

# 「相模原駅北口地区土地利用計画の方向性」中間まとめ

## 1. 当資料の位置づけ

- 相模原駅北口地区（以下「対象地」という。）では、平成 26 年 9 月に相模原駅北側に広がる相模総合補給廠の一部返還が実現し、平成 28 年 8 月に「相模原市広域交流拠点整備計画（以下「整備計画」という。）」を策定しました。
- その後、整備に向けた各種調査、検討を行いました。具体的な導入施設等の方針決定に至らず、社会情勢の変化も生じたことから、「整備計画」の基本的な方向性を踏まえつつ、改めてまちづくりの検討を行うこととし、令和 2 年 5 月にまちづくりコンセプト、令和 4 年 5 月には「相模原駅北口地区土地利用方針（以下「土地利用方針）」という。」を策定しました。
- 現在は、これらのまちづくりの方針を踏まえて、導入施設の配置や規模等を定める土地利用計画について、脱炭素の観点も踏まえて検討を進めています。
- この資料は、土地利用計画の検討にあたって、脱炭素をはじめ土地利用や、インフラに関して基本事項を整理するとともに、本地区の全体像として施設配置のケーススタディを行うものです。
- 市民や企業の皆様からご意見を伺いながら、さらに土地利用計画の検討を深めていきます。

図 対象地の位置



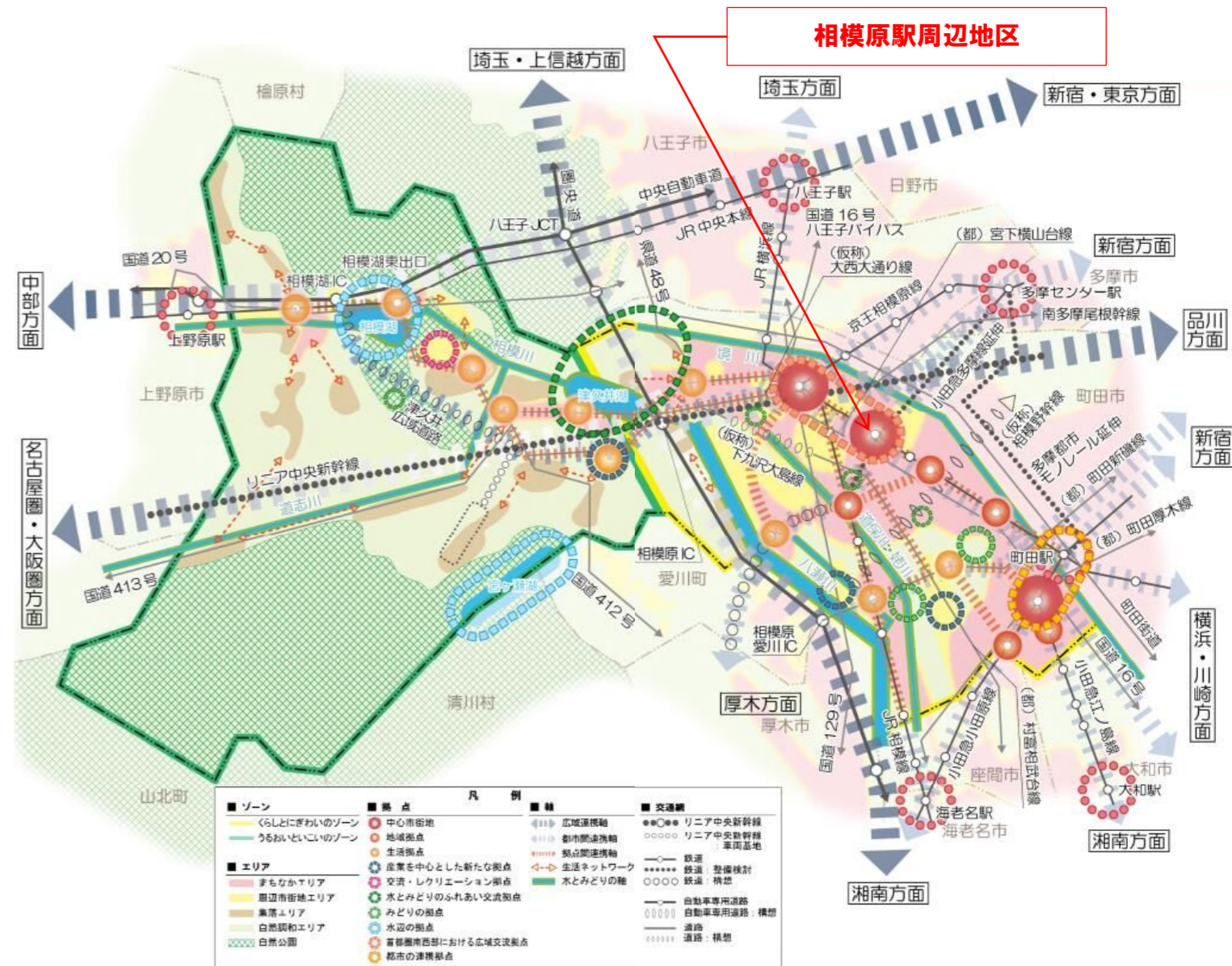
- 対象地は、平成 26 年 9 月に国へ返還された相模総合補給廠の一部返還地（約 17ha）のうち、道路・鉄道用地を除いた約 15ha の区域（上図赤色部）。
- 相模原駅前で利便性が高く、広大な更地が広がっていることから、自由度の高いまちづくりを進めることができます。

## 2. 対象地の位置づけ

### 相模原市都市計画マスタープラン（令和 2 年 3 月）

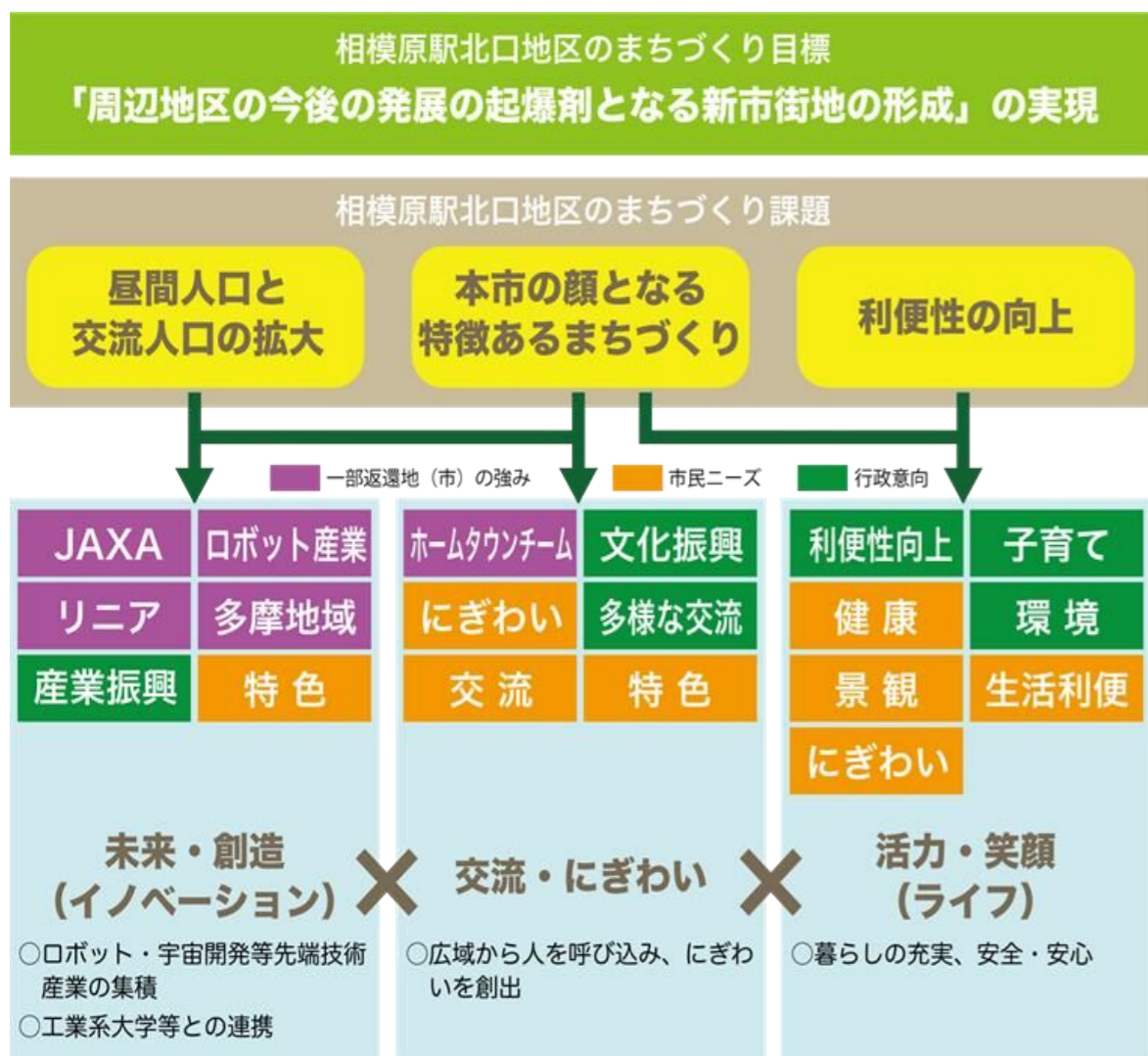
- 本市の都市づくりの方向性を示す都市計画マスタープランでは、対象地区を含む相模原駅周辺地区を、橋本駅周辺地区とともに、首都圏南西部における「広域交流拠点」として位置付け「未来を拓く さがみはら新都心」を形成するものとしています。
- 環境共生の視点を踏まえつつ、高次都市機能の集積を促進するとともに、それぞれの特性を生かした機能分担のもとで、さらなる商業・業務機能の集積を図り、国内国外を問わず三大都市圏におけるアクセス性の高い立地特性を生かし、首都圏南西部における中心的な地区として周辺都市からの求心性を高める都市づくりを進めます。
- 特に、相模原駅周辺地区は、相模総合補給廠の一部返還地や共同使用区域を生かし、スポーツや文化など市民が憩い、にぎわう空間を創出するとともに、周辺地区の今後の発展の起爆剤となる新市街地の形成を進めるものとし、小田急多摩線の延伸を見据え、相模原駅の交通結節点としての利便性の向上や、南北間の回遊性の向上による駅周辺の一体的な市街地の形成を進めるものとしています。

図 将来都市構造図



対象地区の土地利用の大きな方向性を示す、土地利用の概要は次の通りです。

コンセプト



機能の導入方針

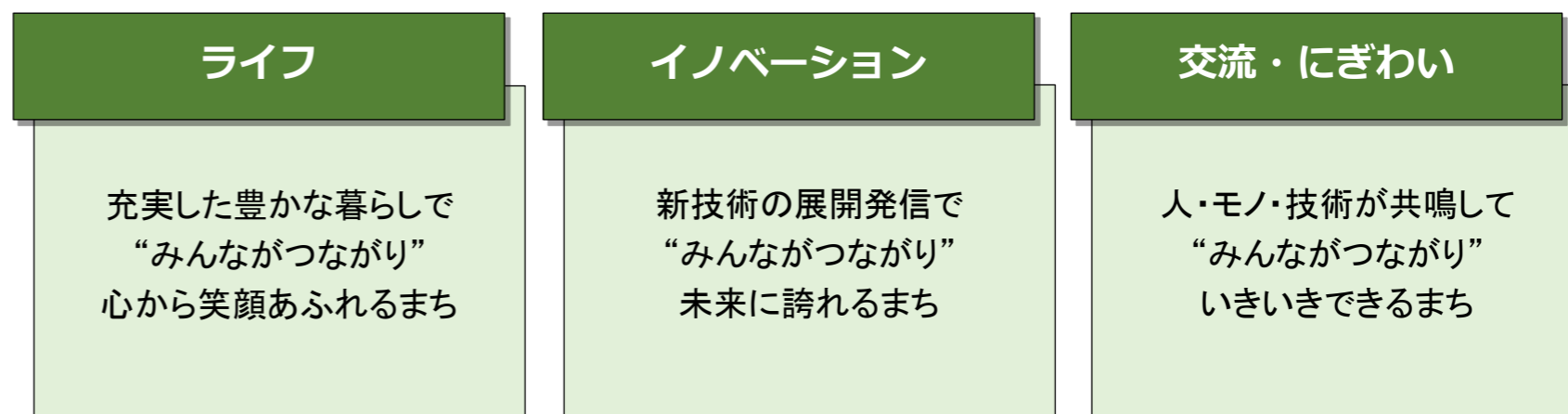
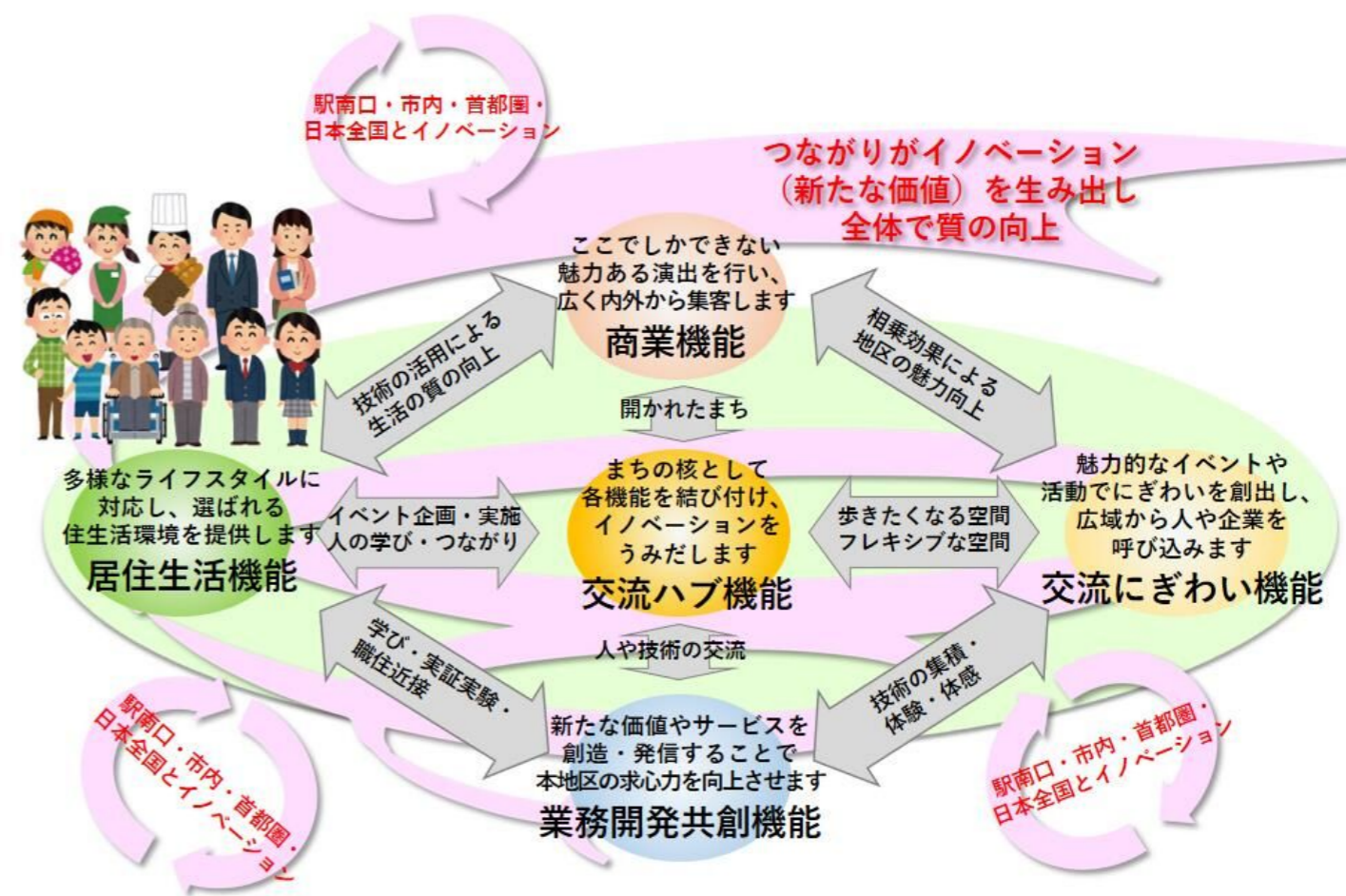


図 導入方針に対応した5つの機能の展開イメージ



### 3. 対象地区の全体像の検討

#### 脱炭素まちづくりの基本的な考え方

・脱炭素まちづくりの基本的な考え方は次の通りです。

#### ○ゼロカーボンの推進

- ・地区全体でゼロカーボン＝二酸化炭素排出量実質ゼロを目指す。
- ・再生可能エネルギー等により、極力、対象地内（オンサイト）でエネルギー需要を賄うものとする。
- ・そのうえで、不足分については、本市の地域資源の活用を視野に入れつつ、外部からの調達を検討する。
- ・各建築物の脱炭素化を検討する。

