

第4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28年2月15日(月)
午後7時から
場 所：ソレイユさがみ
セミナールーム1

開 会

1 あいさつ

2 議事

(1) 第3回検討委員会における主な意見と対応について

(2) 広域交流拠点整備計画の答申について

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

・ 第4回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 資料

第3回 検討委員会時に配布いたしました、

「広域交流拠点整備計画 答申素案」もあわせてご参照ください。

相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会委員名簿

	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		山崎 和正 相模原商工会議所理事兼事務局長		
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		馬場 広人 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

第4回 相模原広域交流拠点整備計画検討委員会

- 1 第3回検討委員会における主な意見と対応について
- 2 広域交流拠点整備計画の答申について

1 . 第3回検討委員会（1/29）における主な意見と対応について

(1)橋本・相模原駅周辺地区の連携について

- 両地区の連携は橋本と相模原だけではなく、多摩方面や八王子方面などの周辺地域へも波及するといった、広域的な視点での整理も必要。
- 両地区をどうつなぐかが最大の課題。鉄道の乗換えだけではなく、機能の展開とあわせて両地区の連携により魅力が向上した橋本・相模原の姿をどう表現するかを考えるべき。

(2)橋本駅周辺地区について

- 京王線の移設に関しては、方向性が不明確となっている印象。
- 鉄道事業者としては、京王線の移設に係る費用負担が最も大きな問題である。

(3)相模原駅周辺地区について

- 相模原駅南口のまちづくり方針について、将来的な方向性だけでも示してほしい。

(4)整備スケジュールについて

- 両地区のスケジュールの整備段階がわかるような整備スケジュールにしてほしい。

(5)その他

- 今後の市民意見の聴取や計画への参画方法、情報公開なども考えてほしい。

首都圏南西部の特性を生かした広域交流拠点の形成

首都圏南西部のポテンシャル

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、従来から「業務核都市」等の取組が進められてきた八王子や立川エリアなどのほか、大学、研究機関、産業拠点等が集積

高尾山や箱根、鎌倉等、海外からの需要の取り込みが可能な観光地も点在

ポテンシャルの高い拠点が集積

圏域の特性を生かした広域交流拠点の形成

こうした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、圏域内の面的な対流の促進、各地域の個性が融合する圏域の創出

リニア中央新幹線の建設や小田急多摩線の延伸等、さらなる広域交通網の強化や三大都市圏のスーパーメガリージョンの形成を担う圏域の玄関口としての機能集積に取り組む



— 在来線 (広域交流拠点との関係の大きな路線) — 新幹線 — 高速道路

整備計画の推進に向けて

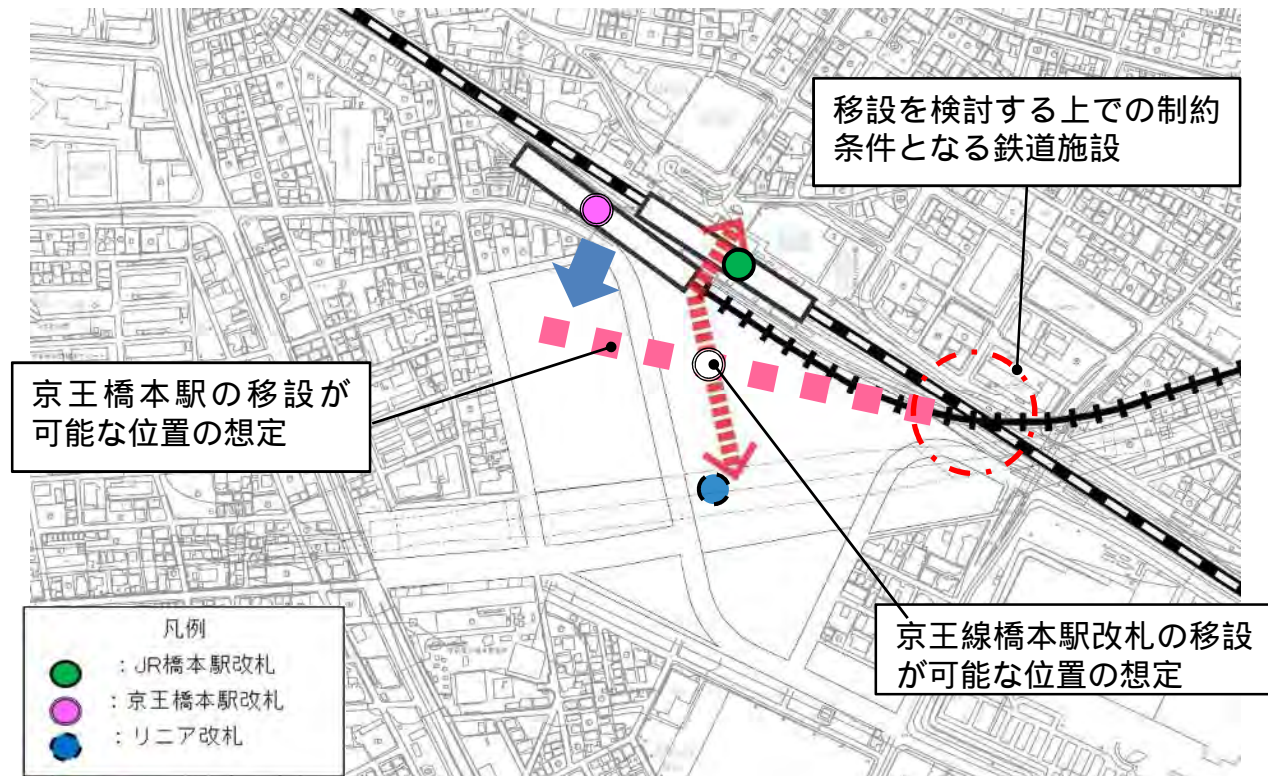
(2)リニア駅建設を見据えた交通結節機能の強化(京王駅移設関連)

< 検討の背景 >

- 現状の橋本駅の乗降客数は1日あたり約21万人であり、今後も増加する可能性がある。
- これに加えて、リニア中央新幹線駅の開業により、在来線等との乗換え利便性の向上が必要となるが、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る。
- 現状の京王線の改札口は、交流・賑わいの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る。

<京王線駅舎の移設検討>

リニア駅との乗換え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、分岐器などの構造的な制約等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。



(2)橋本駅周辺地区について(第4章)

< 京王線駅舎の移設の有無によるメリット・デメリット >

駅移設なし	駅移設あり
<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none">• 整形された大きな街区を活用した効率的な土地利用が容易。• 駅前空間の都市基盤整備において、制約が少ない。 <p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none">• J R 線と京王線の乗換動線と交流・賑わいの軸が離れている。• 京王線からリニアまでの乗換距離が長い。	<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none">• 最も人通りが多いJ R 線と京王線との間の通路が賑わい・交流の軸と一致する（まちの中にひとの流れが生まれる）。• 京王線からリニアまでの乗換距離が短くなることで利便性が高まる。 <p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none">• 土地利用を図る区域内に駅舎等の鉄道移設が配置されることにより、開発事業者との調整が必要。• 道路等の整備において、調整が必要。

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り換え利便性向上、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る。

< 検討の方向性 >

- 今後は、京王線駅舎の移設を前提に具体的な検討を進めます。
- 駅周辺のまちづくりにあたっては、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分かりやすい都市軸(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更なる検討を進め、首都圏の成長を牽引していくような広域交流拠点としての魅力を高めていきます。
- 駅移設や「駅・まち一体のまちづくり」の推進に向けて、関係機関の役割分担などについて協議・調整を進めます。

< 駅南口地区・市役所周辺地区の土地利用方針図 >

重点地区の整備の方向性

「駅南口地区」

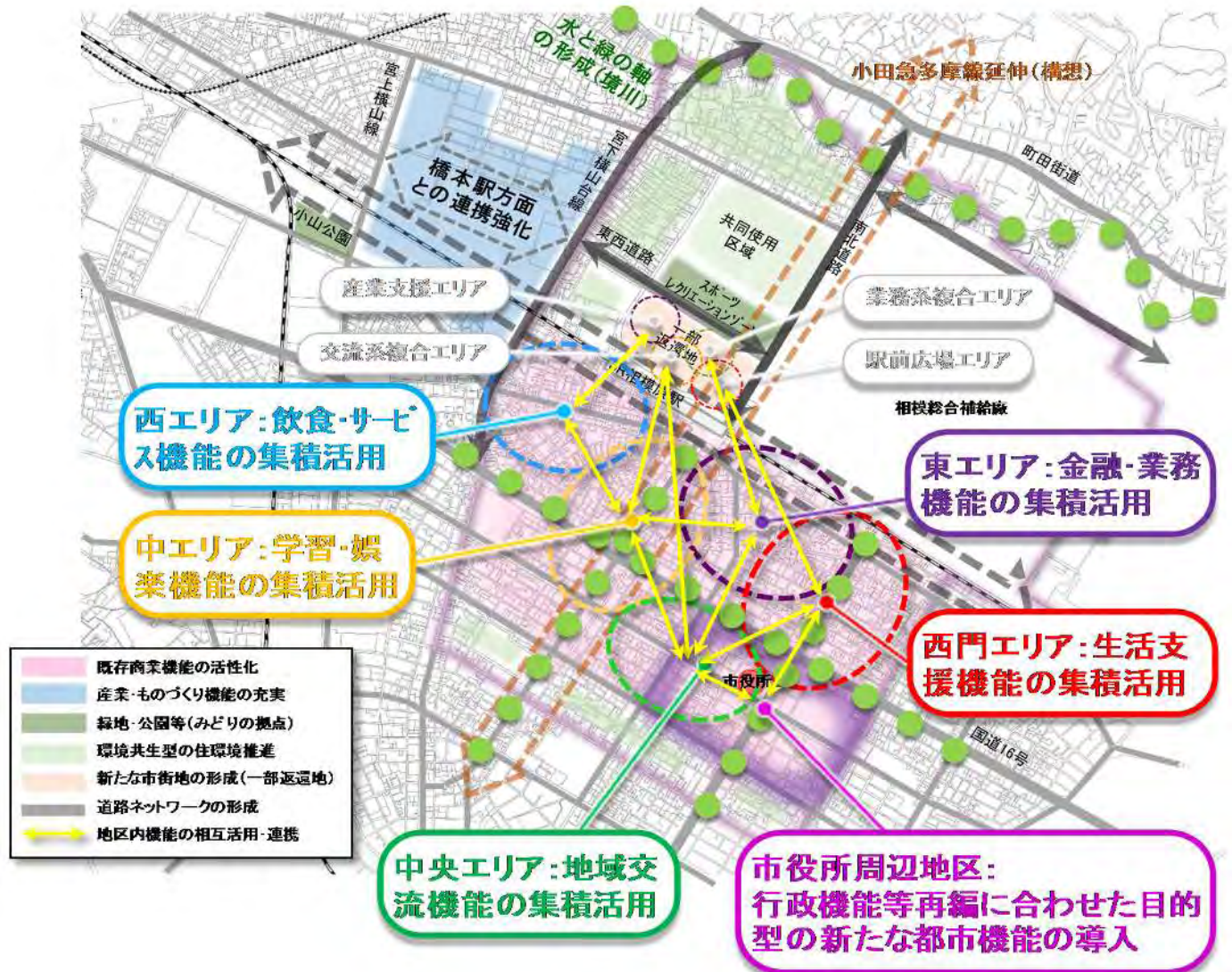
既存市街地のポテンシャルを活かした都市リノベーション
(各エリアの特性を踏まえた整備)

「市役所周辺地区」

行政機能等再編に合わせた都市機能の導入

両地区については

「駅北口地区」の整備の進捗との整合を図りながら相模原駅周辺地区全体の発展に向けて推進



(4)整備スケジュールについて(第4章)

		平成28年	平成39年(名古屋開業)	平成57年(大阪開業)
リニア中央新幹線(予定)				
広域交通ネットワーク	鉄道ネットワークの強化 (小田急多摩線延伸)	都市計画等の手続 → 設計 → 工事 ■■■■■■		
	国道16号・圏央道へのアクセス強化 (広域連携軸の整備)	都市計画等の手続 → 設計 → 工事(国道16号以东) → 工事(国道16号以西) ■■■■■■		
	町田街道・多摩方面へのアクセス強化 (南北道路・宮下横山台線の整備)	都市計画等の手続 → 設計 → 工事 ■■■■■■		
2地区の連携	JR横浜線連続立体交差化	都市計画等の手続 → 設計 → 工事		
	交通ネットワーク強化 (新都心連携軸・公共交通網など)	都市計画等の手続 → 設計 → 工事 ■■■■■■		
駅周辺のまちづくり	【橋本駅】駅前広場の整備 交流・賑わい軸の整備	都市計画等の手続 → 設計 → 工事 ■■■■■■		
	【相模原駅】駅前広場の整備	都市計画等の手続 → 設計 → 工事	南北一体化整備	
	【橋本駅】南口地区の整備 (地区間交流軸・区画道路・土地利用)	都市計画等の手続 → 設計 → 工事 ■■■■■■		
	【相模原駅】北口地区の整備 (東西道路・区画道路・土地利用)	国有地処分・都市計画等の手続 → 設計 → 工事 ■■■■■■		
	【橋本駅周辺】核周辺ゾーン		市街地の更新	■■■■■■
	【相模原駅周辺】南側市街地		市街地の更新	■■■■■■
	【相模原駅周辺】相模原総合補給廠 ・共同使用区域	【スポーツ・レクリエーションゾーン】 設計 → 工事		返還に関する手続き → まちづくり
その他	【両地区】 エリアマネジメント等	市民協働の推進、民間活力の活用、低炭素まちづくり		■■■

広域交流拠点整備計画（答申案）修正箇所比較表

素案頁 []は新頁	第3回検討委員会（答申素案）	第4回検討委員会（答申案）	配布
1 - 2 [1 0] 図表 1.3.1 [1.4.1]		凡例を追加 圏央道等の整備済み箇所の更新	
1 - 2 ~ 1 - 1 0	3 広域交通ネットワークと 広域交流拠点 4 広域交流拠点の関連計画	3 広域交流拠点の関連計画 4 広域交通ネットワークと 広域交流拠点 (3 と 4 の順番入替え)	
1 - 6 [5]	ウ 首都圏版「運命の10年」 プログラム	ウ 首都圏版「運命の10年」 <u>コア</u> プログラム	
2 - 9 イ 複合都市機能ゾーン		< 想定される施設例 > から「宿泊」を削除	
2 - 1 3		新たな核（南口地区）の図上表記（赤い点線のエリア）を追加	
2 - 5 2 [5 3] 図表 2.5.6	「道路に面する連続的な緑や賑わい形成施設等の設置」の吹き出しが、建物を指している	街路樹を指すように修正	
2 - 5 9 [6 0] 図表 2.6.7	「京王橋本駅改札（移設後の想定）」や「複合都市機能ゾーン」の範囲のずれ	正しい位置に修正	
2 - 6 1 [6 2] 図表 2.7.1	スケジュールの各事業について開始時期が不揃い	一部事業を除き、開始時期を平成28年度に揃えたスケジュールに更新	
4 - 4 [5] 図表 4.2.1	「南口地区周辺」の「南口地区」にゾーンの表示なし	「南口地区」の欄に <u>広域交流ゾーン</u> <u>複合都市機能ゾーン</u> <u>ものづくり産業交流ゾーン</u> を追加	
3 - 1 1行目	1 対象 <u>区域</u>	1 対象 <u>地域</u>	
3 - 9		「 <u>「駅南口地区」における既存市街地の各エリアのポテンシャルを活かした都市リノベーションや、「市役所周辺地区」における行政機能等再編に合わせた都市機能の導入については、「駅北口地区」の整備の進捗との整合を図りながら相模原駅周辺地区全体の発展に向けて推進します。</u> 」を追加	

素案頁 []は新頁	第3回検討委員会（答申素案）	第4回検討委員会（答申案）	配布
3 - 17 図表 3.2.22		図と大学名の対照間違いを修正	
3 - 19 7行目		「 <u>なお、JR横浜線連続立体交差事業の施工方式等が未決定のため、以降の図表等は、特に断りのない限り、高架構造でJR相模原駅は現在地と仮定して作成しています。</u> 」を追加	
3 - 28 6行目	駅前広場接続部分： <u>駅前広場と一体となった有効利用</u> 」	「 <u>駅前広場接続部分：商業施設など、駅と駅前広場を一体的に接続する利便性の高い機能等を活用</u> 」	
3 - 50 図表 3.4.6	（交通結節機能欄の記載内容） <u>結節点としてアクセシ性・乗換利便性の高い位置に配置</u>	<u>JR横浜線の連続立体交差化を踏まえ、JR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シ性・乗換利便性に考慮した位置に配置</u>	
3 - 50 図表 3.4.7		図表 3.4.6 の文章の追加に伴い、JR相模原駅と小田急多摩線新駅の表示変更	
3 - 51 5行目		「 <u>なお、JR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JR相模原駅の位置を基に想定しています。</u> 」を追加	
3 - 53 13行目		「 <u>なお、整備に当たっては、延伸により生じる受益を踏まえ、開発者負担金の導入など、事業採算性の向上に向けた検討も必要です。</u> 」を追加	
3 - 55 図表 3.4.12		「 <u>なお、鉄道用地や駅ビル用地における駅前広場の機能配置については、今後の検討や協議の中で決まってくるものであるため、想定とします。</u> 」を追加	
3 - 78	文中各項目に表示の参照ページ表示誤り (2章-2)(2章-4)・・・など	正しいページ表示に修正 (第3章-2-(2)相模原駅周辺地区の都市構造と土地利用方針)(第3章-2-(6)-ア JR横浜線沿いの土地利用方針)・・・など	

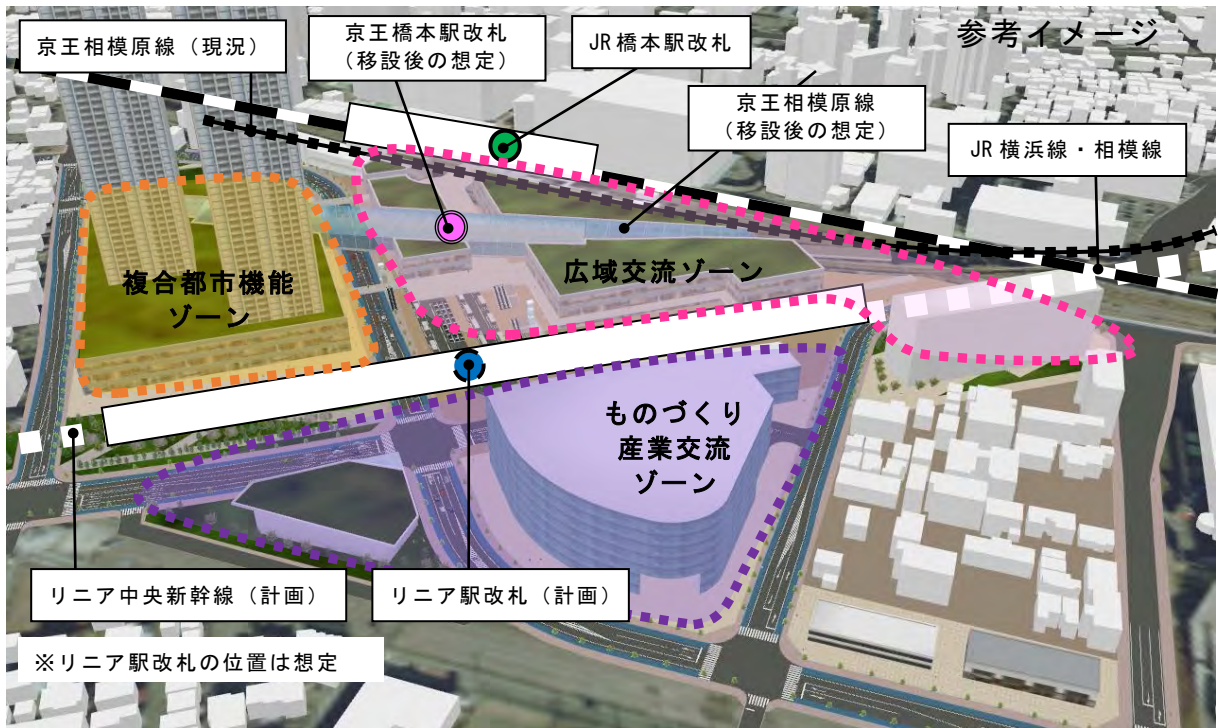
素案頁 []は新頁	第3回検討委員会（答申素案）	第4回検討委員会（答申案）	配布
3 - 79 ~ 3 - 82		3 - 78の修正（段落増）により、 3 - 79以降1ページのずれ （旧3 - 79 ~ 82 新3 - 80 ~ 83）	
3 - 82 [83] 図表 3.7.1	スケジュールの各事業について開始時期が不揃い	一部事業を除き、開始時期を平成28年度に揃えたスケジュールに更新	
4 - 4 [5] 図表 4.2.1	「駅北口地区周辺」項目の中に「宮下横山台線」の表示なし	東西道路 南北道路 <u>宮下横山台線</u> 区画道路	
		スポーツレクリエーションゾーンの事業スケジュールを追加	
4 - 1		「首都圏南西部の特性を生かした広域交流拠点の形成」ページを挿入	
4 - 1 [2] 図表 4.1.1		旧図表 4.1.1 を図表 4.2.1 とし、接続する都市を追加	
4 - 2 [3] 図表 4.1.2		橋本駅周辺地区「複合都市機能ゾーン」（黄色枠）の「宿泊施設」を削除	
4 - 3 1行目	相模原ICにアクセスする交通ネットワーク（広域連携軸）や、 <u>国道16号</u> や <u>町田街道</u> などの <u>主要幹線道路に接続する交通ネットワーク（地区幹線道路）を強化します。</u>	相模原ICにアクセスする交通ネットワーク（広域連携軸）や、 <u>多摩ニュータウン</u> 方面からのアクセスとして <u>多摩ニュータウン通り</u> や <u>南多摩尾根幹線</u> と接続し、 <u>主要幹線道路である国道16号と町田街道を結ぶ交通ネットワーク（幹線道路等）を強化します。</u>	
4 - 3 [4] 図表 4.1.3	広域連携軸の太さが幹線道路となっている	広域連携軸の太さを主要幹線道路とする 中央に橋本・相模原間の双方向の交流を示す矢印を挿入し、「 <u>橋本駅周辺地区と相模原駅周辺地区の連携を高める交通ネットワークの強化策については、JR横浜線連続立体交差化とあわせて、具体的な検討を進める</u> 」の説明を追加	
4 - 5 [6] ~ 4 - 8 [9]		駅移設等に関する「工検討の方向性」などについて記述内容の修正	
4 - 8 ~ 4 - 9 (3) ~ (6)		順番の入替え 「(3) エリアマネジメント・市民協働の推進」を(6)とし、旧(4) ~ (6)を(3) ~ (5)に繰り上げ	

当日配布資料（差替えページ）

(4) 都市の将来イメージ

整備計画図に基づき、以下のとおり整備のイメージを想定します。建物配置や高さなどは現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があります。平成39年のまちびらき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。

図表 2.6.7 南口地区全体のイメージ



図表 2.6.8 「交流・賑わい軸」などのイメージ

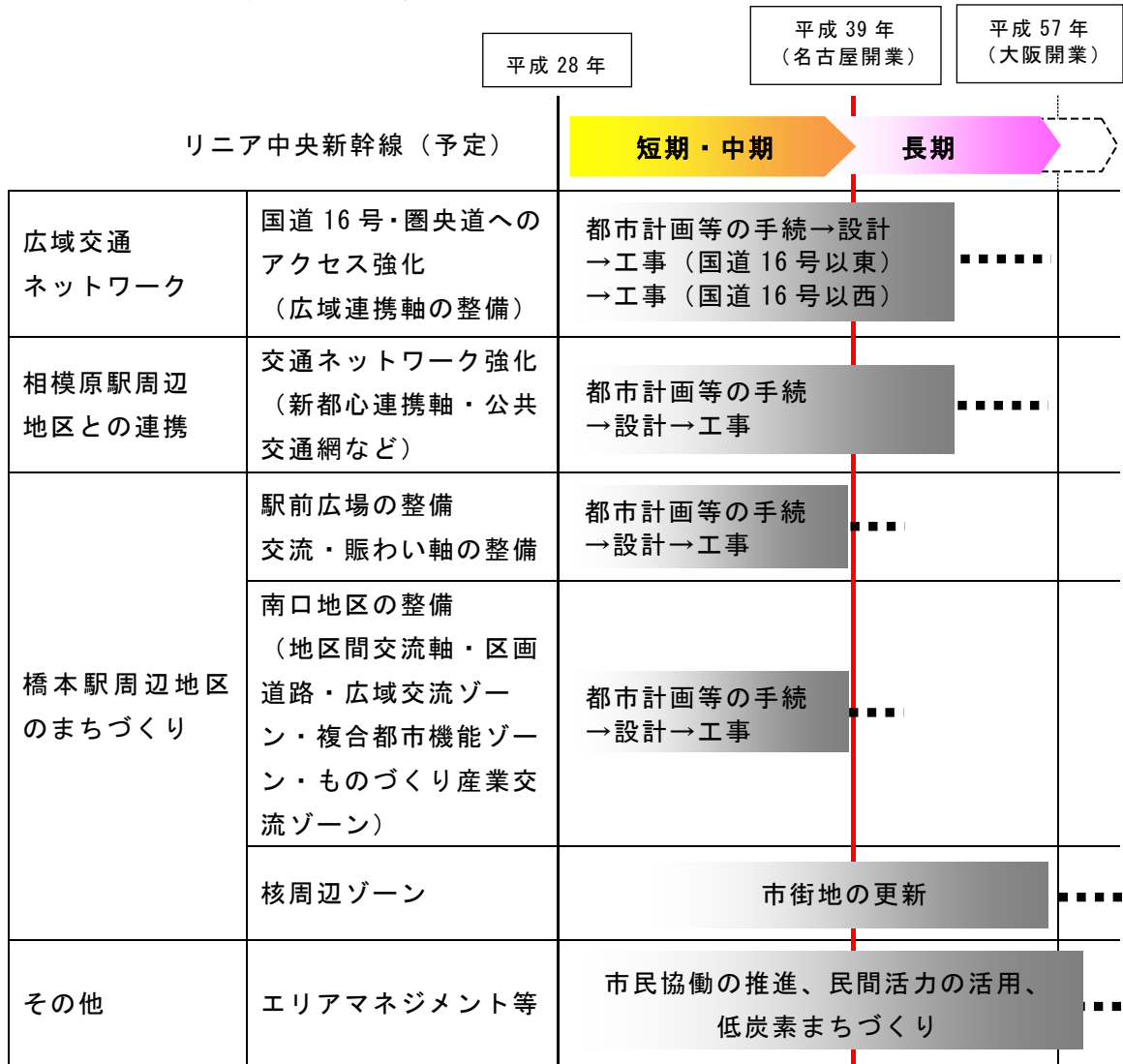


注：参考イメージの施設の配置や高さ等は検討中であり、今後変更の可能性があります。

7 整備のスケジュール

橋本駅周辺地区のまちづくり長期スケジュールを図表 2.7.1 のとおり想定します。

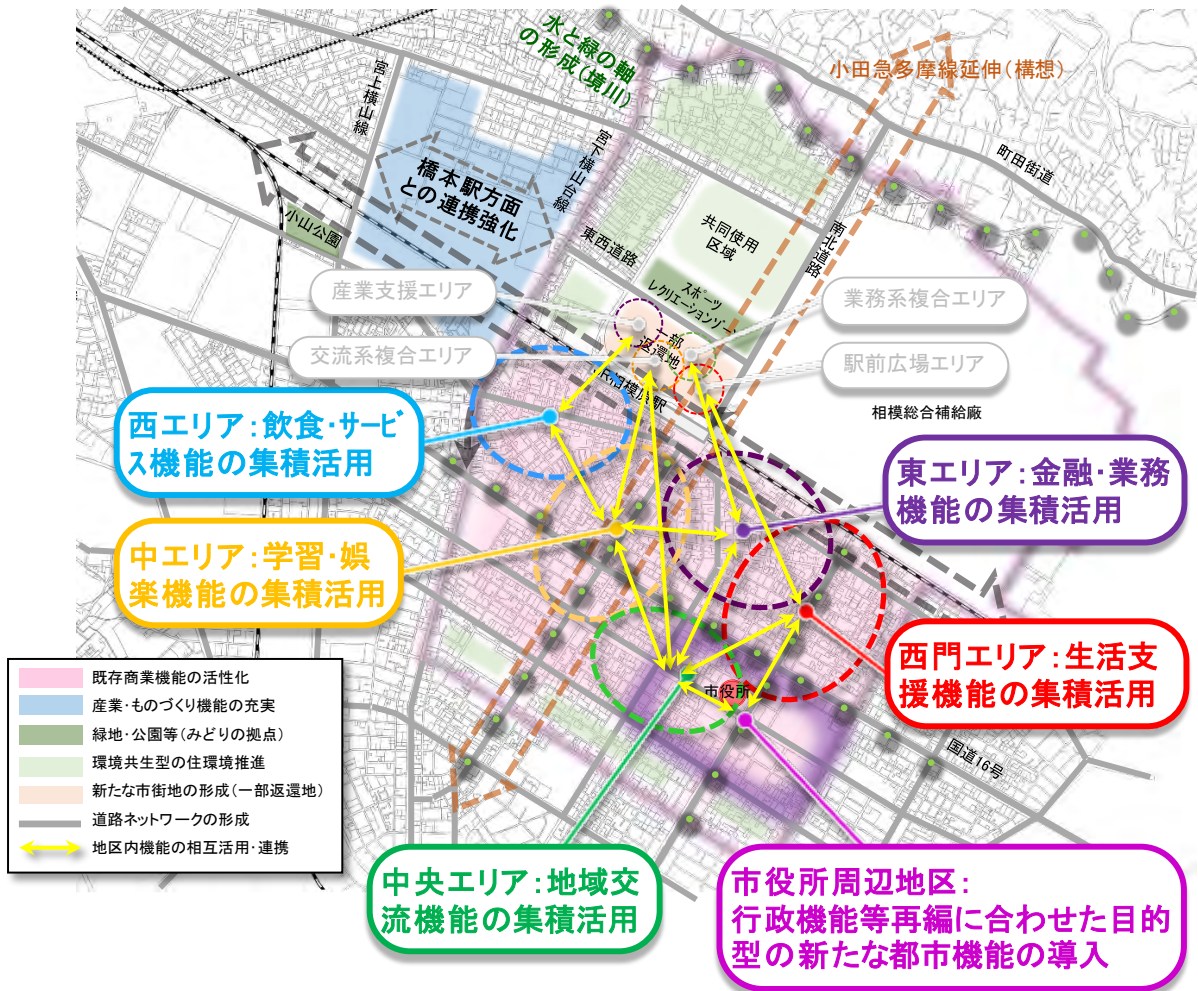
図表 2.7.1 長期スケジュールのイメージ



※ ■■■■■: リニア駅が完成後に着手する施設の工事など

「駅南口地区」における既存市街地の各エリアのポテンシャルを活かした都市リノベーションや、「市役所周辺地区」における行政機能等再編に合わせた都市機能の導入については、「駅北口地区」の整備の進捗との整合を図りながら相模原駅周辺地区全体の発展に向けて推進します。

図表 3.2.9 駅南口地区・市役所周辺地区の土地利用方針



図表 3.2.10 駅南口地区内各エリア・市役所周辺地区で展開を想定する取組

西エリア	中エリア
● 飲食・サービス機能の集積を活用	● 学習・娯楽機能の集積を活用
西門エリア	東エリア
● 生活支援機能の集積を活用	● 金融・業務機能の集積を活用
中央エリア	市役所周辺地区
● 地域交流機能の集積を活用	● 行政機能等の再編に合わせた都市機能の導入

(4) 駅北口地区における機能配置の考え方

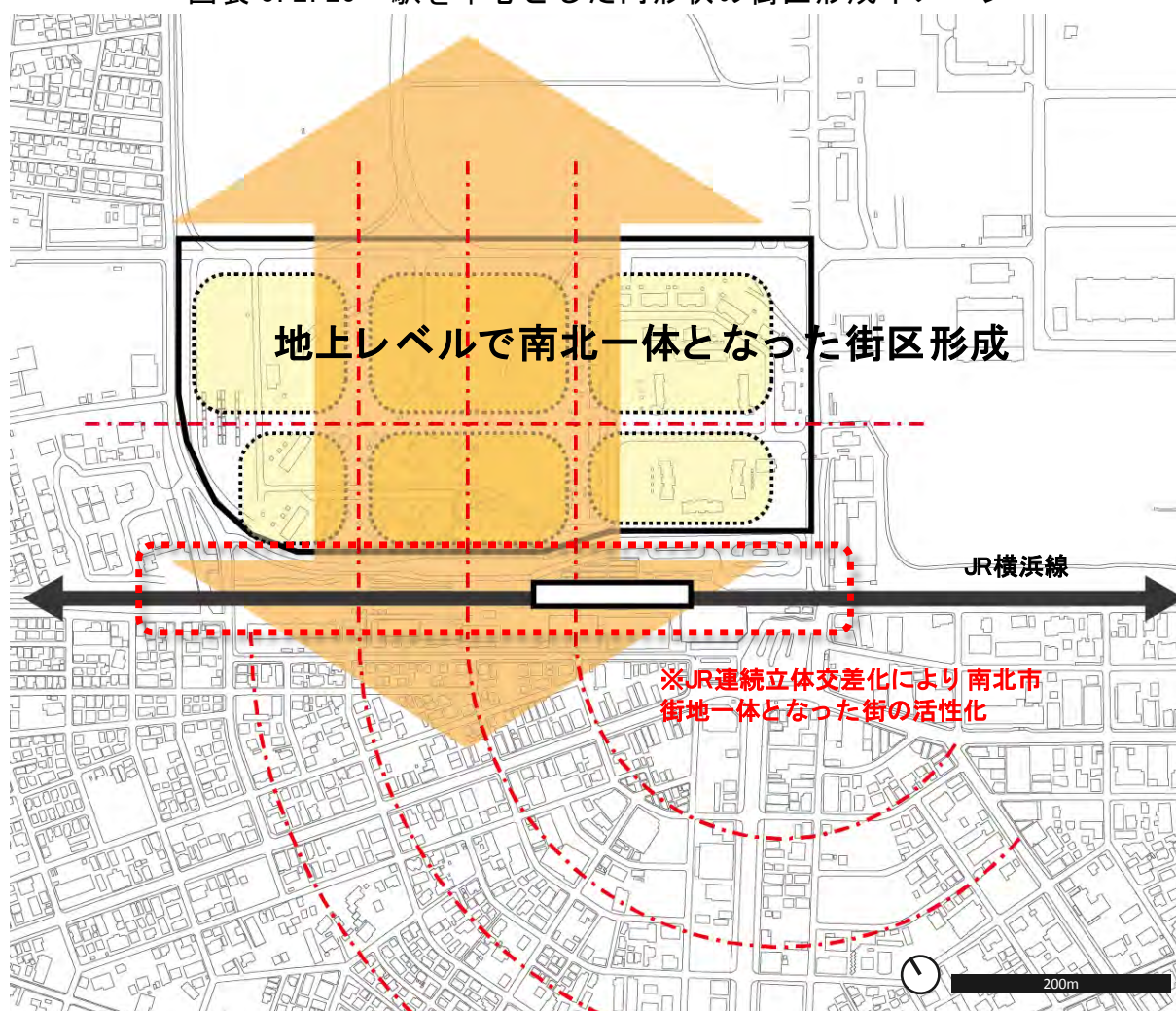
駅北口地区への導入機能の具体的な施設イメージやその規模を踏まえ、周辺地区との機能連携を図っていく必要があります。

ア 駅北口地区の街区構成の考え方

J R横浜線の連続立体交差化により、南北一体のまちづくりが可能となるため、駅を中心とした駅北口地区の円形状の街区形成を基本とします。

なお、J R横浜線連続立体交差事業の施工方式等が未決定のため、以降の図表等は、特に断りのない限り、高架構造でJ R相模原駅は現在地と仮定して作成しています。

図表 3.2.25 駅を中心とした円形状の街区形成イメージ



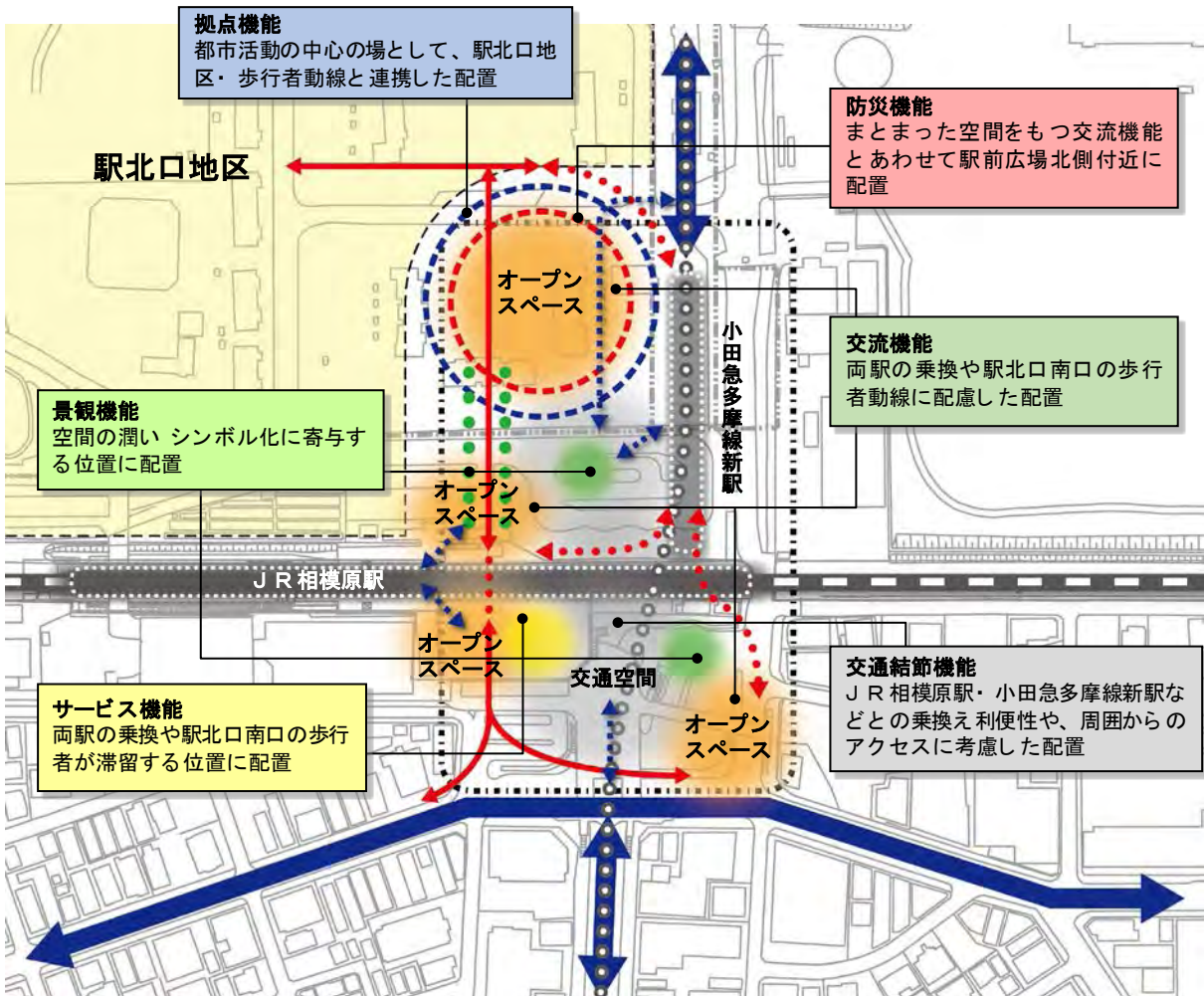
イ 機能配置方針

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配置イメージは以下のとおりです。

図表 3.4.6 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を踏まえ、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

図表 3.4.7 機能配置イメージ



(5) 小田急多摩線新駅

小田急多摩線の延伸は、相模原駅周辺地区の広域交流拠点としてのまちづくりに必要不可欠であり、延伸によって新たに整備される駅は、多くの人々が集まり行き交う拠点であるとともに、まちの「顔」となる玄関としての役割が求められます。

新駅の設置に当たっては、JR横浜線との乗換利便性や駅北口地区からのアクセス性を確保するとともに、JR相模原駅南北の市街地間の回遊性の創出を図るほか、まちの玄関としてシンボル性の高い施設とすることが必要です。

このため、新駅については、こうした機能が総合的に発揮されるよう、地上出入口や駅前広場などの交通施設を始め、様々な機能を担う周辺施設と一体として、まちづくりの中で主体的に整備することが必要です。なお、整備に当たっては、延伸により生じる受益を踏まえ、開発者負担金の導入など、事業採算性の向上に向けた検討も必要です。

新駅設置の基本条件を以下に示します。

ア 駅設置の基本条件

- 南北道路の地下に設置し、地下駅とする。
- ホームの位置は、JR横浜線の線路北側を想定する。
- 地上出入口は、JR横浜線との乗り継ぎ利便性、駅南口地区や駅北口地区へのアクセス等を考慮し、南北駅前広場、駅北口地区の計3箇所を想定する。

イ 整備スケジュール

- 平成39年の完成を想定する。

図表 3.4.10 小田急多摩線延伸（唐木田～上溝間）の概要

出典：「小田急多摩線延伸計画に関する研究会報告書」（平成26年3月）



ウ 区間

小田急多摩線唐木田駅～JR横浜線相模原駅～JR相模線上溝駅

エ 延長

約8.8km

（唐木田～相模原：5.8km、
相模原～上溝：3.0km）

第4章 首都圏南西部の広域交流拠点形成に向けて

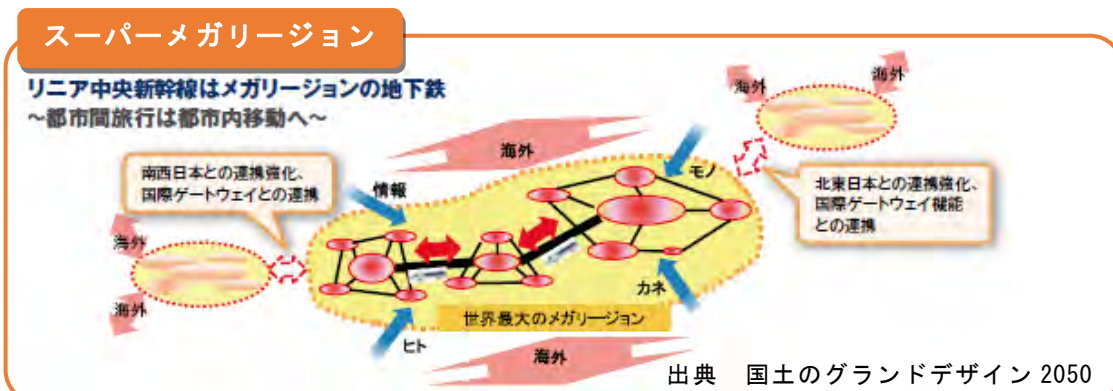
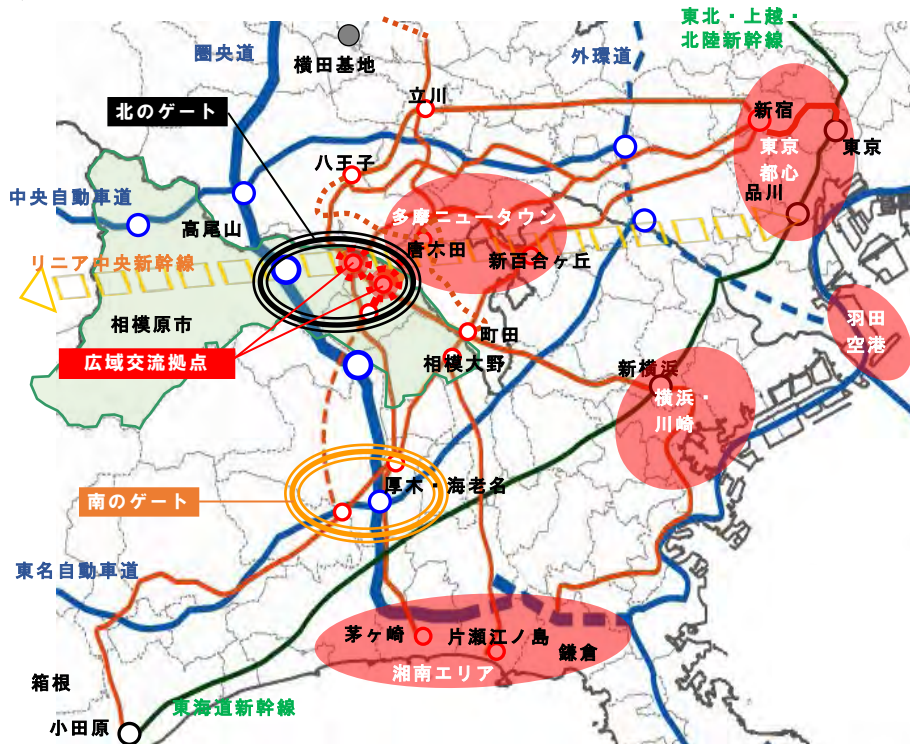
1 首都圏南西部の特性を生かした広域交流拠点の形成

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り込みが可能な観光地も点在しています。

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圏域の創出に向けた取組を進めます。

このため、広域交流拠点はリニア中央新幹線の建設や小田急多摩線の延伸等、さらなる広域交通網の強化に取り組むとともに、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。

図表 4.1.1 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

(1) 「複眼構造」の形成の考え方

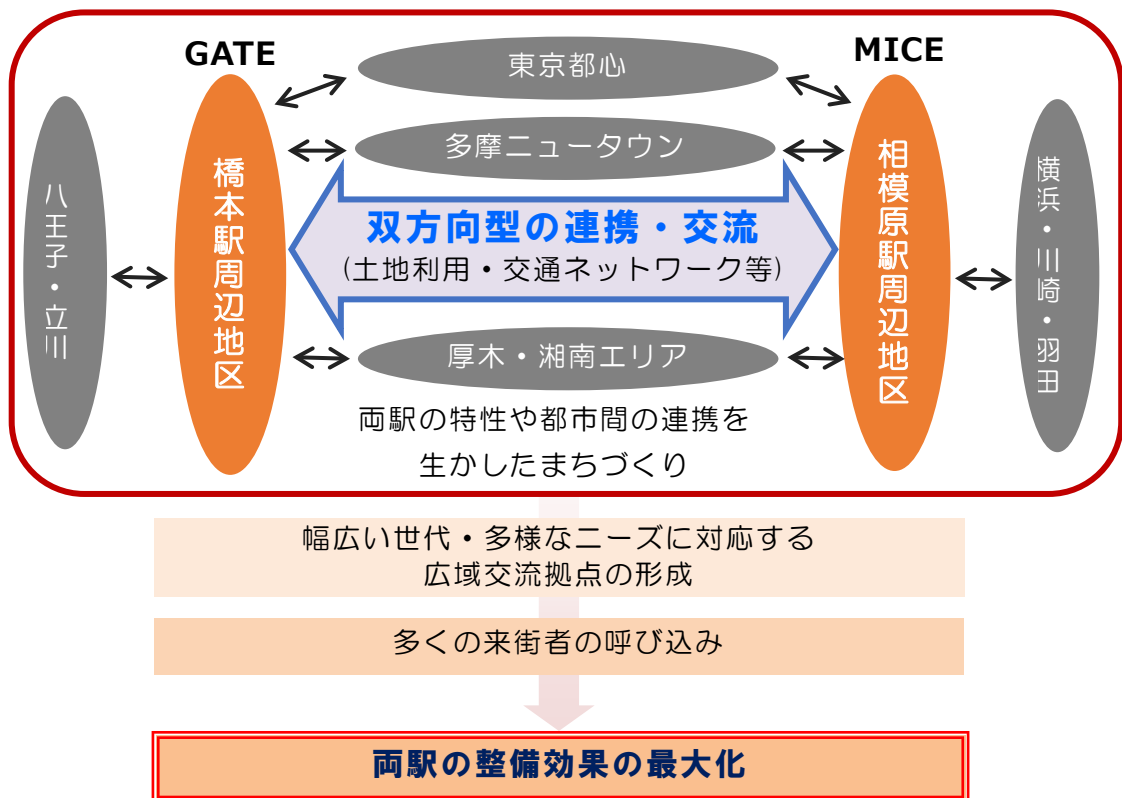
広域交流拠点では、2章・3章に定める整備計画を推進することで橋本・相模原両駅の特徴を生かしたまちづくりを進めていきます。

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で、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徴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で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。

図表 4.2.1 一体的な「複眼構造」形成の考え方



以下では、「複眼構造」の形成における両地区間の連携に配慮した、広域交流拠点全体の土地利用や交通ネットワークの将来像を示していきます。

(3) 交通ネットワーク

- 広域圏からのアクセス性を高めるため、相模原 I C にアクセスする交通ネットワーク(広域連携軸)や、多摩ニュータウン方面からのアクセスとして多摩ニュータウン通りや南多摩尾根幹線と接続し、主要幹線道路である国道 16 号と町田街道を結ぶ交通ネットワーク(幹線道路等)を強化します。
- また、橋本・相模原駅周辺地区の連携を高めるための交通ネットワーク(新都心連携軸)の強化を進めます。
- 交通ネットワークの強化策として道路整備(新設・拡幅など)のほか、公共交通網の強化(バスの新規路線の導入・運行頻度の増加)等が考えられますが、まちづくりの動向や関係機関の意向も踏まえ、段階的な取組を行います。

図表 4.2.3 広域交流拠点の交通ネットワークの考え方

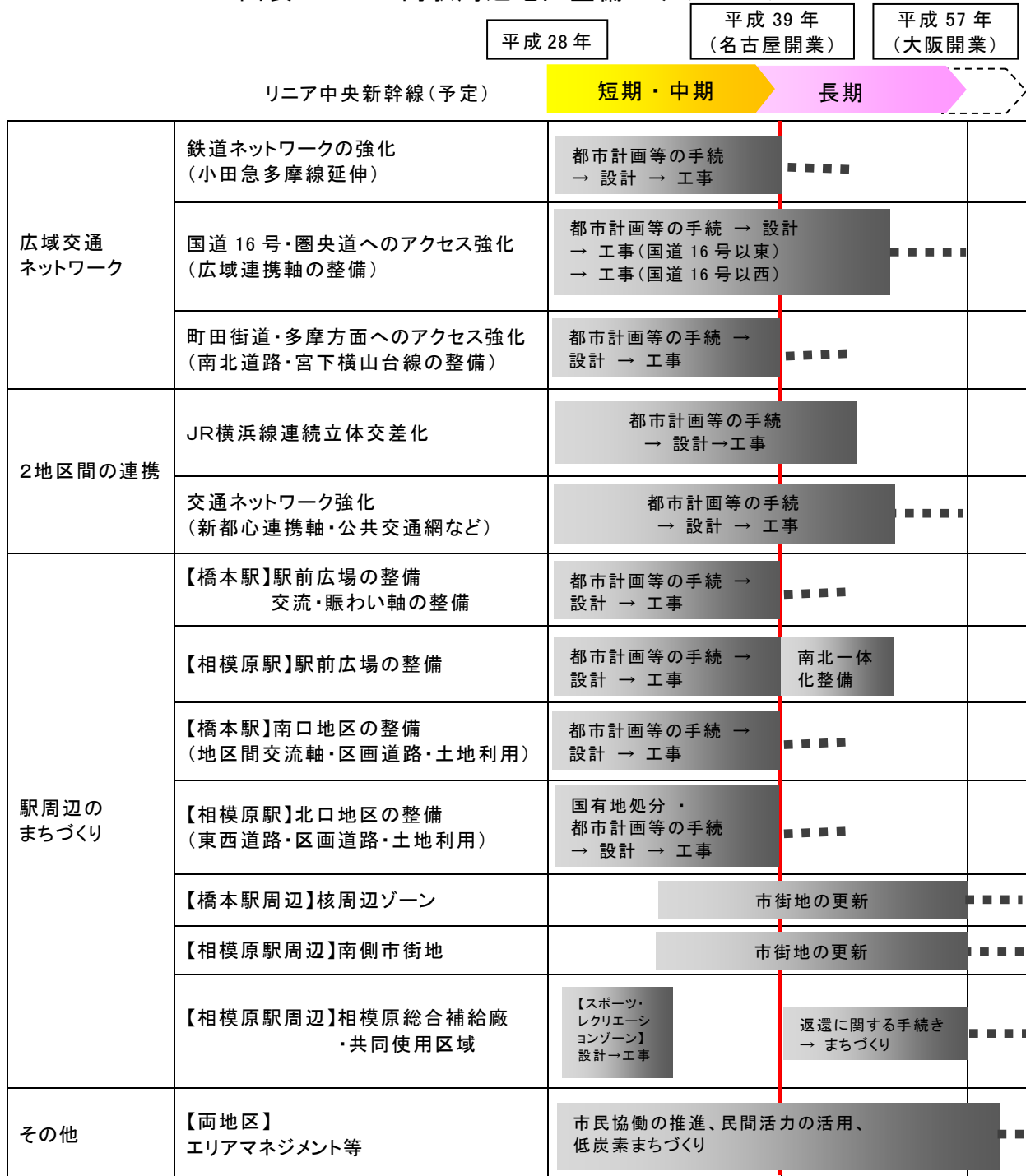


3 整備計画の推進に向けて

(1) 広域交流拠点の整備スケジュール

リニア中央新幹線の建設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。

図表 4.3.1 両駅周辺地区整備スケジュール



※ ■■■■: リニア駅が完成後に着手する施設の工事など

(2) リニア駅建設を見据えた交通結節機能の強化 (京王駅移設関連)

ア 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日あたり約21万人となっており、今後も増加する可能性があります。

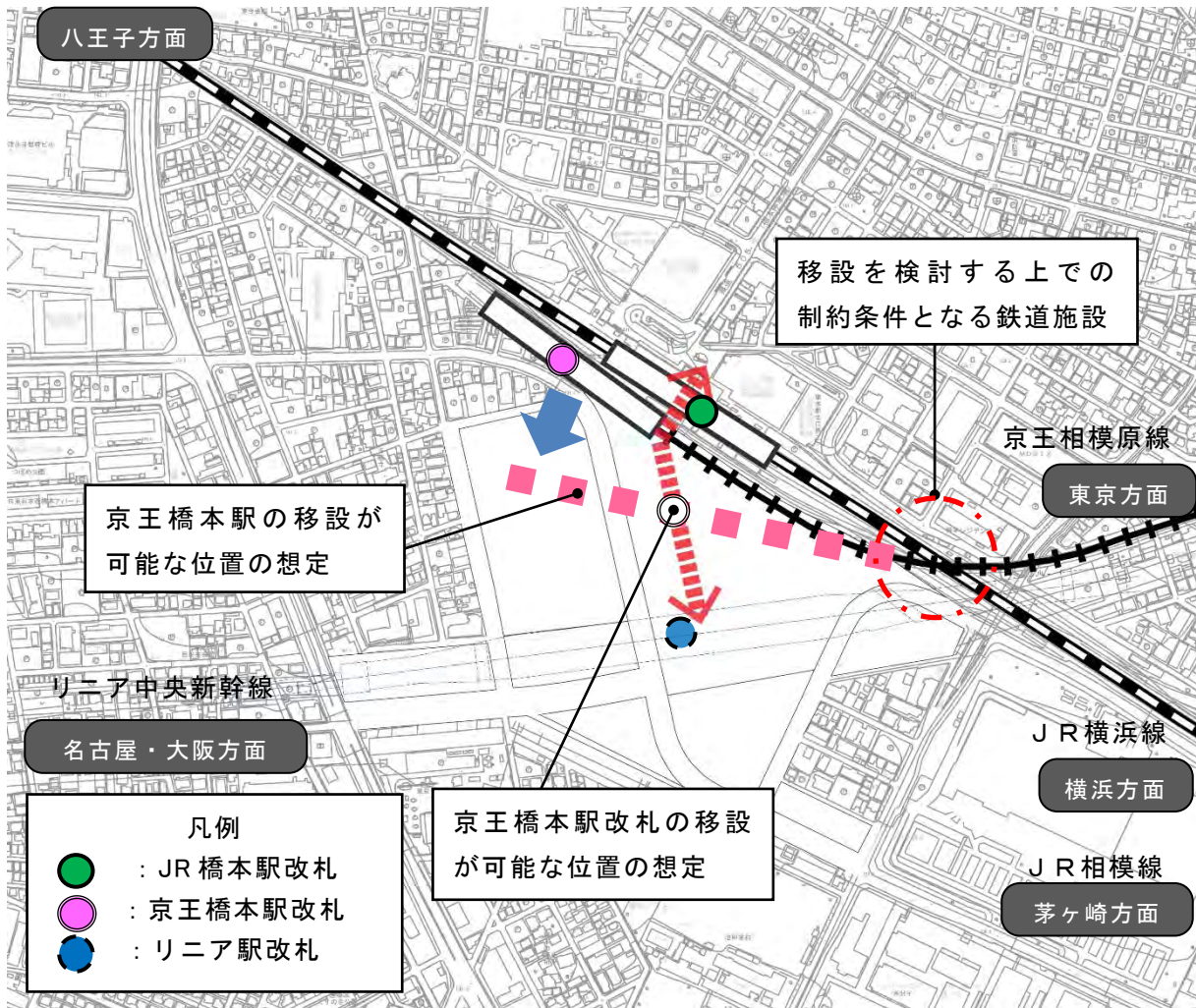
これに加えて、リニア駅の設置により、在来線等との乗換利便性の向上が必要となりますが、在来線駅とリニア駅は、約250m以上の距離にあることから、移動距離の短縮化をするための工夫にも物理的な制約があります。

一方で、現状の京王橋本駅改札は、第2章「4 駅前空間計画」で示した「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。

イ 京王線駅舎の移設検討

このような背景を踏まえ、リニア駅との乗換え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、分岐器などの構造的な制約等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。

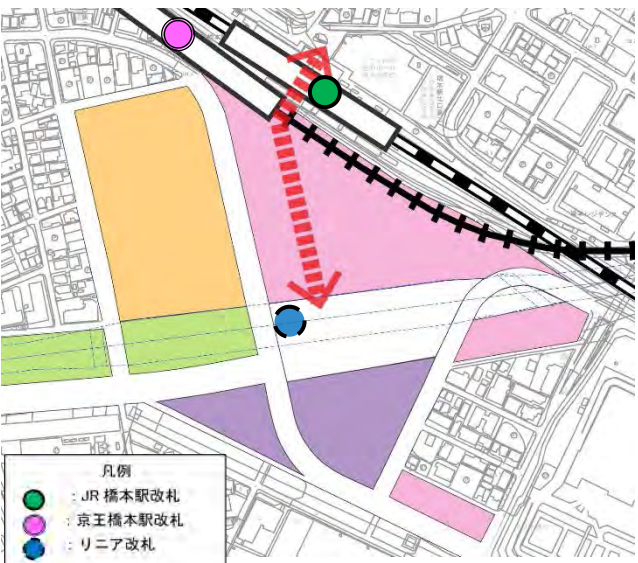
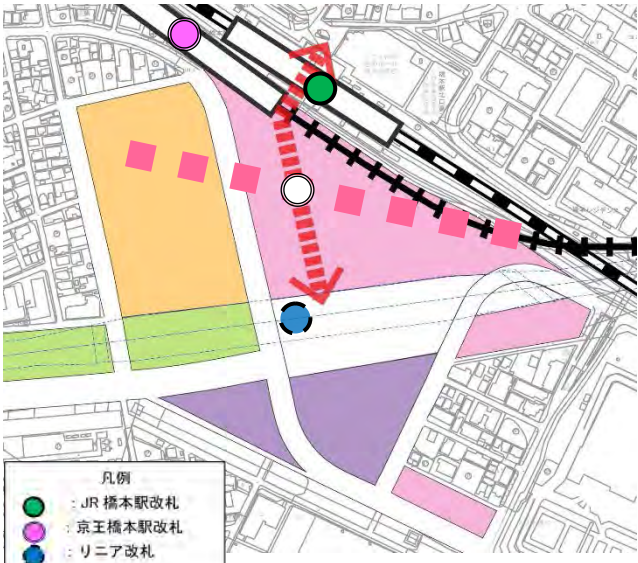
図表 4.3.2 京王橋本駅の移設検討



ウ 京王橋本駅の駅舎移設の有無によるメリット・デメリット

駅舎移設の有無により、想定されるメリット・デメリットは、図表 4.3.3 のとおり考えられます。

図表 4.3.3 鉄道改札と「交流・賑わい軸」の配置

<p>駅移設なし</p>  <p>凡例 ● : JR 橋本駅改札 ● : 京王橋本駅改札 ● : リニア改札</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 整形された大きな街区を活用した効率的な土地利用が容易 ・ 駅前空間の都市基盤整備において、制約が少ない <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 在来線間の乗換動線と賑わい・交流の軸が離れている ・ 京王橋本駅からリニア駅までの乗換距離が長い
<p>駅移設あり</p>  <p>凡例 ● : JR 橋本駅改札 ● : 京王橋本駅改札 ● : リニア改札</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 最も人の往来が多い在来線駅間の通路が賑わい・交流の軸と一致する（まちの中にひとの流れが生まれる） ・ 京王線駅からリニア駅までの乗換距離が短くなることで利便性が高まる <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地利用を図る区域内に駅舎等の鉄道施設が配置されることにより、開発事業者との調整が必要 ・ 道路等の整備において、調整が必要



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り換え利便性向上、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る。

エ 検討の方向性

今後は、京王線駅舎の移設を前提に具体的な検討を進めます。

また、駅周辺のまちづくりにあたっては、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分かりやすい都市軸(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更なる検討を進め、首都圏の成長を牽引していくような広域交流拠点としての魅力を高めていきます。

駅移設や「駅・まち一体のまちづくり」の推進に向けて、関係機関の役割分担などについて協議・調整を進めます。

(3) 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きます。

(4) 災害の被害を軽減する防災・減災の視点

両駅周辺地区の整備に当たっては、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。

(5) 低炭素まちづくり

我が国における二酸化炭素排出量のうち、家庭部門、業務部門及び運輸部門における排出量は約5割を占めています。これらの部門の主たる活動の場は市街化区域等であり、ここから我が国の二酸化炭素総排出量の約4割が排出されています。

このような現状に鑑み、特に、都市の低炭素化を促進することが求められているほか、平成23年3月に発生した東日本大震災を契機として、エネルギーに対する社会的な意識も変化し、エネルギーや地球環境の問題に意識が高まる中、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ことが重要な課題となっています。

このような背景のもと、平成24年9月には「都市の低炭素化の促進に関する法律」が公布され、総合的かつ計画的な都市の低炭素化の取組が期待されています。

両駅周辺地区の整備に当たっては、こうした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。

1月29日開催

第3回 広域交流拠点整備計画検討委員会

配布資料

相模原市広域交流拠点整備計画 答申素案

平成 2 8 年〇月

目次

第1章 広域交流拠点整備計画の策定について

- 1 広域交流拠点整備計画策定の目的 1- 1
- 2 広域交流拠点整備計画の位置づけ 1- 1
- 3 広域交通ネットワークと広域交流拠点 1- 2
- 4 広域交流拠点の関連計画 1- 3
- 5 広域拠点都市推進戦略・基本計画におけるまちづくりの方針 1-11

第2章 橋本駅周辺地区整備計画

- 1 対象地域 2- 1
- 2 土地利用計画 2- 2
- 3 交通ネットワーク計画 2-14
- 4 駅前空間計画 2-30
- 5 景観形成方針 2-48
- 6 市街地整備計画 2-53
- 7 整備のスケジュール 2-61

第3章 相模原駅周辺地区整備計画

- 1 対象地域 3- 1
- 2 土地利用計画 3- 2
- 3 交通ネットワーク計画 3-30
- 4 駅前空間計画 3-46
- 5 景観形成方針 3-60
- 6 市街地整備計画 3-67
- 7 整備のスケジュール 3-83

第4章 首都圏南西部の広域交流拠点形成に向けて

- 1 両駅が一体となる「複眼構造」の形成 4-1
- 2 整備計画の推進に向けて 4-4

広域交流拠点整備計画の構成

第1章 広域交流拠点整備計画の策定について

(目的、位置づけ、広域交通ネットワーク、関連計画、まちづくりの方針)

第2章 橋本駅周辺地区整備計画

- 1 対象地域
(対象区域)
- 2 土地利用計画
(現況と課題、都市構造と土地利用方針、導入機能、機能配置の考え方、土地利用計画)
- 3 交通ネットワーク計画
(現況と課題、自動車ネットワーク、自転車ネットワーク、歩行者ネットワーク、自動車駐車施設等、自転車駐車施設等)
- 4 駅前空間計画
(現況と課題、基本コンセプト、機能配置方針、空間形成の方針、乗換動線の整備方針、駅前交通広場の整備方針)
- 5 景観形成方針
(景観特性、景観形成の考え方、景観形成イメージ)
- 6 市街地整備計画
(南口地区の都市計画、段階的な整備、整備手法、都市の将来イメージ)
- 7 整備のスケジュール

第3章 相模原駅周辺地区整備計画

- 1 対象地域
(対象区域)
- 2 土地利用計画
(現況と課題、都市構造と土地利用方針、導入機能、機能配置の考え方、土地利用計画、その他配慮事項)
- 3 交通ネットワーク計画
(現況と課題、自動車ネットワーク、自転車ネットワーク、歩行者ネットワーク、交通基盤の整備、自動車駐車場等、自転車駐車場等)
- 4 駅前空間計画
(現況と課題、基本コンセプト、機能配置方針、乗換え動線の計画、小田急多摩線新駅、駅前広場)
- 5 景観形成方針
(景観特性、景観形成の考え方)
- 6 市街地整備計画
(駅北口地区の都市計画、段階的な整備、事業手法、低炭素型まちづくり、相模原駅南北の連携方策、都市の将来イメージ)
- 7 整備スケジュール

第4章 首都圏南西部の広域交流拠点形成に向けて

- 1 両駅が一体となる「複眼構造」の形成
(「複眼構造」形成の考え方、土地利用、交通ネットワーク)
- 2 整備計画の推進に向けて
(広域交流拠点の整備スケジュール、リニア駅建設を見据えた交通結節機能の強化、エリアマネジメント・市民協働の推進、民間活力の活用の検討等)

第1章 広域交流拠点整備計画の策定について

1 広域交流拠点整備計画策定の目的

本市においては、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の開通やリニア中央新幹線神奈川駅(以下「リニア駅」という。)の設置、相模総合補給廠一部返還地等の活用、小田急多摩線の延伸計画など、様々な大規模プロジェクトが進行中です。

こうした大きなポテンシャルを生かすため、橋本・相模原両駅周辺を一体的な「広域交流拠点」として、首都圏南西部全体の成長の源泉となる「未来を拓く さがみはら新都心」の形成に向けて、50年、100年先を見据えたまちづくりを進めています。

「広域交流拠点整備計画」の検討に当たっては、平成26年度に「広域交流拠点整備計画検討委員会」を発足し、さらに両駅における検討を深めるために「橋本駅周辺地区小委員会」及び「相模原駅周辺地区小委員会」において議論を進めてきました。

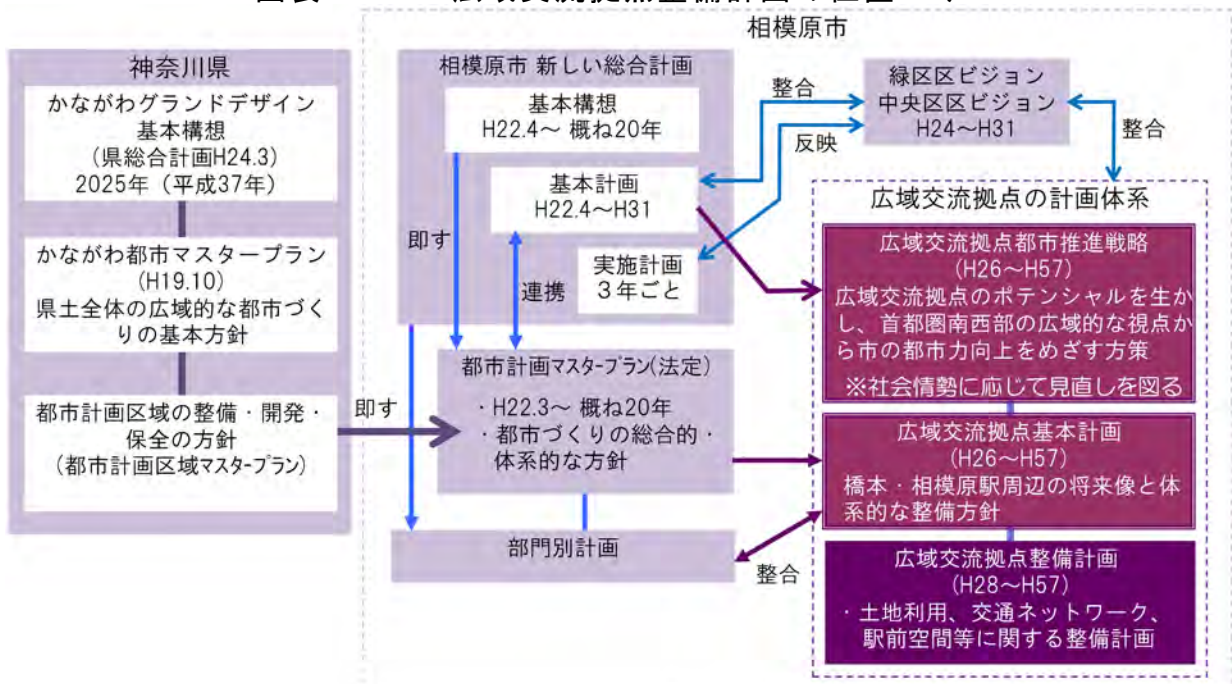
こうした検討委員会での議論に基づき、橋本・相模原両駅周辺地区における整備の基本的な考え方を定め、今後のまちづくりを推進するため、「広域交流拠点整備計画」(以下「整備計画」という。)を策定します。

