

# 相模原駅北口地区土地利用計画 (案)

令和 7 年〇月

相模原市

# 目 次

|                              |    |
|------------------------------|----|
| <b>1 はじめに</b>                | 1  |
| (1) 計画の目的                    | 1  |
| (2) 検討の経緯                    | 2  |
| <b>2 概要</b>                  | 3  |
| (1) 本地区の現況                   | 3  |
| (2) 本地区の位置                   | 3  |
| (3) 周辺状況等                    | 4  |
| (4) 上位計画等における位置付け            | 5  |
| (5) 土地利用方針                   | 6  |
| <b>3 土地利用の考え方</b>            | 7  |
| (1) 広域交流拠点形成に向けた土地利用の基本的な考え方 | 7  |
| (2) ビジョン                     | 8  |
| (3) 土地利用の考え方                 | 11 |
| (4) 整備に向けた考え方                | 15 |
| (5) 土地利用計画図                  | 22 |
| <b>4 整備の進め方</b>              | 23 |
| (1) 街区割・施設規模パターン             | 23 |
| (2) 段階的なまちづくり                | 24 |
| (3) 土地利用の実現化方策               | 25 |
| <b>5 今後の進め方</b>              | 27 |

# 1 はじめに

## (1) 計画の目的

相模原駅北口地区（以下、「本地区」という。）は、鉄道駅前の大規模な更地であり、本地区のまちづくりは、駅周辺地区全体の今後の発展の起爆剤としての役割が期待されています。

橋本駅周辺地区とともに、首都圏南西部の広域交流拠点の一翼を担うため、民間活力を最大限に生かしながら、本地区の立地ポテンシャルを十分に引き出せる土地利用を展開する必要があります。

そのため、本計画は、本地区のまちづくりのコンセプトをはじめ、導入機能や基盤等の整備の方向性など、本地区の将来のあるべき姿を示すとともに、「返還予定財産の処分方針の策定について（平成 21 年 6 月 22 日財理第 2739 号）」の利用構想にあたるものとして、位置づけるものです。

今後は、土地所有者である国に本計画を提出し、本計画に沿った土地処分、土地利用が図られるよう、必要な基盤整備と並行して用途地域、地区計画などを含む都市計画決定に向けて、国を含めた関係機関との協議を進めます。

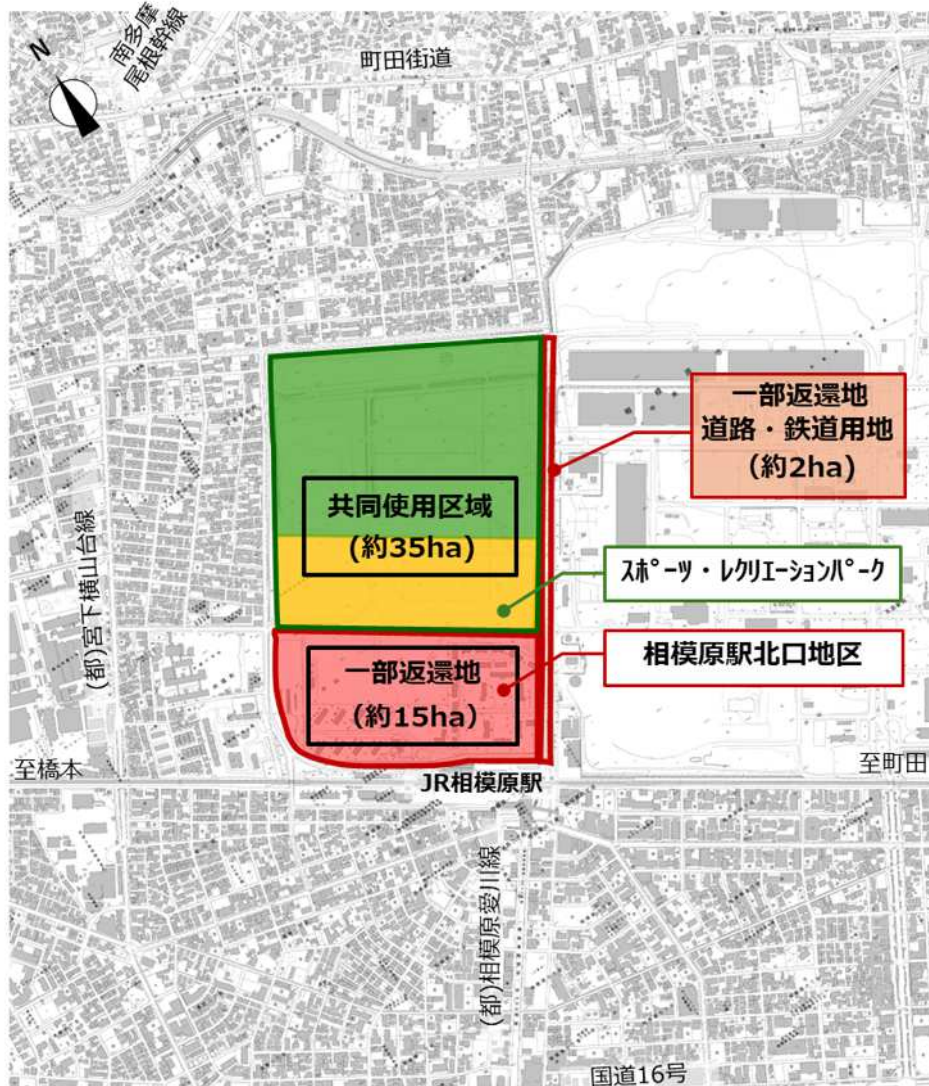


図 相模原駅北口地区

## (2) 検討の経緯

本地区においては、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国へ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。

整備計画において、本地区は、新市街地を形成していくことで相模原駅周辺地区全体の発展の起爆剤としての役割が期待されていることから、整備に向けた各種調査、検討を行ってきましたが、具体的な導入施設等の方針決定には至りませんでした。このような中、社会情勢の変化も生じたことから、市民や民間企業の意見を幅広く伺いながら、改めて本地区に求められる役割や将来像を検討し、まちづくりの方針を定めることとし、令和 2 年 5 月にまちづくりコンセプトを、令和 4 年 5 月に「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。

同年 6 月から、学識経験者や民間事業者、市民からなる「相模原駅北口地区土地利用計画検討会議」を立ち上げ、脱炭素型まちづくりといった昨今の社会潮流を取り入れながら検討を進め、令和 5 年 3 月に本計画の検討を中間的に取りまとめた「相模原駅北口地区土地利用計画の方向性」を公表しました。

さらに、令和 6 年 7 月から本地区のまちづくりについて、民間提案募集を実施し、提案内容も参考としながら、機能の導入の考え方や規模・配置の方向性を検討し、本計画を取りまとめました。

|                |                                     |
|----------------|-------------------------------------|
| 平成 26 年 9 月    | 相模総合補給廠の一部である約 17ha が国へ返還           |
| 平成 27 年 7 月    | 都市再生緊急整備地域の指定                       |
| 平成 28 年 8 月    | 相模原市広域交流拠点整備計画の策定                   |
| 令和 2 年 5 月     | 相模原駅北口地区まちづくりコンセプトの策定               |
| 令和 4 年 5 月     | 相模原駅北口地区土地利用方針の策定                   |
| 令和 4 年 6 月     | 相模原駅北口地区土地利用計画検討会議を設置し、土地利用計画の検討を開始 |
| 令和 5 年 3 月     | 相模原駅北口地区土地利用計画の方向性の公表               |
| 令和 6 年 7 月     | 相模原駅北口地区土地利用計画に係る民間提案募集の実施          |
| 令和 7 年 8 月（予定） | 相模原駅北口地区土地利用計画の策定                   |

表 検討の経過

## 2 概要

### (1) 本地区の現況

ア 所在地：中央区小山地内

イ 都市計画：市街化区域

用途地域 指定なし(建ぺい率 60%、容積率 200%)

都市計画施設 指定なし

ウ 都市再生緊急整備地域：都市再生特別措置法第2条第3項に基づく、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、政令で指定する地域



### (2) 本地区の位置

本地区は、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(下図赤色部)を対象とします。



図 本地区の位置



### (3) 周辺状況等

#### ア 周辺土地利用の状況

- ・ 本地区の北側は、相模原スポーツ・レクリエーションパーク、東側は米軍施設ほか、総合相模更生病院に面しています。西側には戸建てを中心とした住宅市街地が広がり、向陽小学校や小山公民館等の公共施設が近接して立地しています。
- ・ 南側は、J R横浜線を介して、本市の中心市街地が広がり、業務、商業、行政サービス等が集積しています。

#### イ 交通基盤の状況

- ・ 南北道路・東西道路は、暫定2車線で整備がされており、本地区のまちづくりの実施にあわせて必要な拡幅及び延伸整備を行うものとしています。
- ・ (都)宮下横山台線は、南多摩尾根幹線と4車線で接続するよう、相原宮下線と町田街道に接続する区間の整備に向けて、事業を進めています。(都)相原宮下線から国道16号の現状2車線の区間については、4車線に整備する計画があります。
- ・ 小田急多摩線について、唐木田駅から、多摩市、町田市、並びに本市を通り、J R横浜線相模原駅、J R相模線上溝駅を結ぶ延伸計画の構想があります。

