

第5回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会

相模原駅周辺地区小委員会

次 第

日 時：平成27年7月29日（水）

午後7時から

場 所：市民会館3階 第1大会議室

開 会

1 部長あいさつ

2 議事

(1) 前年度までのおさらい

(2) 今年度の検討について

(3) 連続立体交差事業について

(4) 交通ネットワーク計画について

(5) 駅前広場空間について

(6) その他

3 その他

閉 会

* 配布資料

・第5回相模原駅周辺地区小委員会（パワーポイント資料）

第5回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 相模原駅周辺地区小委員会

1. 前年度までのおさらい
2. 今年度の検討について
3. 連続立体交差事業について
4. **交通ネットワーク計画について**
5. **駅前広場空間について**
6. その他

本日主に議論したい項目



1. 前年度までのおさらい

- 1-1. 整備計画の位置づけ
- 1-2. 検討の経緯
- 1-3. 上位計画のおさらい
- 1-4. 中間とりまとめまでの検討事項

1-1. 整備計画の位置づけ

H23～H26

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目指す方策

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

H26～H27

広域交流拠点整備計画

第1章【広域交流拠点全体の整備計画】
まちづくりの将来ビジョン

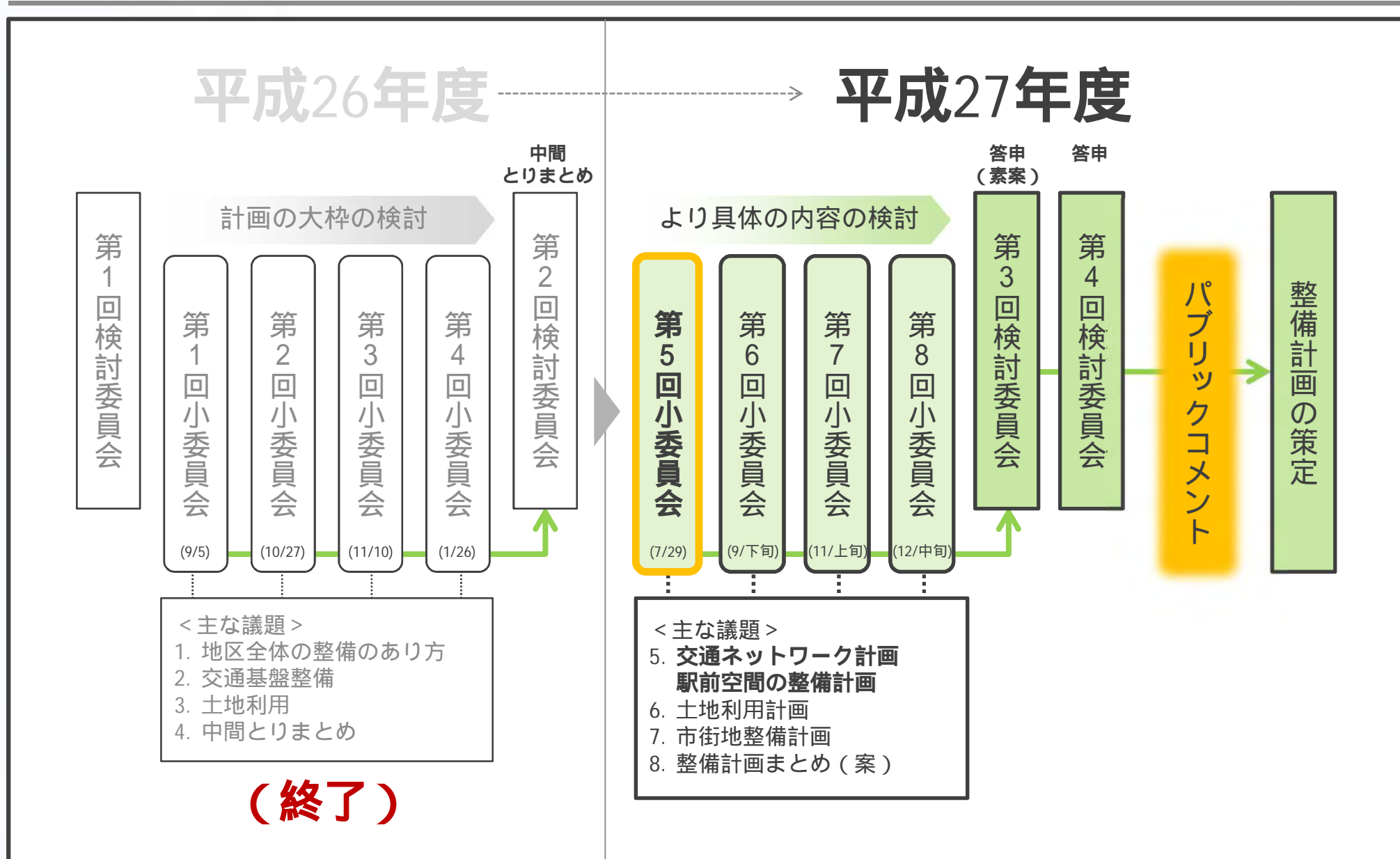
第2章【橋本駅周辺地区の整備計画】

土地利用計画（ゾーニング）
交通ネットワーク計画
駅前空間・歩行者ネットワーク整備計画
市街地整備計画
整備スケジュール

第3章【相模原駅周辺地区の整備計画】

土地利用計画（ゾーニング）
交通ネットワーク計画
駅前空間の整備計画
市街地整備計画
整備スケジュール

1-2. 検討の経緯



広域交流拠点基本計画における整備の方針

土地利用

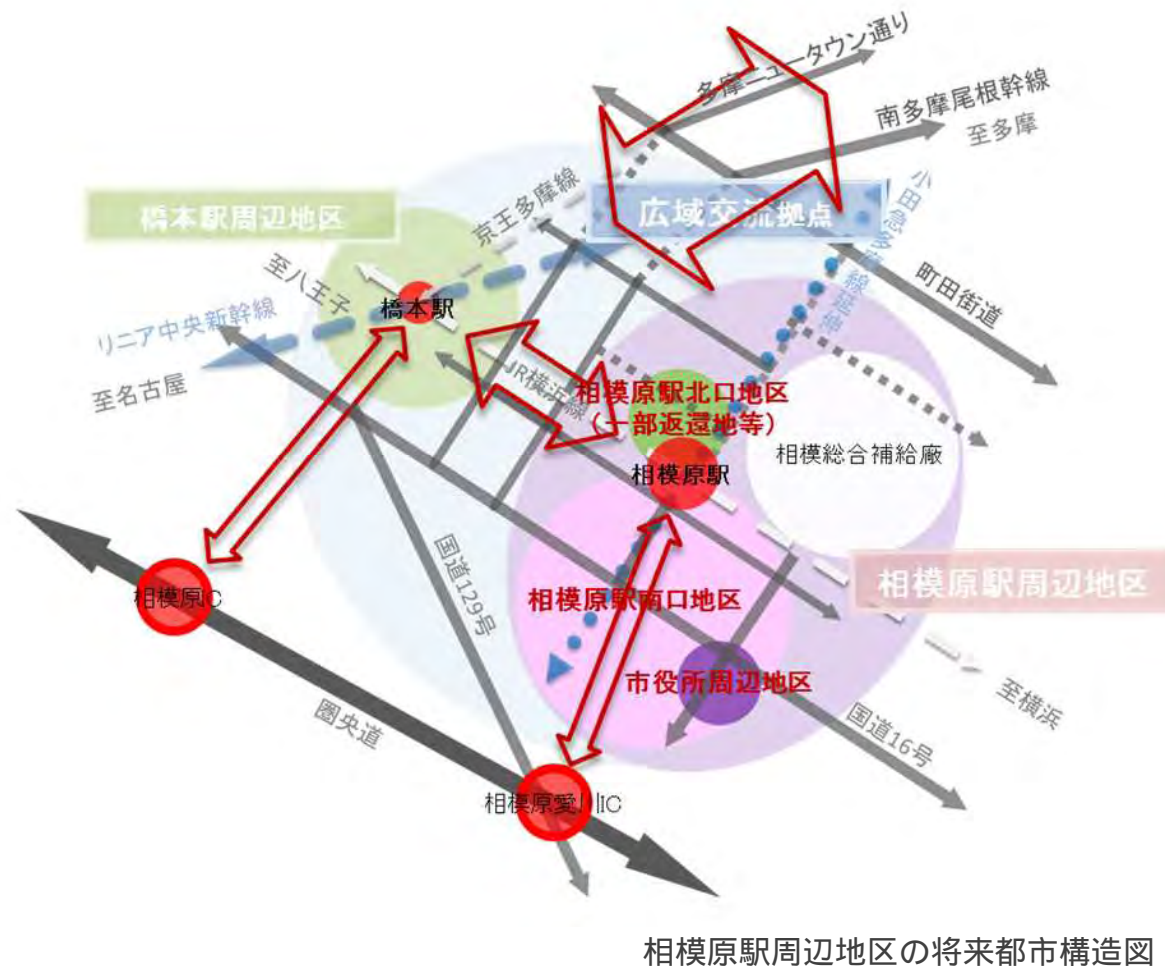
- 文化、行政、業務等の機能が集積する中枢業務拠点の形成
- 広域防災拠点機能の導入
- 駅南北の一体性ある市街地形成

駅前空間整備

- 利便性の高い交通空間の創出
- 広域交流拠点としての防災性の高い駅前空間の創出

交通ネットワーク

- 多摩方面から国道16号を結ぶ道路ネットワークの強化
- 地区内連携道路の充実
- 広域防災拠点としての緊急輸送道路網の確保
- 中枢業務拠点としての公共交通網の強化



2. 今年度の検討について

- 2-1. 中間とりまとめまでの課題
- 2-2. 今年度の検討対象
- 2-3. 今後の検討スケジュール（案）

2-1. 中間とりまとめまでの課題

昨年度小委員会等で出た主な意見

第4回小委員会（H27.1.26）の主な意見

広域交流拠点の機能

- 国際コンベンション：展示場、会議場、宿泊施設（アフターコンベンション）など、需要と供給を踏まえた検討がH27年度に必要。

土地利用計画

- 北口のみでなく、行政施設の跡地利用などを含めた南口の土地利用とあわせた議論が必要。

駅前空間

- 南北の連携など人の流れだけでなく、イベントスペースの確保など積極的な広場の配置が必要。
- JR横浜線連続立体交差事業や小田急多摩線延伸を想定した検討が必要。
- 小田急多摩線新駅とJR横浜線の乗換動線の強化に関する検討が必要。

第2回検討委員会（H27.4.30）の主な意見

広域交流拠点全体

- 市全体としてのネットワーク構想において、橋本地区と相模原地区の整合を図ることが重要。
- 整備計画においては両地区の連携方策を示してほしい。
- 導入機能について、両地区の機能が相互に補完し合うことで広域交流拠点が機能するよう、両地区の役割分担とあわせて導入機能の規模も検討してほしい。

