

相模原市広域交流拠点整備計画について（答申）
【概要版】

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、まちづくりの方針)

第2章 橋本駅周辺地区整備計画

1 対象地域

2 土地利用計画

(現況と課題、都市構造と土地利用方針、導入機能、機能配置の考え方、土地利用計画)

3 交通ネットワーク計画

(現況と課題、自動車ネットワーク、自転車ネットワーク、歩行者ネットワーク、自動車駐車施設等、自転車駐車施設等)

4 駅前空間計画

(現況と課題、基本コンセプト、機能配置方針、空間形成の方針、乗換動線の整備方針、駅前広場の整備方針)

5 景観形成方針

(景観特性、景観形成の考え方、景観形成イメージ)

6 市街地整備計画

(南口地区の都市計画、段階的な整備、整備手法、都市の将来イメージ)

7 整備のスケジュール

第3章 相模原駅周辺地区整備計画

1 対象地域

2 土地利用計画

(現況と課題、都市構造と土地利用方針、導入機能、機能配置の考え方、土地利用計画、その他配慮事項)

3 交通ネットワーク計画

(現況と課題、自動車ネットワーク、自転車ネットワーク、歩行者ネットワーク、交通基盤の整備、自動車駐車場等、自転車駐車場等)

4 駅前空間計画

(現況と課題、基本コンセプト、機能配置方針、乗換え動線の計画、小田急多摩線新駅、駅前広場)

5 景観形成方針

(景観特性、景観形成の考え方)

6 市街地整備計画

(駅北口地区の都市計画、段階的な整備、事業手法、低炭素型のまちづくり、駅南北の連携方策、都市の将来イメージ)

7 整備のスケジュール

第4章 広域交流拠点整備計画の推進に向けて

(両駅が一体となる「複眼構造」の形成、リニア駅建設を見据えた交通結節機能の強化 等)

整備計画策定の目的

平成26年6月に策定した広域交流拠点都市推進戦略及び広域交流拠点基本計画を踏まえ、橋本・相模原両駅周辺地区における整備の基本的な考え方を定める。

整備計画の検討体制

広域交流拠点整備計画検討委員会(平成26年8月～平成28年2月)

