

第6回 相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会

橋本駅周辺地区小委員会

次 第

日 時：平成27年8月25日（火）

午後7時から

場 所：ソレイユさがみ

セミナールーム1

開 会

1 あいさつ

2 議事

（1）第5回橋本小委員会における主な意見について

（2）土地利用について

（3）駅前空間について

（4）景観形成について

（5）市街地整備について

3 その他

閉 会

* 配布資料

- ・ 橋本駅周辺地区小委員会委員名簿
- ・ 都市再生緊急整備地域の拡大等について（市発表資料）
- ・ 第6回橋本駅周辺地区小委員会資料

相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会
橋本駅周辺地区小委員会 委員名簿

	区 分	氏名 役職等
1	学識 経験者	岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科教授
2		飯島 泰裕 青山学院大学社会情報学部社会情報学科教授
3		屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
4	市住民	五十嵐 淳 公募市民
5		中山 晃子 公募市民
6		大用 尚 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員
7		草野 寛 橋本駅周辺まちづくり推進会議構成員
8	関係団体	原 正弘 橋本駅周辺まちづくり推進会議会長
9		阿部 健 相模原市観光協会専務理事
10		山崎 和正 相模原商工会議所理事兼事務局長
11		田所 昌訓 相模原市自治会連合会会長
12	公共交通 事業者	山口 拓 東日本旅客鉄道株式会社横浜支社企画部長
13		二村 亨 東海旅客鉄道株式会社中央新幹線推進本部企画推進部担当部長
14		高山 恒明 京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部長
15		三木 健明 神奈川中央交通株式会社運輸計画部長
16	関係行政 機関	寶珠山 正和 神奈川県県土整備局都市部交通企画課長
17		牧野 末次 神奈川県相模原北警察署交通課長

：委員長 ：副委員長

都市再生緊急整備地域の拡大等について ～ 相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域～

本日、「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域を定める政令の一部を改正する政令」が閣議決定され、都市再生緊急整備地域として定められた「相模原橋本駅周辺地域」についてその区域が拡大され、拡大に伴い地域名が「相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域」に変更されることとなりましたのでお知らせします。

(1) 変更の概要

都市再生緊急整備地域名		都市再生緊急整備地域に係る面積	
変更前	変更後	変更前	変更後
相模原橋本駅 周辺地域	相模原橋本駅周辺 ・相模原駅周辺地域	36ha	89ha (53ha 拡大)

(2) 区域

別添図面のとおり

都市再生緊急整備地域

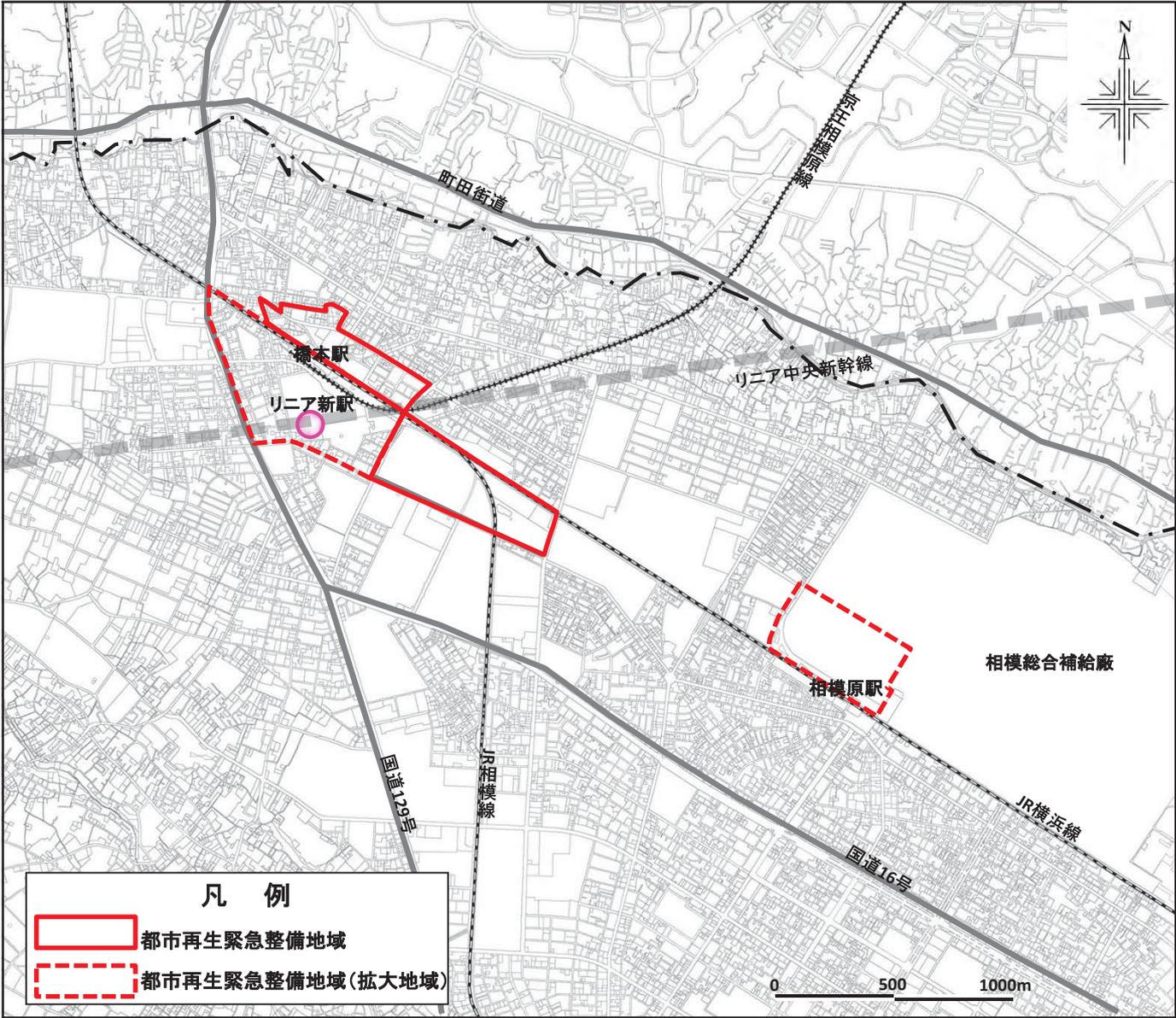
都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、国が政令で指定する地域です。

同地域においては、土地利用規制の緩和、都市計画の提案制度の利用、事業認可等の手続期間の短縮、民間プロジェクトに対する金融支援及び税制措置を受けるための国土交通大臣の認定等の特別な措置を受けることができます。

< 担当課 >

リニア駅周辺まちづくり課 電話:042-707-7047
相模原駅周辺まちづくり課 電話:042-707-7026

相模原橋本駅周辺・相模原駅周辺地域



第6回相模原市広域交流拠点整備計画検討委員会 橋本駅周辺地区小委員会

1. 第5回橋本小委員会における主な意見
2. 土地利用について
3. 駅前空間について
4. 景観形成について
5. 市街地整備について

1. 第5回橋本小委員会（6/30）における主な意見

(1) 交通ネットワーク、駅前空間について

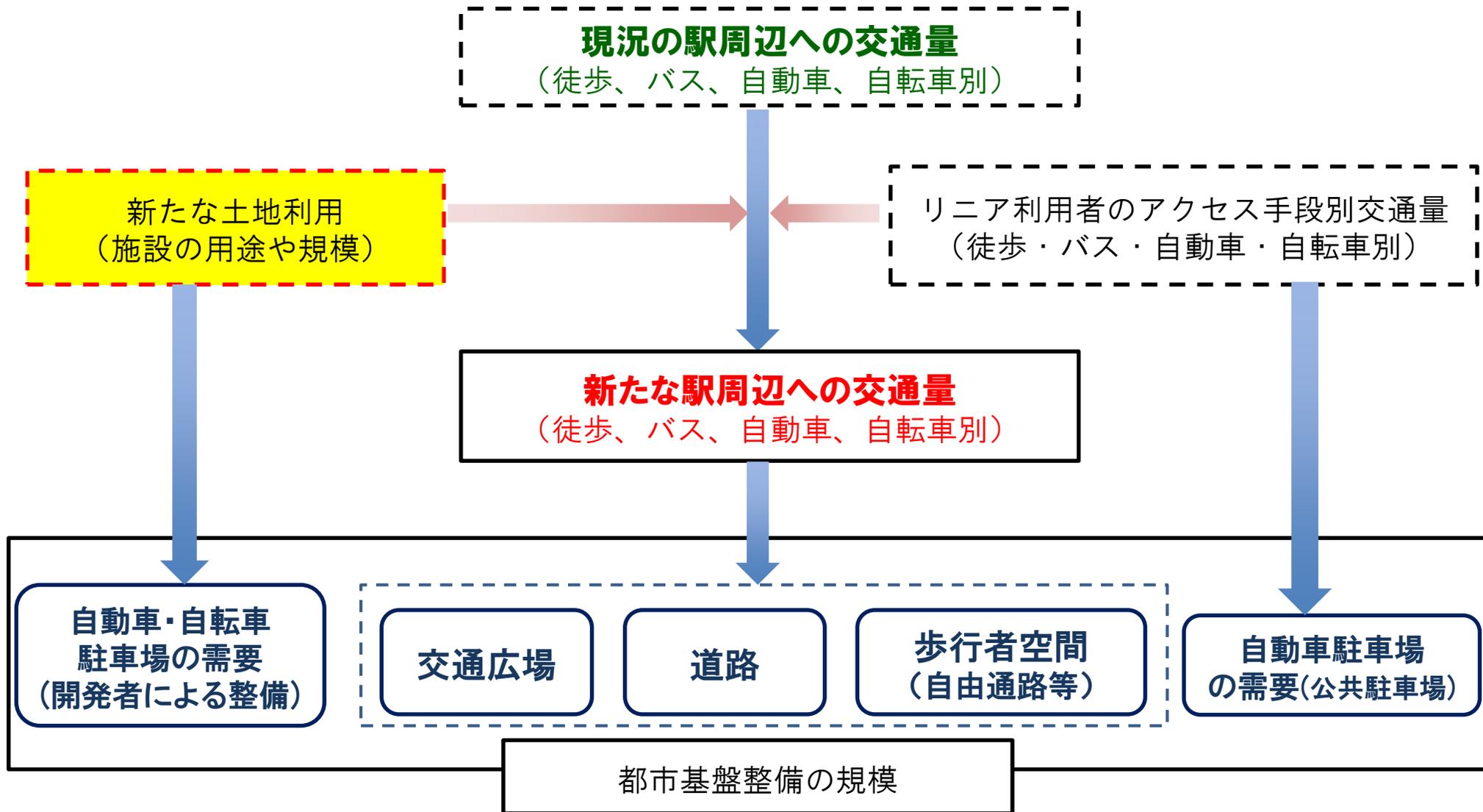
- ・乗降施設数について、タクシーの待機場や一般車による送迎時の自動車や人が待つスペースも考慮して検討したほうがよい。
- ・施設規模等の推計は、根拠となる明確な資料を揃えたうえで整理するべきである。
- ・バス乗降場について、駅や自由通路に近接させるなど、公共交通の利便性を向上させる配置を検討してほしい。
- ・道路整備は周辺施設と一体的に考えるべきである。
- ・将来の橋本駅の姿を見据えて現駅舎の位置や南北地域の連携などを検討してほしい。
- ・在来線駅とリニア駅の乗換え動線について、高低差約30m、距離約250mをどのように結ぶのが重要。
- ・ものづくり産業交流ゾーンにおける機能は、複合都市機能ゾーンと連携することで効果が発揮できるものと考え。駅前空間だけではなく、ゾーン間の連携を詰めていただきたい。

