

第8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28年1月18日（月）  
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) 相模原駅周辺地区 広域交流拠点整備計画（素案）について

(2) その他

3 その他

閉 会

\* 配布資料

・相模原駅周辺地区 広域交流拠点整備計画（素案）

相模原駅周辺地区  
広域交流拠点整備計画（素案）

平成 28 年 1 月 18 日

第 8 回相模原駅周辺地区小委員会



## 第 1 章 広域交流拠点整備計画の策定について（一部抜粋）



# 第1章 広域交流拠点整備計画の策定について

## 1. 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、関連計画、広域ネットワークの強化の考え方、整備計画の構成)

#### 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、土地利用の考え方、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、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、乗換え動線の計画、駅前交通広場の計画)
5. 景観形成  
(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  
(駅南口地区の都市計画、段階的な整備、整備事業手法、都市の将来イメージ)
7. 整備スケジュール

#### 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、駅前広場)
5. 景観形成  
(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、低炭素型のまちづくり、駅南北の連携方策)
7. 整備スケジュール

### 第4章 広域交流拠点整備計画の実現に向けて

1. 広域交流拠点の形成に向けた考え方
2. 土地利用
3. 交通ネットワーク
4. 都市の将来イメージ
5. 整備計画の推進に向けて



### 第 3 章 相模原駅周辺地区整備計画



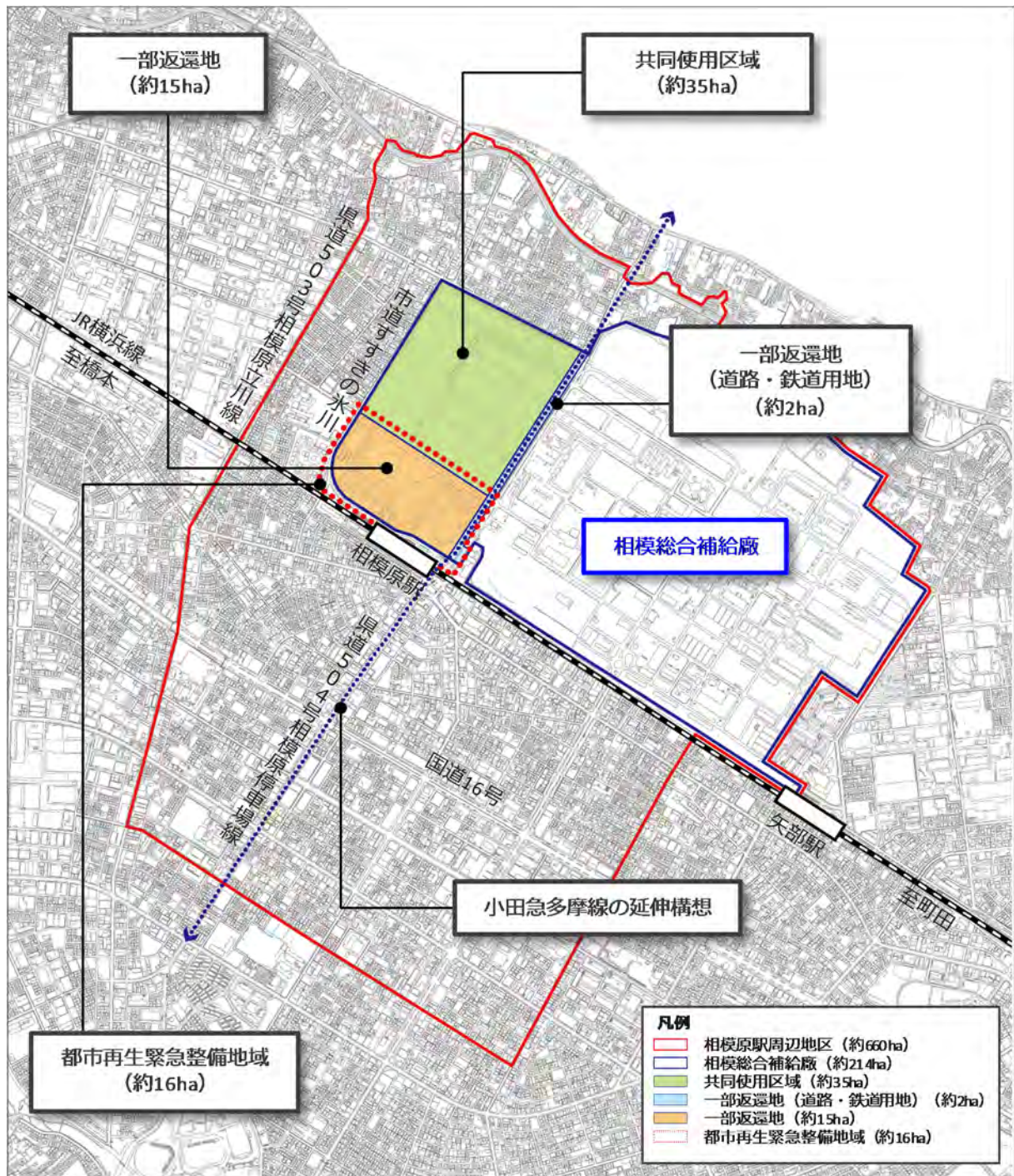
## 目次

1. 対象区域	3-1
2. 土地利用計画	3-2
(1) 相模原駅周辺地区の土地利用に係る現況と課題	
(2) 相模原駅周辺地区の都市構造と土地利用方針	
(3) 駅北口地区の導入機能の考え方	
(4) 駅北口地区における機能配置の考え方	
(5) 土地利用計画	
(6) その他配慮事項	
3. 交通ネットワーク計画	3-31
(1) 交通ネットワークの現況と課題	
(2) 自動車ネットワーク	
(3) 自転車ネットワーク	
(4) 歩行者ネットワーク	
(5) 交通基盤の整備	
(6) 自動車駐車場等	
(7) 自転車駐車場等	
4. 駅前空間計画	3-47
(1) 駅前空間に係る現況と課題	
(2) 駅前空間の基本コンセプト	
(3) 機能配置方針	
(4) 乗換え動線の計画	
(5) 駅前広場	
5. 景観形成方針	3-61
(1) 相模原駅周辺地区の景観特性	
(2) 相模原駅周辺地区の景観形成の考え方	
(3) 駅北口地区の景観形成の考え方	
6. 市街地整備計画	3-68
(1) 駅北口地区の都市計画	
(2) 段階的な整備	
(3) 事業手法	
(4) 低炭素型まちづくりに向けた考え方	
(5) 相模原駅南北の連携方策	
7. 整備のスケジュール	3-81

### 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

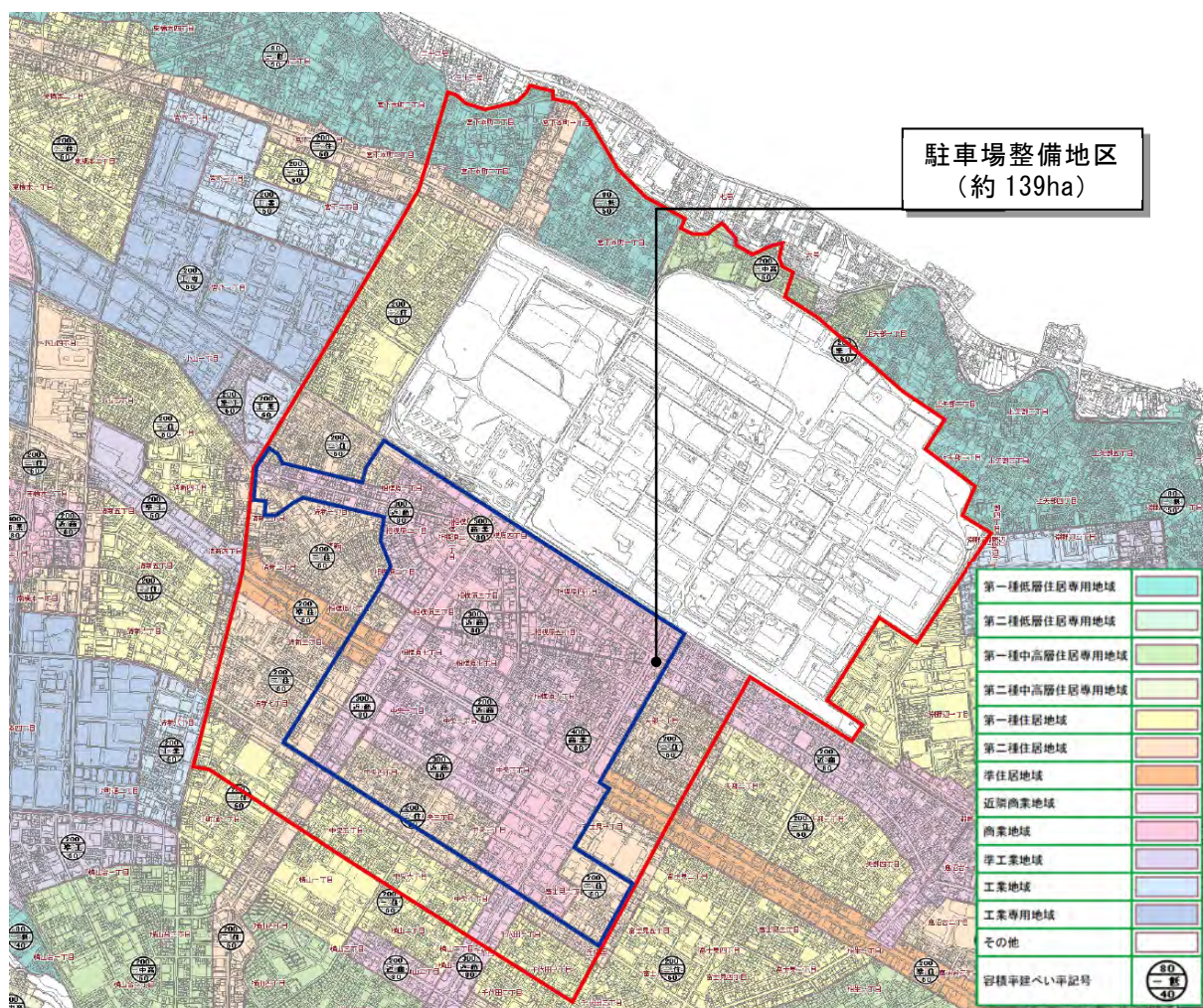
## 2. 土地利用計画

### (1) 相模原駅周辺地区の土地利用に係る現況と課題

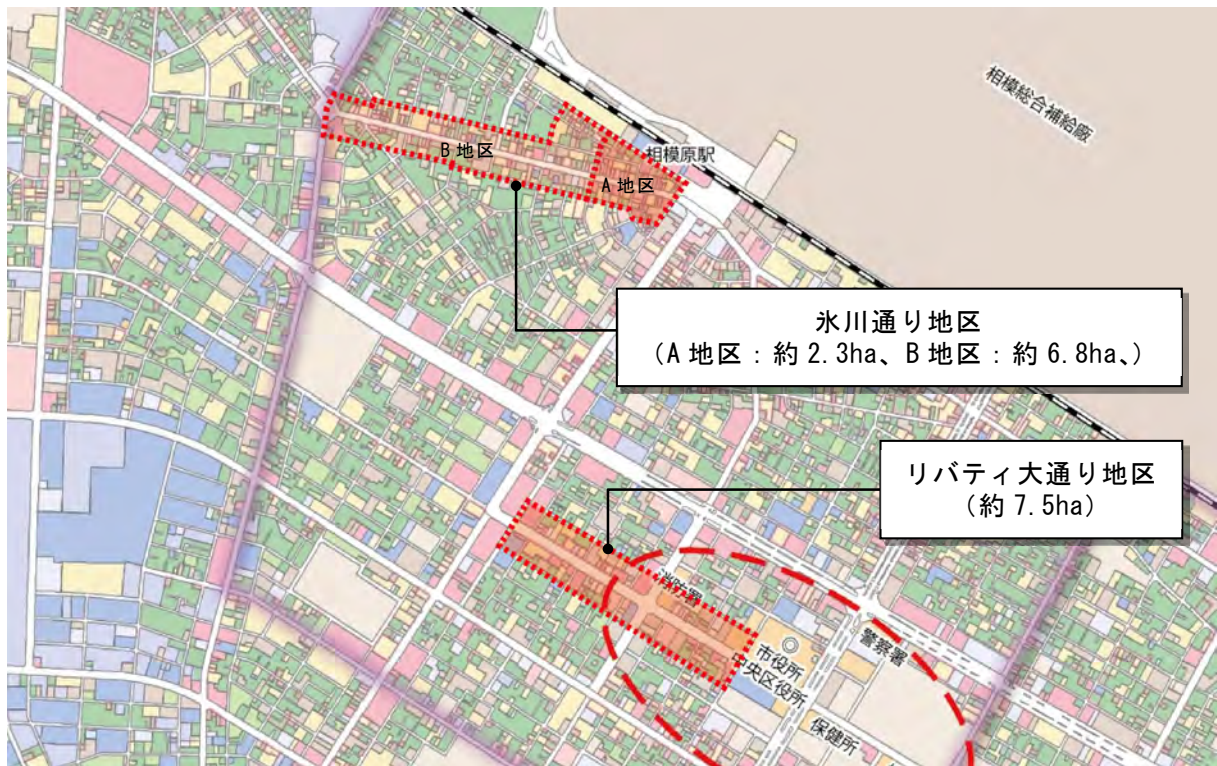
#### ア 法指定状況

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、第一種住居地域等が指定されています。
- 北側の相模総合補給廠（一部返還地など含む）は、都市計画区域内及び市街化区域内であります。用途地域は無指定となっており、容積率 200%となっています。
- 地区内の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 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。



図表 3.2.1 法指定状況（出典：さがみはら都市計画マップに加筆）



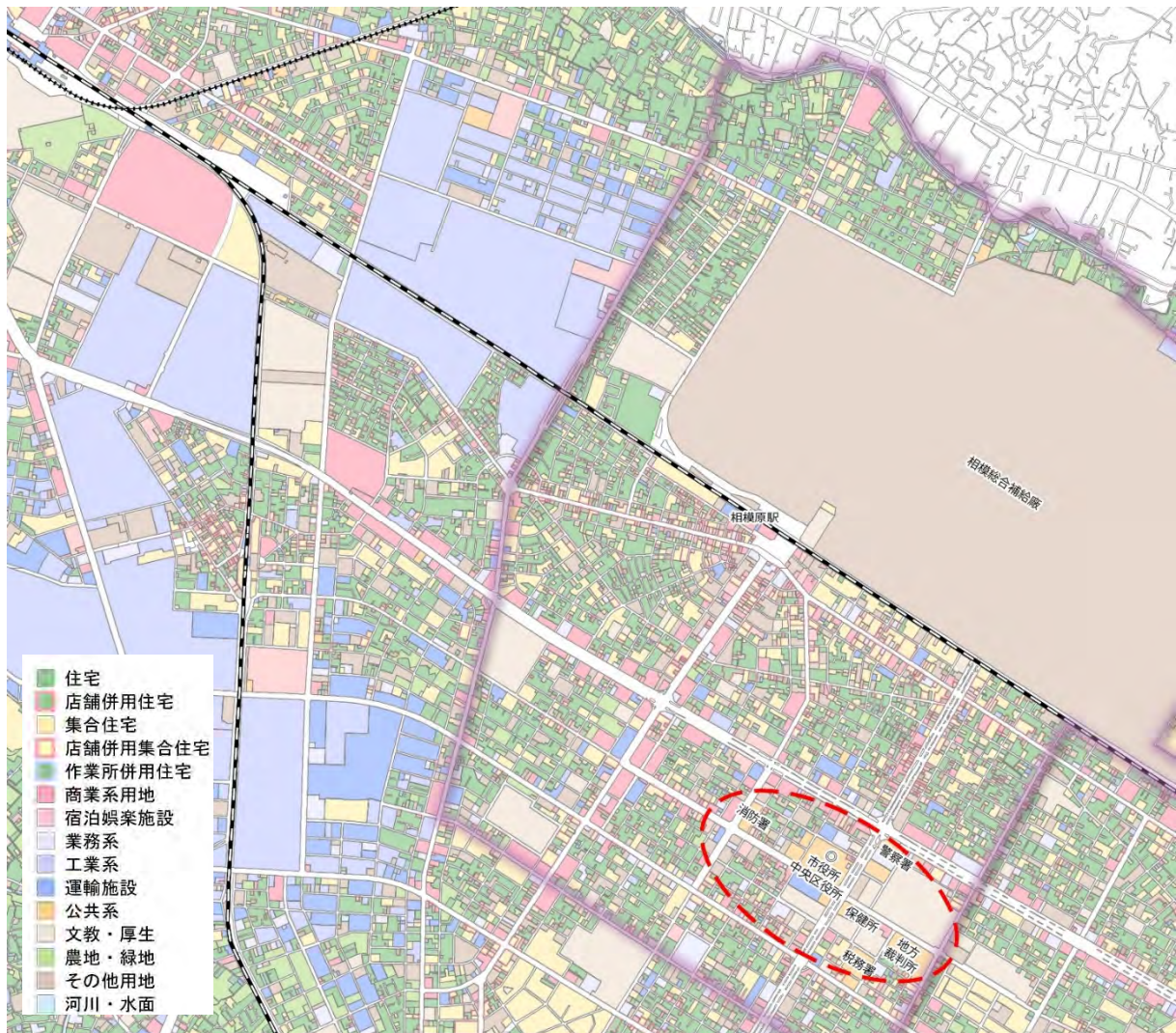
	地区計画の目標（抜粋）	土地利用の方針（抜粋）
<b>リバティ大通り地区</b> (H8 決定) ※用途地域： 近隣商業地域 ※容積率：300%	周辺の住環境に配慮しつつ、商業・業務・文化機能の集積を積極的に推進させ、健全で魅力的な市街地環境の形成と合理的な土地利用を図り、魅力ある中心市街地を形成する。	本地区は、相模原の都心部の一翼を担う地区であり、生活支援型の商業・業務系機能及び文化的な機能の集積を図り、より魅力ある中心市街地の充実を図るとともに、オープンスペースを創出することによる市街地環境の向上を推進し、適正かつ合理的な土地利用を促進する。
<b>氷川通り地区</b> (H8 決定) ※用途地域： 商業地域 (A 地区) 近隣商業地域 (B 地区) ※容積率： 500% (A 地区) 300% (B 地区)	周辺の住環境に配慮しつつ、商業・業務機能の集積を積極的に推進させ、健全で魅力的な市街地環境の形成と合理的な土地利用を図り、魅力ある中心市街地の形成を図る。	A 地区：駅至近の立地条件を活かし、商業・業務機能の集積を図る。 B 地区：周辺住宅地の居住環境と調和した親しみのある生活提案型の商業・業務の集積を図るとともに、A 地区と一体となった中心市街地の形成を図る。

図表 3. 2. 2 相模原駅周辺における地区計画の状況

## イ 土地利用現況

相模原駅周辺地区の現況の土地利用現況は以下のとおりです。

- JR 相模原駅西側や南西部は、工業系土地利用が多く、南側は、商業系・業務系施設が集中しています。
- 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 1km 以上離れて行政関連施設等が集積しています。



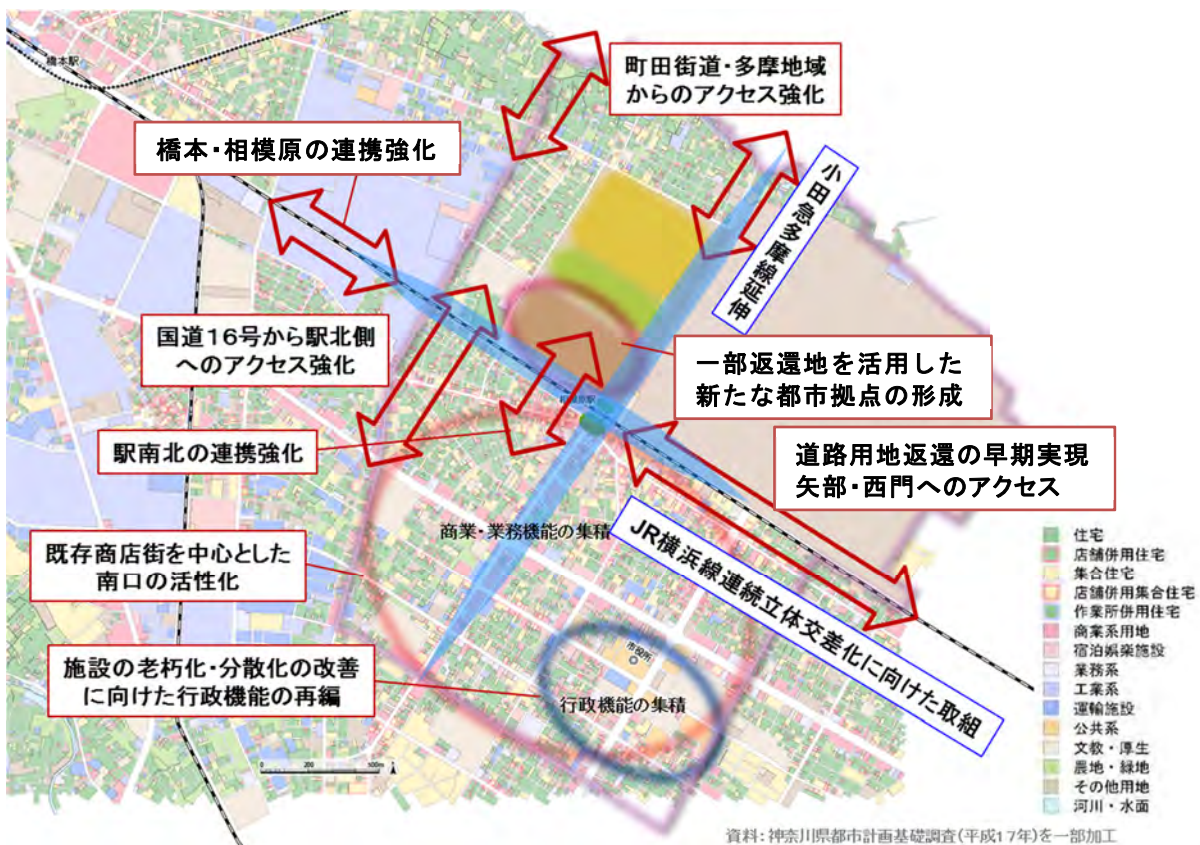
図表 3.2.3 相模原駅周辺地区の土地利用現況

資料 「神奈川県都市計画基礎調査」(平成 22 年)に一部追記

## 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。このため、相模原駅周辺地区の課題を下記のとおり整理します。

- ① 鉄道ネットワーク
  - ・小田急多摩線延伸の実現に向けた検討
  - ・JR 横浜線連続立体交差化に向けた取組みの推進
- ② 道路ネットワーク
  - ・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
- ③ 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・分散化の改善に向けた行政機能の再編

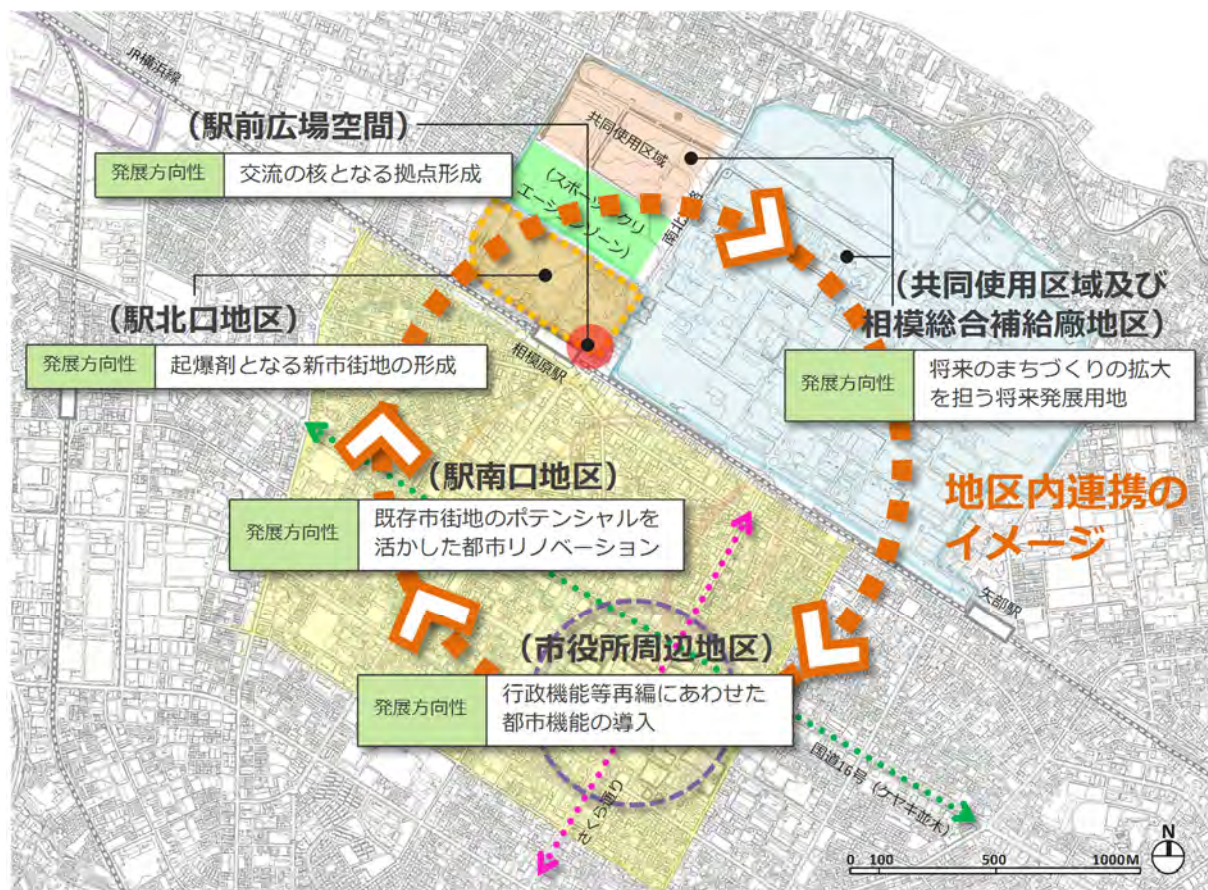


図表 3.2.4 相模原駅周辺地区の課題

## (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、相模原駅周辺地区全体約 660ha を、下記のとおりエリア区分し、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

