

# 相模原市広域交流拠点基本計画

平成26年6月



## 「未来を拓く さがみはら新都心」をめざして

本市では、リニア中央新幹線駅の設置や首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の整備、相模総合補給廠の一部返還、小田急多摩線の延伸など、様々な大規模プロジェクトが進行しております。

こうした大きなポテンシャルを生かし、リニア中央新幹線駅が計画されている橋本駅周辺と、相模総合補給廠の一部返還・共同使用や小田急多摩線の延伸に取り組む相模原駅周辺を、一体的な「広域交流拠点」とするまちづくりを進めています。

近年、人口減少や少子高齢社会の進行、アジア地域をはじめとする新興国の成長、それに伴う国際的な人々の交流の増加など、社会環境は大きく変貌しつつあります。

こうした中、引き続き市民福祉の向上や持続可能な都市経営を進めていくためには、都市としての魅力の向上や国際競争力の強化により、「人や企業に選ばれる」都市となることで地域経済の活性化を図ることが重要になっております。

このたび策定いたしました「広域交流拠点都市推進戦略」及び「広域交流拠点基本計画」は、首都圏南西部に位置する本市の特性を生かすことで、交通や経済、環境、防災、福祉など、様々な分野において、さらなる都市力の向上を実現するため、橋本・相模原両駅周辺を核とするまちづくりの方針や体系的な整備方針を定めるものです。

広域交流拠点が「未来を拓く さがみはら新都心」として首都圏南西部全体の成長の源泉となり、人々の暮らしを豊かにすることができるよう、50年、100年先を見据えたまちづくりを進めてまいります。

平成26年6月



相模原市長

加山俊夫



# 目次

---

## 第1章 広域交流拠点基本計画の策定について

1	広域交流拠点基本計画策定の目的	1
2	戦略的視点に基づく基本計画の策定	1
3	基本計画の位置付け	3
4	基本計画の構成	4
5	基本計画が対象とするエリア	5
6	目標期間	5

## 第2章 相模原市の概況

1	本市の位置と地勢	6
2	区の概要	7
3	本市の概況	9
4	広域交流拠点の概況	15

## 第3章 本市を取り巻く社会経済情勢の変化と都市づくりの課題

1	めざすべき都市づくりの方向性と課題	16
2	社会経済情勢の変化を踏まえた都市づくり	18
3	広域交流拠点のポテンシャル	19

## 第4章 広域交流拠点形成の理念と方針

1	広域交流拠点の理念と将来像	28
2	広域交流拠点形成の基本方針	35

## 第5章 橋本駅周辺地区のまちづくり方針

1	まちづくりコンセプト.....	50
2	土地利用方針.....	52
3	駅前空間整備方針.....	56
4	交通ネットワーク整備方針.....	58
5	歩行者ネットワーク整備方針.....	60

## 第6章 相模原駅周辺地区のまちづくり方針

1	まちづくりコンセプト.....	63
2	土地利用方針.....	65
3	駅前空間整備方針.....	67
4	交通ネットワーク整備方針.....	69
5	歩行者ネットワーク整備方針.....	71

## 第7章 基本計画の推進に向けて

1	広域交流拠点の整備スケジュール.....	73
2	エリアマネジメント・市民協働の推進.....	74
3	民間活力の活用の検討、国への新たな制度・規制緩和策等の要望.....	74
4	圏域全体の発展に向けた都県及び周辺自治体との施策連携.....	75
5	米軍基地の早期返還と市民のための跡地利用の実現.....	75

## 参考資料

## 第1章 広域交流拠点基本計画の策定について

### 1 広域交流拠点基本計画策定の目的

本市内では、リニア中央新幹線の駅設置や首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の整備、相模総合補給廠の一部返還等、様々な大規模プロジェクトが進行しています。平成25年9月には、本市緑区の橋本駅付近にリニア中央新幹線の神奈川県駅を設置する計画が東海旅客鉄道株式会社(JR 東海)から公表されました。

こうした大きなポテンシャルを生かし、首都圏南西部の玄関口及び神奈川県北のゲートとして、また、東京都心や関西方面、湘南方面などの様々な圏域からの交通網が交差する内陸ハブシティ<sup>1</sup>としての役割を果たしていくため、本市では橋本・相模原両駅周辺の一体的なエリアにおける「広域交流拠点<sup>2</sup>」の形成に向けた検討を進めてきました。検討に当たっては、平成23年度に学識経験者、市民、交通事業者、国土交通省、神奈川県等を交えた「広域交流拠点基本計画検討委員会」を発足し、広域的交通ネットワークや土地利用、必要な都市機能<sup>3</sup>、整備手法、関連する都市間連携のあり方等について議論を進めてきました。

以上を踏まえ、検討委員会での検討成果を基に、橋本・相模原両駅周辺を核とした一体的拠点の将来像や体系的な整備方針を定め、今後のまちづくりを推進していくため、「広域交流拠点基本計画」(以下「基本計画」という。)を策定します。

### 2 戦略的視点に基づく基本計画の策定

今日、我が国は、少子高齢化や人口減少といった人口動態の変化、人々の価値観・ライフスタイルの多様化、我が国の産業構造の変動とアジア諸国の成長、アジアにおける人的交流の拡大など、社会経済情勢の変化に直面しています。今後のまちづくりにおいては、これらの社会経済情勢の変化が与える将来的な影響を踏まえた戦略的な視点が求められます。

そこで、基本計画の策定においては、都市づくりを取り巻く社会経済情勢の変化や本市の特性や課題を踏まえた上で、広域交流拠点のポテンシャルを生かし、首都圏南西部の広域的な視点から市の都市力向上をめざす方策として「広域交流拠点都市推進戦略」(以下「戦略」という。)を策定しました。

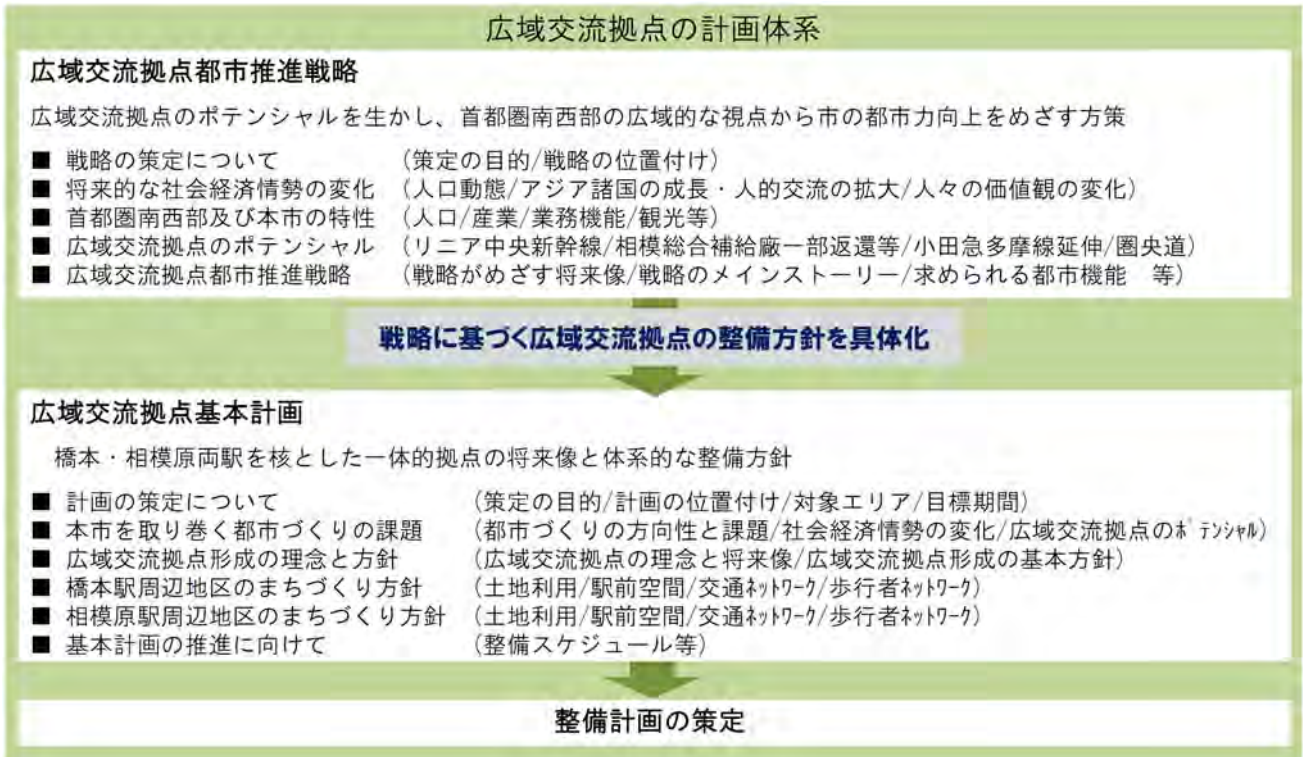
<sup>1</sup> 東京都心や横浜・湘南方面など、内陸部にあつて多方向に伸びる発達した広域交通網を有する本市の特性。「ハブシティ」は自転車のタイヤの中心にある回転軸(ハブ)に由来し、放射状に伸びた航空路線網の中心として機能する空港を示す「ハブ空港」になぞらえたもの。

<sup>2</sup> 市都市計画マスタープランでは、橋本駅周辺・相模原駅周辺の一体的なエリアを「首都圏南西部の広域交流拠点」と位置付けている。「広域交流拠点」の表記は、平成11年に策定された「新世紀さがみはらプラン 相模原市21世紀総合計画」で「魅力ある広域交流拠点の整備」を中心市街地整備の施策体系に位置付けたことを始め、「さがみはら都市経営ビジョン」(平成17年)や「相模原市政令指定都市ビジョン」(平成20年)等において、本市の特性を表す「首都圏南西部の広域交流拠点都市」というフレーズが用いられてきている。

<sup>3</sup> 政治、商業、金融、業務、工業、教育、文化、芸術、医療、流通、居住等の機能を指す。

基本計画は、この戦略に基づき、橋本・相模原両駅周辺を核としたまちづくりの方針を具体化するものとして策定します。

《広域交流拠点の計画体系》



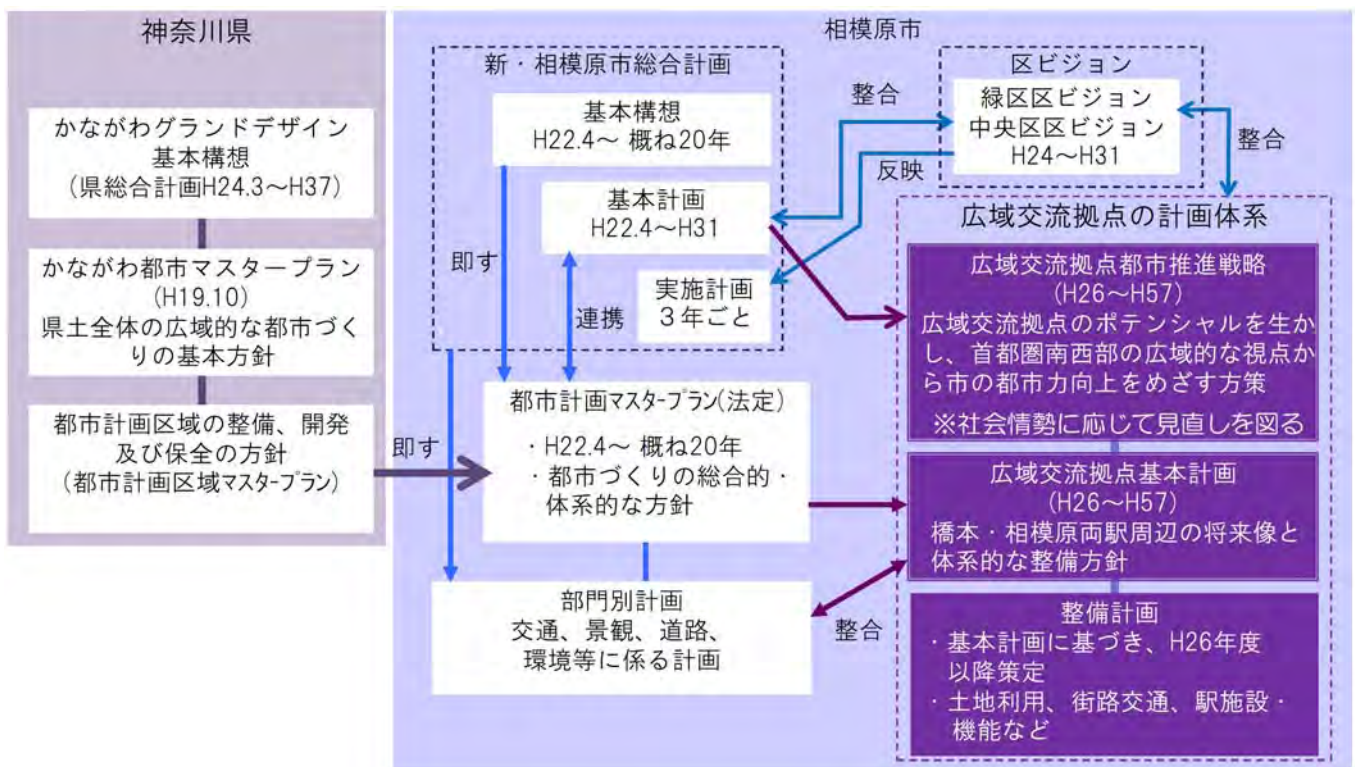


### 3 基本計画の位置付け

基本計画は、これまで本市が策定した「新・相模原市総合計画(平成 22 年 3 月)」や「相模原市都市計画マスタープラン(平成 22 年 3 月)」の内容も踏まえて策定するものです。また、基本計画に基づく具体的な整備計画については、平成 26 年度以降、検討及び策定を進めることとします。

基本計画の位置付け、各計画との関係については、次のとおりです。

#### 《基本計画の位置付け》



## 4 基本計画の構成

### 第1章 広域交流拠点基本計画の策定について(策定の目的、計画の位置付け等)

### 第2章 相模原市の概況

### 第3章 本市を取り巻く社会経済情勢の変化と都市づくりの課題

#### めざすべき都市づくりの方向性と課題

- (1) 地域の特色を生かした土地利用の推進
- (2) 魅力あふれる質の高い都市づくり
- (3) 都市を支える交通基盤の整備
- (4) 魅力ある景観やゆとりある住環境の形成
- (5) 恵み豊かな自然環境の保全・再生
- (6) 人にやさしい快適な生活環境の実現
- (7) 地域経済と雇用を支える産業の振興
- (8) 安全で安心して暮らせる都市づくりの推進

#### 社会経済情勢の変化を踏まえた都市づくり

- (1) 「都市化社会」から地域の個性や魅力を生かした都市づくりへの転換
- (2) 「拡散型都市構造」から「集約型都市構造」への再編
- (3) 「環境共生・循環型の都市づくり」への転換
- (4) 地域の実情に応じた「選択と集中」による都市づくり
- (5) 「防災・減災社会」の実現

#### 広域交流拠点のポテンシャル

- (1) リニア中央新幹線の開業
- (2) 相模総合補給廠の一部返還等
- (3) 小田急多摩線の延伸
- (4) さがみ縦貫道路の開通

### 第4章 広域交流拠点形成の理念と方針

#### 広域交流拠点の位置付け

- 首都圏南西部の広域交流拠点(市都市計画マスタープラン)
- 「首都圏南西部の広域交流拠点」と「都市の連携拠点」(広域的拠点間の連携による相乗効果の創出)
- 県央都市圏域における「北のゲート」(かながわ都市マスタープラン)
- 本市の将来都市構造における役割(産業軸と研究軸・物流軸の交点)

#### 広域交流拠点の理念と将来像

##### 「未来を拓く さがみはら新都心」

- 広域交通網を生かしたアジア・世界のゲートウェイとしての情報・人材・文化の交流、集積
- 首都圏南西部全体の持続的な成長の源泉
- 社会経済情勢の変化に対応した、暮らしやすく先進的な市街地の形成

#### 広域交流拠点形成の基本方針

- 広域交流拠点の機能集積の方向性  
両駅周辺が相互に魅力を高め合い、高次都市機能<sup>4</sup>が集積する一体拠点を形成
- 広域交通ネットワーク方針
- 低炭素型のまちづくり
- 首都圏南西部の広域交流拠点にふさわしい景観の形成
- 広域防災拠点としての役割
- 情報発信拠点としてのまちづくり

#### 両地区の特性を生かした機能分担

### 第5章 橋本駅周辺地区のまちづくり方針

～産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点(ゲート)～

- 広域的な交流・連携のゲートづくり
- イノベーション拠点としてのまちづくり
- 情報発信拠点としてのまちづくり
- 環境共生・人の暮らしに配慮したまちづくり

### 第6章 相模原駅周辺地区のまちづくり方針

～安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点(コア)～

- 多様な交流のまちづくり
- 産業・文化創造のまちづくり
- 環境共生・人の暮らしに配慮したまちづくり
- 安全・安心のまちづくり

### 第7章 基本計画の推進に向けて

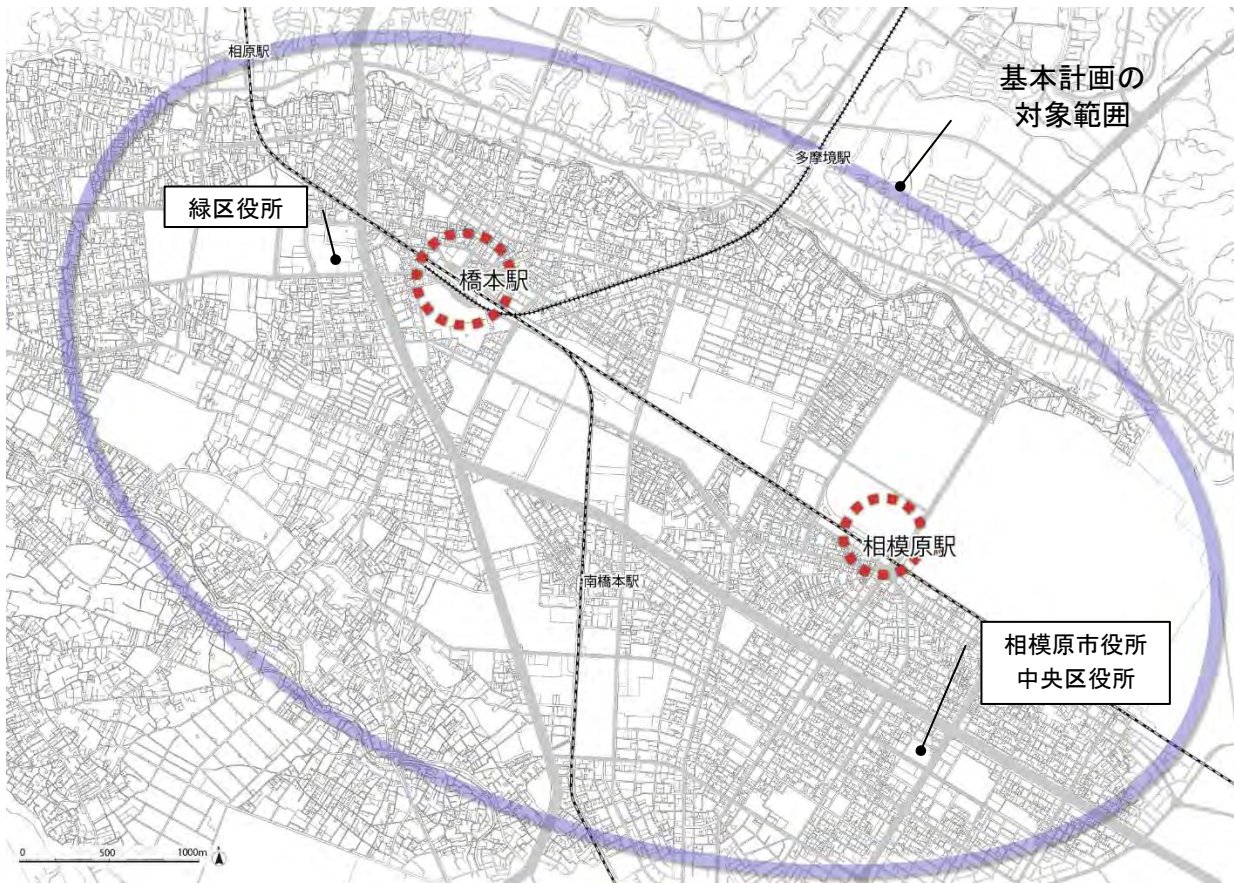
(整備スケジュール、市民協働の推進、民間活力の活用、周辺市町村等との連携、米軍基地の早期返還)

<sup>4</sup> 大都市に共通して見られる高度な都市機能。空港や港湾、地下鉄、大学、劇場・ホール、企業の本支店等

## 5 基本計画が対象とするエリア

基本計画は、橋本・相模原両駅周辺の一体的なエリアを「広域交流拠点」として、その区域を対象とします。

《基本計画の対象エリア》



## 6 目標期間

基本計画は、リニア中央新幹線が大阪まで開通する 2045(平成 57)年度を目標年次とした概ね 30 年間を見据えたまちづくりの計画とします。

## 第2章 相模原市の概況

### 1 本市の位置と地勢

本市は、神奈川県北西部、東京都心から概ね30～60kmに位置しており、北部は東京都、西部は山梨県と接し、面積は328.82㎢です。

本市の東部には、相模川に沿って3つのなだらかな階段状の河岸段丘が形成されており、これらの段丘の間には斜面緑地が連なって、市街地の貴重な緑地としてみどりの骨格を形成しています。また、相模原台地の上段では、道路網や公共交通網の充実により、利便性の高い地域として様々な都市機能が集積した土地利用が進んでいます。

本市の西部は、県民の水がめである相模湖、津久井湖、宮ヶ瀬湖などを有しており、その周囲や相模川、道志川、串川の流域に広がる緩やかな丘陵地には、自然と共生するみどり豊かなまちなみが形成されています。また、東京都、山梨県に接する北西部は、比較的急峻な山々が連なり、南西部においては丹沢大山国定公園に指定されている森林地帯が標高1,500mを超える山々となって、貴重な自然環境を形成しています。

《本市の位置》



## 2 区の概要

### (1) 緑区

緑区は、相模原市西部に位置しており、北側は東京都町田市、八王子市及び檜原村に、西側は山梨県上野原市及び道志村に、南側を山北町、清川村、愛川町に接した地域で、面積は 253.81k m<sup>2</sup>、市域の約 77.2%を占めています。

区の東部にあたる橋本地区から大沢地区北部、城山地区東部にかけては、市街地が形成されており、特に橋本駅周辺は、市街地再開発事業などにより都市基盤が整備され、商業施設や高層住宅、文化施設などが集積された相模原市の中心市街地の一つとして急速に発展してきています。

区の西部に位置する津久井地域は、広大な森が水を育み、相模川や道志川などの清流、相模湖、津久井湖などの湖が水をたたえる、自然豊かな水源地となっています。また、「県立陣馬相模湖自然公園」「丹沢大山国定公園」など豊かな森林が広がり、神奈川県最高峰の蛭ヶ岳(1,673m)のほか、丹沢山塊、陣馬山など自然環境に恵まれています。

### (2) 中央区

中央区は、緑区と南区に挟まれ、市役所、税務署、裁判所など市や国の主要な行政機関が立地しています。北部は町田市と、南部は愛川町と厚木市に接しており、小山・清新・横山・中央・星が丘・光が丘・大野北・田名・上溝の 9つのまちづくり区域(地区)から構成されています。面積は 36.84k m<sup>2</sup>、市域の約 11.2%を占めています。

その地形は、相模川の東岸に広がる相模原台地に位置し、相模川に沿ってなだらかな河岸段丘が形成されており、大きく 3つに分かれる段丘面のうち北部の相模原面が最も広く、区の面積の半分以上を占めています。南部は、田名原面、陽原面みなぼらと続き、段丘の境となる段丘崖だんきゅうがいには、貴重な緑地が残され、段丘崖の下から湧き出る地下水(湧水)が集まり、鳩川、姥川、道保川、八瀬川として相模川に流れ込んでいます。

JR 横浜線相模原駅を中心とする区の北部は、戦前から戦後の初めにかけて実施された相模原都市建設区画整理事業(軍都計画)<sup>5</sup>により大規模な土地区画整理事業と水道の整備が行われ、その後の急激な都市化の基盤となり、商業、業務、行政機能が集積し、その周りには、広がりのある住宅地が形成されるなど、本市の中心市街地として発展してきました。また、鉄道や国道の沿線では、その交通利便性を生かして多くの製造業が集積し、内陸工業都市の中核として本市

<sup>5</sup> 昭和 10 年代に陸軍関係施設が多数立地されたことを契機に進められた周辺町村と一体となった軍事都市の建設事業で、「軍都計画」とも呼ばれる。この中で、国道 16 号や市役所前通りは横や縦の軸とされ、現在も残っている。

の発展を支えてきました。一方、相模川をはじめとして境川、道保川、八瀬川などの水辺や横山丘陵緑地など段丘崖のまとまりあるみどり、台地部に広がる農地など、身近で多様な自然に恵まれています。

### (3) 南区

南区は、大規模な商業地が形成されるとともに、公園や緑地など憩いの場が充実した地域で、面積は 38.18k m<sup>2</sup>、市域の約 11.6%を占めています。人口は 275,254 人(平成 24 年 1 月 1 日現在、平成 22 年国勢調査の確定数を基礎として推計)で、相模原市の 3 区のなかで最も人口の多い区となっています。

区南部の相模大野駅周辺は、百貨店、文化・文教施設などが立地しており、相模原市を代表する商業・業務地域が形成されています。その他、古淵駅周辺、小田急相模原駅周辺、東林間駅周辺は商業地として、それぞれ地区の拠点機能を担っています。

また、区中央部の木もれびの森や県立相模原公園、相模原麻溝公園などの緑地帯、相模川沿いの田園地帯など、豊かな自然も広がっています。

一方、市内に 3 箇所ある米軍基地のうち、キャンプ座間(172.6ha、座間市域は 62.1ha)と相模原住宅地区(59.3ha)の 2 箇所が区の南側、小田急線沿線の市街地に位置していることから、計画的なまちづくりを進めていく上で大きな障害となっています。

