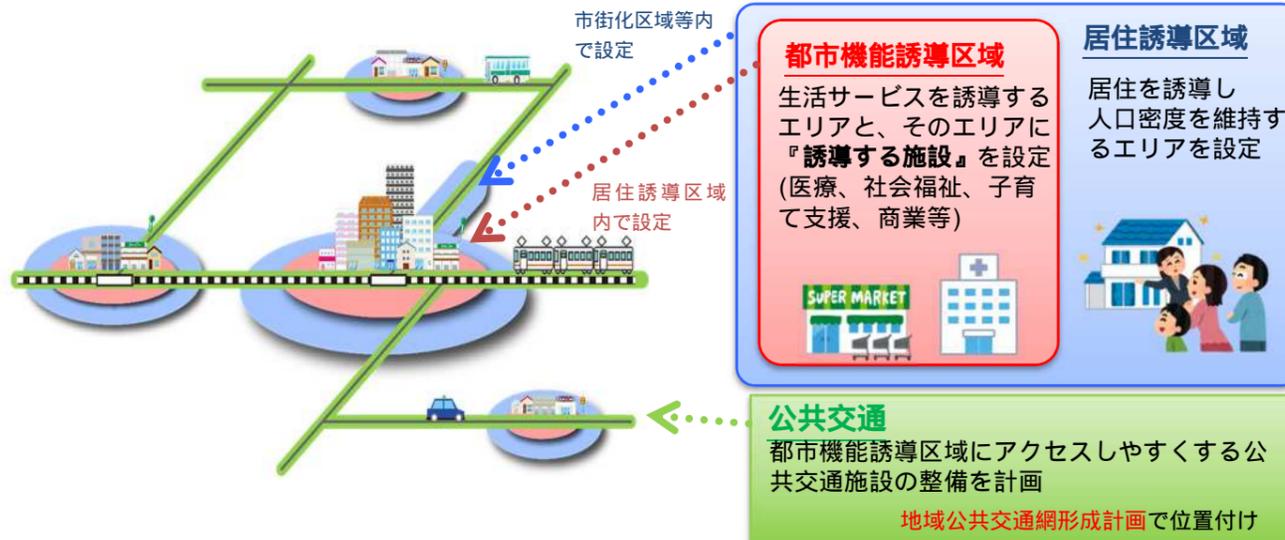


相模原市立地適正化計画基本方針（案） 概要版

立地適正化計画の策定に当たって

1 立地適正化計画とは

立地適正化計画は、人口減少と超高齢化が進む中で、施設や居住を強制的に短期間で移転させる主旨ではなく、長期的視点のもと都市機能や居住を一定のエリアに誘導し、持続可能なまちづくりの実現を目指すものです。

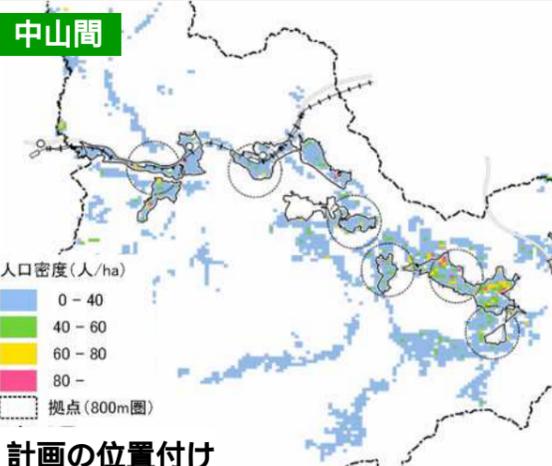


2 立地適正化計画策定の背景と目的

本市では、これまで人口増加が続いてきましたが、2019年のピーク後は減少に転じ、高齢化率は高まる見込みです。様々な課題の発生が見込まれ、それらに対応するために立地適正化計画を策定します。