相模原駅周辺地区

- 広域交流拠点としての必要な機能について、具体的な規模感や内容を詰めていくことが必要。

今年度の主な検討課題

橋本-相模原間の具体的な連携方策の検討

規模など踏まえた具体的な土地利用検討

JR連続立体交差化・小田急延伸を踏まえた駅前空間の検討

2-2. 今年度の検討対象

		STEP1	STEP2	STEP3	STEP4			
		暫定道路整備	地区内道路整備 (～H39)	まち開き (H39～)	将来形 (JR連続立体交差化～)			
<p>凡例 赤：周辺道路イメージ 黄：区画道路イメージ 緑：駅前広場イメージ 破線は予定を示す</p> <table border="1"> <tr><td>現状供用</td></tr> <tr><td>暫定供用</td></tr> <tr><td>完成供用</td></tr> </table>		現状供用	暫定供用	完成供用				
現状供用								
暫定供用								
完成供用								
道路	東西道路	暫定供用	完成供用（一部暫定）	完成供用	完成供用			
	南北道路	暫定供用	完成供用（一部暫定）	完成供用	南北貫通or非貫通			
	区画道路		完成供用	完成供用	完成供用			
鉄道	JR横浜線	地上（現状）	地上（現状）	地上（現状）	高架or地下（連立化）			
	小田急多摩線			地下（延伸）	地下（延伸）			
駅広	北口広場	現状+暫定供用	現状+暫定供用	暫定供用	南北一体供用			
	南口広場	現状供用	現状供用	現状供用				
歩行者空間		デッキ、地上	デッキ、地上	デッキ、地上、地下	デッキ、地上、地下			

昨年度の検討対象時点

今年度の検討対象時点

JR連続立体交差化完成後（約214ha全面返還後）を見据えた検討

2-3. 今後の検討スケジュール（案）

平成26年度

< 整備計画中間とりまとめ >（平成27年4月）

平成27年度

【第5回相模原駅周辺地区小委員会】（平成27年7月29日）
趣旨：次回以降の深度化検討に向けた視点および課題の共有
交通ネットワーク計画（道路・鉄道）
駅前広場空間、など

【第6回相模原駅周辺地区小委員会】（平成27年9月下旬頃）
土地利用計画（導入機能の規模感に幅を持たせた検討）
都市計画への基本的考え方（用途地域・容積率など）の整理など

【第7回相模原駅周辺地区小委員会】（平成27年11月上旬頃）
市街地整備計画など

【第8回相模原駅周辺地区小委員会】（平成27年12月中旬頃）
整備計画とりまとめ（案）

3. 連続立体交差事業について

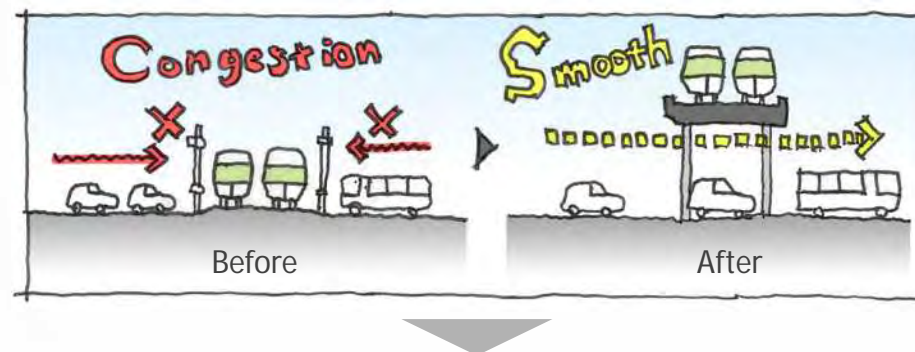
- 3-1. 連続立体交差事業とは？
- 3-2. JR横浜線の連続立体交差事業
- 3-3. 相模原駅周辺の検討内容



3-1. 連続立体交差事業とは？

連続立体交差事業...

鉄道を高架化もしくは地下化することで、多数の踏切を除去する道路整備の一環事業。



連続立体交差事業のメリット

踏切渋滞の解消



快適かつ安全安心な通行



南北一体の市街地形成



3-2. JR横浜線の連続立体交差事業

実施区間と期待される効果

実施区間

矢部駅から橋本駅間のうち、リニア中央新幹線や京王相模原線との交差等への影響を配慮し、相模原駅を中心とした約3.7kmとする。

期待される効果

この区間には6つの踏切があり、これらが除去されることで、南北の交通ネットワークがよりスムーズなものになり、広域道路ネットワーク構築とともに、広域交流拠点のまちづくりへの大きな効果が期待される。



国土地理院地図データをもとに相模原市作成

JR横浜線連続立体交差事業実施方式の検討

想定されるパターン

地上（現況 / 暫定利用期）

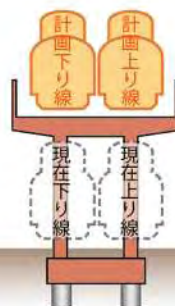


断面イメージ



(JR横浜線相模原駅)

高架化

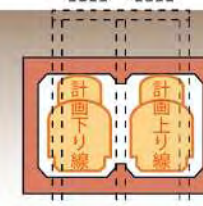


断面イメージ



(小田急多摩線)

地下化



断面イメージ



(京王相模原線)

現時点では地上（暫定利用期） / 高架化 / 地下化それぞれ可能性があり、それぞれについて周辺道路、駅前空間のパターン検討を行う。

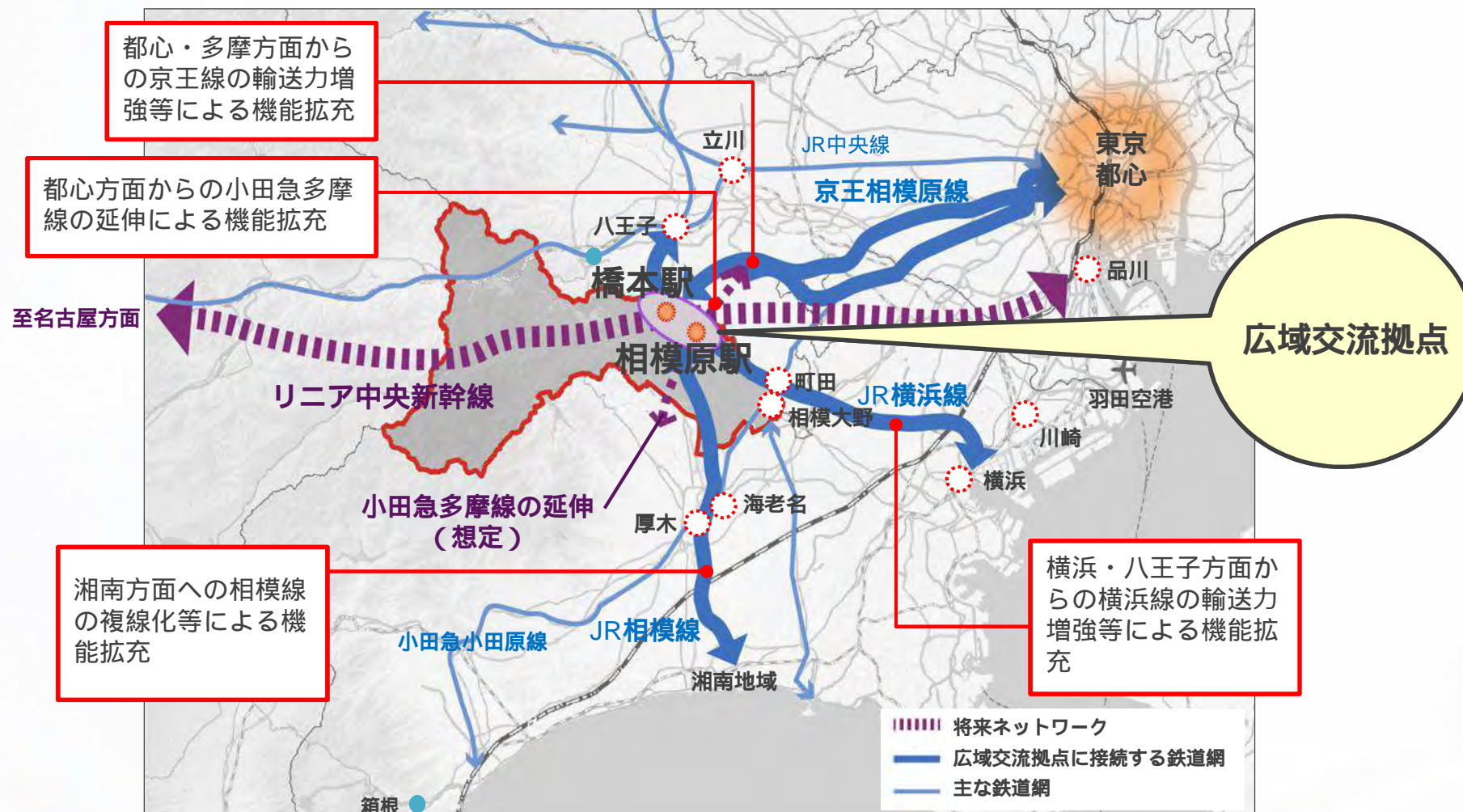
4. 交通ネットワーク計画について

- 4-1. 広域ネットワーク形成方針
- 4-2. 道路ネットワーク整備の基本方針
- 4-3. 今年度の主要検討課題
- 4-4. 都市基盤整備スケジュール
- 4-5. 各整備段階における課題の整理
- 4-6. 今後の検討方向性

