

相模原駅北口地区土地利用計画の方向性について

相模原駅北口地区（相模総合補給廠一部返還地）のまちづくりについては、現在、脱炭素型のまちづくりの視点を取り入れながら、相模原駅北口地区土地利用計画（以下「土地利用計画」という。）の検討を進めています。

このたび、相模原駅北口地区土地利用計画検討会議（以下「土地利用計画検討会議」という。）におきまして、今年度の検討状況をまとめ、相模原駅北口地区土地利用計画の方向性（以下「土地利用計画の方向性」という。）として整理しましたので、お知らせします。

※土地利用計画検討会議

土地利用計画の検討にあたり、市が設置し、学識経験者、市民、民間事業者で構成する会議です。

<まちづくりの経過と今後の予定>

| | |
|-----------|---|
| 令和2年 5月 | まちづくりコンセプト「多様な交流が新たな価値をうみだす ライフ×イノベーション シティ」を策定 |
| 令和4年 5月 | 相模原駅北口地区に導入する機能を定めた土地利用方針を策定 |
| 令和4年 7月～ | 相模原駅北口地区に導入する施設の配置や規模などを定める土地利用計画の検討を行うため、土地利用計画検討会議を設置 ⇒令和4年7月以降、計5回開催。 また、民間事業者へのヒアリングを実施 |
| 令和4年12月 | 土地利用計画の方向性 中間まとめを公表 ⇒アンケートにより市民意向を聴取 |
| 令和5年 3月 | 土地利用計画の方向性を公表 ※本発表資料 |
| 令和6年度（予定） | 土地利用計画を策定 |

○土地利用計画の方向性の概要（詳細は別紙をご覧ください。）

- ・令和4年7月に検討に着手した土地利用計画について、ここまでの検討状況を整理したものです。
- ・機能の導入方針として掲げる「①ライフ」「②イノベーション」「③交流・にぎわい」をもとに、重視する方針が異なる3つの土地利用パターンを設定し、それぞれのパターンについて、交通への負荷や脱炭素型まちづくりに及ぼす影響、市民意向を踏まえた評価等を整理しています。
- ・次年度以降、土地利用計画の策定に向け、本方向性を踏まえて検討を深めます。

※土地利用計画の方向性本編は、相模原市ホームページ「相模原市広域交流拠点 未来を拓く さがみはら新都心」（<https://www.city.sagamihara.kanagawa.jp/shisei/1026823/koikikoryu/index.html>）内に掲載しています。

問合せ先

相模原駅周辺まちづくり課

直通電話 042-707-7026

1. 当資料の位置づけ

- 相模原駅北口地区（以下「対象地」という。）では、平成26年9月に相模原駅北側に広がる相模総合補給廠の一部返還が実現し、平成28年8月に「相模原市広域交流拠点整備計画（以下「整備計画」という。）」を策定した。
- その後、整備に向けた各種調査、検討を行ったが、具体的な導入施設等の方針決定に至らず、社会情勢の変化も生じたことから、「整備計画」の基本的な方向性を踏まえつつ、改めてまちづくりの検討を行うこととし、令和2年5月にまちづくりコンセプト、令和4年5月には「相模原駅北口地区土地利用方針（以下「土地利用方針」という。）」を策定した。
- 現在は、これらのまちづくりの方針を踏まえて、導入施設の配置や規模等を定める相模原駅北口地区土地利用計画（以下「土地利用計画」という。）について、脱炭素の観点も踏まえて検討を進めている。
- この資料は、「相模原駅北口地区土地利用計画検討会議」において、これまで検討した事項を整理したもので、土地利用計画の策定に向けて、脱炭素をはじめ土地利用や、インフラに関して基本事項を整理するものである。また、本地区の全体像として施設配置のケーススタディを行い、検討を深める基礎となるケースを抽出するとともに、今後の検討課題を示すものである。

図 対象地の位置



- 対象地は、平成26年9月に国へ返還された相模総合補給廠の一部返還地（約1.7ha）のうち、道路・鉄道用地を除いた約1.5haの区域（上図赤色部）。
- 相模原駅前で利便性が高く、広大な更地が広がっていることから、自由度の高いまちづくりを進めることができる。

