
相模原駅周辺地区まちづくり計画

平成22年3月

相 模 原 市

ごあいさつ



私たちの街“相模原市”は、昭和29年の市制施行以来、内陸工業都市として、また住宅都市として発展を続けてきました。津久井郡4町との合併を経た今では、豊かな自然と多様な都市機能を併せ持ち、人口71万を超える大きな都市になりました。

この4月には、戦後に誕生した市としては初めての政令指定都市として、新たな一歩を踏み出し、首都圏南西部の広域交流拠点都市として一層魅力を高め、より自立した住みよい都市づくりを進めてまいります。

さて、本市の拠点の一つでもある相模原駅に隣接している相模総合補給廠につきましては、平成18年5月に一部返還が基本合意され、これを契機といたしまして、返還予定地の土地利用について検討が始まりました。

今回、策定しました新たなまちづくり計画につきましては、平成19年度に策定いたしました「相模原駅周辺地区まちづくり構想～さがみはら新都心整備構想～」に基づき、学識経験者や公募市民で構成される相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会において検討を重ねていただきました。

この検討委員会におきまして、さがみ縦貫道路の整備、小田急多摩線の延伸やリニア中央新幹線の本市への乗り入れなどによる広域交通ネットワークの充実、そして、商業や工業と連携した業務機能、文化・芸術・スポーツの集客機能など、多様な都市機能の集積を図ることにより、政令指定都市として周辺圏域をリードする広域交流拠点づくりを検討してまいりました。

今後は、このまちづくり計画に基づき、様々な都市機能が集積した広域交流拠点として、首都圏南西部における牽引役を担い、政令指定都市にふさわしい、役割と責任を果たしていき、本市の都市像である「人・自然・産業が共生する 活力あるさがみはら」の実現に向け、選ばれる都市づくりを進めてまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、市民シンポジウムにご参加いただいた方々をはじめ貴重なご意見、ご提言を賜りました市民の皆様、熱心なご審議をいただきました相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会の委員の皆様にご心からの感謝を申し上げます。

平成22年3月

相模原市長 加山俊夫

目次

第1章 目的と概要

- 1 目的 1-1
- 2 概要 1-2
- 3 エリア 1-3

第2章 上位計画等の概要

- 1 首都圏整備計画 2-1
- 2 神奈川県総合計画 2-2
- 3 かながわ都市マスタープラン 2-3
- 4 相模原市 基本構想 2-4
- 5 相模原市新都市計画マスタープラン（素案） 2-5

第3章 相模原市の持つポテンシャル

- 1 隣接市等を含めた日常的交流圏 3-1
 - (1) 位置 3-1
 - (2) 日常的交流圏 3-1
- 2 隣接市等との比較からみた相模原市の特性 3-3
 - (1) 昼間人口率 3-3
 - (2) 産業別事業所数 3-3
 - (3) 用途別土地利用 3-4
 - (4) 用途別建物延床面積 3-4
- 3 相模原市の特徴 3-5
 - (1) 製造業を中心とした産業の集積 3-5
 - (2) 活力ある若い世代 3-5
 - (3) 豊かな自然環境と多彩な名産品の数々 3-5

第4章 今後のポテンシャルアップ要因

- 1 広域交通基盤の整備（道路・鉄道等） 4-1
- 2 政令指定都市への移行 4-1
- 3 相模総合補給廠の一部返還（約17ha） 4-1

第5章 相模原駅周辺地区の現状と課題

- 1 相模総合補給廠の歴史的経緯 5-1
- 2 相模原駅周辺地区の現状と課題 5-3
 - (1) 土地利用 5-3
 - (2) 道路等 5-3

第6章 相模原駅周辺地区の整備方針

- 1 地区の位置付け 6-1
- 2 まちづくりの目標と方針 6-3
 - (1) まちづくりの目標 6-3
 - (2) まちづくりの方針 6-4

第7章 一部返還予定地等の土地利用計画

- 1 整備の目標と方針 7-1
 - (1) 整備の目標 7-1
 - (2) 整備の方針 7-2
- 2 導入機能の検討 7-4
 - (1) 国際コンベンション施設 7-4
 - (2) 市民交流空間 7-5
 - (3) 文化交流施設 7-5
 - (4) 商業施設 7-6
 - (5) 業務系施設 7-6
 - (6) 生活系施設 7-6
 - (7) スポーツ・レクリエーション空間 7-7
 - (8) 産業創造・産業支援施設、研究開発施設 7-7
 - (9) 環境共生空間 7-7
- 3 土地利用ゾーニング 7-8
 - (1) 一部返還予定地（約17ha） 7-8
 - (2) 共同使用区域（約35ha） 7-8
- 4 都市空間形成等の考え方 7-10
 - (1) 街区構成の考え方 7-10
 - (2) 都市空間構成の考え方 7-10
 - (3) 立体的土地利用の展開 7-10
 - (4) 環境空間の創出 7-10
 - (5) スカイラインの形成 7-10
- 5 主要な都市基盤整備方針 7-12
 - (1) 道路計画 7-12
 - (2) 北口駅前広場の計画 7-12
- 6 土地利用と歩行者ネットワーク 7-14
 - (1) 土地利用 7-14
 - (2) 歩行者ネットワーク 7-14
- ・ 開発イメージ（参考） 7-17

第8章 実現化方策の検討

- 1 官民の役割分担の在り方 8-1
 - (1) 公共の役割 8-1
 - (2) 民間の役割 8-1
- 2 具体的な事業化の考え方 8-2
- 3 今後の取組 8-3
 - (1) まちづくり上の取組 8-3
 - (2) 実現化に向けた取組 8-3
 - (3) 国との調整 8-3
 - (4) 今後のまちづくり（予定） 8-3

第1章 目的と概要

1 目的

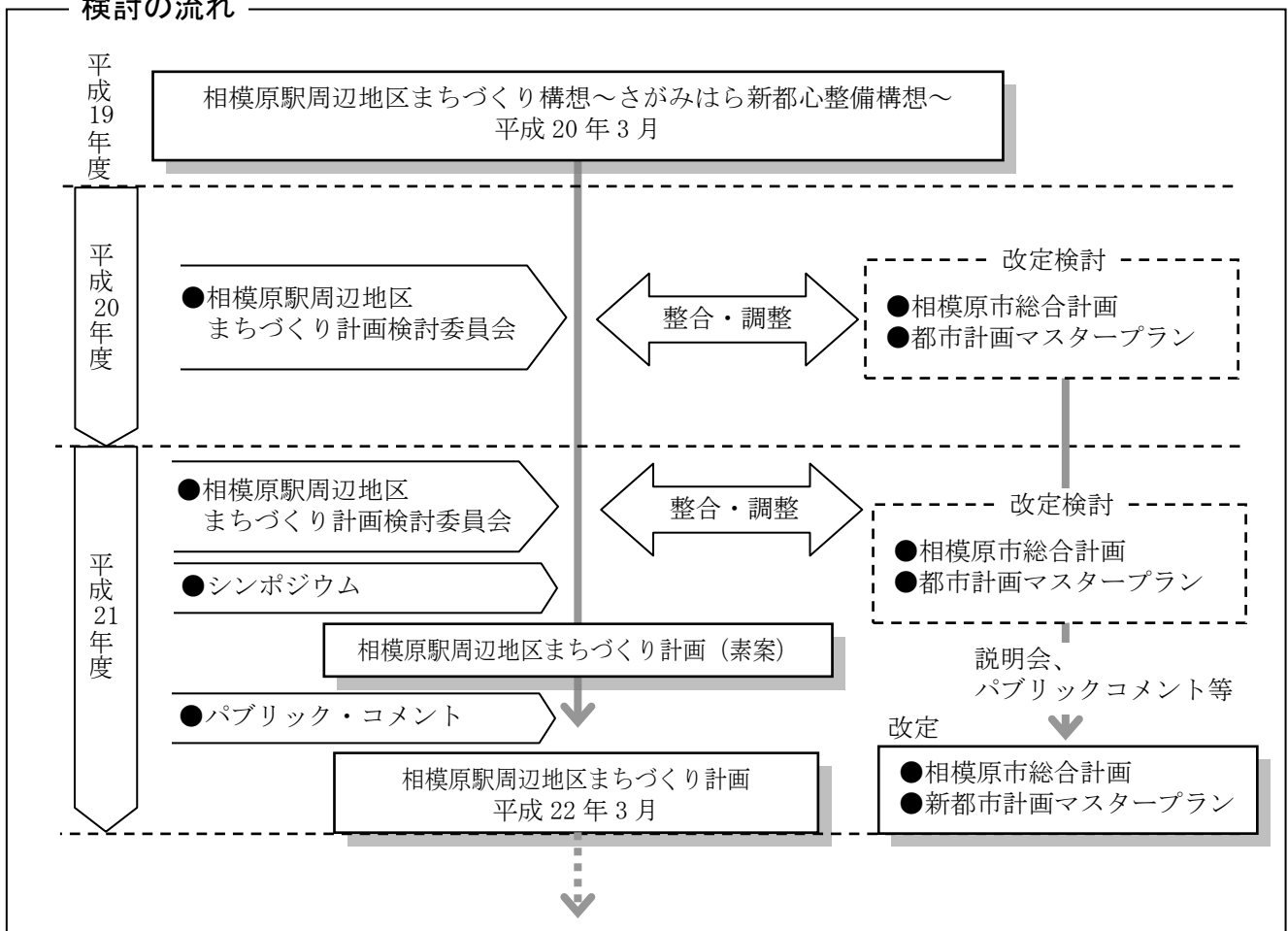
相模原市は平成22年4月に政令指定都市へ移行することから、本市の表玄関にふさわしいまちづくりや、広域交通ネットワークの形成による首都圏南西部における広域交流拠点として、高次都市機能の集積による魅力ある都市の形成が求められている。

こうした中、本市では、平成18年5月の相模総合補給廠一部返還基本合意を契機として、平成19年度に返還予定地を核とした相模原駅周辺地区のまちづくりの構想策定に着手し、平成20年3月に「相模原駅周辺地区まちづくり構想（さがみはら新都心整備構想）」としてまとめている。

平成20年度からは、相模原市総合計画や都市計画マスタープランの改定検討との整合・調整を図りながら、学識経験者や公募市民からなる「相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会」を設置し、首都圏南西部の広域交流拠点としての役割や、本市の中心市街地としての地域特性の観点からまちづくりの方向性について検討を行ってきた。

本計画は、相模原駅周辺地区の中でも、今後のまちづくりの重要な核となる地区である一部返還予定地等を中心とした土地利用計画（整備の目標と方針、土地利用ゾーニング、基盤整備方針、実現化方策等）の考え方をまとめたものである。

検討の流れ



2 概要

本書は、次に示すとおり、8章で構成している。第1章では目的と概要、第2章から第5章では上位計画及び現状・課題等、第6章では相模原駅周辺地区の整備方針、第7章では一部返還予定地等の土地利用計画、第8章では実現化方策の検討を行っている。

第1章 目的と概要

- 1 目的
- 2 概要
- 3 エリア

第2章 上位計画等の概要

- 1 首都圏整備計画
- 2 神奈川県総合計画
- 3 かながわ都市マスタープラン
- 4 相模原市 基本構想
- 5 相模原市新都市計画マスタープラン（素案）

第3章 相模原市の持つポテンシャル

- 1 隣接市等を含めた日常的交流圏
- 2 隣接市等との比較からみた相模原市の特性
- 3 相模原市の特徴

第4章 今後のポテンシャルアップ要因

- 1 広域交通基盤の整備（道路・鉄道等）
- 2 政令指定都市への移行
- 3 相模総合補給廠の一部返還（約17ha）

第5章 相模原駅周辺地区の現状と課題

- 1 相模総合補給廠の歴史的経緯
- 2 相模原駅周辺地区の現状と課題

第6章 相模原駅周辺地区の整備方針

- 1 地区の位置付け
- 2 まちづくりの目標と方針

第7章 一部返還予定地等の土地利用計画

- 1 整備の目標と方針
- 2 導入機能の検討
- 3 土地利用ゾーニング
- 4 都市空間形成等の考え方
- 5 主要な都市基盤整備方針
- 6 土地利用と歩行者ネットワーク
- ・ 開発イメージ（参考）

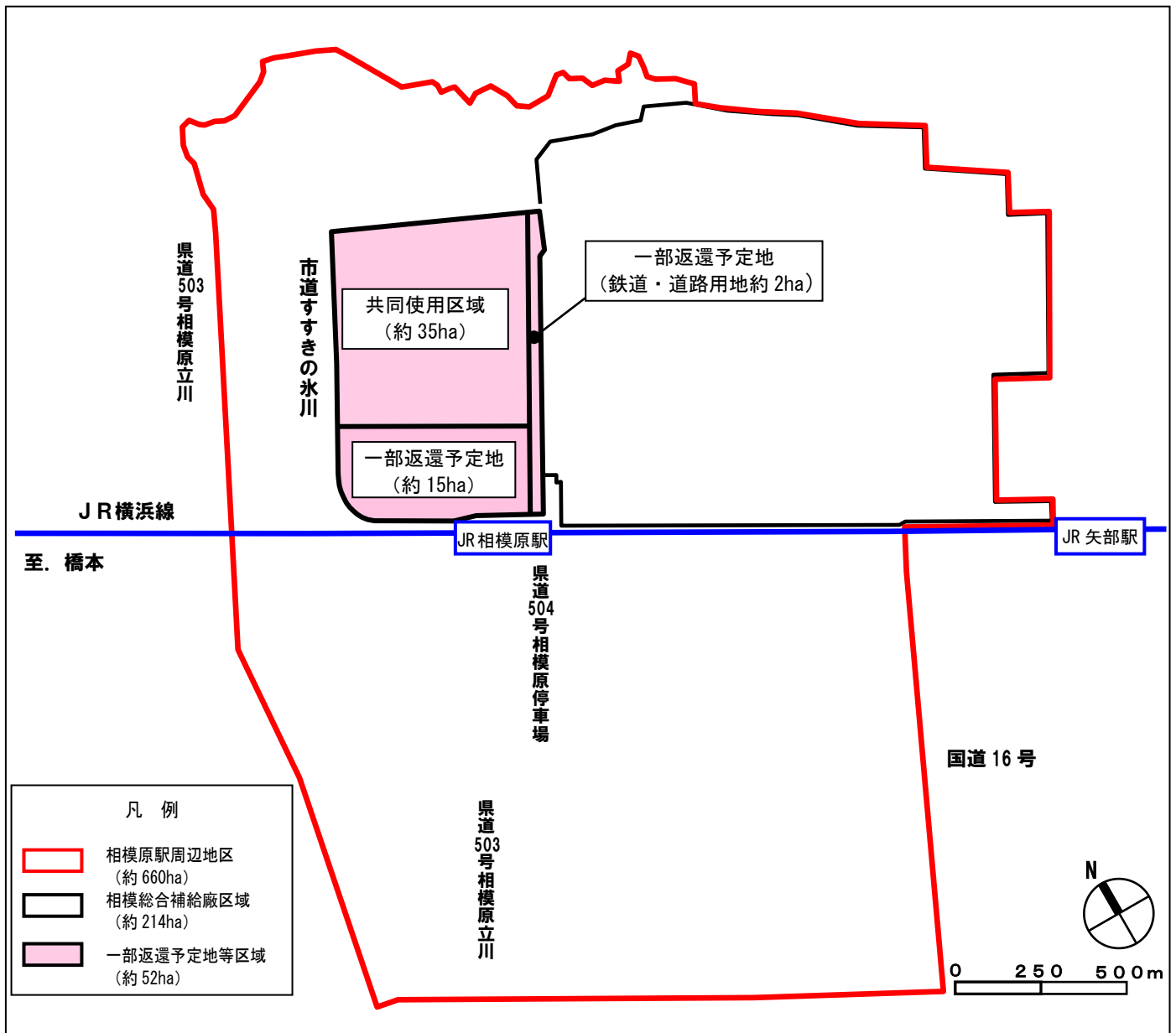
第8章 実現化方策の検討

- 1 官民の役割分担の在り方
- 2 具体的な事業化の考え方
- 3 今後の取組

3 エリア

まちづくり計画を策定するに当たり、相模原駅周辺地区全体の地域特性を踏まえ、一部返還予定地等の土地利用計画を中心に検討した。

〔図 1-1〕 相模原駅周辺地区



第2章 上位計画等の概要

1 首都圏整備計画（平成18年9月）

- ・本市は、首都圏整備計画において「町田・相模原」地区に位置付けられている。

[首都圏南西部の広域連携拠点]

- ・職住が近接した広域的な拠点を形成すべく再開発等が進められ、商業、業務、居住機能等の集積が進展している。
- ・今後は集積をいかしつつ、引き続き、相模大野駅西側地区等の整備を推進し、商業、居住機能等の集積を図るとともに、さがみはら産業創造センターを核として情報通信、環境関連等の新産業の創出・育成を図る。
- ・他の拠点との連携を図るため、JR相模線の複線化等について検討を進める。

[図2-1] 首都圏整備計画（概要図）



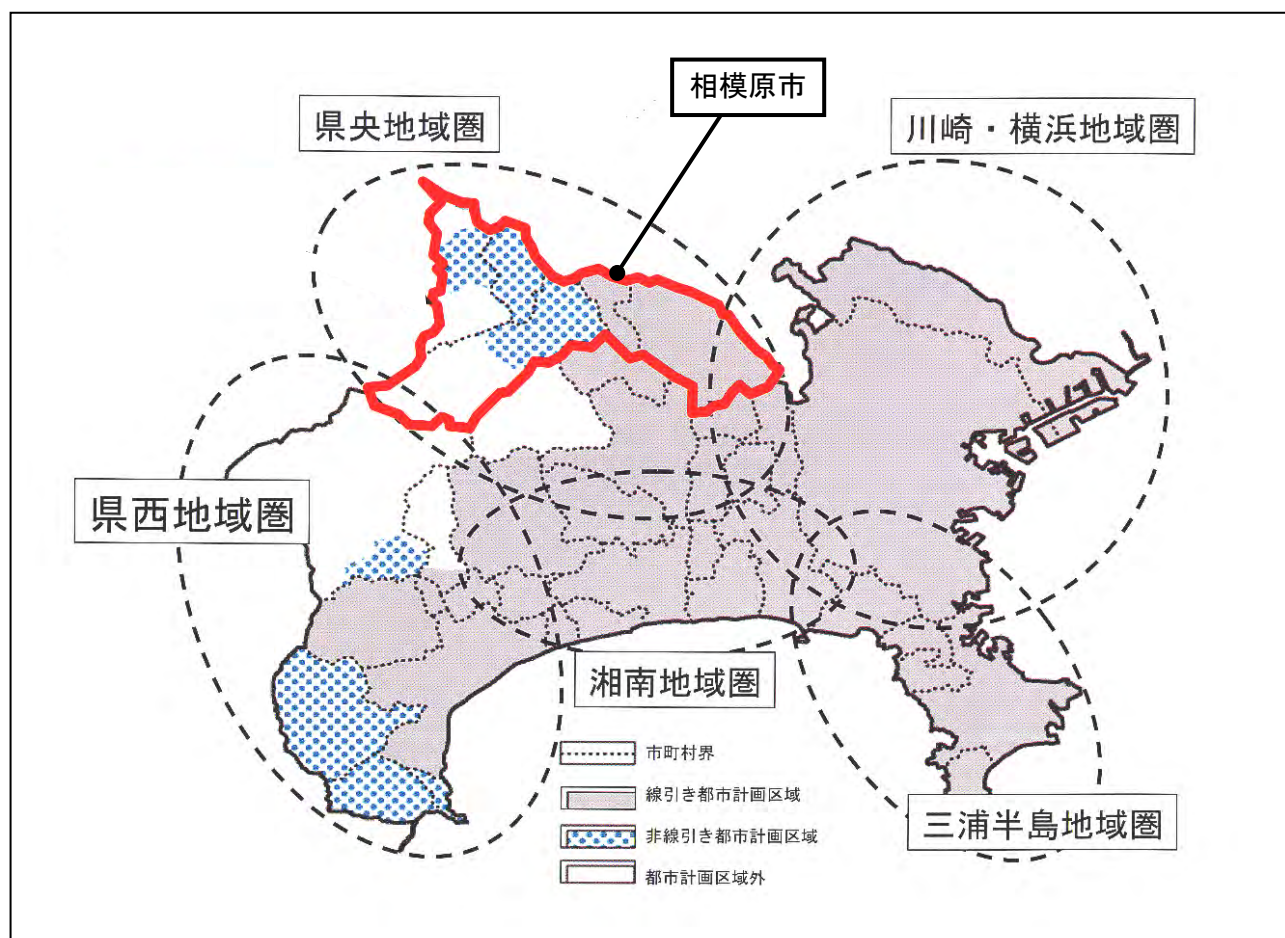
2 神奈川県総合計画（平成 19 年 7 月）

- ・本市は、神奈川県総合計画において、「県央地域圏」に属している。

[県央地域圏]

