

相模原駅北口地区土地利用計画 (案)

令和7年 月

相模原市

目 次

1 はじめに	1
(1) 計画の目的	1
(2) 検討の経緯	2
2 概要	3
(1) 本地区の現況	3
(2) 本地区の位置	3
(3) 周辺状況等	4
(4) 上位計画等における位置付け	5
(5) 土地利用方針	6
3 土地利用の考え方	7
(1) 広域交流拠点形成に向けた土地利用の基本的な考え方	7
(2) ビジョン	8
(3) 導入機能の考え方	12
(4) 整備に向けた考え方	16
(5) 土地利用計画図	23
4 整備の進め方	25
(1) 街区割・施設規模パターン	25
(2) 段階的なまちづくり	26
(3) 土地利用の実現化方策	27
5 今後の進め方	29
土地利用の参考イメージ	30

1 はじめに

(1) 計画の目的

相模原駅北口地区（以下「本地区」という。）は、鉄道駅前の大規模な更地であり、本地区のまちづくりは、相模原駅周辺地区全体の今後の発展の起爆剤としての役割が期待されています。

本地区は、橋本駅周辺地区とともに、首都圏南西部の広域交流拠点の一翼を担うため、民間活力を最大限にいかしながら、本地区の価値を高める土地利用を展開する必要があります。

そのため、本計画は、本地区のまちづくりのコンセプトを始め、導入機能や基盤等の整備の方向性など本地区の将来のあるべき姿を示すとともに、「返還予定財産の処分方針の策定について」（平成 21 年 6 月 22 日付け財理第 2739 号財務省理財局長通知）における地元地方公共団体の利用構想に当たるものとして位置付けるものです。

今後は、土地所有者である国に本計画を提出の上、本計画に沿った土地の処分及び土地利用が図られるよう、必要な基盤整備と並行して用途地域、地区計画などを含む都市計画決定に向けて、国を含めた関係機関との協議を進めます。

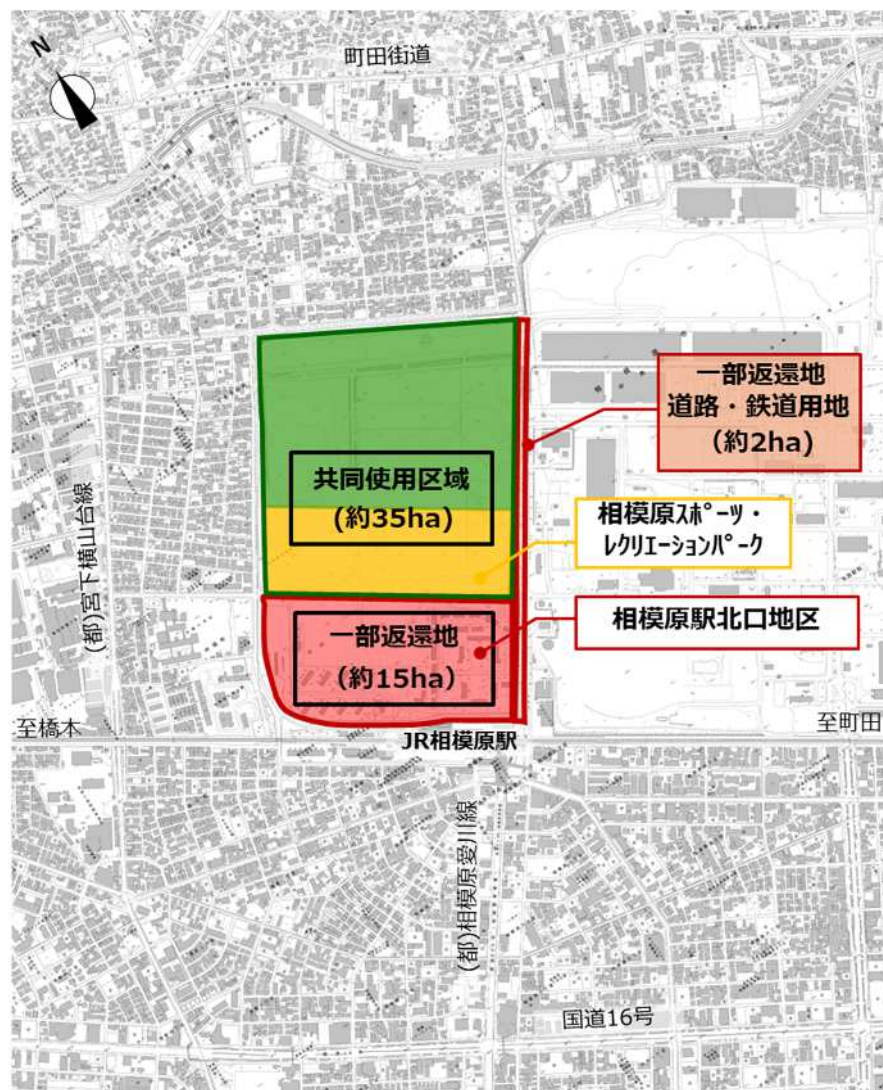


図 1 相模原駅北口地区

(2) 検討の経緯

本地区のまちづくりについては、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国への一部返還が実現したことに伴い、平成 28 年 8 月に整備の基本的な考え方を定めた「相模原市広域交流拠点整備計画（以下「整備計画」という。）」を策定しました。

本地区は、新市街地を形成していくことで相模原駅周辺地区全体の発展の起爆剤としての役割が期待されていることから、整備計画の内容を踏まえ、整備に向けた各種調査及び検討を行ってきましたが、導入する施設等の方針決定には至りませんでした。

このような中、社会情勢の変化も生じたことから、市民や民間企業の意見を幅広く伺いながら、改めて本地区に求められる役割や将来像を検討し、まちづくりの方針を定めることとし、令和 2 年 5 月に「相模原駅北口地区まちづくりコンセプト」を、令和 4 年 5 月に「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。）」を策定しました。

また、同年 6 月から、学識経験者や民間事業者、市民を構成員とした「相模原駅北口地区土地利用計画検討会議」を立ち上げ、脱炭素型まちづくりといった昨今の社会潮流を取り入れながら検討を進め、令和 5 年 3 月に本計画の検討を中間的に取りまとめた「相模原駅北口地区土地利用計画の方向性」を公表しました。この方向性においては、これまでホームタウンチームから本地区に多機能複合型スタジアムの整備に係る要望書が提出されたことなどを踏まえ、今後検討を深める土地利用案の一つにスタジアムを含めました。

本計画は、令和 6 年 7 月から実施した民間提案募集の提案内容も参考としながら、本地区での実現可能性も精査し、令和 7 年 5 月に策定した「相模原駅北口地区土地利用計画骨子」を基に、導入機能の考え方や規模・配置の方向性を取りまとめたものです。

平成 26 年 9 月	相模総合補給廠の一部である約 17ha が国へ返還
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の策定
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策定
令和 4 年 5 月	相模原駅北口地区土地利用方針の策定
令和 4 年 6 月	相模原駅北口地区土地利用計画検討会議を設置し、土地利用計画の検討を開始
令和 5 年 3 月	相模原駅北口地区土地利用計画の方向性の公表
令和 6 年 7 月	相模原駅北口地区土地利用計画に係る民間提案募集の実施
令和 7 年 5 月	相模原駅北口地区土地利用計画骨子の策定
令和 7 年 8 月(予定)	相模原駅北口地区土地利用計画の策定

表 1 検討の経過

2 概要

(1) 本地区の現況

ア 所在地：中央区小山地内

イ 都市計画：市街化区域

用途地域 指定なし(建ぺい率 60%、容積率 200%)

都市計画施設 指定なし

ウ 都市再生緊急整備地域^{※1}：指定あり

※1 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2 都市計画指定状況図

(2) 本地区の位置

本地区は、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17ha）のうち、道路・鉄道用地を除いた約15haの区域（下図赤色部）を対象とします。



図3 本地区の位置

(3) 周辺状況等

ア 周辺土地利用の状況

- ・ 本地区の北側は、相模原スポーツ・レクリエーションパーク、東側は米軍施設のほか、総合相模更生病院に面しています。西側には戸建てを中心とした住宅市街地が広がり、向陽小学校、小山公民館等の公共施設が近接して立地しています。
- ・ 南側は、J R横浜線を介して、本市の中心市街地が広がり、業務、商業、行政サービス等の都市機能が集積しています。

イ 交通基盤の状況

- ・ 南北道路・東西道路は、暫定2車線で整備がされていますが、本地区のまちづくりの実施に併せて必要な拡幅及び延伸整備を行うものとしています。
- ・ (都) 宮下横山台線は、南多摩尾根幹線と4車線で接続するよう、(都) 相原宮下線と町田街道に接続する区間の整備に向けて、事業を進めています。また、(都) 相原宮下線から国道16号までの現状2車線の区間については、4車線に整備する計画があります。
- ・ 小田急多摩線について、唐木田駅から多摩市及び町田市を通り、J R横浜線相模原駅及びJ R相模線上溝駅までを結ぶ延伸計画の構想があります。