2 広域交流拠点整備計画の位置づけ

平成26年6月に橋本・相模原両駅周辺を核としたまちづくり方針として「広域交流拠点基本計画」(以下「基本計画」という。)を策定しました。

整備計画は、基本計画において示されたまちづくり方針に基づき、関連する諸計画の内容も踏まえて、橋本・相模原両駅周辺地区の整備方針を具体化するものです。

図表 1.2.1 広域交流拠点整備計画の位置づけ

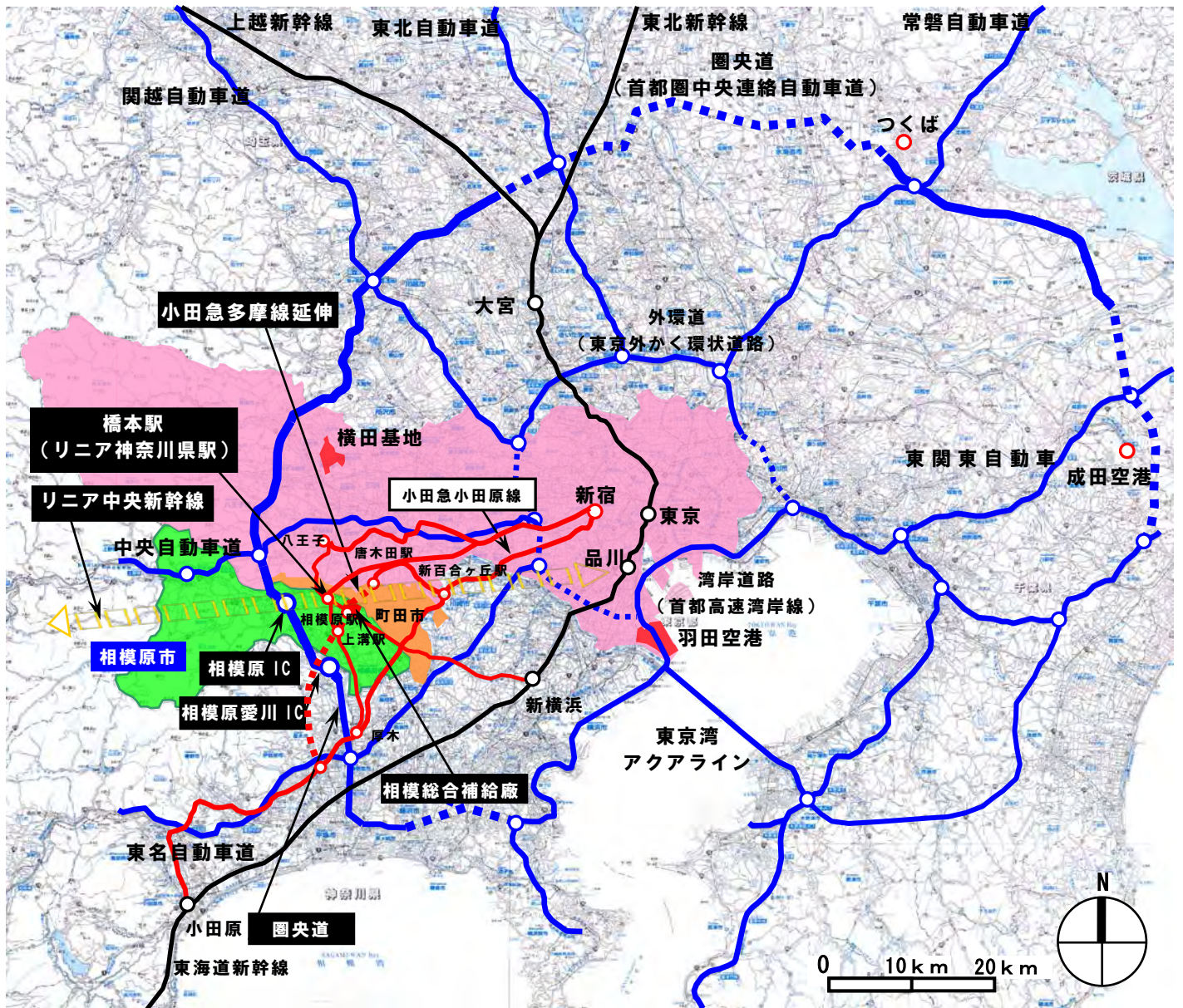


3 広域交通ネットワークと広域交流拠点

広域交流拠点である橋本・相模原両駅周辺地区は、現在、JR 横浜線・JR 相模線・京王相模原線の鉄道3路線により、新宿方面・新横浜方面・八王子方面・厚木方面の4つの方面との鉄道ネットワークを有しています。また、圏央道の相模原 IC や相模原愛川 IC に近接しているため、首都圏の各方面や国際空港（成田空港および羽田空港）への自動車のアクセス利便性も高い地区となっております。

今後は、リニア駅の設置により中部圏や近畿圏へのアクセス利便性が飛躍的に高まるとともに、小田急小田原線の延伸計画により、都心や厚木方面への鉄道ネットワークの更なる強化が見込まれます。

図表 1.3.1 広域的な交通ネットワーク



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）

「国土形成計画（全国計画）」は、国土形成計画法に基づき、2015 年から概ね 10 年間の国土づくりの方向性を定めるものとして、2015 年 8 月 14 日に閣議決定されました。

ア 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

イ 国土の基本構想『対流促進型国土』

「対流」とは、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動きを指します。「対流」それ自体が地域に活力をもたらすとともに、多様で異質な個性の交わり、結びつきによってイノベーション（新たな価値）を創出するとされています。また、地域の多様な個性が対流の原動力であり、個性を磨くことが重要とされています。

ウ 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』

生活に必要な各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶことにより、利便性の向上や圏域人口の維持を図るとされています。様々な「コンパクト＋ネットワーク」の国土全体への重層的かつ強靱な広がりにより、災害に対しても強くしなやかな国土構造を実現し、産業等の集積とネットワークにより、イノベーションを創出するとされています。

エ 東京一極集中の是正と東京圏の位置づけ

「コンパクト＋ネットワーク」の国土づくり、対流促進型国土の形成、ICTの進化・活用等により、東京一極集中を是正する必要があるとされています。東京は世界有数の国際都市としてさらに国際競争力を向上させ、「グローバルに羽ばたく国土」の形成に重要な役割があるとされています。

オ 具体的方策

- ①グローバルに輝き、グローバルに羽ばたく国土
 - 個性ある地方の創生
 - 活力ある大都市圏の整備
 - グローバルな活躍の拡大
- ②安全・安心と経済成長を支える国土の管理と国土基盤

- 災害に対し粘り強くしなやかな国土の構築
- 国土の適切な管理による安全・安心で持続可能な国土の形成
- 国土基盤の維持・整備・活用

③国土づくりを支える参画と連携

- 地域を支える担い手の育成
- 共助社会づくり

上記「①グローバルに輝き、グローバルに羽ばたく国土」に関する事項のうち、本市及び広域交流拠点に関連するものとして以下の事項が示されています。

『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』

(抜粋)

スーパー・メガリージョンの新たな可能性の発揮

- ・リニア中央新幹線の整備は、国家的知見に立ったプロジェクトであり、建設主体による東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方自治体等において必要な連携・協力を行う。
- ・三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引きつけ、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。具体的には、東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに関西圏域の文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されることが期待される。
- ・筑波研究学園都市、関西文化学術研究都市や、沿線の大学、研究機関等の連携が強化されるなど、知的対流（ナレッジ・リンク）の形成・拡大により、高度な価値創造が行われる可能性がある。
- ・リニア中央新幹線中間駅の活用により、これまで大都市から短時間でのアクセスが困難だった地域と大都市との間の対流が活発になり、都市生活と大自然に囲まれた環境が近接した新しいライフスタイル（二地域居住を含む）や、大自然の中での企業立地が実現する可能性がある。
- ・スーパー・メガリージョンの効果を全国に拡大するためには、リニア中央新幹線と他の交通ネットワークとの結節の強化により、交通ネットワークを充実させることが必要である。

スーパー・メガリージョンの形成に向けた構想

- ・リニア中央新幹線の開業は、スーパー・メガリージョンの形成等我が国の国土構造に大きな変革をもたらす可能性がある。効果を全国に拡大し最大化するため、広範に叡智を集め、広域的かつ分野横断的にスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想の検討を行う。

(2) 首都圏広域地方計画（平成 28 年 3 月改定予定/国土交通省）

「国土形成計画」は、国土形成計画法に基づき、概ね 10 年間における国土づくりの方向性を示す「全国計画」と、複数の都府県に跨がる広域ブロック毎に策定する「広域地方計画」から構成されます。

「首都圏広域地方計画」は、平成 20 年 7 月に閣議決定された「国土形成計画（全国計画）」を受け、首都圏の自立的発展に向け、概ね 10 年間の地域のグランドデザインをとりまとめるものとして、平成 21 年 8 月に決定されました。

同計画は現在改定作業が進められており、以下は平成 27 年 10 月に開催された首都圏広域地方計画協議会における「中間整理」に基づく内容です。

ア 首都圏の将来像

『確固たる安全・安心を土台に、世界に貢献する課題解決力、先端分野・文化による創造の場としての発展を図り、同時に豊かな自然環境にも適合し、上質・高効率・親切・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』こととされています。

イ 将来像実現のための首都圏の政策の基本的考え方

(ア) 三大課題への対応

- ① 防災・減災と一体化した成長・発展戦略と基礎的防災力の強化
- ② スーパー・メガリージョンを前提とした国際競争力の強化
- ③ 都市と農山漁村の対流も視野に入れた異次元の超高齢化社会への対応

(イ) 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会もターゲットに置いた、より洗練された首都圏の構築

- ① 社会システムの質の更なる向上
- ② 柔軟で高効率な生産システム等による日本再興のための取組
- ③ 地域の環境・クリエイティビティ・イノベーションの刷新
- ④ 若者・女性・高齢者・障害者などの社会への参加可能性を開花させる環境づくり
- ⑤ 田園回帰を視野に入れた農山漁村の活性化
- ⑥ 首都圏ならではの世界に通用する環境地域づくり
- ⑦ オリンピック・パラリンピックの機会に、洗練された首都圏と東北の復興を世界にアピール

(ウ) 日本の中の首都圏

- ① 東京一極集中から対流型首都圏への転換
- ② 福島復興及び日本海・太平洋二面活用

ウ 首都圏版「運命の10年」プログラム

- A. 首都圏からはじめる確固としたデータ蓄積と高度なICTに基づく科学的な国土管理・国土活用
- B. 巨大災害にも対応できるレジリエンス首都圏の構築
- C. 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
- D. 対流型首都圏の構築
- E. 共生首都圏の形成と都市農山漁村対流
- S. 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会にターゲットをおいた首都圏・日本の躍進

上記「D. 対流型首都圏の構築」に関する「プロジェクトのイメージ」のうち、本市及び広域交流拠点に関連するものとして以下の事項が示されています。

『首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト』

1. 内陸型国際ゲートウェイの整備推進

- ① リニア中央新幹線駅を中心とし、国内外の人・もの・情報・文化が交流・集積する内陸型国際ゲートウェイの形成を推進
- ② 他の都市圏とのナレッジ・リンクの形成や、各地の国家戦略特区・国際戦略特区・地域総合特区との連携により、知的創造の交流拠点整備を推進
- ③ 外国人観光客の訪問先として人気が高い湘南・鎌倉、高尾山、箱根・富士山方面などの観光の拠点としてハブ機能を強化

2. 首都圏の成長を牽引する産業・研究機能の集積強化

- ① ロボットや航空宇宙などの技術面で広域的に連携し、新産業の創出及び育成を強化
- ② 企業、大学、研究機関などによる、研究開発(R&D)、高度産業人材育成機能の充実強化
- ③ 戦略的な企業誘致の促進による、製造業を中心とした産業集積基盤の強化

3. 災害時の拠点機能の強化

- ① 内陸部における基幹的広域防災拠点や首都中枢機能を併せ持った首都圏のバックアップ拠点を整備
- ② 当該南西部エリアにある自衛隊の航空基地や駐屯地、広域防災基地、在日米陸軍基地の返還地等において、自衛隊、消防、警察等応援部隊の広域的な救援活動拠点としての機能を強化

4. 関連インフラの整備等

- ① 南北の連携強化等、関連する交通インフラ整備を促進
- ② 企業の立地支援(土地利用を含む。)等の充実

(4) 都市再生緊急整備地域(平成27年7月拡大指定/内閣府)

ア 「相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域」

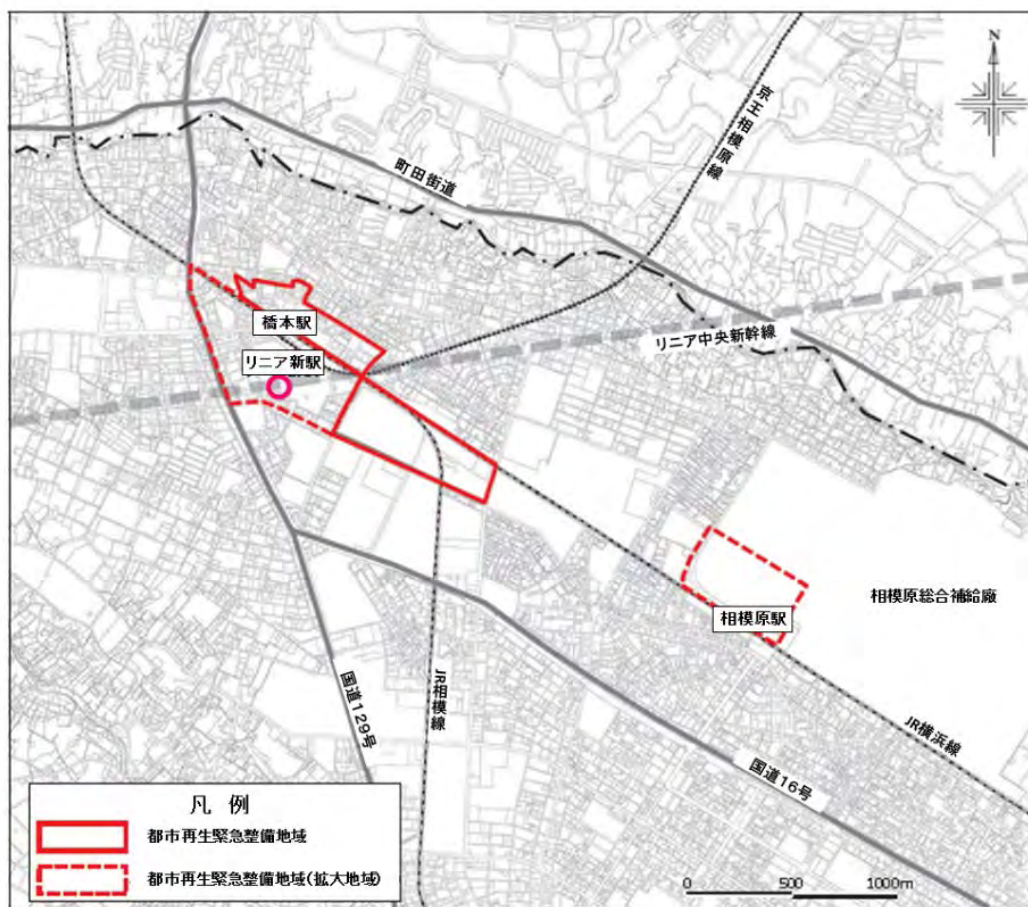
大規模工場跡地の土地利用転換等により、多様な都市機能をもった複合市街地を形成するため、平成14年7月に指定されました。

また、リニア駅の設置や首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の開通など、広域交通基盤の強化によるポテンシャルを最大限に生かすとともに、相模総合補給廠の一部返還等の効果を活用し、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、平成27年7月に拡大指定されています。

イ 都市再生緊急整備地域に指定されると

公共施設等の整備を伴い、一定以上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できます。

図表 1.4.3 相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域(約89ヘクタール)



(5) 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)

国が取り組んでいる地域活性化総合特区制度は、産業構造及び国際的な競争条件の変化、急速な少子高齢化の進展等の経済社会情勢の変化に対応して、産業の国際競争力の強化及び地域の活性化に関する施策を総合的かつ集中的に推進することにより、我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展を図るものです。

この制度を活用し、神奈川県内の10市2町では、生活支援ロボットの実用化や普及、関連企業の集積等によって、住民が直面する課題の解決や生活の安全・安心の実現、地域経済の活性化に向けた取組を進めています。

○ 地域活性化総合特別区域の名称

「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～」

○ 地域活性化総合特別区域計画の実施が地域活性化総合特別区域に及ぼす経済的社会的効果

＜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＞

生活支援ロボットの实用化や普及を促進していくことにより、少子高齢化社会における介護や災害時の捜索・救助など、県民が直面する身体的・精神的負担等を軽減するとともに、生活支援ロボットの实用化を担う企業の集積を進め、実証環境の充実を図ることとしています。

産業面から神奈川県民の「いのち」を守り、県民生活の安全・安心の確保及び地域社会の活性化の実現を図り、保健・福祉面や防災面における県民満足度を高めていくこととしています。

○ 特定地域活性化事業

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を行うこととしています。

(2) 広域交流拠点における機能集積の方向性

広域交流拠点都市推進戦略(以下「戦略」という。)及び基本計画では、広域交流拠点における主な導入機能の方向性及び橋本・相模原両駅周辺地区の役割分担を以下のとおりに定めています。

ア 導入機能の方向性

図表 1.5.2 導入機能の分類と施設例 (戦略で想定する施設)

分類	施設例
産業交流施設	・貸し会議室やイベント会場、研修会場、産学連携窓口等 ・産業技術や宇宙科学、都市インフラ等に関する展示・体験学習施設・ミュージアム
国際コンベンション施設	・講演会や国際的なフォーラム・シンポジウムの開催が可能なホール・国際会議場 ・企業の技術の展示場、ショールーム等
研究・教育施設	・大学、大学院、研究機関等
オフィスビル	・企業の企画・研究開発部門及び産業支援機関(金融機関・税理士等)、各種のサポート産業が入居するオフィス ・レンタルオフィス、サテライトオフィス ¹ ・地域冷暖房センター、再生可能エネルギー設備等
起業支援施設	・インキュベーション施設(起業家向けのレンタルオフィス、レンタルスペース、会議施設等)
広域防災拠点	・防災拠点に必要な本部施設、オープンスペース、ヘリポート等 ・防災の研修や普及啓発等に関する施設
市・国等の行政施設、公共施設	・複合的な行政施設 ・スポーツやレクリエーション等に係る公共施設
宿泊施設	・会議、イベントなどが可能なシティホテル ・サービス・アパートメント ²
商業、飲食施設	・様々な国や地域の食文化が楽しめる飲食店街 ・ショッピングモール等
スポーツ・アート等交流施設	・屋外又は屋内競技場、トレーニング・センター等 ・芸術の展示・交流施設(美術館、ギャラリー、イベントスペース等) ・アート創作体験施設 ・「アーティスト・イン・レジデンス ³ 」事業拠点(若手アーティスト等の創作・情報発信拠点)
医療・福祉施設	・医療機関、サテライトクリニック ⁴ ・医療関係の研究機関等 ・保育所等、駅至近に機能確保が求められる福祉施設
多世代型居住施設	・多世代共生住宅(コーポラティブハウス ⁵ 、コレクティブハウス ⁶ 等) ・まちづくりに関わる市民や団体の活動・交流施設

イ 橋本・相模原両駅周辺の機能分担

¹ 企業等が事業所から離れた場所に一部の機能を受け持たせて設置する事務所・オフィス。

² 生活に必要な家具や家電製品などを備えるなど、ホテルとアパートの中間的な機能を持つ居住施設。短期・中期的滞在のために利用される。

³ 国内外のアーティストや学芸員が一定期間滞在し、創作活動や調査研究、地域交流等を行ってもらう取組。

⁴ 既存の病院が、駅前などの交通至便な場所に新たに開設する診療所等。

⁵ 共同で住むことを希望する人々が集まって組合をつくり、住宅の設計や管理等を運営する集合住宅。

⁶ 居住スペースの他に居間や台所等の共用スペースを設ける集合住宅。子育て世代や高齢者等の生活支援に期待が持たれている。

《機能分担の方向性》

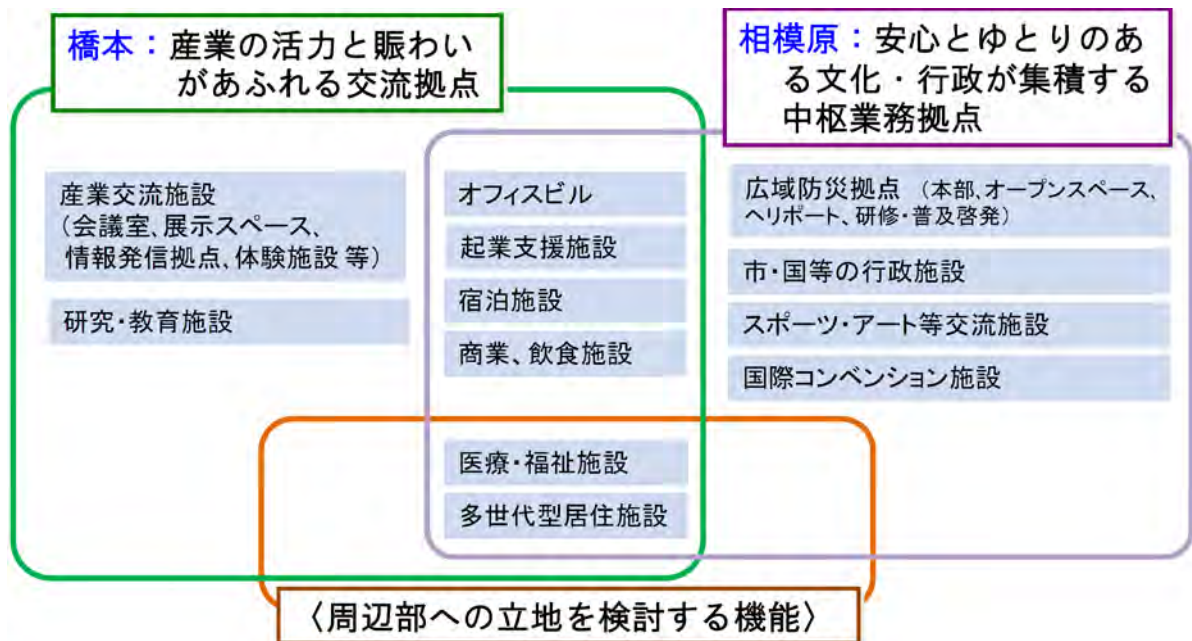
橋本駅周辺地区：「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」

橋本駅周辺地区では三大都市圏を結び、鉄道や道路ネットワークによって首都圏の各方面にアクセスが可能なことから、交流ゲートや情報発信拠点としてのまちづくりを進めます。また、周辺部が工業系の用途とされ、産業集積や起業支援(インキュベーション)施設の立地があることから、リニア駅との近接性を生かし、産業交流拠点、イノベーション拠点としての機能集積を図っていきます。

相模原駅周辺地区：「安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点」

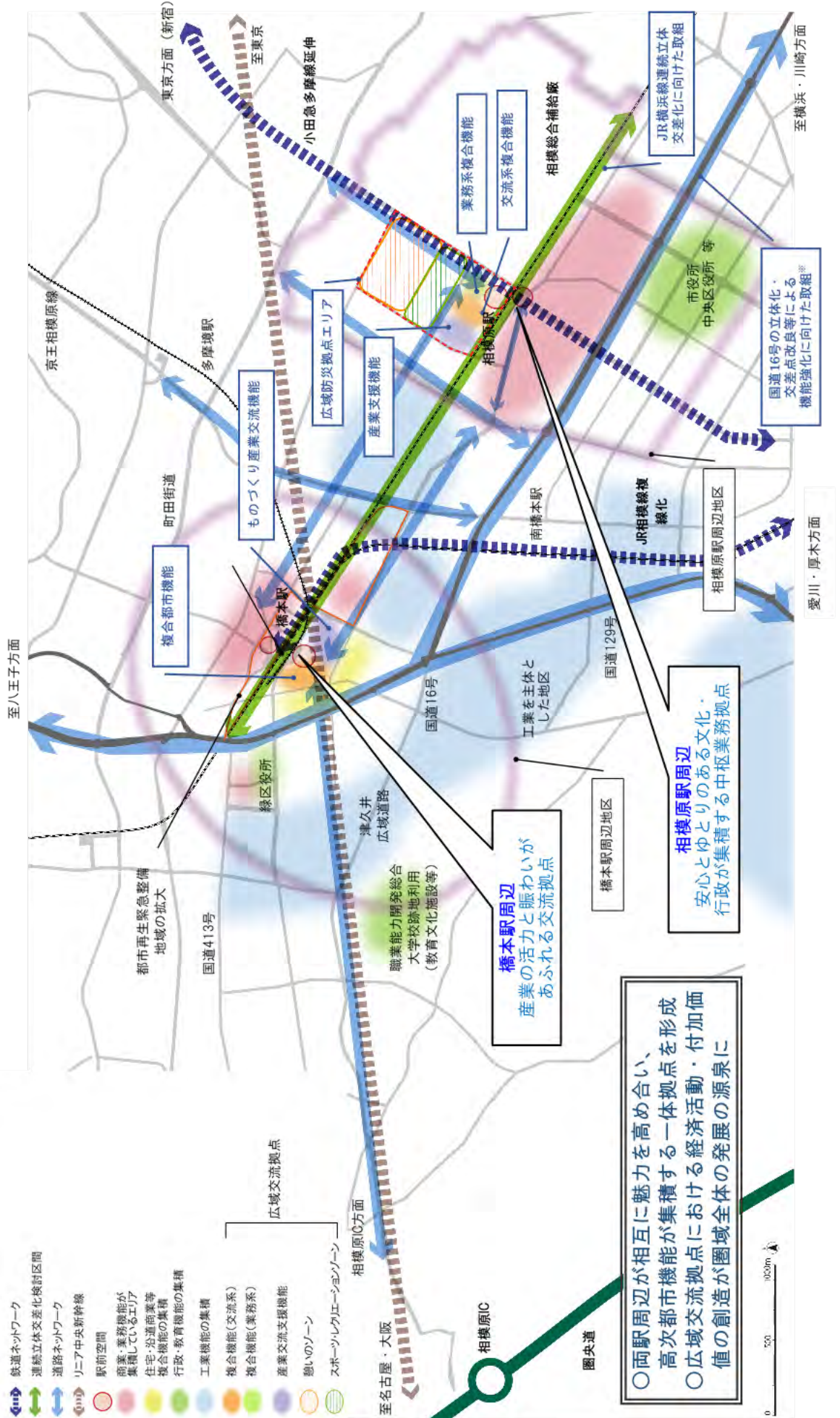
相模原駅周辺地区は、相模総合補給廠の一部返還予定地を生かした多様な交流機能を備えた新市街地の形成や、共同使用区域のオープンスペースを活用したスポーツレクリエーションや広域防災拠点としてのまちづくりを進めます。さらに、市役所をはじめとする行政機関の最寄駅となっていることや小田急多摩線の延伸構想を踏まえ、市の行政・中枢業務拠点としてさらなる公的機能集積や業務機能の集積を図るほか、コンベンション機能や新産業の支援機能、スポーツ・アート等の文化交流機能の集積を図っていきます。

図表 1.5.3 機能分担の方向性（基本計画より）



- 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を形成
- 様々な方面からのアクセスが可能な広域交流拠点における経済活動・付加価値の創造が、圏域全体の発展の源泉に

図表 1.5.4 土地利用の方向性（基本計画より）



※ 図中央道の整備やリニア駅設置等に伴う交通変動を踏まえた調査検討

(3) 広域交流拠点形成の基本方針

広域交通ネットワーク

■ 国内外からの情報・人材・文化の交流に向けたゲートウェイの構築

リニア中央新幹線の建設や圏央道の整備、小田急多摩線の延伸等の効果を最大限に活用し、広く国内外から来街者を呼び込み、「情報・人材・文化」の交流の要衝となる広域的な交通ネットワークを構築します。

■ 周辺地域から広域交流拠点に向けた交通アクセスの強化

神奈川県「北のゲート」として、首都圏の各方面(東京都心・多摩・横浜・湘南・北関東など)から広域交流拠点へアクセスする鉄道、道路、高速バスなどの交通ネットワークについて、さらなる強化を図ります。

■ 橋本・相模原両駅間の交通軸の強化

両駅周辺地区が相互に魅力を高め合う一体的な広域交流拠点の形成に向け、両駅間の交通軸の強化を図ります。

低炭素型まちづくり

■ 歩いて暮らせる集約型都市構造の実現

橋本・相模原両駅周辺のまちづくりにおいては、日常生活に必要なまちの機能を集約し、高齢者や子育て世帯など、多様な世代が暮らしやすい生活空間を創出するまちづくりを進めます。

■ 公共交通機関や自転車等の利用促進によるエネルギー削減

公共交通機関の利用促進に向けて公共交通網の強化を図るとともに、交通施設や駅前空間における乗り換え利便性の向上、自転車の利用環境の整備等、エネルギー削減につながる基盤整備に取り組みます。

■ 低炭素型のライフスタイルに対応するまちづくりの推進

地域エネルギーマネジメントの推進、電気自動車(EV)・燃料電池自動車等の次世代自動車の利用促進等を通じたスマートシティの実現や都市内のみどりの保全・創出によるヒートアイランド現象の緩和など、低炭素型の新しいライフスタイルと調和したまちづくりに取り組みます。

首都圏南西部の玄関口にふさわしい景観形成

■ 首都圏南西部における広域交流拠点の「顔」づくり

今後、多くの来街者や市民が訪れ、交流する空間となる橋本・相模原両駅周辺においては、広域的な交流ゲートの「顔」として、まちの個性を表現し、人々の印象に残るシンボル性を備えたランドマークとなる景観形成を図ります。

■ 水やみどりの潤いと都市の風格が調和する良質な景観形成

水やみどりなどの自然環境と市街地のまちなみが調和する良質な都市景観の形成により、来街者や市民など、人々の心を豊かにし、誇りを持って守り育てることのできる景観を形成します。

■ にぎわいとまちなみの連続性に配慮した景観の形成

都市の景観拠点としての魅力を高めるため、デザイン性の高い駅前空間づくりや広場・オープンスペースの活用などにより、にぎわいとまちなみの連続性に配慮した景観形成を進めます。

■ **広域的な防災拠点機能を備えたまちづくり**

相模総合補給廠の一部返還予定地や共同使用区域を活用し、国の基幹的防災拠点等のバックアップ機能の確保をはじめ、周辺自治体との連携等による広域防災機能を備えたまちづくりを進めます。

■ **安定した企業活動等を支える安全・安心のまちづくり**

行政機関や業務機能の集積を図るため、災害時のヘッドクォーターとしての機能の確保や安定した企業活動等を支えるインフラ整備により、業務の継続性が高い安全・安心のまちづくりを進めます。

■ **広域的な交通結節性を生かした防災・減災のまちづくり**

駅周辺における避難場所や物資供給拠点としての機能の確保及び広域的な幹線道路からのアクセス性の強化など、平時から災害を想定して官民が連携し、広域的な交通結節点としての特性を生かした防災・減災のまちづくりを進めます。

■ **多くの来街者や市民に情報を発信する拠点の形成**

リニア中央新幹線や圏央道等の広域交通網によって訪れる多くの来街者や広域交流拠点を利用する市民に対し、地域の魅力に関する情報に楽しく触れることができる空間を形成します。

■ **圏域全体の連携による多様な分野の情報が集約・発信される仕組みづくり**

市や周辺自治体、国、県、各種団体や企業等が連携し、多様な分野の情報が交流・集約される仕組みを構築することにより、幅広い情報がタイムリーに発信され、触れることのできる拠点を形成します。

■ **まちと人がつながる新しい情報流通モデルの構築**

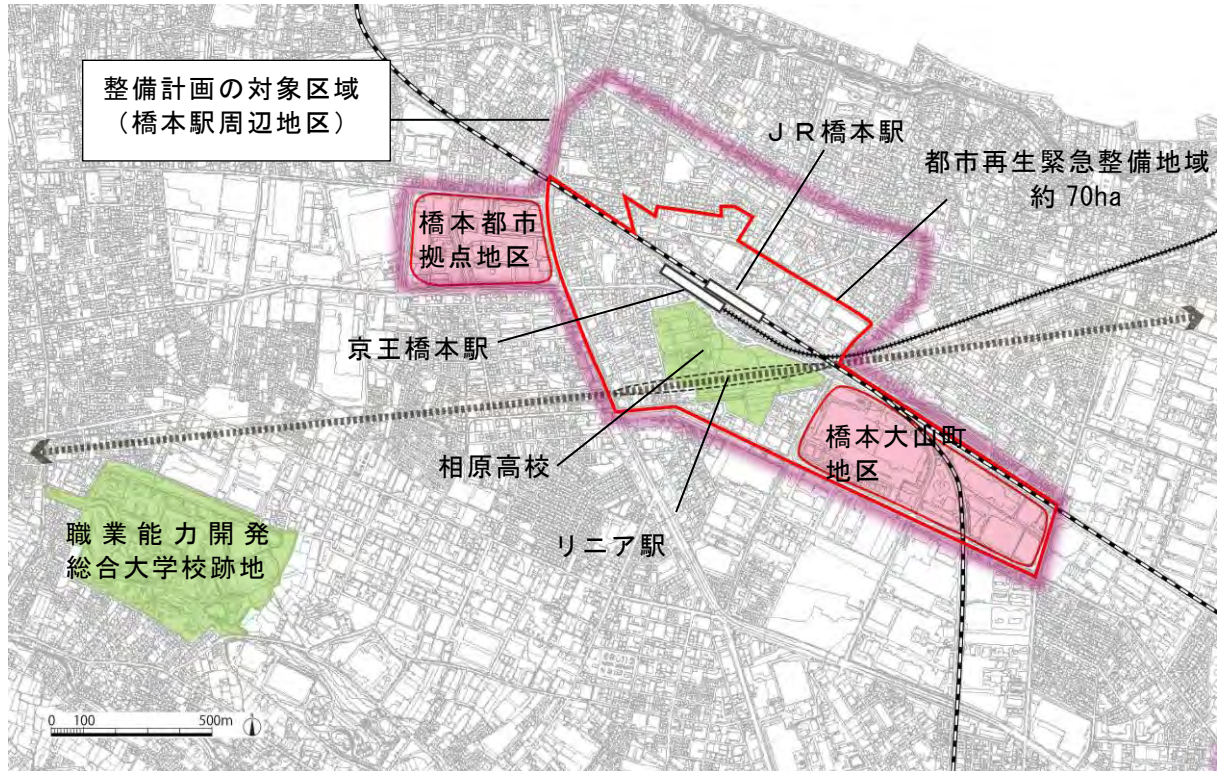
様々なイベントの開催を可能とし、求心力のある駅前空間の創出や最先端の情報技術の活用などにより、市民や来街者が気軽にまちと接点を持つことのできる新しい情報インフラを構築します。





第2章 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、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。

図表 2.1.1 整備計画の対象区域



凡例	
	橋本駅周辺地区
	都市再生緊急整備地域
	リニア中央新幹線
	リニア駅

2 土地利用計画

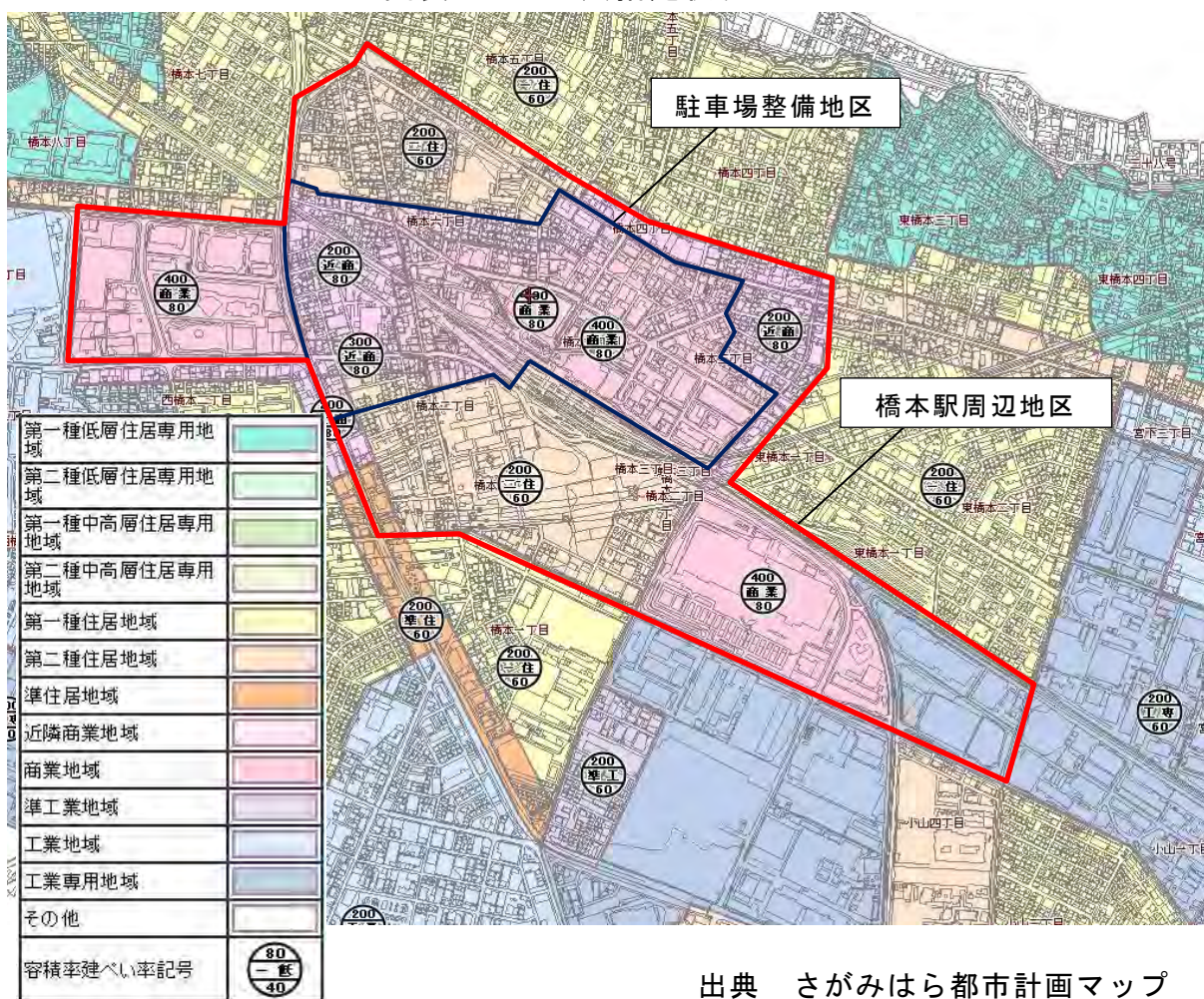
(1) 橋本駅周辺地区の土地利用に係る現況と課題

ア 法指定状況

橋本駅周辺地区の地域地区の指定状況は以下のとおりです。

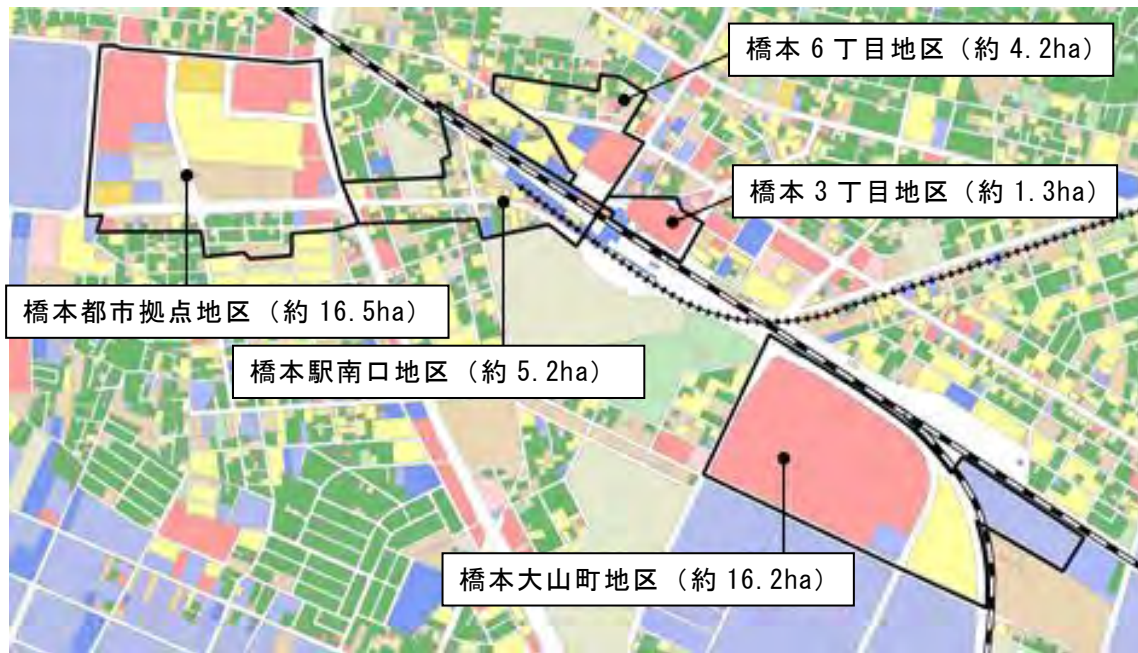
- 駅北口側では、駅近傍地域で商業地域、近隣商業地域が指定されており、容積率は200%から400%に指定されています。
- 駅南口側は主に神奈川県立相原高等学校(以下、「相原高校」という。)の用地であり、第二種住居地域や第一種住居地域として容積率は200%、橋本西通り線の沿道は近隣商業地域として、容積率は300%に指定されています。
- 国道16号沿道や橋本大通り線の沿道では商業地域や近隣商業地域、準住居地域として、容積率は200%から400%に指定されています。
- 駅北口側で2地区、駅南口側で3地区の地区計画が策定されています。(図表2.2.2参照)
- 駅北口側及び駅南口側の主に商業地域や近隣商業地域に指定されている区域は、駐車場整備地区(約37.5ha)に指定されています。

図表 2.2.1 法指定状況



出典 さがみはら都市計画マップ

図表 2.2.2 橋本駅周辺における地区計画の状況



	地区計画の目標(抜粋)	土地利用の方針(抜粋)
橋本駅南口地区 (H2 決定) (H8 変更)	商業・業務機能の集積を図るとともに良好な都市環境の形成と合理的な土地利用を促進する。	駅周辺地区は、主に商業の利便性を増進するとともに、土地の高度利用を促進する。橋本駅西通り線沿道地区は、周辺住宅地の利便を増進するとともに、駅周辺地区と一体となった商業地として土地利用を図る。
橋本6丁目地区 (H3 決定) (H9 変更)	商業・業務機能の集積を図るとともに、良好な都市環境の形成と合理的な土地利用を促進する。	商業・業務施設の集積を図るとともに、適正かつ合理的な土地利用を促進する。
橋本都市拠点地区 (H8 決定) (H11 変更)	都市拠点としてふさわしい、魅力ある良好な市街地環境の形成を図る。	都市拠点にふさわしい調和とバランスのとれた魅力的な市街地を形成するため、オープンスペースの創出を図り、地区ごとに特色のある土地利用を誘導する。
橋本3丁目地区 (H10 決定)	商業・業務機能等の集積を図るとともに、良好な都市環境の形成と合理的な土地利用を促進する。	商業・業務・文化施設の集積を図るとともに、敷地の共同化及び土地の高度利用を図るなど、広域拠点の駅前にふさわしい適正かつ合理的な土地利用を促進する。
橋本大山町地区 (H18 決定) (H22 変更)	多様な都市機能をもった複合市街地の形成を図る。	J R相模線の西側の地区では、大規模工場跡地の土地利用転換により、商業、文化及び居住等の都市機能の集積を図り、東側の地区では研究開発及び生産機能を誘導し、良好な市街地形成を図る。

イ 土地利用現況

橋本駅周辺地区の現況の土地利用は以下のとおりです。

- 駅北口前は、商業系土地利用が多く、一部に集合住宅などの住居系や駐車場としての土地利用がみられます。
- 駅南口前は、相原高校用地が広がり、橋本駅西通り線沿道には店舗併用集合住宅などが立地しています。
- 図表 2.2.3 に示す駅北側や西側の地区(駅周辺地区)は、国道 16 号線の沿道を除き、主に住宅が集積するとともに、指定容積率の活用が不十分な低未利用地が点在しています。
- 国道 16 号より西側は、主に住宅と工業系の土地利用となっていますが、橋本都市拠点地区として商業施設や公共施設が集積している地区があります。
- 駅南東には、大規模な商業施設が立地(橋本大山町地区)しています。さらに、その外側には、大規模工場等の工業系の土地利用が主となっています。

図表 2.2.3 橋本駅周辺地区の土地利用現況



ウ 課題

橋本駅周辺地区の土地利用を図るうえでは、周辺から駅へのアクセスや、在来線駅とリニア駅との乗換え、駅周辺の機能連携など、交通、駅前空間での課題も併せて検討する必要があります。

① 土地利用の課題

- 駅北口前の後背地における、拠点の駅周辺に見合う合理的な土地利用の促進
- 駅南口前における、新たな核となる拠点的市街地の形成
- 駅南口周辺における、合理的な土地利用や周辺開発状況に応じた土地利用転換の促進

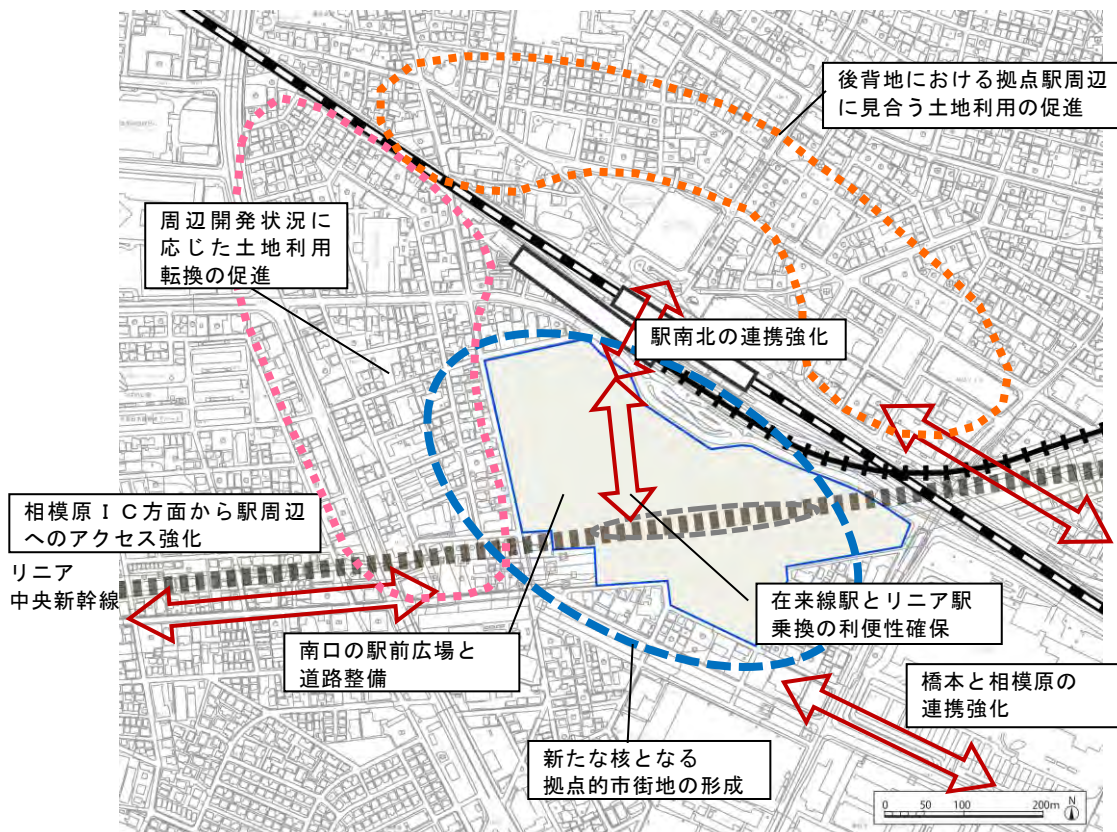
② 交通の課題

- 相模原 I C 方面から駅周辺へのアクセス強化
- 駅南口の駅前広場と道路整備
- 橋本駅から相模原駅の連携強化

③ 駅前空間の課題

- リニア駅と在来線駅の乗換利便性の確保
- 在来線駅間の乗換利便性の向上(通路の混雑解消など)
- 駅南北の連携強化

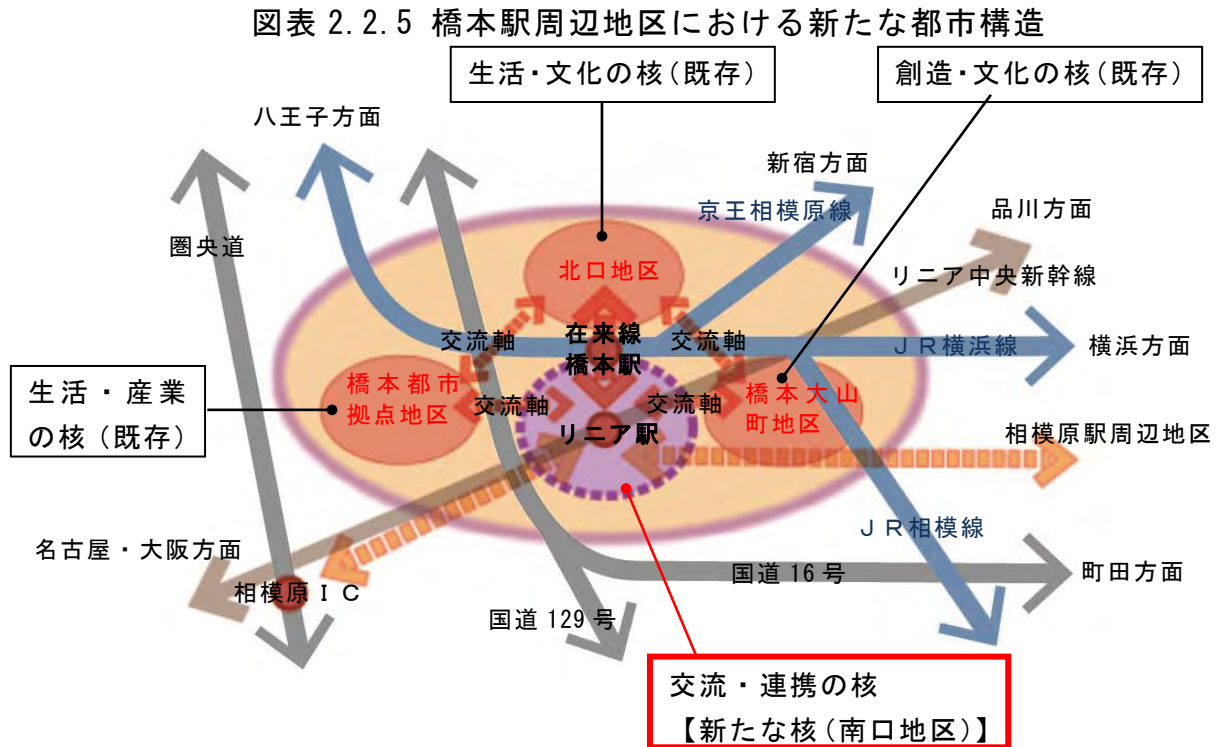
図表 2.2.4 橋本駅周辺地区の課題



(2) 橋本駅周辺地区の都市構造と土地利用方針

ア 新たな都市構造

現況と課題を踏まえた、橋本駅周辺地区における新たな都市構造形成の考え方は以下のとおりです。



<橋本駅周辺地区における都市構造形成の考え方>

【北口地区】

杜のホールやシティプラザはしもとをはじめとする文化施設や商業施設、都市型住宅等、暮らしと文化、にぎわいの複合機能が集積する「生活・文化の核」

【橋本都市拠点地区】

緑区役所やサン・エールさがみはら、相模原北警察署などの行政施設、さがみはら産業創造センター(SIC)などのインキュベーション施設、都市型住宅等、市民生活と産業支援の機能が集積する「生活・産業の核」

【橋本大山町地区】

アートラボはしもとや小山公園ニュースポーツ広場、商業施設などの芸術文化とにぎわいの機能が集積する「創造・文化の核」

【新たな核(南口地区)】

リニア駅の設置や相原高校の移転が検討されている南口地区に新たな核を形成し、市内外との交流・連携を促進し、圏域の情報発信を行う「交流・連携の核」として、広域的なターミナル機能の強化や機能集積を図ります。

こうした核同士を交流軸で結び、それぞれの核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。

イ 重点地区の抽出

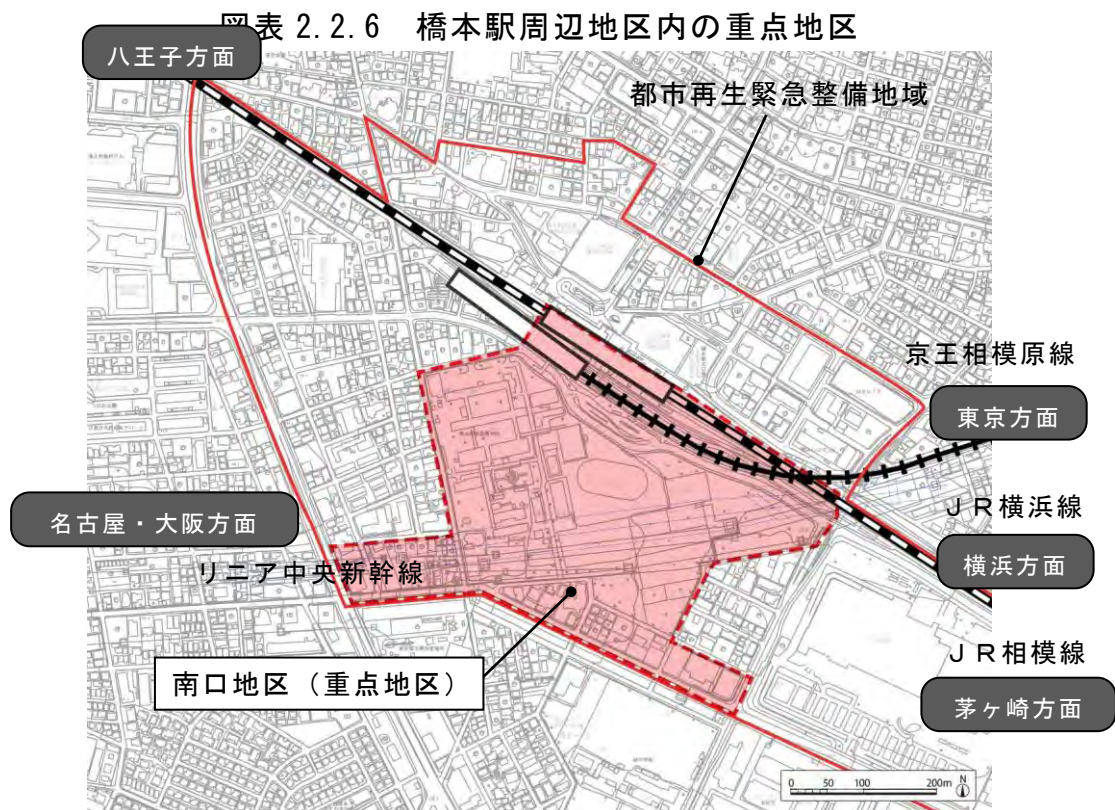
北口地区は、市街地再開発事業などによって道路や駅前広場などの整備が進んでおり、橋本都市拠点地区と橋本大山町地区についても計画に沿った整備事業が完了しています。

これらの地区については指定容積率の活用や商業系の土地利用も進んでおり、拠点的市街地の形成が進んでいる地区となっています。

南口地区については、リニア駅の設置計画に伴う相原高校の移転後に向けたまちづくりの検討が進められており、相原高校用地の活用とともに、リニア中央新幹線の建設や圏央道相模原インターチェンジ（以下、「相模原 I C」という。）との近接性を生かした拠点的市街地の形成が求められています。

また、平成 27 年 7 月に国の都市再生緊急整備地域「相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域」が拡大され、相原高校用地を中心とした南口地区及びその周辺が新たに指定されています。

こうした点を踏まえ、駅南口の周辺は重点的に検討が必要な地区とし、特に、土地利用計画の検討が急がれる南口地区は、リニア中央新幹線の開業を見据え、「優先的に土地利用を図る地区」として検討していきます。

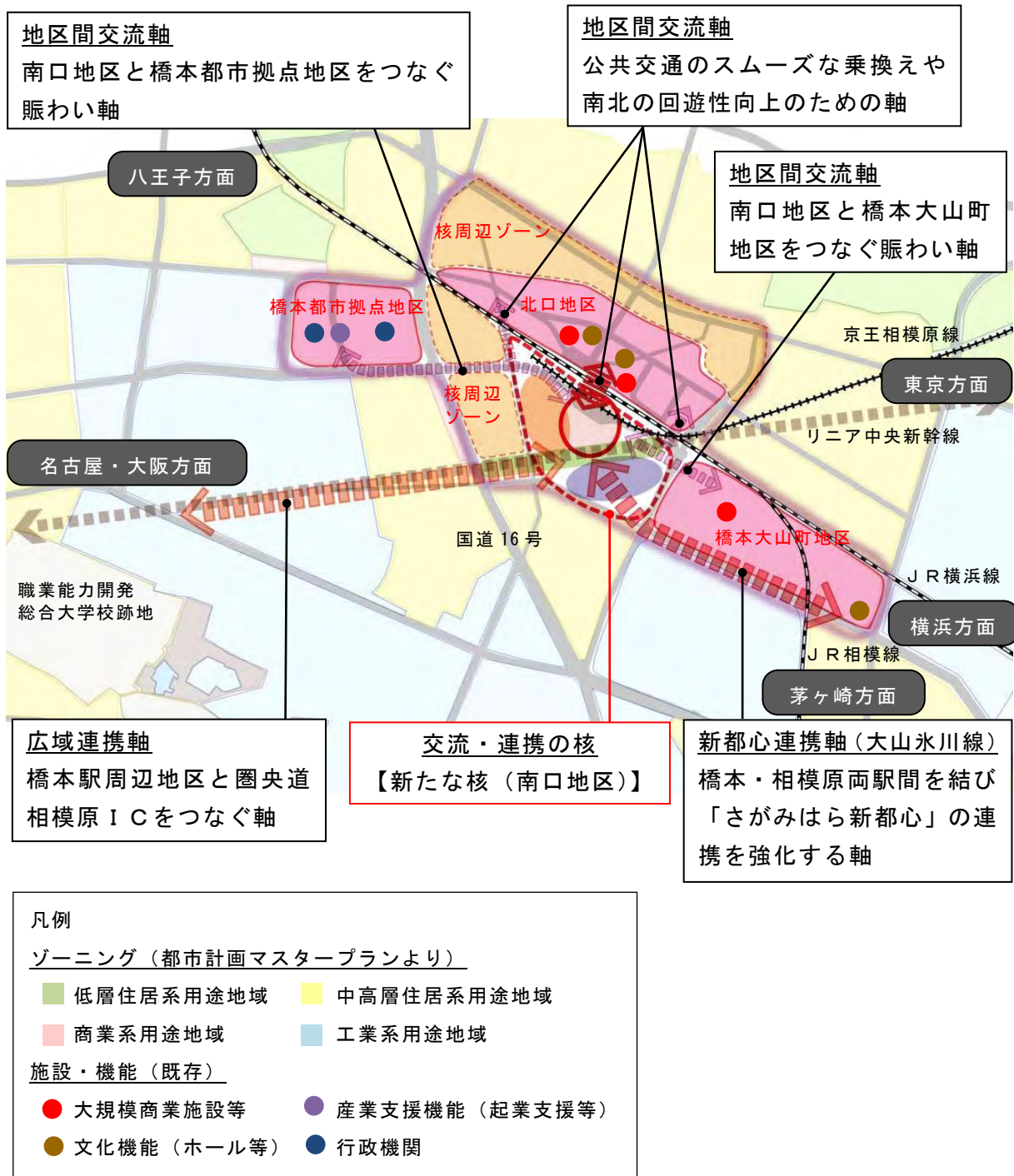


ウ 土地利用方針図

都市構造の形成に向けた、地区を結ぶ交流軸の考え方は以下のとおりです。各交流軸の具体的な整備内容については、交通ネットワーク計画や駅前空間計画の検討の中で整理します。

また、「核周辺ゾーン」については、今後のまちづくりの状況に応じた土地利用転換や土地の高度利用等を検討していきます。

図表 2.2.7 橋本駅周辺地区の土地利用方針図



(3) 南口地区の導入機能

ア 南口地区の導入機能の考え方

南口地区では、移転が検討されている相原高校用地を中心とした地区について、ゾーン形成及び機能集積を以下のとおり図ります。

(ア) 広域交流ゾーン

様々な交通手段による国内外からの来街者を受け入れる交通ターミナルとしての空間形成に取り組むほか、圏域全体の観光、物産、産業等に関する様々な情報発信の拠点となる機能導入を図ります。

<想定される施設例>

駅前広場、イベントスペース、情報発信拠点(展示スペース等)、広域交流拠点のコンシェルジュ機能 など

(イ) 複合都市機能ゾーン

オフィスなど事業活動の拠点や生活・地域に密着した機能が複合的に集積する地区として、子どもから高齢者まで様々な世代が活動する拠点、まちづくりを育てる人々が集い、語らう場となる拠点などの機能導入を図ります。

<想定される施設例>

オフィス、商業、飲食、福祉、医療、宿泊、まちづくり活動拠点、都市型居住 など

(ウ) ものづくり産業交流ゾーン

産業の人材・情報が交流する拠点や、新たな製品・サービス等が創造される拠点として、圏域内外から産業・経済の交流のために利用される機能導入を図ります。

<想定される施設例>

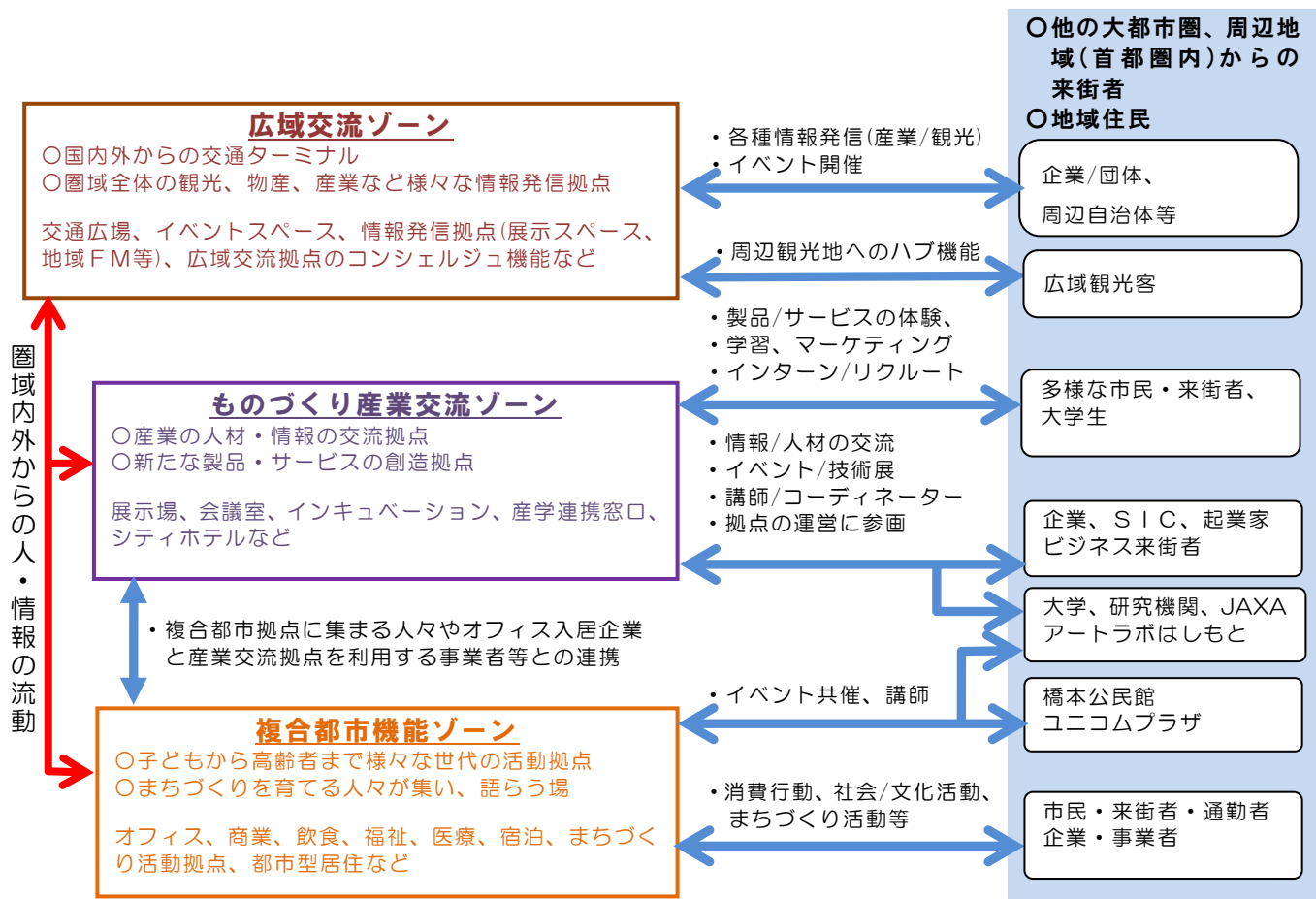
展示場、会議室、インキュベーション、産学連携窓口、シティホテル など

イ 導入施設の例と利用者のイメージ

南口地区は「交流・連携の核」として、各ゾーンが一体となって圏域内外から集まる人材や情報の交流・連携を創出する地区として整備していきます。

圏域の内外で働く人や学ぶ人、暮らす人等が様々な目的をもって活動する空間としての機能集積を図るとともに、企業や大学、研究機関、公共機関等、活動の受け皿やサポートを担う主体間で連携し、圏域全体の活性化を促す仕組みを併せて検討していきます。

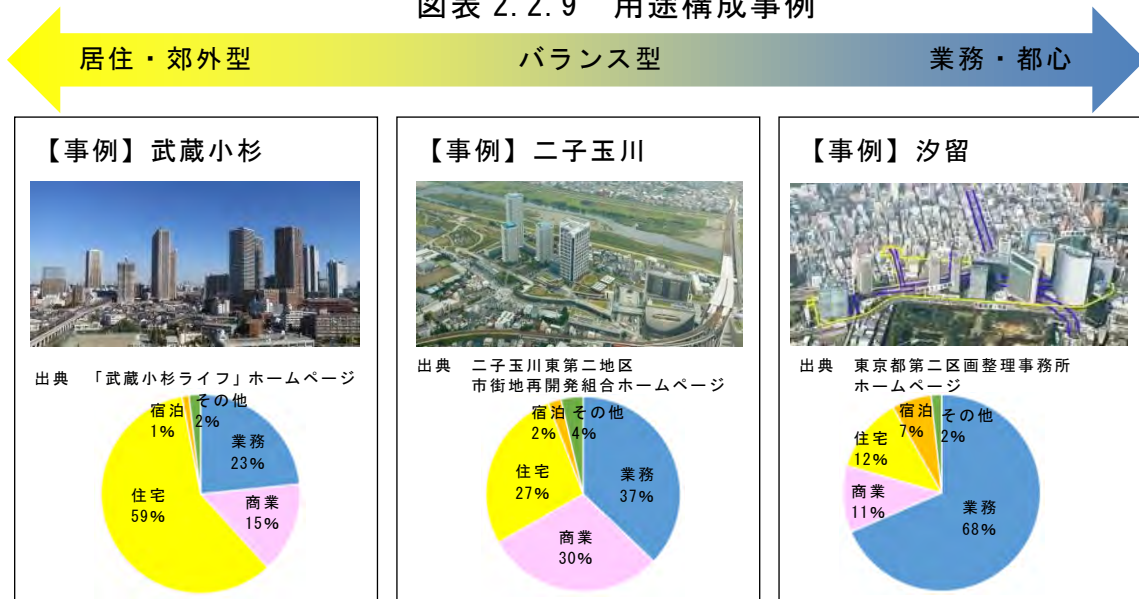
図表 2.2.8 導入機能の例と利用者のイメージ



ウ 事例にみる用途構成

東京都武蔵小杉・二子玉川・汐留などの面的・拠点的な都市開発が行われた事例を比較すると、居住機能を中心とした郊外型の駅周辺土地利用から業務機能を中心とした都心型の土地利用になるにつれて、住宅から業務に用途構成の比重が移るとともに、必要に応じて商業や宿泊などの機能を取り入れながら土地利用を図っていることが分かります。