各地区の立地特性などを踏まえた都市構造形成の考え方は、以下のとおりです。

#### <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】

返還に伴い早急に整備着手が望まれ、駅直近へのアクセスの利便性や比較的  
自由な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、国道 16 号などの幹線道路を基軸とした既存市  
街地のポテンシャルを活かした都市リノベーションの推進。

##### 【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。

※なお現時点では、共同使用区域は米軍との共同使用となっていることから、活用に制限が設けられており、当面は暫定的な土地利用となります。また、相模総合補給廠地区は未返還であることから具体的な整備方針を描くことは難しい状況です。

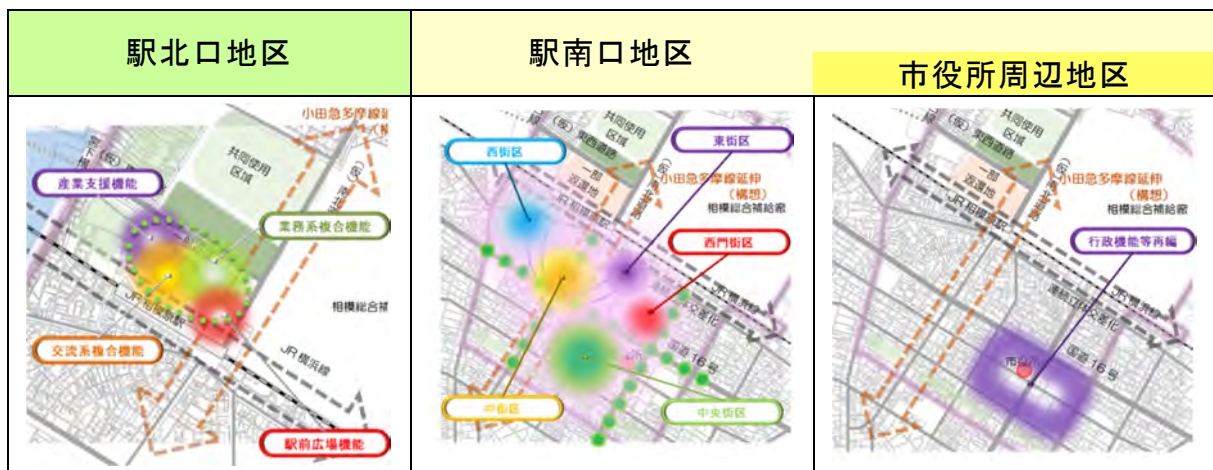


## イ 重点地区の抽出

相模原駅周辺地区は、JR 横浜線を境に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、郊外の大規模店等の出店により衰退してきており、まちづくりを推進する上での課題となっています。また、相模原市では昭和 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となります。それに加え、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。

一方、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、国の管理となっており、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。

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

なお、3つの重点地区における基本的な整備の方向性は以下のとおりとします。

### <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 : 行政機能の再編

## 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、新市街地の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、これまでにそれぞれの街区の特性に応じた整備が進められてきており、「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。今後、「駅北口地区」の整備の進捗と併せ、「駅南口地区」や「市役所周辺地区」の具体的な取組を推進します。



図表 3. 2. 7 相模原駅周辺地区の土地利用方針

交流系複合エリア	駅前広場エリア
<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な交流機能を備えた新市街地の形成</li> <li>広域・地域の交流機能の形成</li> <li>災害時の対応を考慮した新市街地の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>アクセス機能の充実</li> <li>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</li> </ul>
業務系複合エリア	産業支援エリア
<ul style="list-style-type: none"> <li>公的機能及び業務機能の集積</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交流系複合機能と一体的な産業支援機能</li> </ul>

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

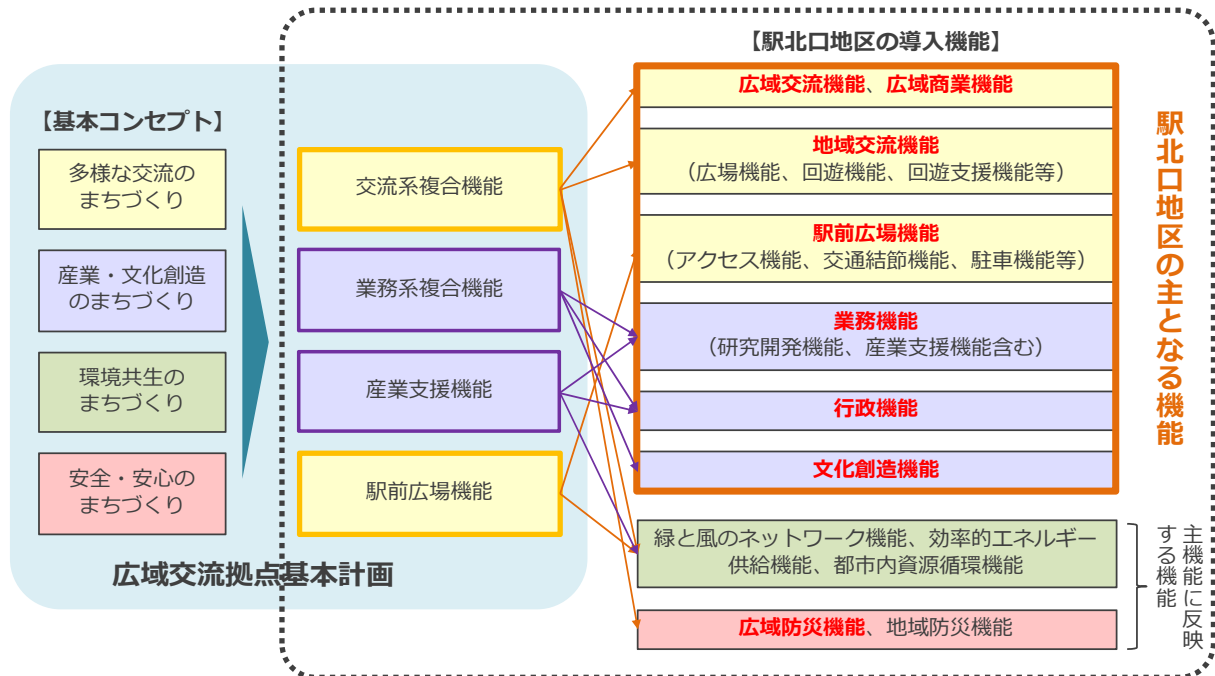
<b>西街区</b>	<b>中街区</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 飲食・サービス機能の集積活用</li> <li>● 歩行者動線の結節点強化を狙いとした拠点形成</li> <li>● 商店街の連続性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学習・娯楽機能の集積活用</li> <li>● うるおいあるみち整備に関連する沿道街区の整備の中で拠点整備</li> </ul>
<b>西門街区</b>	<b>東街区</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活支援機能の集積活用</li> <li>● 回遊性を考慮した商業地としての拠点形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 金融・業務機能の集積活用</li> <li>● 金融業・都市型住宅が集積した街区の形成</li> </ul>
<b>中央街区</b>	<b>市役所周辺地区</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域交流機能の集積活用</li> <li>● 地域密着型商業や、行政機能の再編の中で新たな機能が付加された街区の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政機能等の再編にあわせた都市機能の導入</li> <li>● 市民生活の支援・活性化及びアメニティ機能を有する高次市民サービス提供空間の形成</li> </ul>

図表 3.2.9 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

### (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

基本計画において設定された相模原駅周辺地区のまちづくりに関す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 3.2.10 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き、導入施設の例と利用者イメージを下記のとおりとし、それぞれの規模の想定を行います。

	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	駅北口地区の従業者、近隣住民、周辺自治体住民、広域観光客など来街者など
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、自治体、市民、来街者など

⇒①②それぞれ、駅北口地区活性化の核となる機能

③	業務・産業支援機能	業務施設（オフィス）	企業
	業務・行政機能	行政施設	自治体
	文化創造機能	美術館、ギャラリー等	近隣住民、周辺自治体住民、広域観光客など来街者、学生など

⇒③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）

①広域商業機能

＜駅北口地区にふさわしい商業施設タイプの検討＞

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。駅北口地区での大規模小売店舗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。



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 伊勢丹相模原店本店
隣接する多摩地域	4 グリーンウォール多摩
	5 京王百貨店聖蹟桜ヶ丘店
	6 ココリア多摩センター
	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)

図表 3.2.11 相模原市周辺の商業施設 (店舗面積 25,000 ㎡以上)

図表 3.2.12 相模原市周辺の大規模商業施設の立地状況

橋本駅周辺地区、既存南口市街地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「**商圈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。

	橋本駅周辺地区	相模原駅周辺地区	
		駅北口地区	既存南口市街地
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	<b>商圈が広域となる時間消費型の大規模施設</b>	既存小規模店舗などの商業施設

図表 3.2.13 駅北口地区に導入する商業施設タイプ

<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。



	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			
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
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄駅直結</li> <li>・最上階にエンターテインメント施設</li> <li>・地下駐車場（約 900 台）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前に立地</li> <li>・最上階に映画館</li> <li>・併設の立体駐車場（約 2,700 台）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅よりデッキを通じて直結</li> <li>・直径約 60m の屋外広場</li> <li>・屋外平置駐車場（約 2,000 台）</li> </ul>

図表 3.2.14 延床面積 10ha を超える広域商業施設の事例

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㎡) の幅の中で規模を想定します。

【参考】

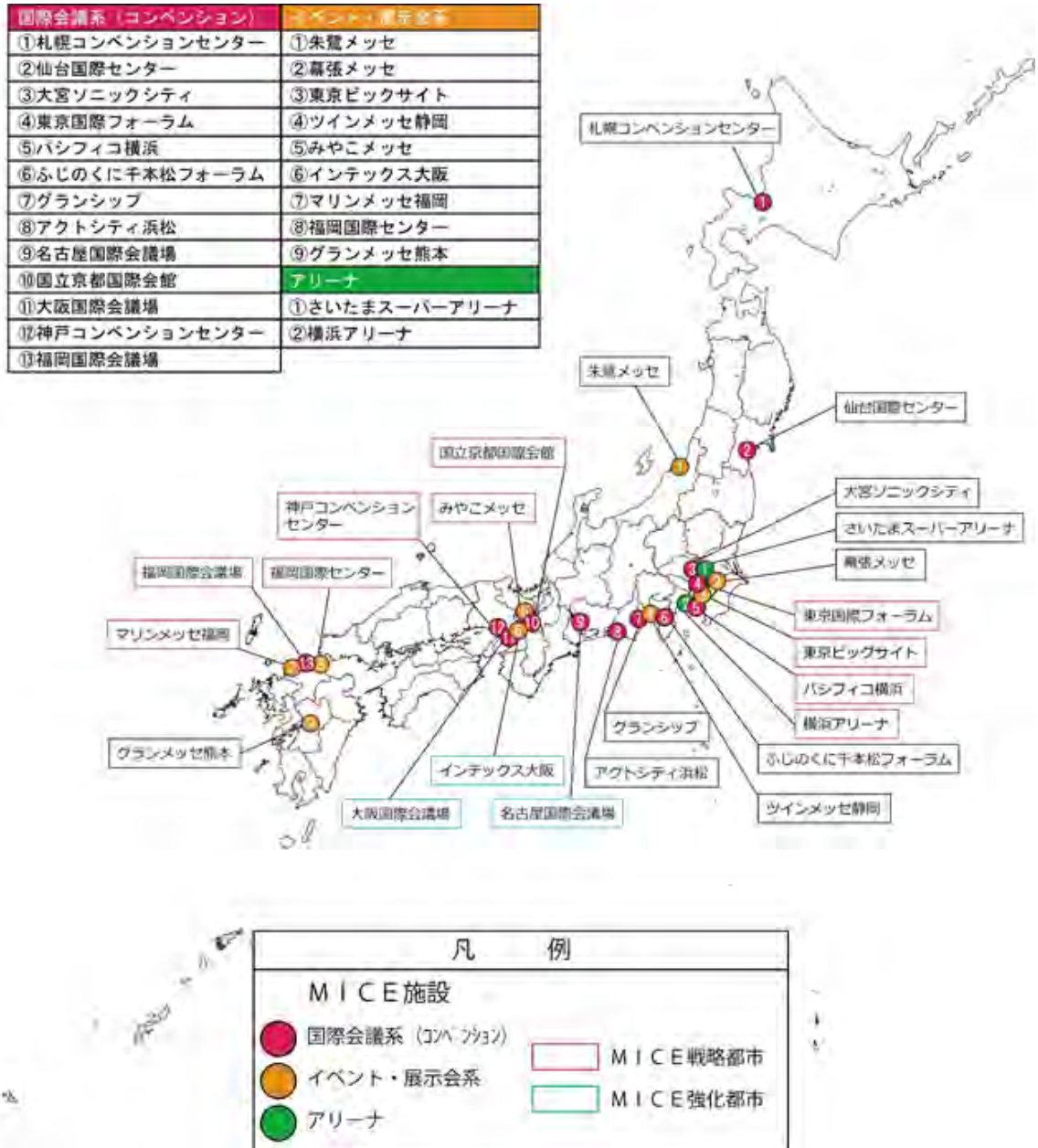
<p>駅直近に商業施設を計画する場合、高度化を図り、複合的な形態も考えられます。</p>	<p>六本木ヒルズ</p> 
	<p>延床面積：約 17.2ha 敷地面積：約 7.2ha 階数：地上 5 階</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅よりデッキを通じて直結</li> <li>・直径約 60m の屋外広場</li> <li>・屋外平置駐車場（約 2,000 台）</li> </ul>

図表 3.2.15 複合商業施設の事例

## ②広域交流機能

### <相模原駅周辺地区における広域交流機能導入の可能性>

現在、全国で東京都内や政令指定都市等において、都市戦略の一環としてコンベンション施設が立地しております。



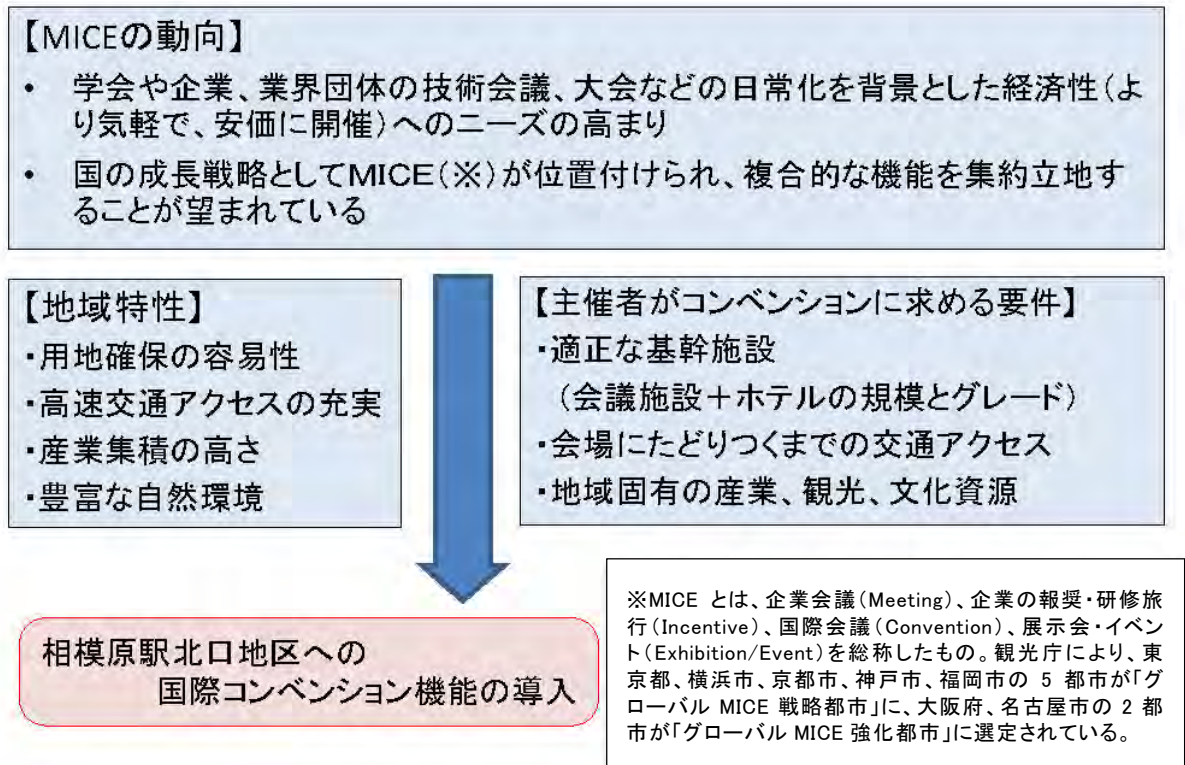
図表 3. 2. 16 国内におけるコンベンション施設の分布

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 首都圏におけるコンベンション施設の分布

相模原市の位置する首都圏南西部においては、コンベンション機能の既存集積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機能の導入の検討を進めていきます。

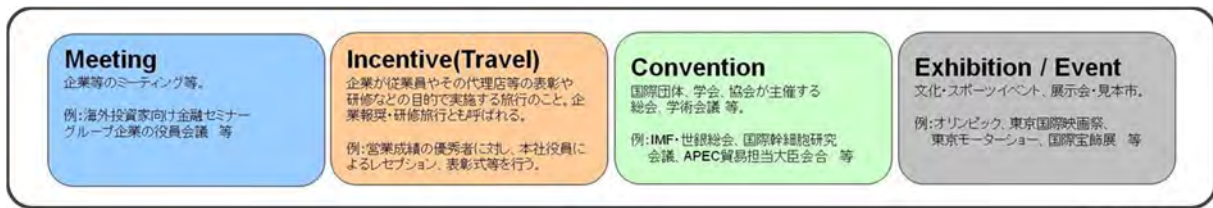


図表 3. 2. 18 コンベンション機能導入の基本的な考え方



## <規模の想定>

コンベンション施設の規模については、MICE の開催に必要な機能の組み合わせにより違いがあります。



(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)

図表 3. 2. 19 コンベンション施設の一般的な施設構成

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。

小 ← 規模 → 大			
			
			
			
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
・会議室メインの構成 ・アリーナは小規模		・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			
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。			
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)	

図表 3. 2. 20 コンベンション施設・ホテルの事例

ホテルは以上の事例より、客室数 200 室程度の規模と想定します。コンベンション施設のホテルとの複合化等については、今後、交流人口の拡大や周辺にもたらす経済波及効果などを踏まえ、検討を進めていきます。

③業務など産業文化振興関連機能  
 <業務・産業支援機能導入の方向性>

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。

【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」や「金融・保険」の比率が高いものの、「サービス業」や「情報通信」などの集積度が低い。(=集積の余地が残されている)



緑と一体的に整備された



日常的に業務系の人々

【業務機能に期待される役割】

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。

図表 3. 2. 21 業務・産業支援機能の集積の考え方

<業務・行政機能導入の方向性>

行政機能の分散立地、駅から離れた立地、施設の老朽化、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公共施設の再編があります。

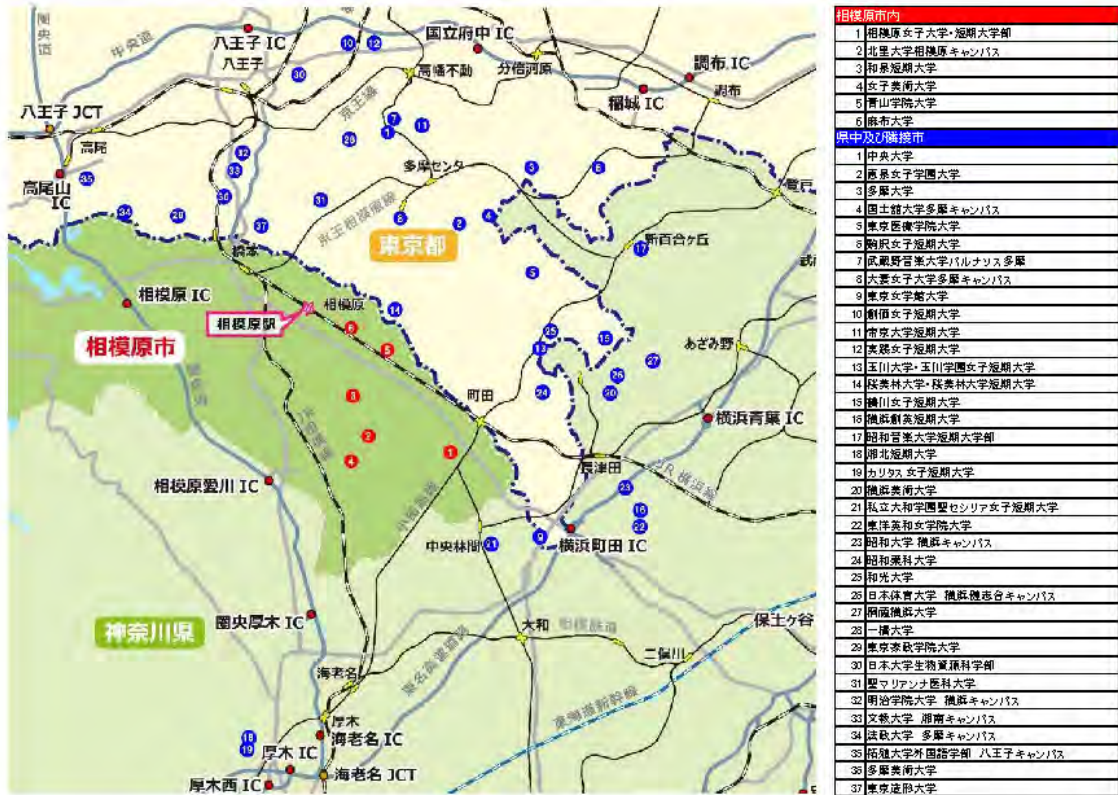
相模原市では、平成 25 年度に公共施設サービスの適正化に向けた取り組みの方向性などの考え方をまとめました公共施設の保全・利活用基本指針に基づき、検討する必要性が掲げられています。今後、相模総合補給廠一部返還地内の導入機能についての検討の深度化を進めていく中で、地域ごとの公共施設の配置の方向性などについて現在策定を進めている「(仮称)公共施設マネジメント推進プラン」などの市全体の方針との整合を図りながら、横断的な体制の中で検討を進めていきます。



図表 3. 2. 22 現況の公共施設の立地状況

### <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、これらポテンシャルを活かした施設検討が必要です。



図表 3. 2. 23 相模原市周辺の大学など教育施設の分布状況

新しいまちづくりを進めていく上で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. 24 相模原市周辺の文化施設の分布状況

<規模の想定>

③業務など産業文化振興関連機能については、業務機能、行政機能、文化創造機能などを複合化します。規模については以下に想定します。

		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）
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

図表 3. 2. 25 業務など産業文化振興関連機能の事例

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）

以上、各機能についての規模設定を踏まえ、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

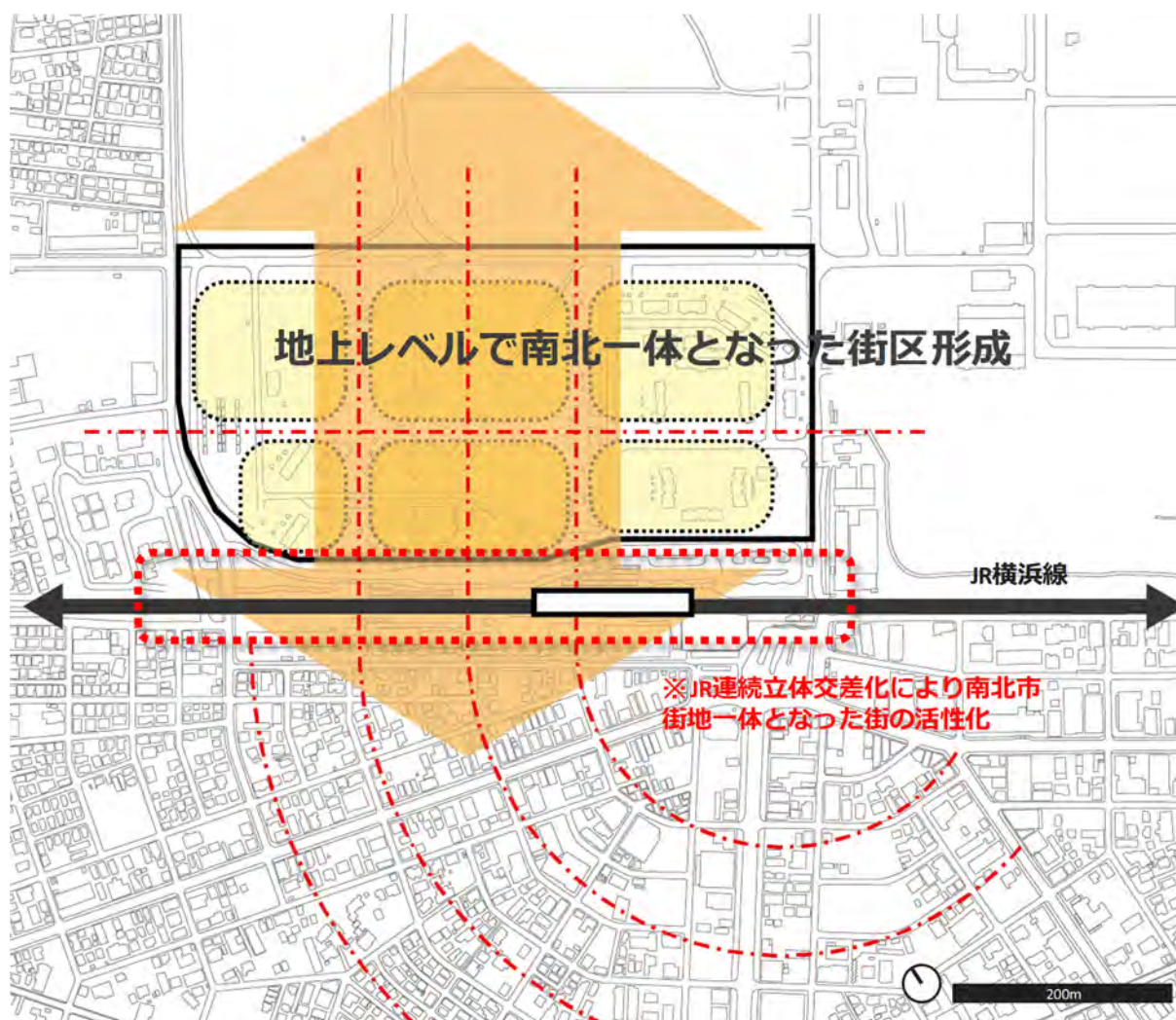
駅北口地区への導入機能の具体的な施設イメージやその規模を踏まえ、周辺地区との機能連携や空間的な連続性を考慮した具体的な土地利用を図っていく必要があります。