- ・自然と活力ある都市とが共存し、道路や鉄道が結節する交通の要衝である「県央地域圏」では、水源地の豊かな自然を守り、これを活用した地域の魅力づくりと活性化を進めるとともに、こうした自然と都市、産業が調和し、うるおいと活力にあふれた地域づくりをめざす。
- ・それぞれの都市が、個性豊かな都市づくりを進めるとともに、都市間相互の連携などを促進する。
- ・首都圏中央連絡自動車道や第二東名高速道路などの骨格交通網の整備が進むことにより、首都圏交通の要衝地として期待される。
- ・都市部では、良好な住環境の保全・創出を図りつつ、交通拠点や新たな産業などの拠点や湘南地域圏と一体となった都市基盤の整備を進めるとともに、業務核都市の機能強化にも配慮した都市づくりを進めます。
- ・地域に立地する先端的な研究施設を核とした技術力の高い産業の集積・形成と、高い技術力をもった地域の企業との交流の促進を図るとともに、それらを支える基盤整備を進めます。

[図 2-2] 神奈川県の 5 つの地域政策圏と都市計画区域の現況



3 かながわ都市マスタープラン（平成19年10月）

- ・本市は、かながわ都市マスタープランにおいて「県央都市圏域」に属し、南北に「相模連携軸」、東西に「京浜津久井連携軸」が位置付けられている。

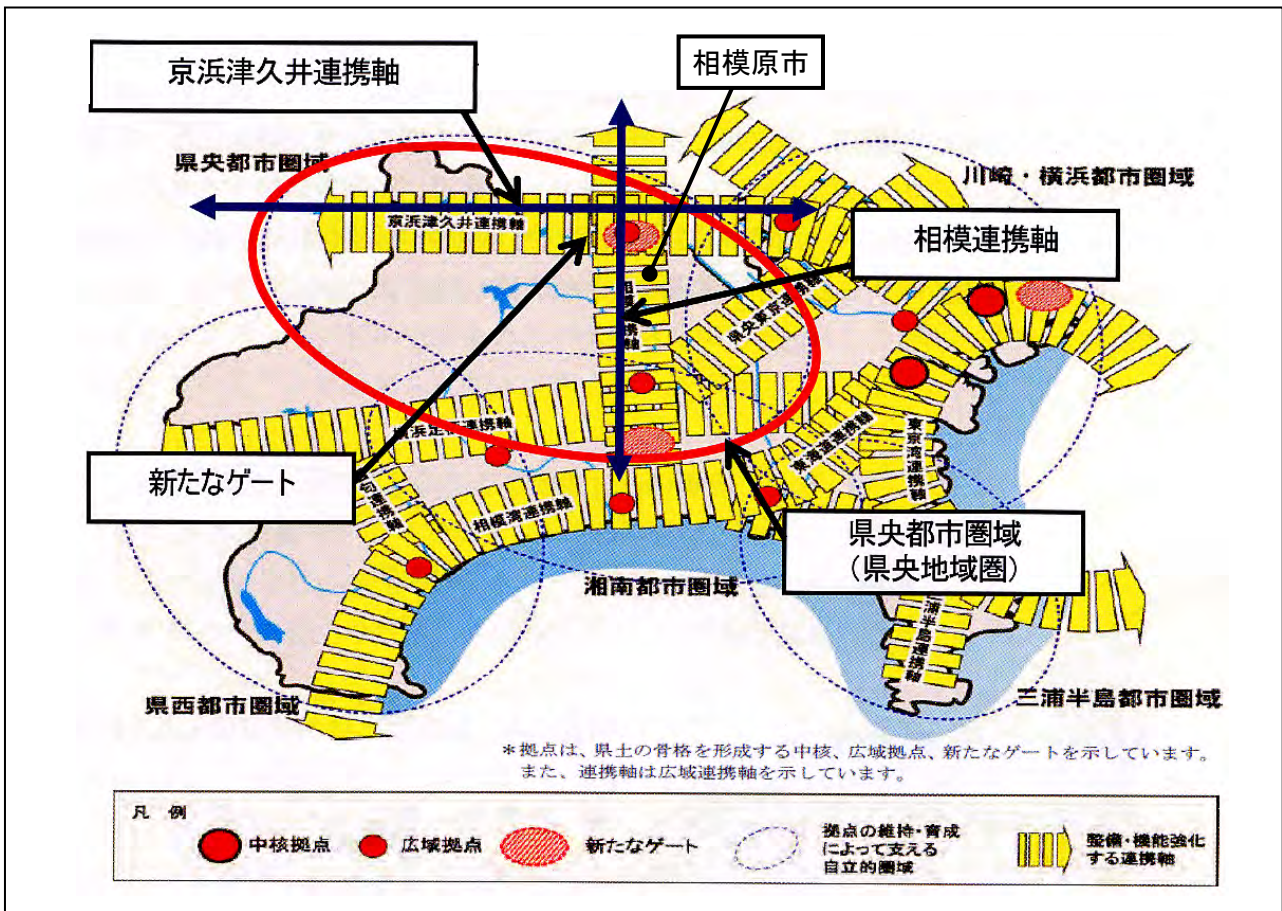
[県央都市圏域]

- ・『森と川と共生し、うるおいと活力あふれる都市づくり』を都市づくりの目標として、「豊かな自然的環境を保全・再生するとともに、広域的な交通結節機能を踏まえた生活環境や生産環境の整備を図り、うるおいと活力にあふれる循環型の都市づくりをめざす」こととする。
- ・都市圏域全体の活力を充実させていくために、自然・歴史・文化や大学・研究機関の集積など様々な地域資源を活用した魅力ある都市づくりを進めるとともに、広域的な交通の要衝としての強みを生かし、産学官連携など、多様な担い手間での交流連携を一層促進していくことが必要である。
- ・環境共生の方向性として、多様な選択肢を提供可能な都市づくり、ゆとり志向に対応した魅力ある地域環境の維持・充実、多様な担い手による自然的環境の保全・再生を掲げている。

[相模連携軸]

- ・南北の新たなゲートを生かして県土中央の南北方向の流動の拡大を図るとともに、多摩地域、埼玉方面など、より広域的な交流連携を図る軸である。

〔図2-3〕神奈川県における「自立」と「連携」の都市づくり



4 相模原市 基本構想（平成 20 年 6 月議決）

「相模原市 基本構想」平成 20 年 6 月 議決

〔基本理念〕

わたくしたちのまちは、丹沢の雄大な山なみ、相模川の清らかな流れ、相模野の広大な台地に抱かれ、先人の知恵とたゆまぬ努力により、豊かな水資源のもと、歴史と文化が培われ、発展してきました。

まちづくりの目的は、平和な社会のもと、すべての市民が生きがいと活気に満ちて、安全で安心して心豊かに暮らせるまちを創ることにあります。

しかし、わたくしたちを取り巻く社会は、地球温暖化などの環境問題、人口減少や超高齢社会の到来、産業構造や雇用形態の変化、米軍基地の存在、地域コミュニティの希薄化など、多くの課題を抱えています。

こうした課題を乗り越え、心豊かな人づくりと次代に誇れるまちづくりを進めることが今に生きるわたくしたちの責務です。

わたくしたちは、一人ひとりがまちづくりの主演となり、豊かな自然を守り育て、安全で快適な生活環境をはぐくむとともに、住み、働き、学び、集うすべての人とともに生き、個性と創造力を発揮し、人と自然と産業が共生する活力ある相模原市を創造します。

〔都市像〕

わたくしたちは、基本理念を基調に、次の都市像の実現に向けてまちづくりを進めます。

「人・自然・産業が共生する 活力あるさがみはら」

〔基本目標〕

わたくしたちは、都市像を実現するため、次の 5 つの基本目標を定めます。

1. 「誰もが安全でいきいきと暮らせる安心・福祉都市」
2. 「学びあい 人と地域をはぐくむ教育・文化都市」
3. 「やすらぎと潤いがあふれる環境共生都市」
4. 「活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市」
5. 「市民とともに創る自立分権都市」

5 相模原市新都市計画マスタープラン（素案）（平成 21 年 6 月パブリックコメント用資料）

- ・本市の将来都市構造は、「相模原市 新都市計画マスタープラン（素案）」において、3つの「都市づくりの基本目標」のもと、「ゾーン」「拠点」「軸」の3つの要素により、将来都市構造を示している。相模原駅周辺地区は、「ゾーン」では「くらしとにぎわいのゾーン」、「拠点」では「首都圏南西部における広域交流拠点」、「軸」では「都市の軸」に位置付け又は関連がある。

〔都市づくりの基本目標〕

- ・「活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市」
- ・「やすらぎと潤いがあふれる環境共生都市」
- ・「誰もが安全でいきいきと暮らせる安心・福祉都市」 ～災害に強い都市～

〔くらしとにぎわいのゾーン〕

- ・多様な都市機能の充実・強化を図るとともに、市街地内のみどりの保全・創出などにより、環境と共生する質の高い市街地の形成を進めるゾーン

〔首都圏南西部における広域交流拠点〕

- ・相模原駅周辺地区と橋本駅周辺地区を含む一体的なエリア

〔都市の軸〕

- ・都市間や地域間などの交流・連携を促進するためには、多様な移動手段や移動経路が確保されていることが重要であり、人・もの・情報が活発に行き交い、更なる都市の活力に繋げていくための軸

〔図 2-4〕 相模原市の将来構造図



第3章 相模原市の持つポテンシャル

1 隣接市等を含めた日常的交流圏

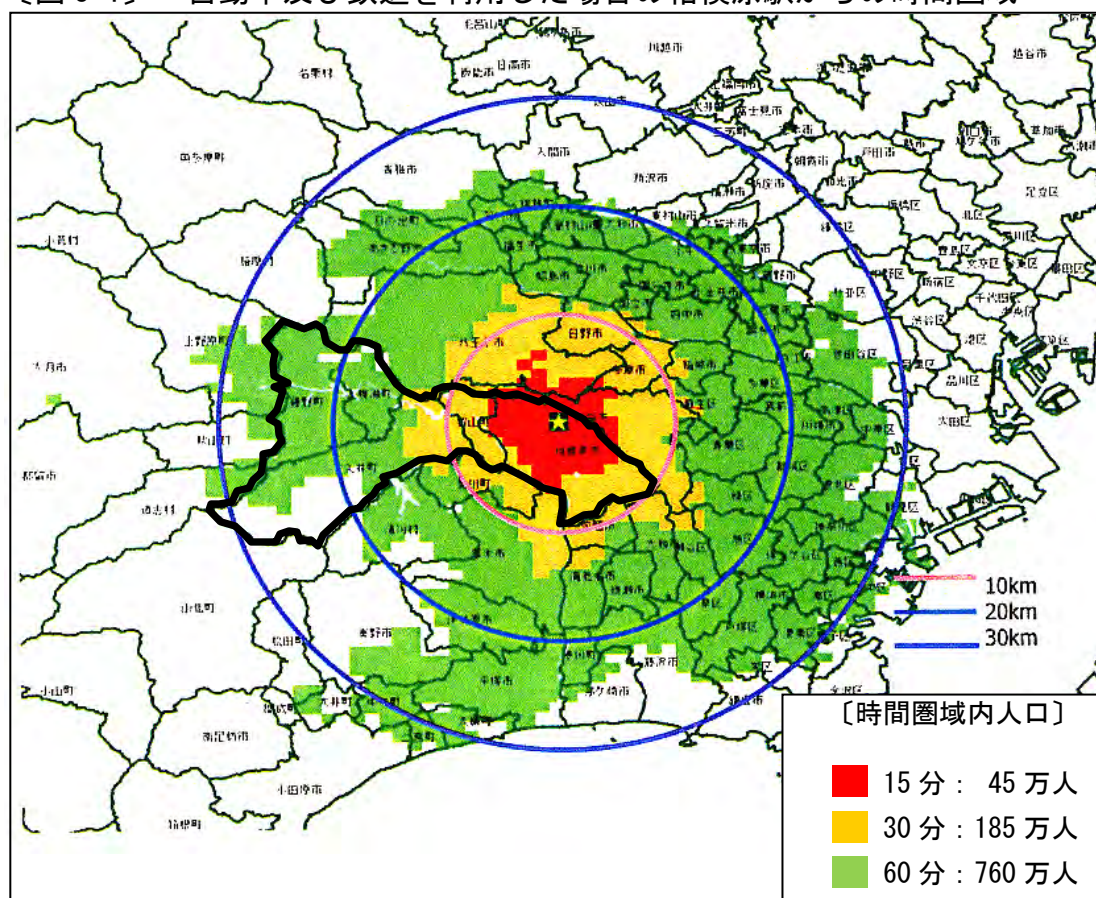
(1) 位置

- ・相模原市は、神奈川県の北西部、東京都心から約30～60kmに位置している。
- ・中でも市東部の都市部は道路網や鉄道網（JR線・私鉄各線等）等の公共交通網が充実し、利便性の高い地域となっている。（図3-2参照）

(2) 日常的交流圏（※本資料において、市東部の都市部に隣接する市・町の範囲）

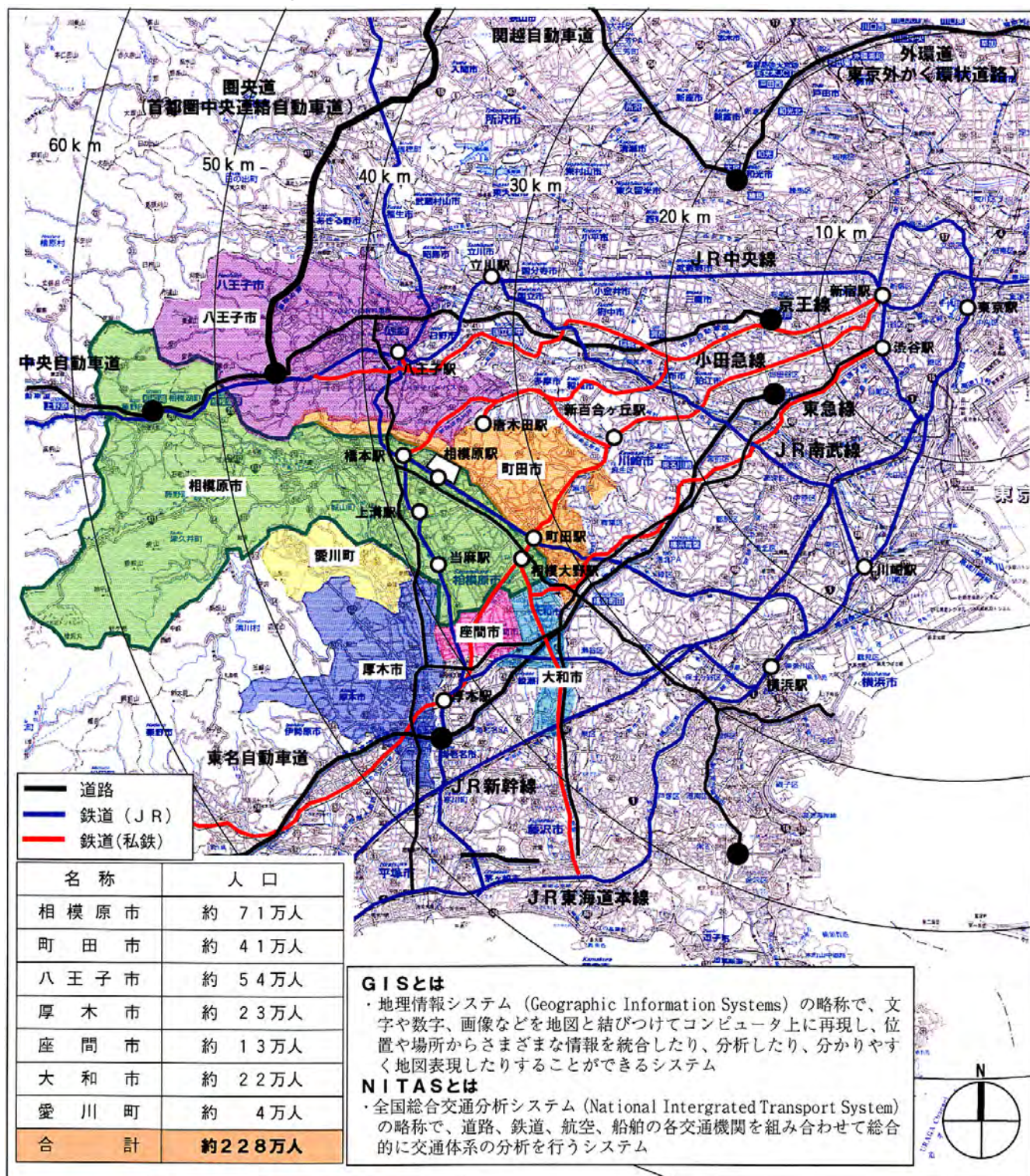
- ・こうした状況を市東部の都市部に隣接する市・町の人口合計で見ると、約230万人となっており、日常的交流圏を形成していることがわかる。（図3-2参照）
- ・これは平成19年度に本市が、GIS（地理情報システム）、NITAS（全国総合交通分析システム）を活用して検討した「自動車及び鉄道利用の場合の時間圏域」の検証結果でも、相模原駅を中心とした30分圏域内人口が約185万人となっている。（図3-1参照）

〔図3-1〕 自動車及び鉄道を利用した場合の相模原駅からの時間圏域



出典：相模原市政令指定都市ビジョン策定に伴う交通基盤整備に関する調査研究報告書（平成19年 法政大学研究開発センター）

〔図 3-2〕 相模原市と隣接市との関係



出典：住民基本台帳による東京都の世帯と人口（平成 20 年 1 月 1 日現在）
 神奈川県人口統計調査結果（平成 20 年 9 月 1 日現在）

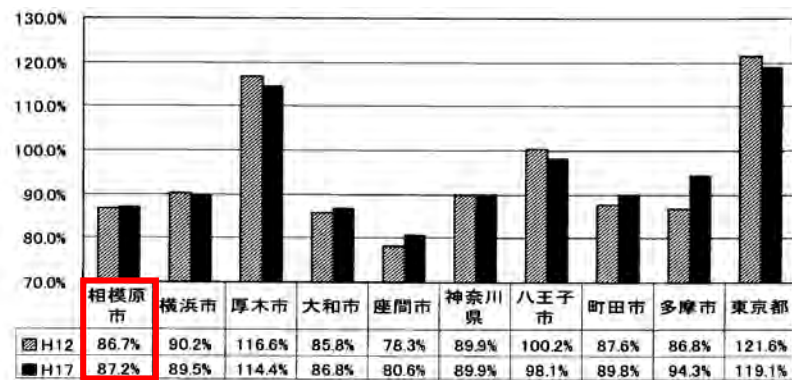
2 隣接市等との比較からみた相模原市の特性

- ・下記の隣接市等と相模原市を比較すると、次のとおりになっている。

横浜市、厚木市、大和市、座間市、八王子市、町田市、多摩市

(1) 昼間人口率

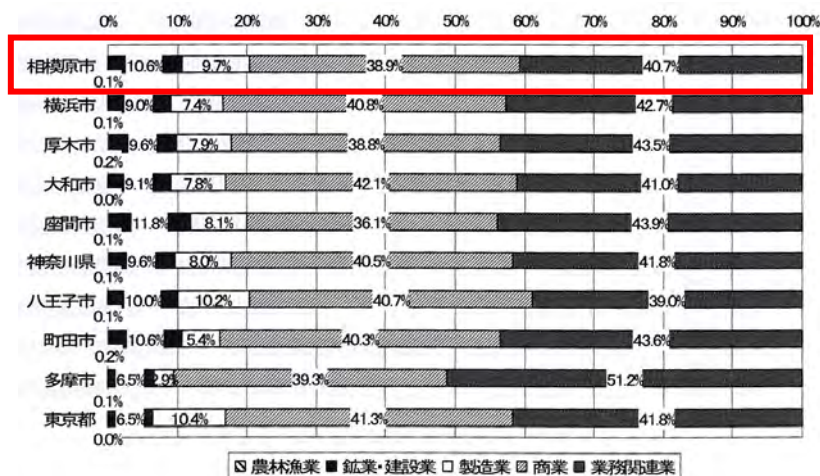
- ・平成 17 年調査で昼間人口率が 100%を超えているのは、市レベルでは厚木市のみである。
- ・相模原市の昼間人口率は 87.2%（平成 17 年調査）で、座間市、大和市に次いで 3 番目に低い。
- ・以上の傾向から、他都市へ就業者が流出していると推測できる。



出典：国勢調査（平成 12 年、平成 17 年 総務省）

(2) 産業別事業所数

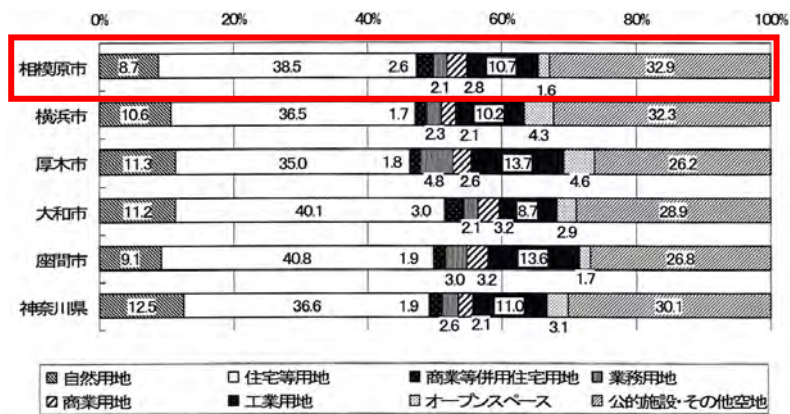
- ・相模原市の製造業の事業所数の割合は 9.7%で、八王子市の 10.2%に次いで 2 番目に高い。
- ・相模原市の商業の事業所数の割合は 38.9%で、座間市、厚木市に次いで 3 番目に低い。
- ・相模原市の業務の事業所数の割合は 40.7%で、八王子市に次いで 2 番目に低い。
- ・以上から、相模原市は「製造業の事業所の割合が高く」「商業・業務の事業所の割合が低い」ことが分かる。



