様式３

会　　議　　録

会議名 （審議会等名）		都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の改定に係る 第１回相模原市都市計画審議会小委員会		
事務局 （担当課）		都市計画課　　電話０４２－７６９－８２４７（直通）		
開催日時		令和８年９月１４日（月）　午後２時～午後４時		
開催場所		相模原市立産業会館　３階　大研修室Ａ		
出席者	委　員	９人（別紙のとおり）		
	その他	２人（相模原市都市計画審議会　岡本委員 相模原市都市計画審議会　生田委員）		
	事務局	８人（まちづくり推進部長、都市計画課長　他６人）		
公開の可否		■可　□不可　□一部不可	傍聴者数	０人
公開不可・一部不可の場合は、その理由				
議　題		（１）委員長、副委員長の選任について （２）都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の改定について		

議　事　の　要　旨

審議会の冒頭、出席委員の人数が定足数に達していることを確認した。
主な内容は次のとおり。

議題

（１）委員長、副委員長の選任について

相模原市都市計画審議会条例施行規則第８条第３項の規定に基づき、委員の互選により委員長に西浦委員、副委員長に梶田委員をそれぞれ選任した。

（２）都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の改定について

事務局より説明を行い、次のとおり意見等があった。

（石田委員）資料６１ページ、「都市機能誘導区域が災害ハザードエリアを挟んで飛び地となるため慎重な検討が必要」という説明があったが、改めて現況について確認をしたい。

（事務局）現状の誘導区域は相模湖駅周辺の半径８００メートルの範囲のみを設定基準としているため、誘導区域外となっている。

また、用途地域や道路構造物としては、小原宿本陣まで連続しており、都市機能誘導区域に含めるか否か検討する必要があると考え、ケーススタディとして挙げている。

一方、災害ハザードエリアが相模湖駅と小原宿本陣の真ん中にある状況であり、慎重に検討しなければいけないと考えている。

（委員長）小原宿本陣は、文化財としてどのくらい重要な位置付けなのか。

（事務局）神奈川県内にある東海道・甲州街道に置かれた２６の本陣のうち、唯一現存している建物で、県指定重要文化財になっている。

市は、当該施設を観光スポットとして力を入れようとしている。

その様な状況や今後の行く末も考えた中で、飛び地になってしまうという部分はあるものの、災害ハザードエリアへの対応とともに都市機能誘導区域に含めるか否かの検討を御提案したものである。

（委員長）仮に、都市機能誘導区域に含めた方が、将来的にいろいろな補助金を活用し、観光施設を整備するのに都合がよい可能性もあるのか。

（事務局）可能性としてはある。

令和８年５月２７日に公布された都市再生特別措置法等の一部を改正する法律により、立地適正化計画に、集客施設を含む特定業務施設等の誘導を位置付けることができるようになるため、そのような位置付けを持たせ、都市機能誘導区域とする考え方もある。

（委員長）集客施設等を考えた時に、防災・安全対策等も含めて最終的に判断する考え方となるか。

（事務局）そういうことになる。

（副委員長）風致地区には、掛かっていないか。

（事務局）市内に風致地区はない。

（副委員長）保存にとどまらず、市として有効に活用していく方向性であることを理解した。

（副委員長）大沢委員より４点意見を預かっているため紹介する。

１点目は、資料１３ページから１６ページまでに人口減少の話があるが、人口減少の流れは止められないため、むしろ活動量を活発化することによって人口減少を補うことを考えた方が良い。

家と目的地を往復する２トリップの人がもう１つ拠点を訪れる３トリップになることで活動量が増し、賑わいに貢献できることを考えても良いと思う。

２つ目は、資料１７ページの年齢別人口で、高齢化を負の課題として捉えるのでなく、健康まちづくりの視点として、アクティブシニアとして活発に動いていただくようにする観点も必要だと思う。

３つ目は、資料１９ページの都市づくりの課題として、基本的には夜間人口（常住人口）で評価しているが、昼間人口・滞在人口でも評価する必要があると思う。

人が働きに来た場所での活動量はどうかという視点であり、通勤・通学だけでなく、パーソントリップ調査データやビッグデータを用いて滞在人口の評価を行うことで、ライフスタイルの変化も把握できるようになり、その結果、生活を支えるために何をすべきかがわかってくると思う。

