

相模原駅北口地区土地利用計画の方向性
(令和4年度検討経過取りまとめ)

令和5年3月

相模原駅北口地区土地利用計画検討会議

目次

はじめに	1
I. 対象地の概要	I-1
II. 対象地の位置づけ	II-1
1. 相模原市都市計画マスタープラン	II-1
2. さがみはら脱炭素ロードマップ	II-2
3. 相模原駅北口地区土地利用方針	II-3
III. 全体像の検討	III-1
1. 脱炭素型まちづくりの基本的な考え方	III-1
2. 検討の前提条件	III-5
3. 検討の方針と方法	III-10
4. ケーススタディ	III-13
5. 市民意向等を踏まえたケース評価	III-17
6. ケースの絞り込み	III-19
IV. 市民意向等の把握	IV-1
1. 市民意向調査の結果概要	IV-1
2. 民間ヒアリング結果概要	IV-28
V. 今後の課題	V-1
1. 土地利用・インフラ整備に係る検討の深度化	V-1
2. 脱炭素型まちづくりの検討の深度化	V-4
3. 実現方策の検討事項	V-5
4. 土地利用計画の検討スケジュール(案)	V-6

はじめに

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、検討を行ったものの、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。

今後は、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。）を策定し、民間事業者の参画のもとでまちづくりを推進していくことになる。

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、土地利用計画の本格的な検討に先立ち、土地利用方針にも位置付けている脱炭素の観点も踏まえて、脱炭素型まちづくりの考え方をはじめ、土地利用や、インフラに関して基本事項を整理した。あわせて、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、市民意向等による評価を行いながら、土地利用計画検討のベースとなる施設配置ケースを抽出するとともに、策定に向けて検討すべき事項を整理した。

「土地利用計画の方向性」検討の流れ

I. 対象地の概要

・対象地の位置、・検討の経過

II. 対象地の位置づけ

1. 相模原市都市計画マスタープラン
2. さがみはら脱炭素ロードマップ
3. 相模原駅北口地区土地利用方針 <導入機能の方針：ライフ/イノベーション/交流・にぎわい>

III. 全体像の検討

1. 脱炭素型まちづくりの基本的な考え方

- (1) ゼロカーボンの推進
- (2) 地域エネルギーシステムの導入
- (3) 土地利用との連動

2. 検討の前提条件

- (1) 土地利用
- (2) 交通
 - 道路 ○駅前広場及び区画道路
 - 鉄道 ○歩行動線
 - その他、移動サービスなど
- (3) グリーンインフラ
- (4) 供給処理等

○相模総合補給廠全体をみた、将来的な道路・グリーンインフラのネットワークイメージ

3. 検討の方針と方法

- (1) 検討の方針
- (2) 検討の方法

1) 機能導入の方針を踏まえたケースの検討

2) 脱炭素化に係る負荷とその評価
○地区内の再生可能エネルギーの最大限導入
○エリアのエネルギー負荷平準化

3) 交通に係る負荷とその評価
○道路への負荷
○鉄道への負荷

4. ケーススタディ

<ケース設定 7ケース>

「ライフ」
重視
ケース1、2

「イノベーション」
重視
ケース3、4

「交流・にぎわい」
重視
ケース5~7

○脱炭素化に係る負荷の試算+評価

○交通に係る負荷の試算+評価

+

○得失評価：地区の魅力創出、地域活性化、周辺地区との調和、都市経営、民間参画の可能性

IV. 市民意向等の把握

市民意向調査

- ・市民へのオンラインアンケートを実施
- ・団体との対話とアンケート実施
 - ⇒ 小山地区まちづくり会議
 - ⇒ 相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会
 - ⇒ 子育て親育ち応援団With.cfc
 - ⇒ 相模原商工会議所
- ・オープンハウス型説明会及びまちづくりに関するシンポジウムの中でアンケートを実施

民間ヒアリング

5. 市民意向等を踏まえたケース評価

・市民意向調査や、民間ヒアリング結果を踏まえたケース評価

6. ケースの絞り込み

・5. の評価を踏まえた、ケースの絞り込みの検討

V. 今後の課題

1. 土地利用・インフラ整備に係る検討の深度化
2. 脱炭素型まちづくりの検討の深度化
3. 実現方策の検討事項
4. 土地利用計画の検討スケジュール（案）

I. 対象地の概要

- ・対象地は、相模原駅北口に位置し、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1.5haの区域（下図赤色部））である。
- ・対象地北側には共同使用区域（約3.5ha）が広がり、相模原スポーツ・レクリエーションパークが隣接する。
- ・対象区域は、市街化区域※1であるものの、用途地域は指定されていない。
- ・対象区域を含む約8.9haは、橋本駅周辺とともに広域交流拠点を担う地区として、都市再生緊急整備地域※2が指定されている。（相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域）

※1 市街化区域：都市計画法第7条第2項に基づく、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

※2 都市再生緊急整備地域：都市再生特別措置法第2条第3項に基づく、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で指定する地域。

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）。
- ・相模原駅前での利便性が高く、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。

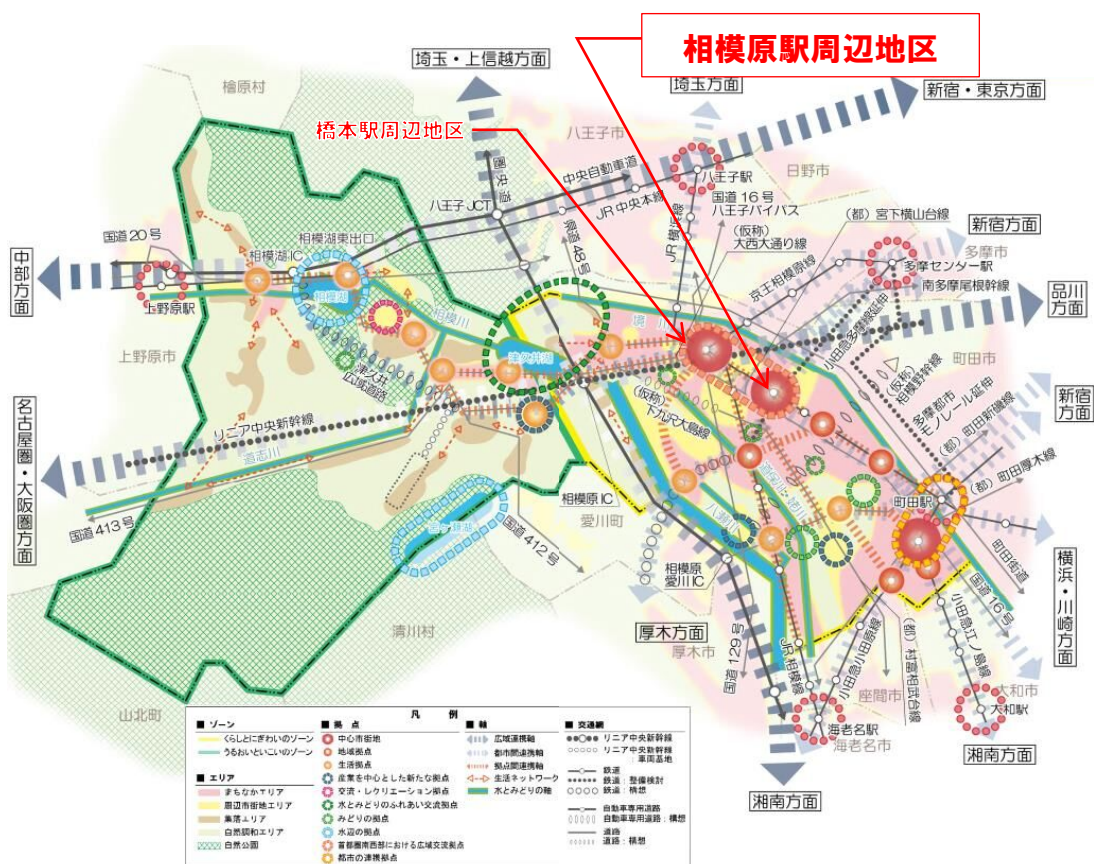
II. 対象地の位置づけ

対象地のまちづくりを検討するにあたって踏まえるべき主要な計画の概要を整理する。

1. 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都市計画マスタープランでは、対象地を含む相模原駅周辺地区を、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」として位置付け「未来を拓く さがみはら新都心」を形成するものとしている。
- ・環境共生の視点を踏まえつつ、高次都市機能の集積を促進するとともに、それぞれの特性を生かした機能分担のもとで、さらなる商業・業務機能の集積を図るものとしている。あわせて、国内国外を問わず三大都市圏におけるアクセス性の高い立地特性を生かし、首都圏南西部における中心的な地区として周辺都市からの求心性を高める都市づくりを進めるとしている。
- ・特に、相模原駅周辺地区は、相模総合補給廠の一部返還地や共同使用区域を生かし、スポーツや文化など市民が憩い、にぎわう空間を創出するとともに、周辺地区の今後の発展の起爆剤となる新市街地の形成を進めるものとし、小田急多摩線の延伸を見据え、相模原駅の交通結節点としての利便性の向上や、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を進めるものとしている。

図 将来都市構造図



2. さがみはら脱炭素ロードマップ（令和3年8月）

- ・本市は、令和2年9月「さがみはら気候非常事態宣言」において、2050年二酸化炭素排出量実質ゼロを目指すことを表明し、現行の「第2次相模原市地球温暖化対策計画（令和2年3月策定）（以下「市温対計画」という。）」を改定するまでの間、市温対計画で掲げた「低炭素社会の実現」を「脱炭素社会の実現」に転換し、達成までの道筋を示すものとして本ロードマップを策定した。
- ・本ロードマップでは、気候変動の影響を抑えるため、脱炭素社会の実現に向け、2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指すものとしている。豊かな自然環境などの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」を形成することで、脱炭素社会への移行や循環経済の構築、SDGsの達成を目指すものとしている。

図 目指す姿のイメージ(地域循環共生都市さがみはら)

● 域内地域循環共生圏



● 域外地域循環共生圏



3. 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であり、まちづくりコンセプト「多様な交流が新たな価値をうみ出す ライフ×イノベーション シティ」の実現に向けて機能の導入方針を示している。
- ・あわせて、導入方針に基づき、対象地で展開すべき機能の方向性について示している。

図 対象地のまちづくりコンセプト

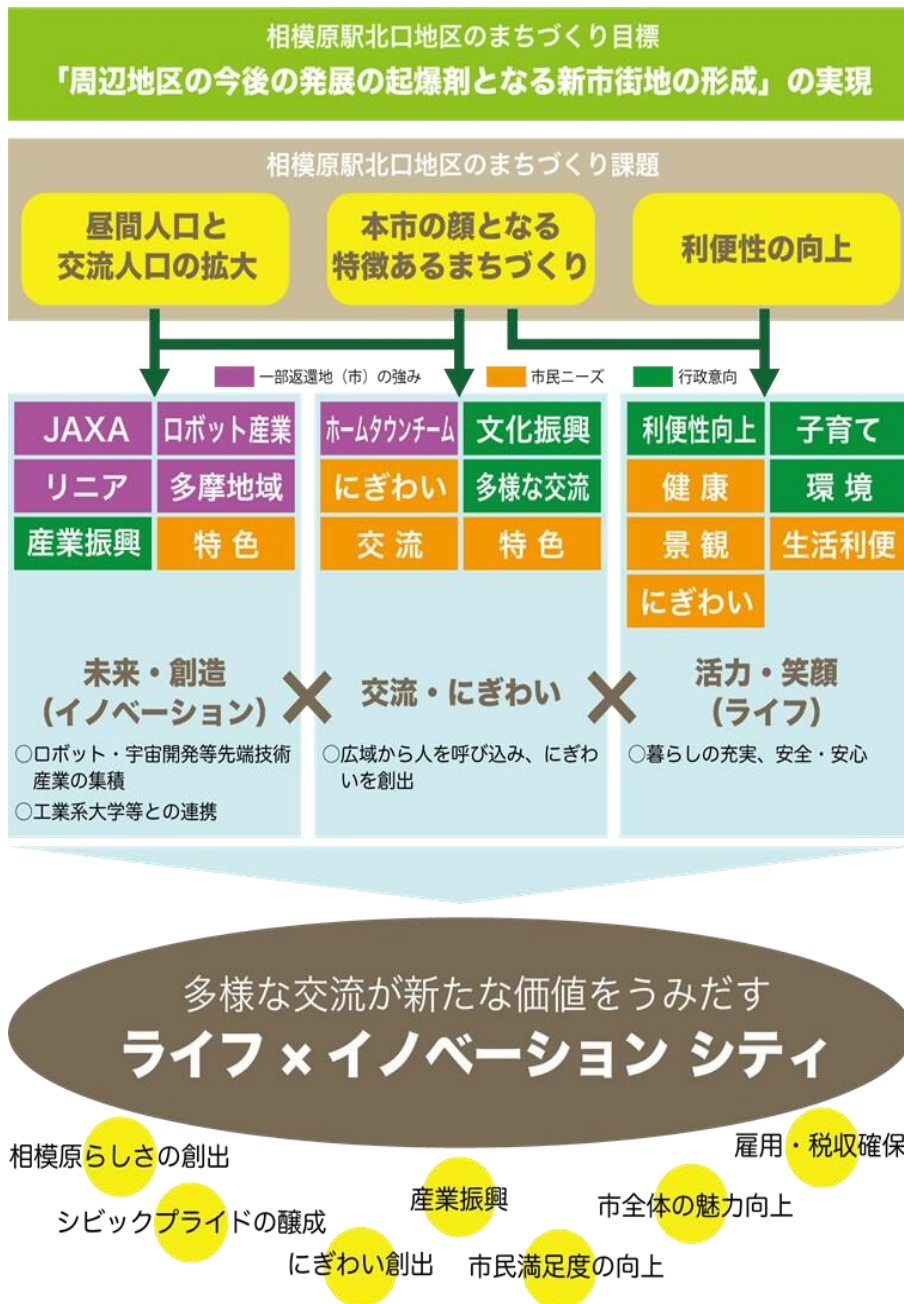


図 機能の導入方針

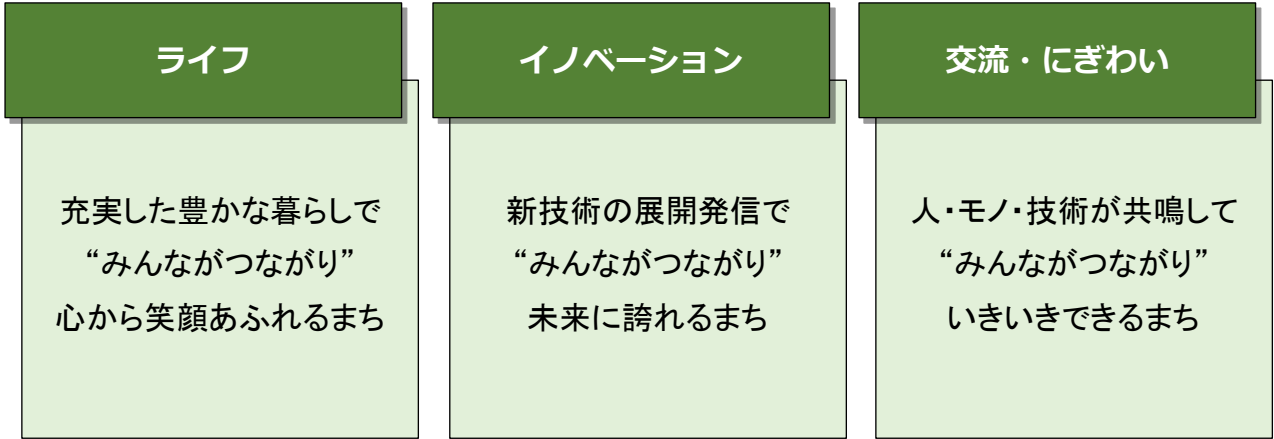
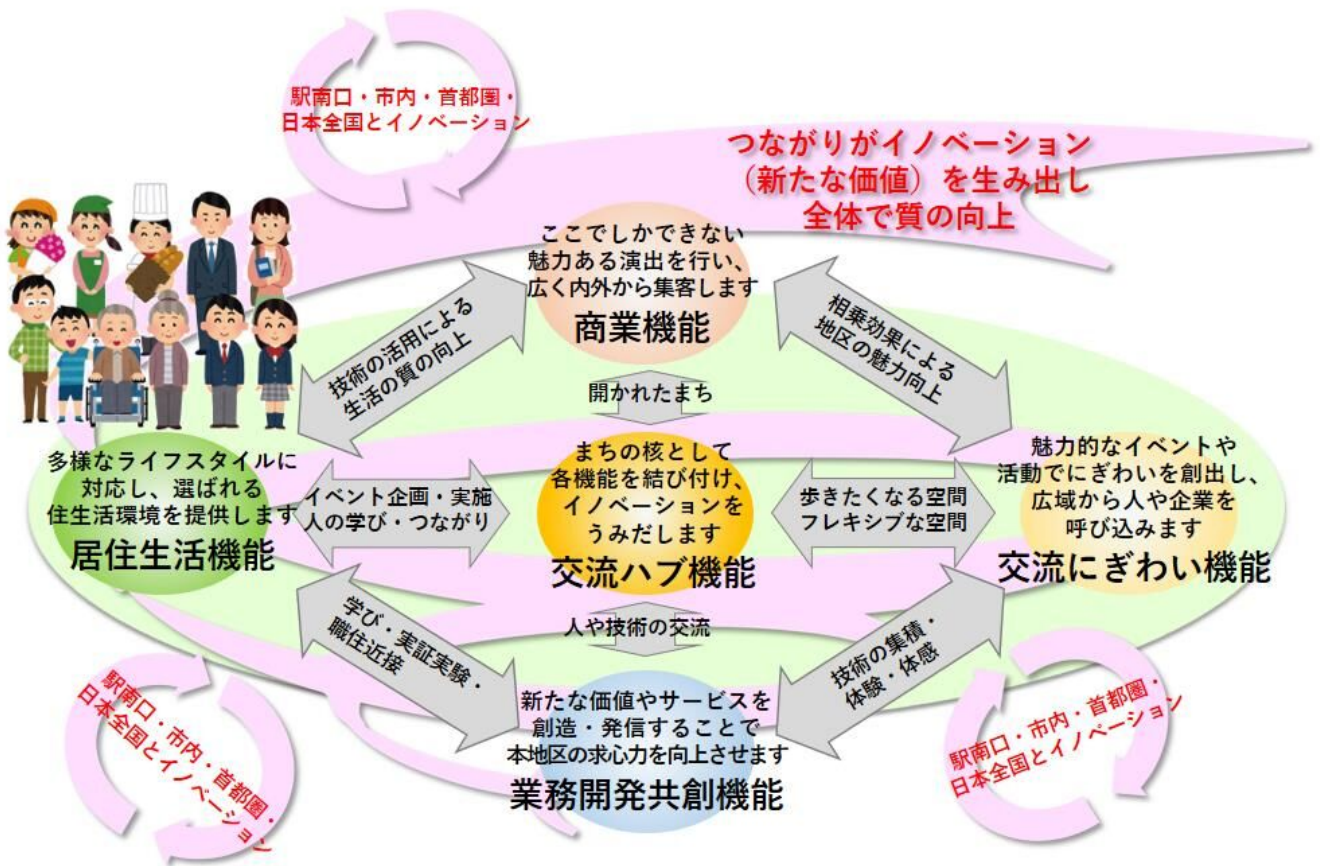


図 導入方針に対応した5つの機能の展開イメージ



Ⅲ. 全体像の検討

土地利用方針を踏まえ、対象地のまちづくりの全体像として、施設配置のケーススタディを行い、土地利用計画の検討のベースとなるケースの抽出を行う。

全体像の検討に先立ち、対象地のまちづくりの基本事項として、脱炭素型まちづくりの基本的な考え方、並びに、土地利用やインフラの検討の前提条件を示す。

1. 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。

(1) ゼロカーボンの推進

(対象地の脱炭素型まちづくりの目標)

- ・対象地は、大規模な更地から新しくまちを創造するプロジェクトであり、既成市街地のような既存施設に制約された脱炭素化ではなく、計画当初から、導入機能とあわせた脱炭素型まちづくりの検討が可能である。
- ・また、対象地は、橋本駅周辺とともに広域交流拠点を担う地区であり、活力創造はもとより、新たなまちの創造という利点をいかしながら、本市の脱炭素型まちづくりを先導していく必要がある。
- ・「さがみはら脱炭素ロードマップ」では、本市の豊かな自然資源の活用を視野に、2050年までには「ゼロカーボン＝二酸化炭素排出量実質ゼロ」を目指すものとしている。
- ・これらを踏まえ、対象地は、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、さらには世界にアピールしていくことを目指す。

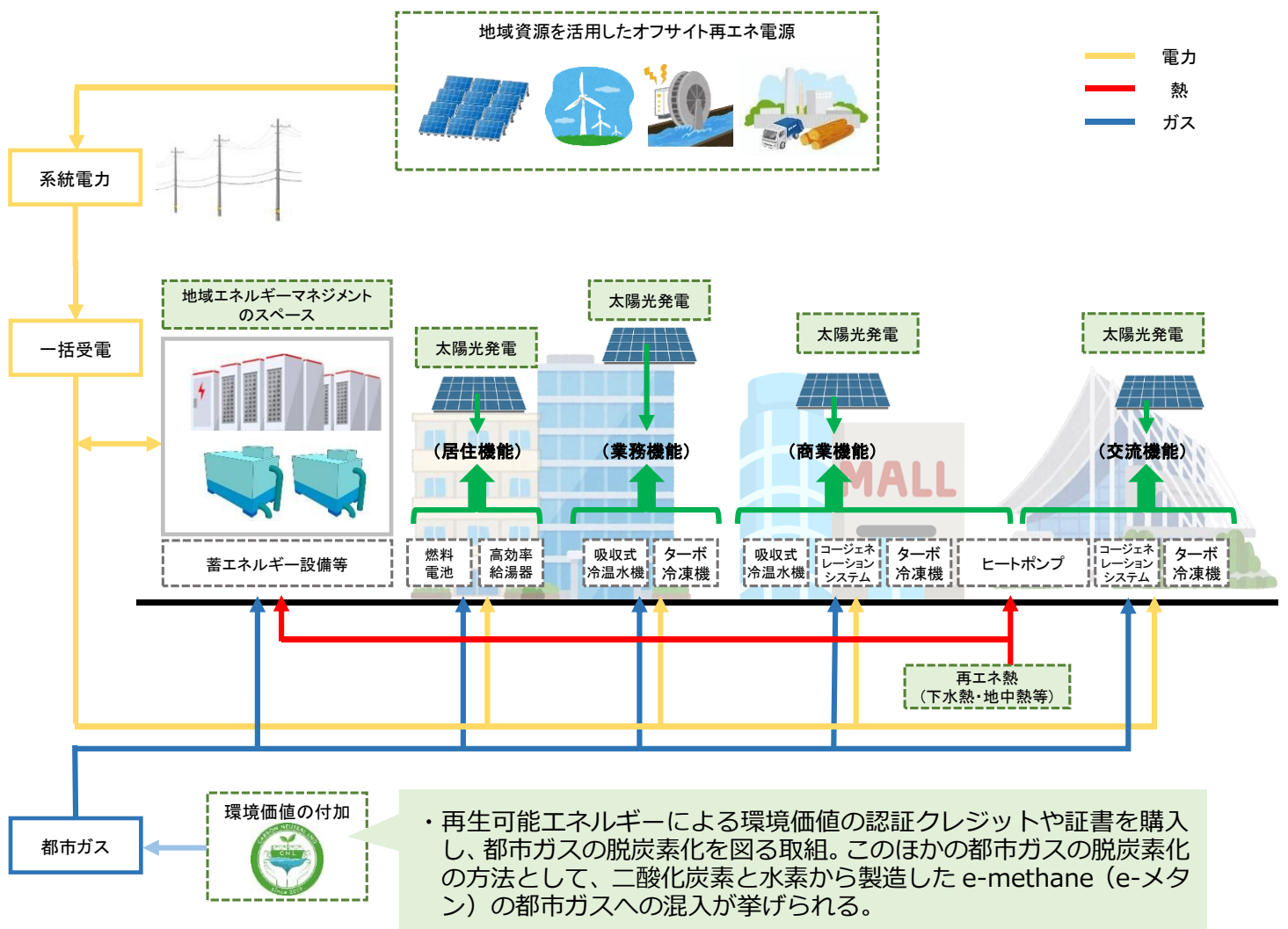
(取組の基本的な考え方)

- ・対象地では、再生可能エネルギーの最大限の導入を図ることで、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）で賄うものとする。
- ・不足分については、本市の地域資源のエネルギーとしての活用を視野に入れつつ、外部からの調達を図るものとする。
- ・上記の取組を進める上で、その要となる「地域エネルギーシステムの導入」のもと、「土地利用との連動」した脱炭素型まちづくりを推進することで、対象地のゼロカーボンの実現を図る。

(2) 地域エネルギーシステムの導入

- ・対象地の再生可能エネルギー、並びに、地区外からの調達によるエネルギーを集め、対象地のエネルギー需給バランスを調整する機能として、地域エネルギーシステムを導入する。
- ・電力は、対象地をはじめ、本市の地域資源の活用等を通じてつくられた地区外の再生可能エネルギーを集めるため、一括受電方式を基本とする。蓄電池等とあわせて、対象地内の電力の需給調整を図るとともに、非常用電源として災害対応力の高いまちづくりに貢献する。
- ・都市ガスや熱供給など、他のエネルギー種の組合せについて施設側の需要に応じて検討し、対象地内での建物間でのエネルギー融通を含めた地域エネルギーマネジメントを行う。
- ・地域エネルギーシステムの構築・運用については、エネルギーマネジメントのための体制構築を検討する。

図 参考：地域エネルギーシステムの例



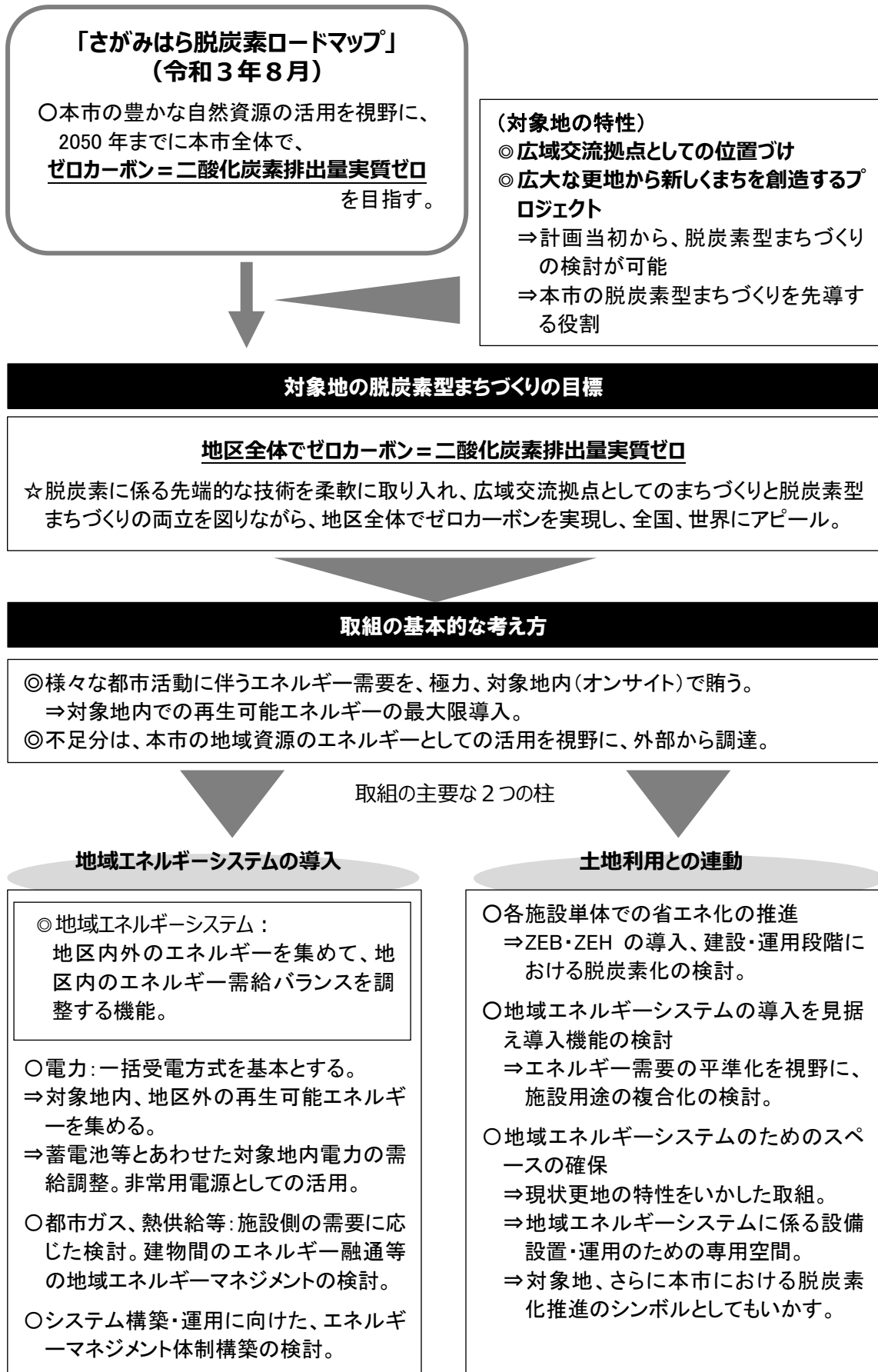
(3) 土地利用との連動

- ・各施設単体での省エネ化を推進しつつ、地域エネルギーシステムの導入を見据え、対象地全体でエネルギー需要の平準化が図られるよう、建築物や街区等において、立地する施設用途の複合化を図る。
- ・各建築物は省エネ性能の高いZEB・ZEH※の導入を基本とするとともに、建設段階や運用段階における脱炭素化も検討する。
- ・対象地は現状更地であることから、その特性をいかし、地域エネルギーシステムに係る設備設置、あるいは運用、さらには、対象地、ひいては、全市における脱炭素化推進のシンボルとなる専用のスペースを確保する。

※ZEB：net Zero Energy Building（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）の略称。通称「ゼブ」と呼ぶ。建物で消費する年間のエネルギーの量を実質的にゼロにすることを目指した建物。

※ZEH：net Zero Energy House（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）の略称。通称「ゼッチ」と呼ぶ。家庭で消費する年間のエネルギーの量を実質的にゼロにすることを目指した住宅。

図 対象地における脱炭素型まちづくりの考え方



2. 検討の前提条件

- ・対象地の全体像を検討する上での前提条件として、次のとおり想定し、検討するものとする。

(基本的な考え方)