出典：事業所・企業統計調査（平成 13 年 総務省）

(3) 用途別土地利用

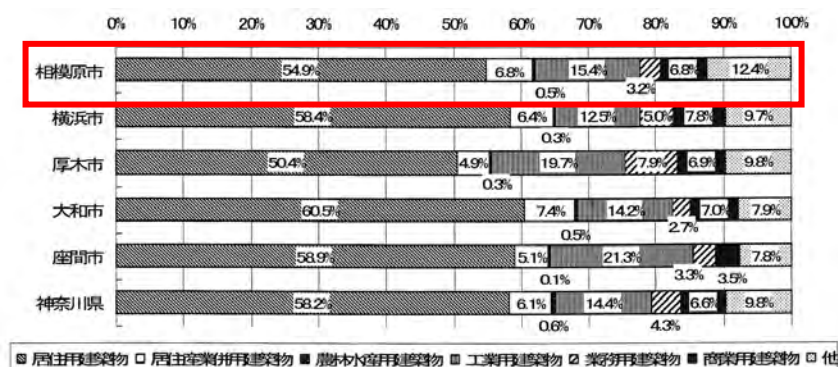
- ・相模原市の住宅等用地の割合は38.5%で、座間市、大和市に次いで3番目に高い。
- ・相模原市の業務用地の割合は2.1%で、大和市と同じく最も低い。
- ・相模原市の商業用地の割合は2.8%で、座間市、大和市に次いで3番目に高い。
- ・相模原市の工業用地の割合は10.7%で、厚木市、座間市に次いで3番目に高い。
- ・以上から、相模原市は「住宅、商業、工業用地の割合が高く」「業務用地の割合が低い」ことが分かる。



出典：都市計画基礎調査（平成12年 神奈川県）

(4) 用途別建物延床面積

- ・用途別の建物延床面積でも、上記土地利用と同様の傾向が見られ、相模原市は「住宅、商業、工業用建築物の割合が高く」「業務用建築物の割合が低い」ことが分かる。



出典：都市計画基礎調査（平成12年 神奈川県）

3 相模原市の特徴

(1) 製造業を中心とした産業の集積

- ・相模原市は、交通アクセスに恵まれた立地条件を背景に、これまで内陸工業都市として発展してきている。そのため市内には「田名工業団地」など9つの工業団地があり、多くの企業が立地、操業している。また製造品出荷額等は既存の政令指定都市と遜色ないものとなっている。(図 3-3 参照)

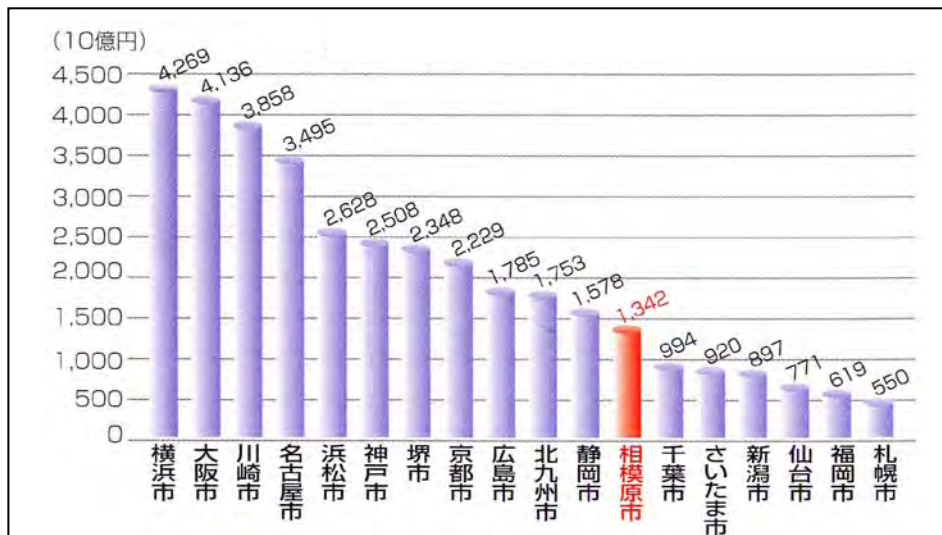
(2) 活力ある若い世代

- ・市内には9つの大学・短大のキャンパスがあり、多くの大学生が相模原市で学び、生活をしている。また平成17年の国勢調査では平均年齢が40.7歳となっており、活力ある若い世代が多いことが分かる。

(3) 豊かな自然環境と多彩な名産品の数々

- ・市の中山間部(城山町、津久井町、相模湖町、藤野町)については、津久井湖や相模湖等の豊かな自然環境、観光資源を有するとともに、炭製品(城山町、相模湖町)、しいたけ・くり(津久井町)、柚子(藤野町)、鮎(相模川)等の名産品も多彩である。(図 3-4 参照)
- ・「相模原市民桜まつり」や「相模原市農業まつり」等のお祭り、イベント等も各地で盛んに行われている。

〔図 3-3〕 政令指定都市と比較した製造品出荷額



出典：工業統計調査
(平成 16 年 経済産業省)



〔図 3-4〕 相模原市における主要な観光・レクリエーション資源

出典：相模原市シティセールスブック (平成 20 年 相模原市)

第4章 今後のポテンシャルアップ要因

- ・相模原市は、次に示すように、更に都市としてのポテンシャルが向上する要因を持っている。

1 広域交通基盤の整備（道路・鉄道等）（図 4-1 参照）

- ・道路としては、「さがみ縦貫道路（圏央道の一部）」「津久井広域道路（（仮称）城山 IC へのアクセス区間）」の整備が予定されており、これらの整備により 6 本の高速道路（東名、中央、関越、東北、常磐、東関東）と接続され、東京都心や横浜をはじめ多方面の都市へのアクセス性が向上するとともに、市内の道路の渋滞緩和や利便性の向上が期待できる。
- ・鉄道等としては、「小田急多摩線延伸（構想線）」の実現化に向けた取組みが進んでおり、首都圏南西部の交通ネットワークの拡充が期待できる。さらには、川崎市が検討している「川崎縦貫高速鉄道線計画」とのネットワークにより京浜及び羽田方面へのアクセス性の強化が期待できる。
- ・さらに日本の新たな大動脈となる「リニア中央新幹線」の整備が計画されており、市内への駅誘致が実現することによって、「全国との窓口」となる広域交流拠点都市の形成が図られる。

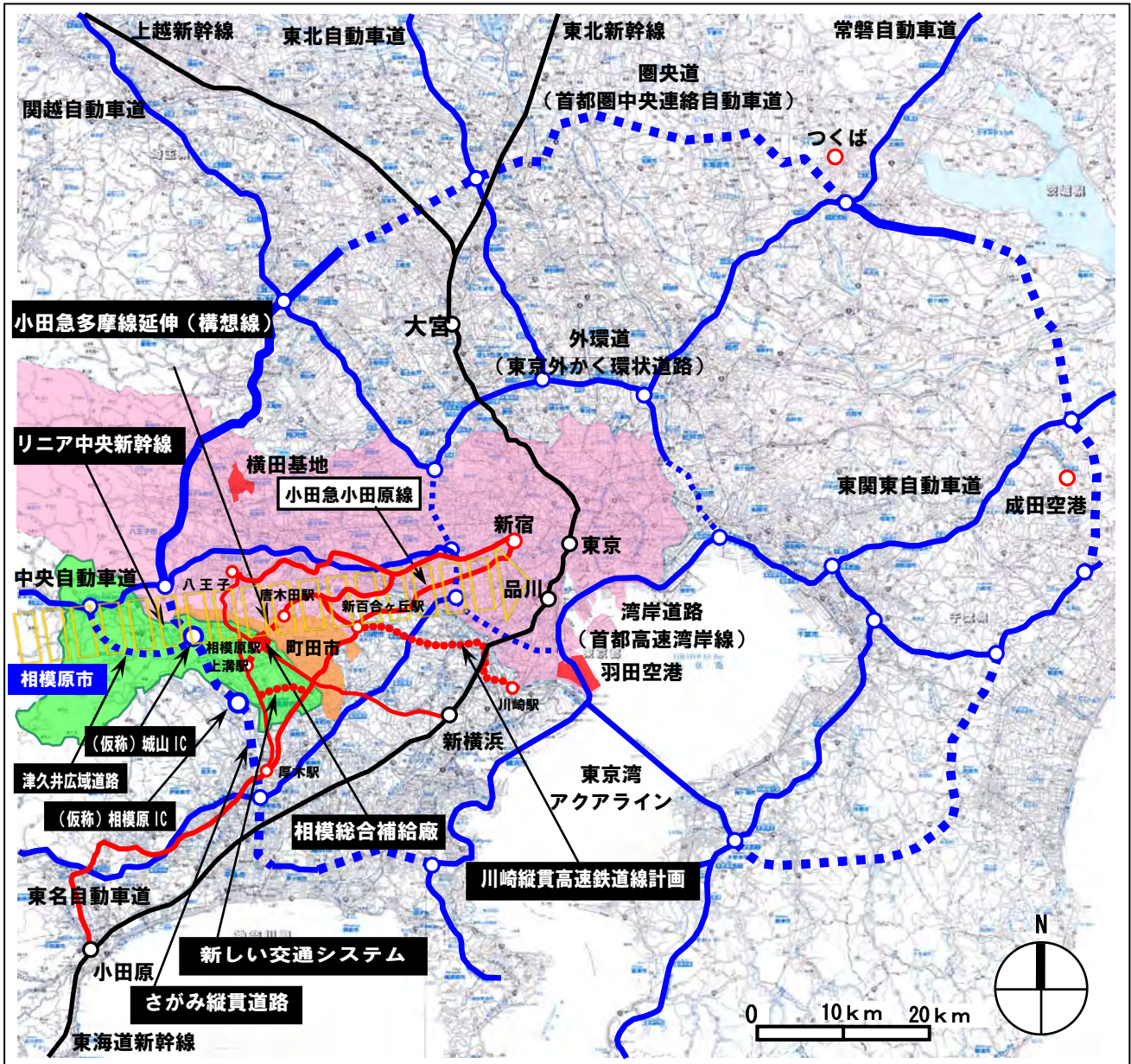
2 政令指定都市への移行

- ・相模原市は、合併により人口 70 万人を超える都市となったことを契機とし神奈川県内では横浜市、川崎市に次いで 3 番目の「政令指定都市（平成 22 年 4 月予定）」に移行することが決定している。
- ・そのため、相模原市では市の政令指定都市ビジョン等を作成し、自主的で自立的な広域拠点としての都市づくりを進めている。

3 相模総合補給廠の一部返還（約 17ha）

- ・相模原駅北口に位置する米軍施設「相模総合補給廠（約 214ha）」の一部約 17ha の返還が、平成 20 年 6 月の日米合同委員会で正式合意された。この一部返還により、相模原駅を中心とした新たなまちづくりが始動する。

〔図 4-1 広域交通基盤の計画・構想〕



〔道路〕

- さがみ縦貫道路の整備 [(仮称) 西久保 JCT～(仮称) 相模原 IC] 平成 22 年度 (予定)
 [(仮称) 相模原 IC～(仮称) 八王子 JCT] 平成 24 年度 (予定)
- 津久井広域道路の整備 [(仮称) 城山 IC へのアクセス区間：約 6.9km (総延長約 20km)] 平成 24 年度供用開始 (予定)
- 相模総合補給廠一部返還に合わせた相模原駅周辺道路整備 平成 30 年度 (予定)

〔鉄道〕

- 小田急多摩線延伸 (構想線) (唐木田駅～相模原駅～上溝駅)
- 川崎縦貫高速鉄道線計画 (新百合ヶ丘駅～武蔵小杉駅)
 (将来的には、川崎駅まで整備予定であり、京浜急行との連絡により羽田空港にアクセス可能)

〔新たな交通〕

- リニア中央新幹線の駅誘致 (首都圏～中京圏) 平成 37 年度 (目標)
- 新しい交通システム：市内拠点間の連携を強化し、高齢社会の進展に伴う移動手段の確保や道路混雑緩和による環境負荷の軽減などに対応するための、定時性や高速性を確保した利便性の高い交通システムとして、幹線快速バスシステム (BRT) などがあります。

第5章 相模原駅周辺地区の現状と課題

1 相模総合補給廠の歴史的経緯

- ・「相模総合補給廠」は、昭和13年に「旧日本陸軍造兵廠東京工廠相模兵器製造所」として使用され、その後、昭和24年に米軍に接收された後は、米軍の主要な補給基地として利用されてきた。相模原市にとっては、この間約60年間にわたって閉鎖的な土地利用が展開されてきた土地である。(表5-1参照)
- ・その後、基地機能が次第に縮小されてきたが、昭和46年に「相模原市米軍基地返還促進市民協議会」が発足し、基地返還運動が展開された。
- ・こうした長年の活動が実を結び、平成20年6月の日米合同委員会で、相模総合補給廠の一部約17haの返還が、正式合意された。

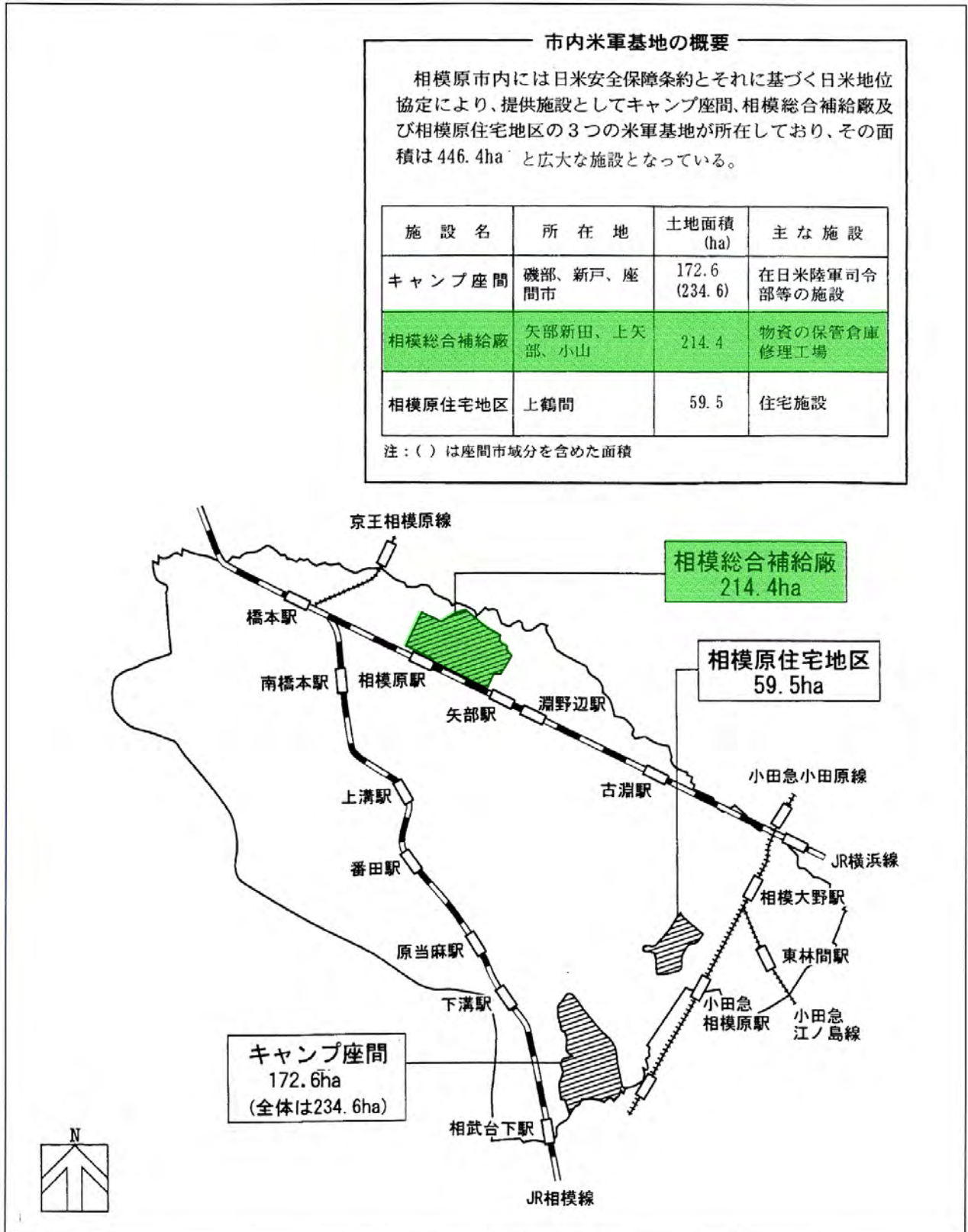
〔表5-1〕 相模総合補給廠の変遷

昭和13年 8月13日	旧日本陸軍造兵廠東京工廠相模兵器製造所(相模陸軍造兵廠の前身)として設立される。
昭和15年 6月 1日	旧日本陸軍相模陸軍造兵廠となる。
昭和20年 9月 2日	米陸軍が進駐する。
昭和24年10月20日	旧県道上溝立川線から北西側約104haが進駐区域に編入される。
昭和24年12月20日	調達要求書第4,387号により接收され、米陸軍横浜技術廠相模工廠となる。
昭和27年 7月26日	旧日米安全保障条約により在日米軍に提供する施設及び区域として指定される。(外務省告示第34号)
昭和28年 5月	西側部分約42,900㎡が返還される。
昭和29年 1月	西側部分約125,900㎡が返還される。
昭和31年	米極東陸軍工兵器材廠となる。
昭和32年	在日米陸軍総合補給廠となる。
昭和34年 8月25日	東南側部分約92,700㎡が返還される。
昭和36年 1月10日	相模倉庫と相模工廠が統合され、相模総合補給廠となる。
昭和36年 4月19日	現行日米安全保障条約により在日米軍が使用する施設及び区域となる。(調達庁告示第4号)
昭和41年 7月 1日	米陸軍所沢兵站センターの機能を吸収する。
昭和49年 7月	機能を縮小し、組織名を在日米陸軍本州司令部相模工務局と変更する。
昭和53年 7月25日	南側部分約24,420㎡が返還される。(ただし、第5ゲート通行イーズメント約1,160㎡については保留される。) ※
昭和55年 9月26日	東側部分約9,500㎡が返還される。
昭和61年10月24日	西側部分約2,500㎡が返還される。
昭和62年10月15日	組織名を第35補給管理大隊と変更する。
平成 4年11月19日	東南側部分約4,400㎡ [※] (イーズメントを含む)が返還される。
平成 6年 5月	米軍極東科学技術センターが、横田基地から移転する。
平成 9年10月 7日	南西側部分約3,056㎡が返還される。

※「イーズメント」とは、通行などのために他人の土地を利用する権利(いわゆる「地役権」)のこと。この場合、米軍は基地として提供されていた土地を日本政府に返還したが、軍の運用上、その土地を優先的に使用(通行)する権利は保有しているという意味。

出典：相模原市と米軍基地(平成14年 相模原市)

〔図 5-2〕 相模原市内の米軍基地



出典：相模原市と米軍基地（平成 14 年 相模原市）

2 相模原駅周辺地区の現状と課題

(1) 土地利用

ア 相模原駅周辺地区内（※相模原駅周辺地区まちづくり構想に基づく）

- ・地区内の人口は、周辺市街地で減少傾向が見られる中、駅直近では依然増加傾向にある。
- ・地区公園以上の大規模な公園がない。
- ・医療施設は、二次医療施設が5施設立地している。
- ・商業施設は、平成12年以降徒歩圏への大型小売店舗の出店が減少している。
- ・新産業支援施設等の立地はみられない。
- ・スポーツ・レクリエーション・文化施設は、地区内南東部に相模原市立体育館、相模原市民会館等がある他は、主要な施設の立地がみられない。

(ア) 駅北口の土地利用

- ・一部返還予定地西側に学校用地等が隣接する他は、概ね住居系の土地利用となっている。

(イ) 駅南口の土地利用

- ・駅前から道路沿道が商業系土地利用となっているが、近年は空き店舗やマンションの立地が増えており、商業集積としての魅力がやや薄らいできている。
- ・地区内南東部に「市役所」「警察署」「保健所」「税務署」等の官公庁施設が集積しているものの、駅から1km以上離れている。

