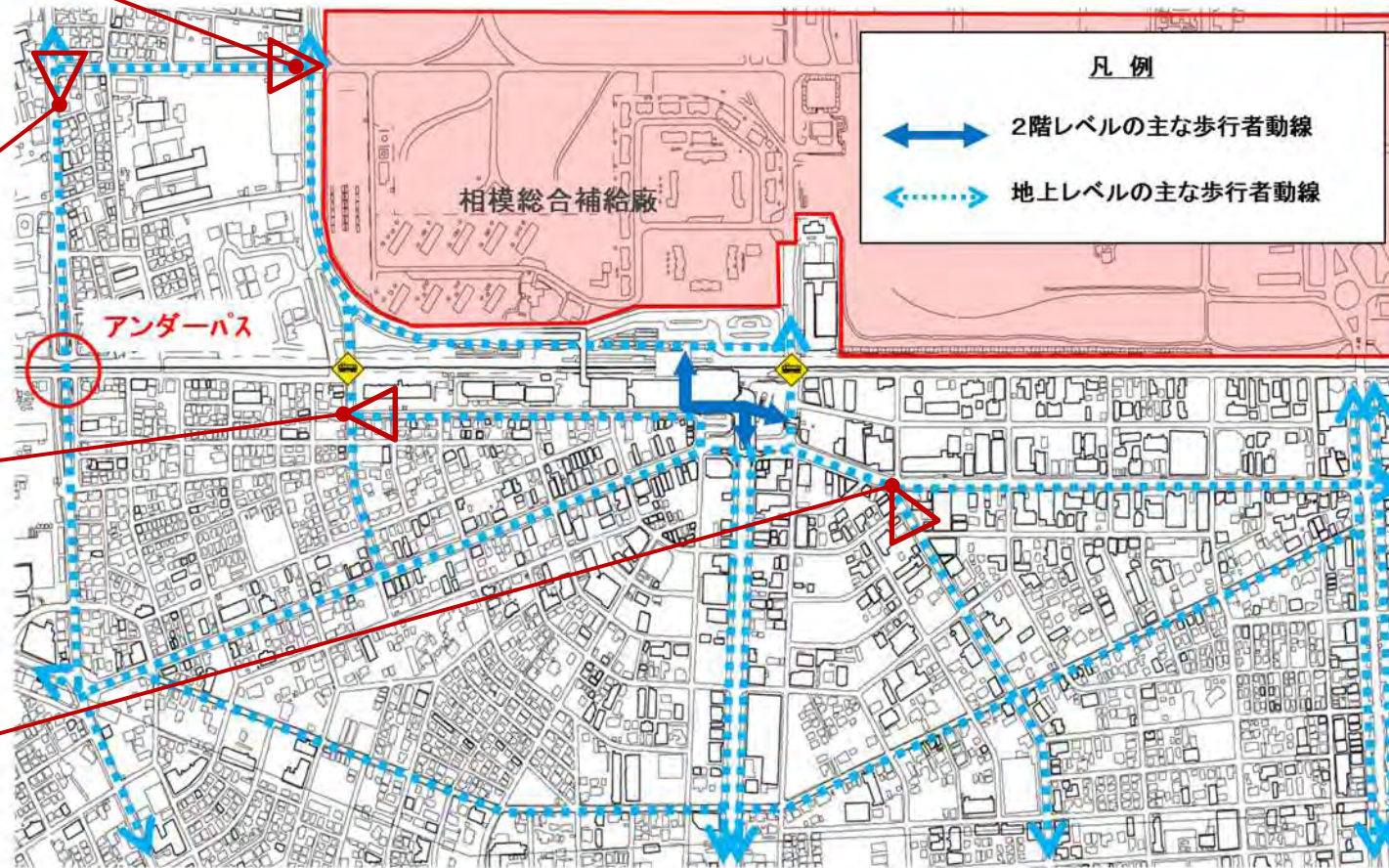
- 駅南口は、軍都計画により、道路が整備されている。全方向からのアクセスが可能
- 駅北口は、相模総合補給廠が障害となり、駅に向かう道路がすすきの氷川線のみとなっている。
- 町田方面から駅へアクセスするには、すすきの氷川線に大きく迂回する必要がある。



