

相模原駅北口地区土地利用計画検討会議

【第1回資料】

目 次

1. 検討条件の設定 -----	1
(1) 対象区域 -----	1
(2) 土地利用計画の策定の目的 -----	3
(3) 都市づくりを取り巻く国や県の動向 -----	4
(4) 前提となる計画 -----	10
2. 検討すべき事項について -----	15
課題1 まちづくりの個性化、差別化をいかに図るか -----	15
課題2 複数主体がかかわる中で地区の一体性をいかに持たせるか -----	20
課題3 脆弱な交通基盤の中でどのような都市開発を目指すか -----	24
課題4 周辺地域との調和をいかに図るか -----	31

1 . 検討条件の設定

土地利用計画の方向性を検討するにあたっての前提となる条件を整理する。

(1) 対象区域

- ・検討の主たる対象（以下、対象区域）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 15ha）の区域（下図赤色部）である。
- ・対象区域は、市街化区域 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 89ha を、都市再生緊急整備地域 が指定されている。（相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域）

市街化区域：都市計画法に基づく、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。原則、用途地域（地域に応じて建築可能な（もしくは制限する）用途を指定）を定めるものとされる。

都市再生緊急整備地域：都市再生特別措置法に基づく、都市再生の拠点として、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 対象区域（主たる対象地）



図 用途地域と都市再生緊急整備地域の位置

(まちづくりの経過)

- ・対象区域のまちづくりの取組は下表の通りであり、平成 26 年 6 月の「相模原市広域交流拠点都市推進戦略」、「相模原市広域交流拠点基本計画」の策定以降、対象区域のまちづくりの検討を進め、平成 28 年 8 月には「相模原市広域交流拠点整備計画」を策定し、橋本駅周辺地区とあわせ、土地利用や都市基盤整備等における整備の基本的な考え方を定めた。
- ・これ以降、相模原北口地区としての検討を進め、市民アンケートや有識者へのヒアリング調査等を踏まえ、令和 2 年 5 月には、「相模原駅北口地区まちづくりコンセプト」を公表した。
- ・令和 2 年 12 月に、市民が参加する「相模原駅北口地区まちづくり推進会議」を立ち上げ、まちづくりコンセプトをもとに導入機能等について検討し、令和 4 年 5 月に「相模原駅北口地区土地利用方針」を策定した。

表 まちづくりの経過

平成 20 年 6 月	日米両政府にて 17 ヘクタールの一部返還地の合意
平成 26 年 6 月	相模原市広域交流拠点都市推進戦略、相模原市広域交流拠点基本計画を策定
平成 26 年 9 月	相模総合補給廠の一部である 17 ヘクタールが日本政府へ返還
平成 27 年 7 月	都市再生緊急整備地域の指定
平成 28 年 8 月	相模原市広域交流拠点整備計画を策定
平成 29 年 4 月	南北道路供用開始
平成 30 年 3 月	東西道路供用開始
令和 2 年 5 月	相模原駅北口地区まちづくりコンセプトの公表
令和 2 年 12 月	相模原駅北口地区まちづくり推進会議を設置し、土地利用方針の検討開始
令和 4 年 5 月	相模原駅北口地区土地利用方針の策定・公表

(2) 土地利用計画の策定の目的

- ・対象区域は、米軍返還予定財産の処分や未利用国有地に係る手続きにより、財務省が、民間事業者等に処分（売却等）することになる。
- ・策定を進める土地利用計画は、この基礎になるものであり、計画的な対象区域のまちづくりに向けて、土地処分の具体的な条件付与に活用するとともに、交通等の個別計画や誘導施策展開のマスタープランとして活用を図る。

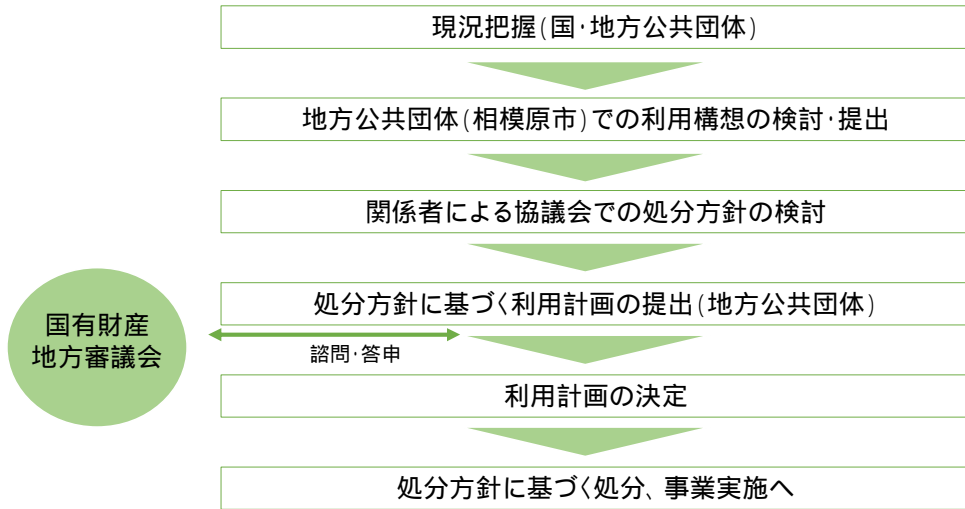


図 対象区域の処分の流れ
「返還予定財産の処分方針の策定について」をもとに事務局策定

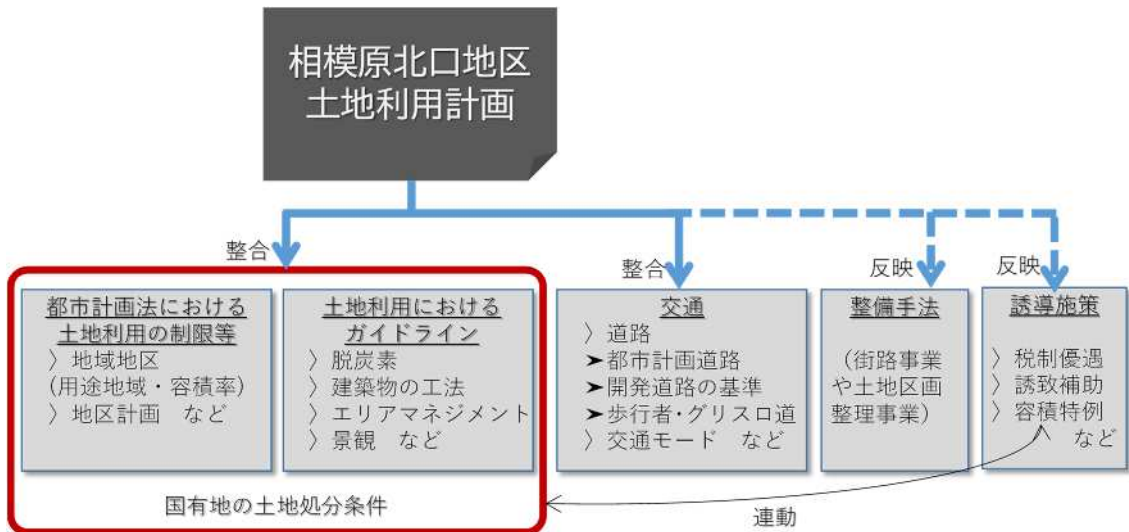


図 土地利用計画の役割

(3) 都市づくりを取り巻く国や県の動向

1) 脱炭素社会の実現

脱炭素ロードマップ(令和3年6月)

- ・国は、国と地方の協働・共創による 2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、特に 2030 年までに集中して行う取組・施策を中心にロードマップを示している。
- ・今後の 5 年間で 100 か所の脱炭素先行地域、全国での重点対策の実行を図ることとされている。

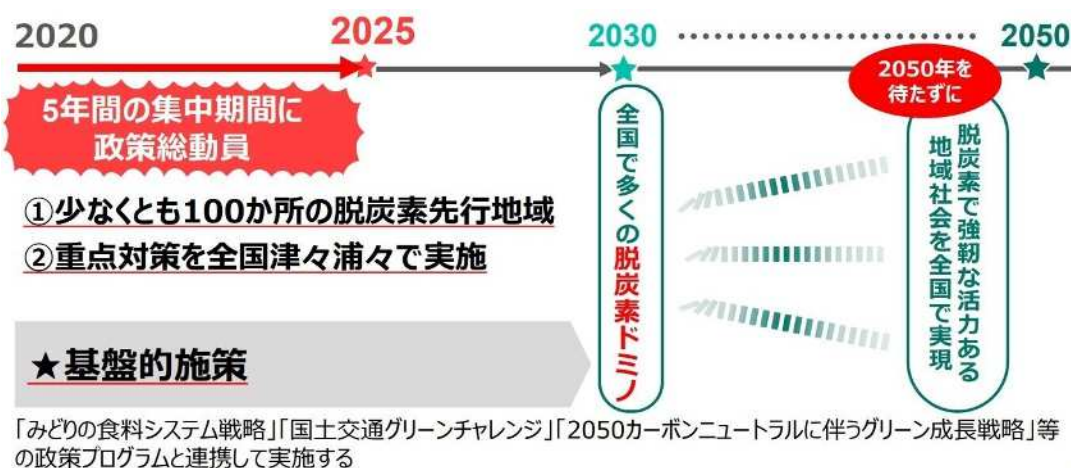


図 対策・施策の全体像

表 全国で取り組む脱炭素の基盤となる重点対策

屋根置きなど自家消費型の太陽光発電 地域共生・地域裨益型再エネの立地 公共施設など業務ビル等における徹底した省エネと再エネ電気調達と更新や改修時の ZEB 化誘導 住宅・建築物の省エネ性能等の向上 ゼロカーボン・ドライブ(再エネ電気×EV/PHEV/FCV) 資源循環の高度化を通じた循環経済への移行 コンパクト・プラス・ネットワーク等による脱炭素型まちづくり 食料・農林水産業の生産力向上と持続性の両立