４つ目は、資料５２ページの交通網について、地域公共交通計画との調整を図っているとのことだが、常にお互いが動いている中で、地域公共交通計画のコンパクト・プラス・ネットワークとの連携を踏まえた居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定となる様なフローが必要である。

（事務局）１点目の人口について、確かに人口減少はやむを得ないとして、人が動いて集まったところを誘導区域にしていくという御意見だったと思うが、おっしゃる通りである。

２点目の高齢化について、高齢者とはいえ、都市で生活している間は当然活動しなければならないということで、交通と併せて、こういった方々の動き・動いた先の人口の集まり具合も留意し評価を行っていきた

い。

３点目、４点目の地域公共交通計画については、都市計画マスタープランの改定と同じ令和９年度の改定に向けて作業をしている。

連携を図りながらお互いの考え方を取り入れて、今回、居住誘導区域を駅から半径１，０００メートルとしている基準について、８００メートルとする案も含め、両計画で連携を図りながら検討しているという状況である。

（阿部健委員）居住誘導区域・都市機能誘導区域というのは、人が行き来するような場所、鉄道駅について、一定の交通網で結ばれていて、にぎわいの創出ができるような場所になってくると思う。

地形的に無理がなければ、鉄道駅は誘導区域として設定しても良いのではと思っている。

そうしたときに、例えば小田急線の相武台前駅の辺りはどの様に考えているのか。

また、横浜線の相原駅は町田市であり、再開発等の動きが出ているが、町田市の相原側と相模原市の連携についてどう考えているのか。

それぞれに神奈中バスなどが運行しており、駅での結節もしている。

人の行き来があるため、こういうところはやはり都市機能誘導区域になって良いのではないか。

距離的な設定基準等があるとは思うが、地形的に無理のない場所のため、将来を見ても誘導して良いところがあるのではないかと思うが、如何か。

（事務局）まず、相武台前駅については、参考資料として、相武台前駅を含めた市内各駅やバスターミナル等の拠点性の有無を検討し、医療施設・商業施設・公共施設などと比べて、拠点性があるかどうかという視点で検証した。

例えば、相模大野駅や相模原駅と比べると、拠点性の観点ではやや低いという評価で、また、一昨年の整備・開発・保全の方針策定時の検討の中でも、特に都市機能を集約するという段階には至らなかった。

加えて、資料１８ページ以降に都市機能誘導施設の集積状況を見ると、他の拠点と比べて種別数が少なく、この分析の結果、都市機能誘導区域からは外さざるを得なかったというのが相武台前駅の状況であるため、都市計画マスタープランの改定においては、都市機能誘導区域の対象にはしないと整理したいと考えている。

一方、相原駅・町田駅についてだが、町田駅については資料のとおり

都市機能誘導区域に設定したいと考えている。

相原駅については、資料２７ページの将来都市構造図の中で、橋本駅を中心に多摩境駅・相原駅という形で、鉄道・バスによる連携という枠組みの中で都市の連携拠点として一つのまとまりで捉える新たな位置付けにしたいと考えている。

（阿部健委員）今の話は、相模原市域の中での都市機能施設の分析だが、例えば座間市側であるとか、町田市側のデータはこの分析に入っているのか。

そちらに施設が集積している場合には繋がってくると思うが、その辺は如何か。

（事務局）本年度、町田市とどの様な連携ができるか話し合いに行っており、協議の中では、多摩境駅、相原駅と橋本駅との連携及び相模大野駅と町田駅との連携を軸に、広域的な都市間連携を図る方向で意見交換を行っている。

近隣自治体との連携については、用途地域の連続性や公共交通・幹線道路の連続性をしっかりと見ながら、どの様な連携ができるか引き続き取り組んでいきたい。

市境を越えて、広域的に誘導施設の分布を確認することは価値があると考えている。

（長谷川委員）資料３７ページに、居住誘導区域の選定フローの見直しに関する考え方が整理されている。

この中で、産業振興の観点から守られるべき区域として、工業系土地利用の検証においては、住工混在の状況等も含め慎重に判断していくと理解したが、それを受けて、いくつかのケーススタディがあり、最後に、資料５５ページにそれを踏まえた上でのたたき台が示されている。

