
都市計画マスタープラン
及び立地適正化計画
改定の方針

令和8年7月

相模原市

目次

はじめに.....	2
1 本市の概況、都市構造の把握.....	3
(1) 位置	3
(2) 面積	3
(3) 沿革	3
(4) 人口	5
(5) 土地利用	8
(6) 災害リスク.....	10
(7) 市街地整備等.....	15
(8) 道路・交通.....	17
(9) 水とみどり.....	18
(10) 産業動向.....	19
(11) 都市経営.....	20
2 都市構造上の課題.....	21
(1) 人口動向	21
(2) 災害リスク.....	22
(3) 市街地整備.....	28
(4) 道路・交通.....	28
(5) 水とみどり.....	29
(6) 産業動向	29
(7) 都市経営	29
3 目指すべき都市像の考え方	30
(1) 目指すべき将来都市構造.....	30
(2) 立地適正化計画の基本方針	33
4 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の改定に当たって	34
(1) 両計画共通の改定の考え方	34
(2) 都市計画マスタープラン改定の考え方.....	34
(3) 立地適正化計画改定の考え方	40
おわりに.....	46

はじめに

本市では、令和２年３月に、今後の人口減少や超高齢化の進行を踏まえ、「社会情勢等の変化に柔軟に適応した集約連携型のまち」を目指し、「相模原市都市計画マスタープラン」（以下「都市計画マスタープラン」という。）及び「相模原市立地適正化計画」（以下「立地適正化計画」という。）を策定した。

策定以降、令和２年の都市再生特別措置法一部改正による防災を主流とした立地適正化計画の強化や、令和４年の都市計画法一部改正による災害ハザードエリアにおける開発抑制等により、「安全なまちづくり」が一層求められている。

また、令和６年８月に「第８回線引き見直しにおける基本方針」を策定し、令和７年１２月に「都市計画区域における整備、開発及び保全の方針（以下「整開保」という。）」等を告示し、人口減少・超高齢社会の到来や、頻発・激甚化する自然災害等、変化する社会情勢に対応した都市づくりをさらに進めていくこととなった。

これらに対応するため、令和６年度から都市計画マスタープラン及び立地適正化計画（以下「両計画」という。）の改定に向けた取組を開始し、令和７年３月２８日に市長から相模原市都市計画審議会へ、「都市構造分析に基づく将来都市像及び立地の適正化に関する基本方針」について諮問した。

この諮問事項について客観的かつ専門的な審議を進めていくため、都市計画審議会に小委員会が設置され４回にわたる議論・検討が行われ、令和８年３月３０日に相模原市都市計画審議会から市長へ「都市構造分析に基づく将来都市像及び立地の適正化に関する基本方針について」が答申された。

この答申を受け、変化する社会情勢に対応し、本市の地域特性を捉えた両計画の改定を行うため、ここに「都市計画マスタープラン及び立地適正化計画改定の方針」を定めるものである。

1 本市の概況、都市構造の把握

(1) 位置

本市は東京都心から 30km～60km 圏、横浜中心部からおおむね 25km 圏に位置し、小田急線、京王線、JR 中央本線、中央自動車道によって、東京都心と直結している。

(2) 面積

行政区域面積は 32,891ha である。行政区域内に、「相模原都市計画区域」(11,027ha)、「相模湖津久井都市計画区域」(10,677ha)、「都市計画区域外」(11,187ha) (※1) が存在し、行政区域面積の 3 分の 1 以上が都市計画区域外である。

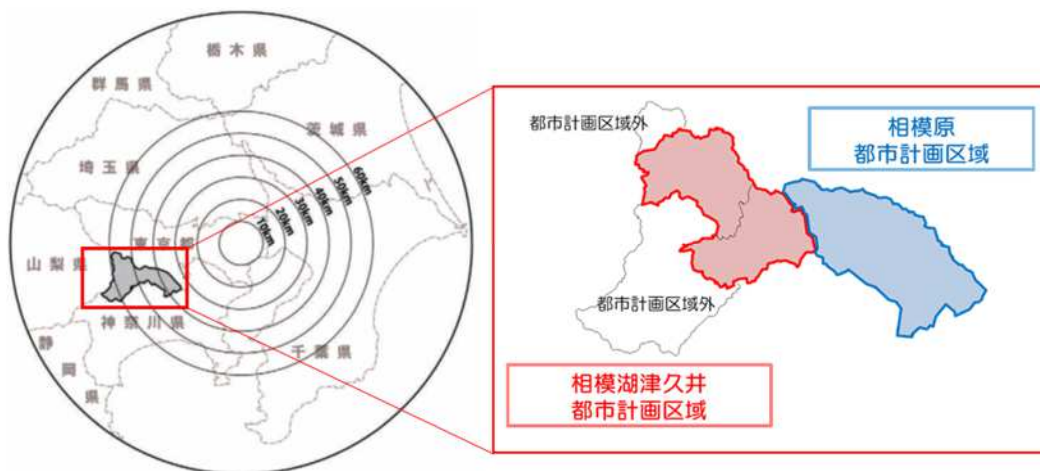


図 1-1 本市の位置と都市計画区域の構成

※1 都市計画区域：「一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域」として都道府県が指定する（都市計画法第五条）。

(3) 沿革

縄文時代から室町時代にかけては、現在の田名地区、新磯地区、城山地区など、人々の生活は主に相模川などの川沿いが中心であった。

江戸時代初めに甲州街道が設置され、相州四ヶ宿と呼ばれる小原・与瀬・吉野・関野の四つの宿場が置かれた。

江戸時代の中ごろから相模野の新田開発が始まり、上矢部新田、大沼新田、淵野辺新田、清兵衛新田などが開かれた。なお、相模野の新田開発は、「新田」と言っても水田の開発ではなく、畑地と新薪を供給する雑木林の開発が主であった。大野台地区などに広がる雑木林は、江戸時代以降の新田開発などによって、人の手によって植えられた人工林である。

江戸時代の後半には養蚕が発達し、農民たちの生活が向上した。明治以降、繭や生糸の生産がますます盛んとなり、明治 3 年に開設された上溝市場はその取引の中心となった。

明治 34 年に中央線、明治 41 年に横浜鉄道（現在の JR 横浜線）、昭和 2 年に小田原急行鉄道（現在の小田急線）、昭和 6 年に相模鉄道（現在の JR 相模線）が開通し、現在に至る公共交通網の基盤の大部分が整えられた。

