

第4回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会
相模原駅周辺地区小委員会

次 第

日 時：平成27年1月26日（月）

午後7時から

場 所：けやき会館

職員研修所 大研修室

開 会

1 部長あいさつ

2 議事

(1) 前回の振り返りと今回の位置づけ

(2) 計画の中間取りまとめ（案）について

(3) その他

3 その他

閉 会

* 配布資料

- ・ 第4回相模原駅周辺地区小委員会次第
- ・ 第4回相模原駅周辺地区小委員会（パワーポイント資料）

第4回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会

相模原駅周辺地区小委員会

1. 前回の振り返りと今回の位置づけ
2. (相模原駅周辺地区) 中間とりまとめ(案)
3. 今後のスケジュール(案)について



1. 前回の振り返りと今回の位置づけ

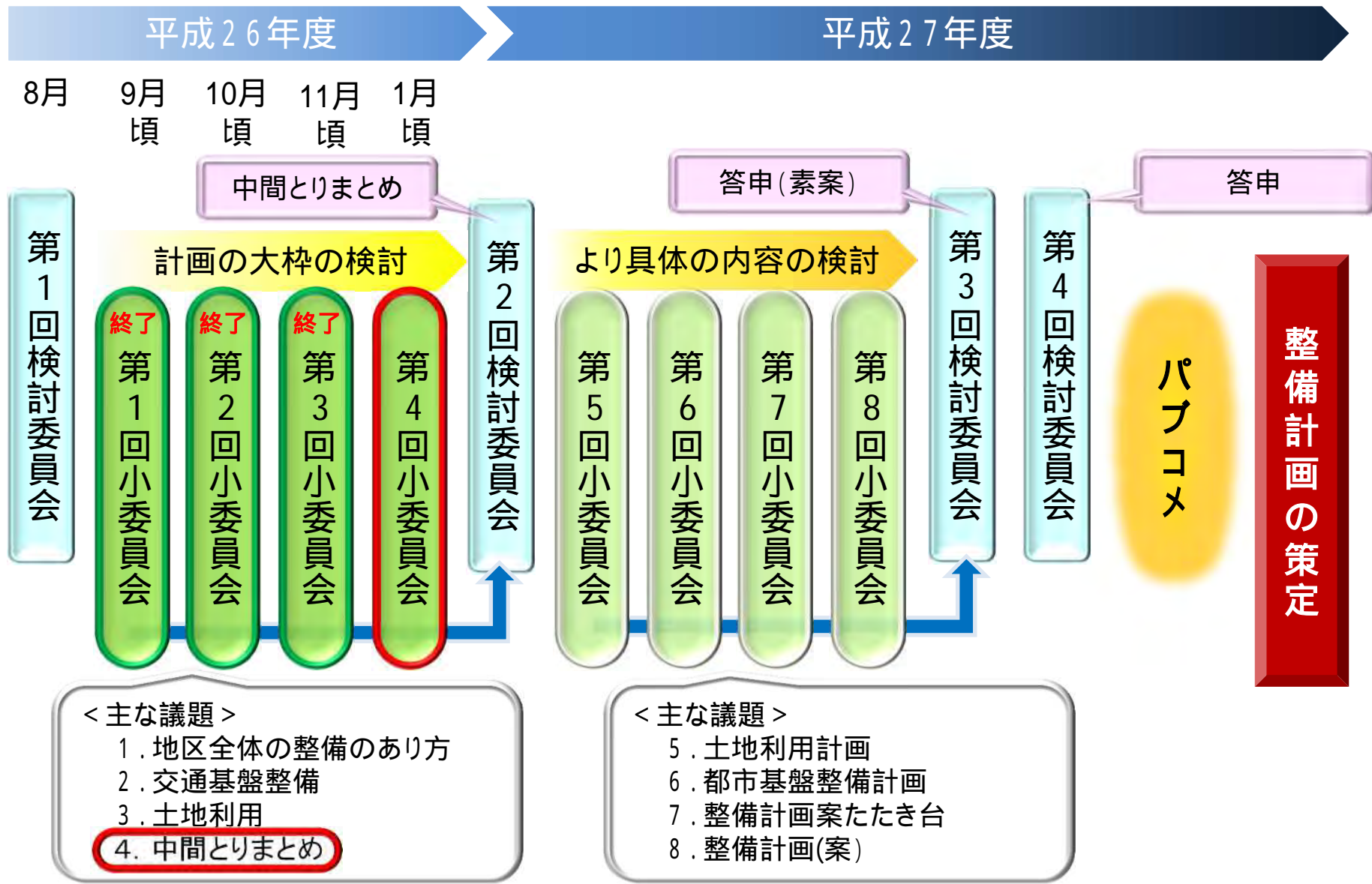
1-1. 前回までの振り返り(検討対象時点)

凡例
 赤: 周辺道路イメージ
 黄: 区画道路イメージ
 緑: 駅前広場イメージ
 破線は予定を示す

検討対象時点

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

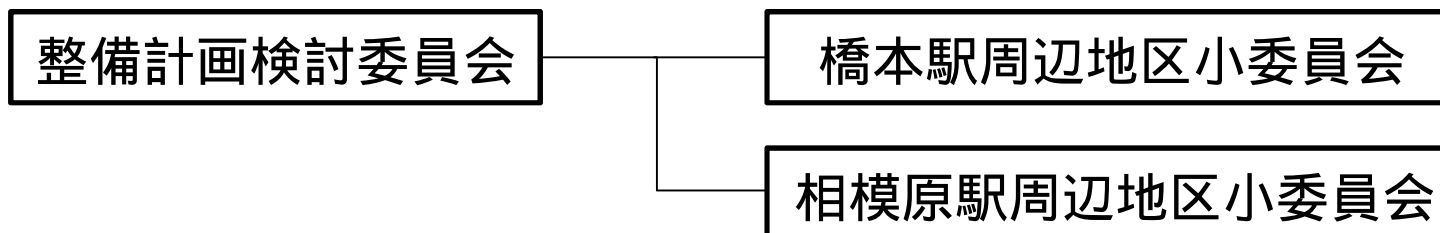
1-2. 今回の位置づけ



2. 広域交流拠点整備計画 (相模原駅周辺地区) 中間とりまとめ(案)

2-1. 広域交流拠点整備計画の検討経過

(1) 整備計画検討委員会の検討体制



(2) 構成員

：会長、：副会長、下線：両地区兼任委員

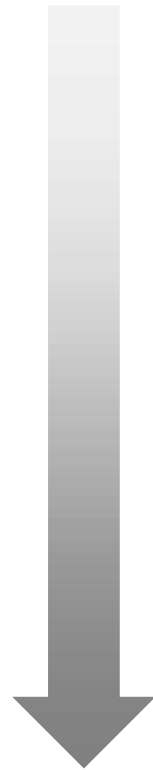
	広域交流拠点整備計画検討委員会	
	橋本駅周辺地区	相模原駅周辺地区
学識 経験者	岸井隆幸、 <u>屋井鉄雄</u> 、飯島泰裕	市川宏雄、中林 一樹、 <u>屋井鉄雄</u>
市住民	五十嵐 淳、中山 晃子、大用 尚、草野 寛	鈴木 典子、横山 房男、山田 昇一
関係 団体	原 正弘、 <u>阿部 健</u> 、 <u>座間 進</u> 、 <u>田所 昌訓</u>	中里 和男、 <u>阿部 健</u> 、 <u>座間 進</u> 、 <u>田所 昌訓</u>
公共 交通 事業者	山口 拓(JR東日本)、二村 亨(JR東海)、 高山 恒明(京王電鉄)、 <u>三木 健明(神奈中バス)</u>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

2-1. 広域交流拠点整備計画の検討経過

(3) 検討委員会の開催状況

【第1回広域交流拠点整備計画検討委員会】(平成26年8月22日) < 諮問 >

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



[橋本駅周辺地区小委員会]

第1回 平成26年9月11日

- ・土地利用
- ・交通ネットワーク

第2回 平成26年11月11日

- ・土地利用
- ・交通ネットワーク
- ・駅前空間整備

第3回 平成27年1月23日

- ・土地利用
- ・交通ネットワーク
- ・駅前空間整備
- ・中間とりまとめ(案)

[相模原駅周辺地区小委員会]

第1回 平成26年9月5日

- ・検討の進め方
- ・現況特性
- ・整備のあり方

第2回 平成26年10月27日

- ・交通ネットワーク
- ・駅前空間整備

第3回 平成26年11月10日

- ・駅周辺地区の整備方針(案)
- ・土地利用

○第4回 平成27年1月26日

- ・中間とりまとめ(案)

【第2回広域交流拠点整備計画検討委員会】(平成27年 月(未定))

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

2-2. 広域交流拠点整備計画の構成

H23 ~ H26

広域交流拠点都市推進戦略

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

広域交流拠点基本計画

橋本・相模原両駅を核とした一体的拠点の将来像と体系的な整備方針

H26 ~ H27 広域交流拠点整備計画

第1章【広域交流拠点全体の整備計画】 まちづくりの将来ビジョン

第2章【橋本駅周辺地区の整備計画】

土地利用計画(ゾーニング)
交通ネットワーク計画
駅前空間・歩行者ネットワーク整備計画
市街地整備計画
整備スケジュール

第3章【相模原駅周辺地区の整備計画】

土地利用計画(ゾーニング)
交通ネットワーク計画
駅前空間の整備計画
市街地整備計画
整備スケジュール

2-2. 広域交流拠点整備計画の構成

【第3章 相模原駅周辺地区の整備計画】

3-1. 土地利用計画(ゾーニング)

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

3-2. 交通ネットワーク計画

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

3-3. 駅前空間の整備の方針

- ・駅前空間の整備の方針
- ・駐輪場整備の方針
- ・駐車場整備の方針

【今回】平成26年度中間取りまとめ(案) 

3-4. 市街地整備計画

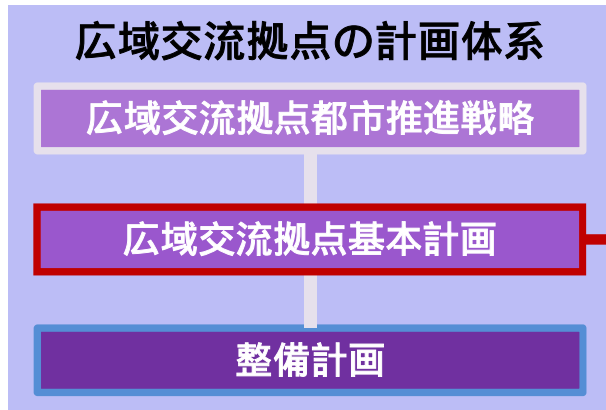
- ・駅北口の面整備事業手法
- ・相模原駅周辺地区の都市計画
(用途地域、都市施設等)
- ・相模原駅周辺地区の駐車場、駐輪場
配置計画

3-5. 整備スケジュール

- ・平成39年リニア名古屋開業、
平成57年大阪開業を見据えた整備
スケジュール

2-3. 広域交流拠点基本計画の概要(参考)

(1) 広域交流拠点の計画体系等



広域交流拠点の理念と将来像

「未来を拓く さがみはら新都心」

広域交通網を生かしたアジア・世界のゲートウェイとしての
 情報・人材・文化の交流、集積
 相模原市全体、首都圏南西部全体の持続的な成長の源泉
 社会経済情勢の変化に対応した暮らしやすく先進的な市街地
 の形成

■ 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
- 周辺地域からの広域交流拠点に向けた交通アクセスの強化
- 橋本・相模原両駅間の交通軸の強化

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
- 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
- 低炭素型ライフスタイルに対応するまちづくりの推進

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
- 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
- にぎわいとまちなみの連続性に配慮した景観形成

広域防災拠点

- 広域的な防災拠点機能を備えたまちづくり
- 安定した企業活動等を支える安全・安心のまちづくり
- 広域的な交通結節性を生かした防災・減災のまちづくり

情報発信拠点

- 多くの来街者や市民に情報を発信する拠点形成
- 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
- まちと人がつながる新しい情報流通モデルの構築

2-3. 広域交流拠点基本計画の概要(参考)

(2) 相模原駅周辺地区の都市構造図

[土地利用]

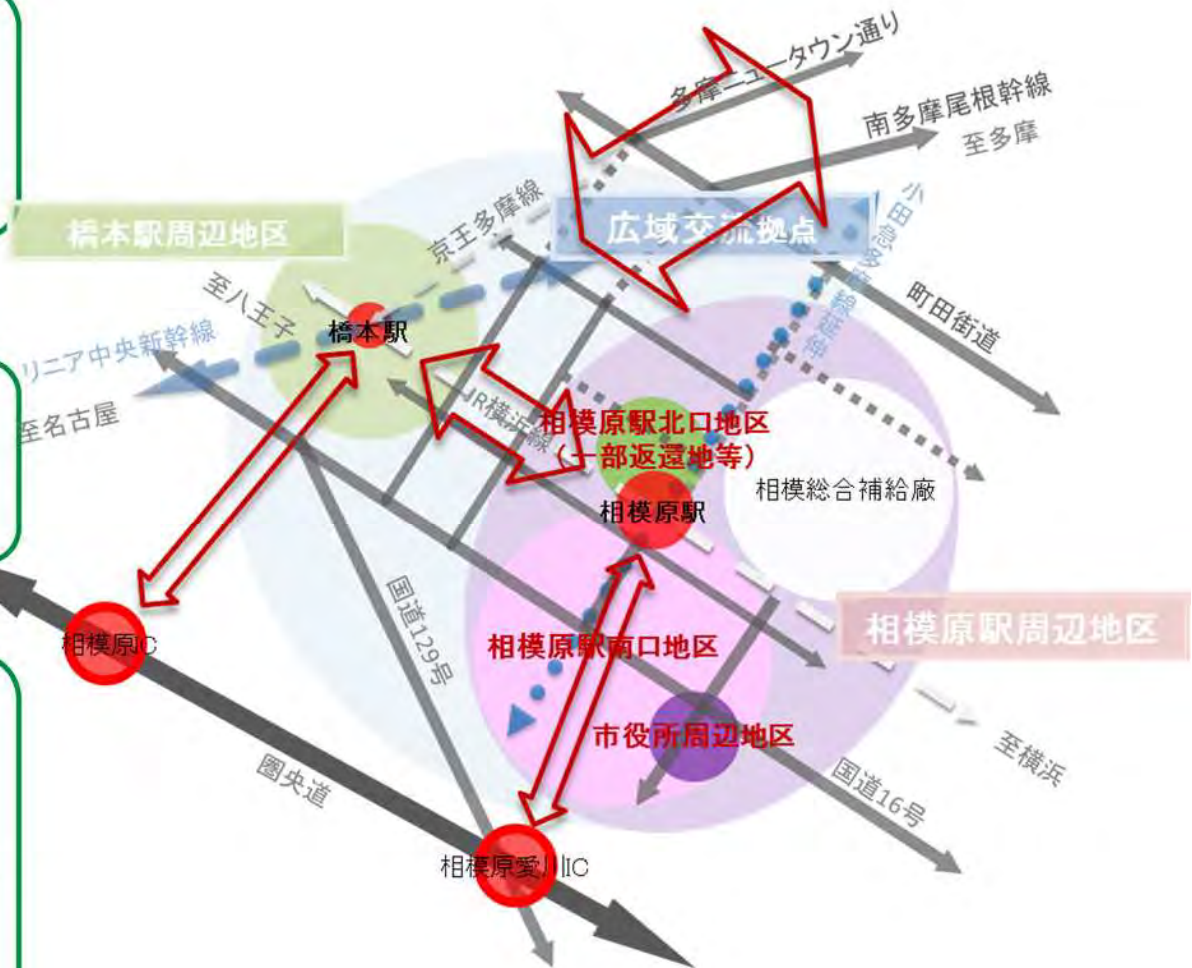
- 文化、行政、業務等の機能が集積する中枢業務拠点の形成
- 広域防災拠点機能の導入
- 駅南北の一体性のある市街地形成

[駅前空間整備]

- 利便性の高い交通空間の創出
- 広域交流拠点としての防災性の高い駅前空間の創出

[交通ネットワーク]