##### 【機能配置の観点】

- ア：駅北口地区の街区構成の考え方
- イ：駅北口地区の骨格軸の考え方
- ウ：駅北口地区の動線・広場の考え方

##### 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、駅を中心とした既存南口市街地の円形状の都市骨格の街区形成を基本とします。

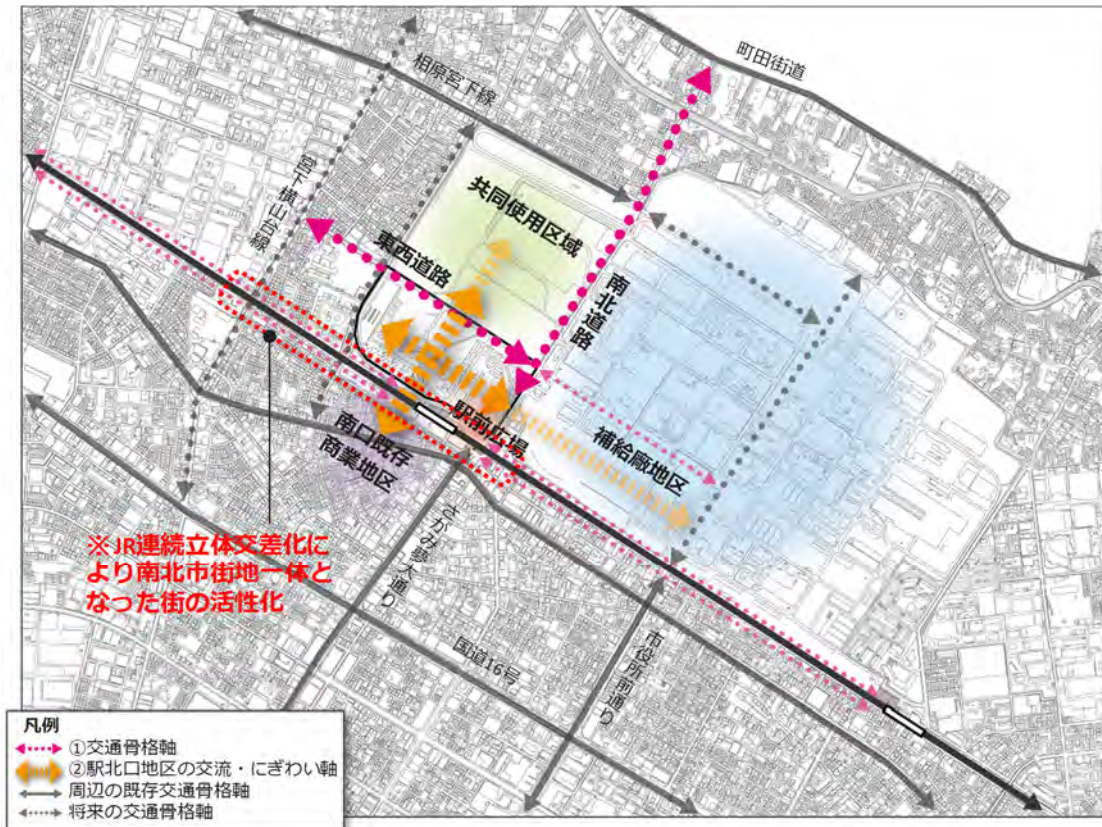


図表 3.2.26 駅を中心とした円形状の都市骨格イメージ

## イ 駅北口地区の骨格軸の考え方

駅北口地区における空間形成の基本となる骨格軸について、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



### 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風格ある軸線



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

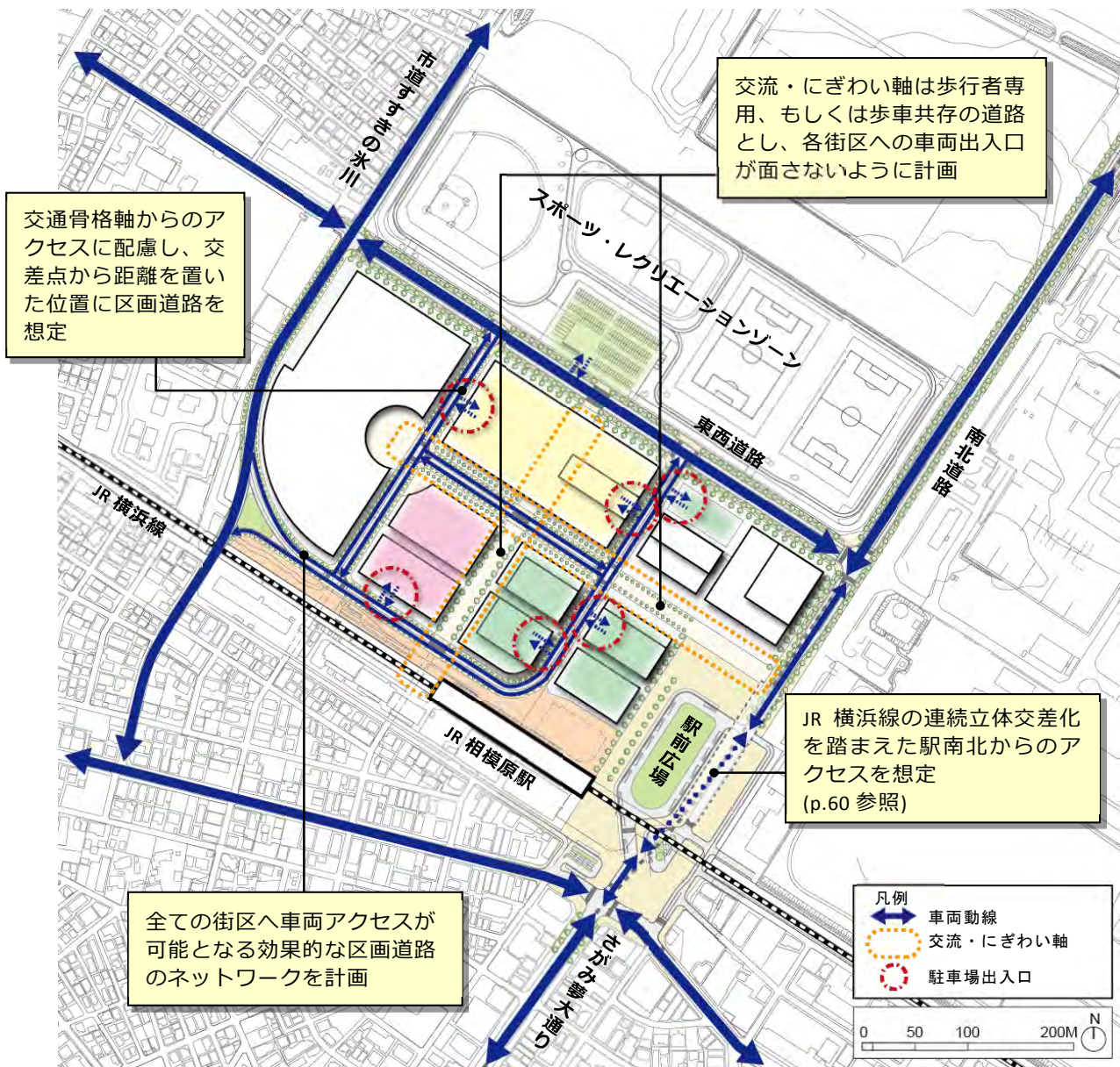
図表 3.2.27 駅北口地区の基本となる骨格軸

## 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、交通骨格軸やと交流・賑わい軸の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。

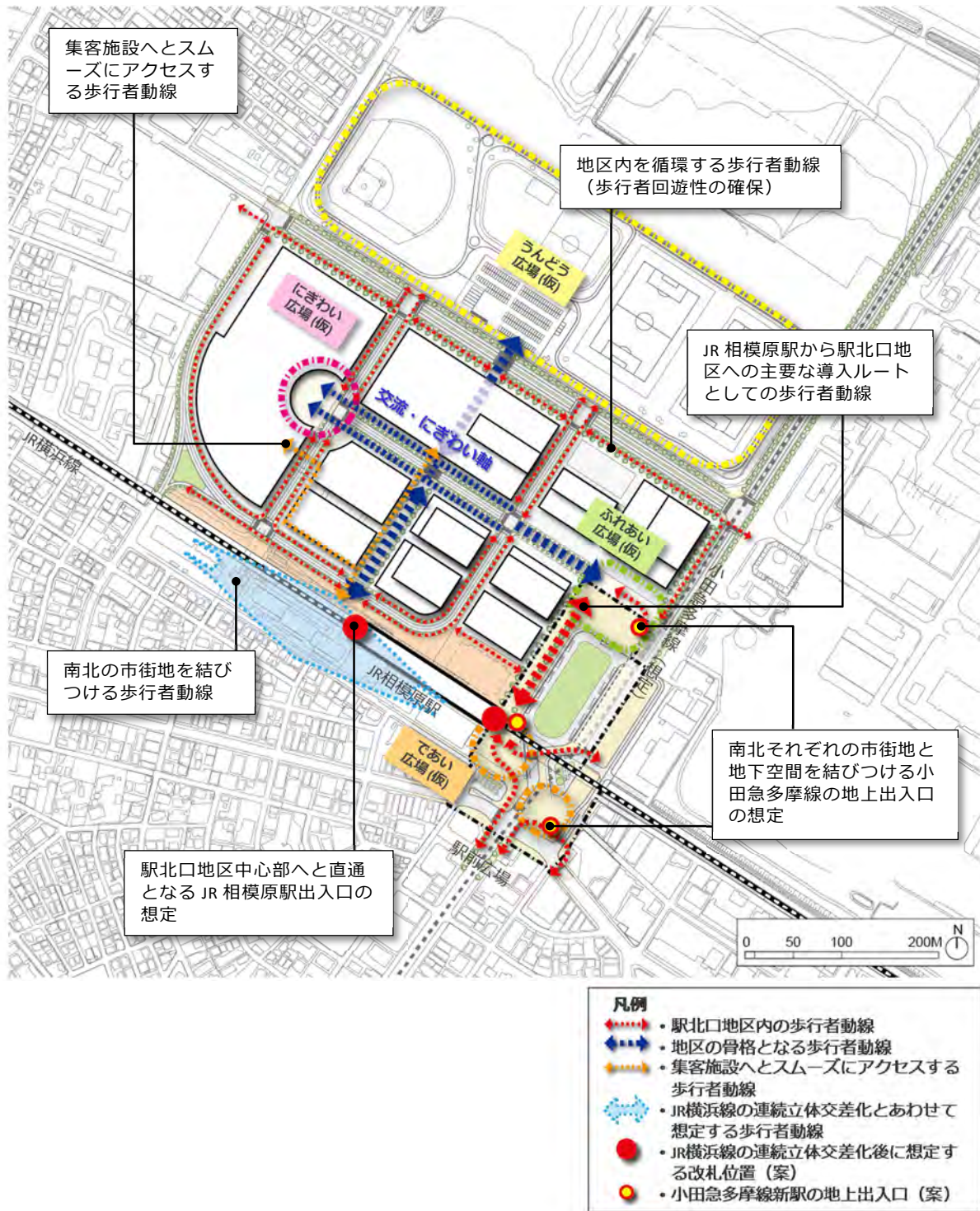
- 各街区に車両のアクセス可能な区画道路の整備
- 交通骨格軸に自動車駐車場待ちによる渋滞に配慮した車両出入口の設置
- 交流・にぎわい軸には豊かな歩行者空間に配慮した道路を整備



図表 3.2.28 駅北口地区の道路ネットワークの考え方

## ② 駅北口地区の歩行者ネットワークの考え方

駅北口地区内を歩行者が交流・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歩行者ネットワークの形成を図ります。

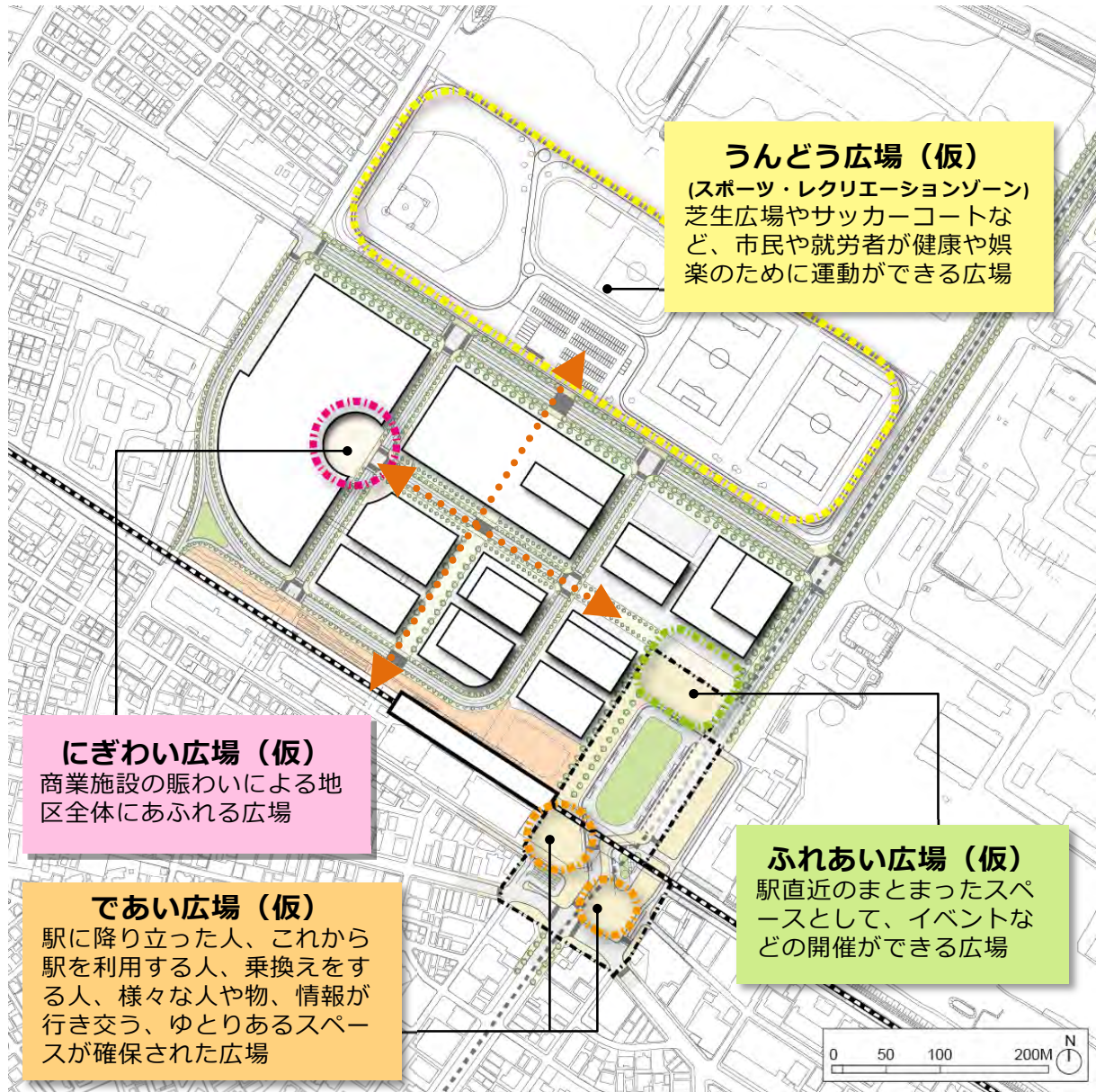


図表 3.2.29 駅北口地区の歩行者ネットワークの考え方



### ③ 駅北口地区の広場の考え方

交流・にぎわい軸の端々に異なった性質を持つ4種類の広場を想定し、地区全体の活性化を図ります。

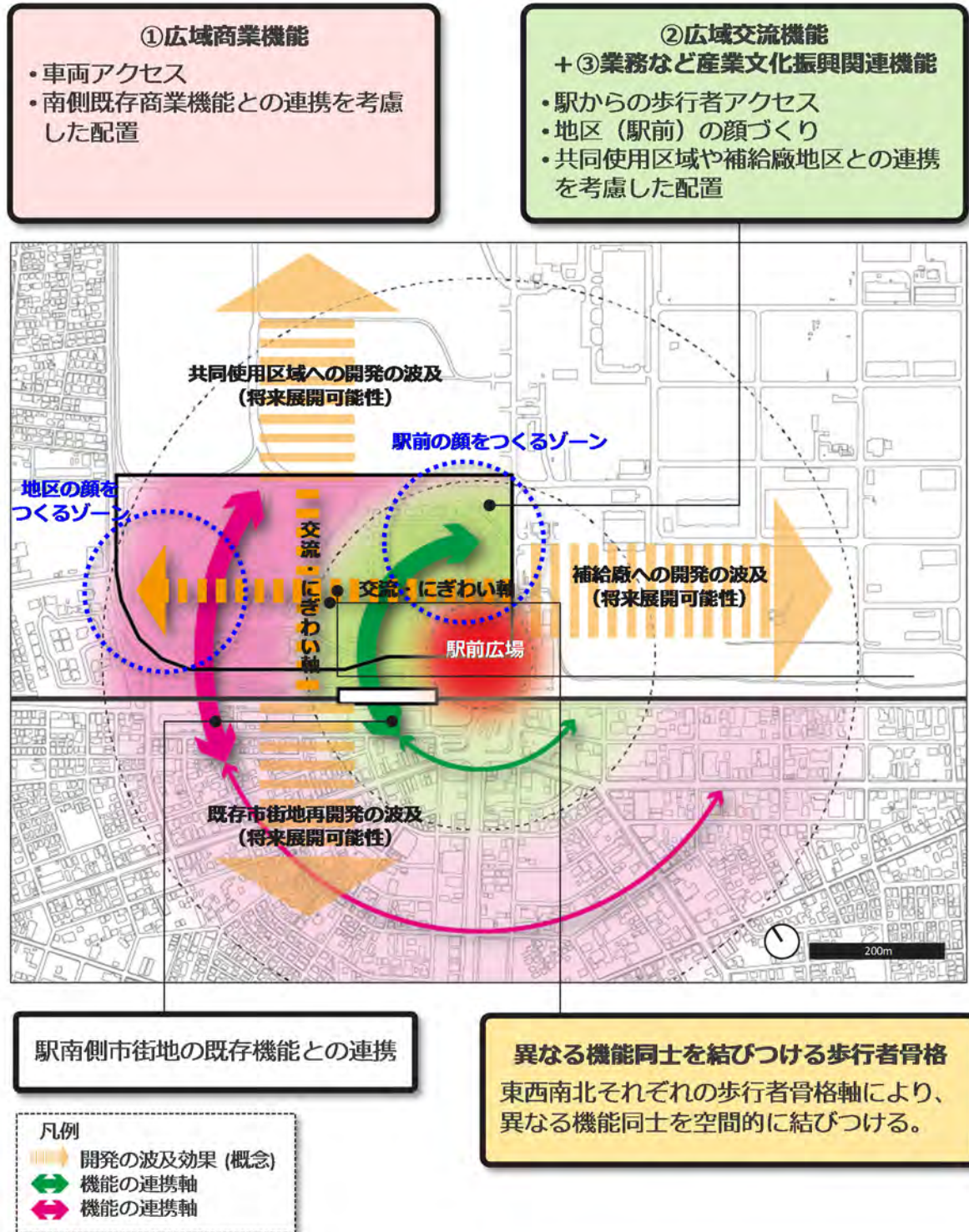


図表 3.2.30 駅北口地区の広場の考え方

## (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。なお、②広域交流機能と③業務など産業文化振興関連機能は利便性の高い機能連携を図ります。



図表 3.2.31 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

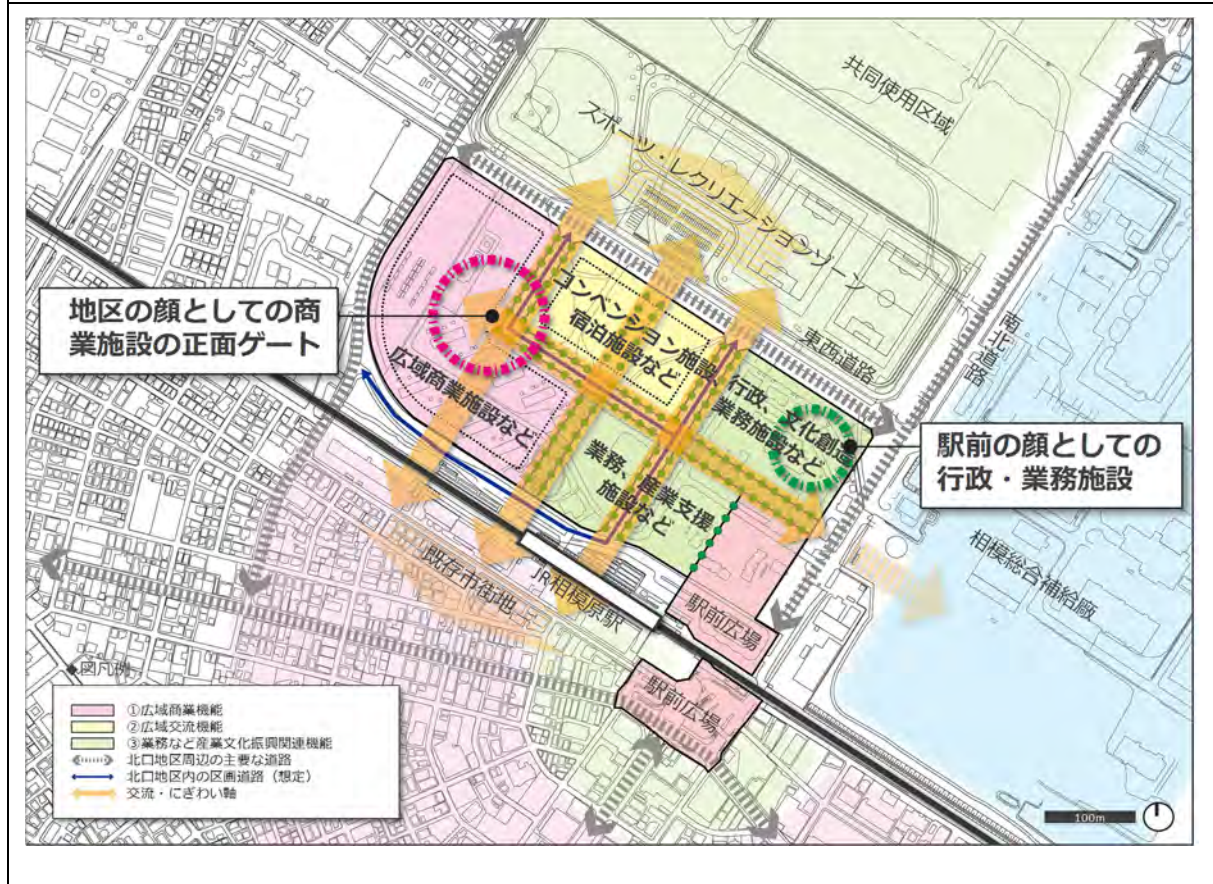
機能配置の考え方や土地利用計画図を踏まえ、駅北口地区に想定する土地利用ゾーニングを示します。

①広域商業機能、②広域交流機能、③業務など産業文化振興関連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. バランス配置型案】

特徴：

- ①広域商業機能と②広域交流機能+③業務など産業文化振興関連機能を、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
- 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