## 2-3 歩行者ネットワーク整備のあり方

### 駅近郊の現況

- 現在、2階レベル(コンコース)で南北を連絡
- 駅周辺は、概ね歩行者ネットワークは整備されている。(返還地内除)

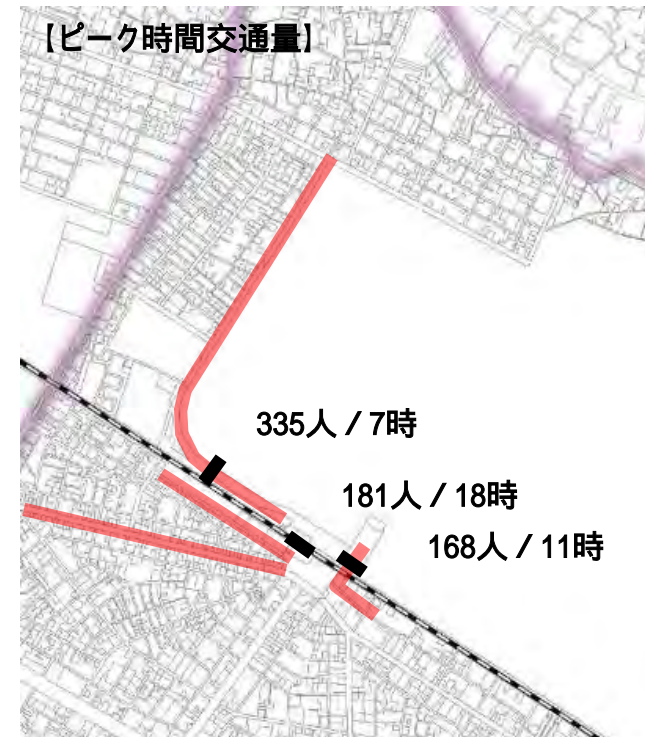
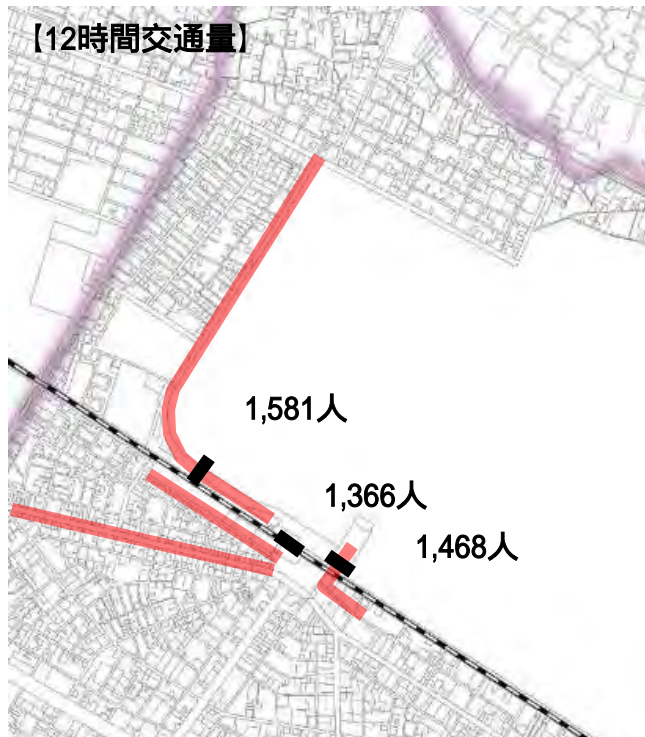


## 2-3 歩行者ネットワーク整備のあり方

### 現況通行状況(往復)

- すすきの氷川線から北口利用: 平日1,581人/12時間、平日朝335人/7時(図中 )
- 病院前踏切横断利用 : 平日1,468人/12時間、平日朝168人/11時(図中 )
- 相模原駅自由通路通過利用 : 平日1,366人/12時間、平日夕181人/18時(図中 )
- 自由通路の通過利用(南北通過)も多くなっている。

