

相模原市広域交流拠点都市推進戦略

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 広域交流拠点都市推進戦略の策定について.....	1
(1) 策定の目的.....	1
(2) 戦略の位置付け.....	1
第2章 首都圏南西部の広域交流拠点をめざして.....	3
(1) 将来的な社会経済情勢の変化.....	3
ア 人口動態の変化.....	3
イ 我が国の産業構造の変動とアジア諸国の成長.....	6
ウ アジアにおける人的交流の拡大.....	10
エ 人々の価値観・ライフスタイルの変化.....	11
(2) 首都圏南西部及び本市の特性.....	13
ア 人口.....	13
イ 産業.....	17
ウ 業務機能.....	21
エ 観光・コンベンション.....	22
(3) 広域交流拠点のポテンシャル.....	25
ア リニア中央新幹線.....	25
イ 相模総合補給廠の一部返還等.....	31
ウ 小田急多摩線の延伸構想.....	32
エ 首都圏中央連絡自動車道(圏央道).....	32
第3章 広域交流拠点都市推進戦略.....	34
(1) 戦略の策定において考慮すべき視点.....	34
ア 考慮すべき特性.....	34
イ 考慮すべき課題.....	37
(2) 戦略がめざす広域交流拠点の理念と将来像.....	39
(3) 戦略のメインストーリー.....	41
ア 産業交流拠点形成戦略.....	41
イ 中枢業務拠点形成戦略.....	43
ウ 交流・生活人口拡大戦略.....	44
(4) 広域交流拠点に求められる機能の考え方.....	46
ア 広域交流拠点への導入機能の方向性.....	46
イ 橋本・相模原両駅周辺の機能分担.....	47
ウ 橋本・相模原両駅周辺地区の将来像.....	48
第4章 戦略の実現に向けて.....	50

第1章 広域交流拠点都市推進戦略の策定について

(1) 策定の目的

本市では、リニア中央新幹線建設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。

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として、また、東京都心や関西方面、湘南方面等の様々な圏域からの交通網が交差する内陸ハブシティ¹としての役割を果たしていくため、本市では橋本駅・相模原駅周辺の一体的なエリアを中心として、「広域交流拠点²」の形成に取り組んでいます。

本市及び周辺圏域が持つ潜在力を最大限に生かして、将来にわたって持続的に成長できる都市を築いていくため、都市間連携によって圏域全体の発展を見据える広域的な視点や、産業・経済、防災、環境分野等と連動する総合的な視点に立った都市政策を推進すべく「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。

(2) 戦略の位置付け

本市では、平成21年度から平成22年度にかけて学識経験者を構成委員とする「『広域交流拠点構想』検討委員会」を設置し、「首都圏南西部における広域交流拠点」形成の具体化に向けた基礎的な検討を行いました。

戦略は、この2年間の検討を踏まえ、広域交流拠点のポテンシャルを生かし、首都圏南西部全体の持続的な成長の源泉となる拠点形成に必要な方策(施策の方針)を策定するものです。

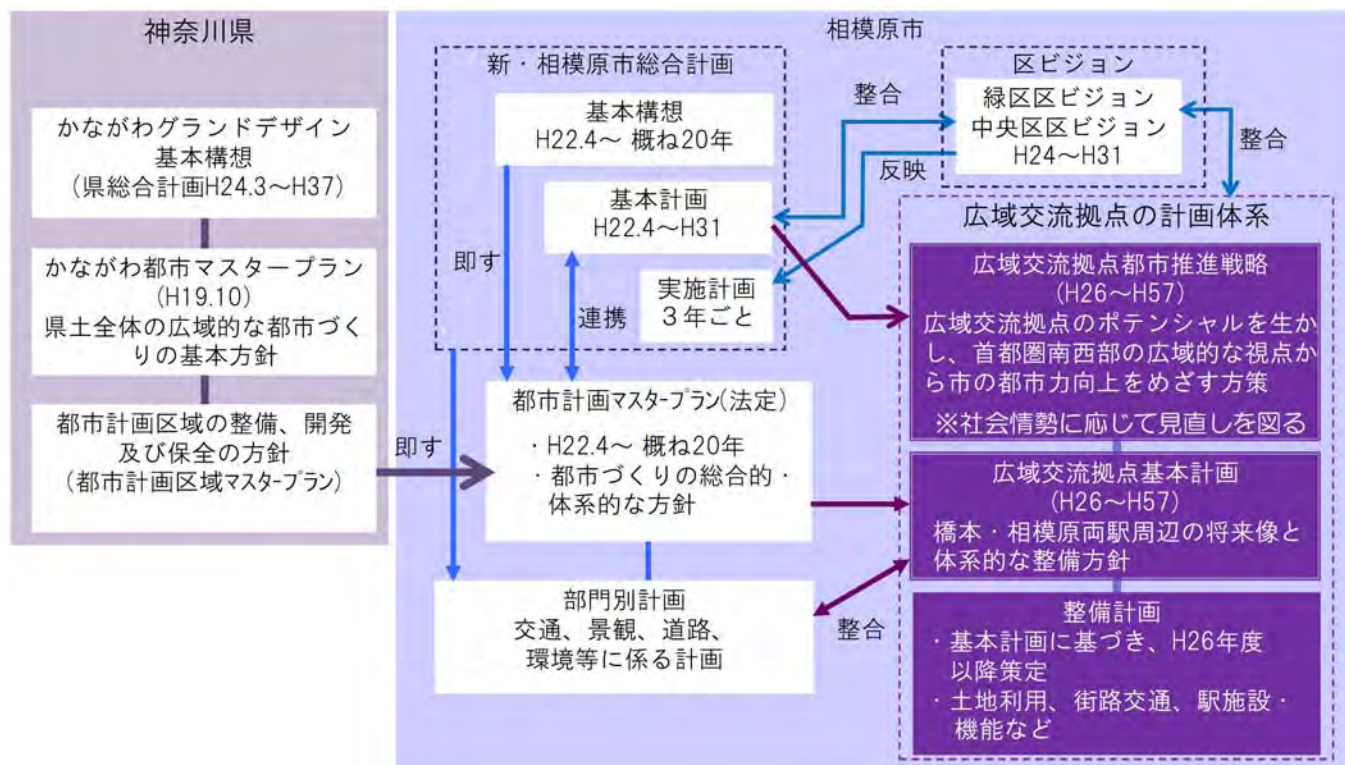
戦略の策定に当たっては、新・相模原市総合計画 基本計画「基本目標4『活力にあふれ多様な交流が生まれる広域交流拠点都市』」等、総合計画の関連する分野や都市計画マスタープランの内容を反映するとともに、今後、こうした上位計画の改定や社会経済情勢の変化等により、適宜見直しを行うことを想定しています。

また、戦略に基づき、橋本・相模原両駅を核とした一体的な拠点の将来像と体系的な整備方針について「広域交流拠点基本計画」(以下「基本計画」と言う。)を策定します。

¹ 東京都心や横浜・湘南方面等、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。

² 都市計画マスタープランでは、橋本・相模原両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。

戦略と基本計画の位置付け



広域交流拠点の計画体系

広域交流拠点の計画体系

広域交流拠点都市推進戦略

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

- 戦略の策定について (策定の目的/戦略の位置付け)
- 将来的な社会経済情勢の変化 (人口動態/アジア諸国の成長・人的交流の拡大/人々の価値観の変化)
- 首都圏南西部及び本市の特性 (人口/産業/業務機能/観光等)
- 広域交流拠点のポテンシャル (リニア中央新幹線/相模総合補給廠一部返還等/小田急多摩線延伸/圏央道)
- 広域交流拠点都市推進戦略 (戦略がめざす将来像/戦略のメインストーリー/求められる都市機能 等)

戦略に基づく広域交流拠点の整備方針を具体化

広域交流拠点基本計画

橋本・相模原両駅を核とした一体的拠点の将来像と体系的な整備方針

- 計画の策定について (策定の目的/計画の位置付け/対象エリア/目標期間)
- 本市を取り巻く都市づくりの課題 (都市づくりの方向性と課題/社会経済情勢の変化/広域交流拠点のポテンシャル)
- 広域交流拠点形成の理念と方針 (広域交流拠点の理念と将来像/広域交流拠点形成の基本方針)
- 橋本駅周辺地区のまちづくり方針 (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)
- 相模原駅周辺地区のまちづくり方針 (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)
- 基本計画の推進に向けて (整備スケジュール等)

整備計画の策定

第2章 首都圏南西部の広域交流拠点をめざして

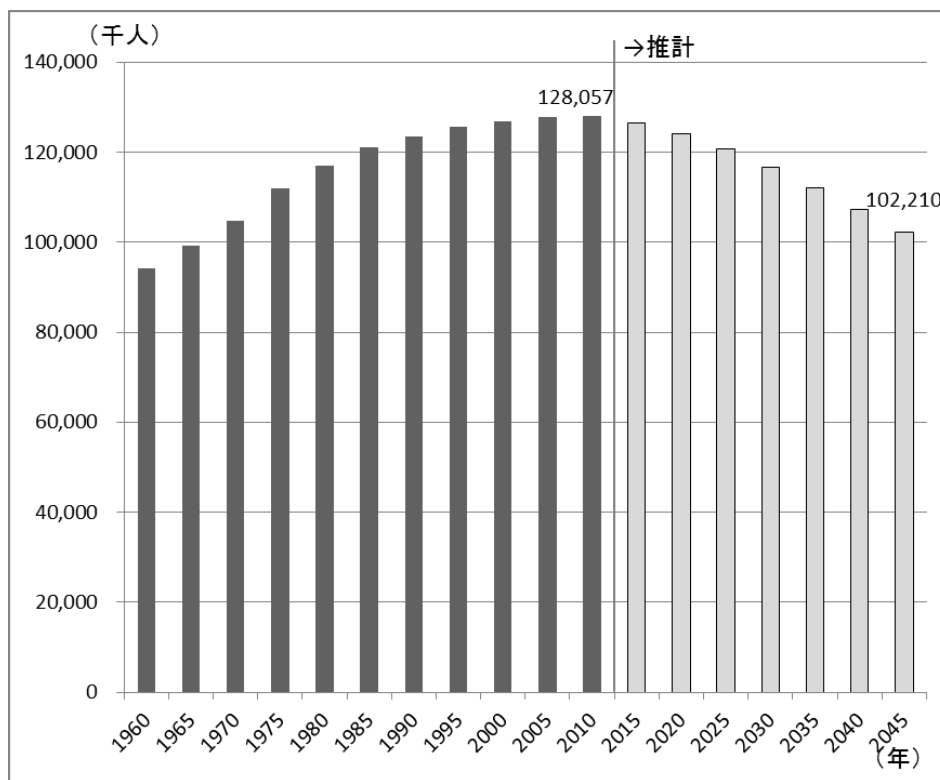
(1) 将来的な社会経済情勢の変化

ア 人口動態の変化

第二次世界大戦以後、我が国の人口は一貫して増加を続けてきました。中でも三大都市圏といわれる首都圏・中部圏・近畿圏は人口増加が顕著であり、特に首都圏においては著しい人口の増加が見られました。

しかし、三大都市圏を除く地域においては1995年をピークに人口は減少傾向に転じ、今後、三大都市圏においても人口は減少傾向に転じるものと予測されています。

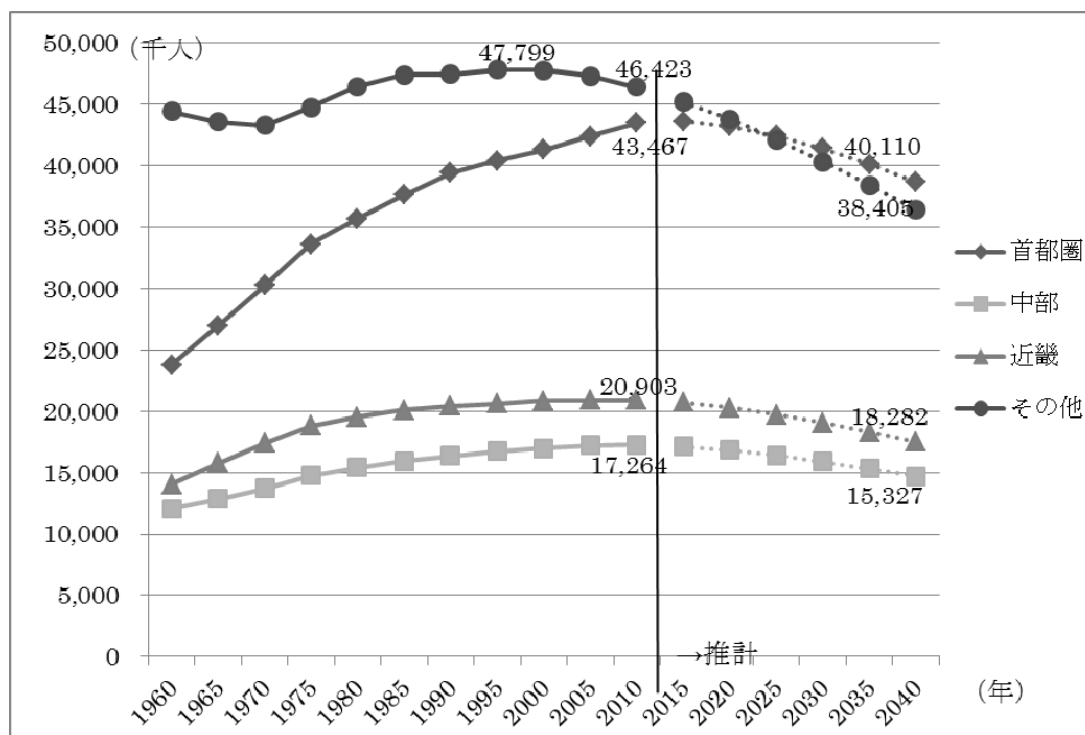
図表 1 日本の総人口の推移



出典 総務省「国勢調査」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」より作成

(注) 2015年以降の推計値は出生中位及び死亡中位推計値に基づく。

図表 2 地域ブロック別の総人口の推移



出典 総務省「国勢調査」及び国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月推計)」より作成

(注 1) 2015 年以降の推計値は、2005 年の国勢調査を受けて推計されたものであり、2010 年の国勢調査の数値とは連続しない。

(注 2) 地域区分は以下のとおり(国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口(平成 19 年 5 月推計)」における区分に基づく)

首都圏：茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

中部圏：長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

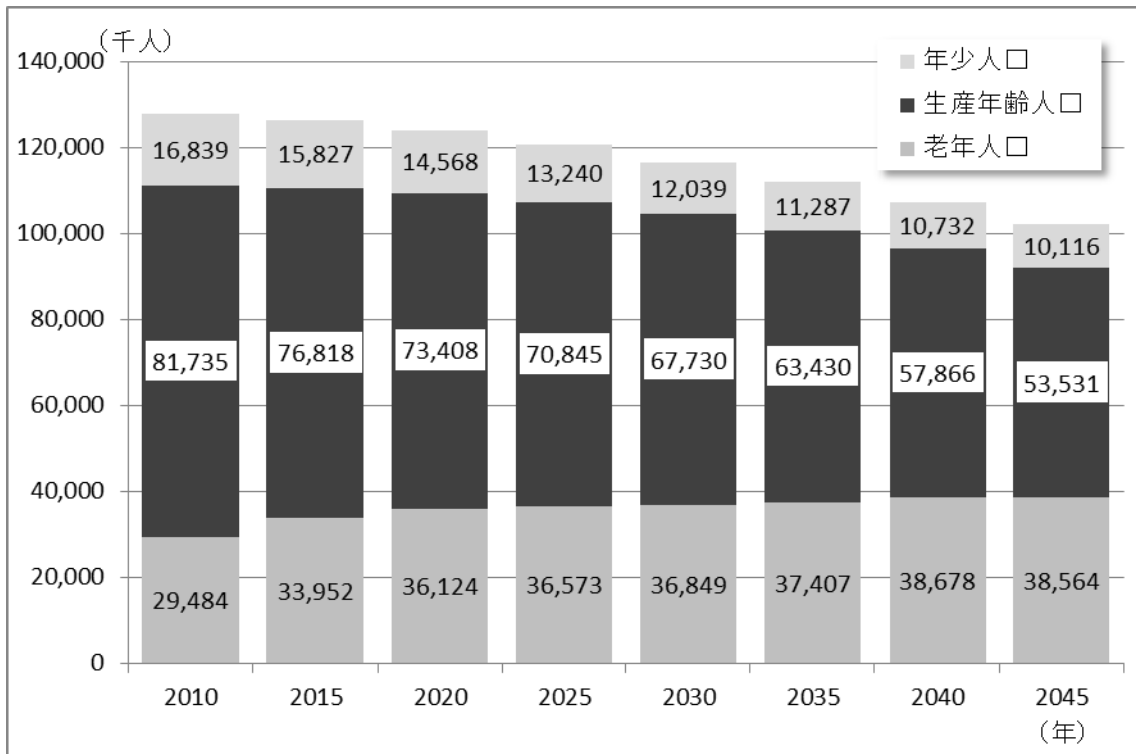
近畿圏：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県

人口減少とともに少子・高齢社会の進行が進み、2010 年の我が国の年齢階層別人口は、15 歳未満の年少人口が 16,839 千人(13.1%)、15 歳以上 64 歳未満の生産年齢人口が 81,735 人(63.8%)、65 歳以上の老年人口が 29,484 千人(23.0%)となっています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、これらが 2045 年には 10,116 千人(9.9%)、53,531 千人(52.4%)、38,564 千人(37.7%)とされています。また、総人口が減少する中、老年人口は 2040 年まで増加、75 歳以上の後期高齢者も 2010 年の 11.1%から 2045 年には 22.1%に増加すると推計されています。

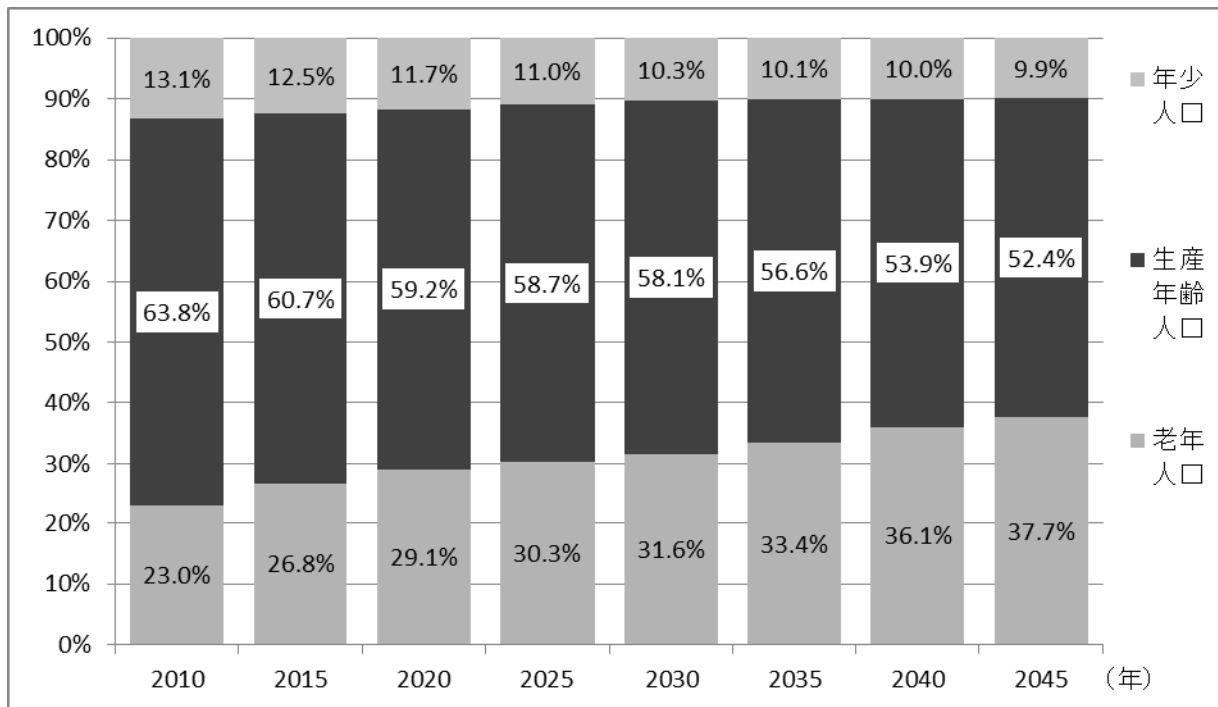
このように、我が国では、経済・社会を支えてきた生産年齢人口が減少する一方で、高齢者の増加により、社会福祉等への財政負担は高まっていくことが推測されます。