- 多摩方面から国道16号を結ぶ道路ネットワークの強化
- 地区内連携道路の充実
- 広域防災拠点としての緊急輸送道路網の確保
- 中枢業務拠点としての公共交通網の強化



第3章 相模原駅周辺地区の整備計画(案)

3-1. 土地利用計画(ゾーニング)

3-1-1. 土地利用計画の基本的な考え方

求められる都市機能

- ・ 広域交流拠点の一翼を担う相模原駅周辺地区は、高い開発ポテンシャルを活かし、既存市街地との共生を図りつつ新市街地の形成を目指す



3-1-1. 土地利用計画の基本的な考え方

相模原駅周辺地区(660ha)のまちづくり ~ 安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点 ~

相模総合補給廠(新市街地)(214ha)

広域交流拠点として中枢機能を有する新市街地の形成

駅北口地区 + 共同使用区域(52ha)

起爆剤となる新市街地の形成

駅南口地区(既存市街地)

既存市街地のポテンシャルを活かした都市リノベーション

市役所周辺地区

行政機能の再編

駅北口・南口地区の機能分担と連携・回遊性の確保

広域交流機能 / 広域防災機能

既存商業機能

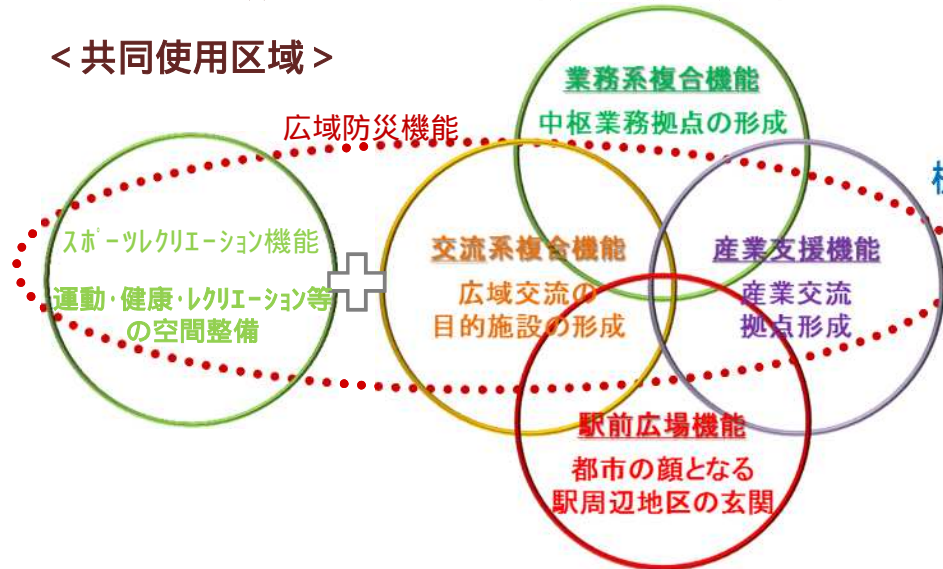
良好な住環境

公共施設適正化

橋本駅周辺地区との複眼構造

< 駅北口地区の土地利用の機能方針 >

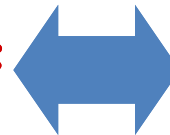
< 共同使用区域 >



< 駅南口地区の土地利用の機能方針 >



機能分担と連携

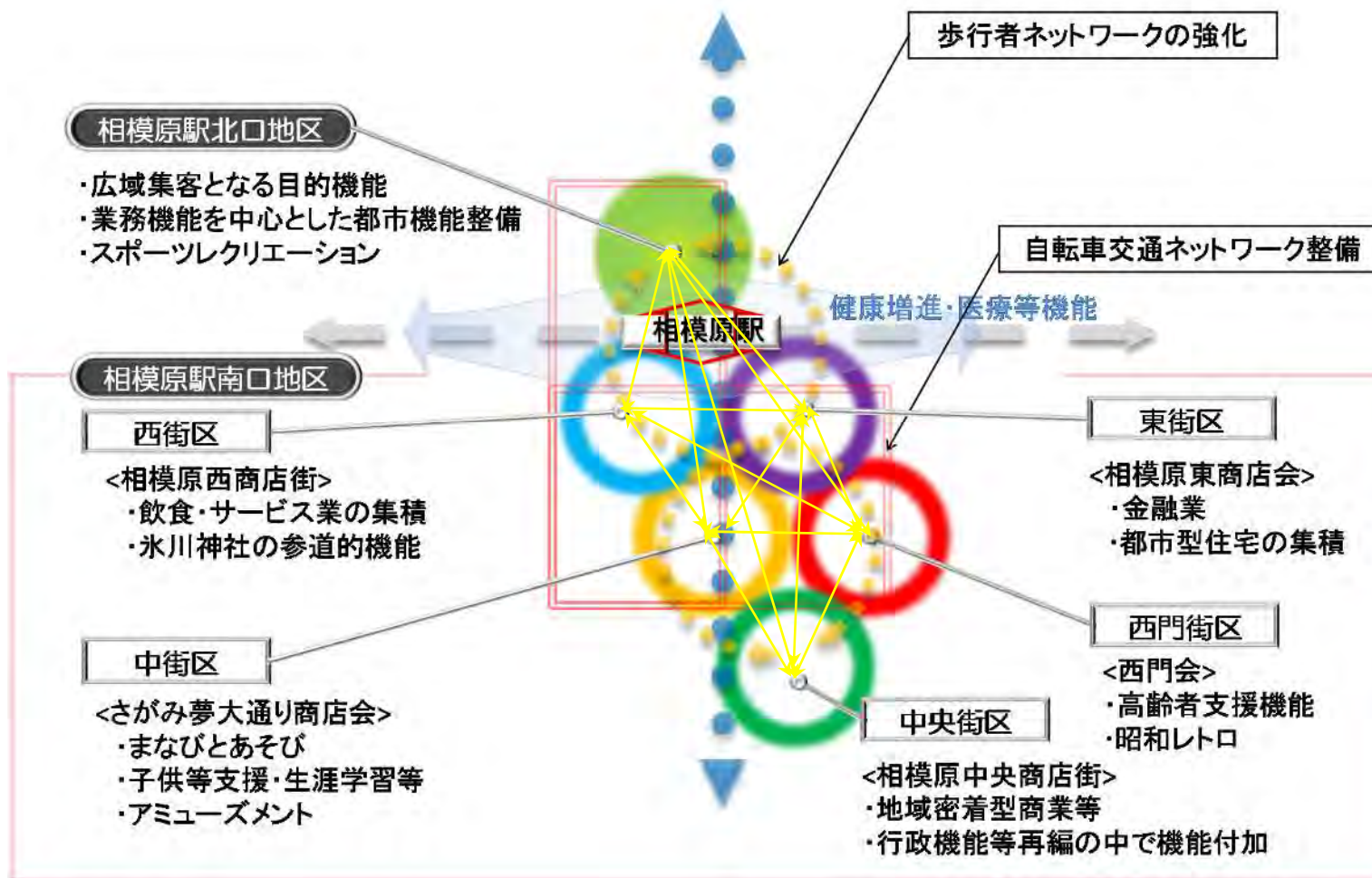


回遊性

3-1-1. 土地利用計画の基本的な考え方

都市機能ネットワーク図

- 駅北口地区、駅南口地区、市役所周辺地区の各地区が有する機能を効果的に相互連携することにより、駅周辺地区全体が広域交流拠点の一翼を担う

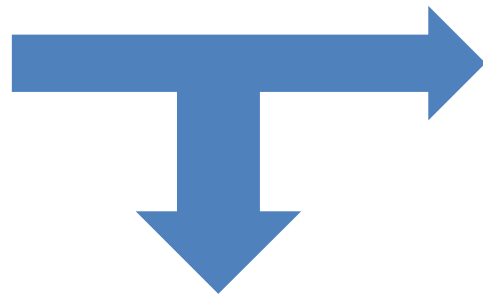


3-1-2. 重点地区の抽出と整備方針

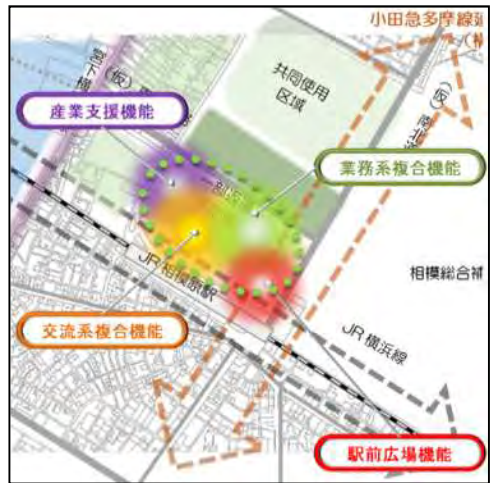
相模原駅周辺地区における課題



地区が抱える課題を考慮し、重点的に整備すべき地区を抽出



相模原駅北口地区



相模原駅南口地区



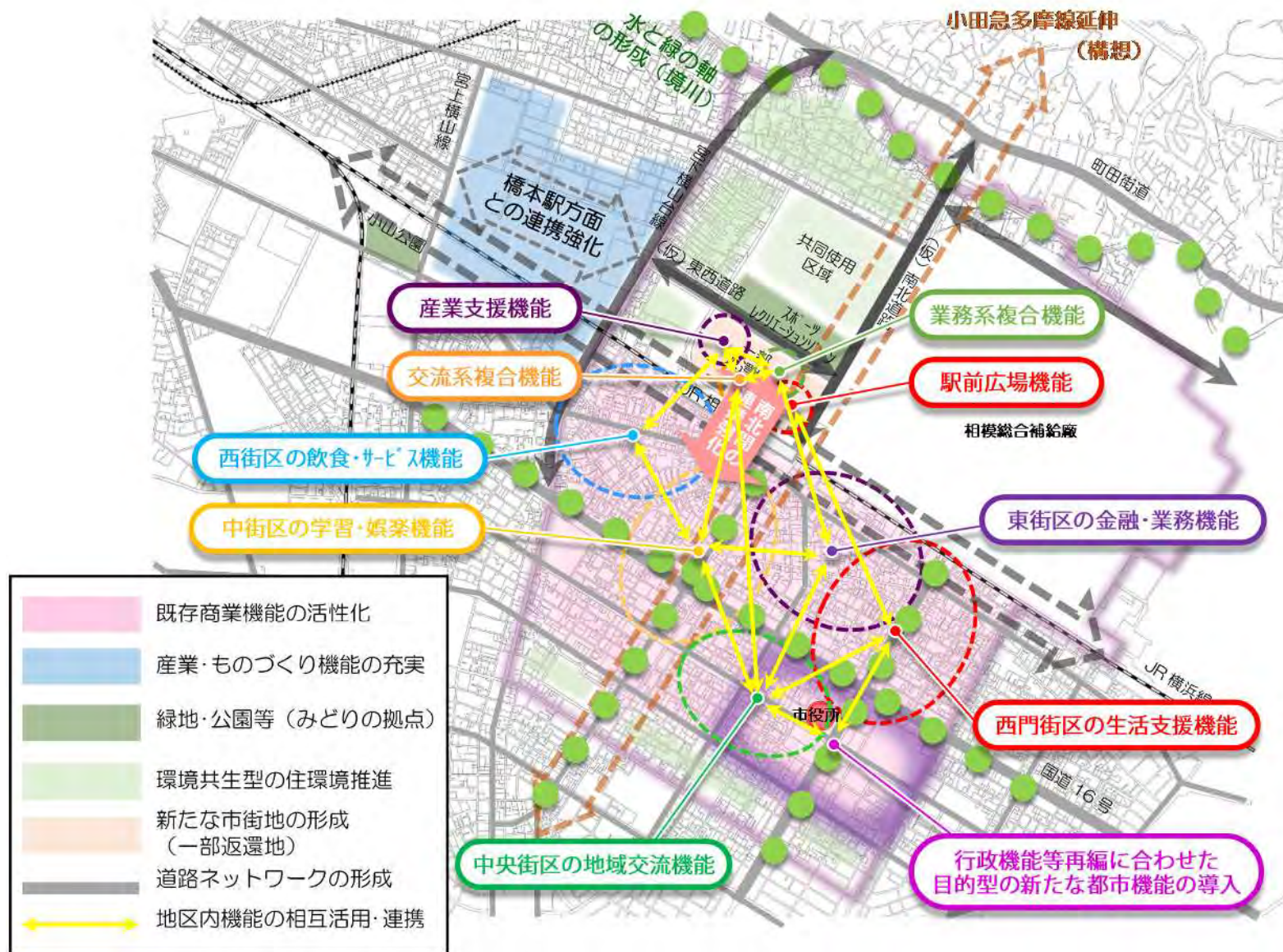
市役所周辺地区



【地区別の基本的な考え方】

- 北口：起爆剤となる新市街地の形成
- 南口：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：行政機能の再編

3-1-3. 駅周辺地区の土地利用方針



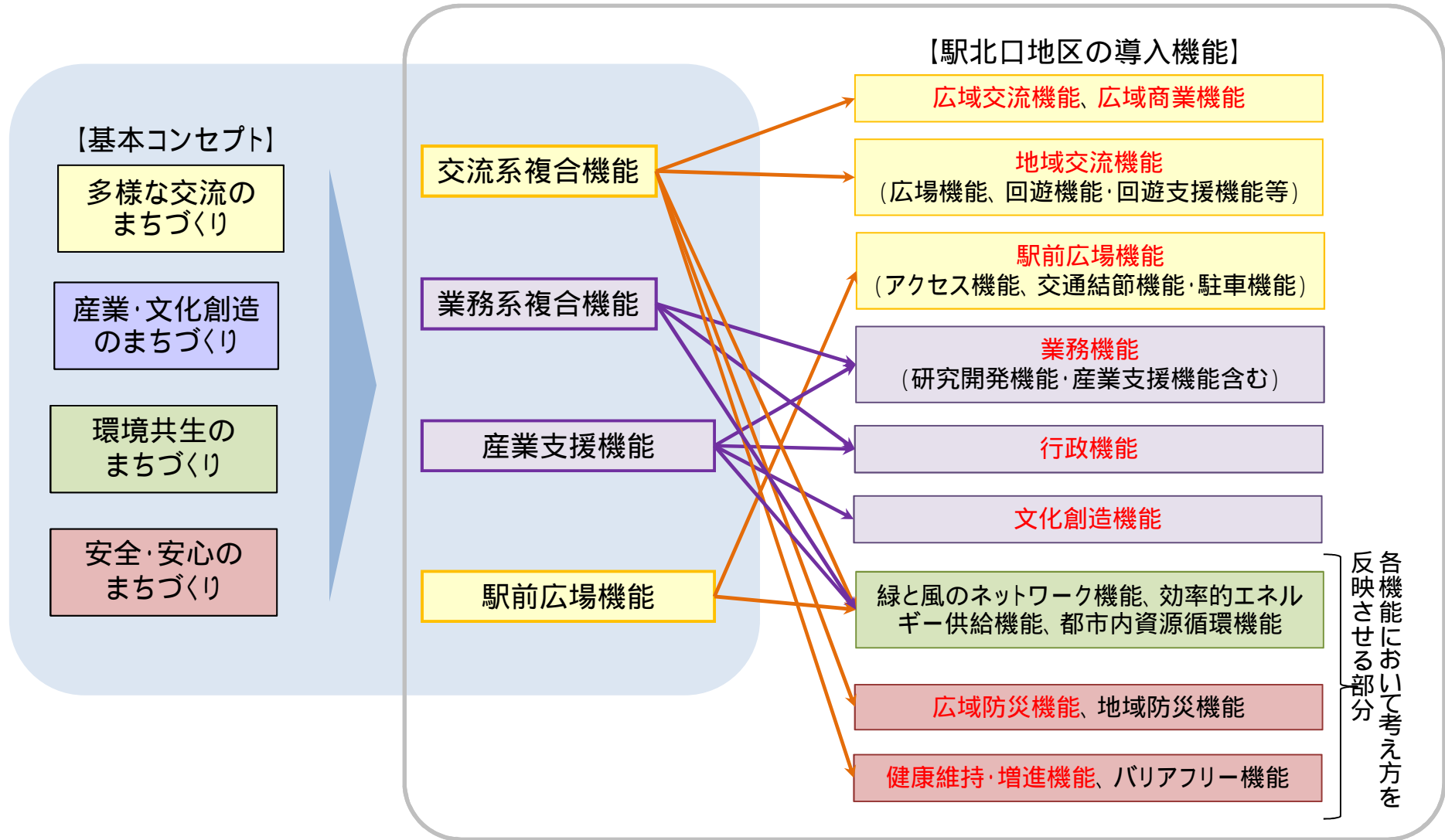
3-1-3. 駅周辺地区の土地利用方針

地区内機能の相互活用・連携のイメージ

	北口	南口
広域交流機能	国際会議やイベント等による国内外より広域的な集客	アフターコンベンション等による飲食や娯楽等の地域交流機能を充実
広域商業機能	広域圏からの買回り品を中心とした集客による賑わいの創出	最寄品を中心とした地域住民の生活利便性向上
行政機能・ 広域防災機能	国、県等の広域行政の窓口対応を総合的、円滑に処理 災害時には広域防災の司令塔機能を担う	日常的な地域行政機能の維持と生活利便性の向上 日常的な防犯・防災への備え
業務機能	就業者(昼間人口)の増加を図る	回遊性の確保を通じた飲食、サービス機能の活用と活性化