広域交流拠点整備計画の策定に関する検討

学識経験者、市民、関係団体の役員、
公共交通事業者、関係行政機関の職員

橋本駅周辺地区小委員会

学識経験者、市民、
関係団体の役員、
公共交通事業者、
関係行政機関の職員

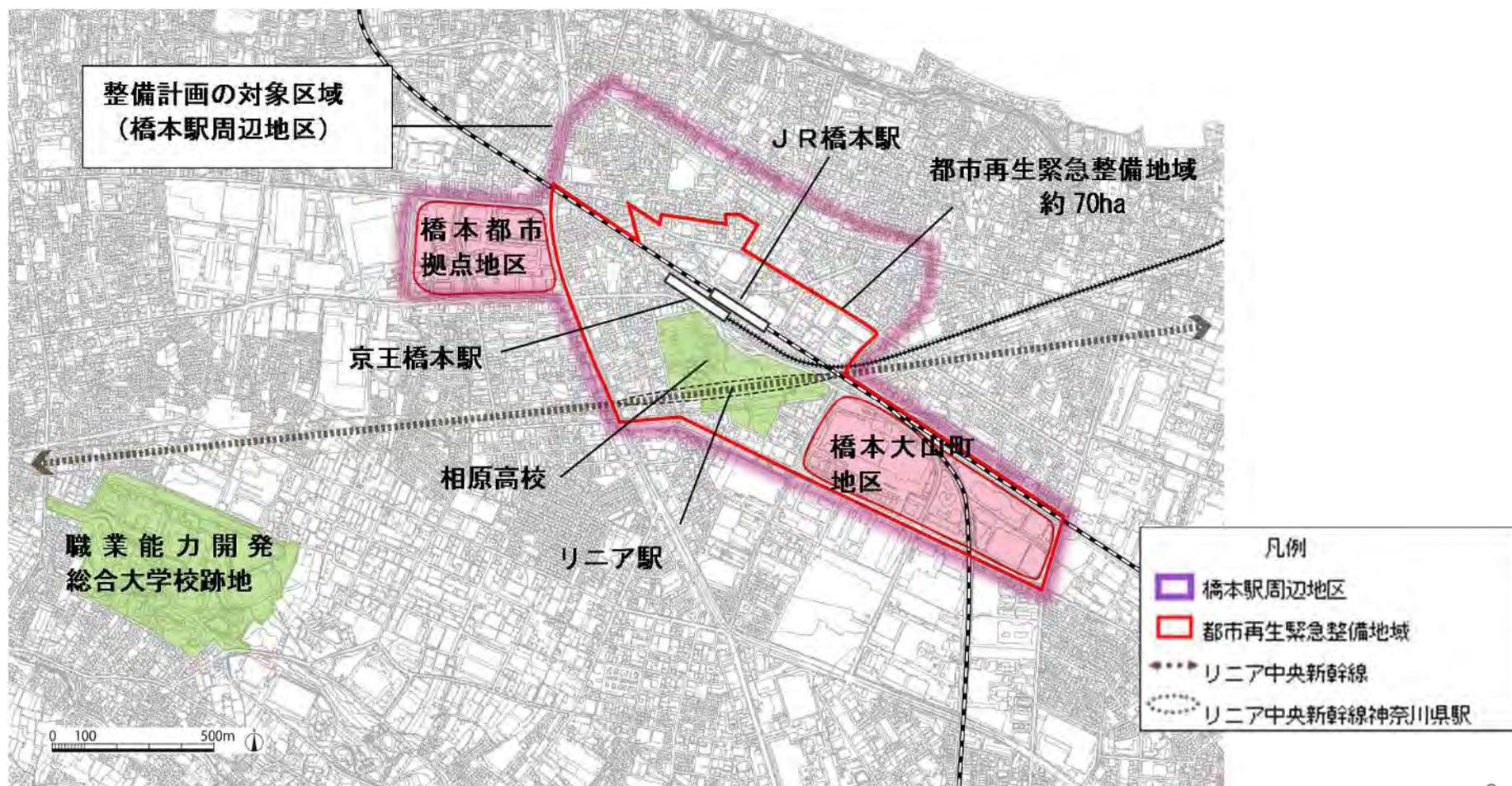
各地区の
具体的検討

相模原駅周辺地区小委員会

学識経験者、市民、
関係団体の役員、
公共交通事業者、
関係行政機関の職員

1 対象地域

- 整備計画の対象区域は、橋本駅を中心とする橋本駅周辺地区(約120ha)とする。
- 特に橋本駅南口駅前については、平成39年のリニア中央新幹線の開業を見据え、優先的な土地利用を図る。



2 土地利用計画

機能配置の考え方と土地利用計画

<機能配置の考え方>

広域交流ゾーン

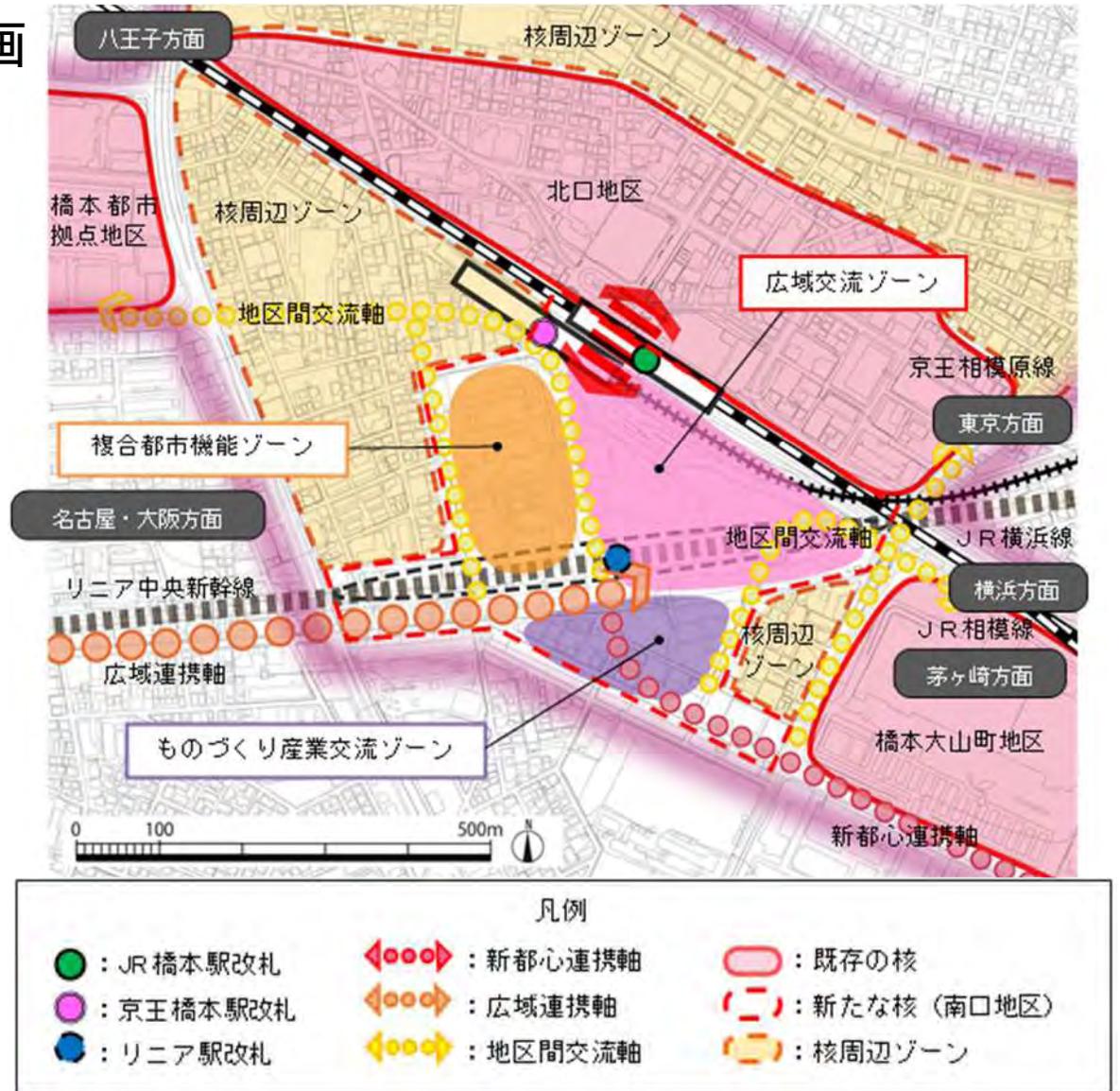
交通広場をはじめとして、公共交通の乗換えのための空間利用が想定されることから、駅北口など、様々な方面からのアクセスに配慮した配置とする。