今後は、圏央道(さがみ縦貫道路)相模原愛川 IC 周辺地区における土地区画整理事業や、本区の公共交通軸となる新しい交通システムの導入などによる新たな都市づくりが計画されています。

### 3 本市の概況

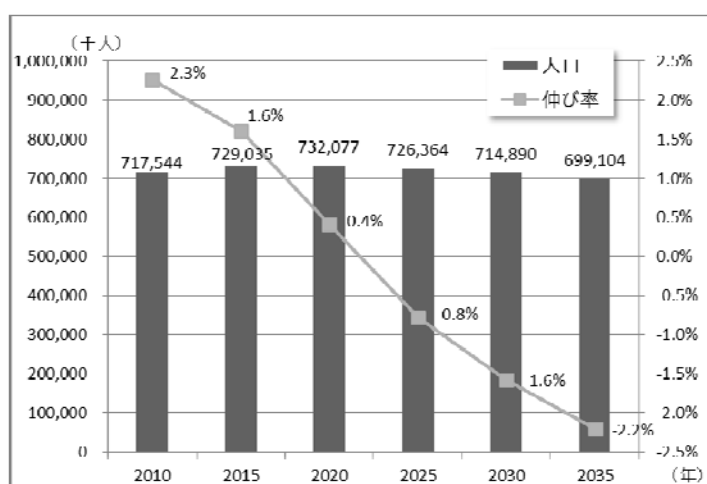
#### (1) 人口

本市の人口は、自然増と社会増の両面の要素から増加を続けてきました。特に、我が国の工業化と高度経済成長による東京など大都市圏の拡大に伴い、市制施行当時の昭和29年には約8万人であった人口が、昭和42年に20万人、昭和52年に40万人を超えるなど、全国でもまれにみる急激な人口増加を経験した時期もありました。

今後も緩やかな増加傾向で推移すると見込まれますが、少子高齢化の進行とともに人口増加の伸びは鈍化し、市の将来人口推計では2019年(平成31年)に約732,200人でピークを迎え、減少傾向に推移するものと見込まれます。

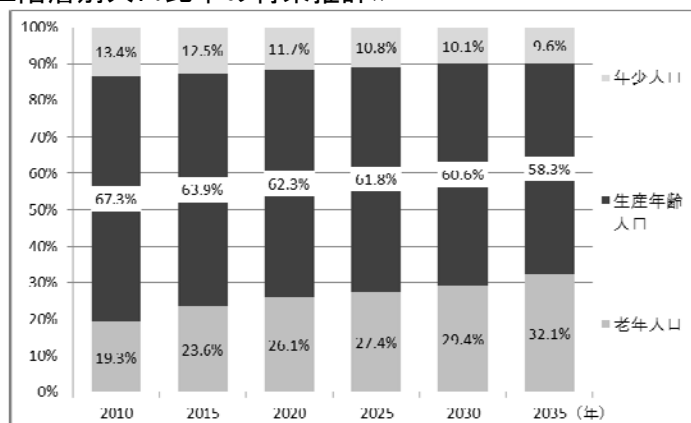
また、年齢構成については、年少人口及び生産年齢人口の減少と高齢者人口の増加がますます進むものと予測されます。

#### 《本市の総人口推計値》



出典 相模原市さがみはら都市みらい研究所「2010年国勢調査に基づく相模原市の将来人口推計」(平成25年1月)より作成

#### 《本市の年齢三階層別人口比率の将来推計》



出典 相模原市さがみはら都市みらい研究所「2010年国勢調査に基づく相模原市の将来人口推計」(平成25年1月)より作成

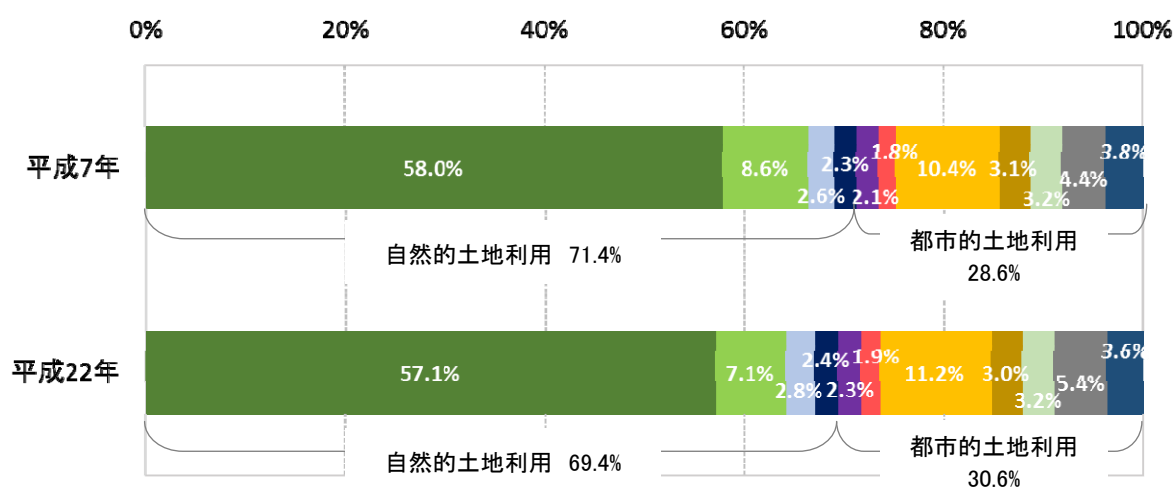
## (2) 土地利用

本市の土地利用の現況を見ると、市域面積 32,882ha のうち、自然的土地利用が 22,815ha(69.4%)、都市的土地利用が 10,067ha(30.6%)を占めています。

自然的土地利用は、市域全体の約 7 割を占めていますが、その大半は丹沢大山国定公園などがある津久井地域で占めています。自然的土地利用の内訳を見ると、山林が 18,762ha(57.1%)を占めています。

都市的土地利用は市域全体の約 3 割を占めており、その内訳は、西部の津久井地域において 2,758ha(8.4%)、地形的に平坦な台地が多い東部の旧相模原市の区域は 7,309ha(22.2%)と、旧相模原市の区域で都市的土地利用が進んでいます。

《土地利用現況》



自然的土地利用	■ 山林	■ 農地	■ 河川・湖	■ 荒地・河川敷等
都市的土地利用	■ 公共施設	■ 商業・業務	■ 宅地	■ 工業・流通
	■ 公園等	■ 交通	■ その他	

出典 都市計画基礎調査 (平成 22 年)



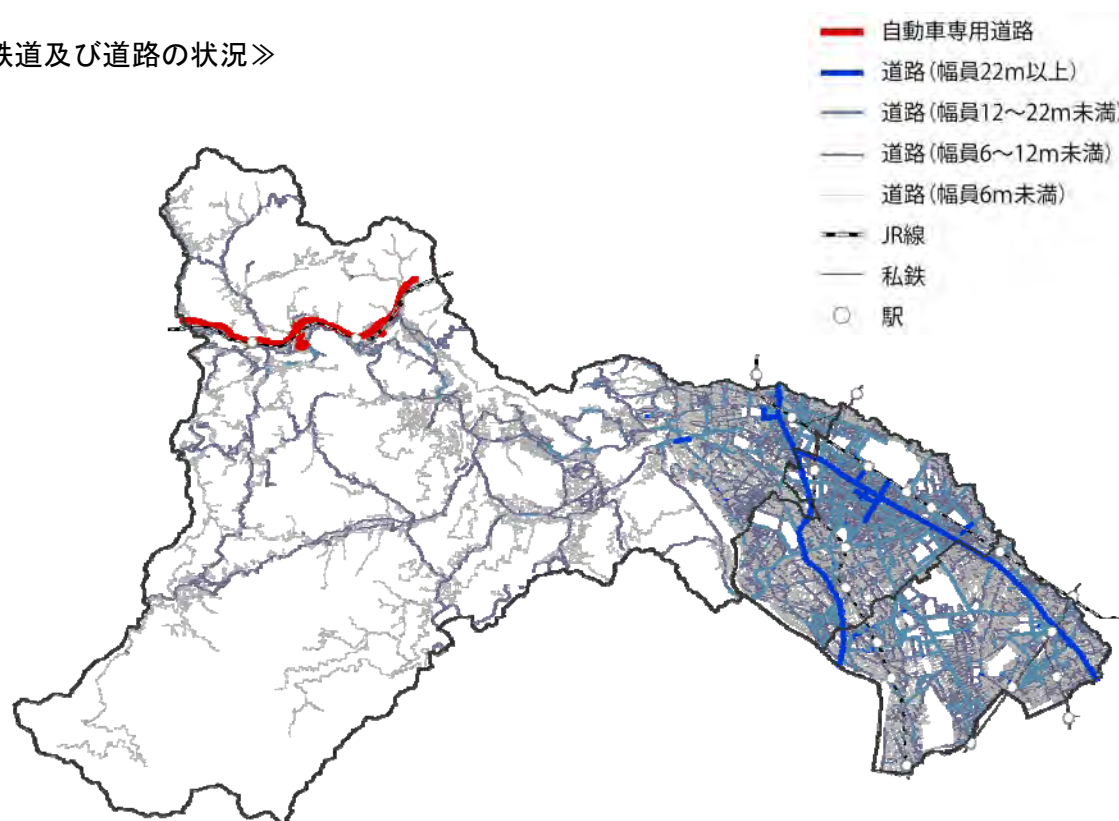
### (3) 交通

鉄道については、JR 横浜線、JR 相模線、JR 中央本線、小田急小田原線、小田急江ノ島線、京王相模原線が、本市と東京や横浜方面などを結ぶ重要な交通手段として利用されています。また、東京都(品川)～大阪市間を結ぶリニア中央新幹線駅(以下「リニア駅」という。)が橋本駅付近に計画されているほか、小田急多摩線の唐木田駅から本市内、さらに愛川・厚木方面への延伸の取組みが進められています。

バス路線については、鉄道駅や主要なバスターミナルとその周辺地域を結ぶように配置され、市民の生活の足として重要な役割を果たしていますが、自家用車への依存の進行や沿線における人口の減少などにより、一部の路線ではバス利用者の減少が進んでいます。

道路については、主要な道路として中央自動車道、国道 16 号、国道 20 号、国道 129 号や現在整備中の圏央道(さがみ縦貫道路)などがあります。しかし、これらを補完する幹線道路の整備状況や自動車交通量の増加により、一部の幹線道路での交通渋滞の発生や生活道路への通過交通の進入など交通環境の改善が課題となっています。

#### 《鉄道及び道路の状況》



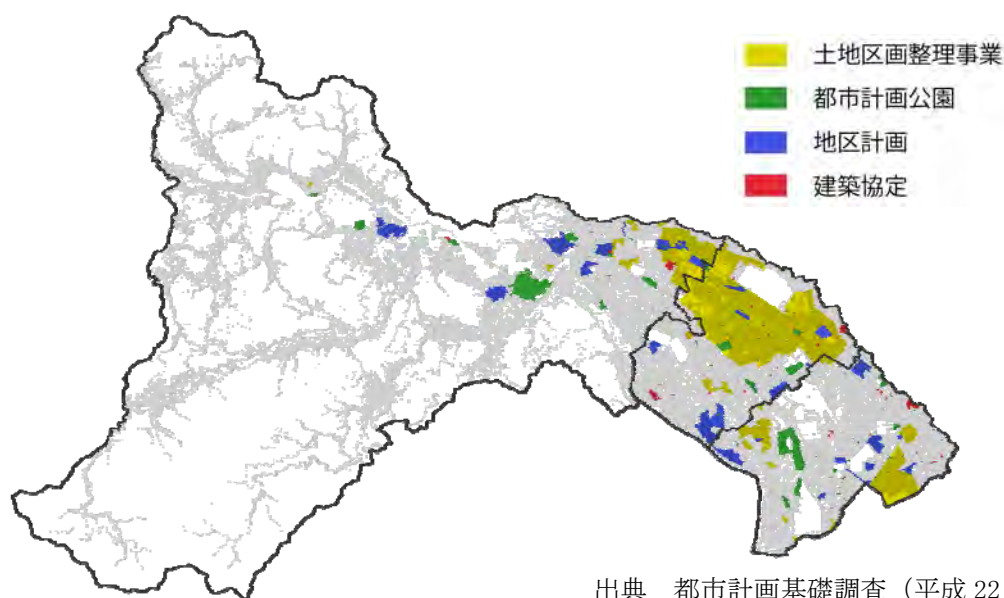
出典 都市計画基礎調査(平成22年)

#### (4) 居住環境

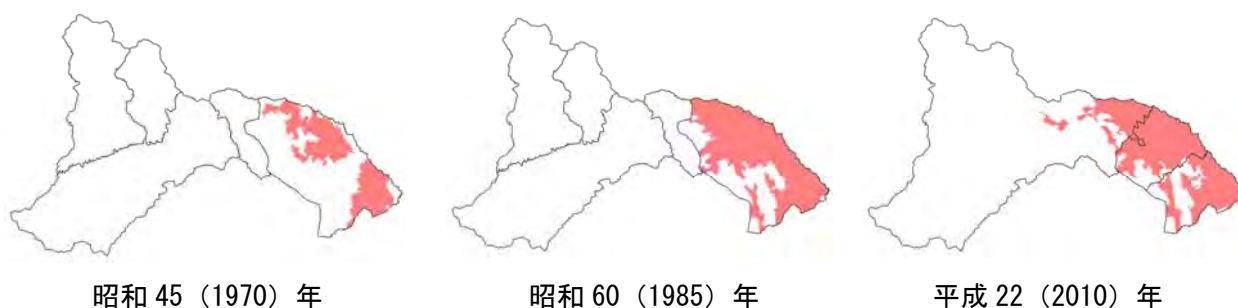
本市の市街地においては、相模原都市建設区画整理事業により道路などの基盤整備を進めてきた一方で、高度経済成長期以降の急速な都市化により、市街地も拡大してきました。そのため、これまで住宅の細分化の防止や災害時の安全性の確保など、居住環境の向上を図るため、道路、公園、下水道などの都市基盤の整備を進めてきました。

また、住み良い環境を維持・向上させるため、地区計画<sup>6</sup>や建築協定<sup>7</sup>により、地区の特性に応じた建築物の用途、敷地面積の最低限度、壁面の位置、高さ等の制限についてのルールづくりを進めている地区もあります。

#### 《土地区画整理事業区域、地区計画、建築協定などの状況》



#### 《人口集中地区(DID)<sup>8</sup>の変遷》



<sup>6</sup> 地区の特性にあわせたまちづくりのため、住民参加によって区画道路などの配置や建築物の用途、高さ、壁面の位置、敷地の規模などを地区のルールとして都市計画法に定める制度。

<sup>7</sup> 一定区域の地権者等の合意により、建築の敷地や種類、構造等について、法令の一般的な規制よりも厳しい制限を協定によって規定する制度。

<sup>8</sup> 人口密度 40 人/ha 以上の区域が連なって人口 5000 人以上となっている地区。

## (5) 産業

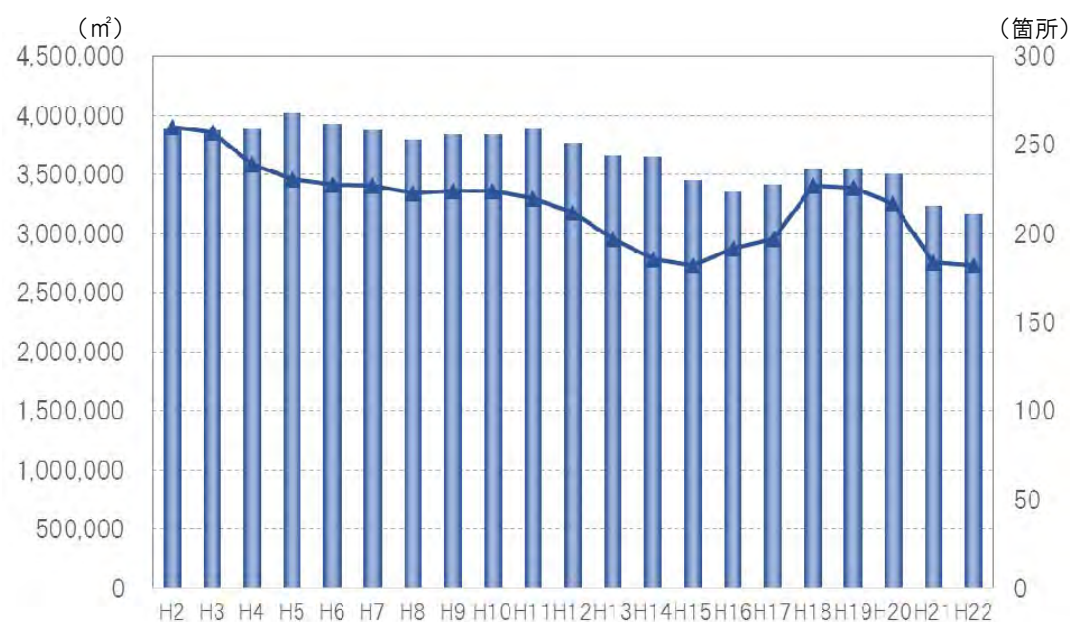
昭和56年から平成21年までの本市の事業所数や従業者数の動向を見ると、卸売・小売業、サービス業などの第3次産業を中心として増加し、平成18年に若干の減少が見られるものの、引き続き増加の傾向にあります。

工業用地については、本市は昭和30年以降の積極的な工場誘致によって内陸型の工業都市として発展し、その後の事業所数・敷地面積は趨勢として減少傾向にありましたが、平成15～16年頃に一旦増加に転じ、平成18年頃から経済情勢の影響などにより再び減少しつつあります。

### 《事業所・従業者数の推移》



### 《旧相模原市内の工業用地の推移(従業者30人以上)》



出典 「相模原市統計書」(平成16年以前は旧相模原市の数値、平成17年は旧城山町・旧藤野町を含まない数値)

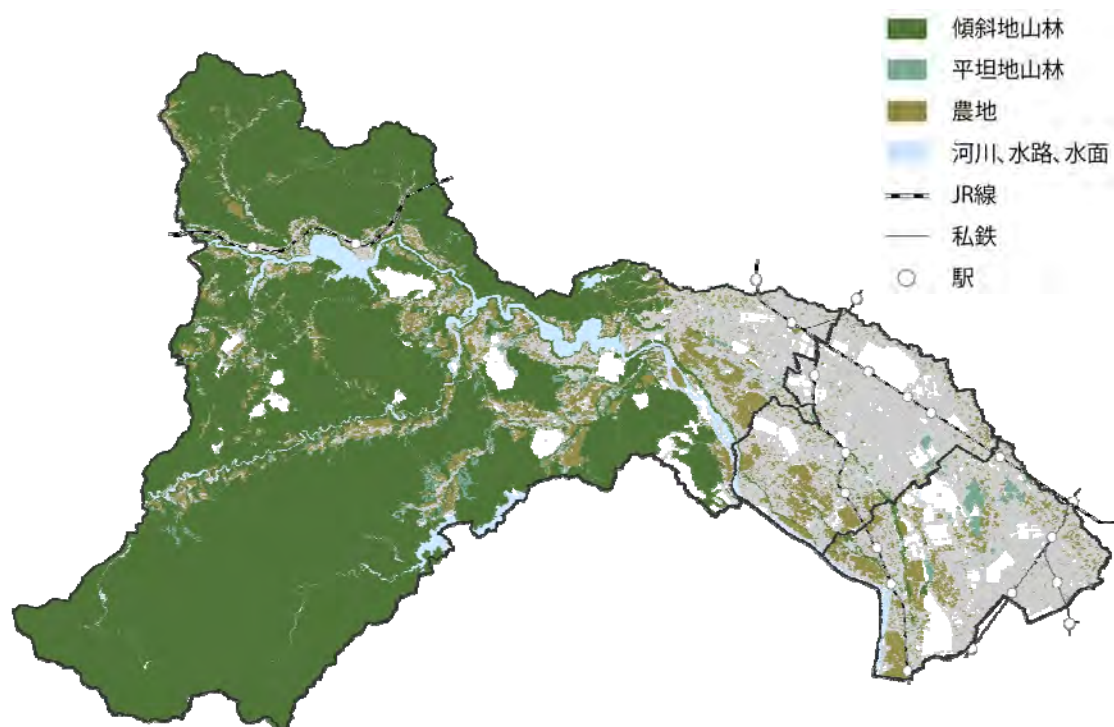
## (6) 自然環境

本市の山林は、市域全体の約6割を占めており、その多くは丹沢大山国定公園などがある西部の旧津久井地域で、丹沢山地の標高が高い地域を中心としてブナ林やミズナラ林などの自然林が分布し、中山間地ではスギ、ヒノキなどの針葉樹やコナラなどの広葉樹が分布しています。市街地においても、木もれびの森や河川沿いの斜面などにスギ、ヒノキ、コナラなどの雑木林が分布し、多様な植生が確保された豊かな自然環境が残っています。

丹沢山地の登山道、相模湖、津久井湖の周辺、相模川、道志川沿いのキャンプ場や木もれびの森などの緑地は人々の健康・レクリエーションの、生活に身近な公園や緑地は市民の憩いの場となっています。

こうした自然環境を保全するため、自然公園、自然環境保全地域、特別緑地保全地区などが指定されています。しかし、森林の水源かん養機能<sup>9</sup>や土砂流出防止機能などの低下、市街地における緑地や良好な水辺環境の喪失、農林業の衰退による耕作放棄地の発生などの新たな課題が生じています。

### 《傾斜地山林、平坦地山林、農地などの状況》



出典 都市計画基礎調査（平成22年）

<sup>9</sup> 森林の土壌が雨水を貯留し、河川へ流れ込む水の量を平準化して洪水を緩和するとともに、雨水が森林土壌を通過することにより、水質を浄化する機能。

## 4 広域交流拠点の概況

広域交流拠点の核となる橋本・相模原両駅周辺の概況については、次のとおりです。

### (1) 橋本駅周辺地区

橋本駅周辺は、JR 横浜線、JR 相模線、京王相模原線、国道 16 号、国道 129 号、国道 413 号が集中し、広域交通の結節点を形成するとともに、駅前の市街地再開発事業や大山町が都市再生緊急整備地域<sup>10</sup>に指定されたことにより都市基盤が整備され、商業施設や高層住宅、文化施設が集積し、本市の中心市街地の一つとして発展してきました。

また、交通利便性を生かして多くの工業が集積することで、本市の内陸工業都市としての発展を支えるとともに、平成 22 年 4 月の政令指定都市移行に伴って区役所が設置され、緑区の行政サービスの拠点にもなっています。

平成 25 年 9 月には、JR 東海がリニア中央新幹線の神奈川県駅を橋本駅付近に設置することを公表したため、三大都市圏と結ばれる首都圏南西部の交流ゲートとして、さらなる都市機能の集積や駅周辺の交通環境の改善・強化が期待されています。

### (2) 相模原駅周辺地区

相模原駅周辺は、戦前から戦後にかけて実施された相模原都市建設区画整理事業(軍都計画)による都市基盤整備を契機に、商業、業務、行政機能の集積や広がりのある住宅地が形成されるなど、本市の中心市街地として発展してきました。

本市に 3 つある米軍基地のうち、相模総合補給廠(約 214ha)が中央区の北側、横浜線相模原駅・矢部駅間沿線の市街地に位置していることから、計画的なまちづくりを進めていくうえで大きな障害となっており、市民生活に様々な影響を及ぼしていますが、平成 18 年 5 月の米軍再編による地元の負担軽減として、補給廠の一部約 17ha の返還と約 35ha の共同使用が日米両政府により基本合意され、平成 20 年 6 月には約 17ha の返還が日米合同委員会で正式に合意されました。

このため、相模原駅周辺地区については、小田急多摩線の延伸とともに、商業・業務・文化などの多様な都市機能の集積などが期待されています。

---

<sup>10</sup> 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定める地域(都市再生特別措置法 2 条 3 項)

## 第3章 本市を取り巻く社会経済情勢の変化と都市づくりの課題

### 1 めざすべき都市づくりの方向性と課題

本市がめざすべき都市づくりの方向性と課題については、相模原市都市計画マスタープランの「Ⅲ これからの都市づくりの課題」の「2 本市における都市づくりの課題」において、次のとおりまとめられています。

広域交流拠点の形成に当たっても、こうした都市づくりの方向性や課題を念頭に進めてまいります。

#### (1) 地域の特徴を生かした土地利用の推進

良好な市街地と広大で美しい山なみや貴重な水資源を有する本市において、快適な市民生活の実現や都市の健全な発展を図るため、公共の福祉の優先、防災面での配慮を基本として、市街地における産業と住環境の調和、地域振興を図るための適切な土地利用の誘導、水源地の自然環境や市街地の貴重なみどりの保全など、地域の特徴を生かした適正かつ計画的な土地利用の推進が必要です。

#### (2) 魅力あふれる質の高い都市づくり

首都圏南西部及び神奈川県北のゲートに位置する本市の広域的な役割が増す中、魅力あふれる質の高い都市をつくるため、複数の拠点を持つ本市の特性を生かし、人と環境にやさしい都市づくりを基本とし、商業、文化、業務などの機能が高度に集積する中心市街地の魅力を高めるとともに、産業や居住などの機能が集積し、自然環境と共生する新しい拠点づくりが必要です。

#### (3) 都市を支える交通基盤の整備

少子化や高齢社会の到来、環境意識の高まりなど、社会情勢が変化する中、市民の暮らしや地域経済活動などを支える交通基盤のさらなる充実・強化を図るため、幹線道路の整備や鉄道・バス交通の充実を図るなど、利便性の高い公共交通網の確立をめざすとともに、暮らしに身近な道路の安全性を高めるなど人にやさしいみちづくりの推進が必要です。

