

第6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10月9日（金）

午後7時から

場 所：市役所本庁舎第3委員会室

開 会

1 部長あいさつ

2 議事

(1) 前回までの振り返りと今回の検討テーマ

(2) 土地利用検討について

(3) 駅前広場空間について

(4) 市街地整備について

(5) 景観形成について

(6) その他

3 その他

閉 会

* 配布資料

・第6回相模原駅周辺地区小委員会（パワーポイント資料）

第6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. 前回までの振り返りと今回の検討テーマ
2. 土地利用検討について
3. 駅前広場空間について
4. 市街地整備について
5. 景観形成について
6. その他



1 . 前回までの振り返りと今回の検討テーマ

- 1-1. 前回までの振り返り
- 1-2. 今回の位置づけ
- 1-3. 今回の検討テーマ

第5回小委員会での主な意見とその対応

(: 事務局の対応)

交通ネットワーク計画について

- 道路幅員について：歩道が2mでは貧弱ではないか。

交通量等を踏まえながら、今後整備計画(案)への反映を検討していく。

駅前広場空間について

- 南北道路の駅付近での貫通について：貫通させない場合、周辺への交通負荷が増大するのではないかと。

今回の小委員会には間に合っていないが、貫通させた場合の交通量配分シミュレーションを行っている。

- 南北道路の駅付近での貫通について：中央に通して広場を分割させるのではなく、脇に寄せることで一体的な空間を確保できないのか。

第6回小委員会において検討案を提示する。

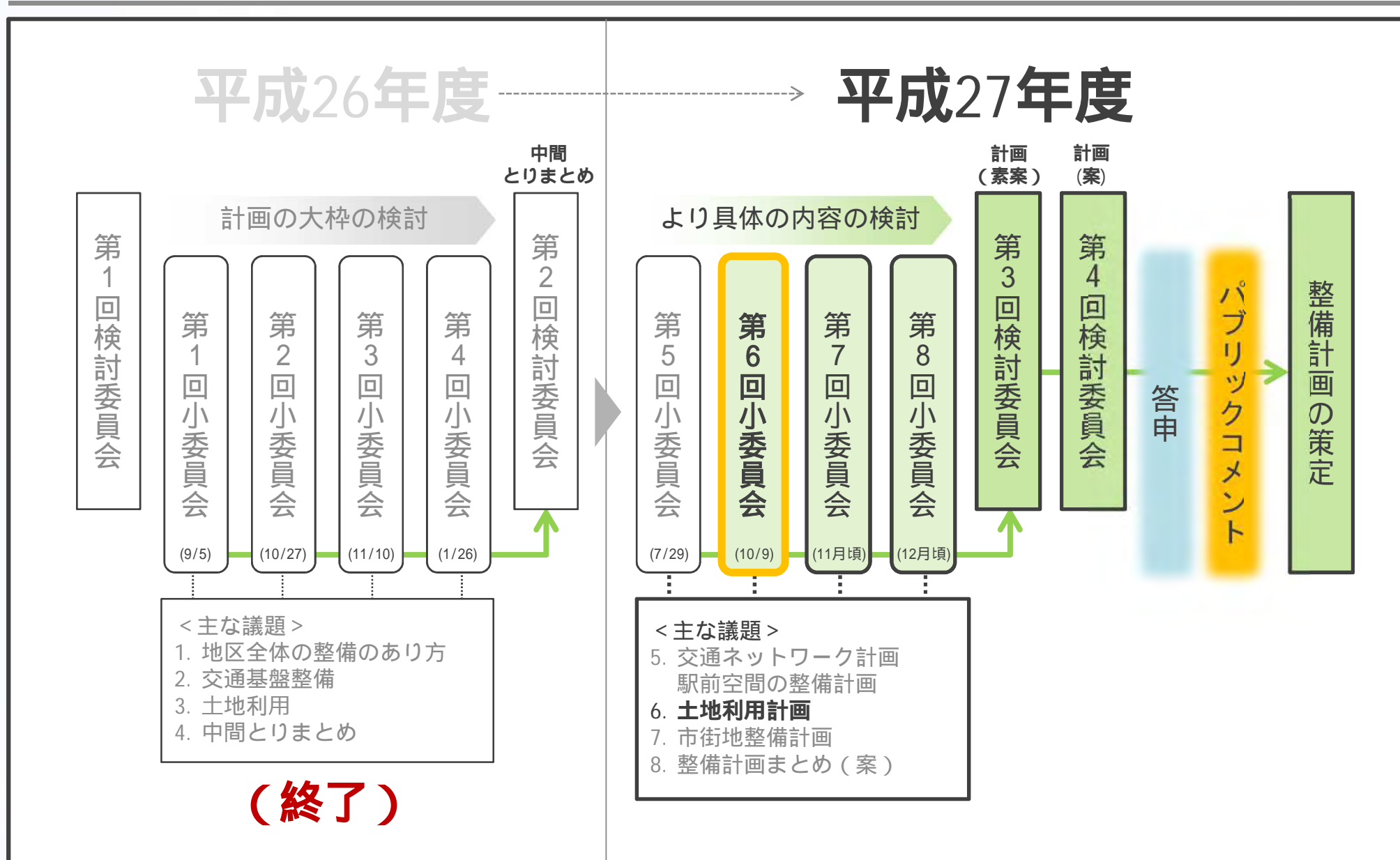
- JR連続立体交差化が地下になるか高架になるかそれぞれの検討が必要では。

今後、空間形成にどのような違いが出るかなど、両案平行をパターンとして整備計画に位置づける。

- 小田急多摩線新駅を、南側既成市街地側に建設することはできないのか。

開削工事による影響などを考慮し、北側に建設することを前提とする。

1-2. 今回の位置づけ



(終了)

1-3. 今回の検討テーマ

平成26年度

< 整備計画中間とりまとめ > (平成27年3月)

平成27年度

【第5回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年7月29日)
交通ネットワーク計画(道路・鉄道)
駅前広場空間、など

【第6回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年10月9日)
土地利用計画(導入機能の規模に幅を持たせた検討)
駅前広場空間の検討深度化、など

【第7回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年11月頃)
市街地整備計画など

【第8回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年12月頃)
整備計画とりまとめ(案)

2 . 土地利用検討について

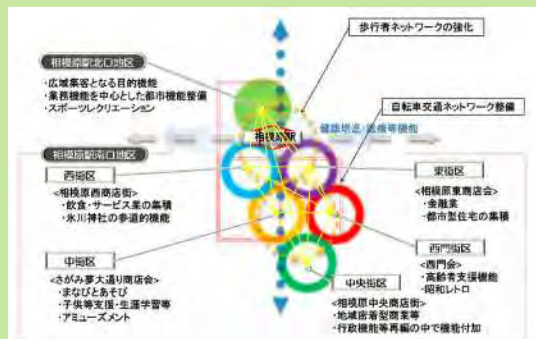
- 2-1. 今年度の検討内容（土地利用について）
- 2-2. 基本計画におけるまちづくりの方向性
- 2-3. 連携および役割分担の考え方
- 2-4. 骨格形成の考え方
- 2-5. 導入機能の規模について
- 2-6. ゾーニングの基本方針
- 2-7. ゾーニング案について

2-1. 今年度の検討内容（土地利用について）

中間とりまとめまでのおさらい

再掲

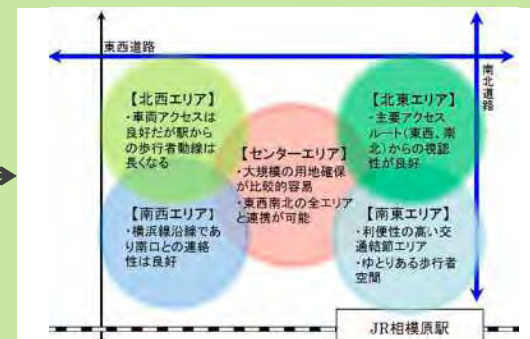
基本的な考え方



北口地区と南口地区の機能連携

	導入機能	導入施設例	概要
① 広域交流機能	国際コンベンション施設	長崎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	グレードの高いバンディホテルや会議機能を確保	
② 広域商業機能	大規模商業施設	集客機能の高い商業施設を確保	
	地域交流機能	広場・オープンスペース	他の導入施設との関係に配慮して適切に規模を確保しながら配置
③ 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)	本地区の空間人口の増大に著し、立地ニーズに対応できるオフィスを確保
④ 業務・行政機能	行政施設	国、県、市等が集約立地した行政施設を確保	
⑤ 文化創造機能	美術館、ギャラリー等	文化、芸術関連の施設を確保	
⑥ 広域防災機能	一時避難スペース、指令所等	平常時に使用されている施設を災害時に転用	
⑦ 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	
⑧ 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	

導入機能と施設イメージ



地区内のエリア特性

土地利用ゾーニングパターン検討

再掲

バランス重視案



コンベンション機能強化案



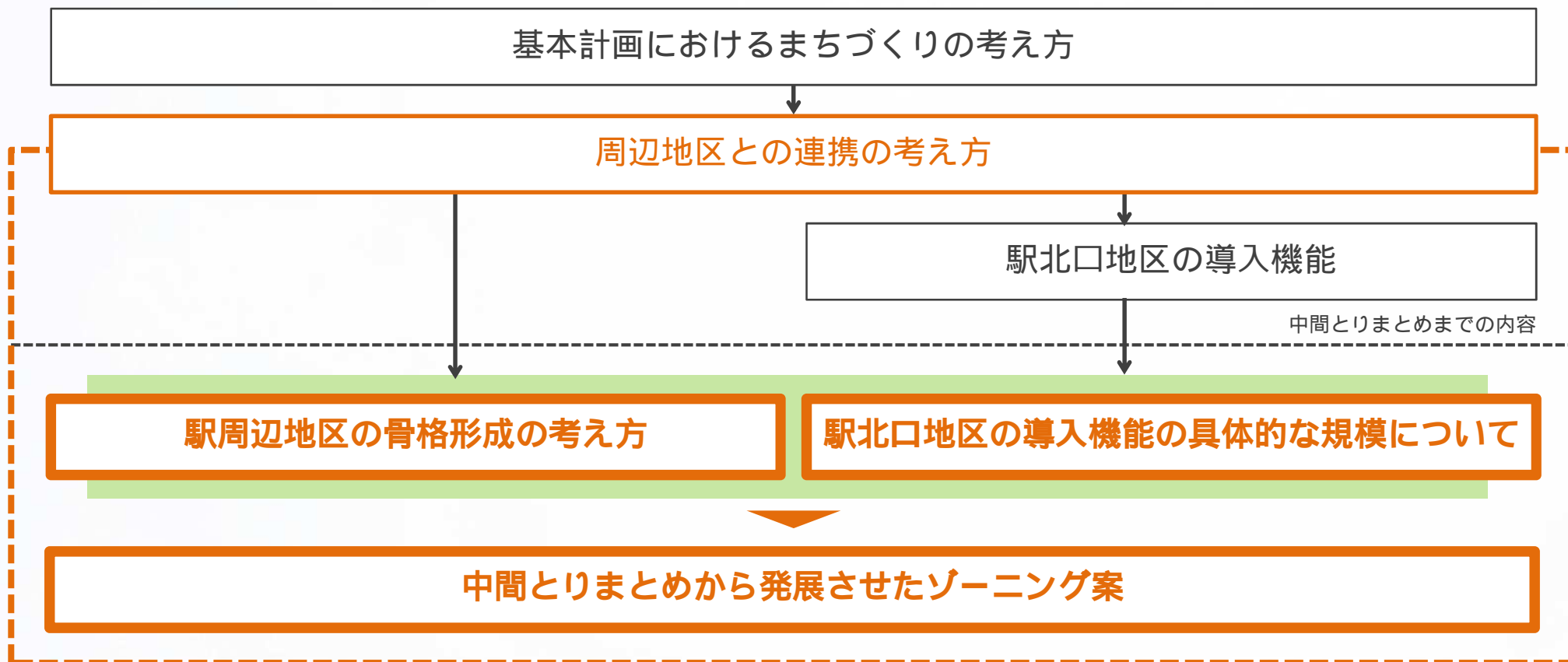
商業機能強化案



(整備計画中間とりまとめより)