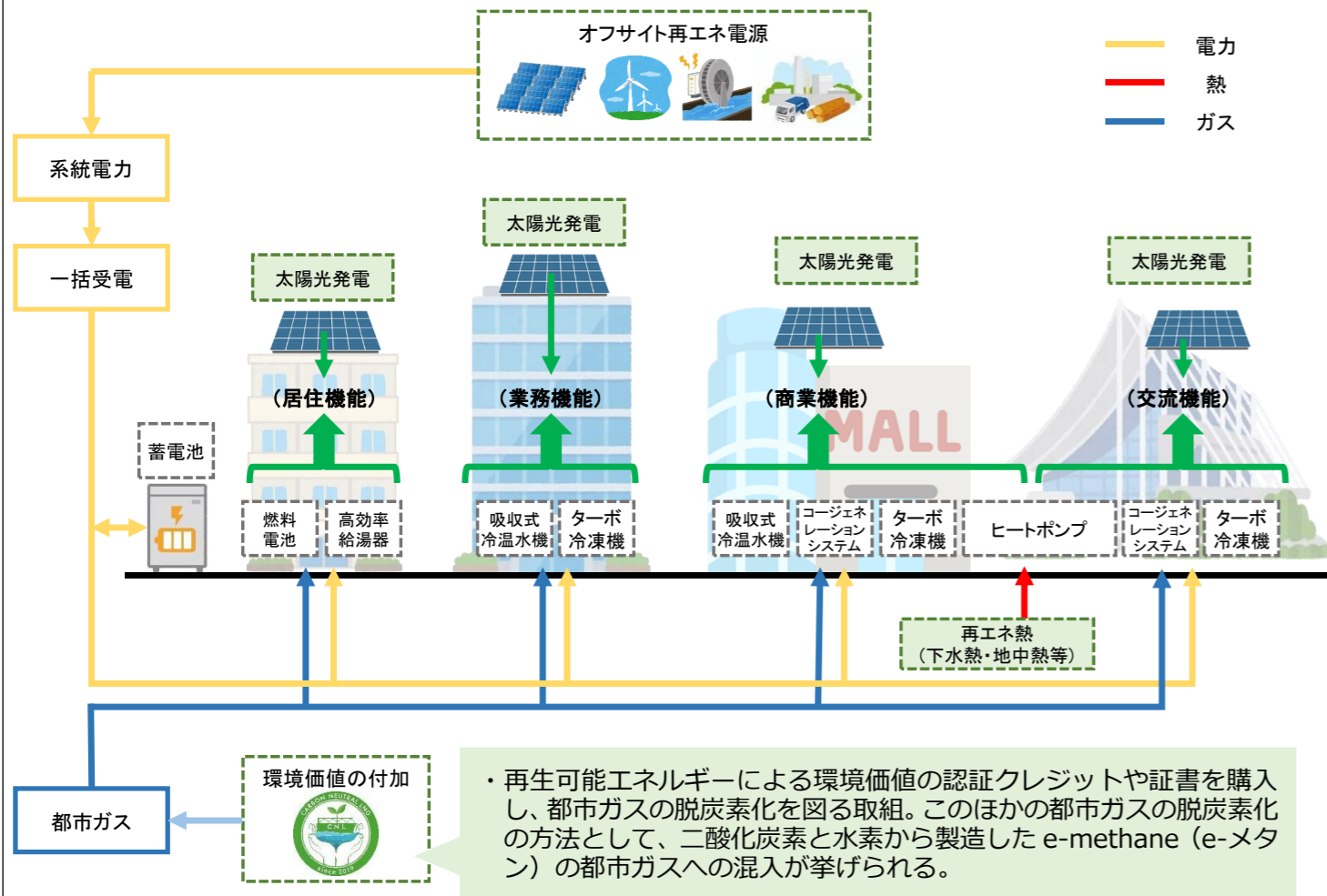
#### ○地域エネルギーシステムの導入

- ・地区全体のゼロカーボンの実現に向けて、地域エネルギーシステムの導入を検討する。
- ・検討にあたって、電力は一括受電方式を基本とする。あわせて、熱供給など、他のエネルギー種の組合せについて施設側の需要に応じて検討する。
- ・地域エネルギーシステムの構築・運用については、エネルギーマネジメントのための体制構築を検討する。

#### ○土地利用との連動

- ・各施設単体での省エネ化を推進しつつ、地域エネルギーシステムの導入を見据え、対象地全体でエネルギー需要の平準化が図られるよう、建築物や街区等において、立地する施設用途の複合化を図る。
- ・地域エネルギーシステムに係る設備設置、あるいは運用、さらには、対象地における脱炭素化のシンボルとなるスペースを確保する。

図 参考：地域エネルギーシステムの例



#### 検討の前提条件

・前提条件として、次のとおり想定、検討するものとします。

#### (1) 土地利用

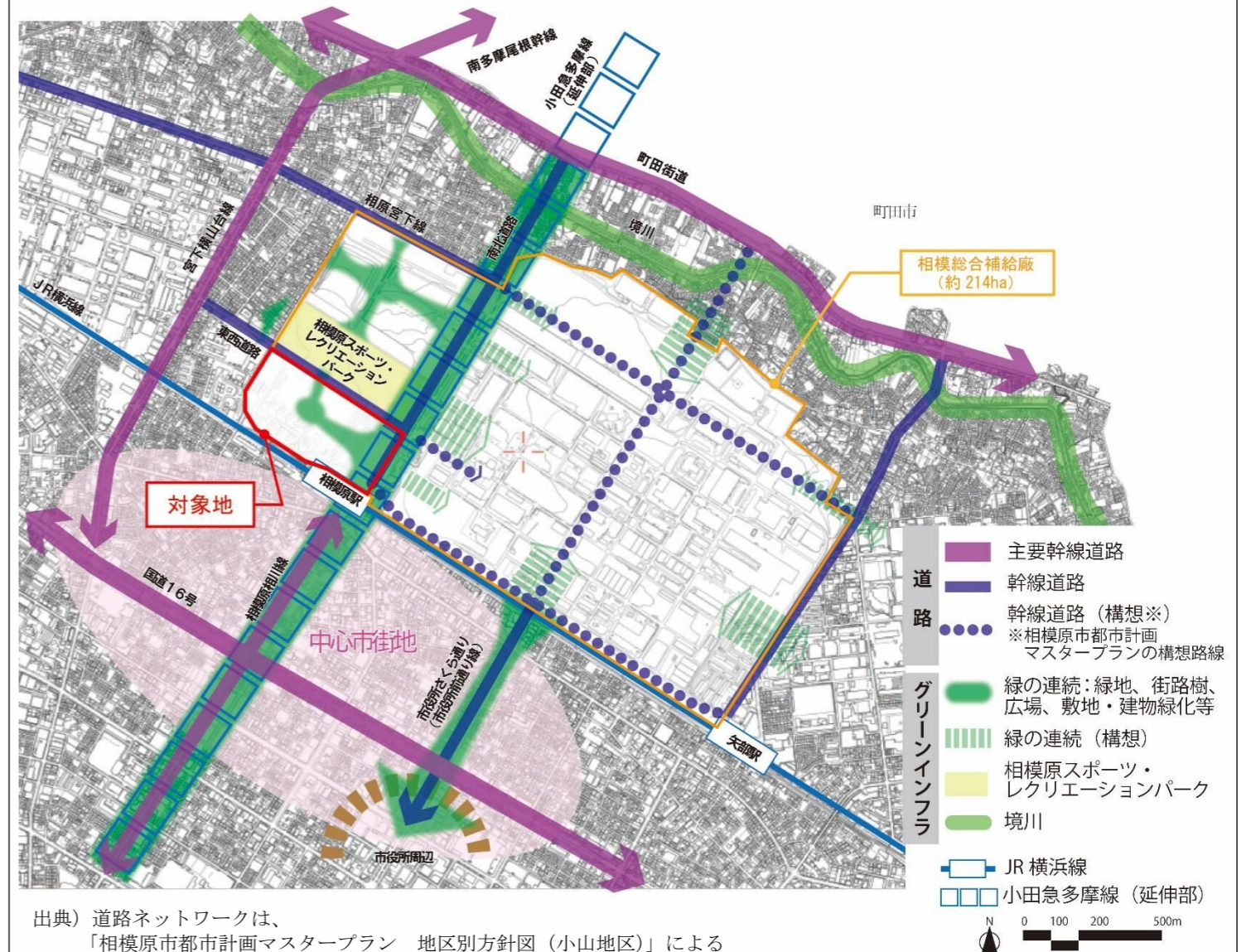
- ・土地利用方針を踏まえ、交流ハブを中心に、居住生活、商業、業務開発共創、交流にぎわいの各機能を配置する。
- ・周辺地区と調和した街並み形成を基本とする。対象地西側は、概ね住宅地であることや、北側は相模原スポーツ・レクリエーションパークであることを踏まえ、駅や鉄道側から低層の住宅や公園に向けて、スカイラインが高から低になるような施設配置を検討する。
- ・地下利用を含め、各施設同士、あるいは、施設と公共的空間との立体的な利用を視野に配置を検討する。

#### (2) 交通

#### ○道路

- ・南北道路・東西道路と、これらが接続する国道16号や宮下横山台線、並びに隣接市の主要幹線道路を基本に道路ネットワークの形成を図る。
- ・道路への負荷軽減に向けて、TDM（交通需要マネジメント）等を検討する。

図 参考：相模総合補給廠全体をみた、将来的な道路・グリーンインフラのネットワークイメージ



### ○駅前広場及び区画道路

- ・駅前広場は、鉄道との乗換利便性を考慮し、現駅前広場付近に配置する。
- ・区画道路は、幹線道路に接続し、各土地利用、街区を適切に区分するよう配置する。用途の境界に基本的に配置するほか、敷地規模に応じて、適宜、配置する。

### ○鉄道

- ・現状の JR 横浜線の鉄道施設を基本とする。
- ・将来的な小田急多摩線の延伸を見据え、南北道路下を延伸部の導入空間とすることを想定する。

### ○歩行動線

- ・ペDESTリアンデッキによる歩行者ネットワークの形成や、駐車場の適正配置などにより、歩車分離を基本とする。
- ・交流ハブを介して、相模原スポーツ・レクリエーションパークをはじめ、周辺地区への連絡に配慮できるような歩行者ネットワークを配置する。
- ・駅自由通路等を介して、歩行者ネットワークの駅南北の連絡強化を図る。

### ○その他、移動サービスなど

- ・駅前広場に発着する路線バスのほか、各施設で必要な交通処理に応じた移動手段を展開するものとする。
- ・グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティのシェアリングなど、新しい移動支援サービスの導入を検討する。
- ・あわせて、これらの移動サービスの乗換拠点となるモビリティハブについて、交流ハブ並びに歩行者ネットワークから利用できる位置に配置を検討する。
- ・これらの移動サービスや、自動運転などの技術導入に応じて、道路、駅前広場等の空間構成を検討する。

図 参考：新たな移動手段のイメージ



グリーンスローモビリティ  
広島県福山市(出典:国土交通省「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」)



自動運転デマンドバス(グリーンスローモビリティ)  
茨城県境町(出典:茨城県境町 HP)



シニアカー



電動キックボード



セグウェイ



電動アシスト自転車



歩行領域EV



立乗式電動スクーター

パーソナルモビリティの例

(出典:国土交通省「第1回新たなモビリティ安全対策WG」資料)

### (3) グリーンインフラ

- ・憩いの場の形成、温熱環境の改善、雨水浸透、流出抑制の機能を有する緑地の確保を図る。
- ・交流ハブとなる広場等を中心にもとめて配置し、グリーンインフラとして形成する。
- ・都市開発に係る既往基準との整合を図りつつ公園・緑地の必要量を確保するとともに、街区や敷地、建築物等の緑化により、交流ハブと連続した緑の創出を図る。

図 参考：グリーンインフラのイメージ



- ・土地利用や都市基盤整備のハード・ソフト両面において、緑地等の自然環境が有する多様な機能を活用することで、持続可能で魅力ある都市づくりを進めることができる。
- ・都市の温熱環境の改善や、防災・減災、地域振興等の多様な地域課題の解決につながる可能性がある。



二子玉川ライズ(東京都世田谷区)

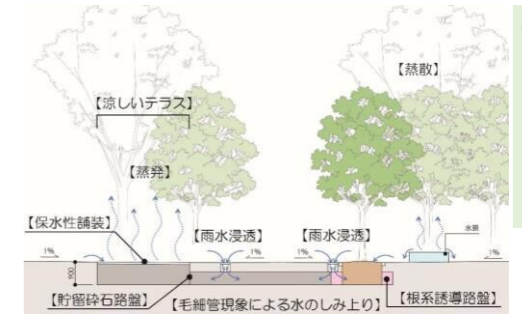
- 再開発(約 11.2ha)の中で、屋上緑化、みどりの広場、遊歩道の整備により、積極的に自然環境を創出。隣接する多摩川等の水面や、国分寺崖線等の緑地をつなぐ役割を有し、生物ネットワークの構築に貢献。
- 隣接地の二子玉川公園(世田谷区整備、約 6.3ha)では、地下に雨水貯留施設を設置し、水害に強いまちづくりも推進。

出典:グリーンインフラ懇談会資料(グリーンインフラの事例)・国土交通省  
二子玉川ライズ HP (<https://www.rise.sc/whatsrise/environment/>)



- 植物の生息環境、ヒートアイランドの緩和、治水・利水などの緑の多様な機能を期待して整備。

京都学園大学(雨庭)  
出典:浸透機能を持った植栽帯  
・国土交通省資料



- 舗装下部に、雨水貯留機能を持つ碎石層を設置。植栽への水供給と、保水性効果を連動した打ち水効果を発揮。

グランモール公園(横浜市・みなとみら)  
出典:横浜市 HP

### (4) 供給処理

#### ○上水道

- ・対象地西側から敷設されている既存の配水管を有効活用し、地区内へ給水する。
- ・将来の全面返還時に支障を来さないよう、使用量が大きな建築物については受水槽を設置し、給水能力の確保に努める。

#### ○汚水排水(下水道)

- ・相模川流域下水道で処理することとし、対象地の下流の既設管渠に影響を与えないよう、接続経路及び箇所を設定する。
- ・対象地内でのエネルギー自給率を高める観点から、下水熱の利用について検討する。
- ・将来の全面返還時に支障を来さないよう、対象地北側の共同使用区域からの汚水排水を考慮する。

#### ○雨水排水・貯留(下水道)

- ・対象地の流末にあたる既設管渠に影響を与えないよう、地区内に雨水貯留施設を設置する。
- ・雨水貯留施設は、駅直近のまとまった土地の有効利用を図ることを念頭に、公園・緑地や駐車場、その他施設との効果的かつ効率的な複合利用を推進する。

### （１）検討の方針

- ・土地利用方針を踏まえ、対象地の全体像として施設配置を検討する。
- ・機能導入の方針をもとに、施設配置について複数のケースを検討するとともに、各ケースについて、持続可能な都市づくりの観点から、開発に伴う脱炭素及び交通に係る負荷を試算する。
- ・これらの試算結果の評価にあわせ、地域活性化への貢献等の観点から得失について整理し、土地利用計画の検討を進める上での資料とする。

### （２）検討の方法

#### 1) 機能導入の方針を踏まえたケースの検討

- ・対象地は、駅前の広大な更地として、様々な用途・規模の施設の立地が可能であり、土地利用方針を踏まえ、より魅力の高い都市開発を展開していくことが重要となる。
- ・そのため、機能導入の方針である「ライフ」、「イノベーション」、「交流・にぎわい」のうち、いずれの方針を重視して施設展開を図るか、複数案検討し、特徴的なものとして7ケース作成した。
- ・当7ケースは、今後、土地利用計画の検討を深めるたたき台とする。検討が進む中で、市民等の意見を踏まえつつ、配置の仕方、一部施設の入れ替え、折衷など行い、特徴的ケースとして取りまとめる。

#### ○「ライフ」を重視

- ・居住や生活サービス、地域交流等に係る施設を重視した組合せ

#### ○「イノベーション」を重視

- ・業務共創開発や就業サービス、産学連携等に資する施設を重視した組合せ

#### ○「交流・にぎわい」を重視

- ・地域内外の多様な交流を生み出す施設を重視した組合せ

### 3) 交通に係る負荷とその評価

- ・対象地は、既成市街地内に広がる広大な更地であることから、既存交通ネットワークを基本に機能導入を図る必要があり、施設立地に伴う交通量の処理が可能となるかが、都市開発実現の制約条件となるため、負荷の試算と、その影響を評価する。

#### ○道路への負荷

- ・現況の道路整備状況を踏まえ、対象地を支える道路網を仮定し、対象地での施設立地後の自動車発生集中交通量を試算する。その結果を踏まえて次の通り評価する。

◎：自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる

○：自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある

△：自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある

#### ○鉄道への負荷

- ・対象地での施設立地により増加する駅利用者数に応じて次の通り評価する。

◎：利用者は増加するものの影響は軽微と思われる

○：利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある

△：利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

### 2) 脱炭素化に係る負荷とその評価

- ・本市は、令和2年9月の「さがみはら気候非常事態宣言」において、2050年、二酸化炭素排出量実質ゼロを目指すと表明した。さらに、この目標達成の道筋として令和3年8月に「さがみはら脱炭素ロードマップ」を策定しており、対象地の都市開発における脱炭素化の取組みは欠かせないため、負荷の試算と、その影響を評価する。

#### <脱炭素化の目標>

- ・対象地においてどの程度の脱炭素化を目指すかによって、施設並びに脱炭素に係る技術要素の最適な組合せが異なり、その組合せによっては、街並みの様相が変わる可能性がある。
- ・そのため、対象地の脱炭素化を目指し、エネルギーの対象地内での自給率及びCO2排出量を試算する。
- ・あわせて、地域エネルギーシステムの導入を見据え、合理的な施設導入に向けて、エネルギー負荷の平準化に着目して評価する。

#### ○地区内の再生可能エネルギーの最大限導入

- ・対象地で再生可能エネルギーを可能な限り導入するものとし、地区外から再生可能エネルギーを調達しない仮定のもと、対象地内の二酸化炭素排出量を評価する。
- ・施設の用途・規模に応じてエネルギー需要量を試算する。また、地区内に導入する再生可能エネルギーは太陽光発電として、対象地内での供給量を試算する。
- ・目標1では、エネルギー需要量のうち、どこまで地区内の再生可能エネルギーで賄えるか「自給率」を評価する。
- ・目標2では、地区内で賄った再生可能エネルギーによる削減を考慮した二酸化炭素の排出量について、絶対量のほか、延べ面積当たり、交流人口当たりといった、施設の用途・規模等の違いを加味する指標により評価する。

**目標1 地区内での再エネ自給率（20%以上：○）**

**目標2 二酸化炭素の排出量の少なさ**

①絶対量（50千t-CO2以下：○）

②延べ床面積あたり（0.25t-CO2/m<sup>2</sup>以下：○）

③交流人口あたり（40t-CO2/万人以下：○）

#### ○エリアのエネルギー負荷平準化

- ・地域エネルギーシステムの導入を視野に、建物単位のエネルギー負荷ピークの差を小さくし、街区単位、エリア単位でのエネルギー負荷平準化の容易性を評価する。
- ・評価のための指標として、年間熱負荷率を試算する。これは年間の熱負荷の平均値を最大値で除算した値であり、負荷率が高いほどエネルギー需要の変動幅が小さく、エネルギー供給設備を効率的に運転させやすい。