歩行者・自転車交通量が多い路線



データの出典: 相模原駅周辺街づくり計画策定に係る交通量調査より抜粋



## 2-3 歩行者ネットワーク整備のあり方

### 議論して頂きたい項目

- 駅南北間の回遊性の確保について
- ペDESTリアンデッキでの回遊性について
- 歩行者環境空間の方向性について

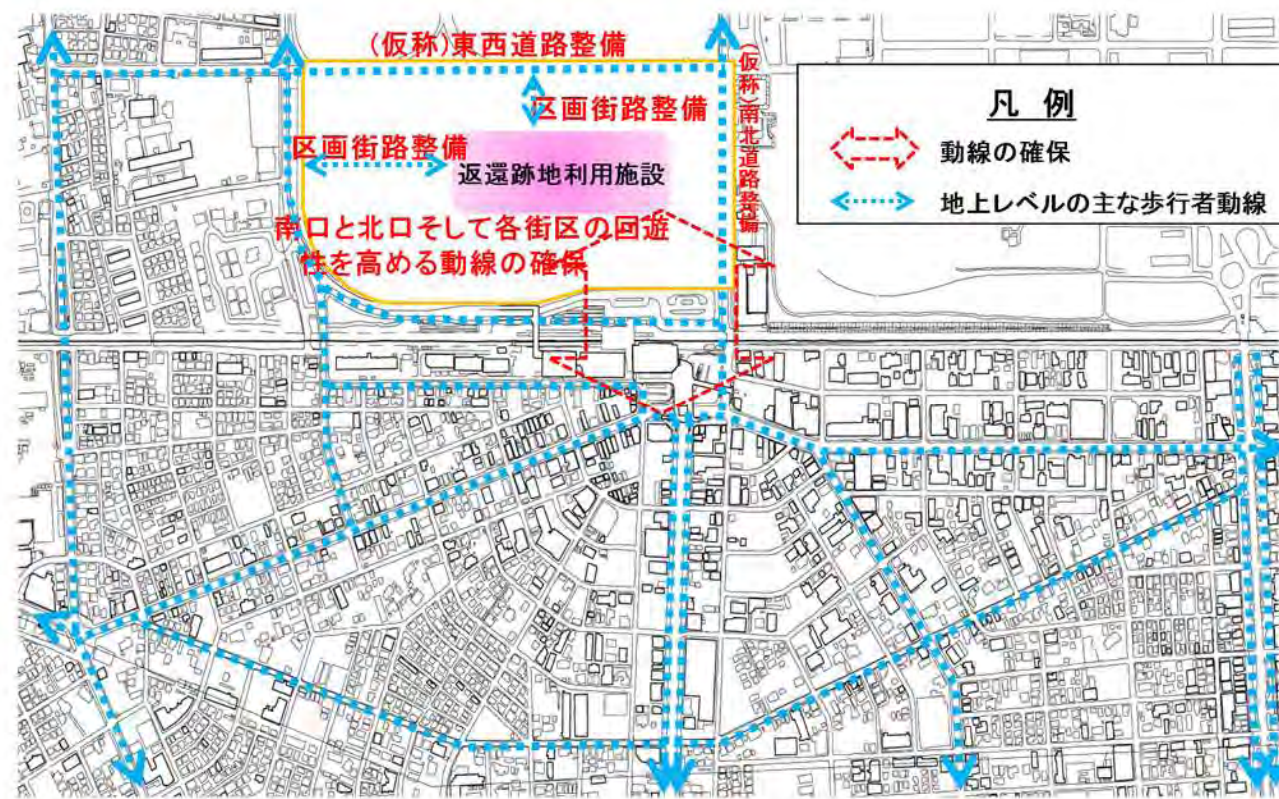




## 2-3 歩行者ネットワーク整備のあり方

### 【歩行者ネットワークの基本方針(案)】

- まち開きに合わせて、駅北口地区内の歩行者ネットワークを整備する。
- 駅南北間の回遊性を確保する。
