

**都市構造分析に基づく将来都市像
に関する提言**

**平成 30 年 5 月
相模原市都市計画審議会**

目次

1	諮問内容と検討経過	1
2	都市構造の特性	2
3	都市構造上の課題	3
4	将来都市像	5
5	目指すべき都市像の考え方	
5 - 1	目指すべき都市構造	
(1)	目指すべき都市構造(拠点・交通軸・ゾーン(生活圏域))の方向性	6
(2)	拠点・集落の特性と類型化の方向性	8
(3)	拠点・交通軸・生活圏域を踏まえた都市構造	10
5 - 2	立地適正化計画を見据えた検討	
(1)	居住誘導区域設定の視点	14
(2)	都市機能誘導区域設定の視点	15
(3)	誘導施設設定の視点	15
	居住誘導区域、都市機能誘導区域の検討案	16
6	今後の検討事項	
(1)	目指すべき都市構造の検討事項	17
(2)	立地適正化計画関連の検討事項	17
(3)	今後の展開	18

1 諮問内容と検討経過

相模原市が目指すべき将来都市像は、相模原市総合計画に即し合併後はじめて策定された「相模原市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月）」にも位置付けられており、その実現に向けて今日まで取り組まれてきている。

昨今の全国的な人口減少・高齢化を背景に、更なる持続可能な都市への取組が求められる中、平成 26 年に都市再生特別措置法が一部改正され、市町村による「立地適正化計画」の策定が可能となった。このように社会情勢が大きく変化してきている中、本市においても、平成 31 年をピークに人口が減少に転じる見込みとなっている。

こうした状況変化や都市計画マスタープランが目標年次の中間年を迎えることを踏まえ、平成 29 年度から、次期都市計画マスタープラン等の策定に向けた新たな取組が開始され、平成 29 年 8 月 22 日には、市長から都市計画審議会に「都市構造分析に基づく将来都市像」に関し、相模原市の都市構造の現況把握、都市構造上の課題、目指すべき都市像の考え方、といった視点について諮問がされたところである。

これらの諮問事項について、専門的・客観的な審議を進めていくため、都市計画審議会に小委員会を設置して 5 回にわたる都市構造や都市像等の調査検討を行い、都市計画審議会での審議等を経て、今般「都市構造分析に基づく将来都市像に関する提言」をここにとりまとめたものである。

（検討経過）

（第 1 回：H29 年 10 月）都市計画マスタープラン、立地適正化計画、本市の状況
・本市の状況等を理解し、課題認識を共有

（第 2 回：H29 年 11 月）都市構造上の特性と課題
・交通軸、拠点、郊外部や中山間地域の考え方
・防災面での安全性に対する考え方

（第 3 回：H29 年 12 月）目指すべき都市構造の方向性
・拠点+交通網ストックを生かした上での目指すべき都市構造の方向性

（第 4 回：H30 年 1 月）目指すべき都市構造
・目指すべき都市構造の整理

（第 209 回都市計画審議会 H30 年 2 月）都市計画審議会への中間報告
・これまでの課題、分析、現状を踏まえた議論
・将来都市像についての方向性の整理

（第 5 回：H30 年 3 月）審議のまとめ

2 都市構造の特性

都市構造に関連する以下の項目について検証を行い、前提となる都市の構造的な特性について整理を行った。

- 1 人口（総人口、年齢階層別人口、人口密度の現況及び将来見込み）
- 2 都市機能
 - （1）医療、子育て、高齢者福祉、商業、行政施設等の分布
 - （2）隣接市町村における施設分布
 - （3）新たなサービスの先進事例
- 3 交通
 - （1）鉄道、バス、コミュニティ交通等の交通軸
 - （2）公共交通アクセシビリティ、人の移動傾向
 - （3）新たな公共交通サービスの先進事例
- 4 土地利用の現況分析
- 5 今後予定されている大規模プロジェクト
- 6 災害ハザード
- 7 計画的に整備された基盤（土地区画整理事業・市街地再開発事業地区、住宅団地）
- 8 財政状況等
- 9 暮らしの満足度、定住意識、就業状況

現況特性のまとめ

（都市の特性）

首都圏南西部地域の内陸工業都市、東京や横浜のベッドタウンとしての一面に加え、豊かな自然環境を有する中山間地域も市域の一部となっている。
圏央道、リニア中央新幹線神奈川県駅の設置や、相模総合補給廠の一部返還地におけるまちづくり等、大規模プロジェクトも進捗している。
中山間地域では、既に人口減少が顕著となっている箇所がある。

（都市構造の特性）

【都市部】

主要な鉄道軸及びバス網が構築されている。
中心市街地3拠点（橋本・相模原・相模大野）のほか多くの地域拠点が存在する。
市街化調整区域や市街化区域縁辺部等に交通不便地域が存在する。
古くにできた団地周辺では人口減少が進み高齢化率がより増加する見通しである。

【中山間地域】

主要な鉄道軸がなく、路線バスや路線バスを補完する乗合タクシー等で生活交通が維持されている。
合併前の旧町中心部で拠点を形成している。
将来的に人口密度が40人/haを下回る箇所が多く存在する。

3 都市構造上の課題

本市を取り巻く社会的要因に起因する課題や、都市構造の特性を踏まえた中での市固有の課題について、「新・相模原市総合計画」や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等の考え方を踏まえた整理を行うと次のとおりとなる。