- ・広域交流拠点形成に向け、土地利用方針を踏まえ、対象地の土地利用を図るとともに、これを支える交通等の各種インフラを整備する。
- ・対象地でのまちづくりを契機として、駅南北の連携を図り、広域交流拠点として中心市街地を含めた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き、土地利用及びインフラを検討・計画するものとする。

(1) 土地利用

- ・土地利用方針の導入機能の方針である「ライフ」、「イノベーション」、「交流・にぎわい」を踏まえ、居住生活、商業、業務開発共創、交流にぎわい、交流ハブの各機能を担う施設やオープンスペースの整備を図る。
- ・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、施設規模は、建設から廃棄までの建物の一生における二酸化炭素排出量に着目し、構造や資材、工法等を含め、脱炭素化が図りやすい規模を考慮する。
- ・土地利用方針において、交流ハブは、各機能をつなぎ多様な交流を創出するまちの核として位置付けていることから、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担う各施設を配置する。
- ・ゼロカーボンの実現に向けた土地利用として、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。
- ・周辺地区と調和したまちなみ形成を基本とし、対象地西側は、概ね住宅地であることや、北側は相模原スポーツ・レクリエーションパークであることを踏まえ、駅や鉄道側から低層の住宅や公園に向けて、スカイラインが高から低になるような施設配置を検討する。
- ・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。
- ・施設整備に伴う交通負荷を勘案し、道路整備による交通容量の拡充を図るとともに、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。

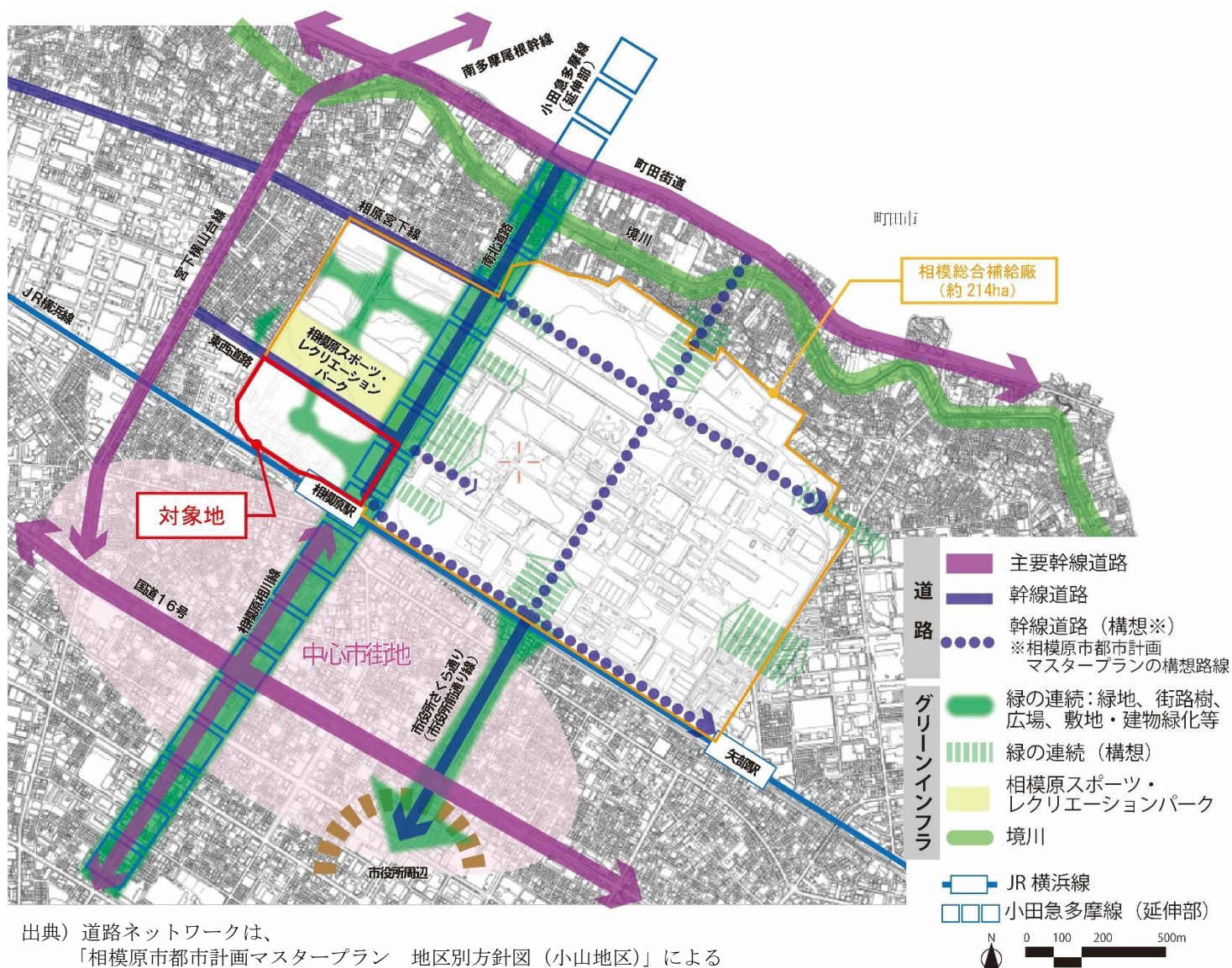
○駅前広場及び区画道路

- ・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する。
- ・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。
用途の境界に基本的に配置するほか、敷地規模に応じて、適宜、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。
- ・J R横浜線南北一体化、並びに、小田急多摩線延伸実現を含め、各交通事業者、関係機関等と継続的な情報交換・調整を図るものとする。

図 参考：相模総合補給廠全体をみた、将来的な道路・グリーンインフラのネットワークイメージ



○歩行動線

- ・ペDESTリアンデッキによる歩行者ネットワークの形成や、駐車場の適正配置などにより、歩車分離を基本とする。
- ・交流ハブを介して、相模原スポーツ・レクリエーションパークをはじめ、周辺地区への連絡に配慮できるよう歩行者ネットワークを配置する。
- ・南北一体化に向けて駅自由通路等を介して、歩行者ネットワークの駅南北の連絡強化を図る。

○その他、移動サービスなど

- ・駅前広場に発着する路線バスのほか、各施設で必要な交通処理に応じた移動手段を展開するものとする。
- ・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について、地区内さらには周辺への発展的展開を見据え検討する。
- ・これらの移動サービスの乗換拠点となるモビリティハブについて、交流ハブ並びに歩行者ネットワークから利用できる位置に配置を検討する。
- ・施設整備に伴う物流サービスの導入について、先端的な技術・システムの活用を視野に検討する。
- ・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。

図 参考：新たな移動手段のイメージ



グリーンスローモビリティ
広島県福山市(出典:国土交通省「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」)



自動運転デマンドバス(グリーンスローモビリティ)
茨城県境町(出典:茨城県境町 HP)



シニアカー



電動キックボード



セグウェイ



電動アシスト自転車



歩行領域EV



立乗式電動スクーター

パーソナルモビリティの例

(出典：国土交通省「第1回新たなモビリティ安全対策WG」資料)

(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、グリーンインフラの形成を図る。
- ・そのため、温熱環境の改善、雨水浸透、流出抑制の機能とともに、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。
- ・都市開発に係る既往基準との整合を図りつつ、グリーンインフラとしての機能が発揮されるよう、公園・緑地、緑化等による緑の必要量を検討する。

図 参考：グリーンインフラのイメージ



二子玉川ライズ(東京都世田谷区)

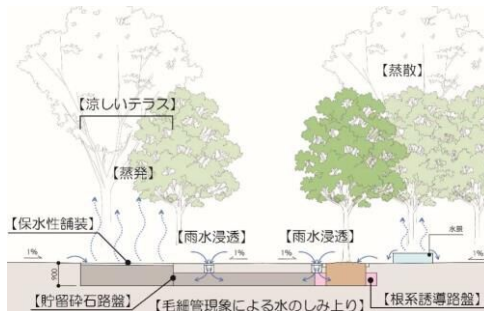
- 再開発(約11.2ha)の中で、屋上緑化、みどりの広場、遊歩道の整備により、積極的に自然環境を創出。隣接する多摩川等の水面や、国分寺崖線等の緑地をつなぐ役割を有し、生物ネットワークの構築に貢献。
- 隣接地の二子玉川公園(世田谷区整備、約6.3ha)では、地下に雨水貯留施設を設置し、水害に強いまちづくりも推進。

出典: グリーンインフラ懇談会資料(グリーンインフラの事例)・国土交通省
二子玉川ライズ HP



- 植物の生息環境、ヒートアイランドの緩和、治水・利水などの緑の多様な機能を期待して整備。

京都学園大学(雨庭)
出典: 浸透機能を持った植栽帯
・国土交通省資料



- 舗装下部に、雨水貯留機能を持つ砕石層を設置。植栽への水供給と、保水性効果を連動した打ち水効果を発揮。

グランモール公園(横浜市・みなとみら)
出典: 横浜市 HP

- ・土地利用や都市基盤整備のハード・ソフト両面において、緑地等の自然環境が有する多様な機能を活用することで、持続可能で魅力ある都市づくりを進めることができる。
- ・都市の温熱環境の改善や、防災・減災、地域振興等の多様な地域課題の解決につながる可能性がある。

(4) 供給処理等

○上水道

- ・対象地西側から敷設されている既存の配水管を有効活用し、地区内へ給水する。
- ・将来の全面返還時に支障を来さないよう、使用量が大きな建築物については受水槽を設置し、給水能力の確保に努める。

○汚水排水（下水道）

- ・相模川流域下水道で処理することとし、対象地の下流の既設管渠に影響を与えないよう、接続経路及び箇所を設定する。
- ・対象地内でのエネルギー自給率を高める観点から、下水熱の利用について検討する。
- ・将来の全面返還時に支障を来さないよう、対象地北側の共同使用区域からの汚水排水を考慮する。

○雨水排水・貯留（下水道）

- ・対象地の流末にあたる既設管渠に影響を与えないよう、地区内に雨水貯留施設を設置する。
- ・雨水貯留施設は、駅直近のまとまった土地の有効利用を図ることを念頭に、公園・緑地や駐車場、その他施設との効果的かつ効率的な複合利用を推進する。

○情報インフラ

- ・地域エネルギーマネジメントをはじめ、交通などの最適な都市運営の実現を見据え、情報インフラの整備を推進する。

○ごみ処理

- ・施設整備に伴い発生するごみは、全市的な廃棄物処理の方向性を踏まえて、適正な処理を図るとともに、脱炭素型まちづくりの視点から有効活用することを検討する。

3. 検討の方針と方法

(1) 検討の方針

- ・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。

(2) 検討の方法

1) 機能導入の方針を踏まえたケースの検討

- ・対象地は、駅前の広大な更地として、様々な用途・規模の施設の立地が可能であり、土地利用方針を踏まえ、より魅力の高い都市開発を展開していくことが重要となる。
- ・そのため、機能導入の方針である「ライフ」、「イノベーション」、「交流・にぎわい」のうち、いずれの方針を重視して施設展開を図るか、複数案検討し、特徴的なものとして7ケース作成した。
- ・この7ケースは、今後、土地利用計画の検討を深めるたたき台とする。検討を進める中で、市民等の意見を踏まえつつ、配置の仕方、一部施設の入れ替え、折衷などを行い、代表ケースとして取りまとめる。

○「ライフ」を重視

- ・居住や生活サービス、地域交流等に係る施設を重視した組合せ

○「イノベーション」を重視

- ・業務開発共創や就業サービス、産学連携等に資する施設を重視した組合せ

○「交流・にぎわい」を重視

- ・地域内外の多様な交流をうみだす施設を重視した組合せ

2) 脱炭素化に係る負荷とその評価

- ・本市は、令和2年9月の「さがみはら気候非常事態宣言」において、2050年の二酸化炭素排出量実質ゼロを目指すとして表明した。さらに、この目標達成の道筋として令和3年8月に「さがみはら脱炭素ロードマップ」を策定しており、対象地の都市開発における脱炭素化の取組みは欠かせないため、負荷の試算と、その影響を評価する。

<脱炭素化の目標>

- ・対象地においてどの程度の脱炭素化を目指すかによって、施設並びに脱炭素に係る技術要素の最適な組合せが異なり、また、その組合せによっては、まちなみの様相が変わる可能性がある。
- ・そのため、対象地の脱炭素化を目指し、エネルギーの対象地内での自給率及びCO2排出量を試算する。
- ・あわせて、地域エネルギーシステムの導入を見据え、合理的な施設導入に向けて、エネルギー負荷の平準化に着目して評価する。

○地区内の再生可能エネルギーの最大限導入

- ・対象地で再生可能エネルギーを可能な限り導入するものとし、地区外から再生可能エネルギーを調達しない仮定のもと、対象地内の二酸化炭素排出量を評価する。
- ・施設の用途・規模に応じてエネルギー需要量を試算する。また、地区内に導入する再生可能エネルギーは太陽光発電を想定して、対象地内での供給量を試算する。
- ・目標1では、エネルギー需要量のうち、どこまで地区内の再生可能エネルギーで賄えるか「自給率」を評価する。
- ・目標2では、地区内で賄った再生可能エネルギーによる削減を考慮した二酸化炭素の排出量について、絶対量のほか、延床面積当たり、交流人口当たりといった、施設の用途・規模等の違いを加味する指標により評価する。

目標1 地区内での再エネ自給率（20%以上：○）

目標2 二酸化炭素の排出量の少なさ

①絶対量（50千t-CO2以下：○）

②延床面積あたり（0.25t-CO2/㎡以下：○）

③交流人口あたり（40t-CO2/万人以下：○）

○エリアのエネルギー負荷平準化

- ・地域エネルギーシステムの導入を視野に、建物単位のエネルギー負荷のピーク差を小さくし、街区単位、エリア単位でのエネルギー負荷平準化の容易性を評価する。
- ・評価のための指標として、年間熱負荷率を試算する。これは年間の熱負荷の平均値を最大値で除算した値であり、負荷率が高いほどエネルギー需要の変動幅が小さく、エネルギー供給設備を効率的に運転させやすい。

目標3 エリア負荷平準化の容易性（年間熱負荷率の最大値30%以上：○）

※評価について：ケース間で相対的に比較した上で基準を設定し、基準を満たすケースを○とした。

3) 交通に係る負荷とその評価

- ・対象地は、既成市街地内に広がる広大な更地であることから、既存交通ネットワークを基本に機能導入を図るの必要があり、施設立地に伴う交通量の処理が可能か否かが、都市開発実現の制約条件となるため、負荷の試算と、その影響を評価する。

○道路への負荷

- ・現況の道路整備状況を踏まえ、対象地を支える道路網を仮定し、対象地での施設立地後の自動車発生集中交通量を試算する。その結果を踏まえて次のとおり評価する。

◎：自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる

○：自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある

△：自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある

○鉄道への負荷

- ・対象地での施設立地により増加する駅利用者数に応じて次のとおり評価する。

◎：利用者は増加するものの影響は軽微と思われる

○：利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある

△：利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

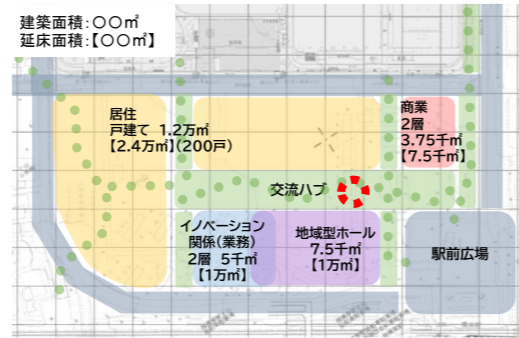
4. ケーススタディ

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：－
 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：－
 【交通負荷】道路：◎ 鉄道：◎

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。

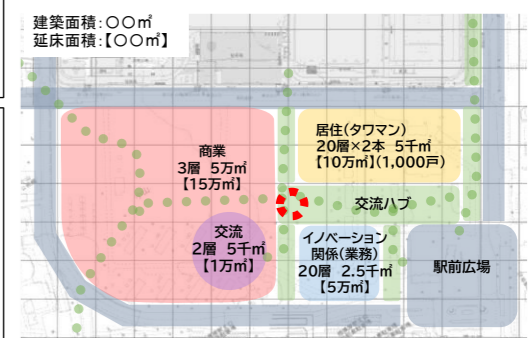


ケース 5 広域商業を核とした高層高密度・交流重視ケース

【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：－
 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：○
 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△

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い、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。

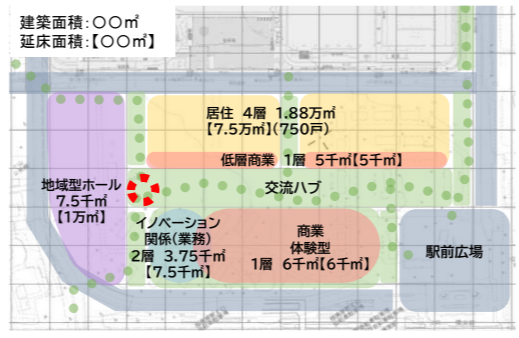


ケース 2 にぎわい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース

【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：－
 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：－
 【交通負荷】道路：◎ 鉄道：◎

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い、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。

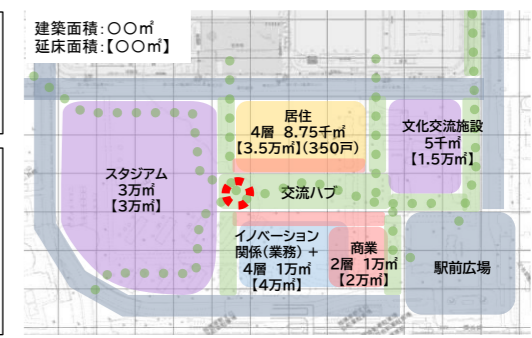


ケース 6 多様なにぎわいを創出する中層低密度・交流重視ケース

【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：－
 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：－
 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△

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。

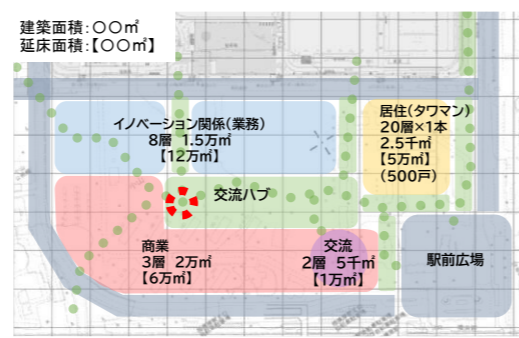


ケース 3 職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース

【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：－
 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：○
 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○

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。

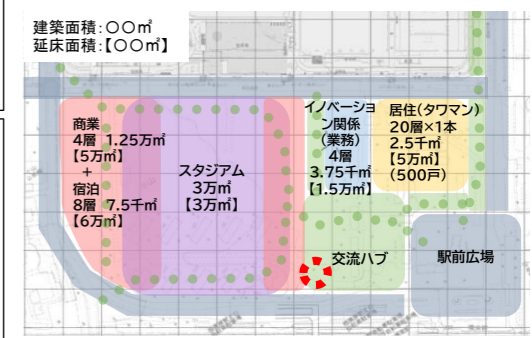


ケース 7 スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース

【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：○
 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：－
 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△

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。

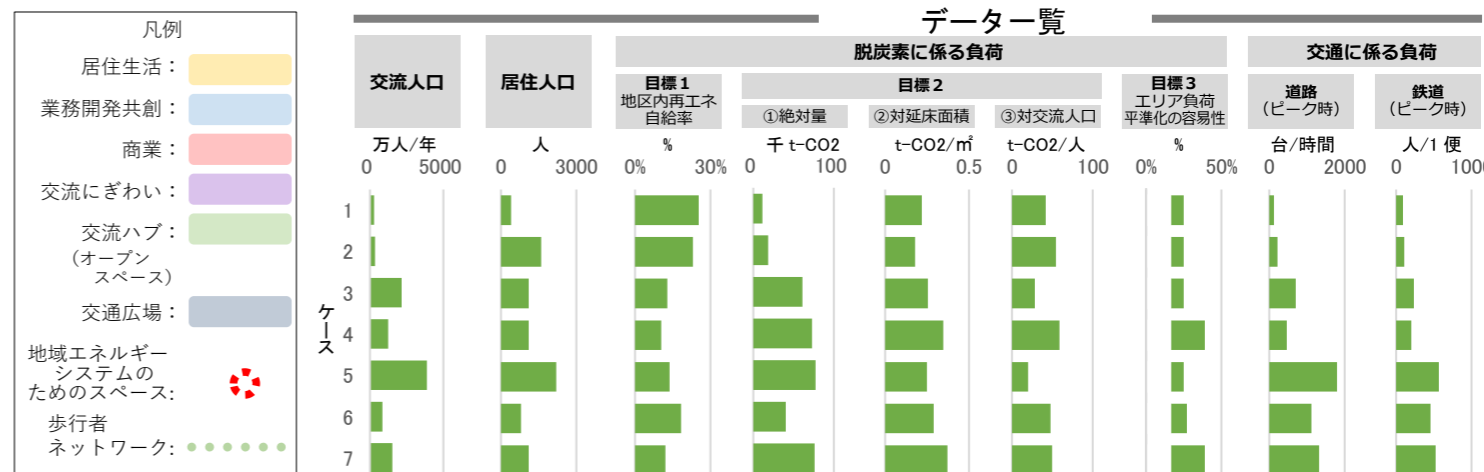
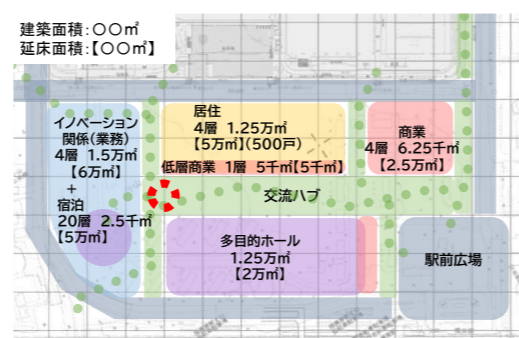


ケース 4 コンベンション機能を備えた高層高密度・イノベーション重視ケース

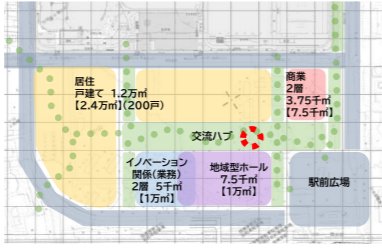
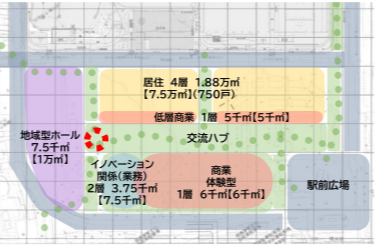
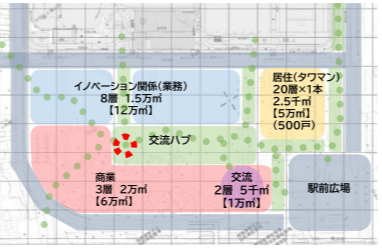
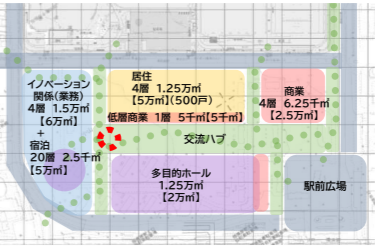
【脱炭素に係る負荷】目標1_地区内再エネ自給率：－ 目標3_エリア負荷平準化の容易性：○
 目標2_二酸化炭素排出量の少なさ_①絶対量：－ ②対延床面積：－ ③対交流人口：－
 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○

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。

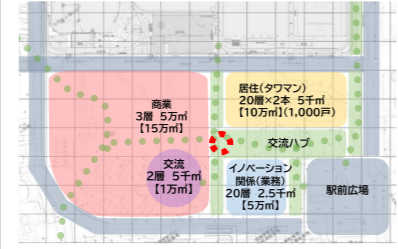
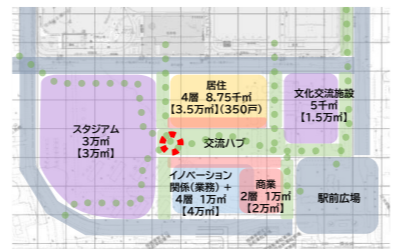
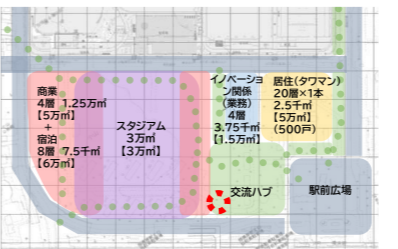



評価や得失
 ○二酸化炭素排出量、また、交通負荷は中程度となる。エネルギー需要のピークが異なる施設が複合され、平準化が図りやすい可能性がある。
 ○多目的ホールによる広域的な集客が見込め、中心市街地への誘客もできる可能性がある。ただし、イベント時のみににぎわいとなり、日常的な市民利用が難しい可能性がある。



ケーススタディ結果一覧 (1/2)

No.	1	2	3	4
ケース名	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	にぎわい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース	職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース	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
パターン図 交流人口: 発生集中交通量/2×365 ※住宅分を除く ※スタジアムは稼働率20%と仮定 居住人口: 供給戸数×2.16人(世帯人員数) ※市中央区の世帯人員数 ※戸数=延床面積×専有面積割合70% ÷1戸当たり70㎡	 交流人口: 270万人/年 居住人口: 400人	 交流人口: 339万人/年 居住人口: 1,600人	 交流人口: 2,154万人/年 居住人口: 1,100人	 交流人口: 1,236万人/年 居住人口: 1,100人
用途構成(延床「面積」) ha	40			容積率(対地区面積) <250% <200% <150% <100% <50% <0%
エネルギー				
1:オンサイト再エネ自給率(20%以上:○)	○ (25%)	○ (23%)	(13%)	(10%)
2:CO2排出ボリュームの小ささ ①絶対量(50千t-CO2以下:○) ②対延床「面積」(0.25t-CO2/㎡以下:○) ③対交流人口(40t-CO2/万人以下:○)	○ (11千t-CO2) ○ (0.219t-CO2/㎡) (41.8t-CO2/万人)	○ (18千t-CO2) ○ (0.179t-CO2/㎡) (54.5t-CO2/万人)	(61千t-CO2) (0.254t-CO2/㎡) ○ (28.3t-CO2/万人)	(73千t-CO2) (0.347t-CO2/㎡) (59.0t-CO2/万人)
3:エリア負荷平準化の容易性(年間熱負荷率30%以上:○)	(16~25%)	(16~25%)	(16~25%)	○ (16~39%)
(考察)	・コミュニティサービス機能を備えた中層低密度ケースで、エリア全体のCO2排出量は小さく、延床面積あたりのCO2排出量も小さい。戸建て住宅が多いことから、地区内再エネ自給率は高い。	・エリア全体のCO2排出量は小さく、延床面積あたりや交流人口当たりのCO2排出量も小さい。戸建て住宅に代わってにぎわい機能がある分だけ、ケース1と比べて地区内再エネ自給率はやや低めである。	・エリア全体のCO2排出量は中程度だが、ケース4に比べて夜間需要がある宿泊施設がないため、エリア全体のエネルギー負荷平準化には課題がある。延床面積あたりのCO2排出量は中程度であるが、絶対的な排出量削減には、大規模商業の脱炭素化が重要となる。	・コンベンション機能を伴うため、エリア全体のCO2排出量は大きい。日中の需要がある商業、オフィス、夜間需要があるマンション、宿泊施設がバランスよく配置され、エリア全体でのエネルギー負荷の平準化が図りやすい。
交通				
道路(自動車発生集中量 ピーク時(全用途):台/時)	◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある ◎ (120台/時)	◎ (220台/時)	○ (700台/時)	○ (460台/時)
鉄道(発生集中交通量 ピーク1両当たり換算:人)	◎:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる ◎ (89人)	◎ (106人)	○ (233人)	○ (200人)
(考察)	・自動車発生集中交通量が小さく、周辺道路に及ぼす影響は限定的である可能性がある。同様に鉄道利用者の発生量も小さく、現状鉄道施設への影響は軽微である。	・自動車発生集中交通量が小さく、周辺道路に及ぼす影響は限定的である可能性がある。同様に鉄道利用者の発生量も小さく、現状鉄道施設への影響は軽微である。	・自動車発生集中交通量はケース5の1/3程度であり、周辺道路への影響は、ケース5~7と比較して小さい可能性がある。また、鉄道利用も商業施設の催事開催期間中など、代替輸送機関の確保等対策が必要となる可能性がある。	・自動車発生集中交通量はケース5の1/3程度であり、周辺道路への影響は、ケース5~7と比較して小さい可能性がある。鉄道利用者もケース5や7の1/2程度であるが、多目的ホールでのイベント終了後の集中緩和対策が必要となる可能性がある。
得失				
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区のにぎわいを創出できるか。	商業機能が他ケースに比較して小規模で、交流人口は他のケースよりも少ない。地域型ホールによるにぎわいを期待できるが、イベント時のみににぎわいとなる可能性がある。	商業機能と地域型ホールによる交流人口が見込まれ、商業施設による日常的なにぎわいの可能性がある。ただし、商業施設は、規模等からみて他ケースと比較して集客力は弱い可能性がある。地域型ホールは、イベント時のみににぎわいとなる可能性がある。	商業機能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。	多目的ホールによる交流人口が見込める可能性がある。一方で多目的ホールのイベント時のみににぎわいとなる可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、まちなみ、緑など)	高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみが特徴となる可能性がある。	高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみが特徴となる可能性がある。	沿線拠点地区と類似したまちなみになる可能性がある。単純なオフィスでは差別化が難しく、橋本駅周辺等と競合する可能性がある。	駅近接型の多目的ホールが特徴となる可能性がある。沿線拠点地区と類似したまちなみになる可能性がある。オフィスや宿泊施設が橋本駅周辺等と競合する可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口からみて、地域経済の活性化につながる可能性は相対的に低い。居住人口も他ケースに比較して少ないことから、居住に伴う商業的需要も小さい可能性がある。	交流人口からみて、地域経済の活性化につながる可能性は相対的に低い。	交流人口が多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。ただし、交流人口は大規模商業施設に伴うものが主であり、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。	交流人口は中程度であり、アフターコンベンションなど、多目的ホール利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	地域型ホールが地域の文化交流の場・機会となる可能性がある。	地域型ホールが地域の文化交流の場や機会となる可能性がある。商業施設が地域の買い物利便性の向上に寄与する可能性がある。	商業施設による地域の買い物利便性の向上や、レクリエーション機会の提供について可能性がある。	多目的ホールは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	低中層のまちなみのため、日照等の周辺への影響は少ない可能性がある。	低中層のまちなみのため、日照等の周辺への影響は少ない可能性がある。	商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。	多目的ホールのイベント時、鉄道施設の混雑につながる可能性がある。高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。	他のケースに比較して住宅の供給戸数も多く、周辺地区の既存教育施設への負担に留意する必要がある。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延床「面積」)	地域型ホールは公共施設の可能性がある。民間企業の所有が想定されるエリア全体での施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。	地域型ホールは公共施設の可能性がある。民間企業の所有が想定されるエリア全体での施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。	業務、宿泊など、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は中程度となる可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	地域型ホールが公共施設である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は相対的に小さい可能性がある。	地域型ホールが公共施設である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は相対的に小さい可能性がある。	民間企業による事業が基本であり、整備や運営に伴う財政負担は少ない可能性がある。一方で、自動車による来街者も多く、交通対策にかかわる財政負担が大きくなる可能性がある。	多目的ホールが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は中程度となる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間二一ズと合致しているか。	戸建て住宅は分譲価格が高額となり、販売リスクとなるほか、価格を下げると、事業採算が合わない可能性がある。	他のケースに比較して住宅の供給戸数も多く、販売について市場の動向等に影響されやすい点に留意が必要となる。	橋本駅周辺等と競合する中、需要に対して、オフィス床が過剰となる可能性がある。	多目的ホールは、事業採算性が課題になる可能性がある。橋本駅周辺等と競合する中、需要に対して、オフィス床が過剰となる可能性がある。