(2) その他

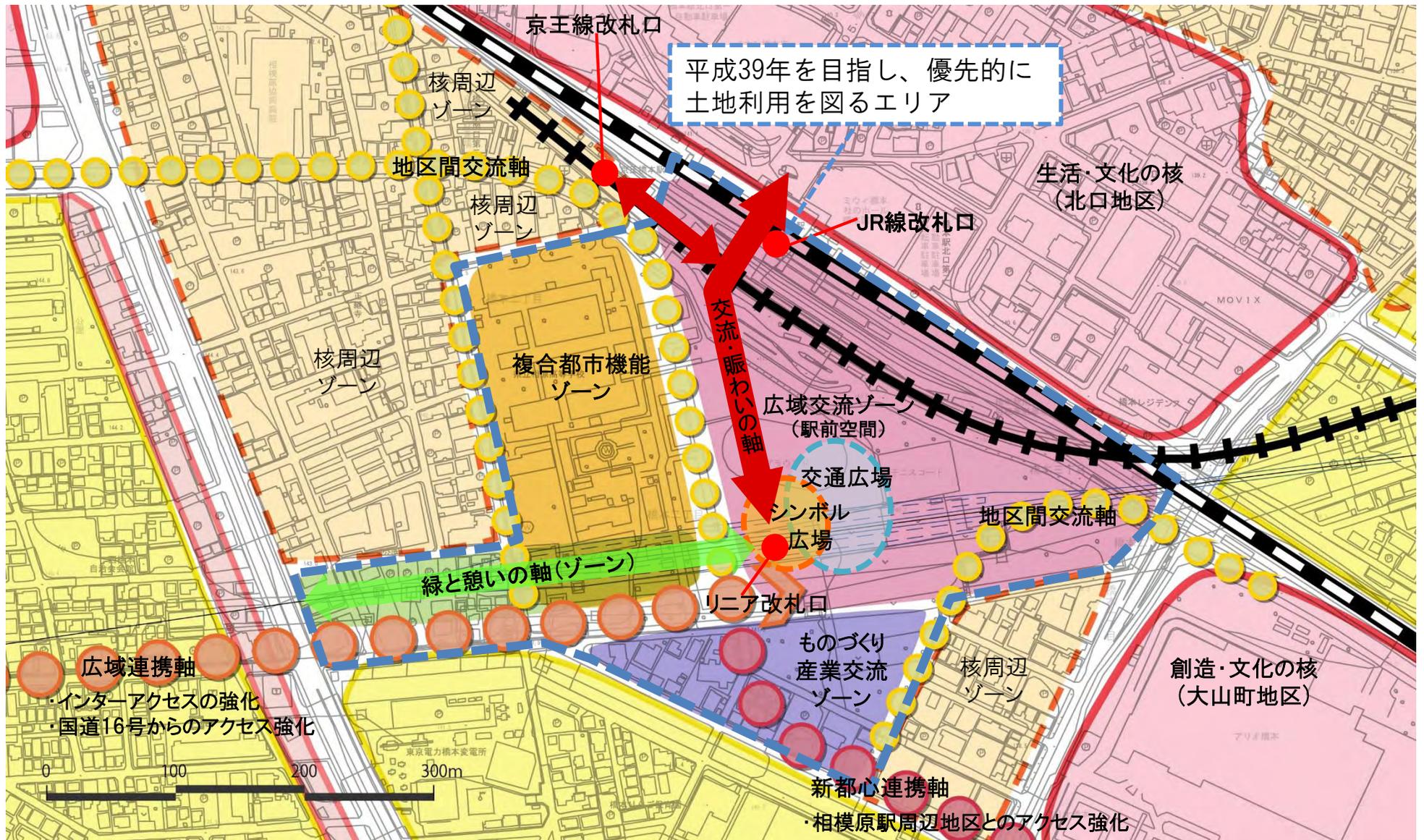
- ・駅前空間のイメージなど具体化されてきている内容については、3Dデータで確認できたほうが、イメージを共有しやすい。
- ・今年中に橋本地区と相模原地区で意見交換を行う場を設けたほうがよい。

2. 土地利用について

(1) 土地利用と都市基盤整備の規模について



土地利用構想（案）

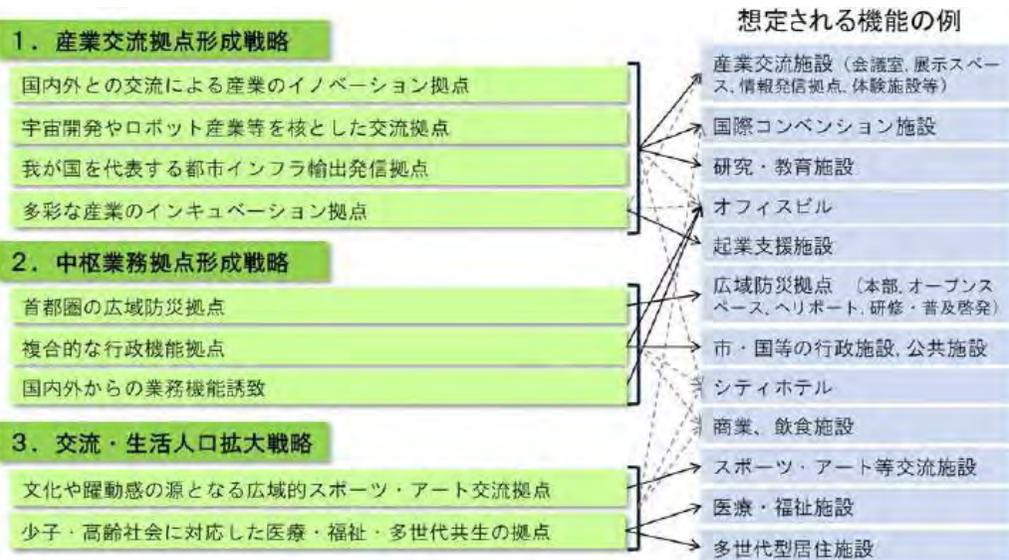


(2)土地利用検討における条件整理

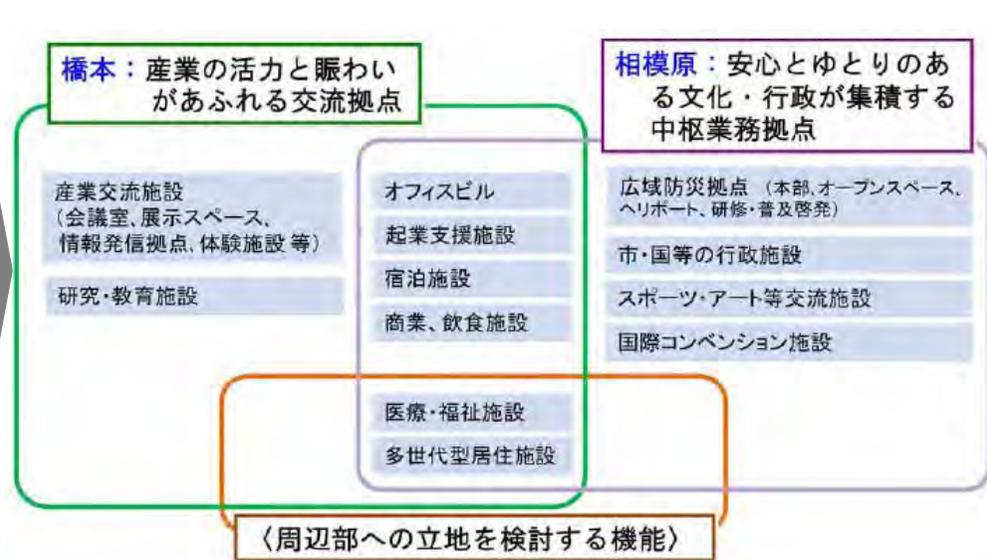
1)まちづくりの目標・方向性(広域交流拠点都市推進戦略・広域交流拠点基本計画より)

- 広域交流拠点の特性・ポテンシャルを生かし、**昼間人口・交流人口の拡大**を図る
- 両駅周辺が相互に魅力を高め合い、高次都市機能が集積する一体拠点を形成
- 広域交流拠点における経済活動・付加価値の創造を圏域全体の発展に

広域交流拠点における導入機能の方向性



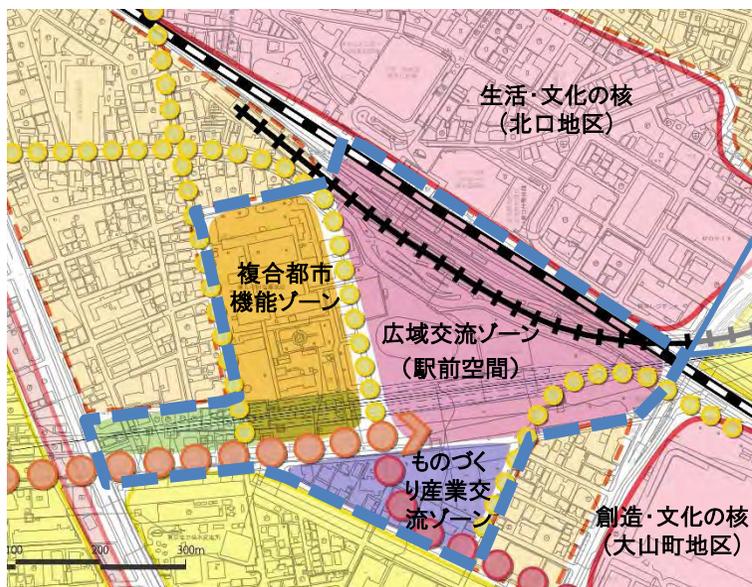
橋本・相模原機能分担の方向性



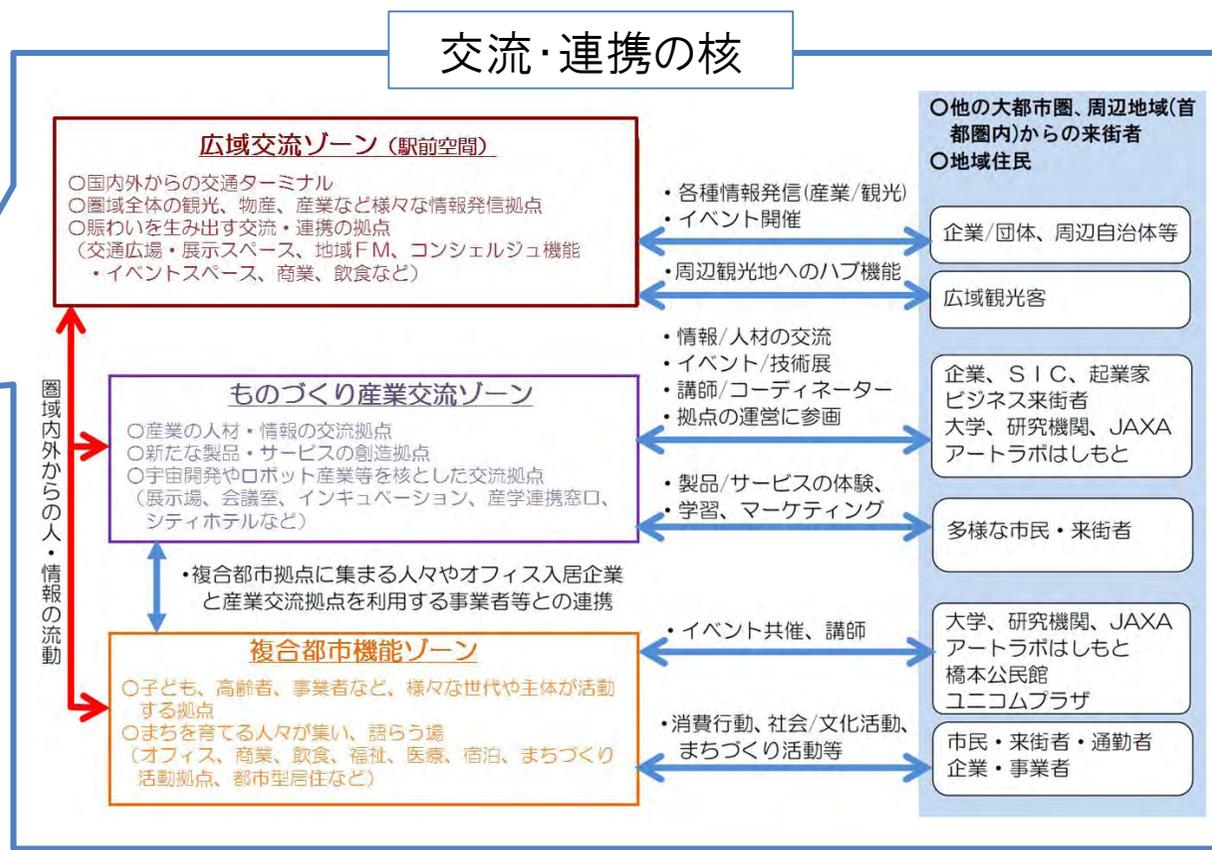
(2)土地利用検討における条件整理

2)南口地区の導入機能【都市機能集積の方向性と利用者等のイメージ(案)】

- 南口地区における各ゾーンの都市機能については、広域圏及び首都圏、周辺地域からの来街者や地域住民等、多様な利用者が想定されることから、各ゾーン間の連携を図りながら都市機能の集積の方向性を検討する。



平成39年を目指し、優先的に土地利用を図るエリア



(2)土地利用検討における条件整理

3)土地利用を図る上で留意すべきポイント

①広域ターミナルの特性を生かした機能集積

- ・リニア中央新幹線によるスーパー・メガリージョンの形成に資する機能集積
- ・圏央道相模原インターチェンジや多摩方面との連携を強化する広域道路ネットワークの形成