<社会的要因に起因する課題>

1 人口減少社会への備え

国全体で人口減少が進行する中、本市でも平成31年をピークに人口減少期が到来する見込みである。このうち相模原都市計画区域では、現在は緩やかに人口が増加してはいるものの、平成33年頃をピークに人口減少期が到来する見込みである。

一方で、相模湖津久井都市計画区域では既に人口減少期が到来しており、駅前地区の活性化や地域公共交通網の維持などが課題となってきた。

2 持続可能な都市基盤の形成

本市における人口減少は、初期段階において高齢者人口の更なる増加や生産年齢人口減少が想定されており、高齢化の一層の進行により、医療・介護などの社会保障費用のほか、公共施設の改修及び更新費用などが今後増大し、厳しい財政状況が続くことが想定される中で、公民連携による民間活力やICTの積極的な活用など持続可能な都市経営の観点からの取組が必要となってきた。

3 集約型都市構造への転換

少子高齢化の一層の進行を踏まえ、都市の特性に応じた多様な都市機能の集積により、人や物が効率的かつ容易に移動できるような「集約型都市構造」への転換が求められている。

4 災害への備え

大規模な地震災害や土砂災害、都市部での集中豪雨、中山間地域での雪害など、様々な災害リスクに対し、本市の地域特性を踏まえた災害に強いまちづくりへの取組が必要である。

<相模原市固有の課題>

5 都市部と中山間地域の均衡ある発展

人口や産業が集積し都市基盤の整備が進んでいる相模原都市計画区域と、水源地域として豊かな自然環境を有している相模湖津久井都市計画区域が、それぞれの個性を生かしつつ市域全体として発展していくことが必要である。

6 広域交流拠点の形成

リニア中央新幹線神奈川県駅が橋本駅周辺に設置されることや、相模原駅前に広が

る相模総合補給廠の一部返還地におけるまちづくり、小田急多摩線の延伸など、首都圏南西部地域全体にインパクトを与えるプロジェクトを進めているところである。

これらの事業効果を生かし、本市が首都圏南西部地域全体の発展を牽引していくエンジンとなるよう、広域交流拠点都市の形成を目指す必要がある。

7 圏央道インターチェンジ周辺の土地利用

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)のインターチェンジ周辺に大型のロジスティクスセンターが開設されるなど、物流施設を中心とした開発需要が高まっている。

一方で、工場の市外への移転抑制や企業誘致につながるインターチェンジ周辺における産業用地の創出など、土地利用方策の検討が必要である。

8 市街化区域縁辺部の土地利用

新たな市街地の形成に向け、特定保留区域や一般保留区域においては、市街化区域への編入に向けた取組を進める必要があるとともに、特定保留区域は、主に圏央道のインターチェンジを活用した産業系土地利用を中心とした拠点として、一般保留区域は適正な居住誘導を図るエリアとして形成していく必要がある。

4 将来都市像

前述の「3 都市構造上の課題」を踏まえ、本市が目指すべき将来都市像の考え方を以下に示す。

リニア中央新幹線等の広域交通機能を生かした、広域から人が集まる魅力的な拠点（橋本・相模原・相模大野）のあるまち。これらの拠点で生み出される効果を、市全体で産業・観光等の多分野にわたって生かせるまち。

日常生活を送る上で必要な移動手段が将来的にも確保されるまち。

都市部は、産業集積や既存の充実した都市基盤などの活力や魅力を生かしながら、利便性の高い拠点が形成されるまち。

中山間地域は、市の魅力の1つである自然環境を保全・活用しつつ、生活を支える拠点が将来的にも維持され、地域全体の豊かな暮らしが守られるまち。

将来的な人口減少・高齢化の進行や災害への備えなど、社会情勢等の変化による都市構造に適応していくまち。



5 目指すべき都市像の考え方

5 - 1 目指すべき都市構造

(1) 目指すべき都市構造（拠点・交通軸・ゾーン（生活圏域））の方向性

「4 将来都市像」の実現に向け、目指すべき都市構造の方向性として、拠点・交通軸・ゾーン（生活圏域）の形成にあたっては、以下を基本的視点とする。

拠点

都市部と中山間地域、それぞれの個性を生かした拠点形成

- ・都市部と中山間地域では、拠点に位置付ける箇所の基準を分けて考えていく。
- ・都市部は、特に人口及び都市機能の集積性が高く、都市の魅力向上に向けて重点投資していくべき箇所を拠点としていくことが考えられる。
- ・中山間地域は、今後も地域の生活を支えるための機能が備わっている箇所を拠点としていくことが考えられる。

交通ネットワークや生活圏域を踏まえた拠点形成

- ・拠点によって範囲が異なる生活圏域や、周辺の集落等との結びつきのある交通ネットワークを踏まえ、拠点が担うべき役割や機能を検討していくことが考えられる。
- ・橋本及び相模原は首都圏レベルの広域交流、相模大野は町田市等の隣接市町村との広域交流を考慮に入れるなど、市外及び県外にもまたがる生活圏域を踏まえた拠点形成が考えられる。

ライフスタイルを考慮した拠点形成

- ・都市部の公共交通の整った拠点と中山間地域の拠点では、生活様式が異なることから、現状や特性等に基づいて、各拠点における「生活や活動のイメージ」を整理し、それを考慮に入れて拠点が担うべき役割を検討していくことが考えられる。