- 安全で快適な歩行空間の整備を推進する。

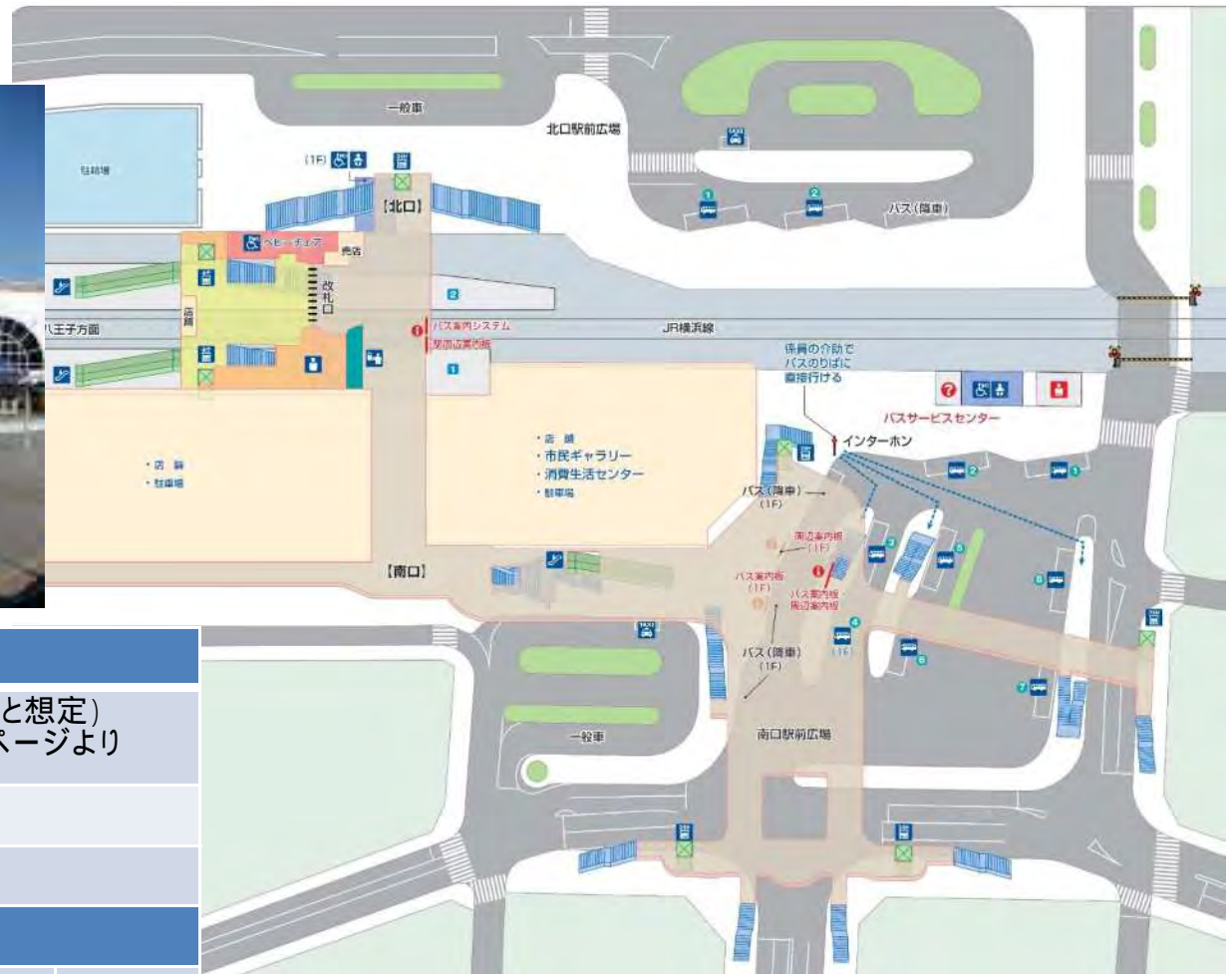


### 3.駅前空間の整備のあり方

---

# 3 駅前空間の整備のあり方

## 相模原駅の概要



相模原駅概要				
駅乗降客数	55,700人 / 日 (乗車客数の2倍と想定) 乗車客数はJRホームページより			
整備年次	南口駅前広場: 1997年度完成			
	北口駅前広場: 1997年度完成			
駅端末交通機関分担率 (H20年度PTより)				
バス	タクシー	自家用車	二輪	徒歩
10.9%	0.7%	6.2%	18.1%	64.1%