ケーススタディ結果一覧 (2/2)

No.	5	6	7
ケース名	広域商業を核とした高層高密度・交流重視ケース	多様なにぎわいを創出する中層低密度・交流重視ケース	スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース
パターン図 交流人口: 発生集中交通量/2×365 ※住宅分を除く ※スタジアムは稼働率20%と仮定 居住人口: 供給戸数×2.16人(世帯人員数) ※市中央区の世帯人員数 ※戸数=延床面積×専有面積割合70% ÷1戸当たり70㎡	 <p>交流人口: 3,871万人/年 居住人口: 2,200人</p>	 <p>交流人口: 848万人/年 居住人口: 800人</p>	 <p>交流人口: 1,530万人/年 居住人口: 1,100人</p>
用途構成(延床「面積」) ■住宅(居住生活) ■業務(イノベ関係) ■商業 ■スタジアム・ホール・文化交流 ■交流 ■宿泊			 <p>容積率(対地区面積)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◀250% ◀200% ◀150% ◀100% ◀50% ◀0%
エネルギー			
1:オンサイト再エネ自給率(20%以上:○)	(14%)	(18%)	(12%)
2:CO2排出ボリュームの少なさ ①絶対量(50千t-CO2以下:○)	(77千t-CO2)	○(40千t-CO2)	(76千t-CO2)
②対延床「面積」(0.25t-CO2/㎡以下:○)	○(0.249t-CO2/㎡)	(0.289t-CO2/㎡)	(0.371t-CO2/㎡)
③対交流人口(40t-CO2/万人以下:○)	○(19.9t-CO2/万人)	(47.7t-CO2/万人)	(49.7t-CO2/万人)
3:エリア負荷平準化の容易性(年間熱負荷率30%以上:○)	(16~25%)	(16~27%)	○(16~39%)
(考察)	・広域商業を伴うため、エリア全体のCO2排出量は大きい。CO2排出量について延床面積あたりは中程度、交流人口あたりは小さいが、絶対的な排出量削減には、広域商業の脱炭素化が重要となる。	・スタジアムへのエネルギー供給の課題はあるものの、オンサイト再エネ自給率は高めである。エリア全体のCO2排出量は中程度であり、同じスタジアムありのケース7と比べると脱炭素化へのハードルは低い。	・エリア全体のCO2排出量は大きい。日中の需要変動が大きいスタジアムがあるものの、タワー型マンションや宿泊施設の夜間需要が一定あり、エリア全体でのエネルギー負荷の平準化が図りやすい。
交通			
道路(自動車発生集中量 ピーク時(全用途):台/時)	◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある △(1,800台/時)	△(1,120台/時)	△(1,320台/時)
鉄道(発生集中交通量 ピーク1両当たり換算:人)	◎:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる △(567人)	△(456人)	△(522人)
(考察)	・商業施設による自動車発生集中交通量が最も大きく、広範囲に影響を及ぼす可能性がある。加えて、商業施設利用者による鉄道利用も多く、催事開催期間中など、代替輸送機関の確保等対策が必要である。	・自動車発生集中交通量はケース5の2/3程度であるが、他のケースに比較して交通量は多い。また、大規模イベント終了後の鉄道利用者が多く、代替輸送機関や滞留時間の確保等対策が必要である。	・自動車発生集中交通量がケース5に次いで大きく、広範囲に影響を及ぼす可能性がある。また、大規模イベント終了後の鉄道利用者が多く、代替輸送機関や滞留時間の確保等対策が必要である。
得失			
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区のにぎわいを創出できるか。	大規模商業施設による交流人口が他のケースに比較して特に多く見込まれ、日常的なにぎわいの可能性がある。	スタジアムによる交流人口が見込める可能性がある。一方で、スタジアムのイベント時のみににぎわいとなる可能性がある。	スタジアムによる交流人口が見込める可能性がある。スタジアムのイベント時以外でも商業機能によるにぎわいの可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、まちなみ、緑など)	沿線拠点地区と類似したまちなみになる可能性がある。ただし、商業施設は集客力が発揮しやすく、工夫次第で地区のブランドを打ち出すことにはできる可能性がある。	駅近接型スタジアムが特徴となる可能性がある。相模原スポーツ・レクリエーションパークとの連携によりブランドを打ち出せる可能性がある。高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみが特徴となる可能性がある。	駅近接型スタジアムが特徴となる可能性がある。相模原スポーツ・レクリエーションパークとの連携により地区のブランドを打ち出せる可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口が特に多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。ただし、交流人口は大規模商業施設に伴うものが主であり、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。	交流人口は中程度であり、スタジアムや地域型ホールの利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。	交流人口が多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。特に、スタジアム利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。一方で、商業施設は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。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	商業施設による地域の買い物利便性の向上や、レクリエーション機会の提供について可能性がある。	スタジアムは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。ただし、地域型ホールが、地域の文化交流の場・機会となる可能性がある。	スタジアムは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。	スタジアムが西側住宅地に近く、日照の影響のほか、イベント時に騒音、振動等の可能性がある。スタジアムのイベント時、鉄道施設の混雑につながる可能性がある。	スタジアムの複合施設による日照やスカイラインへの影響のほか、スタジアムイベント時に騒音、振動等の可能性がある。商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。スタジアムのイベント時、鉄道駅の混雑につながる可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	他のケースに比較して住宅の供給戸数が多く、周辺地区の既存教育施設への負担に留意する必要がある。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延床「面積」)	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が特に大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。	文化交流施設が公共施設、スタジアムは官民連携事業の可能性があり、民間企業の所有が想定されるエリア全体での施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	民間企業による事業が基本であり、整備や運営に伴う財政負担は少ない可能性がある。一方で、自動車や鉄道による来街者が多く、交通対策にかかる財政負担が特に大きくなる可能性がある。	文化交流施設が公共施設、スタジアムが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる。また、自動車や鉄道による来街者が多く、交通処理対策にかかる財政負担が特に大きくなる可能性がある。	スタジアムが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる。また、自動車や鉄道による来街者が多く、交通処理対策にかかる財政負担が特に大きくなる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間二一ズと合致しているか。	他のケースに比較して住宅の供給戸数が多く、販売について市場の動向等に影響されやすい点に留意が必要となる。橋本駅周辺等と競合する中、需要に対して、オフィス床が過剰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。スタジアム以外には、相対的にリスクが少なく民間企業が参画しやすい可能性がある。	スタジアム運営は、事業採算性が課題となる。スタジアム以外には、相対的にリスクが少なく民間企業が参画しやすい可能性がある。

参考：ケース6，7のスタジアム収容人数3万人とした場合

- ・前頁のケース6、7では、スタジアムは段階的拡大を想定し、整備当初の収容人数を1.5万人としている。
- ・ここでは参考として、将来的な拡大により収容人数が3万人とした場合のエネルギー負荷及び交通負荷の試算を掲載する。

エネルギー負荷	ケース6 スタジアム収容人数3万人	ケース7 スタジアム収容人数3万人
1: オンサイト再エネ自給率 (20%以上:○)	○ (22%)	(15%)
2: CO2 排出ボリュームの少なさ ①絶対量(50千t-CO2以下:○)	(58千t-CO2)	(107千t-CO2)
②対延べ面積 (0.25t-CO2/m ² 以下:○)	(0.303t-CO2/m ²)	(0.352t-CO2/m ²)
③対交流人口 (40t-CO2/万人以下:○)	(58.2t-CO2/万人)	○ (38.0t-CO2/万人)
3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率30%以上:○)	(16~27%)	○ (16~39%)

交通負荷	ケース6 スタジアム収容人数3万人	ケース7 スタジアム収容人数3万人
道路(自動車発生集中量 ピーク時(全用途):台/時) ※1	△ (1,400台/時)	△ (2,200台/時)
鉄道(発生集中交通量 ピーク1両当たり換算:人) ※2	△ (589人)	△ (844人)

※1

- ◎：自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる
- ：自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある
- △：自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある

※2

- ◎：利用者は増加するものの影響は軽微と思われる
- ：利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある
- △：利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

5. 市民意向等を踏まえたケース評価

・市民意向や民間ヒアリングを踏まえ、4. ケーススタディで検討したケースについて評価する。(市民意向や民間企業の意向に関する詳細はIV. 市民意向等の把握参照)

重視テーマ	ケース	特徴【再掲】	評価・得失【再掲】	市民意向を踏まえた評価	地元意向を踏まえた評価	民間ヒアリングを踏まえた評価
ライフ	1	<p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p>○市民意向としては、にぎわいや活力の創出へのニーズが高い中で、商業機能をより多く複合するケース2の方が、市民ニーズにより合致しているものといえる。</p> <p>○ケース1、2は、エネルギー及び交通負荷が少ないという特徴がある一方で、まちの魅力の不足や他地区と差別化ができないなどが、懸念されている。</p>	<p>○地元意向としては、にぎわいや活力創出へのニーズが高く、にぎわいのイメージとしては、会議や展示会など、コンベンション的なにぎわいや多様なイベントのほか、日常的な地域活動が強くイメージされている。</p> <p>○ケース1、2ともにホールを有しており、これらのにぎわいづくりに、いずれも対応することが可能と考えられる。</p>	<p>○民間ヒアリングでは、対象地は開発ポテンシャルが高いとの評価であり、居住に偏ることなく、多様な機能の立地が望ましいとの意見がある。</p> <p>○特に戸建て住宅は、ポテンシャルがいかしきれないとの意見がある。</p> <p>○ケース1は、戸建て住宅をメインとしており、より複合的なケース2の方が、より民間ヒアリング結果に合致しているものといえる。</p>
	2	<p>○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。</p> <p>○商業、オフィスは、小規模連棟型とするなど、交流ハブと一体的に展開。にぎわい・活気みえる住環境づくり。</p>	<p>○二酸化炭素排出量をはじめ、交通負荷も比較的小さい。</p> <p>○商業施設等の規模からみて、交流人口は比較的小さく、にぎわいづくりが図りづらい可能性がある。</p> <p>○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。</p>	<p>○そのため、ケース1、2を追求する場合には、低負荷の特徴を保持しつつ、魅力向上に向けて、交流・にぎわい機能の充実などを図ることが重要となる。</p>	<p>○一方で、まちなみは商業施設が、公園や緑等とともに想起されており、ケース2がより近いものと考えられる。</p> <p>○一般アンケートと同じく、まちの魅力化や他地区との差別化が懸念されており、魅力向上が重要となる。</p>	
イノベーション	3	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p>○二酸化炭素排出量、また、交通負荷は中程度となる。</p> <p>○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。</p> <p>○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、需要に対してオフィス床が過剰になる可能性がある。</p>	<p>○市民意向としては、スポーツや文化交流へのニーズが高い中、多様なイベントへの対応がイメージしやすい多目的ホールを複合するケース4の方が、市民ニーズにより合致しているものといえる。</p> <p>○ケース3は、商業機能によるにぎわい・活力創出への期待が評価されており、むしろケース5に類似したケースと捉えられているものと考えられる。まちの魅力の不足や他地区との差別化、オフィスの床あまりなどが懸念されており、当ケースのイノベーション機能の特徴づけを図ることが重要となる。</p>	<p>○地元意向としては、コンベンション的なにぎわい創出へのニーズが高い。まちなみとしては、商業施設が想起されており、テーマの重視理由として、商業・サービスの充実が多く挙げられていることにも符合している。</p> <p>○ケース4は、多目的ホールや宿泊施設を備える点では、ケース3よりもコンベンション的なにぎわいへのニーズに合致している。</p> <p>○ケース3は、商業施設の規模が大きく、ケース4よりも、地元の商業・サービスへのニーズに合致しているものと考えられる。</p> <p>○ケース3は、一般アンケート結果と同じく、商業やオフィスの魅力化、差別化が、ケース4は多目的ホールの魅力化、日常的なにぎわい創出が課題となる。</p>	<p>○民間ヒアリングでは、対象地の持つ開発ポテンシャルをいかす上で、集客のある核となる機能を先行的に整備することが重要とする意見があり、核として集客施設のほか、学術・研究関連施設があげられている。</p> <p>○ケース3では、商業及びオフィス、ケース4では多目的ホール及びオフィスが対応するものと考えられる。</p> <p>○一般的なオフィスでは、需要が少ないとの意見があり、規模の大きなケース3は、ケース4に比較して、施設誘致のハードルがより高い可能性がある。</p>
	4	<p>○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。</p> <p>○駅前の商業機能と、多目的ホールやオフィスとを、低層階の商業と一体となった交流ハブにより連絡。</p>	<p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p>○ケース4は、多目的ホールによるコンベンション等の多様な交流の機会づくりへの期待が評価されている。その一方で、多目的ホールの魅力や稼働率が懸念されており、日常的なにぎわい創出に向けて機能の充実を図ることが重要となる。</p>		

重視テーマ	ケース	特徴【再掲】	評価・得失【再掲】	市民意向を踏まえた評価	地元意向を踏まえた評価	民間ヒアリングを踏まえた評価
交流・にぎわい	5	<p>○大規模商業を配置し、広域的なにぎわいの創出。</p> <p>○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。</p> <p>○駅前の利便性をいかした高層住宅やオフィスの配置。</p>	<p>○二酸化炭素排出量が比較的大きい。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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p>○市民意向としては、交流・にぎわいが重視され、スポーツや文化、商業的にぎわいが多くイメージされる中で、ケース5～7は多くの市民ニーズに合致しているものといえる。</p> <p>○特に、大規模商業を複合したケース5やケース7については、日常的な商業・サービスの充実やにぎわい創出を望むライフ重視の市民ニーズにも応えることが可能なケースといえる。</p> <p>○ケース5は、大規模商業に期待する一方で、他地区との差別化や集客力への懸念がみられ、より魅力の高い施設とすることが重要となる。</p>	<p>○地元意向としては、交流・にぎわいが重視され、その理由として、商業・サービスの充実が多く挙げられていることや、まちなみとして、商業施設が想起されていることを踏まえると、ケース5が地元のニーズに合致しているものと考えられる。なお、スタジアムやホールのあるまちなみをイメージする意見は多いが、ケース6、7の評価ポイントとして「スタジアムがある」こと自体を取り上げる回答は少ない。ケース6、7を選択する場合でも、地元意向としては、スタジアム以外によるにぎわいを想起している場合が多いものと考えられる。</p> <p>○一般アンケートと同様に、ケース5～7は周辺への影響、特に、交通負荷が懸念されており、その対応が課題となる。</p>	<p>○ケース5～7は、商業施設やスタジアムの立地をメインとし、集客の核が重要とする民間ヒアリングの意見といずれも合致する。</p> <p>○スタジアムは、民間単独での事業化が難しいとされ、ケース6、7は官民連携による事業展開が重要となる。</p> <p>○集客施設の立地に対して、道路ネットワーク整備の重要性について意見があげられている。ケース5～7のいずれも高い集客力を見込むことから、道路ネットワーク整備が事業参画を判断する上で、より重要な要素となる可能性がある。</p>
	6	<p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○スタジアム運営は事業採算性が課題となる。</p>	<p>○ケース6、7は、スポーツをはじめ、多様な交流の場としてスタジアムを評価する一方で、稼働率や事業採算性を懸念する意見がみられ、日常的なにぎわい創出とあわせた検討課題となる。</p> <p>○ケース5～7のいずれも、エネルギーや交通負荷が他のケースに比較して高く、より高度な脱炭素化や交通処理対策が必要となる。あわせて、特にケース6、7は交通混雑やごみ問題、治安の悪化、騒音問題などが懸念されており、土地利用の具体的検討とともに、周辺環境への影響の低減化に向けた対策を総合的に取り組むことが重要となる。</p>	<p>○一般アンケートと同様に、ケース5～7は周辺への影響、特に、交通負荷が懸念されており、その対応が課題となる。</p>	
	7	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○駅前の利便性をいかした高層住宅やオフィスの配置。</p>	<p>○二酸化炭素排出量は最も大きい。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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○スタジアム運営は事業採算性が課題となる。</p>			

6. ケースの絞り込み

- ・「4. ケーススタディ」で作成した7ケースについて、次年度以降の土地利用計画の策定にあたって、検討を深めるケースの絞り込みを行う。

(ケーススタディの経過)

- ・全体像の検討では、まず、「4. ケーススタディ」において、7ケースは、土地利用方針における「ライフ」、「イノベーション」、「交流・にぎわい」の3つの方針のいずれを重視するかで複数ケースの作成を試みた。その中から、特徴的なケースとして7ケースを取り上げ、エネルギー負荷や交通負荷を評価するとともに、対象地内ほか周辺地区への影響を含め、各ケースの得失を整理した。
- ・次いで、上記の各種評価・得失を含めて市民に提示し、対象地に求めるまちなみやにぎわいのイメージとともに、いずれのケースがイメージに近いかを尋ね（「IVの市民意向等の把握」参照）、「5. 市民意向等を踏まえたケース評価」では、市民意向に合致するかという視点から、ケースの評価を行った。
- ・さらに、「5. 市民意向等を踏まえたケース評価」では、対象地のポテンシャルや開発イメージ等について尋ねた民間ヒアリング結果を用い、民間事業者の視点からケースの評価を行った。

(基礎的なニーズによる絞り込み)

- ・対象地は、広域交流拠点として、市民合意のもとでまちづくりを推進していくことが不可欠であり、検討を深めるケースは、市民ニーズにできるだけ合致していることが求められる。
- ・また、対象地の開発には、これを担う民間事業者の参画が欠かせず、民間事業者の持つ開発イメージやニーズに合致していることも重要である。
- ・そのため、まず、市民意向及び民間事業者の評価を踏まえ、「ライフ」重視、「イノベーション」重視、「交流・にぎわい」重視ごとに、ケースの評価を比較し、絞り込みを行う。市民意向については、全般的意見のほか、特に対象地開発の影響が大きい地元意向にも着目する。

(各ケースの類似性、代替性)

- ・次年度以降の検討では、絞り込んだケースをベースに、それぞれの利点・特徴を適宜、取り入れながら、エネルギー負荷や交通負荷を精査し、より実現性が高く整備効果の高いケースをつくりあげていく必要がある。
- ・このような検討過程を念頭に、基礎的なニーズにより絞り込んだケースについて、相互の類似性や代替性を加味してさらに絞り込みを行う。
- ・以上の方法により絞り込みを検討した結果を次頁に示す。

ケースの絞り込み

「ライフ」重視		「イノベーション」重視		「交流・にぎわい」重視		
ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	ケース6	ケース7
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	にぎわい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース	職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース	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	広域商業を核とした高層高密度・交流重視ケース	多様なにぎわいを創出する中層低密度・交流重視ケース	スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース
○戸建て住宅が主 ○核:ホール	○商業、中層住宅が主 ○核:ホール、体験型商業	○商業、オフィスが主 ○核:大規模商業施設	○商業、オフィスが主 ○核:多目的ホール、宿泊施設	○商業が主 ○核:大規模商業施設	○スタジアム、住宅が主 ○核:スタジアム、ホール	○スタジアム、商業が主 ○核:スタジアム、大規模商業施設、宿泊施設

基礎的なニーズ

市民意向	○「交流・にぎわい」を重視。 ○商業、スタジアム、公園等とともに、にぎわい・活気のあるまちなみを想像。 ○スポーツ、文化、芸術など多様な交流によるにぎわいを想像。
地元意向	○「交流・にぎわい」を重視。 ○商業、オフィス、公園や自然的環境等とともに、安らぎやゆとりのまちなみを想像。 ○学術・研究交流、コンベンション、文化ホール、地域活動、行政機関によるにぎわいや利便性を想像。
民間ヒアリング	○多様な機能立地が可能との評価。住宅に偏った開発では地区のポテンシャルがいかせない。 ○核となる機能による付加価値の創出。商業、スタジアムといった交流などが核となる可能性。 ○一般的オフィスの需要は低いが、学術・研究機関等で差別化が図れる可能性。 ○スタジアム、ホールなどは基本は官民連携手法による整備を想定。

○商業機能は少なく、ホールのみのにぎわいとなる可能性がある。 ○そのため、地元意向にはある程度答えることができるものの、にぎわい・活気をイメージする市民意向には十分対応できない可能性がある。 ○戸建て住宅に偏った、単一的な構成であり、民間ヒアリング結果に合致しない可能性がある。	○ホールに加え、体験型商業によるにぎわいに期待でき、ケース1に比較して、地元意向ほか、市民意向にも対応できる可能性がある。 ○体験型商業を核としたまちづくりに期待でき、民間ヒアリング結果とも合致するものと考えられる。	○大規模商業施設による日常的なにぎわいが期待でき、市民意向や地元意向に合致しているものと考えられる。 ○地元意向で多くイメージされているオフィスのあるまちなみにも対応できる可能性がある。 ○民間ヒアリング結果の通り、学術・研究機関立地による魅力創出、差別化に可能性がある。	○地元意向にあるコンベンションによるにぎわいに合致しているものと考えられる。 ○多目的ホールは様々なイベント交流に活用できることを踏まえると、多様な交流によるにぎわいをイメージしている市民意向にも対応できるものと考えられる。 ○多目的ホールを核としたまちづくりに期待ができる民間ヒアリング結果にも合致するものと考えられる。	○大規模商業施設による日常的かつ、広域的なにぎわいが期待でき、「交流・にぎわい」を重視する市民意向や地元意向に基本的に合致しているものと考えられる。 ○大規模商業を核としたまちづくりに期待でき、民間ヒアリング結果とも合致するものと考えられる。	○スタジアムやホールによるにぎわいに期待できるものの、イベント以外のにぎわい不足が懸念され、ケース5やケース7に比較して、市民意向や地元意向に十分対応できない可能性がある。 ○スタジアムを核としたまちづくりに期待でき、民間ヒアリング結果には合致するものと考えられる。	○スタジアムや商業によるにぎわいに期待できる。 ○商業が複合することで日常的なにぎわいにも期待でき、ケース6に比較して、より市民意向や地元意向に合致しているものと考えられる。 ○スタジアムを核としたまちづくりに期待でき、民間ヒアリング結果には合致するものと考えられる。
(ケース2に比較して劣る)	選択 ケース2	選択 ケース3	選択 ケース4	選択 ケース5	(ケース5、7に比較して劣る)	選択 ケース7

各ケースの類似性、代替性

○ケース2、4はホールを有し、ホールの検討が重要な要素となる。ホールの特徴・規模や、ホールを中心に複合する機能によっては、ケース2と4のいずれをベースに検討を深めても、それぞれの利点・特徴を取り入れながらの検討が可能と考えられる。そのため、ケース2、4は相互に代替は可能と考えられる。 ○ケース3、5は大規模商業を核としている点が類似したケースといえる。商業とオフィスのボリューム配分、オフィスの特徴づけによっては、ケース3と5のいずれをベースに検討を深めても、それぞれの利点・特徴を取り入れながらの検討が可能と考えられる。そのためケース3と5は相互に代替は可能と考えられる。 ○また、ケース3は、ケース4と同様、「イノベーション」重視のケースとして、コンベンションに係る交流機能の取り方次第では、ケース4を代替できる可能性がある。 ○ケース7については、スタジアムを有し、ケース2～5と代替は難しいと考えられる。 ○上記を踏まえつつ、選択するケースのテーマバランスや機能の差異を加味して、ケース2、3、7に絞り込む。⇒次年度以降、これらのケースをベースに検討を深める。

選択 ケース2	選択 ケース3	選択 ケース7
-------------------	-------------------	-------------------

各ケースの得失

○CO2排出量、交通負荷も比較的少ない。 ○ホールは、イベント時のみににぎわいとなる可能性 ○ホールが公共施設となる場合、財政負担が生じる可能性。 ○商業施設は、規模等からみて集客力は弱い可能性。 ○住宅供給戸数が多く、周辺教育施設への負担がかかる可能性。	○CO2排出量、交通負荷は中程度。 ○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、需要に対して供給が過剰になる可能性。	○CO2排出量、交通負荷が大きい。 ○スタジアムのイベント時にエネルギー負荷、交通負荷が集中する可能性。 ○多くの交流人口が見込める。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や地域との関わりが希薄になる可能性。 ○イベントに伴う騒音・振動の問題、不特定多数の来街による周辺住環境への影響への懸念。 ○スタジアムの事業採算性が問題になる可能性。
--	--	---

各ケースの主要課題

○ホールの魅力化・事業採算性の確保。 ○本市の公共施設マネジメントとの整合化も必要。 ○商業の魅力化・差別化。 ○周辺教育施設等への影響対策。	○CO2排出量実質ゼロの追求。 ○商業施設に伴う自動車・鉄道交通負荷への対策。(道路ネットワーク、TDM策等) ○オフィスの魅力化・差別化(学術・研究開発施設の誘致など) ○商業の中心市街地とのすみ分け、連携。	○CO2排出量実質ゼロの追求。特に、エネルギーの急激な負荷変動を踏まえたスタジアムのゼロカーボン化。 ○スタジアムイベント時の自動車・鉄道交通負荷への対策。(道路ネットワーク、TDM策等) ○商業の中心市街地とのすみ分け、連携。 ○周辺住宅への影響対策(騒音・振動対策、防犯、交通など)。 ○地域まちづくりへの寄与。 ○スタジアムの事業採算性確保。
--	--	---

IV. 市民意向等の把握

「Ⅲ. 全体像の検討」の「5. 市民意向等を踏まえたケース評価」にあたって、検討のもととなった市民意向調査及び民間ヒアリングの結果概要を整理する。

1. 市民意向調査の結果概要

～目的～

- ・本検討の中間まとめとして、全体像の検討（ケーススタディ）を提示し、対象地の土地利用について市民の志向性を把握するためにアンケートを実施した。

～実施概要～

○対象：市民（市外を含む）。WEB上にアンケートページを作成し、オンライン回答。

※以下は各団体に説明の後、アンケートを依頼

地元団体：小山地区まちづくり会議

相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会

子育て団体：子育て親育ち応援団With.cfc

経済団体：相模原商工会議所

※その他、オープンハウス型説明会やまちづくりに関するシンポジウムへの参加者に対してもアンケートを依頼

○回答方法：オンライン回答、紙回答

○実施期間：令和4年12月27日～令和5年1月31日

○質問趣旨：

【質問1】住まい 【質問2】年代

【質問3】重視すべき導入方針（ライフ、イノベーション、交流・にぎわいの選択）

【質問4】質問3の理由

【質問5】まちなみイメージ（自由回答）

【質問6】にぎわいのイメージ（自由回答）

【質問7】イメージに1番近いもの（ケース1～7を選択）

【質問8】選択ケースの評価ポイント（自由回答）

選択ケースの懸念点（自由回答）

【質問9】イメージに2番目に近いもの（ケース1～7を選択）

【質問10】選択ケースの評価ポイント（自由回答）

選択ケースの懸念点（自由回答）

【質問11】イメージに3番目に近いもの（ケース1～7を選択）

【質問12】選択ケースの評価ポイント（自由回答）

選択ケースの懸念点（自由回答）

【質問13】その他（自由回答）

～結果概要～

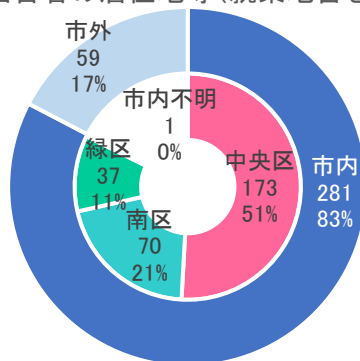
◎回答者数

一般市民(市外含む)	オンライン回答	249
地元団体:小山地区まちづくり会議	オンライン回答	6
	紙回答	8
地元団体:相模原駅周辺まちづくり推進連絡協議会	オンライン回答	0
	紙回答	3
子育て団体:子育て親育ち応援団 With.cfc	オンライン回答	4
	紙回答	0
経済団体:相模原商工会議所	オンライン回答	8
	紙回答	0
一般市民:オープンハウス参加者 1月14日(土)アリオ橋本(緑区) 1月18日(水)市役所本庁舎(中央区) 1月28日(土)相模大野駅北口ペDESTリアンデッキ(南区)	オンライン回答	13
	紙回答	26
一般市民:シンポジウム参加者 1月22日(日)産業会館	オンライン回答	17
	紙回答	6
合計		340

◎回答者属性

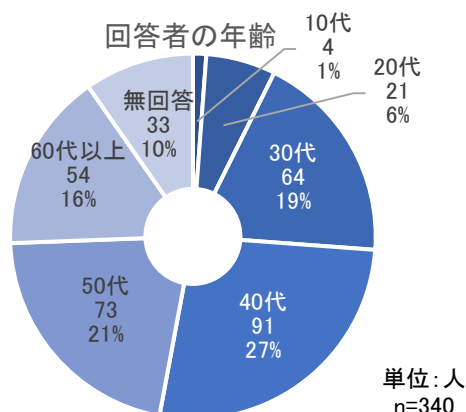
- ・回答者の居住地をみると、約8割が市内であり、さらにその約6割（全体の約5割）は中央区となっている。
- ・回答者の年齢をみると、30代から60代までが約8割を占め、これらの各年代それぞれが2割程度を占めている。

回答者の居住地等(就業地含む)