2. 対象地の位置づけ

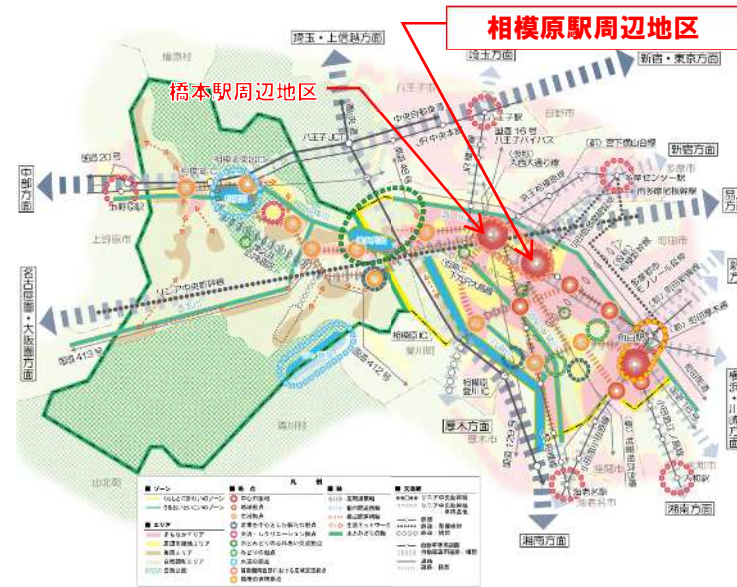
○相模原市都市計画マスタープラン（令和2年3月）

～本市の都市づくりの方向性を示す計画～

橋本駅周辺地区とともに、首都圏南西部における「広域交流拠点」を形成
「未来を拓くさがみはら新都心」

- 環境共生の視点を踏まえつつ、周辺都市からの求心性を高める。
- 相模総合補給廠の一部返還地や共同使用区域を生かした、スポーツや文化などの市民が憩い、にぎわう空間の創出。
- 南北間の回遊性の向上による駅周辺の一体的な市街地の形成。