出典：環境省「地域脱炭素ロードマップ概要版(R3.6.9)」

かながわ脱炭素ビジョン 2050(令和3年 11月)

- ・県は、2050 年脱炭素社会の実現に向けて、県内を 5 地域（相模原市は県央地域圏に該当）に分割し、県民、企業・団体、行政各主体が目指すべき姿（将来像）と今からできる行動の選択肢などを示している。
- ・脱炭素達成に向けて、徹底的な省エネを前提に、エネルギーの再エネ、使用エネルギーの電化、DX の推進をキーワードとするとともに、「需要・消費側」の変化やコロナ禍からのグリーン・リカバリーも重視している。



図 各地域圏の将来像のイメージ図

表 県央地域圏の将来像と今からできることの例示

将来像（例）	<p>リニア新幹線の開業に伴い、ロボット、航空宇宙などの先端産業やエネルギー・環境関連産業など成長分野の産業が集積しています。</p> <p>リニア新幹線の駅から、山側へのアクセスが良好になり、短期滞在型のサービスも発達しています。街の中心部に多くの人が集まり、集合住宅の比率も高まっています。</p> <p>街の中心部の渋滞問題の改善に向けた活動も活発になっています。例えば、圏内の鉄道網が比較的少ない一方で、ロボットに関する先進的な取組が発達していることから自動運転化したバスサービスが本格的に普及しています。</p>
今からできること（例）	<p>工場等における、業務環境における高度技能のデータ化</p> <p>公共車両優遇など、人々が公共交通の利用を選択しやすい仕組みの検討と実証</p> <p>自動車を所有しない生活の定期的な検討</p>

出典：(公財)地球環境戦略研究機関・神奈川県「かながわ脱炭素ロードマップ 2050 (R3.11)」

2)SDGsの普及

- ・2015年9月の国連サミットにおいて、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標として「持続可能な開発目標（SDGs）」が全会一致で採択された。
- ・日本は、中長期を見通した持続可能なまちづくりに向け、SDGs 未来都市・自治体SDGs モデル事業を展開し、優れた取組を提案する都市を SDGs 未来都市として選定しており（令和4年度時点で154都市）本市も令和2年7月に選定されている。

④「活力と交流が新たな価値や魅力を創造するまち」の実現に向けた取組

ゴール、ターゲット番号	KPI	
 11.2	指標：公共交通カバー率（公共交通圏域（駅から1km、バス停留所から300m）に住む人口割合）	
	現在（2018年）：90.4%	2023年：90.6%
 8.3	指標：市内企業の海外との人材のネットワーク形成支援による雇用創出数	
	現在（2018年）：41人	2023年：116人
8.6	指標：市総合就職支援センター利用者の進路決定率	
	現在（2018年）：39.8%	2023年：41.3%

【活力と魅力あふれる都市の形成】

リニア中央新幹線などの広域交通ネットワークの形成による経済・交流圏域の拡大と、多様な機能が集積する広域的な拠点等の形成を進める。

・広域幹線道路整備事業

周辺都市との広域的な交流・連携を支えるため、隣接都市と接続する道路及びインターチェンジ接続道路の整備を進める。

・公共交通網の整備促進事業

市民の日常生活を支えるバス交通の充実とコミュニティバスや乗合タクシーを運行し、地域にふさわしい交通の実現に向けた取組を進める。

・橋本駅・相模原駅周辺整備推進事業

リニア中央新幹線の開業を見据え、橋本駅周辺及び相模原駅周辺の都市基盤整備を進めるとともに、土地利用の誘導を図る。

図 相模原市における自治体SDGsに資する取組

出典：相模原市「相模原市SDGs未来都市計画（R2）」



3) デジタル田園都市構想の推進

- ・国は、「新しい資本主義」の重要な柱のひとつとして「デジタル田園都市構想」を示し、構想の実現に向け Well-being（心身と社会的な健康）の視点を重視している。
- ・国は、幅広い分野で DX を推進し、2030 年ごろに実現される未来社会の先行実現を目指すスーパーシティ型国家戦略特区制度を設け、神奈川県においては全域が国家戦略特区に指定されている。



図 デジタル田園都市構想が目指す将来像
出典：デジタル庁「第2回デジタル田園都市国家構想実現会議（R3.12）」



図 スーパーシティの構成

(* 1) API : Application Programming Interface 異なるソフト同士でデータや指令をやりとりするときの接続仕様

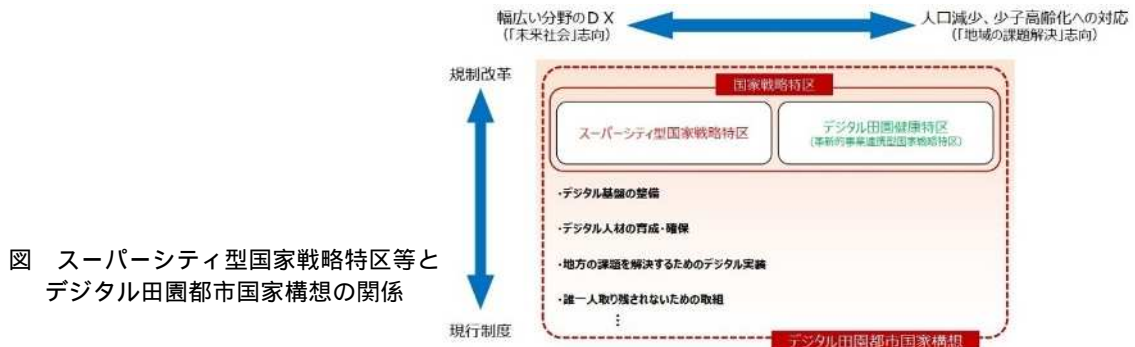


図 スーパーシティ型国家戦略特区等とデジタル田園都市国家構想の関係

出典：内閣府「スーパーシティ構想について（R4.6）」

4) ウォーカブルなまちづくりの推進

- ・人口減少に伴う地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力向上させ、まちなかのにぎわいを創出することが多くの都市に共通して求められている。そこで国は、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリックな空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指すものとしている。
- ・本市は、ウォーカブル推進都市の賛同自治体となっている。



図 ウォーカブル空間の創出

出典：国土交通省「『居心地が良く歩きたくなる』まちなかづくり支援制度（法律・税制・予算等）の概要」

5) 防災・減災まちづくりの推進

- ・近年、気候変動の影響等により、頻発化・激甚化する自然災害から人命と暮らしを守るため、国は抜本的かつ総合的な防災・減災対策の確立を目指し、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」を立ち上げ10の施策パッケージをとりまとめている。
- ・カーボンニュートラル等の多分野連携による防災・減災を掲げ、緑の多面的な機能の発揮を見据えたグリーンインフラの導入や、インフラ施設への再生可能エネルギーによるリダンダンシー（冗長性、余剰）の確保を図るものとしている。



主要10施策の主な取組例

TOPICS 他分野連携の強化による防災・減災施策の推進 いのちとくらしを守る 防災 減災

インフラの大更新時代到来への対応や2050年カーボンニュートラルの実現など、我が国の重要課題を踏まえ、他分野連携を強化し、防災・減災施策を推進

- ・河川機械設備のあり方についてバラタイムシフトを図るため、異業種連携でイノベーションを促進
- ・グリーンインフラなどカーボンニュートラルの実現に向けた取組と連携し、気候変動に対する適応策・緩和策双方に貢献
- ・関係省庁や民間事業者との更なる連携促進により、流域治水などの施策を充実し、加速化

異業種間連携（自動車メーカー×ポンプメーカー）による取組

○低コストで管理しやすい排水ポンプの開発を促進
<令和3年度中に実証試験、令和4年度以降に実用に向け基準整備>

【排水ポンプに用いるエンジンの特注品からマスコタックス（国産品）化】
<before> コスト削減
メンテナンス
性向上 <after>



ポンプ駆動用エンジン【特注】 車両用エンジン【国産品】

防災減災×カーボンニュートラルの取組

○CO2吸収源対策にも、雨水浸透等にも貢献するグリーンインフラを推進
<令和7年度までに全国主要都市（30都市を初年）の9割で取組実施>

【グリーンインフラとは】
 防災・減災
 気候変動適応
 国土強靱化
 グリーンインフラ
 社会
 経済
 健康
 地域振興 環境

【実装イメージ】
 都市の公園整備 雨水浸透に配慮した公園整備
 雨水浸透等に配慮した公園整備

その他連携強化による防災力向上

- 関係省庁と共同で「流域治水推進行動計画」を策定、連携して流域治水の取組を加速化
<令和3年7月に行動計画策定・公表>
- 早期停電復旧に向け、経済産業省や電力会社と連携、優先開道路を設定
<令和2年10月から連携体制構築>
- 再生可能エネルギー等を港湾などインフラ施設において導入し、災害時のリダンダンシーを確保
<2050年カーボンニュートラル実現に向け可能な限り導入>