**目標3 エリア負荷平準化の容易性（年間熱負荷率の最大値30%以上：○）**

※評価について：ケース間で相対的に比較した上で基準を設定し、基準を満たすケースを○とした。

図 参考：組合せの要素となる施設イメージ

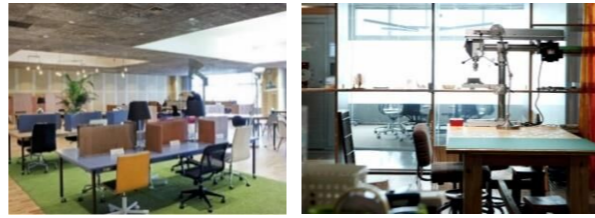
交流ハブ



事例：横浜市グランモール公園(横浜市・みなとみらい)  
出典：横浜市資料(気候変動に適応したグリーンインフラの活用)  
(<https://www.mlit.go.jp/common/001267831.pdf>)



事例：二子玉川ライズ(東京都世田谷区)  
出典：二子玉川ライズ HP  
(<https://www.rise.sc/whatsrise/environment/>)



事例：柏の葉オープンイノベーションラボ KOIL(千葉県柏市)  
出典：KOIL HP ※起業者、事業者の交流スペース  
(<https://www.koil.jp/>)



事例：丸亀マルタス(香川県丸亀市)  
出典：丸亀マルタス HP 市民の活動・交流スペース  
(<https://marugame-marutasu.jp/>)



事例：久屋大通公園(愛知県名古屋市)  
出典：名古屋市観光コンベンションビューローHP  
(<https://www.nagoya-info.jp/feature/detail/92/>)

居住生活



事例：プライドタワー立川(立川市)  
[地上32階、319戸]  
出典：日本の超高層ビル  
(<https://skyskysky.net/construction/201631.html>)



事例：エクセレントシティ八王子クラウド(八王子市)  
[地上5階、35戸]  
出典：ハイネスコーポレーション HP(2022.9.1)

■タワー型マンション

■中規模マンション



事例：Fujisawa サステナブル・スマートタウン(藤沢市)  
[600戸(19ha)]  
出典：FujisawaSST 協議会 HP

■戸建て住宅

商業



事例：ららぽーと立川(立川市)  
[地上3階、延べ面積15万㎡]  
出典：三井不動産 HP  
([https://www.mitsufudosan.co.jp/corporate/news/2015/1008\\_01/](https://www.mitsufudosan.co.jp/corporate/news/2015/1008_01/))

■大規模商業

事例：ワカバウォーク(埼玉県鶴ヶ島市)  
[地上2階、延べ面積約6万㎡]  
出典：新日本ビルサービス HP  
(<http://www.snb.co.jp/magazine/?p=112>)



■中規模商業



事例：モリパークアウトドアヴィレッジ(昭島市)  
[地上1~2階、7棟、延べ面積約9千㎡]  
出典：昭和飛行機工業株式会社プレスリリース

■体験型商業

業務



事例：富士ソフト本社ビル(横浜市)  
[地上21階、延べ面積約3万㎡]  
出典：NTTファシリティーズ HP  
(<https://www.ntt-f.co.jp/architect/building/fujisoft.html>)

■オフィスビル(タワー型)



事例：殿町プロジェクトⅢA棟(RGBⅢ)(川崎市)  
[地上4階、延べ面積約2.2万㎡(研究施設)]  
出典：大和ハウス工業 HP  
(<https://www.daiwahouse.co.jp/business/silver/dsilver/tonomachi/>)

■研究施設(中層)

交流



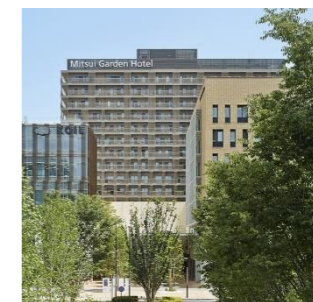
事例：ミクニワールドスタジアム北九州(福岡県北九州市)  
[収容人数15,300人(将来的に2万人まで拡張可能)]  
出典：一般財団法人熊本県スポーツ振興事業団 HP  
(<http://www.kitakyushu-stadium.jp/>)

■スタジアム(収容人数1万5千人~3万人)



事例：ライトキューブ宇都宮(栃木県宇都宮市)  
[地上4階、延べ面積約1.1万㎡、大ホール1,882㎡ほか]  
出典：宇都宮駅東口交流拠点施設(ライトキューブ宇都宮)HP  
(<https://u-koryukyoten.jp/>)

■地域型ホール



事例：三井ガーデンホテル柏の葉(千葉県柏市)  
[地上14階(うち、1階、3~7階)、延べ面積約2.4万㎡、137室]  
出典：日本ホテル協会 HP  
(<https://www.j-hotel.or.jp/hotel/288/>)

■宿泊施設

※当検討は、脱炭素や交通に係る負荷の試算とその評価を主としていることから、導入機能に応じた施設の用途・規模を試算に必要なレベルで大まかに想定している。

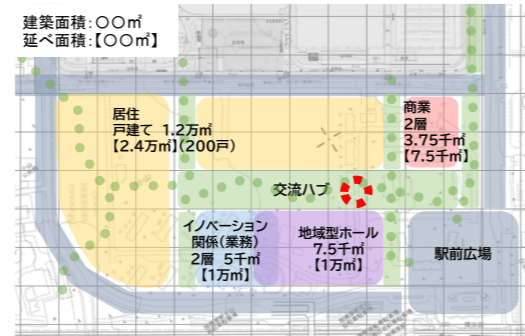
## ケース比較

### ケース 1 コミュニティサービス機能を備えた低層低密度・ライフ重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1\_地区内再エネ自給率：○ 目標3\_エリア負荷平準化の容易性：－  
 目標2\_二酸化炭素排出量の少なさ\_①絶対量：○ ②対延べ面積：○ ③対交流人口：－ 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○

**特徴**  
 ○戸建て住宅をメインに、駅前商業、地域型ホールやコワーキングスペース等を組み込んだオフィスを配置。  
 ○交流ハブを介して居住機能と各施設相互を連絡し、地区全体の機能を一体的に展開。各施設で提供される地域活動の機会や場、生活・就業サービスを居住者が身近に享受できる利便性の高い住環境づくり。

**評価や得失**  
 ○戸建て住宅が主であるため、二酸化炭素排出量をはじめ、交通負荷が最も少ない。  
 ○交流人口は最も少なく、賑わいの創出が図りづらい可能性がある。  
 ○戸建て住宅は高額分譲となり、販売リスクになる可能性がある。

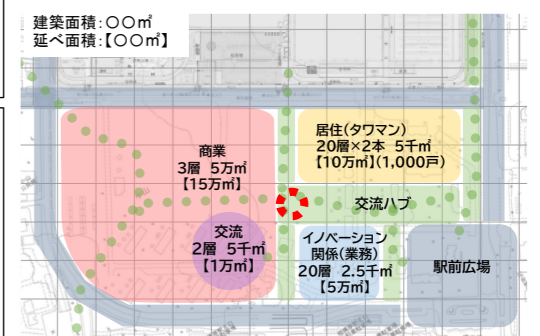


### ケース 5 広域商業を核とした高層高密度・交流重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1\_地区内再エネ自給率：－ 目標3\_エリア負荷平準化の容易性：－  
 目標2\_二酸化炭素排出量の少なさ\_①絶対量：－ ②対延べ面積：○ ③対交流人口：○ 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△

**特徴**  
 ○大規模商業を配置し、広域的な賑わいの創出。  
 ○大規模商業へのエンタメ、レクリエーションなど多様な交流機能の複合化。  
 ○駅前の利便性を活かした高層住宅やオフィスの配置。

**評価や得失**  
 ○二酸化炭素排出量が比較的大きい。交通については最も負荷が大きく、特に自動車交通対策が必要となる可能性がある。  
 ○大規模商業施設による交流人口が最も多く見込まれ、日常的な賑わいの可能性がある。来街者による消費活動が見込まれるものの、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。  
 ○共同住宅の供給戸数が多く、周辺教育施設への負担や、販売について市場動向等の影響に留意が必要となる。

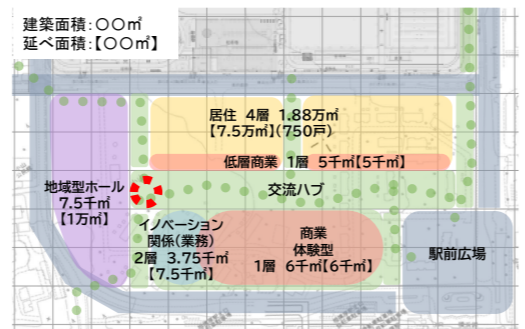


### ケース 2 賑わい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1\_地区内再エネ自給率：○ 目標3\_エリア負荷平準化の容易性：－  
 目標2\_二酸化炭素排出量の少なさ\_①絶対量：○ ②対延べ面積：○ ③対交流人口：○ 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○

**特徴**  
 ○中層共同住宅をメインに、地域型ホールや、商業、コワーキングスペース等を組み込んだオフィスを配置。  
 ○商業、オフィスは、小規模連棟型とするなど、交流ハブと一体的に展開。賑わい・活気がみえる住環境づくり。

**評価や得失**  
 ○二酸化炭素排出量をはじめ、交通負荷も比較的小さい。  
 ○商業施設等の規模からみて、交流人口は比較的小さく、賑わいづくりが図りづらい可能性がある。  
 ○共同住宅の供給戸数が多く、周辺教育施設への負担や、販売について市場動向等の影響に留意が必要となる。

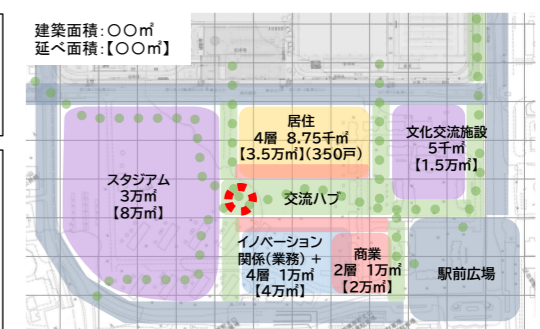


### ケース 6 多様な賑わいを創出する中層低密度・交流重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1\_地区内再エネ自給率：○ 目標3\_エリア負荷平準化の容易性：－  
 目標2\_二酸化炭素排出量の少なさ\_①絶対量：－ ②対延べ面積：－ ③対交流人口：－ 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△

**特徴**  
 ○スタジアムや文化交流施設による広域から近隣まで多様な交流を創出。  
 ○交流ハブ沿いに中層住宅、オフィスを配置し、低層階に商業を複合。スタジアムから文化交流施設まで交流ハブを軸としたモールを形成。

**評価や得失**  
 ○二酸化炭素排出量は中程度である。大規模イベント終了時に鉄道への負荷が大きく、交通量の分散化に向けた対策が必要となる可能性がある。  
 ○スタジアムや文化交流施設による交流人口が見込めるが、スタジアムでのイベント時の賑わいとなる可能性がある。  
 ○スタジアム運営は事業採算性が課題となる。

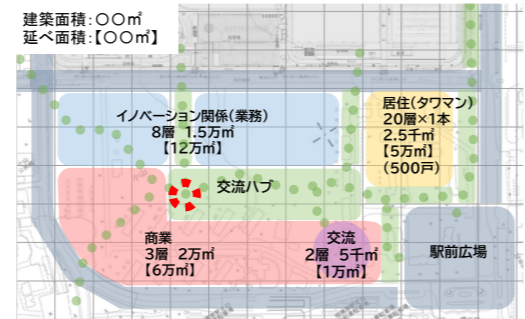


### ケース 3 職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1\_地区内再エネ自給率：－ 目標3\_エリア負荷平準化の容易性：－  
 目標2\_二酸化炭素排出量の少なさ\_①絶対量：－ ②対延べ面積：－ ③対交流人口：○ 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○

**特徴**  
 ○研究開発、インキュベーション等の開発共創に資するオフィスを配置。  
 ○駅前の利便性を活かした高層住宅や、交流機能を複合した大規模商業を配置。  
 ○交流ハブを介して機能相互をつなぐ職住近接の環境づくり。

**評価や得失**  
 ○二酸化炭素排出量、また、交通負荷は中程度となる。  
 ○商業施設による交流人口が見込まれ、日常的な賑わいの可能性がある。一方で、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。  
 ○業務が単なるオフィスでは、橋本駅周辺等との差別化は難しく、需要に対して床が過剰になる可能性がある。

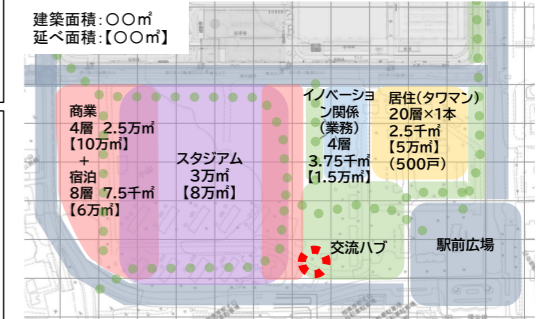


### ケース 7 スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1\_地区内再エネ自給率：－ 目標3\_エリア負荷平準化の容易性：○  
 目標2\_二酸化炭素排出量の少なさ\_①絶対量：－ ②対延べ面積：－ ③対交流人口：○ 【交通負荷】道路：△ 鉄道：△

**特徴**  
 ○スタジアムを地区のおおむね中央に配置し、商業、宿泊を複合化。  
 ○スタジアムと商業を複合することによる、日常的な賑わいづくり。  
 ○駅前の利便性を活かした高層住宅やオフィスの配置。

**評価や得失**  
 ○二酸化炭素排出量は最も大きい。ただし、エネルギー需要のピークが異なる施設が複合され、平準化が図りやすい可能性がある。  
 ○商業施設に伴う自動車交通、イベント終了時の鉄道負荷が大きく、高度な交通処理対策が必要となる可能性がある。  
 ○交流人口が最も多く、イベント時以外の賑わいも可能性があるが、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。  
 ○スタジアム運営は事業採算性が課題となる。

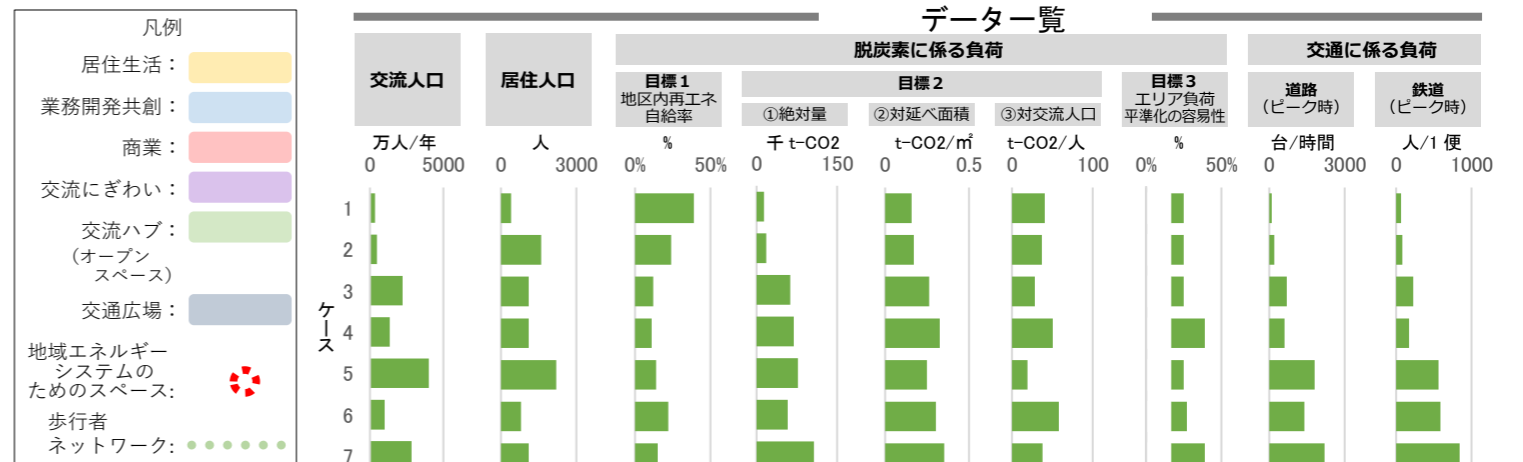
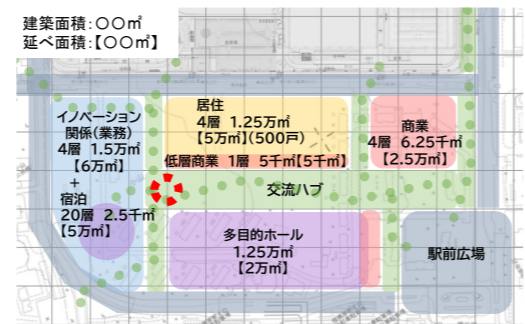


### ケース 4 コンベンション機能を備えた高層高密度・イノベーション重視ケース

【脱炭素に係る負荷】目標1\_地区内再エネ自給率：－ 目標3\_エリア負荷平準化の容易性：○  
 目標2\_二酸化炭素排出量の少なさ\_①絶対量：－ ②対延べ面積：－ ③対交流人口：－ 【交通負荷】道路：○ 鉄道：○

**特徴**  
 ○多目的ホールや宿泊によるコンベンション機能とオフィスを一体的に配置。イノベーションにつながる、産学・ビジネス交流の機会・場づくり。  
 ○駅前の商業機能と、多目的ホールやオフィスをと、低層階の商業と一体となった交流ハブにより連絡。