図 将来都市構造図



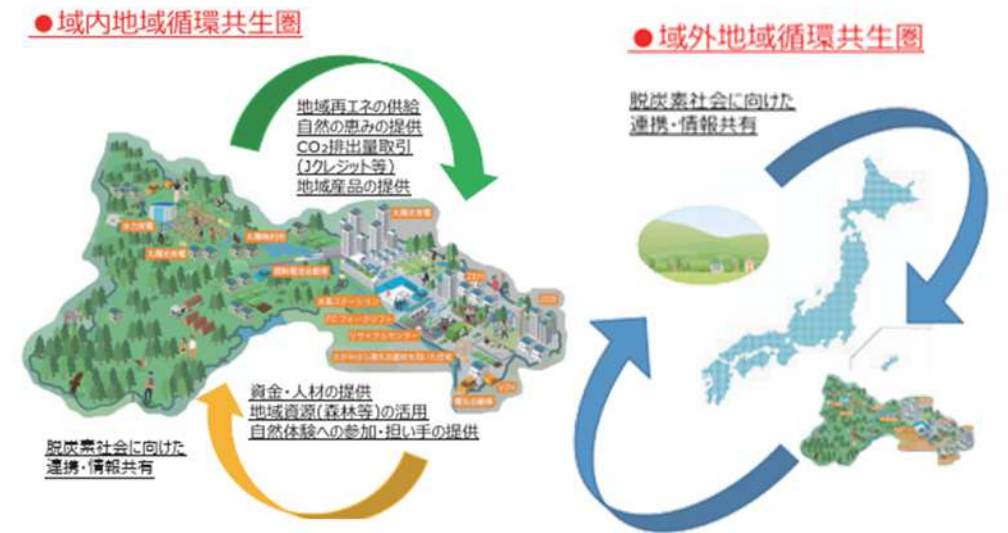
○さがみはら脱炭素ロードマップ（令和3年8月）

～本市の脱炭素社会実現に向け達成までの道筋を示す計画～

2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指す

- 豊かな自然環境など、本市の地域特性を生かし、域内はもとより域外を含めた「地域循環共生圏」の形成を通じて、脱炭素社会への移行と循環経済の構築の達成を目指す。

図 地域循環共生都市さがみはら のイメージ



○相模原駅北口地区土地利用方針

（令和4年5月）

～対象地の土地利用の

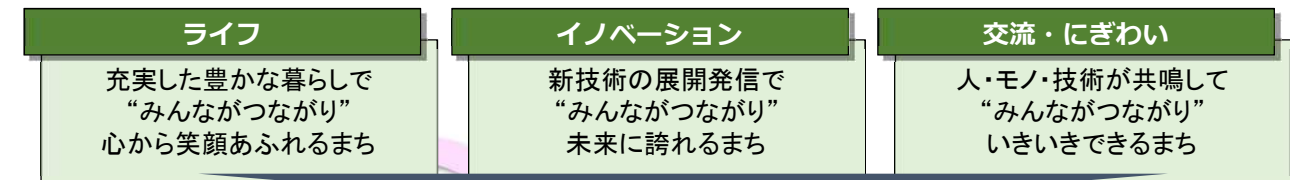
大きな方向性を示す計画～

- まちづくりコンセプトの実現に向けて機能の導入方針と、対象地で展開すべき機能の方向性を提示。

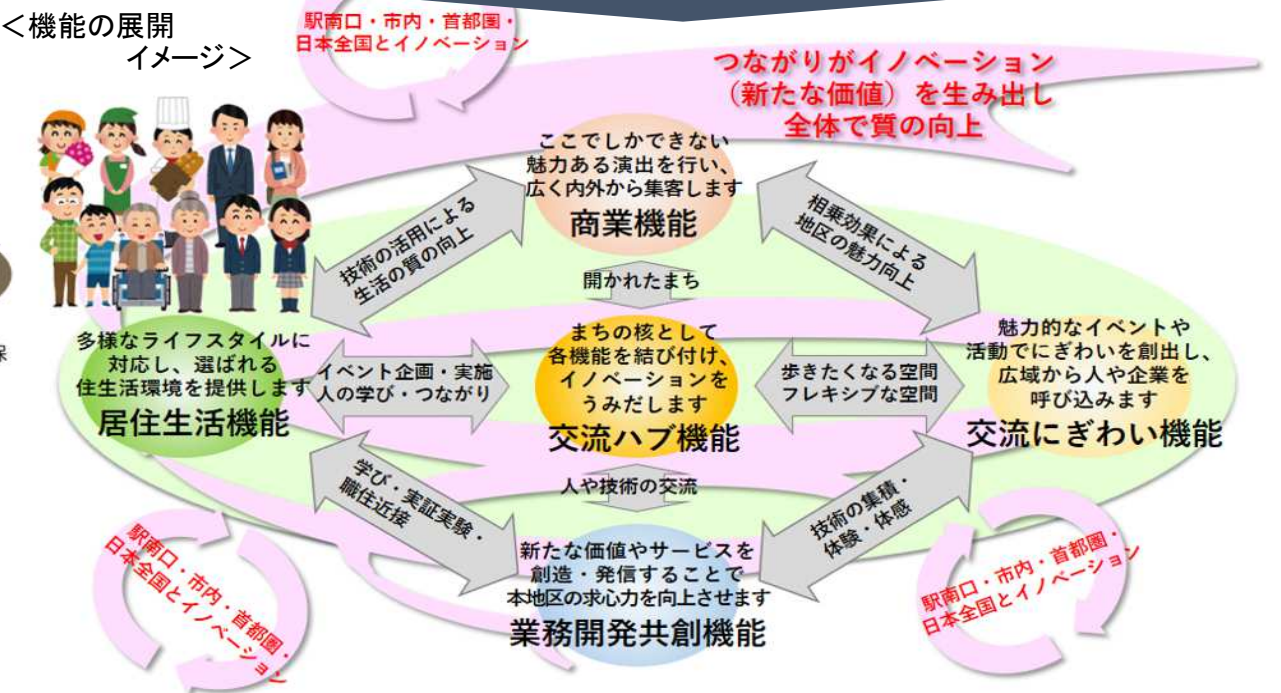
＜まちづくりコンセプト＞



＜機能の導入方針＞



＜機能の展開イメージ＞



3. 脱炭素型まちづくりの基本的な考え方 ・脱炭素型まちづくりの基本的な考え方は次のとおりとする。

「さがみはら脱炭素ロードマップ」(令和3年8月)

(対象地の特性)
 ◎ 広域交流拠点としての位置づけ
 ◎ 広大な更地から新しくまちを創造するプロジェクト
 ⇒計画当初から、脱炭素型まちづくりの検討が可能
 ⇒本市の脱炭素型まちづくりを先導する役割

対象地の脱炭素型まちづくりの目標

地区全体でゼロカーボン＝二酸化炭素排出量実質ゼロ
 ☆脱炭素に係る先端的な技術を柔軟に取り入れ、広域交流拠点としてのまちづくりと脱炭素型まちづくりの両立を図りながら、地区全体でゼロカーボンを実現し、全国、世界にアピール。

取組の基本的な考え方

◎様々な都市活動に伴うエネルギー需要を、極力、対象地内(オンサイト)で賄う。
 ⇒対象地内での再生可能エネルギーの最大限導入。
 ◎不足分は、本市の地域資源のエネルギーとしての活用を視野に、外部から調達。