国産機を活用した野営施設



水田の排水野営施設強化



暴水による道路及び農道閉塞



港湾における再生可能エネルギー等の設備イメージ

図 他分野連携の強化による防災・減災施策の推進

出典：国土交通省「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト【第2弾】(R3)」

(4) 前提となる計画

1) 相模原駅北口地区土地利用方針(令和4年5月)

- ・本土地利用方針では、まちづくりコンセプトや本地区の特性、推進会議における意見等を踏まえ、「ライフ」「イノベーション」「交流・にぎわい」の3つの視点から、まちづくりの方向性を導き、相模原駅北口地区に導入する5つの機能を整理している。
- ・本地区のまちづくりは、広域から多様な人々が本地区に関わり、“つながり”交流することで、新たな価値をうみだすこととしている。

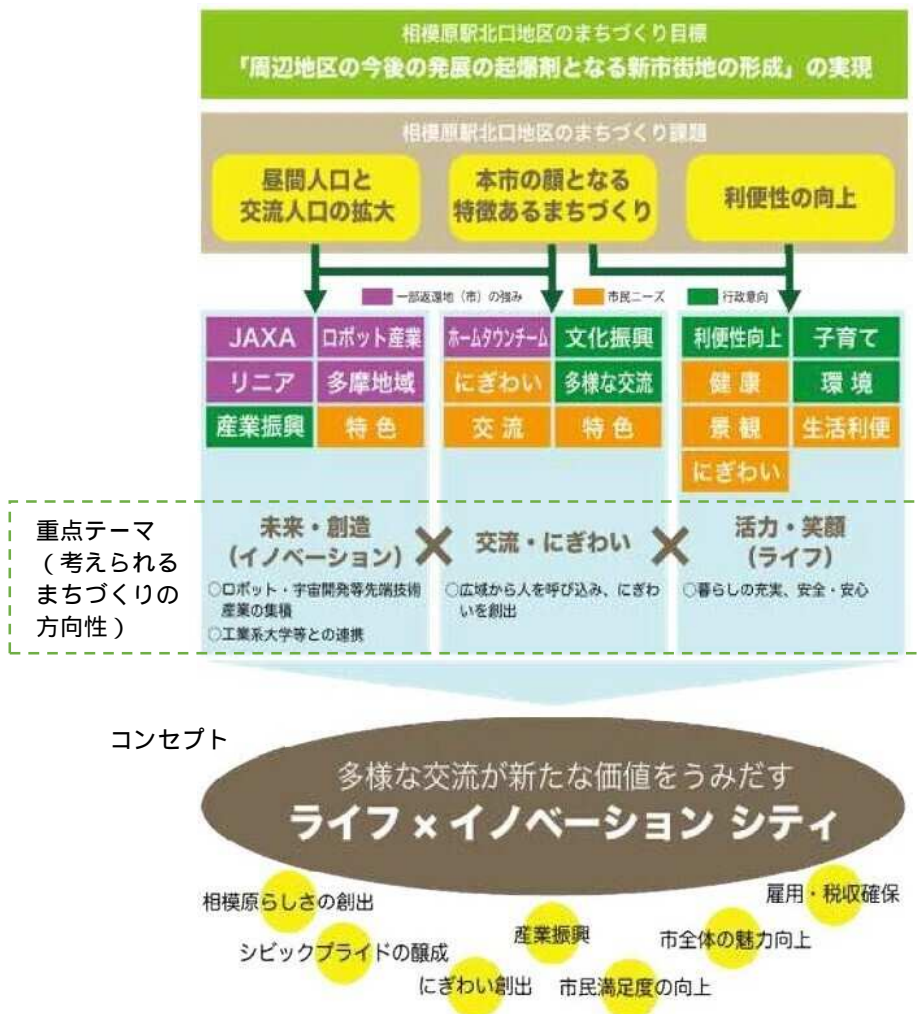


図 相模原駅北口地区のまちづくりコンセプト

表 本地区のまちづくりの方向性（導入機能と施設例）

目指すまちの姿		導入機能	導入施設例
ライフ	充実した豊かな暮らしで“みんながつながり”心から笑顔あふれるまち	居住生活機能 多様なライフスタイルに対応し、選ばれる住生活環境を提供	・共同住宅 ・生活密着型商業施設 ・子育て支援施設
イノベーション	新技術の展開発信で“みんながつながり”未来に誇れるまち	業務開発共創機能 新たな価値やサービスを創造・発信することで本地区の求心力を向上	・オフィス ・研究機関 ・インキュベーション施設 ・サテライトオフィス ・コワーキングスペース ・サテライトキャンパス
交流・にぎわい	人・モノ・技術が共鳴して“みんながつながり”いきいきできるまち	商業機能 ここでしかできない魅力ある演出を行い、広く内外から集客	・体験型商業施設
		交流にぎわい機能 魅力的なイベントや活動でにぎわいを創出し、広域から人や企業を呼び込む	・ホール ・会議室 ・スタジアム ・アリーナ ・ホテル
		交流ハブ機能 まちの核として各機能を結び付け、イノベーションをうみだす	・様々な人が滞在でき、交流や機能間の掛け合わせを促す施設 ・オープンスペース(広場)

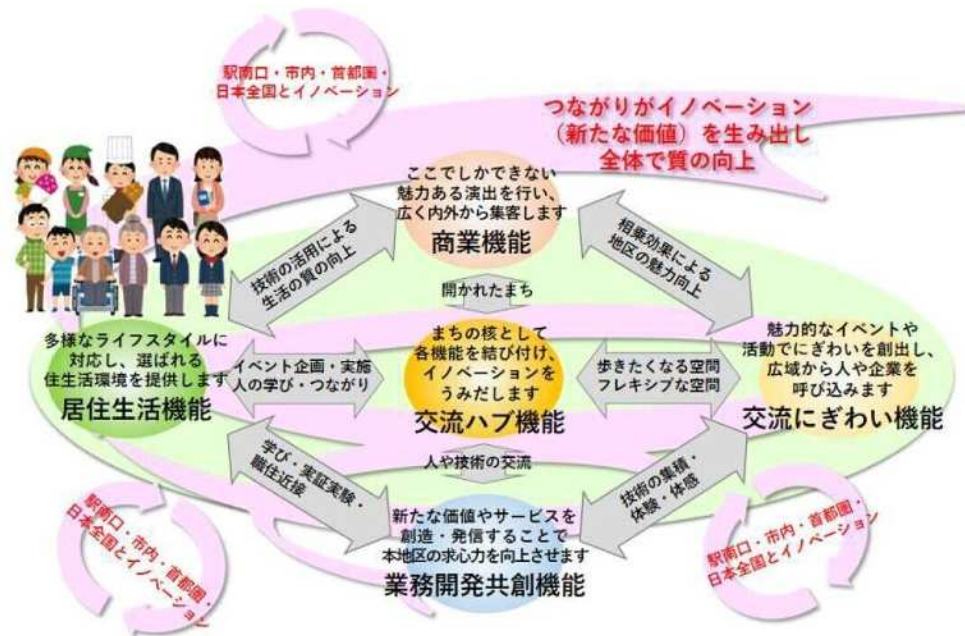


図 土地利用方針

2)相模原市都市計画マスタープラン(令和2年3月)

- ・本マスタープランでは、「潤いと活力に満ち 笑顔と希望があふれるまち さがみはら」を将来像に掲げている。将来都市構造を考える上では、豊かな暮らしを実現する、都市活力を向上する、自然環境を守り生かすの3つの視点を反映している。
- ・相模原駅周辺は橋本駅周辺とともに、「首都圏南西部における広域交流拠点」、「中心市街地」に位置付けられており、土地利用の方針として「魅力ある拠点の形成を図り、南北一体となった、にぎわいと活力あるまちづくりを進める」こととしている。