図表 2.2.9 用途構成事例



エ 橋本駅周辺地区における用途・都市機能構成の方針

(2) の土地利用方針や、(3) の都市開発の事例を踏まえた駅周辺地区の用途・都市機能の構成の方針は以下のとおりです。

＜橋本駅周辺地区の用途・都市機能の構成の方針＞

- 橋本駅周辺地区は、産業の活力とにぎわいあふれるまちづくりと昼間人口の拡大に向けて、業務機能の集積を図るとともに、商業や居住機能などがバランスのとれた用途構成を目指します。
- 在来線3線が乗り入れ、リニア駅の設置が計画されていることから、駅前広場など広域交通ターミナルとしての都市基盤整備に必要な土地利用を図ります。
- 橋本駅周辺をはじめ、市内や周辺都市における産業・大学等の集積や充実した広域交通網などの特性を生かし、産業交流や情報発信に資する機能の導入を図ります。
- 橋本駅の至近部には、多くの来街者を迎え入れるとともに、「歩いて暮らせる集約型都市構造への転換」を進めるため、商業や医療、福祉等が複合する機能の導入を図ります。
- 新たな土地利用転換が想定される南口地区を中心に、機能集積を進めるため、用途地域や容積率の見直しを図ります。見直しを行う場合は、「用途地域の配置、規模及び形状等に関する基準」に即して、土地区画の規模や形状、接道幅員などを考慮することが必要となります。

(4) 南口地区における機能配置の考え方

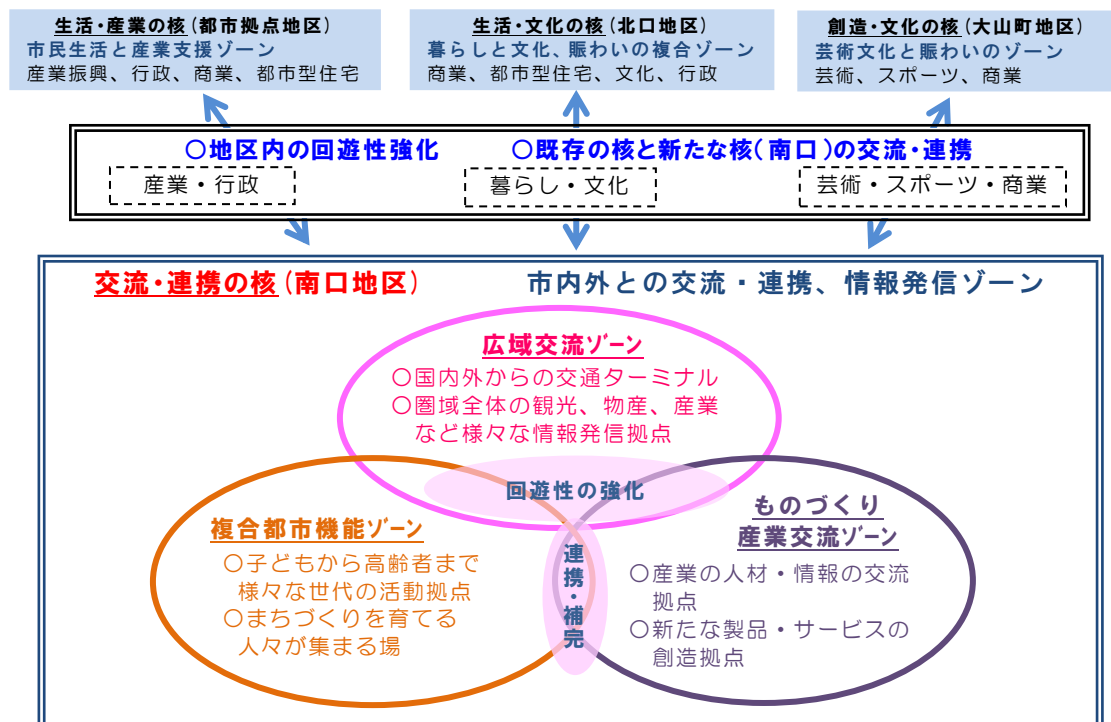
駅周辺地区の用途・都市機能構成の方針を踏まえた、新たな核となる南口地区の機能配置の考え方は以下のとおりです。

<南口地区における機能配置の考え方>

- 移転が検討されている相原高校用地の利用を土地利用構想の中心とします。
- 土地利用構想の検討に当たっては、地区を結ぶ交流軸の考え方を踏まえつつ、利活用可能な土地をできる限り広くかつ整形に確保しうる区画とします。
- 主要な乗換動線は、在来線駅改札とリニア駅改札を短距離に結ぶ線上に配置することを想定し、その両側に機能配置が行われる区画とします。
- 広域交流ゾーンは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。
- 複合都市機能ゾーンは主に生活者や通勤者などの利用が想定されることから、在来線駅、リニア駅のいずれからもアクセス可能な配置とします。
- ものづくり産業交流ゾーンはリニア中央新幹線で広域的な来街者による利用が想定されることから、リニア駅に近接し、周辺の産業用地からも利用しやすい地区への配置とします。

こうした各ゾーンが在来線駅とリニア駅を含む新しい橋本駅を中心に相互に利用され、相乗効果によって地区全体の利用価値が高まるよう、駅と地区内・地区間の回遊性をそれぞれ強化するとともに、既存の核と南口地区の機能連携が可能となる土地利用・機能集積を図ります。

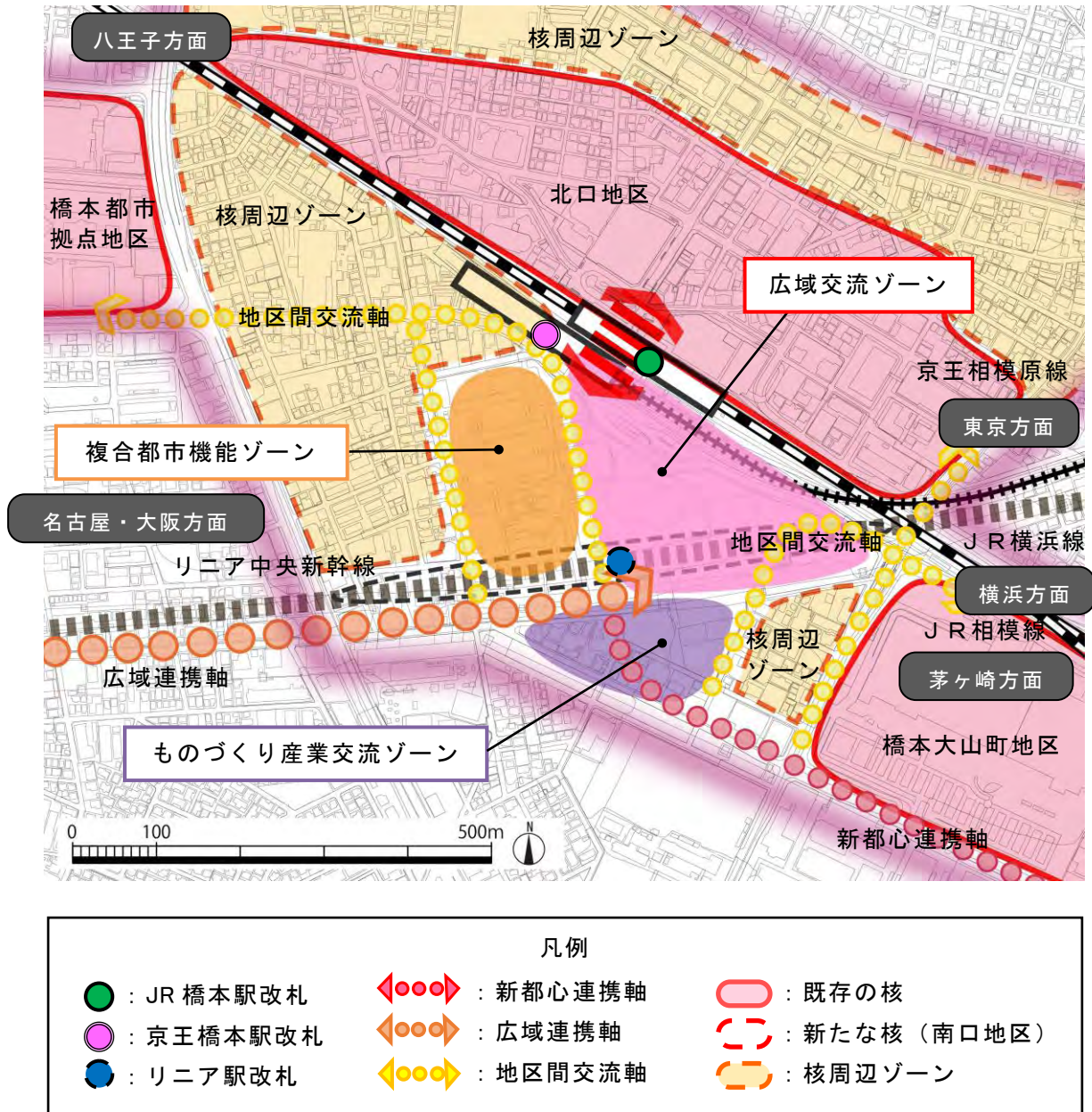
図表 2.2.10 南口地区と既存の核の機能連携の考え方



(5) 土地利用計画

これまでの整理を踏まえた橋本駅周辺地区の土地利用計画は図表 2.2.10 のとおりです。

図表 2.2.11 橋本駅周辺地区の土地利用計画



3. 交通ネットワーク計画

(1) 交通ネットワークに係る現況と課題

ア 現況

橋本駅は在来線3線が乗り入れる交通結節点として、本市をはじめ、東京（新宿、八王子）方面、横浜方面、湘南方面と連絡し、通勤、通学の玄関口となっています。橋本駅以西からの利用者が多く、駅への主要な交通手段¹は、駅から概ね5km以遠からは自動車、3km以遠からはバス、3km以内は自転車、1km以内は徒歩となっています。

また、橋本駅から西に約5kmの位置には、相模原ICがあり、広域的な道路ネットワークが形成されています。相模原ICからは津久井広域道路の整備が進み、橋本駅近傍を通る国道16号までを直線状に結んでいます。

東西を結ぶ津久井広域道路に交差し、その南北を連絡する相原大沢線の整備も進んでいます。

橋本駅周辺には市街地再開発などに併せて公共駐車場（2か所）が整備されているほか、コインパーキングなどの民間による時間貸し駐車場が多く設置されています。

橋本駅への交通手段として自転車、原動機付自転車も多いため、駅の南北には公共自転車駐車場が4か所整備されているほか、駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定されています。

イ 課題と現在の取組

津久井方面から橋本駅へのアクセスは、橋本駅西通り線などの一部の交通ネットワークに負荷がかかっています。特に通勤・通学者の送迎車や右左折車を原因とする渋滞が断続的に発生し、時間帯によっては国道16号を越えて相模原北警察署付近にまで渋滞が発生しています。

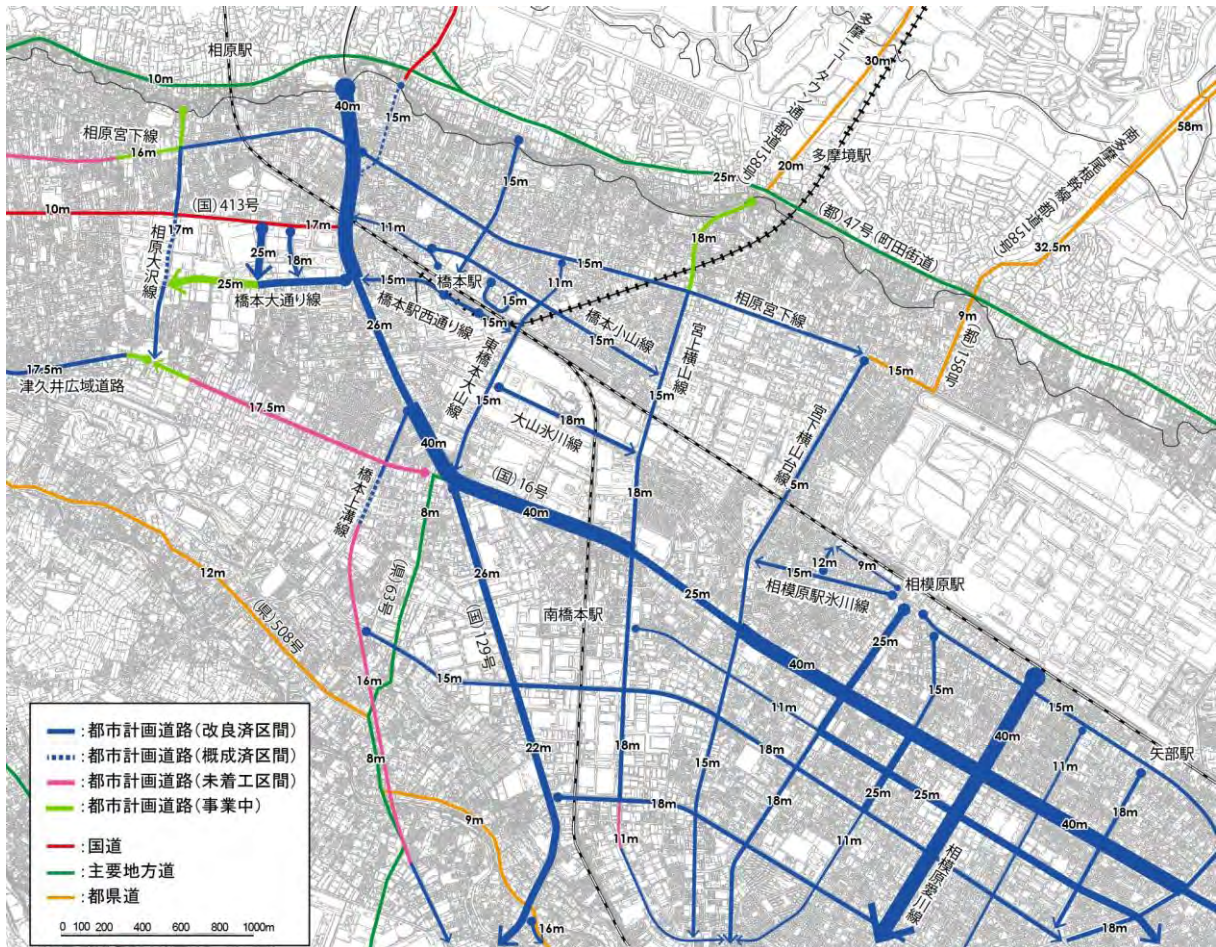
橋本駅にアクセスする公共交通サービスの充実、結節点の乗換利便性の向上、アクセス経路の安全性・快適性の向上を図ることを目的に、平成24年度策定の「橋本地区TDM推進計画」における交通施策により、道路渋滞をはじめとする交通問題の解決に取り組んでいます。

これまで、南口駅前広場のレイアウト変更、適正利用を促す啓発活動や違法駐車取締強化などの交通施策を実施したことにより、橋本駅へのアクセス性の向上や公共交通利用促進に一定の効果が得られました。しかし、自転車の走行空間の確保、歩行者の安全性・快適性の確保、路上での荷捌きによる交通阻害等は継続して、課題となっています。

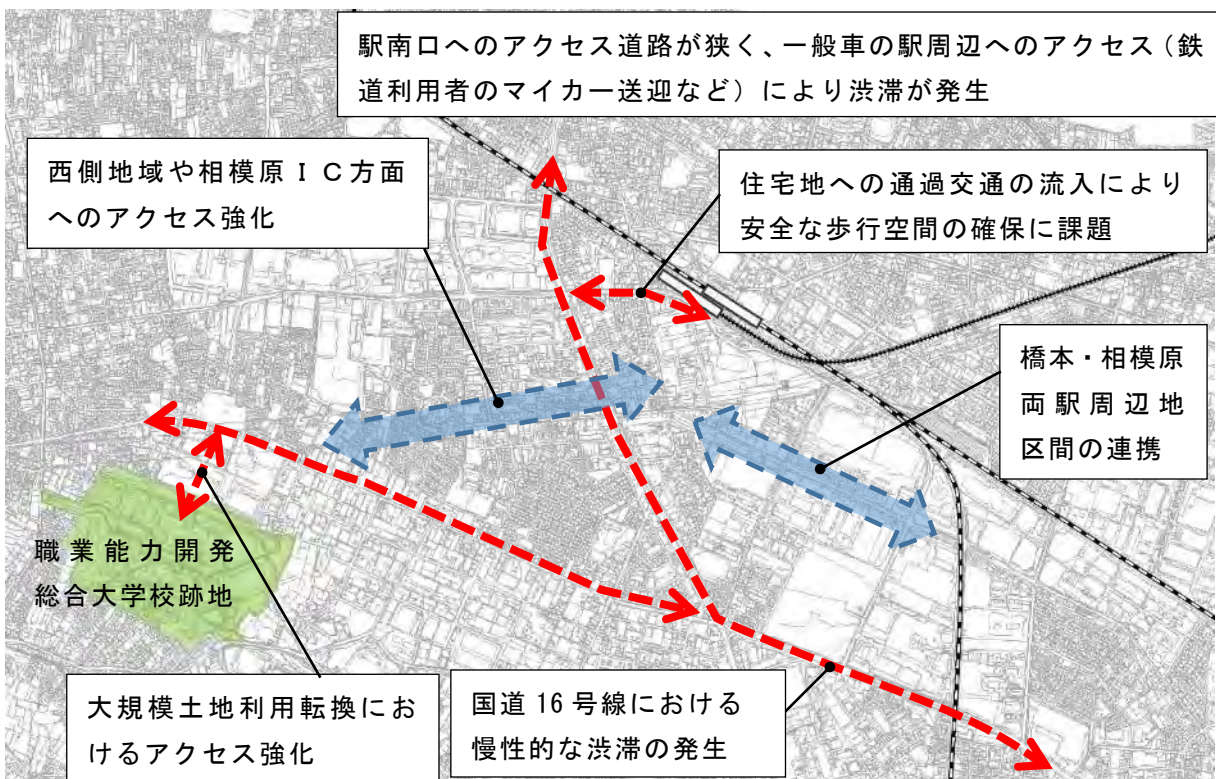
交通ネットワークの検討に当たっては、「橋本地区TDM推進計画」の方針を踏まえ、これらの課題解決に向けた取組が必要となります。

¹第11回大都市交通センサス（平成22年）データ（橋本駅の定期券利用者の居住地、勤務・就学地ゾーン集計）をもとに、橋本駅までの利用交通手段を分析したものです。

図表 2.3.1 現在の道路ネットワーク



図表 2.3.2 駅南口へのアクセス道路の課題等



(2) 自動車ネットワーク

ア 自動車ネットワークの考え方

橋本駅周辺では、国道 16 号や国道 129 号などを骨格道路として駅北口や相模原方面との自動車ネットワークが形成されています。近年、相模原 I C が開設し、首都圏における研究・物流軸として新たな交通ネットワークが形成されました。

橋本駅へのアクセスは、国道 16 号や国道 129 号などが担っていますが、津久井方面からは国道 413 号などに交通が集中するといった課題を抱えており、路線バスの定時性にも影響を与えています。

今後、南口地区のまちづくりにより、大規模な土地利用転換が進められるため、駅前の駅前広場を含めた一体的な自動車ネットワークが必要となります。

イ 自動車ネットワークの整備方針

骨格となる既存道路から、南口地区にアクセスする道路は、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。

(ア) 広域連携軸・新都心連携軸

- ・広域交流拠点の広域的なアクセス性を高めることや、橋本・相模原の一体性を強化する動線として連携軸を形成します。
- ・「広域連携軸」として、相模原 I C 方面と橋本駅南口を結び、アクセス性の向上を図る幹線道路として整備します。
- ・「新都心連携軸」として、橋本駅周辺と相模原駅周辺を結ぶ広域交流拠点内の連携性を高める幹線道路の整備を推進します。
- ・「広域連携軸」、「新都心連携軸」については、自家用車によるアクセスを抑制するとともに、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・優先機能の確保を推進します。

(イ) 地区間交流軸

- ・地域における活動や回遊性を高める道路網を整備し、まちづくりにおける補助的な動線として地区間交流軸を形成します。
- ・橋本都市拠点地区、南口地区、橋本大山町地区を結ぶ橋本駅西通り線を整備します。
- ・南口地区の南北を結ぶ橋本駅東通り、相原高校前通りを整備します。
- ・町田街道までのアクセス道路として、東橋本大山線の延伸を推進します。

図表 2.3.3 橋本駅周辺の道路ネットワーク



広域連携軸
相模原 I C 方面からの
アクセス道路

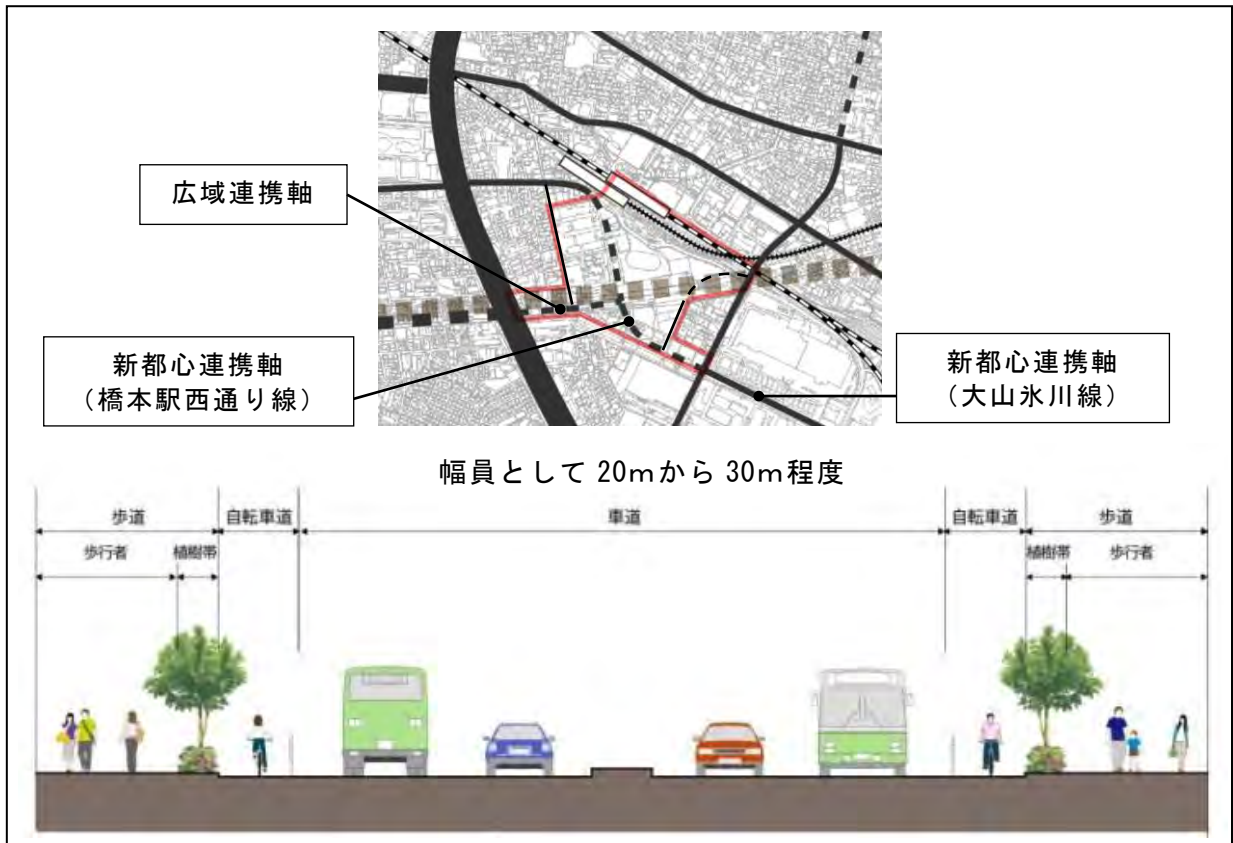
新都心連携軸 (橋本駅西通り線)
相模原駅方面との連携道路

凡例

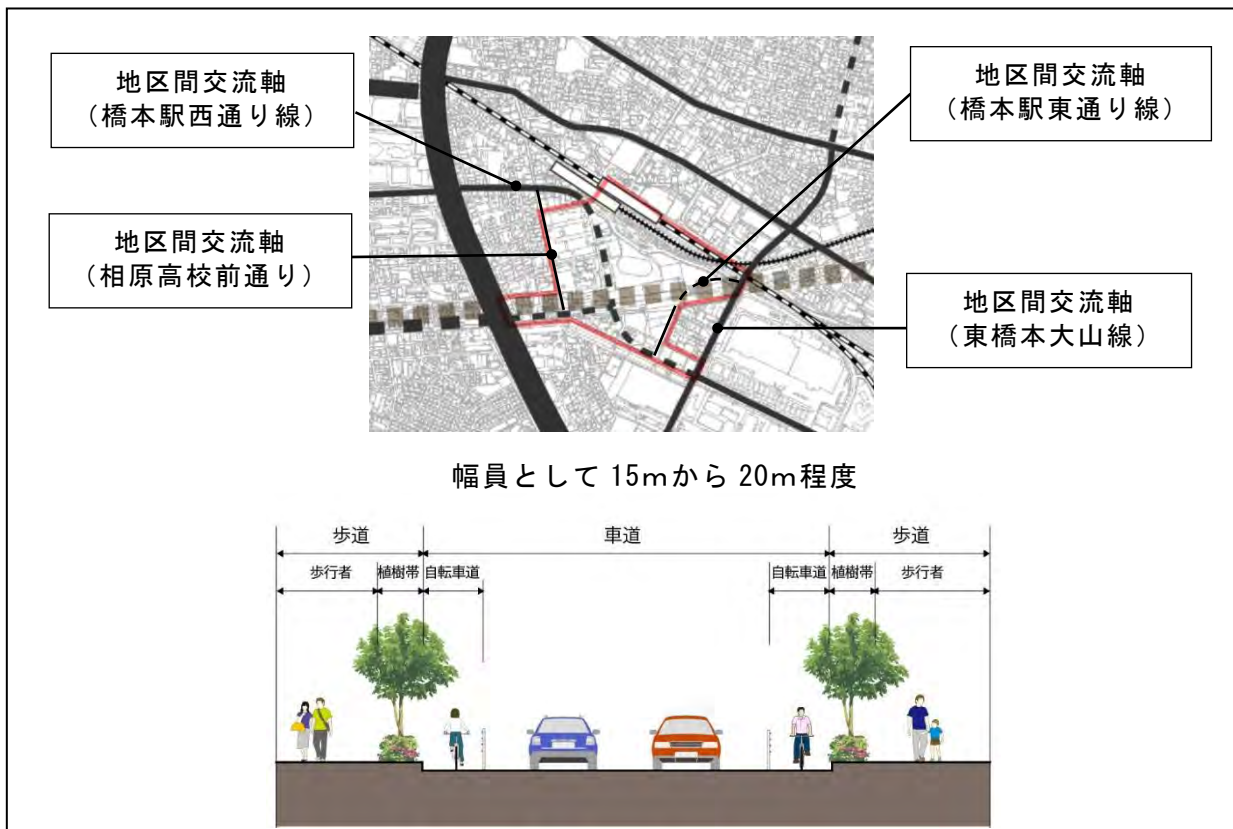
- 主要幹線道路
- 幹線道路
- 地区幹線道路
- 区画道路 (南口地区)

※実線 : 現道 点線 : 新規路線

図表 2.3.4 「広域連携軸」、「新都心連携軸」のイメージ



図表 2.3.5 「地区間交流軸」のイメージ



(3) 自転車ネットワーク

ア 自転車ネットワークの考え方

橋本駅南口は、橋本地区TDM推進計画において、自転車ネットワークの構築を施策として位置づけており、自転車走行空間の明示などを行い、ネットワークの拡大を進めています。

また、平成24年3月に策定した「相模原市自転車対策基本計画」では、基本方針において、自転車通行環境ネットワークの形成として、自転車道等の整備・拡充を図ることとしています。新しく道路を整備する場合は、自転車道等の整備に努めるものとしています。また、既存道路を拡幅する場合においても、自転車等の走行空間確保の手法等を検討することとしています。

現在の橋本駅南口においては、駅への主要な動線となる道路に自転車レーンを設けることで、走行空間を確保していますが、マイカー送迎等による駐停車が走行空間を阻害している状況も発生しています。そのため、常に良好な走行空間を確保することが求められます。

図表 2.3.6 自転車走行空間の現況



出典：「相模原市自転車通行環境整備方針」

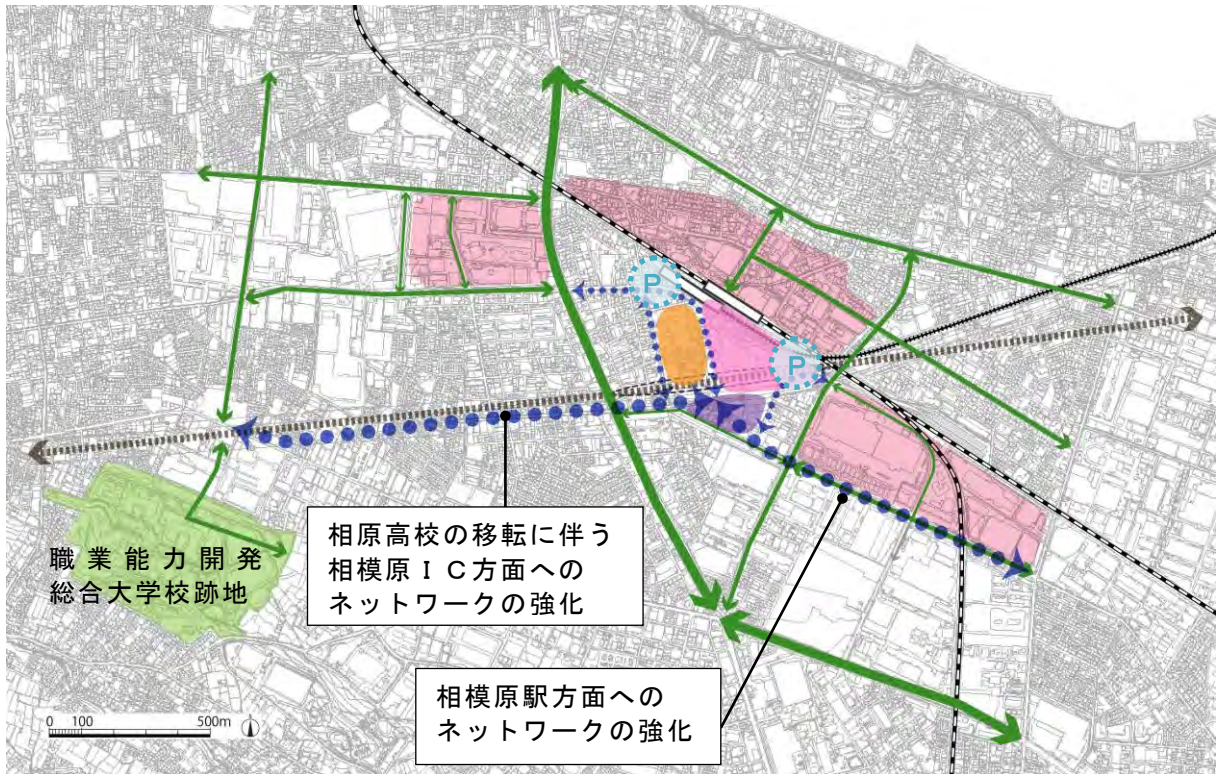


出典：「橋本地区 TDM 推進計画」

イ 自転車ネットワークの整備方針

- 南口地区への自転車によるアクセスは、「広域連携軸」、「新都心連携軸」を主要な動線として位置づけ、「地区間交流軸」や既存道路を補助的な動線とした自転車ネットワークを形成します。
- 新規の道路整備に当たっては、歩行者との分離された自転車道として、安全で快適な走行空間の創出を図ります。

図表 2.3.7 自転車ネットワークのイメージ



凡例

- 将来ネットワーク
- 自転車道等の整備を検討する路線
- 駐輪場の設置を検討する場所

(4) 歩行者ネットワーク

ア 歩行者ネットワークの考え方

橋本駅への主要な交通手段としての徒歩の範囲は概ね1 km範囲となっています。橋本駅には自動車、バス、自転車など他の交通手段も集中することから、歩行者の通行の安全性や快適性の確保には、歩道の設置など、歩行者と他の交通手段との分離が必要となります。

現在の橋本駅周辺の道路は、橋本駅西通り線など主要な道路には歩道が整備されていますが、歩道がなく歩行者と自動車などの交通が混在している箇所もあります。また、現状では駅前に大規模な高校用地があることなどにより、橋本駅南口へのアクセス道路が少なく、駅への歩行者ルートも限られています。

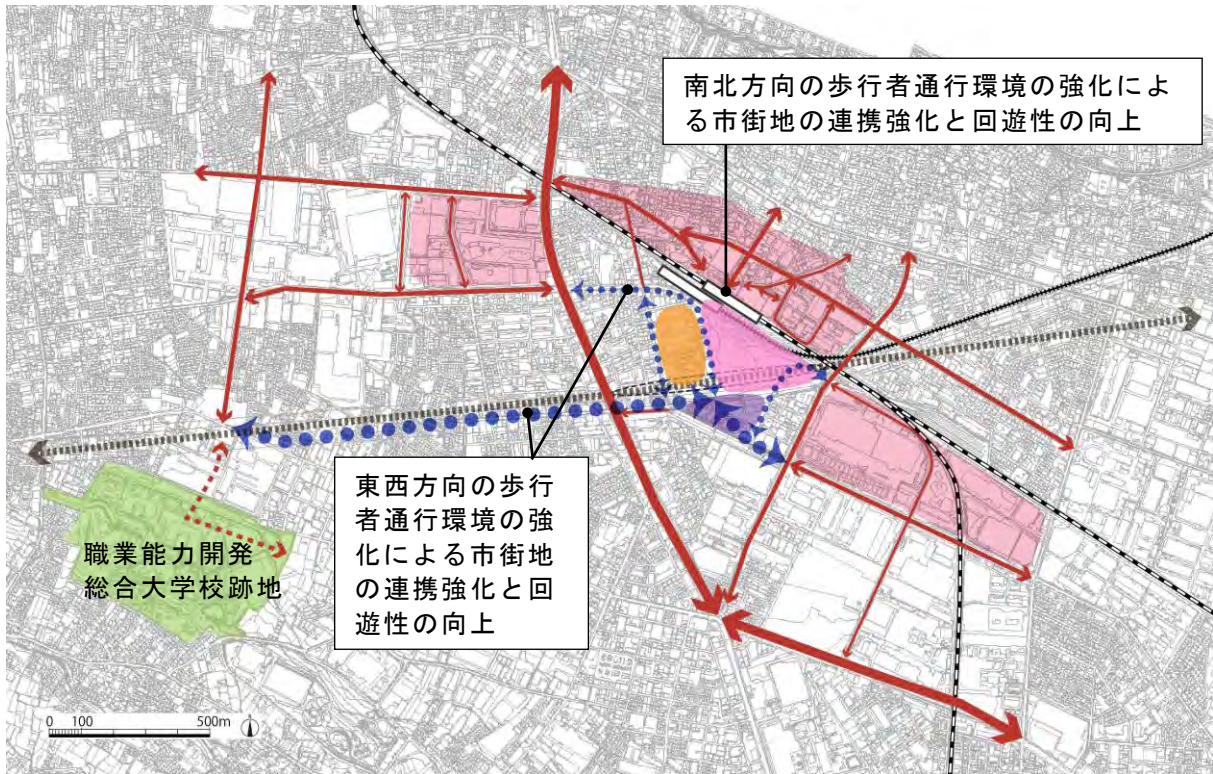
今後、リニア駅の設置や駅周辺のまちづくりが進むことで、駅周辺の歩行者交通はさらに増加することが見込まれるため、駅周辺の歩行者ネットワークの拡充が必要となります。

イ 歩行者ネットワークの整備方針

橋本駅北側からの南口地区への歩行者ネットワークは、既存道路及び自由通路を中心に形成されています。南口地区からは、既存道路に加え、「広域連携軸」、「新都心連携軸」、「地区間交流軸」によって、ネットワークを形成します。

道路の整備においては、歩行者の安全性を確保するために、ゆとりある歩行空間の確保と自転車との分離を基本とします。また、既存の道路についても、道路の断面構成を見直すなどにより、歩行者の通行に配慮した再整備を検討します。

図表 2.3.8 歩行者ネットワークのイメージ



- 凡例
- ↔ 両側歩道のある道路が整備済の路線
 - ↔...↔ 両側歩道のある道路を整備する予定の路線
 - ↔...↔ 新たに両側歩道のある道路の整備を検討する路線

(5) 自動車駐車施設等

ア 現況

橋本駅周辺では、公共・民間駐車場合わせて、約 3,900 台の駐車施設が整備されています。

駅周辺では、北口地区を中心に、駐車施設整備の必要性が高い区域を駐車場整備地区に位置づけ、駐車施設の整備を促しています（図表 2.3.12）。また、地区の特性等から、公共と民間の適切な役割分担と、既存駐車施設の活用をはじめ、総合的に駐車需要への対応を図っています。

(ア) 自動車駐車場

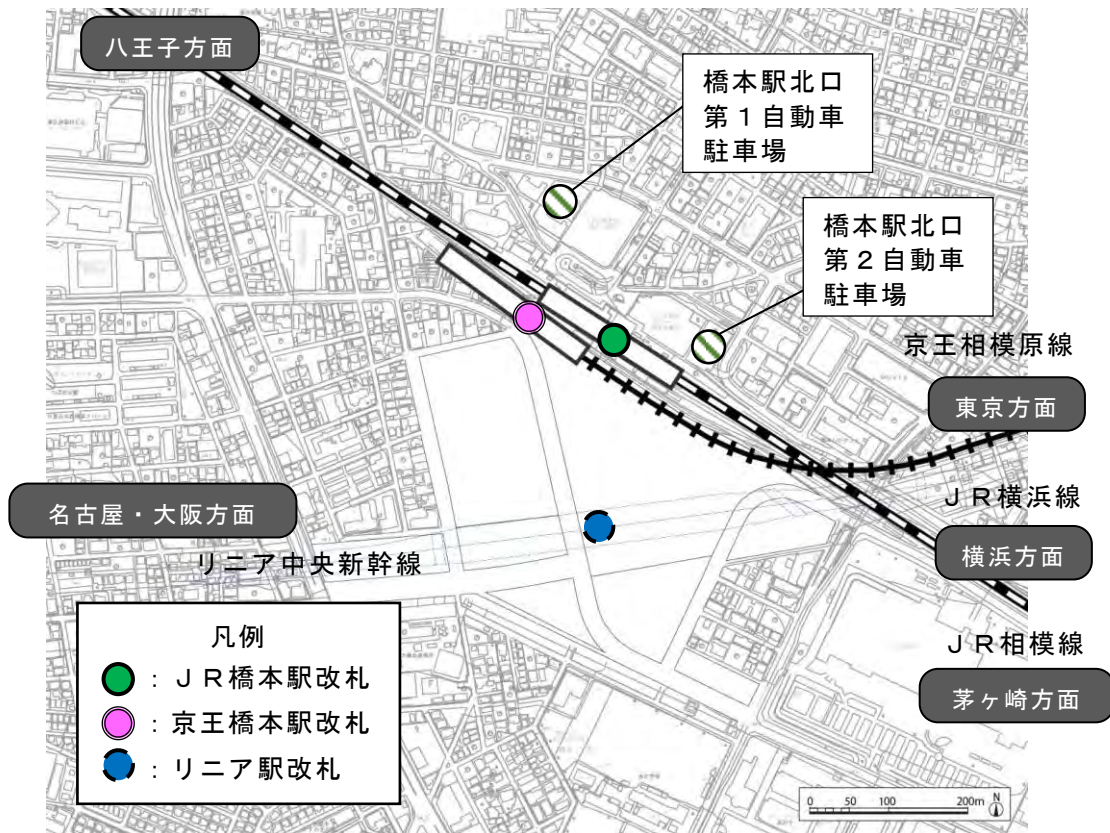
- 公共駐車場は、北口地区の市街地再開発事業に併せて約 1,200 台の施設が整備されています。この施設の利用状況（修正回転率²⁾は 3.54 であり、日常利用のピークは 60%を下回っており、繁忙期の需要にも対応した施設が確保されています。
- 民間駐車場については、コインパーキングなどを含め駅周辺に、約 2,700 台が設置されています。
- 今後のまちづくりにより、現状とは異なる駐車需要が発生するものと考えられるため、市街地整備後の駐車需要の質と量を適切に予測し、それに応じた施設を配置することが必要となります。

図表 2.3.9 橋本駅周辺の公共駐車場の状況（平成 27 年 10 月 1 日時点）

		収容台数	修正回転率	延床面積
橋本駅北口第 1 自動車駐車場		747 台	3.20	約 28,600 m ² (民間含)
橋本駅北口第 2 自動車駐車場		455 台	3.98	約 14,000 m ²

²⁾ 駐車スペース当たりの利用回数（回転率）に 1 台当たりの平均駐車時間を乗じて算出し、駐車スペースが 1 日あたり、どれほどの時間占有されているかを示しています。

図表 2.3.10 橋本駅周辺の公共駐車場配置



(イ) 駐車場整備地区等

- 現在は北口地区を中心に、駐車施設の設置を促進し、良好な道路空間を確保するため、駐車場整備地区に指定しています。
- 南口地区は、市街地再開発事業などのまちづくりにより、将来的には需給バランスが崩れると想定されます。

図表 2.3.11 駐車場整備地区の基準

建築物の用途	駐車場の規模 ³
商業系用途	延べ床面積 200 m ² ～300 m ² ごとに 1 台
業務系用途	延べ床面積 250 m ² ～350 m ² ごとに 1 台
住宅系用途	住戸数の 30%～50%

³駐車場の規模に関する基準は、床面積の大きさや用途地域により異なります。また、商業系用途については「大規模小売店舗立地法」に基づく駐車施設等の設置についても考慮が必要です。

図表 2.3.12 橋本駅周辺の駐車場整備地区等



イ 自動車駐車施設等の整備方針

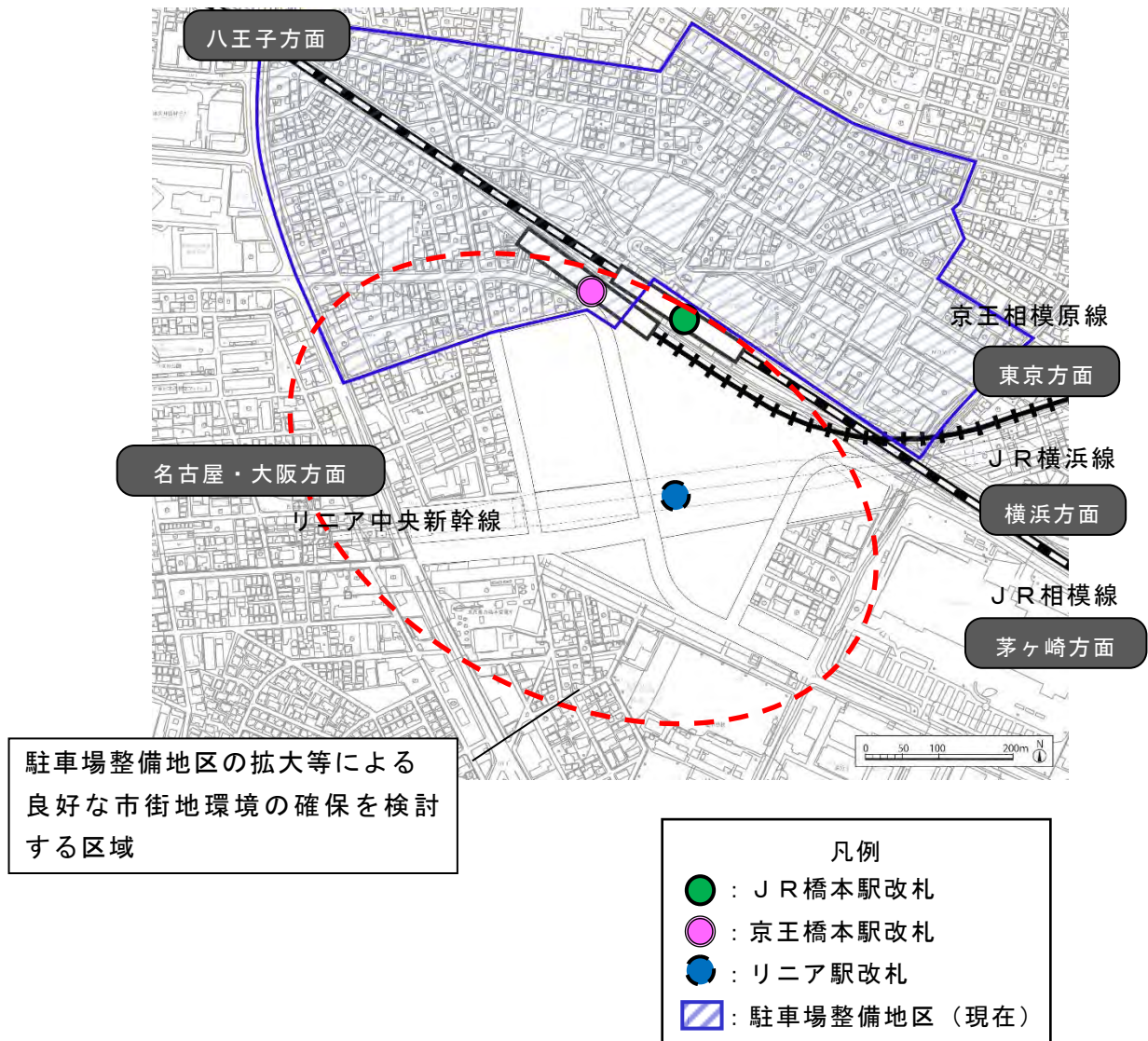
(ア) 自動車駐車場

- 民間開発に伴い必要となる自動車駐車場は、民間事業者による整備を基本とします。
- 既存施設を有効活用しながら、南口地区のまちづくりによって必要となる駐車施設を確保します。確保に当たっては、官民が連携して各施設建築物の駐車場への集約化など、施設の適正配置を図ります。
- 駐車場の利用目的は多様ですが、主に買い物などによる短時間利用、在来線駅やリニア駅利用によるパークアンドライドの長時間利用と異なる需要があります。商業施設などについては、近隣施設間での相互利用を誘導するなど、駐車場の効率的な利用方策により、過剰な施設配置にならないようにします。
- 一般車の駐車以外は、荷さばき駐車が考えられ、これらは路上駐車による交通環境の悪化につながるおそれがあることから、各施設建築物において荷さばき駐車などのスペースの確保を促進します。

(イ) 駐車場整備地区

- まちづくりを行う南口地区を中心に「駐車場整備地区」に指定することを基本として、良好な道路空間の確保を図ります。

図表 2.3.13 駐車場整備地区の拡大を検討する区域



(6) 自転車駐車施設等

ア 現況

橋本駅の南北では、公共自転車駐車が需要に応じて既に整備されています。

民間開発において、附置義務制度⁴に基づいた施設規模を整備するように指導しています。

また、放置自転車は、歩行者の安全を妨げるなどの要因になるため、北口地区を中心に自転車等放置禁止区域を指定し、放置自転車などの撤去や放置防止の指導を通じて良好な歩行空間を確保する取組を進めています。

このような施策により、放置自転車の撤去台数が減少傾向にあることから、他の地区と同様に、南口地区においても継続して施策を進めることが重要です。

(ア) 自転車駐車場

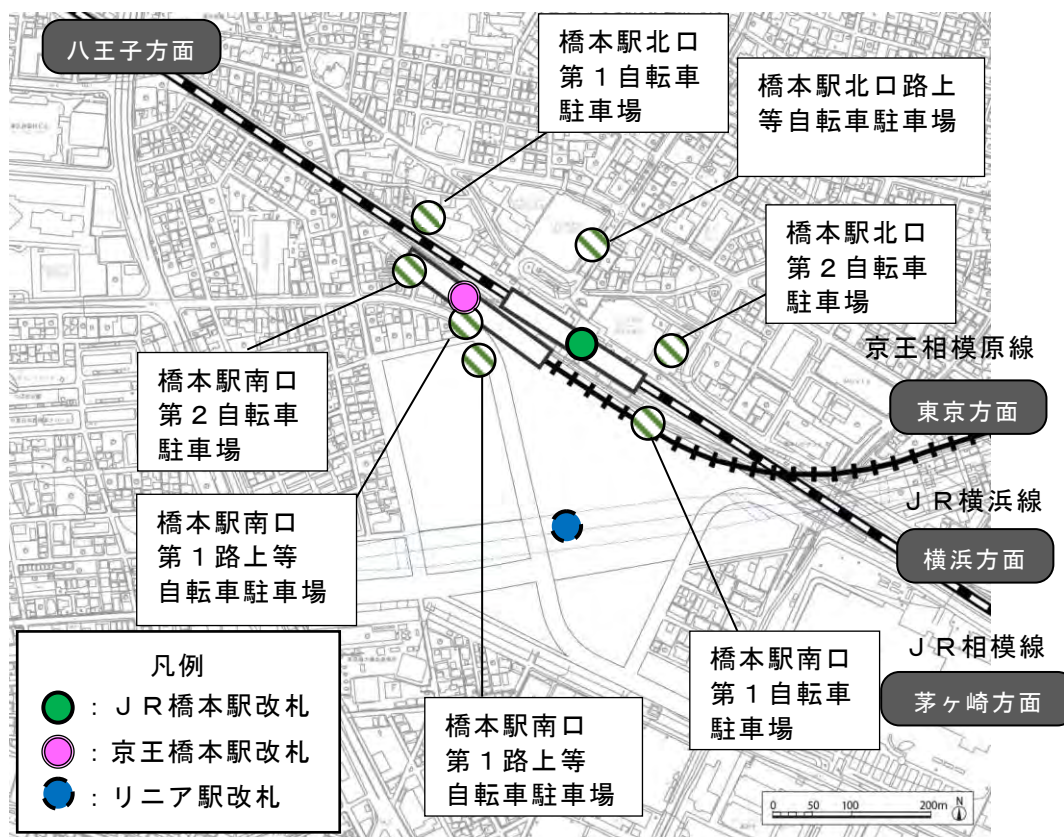
- 公共自転車駐車場は、自転車として約 6,100 台、原動機付自転車として約 1,600 台が整備されています。南口の利用は、需要と供給が概ね均衡している状況です。
- 民間自転車駐車場は、駅近傍の商業施設利用との連携による施設整備が進んでいます。

図表 2.3.14 公共自転車駐車場の状況（平成 27 年 10 月 1 日時点）

	収容台数	利用率
橋本駅北口第 1 自転車駐車場	自転車： 843 台 原動機付自転車： 169 台	99.6%
橋本駅北口第 2 自転車駐車場	自転車： 1,051 台 原動機付自転車： 189 台	120.2%
橋本駅北口路上等自転車駐車場	自転車： 103 台	100%
橋本駅南口第 1 自転車駐車場	自転車： 1,334 台 原動機付自転車： 617 台	98.9%
橋本駅南口第 2 自転車駐車場	自転車： 2,611 台 原動機付自転車： 48 台	94.2%
橋本駅南口第 1 路上自転車駐車場	自転車： 70 台	100%
橋本駅南口第 2 路上自転車駐車場	自転車： 46 台	100%
橋本駅南口バイク駐輪場	原動機付自転車： 550 台	100%
橋本駅南口 2 丁目駐輪場	自転車： 48 台	100%

⁴「相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例」により、駐車場整備地区内において、特定の用途に供する一定規模以上の建築物の新築、増築、改築などを行う場合は、駐車施設の設置義務が定められています。

図表 2.3.15 橋本駅周辺の公共自転車駐車場配置



(イ) 自転車等放置禁止区域

- 橋本駅周辺は自転車等放置禁止区域に指定をしています。
- この地区では、商業系の建築物用途において、自転車駐車場の規模を拡大する基準となっています。

図表 2.3.16 自転車駐車場の基準

	建築物の用途	自転車駐車場の規模
自転車等放置禁止区域に接する場合	共同住宅	1戸につき1台
	商業系用途	延べ床面積25㎡ごとに1台
	事業系用途	延べ床面積40㎡ごとに1台
自転車等放置禁止区域に接していない場合	共同住宅	1戸につき1台
	商業系用途	延べ床面積40㎡ごとに1台
	事業系用途	

イ 自転車駐車施設等の整備方針

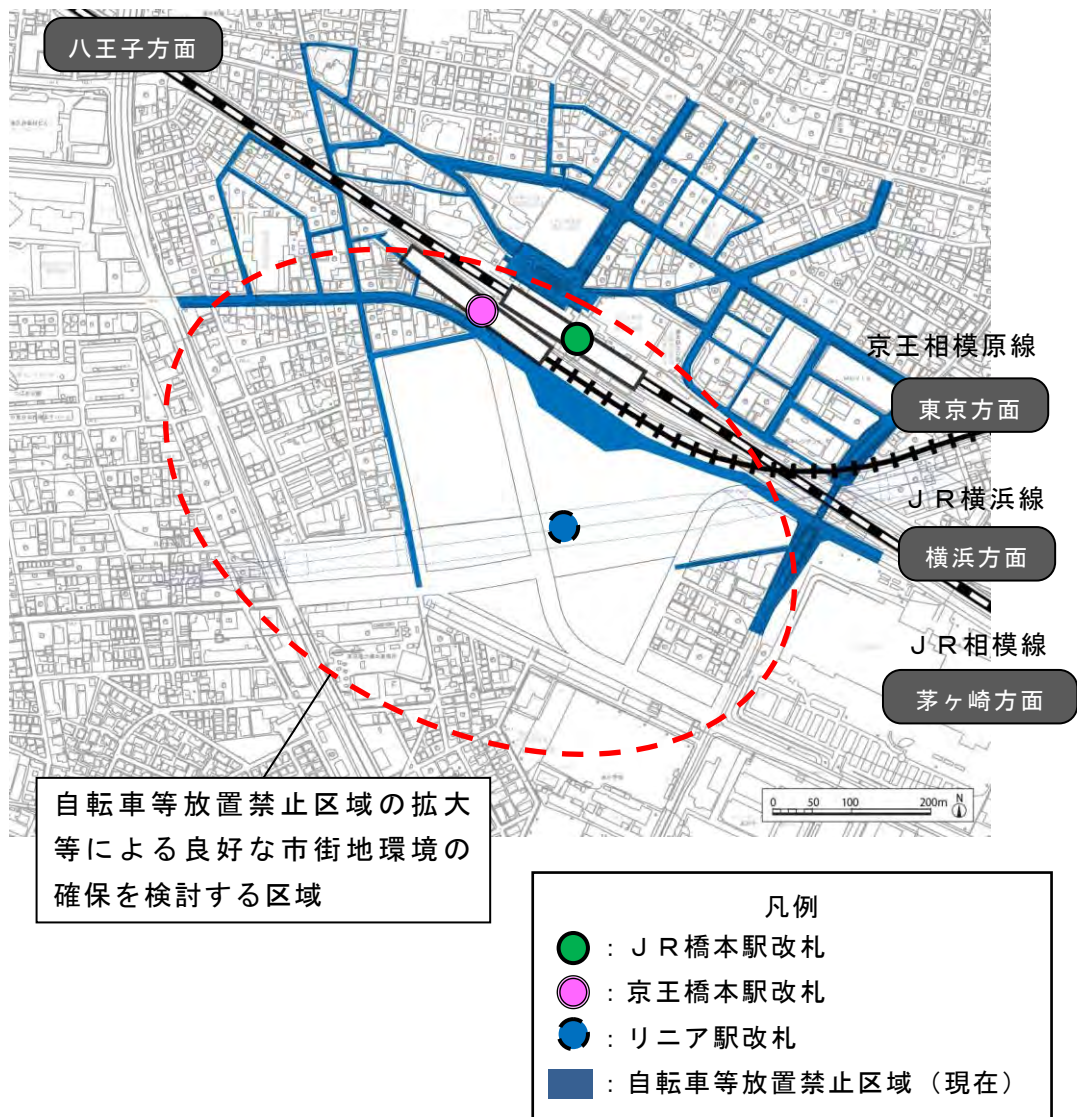
(ア) 自転車駐車施設

- 民間開発に伴い必要となる自転車駐車場等の施設は、民間事業者による整備を基本とします。
- 既存施設を有効活用しながら、まちづくりに必要となる駐車施設を確保します。
- 公共自転車駐車場は、まちづくりの規模感や需要動向に応じた再整備、民間開発との連携などの検討を進めます。

(イ) 自転車等放置禁止区域

- まちづくりを行う南口地区を中心に、土地利用計画に合わせて新たに「自転車等放置禁止区域」に指定することを基本として、自転車などの放置の発生を防ぎます。

図表 2.3.17 自転車等放置禁止区域の拡大を検討する区域



4 駅前空間計画

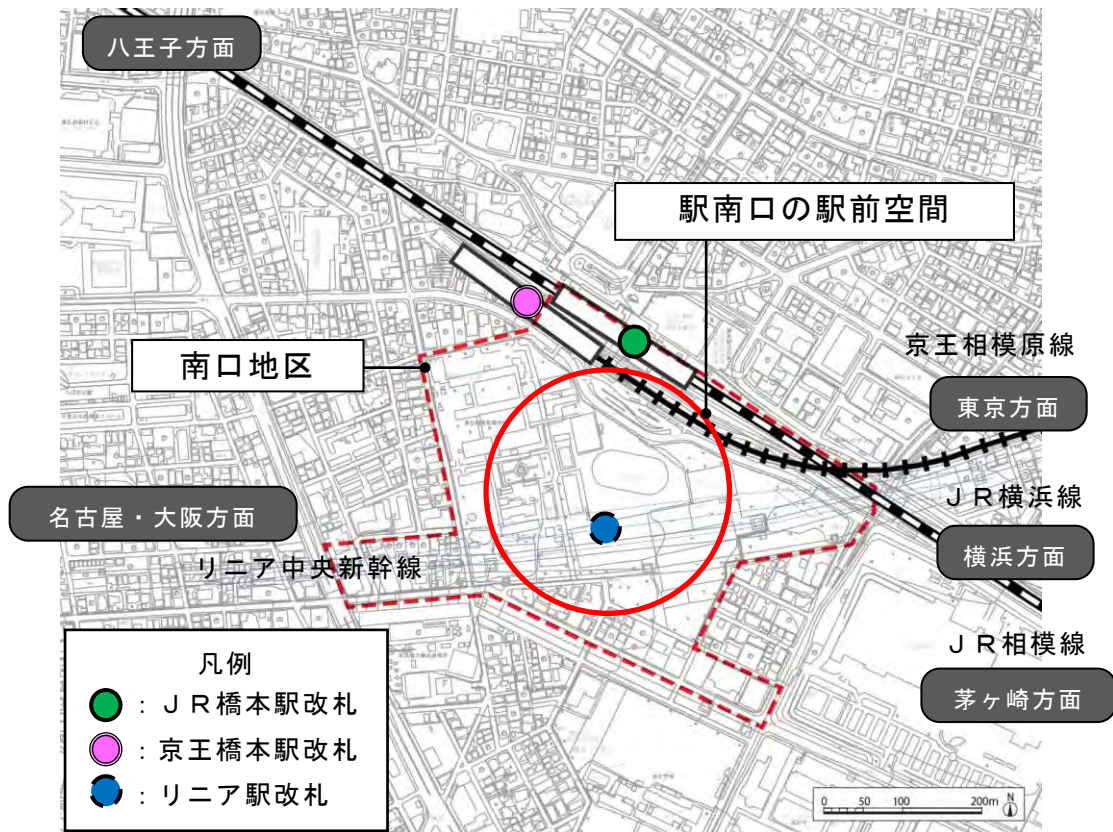
(1) 駅前空間に係る現況と課題

ア 現況

橋本駅は、在来線を利用することにより、首都圏の各都市（東京方面・横浜方面・八王子方面）にアクセスが可能です。リニア駅の設置により、名古屋・大阪方面にも短時間のアクセスが可能となるため、駅利用者及び来街者が増加するものと想定されます。また、南口地区のまちづくりに伴う就業者・来街者・居住者等の増加を想定した対応が求められます。

このようなことから、地域の生活を支える空間を確保しつつ、広域交流拠点はもとより首都圏南西部の顔や玄関口にふさわしい象徴性を備えた駅前空間の形成が求められます。

図表 2.4.1 駅南口の駅前空間の現況



イ 課題

現在、橋本駅南口の駅前広場は、整備されていますが、路線バスや自転車の利用者が多いほか、一般車の利用も多いことが特徴です。特に朝夕の通勤・通学時間帯は、マイカー送迎や企業送迎バスなども集中し、橋本駅西通り線などにおいて渋滞を引き起こしています。

このような状況のなか、「橋本地区TDM推進計画」に基づき、橋本駅南口の駅前広場の段階的な改良を行い、レイアウト変更により、バス降車場の拡充、タクシープールの拡充、企業等送迎バス乗降場確保と一般車乗降場の拡充等の整備が進められてきました。しかし、南口地区では、リニア駅の設置や駅周辺の土地利用転換に伴い、駅前広場の機能の更なる拡充が求められます。

路線バスについては、将来における需要の対応に加え、現状では駅南口の駅前広場のバス乗降場が限られているため、津久井・城山方面の路線バスが駅北口駅前広場にて発着しており、バスの速達性や利便性の向上に向けた検討が必要となっています。

タクシーについては、乗降場に加え、十分なタクシープールの確保が必要となっています。

公共交通と一般車は極力分離して公共交通の円滑な運行を行うとともに、道路上でのマイカー送迎等による乗降や道路混雑を抑制するために、一般車乗降場の確保が必要となります。

企業送迎バスや、リニア駅の設置により需要が高まると考えられる、高速道路を利用した路線バス(高速バス)、観光バスに対応した乗降場なども必要となります。

在来線駅やリニア駅利用者に加え、駅周辺開発等に伴い増加する歩行者においては、利便性、快適性、わかりやすさなどを考慮した歩行者空間の形成が必要となります。在来線駅は橋上駅舎であり、リニア駅が地下となるための地上、地下、橋上レベルでの歩行者動線の確保と上下のスムーズな移動に配慮することが必要となります。

現在、相原高校は広域避難場所に指定され、地域の防災拠点としての役割も担っており、リニア駅の設置に伴い、移転が必要な場合はその機能の継承が求められます。

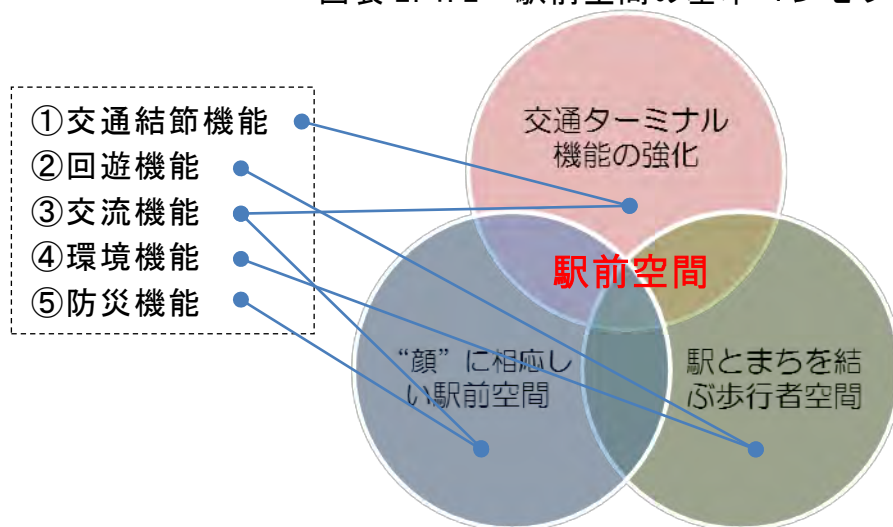
(2) 駅前空間の基本コンセプト

「2 土地利用計画」、「3 交通ネットワーク計画」を踏まえ、以下の3つの駅前空間整備の検討の視点に基づき、駅前空間に必要となる5つの機能を整理します。

【駅前空間整備の検討の視点】

- 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
- 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
- 駅とまちを結ぶ快適で安全・安心な歩行者空間の形成

図表 2.4.2 駅前空間の基本コンセプト



図表 2.4.3 駅前空間に確保する機能及び機能を支える空間や施設

- | |
|---|
| <p>① 交通結節機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>② 回遊機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>③ 交流機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>④ 環境機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>⑤ 防災機能</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、避難場所、一時滞在施設等の確保 |
|---|

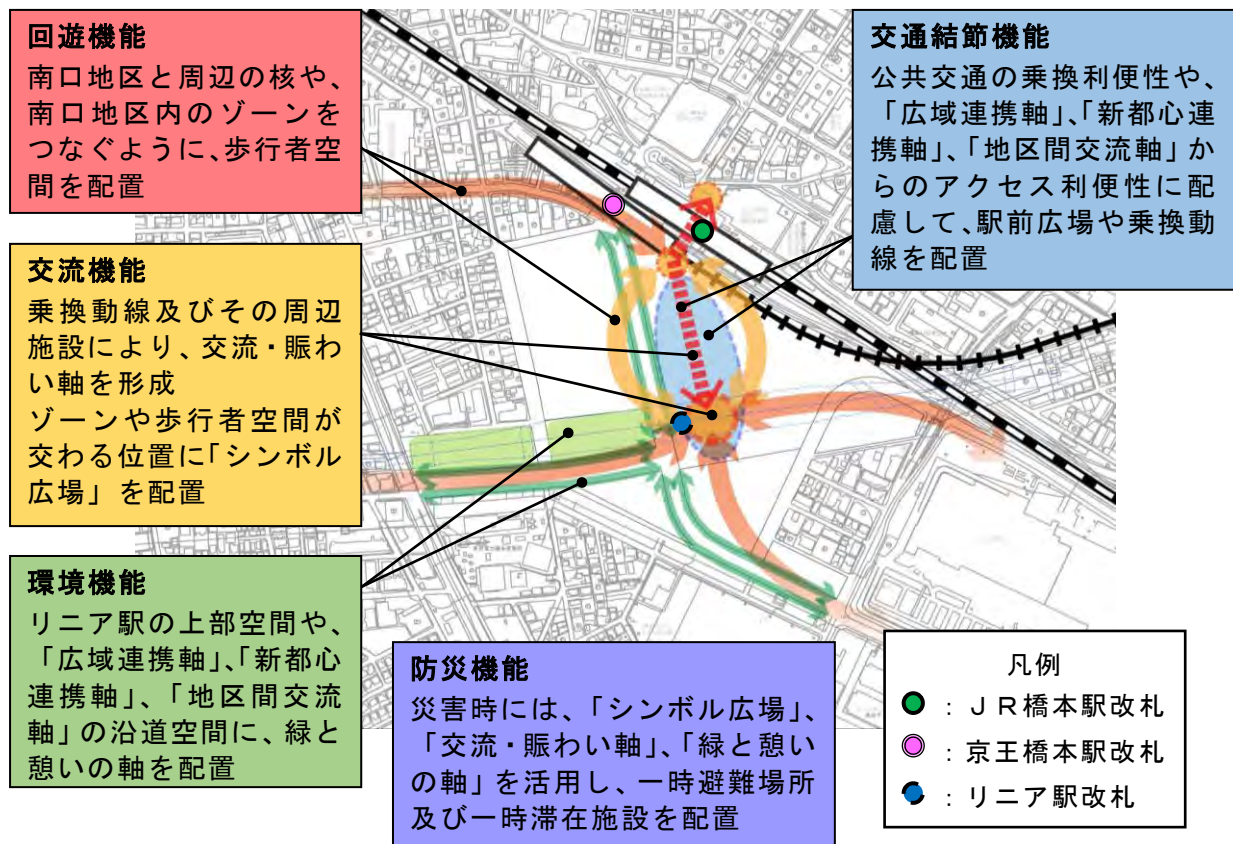
(3) 機能配置方針

「駅前空間に確保する機能」を支える空間や施設の配置方針は、図表 2.4.4 のとおりです。

図表 2.4.4 機能配置方針

機能	空間・施設	配置方針
交通結節機能	駅前広場	「広域連携軸」、「新都心連携軸」、「地区間交流軸」が交わる位置に接続するよう配置
	乗換動線	JR橋本駅・京王橋本駅・リニア駅をつなぐように配置
回遊機能	歩行者空間	南口地区と既存の核をつなぎ、南口地区内のゾーン間をつなぐように配置
	滞留空間	歩行者空間の結節点に配置
交流機能	「交流・賑わい軸」	在来線駅とリニア駅をつなぐ乗換動線及びその周辺施設により形成
	「シンボル広場」	ゾーンや歩行者空間が交わる位置に配置
環境機能	「緑と憩いの軸」	「広域連携軸」などを中心に配置
防災機能	一時避難場所及び一時滞在施設	「シンボル広場」、「交流・賑わい軸」、「緑と憩いの軸」に配置