#### (4) 魅力ある景観やゆとりある住環境の形成

やすらぎとうるおいのある住環境や生活の質への関心が高まる中、暮らしの快適性などの市民生活の質の向上を図るため、市民と行政との協働により、貴重な自然や歴史・文化的な景観などのまちの景観を保全するとともに、住む人

にゆとりと安全をもたらす住環境づくりを進めるなど、魅力ある景観や良好な住環境を形成することが必要です。

#### **(5) 恵み豊かな自然環境の保全・再生**

やすらぎとうるおいを与えてくれる貴重な自然環境を次代へつなぐため、丹沢などの奥山、生活と深く関わってきた里山、市街地の貴重なみどり、川や湖などの水辺環境の保全・再生・創出を行い、多様な生物の生息・生育環境の確保を進めるとともに、市民・県民の生活と産業を支える水資源を守ることが必要です。

#### **(6) 人にやさしい快適な生活環境の実現**

社会情勢の変化や都市化が進展する中、誰もが健康で安全に暮らすため、大気、水、土壌などの市民生活を取り巻く環境の保全や公共下水道などの生活排水対策を進めるとともに、魅力ある公園づくりやみどり豊かな都市空間の創造に向けた取組を進め、大気や水が守られ、やすらぎがあふれる快適な生活環境をつくる必要があります。

#### **(7) 地域経済と雇用を支える産業の振興**

産業構造や雇用形態の変化が進む中、活力ある社会を創出し、市民の豊かな暮らしを実現するため、自然環境・生活環境への配慮のもと、ものづくり産業の集積や新たな成長産業の創出、いきいきと働ける環境づくり、商業・サービス業・農業などの暮らしに身近な産業を振興するとともに、豊かな自然や多彩な伝統・文化などの地域資源を生かした魅力ある観光を振興するなど、地域経済や雇用を支える産業の持続的な発展が必要です。

#### **(8) 安全で安心して暮らせる都市づくりの推進**

誰もが安心して暮らすために、防犯対策、交通安全対策を行うとともに、防災対策、消防力の強化など災害に強い都市づくりを進め、犯罪や事故などの被害、地震や台風などの自然災害から市民の生命と財産を守り、市民生活の安全性を高める必要があります。

## 2 社会経済情勢の変化を踏まえた都市づくり

都市を取り巻く大きな課題として、少子化や高齢社会の到来及び地球温暖化などがあります。相模原市都市計画マスタープランで掲げる「Ⅲ これからの都市づくりの課題」の「1 都市づくりを取り巻く社会経済情勢の変化」を踏まえ、広域交流拠点の形成に当たっては、次のような視点を念頭に持続可能な都市づくりを進めてまいります。

### (1) 「都市化社会」から地域の個性や魅力を生かした都市づくりへの転換

都市に人口や産業などが集中し、急速に都市が拡大するこれまでの「都市化社会」から、地域の個性や魅力を生かし、質の充実をめざす都市づくりへと転換していくことが求められています。

### (2) 「拡散型都市構造」から「歩いて暮らせる集約型都市構造」への再編

産業構造の転換やモータリゼーション<sup>11</sup>の進展などによる「拡散型都市構造」から、各都市の特性に応じた多様な都市機能の集積を図り、今後の少子高齢社会に対応し多くの人々にとって暮らしやすい「歩いて暮らせる集約型都市構造」への再編が求められています。

### (3) 環境と共生した「低炭素・循環型」の都市づくり

森林、河川などの自然環境の保全・管理を通じた環境と共生する都市づくりを進めるとともに、省資源・省エネルギーの取組や再生可能エネルギーの積極的な利活用などにより、環境負荷の少ない低炭素・循環型の都市づくりを行うことが求められています。

### (4) 地域の実情に応じた「選択と集中」による都市づくり

都市機能を効果的、効率的に集積するためには、地域の実情に応じ、地区や機能を適切に選択し、計画的に都市基盤を整備する「選択と集中」による都市づくりが求められています。

### (5) 「防災・減災社会」の実現

大規模地震による被害、局地的な集中豪雨による土砂災害や浸水被害などに対して、被害を可能な限り最小化する「減災」の考え方を取り入れた総合的な防災対策が求められています。

---

<sup>11</sup> 自動車一般社会に広く普及し、生活必需品化すること。



### 3 広域交流拠点のポテンシャル

広域交流拠点やその周辺では、広域交通基盤の強化や相模総合補給廠の一部返還等の様々な大規模プロジェクトが進行しており、広域交流拠点が持つポテンシャルが飛躍的に高まりつつあります。

次のようなポテンシャルを高めるプロジェクトの実現を契機として、その効果を最大限に活用し、首都圏南西部の持続的な成長の源泉となる広域交流拠点を形成してまいります。

#### (1) リニア中央新幹線の建設

##### ア リニア中央新幹線の概要

リニア中央新幹線は、東京～名古屋市間を40分、東京～大阪市間を67分と、超高速で三大都市圏を結ぶ日本の新たな大動脈となることが期待されています。

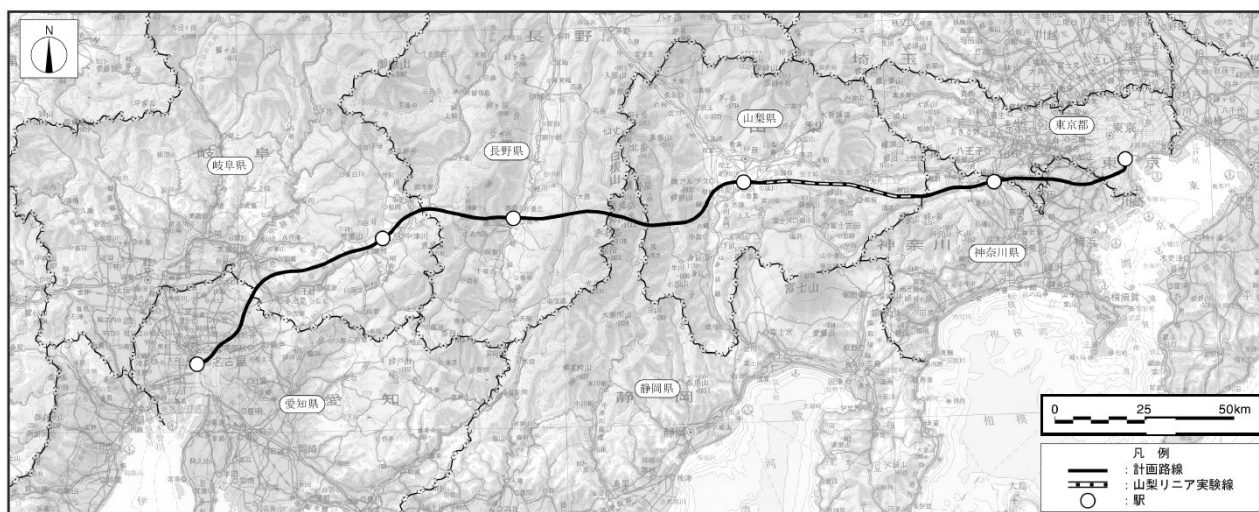
平成25年9月、東海旅客鉄道株式会社(JR東海)が発表した中央新幹線環境影響評価準備書等において、リニア中央新幹線の概要が次のように示されています。

##### 《中央新幹線計画(東京都・名古屋市間)の概要》

名称及び種類	名称：中央新幹線(東京都・名古屋市間) 種類：新幹線鉄道の建設(環境影響評価法第一種事業)
事業実施区域の起終点	起点：東京都港区 終点：愛知県名古屋市 主要な経過地：甲府市付近、 赤石山脈(南アルプス)中南部
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505キロメートル/時
路線概要	中央新幹線(東京都・名古屋市間)の路線は、東京都内の東海道新幹線品川駅付近を起点とし、山梨リニア実験線(全体で42.8km)、甲府市付近、赤石山脈(南アルプス)中南部を経て、名古屋市内の東海道新幹線名古屋駅付近に至る、延長約286km(地上部約40km、トンネル約246km)の区間です。 駅については、品川駅付近、名古屋駅付近のほか、神奈川県内、山梨県内、長野県内、岐阜県内に一駅ずつ設置する計画です。

出典 JR東海「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし」(平成25年9月)の一部を抜粋

## 《中央新幹線計画(東京都・名古屋市間)のルート》



出典 JR 東海「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし」(平成 25 年 9 月)の一部を抜粋

### イ 神奈川県の路線概要

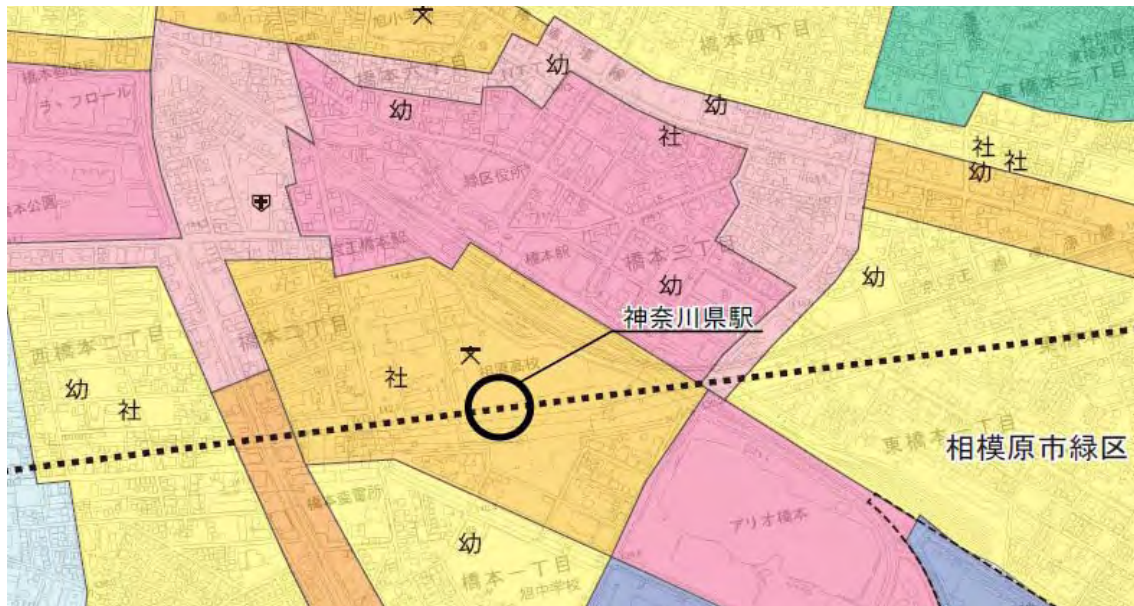
- ・計画路線は、町田市境から相模川までは地下トンネル構造でできる限り直線に近い線形とし、相模川から山梨県境までは主に山岳トンネル構造となります。本市を通過する約 23km のうち、約 90% がトンネルとされています。
- ・神奈川県駅の設置箇所は、選定された路線上において、駅の平面的、縦断的線形条件を遵守しつつ、地下構造物として駅の設置が可能であること等から、緑区橋本駅付近に計画されています。
- ・駅は地下約 30m に幅最大約 50m、長さ約 1km、面積約 3.5ha の規模で、主な旅客施設は地下 3 階構造となる見込みです。地下 3 階には 2 面 4 線の島式ホームが設置されるほか、地下 2 階に入出場口などが設置される予定です。
- ・JR 東海は、駅の地下 1 階や地上部について、地元等での活用を想定しています。
- ・相模川についてはできる限り短い距離で横断することとされており、路線が通過する小倉橋周辺は景勝地であることから、景観と調和した橋梁の設計等を JR 東海に求めています。

### 《神奈川県内のルート》



種別	地上部	トンネル	駅	車両基地	変電施設	保守基地	保守用車留置施設	非常口(都市部)	非常口(山岳部)
数量	1.3km	38.1km	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	5箇所	4箇所

### 《神奈川県駅位置》

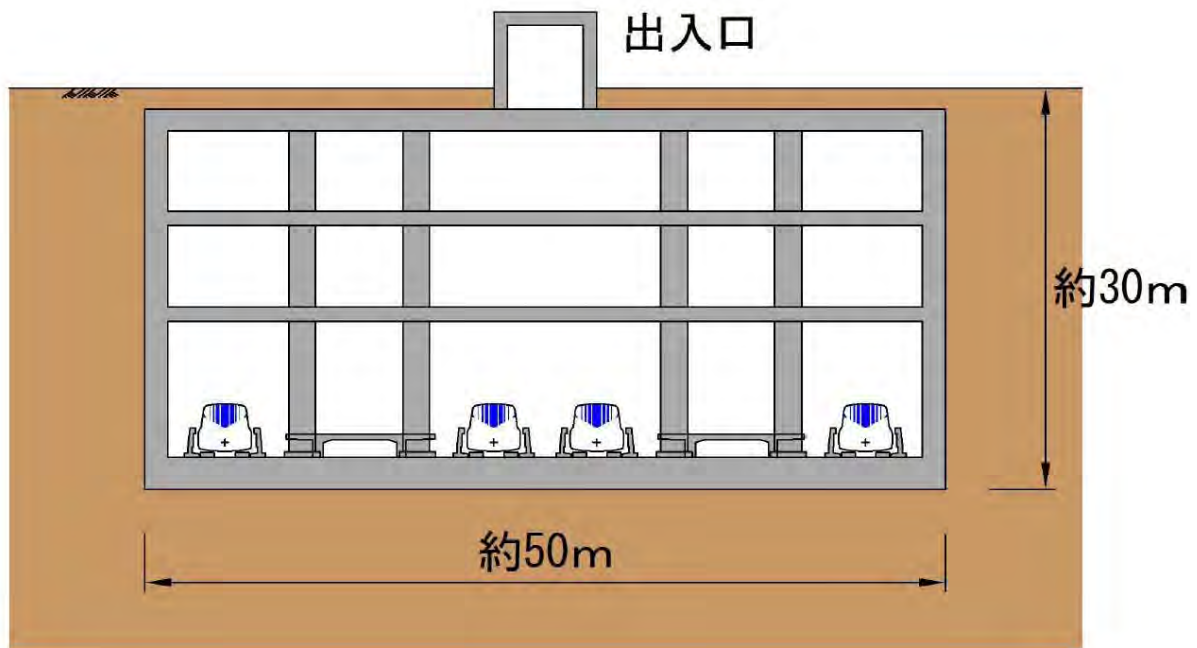


#### 凡例

計画路線(地上部)	計画路線(トンネル部)	工事用道路	都県境	市町村境	区境
第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域
準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域
自然公園地域	自然公園特別地域	自然公園特別保護地区	自然環境保全地域	自然環境保全特別地区	
大	幼	Ⓜ	社		
学校	幼稚園・保育所	病院	社会福祉施設		

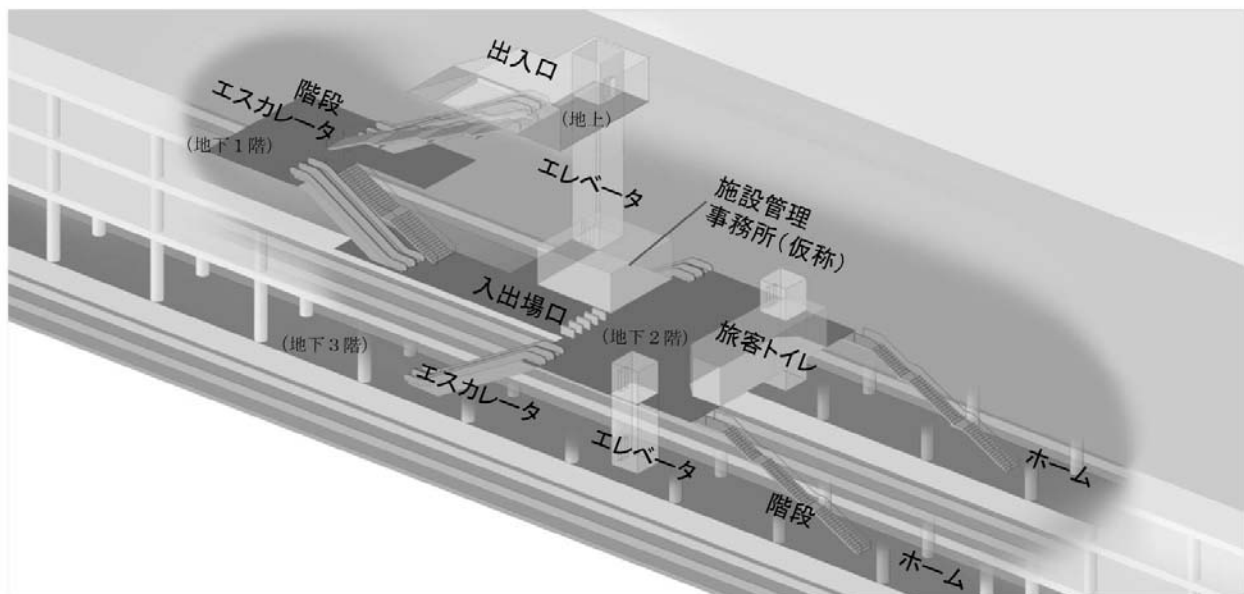
出典 JR 東海「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし」(平成 25 年 9 月)の一部を抜粋

《神奈川県駅の概要》



出典 JR東海「環境影響評価準備書（神奈川県）のあらまし」（平成25年9月）の一部を抜粋

《斜め上方からの透視図》

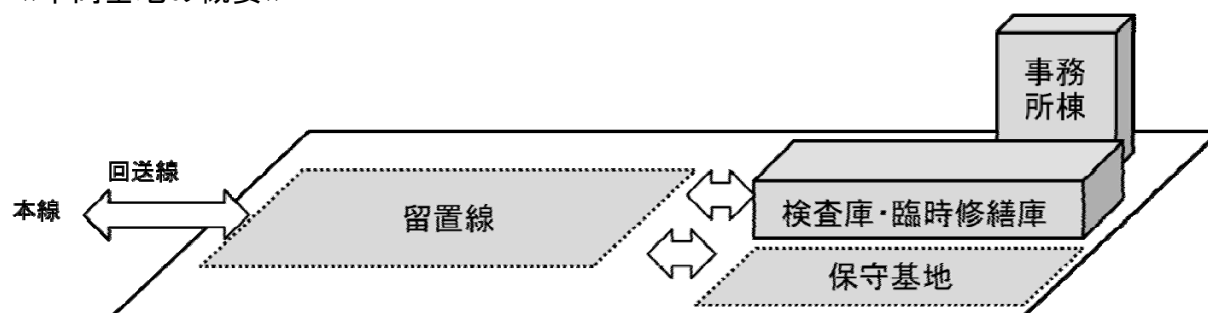


出典 JR東海「当社が用意する中央新幹線の間駅(地下)のイメージについて」（平成25年7月）の一部を抜粋

## ウ 関東車両基地

- ・ 関東車両基地は、自然公園、都市公園、自然環境保全地域を回避し、環境への影響を少なく平坦地を確保できること等から、緑区鳥屋付近の地上に約50ha(最大幅350m、長さ約2km)の規模で計画されています。
- ・ 関東車両基地には、新幹線車両の留置、検査、整備等を行うための留置線、検査庫、臨時修繕庫、事務所棟が設置されるほか、保守用車庫、保守用車検修庫、作業庫等が設置される保守基地が併設されます。
- ・ 大部分が地下を走るリニア中央新幹線の車両を見学できる施設とするなど、車両基地の設置が地域活性化につながるよう、JR 東海に求めています。

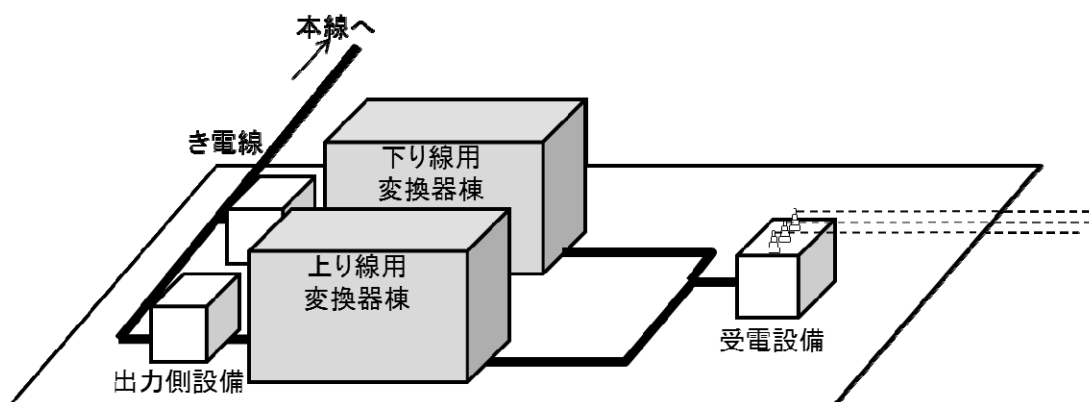
### 《車両基地の概要》



出典 JR 東海「環境影響評価準備書（神奈川県）のあらまし」（平成 25 年 9 月）の一部を抜粋

## エ 変電施設

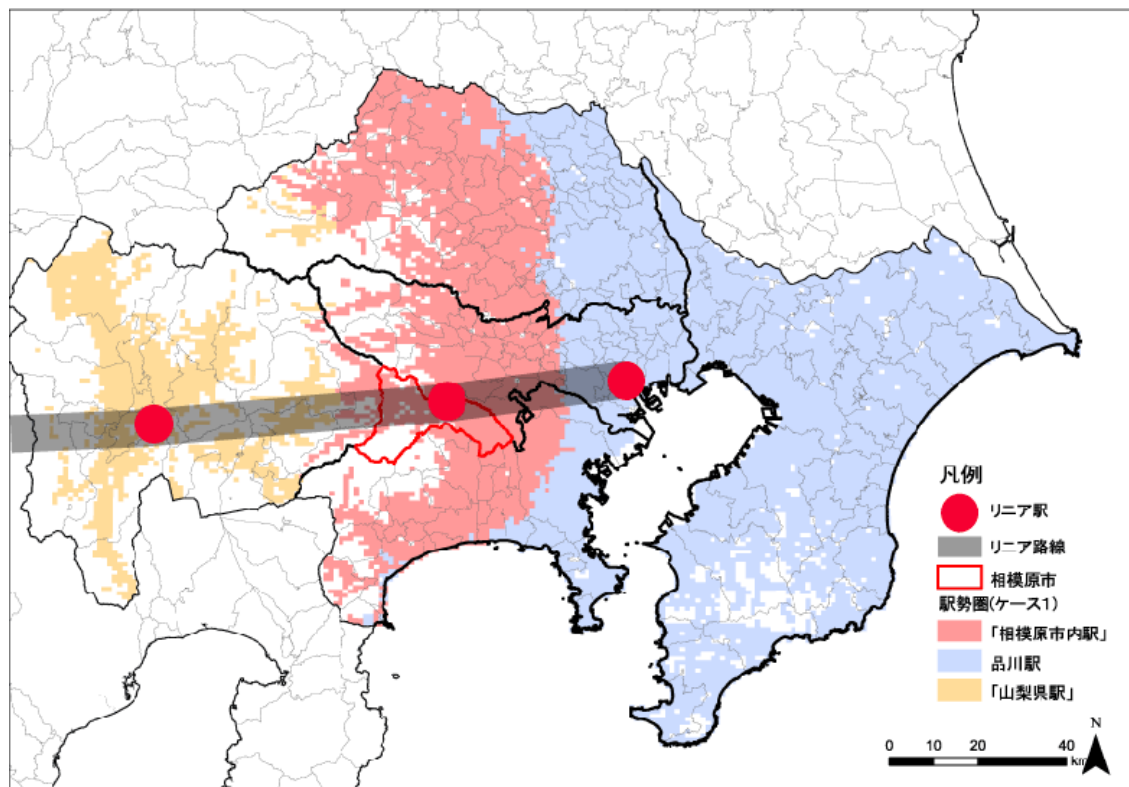
- ・ 列車の制御に必要な電力を供給するため、路線沿線に 20～40km の間隔、広さ約 3.2ha の規模で計画されています。
- ・ 本市内では、緑区小倉付近と車両基地内の地上に計画されています。



出典 JR 東海「環境影響評価準備書（神奈川県）のあらまし」（平成 25 年 9 月）の一部を抜粋

## オ 駅勢圏について

- ・リニア中央新幹線の開業により、広域交流拠点と東京都心間の所要時間は現在の約 60 分から約 10 分に短縮されます。また、東京都心と中部圏、近畿圏間の所要時間は、現行の東海道新幹線ではそれぞれ約 110 分、約 150 分であるのに対し、それぞれ 40 分、67 分に短縮されます。このように、リニア中央新幹線の開業により、本市を含む三大都市圏間の速達性は飛躍的に向上します。
- ・本市に設置されるリニア駅の駅勢圏は、本市内及び東京都下(23 区以外)をベースとし、神奈川県中部～西部、横浜市及び川崎市西部、埼玉県中部～西部を含む圏域となります。