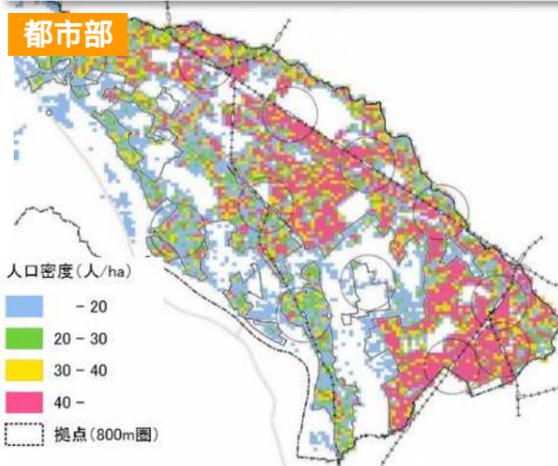
<人口密度の分布予測（2035年）>

都市部は、2035年まで大きな変化はないが、中山間地域は、都市部に比べて密度が低く、2035年に向けては、各居住区域において総じて低くなる見込み



<65歳以上の人口分布予測（2035年）>

都市部は、2035年まで全体的に増加する見込みで、特にJR横浜線や小田急線などの鉄道沿線が高齢化が著しく進む見込み



3 計画の位置付け

都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第81条の規定に基づく計画（都市計画マスタープランの一部としてみなされる）

4 計画区域

都市計画区域（都市機能誘導区域及び居住誘導区域については、原則として『用途地域内』を対象）

5 計画期間

都市計画マスタープランの計画期間である2020年度からおおむね20年後まで

現況・課題と立地適正化の必要性

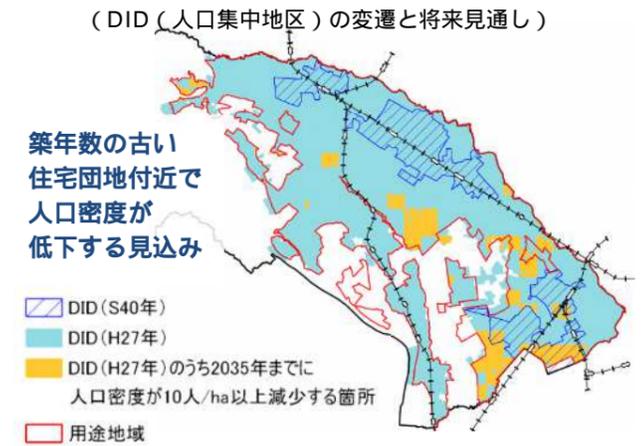
1 人口・日常生活サービスの面

現況	・総人口は2019年のピーク後は減少し続ける見込み ・局所的な人口減少・超高齢化が進行する見込み
課題	・買い物弱者の増加が懸念 ・高齢者施設の需要増大、その後の長期的な人口減少による余剰が懸念
必要性	『都市機能の適正な確保と世代構成バランスの平準化』 都市部 現在の利便性の維持、市全体ににぎわい等をもたらす高次の拠点の機能充実 中山間 公共交通や人口の維持により『生活に必要な機能が守られるまちづくり』



2 土地利用の面

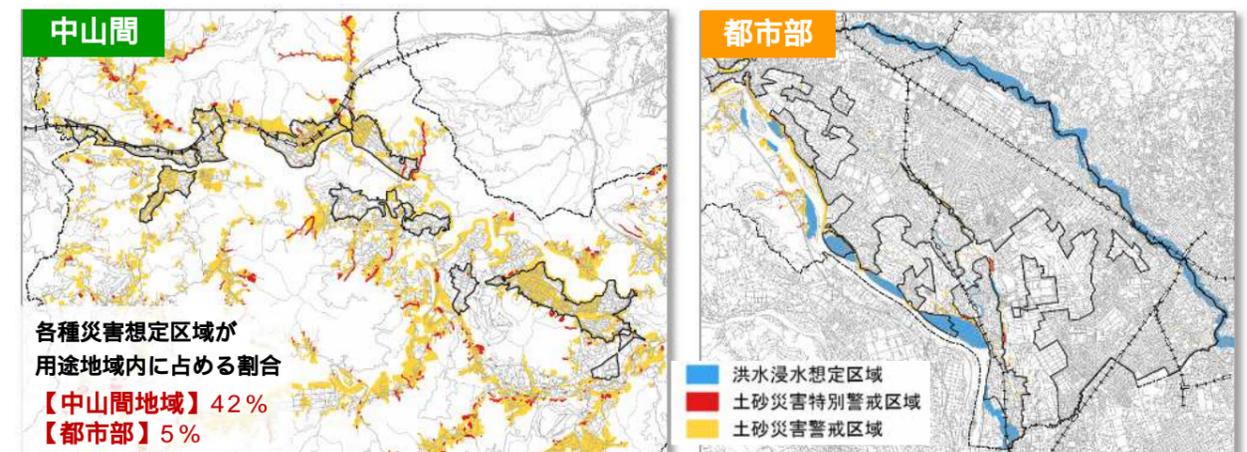
現況	・市街化区域縁辺部へ市街地が拡大してきたが、市街地内の人口密度は今後低下する見込み
課題	・都市のスポンジ化が進行し、景観の悪化や防犯・防災上の危険度の高まりが懸念
必要性	『人口密度が適正に保たれるような土地利用』 都市部 市街化区域縁辺部への市街地拡大を抑制し、『既存市街地内の空き家・空き地の発生を抑制するための居住誘導』 中山間 『拠点を中心とした都市機能の維持』 『人口密度維持のための空き家活用』