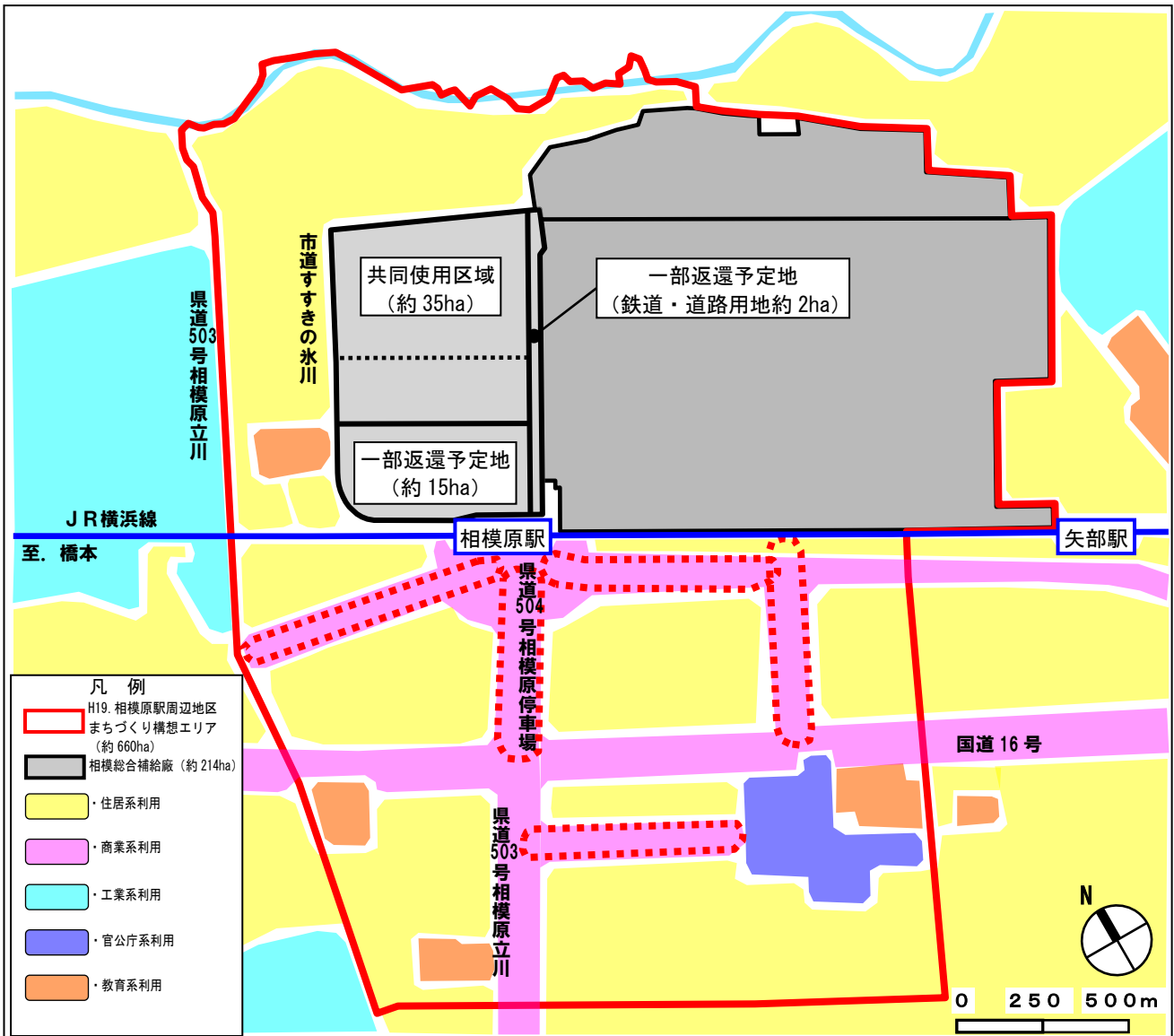
イ 相模原駅周辺地区外

- ・相模原駅周辺地区西側に橋本駅方面まで工業系土地利用が広がっていると同時に、東側及び南西側でも一部が工業系土地利用となっている。
- ・その他は、基本的に住居系土地利用が広がっている。

(2) 道路等

- ・「国道16号」「県道503号相模原立川」が、広域交通動線として機能しているものの、JR横浜線や相模総合補給廠によって南北市街地が分断されている。そのため、「市道すすきの氷川」の国道16号までの延伸の検討が必要である。
- ・また、駅南口には歩行者デッキが整備されているが、南北の連絡は駅自由通路と踏切となっている。

〔図 5-3〕 相模原駅周辺地区の状況



第6章 相模原駅周辺地区の整備方針

1 地区の位置付け

広域的な要素からみた特性・課題等

●上位計画等の位置付け

- ・首都圏整備計画：「町田・相模原」広域連携拠点
- ・神奈川県総合計画：「県央地域圏」自然と都市、産業が調和し、うるおいと活力
- ・かながわ都市マス：「相模連携軸」南北の新たなゲート、広域的な交流連携軸
- ・相模原新都市マス：「広域交流拠点都市」「環境共生都市」「安心・福祉都市」

●多くのポテンシャルアップ要因

- ・「さがみ縦貫道路（圏央道）」「津久井広域道路」等の整備により、首都圏多方面へのアクセス性が向上する。
- ・「小田急多摩線延伸（構想線）」実現により、東京都心方面へのアクセスの向上が期待できる。
- ・「川崎縦貫高速鉄道線計画」実現により、羽田空港方面へのアクセスの向上が期待できる。
- ・市内への「リニア中央新幹線」の駅誘致により、「全国との窓口」となる広域交流拠点都市の形成や、業務・商業・文化・交流などの多様な都市機能の充実が図られる。
- ・平成22年4月、政令指定都市へ移行することから、周辺自治体を含む圏域の拠点としての役割が高まる。
- ・相模総合補給廠の一部返還（約17ha）が日米合同委員会で正式合意され、新たなまちづくりが可能になった。

地域的な要素からみた特性・課題等

●隣接市等との比較からみた特性・課題

- ・昼間人口率が低く、他都市へ就業者が流出していると推測できる。
- ・産業別事業所数で見ると、製造業が多く、商業・業務がやや少ない。
- ・用途別で見ると、住宅・商業・工業系土地利用の割合が高く、業務系土地利用の割合が低い。

●相模原市の持つポテンシャル

- ・相模原市及び相模原市に隣接する市・町（日常的交流圏）の人口は約230万人を数えている。
- ・製造業を中心とした産業が集積し、製造品出荷額等も他の政令指定都市と遜色ない。
- ・大学の立地が多く、また市民の平均年齢が約40歳と活力ある若い世代が多い。
- ・首都圏にありながら豊かな自然環境、観光資源、多彩な名産品を有している。

●相模原駅周辺地区の特性・歴史等

- ・駅前人口は依然増加傾向。大規模な公園がない。商業施設は減少傾向。新産業支援施設、スポーツ・レクリエーション・文化施設等の立地がみられない。
- ・JR横浜線北側の市街地ほとんどが補給廠であるが、その他は概ね住居系の土地利用となっている。
- ・JR横浜線南側の市街地は、駅周辺の道路沿道は商業系土地利用を主体としてきたが、近年、空き店舗やマンションの立地も増え、商業集積としての魅力がやや薄らいできている。駅から1km以上離れた地区南東部に官公庁施設が集積している。
- ・JR横浜線が南北市街地の分断要素となっている。
- ・補給廠用地は昭和24年に米軍に接収されて以来、約60年間にわたって閉鎖的な土地利用が展開されてきた。

社会的な要素からみた特性・課題等

- ・地球規模での環境保全・環境負荷低減の取組み（環境共生、自動車交通の抑制等）
- ・自然災害への対応（避難スペース確保、密集市街地の解消、建築物の不燃化・耐震化等）
- ・少子高齢化、人口減少時代への対応（ユニバーサルデザイン、生活支援施設の充実等）
- ・機能集約型の都市構造への転換（コンパクトシティ、効率的な市街地内交通）

地区の位置付け（求められる役割）

首都圏南西部の広域交流拠点としてのまちづくり

- ・広域交通基盤の整備による主要都市・空港等とのネットワーク化を生かした国際性・拠点性の高い新たな都心としてのまちづくり
- ・政令指定都市にふさわしい、周辺自治体をリードする自主的で自立的なまちづくり
- ・広大な敷地規模を有する一部返還予定地を生かした拠点性の高い新市街地としてのまちづくり

相模原市の拠点としてのまちづくり

- ・就業人口の増加を図った活力のあるまちづくり
- ・隣接市等を含めた日常的交流圏の中心としてのまちづくり
- ・製造業等の産業機能の強化、支援、連携を図るまちづくり
- ・若い世代等のニーズにこたえる魅力あるまちづくり
- ・都市部と中山間部との交流を拡大するまちづくり
- ・返還用地として公共性・公益性に考慮したまちづくり
- ・駅周辺地区の特性を踏まえたまちづくり

まちづくりに対する社会的なニーズ

- ・環境、防災、安全・安心といったニーズへの積極的な取組

広域的な役割

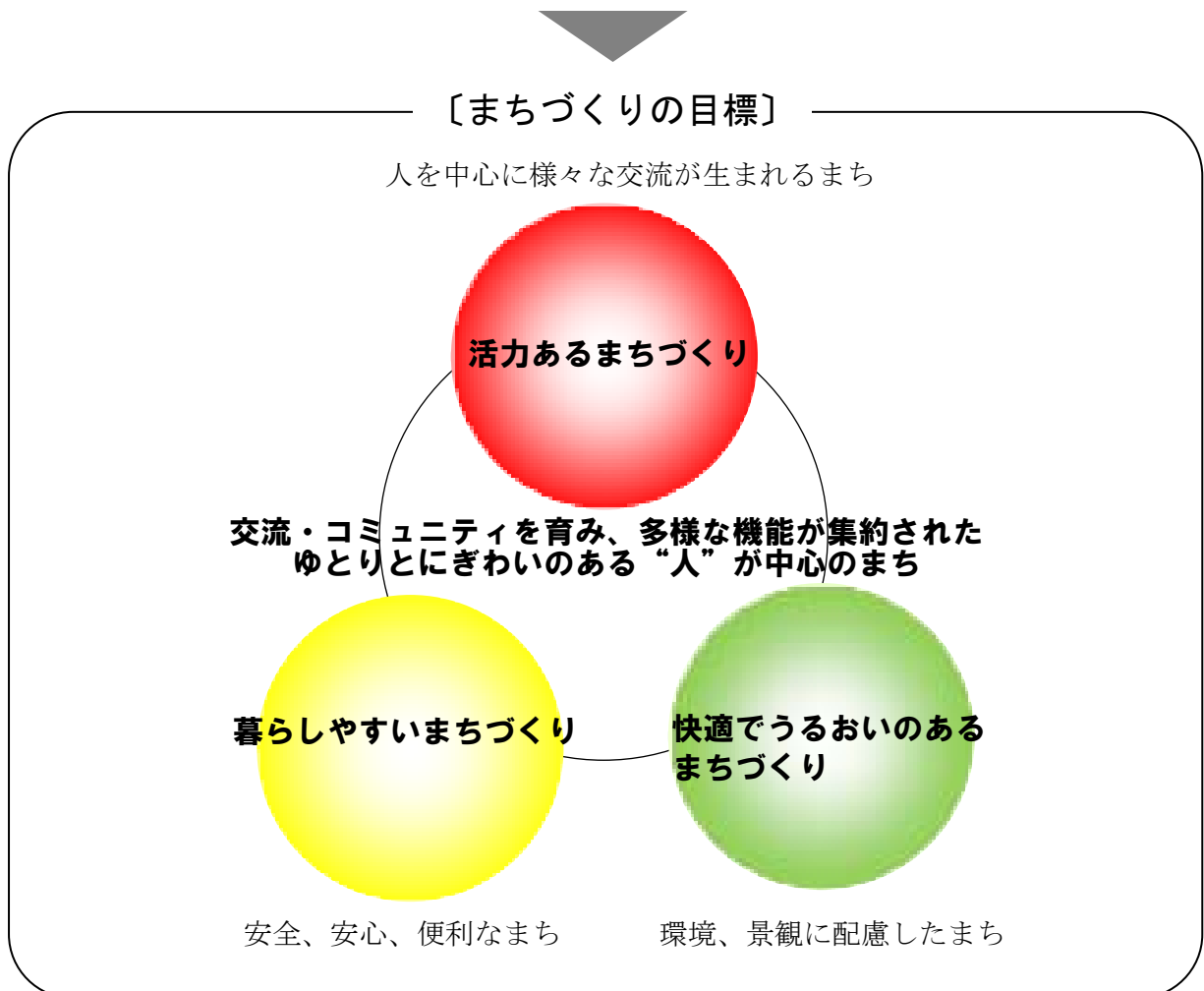
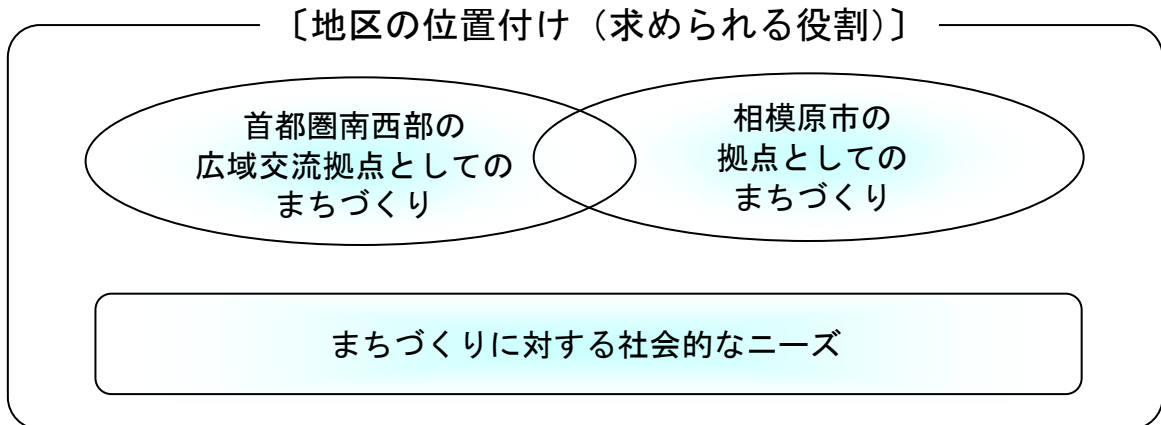
地域的な役割

社会的な役割

2 まちづくりの目標と方針

(1) まちづくりの目標

- ・「地区の位置付け」を踏まえつつ、「まちづくりの目標」は、相模原駅周辺地区まちづくり構想における「目標」を引継ぐものとする。



(2) まちづくりの方針

ア 活力あるまちづくり（人を中心に様々な交流が生まれるまち）

(ア) 広域交流拠点の整備

- ・国際交流機能（メッセ施設、コンベンション施設、ホテル等）
- ・市民交流機能（多目的空間、オープンスペース等）
- ・文化交流機能（文化ホール等）
- ・広域集客機能（広域的商業施設、都市型アミューズメント併設複合型商業施設）
- ・業務機能（企業、各種団体、協会等）
- ・行政機能（官公庁等）
- ・産業創造・産業支援機能（インキュベート機能、スモールオフィス等）
- ・スポーツ・レクリエーション機能（イベント、運動場等）

(イ) 既存の集積の活用

- ・南側市街地の機能更新
- ・南北市街地の一体的なにぎわいづくり

イ 暮らしやすいまちづくり（安全、安心、便利なまち）

(ア) 機能集約型のまちづくり

- ・機能の集約的配置（多様な機能を複合的・計画的に配置）
- ・コンパクトシティの推進（住宅機能の整備、生活利便施設の集約的配置）

(イ) 交通ネットワークの整備・充実

- ・広域交通体系の整備（さがみ縦貫道路、津久井広域道路、小田急多摩線延伸（構想線）
- ・地区内道路の整備（南北道路・東西道路・区画道路等の整備）
- ・交通結節点の整備（駅前広場、歩行者デッキ及び地下道）
- ・歩行者・自転車ネットワークの整備（南北市街地間の連続性確保、自転車道の整備、駐輪場の整備、歩行者に配慮した道路整備）
- ・駐車場の整備
- ・バスネットワークの整備

(ウ) 人にやさしいまちづくり

- ・バリアフリー化の推進（道路、広場、公共建築物等のバリアフリー化）
- ・すべての人が快適に暮らせるまちづくりの推進（高齢者・障害者・子育て支援、社会参加活動支援）

(エ) 災害に強いまちづくり

- ・まちの安全性向上（強固な都市基盤の整備、建物の不燃化、耐震化の促進）
- ・防災拠点の確保（駅北側のオープンスペースを避難場所として活用、防水貯留槽の確保、エネルギー供給源の多重化等）
- ・環境・防災軸の整備（南北道路を駅南側の既成市街地や町田市方面からの緊急避難路、緊急輸送路として活用）

ウ 快適でうるおいのあるまちづくり（環境、景観に配慮したまち）

(ア) 美しい都市景観の形成

- ・本市の玄関口にふさわしい風格のある都市景観形成
- ・まち全体で調和のとれた都市景観形成
- ・地区計画等を活用した統一感のある美しいまちなみ形成

(イ) 緑のネットワークの形成

- ・駅北側市街地内に緑豊かな都市空間の創出
- ・広幅員道路での街路樹や植栽等によるシンボリックな街路景観の創出
- ・歩道、歩行者空間を活用した緑のネットワークの形成

(ウ) 環境共生のまちづくり

- ・環境負荷の少ない施設整備の促進
- ・環境にやさしい交通体系

第7章 一部返還予定地等の土地利用計画

1 整備の目標と方針

平成19年度に策定した「相模原駅周辺地区まちづくり構想(さがみはら新都心整備構想)」では、相模総合補給廠全域、補給廠以北の市域、小山から相模原駅南口の地区、市役所周辺から横山に及ぶ約660haを相模原駅周辺地区として、現況や特性を調査し課題を整理してきた。これを踏まえ、当計画づくりにおいても、この地区を踏まえた検討を行ってきた。

この地区において、一部返還予定地は、駅前でありながら17haもの土地が市民利用のできないまま約70年が経過してきたが、この度の返還合意によりまちづくりが可能となった。あわせて、後背地の35haも国や米軍との共同使用の協議が進められることとなり、この広大な土地の利用計画づくりは、小田急多摩線の延伸構想や多摩地域の道路整備とあわせ、本市の中心市街地としての相模原駅周辺地区全体はもとより、首都圏南西部における本市の役割を決定付けるものと言うことができる。

今回の計画では、この17haを核とした土地利用計画を検討しているが、いずれ駅南口の活性化や、機能更新の必要性が高まることに伴う新たな再開発事業等の検討、さらに、小田急多摩線の延伸に伴うまちづくりへと発展する端緒となることが期待される。

ここでは、この一部返還予定地等の「整備の目標と方針」を示すものである。

(1) 整備の目標

〔相模原駅周辺地区のまちづくりの目標と方針〕

「交流・コミュニティを育み、多様な機能が集約されたゆとりとにぎわいある“人”が中心のまち」

活力のあるまちづくり

暮らしやすいまちづくり

快適でうるおいのあるまちづくり

〔北側市街地のエリア別整備方針〕

「一部返還予定地等を核とした広域的な拠点性の高い市街地の形成」

一部返還予定地(約17ha)

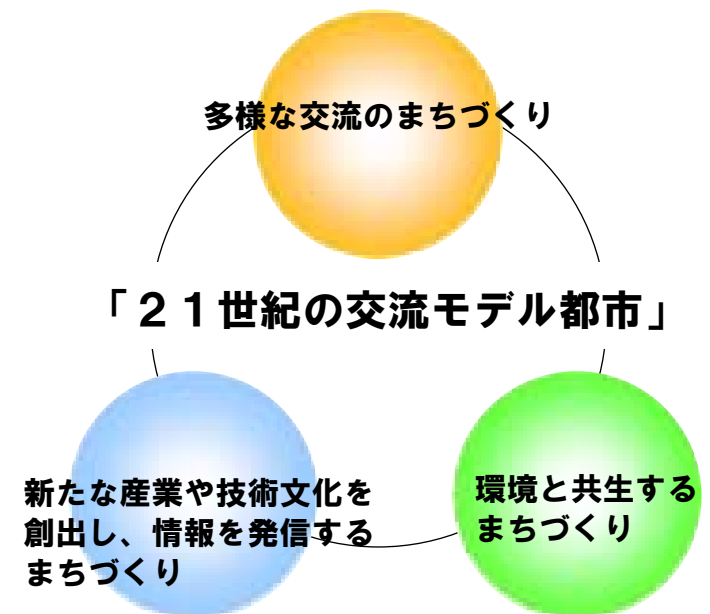
一部返還予定地は駅前立地の条件を活かし、広域交流拠点としての多様な機能を備えた、本市を牽引する新たな市街地として形成していく。

共同使用区域(約35ha)

共同使用区域は、米軍基地内を共同使用することから、具体的利用計画等について、国・米軍と協議を行う区域であるが、広大な空間を活かし、市民交流機能、スポーツ・レクリエーション機能を備えた市民の憩い・運動・健康・レクリエーション・イベント・防災広場等として活用していく。

〔整備の目標〕

多様な交流、新たな産業や技術・文化の創出、環境とも共生する「21世紀の交流モデル都市」



〔整備の方針〕

ア 多様な交流のまちづくり

- (ア) 国際コンベンション施設の整備
- (イ) 市民交流空間の整備
- (ウ) 文化交流施設の整備
- (エ) 商業施設の整備
- (オ) 業務系施設の整備
- (カ) 生活系施設の整備
- (キ) スポーツ・レクリエーション空間の整備