図表 3 日本の年齢三階層別人口の将来推計



出典 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」より作成
 (注) 2015年以降の推計値は出生中位及び死亡中位推計値に基づく。

図表 4 日本の年齢三階層別人口比率の将来推計



出典 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」より作成
 (注) 2015年以降の推計値は出生中位及び死亡中位推計値に基づく。

イ 我が国の産業構造の変動とアジア諸国の成長

我が国の経常収支の推移を見ると、親会社・子会社間の配当金や債券の利子等を含む「所得収支」は拡大傾向にあり、サービス取引(輸送、旅行、金融、特許使用料等)に伴う収支を示す「サービス収支」が赤字ながら縮小傾向にあります。これに対し、物の輸出入の収支を示す「貿易収支」はこれまで黒字の縮小傾向が進んでおり、2011年からは東日本大震災後の原子力発電所稼働停止に伴う石油や液化天然ガス(LNG)輸入増の影響等によって赤字となっています。

これまで、我が国は原材料を輸入し、それを加工して付加価値を高めた製品を諸外国に輸出する「加工貿易立国」とされてきましたが、現状では物の輸出入で赤字を計上しており、代わって企業等の海外への投資先からの配当金や利子によって国富を得る構造へと移行しつつあります。

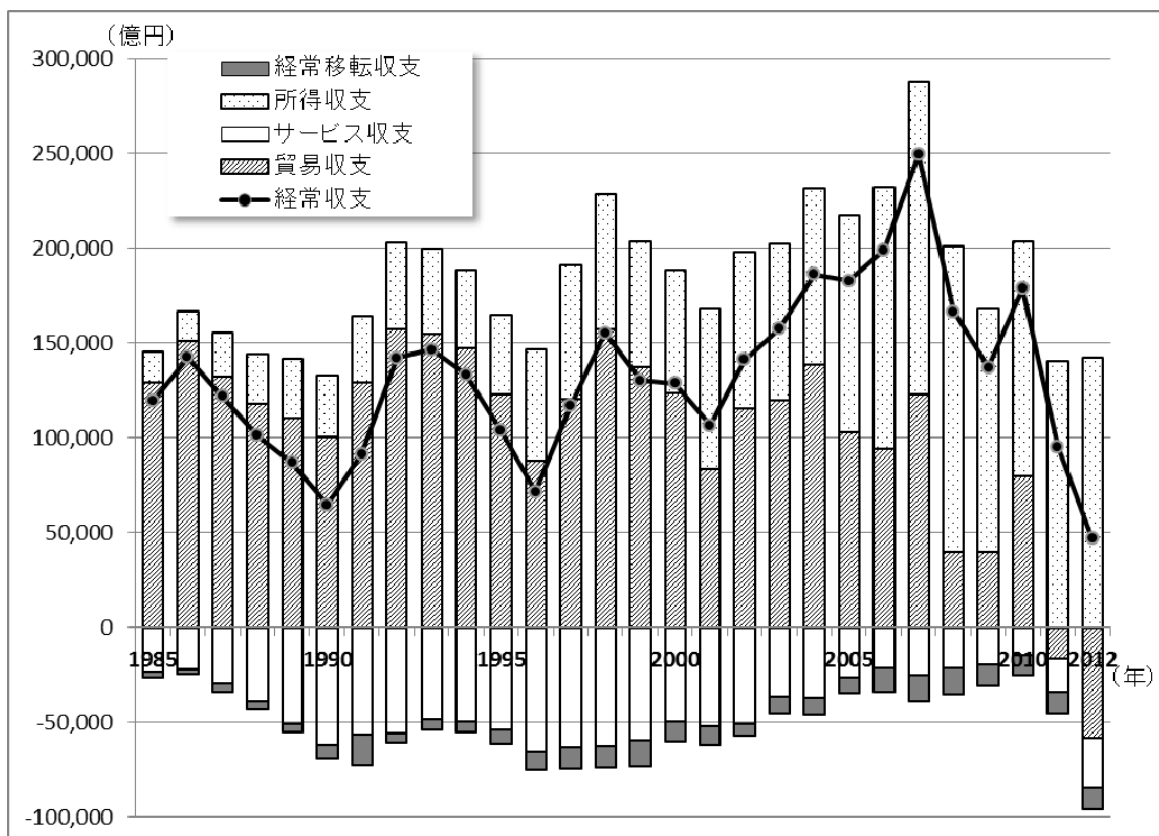
輸出額に占める品目別の割合の推移を見ると、高い輸出額を誇ってきた電気機器や一般機械は長期的な減少傾向にあり、鉄鋼等の原料別製品やプラスチック等の化学製品の比率が高まっています。また、電子部品、映像機器、通信機、電算機械、音響機器等の落ち込みが著しい一方で、建設用・鉱山用機械等、増加傾向にある品目も見られます。

かつて我が国は、自動車や電子・情報通信・映像・音響機器等の生産・輸出を経済活力の源泉としてきましたが、後述するアジア新興国等との競争激化に伴って生産拠点としての力を弱め、むしろ生産拠点や販売拠点を海外に移し、諸外国の成長性を取り込みながら、本社機能や研究開発機能を置く国内に収益を還流させる形へと移行しつつあると言えます。

そうした流れに伴って、国内の産業別従業者数は建設業、卸売・小売業とともに製造業の比率が低下する一方で、医療・福祉やサービス業(他に分類されないもの)³、運輸業(物流サービス関連の業種を含む。)等に増加傾向が見られ、我が国の経済・産業を支えてきた製造業について、今後、国内での雇用等の拡大が長期的には望みにくくなると考えられます。

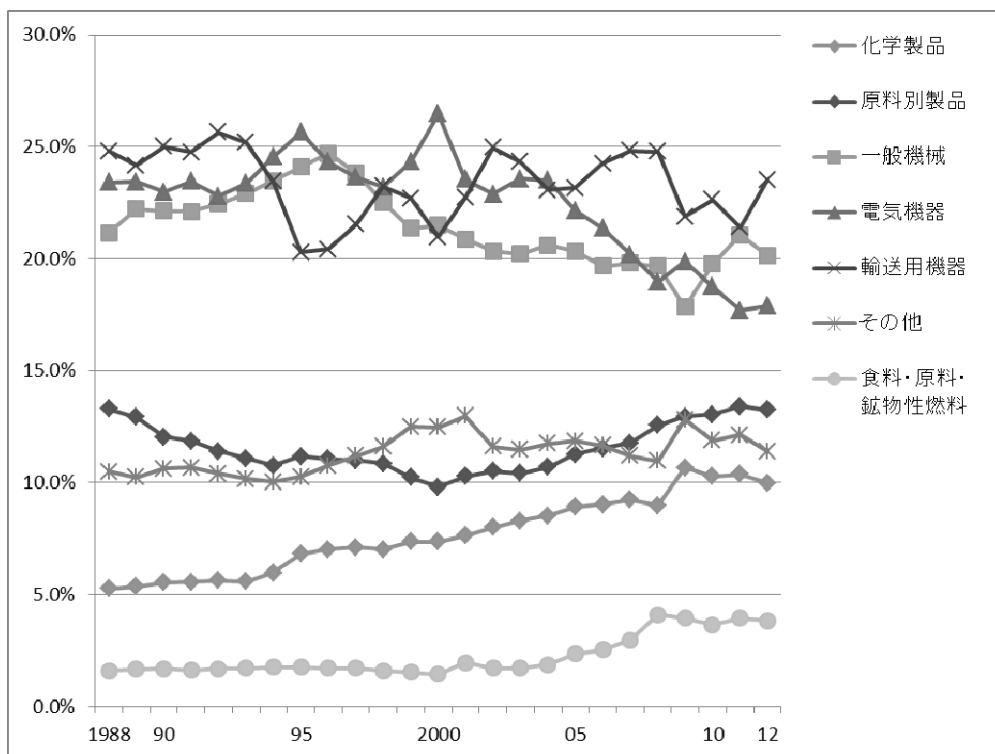
³ 廃棄物処理業、建物サービス業、警備業等

図表 5 我が国の経常収支の推移

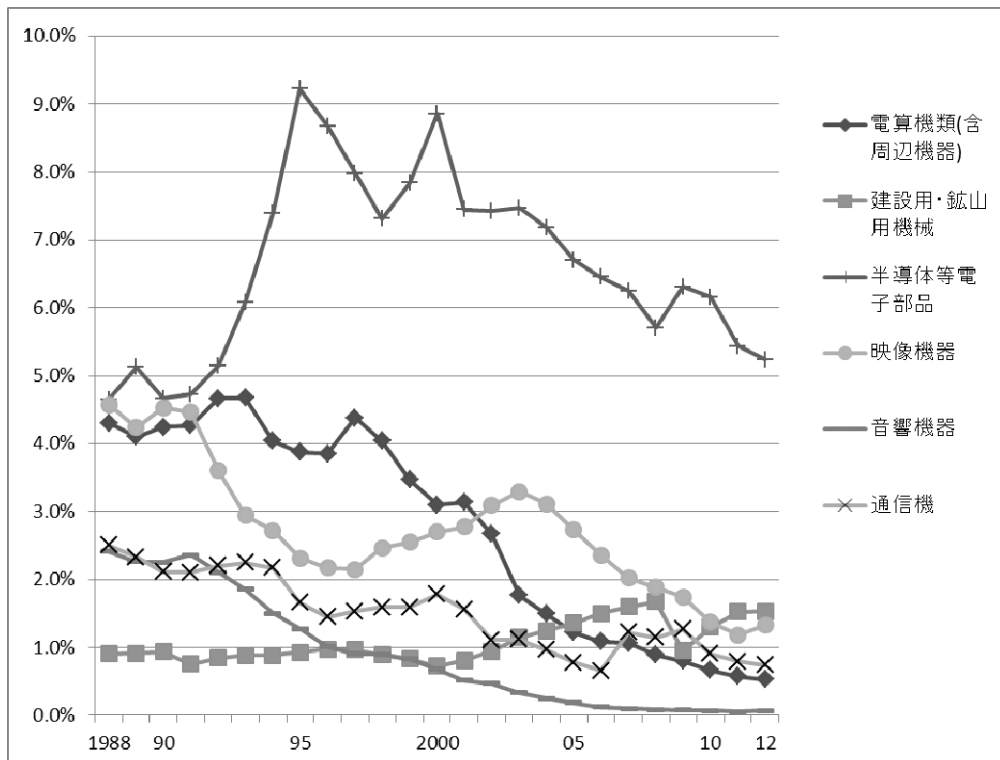


出典 財務省「国際収支状況」より作成

図表 6 我が国の輸出額に占める品目別割合の推移

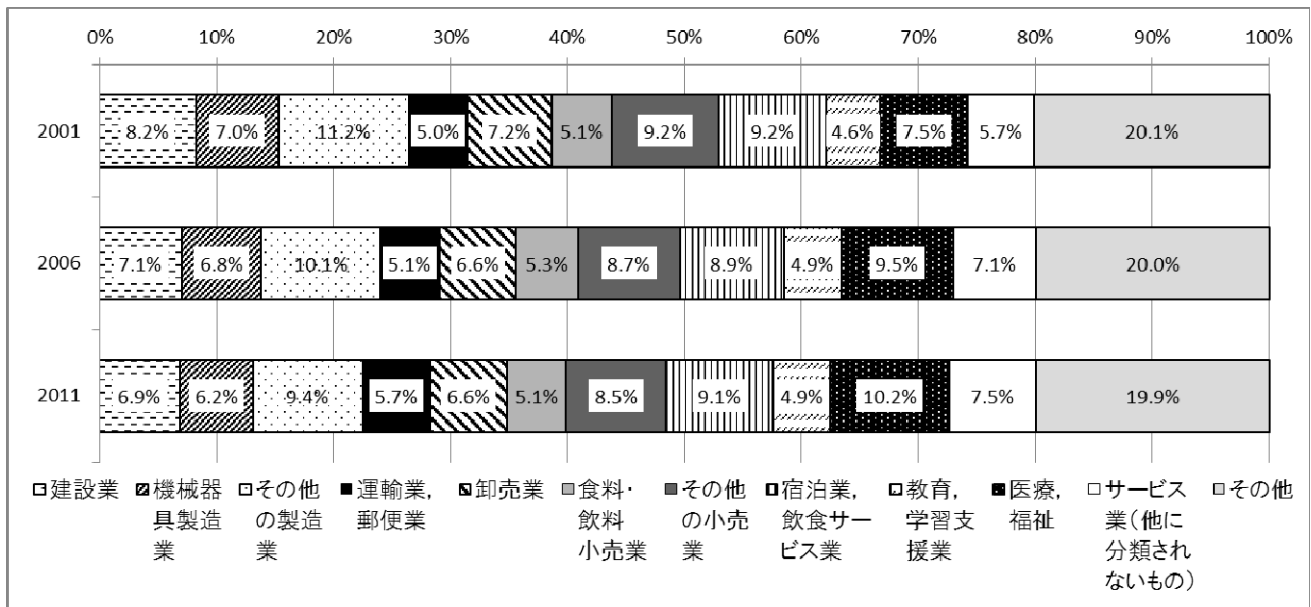


※ 「一般機械」 及び 「電気機械」 の内訳の一部についての推移



出典 財務省「貿易統計」より作成

図表 7 産業別 全事業所の従業者数比率の推移

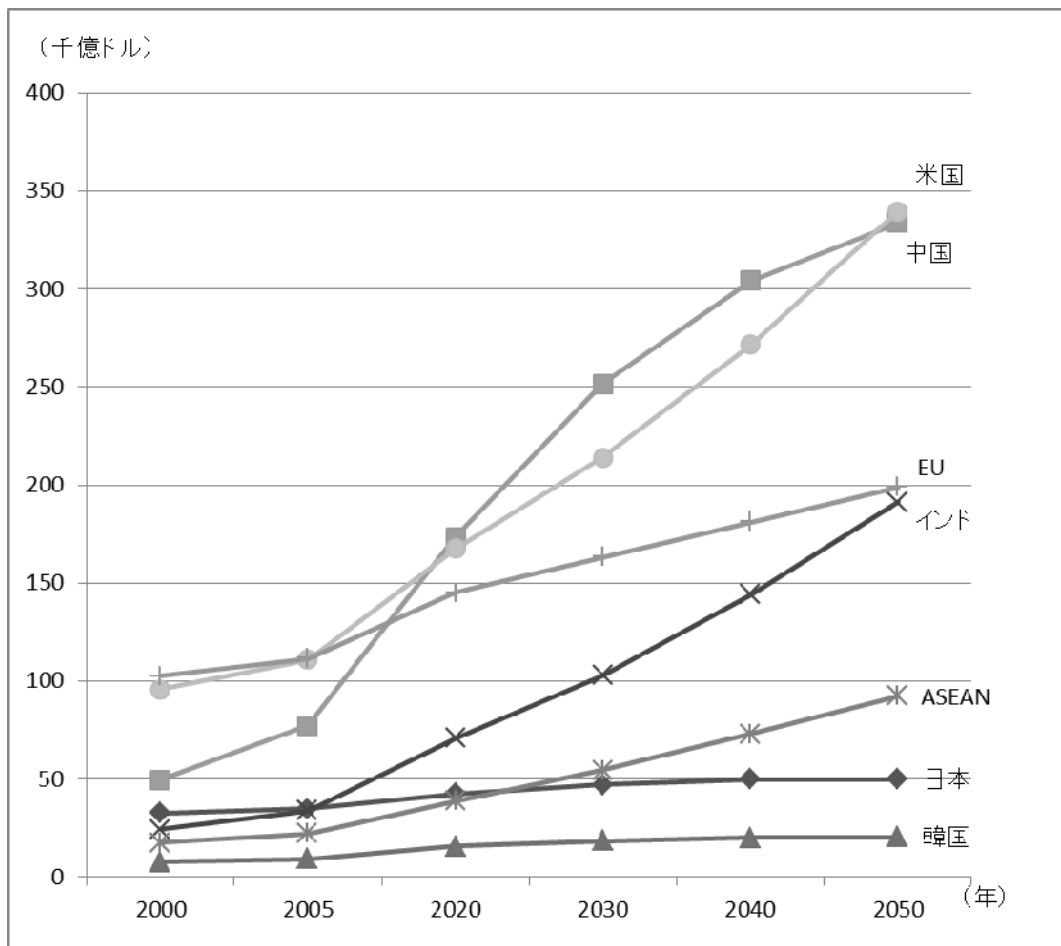


一方、中国や ASEAN などアジア各国の経済成長は著しく、中国は我が国を抜いて世界第二位の GDP(国内総生産)となっており、2020 年頃には米国を上回り、世界最大の GDP になるとする推計も見られます。ASEAN やインドにおいても同様に、高い経済成長が持続するものと予想されています。

日本は人口減少社会の到来等を考慮すると、今後も高い経済成長を見込むことは難しく、かつて日本企業の海外進出は、特に途上国において生産拠点が主であり、我が国ないし欧米先進国市場向けの製品を安価に生産することを主たる機能としてきました。しかし、近年は新興国市場の拡大等を受けて、各国内における販売拠点(現地市場向けの製品開発を含む。)や研究開発拠点等の進出が増加するなど、進出の目的は多様化してきています。

そうした傾向とともに、製造業だけでなく小売業や輸送業(物流サービス)、サービス業など、海外に進出する業種も多様になってきており、今後も、日本企業や日本の地域にとって、アジアなど、新興国市場の成長をいかに経済活動に取り込んでいくかが課題となっています。

図表 8 国・地域別の GDP の将来推計値



出典 日本経済研究センター「長期経済予測(2006~2050年)」より作成

(注1) GDP は 2000 年購買力平価ドル基準、単位は千億ドル

(注2) ASEAN は、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、タイ、ベトナムの 6 カ国 EU は、EU 加盟国からスロベニア、エストニア、ラトビア、リトアニア、キプロス、マルタ、ブルガリア、ルーマニアを除いた 19 カ国