交通軸

集約型都市構造を支える交通ネットワークの明確化

- ・市内拠点間を有機的に結ぶとともに、生活圏域となっている隣接市町村も結ぶ公共交通ネットワークの構築と、それを支える道路ネットワークの構築が望まれる。
- ・公共交通ネットワークは、ライフスタイルを考慮し、ネットワークをつなぐべき拠点・交通結節点を検討することが望ましいと考えられる。
- ・道路ネットワークは、広域幹線・地域幹線・地域内支線等により段階構成を明確にし、公共投資を行うべき軸の優先順位を整理することが望ましいと考えられる。

中山間地域における公共交通ネットワーク形成（事業者・市民との協働や住民自助・共助による機能維持）

- ・見直し検討基準に該当する生活交通維持確保路線や、運行基準を満たさないコミュニテ

ィバス及び乗合タクシーは、今後人口減少によりさらに維持が難しくなってくることから、長期的には拠点へ居住を集約していくことが望ましいが、そこに住まう人もいることから、事業者・市民との協働や住民自助・共助による機能維持も視野に入れた上で、将来的な機能確保を考えることが望ましい。

- ・地域コミュニティ維持や都市部と中山間地域のネットワーク維持の視点から、津久井広域道路の構想路線のあり方や橋本・金原間の快速バス（構想）の必要性を検討することが望ましいと考えられる。

ゾーン（生活圏域）

都市部と中山間地域、それぞれの特性に応じたゾーンの細区分

- ・現行都市計画マスタープランにおける2つのゾーン（都市的土地利用を図るべき地域・自然的土地利用を図るべき地域）は、居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定に伴って細区分し、集約型都市構造のベースとなるゾーンを明示することが考えられる。

中山間地域の維持を図るべき集落の都市構造

- ・中山間地域においては、居住地選択の自由や、自然環境の保全・活用の観点から、拠点以外の既存集落等においても生活できるよう、維持を図るべき集落を拠点とは別の位置付けとして設定することが考えられる。
- ・判断基準としては、コミュニティや公共交通等を維持できる人口集積（人口密度）が将来的にも見込まれるか、生活を支える公共施設が立地しているか、生活サービス機能が現況で立地していない中でも住民自助・共助の取組により機能が確保される可能性があるか等が考えられる。
- ・拠点以外の維持すべき集落を都市構造に位置付ける上では、生活を維持するための方策を合わせて示す必要があると考えられる。
- ・方策については、位置・地形・人口規模等の要因から民間・公共投資が行いづらい特性を有することを踏まえ、住民・事業者・行政等の協働による機能確保を検討する必要があると考えられる。

(2) 拠点・集落の特性と類型化の方向性

拠点それぞれの特性を把握するため、評価項目を設定し、客観的な視点から各拠点や集落を分析した。

現行の都市計画マスタープランにおける拠点について、「現況」及び「将来」に分けて、都市計画基準・広域的役割・人口、施設立地・公共交通の拠点性といった視点から拠点ごとの評価をした。

(拠点特性の評価指標)

都市計画基準	現況	線引き都市計画区域(市街化圧力が高い)	市街化要件(人口密度40人/ha)を満たす
	将来	将来的(H42年)にも市街化要件(人口密度40人/ha)を満たす	
広域的役割	現況	三大都市圏・首都圏レベルの広域計画の中でも重要な位置にある	
	将来	大規模な重要プロジェクトが予定されている	
人口	現況	駅周辺への人口集積性が特に高い	現況で年少人口割合が高い
		現況で高齢化率が著しく高くない	駅周辺において住宅用地として土地利用が多い
	将来	将来的に大幅な人口減少が見込まれない(H22年 H72年)	
		駅周辺への人口集積性が特に高い	将来的にも人口増加が見込まれる
		人口が減少するものの、将来的にも「2万人・100人/ha以上」が維持される見込み	
		将来的に年少人口の増加が見込まれる	
今後高齢者割合が増加し続けるものの、長期的な将来においては高齢者数が減少に転じる			
施設立地	現況	日常生活に係る施設が現状で立地している(医療、福祉、商業、子育て、行政機能)	
		広域を対象とした施設が立地している(病院、デパート)	
		商業・業務機能が充実している(商業・業務用地の面積)	
		現況で多様な公共施設機能が集積している(行政機能(区役所・まちづくりセンター・出張所)市民活動機能(公民館・自治会館)文化機能(図書館・文化施設)の3種が立地)	
		隣接市町村も生活圏に含まれている(パーソントリップ調査結果)	
公共交通	現況	鉄道でネットワークが結ばれている	市外につながるバス路線が拠点内に乗り入れている
		頻度の高いバス(30本/日以上)で現行3拠点と結ばれている	
		頻度の高いバスネットワーク(30本/日以上)で周辺住宅地とをつなぐ結節点(起終点)になっている	
		駅利用者の多さ(3万人/日以上)	広域からのアクセス性が高い(快速・急行が停車等)
	将来	広域からのアクセス性の向上が見込まれる(小田急多摩線延伸等)	

橋本・相模原・相模大野においては、大規模プロジェクトの予定、小田急多摩線延伸等の鉄道の広域的なアクセス性が高まると、3拠点のポテンシャルがさらに向上する予定であり、高次機能を有する拠点である。