4-1. 広域ネットワーク形成方針

広域交通ネットワークの強化（鉄道網）

多方面へとアクセスする複数の鉄道路線が乗入れる交通結節点としての機能強化



4-1. 広域ネットワーク形成方針

広域交通ネットワークの強化（高速道路網）

高速道路等を活用する複数の長距離バスが乗入れる交通結節点としての機能強化



4-1. 広域ネットワーク形成方針

広域交通ネットワークの強化（東西・南北連携）

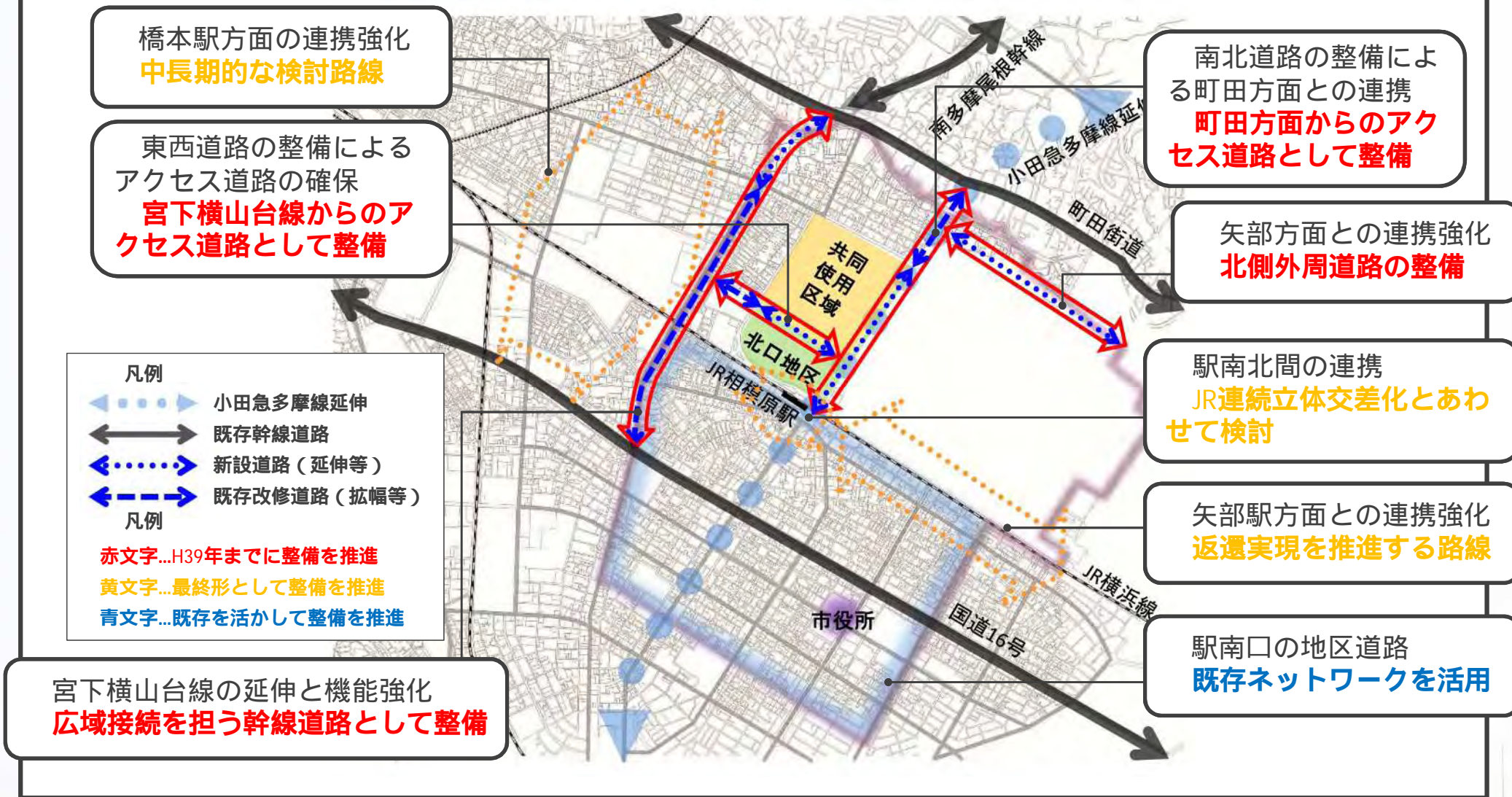
高速ICと広域交流拠点、および広域交流拠点内における東西・南北の道路機能強化



「広域交流拠点基本計画」（平成26年6月）より

4-2. 道路ネットワーク整備の基本方針

相模原駅周辺地区の道路ネットワーク整備の基本方針



4-3. 今年度の主要検討課題

東西連携の具体的な整備方向性

橋本駅方面の連携強化
中長期的な検討路線

東西道路の整備による
 アクセス道路の確保
**宮下横山台線からのア
 クセス道路として整備**

南北道路の整備による
 町田方面との連携
**町田方面からのアク
 セス道路として整備**

矢部方面との連携強化
北側外周道路の整備

**JR横浜線
 連続立体交差化**

駅南北間の連携
**JR連続立体交差化とあわ
 せて検討**

矢部駅方面との連携強化
返還実現を推進する路線

駅南口の地区道路
既存ネットワークを活用

凡例

- ◀...▶ 小田急多摩線延伸
- ↔ 既存幹線道路
- ◀...▶ 新設道路（延伸等）
- ◀...▶ 既存改修道路（拡幅等）

凡例

赤文字...H39年までに整備を推進

中間とりまとめまでの検討内容を踏まえ、今年度は、JR横浜線の連続立体交差化を加味した上でネットワーク検討の深度化を進める。

4-3. 今年度の主要検討課題

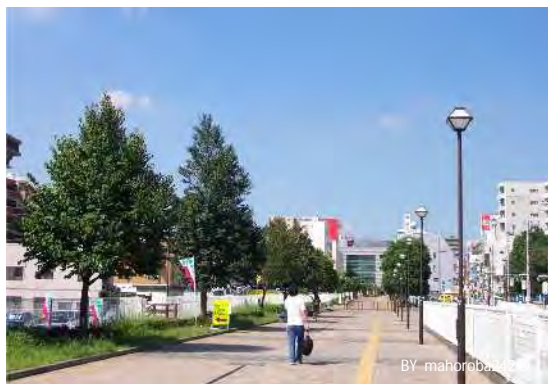
東西連携の具体的な検討方向性

JR連続立体交差化後の側道等による新たなネットワークの創出



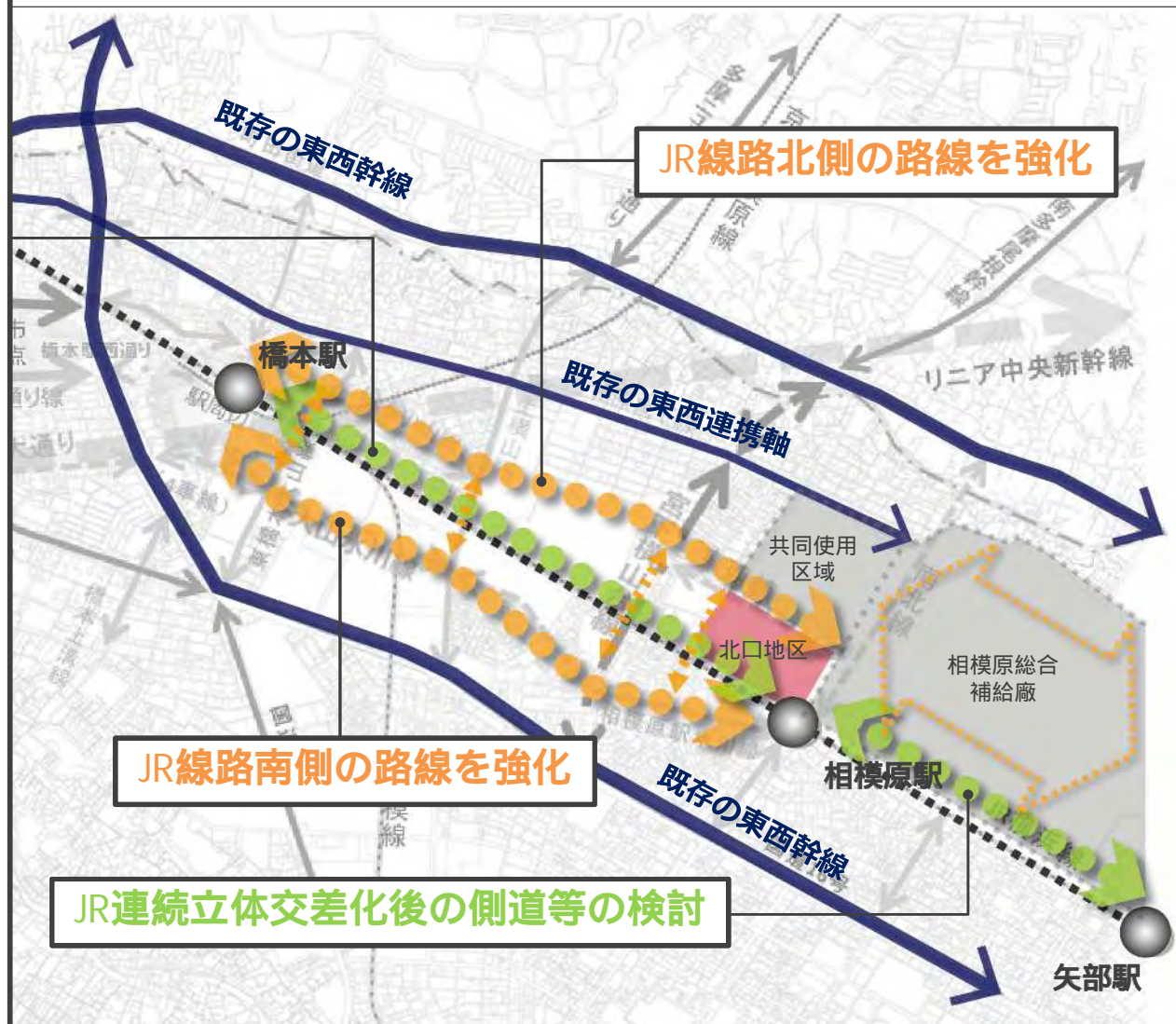
松山市MPより

環境側道の整備イメージ
(JR松山駅付近連続立体交差事業参照)



BY mahoroba

線路地下化に伴う地上線路跡地を利用したプロムナード整備例
(大和駅東口プロムナード、神奈川県)



4-3. 今年度の主要検討課題

相模原駅周辺道路の具体的な整備方向性

橋本駅方面の連携強化
中長期的な検討路線

東西道路の整備による
アクセス道路の確保
宮下横山台線からの
アクセス道路として整備

南北道路の整備による
町田方面との連携
町田方面からのア
クセス道路として整備

JR横浜線
連続立体交差化

矢部方面との連携強化
外周道路の整備

間の連携
連続立体交差化とあわ
せて検討

矢部駅方面との連携強化
浜瀬方面を推進する路線

- 凡例
- ◀...▶ 小田急多摩線延伸
 - ◀...▶ 既存幹線道路
 - ◀...▶ 新設道路（延伸等）
 - ◀...▶ 既存改修道路（拡幅等）
- 凡例