ウ アジアにおける人的交流の拡大

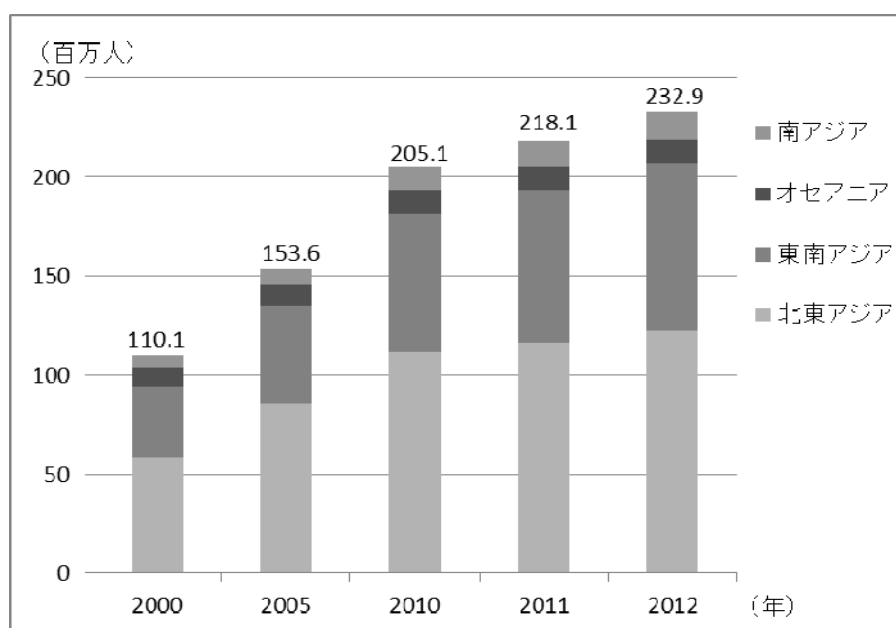
アジア各国の経済成長に伴い、アジア地域内では様々な人的交流が拡大し、アジア諸国では巨大ハブ空港の整備など、交通インフラの整備が進められています。また、LCC⁴が各国で誕生、成長することで気軽に旅行できる層も拡大し、2012年のアジア太平洋地域への来訪国際観光客数は約2.3億人に達しています。

我が国においても、羽田・成田両首都圏空港の発着枠の拡大、羽田空港における国際線就航再開等のインフラ整備を背景に、主要国・地域との間に、政府への交渉なしに自由に路線や便数、運賃等の設定ができるようになる「オープンスカイ(航空自由化)協定」が結ばれつつあり、2012年には3社のLCCが運航を開始するなど、国際線・国内線市場に変化が生じています。

我が国への来訪外国人数はこれまで増加傾向にありましたが、近年はリーマンショック、東日本大震災等の影響から年により大きく増減を繰り返しています。

今後の見通しとしては、交通インフラの整備や中国や東南アジア諸国の経済成長に伴う富裕層の増加が予想されること、アジア全体で観光客数が増加していることなどから、増加傾向は続くと見られています。

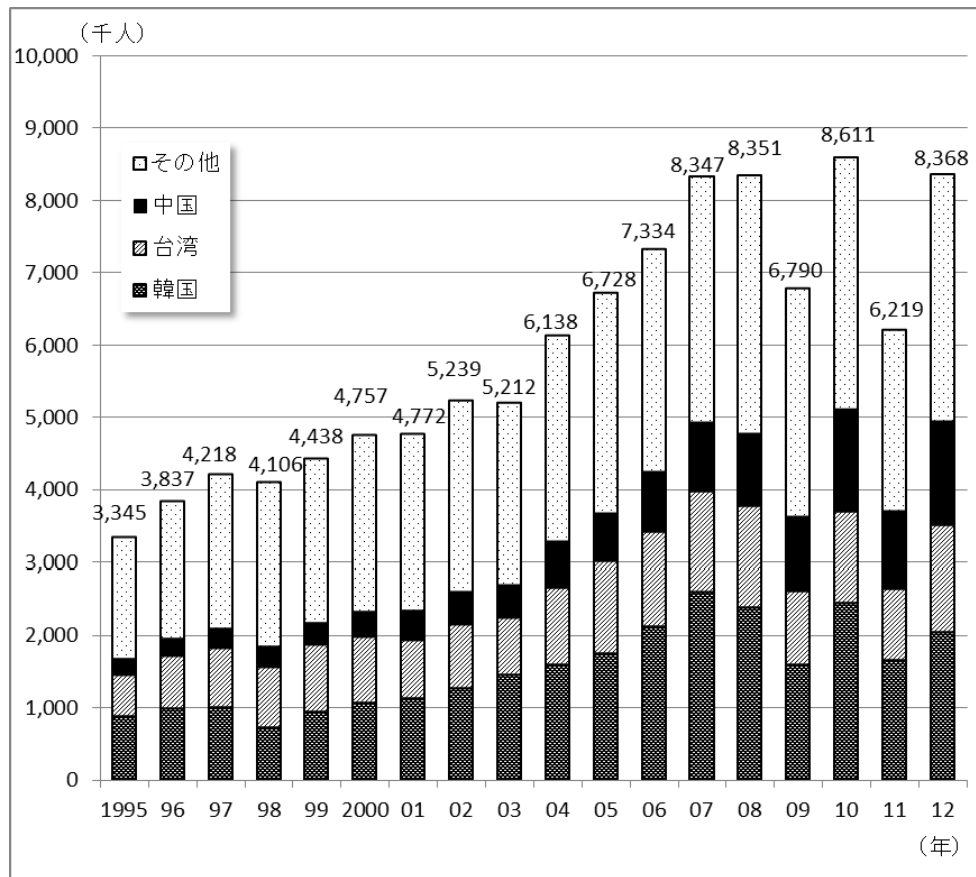
図表 9 アジア太平洋地域の来訪国際観光客数の推移



出典 World Tourism Organization 資料より作成

⁴ Low Cost Carrier : 格安航空会社

図表 10 国籍別 訪日外客数の推移



出典 日本政府観光局(JNTO)資料より作成

エ 人々の価値観・ライフスタイルの変化

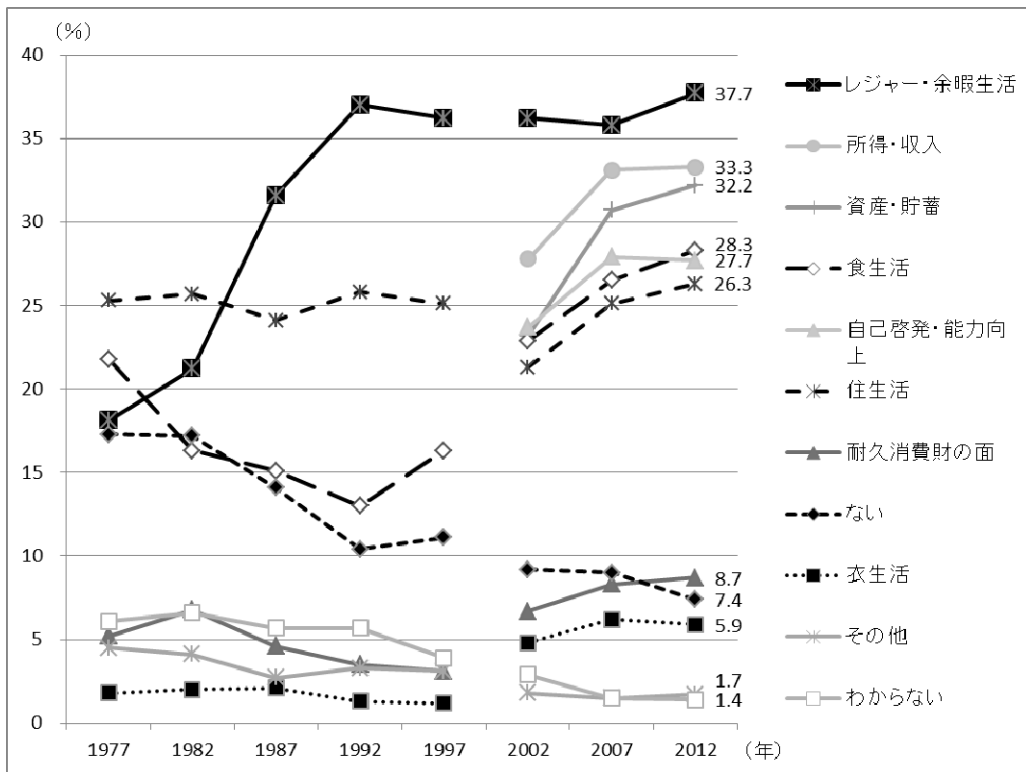
内閣府が毎年実施している「国民生活に関する意識調査」によると、今後の生活の力点については、「レジャー・余暇生活」との回答が最も多くなっています。1970年代後半の調査では「食生活」「住生活」の回答を下回っていましたが、1980年代後半以降は継続して最も多い回答となっています。

特に1990年代以降は安定して30%台後半で推移しており、多くの人々が余暇を重視している傾向がうかがえ、レジャー等による交流人口の拡大が重要になっているものと考えられます。

一方、2011年3月11日の東日本大震災以降、人々の防災に対する意識も高まっており、内閣府の上記調査によると、「震災後、強く意識するようになったこと」として「災害に備える」との回答は48.2%(2012年6月)であり、その半年前の2011年10月の回答(44.9%)よりも高くなっています。

こうした防災への意識は一時的なものにとどまらず、今後とも重要な課題となることが想定されます。

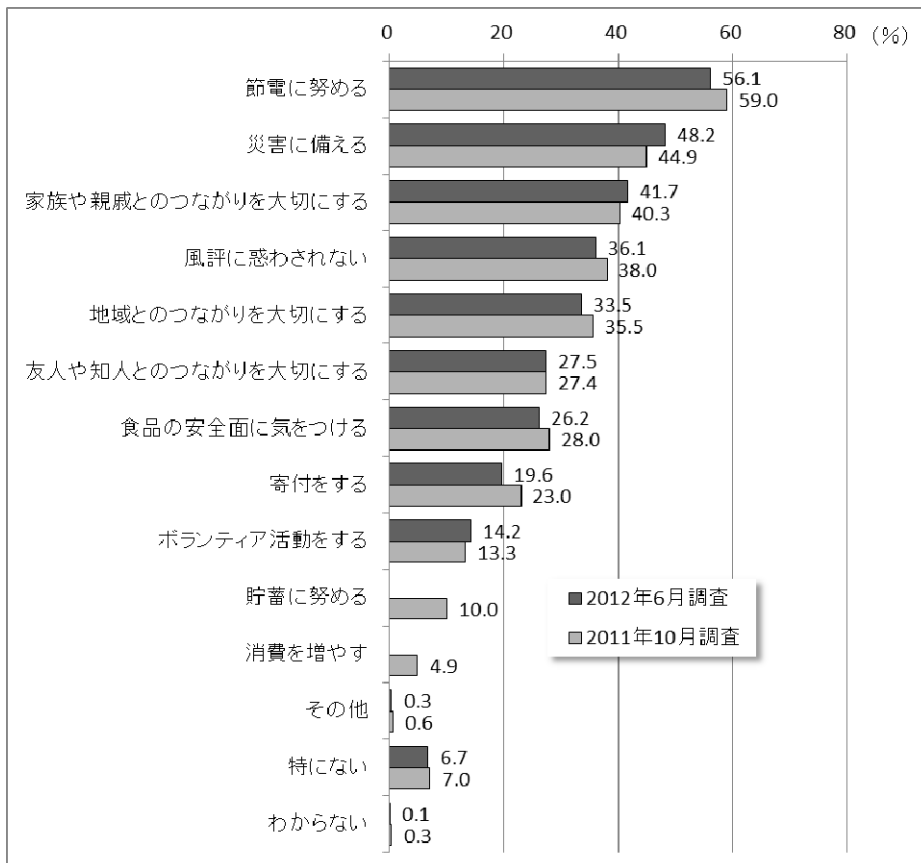
図表 11 「今後の生活の力点」の推移



出典 内閣府「国民生活に関する世論調査」より作成

(注) 「所得・収入」「資産・貯蓄」「自己啓発・能力向上」の各項目は2002年以降に加わった選択肢

図表 12 震災後、強く意識するようになったこと(時系列)



出典 内閣府「国民生活に関する世論調査」より作成

(2) 首都圏南西部及び本市の特性

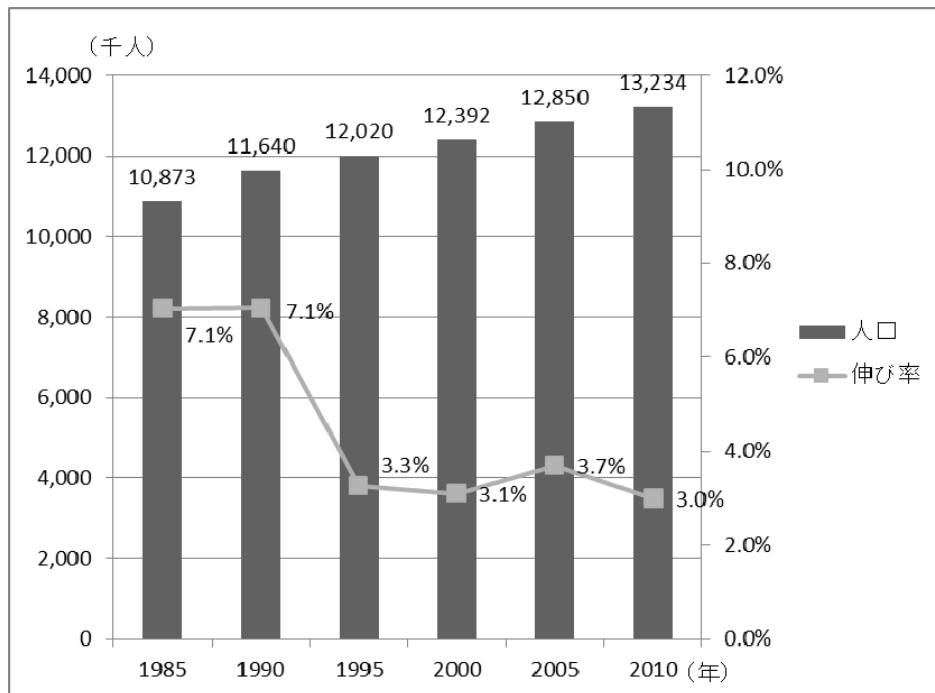
戦略を策定するに当たり、本市及び首都圏南西部のエリアについて特性を以下のとおり分析、整理しました。

なお、ここでは統計による分析を行うため、「首都圏南西部」の範囲を神奈川県全域と東京都多摩地域(東京都から特別区(23区)及び島しょ部を除いた地域として設定)としています。

ア 人口

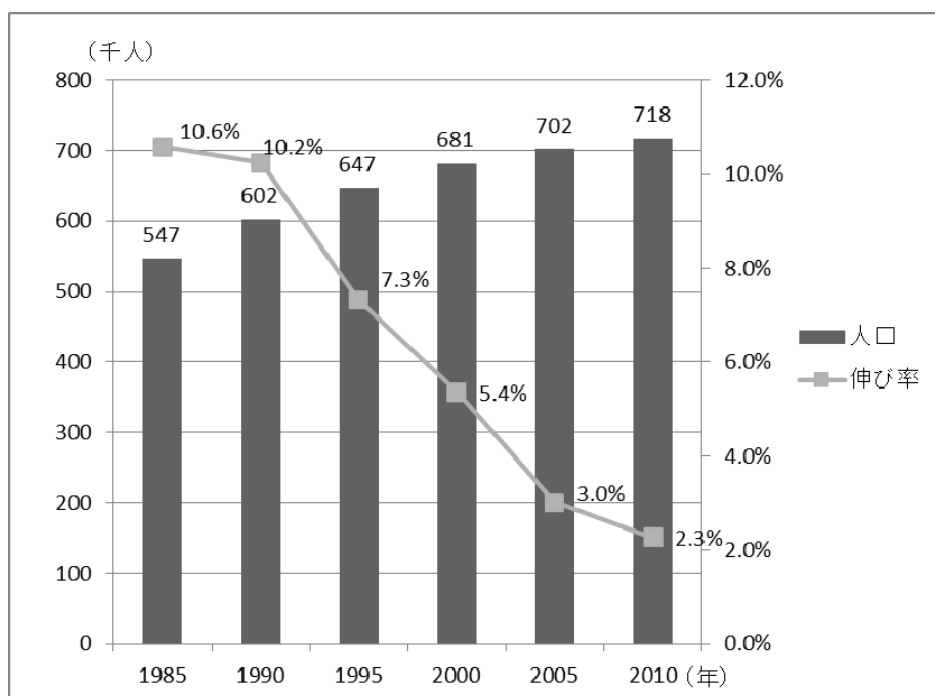
首都圏南西部の人口は、我が国全体の人口が減少傾向へと向かう中、5年間で3%前後増加しています。本市においても人口は増加傾向が続いていますが、伸び率は次第に低下してきています。

図表 13 首都圏南西部の総人口の推移



出典 総務省「国勢調査」より作成
(注)伸び率は5年前に対する比率

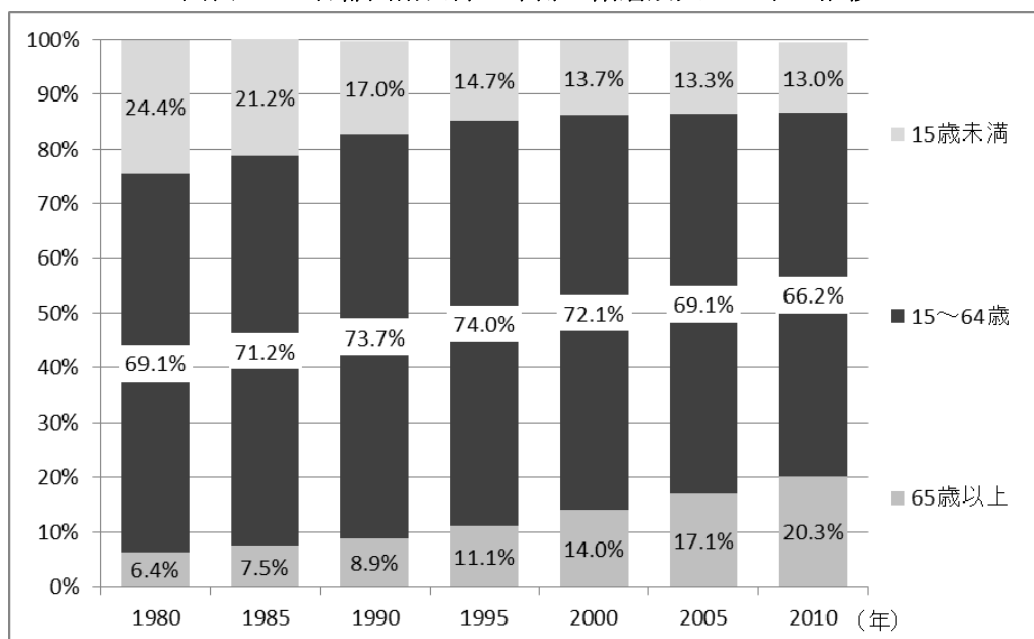
図表 14 本市の総人口の推移



出典 総務省「国勢調査」より作成
 (注)伸び率は5年前に対する比率

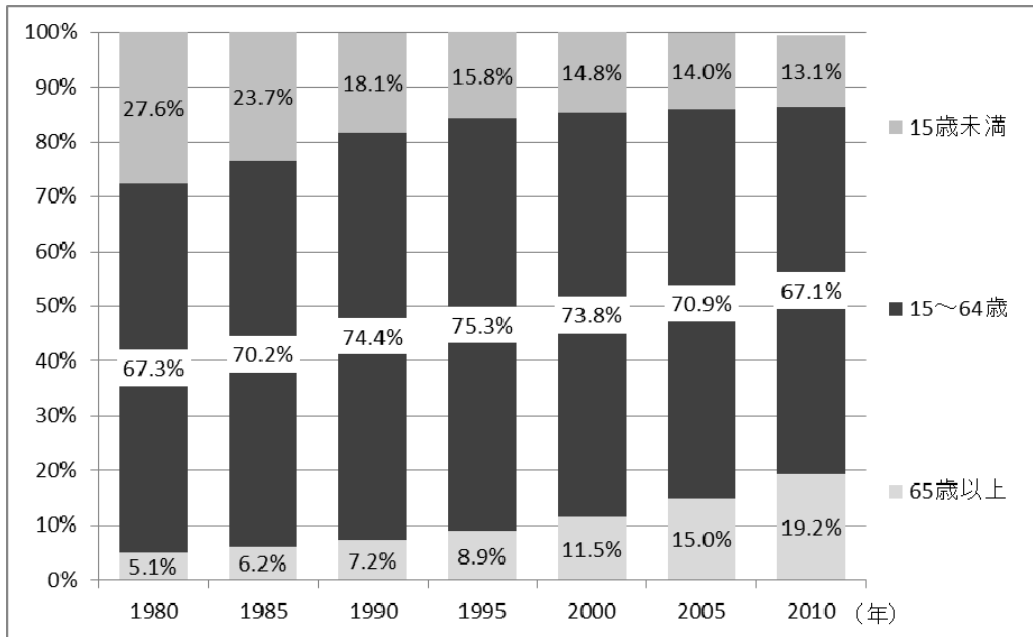
首都圏南西部、本市ともに、年少人口比率は全国平均並みとなっています。生産年齢人口比率が比較的高く、老年人口比率は比較的低くなっており、高齢化の進展はこれまで穏やかに推移してきました。