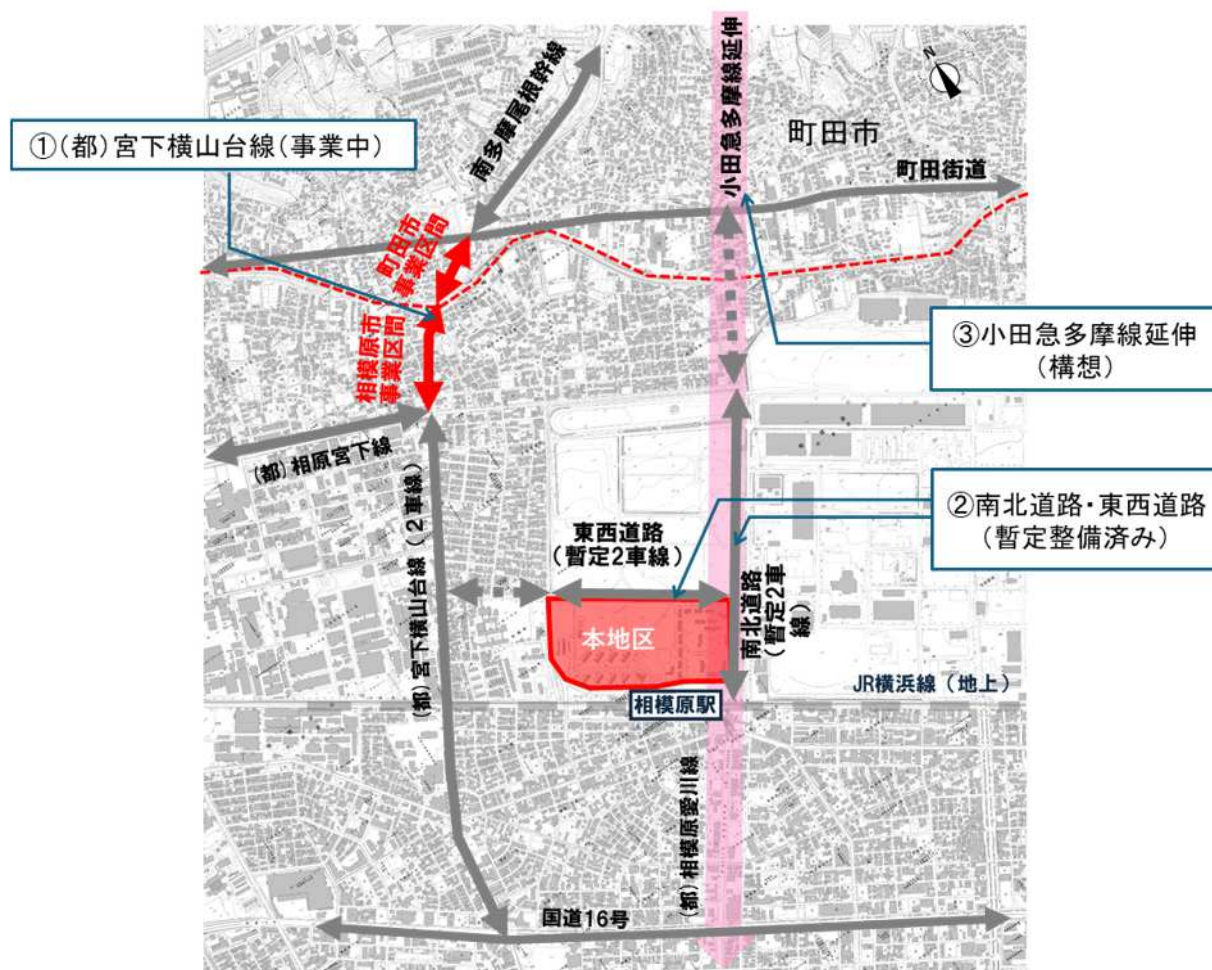


図 交通基盤の整備状況

#### （４）上位計画等における位置付け

本地区のまちづくりを検討するにあたって、踏まえるべき主要な計画の概要を整理します。

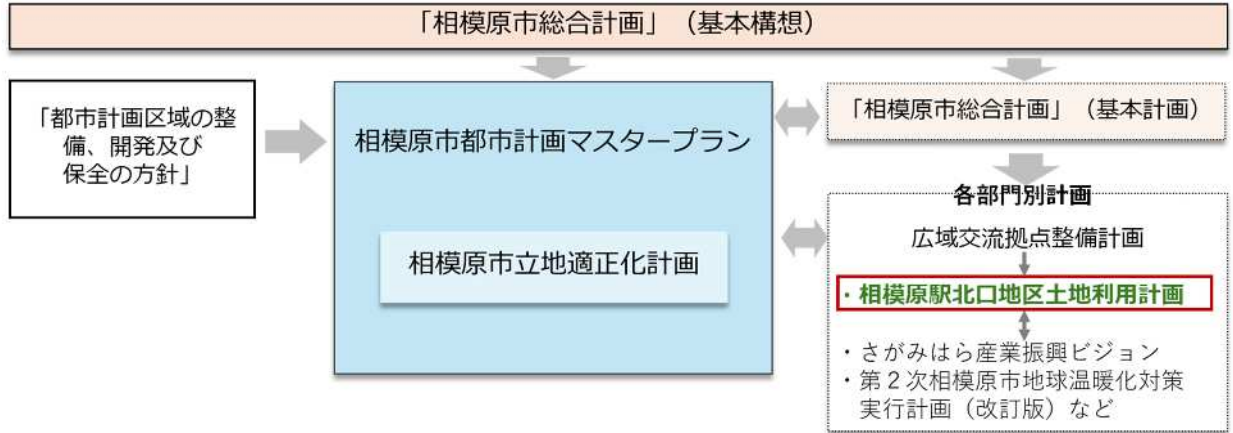


図 本計画の位置づけ

| 計画名                                                                  | 計画の概要                                                                                                                                           | 本地区に係る記述                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 未来へつなぐさがみはらプラン<br>～相模原市総合計画～<br>(令和2年3月)                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市政の最上位計画</li> <li>・将来像：「潤いと活力に満ち笑顔と希望があふれるまち さがみはら」</li> <li>・重点テーマ：「少子化対策」、「雇用対策」、「中山間地域対策」</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏南西部における「広域交流拠点の形成」</li> <li>・市民が憩い、にぎわう空間創出や今後の発展の起爆剤となる新市街地の形成など</li> </ul>         |
| 相模原市都市計画<br>マスタープラン<br>(令和2年3月)                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の都市計画に関する基本的な方針</li> </ul>                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏南西部の玄関口にふさわしい土地利用の誘導、相模総合補給廠の一部返還に伴う計画的な都市づくり、活力とにぎわいのある景観形成、魅力ある住環境の形成など</li> </ul> |
| 相模原市広域交流拠点<br>整備計画<br>(平成28年8月)                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域交流拠点整備の方向性を示す具体的な方針</li> </ul>                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地区における土地利用や道路・歩行者ネットワーク等に関する具体的な方針</li> </ul>                                          |
| 相模原市立地適正化計画<br>(令和2年3月)                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少と高齢化の進行を見据え、都市機能や居住の誘導のあり方や方策などを示す</li> </ul>                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・相模原駅南口周辺とともに「中心市街地」として、「都市機能誘導区域」に位置づけ</li> </ul>                                       |
| 第2次相模原市地球温暖化<br>対策実行計画(改訂版)<br>～さがみはら脱炭素<br>ロードマップ2050～<br>(令和5年11月) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標：2050年までにCO2排出量実質ゼロ、2030年度までに50%削減(2013年度比)。</li> <li>・目標達成に向けた取組の進め方を示す</li> </ul>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・脱炭素型まちづくりの推進を目指す位置づけ</li> <li>・建物の脱炭素化、効率的なエネルギーシステムの検討など</li> </ul>                    |
| さがみはら産業振興ビジョン<br>(令和7年3月)                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の持続的な発展の基盤となる経済の発展に向けて、産業政策の方向性を示す</li> </ul>                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「交流人口の拡大に向けたグローバルなまちづくりの推進」として、本社機能、研究開発機能、スタートアップ企業等の立地・集積など</li> </ul>                |

表 踏まえるべき主要な計画の概要

## (5) 土地利用方針

土地利用方針は、整備計画の基本的な方向性を踏まえ、令和2年5月に策定したまちづくりコンセプトに基づき、市民との対話等を通して、実現性の高いまちづくりに向けた本地区の導入機能や都市基盤等の方針を令和4年5月に策定したものです。