取組の主要な2つの柱

地域エネルギーシステムの導入

◎地域エネルギーシステム：
 地区内外のエネルギーを集めて、地区内のエネルギー需給バランスを調整する機能。

○電力：一括受電方式を基本とする。
 ⇒対象地内、地区外の再生可能エネルギーを集める。
 ⇒蓄電池等とあわせた対象地内電力の需給調整。非常用電源としての活用。

○都市ガス、熱供給等：施設側の需要に応じた検討。建物間のエネルギー融通等の地域エネルギーマネジメントの検討。

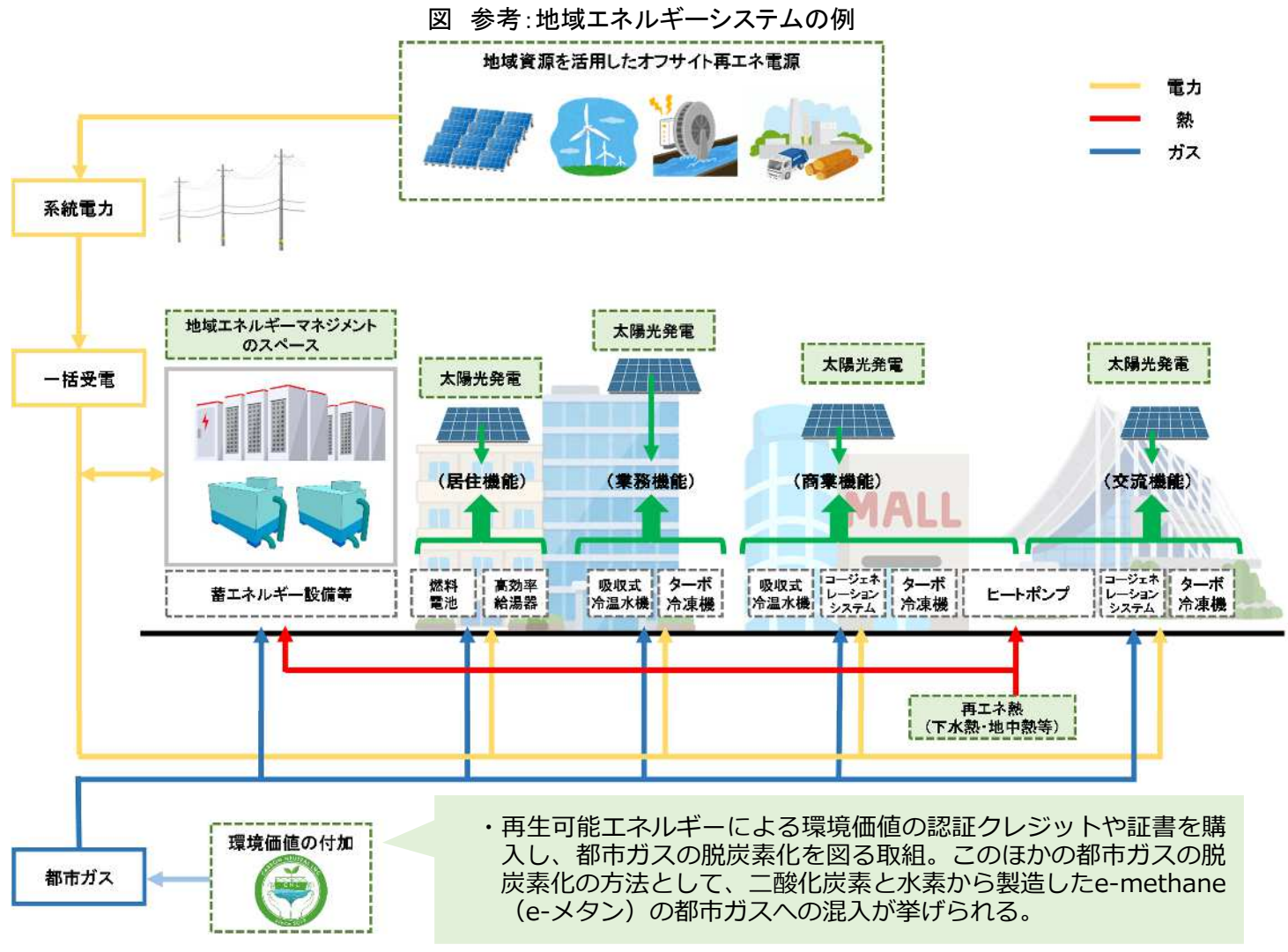
○システム構築・運用に向けた、エネルギーマネジメント体制構築の検討。

土地利用との連動

○各施設単体での省エネ化の推進
 ⇒ZEB・ZEHの導入、建設・運用段階における脱炭素化の検討。

○地域エネルギーシステムの導入を見据え導入機能の検討
 ⇒エネルギー需要の平準化を視野に、施設用途の複合化の検討。

○地域エネルギーシステムのためのスペースの確保
 ⇒現状更地の特性をいかした取組。
 ⇒地域エネルギーシステムに係る設備設置・運用のための専用空間。
 ⇒対象地、さらには本市における脱炭素化推進のシンボルとしてもいかに。