**評価や得失**  
 ○二酸化炭素排出量、また、交通負荷は中程度となる。エネルギー需要のピークが異なる施設が複合され、平準化が図りやすい可能性がある。  
 ○多目的ホールによる広域的な集客が見込め、中心市街地への誘客もできる可能性がある。ただし、イベント時のみの賑わいとなり、日常的な市民利用が難しい可能性がある。



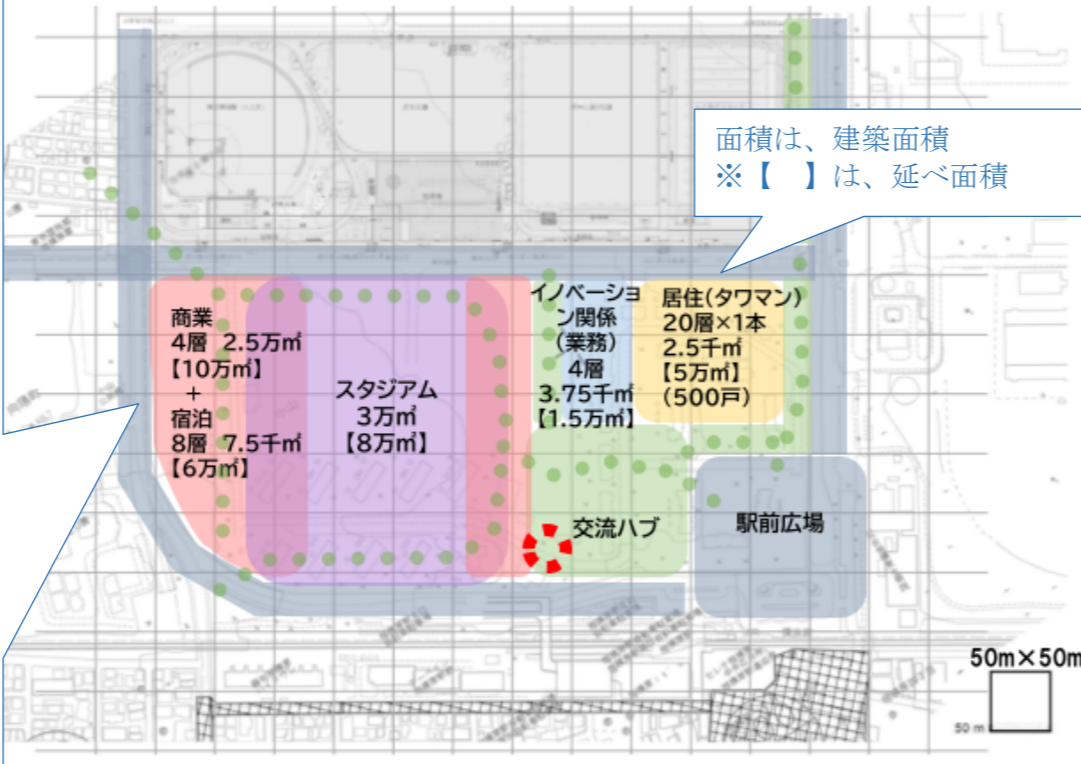
各ケースの詳細

【次頁からの検討結果シートの見方】

各ケースの施設の組合せと配置パターンを図示

- ～図示にあたっての想定～
- 大まかな用途配置を示したパターン図です。
- 外周道路と駅前広場はすべてのケースで共通です。駅舎、鉄道に近いところに大規模(高層)な用途を配置することを基本としています。
- 区画道路は用途の境界に基本的に配置するほか、敷地規模に応じて、適宜、配置する想定です。
- 歩行者動線は、交流ハブを介して、相模原スポーツ・レクリエーションパーク等の隣接地へ連絡する想定です。
- 交流ハブは、図中は公園・広場等からなるオープンスペースを想定しています。施設形態のものは、他の用途に複合されるイメージです。
- 交流ハブは、グリーンインフラの一部として、p3「参考：全面返還を見据えた道路ネットワーク、グリーンインフラの配置イメージ」を踏まえ、配置しています。
- 「イノベーション関連」は、研究機関等の新たな価値・サービスの創造につながる機能の複合化を想定。
- 図中のメッシュは、50m×50mです

ケース 7 スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース



交流・にぎわい重視

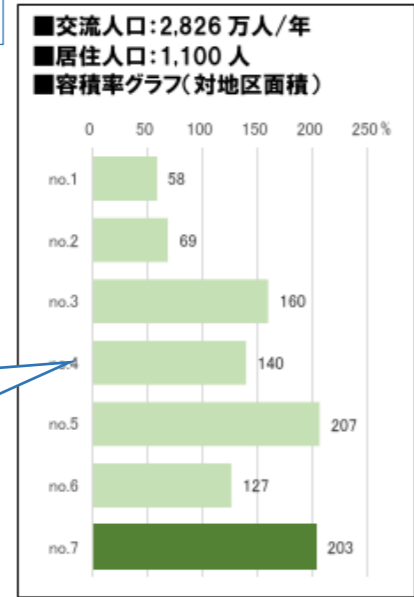
- 凡例
- 居住生活: [Yellow Box]
  - 業務開発共創: [Blue Box]
  - 商業: [Red Box]
  - 交流にぎわい: [Purple Box]
  - 交流ハブ(オープンスペース): [Green Box]
  - 交通広場: [Grey Box]
  - 地域エネルギーシステムのためのスペース(歩行者ネットワーク): [Red Dotted Box]

■特徴

- スタジアムを地区のおおむね中央に配置し、スタジアムに商業、宿泊を複合化。
- スタジアムと商業を複合することによる、日常的な賑わいづくり。
- 駅前の利便性を活かした高層住宅やオフィス

視点	
北口地区の魅力創出への貢献	スタジアムによる交流人口が見込める可能性がある。北口地区の賑わいを創出できるか。
①北口地区の賑わいを創出できるか。	スタジアムのイベント時以外でも商業機能による賑わいの可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	駅近型スタジアムが特徴となる可能性がある。相模原スポーツ・レクリエーションパークとの連携により地区のブランドを打ち出せる可能性がある。
地域活性化への貢献	交流人口が多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。特に、スタジアム利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。
③中心市街地の活性化に貢献できるか。	一方で、商業施設は中心市街地商業に配慮が必要となる可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	スタジアムは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。
周辺地区との調和	スタジアムの複合施設による日照やスカイラインへの影響のほか、スタジアムイベント時に騒音、振動等の可能性がある。
⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。スタジアムのイベント時、鉄道駅の混雑につながる可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。
⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	スタジアムが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。また、自動車や鉄道による来街者が多く、交通処理対策にかかる財政負担が特に大きくなる可能性がある。
民間参画の可能性	スタジアム運営は、事業採算性が課題になる可能性がある。
⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	スタジアム以外は、相対的にリスクが少なく民間企業が参画しやすい可能性がある。

ケースの基礎的なデータとして、交流人口、居住人口、地区面積に対する容積率を記載。



■脱炭素に係る負荷

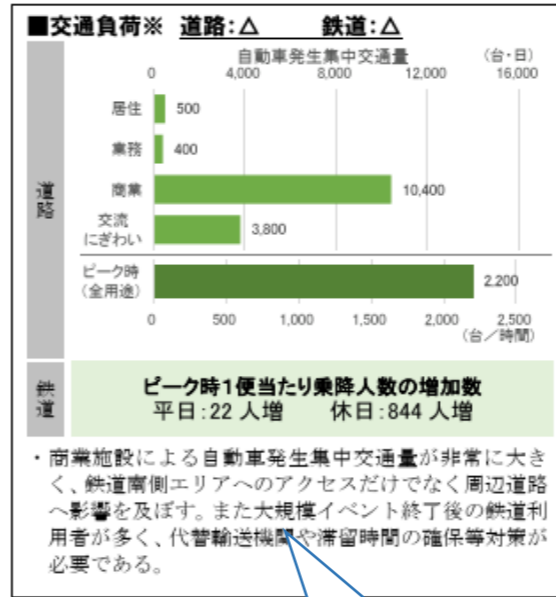
目標1: 地区内再エネ自給率 (20%以上:○) (15%)

目標2: 二酸化炭素排出量の少なさ

①絶対量 (50千t-CO2以下:○)	(107千t-CO2)
②対延べ面積 (0.25t-CO2/㎡以下:○)	(0.352t-CO2/㎡)
③対交流人口 (40t-CO2/万人以下:○)	○ (38.0t-CO2/万人)

目標3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率30%以上:○) (16~39%)

・エリア全体のCO2排出量は非常に大きい。日中の需要変動が大きいスタジアムがあるものの、タワー型マンションや宿泊施設の夜間需要が一定あり、エリア全体でのエネルギー負荷の平準化が図りやすい。



※交通負荷凡【道路】◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と見られる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある  
【鉄道】◎:利用者は増加するものの影響は軽微と見られる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

脱炭素に係る負荷の試算結果と評価を記載。

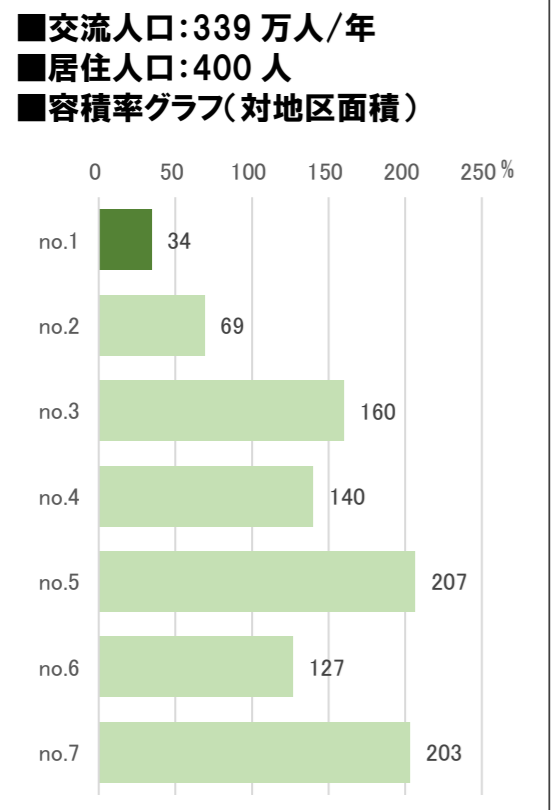
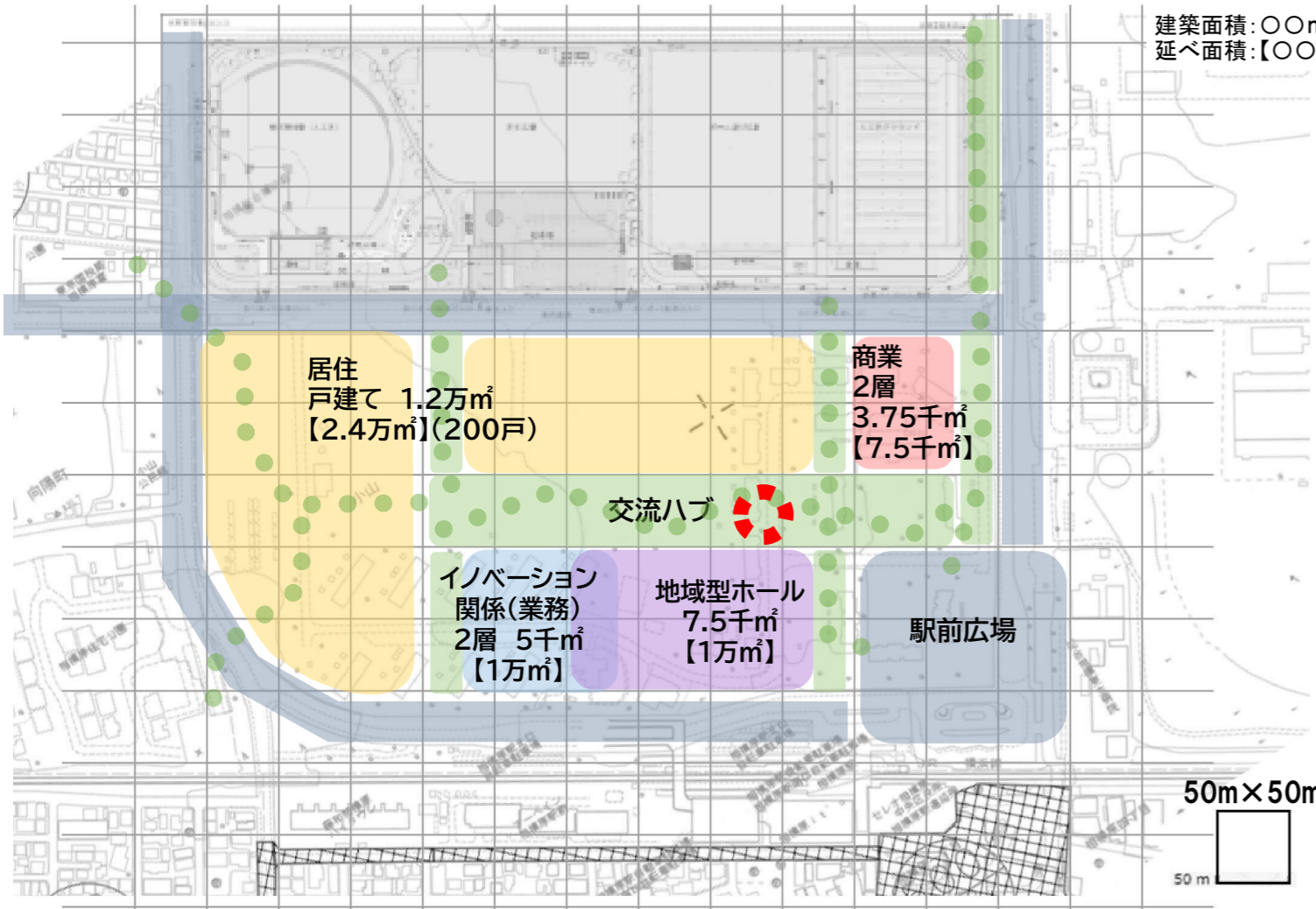
交通負荷に係る試算結果と評価を記載。

交通、エネルギー以外の視点からのケースの評価を記載。



ケース 1 コミュニティサービス機能を備えた低層低密度・ライフ重視ケース

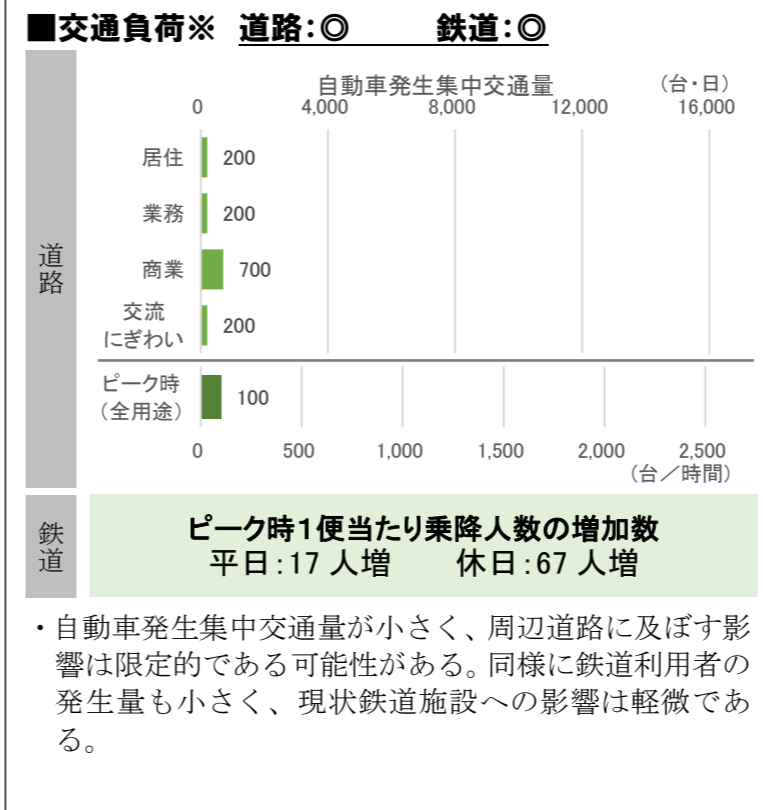
ライフ重視



■脱炭素に係る負荷

目標	達成状況
目標1: 地区内再エネ自給率 (20%以上:○)	○ (39%)
目標2: 二酸化炭素排出量の少なさ	
①絶対量 (50千t-CO <sub>2</sub> 以下:○)	○ (14千t-CO <sub>2</sub> )
②対延べ面積 (0.25t-CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> 以下:○)	○ (0.158t-CO <sub>2</sub> /m <sup>2</sup> )
③対交流人口 (40t-CO <sub>2</sub> /万人以下:○)	○ (40.6t-CO <sub>2</sub> /万人)
目標3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率 30%以上:○)	○ (16~25%)

・コミュニティ・サービス機能を備えた中層低密度ケースで、エリア全体のCO<sub>2</sub>排出量は小さく、延床面積あたりのCO<sub>2</sub>排出量も小さい。戸建て住宅が多いことから、地区内再エネ自給率は非常に高い。