②地域間の連携

- ・相模原駅周辺との役割分担、都市機能の連携による広域交流拠点の形成
- ・北口と南口の都市機能が一体となったまちづくり

③機能集積が周辺施設に及ぼす影響

- ・住居系の場合には、小中学校の教室数など公共施設規模への配慮が必要
- ・商業系の場合には、周辺の同種施設及び需要と供給のバランスに配慮

④良好な都市景観の形成

- ・相模原市のイメージに沿った統一感のあるまちなみ、景観への配慮

⑤10年以上の事業期間

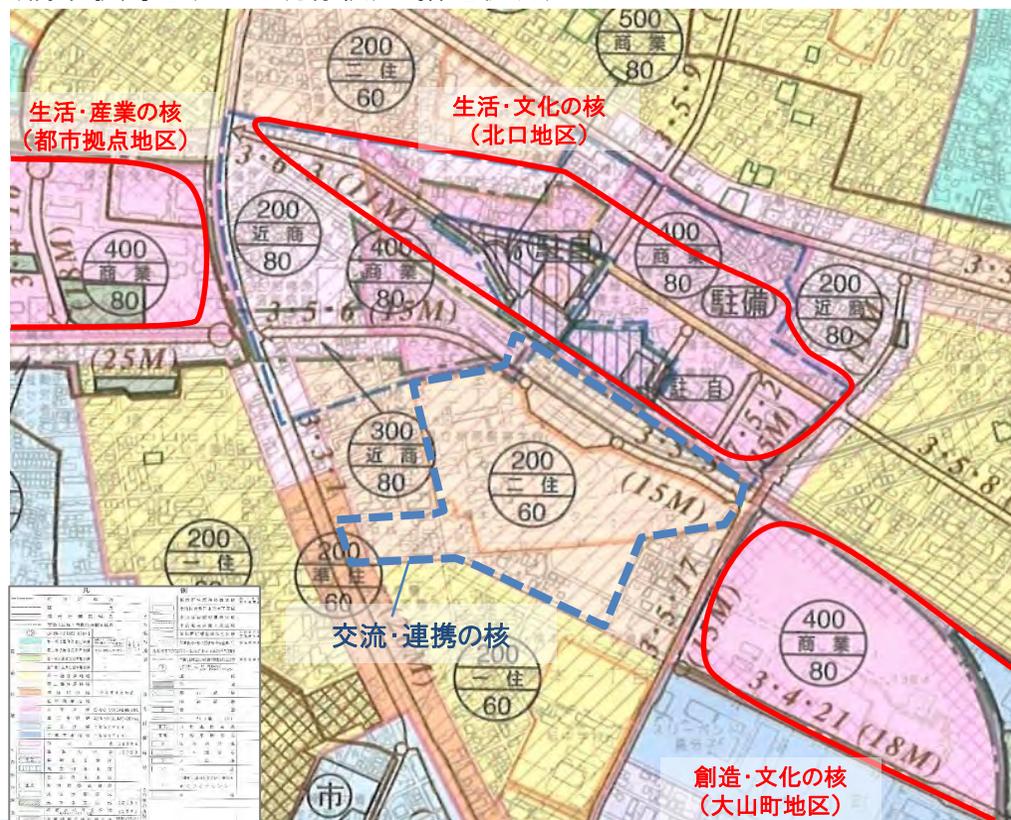
- ・リニア駅の開削工事、工事ヤードの利用
- ・高校移転～まち開きまでの暫定利用など段階整備の検討

(2)土地利用検討における条件整理

4)用途地域

- ・[現況] 第二種住居地域、容積率200%(建設施設の用途や規模の制限がある)
⇒「交流・連携の核」を形成するためには、現在の用途地域の見直し等により、多様な交流機能、複合機能等の導入を促進することも考えられる

〈橋本駅周辺(3つの既存核)の指定状況〉



既存核

■ 商業地域



銀行、映画館、飲食店、百貨店、事務所などの商業等の業務の利便の増進を図る地域。住宅や小規模の工場も建設可能。

■ 近隣商業地域



近隣の住民が日用品の買物をする店舗等の業務の利便の増進を図る地域。住宅や店舗のほか小規模の工場も建設可能。

交流・連携の核

■ 第二種住居地域



主に住居の環境を守るための地域。
10,000㎡までの店舗、事務所、ホテル、カラオケボックスなどは建設可能
10,000㎡を超える店舗は建設不可

南口の新たな核による新市街地の形成、既存核との交流・連携のためには、既存核地区と同様の用途指定が望ましい。

(2)土地利用検討における条件整理

4)用途地域

- 相模原市には用途地域に関する基準があり、用途地域の見直しを行う場合には、この基準に合致させる必要がある。例えば、高い容積率を設定する場合は、土地の高度利用を支える都市基盤の整備が条件となっている。

【用途地域の配置、規模及び形状等に関する基準(抜粋)】

	区域の土地利用像	容積率の規制内容	区域の規模、形状等
商業地域	<ul style="list-style-type: none"> 主要鉄道駅周辺で、<u>店舗、事務所、娯楽施設等の集積する区域又は集積を図る区域</u> <u>大規模な商業施設、業務施設の集積と土地の高度利用を図る区域</u> 官庁街、大規模な業務施設が集中して立地する区域 主要幹線道路の沿道で、地域の拠点として土地の高度利用と大規模な商業施設、業務施設等の集積を図る区域 近隣商業地域では立地を許容されない娯楽施設等の用途の建築物が集積又は点在している商業地の区域 	<ul style="list-style-type: none"> 原則として容積率を400%、建ぺい率を80%に定めるものとする。ただし、次に掲げる土地の区域については、それぞれ次に定めるところによるものとする。 特に<u>土地の高度利用を図る商業、業務地で、都市基盤が整備済又は整備されることが確実な区域については、容積率を500%に定めることができるものとする。</u> 上記の区域で原則として、<u>各街区が幅員22m以上の道路に面する場合は、容積率を600%に定めることができるものとする。</u>この場合<u>高度利用地区を併せて定めるものとする。</u> 土地の高度利用を前提としない商業地で、周辺の居住環境の保護、自然環境との調和の観点から、高度利用を図ることが不適当な区域については、容積率を300%に定めることができるものとする。 	<ul style="list-style-type: none"> 商業地域、近隣商業地域の<u>一団の規模は、主要幹線道路の沿道で路線的に定める場合を除き、原則として、2ha以上となるよう定めるものとし、その形状は不整形なものとならないよう定めるものとする。</u> 商業地域、近隣商業地域を交通量の多い主要幹線道路の沿道で路線的に定める場合は、当該道路境界より概ね50m以上の範囲にある地形地物等を境界として定めるものとする。ただし、地形地物等の境界として定められない場合は、当該道路境界より50mの距離により定めることができるものとする。また、その他の幹線道路等の沿道で路線的に定める場合は、当該道路境界より概ね30m以上の範囲にある地形地物等を境界として定めるものとする。ただし、地形地物等を境界として定められない場合は、当該道路境界より30mの距離により定めることができるものとする。
近隣商業地域	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地の周辺において、近隣住民の<u>日常生活圏における利便性に配慮して店舗、事務所等の立地を図る</u>商業地の区域 商業地の周辺にあって、<u>隣接する住宅地の環境と調和しつつ、商業施設等の立地を図る</u>区域 住宅地内の日用品販売店舗を主体とする商業施設等が集積する区域 主要鉄道駅を除く駅周辺で、商業施設等の集積する区域 幹線道路等の沿道で、日常生活圏における利便性に配慮して店舗、事務所等や沿道サービス型の店舗、事務所等の立地を図る区域 	<ul style="list-style-type: none"> 原則として容積率を200%、建ぺい率を80%に定めるものとする。ただし、商業地に隣接する区域、鉄道駅周辺又は幹線道路等の沿道で、土地の高度利用を図る区域のうち、<u>都市基盤が整備済又は整備されることが確実な区域については、地区計画等を策定することにより、容積率を300%に定めることができるものとする。</u> 	

(3) 施設用途の構成について

1) 施設用途の構成に応じた都市の将来イメージ

広域交流拠点基本計画

まちづくりコンセプト：産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点

土地利用の方針：国内外の交流・連携ゲートにふさわしい土地利用

目指すべき方向性

居住・郊外型

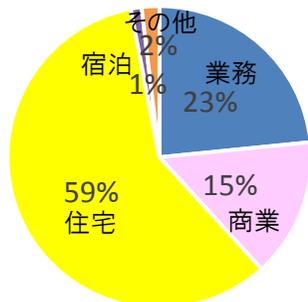
バランス型

業務・都心型

【事例】武蔵小杉



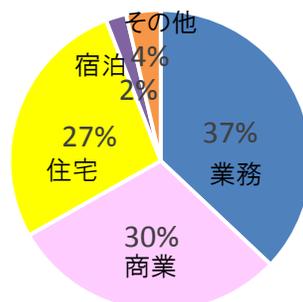
出典 武蔵小杉ライフHP



【事例】二子玉川



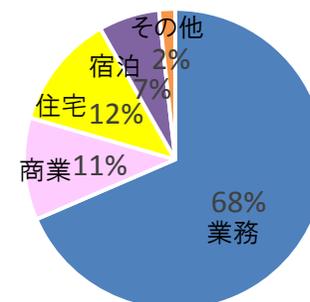
出典 二子玉川東第二地区市街地再開発組合HP



【事例】汐留



出典 建築と都市2013年10月臨時増刊



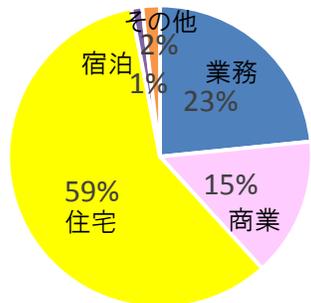
(3) 施設用途の構成について

1) 施設用途の構成に応じた都市の将来イメージ(事例)

【居住・郊外型】 武蔵小杉

○ 区域面積: 約23.6万㎡
(概ねJRと東急の駅間のエリアの面積)

○ 用途比率
(地区計画区域内の建物を対象)



○ 土地利用転換に関する
都市計画の制度
: 再開発等促進区を定める
地区計画



※1 現在工事中の地区と計画が完了が待っている地区については、計画概要を示しています。
 ※2 既に完成した地区については、裏面の開発概要をご覧ください。
 ※3 各地区の計画名称の数字は、裏面の開発概要の地区番号を示しています。
 ※4 在りし日付での事業概要を記載していますので、各事業者による開発内容と内容が異なる場合があります。

(3) 施設用途の構成について

1) 施設用途の構成に応じた都市の将来イメージ(事例)

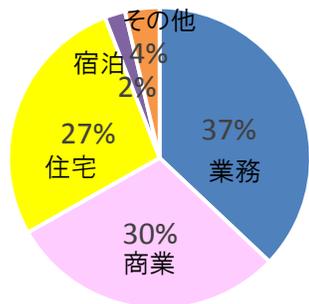
【バランス型】 二子玉川

○区域面積:約12.1万㎡

(地区計画の区域)

○用途比率

(地区計画区域内の建物を対象)



○土地利用転換に関する

都市計画の制度

:再開発等促進区を定める

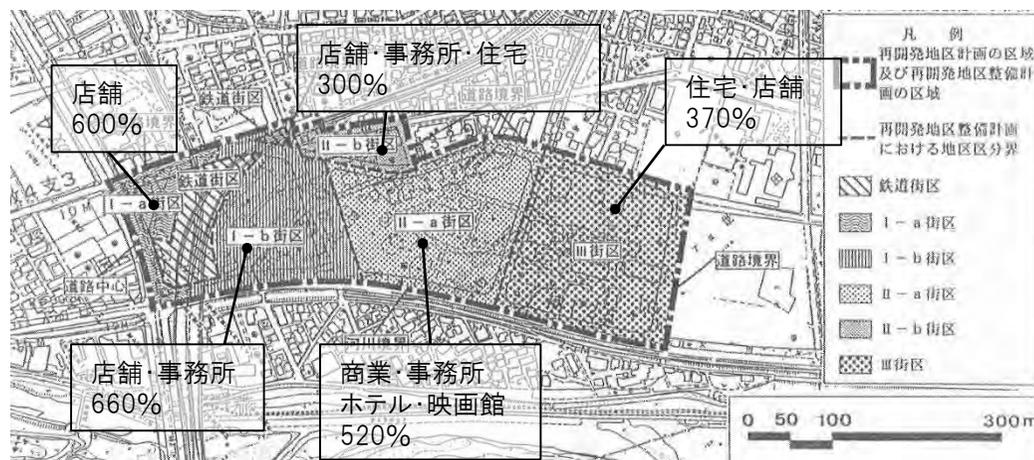
地区計画



事業区域



全体写真 (2015年6月時点)



主要用途
容積率

(3) 施設用途の構成について

1) 施設用途の構成に応じた都市の将来イメージ(事例)

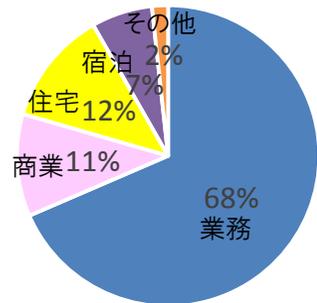
【業務・都心型】 汐留

○区域面積: 約30.7万㎡

(土地区画整理事業の区域)

○用途比率

(土地区画整理事業の区域内の建物を対象)