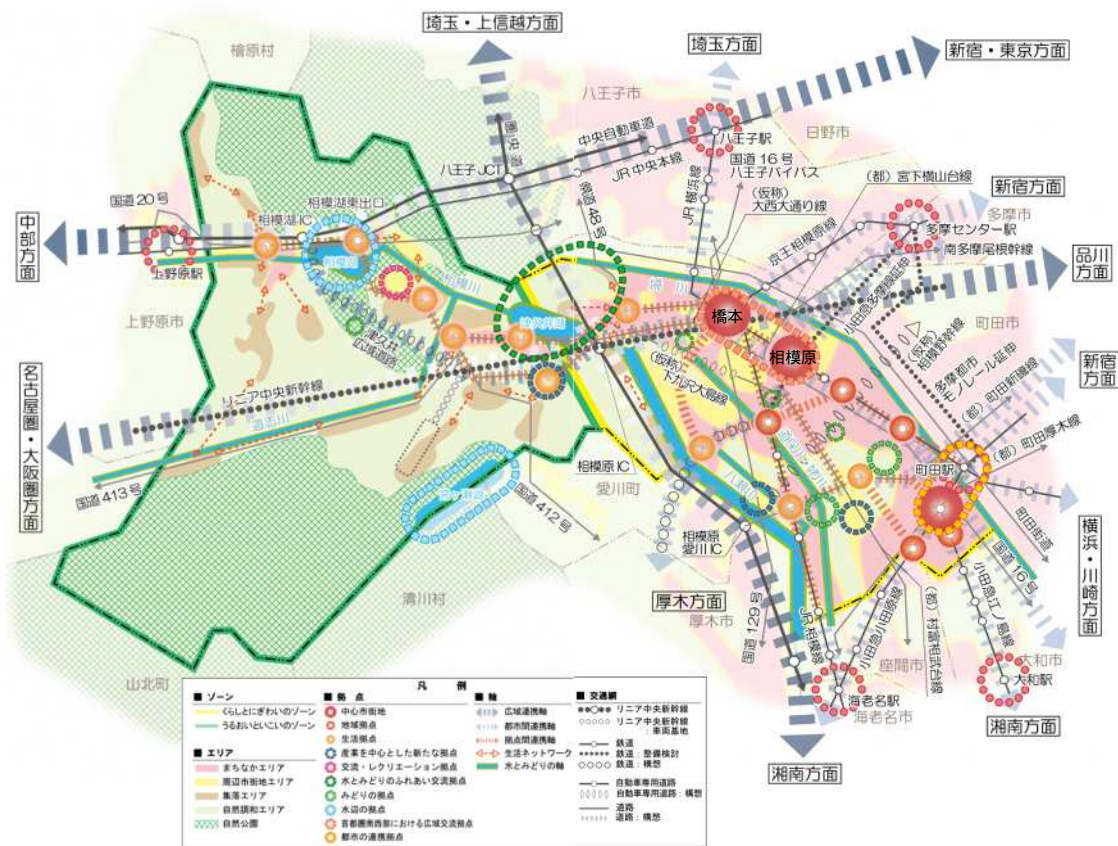


図 将来都市構造図

3) 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決意表明をし、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ている。
- ・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とともに、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の達成を目指すこととしている。

● 域内地域循環共生圏



● 域外地域循環共生圏



図 目指す姿のイメージ(地域循環共生都市さがみはら)

4) 都市再生緊急整備地域 地域整備方針 相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域

(平成 27 年 7 月)

- ・対象区域は、旧名：相模原橋本駅周辺地域のエリアを拡大する形で、平成 27 年 7 月に都市再生緊急整備地域に指定された（全 89ha）。
- ・地域整備方針では、一部返還地を活用した都市機能導入、広域防災拠点整備、アクセス道路整備等を位置付けており、東西道路・南北道路の暫定整備は、当該方針をもとに整備を行った。



図 相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域 出典：内閣府

2. 検討すべき事項について

土地利用の方向性を検討する上での共通認識として、対象区域の現状等を踏まえた主要な課題を、「検討すべき事項」として整理する。

課題1 まちづくりの個性化、差別化をいかに図るか

(1) 関係する現況等

1) 拠点地区の容積率の指定状況

- ・ 下図は、商業系用途地域の分布を示しており、鉄道駅周辺を中心に指定されている状況がわかる。
- ・ 市内では、中心市街地である橋本駅や相模原駅南口、相模大野駅の周辺ほか、拠点の位置づけのある駅周辺が商業系用途地域に指定されており、中心市街地では最大500%の容積率が指定されている。
- ・ 都内の近隣都市では、八王子駅や町田駅周辺の容積率はさらに高く700%が指定されている。
- ・ リニア中央新幹線駅整備に伴い橋本駅周辺では土地の高度利用化が促進されることが想定される。

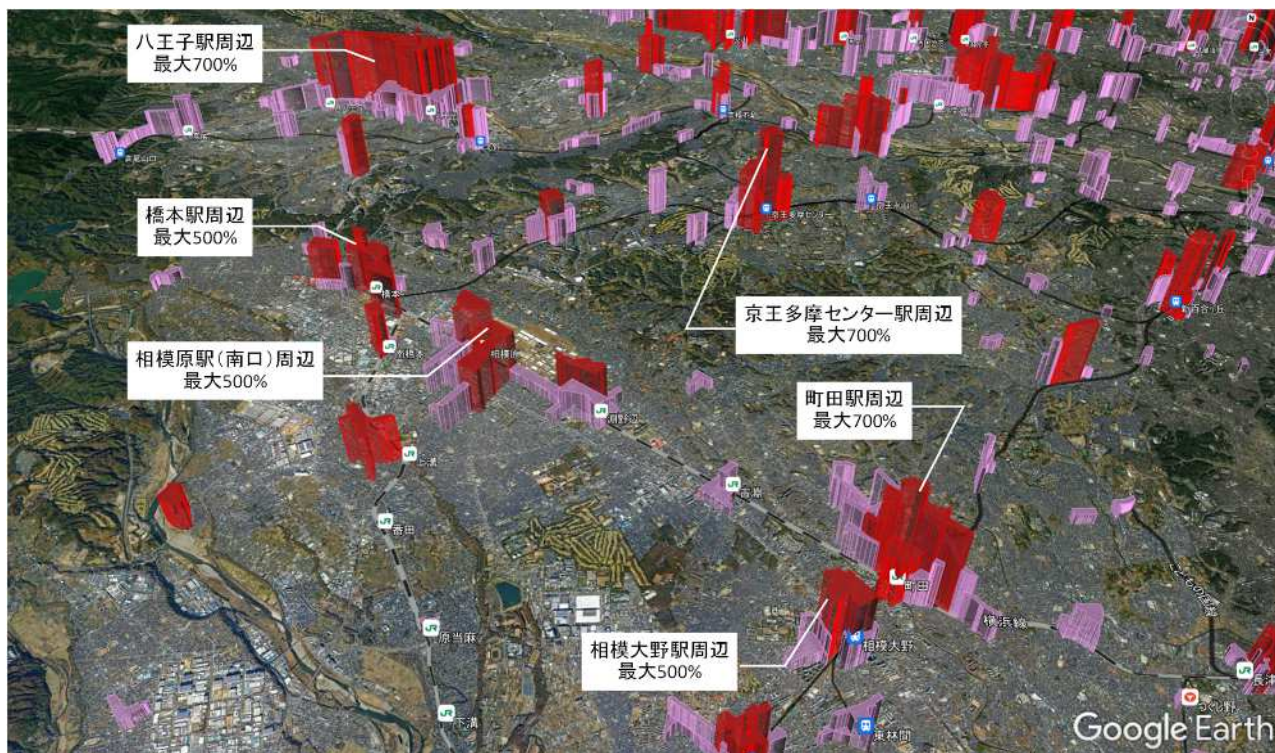


図 商業系用途地域の分布と容積率の指定状況

出典：国土数値情報、Google Earth

2) 脱炭素まちづくりの動向

住宅・建築物における脱炭素化

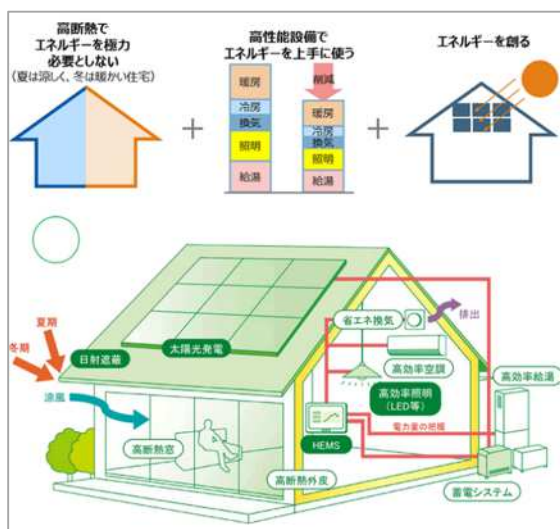
- ・国は住宅・建築物の ZEH・ZEB 化を段階的に拡大予定であり、2030 年までに新築の ZEH・ZEB 化、2050 年までにストックも含めた住宅・建築物の ZEH・ZEB 化を目指している。
- ・個別の建築物に求める脱炭素化の水準として、以下が挙げられる。

< 集合住宅 >

- ZEH-M Oriented: 省エネで一次エネルギー消費量を 20%以上削減
 ZEH-M Ready: 省エネと創エネで一次エネルギー消費量を 50%以上削減
 Nearly ZEH-M: 省エネと創エネで一次エネルギー消費量を 75%以上削減
 Z E H - M : 省エネと創エネで一次エネルギー消費量を 100%以上削減

< 業務系・商業系建物 >

- ZEB Oriented: 省エネで一次エネルギー消費量を 30-40%以上削減 (延床面積 1 万㎡以上の建物が対象)
 ZEB Ready: 省エネで一次エネルギー消費量を 50%以上削減
 Nearly ZEB: 省エネと創エネで一次エネルギー消費量を 75%以上削減
 Z E B : 省エネと創エネで一次エネルギー消費量を 100%以上削減