# 3 駅前空間の整備のあり方

## 相模原駅の概要 (南口駅前広場)



凡例

- : バス乗車
- : バス降車
- : バス待機
- : タクシー・一般車乗車
- : タクシー待機
- :

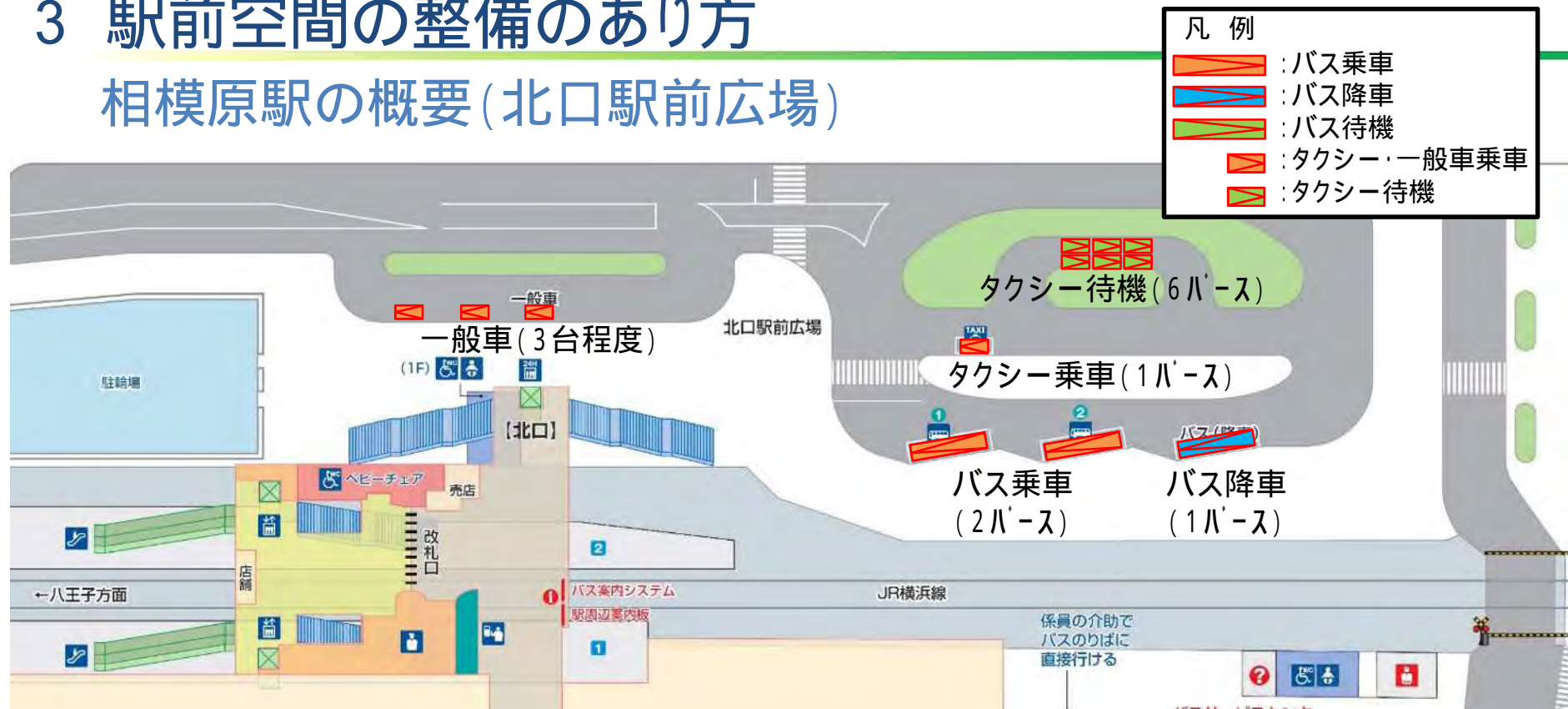


現況駅前広場整備状況

		バス	タクシー	一般車
南口	乗車	8バス	1バス	3台程度 身体障害者専用 スペース無し
	降車	3バス		
	待機	6台	15台	