単位:人
n=340

回答者の年齢



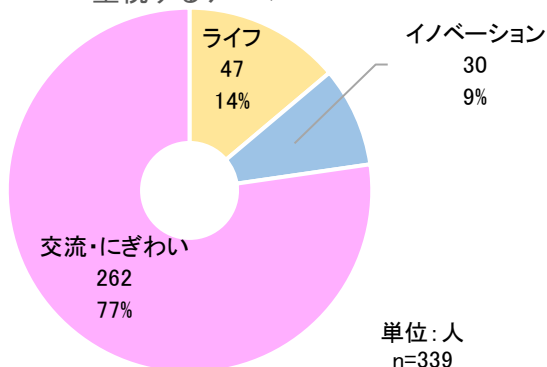
単位:人
n=340

◎設問ごとの結果概要

**問 相模原駅北口地区のまちづくりでは、どの導入方針を重視すべきでしょうか。
あなたが最も重視する方針をお答えください。(1つ選択)**

- ・重視するテーマの約8割が「交流・にぎわい」となっており、次いで「ライフ」、「イノベーション」の順に多い。
- ・地元団体、経済団体でも同様の傾向にあるが、これらの団体では「イノベーション」の回答割合が高い。(次頁参照)

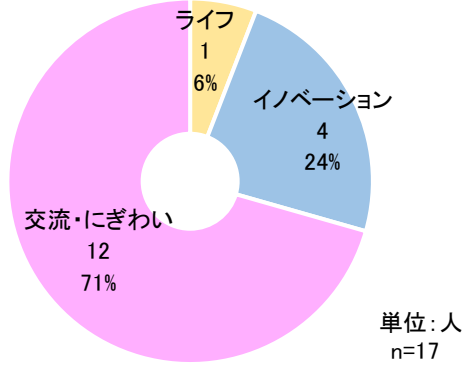
重視するテーマ



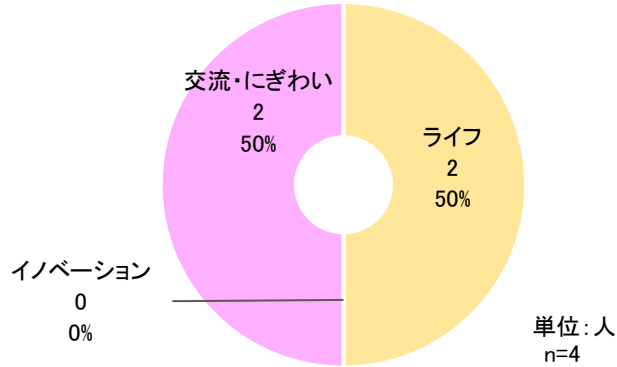
単位:人
n=339

参考:重視するテーマ 団体別集計

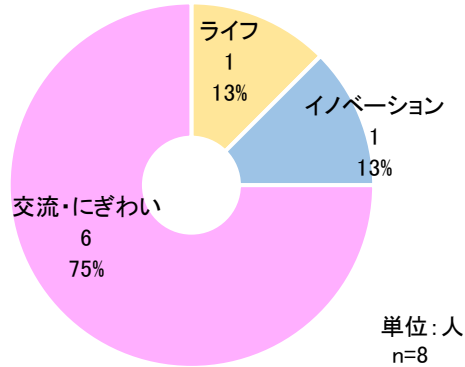
地元団体_重視するテーマ



子育て団体_重視するテーマ



経済団体_重視するテーマ

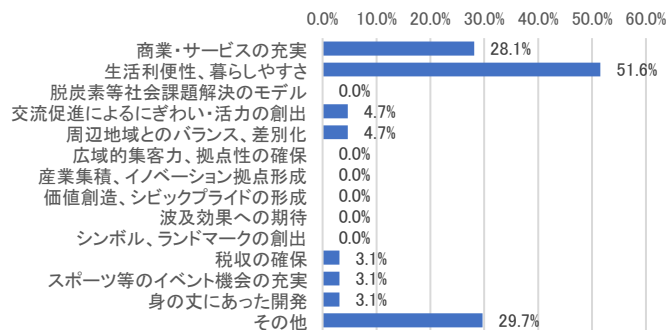


※パーセンテージは四捨五入のため、合計値が100%とならない場合がある。

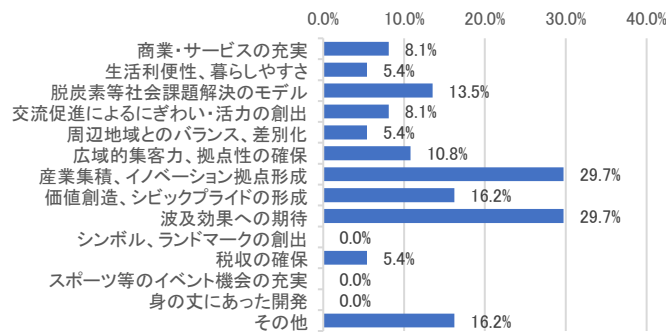
問 選択した理由をお答えください。(自由記述)

- ・重視するテーマを選択した理由について、選択したテーマごとに類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・「ライフ」を重視する回答者は、「生活利便性、暮らしやすさ」、「商業・サービスの充実」に関する回答が多い。
- ・「イノベーション」を重視する回答者では、「産業集積、イノベーション拠点形成」、まちづくりの「波及効果への期待」に関する回答が多い。
- ・「交流・にぎわい」を重視する回答者では、「交流促進によるにぎわい・活力の創出」、「広域的集客力、拠点性の確保」に関する回答が多い。

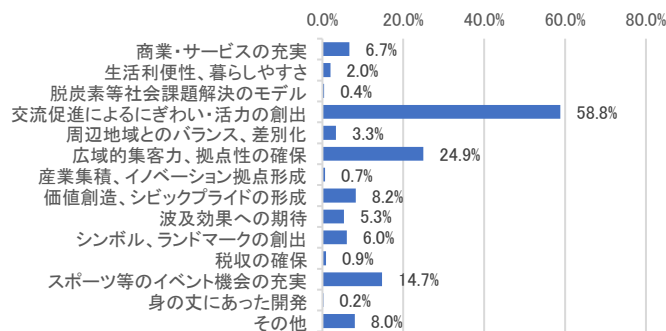
ライフ回答者_重視する理由



イノベーション回答者_重視する理由

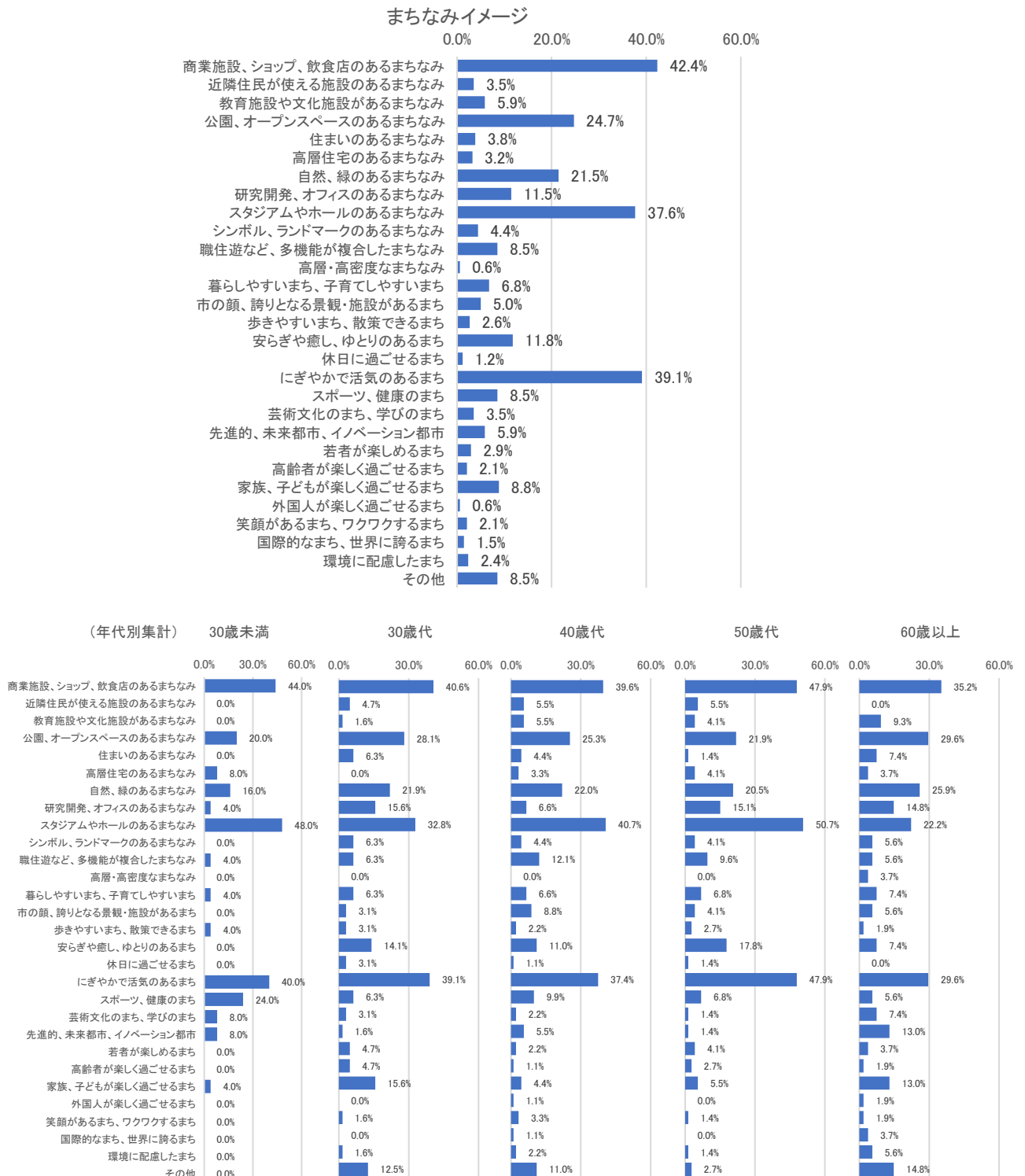


交流・にぎわい回答者_重視する理由



問 あなたが思い描く相模原駅北口地区のまちなみはどのようなものでしょうか。(自由記述)

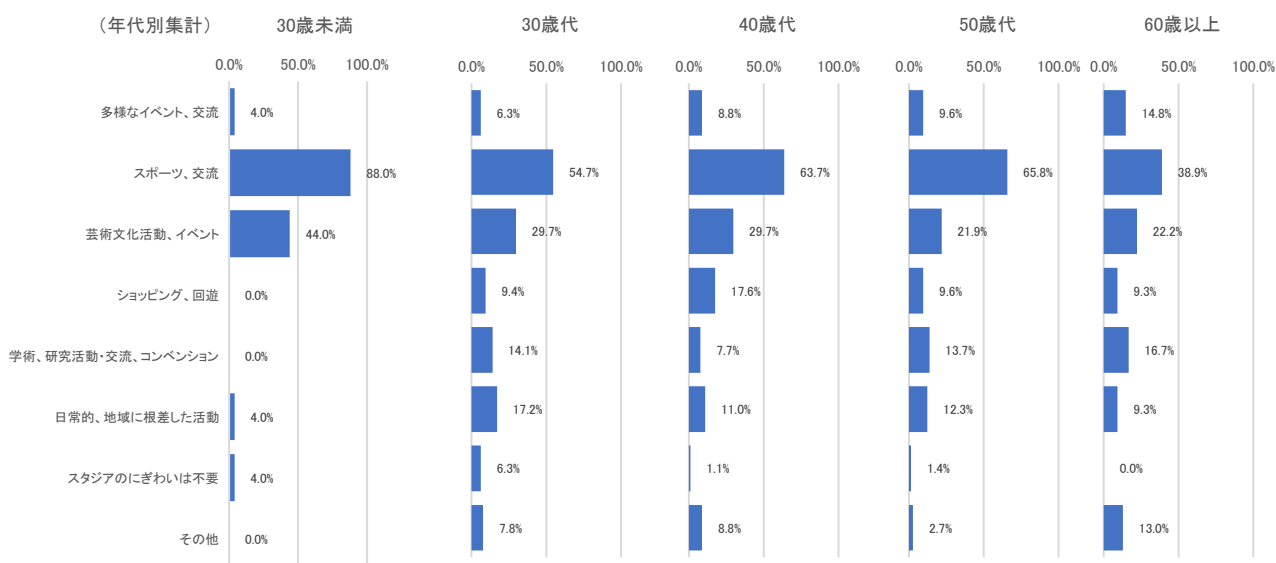
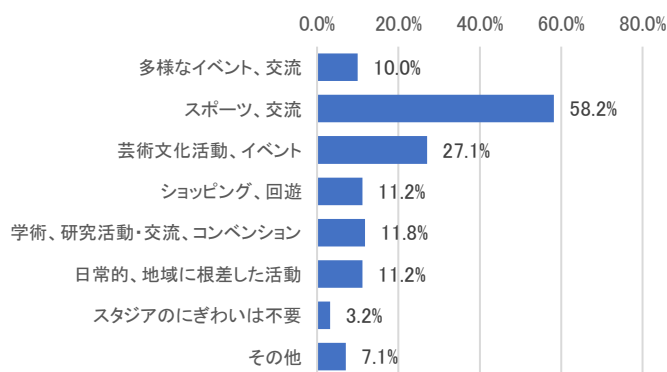
- ・対象地のまちなみのイメージについて、回答を類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・「商業施設、ショップ、飲食店のあるまちなみ」、「スタジアムやホールのあるまちなみ」、「にぎやかで活気のある街」が多くイメージされている。
- ・年代別にみても、概ね上記の傾向にある。その中で、30歳代や60歳以上では、「家族、子どもが楽しく過ごせる街」に関する回答が比較的高くなっている。



問 相模原駅北口地区のにぎわいのイメージとして相応しいと考えるものをお答えください。(自由記述)

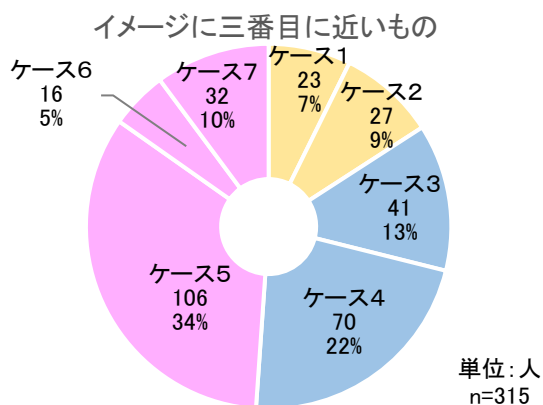
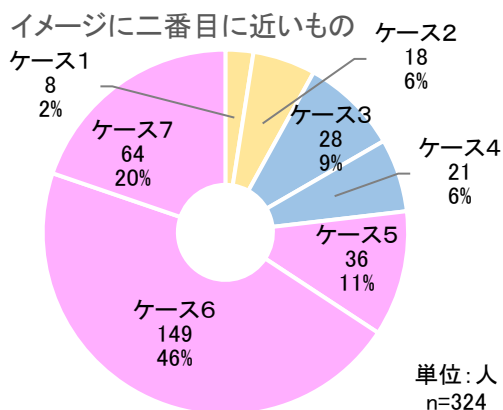
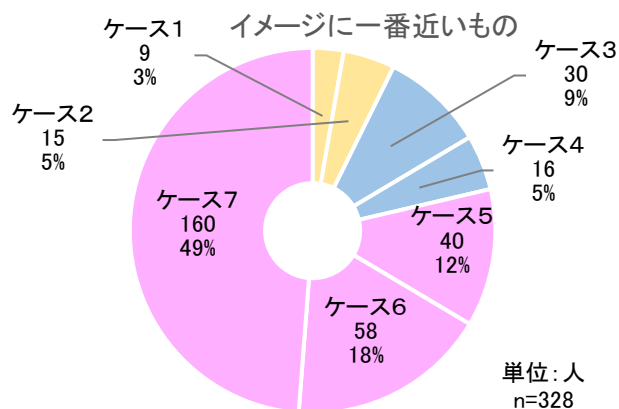
- ・対象地のにぎわいのイメージについて、回答を類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・対象地のにぎわいとして、「スポーツ、交流」が最も多く、次いで、「芸術文化活動、イベント」が多くイメージされている。
- ・年代別にみても、概ね上記の傾向にある。その中で、30歳未満では、「スポーツ、交流」や「芸術文化活動、イベント」の回答率が比較的高くなっている。

にぎわいイメージ



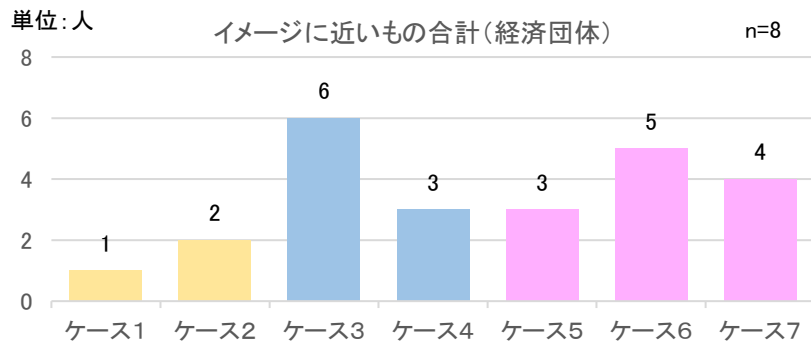
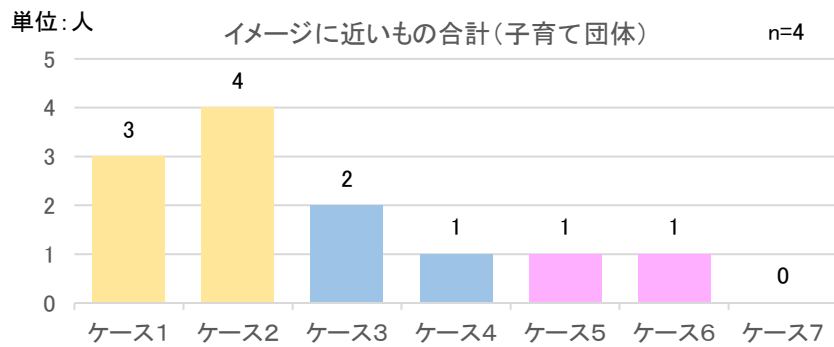
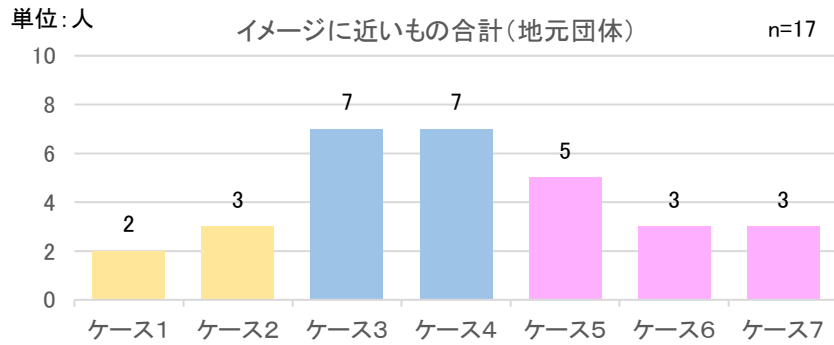
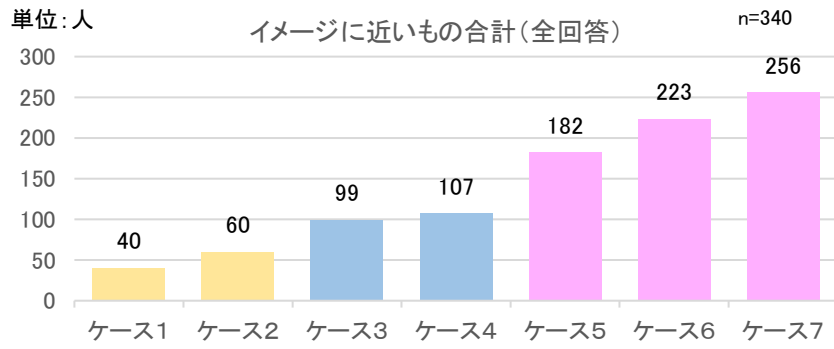
問 7つの土地利用のケースのうち、あなたのまちづくりのイメージに近いものはどれですか。(3つ選択)

- ・まちづくりに近いイメージとして選択されたケースは次のとおりである。
- ・イメージに1番近いもの、イメージに2番目に近いものまでは、「交流・にぎわい」重視のケース5～7が多く選択されている。
- ・イメージに3番目に近いものでは、「イノベーション」重視のケース3、4のほか、「ライフ」重視のケース1、2の回答が増える。
- ・1番～3番目までを合計すると、「交流・にぎわい」重視（ケース5～7）、「イノベーション」重視（ケース3、4）、「ライフ」重視（ケース1、2）の順番で回答数が多い。特に、スタジアムを有するケース6、7や、大規模商業施設を主とするケース5の回答が多い。（次頁参照）
- ・他の団体の結果をみると、地元団体では「イノベーション」重視、子育て団体では「ライフ」重視、経済団体では「イノベーション」重視のケース3や「交流・にぎわい」重視のケース6の回答が多い。（次頁参照）
- ・年代別の結果をみると、いずれの年代も上記の結果と同様に「交流・にぎわい」重視、「イノベーション」重視、「ライフ」重視の順に選択されている傾向にあるが、特に30歳未満（10代、20代）では、ケース7の回答率が高く、ケース3や4では低い傾向にある。

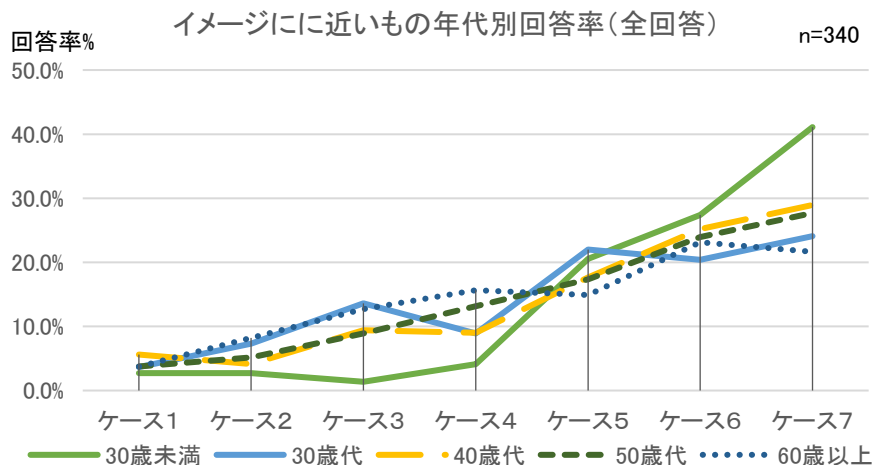


※パーセンテージは四捨五入のため、合計値が100%とならない場合がある。

参考 7つの土地利用のケースのうち、イメージに近いもの(全回答合計 団体別)



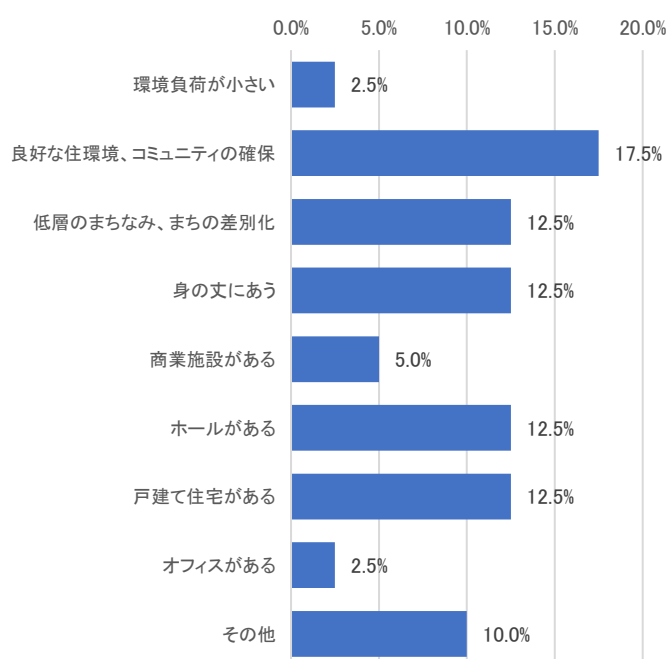
参考 7つの土地利用のケースのうち、イメージに近いもの(全回答合計 年代別回答率)



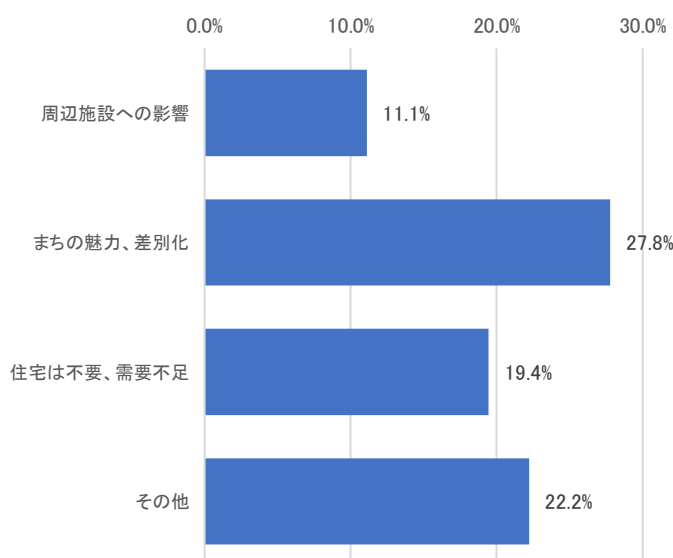
ケース1の評価ポイントと懸念点(ケース1回答者)(自由記述)

- ・ケース1回答者が選択にあたって、ケース1を評価したポイント、並びに、懸念点について、類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・ケース1の評価ポイントとして、「良好な住環境、コミュニティの確保」に関する回答が最も多く、次いで「低層のまちなみ、まちの差別化」や「身の丈にあう」、「ホールがある」、「戸建て住宅がある」といった回答が多い。
- ・ケース1の懸念点として、「まちの魅力、差別化」に関する回答が最も多いほか、「住宅は不要、需要不足」や「周辺施設への影響」といった回答がみられる。

ケース1_評価ポイント



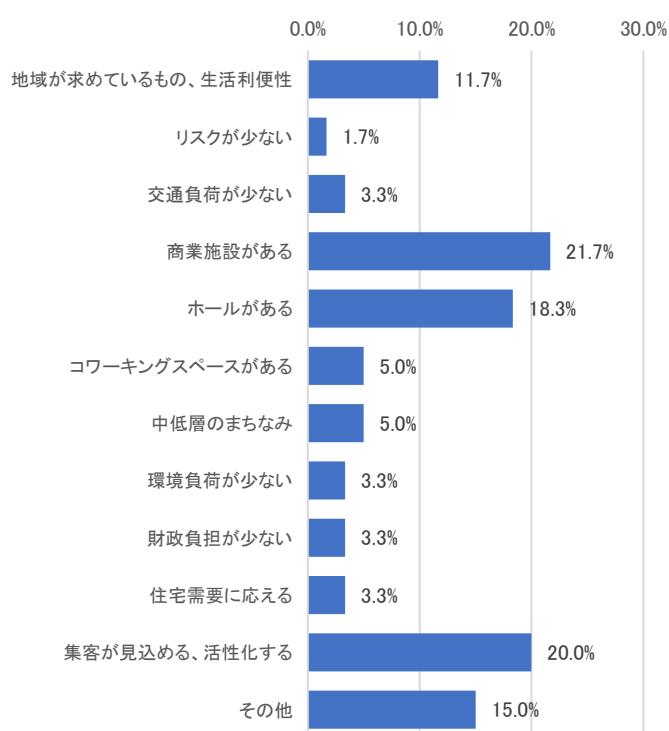
ケース1_懸念点



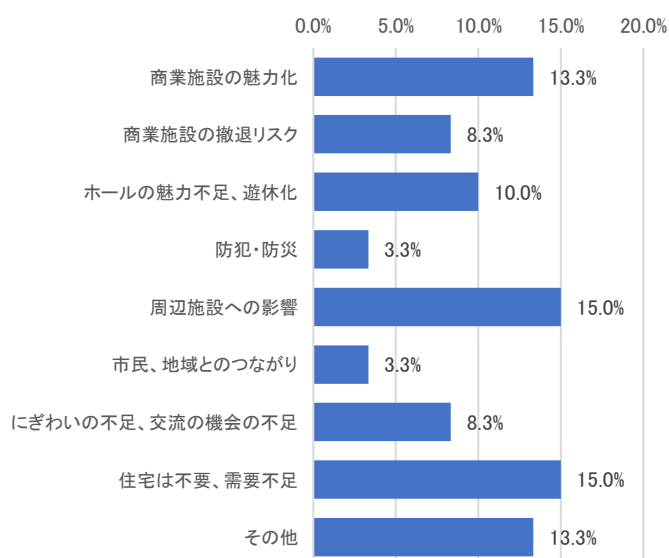
ケース2の評価ポイントと懸念点(ケース2回答者)(自由記述)

- ・ケース2回答者が選択にあたって、ケース2を評価したポイント、並びに、懸念点について、類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・ケース2の評価ポイントとして、「商業施設がある」に関する回答が最も多く、次いで「ホールがある」や「集客が見込める、活性化する」などの回答がみられる。
- ・ケース2の懸念点として、「住宅は不要、需要不足」や「周辺施設への影響」のほか、「商業施設の魅力化」に関する回答が多い。

ケース2_評価ポイント



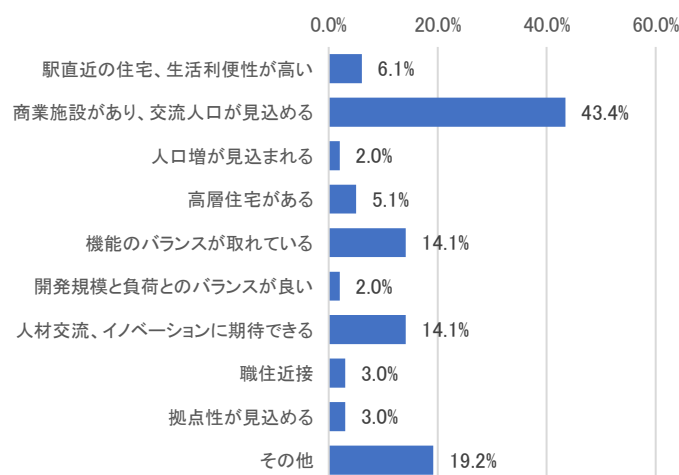
ケース2_懸念点



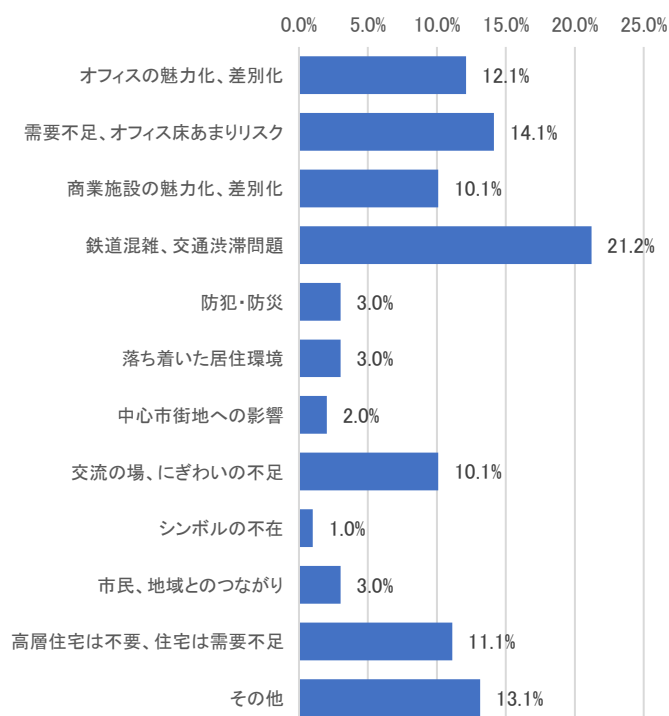
ケース3の評価ポイントと懸念点(ケース3回答者)(自由記述)