複合都市機能ゾーン

主に生活者や通勤者などの利用が想定されることから、在来線、リニア中央新幹線のいずれからもアクセス可能な配置とする。

ものづくり産業交流ゾーン

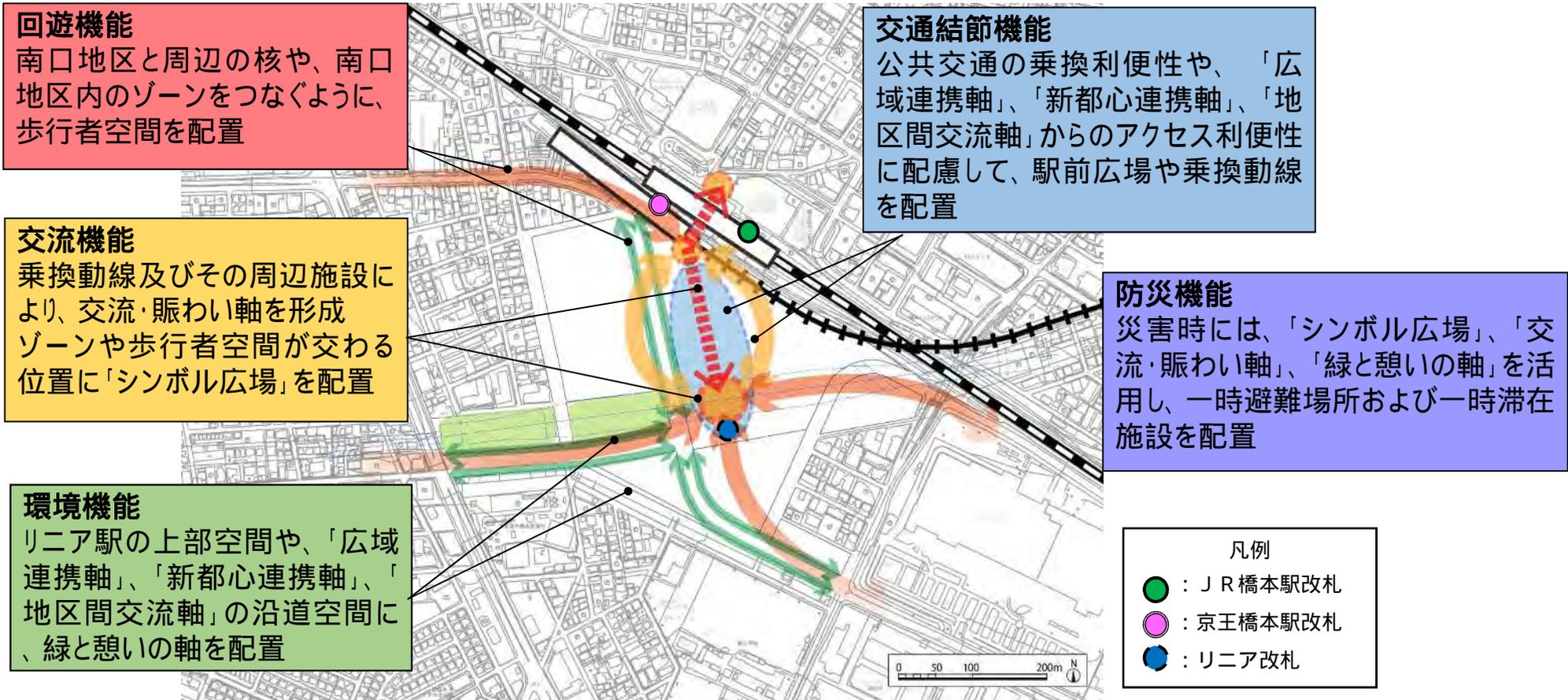
リニア中央新幹線による広域的な来街者による利用が想定されることから、リニア中央新幹線駅に近接し、周辺の産業用地からも利用しやすいエリアへの配置とする。



3 交通ネットワーク計画 橋本駅周辺の交通ネットワーク



4 駅前空間計画



5 景観形成方針

- 広域交流拠点の「顔」となる南口地区のまちづくり
- 交通結節機能や交流機能を中心とした人が集い、ゆとり・潤い・憩いのある交流空間の形成

6 市街地整備計画

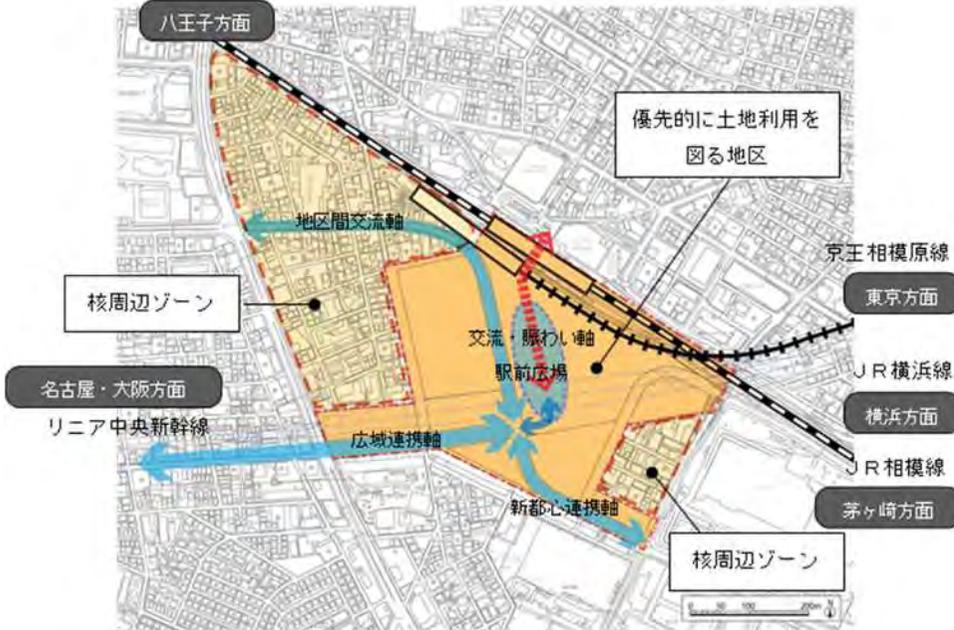
短期(中央新幹線開業を目途として)