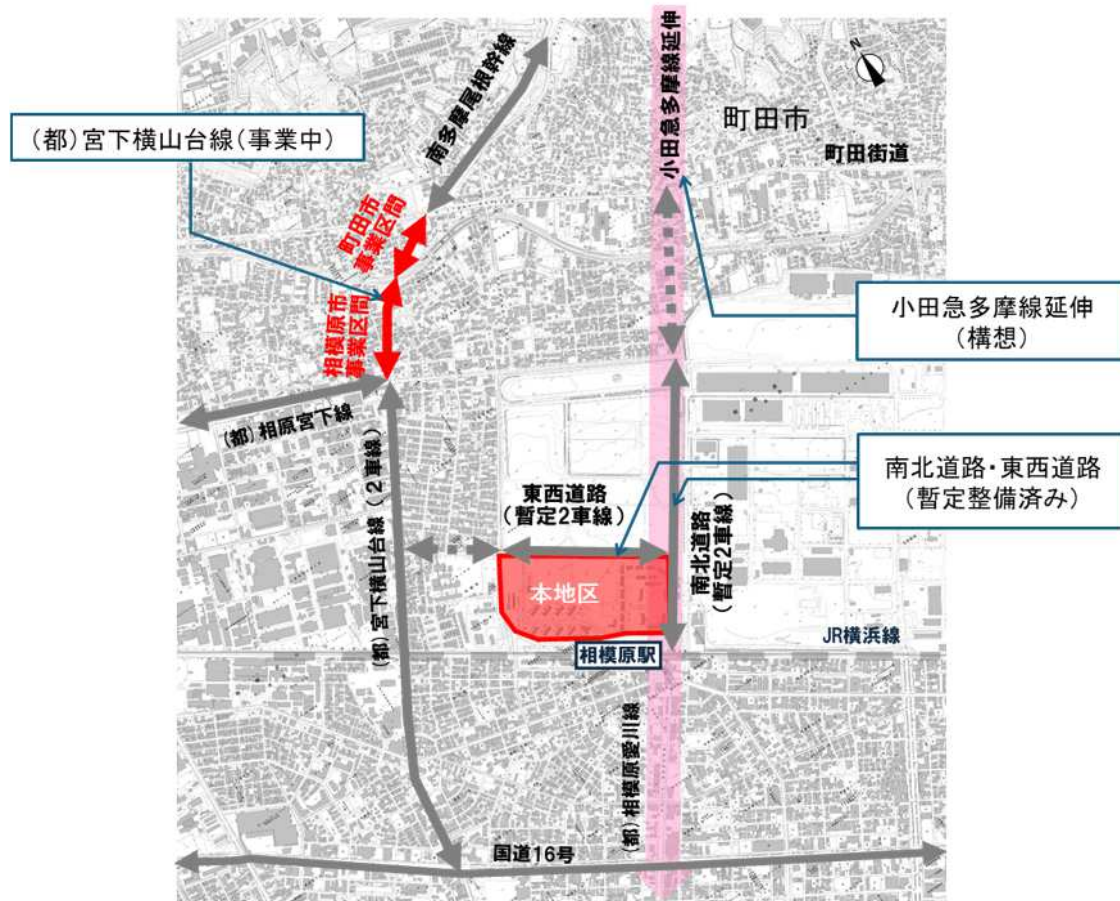


図4 交通基盤の整備状況

(4) 上位計画等における位置付け

本地区のまちづくりを検討するに当たって、踏まえるべき主要な計画の概要を整理します。

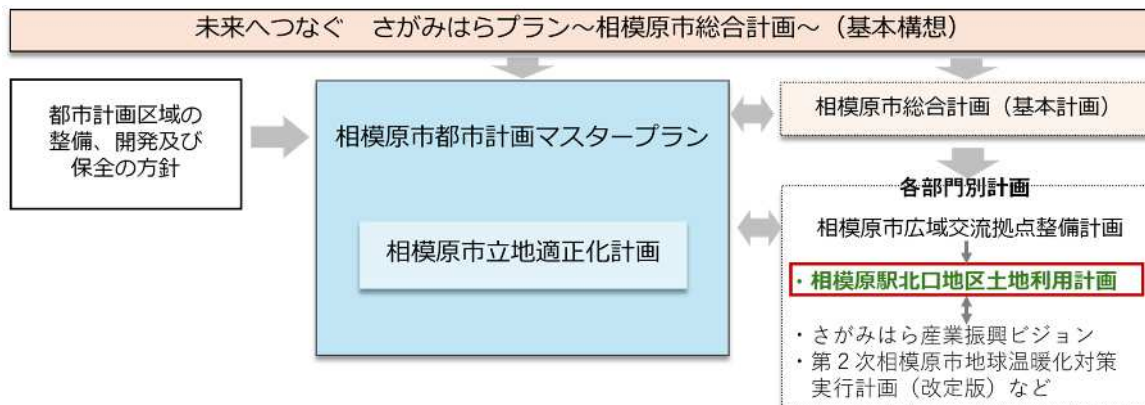


図5 本計画の位置付け

計画名	計画の概要	本地区に係る記述
未来へつなぐ さがみはらプラン ～相模原市総合計画～	・市政の最上位計画 ・将来像：「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」 ・重点テーマ：「少子化対策」、「雇用促進対策」及び「中山間地域対策」	・首都圏南西部における「広域交流拠点の形成」 ・市民が憩い、にぎわう空間創出や今後の発展の起爆剤となる新市街地の形成など
相模原市都市計画 マスタープラン	・本市の都市計画に関する基本的な方針を示すもの	・首都圏南西部の玄関口にふさわしい土地利用の誘導、相模総合補給廠の一部返還に伴う計画的な都市づくり、活力とにぎわいのある景観形成、魅力ある住環境の形成など
相模原市立地適正化計画	・人口減少と高齢化の進行を見据え、都市機能や居住の誘導の在り方や方策などを示すもの	・相模原駅南口周辺地区とともに「中心市街地」として、「都市機能誘導区域」に位置付け
相模原市広域交流拠点 整備計画	・広域交流拠点整備の方向性を示す具体的な方針	・橋本・相模原両駅周辺地区を一体的な「広域交流拠点」として 50 年、100 年先を見据えたまちづくりの推進など
さがみはら産業振興ビジョン	・本市の持続的な発展の基盤となる経済の発展に向けて、産業政策の方向性を示すもの	・「交流人口の拡大に向けたグローバルなまちづくりの推進」として、本社機能、研究開発機能、スタートアップ企業等の立地・集積など
第2次相模原市地球温暖化 対策実行計画（改定版） ～さがみはら脱炭素ロードマップ 2050～	・目標：2050 年までに二酸化炭素排出量実質ゼロ、2030 年度までに 50%削減（2013 年度比） ・目標達成に向けた取組の進め方を示すもの	・脱炭素型まちづくりの推進に取り組む地区として位置付け ・建物の脱炭素化、効率的なエネルギーシステムの検討など

表2 踏まえるべき主要な計画の概要

(5) 土地利用方針

土地利用方針は、整備計画の基本的な方向性を踏まえ、令和2年5月に策定したまちづくりコンセプトに基づき、市民との対話等を通して、実現性の高いまちづくりに向けた本地区の導入機能や都市基盤等の方針を取りまとめ、令和4年5月に策定したものです。



図6 まちづくりコンセプト（令和2年5月）

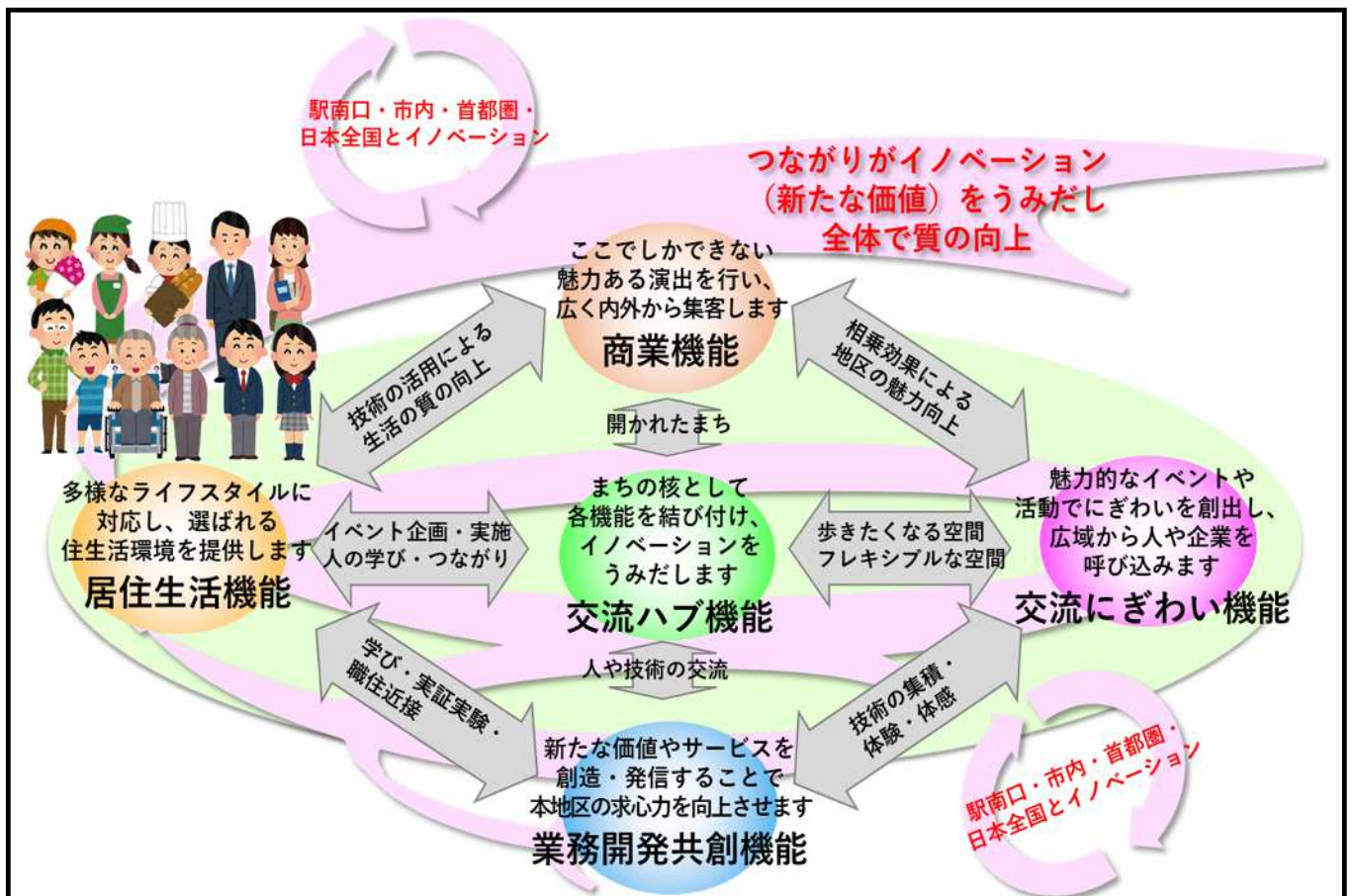


図7 導入方針に対応した5つの機能の展開イメージ（令和4年5月）

3 土地利用の考え方

(1) 広域交流拠点形成に向けた土地利用の基本的な考え方

整備計画において、本地区や駅南口の中心市街地を含めた相模原駅周辺地区は、橋本駅周辺地区とともに「広域交流拠点」として位置付けられています。

本地区は、橋本駅周辺地区とともに、首都圏南西部の広域交流拠点の一翼を担うため、民間活力を最大限にいかしながら、本地区の価値を高める土地利用を展開する必要があります。