図 まちづくりコンセプト

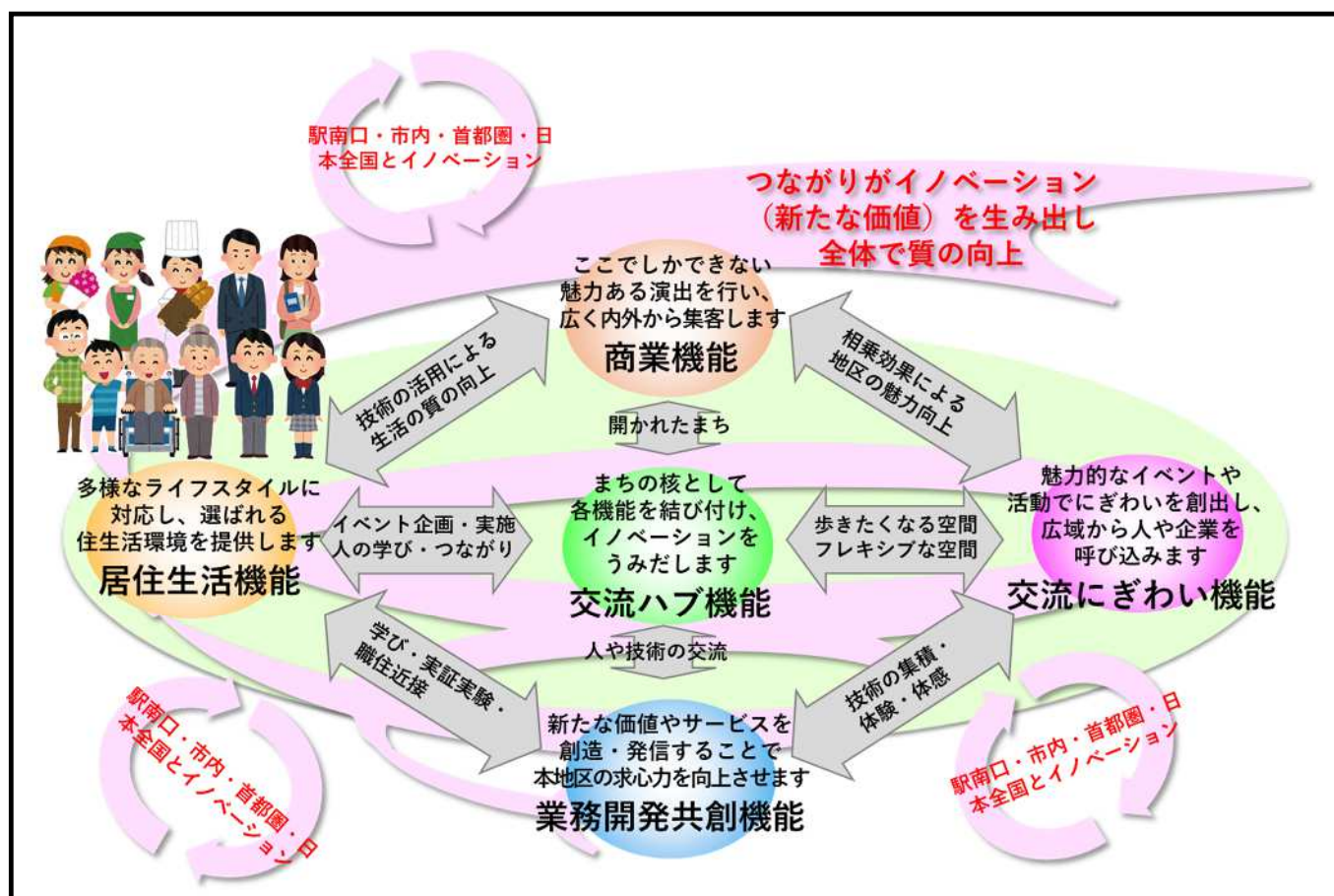


図 導入方針に対応した5つの機能の展開イメージ



### 3 土地利用の考え方

#### (1) 広域交流拠点形成に向けた土地利用の基本的な考え方

本地区は、橋本駅周辺地区とともに、首都圏南西部の広域交流拠点の一翼を担うため、民間活力を最大限に生かしながら、本地区の立地ポテンシャルを十分に引き出せる土地利用を図る必要があります。

本地区をはじめ駅南口の中心市街地を含めた相模原駅周辺地区は、橋本駅周辺地区とともに「広域交流拠点」として位置づけられています。

本地区は、まとまった土地利用が可能な大規模な更地であり、リニア中央新幹線整備などにより、都市機能の立地ポテンシャルがさらに高まる可能性があります。そのため、本地区のまちづくりは、橋本駅周辺との連携のもとで、本市の活力・にぎわいの創出や産業創造をけん引するとともに、居住人口はもとより昼間人口の増加を図り、持続可能な都市経営に寄与することを目指します。

さらに、相模総合補給廠の将来的な全面返還を目指す中、本地区は、相模原駅周辺全体の付加価値を高める役割を担うとともに、全面返還時には本地区を核に拠点形成に向けたまちづくりの展開を目指します。

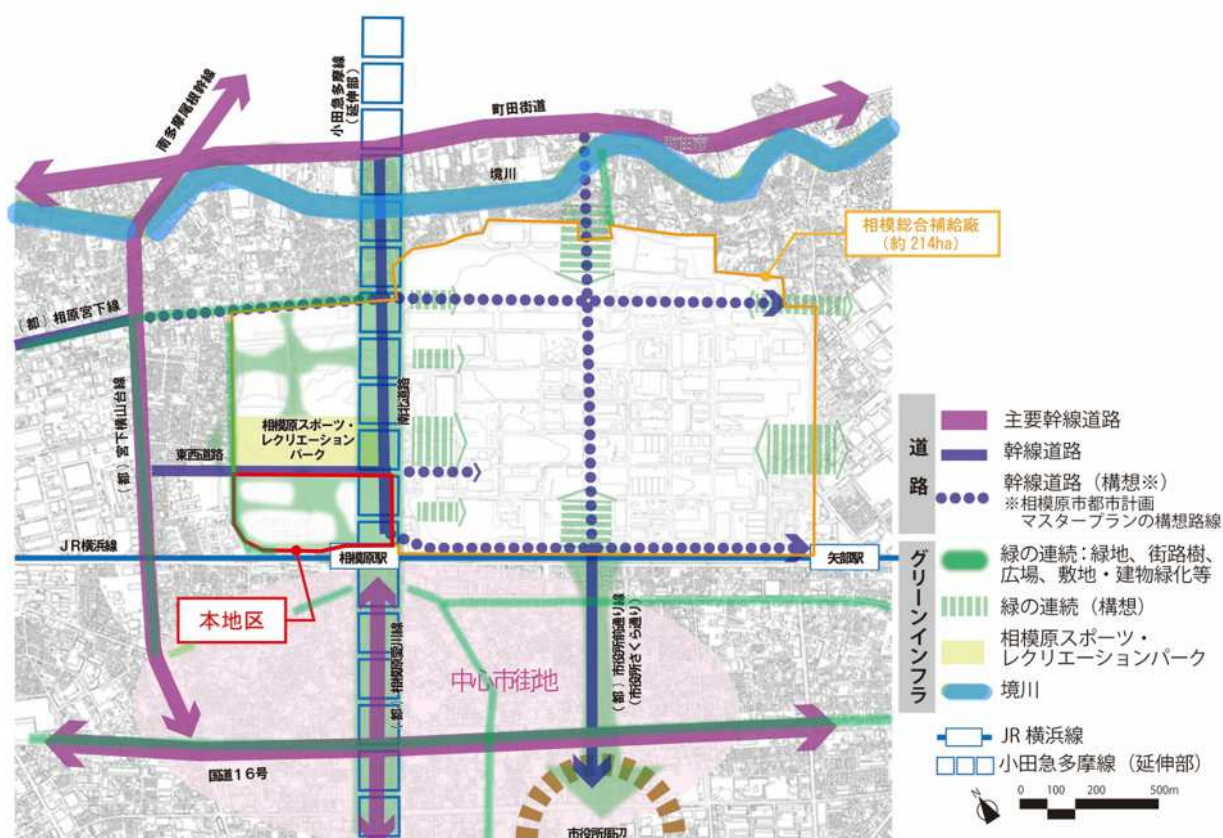


図 参考：相模総合補給廠全体をみた、将来的な道路・グリーンインフラのネットワークイメージ

## (2) ビジョン

### ア まちづくりのコンセプト

令和2年に設定されたまちづくりコンセプト“多様な交流が新たな価値をうみだす「ライフ × イノベーション シティ」”をもとに、脱炭素型まちづくりや民間提案等の内容を踏まえ、まちづくりコンセプトをアップデートしました。

○まちづくりコンセプト（令和2年5月）

多様な交流が新たな価値をうみだす

ライフ × イノベーション シティ



新しい技術による人と緑が調和し、成長する都市づくりへの挑戦

多様な交流が新たな価値をうみだす

グリーン × ライフ × イノベーション シティ

Challenge Sagamihara



グリーン



ライフ



憩い・安らぎ、生活の質の向上、  
幸福感のある暮らし



グリーン



イノベーション



カーボンニュートラル、  
就労環境の向上



ライフ



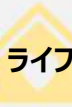
イノベーション



生活利便性の向上、  
健康、安全・安心の確保



グリーン



ライフ



イノベーション



豊かな未来の創造

## イ まちづくりコンセプトに基づく提案



グリーン



ライフ

**憩い・安らぎ、生活の質の向上、  
幸福感のある暮らし**

- ・緑の潤いと安らぎに包まれた環境の創造と人が豊かに触れ合う空間があります。
- ・心身ともに平穏で健康的に暮らすことで生活の質の向上が図られます。
- ・地球環境にやさしいサステナビリティなまちづくりに貢献し、幸福感のある暮らしを営むことができます。



グリーン



イノベーション

**カーボンニュートラル、  
就労環境の向上**

- ・橋本駅周辺地区との連携のもとで、カーボンニュートラルをはじめとした先端技術によるエコ&テクノロジーの実装の場となります。
- ・社会に貢献するクリエイティブな活動・ビジネスに挑む環境があります。
- ・グリーンインフラと一体となった心地良い就労環境を提供します。
- ・グリーンイノベーションにより、地域経済の成長を促します。



