

第7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11月20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）整備計画とりまとめに向けて

（2）土地利用計画と駅前広場空間について

（3）景観形成について

（4）低炭素型まちづくりについて

（5）その他

3 その他

閉 会

* 配布資料

・第7回相模原駅周辺地区小委員会（パワーポイント資料）

第7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

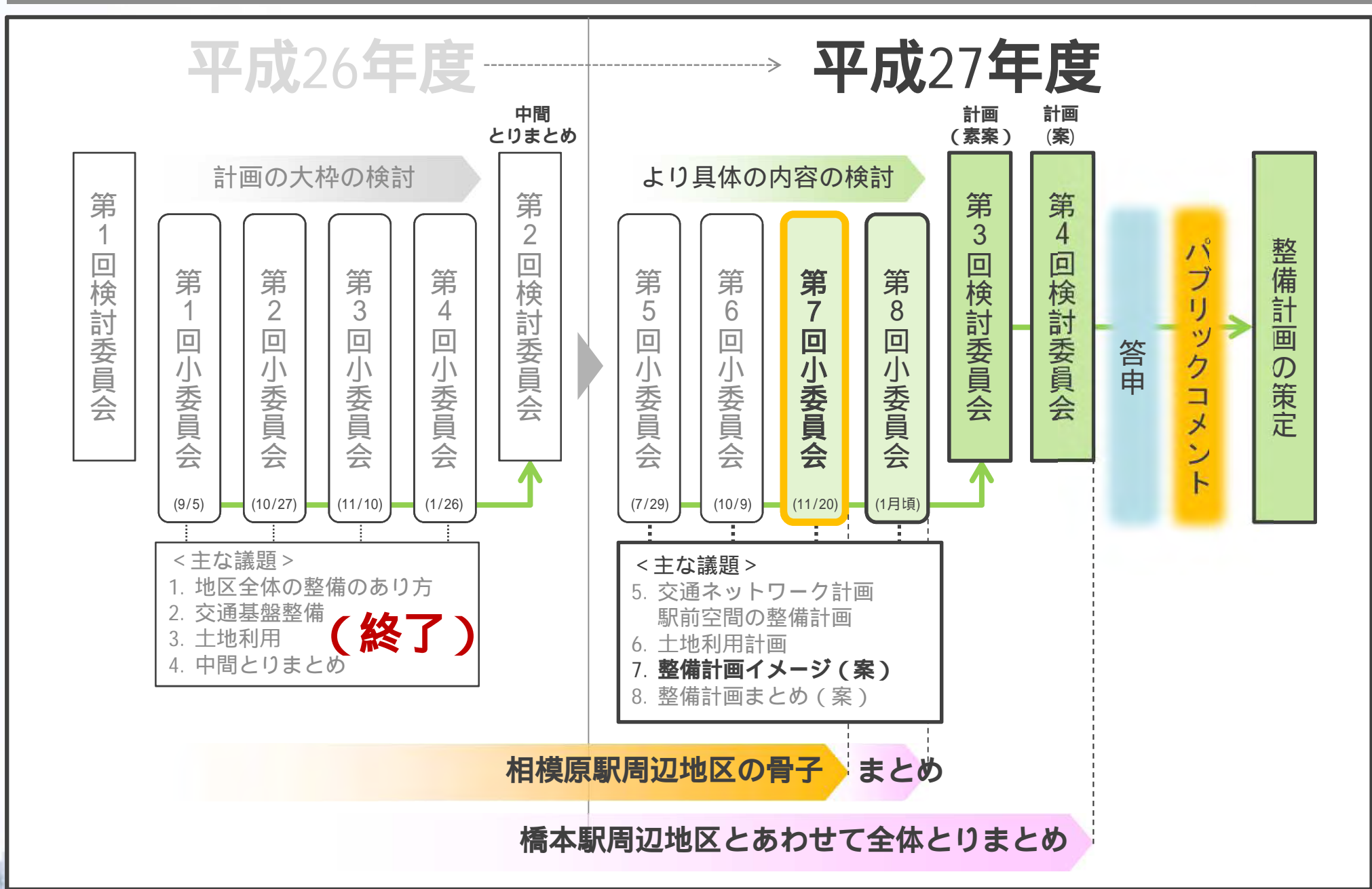
1. 整備計画とりまとめに向けて
2. 土地利用計画と駅前広場空間について
3. 景観形成について
4. 低炭素型まちづくりについて
5. その他



1 . 整備計画とりまとめに向けて

- 1-1. 今回の位置づけ
- 1-2. 整備計画とりまとめ目次（案）
- 1-3. 前回までの振り返り
- 1-4. 今回の小委員会の検討項目

1-1. 今回の位置づけ



1-2. 整備計画とりまとめ目次（案）

広域交流拠点整備計画の構成（中間とりまとめまで）

再掲

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】

- ①土地利用計画（ゾーニング）
- ②交通ネットワーク計画
- ③駅前空間・歩行者ネットワーク整備計画
- ④市街地整備計画
- ⑤整備スケジュール

第3章【相模原駅周辺地区の整備計画】

- ①土地利用計画（ゾーニング）
- ②交通ネットワーク計画
- ③駅前空間の整備計画
- ④市街地整備計画
- ⑤整備スケジュール

（第4回小委員会資料より）

1-2. 整備計画とりまとめ目次（案）

1 . 目的・対象地域		5 . 景観形成方針 昨年度から項目追加	
2 . 土地利用計画		相模原駅周辺地区の景観形成方針	
	土地利用計画の基本的な考え方	駅北口地区の景観形成方針	
	重点地区の抽出と整備方針	6 . 市街地整備計画	
	駅北口地区の導入機能の検討	駅北口地区の都市計画の考え方	
	機能配置の方針	駅北口地区の面整備事業手法の考え方	
	ゾーニングの基本的な考え方	駐輪場の整備方針	
	土地利用ゾーニング	駐車場の整備方針	
3 . 交通ネットワーク計画		低炭素まちづくりに向けて	
	広域ネットワーク形成方針	7 . 駅北口地区整備計画図 昨年度から項目追加	
	道路ネットワーク整備の方針	整備計画イメージ図	
	自転車ネットワークの方針	整備のイメージパース	
	歩行者ネットワークの方針	8 . 整備スケジュール	
	交通基盤の整備スケジュール	長期スケジュール	
	主要道路の断面構成	まち開きまでの進め方	
4 . 駅前空間の整備の方針			
	駅前空間の整備の方針		
	駅前広場の整備方針		

1-3. 前回までの振り返り

今年度既に行った検討内容

		第5回小委員会 (7/29)	第6回小委員会 (10/9)	第7回小委員会 (11/20)	第8回小委員会 (1月頃)
1	目的・対象地域				
2	土地利用計画		<ul style="list-style-type: none"> 導入機能の規模 ゾーニングパターン等 		
3	交通ネットワーク計画	<ul style="list-style-type: none"> ネットワーク形成方針 道路断面構成等 			
4	駅前空間の整備方針	<ul style="list-style-type: none"> JR横浜線の連続立体交差を踏まえた整備方針等 	<ul style="list-style-type: none"> 南北道路のあり方に応じた駅前広場パターン等 		
5	景観形成方針		<ul style="list-style-type: none"> 相模原駅周辺地区全体の景観形成方針 		
6	市街地整備計画		<ul style="list-style-type: none"> 都市計画の考え方 開発事業手法の考え方等 		
7	駅北口地区整備計画図				
8	整備スケジュール				

整備計画の根幹をなす主要検討項目は既に一通り検討済み

第6回小委員会での主な意見とその対応

土地利用計画について

(: 事務局の対応)

- 現在の駅へのアプローチ道路や線路跡地など含めた15ha超で開発を考えるべきでは。
土地利用計画への位置づけを、今回の小委員会で提示する。
- 交流広場を地区内、ひいては商業施設内に位置づけるのか、それを駅前広場で担保させるのかははっきりさせた上で位置づける必要があるのでは。
駅前広場と駅北口地区を合わせた図の中で、位置づけを検討していく。

駅前広場空間について

- 駐輪場は、JR横浜線連続立体交差化に伴って創出される高架下や地下空間等に効果的に配置すること。
施設イメージ案等を、提示する。
- JR横浜線連続立体交差化完了後の相模原駅の改札位置は未決定であるため、駅前広場のあり方に応じて柔軟に位置を決めていってもよいのでは。
駅前広場と駅北口地区を合わせた図の中で、案を提示する。
- 広場内の施設配置は、北口の土地利用にあわせたものとするべきなのは。
駅前広場と駅北口地区を合わせた図の中で、位置づけを検討していく。

景観形成について

- 駅北口地区内の景観形成の考え方も、今後検討したほうが良いのでは。
今回の小委員会で案を提示する。

1-4. 今回の小委員会の検討項目

今回の小委員会の検討項目

		第5回小委員会 (7/29)	第6回小委員会 (10/9)	第7回小委員会 (11/20)	第8回小委員会 (1月頃)
2	土地利用計画		・導入機能の規模 ・ゾーニングパターン等	今回の検討項目	次回とりまとめ
4	駅前空間の整備方針	・JR横浜線の連続立体交差を踏まえた整備方針等	・南北道路のあり方に応じた駅前広場パターン等		

「2. 土地利用計画と駅前広場空間について」にて、広場や歩行者ネットワーク等について、駅前広場や周辺地区も含んだ図で検討

5	景観形成方針		・相模原駅周辺地区全体の景観形成方針	今回の検討項目	次回とりまとめ
---	--------	--	--------------------	---------	---------

「3. 景観形成について」にて、駅北口地区の景観形成方針について検討

6	市街地整備計画		・都市計画の考え方 ・開発事業手法の考え方等	今回の検討項目	次回とりまとめ
---	---------	--	---------------------------	---------	---------

「4. 低炭素型まちづくりについて」にてその考え方を検討

他の項目については、次回小委員会にてとりまとめ案を提示する。

2 . 土地利用計画と駅前広場検討について

- 2-1. 前回までの振り返り
- 2-2. 今回の検討項目
- 2-3. 駅前広場等を含めた駅北口地区のゾーニングについて
- 2-4. 駅北口地区内の広場と歩行者ネットワークについて
- 2-5. 駅前広場整備計画（案）について

2-1. 前回までの振り返り

土地利用計画について

駅北口地区の骨格の考え方

2.4. 骨格形成の考え方 **再掲**

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

1. **交通幹線軸**：広域的に他地域と連携し、主に車道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、主に歩行者等による交流・にぎわいを創出させる軸線
 ※1)のどちらも、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」**としても位置づけられる。

2.5. **交通骨格軸**
 沿線開発を促進し、沿線による経済効果を生み出す。相模原駅周辺地区の骨格としての役割ある軸線

2.6. **駅北口地区の交流・にぎわい軸**
 賑わいの広場として機能する豊かな歩行者空間とみどり空間を創出する。駅北口地区の骨格となる軸線

第6回相模原駅周辺地区小委員会 13

導入機能の規模設定

2.5. 導入機能の規模について **再掲**

① 広域商業機能の規模

小 ← 規模 → 大 (複合系)

モータースポーツの交流	からばーと利用	六本木ヒルズ
<p>広域面積：約1.5ha 敷地面積：約1.5ha 用途：展示・鑑賞、イベント、教育・研修</p>	<p>広域面積：約1.5ha 敷地面積：約1.5ha 用途：展示・鑑賞、イベント、教育・研修</p>	<p>広域面積：約1.5ha 敷地面積：約1.5ha 用途：展示・鑑賞、イベント、教育・研修</p>

特許権を地下化する事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とり活用しているものがある。【参考】アリオ増々→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。
 ※駅周辺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。

第6回相模原駅周辺地区小委員会 17

ゾーニングの基本方針

2.6. ゾーニングの基本方針 **再掲**

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面上の留意点 (p.22) 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。