また、本地区は、まとまった土地利用が可能な大規模な更地であり、リニア中央新幹線の整備などにより、都市機能の立地需要が更に高まる可能性があります。そのため、本地区のまちづくりは、橋本駅周辺地区と連携し、本市の活力・にぎわいの創出や産業創造をけん引するとともに、定住人口のみならず昼間人口の増加を図り、持続可能な都市経営に寄与することを目指します。

さらに、相模総合補給廠の将来的な全面返還を目指す中、本地区は、相模原駅周辺地区全体の付加価値を高める役割を担うとともに、全面返還時には本地区を核とした拠点形成に向けたまちづくりの展開を目指します。

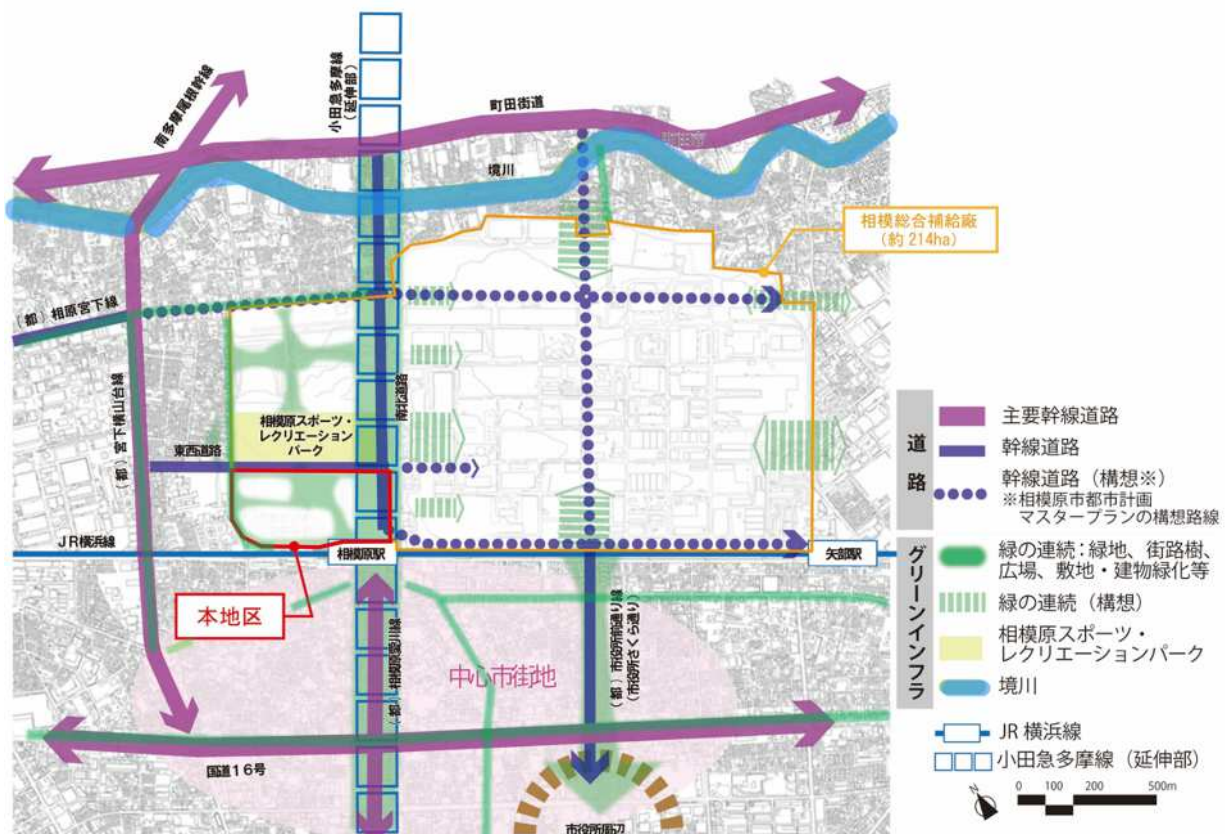


図8 将来的な道路・グリーンインフラのネットワークイメージ

(2) ビジョン

ア まちづくりコンセプト

本計画では、まちづくりコンセプト“多様な交流が新たな価値をうみだす「ライフ × イノベーション シティ」”を元に、脱炭素型まちづくりの考え方や民間提案等の内容を踏まえ、まちづくりコンセプトをアップデートしました。

○まちづくりコンセプト（令和2年5月）

多様な交流が新たな価値をうみだす

ライフ × イノベーション シティ



“グリーン”が象徴する様々なモノやコトと、
多様な交流・活動が融合し、
暮らしをデザインしながら成長する、新しい都市づくりへの挑戦

多様な交流が新たな価値をうみだす

グリーン × ライフ × イノベーション シティ

Challenge Sagamihara



グリーン



ライフ



幸福感あふれる
サステナブルなまち



グリーン



イノベーション



エコがみちびく、クリエイティブなまち



ライフ



イノベーション



未来さきどり、安全・安心なまち



グリーン



ライフ



イノベーション



豊かな未来を創造するまち

イ まちづくりコンセプトに基づくまちのイメージ



グリーン



ライフ

幸福感あふれる

サステイナブルなまち

- ・緑の潤いと安らぎに包まれた環境を創造し、自然と人が豊かにふれあう空間があります。
- ・心身ともに平穏で健康的に暮らすことで、生活の質の向上が図られます。
- ・まちで暮らすことで、地球環境にやさしいサステイナブルなまちづくりにおのずと貢献することができ、幸福感ある暮らしを営むことができます。



グリーン



イノベーション

エコがみちびく、

クリエイティブなまち

- ・橋本駅周辺地区と連携し、カーボンニュートラルに関連した先端技術等によるエコ&テクノロジーの実装の場となります。
- ・社会に貢献するクリエイティブな活動・ビジネスに挑む環境があります。
- ・グリーンインフラと一体となった心地良い就労環境を提供します。
- ・グリーンイノベーションにより、地域経済の成長を促します。





ライフ



イノベーション

未来さきどり、安全・安心なまち

- ・医療・職場・住居の近接と、革新的な技術の導入により新たなライフバリューを提案します。
- ・地区内への自動車等の乗り入れを減らし、ウォーカブルなまちづくりを行うとともに、新たなモビリティの導入により利便性の高い生活ができます。
- ・多様な人々による交流がイノベーションをうみだし、新たな出会いがあります。
- ・地域の生活を守るための先進技術を導入し、災害に強いまちを実現します。



グリーン



ライフ



イノベーション

豊かな未来を創造するまち

- ・コミュニティの共創と多様な交流が、新たな価値をうみだします。
- ・自然と人と先端技術が共生する暮らしを実現し、多くの人や企業から選ばれるまちをうみだします。
- ・3つの要素の掛け合わせによる化学反応により、豊かな未来の創造につながるようなまちづくりにチャレンジします。



ウ まちづくりの基本方針

まちづくりの基本方針

昼間人口の増加を目指す本市において、今後、人口減少が進む中でもにぎわいを保ち、持続的な発展を遂げるためには、企業等や働く人をまちに呼び込む必要があり、駅前にオフィスビルを配置するなど業務系の用途に重点を置いた土地利用を図ります。

- 1 5つの導入機能（業務開発共創、商業、居住生活、交流ハブ及び交流にぎわい）を適正に配置することに加え、施設用途の複合化によりまちのにぎわいや交流の創出を目指します。
- 2 企業等の進出と併せて先端技術の導入を図ることにより、多様な交流をうみだし、継続的にイノベーションが創出されるようなまちを目指します。
- 3 環境に配慮したまちづくりを行う中で、各街区をつなぐようにグリーンインフラ^{※2}としての緑をふんだんに配置し、多様な交流の場として利用するほか、エネルギーを含めた脱炭素型まちづくりを目指します。
- 4 ウォークابل^{※3}なまちを目指して、ゆとりある歩行空間を設けることや新たなモビリティの導入を検討することにより、生活利便性の向上、健康の増進及び安全・安心の確保を目指します。
- 5 周辺環境に配慮するとともに、ヒューマンスケールなまちとして、中低層・低密度のまちづくりを行うことにより、憩い・安らぎ及び生活の質の向上を目指します。