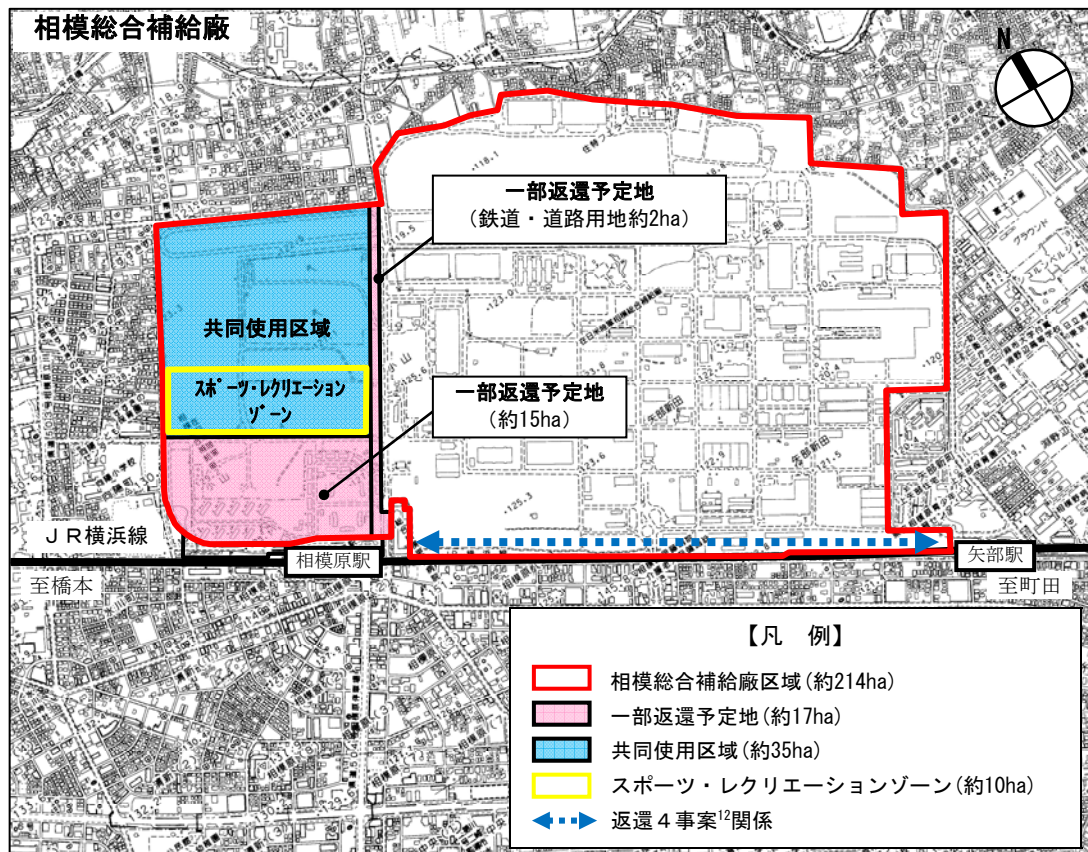


出典 相模原市「平成 22 年度 広域交流拠点検討事業報告書」(平成 23 年 3 月)

- ※ 分析対象とした区域は埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県の 1 都 4 県。
- ※ 分析時(平成 22 年度)に駅位置が示されていないため、「相模原市内駅」(神奈川県駅)は橋本駅を想定し、「山梨県駅」は JR 身延線の市川大門駅を想定して算出している。
- ※ 1 都 4 県の中で各リニア駅へのアクセス時間を比較し、各駅への所要時間が最小となる地点を各駅の駅勢圏としている。アクセス交通は鉄道・道路を利用可能。
- ※ 交通ネットワークは平成 20 年 3 月末時点の NITAS(国土交通省 全国総合交通分析システム)データに基づく。

## (2) 相模総合補給廠の一部返還等

相模総合補給廠は相模原駅前にありながら、約 214ha もの広大な土地が市民利用できないまま経過してきましたが、平成 20 年 6 月の日米合同委員会において約 17ha の一部返還が合意されたほか、平成 24 年 6 月に後背地の約 35ha も米軍との共同使用が合意されています。今後、小田急多摩線の延伸や東京都多摩地域と連携した道路整備などのほか、約 214ha の全面返還を見据え、相模原駅の南北市街地が連携したまちづくりを進めていきます。



出典 相模原市「平成24年度 相模原駅周辺地区まちづくり計画 実現化方策等調査検討報告書」  
(平成25年3月)

<sup>12</sup> 市及び相模原市米軍基地返還促進等市民協議会による返還等、米軍基地問題に関する要請において、具体的に返還を要望している市内基地に関する4つの事案であり、当該道路用地はその内のひとつ

### (3) 小田急多摩線の延伸計画

小田急多摩線の延伸構想は、唐木田駅から相模原市内、さらには愛川・厚木方面へ延伸する計画で、東京圏における鉄道整備の基本計画である運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)においても、唐木田からJR横浜線・相模線方面への延伸について、今後整備を検討すべき路線(B路線)として位置付けられています。

相模総合補給廠の一部約15haのほか、鉄道及び道路用地として約2haが返還合意されたことにより、延伸を取り巻く大きな課題の一つが解消されたため、延伸の実現に向けた取組を進めています。

小田急多摩線の延伸が実現することにより、東京都心や神奈川県内とのアクセス性が向上し、首都圏南西部の交通ネットワークが拡充するとともに、広域交流拠点の形成に寄与することが期待されます。



出典 国土交通省「運輸政策審議会答申第18号」(平成12年)



#### (4) 圏央道(さがみ縦貫道路)

圏央道は、都心から半径約40～60kmの位置に計画された延長約300kmの高規格幹線道路であり、横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津等の都市を連絡し、東京湾アクアライン、東京外郭環状道路などと一体となって、首都圏の広域的な幹線道路網を形成する首都圏3環状道路の一番外側に位置する環状道路です。

この圏央道は、首都圏の道路交通の円滑化や環境改善、沿線都市間の連絡強化、地域づくり支援、災害時の代替路としての機能等多くの役割を担います。

圏央道の神奈川県区間の一部は「さがみ縦貫道路」として位置付けられ、津久井・県央・湘南地域を直接結ぶことにより、神奈川県における大動脈として、また、都市構造の再編や沿線におけるまちづくりの支援に重要な役割を果たす道路としてその完成が待たれています。

本市内には2つのインターチェンジが設置され、周辺では産業集積に向けた取組が進められています。



※未開通区間のJCT、IC名称は、一部仮称です。  
 ※圏央道は自動車専用道路です。

平成 25 年 4 月現在



## イ 「首都圏南西部の広域交流拠点」と「都市の連携拠点」

### (広域的拠点間の連携による相乗効果の創出)

相模大野駅周辺については、既存の文化、教育などの機能を生かしつつ、近接する町田駅周辺の商業施設などと連携し、さらなる商業機能の集積を図ります。これにより、広域圏における購買・余暇などのニーズに対応しながら市内外の交流を促進し、「都市の連携拠点」として拠点性の向上をめざしています。

橋本・相模原両駅周辺を核とする「首都圏南西部の広域交流拠点」が有する交流ゲートや中枢機能、情報発信機能等を生かし、「都市の連携拠点」と情報発信や交通機能の連携を図ることで、相互に魅力を発揮し、周辺都市からの求心力を高める都市づくりを進めます。



出典 「相模原市都市計画マスタープラン」(平成22年3月)

## ウ 「かながわ都市マスタープラン」における位置付け

「かながわ都市マスタープラン」において、橋本駅周辺及び相模原駅周辺は「新たなゲート(北のゲート)」として以下のとおり位置付けられています。

- ・「北のゲート」としては、リニア中央新幹線駅の新たなゲート機能を核に、全国との交流連携の窓口にあふさわしい商業・業務、サービス機能等の複合的な集積を図り、新たな環境共生型の拠点づくりを進めます。
- ・都市圏域全体の利便性の向上と新たな活力の創出に向けて、南北のゲートを有機的に結ぶとともに、湘南都市圏域や東京市部などとの南北方向のつながりを深めるため、「相模軸」の整備・機能強化を図ります。
- ・新たなゲートによる全国との交流連携を都市圏域内外に広く波及させるため、また、近接する大都市などの市場との交流を促進するために、川崎・横浜や山梨方向及び東京市部・区部方向など、多方面に向けた連携軸の整備・機能強化を図ります。

### 《県央都市圏域における将来都市構造》



\*ゾーニングは都市づくりの方向性をイメージとして表現したものです。

凡例	<環境共生>	<自立と連携>	
	複合市街地ゾーン	広域拠点	県土連携軸 (都市連携軸)
	環境調和ゾーン	新たなゲート	都市連携軸
	自然的環境保全ゾーン	地域の拠点	

出典 神奈川県「かながわ都市マスタープラン」(平成19年10月)

## エ 広域圏における位置付け

### [産業軸と研究軸・物流軸の交点]

広域交流拠点は、東京・名古屋・大阪をつなぐリニア中央新幹線と、首都圏を環状につなぐ首都圏中央連絡自動車道(圏央道)が交差する位置にあります。

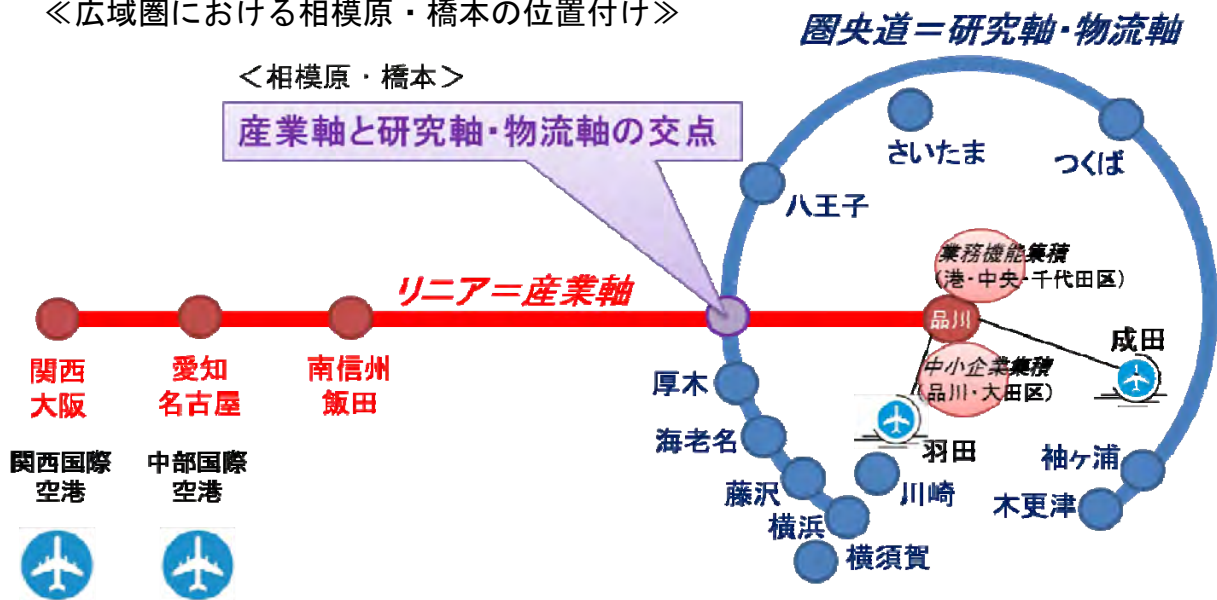
リニア中央新幹線は、南信州、中京圏(名古屋)、近畿圏(大阪)といった産業の集積地を結びます。また、品川駅は周辺部に企業の本社やものづくり産業を担う中小企業が集積するエリアであるほか、羽田空港や都心の業務機能<sup>14</sup>にもアクセス性が高い地域です。

このように、リニア中央新幹線の沿線は産業の中心地域を貫き、人の流れが活発な「産業軸」を形成します。

一方、圏央道や国道16号は広域的な「物流軸」であるほか、その沿道は、JAXA(宇宙航空研究開発機構)相模原キャンパスや多様な大学など、研究機能が集積する本市のみならず、横浜、厚木、八王子、つくば、木更津等、公的研究機関や企業の研究開発機能が集積するエリアが結ばれることで、圏央道は環状の「研究軸」を形成します。

この「産業軸」と「研究軸」・「物流軸」の交点に位置していることで、広域交流拠点は企業や人材が交流する上で大きなポテンシャルを持つ地域であるといえます。

### 《広域圏における相模原・橋本の位置付け》



### [国際戦略拠点へのアクセス]

国が進める「国際戦略総合特区」は現在7地域が指定されており、このうちの5地域がリニア中央新幹線又は圏央道の沿線に位置しています。これらはいずれ

<sup>14</sup> 本計画では企業や行政機関の管理部門や人材育成部門、研究開発部門、一般事務等の従事者が勤務する事業所等、いわゆる「オフィス」の機能をいう。

も産業面や研究開発面で国際競争力のある地域をめざす取組であり、こうした戦略的拠点へのアクセス性も広域交流拠点の潜在力となっています。

### 【首都圏南西部の観光拠点等へのアクセス】

広域交流拠点は、鉄道・道路ネットワークによって北関東方面や湘南方面へのアクセスにも直結しており、首都圏南西部の交流ゲートとして、内陸ハブの機能を担う可能性を有しています。

## (2) 広域交流拠点の理念と将来像

広域交流拠点の理念と将来像については「広域交流拠点都市推進戦略」において、本市の特性や課題等からまちづくりの方向性、理念と将来像を主に以下のとおり検討しました。

### ア 本市の特性と課題

産業の集積や人口の集積・増加など、これまで本市の特性であったものが今後、社会情勢の変化によって徐々に失われていくことが懸念されます。

そのため、多様な大学等の集積などの特性を活用するとともに、リニア中央新幹線や圏央道(さがみ縦貫道路)の整備、小田急多摩線の延伸など、さらなる広域交通網の充実という環境変化を活用し、既存の課題(業務機能の集積、消費購買力の流出、交流人口の拡大)の克服や今後の環境変化に対応する新たな成長の源泉を求める必要性が生じています。

#### 《本市の特性と課題》

<b>今後の変化によるポテンシャル</b>	<b>既存の課題</b>
○広域交通網の充実	○業務機能の集積、昼間人口の拡大
	○広域的集客を呼び込む商業振興
	○交流人口の拡大
<b>既存の特性</b>	<b>今後の環境変化</b>
○多様な大学等の集積	○人口減少、少子・高齢社会の進行
○インキュベーション拠点の立地	○製造業を中心とする生産拠点の海外移転
○産業の集積	○アジアの成長と世界的な都市間競争激化
○宇宙・水・安定した地盤	

### イ 広域交流拠点におけるまちづくりの方向性

広域交流拠点のまちづくりに当たっては、以下のような方向性に沿って都市機能の集積や土地利用、交通基盤整備等を検討していきます。

- ・本市のこれまでの強みである産業、多様な大学、インキュベーション<sup>15</sup>機能の集積・立地を活用するとともに、三大都市圏や首都圏の各方面と広域交通軸で結ばれる強みを生かして、研究開発や新規事業創出に関わる人々が訪れ、交流する拠点としてのまちづくりを進める。

→ **産業交流拠点の形成**

- ・産業交流の活発化や交流人口の拡大、安定した地盤を生かした安全・安心のまちづくりなどを背景として業務機能の集積を図り、昼間人口の拡大をめざす。

→ **中枢業務拠点の形成**

- ・リニア中央新幹線や小田急多摩線の延伸等を活用し、文化や観光、レジャーにおける交流の拡大を図るとともに、人口減少や少子・高齢社会の進行に対応した都市構造への転換を図る。

→ **交流・生活人口の拡大**

以上3つを戦略の柱とし、次のような理念・将来像に基づいて広域交流拠点のまちづくりを進めていきます。

- 広域交流拠点が成長するアジアをはじめ、国際的に開かれた情報・人材・文化の交流の要衝となることで、昼間人口拡大の中核を形成していきます。
- 広域交流拠点のまちづくりを通じて、産業やビジネス等を目的とする国内外からの来街者や、内陸ハブシティとして、文化や観光、レジャー等で訪れる来街者の拡大によって本市及び首都圏南西部全体の持続的な成長を支えていきます。
- 人口減少や少子・高齢社会の進行、環境共生、防災・減災のまちづくりなど、多様化するニーズ、多様な世代に対応する先進的な市街地の形成を図ります。

《広域交流拠点の理念と将来像》

**「未来を拓く さがみはら新都心」**

- **広域交通網を生かしたアジア・世界のゲートウェイとしての情報・人材・文化の交流、集積**
- **相模原市全体、首都圏南西部全体の持続的な成長の源泉**
- **社会経済情勢の変化に対応した暮らしやすく先進的な市街地の形成**

<sup>15</sup> 創業を目指す人や創業間もない企業、新分野への事業展開を模索する企業に対して資源(事業支援のためのサービスや低賃料のスペース等)を提供し、支援すること。

広域交流拠点は、国内、国外を問わずアクセスがしやすい「さがみはら新都心」として情報・人材・文化の交流を活発化させ、多くの来街者に向けた情報発信力を高めていきます。そして住まう人、働く人、訪れる人が魅力を感じることできる「人や企業に選ばれるまちづくり」の実現をめざします。



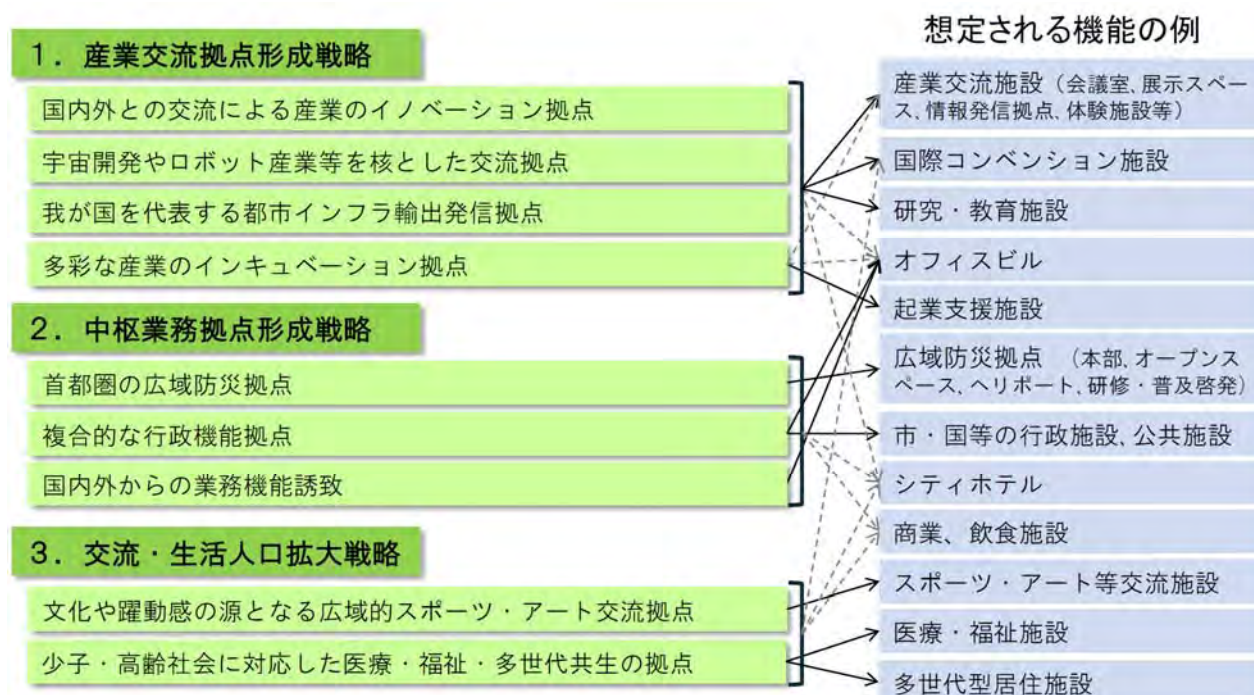
## 2 広域交流拠点形成の基本方針

### (1) 広域交流拠点における機能集積の方向性

#### ア 導入機能の方向性

広域交流拠点におけるまちづくりの方向性に基づく主な導入機能の方向性は以下のとおりとし、具体的な取組を検討していきます。

#### 《導入機能の方向性》



#### 《導入機能の分類と施設例（広域交流拠点都市推進戦略で想定する施設）》

分類	施設例
産業交流施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>貸し会議室やイベント会場、研修会場、産学連携窓口等</li> <li>産業技術や宇宙科学、都市インフラ等に関する展示・体験学習施設・ミュージアム</li> </ul>
国際コンベンション施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>講演会や国際的なフォーラム・シンポジウムの開催が可能なホール・国際会議場</li> <li>企業の技術の展示場、ショールーム等</li> </ul>
研究・教育施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>大学、大学院、研究機関等</li> </ul>
オフィスビル	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業の企画・研究開発部門及び産業支援機関（金融機関・税理士等）、各種のサポート産業が入居するオフィス</li> <li>レンタルオフィス、サテライトオフィス<sup>16</sup></li> <li>地域冷暖房センター、再生可能エネルギー設備等</li> </ul>

<sup>16</sup> 企業等が事業所から離れた場所に一部の機能を受け持たせて設置する事務所・オフィス

起業支援施設	・インキュベーション施設（起業家向けのレンタルオフィス、レンタルスペース、会議施設等）
広域防災拠点	・防災拠点に必要な本部施設、オープンスペース、ヘリポート等 ・防災の研修や普及啓発等に関する施設
市・国等の行政施設、公共施設	・複合的な行政施設 ・スポーツやレクリエーション等に係る公共施設
宿泊施設	・会議、イベントなどが可能なシティホテル ・サービス・アパートメント <sup>17</sup>
商業、飲食施設	・様々な国や地域の食文化が楽しめる飲食店街 ・ショッピングモール等
スポーツ・アート等交流施設	・屋外又は屋内競技場、トレーニング・センター等 ・芸術の展示・交流施設（美術館、ギャラリー、イベントスペース等） ・アート創作体験施設 ・「アーティスト・イン・レジデンス <sup>18</sup> 」事業拠点（若手アーティスト等の創作・情報発信拠点）
医療・福祉施設	・医療機関、サテライトクリニック <sup>19</sup> ・医療関係の研究機関等 ・保育所等、駅至近に機能確保が求められる福祉施設
多世代型居住施設	・多世代共生住宅（コーポラティブハウス <sup>20</sup> 、コレクティブハウス <sup>21</sup> 等） ・まちづくりに関わる市民や団体の活動・交流施設

## イ 橋本・相模原両駅周辺の機能分担

広域交流拠点では、橋本・相模原両駅周辺を核とした一体的なまちづくりを進めていきます。両地区の特性等を踏まえ、機能集積の方向性を以下のとおりとしました。

	橋本駅周辺地区	相模原駅周辺地区
特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○在来線 3 線が乗り入れるターミナル駅である</li> <li>○リニア駅が計画され、県立高校の移転が想定される</li> <li>○既成市街地であり、周辺部は大規模整備の余地が小さい</li> <li>○駅周辺に産業集積がある</li> <li>○圏央道 IC との近接性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○相模総合補給廠の一部返還・共同使用が見込まれており、オープンスペースを含めた新たな土地利用が可能</li> <li>○市役所をはじめとする行政機能が集積する地区の最寄駅となっている</li> <li>○小田急多摩線延伸構想がある</li> </ul>

<sup>17</sup> 生活に必要な家具や家電製品などを備えるなど、ホテルとアパートの中間的な機能を持つ居住施設。短期・中期的滞在のために利用される。

<sup>18</sup> 国内外のアーティストや学芸員が一定期間滞在し、創作活動や調査研究、地域交流等を行ってもらう取組。日本では 1990 年代初頭から各地で取組が見られているとされており、2011 年度から文化庁が支援事業を開始（参考：[http://www.bunka.go.jp/kokusai/bunka/kaigai\\_jigyo/h25.html](http://www.bunka.go.jp/kokusai/bunka/kaigai_jigyo/h25.html) 文化庁ホームページ「平成 25 年度文化芸術の海外発信拠点形成事業について」）。

<sup>19</sup> 既存の病院が、駅前などの交通至便な場所に新たに開設する診療所等

<sup>20</sup> 共同で住むことを希望する人々が集まって組合をつくり、住宅の設計や管理等を運営する集合住宅。

<sup>21</sup> 居住スペースの他に居間や台所等の共用スペースを設ける集合住宅。子育て世代や高齢者等の生活支援に期待が持たれている。

	橋本駅周辺地区	相模原駅周辺地区
機能分担の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 三大都市圏を結び、首都圏の各方面にアクセス可能な交流ゲート</li> <li>■ 産業集積を生かした都市機能の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新市街地の形成、オープンスペースを活用した機能の検討</li> <li>■ 行政機能の集積を生かした中枢業務拠点形成、公的機能集積</li> </ul>

## 《機能分担の方向性》

### 橋本駅周辺地区：「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」

橋本駅周辺地区では三大都市圏を結び、鉄道や道路ネットワークによって首都圏の各方面にアクセスが可能なことから、交流ゲートや情報発信拠点としてのまちづくりを進めます。

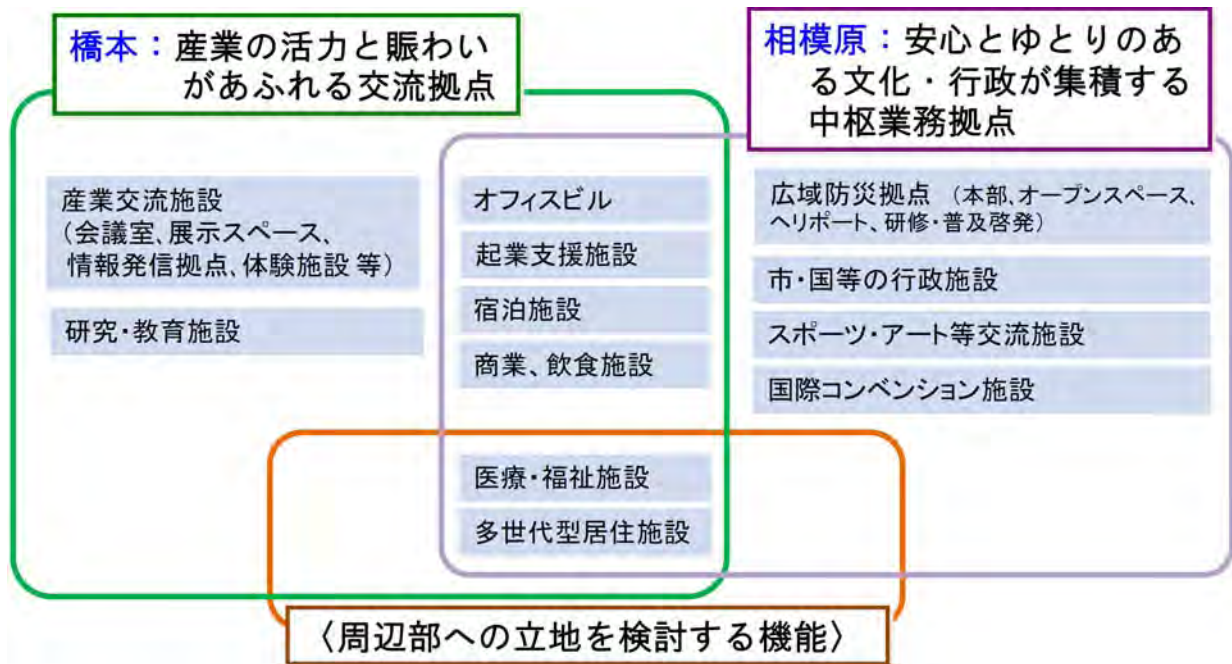
また、周辺部が工業系の用途とされ、産業集積や起業支援（インキュベーション）施設の立地があることから、リニア駅との近接性を生かし、産業交流拠点、イノベーション<sup>22</sup>拠点としての機能集積を図っていきます。