① 広域商業機能
 ・駅前広場
 ・地区の玄関
 ・市街地の商業拠点との連携を考慮した広場の設置

② 広域交通機能
 ・駅前広場の歩行者空間
 ・駅前広場の歩行者空間
 ・駅前広場の歩行者空間

③ 異なる機能同士を結びつける歩行者空間
 駅前広場を軸とした歩行者空間の創出により、異なる機能同士を効果的に結びつける。

各機能の規模等に留意したゾーニングパターン (3案) への展開

第6回相模原駅周辺地区小委員会 23

駅北口地区ゾーニングパターンの検討

広域交流機能強化型案

2.7. ゾーニング案について **再掲**

① 広域交流機能強化型案

特徴：
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化

例) 駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化

区分	敷地面積	延床面積
① 広域商業機能	約2.7ha	約1.7ha
② 広域交通機能	約1.5ha	約1.5ha
③ 商業機能	約1.0ha	約1.0ha
合計	約5.2ha	約4.2ha

第6回相模原駅周辺地区小委員会 25

バランス配置型案

2.7. ゾーニング案について **再掲**

① バランス配置型案

特徴：
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化

例) 駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化

区分	敷地面積	延床面積
① 広域商業機能	約2.7ha	約1.7ha
② 広域交通機能	約1.5ha	約1.5ha
③ 商業機能	約1.0ha	約1.0ha
合計	約5.2ha	約4.2ha

第6回相模原駅周辺地区小委員会 24

広域商業機能強化型案

2.7. ゾーニング案について **再掲**

① 広域商業機能強化型案

特徴：
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化
 ・駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化

例) 駅北口地区を軸とした広域交流機能の強化

区分	敷地面積	延床面積
① 広域商業機能	約2.7ha	約1.7ha
② 広域交通機能	約1.5ha	約1.5ha
③ 商業機能	約1.0ha	約1.0ha
合計	約5.2ha	約4.2ha

第6回相模原駅周辺地区小委員会 26

(第6回小委員会資料より)

2-1. 前回までの振り返り

駅前広場検討について

全体規模（面積）の設定

3-2. 駅前広場の規模等について

再掲

① 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、かつ小田急新駅設備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。



第6回相模原駅周辺地区小委員会 29

交流広場の規模（面積）の設定

3-2. 駅前広場の規模等について

再掲

② 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、買い物の中などで人々が憩い、集い、さらら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㎡と設定を行う。
（※駅前広場に限らず、実効機能を果たしているものを抽出）