	面積	9,000㎡ (1983年度都市計画決定)		

### 3 駅前空間の整備のあり方

#### 相模原駅の概要(北口駅前広場)



現況駅前広場整備状況

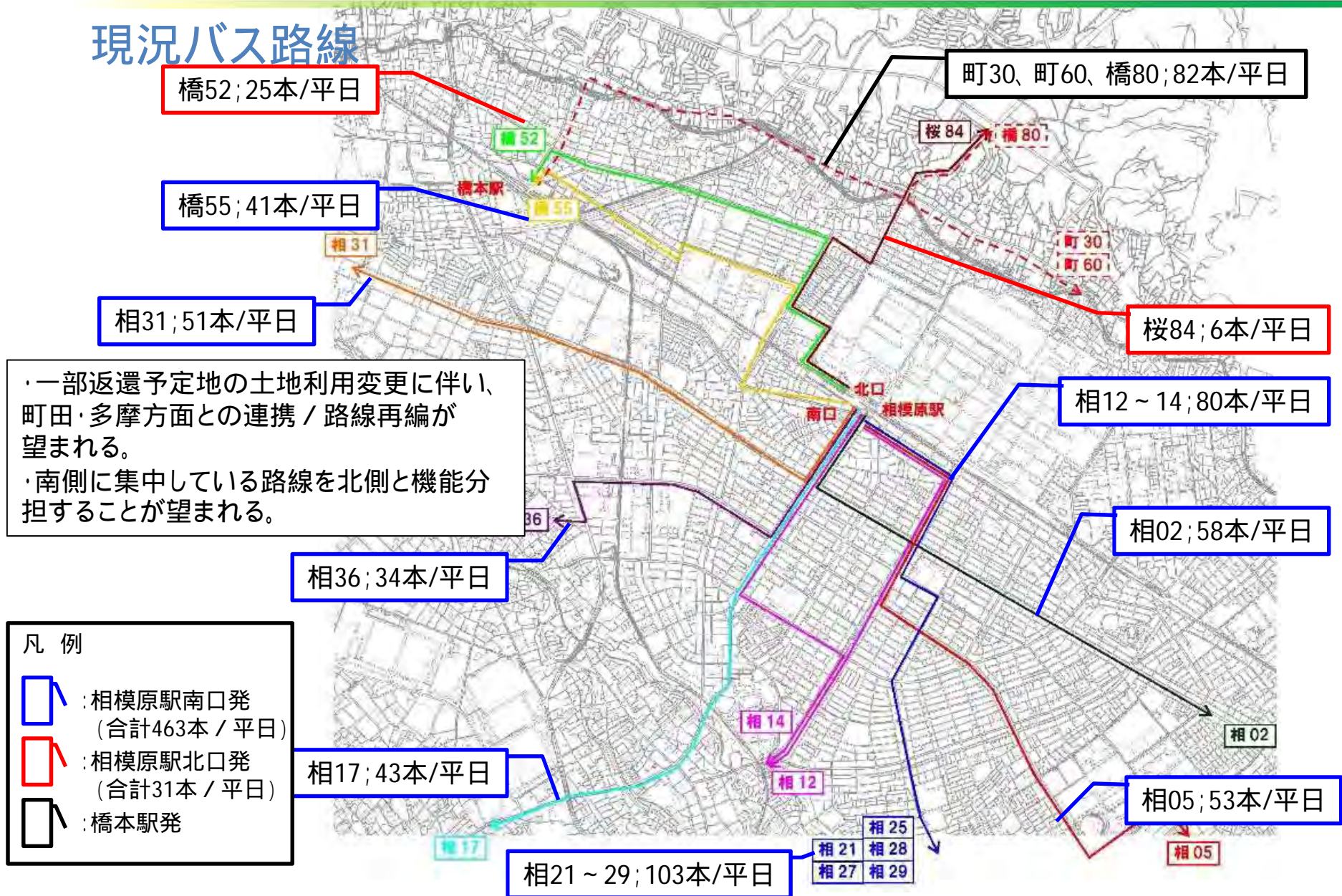
		バス	タクシー	一般車
北口	乗車	2バース	1バース	3台程度 身体障害者 専用 スペース無し
	降車	1バース		
	待機	-	6台	
	面積	10,600m <sup>2</sup>		