※2 グリーンインフラ：自然環境が有する多様な機能を積極的に活用した持続可能で魅力あるまちづくりの考え方や取組、また、これら機能の発揮を期待する緑地等

※3 ウォークابل：居心地よく歩きたくなるような空間形成を目指すまちづくりの考え方

（３）導入機能の考え方

（２）のビジョンを踏まえ、土地利用方針で位置付けた「業務開発共創」、「居住生活」、「商業」、「交流ハブ」及び「交流にぎわい」の５つの導入機能の方向性を示します。



図9 導入機能のダイアグラム

ア 業務開発共創機能

～新たな価値やサービスの創造・実装へのチャレンジ～

- ・ 昼間人口の増加に向け、業務系の用途に重点を置いた土地利用を図ります。
- ・ 本市の産業を先導する企業や研究開発を行う企業、教育機関等の積極的な誘致に取り組めます。
- ・ 周辺企業、大学、住民等との連携の下で、新たな技術やサービスの創出・実装にチャレンジし、地区内外に発信するなど、橋本駅周辺地区とともに、本市のイノベーションをけん引します。
- ・ 機能の複合化等により、企業や働く人から選ばれるような就労環境を実現します。

《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 駅前及び南北道路に沿って、業務開発共創機能を有する施設を中心に街区形成を図る「業務優先エリア」を配置します。
- ・ 「業務優先エリア」の施設は中層を基本とし、同機能の延床面積は、3～6万㎡を目安とします。
- ・ 低層階や上層階は、商業機能、居住生活機能等との複合化を検討します。



イ 商業機能

～ここでしかできない魅力ある商業サービス・にぎわいの提供～

- ・ ここでしかできない体験の機会を提供し、魅力的な空間やサービスを有する商業機能の導入を目指します。
- ・ 交流にぎわい機能、業務開発共創機能等との複合化や最先端技術の導入・活用により、便利な買い物やワクワクする体験の機会を提供します。
- ・ 広場や公園と連続した空間で、ゆったりと食事や買い物ができる場を提供します。

《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 駅南北の一体的な商業地形成のため、本地区南側の線路に沿って、商業機能を優先的に複合化して街区形成を図る「商業優先エリア」を配置します。
- ・ 「商業優先エリア」の施設は、低層を基本とし、延床面積6～10万㎡を目安とします。駐車場施設はエリア内に見込むものとします。
- ・ 交流にぎわい機能やインキュベーション※⁴施設などの業務開発共創機能、居住生活機能等との複合化を検討します。
- ・ 商業施設は、周辺道路への影響が大きいため、道路ネットワークも並行して検討します。

※⁴ インキュベーション：起業及び事業の創出をサポートするサービス・活動



ウ 居住生活機能

～多様なライフスタイルに対応した選ばれる住生活環境の提供～

- ・ 多様な世代、様々な経験を持った人々が生活し、交流することで、互いに刺激を受けるとともに、持続可能なコミュニティの形成を目指します。
- ・ 最先端技術を導入することなどにより、買い物の利便性向上や安心して子育てができる環境を提供します。
- ・本地区に進出した企業や地区内のサテライトオフィスで働く人も居住する職住近接・一体型の住まい・生活環境を提供します。

《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 隣接する既成市街地との調和を図るため、本地区北西側に居住生活機能を優先的に複合化して街区形成を図る「居住優先エリア」を配置します。
- ・ 「居住優先エリア」の施設は中層とし、住戸数は800～1,000戸を目安とします。
- ・ 分譲・賃貸の集合住宅を基本とし、スーパーマーケット、クリニック、保育所、福祉施設などとの複合化も視野に入れながら検討します。

エ 交流ハブ機能

～まちの核として各機能の結び付けによる多彩な活動・交流の創出～

- ・ 各機能を結び付ける出会いと交流の場として活用することで、イノベーションの創出を図ります。
- ・ 本地区で生活している人や様々な目的を持って訪れた人が、自分の居場所として居心地よく過ごすことができる場の提供を目指します。
- ・ 本市の顔となるような緑を活用したオープンスペースを確保し、ウォークアブルな空間を形成します。
- ・ エリアマネジメント※⁵の下で、地域や近隣の大学等と連携したイベントや季節に応じた演出等によるにぎわいの創出を検討します。
- ・ 災害時の一時的な滞在場所とするなど、地域防災の機能も兼ねることができるよう検討します。

※5 エリアマネジメント：地域の良好な環境や地域の価値を維持・向上させるために、住民、事業主、地権者などが協働して行う取組

《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 多くの人が輻輳する駅周辺への配置を避け、居住生活機能、業務開発共創機能及び商業機能の各エリアに接するように、本地区北側の中央に配置します。
- ・ まとまったオープンスペースを設けるほか、駅前から相模原スポーツ・レクリエーションパーク及び隣接する既存住宅地へつながる連続した歩行空間等を整備します。

オ 交流にぎわい機能

～各機能との連携・複合化の下で、相乗効果の高い交流にぎわいの創出～

- ・ 業務開発共創機能、商業機能、居住生活機能を有する各エリアへの導入を図り、これらの各機能と交流ハブ機能をつなぐ役割を担うことを目指します。
- ・ 各機能での交流やにぎわいに特徴を持たせるとともに、交流ハブ機能との回遊・交流の連続性を持たせることで、より多様で活発な活動展開を図ります。

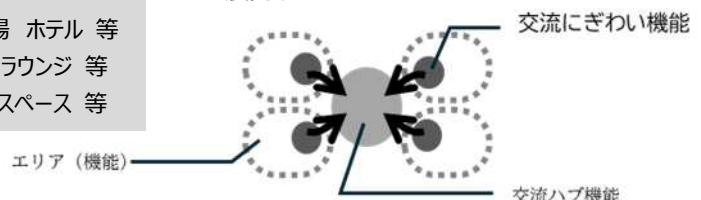
《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 周辺地区を含めた地域利用を考慮しつつ、エリアに見合った交流にぎわい機能をそれぞれに持たせます。

＜交流にぎわい機能の例＞

- ・ 業務優先エリア：セミナースペース 展示場 ホテル 等
- ・ 商業優先エリア：カフェ 地域ホール ブックラウンジ 等
- ・ 居住生活エリア：子育て支援施設 交流スペース 等