第6回相模原駅周辺地区小委員会 30

敷地形状の設定

3-2. 駅前広場の規模等について

再掲

② 駅前広場の形状について



第6回相模原駅周辺地区小委員会 31

南北道路の整備内容に応じた駅前広場の考え方パターンの検討

幹線道路貫通型

パターン1：幹線貫通型

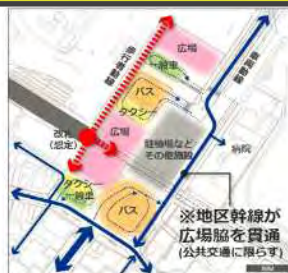


再掲

広場面積	約2.1ha
特徴	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。

地区幹線道路接続型

パターン2：地区幹線接続型



再掲

広場面積	約2.5ha
特徴	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。

歩行者のみ接続型

パターン3：歩行者のみ接続型



再掲

広場面積	約2.5ha
特徴	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。

（第6回小委員会資料より）

検討項目

2-3. 駅前広場等を含めた駅北口地区のゾーニングについて

- A：各機能の役割り等について
- B：立体的な開発イメージ（案）について
- C：JR横浜線沿いの土地利用方向性について

2-4. 駅北口地区内の広場と歩行者ネットワークについて

- A：各広場の役割り等について
- B：駅南北の回遊性を考慮した歩行者ネットワークについて
- C：JR横浜線連続立体交差化等を考慮した立体歩行者動線について

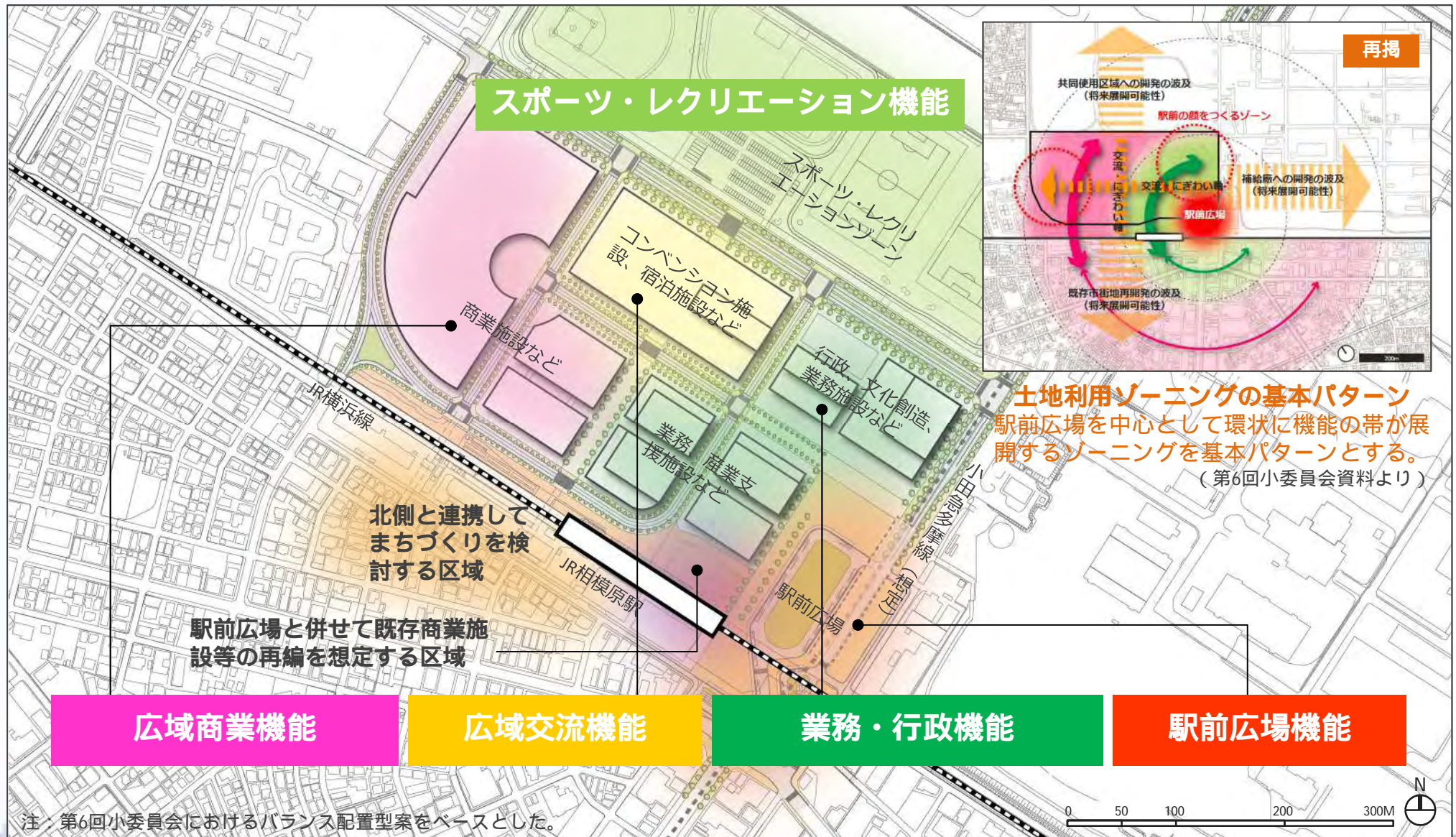
2-5. 駅前広場整備計画（案）について

- A：段階整備の考え方について
- B：将来形の整備イメージ（案）について

上記 ～ について、それぞれ平面図や説明文章だけでなく、立体的なイメージなどを補足的に活用

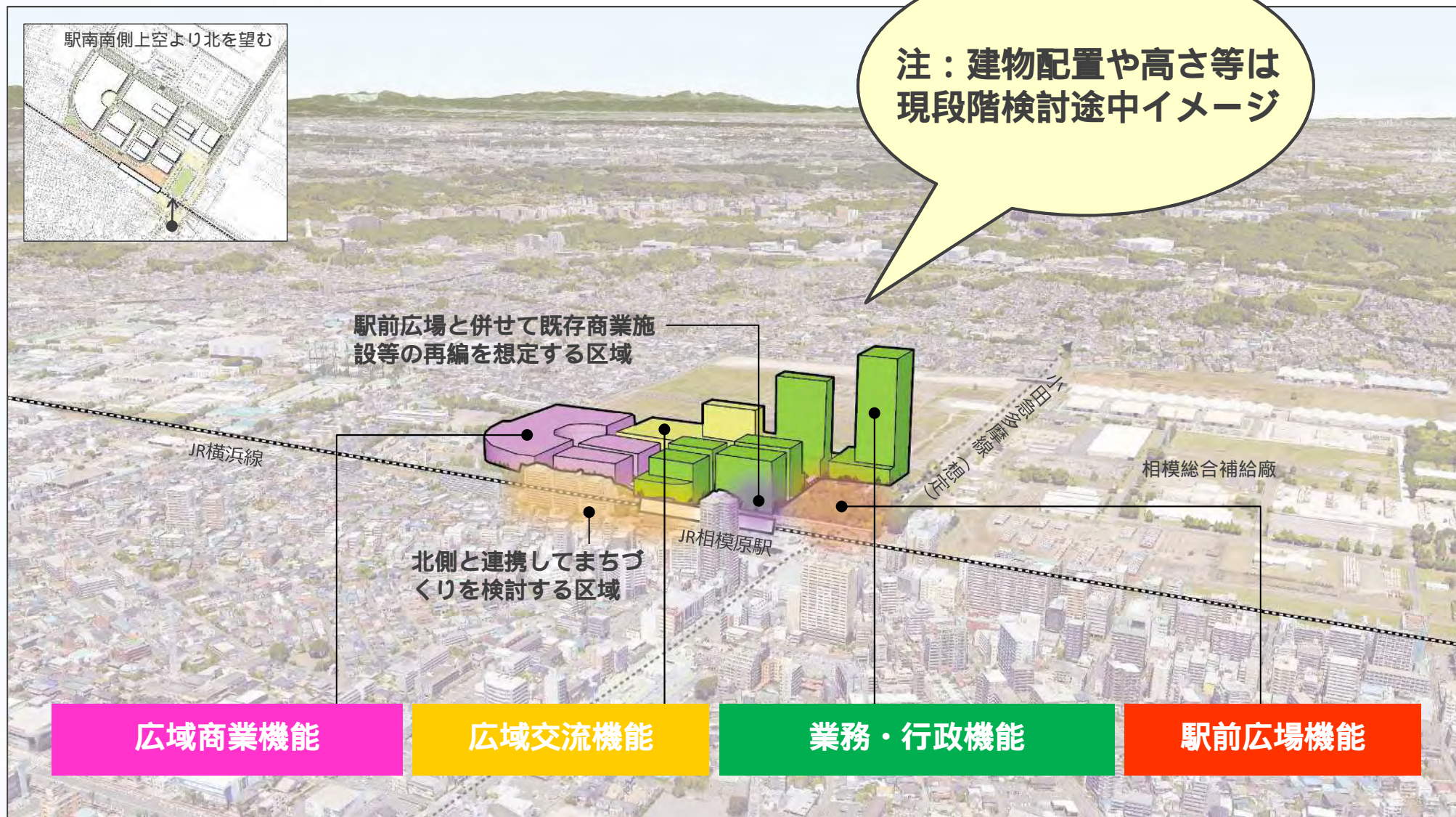
2-3. 駅前広場等を含めた駅北口地区のゾーニングについて

A：各機能の役割り等について



2-3. 駅前広場等を含めた駅北口地区のゾーニングについて

B：立体的な開発イメージ（案）について



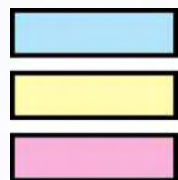
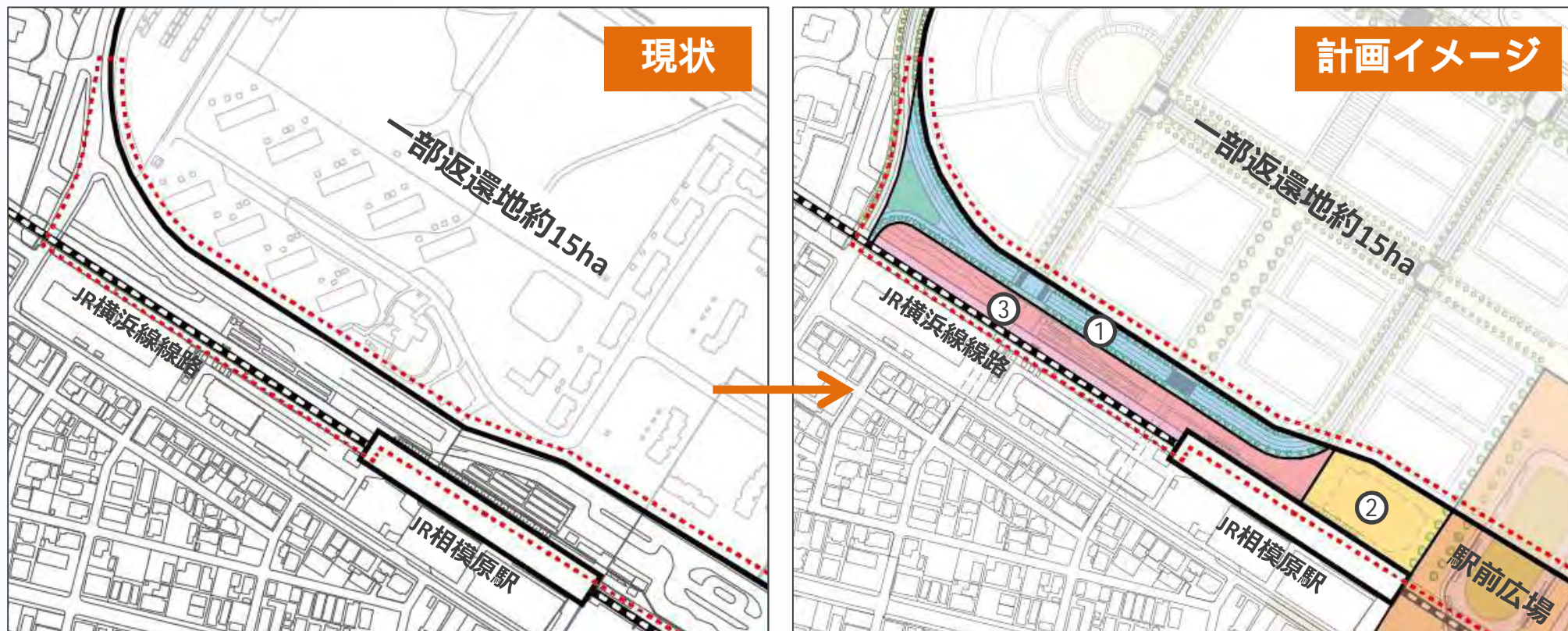
注：第6回小委員会におけるバランス配置型案をベースとした。

画像：Google Earth Proのものに加筆

2-3. 駅前広場等を含めた駅北口地区のゾーニングについて

C : JR横浜線沿いの土地利用方向性について

一部返還地約15haとJR横浜線沿いの土地については、一体的な整備とする。



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
駅前広場接続部分：駅前広場補完機能（商業施設など）等の有効利用
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

2-3. 駅前広場等を含めた駅北口地区のゾーニングについて

C : JR横浜線沿いの土地利用方向性について

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



Viadukt, Zurich
(商業施設→道路を隔てず公園と一体)



出典：黄金町エリアマネジメントセンターHPより

京急高架下、文化芸術スタジオ
(文化・教育施設)



出典：坪井工業HPより

武蔵境駅東高架下自転車駐車場
(駐車・駐輪場)

JR横浜線地下化となる場合の線路跡地の活用例



by Yonei Fujii (c)

ログロード代官山
(商業施設)



by RachelH_(c)

ダルストンイースタンカーブガーデン
(コミュニティ農園)

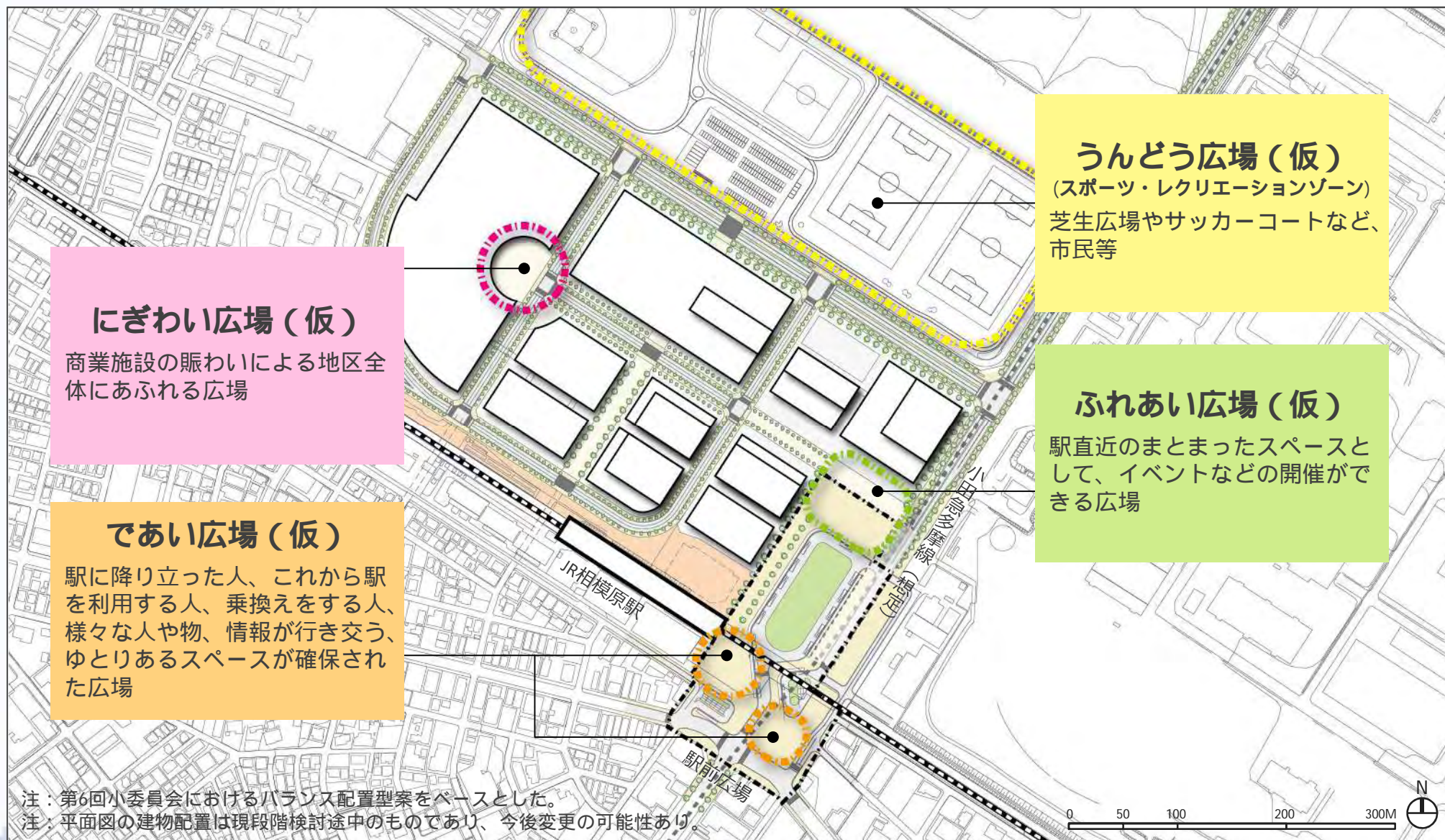


出典：横浜市都市整備局HPより

東横フラワー緑道
(遊歩道)