図表 2.4.5 機能配置イメージ



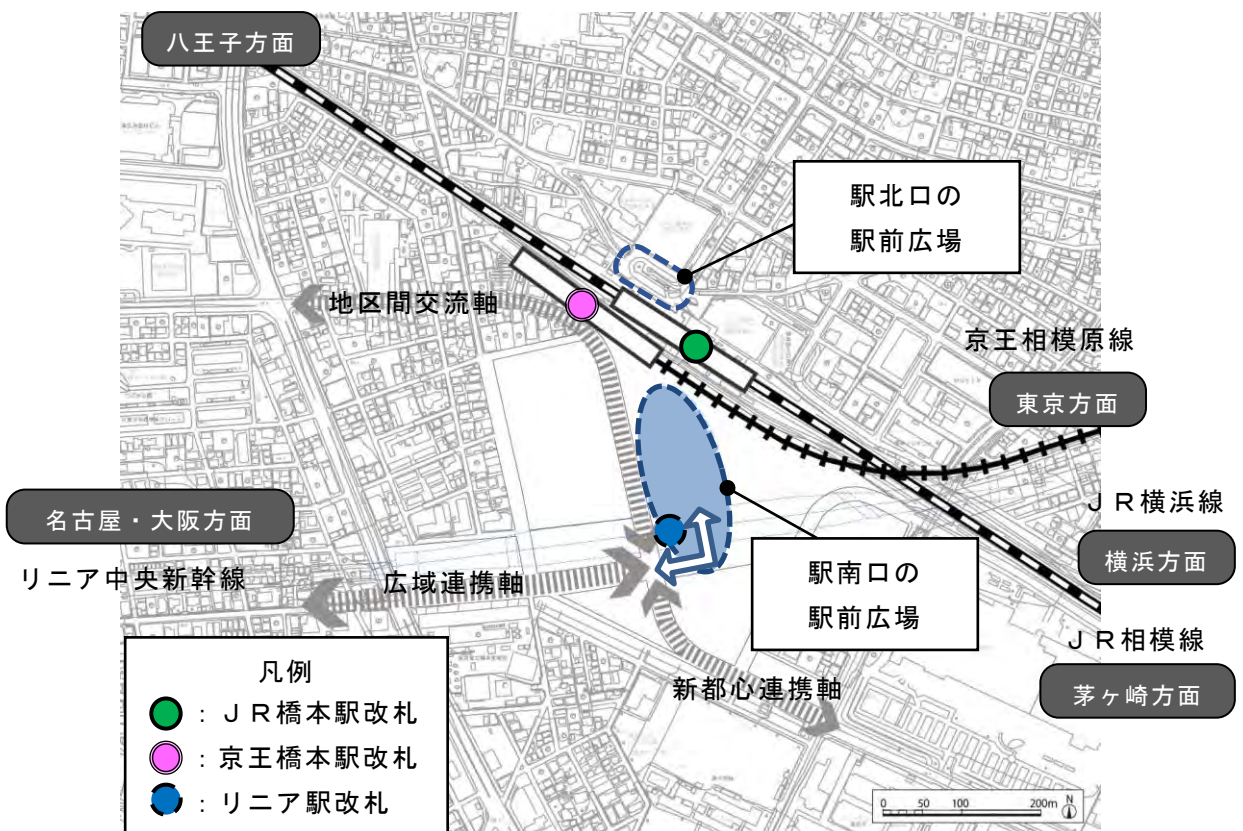
(4) 空間形成の方針

ア 交通結節機能：駅前広場

(ア) 空間形成の考え方

- 現在の交通結節機能は、在来線駅を中心として、南北それぞれに駅前広場が配置されています。
- リニア駅の設置や橋本駅周辺地区のまちづくりの進展により、路線バス、高速バス、タクシーなどの公共交通や観光バス、企業バスの需要がさらに高まることが予想されるため、南口地区のまちづくりに併せて駅南口の駅前広場の機能を確保することが必要となります。
- 駅前広場は、交通結節点の核となる施設となるため、「広域連携軸」、「新都心連携軸」、リニア駅と在来線駅の乗換えの多くの動線が結節する位置に配置することが求められます。
- 駅前広場の配置においては、各交通手段へのアクセス利便性や乗換利便性に配慮するとともに、利便性の高いまちとするため、各都市機能との位置関係にも配慮することが必要となります。

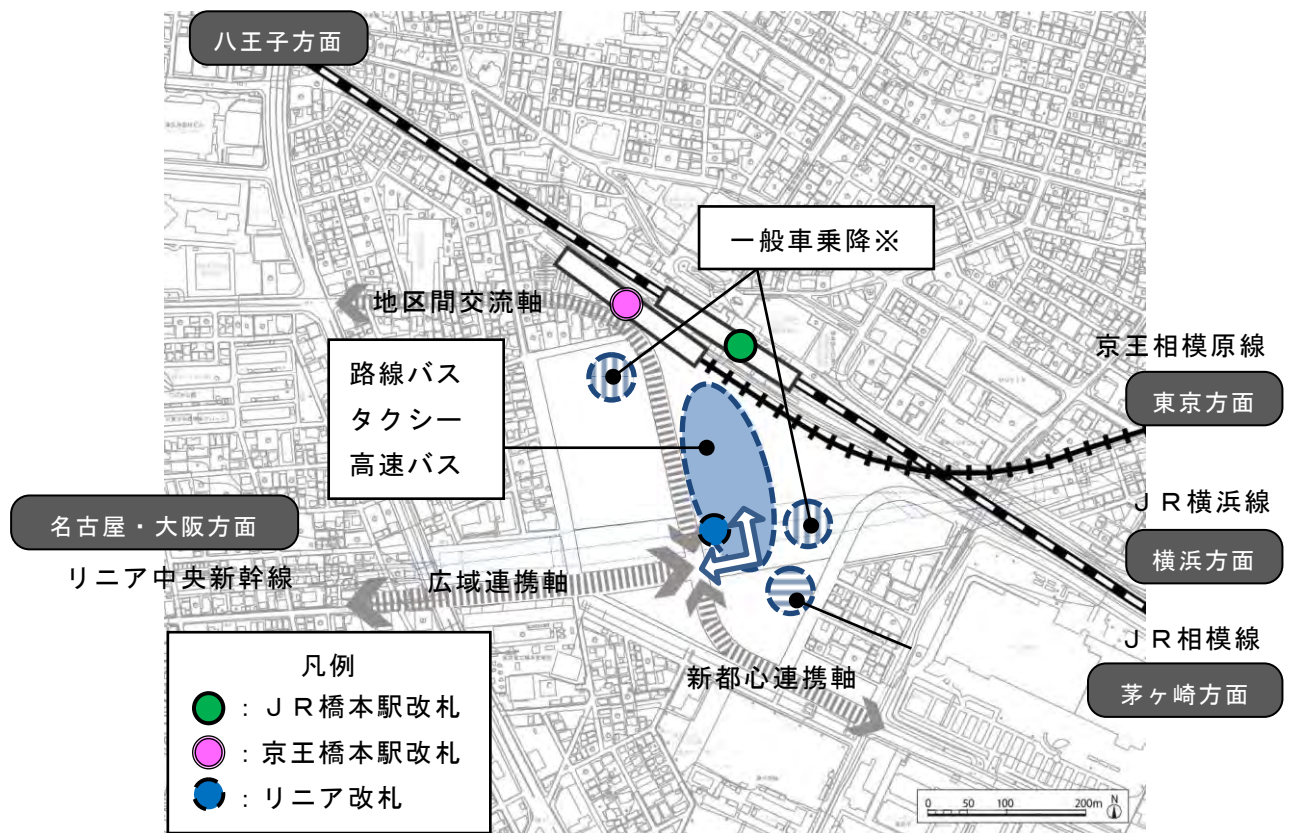
図表 2.4.6 鉄道駅改札と駅前広場の配置



(イ) 空間形成の方針

- 在来線駅とリニア駅の乗換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駅前広場を在来線駅とリニア駅の間
に配置します。
- 企業バスと観光バスは、利用者特性を考慮して、ものづくり産業
交流ゾーンなどに確保します。
- 一般車の乗降場は、道路の安全性や公共交通の円滑な交通を障害
しないように配置します。
- 各交通機関の乗降施設の配置や規模は、技術的な検証や関係機関
との協議により決定します。

図表 2.4.7 南口の駅前広場（配置場所のイメージ）



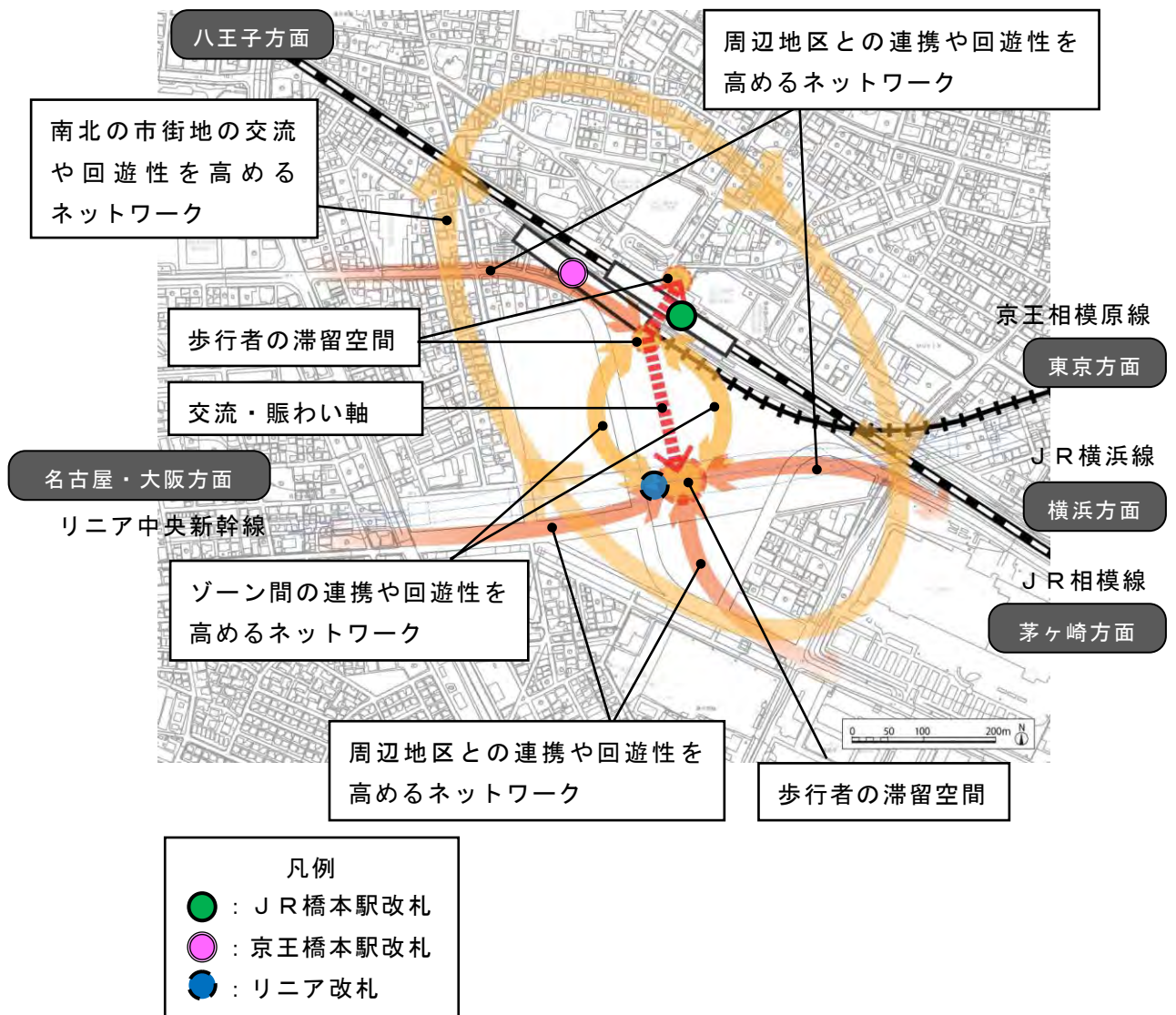
※一般車乗降は、想定される位置として2案の位置を示したものであり、
技術的な検証や関係機関との協議により決定します。

イ 回遊機能：歩行者空間、滞留空間

(ア) 空間形成の考え方

- 橋本駅南北の交流を促進し、来街者など多くの人が行き交う、憩い、集える空間が求められます。
- 首都圏南西部の交流・連携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・賑わい軸」が必要となります。
- 周辺地区やゾーン間の連携や回遊性を高めるネットワークを形成します。また、ネットワークの結節点には、歩行者の滞留空間を確保することが必要となります。

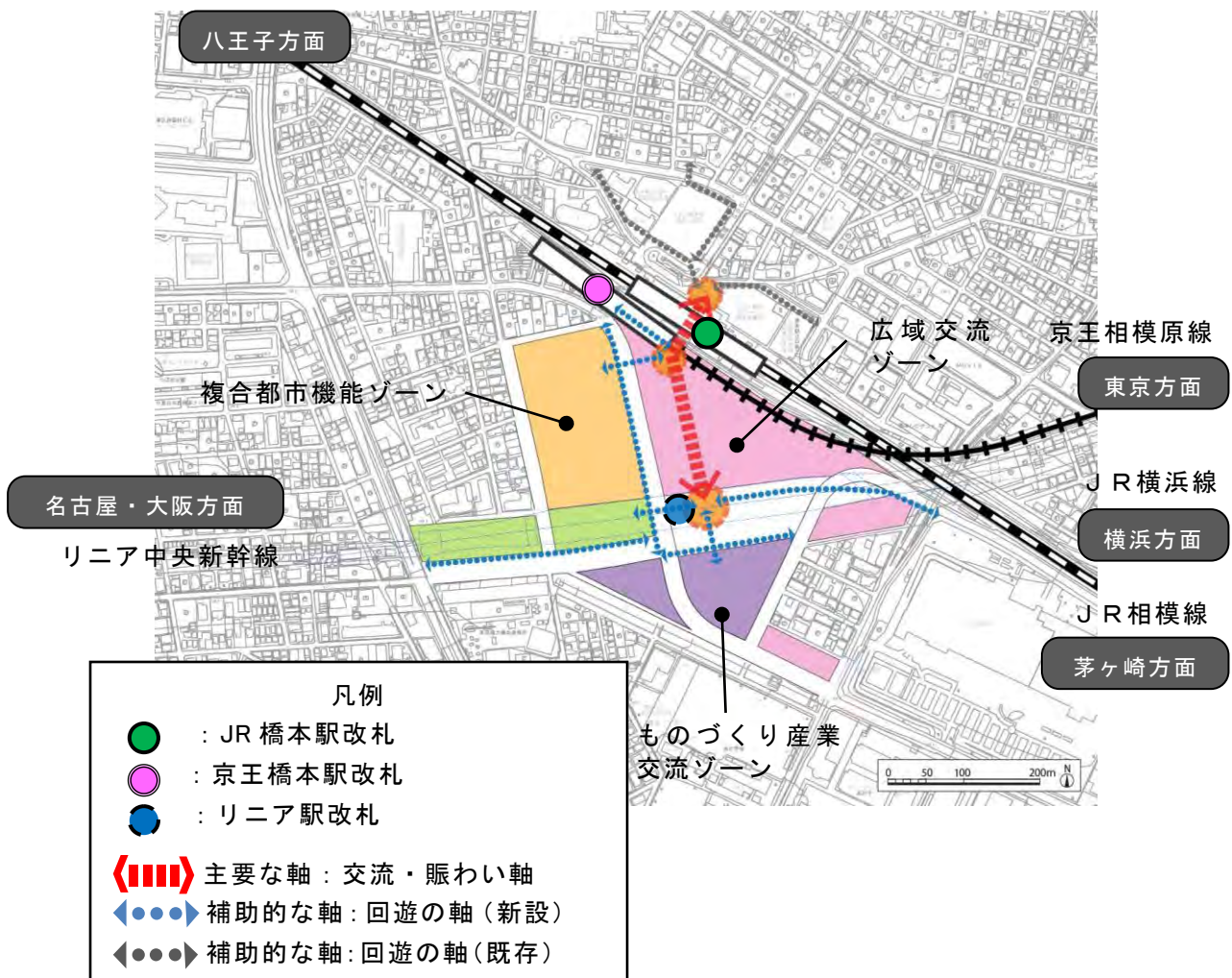
図表 2.4.8 歩行者空間の考え方



(イ) 空間形成の方針

- 歩車分離により安全で快適な歩行者空間を確保するとともに、分かりやすさやユニバーサルデザインに配慮することで、移動の負担の軽減を図ります。
- 「交流・賑わい軸」を中心に、駅南北の回遊性、広域交流ゾーンと周辺のゾーンなどの地区の回遊性を高めます。
- 歩行者空間の結節点には、来街者の滞留や待ち合わせの空間、賑わいを感じられる空間を配置します。
- 歩行者空間に沿って賑わいを感じられる施設等を設置するなどし、距離を感じさせない空間の演出を図ります。
- 良質な空間の整備や管理・運営などは、民間事業者のノウハウの活用を図ります。

図表 2.4.9 歩行者空間のイメージ



ウ 交流機能：「交流・賑わい軸」、「シンボル広場」

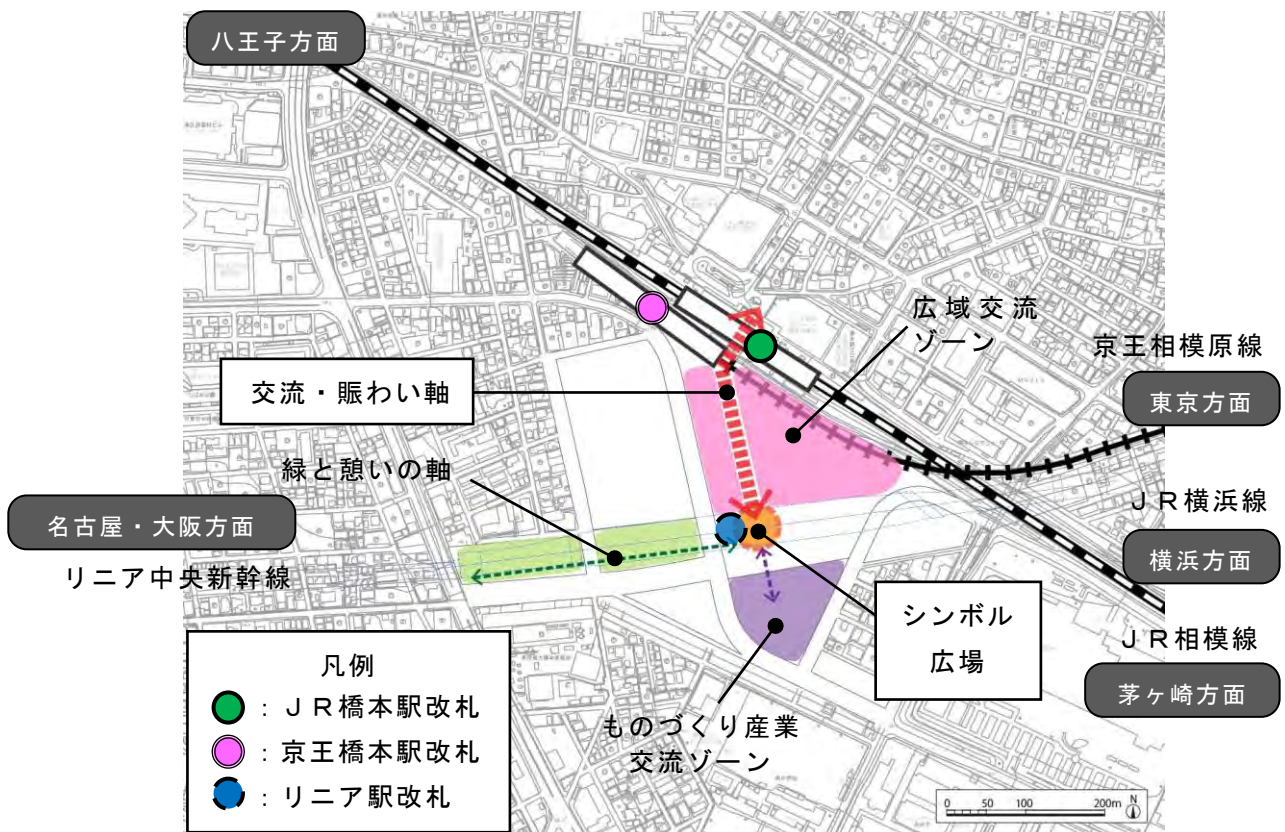
(ア) 空間形成の考え方

- 広域交流拠点はもとより首都圏南西部の顔や玄関口にふさわしい象徴性を備えた「シンボル広場」を確保します。
- 「交流・賑わい軸」、「緑と憩いの軸」、「ものづくり産業交流ゾーン」の土地利用との連携を考慮し、企業活動、情報発信の多様なイベント等での利用や市民の交流、地域イベントなどでの活用も視野に入れた空間として、配置することが必要となります。

(イ) 空間形成の方針

- 「交流・賑わい軸」、「緑と憩いの軸」、「ものづくり産業交流ゾーン」が交わる位置に、各ゾーンに集積する機能が融合し新たな機会や交流を創出する空間として「シンボル広場」を配置します。
- 賑わいのある良質な空間の整備や管理・運営などにおいては、民間事業者との協働、民間のノウハウの活用を図ります。

図表 2.4.10 交流機能の中核を担う「シンボル広場」と「交流・賑わい軸」の配置イメージ



エ 環境機能：緑と憩いの軸

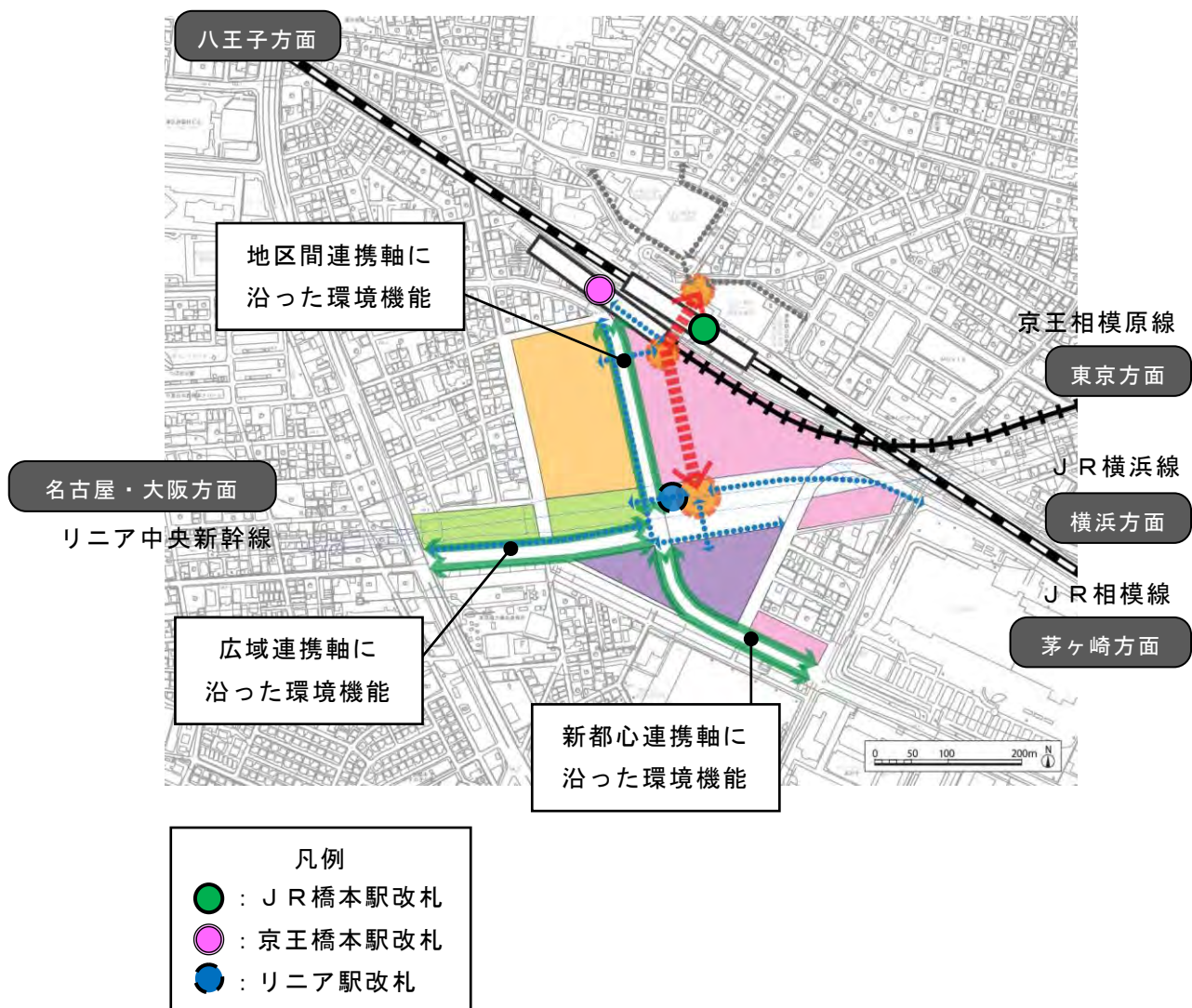
(ア) 空間形成の考え方

- 憩いや潤いを感じられる環境と共生する都市を創出します。
- 緑の自然環境と市街地が調和した空間を確保します。

(イ) 空間形成の方針

- 樹木や芝生などを連続的に道路やその沿道に設置するなどにより、本市の特色を形成しつつ、相原高校の緑豊かな空間を継承した空間を整備します。
- 複合都市機能ゾーン等の土地利用と連携した空間を整備します。
- 多世代が憩い、交流し、遊びや健康増進にも活用することができる空間の形成を図ります。

図表 2.4.11 重点的に環境機能を配置する場所のイメージ



オ 防災機能：一時避難場所及び一時滞在施設

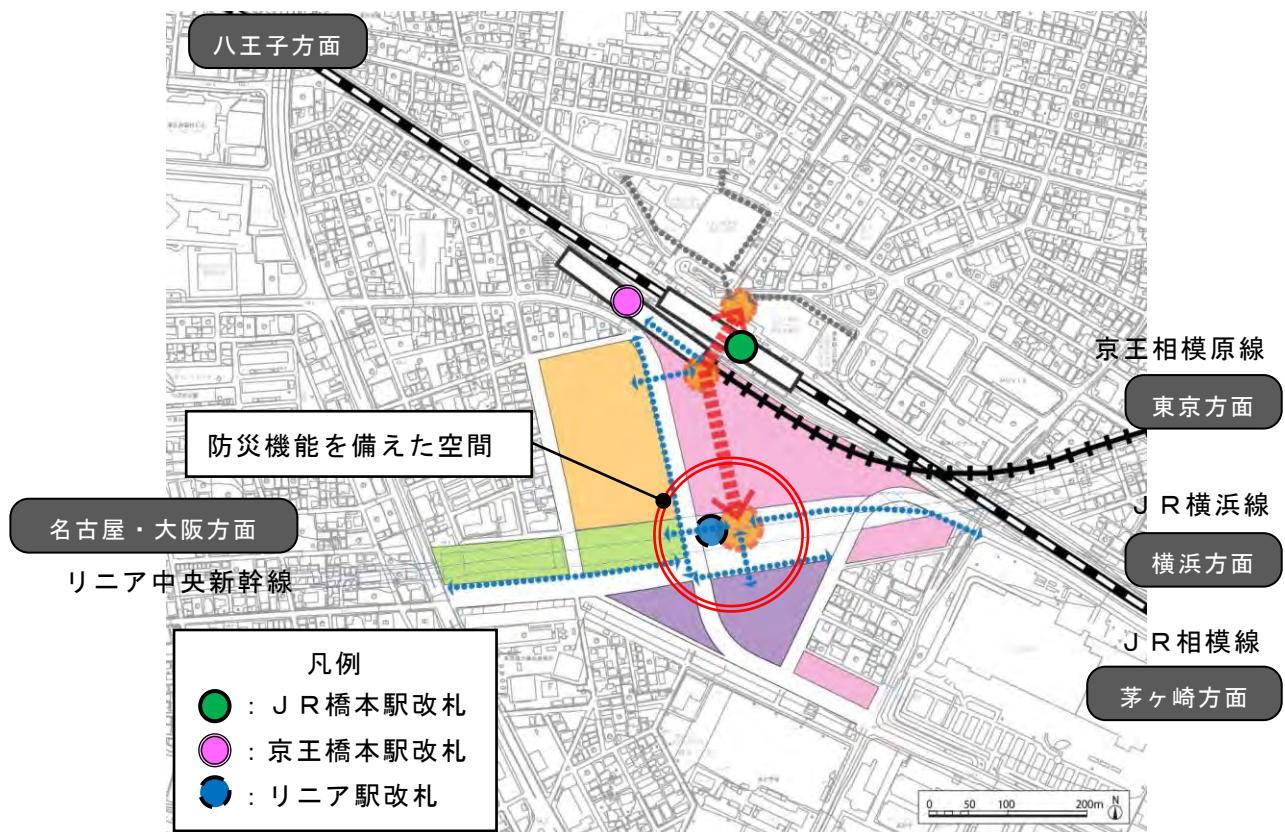
(ア) 空間形成の考え方

- 橋本駅のような乗降客数が20万人/日を上回る鉄道駅においては、災害時に帰宅困難者などを受け入れる空間の確保が求められます。
- 現在は、相原高校が広域避難場所及び帰宅困難者の避難場所の役割を担っており、今後も同様の機能を備えることが必要となります。
- 「シンボル広場」や「交流・賑わい軸」などの公共性が高く広がりのある空間は、有事の際にストック効果が期待できます。
- 駅周辺は、鉄道利用者、来街者が常に往来、滞在しているため、平常時のまちの賑わいの創出だけでなく、有事の際にも民間事業者との連携を図ることが必要となります。

(イ) 空間形成の方針

- 「シンボル広場」や「交流・賑わい軸」などは、交流機能に加えて、帰宅困難者等の避難場所、安全・安心を支える防災機能を備えた空間として整備します。
- 災害時における避難誘導や帰宅困難者への対応などにおいては、整備した防災機能を有効に活用しながら、都市活動の維持や復旧をいち早く進めるために、施設管理者、行政や交通事業者などが協力・連携することが必要となります。

図表 2.4.12 防災機能を備えた空間の配置イメージ



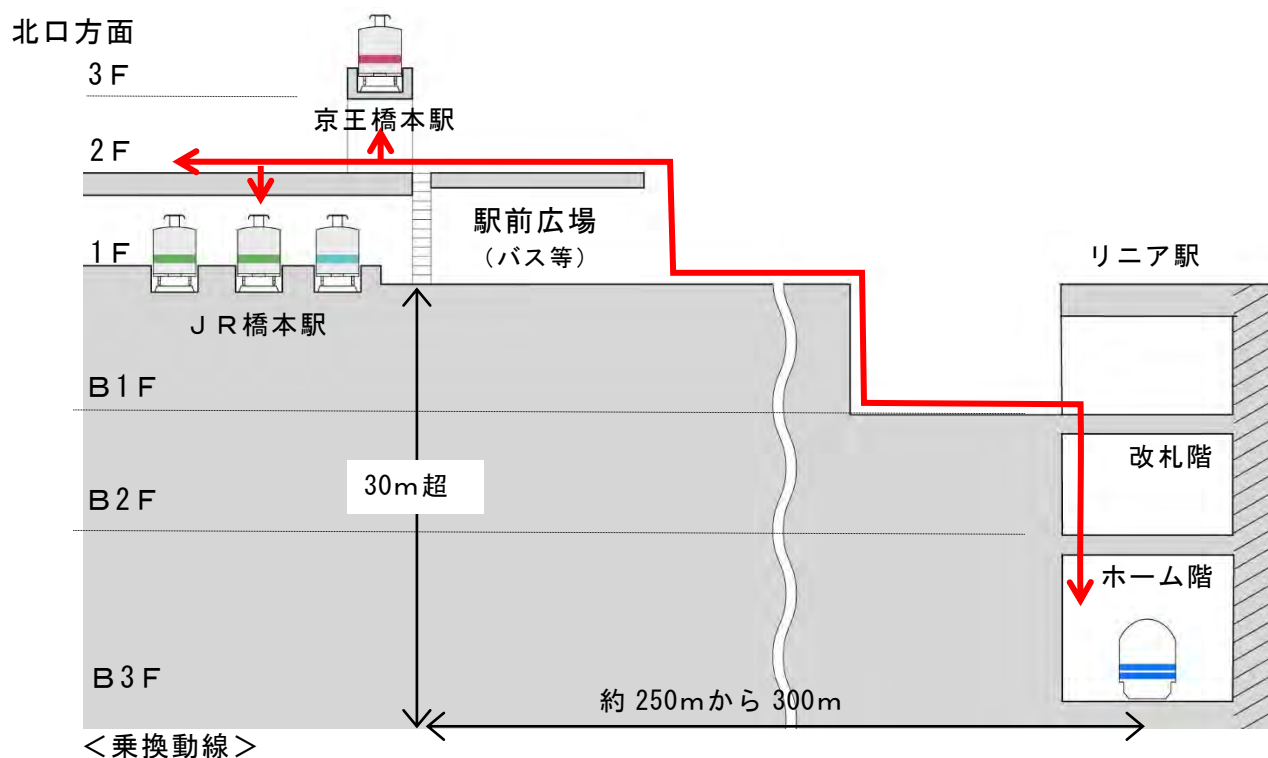
(5) 乗換動線の整備方針

ア 乗換動線の形成の考え方

J R 橋本駅は駅ホームが1階、改札が2階であり、京王橋本駅は駅ホームが3階、改札が2階、駅前広場が1階となっているため、それぞれの乗換えにおいては、高低差が大きいことが特徴です。

これに加え、リニア駅のホームは地下3階、改札は地下2階と想定していることから、各鉄道の改札間の乗換動線を工夫することが必要となります。

図表 2.4.12 乗換動線のイメージ



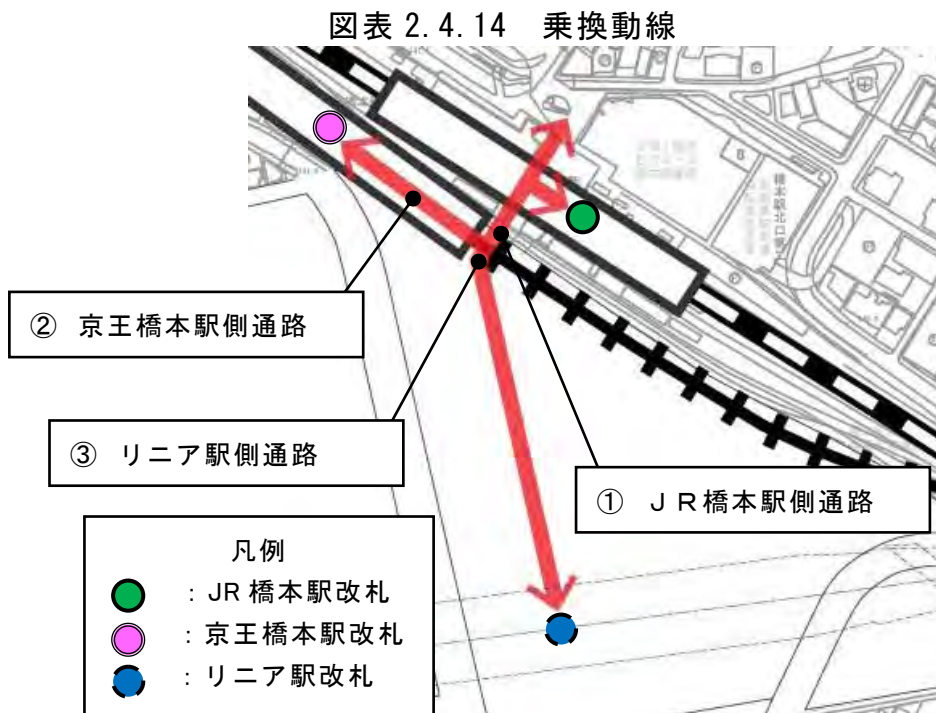
- ・ J R 橋本駅改札とリニア駅改札の間の距離は 250m 超
- ・ 京王橋本駅とリニア駅改札の間の距離は 300m 超
- ・ J R 橋本駅と京王橋本駅の乗換動線はやや混雑
- ・ 在来線改札とリニア駅のホームの高低差は約 30m

現在の橋本駅周辺は、通勤・通学時間帯のピーク時において、最も混雑する J R 橋本駅側通路や京王橋本駅側通路では、国土交通省の大規模開発地区関連交通計画マニュアル⁵によると、サービス水準が「やや制約」となっています。さらに、歩行者通行量に将来需要を加算した場合、既存の施設幅員では、利用者の増加によりサービス水準の低下が予想されます。

⁵大規模な開発による交通課題を抑制するために、交通対策を検討するマニュアルとして、平成26年6月に国土交通省が示しているものです。歩行者空間のサービス水準は、流動係数(人/m・分)に応じて、「～27(人/m・分)の自由歩行」、「27～51(人/m・分)のやや制約」から、「87～100(人/m・分)のほとんど不可能」の5段階で区分しています。

例えば、リニア駅利用者の増加、まちづくりによる来街者の増加も条件に加えると、現在と同じサービス水準を維持することは困難となります。土地利用や容積率などの条件により歩行者通行量は増減しますが、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15から20mの幅員が必要となります。

また、現在はないリニア駅と在来線の乗換動線を確保することが必要となります。例えば、リニア中央新幹線が5本/時が停車する場合において、リニア駅側通路が「自由歩行」となるサービス水準の確保には、概ね7mの幅員が必要となります。



図表 2.4.15 橋本駅の乗換動線（自由通路）の現在のサービス水準

	① JR橋本駅側通路	② 京王橋本駅側通路	③ リニア駅側通路 ⁶ (想定)
乗降客数	約 12 万人/日	約 9 万人/日	約 4 万人/日
ピーク時における歩行者交通量 (ピーク時間帯)	3,597 人/15 分 (7:30~7:45)	3,106 人/15 分 (7:30~7:45)	997 人/15 分 (7:30~7:45)
有効幅員	6.5m	6.0m	6.8m
流動係数	36.9 人/m・分	34.5 人/m・分	9.8 人/m・分
サービス水準	やや制約	やや制約	自由歩行

⁶ リニア駅側（橋本駅南口）には現状で2か所の自由通路出入口がありますが、JR東日本改札口が面する南北自由通路につながる東側の出口（アリオ側）をリニア駅側通路としてサービス水準を評価しています。

イ 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」と重ねて、機能を確保します。

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確保します。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。

図表 2.4.16 乗換動線（自由通路）の幅員イメージ

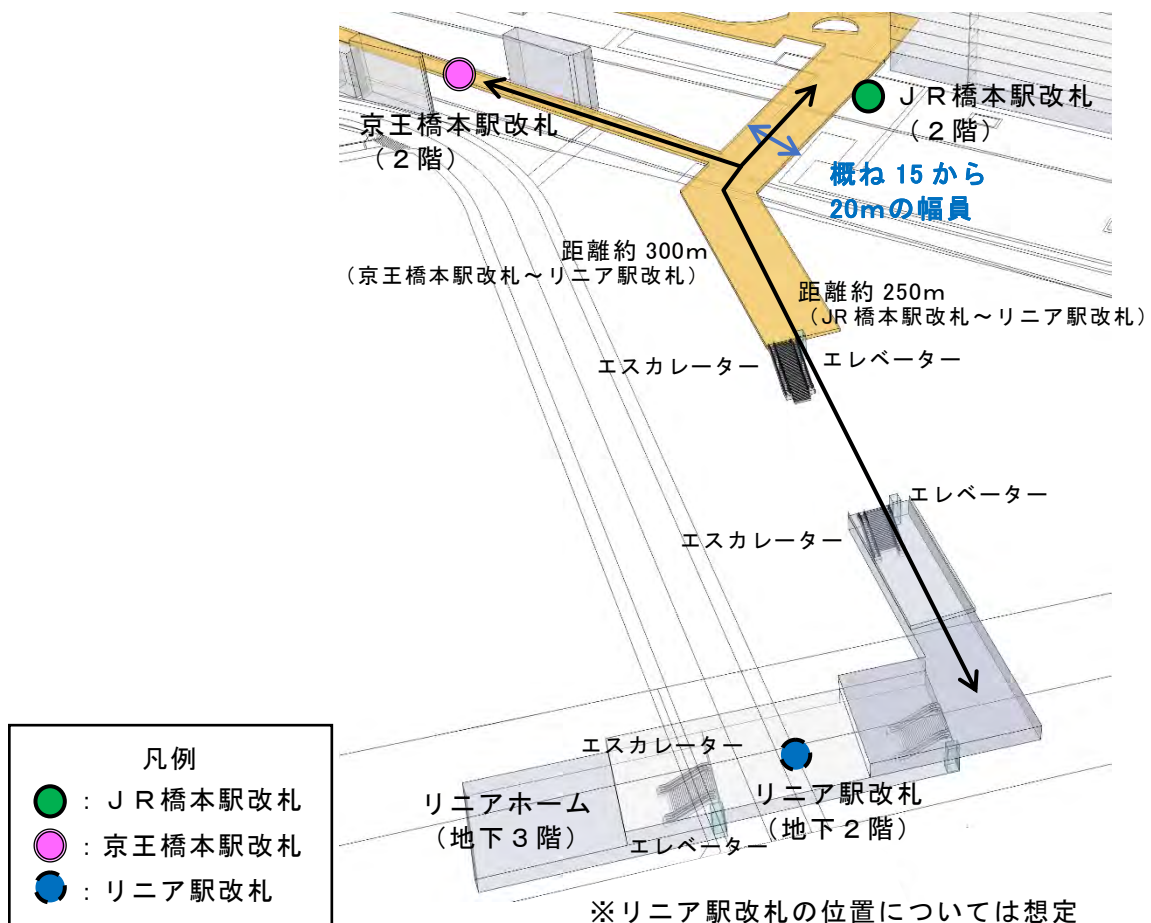


品川駅自由通路（幅員 20m）



相模大野駅自由通路（幅員 18m）

図表 2.4.17 在来線駅とリニア駅の乗換動線のイメージ



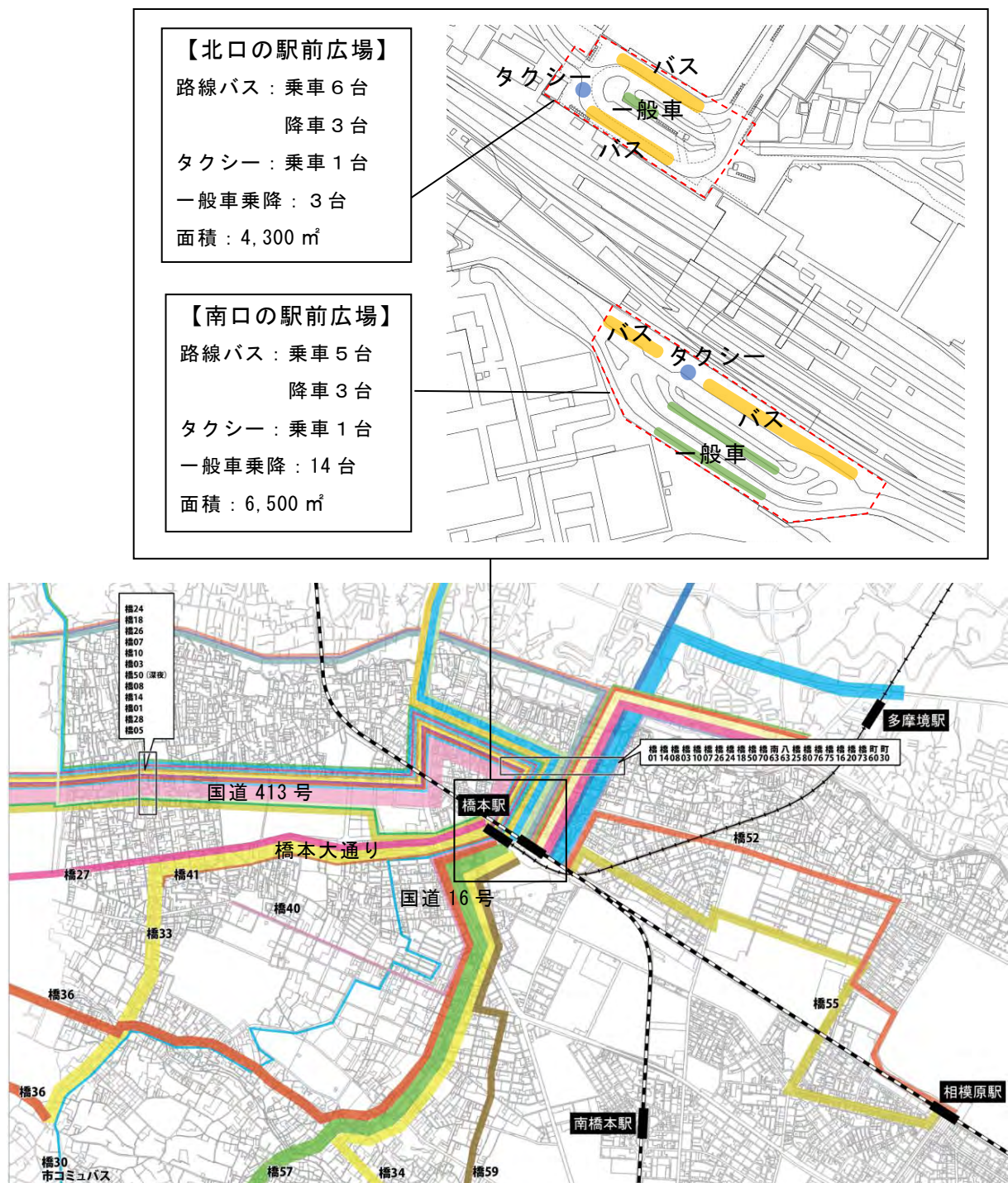
(6) 駅前広場の整備方針

ア 駅前広場の形成の考え方

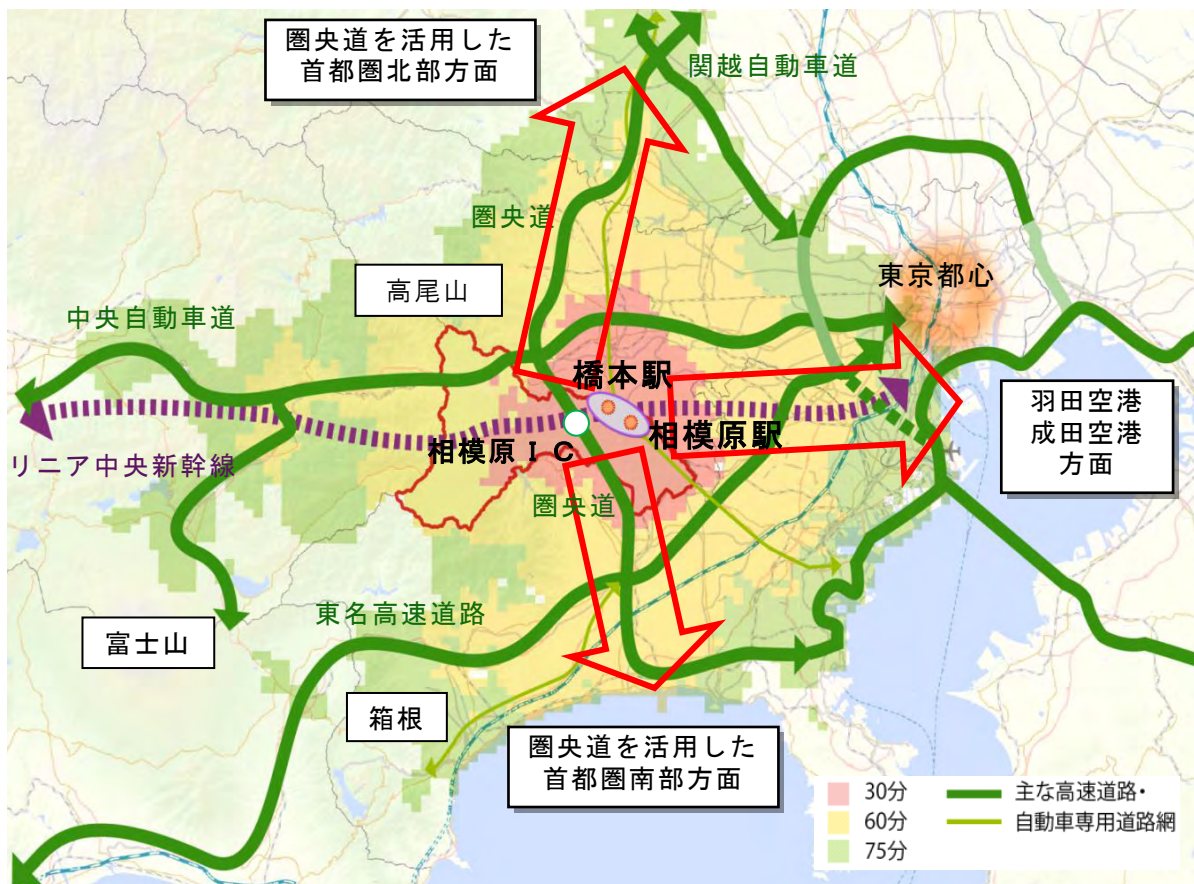
現在の駅前広場における機能は、今後の需要を考慮して、維持・拡充することが必要となります。この需要は、リニア駅の設置やまちづくりにより、新たに見込まれる公共交通があります。

具体的には、図表 2.4.20 に示す将来需要等に対応することが必要となります。

図表 2.4.18 バス路線網と駅前広場の公共交通乗降施設の現況



図表 2.4.19 高速バスや観光バスのアクセス需要の想定



図表 2.4.20 今後のバス需要の想定

需要内容
現在、駅北口発着の津久井方面の路線バスの一部（国道 413 号線経由・橋本大通り経由など）を駅南口発着とする場合の需要
相模原 I C や職能大跡地方面へのアクセス性を高める路線バスの新設の需要
橋本駅と相模原駅との連携を高める路線バスの新設の需要
圏央道等を活用した首都圏北部方面・南部方面・空港方面等にアクセスする高速バスの乗り入れの需要
産業集積等に伴う新たな企業バスの乗り入れや他駅からの企業バスの移動の需要
高尾山・富士山・箱根等の観光地にアクセスする観光バスの乗り入れの需要

イ 駅前広場の整備方針

在来線の利用者に加え、図表 2.4.19 の需要などを考慮して、駅前広場を整備します。

例えば、図表 2.4.21 の将来の設置台数を前提条件とした場合、路線バス、タクシー、一般車の乗降施設を整備するためには、約 6,000 m²以上の面積が必要となります。

さらに、リニア駅は在来線駅と比べ、市域外などの広域からの利用者も多いことから、高速バス、企業バス、観光バスなどの新たな需要に対応することが必要となります。そのため、駅前広場における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、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。

図表 2.4.21 将来の駅前広場における公共交通の設置台数の例

乗降施設	現在の設置台数	将来の設置台数の例
路線バス	8 台 (乗車 5、降車 3)	10 台 (乗車 7、降車 3)
タクシー	1 台	3 台
一般車 (送迎)	14 台	14 台
高速バス	—	3 台
企業バス	3 台	10 台
観光バス	—	

※上記には滞留施設 (タクシープール・バスプール・駐車場など) は含まれていません

駅前広場の配置は図表 2.4.22 に示す 3 案を基本として、技術的な検証や関係機関との協議により案の選定を行います。案の選定に当たっては、「土地利用計画」、「交通ネットワーク計画」などの観点を考慮します。

図表 2.4.21 駅前広場の配置案とその特徴

	<p>A 案：広域連携軸の近くに集約</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 在来線駅と駅前広場のバスなどの乗換距離が、現状と比べて長くなります。 ・ 「広域交流ゾーン」と「複合都市機能ゾーン」が道路を挟んで隣接しており、一体的な土地利用となります。 ・ 「広域交流ゾーン」の区画は、在来線駅に隣接した場所にある程度まとまった規模で確保できます。
	<p>B 案：「交流・賑わい軸」の東側に設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 在来線駅と駅前広場のバスなどの乗換距離が、現状と比べてやや長くなります。 ・ 「広域交流ゾーン」と「複合都市機能ゾーン」が道路を挟んで隣接しており、一体的な土地利用となります。 ・ 「広域交流ゾーン」の区画は、駅前広場により東西に分断されます。
	<p>C 案：「交流・賑わい軸」の西側に設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 在来線駅と駅前広場のバスなどの乗換距離が、現状と概ね同程度です。 ・ 「広域交流ゾーン」と「複合都市機能ゾーン」の間に道路や駅前広場があるため、歩行者デッキにて両ゾーンをつなぐなどの工夫が必要となります。 ・ 「広域交流ゾーン」の区画は、「交流・賑わい軸」に隣接した場所にまとまった規模で確保できます。

5 景観形成方針

(1) 橋本駅周辺地区の景観特性

北口地区は、市街地再開発事業等により、駅を中心としたにぎわいのある景観が形成されています。デッキをはじめとして、近年に整備した建築物等は、色彩誘導などを図ってきました。都市的景観と山間部への眺望との一体的な演出などにより、自然との調和を意識した景観となっています。

駅南口は、相原高校敷地内に樹木が多く、都市部において貴重な自然環境があります。また、相原高校周辺は閑静な住宅街が広がっています。

図表 2.5.1 景観の特性・資源・ポテンシャル

地区の景観特性・景観資源



橋本駅を中心としたにぎわいのある景観



高校の豊かな緑とやまなみの眺望



閑静な住宅街



ポテンシャル

- ・リニア駅の設置や相模原ICへの接続による、三大首都圏や首都圏の各方面にアクセス可能な広域交流拠点の「ゲート」への進化
- ・広域交流拠点の「顔」となる南口地区のまちづくり（「シンボル広場」など）
- ・交通結節機能や交流機能を中心とした人が集い、ゆとり・潤い・憩いのある交流空間の形成

(2) 橋本駅周辺地区の景観形成の考え方

上位計画や、橋本駅周辺地区の景観特性とポテンシャルを踏まえ、図表 2.5.2、図表 2.5.3 に示すイメージを基本として、以下のとおり、南口地区の景観形成方針を整理します。

ア 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
- 「さがみ産業ロボット特区」、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



例：東京駅八重洲口

イ 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



例：東京ミッドタウン

ウ 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



例：みなとみらい21

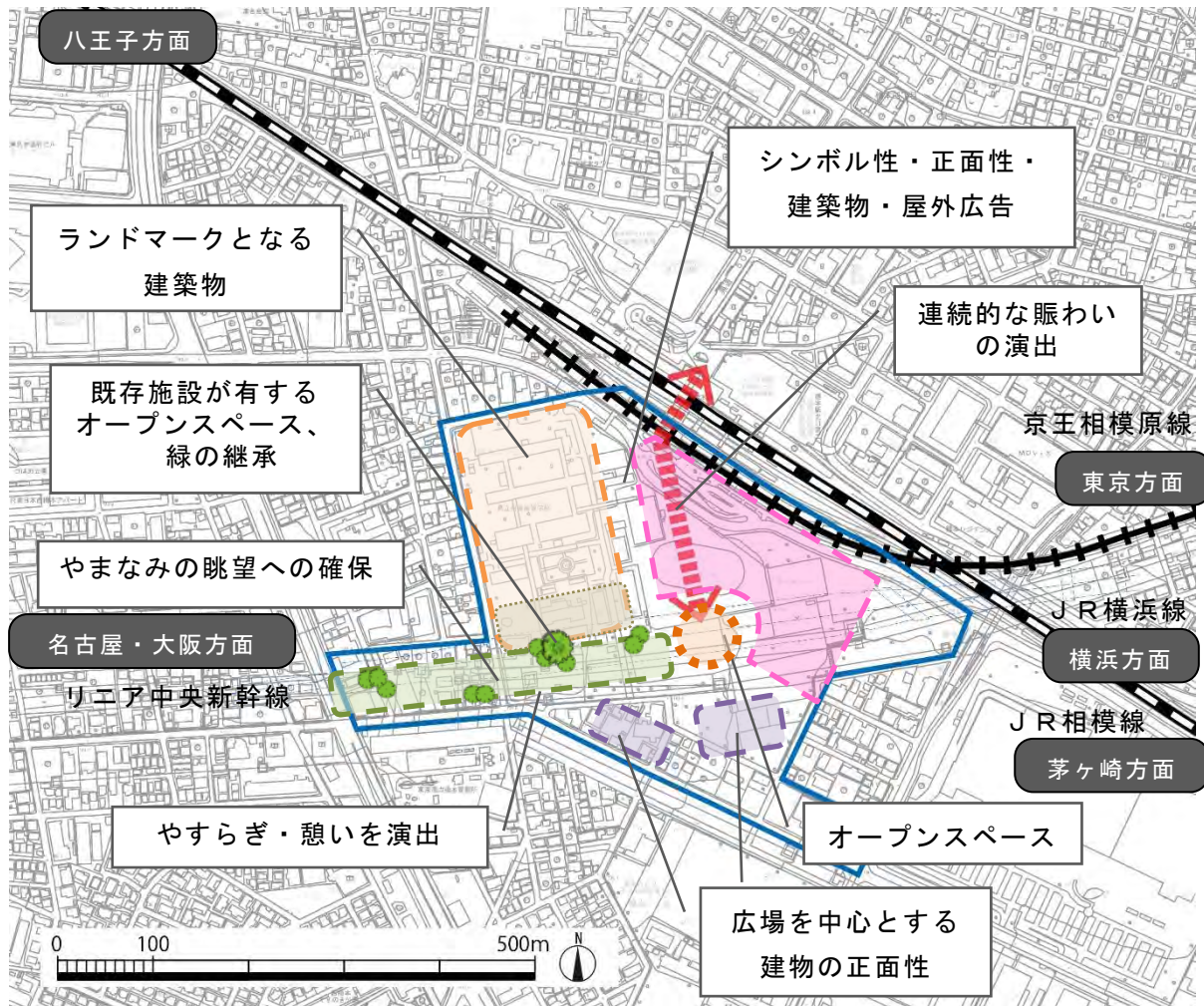
エ 背景のやまなみと調和するまちなみ

- まちの個性を感じる「やまなみ」への眺望の確保



例：神戸

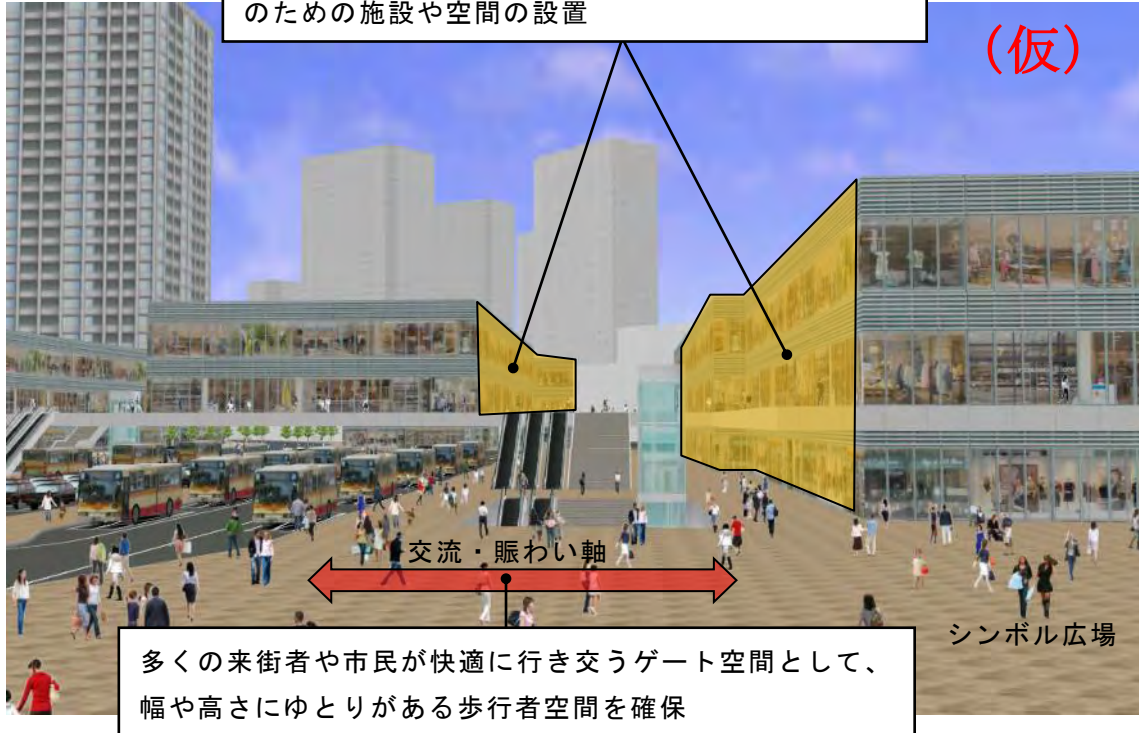
図表 2.5.2 景観形成方針（平面イメージ図）



(3) 景観形成イメージ

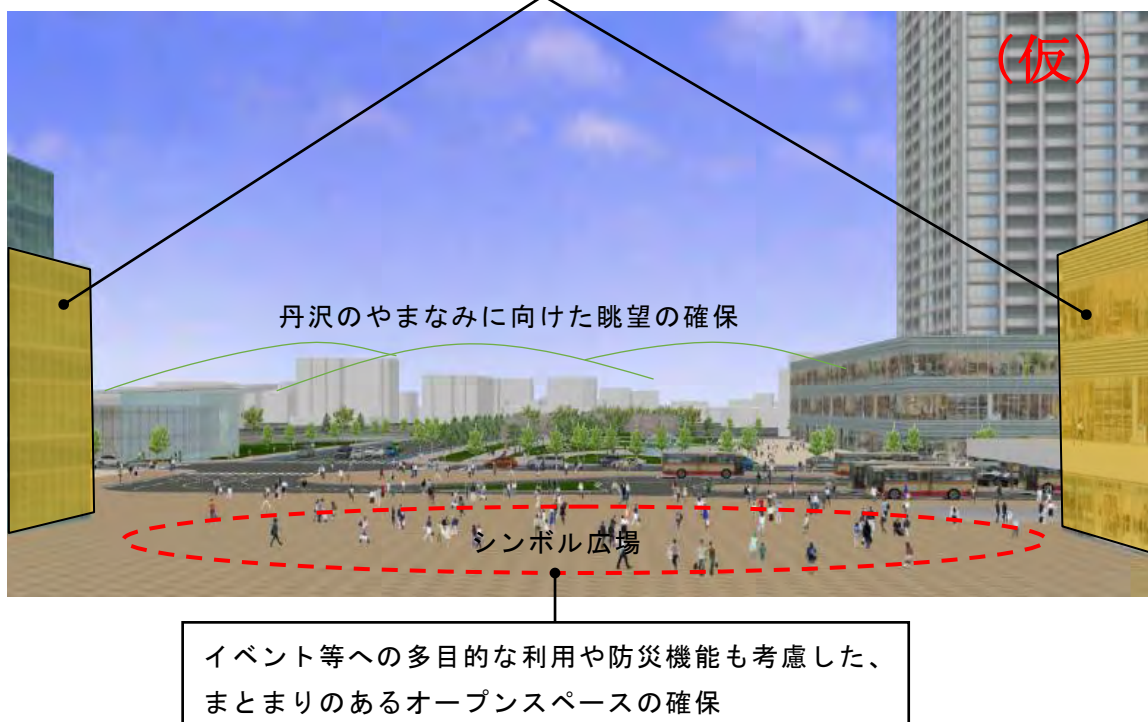
図表 2.5.3 「交流・賑わい軸」のイメージ

歩行者空間に面した、賑わい形成・情報発信・交流のための施設や空間の設置



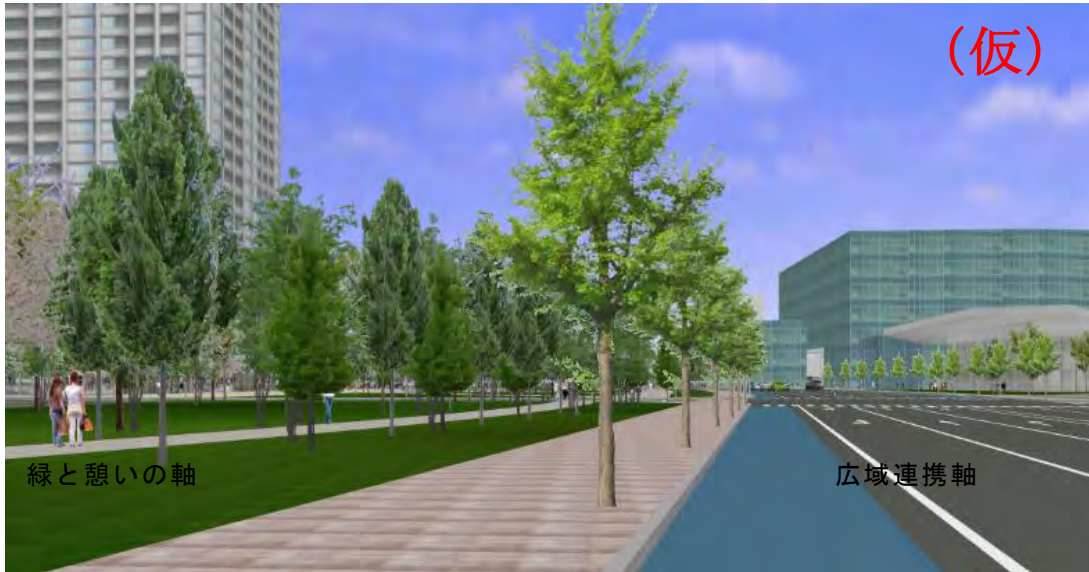
図表 2.5.4 「シンボル広場」のイメージ

賑わい形成施設等によって囲われ、施設と一体となった広場空間



図表 2.5.5 「広域連携軸」と「緑と憩いの軸」のイメージ

広域連携軸の街路樹と、緑と憩いの軸の樹木・芝生などによる
緑豊かで開放的な空間の形成



広域連携軸と緑と憩いの軸のデザイン調整（高低差・舗装・植栽などの調整）に
よる一体的で使いやすい空間の形成

図表 2.5.6 「地区間交流軸」のイメージ

道路に面する連続的な緑や賑わい形成施設等の設置



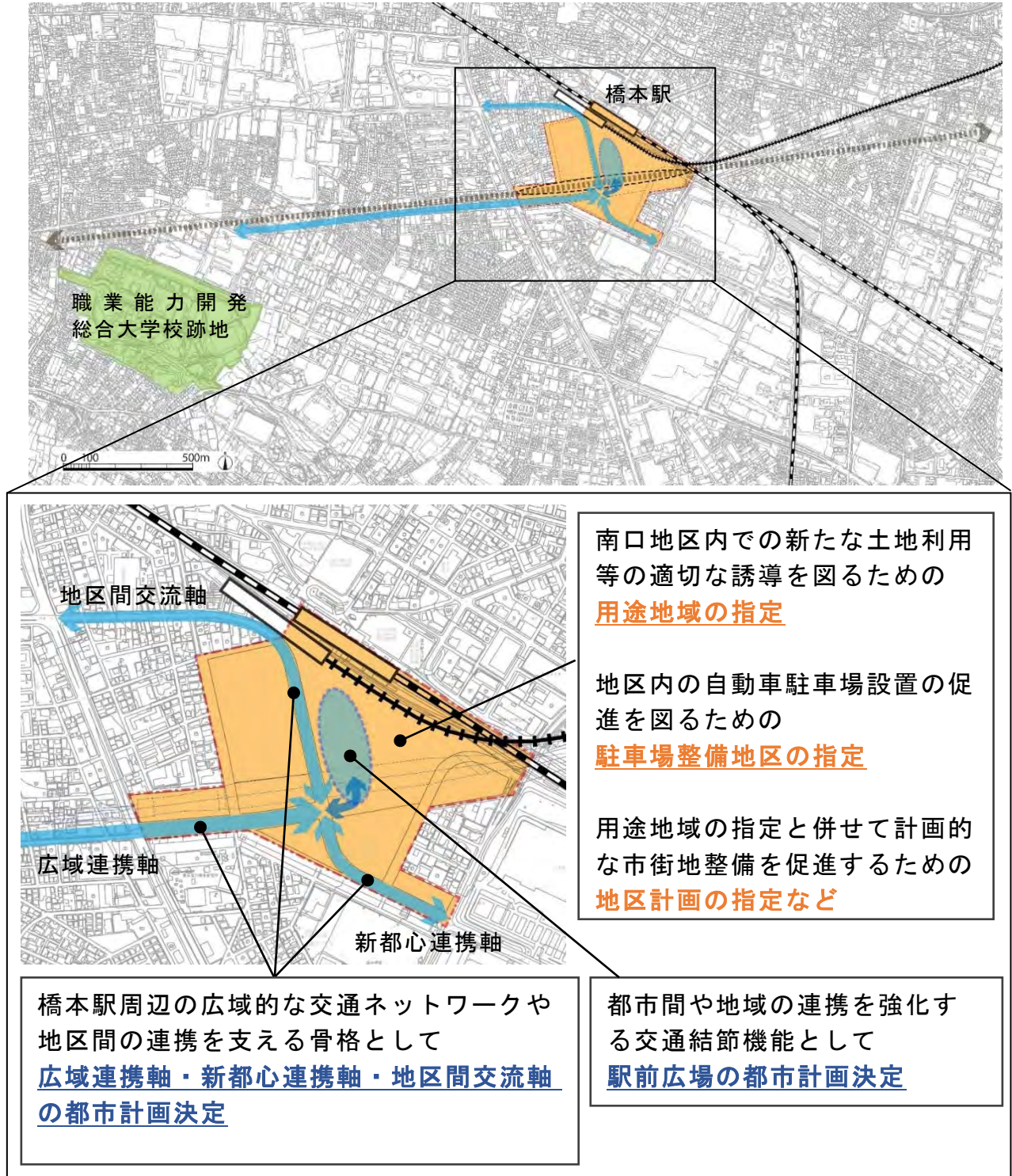
歩道と街区内の歩道状空地によるゆとりがある歩行者空間の確保

6 市街地整備計画

(1) 南口地区の都市計画

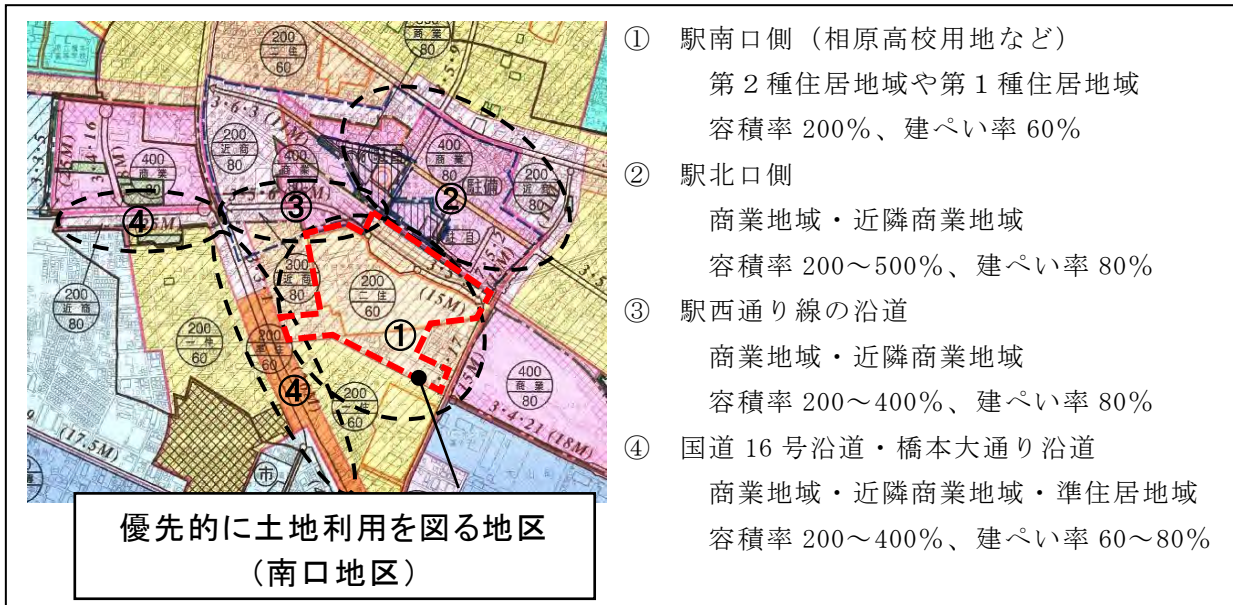
南口地区のまちづくりの実現に向けて、土地利用の誘導、駅前空間の整備を進めるため、都市計画に定める施設を図表 2.6.1 のとおり想定します。