＜展開イメージ＞



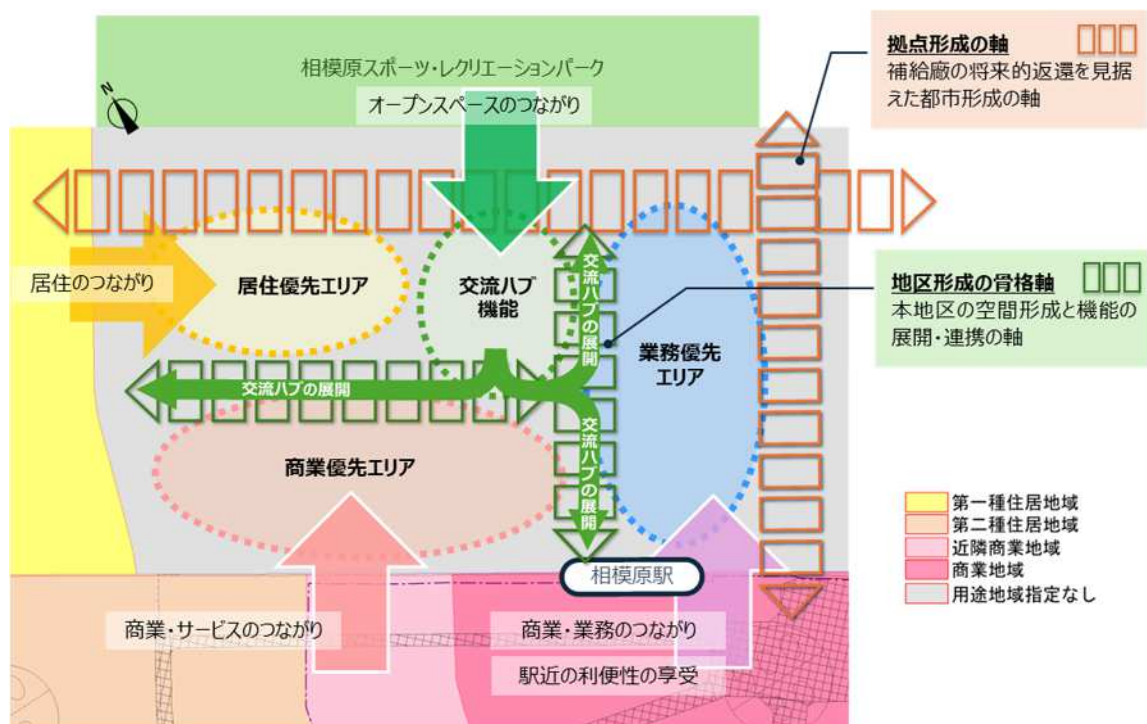


図 10 「業務優先エリア」、「商業優先エリア」及び「居住優先エリア」と交流ハブ機能の展開イメージ

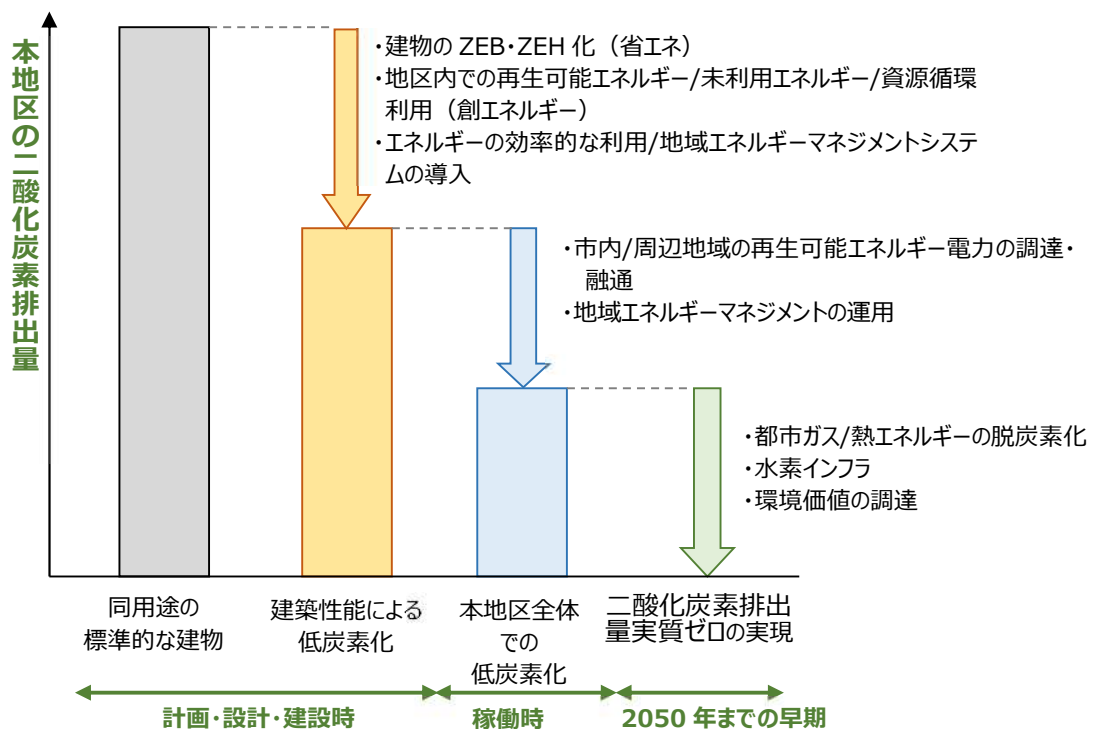
(4) 整備に向けた考え方

ア 脱炭素型まちづくりに関する方針

～基本的な考え方～

- ・ 本地区のまちづくりは、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、計画当初から導入機能と併せた脱炭素型まちづくりの検討が可能です。そのため、本市の 2050 年の二酸化炭素排出量実質ゼロの取組をけん引し、その成果を全国、更には世界にアピールしていくことを目指します。
- ・ 建設時の脱炭素化など、LCCO₂^{※6}の低減化に留意しつつ、土地利用と連動した脱炭素型まちづくりの推進を図ることで、本地区全体で二酸化炭素排出量実質ゼロを早期に実現することを目指します。
- ・ 本地区内のエネルギー需要を極力、地区内（オンサイト）で賄い、不足分については、地区外（オフサイト）から本市内の地域資源エネルギーを優先して調達を図るものとします。
- ・ 本地区における脱炭素型まちづくりにおいては、土地利用の進捗に応じた最適な技術の導入を検討します。

※6 LCCO₂（ライフサイクル二酸化炭素）：建設から運用、廃棄まで建物のライフサイクル全体を通して排出される二酸化炭素総量



- ・本地区全体での二酸化炭素排出量実質ゼロ＝ゼロカーボンを目指します。
- ・本地区の稼働開始から 2050 年までのできる限り早期の時期とします。
- ・「計画・設計・建設時」（建物性能）、「稼働時」及び「達成時」の 3 段階で、目標達成を図ります。

図 11 本地区の二酸化炭素排出量実質ゼロの実現ステップ（イメージ図）

(ア) 環境に配慮したまちづくりの考え方

- ・ 建物は省エネ性能の高い ZEB・ZEH^{※7}とすることを基本とし、通常の基準よりも高いレベルでの性能確保を目指します。また、施設への木質構造の活用など、運用段階のほか、建材調達、建設時等を含めた LCCO₂ の削減を考慮します。
- ・ オープンスペースの緑化や地被化^{※8}により、グリーンインフラを形成するまとまった緑地を確保します。また、施設の敷地・建築物の緑化などを通じて、本地区の環境負荷の低減につなげます。
- ・ 地域エネルギーマネジメントシステムに係る設備の設置スペースを確保し、脱炭素化推進のシンボルとなる情報発信拠点として活用し、環境意識向上に寄与することを検討します。

※7 ZEB (Net Zero Energy Building)・ZEH (Net Zero Energy House) : 省エネ性能の向上や再生可能エネルギーの活用等により、エネルギー消費量が正味でゼロを実現する建築物

※8 地被化 : 地面を覆うように這う植物 (地被植物) を利用して、緑化や土壌保全、雑草防止などの効果を得ること

(イ) 地域エネルギーマネジメントシステムの導入

- ・ 本地区内のエネルギー需給バランスを調整し、最適制御する機能として、地域エネルギーマネジメントシステムの導入を検討します。システム構築に当たっては、地元企業の参画を促し、地域資源や未利用エネルギーの活用など、エネルギーの地産地消について検討します。
- ・ 電力は、一括受電方式とし、地区内外の再生可能エネルギー等の分散型電源や蓄電池等と併せて、本地区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に活用することを検討します。
- ・ 都市ガスや熱供給など、複数のエネルギーの組合せを施設側の需要に応じて検討します。CGS^{※9}等による電熱併給を含め、地区内でのエネルギー融通による最適化について検討します。

※9 CGS (コージェネレーションシステム) : 都市ガス等を燃焼し、電力と熱を同時につくるシステム

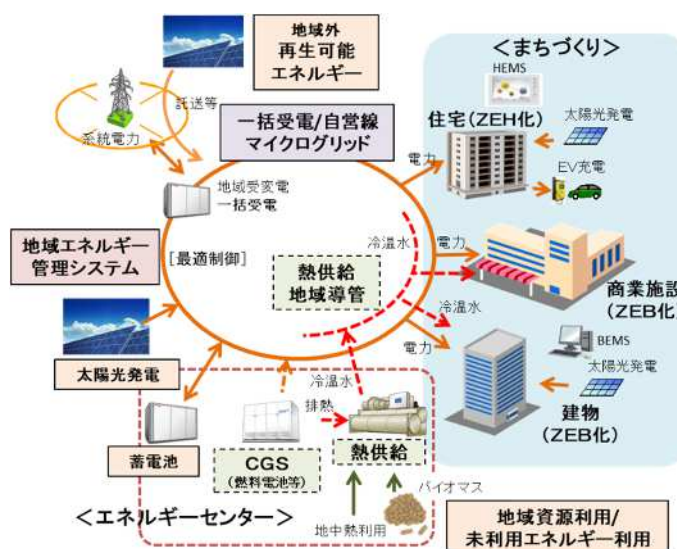


図 12 地域エネルギーシステムのイメージ

イ 道路・交通ネットワークに関する方針

～基本的な考え方～

- ・ 本地区の周辺道路網については、慢性的に渋滞が発生するなどの課題があります。本地区へのアクセス性を高めるためにも、国道 16 号と町田街道からの本地区への連携や駅南北間の連携の強化が必要と考えます。
- ・ 駅前の大規模な土地としての本地区の価値や企業等の進出意欲を最大限に高めることができるよう、周辺道路網の整備に取り組んでいきます。
- ・ 周辺道路網を介して本地区へアクセスする自動車交通は、南北道路や東西道路等の外周道路と縁辺部の駐車場により受け止め、地区内ではゆとりある歩行空間を確保します。

(ア) 周辺道路網の整備

- ・ (都) 宮下横山台線は、宮下交差点から国道 16 号まで 4 車線で整備することを検討します(宮下交差点以北、南多摩尾根幹線までは 4 車線で整備中)。
- ・ (都) 相模原愛川線と南北道路との接続は、鉄道との立体交差化や連続立体交差化等について検討します。
- ・ (都) 相模原愛川線と南北道路の接続に伴う駅南口の駅前広場の再編など、必要な整備についても併せて検討します。



図 13 周辺道路網整備の方向性

(イ) 本地区の道路網

- ・ 本地区はウォークアブルなまちを目指すため、原則として、地区内の道路整備は行わないこととします。
- ・ 施設によって区画道路が必要となる場合は、当該施設の敷地内において、他街区や施設敷地を分断することがないように配置することを検討します。
- ・ 南北道路や東西道路等の外周道路は、自動運転やグリーンスローモビリティ^{※10}等の低速モビリティの導入も視野に検討します。

※10 グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

(ウ) 駅前広場整備

- ・ 駅北口の駅前広場は、交通広場として、路線バス等の公共交通、タクシー、一般乗用車のK & R^{※11}のほか、グリーンスローモビリティ等のモビリティハブ^{※12}機能を備えることを検討します。
- ・ 鉄道との乗換利便性を考慮し、現駅前広場付近に配置します。
- ・ 駅前広場内の環境空間は、交流ハブ等へ引き込むような連続した空間として緑化を図ります。

※11 K & R (kiss-and-ride)：家族に最寄駅まで送迎してもらい、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤や通学などを行う方法

※12 モビリティハブ：鉄道、バスなどの乗り場や、カーシェアリング、自転車シェアリング、電動キックボードシェアなど、様々な移動サービスを集約した交通の拠点

(エ) 駐車場配置

- ・ 南北道路や東西道路等の外周道路の縁辺部に自動車駐車場の設置誘導を検討します。
- ・ 駅南口側の中心市街地において、本地区への来街者が利用できる自動車駐車場の付置について、J R 横浜線の南北を往来することができる歩行動線の確保と併せて検討します。

(オ) 鉄道

- ・ 本地区の利便性を高めるため、西側改札の設置等、駅の再整備について、鉄道事業者との協議等も踏まえ検討します。
- ・ 歩行動線の確保を検討し、駅南口側の中心市街地とのアクセス性の向上を図ります。
- ・ (都)相模原愛川線と南北道路の接続に向けた J R 横浜線との立体交差化など、周辺道路整備の検討と連携して、必要な鉄道施設の整備について検討します。
- ・ 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します。
- ・ J R 横浜線南北の一体化や小田急多摩線の延伸の実現に向けて、各交通事業者、関係機関等と継続的な情報交換・調整を図ります。