ケーススタディの中では、多くの検討対象区域は引き続き居住誘導区域外とすべきということだが、資料４５ページの準工業地域とされている古淵駅周辺地域の１箇所については、建築協定も定められているということで、居住誘導区域に追加すべきと考えるとの記載があった。

居住誘導区域に、新たに工業系用途地域が含まれた場合、今後の市の施策や用途地域の設定のあり方等に対して、どの様な影響が生じてくるか伺いたい。

工業用地を守るという観点から伺ったところである。

（事務局）補足説明を差し上げたい。資料４５ページについて、地図の右側の③のエリアは、建築協定「新淵第二地区第１期」の東側が定められているため、居住誘導区域追加の御提案をした。

建築協定「新淵第二地区第１期」のうち西側のエリアについて、用途地域は同じく準工業地域であるものの、居住誘導区域内となっており、同じ建築協定の中で居住誘導区域内外が分かれている状況である。

建築協定「新淵第二地区第１期」は、工場などは建てられない内容を含む建築協定であるため、③のエリアについては、事務的な修正として、居住誘導区域への追加を検討するものである。

（事務局）本来的に準工業地域・工業地域に住宅が認められてきたのは、小さな町工場で工場との兼用住宅になっているものやあるいは、工場のすぐ横に自宅があるというイメージの用途設定が法の趣旨である。

ところが、③のエリアを見ると、黄色が住宅用地、赤が商業施設、ピンクが公共公益施設（例えば警察署）という状況で、工業系の用途に使われている土地は、ほぼ無いという現況もあるため、居住誘導区域への追加を検討する判断に至った理由である。

一方で市としては、なるべく工業系用途地域は、工業を守っていきたいと考えており、住宅を排除するような地区計画の設定を働きかけている。

基本的には、今後も工業系用途は産業系として使用する方針は変わっていない。

（長谷川委員）今回の事例においては、現状追認として居住誘導区域に追加ということだが、用途地域そのものは変えずに、工業を守るという考え方ということで良いか。

（事務局）用途地域の見直しは定期的に行うことにしているが、工業系用途地域を守るという方針は変わっていない。

（加藤修委員）住居系用途地域に変更するよりも、準工業地域のままにしておいた方が費用面で少し抑えられる可能性もある等当該建築協定はその様な事情も推測される。

（委員長）市内の状況として建築協定の運営状況はどうなっているのか。

（事務局）毎年、建築協定運営委員会の皆様と会議を設けているが、運営が厳しい状況であり、運営委員会のなり手がいない等地区ごとに悩みがある。

地区計画に移行するか、廃止するかを考え始めている地区もある。

当該建築協定では、まだその様な話は出ていないが、他の地区ではその様な話が出ている。

（村山委員）資料３０ページ、集落・里山地域及び自然環境を保全する地域について、新しい枠組みが設定されている。

また、２７ページの将来都市構造図に、都市計画区域の内外に渡り、

集落・里山地域や自然環境を保全する地域が設定されている。

都市計画区域内の集落・里山地域や自然環境を保全する地域に対して、何か誘導することや都市計画的に連携・集約のまちづくりのために価値を高めるようなことを考えているのか。

（事務局）資料２７ページの黒い一点鎖線が都市計画区域の線となっている。

緑の縦横線が自然環境を保全する地域、赤茶色の斜めハッチが集落・里山地域であり、都市計画区域の内外に渡って広く分布している。

基本的に自然環境を保全する地域は、公園や山林のため、保全をしていく。

集落・里山地域については、居住誘導区域外であっても、人々が生活しているという点は変わりがないため、バス交通の廃止問題などもあるが、コミュニティ交通など様々な手段を活用して、生活の足を何とか確保していくということを交通計画と一緒に進めているところである。

なお、都市計画的な手法としては、基本的に維持を主眼としているため、利便性を高めるような新たな投資については、今後検討しながら慎重に判断していくことになる。

例えば、利便性を高めるために新しい道路を作ることは、難しいと思う。

（村山委員）これまで、都市化すること以外の価値について議論をしてきた中で、「連携・集約型」ということになっていったと認識している。

率直に言って、浄化槽の充実や排水整備など、都市計画区域外の場所でそれぞれの価値を深めていくことも大事ではないかと思い、また、名称を変えるだけでは、あまり意味がないと思っている。