2-1. 今年度の検討内容（土地利用について）

今年度の検討内容



広域交流拠点としてのまちづくりの目標・方向性

- 広域交流拠点の特性・ポテンシャルを生かし、昼間人口・交流人口の拡大を図る
- 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
- 広域交流拠点における経済活動・付加価値の創造を圏域全体の発展に



相模原駅周辺地区のまちづくりコンセプト ～安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点～

(広域交流拠点都市推進戦略・広域交流拠点基本計画より)

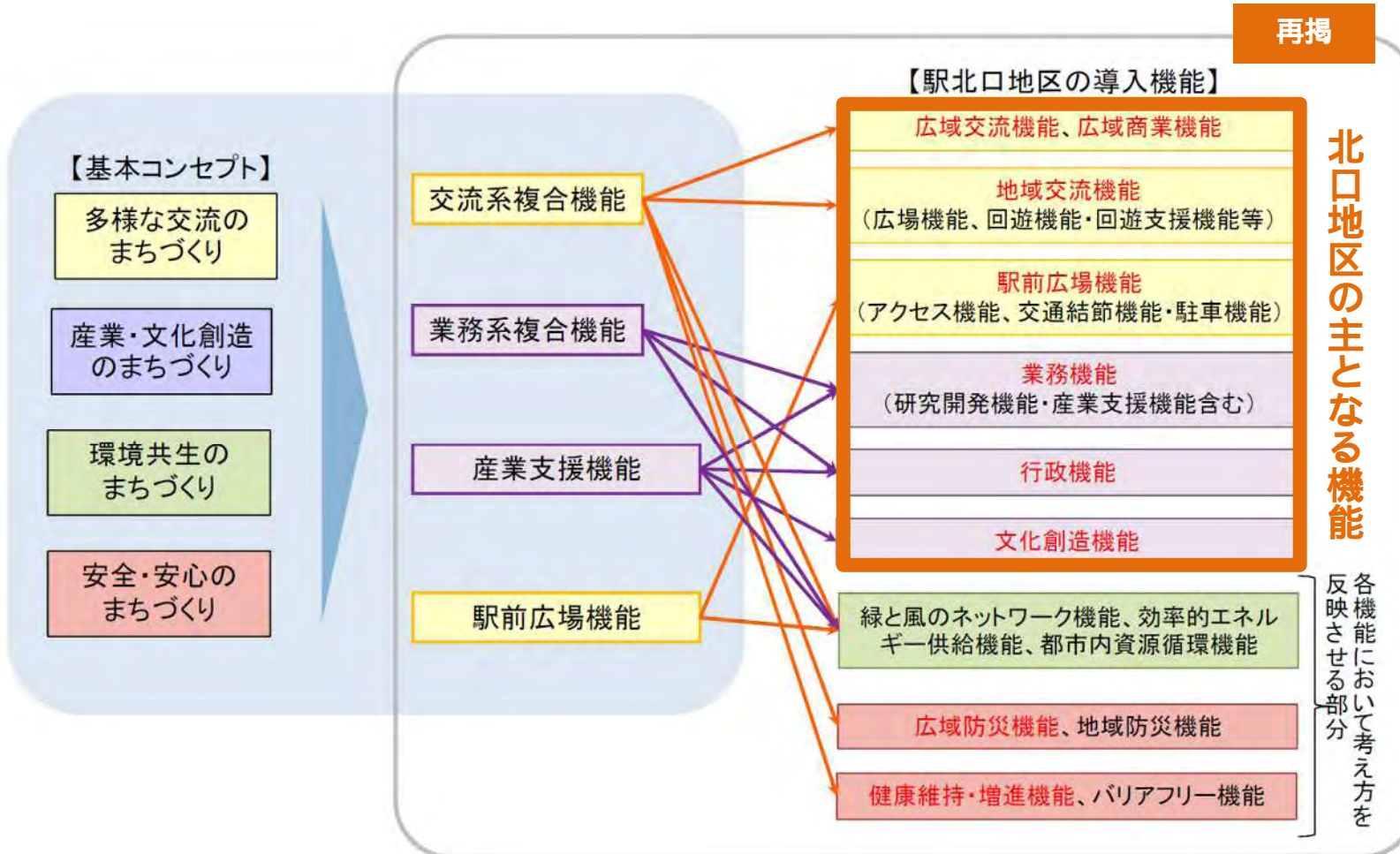
- 新市街地の形成、オープンスペースを活用した機能の検討
- 行政機能の集積を生かした中枢業務拠点形成、公的機能集積

(広域交流拠点基本計画より)

2-2. 基本計画におけるまちづくりの方向性

相模原駅北口地区の導入機能

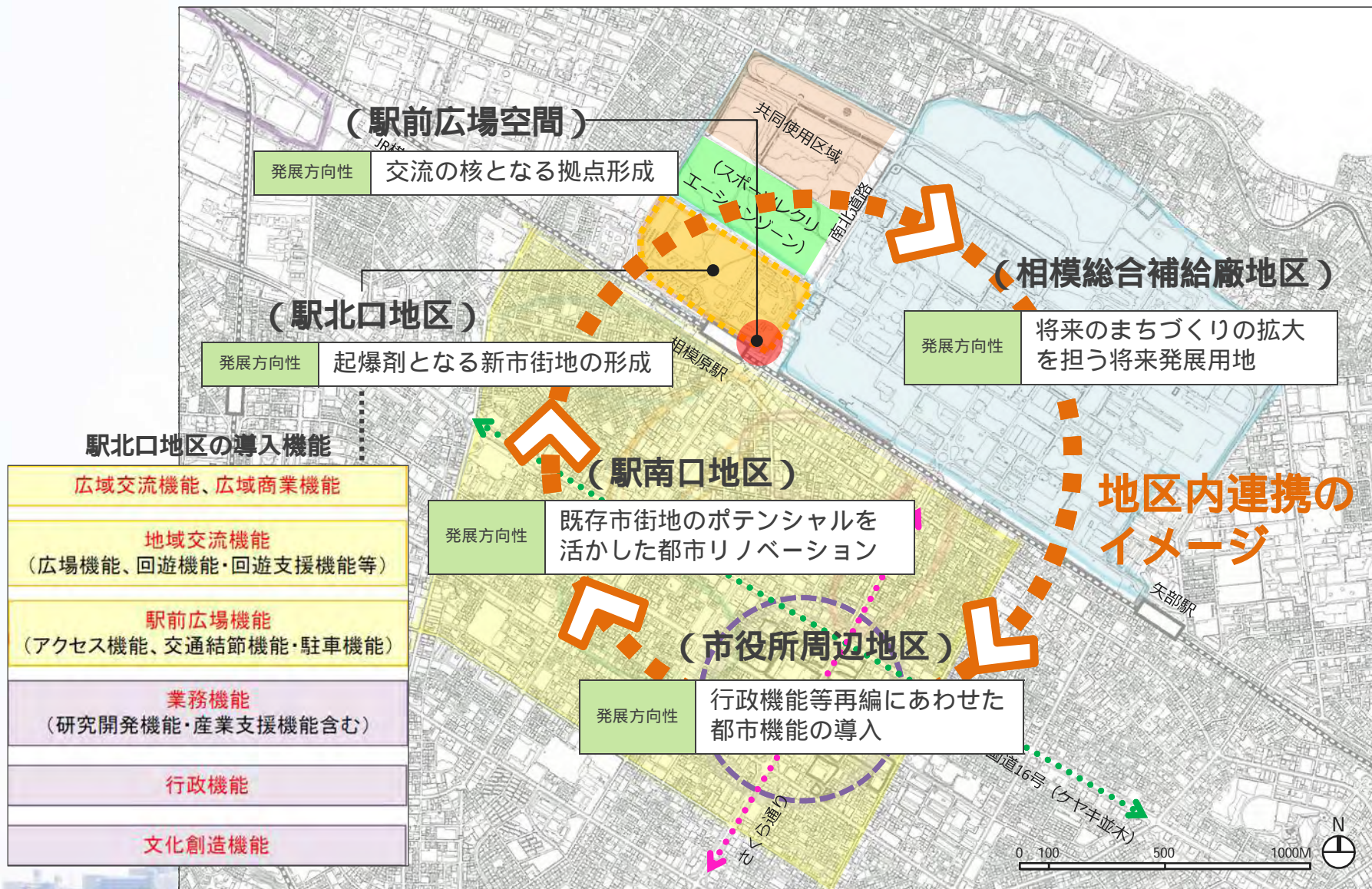
再掲



(整備計画中間とりまとめより)