### 相模原駅周辺地区：「安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点」

相模原駅周辺地区は、相模総合補給廠の一部返還予定地を生かした多様な交流機能を備えた新市街地の形成や、共同使用区域のオープンスペースを活用したスポーツレクリエーションや広域防災拠点としてのまちづくりを進めます。

さらに、市役所をはじめとする行政機関の最寄駅となっていることや小田急多摩線の延伸構想を踏まえ、市の行政・中枢業務拠点としてさらなる公的機能集積や業務機能の集積を図るほか、コンベンション機能や新産業の支援機能、スポーツ・アート等の文化交流機能の集積を図っていきます。

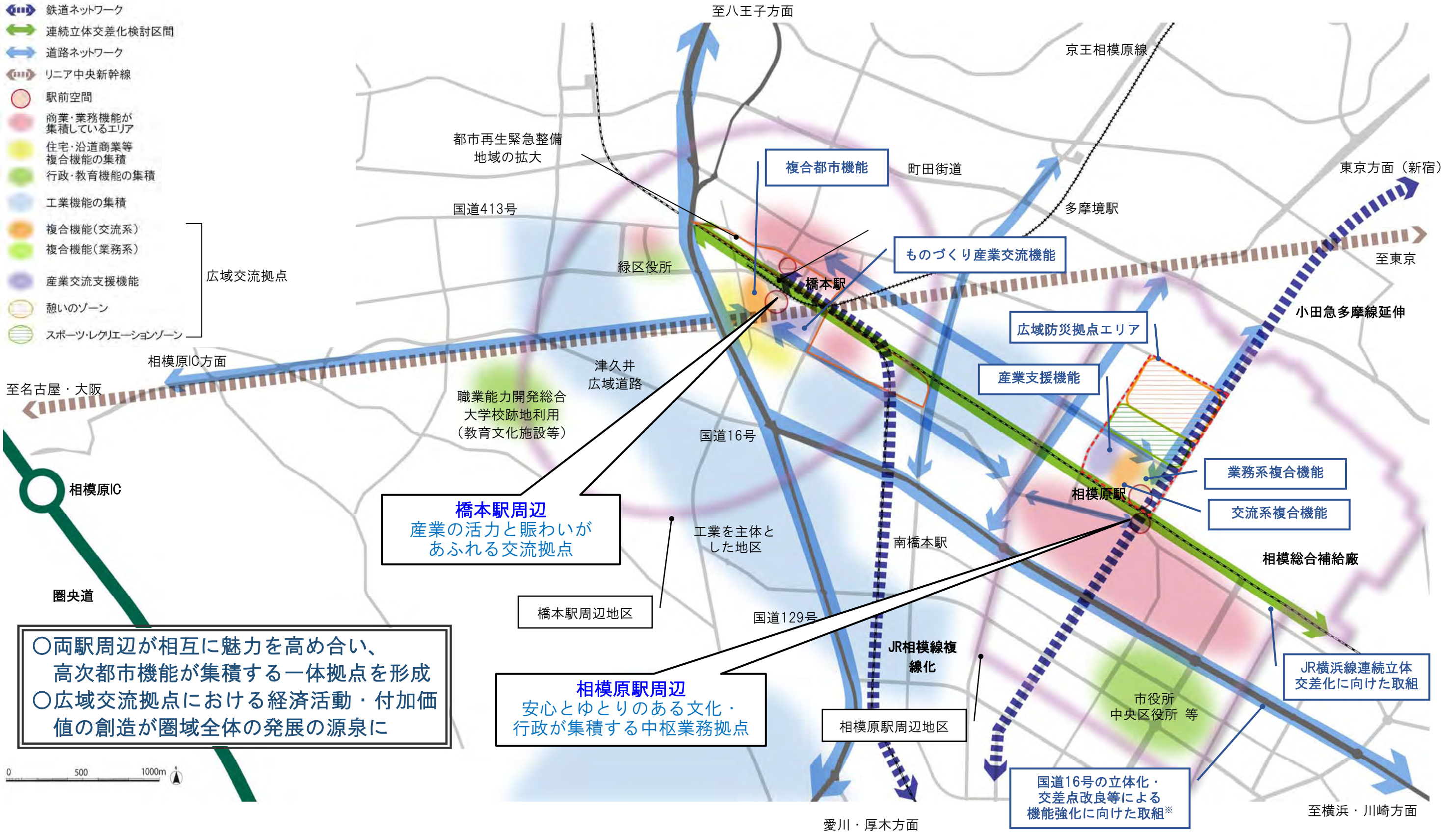
<sup>22</sup> 新たな技術や製品、生産方式の開発、新たな市場の開拓など、企業等が事業活動の創意工夫により、新機軸を打ち出すこと。



- 両駅周辺が相互に魅力を高め合い、高次都市機能が集積する一体拠点を形成
- 様々な方面からのアクセスが可能な広域交流拠点における経済活動・付加価値の創造が、圏域全体の発展の源泉に

《広域交流拠点における機能集積の方向性》

-  鉄道ネットワーク
-  連続立体交差化検討区間
-  道路ネットワーク
-  リニア中央新幹線
-  駅前空間
-  商業・業務機能が集積しているエリア
-  住宅・沿道商業等複合機能の集積
-  行政・教育機能の集積
-  工業機能の集積
-  複合機能(交流系)
-  複合機能(業務系)
-  産業交流支援機能
-  憩いのゾーン
-  スポーツ・レクリエーションゾーン



○両駅周辺が相互に魅力を高め合い、高次都市機能が集積する一体拠点を形成

○広域交流拠点における経済活動・付加価値の創造が圏域全体の発展の源泉に

※ 圏央道の整備やリニア駅設置等に伴う交通変動を踏まえた調査検討

## (2) 広域交流拠点形成の基本方針

広域交流拠点形成の基本方針として、広域交通ネットワーク、低炭素型まちづくり、景観形成、広域防災拠点、情報発信拠点に係る方針を次のとおりとします。

### ア 広域交通ネットワーク

#### 《現状と課題》

- 三大都市圏を結ぶ新たな産業軸となるリニア中央新幹線と首都圏における研究・物流軸となる圏央道の交点となる本市は、「情報・人材・文化」の国内外からの交流の要衝として広域的な交通ネットワークの強化が求められます。
- 多くの来街者を呼び込むリニア中央新幹線の開業目標に向けて、「北のゲート」となる神奈川県駅における広域的な駅勢圏の受入れ・拡大を見据えた整備が必要です。
- 首都圏における内陸ハブ機能を持つ都市として、鉄道などの公共交通や自動車交通のスムーズなアクセス性を保つ取組みが求められます。
- 本市の広域交流拠点性の向上に向けて、橋本・相模原の両駅周辺が一体的な形成を図るための整備が必要です。



#### 【広域交通ネットワーク構築のための基本方針】

##### ■ 国内外からの情報・人材・文化の交流に向けたゲートウェイの構築

リニア中央新幹線の建設や圏央道(さがみ縦貫道路)の整備、小田急多摩線の延伸等の効果を最大限に活用し、広く国内外から来街者を呼び込み、「情報・人材・文化」の交流の要衝となる広域的な交通ネットワークを構築します。

##### ■ 周辺地域から広域交流拠点に向けた交通アクセスの強化

神奈川県の「北のゲート」として、首都圏の各方面(東京都心・多摩・横浜・湘南・北関東など)から広域交流拠点へアクセスする鉄道、道路、高速バスなどの交通ネットワークについて、さらなる強化を図ります。

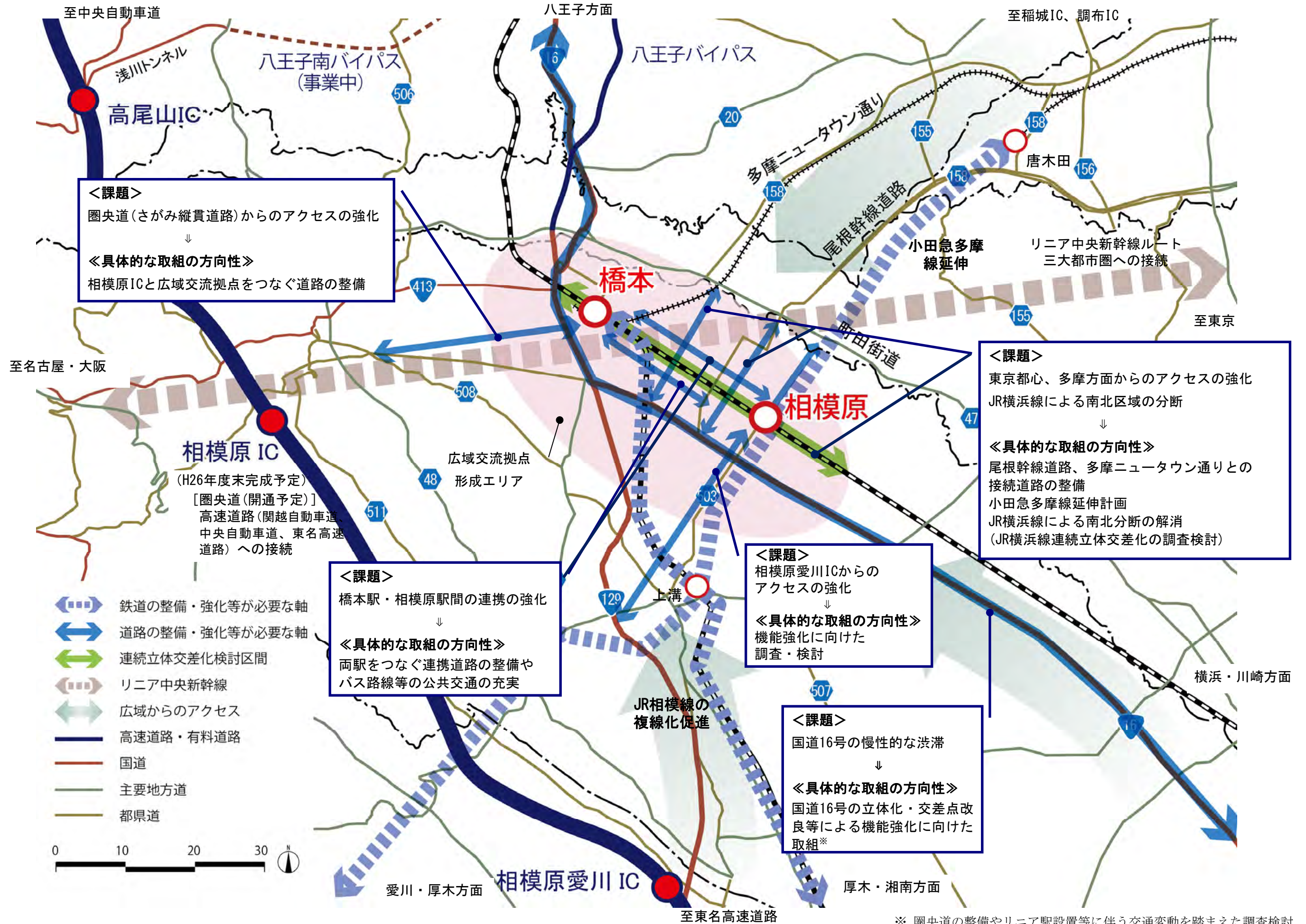
##### ■ 橋本・相模原両駅間の交通軸の強化

両駅周辺地区が相互に魅力を高め合う一体的な広域交流拠点の形成に向け、両駅間の交通軸の強化を図ります。

### 《具体的な取組の方向性》

- ・リニア中央新幹線、圏央道を活用した広域的な交通体系の確立
- ・小田急多摩線の延伸
- ・JR 相模線の複線化の促進
- ・在来線の輸送力・速達性の向上(JR 横浜線、JR 中央本線、京王相模原線、小田急線、その他広域交流拠点へのアクセス性向上に資する路線)
- ・様々な方面から広域交流拠点にアクセスする高速バス網の整備
- ・圏央道(さがみ縦貫道路)相模原 IC・相模原愛川 IC と広域交流拠点を結ぶ交通軸の強化
- ・国道 16 号の立体化・交差点改良等による機能強化に向けた取組(圏央道の整備やリニア駅設置等に伴う交通変動を踏まえた調査検討)
- ・多摩ニュータウン通り及び尾根幹線道路との接続道路の整備
- ・JR 横浜線連続立体交差化に向けた取組
- ・橋本・相模原両駅間を結ぶ連携道路の整備やバス路線等の公共交通の充実

《広域交通ネットワークの課題と基本方針》



※ 圏央道の整備やリニア駅設置等に伴う交通変動を踏まえた調査検討



## イ 低炭素型のまちづくり

### 《現状と課題》

- 我が国における CO<sub>2</sub> 排出量の総量のうち、家庭部門、業務部門及び運輸部門における排出量は約 5 割を占めています。これらの部門の主たる活動の場は市街化区域であることから、都市の低炭素化を促進していくことが強く求められています。
- 東日本大震災を契機として、エネルギー需給が変化し、国民のエネルギー利用や地球環境問題に関する意識が高まっている中、CO<sub>2</sub> の排出削減に向けた様々な施策・対策を講じることにより低炭素・循環型社会の構築を図り、持続可能で活力ある国土づくりを推進することが重要な課題となっています。
- 都市の低炭素化を促進する上では、新たなまちづくりにおいて都市構造を従来の拡散型から集約化を図るとともに公共交通機関の利用促進や地区・街区レベルでの再生可能エネルギーの積極的導入や熱の共同利用など、都市のエネルギーシステムそのものを効率的で低炭素なものとするまちづくりを進めることが求められています。



### 【低炭素型まちづくりのための基本方針】

#### ■ 歩いて暮らせる集約型都市構造の実現

橋本・相模原両駅周辺のまちづくりにおいては、日常生活に必要なまちの機能を集約し、高齢者や子育て世帯など、多様な世代が暮らしやすい生活空間を創出するまちづくりを進めます。

#### ■ 公共交通機関や自転車等の利用促進によるエネルギー削減

公共交通機関の利用促進に向けて公共交通網の強化を図るとともに、交通施設や駅前空間における乗り換え利便性の向上、自転車の利用環境の整備等、エネルギー削減につながる基盤整備に取り組みます。

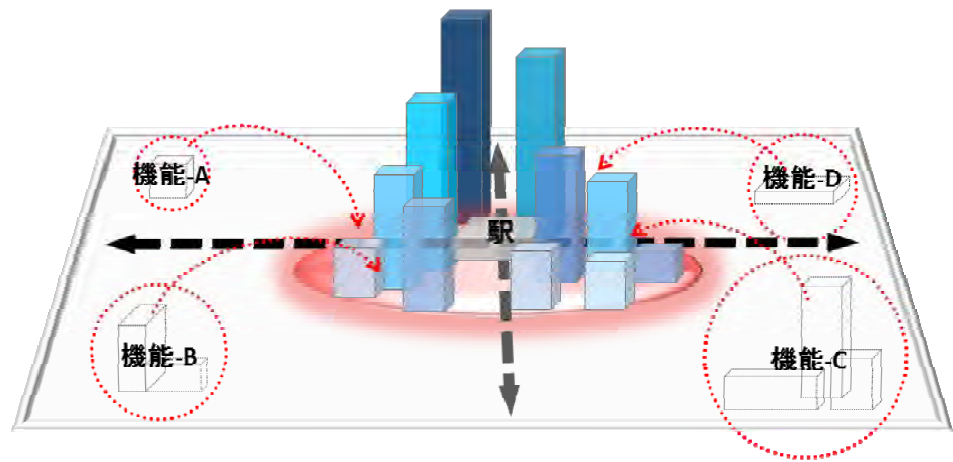
#### ■ 低炭素型のライフスタイルに対応するまちづくりの推進

地域エネルギーマネジメントの推進、電気自動車(EV)・燃料電池自動車等の次世代自動車の利用促進等を通じたスマートシティの実現や都市内のみどりの保全・創出によるヒートアイランド現象の緩和など、低炭素型の新しいライフスタイルと調和したまちづくりに取り組みます。

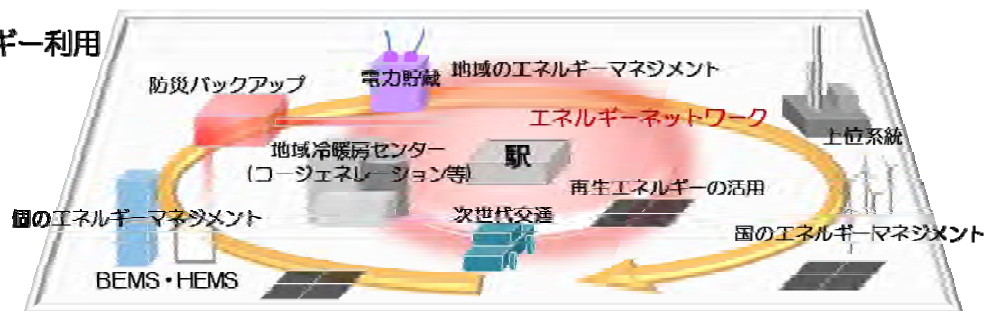
### 《具体的な取組の方向性》

- ・都市機能の駅周辺部への集約
- ・交通ネットワーク強化による渋滞の解消、バスの定時性・速達性の確保
- ・交通需要マネジメント(TDM)<sup>23</sup>による公共交通への転換
- ・自転車駐輪場の設置やレンタサイクルの普及、カーシェアリングの促進
- ・電気自動車等、次世代自動車の利用環境の整備
- ・駅前空間における緑化施策など環境空間の創出
- ・施設建築物における屋上緑化や壁面緑化等の推進
- ・地区・街区におけるエネルギーマネジメントシステムの導入等によるエネルギー利用の効率化

#### ●都市機能の集約



#### ●効率的なエネルギー利用



<sup>23</sup> Transportation Demand Management:自動車利用者の交通行動の変更(時間、経路、手段、利用の方法、発生源の調整等)を促すことで、自動車利用の抑制を図り、道路交通混雑を緩和させる手法

## ウ 首都圏南西部の広域交流拠点にふさわしい景観形成

### 《現状と課題》

- 橋本・相模原両駅周辺では、今後さらなる広域交通網の充実が図られることで、多くの来街者を迎え入れることが想定されることから、ランドマーク<sup>24</sup>となる建造物や、訪れる人にインパクトや印象を残すデザインによるまちなみの演出など、まちの個性や魅力となる景観形成を図る必要があります。
- まちなみの連続性や調和を高めるため、点や線から「面的な広がり」を意識した統一感のある景観形成や、まちづくりと一体になった長期的な視点に立った景観形成を推進していくことが求められています。



### 【首都圏南西部の広域交流拠点にふさわしい景観形成の基本方針】

#### ■ 首都圏南西部における広域交流拠点の「顔」づくり

今後、多くの来街者や市民が訪れ、交流する空間となる橋本・相模原両駅周辺においては、広域的な交流ゲートの「顔」として、まちの個性を表現し、人々の印象に残るシンボル性を備えたランドマークとなる景観形成を図ります。

#### ■ 水やみどりの潤いと都市の風格が調和する良質な景観形成

水やみどりなどの自然環境と市街地のまちなみが調和する良質な都市景観の形成により、来街者や市民など、人々の心を豊かにし、誇りを持って守り育てることのできる景観を形成します。

#### ■ にぎわいとまちなみの連続性に配慮した景観の形成

都市の景観拠点としての魅力を高めるため、デザイン性の高い駅前空間づくりや広場・オープンスペース<sup>22</sup>の活用などにより、にぎわいとまちなみの連続性に配慮した景観形成を進めます。

### 《具体的な取組の方向性》

- ・ 橋本・相模原両駅周辺地区における景観形成重点地区の指定や景観形成方針、基準の策定
- ・ ランドマークとなる建造物など、広域交流拠点の「顔」となる景観形成
- ・ 景観の視点に基づくオープンスペースの活用
- ・ 公共施設等による先導的な景観形成
- ・ 景観を管理運営していく仕組みづくり(街の美化や景観を管理する組織の運営など)

<sup>24</sup> 都市における主要な目印で、ある地域を明らかに特徴づける景観の要素。

<sup>25</sup> まちの中の広場や公園、河川などのゆとりの空間。市などが整備したものだけではなく、ビルの前の広場など民間が整備する場合もある。

## エ 広域防災拠点としての役割

### 《現状と課題》

- 相模原台地の安定した地盤や、内陸都市として臨海部に位置する国の基幹的防災拠点(有明の丘、東扇島)等の補完的役割を担えること、圏央道(さがみ縦貫道路)の開通などにより、広域的な防災拠点としての立地条件に恵まれています。
- 広域的な防災拠点としての立地条件をより活かすためには、物資の輸送などに配慮した広域的な幹線道路からの地区内へのアクセス性を強化する必要があります。
- 相模総合補給廠の一部返還予定地に大規模なオープンスペースがあること等を活用し、広域的な防災拠点としての役割を担う行政施設等のあり方を検討する必要があります。
- 東日本大震災等の教訓から、行政施設をはじめ進出企業等の事業活動の安定性(BCP<sup>26</sup>)に配慮したまちづくりが求められています。
- 広域交流拠点の核である橋本・相模原両駅周辺は、多くの人々が集中することから、道路、広場(オープンスペース)の適正な配置と耐震性のある建物の整備により、地域の防災性を高めていく必要があります。



### 【広域防災拠点構築のための基本方針】

#### ■ 広域的な防災拠点機能を備えたまちづくり

相模総合補給廠の一部返還予定地や共同使用区域を活用し、国の基幹的防災拠点等のバックアップ機能の確保をはじめ、周辺自治体との連携等による広域防災機能を備えたまちづくりを進めます。

#### ■ 安定した企業活動等を支える安全・安心のまちづくり

行政機関や業務機能の集積を図るため、災害時のヘッドクォーター<sup>27</sup>としての機能の確保や安定した企業活動等を支えるインフラ整備により、業務の継続性が高い安全・安心のまちづくりを進めます。

#### ■ 広域的な交通結節性を生かした防災・減災のまちづくり

駅周辺における避難場所や物資供給拠点としての機能の確保及び広域的な幹線道路からのアクセス性の強化など、平時から災害を想定して官民が連携し、広域的な交通結節点としての特性を生かした防災・減災のまちづくりを進めます。

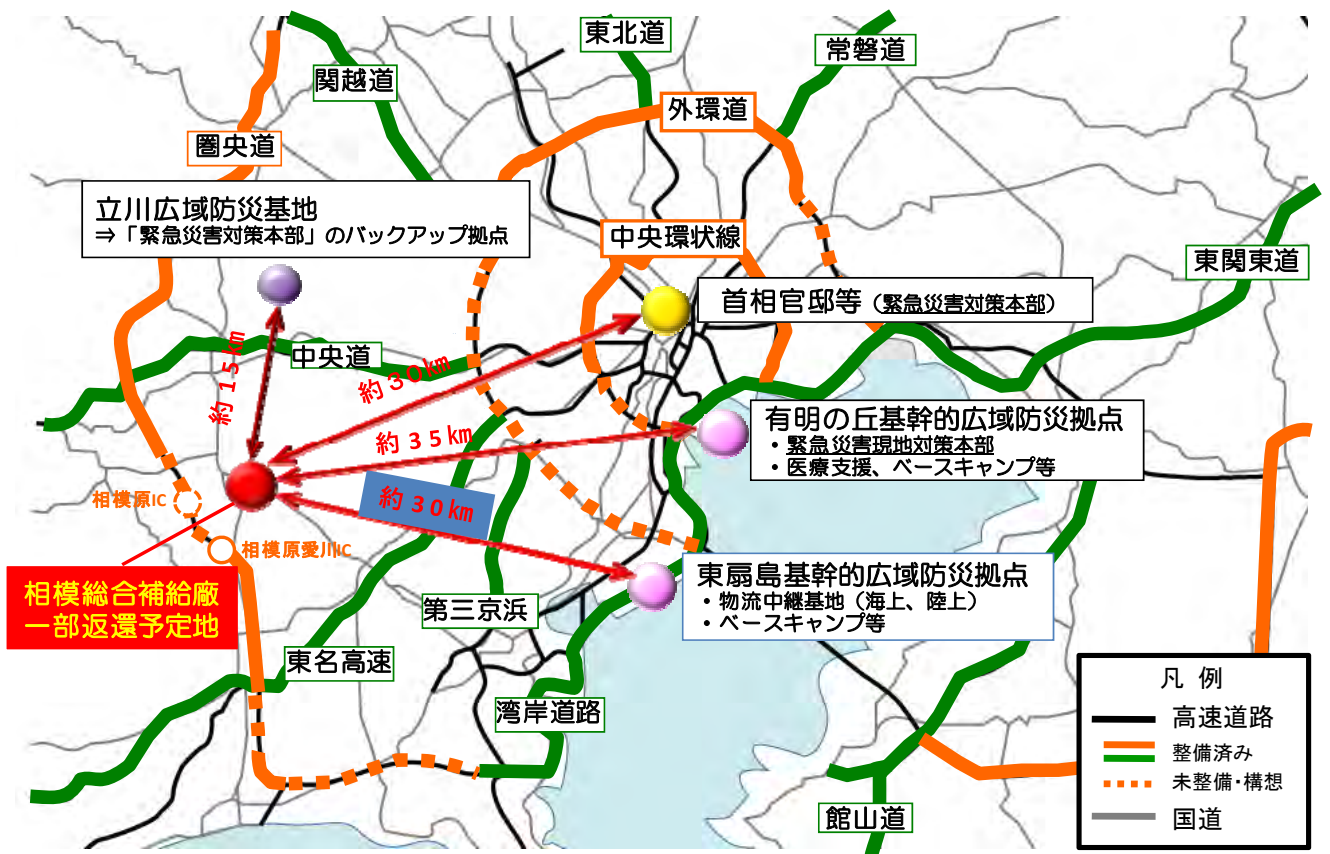
<sup>26</sup> Business Continuity Plan:企業が自然災害、大火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