図表 15 首都圏南西部の年齢三階層別人口比率の推移



出典 総務省「国勢調査」より作成
 (注)総人口(年齢不詳を含む)に対する比率であり、合計は100%にならない

図表 16 本市の年齢三階層別人口比率の推移

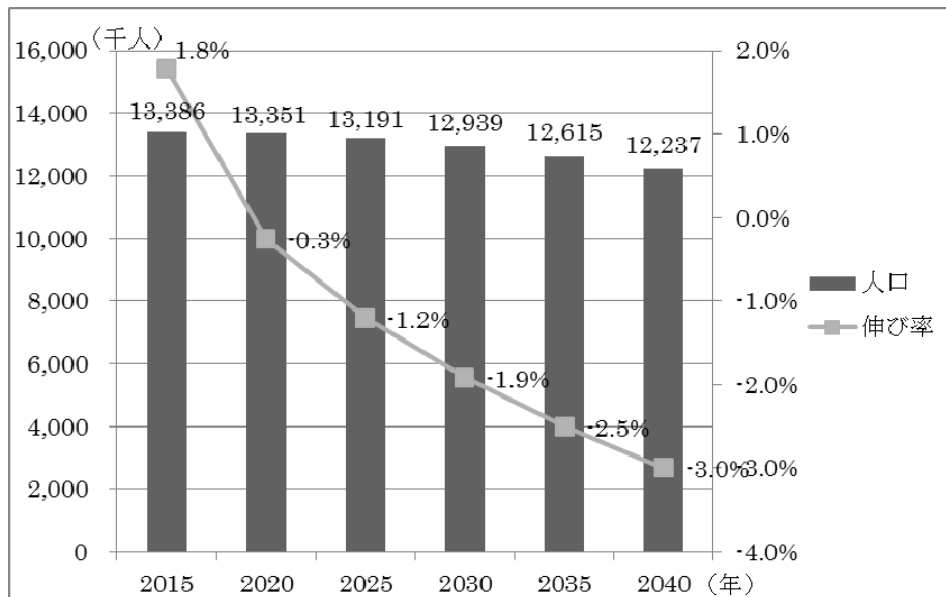


出典 総務省「国勢調査」より作成

(注)総人口(年齢不詳を含む)に対する比率であり、合計は100%にならない

国立社会保障・人口問題研究所や本市の人口推計では、今後は首都圏南西部及び本市の人口増加率は鈍化し、2015年頃をピークに減少傾向に転ずるものと推計されています。少子・高齢社会の進行はさらに進展し、年少人口比率は全国平均の推計値(図表4参照)を下回ることが予測されます。

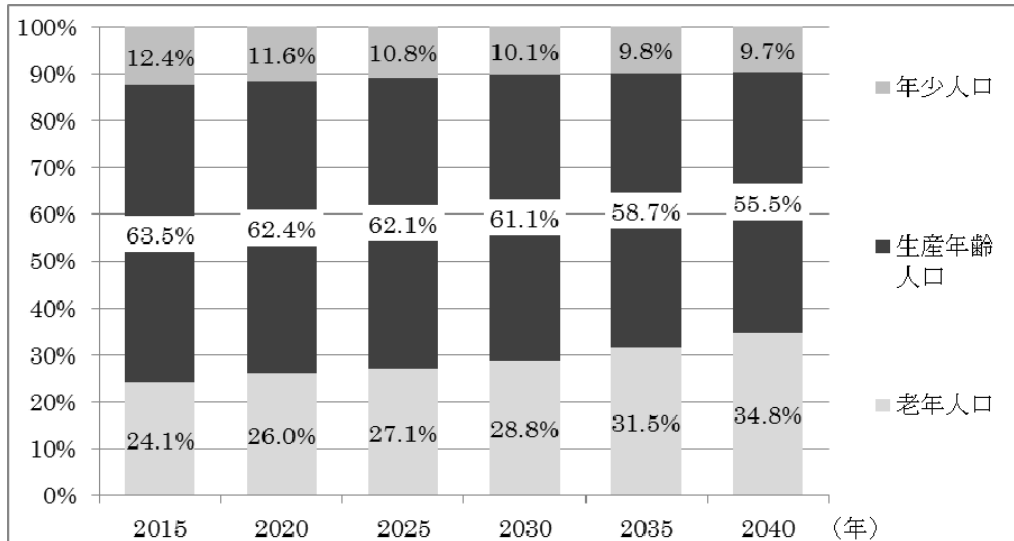
図表 17 首都圏南西部の総人口の推計値



出典 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」より作成

(注)2005年の国勢調査を受けて推計されたため、2010年の国勢調査結果とは連続しない

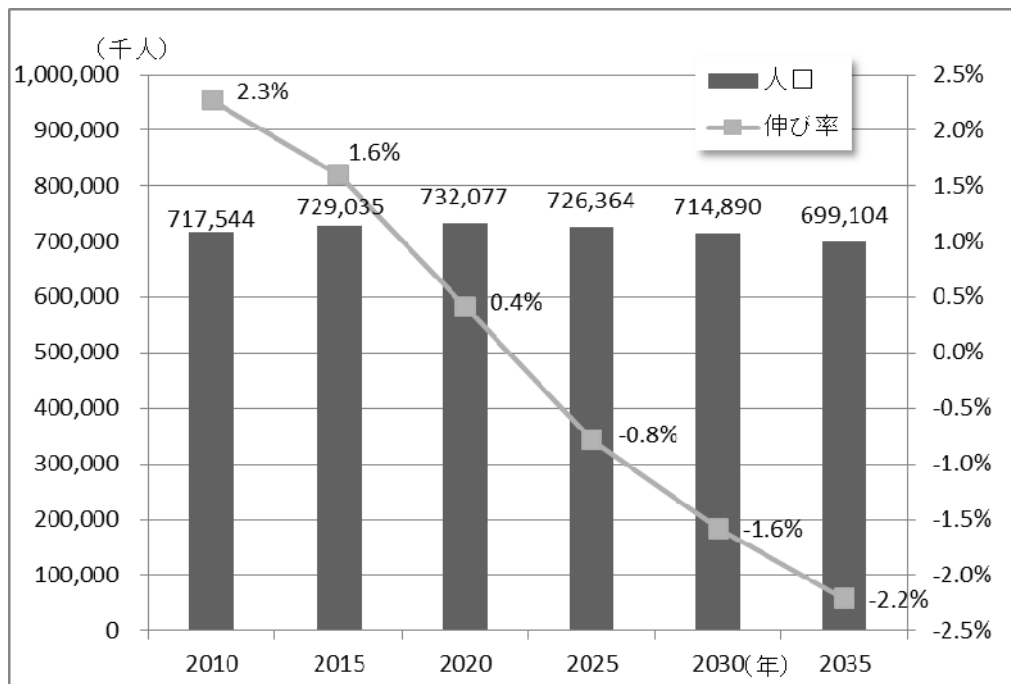
図表 18 首都圏南西部の年齢三階層別人口比率の将来推計



出典 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年 3 月推計)」より作成

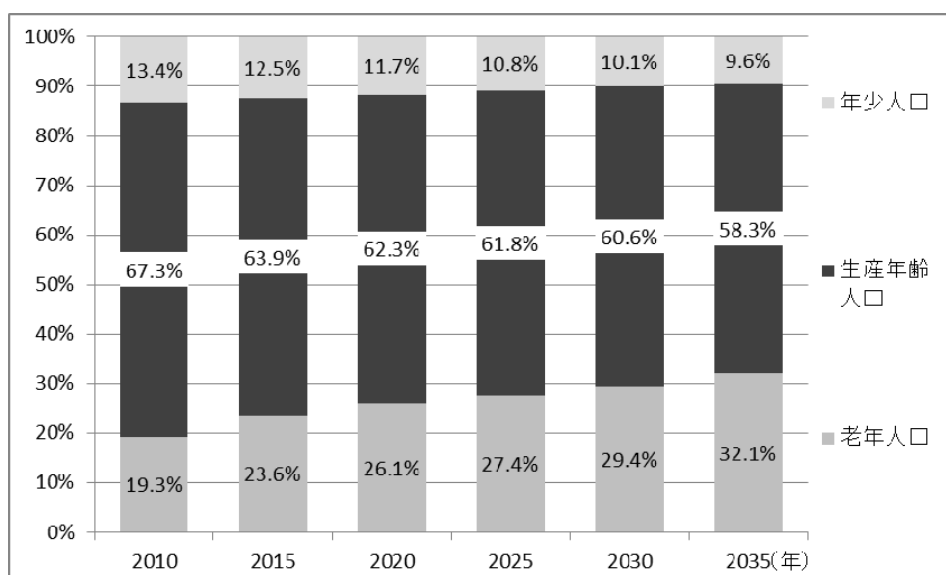
(注)2005 年の国勢調査を受けて推計されたため、2010 年の国勢調査結果とは連続しない。

図表 19 本市の総人口の推計値



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

図表 20 本市の年齢三階層別人口比率の将来推計

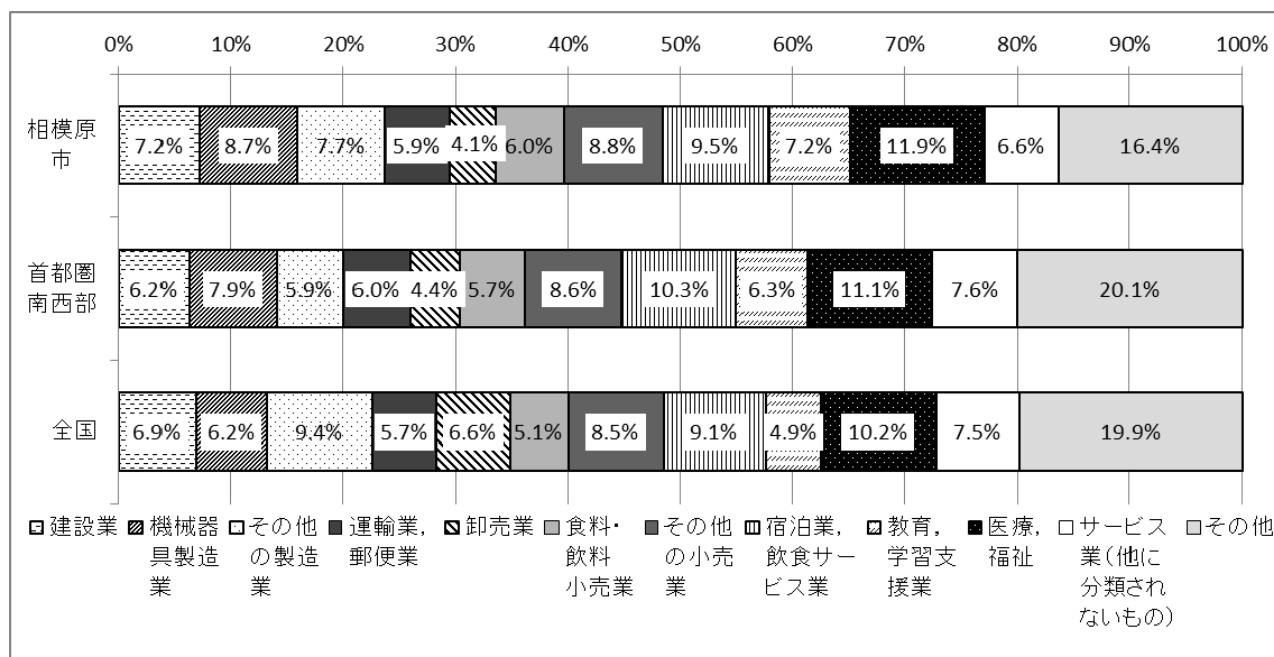


出典 相模原市さがみはら都市みらい研究所「2010 年国勢調査に基づく相模原市の将来人口推計」(平成 25 年 1 月)より作成

イ 産業

首都圏南西部及び本市の全事業所の従業者数を見ると、機械器具関連の製造業、小売業、宿泊業、飲食サービス業、教育・学習支援業、医療・福祉の比率が高くなっています。

図表 21 産業別/地域別 全事業所の従業者数比率 (2011 年)



出典 総務省「経済センサス」 「事業所・企業統計調査」より作成

(ア) 従業者数の集積から見た首都圏南西部の特性

従業者の絶対数に一定の規模があり、全国平均と比較して従業者の比率が高い業種を抽出すると、首都圏南西部では以下のとおり、通信機械器具・同関連機械器具や電子計算機・同附属装置、航空機・同附属品等の製造業、ソフトウェア業、不動産代理業・仲介業、自然科学研究所、機械設計業、幼稚園、学習塾、教養・技能教授業の従業者に集積が見られます。

※ 従業者 15,000 人以上の業種を対象とし、当該業種の従業者数が全従業者数に占める比率を、全国における当該業種の従業者数が全従業者数に占める比率で除したものを「特化係数」として算出し、特化係数 1.5 以上の業種を集積が顕著な業種とみなして抽出。

図表 22 首都圏南西部において集積が顕著な業種(2012 年)

分類		従業者数(人)	特化係数	
製造業	情報通信機械器具製造業	通信機械器具・同関連機械器具製造業	26,869	3.12
		電子計算機・同附属装置製造業	24,785	2.56
	輸送用機械器具製造業	航空機・同附属品製造業	15,874	4.10
情報通信業	情報サービス業	ソフトウェア業	106,952	1.59
不動産業、物品賃貸業	不動産取引業	不動産代理業・仲介業	27,181	1.58
学術研究、専門・技術サービス業	学術・開発研究機関	自然科学研究所	68,997	3.34
	技術サービス業(他に分類されないもの)	機械設計業	24,130	3.07
教育、学習支援業	学校教育	幼稚園	19,921	1.65
		学習塾	48,166	1.61
			教養・技能教授業	35,844

出典 総務省「経済センサス」(平成 24 年)より作成

(イ) 従業者数の集積から見た本市の特性

従業者の絶対数に一定の規模があり、全国平均と比較して従業者の比率が高い業種を抽出すると、本市では以下のとおり、食料品やガラス・同製品、ボイラ・原動機、建設機械・鉱山機械等の製造業、百貨店・総合スーパー、物品賃貸業、自然科学研究所、洗濯業、高等教育機関、障害者福祉事業の従業者に集積が見られます。

※ 従業者については 1,500 人以上の業種を対象とし、「特化係数」については(ア)と同様に 1.5 以上の業種を抽出。

図表 23 本市において集積が顕著な業種 (2012 年)

分類		従業者数(人)	特化係数	
製造業	食料品製造業	その他の食料品製造業 ⁵	3,484	1.71
	窯業・土石製品製造業	ガラス・同製品製造業	1,597	6.70
	はん用機械器具製造業	ボイラ・原動機製造業	2,467	11.88
	生産用機械器具製造業	建設機械・鉱山機械製造業	1,708	6.67
卸売業、小売業	各種商品小売業	百貨店、総合スーパー	2,507	1.70
不動産業、物品賃貸業	物品賃貸業	その他の物品賃貸業 ⁶	1,545	2.99
学術研究、専門・技術サービス業	学術・開発研究機関	自然科学研究所	1,675	1.62
生活関連サービス業、娯楽業	洗濯・理容・美容・浴場業	洗濯業	3,231	2.05
教育、学習支援業	学校教育	高等教育機関 ⁷	3,928	1.72
医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	障害者福祉事業	2,048	1.78

出典 総務省「経済センサス」(平成 24 年)より作成

(ウ) 商業(小売業)の状況

本市の小売業販売額は、首都圏南西部では横浜市、川崎市に次ぐ第 3 位であり、ある程度の規模の集積が見られます。

首都圏南西部の都市は、小売業の集積が著しい東京都心部等に購買力が流出する傾向があると考えられ、小売業吸引力⁸は 1 を下回る市町村が多くなっていますが、一方で、立川市、町田市、厚木市、多摩市等、1 を上回る都市も見られます。

本市の小売業吸引力も 0.78 と低く、市内の購買力が東京都心や周辺部等に流出していると考えられます。

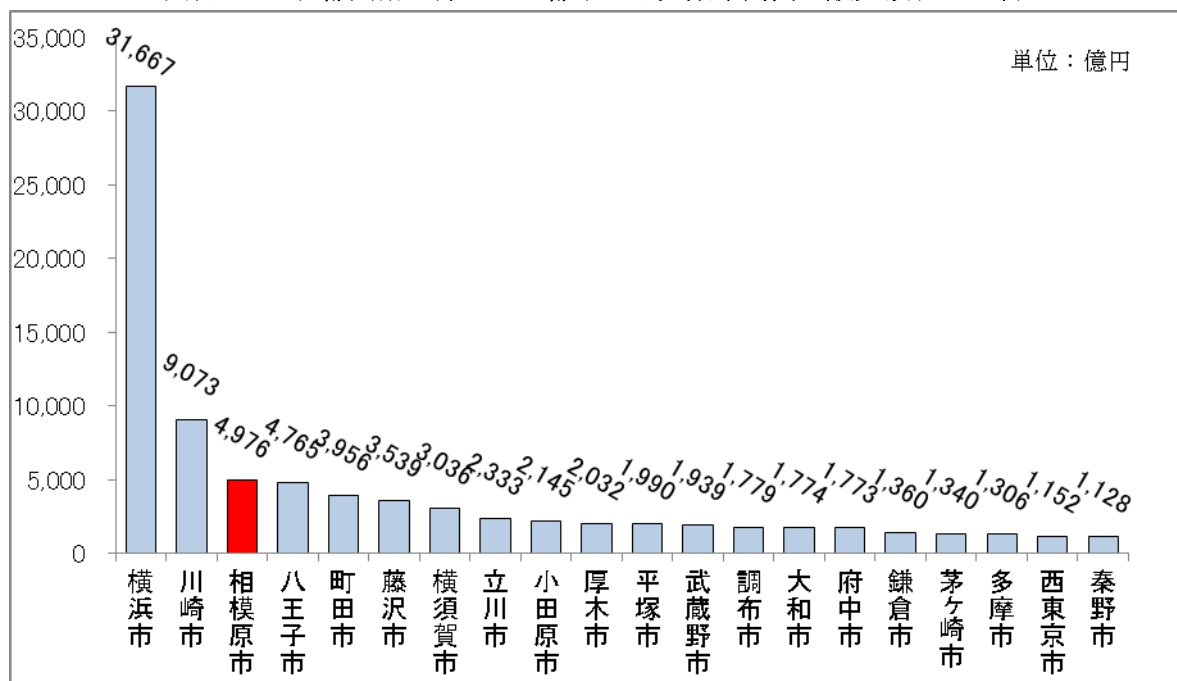
⁵ 冷凍調理食品、惣菜、すし・弁当・調理パン製造業等

⁶ 映画・演劇用品、音楽・映像記録物賃貸業等

⁷ 大学、短期大学、高等専門学校

⁸ 市町村別の人口 1 人当たり年間商品販売額を対象圏域全体(ここでは埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を対象とした)の人口 1 人当たり年間商品販売額で除して算出。1 を上回る場合、当該市町村に周辺部から買物客の流入があると考えられる。