- ・ 現高校敷地を中心とした「優先的に土地利用を図るエリア」においてまちづくり。
- ・ 既存の都市基盤において、不足している機能の拡充及び、リニア駅の利用において必要となる機能を整備。
- ・ 土地利用については、主に民間事業者を中心とした都市機能の集積を図る。

中長期(リニア中央新幹線の開業以降)

- ・ 核周辺ゾーンは、「優先的に土地利用を図るエリア」におけるまちづくりの進捗状況や都市機能の集積の状況、社会情勢等の機運に応じて、民間主導によるまちづくりを促しながら、拠点的市街地の拡大を図る。
- ・ 拠点的市街地の拡大に際して、必要となる道路を既存の道路の拡幅等によって整備。

「短期」、「中長期」のまちづくりエリアのイメージ



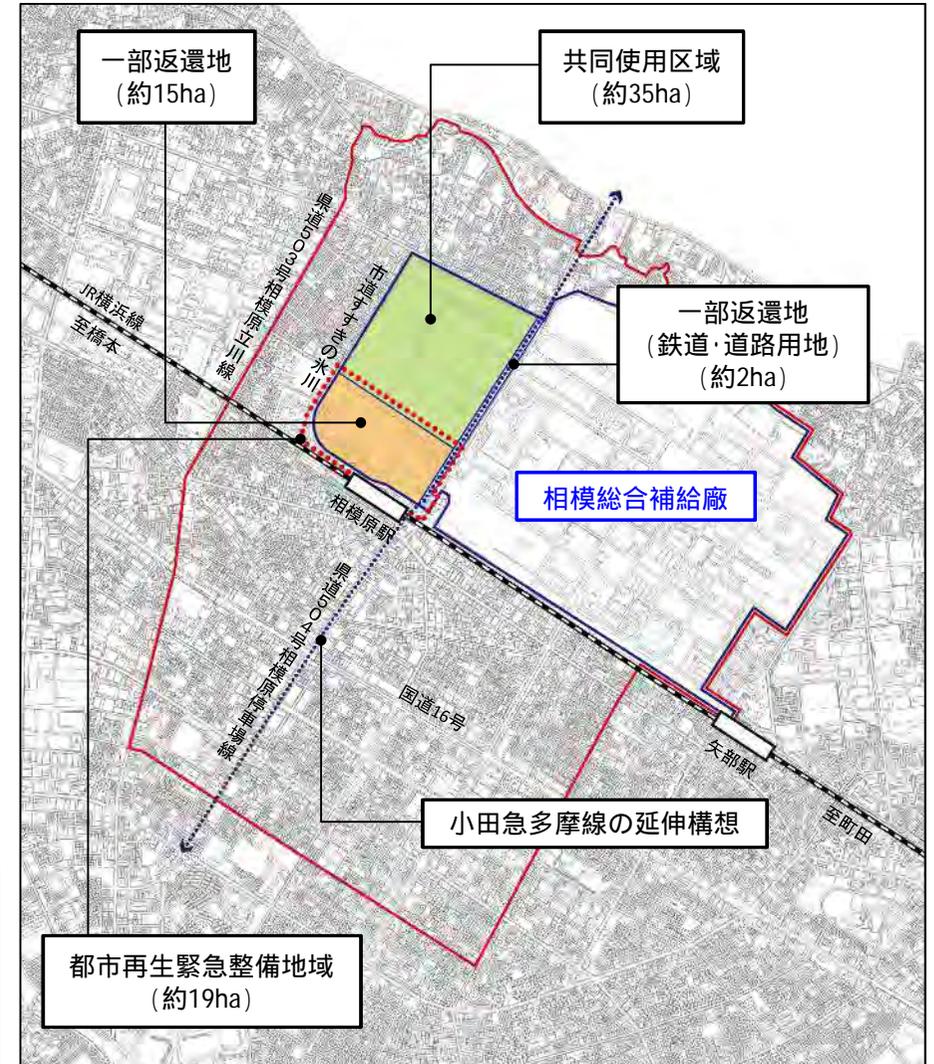
現況の土地利用との関係



1 対象地域

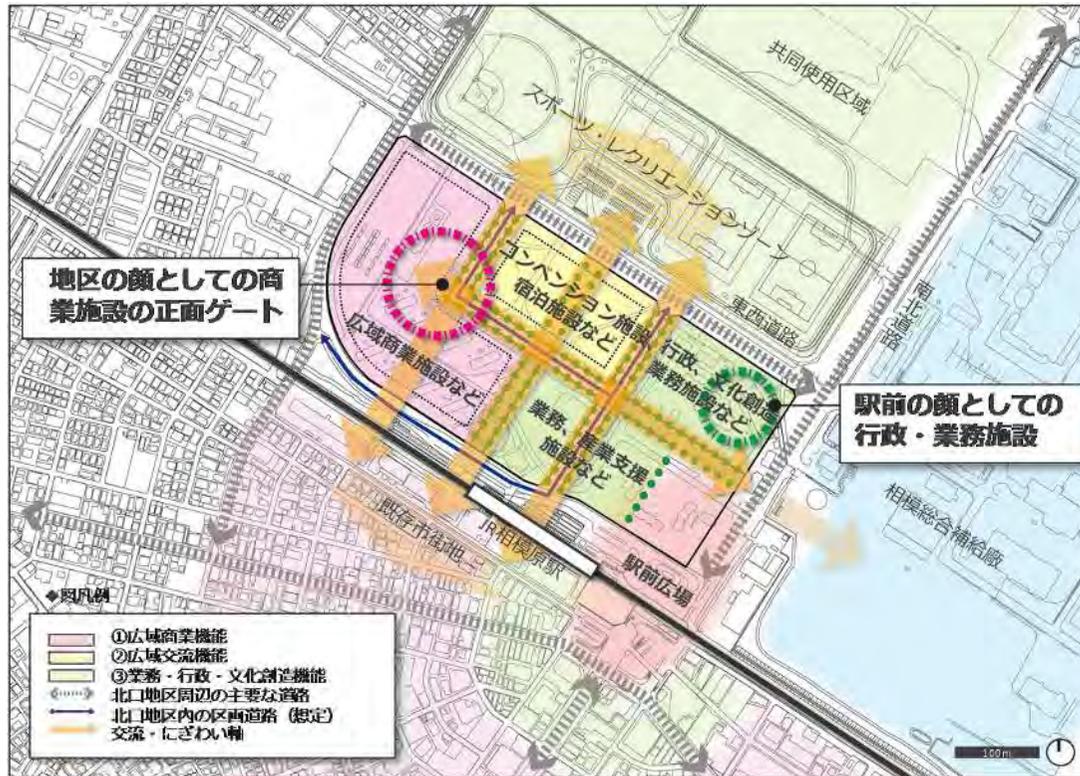
- JR相模原駅を中心とする相模原駅周辺地区(約660ha / 右図赤枠内)。
- 特に相模総合補給廠の一部返還地(約17ha)については、新市街地の形成により相模原駅周辺地区全体の起爆剤としての役割が期待されることから、優先的に整備・検討を行い、開発の実現を目指す。