<sup>27</sup> 本部や司令部としての機能。

### 《具体的な取組の方向性》

- ・国(基幹的防災拠点)や周辺自治体と連携した広域防災拠点の形成
- ・国の基幹的防災拠点や県の中枢機能等に関するバックアップ機能確保の検討
- ・緊急輸送路と連携した両地域へのアクセス道路の整備  
 ((仮称)南北道路、(仮称)東西道路、圏央道(さがみ縦貫道路)相模原 IC から広域交流拠点へのアクセス道路、(都)宮下横山台線の機能強化)
- ・JR 横浜線連続立体交差化に向けた取組
- ・災害時における民間企業との連携体制の構築
- ・エネルギーマネジメントシステム等の検討

### 《基幹的防災拠点のバックアップ機能も兼ね備えた広域防災拠点》



## オ 情報発信拠点としてのまちづくり

### 《現状と課題》

- 東京や横浜、川崎といった大都市に近いものの、市外での本市の知名度は十分なものとは言い難く、知名度や都市ブランドの向上が課題となっています。
- 広域交通網の整備による来街者増を見据え、本市内や周辺圏域における産業・ビジネスの情報や、スポーツ・アート等のイベントや観光資源など、地域の魅力に関する情報などを広く発信することが求められています。
- 周辺圏域の様々な情報を集約し、発信・交流させることができる広域交流ゲートとしての新たな機能が求められています。



### 【情報発信拠点としてのまちづくりの基本方針】

#### ■ 多くの来街者や市民に情報を発信する拠点の形成

リニア中央新幹線や圏央道(さがみ縦貫道路)等の広域交通網によって訪れる多くの来街者や広域交流拠点を利用する市民に対し、地域の魅力に関する情報に楽しく触れることができる空間を形成します。

#### ■ 圏域全体の連携による多様な分野の情報が集約・発信される仕組みづくり

市や周辺自治体、国、県、各種団体や企業等が連携し、多様な分野の情報が交流・集約される仕組みを構築することにより、幅広い情報がタイムリーに発信され、触れることのできる拠点を形成します。

#### ■ まちと人がつながる新しい情報流通モデルの構築

様々なイベントの開催を可能とし、求心力のある駅前空間の創出や最先端の情報技術の活用などにより、市民や来街者が気軽にまちと接点を持つことができる新しい情報インフラを構築します。

### 《具体的な取組の方向性》

- ・行政や各種団体、企業等との連携により、産業やビジネス、地域の魅力に関する情報を集約し、展示・発信を行う空間づくり
- ・地元での活用が可能なリニア駅地上部分、地下部分の空間活用や駅周辺の都市機能における情報発信機能の調査検討
- ・あらゆる分野のキャンペーン・イベントを開催が可能な魅力や求心力のある駅前空間の創出
- ・リニア駅付近の空間や関東車両基地、リニア沿線地の活用等によるリニア中央新幹線に関する情報発信・観光拠点の形成、JAXA等との連携による宇宙科学や宇宙関連産業などに関する情報発信拠点の形成
- ・個人の情報端末と広域交流拠点の情報発信機能がリンクするなど、ICT(情報通信技術)を活用した新たな情報インフラの仕組みの調査検討

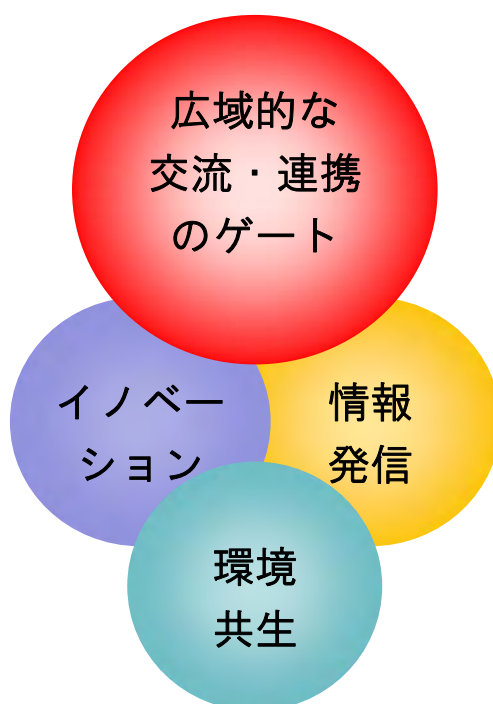
## 第5章 橋本駅周辺地区のまちづくり方針

前章までの整理を踏まえた、広域交流拠点の一翼を担う橋本駅周辺地区におけるまちづくりコンセプトや土地利用、駅前空間、交通ネットワーク、歩行者ネットワークの整備方針は、次のとおりです。

### 1 まちづくりコンセプト

#### ～ 産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点 ～

- **広域的な交流・連携のゲートづくり**  
広域交通網を活用し、国内外を問わず広域的に情報、人材、文化等が活発に交流・連携するゲートづくりを進めます。
- **イノベーション拠点としてのまちづくり**  
交流ゲート機能の活用やさらなる都市機能集積を進め、産業や学術、文化等、あらゆる分野で新たな価値を創造(イノベーション)するまちづくりを進めます。
- **情報発信拠点としてのまちづくり**  
首都圏南西部の交流ゲートとして、生み出される価値や情報を次々と市民や来街者に発信し、都市の魅力を向上する情報発信拠点としてのまちづくりを進めます。
- **環境共生・人の暮らしに配慮したまちづくり**  
環境負荷軽減や多様な世代の暮らし・活動に配慮したまちづくりを進めます。



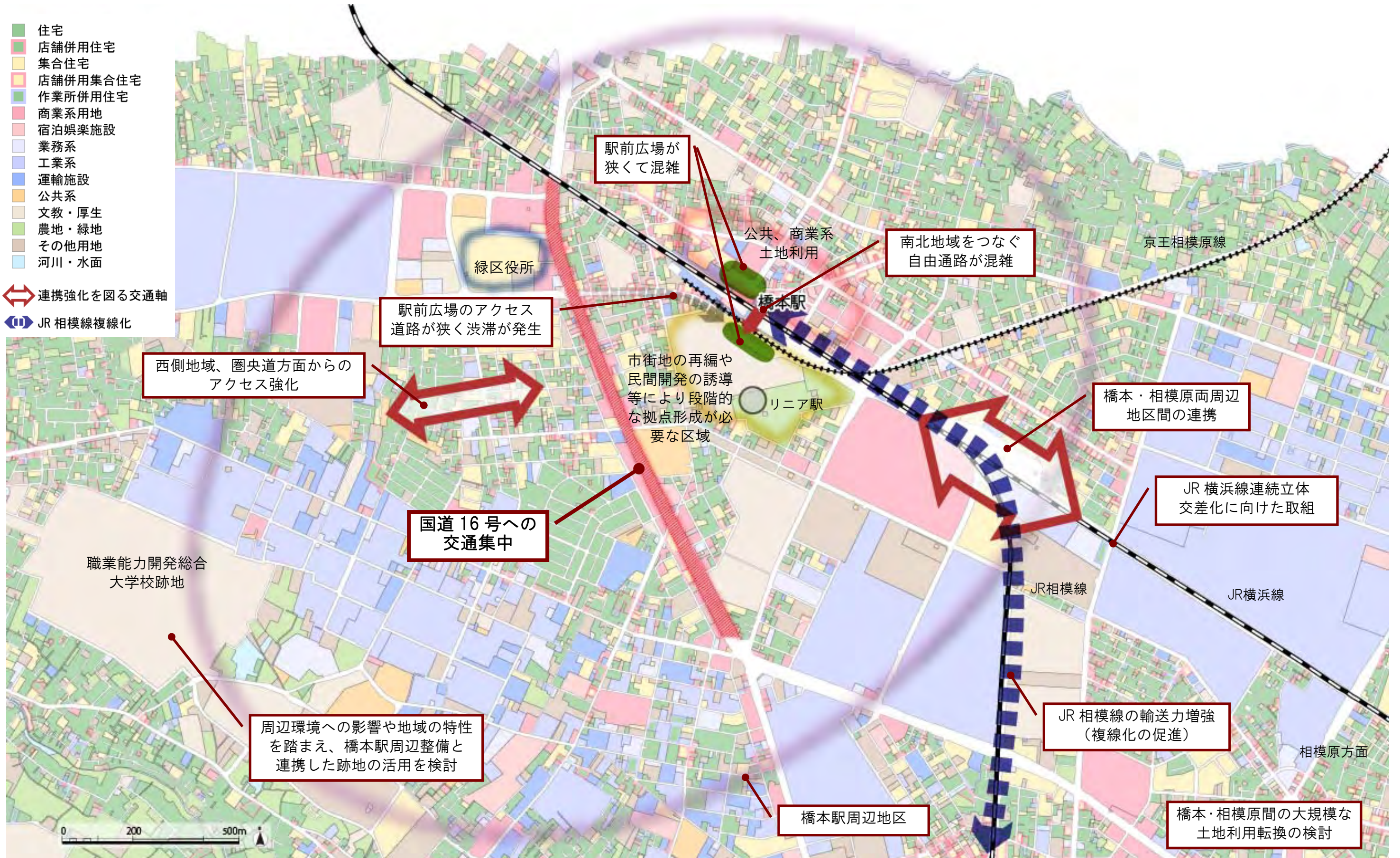


《現状と課題》

- 住宅
- 店舗併用住宅
- 集合住宅
- 店舗併用集合住宅
- 作業所併用住宅
- 商業系用地
- 宿泊娯楽施設
- 業務系
- 工業系
- 運輸施設
- 公共系
- 文教・厚生
- 農地・緑地
- その他用地
- 河川・水面

⇄ 連携強化を図る交通軸

■ JR 相模線複線化



資料 「神奈川県都市計画基礎調査」(平成17年)に一部追記

## 2 土地利用方針

### 《現状と課題》

- 首都圏南西部における広域的な交流・連携の窓口として、また、神奈川県  
の北のゲートとして、国内外を問わず情報・人材・文化・産業等が活発に交流・  
連携可能な土地利用を誘導する必要があります。
- 広域交流拠点が研究軸・物流軸となる圏央道と産業軸となるリニア中央新幹  
線の交点に位置しているポテンシャルを生かし、新たな価値を創造(イノベ  
ーション)し、人材や情報が交流する拠点を形成する必要があります。

#### (駅南口)

- リニア駅建設により、首都圏南西部の広域的な交流・連携のゲートにふさわ  
しい土地利用が求められます。

#### (駅北口)

- 市街地再開発事業等により駅前広場や歩行者デッキ等の一定の基盤整備が  
整っており、公共施設や大型商業施設などが立地している一方で、低未利用  
地が多く見られることから、適正な土地利用の誘導が求められています。
- リニア駅の建設が行われる駅南口と合わせて一体的なまちづくりの検討が  
求められています。

#### (駅周辺地区)

- 駅周辺の既成市街地については適正な土地利用を誘導し、段階的な拠点形成  
が求められています。
- 駅周辺の西側に位置する職業能力開発総合大学校跡地については、駅南口に  
立地する県立相原高校の移転先として検討されているほか、駅周辺整備と合  
わせた活用の検討が求められています。



### 【土地利用の方向性】

#### ■ 国内外の交流・連携ゲートにふさわしい土地利用

産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点を実現するため、リニア駅や圏央道との近接性を生かすとともに、土地の高度利用等により、人材や情報の交流、産業活性化の要となるイノベーション拠点としての機能集積を図ります。

#### ■ 南北一体化の土地利用

駅北口の商業機能等と南口の交流ゲート機能が連携し、連続性のある快適な歩行者空間の確保や公共交通機関の利便性の向上などにより、来街者等の回遊性を高め、駅の南北間において一体性のある市街地形成を図ります。

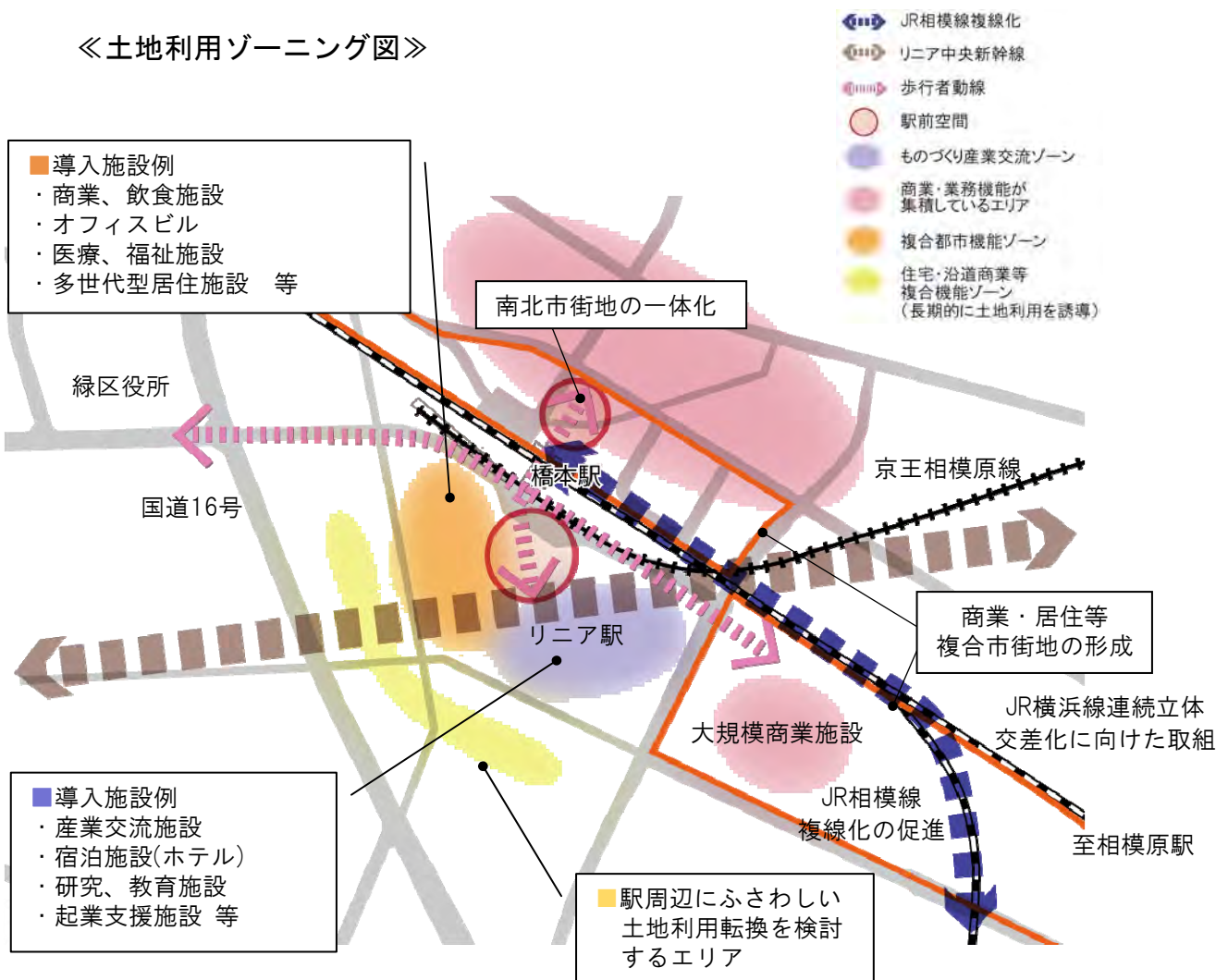
#### ■ 情報発信拠点としての土地利用

リニア駅があるまちとして、駅周辺の土地や空間を活用し、多くの来街者に対してリニアやロボット関連の最先端の技術や市内・周辺地域が持つ様々な魅力を発信する拠点としての土地利用を図ります。

## 《具体的な取組の方向性》

- ・業務機能や商業・サービス機能等を誘導する「複合都市機能ゾーン」の形成
- ・情報発信機能や展示・会議室等を誘導する「ものづくり産業交流ゾーン」の形成
- ・リニア中央新幹線の東京都(品川)～名古屋市間開業、大阪市間開業を見据えた段階的な拠点形成
- ・職業能力開発総合大学校跡地など駅周辺地区における土地利用の調査検討
- ・リニア中央新幹線や JAXA 等との連携による宇宙科学、さがみロボット産業特区<sup>28</sup>等を活用した産業活性化につながる土地利用の推進
- ・リニア駅の地上部分及び地下1階部分の利活用方策の調査検討

## 《土地利用ゾーニング図》



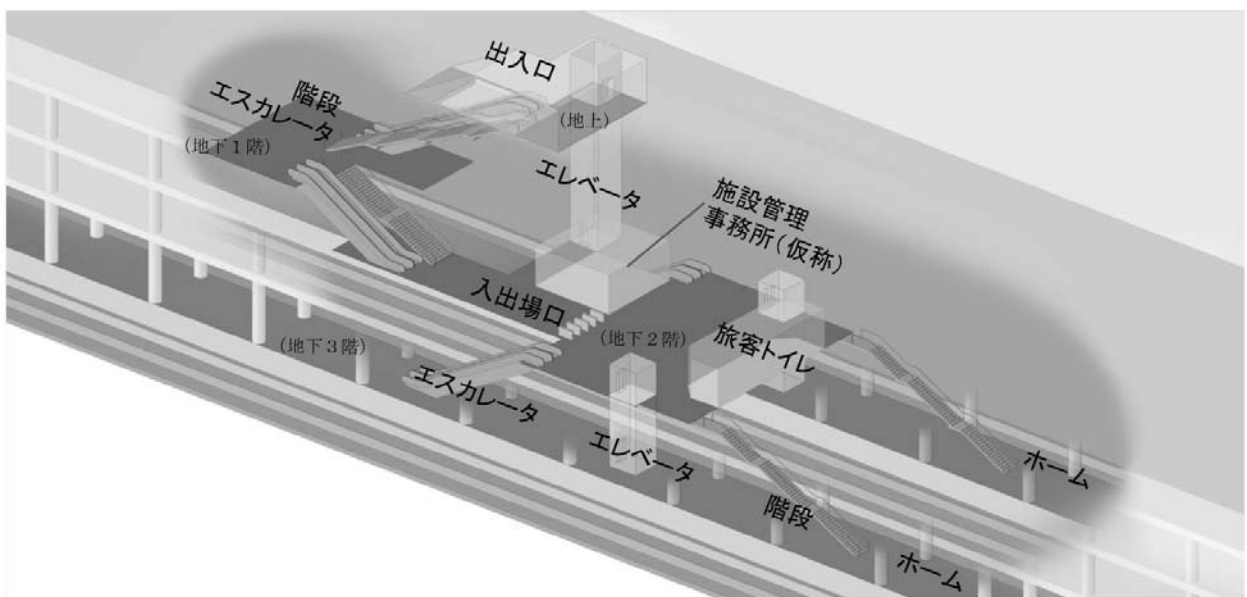
※ 導入施設例の具体的な内容については  
35頁「導入機能の分類と施設例」を参照

<sup>28</sup> 総合特区制度を活用し、生活支援ロボットの実用化や普及を促進するとともに、関連企業の集積を進めることで、高齢化社会における介護負担の増加や災害時の対応など、県民が直面する課題を解決し、県民生活の安全・安心の実現と地域経済の活性化を図ります。

## ＜リニア駅の地上部、地下空間の活用＞

- ・JR東海は、駅の地下1階や地上部について地元等での活用を想定しています。
- ・リニア中央新幹線は、三大都市圏を結び、駅周辺は多くの来街者が行き交う空間となることが想定されていることから、駅周辺の賑わいづくりや情報発信拠点としての機能など、周辺の土地利用と連携した有効な活用方策の検討が求められています。
- ・様々な交通手段からの円滑な乗り換えを可能とし、交流ゲートである橋本駅全体の利便性を高める歩行者動線に配慮した空間活用のあり方も重要な視点となっています。

### ＜斜め上方からの透視図＞



出典 JR東海「当社が用意する中央新幹線の間駅（地下）のイメージについて」（平成25年7月）の一部を抜粋

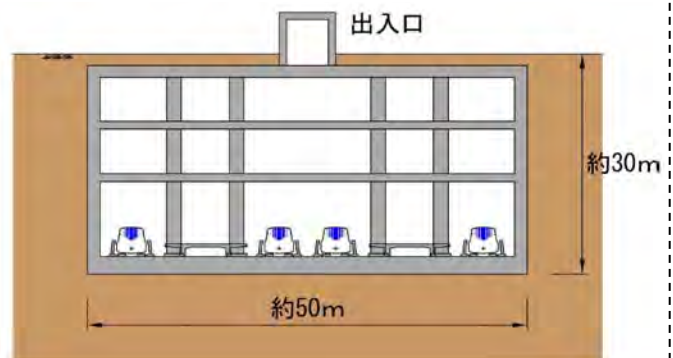
### ○ 活用方策(例)

#### (地上部分)

- ・駅前広場、道路
- ・公園、緑地、遊歩道、大屋根のあるイベント広場等のオープンスペース
- ・商業、業務施設(大きな荷重がかからない建築物)
- ・立体駐車場(自動車、自転車)

#### (地下1階部分)

- ・商業店舗等が並ぶ地下街
- ・観光や産業など様々な分野の地域の魅力を発信するための展示スペース
- ・駐車場
- ・リニア中央新幹線の最先端の技術を発信する展示スペース



出典 JR東海「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし」（平成25年9月）の一部を抜粋

## ＜職業能力開発総合大学校相模原キャンパスの跡地活用＞

- ・職業能力開発総合大学校相模原キャンパス(以下「職業大」という。)は、平成24年度末に東京校(小平市)に集約されて閉校しており、その跡地は橋本駅から約1.5kmの距離に位置し、その広さは約25haに及びます。
- ・職業大跡地を所管する独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構は、跡地利用について自治体の意向を尊重するものとしており、神奈川県と本市では、公的な利活用方針を検討しています。
- ・具体的には、神奈川県がリニア駅の建設に伴って移転が想定される県立相原高校について、この職業大跡地への移転に向けた調整を行っています。

### 職業能力開発総合大学校相模原キャンパス跡地利用の方向性

#### 【当該跡地の特性】

- 職業訓練の中核機関として地域社会に貢献してきた文教施設であった
- 工業団地と住宅地の緩衝帯としての機能を果たしてきた
- 相模原北公園や北総合体育館と連続したエリアである
- 付近に中学校や県立高校が立地していることに加え、県が県立相原高校の移転候補地として調整を進めている
- リニア駅が計画され、首都圏南西部の交流ゲートづくりが求められている橋本駅の近傍である
- 圏央道(さがみ縦貫道路)相模原 IC と橋本駅との中間に当たる位置に立地している

#### 【跡地利用の方向性】

上記の特性を考慮し、以下の方針に沿って跡地利用を検討します。

- 地域社会の利用に資する、教育や保健福祉関連等の公共的な土地利用
- 橋本駅周辺整備と連携した土地利用

#### 【交通環境の方向性】

- 橋本駅や圏央道(さがみ縦貫道路)相模原 IC からのアクセス強化

跡地の利活用に当たっては、移転が想定される学校施設等への交通アクセスを高めるため、道路網やバス交通等、橋本駅や圏央道 IC からの交通ネットワーク強化を進めます。

### 3 駅前空間整備方針

#### 《現状と課題》

##### (駅機能)

- リニア駅の設置により新たなまちづくりが進められることから、広域交流拠点の核としての拠点形成が求められます。
- リニア駅の設置による乗降客の増加に対応するとともに、駅勢圏の拡大を図るため、広域的な交通結節点として、リニア中央新幹線と在来線、路線バス、高速バス等、様々な交通端末との乗り換え利便性の向上が求められています。

##### (駅南口)

- 北口へのバスの発着の集中や朝夕の時間帯における企業バス・一般車等の混雑解消が求められています。
- 駅周辺のアクセス道路が脆弱であることから、鉄道利用者の送迎における一般車の駅周辺への利用(キス&ライド<sup>29</sup>)が多く駅周辺で渋滞が起こり、バスの定時性・速達性の確保が求められています。