ZEH のイメージ図



ZEB のイメージ図

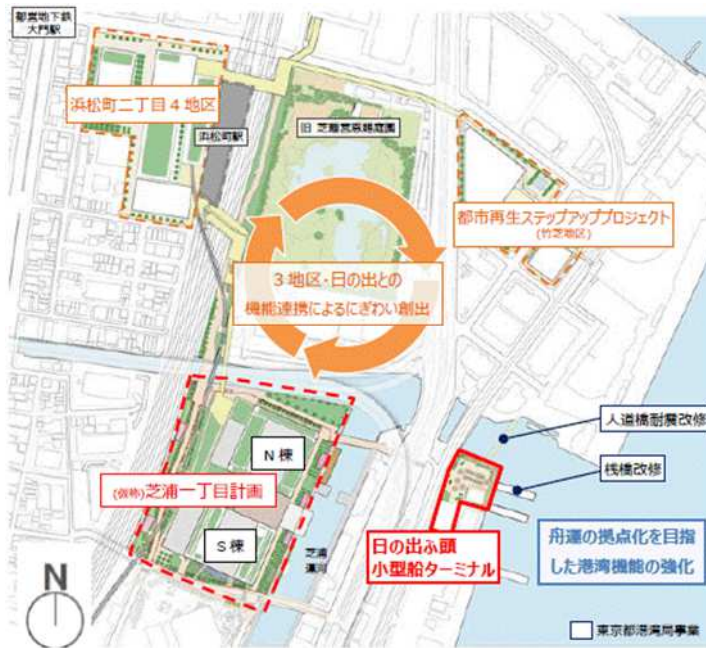
脱炭素先行地域開発の加速化

- ・国では 2050 年カーボンニュートラルに向けて、民生部門（家庭部門及び業務その他部門）の電力消費に伴う二酸化炭素排出の実質ゼロを実現し、運輸部門や熱利用等も含めてそのほかの温室効果ガス排出削減についても、我が国全体の 2030 年度目標と整合する削減を地域特性に応じて実現する地域として、「実行の脱炭素ドミノ」のモデルとなる脱炭素先行地域の選定を行っており、2025 年度までに 100 地域が選定される予定である。
- ・脱炭素先行地域の選定要件の主なものとして、以下が挙げられる。

2030 年度までに脱炭素先行地域内の民生部門の電力消費に伴う二酸化炭素排出の実質ゼロを実現すること
民生部門の電力需要量に占める当該地域のある地方自治体で発電する再生可能エネルギー電力量の割合を可能な限り高くすること
民生部門以外（運輸部門等）の温暖化対策の取組が実施されること 等

再エネ 100%化への動き

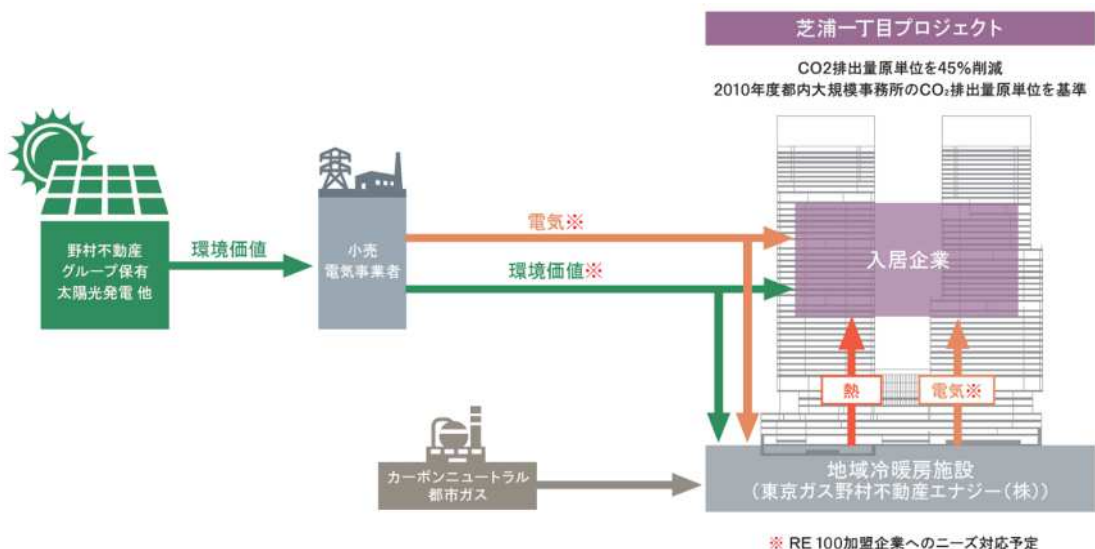
- ・国は再エネの最大限導入に向けた取組を支援している。
- ・近年は、再エネ設備の導入や再エネの域外調達を活用した電力・熱の再エネ 100%化を目指した民間開発事業も増加している。
- ・芝浦一丁目プロジェクトでは事業主関連グループ保有の太陽光発電による電力の再エネ 100%化以外にもカーボンニュートラル都市ガスの導入による街区全体での二酸化炭素排出量実質ゼロの実現を目指している。



- 野村不動産グループによる東京湾岸部開発の一画として進められている区域面積約 4.7ha、高さ約 235m、延床面積約 55 万 m²の、オフィス・ホテル・商業施設・住宅を含む、約 10 年間に及ぶ大規模複合開発。
- 街区全体での CO₂ 排出量実質ゼロを実現予定



再エネ 100%実現を目指す街区の例 ~ 芝浦一丁目プロジェクト ~



二酸化炭素排出量実質ゼロ実現のイメージ ~ 芝浦一丁目プロジェクト ~

(2) 検討すべき事項について

- ・相模原駅南口をはじめ、JR 横浜線沿線等の拠点地区では、500～700%と高容積率の指定がされている。
- ・リニア中央新幹線駅整備に伴い、橋本駅周辺では都市開発が活発化することが予測される。
- ・また、全国的にゼロカーボンへの取組が加速してきている。今後、拠点地区等の都市開発において、当然のように取り組まれるものと考えられる。

<土地利用の観点>

- ・他の拠点地区において、高容積率が指定されている状況の中で、対象区域においても、経済性の側面から、高容積率の指定を行っても、需要を奪い合うことになりかねない。
- ・そのため、対象区域においては、相模原駅北口地区土地利用方針をもとに、導入機能面での差別化を図りつつも、脱炭素まちづくりを標榜する新しいまちとして、低中密度の街並みとするなど、街並み自体にシンボル性を持たせることも考えられる。

<インフラ整備の観点>

- ・先述の通り、対象区域を支える交通インフラが脆弱であり、グリーンスローモビリティなど、新たな移動手段の導入をはじめ、DX の普及を視野に、交通処理や交通システムの工夫を図る中で、差別化・個性化につなげることが考えられる。

<脱炭素まちづくりの観点>

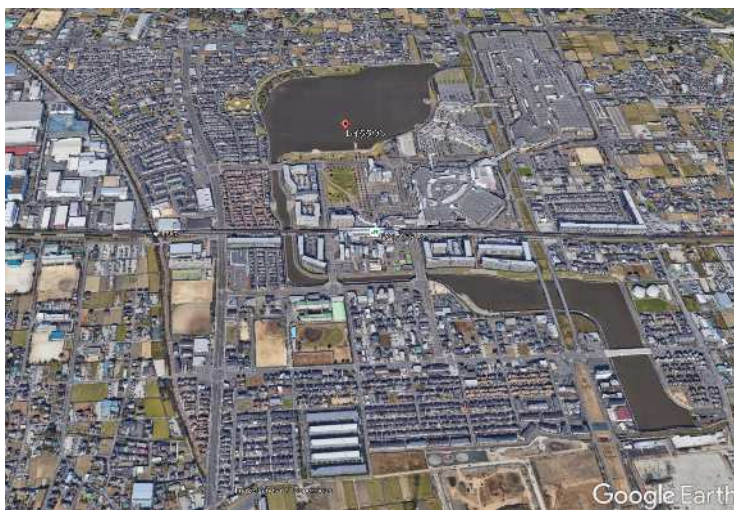
- ・対象区域で統一的に建築物の ZEH・ZEB 化を図ることで、施設における快適なライフスタイルやワークスタイルを推進し、対象区域のブランド価値向上につながるものと想定される。対象区域内の建築物で目指す脱炭素化の水準や担保方策について検討する必要がある。
- ・国の脱炭素先行地域開発ではエリア内の再生可能エネルギー100%化が重視されており、対象区域でも再エネ100%化の検討を進めていく必要がある。
- ・再エネ100%化区域の実現について、再エネの導入及び省エネの徹底に加え、地域におけるエネルギーマネジメントが重要である。