### ◆各機能の敷地面積の目安

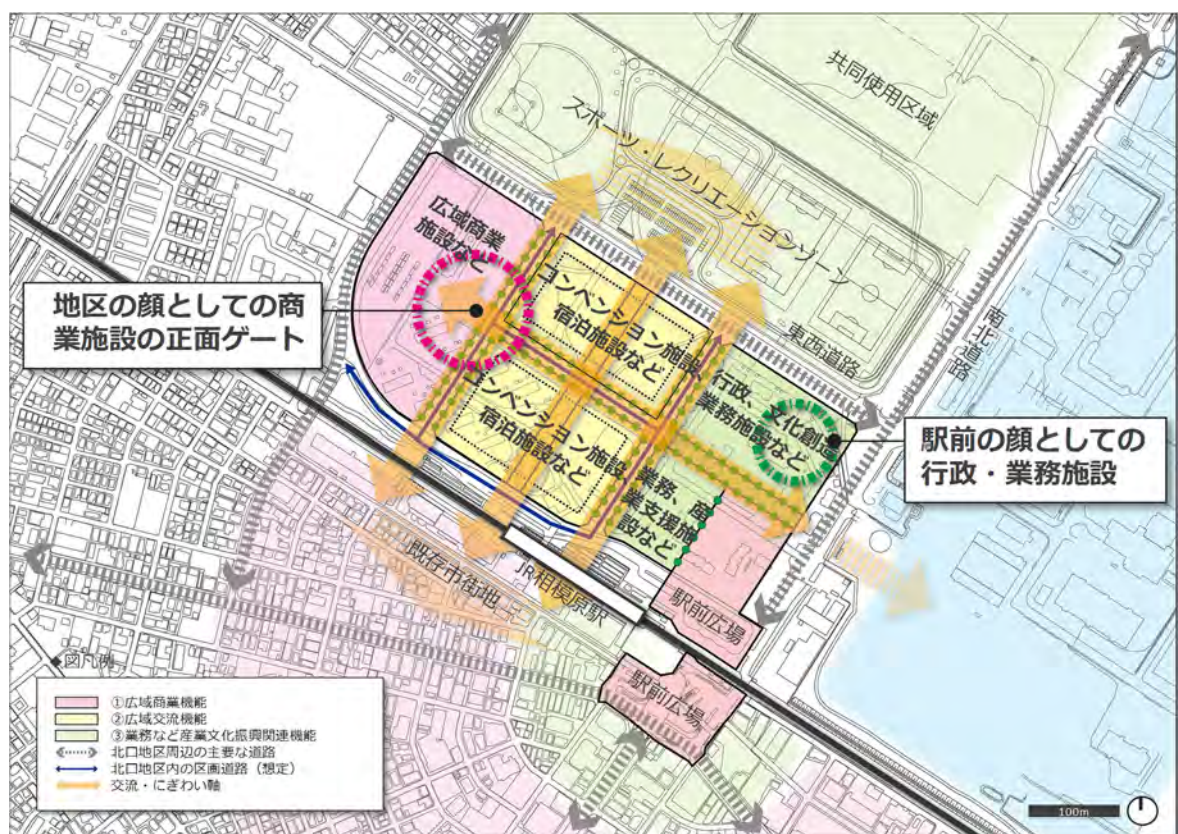
区分	敷地規模範囲	バランス配置型案	広域交流機能強化型案	広域商業機能強化型案
①広域商業機能	約 2～7ha	約 5ha	約 2ha	約 7ha
②広域交流機能	約 1～5ha	約 3ha	約 5ha	約 1ha
③業務など	※公共用地率約 30%を想定	約 2～3ha		
合計	約 10ha	約 10ha(残り 5ha は、道路や広場用地を想定)		

図表 3. 2. 32 バランス配置型案のイメージ

## 【B. 広域交流機能強化型案】

特徴：

- ①広域商業機能を小規模なものとし、②広域交流機能を地区の中央に配置
- ③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



### ◆各機能の敷地面積の目安

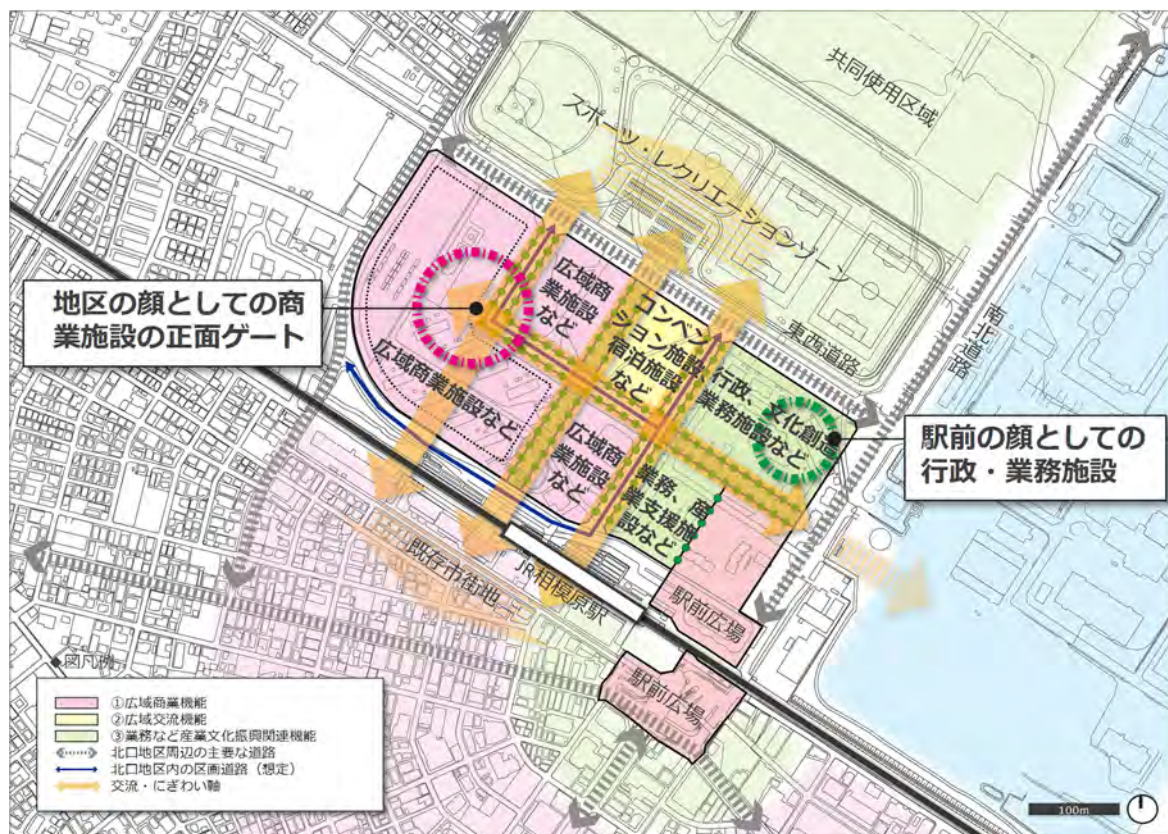
区分	敷地規模範囲	バランス配置型案	広域交流機能強化型案	広域商業機能強化型案
①広域商業機能	約 2～7ha	約 5ha	約 2ha	約 7ha
②広域交流機能	約 1～5ha	約 3ha	約 5ha	約 1ha
③業務など	※公共用地率約 30%を想定	約 2～3ha		
合計	約 10ha	約 10ha(残り 5ha は、道路や広場用地を想定)		

図表 3.2.33 広域交流機能強化型案のイメージ

### 【C. 広域商業機能強化型案】

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



#### ◆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
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業務など	※公共用地率約 30%を想定	約 2～3ha		
合計	約 10ha	約 10ha(残り 5ha は、道路や広場用地を想定)		

図表 3.2.34 広域商業機能強化型案のイメージ

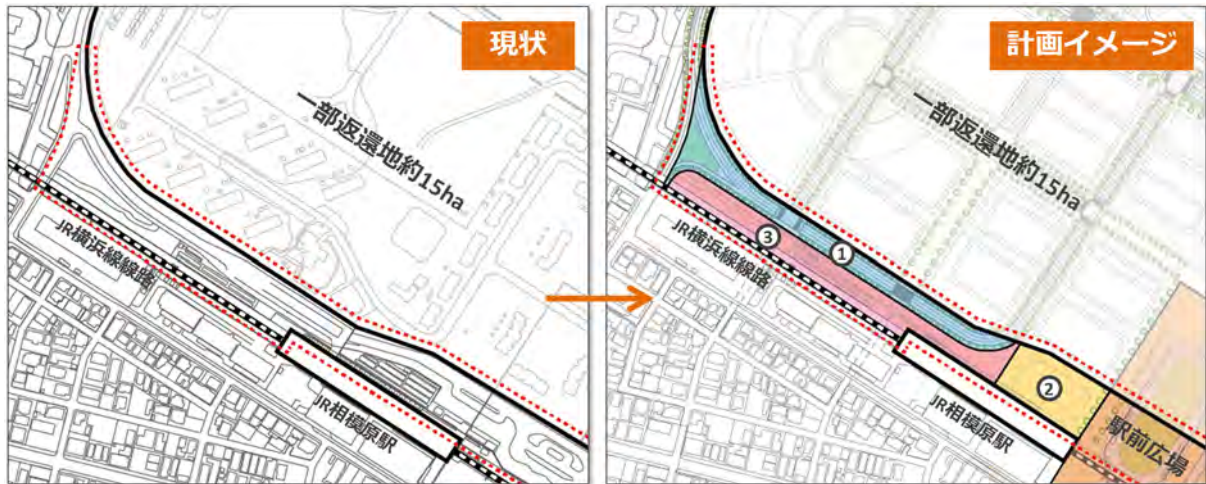
現時点ではどのパターンにも可能性はありますが、今後、事業者の意向や実現性などを加味したより具体的な検討を進めていく中で、1つの土地利用計画へと絞り込んでいきます。

## (6) その他配慮事項

### ア JR 横浜線線路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用地について、JR 横浜線の連続立体交差化完了を踏まえた土地利用のあり方を図っておく必要があります。

下記の①～③に分けた部分の土地利用方針は以下のとおりです。



図表 3.2.35 JR 横浜線線路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：駅前広場補完機能（商業施設など）等の有効利用
- 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 3.2.36 ③線路隣接部分の活用例

## 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）の貫通など立地条件に恵まれており広域防災拠点としての立地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. 37 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広域防災拠点の役割を担うことを想定します。

	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）
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）	・ 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

図表 3. 2. 38 災害時における機能転換イメージ

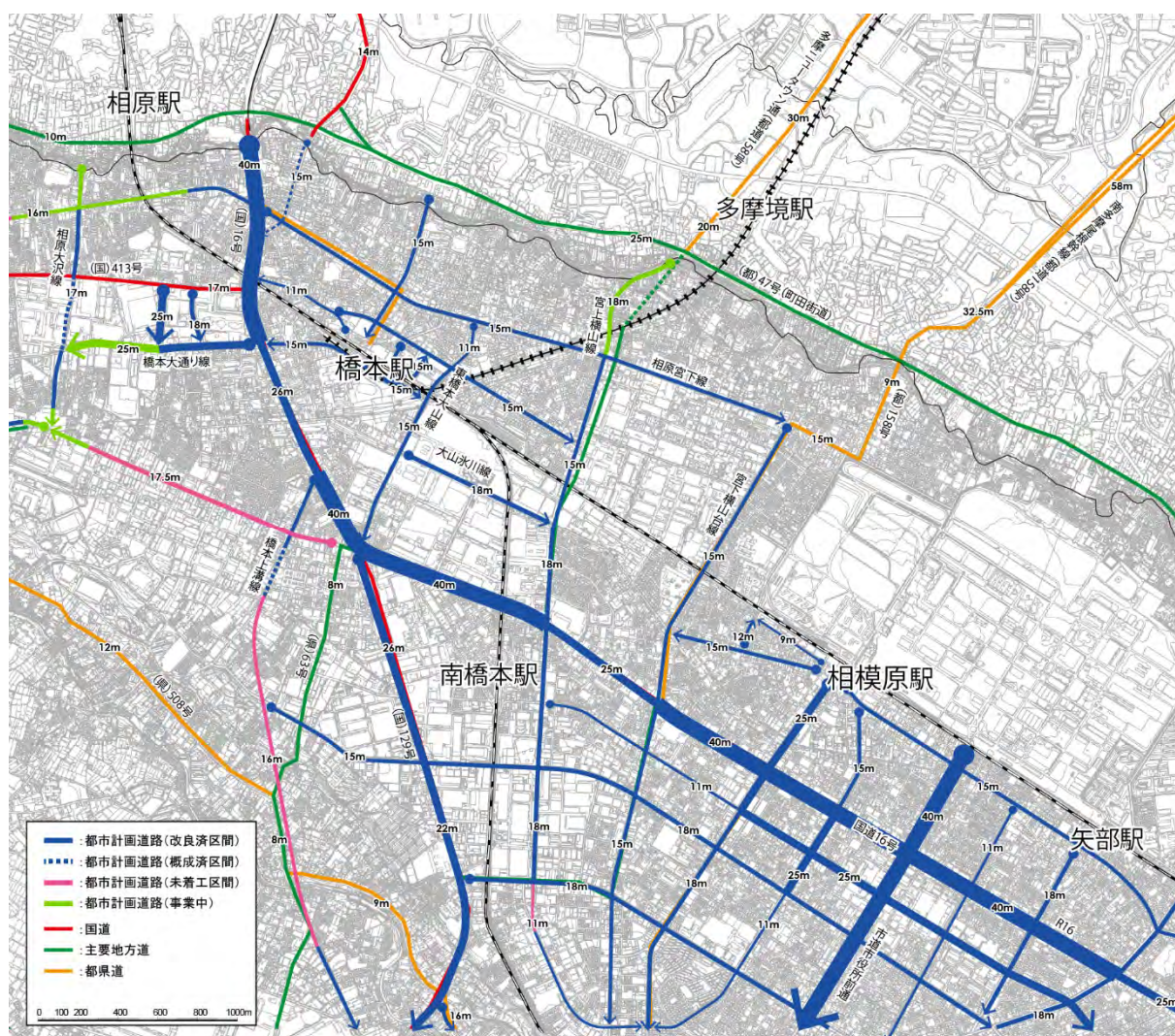
### 3. 交通ネットワーク計画

#### (1) 交通ネットワークの現況と課題

##### ア 現況

相模原駅周辺地の周辺は、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、JR相模原駅の北側には、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。

一方で、国道16号と町田街道から相模原駅周辺へアクセスする幹線道路として、現在、(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)宮下横山台線は町田街道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



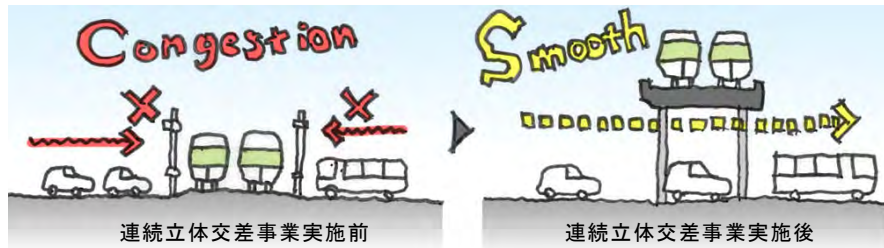


## ウ JR 横浜線連続立体交差事業について

交通ネットワーク整備の方針を策定するにあたり、現在、別途検討をしている 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道路整備の一環事業であり、渋滞解消のみならず、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。



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



南北一体の市街地形成



図表 3.3.3 連続立体交差事業実施のイメージ

### ※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

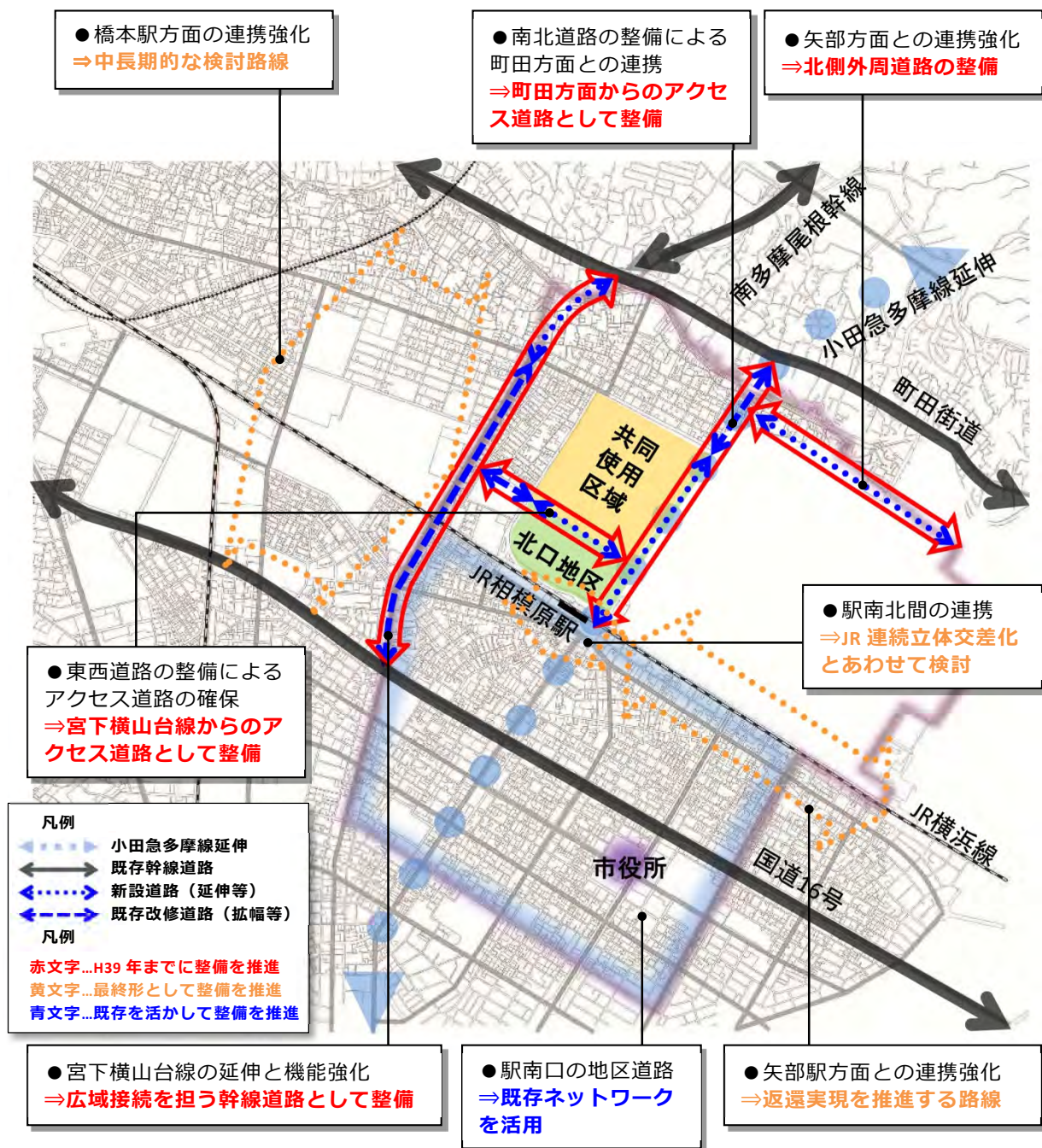
この区間には 6 つの踏切があり、これらが除去されることで、南北の交通ネットワークがよりスムーズなものになり、広域道路ネットワーク構築とともに、広域交流拠点のまちづくりへの大きな効果が期待されます。



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。

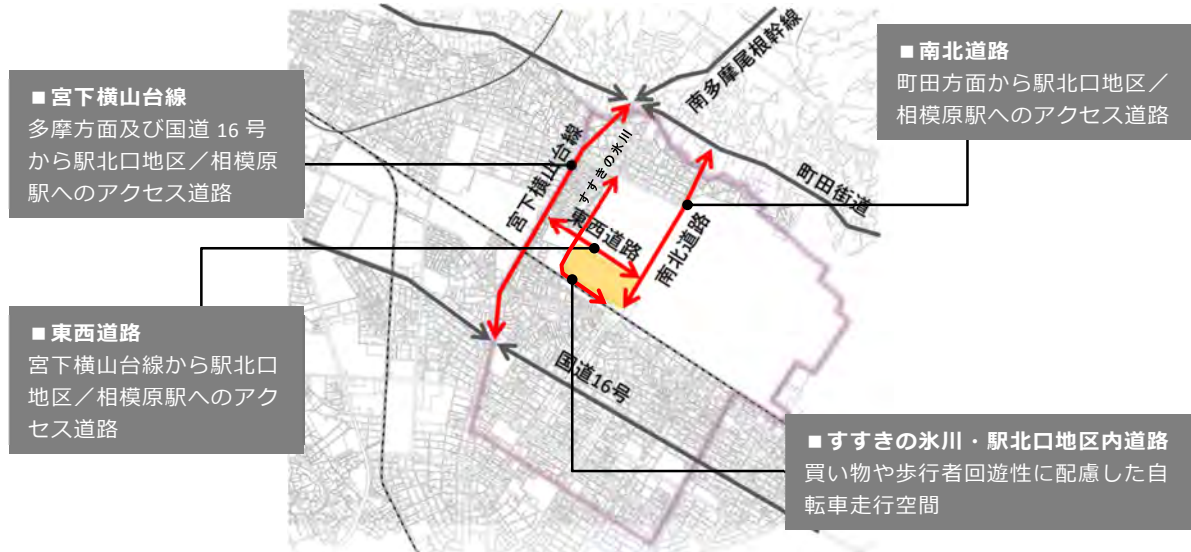


図表 3.3.5 自動車ネットワーク整備の基本方針

### (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。



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。

##### ■主要なアクセス道路

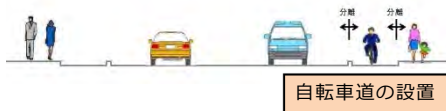
###### 【利用特性】

- ・ 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

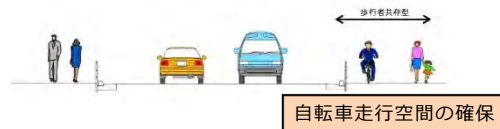
###### 【利用特性】

- ・ 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】

- ・ 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）

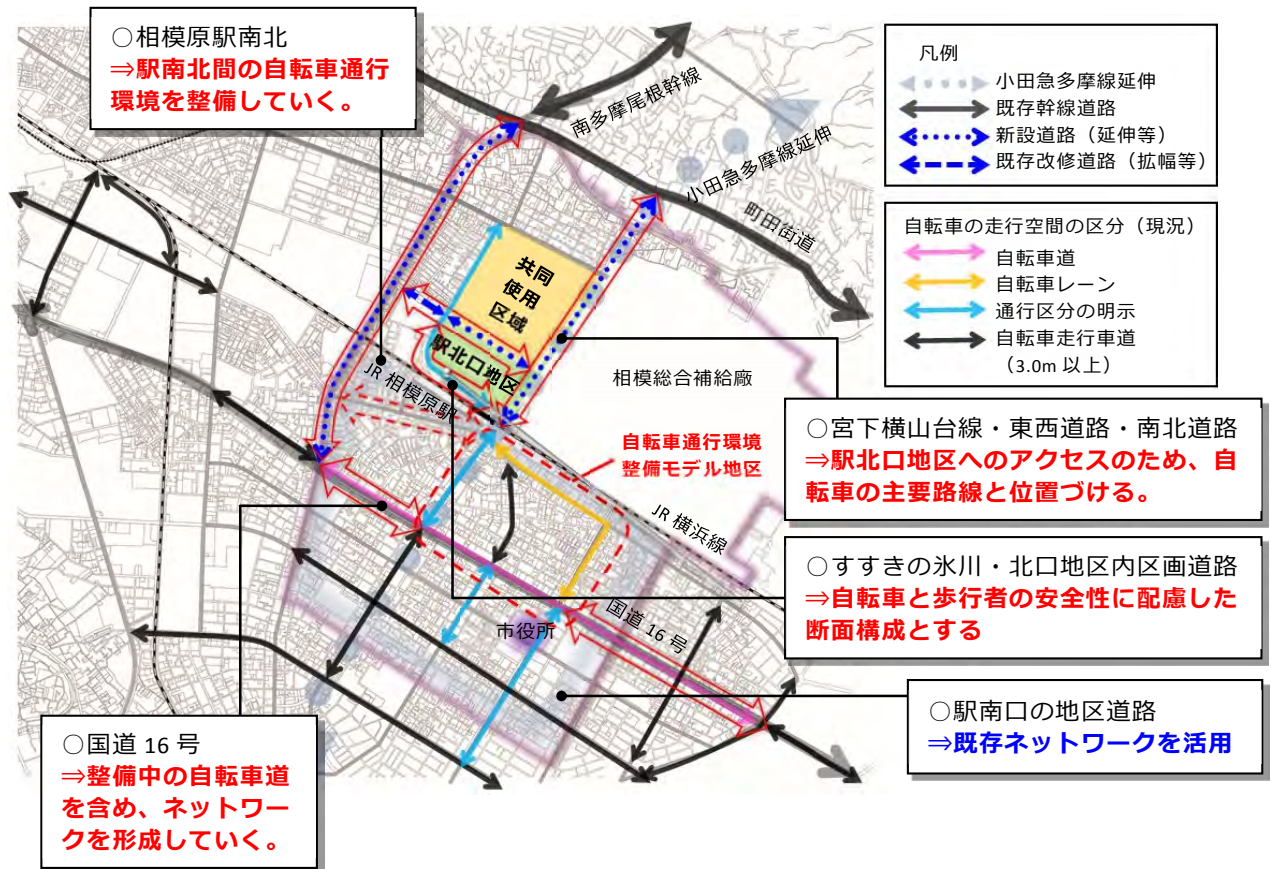
断面イメージ



図表 3.3.7 自動車走行空間に必要な機能

## 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



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）

図表 3.3.9 自転車ネットワーク整備のイメージ

#### (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、北側からは南北道路・東西道路を中心に、南側からは既存の3箇所（①小山踏切、②相模原駅自由通路、③相模原駅踏切）ある動線を中心に構成されます。また、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