##### (駅北口)

- 市街地再開発事業等により駅前広場の整備がされているものの、路線バスと一般車の朝夕における混雑解消が求められています。



#### 【駅前空間整備の方向性】

##### ■ 首都圏南西部の交通ターミナル機能強化

多くの来街者が見込まれる橋本駅周辺においては、公共交通の利便向上と併せ、首都圏のハブ機能を担うターミナル機能のさらなる強化を図ります。

##### ■ 広域交流拠点の「顔」となる駅前空間の実現

リニア駅の設置に伴う新たなまちづくりにおいては、広域交流拠点の「顔」としてのシンボル性やにぎわいのある空間を兼ね備えた駅前空間を形成します。

##### ■ 人が集い、ゆとり・潤い・憩いのある交流空間の形成

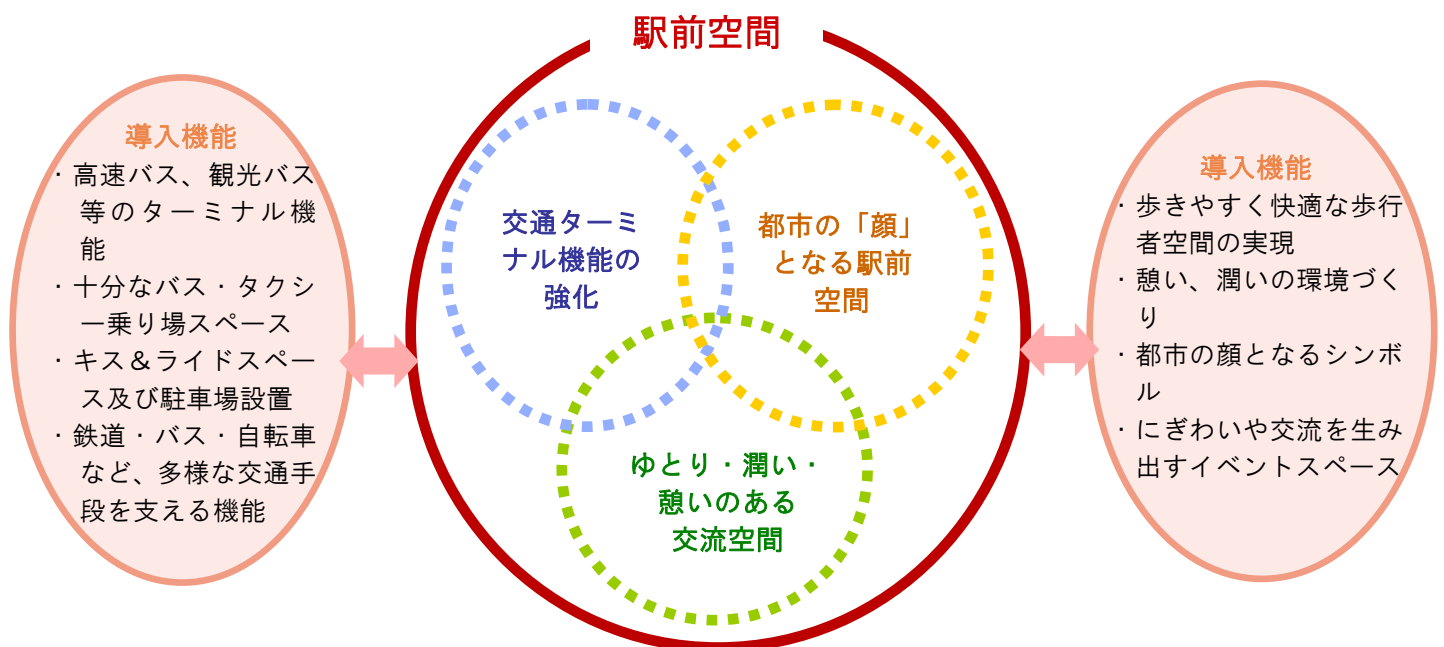
交通結節機能を中心に駅周辺の機能や魅力が融合することで、多くの来街者や市民が集い、ゆとりやまちなかの潤い・憩いの中で快適な時間を過ごすことのできる交流機能の強化、空間形成を図ります。

<sup>29</sup> 通勤・通学する家族等を、最寄り駅やバス停まで自動車などで送り迎えすること。

### 《具体的な取組の方向性》

- ・ 広域交流拠点の「顔」となる駅前広場、空間づくり
- ・ 駅前広場へのアクセス向上
- ・ 交通広場の整備によるバス路線の再編、高速バス、観光バス、企業バス等の利便性向上
- ・ キス&ライド、パーク&ライド<sup>30</sup>施設の整備(駐車場等)による公共交通の利用促進
- ・ 駅前空間を活用したイベントスペースの確保、緑化の推進

### 《駅前空間の機能イメージ》



<sup>30</sup> 最寄り駅やバス停まで自動車アクセスし、駅等に近接する駐車場に駐車して、公共交通機関に乗り換えて目的地に移動すること。

## 4 交通ネットワーク整備方針

### 《現状と課題》

- 産業軸となるリニア中央新幹線と研究・物流軸となる圏央道(さがみ縦貫道路)を結ぶアクセス性を高めることが重要であるため、圏央道相模原 IC とリニア駅を結ぶ道路整備が求められています。
- 各方面からのアクセス性を向上させるため、慢性的な渋滞が発生している国道 16 号の機能強化が求められています。
- 広域交流拠点の一体的な発展に向けて、橋本駅と相模原駅間を結ぶ道路ネットワークの構築が求められています。
- 橋本駅周辺における交通利便性を向上させるために、駅前広場や地区・街区道路の整備・再整備が求められています。
- 魅力あるまちづくりを進める上で、歩行者や自転車が利用しやすい交通環境の整備などのほか、鉄道・バス等の公共交通の利便性や速達性の向上に向けた取組が求められています。



### 【交通ネットワークの方向性】

#### ■ リニア駅の駅勢圏拡大に向けた広域交通ネットワークの確立

リニア駅の駅勢圏の拡大に向け、鉄道、高速バス等の広域交通ネットワークの強化を図るとともに、圏央道相模原 IC からリニア駅へアクセスする道路整備を推進します。

#### ■ 広域主要幹線道路としての国道 16 号の機能強化

本市の大動脈である国道 16 号の渋滞解消、機能強化を進め、骨格道路がスムーズに流れる道路網の強化を推進します。

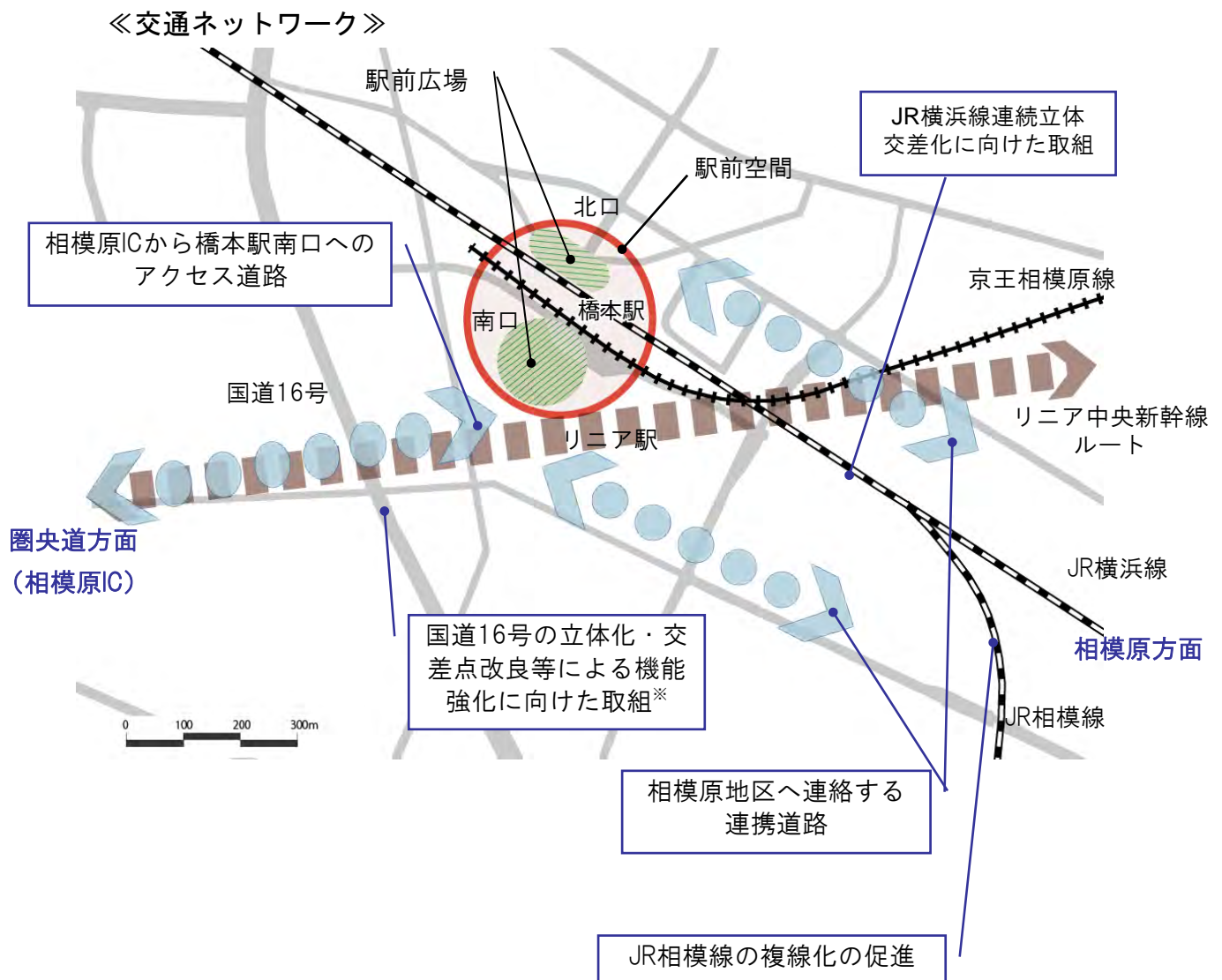
#### ■ 広域交流拠点における連携軸の強化

広域交流拠点の一体性向上に向けた橋本・相模原両駅の連携性を高める交通機能の強化を図ります。



### 《具体的な取組の方向性》

- ・ JR 相模線の複線化等の促進
- ・ 高速バス路線網の形成
- ・ 幹線バス路線と支線バス路線の連携
- ・ 圏央道(さがみ縦貫道路)相模原 IC へのアクセス道路の整備
- ・ 幹線道路の機能強化、バス専用レーンの設置等
- ・ 国道 16 号の立体化・交差点改良等による機能強化に向けた取組(圏央道の整備やリニア駅設置等に伴う交通変動を踏まえた調査検討)
- ・ JR 横浜線連続立体交差化に向けた取組
- ・ 橋本、相模原両駅間の連携道路の整備
- ・ 道路整備における自転車レーンの設置
- ・ 橋本駅周辺における区画街路の整備
- ・ 鉄道路線の輸送力増強の促進



※ 圏央道の整備やリニア駅設置等に伴う交通変動を踏まえた調査検討

## 5 歩行者ネットワーク整備方針

### 《現状と課題》

- 橋本駅は、JR 横浜線、JR 相模線、京王相模原線が乗り入れる接続駅であり、現在1日平均約21万人が利用しています。
- 駅自由通路の幅員が狭いことから、ピーク時において駅自由通路が混雑しており、南北にわたる駅自由通路の機能強化が求められています。
- 在来線駅やリニア駅、バス乗降場との間に距離、高低差があることから乗り換え利便性の向上やユニバーサルデザイン<sup>31</sup>に配慮した歩行者動線の確保が求められています。
- 歩行者の安全性を確保するため、自動車との動線の分離が求められています。



### 【歩行者ネットワークの方向性】

#### ■ 南北地域の回遊性の向上

駅南北間の回遊性がある一体的なまちづくりによる、にぎわいの創出を図るため、駅自由通路の機能強化を図ります。

#### ■ 様々な交通手段における乗り継ぎ利便性の向上

リニア駅と在来線、バスなどの様々な交通手段に分かりやすく快適な乗り換えができるよう、地上・地下の空間を活用した利便性の高い歩行者動線を確保します。

#### ■ 歩行者を中心とした快適でゆとりのある空間の創出

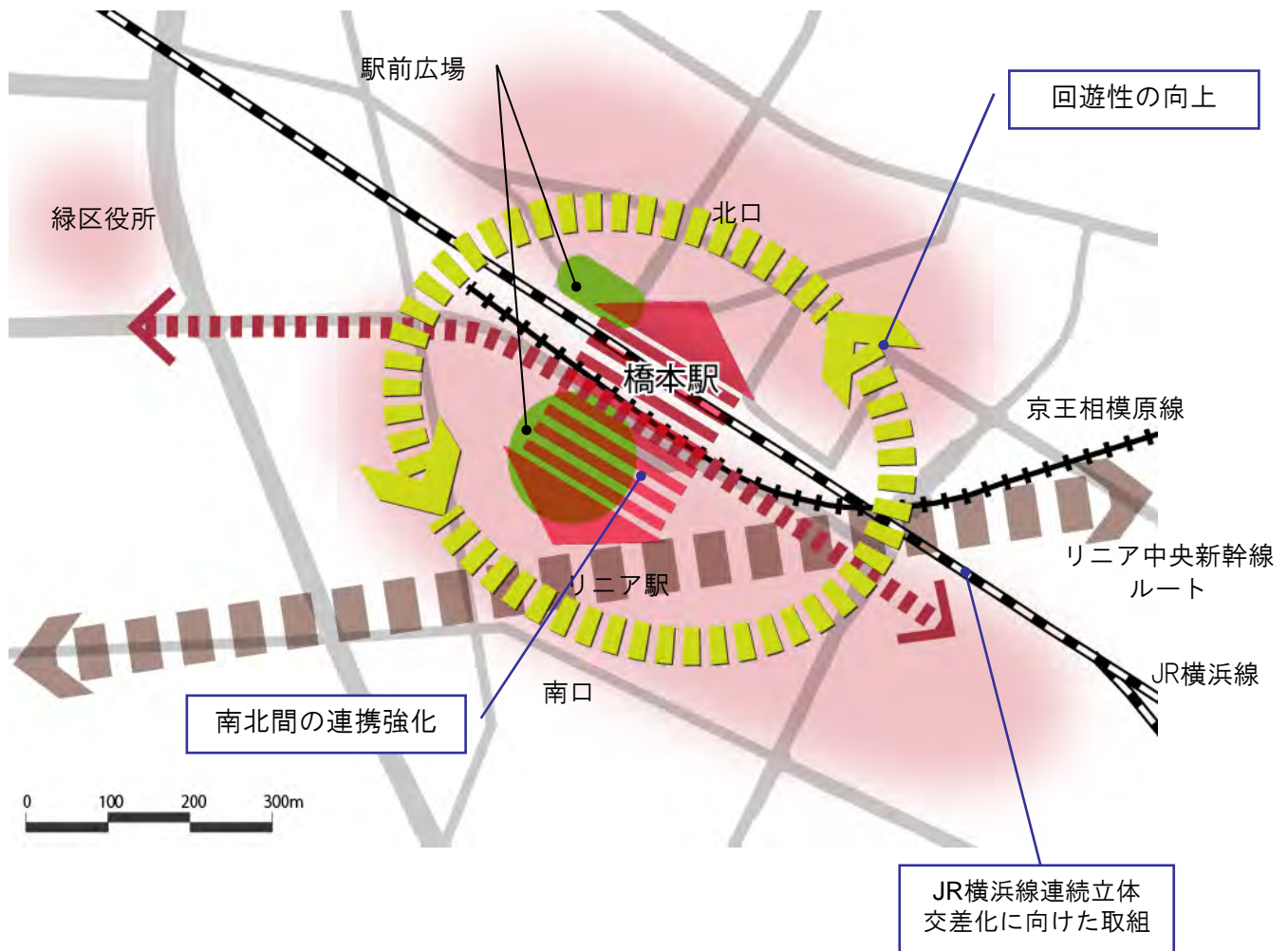
自動車、自転車との分離やユニバーサルデザインに配慮した設計等により、歩行者が安全に安心して歩くことができ、ゆとりやまちのにぎわいが感じられる開放的な歩行者空間を創出します。

<sup>31</sup> あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

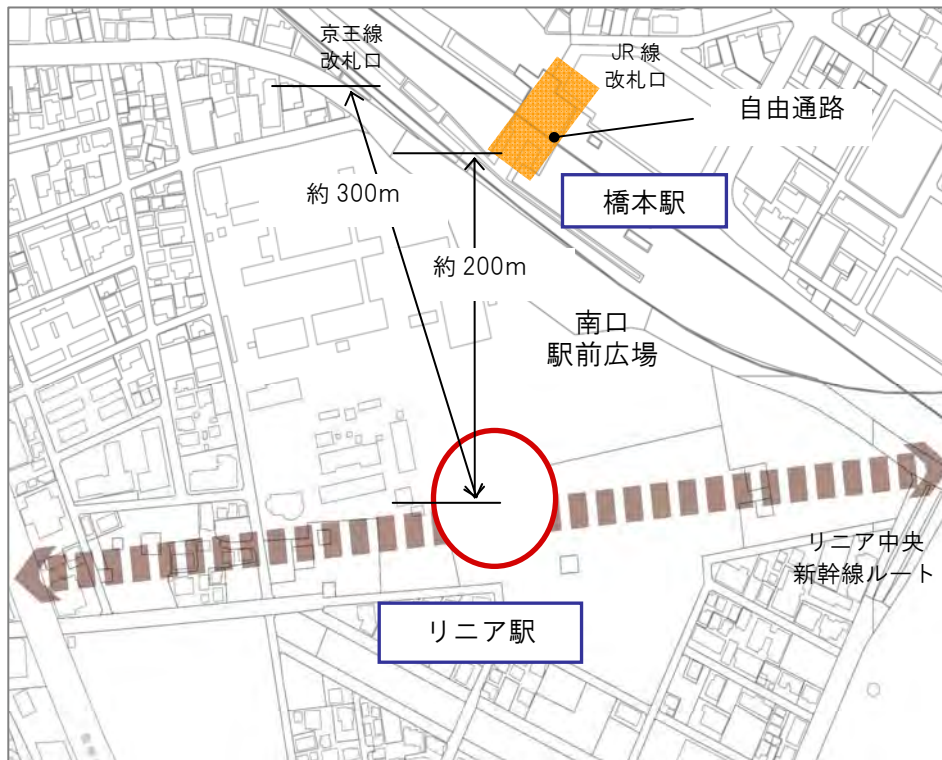
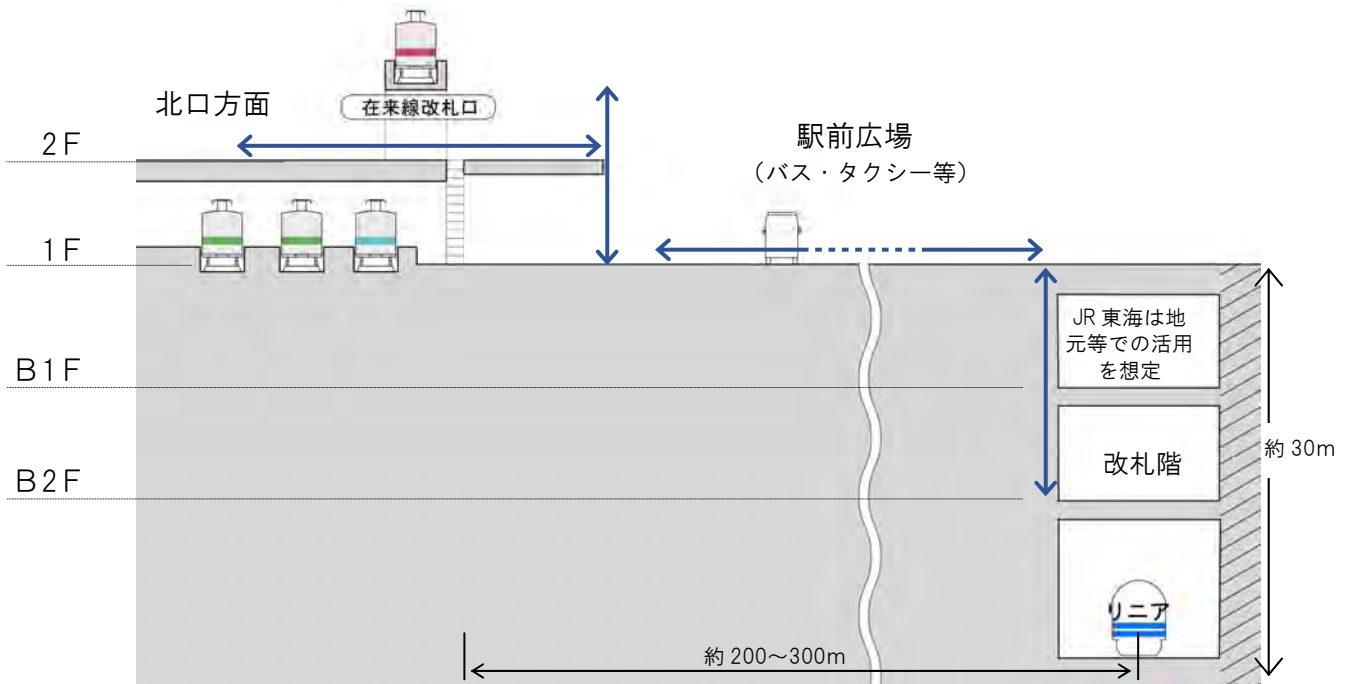
### 《具体的な取組の方向性》

- ・ 在来線駅自由通路の拡幅等の調査検討
- ・ 在来線駅の機能強化や分かりやすい案内サインの導入等、在来線駅間やリニア駅、その他の公共交通との乗り継ぎ利便性向上策の検討
- ・ 駅周辺施設の地下通路の整備等による回遊性の向上
- ・ 南北間を連絡する歩行者ネットワークの形成
- ・ JR 横浜線連続立体交差化に向けた取組
- ・ 自転車通行環境のネットワーク化
- ・ 段差の解消、誘導ブロックの整備等、ユニバーサルデザインへの配慮

### 《歩行者ネットワーク》



《在来線駅からリニア駅への乗換動線イメージ》



## 第6章 相模原駅周辺地区のまちづくり方針

第4章までの整理を踏まえた、広域交流拠点の一翼を担う相模原駅周辺地区におけるまちづくりコンセプトや土地利用、駅前空間、交通ネットワーク、歩行者ネットワークの整備方針は次のとおりです。

### 1 まちづくりコンセプト

#### ～ 安心とゆとりのある文化・行政が集積する中枢業務拠点 ～

##### ● 多様な交流のまちづくり

多様な機能を備えた市街地形成や回遊性を高めるまちづくりを進めます。

##### ● 産業・文化創造のまちづくり

業務・研究開発、コンベンション機能、新産業に対する支援機能のほか、行政機能、文化交流機能、情報発信機能等の誘致・集積やエリアマネジメントによるまちづくりを進めます。

##### ● 環境共生・人の暮らしに配慮したまちづくり

オープンスペースの積極的な創出を誘導し、都市内緑化の推進を図るとともに、低炭素社会に向け、効率的な新エネルギー供給や都市内資源循環等により、環境負荷の低減が図られたスマートシティ<sup>32</sup>の実現、多様な世代の暮らし・活動に配慮したまちづくりを進めます。

##### ● 安全・安心のまちづくり

円滑な移動を支える社会基盤づくりなど少子高齢社会に対応するとともに、災害時にも対応できる防災機能を含めた都市施設の整備を進めます。



<sup>32</sup> ITや環境技術などの先端技術を駆使して街全体のエネルギーの有効利用を図ることで、省資源化を徹底した環境配慮型の都市。

《現状と課題》



資料 神奈川県都市計画基礎調査(平成17年)を一部加工

## 2 土地利用方針

### 《現状と課題》

- 相模総合補給廠の一部返還等が予定されている駅北口と、既存商業施設等の集積がある駅南口の連携が求められている。

#### (駅北口)

- 矢部駅までの約214haもの広大な区域が米軍基地(相模総合補給廠)となっており、駅周辺の発展や地域間の交流・連携を図る上で大きな課題となっています。
- 相模総合補給廠の一部返還予定地(約17ha)や共同使用区域(約35ha)を活用した新たなまちづくりにおいては、駅南口周辺地区との連携強化や広域交流拠点形成の一翼を担う中枢機能の導入を検討していくことが求められています。
- 相模総合補給廠の一部返還予定地や共同使用区域といった大規模なオープンスペースの活用が求められています。

#### (駅南口)

- 商業・業務系を中心とした土地利用がされていますが、近年はマンションの立地や空き店舗が増えており、商業・業務地としての魅力の向上が求められています。
- 市役所、税務署、警察署等の行政機能が駅南口から約1kmのエリアに集積しており、利用者のさらなる利便性の向上が求められています。



### 【土地利用の方向性】

#### ■ 文化、行政、業務等の機能が集積する中枢業務拠点の形成

小田急多摩線の延伸が見込まれる北口駅前には、広域交流拠点の顔としての空間づくりを行うとともに、広域交流拠点の一翼を担う文化、行政、業務機能の集積を図ります。

#### ■ 広域防災拠点機能の導入

広域的な防災拠点機能の導入により、平時における広域交流拠点としてのにぎわいの創出とともに、災害時における拠点性と防災性を備えた新しいまちづくりを進めます。

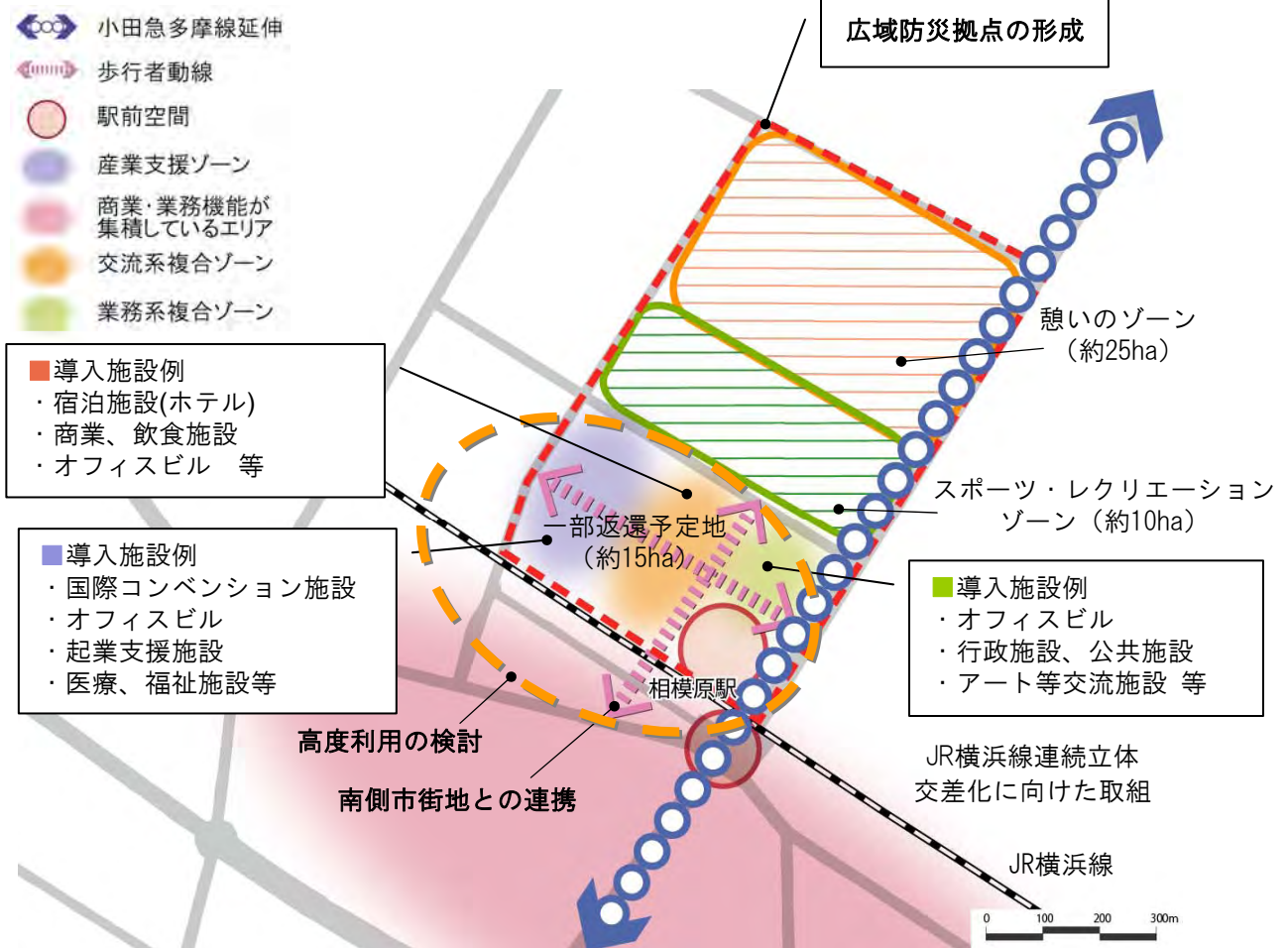
#### ■ 駅南北の一体性のある市街地形成

駅南口の商業・業務機能等との連携を図るとともに、連続性のある安全で快適な歩行者空間の確保や公共交通機関の利便性の向上などにより、来街者等の回遊性を高め、駅の南北間において一体性のある市街地形成を図ります。