赤文字...H39年までに整備を推進

黄文字...最終形として整備を推進

青文字...既存を活かして整備を推進

宮下横山台線の延伸と機能強化
広域接続を担う幹線道路として整備

中間とりまとめまでの検討内容を踏まえ、今年度は、JR横浜線の連続立体交差化を加味した上で、段階整備上での暫定利用等も考慮した整備計画の深度化を進める。

4-4. 都市基盤整備スケジュール

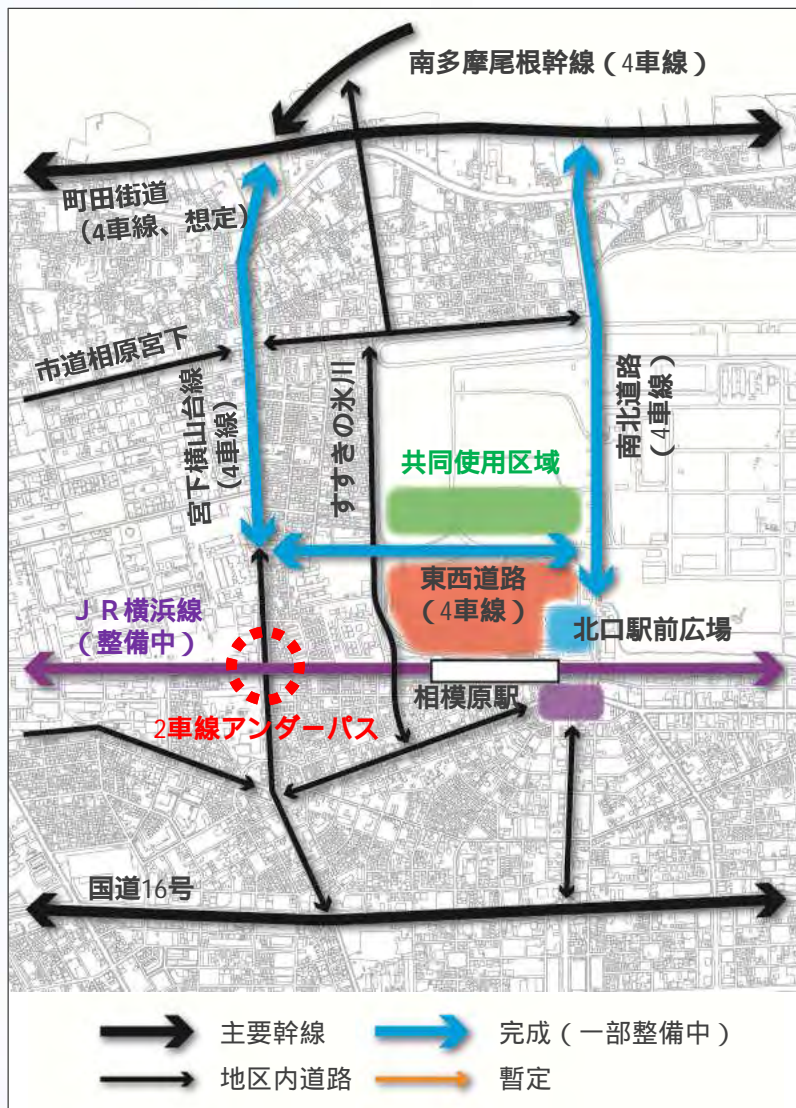
		STEP1	STEP2	STEP3	STEP4			
		暫定道路整備	地区内道路整備 (～H39)	まち開き (H39～)	将来形 (JR連続立体交差化～)			
<p>凡例 赤：周辺道路イメージ 黄：区画道路イメージ 緑：駅前広場イメージ 破線は予定を示す</p> <table border="1"> <tr> <td>現状供用</td> </tr> <tr> <td>暫定供用</td> </tr> <tr> <td>完成供用</td> </tr> </table>		現状供用	暫定供用	完成供用				
現状供用								
暫定供用								
完成供用								
道路	東西道路	暫定供用 ()	完成供用 (一部)	完成供用 ()	完成供用 ()			
	南北道路	暫定供用 ()	完成供用 (一部)	完成供用 ()	南北貫通or非貫通 ()			
	区画道路		完成供用	完成供用	完成供用			
	宮下横山台線	現状供用 ()	現状供用 ()	現状供用 ()	完成供用 ()			
鉄道	JR横浜線	地上 (現状)	地上 (現状)	地上 (現状)	高架or地下 (連立化)			
	駅前広							
駅前広	北口広場	現状+暫定供用	現状+暫定供用	暫定供用	南北一体供用			
	南口広場	現状供用	現状供用	現状供用				

数字は想定している車線数を示す。

整備最終形を見据え、各段階における交通基盤の課題を整理

4-5. 各整備段階における課題の整理

STEP3：まち開き（H39～）



道路整備状況

- 南北道路、東西道路は4車線で完成供用
- 南多摩尾根幹線-国道16号の接続 (広域ネットワーク整備)

道路	東西道路	完成供用 (4車線)	一部整備中
	南北道路	完成供用 (4車線)	一部整備中
	宮下横山台線	現状供用 (2車線)	一部4車線供用
<p>26m～</p> <p>4車線道路の断面構成検討案</p>			
鉄道	JR横浜線	地上 (現状)	
駅広	北口広場	暫定供用	
	南口広場	現状供用	

上記記載の車線数は想定のものであり、今後北口開発による発生集中交通量など加味しながら検討を深度化していく。

4-5. 各整備段階における課題の整理

STEP4：将来形（JR連続立体交差化～）



道路整備状況

- 宮下横山台線、南北道路、東西道路は4車線で完成供用
- JR横浜線の連続立体交差化が完了

道路	東西道路	完成供用（4車線）	全面開通
	南北道路	完成供用（4車線）	全面開通
	宮下横山台線	完成供用（4車線）	全面開通
鉄道	JR横浜線	連立化（高架or地下）	
駅広	北口広場	完成供用（南北一体供用）	
	南口広場		

検討課題

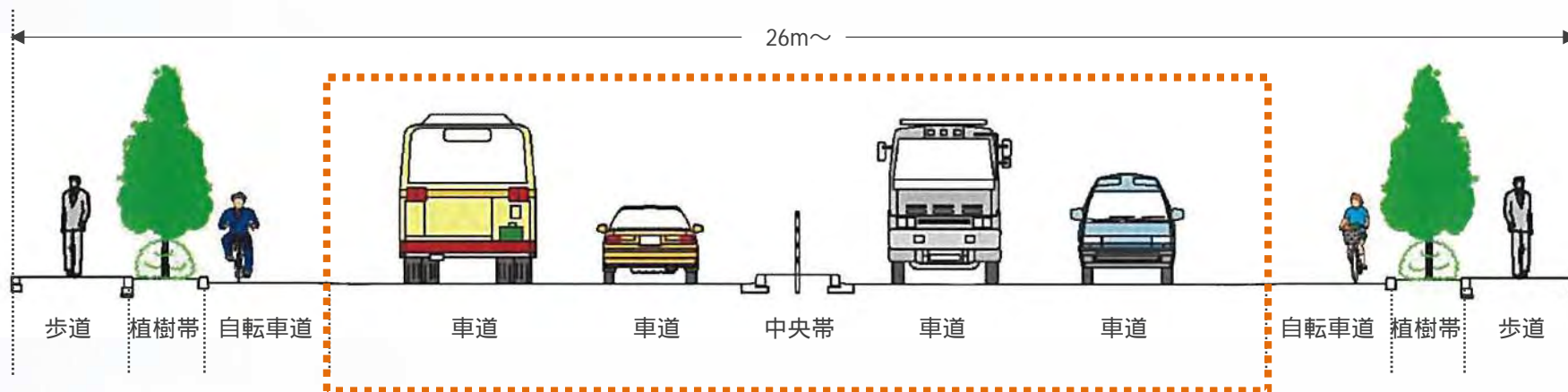
- JR横浜線連続立体交差化と道路整備の調整
→相模原駅南北での道路連絡のあり方の検討
- 南北一体となった駅前広場、道路の再編
- 補給廠全面の返還後を想定した道路ネットワークの検討

南北道路に関しては、駅前広場空間の検討とあわせて今後深度化検討を行っていく。（→「5. 駅前広場空間について」）

上記記載の車線数は想定のものであり、今後北口開発による発生集中交通量など加味しながら検討を深度化していく。

4-6. 今後の検討方向性

道路断面構成（車道）の検討



検討している4車線道路の断面構成（案）



4車線道路のイメージ（表参道）

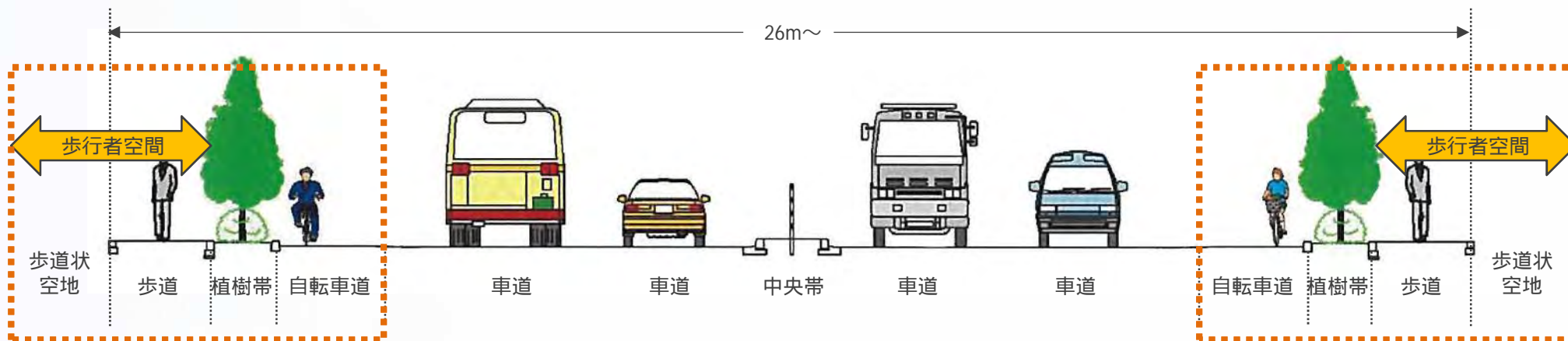
暫定的な北口地区の土地利用計画に基づく過年度調査において算出した計画交通量により、宮下横山台線、東西道路、南北道路を、それぞれ4車線道路である想定で検討を進める。

今後、北口地区土地利用の具体検討とあわせて開発による発生集中交通量などを算出し、本地区に最適な道路種別および車線数、車道幅員等とする。

車道幅員および車線数

4-6. 今後の検討方向性

道路断面構成（歩道・自転車道）の検討



検討している4車線道路の断面構成（案）



歩道状空地と歩道が一体となった歩行者空間の例（西新宿）



ゆとりある自転車専用道の例（パンクーパー）

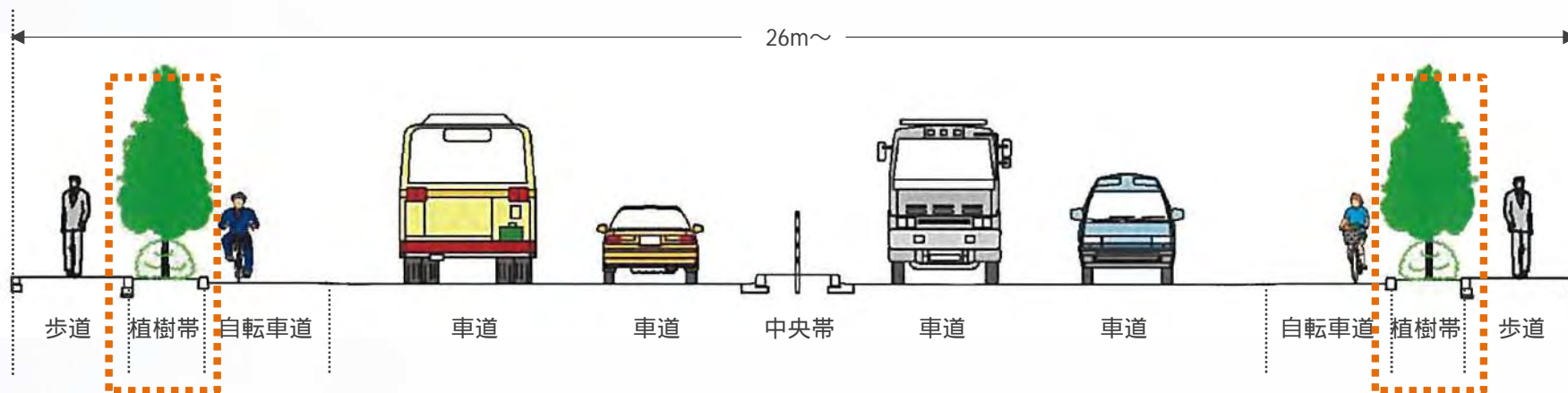
歩道：2人が対面通過可となる幅員を検討の基準とする。
自転車：2台が対面通過可となる幅員を検討の基準とする。

今後、**北口地区土地利用の具体検討と併せて、各沿道の性格を加味した適正幅員とする。**歩道については、歩道状空地とあわせて空間全体を見据えた断面とする。

歩道および自転車道幅員

4-6. 今後の検討方向性

道路断面構成（植樹帯）の検討



検討している4車線道路の断面構成（案）



さくら並木によるシンボルロード化の例（相模原市役所さくら通り）



ケヤキ並木が緑の連続と沿道へのバッファとなっている例（相模原市国道16号）

4車線以上の道路には、「植樹帯を設けるその他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設ける。」と道路構造令で定められている。 <第11条の4>