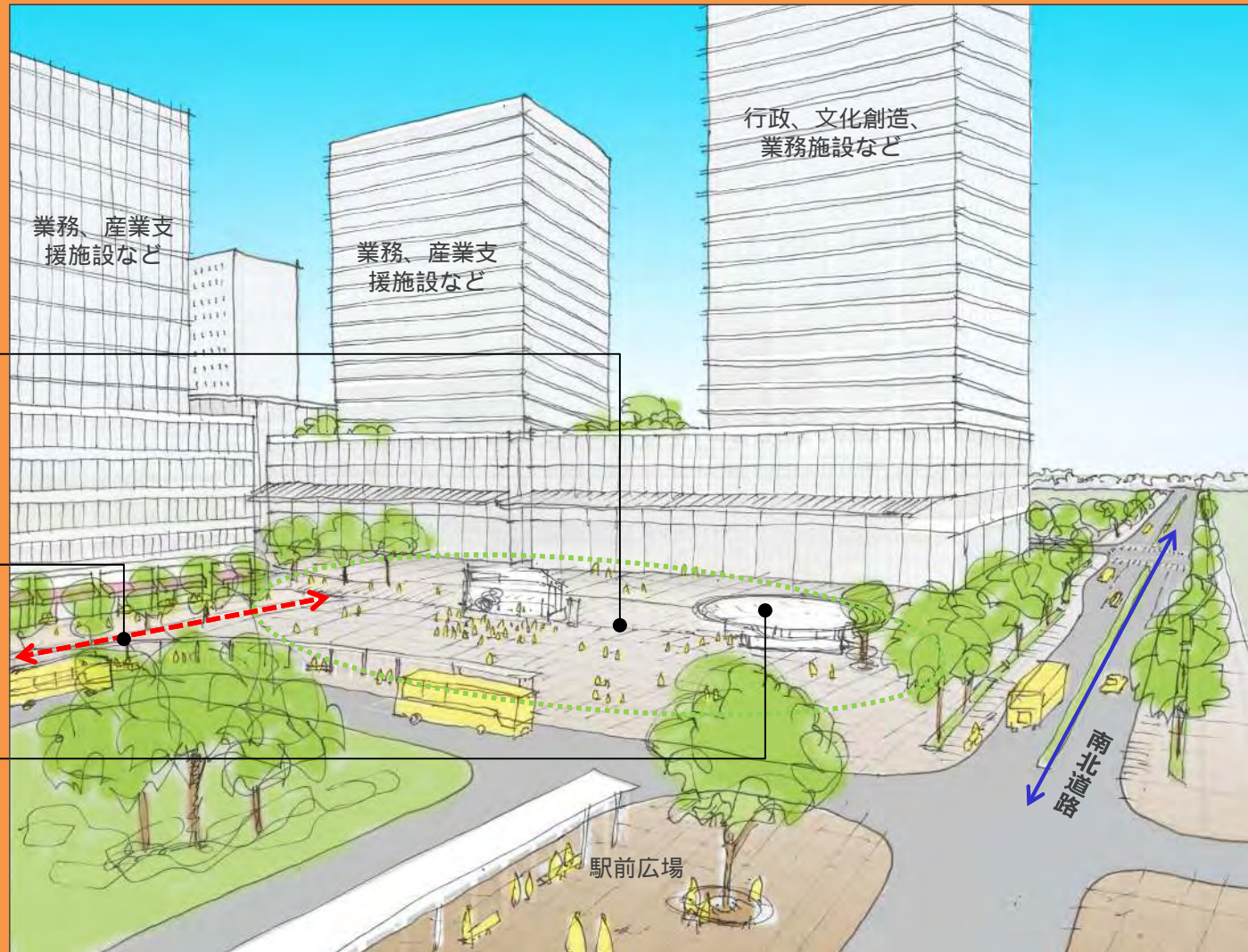
2-4. 駅北口地区内の広場と歩行者ネットワークについて

A：各広場の役割等について



2-4. 駅北口地区内の広場と歩行者ネットワークについて

ふれあい広場（仮）周辺の空間イメージ



ふれあい広場（仮）

駅直近のまとまったスペースとして、イベントなどの開催ができる広場

JR相模原駅へとつづく歩行者道

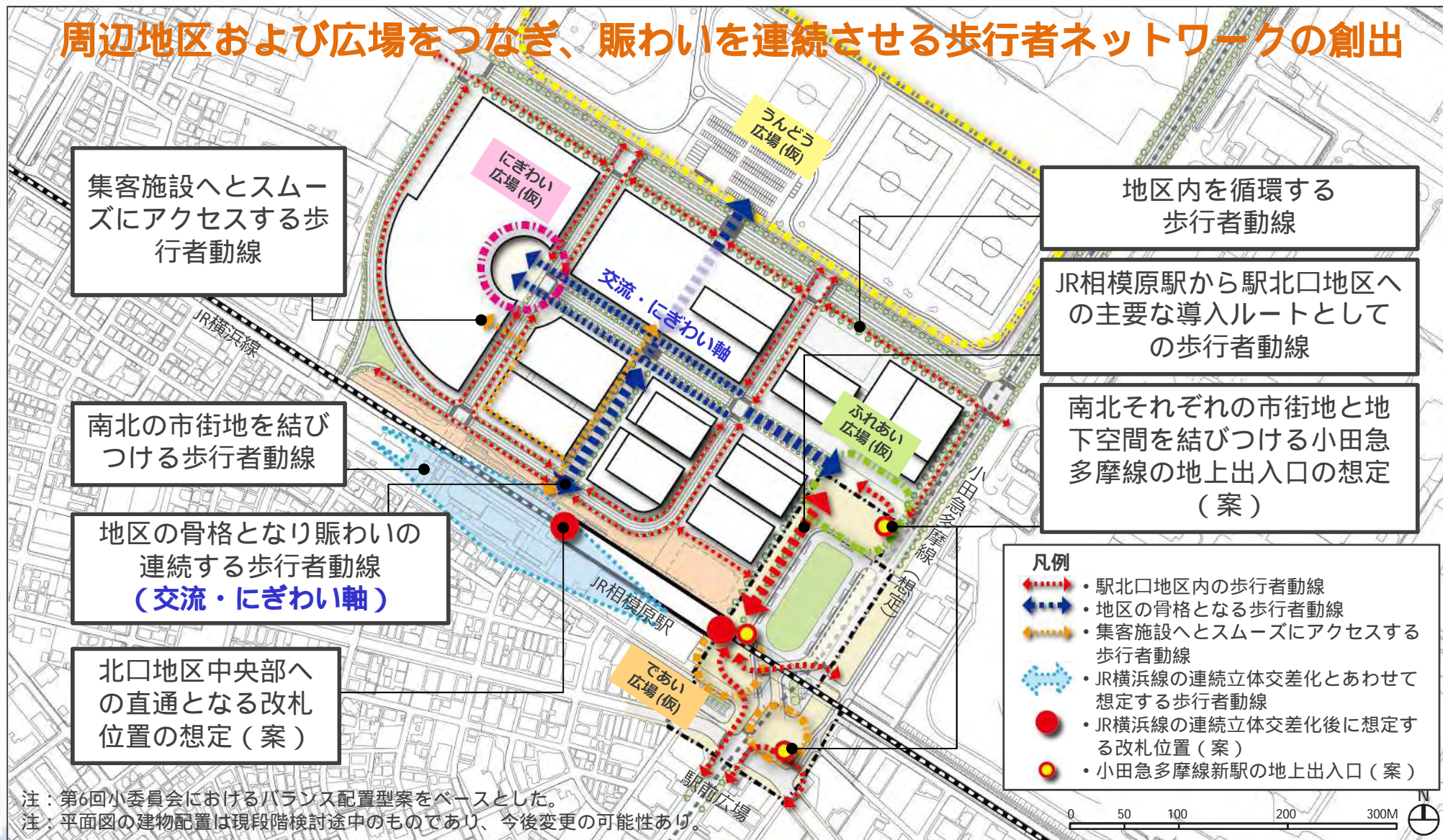
小田急多摩線の地上出入口（仮）

注：第6回小委員会におけるバランス配置型案をベースとした。
注：建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

2-4. 駅北口地区内の広場と歩行者ネットワークについて

B：駅南北の回遊性を考慮した歩行者ネットワークについて

周辺地区および広場をつなぎ、賑わいを連続させる歩行者ネットワークの創出



2-4. 駅北口地区内の広場と歩行者ネットワークについて

にぎわい広場（仮）周辺の空間イメージ

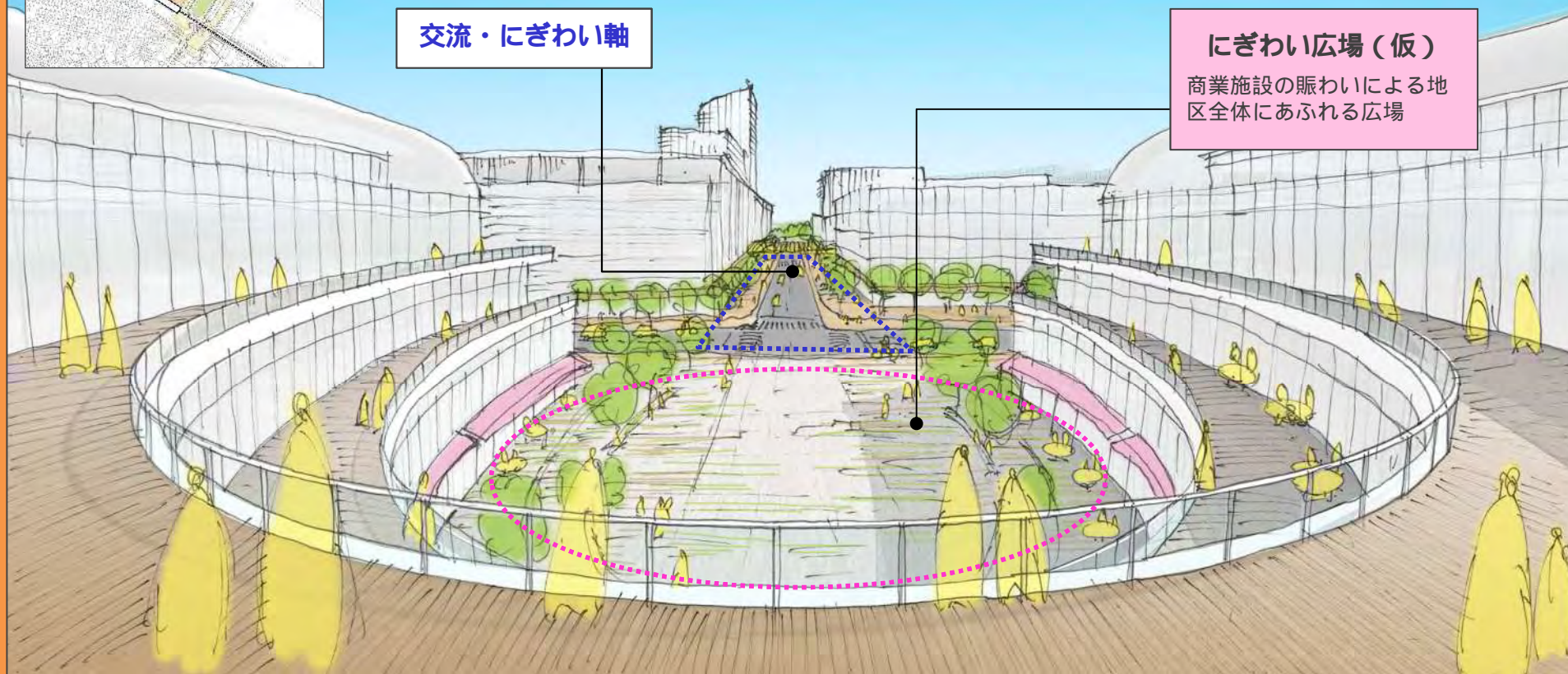


地区全体の活性化を目指した「交流・にぎわい軸」と「にぎわい広場」の連続性

交流・にぎわい軸

にぎわい広場（仮）

商業施設の賑わいによる地区全体にあふれる広場



注：第6回小委員会におけるバランス配置型案をベースとした。

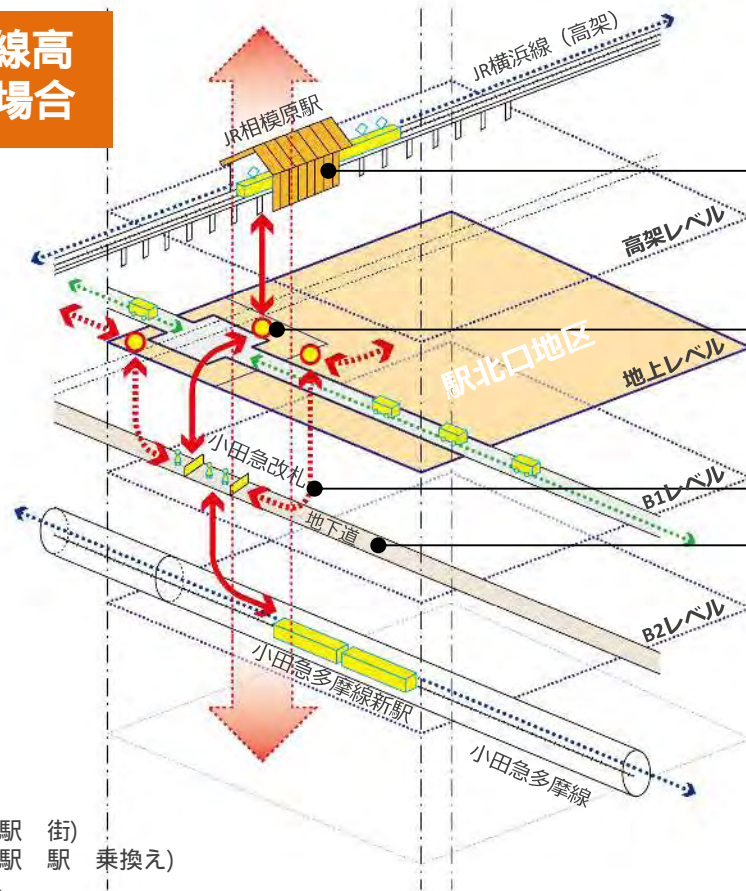
注：建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