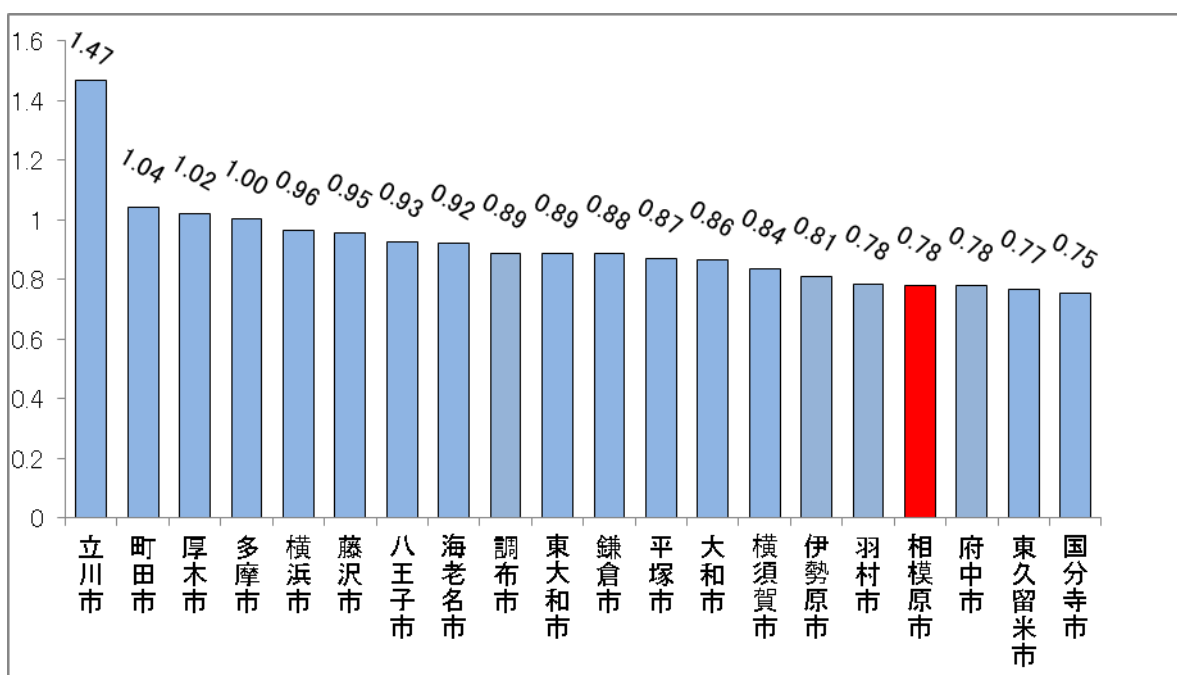
図表 24 首都圏南西部の主な都市の小売業年間商品販売額(2012年)



出典 経済産業省「経済センサス」(平成 24 年)より作成

(注) 首都圏南西部の上位 20 市を掲載。

図表 25 首都圏南西部の主な都市の小売業吸引力(2012年)



出典 経済産業省「経済センサス」(平成 24 年)、神奈川県「神奈川県の人口と世帯」(平成 25 年 12 月 1 日)、東京都「東京都の人口(推計)」(平成 25 年 12 月 1 日)より作成

(注) 首都圏南西部の上位 20 市を掲載。グラフには掲載していないが、千代田区は 17.13、中央区は 10.64、港区は 4.05 等、東京都心部は極めて高い数値

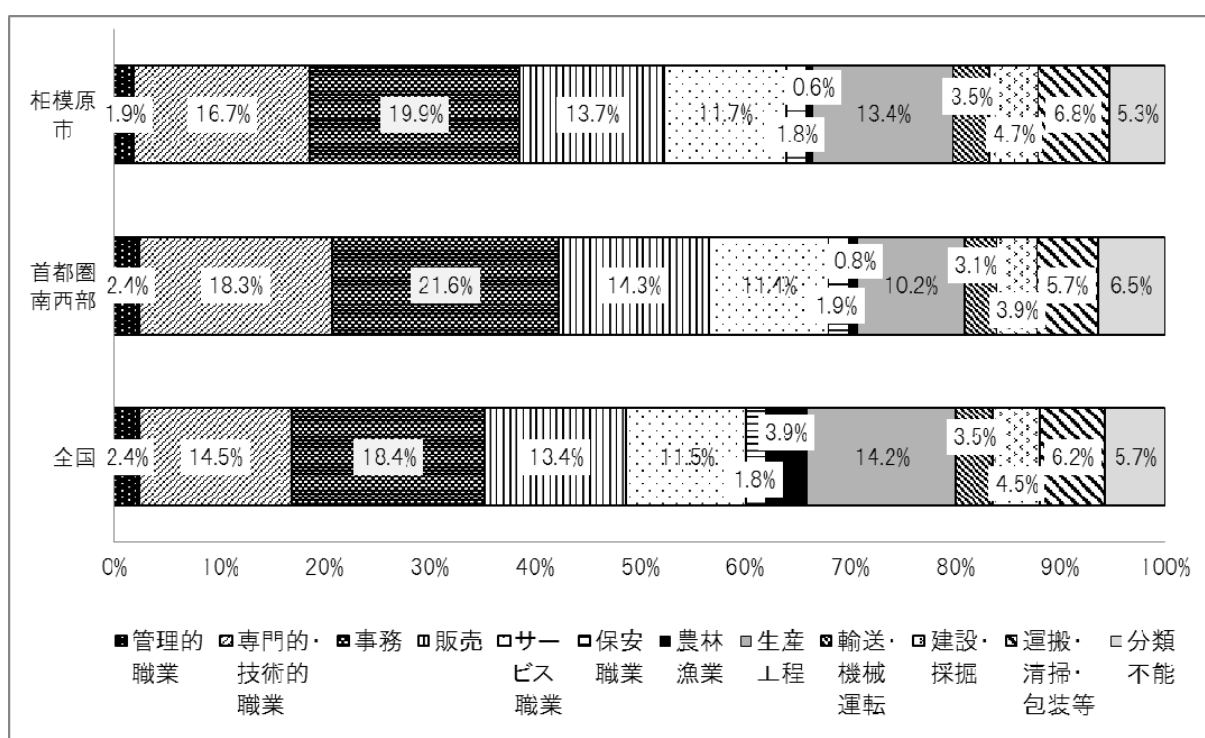
ウ 業務機能

首都圏南西部はオフィス・ワーカー⁹の比率(42.3%)が全国の比率(35.3%)より高く、本市の比率も38.5%と全国の比率よりは高いものの、首都圏南西部よりは低くなっています。

また、事業所数に占める「本所・本社・本店」の比率は4.7%であり、首都圏南西部の平均(5.5%)や近隣の主な都市との比較においても低くなっています。

このように業務機能¹⁰の集積が低い本市は、昼夜間人口比率も87.9と首都圏南西部の平均(91.4)や周辺市より低く、昼間人口が少ない状況がうかがえます。

図表 26 地域別 職業分類別就業者数比率 (2010年)

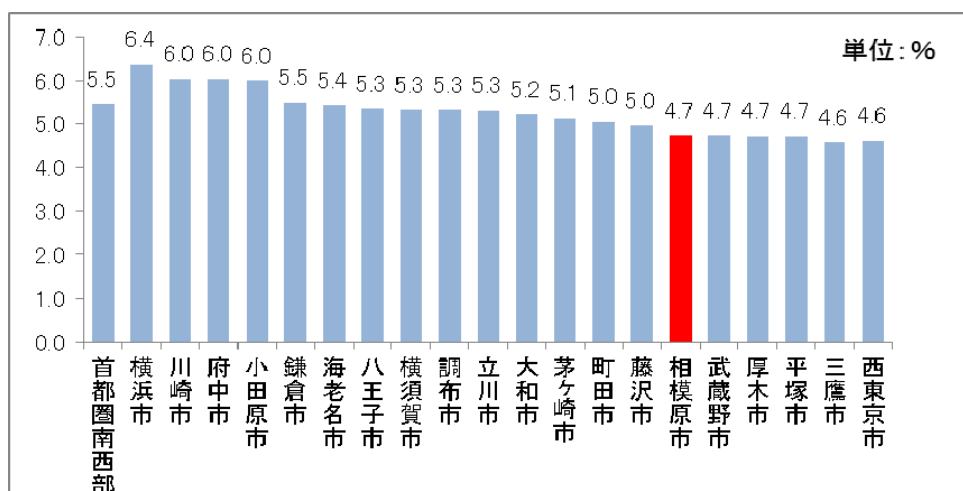


出典 総務省「国勢調査」より作成

⁹ ここでは管理的職業従事者、専門的・技術的職業従事者、事務従事者をいう。

¹⁰ 本戦略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」の機能をいい、ここではオフィスワーカーの比率や事業所数に占める「本所・本社・本店」の比率を用いて統計分析を行っている。

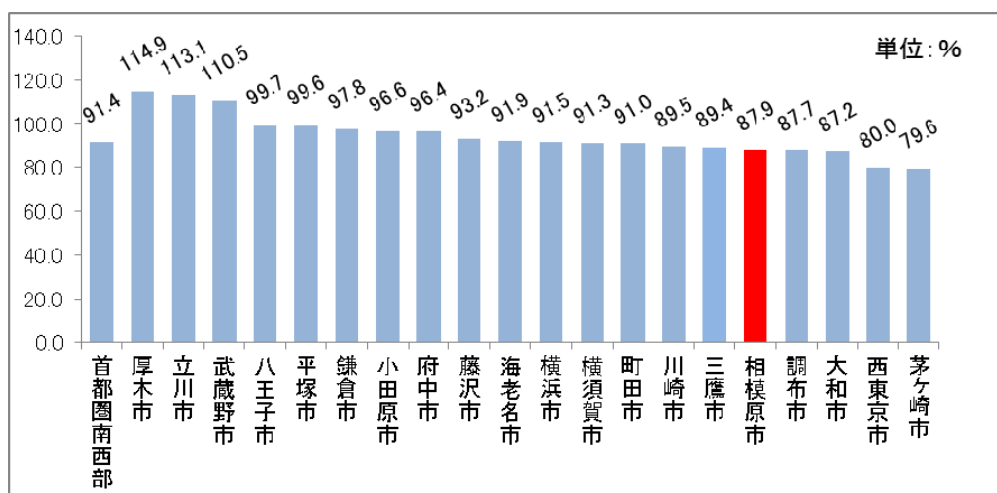
図表 27 首都圏南西部の主な都市の事業所の本社等の比率（2012年）



出典 経済産業省「経済センサス」（平成24年）より作成

(注) 首都圏南西部の「本所・本社・本店」数上位20市について、事業所数に占める「本所・本社・本店」の比率を比較

図表 28 首都圏南西部の主な都市の昼夜間人口比率（2010年）



出典 総務省「国勢調査」より作成

(注) 図表27で比較した都市を対象として比較

エ 観光・コンベンション

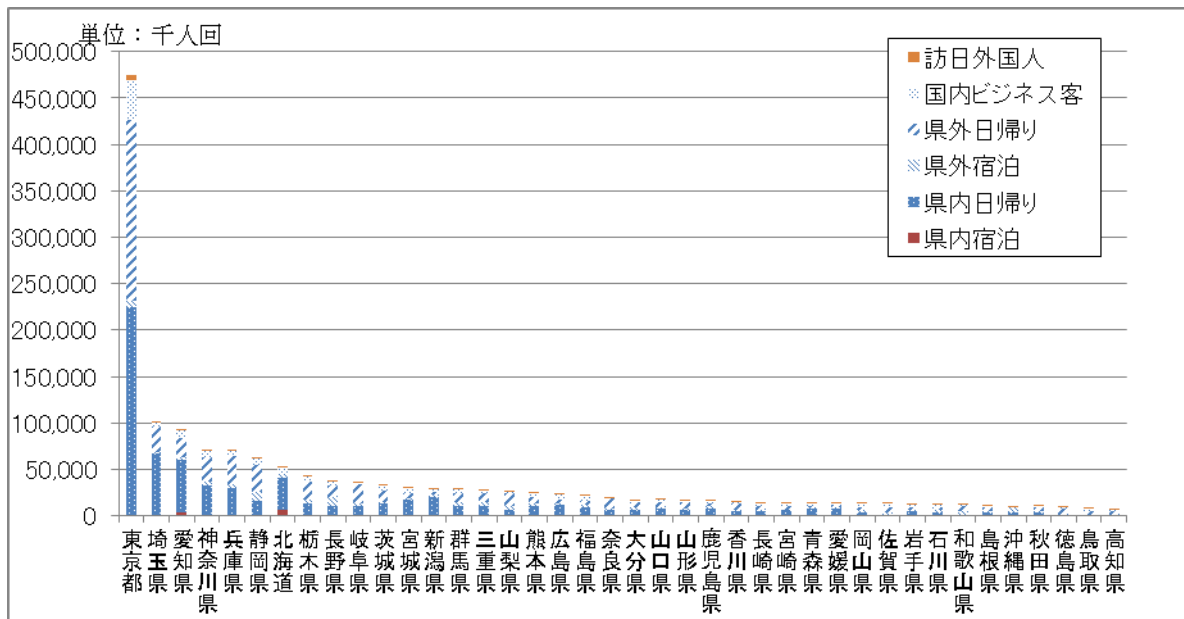
(ア) 観光

平成24年の観光入込客数(県内客やビジネス目的も含む。)について観光庁に集計を提出済みの40の都道府県で比較すると、最も多いのが東京都であり、次いで、埼玉県、愛知県、神奈川県が多くなっています。宿泊客数で見ると、東京都、静岡県、北海道、長野県に次いで神奈川県は第5位となっています。

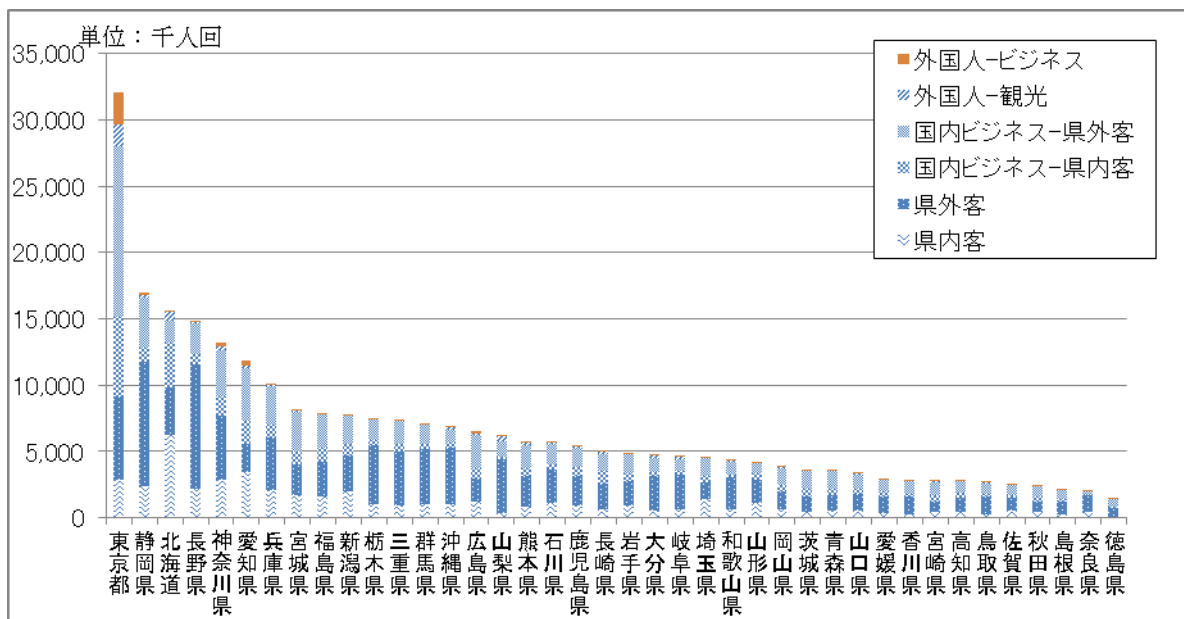
本市の観光入込客数は県内市町村では、横浜市、鎌倉市、箱根町、川崎市、藤沢市に次いで第6位となっており、観光入込客数に占める宿泊客数の比率は6.5%で県平均(8.5%)を下回っていることなどから、都市規模の割に比較的観光客等の交流人口が少なく、特に宿泊目的の来訪者が少ない状況がうか

がえます。

図表 29 都道府県別 観光入込客数 (2012年)

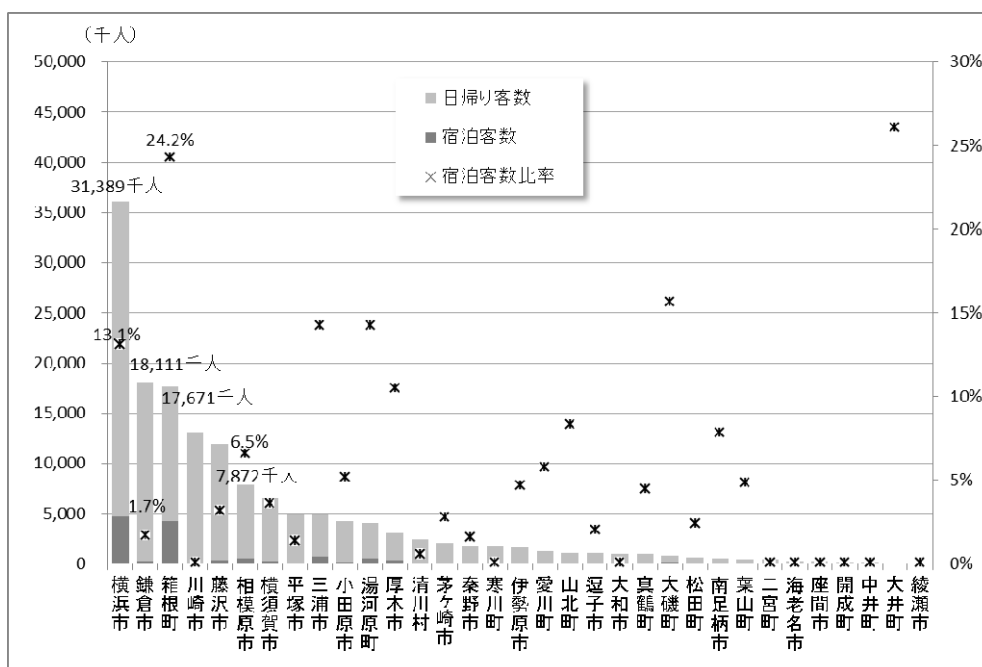


※宿泊客数のみ



出典 観光庁「全国観光入込客統計に関する共通基準集計表(平成24年年間値)」より作成
 (注) 観光庁の共通基準に基づき、上記期間中の数値を報告した都道府県を掲載

図表 30 神奈川県各市町村別観光客数(2011年)