2-3. 連携および役割分担の考え方

各地区内での連携および役割分担による相模原駅周辺地区全体の活性化



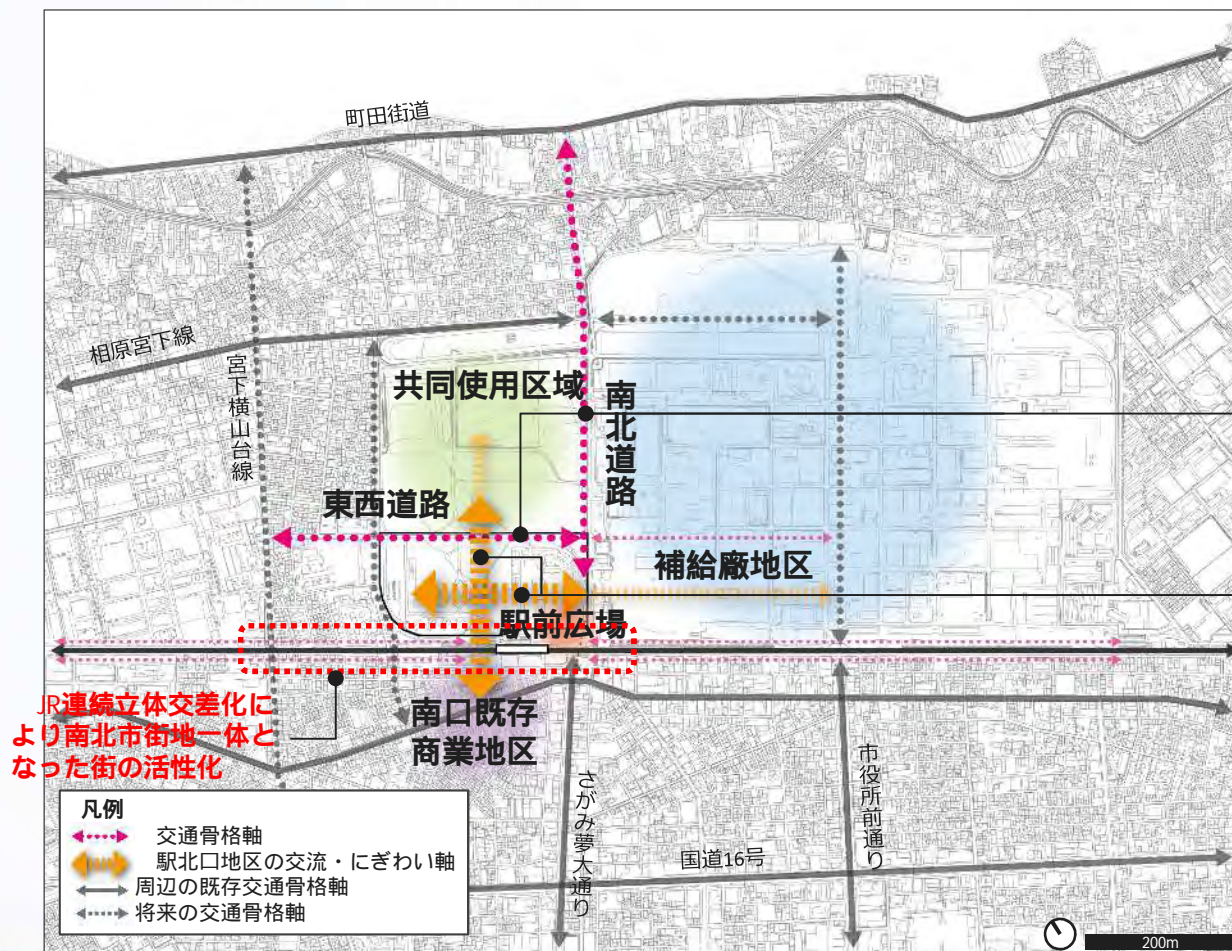
2-4. 骨格形成の考え方

駅周辺地区と連携した駅北口地区の基本となる骨格軸について

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

交流・にぎわい軸：地区内を連携し、主に歩行者等による交流・にぎわいを創出させる軸線

どちらも、人や車の流れに関する軸である一方、**みどり豊かな「景観軸」**としても位置づける。



交通骨格軸

相模原を特徴づける植栽による列植等が施された、相模原駅周辺地区の骨格としての風格ある軸線



表参道、東京



御堂筋、大阪

駅北口地区の交流・にぎわい軸

憩いの広場としても機能する豊かな歩行者空間とみどりが連続する、駅北口地区の発展を支える軸線



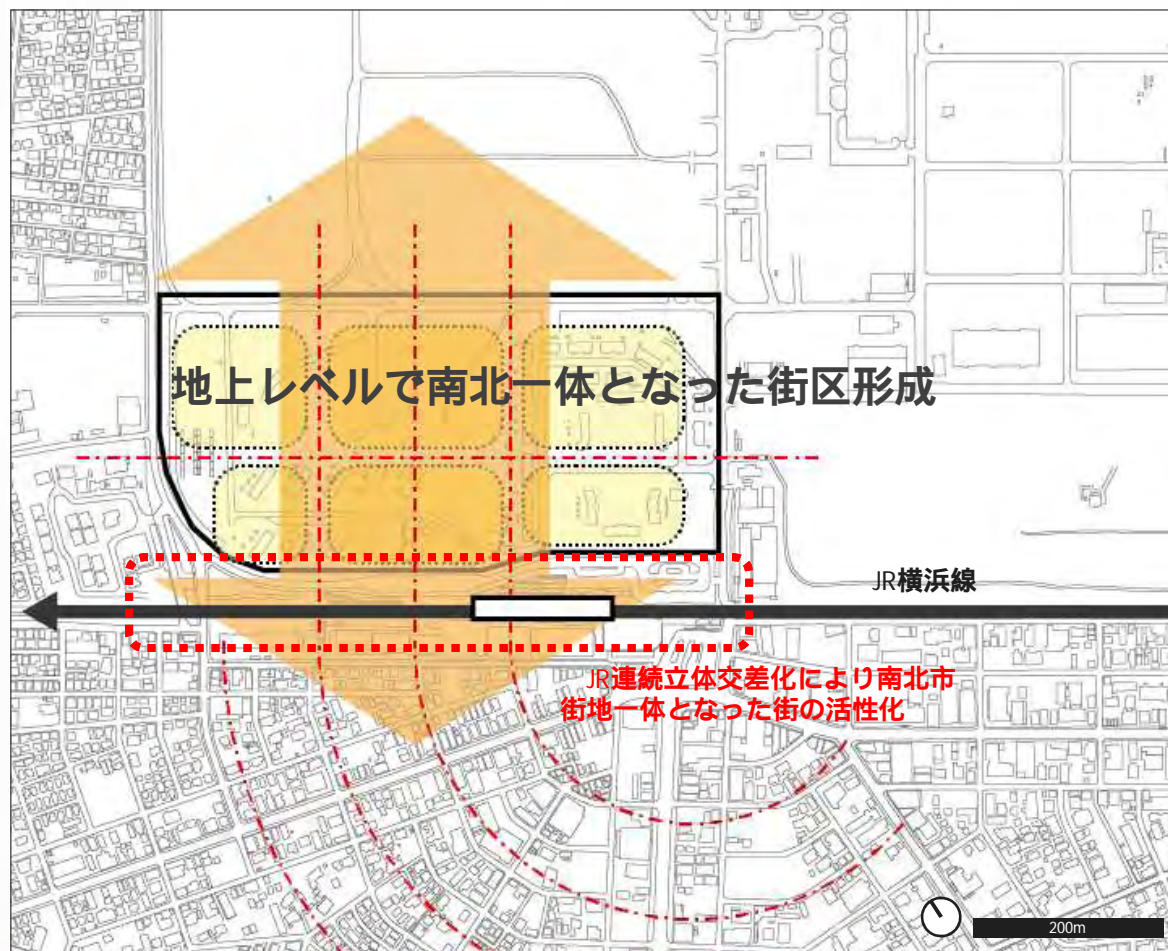
品川セントラルガーデン、東京



丸の内 仲通り、東京

既存南口市街地との連続性を考慮した街区構成

JR横浜線の連続立体交差化により、地上レベルで南北が一体となるため、既存南口市街地の、駅を中心とした円形状の都市骨格に合せた街区形成を基本とする。



2-5. 導入機能の規模について

関連する機能をグループ化して規模を設定

	導入機能	導入施設例	概要
	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
	広域交流機能	国際コンベンション施設	展示やイベントに対応可能な大空間を確保
		宿泊施設・会議室等	シティホテルや会議機能を確保

それぞれ、駅北口地区活性化の核となる機能

	業務・産業支援機能	業務施設（オフィス）	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	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

機能の複合化などが想定できる機能（業務など産業文化振興関連機能）

それぞれについて規模の具体設定を行う。

	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

（ 地域交流機能（広場・オープンスペースなど）は他機能との関係に配慮しつつ適宜配置し、駅前広場機能は「3. 駅前広場空間について」において規模を設定する。）

広域商業機能について

広域商業機能（大規模小売店舗の立地状況）

再掲

- 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

商圈が広域となる商業施設と設定する。

(整備計画中間とりまとめより)

2-5. 導入機能の規模について

広域商業機能の規模



延床面積10haを超える広域商業施設

	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	六本木ヒルズ
				
規模	延床面積：約11.6ha 敷地面積：約1.8ha 階数：地上6階、地下4階	延床面積：約14.5ha 敷地面積：約4.2ha 階数：地上6階、地下1階	延床面積：約17.2ha 敷地面積：約7.2ha 階数：地上5階	延床面積：約3.8ha (商業施設) 敷地面積：約9.3ha (施設全体) 階数：地上6階 (商業施設)、地下6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) 	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄駅直結 屋外アリーナや美術館など文化拠点 地下駐車場 (約2,800台)

駐車場を地下化することで敷地面積をおさえたものから、内部に大規模イベント広場を有し敷地をゆったり活用しているものがある。【参考】アリオ橋本 敷地面積：約9ha、延床面積：約14ha

上記事例を参考に、敷地面積約2～7ha (2～7万㎡)、延床面積約10～16ha (10～16万㎡)の幅の中で広域商業機能の規模を設定する。

駅直近に商業施設を計画する場合、六本木ヒルズ等の複合形態も考えられる。

2-5. 導入機能の規模について

広域交流機能について 国際コンベンション施設（MICE）とは...

Meeting

企業等のミーティング等。

例：海外投資家向け金融セミナー
グループ企業の役員会議 等

Incentive(Travel)

企業が従業員やその代理店等の表彰や研修などの目的で実施する旅行のこと。企業報奨・研修旅行とも呼ばれる。

例：営業成績の優秀者に対し、本社役員によるレセプション、表彰式等を行う。

Convention

国際団体、学会、協会が主催する総会、学術会議 等。

例：IMF・世銀総会、国際幹細胞研究会議、APEC貿易担当大臣会合 等

Exhibition / Event

文化・スポーツイベント、展示会・見本市。

例：オリンピック、東京国際映画祭、東京モーターショー、国際宝飾展 等

（観光庁HPより）

一般的な施設構成

展示ホール	大ホール	大会議室	小～中会議室
			
施設の特徴			
大規模な展示会などが行えるよう、無柱の大空間	国際会議や講演会などが行えるような無柱の大空間	国際会議や講演会などが行えるようステージと座席を有する大空間	分科会や少人数の会議、控室などに最適な区切られた空間

（写真：新潟コンベンションセンターHPより）

これら施設の規模や組合せによって施設全体の規模が異なる。

2-5. 導入機能の規模について

広域交流機能の規模



	岡山コンベンションセンター (最大学会規模約2,000人)	新潟コンベンションセンター (最大学会規模約4,000人)	福岡コンベンションセンター (最大学会規模約15,000人 施設全体)	パシフィコ横浜 (最大学会規模約20,000人 施設全体)
				
規模	延床面積：約3.3ha 敷地面積：約0.7ha	延床面積：約3.4ha 敷地面積：約3.1ha	延床面積：約7.7ha 敷地面積：約5.5ha	延床面積：約10.0ha 敷地面積：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、ホールとも充実 ・大規模なアリーナ

延床面積は、コンベンション機能のみ

約15haという敷地の制約もあることも鑑み、敷地面積約0.5～5ha（約5,000～5万㎡）、延床面積約3～8ha（約3～8万㎡）の幅の中で規模を設定する。

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）
-----	--	--	---------	--

ホテルは上記事例より、**客室数200室程度**とし、**コンベンション施設との複合**で設定する。

2-5. 導入機能の規模について

業務など産業文化振興関連機能

業務・産業支援機能	業務施設（オフィス）	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	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

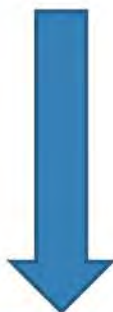
再掲

【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・小売などの集積度が全般的に低い。（＝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...週末における誘客の中心的機能
- ・業務機能...日常的に人々を呼び込み、昼間人口の増加に大きく貢献する機能

駅北口地区において業務機能の集積を積極的に図る。





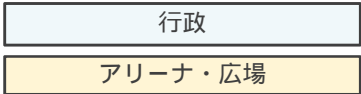

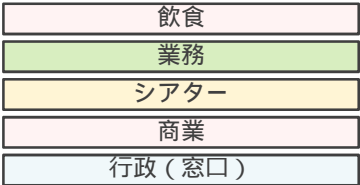
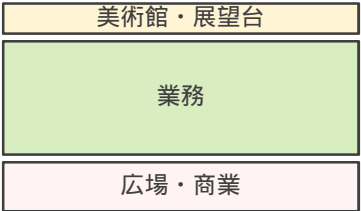
この受け皿となるべく、業務床については予め余裕を持って確保すると共に、行政機能や文化創造機能との複合的な利用により付加価値を高めることとする。