4. 土地利用・インフラ整備の考え方 ・土地利用及び道路等のインフラ整備の基本的な考え方は次のとおりとする。

(基本的な考え方)

- 対象地でのまちづくりを契機に、駅南北の連携を図り、広域交流拠点として相模原駅周辺全体の活性化を図る。
- 相模原スポーツ・レクリエーションパークやその北側の共同使用区域との連携、さらには相模総合補給廠の将来的な全面返還を念頭におく。

(1)土地利用

- 土地利用方針を踏まえ、交流ハブを中心に、居住生活、商業、業務開発共創、交流にぎわいの各機能を配置する。
- 施設整備に伴うエネルギー負荷や交通負荷を勘案し、ゼロカーボンの実現や周辺地区への影響等を考慮した施設の用途・規模を検討する。
- 特に、施設規模の検討は、施設の脱炭素化に取組みやすい規模を考慮する。
- 地域エネルギーシステムのためのスペースの確保について検討する。
- 地下利用を含め、各施設間、あるいは、施設と公共的空間との立体的な利用を視野に配置を検討する。

(2)交通

○道路

- 南北道路・東西道路と、これらが接続する国道16号や宮下横山台線、並びに隣接市の主要幹線道路を基本に道路ネットワークの形成を図る。
- 道路への負荷軽減に向けて、TDM(交通需要マネジメント)等を検討する。

○駅前広場及び区画道路

- 駅前広場は、鉄道との乗換利便性を考慮し、現駅前広場付近に配置し、区画道路は幹線道路に接続し、各土地利用、街区を適切に区分するよう配置する。

○鉄道

- 現状のJR横浜線の鉄道施設を基本とする。
- 将来的な小田急多摩線の延伸を見据え、南北道路下を延伸部の導入空間とすることを想定する。
- 各交通事業者、関係機関等と継続的な情報交換・調整を図る。

○その他、歩行者ネットワーク、移動サービスなど

- 南北一体化に向け、歩行者ネットワークの形成を図る。
- グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティのシェアリングなど、新しい移動支援サービスの導入を検討する。
- 先端技術・システム活用を視野に物流サービスを検討する。
- これらの移動サービスや、自動運転などの技術導入に応じて、道路、駅前広場等の空間構成を検討する。

(3)グリーンインフラ

- 脱炭素型まちづくりによる気候変動の緩和策に加え、気候変動への適応策の推進に向け、温熱環境の改善や雨水浸透・流出抑制をはじめ、市民の憩いやレクリエーション、地域防災等の機能を有するまとまった緑地の確保を図る。
- 緑地は、交流ハブ機能となる広場等を中心にまとめて配置し、街区や敷地、建築物等の緑化により、広場等と連続した緑のネットワークの創出を図る。

5. 全体像の検討

- ・土地利用方針を踏まえ、対象地の全体像として施設配置を検討する。
 - ・機能導入の方針をもとに、施設配置について複数のケースを検討するとともに、各ケースについて、持続可能な都市づくりの観点から、開発に伴う脱炭素及び交通に係る負荷を試算する。
 - ・これらの試算結果の評価にあわせ、地域活性化への貢献等の観点から得失について整理し、土地利用計画の検討を進める上での資料とする。
- ※本検討は、脱炭素や交通に係る負荷の試算とその評価を主としていることから、導入機能に応じた施設の用途・規模を試算に必要なレベルで大きめに想定している。 ※ケース6、7のスタジアムの収容人数は、将来3万人への拡張を想定しつつ、1万5千人として試算。

ケース 1 コミュニティサービス機能を備えた低層低密度・ライフ重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1_地区内再エネ自給率：○ 目標3_エリア負荷平準化の容易性：- 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○
 目標2_二酸化炭素排出量の少なさ_①絶対量：○ ②対延床面積：○ ③対交流人口：-

- 特徴**
- 戸建て住宅をメインに、駅前商業、地域型ホールやコワーキングスペース等を組み込んだオフィスを配置。
 - 交流ハブを介して居住機能と各施設相互を連絡し、地区全体の機能を一体的に展開。各施設で提供される地域活動の機会や場、生活・就業サービスを居住者が身近に享受できる利便性の高い住環境づくり。
- 評価や得失**
- 戸建て住宅が主であるため、二酸化炭素排出量をはじめ、交通負荷が最も少ない。
 - 交流人口は最も少なく、にぎわいの創出が図りづらい可能性がある。
 - 戸建て住宅は高額分譲となり、販売リスクになる可能性がある。