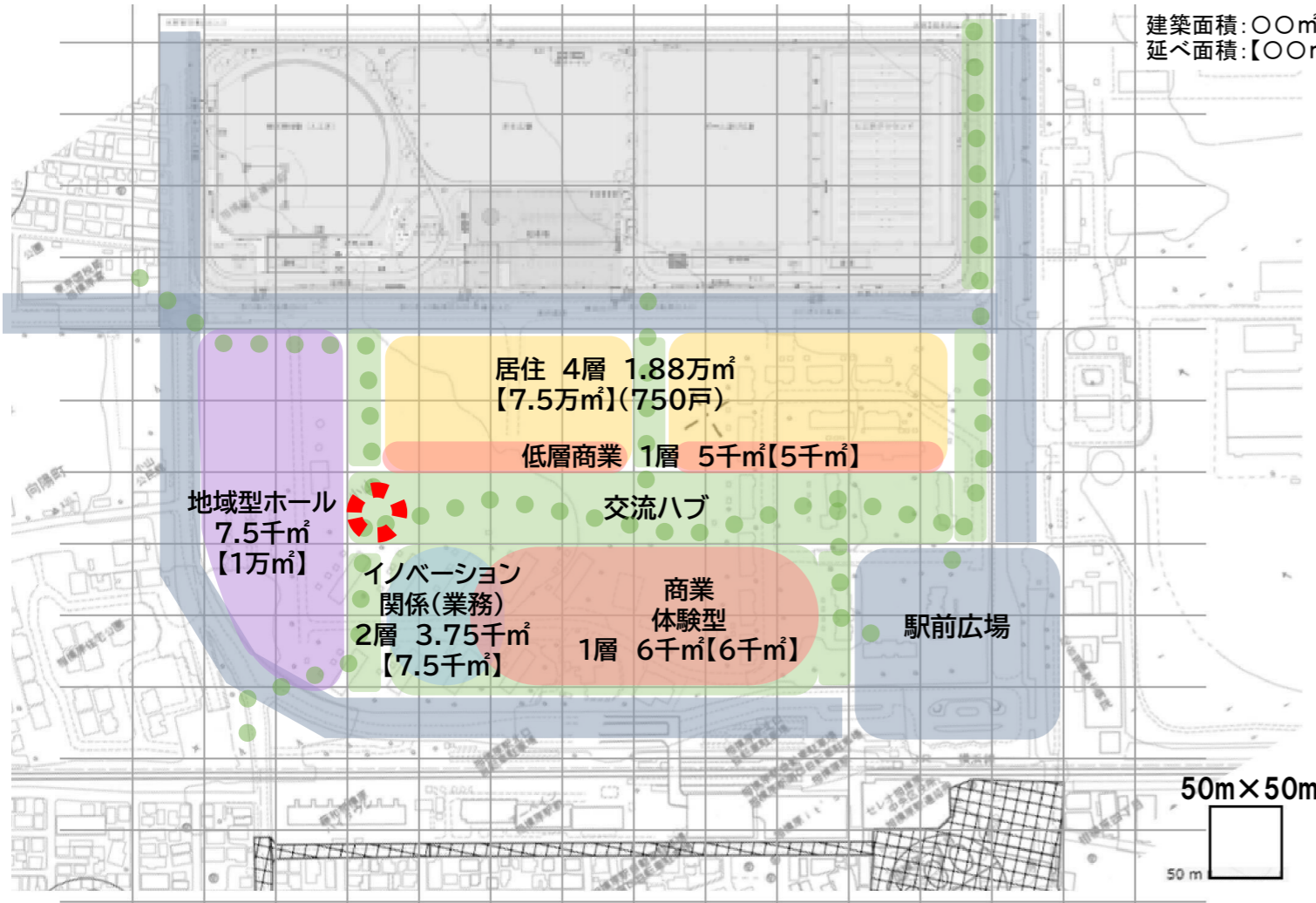
■特徴  
 ○戸建て住宅をメインに、駅前商業、地域型ホールやワーキングスペース等を組み込んだオフィスを配置。  
 ○交流ハブを介して居住機能と各施設相互を連絡し、地区全体の機能を一体的に展開。各施設で提供される地域活動の機会や場、生活・就業サービスを居住者が身近に享受できる利便性の高い住環境づくり。

視点	得失
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。	商業機能が他ケースに比較して小規模で、交流人口は他のケースよりも少ない。地域型ホールによる賑わいに期待できるが、イベント時のみの賑わいとなる可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみ特徴となる可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口からみて、地域経済の活性化につながる可能性は相対的に低い。居住人口も他ケースに比較して少ないことから、居住に伴う商業的需要も小さい可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	地域型ホールが地域の文化交流の場・機会となる可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	低中層のまちなみのため、日照等の周辺への影響は少ない可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	地域型ホールは公共施設の可能性があるが、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	地域型ホールが公共施設である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は相対的に小さい可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	戸建て住宅は分譲価格が高額となり、販売リスクとなるほか、価格を下げると、事業採算が合わない可能性がある。

※交通負荷凡 【道路】 ◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある  
 【鉄道】 ◎:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

ケース 2 賑わい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース

ライフ重視

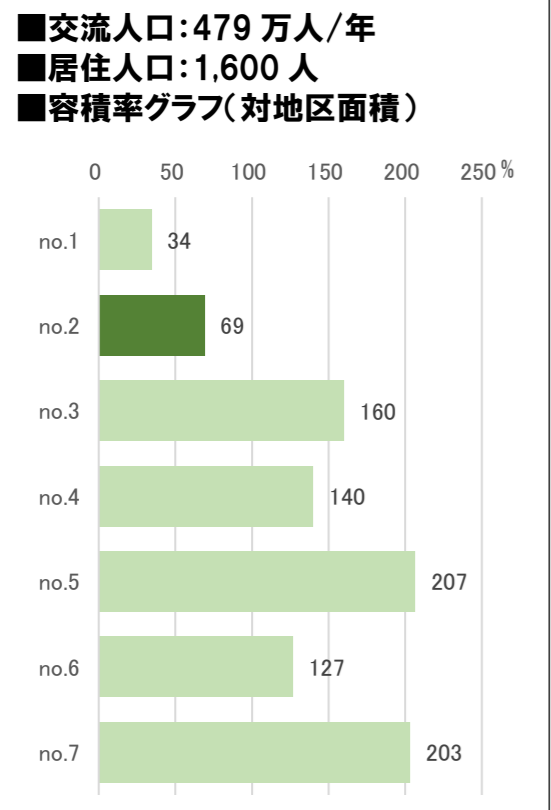


- 凡例
- 居住生活:
  - 業務開発共創:
  - 商業:
  - 交流にぎわい:
  - 交流ハブ (オープンスペース):
  - 交通広場:
  - 地域エネルギーシステムのためのスペース:
  - 歩行者ネットワーク:

**■特徴**

- 中層住宅をメインに、地域型ホールや、商業、コワーキングスペース等を組み込んだオフィスを配置。
- 商業、オフィスは、小規模連棟型とするなど、交流ハブと一体的に展開。賑わい・活気みえる住環境づくり。

視点	得失
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。	商業機能と地域型ホールによる交流人口が見込まれ、商業施設による日常的な賑わいの可能性がある。ただし、商業施設は、規模等からみて他ケースと比較して集客力は弱い可能性があり、地域型ホールは、イベント時のみの賑わいとなる可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみ特徴となる可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口からみて、地域経済の活性化につながる可能性は相対的に低い。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	地域型ホールが地域の文化交流の場・機会となる可能性がある。商業施設が地域の買い物利便性の向上に寄与する可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	低中層のまちなみのため、日照等の周辺への影響は少ない可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	他のケースに比較して住宅の供給戸数が多く、周辺地区の既存教育施設への負担に留意する必要がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	地域型ホールは公共施設の可能性がある、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	地域型ホールが公共施設である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は相対的に小さい可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	他のケースに比較して住宅の供給戸数が多く、販売について市場の動向等に影響されやすい点に留意が必要となる。



**■脱炭素に係る負荷**

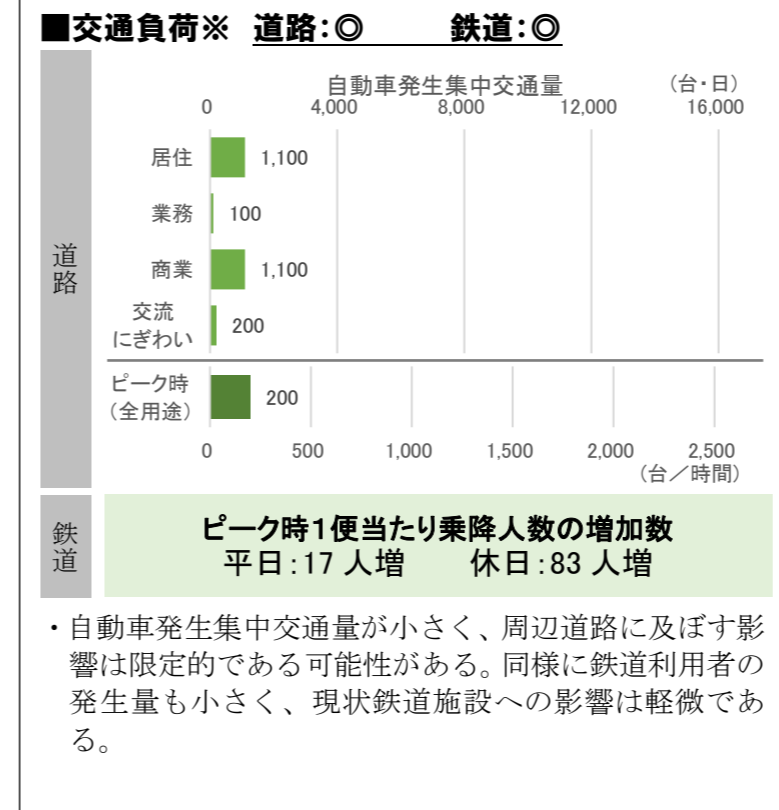
目標1: 地区内再エネ自給率 (20%以上:○) ○ (24%)

目標2: 二酸化炭素排出量の少なさ

①絶対量 (50千t-CO2以下:○)	○ (18千t-CO2)
②対延べ面積 (0.25t-CO2/㎡以下:○)	○ (0.171t-CO2/㎡)
③対交流人口 (40t-CO2/万人以下:○)	○ (37.1t-CO2/万人)

目標3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率 30%以上:○) (16~25%)

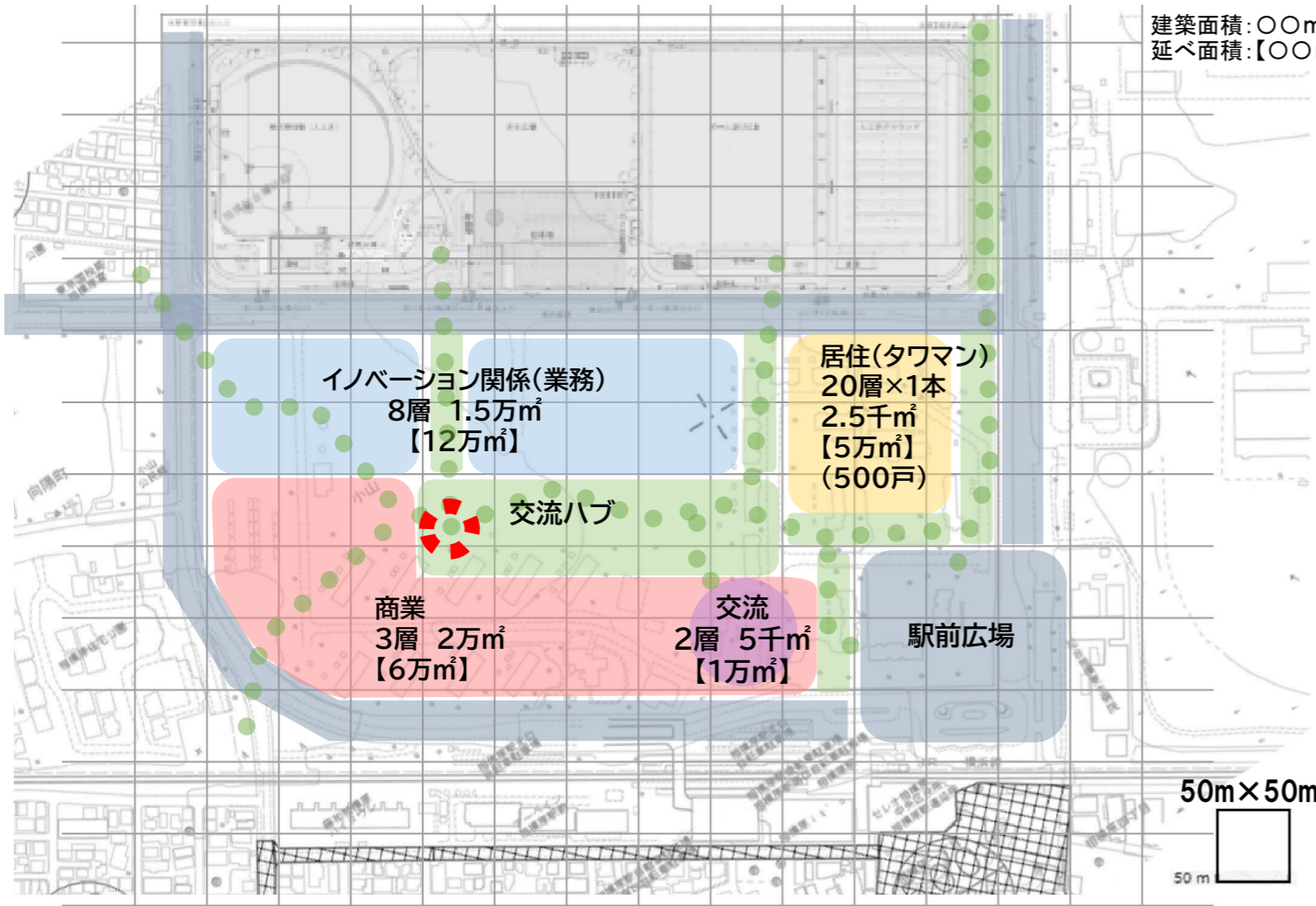
・エリア全体のCO2排出量は小さく、延床面積あたりや交流人口当たりのCO2排出量も小さい。戸建住宅に代わって賑わい機能がある分だけ、ケース7と比べて地区内再エネ自給率は低めである。



※交通負荷凡 【道路】 ◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある  
【鉄道】 ◎:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

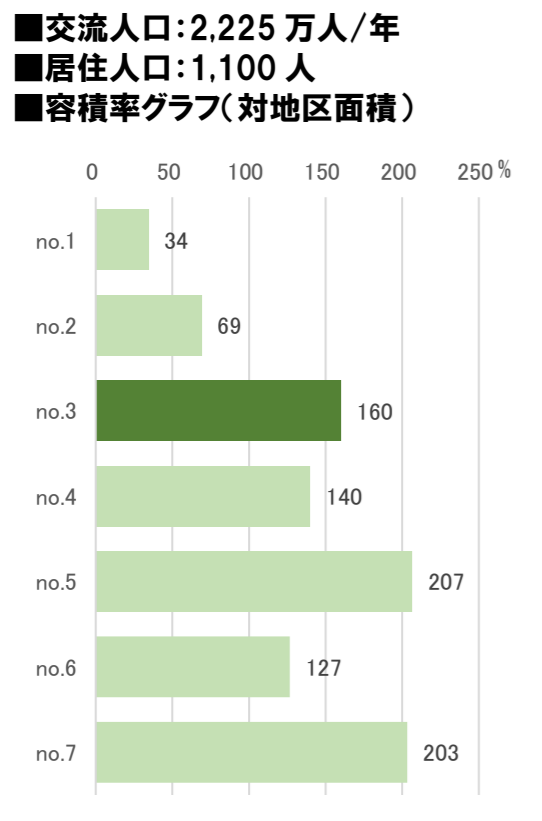
ケース 3 職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース

イノベーション重視



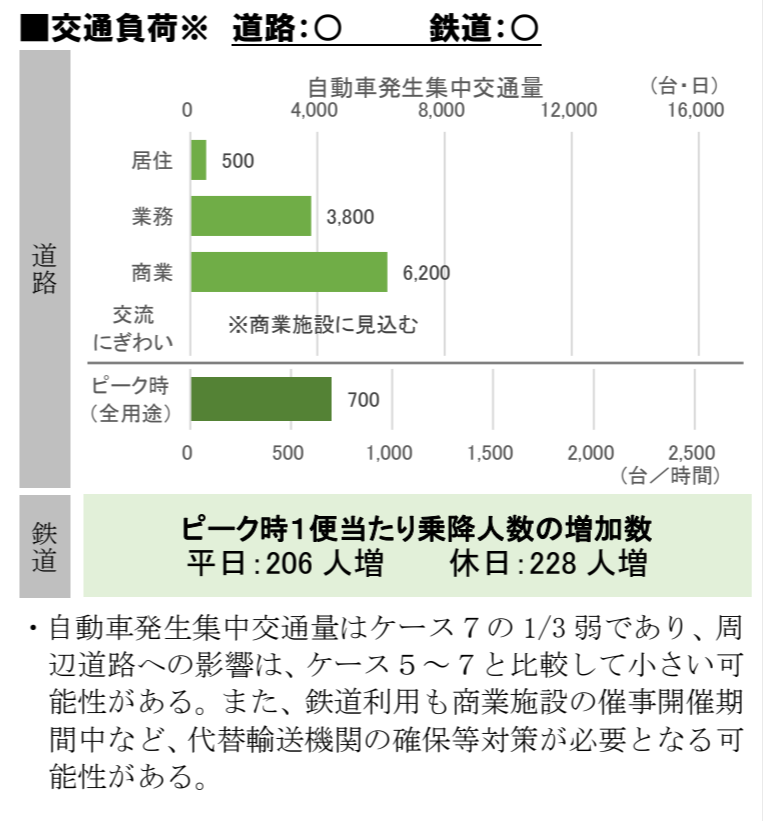
**■特徴**  
 ○研究開発、インキュベーション等の開発共創に資するオフィスを配置。  
 ○駅前の利便性を活かした高層住宅や、交流機能を複合した大規模商業を配置。  
 ○交流ハブを介して機能相互をつなぎ、職住近接の環境づくり。

視点	得失
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。	商業機能による交流人口が見込まれ、日常的な賑わいの可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	沿線拠点地区と類似した街並みになる可能性がある。単純なオフィスでは差別化が難しく、橋本駅周辺等と競合する可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口が多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。ただし、交流人口は大規模商業施設に伴うものが主であり、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	商業施設による地域の買い物利便性の向上や、レクリエーション機会の提供について可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	民間企業による事業が基本であり、整備や運営に伴う財政負担は少ない可能性がある。一方で、自動車による来街者が多く、交通対策にかかる財政負担が大きくなる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	橋本駅周辺等との競合中、需要に対して、オフィス床が過剰となる可能性がある。