上溝においては、小田急多摩線の延伸による鉄道の広域アクセス性の向上を踏まえると、施設立地・公共交通のポテンシャルが向上する見通しである。

小田急相模原や東林間では、一定の人口が維持されるが、高齢化の課題を有し、施設立地が充足されているが、バスネットワーク等の公共交通利便性が低い。

原当麻と北里は、幹線快速バスシステムの構想を考慮し、拠点への位置付けについて検

討が必要となってくる。

城山・津久井・相模湖・藤野では、公共交通利便性や施設の充実度の面で、都市部の拠点とは差がある。

中山間地域を中心とした集落について、「現況」及び「将来」に分けて、都市計画基準・人口、施設立地・公共交通の拠点性といった視点から拠点ごとの評価をした。

(集落特性の評価指標)

都市計画基準	現況	都市計画区域
		用途地域
		商業系の用途地域(近隣商業地域)
人口	現況	人口減少割合が比較的低い(H22~42年の間で20%以下の減少)
		現況で高齢化率が著しく高くない
	将来	現況の総人口
		将来的にも高齢化率が著しく高くない
施設立地	現況	将来(H42年)の総人口
		病院又は診療所が立地している
		スーパー又はコンビニが立地している
		行政機能が立地している
		小学校又は中学校が立地している
行政機能が立地しないが隣接集落に施設が立地し、頻度の高いバスで結ばれているため補完可能		
公共交通	現況	集落と拠点間が頻度の高いバスで結ばれている

津久井地域の中心部である拠点(中野)に近い集落の一部では、中野に匹敵するポテンシャルを有しており、現行よりも高次の拠点性を有した位置付けにすることが考えられる。

津久井地域で、相模原インターチェンジに近接する津久井広域道路の沿道地区においては、将来的にも一定の人口が維持されるため、他よりも人口のポテンシャルが高めとなる見通しであるが、中野地区ほどの拠点性は有しない。

相模湖地域で民間レジャー施設に近接する集落においては、人口が比較的少ないが、施設立地や公共交通のポテンシャルが一定程度存在する。

藤野地域の中で山梨県境に近い集落では、人口規模が小さく、今後人口減少・高齢化が著しく進行し、施設立地や公共交通が十分に満たされない地区が存在する。

(3) 拠点・交通軸・生活圏域を踏まえた都市構造 類型化のイメージ

(2)の拠点・集落の特性と類型化の方向性を踏まえ、拠点については、人口動向、都市基盤の状況や交通ネットワークに応じ、以下のような分類で都市の構造を捉えることが今後のまちづくりにおける新たな視点になると望ましいと考えられる。

広域交流拠点...鉄道・幹線バスなどの交通サービスの結節点である上、人口集積が高く、今後も人口増加が見込まれる。市の大規模プロジェクトの予定があるなど、他都市連携での拠点の特性を有する拠点。(橋本、相模原、相模大野)

地域拠点...鉄道駅周辺で商業機能や日常生活サービス機能等を広く充足している。生活拠点で充足できない機能を補完する。(上溝、淵野辺、小田急相模原など)

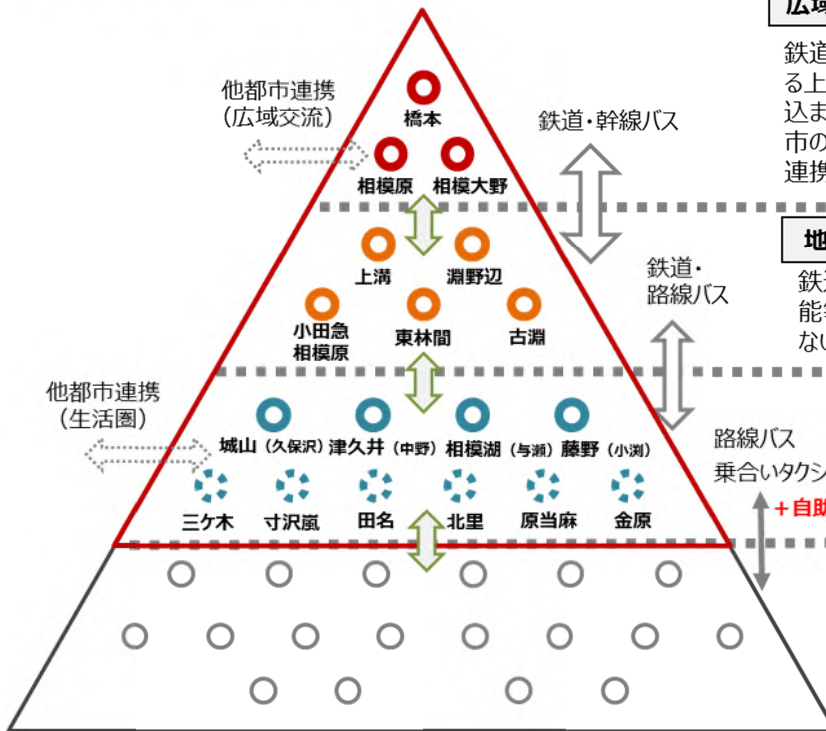
生活拠点...地域拠点ほどは人口集積や施設分布がないものの、日常生活に必要な機能を一定程度充足できる。