### 3 駅前空間の整備のあり方

#### 現況バス路線





### 3 駅前空間の整備のあり方

#### 駅前空間の現状と課題

- バスの乗車場は南口に集中しており、駅利用者の状況も南口が多い。
- 相模総合補給廠一部返還による駅北口地区の土地利用に伴い、南口・北口の駅前広場の再編が必要
- 小田急多摩線の延伸等により、東京方面(町田・多摩方面)からの駅北口の利用者は増加することが見込まれる。
- 都市の顔としての空間づくりや広域交流拠点としての駅前広場機能の整備を行い、交通結節点として利便性の高い交通空間を創出する。
- 広域防災拠点の一翼を担う、災害時にも対応した駅前広場が求められる。



# 3 駅前空間の整備のあり方

## 北口駅前広場の必要機能と導入施設(案)

導入機能		想定される導入施設
交通結 節機能	交通手段相互の 乗換え及び歩行 のスムーズな移動	バス乗降場 / バスプール
		タクシー乗降場 / タクシープール
		身体障害者専用乗降場
		一般車乗降場
		駐車場 駐輪場
市街地 拠点機能	都市活動の中心の場 周辺機能の支援	歩行者デッキ
		地下通路
交流 機能	市民の憩い・集い・語らい の場	都市の広場(プラザ) オープンスペース
景観 機能	都市の顔としてふさわしい 美しさ・シンボル性	高木植栽 シンボル施設
サービ ス機能	情報・公共サービスの提 供	屋根(シェルター)
		総合案内サイン インフォメーション
		備蓄倉庫
防災 機能	災害時の避難場所	マンホールトイレ





### 3 駅前空間の整備のあり方

#### 駐車場の現状と課題

- ❑ 駅北口地区の土地利用に対応して、駐車場の再編が必要
- ❑ 既存南口駐車場については、老朽化が進んでいる。



既存南口立体駐車場



駅南口入り口



駅北口出入口





### 3 駅前空間の整備のあり方

#### 駐輪場の現状と課題

- 駅南口については、駐輪場の台数が不足しているが、北口については、あまっている状況
- 駅北口地区の土地利用に対応して、駐車場の再編が必要



既存北口駐輪場収容台数

		収容台数(台)		
		北口	南口	合計
自転車	定期利用	1,290	1,636	2,926
	一時利用	410	351	761
	小計	1,700	1,987	3,687
バイク	定期利用	271	198	469
	一時利用	62	55	117
	小計	333	253	586
合計		2,033	2,240	4,273