昭和 13 年からは臨時東京第三陸軍病院、相模陸軍造兵廠、陸軍兵器学校などが建設され、「陸の軍都」として発展した。昭和 14 年には、軍都としての都市基盤の整備の必要性から、1,600ha 規模の区画整理事業「相模原都市建設区画整理事業（軍都計画）」が都市計画決定され、相模陸軍造兵廠を中心とした放射・基盤の目状の市街地が形成され、現在の市役所本庁付近を含めた整然とした街区割が整備されることとなった（昭和 25 年完了）。

戦車や飛行機も旋回可能なロータリー ▶

「軍都計画」相模原警察署前十字路（昭和 43 年撮影）



戦後に入り、昭和 29 年に旧相模原市、昭和 30 年に旧相模湖町、旧城山町、旧津久井町、旧藤野町が誕生した。昭和 33 年、首都圏整備法に基づき「相模原・町田地区」が「市街地開発区域(衛星都市)」に指定され、旧相模原市では積極的な工場誘致が行われた。旧市域は内陸工業都市・住宅都市として発展し、昭和 30 年代から昭和 50 年代にかけて人口が急増し、住宅開発が進み、特に新宿駅に直結する小田急線沿線では多くの団地が建設された。

また、昭和 40 年に首都圏整備法が改正され、計画的な市街地整備と合わせて緑地を保全する必要がある区域として、旧相模原市、旧城山町が「近郊整備地帯」に指定された。大野台地区周辺の「木もれびの森」等の相模原近郊緑地特別保全地区は、現在も市街地に残る貴重な緑の空間となっている。

昭和の終わりから平成にかけて、相模大野駅周辺や橋本駅周辺で土地区画整理事業と市街地再開発事業が実施され、商業施設等の集積する市の中心地として発展している。

一方、山間部においては、明治 20 年、現在の緑区三井を水源とする横浜水道が完成し、日本初の近代水道として給水が開始された。昭和 15 年に相模ダム（相模湖）の建設が着工、昭和 22 年に竣工した。さらに神奈川県の人人口増加と工業用水の需要増加などから新規水源が必要とされ、城山ダム（津久井湖）及び本沢ダム（城山湖）の建設が

昭和 37 年起工、昭和 40 年に竣工した。また、多目的ダムとして宮ヶ瀬ダムが平成 12 年竣工した。このような水源地が、首都圏及び神奈川県的发展を支えている。

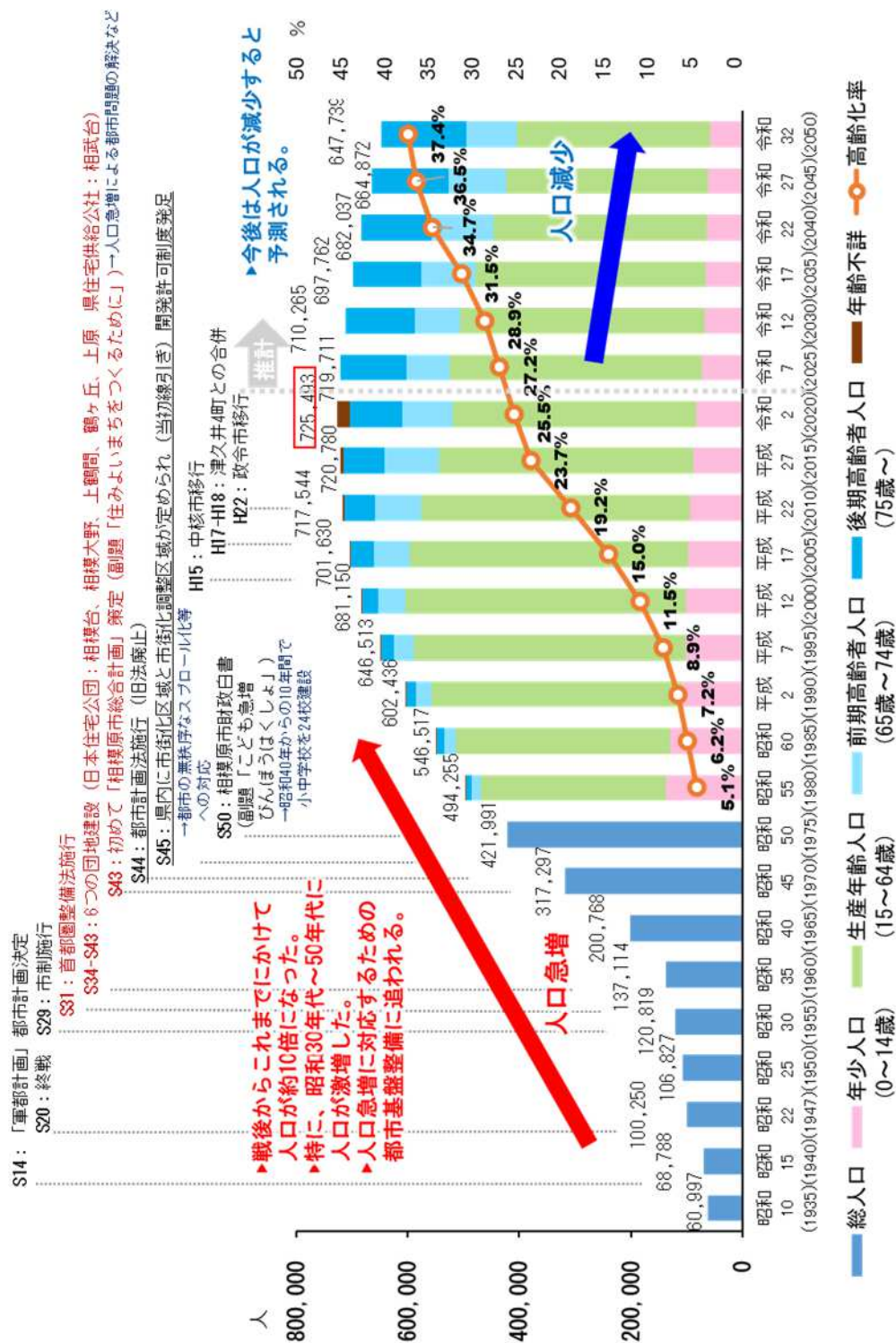
(4) 人口

本市の人口は、戦後から昭和の終わりにかけて急増し、これまで増加し続けてきた。

昭和 31 年の首都圏整備法施行以降の人口増加に対応するため、昭和 34 年から 43 年にかけて、住宅公団等により、相模台団地等の大規模な団地が連続して建設された。昭和 43 年には、人口急増による都市問題の解決などのため、市総合計画が策定され、昭和 50 年に人口急増問題の特集した市の財政白書においては、副題を「こども急増びんぼうはくしょ」とし、毎年数校の学校建設に追われる切迫した財政状況を訴える事態となっていた。