課題2 複数主体がかかわる中で地区の一体性をいかに持たせるか

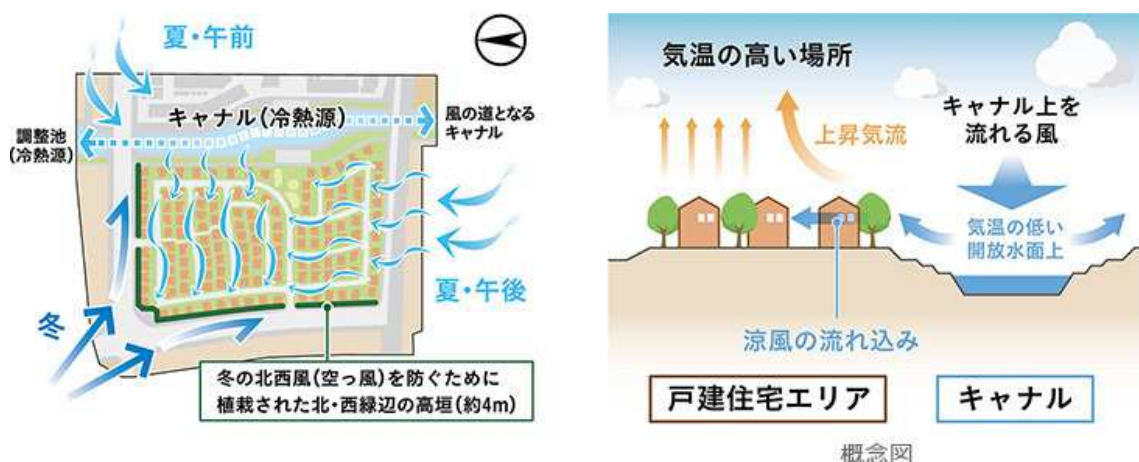
(1) 関係する現況等

1) 大規模開発における多様な民間事業者の参画

- ・対象区域の面積は約15haに及び大規模な開発であり、導入する機能の多様性や、交通や脱炭素化の観点から様々な計画・技術要素を組み入れていくことを勘案し、複数かつ分野の異なる民間事業者の参画のもとで、まちづくりに取り組んでいくことが想定される。
- ・脱炭素まちづくりにおいて、環境に配慮した街区設計を行うことや(越谷レイクタウンの例)、単一事業者による開発エリアでは統合的にエネルギー供給を行うことが考えられる(次頁、Suita サステナブル・スマートタウン。エリア一括受電)。また、複数の民間事業者がそれぞれ開発を進める場合、複数主体が存在することでエリアのエネルギー供給は個別に実施することが考えられる(次頁、キセラ川西地区の例)。



- UR 所有地(換地)である大規模な住宅街区に、ハウスメーカー等による、総合的な設計により街区を形成。
- 美環の社は、環境共生モデル街区として、通風、日照等の自然条件をシミュレートし、設計。

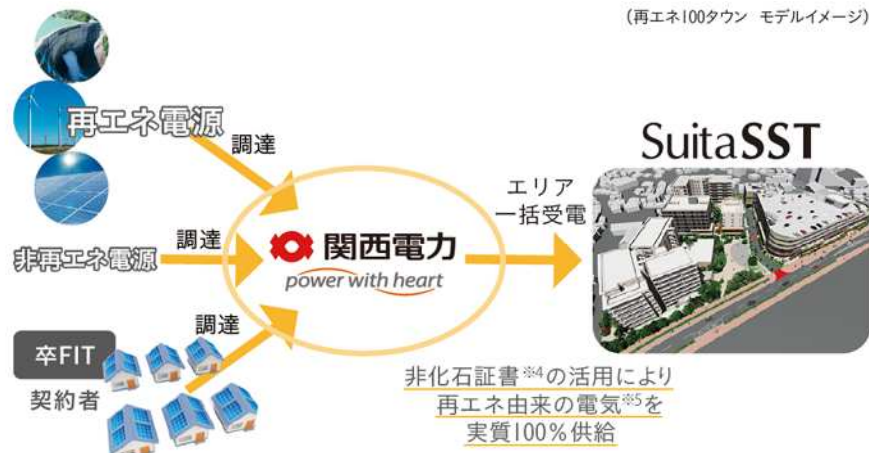


民間事業者による街区設計の例 ~越谷レイクタウン(美環の社)~



- 大阪府吹田市の JR 岸辺駅北側でパナソニックが進める工場跡地等を利用したスマートタウンプロジェクト
- エリア消費電力は実質再生可能エネルギー100%でエリア一括受電されている。

単一民間事業者による開発事業の例 ~ Suita サスティナブル・スマートタウン ~



Suita サスティナブル・スマートタウンのエリア一括受電の概念

集客ゾーン
「阪急オアシス」やホームセンターなど、日常に賑わいを華やかなりし。普段の暮らし心地を高める施設が揃います。
オアシスタウンキセラ川西(徒歩4分・約300m)
ロイヤルホームセンター キセラ川西店(徒歩5分・約330m)

産業・業務ゾーン
これまでの土地利用を継承して、業務施設などが並びます。『生活ゾーン』と分離して設けています。

公益ゾーン
公園をはじめ多目的ホール・複合体育館・温水プール、さらには保育所や消防本部まで揃い、暮らしの機能性と利便性を高めます。
キセラ川西スクエア(徒歩1分・約10m)
川西総合体育館(徒歩1分・約10m)

生活ゾーン
市立病院と民間病院の統合によって、新たな医療施設が2022年秋頃に開院予定。世代を超えた安心暮らしのゾーンです。
(仮称)川西市立総合医療センター キセラ川西センター 2022年秋開院予定

キセラ川西
Kiseru Kawasaki

ユニハイム キセラ川西せせらぎ公園

キセラ川西概念図

総面積約2.6haの広大なオープンスペース「キセラ川西せせらぎ公園」

- 兵庫県川西市の阪急川西能勢駅北側工場跡地の土地区画整理事業に合わせ、「次世代型複合都市」を目指した事業
- PFI を活用し、複数民間事業者により開発されたため、エリア一括受電は行われていない。

複数民間事業者による開発事業の例 ~ キセラ川西整備事業 ~

(2) 検討すべき事項について

- ・複数の民間事業者の参画を前提に、土地処分後において、基盤整備から、各施設建設、地域エネルギーシステムを含めたまちの運用の段階に至るまで、対象区域が一体的なまちとして形成・機能するよう、体制や仕組みを構築・展開する必要がある。

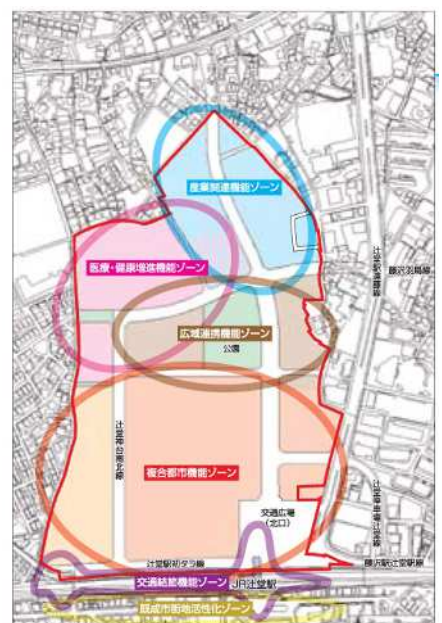
<土地利用の観点>

- ・土地利用計画の実現に資する施設が適切に建設されるよう、用途や形態・デザイン等について規制・誘導策を検討する必要がある。
- ・また、交流ハブ機能におけるイベントの展開など、エリアマネジメント方策について検討する必要がある。



操業中の大規模工場

- 平成14年に全面撤退した大規模工場跡地におけるまちづくり。(約25ha)
- 平成16年に都市再生緊急整備地域を指定。
- 土地地区画整理事業(UR施行)により基盤を整備、地区計画や景観地区による法的手法ほか、ガイドラインによる建築物や土地利用の誘導を図る。



土地利用ゾーニング

規制・誘導策展開の例 ～湘南C-X～

出典：湘南C-X特別景観形成地区景観形成基準

< インフラ整備の観点 >

- ・土地を買受けた民間事業者が街区設計・整備を行うケースの場合は、先の土地利用とともに、街区内のインフラの計画・整備においても一定のルールを設けて誘導していく必要がある。
- ・課題3で後述する通り、対象区域のまちづくりは、交通インフラによる制約が大きいものと予想される。各街区において、駐車場の適正配置や新たな移動サービスのための空間・設備確保など、円滑な交通処理の実現の観点から規制・誘導策を検討する必要がある。

< 脱炭素まちづくりの観点 >

- ・対象区域における施設のエネルギー需要と供給をつなぎ、最適化する地域エネルギーシステムについて、機能・役割と運営主体等を検討する必要がある。
- ・また、まちの基盤整備から建設だけでなく、運用段階においても脱炭素化が持続的で、需要家の変化や脱炭素化等の技術革新にも柔軟に対応できる仕組みづくりにも留意することが重要である。

課題3 脆弱な交通基盤の中でどのような都市開発を目指すか

(1) 関係する現況等

1) 現状の交通基盤

道路ネットワーク

【東西方向】

- ・ JR 横浜線以南に国道 16 号が 4 車線で整備済〔H27 センサス：35,272 台/24h、昼夜率 1.4〕

H27 センサス：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（一般交通量調査）・国土交通省
昼夜率：24 時間交通量に対する 12 時間交通量の割合

- ・ 市外北側に都市計画道路として 4 車線で都市計画決定されている都道 47 号（町田街道）が 2 車線で供用〔H27 センサス：15,516 台/12h〕

【南北方向】

- ・ 西側に南多摩尾根幹線に接続する都計道宮下横山台線が、相原宮下線交差部以南が整備済（幅員 15m：2 車線）で、JR 横浜線横断部はアンダーパスで交差。相原宮下線交差部以北は事業中（幅員 28m：4 車線）。〔国道 16 号交差点 H29 市調査：11,374 台/12h〕