事業区域



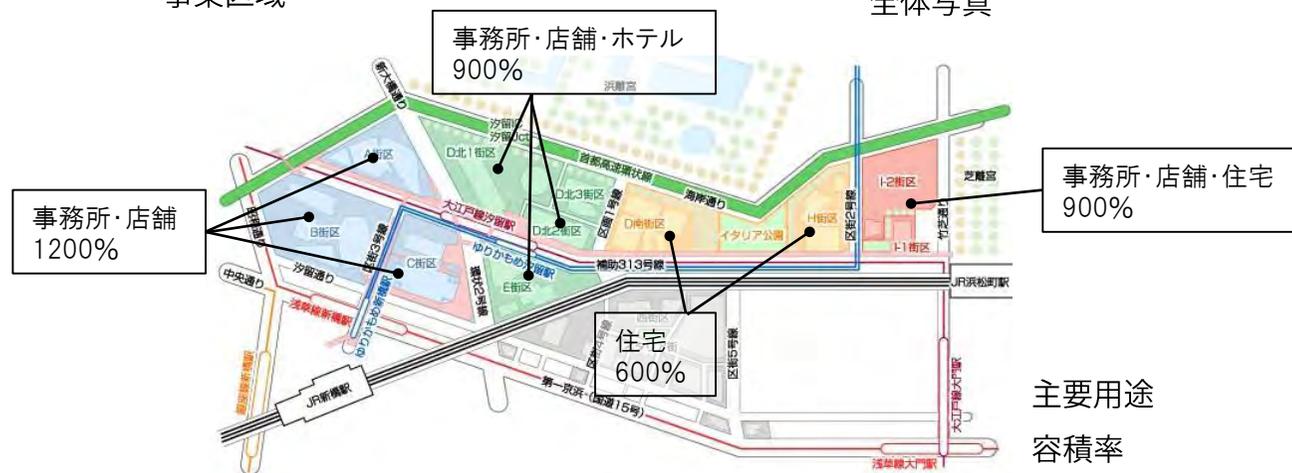
全体写真

○土地利用転換に関する

都市計画の制度

: 再開発等促進区を定める

地区計画



主要用途
容積率

(3)施設用途の構成について

2)施設用途の割合と増加人口に関するケーススタディ

- 施設用途の構成割合によって、就業者・来街者・居住者などの増加人口も変動する。
- 導入機能を検討する際には、まちの将来の姿や施設の構成割合をイメージして土地利用計画を立てる必要がある。

【施設用途の割合と増加人口に関するケーススタディ】

タイプ	居住・郊外型	バランス型	業務・都心型
施設用途の 構成割合 (※事例を参考に設定)	業務:1/4 商業:1/4 住宅:1/2	業務:1/3 商業:1/3 住宅:1/3	業務:1/2 商業:1/4 住宅:1/4
増加人口 (※試算結果)	就業者:約0.3万人 来店者:約4.8万人/日 居住者:約0.7万人	就業者:約0.4万人 来店者:約6.4万人/日 居住者:約0.5万人	就業者:約0.6万人 来店者:約4.8万人/日 居住者:約0.4万人

<試算の前提条件>

- 敷地面積は『平成39年を目指し優先的に土地利用を図るエリア』の半分程度の7haと想定 ・容積率は、橋本駅北口側に合わせ、500%と仮定
- 業務の原単位は『ビル実態調査(平成25年度/一般社団法人日本ビルヂング協会)』における首都圏(東京を除く)の一人当たり床面積の32.2㎡/人より設定
- 商業の原単位は『大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(平成19年/経済産業省)』における「人口40万人以上・商業地区」の値1100人/千㎡より設定
店舗面積は延床面積の1/2と設定
- 住宅の原単位は『住生活基本計画(平成23年/国土交通省)』における誘導居住面積水準の25㎡/人より設定

(4)容積率について

参考事例(首都圏の玄関口にある新幹線駅前の容積率)

※各駅乗降人員は、都市交通年報・鉄道事業者HP等を参照。
※所要時間はGoogle検索による。

大宮駅前
容積率:600%
乗降客数:約53万人/日
(JR東日本・さいたま新都心交通)
人口:約126万人(さいたま市)
東京駅からの所要時間:25分(新幹線)

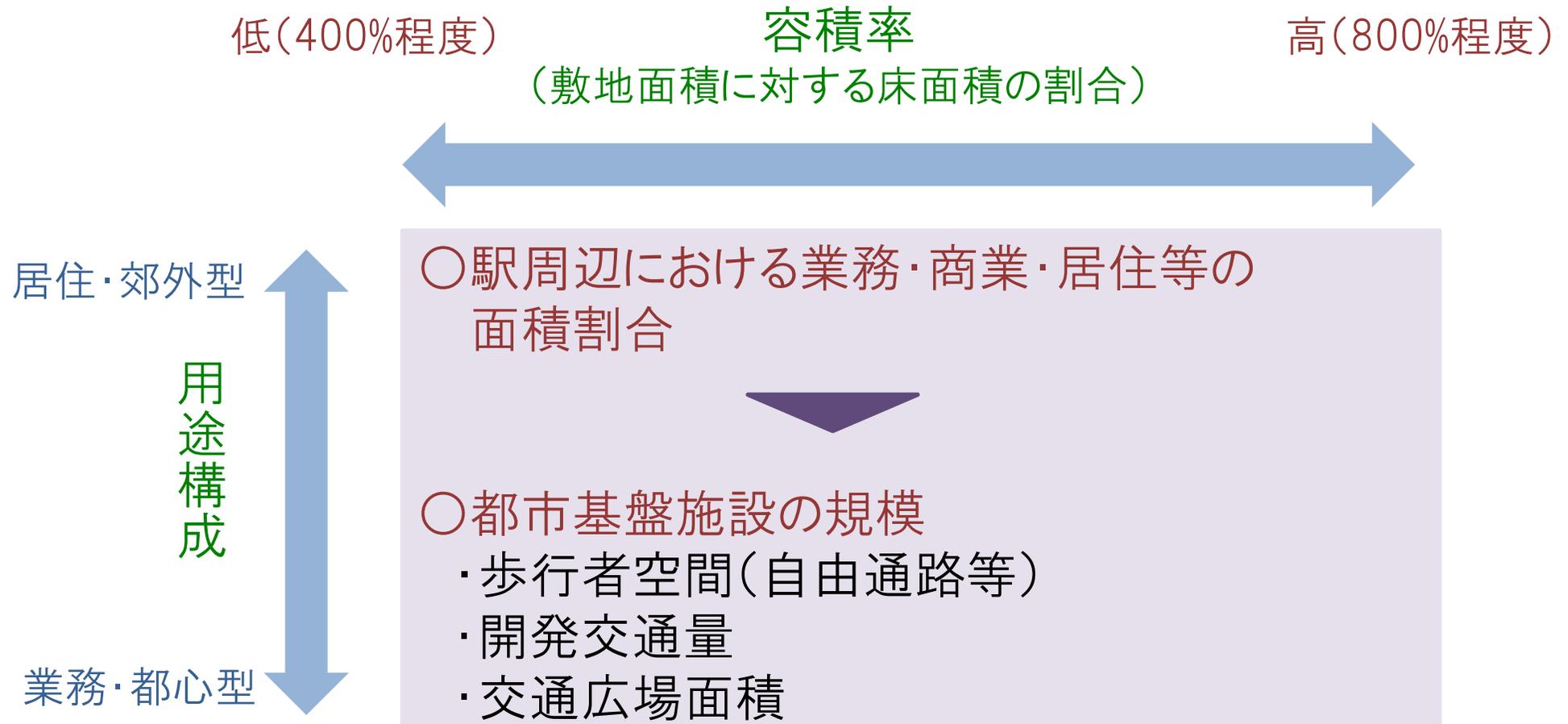
橋本駅前 ※現況
容積率:500%(北口側)
乗降客数:約22万人 (JR東日本・京王)
人口:約72万人(相模原市)
東京駅からの所要時間:約60分



新横浜駅前
容積率:800%
乗降客数:約24万人
(JR東日本・JR東海・横浜市営地下鉄)
人口:約372万人(横浜市)
東京駅からの所要時間:18分(新幹線)

容積率は、都市の拠点性(乗降客数・人口など)や都市基盤施設の規模とのバランスも踏まえながら検討を行う必要がある。

(5) 施設用途の構成と都市基盤の規模



都市基盤施設の規模は、新たな土地利用における用途構成や容積率と合わせて検討する。

(6)土地利用転換のための都市計画の制度について

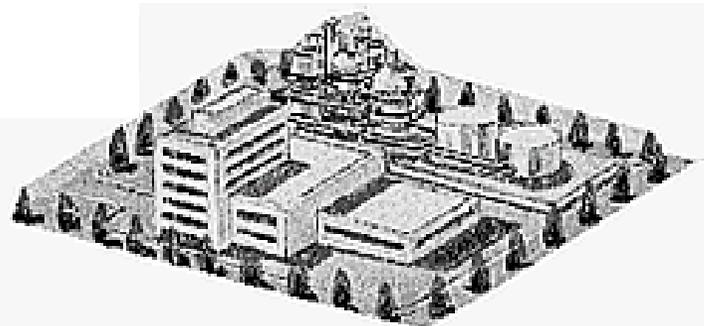
再開発等促進区を定める地区計画

- 一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備を実施すべき区域(再開発等促進区)を定め、公共施設の整備と併せて、建築物の用途や容積率等の制限を緩和することにより、良好な都市機能の集積を図るための制度。
- 大山町地区では、本制度の活用により、日本金属工業相模原事務所跡地を土地利用転換し、商業施設(アリオ橋本)・集合住宅・公園等を整備。

【従前】工場跡地などの低未利用地

用途地域や土地利用制限の例

- ・工業専用地域 200% など
- ・原則、住宅や商業施設は建築不可



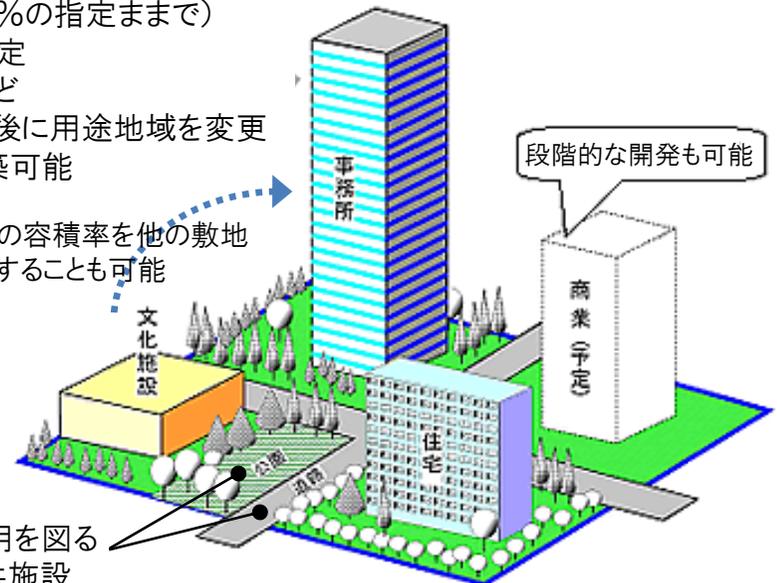
【従後】都市機能の集積がなされた市街地

用途地域や土地利用制限の例

- ・(工業専用地域 200%の指定ままで)
見直し用途・容積を設定
商業地域 500% など
- 土地利用転換の完了後に用途地域を変更
- ・住宅や商業施設も建築可能

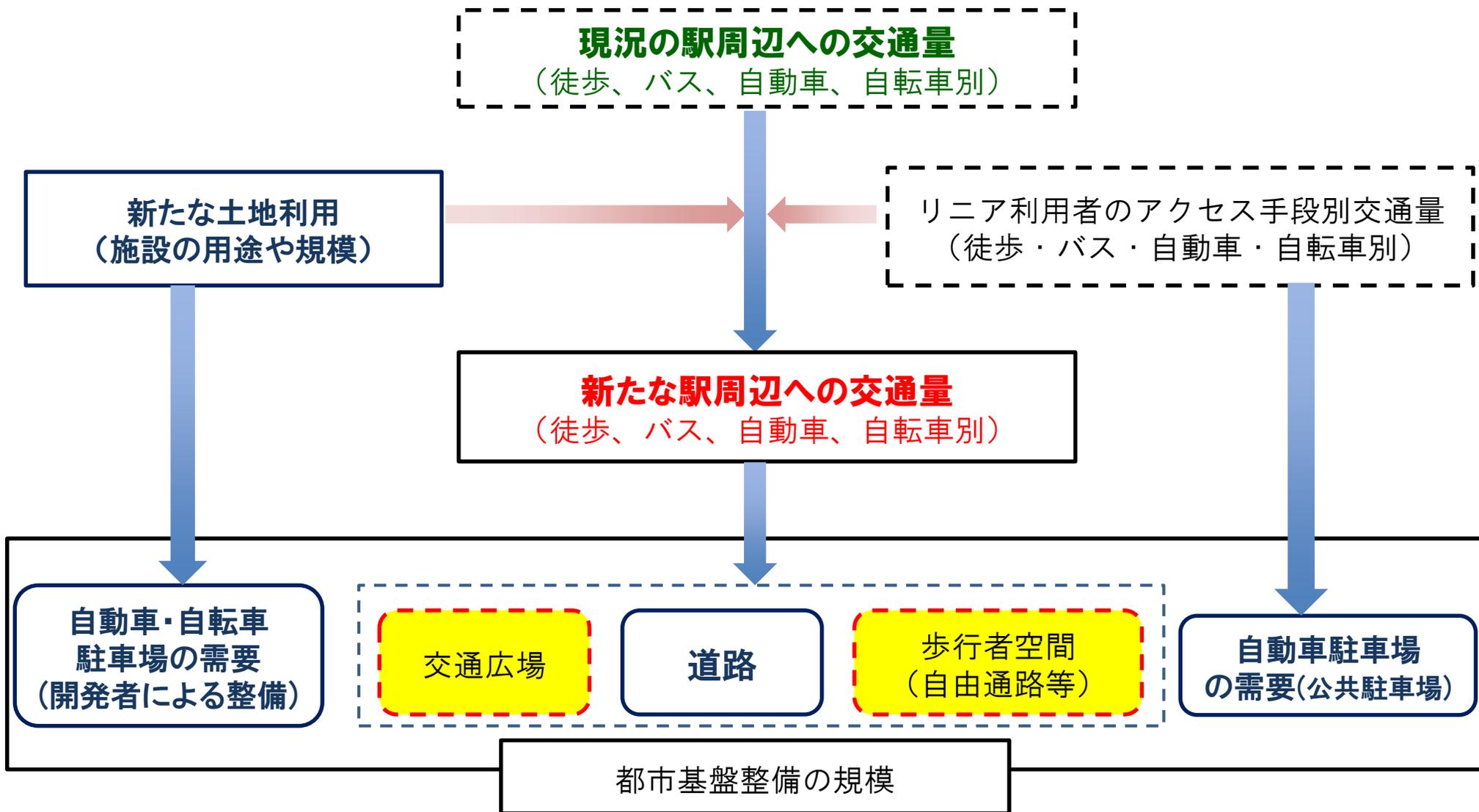
未利用の容積率を他の敷地で利用することも可能

土地の高度利用を図るため必要な公共施設



3. 駅前空間について

(1)交通広場、歩行者空間の規模について



(2)交通広場について

交通広場整備の基本的な考え方

■第5回小委員会における検討経過(計画のポイント)