戦後からこれまでの間に人口が約 10 倍に増加し、特に昭和 30 年代から 50 年代にかけて人口が急増し、人口増加に対応するための都市基盤整備に追われるまちづくりが行われてきた。

しかし、国立社会保障・人口問題研究所が令和 2 年国勢調査を基に令和 5 年に公表した将来推計によると、本市の人口は令和 2 年をピークに減少に転じ、その後、人口減少が進行すると予測されている。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値、相模原市史現代図録編、月刊誌「新都市」2017年7月号『相模原の都市計画史』

図 1-2 相模原市の人口推移及び推計

人口を区別に見ると、中央区、南区の人口は増加傾向にあるが、緑区の人口はすでに減少傾向となっている。緑区の内訳をみると、相模湖・津久井都市計画区域と都市計画区域外の人口減少が顕著に進行しており、平成22年から令和2年までのデータでは、10年間で1割を超える減少となっている。



出典：国勢調査、月報統計さがみはら、国土交通省「都市計画現況調査」

図 1-3 区別の人口推移

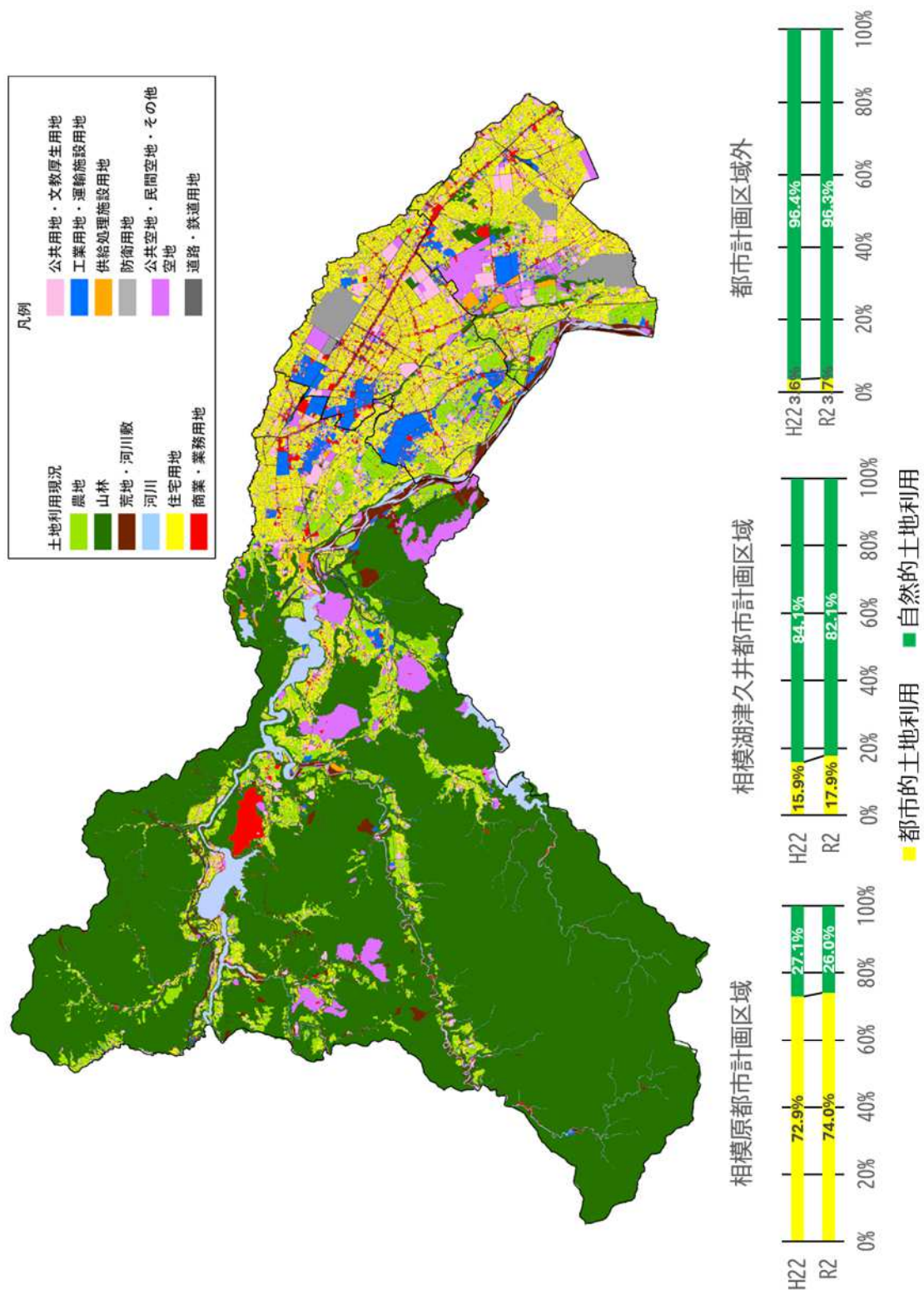
なお、令和7年国勢調査の速報値（令和8年5月神奈川県発表）において、本市の人口は712,105人で、前回の令和2年国勢調査より13,388人（1.8%）減少し、国勢調査が開始された大正9年以来、初めて減少に転じた。

（５）土地利用

相模原都市計画区域は都市的土地利用（※２）が全体の約８割、相模湖津久井都市計画区域は自然的土地利用（※３）が全体の８割を超えている。都市計画区域外は、全体の９割以上が自然的土地利用となっている。平成２２年と令和２年で土地利用構成を比較すると、いずれの区域も都市的土地利用の割合が増加している。