ライフ



イノベーション

**生活利便性の向上、  
健康、安全・安心の確保**

- ・医・職・住の近接と、革新的な技術の導入により新たなライフバリューを提案します。
- ・地区内への自動車等の乗入れを減らし、ウォークアブルなまちづくりを行うとともに、新たなモビリティの導入により利便性の高い生活できます。
- ・イノベーションを生み出す、多様な人々による、出会いがあります。
- ・地域の生活を守るための先端技術が、災害に強いまちを実現します。



グリーン



ライフ



イノベーション

**豊かな未来の創造**

- ・コミュニティの共創と多様な交流が、新たな価値を生み出します。
- ・自然と人と先端技術が共生する暮らしを実現し、多くの人や企業から選ばれるまちを生み出します
- ・グリーン×ライフ×イノベーションにより、豊かな未来の創造にチャレンジします。

## ウ まちづくりの基本方針

### まちづくりの基本方針

昼夜間人口比率が低い本市において、今後、人口減少が進む中でも賑わいを保ち、持続的な発展を遂げるためには、企業等や働く人をまちに呼び込む必要があり、駅前にオフィスビルを配置するなど業務系の用途に重点を置いた土地利用を図ります。

- 1 5つの導入機能（業務共創開発、商業、居住生活、交流ハブ、交流にぎわい）を適正に配置することに加え、施設用途の複合化によりまちの賑わいや交流の創出を目指します。
- 2 企業等の進出と併せて先端技術の導入を図ることにより、多様な交流を生み出し、継続的にイノベーションが創出されるようなまちを目指します。
- 3 環境に配慮したまちづくりを行う中で、各街区をつなぐようにグリーンインフラ<sup>※1</sup>としての緑をふんだんに配置し、多様な交流の場として利用するほか、エネルギーを含めた脱炭素型まちづくりを目指します。
- 4 ウォークابل<sup>※2</sup>なまちを目指して、ゆとりある歩行者空間を設けることや新たなモビリティの導入を検討することにより、健康増進や安全・安心の確保、生活利便性の向上を目指します。
- 5 周辺環境に配慮するとともに、ヒューマンスケールのまちとして、中低層・低密度のまちづくりを行うことにより、憩い・安らぎ、生活の質の向上を目指します。

※1 グリーンインフラ：自然環境が有する多様な機能を積極的に活用し、持続可能で魅力あるまちづくりの考え方や取組、また、これら機能の発揮を期待する緑地等。

※2 ウォークابل：人が気持ちよく歩けるような空間づくりを目指すまちづくりの考え方。



### (3) 土地利用の考え方

(2) のビジョンを踏まえ、土地利用方針で位置付けた「業務開発共創」、「居住生活」、「商業」、「交流ハブ」、「交流にぎわい」の5つ機能の方向性を示します。



図 導入機能のダイアグラム

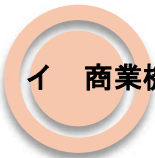
#### ア 業務開発共創機能

～新たな価値やサービスの創造・実装へのチャレンジ～

- ・ 昼間人口の増加に向け、業務系の用途に重点を置いた土地利用を図ります。
- ・ 本市の産業を先導する企業や研究開発を行う企業等の誘導を図ります。
- ・ 周辺企業、大学、住民等との連携のもとで、新たな技術やサービスの創出・実装にチャレンジするとともに、地区内外に発信するなど、橋本駅周辺地区とともに、本市のイノベーションをけん引します。
- ・ 機能の複合化等により、企業や働く人から選ばれるような就労環境を実現します。

#### 《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 駅前、南北道路に沿って、業務開発共創支援機能を優先的に複合化して街区形成を図る「業務優先エリア」を配置します。
- ・ 「業務優先エリア」の施設は中層を基本とし、同機能の延床面積は、3～6万㎡を目安とします。
- ・ 低層階や上層階には、他の機能との複合化を図ります。



## イ 商業機能

### ～ここでしかできない魅力ある商業サービス・にぎわいの提供～

- ・ ここでしかできない体験の機会を提供し、魅力的な空間やサービスを有する商業機能の導入を目指します。
- ・ 交流・にぎわい機能や業務開発共創機能等との複合化や最先端の技術の導入・活用により、便利な買い物やワクワクする体験の機会を提供します。
- ・ 広場や公園と連続した空間で、ゆったりと食事や買い物ができる場を提供します。

### 《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 地区の南側、線路に沿うように、商業機能を優先的に複合化して街区形成を図る「商業優先エリア」を配置します。
- ・ 「商業優先エリア」の施設は、低層を基本とし、延床面積6～10万㎡を目安とします。駐車場施設はエリア内に見込むものとします。
- ・ 交流にぎわい機能やインキュベーション施設などの業務開発共創機能等との複合化を図ります。
- ・ 商業施設は、周辺道路にも影響が大きいため、道路ネットワークも並行して検討します。



## ウ 居住生活機能

### ～多様なライフスタイルに対応した選ばれる住生活環境の提供～

- ・ 多様な世代、様々な経験を持った人々が生活し、交流することで、互いに刺激を受けるとともに、居住者が循環し続け、持続可能なコミュニティ形成を目指します。
- ・ 最先端の技術を導入することなどにより、買い物の利便性向上や安心して子育てができる環境を提供します。
- ・ 本地区に進出した企業や地区内のサテライトオフィスで働く人も居住する職住近接・一体型の住まい・生活環境を提供します。

### 《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 隣接する既成市街地との調和を図るため、地区の北西側に居住機能を優先的に複合化して街区形成を図る「居住優先エリア」を配置します。
- ・ 「居住優先エリア」の施設は中層とし、住戸数は800～1,000戸程度を目安とします。
- ・ 分譲・賃貸の集合住宅とし、例えば、スーパーマーケット、クリニック、保育所、福祉施設などとの合築も視野に入れながら検討します。

## エ 交流ハブ機能

～まちの核として各機能の結び付けによる多彩な活動・交流の創出～

- ・ 様々な機能を含めた出会いと交流の場として活用することで、イノベーションの創出を図ります。
- ・ 本地区で生活している人や様々な目的を持って訪れた人が、自分の居場所として居心地よく過ごすことができる場の提供を目指します。
- ・ 本市の顔となるような緑を活用したオープンスペースを確保し、ウォークアブルな空間を形成します。
- ・ エリアマネジメント※3のもとで、地域や近隣の大学等と連携したイベントや季節に応じた演出等によるにぎわいの創出を検討します。
- ・ 災害時の一時的な滞在場所とするなど、地域防災の機能も兼ねることができるよう検討します。

※3 エリアマネジメント：地域の良好な環境や地域の価値を維持・向上させるために、住民、事業主、地権者などが協働して行う取り組み。

### 《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 多くの人が輻輳する駅周辺への配置を避け、居住生活、業務開発共創、商業機能の各エリアに接するように、地区北側の中央に配置します。
- ・ まとまったオープンスペースを設けるほか、駅前から相模原スポーツ・レクリエーションパーク、隣接する既存住宅地へと連続した歩行空間等を整備します。

## オ 交流にぎわい機能

～各機能との連携・複合化のもとで、相乗効果の高い交流にぎわいの創出～

- ・ 業務開発共創機能や商業機能、居住生活機能への導入を図り、これらの各機能と交流ハブ機能をつなぐ役割を担うことを目指します。
- ・ 各機能での交流やにぎわいに特徴を持たせるとともに、交流ハブ機能との回遊・交流の連続性を持たせることで、より多様で活発な活動展開を図ります。