凡例	
	相模原駅周辺地区(約660ha)
	相模総合補給廠(約214ha)
	共同使用区域(約35ha)
	一部返還地(鉄道・道路用地)(約2ha)
	一部返還地(約15ha)
	都市再生緊急整備地域(約19ha)



2 土地利用計画

2-5-イ 土地利用ゾーニングパターン



A. バランス配置パターン

特徴:

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

区分	敷地規模範囲	バランス配置パターン	広域交流機能強化パターン	広域商業機能強化パターン
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・行政・文化創造機能	との規模と調整	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)		

3 交通ネットワーク計画

3-1-ウ 連続立体交差事業について

実施区間と期待される効果...

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とする。

期待される効果

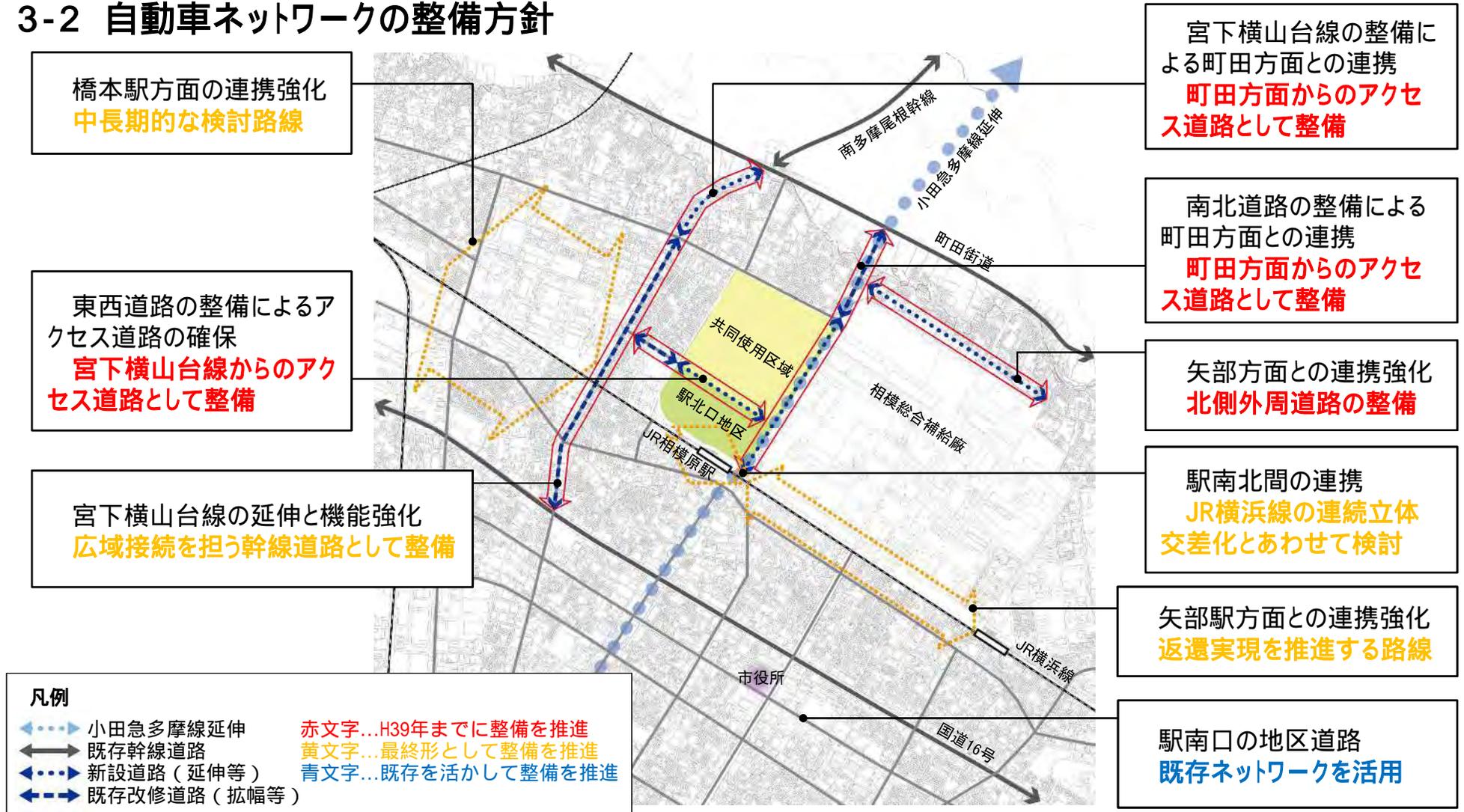
この区間には6つの踏切があり、これらが除去されることで、南北の交通ネットワークがよりスムーズなものになり、広域道路ネットワーク構築とともに、広域交流拠点のまちづくりへの大きな効果が期待される。