都市計画区域外の自然公園エリアはもともと開発が抑制されており、林業が中心である。

林業に頑張っていただかないと水源涵養が十分に発揮されなくなる恐れもあるとは思うが、都市計画区域外の話は都市計画の対象外という理解で良いか。

（事務局）はい。都市計画法に基づく都市計画決定等の手法については、基本的に都市計画区域内が対象となるため、その御理解で結構です。

（内山委員）里山地域では、維持管理をしていくのに人が住み続けなければならず、また、世代交代が進まないと、維持管理が難しくなってくる。

維持管理が難しくなると、荒廃地となり、例えば熊等の鳥獣被害が現状よりも悪化する恐れも出てきてしまう。

人が住んでいない地域には、バスを走らせることは難しいため、行政

が中心となり、新たな交通手段の確保について強く要請していただきたい。

里山の維持管理は、人が住むことにより行われ、そこを疎かにすると、今度は違う意味で人的被害が起きる可能性があるため、そういった観点も一緒に考えていただきたい。

（事務局）その辺りは交通や地域振興という面でも非常に大事な観点なので、都市計画の手法とはまた別にしても、庁内連携を図りながら進めていきたいと思う。

（委員長）地域公共交通計画については、都市計画審議会において報告したことはあったか。

（事務局）ここ数年の都市計画審議会においては報告したことがないため、適切なタイミングで報告する。

（村山委員）コミュニティ交通について、乗合タクシー等の取組は市として努力していると思うが、私自身、利用登録しているもののインターネット等で調べないと利用の仕方が分からない。

住民の方は、利用方法を認識しているかもしれないが、住民以外で利用したい方には分からない。

登山客等往来する人にも利用方法を知ってもらう必要があると思うので、情報発信の方法を考えていただきたい。

集約連携型のまちづくりのためにも必要だと考える。

（事務局）情報発信が不足しているという御指摘のため、引き続き様々な機会を捉えて、わかりやすい周知に取り組んでいきたい。

（水野委員）資料２６ページの基本的考え方について感じることがある。

「社会情勢等の変化に適応した集約連携型のまち」とあるが、その社会情勢の変化をどう捉えて対応しているのかが、この視点に表れているかとても疑問に感じた。

特に、目標年次は２０４０年頃で、約１５年後を見据えた時に、これまでの現状追認型の考え方で良いのかどうか、２０４０年頃までに大きく時代は変わると思う。

計画を作る上では、パラダイムシフトをしていかなければならないと感じており、従来のものを踏襲するだけの計画は疑問を感じた。

そのため、私が考えた三つの視点について申し上げる。

１点目は、人口数・人口密度といった高度経済成長期における評価ではなく、単身世帯、高齢単身世帯が非常に増え、また、外国人世帯も増え、そういった方々の住まい方もかなり変わってきている中で、ソーシャルミックスをするという考え方、それが健全なコミュニティに繋がっ

ていくのではないかと思う。

計画にどう反映されるかわからないが、そういう考え方を一つ視点として入れることが大事だと思う。

２点目は、人口減少していく中で財政基盤も脆弱になっていくので、インフラのメンテナンスを重視するという視点でも考えるべきではないかと思っている。

平時のメンテナンスをしっかり押さえておくことで、災害時の復興もスムーズに行うことができる。

それがフェーズフリーという考え方ではないかと思う。

従来の大規模インフラ整備は災害時には脆弱であり、小規模の自立型のインフラに変えていく必要があることは昨年の委員会でも申し上げたが、水道・エネルギーなどについてもメンテナンスという観点を取り込んだ形でもう一度見直してみることが大事だと思う。

３点目は、相模原市を都市計画区域ごとの三つの区域で分けるという視点も大事だとは思うが、流域系で見るということも大事ではないかと思う。

相模川が流れており、上流から下流にどういう繋がりをつくるか、近隣自治体との連携をどう図るか、グリーンインフラがなぜ重要なのか、どういう役割を担っているのかということを計画の中で位置付けると、厚みが出るのではないかと思う。