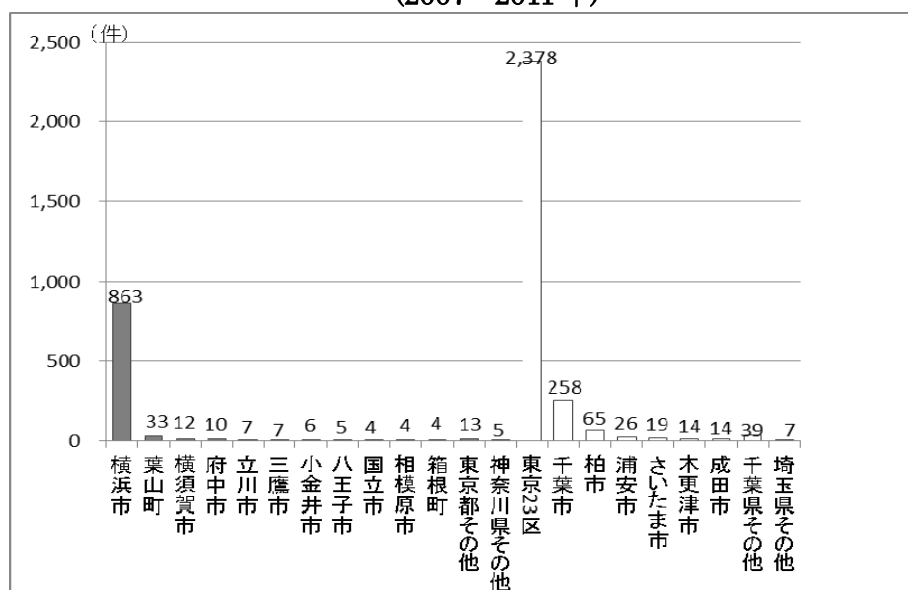


出典 神奈川県「入込観光客調査」(平成23年)より作成。

(イ) コンベンション

国際コンベンション¹¹の開催件数(2007年～2011年計)を見ると、首都圏南西部では横浜市が863件と多く、本市は4件にとどまり、1都3県では東京都特別区(2,378件)や横浜市、千葉市(258件)での開催が多く、それに続くのが柏市、葉山町、浦安市、さいたま市等となっています。

図表 31 首都圏南西部及び周辺部の主要都市の国際コンベンション開催件数(2007～2011年)



出典 日本政府観光局(JNTO)「JNTO国際会議統計」(2011年)より作成

¹¹ 展示会や見本市、学術会議、国際会議等の催しの総称

(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することが可能です。

ア リニア中央新幹線

(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。

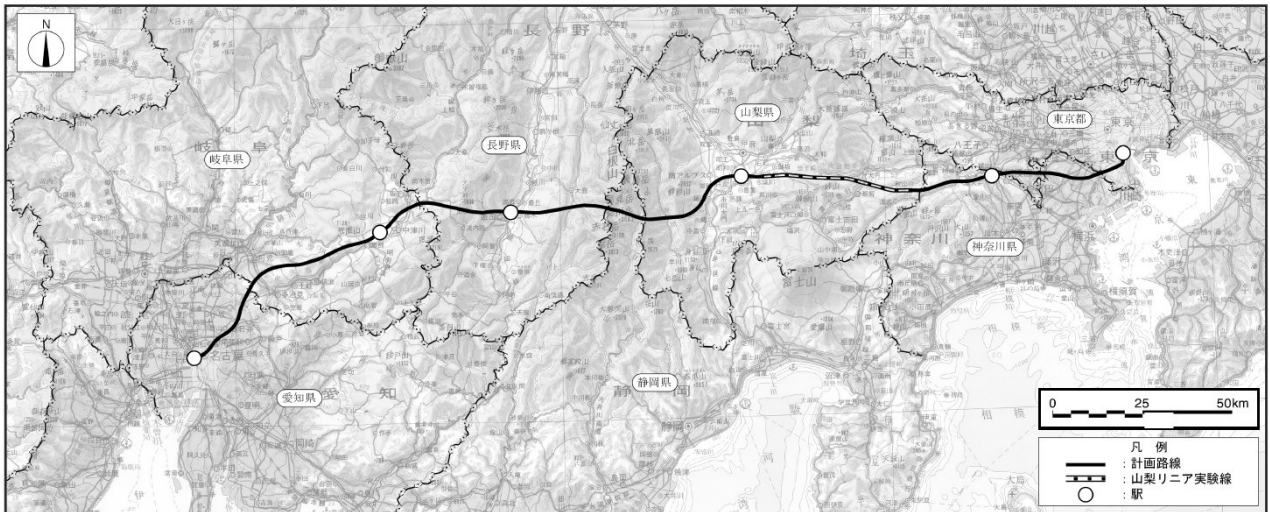
平成25年9月、東海旅客鉄道株式会社(JR東海)が発表した中央新幹線環境影響評価準備書等において、リニア中央新幹線の概要が次のように示されています。

図表 32 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 「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし(平成25年9月) JR東海」の一部を抜粋

図表 33 中央新幹線計画(東京都・名古屋市間)のルート



出典 「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし(平成 25 年 9 月) JR 東海」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。市内を通過する約 23km のうち、約 90%がトンネルとされています。

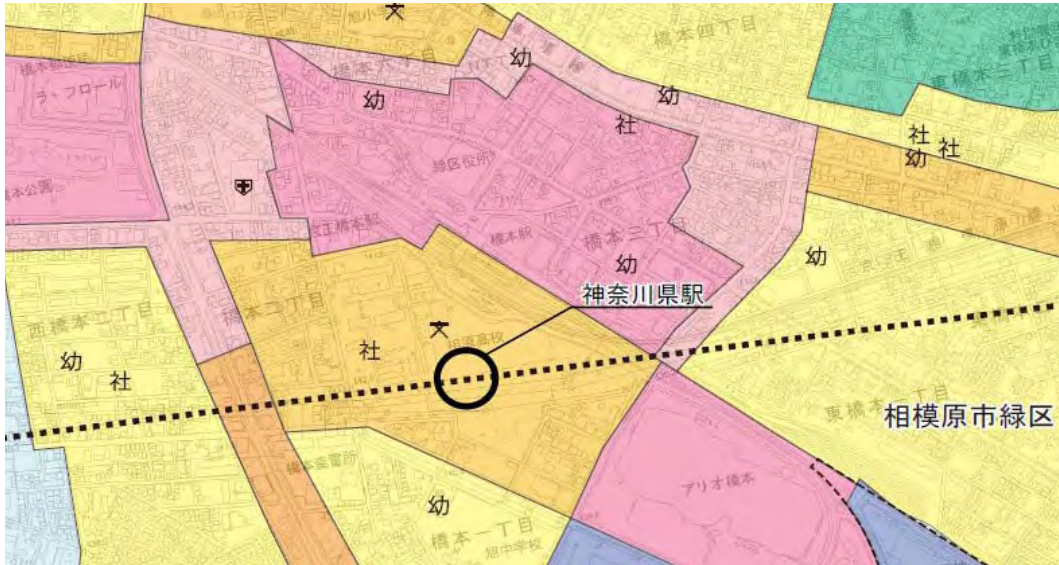
神奈川県駅の設置箇所は、選定された路線において、駅の平面的、縦断的線形条件を遵守しつつ、地下構造物として駅の設置が可能であること等から、緑区橋本駅付近に計画されています。

図表 34 神奈川県内のルート



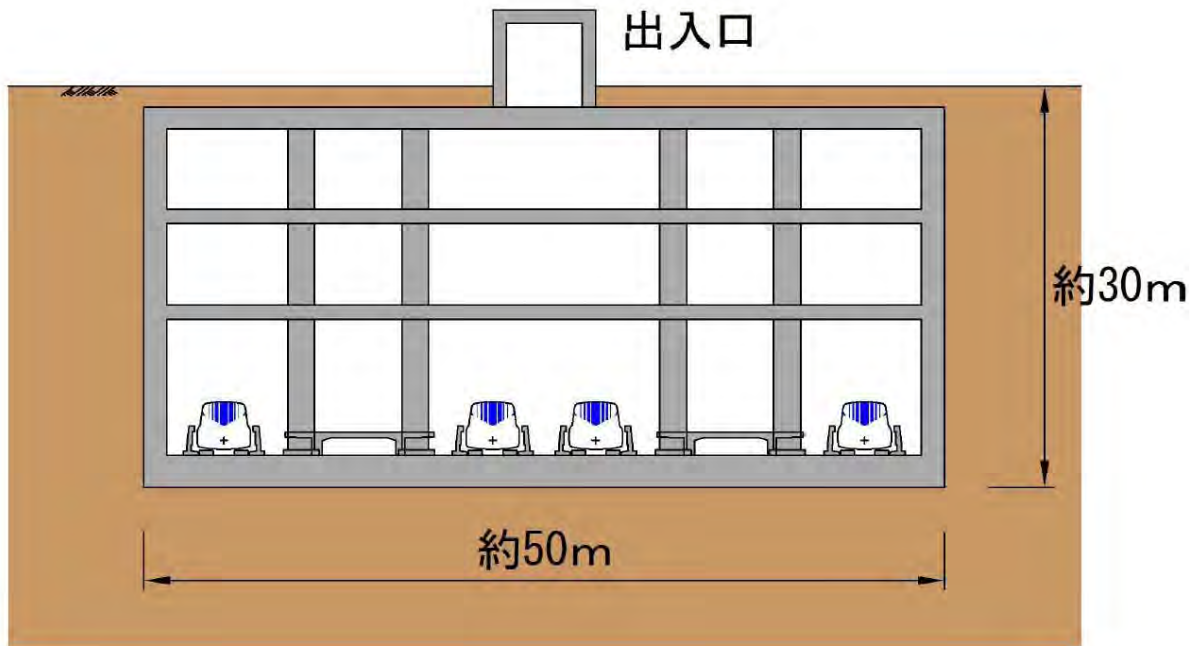
出典 「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし(平成 25 年 9 月) JR 東海」の一部を抜粋

図表 35 神奈川県駅位置



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

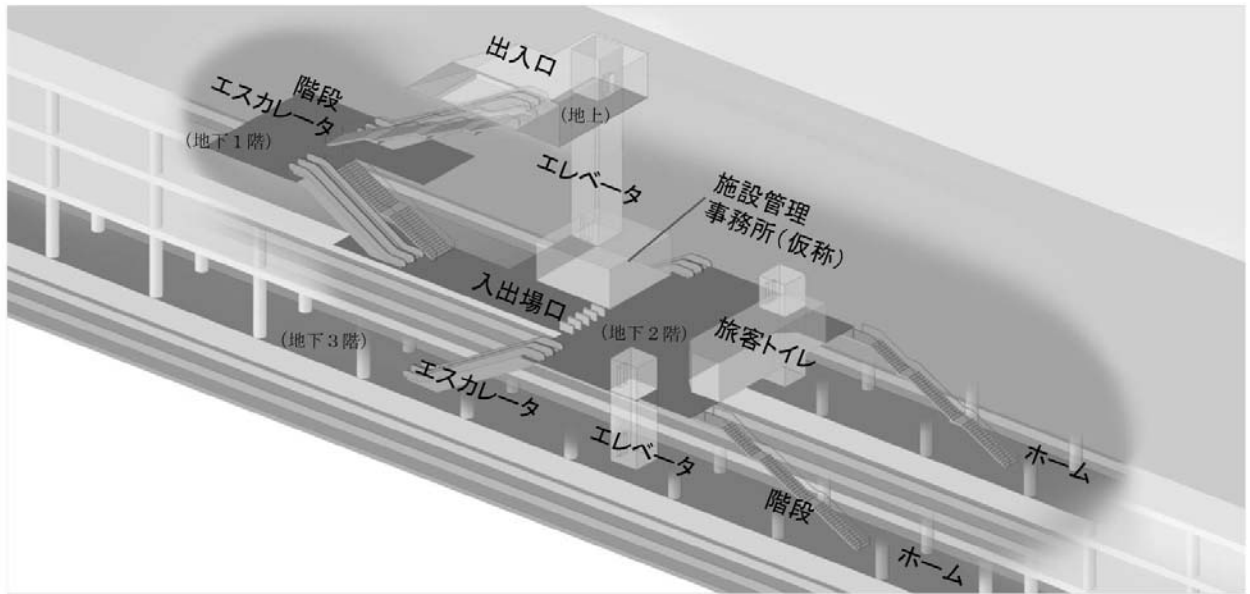
図表 36 神奈川県駅の概要(断面図)



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

図表 37 神奈川県駅の概要(斜め上方からの透視図)

〈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」(H25.7)の一部を抜粋

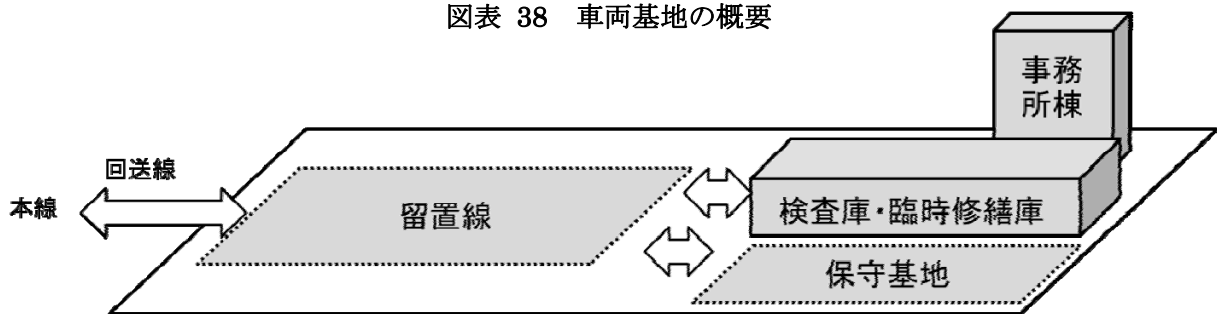
(ウ) 関東車両基地

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、車両基地の設置が観光や情報発信の拠点として地域活性化につながるよう、JR東海に求めています。

図表 38 車両基地の概要

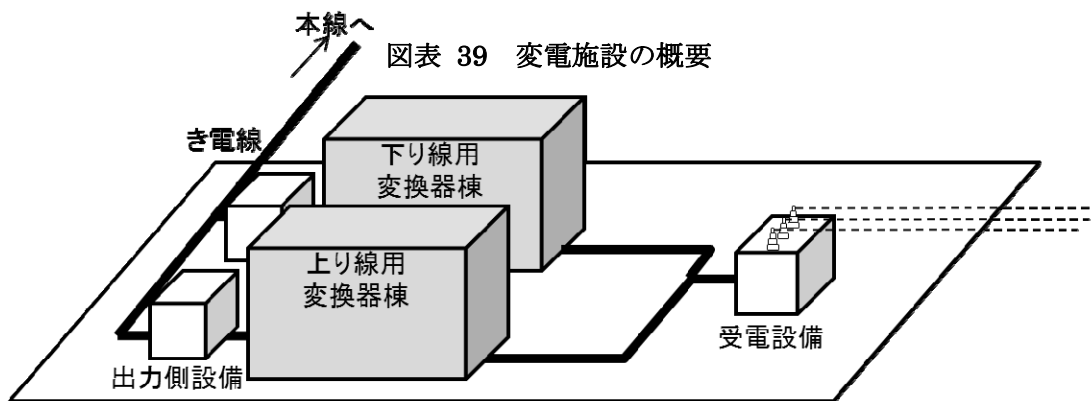


出典 「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし(平成25年9月) JR東海」の一部を抜粋

(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。

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。



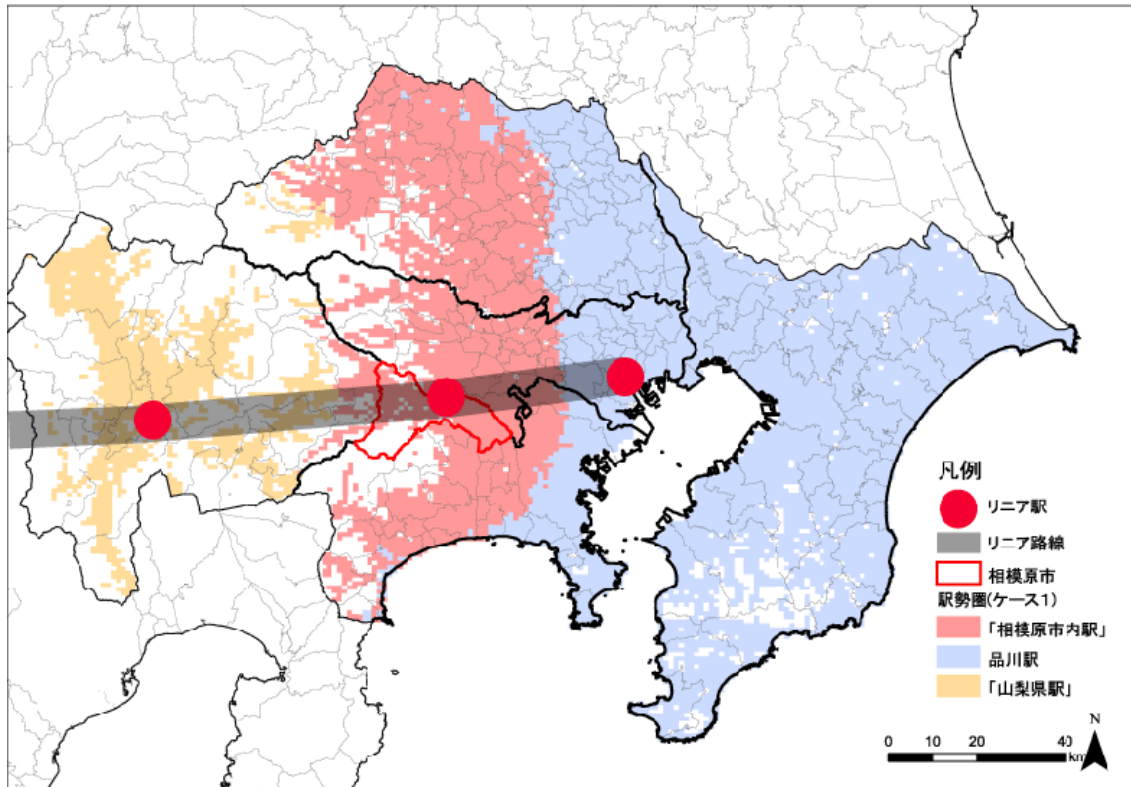
出典 「環境影響評価準備書(神奈川県)のあらまし(平成25年9月) JR東海」の一部を抜粋

(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。

本市に設置されたリニア新駅の駅勢圏は、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。

図表 40 リニア中央新幹線の駅勢圏



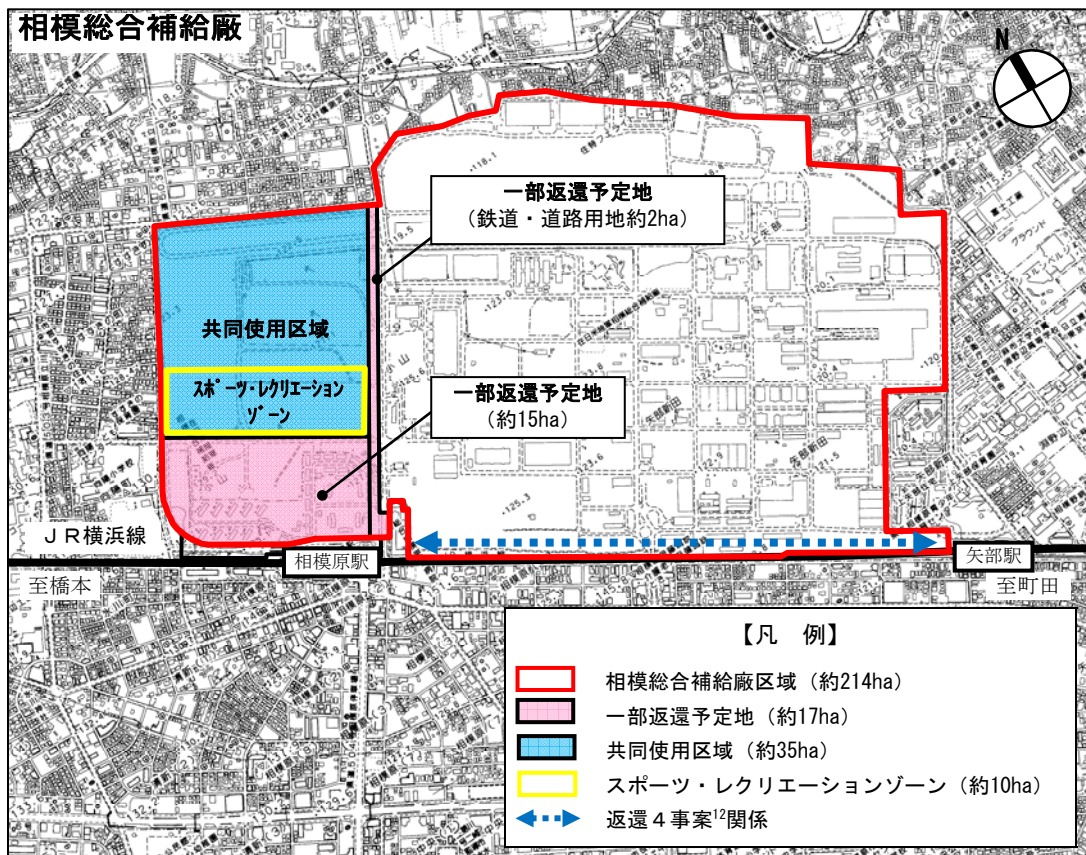
出典 相模原市「平成 22 年度 広域交流拠点検討事業報告書」

- ※ 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かったため、「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。