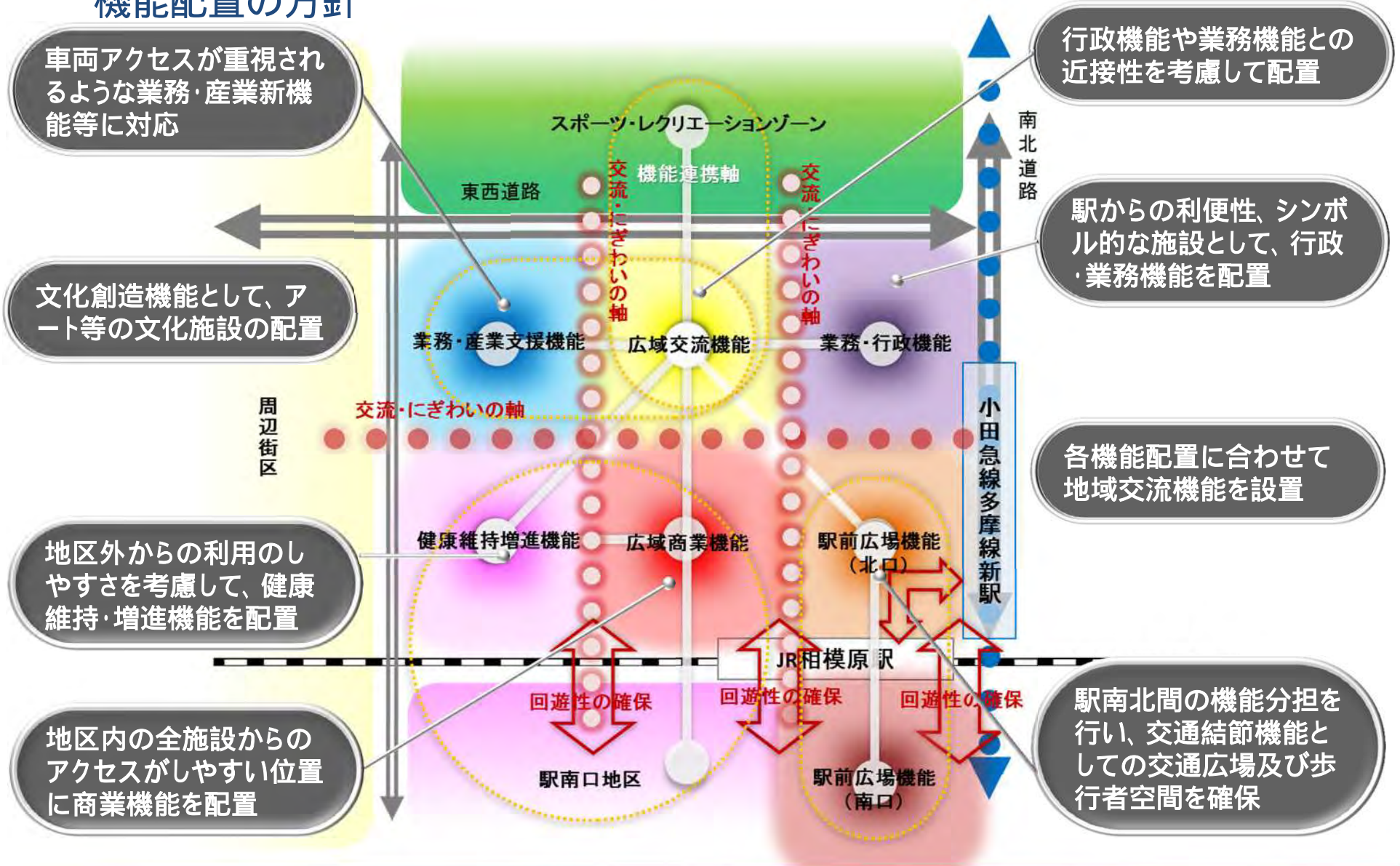
3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

基本コンセプトから見た駅北口地区に導入すべき機能



3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

機能配置の方針



3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

導入機能と施設イメージ

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

3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

広域交流機能（国際コンベンション施設の立地状況）

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



パシフィコ横浜



東京ビッグサイト



幕張メッセ



東京国際フォーラム

3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

広域交流機能（国際コンベンションに係る外部環境と要件）

【外部環境】

- ・ 学会や企業、業界団体の技術会議、大会などの日常化を背景とした経済性（より気軽に、安価に開催）へのニーズの高まり
- ・ 国の成長戦略としてMICE（ ）が位置付けられ、複合的な機能を集約立地することが望まれている

【相模原の地域特性】

- ・ 用地確保の容易性
- ・ 高速交通アクセスの充実
- ・ 産業集積の高さ
- ・ 豊富な自然環境

【開催者がコンベンションに求める要件】

- ・ 適正な基幹施設
（会議施設 + ホテル規模とグレード）
- ・ 会場にたどりつくまでの交通アクセス
- ・ 地域固有の産業、観光、文化資源

相模原駅北口地区への
国際コンベンション機能の導入

MICEとは、Meeting Incentive Convention Exhibition/Event の頭文字を取ったもので、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。

3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

広域商業機能（大規模小売店舗の立地状況）

- 広域的な商圈を持つ百貨店が、町田駅、八王子駅、聖蹟桜ヶ丘駅といったターミナルを中心に立地
- 相模原駅周辺でも大規模小売店舗の立地が期待されているが、近隣の類似する競合施設との差別化が必要
- また、南口の既存商業機能(商店街)との連携を促進するためには、回遊できる仕組み作りが重要




聖蹟桜ヶ丘SC



モール型SCにおける賑わいのイメージ(イオンモール沖縄ライカム H15年春開業)



(出典:「大型小売店舗一覧(東洋経済新報社)」
相模原市、八王子市、町田市、多摩市における10,000㎡以上の大型小売店舗)

注:  は広域的な集客施設(百貨店)の立地場所

3-1-4. 駅北口地区の導入機能の検討

広域商業機能（SCの立地形態）

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



3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

業務機能（オフィス需要の考え方）

【現況】

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



写真はイメージです

【機能特性】

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

新たな開発用地が供給される北口地区において業務機能の集積を積極的に図る。

この受け皿となるべく、業務床については予め余裕を持って確保すると共に、行政機能や文化・創造機能との複合的な利用により付加価値を高めることを目指す。

3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

行政機能（行政施設の集積に関する方針）

- 行政施設は、駅から離れて分散立地している
- 駅付近への立地により利便性の向上が期待される
- 相模原市では、平成25年10月に、今後の公共施設サービスの適正化に向けた取組の方向性などの考え方をまとめた「公共施設の保全・利活用基本指針」を策定
- 公共施設の再配置については、この基本指針に基づいて、相模原市全体の方針の中で検討する



統合整備される豊島区役所

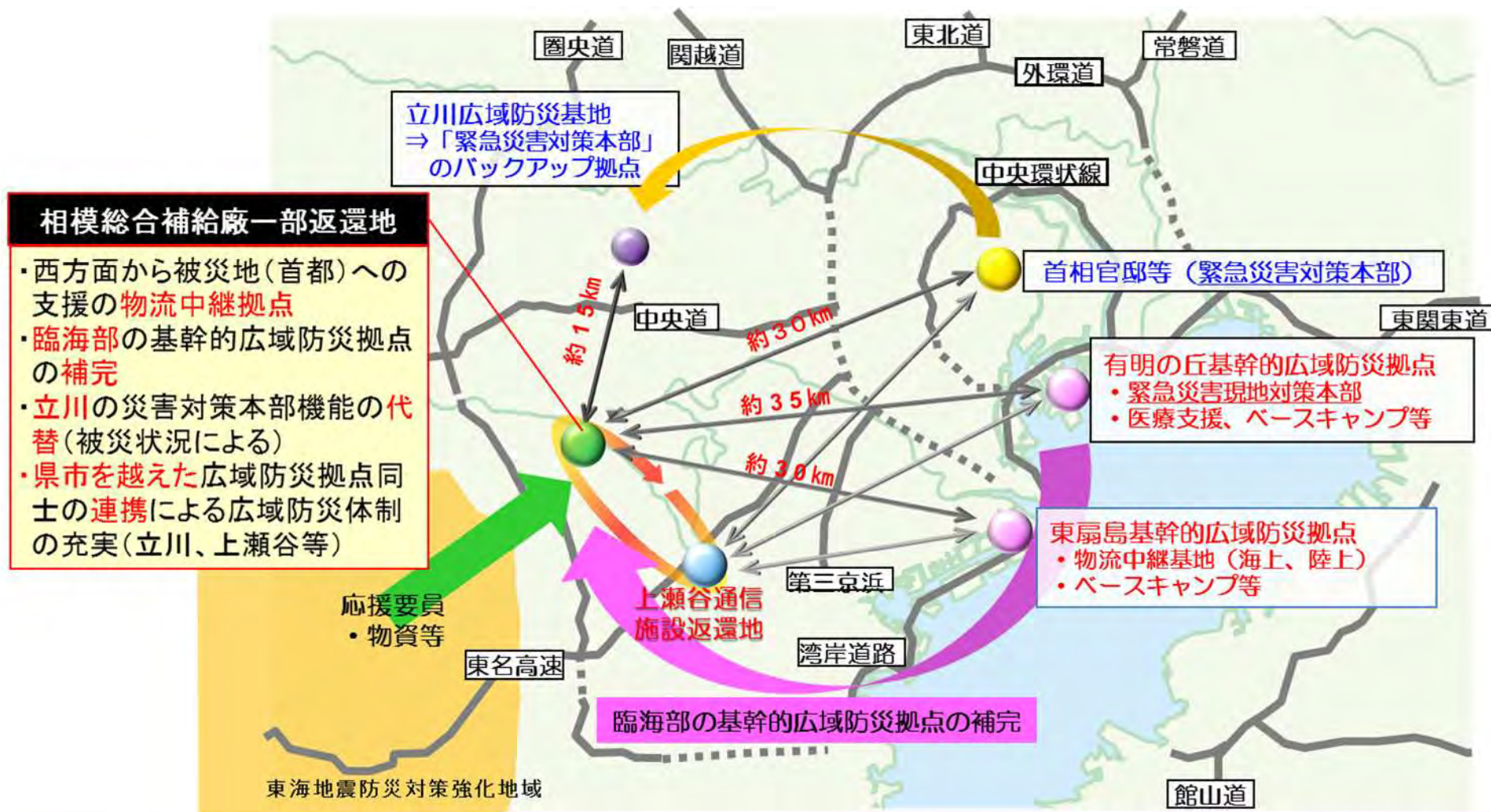


九段第3合同庁舎として整備された千代田区役所

3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

広域防災機能

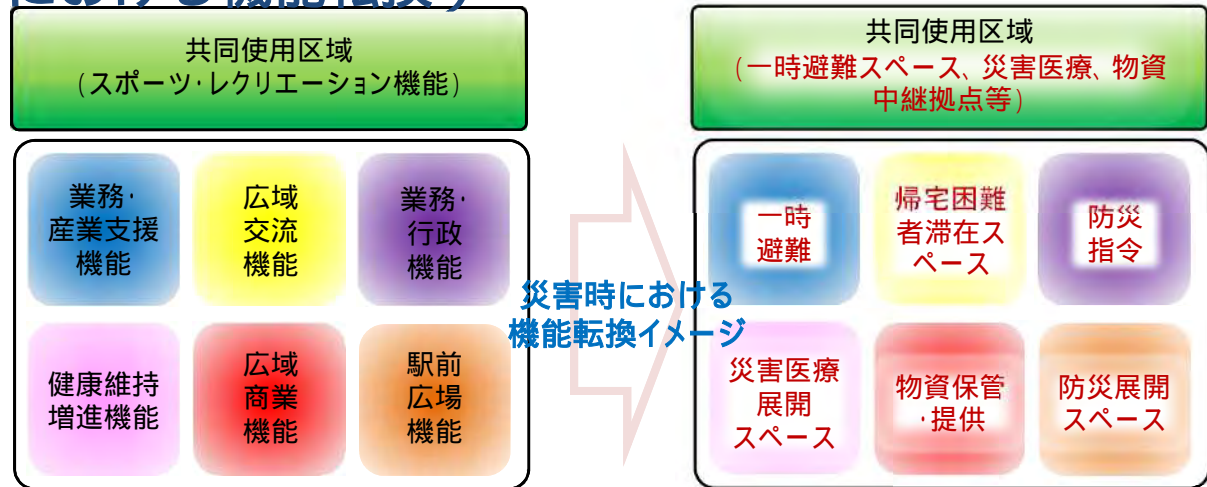
- 相模原駅北口地区一帯は、広域防災拠点として機能し、首都圏内外における広域防災上の重要な役割を担うことが期待されている。



3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

広域防災機能（災害時における機能転換）

- 平時の広域交流拠点としての機能・施設が、災害時において防災支援拠点として機能する。



	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	・日常的な行政サービス等を提供	・広域防災拠点の現地対策本部として災害対応を一元化（指令機能）
健康維持・増進機能	・市民の健康維持、増進に貢献	・医療機能を提供
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り口として機能
スポーツ・レクリエーション機能（共同使用区域）	・日常的に市民が憩える空間として機能	・一時避難スペースと共に災害医療対応及び物資輸送中継拠点として機能