2-4. 駅北口地区内の広場と歩行者ネットワークについて

C : JR横浜線連続立体交差化等を考慮した立体歩行者動線について

鉄道乗換え利便性や、街と駅とのスムーズな連絡を可能とする立体的な歩行者動線の検討

JR横浜線高架化の場合



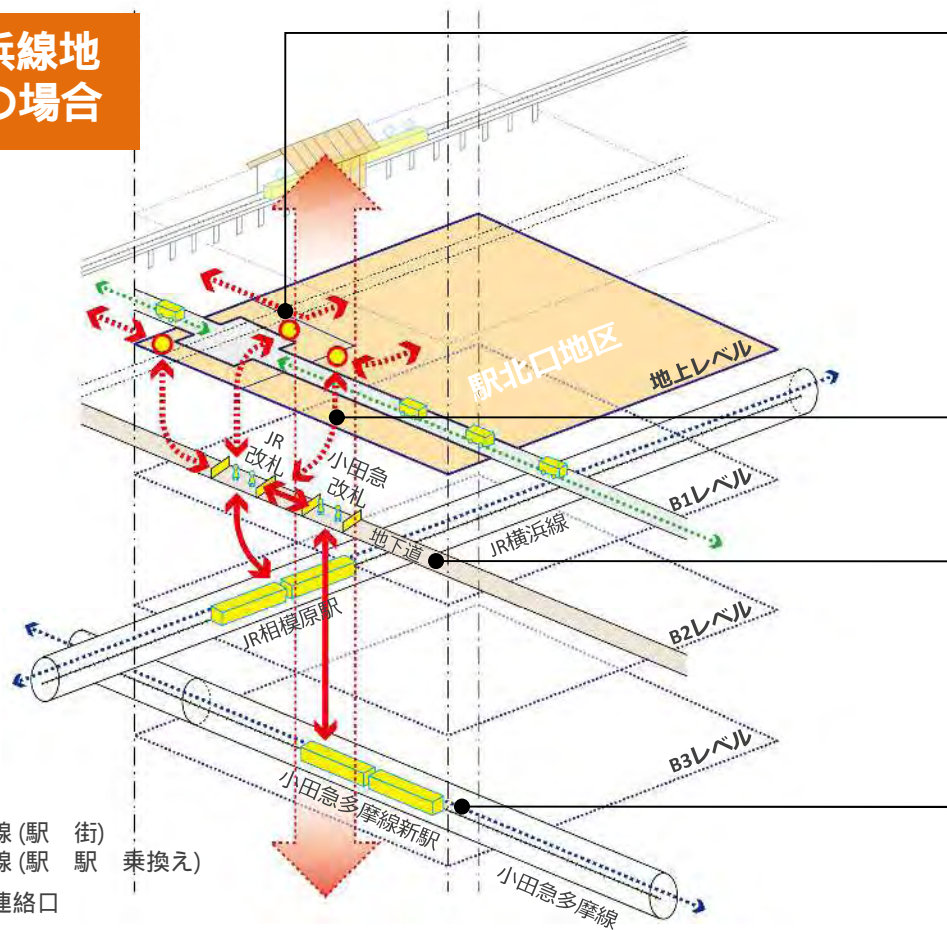
注：JR横浜線および小田急多摩線の位置関係、改札および地上出入口の位置などは簡易イメージのための想定としている。

2-4. 駅北口地区内の広場と歩行者ネットワークについて

C : JR横浜線連続立体交差化等を考慮した立体歩行者動線について

鉄道乗換え利便性や、街と駅とのスムーズな連絡を可能とする立体的な歩行者動線の検討

JR横浜線地下化の場合



地上連絡口イメージ (有楽町駅、東京)



地下・地上連絡動線イメージ (渋谷ヒカリエ)



地下道イメージ (天神地下街、福岡)



地下駅イメージ (馬車道駅、神奈川)



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としている。

2-5. 駅前広場整備計画（案）について

A：段階整備の考え方について

これまでの3通り駅前広場パターンを、段階的な整備内容として整理

JR連続立体交差化完了前の整備内容

歩行者のみ接続型（前回におけるパターン）

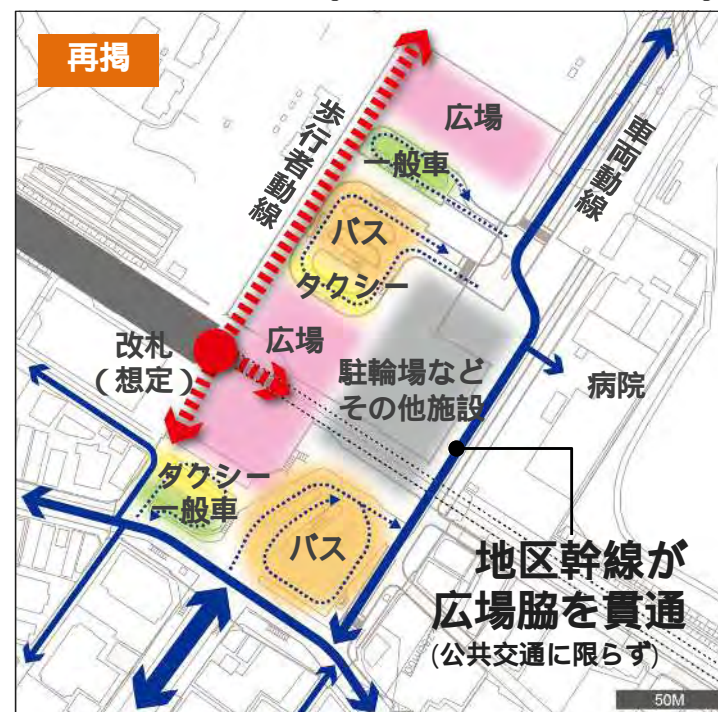


特徴

- 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。

南口は既存、北口は暫定の駅前広場

地区幹線接続型（前回におけるパターン）



特徴

- 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し、各広場機能をバランス良く配置することが出来る。

南口は既存、北口は暫定の駅前広場

2-5. 駅前広場整備計画（案）について

B：将来形の整備イメージ（案）について

JR連続立体交差化完了後の将来形の駅前広場について、南北道路の整備内容に応じた2パターンを整備計画に位置づける

JR連続立体交差化完了後の整備内容

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（前回におけるパターン）

南北道路を幹線貫通させずに南北一体の駅前広場整備を行う場合（今回新たに検討するパターン）



OR



JR連続立体交差事業については、相模原駅周辺を先行して着手するなど、平成39年のまち開き時に南北一体の駅前広場が供用できるような検討も必要である。

特徴

- ・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。

特徴

- ・バス乗り場を北側に集約し、敷地の北端、改札前、南口市街地との接点、の3箇所にまとめた広場の創出が可能。

3 . 景観形成について

- 3-1. 今回の検討項目
- 3-2. 広場の性格に応じたデザインの誘導
- 3-3. 道路の性格に応じた景観の誘導
- 3-4. 街並みに寄与する建築デザインの誘導
- 3-5. スカイラインの考え方

相模原駅周辺地区の景観形成の方向性（景観形成の視点）

再掲

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



（第6回小委員会資料より）

駅北口地区における景観誘導（案）の検討

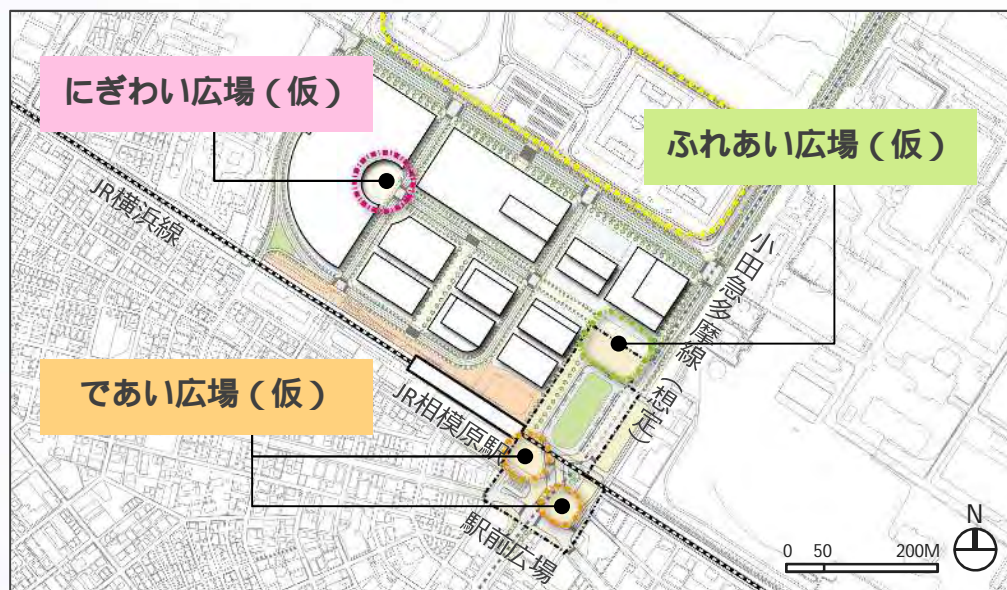
駅北口地区全体の景観をつくる主要要素として、下記4つの視点に分けてそれぞれの誘導イメージを検討する。

- 広場の性格に応じたデザインの誘導
- 道路の性格に応じた景観の誘導
- 街並みに寄与する建築デザインの誘導
- スカイラインの考え方

3-2. 広場の性格に応じたデザインの誘導

広場の性格に応じたデザインの誘導

土地利用計画において設定した、駅北口地区内の3つの広場（スポーツ・レクリエーションゾーンは除く）について、想定する性格や使われ方に応じた設えとなるよう、デザイン上の誘導イメージを検討する。



注：平面図の建物配置は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

にぎわい広場（仮）

- 商業店舗によって囲われ、施設と一体となった広場空間
- 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 etc.



参考：ラゾーナ川崎 (神奈川)

ふれあい広場（仮）

- 周囲への開放性と周囲からの視認性の確保
- 業務施設の敷地内空地、歩道、駅前広場などとの一体的なデザイン etc.



参考：なかいち広場 (秋田)

であい広場（仮）

- 多くの人が行き交い、待ち合わせなどで溜まることが想定されるため、通行空間と滞留空間の明快なゾーニング etc.

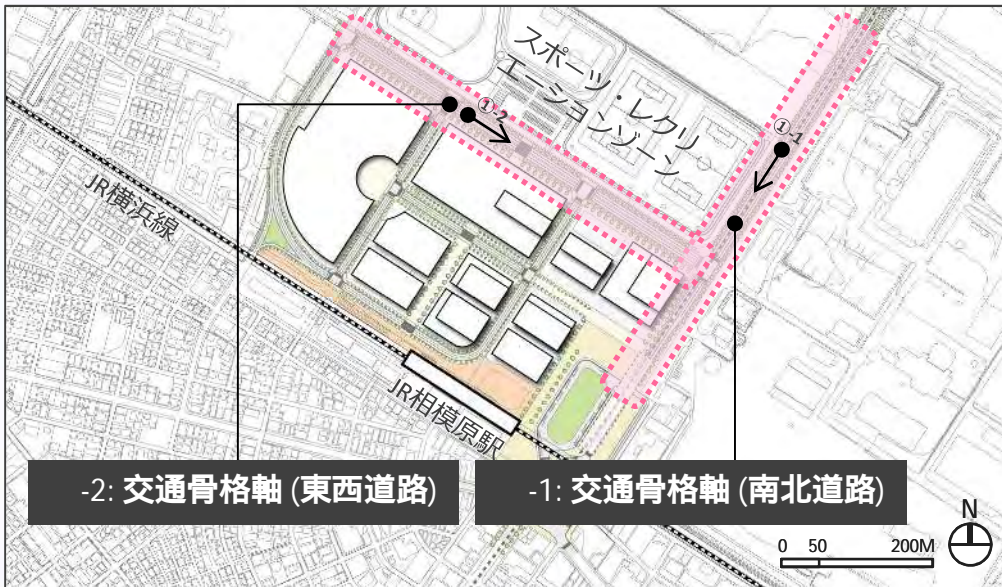


参考：博多駅駅前広場 (福岡)