（整備計画中間とりまとめより）

2-5. 導入機能の規模について

業務など産業文化振興関連機能



	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）
				
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	延床面積：約3.5ha（全体） 敷地面積：約1.5ha 階数：地上4階、地下1階	延床面積：約9.7ha（全体） 敷地面積：約1.4ha 階数：地上14階、地下4階	延床面積：約7.7ha（全体） 敷地面積：約0.9ha 階数：地上27階、地下5階	延床面積：約37.9ha（森タワー） 敷地面積：約9.3ha 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程度の幅で規模を設定する。
（広域商業機能や広域交流機能などと規模を調整）

駅北口地区内の機能連携の考え方

広域商業機能

広域交流機能

業務など産業文化振興関連機能

業務など産業文化振興関連機能は、広域交流機能と関連させることで、より効果的な土地利用とすることができるため、これらが連携したゾーニングとする。

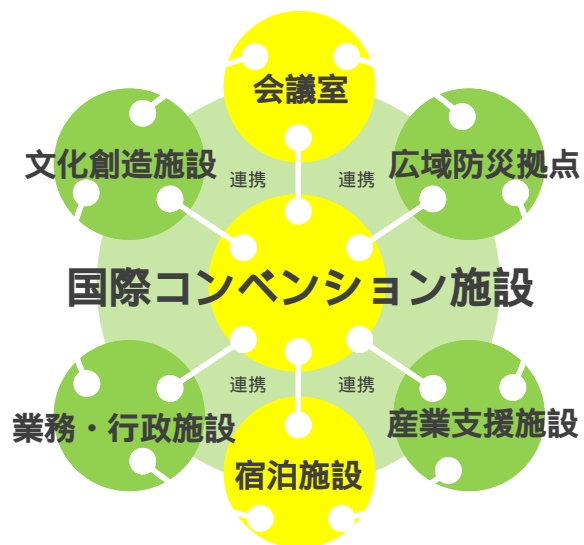
広域商業機能

(賑わいをもたらす活性化の核となる機能)

商業・飲食施設

広域交流機能

+ 業務など産業文化振興関連機能
(産業文化の振興や生活利便性の向上を図る機能)



配置上の留意点

- 東西道路からの車両アクセス
- 地区の核施設としての顔づくり
- 既存南口市街地との連携

配置上の留意点

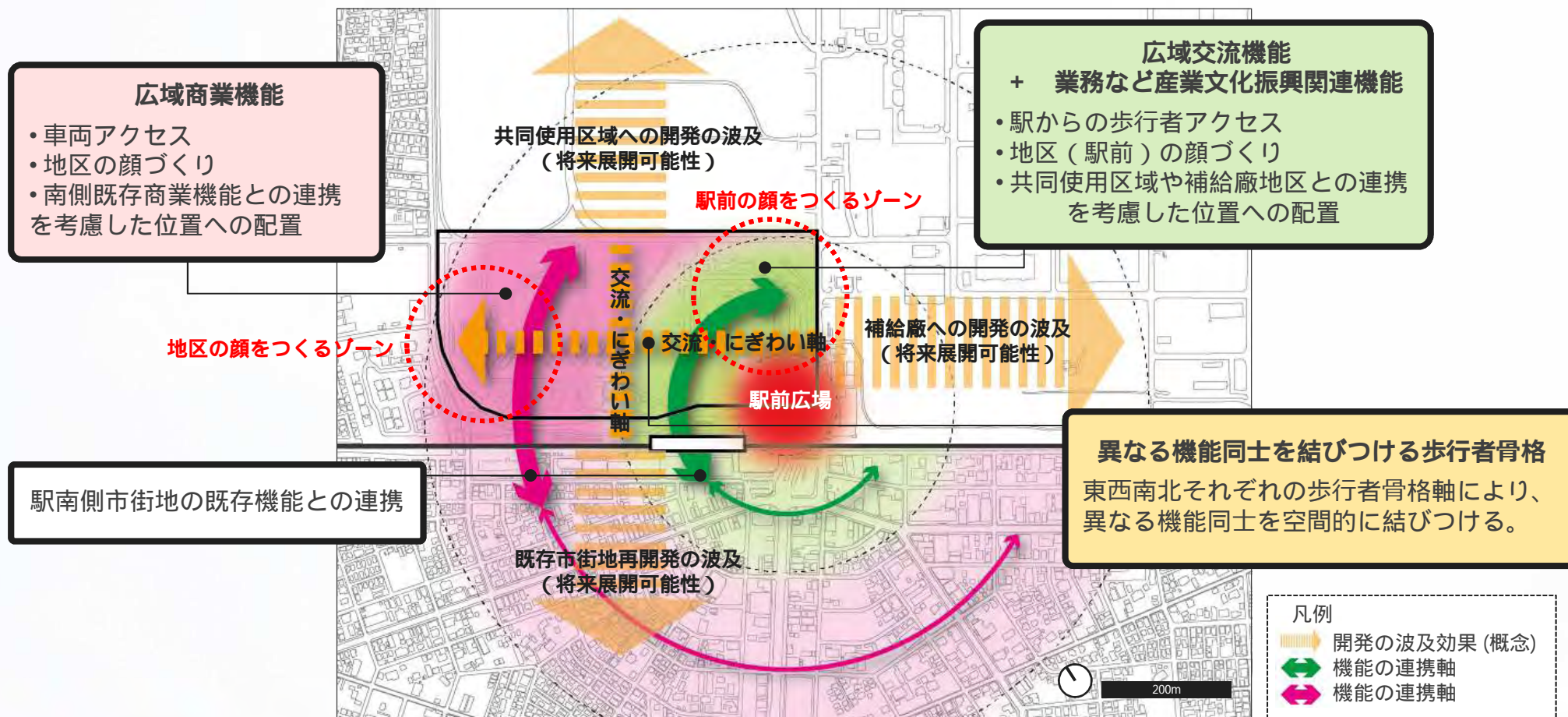
- 駅からの歩行者アクセス
- 地区の核施設としての顔づくり
- 共同使用区域や補給廠地区との連携



2-6. ゾーニングの基本方針

土地利用ゾーニングの基本パターン

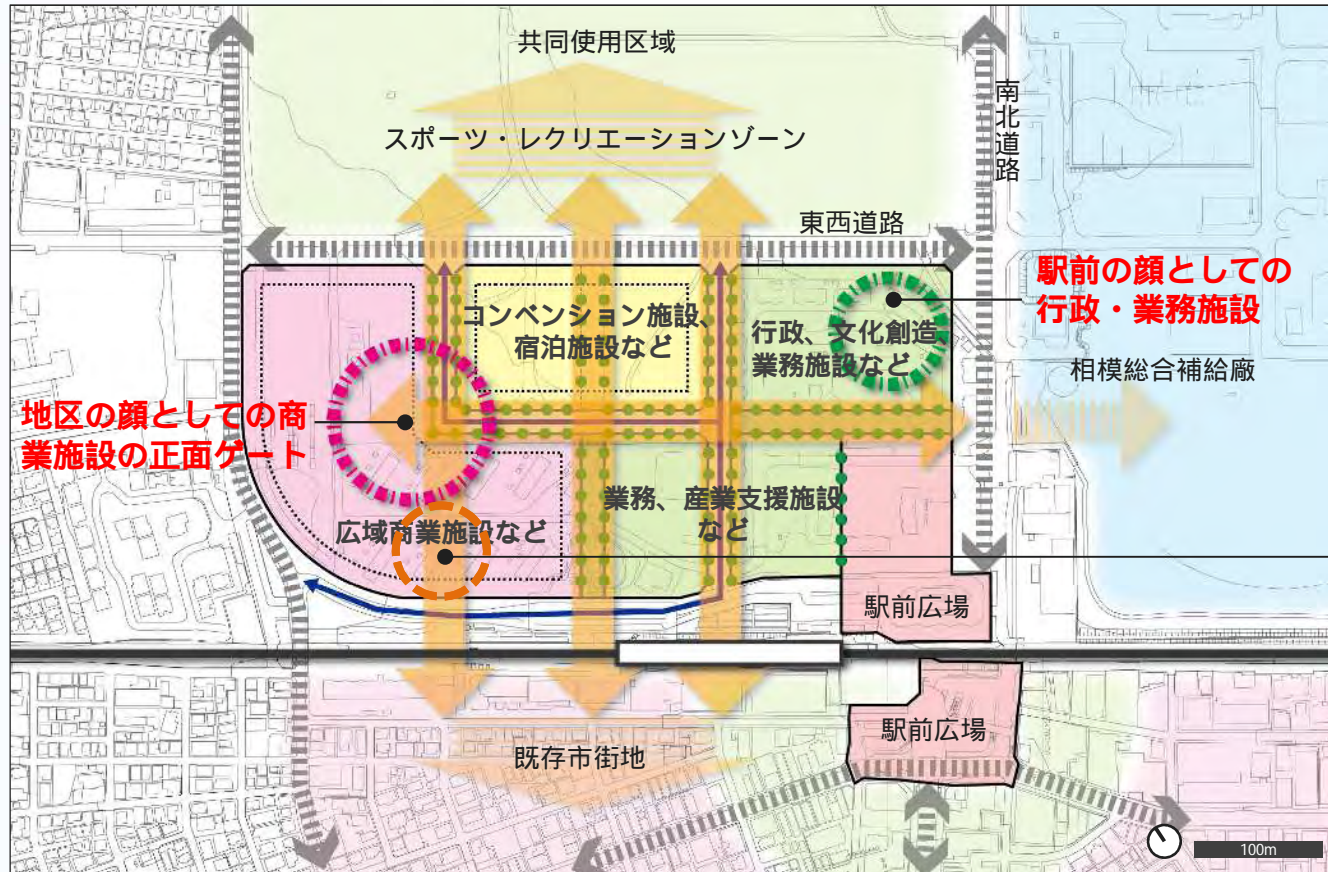
骨格形成の考え方 (p.13)、機能連携の考え方および配置上の留意点 (p.22) 等を踏まえ、駅前広場を中心として環状に機能の帯が展開するゾーニングを基本パターンとする。



各機能の規模感に幅を持たしたゾーニングパターン (3案) への展開

2-7. ゾーニング案について

バランス配置型案



特徴：

- 広域商業機能と 広域交流機能+ 業務など産業文化振興関連機能を、北口地区中央の歩行者軸に対して東西にバランス良く配置
- コンベンション施設や商業施設内に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

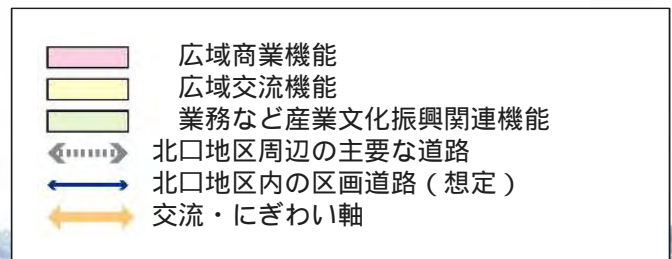


例) 街区をつなぐ自由通路イメージ
(NU茶屋町、大阪)