- 機能性に配慮した交通広場の配置
 - ⇒公共交通と一般車両の分離
(円滑な公共交通の運行を確保)
 - ⇒鉄道とバスの乗り継ぎ利便性の確保
(交流・賑わいの軸と近接した配置)
- 広域交通ターミナルとしての機能の確保
 - ⇒現在の交通需要に加え、まちづくりによる新たな駅周辺への交通量を見込んだ乗降場等を設置
 - ⇒高速バス路線の新設を考慮した乗降場の設置
- シンボル広場の配置
 - ⇒バスの乗降場などの交通機能に加え、憩いや賑わいの空間としての環境機能の充実にも配慮
- リニア駅の上部空間の有効活用
 - ⇒交通広場等によるリニア駅上部空間の有効活用



交通広場の配置や規模は、バスの乗降場などの「交通機能」の充実に加え、憩いや賑わいの空間などの「環境機能」の充実にも考慮し、交通管理者や交通事業者との協議も行いながら検討する。

※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。
具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。

(3) 交流・賑わい軸について

1) これまでの検討内容について(図を除き再掲)

役割

- 多くの来街者が憩い・集えるゆとりと賑わいの軸
- 首都圏南西部の交流ゲートとして多様な分野の情報や魅力を集約・発信する交流の軸

整備方針(案)

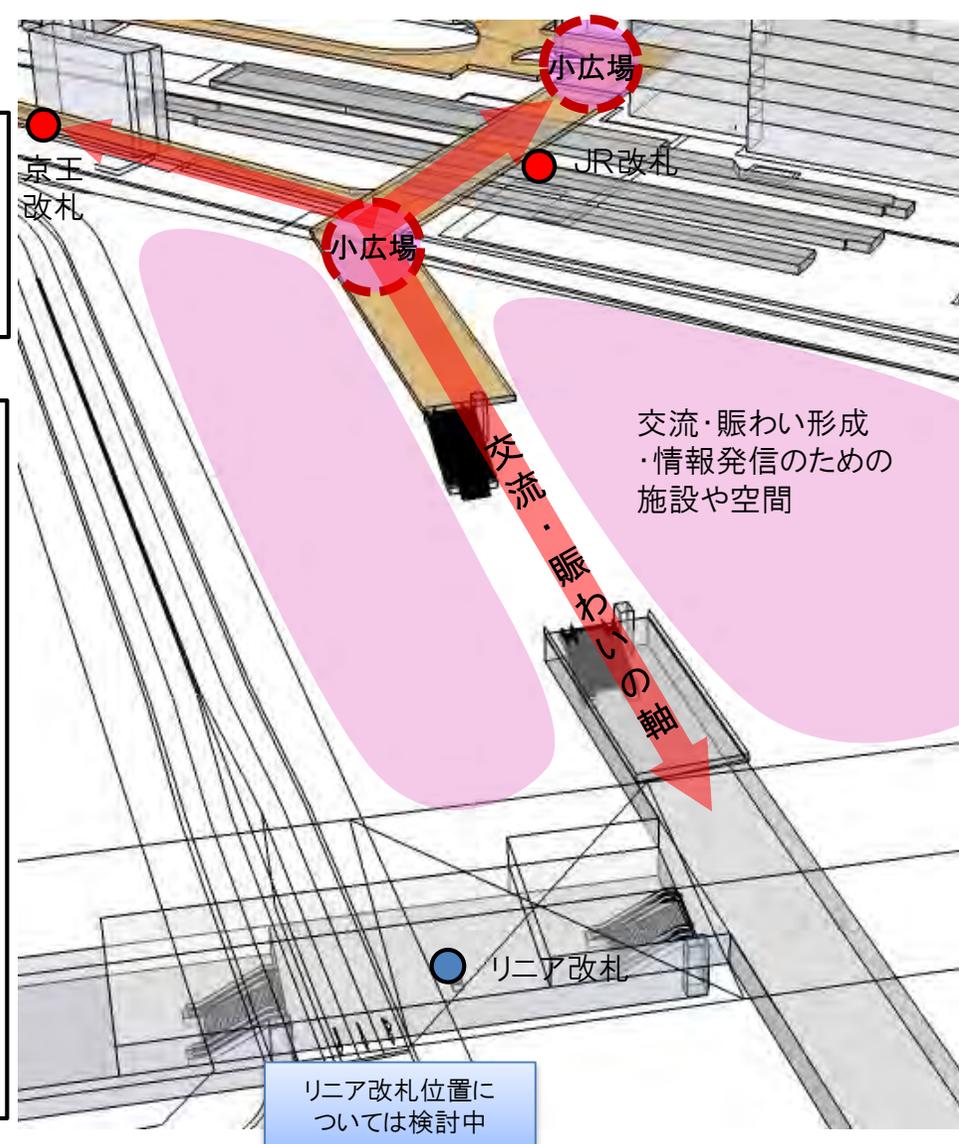
- 多くの来街者や市民が**快適に行き交うゲート空間**として、**幅や高さゆとりがある歩行者空間**を確保する。
- 駅改札口に近い動線の結節点には、**待ち合わせなどにも利用できる小広場**を確保する。
- 歩行者空間や小広場に面して、**交流・賑わい形成・情報発信のための施設や空間**を設置する。



ゆとりのある歩行者空間の例
二子玉川ライズギャラリー



待ち合わせにも利用できる小広場の例
東京駅銀の鈴広場



※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。
具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。

(3) 交流・賑わい軸について

1) これまでの検討内容について(図を除き再掲)

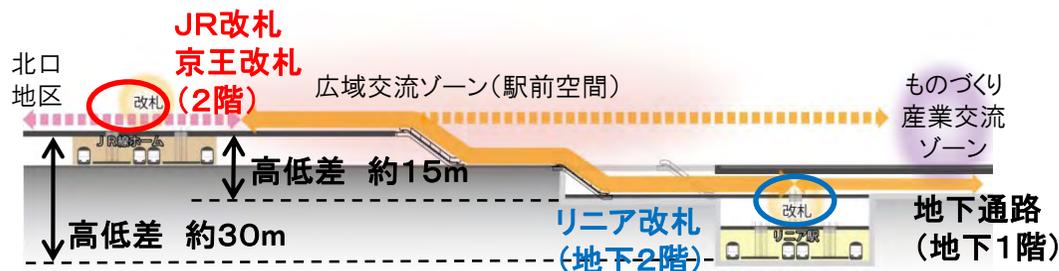
高低差や距離のある乗換動線を快適にするための歩行者空間の整備

乗換え動線の状況

- JR改札とリニア改札の間の距離は250m超となる想定
- 京王線とリニア改札の間の距離は300m超となる想定
- JRと京王線の乗換え空間が混雑
- 在来線改札とリニアのホームの高低差は約30mとなる想定

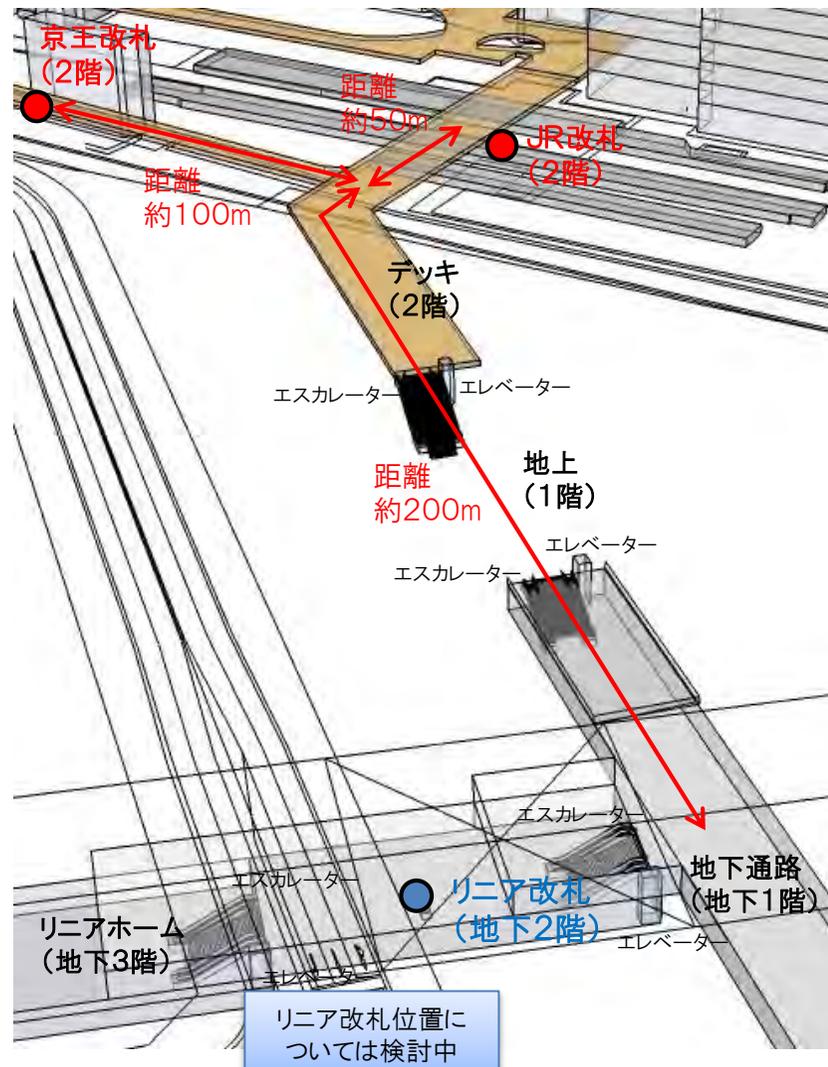
乗換え動線の機能強化の方策(今後の検討課題)

- エレベーターやエスカレーターの設置
- 既存の自由通路の拡幅
- 改札等の駅施設の機能強化 など



在来線とリニアの乗換え動線(自由通路)の断面イメージ

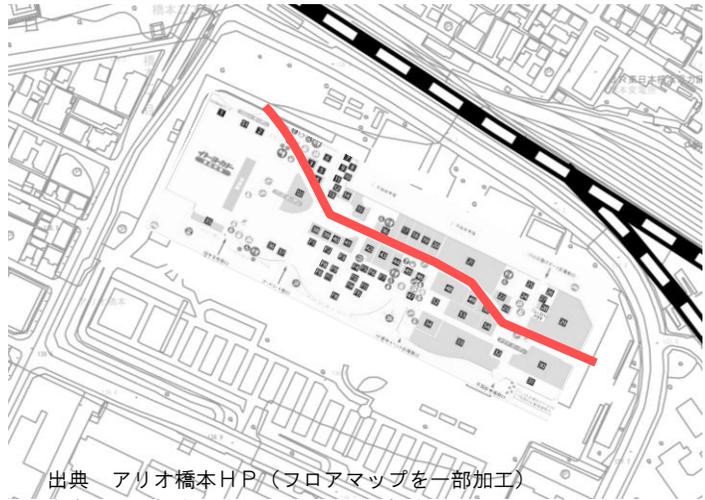
〈在来線とリニアの乗換動線のイメージ〉



※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。
具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。

(3) 交流・賑わい軸について

2) 参考事例(250m超の移動空間)

	JR町田駅～小田急町田駅	アリオ橋本
イメージ	 <p>出典 町田市HP (町田駅周辺駐輪場マップを一部加工)</p>  <p>出典 多摩・武蔵野の情報誌サイトHP</p>	 <p>出典 アリオ橋本HP (フロアマップを一部加工) 参考 JR橋本駅改札口からアリオ橋本入口までの距離は約520m</p>  <p>出典 大成建設HP</p>
乗換え距離	約260m	約330m