(カ) 歩行者ネットワーク

- ・ 外周道路等への歩道設置や縁辺部への自動車駐車場の配置等により、各機能をつなぐウォークアブルな空間の形成を図ります。
- ・ 駅南北の回遊性を高めるため、J R横浜線の南北を往来できる歩行動線の確保について検討します。

(キ) その他、モビリティサービスなど

- ・ グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティ※13のシェアリングなど新たなモビリティサービスの導入について、地区内のみならず周辺への発展的展開を見据えて検討します。
- ・ これらのモビリティサービスの乗換拠点となるモビリティハブについて、駅前広場ほか、交流ハブ及び歩行者ネットワークから利用できる位置に配置することを検討します。
- ・ 施設配置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します。
- ・ 新たなモビリティ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します。
- ・ 交流ハブについては、モビリティハブの設置と併せて新たなモビリティサービスの導入の在り方を検討します。

※13 パーソナルモビリティ：個人用の近距離移動手段。電動キックボード、電動アシスト自転車等

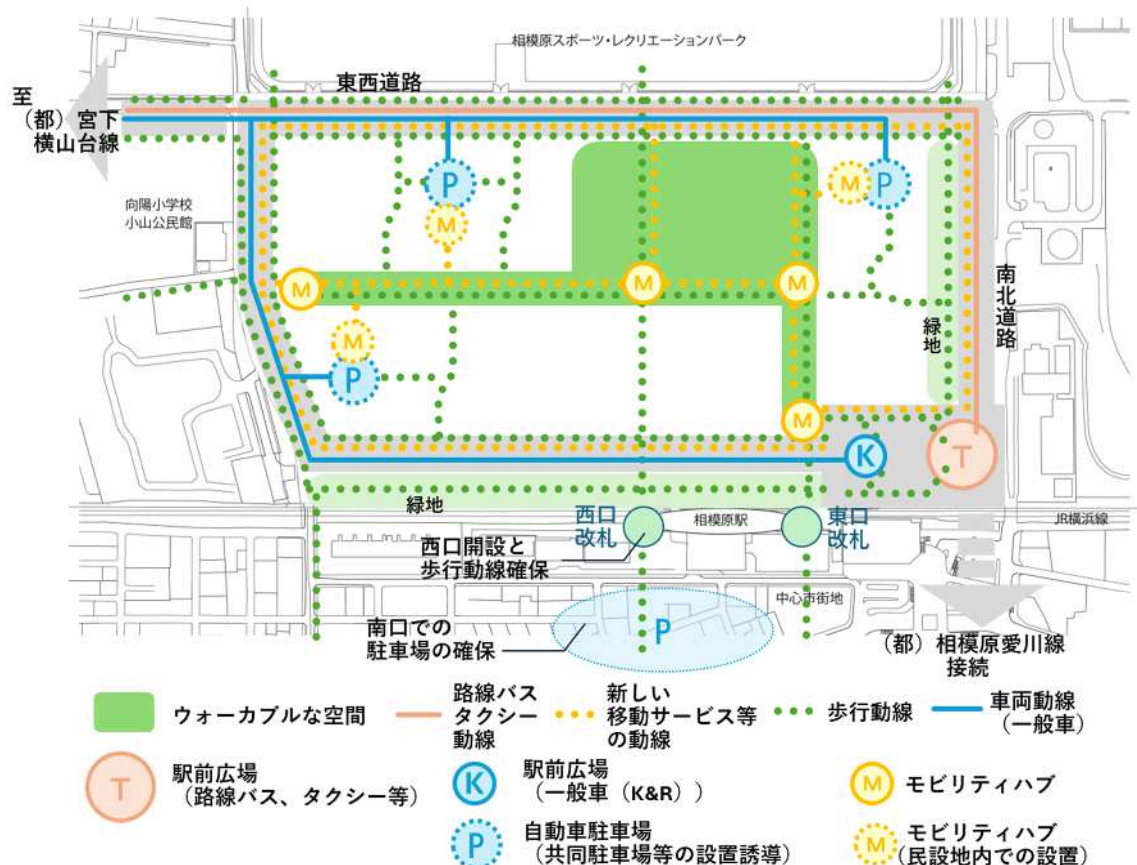


図14 交通ネットワーク形成イメージ例

ウ 空間形成に関する方針

～基本的な考え方～

- ・ グリーンインフラの形成に向けて、交流ハブを中心に緑地を確保し、街区や敷地、建築物等の緑化により連続した緑のネットワークの創出を図ります。
- ・ これらの緑と調和した中低層のゆとりある街並みを形成するとともに、緑の中で誰もが安全に安心して快適に過ごせる空間形成を図ります。

(ア) 公園・緑地（交流ハブ等）

- ・ 東西道路を挟んで、相模原スポーツ・レクリエーションパークに隣り合う位置に交流ハブとなる公園・緑地を配置します。さらに、各機能をつなぐように東西方向を中心に公園・緑地を配置し、歩行動線を始め、新しい移動支援サービスの導入空間としても活用できるよう検討するとともに、周辺既存住宅地等とのネットワーク化を図ります。
- ・ 交流ハブとして多様な活動が創出されるよう公園施設等の設置を計画します。
- ・ グリーンインフラとして、温熱環境の改善、雨水浸透・流出抑制、緑陰形成を始め、市民の憩いやレクリエーション、地域防災など、緑の持つ多様な機能が発揮できるよう植栽等の配置を計画します。
- ・ 南北道路に沿って、相模総合補給廠の緩衝帯となる公共用地を確保し、将来的な小田急多摩線延伸の導入空間として活用することを検討します。

(イ) 景観形成の方針

- ・ 緑を始め、芸術・文化、学びや人々の交流によって、創造性を育み、「グリーン×ライフ×イノベーション シティ」を演出するとともに、シンボルとなる広場やランドマークの創出、特徴的な並木の形成などの景観づくりを目指します。
- ・ 交流ハブを中心に、周辺市街地と接続する緑のネットワークの形成や、建築物の壁面後退によるゆとりある空間の確保や緑化などを図ります。
- ・ 各機能の低層部に商業や交流にぎわい機能を配置するなど、開かれた施設づくりにより、交流ハブのオープンスペースとの連続性を確保するとともに、エリアマネジメントの下で多彩なイベントなどが開催できるような空間形成を図ります。
- ・ 中低層の施設からなるスカイラインの形成、施設の壁面線や壁面デザイン、色などの統一、樹木が映える色彩や意匠の取り入れ、屋外広告物の掲出の工夫など、緑や周辺既存住宅地等と調和した街並みを目指します。

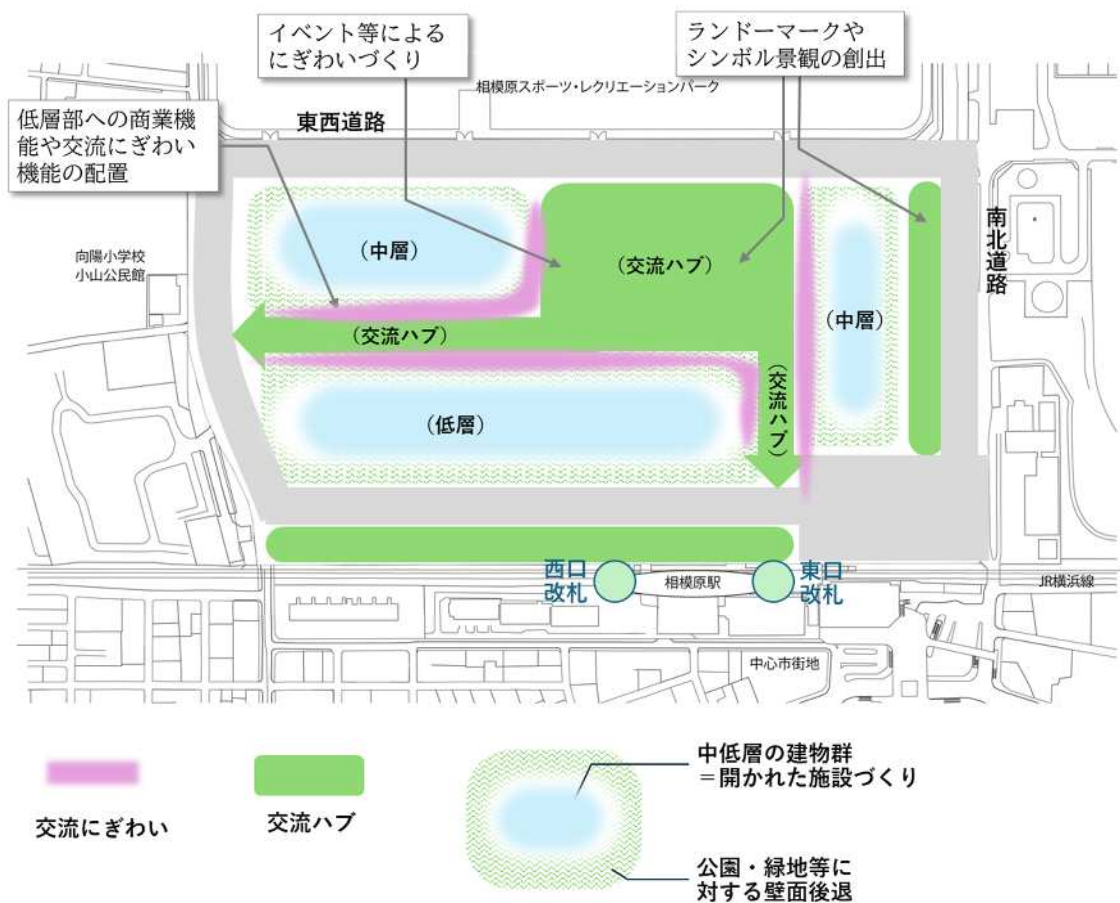


図 15 空間形成イメージ

(ウ) 地域防災の方針

- ・ 交流ハブは、災害時における地域防災活動に資するオープンスペースとしての活用も検討します。
- ・ 酷暑対策の一環として、地区全体で緑陰づくりを図ります。
- ・ 主要な歩行動線への屋外照明等の設置など、夜間でも安全に安心して歩ける環境形成を図ります。