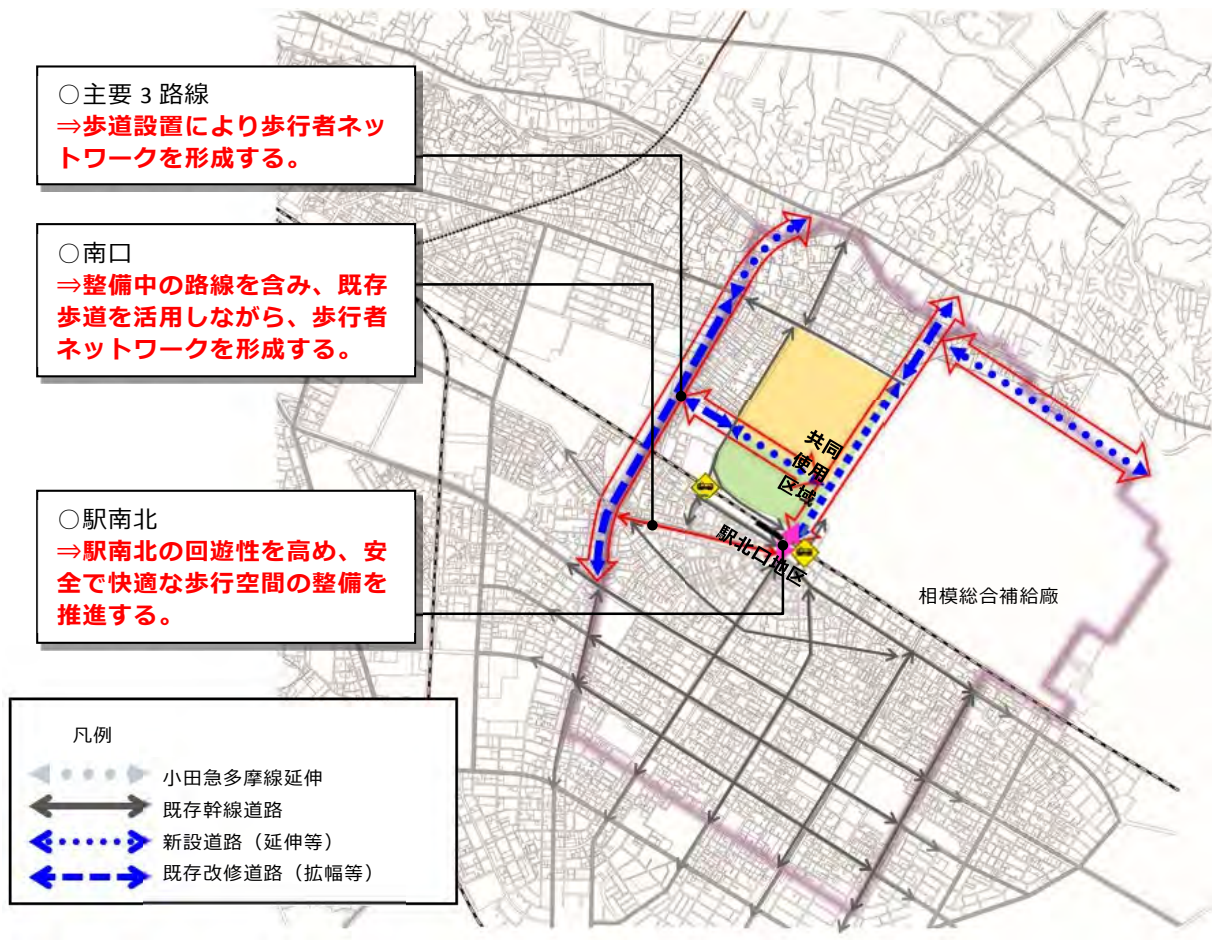
歩行者走行空間に求められる機能は以下のとおりです。

<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>

図表 3.3.11 歩行者空間に必要な機能

### ウ 歩行者ネットワークの整備方針

拡幅・新設が検討される道路における歩道設置や既存道路の歩道の活用、駅南北の回遊性の向上に向けた歩行者ネットワークの整備方針は以下のとおりです。



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

## (5) 交通基盤の整備

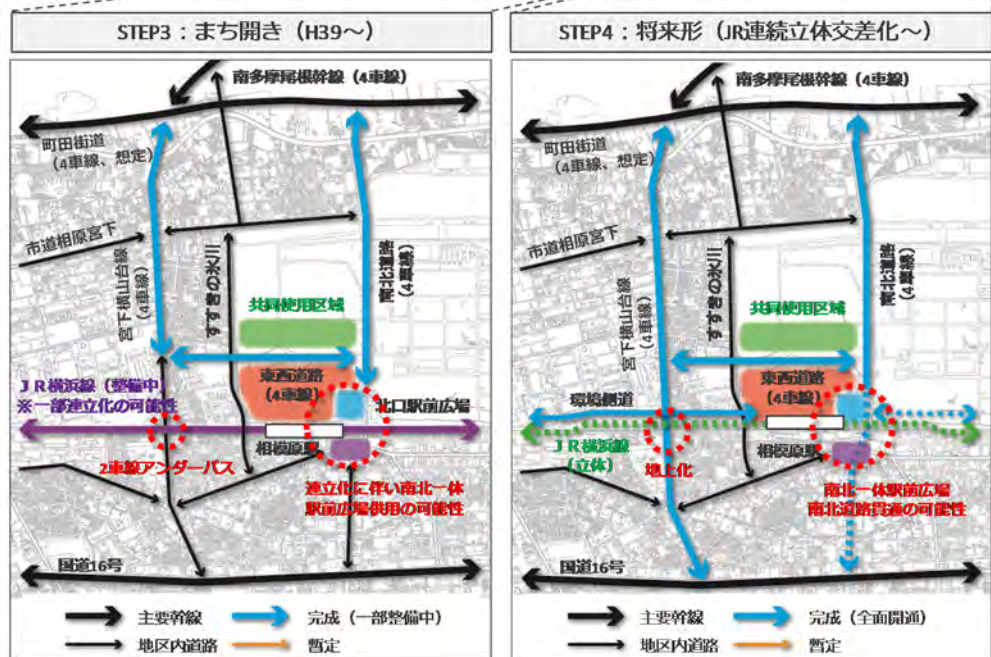
### ア 交通基盤の整備スケジュール

これまでの整理を踏まえ、平成39年のまち開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年のまち開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。

		STEP1	STEP2	STEP3	STEP4
		暫定道路整備	地区内道路整備 (～H39)	まち開き (H39～)	将来形 (JR連続立体交差化～)
<b>凡例</b> 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 現状供用 暫定供用 完成供用					
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)	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)	現状供用(②)	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。

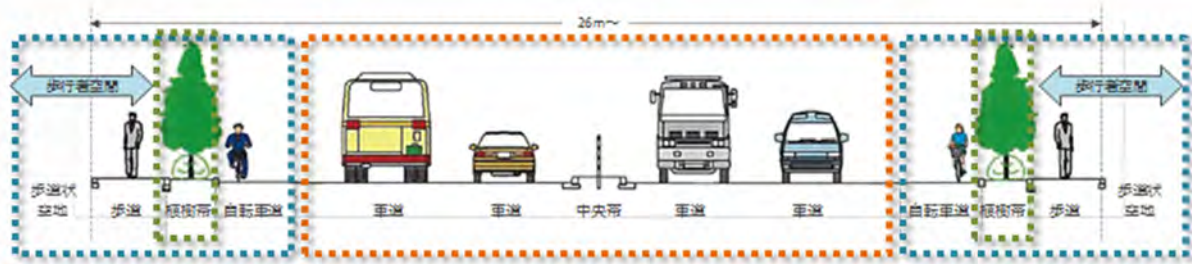


図表 3.3.14 交通基盤の整備スケジュール



## イ 主要道路の整備イメージ

駅北口地区周辺の主要道路（宮下横山台線、東西道路、南北道路）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)

北口地区土地利用の具体化にあわせて開発による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)



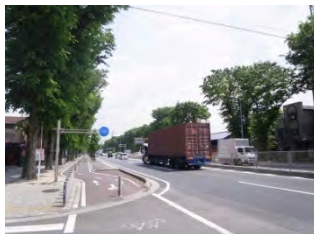
ゆとりある自転車専用道の例(バンクーバー)

北口地区土地利用の具体化にあわせて、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(相模原市役所さくら通り)



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(相模原市国道16号)

シンボルロードとする際の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

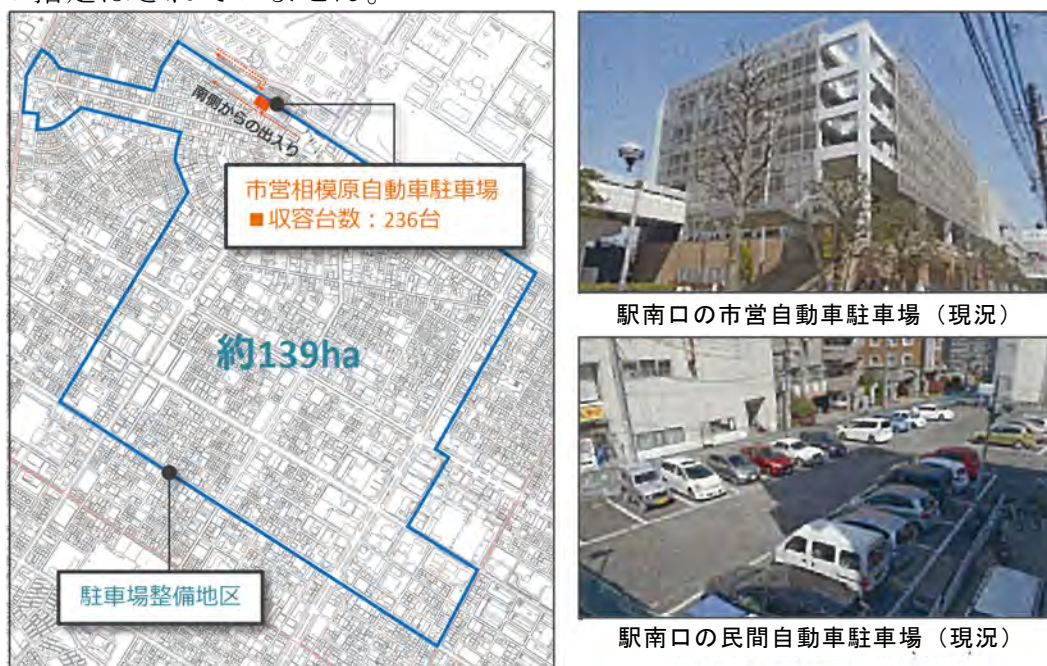
相模原駅周辺地区には、約 1,500 台の時間貸し駐車場（民間）が整備されており、JR 横浜線の南側に集中しています。相模原駅の南口には駐車台数 236 台の公共自動車駐車場が整備されており、駅北側からの利用も可能となっています。

	民間自動車駐車場	公共自動車駐車場	合計
南口側	約 1,500 台	236 台	約 1,736 台
北口側	-	-	-
合計	約 1,500 台	236 台	約 1,736 台

図表 3.3.16 民間・公共自動車駐車台数

#### 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

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

図表 3.3.18 附置義務条件の基準

## イ 施設整備の考え方

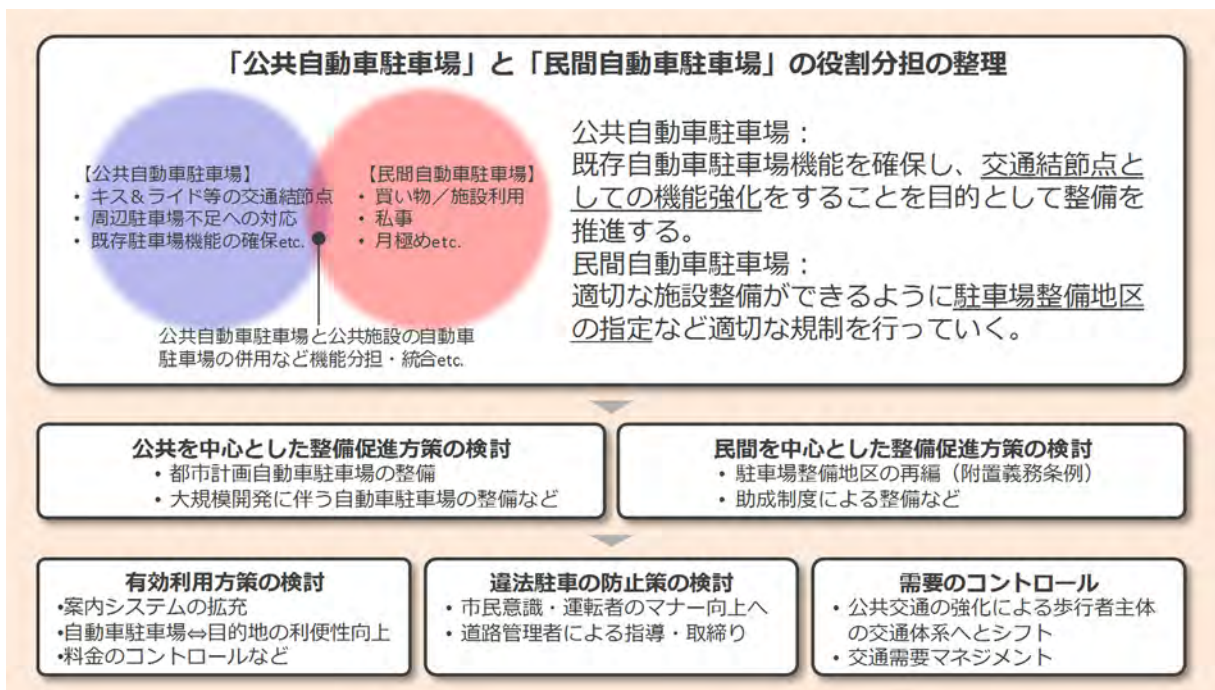
駅北口地区の開発に伴い、公共が担うべき自動車駐車場機能（定期利用が主）と、開発による自動車駐車場機能（一時利用が主）の役割分担を明確にする必要があります。

	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"> <li>施設ごとに駐車場が整備され、利便性に優れる</li> <li>将来需要変動に対応しやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場が集約され利用者にわかりやすい</li> <li>官民の管理負担が軽減される</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>出入口数が多くなる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑が集中する可能性がある</li> <li>将来需要変動に対応しづらい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>混雑が集中する可能性がある</li> <li>需要予測が難しい</li> <li>官民合意が必要</li> <li>将来需要変動に対応しづらい</li> </ul>

図表 3.3.19 自動車駐車場整備の考え方

## 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

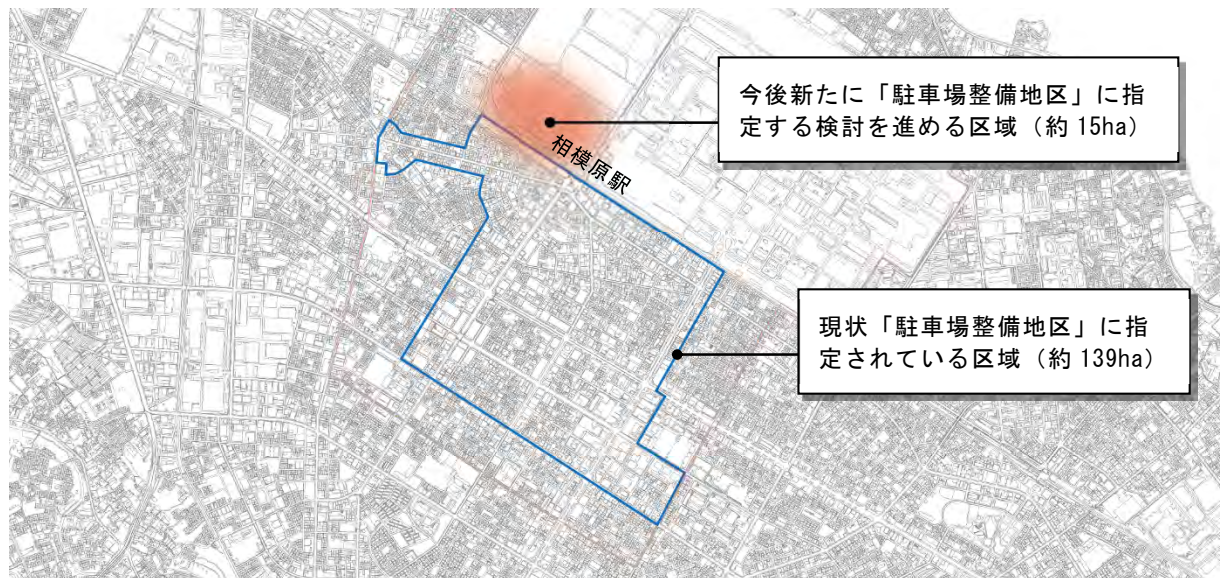
- 駅北側の開発に伴う駅北側における自動車駐車場整備
- 南口は現在の公共自動車駐車場に対応し、北口は公共・公益施設の地下等で確保
- 台数については、駅北口の開発や小田急多摩線の延伸によりキス&ライドなどによる利用者の増加が見込んだ台数の確保



図表 3.3.21 公共自動車駐車場整備の方針

### ② 駐車場整備地区

相模原駅北口地区は、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。

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	2,244台 (バイク含む)
合計	4,277台 (バイク含む)

図表 3.3.23 現況の公共自転車駐車場の整備状況

#### 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

	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	延べ床面積40㎡ごとに1台

図表 3.3.25 設置義務条件の基準

## イ 施設整備の考え方

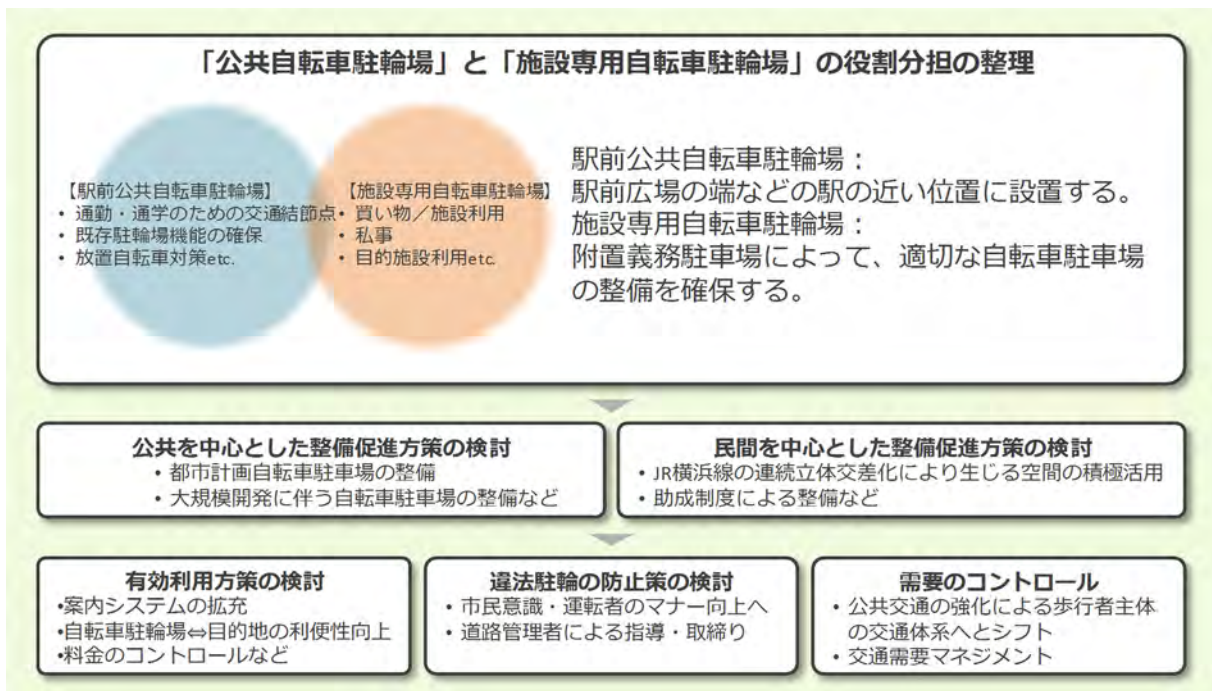
駅北口地区の開発に伴い、駅利用者や駅前施設利用者の行先に応じて、公共が担うべき自転車駐輪場と、開発による自転車駐輪場の役割分担を明確にする必要があります。

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
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)	・定期利用が主体 ・朝から帰宅時間まで終日利用	・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	・一次利用が主体 ・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
利用意向	公共自転車駐輪場	施設専用自転車駐輪場	施設専用自転車駐輪場

図表 3.3.26 利用目的別の特性

## ウ 自転車駐輪場等の整備方針

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



図表 3.3.27 自転車駐輪場等の整備方針

### ①公共自転車駐車場整備の方針

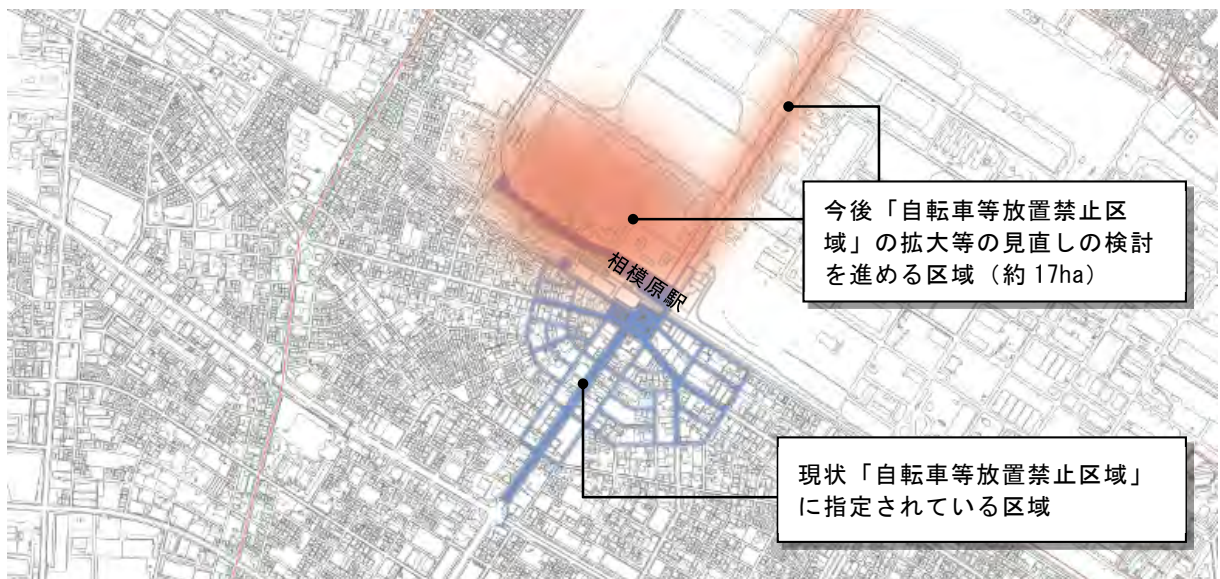
- 駅北側の開発に伴う駅北側での自転車駐車場整備
- 自転車ネットワークとの連続性に配慮した歩行者動線とに交錯がない位置への配置
- 台数については、駅北口地区の開発や小田急多摩線の延伸やなどにより駐輪台数が増加を見込み、既存台数分は駅前広場にて確保、増加分は高架下空間などを活用



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

駅北口地区のまちづくりでは、土地利用計画に合わせて自転車等放置禁止区域の拡大指定を検討します。



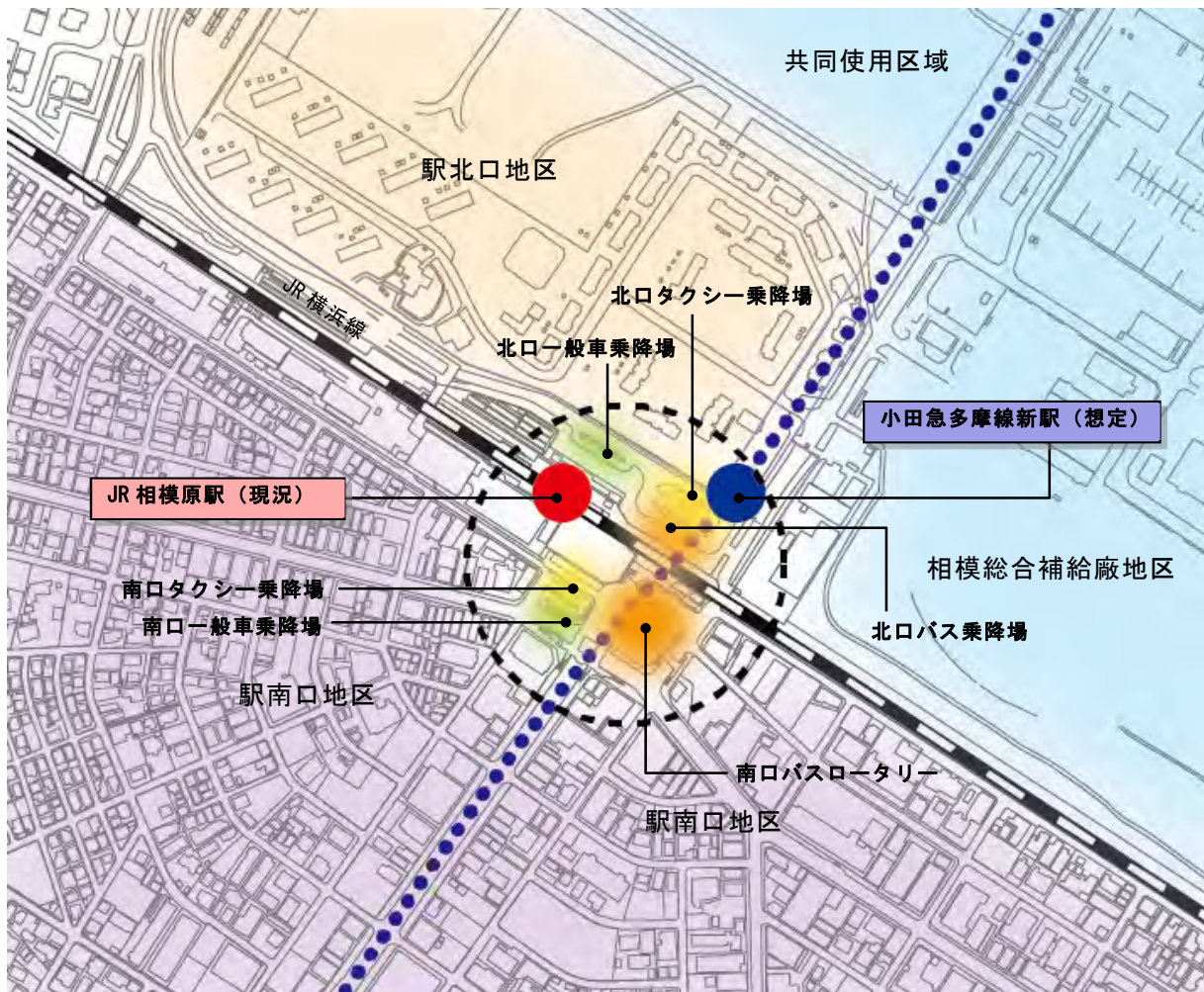
図表 3.3.29 今後自転車等放置禁止区域を検討する区域

## 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、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ています。また、駅北口地区の返還による新しいまちづくりに伴う来街者の増加に対応するために、都市の「顔」として、利便性の高い駅前空間を創出します。