3-1-4 . 駅北口地区の導入機能の検討

エネルギー供給機能（基本的な考え方）

【背景・狙い】

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

【基本方針】

災害時における広域防災拠点としての機能保持

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

自立性の高いシステムの導入

- ・災害時においては需要変動に適切に対応できる自立型電源を検討

低炭素かつ低コストなエネルギーシステム

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

【整備の基本的な方向】

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

3-1-6. ゾーニングの基本的な考え方

駅北口地区における機能配置に際しては、下図に示す**6つのエリア特性に留意**しつつ各施設の立地場所を検討

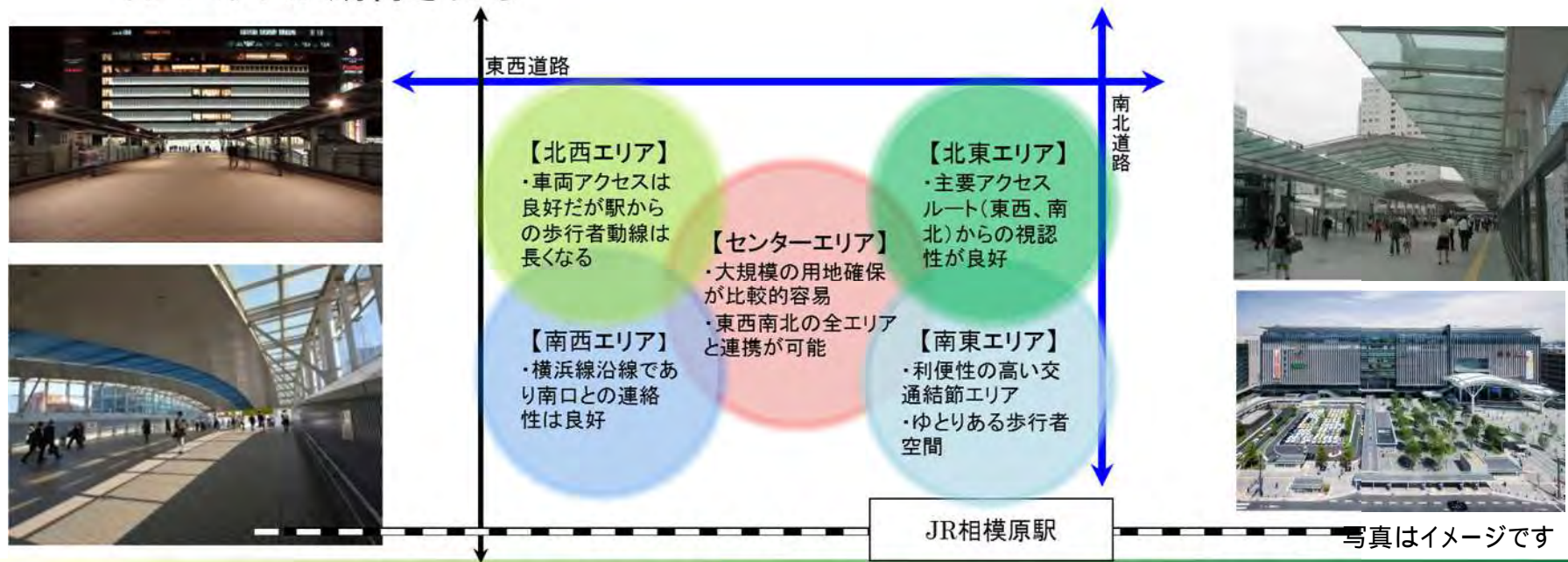
：導入施設の想定において例示した**事例を参考に概ねの施設規模を想定**

機能配置に際しての留意点を踏まえ、「**基本配置案**」を検討

また、**コンベンション機能強化、商業機能強化の2パターンを併せて検討**する

：商業機能を誘客機能の核の一つとして捉え、商業機能を強化することも効果的と考えられる

：大規模集客装置を有するコンベンション機能を強化することで大きな経済的なインパクトが期待される



3-1-7. 土地利用ゾーニング

パターン1

- これまでに想定した導入機能をエリア特性を踏まえ駅北口地区へ配置すると以下のような形となる。



3-1-7. 土地利用ゾーニング

パターン2 (コンベンション機能強化)

- 国際交流の中心となる大規模コンベンションを想定した広域交流機能を強化し、その他の機能は他の機能と一体的に整備するなど施設の複合化を図る。



3-2. 交通ネットワーク計画

3-2-1. 道路ネットワーク整備の方針

3-2-1. 道路ネットワーク整備の方針

広域レベル

【現在の状況】

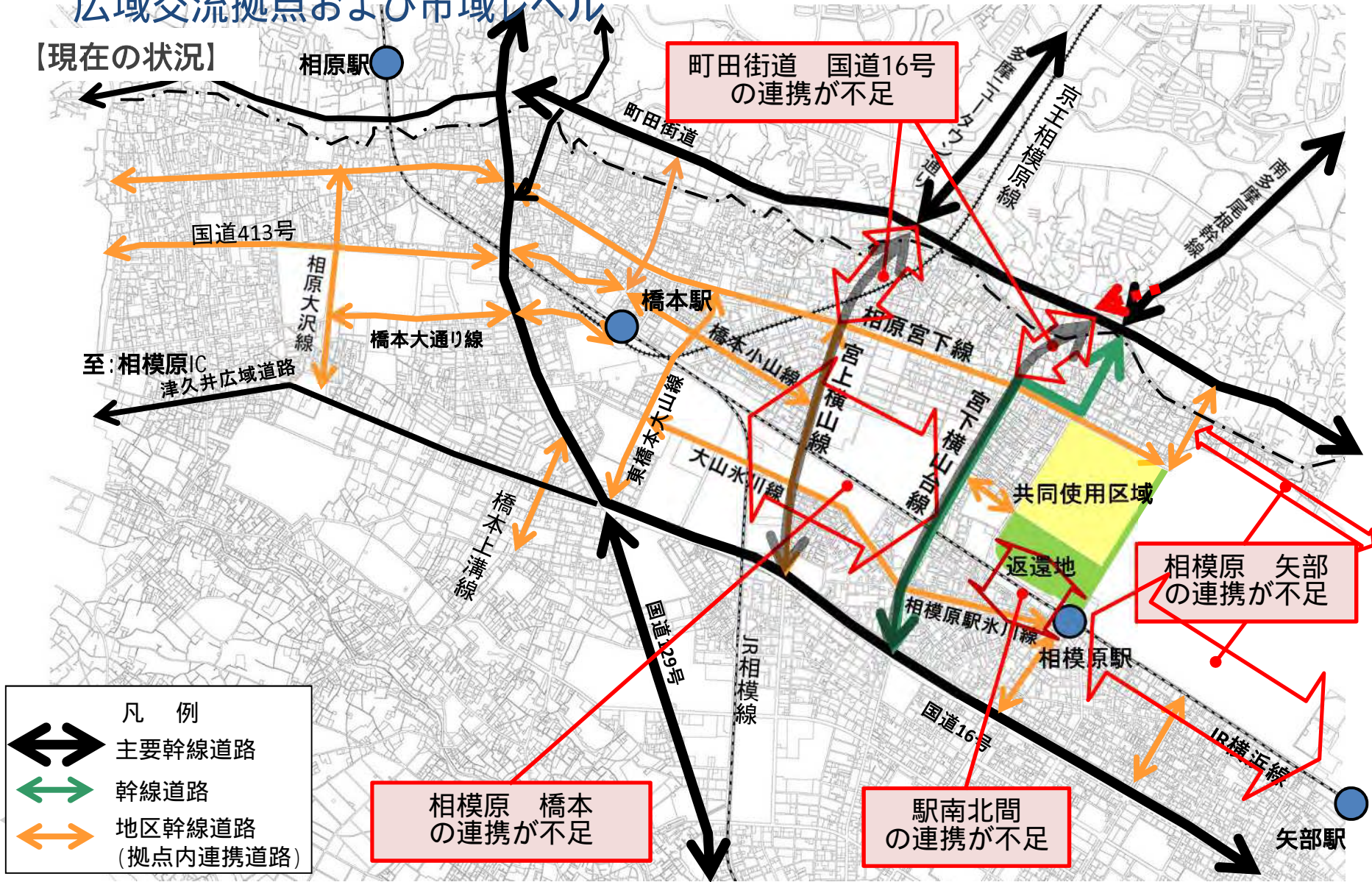
- 高速道路として中央自動車道や圏央道、周辺都市と連携する広域幹線道路として国道16号・129号が整備されている。
- 駅北側においては、各市域を結ぶ地域内幹線道路として南多摩尾根幹線・多摩ニュータウン通り、町田街道が整備されている。
- (都)宮上横山線の延伸部分は、都市計画道路として用地買収が進んでおり、(都)宮下横山台線の延伸は、構想路線として位置付けられている。



3-2-1. 道路ネットワーク整備の方針

広域交流拠点および市域レベル

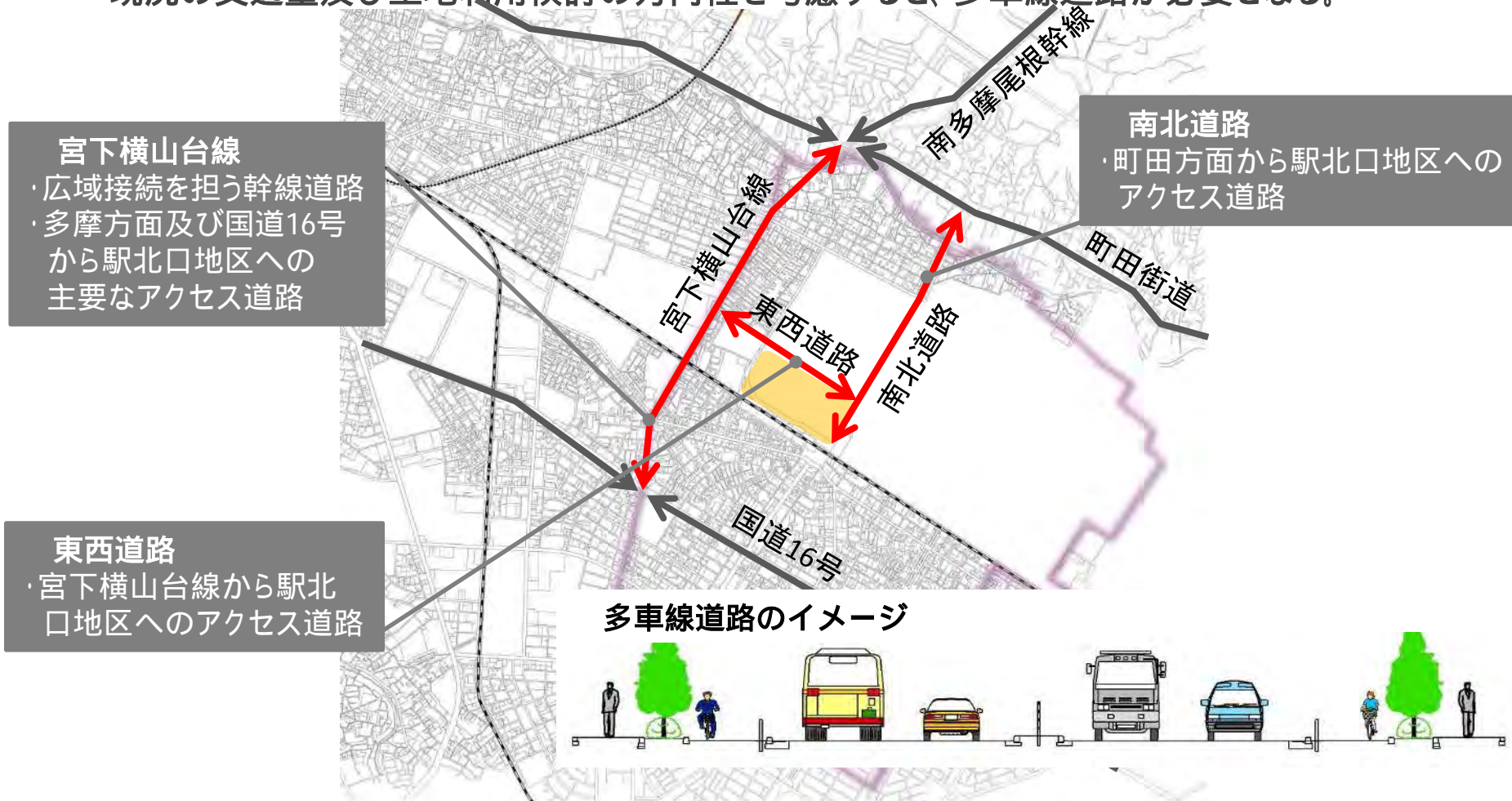
【現在の状況】



3-2-1. 道路ネットワーク整備の方針

駅北口地区へのアクセスの考え方(自動車交通量の増加)

- ・ 駅北口地区への自動車アクセスは、宮下横山台線・東西道路・南北道路を中心に構成される。
- ・ 駅北口地区の土地利用により、自動車交通量が決定される。
- ・ 現況の交通量及び土地利用検討の方向性を考慮すると、多車線道路が必要となる。



3-2-1. 道路ネットワーク整備の方針

交通ネットワーク(道路)整備方針図

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

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

橋本駅方面の連携強化
中長期的な検討路線



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

矢部方面との連携強化
北側外周道路の整備

○駅南北間の連携
⇒JR連続立体交差事業と合
わせて検討

○矢部駅方面との連携強化
⇒返還実現を推進する路線

駅南口の地区道路
既存ネットワークを活用

宮下横山台線の延伸と
機能強化
広域接続を担う幹線道
路として整備

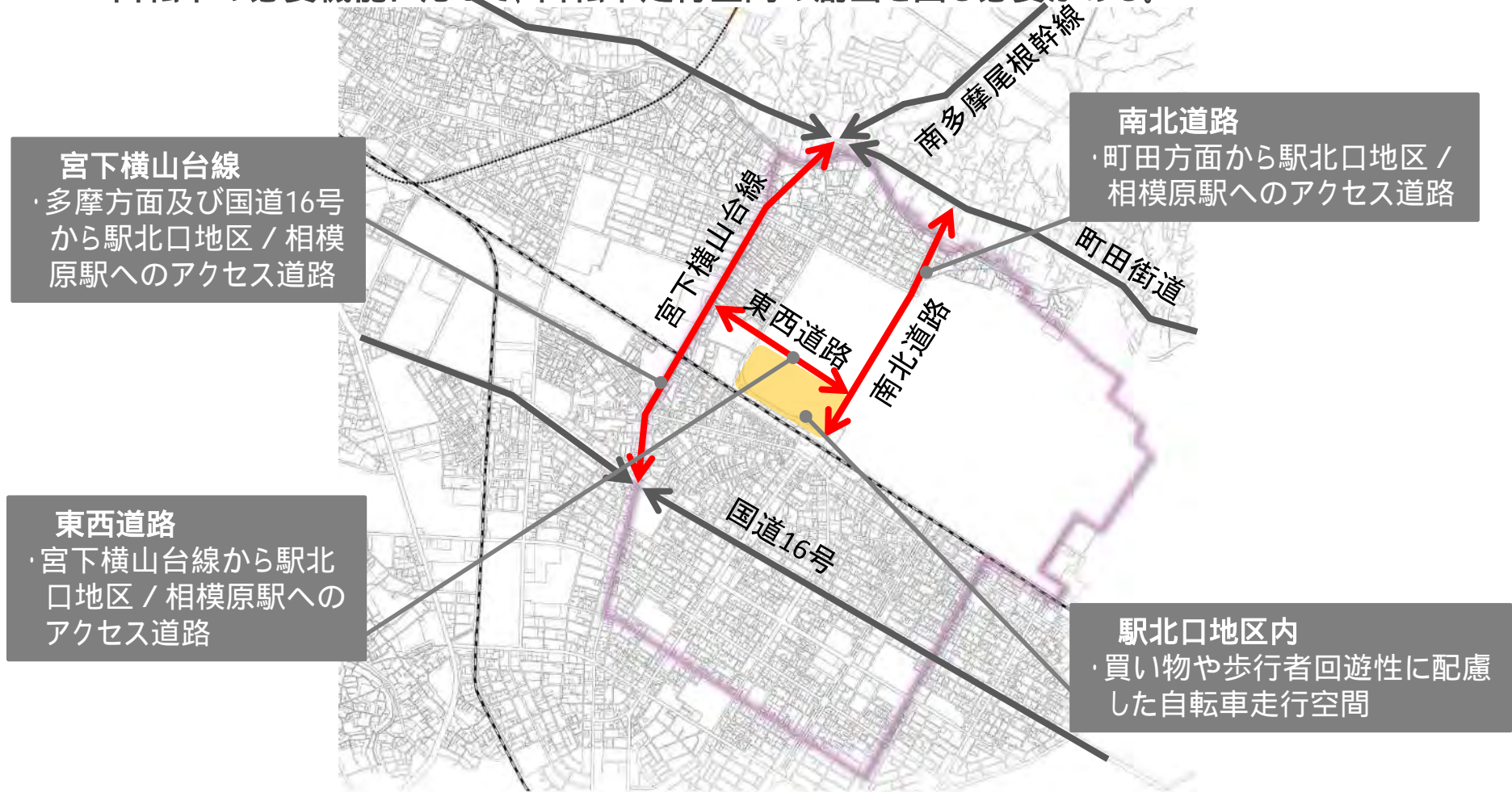
東西道路の整備による
アクセス道路の確保
宮下横山台線からのア
クセス道路として整備