(3) 交流・賑わい軸について

2) 参考事例(駅自由通路の整備)

※各駅乗降人員は、鉄道事業者HPを参照。
※JR東日本:2014年値、JR東海、小田急電鉄、長野電鉄:2013年値
※JRは乗車人員を2倍して乗降人員とした。

参考事例①:新幹線長野駅自由通路(W=15m)



【乗降人員】

JR東日本: 41,768人/日(新幹線含む)
長野電鉄:9,416人/日

参考事例③:登戸駅自由通路(W=15m)



【乗降人員】

JR東日本南武線: 159,888人/日、小田急電鉄: 160,413人/日

参考事例②:相模大野駅自由通路(W=18m)



【乗降人員】

小田急電鉄: 128,006人/日

参考事例④:品川駅自由通路(W=20m)



【乗降人員】

JR東日本: 684,950人/日、JR東海 新幹線: 66,000人/日

(3) 交流・賑わい軸について

2) 参考事例(民間のノウハウを活かした立体的な賑わい空間の形成)

	泉ガーデン(サンケン広場)	クイーンズスクエア	渋谷ヒカリエ
イメージ			
種別	民間施設	民間施設	民間施設
管理主体	民間事業者	民間事業者	民間事業者

出典 建築と都市2013年10月臨時増刊

(3) 交流・賑わい軸について

3) 交流・賑わい軸の形成について

■ 幅員等の空間の確保の基本的考え方

【鉄道等の乗換えにおいて求められる機能】

● 交通結節機能の確保

・鉄道利用のためのアクセス、乗換えを円滑にし、ピーク時も安全でゆとりのある歩行者通行環境を確保する。



【空間の確保の基本的考え方】

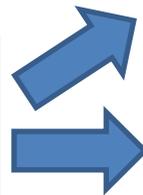
●ピーク時に余裕のある歩行者流動空間とするために最低限必要な幅員を確保する。

●空間の高質化やバリアフリー化に対応するために一定程度(手すり等)の余裕を加味する。

【人の交流・賑わいに必要な空間機能】

● 環境空間機能の確保

・歩行者空間にゆとりや賑わいを付加し、交流を生み出し高質な空間とするために、人が滞留したりイベント等による賑わいを確保する空間を設ける。



●南北のまちの回遊性を高めるために空間を確保する。

●まちの賑わいの演出等のためにたまり空間(小広場等)を確保する。

交流・賑わい軸の幅員や構造などは、新たな土地利用の検討や鉄道事業者・開発事業者等との協議を踏まえた整理が必要となる。

(3)交流・賑わい軸について

4)交流・賑わい軸の整備方針(案)

● 快適に行き交うゲート空間

- ・駅の南北の回遊性を高め地域の活力や魅力を感じる空間を形成
- ・鉄道等の乗換えだけでなく人の交流や賑わいを生み出すような空間を確保

● 移動距離や高低差を感じさせない空間

- ・シンプルな乗換え動線の形成
- ・交流・賑わい形成のための施設の配置
- ・バリアフリーへの配慮(昇降施設の設置等)

その他留意すべき事項

● 歩行者の回遊における結節点での広場空間の確保

- ・歩行者動線結節点には、人の滞留できる小広場を配置

● 民間の活力やノウハウの導入

- ・賑わいのある良質な空間の整備や管理・運営などにおける民間事業者のノウハウの活用

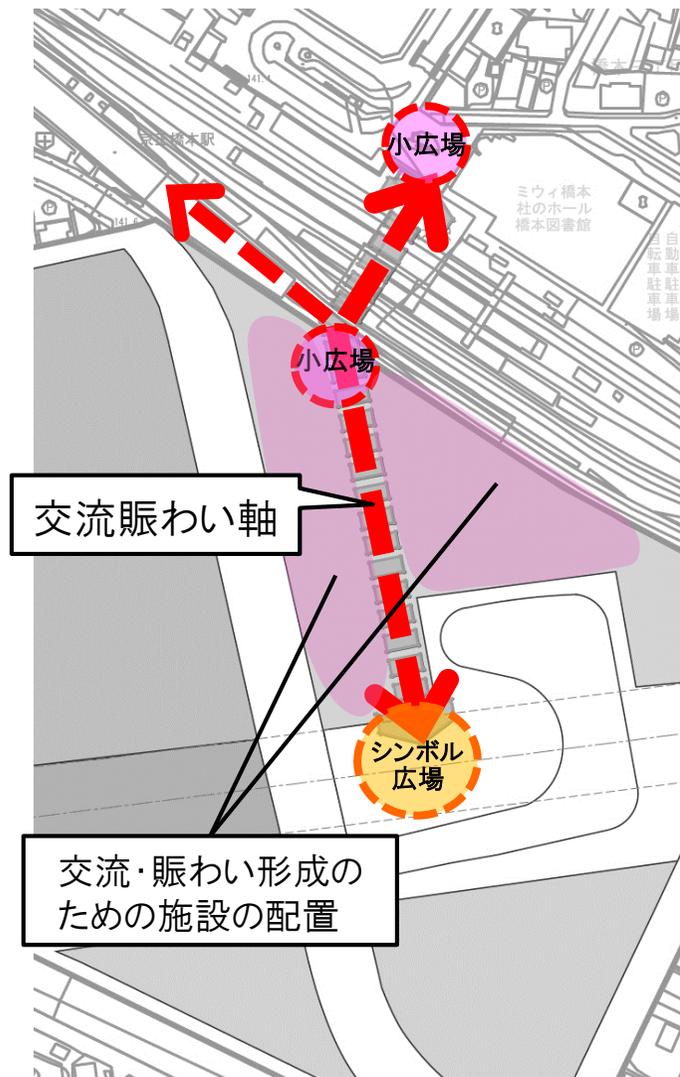


図 交流賑わい軸の配置のイメージ

※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。
具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。

(4) シンボル広場について

1) これまでの検討内容について(再掲)

役割

- 「顔」としてのシンボル性や賑わいのある空間を形成
- 国内外を問わず、地域・広域的に情報・人材・文化が交流・連携する空間を形成



整備方針(案)

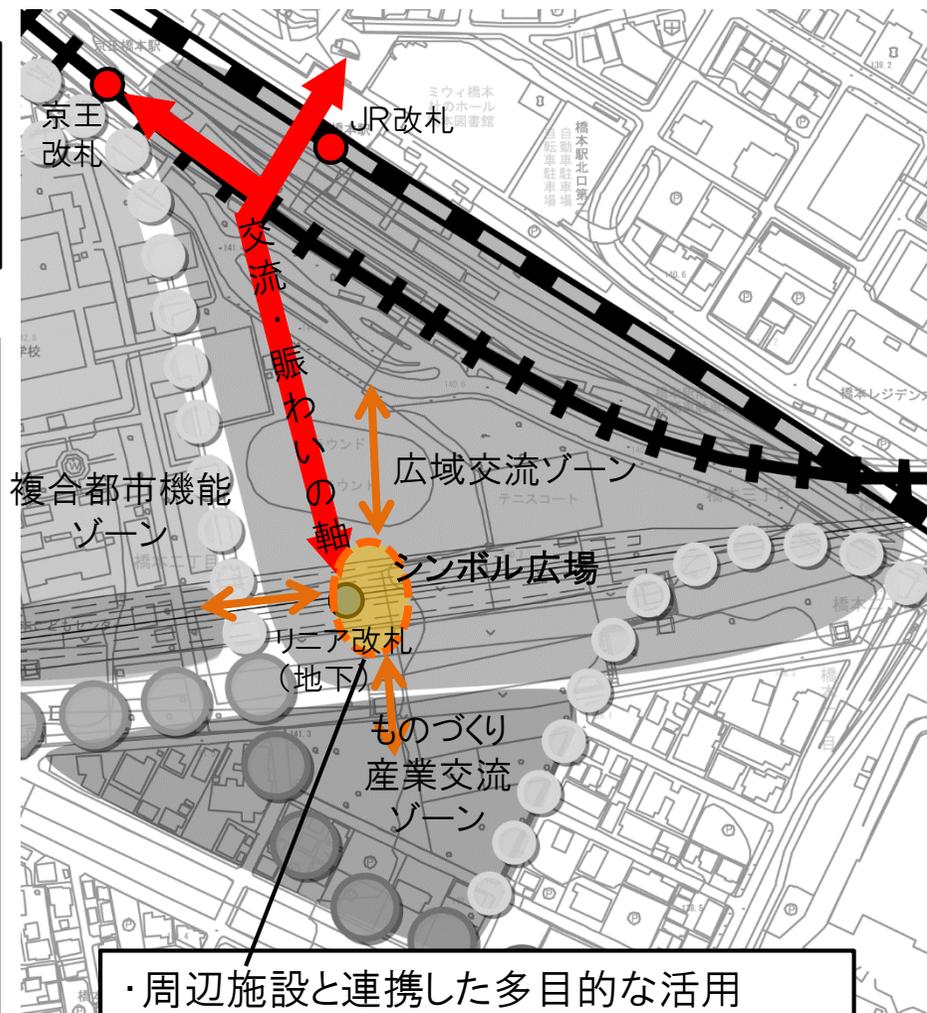
- 地域交流イベントや広域的な企業のPR活動など、周辺施設と連携した多目的な活用や、防災機能も考慮したまとまりあるオープンスペースを確保する。
- 各ゾーンの賑わいの中心となる象徴的な広場空間を整備する。



地域交流等に活用される広場の例：
六本木ヒルズアリーナ



企業のPR等に活用される広場の例：
大阪駅前うめきた広場



- 周辺施設と連携した多目的な活用
- 賑わいの中心となる象徴的な広場空間

(4) シンボル広場について

2) 参考事例(民間のノウハウを活かした良質な広場空間の整備や運営)

	姫路駅北口 キャッスルガーデン (サンケン広場)	うめきた広場	六本木ヒルズ アリーナ	有楽町駅 東口広場
イメージ				
面積 ※通路等を除く 平場の面積	約1,700㎡	約1,700㎡	約1,100㎡	約800㎡
種別	公共施設	公共施設	民間施設	公共施設
管理運営 体制	民間事業者等 によるタウン マネジメント組織	民間事業者等 によるタウン マネジメント組織	民間事業者	民間事業者等 によるタウン マネジメント組織

(4) シンボル広場について

3) シンボル広場の整備方針(案)

● 多目的な利用が可能な広場

- ・企業活動や相模原市のPR・情報発信に利用可能な広場空間
- ・市民の交流事業や地域イベント等に活用できる広場空間
- ・各ゾーンに集積する機能が融合し、新たな機会や交流を創出する広場空間