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

図表 3.4.1 相模原駅前広場空間の現状



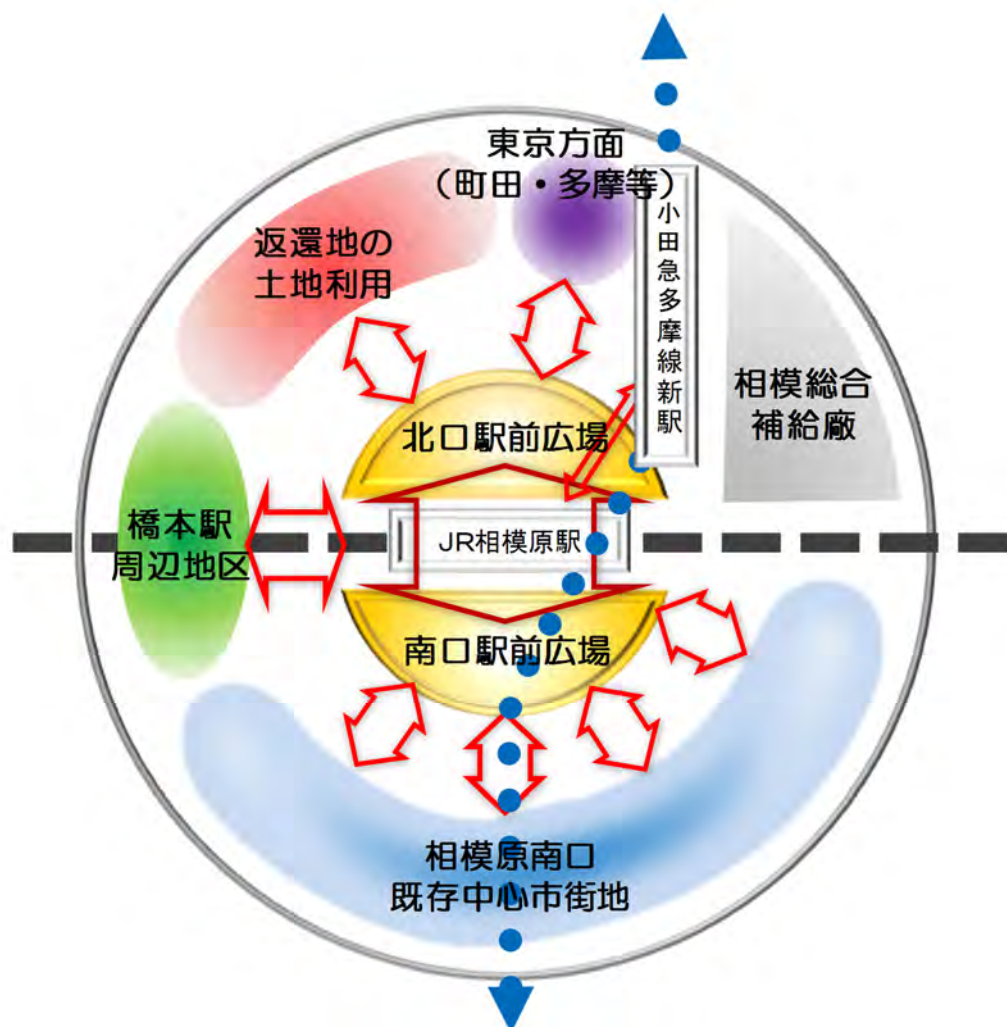
## イ 課題

相模原駅は、駅南口の既存市街地や橋本方面・多摩方面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

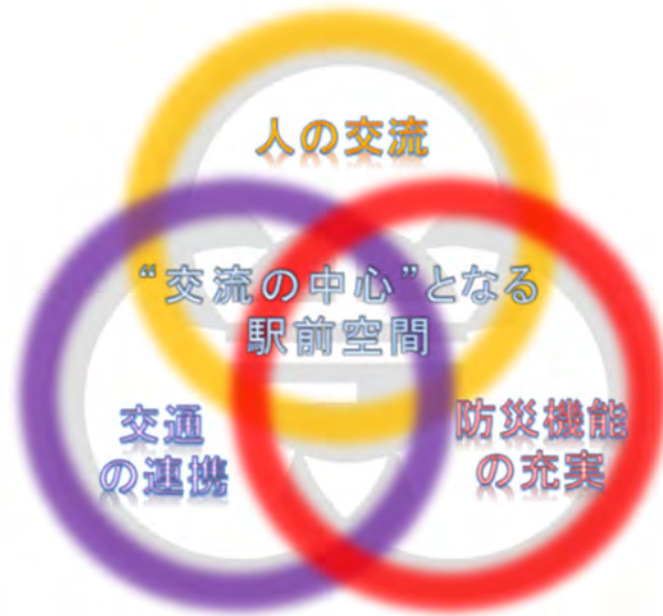
- 賑わいの核となる市の顔としての駅前広場
- 返還地の土地利用との接続に配慮した整備
- 橋本方面との連携
- 南北回遊性の向上
- 南北駅前広場の機能分担
- 町田/多摩方面との連携
- JR 横浜線⇄小田急多摩線の乗継利便性
- ペDESTリアンデッキ等による回遊性の確保
- バスなどの公共交通網の充実



図表 3.4.2 駅周辺の関係性を考慮した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

(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  
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

(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・町田方面との連携強化  
相模原駅南北の交通網の強化  
橋本との連携強化  
JR 横浜線と小田急多摩線の乗換利便性の確保

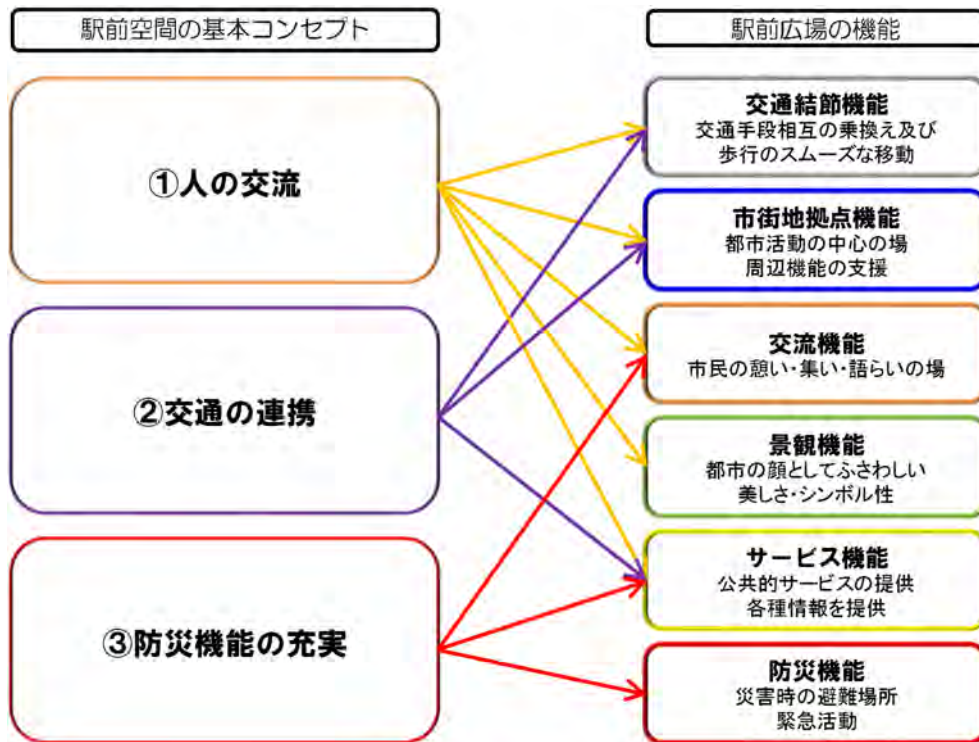
### ③ 防災機能の充実

(キーワード：共同使用区域、広域防災拠点、地域防災)  
防災性の高い駅前空間の創出  
(災害時の一時拠点となる駅前空間の創出)

### (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



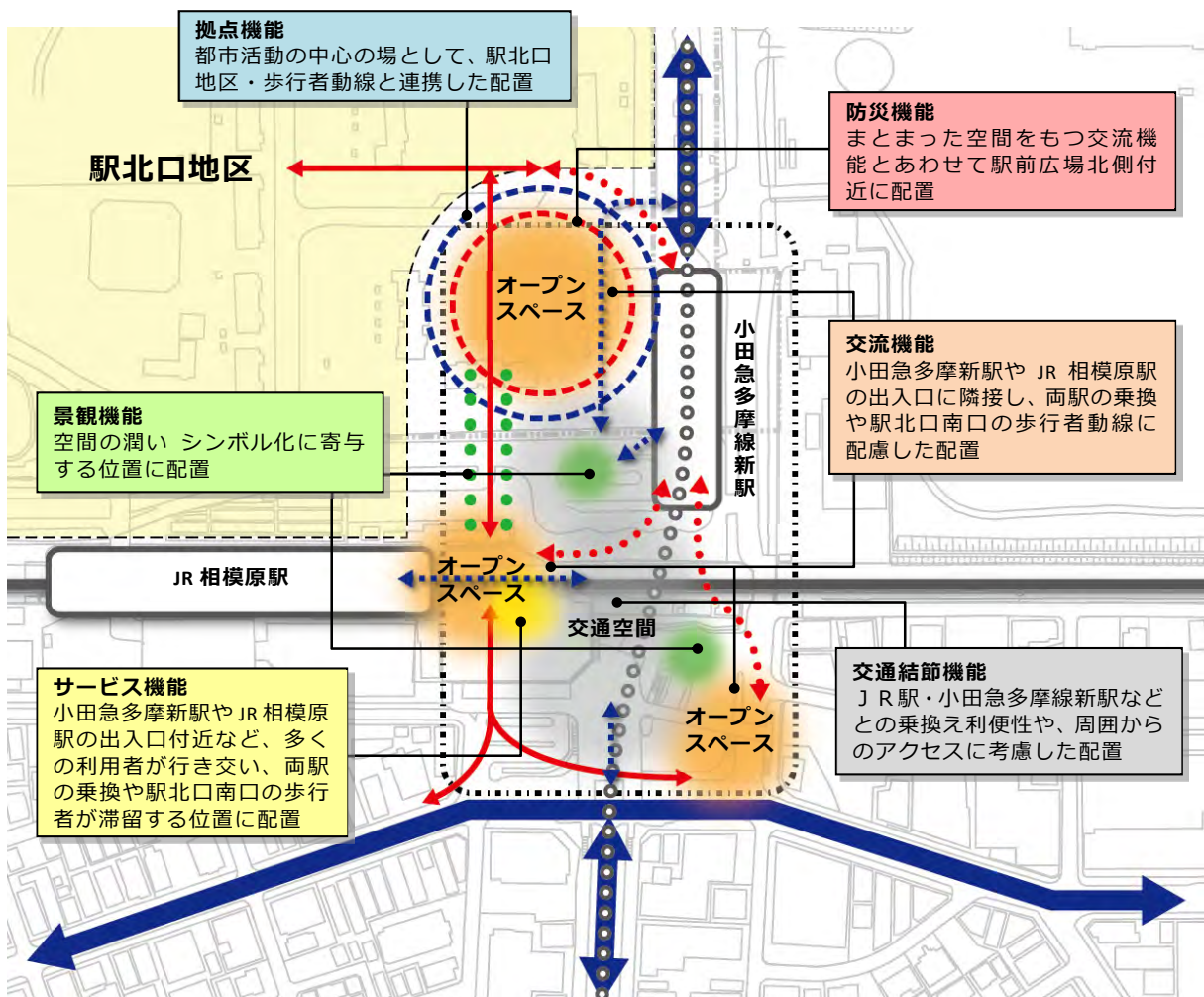
図表 3.4.5 駅前広場の機能のイメージ

## 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。

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

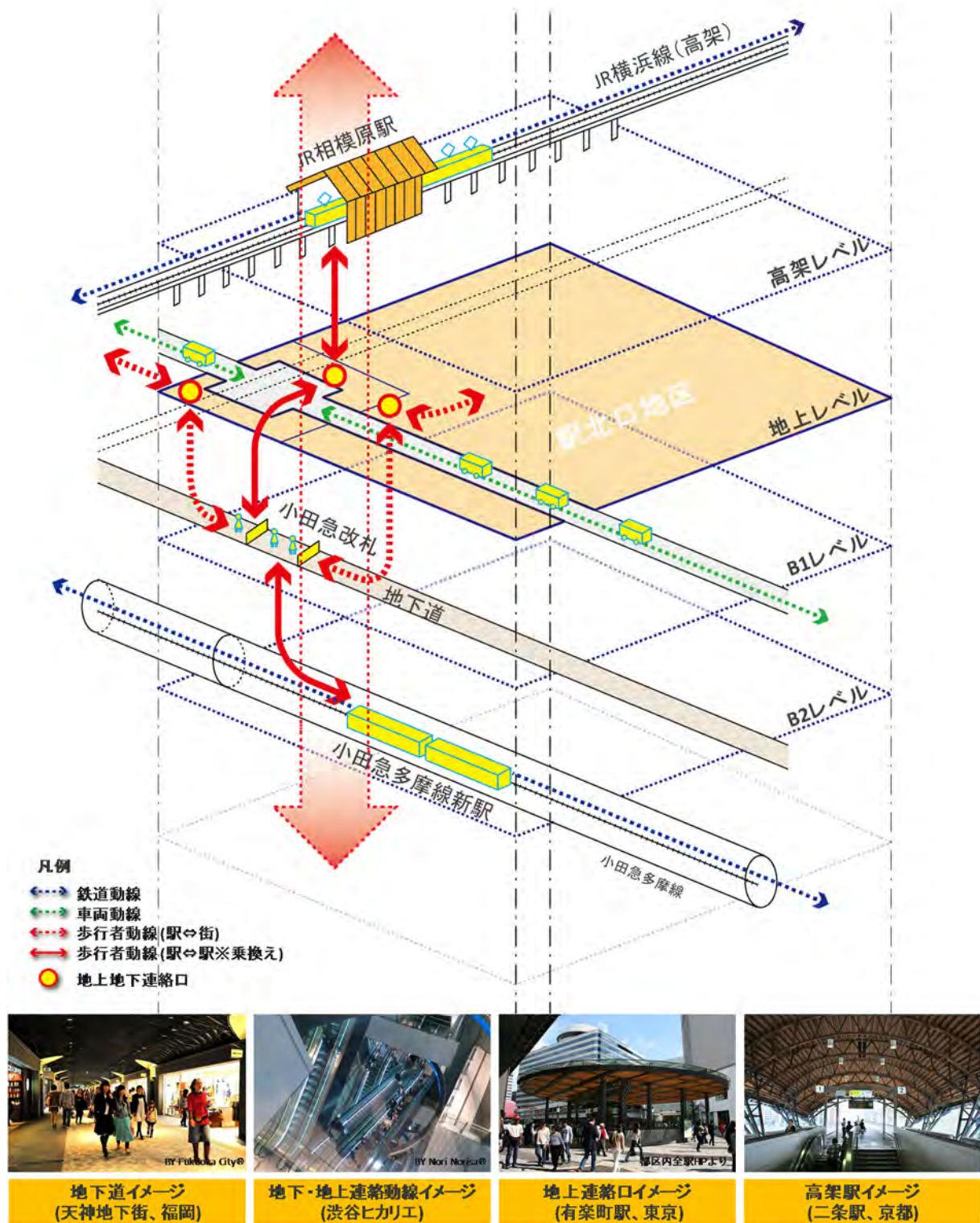
図表 3.4.6 機能配置方針



図表 3.4.7 機能配置イメージ

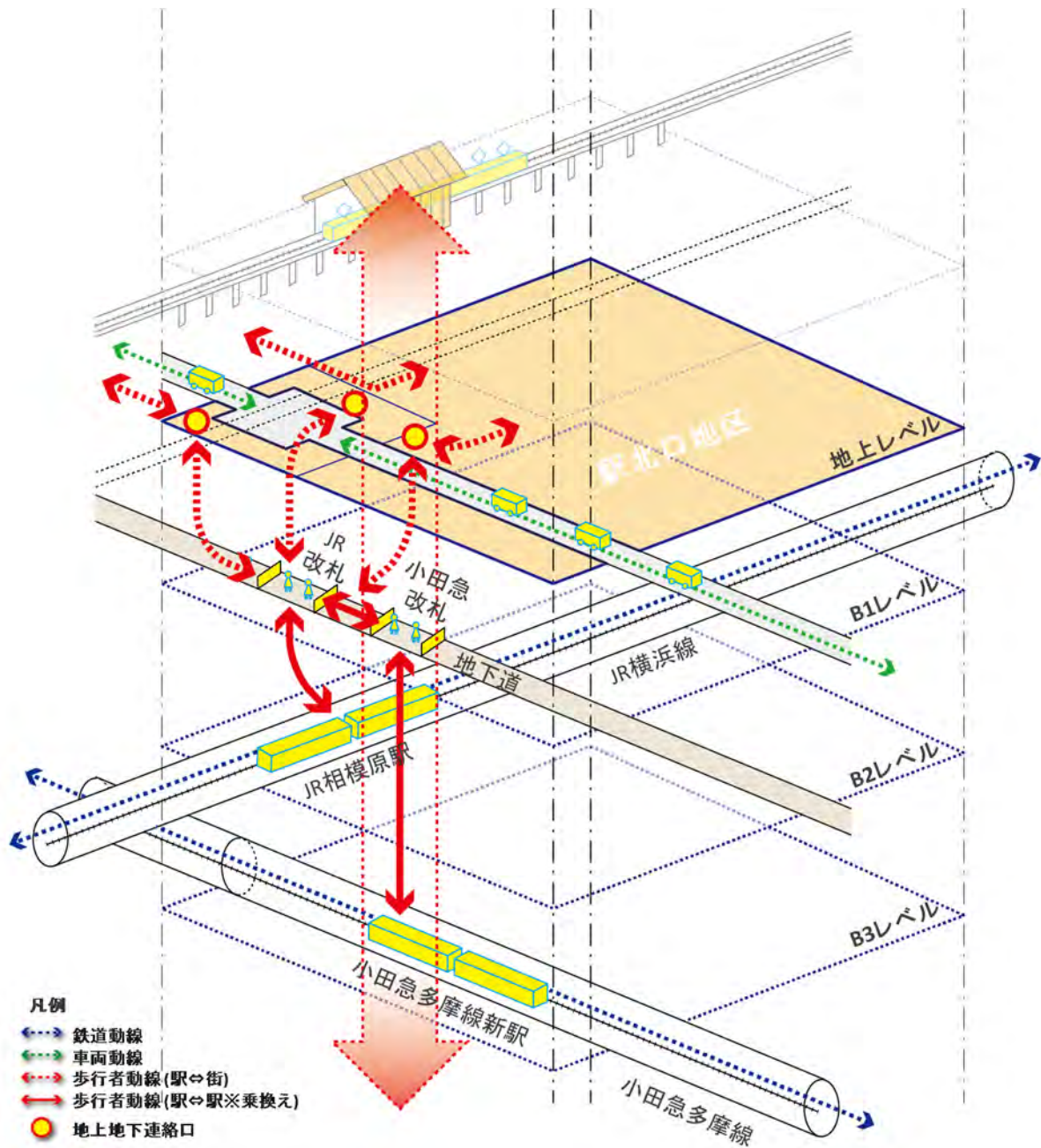
#### (4) 乗換え動線の計画

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。



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。

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としている。

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

※小田急多摩線延伸計画の概要



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）

- ①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
- ②延長：約 8.8km（唐木田～相模原：5.8km、相模原～上溝：3.0km）

(1) 駅設置の基本条件

- 南北道路下に設置し、**地下駅**とする。
- ホームの位置は、**JR 線路の北側を想定**する。
- 地上出入口は、JR 線との乗り継ぎ利便性、南側既存市街地・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

- **H39 年の完成**を想定する。



図表 3.4.10 小田急多摩線延伸計画の概要

## (5) 駅前広場

- 駅北口地区の新たな土地利用により、多くの利用者が相模原駅北口を利用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

現状の駅前広場のサービス水準を維持し、かつ小田急多摩線新駅設置、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以下の3つの施設を見込んだ規模を想定します。

#### 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㎡)				

図表 3.4.11 既存駅前広場の規模

+

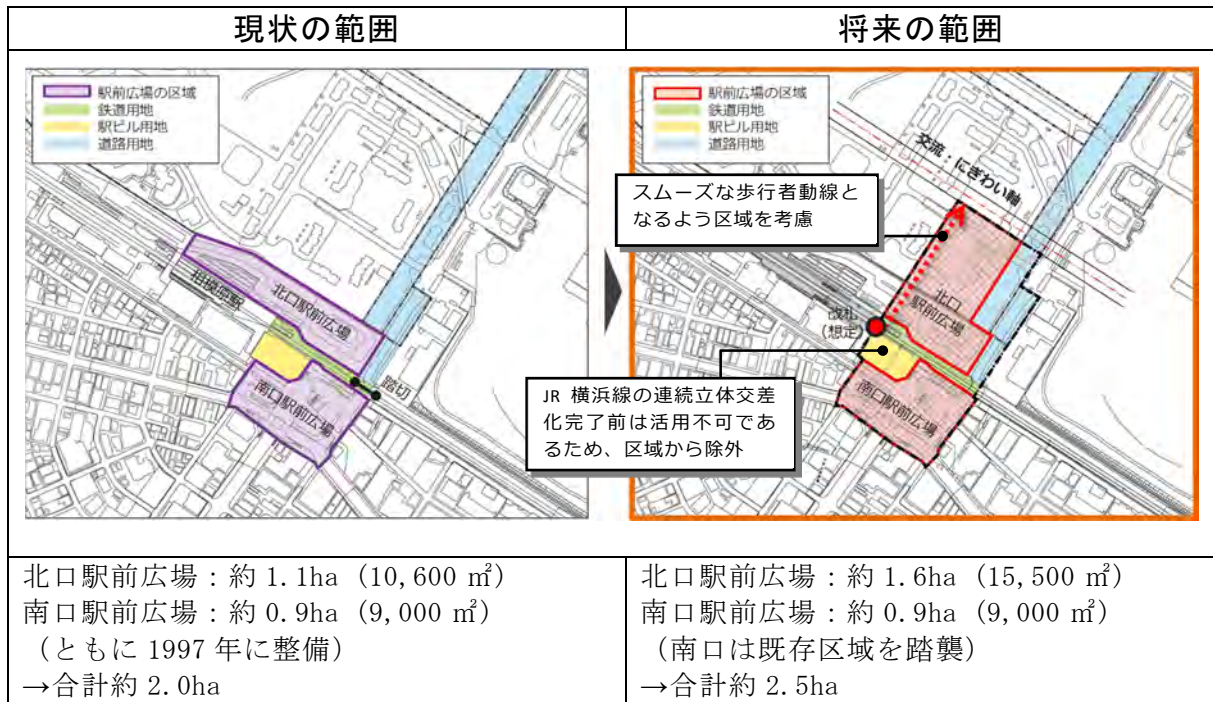
#### ② 新たに必要と考える施設の規模（最大で約 0.5ha）

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。





図表 3.4.12 駅前広場の範囲の想定

### ※交流広場の規模の想定

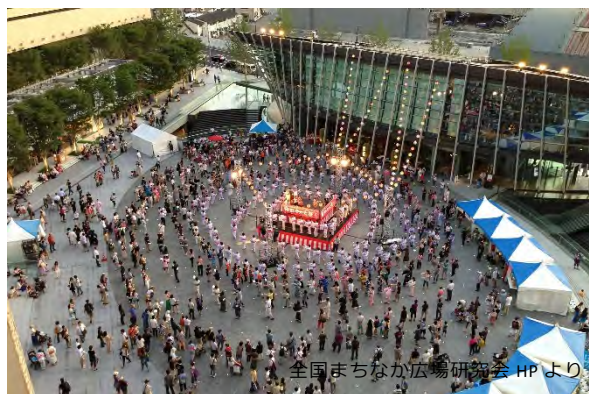
以下の事例を参考に交流広場の規模を約 2,000 m<sup>2</sup>と想定しました。



新橋駅西口 SL 広場  
: 約 1,300 m<sup>2</sup> (歩道部)