(エ) ユニバーサルデザイン等

- ・ 市民を始め、多様な人々が集うまちとして、公共施設のほか、これに接続する施設やその敷地内の公共性の高い空間は、ユニバーサルデザイン^{※14}の考え方にに基づき整備します。
- ・ 案内サインの多言語化やピクトグラム^{※15}の活用など誰にでも分かりやすいデザインの導入を図ります。

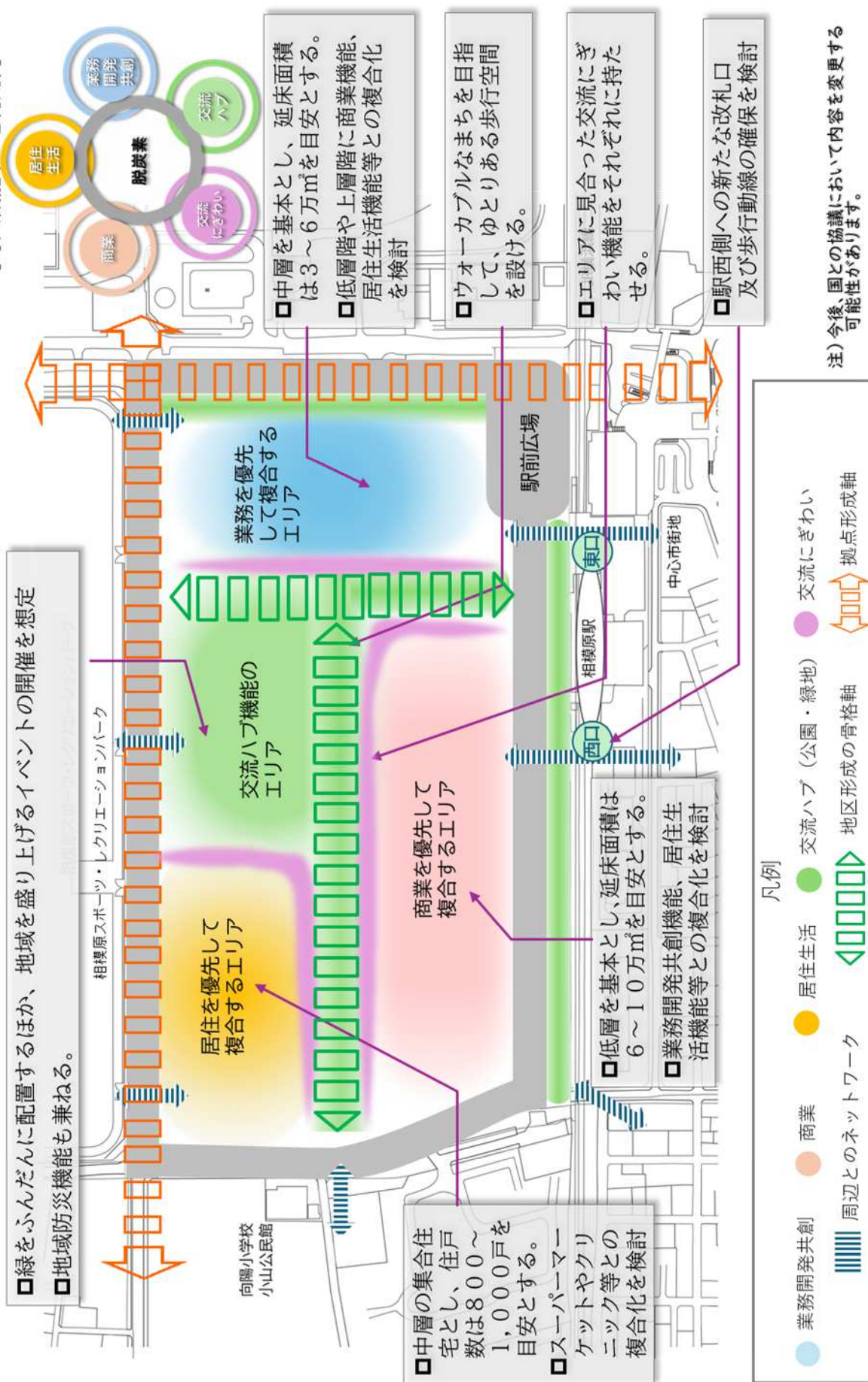
※14 ユニバーサルデザイン：年齢、性別、障害の有無などにかかわらず、できるだけ多くの人が利用しやすいように製品や環境を設計する考え方

※15 ピクトグラム：文字ではなく単純な絵や図記号で情報を伝える際に用いられるデザイン。例えば、非常口やトイレのマークなど

(5) 土地利用計画図

これまでに示した「3- (3) 導入機能の考え方」や「3- (4) 整備に向けた考え方」を踏まえ、本地区のまちづくりの方向性を総合的に取りまとめた土地利用計画図を示します。

【導入機能(土地利用)】



注) 今後、国との協議において内容を変更する可能性があります。

土地利用のイメージ



Green × Life × Innovation City Challenge Sagamihara



注) 本地区の将来の土地利用のイメージを示したものであり、施設配置や高さなどについては、今後変更となる可能性があります。

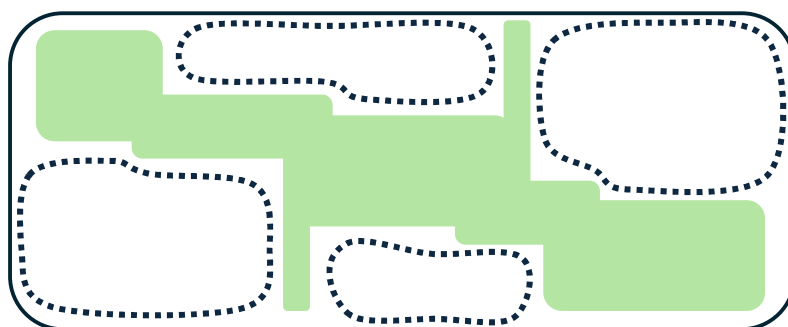
4 整備の進め方

(1) 街区割・施設規模パターン

本計画図の作成に当たって参考とした民間提案募集では、街区割の方法として、交流ハブや緑地等により街区を大きく区分する「グラフパターン」と、緑地等により街区を格子状に区分する「グリッドパターン」の大きく2つの提案がありました。

今後、本計画を基に施設用途や規模等の検討を深め、また、段階的整備の進め方や整備手法など、整備の取組方法について検討を進める中で、まちづくりコンセプトを効果的に実現できる適切な街区割の方法を検討します。

グラフパターン



グリッドパターン

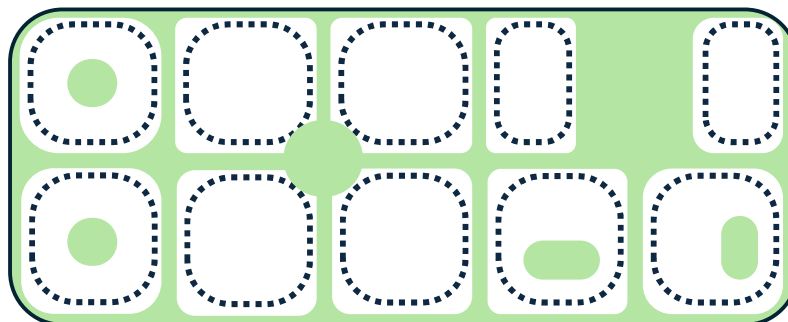


図 16 街区割のイメージ

（２）段階的なまちづくり

本地区では、個々の施設や街区ではなく、地区全体で一体的な都市として機能するように整備を推進することを基本とします。

本地区の価値をうみだし、企業等の進出意欲を高めるためには、周辺道路網の整備等の基盤整備が必要です。しかしながら、基盤整備の完成には相当な時間を要することが想定されます。そのため、将来像を見据えた段階的なまちびらきを戦略的に展開することを検討します。

まちづくりのコンセプトに沿って、適切にまちづくりが進められるルール等を整えるとともに、本地区のまちづくりの骨格となる道路や公園・緑地の整備を先行して取り組みます。

周辺道路網の整備の進捗状況と許容可能な交通量を勘案しつつ、まちづくりにおいて着実に本地区の価値を高めていくことができるよう、検討の熟度に応じて柔軟に取り組んでいくものとします。