イ 新たな産業や技術・文化を創出し、情報を発信するまちづくり

- (ア) 産業創造・産業支援施設の整備
- (イ) 研究開発施設の誘導

ウ 環境と共生するまちづくり

- (ア) 都市内緑化の推進
- (イ) 環境にやさしい交通体系の推進
- (ウ) エネルギー供給の効率化
- (エ) 都市内資源循環
- (オ) 環境共生の研究、技術開発と啓発

(2) 整備の方針

ア 多様な交流のまちづくり

(ア) 国際コンベンション施設の整備

- ・コンベンション開催施設（展示施設、会議施設、多目的ホール等）
- ・コンベンション支援施設（ホテル、飲食・物販系商業施設等）

(イ) 市民交流空間の整備

- ・多目的空間（名産品市等、屋内市民イベント等）
- ・オープンスペース（広場、散策、お祭り、屋外市民イベント、防災避難等）

(ウ) 文化交流施設の整備

- ・文化ホール等

(エ) 商業施設の整備

- ・商業・アミューズメント等の商業系複合施設
- ・生活利便系商業施設

(オ) 業務系施設の整備

- ・業務施設（企業、各種団体、協会等）
- ・行政施設（官公庁等）

(カ) 生活系施設の整備

- ・福祉・保健・教育施設（高齢者施設、子育て支援施設等）
- ・緑に囲まれた中高層住宅

(キ) スポーツ・レクリエーション空間等の整備

- ・運動場（サッカー、ラグビー、野球等）
- ・イベント・災害時の一時利用等

イ 新たな産業や技術・文化を創出し、情報を発信するまちづくり

(ア) 産業創造・産業支援施設の整備

- ・産学官連携のための交流機能
- ・インキュベート施設

(イ) 研究開発施設の誘導

ウ 環境と共生するまちづくり

(ア) 都市内緑化の推進

- ・ 緑の軸の整備（シンボルロード、プロムナード等）
- ・ 緑のオープンスペースの整備（緑豊かな公共的空間）
- ・ 建物緑化の推進（屋上緑化等）

(イ) 環境にやさしい交通体系の推進

- ・ 自転車道の整備やゆとりのある歩道幅員の確保等による自転車・徒歩利用の促進

(ウ) エネルギー供給の効率化

- ・ 地域冷暖房システム、ヒートポンプ、蓄熱施設、コージェネレーション、再生可能エネルギー、未利用エネルギー、スマートエネルギーネットワーク等の活用

(エ) 都市内資源循環

- ・ 雨水再利用、廃棄物の都市内再利用等

(オ) 環境共生の研究、技術開発と啓発

〔図 7-1〕 環境と共生するまちづくりイメージ図



2 導入機能の検討

(1) 国際コンベンション施設

- ・国際コンベンション施設については、「見本市型施設」と「国際会議型施設」の2分類で検討する。

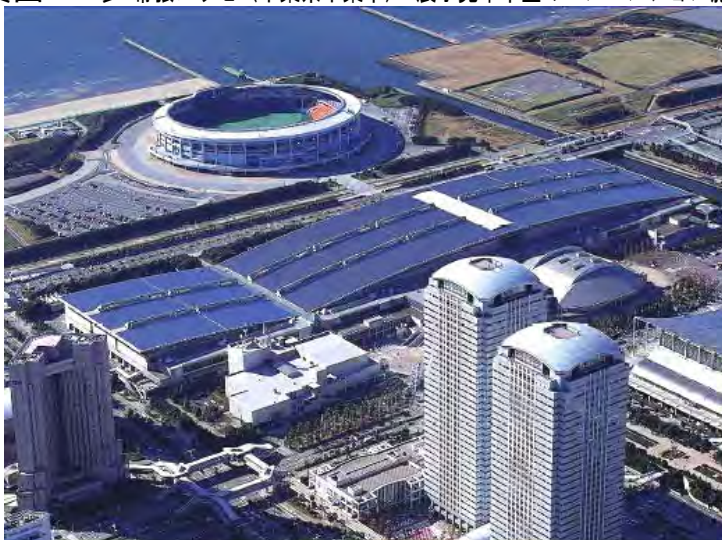
ア 見本市型施設

- ・見本市型施設は、首都圏の大規模（東京ビッグサイト、幕張メッセ、パシフィコ横浜）な事例でみると、展示面積だけで約2万㎡～約8万㎡となっており、駐車場等のスペースも含めると約10万㎡を超える用地が必要になる。
- ・一方で、本市と人口規模が同程度の政令指定都市（北九州市、新潟市、浜松市、静岡市）の事例でみると、展示面積は約3千㎡～約1万㎡となっており、人口規模に応じた中規模な施設となっている。
- ・当該地区で見本市型施設の導入を考える場合には、展示面積約1万㎡程度の中規模施設としていくことが考えられる。

イ 国際会議型施設

- ・国際コンベンション（いわゆる国際会議）は、日本政府観光局の基準によると「国際的な会議」等とされており、2007年の国内開催状況は、1位のパシフィコ横浜でも年間に89件であり、幕張メッセで20件、東京ビッグサイトで16件、東京国際フォーラムで11件と、件数は少ない。
- ・国際会議を開催するためには、宿泊・飲食施設の充実の他に、観光資源等といった総合的な魅力向上が必要である。
- ・当該地区で国際会議型施設の導入を考える場合には、他の会議スペース・多目的スペース等の併用によって対応していくことが考えられる。

〔図 7-2〕 幕張メッセ（千葉県千葉市）：展示見本市型のコンベンション施設



〔図 7-3〕 アクトシティ浜松（静岡県浜松市）



(2) 市民交流空間

- ・大規模開発を行う場合には、開発によってオープンスペースが創出される事例が多い。
- ・これまでの都市開発事例（東京ミッドタウン、六本木ヒルズ、アークヒルズ等）でも人々が集まる交流空間として様々な活用が行われている。
- ・本市においても都市部と中山間部の地域交流、人的交流を図っていく空間として活用していくことが考えられる。
- ・当該地区で市民交流空間の導入を考える場合には、日常的に市民が集い、憩える空間としての利用を主としながら、週末等にはイベント等の多目的な利用も可能な空間としていくことが考えられる。

〔図 7-4〕 ラゾーナ川崎（神奈川県川崎市）：プラザに面して商業施設を配置 屋上庭園は市民のくつろぎ空間となっている



(3) 文化交流施設

- ・文化交流施設については、神奈川県及び東京都における1,500人以上の座席数を有する文化ホール等の立地状況を整理してみると、神奈川県で9施設、東京都多摩地区では3施設となっており、相模原市では相模原市文化会館（グリーンホール相模大野）1施設となっている。
- ・多摩地区を含めた当該地区周辺には、大規模な文化ホールが少ない状況となっている。
- ・当該地区で文化交流施設の導入を考える場合には、座席数1,500人以上の施設としていくことが考えられる。

(4) 商業施設

- ・本市において、大規模小売店舗の一定の集積がみられる地域は「橋本駅周辺」「古淵駅周辺」「相模大野駅周辺」「国道16号沿道」となっており、「相模原駅周辺」では、あまり大きな商業集積がみられない。
- ・「相模原市商業実態調査報告書（H18年度）」でみても、市内商業地域利用率は、古淵（13.5%）、相模大野駅北側（9.8%）、橋本駅北側（8.6%）、相模原（6.3%）の順番になっており、商業の求心力は高くない。
- ・当該地区で商業施設の導入を考える場合には、大規模小売店舗については他地域との機能分担、小規模小売店舗については南口の既存商業集積との機能分担等を踏まえる必要があることから、娯楽系の複合商業施設等としていくことが考えられる。

(5) 業務系施設

- ・業務系施設については、「都市計画マスタープラン策定に係る詳細検討調査業務（H19年度）」「都市計画基礎調査（H12年度）」等によると、周辺市等と比較して、本市の業務系土地利用の割合は低くなっている。
- ・一方で、現在の相模原市役所周辺に集積している官公庁施設の状況を整理すると、大半が昭和40年代～50年代に建設されたものであり、建物の老朽化が進んでいる。
- ・業務系施設については、今後当該地区が「相模原市の拠点としてのまちづくり」「首都圏南西部の広域交流拠点としてのまちづくり」の役割を果たしていくために必要となる施設と考えられる。
- ・その導入にあたっては、市内の製造業の事業所の業務系施設の導入を誘導するとともに、区内南東部の官公庁エリアの機能更新等も含めて検討を行っていく必要がある。

(6) 生活系施設

- ・福祉・保健等施設（高齢者施設、子育て支援施設等）等については、新たな市街地形成に不可欠な施設と考えられる。
- ・住宅施設については、「相模原駅周辺地区まちづくり構想（H19年度）」によると、相模原駅周辺地区の地区別人口は、市内で減少している地区も多く見られる中、増加傾向を保っている。
- ・現時点においても住宅施設の需要が高いことから、新たな人口の受け皿として住宅施設を導入していくとともに、福祉・保健等施設についてもあわせて導入していくことが考えられる。

(7) スポーツ・レクリエーション空間

- ・「相模原駅周辺地区まちづくり構想（H19 年度）」によると、当該地区内及び周辺地区においても、スポーツ・レクリエーション施設が少ない状況となっている。
- ・こうした状況を踏まえ、当該地区では市民の健康増進を図るため、屋外・屋内利用を含めた多様なスポーツ・レクリエーション施設を導入していくことが考えられる。また、こうした施設については、災害時の一時利用等にも配慮するものとする。

(8) 産業創造・産業支援施設、研究開発施設

- ・産業系施設については、市内に電機・一般機械・金属等の製造に関わる事業所数が約 1,700（H15 年時点）あるとともに、「事業所・企業統計調査（H13）」「都市計画基礎調査（H12 年度）」「工業統計調査（H16 年度）」等でも、本市が製造業に強い傾向となっている。
- ・一方、国レベルで見ると、経済産業省による「産業クラスター計画」が進められ、推進機関として「社団法人首都圏産業活性化協会（TAMA 協会）」が設置されている。（相模原市も協会会員として参加）
- ・相模原市では、こうした産業創出や産業支援の受け皿として、西橋本に「さがみはら産業創造センター（H12 年）」「第 2 さがみはら産業創造センター（H14 年）」（いずれも相模原市も出資した第 3 セクター）を整備している。
- ・同様の第 3 セクターでは、「アネックス・テクノ 2（岐阜県各務原市）」「さかい新事業創造センター（大阪府堺市）」「神戸バイオメディカル創造センター（兵庫県神戸市）」「熊本新事業支援施設（熊本県上益城郡）」等がある。
- ・こうした状況を踏まえ、当該地区では様々な企業や大学、行政等の連携を図りながら、先端技術や新産業の研究・検討を行うための「産業創造・産業支援施設」「研究開発施設」を導入していくことが考えられる。

(9) 環境共生空間

- ・「相模原駅周辺地区まちづくり構想（H19 年度）」によると、当該地区の周辺には、地区公園以上の大規模な公園、施設周りのオープンスペースも少ない状況となっている。
- ・こうした状況を踏まえ、当該地区では開発によるオープンスペースの創出を積極的に誘導するとともに、都市内緑化の推進、エネルギー供給の効率化、都市内資源の循環、環境共生の研究、技術開発と啓発等を行っていくこととする。

3 土地利用ゾーニング（図 7-5 参照）

（1）一部返還予定地（約 17ha）

ア シティゲート・ゾーン（交通系複合） 約 2.5ha ※北口駅前広場用地を含む

- ・ J R 横浜線相模原駅に隣接する一部返還予定地の東側を新市街地の玄関として「シティゲート・ゾーン（交通系複合）」とする。
- ・ 本ゾーンには、「交通機能（バス、タクシー乗降場、バスターミナル等）」を展開した駅前広場の他、「業務施設」「行政施設」によるシンボリックな施設建築物等を展開していく。
- ・ 駅前広場及び施設建築物等については、立体的・有効的な土地利用を図る。
- ・ ゾーンの規模については、約 2.5ha 程度とする。

イ インタラクティブ・ゾーン（交流系複合） 約 7.0ha

- ・ 一部返還予定地の中央部を多様な機能が複合する「インタラクティブ・ゾーン（交流系複合）」とする。
- ・ 本ゾーンには、「国際コンベンション施設」「市民交流空間」「文化交流施設」「商業施設」「業務施設」「産業創造・産業支援施設」等の様々な用途を展開する他、交流のための広大な広場空間を展開していく。
- ・ ゾーンの規模については、地区のほぼ半分である約 7ha 程度とする。

ウ コミュニティ・ゾーン（生活系複合） 約 3.0ha

- ・ 周辺住宅地と隣接する一部返還予定地の西側を「コミュニティ・ゾーン（生活系複合）」とする。
- ・ 本ゾーンには、良質な住環境形成のための「福祉・保健等施設」の用途を展開していく他、市民がいきいきと集い憩える緑にあふれた広場空間を展開していく。また、新たな人口の受け皿となるような中高層住宅等を展開する。
- ・ ゾーンの規模については、約 3ha 程度とする。

エ 道路・鉄道用地 約 4.5ha

- ・ 各ゾーン外周の道路用地（約 2.5ha）と南北道路及び小田急多摩線延伸（構想線）用地（約 2.0ha）として使用する。

（2）共同使用区域（約 35ha）※このエリアは米軍基地内を共同使用することから、具体的利用計画等について、国・米軍と協議を行う。

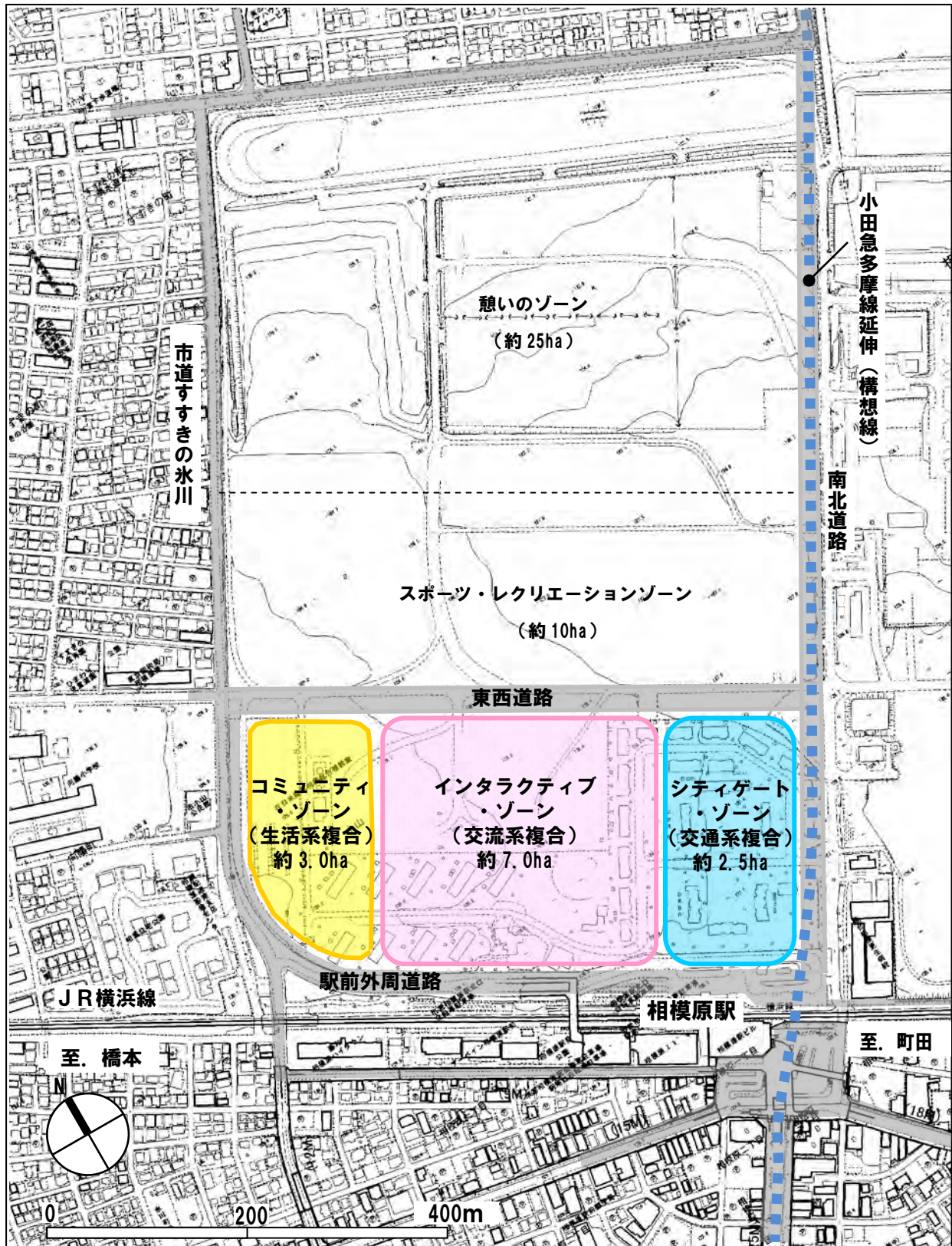
ア 憩いのゾーン（約 25ha）

- ・ 広大な空間を生かした市民のイベント広場や憩いの空間として、また災害時は防災広場として活用する。

イ スポーツ・レクリエーションゾーン（約 10ha）

- ・ 市民の運動・健康・レクリエーション等の空間として、また災害時は防災広場として活用する。

〔図 7-5〕 一部返還予定地等のゾーニング



※一部返還予定地エリアは、平成 18 年 5 月の在日米軍再編の最終報告である「再編実施のための日米のロードマップ」において、「地元の再開発のために返還される」とこととされたエリア

※共同使用区域エリアは、平成 18 年 5 月の在日米軍再編の最終報告である「再編実施のための日米ロードマップ」において、「緊急時や訓練目的に必要である時を除き、地元の使用に供される」とこととされたエリア

4 都市空間形成等の考え方

(1) 街区構成の考え方 (図 7-6 参照)

- ・街区構成については、計画地を道路で細かく区分する「区画割型の街区構成」(例：大手町、西新宿等)とするのではなく、複数建物を含む大きなまとまりを1つの街区とする「大街区型の街区構成」(例：六本木ヒルズ、東京ミッドタウン等)とする。
- ・「大街区型の街区構成」によって、大規模な歩行者空間や、緑豊かな空間を創出することが可能になり、交流拠点にふさわしい多くの人々が快適に集うことのできる魅力ある空間を形成していくものとする。

(2) 都市空間構成の考え方 (図 7-7 参照)

- ・建物の配置やオープンスペースの形態を特徴づける空間構成については、相模原駅を中心とする「放射状都市空間の形成」ではなく、東西南北の「格子状都市空間の形成」を図る。
- ・「格子状都市空間の形成」によって、南側市街地から続く夢大通りとの景観的な見通し線の確保、小学校を含む西側住宅市街地との連携、北側共同使用区域への面的な広がりなど、周辺地域の市街地形態と調和し、また連携性の高い都市空間を形成していくものとする。

(3) 立体的土地利用の展開

- ・計画地の土地は、高度利用を図るとともに立体的な活用を行うものとする。
- ・「立体的土地利用の展開」を通じ、建築物の超高層化と、大規模なオープンスペースの創出を図る。また、新都心にふさわしいシンボリックな都市景観を形成していく。
- ・建築物の低層部においては、地下、地上、デッキ等の重層的な地盤を形成し、変化に富んだ都市空間の創出を図っていく。

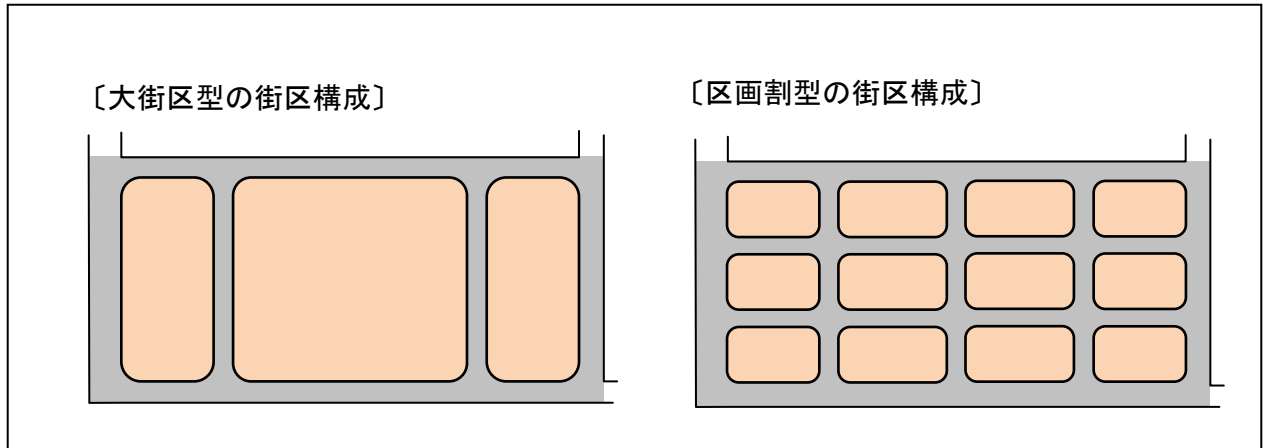
(4) 環境空間の創出

- ・大街区型の街区構成、格子状都市軸の形成、立体的土地利用の展開等により、計画地の1/2以上のオープンスペースを創出する。これらのオープンスペースには豊富な緑化を行い、人にも地球にもやさしい街を創る。