JR 桜木町駅前広場  
: 約 3,000 m<sup>2</sup> (歩道部)



大阪・うめきた広場  
: 約 1,700 m<sup>2</sup> (歩道部)



岐阜駅北口広場  
: 約 1,800 m<sup>2</sup> (歩道部)

図表 3.4.13 2,000 m<sup>2</sup>前後の歩行者広場の事例 (参考)

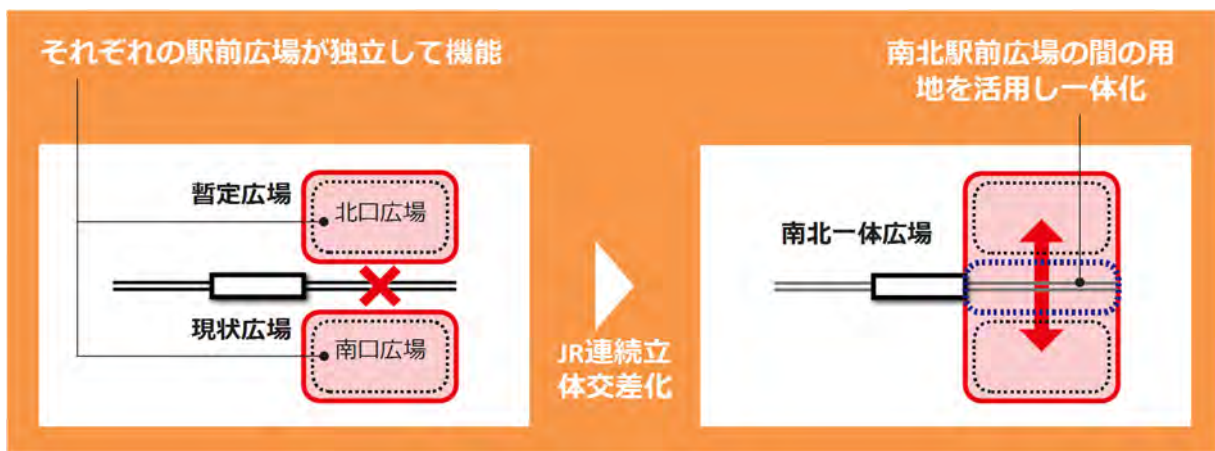
## イ 段階整備の考え方

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

	現状～	～駅北口地区 まち開き	～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"> <li>• 南北駅前広場それぞれで供用</li> <li>• 北口駅前広場へは西側(すすきの氷川)よりアクセス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 南北駅前広場それぞれで供用</li> <li>• 北口駅前広場の暫定整備完了</li> <li>• 北口駅前広場へは北側(南北道路)よりアクセス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駅前広場の南北一体供用開始</li> </ul>

図表 3.4.15 各段階における駅前広場の状況

## 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)

駅前の総合相模更生病院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。

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		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>各広場機能を集約させ、大きく配置することが出来ます。</li> <li>歩行者・自転車の回遊性が高まります。</li> </ul>	特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>各広場機能をバランス良く配置することが出来ます。</li> <li>歩行者・自転車の回遊性に併せ、南北の自動車交通が可能となります。</li> </ul>

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

②JR 横浜線の連続立体交差化完了後の機能配置パターン

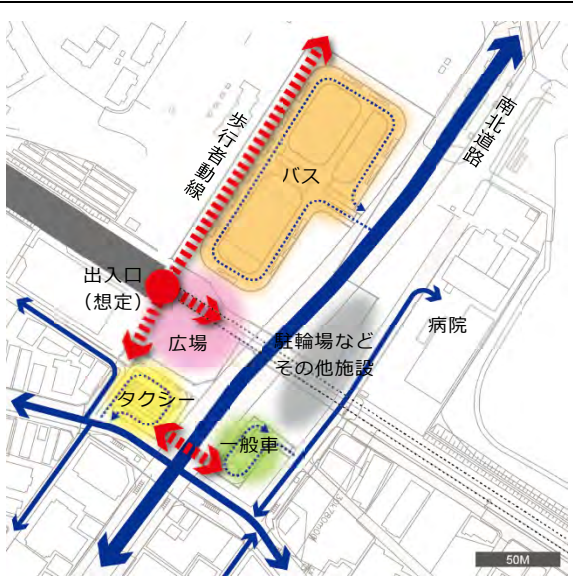
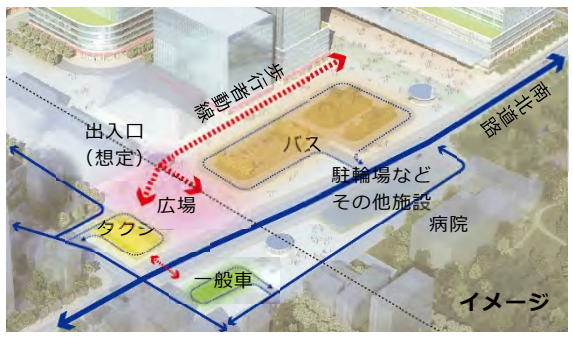
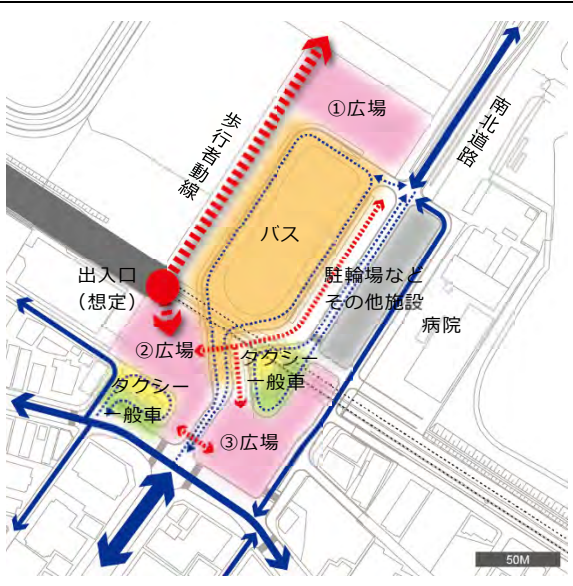
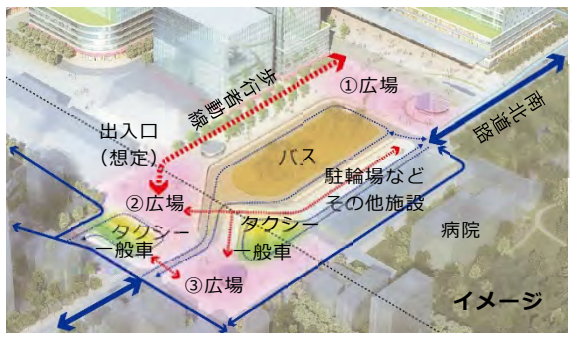
C : 自動車・歩行者・自転車通行型(幹線道路の整備)

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、駅前の総合相模更生病院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。

JR 横浜線の連続立体交差化完了後の将来形	
<p><b>C : 自動車・歩行者・自転車通行型 (幹線道路の整備)</b></p>  	<p><b>D : 自動車・歩行者・自転車通行型 (地区幹線道路の整備)</b></p>  
<p>特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北の自動車交通が可能となり、スムーズな通行が出来ます。</li> <li>歩行者自転車の回遊性が高まります。</li> </ul>
<p>特徴</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の集約による利便性の高まりに加え、新たな空間が創出されます。</li> <li>歩行者・自転車の回遊性に併せ、南北の自動車交通が可能となります。</li> </ul>

図表 3. 4. 17 JR 横浜線の連続立体交差化完了後の将来形

## 5. 景観形成方針

### (1) 相模原駅周辺地区の景観特性

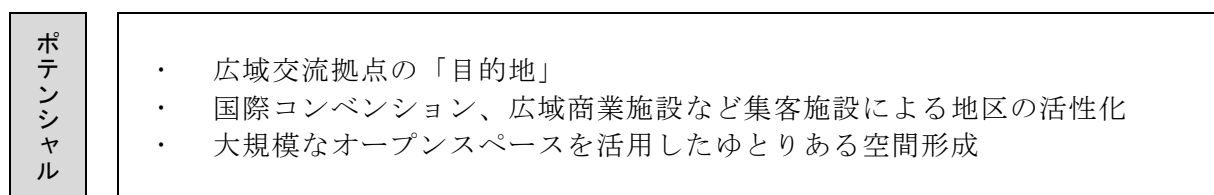
相模原駅周辺地区は、さがみ夢大通りや国道16号線などに代表される直線的な景観特性があります。また、さくらやケヤキ並木などの特徴的な景観資源も多く存在しています。



図表 3.5.1 相模原駅周辺地区の景観特性

×

今後の当地区の発展方向性については、以下が期待されています。



図表 3.5.2 相模原駅周辺地区が持つ地区ポテンシャル

## (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

- ・ 多種多様な広場デザイン

### 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
- ・ 建築物の用途の統一

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>

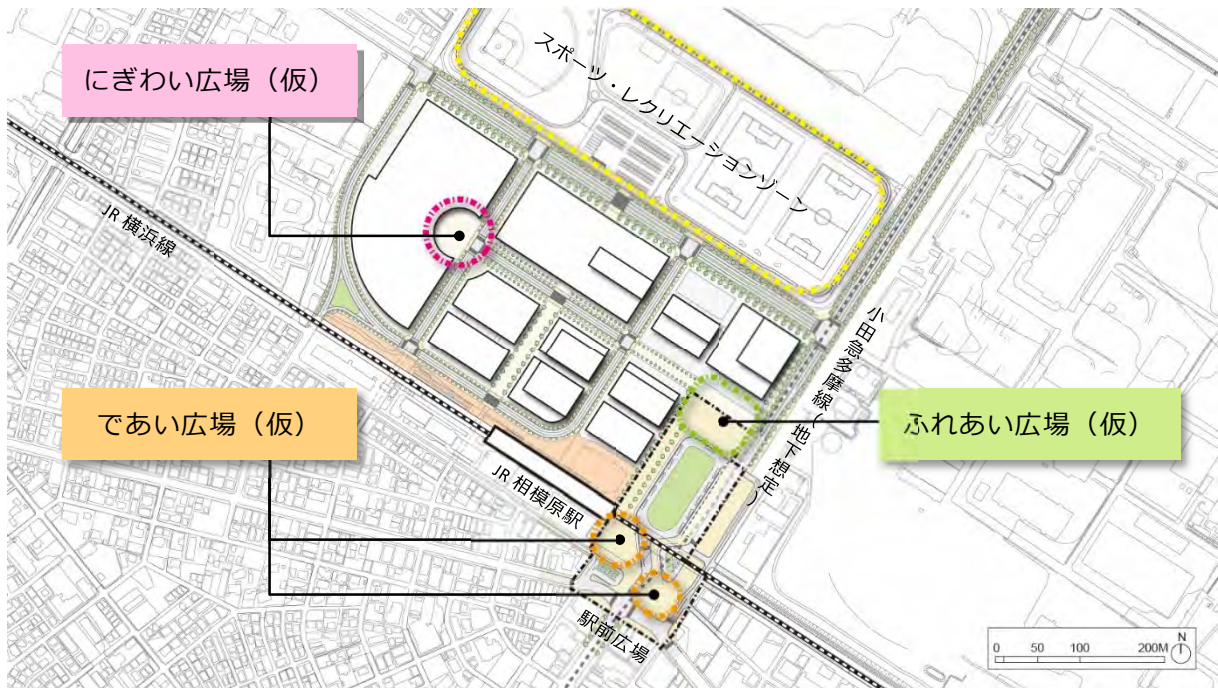
図表 3.5.3 相模原駅周辺地区の景観形成の方向性

### (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つの視点を駅北口地区の景観をつくる主な要素とします。

#### 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。

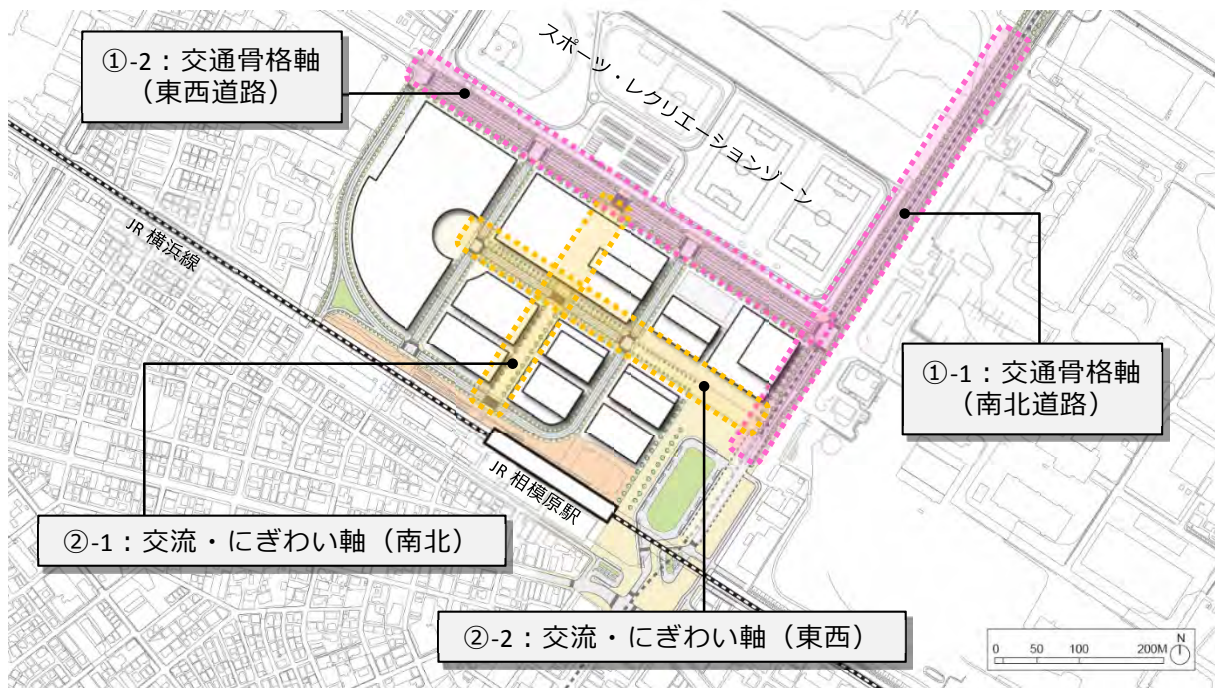
にぎわい広場 (仮)	ふれあい広場 (仮)	であい広場 (仮)
<ul style="list-style-type: none"> <li>施設と一体となった広場空間のデザイン</li> <li>イベント開催等が可能なスペース</li> <li>敷地外への開放性の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周囲への開放性と周囲からの視認性の確保</li> <li>敷地内空地、歩道、駅前広場などとの一体的なデザイン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通行空間と滞留空間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

図表 3.5.4 広場の景観形成イメージ



## 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。

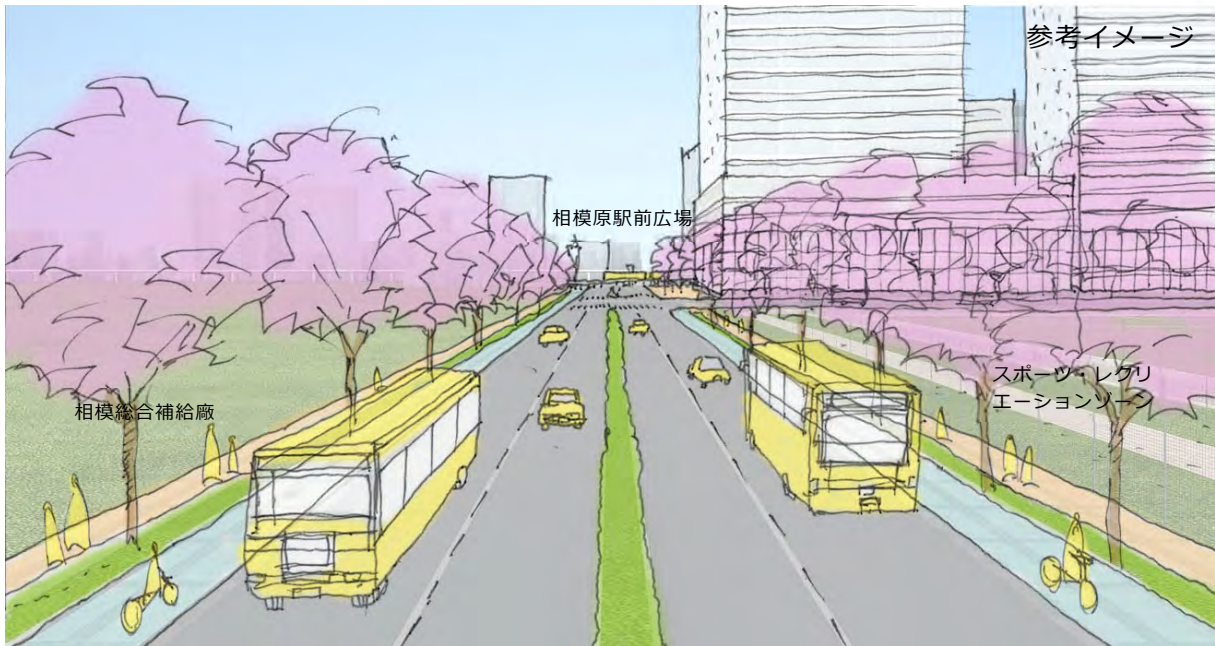


注：平面図の建物配置は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があるものです。

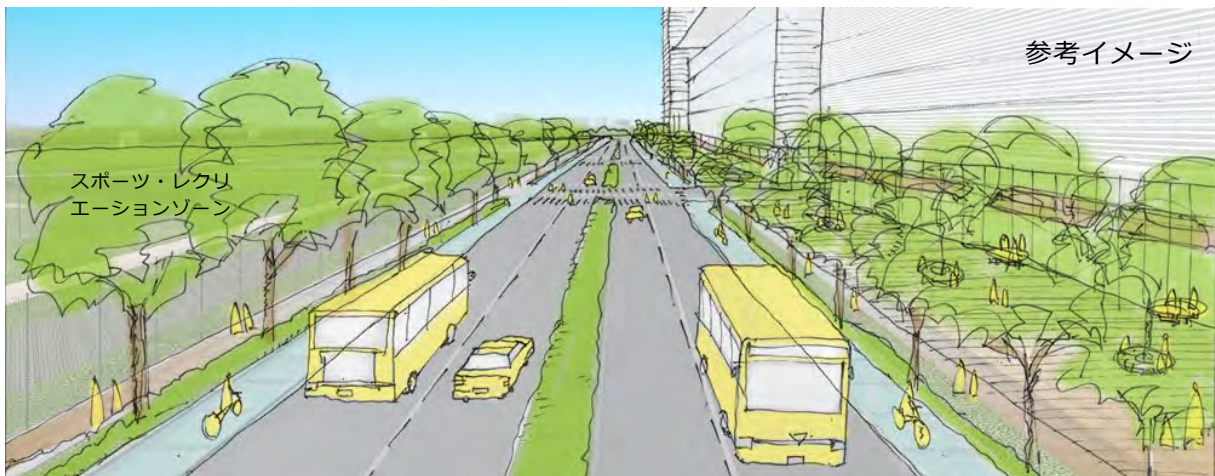
図表 3.5.5 駅北口地区の骨格となる道路

### 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 3.5.6 ①-1 交通骨格軸（南北道路）の景観形成イメージ



図表 3.5.7 ①-2 交通骨格軸（東西道路）の景観形成イメージ

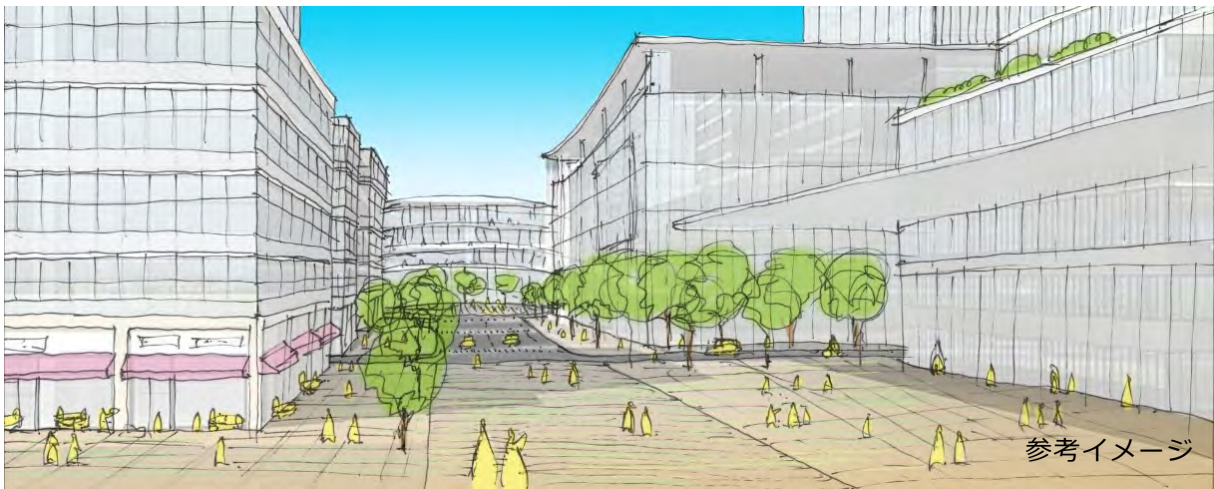
注：参考イメージ内の建物配置や高さ等は現段階検討途中のものであり、今後変更の可能性があるものです。

## 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 3.5.8 ②-1 交流・にぎわい軸（南北）の景観形成イメージ






図表 3.5.9 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。

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"> <li>・ シンボルとなる広場やランドマークの創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建築物のセットバックによるゆとりある空間の確保</li> <li>・ 建築物の用途の統一</li> </ul>
 <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>Photo by Junpei Hazjii</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。

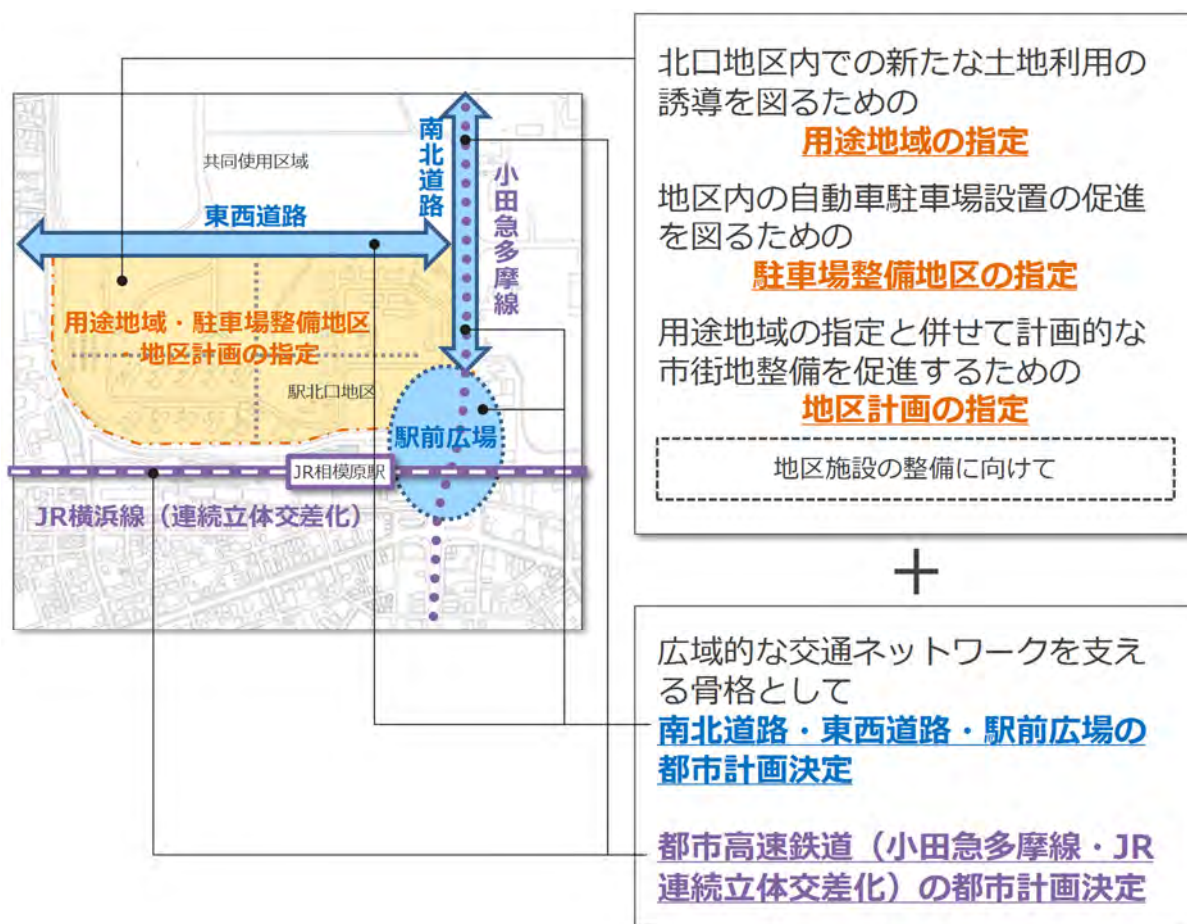
図表 3.5.10 建築物の景観形成イメージ

## 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

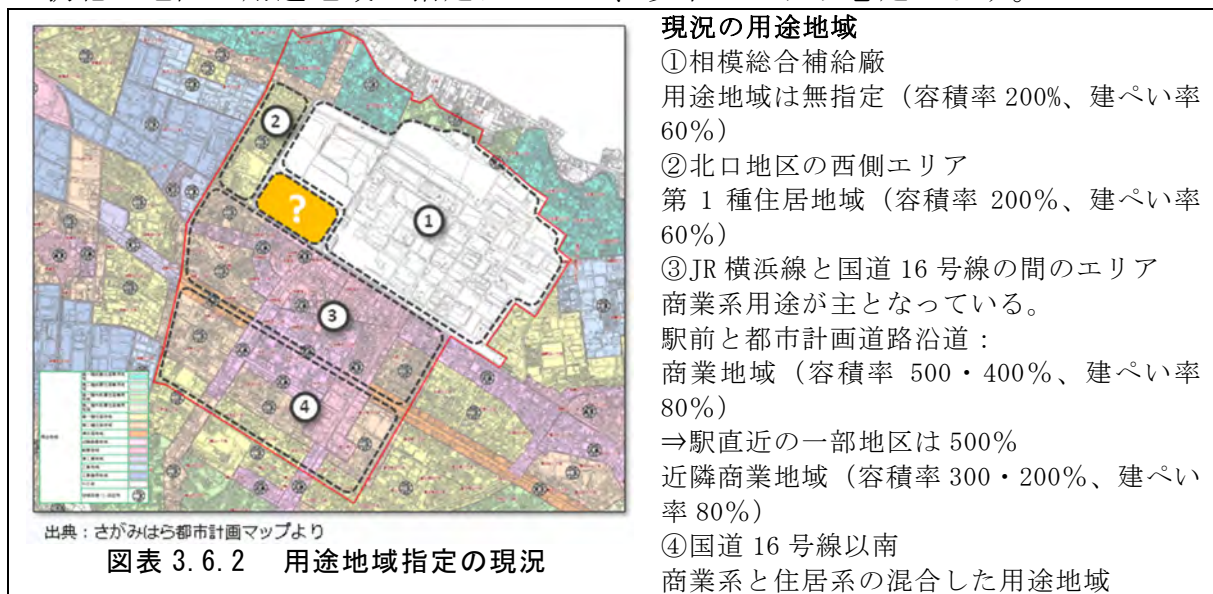
駅北口地区のまちづくりの実現に向けて、骨格・顔となる施設や土地利用の都市計画を以下のとおり想定します。