各機能の敷地面積の目安

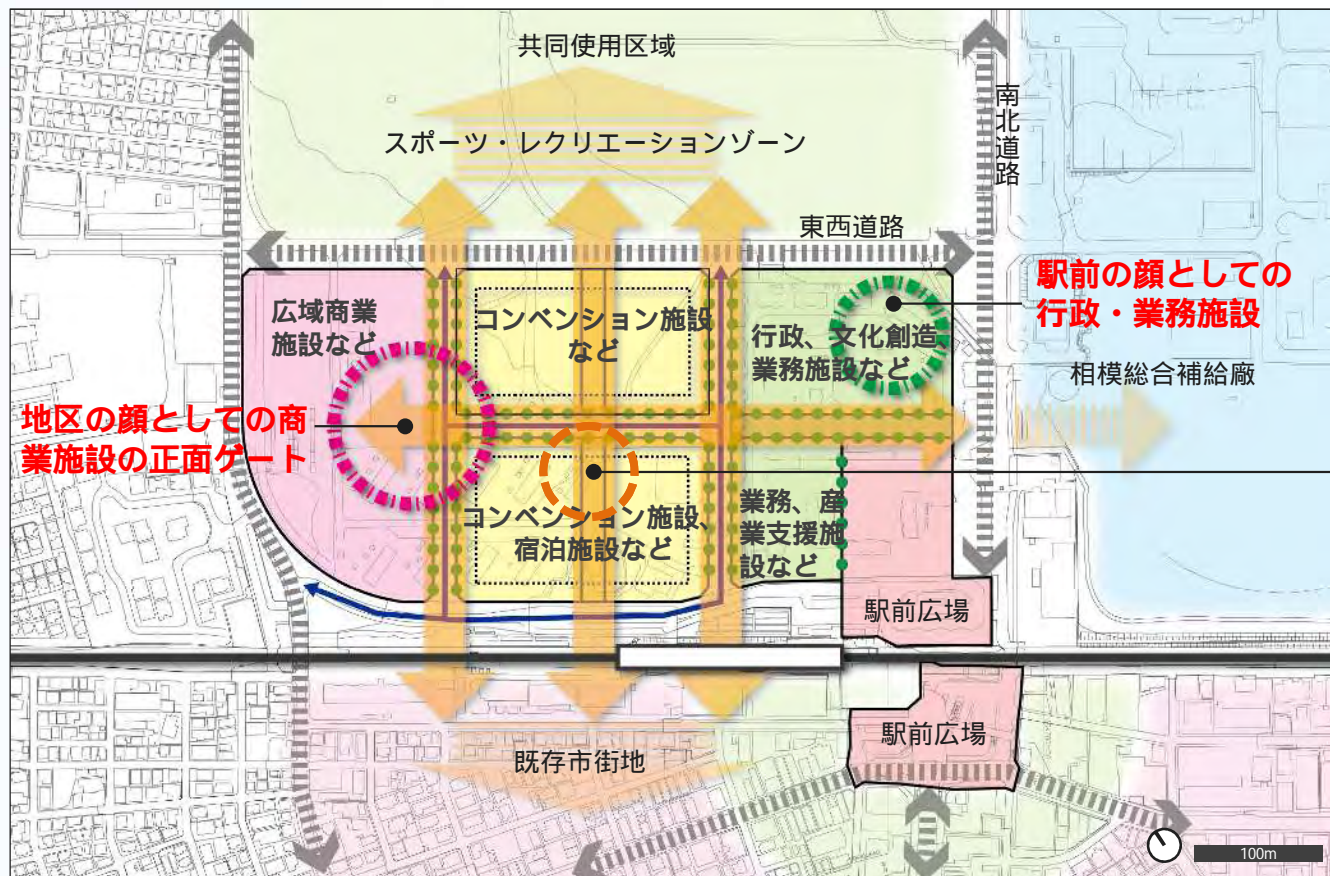
区分	敷地規模範囲	バランス配置型案	広域交流機能強化型案	広域商業機能強化型案
広域商業機能	約2～7ha	約5ha	約2ha	約7ha
広域交流機能	約1～5ha	約3ha	約5ha	約1ha
業務など	公共用地率約30%を想定	約2～3ha		
合計	約10ha	約10ha(残り約5haは、道路や駅前広場用地と想定)		

図凡例



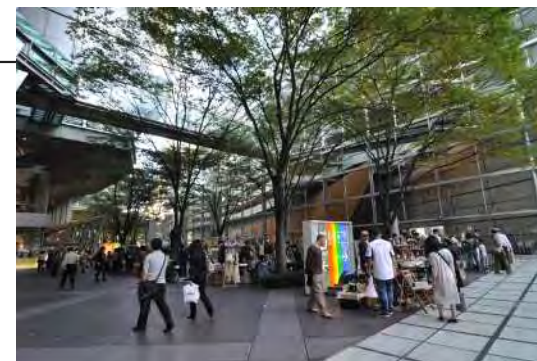
2-7. ゾーニング案について

広域交流機能強化型案



特徴：

- 広域商業機能を小規模なものとし、広域交流機能を地区の中央に配置
- 業務など産業文化振興関連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
- コンベンション施設内に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



例) 街区を貫通する屋外広場のイメージ
(東京国際フォーラム)

各機能の敷地面積の目安

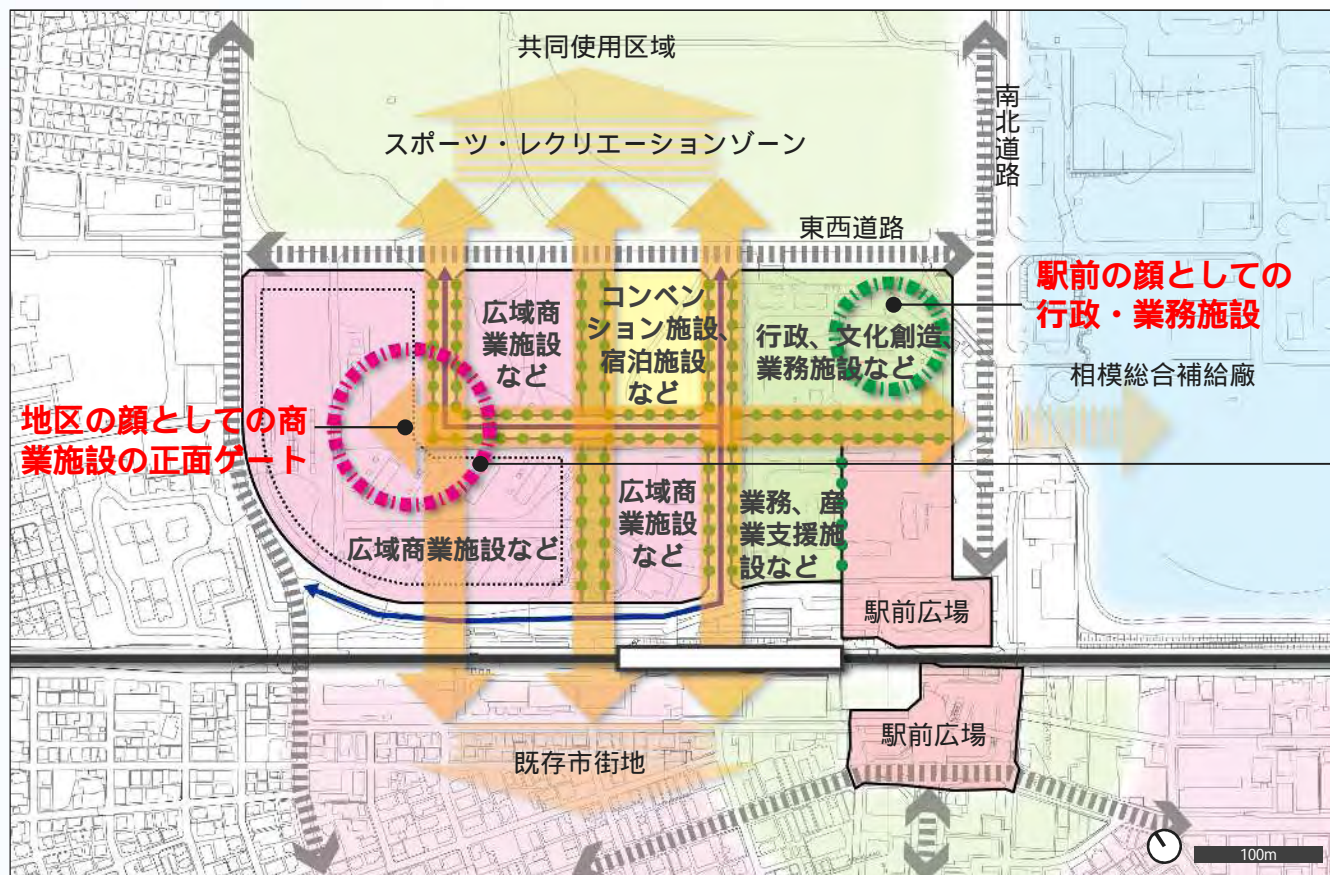
区分	敷地規模範囲	バランス配置型案	広域交流機能強化型案	広域商業機能強化型案
広域商業機能	約2～7 ha	約5 ha	約2 ha	約7 ha
広域交流機能	約1～5 ha	約3 ha	約5 ha	約1 ha
業務など	公共用地率約30%を想定	約2～3 ha		
合計	約10 ha	約10 ha (残り約5 haは、道路や駅前広場用地と想定)		

図凡例

- 広域商業機能
- 広域交流機能
- 業務など産業文化振興関連機能
- ⇄ 北口地区周辺の主要な道路
- ⇄ 北口地区内の区画道路 (想定)
- ⇄ 交流・にぎわい軸

2-7. ゾーニング案について

広域商業機能強化型案



特徴：

- 広域商業機能を大規模なものとし、地区内の西側に配置
- 業務など産業文化振興関連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
- 商業施設内に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

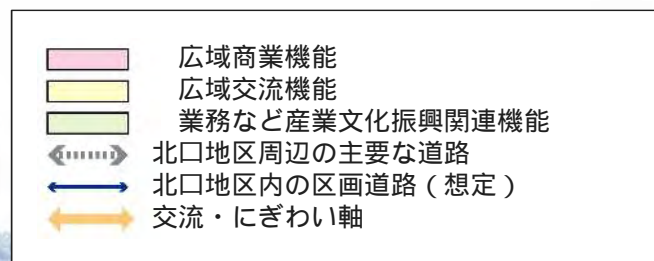


例) 商業施設の顔としての広場イメージ
(ラゾーナ川崎)

各機能の敷地面積の目安

区分	敷地規模範囲	バランス配置型案	広域交流機能強化型案	広域商業機能強化型案
広域商業機能	約2～7ha	約5ha	約2ha	約7ha
広域交流機能	約1～5ha	約3ha	約5ha	約1ha
業務など	公共用地率約30%を想定	約2～3ha		
合計	約10ha	約10ha (残り約5haは、道路や駅前広場用地と想定)		