シンボルロードとする際の樹種や沿道の土地利用等とあわせて、景観上、通行上、植生上適正な幅員とする。

植樹帯

5. 駅前広場空間について

- 5-1. 前年度までのおさらい
- 5-2. 今年度の検討課題
- 5-3. 将来形の検討に関わる前提条件の整理
- 5-4. 南北道路整備内容に応じたパターン検討方針
- 5-5. その他配慮事項の整理

駅前空間の基本コンセプトの確定 「交流の中心となる駅前空間」



人の交流

(キーワード：南北回遊性、ユニバーサルデザイン、賑わい)

- 南北市街地の円滑な移動による回遊性の創出
- 国籍 / 年齢問わず活動できるユニバーサルデザイン
- ゆとり / みどり / 賑わいあふれる空間の創出
- 人が集まれる空間の創出

交通の連携

(キーワード：都市間連携、市内連携、乗換利便性)

- 相模原市と多摩 / 町田方面との連携の強化
- 相模原駅南北の公共交通網の強化
- JR横浜線と小田急多摩新線の乗換利便性の確保

防災機能の充実

(キーワード：共同使用区域、広域防災拠点、地域防災)

- 広域防災と地域防災をつなぐ交流の中心として、防災性の高い駅前空間の創出
- 共同使用区域の機能と連携した災害時の一時拠点となる駅前空間の創出

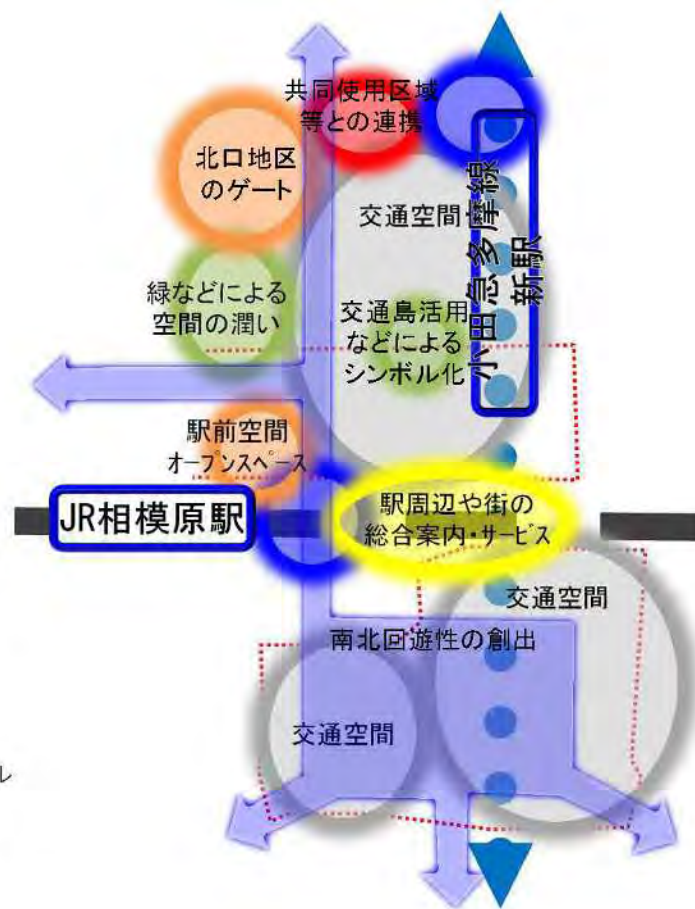
5-1. 前年度までのおさらい

駅前広場空間の機能配置イメージ

- 相模原駅における南北移動の効率化・回遊性の確保のため、交流機能やサービス機能などを、交通機能の周辺に適切に配置する。
- また、災害時に共同使用区域機能を補助する位置に防災機能を配置する。



交通機能	結節点としてアクセス性・乗換利便性の高い位置に配置
拠点機能	アクセス性・乗換利便性だけでなく、南北回遊性の創出に寄与する位置に配置
交流機能	人の流動性を活性化し、歩行者が集中する位置に配置
サービス機能	利用者にわかりやすい位置に配置
景観機能	交通島活用などによる空間の潤い・シンボル化に寄与する位置に配置
防災機能	共同使用区域や広域防災拠点の機能を補助する位置に配置



平成26年度

コンセプト・整備方針の確定

JR連続立体交差化、段階的整備などを踏まえた具体的な空間の検討は行っていない。

JR連続立体交差化、段階的整備などを踏まえた具体的な検討の深度化を行う。

将来形の検討に関わる前提条件の整理

- ・ 南北道路の整備内容
- ・ JR横浜線の連続立体交差化
- ・ 小田急多摩線の延伸

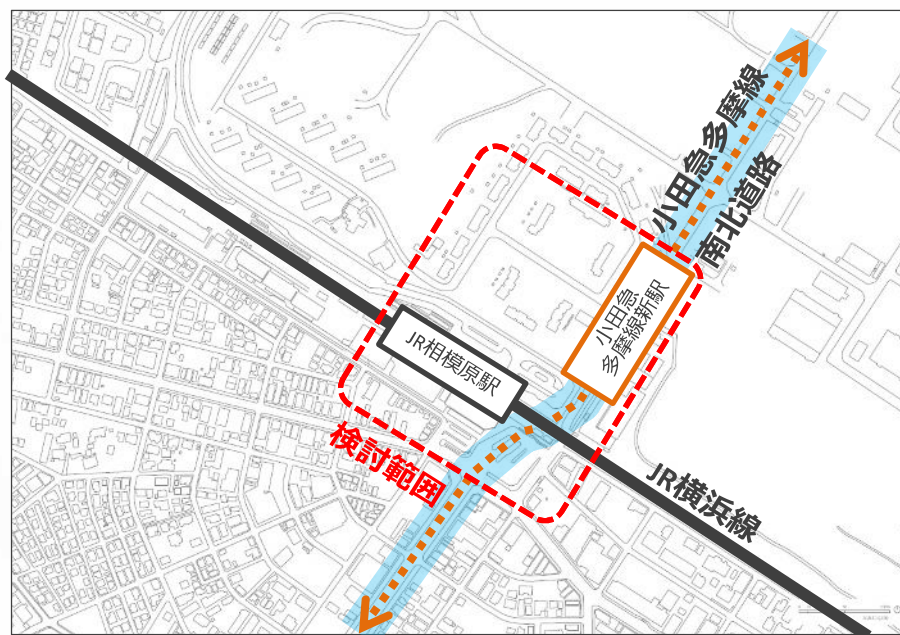
平成27年度

パターン検討による可能性の洗い出し
歩行者回遊動線など配慮事項の整理

各パターンの評価による可能性の絞り込み
歩行者回遊動線を含めた方針具体化

整備計画としてのとりまとめ

5-3. 将来形の検討に関わる前提条件の整理



- **南北道路の整備内容**

南北を幹線道路で貫通させるか？線路南北で車両の通行を排除するか？

- **JR横浜線の連続立体交差化**

高架化するのか？地下化するのか？

- **小田急多摩線の延伸**


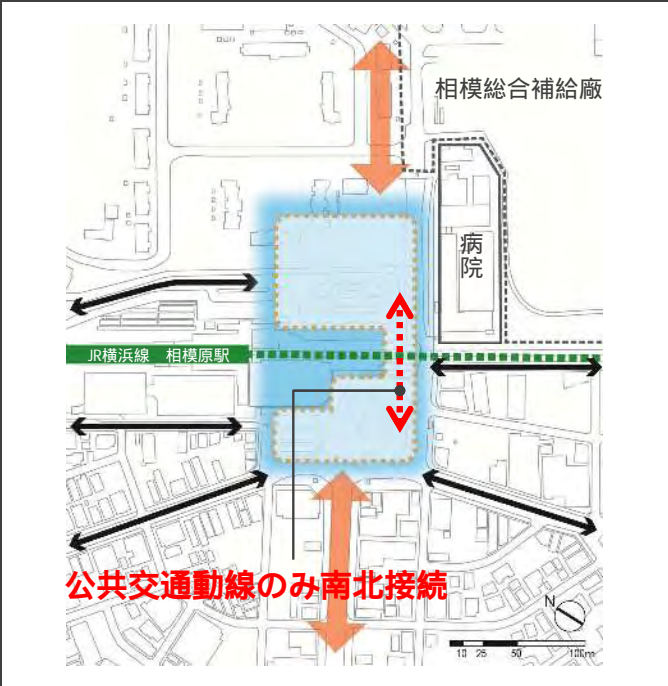
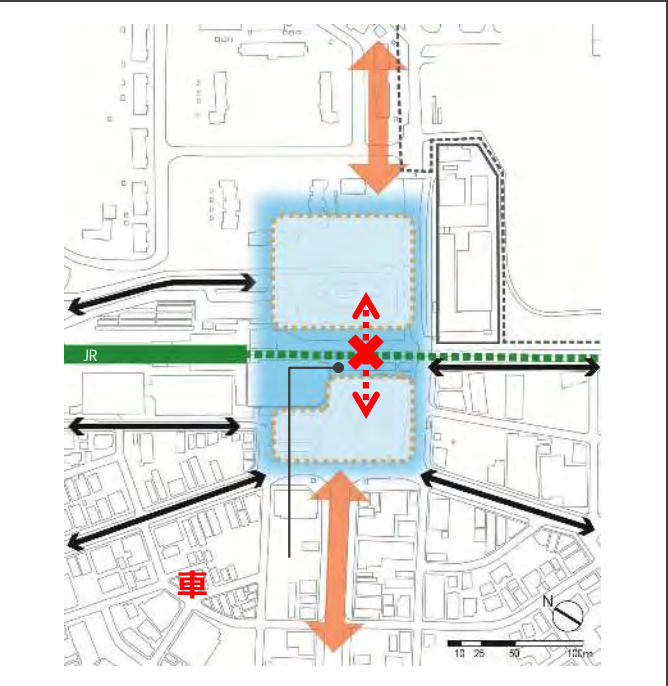
地下駅ホームの位置はどこか？地上出入口の位置はどこか？

先ず南北道路の整備内容によるパターン分けによる比較検討を行う。

(高架でも地下でも地上レベルで南北が繋がり、小田急の乗継動線は次のステップでの検討が可能であるため)

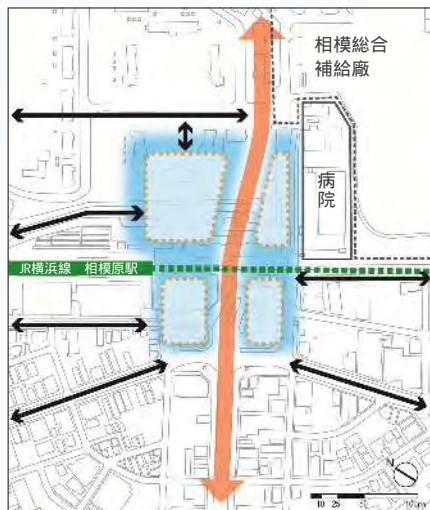
5-4. 南北道路整備内容に応じたパターン検討方針

考えられうるパターンとして、
幹線道路として南北貫通（幹線貫通型）
公共交通のみ通行可の道路接続（公共交通接続型）
歩行者のみ通行可（歩行者のみ接続型）
 となる3パターンを想定する。