イ 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、後背地の約 35ha も平成 24 年 6 月の日米合同委員会において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た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。

図表 41 相模総合補給廠



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)

¹² 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

ウ 小田急多摩線の延伸構想

小田急多摩線の延伸構想は、唐木田駅から本市内、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。

図表 42 小田急多摩線延伸構想



出典 運輸政策審議会答申第18号(平成12年)

エ 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)

首都圏中央連絡自動車道(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として位置付けられている「さがみ縦貫道路」は、東名高速道路、中央自動車道及び関越自動車道を結節し、津久井・県央・湘南地域を直接結ぶ神奈川県の大動脈として、また、都市構造の再編や沿線における街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。

図表 43 首都圏中央連絡自動車道(圏央道)等の整備状況



※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

第3章 広域交流拠点都市推進戦略

(1) 戦略の策定において考慮すべき視点

第2章で整理した内容を踏まえつつ、広域交流拠点の形成において考慮すべき特性と課題は以下のとおりです。

ア 考慮すべき特性

(ア) 広域交通網の充実

○ 首都圏南西部の内陸ハブシティ

本市や広域交流拠点の周辺には圏央道(さがみ縦貫道路)や中央自動車道、国道16号、国道20号等の広域的な道路交通網のほか、鉄道路線としてJR中央本線・横浜線・相模線、小田急小田原線・江ノ島線、京王相模原線があり、様々な方面に直結する広域交通網が発達しています。

小田急小田原線や京王相模原線、JR中央本線、また中央自動車道、国道20号等の交通網は、都心に向けた通勤・通学等の足として重要な役割を担ってきました。

本市の場合、こうした都心からの放射状の交通網に加え、国道16号やJR横浜線・相模線、さらに現在建設が進んでいる圏央道(さがみ縦貫道路)など、横浜や湘南方面に向けて走る路線も充実しています。

加えて、リニア中央新幹線の建設や小田急多摩線の延伸、圏央道(さがみ縦貫道路)の整備等、広域交通網のさらなる充実が見込まれており、人・もの・情報の交流が活発になることで本市の拠点性の向上や産業の発展、経済の活性化を促進し、自立した都市圏の形成に大きく寄与することが期待されます。

本市は首都圏南西部の玄関口として、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としての役割を果たしていきます。

○ 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。

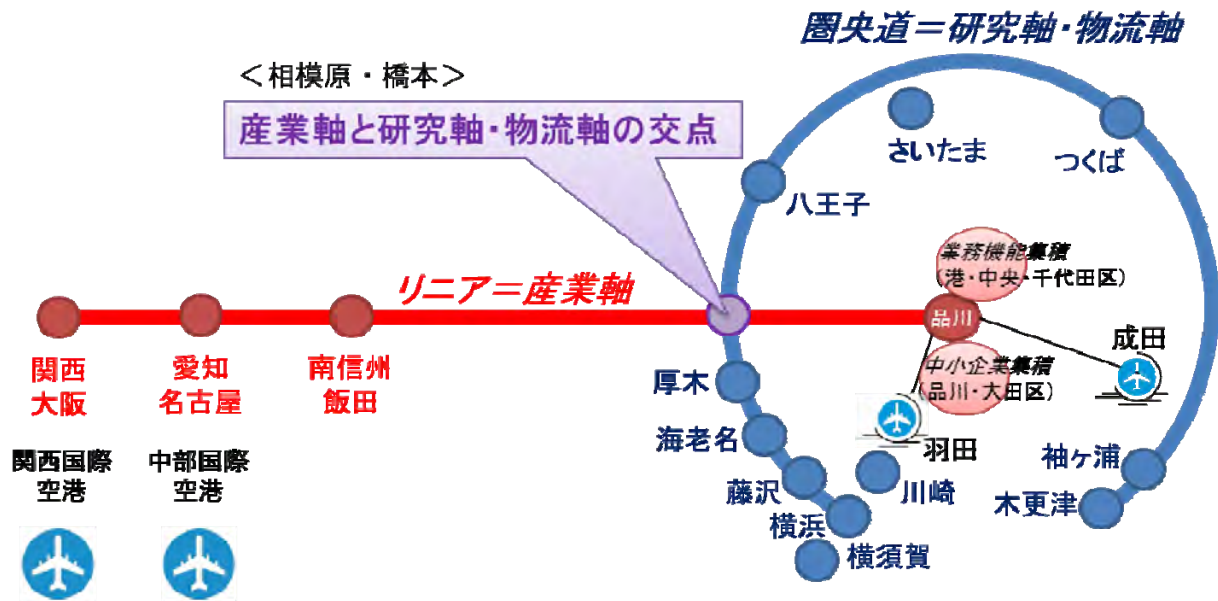
このように、リニア中央新幹線の沿線は産業の中心地域を貫く活発な「産業軸」を形成します。

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」を形成しています。

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。

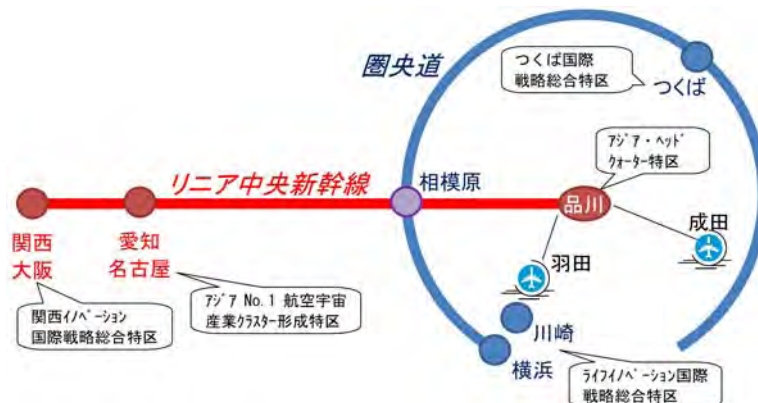
図表 44 広域圏における広域交流拠点の位置付け



○ 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、このうち北海道と福岡県を除く 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。これらはいずれも産業面や研究開発面で国際競争力のある地域をめざしており、こうした戦略的拠点へのアクセス性も広域交流拠点のポテンシャルとなっています。

図表 45 国際戦略特区の指定状況

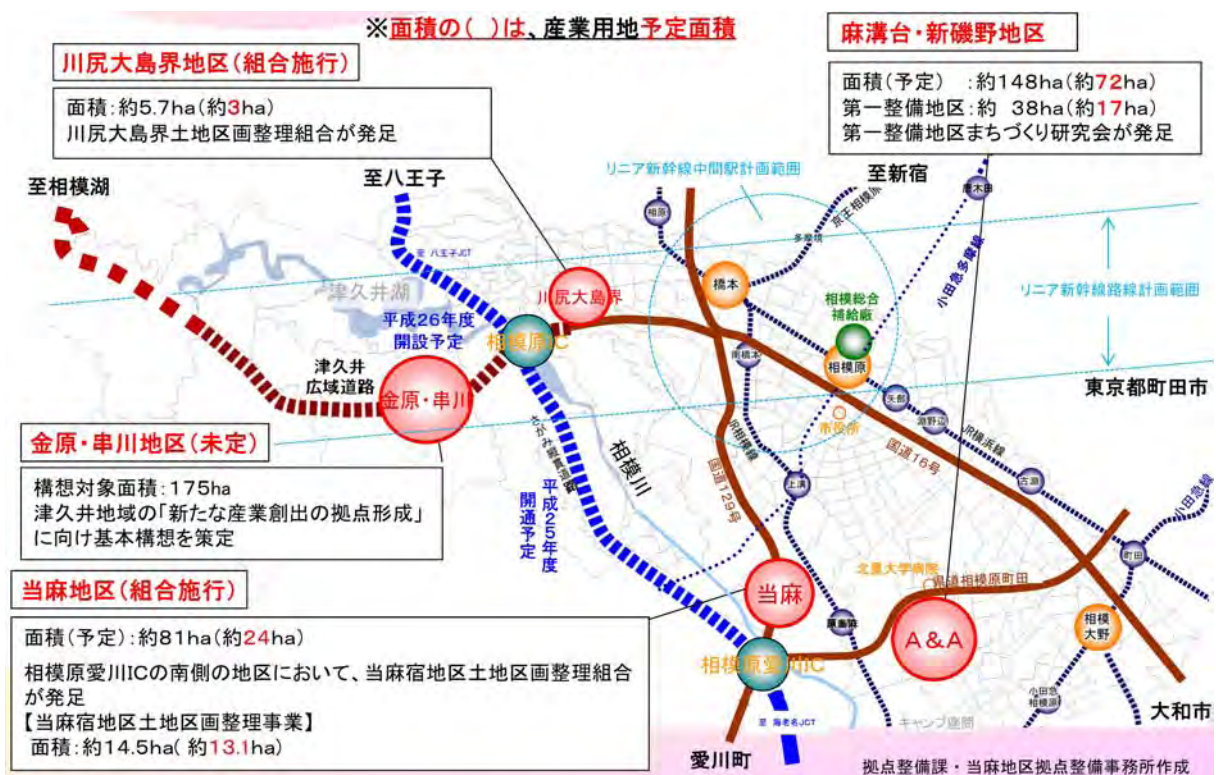


(イ) 産業の集積

第2章でも触れたとおり、本市は平坦な地形、交通網に恵まれた立地条件等を背景に、昭和33年の首都圏整備法による市街地開発区域(近郊整備地域)に指定され、企業の進出と急速な都市化が進みました。こうした経緯から内陸工業都市として発展し、全産業の従業者に占める製造業の比率が高く、生産面が中心の産業構造となっています。

また、市内2箇所の圏央道(さがみ縦貫道路)インターチェンジ周辺地域など、新たな産業用地創出に向けたさらなる拠点整備の取組も進められています。

図表 46 本市の産業用地創出に向けた拠点整備の概要



(ウ) 多様な大学等の集積

生産機能の集積のみならず、市内には総合大学、医学系、美術系の大学等の多様な大学が立地しているほか¹³、JAXA相模原キャンパスが立地するなど、大学・研究機関等が集積しています。

大学については市内の集積に加え、八王子市や町田市等の周辺部にも美術系や理工系など、多様な大学が多く立地しています¹⁴。

¹³ 本市にキャンパスを立地する大学として、青山学院大学、麻布大学、和泉短期大学、桜美林大学、北里大学、相模女子大学・短期大学、女子美術大学がある。

¹⁴ 杏林大学、工学院大学、国士舘大学、創価大学、首都大学東京、昭和薬科大学、拓殖大学、玉川大学、多摩美術大学、中央大学、帝京大学、東京工科大学、東京造形大学、東京薬科大学、法政大学、明星大学、和光大学など

(エ) インキュベーション¹⁵拠点の立地

リニア中央新幹線の駅が計画されている橋本駅の周辺には、起業家・ベンチャー企業、新分野進出をめざす中小企業を支援する「さがみはら産業創造センター(S I C - 1, 2)」が立地しています。

多くの来街者に利用され、経済の活性化に資する土地利用につなげていくため、こうした機能を生かす方策を視野に置く必要があります。

(オ) 「宇宙」や「水」、「安定した地盤」などの特性・魅力の活用

J A X A相模原キャンパスの立地や宇宙をキーワードとした銀河連邦の取組、「潤水都市」として神奈川県の水がめである水源地の豊かな自然、相模原台地の安定した地盤など、本市が有する様々な地域の特性や魅力を活用し、市民や来街者が憩い、訪れ、企業等が活動の拠点とするまちづくりを検討する必要があります。

イ 考慮すべき課題

(ア) 人口減少、少子・高齢社会の進行

これまで堅調な人口増加を続けてきた首都圏南西部や本市ですが、今後は人口の増加が鈍化し、いずれ減少傾向に転ずることが見込まれるとともに、少子・高齢社会の進行も急速に進むものと予想されます。

将来的に定住人口の大幅な拡大は想定しにくいいため、昼間人口や交流人口の拡大が重要になっていくことが考えられます。

(イ) 製造業を中心とした生産拠点の海外移転

本市の産業をこれまで牽引してきた製造業は、アジア等の新興国との競争が激しい業種でもあり、近年は我が国全体の輸出が減少しています。その背景には、新興国における技術水準の向上、相対的に安価な労働コストなどがあり、国内企業が生産拠点を海外に移していくことが懸念されます。

こうした傾向は今後も続くと予想され、持続的な成長に必要な付加価値の創造を維持する産業支援や次代を見据えた新たな産業の育成等が課題となります。

ど。

¹⁵ 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。

(ウ) 広域的な集客性を持つ商業振興

本市の消費購買力は周辺市や都心部に流出しており、市内の商業集積は域内需要に対応し、ある程度の規模を有しているとはいえ、その拠点性は現状では低い水準に留まっています。

広域交通網の強化や駅周辺整備を契機として、広域的な集客性や来街者の回遊性を高め、商業地としての魅力づくりに取り組む必要があります。

(エ) 業務機能の集積、昼間人口の拡大

本市は就業者に占めるオフィス・ワーカーの比率が低く、また、本社等の事業所も少ないなど、都市規模に比して業務機能の集積が低いことが特徴となっています。

そうしたことから昼夜間人口比率も周辺都市と比べて低い水準に留まり、いわゆる「ベッドタウン」としての性格を有しています。居住者の暮らしの質の向上と併せ、通勤者や来街者、企業が活動する都市として、昼間もにぎわうまちづくりが課題となっています。

(オ) 交流人口の拡大

本市の観光入込客数は県内6位にとどまり、また、観光入込客数に占める宿泊客数の比率は県の平均値を下回っています。国際会議等のコンベンションの開催も少数に留まり、都市規模に比して交流人口の少ないことが課題となっています。

市内の観光資源のみならず、内陸ハブシティとしての立地を生かし、富士山や箱根、高尾山等、国際的な観光地にアクセスできるターミナル拠点としての機能強化等による交流人口の拡大が課題となっています。

(カ) アジアの成長と世界的な都市間競争激化

東京を中心とする首都圏は巨大な都市圏であり、これまで経済規模や教育・文化の水準等、あらゆる分野で競争力の高い都市圏として、ニューヨークやロンドン等と並び称される「グローバル・シティ」として評価されてきました。

しかし、アジア新興国の成長に伴い、シンガポールやソウル、香港、北京、上海等、アジアの大都市圏が国際競争力のある魅力的な都市として浮上しつつあり、国内だけでなく海外諸都市との都市間競争も厳しさを増していくことが想定されます。

こうした状況の中、羽田空港の国際化や横田基地の軍民共用化¹⁶、LCCの

¹⁶ 東京都西部の立川市、武蔵村山市、昭島市、福生市、羽村市、瑞穂町にまたがる地域に3,350mの滑走路を持つ

就航など、海外からの来訪者の増加、アクセス性の向上を機会として生かしていくため、人や企業に選ばれる都市づくりに向けて、国内外から「選ばれる」広域交流拠点の形成に取り組む必要があります。

(2) 戦略がめざす広域交流拠点の理念と将来像

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。

図表 47 本市の特性と課題(まとめ)

<p>今後の変化によるポテンシャル</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広域交通網の充実 	<p>既存の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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
<p>既存の特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○多様な大学等の集積 ○インキュベーション拠点の立地 ○産業の集積 ○宇宙・水・安定した地盤 	<p>今後の環境変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○人口減少、少子・高齢社会の進行 ○製造業を中心とする生産拠点の海外移転 ○アジアの成長と世界的な都市間競争激化

このような特性や課題を踏まえ、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¹⁷の集積や土地利用、交通基盤整備等に取り組んでいきます。

- ・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機能の集積や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

米軍の横田基地があり、東京都が基地の返還という最終目標まで民間航空と共用した活用を検討している。平成15年の日米首脳会談における軍民共用化の実現可能性検討に関する合意を受け、都は国と連携し、軍民共用化の早期実現に取り組んでいる。

¹⁷ 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。

まちづくりなどを背景として業務機能の集積を促進し、ひいては昼間人口の拡大を図る。

→ 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**
- **本市全体、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**

広域交流拠点は、国内、国外を問わずアクセスしやすい「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「人や企業に選ばれるまちづくり」の実現をめざします。

(3) 戦略のメインストーリー

戦略の柱となる ①産業交流拠点の形成 ②中枢業務拠点の形成 ③交流・生活人口の拡大について、各項目ごとに取組の方向性や必要となる主な機能・施設等を以下のとおりとします。

ア 産業交流拠点形成戦略

産業交流拠点形成に向けた取組の方向性

■ 国内外との交流による産業のイノベーション¹⁸拠点

- ・本市の既存の産業集積をベースとし、首都圏内や中京圏など他の大都市圏、海外の企業や大学等との連携を深め、国内外の情報や人材が交流し、産業のイノベーションを促す拠点の形成を図る。
- ・首都圏に集まる国際市場やビジネストレンドに関する情報の交流を促し、企業のR&D¹⁹拠点等が集積し、製品やビジネスモデルの研究開発、新市場の開拓等を促す環境づくりを図る。

■ 宇宙開発やロボット産業等を核とした交流拠点

- ・JAXAや宇宙関連産業の立地、「さがみロボット産業特区」の制度を活用し、宇宙科学やロボット産業に関する研究者が研究・ビジネスの機会を求めて集う拠点を形成する。
- ・大学や研究機関等との連携により、研究者、技術者の育成や社会教育の拠点形成を図り、市民や一般的な来街者も含め、「宇宙」、「ロボット」等をキーワードとして多様な交流・活動が可能な拠点づくりを図る。

■ 我が国を代表する都市インフラの輸出発信拠点

- ・リニア中央新幹線や関東車両基地の建設、市街地における新たなエネルギーマネジメントシステムの導入等を契機として、企業が都市インフラの輸出を図る際の情報発信地・見本市となる拠点づくりを進める。
- ・多様な都市インフラに関する高度技術を有する企業の支援や誘致、連携等を進めることで、上下水道、水質浄化、スマートシティ²⁰など様々な都市インフラに関する情報の蓄積や人材の交流・育成を図る。

■ 多彩な産業のインキュベーション(起業)拠点

- ・広域交通網の充実や情報発信力の向上等を生かし、首都圏南西部で起業に関

¹⁸ 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。

¹⁹ Research&Development:企業における研究・開発業務

²⁰ 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

心のある人々を呼び込み、様々な分野の産業の担い手が育成される環境をつくる。

- ・ 起業支援施設を「卒業」した企業の拠点周辺への立地誘導を図り、広域交流拠点周辺への企業や大学等が入居するサテライトオフィス²¹等の集積や、企業と大学や研究機関等との産学連携・産産連携を促進する。
- ・ 広域交流拠点を中心に「起業しやすい都市」「新たな技術や事業が次々と生まれる都市」として認知度を高め、企業の進出や広域交通網によるビジネス客の来訪により、昼間人口の拡大を図る。