図凡例



3 . 駅前広場空間について

- 3-1. 前回までのおさらい
- 3-2. 駅前広場の規模等について
- 3-3. 南北道路の整備内容に応じた駅前広場の考え方について

第5回小委員会の検討内容

再掲

5-4. 南北道路整備内容に応じたパターン検討方針

考えられるパターンとして、

- ① 幹線道路として南北貫通（幹線貫通型）
- ② 公共交通のみ通行可の道路接続（公共交通接続型）
- ③ 歩行者のみ通行可（歩行者のみ接続型）

となる3パターンを想定する。

パターン①：幹線貫通型	パターン②：公共交通接続型	パターン③：歩行者のみ接続型
<p>幹線道路により東西駅前広場が分離</p> <p>一般車 ○ (南北通過可)</p> <p>公共交通 ○ (南北通過可)</p> <p>歩行者 ○ (南北通過可)</p>	<p>公共交通接続線のみ南北接続</p> <p>一般車 × (南北通過不可)</p> <p>公共交通 ○ (南北通過可)</p> <p>歩行者 ○ (南北通過可)</p>	<p>南北で東西の連絡路線無し</p> <p>一般車 × (南北通過不可)</p> <p>公共交通 × (南北通過不可)</p> <p>歩行者 ○ (南北通過可)</p>

5-5. その他配慮事項の整理

スムーズな連絡動線

JR横浜線連続立体交差化前後において、ともに歩行者回遊性が担保できる立体的な動線（地下空間、出入口位置等）を、乗り換え（駅-駅）のみならず、駅-バス、まち-駅-まち、などの連続性に配慮して検討を行う。

(※JR横浜線および小田急多摩線的位置関係は、あくまでも簡易イメージです。)

STEP3：まち開き（H39～）

歩行者回遊動線

STEP4：将来形（JR連続立体交差化～）

JR横浜線地下化イメージ

歩行者回遊性の検討で配慮すべき要素

- 改札位置
- 地上出入口
- JR-小田急動線 (※乗換)
- JR-小田急バス動線 (※乗換)
- まち-駅動線

- JR連続立体交差化後の駅前広場空間の3パターン比較検討
- JR相模原駅と小田急新駅の乗換えを考慮した動線検討

(第5回小委員会資料より)

概念的に駅前広場の配置のあり方のパターンを提示

【今回の検討内容】

駅前広場の規模について
 駅前広場の形状について
 段階整備の考え方について
 必要な施設の配置について

3-2. 駅前広場の規模等について

駅前広場の規模について

現状の駅前広場のサービス水準を維持し、かつ小田急新駅設置および駅北口地区の開発に伴い新たに必要と考えられる下記3つの施設を見込んだ規模を設定する。

既存駅前広場の規模（南北合計約2.0ha）

北口駅前広場の現況施設数と規模

	バス乗降場	バスプール	タクシー乗降場	タクシープール	一般車乗降場
既存施設	乗車：2バス 降車：1バス	-	1バス	6台	3バス
既存規模	約1.1ha（10,600㎡）				

南口駅前広場の現況施設数と規模

	バス乗降場	バスプール	タクシー乗降場	タクシープール	一般車乗降場
既存施設	乗車：8バス 降車：3バス	6台	1バス	15台	3バス
既存規模	約0.9ha（9,000㎡）				



新たに必要と考える施設の規模（最大で約0.5ha）

- ㊦ 地上-地下連絡口（～約0.25ha）
 - ㊦ 換気口（～約0.05ha）
 - ㊦ 交流広場（～約0.2ha）
- 小田急多摩線が地下で延伸することにより必要となる施設
- 駅北口地区開発による交流人口の増加により必要となる施設



南北合計で約2.0ha～2.5ha（最大）の幅と設定する

3-2. 駅前広場の規模等について

ウ) 交流広場の規模について

交流広場の必要性

- 相模原駅は相模原市の中心となる駅であるため、単なる交通機能だけでなく、学校や会社帰り、買い物の途中などで人々が憩い、集い、語らう場としての交流機能を果たしていくことが求められる。

交流広場の規模は、下記事例を参考に約2,000 m²と設定を行う。
(駅前広場に限らず、交流機能を果たしているものを抽出)

参考：2,000m²前後の歩行者広場の事例



新橋駅西口SL広場
：約1,300m² (歩道部)



JR桜木町駅前広場
：約3,000m² (歩道部)



大阪・うめきた広場
：約1,700m² (歩道部)



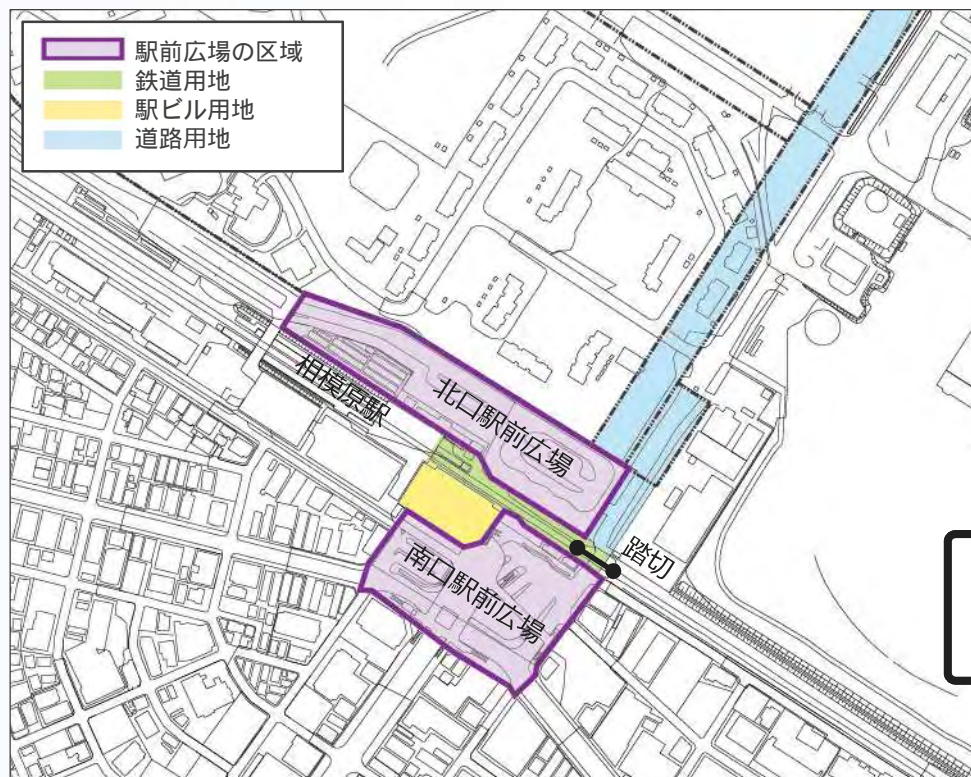
岐阜駅北口広場
：約1,800m² (歩道部)

面積は地図トレースにより計測

3-2. 駅前広場の規模等について

駅前広場の形状について

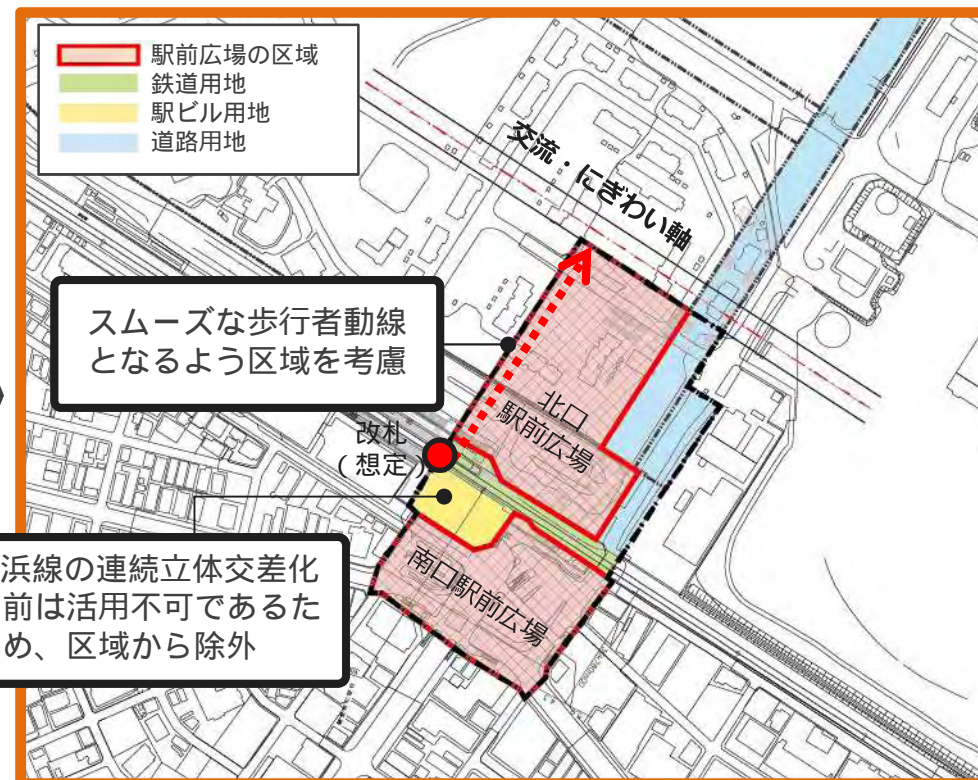
現状



北口駅前広場：約1.1ha (10,600m²)
 南口駅前広場：約0.9ha (9,000m²)
 (ともに1997年に整備)

合計：約2.0ha

将来形



北口駅前広場：約1.6ha (15,500m²)
 南口駅前広場：約0.9ha (9,000m²)
 (南口は既存区域を踏襲)

合計：約2.5ha

JR連続立体交差化後に南北一体利用をする場合、上記鉄道用地(約0.2ha)と駅ビル用地(約0.2ha)を含めることとする。

3-3. 南北道路の整備内容に応じた駅前広場の考え方について

必要な施設の配置について

それぞれの案について、特徴を整理

パターン : 幹線貫通型		パターン : 地区幹線接続型		パターン : 歩行者のみ接続型	
広場面積	約2.1ha	広場面積	約2.5ha	広場面積	約2.5ha
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 南北の車両動線を最大限活用するとともに各広場機能を集約させ、大きく配置することが出来る。 	特徴	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差のメリットを活かして地区内連携の車両動線を確保するとともに、各広場機能をバランス良く配置することが出来る。 	特徴	<ul style="list-style-type: none"> 駅直近であることを踏まえ、車両の通過をなくし、歩行者の回遊性を最大限活用することが出来る。