- ・ 合併前の旧町の拠点...城山(久保沢)、津久井(中野)、相模湖(与瀬)、藤野(小淵)など
- ・ 交通結節点のほか中山間地域の集落を補完する拠点...三ヶ木、寸沢嵐
- ・ バスネットワークの中心となる拠点...田名、北里
- ・ 幹線快速バスシステムの導入を見据えた拠点...原当麻
- ・ 中山間地域の玄関口となる拠点...金原

集落...生活拠点に属さない小規模な居住地として、中山間地域の各集落が位置付けられる。こうした集落は、日常生活に必要な機能は高次の拠点に求めるなど、他の拠点が集落をカバーする、という考え方が基本となる。

- ・ 生活拠点までの公共交通網については、今後、各集落の人口減少や利用者の動向により路線の維持が困難になってくる可能性がある。
- ・ 公共交通の必要性やその目的を十分検討し、長期的には各集落に生活の場を生活拠点へとゆるやかに移行することも視野にいれながら、事業者、市民との協働や、住民自助・共助による拠点間の交通ネットワークの維持や福祉サービスの提供など、集落の生活を維持するための機能確保を検討する必要がある。

拠点の類型化のイメージ



広域交流拠点

鉄道・幹線バスなどの交通サービスの結節点である上、人口集積が高く、今後も人口が増加が見込まれる。
市の大規模プロジェクトの予定があるなど、他都市連携での拠点の特性も有する。

地域拠点

鉄道駅周辺で商業機能や日常生活サービス機能を広く充足している。生活拠点で充足できない機能を補完する。

生活拠点

交通便利圏域内に多く位置し、日常生活に必要な機能を一定程度充足できる。

集落

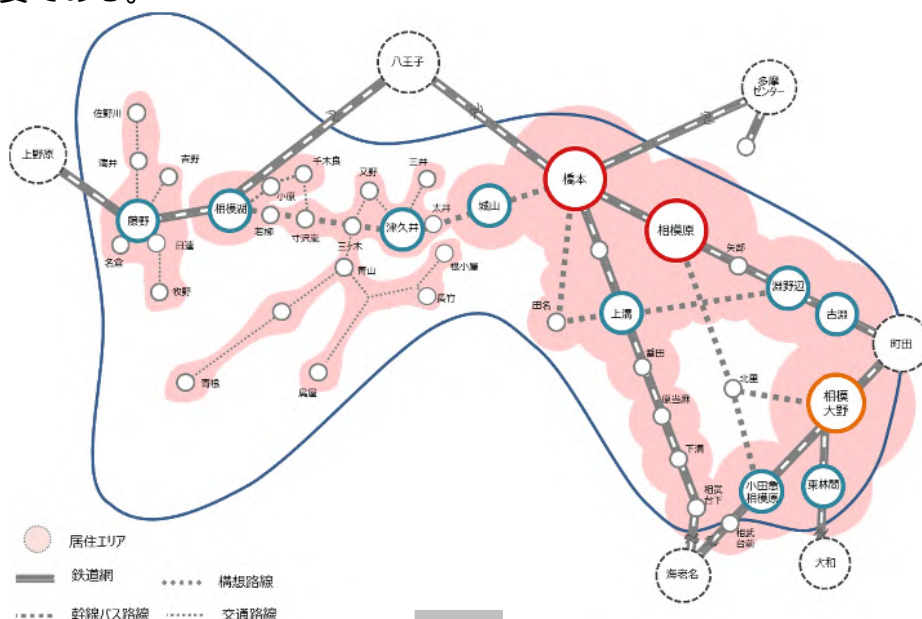
日常生活サービス機能を充足するためには、高次の拠点に移動することが求められる居住地。

拠点と生活圏域の構成イメージ

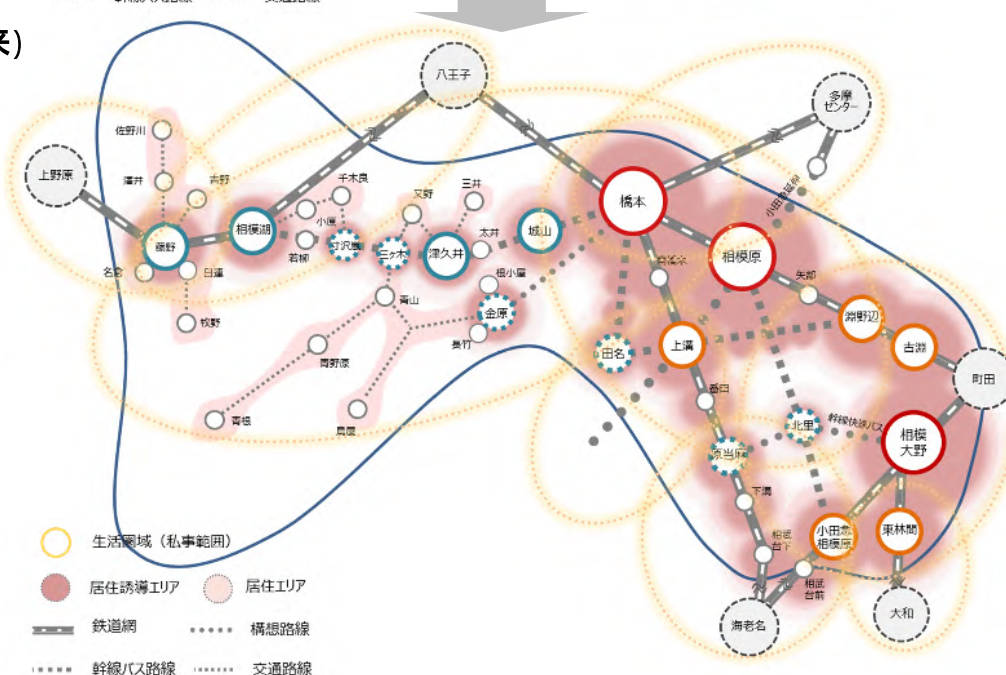
で整理した拠点の類型化、担うべき役割、交通等の特性に応じ、以下のような生活圏域及び拠点・集落間のつながりを形成することが望ましいと考えられる。