パターン：幹線貫通型		パターン：公共交通接続型		パターン：歩行者のみ接続型	
 <p>幹線道路により東西駅前広場が分離</p>		 <p>公共交通動線のみ南北接続</p>		 <p>南北で車両の連絡動線無し</p>	
一般車	(南北通過可)	一般車	× (南北通過不可)	一般車	× (南北通過不可)
公共交通	(南北通過可)	公共交通	(南北通過可)	公共交通	× (南北通過不可)
歩行者	(南北通過可)	歩行者	(南北通過可)	歩行者	(南北通過可)

5-4. 南北道路整備内容に応じたパターン検討方針

パターン : 幹線貫通型の特徴の整理



中野駅
中野駅地区整備基本計画資料より

中野駅 (写真)

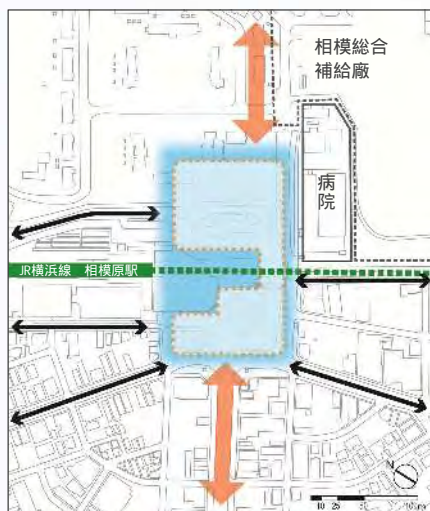
浜松駅
Google Mapに加筆

幹線道路沿いに分散された広場を、駅内連絡通路や歩行者デッキ等で連絡している例が多い。**類似事例**

メリット	<ul style="list-style-type: none"> 宮下横山台線などへの南北通過交通の分散化が可能となる。 南北通過型のバス路線網の整備が可能となる。 北口地区への車両アクセスの自由度が上がる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 町田街道と国道16号の接続により、駅前に通過交通が流入する。 道路によって駅前広場が東西に分断される。 JR横浜線が連続立体交差化されるまでは、南北分断のまま暫定形での使用となる。

5-4. 南北道路整備内容に応じたパターン検討方針

パターン : 公共交通接続型の特徴の整理



姫路駅
姫路駅HPより



新潟駅 (計画)
新潟市HPより



富山駅 (計画)
富山駅周辺景観デザイン検討委員会報告書より

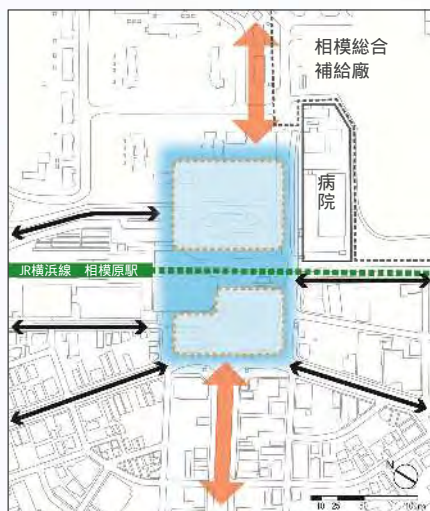
LRTやバス等公共交通との連携を図りながら、一体感のある駅前広場空間を整備している。

類似事例

<p>メリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前の通過交通を制限できることにより、歩車分離のまとまった空間整備が可能となる。 ・ 南北通過型のバス路線網の整備が可能となる。 ・ まち開き時点において、北口駅前広場の整備が可能となる。
<p>デメリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般車の南北通過ができず、宮下横山台線などへの負担が増大する。 ・ 南側既成市街地から北口地区への車両アクセスが限定される。 ・ バス路線網はJR横浜線の連続立体交差化が完成するまで暫定的なものになる。

5-4. 南北道路整備内容に応じたパターン検討方針

パターン : 歩行者のみ接続型の特徴の整理



調布駅
調布駅前広場事業説明会資料より



日向市駅
雑誌ランドスケープデザインvol.103より



京橋駅 (大阪JR環状線)

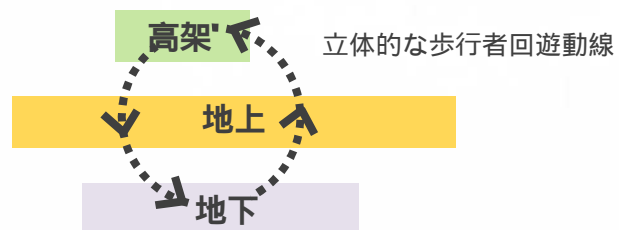
効果的な歩車分離により、駅前でのまとまった歩行者空間の形成が図られている。

類似事例

<p>メリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前の通過交通を制限できることにより、歩車分離のまとまった空間整備が可能となる。 ・ 南北一体となった回遊性の高い歩行者空間の創出が可能となる。 ・ まち開き時点において、北口駅前広場の整備が可能となる。
<p>デメリット</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般車・公共交通ともに南北通過することができず、宮下横山台線等の負担が増大する。 ・ 南北通過型のバス路線網を整備することができない。 ・ 南側既成市街地から北口地区への車両アクセスが限定される。

歩行者回遊性に対する配慮

駅前広場の検討において、JR相模原駅と小田急多摩線新駅間の新たな乗換動線を含む立体的な歩行者回遊動線に対しても配慮された空間設計が必要である。



配慮すべき事項例



地下改札位置
(写真：小田急新宿駅)



地下歩行者動線と空間
(写真：天神地下街、福岡)



地上-地下連絡動線
(写真：渋谷ヒカリエ)



地上出入口位置とデザイン
(写真：カナリー・ワーク駅、ロンドン)

歩行者回遊動線

小田急多摩線延伸計画概要



区間：小田急多摩線唐木田駅～JR横浜線相模原駅～JR相模線上溝駅
延長：約8.8km（唐木田～相模原：5.8km、相模原～上溝：3.0km）

歩行者回遊動線

図参照：「小田急多摩線延伸計画に関する研究会報告書」（平成26年3月）

相模原駅周辺の計画概要

(1) 駅設置の基本条件

- 南北道路下に設置し、**地下駅**とする。
- ホームの位置は、**JR線路の北側**を想定する。
- 地上出入口は、JR線との乗り継ぎ利便性、南側既存市街地・北口地区へのアクセス等を考慮し、**南北駅前広場、北口地区**の計3箇所を想定する。

(2) 整備スケジュール

- **H39年の完成**を想定する。
(備考：その時点でJR連立化はまだ実現していない)



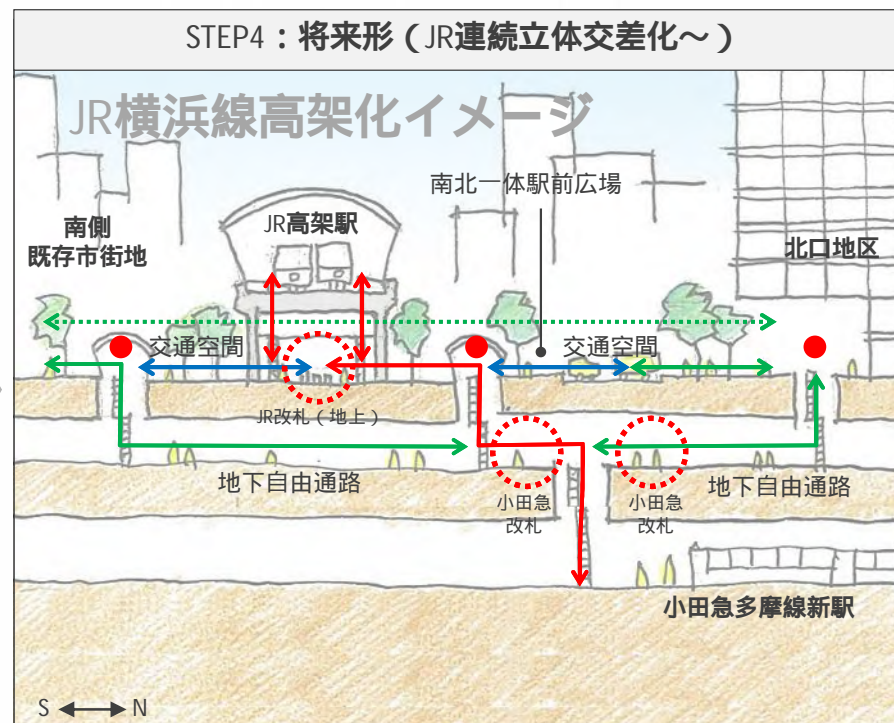
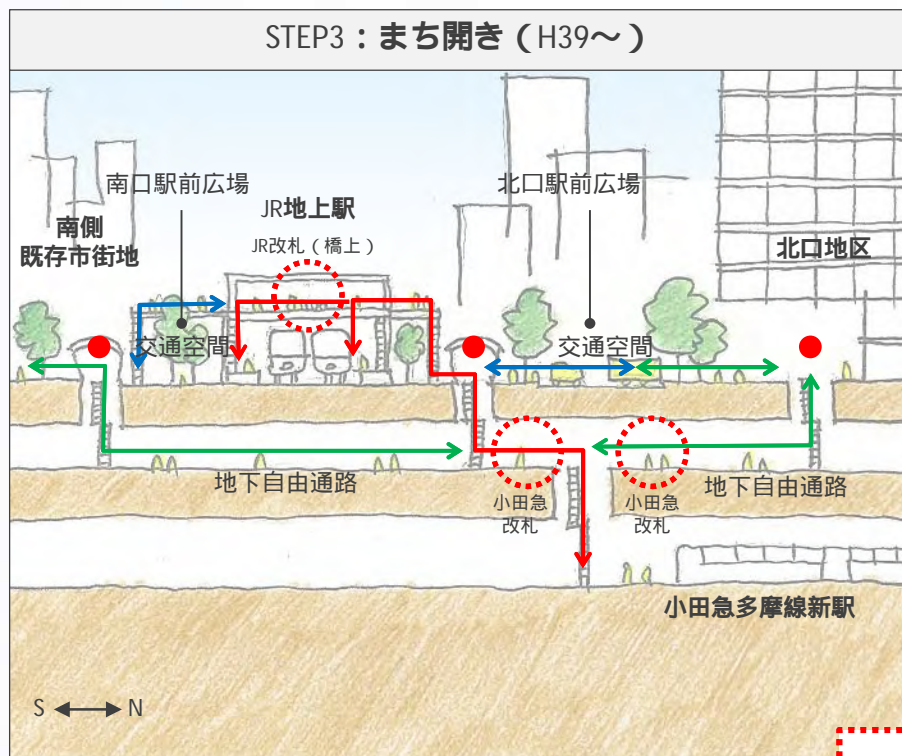
「小田急多摩線延伸計画に関する研究会報告書」(平成26年3月)を元に作成

歩行者回遊動線

スムーズな連絡動線

JR横浜線連続立体交差化前後において、ともに歩行者回遊性が担保できる立体的な動線（地下空間、出入口位置等）を、**乗り換え（駅-駅）**のみならず、**駅-バス**、**まち-駅-まち**、などの連続性に配慮して検討を行う。