3-2-2. 自転車ネットワーク整備の方針

3-2-2. 自転車ネットワーク整備の方針

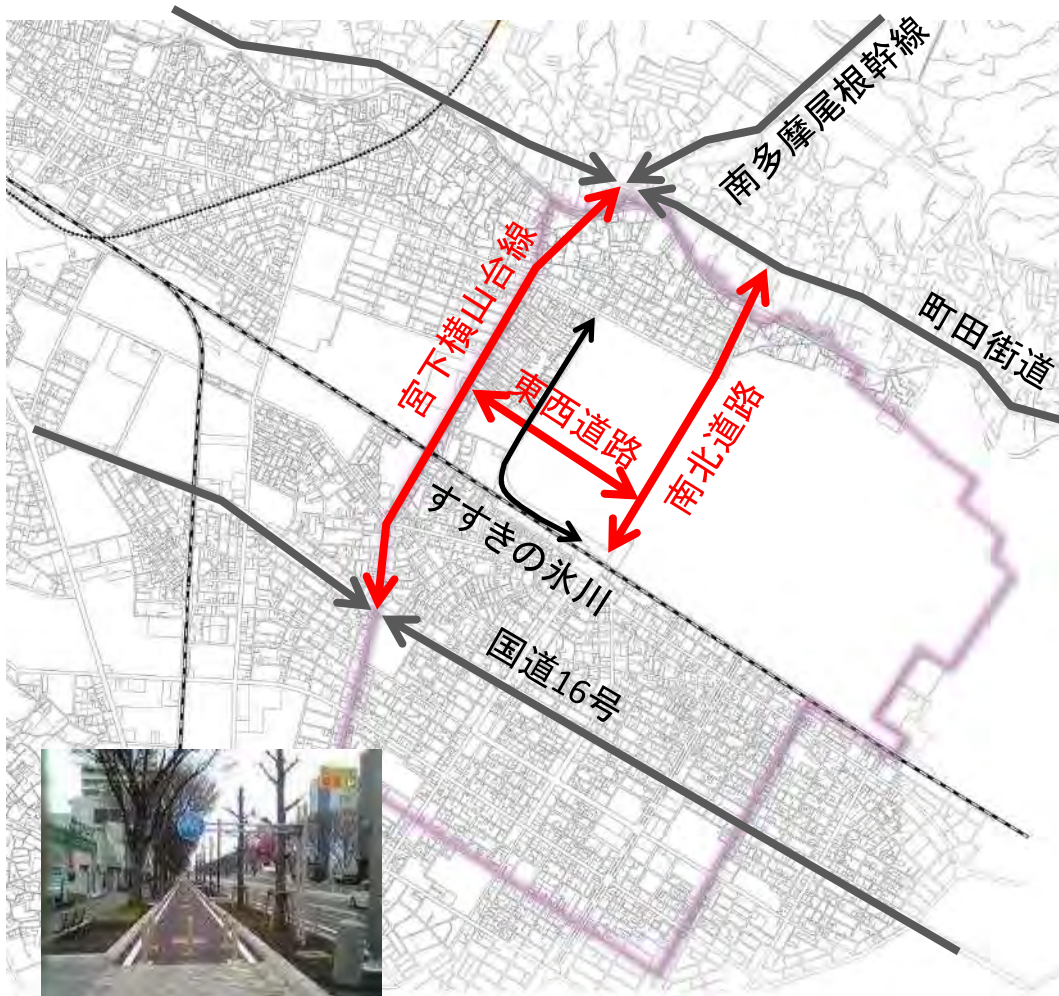
駅北口地区へのアクセスの考え方(自転車交通量の増加)

- ・ 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・南北道路を中心に構成される。
- ・ 駅北口地区の土地利用により、自転車の交通量が決定される。
- ・ 自転車の必要機能に応じて、自転車走行空間の創出を図る必要がある。



3-2-2. 自転車ネットワーク整備の方針

自転車走行空間に必要な機能【主要3路線】



自転車専用道路の設置例

【利用特性】

- 目的施設(駅北口地区 / 相模原駅)に向けた「通過型走行空間」としての機能が必要となる。
- 多車線化を計画される道路であり、自動車の通行速度が高い。
- 目的施設に向けた利用が多くなるため、自転車の通行速度も高い。



【必要な機能】

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

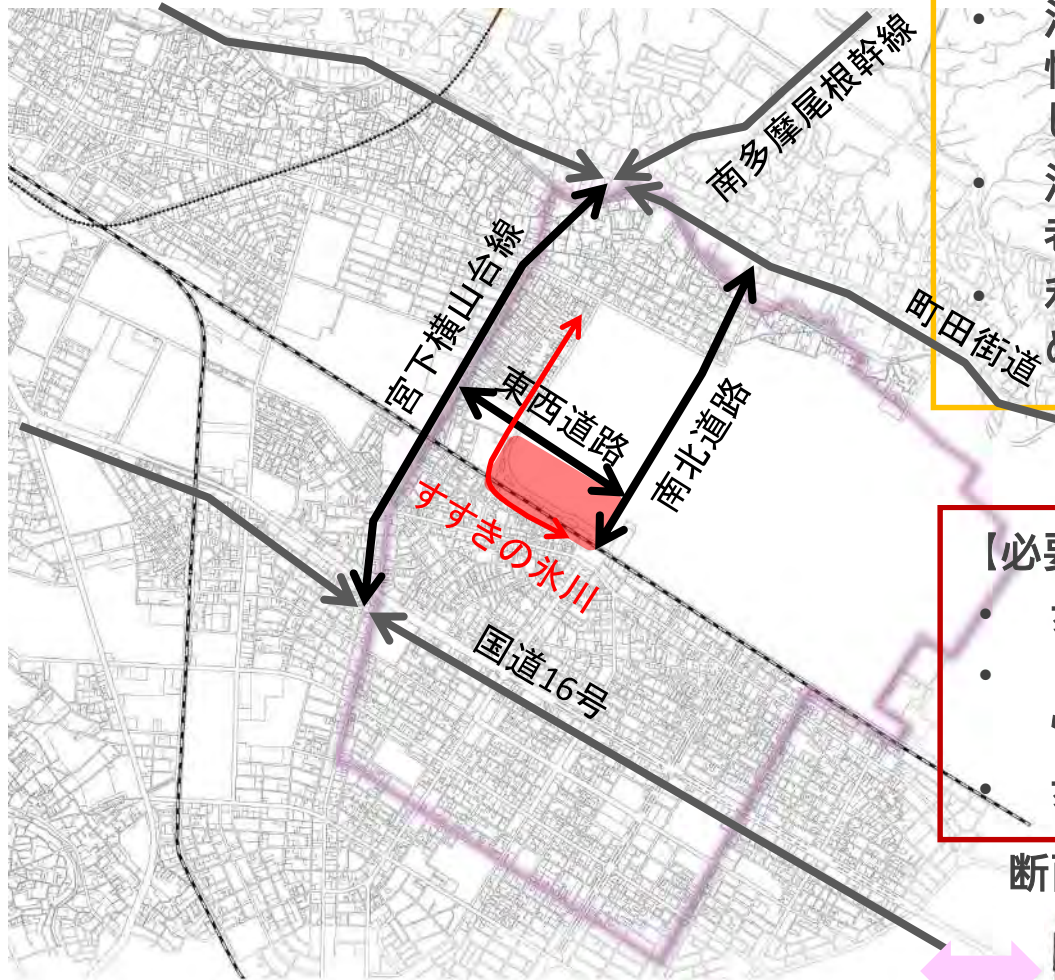
断面イメージ



自転車道の設置

3-2-2. 自転車ネットワーク整備の方針

自転車走行空間に必要な機能【駅北口地区内、市道すすきの氷川】



【利用特性】

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



【必要な機能】

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

断面イメージ



自転車通行空間の確保

3-2-2. 自転車ネットワーク整備の方針

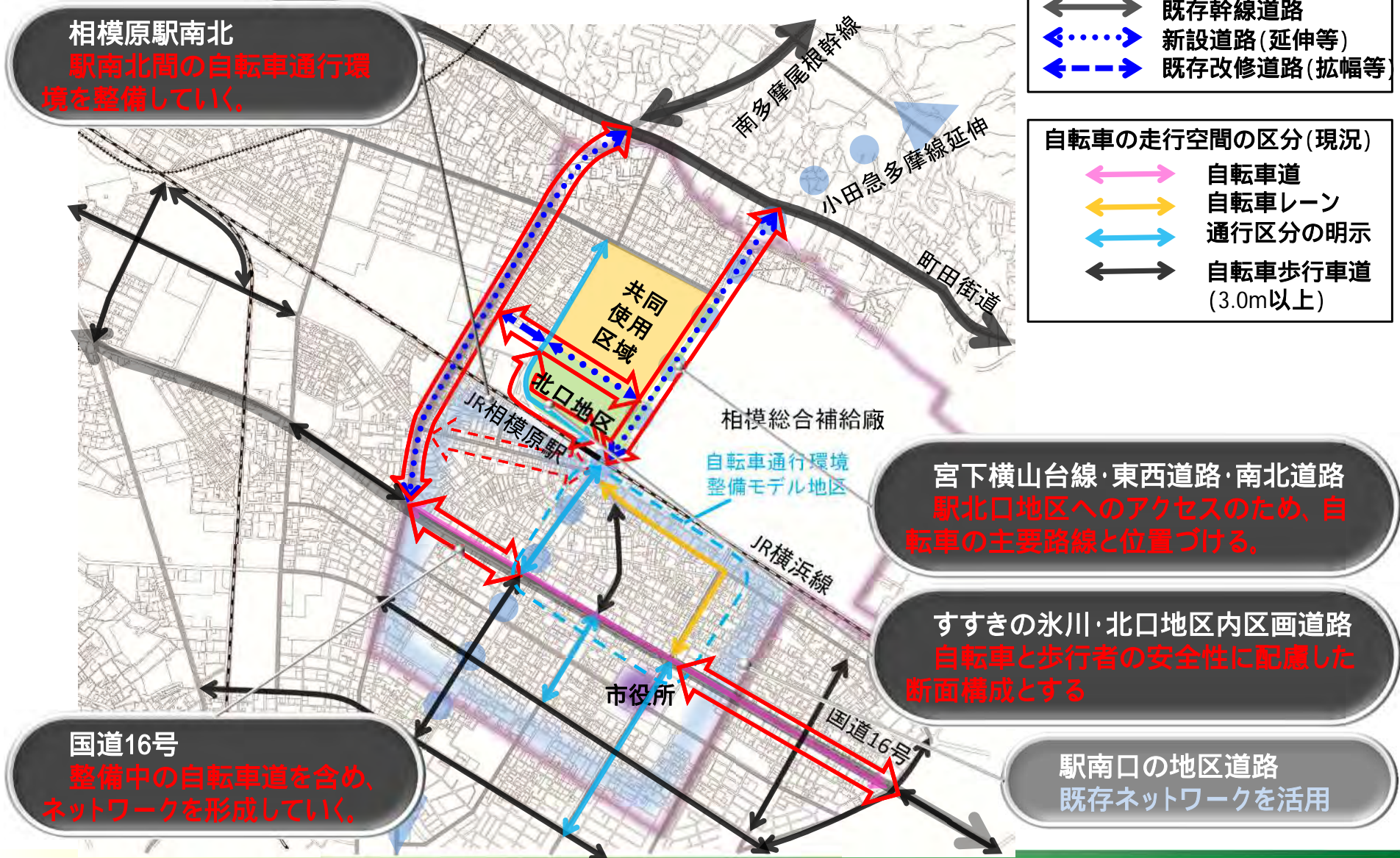
交通ネットワーク(自転車)整備方針図

凡例

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

自転車の走行空間の区分(現況)

- 自転車道
- 自転車レーン
- 通行区分の明示
- 自転車歩行車道(3.0m以上)



相模原駅南北
 駅南北間の自転車通行環境を整備していく。

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

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

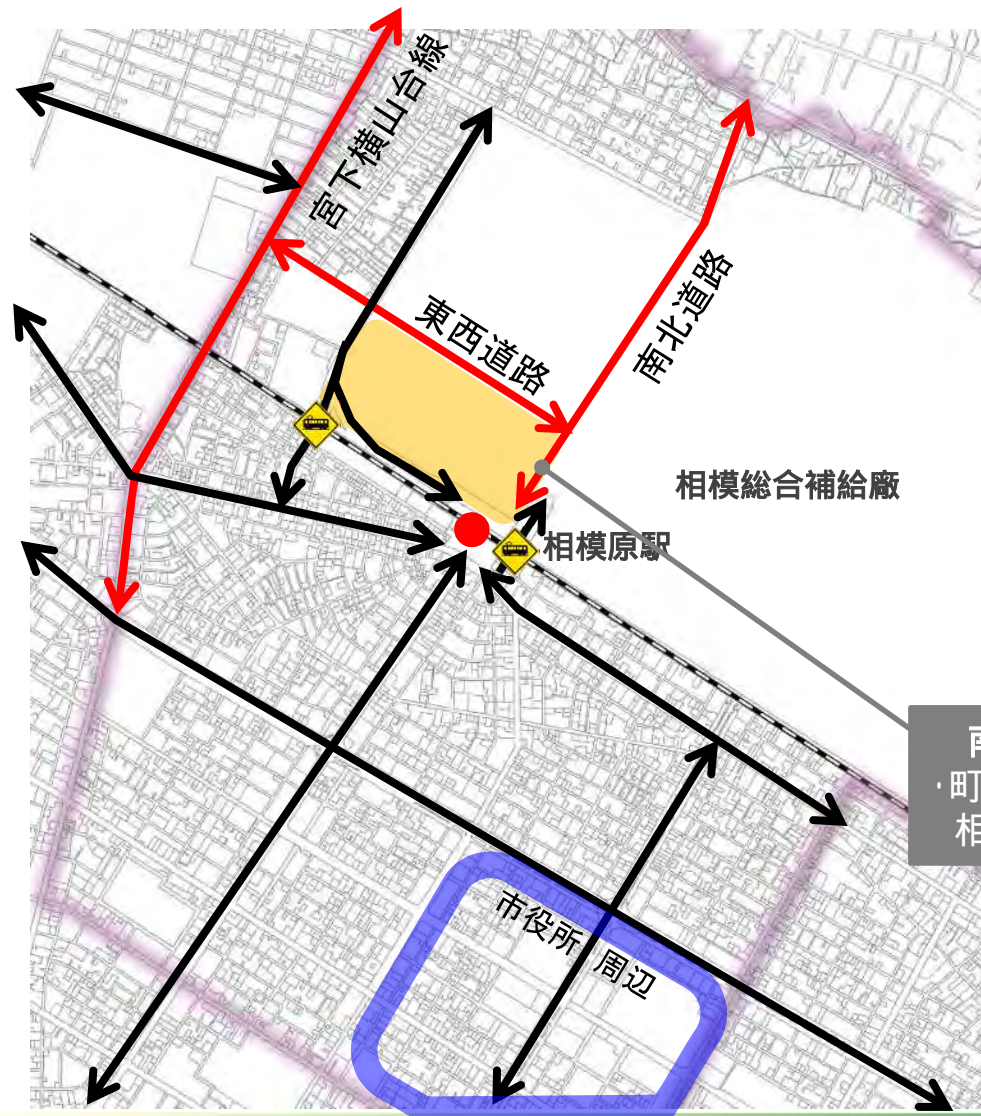
駅南口の地区道路
 既存ネットワークを活用

国道16号
 整備中の自転車道を含め、ネットワークを形成していく。

3-2-3. 歩行者ネットワーク整備の方針

3-2-3. 歩行者ネットワーク整備の方針

駅北口地区へのアクセス(歩行者の増加)