- ・ケース3回答者が選択にあたって、ケース3を評価したポイント、並びに、懸念点について、類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・ケース3の評価ポイントとして、「商業施設があり、交流人口が見込める」に関する回答が最も多い。このほか「機能のバランスが取れている」や「人材交流、イノベーションに期待できる」といった回答がみられる。
- ・ケース3の懸念点として、「鉄道混雑、交通渋滞問題」に関する回答が最も多い。次いで「需要不足、オフィス床あまりリスク」、「オフィスの魅力化、差別化」に関する回答が多い。

ケース3_評価ポイント



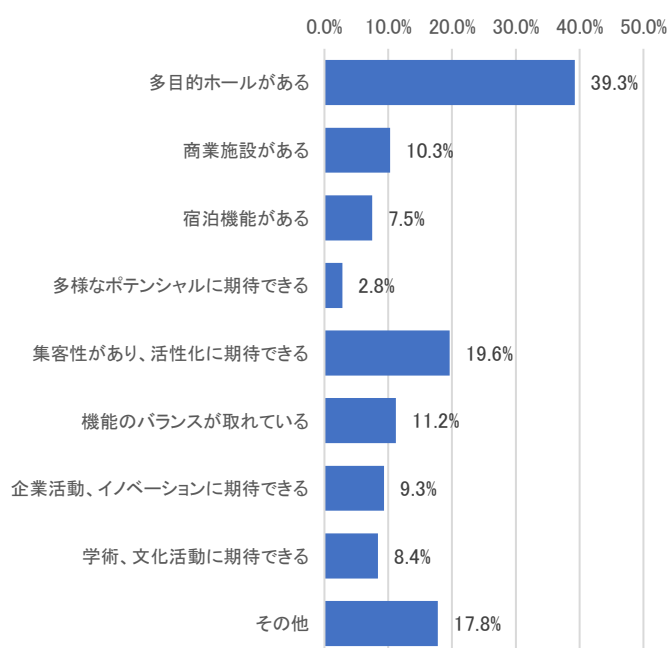
ケース3_懸念点



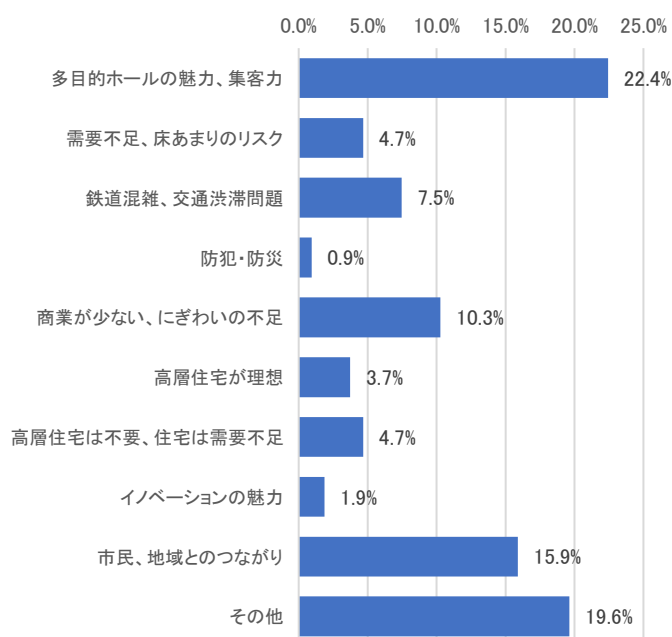
ケース4の評価ポイントと懸念点(ケース4回答者)(自由記述)

- ・ケース4回答者が選択にあたって、ケース4を評価したポイント、並びに、懸念点について、類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・ケース4の評価ポイントとして、「多目的ホールがある」に関する回答が最も多い。このほか「集客性があり、活性化に期待できる」といった回答がみられる。
- ・ケース4の懸念点として、「多目的ホールの魅力、集客力」に関する回答が最も多い。次いで「市民、地域とのつながり」や「商業が少ない、にぎわいの不足」に関する回答が多い。

ケース4_評価ポイント



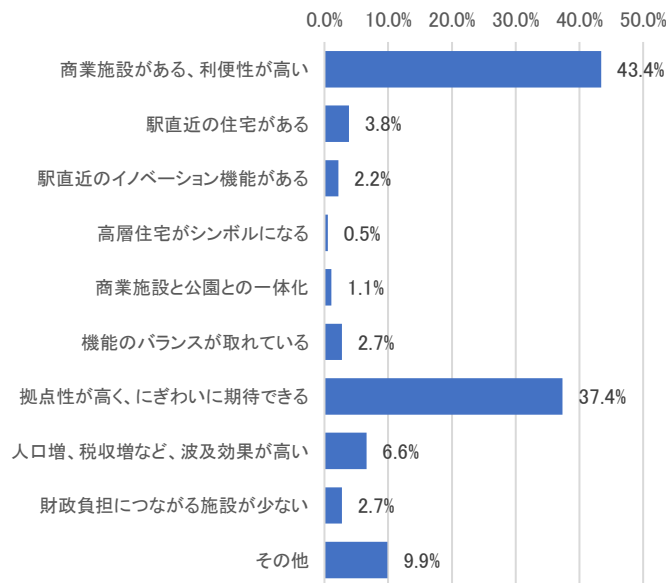
ケース4_懸念点



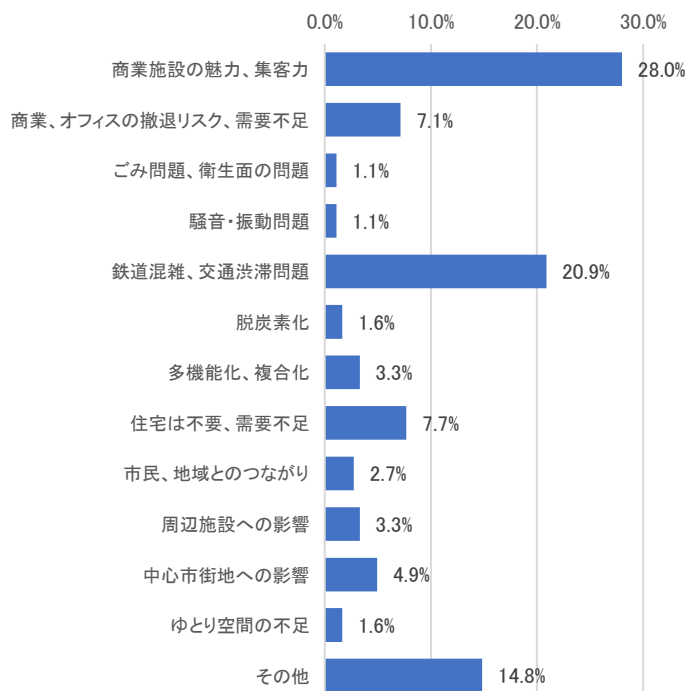
ケース5の評価ポイントと懸念点(ケース5回答者)(自由記述)

- ・ケース5回答者が選択にあたって、ケース5を評価したポイント、並びに、懸念点について、類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・ケース5の評価ポイントとして、「商業施設がある、利便性が高い」に関する回答が最も多いほか「拠点性が高く、にぎわいに期待できる」といった回答も多い。
- ・ケース5の懸念点として、「商業施設の魅力、集客力」に関する回答が最も多いほか、「鉄道混雑、交通渋滞問題」に関する回答も多い。

ケース5_評価ポイント



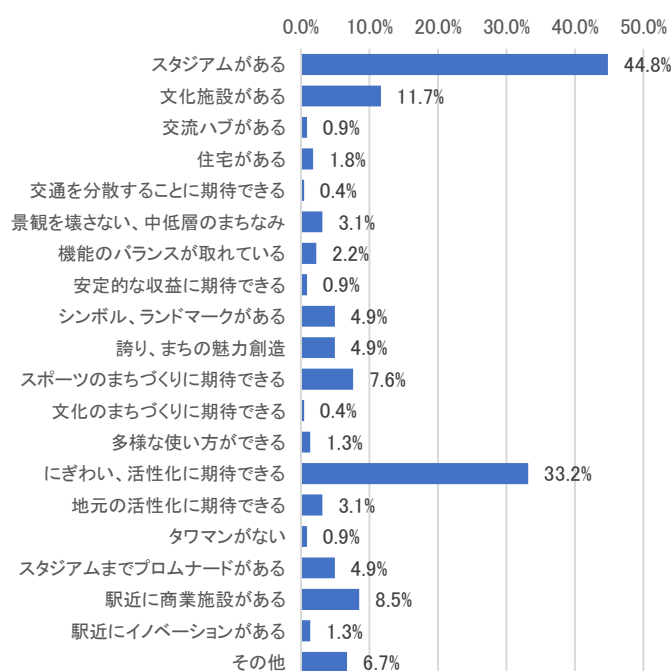
ケース5_懸念点



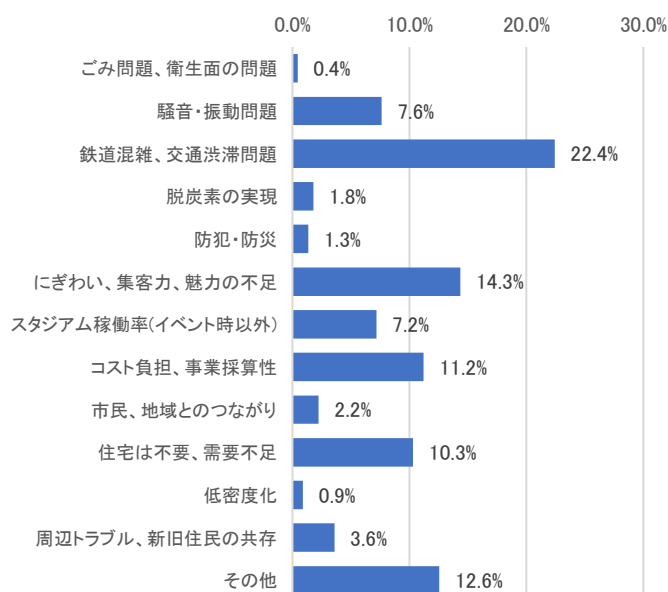
ケース6の評価ポイント(ケース6回答者)(自由記述)

- ・ケース6回答者が選択にあたって、ケース6を評価したポイント、並びに、懸念点について、類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・ケース6の評価ポイントとして、「スタジアムがある」に関する回答が最も多いほか「にぎわい・活性化に期待できる」といった回答も多い。
- ・ケース6の懸念点として、「鉄道混雑、交通渋滞問題」に関する回答が最も多い。「にぎわい、集客力、魅力の不足」、「コスト負担、事業採算性」、「住宅は不要、需要不足」に関する回答も多くみられる。

ケース6_評価ポイント



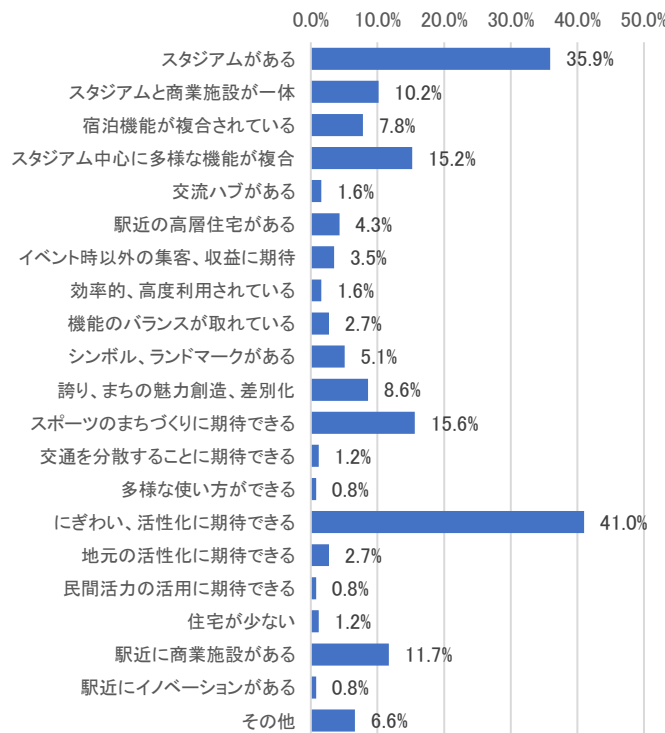
ケース6_懸念点



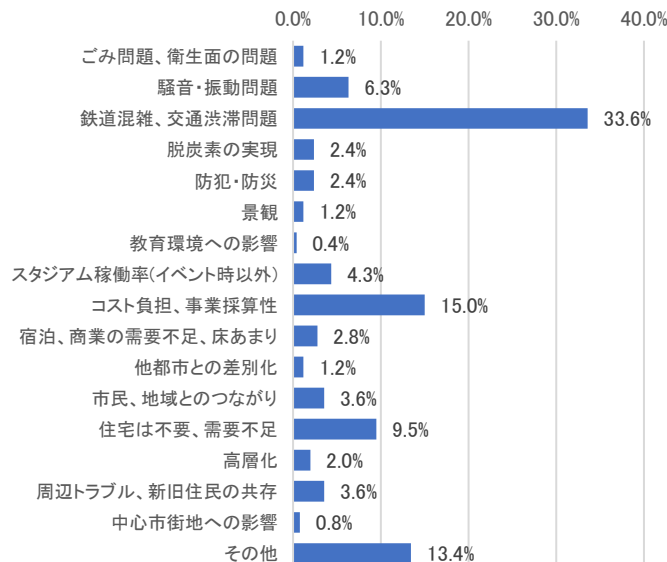
ケース7の評価ポイント(ケース7回答者)(自由記述)

- ・ケース7回答者が選択にあたって、ケース7を評価したポイント、並びに、懸念点について、類似した内容に分類し、その回答数を集計すると次のとおりになる。
- ・ケース7の評価ポイントとして、「にぎわい、活性化に期待できる」に関する回答が最も多いほか、「スタジアムがある」に関する回答も多い。
- ・ケース7の懸念点として、「鉄道混雑、交通渋滞問題」に関する回答が最も多い。このほか「コスト負担、事業採算性」や「住宅は不要、需要不足」といった回答もみられる。

ケース7_評価ポイント

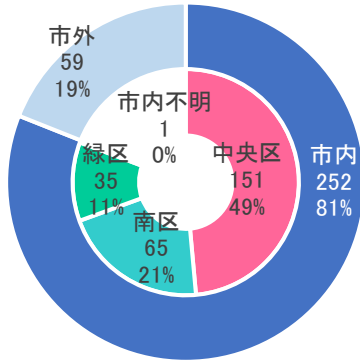


ケース7_懸念点



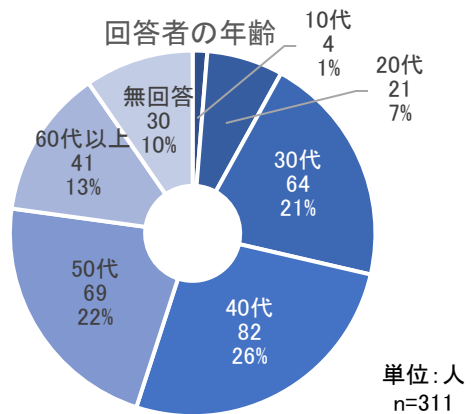
一般市民

回答者の居住地等(就業地含む)



単位：人
n=311

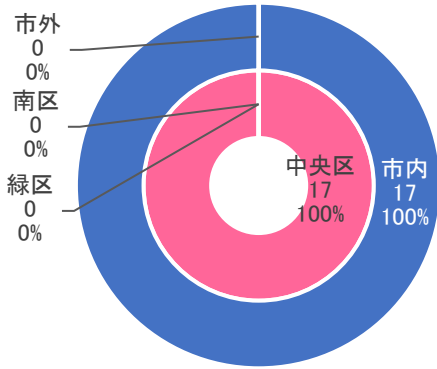
回答者の年齢



単位：人
n=311

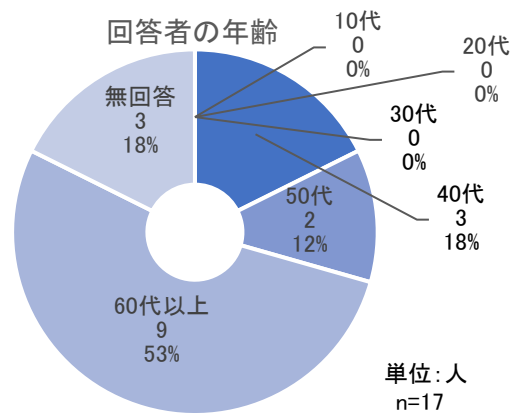
地元団体

回答者の居住地等(就業地含む)



単位：人
n=17

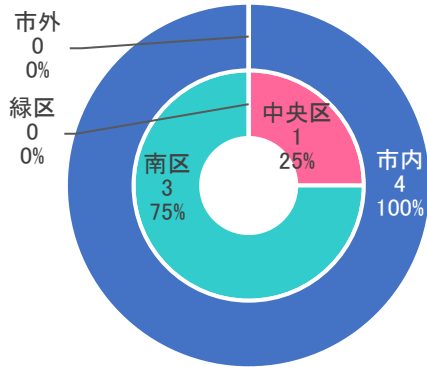
回答者の年齢



単位：人
n=17

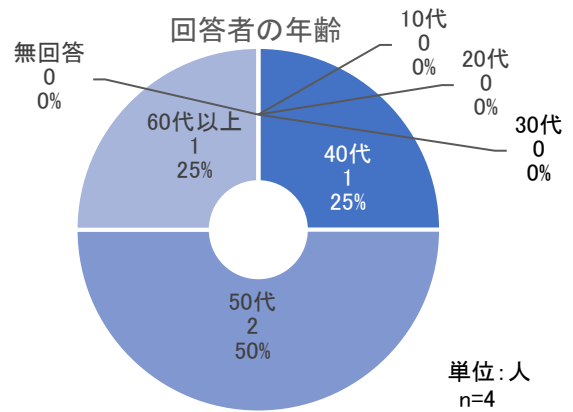
子育て団体

回答者の居住地等(就業地含む)



単位：人
n=4

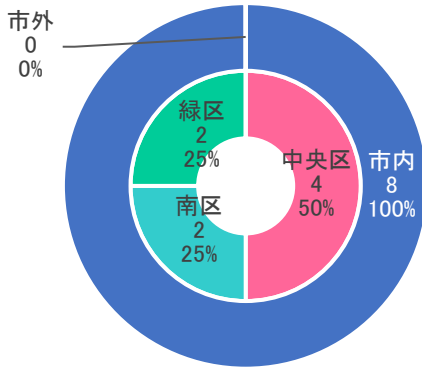
回答者の年齢



単位：人
n=4

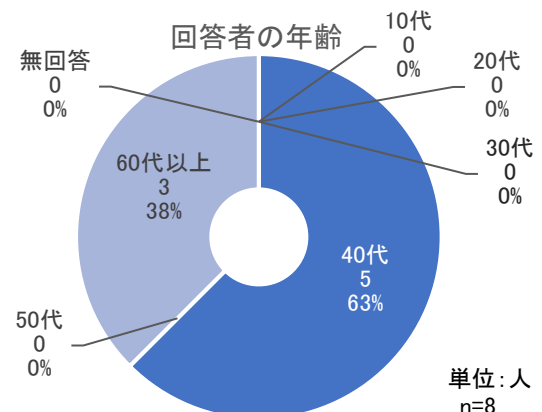
経済団体

回答者の居住地等(就業地含む)



単位：人
n=8

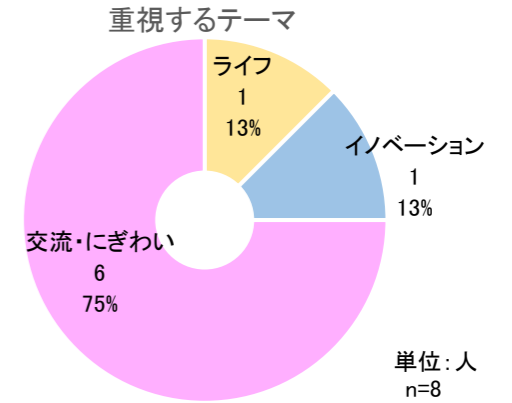
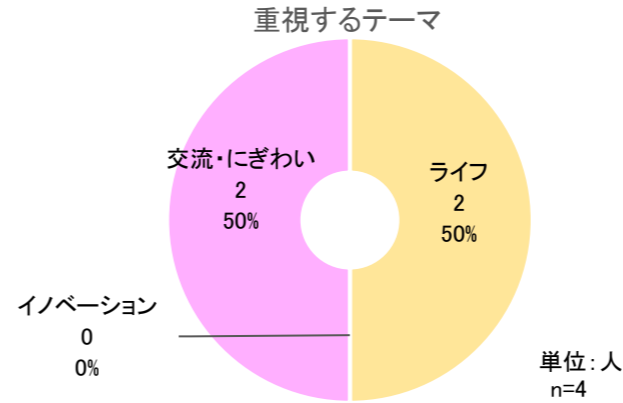
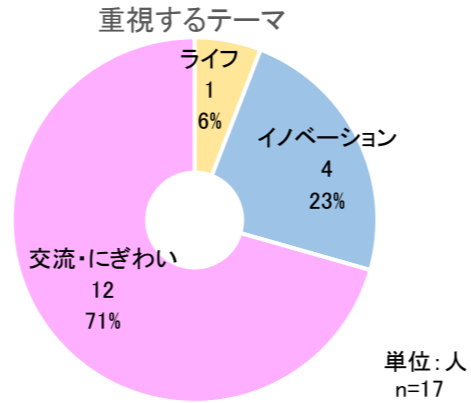
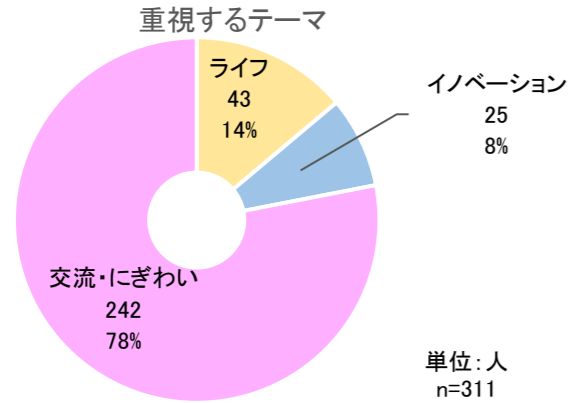
回答者の年齢



単位：人
n=8

※パーセンテージは四捨五入のため、合計値が100%とならない場合がある。

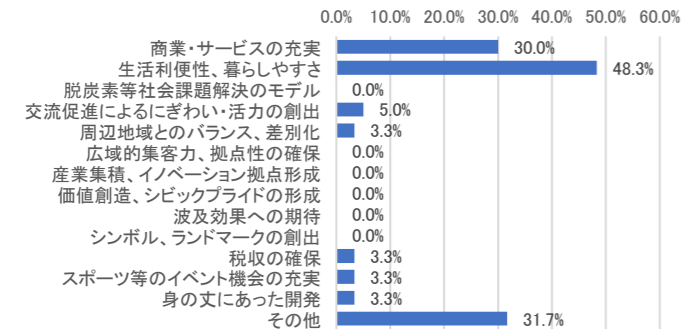
問 相模原駅北口地区のまちづくりでは、どの導入方針を重視すべきでしょうか。あなたが最も重視する方針をお答えください。(1つ選択)



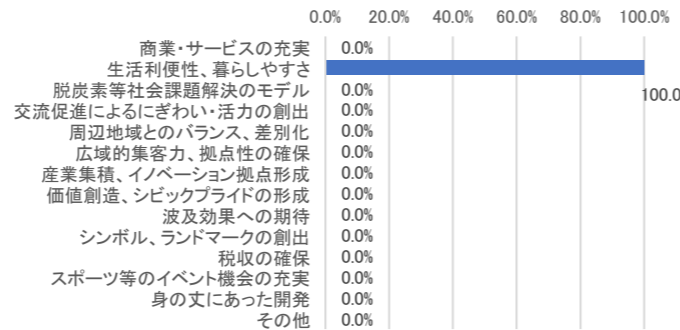
※パーセンテージは四捨五入のため、合計値が100%とならない場合がある。

問 選択した理由をお答えください。(自由記述)