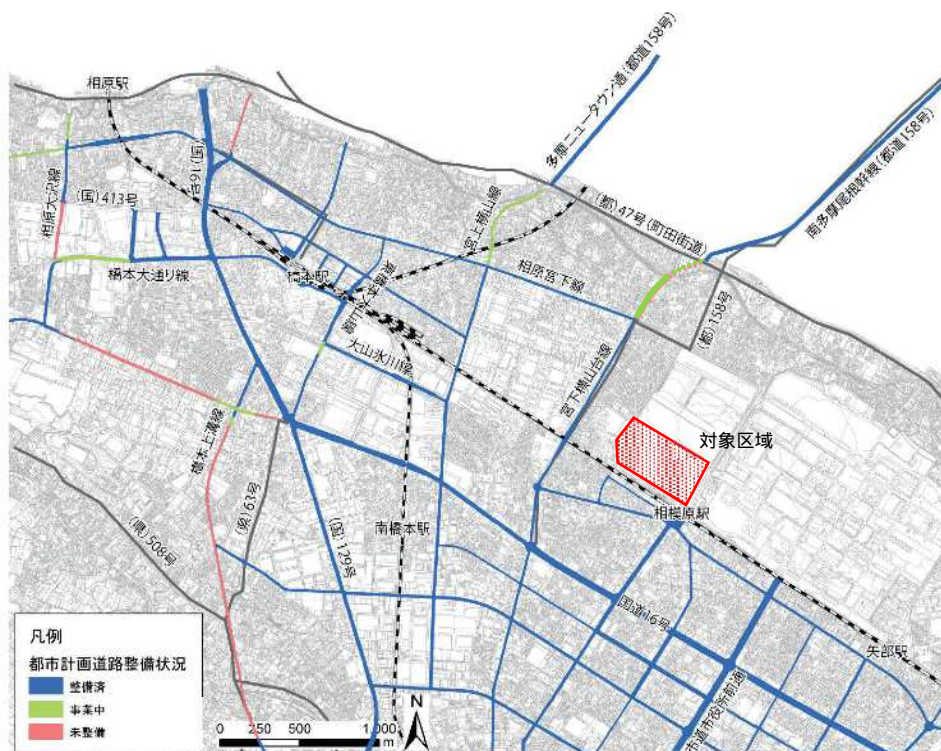


図 広域道路ネットワークの状況

出典：相模原駅周辺地区基盤整備検討業務委託・R4.3

【対象地区周辺】

- ・対象区域の外周の一部を形成し、町田街道など広域的な道路との連絡を図る南北道路及び東西道路が、暫定2車線で整備済。
- ・南北道路の延長上にある市道宮下線は、将来の4車線化に向けて拡幅用地を一部確保済み（現況2車線）
- ・対象区域西側の市道すすきの氷川線とJR横浜線は平面交差であり、小山东踏切がある。
- ・現在、対象地区近傍で町田街道と国道16号を連絡する路線として機能している県道相模原立川線の交通量は12,590台/24h（H27センサス）となっている。

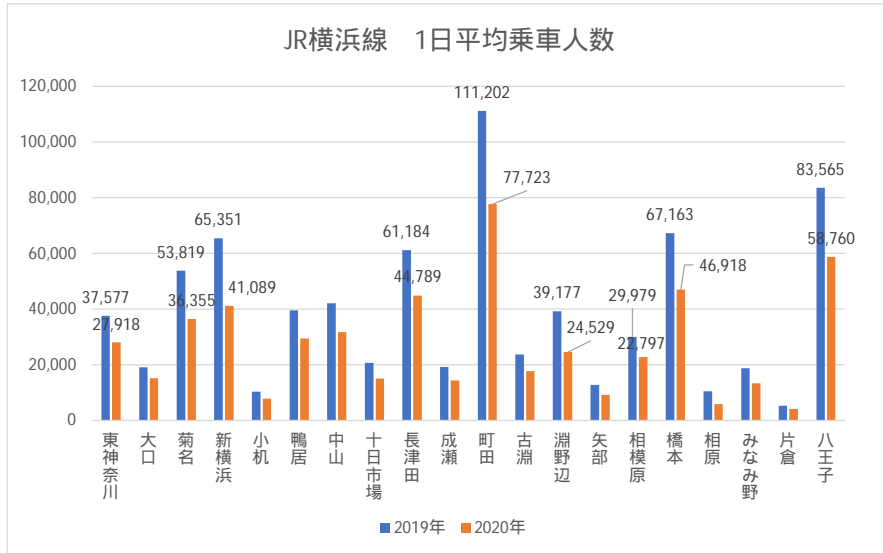


図 対象区域周辺の道路状況

JR 横浜線の状況

【1日平均乗車人数】

- ・2020年のJR横浜線各駅の1日平均乗車人員は下図のとおりであり、相模原駅は約2.3万人の乗車人数（横浜線内で11番目）である。



【運行本数】

- ・JR横浜線は8両編成で運行されており、上下合わせて平日305本、休日294本が運行されている。
- ・平日ピーク時間帯は7時台：15本、18時台：12本が運行され、日中は毎時10本前後が運行されている。

【駅施設】

- ・相模原駅は2面2線の橋上駅で改札数は7、自由通路で南北を行き来できるようになっている。（参考：JR横浜線町田駅の改札数は20）



図 相模原駅橋上本屋階平面図

2)交通に係る事業

(概要)

- ・対象区域に係るプロジェクトとして、下図に示す交通基盤に係る次の4つの事業・計画がある。

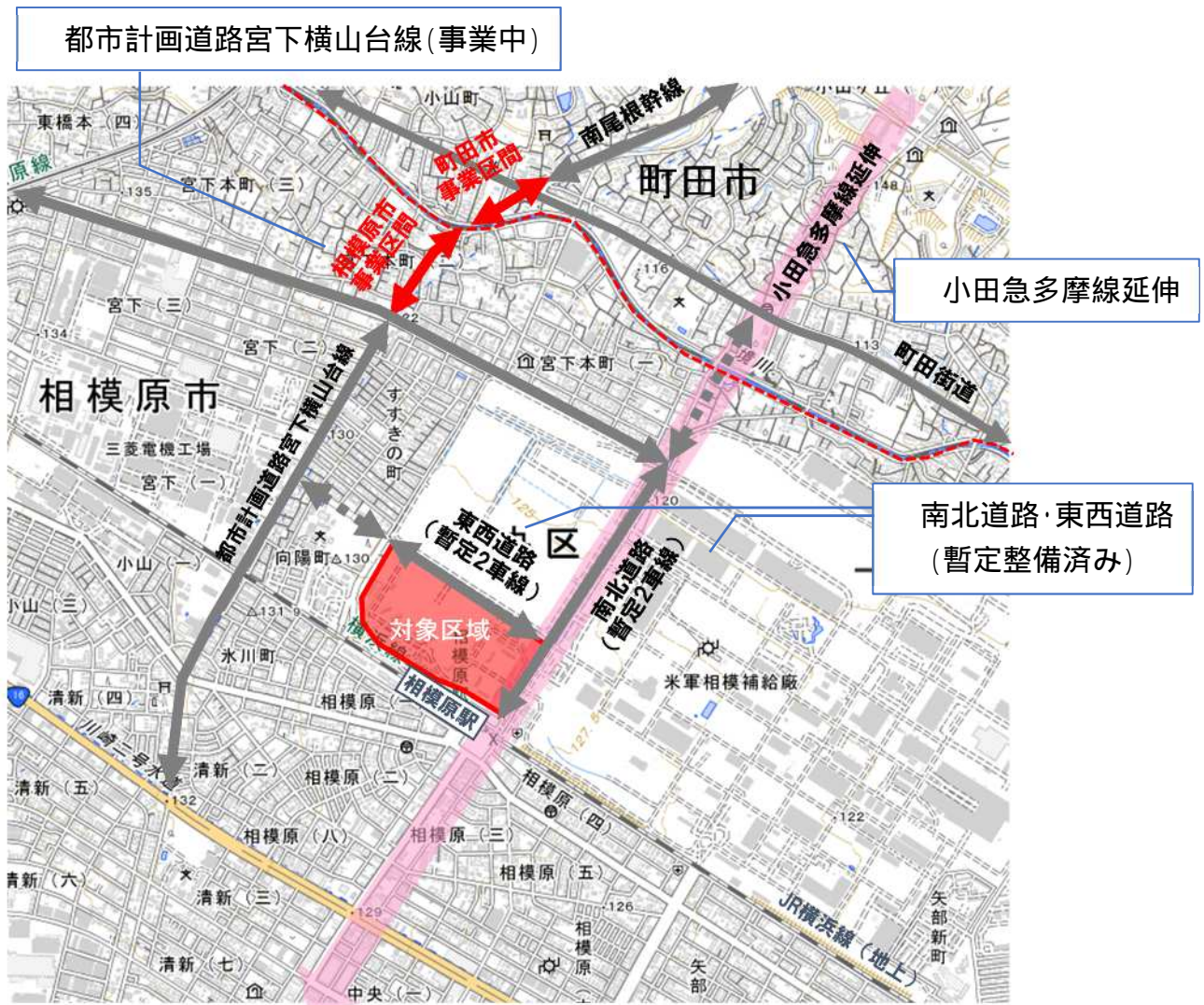


図 対象区域に係るプロジェクト

都市計画道路宮下横山台線

- 宮下横山台線と南多摩尾根幹線を接続することにより、地域の交通課題の解決はもとより、広域的な都市間連携や災害時の活用などの視点から必要な道路として整備するものであり、東西道路や南北道路を介して対象区域にアクセスするための主要な幹線道路を担う。
- 令和10年供用に向けて、町田市区間とともに事業中にある。