図表 2.6.1 都市計画に定める内容の想定



ア 用途地域の見直し、地区計画の指定

図表 2.6.2 用途地域指定の現況



図表 2.6.2 の「優先的に土地利用を図る地区」は、第2種住居地域を中心とした用途地域となっていますが、駅直近のポテンシャルを活かし、駅北側とのバランスのある発展を目指す視点から、商業系用途を中心とした用途地域への見直しを検討します。

指定容積率(容積率の上限)は、概ね400%から800%の範囲で検討を行います。また、計画的な市街地整備の促進や優良な開発行為を誘導するため地区計画の指定の検討を行います。

イ 道路（街路）

3節にて示した交通ネットワーク計画に基づき、広域連携軸、新都心連携軸、地区間交流軸として道路(街路)を整備します。

ウ 駅前広場

4節にて示した駅前広場の整備方針に基づき、広域的な交通結節点に必要な機能を整備します。

エ 駐車場整備地区

3節にて示した自動車駐車施設等の整備方針に基づき、まちづくりを行う地区を駐車場整備地区に指定します。

(2) 段階的な整備

南口地区は、既に市街地として形成されており、道路等の都市基盤は一定程度の整備がされています。

このため、既存の都市基盤を活用しながら、まちづくりの進捗に併せて段階的な都市基盤の拡充を進めます。

このようなことから、南口地区では、リニア中央新幹線開業までを目途とした「短期、中期」、リニア中央新幹線開業以降のまちの成長に応じて進める「長期」の2つの段階に分けてまちづくりを進めます。

また、これらに平行して行うことが求められる関連事業があります。

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。

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。

<整備内容>

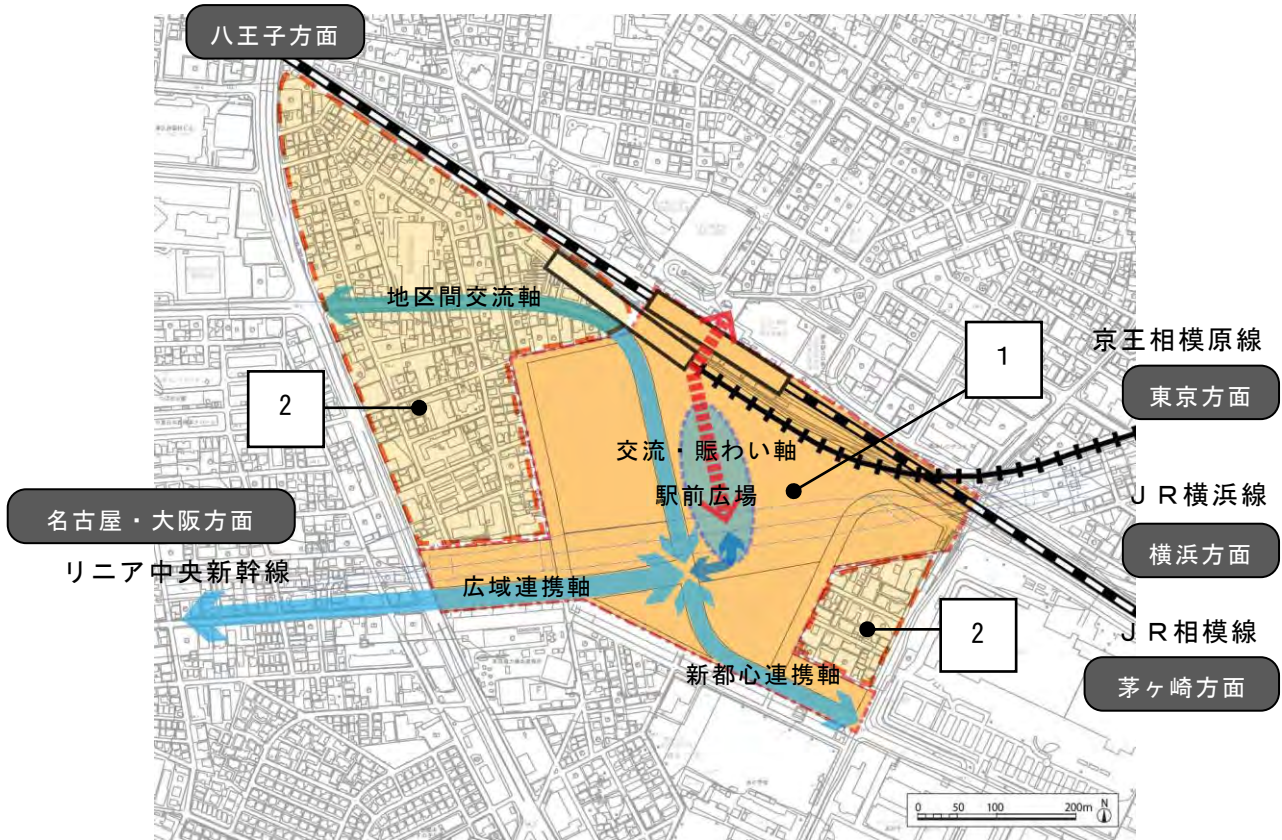
- 駅前広場
- 「広域連携軸」
国道16号から駅前広場へのアクセス道路
- 「新都心連携軸」
相模原方面(旭中学校入口)から駅前広場へのアクセス道路
- 「地区間交流軸」
現在の相原高校用地内から駅前広場へのアクセス道路
- 「交流・賑わい軸」
橋本駅南北の回遊、各交通機能を有機的に結ぶ通路

イ 長期（リニア中央新幹線開業以降）

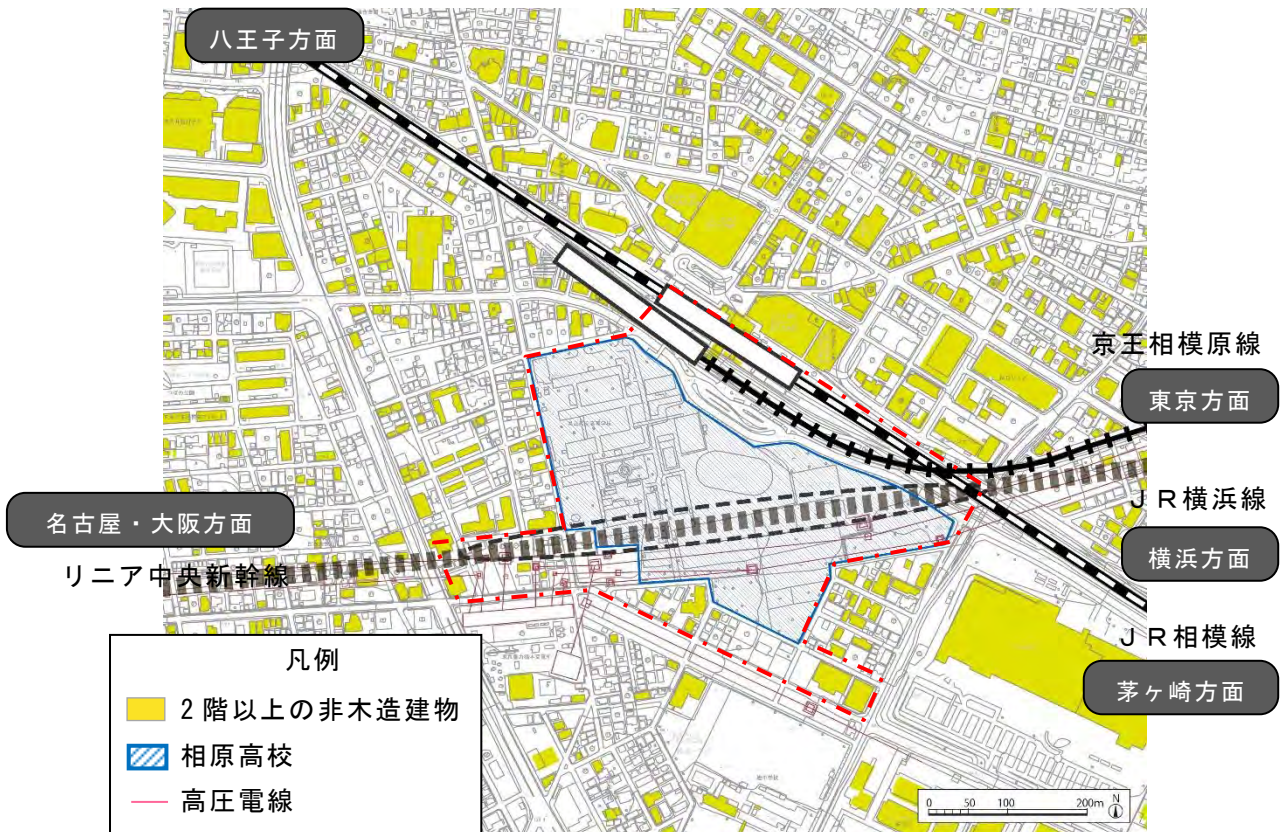
核周辺ゾーン(図2.6.3内の地区2)は、「優先的に土地利用を図る地区」におけるまちづくりの進捗状況や都市機能の集積の状況、社会情勢等の機運に応じて、民間主導によるまちづくりを促しながら、拠点的市街地の拡大を図ります。

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。

図表 2.6.3 「短期、中期」、「長期」のまちづくり地区のイメージ



図表 2.6.4 現況の土地利用との関係



ウ その他関連事業

(ア) 相原高校の移転地周辺のアクセス道路

現在、リニア中央新幹線建設促進の一環として、リニア駅の計画地となっている相原高校は、職業能力開発総合大学校旧相模原校跡地への移転を検討しています。

当該用地では大規模土地利用転換を図るため、アクセス道路が必要となることから整備を行います。

図表 2.6.5 (仮) 職業能力開発総合大学校旧相模原校跡地周辺道路の位置図



(イ) まちづくりの関連事業

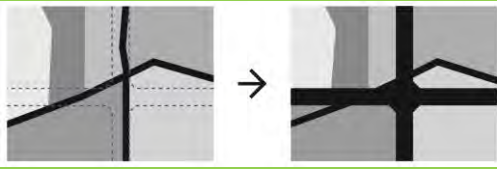


南口地区は高圧電線の電力施設などが近接する地域です。

このため、南口地区のまちづくりを進めるうえでは、道路等の整備に支障する施設なども想定され、それら施設の移転等に当たっては、リニア駅建設など関連事業との連携も視野に入れながら、費用対効果や経済性などの観点により事業実施時期や手法などを検討します。

(3) 整備手法

整備手法の決定においては、整備する施設に加えて、各地域の特徴や将来の土地利用に応じて選ぶことが必要となります。南口地区は、短期において道路を中心とした基盤施設の整備を行うことから、街路事業と土地区画整理事業を中心に検討を進めます。

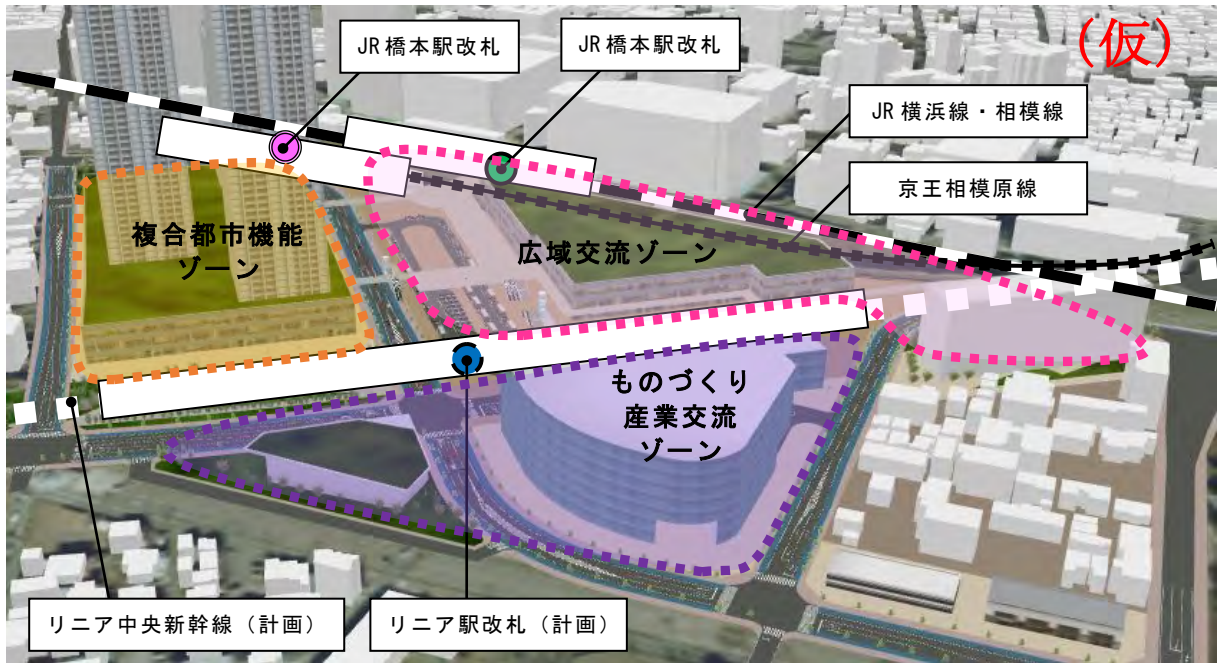
図表 2.6.6 各整備手法のイメージ

事業名称	概要	事業前後のイメージ	当地区の考え方
街路事業	用地を行政が取得し、道路の整備を行う事業		広域連携軸（道路）、新都心連携軸（道路）、駅前広場の整備での適用
土地区画整理事業	土地の造成や道路等の整備を、認可を得て土地所有者等が行う事業		広域連携軸（道路）、新都心連携軸（道路）の整備に併せて、土地利用に合致した街区整備での適用
市街地再開発事業	敷地を共同化し、高層化した建物等で土地の高度利用を図り、生じた公共施設用地で道路等の整備を行う事業		現状の土地利用は、老朽木造建築物が密集している地区等ではないため、適用が難しい

(4) 都市の将来イメージ

整備計画図に基づき、以下のとおり整備のイメージを想定します。建物配置や高さなどは現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があります。

図表 2.6.8 南口地区全体のイメージ

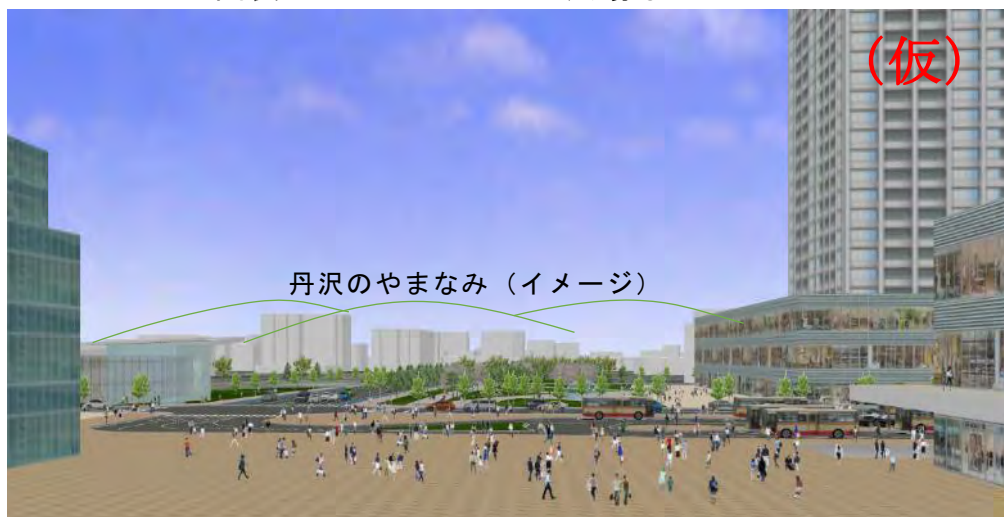


※リニア駅改札の位置は想定

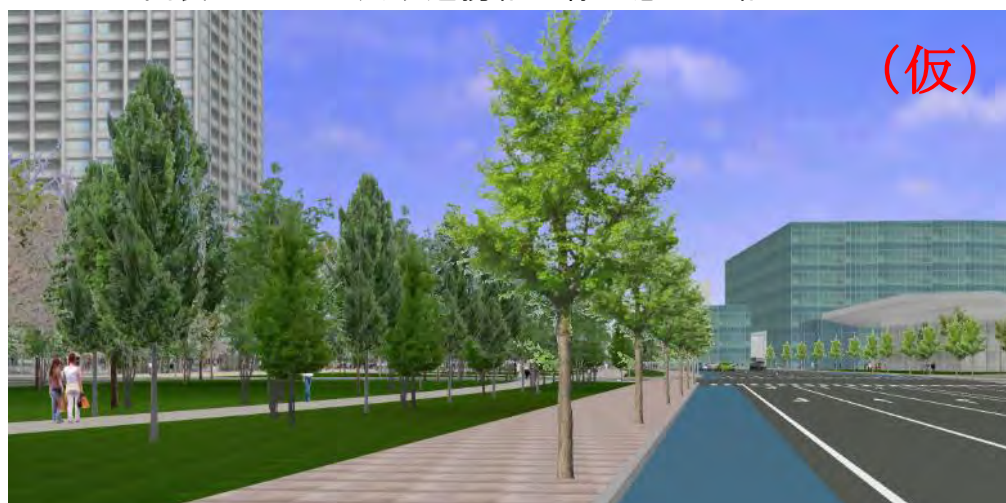
図表 2.6.9 「交流・賑わい軸」などのイメージ



図表 2.6.10 シンボル広場などのイメージ



図表 2.6.11 広域連携軸と緑と憩いの軸のイメージ



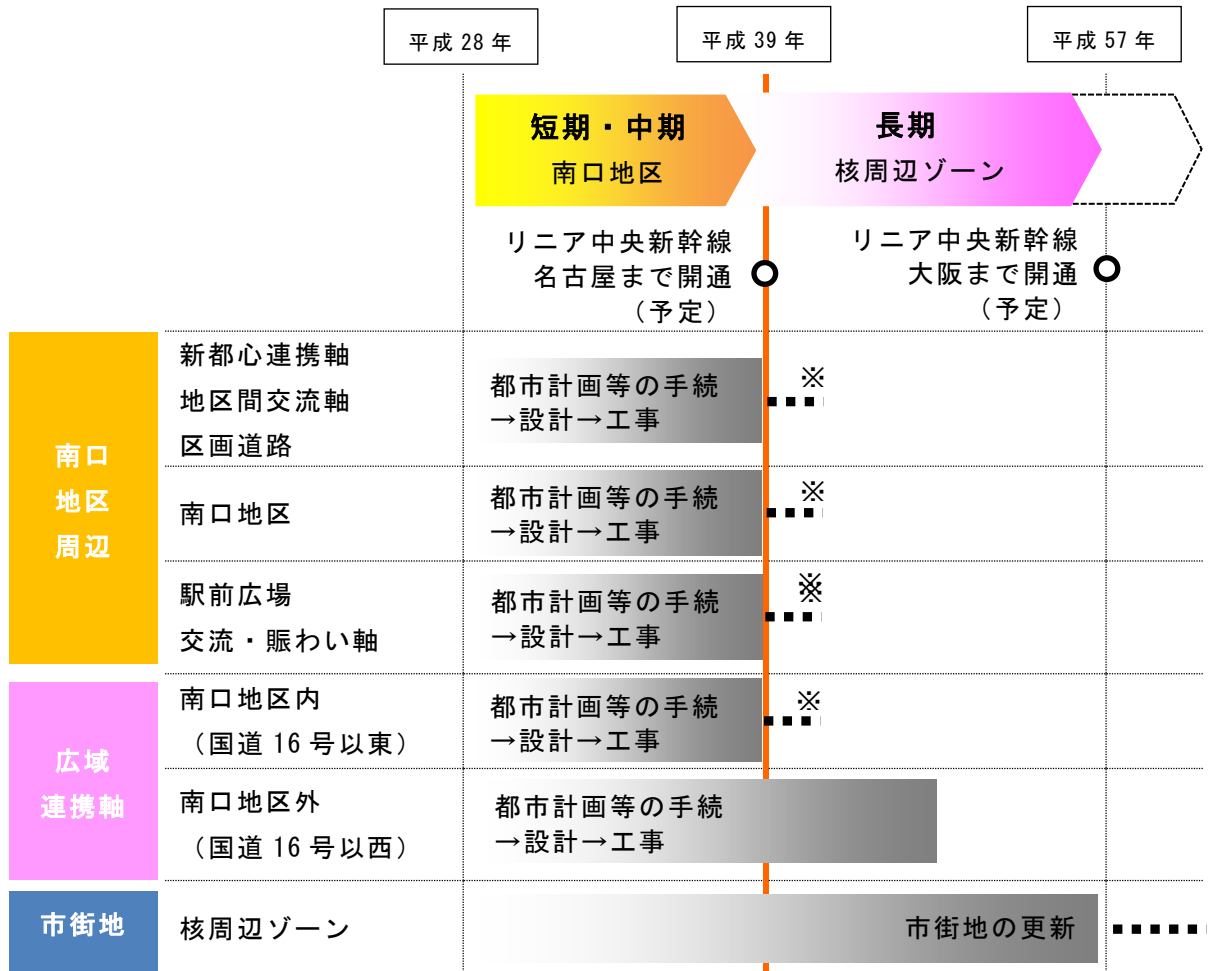
図表 2.6.12 地区間交流軸のイメージ



7 整備のスケジュール

橋本駅周辺地区のまちづくり長期スケジュールを図表 2.7.1 のとおり想定します。

図表 2.7.1 長期スケジュールのイメージ



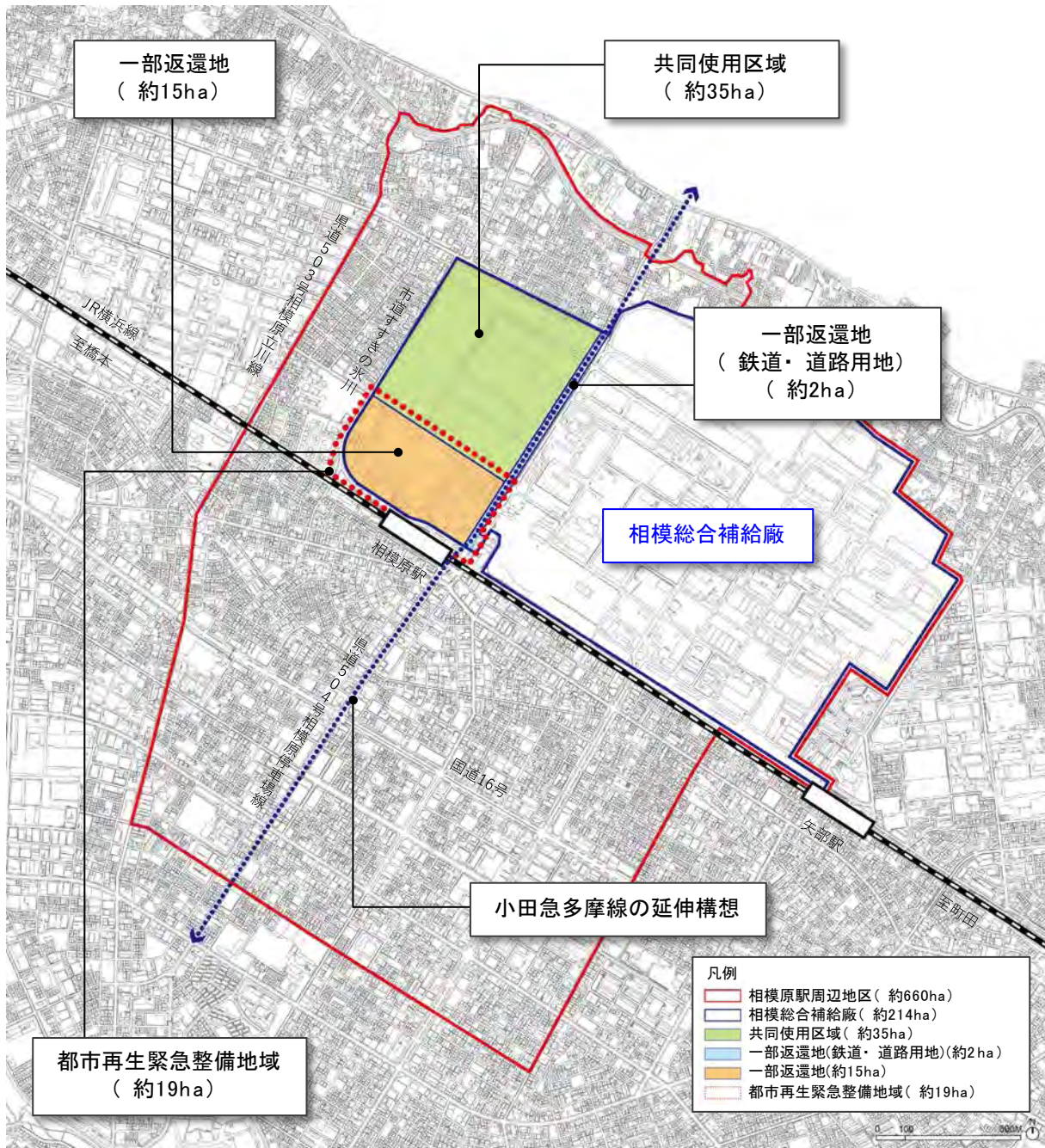
※リニア駅が完成後に着手する施設の工事など

第3章 相模原駅周辺地区整備計画

1 対象区域

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、優先的に整備を行ってまいります。

図表 3.1.1 整備計画の対象区域



2 土地利用計画

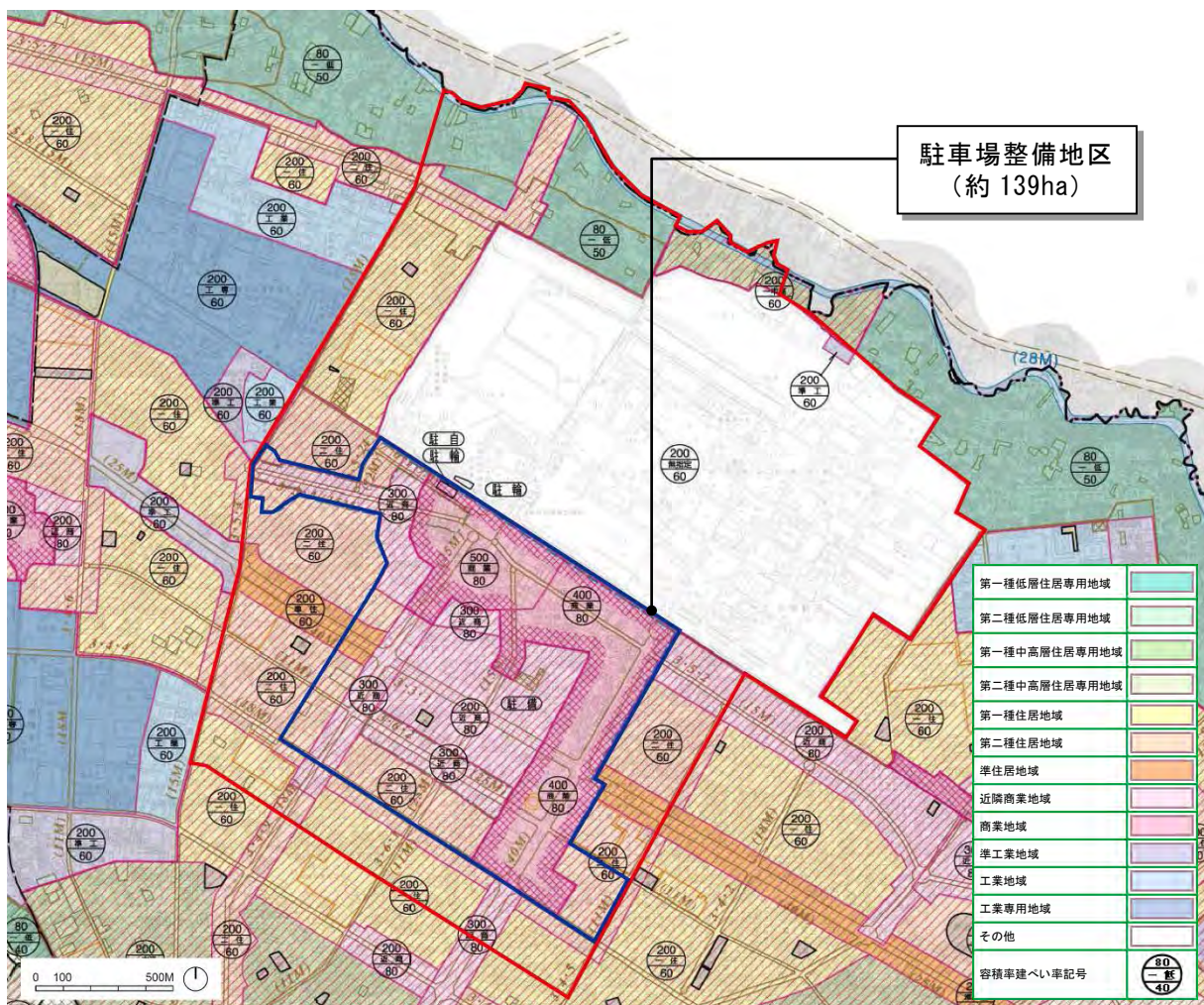
(1) 相模原駅周辺地区の土地利用に係る現況と課題

ア 法指定状況

相模原駅周辺地区の地域地区の法指定状況は以下のとおりです。

- 駅南側では、駅近傍及び市役所周辺地域の商業地域（容積率 400%、500%）を中心として、容積率 200～300%の近隣商業地域、容積率 200%の第二種住居地域、第一種住居地域等の用途地域が指定されています。
- 駅北側の相模総合補給廠（一部返還地など含む）は、用途地域が無指定となっており、容積率 200%となっています。
- リバティ大通り地区、氷川通り地区において、業務、商業地の形成・誘導を図る地区計画が指定されています。
- JR 相模原駅の南側には、「自動車交通が著しく輻輳している地区、駐車需要が高い地区」として、駐車場整備地区（約 139ha）が指定されています。

図表 3.2.1 法指定状況（出典：相模原都市計画総括図に一部加筆）



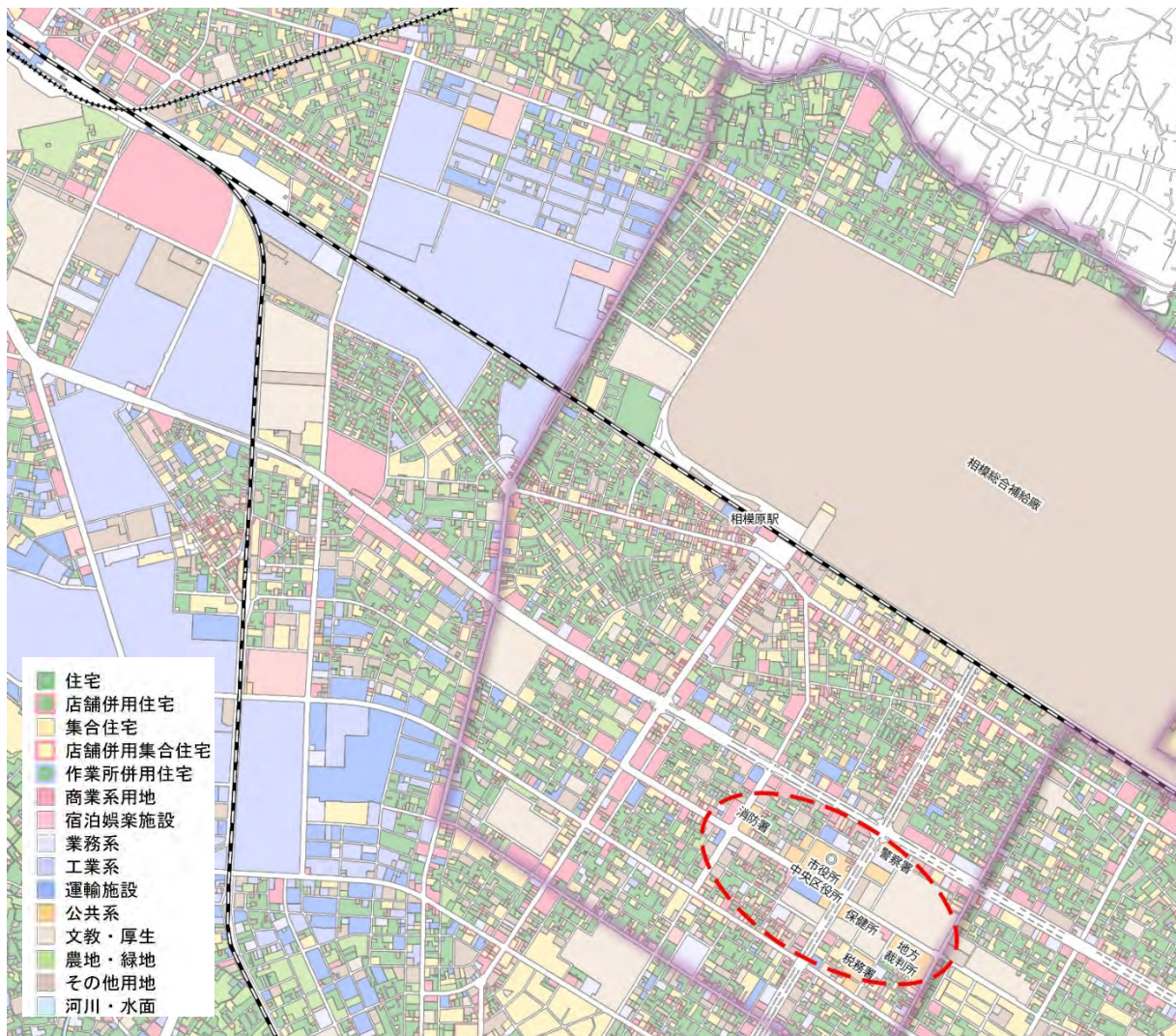
イ 土地利用現況

相模原駅周辺地区の土地利用現況は以下のとおりです。

- JR 相模原駅の西側や南西部は、工業系土地利用が多く、南側は、商業系土地利用が多い状況です。
- 駅北側は、北西側に住宅地や学校がありますが、大部分が相模総合補給廠の敷地になっています。
- 駅から南側に 1 km 以上離れた位置に行政関連施設等が集積しています。

図表 3.2.3 相模原駅周辺地区の土地利用現況

(出典：「神奈川県都市計画基礎調査」(平成 22 年) に一部加筆)



ウ 課題

相模原駅周辺地区が広域交流拠点としての役割を担っていくためには、小田急多摩線の延伸や JR 横浜線の連続立体交差化に向けた取組、周辺から駅へのアクセスや駅周辺の機能連携などについての課題を解決する必要があります。

① 交通ネットワーク

- ・小田急多摩線延伸の実現に向けた取組の推進
- ・JR 横浜線連続立体交差化に向けた取組の推進
- ・町田街道、多摩地域からのアクセス強化
- ・国道 16 号から駅北側へのアクセス強化
- ・橋本～相模原の連携強化
- ・道路用地返還の早期実現による矢部・西門へのアクセス確保

② 土地利用

- ・一部返還地を活用した新たな都市拠点の形成
- ・駅南北の連携強化
- ・既存商店街を中心とした南口の活性化
- ・施設の老朽化への対応や集約化に向けた行政機能の再編

図表 3.2.4 相模原駅周辺地区の課題

(出典：「神奈川県都市計画基礎調査」(平成 22 年) に一部加筆)

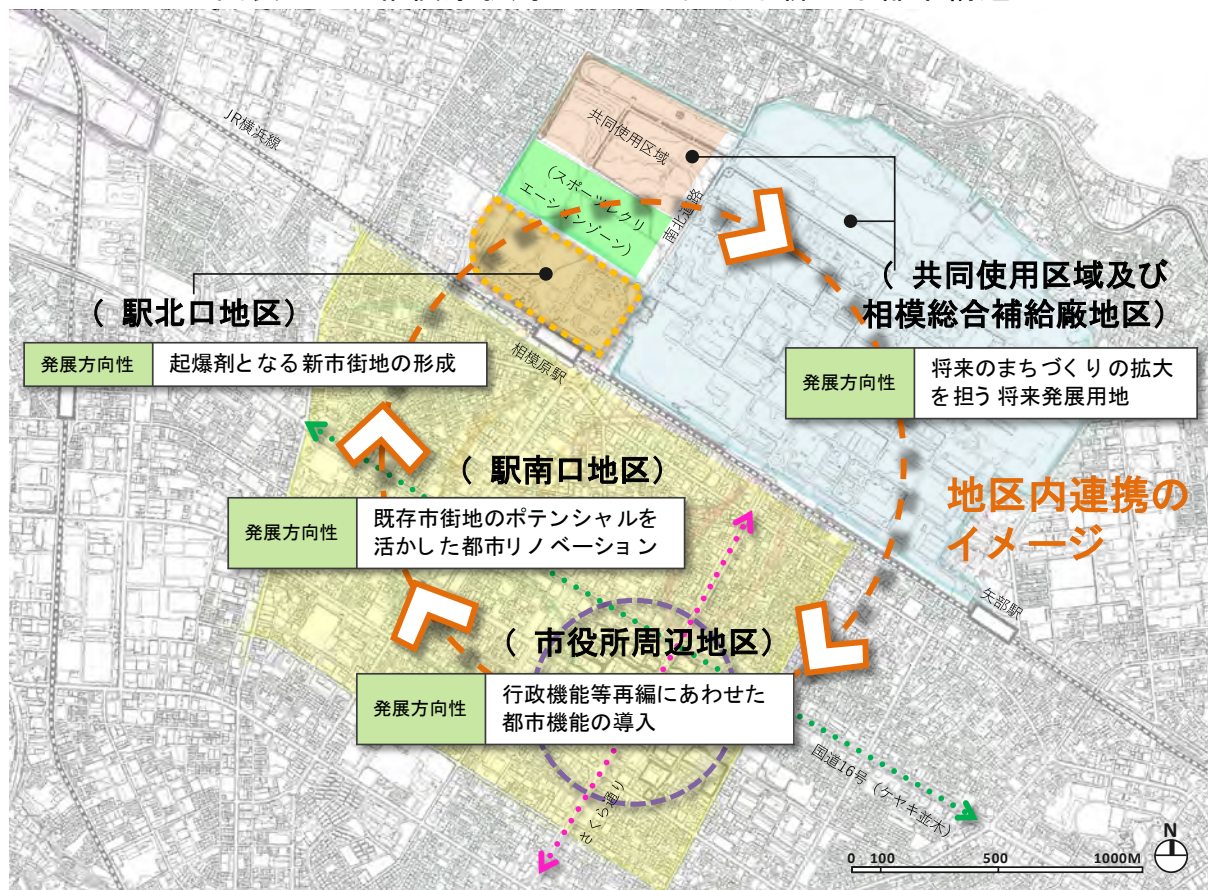


(2) 相模原駅周辺地区の都市構造と土地利用方針

ア 新たな都市構造

相模原駅周辺地区の土地利用に係る現況と課題を踏まえ、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。

図表 3.2.5 相模原駅周辺地区における新たな都市構造



<相模原駅周辺地区における都市構造形成の考え方>

【駅北口地区】

駅へのアクセス利便性や自由度の高い土地利用が可能である立地特性などを踏まえた周辺地区の今後の発展の起爆剤となる新市街地の形成。

【駅南口地区】

既存の業務や商業機能の集積を生かした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の促進。

【市役所周辺地区】

行政機能等の再編にあわせた都市機能の導入。

【共同使用区域及び相模総合補給廠地区】

将来のまちづくりの拡大を担う将来発展用地。

イ 重点地区の抽出

相模原駅北側に広がる相模総合補給廠の一部返還地は、平成26年9月に返還さ

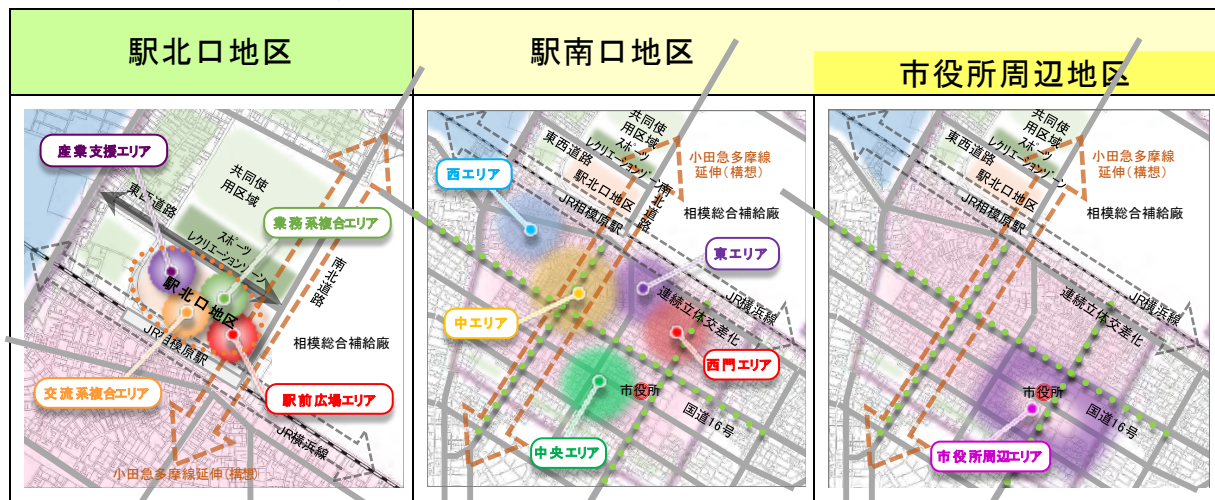
れ、現在、国により管理されており、今後、具体的な土地利用の検討・調整を進めることが求められています。

また、相模原駅周辺地区は、JR 横浜線により南北に分断されており、駅南側に広がる既存商業地は、複数の商店街を中心として面的な広がりがある一方で、郊外の大型店の出店等による影響を受けており、まちづくりを推進する上での課題となっています。

さらに、本市では昭和 40 年代からの人口急増期を中心に様々な公共施設が整備されたため、現在、老朽化が進行しており、近い将来、多くの施設が一斉に改修・更新の時期を迎えることになります。さらに、市役所周辺の公共施設群は、駅から離れて立地しているなど市民サービスの向上という視点で改善すべき課題を抱えています。

こうした点を踏まえ、相模原駅周辺地区を以下のとおり、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、重点的に検討が必要な地区とします。

図表 3.2.6 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活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

ウ 土地利用方針図

重点地区の整備の方向性に基づき、それぞれの地区が連携し、相模原駅周辺地区全体の活性化に向けた土地利用方針は以下のとおりです。

相模総合補給廠一部返還地がある「駅北口地区」においては、念願の返還により早期利用が望まれ、新市街地を形成していくことで相模原駅周辺地区全体の活性化の起爆剤としての役割が期待されております。また、「駅南口地区」や「市役所周辺地区」においては、「駅北口地区」の整備に伴う機能更新が期待されております。

本整備計画においては、「駅北口地区」に焦点を当て、具体的な土地利用の考え方を示してまいります。「駅南口地区」や「市役所周辺地区」の具体的な取組については、「駅北口地区」の整備の進捗とあわせて推進します。

図表 3.2.7 駅北口地区の土地利用方針



図表 3.2.8 駅北口地区内各エリアで展開を想定する取組

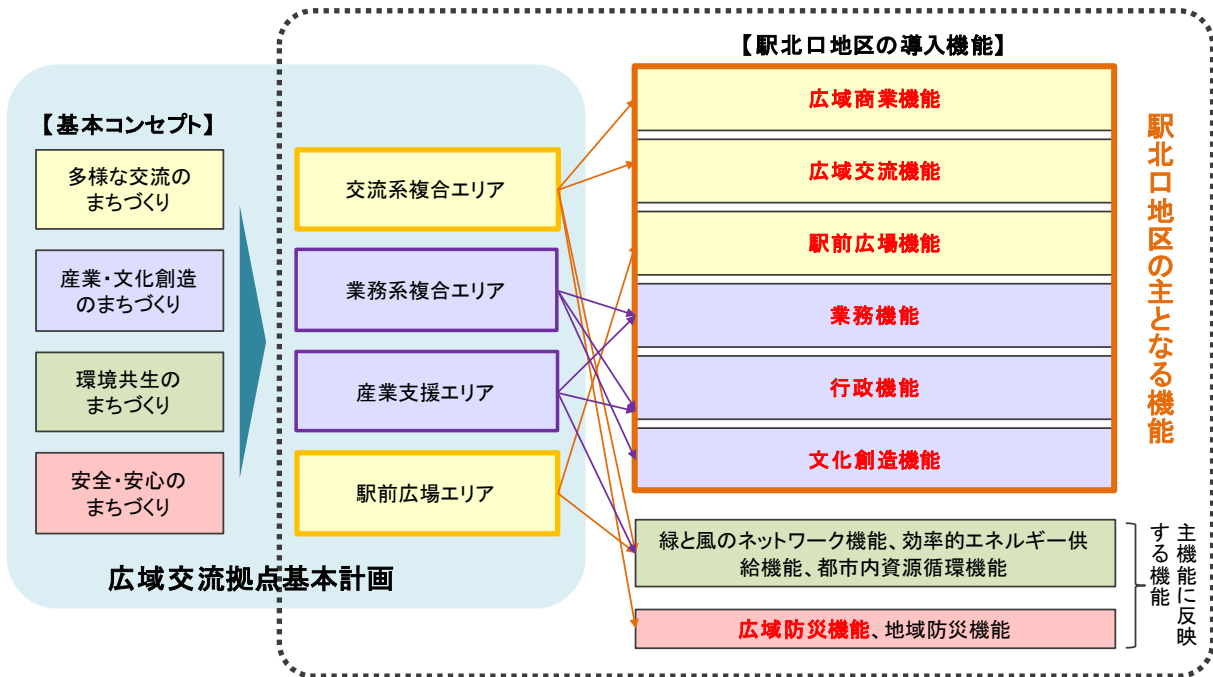
交流系複合エリア	駅前広場エリア
<ul style="list-style-type: none"> 多様な交流機能を備えた新市街地の形成 広域・地域の交流機能の形成 災害時の対応を考慮した新市街地の形成 	<ul style="list-style-type: none"> アクセス機能の充実 新たな来訪者の吸引と、駅南北間の機能連携や回遊性の向上
業務系複合エリア	産業支援エリア
<ul style="list-style-type: none"> 行政機能及び業務機能の集積 	<ul style="list-style-type: none"> 交流系複合エリアと一体的な産業支援

(3) 駅北口地区の導入機能の考え方

ア 駅北口地区の導入機能の考え方

広域交流拠点基本計画における基本コンセプトを踏まえ、駅北口地区への導入機能を以下のように想定します。

図表 3.2.11 駅北口地区の導入機能



イ 導入施設例と利用者イメージ

導入機能の考え方に基づく、導入施設例と利用者イメージを下記のとおりとし、それぞれの規模を想定します。

	導入機能	導入施設例	利用者イメージ
①	広域商業機能	大規模商業施設	市民、来街者
②	広域交流機能	国際コンベンション施設 宿泊施設・会議室等	企業、市民、来街者

⇒駅北口地区活性化の核となる機能

③	業務機能	業務施設（オフィス）	企業
	行政機能	行政施設	市民、来街者
	文化創造機能	美術館等	市民、来街者

⇒複合化などが想定できる機能

①広域商業機能

<広域商業機能導入の方向性>

本市及び周辺に立地している大規模商業施設は、以下のとおりです。駅北口地区での立地を考えた場合、近隣の類似施設との差別化や既存商業機能（商店街）との連携が重要です。

図表 3.2.12 相模原市周辺の大規模商業施設の立地状況



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(セレオ八王子北館)

橋本駅周辺地区、駅南口地区における商業機能と差別化を図りつつ、機能を補完するため、駅北口地区には「**商圏が広域となる時間消費型の大規模施設**」の導入を促進します。

図表 3.2.13 駅北口地区に導入する商業施設タイプ

	橋本駅周辺地区	相模原駅周辺地区	
		駅北口地区	駅南口地区
商業施設タイプ	駅ビルと一体となった駅直近の商業施設	商圏が広域となる時間消費型の大規模施設	既存小規模店舗などの商業施設

<規模の想定>

具体的な規模については、商圈が広域となる商業施設の事例として以下を想定します。

図表 3.2.14 延床面積 10ha を超える広域商業施設の事例

		規模		
		小		大
		マークイズみなとみらい	ららぽーと柏の葉	ラゾーナ川崎
外観		 (画像出典:Thirteen-fri 撮影)	 (画像出典:YDKB 撮影)	
規模		敷地面積：約 1.8ha 延床面積：約 11.6ha 階数：地上 6 階、地下 4 階	敷地面積：約 4.2ha 延床面積：約 14.5ha 階数：地上 6 階、地下 1 階	敷地面積：約 7.2ha 延床面積：約 17.2ha 階数：地上 5 階
特徴		<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄駅直結 ・最上階にエンターテインメント施設 ・地下駐車場 (約 900 台) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前に立地 ・最上階に映画館 ・併設の立体駐車場 (約 2,700 台) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅よりデッキを通じて直結 ・直径約 60m の屋外広場 ・屋外平置駐車場 (約 2,000 台)

上記事例を参考に敷地面積約 2～7 ha (2～7 万 m²)、
延床面積約 10～16ha (10～16 万 m²) の幅の中で規模を想定します。

図表 3.2.15 複合商業施設の事例

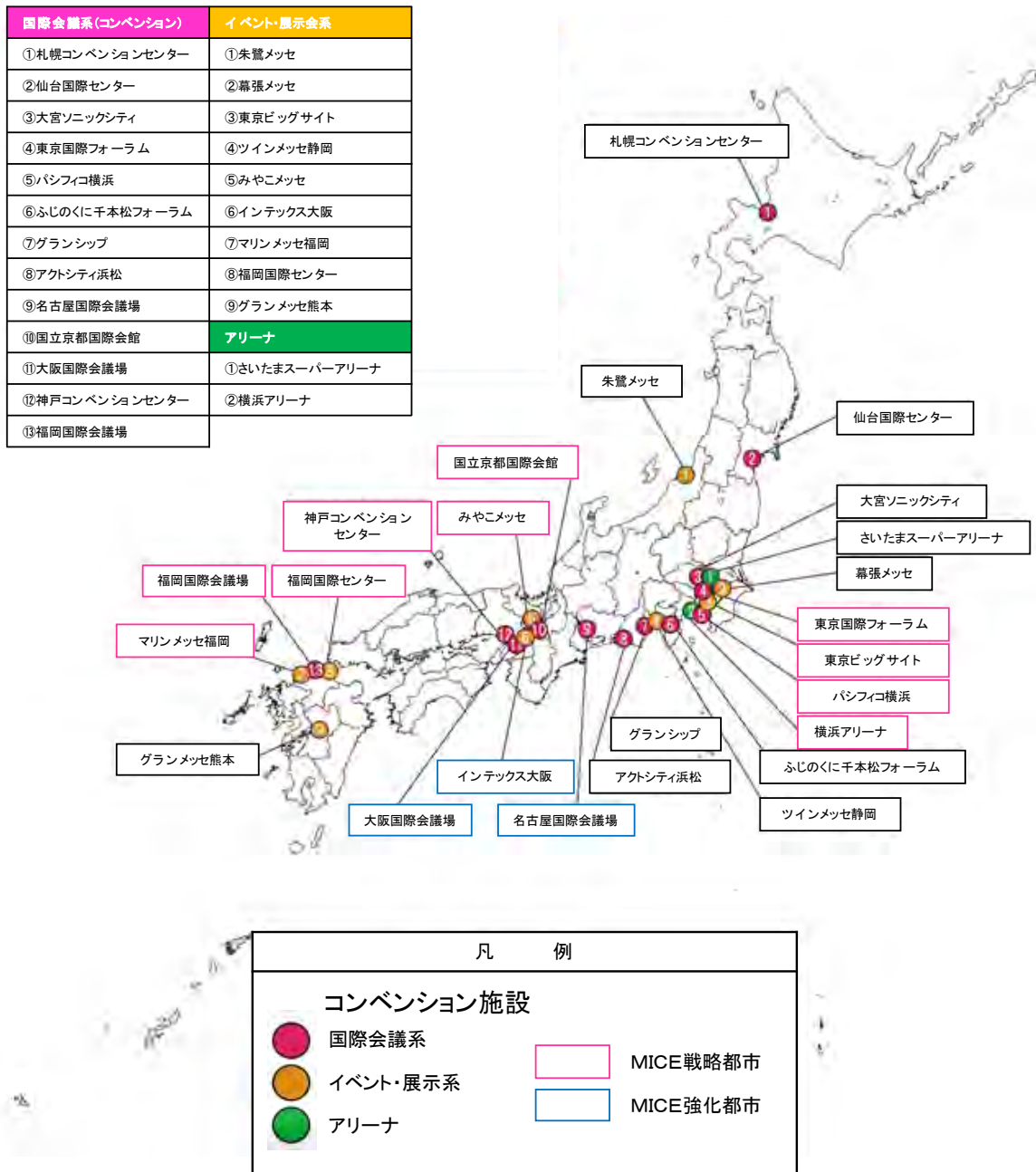
<p>駅直近に商業施設を計画する場合、高度化を図り、複合的な形態も考えられます。</p>	<p>六本木ヒルズ</p> 
	<p>敷地面積：約 7.2ha 延床面積：約 17.2ha 階数：地上 5 階</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ・駅よりデッキを通じて直結 ・直径約 60m の屋外広場 ・屋外平置駐車場 (約 2,000 台)

②広域交流機能

<広域交流機能導入の方向性>

東京都内や政令指定都市において、MICE¹が開催される主要なコンベンション施設が立地しております。

図表 3.2.16 国内における主要なコンベンション施設の分布



¹ MICE とは、企業会議 (Meeting)、企業の報奨・研修旅行 (Incentive)、国際会議 (Convention)、展示会・イベント (Exhibition/Event) を総称したもの。観光庁により、東京都、横浜市、京都市、神戸市、福岡市の 5 都市が「グローバル MICE 戦略都市」に、大阪府、名古屋市の 2 都市が「グローバル MICE 強化都市」に選定されている。

首都圏における主要なコンベンション施設の立地状況を見ると、東京ビックサイトやパシフィコ横浜などが臨海部を中心に立地しています。

図表 3.2.17 首都圏における主要なコンベンション施設の分布



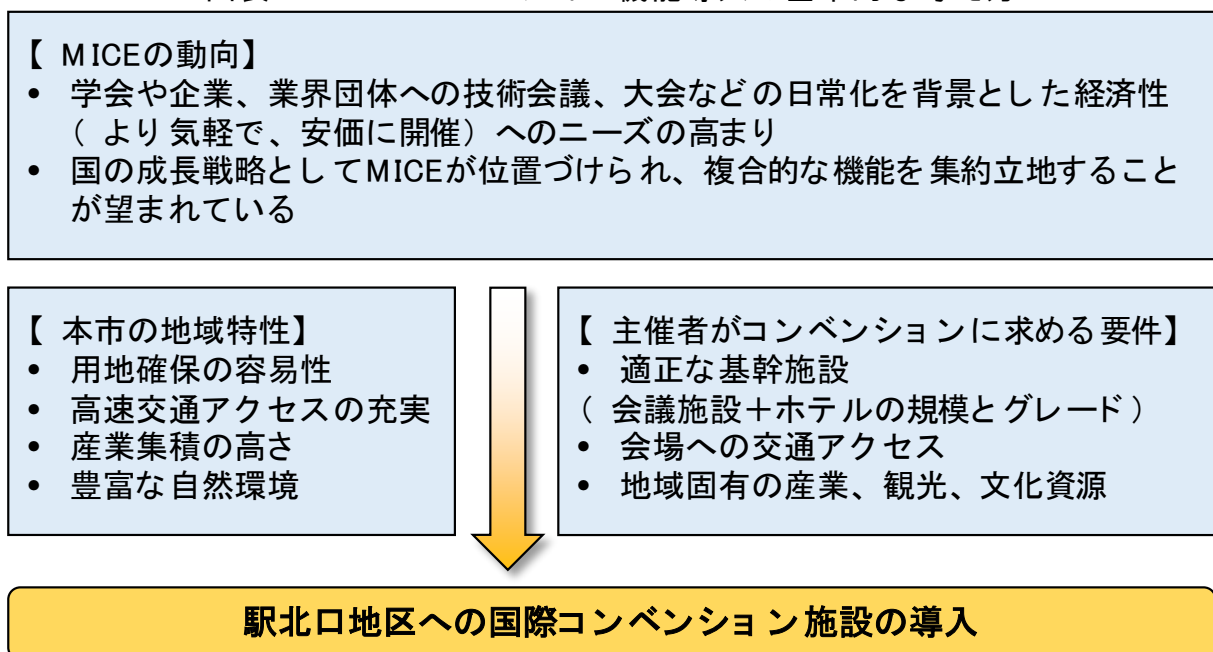
パシフィコ横浜



東京ビックサイト

相模原市の位置する首都圏南西部においては、コンベンション施設が見られないことから、リニア中央新幹線の開通等により利便性も向上する本地区へのコンベンション施設の導入の検討を進めていきます。

図表 3.2.18 コンベンション機能導入の基本的な考え方



コンベンション施設の導入を検討する駅北口地区は約 15ha と敷地面積に限りがあることから、以下の規模を想定します。

図表 3.2.19 コンベンション施設・ホテルの事例

		← → <small>小</small> <small>規模</small> <small>大</small>			
		岡山コンベンションセンター <small>(最大学会規模約2,000人)</small>	新潟コンベンションセンター <small>(最大学会規模約4,000人)</small>	福岡コンベンションセンター <small>(最大学会規模約15,000人※施設全体)</small>	パシフィコ横浜 <small>(最大学会規模約20,000人※施設全体)</small>
		 <small>(画像出典:岡山コンベンションセンターHPより)</small>	 <small>(画像出典:新潟コンベンションセンターHPより)</small>		 <small>(画像出典:パシフィコ横浜)</small>
規模		敷地面積: 約0.7ha 延床面積: 約3.3ha	敷地面積: 約3.1ha 延床面積: 約3.4ha	敷地面積: 約5.5ha 延床面積: 約7.7ha	敷地面積: 約10.0ha 延床面積: 約10.0ha
		←		→	
		<ul style="list-style-type: none"> • 会議室メインの構成 • アリーナは小規模 		<ul style="list-style-type: none"> • 会議室、ホールも充実 • 大規模なアリーナ 	
		<small>※延床面積は、コンベンション機能のみ</small>			
		<p>上記事例を参考に、敷地面積約0.5～5ha (5,000～5万㎡)、 延床面積約3～8ha (3～8万㎡) の幅の中で規模を想定します。</p>			
ホテル		名称: ANAクラウンプラザ岡山 形態: コンベンション施設との複合 客室数: 222室(+宴会場等)	名称: ホテル日航新潟 形態: コンベンション施設と複合 客室数: 203室(+宴会場等)	周辺に多数立地	名称: ヨコハマ グランド インターコンチネンタル ホテル 形態: コンベンション施設と複合 客室数: 600室(+宴会場等)

ホテルは以上の事例より、客室数 200 室程度の規模を想定します。コンベンション施設のホテルとの複合化等も含めた検討を進めていきます。

③業務・行政・文化創造機能

<業務機能導入の方向性>

昼間人口拡大や新市街地の創出による新たな魅力の形成、小田急多摩線の延伸などを活かして、業務機能の集積を図ります。

図表 3.2.20 業務・行政・文化創造機能の集積の考え方

【現況】

現在の相模原駅周辺地区の従業員人口を他の駅周辺地区（町田駅、横浜駅など）と比較すると、集積度が低い。（＝集積の余地が残されている）



【業務機能に期待される役割】

広域商業機能や広域交流機能が、週末における誘客の中心的に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駅北口地区において業務機能の集積を積極的に図る。

<行政機能導入の方向性>

行政機能の駅から離れた立地、施設の老朽化、サービスの適性化、膨らむ施設維持管理費などは、相模原市役所周辺の公共公益施設が抱える共通した課題であり、これに対する一つの解決の方向として行政機能の再編があります。

本市では、平成25年度に策定した「公共施設の保全・利活用基本指針」において、公共施設サービスの適正化に向けた取り組みの方向性をまとめました。今後、相模総合補給廠一部返還地内の導入機能について、検討を進めていく中で、地区ごとの公共施設の配置の方向性について現在策定を進めている「(仮称)公共施設マネジメント推進プラン」との整合を図りながら検討を進めていきます。

図表 3.2.21 現況の公共施設の立地状況

(出典：「神奈川県都市計画基礎調査」(平成22年)に一部加筆)

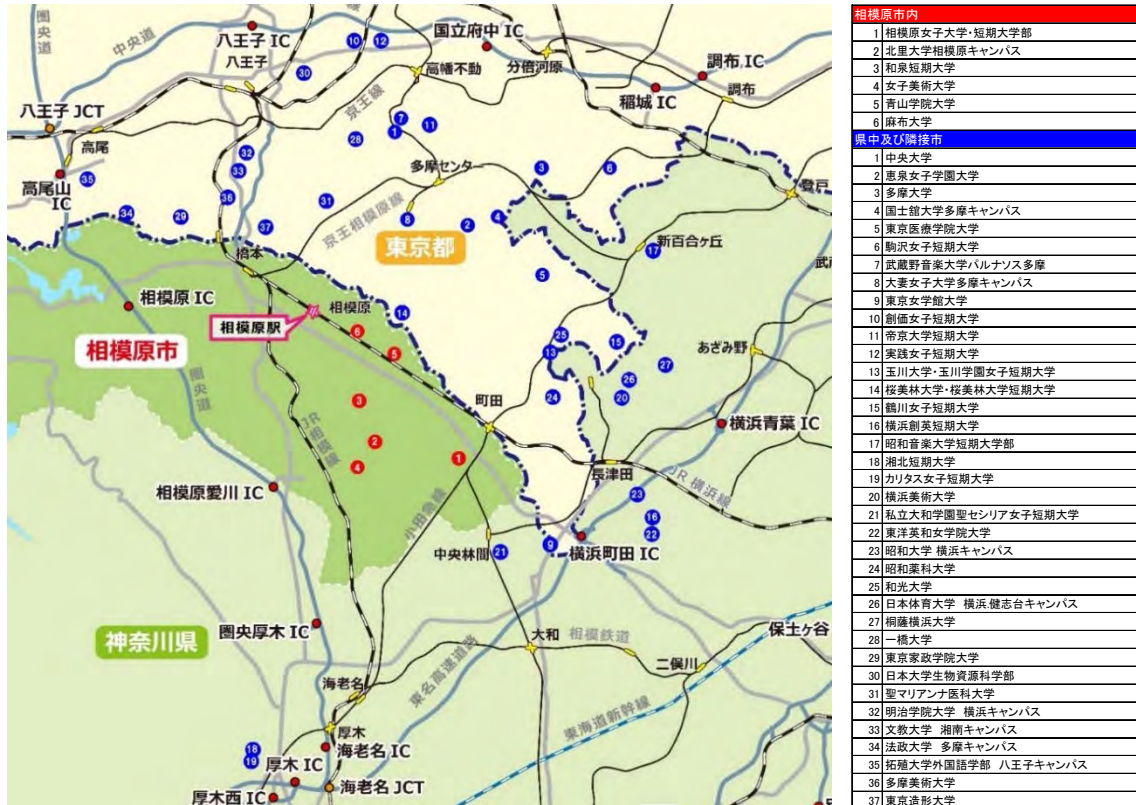


<文化創造機能導入の方向性>

文化創造機能に関連する施設として、大学など教育施設が駅周辺に多くあり、市内には女子美術大学相模原キャンパス、多摩地域には多摩美術大学などの美術系の大学も立地しております。

また、図書館、博物館、美術館などの文化施設については、相模原駅の周辺には目立った集積はなく、今後の新しい街づくりを進めて行く上では、都市の魅力や個性を高めるため、本市の恵まれた美術環境を生かした文化創造に係る情報発信拠点の形成を進めていきます。

図表 3.2.22 相模原市周辺の大学など教育施設の分布状況



図表 3.2.23 相模原市周辺の文化施設の分布状況



＜規模の想定＞

「業務・行政・文化創造機能」については、業務機能、行政機能、文化創造機能などを複合化した規模を以下のとおり想定します。

図表 3.2.24 業務など産業文化振興関連機能の事例

		形態			
		複合低層			複合高層
		アオーレ長岡(新潟)	アクロス福岡(福岡)	キャロットタワー(東京)	六本木ヒルズ(東京)
					
		(画像出典: nubobo撮影)	(画像出典: R&I421撮影)	(画像出典: R&I421撮影)	(画像出典: shampoorobot撮影)
構成		行政+アリーナ+広場等	業務+商業+ホール等	業務+行政+商業+シアター等	業務+広場+商業+美術館等
					
規模		敷地面積:約1.5ha 延床面積:約3.5ha(全体) 階数:地上4階、地下1階	敷地面積:約1.4ha 延床面積:約9.7ha(全体) 階数:地上14階、地下4階	敷地面積:約0.9ha 延床面積:約7.7ha(全体) 階数:地上27階、地下5階	敷地面積:約9.3ha 延床面積:約37.9ha(森タワー) 階数:地上54階、地下6階