従来の計画の考え方を踏まえながらも、２０４０年を見据えた計画として提案した。

（事務局）まず、高齢単身世帯、外国人世帯など多様な人々への対応について、防災指針の策定の中で、こういった方々に対する危険情報の周知や防災の考え方の周知、どう巻き込んでいくかが争点になってくると思っている。

維持すべきインフラについては、市内に６００本を超える橋があり、道路部局にて維持管理計画を同時並行で進めており、防災指針の中でも緊急輸送路をいかに守るか等の観点を語っていくことになると思う。

３点目のグリーンインフラについては、都市化が進む一方で、かけがえのない緑は大事なため、都市計画マスタープランの中では少なくともしっかりと保全の方針を位置付け、保全だけでなく観光や自然の中で生きるという観点も含めて、これからの論点に載せていきたいと思う。

（村山委員）水野委員の御意見はとても面白いと思っており、ソーシャルミックスというのは災害だけの話でなく、事前復興の様なところでも普段からそ

ういうところに備えられるような体制・関係づくりに繋がっていくと思う。

水道・下水道等のインフラメンテナンスは一般の方にはできないが、公園の管理等身近なインフラメンテナンスには参加できるものもあり、その様な場に参加することによって、まちの財産が共同管理され、参加する人によって災害時のネットワークができてくることがあると思う。

木もれびの森等自然を体験できるようなエリアについては、自治会のみでの管理ではなく、地域の担い手として、単身者なども入ってこられるような仕組みも検討に値するのではないかと感じる。

もう１点、大規模でない自立分散型のインフラも考えるべきであり、例えば、発電において中山間地がオフグリッドで生活できるような体制を取っていれば、意外と危険があるのは都市部の方かもしれないという可能性もあり得るため、様々な可能性を検討しても良いのではと思った。

（委員長）資料６３ページ、津久井総合事務所周辺について、災害ハザードエリアになっており、リスクが比較的高いエリアとなっている。

津久井総合事務所周辺における都市機能誘導区域の取扱いを今後決めていくことになる。

事務局より改めて資料の説明をお願いしたい。

（事務局）現行計画における都市機能誘導区域の設定を示しており、近隣商業地域や第一種住居地域を含む範囲を設定しているが、実際の都市機能誘導区域は、ハザードを除いた部分となり、その範囲は限られ、赤いハッチの区域である。

資料上ピンク色のエリアが近隣商業地域であり、近隣商業地域がほぼ全体的に土砂災害警戒区域と重なっている。

土砂災害警戒区域を除く範囲が、資料上、赤い斜め線の範囲になっている。

（村山委員）先週、青山学院大学の先生と一緒に青根でハザードマップのエリアを歩く授業をしたが、その中でディスカッションもして、当該地区の土砂災害については相当正確に来るだろうと話をしていた。

機械的に「大丈夫だろう」というのとはまた別に、来るものは来るという話もあった。

そういった専門家の話を聞いてみてもよいかもしれない。

次回ハザードのレイヤーを重ねた地図なども提示いただき、もう少し詳しく議論できればと思う。

（生田委員）令和８年８月１２日の相模原市都市計画審議会でハザードマップについて話をしたところであるが、翌日８月１３日に線状降水帯で道路冠水等が発生した。

発言した内容が、都市機能の計画をする際にもいかされて、ハザードマップや水害に関する事項を、重要な項目の一つとして問題提起になったと感じている。

単身世帯等の避難に関する話があったが、相模原市には自主防災組織があり、自治会の方が一人暮らしの方に声掛けしながら避難をするという体制はある程度取られていると認識している。

また、災害ハザードエリアと都市計画のレイヤーを重ね合わせた検討は非常に重要だと感じている。

（岡本委員）防災の観点と都市計画はとても複雑に絡み合っているということがよく理解できた。

様々検討をすることがある中で、何を基準に考えるかがとても大事なことだと感じている。

人に関して、人口分布や年齢に関わらず動ける人、動けない人という視点が必要で､それを支援する医療関係施設の重要性が求められており、また、防災時の地域の機動力というような要素も、地域の安全性という面からは必要ではないかと思う。

また、都市機能を守るための支える側の施設なども重要な要素になってくるのではないかと思う。

（加藤修委員）居住誘導区域からの除外という話の中で、工業系用途地域の特に準工業地域において、住居系を維持しているような場所なのか、住居系が無くなり、ほとんど工業系になっている場所なのか。