**■脱炭素に係る負荷**  
**目標1: 区内再エネ自給率 (20%以上:○)** (12%)  
**目標2: 二酸化炭素排出量の少なさ**  
 ①絶対量 (50千t-CO2以下:○) (63千t-CO2)  
 ②対延べ面積 (0.25t-CO2/㎡以下:○) (0.263t-CO2/㎡)  
 ③対交流人口 (40t-CO2/万人以下:○) (28.4t-CO2/万人)  
**目標3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率 30%以上:○)** (16~25%)

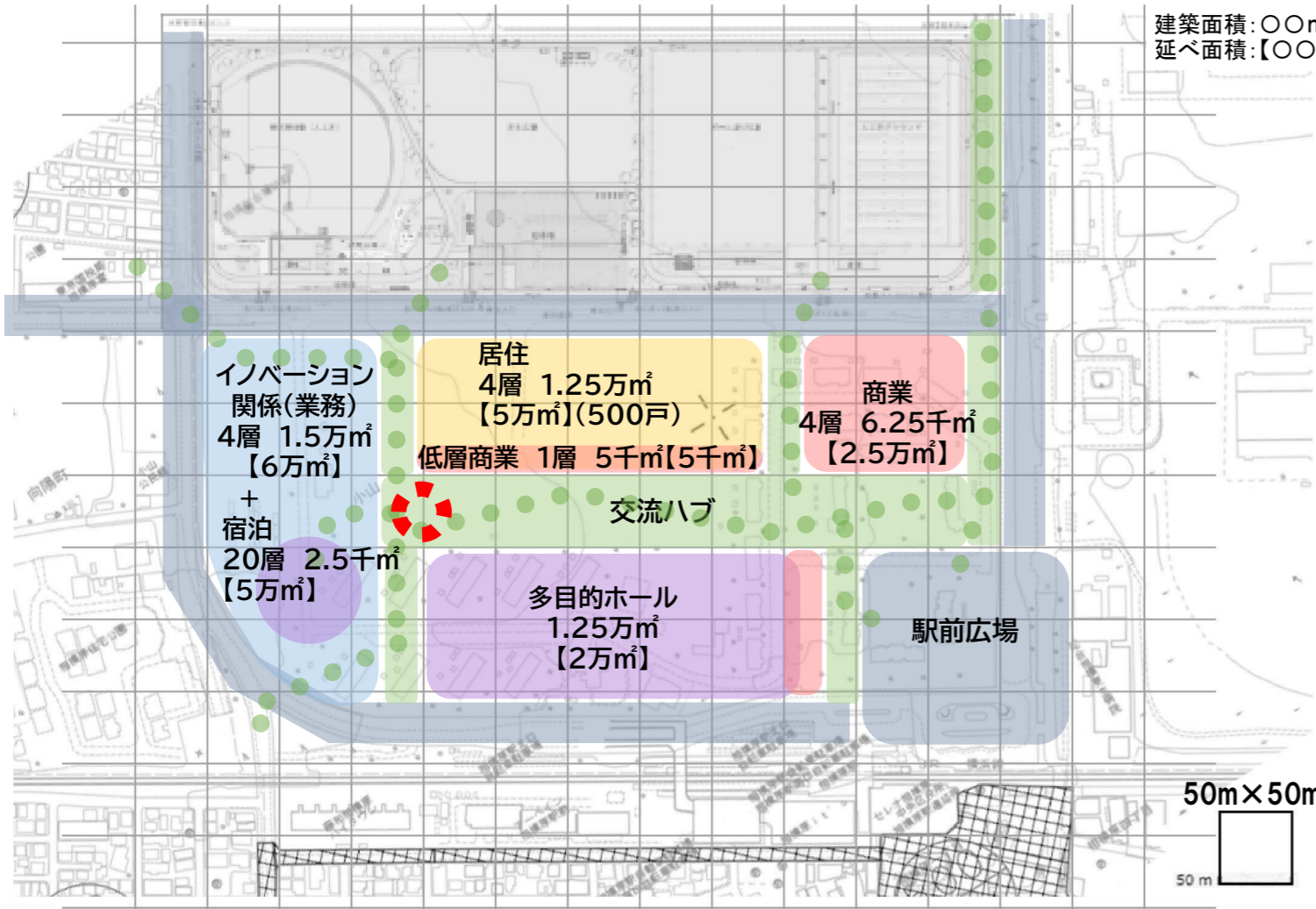
・エリア全体のCO2排出量は中程度だが、ケース4に比べて夜間需要がある宿泊施設がないため、エリア全体のエネルギー負荷平準化には課題がある。延床面積あたりのCO2排出量は中程度であるが、絶対的な排出量削減には、大規模商業の脱炭素化が重要となる。



※交通負荷凡 【道路】 ○:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある  
 【鉄道】 ○:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要となる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

ケース 4 コンベンション機能を備えた高層高密度・イノベーション重視ケース

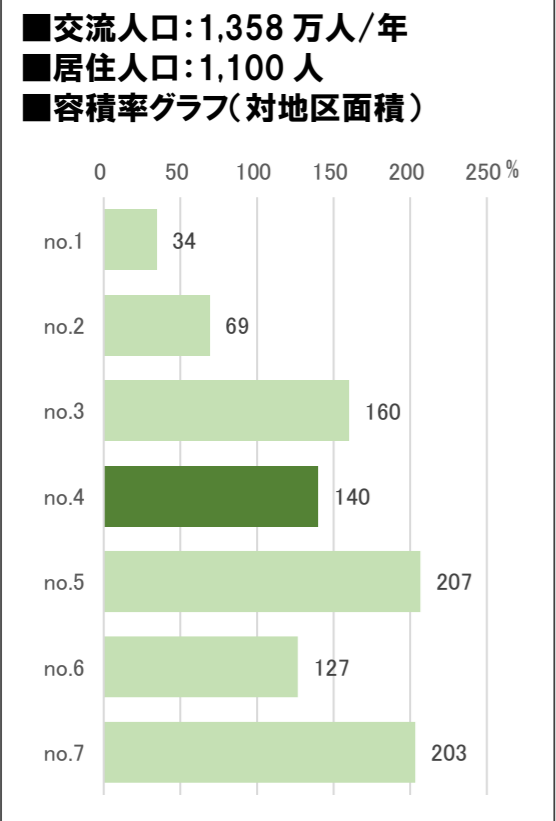
イノベーション重視



■特徴

- 多目的ホールや宿泊によるコンベンション機能とオフィスを一体的に配置。
- イノベーションにつながる、産学・ビジネス交流の機会・場づくり。
- 駅前の商業機能と、多目的ホールやオフィスとを、低層階の商業と一体となった交流ハブにより連絡。

視点	得失
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。	多目的ホールによる交流人口が見込める可能性がある。 一方で多目的ホールのイベント時のみの賑わいとなる可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	駅近接型の多目的ホールが特徴となる可能性がある。 沿線拠点地区と類似した街並みになる可能性がある。 オフィスや宿泊施設が橋本駅周辺等と競合する可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口は中程度であり、アフターコンベンションなど、多目的ホール利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	多目的ホールは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	多目的ホールのイベント時、鉄道施設の混雑につながる可能性がある。 高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設の負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	業務、宿泊など、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は中程度となる可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	多目的ホールが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。 自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は中程度となる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	多目的ホールは、事業採算性が課題になる可能性がある。 橋本駅周辺等と競合する中、需要に対して、オフィス床が過剰となる可能性がある。



■脱炭素に係る負荷

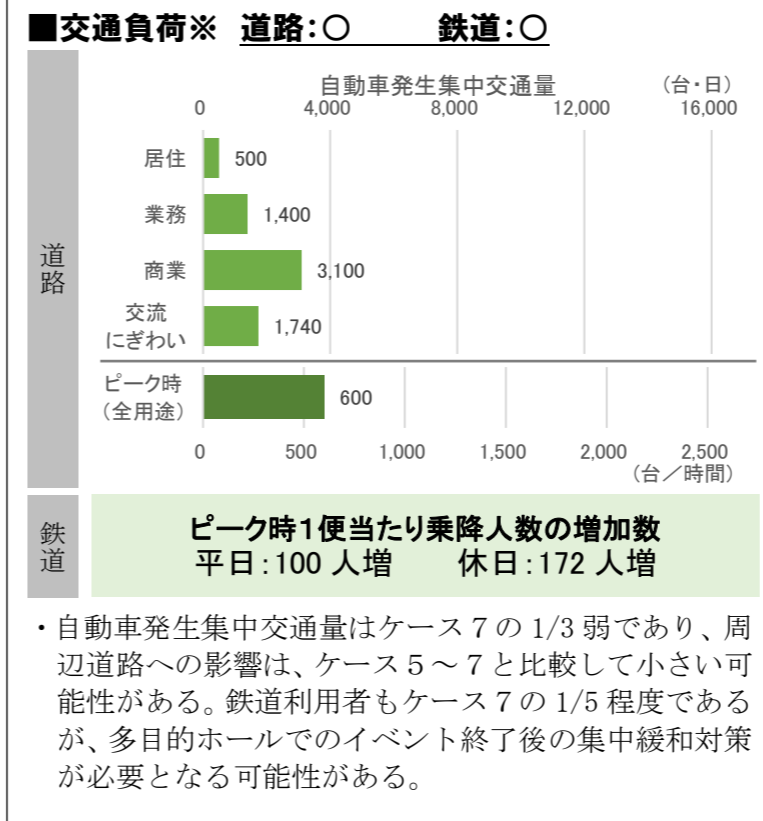
目標1: 地区内再エネ自給率 (11%)  
(20%以上: ○)

目標2: 二酸化炭素排出量の少なさ

①絶対量 (50千t-CO2以下: ○)	(69千t-CO2)
②対延べ面積 (0.25t-CO2/㎡以下: ○)	(0.326t-CO2/㎡)
③対交流人口 (40t-CO2/万人以下: ○)	(50.5t-CO2/万人)

目標3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率 30%以上: ○)  
(16~39%)

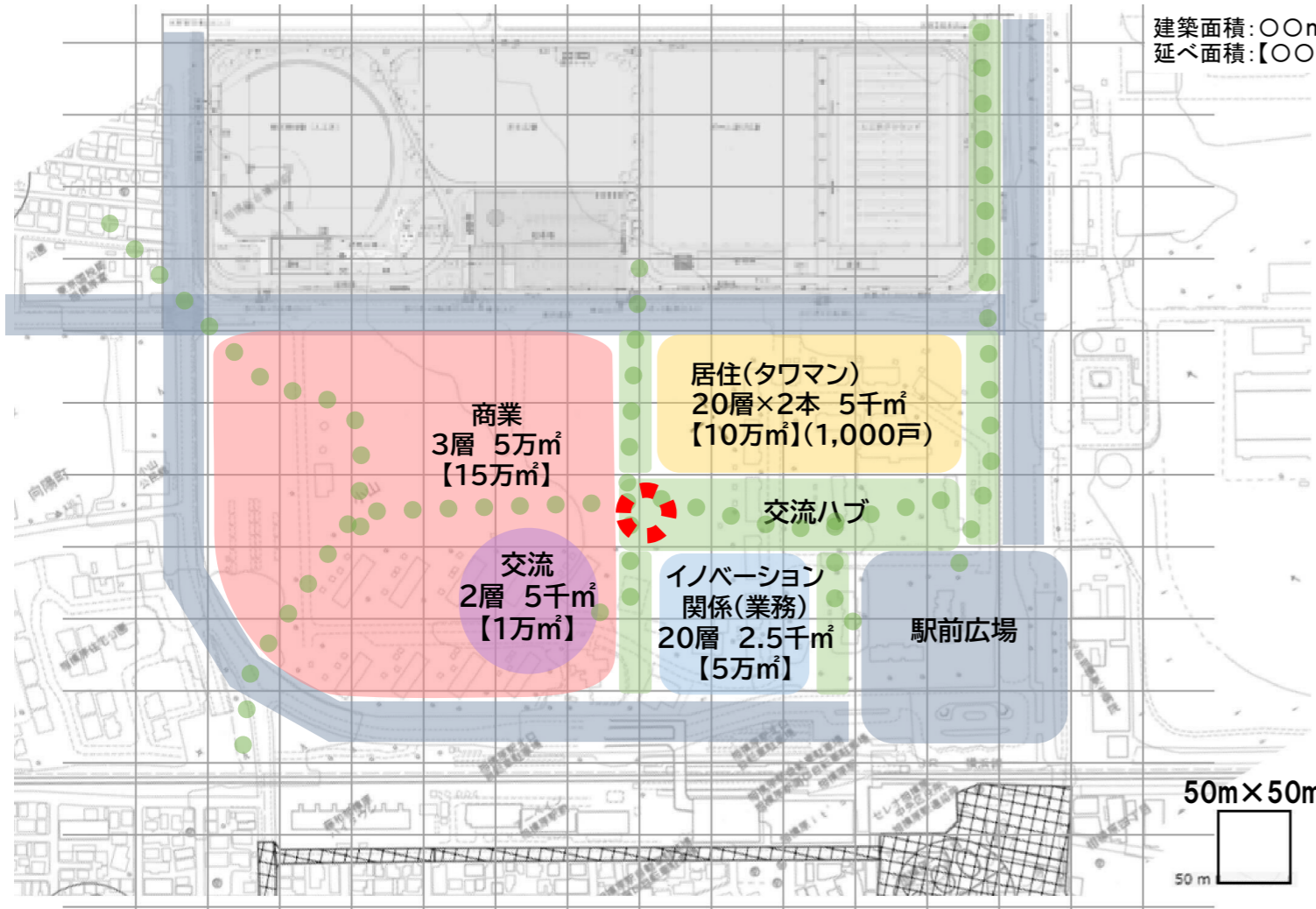
・コンベンション機能を伴うため、エリア全体のCO2排出量は比較的大きい。日中の需要がある商業、オフィス、夜間需要があるマンション、宿泊施設がバランスよく配置され、エリア全体でのエネルギー負荷の平準化が図りやすい。



※交通負荷凡【道路】◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある  
【鉄道】◎:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

ケース 5 広域商業を核とした高層高密度・交流重視ケース

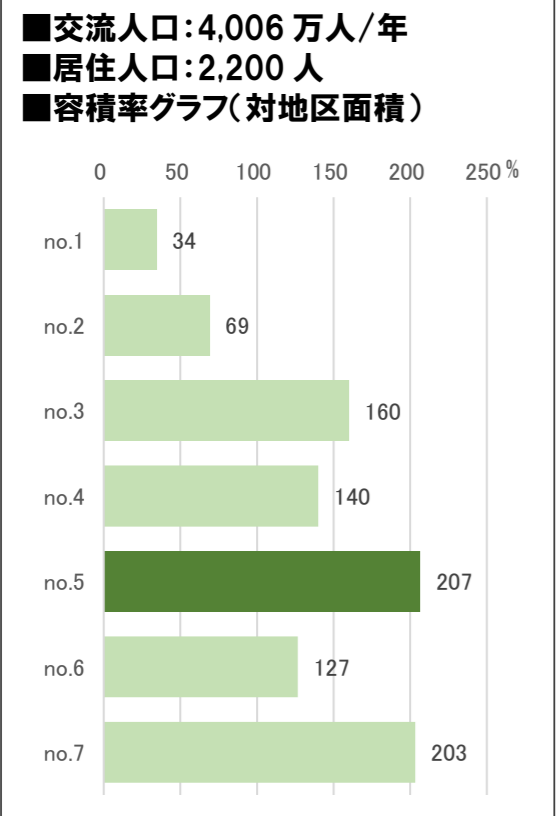
交流・にぎわい重視



■特徴

- 大規模商業を配置し、広域的な賑わいの創出。
- 大規模商業へのエンタメ、レクリエーションなど多様な交流機能の複合化
- 駅前の利便性を活かした高層住宅やオフィスの配置。

視点	得失
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。	大規模商業施設による交流人口が他のケースに比較して特に多くが見込まれ、日常的な賑わいの可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	沿線拠点地区と類似した街並みになる可能性がある。ただし、商業施設は集客力が発揮しやすく、工夫次第で地区のブランドを打ち出すことに活かせる可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口が特に多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。ただし、交流人口は大規模商業施設に伴うものが主であり、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	商業施設による地域の買い物利便性の向上や、レクリエーション機会の提供について可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	他のケースに比較して住宅の供給戸数が多く、周辺地区の既存教育施設への負担に留意する必要がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が特に大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	民間企業による事業が基本であり、整備や運営に伴う財政負担は少ない可能性がある。一方で、自動車や鉄道による来街者が多く、交通対策にかかる財政負担が特に大きくなる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	他のケースに比較して住宅の供給戸数が多く、販売について市場の動向等に影響されやすい点に留意が必要となる。橋本駅周辺等と競合する中、需要に対して、オフィス床が過剰となる可能性がある。



■脱炭素に係る負荷

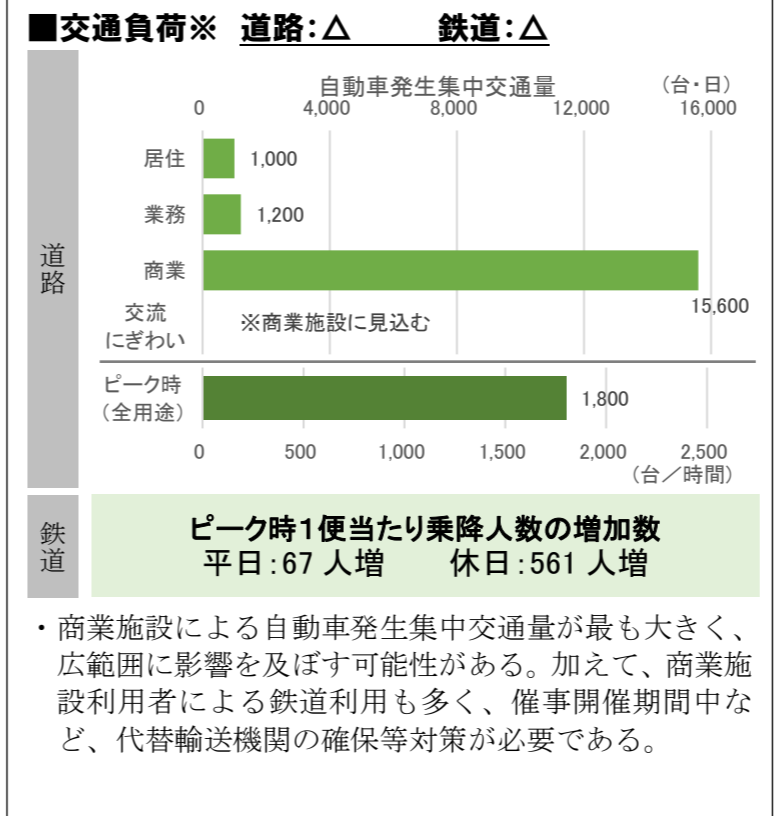
目標1: 地区内再エネ自給率 (14%)  
(20%以上:○)