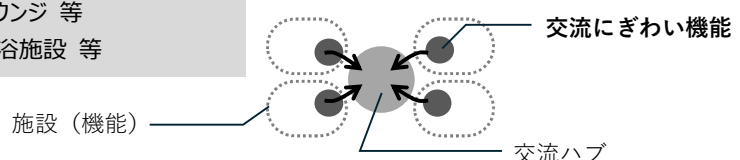
### 《配置や規模、複合化の考え方》

- ・ 周辺地区を含めた地域利用を考慮しつつ、各エリアに見合った交流にぎわい機能をそれぞれに持たせます。

#### ＜交流にぎわい機能の例＞

- ・業務開発共創：セミナースペース、展示場、ホテル 等
- ・商業：カフェ 地域ホール プックラウンジ 等
- ・居住生活：子育て支援施設 温浴施設 等

#### ＜展開イメージ＞



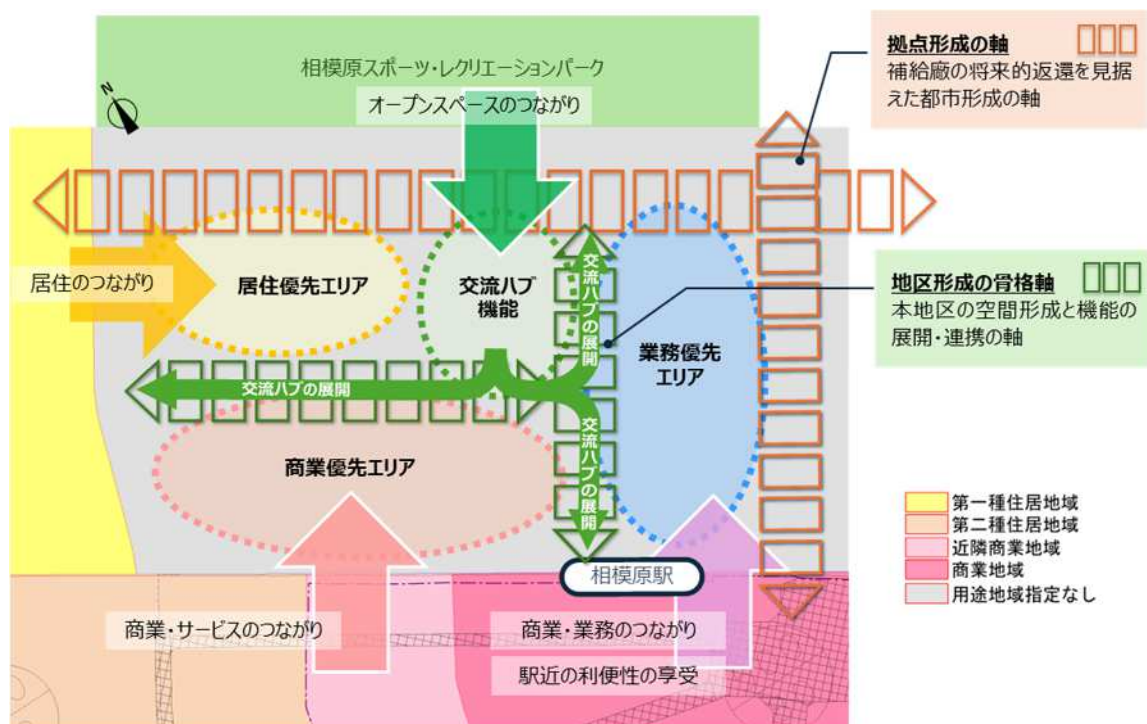


図 「業務優先エリア」、「商業優先エリア」、「居住優先エリア」と交流ハブ機能の展開イメージ



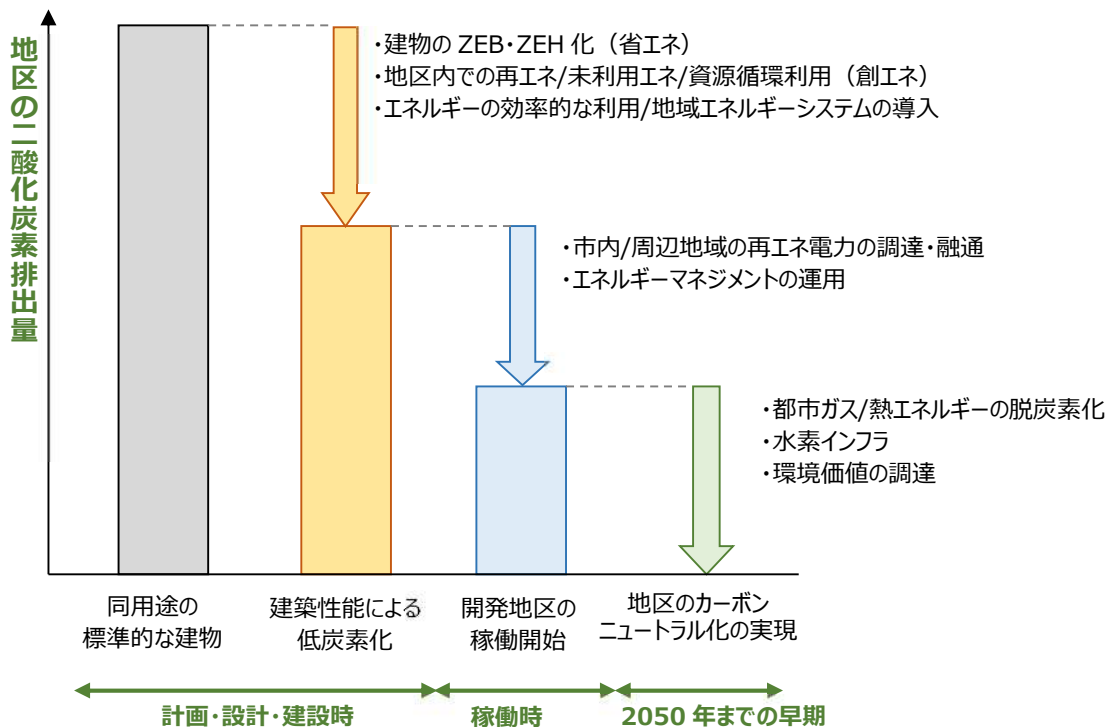
#### (4) 整備に向けた考え方

##### ア 脱炭素型まちづくりに関する方針

###### ～基本的な考え方～

- ・本地区は、大規模な更地から新しくまちを創造するプロジェクトであり、計画当初から導入機能とあわせた脱炭素型まちづくりの検討が可能です。そのため、本市の 2050 年の CO2 排出量実質ゼロをけん引し、その成果を全国、さらには世界にアピールしていくことを目指します。
- ・建設時の脱炭素化など、ライフサイクル CO2<sup>※4</sup>の低減化に留意しつつ、「地域エネルギーシステムの導入」のもと、「土地利用との連動」した脱炭素型まちづくりの推進を図ることで、地区全体で CO2 排出量実質ゼロを早期に実現することを目指します。
- ・本地区内のエネルギー需要を極力、本地区内（オンサイト）で賄い、不足分については、本地区外（オフサイト）から本市内の地域資源のエネルギーの活用を優先して調達を図るものとします。

※4 ライフサイクル CO2：建設から運用、廃棄まで建物のライフサイクル全体を通して排出される CO2 総量。



- ・地区全体での二酸化炭素排出量実質ゼロ＝ゼロカーボン」を目指します。
- ・地区の稼働開始から 2050 年までのできる限り早期の時期とします。
- ・「計画・設計・建設時」（建物性能）、「稼働時」、「達成時」の 3 段階で、目標達成を図ります。

図 相模原駅北口地区の二酸化炭素排出量実質ゼロの実現ステップ（イメージ図）

## (ア) 環境に配慮したまちづくりの考え方

- ・ 施設は省エネ性能の高い ZEB・ZEH<sup>※5</sup>とすることを基本とし、通常の基準よりも高いレベルでの性能確保を目指します。また、施設への木質構造の活用など、運用段階のほか、建材調達、建設時等を含めたライフサイクル CO2 の削減を考慮します。
- ・ オープンスペースの緑化や地被化により、グリーンインフラを形成するまとまった緑地を確保します。あわせて、施設の敷地・建築物の緑化などを通じて、本地区を取り巻く微気候の改善を通じて、施設等の環境負荷の低減につなげます。
- ・ 地域エネルギーシステムに係る設備の設置スペースを確保します。脱炭素化推進のシンボルとなる情報発信拠点として活用し、環境意識向上へ寄与することを検討します。

※5 ZEB (Net Zero Energy Building)・ZEH (Net Zero Energy House)：省エネ性能の向上や再生可能エネルギーの活用等により、エネルギー消費量が正味でゼロを実現する建築物。

## (イ) 地域エネルギーシステムの導入

- ・ 本地区内のエネルギー需給バランスを調整し、最適制御する機能として、地域エネルギーシステムの導入を検討します。地域資源や未利用エネルギーの活用など、地産地消のエネルギーシステムとして検討します。
- ・ 電力は、一括受電方式とし、地区内外の再生可能エネルギー等の分散型電源や蓄電池等とあわせて、本地区内の電力の需給調整を図るとともに、非常用電源として災害対応に活用することを検討します。
- ・ 都市ガスや熱供給など、複数のエネルギーの組み合わせを施設側の需要に応じて検討します。コージェネレーションシステム<sup>※6</sup>等による電熱併給を含め、本地区内でのエネルギー融通による最適化について検討します。

※6 コージェネレーションシステム：都市ガス等を燃焼し、電力と熱を同時につくるシステム

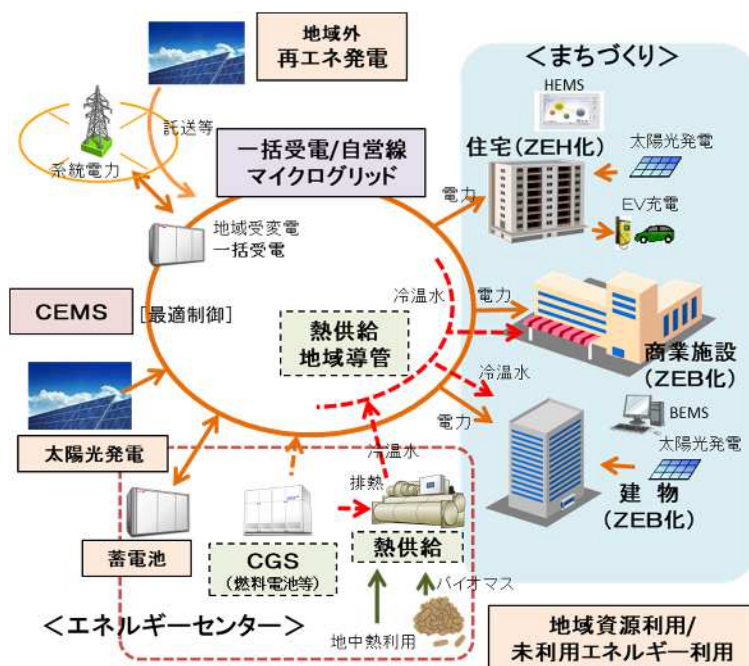


図 地域エネルギーシステムのイメージ

## ～基本的な考え方～

- ### (ア) 周辺道路網の整備

- 
- 町田街道
- (都)宮上横山台線の延伸(事業中)
- (都)相原宮下線
- (都)宮上横山台線の機能強化(4車線化の具体的な検討)
- 小原踏切
- 矢掛立体
- 市道すずぎの水川
- 東西道路
- 南北道路
- 相模原駅
- 市道相模原駅北口
- (都)相模原愛川線と南北道路との接続(連続立体交差を含めた検討)
- 西門踏切
- 矢部駅
- (都)市役所前通り線
- 南北道路整備による町田市方面との連携(町田市方面からのアクセス道路として整備を検討)
- 東西道路の整備(都)宮上横山台線と接続を検討
- 北側外周道路の改良(事業中)
- 凡例
- 整備を推進している路線
- 16
- 2
- 本地区
- (都)宮上横山台線
- (都)宮下横山台線
- (都)相模原愛川線(さかみ夢大通り)