戦略の実現に必要な主な機能

- 産業技術やビジネス、宇宙科学、都市インフラ等に関する情報の受発信及び交流の機能(一般の市民、来街者、学生等を対象とした広報、社会教育、体験等のための機能を含む。)
- 大学や研究機関、企業の R&D 拠点
- 企業の研究開発や産学連携、産産連携等の支援機能
- 人材育成・研修支援機能
- ビジネス滞在・交流のための機能
- 事業所等のサポートサービス機能(ケータリング²²、コピー・OAサービス等)
- 起業を支援する機能
- 起業施設を「卒業」する企業の受け皿となるオフィス機能

誘致や整備が必要となる施設の例

- ・ 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・ミュージアム等
- ・ 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、研修会場、貸し会議室やイベントのためのスペース、産学連携窓口等
- ・ 企業の技術の展示場、ショールーム等
- ・ 大学、大学院、研究機関等
- ・ 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、サテライトオフィス等
- ・ シティホテル、サービスアパートメント²³
- ・ 多彩な産業分野における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)

²¹ 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

²² パーティーやイベント会場等に出張し、料理を提供するサービス。

²³ 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。

中枢業務拠点形成に向けた取組の方向性

■ 首都圏の広域防災拠点

- ・安定した地盤や首都圏内のアクセス性に優れた内陸ハブシティの特性を生かし、首都圏内陸部の防災拠点、ロジスティクス拠点としての機能を担う。
- ・防災拠点の立地や高度な防災性を備えることにより、災害リスクの低い都市として認知されることで企業進出を下支えする要因となり、業務機能等の立地を促進する。

■ 複合的な行政機能拠点

- ・業務集積、昼間人口拡大の契機となるよう、また、集約型の都市構造を形成していくため、国の機関等を含めた行政機能について駅周辺部への集積を図る。
- ・集約に当たっては、環境共生型の新たな都市のモデルとなるよう、新たな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、スマートコミュニティの形成を図る。
- ・PFI等の手法により、市や国等の行政機能等が同居する複合施設が整備され、市民が様々な用件を1か所で済ませることができるよう行政機能の集約を図る。

■ 国内外からの業務機能誘致

- ・産業交流拠点形成戦略による産業・経済活動の拠点形成や後述する交流・生活人口拡大戦略による高次医療・福祉拠点の形成等、他の戦略の柱と連動した業務機能集積の基盤、環境の整備と合わせ、国内外から業務機能の誘致を図る制度設計を行い、展開することで中枢業務拠点を形成する。

戦略の実現に必要な主な機能

- 防災に関する広域的な拠点機能
- 市、国等の行政機関
- 低炭素型都市やスマートシティの形成に資する機能
- 誘致した企業の受け皿となるオフィス機能

誘致や整備が必要となる施設の例

- ・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
- ・複合的な行政施設

- ・地域冷暖房センター、再生可能エネルギー設備等
- ・オフィスビル、レンタルオフィス

ウ 交流・生活人口拡大戦略

交流・生活人口の拡大に向けた取組の方向性

■ 文化や躍動感の源となる広域的スポーツ・アート交流拠点

- ・スポーツやアート等に関して、国際イベントから地域密着型のイベントまで幅広く開催され、広域的な集客を図るとともに、市民の躍動感や一体感を醸成し、情報発信、文化交流が活発に行われる拠点を形成する。
- ・プロスポーツチームとの交流やアート創作体験などを通じて日常的にスポーツやアートに市民や来街者が触れることができ、文化を中心に多くの人々が交流できる空間を醸成する。
- ・施設等の整備やその後の運営について、市民の参画や国際コンペ等を組み入れて実施することで整備のプロセスから国内外に発信し、施設等のデザインも拠点のランドマークとして、また市のシンボルとして、来街者に深い印象を残す存在とする。
- ・他の戦略の柱とも連携し、多面的で多くの世代にとって魅力ある交流空間を形成することで、圏域内外から交流人口を継続的に維持・拡大する拠点を形成する。

■ 少子・高齢社会に対応した医療・福祉・多世代共生の拠点

- ・医療施設や福祉施設など、今後、少子・高齢社会の進行によって利用ニーズの高まりが想定される機能の集約により、歩いて暮らせる都市構造への転換を図る。
- ・高次の地域医療水準の確保や水源地の自然を生かした滞在型医療ツーリズムの推進等により、国内外から診療や滞在、研究のために人々が来訪する拠点の形成や国際会議等の誘致を図り、医療に関する国際的な交流機能を確保する。
- ・様々な世代が共生、交流するまちづくりを進めることで、生活文化の香りが高く、暮らしの豊かさを享受できる都市づくりをめざす。

戦略の実現に必要な主な機能

- 競技場、スポーツ・レクリエーション機能
- スポーツホームタウンチームの連携・支援機能
- 芸術の展示・鑑賞機能
- アーティストの創作支援機能
- 市民や来街者によるアート創作体験などを通じた学習・教育支援機能
- アートやスポーツによる地域の情報を幅広く発信し、交流する機能
- 合宿等の短期・中長期滞在に対応する宿泊・飲食機能
- 多様な消費ニーズや食文化に対応した商業・飲食機能

- 医療に関する研究、会議、研修等の拠点機能
- 福祉関連分野で駅至近への立地が求められる機能
- 多世代型の交流・コミュニティ醸成機能

誘致や整備が必要となる施設の例

- ・屋外または屋内競技場、トレーニング・センター等
- ・スポーツ、レクリエーション等に係る公共施設
- ・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²⁴」事業拠点(若手アーティスト等の創作・情報発信拠点)
- ・シティホテル、サービスアパートメント等
- ・医療機関、サテライトクリニック²⁵等
- ・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
- ・講演会や国際的なフォーラム、シンポジウム等の開催が可能なホール・国際会議場
- ・様々な国や地域の食文化が楽しめる飲食店街
- ・広域的な集客力があり、様々な商品が並びショッピングモール
- ・多世代共生住宅(コーポラティブハウス²⁶、コレクティブハウス²⁷等)
- ・まちづくりに関わる市民や団体の活動・交流施設

²⁴ 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おりとされており、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 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」)

²⁵ 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

²⁶ 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

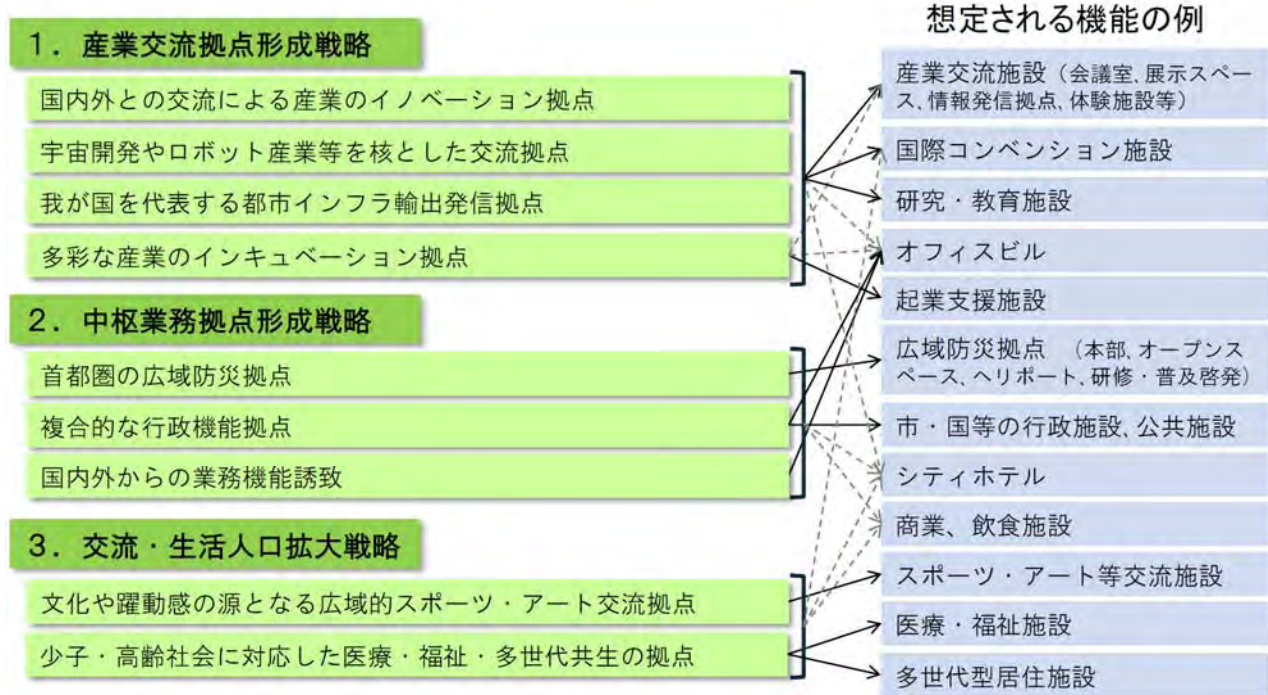
²⁷ 居住スペースの他に居間や台所等の共用スペースを設ける集合住宅。子育て世代や高齢者等の生活支援に期待が持たれている。

(4) 広域交流拠点に求められる機能の考え方

ア 広域交流拠点への導入機能の方向性

(3)でまとめた戦略の柱で挙げた施設例を以下のように分類し、各戦略から導入が想定される機能の方向性をまとめました。

図表 48 導入機能の方向性



図表 49 導入機能の分類と施設例

分類	施設例
産業交流施設	<ul style="list-style-type: none"> 貸し会議室やイベント会場、研修会場、産学連携窓口等 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
国際コンベンション施設	<ul style="list-style-type: none"> 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 企業の技術の展示場、ショールーム等
研究・教育施設	<ul style="list-style-type: none"> 大学、大学院、研究機関等
オフィスビル	<ul style="list-style-type: none"> 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 レンタルオフィス、サテライトオフィス 地域冷暖房センター、再生可能エネルギー設備等
起業支援施設	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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
商業、飲食施設	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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」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	<ul style="list-style-type: none"> ・医療機関、サテライトクリニック ・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・交流施設	<ul style="list-style-type: none"> ・多世代共生住宅(コーポラティブハウス、コレクティブハウス等) ・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、橋本駅周辺地区と相模原駅周辺地区を核とした一体的なまちづくりを進めていくため、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。

図表 50 橋本・相模原両駅周辺地区における機能集積の方向性

	橋本駅周辺地区	相模原駅周辺地区
特性	<ul style="list-style-type: none"> ○在来線 3 線が乗り入れるターミナル駅である ○リニア中央新幹線駅が計画され、県立高校の移転が想定される ○既成市街地であり、周辺部は大規模整備の余地が小さい ○駅周辺に産業集積がある ○圏央道(さがみ縦貫道路)IC との近接性 	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○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 ○小田急多摩線延伸構想がある
機能分担の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ■産業集積を生かした都市機能の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ■行政機関の集積を生かした中枢業務拠点形成、公的機能集積

ウ 橋本・相模原両駅周辺地区の将来像

いで整理した機能分担の方向性に基づく両地区の将来像は以下のとおりです。

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。

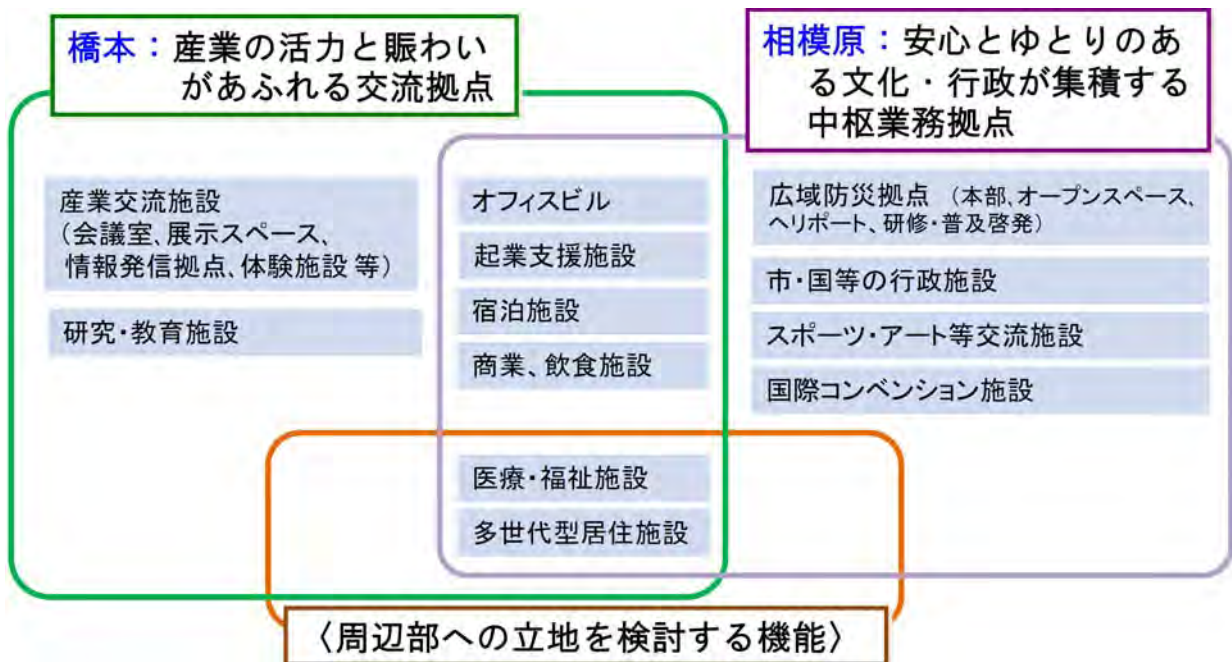
また、周辺部が工業系の用途とされ、産業集積や起業支援(インキュベーション)施設の立地があることから、リニア駅との近接性を生かし、産業交流拠点、イノベーション拠点としての機能集積を図っていきます。

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。

図表 51 機能分担の方向性



- 両駅周辺が相互に魅力を高め合い、高次都市機能²⁸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

²⁸ 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

第4章 戦略の実現に向けて

戦略は、基本計画の策定、その後の整備計画の策定に向け、本市を含む圏域全体が今後も持続的に成長していくための方策を取りまとめたもので、その実現に向けて次の点を考慮しながら取り組んでいきます。

- 広域交流拠点の形成に当たっては、基盤整備などのハード面と都市機能の誘致や推進体制の確立などのソフト面を並行して検討し、総合的・一体的な拠点形成を図っていきます。
- 具体的な整備内容・事業等については、基本計画において基本的な方向性を示すとともに、平成26年度以降橋本・相模原両駅周辺の整備計画の策定に向けて、引き続き検討を行っていきます。
- まちづくりには長い時間を必要とし、その前提条件や内容は、今後の社会経済情勢の見通しによって変更が生じることが想定されます。
このため、戦略については社会経済情勢の変化に応じて定期的に見直しを行うなど、実情に即した広域交流拠点の形成が図られるよう努めていきます。
- 戦略では広域交通網の整備等、現在進行中の事業を前提としている部分も多いことから、これら事業の実現や50年・100年先を見据えた広域交流拠点のまちづくりについて、今後も市民や地域の意見を伺いながら進めていきます。

首都圏南西部の広域交流拠点

橋本駅周辺地区

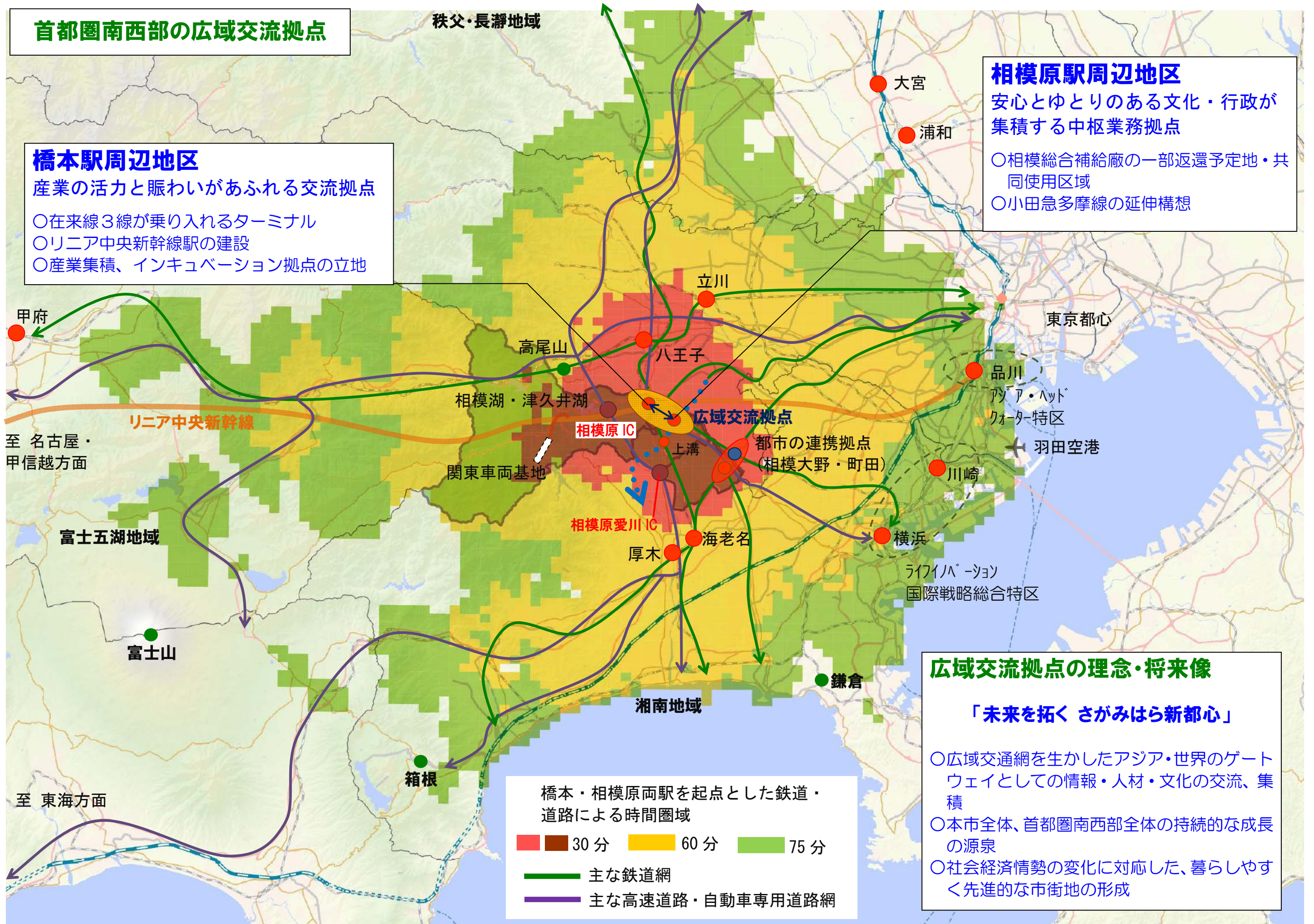
産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点

- 在来線3線が乗り入れるターミナル
- リニア中央新幹線の建設
- 産業集積、インキュベーション拠点の立地

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

- 相模総合補給廠の一部返還予定地・共同使用区域
- 小田急多摩線の延伸構想



広域交流拠点の理念・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
- 本市全体、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

※鉄道・道路モードでの時間圏域計算には、NITAS(National Integrated Transport Analysis System: 全国総合交通分析システム、国土交通省 総合政策局所管)を利用

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)