高層複合化も見据えて延床面積を約2～10ha（2万～10万㎡）程度の幅で規模を想定します。※広域商業機能や広域交流機能などと規模を調整

各機能についての規模の想定を踏まえ、どのような機能配置をしていくかについて整理していきます。

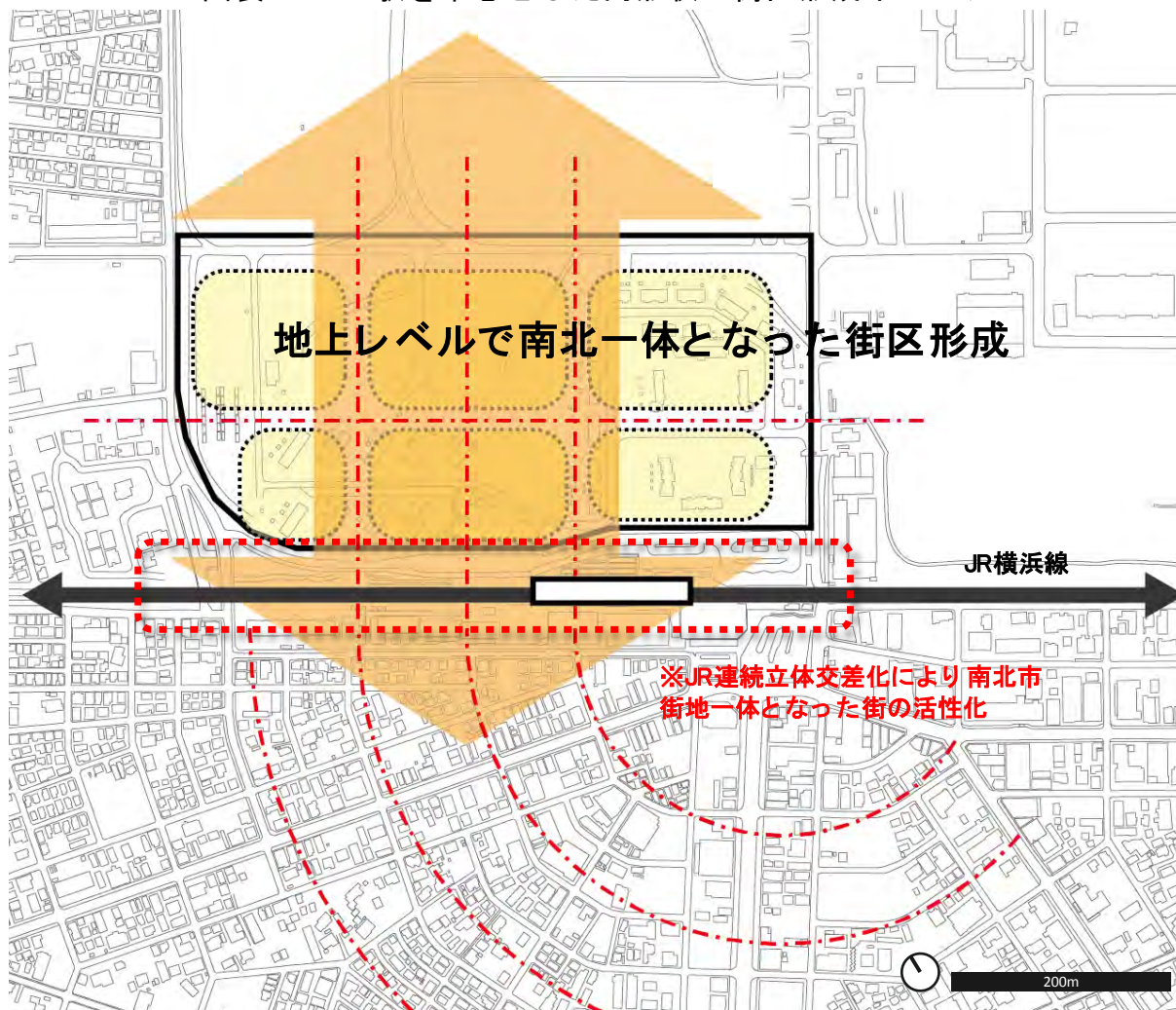
(4) 駅北口地区における機能配置の考え方

駅北口地区への導入機能の具体的な施設イメージやその規模を踏まえ、周辺地区との機能連携を図っていく必要があります。

ア 駅北口地区の街区構成の考え方

JR 横浜線の連続立体交差化により、南北一体のまちづくりが可能となるため、駅を中心とした駅北口地区の円形状の街区形成を基本とします。

図表 3.2.25 駅を中心とした円形状の街区形成イメージ

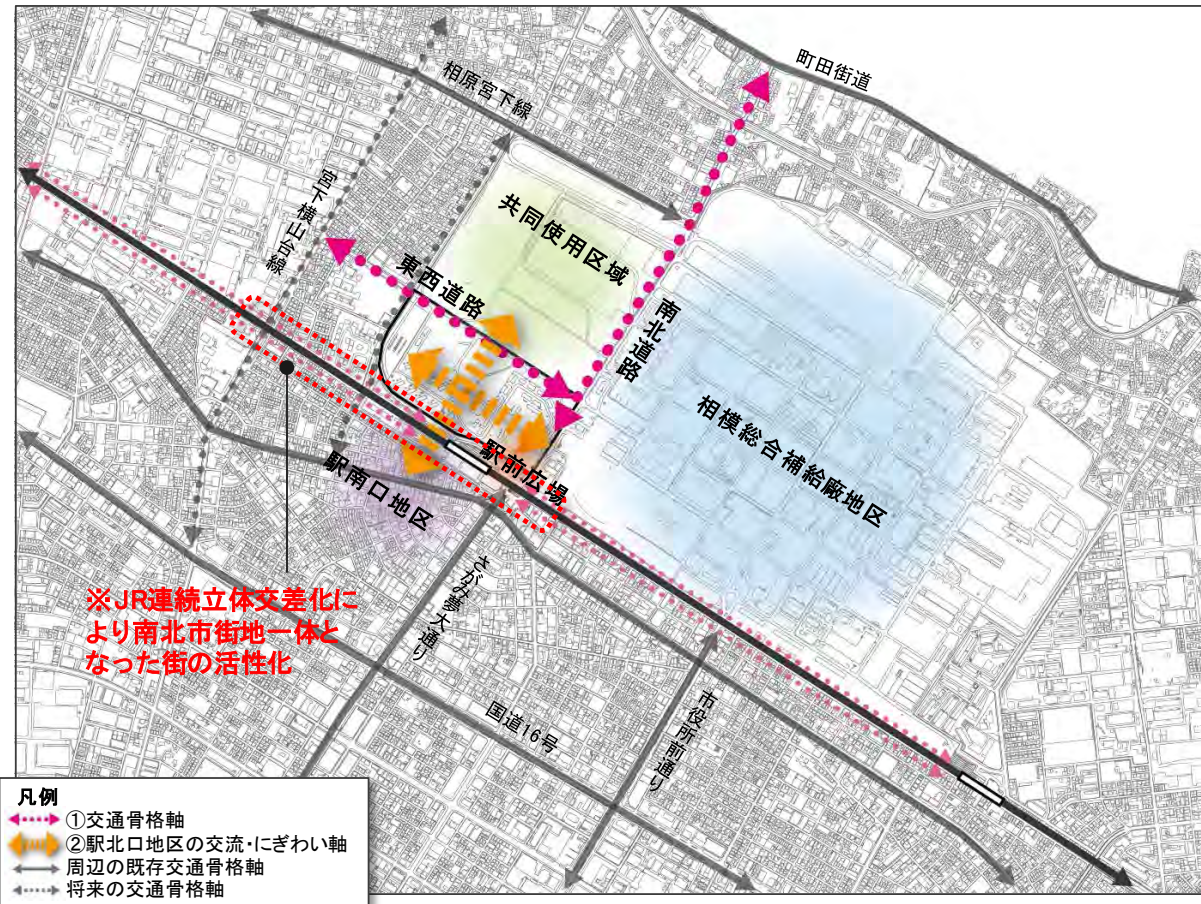


イ 駅北口地区の骨格軸の考え方

駅北口地区における骨格軸について、2つの軸を設定します。

- ①交通骨格軸 : 広域的に他地域と連携し、主に車両交通の骨格をなす軸線
- ②交流・にぎわい軸 : 地区内を連携し、主に歩行者・自転車による交流・にぎわいを創り出す軸線

図表 3.2.26 駅北口地区の基本となる骨格軸



①交通骨格軸

相模原を特徴づける植栽を並べて植えることで、相模原駅周辺地区の骨格としての軸線



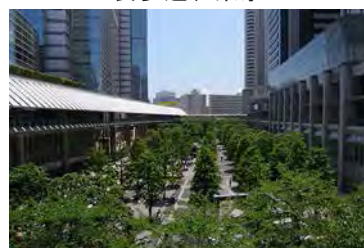
表参道、東京



御堂筋、大阪

②交流・にぎわい軸

豊かな歩行者空間とみどりが連続する駅北口地区の軸線



品川セントラルガーデン、東京



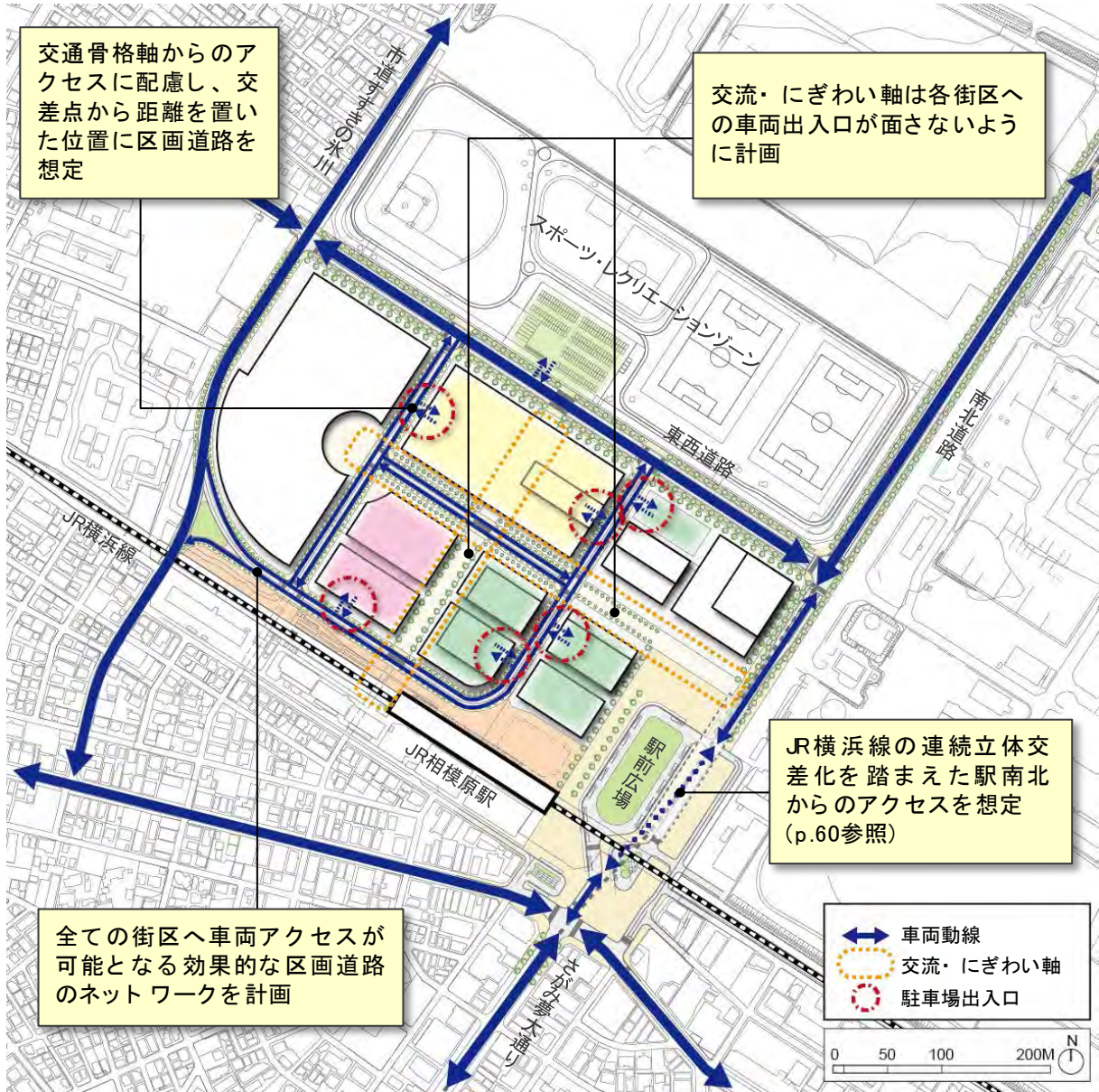
丸の内 仲通り、東京

ウ 駅北口地区の動線・広場の考え方

① 駅北口地区の道路ネットワークの考え方

駅北口地区では、交通骨格軸と交流・にぎわい軸の2つの軸の特性に配慮した道路ネットワークを形成します。

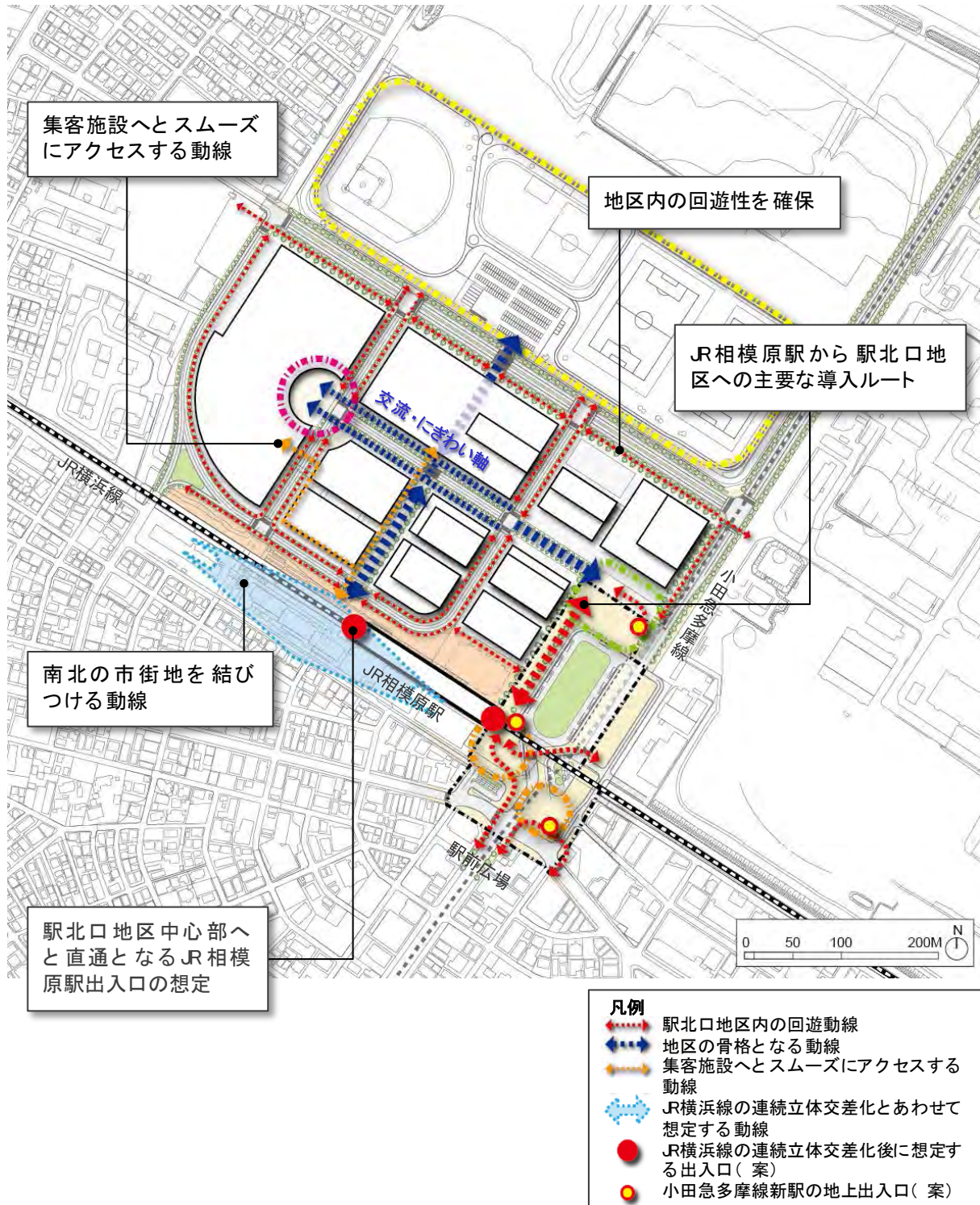
図表 3.2.27 駅北口地区の道路ネットワークの考え方



② 駅北口地区の自転車・歩行者ネットワークの考え方

駅北口地区内を自転車・歩行者が交流・にぎわい軸を中心に回遊し、地区の賑わいを創出するようなネットワークの形成を図ります。

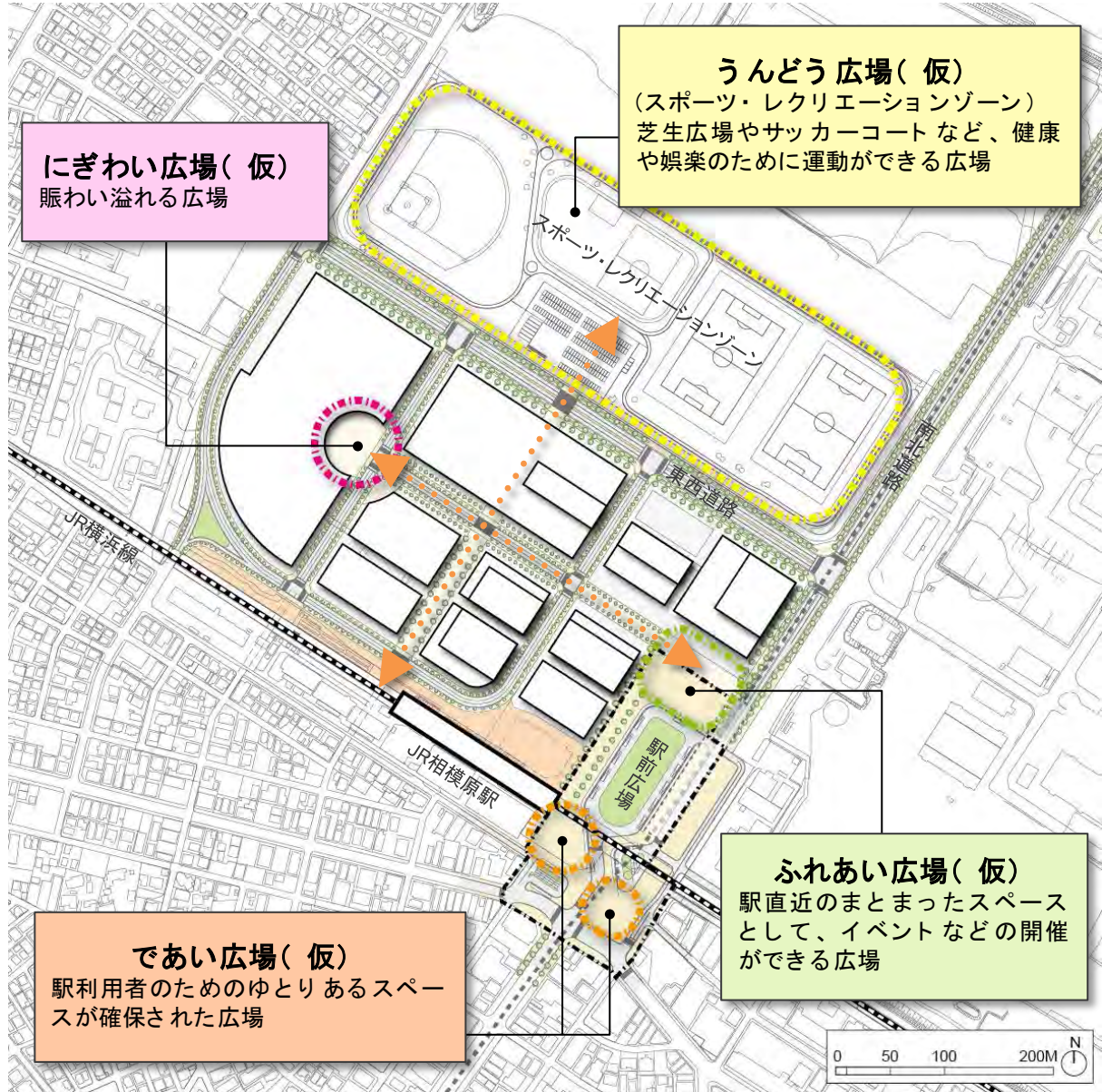
図表 3.2.28 駅北口地区の歩行者ネットワークの考え方



③ 駅北口地区の広場の考え方

駅北口地区においては、エリア内の特性に応じた広場を想定し、地区全体の活性化を図ります。

図表 3.2.29 駅北口地区の広場の考え方

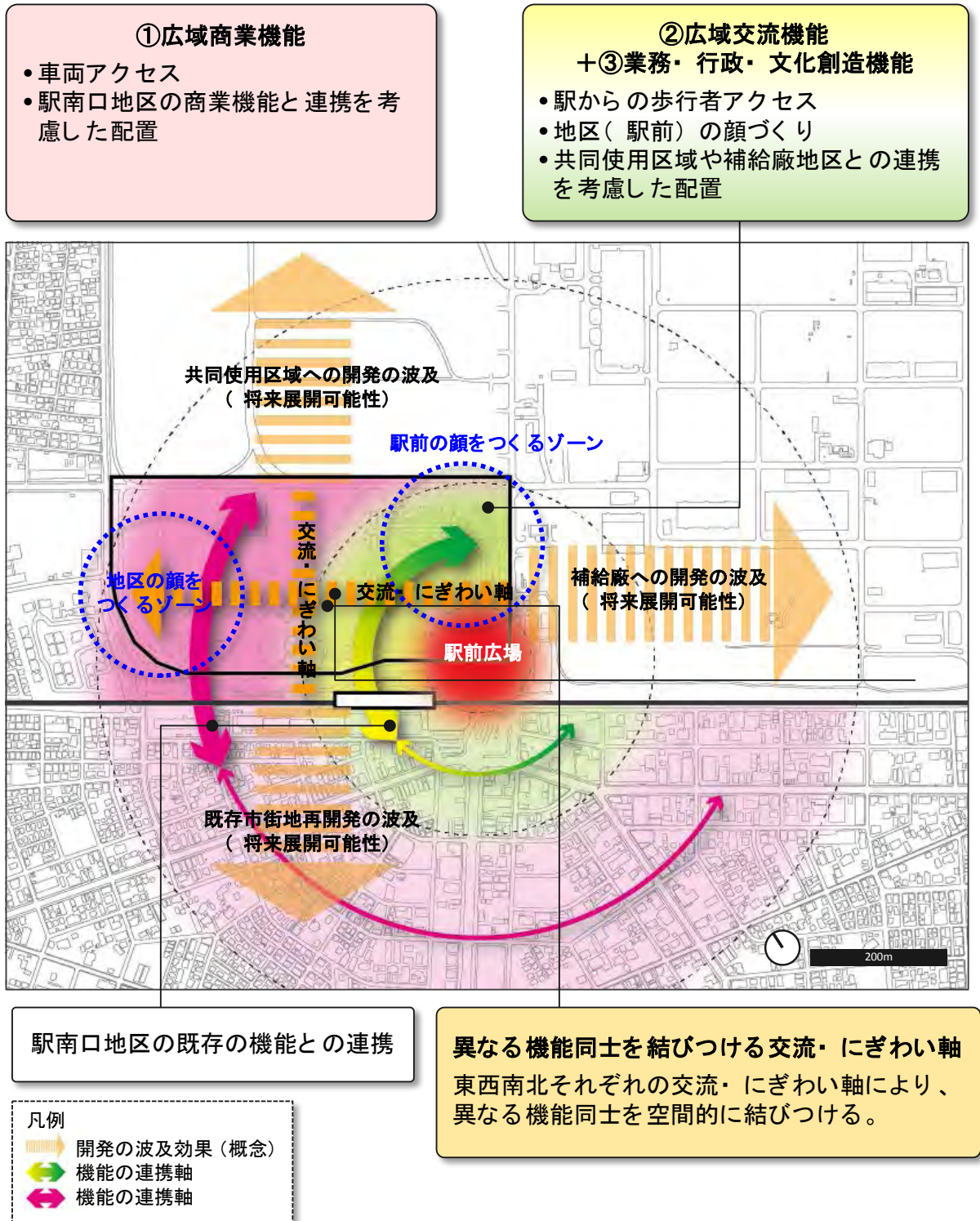


(5) 土地利用計画

ア 土地利用計画図

駅北口地区における機能配置の考え方を踏まえ、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（3案）を想定します。

図表 3.2.30 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

機能配置の考え方や土地利用計画図を踏まえ、駅北口地区に想定する土地利用ゾーニングを示します。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。

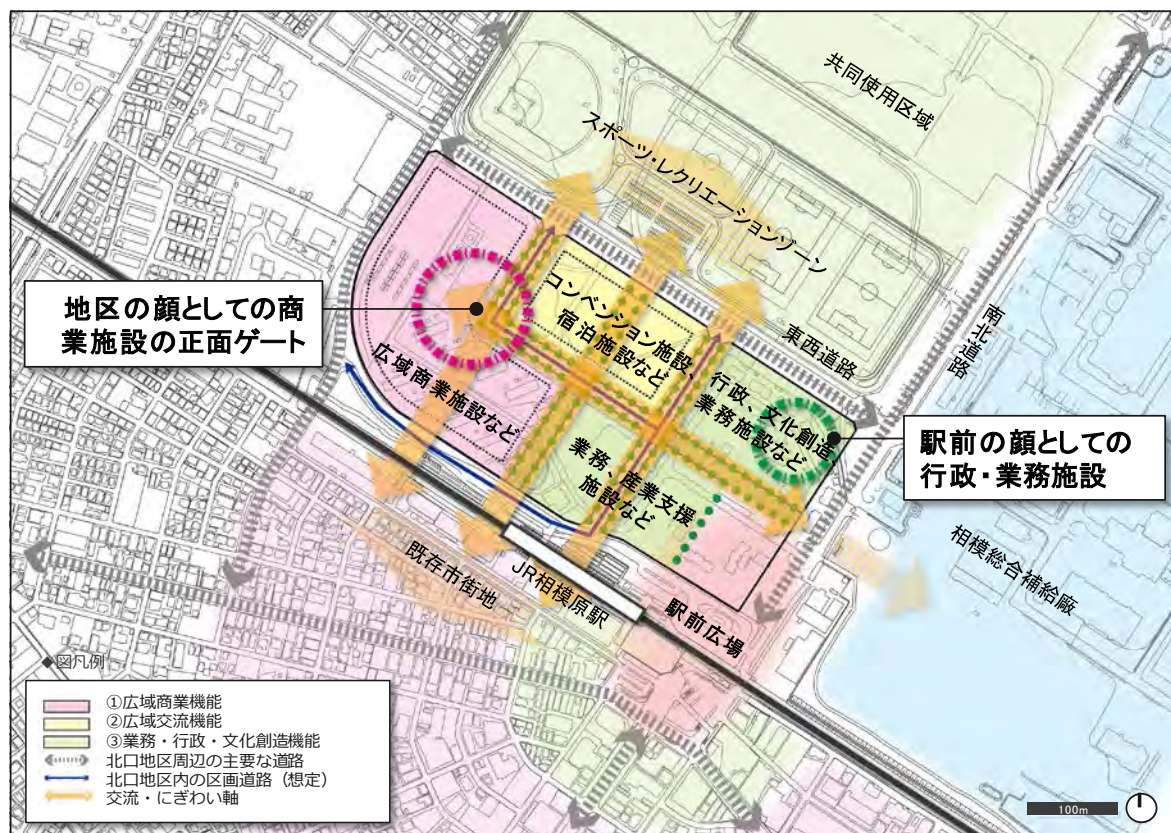
①広域商業機能、②広域交流機能、③業務・行政・文化創造機能それぞれの規模に応じた3つのゾーニングのパターンは以下のとおりです。

【A. バランス配置パターン】

図表 3.2.31 バランス配置パターンのイメージ

特徴：

- ①広域商業機能と②広域交流機能+③業務・行政・文化創造機能を、北口地区中央の交流・にぎわい軸に対して東西にバランス良く配置
- 自由通路等を想定することで、歩行者ネットワークを地区全体に確保



◆各機能の敷地面積の目安

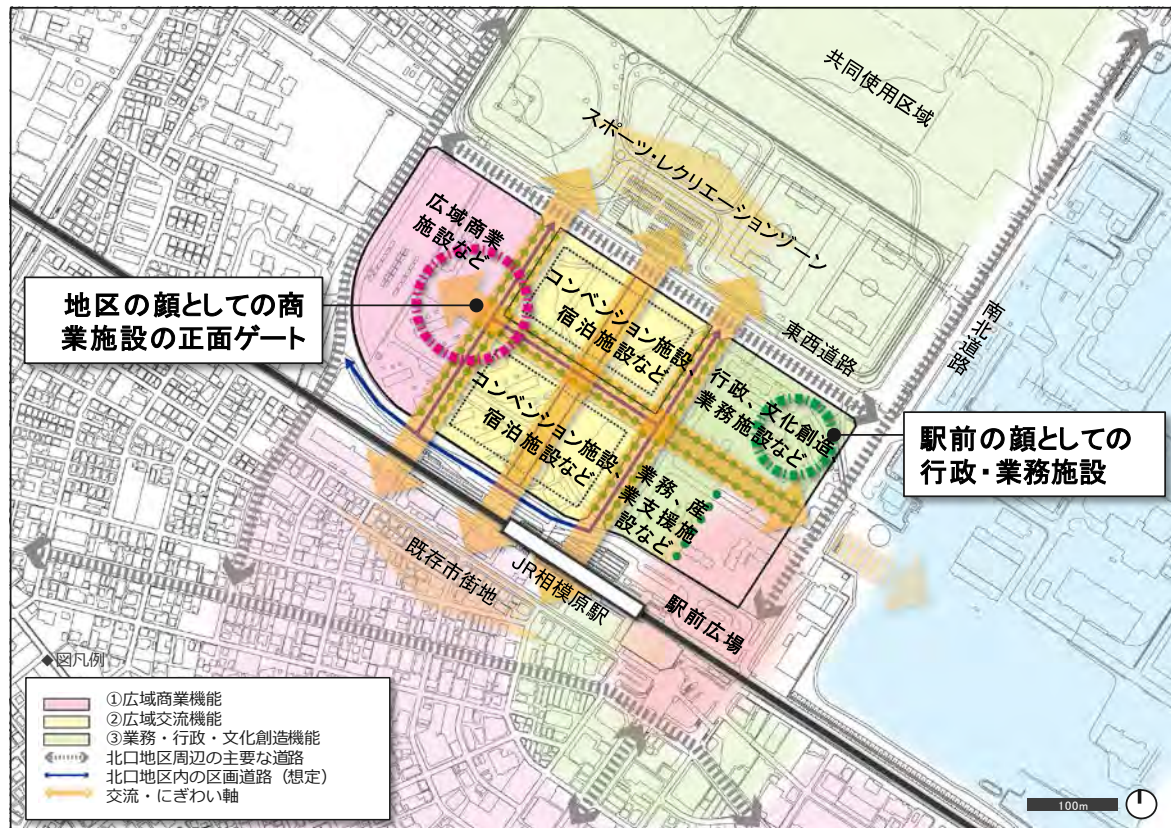
区分	敷地規模範囲	バランス配置パターン	広域交流機能強化パターン	広域商業機能強化パターン
①広域商業機能	約2～7ha	約5ha	約2ha	約7ha
②広域交流機能	約1～5ha	約3ha	約5ha	約1ha
③業務・行政・文化創造機能	①と②の規模と調整	約2～3ha		
合計	約10ha	約10ha(残り5haは、道路や広場用地を想定)		

【B. 広域交流機能強化パターン】

図表 3.2.32 広域交流機能強化パターンのイメージ

特徴：

- ②広域交流機能を大規模なものとし、地区の中央に配置
- ③業務・行政・文化創造機能は駅からの歩行者アクセスを重視し、駅前の顔をつくる施設として駅前広場と連続して配置
- 自由通路等を想定することで、歩行者ネットワークを地区全体に確保



◆各機能の敷地面積の目安

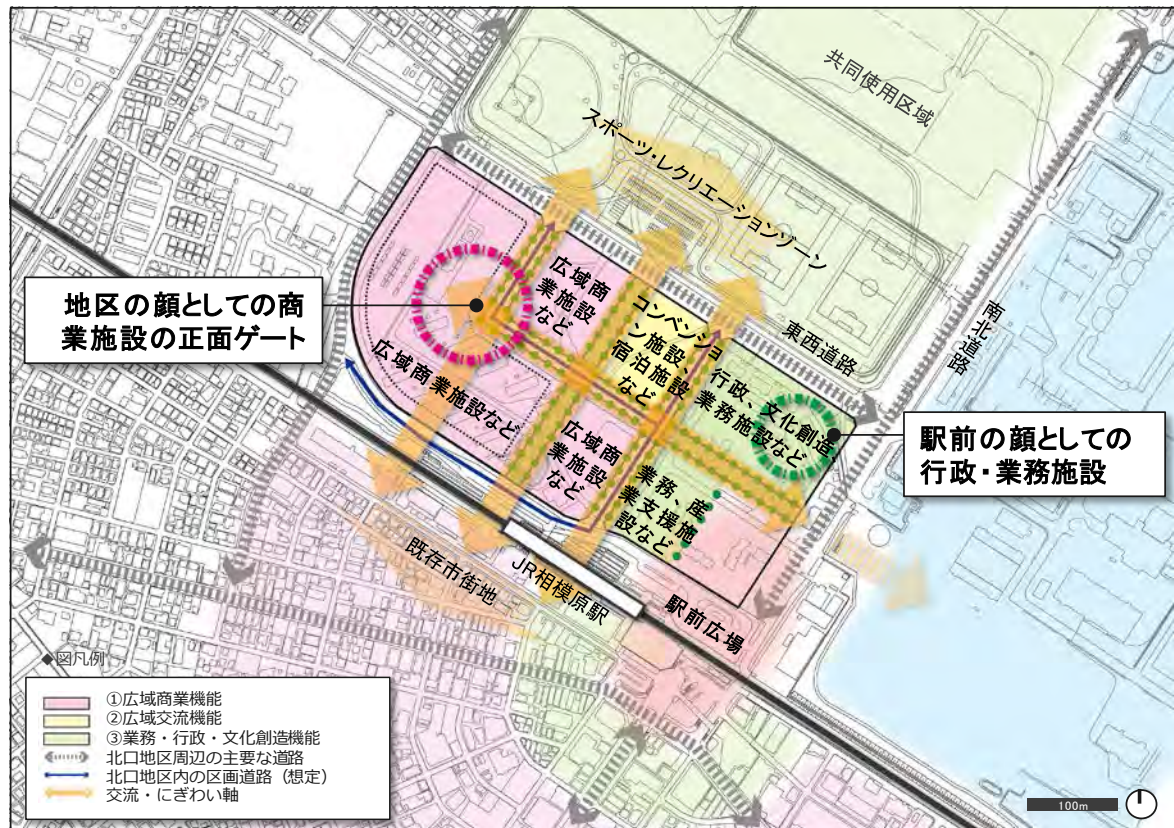
区分	敷地規模範囲	バランス配置パターン	広域交流機能強化パターン	広域商業機能強化パターン
①広域商業機能	約 2 ～ 7 ha	約 5 ha	約 2 ha	約 7 ha
②広域交流機能	約 1 ～ 5 ha	約 3 ha	約 5 ha	約 1 ha
③業務・行政・文化創造機能	①と②の規模と調整		約 2 ～ 3 ha	
合計	約 10ha	約 10ha(残り 5 ha は、道路や広場用地を想定)		

【C. 広域商業機能強化パターン】

図表 3.2.33 広域商業機能強化パターンのイメージ

特徴：

- ①広域商業機能を大規模なものとし、地区内の西側に配置
- ③業務・行政・文化創造機能は駅からの歩行者アクセスを重視し、駅前の顔をつくる施設として駅前広場と連続して配置
- 自由通路等を想定することで、歩行者ネットワークを地区全体に確保



◆各機能の敷地面積の目安

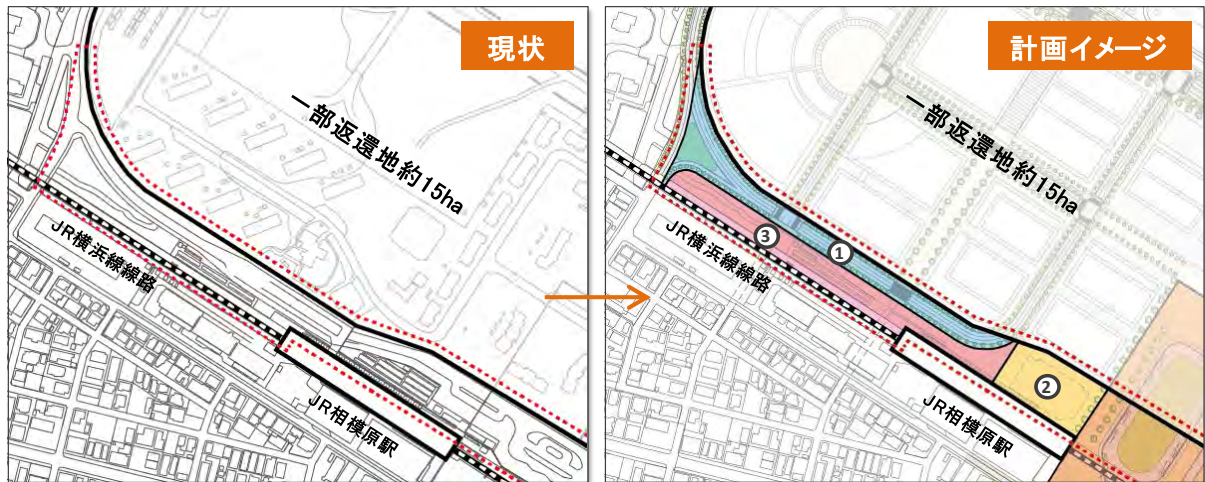
区分	敷地規模範囲	バランス配置パターン	広域交流機能強化パターン	広域商業機能強化パターン
①広域商業機能	約 2 ～ 7 ha	約 5 ha	約 2 ha	約 7 ha
②広域交流機能	約 1 ～ 5 ha	約 3 ha	約 5 ha	約 1 ha
③業務・行政・文化創造機能	①と②の規模と調整	約 2 ～ 3 ha		
合計	約 10ha	約 10ha(残り 5 ha は、道路や広場用地を想定)		

(6) その他配慮事項

ア JR 横浜線沿いの土地利用方針

JR 横浜線沿いの現在の北口駅前広場や道路について、JR 横浜線の連続立体交差化完了を踏まえた土地利用方針は以下のとおりです。

図表 3.2.34 JR 横浜線沿いの土地利用計画イメージ



- ①既存道路部分：駅北口地区へアクセスする道路としてそのまま活用
- ②駅前広場接続部分：駅前広場と一体となった有効利用
- ③線路隣接部分：JR 横浜線の連続立体交差化と合わせた一体的な活用

図表 3.2.35 ③線路隣接部分の活用例

JR 横浜線高架化となる場合の高架下空間の活用例



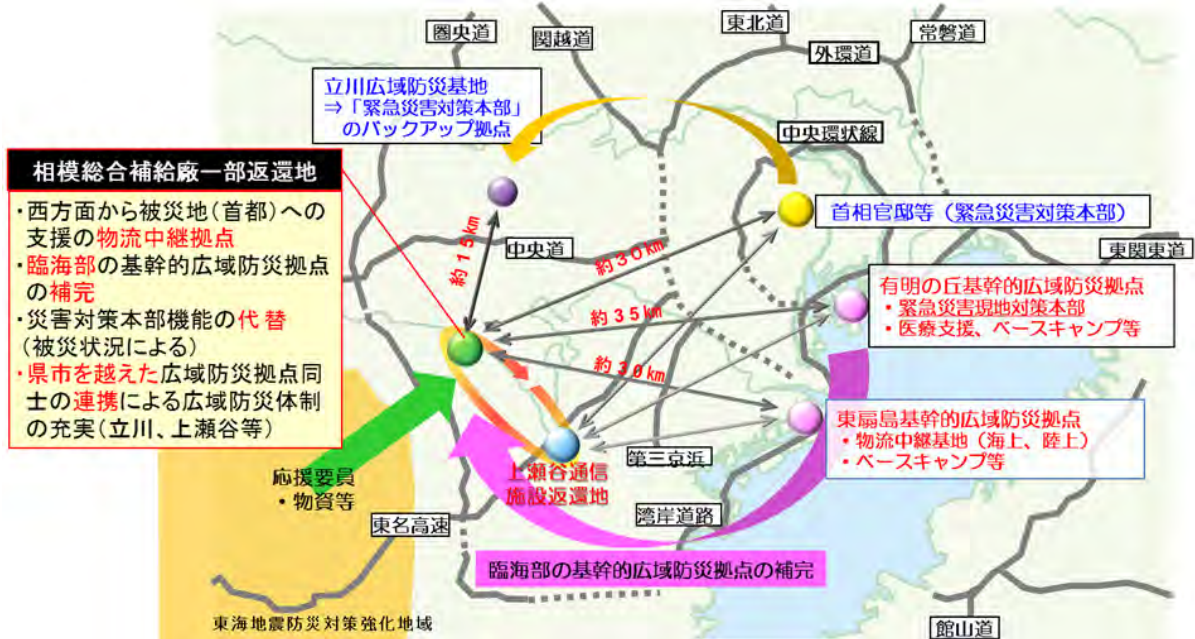
JR 横浜線地下化となる場合の線路跡地の活用例



イ 広域防災機能の考え方

本地区は、相模台地の安定した地盤にあり、圏央道（さがみ縦貫道路）の開通など立地条件に恵まれており広域防災拠点としての可能性を有していることから、臨海部に位置する国の基幹的防災拠点（有明の丘、東扇島）や周辺地域の広域防災拠点と連携し、首都圏南西部の広域防災機能の向上を推進します。

図表 3.2.36 広域防災拠点としての展開イメージ



災害時には、広域交流機能が屋内の一時避難スペース、行政機能が指令機能を担うなど、平常時に使用されている施設が災害に対応した役割を担うことを想定します。

図表 3.2.37 災害時における機能転換イメージ

	平常時	災害時
広域交流機能	・ 国際会議やイベント、見本市等による広域からの来訪者による活性化	・ 一時避難スペース、避難生活施設、支援物資物流拠点として機能
広域商業機能	・ 既存商業集積と共存しつつ広域的な集客による賑わいの創出	・ 被災者への生活必需物資を提供（物資の保管、提供）
業務・産業支援機能	・ 先端技術や新産業の研究・開発を支援	・ 帰宅困難者の一時避難スペースとして機能
業務・行政機能	・ 行政サービス等を提供	・ 広域的な応援受援の調整を行うための拠点として機能（オペレーション等）
駅前広場機能	・ 都市の顔としての賑わい空間	・ 物資輸送中継拠点入口として機能
スポーツ・レクリエーション機能（共同使用区域）	・ 市民が憩える空間として機能	・ 災害医療対応及び物資輸送中継拠点として機能

3 交通ネットワーク計画

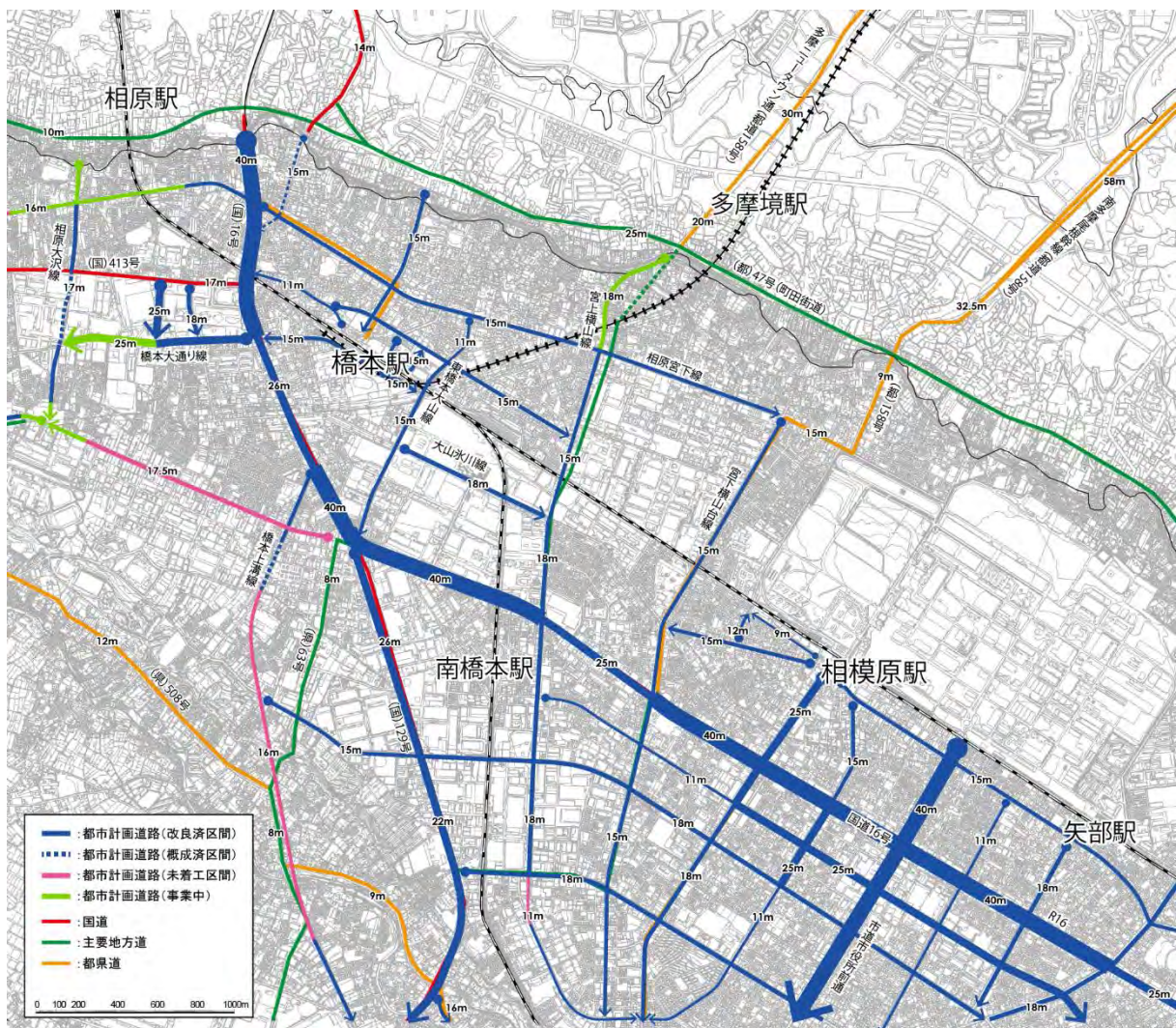
(1) 交通ネットワークの現況と課題

ア 現況

相模原駅周辺の交通ネットワークは、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号が整備されています。また、多摩方面と接続する幹線道路として、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ます。

現在、多摩方面から相模原駅周辺や国道16号へアクセスする幹線道路として、(都)宮上横山線は町田街道までの延伸が都市計画決定されており、用地買収が進められている状況です。また、(都)宮下横山台線は南多摩尾根幹線までの区間が相模原市都市計画マスタープランに位置づけられています。

図表 3.3.1 現在の広域道路ネットワーク



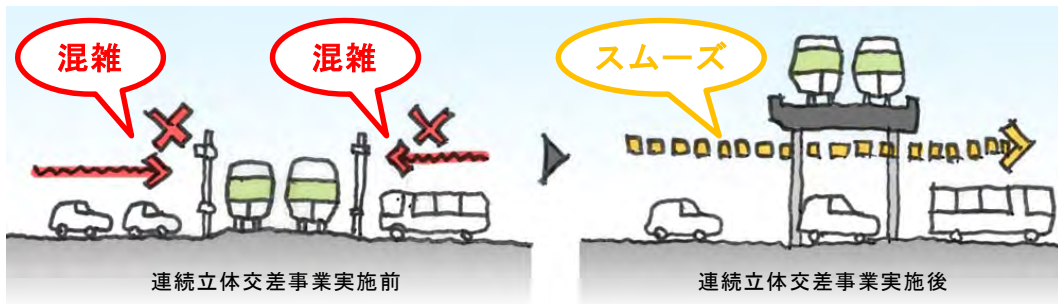
ウ JR 横浜線連続立体交差事業について

交通ネットワーク計画を策定するにあたり、JR 横浜線の連続立体交差事業を前提としていくこととします。

※連続立体交差事業とは？

鉄道を高架化もしく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。

図表 3.3.3 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



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。

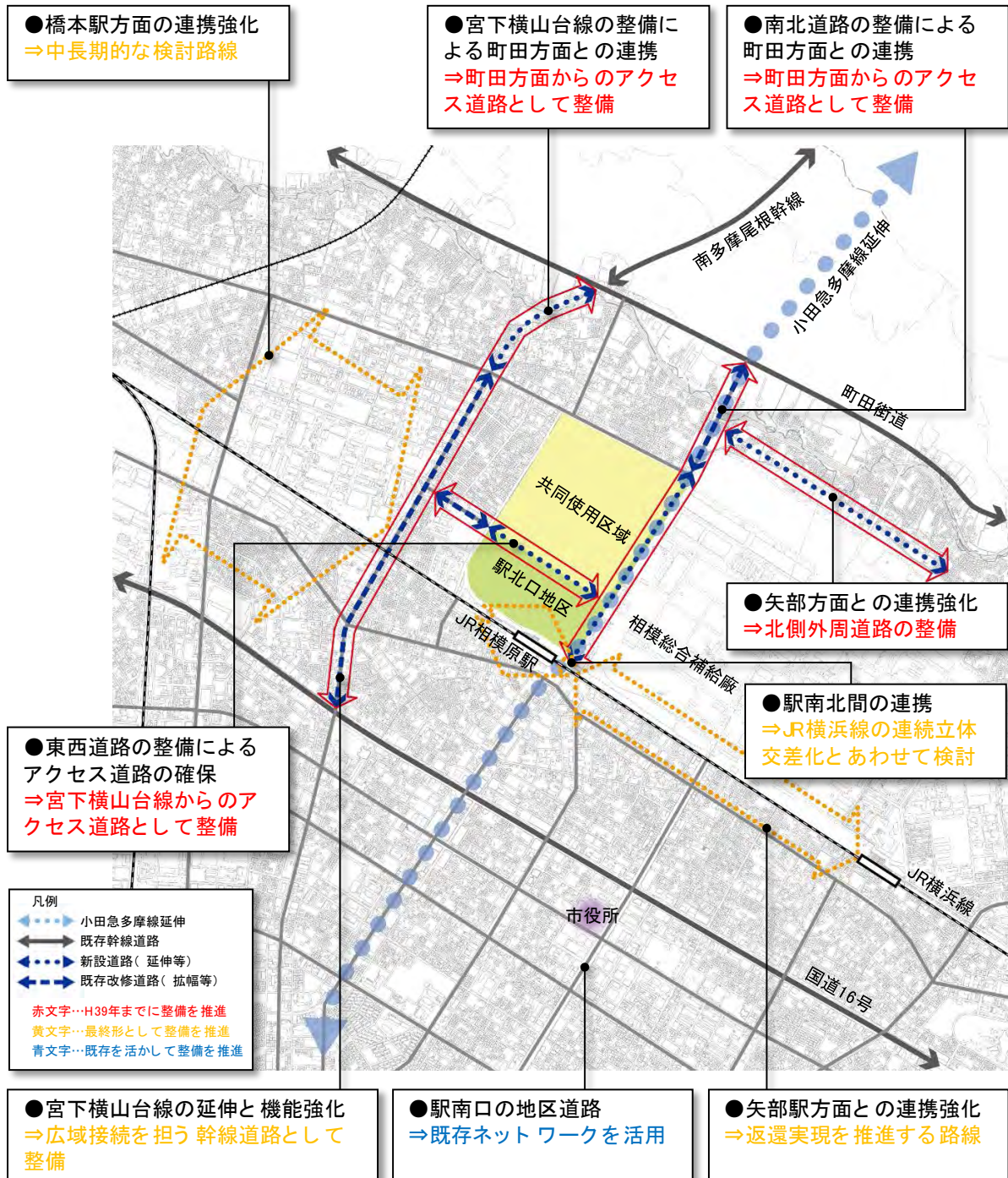
図表 3.3.4 JR 連続立体交差事業の実施想定区間



(2) 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、②JR横浜線の連続立体交差化完了後の将来形のまちの整備にあわせて整備を推進していく箇所、③既存を活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。

図表 3.3.5 自動車ネットワーク整備の基本方針



(3) 自転車ネットワーク

ア 駅北口地区へのアクセスの考え方

駅北口地区への自転車アクセスは、宮下横山台線、東西道路・南北道路を中心にネットワークを構成し、自転車走行空間の創出を図ります。なお、新たに整備する道路においては、自転車道や自転車レーンの通行を基本とします。

図表 3.3.6 駅北口地区への主要なアクセス



イ 自転車走行空間に必要な機能

自転車走行空間に求められる機能は以下のとおりです。

図表 3.3.7 自転車走行空間に必要な機能²

■主要なアクセス道路

【利用特性】

- ・ 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



■地区内道路等

【利用特性】

- ・ 沿道利用を目的とした通行のため、老若男女問わず、幅広い利用者層となる。
- ・ 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】

- ・ 自動車と自転車の分離による安全性・走行性の確保

断面イメージ

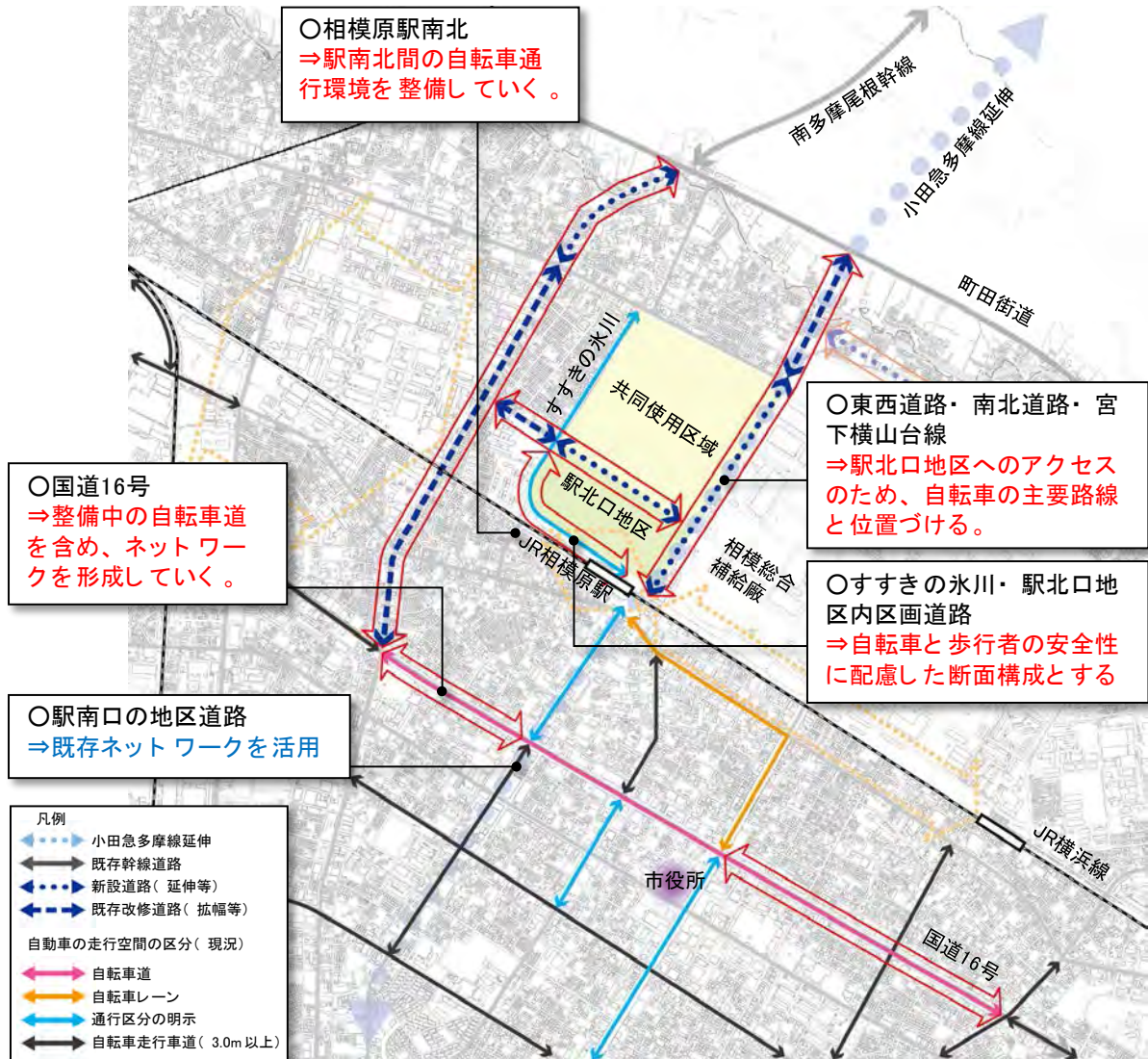


² 平成 27 年度末に国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定が予定されており、道路交通法の趣旨を踏まえ、自転車は自転車道、自転車レーンおよび車道の通行を基本として、自転車歩行者道の活用は外すこととなっている。

ウ 自転車ネットワークの整備方針

駅北口地区へのアクセスの考え方や自転車走行空間に必要な機能を踏まえ、自転車ネットワークの整備方針を以下のとおりとします。

図表 3.3.8 自転車ネットワークの整備方針



図表 3.3.9 自転車ネットワーク整備のイメージ



自転車道の設置例(国道16号)



通行区分を明示している例(相模原停車場線)

(4) 歩行者ネットワーク

ア 駅北口地区へのアクセスの考え方

駅北口地区への歩行者動線は、駅南北の回遊性に配慮した歩行者空間の創出を図る必要があります。

図表 3.3.10 駅北口地区へのアクセスの考え方



イ 歩行者空間に必要な機能

歩行者空間に求められる機能は以下のとおりです。

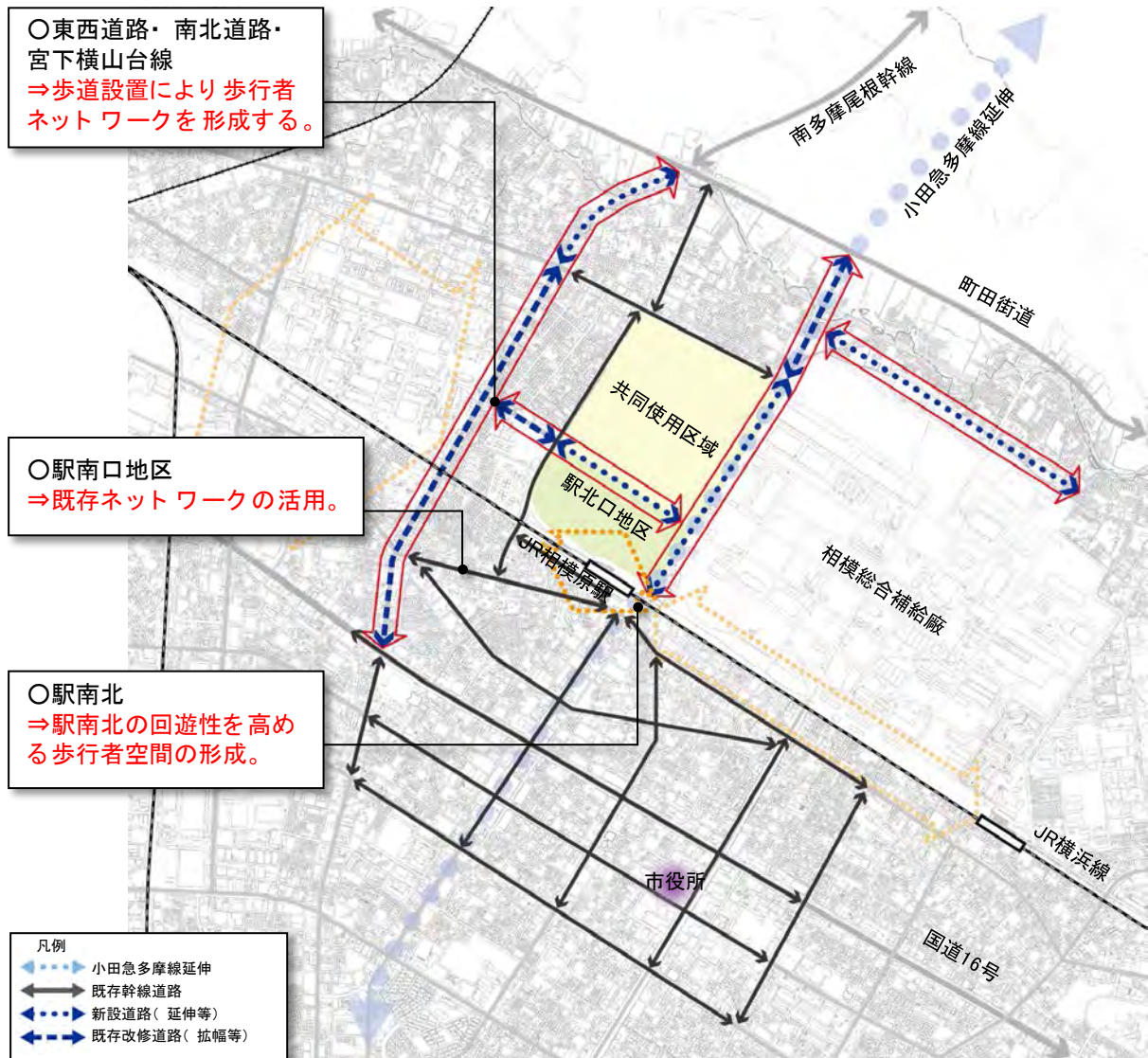
図表 3.3.11 歩行者空間に必要な機能

<p>■空間の確保 歩行者数に応じた幅員の確保</p>	<p>■ペDESTリアンデッキの整備 ・安全・安心へ配慮した歩行者ネットワーク</p>

ウ 歩行者ネットワークの整備方針

駅北口地区への歩行者アクセスは、宮下横山台線、東西道路・南北道路を中心にネットワークを構成し、歩行者空間の創出を図ります。

図表 3.3.12 相模原駅周辺地区の歩行者ネットワークの整備方針



図表 3.3.13 現況の相模原駅周辺の歩行者空間



さがみ夢大通り



駅南口のデッキ



氷川通り

(5) 交通基盤の整備

ア 交通基盤の整備スケジュール

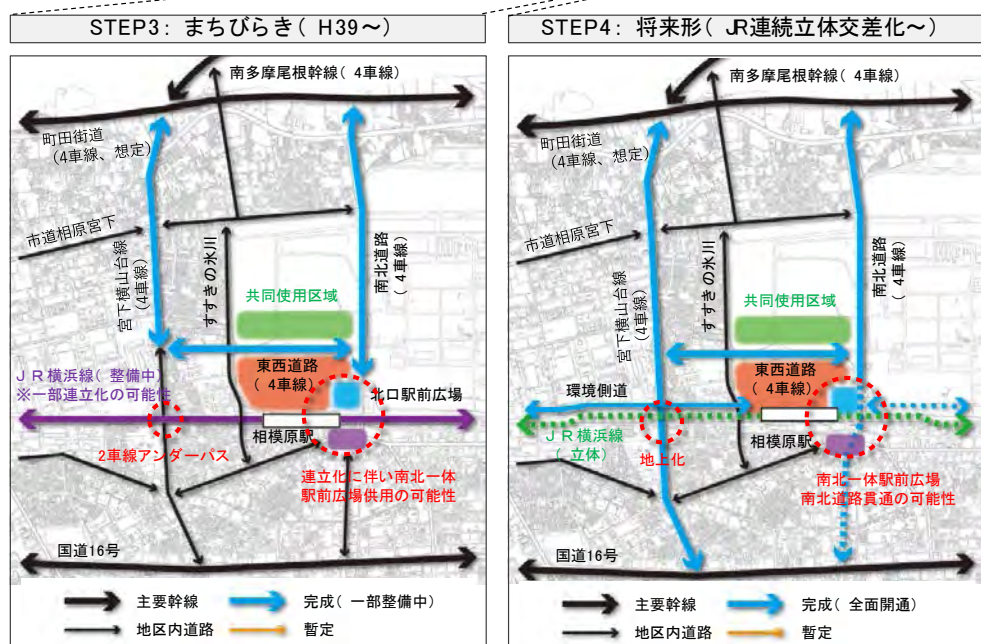
これまでの整理を踏まえ、平成39年のまちびらき及び将来形を見据えた交通基盤の整備スケジュールは、以下のとおりを想定しております。

なお、JR横浜線の連続立体交差化については、相模原駅周辺を先行して着手するなど、平成39年のまちびらき時における南北一体の駅前広場等も視野に入れた検討を進めてまいります。

図表 3.3.14 交通基盤の整備スケジュール

		STEP1	STEP2	STEP3	STEP4
		暫定道路整備	地区内道路整備 (～H39)	まちびらき (H39～)	将来形 (JR連続立体交差化～)
凡例					
現状供用					
道路	東西道路	暫定供用(②)	完成供用(④一部②)	完成供用(④)	完成供用(④)
	南北道路	暫定供用(②)	完成供用(④一部②)	完成供用(④) ※駅北側からのアクセス	南北貫通or非貫通(④)
	区画道路		完成供用	完成供用	完成供用
	宮下横山台線	現状供用(②)	現状供用(②) ※北側延伸部の供用(④)	現状供用(②) ※北側延伸部の供用(④)	完成供用(④)
鉄道	JR横浜線	地上(現状)	地上(現状)	地上(現状) ※一部連立化の可能性	高架or地下(連立化)
駅広	北口広場	現状+ 暫定供用	現状+ 暫定供用	暫定供用 ※南北一体供用の可能性	南北一体供用
	南口広場	現状供用	現状供用	現状供用 ※南北一体供用の可能性	

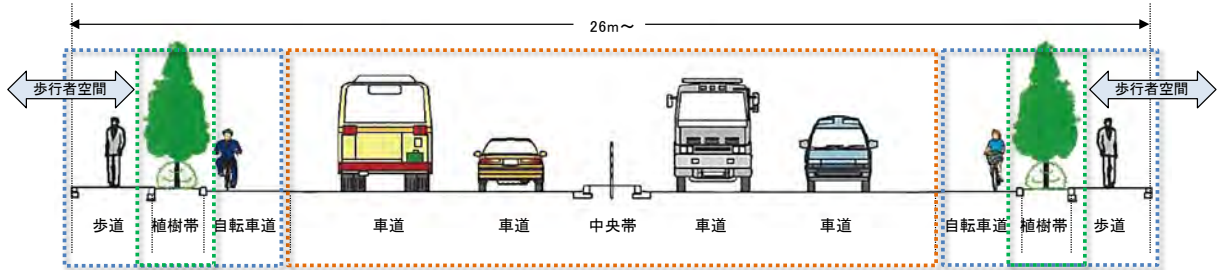
※○数字は想定している車線数。



イ 主要道路の整備イメージ

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。

図表 3.3.15 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。

車道幅員および車線数



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)



ゆとりある自転車専用道の例(パンクーパー)
(画像出典: Paul Krueger 撮影)

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。

歩道および自転車道幅員



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

(6) 自動車駐車場等

ア 現況

①自動車駐車場

相模原駅周辺地区における駐車場整備地区内(図表 3.3.17 に示す)には、約 1,200 台の時間貸し駐車場(民間)、駐車台数 283 台の公共自動車駐車場が整備されています。

図表 3.3.16 民間・公共自動車駐車場台数(平成 27 年 10 月 1 日時点)

	民間自動車駐車場 ³	公共自動車駐車場	合計
駐車場整備地区内	約 1,200 台	283 台	約 1,483 台

②駐車場整備地区

JR 横浜線の南側には、「自動車交通が著しく輻輳している地区、駐車需要が高い地区」として、駐車場整備地区(約 139ha)が指定されています。『相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例』に基づいて、設置が義務付けられる自動車駐車場の規模は下表のとおりです。一方、JR 横浜線の北側は、駐車場整備地区の指定はされていません。

図表 3.3.17 現況の都市計画駐車場と駐車場整備地区



図表 3.3.18 附置義務条件の基準

建築物の用途	自動車駐車場の規模 ⁴
商業系用途	延べ床面積 200 m ² ~300 m ² ごとに 1 台
業務系用途	延べ床面積 250 m ² ~350 m ² ごとに 1 台
住宅系用途	住戸数の 30%~50%

³ 月極めのものなどを除いた値。

⁴ 駐車場の規模に関する基準は、床面積の大きさや用途地域により異なります。商業系、業務系は、駐車場整備地区に適用される「相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例」に基づく基準ですが、住宅系は駐車場整備地区に限られない「相模原市特定建築物の建築に係る自動車の保管場所の確保に関する条例」に基づく基準です。また、商業系用途については「大規模小売店舗立地法」に基づく駐車施設等の設置についても考慮が必要です。

イ 施設整備の考え方

駅北口地区の開発に伴い、公共が担うべき自動車駐車場機能と、開発による自動車駐車場機能の役割分担を明確にする必要があります。

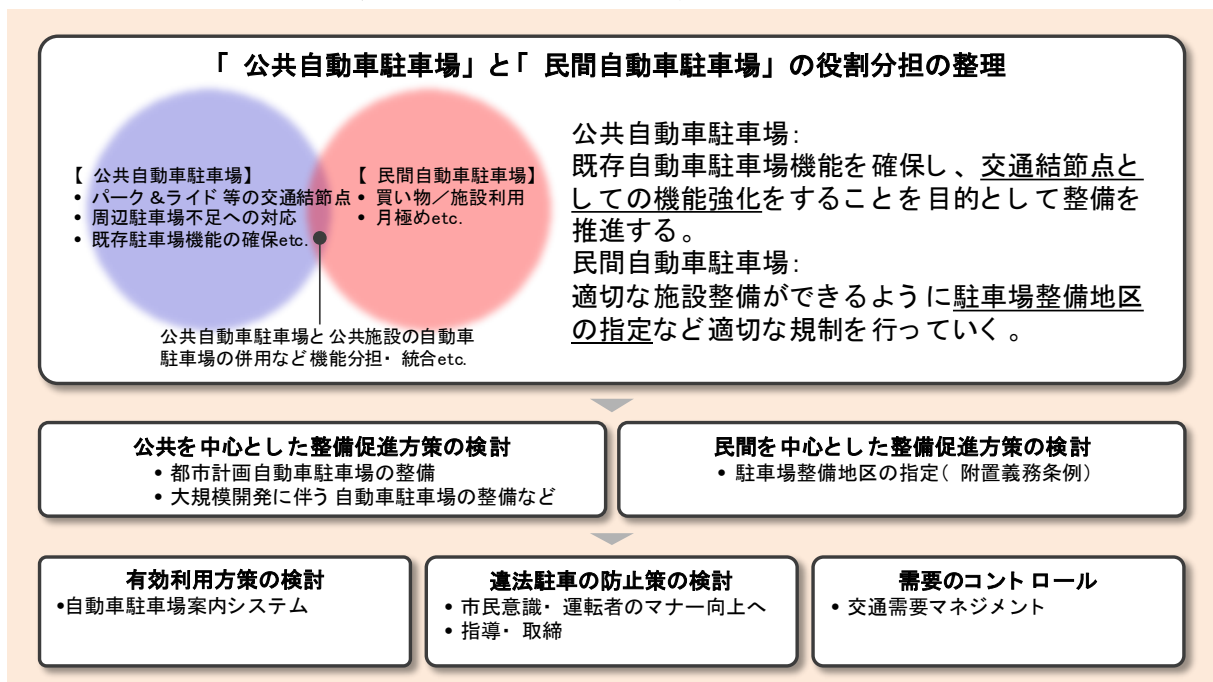
図表 3.3.19 自動車駐車場整備の考え方

	ケース①	ケース②	ケース③
整備方法	公共・民間分離	公共・民間分離	公共・民間一括
配置方法	個別配置	集約配置	集約配置
考え方	施設ごとの需要に対し、個別配置	公共・民間後との需要に対し、集約配置	公共・民間全ての需要に対し、集約配置
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 施設ごとに駐車場が整備され、利便性に優れる 将来需要変動に対応しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設、商業施設など利用目的ごとに駐車場が整備され、利便性、管理面で優れる 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場が集約され利用者にわかりやすい 官民の管理負担が軽減される
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 出入口数が多くなる 	<ul style="list-style-type: none"> 混雑が集中する可能性がある 将来需要変動に対応しづらい 	<ul style="list-style-type: none"> 混雑が集中する可能性がある 需要予測が難しい 官民合意が必要 将来需要変動に対応しづらい