※２ 都市的土地利用：住宅、商業施設、事務所、工場、道路、公園など、人為的に整備・開発された都市活動を支える土地の利用形態のこと。

※３ 自然的土地利用：田畑などの農林業的土地利用に加え、森林、原野、水面、河川、海浜などの土地利用形態のこと。



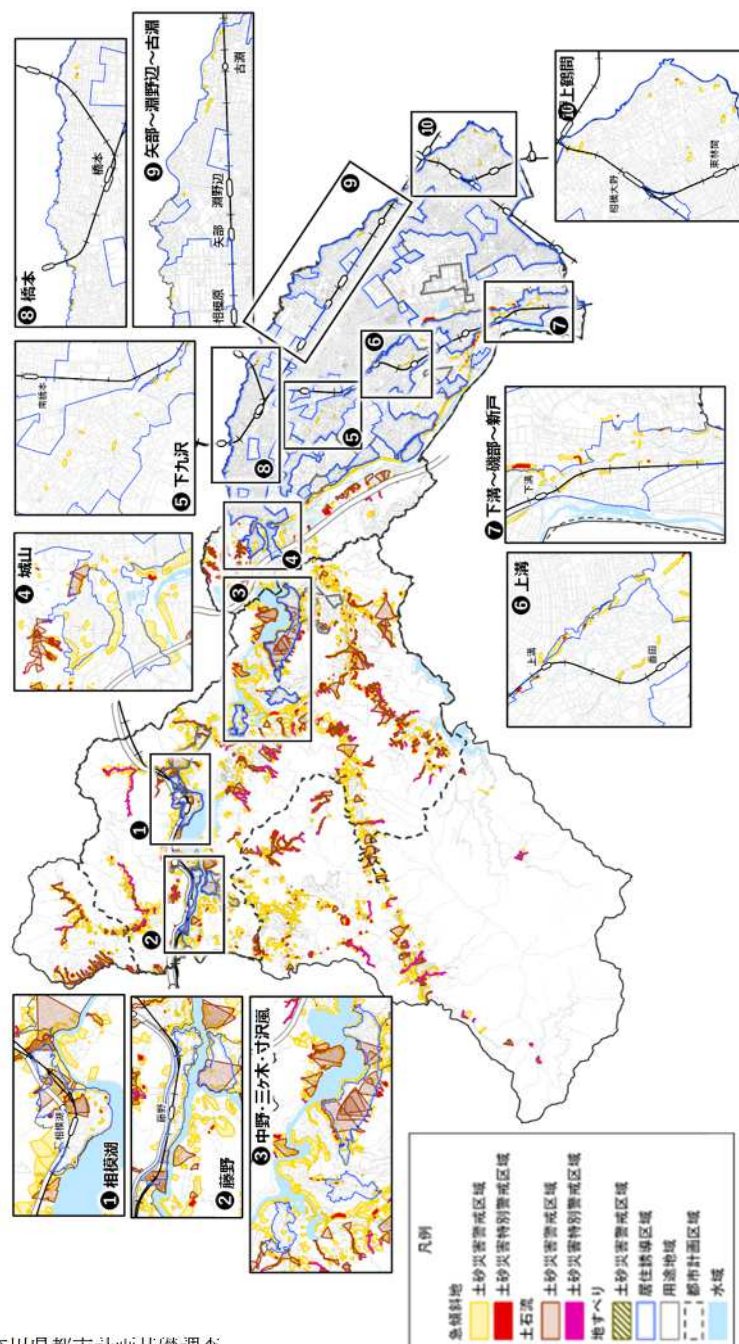
出典：都市計画基礎調査（R2）

図 1-4 土地利用現況（令和 2 年）および土地利用構成の推移（平成 22 年→令和 2 年）

(6) 災害リスク

ア 土砂災害

主に相模湖津久井都市計画区域及び都市計画区域外では、急峻な地形条件等もあり、広範囲に災害ハザードが指定されている。令和5年7月現在で、土砂災害特別警戒区域 1,031 箇所、土砂災害警戒区域 1,177 箇所が指定されている。一部で土砂災害警戒区域と人口や都市機能施設、主要な道路との重なりが見られる。



出典：令和2年神奈川県都市計画基礎調査

図 1-5 土砂災害警戒区域等の分布

イ 洪水

家屋倒壊等氾濫想定区域（※4）について、主に相模川沿いで広く分布している。

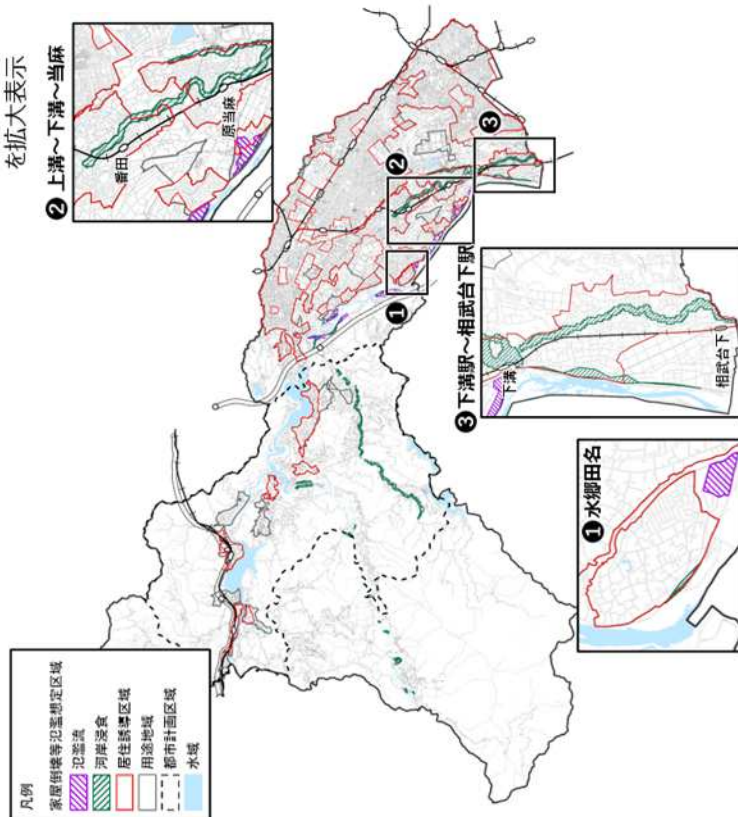
浸水継続時間（※5）については、洪水浸水想定区域（※6）の広い範囲で1日未満と想定され、相模川沿いの一部では、1日～3日と想定される。（図 1-7）

※4 家屋倒壊等氾濫想定区域：一定の条件下において家屋の倒壊・流出をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域。