● 様々な機能の核となる広場の配置

- ・交流賑わい軸やみどりと憩いの軸、ものづくり産業など人や情報が集積する核となる広場
- ・地区における中心でありランドマークとなる場所への配置

その他留意すべき事項

● 防災機能の確保

- ・交通結節点として駅などの利用者、交流賑わいとして来街者などの緊急時における一時避難場所となる空間

● 民間の活力やノウハウの導入

- ・賑わいのある良質な空間の整備や管理・運営などにおける民間事業者のノウハウの活用

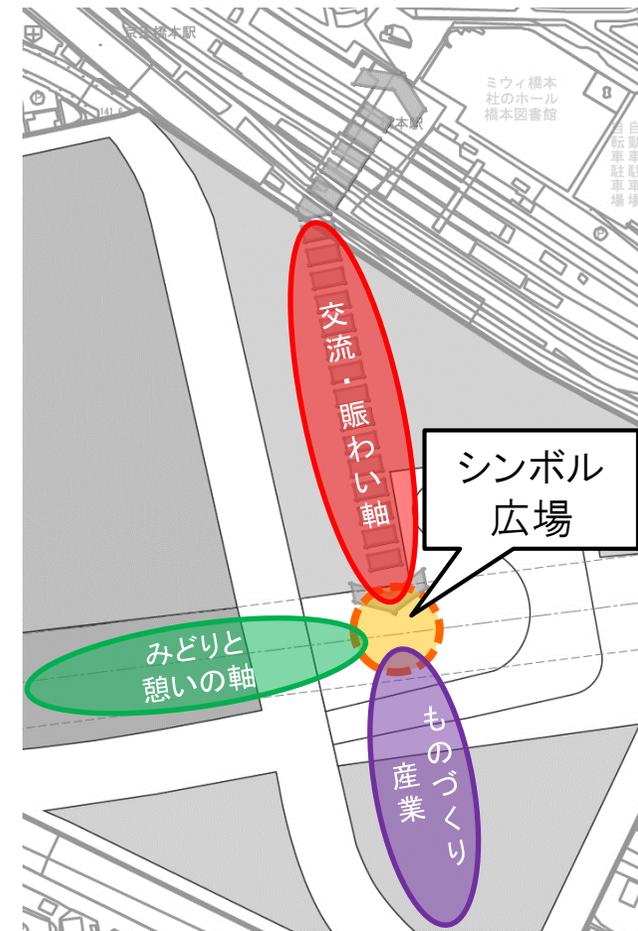


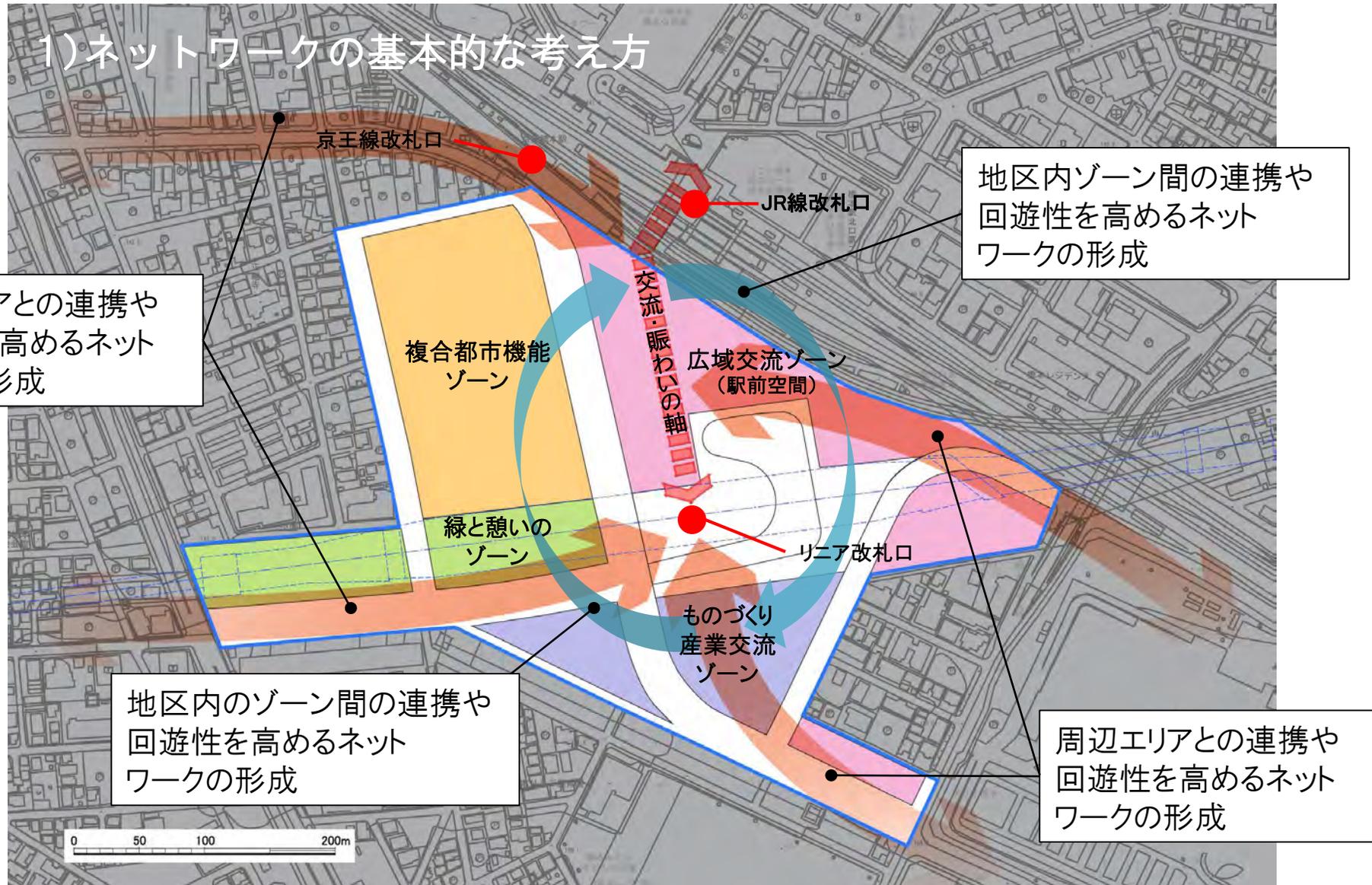
図 シンボル広場の配置のイメージ

シンボル広場の規模や形状などは、駅前広場における空間配置の検討や鉄道事業者・開発事業者等との協議を踏まえた整理が必要となる。

※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。
具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。

(5) 歩行者ネットワークについて

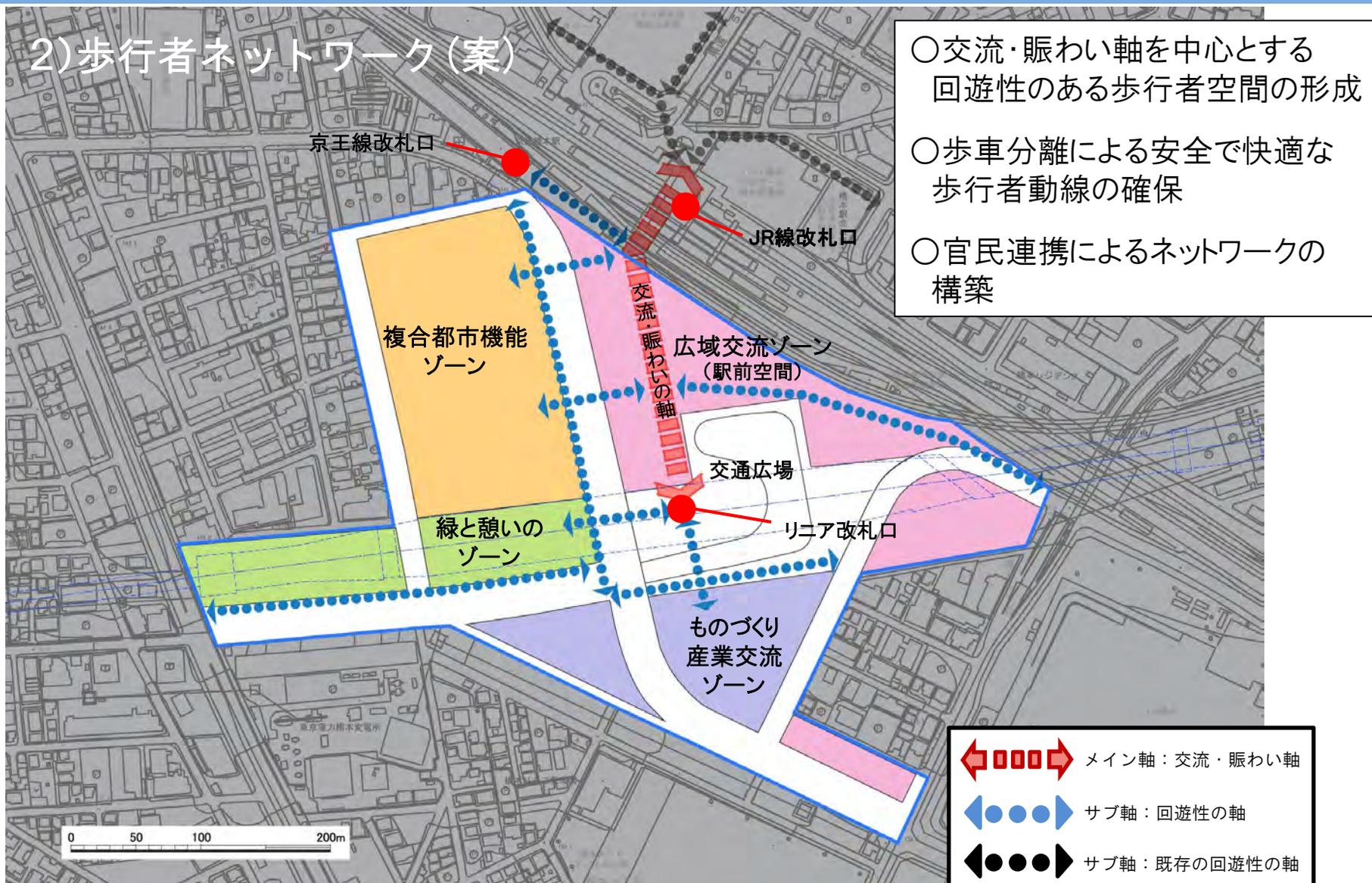
1) ネットワークの基本的な考え方



※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。
具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。

(5) 歩行者ネットワークについて

2) 歩行者ネットワーク (案)



- 交流・賑わい軸を中心とする回遊性のある歩行者空間の形成
- 歩車分離による安全で快適な歩行者動線の確保
- 官民連携によるネットワークの構築

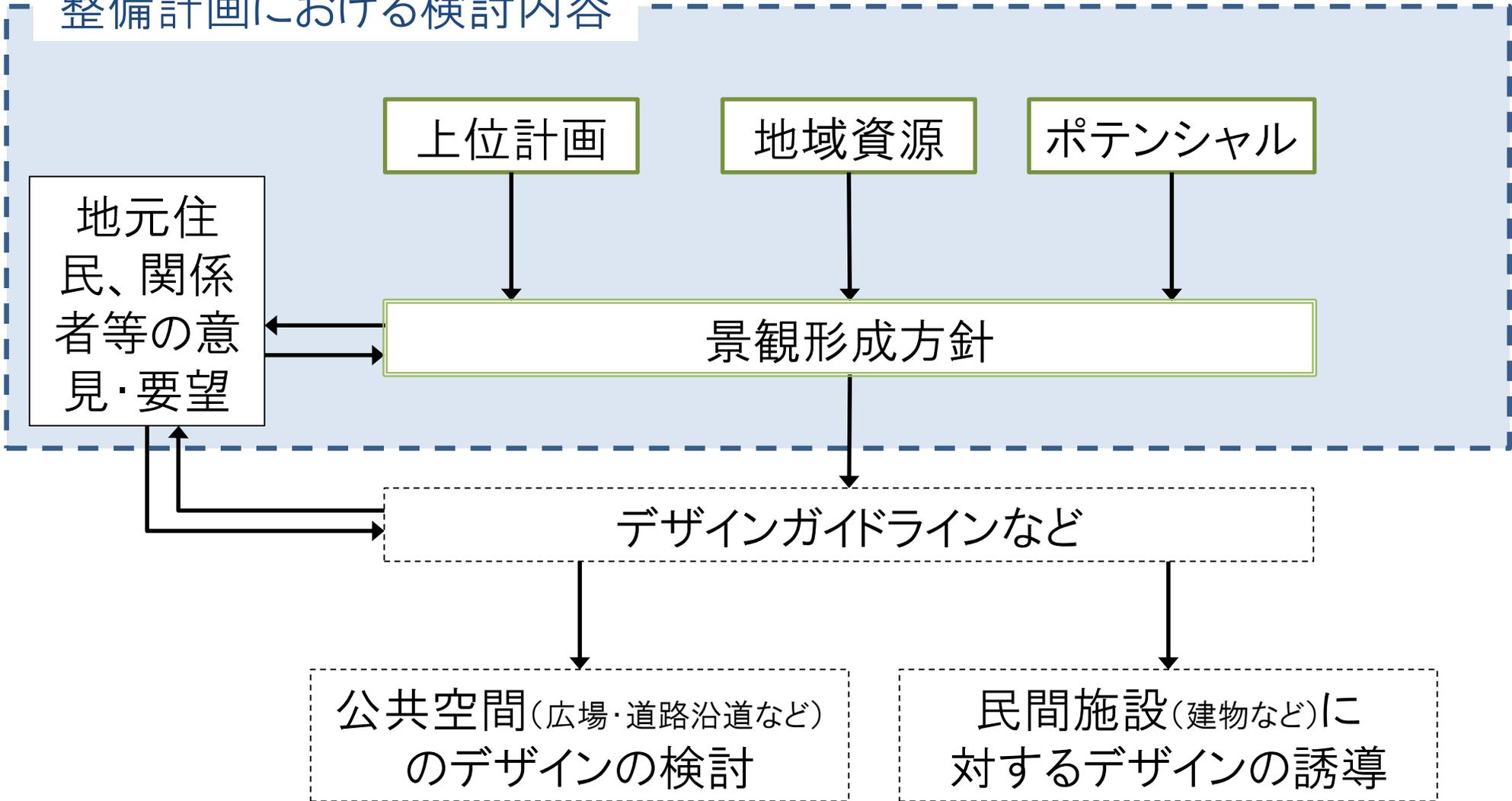
	メイン軸：交流・賑わい軸
	サブ軸：回遊性の軸
	サブ軸：既存の回遊性の軸

※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。
 具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。

4. 景観形成について

(1) 景観形成に関する検討の手順について

整備計画における検討内容



(2)上位計画

【相模原市景観計画(平成22年3月策定)】

[将来の景観像] 豊かな自然や文化と共に栄える美しいまち



[基本目標]

1. 地域特性や水、みどりの骨格を生かした景観づくり
2. 快適な生活環境を実感できる身近な景観づくり
3. 心を豊かにする景観づくり
4. 市民と共に進める景観づくり

[橋本駅周辺地区]

○位置づけ

まちの地域

にぎわいと個性あふれる景観形成
⇒ 都市の顔としてのにぎわいやまちなみの連続性に配慮した景観形成を進める「都市の景観拠点」

○景観誘導指針

- ・住宅地：落ち着いたまちなみ景観
- ・商業地：にぎわいを演出するまちなみ景観
- ・工業地：周辺の環境に配慮し、市民に親しまれるまちなみ景観
- ・境川や国道16号沿道等の街路樹及び公園等の貴重な水・みどりと調和した景観