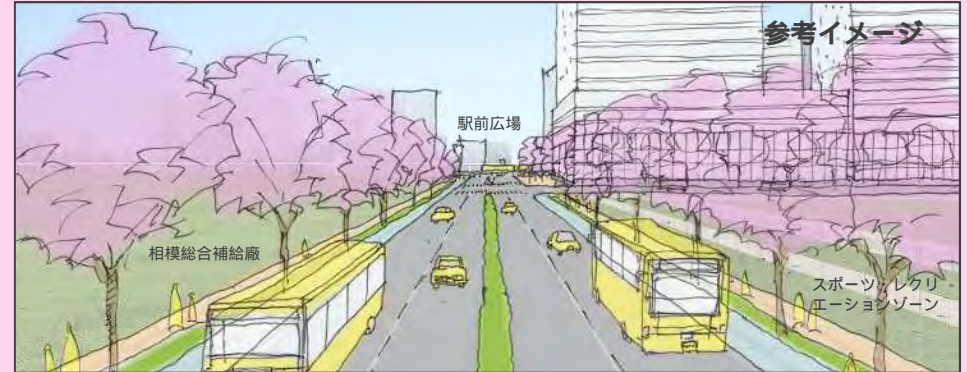
3-3. 道路の性格に応じた景観の誘導

道路の性格に応じた景観の誘導

駅北口地区の骨格となる 交通骨格軸（第6回小委員会にて検討）について、相模原駅周辺地区の骨格としての風格ある軸線沿いにふさわしい沿道の景観誘導イメージの検討を行う。

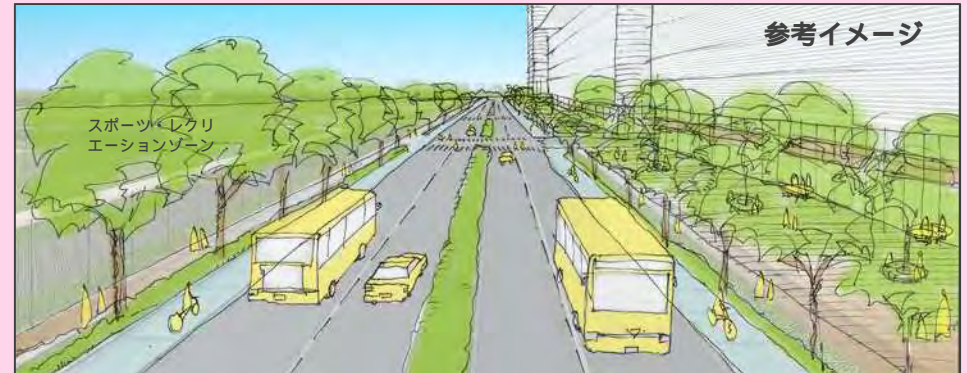


-1：交通骨格軸（南北道路）



- 駅前広場を焦点とした並木によるダイナミックな景観
- ケヤキや桜など相模原を象徴する樹種による特徴づけ

-2：交通骨格軸（東西道路）



- 街区内の歩道状空地とあわせたゆとりある歩行空間
- 二重列植による象徴的なシンボルロードの形成

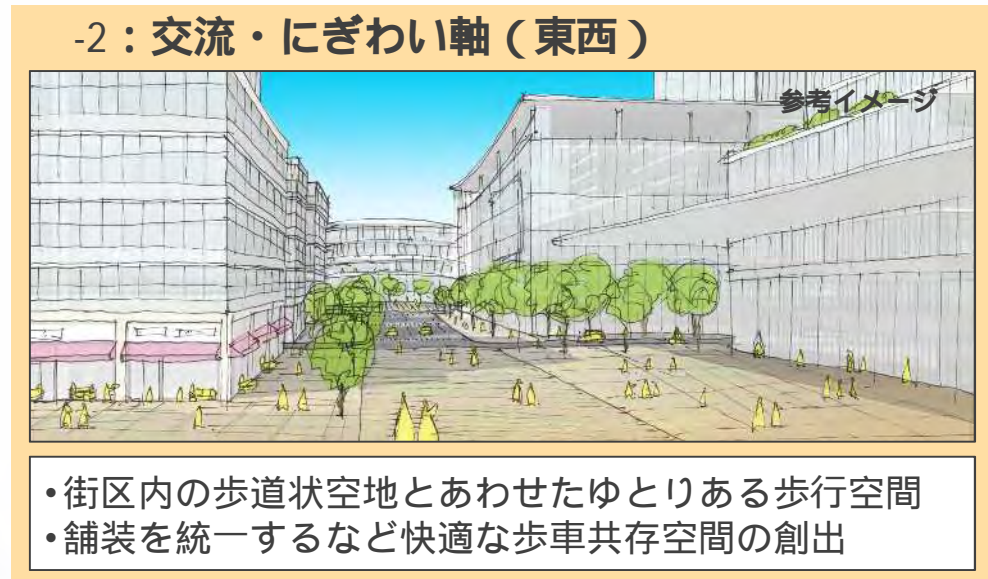
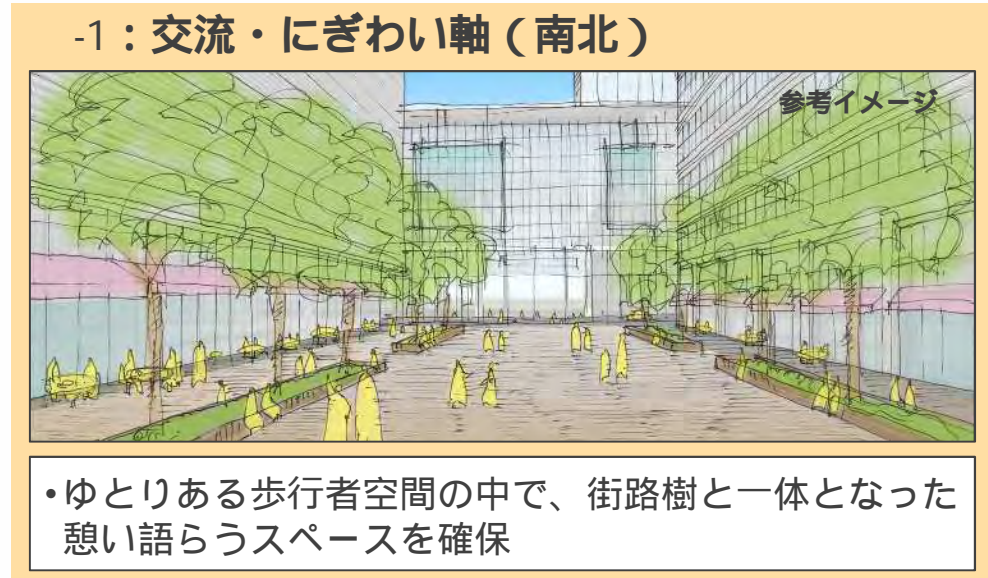
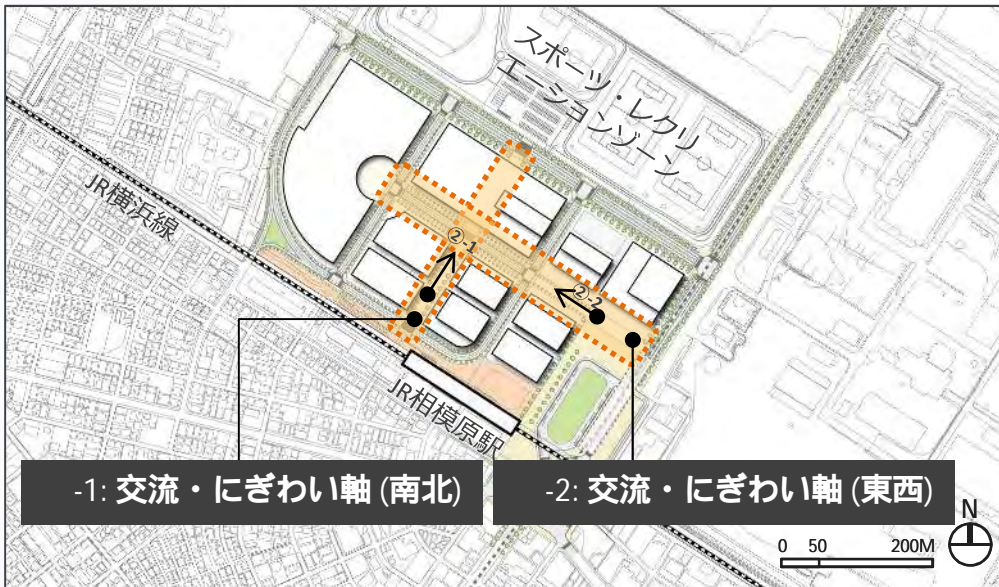
注：平面図の建物配置は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

注：建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

3-3. 道路の性格に応じた景観の誘導

道路の性格に応じた景観の誘導

駅北口地区の骨格となる 交流・にぎわい軸（第6回小委員会にて検討）について、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としてふさわしい景観誘導イメージの検討を行う。