ウ 自動車駐車場等の整備方針

自動車駐車場整備について、以下のとおり公共自動車駐車場と民間自動車駐車場に分け、適切な方策の検討を進めていきます。

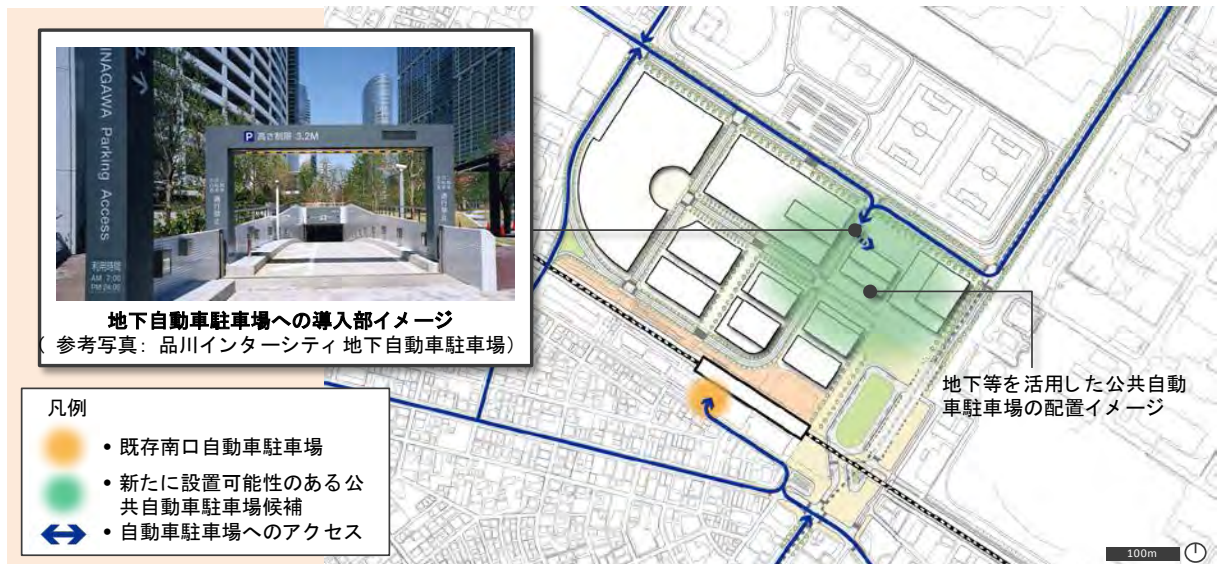
図表 3.3.20 自動車駐車場等の整備方針



①公共自動車駐車場整備の方針

- 駅北側の開発に伴う駅北側における自動車駐車場整備
- 南口は現在の公共自動車駐車場に対応し、北口は業務・行政・文化創造機能の地下等で確保
- 駅北口地区の開発や小田急多摩線の延伸によりパーク&ライドなどによる利用者の増加が見込んだ台数の確保

図表 3.3.21 公共自動車駐車場整備の方針

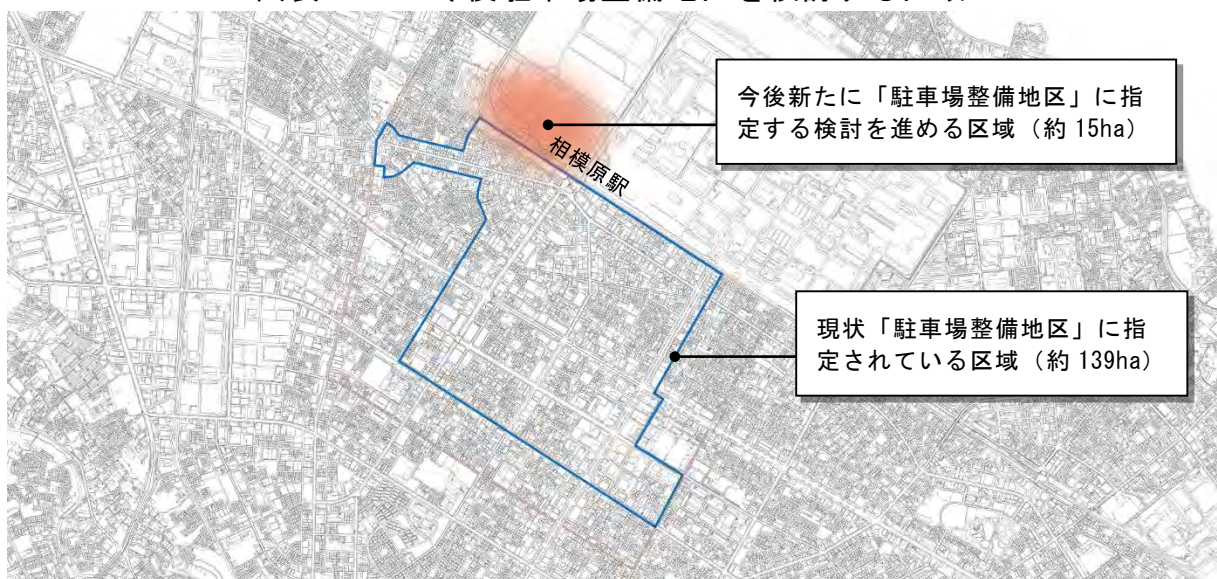


地上をできる限り歩行者に開放できるよう公共自動車駐車場は地下を活用した整備を想定

②駐車場整備地区

駅北口地区は、今後新たな土地利用が図られる地区であるため、市街地整備と併せて、新たに「駐車場整備地区」の指定を検討します。

図表 3.3.22 今後駐車場整備地区を検討する区域



(7) 自転車駐車場等

ア 現況

① 自転車駐車場

相模原駅周辺には、下表の公共自転車駐車場が整備されています。

図表 3.3.23 現況の公共自転車駐車場の整備状況（平成 27 年 10 月 1 日時点）

自転車駐車場	収容台数
北口自転車駐車場	2,033 台（バイク含む）
南口自転車駐車場	2,058 台（バイク含む）
合計	4,091 台（バイク含む）

② 自転車等放置禁止区域

駅南口を中心として自転車放置禁止区域が指定されており、放置自転車などの撤去や放置防止の指導を通じて良好な歩行空間を確保しています。『相模原市開発事業基準条例』に基づいて、設置が義務付けられる自転車駐車場の基準は下表のとおりです。

図表 3.3.24 現況の公共自転車駐車場と自転車等放置禁止区域



図表 3.3.25 設置義務条件の基準

	建築物の用途	自転車駐車場の規模
自転車等放置禁止区域に接する場合	共同住宅	1 戸につき 1 台
	商業系用途	延べ床面積 25 m ² ごとに 1 台
	事業系用途	延べ床面積 40 m ² ごとに 1 台
自転車等放置禁止区域に接していない場合	共同住宅	1 戸につき 1 台
	商業系用途	延べ床面積 40 m ² ごとに 1 台
	事業系用途	延べ床面積 40 m ² ごとに 1 台

イ 施設整備の考え方

駅北口地区の開発に伴い、駅利用者や駅前施設利用者の行先に応じて、公共が担うべき自転車駐車場と、開発による自転車駐車場の役割分担を明確にする必要があります。

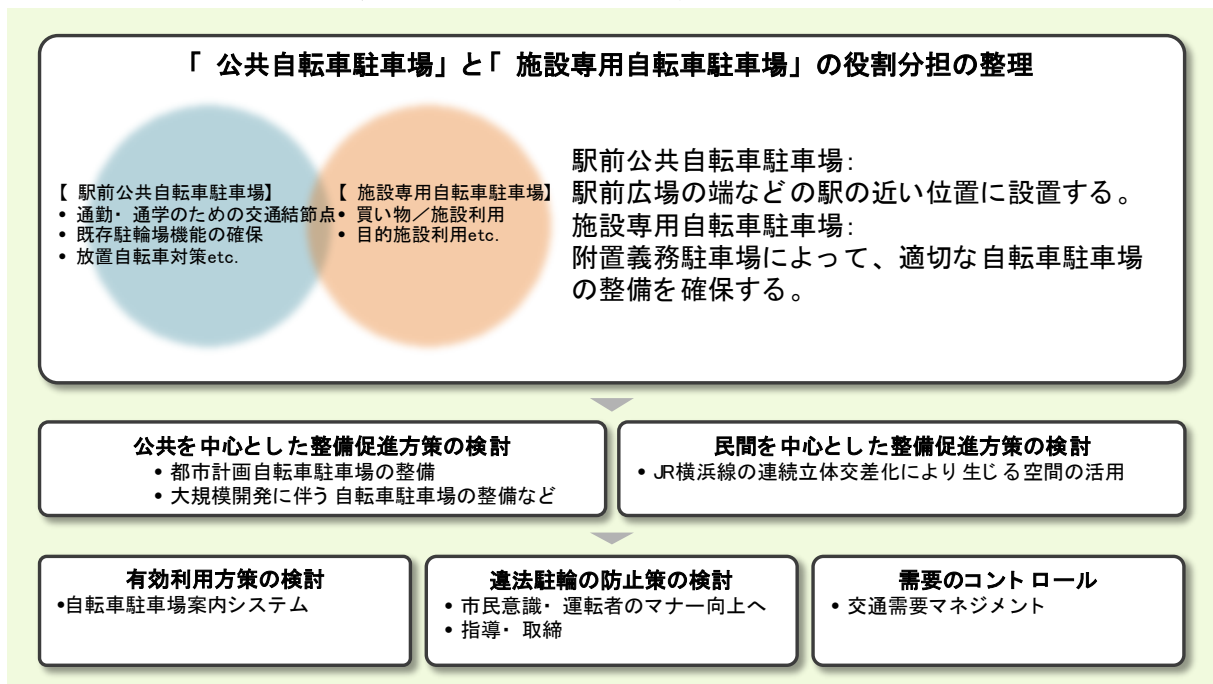
図表 3.3.26 利用目的別の特性

利用者	① 駅利用者	② 駅前施設利用者	
行き先	鉄道駅・バス停等	公共施設	商業・業務施設等
主な目的	通勤・通学等	窓口サービス等	買物・飲食等
利用特性 (一般的な傾向)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期利用が主体 ・ 朝から帰宅時間まで終日利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一時利用が主体 ・ 利用時間が長い ・ 複数の施設を移動 ・ 目的地直近に駐輪 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一時利用が主体 ・ 利用時間がやや短い ・ 複数の施設を移動 ・ 目的地直近に駐輪
利用意向	公共自転車駐車場	施設専用自転車駐車場	施設専用自転車駐車場

ウ 自転車駐車場等の整備方針

自転車駐車場整備について、以下のとおり公共自転車駐車場と施設専用自転車駐車場に分け、適切な方策の検討を進めていきます。

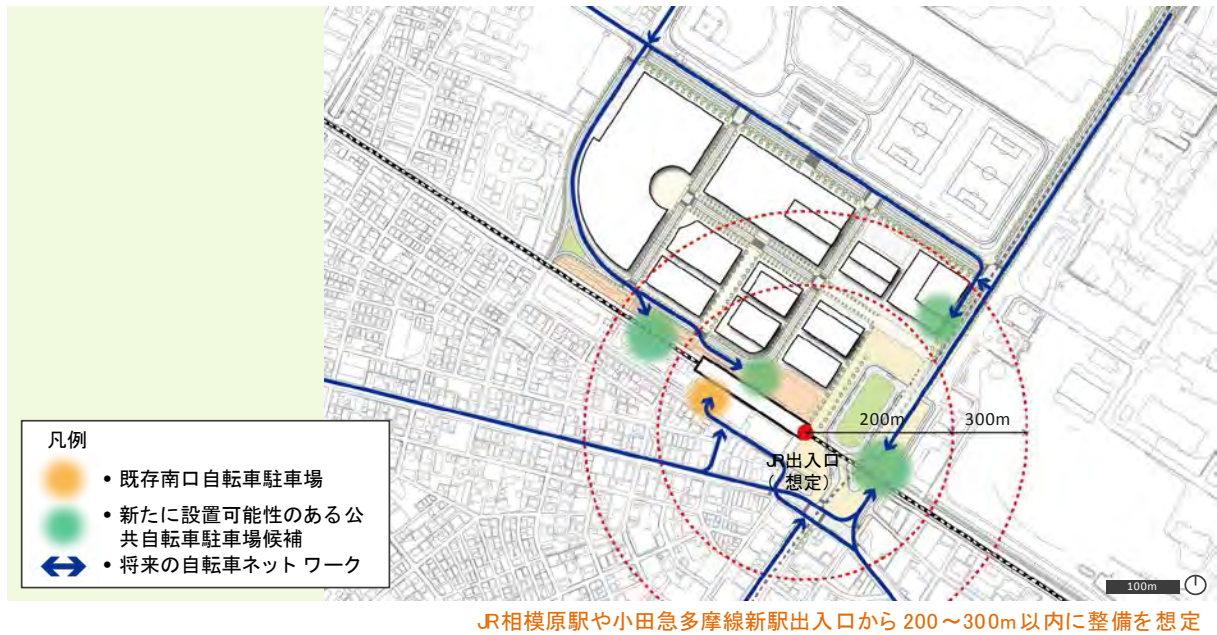
図表 3.3.27 自転車駐車場等の整備方針



①公共自転車駐車場整備の方針

- 駅北側の開発に伴う駅北側での自転車駐車場整備
- 自転車ネットワークとの連続性に配慮した、歩行者動線と交錯がない位置への配置
- 駅北口地区の開発や小田急多摩線の延伸などにより駐輪台数の増加を見込み、駅前広場にて確保

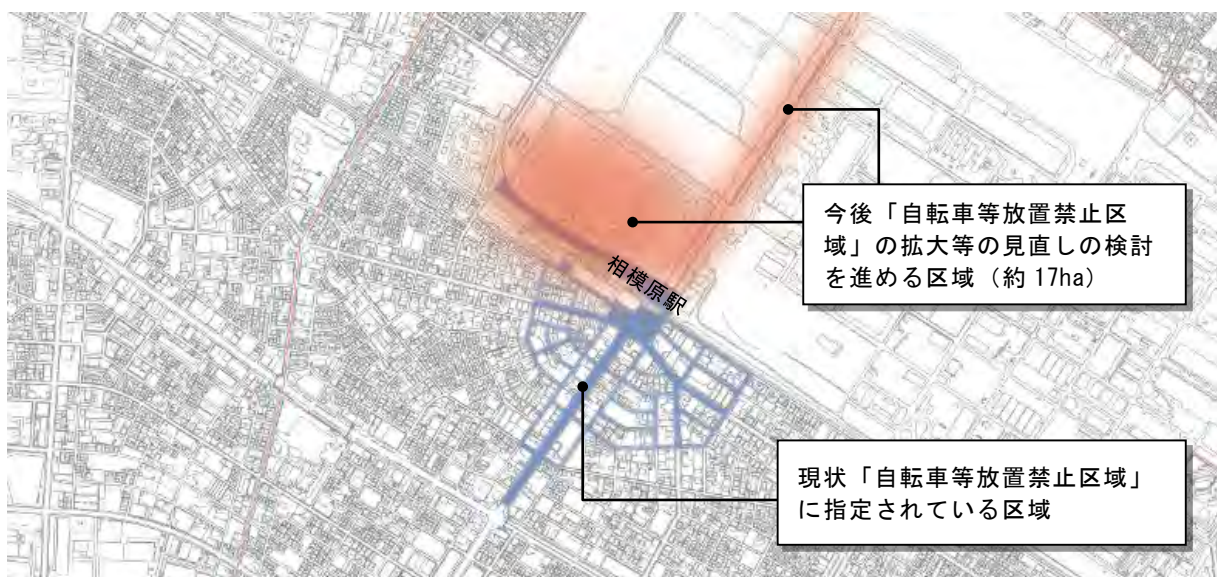
図表 3.3.28 公共自転車駐車場整備の方針



②自転車等放置禁止区域

駅北口地区は、今後新たな土地利用が図られる地区であるため、市街地整備と併せて、自転車等放置禁止区域の拡大指定を検討します。

図表 3.3.29 今後自転車等放置禁止区域を検討する区域



4 駅前空間計画

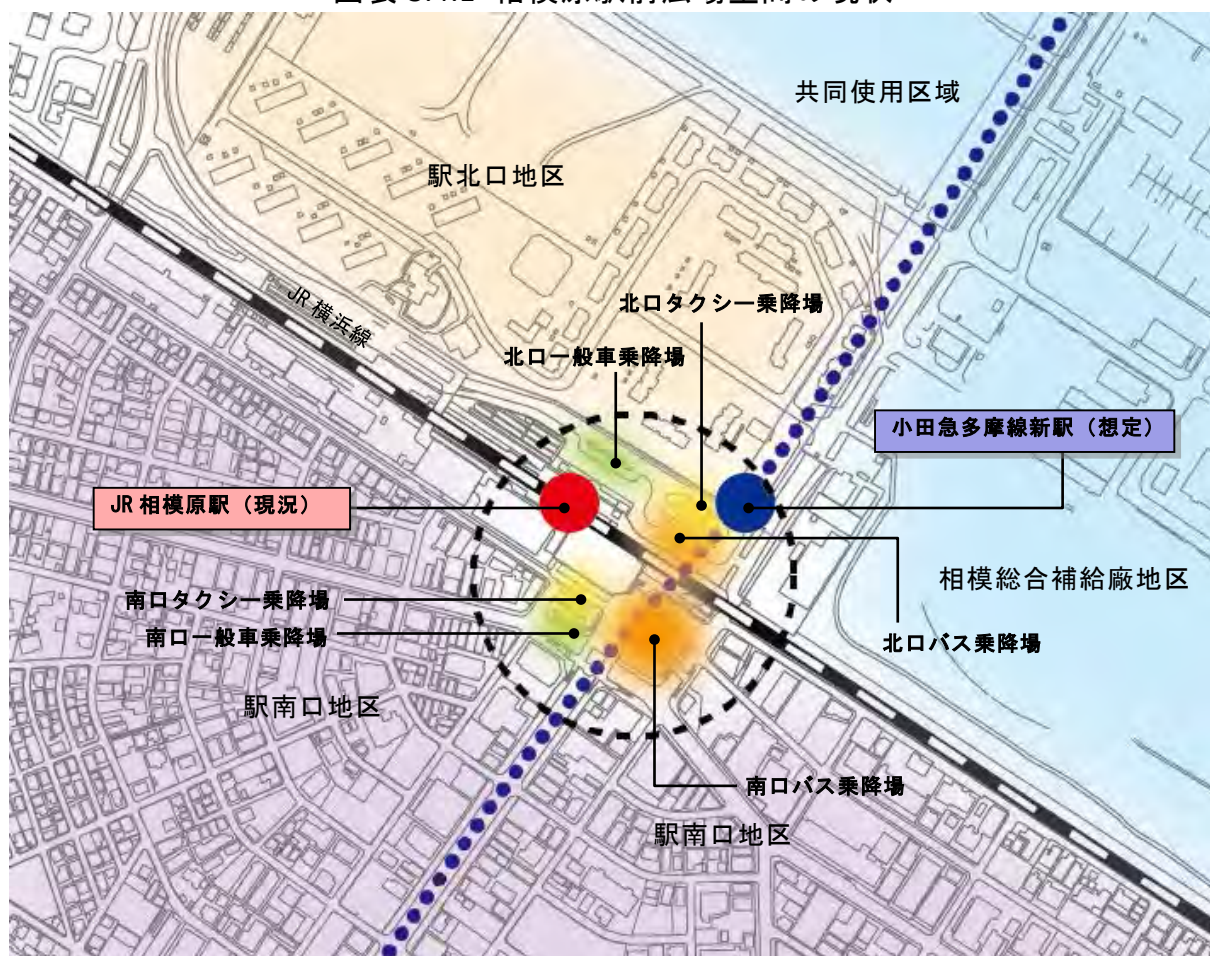
(1) 駅前空間に係る現況と課題

ア 現況

相模原駅は、駅北側に相模総合補給廠が広がっていたことから、JR 横浜線沿線や既存市街地が広がる駅南側からの利用が主とされています。今後、小田急多摩線の延伸により、2線利用が可能な駅として、相模原市内だけではなく、周辺都市（東京方面・厚木方面）とのアクセス性が向上し、駅周辺の利用者が増加することが期待されています。

このようなことから、駅北口地区の新しいまちづくりに伴う来街者の増加に対応した空間を確保しつつ、都市の「顔」として、駅前空間の形成が求められます。

図表 3.4.1 相模原駅前広場空間の現状



現状の北口駅前広場



現状の南口バスロータリー



現状の南口タクシー乗り場

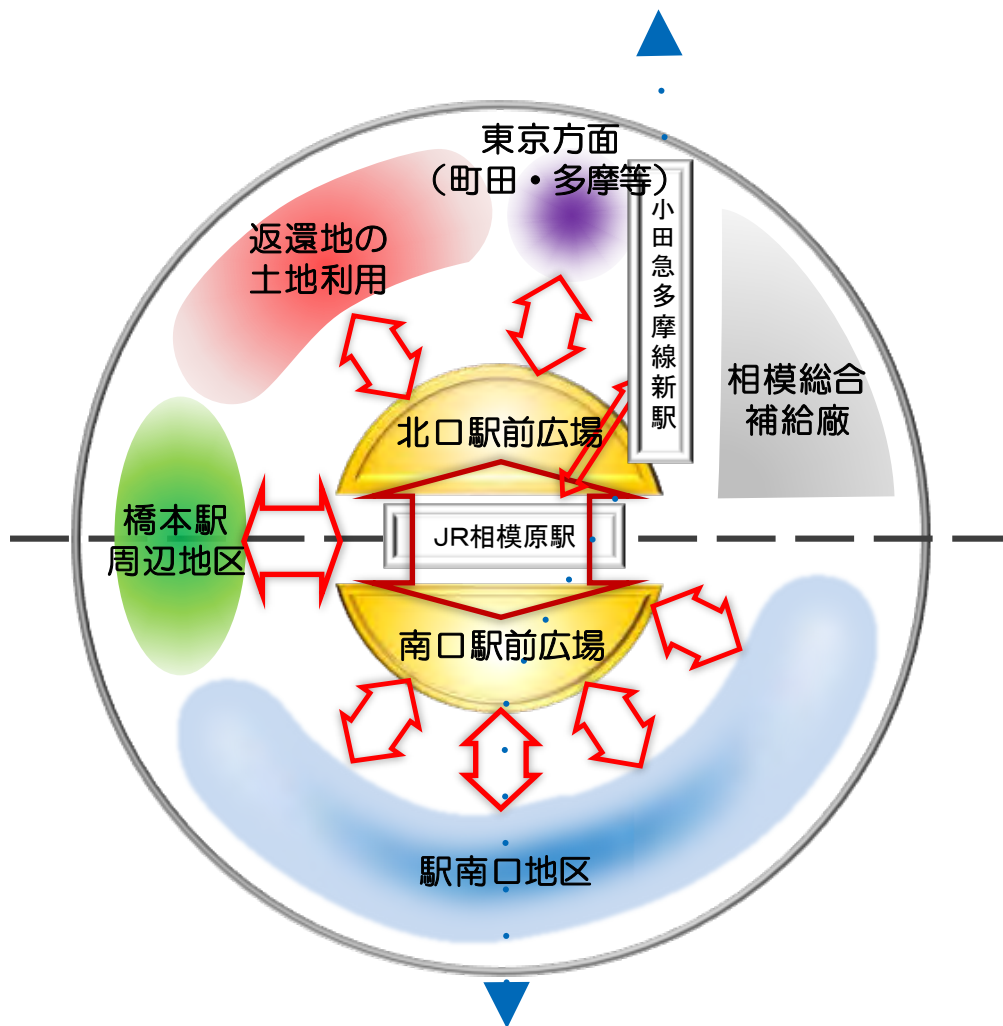
イ 課題

JR 相模原駅は、駅南口地区の既存市街地や東京方面(町田・多摩等)をつなぐ重要な結節点としての機能や、災害時における広域防災拠点の機能確保が重要です。こうしたことを踏まえた駅前空間整備の課題は以下のとおりです。

駅前空間整備における課題

- 賑わいの核となる市の顔としての駅前広場
- 返還地の土地利用との接続に配慮した整備
- 橋本方面との連携
- 南北回遊性の向上
- 南北駅前広場の機能分担
- 東京方面(町田・多摩等)との連携
- JR 横浜線⇄小田急多摩線の乗継利便性
- ペDESTリアンデッキ等による回遊性の確保
- バスなどの公共交通網の充実

図表 3.4.2 駅前空間のあるべき空間像



(2) 駅前空間の基本コンセプト

駅前空間整備の基本コンセプトを、「交流の中心となる駅前空間」とし、以下の3つの視点を掲げます。

図表 3.4.3 駅前空間整備の基本コンセプト



① 人の交流

- 南北市街地の円滑な移動による回遊性の創出
- ユニバーサルデザイン
- 賑わいあふれる空間の創出

② 交通の連携

- 相模原市と東京方面（町田・多摩等）との連携強化
- 相模原駅南北の交通網の強化
- 橋本方面との連携強化
- JR 横浜線と小田急多摩線の乗換利便性の確保

③ 防災機能の充実

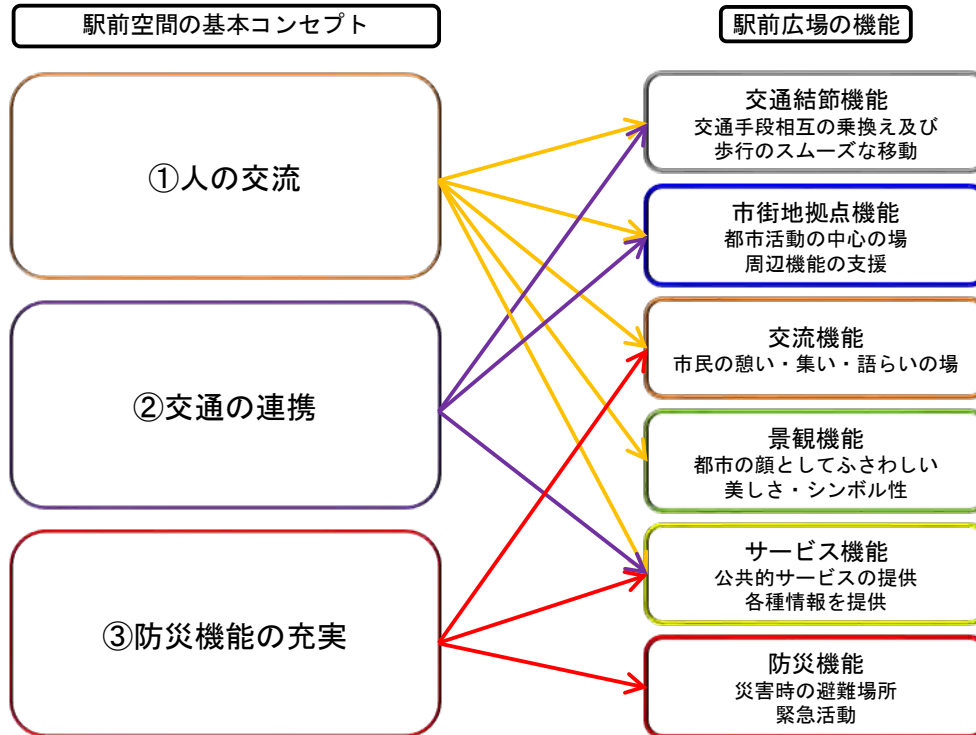
- 災害時には一時拠点となる防災性の高い駅前空間の創出

(3) 機能配置方針

ア 駅前広場の機能

駅前空間の基本コンセプトを踏まえると、6つの機能が導き出されます。

図表 3.4.4 駅前広場の機能



図表 3.4.5 駅前広場の機能のイメージ



交通結節機能のイメージ
(札幌駅南口)

市街地拠点機能のイメージ
(岐阜駅北口)

交流機能のイメージ
(姫路駅)

(画像出典: 姫路市 HP より)

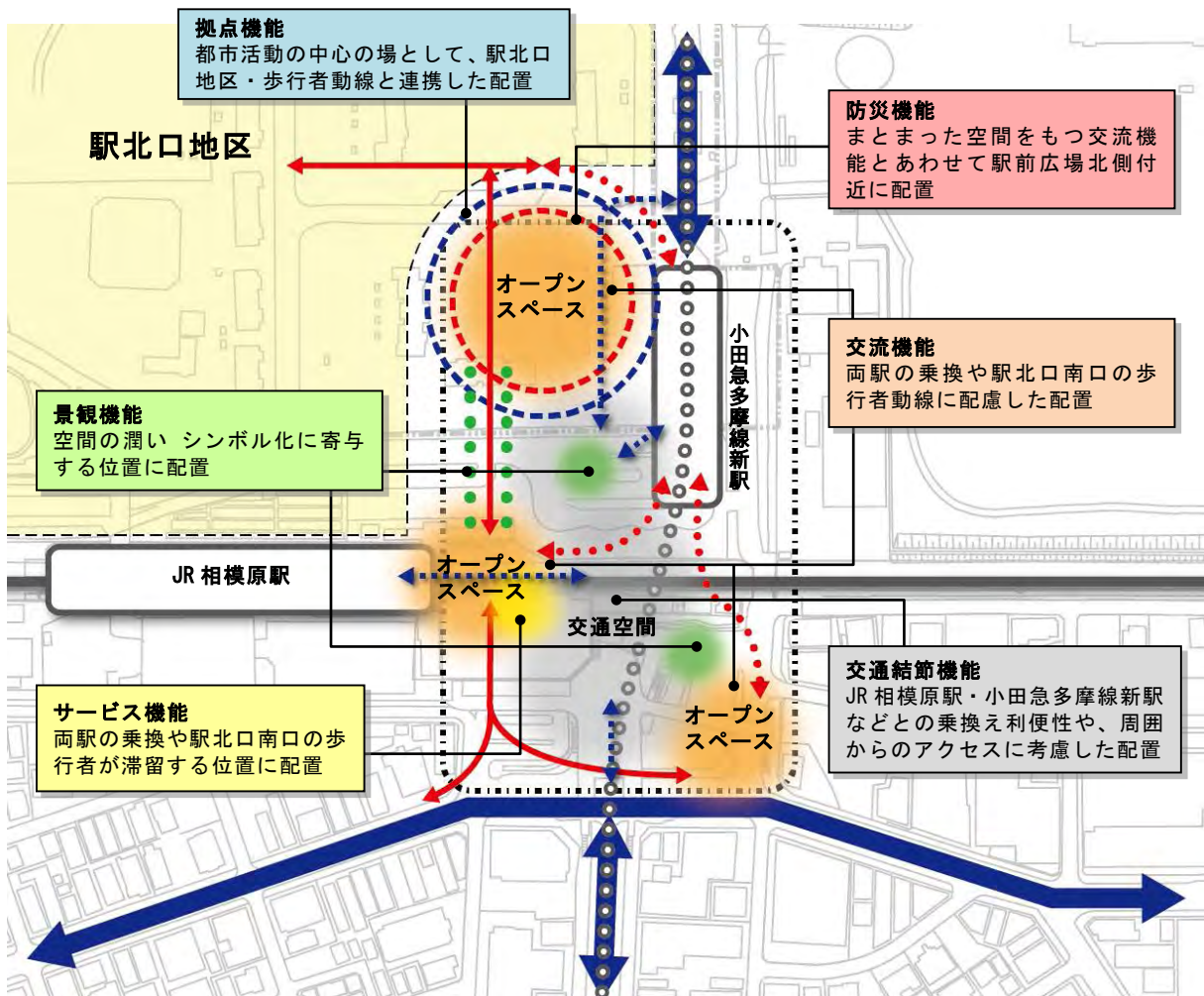
イ 機能配置方針

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配置イメージは以下のとおりです。

図表 3.4.6 機能配置方針

交通空間	交通結節機能	結節点としてアクセス性・乗換利便性の高い位置に配置
	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

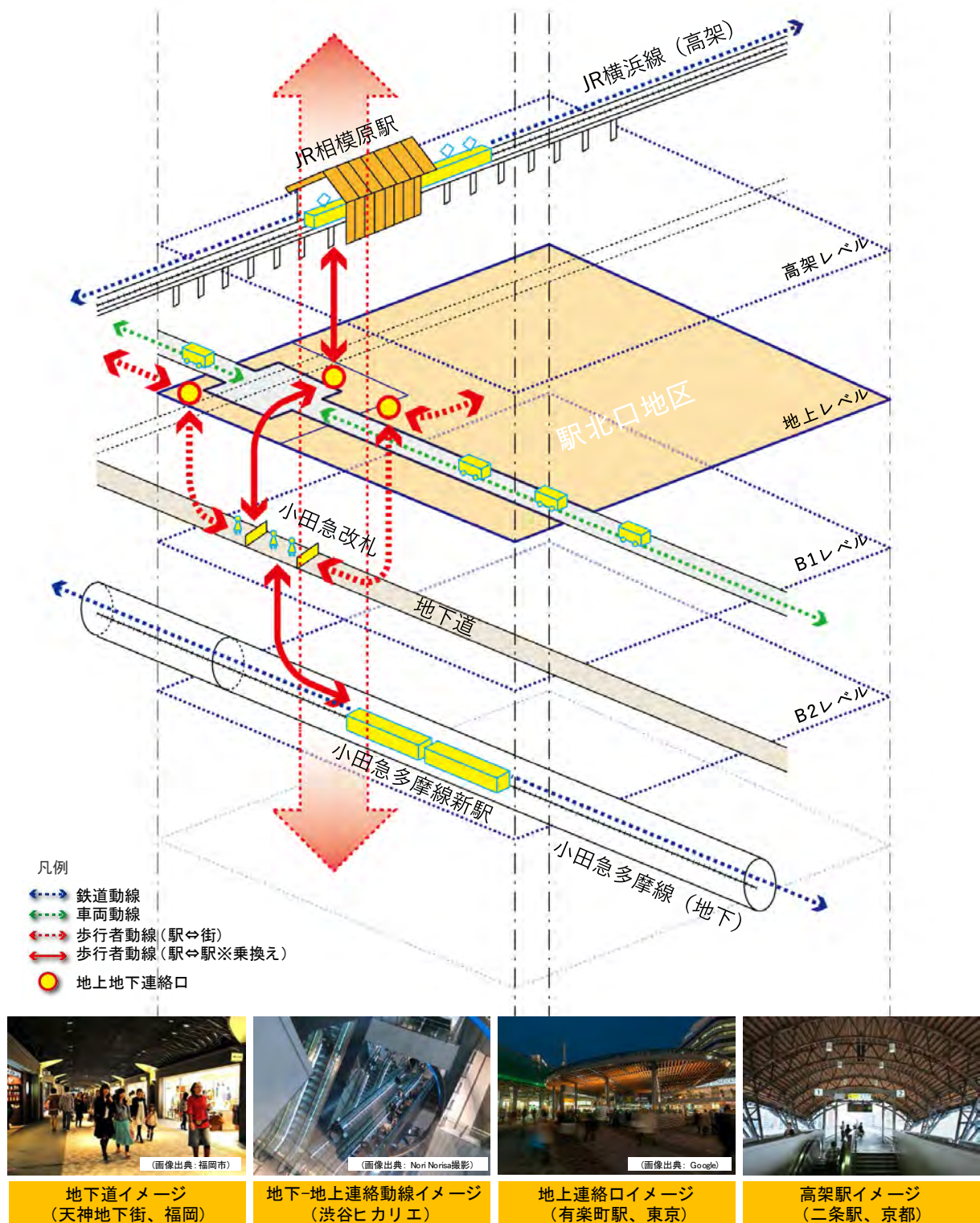
図表 3.4.7 機能配置イメージ



(4) 乗換え動線の計画

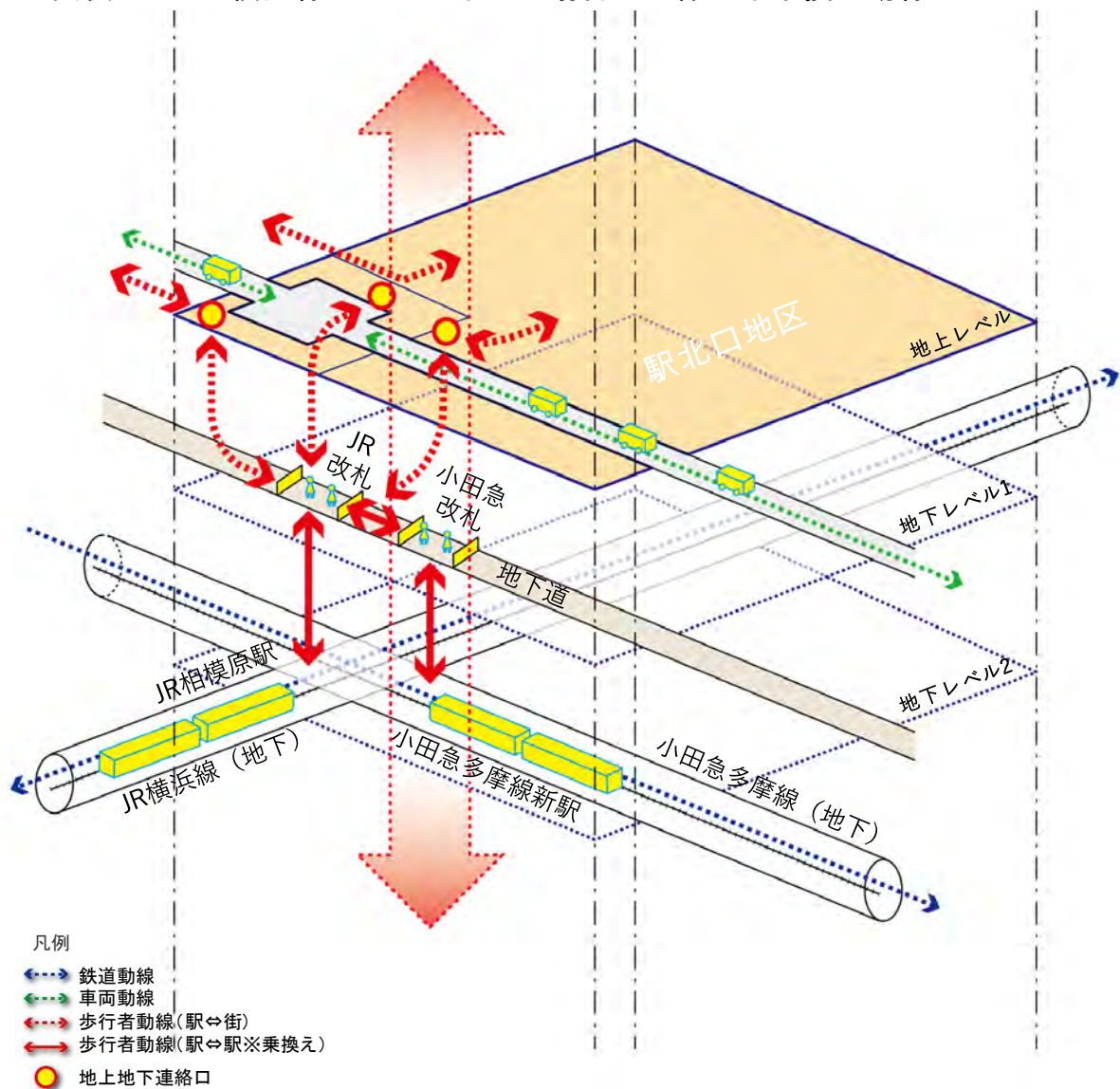
相模原駅では今後、小田急多摩線の延伸や JR 横浜線の連続立体交差化に伴い、利用者の立体的な移動動線が発生します。そこで、JR 横浜線が高架となる場合と地下となる場合それぞれについての乗換えイメージは下図のとおりです。

図表 3.4.8 JR 横浜線が高架となった場合の立体的な乗換え動線のイメージ



注: JR横浜線および小田急多摩線の位置関係、改札および地上出入口の位置などは簡易イメージのための想定です。

図表 3.4.9 JR 横浜線が地下となった場合の立体的な乗換え動線のイメージ



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)

注：JR横浜線および小田急多摩線の位置関係、改札および地上出入口の位置などは簡易イメージのための想定です。

注：地下における JR 横浜線と小田急多摩線の位置関係は、今後の検討や協議などにより決まってくるものであり、上図では模式的に同じレベルにて記載をしています。

(5) 小田急多摩線新駅

小田急多摩線の延伸は、相模原駅周辺地区の広域交流拠点としてのまちづくりに必要不可欠であり、延伸によって新たに整備される駅は、多くの人々が集まり行き交う拠点であるとともに、まちの「顔」となる玄関としての役割が求められます。

新駅の設置にあたっては、JR 横浜線との乗換利便性や、駅北口地区からのアクセス性を確保するとともに、JR 相模原駅南北の市街地間の回遊性の創出を図るほか、まちの玄関としてシンボル性の高い施設とすることが必要です。

このため、新駅については、こうした機能が総合的に発揮されるよう、地上出入口や駅前広場などの交通施設を始め、様々な機能を担う周辺施設と一体として、まちづくりの中で主体的に整備することが必要です。

新駅設置の基本条件を以下に示します。

(1) 駅設置の基本条件

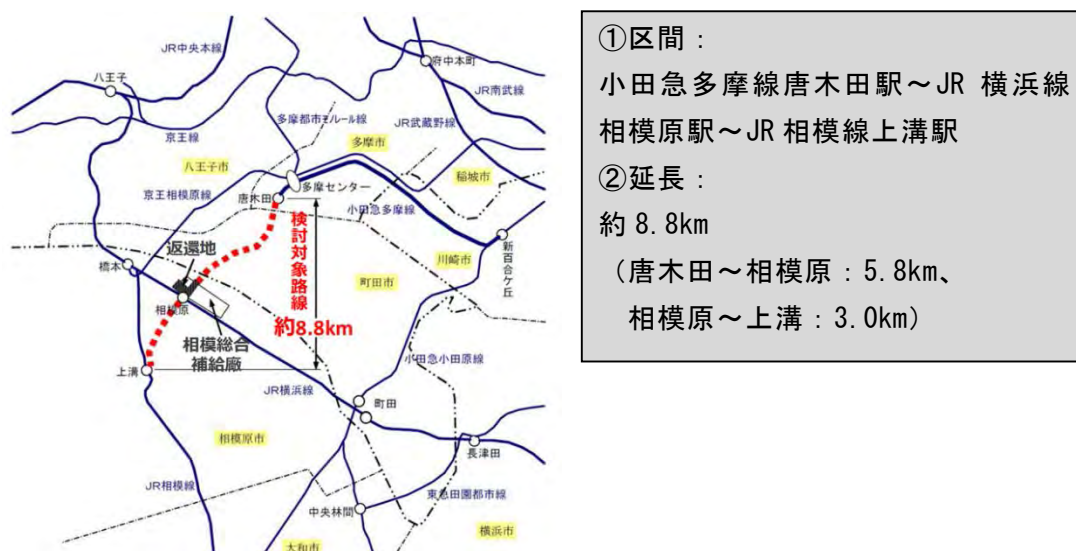
- 南北道路の地下に設置し、地下駅とする。
- ホームの位置は、JR 横浜線の線路北側を想定する。
- 地上出入口は、JR 横浜線との乗り継ぎ利便性、駅南口地区や駅北口地区へのアクセス等を考慮し、南北駅前広場、北口地区の計3箇所を想定する。

(2) 整備スケジュール

- 平成 39 年の完成を想定する。

図表 3.4.10 小田急多摩線延伸計画（唐木田～上溝間）の概要

出展：「小田急多摩線延伸計画に関する研究会報告書」（平成 26 年 3 月）



(6) 駅前広場

- 駅北口地区の新たな土地利用により、相模原駅北口の利用者が増加することが想定されるため、駅前広場の規模やその形状を見直していく必要があります。
- JR 横浜線の連続立体交差化により、駅南北が地上レベルで一体的な土地利用が可能となりますが、現在の利用を継続しながら整備を進めていく必要があるため、南北一体的な駅前広場を形成するまでの段階的な整備手順についても考え方を整理しておく必要があります。

ア 規模の想定


現状の駅前広場に加えて、小田急多摩線新駅設置及び駅北口地区の開発に伴い、新たに必要と考えられる以下の3つの施設を見込んだ規模を想定します。

図表 3.4.11 既存駅前広場の規模

① 既存駅前広場の規模（南北合計約 2.0ha）

■北口駅前広場の施設数と規模					
	バス乗降場	バス プール	タクシー 乗場	タクシー プール	一般車 乗降場
既存施設	乗車:2バース 降車:1バース	-	1バース	6台	3台
既存規模	約1.1ha(10,600㎡)				

■南口駅前広場の施設数と規模					
	バス乗降場	バス プール	タクシー 乗場	タクシー プール	一般車 乗降場
既存施設	乗車:8バース 降車:3バース	6台	1バース	15台	3台
既存規模	約0.9ha(9,000㎡)				



+

② 新たに必要と考える施設の規模（最大で約 0.5ha）

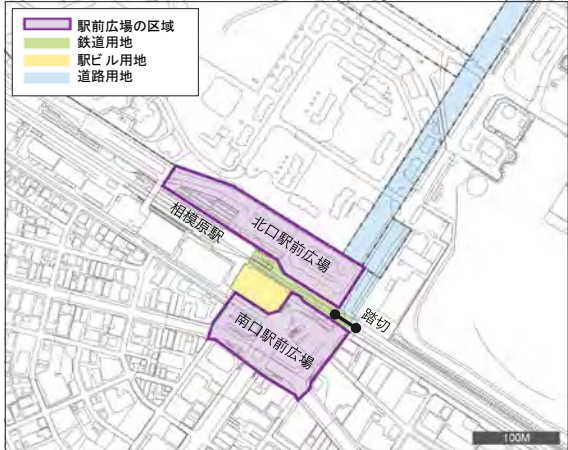
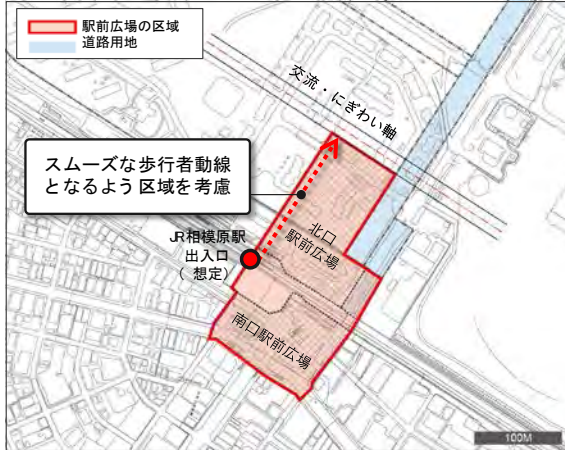
A : 地上-地下連絡口 (～約 0.25ha)	} 小田急多摩線の延伸により必要となる施設
B : 換気口 (～約 0.05ha)	
C : 交流広場 (～約 0.2ha)	→ 交流人口の増加により必要となる施設

||

南北合計で、約 2.0～2.5ha の幅とし、
駅前広場の範囲を規模の最大である約 2.5ha で想定します。

規模の想定に加え、JR 横浜線の連続立体交差化による大規模な駅前広場の変化を見据え、将来的な駅前広場の範囲として、現状の鉄道用地や駅ビル用地を含めて検討を進めます。

図表 3.4.12 駅前広場の範囲の想定

現状の範囲	将来の範囲
	
<p>北口駅前広場：約 1.1ha (10,600 m²) 南口駅前広場：約 0.9ha (9,000 m²) (ともに 1997 年に整備) →合計約 2.0ha</p>	<p>北口駅前広場：約 1.6ha (15,500 m²) 南口駅前広場：約 0.9ha (9,000 m²) (南口は既存区域を踏襲) →合計約 2.5ha</p>

参考：交流広場の規模の想定の方

以下の事例を参考に交流広場の規模を約 2,000 m²と想定しました。

図表 3.4.13 2,000 m²前後の歩行者広場の事例（参考）



(画像出典: Zenjiro 撮影)

新橋駅西口 SL 広場
: 約 1,300 m² (歩道部)



JR 桜木町駅前広場
: 約 3,000 m² (歩道部)



大阪・うめきた広場
: 約 1,700 m² (歩道部)



(画像出典: 岐阜観光コンベンション協会 HP より)

岐阜駅北口広場
: 約 1,800 m² (歩道部)

イ 段階整備の考え方

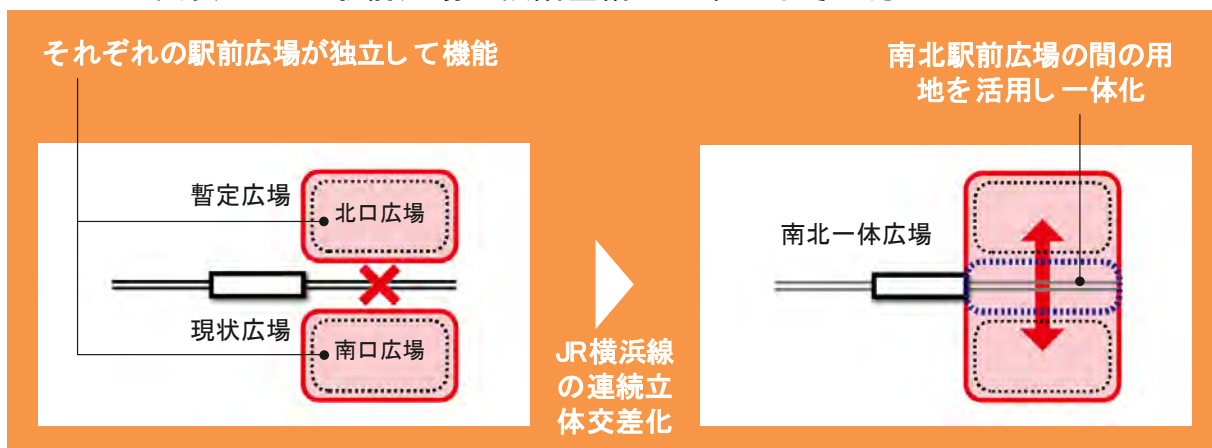
駅北口地区開発や JR 横浜線の連続立体交差化などの整備に合わせた駅前広場の整備の考え方は以下のとおりです。

① 基本的な考え方

- JR 横浜線の連続立体交差化が完了前の駅前広場は、南北が分断されているため、南北それぞれに駅前広場を配置します。
- JR 横浜線の連続立体交差化が完了後の駅前広場は、南北一体の駅前広場を配置します。

※JR 横浜線の連続立体交差化については、相模原駅周辺を先行して着手するなどの検討を進めていきます。

図表 3.4.14 駅前広場の段階整備の基本的な考え方のイメージ



② 段階整備の流れ

図表 3.4.15 各段階における駅前広場の状況

	現状～	～駅北口地区 まちびらき	～JR 横浜線の連続 立体交差事業完了	～将来
状況	<ul style="list-style-type: none"> • 南北駅前広場それぞれで供用 • 北口駅前広場へは西側(すすきの氷川)よりアクセス 	<ul style="list-style-type: none"> • 南北駅前広場それぞれで供用 • 北口駅前広場の暫定整備完了 • 北口駅前広場へは北側(南北道路)よりアクセス 	<ul style="list-style-type: none"> • JR 横浜線の連続立体交差化にあわせ、駅前広場を一体とする工事の開始 	<ul style="list-style-type: none"> • 駅前広場の南北一体供用開始

ウ 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。

①JR 横浜線の連続立体交差化完了前の機能配置パターン

A：歩行者・自転車専用通行型

駅前を歩行者・自転車のみが通行できるパターン

B：自動車・歩行者・自転車通行型(地区幹線道路の整備)

駅前に地区幹線道路を整備し、自動車・自転車・歩行者が通行できるパターン

機能配置のイメージと、それぞれの案の特徴は以下の表のとおりです。

図表 3.4.16 JR 横浜線の連続立体交差化完了前の機能配置パターン

JR 横浜線の連続立体交差化完了前の機能配置パターン	
A：歩行者・自転車専用通行型	B：自動車・歩行者・自転車通行型 (地区幹線道路の整備)
特徴	特徴
<ul style="list-style-type: none"> 各広場機能をバランス良く配置することが出来ます。 歩行者・自転車の回遊性が高まります。 	<ul style="list-style-type: none"> 各広場機能をバランス良く配置することが出来ます。 歩行者・自転車の回遊性に併せ、南北の自動車通行が可能となります。

②JR 横浜線の連続立体交差化完了後の機能配置パターン

C : 自動車・歩行者・自転車通行型(幹線道路の整備)


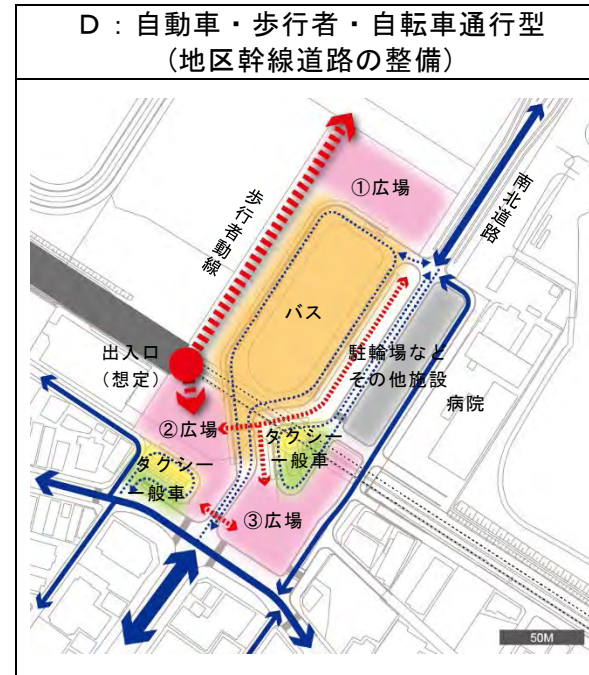
駅前南北道路とさがみ夢大通りを接続する幹線道路を整備し、自動車・歩行者・自転車が通行できるパターン

D : 自動車・歩行者・自転車通行型(地区幹線道路の整備)

駅前をバス・タクシーターミナルの整備により公共交通のみが通行でき、また、駅前に地区幹線道路を整備し、自動車・自転車・歩行者が通行できるパターン

機能配置のイメージと、それぞれの案の特徴は以下の表のとおりです。

図表 3.4.17 JR 横浜線の連続立体交差化完了後の将来形

JR 横浜線の連続立体交差化完了後の将来形	
<p>C : 自動車・歩行者・自転車通行型 (幹線道路の整備)</p> 	<p>D : 自動車・歩行者・自転車通行型 (地区幹線道路の整備)</p> 
<p>特徴</p>	<p>特徴</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 南北の自動車通行が可能となり、南北の連携が強化されます。 • 歩行者・自転車の回遊性が高まります。 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通の集約による利便性の向上に加え、新たなゆとりある空間が創出されます。 • 歩行者・自転車の回遊性に併せ、南北の自動車通行が可能となります。

5 景観形成方針

(1) 相模原駅周辺地区の景観特性

相模原駅周辺地区は、さがみ夢大通りや国道16号などに代表される戦前の都市建設区画整理事業による特徴的な景観特性があります。また、ケヤキなどの街路樹や丹沢への眺望などの特徴的な景観資源も多く存在しています。

図表 3.5.1 景観の特性・資源・ポテンシャル



(2) 相模原駅周辺地区の景観形成の考え方

相模原駅周辺地区全体の景観形成については、地区の景観づくりの方向性と「顔」づくりの方向性とします。

ア 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

イ 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



ウ 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溢れる広場空間の形成

エ 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

図表 3.5.2 相模原駅周辺地区の景観形成の方向性

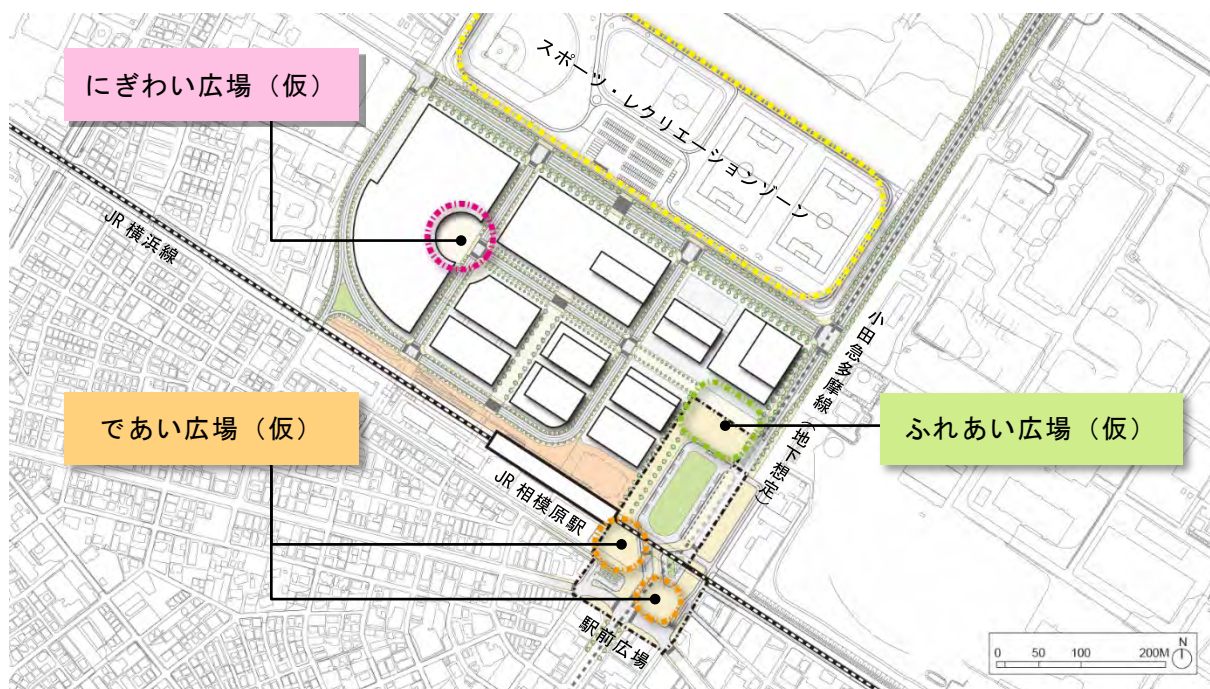
地区の景観づくりの方向性	「顔」づくりの方向性
周辺土地利用と沿道空間と一体となった景観の形成	ランドマークによる「顔」づくり
 <p style="text-align: right;">イメージ</p>	 <p style="text-align: right;">イメージ</p>

(3) 駅北口地区の景観形成の考え方

ア：広場、イ：道路、ウ：建築物の3の視点を駅北口地区の景観をつくる主要要素とします。

ア 広場の景観形成の考え方

土地利用計画において想定した、駅北口地区内の3つの広場について、景観形成の考え方を以下のとおりとします。



注：平面図の建物配置は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があるものです。

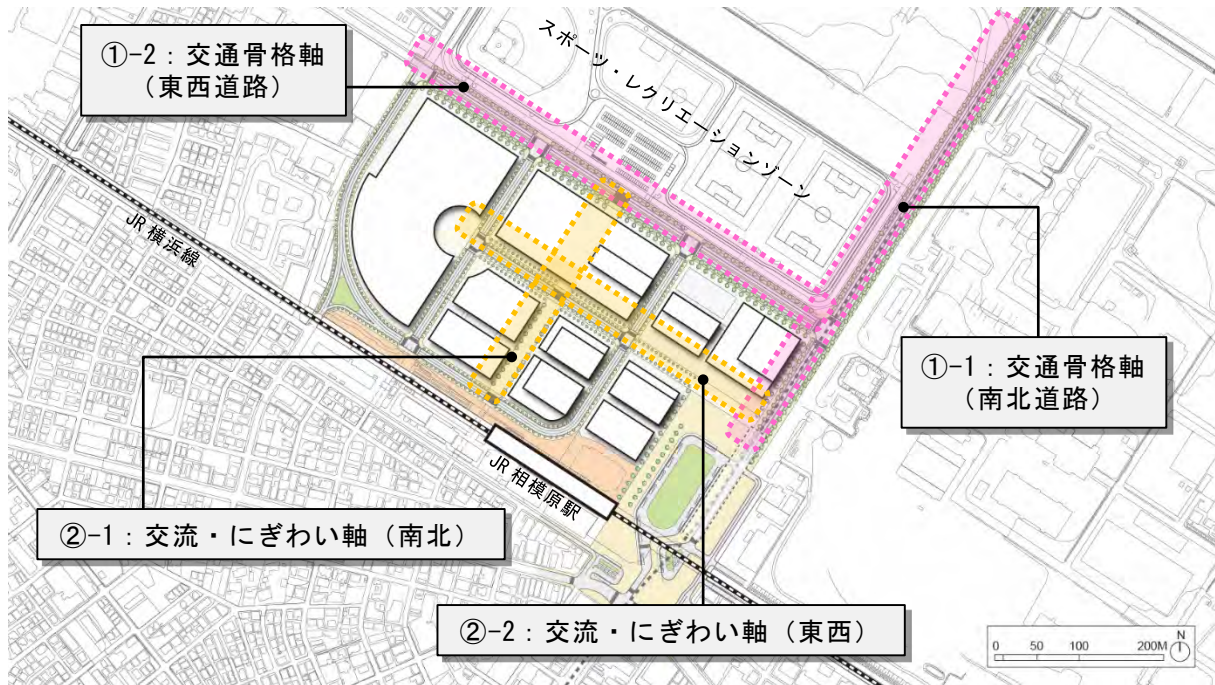
図表 3.5.3 広場の景観形成イメージ

にぎわい広場 (仮)	ふれあい広場 (仮)	であい広場 (仮)
<ul style="list-style-type: none"> 施設と一体となった広場空間のデザイン イベント開催等が可能なスペース 敷地外への開放性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 周囲への開放性と周囲からの視認性の確保 敷地内空地、歩道、駅前広場などとの一体的なデザイン 	<ul style="list-style-type: none"> 通行空間と滞留空間のデザイン
 <p>参考：ラゾーナ川崎 (神奈川)</p>	 <p>(画像出典：掬茶撮影)</p> <p>参考：なかいち広場 (秋田)</p>	 <p>(画像出典：JKT-c撮影)</p> <p>参考：博多駅駅前広場 (福岡)</p>

イ 道路の景観形成の考え方

駅北口地区の骨格となる2つの骨格軸の景観形成の考え方は下記のとおり想定します。

図表 3.5.4 駅北口地区の骨格となる道路

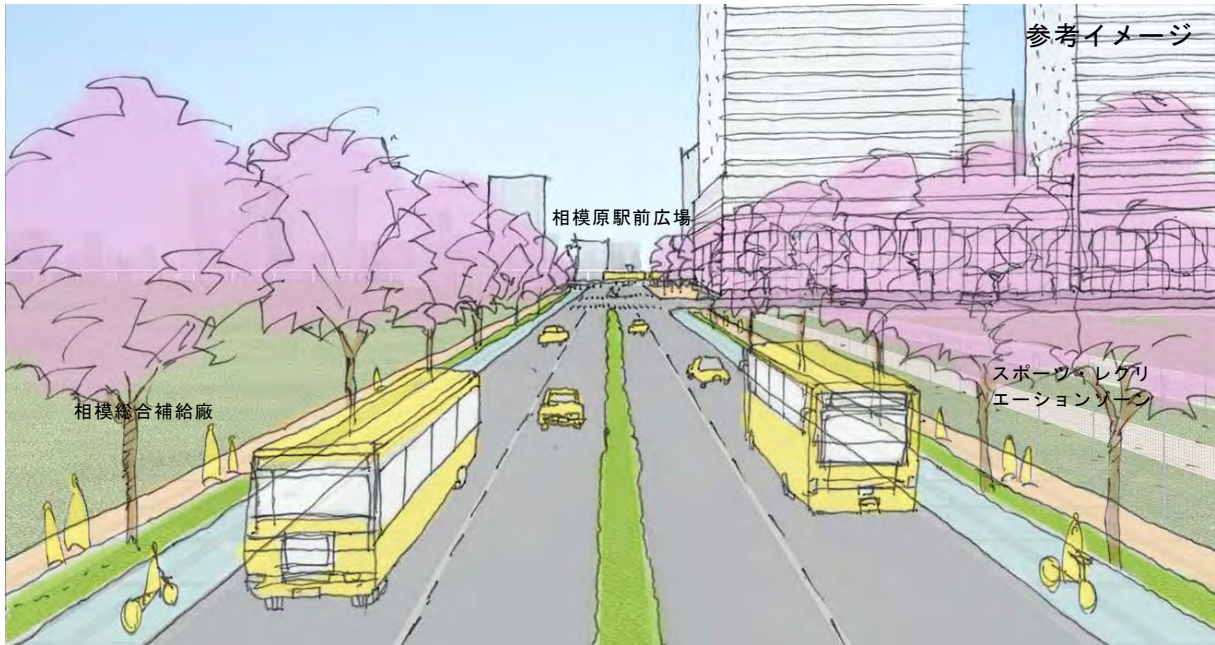


注：平面図の建物配置は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があるものです。

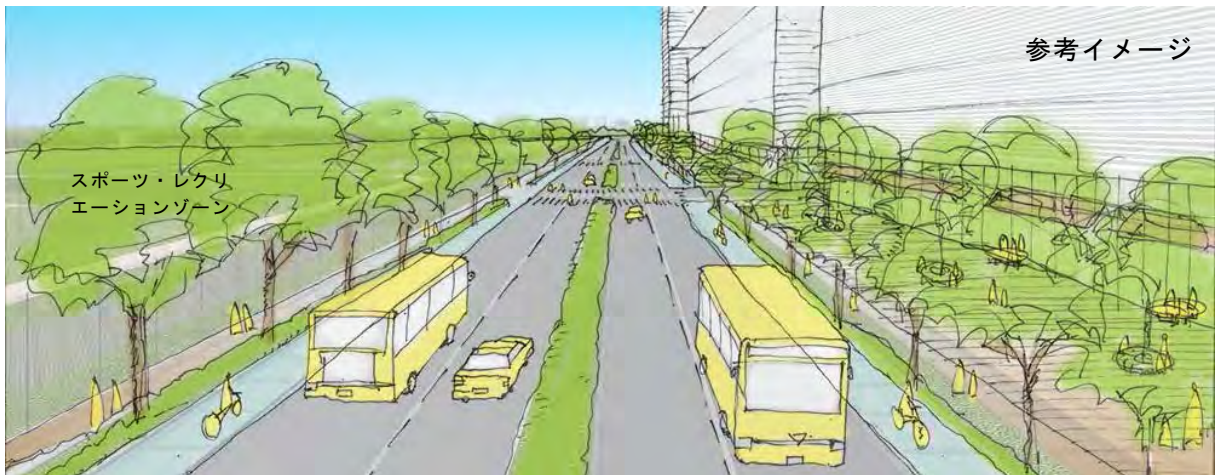
① 交通骨格軸

- ・ 特徴的な並木などによる南北道路のシンボル化
- ・ 建築物のセットバックによるゆとりある空間の確保

図表 3.5.5 ①-1 交通骨格軸（南北道路）の景観形成イメージ



図表 3.5.6 ①-2 交通骨格軸（東西道路）の景観形成イメージ



注：参考イメージ内の建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があるものです。

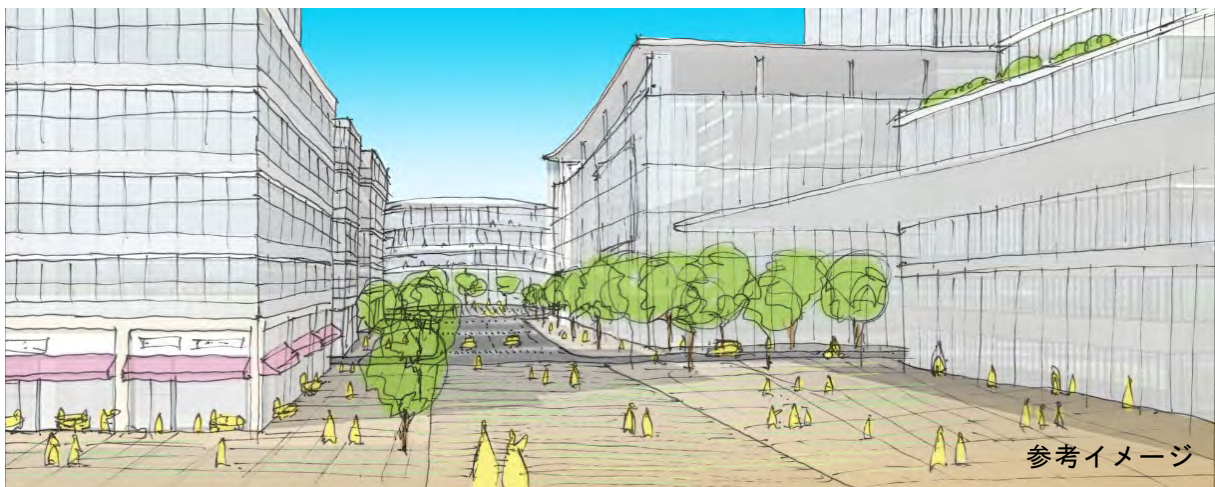
② 交流・にぎわい軸

- ・ 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

図表 3.5.7 ②-1 交流・にぎわい軸（南北）の景観形成イメージ



図表 3.5.8 ②-2 交流・にぎわい軸（東西）の景観形成イメージ








注：参考イメージ内の建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があるものです。

ウ 建築物の景観形成の考え方

建築物についての景観形成の考え方は下記のとおり想定します。

図表 3.5.9 建築物の景観形成イメージ

地区の特徴づけ	統一感のある街並みの創出	賑わいの創出
<ul style="list-style-type: none"> シンボルとなる広場やランドマークの創出 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 建築物のセットバックによるゆとりある空間の確保
<p>参考イメージ</p>  <p>特徴ある高層タワーの外観イメージ</p>	<p>参考イメージ</p>  <p>統一感ある地上付近のデザインイメージ</p> <p>参考イメージ</p>  <p>壁面線が統一された街並みイメージ</p>	<p>参考イメージ</p>  <p>(画像出典: Junpei Hazui 撮影)</p> <p>商業店舗による沿道賑わい創出イメージ</p> <p>参考イメージ</p>  <p>セットバックによるゆとりある歩行者空間イメージ</p>