4 . 市街地整備について

- 4-1. 市街地整備の具体化に向けて
- 4-2. 相模原駅北口地区の都市計画の考え方
- 4-3. 具体的な開発事業の推進に向けた考え方について

市街地整備に向けた枠組みづくり

相模原駅北口地区での都市計画の考え方について

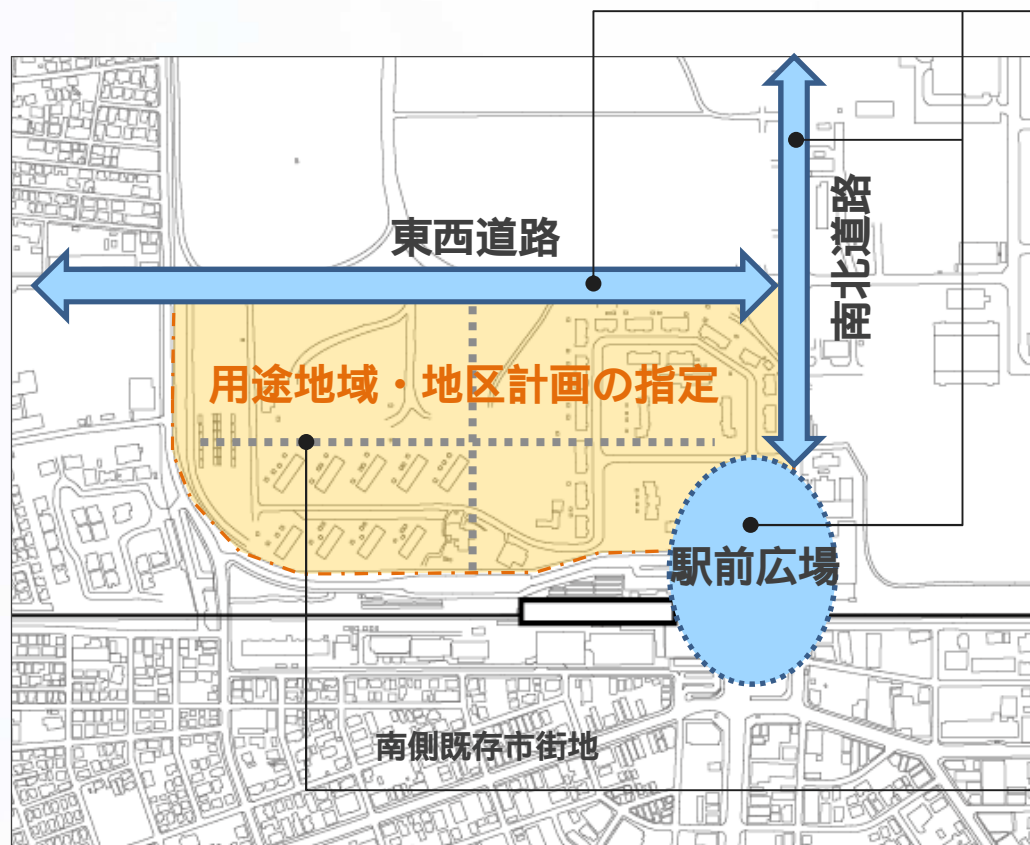
- 地域の骨格となる南北道路・東西道路・駅前広場の都市計画決定
- 上記とあわせて北口地区での新たなまちづくり推進を誘導する、用途地域や地区計画の指定



具体的な開発事業の推進に向けた考え方について

- 国有地の処分を見据え、公共や民間によるまちづくりを円滑かつ効果的に進めていく上でのベースとなる手法の検討
- 都市基盤や宅地造成および建築物等の整備を具体的に検討

4-2. 相模原駅北口地区の都市計画の考え方について



相模原駅周辺の広域的な交通ネットワークを支える骨格として
南北道路・東西道路・駅前広場等の都市計画決定

+

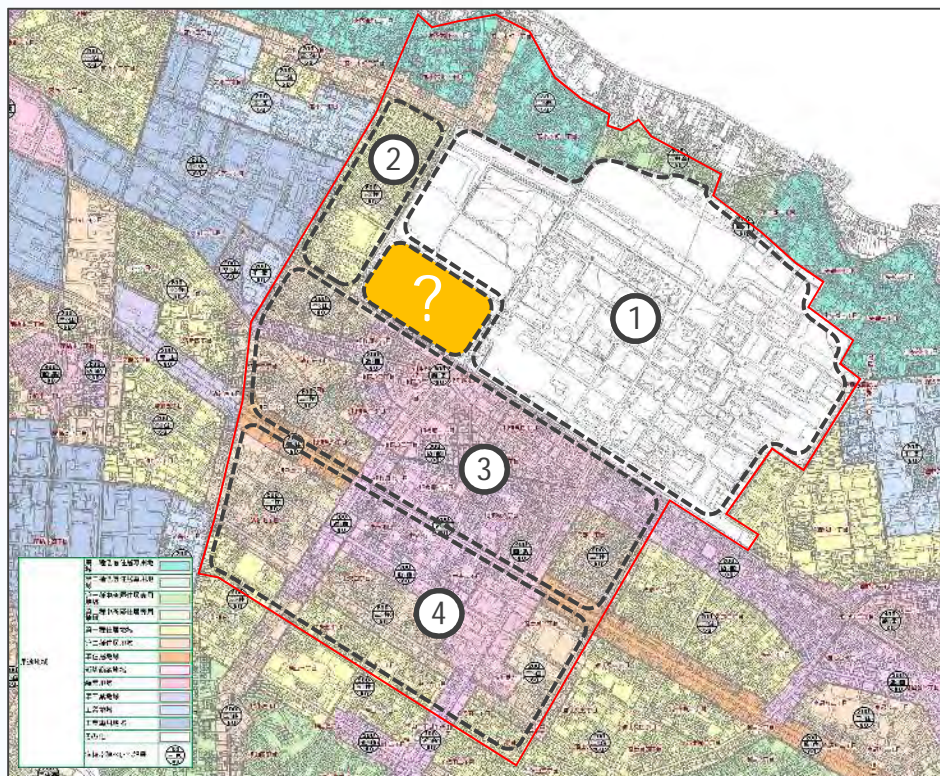
北口地区内での新たな土地利用等の適切な誘導を図るための
用途地域の指定

用途地域の指定と併せて計画的な市街地整備を促進するための新たなルールとなる
地区計画の指定

地区施設（区画道路、公園、広場、歩道等）の整備に向けて

4-2. 相模原駅北口地区の都市計画の考え方について

相模原駅北口地区における用途地域の考え方について



出典：さがみはら都市計画マップより

現行の用途地域

相模総合補給廠

用途地域は無指定（容積率200%、建ぺい率60%）

北口地区の西側エリア

第1種住居地域（容積率200%、建ぺい率60%）

JR横浜線と国道16号線の間エリア

商業系用途が主となっている。

駅前と都市計画道路沿道：

- 商業地域（容積率500・400%、建ぺい率80%）

駅直近の一部地区は500%

- 近隣商業地域（容積率300・200%、建ぺい率80%）

国道16号線以南

商業系と住居系の混合した用途地域

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、商業系の用途地域指定をベースとする。

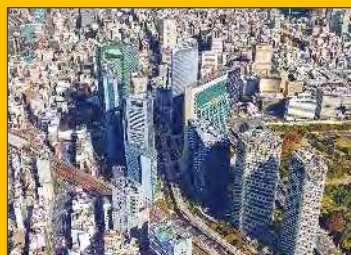
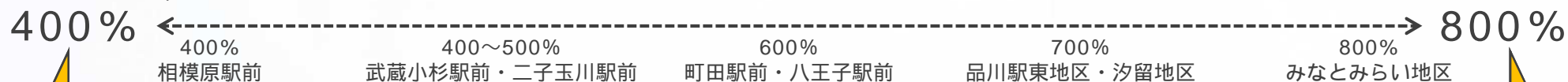
4-2. 相模原駅北口地区の都市計画の考え方について

指定容積率について

用途地域と併せて定める容積率の上限については、概ね
400%～800%の範囲で、総合的な検証を踏まえ定めていく。

現在の南側市街地の主な
指定容積率(商業地域)

都心として業務・商業等の
高度な集積を図る市街地



(画像：Google Earth pro)

相模原駅北口地区の容積率の指定

容積を指定する際の配慮事項

- 北口地区での土地利用や機能配置の考え方
- 相模原市全体のバランス
- 南側市街地との機能分担など

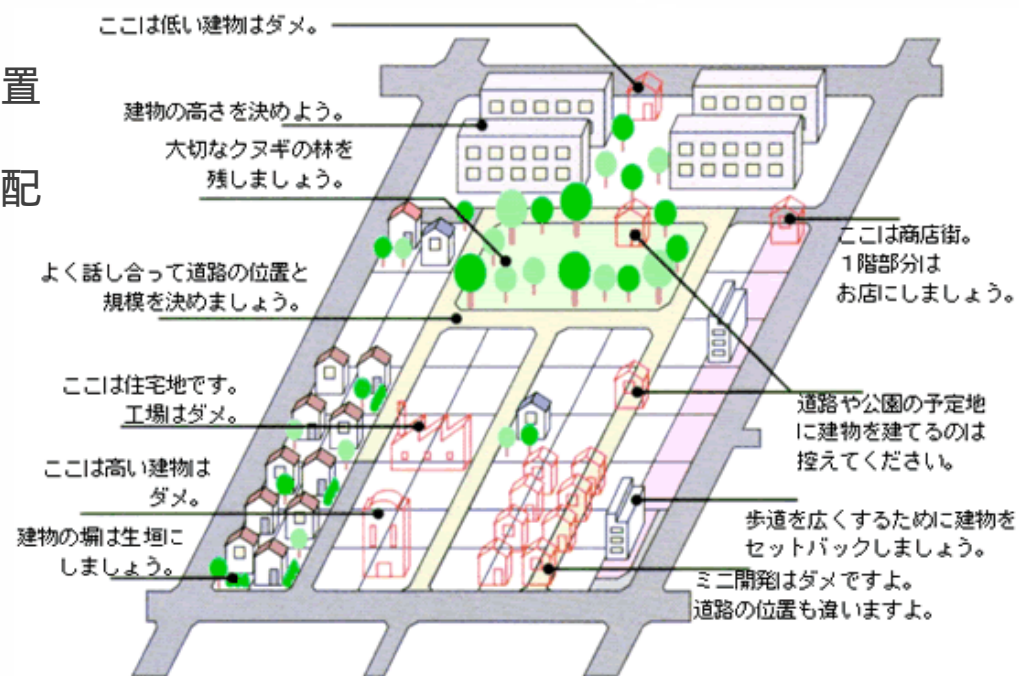
地区計画とは

一定のまとまりを持った地区を対象に、その地区の実情に見合ったルールを定める制度

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



（出典：国土交通省HPより）

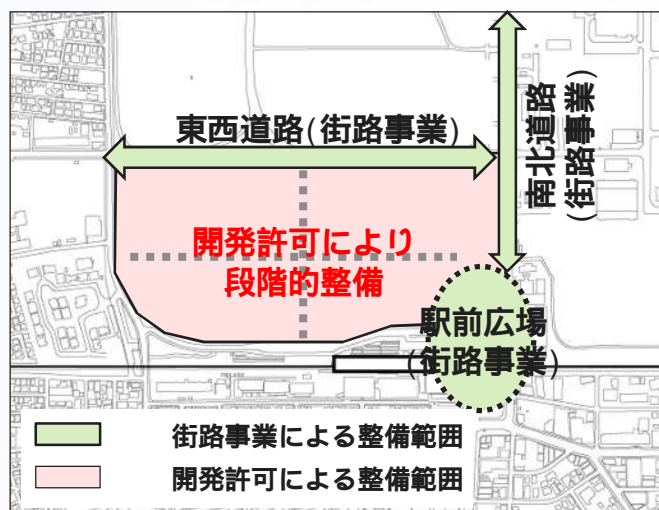
相模原駅北口地区のまちづくりの特性や開発の動向等を踏まえ、適切な地区計画を指定していく。