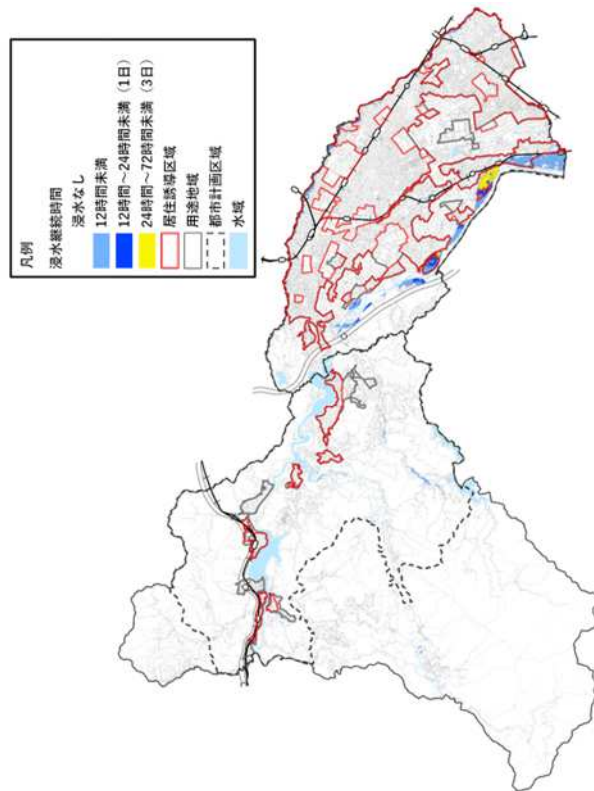
※5 浸水継続時間：「想定し得る最大規模の降雨」の際に、浸水深が50cmになってから50cmを下回るまでの時間。

■ 家屋倒壊等氾濫想定区域

※居住誘導区域のうち家屋倒壊等氾濫想定区域に含まれる箇所を拡大表示



■ 洪水浸水想定区域（浸水継続時間）



出典：市資料

図 1-6 家屋倒壊等氾濫想定区域及び洪水浸水想定区域（浸水継続時間）の分布

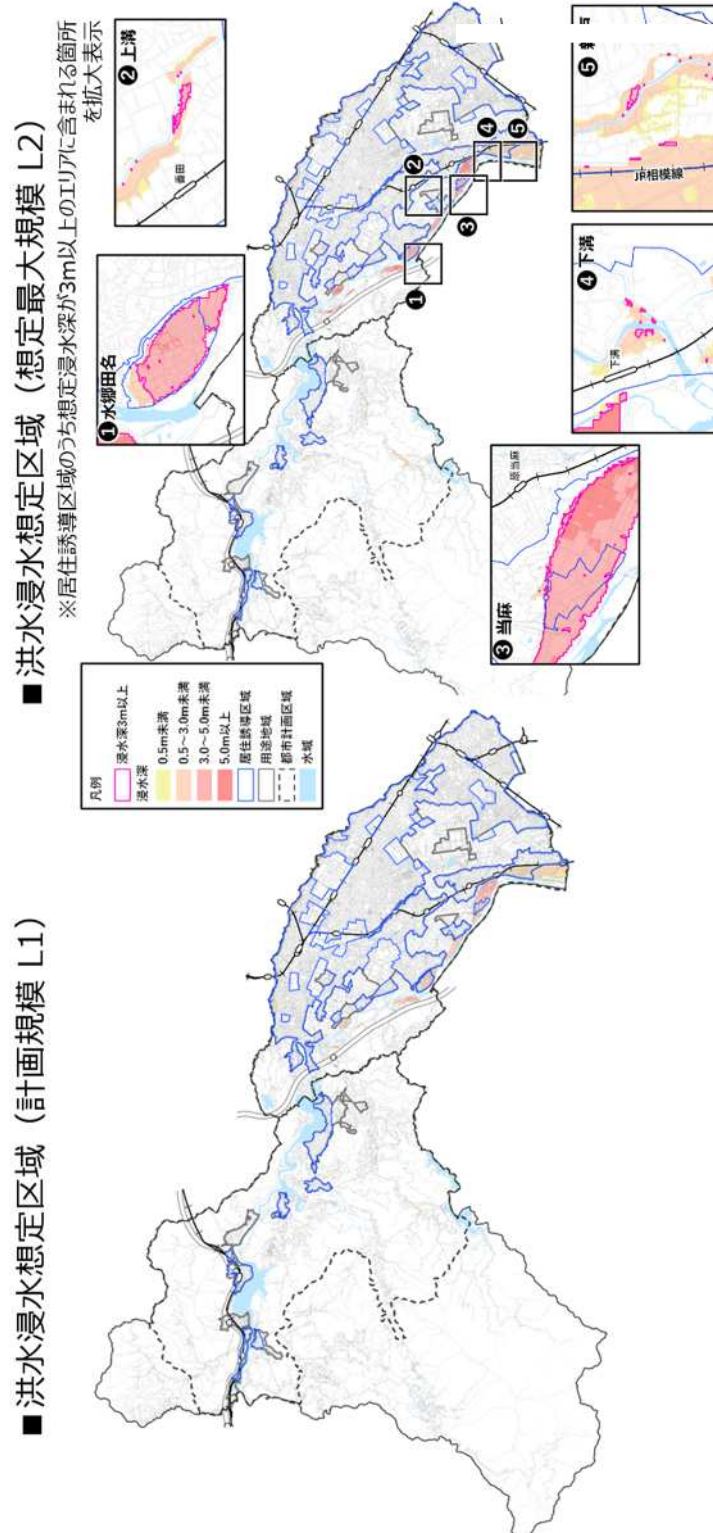
「洪水浸水想定区域」については、垂直避難が困難な浸水深 3m 以上のエリアについて、L1 (※7)、L2 (※8) の分布状況は図 1-8 のとおり。なお、「雨水出水浸水想定区域」(※9) については、今後、水防法に基づき内水ハザードマップの更新が予定されている。