ケース 5 広域商業を核とした高層高密度・交流重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1_地区内再エネ自給率：- 目標3_エリア負荷平準化の容易性：- 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△
 目標2_二酸化炭素排出量の少なさ_①絶対量：- ②対延床面積：○ ③対交流人口：○

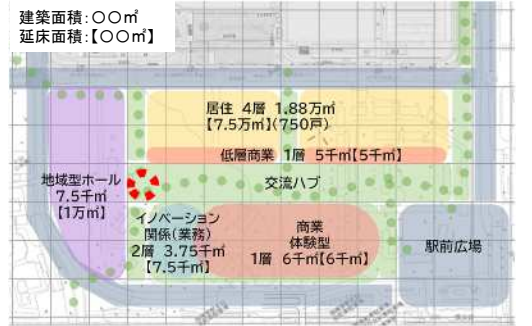
- 特徴**
- 大規模商業を配置し、広域的なにぎわいの創出。
 - 大規模商業へのエンタメ、レクリエーションなど多様な交流機能の複合化。
 - 駅前の利便性をいかした高層住宅やオフィスの配置。
- 評価や得失**
- 二酸化炭素排出量が多い。交通については最も負荷が大きく、特に自動車交通対策が必要となる可能性がある。
 - 大規模商業施設による交流人口が最も多く見込まれ、日常的なにぎわいの可能性がある。来街者による消費活動が見込まれるものの、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。
 - 共同住宅の供給戸数が多く、周辺教育施設への負担や、販売について市場動向等の影響に留意が必要となる。



ケース 2 にぎわい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1_地区内再エネ自給率：○ 目標3_エリア負荷平準化の容易性：- 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○
 目標2_二酸化炭素排出量の少なさ_①絶対量：○ ②対延床面積：○ ③対交流人口：-

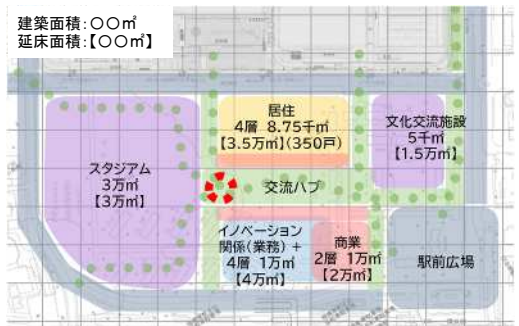
- 特徴**
- 中層共同住宅をメインに、地域型ホールや、商業、コワーキングスペース等を組み込んだオフィスを配置。
 - 商業、オフィスは、小規模連続型とするなど、交流ハブと一体的に展開。にぎわい・活気がみえる住環境づくり。
- 評価や得失**
- 二酸化炭素排出量をはじめ、交通負荷も比較的少ない。
 - 商業施設等の規模からみて、交流人口は比較的少なく、にぎわいづくりが図りづらい可能性がある。
 - 共同住宅の供給戸数が多く、周辺教育施設への負担や、販売について市場動向等の影響に留意が必要となる。



ケース 6 多様なにぎわいを創出する中層低密度・交流重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1_地区内再エネ自給率：- 目標3_エリア負荷平準化の容易性：- 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△
 目標2_二酸化炭素排出量の少なさ_①絶対量：○ ②対延床面積：- ③対交流人口：-

- 特徴**
- スタジアムや文化交流施設による広域から近隣まで多様な交流を創出。
 - 交流ハブ沿いに中層住宅、オフィスを配置し、低層階に商業を複合。スタジアムから文化交流施設まで交流ハブを軸としたモールを形成。
- 評価や得失**
- 二酸化炭素排出量は中程度である。大規模イベント終了時に鉄道への負荷が大きく、交通量の分散化に向けた対策が必要となる可能性がある。
 - スタジアムや文化交流施設による交流人口が見込めるが、スタジアムでのイベント時のにぎわいとなる可能性がある。
 - スタジアム運営は事業採算性が課題となる。



ケース 3 職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1_地区内再エネ自給率：- 目標3_エリア負荷平準化の容易性：- 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○
 目標2_二酸化炭素排出量の少なさ_①絶対量：- ②対延床面積：- ③対交流人口：○