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

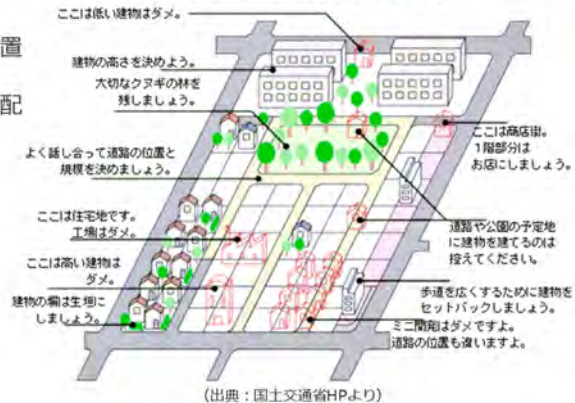
駅北口地区においては、用途地域指定などの大きな枠組みだけでは、全体のまちづくりのコントロールに限界があります。そこで、一定のまとまりを持った地区を対象に、その地区の用途に適応したルールを定める地区計画指定も想定します。

### ※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



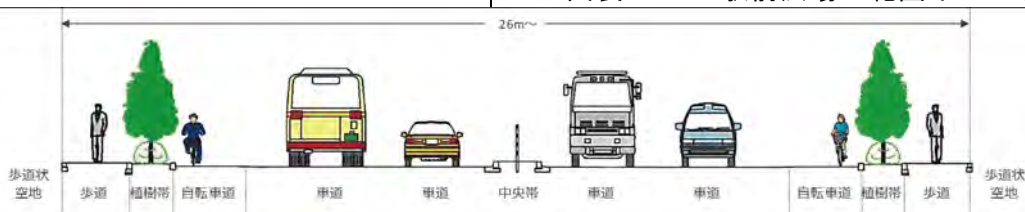
## エ 道路（街路）・駅前広場

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する平成39年を目途とし、駅北口地区がまちびらきするまでの「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
- 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)

### 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。

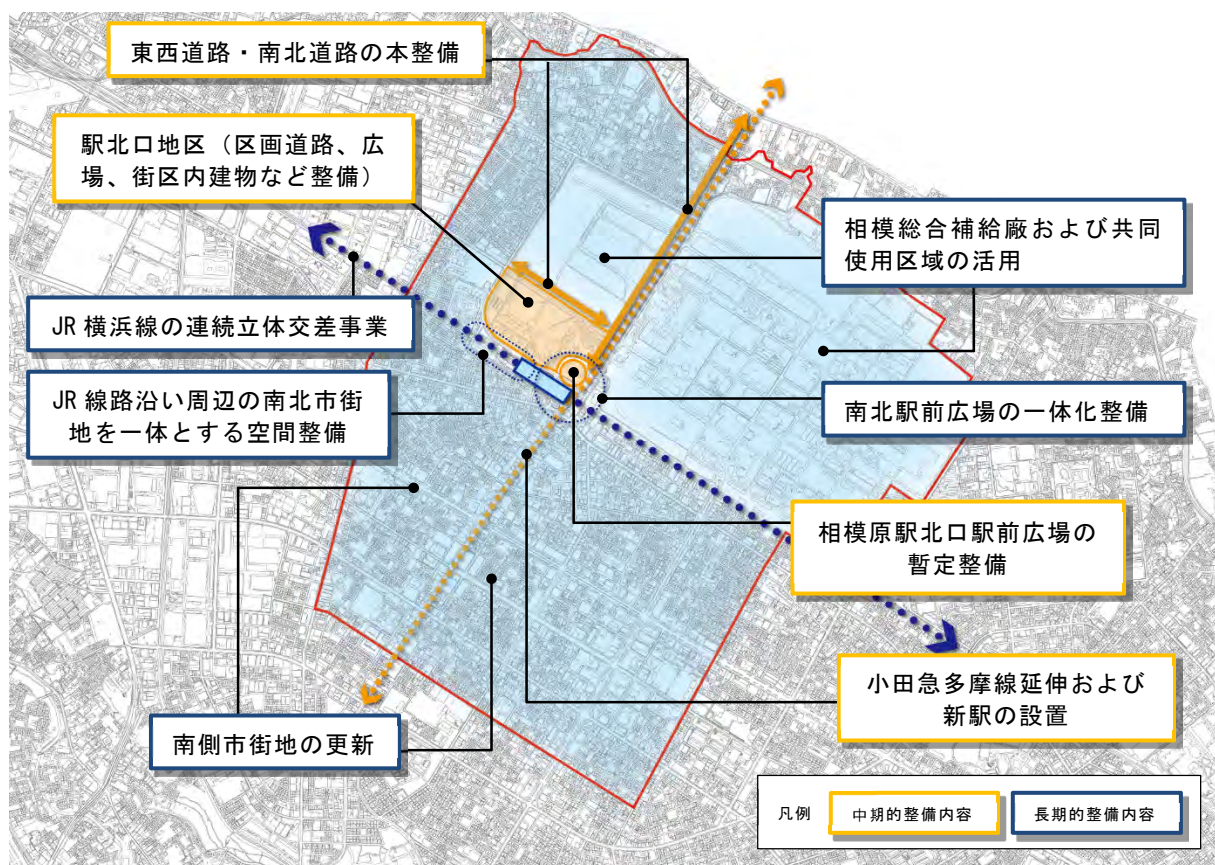


また、平成 57 年のリニア中央新幹線の大阪開通予定や相模総合補給廠の全面返還を見据えて、相模総合補給廠の全面返還を見据えたまちづくりを進めていきます。

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>

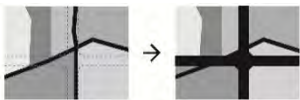
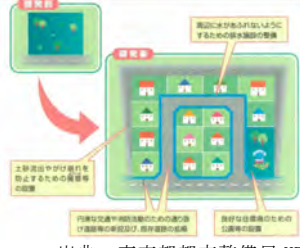
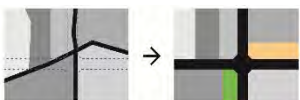
- JR 横浜線の連続立体交差事業
- JR 線路沿い周辺の南北市街地を一体とする空間整備
- 南北駅前広場の一体化整備
- 相模総合補給廠および共同使用区域の活用
- 南側市街地の更新



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になります。

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	 出典：東京都都市整備局 HP	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 3.6.7 整備に関する事業および制度

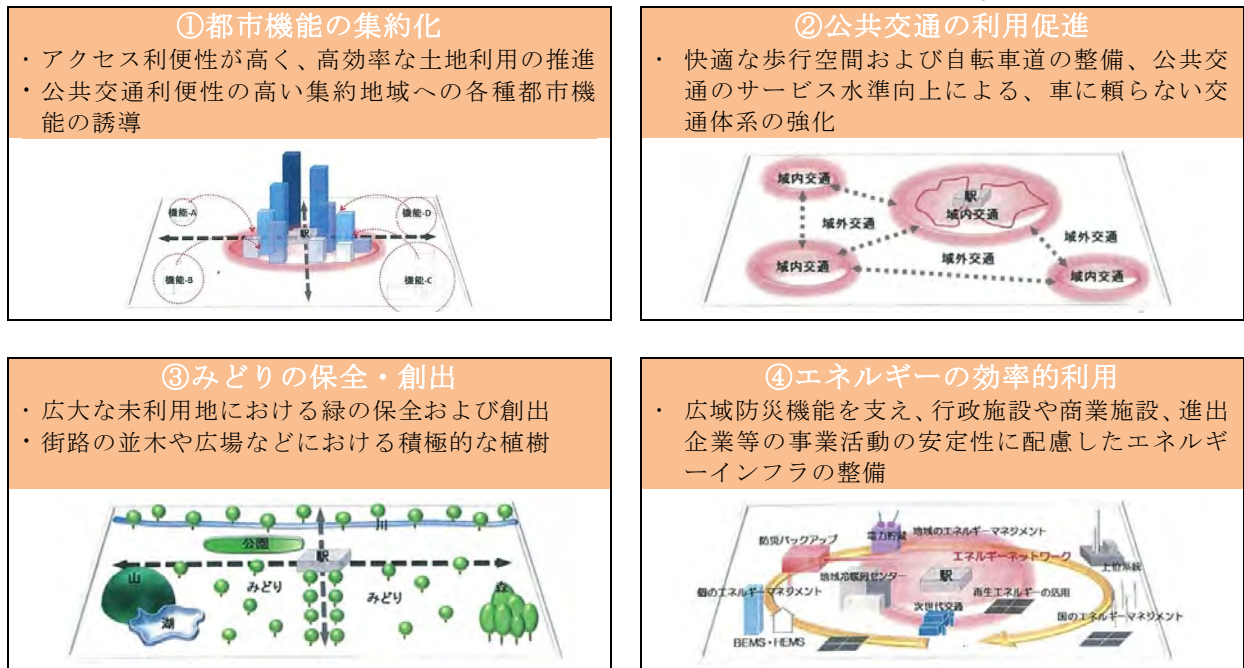
【①街路事業＋②開発許可】	【①街路事業＋③土地区画整理事業】	【③土地区画整理事業】
		

図表 3.6.8 駅北口地区で考えられる整備事業手法

## (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

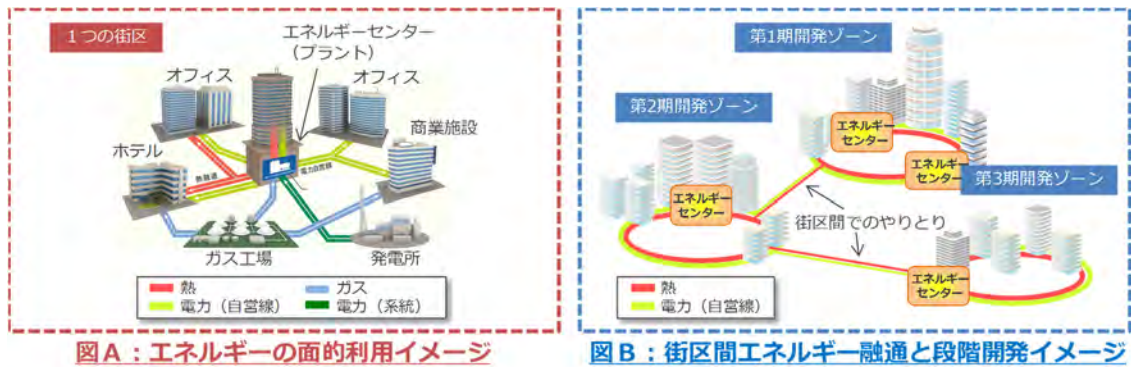
### ①面的エネルギー利用

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。

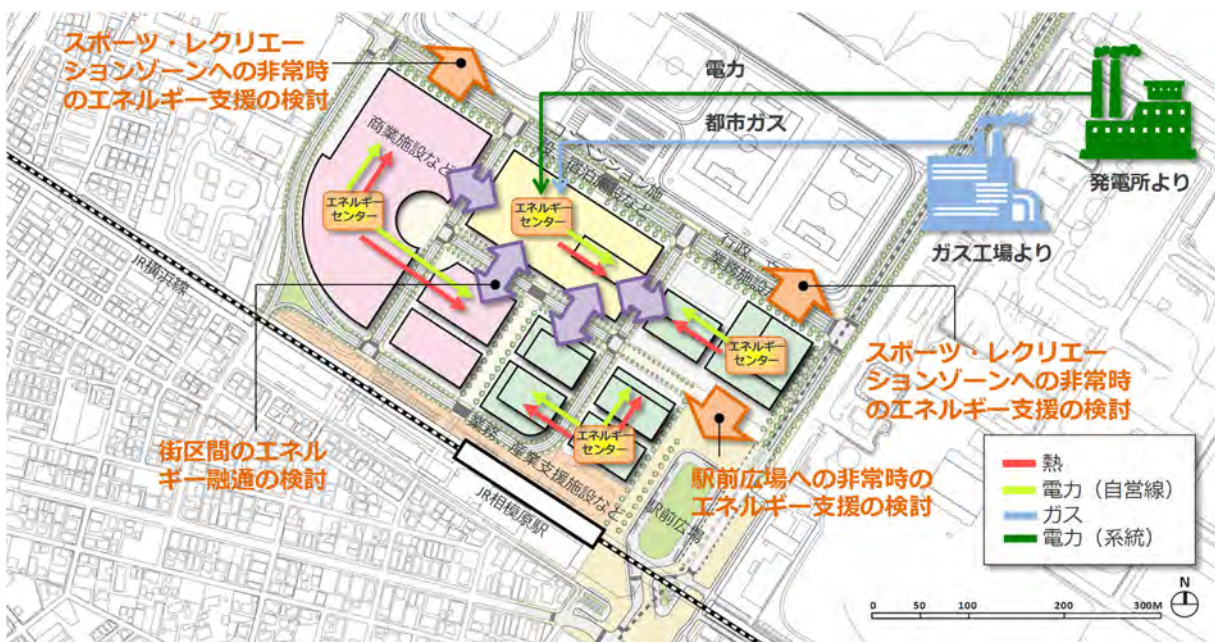


図A：エネルギーの面的利用イメージ

図B：街区間エネルギー融通と段階開発イメージ

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)することで、災害時における供給信頼性を高めるで、エネルギーをバランスよく使うことを目的とします。

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

図表 3.6.13 災害時におけるインフラの被害想定

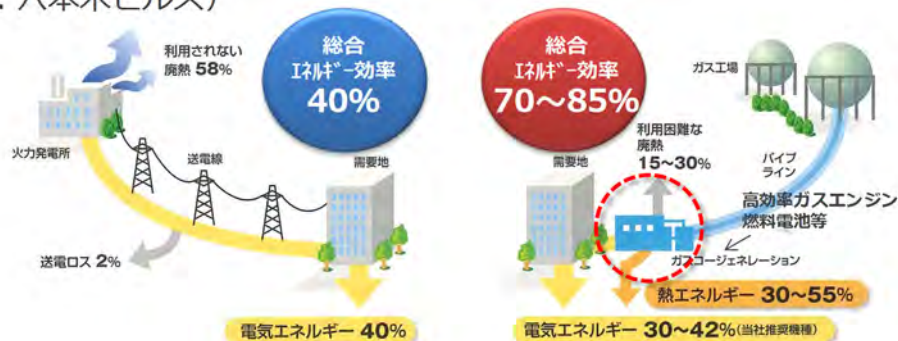
また、停電時(①系統電力が途絶えたとき)には、③中圧ガスからは電気や熱をつくったり、②非常用発電機を使って電力を供給することができます。

※参考：

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。
- 大型のものほど高効率なため、地域全体で利用するとメリットが大きい(例：六本木ヒルズ)



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、

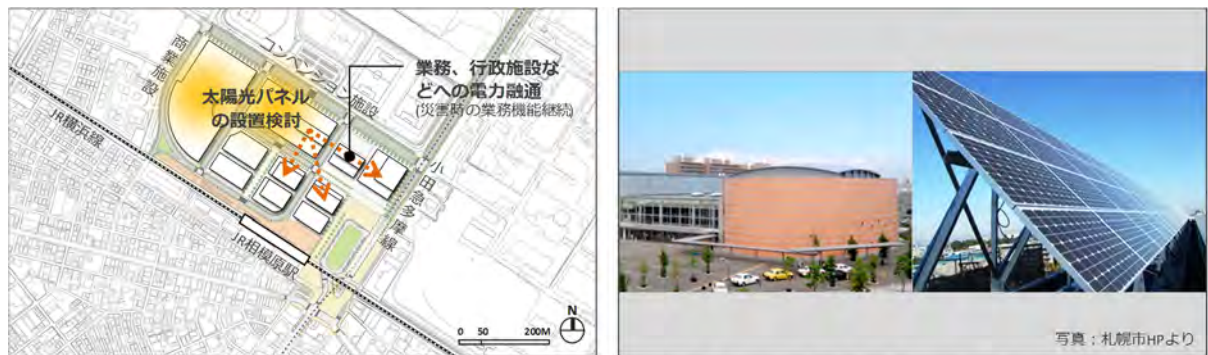
- ・ **熱源のベストミックス**：熱源（冷房・暖房に使う冷水・温水を作るためのエネルギー）に、電気・ガスをバランスよく使うこと。  
→季節や時間帯によって使い分け、エネルギー費用を抑える効果がある。  
→災害時、片方のエネルギーが途絶えても、冷温水を供給できる。
- ・ **再生可能エネルギーの導入**：電気・ガスだけではなく、太陽光や風力などの自然エネルギーの導入も含め、環境に配慮する。

など、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。



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。



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

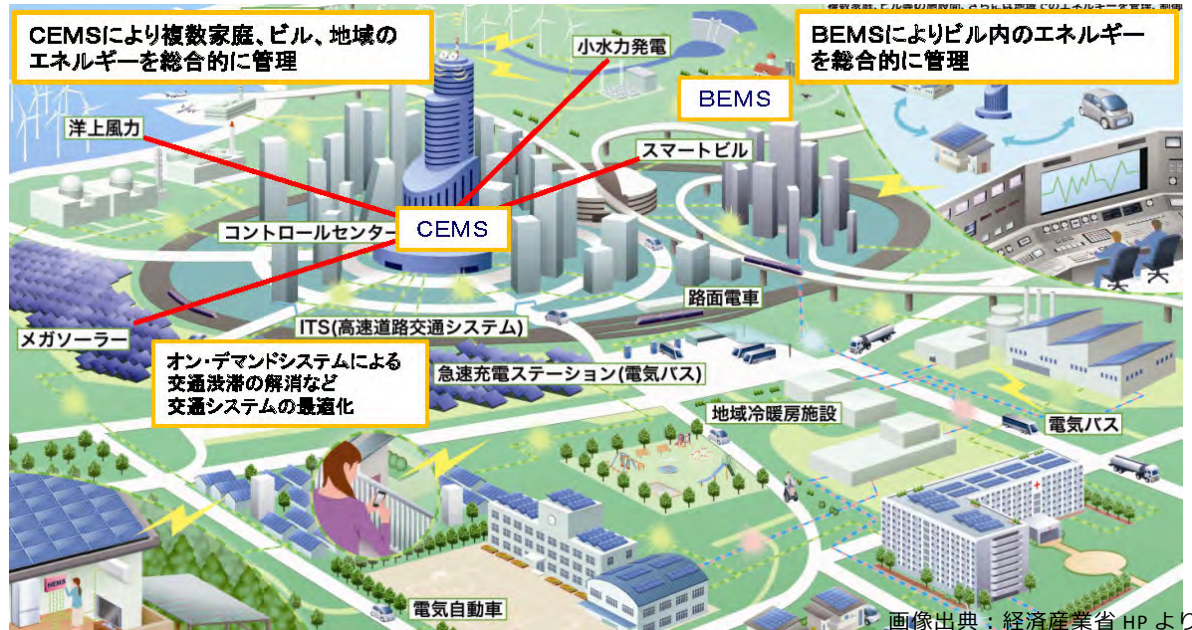
図表 3. 6. 16 駅北口地区での太陽光発電システム導入のイメージ

#### ④ エネルギーマネジメント

エネルギーマネジメントシステムとは、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のことを言います。

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ていくことができます。

※参考



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するエネルギーマネジメントシステム

図表 3.6.17 エネルギーマネジメントシステムのイメージ

## (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

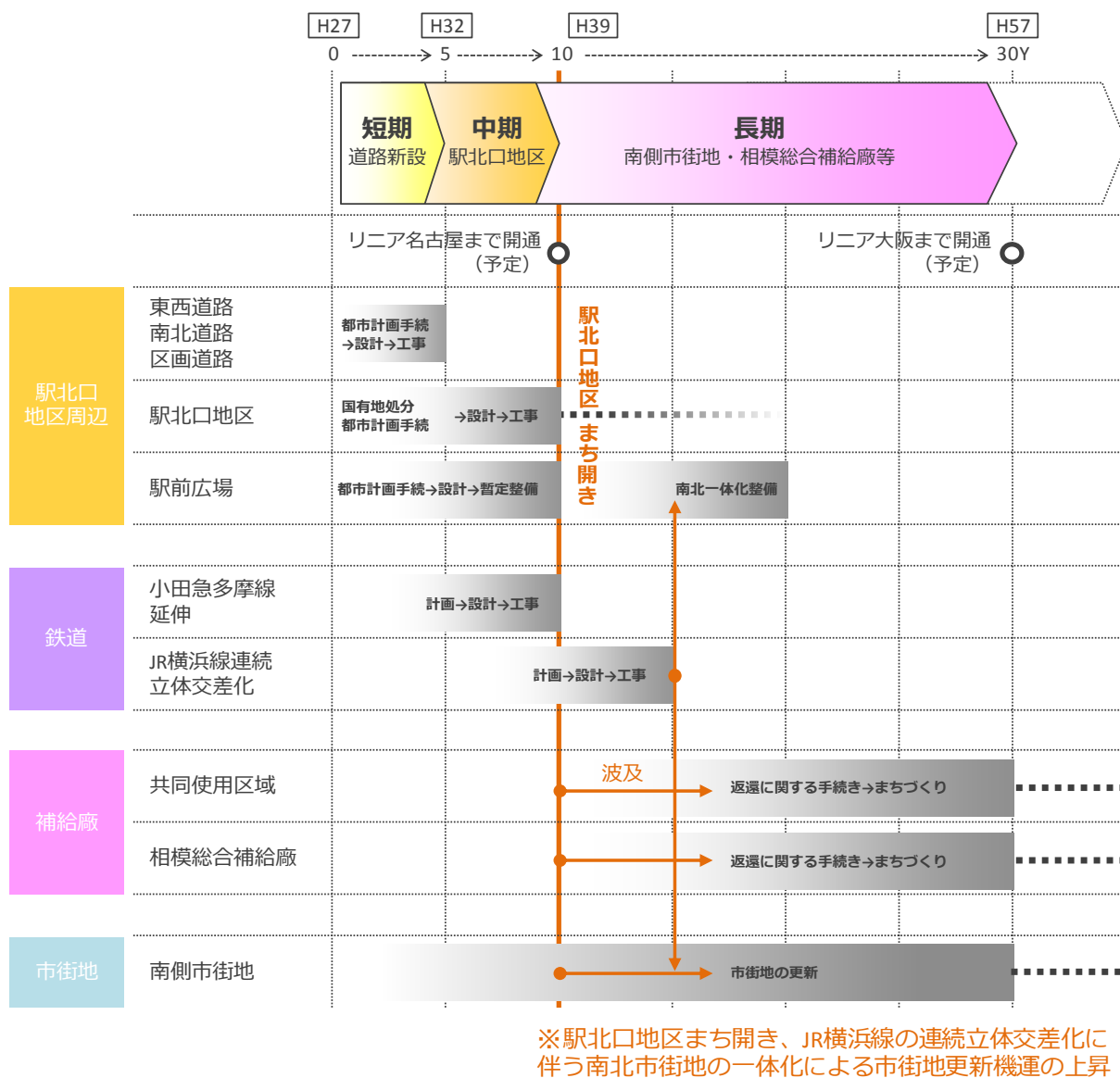
- ・ 地区のゲートとしての駅前空間と駅南北の市街地との連続性を確保していきます。(5章-2-ア)
- ・ 市役所前通りの桜並木や国道 16 号のケヤキ並木などの相模原駅周辺地区の景観特性を踏まえ、駅南北で連続するみどりのネットワーク形成を図っていきます。(5章 2-イ)



- ・ 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)

## 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

## 内容の訂正について(p 7 1)

### ( 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する平成 39 年を目途とし、駅北口地区がまちびらきするまでの「中期」計画。**小田急多摩線の延伸や**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[ 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、駅前広場の暫定整備[ 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
- 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）

#### 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[ 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。