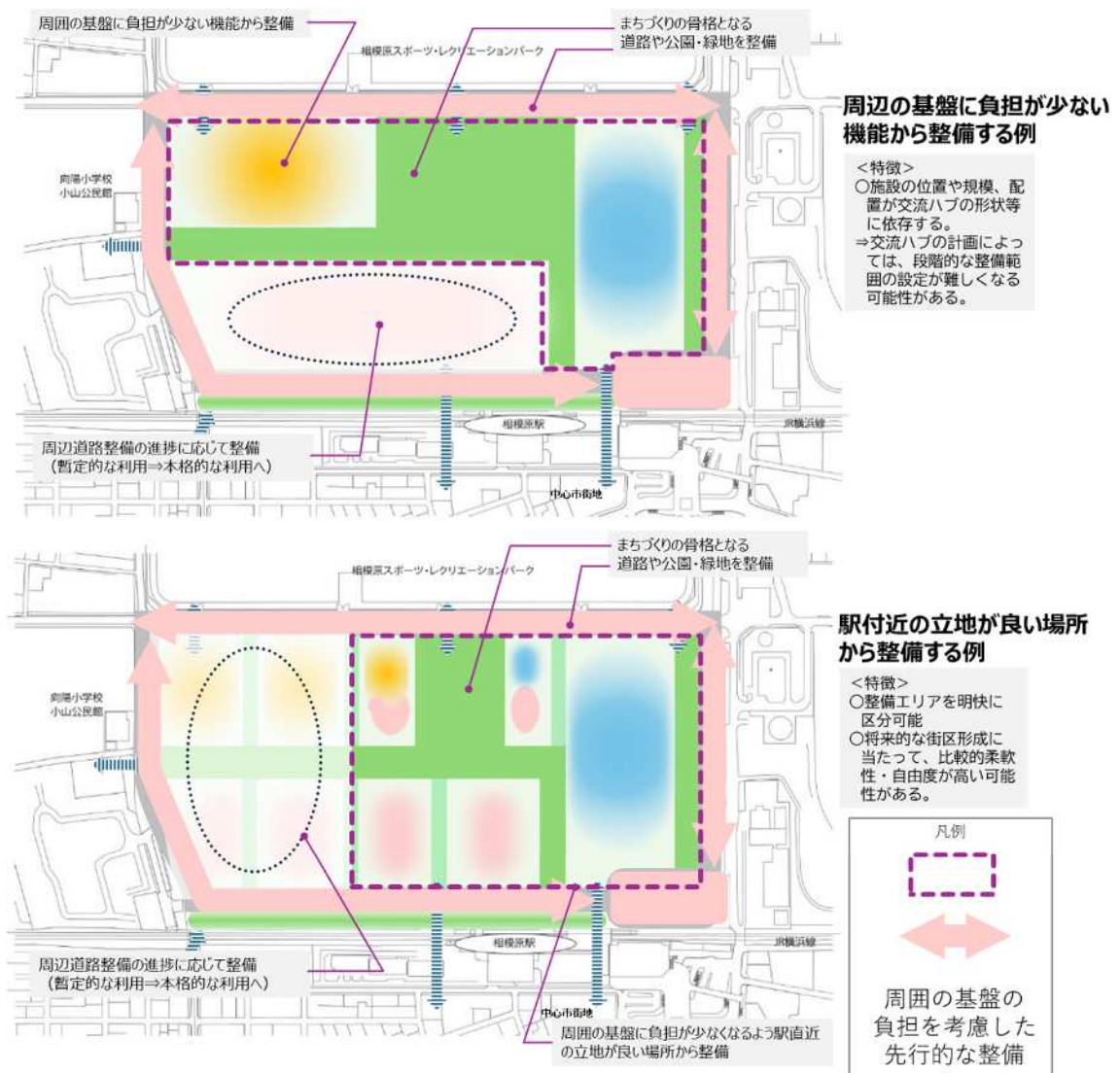


図 17 段階的なまちびらきのイメージ例

(3) 土地利用の実現化方策

ア 土地利用計画の精査・検討

- ・ 周辺道路網整備の在り方など、本地区におけるまちづくりの条件を明確化するとともに、段階的整備の進め方や方策について整理し、より実現性の高い内容を精査・検討します。
- ・ 精査・検討に当たっては、市民や民間事業者の意向把握を始め、供給処理に係るインフラを含めた基盤整備について関係機関等との協議・調整を図ります。
- ・ 周辺道路網整備の検討に当たっては、駅南口の駅前広場の再編など、道路整備の影響範囲を念頭に、整備に伴い必要となるまちづくりについて併せて検討します。
- ・ 地域エネルギーマネジメントシステムの在り方について、計画内容の精査と併せて検討を深めるとともに、段階的整備における施策の在り方について検討します。

イ 都市計画的手法の検討

- ・ 本計画を基に用途地域（建築物の用途、容積率・建ぺい率等を規定）等まちづくりに必要な都市計画を検討します。
- ・ まちづくりコンセプトに沿って、一体的なまちづくりを進めるとともに、段階的整備の中で、適切にまちづくりが進むよう、地区計画の活用など、施設整備等のルールを検討します。
- ・ 建築物の環境性能の確保に向けたガイドラインの作成など、都市計画法に基づく制度以外のまちづくりに係る誘導方策について検討します。
- ・ これらのルールや誘導方策のほか、都市再生緊急整備地域に指定されていることも踏まえ、市街地開発事業も含めた整備手法と連動させながら、民間事業者の参入意欲を高める支援メニューの活用など、インセンティブの在り方と併せて検討します。

ウ 処分手法に係る協議・調整

- ・ 本計画の内容を基に財務省と土地の売却や貸借（定期借地を含む。）といった処分方法等について協議・調整を進めます。

エ 土地利用整備に関する方針

- ・ 土地処分後の整備について、道路や公園緑地等の基盤は市による整備に加えて官民連携を含めた多様な事業手法を検討し、その他の施設（いわゆる上物施設）は民設民営による整備を基本とします。
- ・ 交流ハブ機能を担う公園緑地については、Park-PFI※¹⁶ など、エリアマネジメントの展開を見据えた整備手法について検討します。
- ・ 地域エネルギーマネジメントシステムについては、そのシステム検討と併せ、整備、構築及び運営に向けた体制づくりの在り方や進め方について、官民連携による取組を視野に検討します。
- ・ 工事が周辺へ及ぼす環境影響の抑制や脱炭素への寄与などのため、基盤整備や施設等の建設時の対応について検討します。

※16 Park-PFI：都市公園法に基づいて、飲食店や売店などの収益施設（公募対象公園施設）の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定する制度

オ 整備後の土地利用に関する方針

- ・ 交流ハブでのイベント開催など、本地区のにぎわい・交流に資する活動の展開を始め、緑の維持管理や清掃・美化、地域防災活動など、本地区のエリアマネジメントの在り方を多面的に検討します。
- ・ 相模原駅周辺地区全体の価値向上に向けて、本地区のまちづくりに参画する企業や居住者を始め、周辺地区の地域組織や企業・学術機関等との連携による体制づくりを検討します。

5 今後の進め方

本計画を財務省に提出後、財務省との協議を重ね、国有財産関東地方審議会に諮った上で、土地が処分されます。

現時点での土地利用までの取組の流れを図 18 のとおり想定し、今後、計画内容の精査・検討の状況に応じて、適宜、取組の流れを軌道修正しながら、スケジュールの明確化を図るものとします。

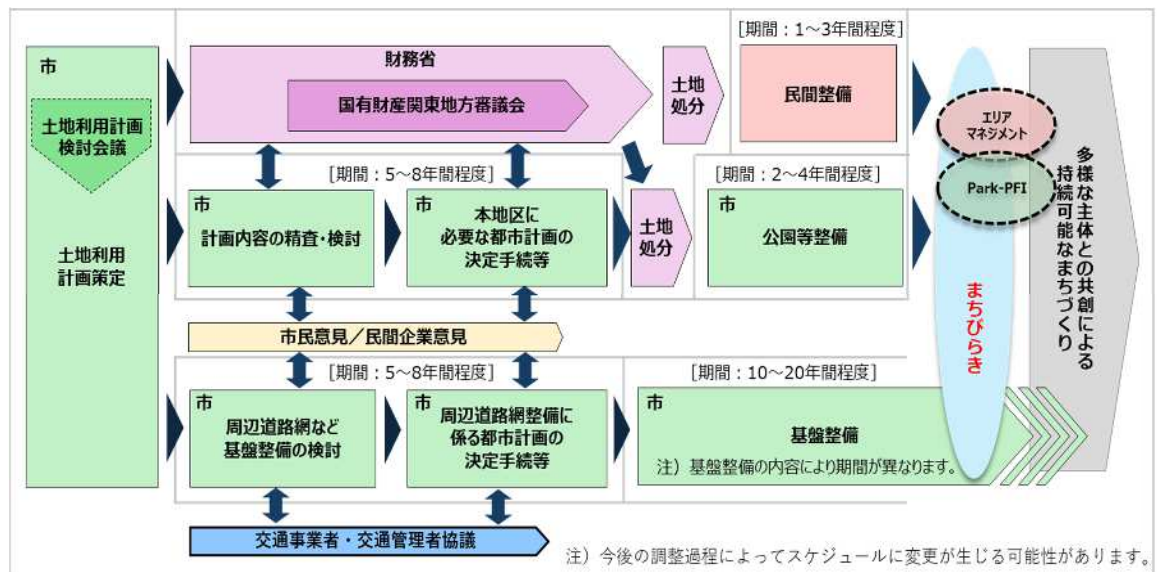


図 18 土地の処分・事業化までの流れのイメージ

土地処分に向けた主な取組

- ◆ 周辺道路網等の基盤整備の検討
- ◆ 用途地域や地区計画等の検討
- ◆ 都市計画決定に向けた手続
- ◆ 土地の処分方法について国との協議
- ◆ 国有財産関東地方審議会への諮問等の手続

土地利用の参考イメージ

《土地利用の参考イメージ》

以下の画像は、本地区の土地利用の具体的なイメージについて、生成AIを用いて作成したものであり、実際の街並みを決定するものではなく、景観形成の方向性をイメージしたものです。

交流ハブ機能のエリアから相模原駅までの歩行空間イメージ



交流ハブ機能のエリアと隣接する施設イメージ



居住を優先して複合するエリアの空間イメージ



商業を優先して複合するエリアの街路イメージ



注) これらの画像はOpenAIの生成AI「DALL-E 3」により、令和7年5月27日に作成されたものであり、イメージとして作成されたもので、実在の人物・場所とは関係ありません。

注) 本地区の将来の土地利用のイメージを示したものであり、施設配置や高さなどについては、今後変更となる可能性があります。