目標2: 二酸化炭素排出量の少なさ

①絶対量 (50千t-CO2以下:○)	(77千t-CO2)
②対延べ面積 (0.25t-CO2/㎡以下:○)	○ (0.249t-CO2/㎡)
③対交流人口 (40t-CO2/万人以下:○)	○ (19.2t-CO2/万人)

目標3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率 30%以上:○) (16~25%)

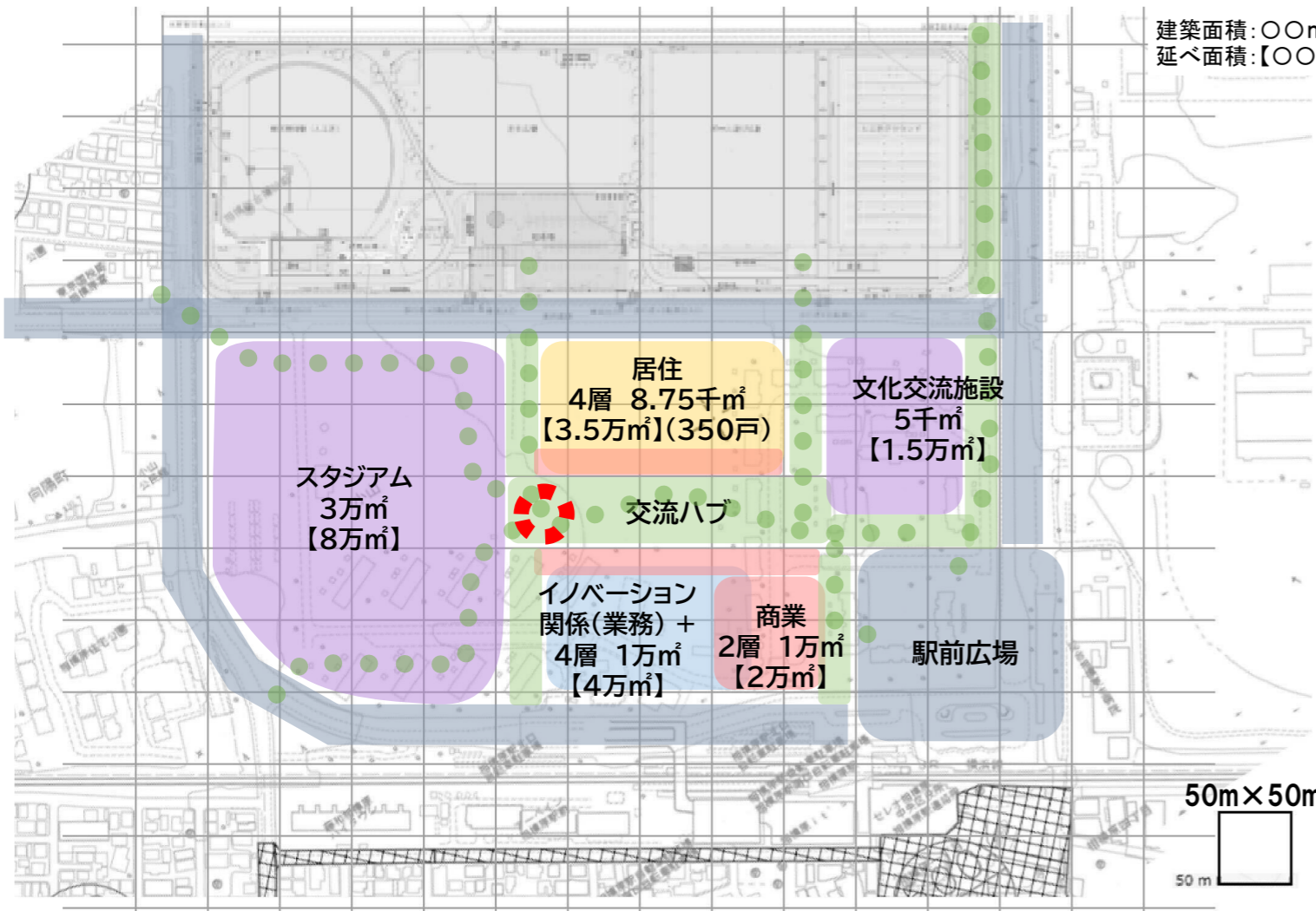
・広域商業を伴うため、エリア全体のCO2排出量は大きい。CO2排出量について延床面積あたりは中程度、交流人口あたりは小さいが、絶対的な排出量削減には、広域商業の脱炭素化が重要となる。



※交通負荷凡【道路】◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある  
【鉄道】◎:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

ケース 6 多様な賑わいを創出する中層低密度・交流重視ケース

交流・にぎわい重視



建築面積: 〇〇㎡  
延べ面積: 【〇〇㎡】

凡例

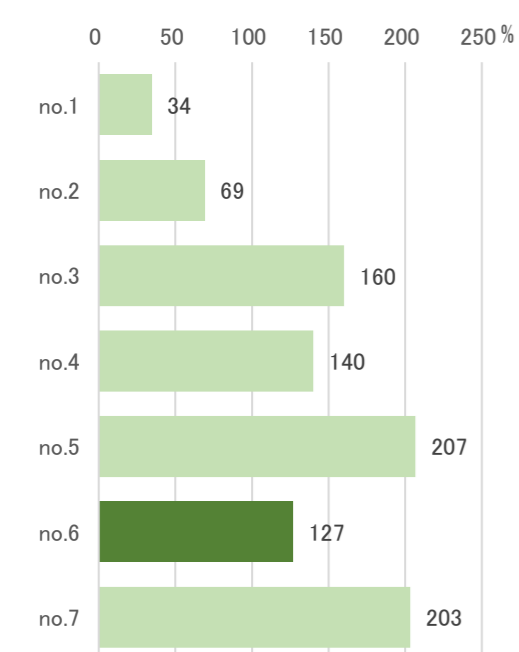
- 居住生活:
- 業務開発共創:
- 商業:
- 交流にぎわい:
- 交流ハブ:  
(オープン  
スペース)
- 交通広場:
- 地域エネルギー  
システムの  
ためのスペース:
- 歩行者  
ネットワーク:

■特徴

- スタジアムや文化交流施設による広域から近隣まで多様な交流を創出。
- 交流ハブ沿いに中層住宅、オフィスを配置し、低層階に商業を複合。
- スタジアムから文化交流施設まで交流ハブを軸としたモールを形成。

視点	得失
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。	スタジアムによる交流人口が見込める可能性がある。 一方で、スタジアムのイベント時のみの賑わいとなる可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	駅近接型スタジアムが特徴となる可能性がある。相模原スポーツ・レクリエーションパークとの連携によりブランドを打ち出せる可能性がある。高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみが特徴となる可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口は中程度であり、スタジアムや文化交流施設の利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	スタジアムは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。ただし、文化交流施設が、地域の文化交流の場・機会となる可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	スタジアムが西側住宅地に近く、日照の影響のほか、イベント時に騒音、振動等の可能性がある。スタジアムのイベント時、鉄道施設の混雑につながる可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	文化交流施設は公共施設、スタジアムは官民連携事業の可能性があり、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	文化交流施設が公共施設、スタジアムが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる。自動車は中程度であるが、鉄道による来街者が多く、交通対策にかかる財政負担が大きくなる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	スタジアム運営は、事業採算性が課題となる。スタジアム以外は、相対的にリスクが少なく民間企業が参画しやすい可能性がある。

■交流人口: 990 万人/年  
■居住人口: 800 人  
■容積率グラフ(対地区面積)

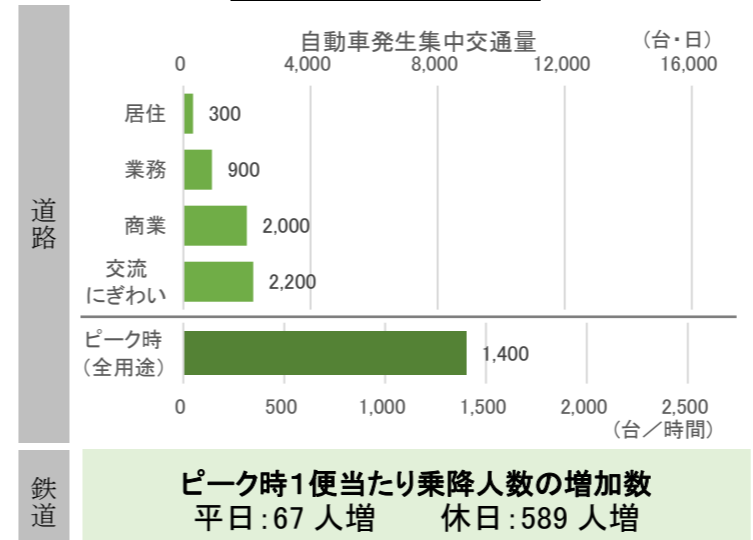


■脱炭素に係る負荷  
目標1: 地区内再エネ自給率 (20%以上: ○) (22%)

- 目標2: 二酸化炭素排出量の少なさ
- ①絶対量 (50 千 t-CO2 以下: ○) (58 千 t-CO2)
  - ②対延べ面積 (0.25t-CO2/㎡以下: ○) (0.303t-CO2/㎡)
  - ③対交流人口 (40t-CO2/万人以下: ○) (58.2t-CO2/万人)
- 目標3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率 30%以上: ○) (16~27%)

・スタジアムへのエネルギー供給の課題はあるものの、オンサイト再エネ自給率は高めである。エリア全体のCO2排出量は中程度であり、同じくスタジアムありのケース1と比べると脱炭素化へのハードルは低い。

■交通負荷※ 道路: △ 鉄道: △

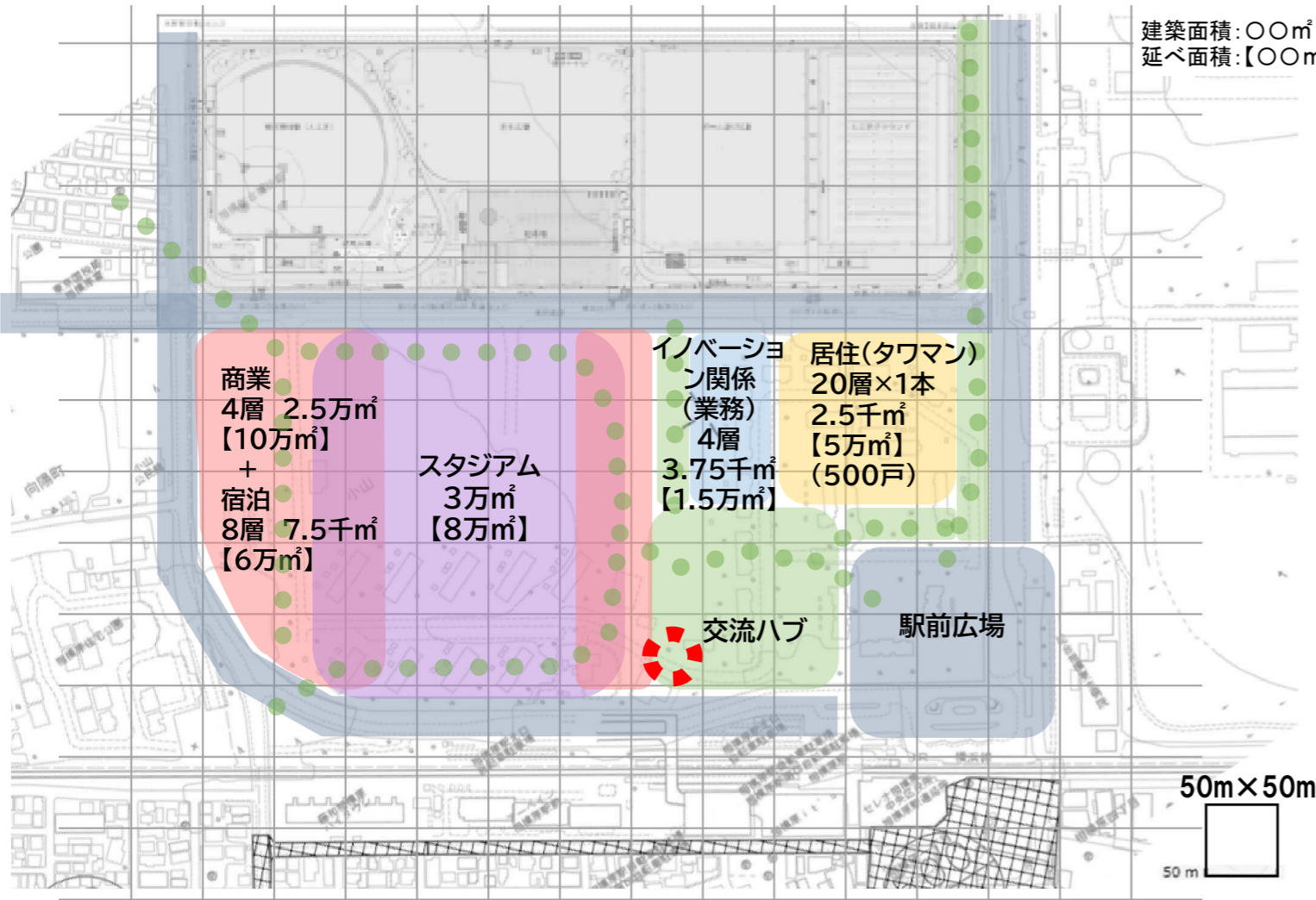


・自動車発生集中交通量はケース7の 2/3 程度であるが、他のケースに比較して交通量は多い。また、大規模イベント終了後の鉄道利用者が多く、代替輸送機関や滞留時間の確保等対策が必要である。

※交通負荷凡 【道路】 ◎: 自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○: 自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △: 自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある  
【鉄道】 ◎: 利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○: 利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △: 利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

ケース 7 スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース

交流・にぎわい重視

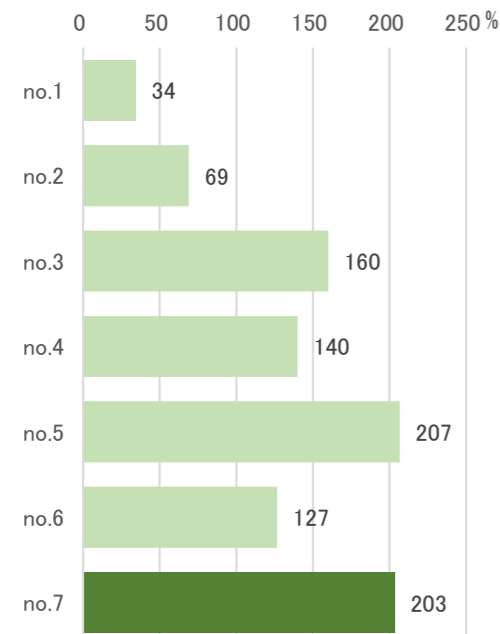


■特徴

- スタジアムを地区のおおむね中央に配置し、スタジアムに商業、宿泊を複合化。
- スタジアムと商業を複合することによる、日常的な賑わいづくり。
- 駅前の利便性を活かした高層住宅やオフィスの配置。

視点	得失
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。	スタジアムによる交流人口が見込める可能性がある。スタジアムのイベント時以外でも商業機能による賑わいの可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	駅近接型スタジアムが特徴となる可能性がある。相模原スポーツ・レクリエーションパークとの連携により地区のブランドを打ち出せる可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口が多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。特に、スタジアム利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。一方で、商業施設は中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	スタジアムは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	スタジアムの複合施設による日照やスカイラインへの影響のほか、スタジアムイベント時に騒音、振動等の可能性がある。商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。スタジアムのイベント時、鉄道駅の混雑につながる可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	スタジアムが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる。また、自動車や鉄道による来街者が多く、交通処理対策にかかる財政負担が特に大きくなる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	スタジアム運営は、事業採算性が課題となる。スタジアム以外は、相対的にリスクが少なく民間企業が参画しやすい可能性がある。

- 交流人口: 2,826 万人/年
- 居住人口: 1,100 人
- 容積率グラフ(対地区面積)

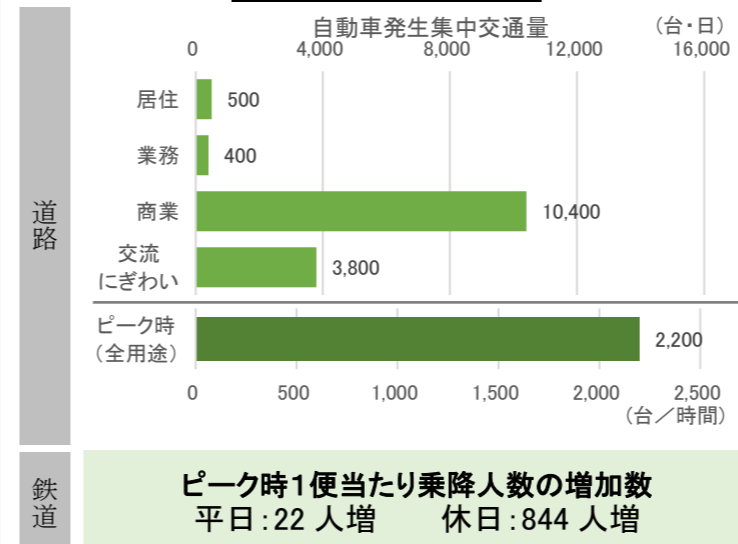


■脱炭素に係る負荷

目標1: 地区内再エネ自給率 (20%以上: ○)	(15%)
目標2: 二酸化炭素排出量の少なさ	
①絶対量 (50千t-CO2以下: ○)	(107千t-CO2)
②対延べ面積 (0.25t-CO2/㎡以下: ○)	(0.352t-CO2/㎡)
③対交流人口 (40t-CO2/万人以下: ○)	○ (38.0t-CO2/万人)
目標3: エリア負荷平準化の容易性 (年間熱負荷率 30%以上: ○)	○ (16~39%)