国土地理院地図データをもとに相模原市作成

3 交通ネットワーク計画

3-2 自動車ネットワークの整備方針

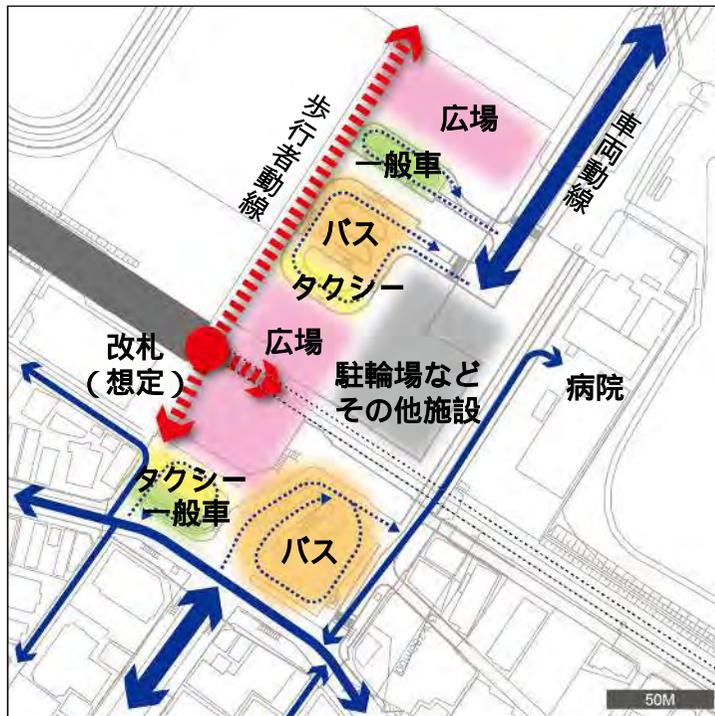


4 駅前空間計画

4-5-ウ 機能配置パターン

JR横浜線の連続立体交差化完了前の機能配置パターン

A：歩行者・自転車専用通行型

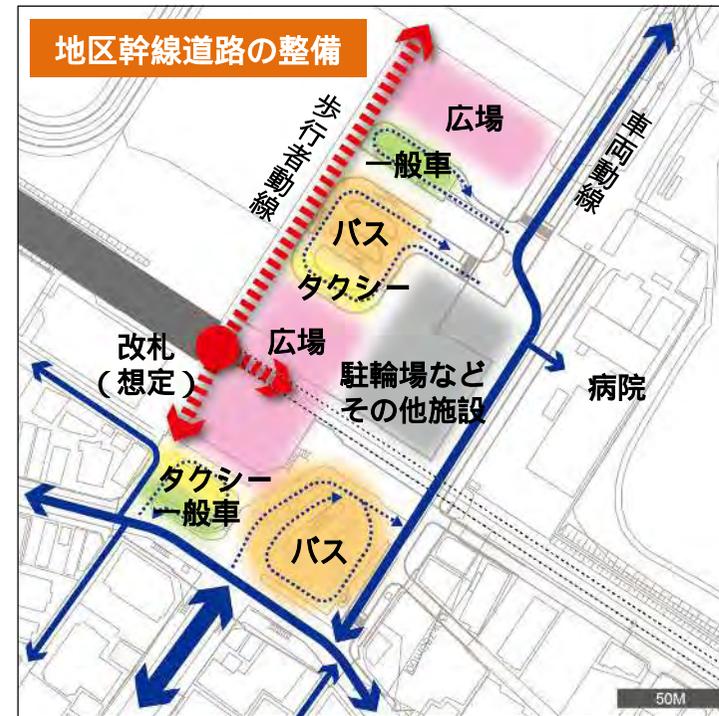


特徴

- ・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・自転車の回遊性が高まる。

B：自動車・歩行者・自転車通行型

地区幹線道路の整備



特徴

- ・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・自転車の回遊性に併せ、南北の自動車通行が可能となる。

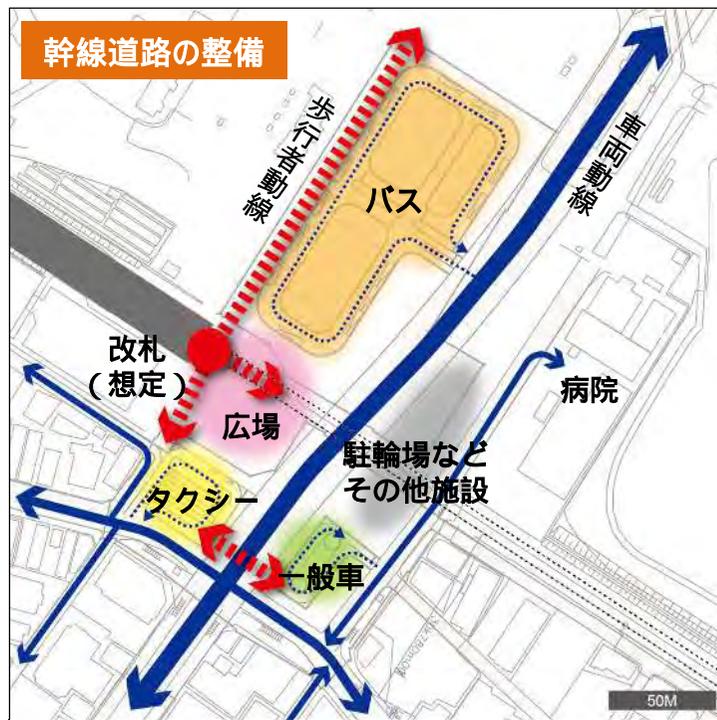
もしくは

4 駅前空間計画

4-5-ウ 機能配置パターン

JR横浜線の連続立体交差化完了後の将来形

C：自動車・歩行者・自転車通行型



特徴

- 南北の自動車交通が可能となり、スムーズな通行が出来る。
- 歩行者自転車の回遊性が高まる。

D：自動車・歩行者・自転車通行型



もしくは

特徴

- 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る。
- 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る。