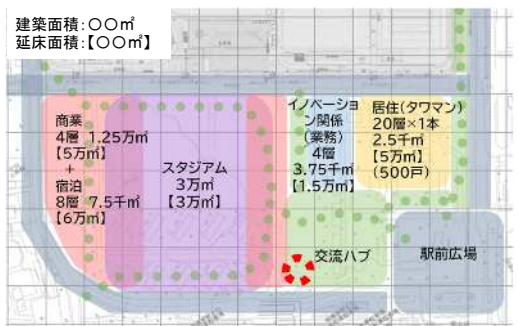
- 特徴**
- 研究開発、インキュベーション等の開発共創に資するオフィスを配置。
 - 駅前の利便性をいかした高層住宅や、交流機能を複合した大規模商業を配置。
 - 交流ハブを介して機能相互をつなぐ職住近接の環境づくり。
- 評価や得失**
- 二酸化炭素排出量、また、交通負荷は中程度となる。
 - 商業施設による交流人口が見込まれ、日常的なにぎわいの可能性がある。一方で、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。
 - 業務が単なるオフィスでは、橋本駅周辺等との差別化は難しく、需要に対して床が過剰になる可能性がある。



ケース 7 スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1_地区内再エネ自給率：- 目標3_エリア負荷平準化の容易性：○ 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△
 目標2_二酸化炭素排出量の少なさ_①絶対量：- ②対延床面積：- ③対交流人口：-

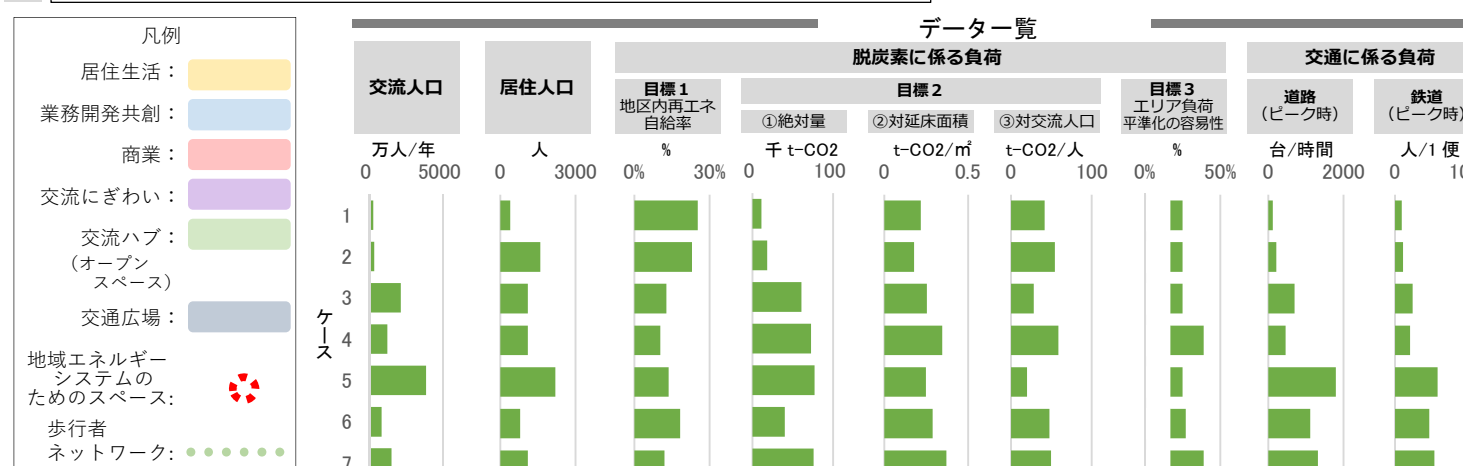
- 特徴**
- スタジアムを地区のおおむね中央に配置し、商業、宿泊を複合化。
 - スタジアムと商業を複合することによる、日常的なにぎわいづくり。
 - 駅前の利便性をいかした高層住宅やオフィスの配置。
- 評価や得失**
- 二酸化炭素排出量が多い。ただし、エネルギー需要のピークが異なる施設が複合され、平準化が図りやすい可能性がある。
 - 商業施設に伴う自動車交通、イベント終了時の鉄道負荷が大きく、高度な交通処理対策が必要となる可能性がある。
 - 交流人口が最も多く、イベント時以外のにぎわいも可能性があるが、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。
 - スタジアム運営は事業採算性が課題となる。