注：平面図の建物配置は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

注：建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

3-4. 街並みに寄与する建築デザインの誘導

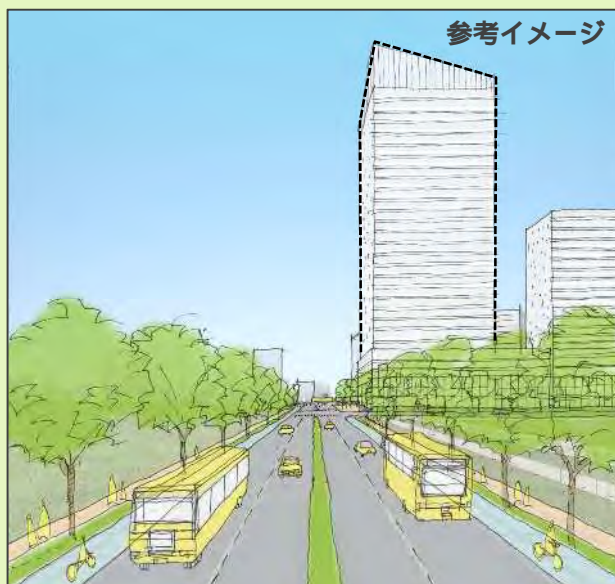
街並みに寄与する建築デザインの誘導

景観を形成する主要な要素のひとつである建築物についても、駅北口地区において重要と考える下記 ～ の3つの視点で景観誘導イメージを検討する。

地区の特徴づけ

【誘導イメージ】

- 特徴ある高層タワーの外観デザイン
- 骨格軸に面する建築物の地上付近の壁面デザインの特徴づけ



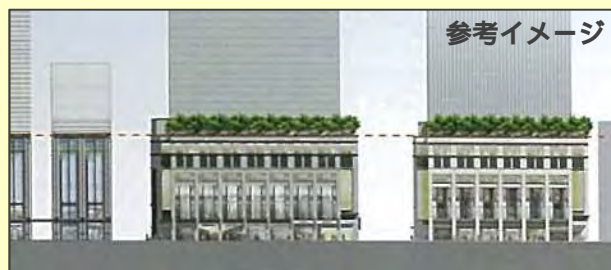
参考イメージ

特徴ある高層タワーの外観デザインイメージ

統一感のある街並みの創出

【誘導イメージ】

- 地上付近の壁面デザインや軒高さ、色などの統一
- セットバックによる壁面線の統一



参考イメージ

統一感のある地上付近のデザインイメージ



参考イメージ

壁面線が統一された街並みイメージ

賑わいの創出

【誘導イメージ】

- 通りに面する部分を、商業店舗など賑わいに寄与する用途に誘導
- セットバックによるゆとりある歩行者空間の創出



参考イメージ

Photo by Junpei Hazui

商業店舗による通りの賑わい創出イメージ

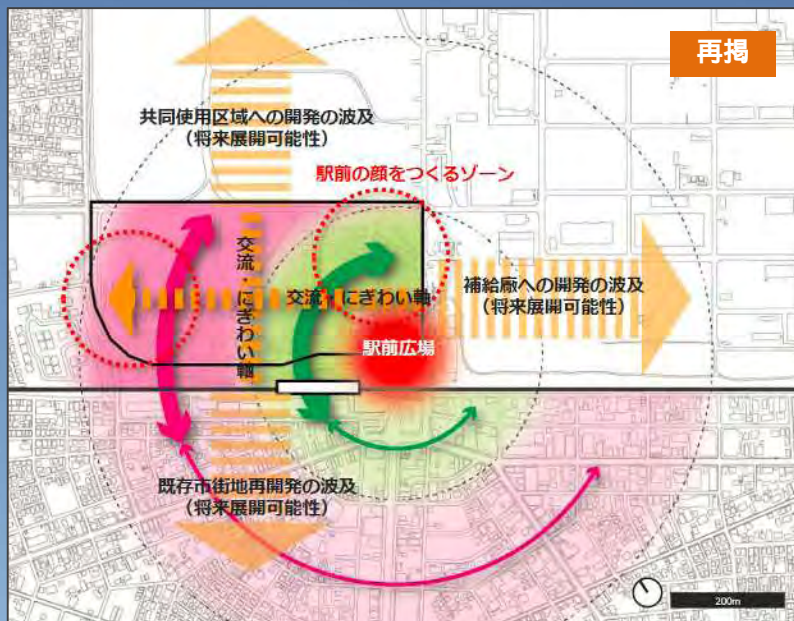


参考イメージ

セットバックによるゆとりある歩行者空間のイメージ

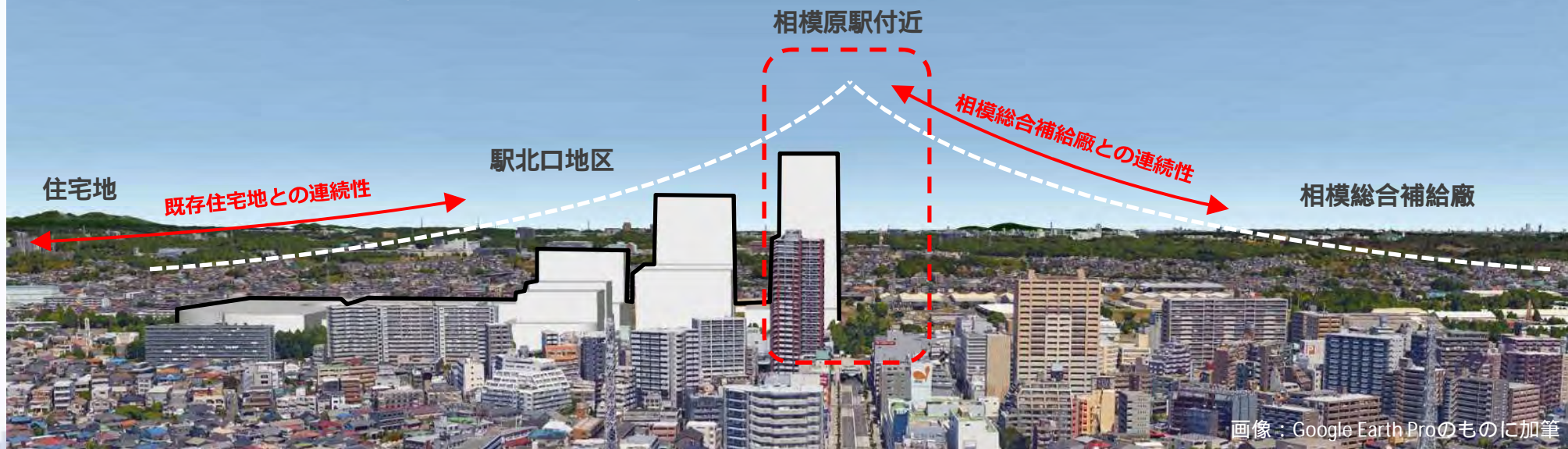
注：建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

3-5. スカイラインの考え方



(第6回小委員会資料より)

相模原駅を中心とし、同心円状になだらかに既存の街と連続していくスカイラインの形成



画像：Google Earth Proのものに加筆

注：建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性あり。

4 . 低炭素型まちづくりについて

- 4-1. 低炭素型まちづくりの必要性
- 4-2. 上位計画における位置づけ
- 4-3. 相模原周辺地区の考え方
- 4-4. 駅北口地区の考え方
- 4-5. 自立分散型エネルギーネットワークについて

4-1. 低炭素型まちづくりの必要性

時代背景

現代都市の抱える主な課題

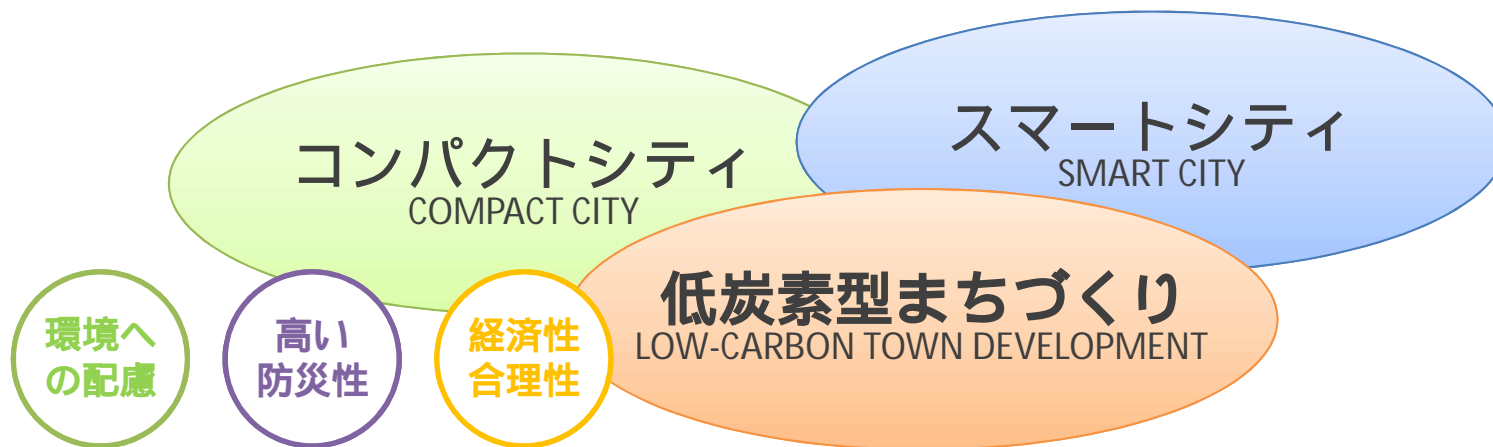
- 地震・洪水など自然災害の脅威 ……………→
- 深刻さを増す地球温暖化 ……………→
- 少子高齢化の進行 ……………→
- 自治体間競争の激化 ……………→

対応

今後の都市に求められる要素

- 安全・安心な居住、業務機能の継続（防災性）
- 二酸化炭素排出の少ない都市活動
- 快適な都市空間、生活環境、福祉制度
- 人や企業から選ばれる魅力の創出など

環境への配慮、高い防災性、建設・運営上の経済性・合理性などを備えたまちづくりが、これからの都市には強く求められる。



4-2. 上位計画における位置づけ

「相模原市 都市計画マスタープラン」(H22年3月)における位置づけ

4 - 4 環境と共生する都市づくりの方針 (p.44-51)

(5) 環境負荷の低減

低炭素社会の実現に向けた取り組み

- ・ **環境にやさしい交通手段**への移行を誘導し、自動車交通量の削減
- ・ 低炭素社会の実現に向けた太陽光発電などの**クリーンエネルギーなどの導入**の誘導
- ・ **エネルギー効率の高い集約型の都市構造**の構築

ヒートアイランド対策の推進

- ・ 屋上/壁面/敷地緑化、省エネ設備の導入等、ヒートアイランド現象の抑制に配慮した施策の誘導など
資源循環への取り組み
- ・ 3Rの推進など、資源の消費の抑制をめざした取り組みの推進など
適切な水循環への取り組み
- ・ 水源かん養機能の回復・向上を図り、豊かで安全な水源環境の保全・再生の推進など



「広域交流拠点基本計画」(H26年6月)における位置づけ

相模原駅周辺地区のまちづくりコンセプト (p.63) の中で下記の位置づけがなされている。

● 環境共生・人の暮らしに配慮したまちづくり

オープンスペースの積極的な創出を誘導し、**都市内緑化の推進**を図るとともに、低炭素社会に向け、**効率的な新エネルギー供給や都市内資源循環**等により、環境負荷の軽減が図られたスマートシティの実現、多様な世代の暮らし・活動に配慮したまちづくりを進めます。

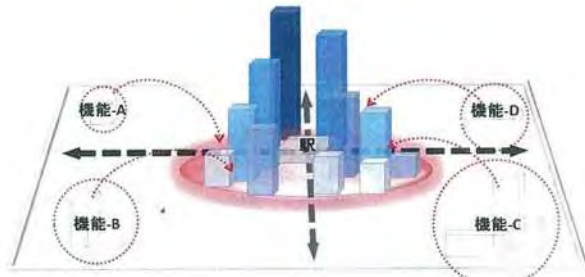


4-3. 相模原周辺地区の考え方

相模原駅周辺地区全体においては、下記4つの基本的な考え方を整備計画に位置づける

都市機能の集約化

- アクセス利便性が高く、高効率な土地利用の推進
- 公共交通利便性の高い集約地域への各種都市機能の誘導



土地利用計画とあわせて検討済

公共交通の利用促進

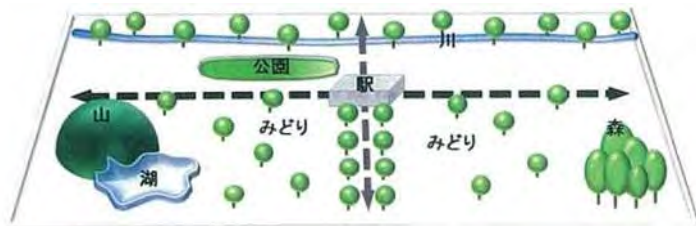
- 快適な歩行空間および自転車道の整備、公共交通のサービス水準向上による、車に頼らない交通体系の強化



交通ネットワーク計画とあわせて検討済

みどりの保全・創出

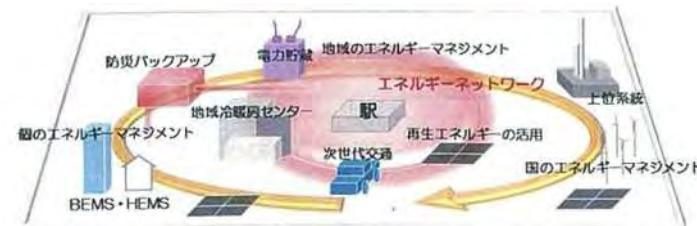
- 広大な未利用地における緑の保全および創出
- 街路の並木や広場などにおける積極的な植樹



景観形成方針とあわせて検討済

エネルギーの効率的利用

- 広域防災機能を支え、行政施設や商業施設、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



次ページ以降で基本的な考え方を検討

4-4. 駅北口地区の考え方

相模原駅周辺地区全体の低炭素化を見据えた北口地区の考え方

駅北口地区を先行的な低炭素型まちづくりのモデルケースとし、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検討を行う。