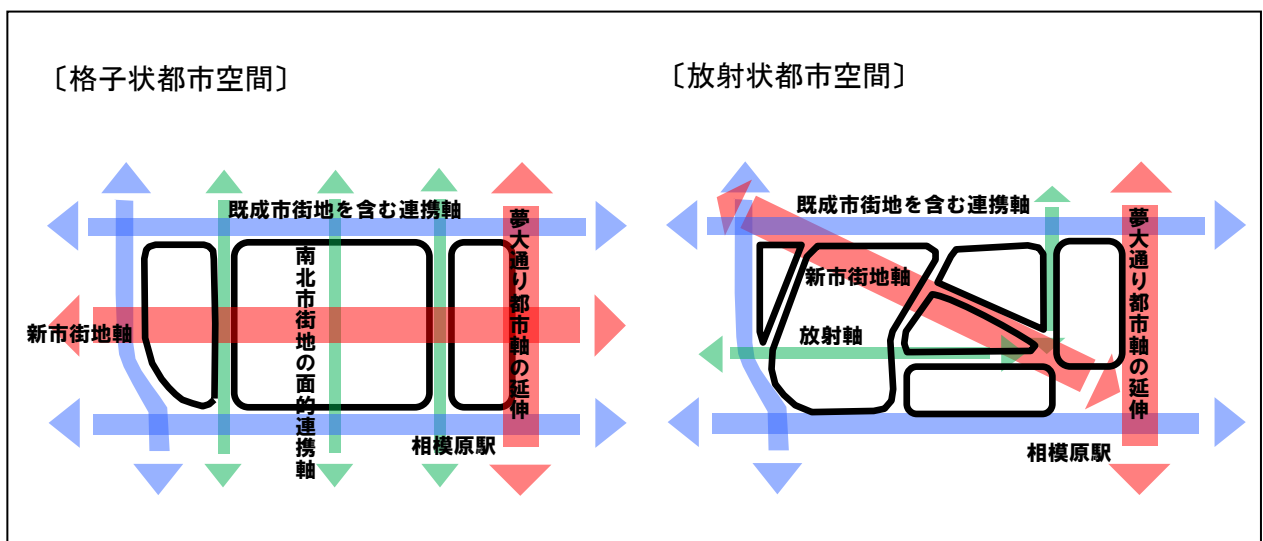
(5) スカイラインの形成 (図 7-8 参照)

- ・日照条件、周辺市街地との調和、計画地南西方向に広がる市内の眺望確保、計画地内の建物が一体となったシンボル性の高い景観形成、本市の発展を想起するイメージ等の観点から、計画地の南及び西から北東端に向かって上昇するスカイラインを形成していく。

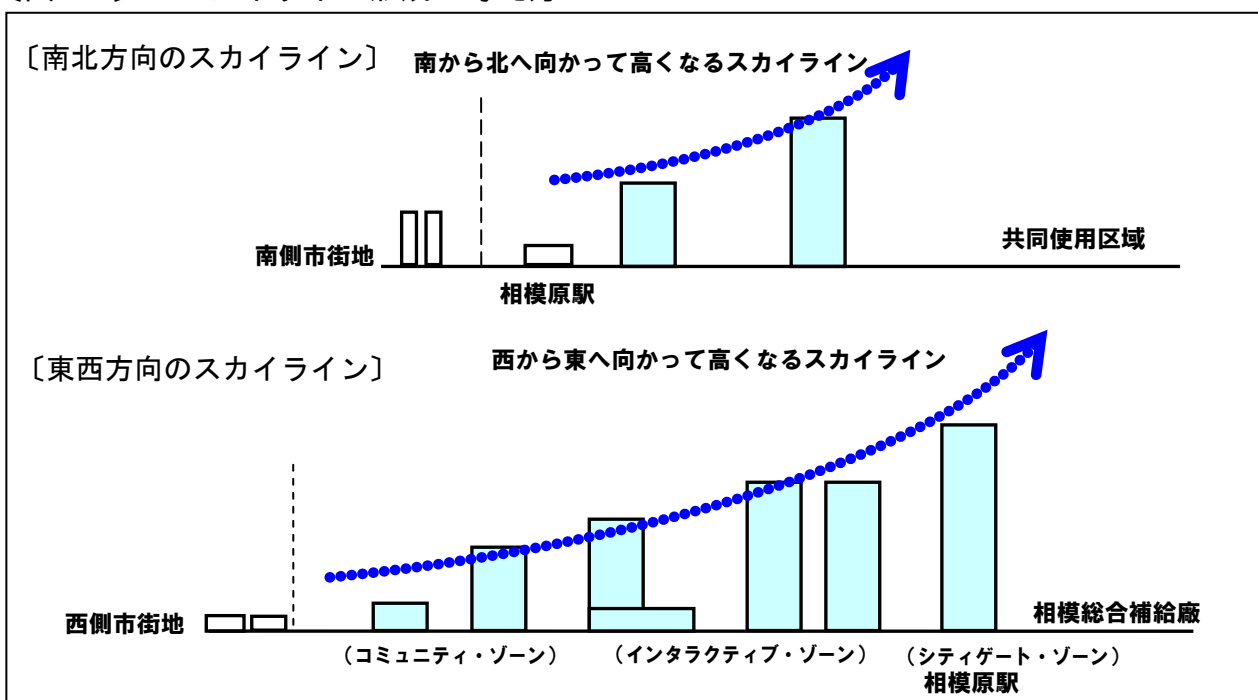
〔図 7-6〕 街区構成の考え方



〔図 7-7〕 都市空間形成の考え方



〔図 7-8〕 スカイライン形成の考え方



5 主要な都市基盤整備方針

(1) 道路 (図 7-9 参照)

- ・新たに整備する道路は、人や環境にやさしい道路として植樹帯や自転車道の配置を検討し、ゆとりのある歩行者空間の確保を基本とする。

ア 南北道路

- ・北側市街地を南北に貫く路線
- ・相模原駅北口と町田街道方面を連絡するとともに補給廠南側外周道路を経由することにより相模原駅北口と駅南側の既成市街地を連絡する路線

イ 東西道路・駅前外周道路

- ・南北道路と市道すすきの氷川を連絡する路線

ウ 区画道路 (東側・西側)

- ・東西道路と駅前外周道路を連絡する路線

エ 補給廠南側外周道路

- ・補給廠南側外周道路の返還促進

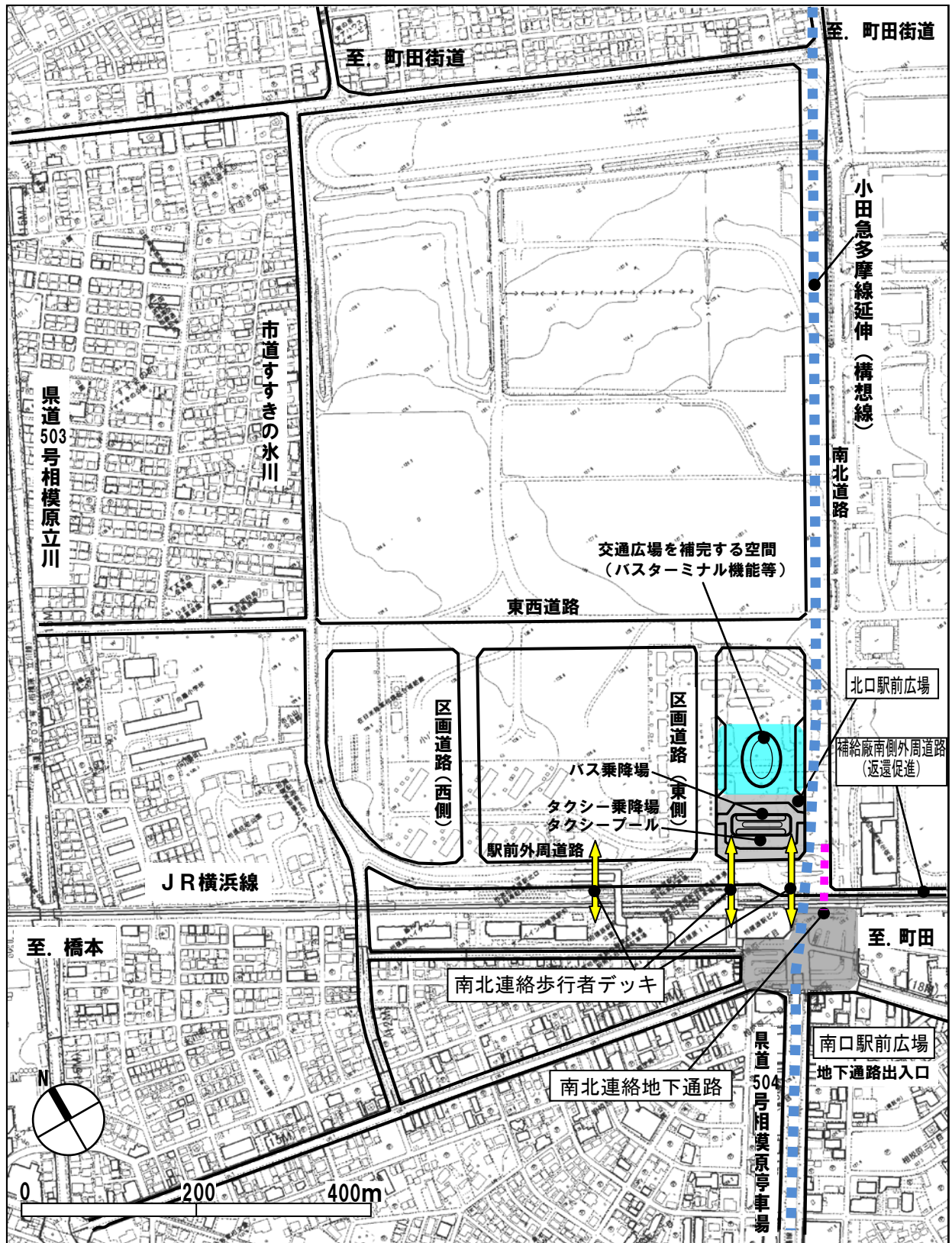
(2) 駅前広場等

- ・既存北口駅前広場を移設し、新たな駅前広場 (タクシー乗降場等) をシティゲート・ゾーンの南側に設置する。
- ・既存南口駅前広場を改修し、歩行者空間の拡充、地下通路の出入口、歩行者デッキを整備する。

(3) 南北連絡歩行者通路

- ・相模原駅の既存コンコース及び駅南口の歩行者デッキをそれぞれ北側へ延伸させ、南北連絡歩行者デッキを整備するとともに、デッキ上の広場空間を整備する。
- ・南北市街地を連絡する南北連絡地下通路を整備する。

〔図 7-9〕 主要な都市基盤整備方針



6 土地利用と歩行者ネットワーク

(1) 土地利用 (図 7-10 参照)

ア 交通系用地

- ・ J R 横浜線相模原駅に隣接する部分を「交通系用地」とし、地上部分を交通広場(タクシー乗降場、タクシープール)、デッキ部分を歩行者広場にする。

イ 業務系複合用地

- ・ 交通系用地に隣接する部分を「交通補完用地」とし、地上部道路沿道をバス乗降場、地上部中央をバスターミナル機能(歩行者溜まり空間)にするとともに、デッキ部分を歩行者広場にする。
- ・ さらにその北側部分を「業務系複合用地」とし、業務・行政機能等を中心とした施設建築物用地とする。

ウ オープンスペース

- ・ インタラクティブ・ゾーン及びコミュニティ・ゾーンの2つのゾーンを東西に貫く中央部分を「オープンスペース」とすることで新市街地軸を形成し、憩い・にぎわい・交流のための空間とする。

エ 交流系複合用地

- ・ インタラクティブ・ゾーンの北側部分及び南側部分を「交流系複合用地」とし、国際コンベンション施設、文化交流施設、業務施設、産業創造・産業支援施設等を中心とした施設建築物用地とする。
- ・ 中央部のオープンスペースに面した部分を「にぎわい系用地」とし、商業施設、娯楽施設等を配置する。

オ 生活系複合用地

- ・ コミュニティ・ゾーンの北側部分及び南側部分を「生活系複合用地」とし、住宅機能等を中心とした施設建築物用地とする。
- ・ 中央部のオープンスペースに面した部分を「生活支援系用地」とし、福祉・保健等施設を配置する。

(2) 歩行者ネットワーク (図 7-11 参照)

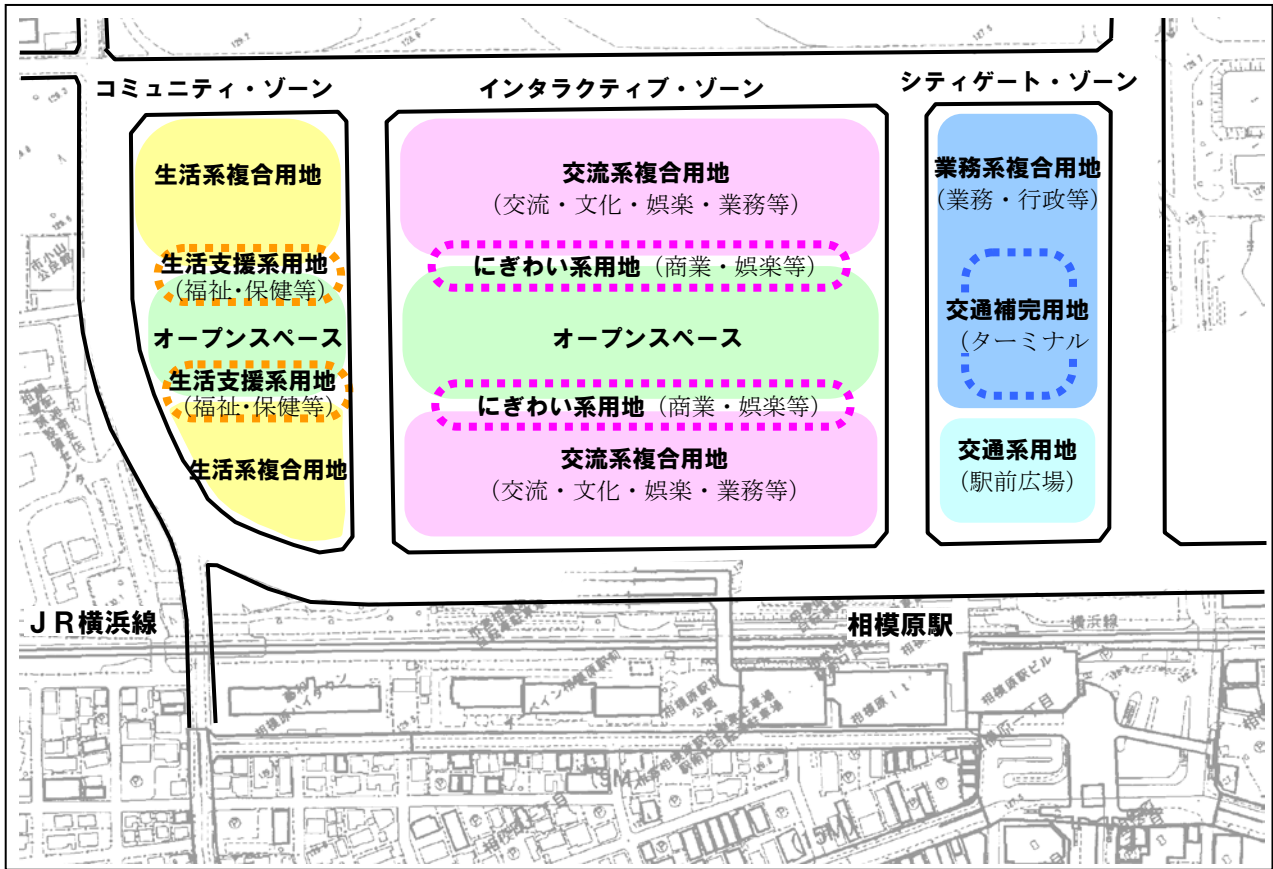
ア 地上レベル

- ・ 地区内の回遊性の向上を図るため、各ゾーンの道路沿道を歩行者空間とする。

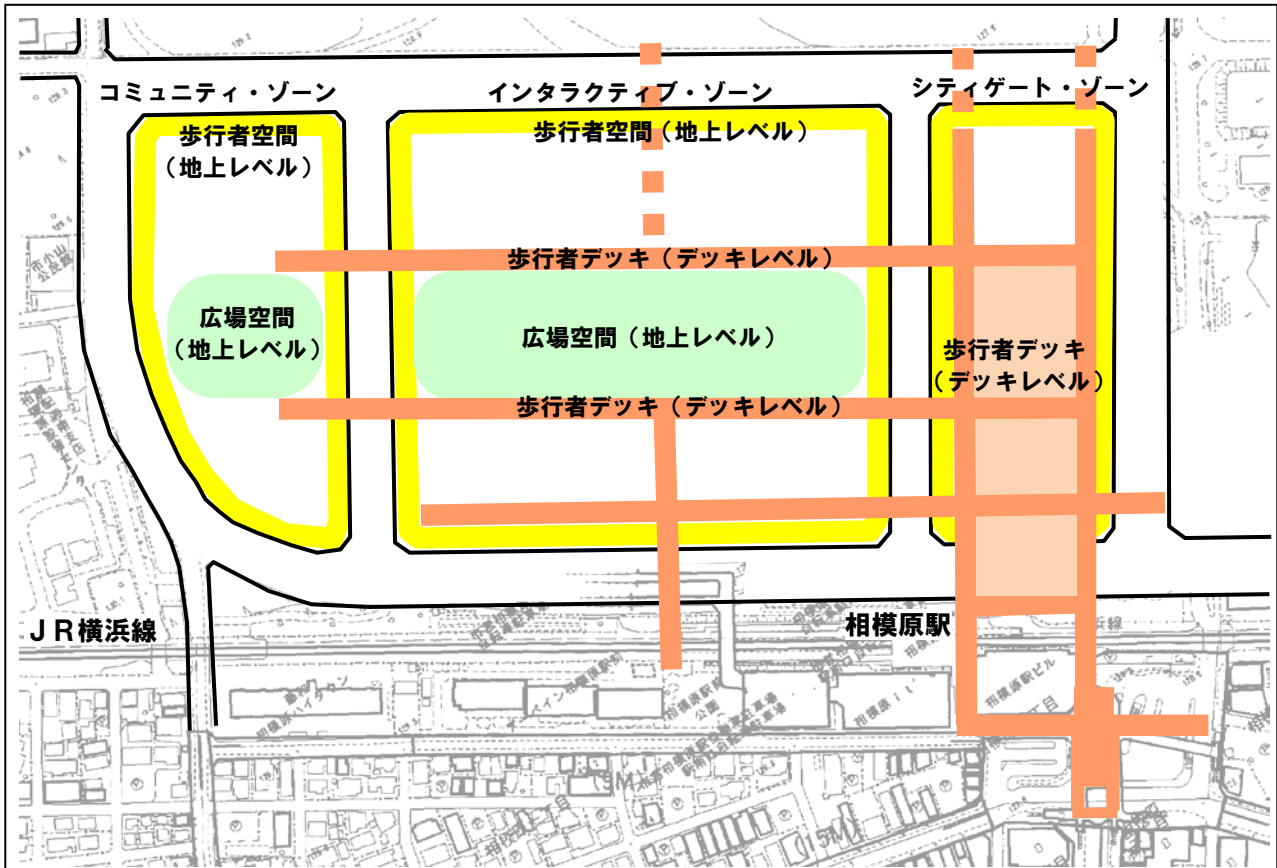
イ デッキレベル

- ・ 地区内の玄関口としての溜まり空間を創出するため、J R 横浜線相模原駅に隣接する部分に面的に広がりのある歩行者デッキを確保する。
- ・ シティゲート・ゾーンから西側へ向けて、歩行者デッキを延伸することで3つのゾーンを効果的に連絡するとともに、南口歩行者デッキと接続することで南北の一体化を図る。

〔図 7-10〕 一部返還予定地（約 15ha）のゾーニング

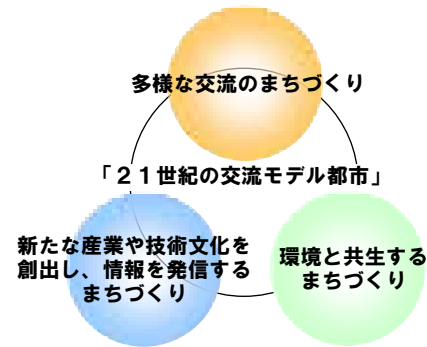


〔図 7-11〕 一部返還予定地（約 15ha）のネットワーク



・ 開発イメージ (参考)

※施設名称の下部のカラーマーク (●) は「整備の目標」との対応を表現している。



〔参考：周辺駅の従業人口〕

立川駅：約 46,900 人	橋本駅：約 12,500 人
町田駅：約 36,900 人	相模大野駅：約 12,500 人
本厚木駅：約 28,000 人	大和駅：約 11,500 人
八王子駅：約 23,300 人	相模原駅：約 7,300 人