5 景観形成方針

- ・ 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

6 市街地整備計画 6-2 段階的な整備

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]

- ・ 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(H39年を目途) ...小田急多摩線の延伸、駅北口地区へのアクセス道路の本整備、駅前広場の暫定整備 [期]

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

ウ 長期(H57年を目途) ...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

- ・ JR横浜線の連続立体交差化
- ・ 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(返還のための協議など含む)
- ・ 南側市街地の更新



2 両駅が一体となる「複眼構造」の形成 (2) 土地利用

- 橋本駅周辺地区は、多くの来街者、暮らす人、働く人などが垣根なく交流・滞留できるゲートとして、乗換客や来街者のための機能集積を図るほか、産業交流拠点の形成を図る。
- 相模原駅周辺地区は、MICE機能、広域防災機能が集積する中枢業務拠点の形成を図るほか、ゆったりとしたライフスタイルを楽しむことができる空間形成を図る。
- ゲートとMICE機能の連携を基軸として本市や圏域の特性を生かし、両地区間に双方向型の交流が生まれる機能集積を図る。



3 リニア駅建設を見据えた交通結節機能の強化

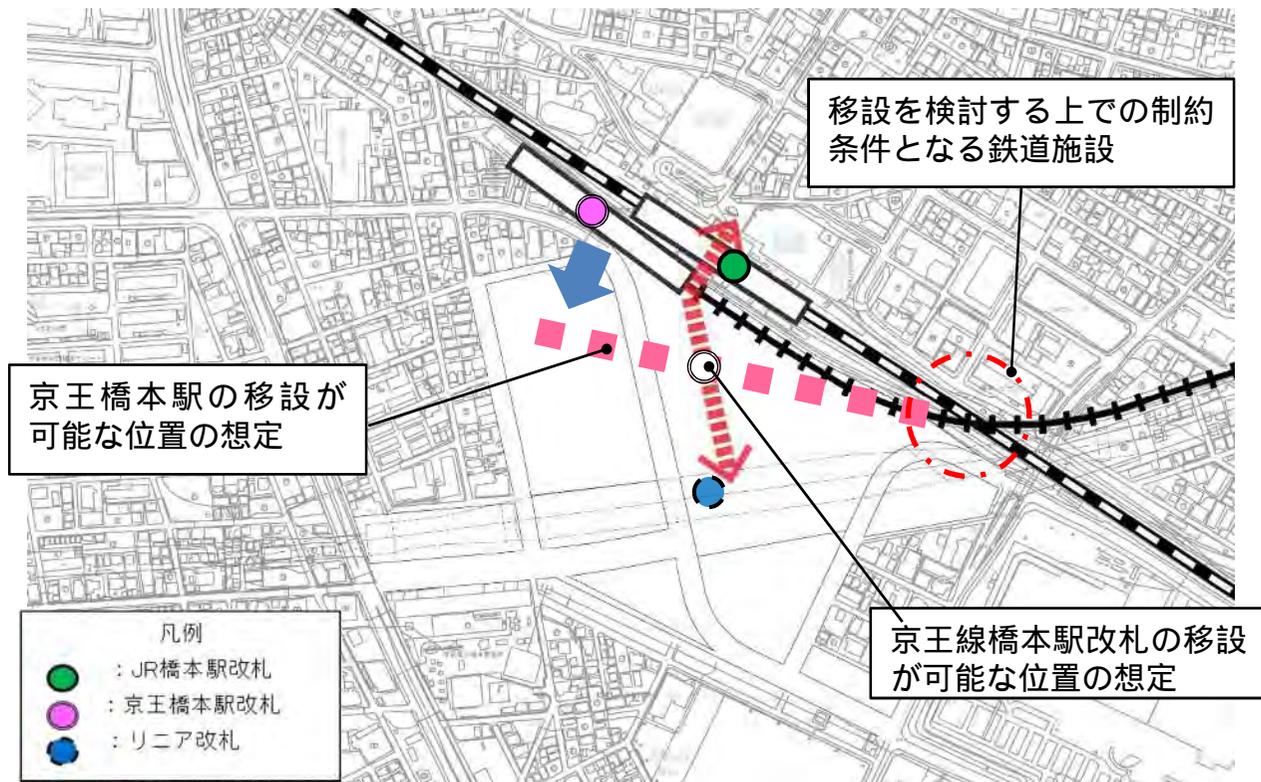
(京王駅移設関連)