現況写真



### 3 駅前空間の整備のあり方

---

#### 議論して頂きたい項目

##### □ 駅前広場

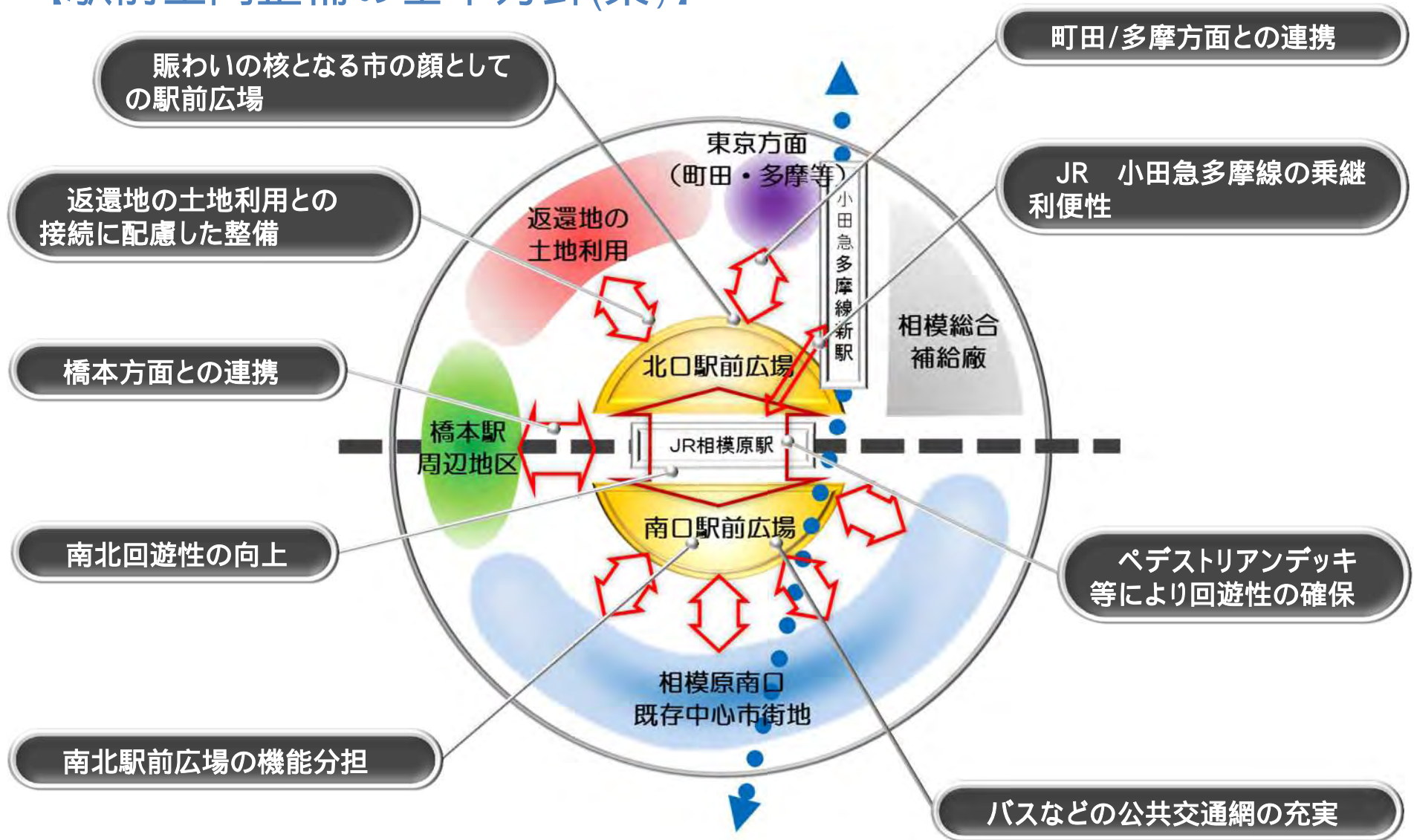
- ✓ 導入機能 / 必要機能
- ✓ 多摩 / 町田方面からのアクセス性向上
- ✓ 南北駅前広場の機能分担 / 一体的検討
- ✓ 乗換利便性(JR 小田急多摩線)の向上

##### □ 駅前広場と周辺街区とのつながり

- ✓ 一部返還予定地との接続
- ✓ 南北の回遊性を高める歩行者ネットワークの形成
- ✓ 通行機能と滞留機能の区別

### 3 駅前空間の整備のあり方

#### 【駅前空間整備の基本方針(案)】





## 4. 次回の検討テーマ

---

次回は、土地利用に関して、以下のような内容を議題とする予定です。

駅周辺地区の整備方針(案)

北口地区の整備計画(土地利用) など