3 安全・安心の面

現況	・住宅地の中にも災害危険性の高い箇所が存在（主に都市部は水害、中山間地域は土砂災害）
課題	・近年の大規模災害への不安の高まりや、災害時の人的・物的被害のリスクが懸念
必要性	『安全・安心の向上に向けた取組（ハード・ソフト対策）と災害発生時の被害を軽減するための適正な居住誘導』 水害リスク等を踏まえた『適正な居住環境の維持』 土砂災害リスクや生活圏を踏まえた『適正な居住環境の維持』

（主な災害リスクの高い箇所）



4 財政の面

現況	・人口密度が低下すると「住民1人当たりの行政コスト」は増大する傾向 ・公共施設の維持・管理等にかかる負担は、今後増大する見込み
課題	・人口減少による税収への影響や公共施設の量的維持の限界が懸念
必要性	『より便利な場所への都市機能の集積による財政負担の均衡』

(公共建築物の改修・更新費用の試算)



- 更新施設の床面積を80%まで減らすことが必要
- 市償還済時期と大量更新が重なる平成44~53年は更に60%まで削減が必要

5 公共交通の面

現況	・中山間地域の生活交通維持確保路線は、人口減少に伴い、更なる利用者減少の見込み ・公共交通を利用する高齢者の増加が予測
課題	・公共交通の路線撤退により、日常生活が困難になる高齢者の増加が懸念
必要性	『まとまった居住形成と、公共交通の利用促進』 <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>都市部 人口減少が進む中でも、『路線バス利用者の減少 サービス水準の低下 利用者減少』の負のサイクルが生じないよう沿線人口の維持</p> <p>中山間 人口減少が進む中でも、高次の拠点(橋本等)と中山間地域をつなぐ公共交通ネットワークの一定サービス水準の維持</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>サービス水準の低下 利用者減少』の負のサイクルが生じないよう沿線人口の維持</p> <p>高次の拠点(橋本等)と中山間地域をつなぐ公共交通ネットワークの一定サービス水準の維持</p> </div> </div>

(生活交通維持確保路線〔平成30年〕)

番号	路線	補助区分
1	鳥居原ふれあいの館～橋本駅	国・県
2	橋本駅～小沢線	国・県・市
3	三ヶ木～半原線	市・愛川町
4	三ヶ木～東野・月夜野線	市
5	三ヶ木～三井・上中沢～橋本駅線	国・市
6	原宿五丁目～小沢線	市
7	やまなみ温泉～東野線	市
8	やまなみ温泉～篠原線	市
9	やまなみ温泉～赤沢線	市