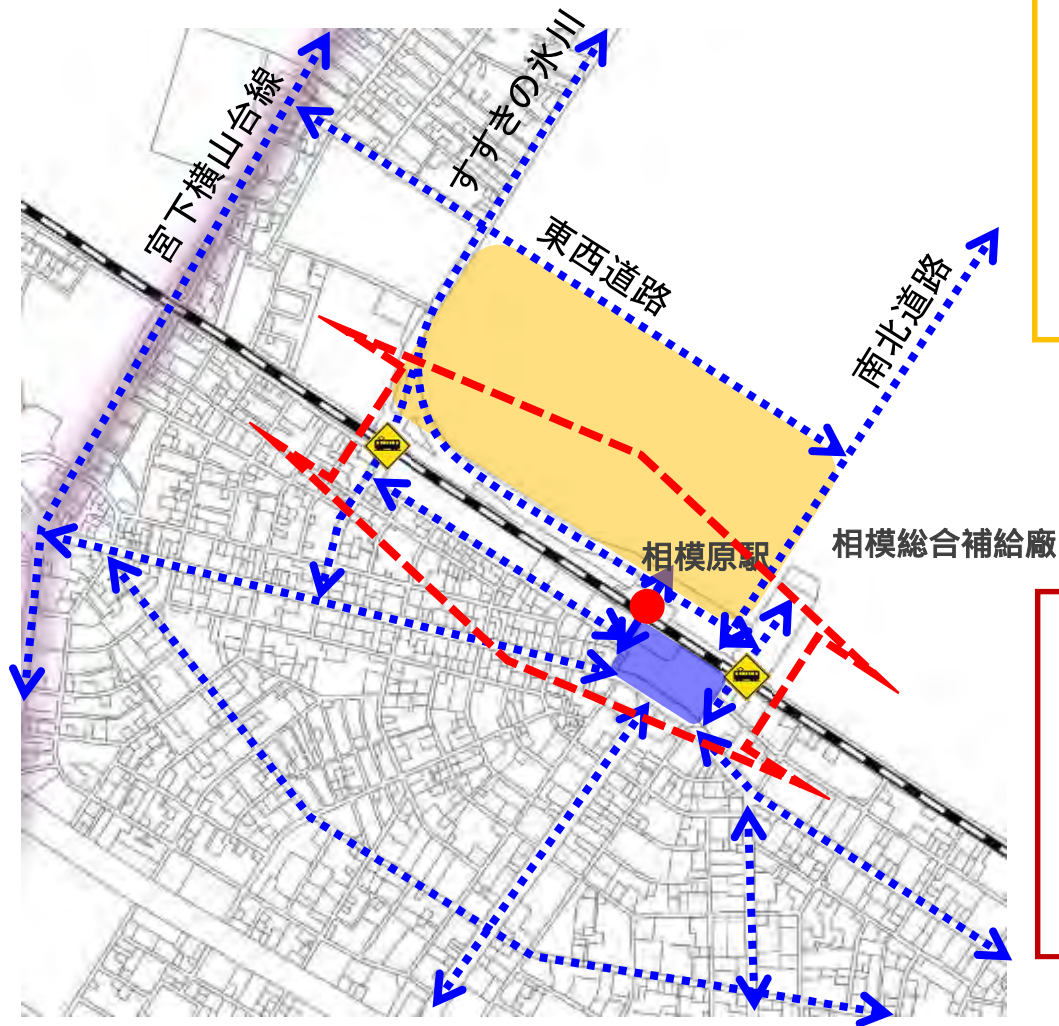


- 駅北口地区への歩行者動線は、北側からは南北道路・東西道路を中心に構成される。
- 南側からは、3箇所(小山踏切、相模原駅自由通路、相模原踏切)ある動線を中心に構成される。
- 駅北口地区の土地利用により、歩行者の交通量が決定される。
- 駅南口からの歩行者数増加を想定した歩行者空間の創出を図る必要がある。

南北道路・東西道路
・町田方面から駅北口地区 /
相模原駅へのアクセス道路

3-2-3. 歩行者ネットワーク整備の方針

歩行者空間に必要な機能【南北連絡】



【利用特性】

- 駅北口地区の土地利用により、老若男女・国籍を問わず、幅広い利用者層 / 市外から来る来街者が増える。
- 市内でも南北の歩行者の行き来が増える。

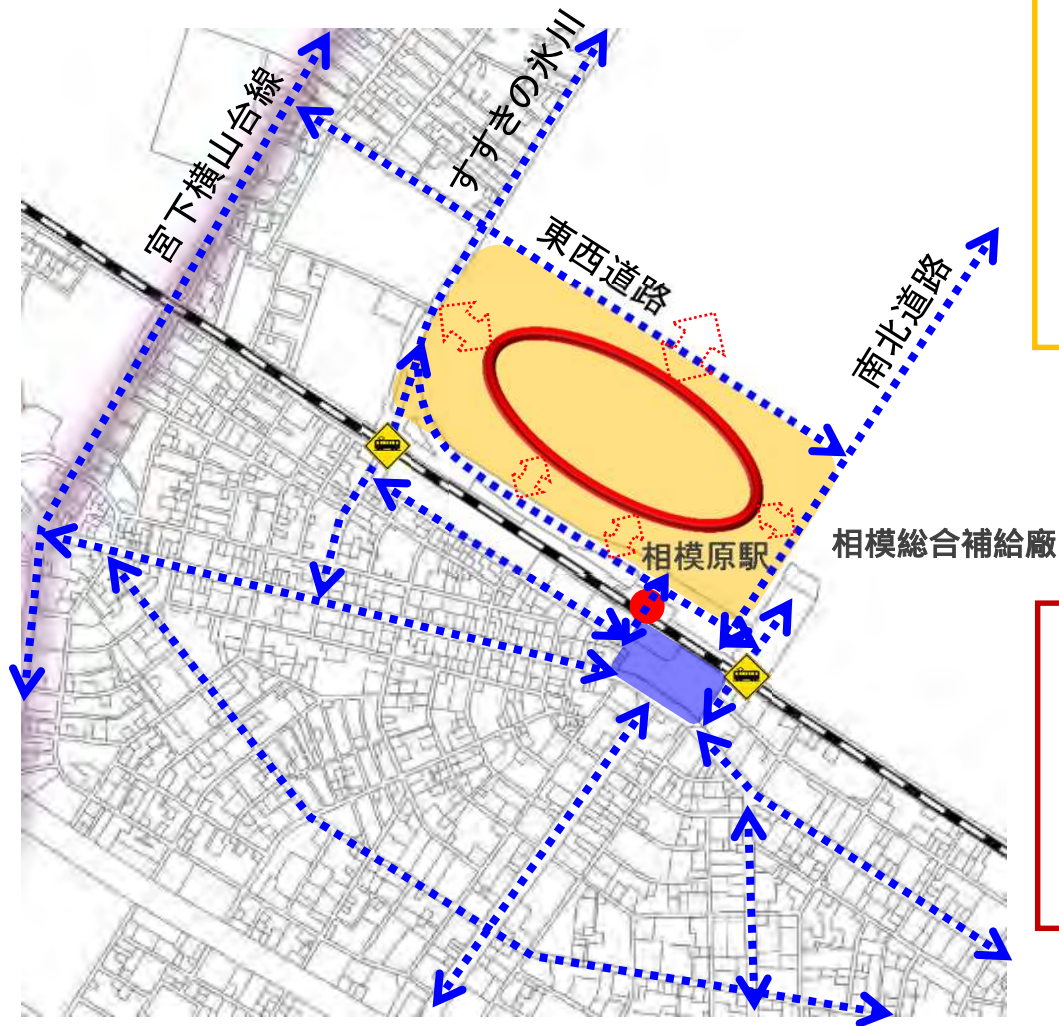


【必要な機能】

- 南北回遊性の向上
- 鉄道や道路などの歩行者分断要素の排除
- わかりやすく、安全・安心に配慮した歩行者ネットワーク

3-2-3. 歩行者ネットワーク整備の方針

歩行者空間に必要な機能【地区内道路】



【利用特性】

- 駅北口の土地利用により、歩行者数が増加し、歩行空間だけでなく、滞留機能や待ち合わせ機能を求められる。
- 2階レベルでの歩行者デッキなど、立体的な移動をする歩行者が増加する。

【必要な機能】

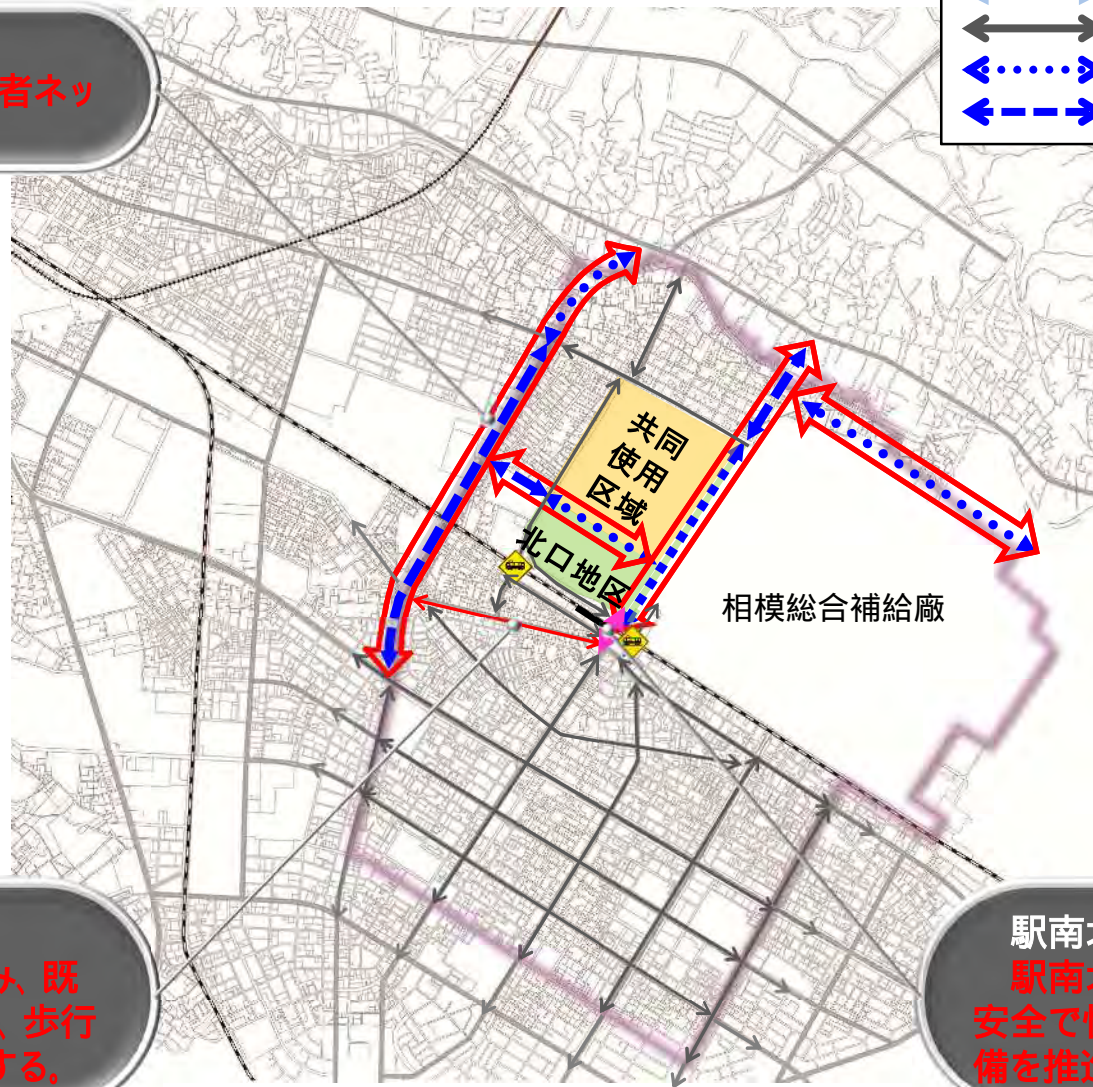
- 民間開発者等と協働した十分な歩行者空間の確保
- 歩行者デッキ等の施設配置に対応した歩行者空間の確保

3-2-3. 歩行者ネットワーク整備の方針

交通ネットワーク(歩行者)整備方針図

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

主要3路線
歩道設置により歩行者ネットワークを形成する。



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

駅南北
駅南北の回遊性を高め、安全で快適な歩行空間の整備を推進する。

3-2-3. 歩行者ネットワーク整備の方針

交通ネットワーク(歩行者)整備方針図(駅周辺)



3-3. 駅前空間の整備の方針

3-3-1. 駅前空間の整備の方針

相模原駅の位置づけ

- ・JR横浜線と小田急多摩線の2線利用が可能な駅として、相模原市内だけでなく周辺都市(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る。
- ・また、北口地区の返還による新しい街づくりに伴い、来街者の増加が期待されるため、都市の顔としての空間作りや広域交流拠点の中心駅として、利便性の高い駅前空間を創出することが望まれる。