- ・橋本、相模原、相模大野といった広域交流拠点は、広範囲な生活圏域となっており、特に、橋本は、中山間地域を含む市域西部のほとんどの地域を網羅する圏域となっている。
- ・町田市、大和市、海老名市、八王子市、上野原市など、近隣市の拠点と連携・補完して成り立っている地域もある。
- ・居住を誘導するエリアについては、今後の人口減少を踏まえ、拠点を有する場所を中心とした区域形成となっているが、こうした拠点と集落を結ぶ公共交通を維持・確保することで、集落を補完しながら、拠点としての位置付けをこれまで以上に明確にしていくことが重要である。

(現在)



(将来)

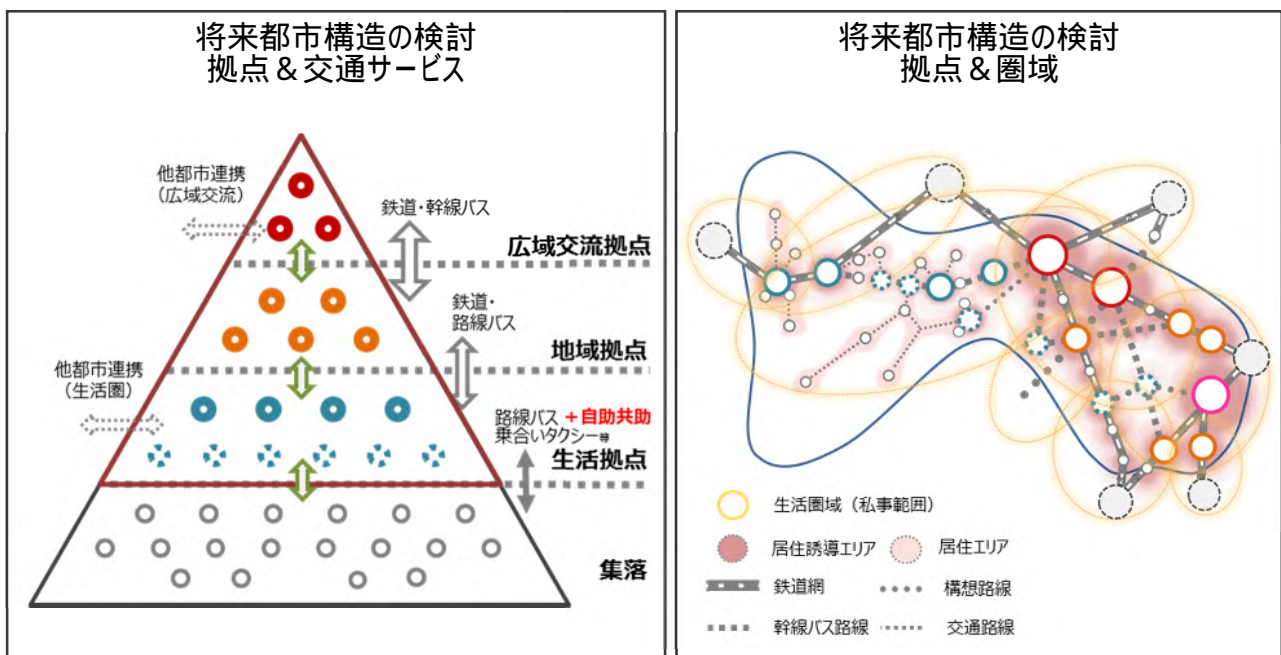


目指すべき都市構造イメージ

で整理した、拠点の類型化や生活圏域等を踏まえ、目指すべき都市構造として以下のような考え方が望ましいといえる。

- ・既存の複数の拠点機能や、交通利便性、新たな交通ネットワークを生かしつつ、高次の拠点が他の拠点や集落を有機的に包含して圏域を構成する「神経細胞構造(ニューロン構造)」に似た都市形成が求められる。
(神経細胞は、細胞本体から樹形的に末端の組織へ情報伝達されている構造を有していることから、市の都市構造の形にも似ていると考えたもの)
- ・都市の構造を大きく変更することなく、長期的には都市の機能や居住の主体を、徐々に高次の拠点に集約する方向で都市が移動していく「動きある構造」であることが特徴となる。
- ・これにより都市機能の維持に必要な社会インフラを拠点と圏域を基本として合理的に配置し、維持していくなど今後の市の政策のよりどころとなるとともに、人口減少に備えて、市民にとってわかりやすい集約構造を示すことができる。

(目指すべき都市構造のイメージ)