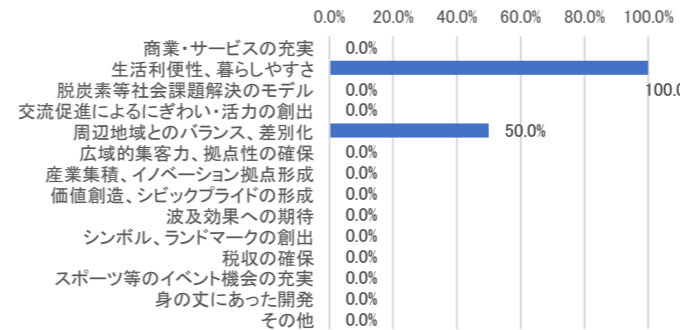
ライフ回答者_重視する理由



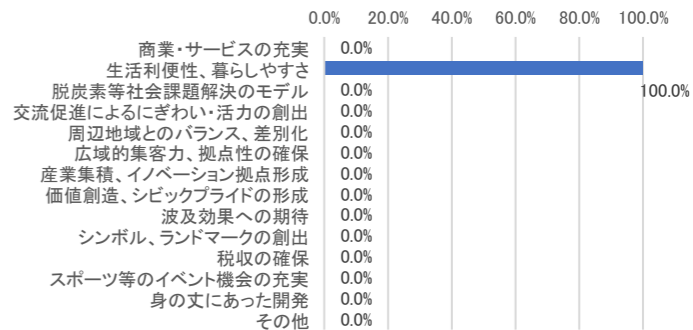
ライフ回答者_重視する理由



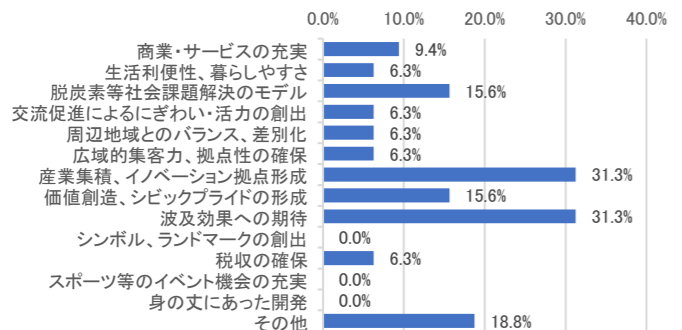
ライフ回答者_重視する理由



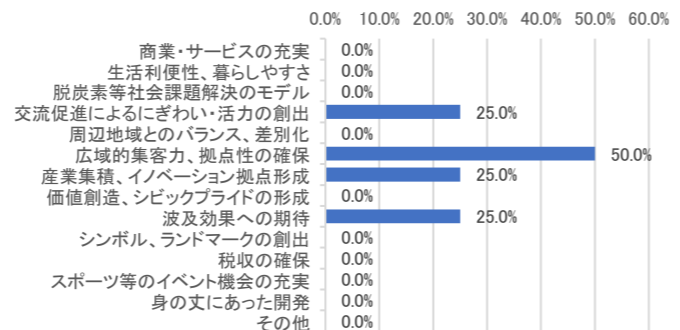
ライフ回答者_重視する理由



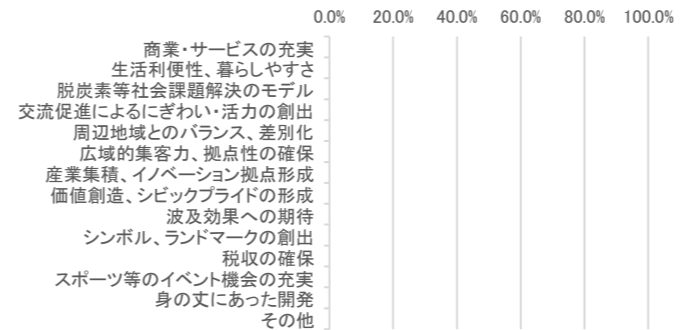
イノベーション回答者_重視する理由



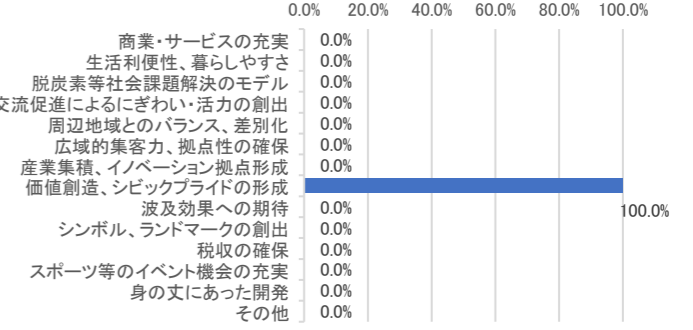
イノベーション回答者_重視する理由



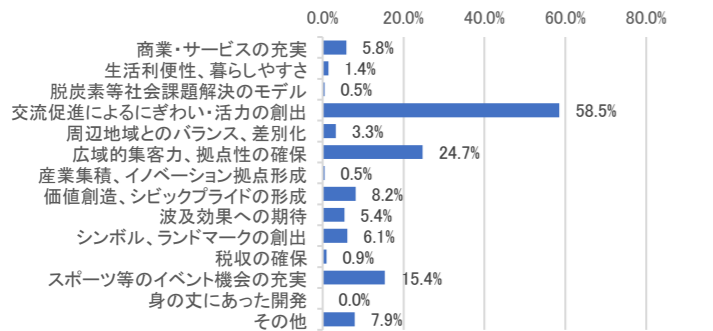
イノベーション回答者_重視する理由



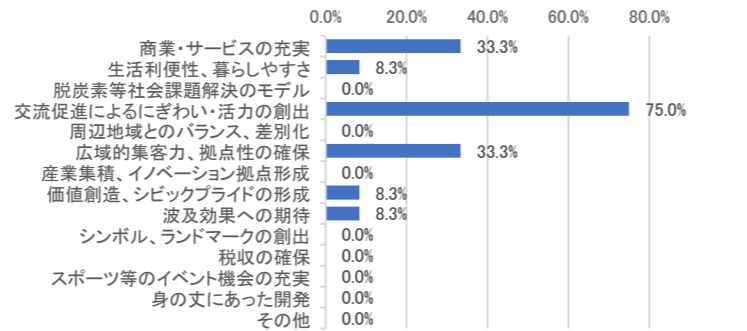
イノベーション回答者_重視する理由



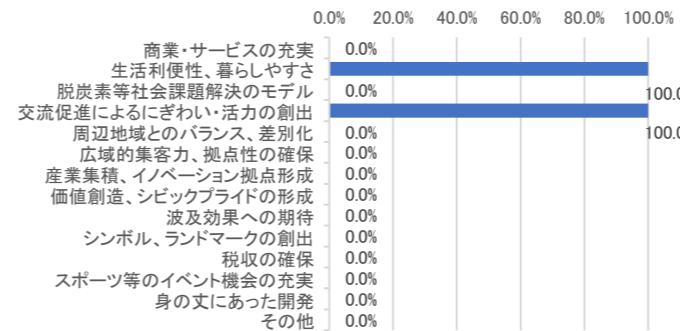
交流・にぎわい回答者_重視する理由



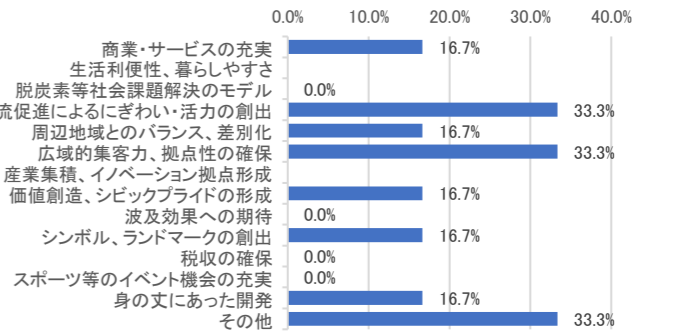
交流・にぎわい回答者_重視する理由



交流・にぎわい回答者_重視する理由



交流・にぎわい回答者_重視する理由



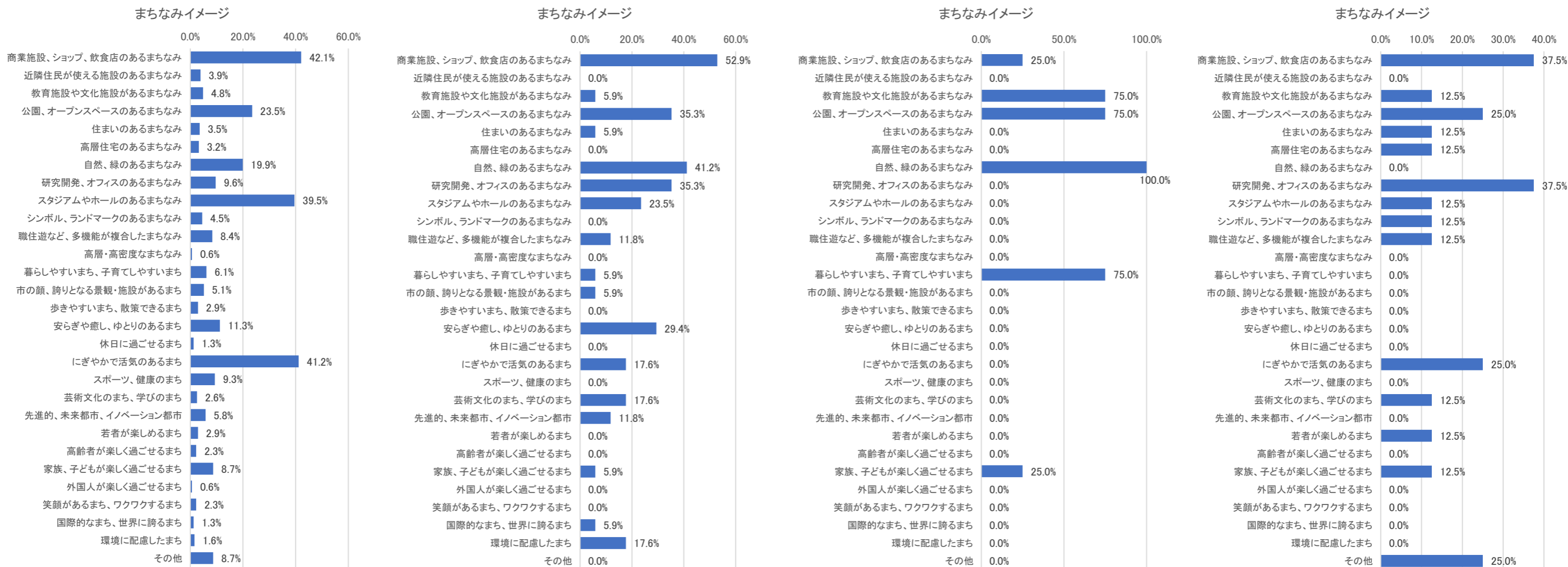
一般市民

地元団体

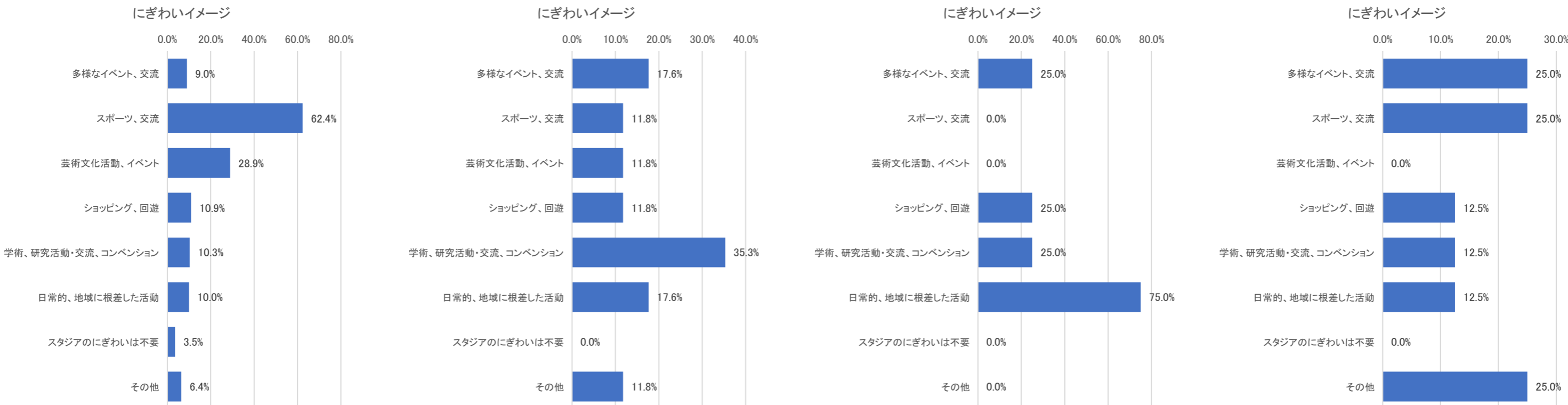
子育て団体

経済団体

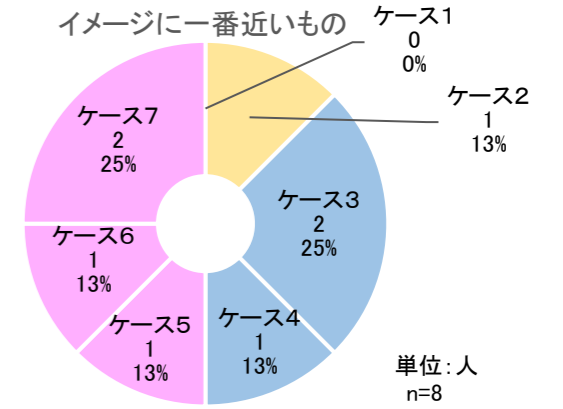
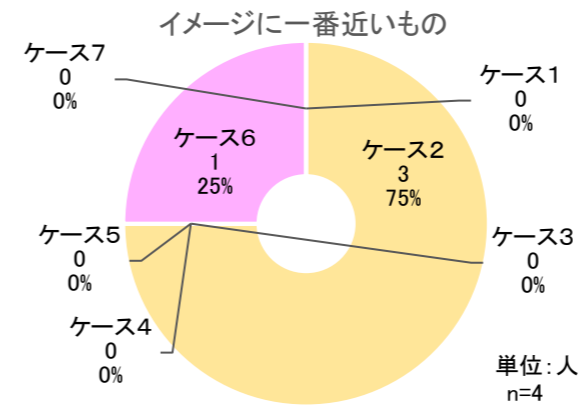
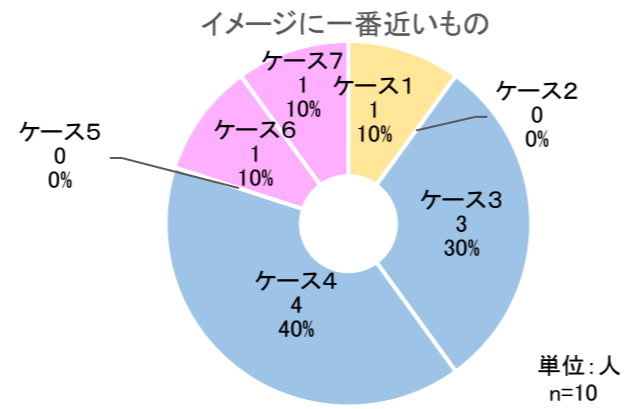
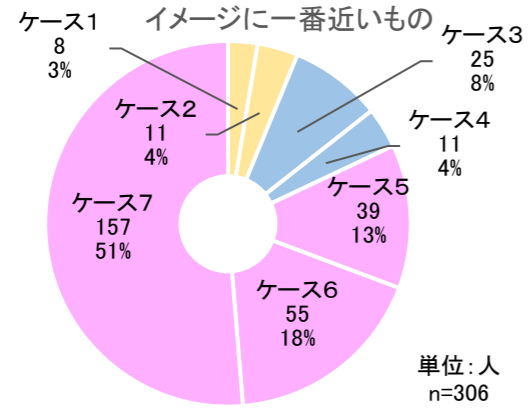
問 あなたが思い描く相模原駅北口地区のまちなみはどのようなものでしょうか。(自由記述)



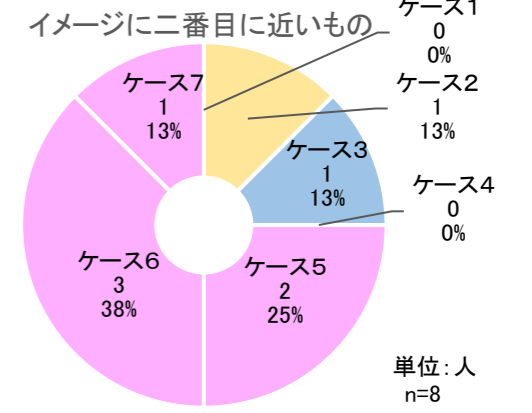
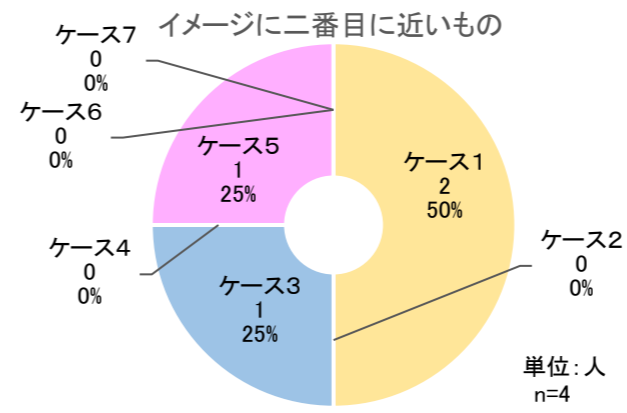
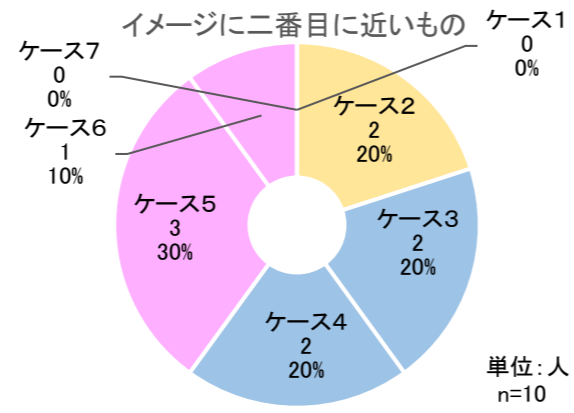
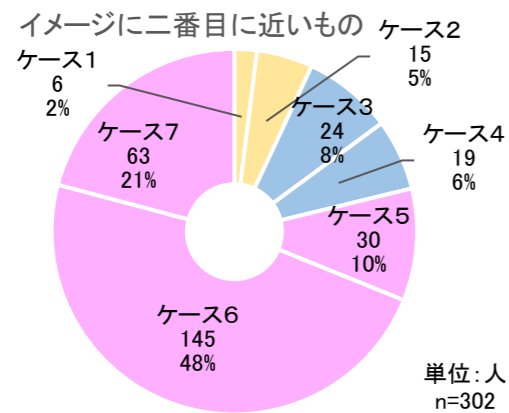
問 相模原駅北口地区のにぎわいのイメージとして相応しいと考えるものをお答えください。(自由記述)



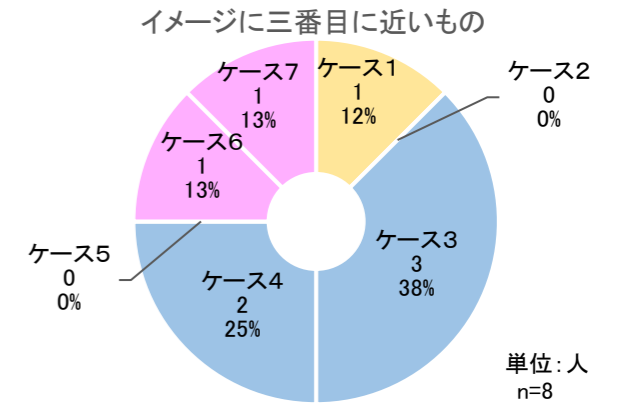
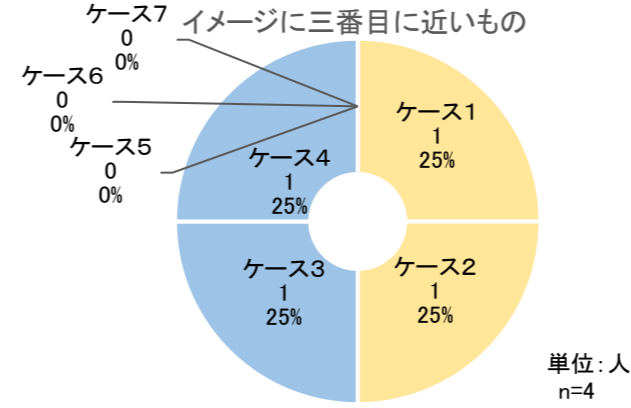
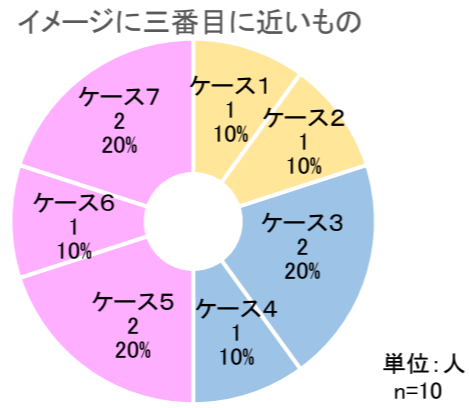
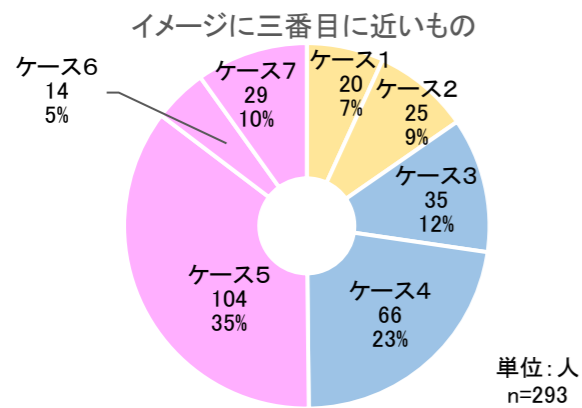
問 7つの土地利用のケースのうち、あなたのまちづくりのイメージに1番近いものはどれですか。(1つ選択)



問 7つの土地利用のケースのうち、あなたのまちづくりのイメージに2番目に近いものはどれですか。(1つ選択)

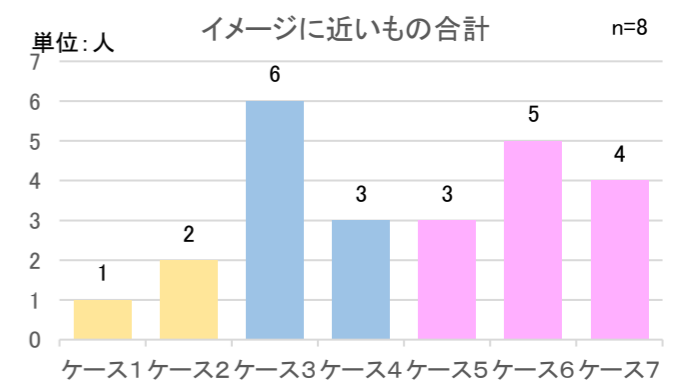
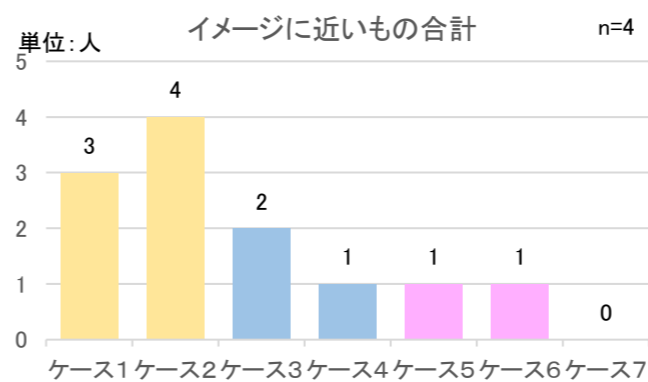
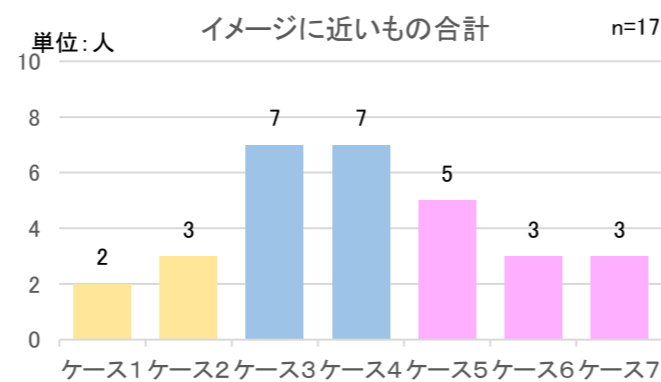
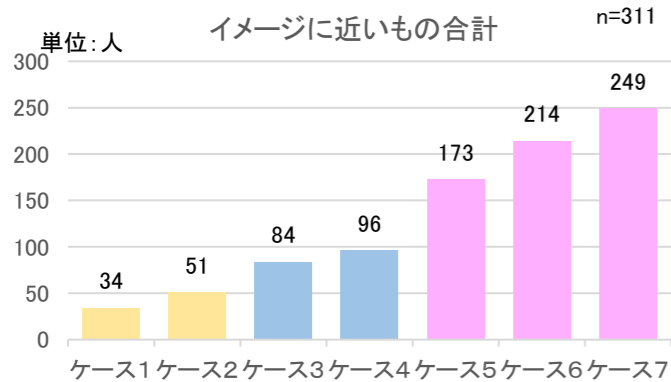


問 7つの土地利用のケースのうち、あなたのまちづくりのイメージに3番目に近いものはどれですか。(1つ選択)



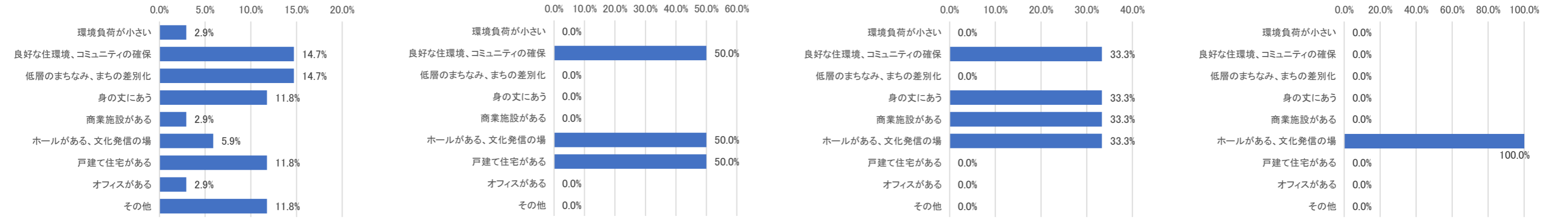
※パーセンテージは四捨五入のため、合計値が100%とならない場合がある。

参考 7つの土地利用のケースのうち、イメージに近いもの(全回答合計)

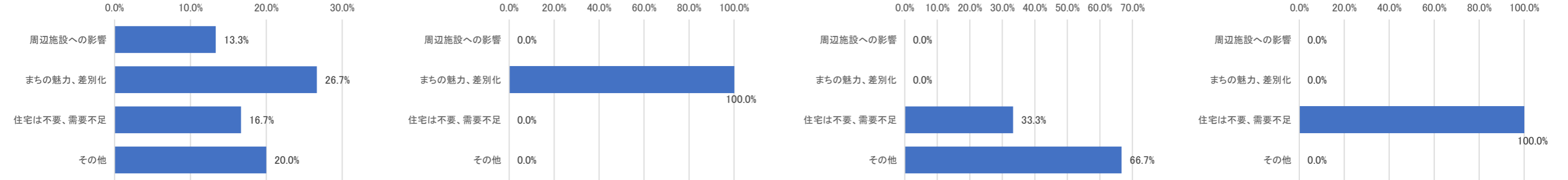


一般市民 地元団体 子育て団体 経済団体

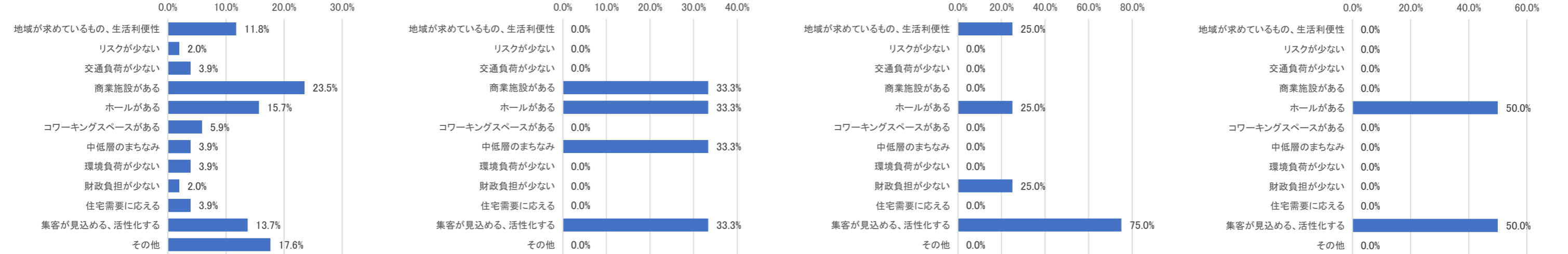
ケース1の評価ポイント(ケース1回答者)(自由記述)



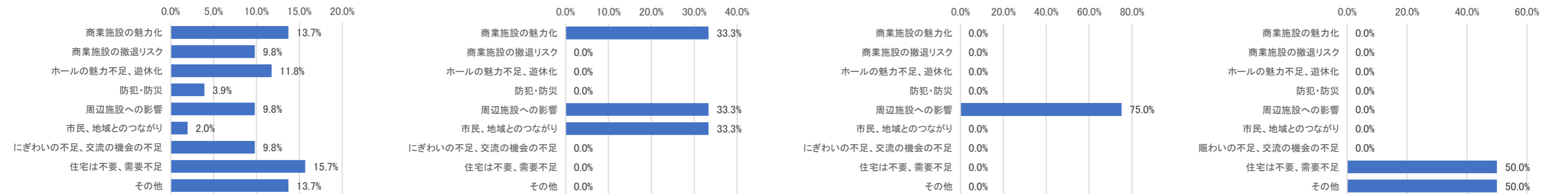
ケース1の懸念点(ケース1回答者)(自由記述)



ケース2の評価ポイント(ケース2回答者)(自由記述)



ケース2の懸念点(ケース2回答者)(自由記述)



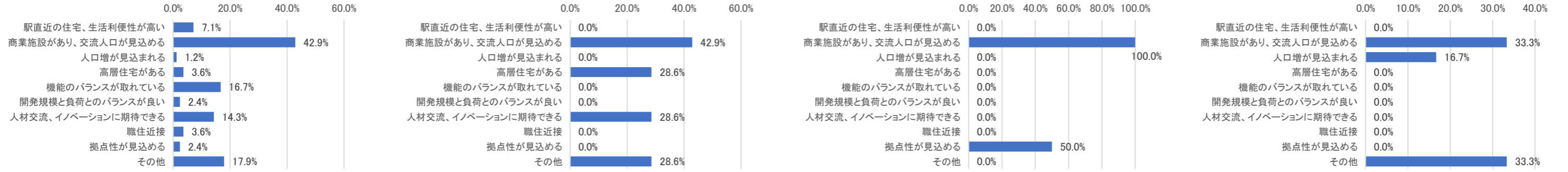
一般市民

地元団体

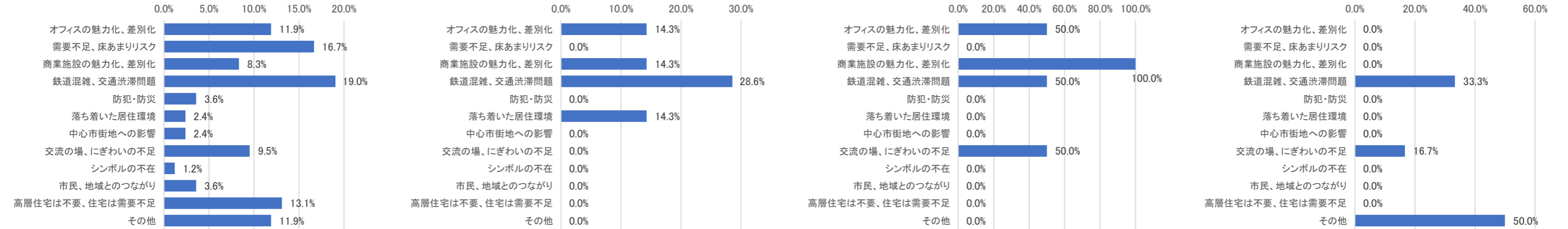
子育て団体

経済団体

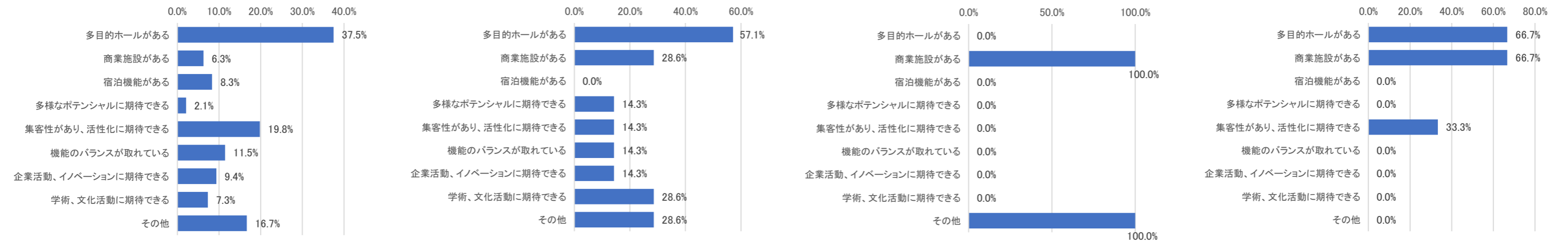
ケース3の評価ポイント(ケース3回答者)(自由記述)



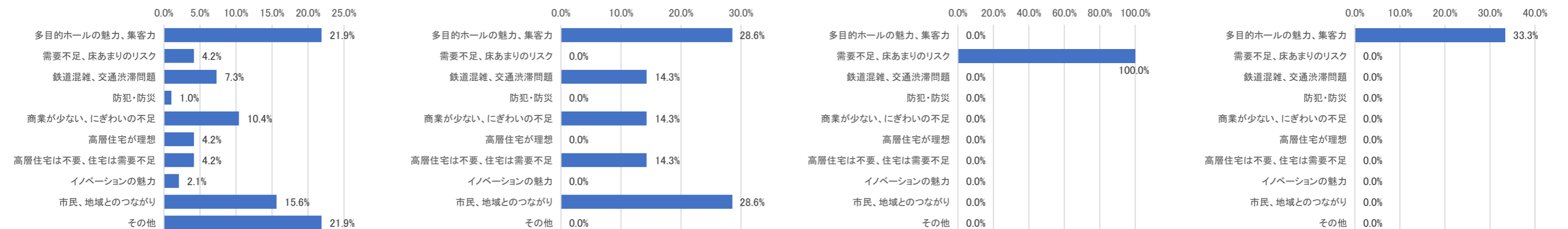
ケース3の懸念点(ケース3回答者)(自由記述)



ケース4の評価ポイント(ケース4回答者)(自由記述)



ケース4の懸念点(ケース4回答者)(自由記述)