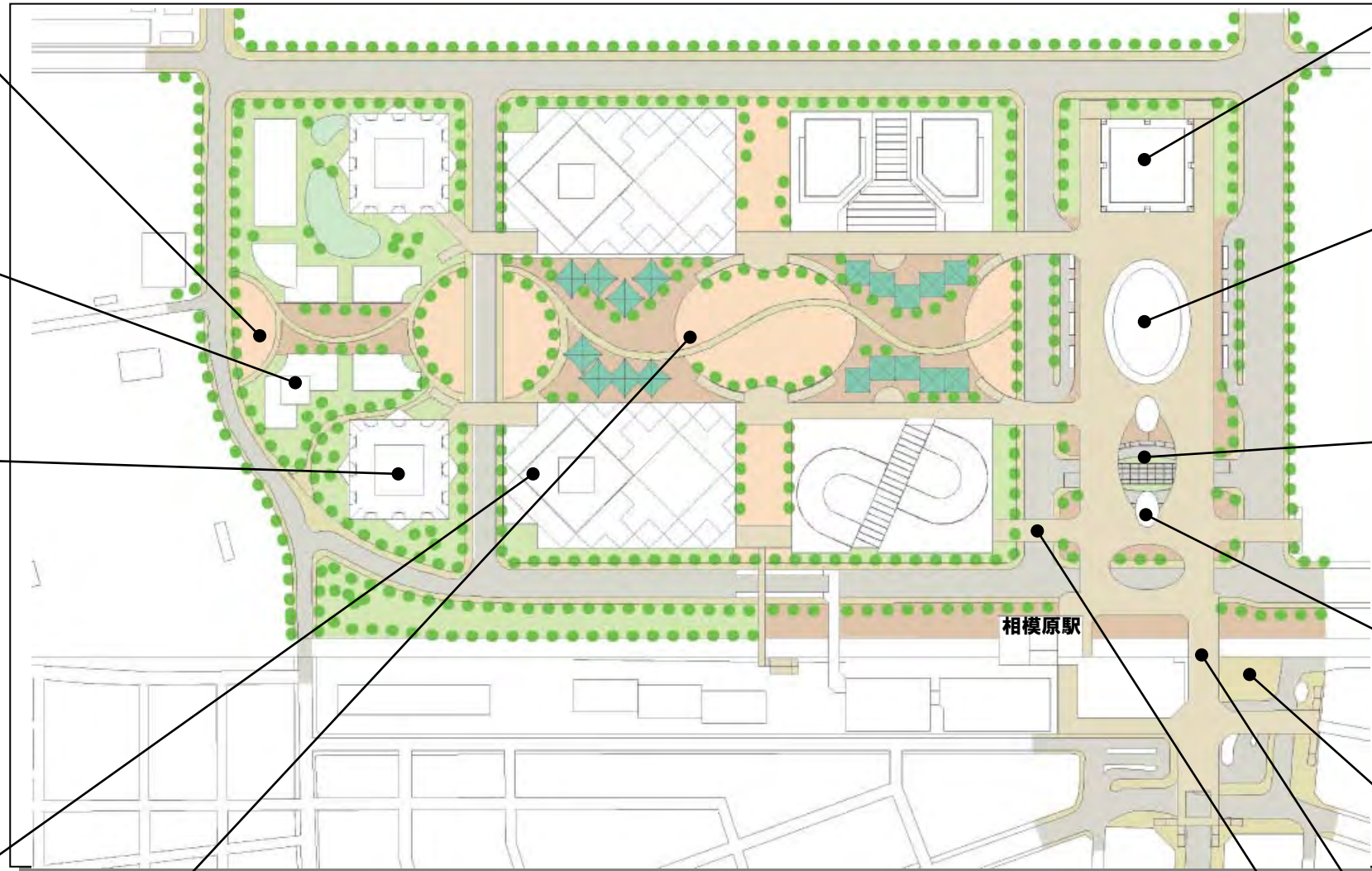
※上記の数値は駅を中心として半径 500mにかかる丁町字別従業者数データを集計した。(丁町字別従業者数は各市の統計データに基づく)

〔参考値〕

- ・ 従業人口：約 15,000 人～約 25,000 人
- ・ 居住人口：約 2,500 人～約 3,000 人 (約 1,000 戸～約 1,500 戸)

※他地区の開発事例等を基に算出したもので、あくまで参考値です。

※本図はあくまで現時点でのイメージ図であり、今後の検討により内容は変更になります。



南北連絡歩行者デッキより交流プラザを望む

JR相模原駅南口より地区全体の施設等を望む



潤いプラザ (地上レベル：広さ約 5,000 m²)

- ・ コミュニティ・ゾーンにおけるプラザとして、豊富な緑化でうるおい感のある空間形成
- ・ プレイロット (小公園) の設置等、子どものための遊び空間としても活用

生活系施設 (低層建築物：高さ約 20m)

- ・ 良質な住環境形成のための福祉・保健等施設 (高齢者施設、子育て支援施設等) を配置

住宅 (中高層建築物：高さ約 50m～約 100m)

- ・ 周辺環境と調和した環境共生型の住宅

駐車場

- ・ 各街区の施設建築物の地下部分に自動車駐車場を整備
- ・ 各駐車場間を地下の自動車通路等で連絡することにより、円滑な自動車交通処理を行う

交流系複合施設 (中高層建築物：高さ約 80m～約 130m)

- ・ 国際コンベンション施設 (展示施設、宿泊施設、会議施設等)、文化交流施設 (文化ホール等)、商業施設、業務施設、産業創造・産業支援施設といった様々な施設を展開

交流プラザ (地上レベル：広さ約 20,000 m²)

- ・ 日常的に市民が集い・憩える空間
- ・ 低層部の商業施設やテント等により、空間のにぎわい感を創出
- ・ プラザ周囲の施設建築物との連携により、イベント等の多目的な利用も可能な空間

業務系複合施設 (高層建築物：高さ約 200m)

- ・ 駅前の交通利便性を生かし、業務・行政機能等を中心とした施設
- ・ 低層部には駅前商業機能等を展開

ウェルカム・ドーム (低層建築物：高さ約 20m)

- ・ 地下部で小田急多摩線延伸 (構想線) 新駅の出入口を、地上部で交通ターミナルを、デッキ部で歩行者溜まり空間を確保する立体的利用を図った施設
- ・ シティゲート・ゾーンの中でもガラスドームのシンボリックな施設

北口駅前広場 (地上レベル：広さ約 10,000 m²)

- ・ 歩行者デッキ下部の地上レベルのタクシー及びバス乗降場等を基本とした駅前広場

デッキプラザ (デッキレベル)

- ・ 相模原駅自由通路レベルで連絡する歩行者デッキによる大広場空間
- ・ 新市街地の玄関となる歩行者の大空間であり、地区内移動のための起点終点となる空間

南口駅前広場 (地上レベル)

- ・ 既存のバスターミナルを改修することで歩行者空間を拡充し、南北地下連絡通路の出入口等を整備

南北連絡歩行者デッキ (デッキレベル)

- ・ 既存の駅自由通路及び南口歩行者デッキ等を北側へ延伸し、南北市街地の一体化を図る施設

歩行者デッキ (デッキレベル)

- ・ 駅コンコースから区内を東西に連絡する歩行者デッキ
- ・ 地上レベルのプラザ空間と連絡することで歩行者利便性に寄与するとともに、イベント時にはプラザを取り囲むバルコニー空間としても活用

第8章 実現化方策の検討

1 官民の役割分担の在り方

(1) 公共の役割

ア まちづくり・都市計画等

- ・地区の目指すべきまちの将来像については、上位計画等による位置付け等も踏まえて、公共側が主体的に計画立案を行っていくべきである。そのため、土地処分前に市民等の意向も把握した「まちづくり計画」等を策定することとする。
- ・さらに、その「まちづくり計画」の実現を法的に担保するため、土地処分前に公共側が先行して「用途地域」「道路（駅前広場）」「地区計画（方針）」等の都市計画決定を行うことを基本とする。

イ 基盤整備・事業負担等

- ・当該地区では、道路や駅前広場といった主要な公共施設を開発事業者が負担して整備することが考えにくいことから、道路用地等は国から公共側が直接返還を受け、街路事業・区画整理事業等を活用した基盤整備を先行的に行うことを基本とする。
- ・道路等を公共側が整備・負担することにより、民間事業者の進出を促すこととする。

(2) 民間の役割

ア まちづくり・都市計画等

- ・民間事業者は、一般競争入札等により事業主体となった後には、先行して定められている「まちづくり計画」「地区計画」等の内容を順守しながら、民間ならではの新たな発想や事業企画力等を生かし、より具体的な計画内容を検討し、魅力的なまちづくりに寄与していくこととする。
- ・具体的な計画内容が定まった時点で、事業者側の提案による都市計画変更（地区計画等）を行っていくこととする。

イ 基盤整備・事業負担等

- ・主要な公共施設（幹線道路や駅前広場等）以外に開発で必要となる道路・広場等がある場合には、開発事業者の負担により整備（開発行為等）することとする。
- ・また、開発によって整備する広場状空地及び歩道状空地等の公共的な空間がある場合には、整備・維持管理ともに民間事業者が負担することとする。

2 具体的な事業化の考え方

- ・市民負担の軽減の観点から、民間活力の導入を前提としたまちづくりを進めることとし、今回実施した「企業等意向調査」の結果を踏まえ、「まちづくり計画の実現に向けた事業化の考え方」を次のとおりとする。

相模原駅周辺地区に求められているまちづくり

- ・市民悲願の返還用地であり、公共性・公益性の高いまちづくりが望まれている。
- ・上位計画等でも広域交流拠点としての位置付けがされている。
- ・政令指定都市・さがみはらの拠点地区にふさわしいまちづくりが望まれている。

企業等意向調査の結果

- ・企業説明会：16社中15社が参加
- ・企業アンケート：16社中13社から回答
- ・企業個別ヒアリング：16社中10社が参加

- ・将来目標としてのこれまでの計画内容は良い。
- ・但し、現時点で事業成立する用途は住宅、商業等に限定されている。
- ・インフラ・公共施設等の公共による先行整備が必須である。
- ・民間事業者の進出のための強力な優遇措置が必要である。
- ・長期的かつ段階的なまちづくりを検討していくべきである。

- ・現時点での開発需要を捉えて計画を見直すのではなく、本来、当該地区に求められているまちづくりを実現していくため「まちづくり計画の実現に向けた事業化の考え方」を次のとおりと考える。

計画実現に向けた事業化の考え方

**これまでの計画案を基本としながら、
長期的視点に立って計画を実現していくための
方策を検討していく**

基盤整備状況や社会経済状況等も踏まえた、段階的なまちづくりの検討

※各企業とは、今後も長期的視点に立った意見交換、情報提供を継続し、まちづくり計画の具体化を行っていくこととする。

3 今後の取組

(1) まちづくり上の取組

ア まちづくり計画の検討

- ・ 公共施設（官公庁、文化施設、コミュニティ施設等）の立地可能性の検討
- ・ 相模原駅周辺地区の役割の明確化（橋本駅周辺地区との連携や機能分担）
- ・ 相模原駅南口との連携強化の在り方（駅前広場、デッキ等）についての検討
- ・ 継続した企業意向把握等による導入施設の検討
- ・ 空間イメージの検討
- ・ 早期整備区域のまちづくり計画の検討
- ・ 共同使用区域の利用イメージの検討
- ・ 隣接する周辺市街地への配慮

イ 都市基盤に係る基本的な条件整理

- ・ 地区内道路の具体的な整備計画の策定
- ・ 一部返還予定地等の周辺における広域道路ネットワークの検討
- ・ 駅前（交通）広場の整備計画の策定
- ・ 駐車場・駐輪場の整備計画の策定
- ・ インフラ（電気・ガス・上下水道・電話）等の概略検討の開始

(2) 実現化に向けた取組

ア 土地処分・事業手法等の検討

- ・ 事業手法も含めた土地処分方式等の検討
- ・ 長期的かつ段階的な土地処分方式等の検討

イ 必要な手続き等の検討

- ・ 都市計画手続き、土地処分手続き等の検討

ウ 民間事業者の進出誘導方策の検討

- ・ 助成金、税制上の優遇措置等の具体的な検討

エ 将来のまちの運営に関する検討

- ・ 将来のまちなみ形成を見据えたまちの維持管理の在り方の検討
- ・ デザインガイドラインや環境ガイドライン、まちづくり協定等の活用による持続的なまちの運営（タウンマネジメント等）の在り方の検討

(3) 国との調整

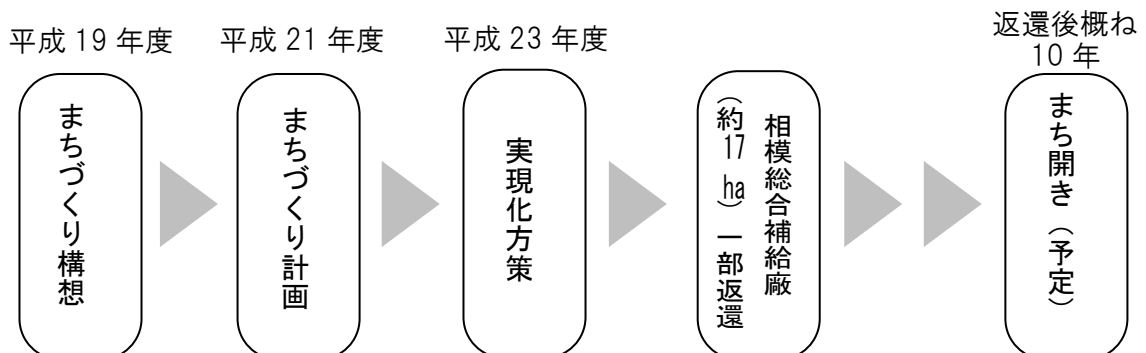
ア 土地処分前の対応事項

- ・ 土壌調査及び土壌改良の検討
- ・ 環境アセスメント調査の検討
- ・ 既存建物等の除却等

イ 土地処分・事業手法等に関する事項

- ・ 土地処分方式、土地所有形態等
- ・ 事業手法、事業主体等

(4) 今後のまちづくり（予定）



—資料編—

目次

1	相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会委員名簿	1
2	相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会開催状況	2
3	企業アンケート結果	3
4	都市づくりシンポジウム開催概要	7
5	都市づくりシンポジウムアンケート結果	8
6	パブリックコメント概要	10
7	用語の解説	11

1 相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会委員名簿

区 分	番号	所 属	氏 名	備 考
学識経験者	1	大学教授（都市計画）	市川 宏雄	◎
	2	大学教授・准教授（都市政策）	保井 美樹	
市民代表	3	商工会議所	武内 英雄	○
	4	自治会代表	永富 多美子	
	5	商店会代表	成川 猛	
	6	公募委員	松本 光司	
	7	公募委員	岩村 華子	
交通関係	8	交通事業者	末弘 保	
	9	交通事業者	抱山 洋之	
財 務 省	10	職員	阿部 秀雄	
	11	職員	清水 伸久 (前任：鶴田 学)	
国土交通省	12	職員	赤星 健太郎	
神奈川県	13	職員	志村 知昭 (前任：浅羽 義里)	
	14	職員	平野 浩一	

◎ 委員長

○ 副委員長

2 相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会開催状況

回数	年月日	内容
第1回	平成20年8月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・検討委員会設置要綱、委員の紹介 ・これまでの市民意向調査の概要 ・平成19年度のまちづくり構想で示された内容と今年度の検討・展開の方向（案）
第2回	平成20年10月20日	<ul style="list-style-type: none"> ・事例の視察 （ミューザ川崎、ラゾーナ川崎、東京ミッドタウン） ・意見交換
第3回	平成20年11月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの方向性等の検討
第4回	平成21年2月3日	<ul style="list-style-type: none"> ・相模原駅周辺地区（約660ha）の整備方針（素案）の検討 ・一部返還予定地等（約52ha）の土地利用計画（素案）の検討
第5回	平成21年3月18日	<ul style="list-style-type: none"> ・相模原駅周辺地区まちづくり計画素案の検討
第6回	平成21年7月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・前回の検討委員会を踏まえた修正内容の説明 ・交通量調査の結果報告 ・VR（バーチャルリアリティ）作成途中経過報告 ・企業説明会概要説明 ・今年度のまちづくり検討の進め方（案）
第7回	平成21年10月6日	<ul style="list-style-type: none"> ・企業等立地意向調査概要の報告 ・まちづくり計画実現に向けた基本方針の検討 ・実現化方策の検討 ・相模原駅周辺地区まちづくり計画（素案）の検討
第8回	平成21年11月30日	<ul style="list-style-type: none"> ・相模原駅周辺地区まちづくり計画（素案）のまとめ

3 企業アンケート結果

(1) 実施概要

- ・企業説明会でアンケート用紙を配布し、郵送で回収した。
- ・実施時期：平成 21 年 8 月

(2) 企業アンケートの概要

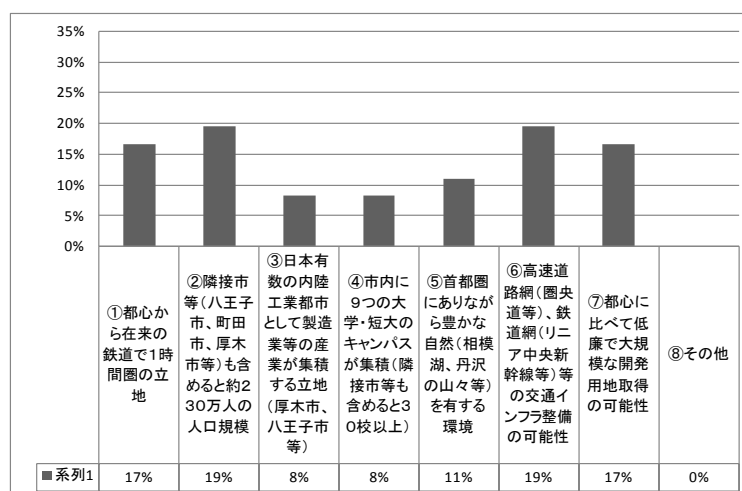
- ・企業アンケートについては、平成 20 年度、相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会にて検討した計画の内容について、民間事業者の立場からの評価を把握するとともに、事業化へ向けた具体的なアイデアや要望等を把握することを目的として実施した。
- ・企業アンケートは、企業説明会に参加した企業 15 社のうち 13 社から回答があった。

(3) 企業アンケートの結果

- ・開発事業者（総合デベロッパー等）を対象として実施した企業アンケートによって、把握した企業意向は次のとおり

〔相模原市の魅力〕

- ・「230 万人の人口規模 (19%)」「交通インフラ整備の可能性(19%)」との回答が多く、潜在的に持つポテンシャル、また今後の発展性が評価されている。

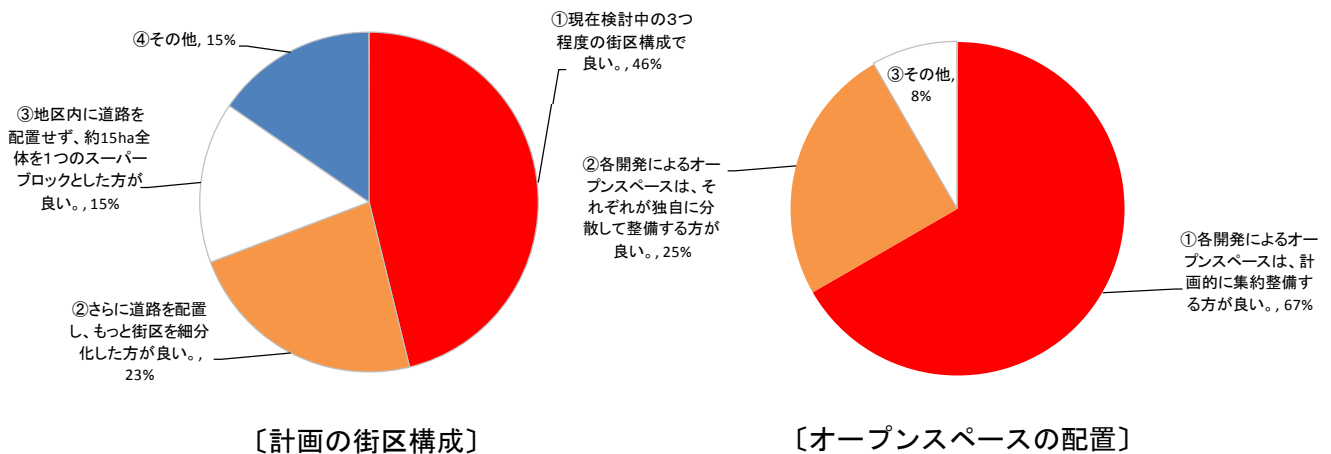


〔広域拠点都市を目指す際の市としての戦略〕

- ・鉄道や道路等の交通インフラの先行的・集中的整備が必要
- ・他都市にない特色のあるまちづくりが必要（市内有力企業や大学の連携、コンパクトシティへの転換、教育・子育て環境の向上、大規模集客施設の誘致等）
- ・事業化に向けては、行政主導の開発推進、民間企業の誘致促進のためのインセンティブの導入、事業スケジュールの具体化、柔軟な開発が可能な土地処分スキーム等が必要