17

### (イ) 本地区の道路網

- ・ 周辺道路網に接続する南北道路及び東西道路と、市道すすきの氷川、市道相模原駅北口により外周道路を構成します。
- ・ 施設によって区画道路が必要となる場合は、当該施設の敷地内において、他街区や施設敷地を分断することがないように配置することを検討します。
- ・ 南北・東西道路等の外周道路は、自動運転やグリーンスローモビリティ<sup>※7</sup>等の低速モビリティの導入も視野に検討します。

※7 グリーンスローモビリティ：時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。

### (ウ) 駅前広場整備

- ・ 駅北口の駅前広場は、交通広場として、路線バス等の公共交通、タクシー、一般乗用車のK&R<sup>※8</sup>のほか、グリーンスローモビリティ等のモビリティハブ<sup>※9</sup>機能を備えることを検討します。
- ・ 鉄道との乗換利便性を考慮し、現駅前広場付近に配置します。
- ・ 駅前広場内の環境空間は、交流ハブ等へ引き込むような連続した空間として緑化を図ります。

※8 K&R (kiss-and-ride)：家族に最寄駅まで送迎してもらい、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤や通学などを行う方法。

※9 モビリティハブ：鉄道、バスなどの乗り場や、カーシェアリング、自転車シェアリング、電動キックボードシェアなど、様々な移動サービスを集約した交通の拠点。

### (エ) 駐車場配置

- ・ 南北道路や東西道路等の外周道路の縁辺部に自動車駐車場の設置誘導を検討します。
- ・ 駅南口側の中心市街地において、本地区への来街者が利用できる自動車駐車場の付置について、J R横浜線の南北を往来できる歩行動線の確保とあわせて検討します。

### (オ) 鉄道

- ・ 本地区の西側エリアの利便性を高めるため、西側改札の設置を検討します。あわせて、歩行動線の確保を検討し、駅南口の中心市街地とのアクセス性の向上を図ります。
- ・ (都)相模原愛川線と南北道路の接続に向けた連続立体交差化など、周辺道路整備の検討と連携して、必要な鉄道施設の整備について検討します。
- ・ 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します。
- ・ J R横浜線南北の一体化や小田急多摩線の延伸の実現に向けて、各交通事業者、関係機関等と継続的な情報交換・調整を図ります。



### (カ) 歩行者ネットワーク

- ・ 外周道路等への歩道設置や縁辺部への自動車駐車場の配置等により、各機能をつなぐウォーカブルな空間の形成を図ります。

### (キ) その他、モビリティサービスなど

- ・ グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティ※10 のシェアリングなど、新たなモビリティサービスの導入について、地区内さらには周辺への発展的展開を見据えて検討します。
- ・ これらのモビリティサービスの乗換拠点となるモビリティハブについて、駅前広場ほか、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することを検討します。
- ・ 施設整備に伴う物流サービスの導入について、先端的な技術・システムの活用を視野に検討します。
- ・ 新たなモビリティ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します。
- ・ 交流ハブについては、モビリティハブの設置とあわせて新たなモビリティサービスの導入のあり方を検討します。

※10 パーソナルモビリティ：個人用の近距離移動手段。電動車いす、電動アシスト自転車など。

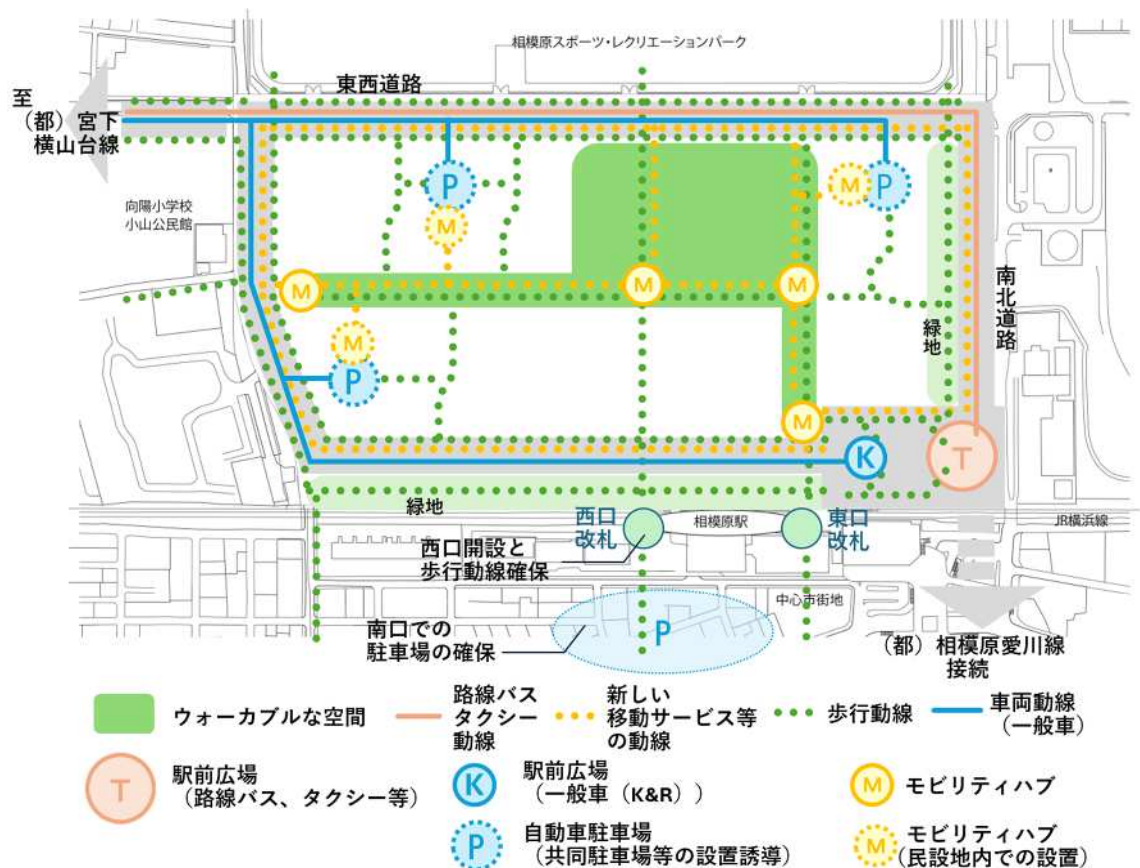


図 交通ネットワーク形成イメージ例



## ウ 空間形成に関する方針

### ～基本的な考え方～

- ・ グリーンインフラの形成に向けて、交流ハブを中心に緑地を確保し、街区や敷地、建築物等の緑化により連続した緑のネットワークの創出を図ります。
- ・ これらの緑と調和した中低層のゆとりある街並みを形成するとともに、緑の中で誰もが安全に安心して、快適に過ごせる空間形成を図ります。

### (ア) 公園・緑地（交流ハブ等）

- ・ 東西道路を挟んで、相模原スポーツ・レクリエーションパークにする位置にまとめた交流ハブとなる公園・緑地を配置します。さらに、各機能をつなぐように東西方向を中心に公園・緑地を配置し、歩行動線をはじめ、新しい移動支援サービスの導入空間としても活用できるよう検討するとともに、周辺既存住宅地等とのネットワーク化を図ります。
- ・ 交流ハブとして多様な活動が創出されるよう公園施設等を計画します。
- ・ グリーンインフラとして、温熱環境の改善、生物多様性の確保、雨水浸透・流出抑制、緑陰形成をはじめ、市民の憩いやレクリエーション、地域防災など、緑の持つ多様な機能が発揮できるよう植栽等を計画します。
- ・ 南北道路に沿って、相模総合補給廠の緩衝帯となる公共用地を確保し、将来的な小田急多摩線延伸の導入空間として活用することを検討します。

### (イ) 景観形成の方針

- ・ 緑をはじめ、芸術・文化、学びや人々の交流、創造性を育み、「グリーン×ライフ×イノベーション シティ」を演出するとともに、シンボルとなる広場やランドマークの創出、特徴的な並木の形成などの景観づくりを目指します。
- ・ 交流ハブを中心に、周辺市街地と接続する緑のネットワークの形成や、建築物のセットバックによるゆとりある空間の確保や緑化などを図ります。
- ・ 各機能の低層部に商業や交流にぎわい機能を配置するなど、開かれた施設づくりにより、交流ハブのオープンスペースとの連続性を確保します。あわせて、エリアマネジメントのもとで多彩なイベントなどが開催できるような空間形成を図ります。
- ・ 中低層の施設からなるスカイラインの形成、施設の壁面線や壁面デザイン、色などの統一、樹木が映える色彩や意匠の取入れ、屋外広告物の掲出の工夫など、緑や周辺既存住宅地等と調和した街並みを目指します。