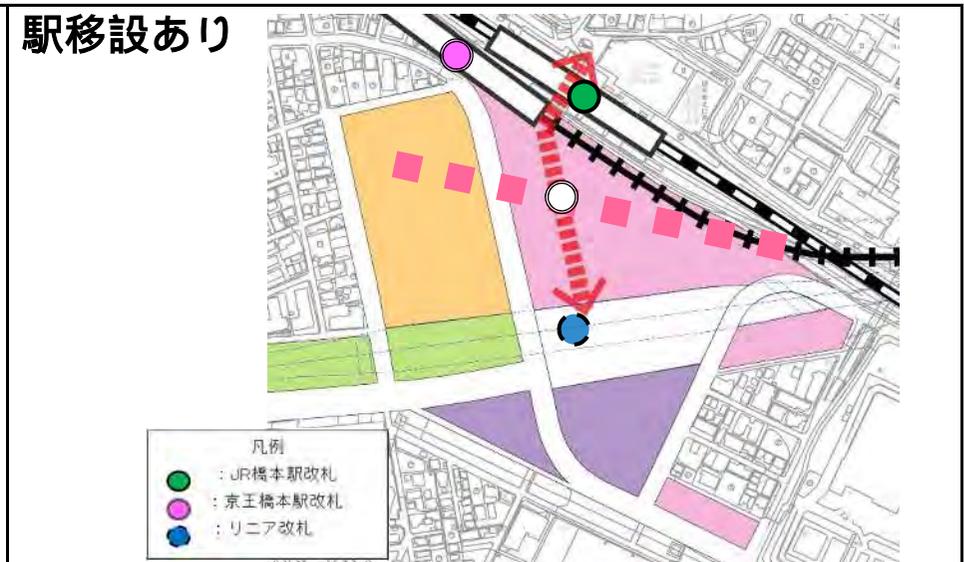
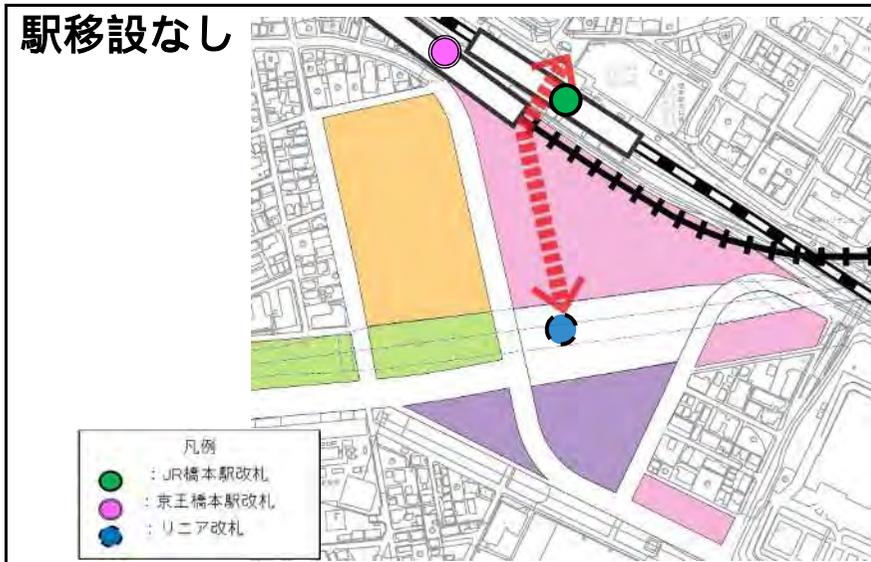
< 検討の背景 >

- 現状の橋本駅の乗降客数は1日あたり約21万人であり、今後も増加する可能性がある。
- これに加えて、リニア中央新幹線駅の開業により、在来線等との乗換え利便性の向上が必要となるが、在来線駅とリニア駅は、約250m以上の距離にあることから、移動距離の短縮化をするための工夫にも物理的な制約がある。
- 現状の京王線の改札口は、交流・賑わいの軸上に位置しておらず、まちづくりとしての賑わいが分散する形となっている。

<京王線駅舎の移設検討>

リニア駅との乗換え利便性や駅周辺地区の賑わいの創出といった観点から、京王線駅舎の移設の可能性について関係機関により検討された。検討に当たっては、分岐器などの構造的な制約等から新宿方面への移設は困難であり、「複合都市機能ゾーン」と「広域交流ゾーン」との間への移設が想定されています。





【メリット】

- 整形された大きな街区を活用した効率的な土地利用が容易。
- 駅前空間の都市基盤整備において、制約が少ない。

【デメリット】

- JR線と京王線の乗換動線と交流・賑わいの軸が離れている。
- 京王線からリニアまでの乗換距離が長い。

【メリット】

- 最も人通りが多いJR線と京王線との間の通路が賑わい・交流の軸と一致する（まちの中にひとの流れが生まれる）。
- 京王線からリニアまでの乗換距離が短くなることで利便性が高まる。

【デメリット】

- 土地利用を図る区域内に駅舎等の鉄道移設が配置されることにより、開発事業者との調整が必要。
- 道路等の整備において、調整が必要。



京王線駅舎の移設については、土地利用面で検討すべき点があるものの、リニア駅と在来線間や在来線同士の乗り換え利便性向上、駅周辺地区の賑わい形成など、広域交流拠点にふさわしいターミナル機能の強化において、その必要性は高いものと考えられる。

< 検討の方向性 >

- 今後は、京王線駅舎の移設を前提に具体的な検討を進めます。
- 駅周辺のまちづくりにあたっては、駅と街区が融合した「駅・まち一体のまちづくり」を目指し、駅利用者や来街者にとって分かりやすい都市軸(交流・賑わい軸)の形成、街の賑わいや回遊性の向上など、駅移設の効果が発揮されるようなまちづくりについて更なる検討を進め、首都圏の成長を牽引していくような広域交流拠点としての魅力を高めていきます。
- 駅移設や「駅・まち一体のまちづくり」の推進に向けて、関係機関の役割分担などについて協議・調整を進めます。

第4章 広域交流拠点整備計画の推進に向けて

9 整備スケジュール

平成28年

平成39年(名古屋開業)

平成57年(大阪開業)

リニア中央新幹線(予定)

短期・中期

長期

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