目指すべき都市構造の考え方

既存の複数の拠点機能や、交通利便性、さらには新たな交通ネットワークを生かしつつ、高次の拠点が他の拠点や集落を有機的に包含して圏域を構成する「ニューロン構造」の都市形成

5 - 2 立地適正化計画を見据えた検討

5 - 1で整理した都市計画マスタープランにおける目指すべき都市構造を実現していくため、立地適正化計画の策定を見据え、居住誘導区域及び都市機能誘導区域設定に係る基本的な視点を以下に示す。

(1) 居住誘導区域設定の視点

居住誘導区域に含めるエリア

地域特性を踏まえた都市部と中山間地域それぞれの基準による居住誘導区域の設定

- ・将来的にも一定の人口密度が確保され、利便性も高いような以下の箇所を誘導区域に含めていくことが考えられる。(法に基づき原則として用途地域内で設定)
- ・地域特性が異なることを踏まえ、都市部と中山間地域それぞれで基準を設け、設定していくことが考えられる。
- ・用途地域指定がされていない集落でも、居住が多い集落について、居住誘導区域に準ずる区域を市独自で設定することも考えられる。

都市部

【居住誘導区域の定義】

長期的視点に立ち、緩やかに誘導する上で居住地として望ましいエリア

【想定箇所】

DID(人口集中地区)等の人口密度が高い箇所
 運行頻度の高い鉄道やバスなどの公共交通の徒歩圏
 土地区画整理事業等の基盤整備が行われている箇所
 日常生活に係る施設(スーパー・病院等)の徒歩圏が重なる箇所 等

中山間地域

【居住誘導区域の定義】

拠点(地域の生活を支える拠点)を維持するためのエリア

【想定箇所】

地域の拠点内で人口密度が高い箇所
 都市部の拠点につながる幹線的な鉄道やバスなどの公共交通の徒歩圏
 開発等により基盤整備が行われている箇所
 日常生活に係る施設(コンビニ・診療所等)の徒歩圏が重なる箇所 等

居住誘導区域に含めないエリア

災害ハザードの誘導区域からの除外

- ・居住誘導区域の設定基準を満たす状況にあるものの、ハザードエリアに該当する箇所については、都市部と中山間地域それぞれの特性を踏まえて考え方を整理する必要がある。
- ・土砂災害警戒区域(イエローゾーン)については中山間地域の居住地で既にエリアに入っているところも存在することから、居住誘導区域に含めるが、土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)は居住に適さないエリアであることから除外する。
- ・浸水想定区域については、旧市域西部など(相模川周辺)で既に居住地を形成しているエリアもあり、誘導区域から除外しない。

工業系用途地域の誘導区域からの除外

- ・工業専用地域は誘導区域に含めず、産業振興基盤として位置付ける。
- ・工業地域・準工業地域は、現況で住宅用地としての土地利用割合が高く、拠点に近接する等の居住地としてポテンシャルの高い箇所が多くを占めるため、原則区域に含めるが、工業系土地利用を図る地区として地区計画が定められている区域は除く。
- ・なお、居住誘導区域の設定基準を満たすような利便性の高さや、将来的に空き家の増加などの課題が生じないか等の検討を行った上で設定することが望ましいと考えられ、居住の実態が多い箇所については、今後用途地域の変更も視野に入れる。

(2) 都市機能誘導区域設定の視点

拠点到位置付けた箇所を基本とした都市機能誘導区域の設定

- ・目指すべき都市構造実現の観点から、拠点到位置付けた箇所を基本に設定することが望まれる。
- ・公共交通で拠点到訪した人が、徒歩で様々な目的を果たせることが望ましいことから、交通結節点を中心とした徒歩圏域内を基本としていくことが考えられる。

例えば、一般徒歩圏半径 800m 圏内

中山間地域の特性を踏まえた柔軟な設定

- ・中山間地域においては、民間投資が行われにくいことや施設維持可能な周辺人口が確保されにくいことを踏まえると、既存施設が立地し過度な投資を必要としないこと等を考慮して設定する必要があり、全拠点到に設定しないことも考えられる。

誘導施設等に応じた区域規模の設定、用途地域との整合

- ・商業施設等の誘導施設が立地可能な法規制の箇所を基本としながら、実際の誘導施設の種類・既存立地状況・市街地やコミュニティの連続性等に応じて設定することが考えられる。

例えば、大規模商業（3,000 m²以上）が立地可能な用途地域

商業、近隣商業、準住居、第一種住居、第二種住居地域

- ・現況が工業系用途地域で商業施設が集積している場合は、用途地域の変更を前提に、区域に含めていくことも考えられる。

(3) 誘導施設設定の視点

- ・誘導施設は、拠点類型（圏域規模）に応じた段階的設定が考えられる。

		拠 点		
		広域交流	地域	生活
市の中心地の魅力・にぎわいづくりに資する機能	大規模集客施設（大型ホテル、コンベンション施設等） 商業（百貨店、大規模スーパー（3,000 m ² 以上）） 行政（区役所） 大規模文化・芸術ホール			
複数の生活圏での維持が必要な機能	商業（スーパー） 医療（病院） 子育て（子育て支援センター） 行政（まちづくりセンター） 高齢者福祉（地域包括支援センター）			
身近な場所に配置すべき機能	商業（商店・コンビニなど） 医療（診療所） 子育て（保育園、幼稚園、認定こども園） 高齢者福祉（通所型、訪問型等） 行政（出張所） 市民活動（公民館等）			