（ JR横浜線および小田急多摩線の位置関係は、あくまでも簡易イメージです。 ）



歩行者回遊性の検討で配慮すべき要素

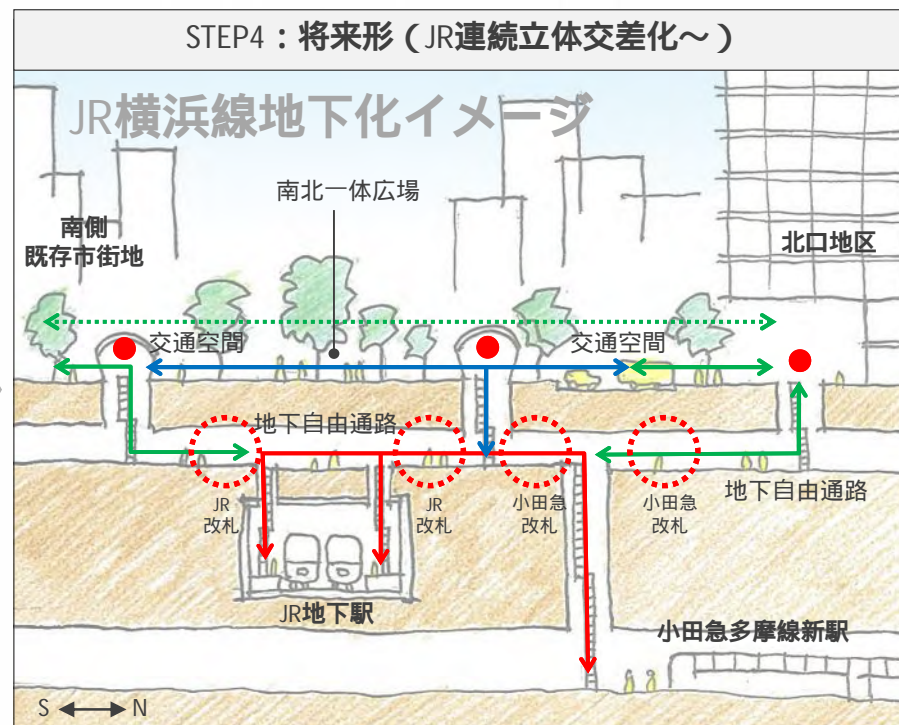
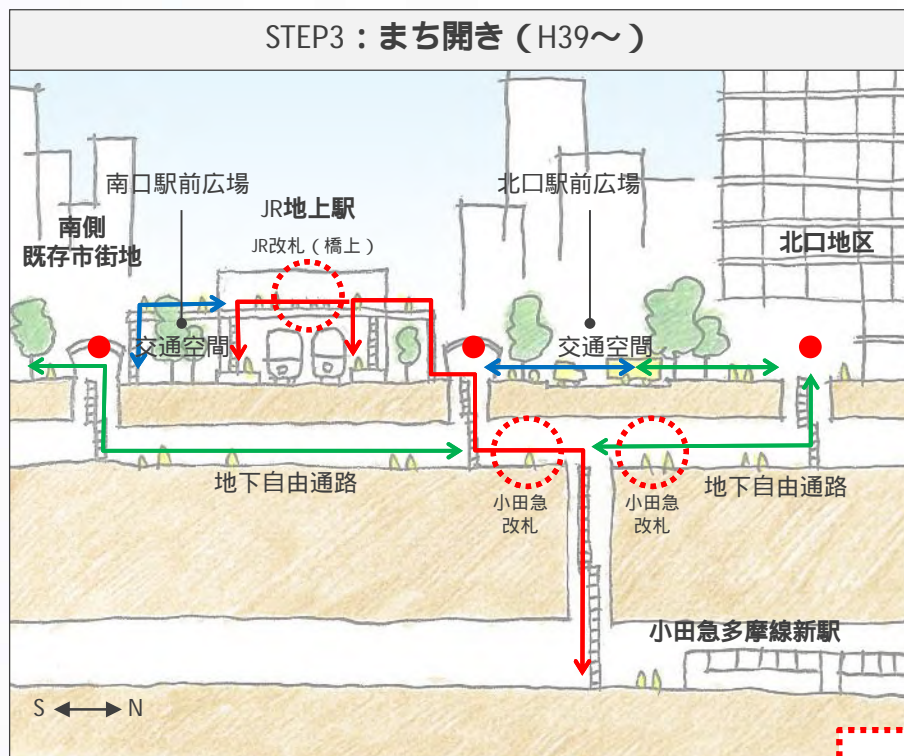
- 改札位置 ● 地上出入口
- ↔ JR-小田急動線 (乗換) ↔ JR・小田急-バス動線 (乗換) ↔ まち-駅動線

歩行者回遊動線

スムーズな連絡動線

JR横浜線連続立体交差化前後において、ともに歩行者回遊性が担保できる立体的な動線（地下空間、出入口位置等）を、**乗り換え（駅-駅）**のみならず、**駅-バス**、**まち-駅-まち**、などの連続性に配慮して検討を行う。

（ JR横浜線および小田急多摩線の位置関係は、あくまでも簡易イメージです。 ）



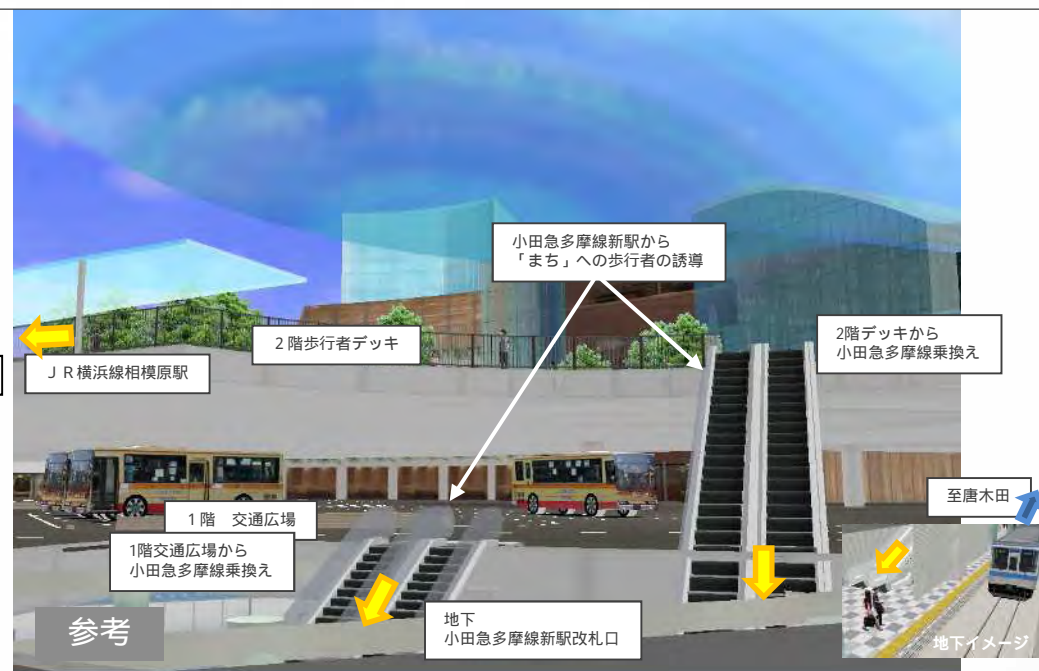
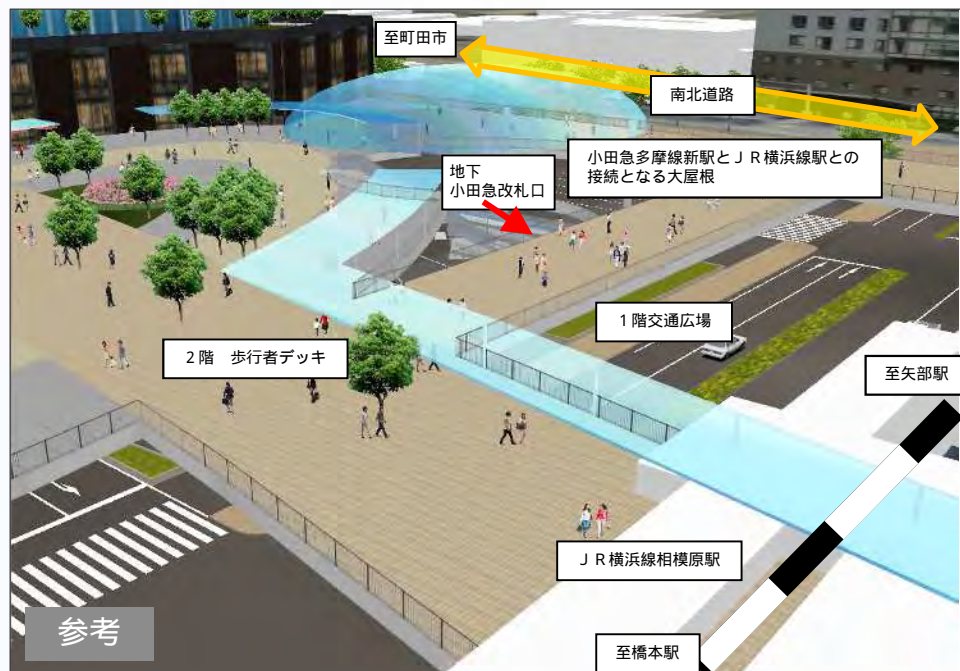
歩行者回遊動線

歩行者回遊性の検討で配慮すべき要素

- 改札位置 ● 地上出入口
- ↔ JR-小田急動線 (乗換) ↔ JR・小田急-バス動線 (乗換) ↔ まち-駅動線

今後の検討方針

イメージパースなどを用いた立体的な検討による
深度化を図っていきます。



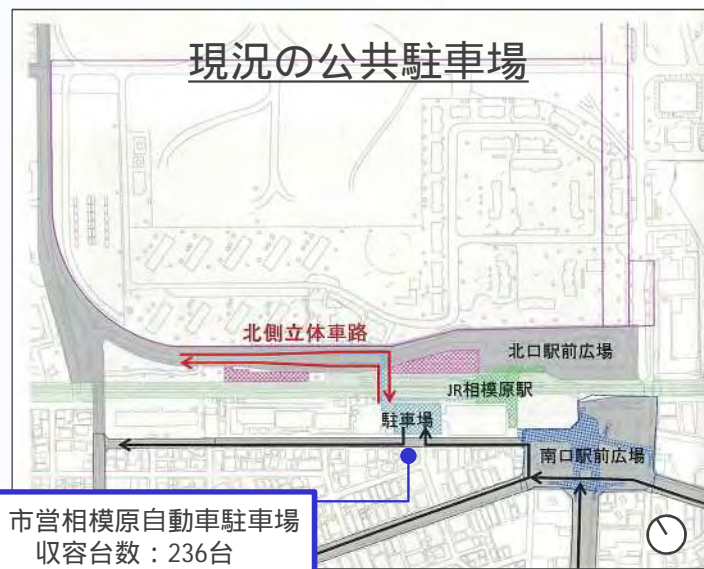
(参考イメージ：今後検討を深化してく中で空間イメージもあわせて深度化していく。)

6. その他

- 6-1. 駐車場および駐輪場の整備について
- 6-2. 共同使用区域について
- 6-3. 次回の検討テーマについて

6-1. 駐車場および駐輪場の整備について

相模原駅周辺地区の駐車場現況



現況の駐車場整備施策

公共と民間の役割分担のもと駐車場の整備を進めるために、相模原駅の周辺は『**駐車場整備地区**』に指定されている。

『相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例』に基づいて、設置が義務付けられる駐車場の規模は下表の通り。

建築物の用途	駐車場の規模
商業系用途	延べ床面積200㎡～300㎡ごとに1台
事業系用途	延べ床面積250㎡～350㎡ごとに1台

② 駐車場整備の方針（中間とりまとめ）

【公共駐車場】

- ・キス&ライド等の交通結節点
- ・周辺駐車場不足への対応
- ・既存駐車場機能の確保etc.