## 《具体的な取組の方向性》

- ・業務・行政施設等の「業務系複合ゾーン」の形成
- ・商業・宿泊・コンベンション施設等の「交流系複合ゾーン」の形成
- ・健康維持・増進施設やインキュベーション施設等の「産業支援ゾーン」の形成
- ・「公共施設の保全・利活用基本指針」<sup>33</sup>に基づく行政機能の統合・複合化の検討
- ・共同使用区域における「スポーツ・レクリエーションゾーン」、「憩いのゾーン」の形成
- ・国(基幹的防災拠点)や周辺自治体と連携した広域防災拠点の形成
- ・国の基幹的防災拠点や県の中核機能等に関するバックアップ機能確保の検討
- ・駅南北が連携した一体的な土地利用の推進
- ・まちの顔となるシンボリックな景観の形成
- ・駅周辺地区における高度利用の検討
- ・地域冷暖房やエネルギーマネジメントシステム等の導入によるスマートシティの形成

## 《土地利用ゾーニング図》



※ 導入施設例の具体的な内容については  
35頁「導入機能の分類と施設例」を参照

<sup>33</sup> 将来にわたり真に必要な公共施設サービスを提供していくため、市として、今後の公共施設サービスの適正化に向けた取組の方向性などの考え方について、平成25年にまとめた指針。



### 3 駅前空間整備方針

#### 《現状と課題》

- 北口と南口に駅前広場がありますが、バス乗降場は南口に集中しており、駅利用者の状況も南口の利用が多くなっています。
- 今後は小田急多摩線の延伸に伴う新駅の設置や道路・鉄道用地の返還による新たな道路ネットワークの創出など、駅北口側の交通環境の改善が求められています。
- 相模総合補給廠の一部返還予定地を活用した新たなまちづくりにおいては、様々な交通手段による本地区への来街者や駅利用者の増加が見込まれ、このような多くの人の流れに対応できる駅前広場の再編整備が求められています。



#### 【駅前空間整備の方向性】

##### ■ 利便性の高い交通空間の創出

小田急多摩線の延伸を見据え、来街者が集い、憩える利便性の高い交通広場機能を備えた駅前空間を創出します。

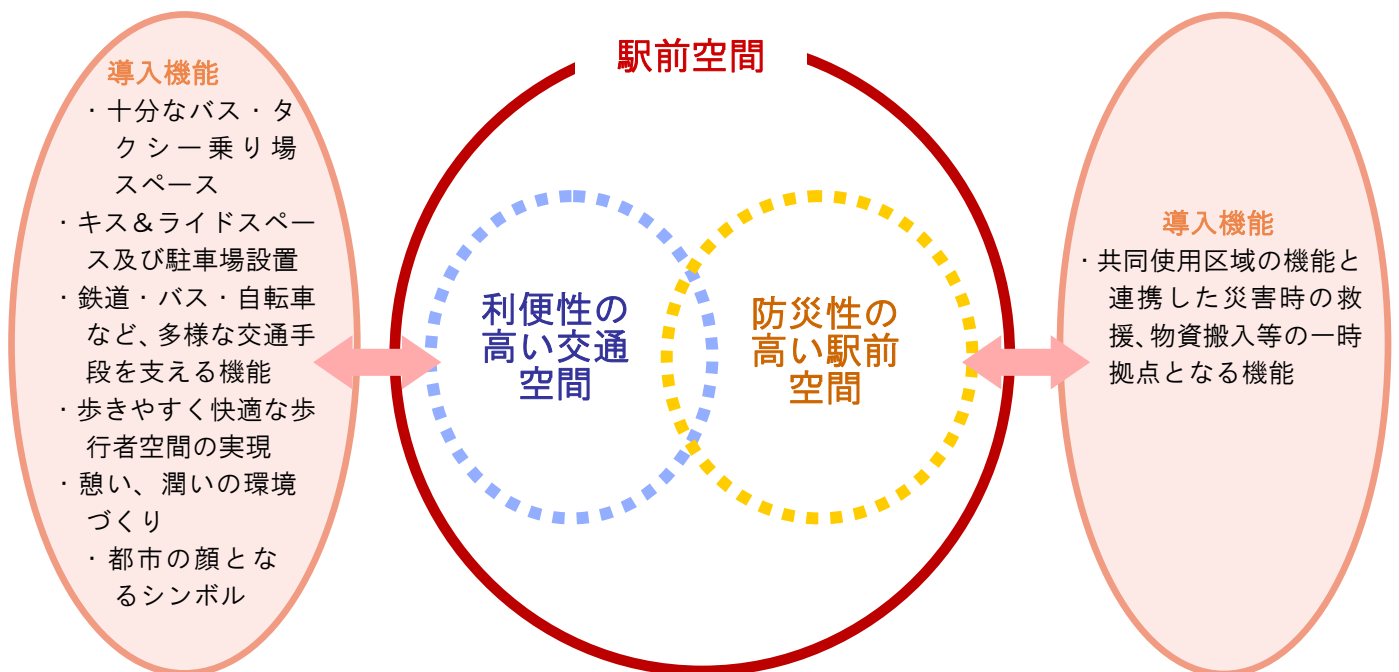
##### ■ 広域防災拠点としての防災性の高い駅前空間の創出

平時は駅前広場として機能し、災害時には共同使用区域の機能と連携した避難や救援、物資の搬入等に関する活動の一時拠点となるなど、防災性の高い駅前空間を創出します。

### 《具体的な取組の方向性》

- ・ 広域交流拠点の「顔」となる駅前広場、空間づくり
- ・ 利便性の高いバス・タクシー乗り場スペースの創出
- ・ キス&ライド、パーク&ライド施設の整備(駐車場等)による公共交通の利用促進
- ・ 北口駅前広場におけるバス路線網の充実
- ・ 駅前空間を活用したイベントスペースの確保、緑化の推進
- ・ 共同使用区域の機能と連携した災害時の救援、物資搬入等の一時拠点となる駅前空間の機能の調査検討

### 《駅前空間の機能イメージ》



## 4 交通ネットワーク整備方針

### 《現状と課題》

- 駅北側については、相模総合補給廠や JR 横浜線による地域分断の解消や東西・南北方向のアクセス性の向上が求められています。
- 駅周辺地区においては、多摩方面と連絡する道路が脆弱なため、交通渋滞等を招いていることから、国道 16 号など主要幹線道路から多摩方面へのアクセスが課題となっています。
- 広域交流拠点の一体的な発展に向けて、橋本駅と相模原駅間を結ぶ道路ネットワークの構築が求められています。
- 相模原駅周辺における交通利便性を向上させるために、駅前広場や地区・街区道路の整備・再整備が求められています。
- 魅力あるまちづくりを進める上で、歩行者や自転車が利用しやすい交通環境の整備などのほか、鉄道・バス等の公共交通の利便性や速達性の向上に向けた取組みが求められています。



### 【交通ネットワーク整備の方向性】

#### ■ 多摩方面から国道 16 号を結ぶ道路ネットワークの強化

JR 横浜線による南北の分断解消や相模総合補給廠の一部返還予定地を活用し、多摩方面～相模原駅周辺～国道 16 号を結ぶ道路ネットワークを強化します。

#### ■ 地区内連携道路の充実

橋本駅方面と連携する交通軸の充実を図るとともに、矢部駅や西門商店街方面と連絡する地区内連携道路の整備に向けて、道路用地となる相模総合補給廠の早期返還の実現を図ります。

#### ■ 広域防災拠点としての緊急輸送道路網の確保

災害時における各方面からの支援物流拠点としての活用など、広域防災拠点としての機能を確保するため、既存の基幹的広域防災拠点等との連携を充実し、周辺緊急輸送道路網等と一体となった整備を推進します。

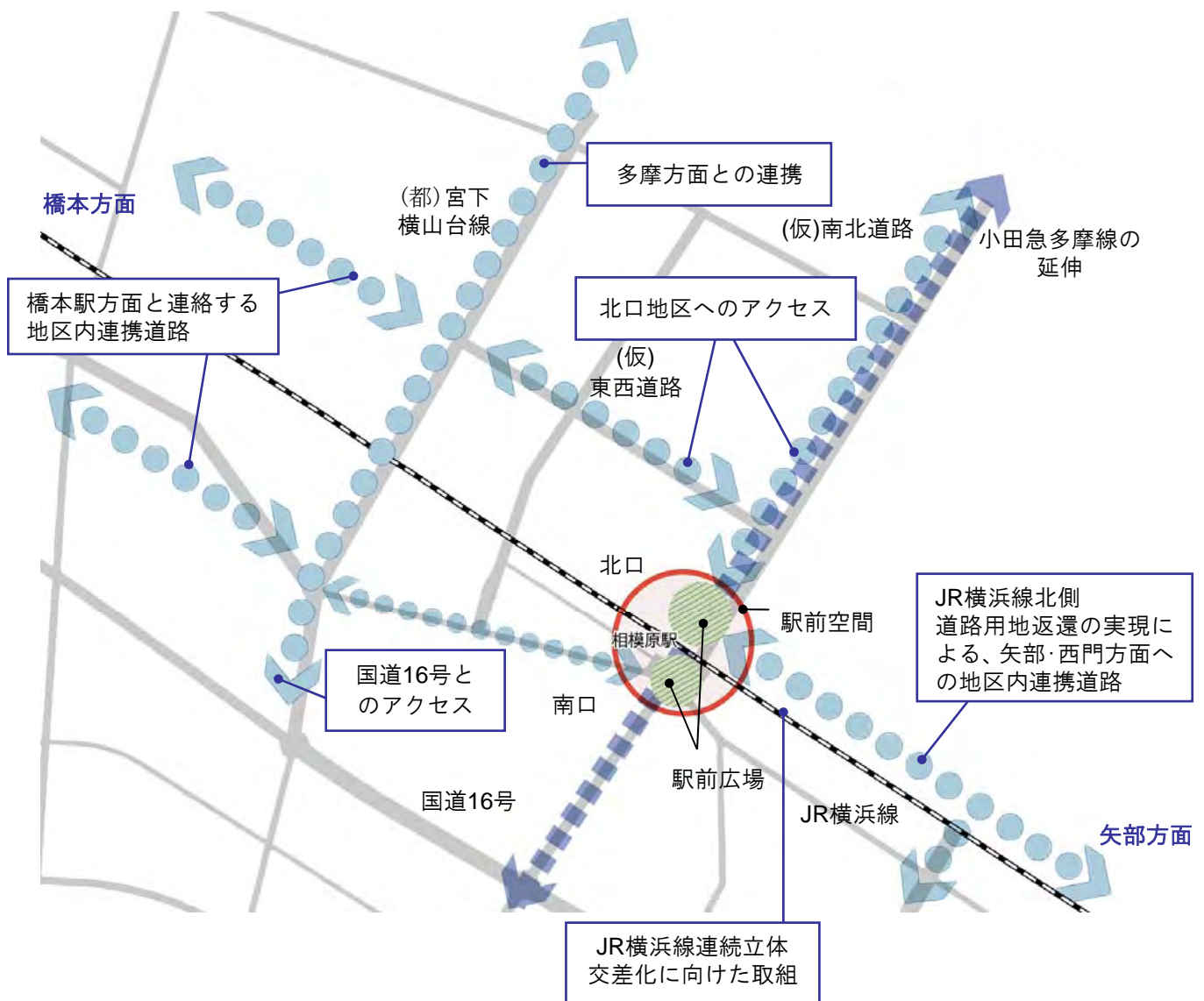
#### ■ 中枢業務拠点としての公共交通網の強化

中枢業務拠点形成に向けた都市機能強化の基軸となる小田急多摩線延伸の取組を進めるとともに、バス路線網の充実など、公共交通網の強化を図ります。

### 《具体的な取組の方向性》

- ・(都)宮下横山台線の延伸及び機能強化
- ・(仮称)南北道路及び(仮称)東西道路の整備
- ・相模原駅周辺における区画街路の整備
- ・幹線道路の機能強化、バス専用レーンの設置等
- ・幹線バス路線と支線バス路線の連携
- ・橋本、相模原両駅間の連携道路の整備
- ・道路用地返還の実現による矢部駅や西門商店街方面と連絡する地区内連携道路の整備
- ・JR 横浜線連続立体交差化に向けた取組
- ・小田急多摩線の延伸
- ・鉄道路線の輸送力増強の促進
- ・道路整備における自転車レーンの設置

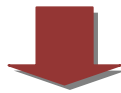
### 《交通ネットワーク》



## 5 歩行者ネットワーク整備方針

### 《現状と課題》

- 相模総合補給廠一部返還予定地を活用した新たなまちづくりにおいては、駅南口の市街地との連携が課題となるため、回遊性を持った歩行者動線の確保などにより、南北市街地の連携強化が求められています。
- JR 横浜線相模原駅と小田急多摩線新駅との間に高低差が想定されることから、乗り換え利便性の向上やユニバーサルデザインに配慮した歩行者動線の確保が求められています。
- 歩行者の安全性を確保するため、自動車との動線の分離が求められています。



### 【歩行者ネットワーク整備の方向性】

#### ■ 駅周辺地域の回遊性の向上

相模原駅周辺地区が広域交流拠点として発展していく上で、駅南口の既存市街地と駅北口の新たなまちづくりの連携が重要となるため、南北間を連絡する歩行者ネットワークの形成により、駅周辺地域の回遊性の向上を図ります。

#### ■ 様々な交通手段への乗り継ぎや周辺施設を結ぶ快適な歩行者空間の確保

小田急多摩線新駅と JR 相模原駅との快適な乗換え動線を確保するとともに、駅と周辺施設を結ぶ北口駅前広場の歩道空間・環境空間の創出を図ります。

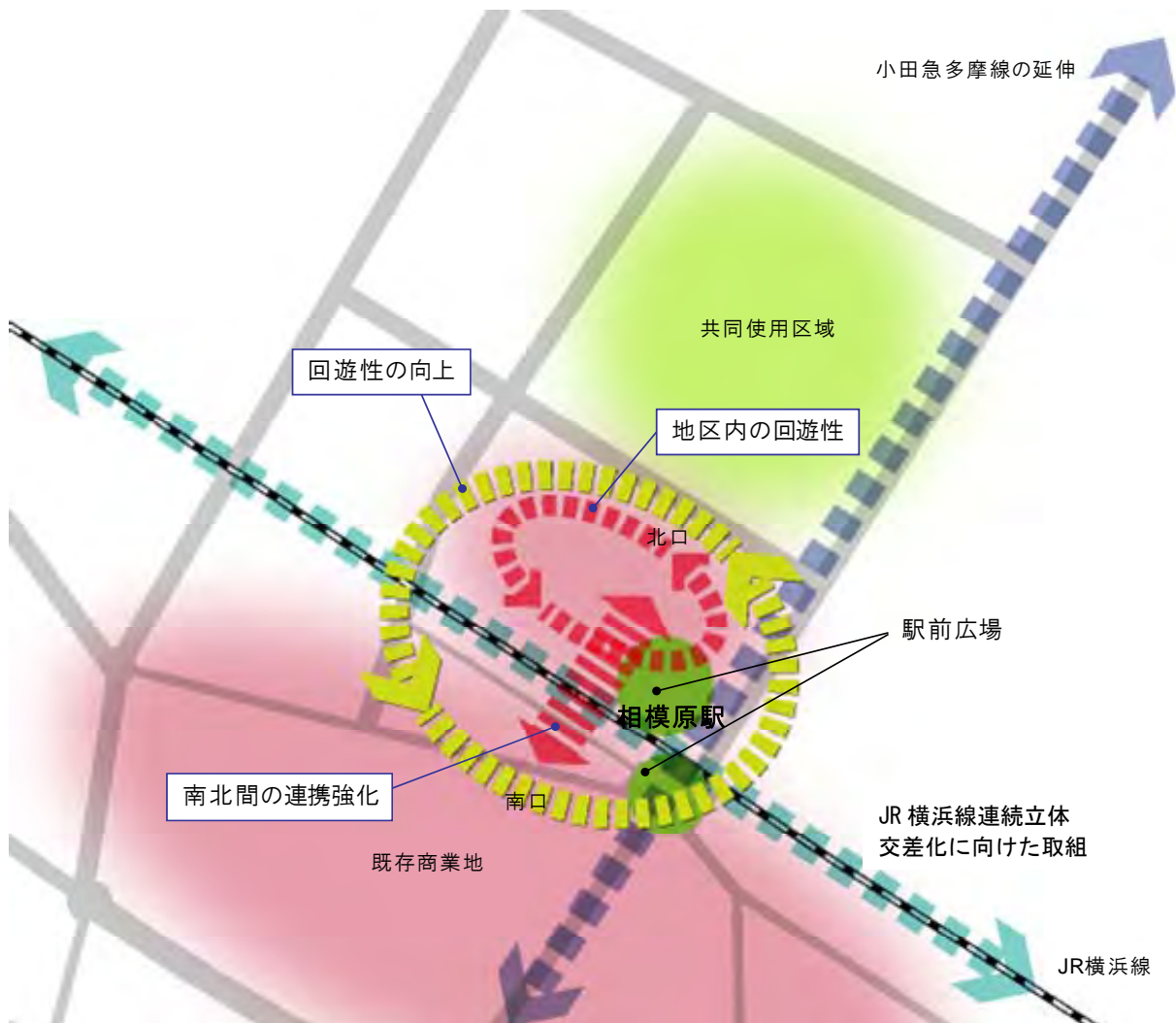
#### ■ 歩行者を中心とした快適でゆとりのある空間の創出

自動車、自転車との分離やユニバーサルデザインに配慮した設計等により、歩行者が安全に安心して歩くことができる歩行者空間を創出します。

### 《具体的な取組の方向性》

- ・ 南北間を連絡する歩行者ネットワークの形成
- ・ JR 横浜線連続立体交差化に向けた取組
- ・ 小田急多摩線新駅と JR 相模原駅の円滑な乗換動線の確保
- ・ 分かりやすい案内サインの導入等による公共交通間の乗り換え利便性の向上
- ・ 駅周辺道路における歩行者と自転車の分離
- ・ 段差の解消や誘導ブロックの整備等、ユニバーサルデザインへの配慮
- ・ 自転車通行環境のネットワーク化

### 《歩行者ネットワーク》



## 第7章 基本計画の推進に向けて

### 1 広域交流拠点の整備スケジュール

平成39年のリニア中央新幹線東京都(品川)～名古屋市間開業を見据えた各種計画の策定や手続、整備の想定スケジュールは、次のとおりです。

年度	橋本・相模原駅周辺整備
H26	圏央道(さがみ縦貫道路)市内区間の開通 (東名高速道路～中央自動車道～関越自動車道の接続) 圏央道(さがみ縦貫道路)相模原IC供用開始 広域交流拠点整備計画の検討
H27～	関連計画の見直し 広域交流拠点整備計画の策定
	相模総合補給廠の一部返還
	都市計画決定、駅周辺整備
H39	小田急多摩線延伸の実現 リニア中央新幹線「東京都(品川)～名古屋市間」開業 橋本駅・相模原駅周辺地区まち開き
H57	リニア中央新幹線「名古屋市～大阪市間」開業

平成39年のリニア中央新幹線東京都(品川)～名古屋市間開業までを第1ステージととらえ、橋本・相模原両駅周辺における市街地整備や必要な交通ネットワーク整備を行います。

その後、平成57年のリニア中央新幹線全線開通に向けて、橋本・相模原両駅周辺地区縁辺部の市街地整備や都市機能の集約化、広域交通ネットワークのさらなる充実に取り組んでいきます。

また、国道16号の立体化・交差点改良等による機能強化やJR横浜線連続立体交差化に向けた取組、基本計画対象エリア内における大規模土地利用転換など、長期的な調査や検討が必要となる事業を含め、今後策定される整備計画において具体的なスケジュールを検討します。

## 2 エリアマネジメント・市民協働の推進

### 《市民との協働による都市づくり》

基本計画の実現に向け、市民と行政が都市の将来像やまちづくりの方針を共有し、協働することを基本とします。このため、よりよいまちづくりをめざし、市民と行政が相互理解を深め、知恵を出し合い、協力しながらまちづくりの方針を具体化するために取り組みます。

#### (1) 情報の提供と市民意向の反映

- ・ 用途地域の見直しや広域幹線道路の整備などは、多様な立場の利害を総合的に調整する必要があるため、十分な情報提供や意見交換などを行いながら、調整を進めます。
- ・ 都市づくりに対する市民の関心や理解を深めるため、事業や制度についてわかりやすく示す体制や、情報を手に入れやすい体制の充実に努めます。
- ・ 都市計画決定・変更に当たっては、都市計画の内容、理由、スケジュールなどについて、わかりやすさ、透明性に配慮し、広く周知を図るとともに、市民意向の反映に努めます。

#### (2) 市民主体のまちづくりの推進

- ・ 生活に身近な住環境の維持・保全などの取組は、地域住民の自主的な取組が重要であるため、まちづくり活動への支援や情報提供などを推進し、地域の特性を生かした市民主体のまちづくりを進めます。
- ・ まちづくり会議、まちづくり団体などの役割を踏まえ、市民が主体となってまちづくり活動に取り組む体制づくりを進めます。

## 3 民間活力の活用の検討、国への新たな制度・規制緩和策等の要望

まとまった地域の整備等に当たっては、民間プロジェクトの誘導を図るとともに、市財政の将来負担を最小限に抑える取組を検討します。

既存の制度を十分活用するとともに、民間投資の促進・都市の国際競争力強化に資する新たな制度の創設や規制緩和策等を国などに求めていきます。



## 4 圏域全体の発展に向けた都県及び周辺自治体との施策連携

神奈川県及び9市2町の「さがみロボット産業特区」の取組や道路ネットワーク整備、産業交流拠点の形成等について、周辺自治体と連携し、取り組めます。

## 5 米軍基地の早期返還と市民のための跡地利用の実現

平成18年の在日米軍再編に伴い、相模総合補給廠の一部返還(214haのうち、約17ha)が日米間で合意に至ったものの、本市内に3箇所ある米軍基地は、いずれも市街地に所在していることから、市民生活に様々な問題を投げかけるとともに、土地利用や交通網の分断など、都市計画の視点においても大きな障害となっています。

これらの米軍基地については、早期返還を実現するよう今後も市民と一丸となって国や米軍に要請し、全面返還も見据えた中での新たな土地利用や交通網の整備など、より充実した都市構造の実現をめざします。

## 参考資料

### 【広域交流拠点基本計画検討委員会の経過】

広域交流拠点基本計画検討委員会は、市が立案する基本計画に対する意見交換、議論等を行うため、平成24年2月に発足した委員会であり、学識経験者、市民、交通事業者、国土交通省、神奈川県等の関係行政機関等から構成されました。

基本計画の策定に当たっては、全7回の委員会を開催しました。

### 《広域交流拠点基本計画検討委員会の開催経過》

委員会	開催日時・場所	検討内容
第1回検討委員会	平成24年2月10日(金) 14時～ サン・エールさがみはら	① 検討の進め方 ② 広域交流拠点の現状把握 ③ 広域交流拠点の将来像
第2回検討委員会	平成24年5月17日(木) 18時～ サン・エールさがみはら	① 圏域設定の考え方
第3回検討委員会	平成25年3月6日(水) 18時～ 橋本公民館	① 広域交流拠点としての導入機能の方向性 ② 広域交流拠点の形成に向けて
第4回検討委員会	平成25年7月12日(金) 18時30分～ ソレイユさがみ	① 広域交流拠点の基本方針 ② 橋本駅周辺地区の基本方針 ③ 相模原駅周辺地区の基本方針
第5回検討委員会	平成25年10月31日(木) 19時～ ソレイユさがみ	① 広域交流拠点基本計画の構成案 ② まちづくりの基本計画 ③ 交通機能等の基本計画
第6回検討委員会	平成26年1月9日(木) 18時30分～ ソレイユさがみ	基本計画(素案)に対する意見交換
第7回検討委員会	平成26年2月7日(金) 18時30分～ ソレイユさがみ	基本計画(案)に対する意見交換



発行者／相模原市

(お問い合わせ先)

相模原市 都市建設局

まちづくり計画部 リニアまちづくり課

〒252-5277 神奈川県相模原市中央区中央 2-11-15

電話：042-754-1111 (代表)

042-707-7047 (直通)