※6 洪水浸水想定区域：想定最大規模降雨により、河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。

※7 L1：計画降雨。河川整備や下水道整備など洪水対策の計画を立てる際に、浸水被害の発生を防止するための目標とする雨量のこと。

※8 L2：水防法第 14 条の 2 に基づく想定最大規模降雨。想定最大規模降雨とは、概ね 1000 年に 1 度の降雨を上回る降雨のこと。

※9 雨水出水浸水想定区域：想定最大規模降雨により、排水施設又は河川・海域等に雨水を排水できなくなった場合に浸水が想定される区域。



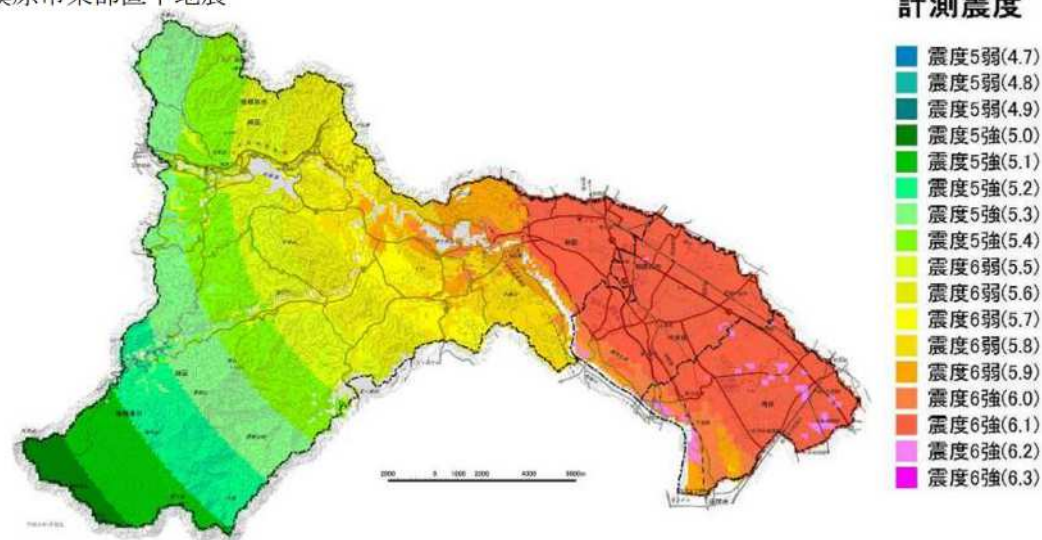
出典：市資料

図 1-7 洪水浸水想定区域の分布

ウ 地震

相模原市地域防災計画（令和 8 年 6 月修正）によると、本市の防災体制整備の目標となる想定地震のうち、最も想定される被害が大きいのは相模原市東部直下型地震となる。マグニチュード 7.1 の直下型地震が想定され、市街地の広い範囲で震度 6 強の揺れが発生すると予測される。大きな建物被害・人的被害が生じるとともに、水道・都市ガスのライフライン復旧までに時間を要することが想定される。

相模原市東部直下地震

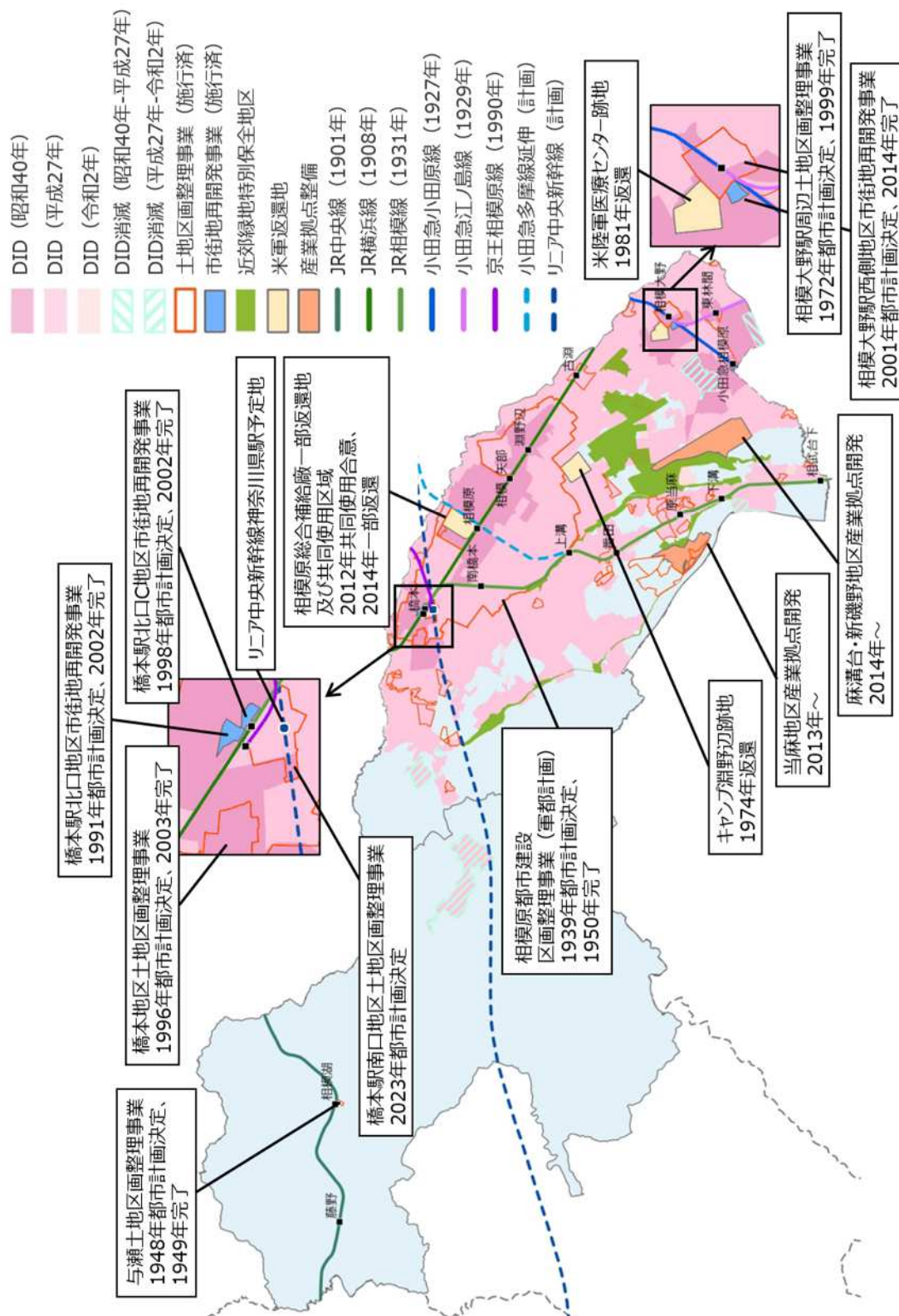


出典：相模原市地域防災計画（令和 8 年度 6 月修正）

図 1-8 震度分布図（東部直下型地震）

（7）市街地整備等

本市の主な市街地開発事業としては、相模原駅付近を中心として広がる戦前の「軍都計画」による土地区画整理事業や、昭和の終わりから平成にかけて、相模大野駅周辺や橋本駅周辺等、小田急線、横浜線沿線で土地区画整理事業や市街地再開発事業が実施されている。