<見直し検討基準>

- ・ピーク時間帯の1便当たりの利用者が10人未満、又は運賃収入が運行経費の27.5%未満の場合

目指すべき都市の骨格構造

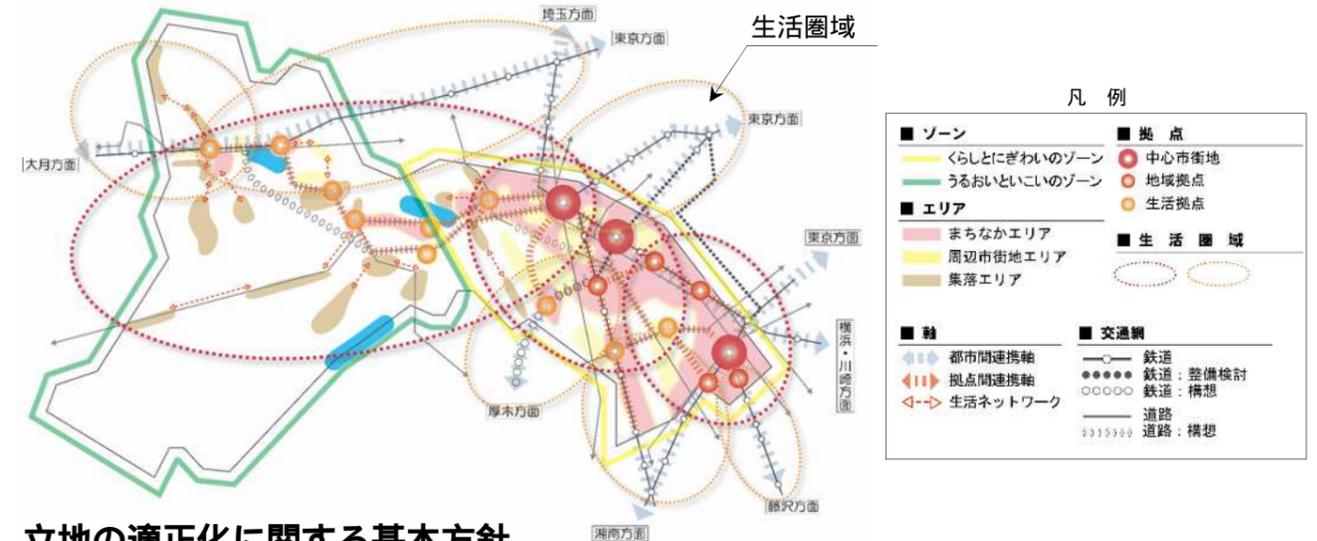
目指すべき都市の骨格構造は、都市計画マスタープランに位置付けられている将来都市構造の「ゾーン」「エリア」「拠点」「軸」を基本とし、『社会情勢等の変化に柔軟に適応した集約連携型のまち』です。

1 拠点やエリア形成の考え方

- 人口動向・都市基盤の状況や交通ネットワークに応じ、拠点を類型化
- 日常生活に必要な機能は、生活の密着度に応じて高次の拠点でカバーすることが基本
- 拠点周辺において利便性の高い居住のエリアを形成
- 長期的には生活の場を生活拠点へ緩やかに移行することも視野に入れる。(事業者・市民との協働や住民自助・共助による機能確保などを検討)

2 拠点と生活圏域の考え方

- 拠点の類型や担うべき役割等に応じて生活圏域と拠点・集落間のつながりを形成
- 周辺都市の拠点と連携・補完するものもある



立地の適正化に関する基本方針

1 立地の適正化に関する基本方針

【方針1】人口減少下でも利便性が維持される居住地形成

- ・日常生活に係る機能を集積した拠点形成
- ・利便性の高さを維持するための人口密度維持(都市部)
- ・日常生活に必要な機能を維持するための人口密度維持(中山間地域)
- ・防災・産業振興等を考慮した居住地形成

【方針2】魅力あるまちなかの賑わい形成

- ・三大都市圏及び首都圏南西部の広域交流機能の誘導による「中心市街地」の魅力づくり
- ・東京・横浜等との広域交流機能の誘導による「中心市街地や地域拠点」の魅力づくり
- ・生活圏域の暮らしを支える高次機能の集積
- ・広域交流を促す交通結節機能の充実

【方針3】生活圏域を支える公共交通網の形成

- ・都市の骨格構造を支える公共交通沿線人口の維持
- ・拠点間や生活圏域内におけるネットワーク形成

【方針4】柔軟性のある都市構造形成

- ・社会情勢等の変化に柔軟に対応できる拠点形成(誘導施設の誘導)
- ・拠点の類型や周辺都市拠点との役割分担による都市機能の維持
- ・人口減少等の変化に対応した柔軟な移動手段の確保
- ・大規模な自然災害の発生にも対応できる防災・減災を踏まえた居住地形成

社会情勢等の変化に柔軟に適応した集約連携型のまちへ 立地適正化を図る上でのポイント

都市部	中山間地域
利便性の維持 高次の拠点等の需要の多い箇所の魅力づくり 市街化区域縁辺部等における適切な居住誘導	中山間地域の生活圏域の保全 災害ハザードへの対応 都市部と中山間を結ぶネットワーク等の確保