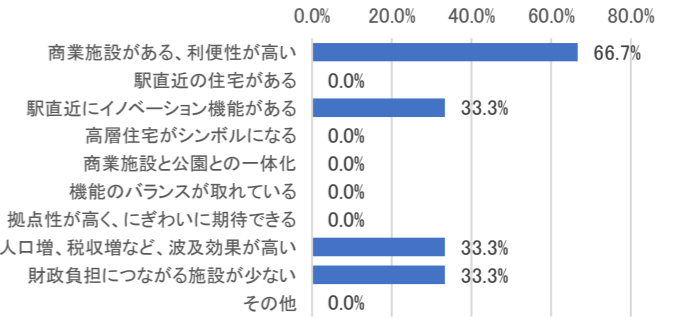
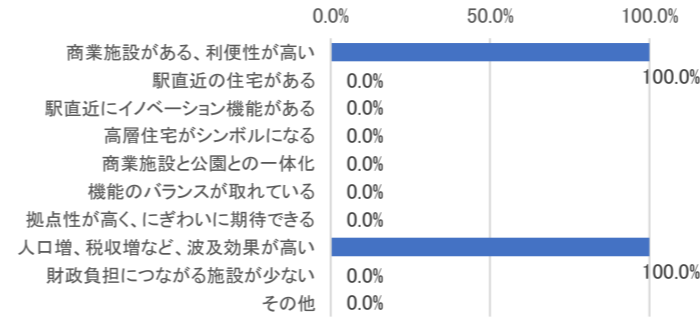
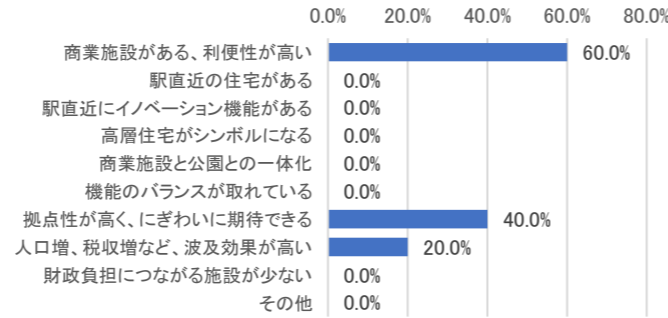
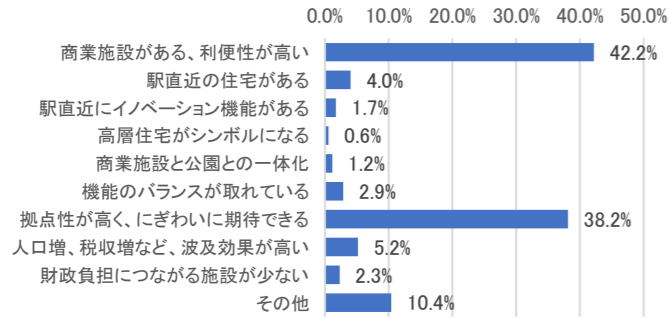
一般市民

地元団体

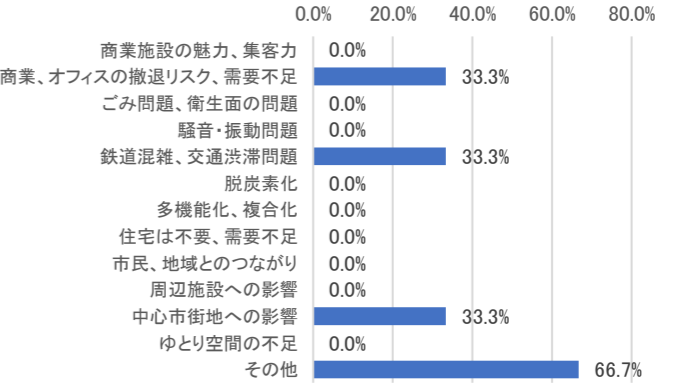
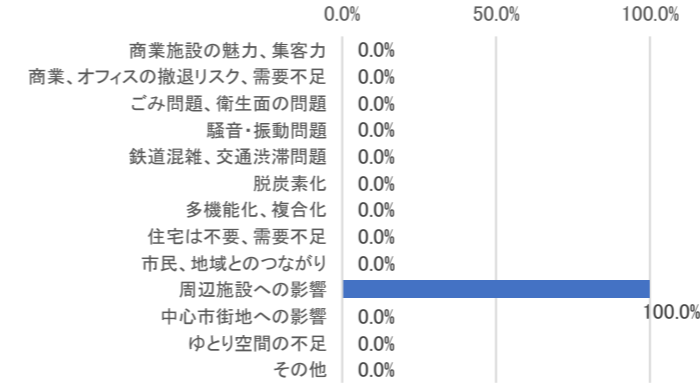
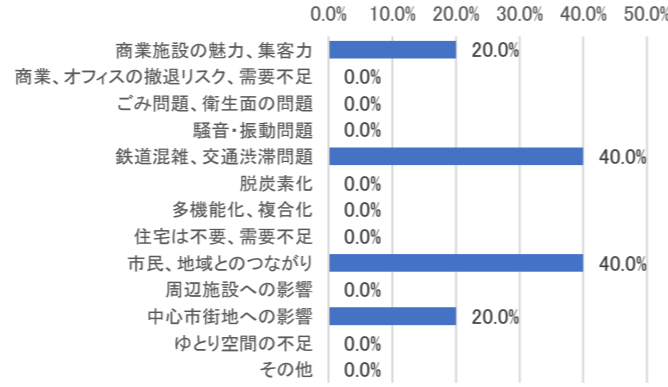
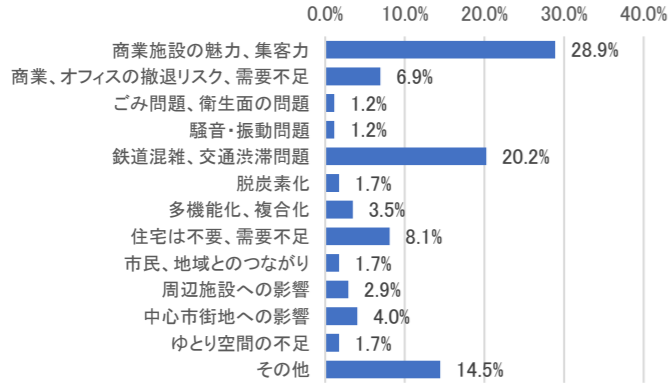
子育て団体

経済団体

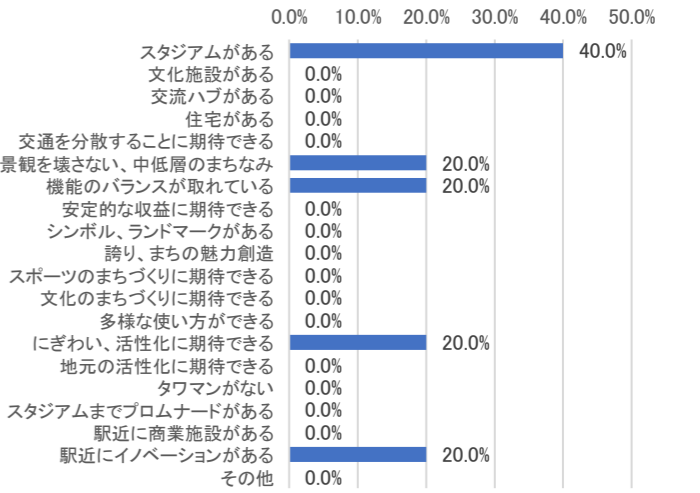
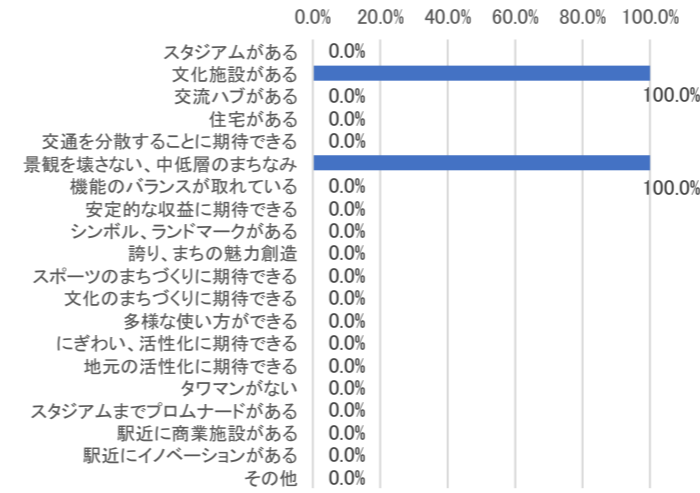
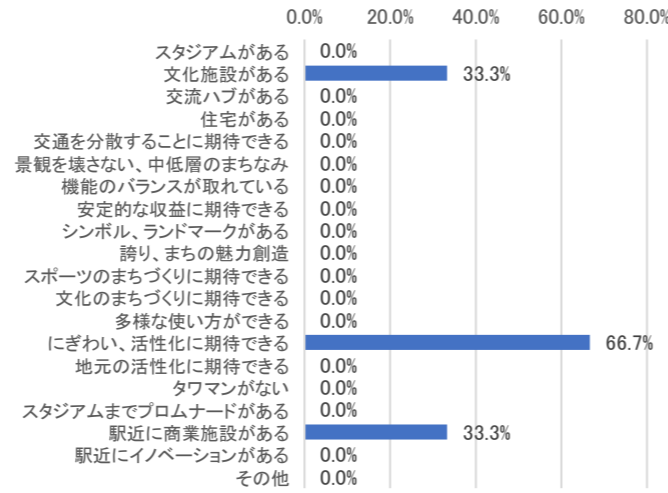
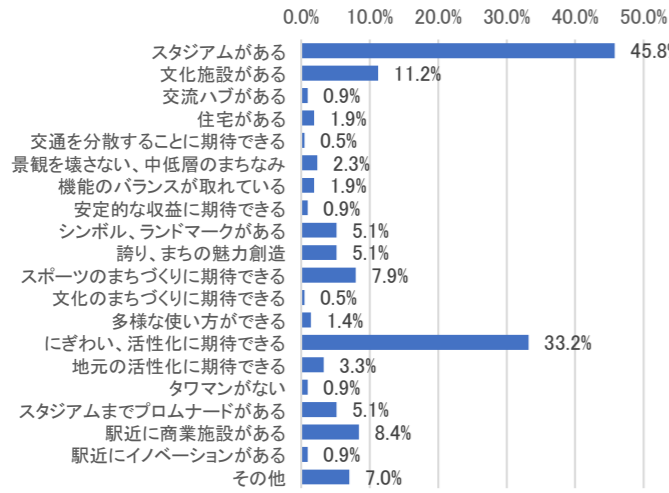
ケース5の評価ポイント(ケース5回答者)(自由記述)



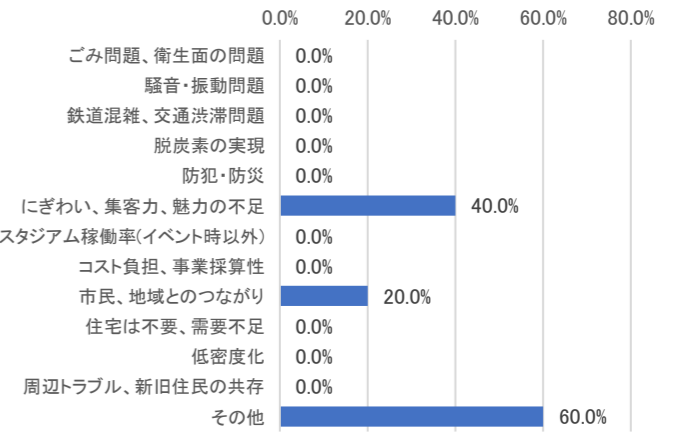
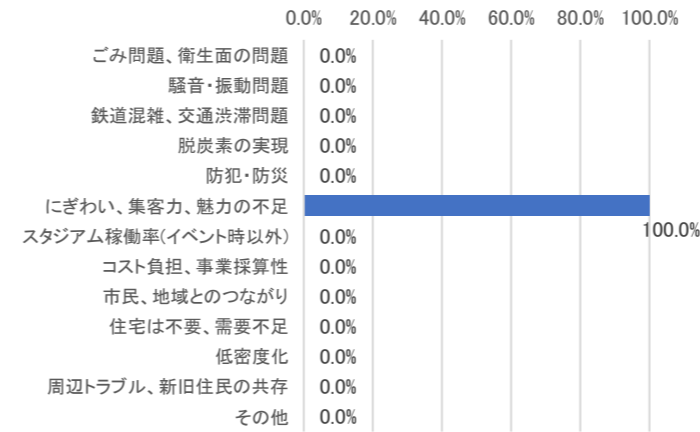
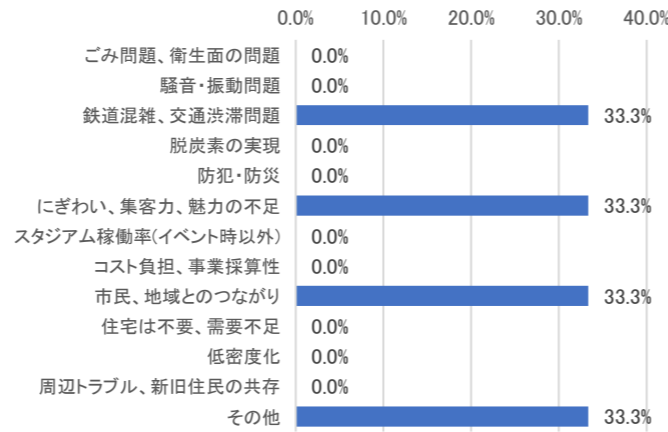
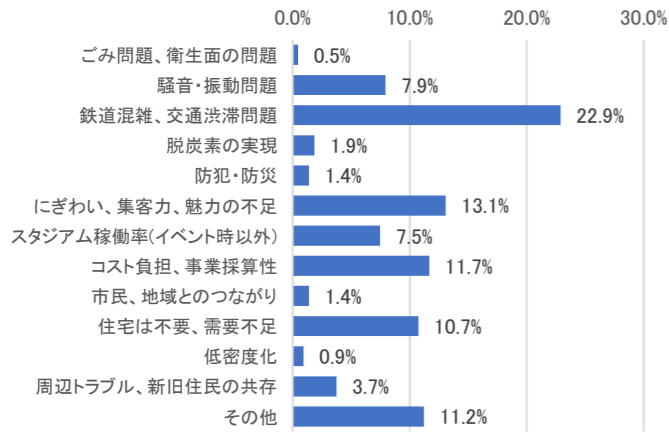
ケース5の懸念点(ケース5回答者)(自由記述)



ケース6の評価ポイント(ケース6回答者)(自由記述)



ケース6の懸念点(ケース6回答者)(自由記述)



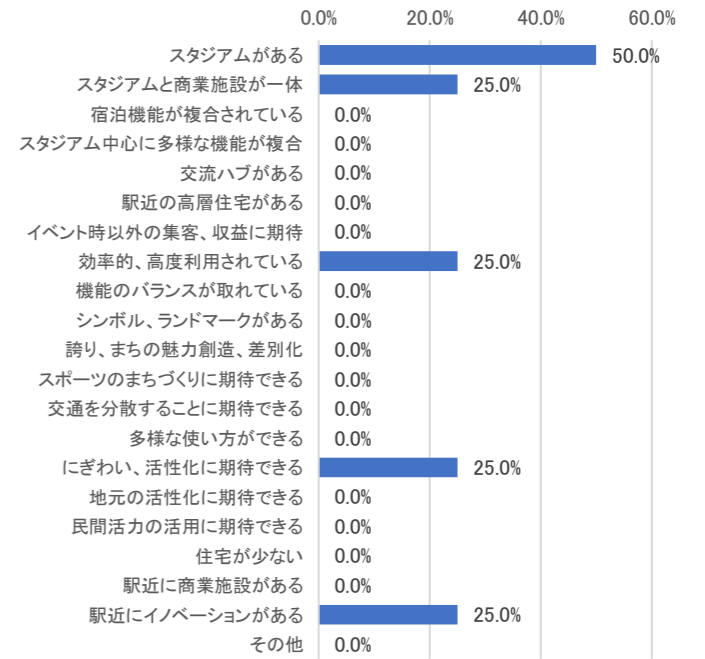
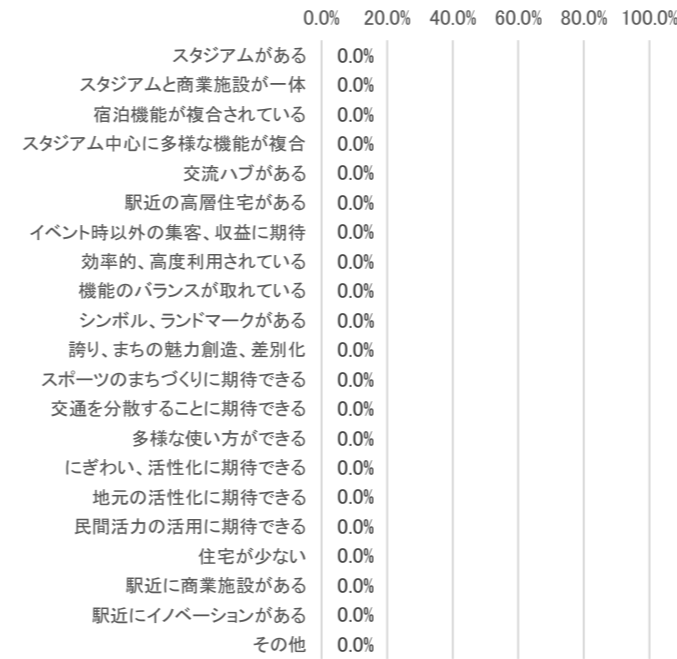
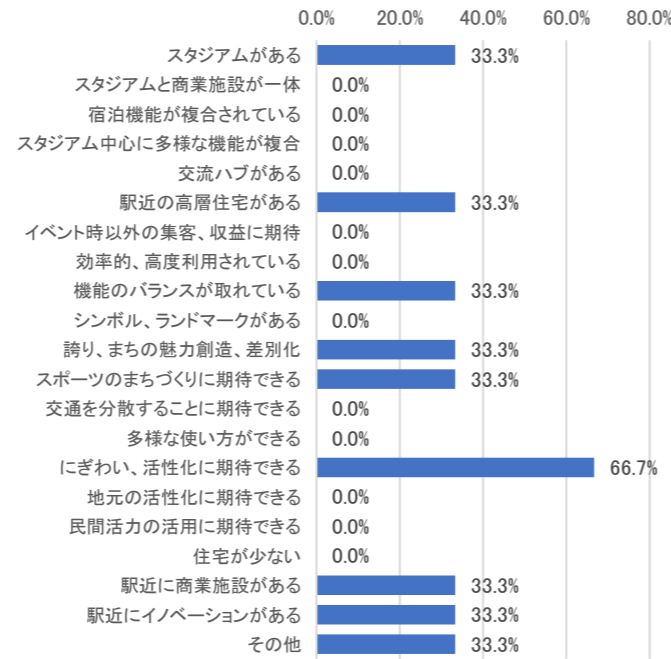
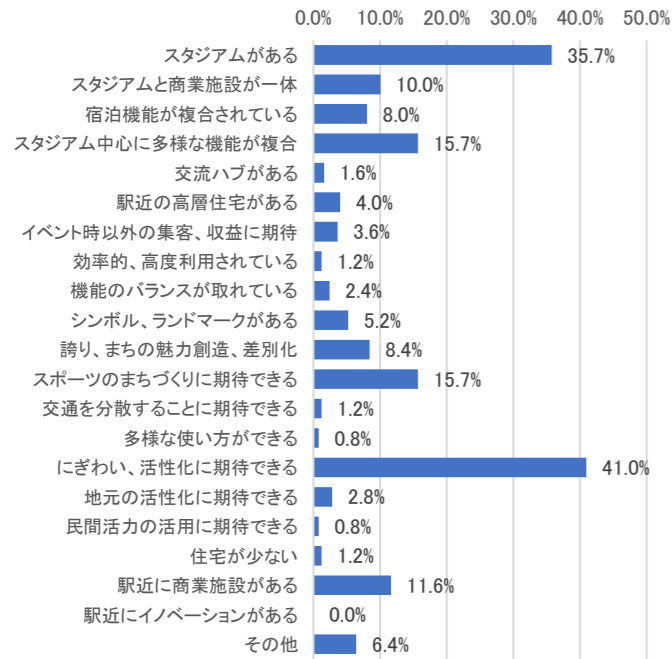
一般市民

地元団体

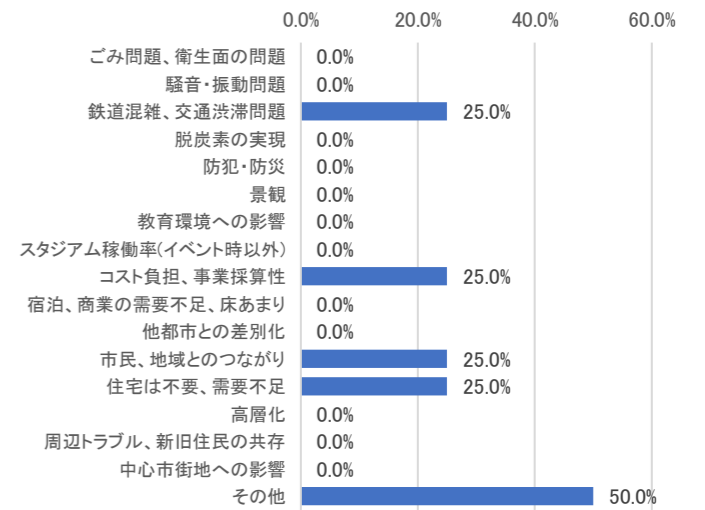
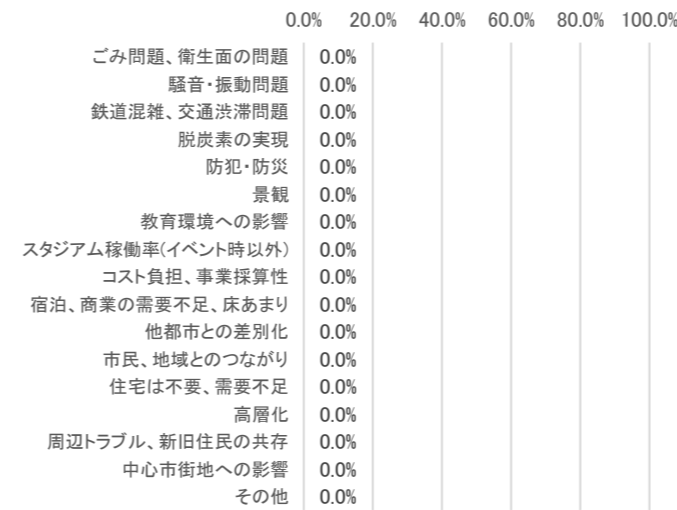
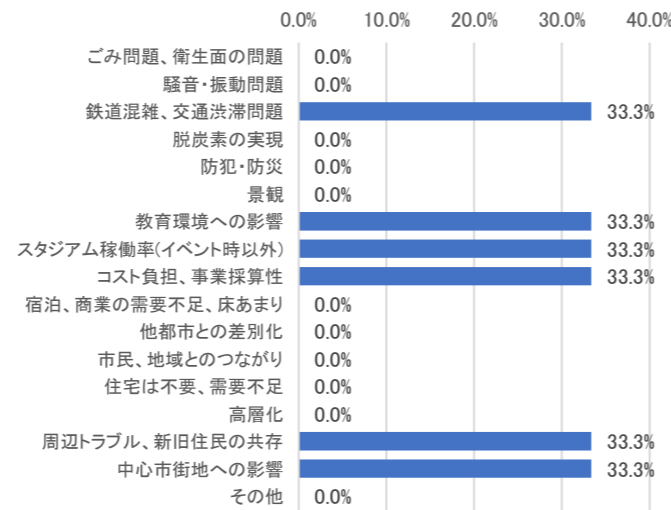
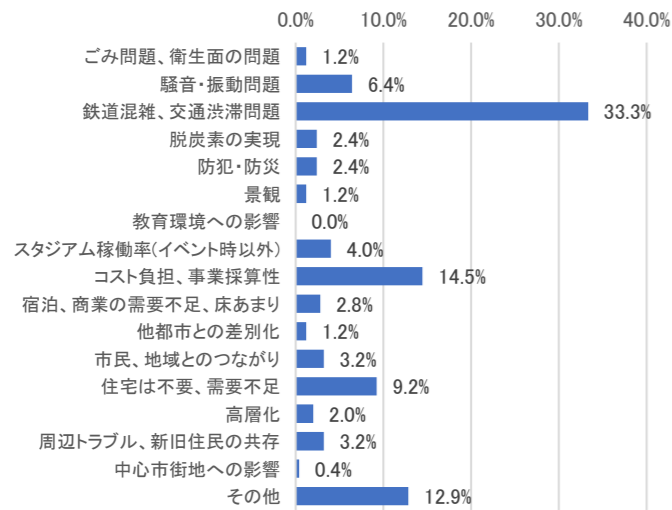
子育て団体

経済団体

ケース7の評価ポイント(ケース7回答者)(自由記述)



ケース7の懸念点(ケース7回答者)(自由記述)



参考:小山地区まちづくり会議の意見

- ・「Ⅲ全体像の検討」を検討にするにあたって、参照した地元意向の一つとして、「小山地区まちづくり会議」の意見を次頁から示す。
- ・まちづくり会議の意見では、「文化ホール」や「専門ブランドショップ」等の具体的な施設・機能名をはじめ、「クラシック音楽のコンサートができる」、「eスポーツができる」といった「具体的な内容」が地元意向として整理されている。
- ・その中で、「北口と南口の一体化」については、全体像を検討する前提条件となる「基本的な考え方」へ反映を行った。
- ・「文化ホール（ホール）」「複合レジャー（スタジアム）」「自然公園（交流ハブ）」「専門ブランドショップ（商業）」などの具体的な施設についての意見は、ケースの評価に反映するとともに、ケースの絞り込みにあたって活用した。
- ・また、「市役所を含めた公共施設」「中学校」「職業訓練学校」等に関して、公共的な空間の必要性については検討会議や民間ヒアリングで指摘がされている。
- ・そのため、まちづくり会議の意見を踏まえつつ、土地利用計画の策定には、上記の観点を踏まえて検討を深めるものとする。

令和4年度小山地区まちづくり会議検討結果①

～4つの“つながる”をキーワードに具体的な施設の内容について検討する～

☆相模原駅北口地区まちづくりのキーワードである4つの“つながる”とは？(土地利用方針P13)

- ・人と人が“つながる”
- ・生活と最先端技術が“つながる”
- ・周辺地区へ“つながる”
- ・未来へ“つながる”

施設・機能名	キーワード	具体的な内容
<u>市役所を含めた 公共施設</u>	人と人が“つながる” 生活と最先端技術が“つながる” 周辺地区へ“つながる” 未来へ“つながる”	<ul style="list-style-type: none"> ・ホテル、音楽ホールやマンションが併設されている。 ・相模原駅から地下通路でつながっており、雨に濡れない。 ・エアコンを一括でコントロールできる。 ・デジタル庁などにあわせた対応やマイナンバーカードに対応できる施設。 ・会議室を多く作り、市民にも貸出可能にする。 ・商業施設も含めた施設にする。 ・最先端の情報通信環境が整備され、自宅で子育て支援・遠隔医療・健康相談などが受けられる。
<u>北口と南口の 一体化</u>	人と人が“つながる” 周辺地区へ“つながる”	<ul style="list-style-type: none"> ・地下又は上空でつながる通路がある。 ・地下通路でつながっており、地下街モールがある。 ・夢大通りへの接続
文化ホール	人と人が“つながる” 生活と最先端技術が“つながる” 周辺地区へ“つながる”	<ul style="list-style-type: none"> ・クラシック音楽のコンサートができる。 ・音楽ホール ・多目的ホール
複合レジャー施設	人と人が“つながる” 生活と最先端技術が“つながる” 周辺地区へ“つながる”	<ul style="list-style-type: none"> ・トレーニング施設や病院が併設されている。 ・eスポーツができる。 ・多目的スタジアム ・どの店舗でもキャッシュレス決済が可能。 ・グランピングやバーベキューができる。
中学校	人と人が“つながる” 未来へ“つながる” 周辺地区へ“つながる”	<ul style="list-style-type: none"> ・中高一貫校 ・生徒の増減にあわせて、多世代の方が空き教室を利用できる。
職業訓練学校	未来へ“つながる” 生活と最先端技術が“つながる”	3か月程度で全てのプログラムが終わる。
体験型施設を含んだ自然公園	人と人が“つながる”	アスレチックがある。
専門店ブランド ショップ	生活と最先端技術が“つながる”	アウトレットモール

※下線のある施設は、小山地区まちづくり会議において相模総合補給廠一部返還地（約15ヘクタール）に最も必要な施設・機能として選定されたものです。

令和4年度小山地区まちづくり会議検討結果②

～相模総合補給廠一部返還地に建物等が整備された後の懸念事項について検討する～

懸念されること	地域でできること	市に対して求めること	協働してできること
犯罪の増加	安全パトロール	<ul style="list-style-type: none"> ・パトロールの強化 ・交番の設置 	—
交通量の増加	コミュニティバスの利用	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関を活用するよう啓蒙を図る ・コミュニティバスの導入 	コミュニティバスの活用促進
騒音問題	—	<ul style="list-style-type: none"> ・遮音効果がある樹木を植えるための補助金制度を設立する ・ルール作り 	ルール作り
駐車違反	登下校時などの見守りの強化	<ul style="list-style-type: none"> ・地下に市営駐車場を整備する ・交通計画の見直し(信号機設置や道路整備など) 	—
ゴミ問題	<ul style="list-style-type: none"> ・清掃活動の活発化やポスターによる啓蒙を図る ・子供たちに啓発ポスターなどを作成してもらう 	<ul style="list-style-type: none"> ・ゴミ収集の回数増加を検討する ・不法投棄対策 ・監視カメラの設置 ・根本的な収集方法の変革 	—
照明問題	—	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の時間には暗くなるよう行政指導する ・ルール作り 	ルール作り

2. 民間ヒアリングの結果概要

～目的～

- ・民間企業から、土地利用計画の検討に必要な情報、知見、データを得るとともに、対象地のまちづくりへの関心等について把握することを目的とする。

～対象企業及び質問事項概要～

- ・次のとおり、計13社へのヒアリングを、10月～12月にかけて実施した。

分野	実施数	質問の柱
スマート化を目指す一体的開発に取り組む企業 ※デベロッパー、ゼネコン、商業開発等	8社	①対象地区を取り巻くポテンシャル(分野の動向等を含む) ②対象地区で想定される事業イメージ ③事業手法等 ④脱炭素型まちづくりについて ⑤まちづくりへの関心、事業参画の可能性
都市づくりへの先端技術導入に取り組む企業 ※システム開発、ICT 関連事業等	3社	①対象地区で想定される事業イメージ(分野の動向等を含む) ②事業参画のタイミングや参画の方法 ③脱炭素型まちづくりについて ④まちづくりへの関心、事業参画の可能性
移動サービス提供に取り組む企業 ※移動サービス事業等	1社	①対象地区で想定される事業イメージ(分野の動向等を含む) ②事業参画のタイミングや参画の方法 ③都市空間づくりのポイント ④まちづくりへの関心、事業参画の可能性
地域エネルギーシステムのスマート化に取り組む企業 ※エネルギー供給事業、エネルギーマネジメント関連	1社	①対象地区で想定されるエネルギー需給の方向性について(分野の動向等を含む) ②対象地区で想定される事業イメージ ③土地利用計画検討のポイント ④まちづくりへの関心、事業参画の可能性