出典：市資料

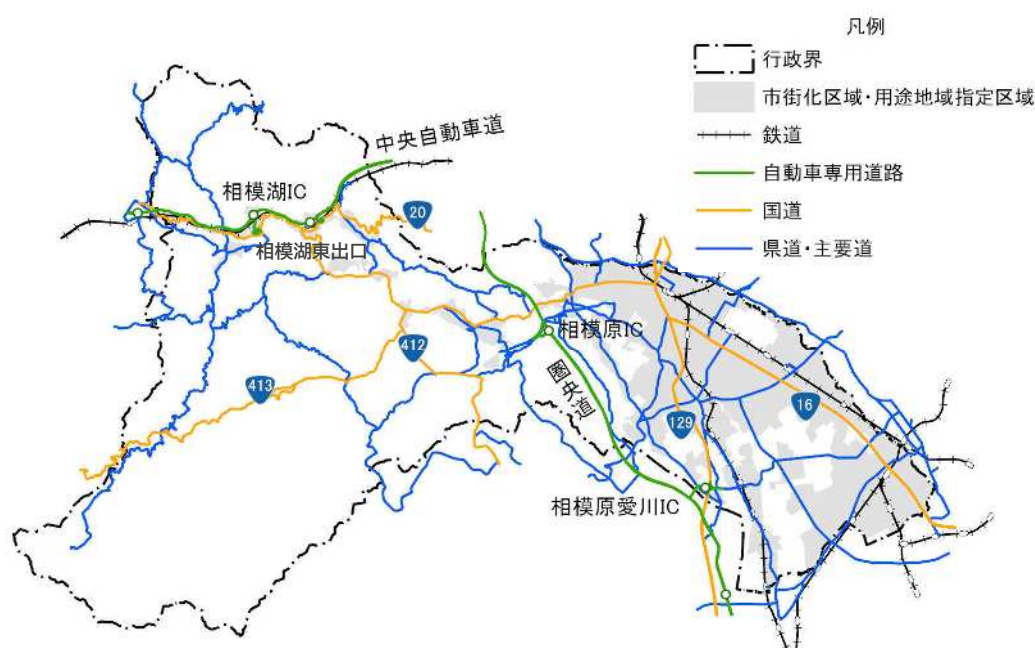
図 1-9 主な市街地開発事業等

近年の動向としては、リニア新駅開業や相模総合補給廠の一部返還を契機として、橋本・相模原両駅周辺を一体的な「広域交流拠点」として発展させる取組が進行中である。

また、圏央道インターチェンジ周辺地区においては、産業用地等の整備による新たな拠点の形成の推進が求められており、当麻地区や麻溝台・新磯野地区において土地区画整理事業が行われている。

(8) 道路・交通

市内の主要な道路は、中央自動車道や首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の自動車専用道路をはじめ、国道 16 号、国道 20 号、国道 129 号などがある。



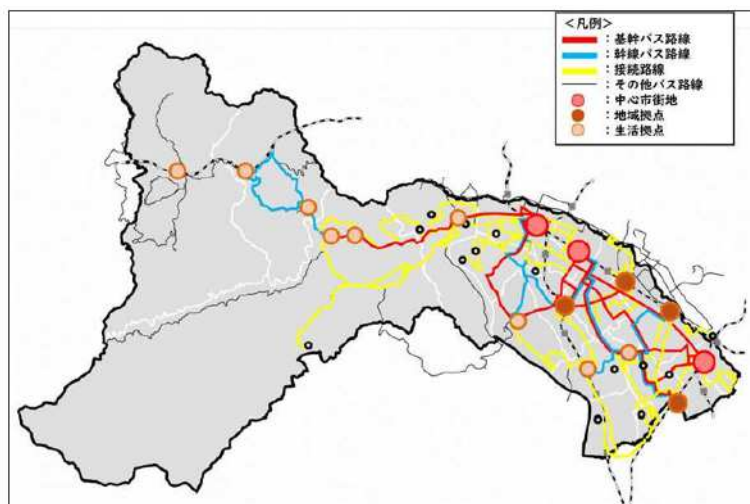
出典：市資料

図 1-10 道路現況

鉄道は、J R 横浜線、JR 相模線、JR 中央本線、京王相模原線、小田急小田原線、小田急江ノ島線の 6 路線が東京方面、横浜方面などと結ばれており、都心へのアクセス性が良い。バス路線は鉄道駅や主要なバスターミナルとその周辺が結ばれており、相模原都市計画区域においてはおおむねエリア全体に公共交通ネットワークが張り巡らされている。相模湖津久井都市計画区域及び都市計画区域外では、コミュニティ交通がその地域の実情により運行されている。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 5 条に基づく地域公共交通計画として令和 4 年 3 月に策定された「相模原市総合都市交通計画」（令和 7 年 12 月一部改定）では、相模原市総合計画に掲げる将来都市構造及び集約連携型のまちづくりを見据えた中で、公共交通中心の持続可能な交通体系の確立を目指

すため、身近な交通環境の充実や広域的な交流機能の向上を図る「将来の交通のすがた」と、その実現に向けた施策目標及び事業、計画の進め方を示している。バス交通については、利用者が多く交通結節機能を備える「ターミナル」や「サブターミナル」を位置付けるとともに、移動実態等を踏まえて「基幹バス路線」や「幹線バス路線」として位置付け、利便性向上に資する取組を優先的に推進することとしている。

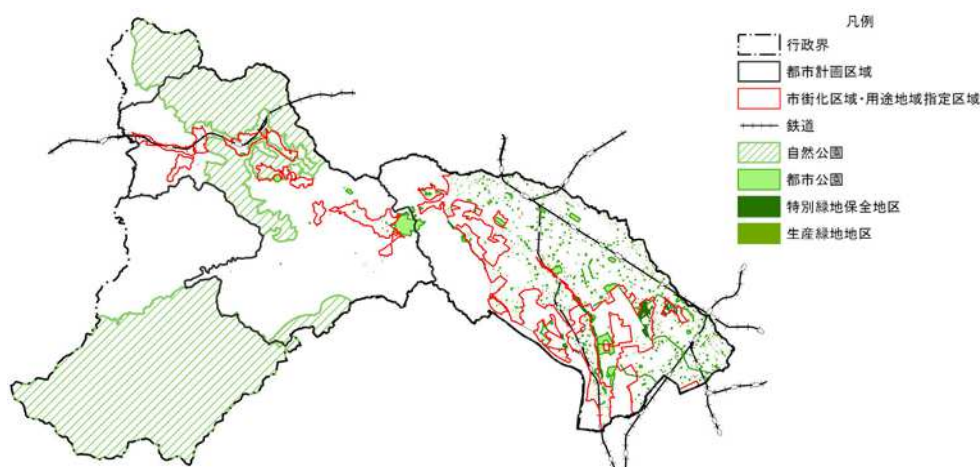


出典：「相模原市総合都市交通計画」（令和 7 年 12 月）

図 1-11 公共交通網（バスネットワーク）

（９）水とみどり

前述（P.7 図 1-4 土地利用現況）のとおり、本市は、市域の西側において広大な山林を有しており、県民の水がめとして重要な機能を担っている相模湖、津久井湖、宮ヶ瀬湖といった湖や相模川、道志川、串川等の清流など、豊かな自然環境に恵まれている。自然環境を保全するため、自然公園、自然環境保全地域、保安林、特別緑地保全地区、生産緑地が指定されている。