3-3-1. 駅前空間の整備の方針

相模原駅の概要

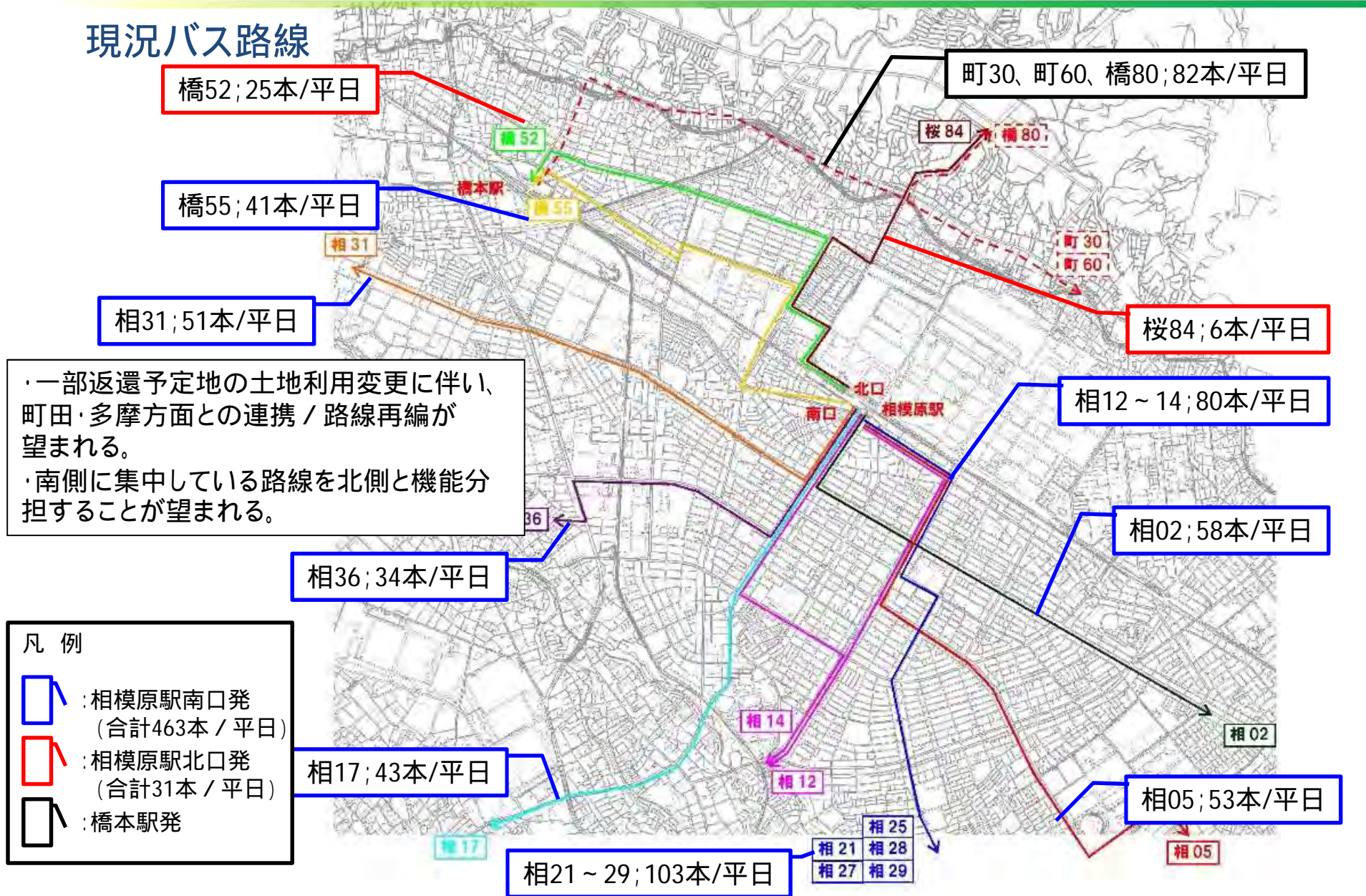
写真はイメージです



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

3-3-1. 駅前空間の整備の方針

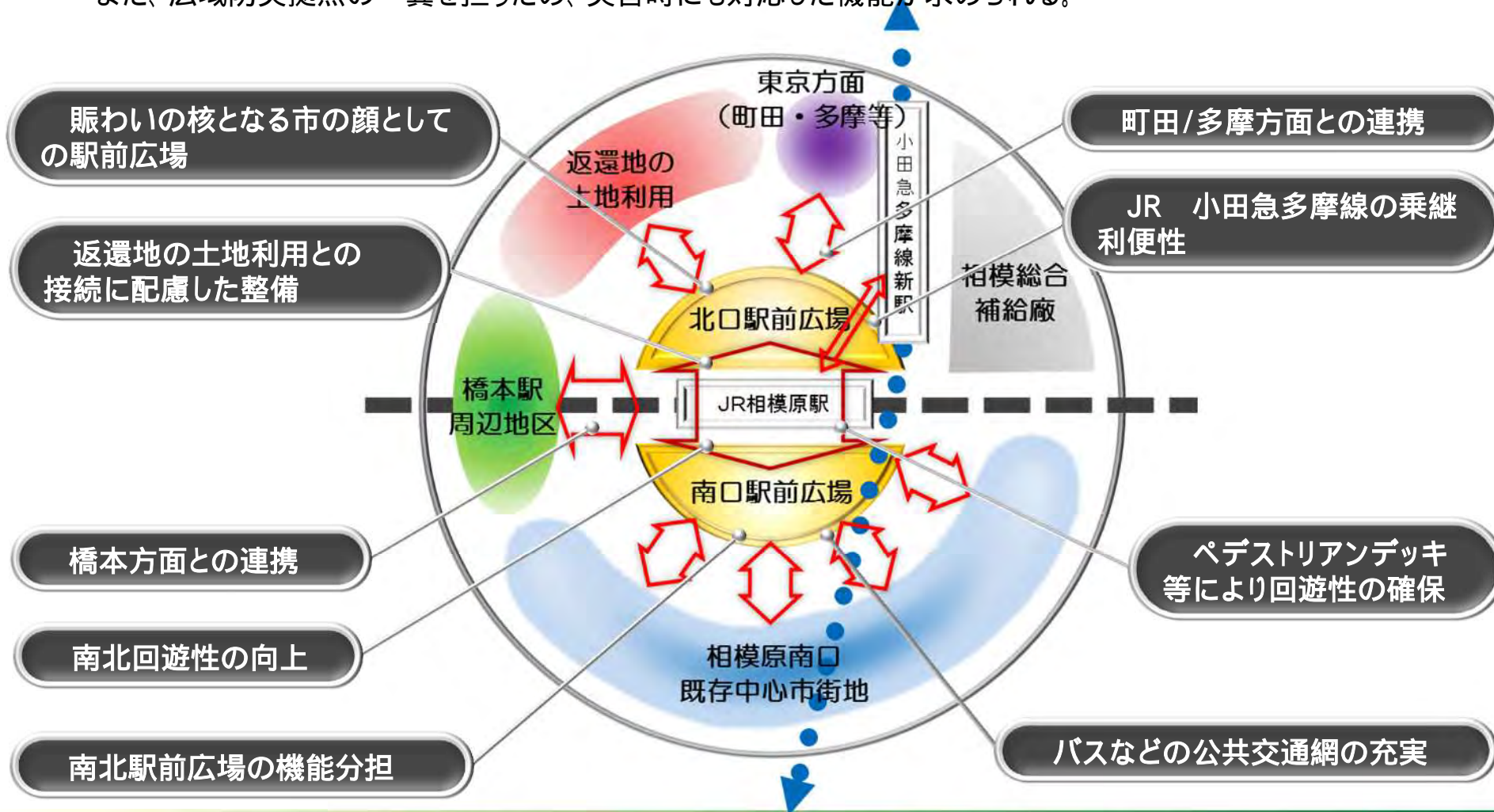
現況バス路線



3-3-1. 駅前空間の整備の方針

相模原駅周辺との関係

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



3-3-1. 駅前空間の整備の方針

駅前空間の基本コンセプト: 交流の中心となる駅前空間



人の交流

(キーワード: 南北回遊性、ユニバーサルデザイン、賑わい)

- ・南北市街地の円滑な移動による回遊性の創出
- ・国籍 / 年齢問わず活動できるユニバーサルデザイン
- ・ゆとり / みどり / 賑わいあふれる空間の創出
- ・人が集まれる空間の創出

②交通の連携

(キーワード: 都市間連携、市内連携、乗換利便性)

- ・相模原市と多摩 / 町田方面との連携の強化
- ・相模原駅南北の公共交通網の強化
- ・JR横浜線と小田急多摩新線の乗換利便性の確保

③防災機能の充実

(キーワード: 共同使用区域、広域防災拠点、地域防災)

- ・広域防災と地域防災をつなぐ交流の中心として、防災性の高い駅前空間の創出
- ・共同使用区域の機能と連携した災害時の一時拠点となる駅前空間の創出

3-3-1. 駅前空間の整備の方針

駅前空間の基本コンセプト: 交流の中心となる駅前空間

駅前広場空間整備の方針(案)

駅前広場における一般的な機能

駅前広場計画指針より

人の交流

- 南北市街地の円滑な移動による回遊性の創出
- 国籍/年齢問わず活動できるユニバーサルデザイン
- ゆとり/みどり/賑わいあふれる空間の創出
- 人が集まれる空間の創出

交通の連携

- 相模原市と多摩/町田方面との連携の強化
- 相模原駅南北の公共交通網の強化
- JR横浜線と小田急多摩新線の乗換利便性の確保

防災機能の充実

- 広域防災と地域防災をつなぐ防災性の高い駅前空間の創出
- 共同使用区域の機能と連携した災害時の一時拠点となる駅前空間の創出

交通結節機能
交通手段相互の乗換え及び
歩行のスムーズな移動

市街地拠点機能
都市活動の中心の場
周辺機能の支援

交流機能
市民の憩い・集い・語らいの場

景観機能
都市の顔としてふさわしい
美しさ・シンボル性

サービス機能
公共的サービスの提供
各種情報を提供

防災機能
災害時の避難場所
緊急活動

3-3-1. 駅前空間の整備の方針

駅前空間機能の例

交通結節機能



主要なターミナルとして
乗換え利便性の確保

駐輪場等の整備
による円滑な
移動の促進



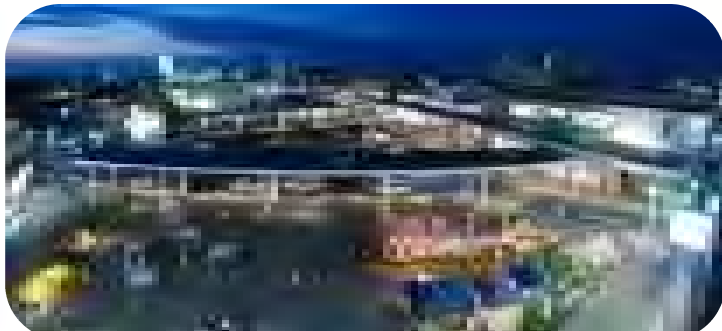
市街地拠点機能

ペデストリアンデッキによる
乗降場との接続
歩行者動線の円滑化



周辺施設との接続による
駅前周辺の拠点機能強化

交流機能



駅前空間の多目的利用(オープンカフェ等)



駅前空間の多目的利用
(フリーマーケット・イベ
ント等)

写真はイメージです

3-3-1. 駅前空間の整備の方針

駅前空間機能の例

景観機能



空間を彩る
シンボル施設

空間を潤す緑の配置



サービス機能



歩行者の移動円滑化の
ため乗降場をシルターで
接続

初めての来街者でもわ
かりやすい案内サイン



防災機能



災害時の一時避難
場所としての活用
のための施設
(マンホールトイレ、太陽
光発電街路灯など)



オープンスペースを
活用した避難スパー
スの確保

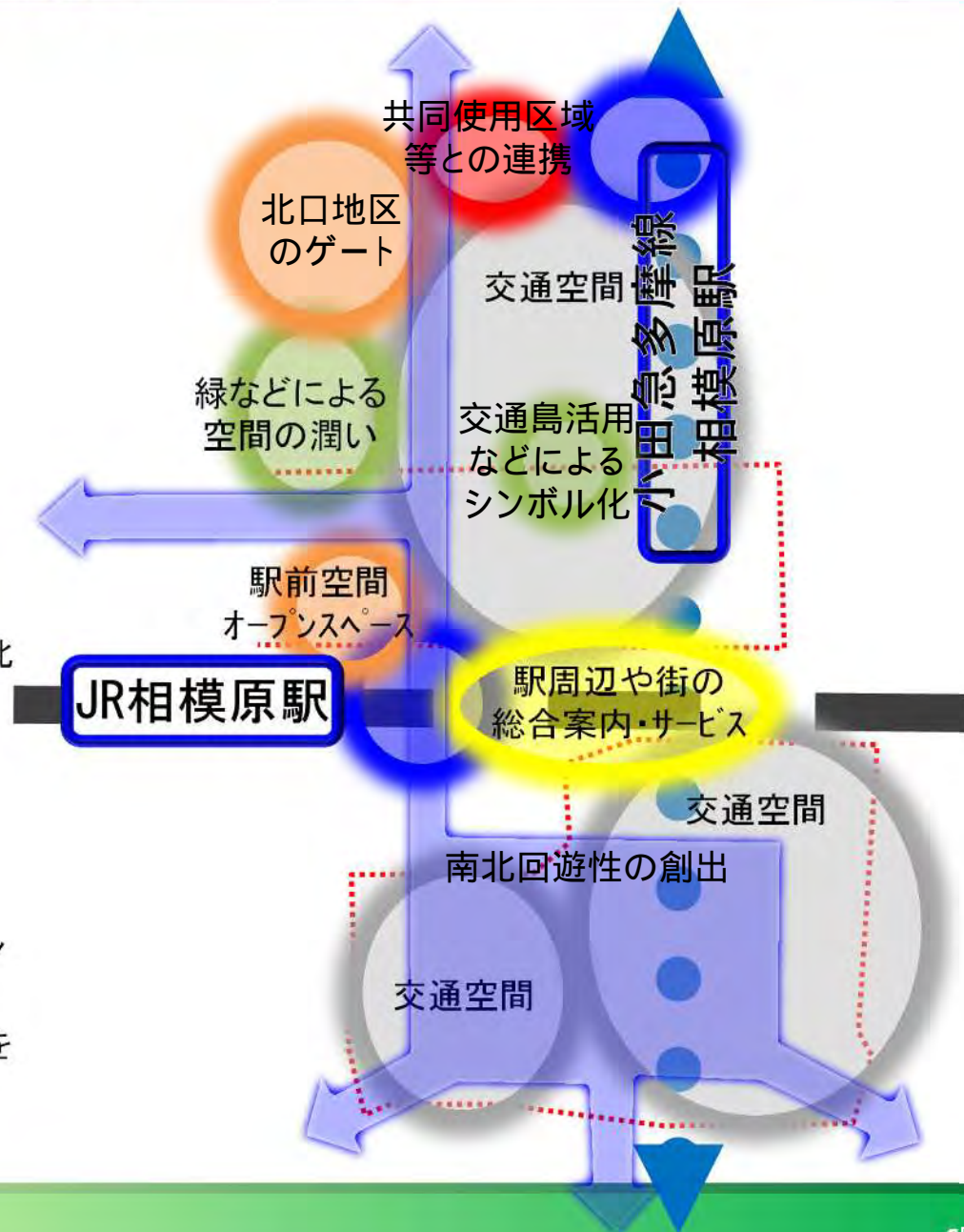
写真はイメージです

3-3-1. 駅前空間の整備の方針

駅前空間機能配置イメージ



- 交通機能** 結節点としてアクセス性・乗換利便性の高い位置に配置
- 拠点機能** アクセス性・乗換利便性だけでなく、南北回遊性の創出に寄与する位置に配置
- 交流機能** 人の流動性を活性化し、歩行者が集中する位置に配置
- サービス機能** 利用者にわかりやすい位置に配置
- 景観機能** 交通島活用などによる空間の潤い・シンボル化に寄与する位置に配置
- 防災機能** 共同使用区域や広域防災拠点の機能を補助する位置に配置



3-3-2. 駐輪場整備の方針

相模原駅周辺地区における整備状況



- 相模原駅周辺には、公共・民間の駐輪場が整備されている。
- 南口を中心に、自転車等放置禁止区域が指定されている。
- 自転車等放置禁止区域に指定されている場所は、放置自転車などの撤去や放置防止の指導を通じて、良好な歩行空間の確保をしている。
- 北口地区の需要増加に伴い、北口の自転車等放置禁止区域の拡大など、今後検討を行っていく必要がある。
- 小田急多摩線の延伸による鉄道利用者の増加にも対応した駐輪場整備を検討していく必要がある。

3-3-2. 駐輪場整備の方針

相模原駅南北の整備状況



- 相模原駅南側には、約2,240台の公共駐輪場が整備されている。
(うち253台はバイク対応)
- 相模原駅北側には、約2,033台の公共駐輪場が整備されている。
(うち333台はバイク対応)
- 駐輪場は、利用目的により利用時間帯や利用特性が異なるため、利用目的に合わせた施設整備が必要である。

既存南北駐輪場収容台数

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

3-3-2. 駐輪場整備の方針

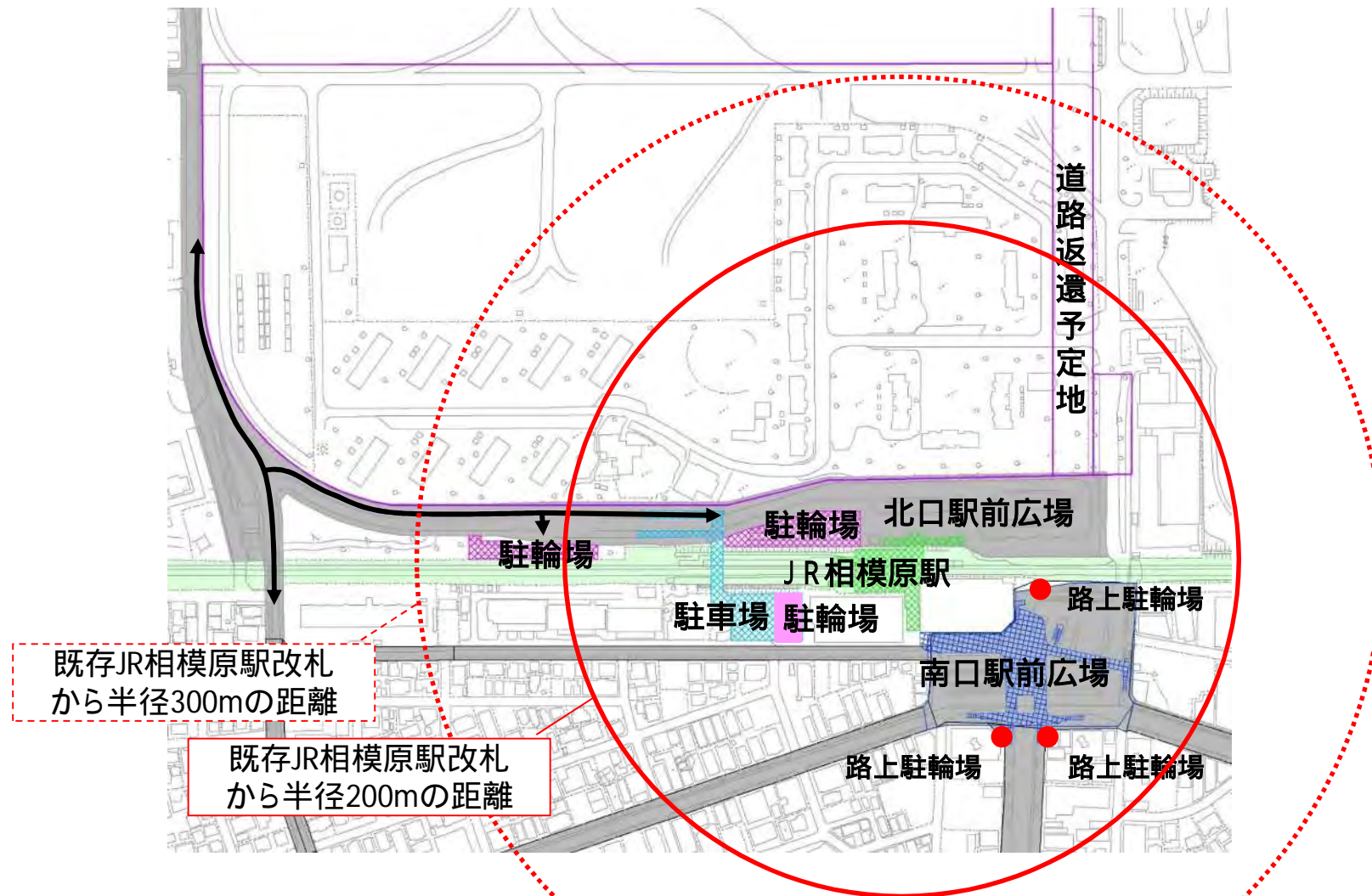
施設整備の考え方

- 「買い物・私事」を利用目的とする場合、目的施設から駐輪場までの距離は100m(1分強)が限度とされているため、施設ごとに駐輪場を設置することが求められる。
- 「通勤・通学」を利用目的とする場合、駐輪場までの距離は200m～300m(2分～3分)を境に、利用率が低下するとされている。(有料の場合)
- 駅前公共駐輪場は、「通勤・通学」を利用目的とする定期利用が主体となるため、駅から200m～300m以内の利便性の高い場所(駅前広場など)に配置する。