・エリア全体のCO2排出量は非常に大きい。日中の需要変動が大きいスタジアムがあるものの、タワー型マンションや宿泊施設の夜間需要が一定あり、エリア全体でのエネルギー負荷の平準化が図りやすい。

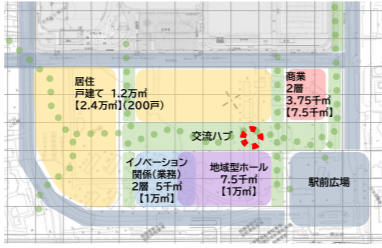
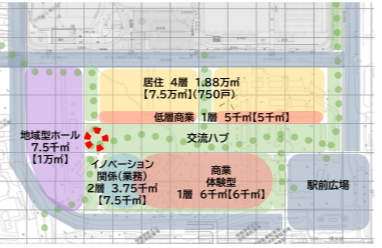
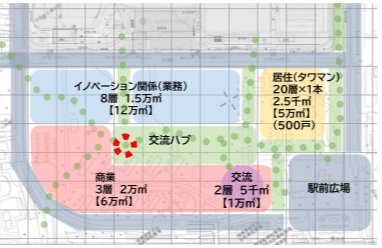
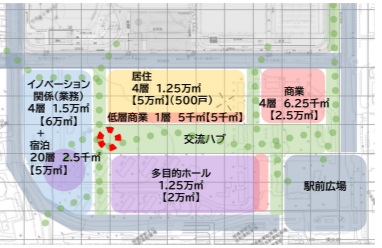
■交通負荷※ 道路: △ 鉄道: △



・商業施設による自動車発生集中交通量が非常に大きく、鉄道南側エリアへのアクセスだけでなく周辺道路へ影響を及ぼす。また大規模イベント終了後の鉄道利用者が多く、代替輸送機関や滞留時間の確保等対策が必要である。

※交通負荷凡 【道路】 ○: 自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○: 自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △: 自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある 【鉄道】 ○: 利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○: 利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △: 利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる

ケーススタディ結果一覧

No.	1	2	3	4
ケース名	コミュニティサービス機能を備えた低層低密度・ライフ重視ケース	賑わい機能を備えた中層低密度・ライフ重視ケース	職住近接高層高密度・イノベーション重視ケース	コンベンション機能を備えた高層高密度・イノベーション重視
パターン図 交流人口: 発生集中交通量/2×365 ※住宅分を除く ※スタジアムは稼働率 20%と仮定 居住人口: 供給戸数×2.16人(世帯人員数) ※市中央区の世帯人員数 ※戸数=延べ面積×専有面積割合 70% ÷1戸当たり 70㎡	 交流人口: 339万人/年 居住人口: 400人	 交流人口: 479万人/年 居住人口: 1,600人	 交流人口: 2,225万人/年 居住人口: 1,100人	 交流人口: 1,358万人/年 居住人口: 1,100人
用途構成(延べ面積) ha	40			容積率(対地区面積) <250% <200% <150% <100% <50% <0%
エネルギー				
1:オンサイト再エネ自給率(20%以上:○)	○ (39%)	○ (24%)	(12%)	(11%)
2:CO2排出ボリュームの小ささ ①絶対量(50千t-CO2以下:○) ②対延べ面積(0.25t-CO2/㎡以下:○) ③対交流人口(40t-CO2/万人以下:○)	○ (14千t-CO2) ○ (0.158t-CO2/㎡) (40.6t-CO2/万人)	○ (18千t-CO2) ○ (0.171t-CO2/㎡) ○ (37.1t-CO2/万人)	(63千t-CO2) (0.263t-CO2/㎡) ○ (28.4t-CO2/万人)	(69千t-CO2) (0.326t-CO2/㎡) (50.5t-CO2/万人)
3:エリア負荷平準化の容易性(年間熱負荷率 30%以上:○)	(16~25%)	(16~25%)	(16~25%)	○ (16~39%)
(考察)	・コミュニティ・サービス機能を備えた中層低密度ケースで、エリア全体のCO2排出量は小さく、延床面積あたりのCO2排出量も小さい。戸建て住宅が多いことなどから、地区内再エネ自給率は非常に高い。	・エリア全体のCO2排出量は小さく、延床面積あたりや交流人口あたりのCO2排出量も小さい。戸建て住宅に代わって賑わい機能がある分だけ、ケース1と比べて地区内再エネ自給率は低めである。	・エリア全体のCO2排出量は中程度だが、ケース4に比べて夜間需要がある宿泊施設がないため、エリア全体のエネルギー負荷平準化には課題がある。延床面積あたりのCO2排出量は中程度であるが、絶対的な排出量削減には、大規模商業の脱炭素化が重要となる。	・コンベンション機能を伴うため、エリア全体のCO2排出量は比較的大きい。日中の需要がある商業、オフィス、夜間需要があるマンション、宿泊施設がバランスよく配置され、エリア全体でのエネルギー負荷の平準化が図りやすい。
交通				
道路(自動車発生集中量 ピーク時(全用途):台/時)	◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある ◎ (100台/時)	◎ (200台/時)	○ (700台/時)	○ (600台/時)
鉄道(発生集中交通量 ピーク1両当たり換算:人)	◎:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる ◎ (67人)	◎ (83人)	○ (228人)	○ (172人)
(考察)	・自動車発生集中交通量が小さく、周辺道路に及ぼす影響は限定的である可能性がある。同様に鉄道利用者の発生量も小さく、現状鉄道施設への影響は軽微である。	・自動車発生集中交通量が小さく、周辺道路に及ぼす影響は限定的である可能性がある。同様に鉄道利用者の発生量も小さく、現状鉄道施設への影響は軽微である。	・自動車発生集中交通量はケース7の1/3弱であり、周辺道路への影響は、ケース5~7と比較して小さい可能性がある。また、鉄道利用も商業施設の催事開催期間中など、代替輸送機関の確保等対策が必要となる可能性がある。	・自動車発生集中交通量はケース7の1/3弱であり、周辺道路への影響は、ケース5~7と比較して小さい可能性がある。鉄道利用者もケース7の1/5程度であるが、多目的ホールでのイベント終了後の集中緩和対策が必要となる可能性がある。
得失				
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。	商業機能が他ケースに比較して小規模で、交流人口は他のケースよりも少ない。地域型ホールによる賑わいに期待できるが、イベント時のみの賑わいとなる可能性がある。	商業機能と地域型ホールによる交流人口が見込まれ、商業施設による日常的な賑わいの可能性がある。ただし、商業施設は、規模等からみて他ケースと比較して集客力は弱い可能性がある。地域型ホールは、イベント時のみの賑わいとなる可能性がある。	商業機能による交流人口が見込まれ、日常的な賑わいの可能性がある。	多目的ホールによる交流人口が見込める可能性がある。一方で多目的ホールのイベント時のみの賑わいとなる可能性がある。
②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみ特徴となる可能性がある。	高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみ特徴となる可能性がある。	沿線拠点地区と類似した街並みになる可能性がある。単純なオフィスでは差別化が難しく、橋本駅周辺等と競合する可能性がある。	駅近接型の多目的ホールが特徴となる可能性がある。沿線拠点地区と類似した街並みになる可能性がある。オフィスや宿泊施設が橋本駅周辺等と競合する可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。	交流人口からみて、地域経済の活性化につながる可能性は相対的に低い。居住人口も他ケースに比較して少ないことから、居住に伴う商業的需要も小さい可能性がある。	交流人口からみて、地域経済の活性化につながる可能性は相対的に低い。	交流人口が多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。ただし、交流人口は大規模商業施設に伴うものが主であり、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。	交流人口は中程度であり、アフターコンベンションなど、多目的ホール利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。
④市民活動の活性化に貢献できるか。	地域型ホールが地域の文化交流の場・機会となる可能性がある。	地域型ホールが地域の文化交流の場・機会となる可能性がある。商業施設が地域の買い物利便性の向上に寄与する可能性がある。	商業施設による地域の買い物利便性の向上や、レクリエーション機会の提供について可能性がある。	多目的ホールは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	低中層のまちなみのため、日照等の周辺への影響は少ない可能性がある。	低中層のまちなみのため、日照等の周辺への影響は少ない可能性がある。	商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。	多目的ホールのイベント時、鉄道施設の混雑につながる可能性がある。高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。	他のケースに比較して住宅の供給戸数も多く、周辺地区の既存教育施設への負担に留意する必要がある。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積)	地域型ホールは公共施設の可能性があるが、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。	地域型ホールは公共施設の可能性があるが、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。	業務、宿泊など、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は中程度となる可能性がある。
⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	地域型ホールが公共施設である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は相対的に小さい可能性がある。	地域型ホールが公共施設である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は相対的に小さい可能性がある。	民間企業による事業が基本であり、整備や運営に伴う財政負担は少ない可能性がある。一方で、自動車による来街者が多く、交通対策にかかわる財政負担が大きくなる可能性がある。	多目的ホールが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる可能性がある。自動車や鉄道による来街者からみて、交通対策にかかわる財政負担は中程度となる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間二一ズと合致しているか。	戸建て住宅は分譲価格が高額となり、販売リスクとなるほか、価格を下げると、事業採算が合わない可能性がある。	他のケースに比較して住宅の供給戸数も多く、販売について市場の動向等に影響されやすい点に留意が必要となる。	橋本駅周辺等との競合する中、需要に対して、オフィス床が過剰となる可能性がある。	多目的ホールは、事業採算性が課題になる可能性がある。橋本駅周辺等と競合する中、需要に対して、オフィス床が過剰となる可能性がある。



(つづき)

No.	5	6	7
ケース名	広域商業を核とした高層高密度・交流重視ケース	多様な賑わいを創出する中層低密度・交流重視ケース	スタジアム・商業を核とした高層高密度・交流重視ケース
パターン図 交流人口: 発生集中交通量/2×365 ※住宅分を除く ※スタジアムは稼働率20%と仮定 居住人口: 供給戸数×2.16人(世帯人員数) ※市中央区の世帯人員数 ※戸数=延べ面積×専有面積割合70% ÷1戸当たり70㎡			
	交流人口: 4,006万人/年 居住人口: 2,200人	交流人口: 990万人/年 居住人口: 800人	交流人口: 2,826万人/年 居住人口: 1,100人
用途構成(延べ面積) ha			
エネルギー			
1:オンサイト再エネ自給率(20%以上:○)	(14%)	○ (22%)	(15%)
2:CO2排出ボリュームの小ささ ①絶対量(50千t-CO2以下:○) ②対延べ面積(0.25t-CO2/㎡以下:○) ③対交流人口(40t-CO2/万人以下:○)	(77千t-CO2) ○ (0.249t-CO2/㎡) ○ (19.2t-CO2/万人)	(58千t-CO2) (0.303t-CO2/㎡) (58.2t-CO2/万人)	(107千t-CO2) (0.352t-CO2/㎡) ○ (38.0t-CO2/万人)
3:エリア負荷平準化の容易性(年間熱負荷率30%以上:○)	(16~25%)	(16~27%)	○ (16~39%)
(考察)	・広域商業を伴うため、エリア全体のCO2排出量は大きい。CO2排出量について延床面積あたりは中程度、交流人口あたりは小さいが、絶対的な排出量削減には、広域商業の脱炭素化が重要となる。	・スタジアムへのエネルギー供給の課題はあるものの、オンサイト再エネ自給率は高めである。エリア全体のCO2排出量は中程度であり、同じくスタジアムありのケース7と比べると脱炭素化へのハードルは低い。	・エリア全体のCO2排出量は非常に大きい。日中の需要変動が大きいスタジアムがあるものの、タワー型マンションや宿泊施設の夜間需要が一定あり、エリア全体でのエネルギー負荷の平準化が図りやすい。
交通			
道路許容量(7路線のうち、混雑度1.25超の路線数とその値の範囲)	◎:自動車交通量は増加するものの影響は軽微と思われる ○:自動車交通量は増加し、ピーク時等に周辺道路の自動車利用に影響する可能性がある △:自動車交通量が大幅に増加し、より広範囲に影響が及ぶ可能性がある △ (1,800台/時)	△ (1,400台/時)	△ (2,200台/時)
鉄道(発生集中交通量 ピーク1両当たり換算:人)	◎:利用者は増加するものの影響は軽微と思われる ○:利用者が増加し、何らかの対応策が必要になる可能性がある △:利用者が大幅に増加し、より高度な対応が求められる △ (561人)	△ (589人)	△ (844人)
(考察)	・商業施設による自動車発生集中交通量が最も大きく、広範囲に影響を及ぼす可能性がある。加えて、商業施設利用者による鉄道利用も多く、催事開催期間中など、代替輸送機関の確保等対策が必要である。	・自動車発生集中交通量はケース7の2/3程度であるが、他のケースに比較して交通量は多い。また、大規模イベント終了後の鉄道利用者が多く、代替輸送機関や滞留時間の確保等対策が必要である。	・商業施設による自動車発生集中交通量が非常に大きく、鉄道南側エリアへのアクセスだけでなく周辺道路へ影響を及ぼす。また大規模イベント終了後の鉄道利用者が多く、代替輸送機関や滞留時間の確保等対策が必要である。
得失			
北口地区の魅力創出への貢献 ①北口地区の賑わいを創出できるか。 ②他の拠点地区との差別化が図れるか。(機能、街並み、緑など)	大規模商業施設による交流人口が他のケースに比較して特に多くが見込まれ、日常的な賑わいの可能性がある。 沿線拠点地区と類似した街並みになる可能性がある。ただし、商業施設は集客力が発揮しやすく、工夫次第で地区のブランドを打ち出すことに活かせる可能性がある。	スタジアムによる交流人口が見込める可能性がある。一方で、スタジアムのイベント時のみの賑わいとなる可能性がある。 駅近接型スタジアムが特徴となる可能性がある。相模原スポーツ・レクリエーションパークとの連携によりブランドを打ち出せる可能性がある。高度利用が一般的な沿線拠点地区にはない、中低層のまちなみが特徴となる可能性がある。	スタジアムによる交流人口が見込める可能性がある。スタジアムのイベント時以外でも商業機能による賑わいの可能性がある。 駅近接型スタジアムが特徴となる可能性がある。相模原スポーツ・レクリエーションパークとの連携により地区のブランドを打ち出せる可能性がある。
地域活性化への貢献 ③中心市街地の活性化に貢献できるか。 ④市民活動の活性化に貢献できるか。	交流人口が特に多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。ただし、交流人口は大規模商業施設に伴うものが主であり、中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。 商業施設による地域の買い物利便性の向上や、レクリエーション機会の提供について可能性がある。	交流人口は中程度であり、スタジアムや地域型ホールの利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。 スタジアムは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。ただし、地域型ホールが、地域の文化交流の場・機会となる可能性がある。	交流人口が多く、来街者による消費活動が地域経済の活性化につながる可能性がある。特に、スタジアム利用者を中心市街地に誘引する機会となる可能性がある。一方で、商業施設は中心市街地等の周辺商業地への配慮が必要となる可能性がある。 スタジアムは広域的な集客が見込めるものの、日常的な市民利用が難しい可能性がある。
周辺地区との調和 ⑤周辺地区の良好な住環境形成を阻害することはないか	商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。高層建築物が日照やスカイラインに影響する可能性がある。	スタジアムが西側住宅地に近く、日照の影響のほか、イベント時に騒音、振動等の可能性がある。スタジアムのイベント時、鉄道施設の混雑につながる可能性がある。	スタジアムの複合施設による日照やスカイラインへの影響のほか、スタジアムイベント時に騒音、振動等の可能性がある。商業施設利用を主とした自動車交通が周辺道路の混雑につながる可能性がある。スタジアムのイベント時、鉄道駅の混雑につながる可能性がある。
⑥居住人口が増加することによる、教育施設など、既存施設の影響はどうか。	他のケースに比較して住宅の供給戸数が多く、周辺地区の既存教育施設への負担に留意する必要がある。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。	供給戸数は相対的に少なく、既存教育施設への負担が少ない可能性がある。
都市経営への貢献 ⑦開発に伴う市税収入アップに貢献できるか。(施設の延べ面積) ⑧新規公共施設整備が必要になるなど、財政負担への影響はないか。	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が特に大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。 民間企業による事業が基本であり、整備や運営に伴う財政負担は少ない可能性がある。一方で、自動車や鉄道による来街者が多く、交通対策にかかる財政負担が特に大きくなる可能性がある。	文化交流施設は公共施設、スタジアムは官民連携事業の可能性があり、民間企業の所有が想定される施設規模からみて、固定資産税等の税収は相対的に少ない可能性がある。 文化交流施設が公共施設、スタジアムが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる。一方で、自動車や鉄道による来街者が多く、交通対策にかかる財政負担が大きくなる可能性がある。	商業など、民間企業の所有が想定される施設の規模が大きく、固定資産税等の税収は相対的に多い可能性がある。 スタジアムが官民連携事業である場合、整備や運営に伴い財政負担が生じる。また、自動車や鉄道による来街者が多く、交通処理対策にかかる財政負担が特に大きくなる可能性がある。
民間参画の可能性 ⑨民間参画が得られやすいか。民間ニーズと合致しているか。	他のケースに比較して住宅の供給戸数が多く、販売について市場の動向等に影響されやすい点に留意が必要となる。橋本駅周辺等と競合する中、需要に対して、オフィス床が過剰となる可能性がある。	スタジアム運営は、事業採算性が課題となる。スタジアム以外は、相対的にリスクが少なく民間企業が参画しやすい可能性がある。	スタジアム運営は、事業採算性が課題となる。スタジアム以外は、相対的にリスクが少なく民間企業が参画しやすい可能性がある。

## 4. 今後の進め方

・中間まとめ以降、土地利用計画策定までの検討の流れ（案）は次の通りです。