計13社

民間ヒアリング結果一覧

スマート化を目指す 一体的開発に取り組む企業	A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社	H社
対象地区を取り巻くポテンシャルについて	<ul style="list-style-type: none"> 政令指定都市の中心市街地として、様々な事業展開の可能性（地域の暮らし充実、広域的・多様なにぎわい創出） 将来的な補給廠全面返還にも期待。 	<ul style="list-style-type: none"> 首都圏の駅前の大規模敷地で多様な利用の可能性（住宅、商業施設、業務系（本社）商業、大規模集客施設）。 	<ul style="list-style-type: none"> 商圏は相模原エリアに限定的（橋本、相模大野と競合）。 オフィス需要は高くはない。学術・研究機関、教育機関の関連施設の可能性。 分譲住宅の需要は限定的。賃貸住宅は需要あり。 	<ul style="list-style-type: none"> スタジアムを核とした開発（市内プロスポーツチームの活用）。 研究開発やレジデンスホテル、サテライトオフィス、データセンターの可能性。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅直近、規模からみて居住、生活、交流、にぎわい機能の立地ポテンシャルがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 開発ポテンシャルを高いと明言することはできない。 まずは、核となる施設の導入を検討すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> 開発ポテンシャルは高い。商業、住宅、交流の立地ポテンシャルがある。 オフィス需要は高くはない。学術・研究機関、教育機関の関連施設の可能性。 スーパーのほか、広域拠点となる商業施設の可能性。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地は、広大すぎる土地というイメージはない。 商業施設だけを作ることもできるし、住宅との複合用途の施設を作ることもできる。
対象地区で想定される事業イメージについて	<ul style="list-style-type: none"> 多くの人を呼び込める機能が相応しい。まずは地区の魅力をつくってから、順次整備していく。 ⇒商業やスタジアムなど多くの方に愛される機能。 ⇒商業施設とスタジアムを配置し、残った土地で住宅やオフィスを入れていく。 住宅は様々な形態が可能。タワマン化により土地代を捻出。 ただし、タワマンが乱立するまちにするべきではない。 	<ul style="list-style-type: none"> まちの玄関口機能になる特色のある開発。 ⇒広域からの集客力のある商業施設。 駅前開発で広域拠点であり、戸建住宅はなじまない。 スタジアムまでの交通アクセスが悪いと自家用車での来場が増加する。 大型音楽イベント等の場合は、地元住民以外の来場者による交通負荷が大きくなる。 駅前の立地であれば公共交通へのシフトは見込まれるが、TDMで負荷分散することが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅を降りたら緑が広がっているような空間をイメージ。植栽を多く取り入れた都市公園を駅周辺に整備。 タワーマンションと中層マンションのどちらでも可能性はある。 スーパーマーケットを核とした生活密着型専門店。スポーツ系、ペット系などサービス提供によるにぎわい創出。 ロボット産業の集積やJAXAとの近接性をいかし、自動搬送ロボット、自動運転モビリティや電気自動車等を導入。 	<ul style="list-style-type: none"> スタジアムを核に、キャンパス型のオフィスやライフスタイル型のホテル、ウォークアブルなブロードウェイ、彩りのある商業を組み合わせる。 センターに広場を配置することで、様々な人の交流を創出する街区とする。 オフィス系は、JAXAやロボットの産業集積をいかし、橋本とは差別化を図る。 住宅は、中層2～3棟、タワー型1棟が適している。 民間施設だけでは尖った計画となるため、公共的な施設を核とした方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 現段階では、事業イメージを想定することは難しい。 補給廠が現存している中、タワーマンションの導入は現実的かどうか懸念がある。 コロナ禍でどれだけの商業を入れられるか不透明。 鉄道駅前の姿として、駅からのラストワンマイルが課題。 自動運転技術やMaaSの浸透にあわせて、交通結節機能の向上が重要。 駅前のあり方として、ウォークアブルなまちづくりがある。 ポテンシャル向上にエリアマネジメントが重要。 	<ul style="list-style-type: none"> 交流にぎわい機能、交流ハブ機能となりえる施設等のコンテンツを据えた上で、商業や住宅機能を導入すると良い。 まずは核となる施設を作り、次に何を作るべきかを検討することが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 職住複合型の事業展開。 商業施設があると、その魅力に惹かれて居住を希望する人が増えるのではないかと。 様々な特徴を持った異なる居住施設を導入。 タワマンだけでなく、ファミリー層向けなども考えられる。 エリアマネジメントによる歩けるまちづくりや公園等のにぎわい創出。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、商業施設は、飲食や教育、エンタメや雑貨が主になっていくことを想定。物販よりもエンタメの要素が強まる可能性。 対象地では、鉄道の利用促進をする必要がある。 将来的な自動運転車の普及を視野に、来店手段を検討することが必要。 スタジアムの試合の際、商業施設の駐車場をシェアすることはあり得る（事例あり）。 共同使用を含めてエリアマネジメントすることが良い。
事業手法等について（一括受注、段階的整備の可能性）	<ul style="list-style-type: none"> 当規模では段階的に整備することが一般的。 複数社1グループでの事業が適切。 	<ul style="list-style-type: none"> 一括受注は、一社では難しい。条件次第だが、SPCでは可能性はある。 	<ul style="list-style-type: none"> 一括処分での開発が可能。全ての施設へ対応可能。 コンソーシアムよりも、一社のみの方が調整しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> イメージアップを図る開発を行い、その後、段階的に開発した方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 現段階では、事業手法を想定することは難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地は段階的な開発が必要。 自社による段階的な開発は、現時点で想定することが出来ない。 	<ul style="list-style-type: none"> すべてを単独で開発することは困難。 一括で民間事業者が開発する場合、事業採算性を最重要視したものになる。 まちづくりとして、一番初めにあるべき機能を検討し、期を分けて開発すると良い。 規制誘導策は、民間事業者から意見を募りながら検討すると良い。 市でまちづくりの方向性を固めた上で、事業を主導する事業者を募集する。 インフラは公共側で整備。 	<ul style="list-style-type: none"> 単独あるいは他社と連携して事業に取り組むことが考えられる。 規模に合わせてフレキシブルに事業を展開できる。 事業開始の時期がわからないことには答えにくい。
（段階的整備の取組み方）	<ul style="list-style-type: none"> 多くの事業者と大規模な土地を開発を実施する際には、全体の土地利用構想を始めにオーソライズしてから個別に進めていくことが望ましい。 	<ul style="list-style-type: none"> 官主導でガイドラインを作成する。 地区計画は必要。地区施設を定める。地区整備計画は民間提案で変更。 事業者の意向により、容積率を割り増す手法を考える。 まちづくり全体の方向性を検討する協議会は必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 段階的な開発も可能。区画道路を整備した後、施設を順次建設・販売する。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般的には地区計画などで方向づけし、用途や容積配分、基盤と役割分担等の仕切りを行った上で、段階的に進めていくことが良い。 旗振り役は行政が都市計画とともに進めることが良い。 			<ul style="list-style-type: none"> インフラは公共側で整備。 スタジアムはPPPやPFI形式で導入すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> インフラは公共側で整備。
（整備の役割）	<ul style="list-style-type: none"> インフラは割り振られた土地の範囲内で、必要な整備は可能。 イノベーションやスポーツ・文化施設は官民連携スキームなどを使えると良い。 		<ul style="list-style-type: none"> インフラは開発と同時に整備可能。 	<ul style="list-style-type: none"> インフラは公共側で整備。 スタジアムの整備はPFIなどでBTOができるのが適切。 		<ul style="list-style-type: none"> インフラは公共側で整備。 スタジアムはPPPやPFI形式で導入すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> インフラは公共側で整備。 	
脱炭素型まちづくりについて	<ul style="list-style-type: none"> 一定規模以上の施設が多く立地していないとエネルギープラントの設置は難しい。 商業施設は太陽光発電やグリーン電力が中心。 自動運転バスの導入、駅周辺等への自動車制限がトレンドになってきている。 	<ul style="list-style-type: none"> スタジアムは定常的負荷を想定した設備はそぐわない。太陽光発電の設置場所として好条件だが、完全消費が難しく、まち全体で消費できるシステムが重要。 ホテルや商業施設は、スタジアムと相性が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> まずは二酸化炭素を出さない工夫が重要（ZEB、ZEH、地域冷暖房、コージェネレーションなど）。 植栽計画により吸収していくことも重要。 レジリエンスの観点から、電気とガス両方を取り入れる。 	<ul style="list-style-type: none"> 相模原市では、自然環境をいかし、エネルギーの自給自足が実現できないか。 水素を災害時の代替エネルギーとして活用する。（あくまでも非常時利用を想定） レジリエンスも考慮すると、エネルギーの多角化は重要。 	<ul style="list-style-type: none"> エリアマネジメントで脱炭素に貢献する（MaaSなど）。 電気自動車（バス）の導入には、ノウハウの蓄積が必要。 既存駅前ではできない脱炭素に資する取組はどうか（水素ステーション）。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地は、メタネーションが参考になるのではないかと。 先進技術導入にはコストがかかる。導入メリットが明確であれば取組みやすい。 テナントが、建物の環境認証に注目することがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 高層ビルは、ZEB orientedは取得できるが、Nearly ZEBの取得は困難。 特にオフィスは、外皮の省エネの徹底化が難しい。 グリーンをしっかりとることが重要（相模原市は緑が多い）。 緑化推進は重要。 	<ul style="list-style-type: none"> 二酸化炭素排出量実質ゼロの大規模商業施設がある。（ガス：非化石証書、電気：太陽光発電、ごみ焼却コージェネ、非化石証書）。 エネルギーマネジメントをエリアマネジメントに絡める。 緑化推進は重要。
まちづくりへの関心、事業参画の可能性について	<ul style="list-style-type: none"> 高い関心を持っており、事業参画の可能性もある。 	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり全体に関心があり、支援をしていきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 高い関心を持っており、事業への参加を強く希望する。 	<ul style="list-style-type: none"> 高い関心を持っており、事業参画の可能性もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 関心はあるが、現時点で、参画の検討は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点では関心が高いとは言えない。 	<ul style="list-style-type: none"> 高い関心を持っており、ぜひ事業参画したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 高い関心を持っており、事業参画の可能性もある。
（参画の条件）	<ul style="list-style-type: none"> スタジアムの有無・事業方式が参画判断の焦点。 集客施設の整備には、南北の動線整備が必要。 		<ul style="list-style-type: none"> 鉄道南北分断への対応。 周辺の道路幅員が狭い。 土地に瑕疵がある場合の対応の明確化。 	<ul style="list-style-type: none"> インフラ整備への支援が示されると取組みやすい。 自動運転やMaaS、水素発電など新しい取組みについての規制緩和の可能性。 		<ul style="list-style-type: none"> まちづくりの方向性が具体的に見えてくると、意見が出しやすくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> インフラ整備等について具体的に検討できるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 官、学術機関も含めた開発ができると良い。

都市づくりへの先端技術導入に取り組む企業	I社	J社	K社	移動サービス提供に取り組む企業	L社	地域エネルギーシステムのスマート化に取り組む企業	M社
対象地区で想定される事業イメージ	<ul style="list-style-type: none"> デジタルツインを活用したステークホルダーの合意形成（ウェルビーイング指標の活用）。 周辺地域を含めた、MaaS検討。 配送ロボットなど、人が介在せずともモノが移動できる仕組み。まちの設計段階から検討する。 道路は、ロボットが移動できるレーンや、歩道をロボットが走行することなどを想定する。 BIM^{※1}や交通データをPLATEAU^{※2}に入れて、都市の状況を可視化する。 都市OS間の連携、企業プラットフォーム間の連携、国間の連携などが考えられる。 標準的なデジタルツインの規格を採用することが良い。外部との連携が取れないシステムを採用しないほうが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 3Dモデルツールを開発して、まちづくりの基本計画段階から参画し、プロジェクトの広報・PRへの利用や空間データの継続的な活用。 PLATEAU^{※2}を活用した都市活動モニタリング等の技術実装の実績がある。 都市OSとの連携やBIM^{※1}との連携ができるよう、技術開発を進めている。 鉄道施設の人流データの見える化について実績がある。 宅配ロボットは実証実験の段階にある。 宅配事業者や小売事業者と連携して、サービス展開の方向性を考えられると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> まちの課題の個別最適化に取り組むつつ、取得データを有効活用。 ⇒AI技術やBluetoothを活用した地域の見守り、防犯対策など 市全体でシェアバイクやデマンドバスを導入し、アプリを連携させて利便性を高める取り組み。 VRやARなどのデジタル技術を用いた、文化財アーカイブ。 メタバースを活用して対象地のイメージを作成。 ⇒まち開き前の仮想店舗呼び込み、バーチャル学会や会議。 メタバースでは双方向のコミュニケーションをとれるので、開発に関する意見交換などうまく利用できるが良い。 eスポーツイベントは世代間交流も含めて活用できるのではないかと。 	対象地区で想定される事業イメージについて	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許返納が進む中で、負担なく移動できる環境づくりにMaaSの導入は効果的。 デマンドシステムの運用範囲は、目的次第。鉄道乗り継ぎのシームレス化や、経由地までの輸送の場合などがある。 事業採算性は、移動サービスのみだと難しい。移動手段の選択肢を増やし、サービスとセットでクーポン配信等により採算性を考えていく必要がある。 商業施設に停留所を設け、クーポンを配布して、施設側からの協賛金をもらうことが考えられる。 行政界を跨いだ運行は不可能ではないが、既存の交通事業者とのすみ分けが課題。協議が必要。 	対象地区で想定されるエネルギー需給の方向性について	<ul style="list-style-type: none"> 地域の特性をいかし、持続可能でレジリエントなまちづくりと脱炭素を実現することが重要。 スマートエネルギーネットワークとして、再生可能エネルギーの導入や、強靱性の高い都市ガスによる分散型エネルギーシステム（コージェネ）の導入を推進。 対象地の大規模施設ではガスコージェネレーションシステムや太陽光発電等の多様な分散型エネルギーシステムを導入。 対象地では、規模感からみて大規模なスマートネットワーク化は難しい。実現可能性を高めるためには、個別建物を可能な限りセントラル空調にする。 都市ガスの脱炭素化は、将来的にはメタネーションによる合成メタンでの供給を目指す。
事業参画のタイミングや参画の方法について	<ul style="list-style-type: none"> 通常は技術の実装フェーズにおける事業参画。 ICTをどの段階から導入すべきかどうか、デジタルツインを用いて仮想的にまちづくりを検討するかなど、コンセプト段階から参画も可能。 エリアマネジメントについても、参画できる。 事業への参画は、コンソーシアムを立ち上げることになる。 市などと合意形成をしながら、提供できるサービスの範囲を決めていくことが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 構想の検討時点から関わりたい。 	<ul style="list-style-type: none"> アーキテクト的な立場（タクト）は、コンサル会社がタクトを務め、その取り組みに協力するケースが多いが、対象地は、市が主体となって検討しているため、構想段階から参画し、まちの姿を考えることもあり得る。 高速大容量のネットワーク（ローカル5Gなど）は、整備段階で相談できると良い。 	事業参画のタイミングや参画の方法について	<ul style="list-style-type: none"> 自治体で方針を決めた上で、システム等の技術提供をするケースのほか、企画段階から参画するケースもあり得る。 地元交通事業者との連携が基本。地元交通事業者の方が土地勘があり、既存交通網との連携がしやすい。 デマンドバスの乗降場所の設置や、利用促進のためのクーポン配信に關係して商業施設が参画すると良い。 	対象地区で想定される事業イメージについて	<ul style="list-style-type: none"> エネルギーマネジメント事業やエネルギー供給事業への参画、他事業者が行うエネルギー供給事業や各建物への都市ガス供給などが考えられる。 エネルギーマネジメント事業は、施設計画より前からの参画を想定。 共同事業者やコンソーシアムなど、事業に応じた参画形態の検討が必要。地元企業との協業は重要。
脱炭素型まちづくりについて	<ul style="list-style-type: none"> エネルギーマネジメント会社を立ち上げ、コージェネレーションでホテルや温泉施設に熱供給しながら、周囲住宅とも連携する実績がある。 対象地を市のアイコンとして先行的に脱炭素化に取り組み、将来的には対象地外に波及させていくことが重要。 対象地のスコープ1～3^{※3}のCO2排出量のデータを作成して見える化することは可能。 住民が徒歩で移動することで健康になるだけでなく、カーボンフリーに向けた市民行動変容策が重要。 	<ul style="list-style-type: none"> 太陽光発電や蓄電池、照明器具、水素燃料電池、電気自動車充電器、V2X^{※4}、エネルギーマネジメントシステムなどの製品提供を行うことで脱炭素に貢献。 純水素燃料電池の実証実験を実施中。 電気自動車の電力を非常時に蓄電池に戻して各施設に分配できるようなシステムの開発やエネルギーマネジメントシステムも手掛けている。 対象地区では導入するモビリティを見据えて、インフラを検討することが考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区全体のエネルギーの見える化が必要。 各施設の電力量や需要量の予測ができれば、まちなかの充電スタンドを一元的にマネジメントできる。 全ての公共施設をエネルギーマネジメントシステムにより管理し、太陽光発電設備を設置している住宅も含めてVPP^{※5}やDR^{※6}を行うことを検討している自治体がある。 各施設のエネルギーマネジメントシステムの規格を統合するプラットフォームづくりが必要。 	都市空間づくりのポイントについて	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転の専用スペース設置が増えてくるのではないかと。 電動キックボードや自転車による移動はさらに増加する。専用レーンが必要。 長距離移動の場合は、グリスロ等のモビリティから既存交通に乗り継ぐポイントにハブを設けることも考えられる。 歩行空間をグリスロが走行することは難しいのではないかと。 グリスロを利用者が運転するケースは、乗り捨て場所や充電スペース確保等の検討が必要。 駅前空間は運行計画とあわせてデマンドの停留所設置を検討する必要がある。ただし、表示だけで済む場合がある。 	土地利用計画検討のポイントについて	<ul style="list-style-type: none"> 対象地は都市ガス導管が未整備。施設用途・規模に応じて適切な導管整備が必要。 導管は対象地の近くまで来ており、引き込みは難しい。 地域内にガス整圧設備（地区ガバナ）の設置が必要となる可能性がある。 エネルギーマネジメント、エネルギー供給事業に参画する場合、施設計画の段階からの参加になる。 適切な導管整備のために、施設用途・規模の検討状況について早い段階から情報共有し、道路や他のインフラ工事との連携が必要。
まちづくりへの関心、事業参画の可能性について	<ul style="list-style-type: none"> 関心があり、事業に参画する意向は十分にある。 ビジョンやテーマを提示すれば、事業参画意向の企業が多数現れるのではないかと。 	<ul style="list-style-type: none"> 関心を持ちながら可能な範囲で参画していきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 関心があり、参画の可能性もある。 コンセプトの柱が示されることで、提供できるサービスが検討しやすくなる。 	まちづくりへの関心、事業参画の可能性について	<ul style="list-style-type: none"> 関心はある。参画の可能性もある。 MaaSの実装が増えてきているため、システム提供と企画は有償で提供が参画の条件。 	まちづくりへの関心、事業参画の可能性について	<ul style="list-style-type: none"> 関心は大いにある。事業参画についても可能性はある。 情報開示及び事業者の提案に門戸がいつでも開かれていることに期待。

※1) BIM: Building Information Modeling 建築物の計画、調査、設計段階から3次元モデルを導入し、施工・維持管理等においてデータを連携・活用することで、一連の建設生産・管理システムの効率化・高度化を図ること。
 ※2) PLATEAU: 国土交通省が主導する、日本全国の3D都市モデルの整備・オープンデータ化事業。
 ※3) スコープ1～3: 企業の取引先や消費者を含めた一連の事業活動に伴うCO2排出量全体(サプライチェーン排出量)のうち、スコープ1は事業者自らによる直接排出量、スコープ2は電気等の使用に伴う間接排出量、スコープ3はスコープ1、2以外の間接排出量(原材料、輸送・配送、製品の使用や廃棄等)。
 ※4) V2X: Vehicle to X 自動車と自動車、歩行者、インフラ、ネットワークとの接続や相互連携する技術の総称。電気自動車に充電した電力を住宅で活用するなど。
 ※5) VPP: Virtual Power Plant = 仮想発電所。生産設備や自家発電設備、蓄電池や電気自動車など地域に分散しているエネルギー供給源を連携・制御することで一つの発電所のように機能させる仕組み。
 ※6) DR: Demand Respons 需要家側のエネルギー需要を制御すること。需要家側エネルギー供給源の保有者もしくは第三者が、その供給源を制御することで、電力需要パターンを変化させる。

V. 今後の課題

本年度の検討成果をもとに、土地利用計画を検討するにあたっての主要な検討事項を次の通り整理するとともに、土地利用計画の検討スケジュールを示す。

1. 土地利用・インフラ整備に係る検討の深度化

(1) 施設配置計画の検討

- ・「Ⅲ. 全体像の検討」において絞り込んだ3ケースをもとに、各ケースの特徴・利点を取り入れながら、施設配置等の検討の深度化を図る。
- ・土地利用方針をはじめ、市民意向や民間意向を踏まえつつ、機能導入のコンセプトの明確化を図るとともに、施設の具体的イメージや都市空間のあり方について検討する。(防災面や災害時対応の視点からも検討する。)
- ・脱炭素の目標設定や交通処理と連携しながら、施設の用途や規模、配置、求める環境性能等について検討する。
- ・施設の検討とあわせて、脱炭素型まちづくりや交通処理に係るスペース、グリーンインフラなど、土地利用としての空間確保が必要な計画要素について検討し、代表ケースに反映する。

～検討項目～

- ◎3ケースをもとにした検討の深度化
- ◎機能導入のコンセプトの検討
- ◎目指すべき都市空間のあり方検討
- ◎施設配置の検討(用途、規模及び配置)
- ◎インフラ等の土地利用への反映
 - ・空間としての確保が必要な各種インフラの土地利用への反映
 - 脱炭素型まちづくりに係るスペース(後述:2.参照)
 - ・地域エネルギーマネジメントのためのスペース
 - 交通処理に係るスペース(後述:(2)①参照)
 - ・駅前交通広場
 - ・駐車場(必要量、自動車交通の処理方法、施設敷地内の配置とあわせた検討)
 - ・新たな移動サービスのためのスペース(サービスの方向性、空間確保の必要性を含めた検討)
 - グリーンインフラ(後述:(2)②、③参照)
 - ・公園、緑地(雨水流出抑制施設と連携した検討)

(2) インフラ等の検討

①交通インフラ

- ・検討の基礎資料として現状交通量を調査するとともに、(1)の施設検討と連携し、土地利用に伴う交通量の見通しとともに必要なインフラ整備やTDM方策等について検討する。
- ・ハード整備による交通容量の増強のほか、交通負荷低減に向けて、需要調整策についても検討する。

～検討項目～

- ◎交通量調査
 - ・現況交通量調査
 - ・将来交通量の予測（(1)の施設配置計画の検討との連携）
- ◎交通処理の基本的な方向性
- ◎鉄道施設の輸送力想定
 - ・鉄道輸送力増強の可能性に向けた交通事業者との検討・協議
- ◎道路ネットワーク計画の検討
 - 地区外幹線道路ネットワーク計画の検討
 - 交通基盤計画の検討
 - ・駅前交通広場、地区内区画道路、駐車場（必要量・配置）、歩行者ネットワーク、新しい移動手段の導入、物流システムの導入を見据えた検討
- ◎TDM方策の検討
 - ・自動車利用の交通需要の集中抑制、分散化（駐車場検討との連携）
 - ・鉄道利用の交通需要の集中抑制、分散化
 - ・新しい移動手段、物流システムを視野に入れた検討

②グリーンインフラ

- ・将来的な緑の広域的なネットワークを念頭に置き、対象地において緑を確保する目的を明確にしつつ、交流ハブ機能を中心としたグリーンインフラ整備について検討する。

～検討項目～

- ◎緑の確保の目的（環境、レクリエーション、防災等）
- ◎緑の確保量の検討
- ◎緑の配置の方向性の検討
 - ・交流ハブ機能を中心とした配置（地域防災、雨水流出抑制施設との重複利用の想定）
 - ・公共空間及び施設敷地での確保の考え方

③その他供給処理施設等

- ・導入機能の検討と連携し、上水道、下水道、雨水排水に係るインフラ整備について、各インフラを所管する機関との協議のもと検討する。
- ・電力、ガス等のエネルギー供給に係るインフラについては、地域エネルギーシステム及びそのマネジメントのための空間検討との連携のもと、必要な設備や管路等について検討する。
- ・エネルギーや交通のほか、対象地のエリアマネジメントの推進を視野に、情報インフラの方向性について検討する。
- ・ごみ処理については、既存処理施設への影響等について関係部署と協議し、必要な対策について検討するとともに、資源循環の観点、また、脱炭素型まちづくりの観点から活用方策について検討する。

～検討項目～

- ◎上水道施設
- ◎下水道施設
- ◎雨水流出抑制施設
- ◎エネルギー供給施設（電力、ガス等。地域エネルギーシステム・マネジメントのためのスペースの検討との連携）
- ◎情報インフラ（エリアマネジメントの展開を視野に入れた検討）
- ◎ごみ処理に係る事項

2. 脱炭素型まちづくりの検討の深度化

- ・対象地は、本市における脱炭素型まちづくりを先導するエリアとして、再生可能エネルギーの最大限の導入が図られることが期待されている。
- ・1. (1) の導入機能の検討との連携のもと、対象地の脱炭素の目標を設定するとともに、目標実現に向けた地域エネルギーシステムやマネジメントの方向性について検討する。
- ・脱炭素に係る技術は日進月歩であることから、土地利用計画の検討をはじめ、今後、事業化の段階において、先端的技術の柔軟な導入を図るものとする。

①脱炭素の目標設定

- ・本市の「さがみはら脱炭素ロードマップ」の実現への貢献を念頭に置きつつ、代表ケースにおけるエネルギー負荷や再生可能エネルギーの導入見通しなどを勘案して、対象地における脱炭素の目標設定を行う。

②地域エネルギーシステム・空間の方向性の検討

- ・1. (1) の施設について求める環境性能を検討するとともに、対象地における地域エネルギーシステムの方向性について、本市の地域資源を活用した再生可能エネルギーを地区外から調達することを視野に検討する。
- ・あわせて、地域エネルギーシステム及びそのマネジメントのために、対象地内で確保すべき空間のあり方を検討する。

③エネルギーマネジメント体制の方向性の検討

- ・地域エネルギーマネジメントの体制は、地域エネルギーシステムの構築・運用のあり方とあわせて、開発前段階から協議を行うことが望ましく、まちづくりの進捗と一体となった脱炭素化の展開が図られるよう、検討を進める。

3. 実現方策の検討事項

- ・土地利用計画は実行性のある計画として、各種計画要素の検討結果を踏まえ、実現化方策を検討する。
- ・実現化方策として、現時点における主要事項を、次に整理する。

(1) 事業手法の検討

- ・民間ヒアリング結果にみるように、約15ha一括取得は難しいとの意見がみられる。また、集客の核となる施設を整備し、まちの付加価値を高めた上で、多様な機能の立地を図るといった意見がみられる。
- ・より整備効果の高い開発を実現する上では、一度に開発するのではなく、社会経済情勢等に応じて軌道修正しながら段階的にまちづくりを推進することが考えられる。
- ・そこで、財務省との協議のもと、返還地処分の条件・方法との整合を図りつつ、段階的なまちづくりを念頭に、事業手法について検討することが考えられる。

～検討項目～

- ◎段階的まちづくりの進め方
 - ・まちづくりプロセスの方向性の検討
- ◎官民の役割分担と想定される事業手法の方向性検討
 - ・インフラ、各施設等。
 - ・基地返還地のまちづくりの事業手法の事例調査
- ◎まちづくり方策の検討
 - ・上記を踏まえた全体の枠組みと手段・手法
- ◎資金計画の方向性の検討
 - ・開発者負担の考え方の整理、概算事業費想定、補助金等整理、資金計画の検討
- ◎民間サウンディングの実施（事業実現性の確認「(2)都市計画的手法の検討」と連携）

(2) 都市計画的手法の検討

- ・ 1. (1) の施設配置計画の検討を踏まえ、対象地における用途地域を検討するとともに、脱炭素型まちづくりや段階的まちづくりを推進する上で有効となる都市計画制度等の導入について検討する。

～検討項目・案～

◎用途地域の検討

- ・ 施設の用途・規模・配置を踏まえた、用途、容積率のあり方検討
- ・ ゼロカーボンの実現可能性や、鉄道・道路の交通容量の可能性を踏まえた検討

◎脱炭素型まちづくり担保方策の方向性の検討

- ・ 施設の脱炭素化を念頭に置いた用途・容積率のあり方（用途地域の検討と連携）
- ・ 地域エネルギーマネジメントへの参加、建築物の環境性能確保やグリーンインフラに係る緑地確保等のためのルール付与方策（ガイドライン、地区計画等）

◎一体的開発推進のための担保方策の検討

- ・ 段階的まちづくりの担保を視野に入れた検討（ガイドライン、地区計画等）

◎民間サウンディングの実施（方策の実行性の確認。「(1) 事業手法の検討」と連携）

4. 土地利用計画の検討スケジュール（案）

- ・ 以上に整理した主要な検討事項を中心に、土地利用計画の検討スケジュールを次頁に示す。
- ・ 土地利用計画は、令和5、6年度の2か年での策定を想定する。
- ・ 「相模原駅北口地区土地利用検討会議」を中心に検討を進めるとともに、計画の骨子がまとまった段階で、市民意向把握や民間ヒアリングを継続して実施し、計画内容に反映しながら策定するものとする。
- ・ あわせて、上記の通り計画内容を精査しつつ、事業手法等の実現方策の検討を進めるものとする。
- ・ 本検討で実施した市民意向把握において、30歳未満の回答者が他の年代に比較して少なかった。そのため、令和5、6年度の市民意向把握は、市内学校・大学の協力を得るなど、当該年代の意向が得られるよう実施方法を検討する。

土地利用計画検討のスケジュール（案）

令和4年度

令和5年度～令和6年度