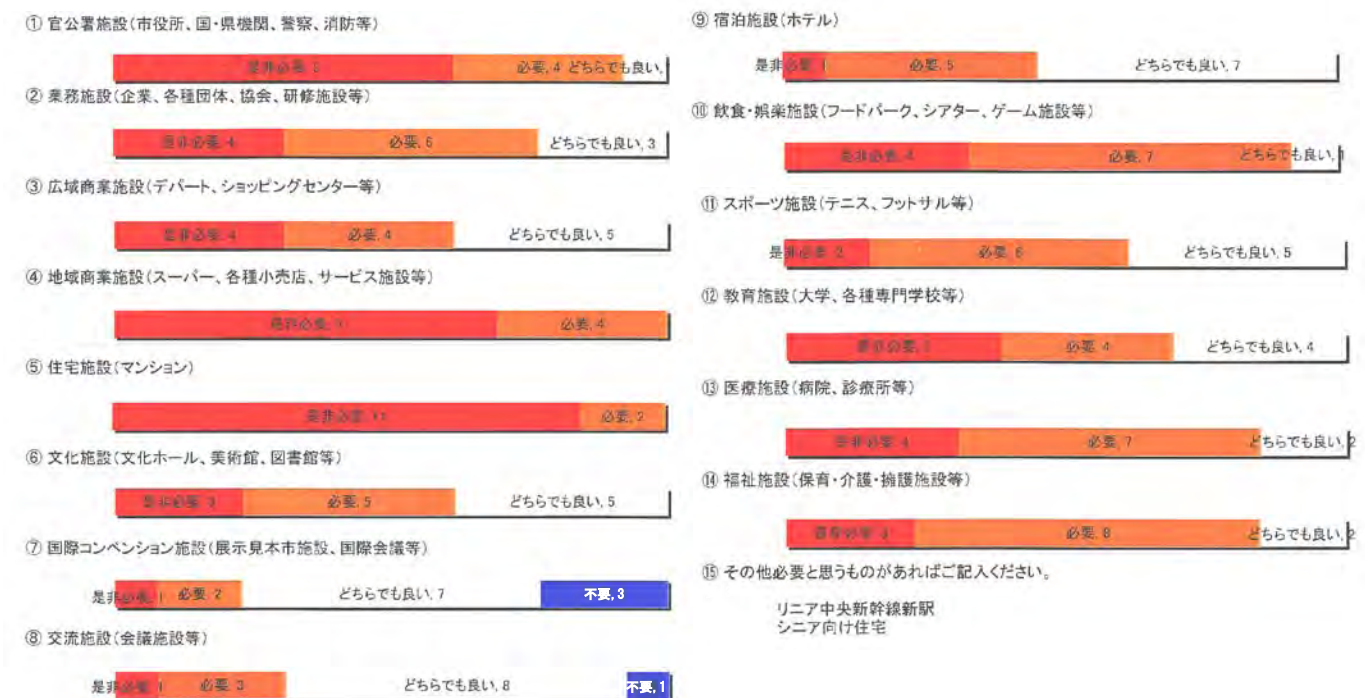
〔計画の街区構成、オープンスペースの配置〕

- ・「街区構成は現在検討中の3つ程度で良い(46%)」「オープンスペースは計画的に集約整備する方が良い(67%)」との回答があり、これまでの考え方については、一定の評価が得られていると考えられる。



〔一部返還用地に必要な施設〕

- ・是非必要と選択された施設の中でも「住宅施設(85%)」「地域商業施設(69%)」「官公署施設(62%)」との回答が多く、現時点での事業性等も考慮すると住宅主体の傾向となっている。
- ・一方で「国際コンベンション施設」「交流施設」「宿泊施設」を是非必要とした企業は、いずれも8%となっており、現時点での立地の難しさが伺える。



〔一部返還予定地に必要な都市基盤施設〕

- ・是非必要と選択された施設の中でも「駅と連絡する歩行者デッキ（85%）」との回答が多く、また「地下道」「交通広場」「うるおい空間」「自動車駐車場」「自転車駐車場」等の回答（60%以上）も多くなっている。



〔必要な行政のバックアップ〕

- ・是非必要と選択されたバックアップの中でも「スケジュールの明確化（92%）」「円滑な手続き支援（92%）」「税制上の優遇措置（92%）」「都市基盤の先行整備（85%）」「まちの全体像づくり（70%）」との回答が多く、事業化へ向けた具体的な支援策が必要との傾向となっている。
- ・一方で、「容積率のインセンティブ」「文化ホール等の整備」「タウンマネジメント組織」を是非必要とした企業は、いずれも30%となっており、現時点での優先度が低いとの結果となっている。

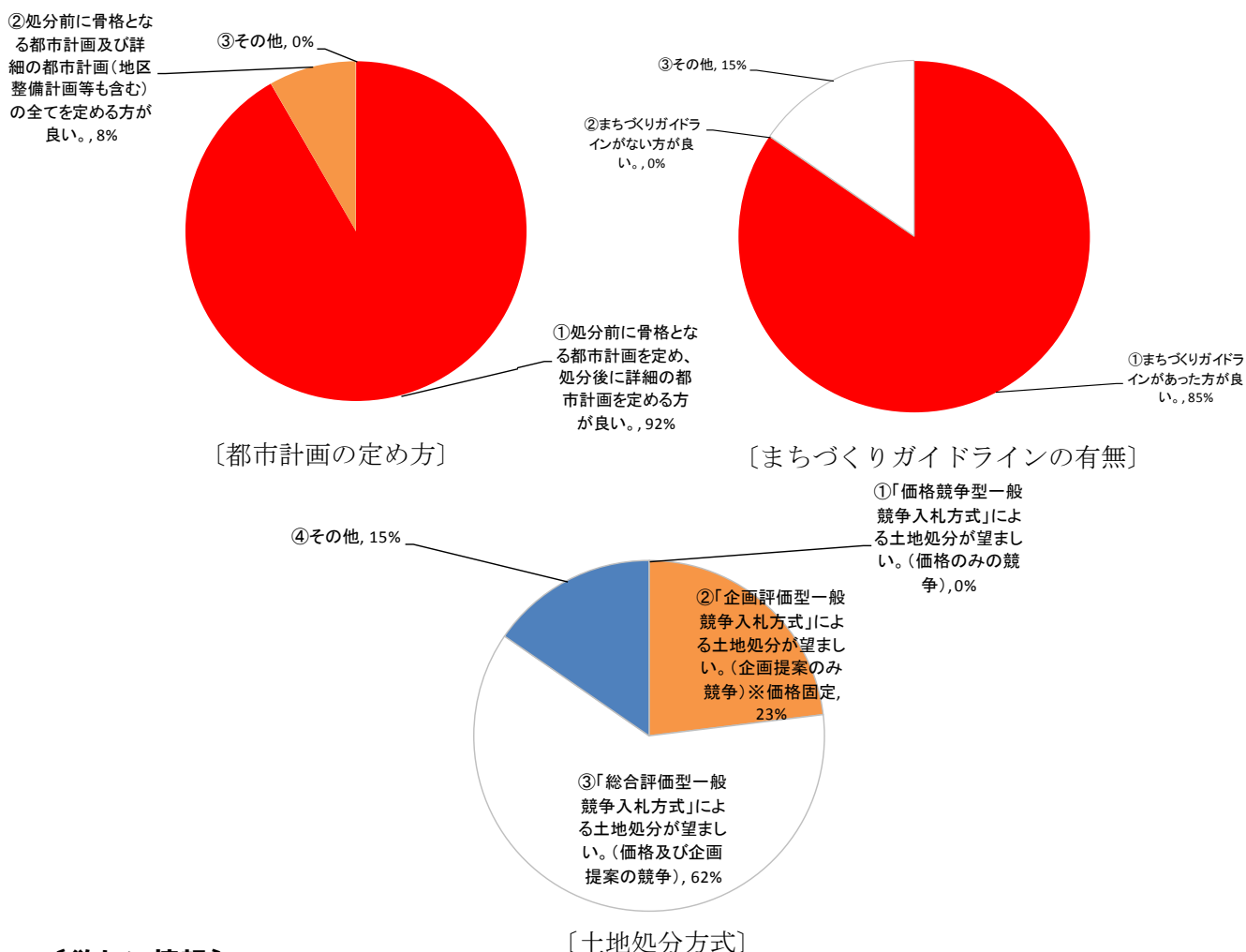


〔計画づくりに必要な戦略〕

- ・ 地区全体に対しての意見としては、「公共による都市基盤の先行整備」「民間事業者の開発支援のための優遇措置」等の回答が多い他、「長期的かつ段階的に開発していくことが現実的」との意見もあった。
- ・ 各ゾーンに対しての意見としては、「現時点で考えると住宅と商業が基本」「業務系の立地はかなりハードルが高い」との回答がある他、「ゾーン毎の導入機能については、必ずしも明確に分けるのではなく混在させることも必要」「中長期の暫定利用も想定した集客施設の誘致も方策の一つ」等の意見もあった。

〔都市計画の定め方、まちづくりガイドラインの有無、土地処分方式〕

- ・ 「処分前に骨格となる都市計画、処分後に詳細の都市計画を定める (92%)」「まちづくりガイドラインは必要 (85%)」「総合評価型一般競争入札が望ましい (62%)」との回答があり、これまでの考え方については、一定の評価が得られていると考えられる。



〔欲しい情報〕

- ・ 現時点での土壌汚染の状況、また土壌汚染がある場合の費用負担の考え方
- ・ J R 横浜線を縦断する国道 16 号から当該地区へのアクセス

4 都市づくりシンポジウム開催概要

(1) シンポジウム開催日時及び場所

日時：平成21年10月31日（土） 午後1時45分～午後4時30分

場所：あじさい会館 ホール（約300人参加）

(2) シンポジウムの構成

開会

市長あいさつ

第1部 基調講演

猪瀬直樹氏（東京都副知事）

「この国のゆくえ～どうなる地方分権～」

ミニコンサート

弦楽四重奏団メルティ・ストリングス・カルテット

第2部 パネルディスカッション

「相模原駅周辺地区のまちづくりについて考える」

コーディネーター：市川宏雄氏（相模原駅周辺地区まちづくり計画検討委員会委員長）

パネリスト：白石真澄氏（関西大学政策創造学部教授）

成川 猛氏（小田急多摩線延伸促進協議会会長）

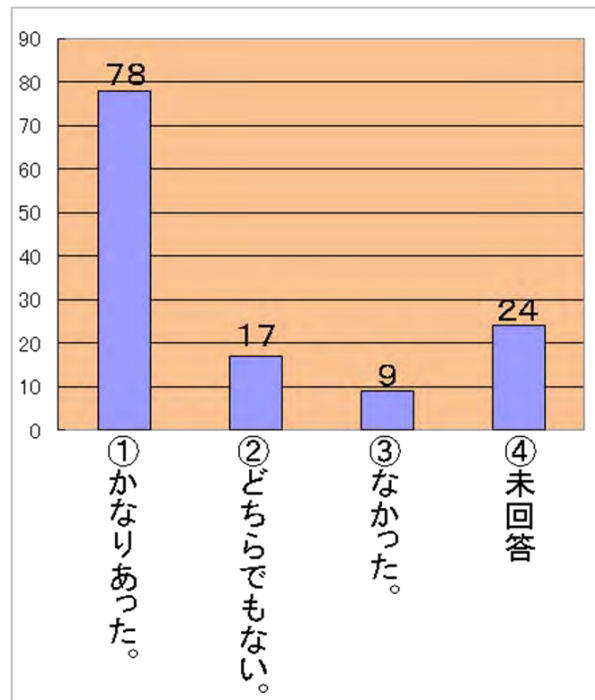
加山俊夫相模原市長

5 都市づくりシンポジウムアンケート結果

・シンポジウムに参加された方を対象として実施したアンケートは次のとおり。

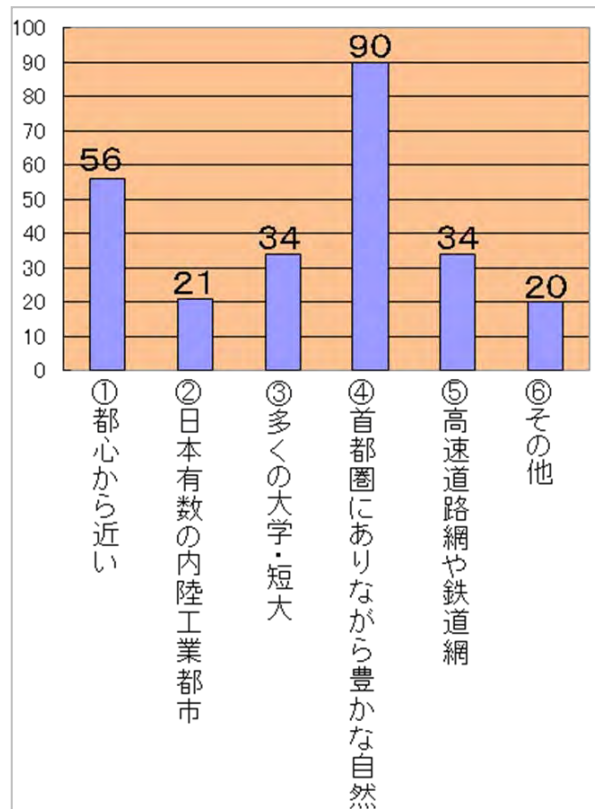
(問1) 本日のシンポジウムで印象深いもの、感じたものはありますか？

- ①かなりあった。
- ②どちらでもない。
- ③なかった。
- ④未回答



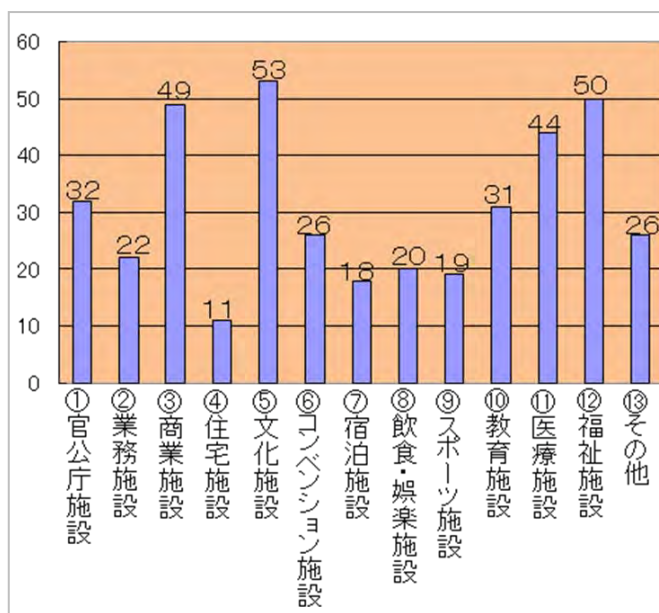
(問2) 相模原市のまちづくりを考える際に、魅力や力(資源)となるものは何ですか？
(複数選択可)

- ①都心から近い
- ②日本有数の内陸工業都市
- ③多くの大学・短大
- ④首都圏にありながら豊かな自然
- ⑤高速道路網や鉄道網
- ⑥その他



(問3) 返還予定地(15ha)のまちづくりにはどのような施設(機能)があると魅力的でしょうか?(複数選択可)

- ①官公庁施設
- ②業務施設
- ③商業施設
- ④住宅施設
- ⑤文化施設
- ⑥コンベンション施設
- ⑦宿泊施設
- ⑧飲食・娯楽施設
- ⑨スポーツ施設
- ⑩教育施設
- ⑪医療施設
- ⑫福祉施設
- ⑬その他



(問4) 本日のシンポジウム、本市のまちづくり、相模原駅周辺地区のまちづくりなどにつきまして、ご意見等ご自由にお書きください。

〔シンポジウムに関して〕

- ・ 基調講演、パネルディスカッションは大変参考になった。
- ・ ハード面だけでなく、ソフト面の検討も重要
- ・ パネラーの熱意、展望性、責任感を受け取れた。
- ・ 質問の時間をとれば良かった。

〔相模原市の今後について〕

- ・ 環境に優しいまちづくりを目指して欲しい。
全国的に有名になるような街づくりを目指して欲しい。
- ・ 相模原市が変わっていくことが良く分かった。今後の相模原市が楽しみだ。
- ・ 広域交流拠点都市・相模原にふさわしいまちづくりを進めてほしい。

〔計画案について〕

- ・ 小田急多摩線延伸の実現に期待したい。
- ・ 緑豊かな文化都市にして欲しい。
交通網を整備してほしい。
- ・ 他に類をみない独創的なまちづくりに期待したい。
- ・ 今後もシンポジウムを重ね、市民とよく協議をして欲しい。
- ・ まちづくりに参加したい。
- ・ 市民負担の少ない事業としてほしい。

6 パブリックコメント概要

- ・募 集 期 間 :平成 22 年 1 月 4 日から 2 月 2 日まで
- ・意見募集の周知 : 広報さがみはら (1 月 1 日号) ・市ホームページ
- ・募 集 方 法 : 直接持参・郵送・ファクス・Eメール
- ・応 募 者 数 : 21 人
- ・意 見 件 数 : 64 件

(内 訳)

1. 目的と本計画の構成	0 件
2. 地区の位置付けとまちづくりの目標	5 件
3. 一部返還予定地等の整備の目標と方針	23 件
4. 土地利用ゾーニングと基盤整備方針	11 件
5. 土地利用と歩行者ネットワーク	3 件
6. 実現化方策の検討	1 件
7. その他	21 件

7 用語の解説

- アミューズメント …… 映画館や劇場、ゲームセンター、テーマパークなど娯楽、レジャー
- インキュベート …… 創業期のベンチャー企業などを支援・育成するために低廉な貸し工場や研究室などの機能
- インタラクティブ …… お互いに作用しあうさま。「相互作用」
- オープンスペース …… 広場や緑地など、建物によって覆われていない土地の部分
- 環境アセスメント …… 事業計画や評価結果などを公表して、地域の人たちや行政から意見を得るなどの情報交流を行うことで、より適切な対策を行い、環境に配慮した事業とする手続き
- コージェネレーション …… 燃料を用いて発電する際に生じる排熱を有効利用するシステム
- コミュニティ …… 人々が共同体意識を持って共同生活を営む一定の地域、およびその人々の集団。地域社会。共同体
- コンパクトシティ …… 都市の中心部に住宅や商店、学校、病院などの施設を集中させたまち
- コンベンション施設 …… 見本市や様々な大会、会議などのコンベンション（集会）の開催のための施設
- 再生可能エネルギー …… 太陽光・風力・水力・地熱・太陽熱・大気中の熱その他の自然界に存する熱・バイオマスのエネルギー
- 産業クラスター計画 …… 地域の中堅中小企業・ベンチャー企業等が大学、研究機関等のシーズを活用して、IT、バイオ、環境、ものづくり等の産業クラスター（新事業が次々と生み出されるような事業環境を整備することにより、競争優位を持つ産業が核となって広域的な産業集積が進む状態）を形成し、国の競争力向上を図ることを目指す計画
- 従業員人口 …… 従業員の集まりをいう。従業員とは、当該事業所に所属しているすべての人をいう

シンボルロード…………… 地区の象徴的な道路

G I S

(地理情報システム) …… 地理情報システムの略称で、文字や数字、画像などを地図と結び付けてコンピュータ上に再現し、位置や場所からさまざまな情報を統合したり、分析したり、分かりやすく地図表現したりすることが出来るシステム

スカイライン…………… 山並みや建物群、樹林などが空を背景として描く輪郭線

スマートエネルギー

ネットワーク…………… 水素を含めた先進的な分散型エネルギーシステムと大規模集中電力、熱エネルギーの流通などを組み合わせ、エネルギーの効率的利用や新エネルギーの有効活用を促進するシステム

スモールオフィス…………… 会社とコンピュータネットワークで結んだ、会社以外の小さな事務所

タウンマネジメント…………… 都市を都市経営の視点で一体的に運営していくこと

タクシープール…………… タクシーの滞留する空間

多目的空間…………… 休憩や休息、イベント等といった多目的利用を行うことが可能な空間

地域冷暖房システム…………… ある地域内の多くの建物に対し、中央冷暖房機関から、冷水または蒸気などの冷熱源を供給して行う冷暖房方式

デッキ…………… 駅前広場などに設置される歩行者のための高架の通路、人工地盤等

N I T A S…………… 全国総合交通分析システムの略称で、道路、鉄道、航空、船舶の各交通機関を組み合わせる総合的に交通体系の分析を行うシステム

入札…………… 売買や請負などで最も有利な条件を示す者と契約するため、複数の競争者に見積額を書いた文書を出させて契約者を決めること。競争契約の方法の一つ

- バリアフリー…………… 高齢者や障害者等の日常の生活行動の上での制約をできる限り排除すること
- プラザ…………… 広場、市場等
- プロムナード…………… 散歩道、遊歩道など歩行者が気軽に散策できる道路
- ポテンシャル…………… 可能性として持っている能力、潜在力
- 未利用エネルギー…………… 河川水・下水等の温度差エネルギー（夏は大気よりも冷たく、冬は大気よりも暖かい水）や、工場等の排熱といった、今まで利用されていなかったエネルギー
- メッセ施設…………… 見本市の意味を持つドイツ語。常設の国際見本市兼会議場を指す用語として近年しばしば使用される。
- ユニバーサルデザイン… できるだけ障害者に限定した特別デザインを少なくし、障害者・高齢者を含むすべての人が利用できる一般的デザインにしようとするもの

相模原駅周辺地区まちづくり計画

平成 22 年 3 月

発行 相模原市都市建設局 まちづくり事業部 都市整備課
〒252-5277
相模原市中央区中央 2 丁目 11 番 15 号
TEL 042-754-1111(代表)