居住誘導区域、都市機能誘導区域の検討案（都市部）

居住誘導区域	<p>【居住誘導区域の定義】 長期的視点に立ち、緩やかに誘導する上で居住地として望ましいエリア</p> <p>【想定箇所】 DID（人口集中地区）等の人口密度が高い箇所 運行頻度の高い鉄道やバスなどの公共交通の徒歩圏 土地区画整理事業等の基盤整備が行われている箇所 日常生活に係る施設（スーパー・病院等）の徒歩圏が重なる箇所 等</p> <p>【区域から除外する箇所】 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン） 産業振興基盤（工業専用地域等）</p>
都市機能誘導区域	<p>【想定箇所】 拠点に位置付けた箇所のうち、以下に該当するような箇所 公共交通で拠点に訪れた人が、徒歩で様々な目的を果たせることが望ましいことから、交通結節点を中心とした徒歩圏域内 例えば、一般徒歩圏半径 800m 圏内 商業施設等の誘導施設が立地可能な法規制の箇所 例えば、大規模商業（3,000 m²以上）が立地可能な用途地域（商業、近隣商業、準住居、第一種住居、第二種住居）</p>

居住誘導区域、都市機能誘導区域の検討案（中山間地域）

居住誘導区域	<p>【居住誘導区域の定義】 拠点（地域の生活を支える拠点）を維持するためのエリア</p> <p>【想定箇所】 地域の拠点内で人口密度が高い箇所 都市部の拠点につながる幹線的な鉄道やバスなどの公共交通の徒歩圏 開発等により基盤整備が行われている箇所 日常生活に係る施設（商店・コンビニ・診療所等）の徒歩圏が重なる箇所 等</p> <p>【区域から除外する箇所】 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン） 産業振興基盤（工業専用地域等）</p>
都市機能誘導区域	<p>【想定箇所】 拠点に位置付けた箇所のうち、以下に該当する箇所 公共交通で拠点に訪れた人が、徒歩で様々な目的を果たせることが望ましいことから、交通結節点を中心とした徒歩圏域内 例えば、一般徒歩圏半径 800m 圏内 商業施設等の誘導施設が立地可能な法規制の箇所 例えば、大規模商業（3,000 m²以上）が立地可能な用途地域（商業、近隣商業、準住居、第一種住居、第二種住居）</p>

6 今後の検討事項

(1) 目指すべき都市構造の検討事項

都市構造分析に基づく将来都市像を検討する上で、今後の検討事項を以下に示す。

人口減少が著しいエリアにおける都市機能の確保方策検討

- ・人口減少が著しく、民間施設に止まらず、公共施設の維持も困難になってくるエリアにおいては、そのような地域実情を踏まえ、複数集落の連携による機能維持等も視野に入れながら、今後のサービス提供方策を整理する必要がある。

中山間地域等の公共交通需要が少ないエリアにおける移動手段の確保方策検討

- ・中山間地域等において生活する上で必要な移動手段を将来にわたっても確保するためには、公共交通需要が少なく、人口減少率の高い小規模な集落が分散する都市構造になっていることを踏まえると、住民自助・共助による機能維持も視野に入れた検討が求められる。

市民意向の把握・反映

- ・立地適正化計画の居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定や、それと連動した都市計画マスタープランの策定を行っていく上では、市民意向の把握・反映が求められる。
- ・人口減少が著しいエリア等においては、特に市民意向の把握・反映が求められる。

技術革新を考慮に入れた検討

- ・社会情勢の急激な変化が起きている中で、既存分野への ICT・IoT 導入などの技術革新により、拠点に求められる機能や公共交通軸の確保方策等が変化してくることが想定される中、生活を補完する技術革新分野を考慮に入れた都市構造の検討も必要である。

(2) 立地適正化計画関連の検討事項

平成 29 年度の立地適正化計画を見据えた検討は、居住誘導区域及び都市機能誘導区域を設定する上での基本的な視点を整理してきたが、誘導区域設定の明確な基準の検討までは行っていない。

居住誘導区域については、都市機能・公共交通・基盤整備等の状況により誘導区域に含めるか否かの判断が難しい箇所が多く、今後具体的な区域設定を行うにあたり、個別箇所における対応方策を検討しながら、全体の基準検討を進めていく必要があると考える。

都市機能誘導区域については、策定の際に同時に設定する誘導施設の種類によって、望ましい区域の範囲が異なってくることから、誘導施設の検討を踏まえた具体的な区域境界設定が必要になると考えられる。

居住誘導区域の設定にあたっては、住民の合意形成が必要であり、一方で都市力を高めていくことも必要であることから、都市機能誘導区域を先行して指定するなど時期をずらすことも考えられる。

(3) 今後の展開

平成 29 年度の目指すべき都市構造の検討は、主にコンパクトシティ・プラス・ネットワークの観点から居住と交通圏域を基本とした都市の骨格としての望ましい姿を検討・整理した。今後の展開としては、新しい総合計画との整合を図りながら、リニア中央新幹線等の整備による広域交流の視点のほか、自然環境保全や産業振興等の視点から望まれる都市構造について検討し、「まちづくり全般」の要素を網羅した将来都市構造としてとりまとめを行う必要がある。