あるいは、工場と住居が一緒になっている建物が多いのか等により、誘導の仕方が変わってくるため、もう少し精細に確認をした方が良いと思う。

バス停からの距離基準だけで外してしまうのは危険だと感じる。

また、居住誘導区域から除外する理由の一つとして、用途地域が無指定という話があったが、無指定の部分でも実際には住宅が建っているエリアがあるため､その理由だけをもって除外してしまうのは引っかかる。

居住誘導区域を集約したいという趣旨は十分理解するが、それらの地域にも現実まだ多くの方がいるため、そういう理由付けで外してしまうのは少し怖いやり方と感じている。

（事務局）都市計画基礎調査等のデータを活用し、精細に検証していきたい。

（加藤修委員）自治会に関する条例策定に向けて取り組んでおり、私もメンバーとして参画しているが、自治会の機能自体が厳しい状態になってきているため、自治会に関することは、担当部署に話を聞いても良いと思う。

（石田委員）地球温暖化の観点も含めて、都市開発の際に機能性・効率性を考えると密集した方がよいのかもしれないが、防災の観点やヒートアイランドのこともあり、公園や緑を取り入れ、確保し続けることを検討の中に入れる必要があると思う。

橋本駅周辺でも相原高校跡地等にまちをつくっていくと密集してしまうのではないかという懸念もあり、人口減少という観点から、今以上に密にするのか、少し余裕を持った形で計画していくのか伺う。

（委員長）生産緑地もその一つだとは思うが、維持をしていくことは大変だと認識している。

（事務局）今までのように成長一辺倒のまちづくりではこれからの時代は難しいと思う。

橋本駅南口のまちづくりについては、街路樹等景観に配慮しながらコンクリート一辺倒にならないまちづくりを進めている。

また、相模原駅北口の返還地も、みどりと低中層のまちをコンセプトにして行っており、環境に配慮したまちづくりも意識しながら取り組んでいきたいと思う。

（委員長）水防法に適用した内水氾濫における浸水想定区域図はあるか。

（事務局）本年１０月頃に発表されると聞いている。

（委員長）８月１３日に千葉県で発生した大雨と同規模の降雨が相模原市で発生した場合、どのようになると想定されるか。

（生田委員）１時間１００ミリを超えるような雨に対して、既存の排水管の能力は、一般的に１時間当たり５０から６０ミリ程度の降雨を想定した能力と言われているため、計算上は千葉県と同じような状況になる。

今、審議会で議論している３メートルという基準について、５０センチの浸水でも車が使えなくなり、また、歩けなくなる。

どの様な考えを中心に基準を定めるかによるが、住民生活や車の利用を考えると、もっと低い水位で基準を設定することも考えられる。

（委員長）発表され次第速やかに情報を出していただき、検討していきたいと思う。

次回は、特に災害リスクの話を議題としていくため、本日の議論を次回の議論にいかしていきたいと思う。

（事務局）次回は１２月２５日（金）午前１０時から、産業会館４階懇談室にて

開催を予定している。

（委員長）会議録の作成に当たり、委員長一任とすることでよろしいか。

（総員）異議なし

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画改定に係る
第１回相模原市都市計画審議会小委員会

	氏　　名	所　属　等	備　考	出欠席
1	西浦　定継	明星大学　建築学部建築学科　教授	委員長	出席
2	梶田　佳孝	東海大学 建築都市学部土木工学科　教授	副委員長	出席
3	石田　博之	青山学院大学 社会情報学部社会情報学科　教授		出席
4	大沢　昌玄	日本大学 理工学部土木工学科　教授		欠席
5	村山　史世	麻布大学 生命・環境科学部環境科学科　教授		出席
6	澤岡　詩野	東海大学 健康学部健康マネジメント学科　教授		欠席
7	阿部　健	相模原市農業委員会　会長		出席
8	内山　雅之	相模原市農業協同組合　専務理事		出席
9	長谷川　伸	相模原商工会議所　専務理事		出席
10	加藤　修	公益社団法人 神奈川県宅地建物取引業協会 常務理事		出席
11	水野　雅男	法政大学　現代福祉学部 福祉コミュニティ学科　教授		出席