○名称：
相模原都市計画道路3・5・3号宮下横山台線
同 3・5・7号相原宮下線（関連外部部）
○事業区間：相模原市中央区宮下本町2丁目
（東京都境～宮下交差点）
○延長：約340m
○幅員：28m
○車線の数：4車線
○構造形式：地表式
○事業期間：令和3年度～令和9年度

期待される事業効果
 (1) 県道503号（相模原立川）の混雑解消
 (2) 生活道路への車両の流入抑制
 (3) 歩行者や自転車の安全で快適な通行空間の確保
 (4) 災害発生時の物資輸送路及び避難路の機能強化
 (5) 東京都との都市間連携の強化



※整備形態の詳細については、今後、関係機関との調整により、変更となる場合があります。

図 都市計画道路宮下横山台線 事業概要 出典：相模原市資料

南北道路・東西道路

- 南北道路と東西道路は対象地区域の交通の骨格をなす道路として整備する。
- 現在は、暫定的に2車線での供用済みとなっている。



図 南北道路・東西道路 出典：相模原市資料

小田急多摩線延伸

- ・平成 28 年 4 月の交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿を実現する上で意義のあるプロジェクト」の 1 つとして、小田急多摩線の延伸が位置づけられた。
- ・小田急多摩線唐木田駅から、多摩市、町田市、相模原市を通り、JR 横浜線相模原駅、JR 相模線上溝駅を結び、町田市内に 1 駅、相模原市内に 2 駅を設置することを想定した新設路線として整備するものとされている。
- ・相模総合補給廠一部返還地等のまちづくりの進捗を踏まえつつ、延伸の実現に向けた更なる調査検討を行うとともに、関係自治体との合意形成に向けて取り組んでいく必要がある。
- ・将来的な延伸実現を見据え、南北道路下を導入空間とすることを基本として想定する。

○区 間: 小田急多摩線唐木田駅 ~ JR 横浜線相模原駅 ~ JR 相模線上溝駅
 ○延 長: 約 8.8km (唐木田 ~ 相模原: 約 5.8km 相模原 ~ 上溝: 約 3.0km)



図 小田急多摩線延伸概要

出典：小田急多摩線延伸に関する関係者会議報告書・町田市、相模原市

(2) 検討すべき事項について

- ・宮下横山台線（延伸部）は事業中にあり、南北道路と東西道路は暫定供用中で、今後整備に向けて検討していく必要がある。

<土地利用の観点>

- ・道路網では、宮下横山台線の南多摩尾根幹線への接続、南北道路・東西道路の本整備、鉄道では現状の JR 横浜線による交通処理が基本となり、過度に交通負荷をかけられないことが想定される。そのため、これらの交通処理の許容量を踏まえつつ、対象区域の用途及び規模を検討する必要がある。

<インフラ整備の観点>

- ・導入機能の用途及び規模の検討と連動しながら、円滑な交通処理について検討する必要がある。
- ・先述の通り、道路、鉄道による交通処理には限界があるものと想定されることから、ウォークアブルなまちづくりに着目しつつ、徒歩や自転車、グリーンスローモビリティなどの新しい移動手段の組み合わせについて検討する必要がある。
- ・対象区域のまちづくりの効果を、鉄道南側の中心市街地へと波及させていく観点から、来街者の回遊など、南北連携のあり方を検討する必要がある。

<脱炭素まちづくりの観点>

- ・土地利用とインフラ整備の検討を通じて、円滑な交通環境を形成すること、環境負荷の低減につなげることが基本となる。
- ・さらに、グリーンスローモビリティなど、環境にやさしい移動手段の導入といった、環境面だけでなく、円滑な交通環境形成に寄与する取組について検討する必要がある。



○グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走行可能な移動サービス。脱炭素ほか、高齢者やラストワンマイルなどの移動手段として有効。

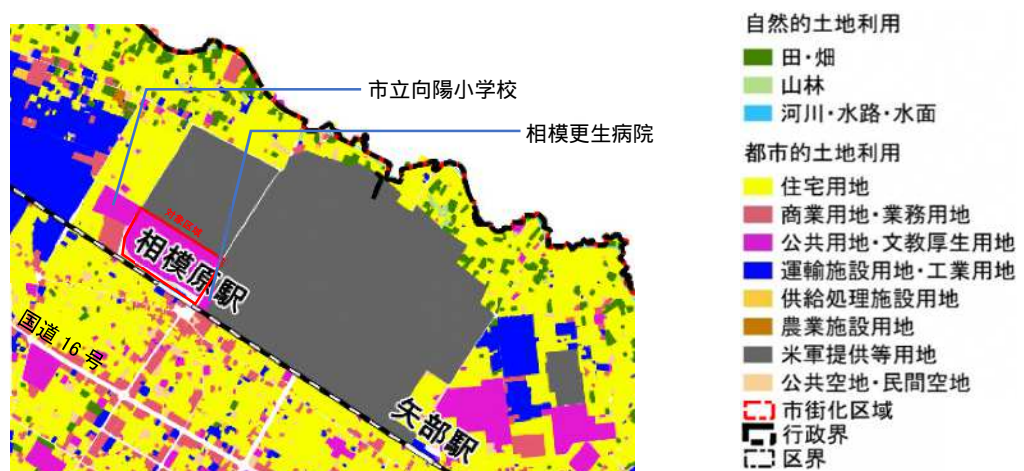
図 グリーンスローモビリティ例

課題4 周辺地域との調和をいかに図るか

(1) 関係する現況等

1) 周辺土地利用

- ・対象区域の北側は、令和2年11月から順次供用開始しているスポーツ・レクリエーションパーク（日米共同使用区域の一部）、東側は米軍施設ほか、相模原更生病院に、西側は、住宅市街地に面し、市立向陽小学校がある。
- ・南側は、JR横浜線を介して中心市街地が広がり、駅前や駅前通り沿道、国道16号沿道に商業・業務立地がみられる。市役所周辺の集合住宅などの住宅用地が主となっている。



対象区域は、公共用地として表示
土地利用現況（H27年） 出典：相模原市都市計画マスタープラン

2) 災害

- ・対象区域並びに周辺地域では、自然災害に係る区域指定はされていないが、対象区域の北、市域界を流れる境川沿いは洪水浸水想定区域に指定されている。
- ・共同使用区域が広域避難場所に、市立向陽小学校が避難所として指定されている。



想定される自然災害
出典：相模原市都市計画マスタープラン

(2) 検討すべき事項について

- ・対象区域のまちづくりは、大規模な土地利用転換を伴う都市開発であり、課題3に取り上げた交通ほかにも、街並み、災害、生活サービスなど、開発に伴う影響が周辺地域に及ぶ可能性がある。

<土地利用の観点>

- ・対象区域の西側の低層住宅地など、周辺の街並みとの調和を図る観点から、施設の規模や形態・デザイン等について検討する必要がある。
- ・学校などの既存の公共施設の利用を想定しつつ、その収容能力を勘案して、対象区域の用途・規模について検討する必要がある。一方で、対象区域内において確保すべき施設や必要量について、周辺地域からの利用も配慮する必要がある。

<インフラ整備の観点>

- ・交通インフラ以外にも、導入する機能や規模を勘案しつつ、上水、下水、雨水排水などの供給処理に係るインフラについて検討する必要がある。
- ・対象区域では、洪水浸水区域の指定はないものの、境川等への負担がかかることがないように、グリーンインフラの導入など、雨水流出抑制策について検討する必要がある。
- ・また、都市再生整備方針において、一部返還用地等を活用した防災機能の検討が位置づけられており、帰宅困難者対策をはじめ、周辺を含めた地域防災の向上の観点から検討する必要がある。



○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。

図 グリーンインフラ事例
～雨庭(京都学園大学)～
出典：浸透機能を持った植栽帯
・国土交通省資料

<脱炭素まちづくりの観点>

- ・対象区域のまちづくりでは、周辺地域の夏場の温熱環境悪化の改善、大気汚染の防止、風害や日照障害の抑制等に配慮したものである必要がある。
- ・また、太陽光発電や蓄電池等の設備を備えつつ、将来にわたり良好な景観形成を維持・継承していくため、景観に関するルールづくりも検討する必要がある。



○景観協定により建築物の色彩、用途、階数、敷地の最低面積、壁面の後退距離の他、緑化、屋外広告物や屋外照明など景観に関する事項をルール化

図 脱炭素まちづくりと景観の調和事例
～相模原・光が丘エコタウン～

出典：大和ハウス資料