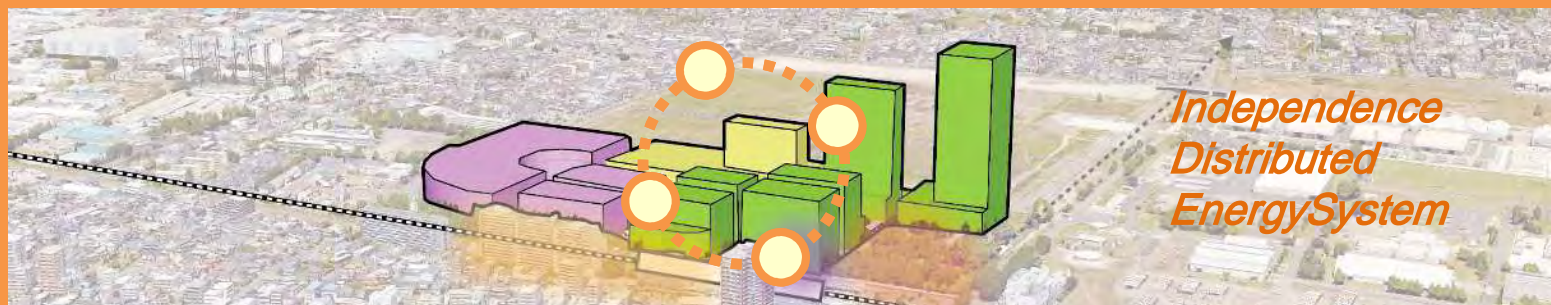


自立分散型エネルギーシステムの構築

複数用途混在かつ高容積の開発を想定する駅北口地区においては、**災害時の機能維持、効率的なエネルギー運用等**を見据えたシステム構築を念頭に検討を行う。

自立分散型エネルギーシステムのメリット

- 電力消費地で発電を行うため、送電ロスが極めて少ない
- 災害などで広域な停電が発生しても、非常用電源として活躍できる
- 地域の電力供給安定化が見込める



具体的な取組手法（案）

面的エネルギー利用

電源の多重化

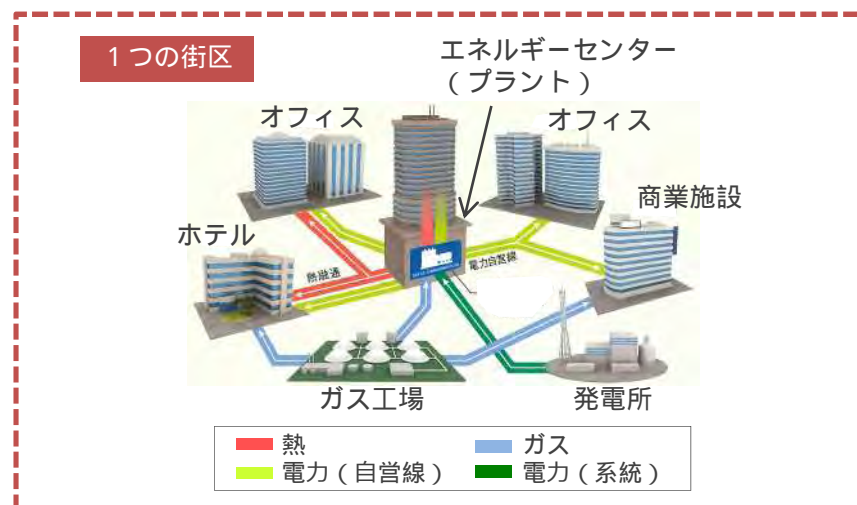
エネルギーの効果的な組合せ

エネルギーマネジメント

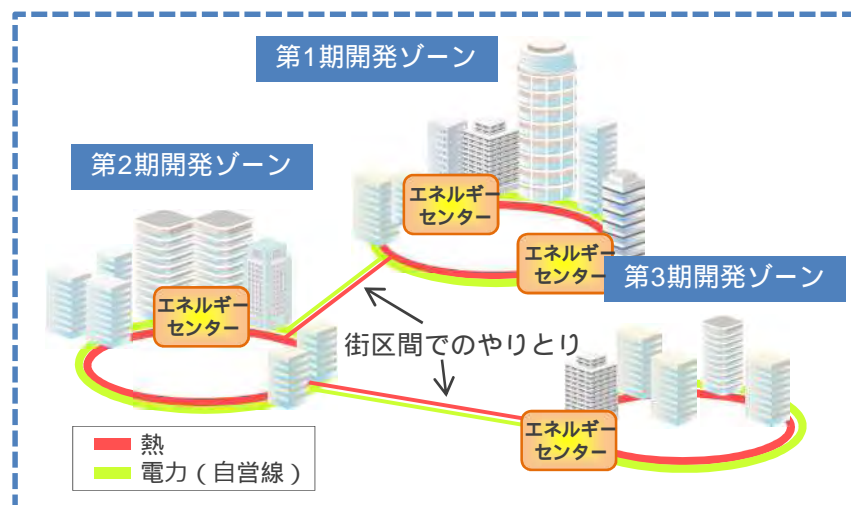
4-5. 自立分散型エネルギーネットワークについて

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う(面的利用)。
- 大型で高効率な機器を使えるため省エネ・省コスト。また「使うところの近く」で作るため、供給の信頼性が高く、送電ロスも少ない。
- 必要に応じ街区間でも電力や冷温熱を融通し合い、環境性・信頼性向上。
- 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。過度な先行投資を避け、経済的なまちづくりに貢献。



図A：エネルギーの面的利用イメージ



図B：街区間エネルギー融通と段階開発イメージ

4-5. 自立分散型エネルギーネットワークについて

面的エネルギー利用



駅北口地区における展開イメージ

エネルギープラントの位置や供給先建物はイメージです。いつ・どこに・どのような用途や規模の建物が建つかを踏まえ、段階的に無駄なく整備していくことが重要です。

電源の多重化

- 行政や企業の業務継続や早期復旧を支えるため、災害時に必要な電力や冷暖房を供給し続けることのできる、信頼性の高い仕組みを目指す。
- そのため、**電源は単一のものに頼らず、電力・ガス等複数の供給源を設定(=多重化)することで、災害時における供給信頼性を高める。**被害想定(下記)を踏まえ、適材適所でバランスよく使う。

参考：「首都直下地震におけるインフラ被害の想定」(中央防災会議による最終報告)

インフラの種類	被害想定
電力(系統)	広域停電、 <u>需要抑制</u> (節電要請・電力使用制限令・計画停電など)のおそれ
非常用発電機	備蓄燃料を使い切った後は、 <u>需要の集中・交通渋滞</u> などにより追加の確保が困難になるおそれ
中圧ガス	基本的に供給継続

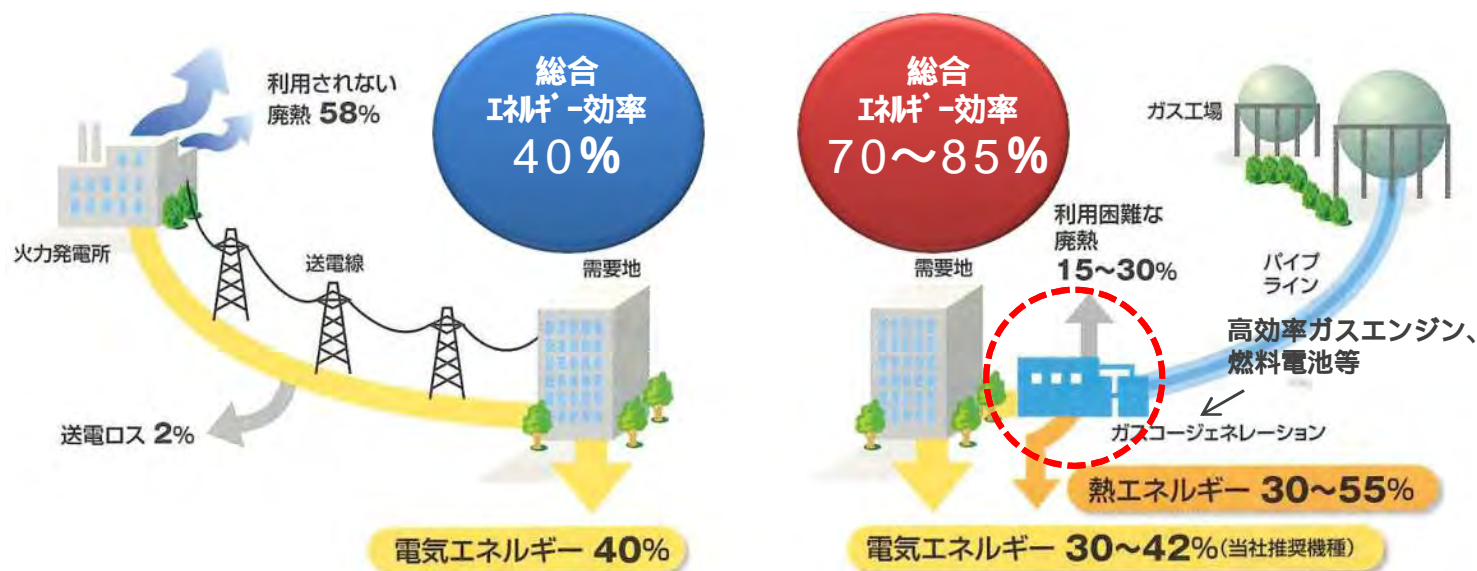
- 停電時(**系統電力**が途絶えたとき)には、**高効率ガスエンジン**(**中圧ガス**から電気や熱をつくる)や**非常用発電機**(**備蓄燃料**で動く)を使って、電力や冷温水を製造・供給することができる。

環境性・経済性に優れた効率的なエネルギーシステムの導入

具体例：

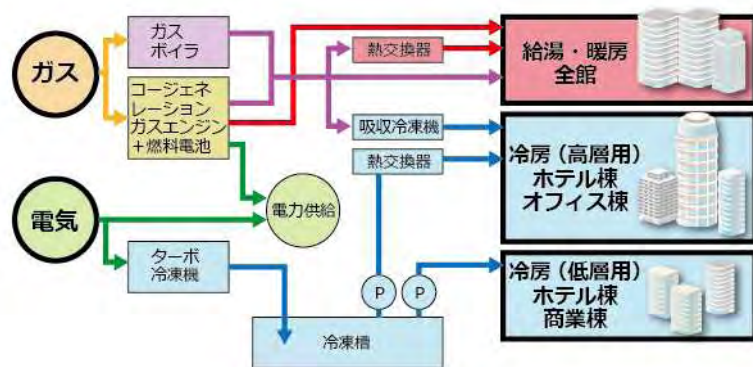
CGS（コージェネレーションシステム）

- 発電機（ガスエンジンなど）で作った電気をその場で利用するとともに、廃熱を有効利用して冷房・暖房などをおこなうシステム。
- 遠くの発電所から送られる電力と比べ、利用されない廃熱や送電ロスが少なく、エネルギーを効率的に使えるため、環境性・経済性に優れる。



エネルギーの効果的な組合せ

- **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。



電気とガスを効率的に併用するシステムのイメージ

熱源ベストミックスのイメージ



建築壁面に太陽光パネルが取り付けられた例
(写真：東京工業大学環境エネルギーイノベーション棟)

再生可能エネルギー導入のイメージ

駅北口地区での再生可能エネルギーの導入イメージ

大規模施設の屋上における太陽光発電システムの導入：

- コンベンション施設や商業施設など、大規模な施設を想定する場合、その屋上の有効活用として、太陽光発電システムの設置を検討する。
- 自然災害によって停電が起こった場合などでも、導入する施設や、発電量に応じて隣接を想定する業務、行政施設などに電力を供給することが可能。

災害時における業務機能の継続性に貢献。

- 札幌コンベンションセンター（平成24年2月より）など、導入例もあり。



コンベンション施設屋上における導入イメージ



札幌コンベンションセンターでの導入例

エネルギーマネジメント

- エネルギーマネジメントとは、ICT（情報通信技術）により、エネルギー（電気や冷温水）をつくったり、融通することをコントロールし、環境性・経済性・防災性を高める取組み。
- 複数のエネルギーセンターを（別々ではなく）全部をまとめて一体的にマネジメントすることで、地域全体の最適化につなげる。



CEMS
(Community Energy Management System)
ICT技術を用いて地域のエネルギーを管理し、環境性や省エネ性の改善をしながら運用

BEMS(Building Energy Management System)...ビルの機器・設備等の運転管理によってエネルギー消費量の削減を図るためのシステム

ICT活用のエネルギーマネジメントによるまちづくりイメージ

5 . その他

5-1. 次回の検討テーマについて

5-1. 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20日)
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28年1月頃)
整備計画とりまとめ(案)