### (ウ) 地域防災の方針

- ・ 交流ハブは、災害時における地域防災活動に資するオープンスペースとしての活用も検討します。
- ・ 酷暑対策の一環として、地区全体で緑陰づくりを図ります。
- ・ 主要な歩行動線への街路照明等の屋外照明の設置など、夜間でも、安全・安心して歩ける環境形成を図ります。

## (エ) その他、ユニバーサルデザイン

- ・ 市民をはじめ、多様な人々が集うまちとして、公共施設のほか、これに接続する施設やその敷地内の公共性の高い空間は、ユニバーサルデザイン※11 の考え方にに基づき整備します。
- ・ 案内サインの多言語化やピクトグラム※12 の活用など、誰にでも分かりやすいデザインの導入を図ります。

※11 ユニバーサルデザイン：年齢、性別、障害の有無などに関わらず、できるだけ多くの人が利用しやすいように製品や環境を設計する考え方。

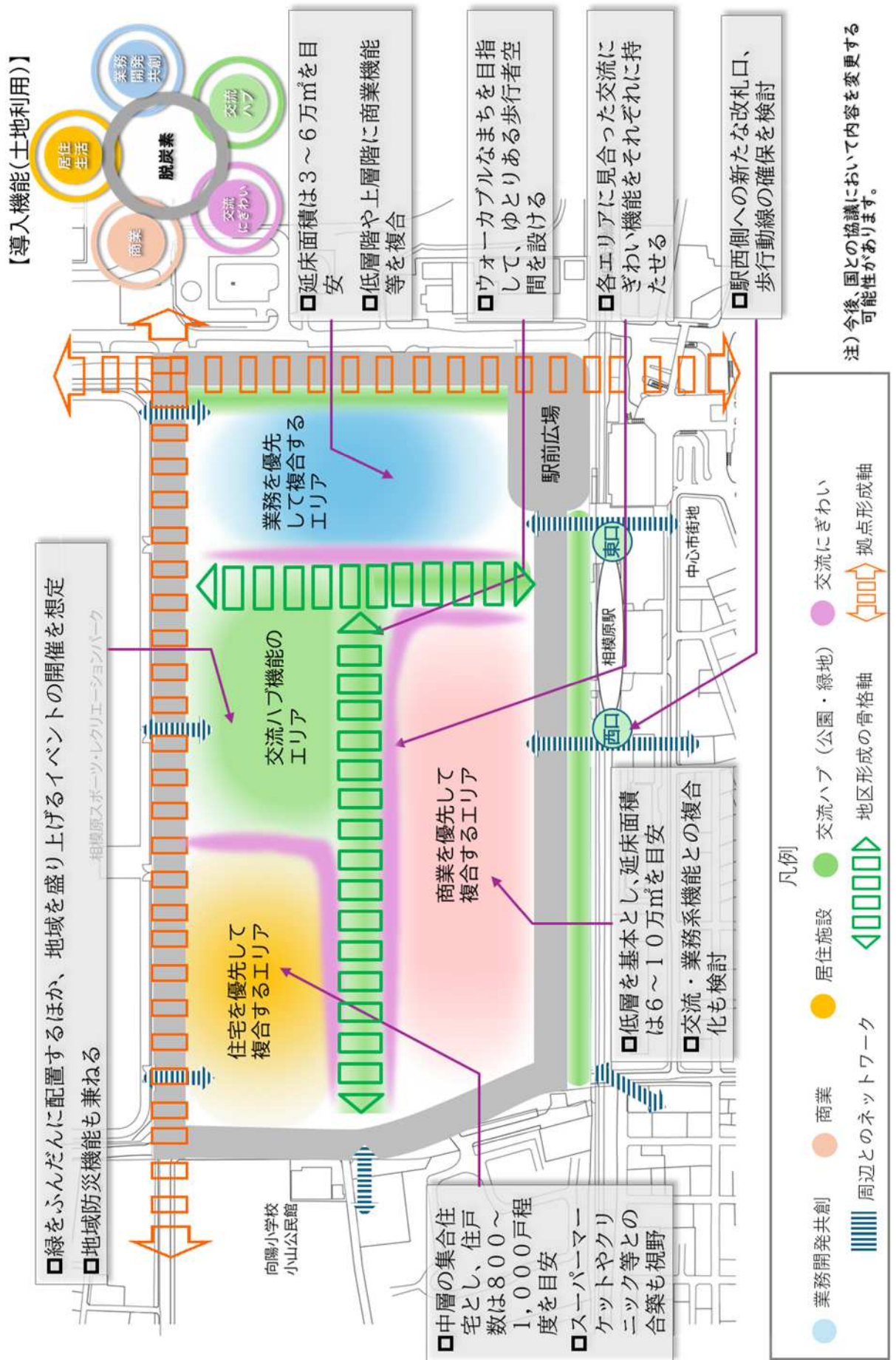
※12 ピクトグラム：文字ではなく単純な絵や図記号で情報を伝える際に用いられるデザイン。例えば、非常口のマークやトイレのマークなど。



図 空間形成イメージ

## (5) 土地利用計画図

これまでに示した「3- (3) 土地利用の考え方」や「3- (4) 整備に向けた考え方」を踏まえ、本地区のまちづくりの方向性を総合的に取りまとめた土地利用計画図を示します。



## 4 整備の進め方

### (1) 街区割・施設規模パターン

本計画図の作成にあたって参考とした民間提案募集では、街区割の方法として、交流ハブや緑地等により街区を大きく区分する「グラフパターン」と、緑地等により街区を格子状に区分する「グリッドパターン」と大きく2つの提案がありました。

今後、本計画を基に施設用途や規模等の検討を深め、また、段階的整備の進め方や整備手法など、整備の取組方法について検討を進める中で、まちづくりコンセプトを効果的に実現できる適切な街区割の方法を検討します。

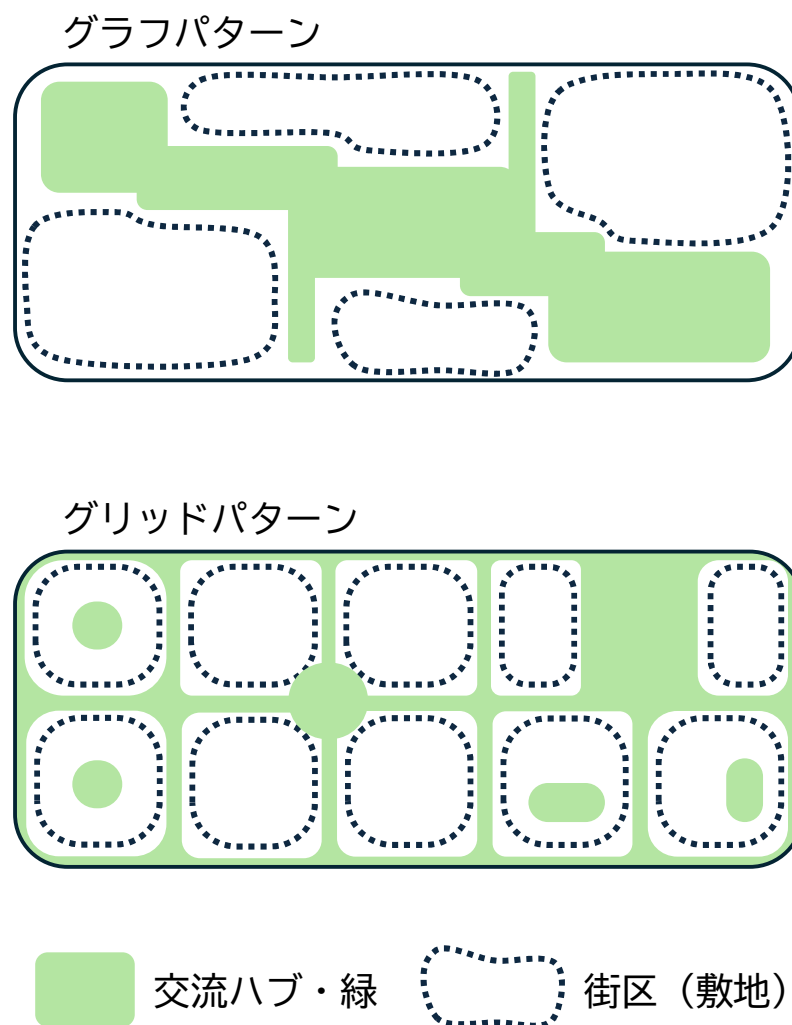


図 街区割のイメージ



## (2) 段階的なまちづくり

本地区では、個々の施設や街区ではなく、地区全体で一体的な都市として機能するよう整備を推進することを基本とします。

本地区の価値を生み出し、企業等の進出意欲を高めるためには、周辺道路網整備等の基盤整備が必要です。しかしながら、基盤整備の完成には相当な時間を要することが想定されます。そのため、将来像を見据えた段階的なまちびらきを戦略的に展開することを検討します。

まちづくりのコンセプトに沿って、適切にまちづくりが進められるルール等を整えるとともに、本地区のまちづくりの骨格となる道路並びに公園・緑地の整備を先行して取り組みます。