4-3. 具体的な開発事業の推進に向けた考え方について

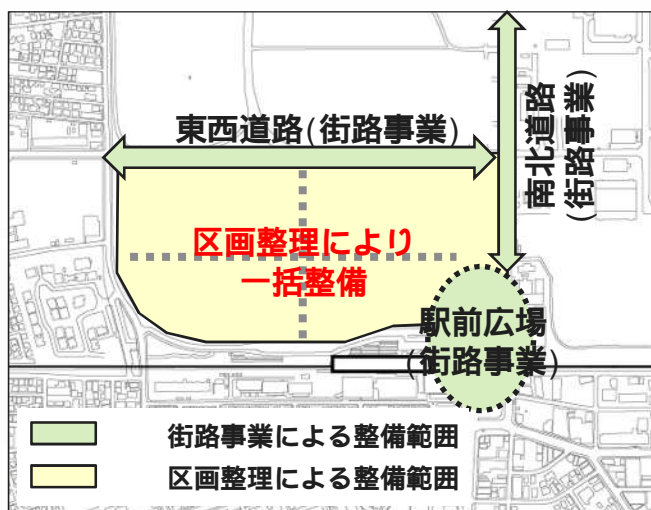
手法	概要	当地区での考え方
街路事業	用地を行政が取得し、道路の整備を行う事業	南北道路・東西道路・駅前広場の整備での適用が考えられる
開発許可制度	建築敷地の造成や道路等の整備を、市長の許可を得て開発事業者が行う	開発事業者の具体的な建築計画に合わせ、段階的に整備することが可能
土地区画整理事業	土地の造成や道路等の整備を、市長の認可を得て土地所有者等が行う	広い範囲にわたり、早い段階で道路等を一括して整備することが可能。開発事業者は整備された街区で建築を行う



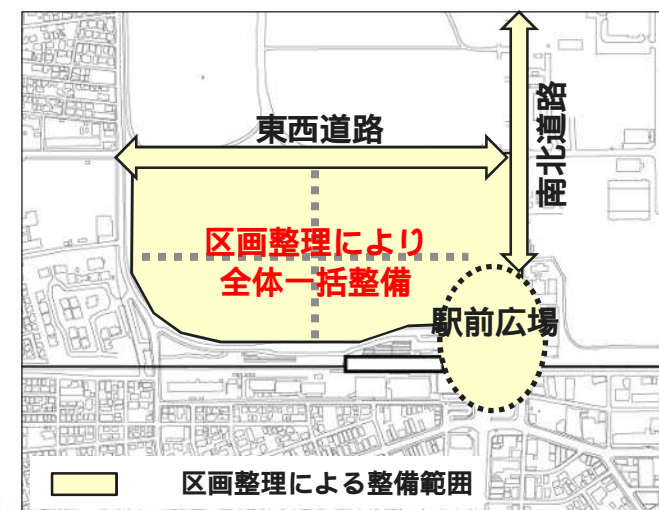
【 街路事業 + 開発許可 】



【 街路事業 + 土地区画整理事業 】



【 土地区画整理事業 】



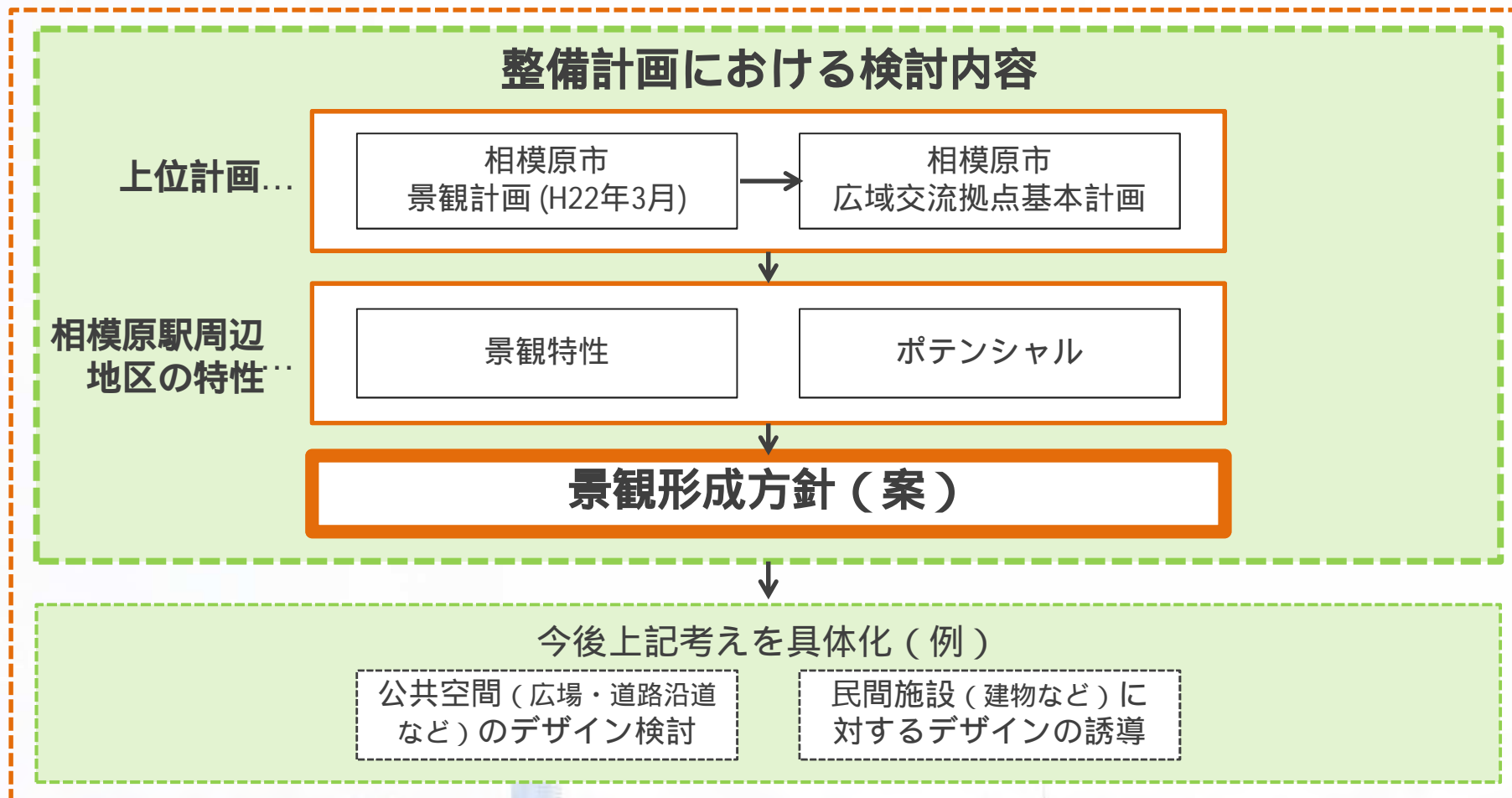
5 . 景観形成について

- 5-1. 整備計画における位置づけ
- 5-2. 上位計画の整理
- 5-3. 相模原駅周辺の特徴の整理
- 5-4. 相模原駅周辺の景観形成方針（案）



5-1. 整備計画における位置づけ

整備計画においては、上位計画や、相模原駅周辺地区の特性（景観特性、ポテンシャルなど）を踏まえながら景観形成方針を位置づける。



今後ガイドラインなどに展開

「相模原市 景観計画」（上位計画）について

相模原市では、魅力ある景観形成をより総合的・計画的に推進するため、平成22年3月に景観法（平成16年施行）に基づく「景観計画」を策定。

相模原市将来の景観像（全体目標）

「豊かな自然や文化と共に栄える美しいまち」



- 目標 1：地域特性や水、みどりの骨格を生かした景観づくり
- 目標 2：快適な生活環境を実感できる身近な景観づくり
- 目標 3：心を豊かにする景観づくり
- 目標 4：市民と共に進める景観づくり

相模原駅周辺地区の位置づけ

“活気と賑わいのある「都市の景観拠点」”

< 景観誘導指針 >

- 住宅地：落ち着いたまちなみ景観とする
- 商業地：にぎわいを演出するまちなみ景観とする。
- 工業地：周辺の環境に配慮し、市民に親しまれるまちなみ景観とする。
- 境川や国道16号沿道等の街路樹及び公園等の貴重な水・みどりと調和した景観とする。



また、相模原駅周辺地区は、「景観形成重点地区」の候補地区に指定され、今後デザインガイドラインを策定し、个性的で魅力ある景観形成を行っていく地区とされている。

広域交流拠点としての景観形成方針を、相模原駅周辺地区の景観特性とポテンシャル（発展方向性）を踏まえ具体化する。

【首都圏南西部の広域交流拠点にふさわしい景観形成の基本方針】

■ 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²²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。

景観特性
×
ポテンシャル

具体化

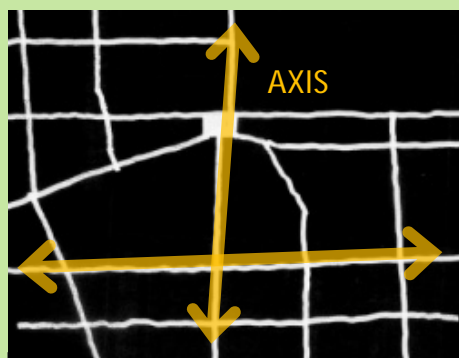
相模原周辺地区の景観形成
方針（案）の策定

相模原市広域交流拠点基本計画p.45

景観特性とポテンシャル（発展方向性）の整理

景観特性

地区の空間特性



正形の都市構造（都市軸）

地区の景観資源



市役所前のさくら並木



国道16号のケヤキ並木



丹沢への眺望



活発な市民イベント



ポテンシャル

- 広域交流拠点の「目的地」（相模原地区） 「ゲート」（橋本地区）
- 国際コンベンション、広域商業施設など集客施設による地区の活性化
- 大規模なオープンスペースを活用したゆとりある空間形成

景観形成の方向性（案）

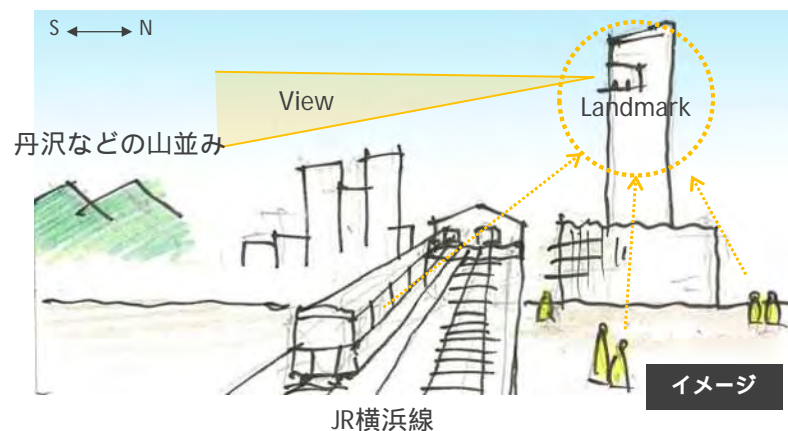
地区の景観づくりの方向性

正形な都市構造を活かし、沿道空間や周辺土地利用、並木など一体となり、自然と建築が調和したゆとりあるダイナミックな景観の形成



「顔」づくりの方向性

機能複合建築による周辺からの合いキャッチとなるランドマーク形成による目的地としての顔づくり



6 . その他

6-1. 次回の検討テーマについて

6-1. 次回の検討テーマについて

平成26年度

< 整備計画中間とりまとめ > (平成27年3月)



平成27年度

【第5回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年7月29日)
交通ネットワーク計画(道路・鉄道)
駅前広場空間、など



【第6回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年10月9日)
土地利用計画(導入機能の規模感に幅を持たせた検討)
駅前広場空間の検討深度化など



【第7回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年11月頃)
市街地整備計画など



【第8回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年12月頃)
整備計画とりまとめ(案)