ケース 4 コンベンション機能を備えた高層高密度・イノベーション重視ケース

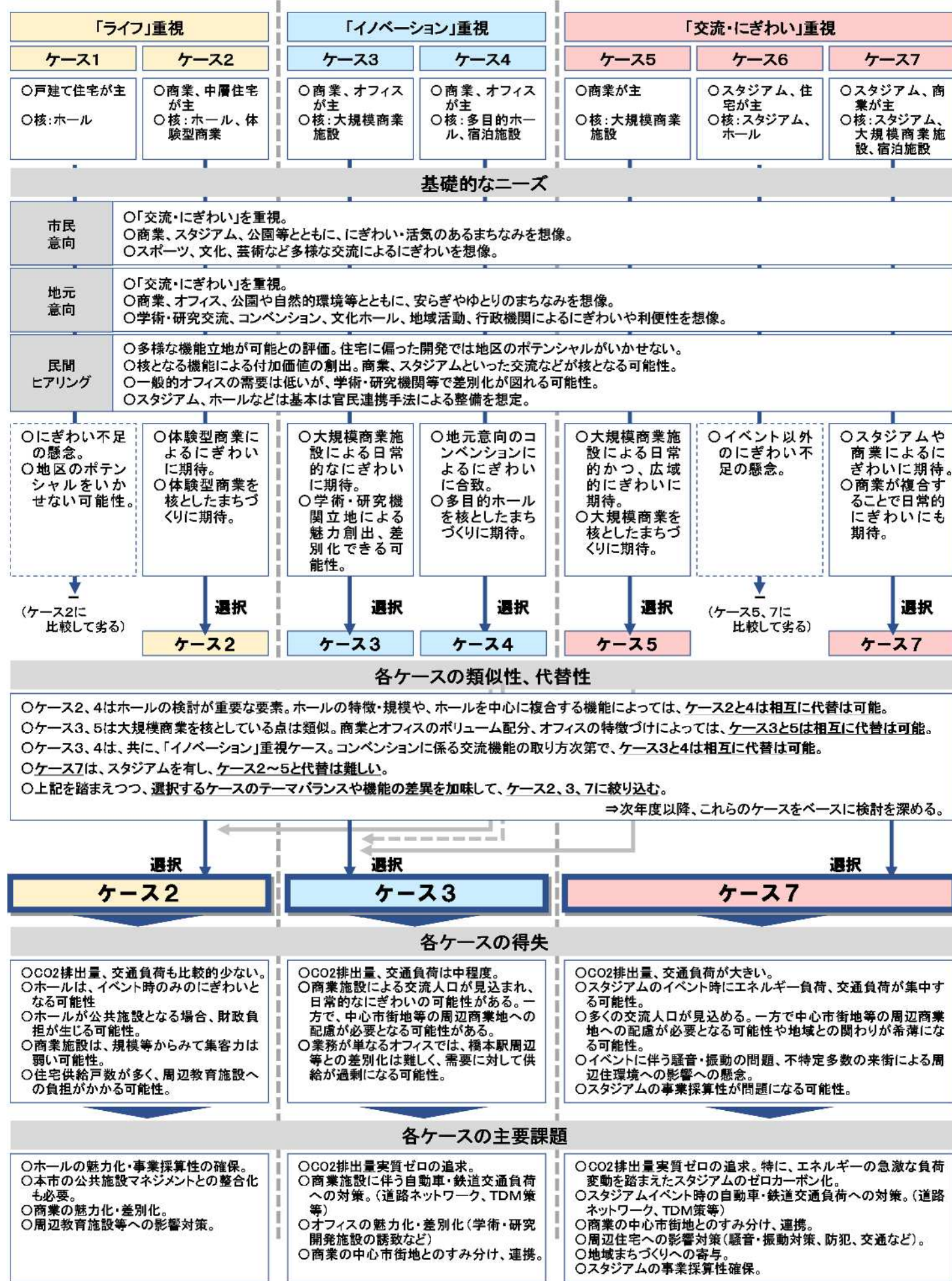
【脱炭素に係る負荷】目標1_地区内再エネ自給率：- 目標3_エリア負荷平準化の容易性：○ 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○
 目標2_二酸化炭素排出量の少なさ_①絶対量：- ②対延床面積：- ③対交流人口：-

- 特徴**
- 多目的ホールや宿泊によるコンベンション機能とオフィスを一体的に配置。イノベーションにつながる、産学・ビジネス交流の機会や場づくり。
 - 駅前の商業機能と、多目的ホールやオフィスをと、低層階の商業と一体となった交流ハブにより連絡。
- 評価や得失**
- 二酸化炭素排出量、また、交通負荷は中程度となる。エネルギー需要のピークが異なる施設が複合され、平準化が図りやすい可能性がある。
 - 多目的ホールによる広域的な集客が見込め、中心市街地への誘客もできる可能性がある。ただし、イベント時のみににぎわいとなり、日常的な市民利用が難しい可能性がある。



6. ケースの絞り込み

・市民意向等を踏まえ、土地利用計画検討の基礎となるケースを絞り込む。



7. 今後の検討課題

・土地利用計画策定に向けた今後の検討課題を、検討の流れとあわせて整理する。