注：参考イメージ内の建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があるものです。

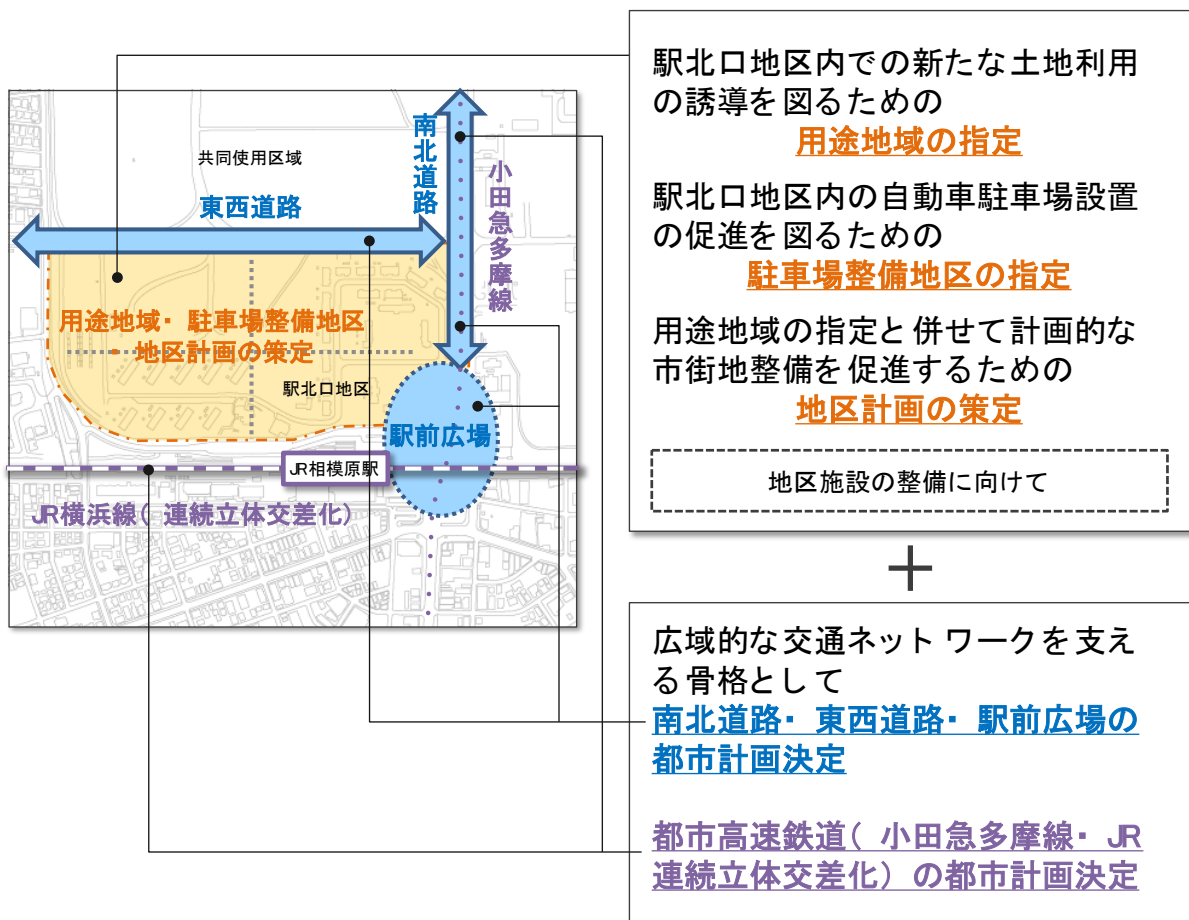
6 市街地整備計画

駅北口地区の都市計画や、整備事業手法など、整備計画を今後実現化していく段階において必要となってくる都市計画の基本的な考え方を示しております。

(1) 駅北口地区の都市計画

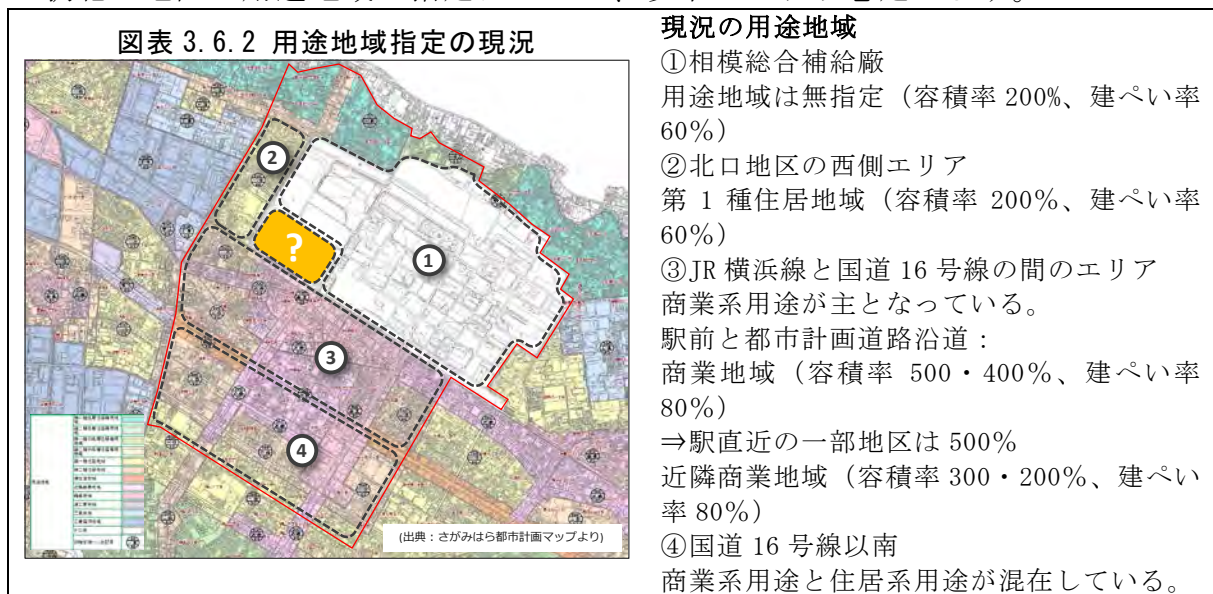
駅北口地区のまちづくりの実現に向けて、骨格・顔となる施設や土地利用の都市計画を以下のとおり想定します。

図表 3.6.1 都市計画決定を想定する項目



ア 用途地域

駅北口地区の用途地域の指定について、以下のとおり想定します。



新たな土地利用を図る相模原駅北口地区は、駅直近のポテンシャルを生かし、駅南側商業地とのバランスある発展を目指す視点から、商業系の用途地域の指定を想定します。また、土地の合理的かつ健全な高度利用を図っていくための、高度利用地区指定についても想定します。

※指定容積率について

指定容積率については、概ね 400%~800%の範囲で想定しています。

図表 3.6.3 指定容積率のイメージ



イ 駐車場整備地区

現在、駅南口地区の約 139ha の区域に指定がされていますが、駅北口地区においても、地区内の自動車駐車場の設置促進を図るための駐車場整備地区指定の検討を進めていきます。

ウ 地区計画

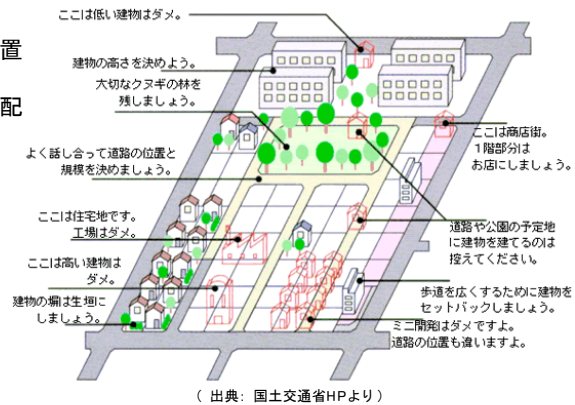
駅北口地区においては、用途地域指定などの大きな枠組みだけでは、全体のまちづくりのコントロールに限界があります。そこで、一定のまとまりを持った地区を対象に、その地区の用途に適応したルールを定める地区計画の策定も想定します。

※参考

●地区計画で定められるまちづくりのルール

1. 地区内のまちづくりの目標や方針の設定
2. 地区施設（区画道路、公園、広場、歩道等）の配置
3. 建物の建て方や街並みのルール
（高さ、一宅地あたりの敷地面積、デザイン上の配慮、緑化等）
4. 保全すべき樹林地等

●一般的な地区計画のイメージ



エ 道路（街路）・駅前広場

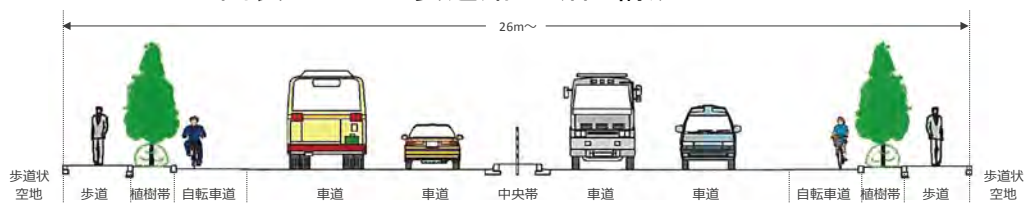
南北道路、東西道路については、主要道路の断面構成を基準として検討を進めていきます。

駅前広場については、規模や機能配置の検討を進めていきます。

図表 3.6.4 駅前広場の範囲イメージ



図表 3.6.5 主要道路の断面構成イメージ



オ 都市高速鉄道

小田急多摩線及び JR 横浜線の連続立体交差化については、地下式・高架式の構造について検討を進めていきます。

(2) 段階的な整備

相模原駅周辺地区は、駅南側既存市街地、既に返還され早急な整備着手が望まれる駅北口地区、さらには長い年月を見据えてのまちづくりが期待される未返還の相模総合補給廠地区などを含んでおり、段階的にまちづくりを進めていく必要があります。このため、駅北口地区へのアクセス道路の整備や、駅前広場を暫定的に整備を進める「短期」計画。リニア中央新幹線の橋本駅が開業し、小田急多摩線の延伸が想定される平成39年を目途とし、駅北口地区がまちびらきをするまでの「中期」計画。相模総合補給廠の返還、リニア中央新幹線の大阪までの開業予定である平成57年頃を目途とした「長期」計画、の大きく3段階に分けたまちづくりを行っていきます。

ア 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〕)

駅北口地区への主要アクセスとなる東西道路・南北道路の整備を行います。また、相模原駅北口広場の暫定的な整備もあわせて行います。

<整備内容>

- 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）

イ 中期（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〕）

リニア中央新幹線の橋本駅開業予定である平成39年を目途とし、小田急多摩線の延伸および相模原駅周辺地区における新駅設置、駅北口地区のまちびらきに向けた整備を行います。

東西道路・南北道路については、駅北口地区のまちびらきにあわせて本整備をしていきます。また、駅北口地区開発および小田急多摩線新駅設置に伴って増加が見込まれる駅利用者に対応するための相模原駅北口駅前広場の暫定整備を行います。

なお、道路および駅前広場などの交通基盤に関する詳細の整備スケジュールは、第3章（5）交通基盤の整備を参照。

<整備内容>

- 東西道路・南北道路（4車線にて本整備）
- 小田急多摩線延伸および新駅の設置（まちづくりの中で主体的に整備）
- 相模原駅北口駅前広場（JR横浜線の連続立体交差化までの暫定整備）
- 駅北口地区（区画道路、広場、街区内建物など整備）
- 相模原駅周辺の連続立体交差化の先行整備

ウ 長期

(JR 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[Ⅲ期])

JR 横浜線の連続立体交差化の完了により、駅前広場の南北一体化に向けた本整備を進めていきます。

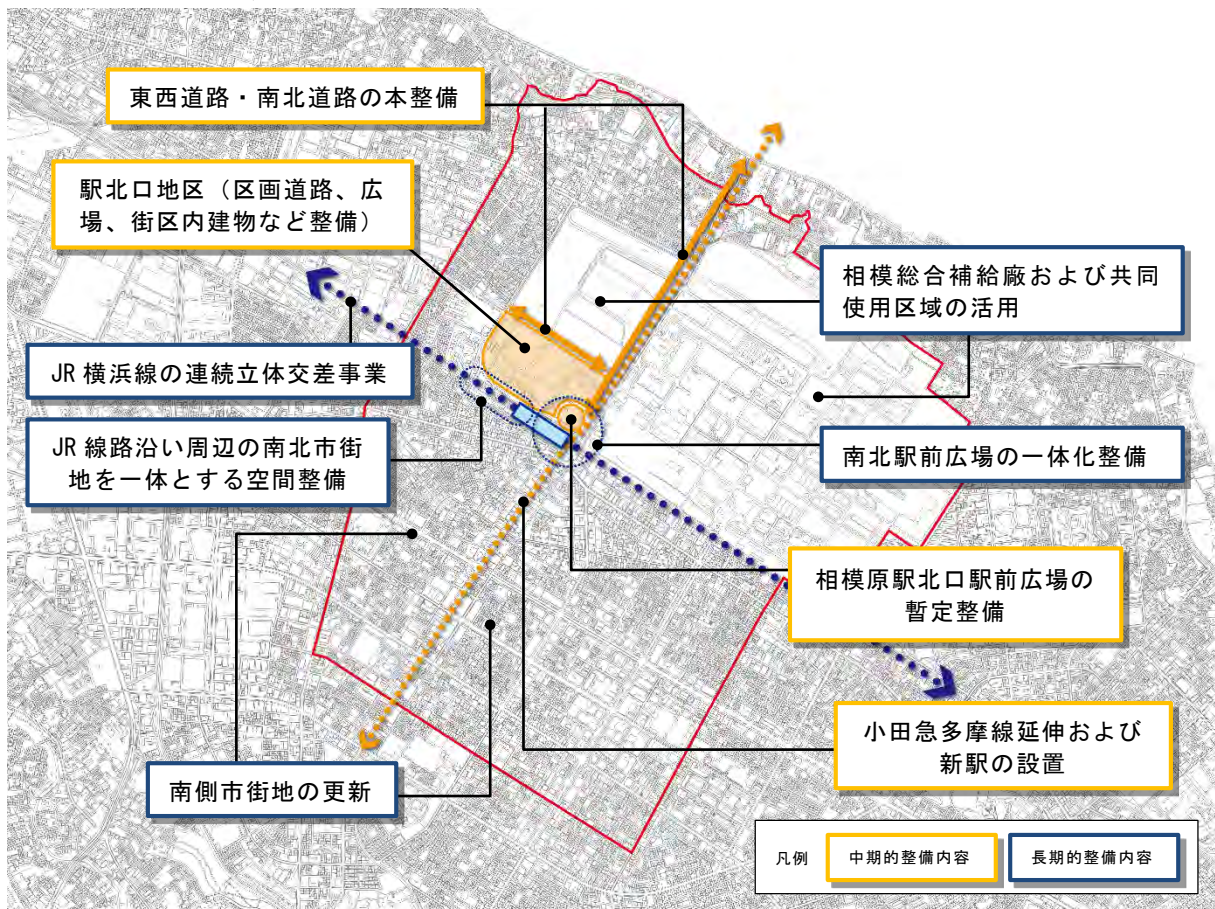
また、平成 57 年のリニア中央新幹線の大阪開通予定や相模総合補給廠の全面返還を見据えて、相模総合補給廠の全面返還を見据えたまちづくりを進めていきます。

なお、道路および駅前広場などの交通基盤に関する詳細の整備スケジュールは、第 3 章 (5) 交通基盤の整備を参照。

<整備内容>

- JR 横浜線の連続立体交差事業
- JR 線路沿い周辺の南北市街地を一体とする空間整備
- 南北駅前広場の一体化整備
- 相模総合補給廠および共同使用区域の活用
- 南側市街地の更新

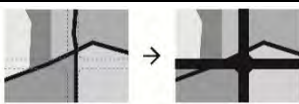
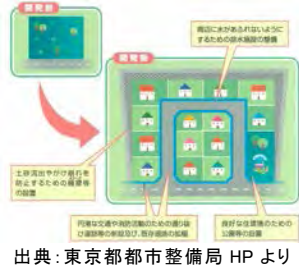
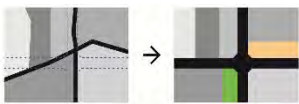
図表 3.6.6 相模原駅周辺地区の段階的な整備イメージ



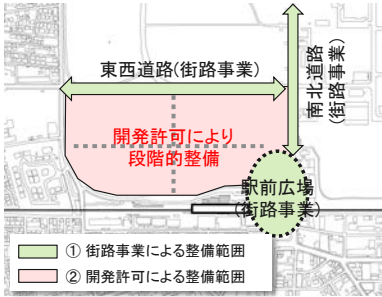
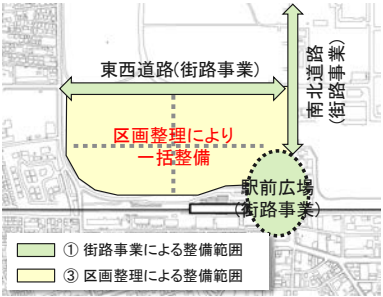
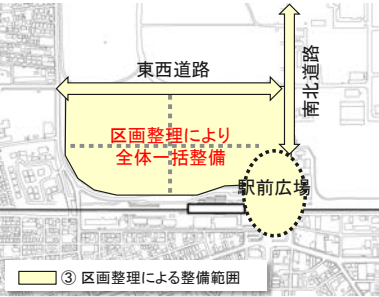
(3) 事業手法

駅北口地区の事業手法については、地区の実情に合わせた整備を進めていくこととなります。

図表 3.6.7 整備に関する事業および制度

手法	概要	事業前後のイメージ	当地区での考え方
①街路事業	用地を行政が取得し、道路の整備を行う事業		南北道路・東西道路・駅前広場の整備での適用が考えられる
②開発許可制度	建築敷地の造成や道路等の整備を、市長の許可を得て開発事業者が行う		開発事業者の具体的な建築計画に合わせ、段階的に整備することが可能
③土地区画整理事業	土地の造成や道路等の整備を、市長の認可を得て土地所有者等が行う		広い範囲にわたり、早い段階で道路等を一括して整備することが可能。開発事業者は整備された街区で建築を行う

図表 3.6.8 駅北口地区で考えられる整備事業手法

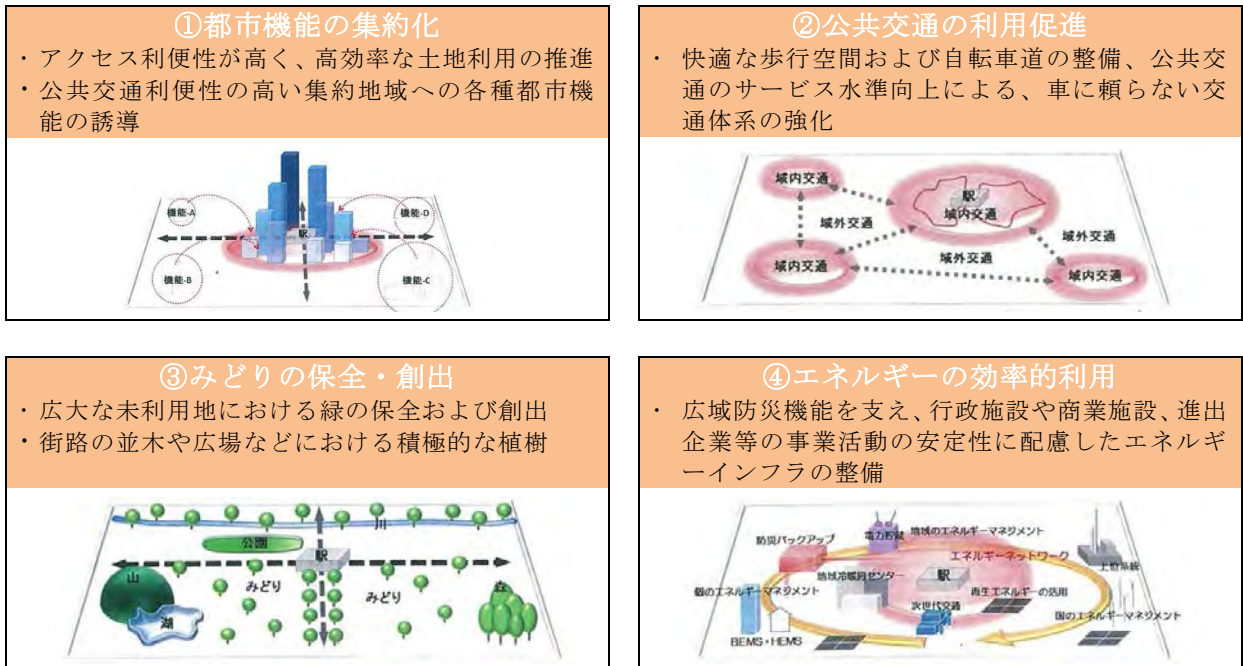
【①街路事業＋②開発許可】	【①街路事業＋③土地区画整理事業】	【③土地区画整理事業】
		
<ul style="list-style-type: none"> ① 街路事業による整備範囲 ② 開発許可による整備範囲 	<ul style="list-style-type: none"> ① 街路事業による整備範囲 ③ 区画整理による整備範囲 	<ul style="list-style-type: none"> ③ 区画整理による整備範囲

(4) 低炭素型まちづくりに向けた考え方

ア 相模原駅周辺地区の考え方

相模原駅周辺地区については展開は以下の4項目を想定します。

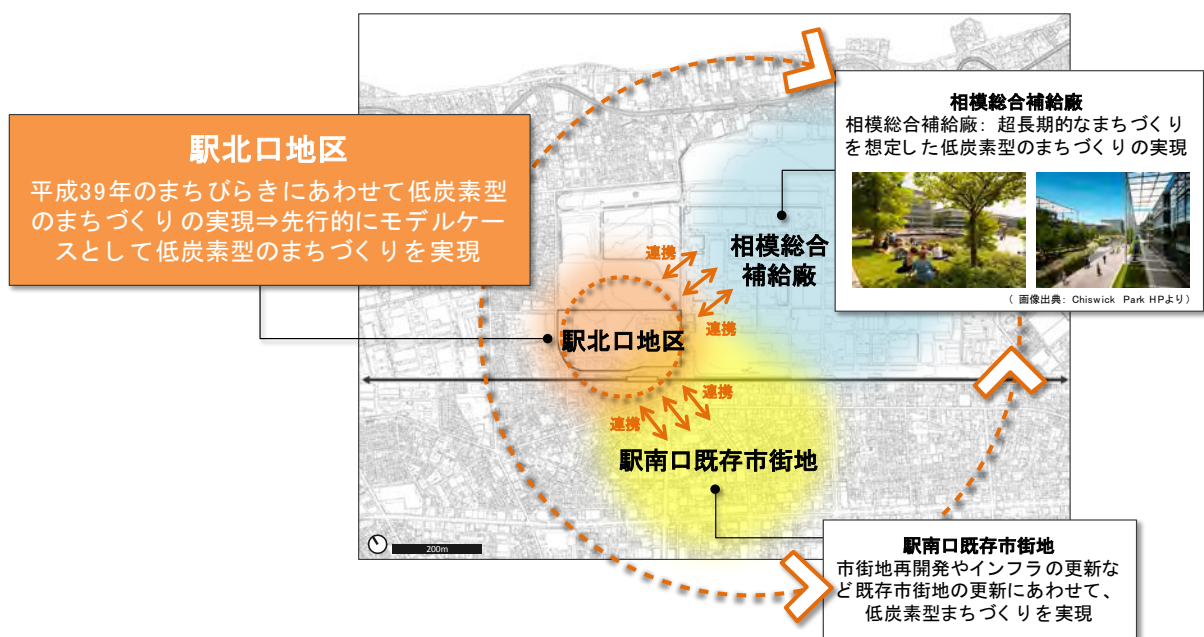
図表 3.6.9 相模原駅周辺地区での展開



イ 駅北口地区の考え方

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。

図表 3.6.10 相模原駅周辺地区全体の低炭素化推進イメージ



ウ 駅北口地区におけるエネルギーの効率的利用方針

①面的エネルギー利用

エネルギーセンター(電気や冷温水を作って送るプラント)を建物ごとに持つのではなく、街区ごとにまとめて設け、エネルギー融通を行い、面的な利用を図っていくものです。

下記の特徴があり、経済的かつ安心安全なまちづくりに貢献が期待できます。

特徴

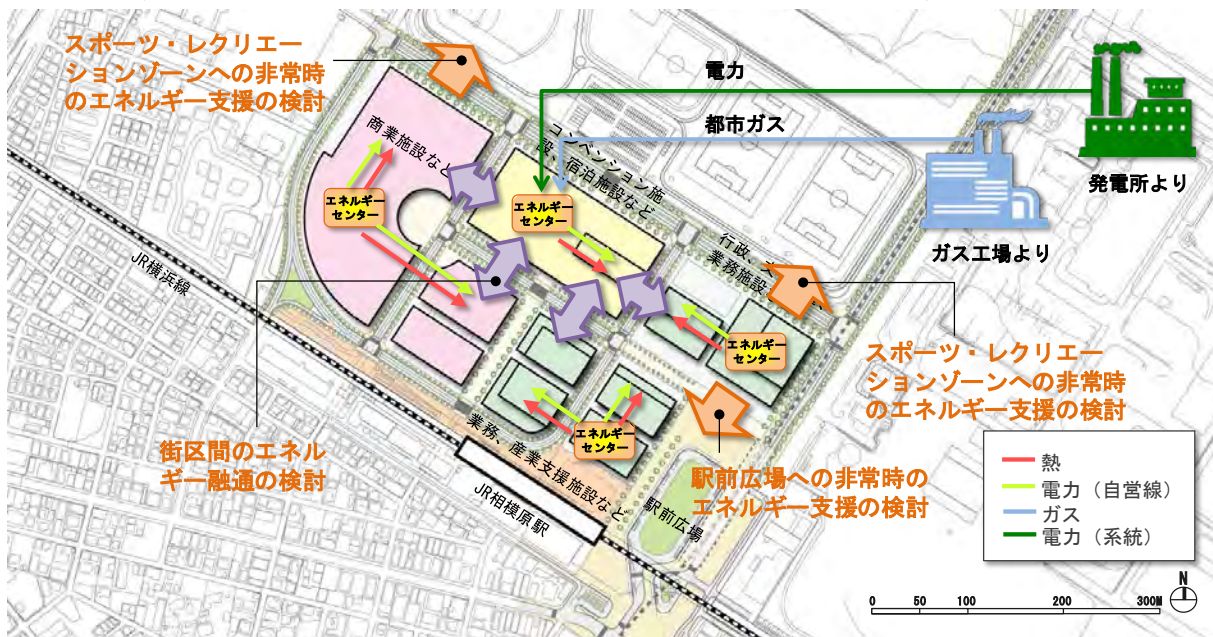
- ・ 大型で高効率な機器を使えるため省エネ・省コスト。
- ・ 「使うところの近く」で作るため、供給の信頼性が高く、送電ロスが少ない。
- ・ 街区間でも電力や冷温熱を融通し合えるため、環境性や信頼性が向上。
- ・ 街区を整備するタイミングで、必要な規模のエネルギーセンターを整備していくため、過度な先行投資を避けたまちづくりに貢献。

図表 3.6.11 エネルギーの面的利用イメージ



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。

図表 3.6.12 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



②電源の多重化

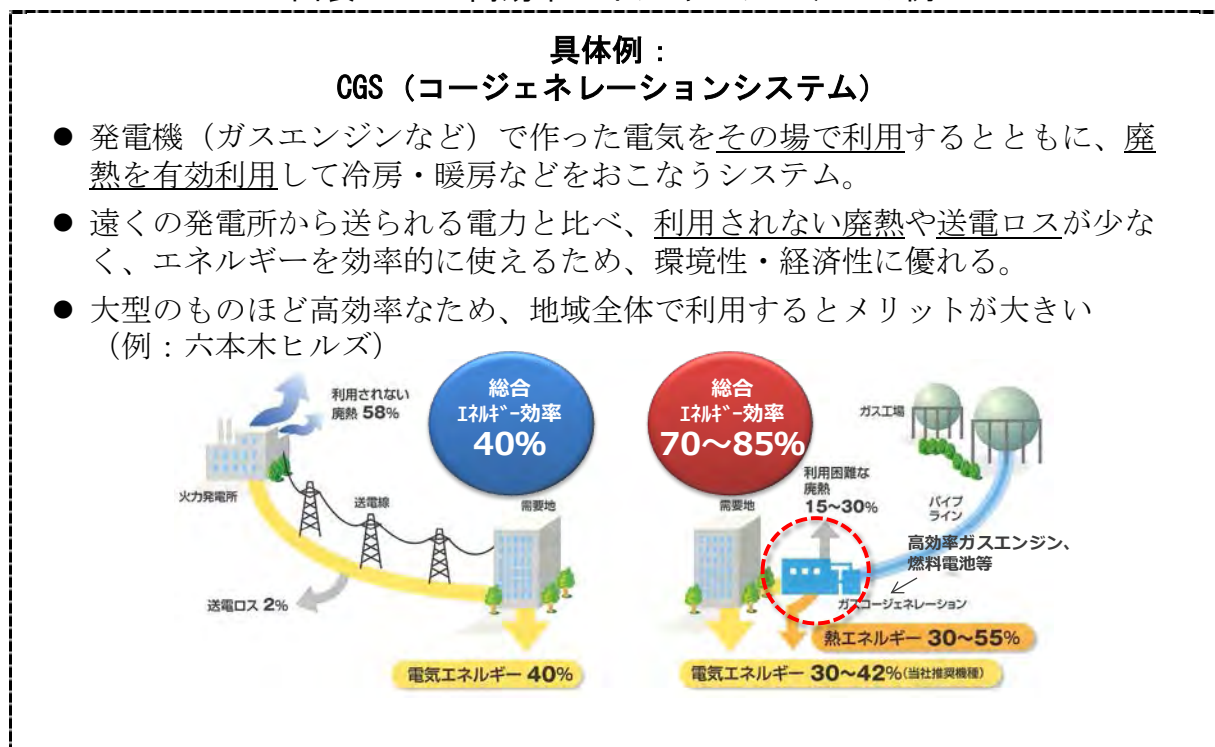
電力・ガス等複数の供給源を設定(=多重化)し、災害時における供給信頼性を高めることで、エネルギーをバランスよく使うことを目的とします。

図表 3.6.13 災害時におけるインフラの被害想定

インフラの種類	被害想定
①電力(系統)	広域停電、需要抑制(電力使用制限・計画停電など)のおそれ
②非常用発電機	備蓄燃料を使い切った後は、需要の集中などにより追加の確保が困難になるおそれ
③中圧ガス	供給継続が可能

停電時(①系統電力が途絶えたとき)には、③中圧ガスからは電気や熱をつくり、また、②非常用発電機を使って電力を供給することができます。

図表 3.6.14 高効率エネルギーシステムの例



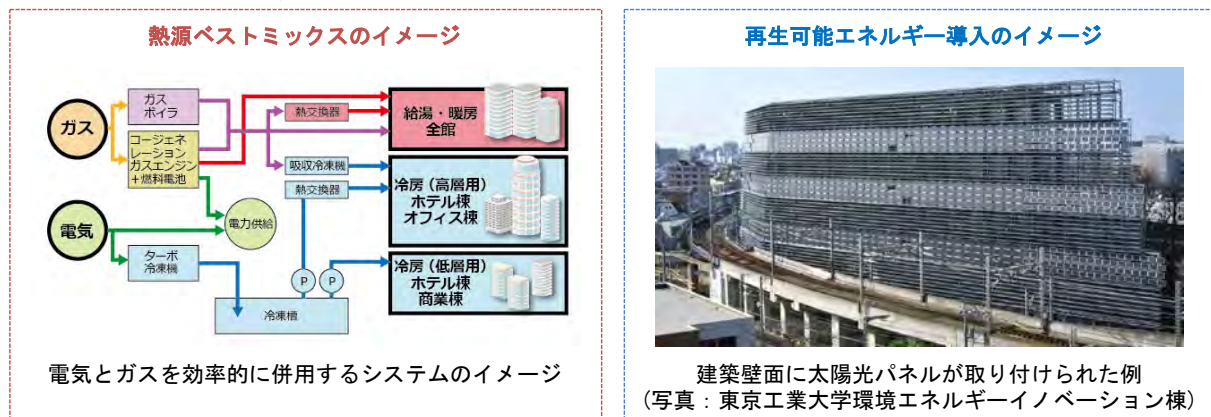
③エネルギーの効果的な組合せ

災害時などでも途絶えることなくエネルギーを供給できるようにするため、複数のエネルギーを効果的に組合せながらの使用を想定します。

具体例

- ・ **熱源のベストミックス**：熱源（冷房・暖房に使う冷水・温水を作るためのエネルギー）に、電気・ガスをバランスよく使うこと。
→季節や時間帯によって使い分け、エネルギー費用を抑える効果がある。
→災害時、片方のエネルギーが途絶えても、冷温水を供給できる。
- ・ **再生可能エネルギーの導入**：電気・ガスだけではなく、太陽光や風力などの自然エネルギーの導入も含め、環境に配慮する。

図表 3.6.15 エネルギーの効果的な組合せイメージ



再生可能エネルギーについては、施設に太陽光発電システムを導入することについても、検討を進めていきます。

図表 3.6.16 駅北口地区での太陽光発電システム導入のイメージ



(5) 相模原駅南北の連携方策

相模原駅周辺地区全体の活性化を目指すにあたって、南北それぞれの市街地が役割分担などしながら互いに連携し合い、それぞれ並行してまちづくりを進めていくことが重要です。

ア 土地利用に係る連携

- ・ 駅北口地区と駅南口地区、市役所周辺地区、相模総合補給廠地区それぞれにおける機能が役割分担をしながら、互いに補完し合えるまちづくりを推進していきます。(2章-2)
- ・ 既存の駅南口地区の骨格軸を駅北口地区、相模総合補給廠地区などにも連続させ、一体感のある骨格軸の形成を図っていきます。(2章-4)
- ・ JR 横浜線線路周辺については、線路が高架となる場合は高架下空間、線路が地下となる場合は線路跡地の活用を図ります。(2章-6-ア)

イ 交通ネットワークに係る連携

- ・ JR 横浜線の連続立体交差化により道路踏切を除去することで、南北市街地間の安全安心な通行が可能となり、渋滞が解消されたスムーズな道路ネットワークの形成を推進します。(3章-1-ウ)
- ・ 宮下横山台線と南北道路の整備により、多方面との広域道路ネットワークの整備を進めます。(3章-2)
- ・ 相模原駅周辺における歩行者空間および自転車道の整備を進め、南北回遊ネットワークを構築します。(3章-3、3章-4)

ウ 駅前空間に係る連携

- ・ JR 横浜線の連続立体交差化による駅前空間整備により、駅南北の一体化を図ります。(4章-5-ウ)
- ・ 小田急多摩線新駅の駅出入口の設置にあたっては、駅と街がスムーズに接続する位置に設け、駅南北の一体化を図ります。(4章-4)
- ・ バス・タクシーなどの乗降場位置やバス路線等を再編し、南北市街地それぞれの利用者にとって利便性の高い公共交通体系の再構築を進めます。(4章-5-ウ)

エ 景観に係る連携

- ・ 地区のゲートとしての駅前空間と駅南北の市街地との連続性を確保していきます。(5章-2-ア)
- ・ 市役所前通りのさくら並木や国道 16 号のケヤキ並木などの相模原駅周辺地区の景観特性を踏まえ、駅南北で連続するみどりのネットワーク形成を図っていきます。(5章-2-イ)
- ・ 駅南北間で緩やかに連続したスカイラインを形成することで、駅南北の一体化を図ります。(5章-2-エ)

(6) 都市の将来イメージ

これまでの検討をもとに、相模原駅周辺地区の都市将来イメージとして、駅北口地区の空間イメージを、以下に全体イメージと部分イメージに分けて掲載します。なお、建築の高さやデザイン、配置など詳細はあくまでもイメージであり、今後変更していく可能性があります。

ア 全体イメージ

JR 横浜線の連続立体交差化により、線路位置が高架となるか地下となるかは決まっていないため、それぞれについて全体イメージを作成しました(①・②)。また、本冊子4章において、駅周辺の幹線道路のあり方に応じた2通りの駅前広場将来形を想定しましたので、「南北道路を幹線貫通させて南北一体の駅前広場整備を行う場合」のものを③として掲載しています。

また以下3枚のイメージ作成には、「バランス配置パターン」の土地利用ゾーニングをベースとしていますが、他の2パターンにおいても、施設の規模感に大きな差異は出てこないため、概ね同様の全体イメージとなります。

①JR 連続立体交差化が高架となる場合のイメージ

図表 3.6.18



※建築の高さやデザイン、配置など詳細はあくまでもイメージであり、今後変更していく可能性があります。

②JR 連続立体交差化が地下となる場合のイメージ

図表 3.6.19



③駅前に南北道路とさがみ夢大通りを接続する幹線道路を整備し、南北一体の駅前広場整備を行う場合のイメージ

図表 3.6.20

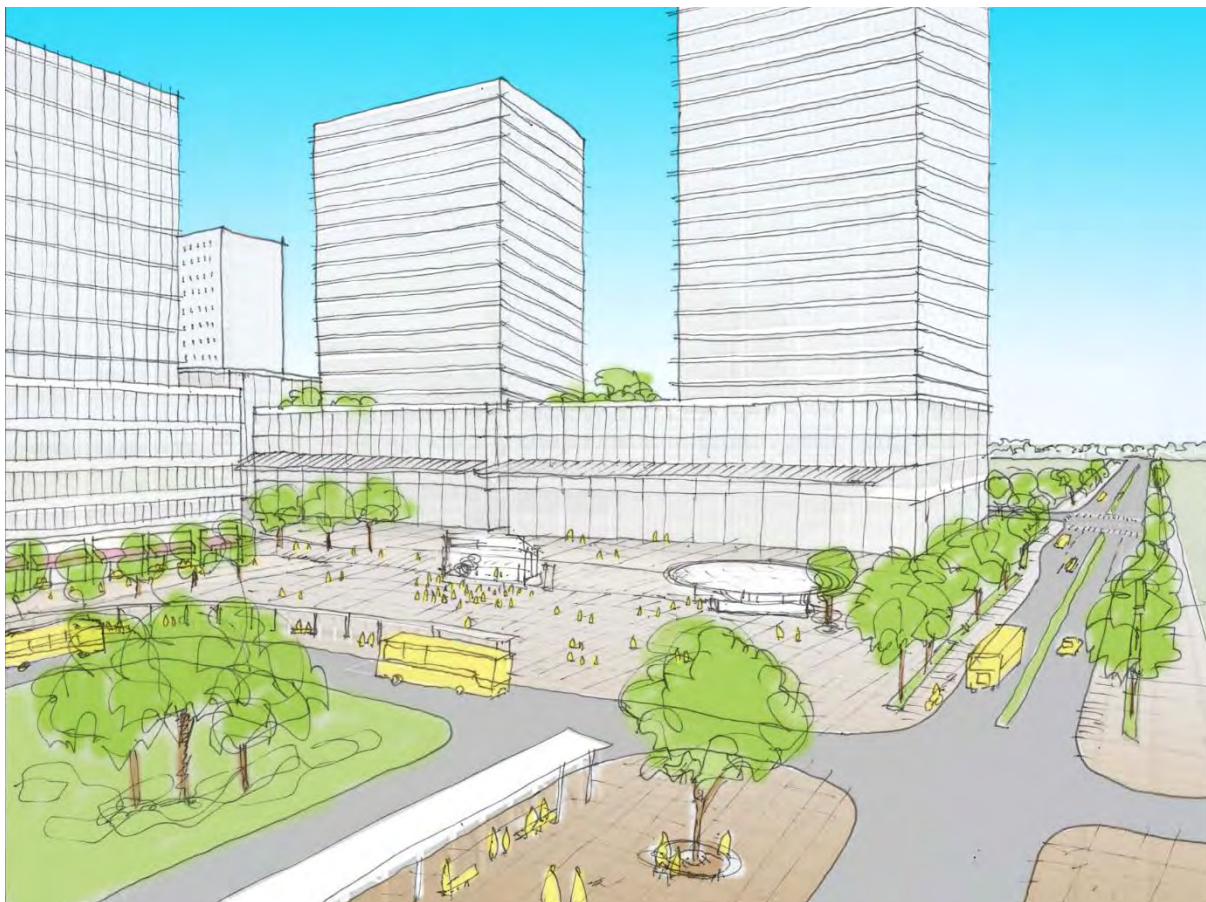


※JR 横浜線は連続立体交差化により地下化された場合を想定しています。
※建築の高さやデザイン、配置など詳細はあくまでもイメージであり、今後変更していく可能性があります。

イ 部分イメージ

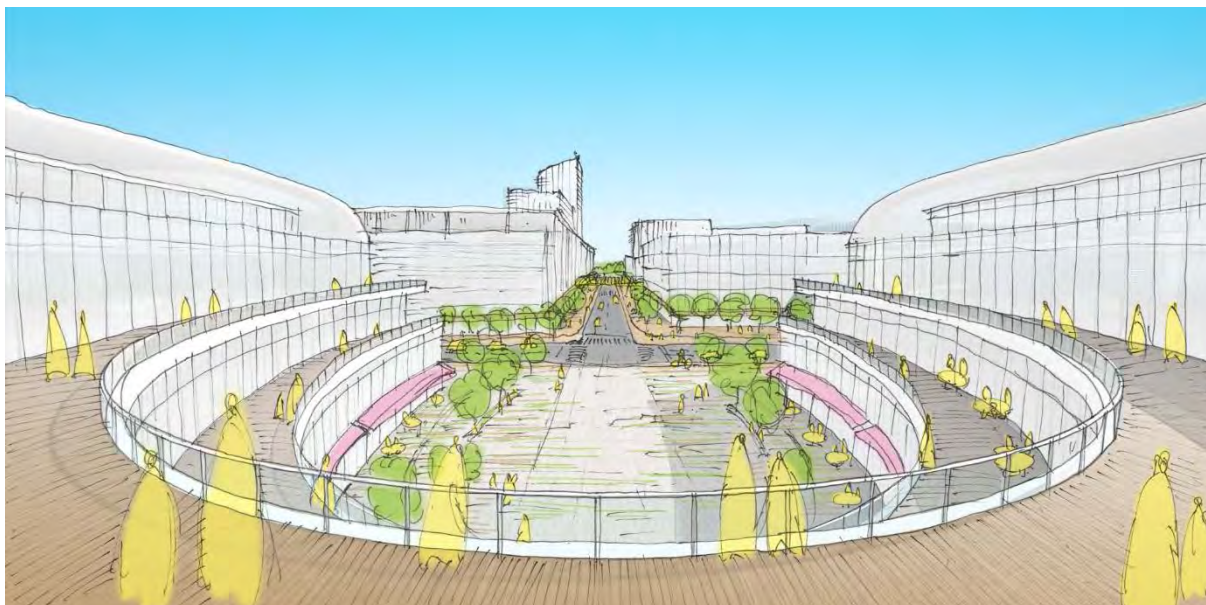
④ふれあい広場付近のイメージ

図表 3.6.21



⑤商業施設内よりにぎわい広場奥、交流・賑わい軸を東に望んだイメージ

図表 3.6.22

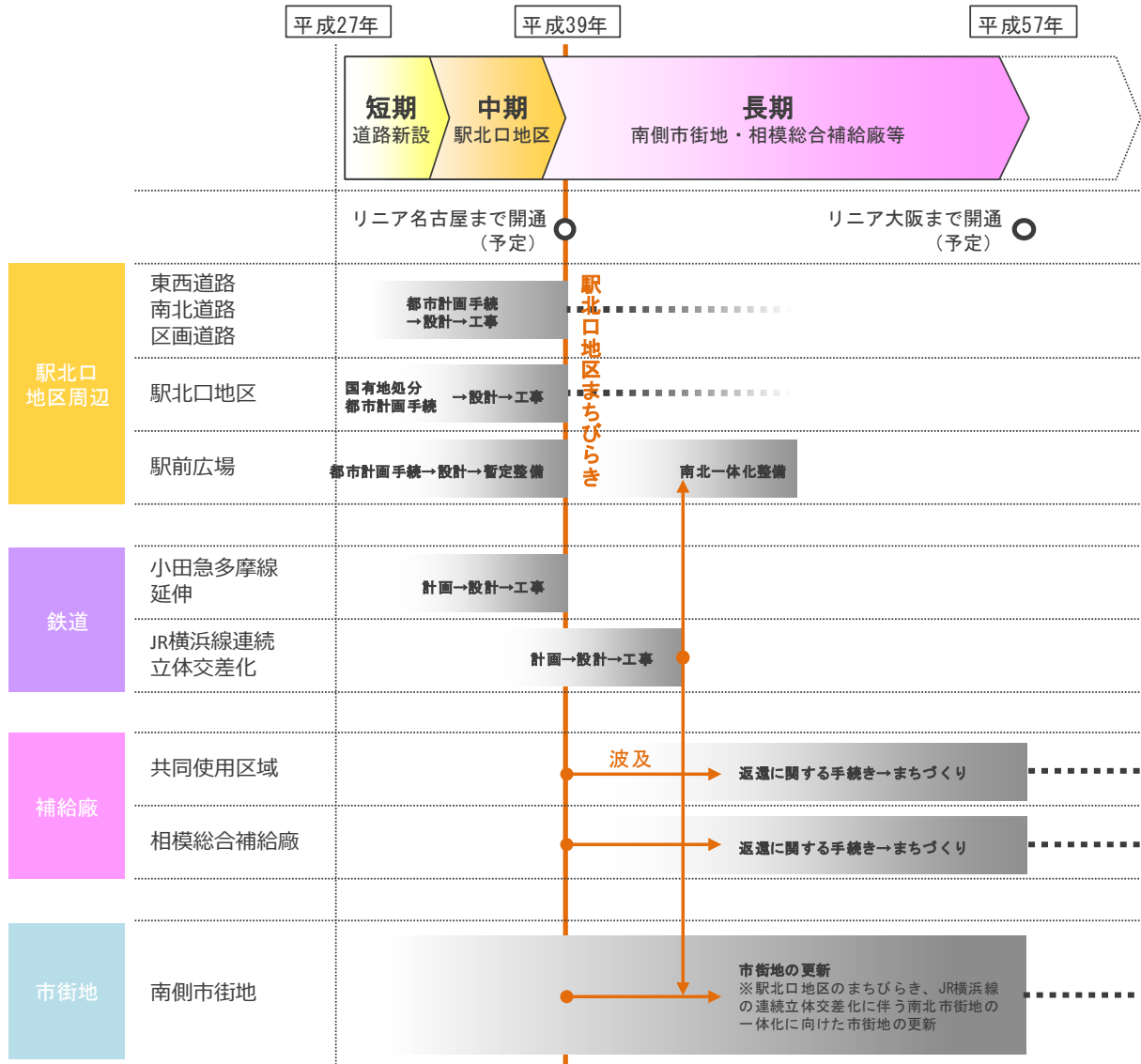


※建築の高さやデザイン、配置など詳細はあくまでもイメージであり、今後変更していく可能性があります。

7 整備のスケジュール

相模原駅周辺地区のまちづくり整備スケジュールを以下のとおり想定します。

図表 3.7.1 整備スケジュール



第4章 首都圏南西部の広域交流拠点形成に向けて

1 両駅が一体となる「複眼構造」の形成

(1) 「複眼構造」の形成の考え方

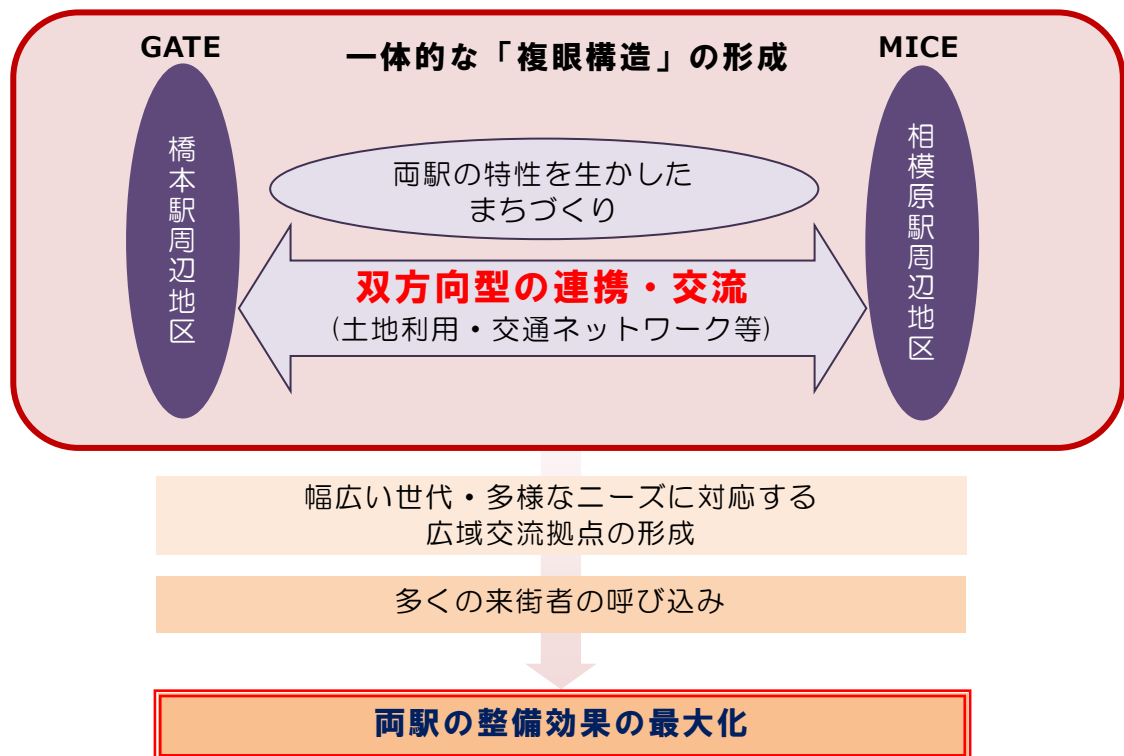
広域交流拠点では、2章・3章に定める整備計画を推進することで橋本・相模原両駅の特徴を生かしたまちづくりを進めていきます。

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で、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徴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で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。

図表 4.1.1 一体的な「複眼構造」形成の考え方



以下では、「複眼構造」の形成における両地区間の連携に配慮した、広域交流拠点全体の土地利用や交通ネットワークの将来像を示していきます。

(2) 土地利用

- 橋本駅周辺地区は多くの来街者、暮らす人、働く人などが垣根なく交流・滞留できるゲートとして、乗換客や一時的に滞留する来街者のための機能集積を図るほか、圏内に立地する企業や大学等と連携した産業交流拠点の形成を図ります。
- 相模原駅周辺地区は相模総合補給廠の跡地利用を活用し、MICE機能、広域防災機能が集積する中枢業務拠点の形成を図るほか、買い物やスポーツ・アート等、ゆったりとしたライフスタイルを楽しむことができる空間形成を図ります。
- ゲートとMICE機能の連携を基軸として本市や圏域の特性を生かし、両地区間に双方向型の交流が生まれる機能集積を図ります。

図表 4.1.2 広域交流拠点の土地利用の考え方

GATEとMICEの複眼構造による「さがみはら新都心」の形成



(3) 交通ネットワーク

- 広域圏からのアクセス性を高めるため、相模原 I C にアクセスする交通ネットワーク(広域連携軸)や、国道 16 号や町田街道などの主要幹線道路に接続する交通ネットワーク(地区幹線道路)を強化します。
- また、橋本・相模原駅周辺地区の連携を高めるための交通ネットワーク(新都心連携軸)の強化を進めます。
- 交通ネットワークの強化策として道路整備(新設・拡幅など)のほか、公共交通網の強化(バスの新規路線の導入・運行頻度の増加)等が考えられますが、まちづくりの動向や関係機関の意向も踏まえ、段階的な取組を行います。

図表 4.1.3 広域交流拠点の交通ネットワークの考え方

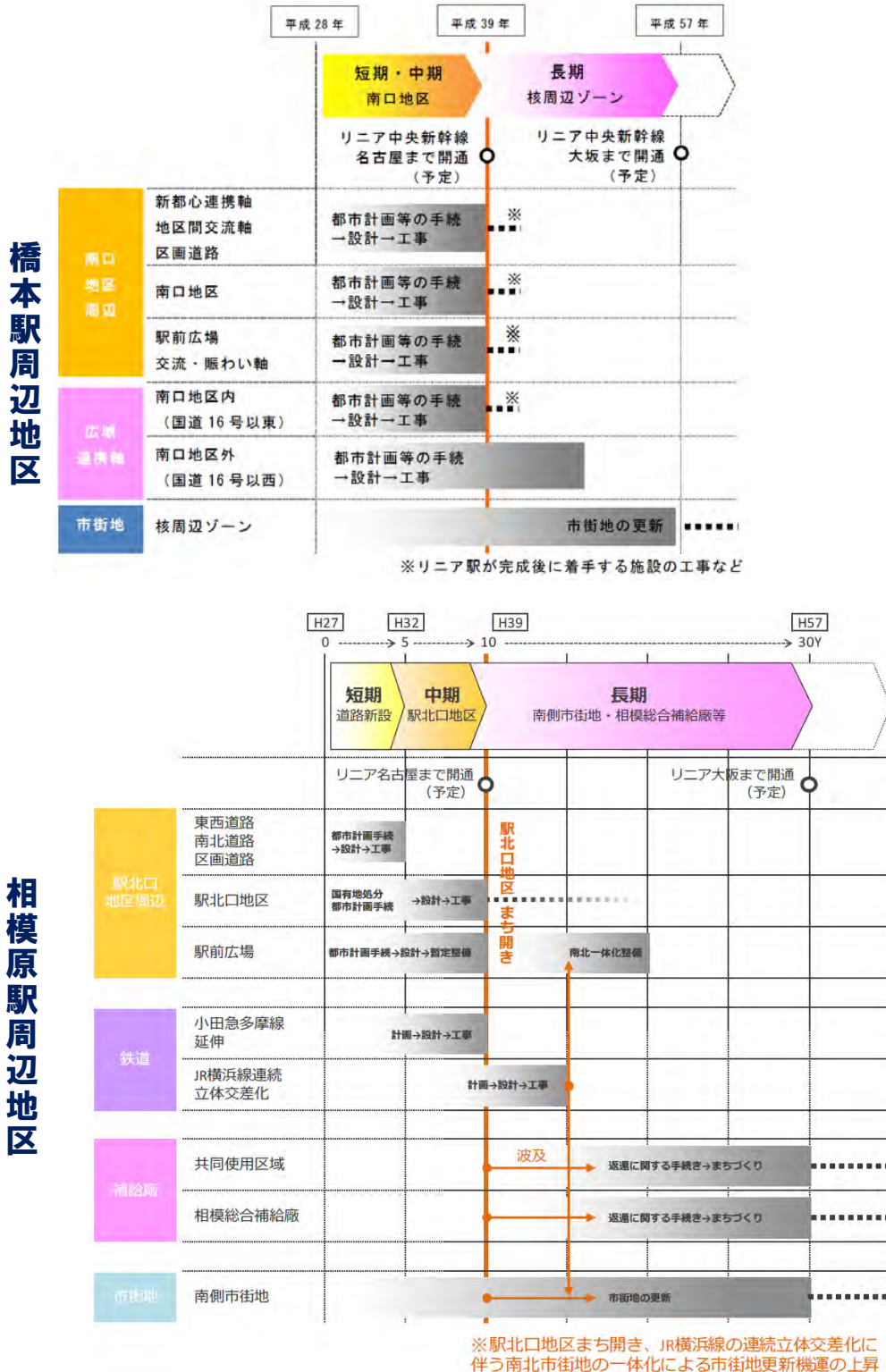


2 整備計画の推進に向けて

(1) 広域交流拠点の整備スケジュール

リニア中央新幹線の建設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。

図表 4.2.1 両駅周辺地区整備スケジュール(再掲)



(2) リニア駅建設を見据えた交通結節機能の強化 (京王駅移設関連)

ア 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日あたり約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、第2章「4 駅前空間計画」で示した「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。

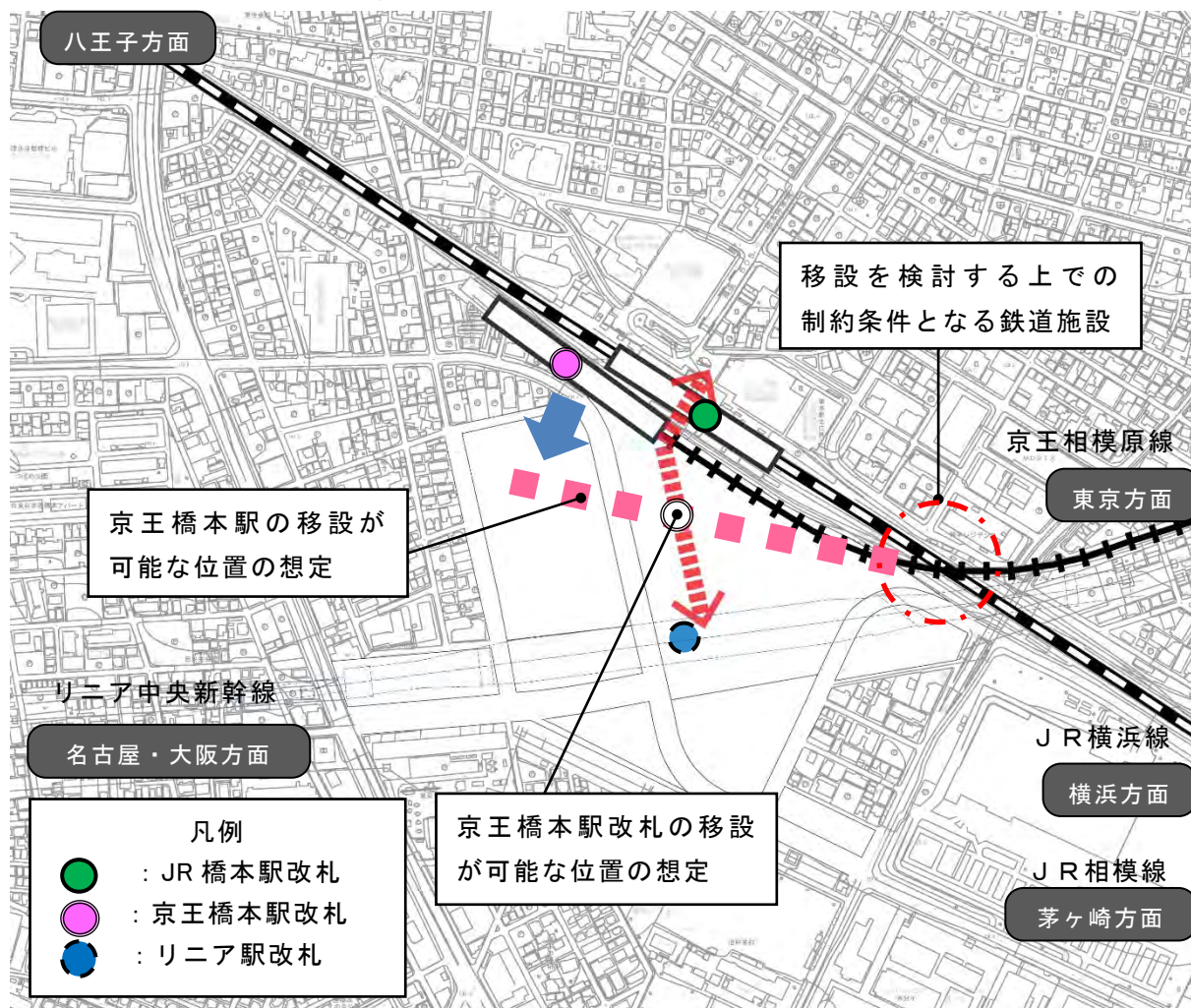
イ 検討の方向性

このような背景を踏まえ、京王線駅舎を移設することにより、JR横浜線・相模線、京王線、リニア駅改札を交流・賑わい軸上に並べ、在来線駅とリニア駅との乗換利便性を高めるとともに、駅利用者にとって分かりやすい都市軸(交流・賑わい軸)の形成を図り、広域交流拠点としての魅力を高めます。

ウ 京王線駅舎の移設位置

京王線駅舎を移設する場合は、制約となる分岐器などの鉄道施設等について関係機関により検討した結果、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ます。

図表 4.2.2 京王橋本駅の移設検討

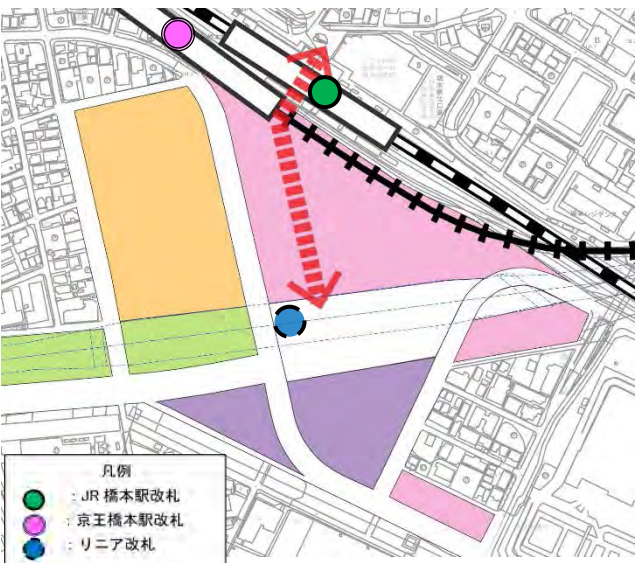
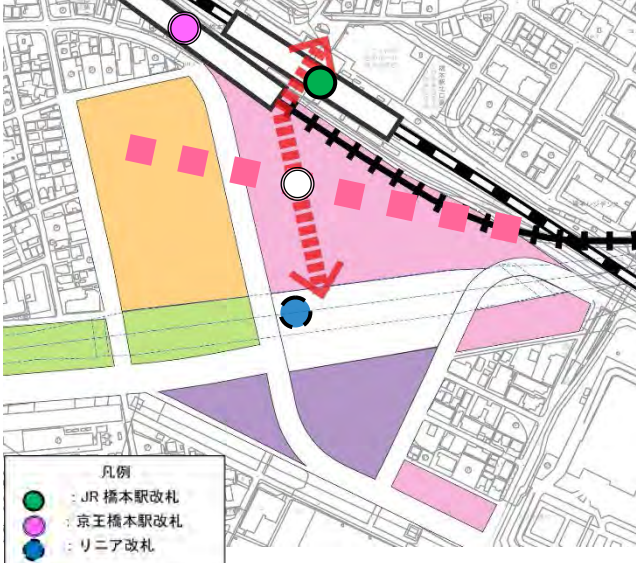


エ 京王橋本駅の駅舎移設の有無によるメリット・デメリット

駅舎移設の有無により、想定されるメリット・デメリットは、図表 4.2.4 のとおり考えられます。

このため、広域交流拠点の形成や橋本駅周辺のまちづくりと歩調を合わせ、関係機関との協議のうえ、技術的な検討など実現性について深度化を図り、駅舎の移設の可否について、引き続き検討を進めます。

図表 4.2.3 鉄道改札と「交流・賑わい軸」の配置

<p>駅移設なし</p>  <p>凡例 ● : JR 橋本駅改札 ● : 京王橋本駅改札 ● : リニア改札</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整形された大きな街区を活用した効率的な土地利用が容易 ・駅前空間の都市基盤整備において、制約が少ない <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・在来線間の乗換動線と賑わい・交流の軸が離れている ・京王橋本駅からリニア駅までの乗換距離が長い
<p>駅移設あり</p>  <p>凡例 ● : JR 橋本駅改札 ● : 京王橋本駅改札 ● : リニア改札</p>	<p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最も人の往来が多い在来線駅間の通路が賑わい・交流の軸と一致する（まちの中にひとの流れが生まれる） ・京王線駅からリニア駅までの乗換距離が短くなることで利便性が高まる <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用を図る区域内に駅舎等の鉄道施設が配置されることにより、開発事業者との調整が必要 ・道路等の整備において、調整が必要

オ 今後の検討方針

広域交流拠点にふさわしいターミナル機能の強化を図るためには、駅舎の移設の有無にかかわらず検討すべき課題があります。

このため、駅と街区が融合し、高度な土地利用を図れる新たなまちづくり手法の検討や、道路や駅前広場等の都市基盤の整備手法等について、乗換利便性の向上・街の賑わい形成・街の回遊性の向上などの観点から検討を行います。

(3) エリアマネジメント¹・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。このため、よりよいまちづくりをめざし、市民と行政が相互理解を深め、知恵を出し合い、協力しながらまちづくりの方針を具体化するために取り組みます。

イ 情報の提供と市民意向の反映

- 用途地域の見直しや広域幹線道路の整備などは、多様な立場の利害を総合的に調整する必要があるため、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。
- 都市づくりに対する市民の関心や理解を深めるため、事業や制度についてわかりやすく示す体制や、情報を手に入れやすい体制の充実に図ります。

ウ 市民主体のまちづくりの推進

- 生活に身近な住環境の維持・保全などの取組は、地域住民の自主的な取組が重要であるため、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。
- まちづくり会議、まちづくり団体などの役割を踏まえ、市民が主体となってまちづくり活動に取り組む体制づくりを進めます。

エ エリアマネジメントの推進

- 地域のまちづくりにおいては、整備した施設等の有効活用や整備事業の効果を最大限に生かした地域活性化の視点が重要であり、計画・整備段階から管理運営段階までの一連の過程を全体的に見据え、公・民・地域が一体となったマネジメントの視点が求められています。
- そのため、早期の段階から、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。

¹地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組として、人材や資源を活用して地域(エリア)を管理・運営する活動。公共施設管理(指定管理者制度等)、民間施設管理(ビル・駐車場管理等)、まちづくりのルール策定(地域のビジョン・地区計画・景観ガイドライン等)、地域イベントの開催、地域の情報発信、防災・防犯・環境維持活動等において、市民、民間事業者、地域団体、行政機関等が連携した取組を行う。

(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きます。

(5) 災害の被害を軽減する防災・減災の視点

両駅周辺地区の整備に当たっては、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

我が国における二酸化炭素排出量のうち、家庭部門、業務部門及び運輸部門における排出量は約5割を占めています。これらの部門の主たる活動の場は市街化区域等であり、ここから我が国の二酸化炭素総排出量の約4割が排出されています。

このような現状に鑑み、特に、都市の低炭素化を促進することが求められているほか、平成23年3月に発生した東日本大震災を契機として、エネルギーに対する社会的な意識も変化し、エネルギーや地球環境の問題に意識が高まる中、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ことが重要な課題となっています。

このような背景のもと、平成24年9月には「都市の低炭素化の促進に関する法律」が公布され、総合的かつ計画的な都市の低炭素化の取組が期待されています。

両駅周辺地区の整備に当たっては、こうした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。

低炭素まちづくりに資する施策例

- ・都市機能の集約等による「歩いて暮らせるまちづくり」の推進
- ・公共交通機関の利用促進
- ・貨物運送の合理化、二酸化炭素排出抑制に資する自動車の普及
- ・緑地の保全及び緑化の推進
- ・市街地における再生可能エネルギーの導入
- ・建築物におけるエネルギー効率の向上 等

(7) 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り組みを進めます。