○景観形成重点地区

- ・橋本駅周辺地区は、**景観形成重点地区の候補地区**に指定されている。
- ・様々な機能が複合的に集約する都市拠点の形成を進め、**デザインガイドラインにより、個性的で魅力ある景観形成**を行っていく。

(3) 景観形成方針(案)

◇ 広域交流拠点の景観形成

- 首都圏南西部における広域交流拠点の「顔」づくり
 - ・ 相模原市の印象を残すシンボル性、ランドマークとなる景観
- 水やみどりの潤いと都市の風格が調和する良質な景観形成
 - ・ 自然と都市が調和する、本市の個性を表す景観
- 賑わいとまちなみの連続性に配慮した景観形成
 - ・ デザイン性の高い駅前空間
 - ・ 豊かなシーケンス(シーンの移り変わり)の演出

◇ 橋本駅周辺地区の景観形成

- 広域的な連携・交流のゲートにふさわしいシンボル性
 - ・ 広域ターミナルとしての交通広場、シンボル広場等の活用
 - ・ 地域資源の活用、継承
- 居心地のよさを感じる空間の形成
 - ・ みどりと憩いの軸(ゾーン)などオープンスペースを活用した快適な都市景観
 - ・ 統一的なスカイラインの形成
- 賑わいあふれる広場・交流空間の形成
 - ・ 交流・賑わい軸を活用した賑わいのある風景の創出

(4) 参考事例



- ◆ 地域の顔・ゲートとなる道路、広場、駅前空間
 - ◆ 印象的で魅力ある眺望の創出
- 例 姫路駅北口駅前(左:姫路城への眺望、右:サンクン広場)

- ◆ 賑わいやまちなみの連続性の確保
- 例 柏の葉キャンパスティ

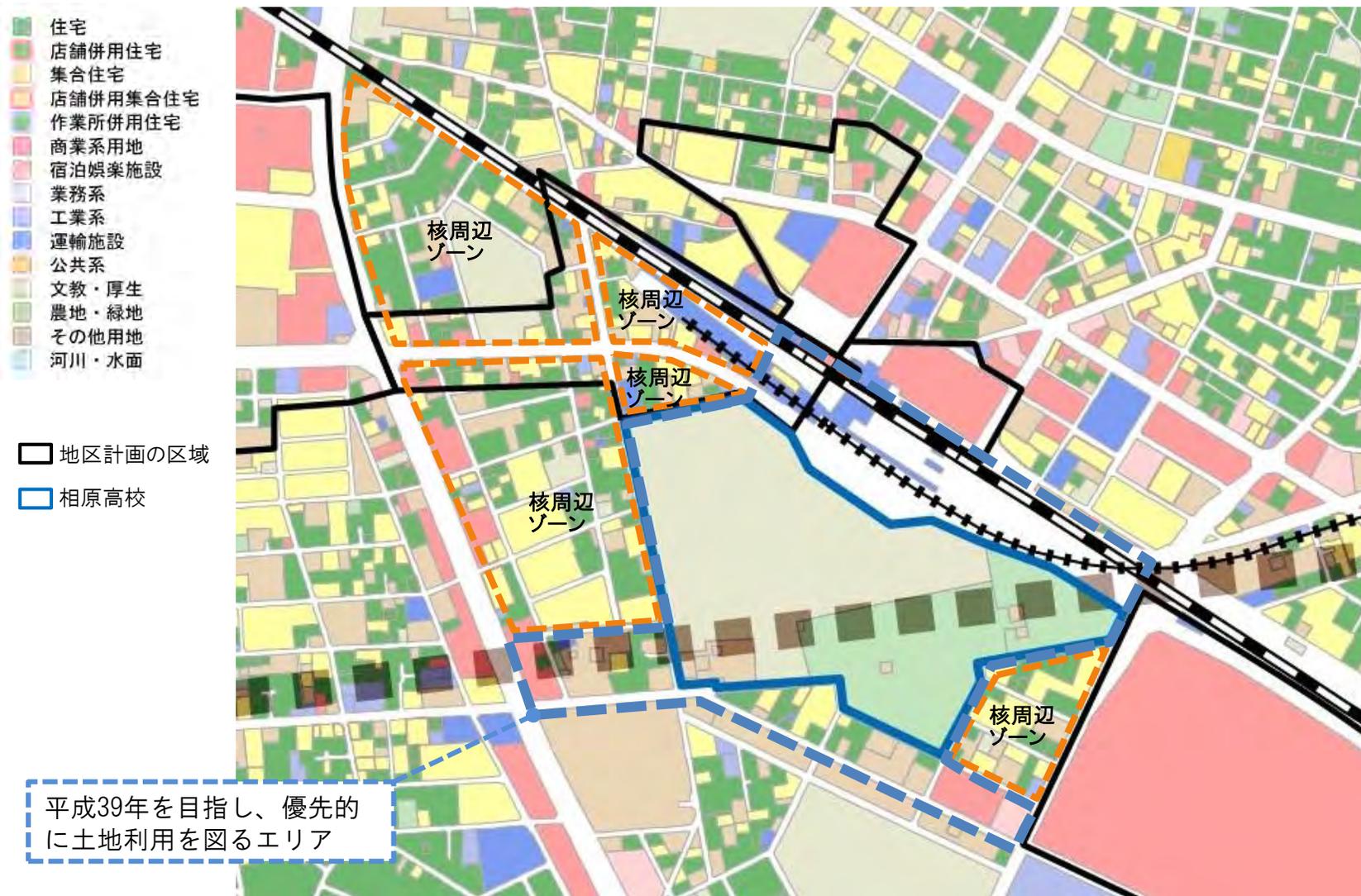


- ◆ 豊かなシーケンス(シーンの移り変わり)の演出
- 例 二子玉川
(左:駅前の商業施設の賑わい 中央:住宅エリア 右:多摩川河川敷)

- ◆ 地域資源の活用・継承
- 例 愛宕グリーンヒルズ
(愛宕山や神社の緑を継承した都市開発)

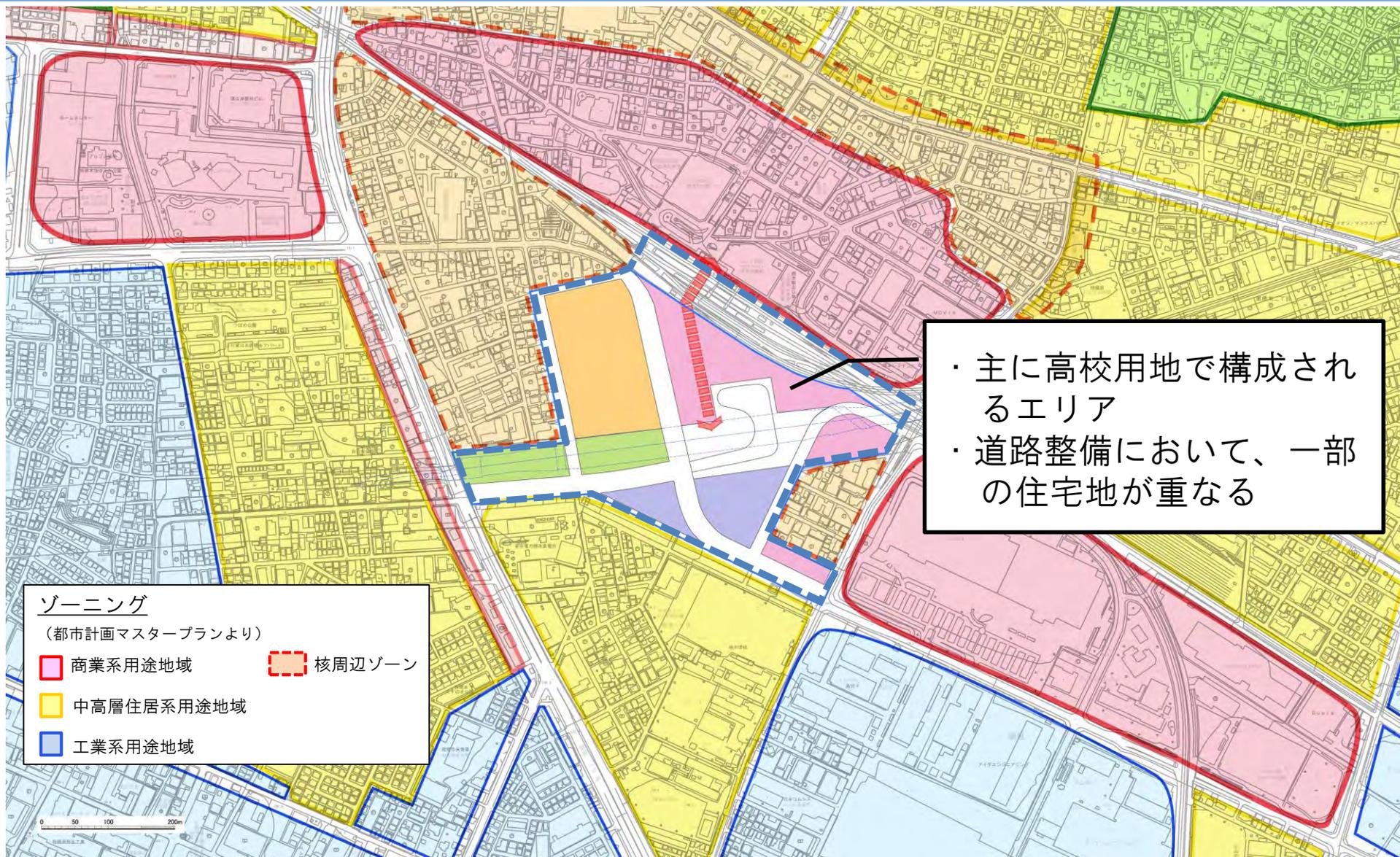
5. 市街地整備について

(1) 現況の市街地整備の課題



資料 「神奈川県都市計画基礎調査（平成22年）」

(1) 現況の市街地整備の課題（短期）



(1) 現況の市街地整備の課題（長期）

西通り線を軸として商業や住宅が立ち並ぶ区域。マンション、病院など、比較的高層の建物が目立つ。平地の駐車場などの低未利用地もみられる。



国道16号側はロードサイド店、駅側は低層の住宅、集合住宅が目立つ。



ゾーニング

(都市計画マスタープランより)

- 商業系用途地域
- 中高層住居系用途地域
- 工業系用途地域
- 核周辺ゾーン

商業施設（映画館等）やビジネスホテル、飲食店などの立地が進んでいる。一方、平地の駐車場も混在している。



マンションと戸建住宅が主となっている。



※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。道路幅員については、開発交通量に応じて検討を行う。

(2)時間軸に沿った市街地整備方針について

1)短期的な土地利用について:南口地区

- ・平成39年(リニア駅開業)までに、優先的に土地利用を図る
- ・基盤(道路、下水道等)を整備し、都市機能の集積を促す

2)長期的な土地利用について:核周辺ゾーン

- ・平成57年(大阪区間開業)までに、まちづくりの進捗状況や機運に応じて土地利用を図る
- ・既存の基盤を活用しつつ、高度な土地利用展開を検討する

(3)南口地区の事業手法の考え方について

1)短期的な土地利用の考え方

- ・平成39年(リニア駅開業)までに、優先的に土地利用を図る
- ・基盤(道路、下水道等)を整備し、都市機能の集積を促す



※ 現段階でのイメージであり変更の可能性がある。
具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。

(4) 活用が考えられる事業手法のイメージ

・エリアの特徴に応じて適切な事業手法を選ぶことが必要であるが、道路等の基盤施設の整備を優先的に進めることの観点から、街路事業と土地区画整理事業を中心に検討を進める。

事業名称	事業の前後のイメージ	特徴 ・ メリットデメリット
街路事業		<p>計画道路内の土地を買収しながら、道路の整備を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> ○土地買収への同意が得られれば、円滑に事業を進められる ○他事業と比べ、事業費を抑えることができる ×不整形な土地が発生する
土地区画整理事業		<p>土地の入れ替えを行いながら、道路や公園などの公共施設の整備を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> ○整形の土地を生み出すことができる △権利者が多くなる場合などは、合意形成に時間を要する ×事業費が多くかかる（ただし、保留地を設定して売却することにより事業費を捻出することも可能）
市街地再開発事業		<p>土地や建物の権利の変換を行いながら、道路や公園などの公共施設と建物の整備を一体的に行う</p> <ul style="list-style-type: none"> ○整形の土地を生み出すことができる △権利者が多くなる場合などは、合意形成に時間を要する ×再開発の採算性が見込まれる立地である必要がある ×事業費が多くかかる（ただし、保留床を設定して売却することにより事業費を捻出することも可能）

駅前空間整備イメージ(参考)

VR(バーチャルリアリティ)など3D技術を用いて、立体的なイメージを含めた検討を進める



- 現段階でのイメージであり、今後の検討にあわせて空間イメージも変更する。
- 具体的な施設の規模や配置については、関係者との協議等を行いながら検討する。