周辺道路網の整備進捗と許容可能な交通量を勘案しつつ、着実に付加価値を高めていくことができるよう、時間軸を念頭におきながら、検討や取組の熟度に応じて柔軟な対応を図るものとします。

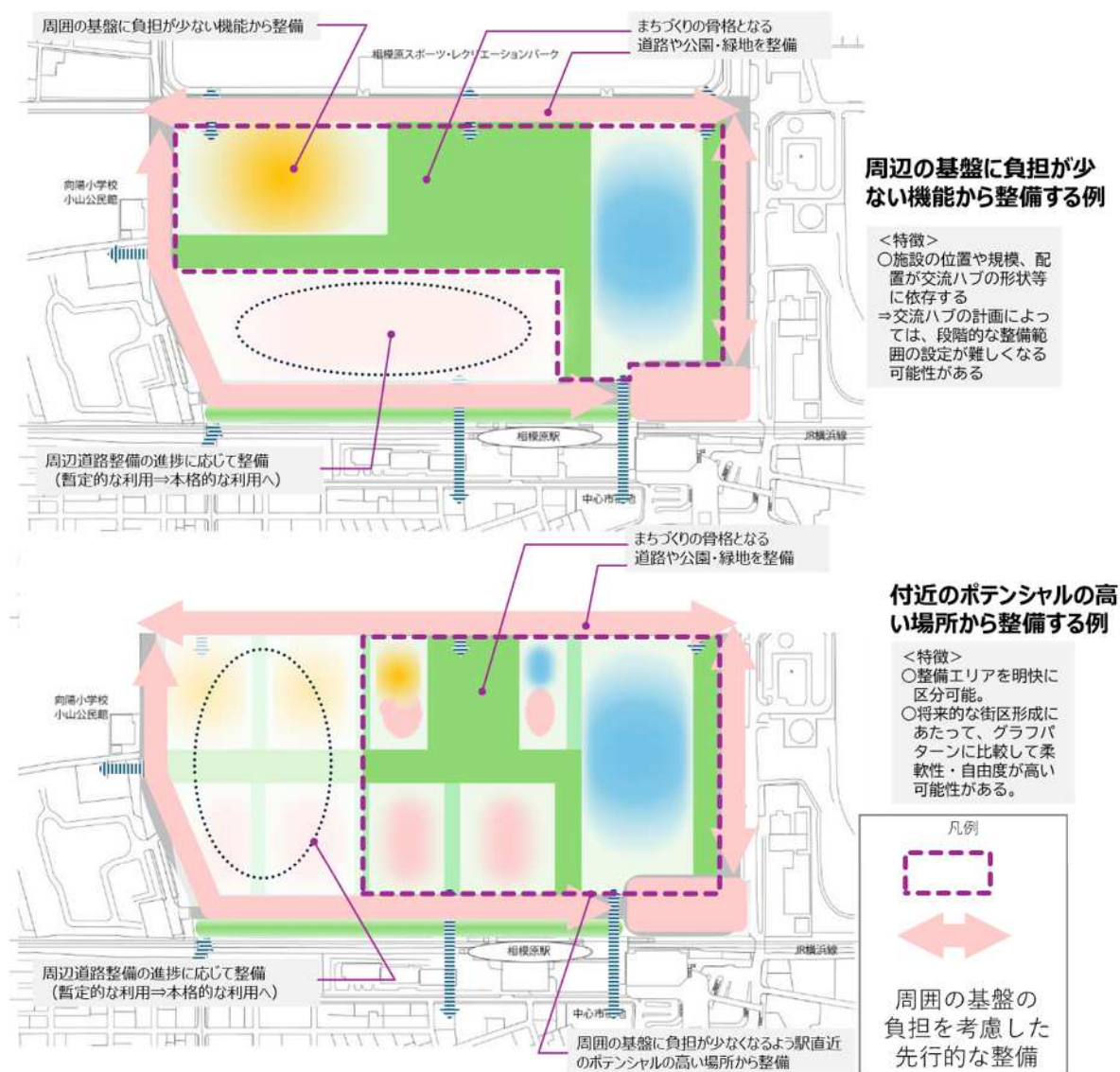


図 段階的なまちびらきのイメージ例



### **(3) 土地利用の実現化方策**

#### **ア 土地利用計画の精査・検討**

- ・ 周辺道路網整備のあり方について検討を深め、本地区におけるまちづくりの条件を明確化するとともに、段階的整備の進め方や方策について検討し、より実現性の高い内容を精査・検討します。
- ・ 精査・検討にあたっては、市民や民間事業者の意向把握をはじめ、供給処理に係るインフラを含めた基盤整備に係る関係機関等との協議・調整を図ります。
- ・ 周辺道路網整備の検討にあたっては、駅南口駅前広場の再編など、道路整備の影響範囲を念頭に、整備に伴い必要となるまちづくりについてあわせて検討します。
- ・ 地域エネルギーシステムのあり方について、計画内容の精査とあわせて検討を深めるとともに、段階的整備における施策のあり方について検討します。

#### **イ 都市計画的手法の検討**

- ・ 土地利用計画をもとに、用途地域（建築物の用途や容積率・建ぺい率等を規定）等まちづくりに必要な都市計画を検討します。
- ・ まちづくりコンセプトに沿って、一体的なまちづくりを進めるとともに、段階的整備の中で、適切にまちづくりが進むよう、地区計画の活用など、施設整備等のルールを検討します。
- ・ 建築物の環境性の確保に向けたガイドラインの作成など、都市計画法に基づく制度以外の誘導方策について検討します。
- ・ これらのルールや誘導方策は、整備手法と連動させながら、民間事業者の意欲を高めるインセンティブのあり方とあわせて検討します。

#### **ウ 処分手法に係る協議・調整**

- ・ 本計画内容を基に財務省と売却や貸借（定期借地を含む。）の処分方法等について協議・調整を進めます。

## エ 土地利用整備に関する方針

- ・ 土地処分後の整備について、道路や公園緑地等の基盤は市、その他の各施設（いわゆる上物施設）は民設・民営による整備を基本とします。
- ・ 交流ハブ機能を担う公園緑地については、Park-PFI<sup>※13</sup>など、エリアマネジメントの展開を見据えた整備手法について検討します。
- ・ 地域エネルギーシステムについては、システム検討とあわせ、整備・構築、運営に向けた体制づくりのあり方や進め方について、官民連携による取組を視野に検討します。
- ・ 工事の周辺へ及ぼす影響の抑制や脱炭素への寄与など、基盤や施設等の建設時の対応について検討します。

※13 **Park-PFI**：都市公園法に基づいて、飲食店や売店などの収益施設（公募対象公園施設）の設置または管理を行う民間事業者を公募により選定する制度。

## オ 整備後の土地利用に関する方針

- ・ 交流ハブでのイベント開催など、本地区のにぎわい・交流に資する活動の展開をはじめ、緑の維持管理や清掃・美化、地域防災活動など、エリアマネジメントのあり方を多面的に検討します。
- ・ 周辺地区を含めた相模原駅周辺地区全体の価値向上に向けて、本地区のまちづくりに参画する企業や居住者をはじめ、周辺地区の地域組織や企業・学術機関等との連携による体制づくりを検討します。

## 5 今後の進め方

土地の処分、整備着手までの取組の流れを、次の通り想定します。

土地利用計画の精査・検討にあわせて、適宜、取組の流れを軌道修正しながら、スケジュールの明確化を図るものとします。

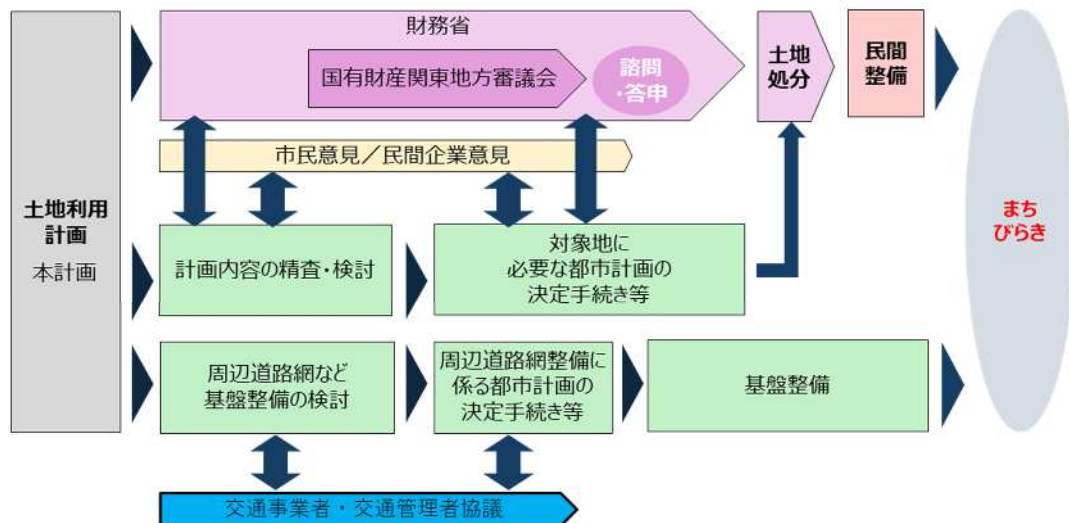


図 土地の処分・事業化までの流れのイメージ