【民間駐車場】

- ・買い物 / 施設利用
- ・私事
- ・月極めetc.

公共駐車場と公共施設の駐車場の併用など機能分担・統合etc.

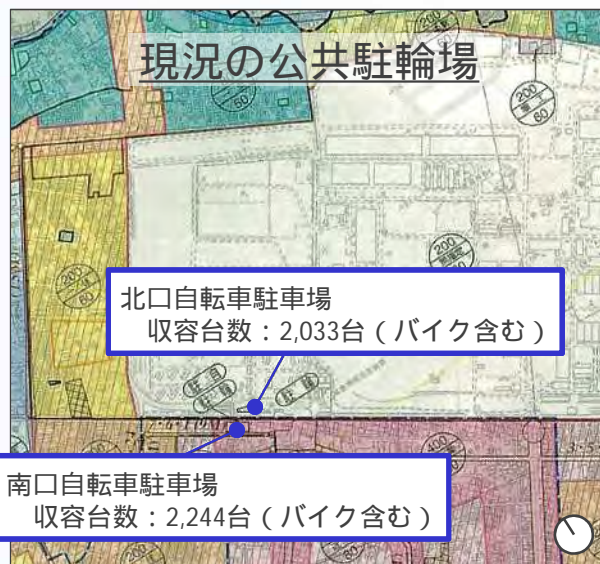
公共駐車場：既存駐車場機能を確保し、交通結節点としての機能強化をすることを目的として整備を推進する。

民間駐車場：適切な施設整備ができるように駐車場整備地区の指定など適切な規制を行っていく。

整備計画中間とりまとめ（平成26年度）より

6-1. 駐車場および駐輪場の整備について

相模原駅周辺地区の駐輪場現況



現況の駐輪場整備施策

『相模原市自転車等の放置に関する条例』に基づき相模原駅の周辺は『**自転車放置禁止区域**』に指定されている。『相模原市開発事業基準条例』に基づいて、設置が義務付けられる自転車駐車場の規模は下表の通り。

	建築物の用途	駐車場の規模
自転車放置禁止区域に接する場合	商業系用途	延べ床面積25㎡ごとに1台
	事業系用途	延べ床面積40㎡ごとに1台
〃に接していない場合	商業系用途	延べ床面積40㎡ごとに1台
	事業系用途	

④ 駐輪場整備の方針（中間とりまとめ）

【駅前公共駐輪場】

- ・通勤・通学のための交通結節点
- ・既存駐輪場機能の確保
- ・放置自転車対策etc.

【施設専用駐輪場】

- ・買い物 / 施設利用
- ・私事
- ・目的施設利用etc.

駅前公共駐輪場：アクセス性・利便性の確保のため、駅アクセス方面ごとに駅の近い位置（駅前広場の端部）に設置する。

施設専用駐輪場：条例に基づく附置義務により対応するために、適切な駐輪場整備を誘導していく。

整備計画中間とりまとめ（平成26年度）より

今後の検討方針

方針



計画

中間とりまとめの「方針」を施策としての「計画」へと具体化させるために、

整備目標値を算定

- ・北口地区の土地利用計画に基づく将来需要予測や、将来のまちの交通体系のあり方（歩行者中心のまちづくりを進める）を基に算定

「民間」と「公共」の役割分担の整理

民間を中心とした整備促進方策の検討

- ・駐車場整備地区の再編（附置義務条例）
- ・助成制度による整備など

公共を中心とした整備促進方策の検討

- ・都市計画駐車場 / 都市計画自転車駐車場の整備
- ・大規模開発に伴う駐車場/駐輪場の整備など

有効利用方策の検討

- ・案内システムの拡充
- ・駐車・駐輪場 目的地の利便性向上
- ・料金のコントロールなど

違法駐車・駐輪の防止策の検討

- ・市民意識・運転者のマナー向上へ
- ・管理者による指導・取締り

需要のコントロール

- ・公共交通の強化による歩行者主体の交通体系へとシフト
- ・交通需要マネジメント

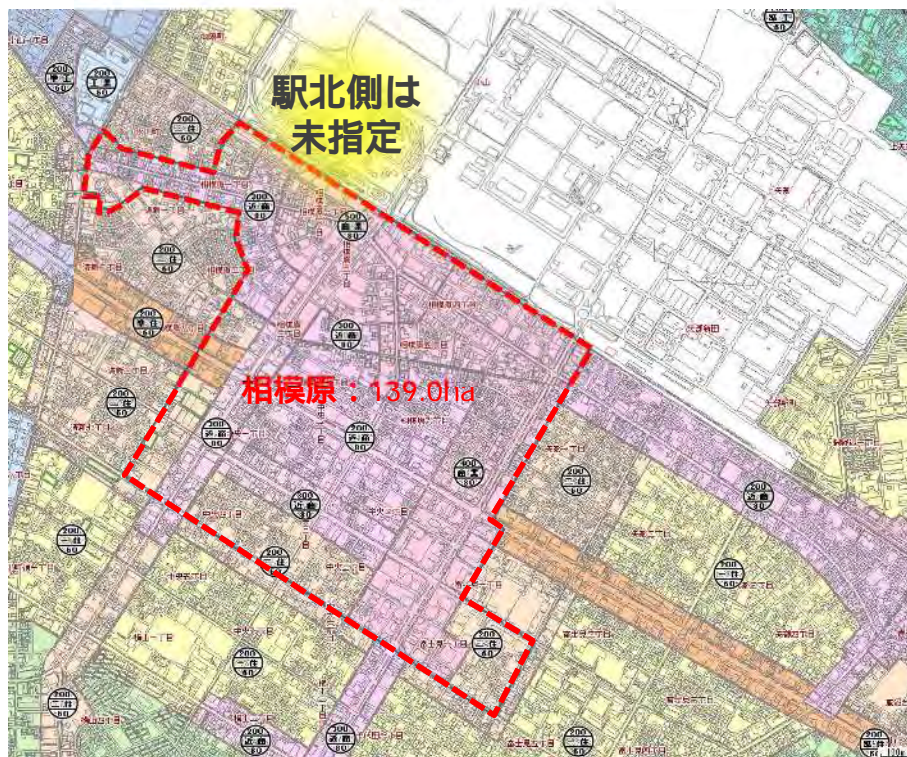
今後、土地利用計画などと連動し、具体的な整備方策を検討していく。

6-1. 駐車場および駐輪場の整備について

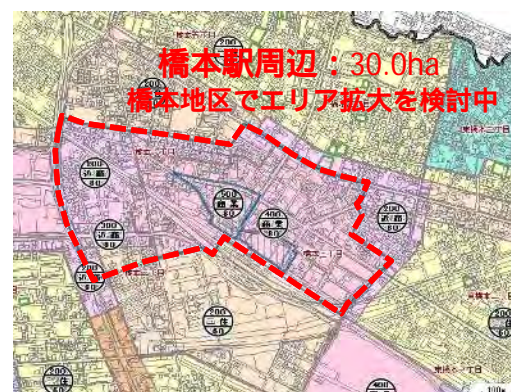
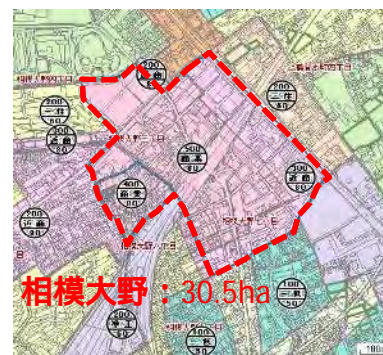
駐車場整備地区再編の検討

(駐車場についての具体的な検討項目の一部)

相模原駅周辺の状況



相模原市内他地区の状況

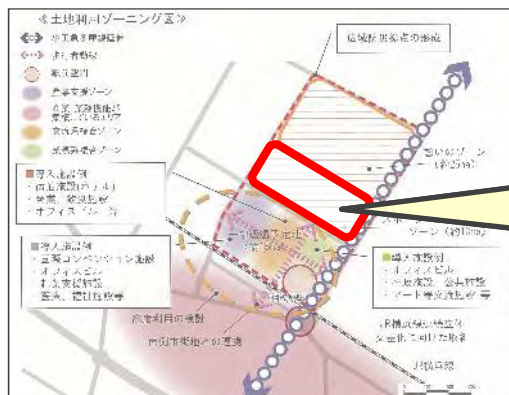


相模原市内の現況駐車場整備地区

北口地区は現在未指定のため、「駐車場整備地区」の再編等を見据えた検討も必要

6-2. 共同使用区域について

スポーツ・レクリエーションゾーン（相模総合補給廠共同使用区域内）基本計画（案）



スポーツ・レクリエーションゾーン(約10ha)

北口一部返還地(約15ha)の北側、相模総合補給廠共同使用区域内において、都市公園として整備予定。

「相模原市広域交流拠点基本計画」における位置づけ

整備コンセプト

誰もが気軽に利用できる 駅近・身近なスポーツ・レクリエーション交流拠点
「(仮称)相模原 スポーツパーク」

スポーツ機能、レクリエーション・交流機能、緑とオープンスペース機能、防災機能、管理・便益機能など必要機能を加味

ゾーンの設定と主な導入機能

スポーツゾーン

- ・野球場
- ・多目的フィールド
- ・管理棟(更衣室、シャワー室等)
- ・倉庫

レクリエーションゾーン

- ・芝生広場
- ・遊具広場
- ・ジョギング/ウォーキングコース
- ・園路・散策路

その他

- ・駐車/駐輪場
- ・トイレ
- ・照明
- ・植栽

6-2. 共同使用区域について

スポーツ・レクリエーションゾーン（相模総合補給廠共同使用区域内）基本計画（案）



基本計画図（案）



自動車アクセス整備方針（案）

歩行者アクセス整備方針（案）

歩行者回遊園路整備方針（案）

本内容を踏まえ、北口地区約15haにおけるアクセスおよび歩行者回遊動線、広場やみどりの連続性、配置計画や軸線などの計画を検討していく。

6-3. 次回の検討テーマについて

平成26年度

< 整備計画中間とりまとめ > (平成27年3月)

平成27年度

【第5回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年7月29日)
交通ネットワーク計画(道路・鉄道)
駅前広場空間、など

【第6回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年9月下旬頃)
趣旨：具体検討内容に関する議論、可能性の絞り込み
土地利用計画(導入機能の規模感に幅を持たせた検討)
都市計画への基本的考え方(用途地域・容積率など)の整理など

【第7回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年11月上旬頃)
市街地整備計画など

【第8回相模原駅周辺地区小委員会】(平成27年12月中旬頃)
整備計画とりまとめ(案)

6-3. 次回の検討テーマについて



図：今後の検討プロセスイメージ