	駅前利用	公共施設	民間施設
主な目的	公共・民間分離	行政サービス	買物・飲食等
行き先	鉄道駅・バス停等	公共施設	商業・業務施設等
主な利用時間帯	朝7時～9時 夕15時～18時	9時～18時	11時～20時
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 • 有料駐輪場は避ける 	<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 • 有料駐輪場は避ける
駅前公共駐輪場		(有料の場合)	(有料の場合)
施設専用駐輪場	×		

3-3-2. 駐輪場整備の方針

施設整備の考え方(距離の例)



3-3-2. 駐輪場整備の方針

施設整備の考え方

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

【駅前公共駐輪場】

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

など

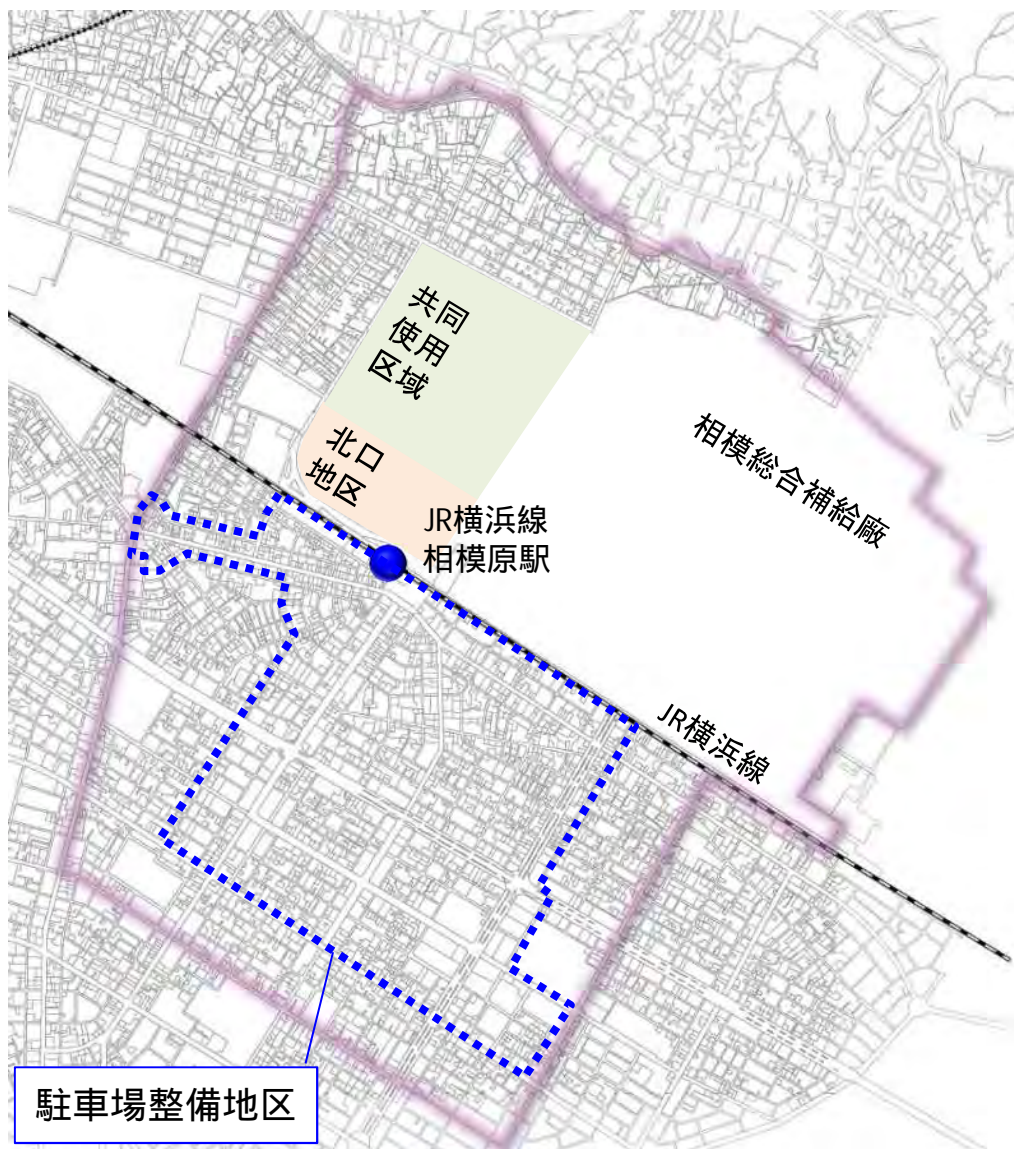
【施設専用駐輪場】

- ・買い物 / 施設利用
- ・私事
- ・目的施設利用

など

3-3-3. 駐車場整備の方針

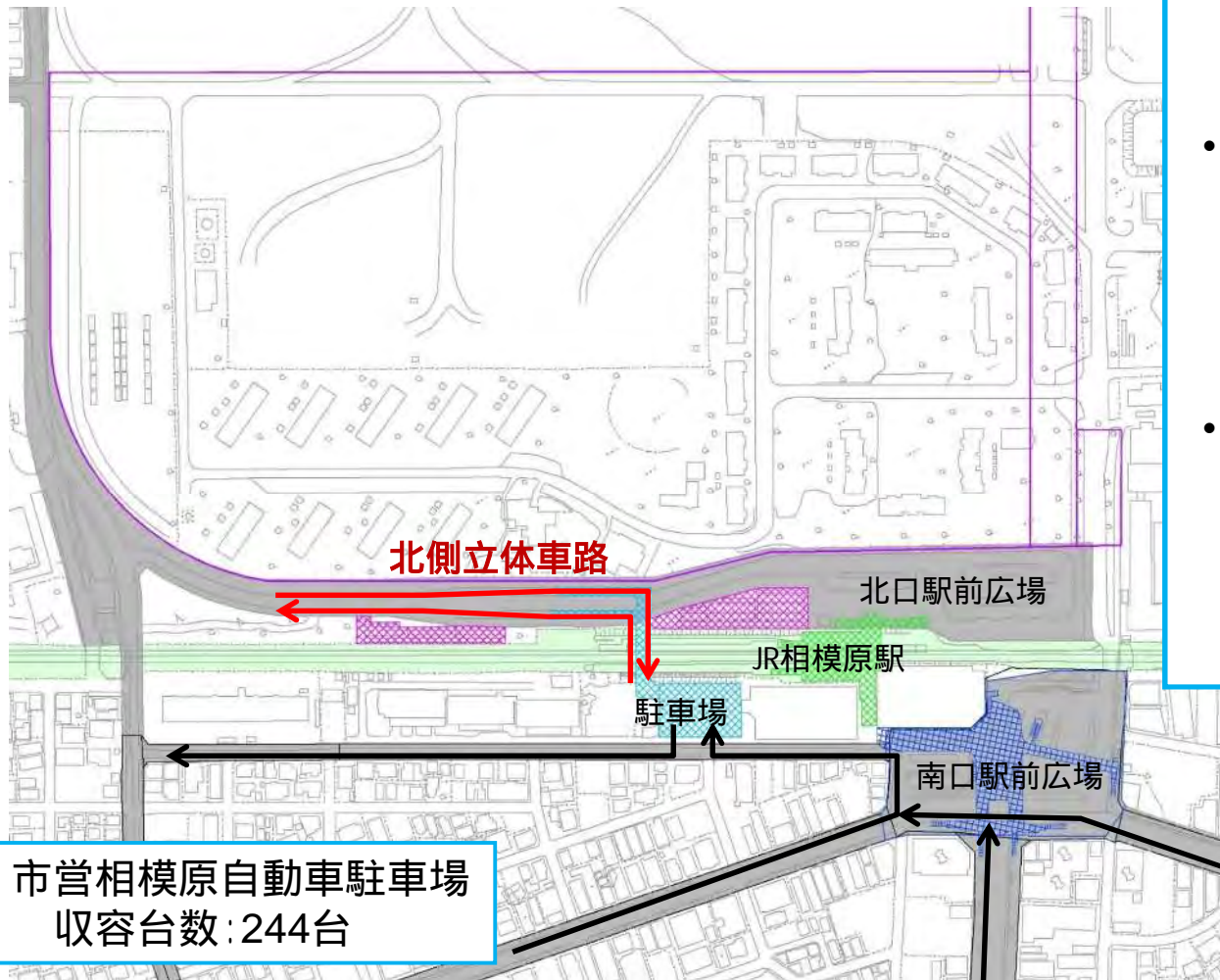
相模原駅周辺地区における整備状況



- 現在、相模原駅周辺地区には、約1,500台の時間貸し駐車場(民間)が整備されているが、JR横浜線の南側に集中している。
- JR横浜線の南側には、「商業地域、近隣商業地域又はその周辺地区で、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)が指定されている。
- JR横浜線の北側は、駐車場整備地区の指定はされていない。
- 駐車場整備地区内において、一定規模以上の建築物の新築等を行う場合には、「相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例」による駐車施設の設置義務がある。
- 北口地区の需要増加に伴い、北口への駐車場整備地区の適用など、今後検討を行っていく必要がある。

3-3-3. 駐車場整備の方針

相模原駅周辺における整備状況



- 相模原駅の南口には、現在244台の都市計画駐車場(市営)が整備されており、駅北側からは立体車路を通ることで利用可能となっている。
- 北側からの利用は、北口地区の開発後にも想定されるため、北側立体車路の存置若しくは代替機能の確保が必要である。
- 公共駐車場としての機能は、相模原駅における交通結節点の強化を担うキス&ライドなどであり、民間施設機能を代替するものではない。

3-3-3. 駐車場整備の方針

駐車場機能の役割分担

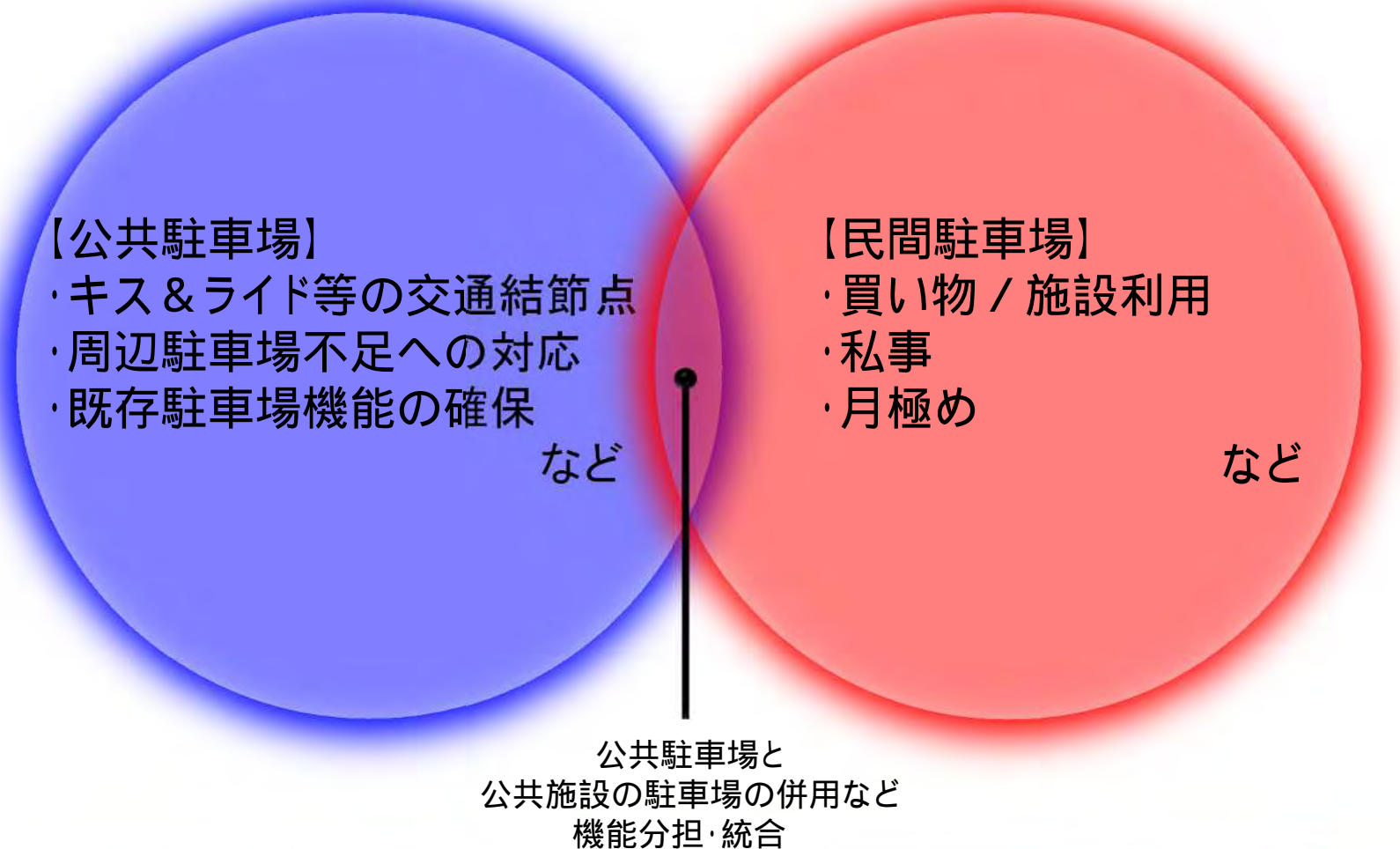
- 北口地区の開発に伴い、既存都市計画駐車場の公共が担うべき駐車場機能(定期利用が主)と、開発による駐車場機能(一時利用が主)の役割分担を明確にする必要がある。(ケース / ケース)
**民間事業者の業種・意向により駐車場台数が左右されるケース は、適切な計画が立案できず現実的ではないため、公共と民間の駐車場は分離することを想定する。
 (民間施設の駐車場は、民間で設置することを想定。)**

	ケース	ケース	ケース
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・民間ごとの需要に対し、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"> 出入口数が増える。 	<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

3-3-3. 駐車場整備の方針

施設整備の考え方

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



3. 今後のスケジュールについて

3. 今後のスケジュール

相模原駅周辺地区の検討事項(案)

土地利用計画（ゾーニング）

- (1)機能配置パターンの絞込み
- (2)施設規模の設定

交通ネットワーク計画

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

駅前空間の整備の方針

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

市街地整備計画

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

整備スケジュール

- (1)段階的な整備スケジュールの検討
（名古屋開業時(H39)を目標に整備を進める内容と大阪開業時(H57)を目標に取り組む内容など）
- (2)まち開きに向けたロードマップの検討
（都市デザインに関するガイドラインの策定と運用・エリアマネジメントの活動内容や事業計画・事業者の公募条件や選定方法などを対象とした継続的な検討組織など）