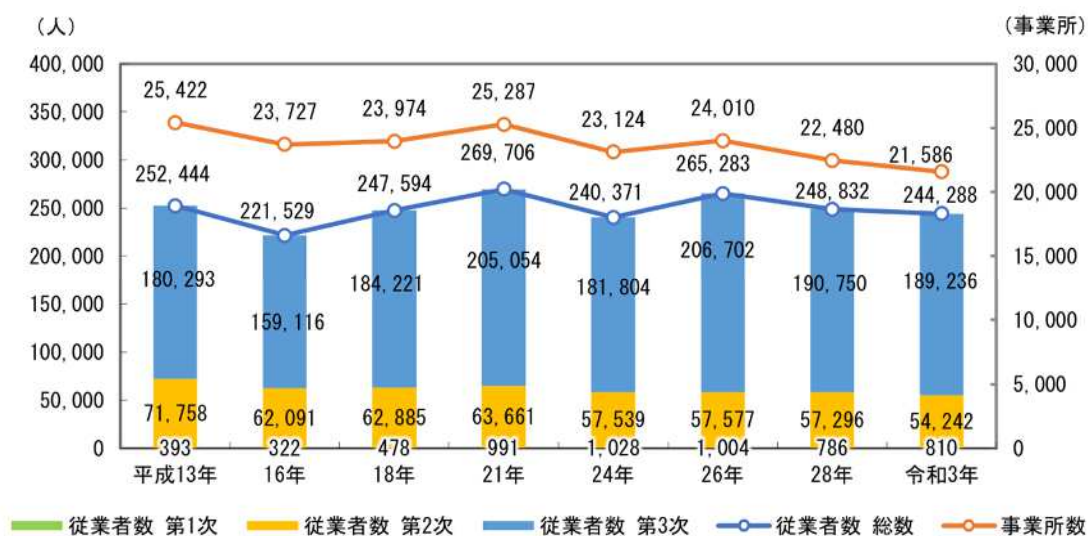


出典：都市計画基礎調査（R4）、県都市計画基礎調査（R2）

図 1-12 自然公園・都市公園・緑地等の分布

(10) 産業動向

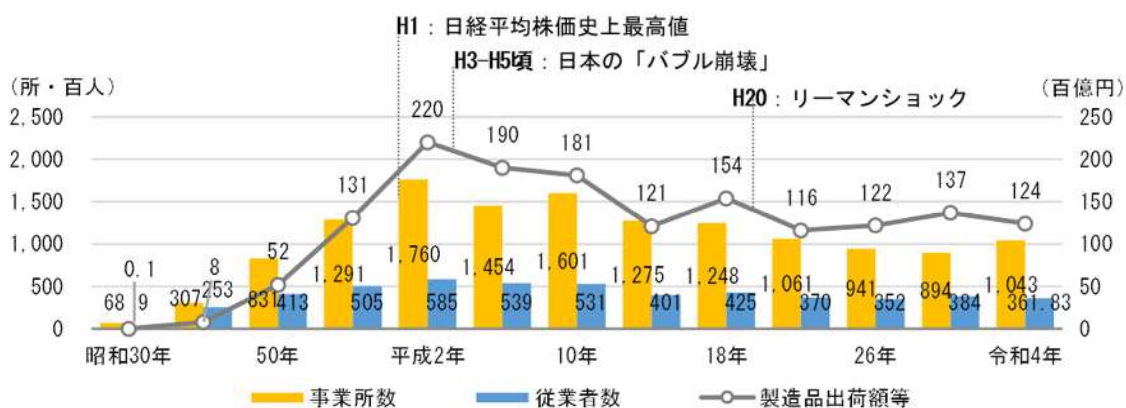
事業所数及び従業者数は、景気変動等の影響を受けて増減を繰り返しながらも、おおむね横ばいで推移している。産業分類別の従業者数は、第2次産業が2割程度、第3次産業が8割程度を占めている。



出典：資料：事業所企業統計調査、経済センサス活動調査

図 1-13 産業別事業所数及び従業員数の推移

製造品出荷額については、平成2年頃をピークに増減を繰り返しながらも減少傾向にある。なお、本市の製造品出荷額は1兆2,000億円程度で、近隣の市と比較すると、横浜市、川崎市の4分の1程度で、千葉市、さいたま市と同程度の規模である。

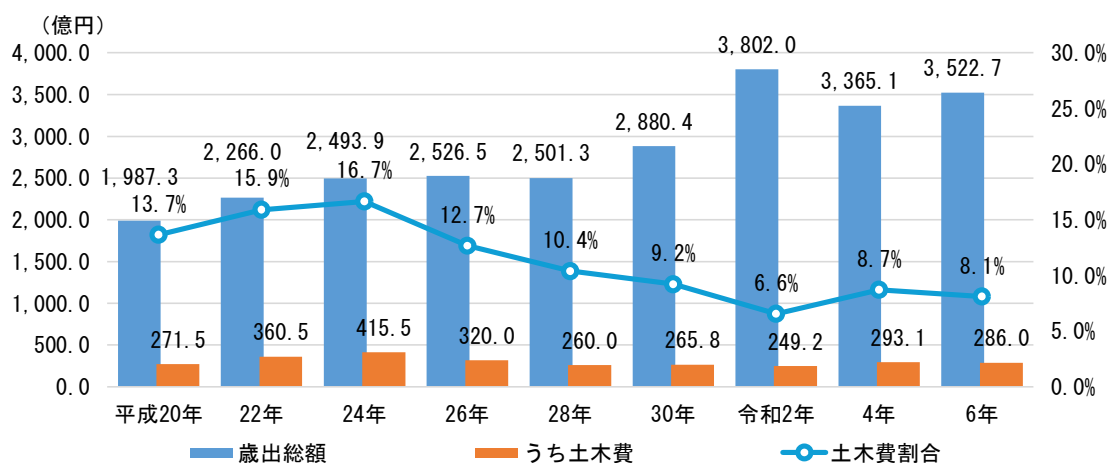


出典：R2 まで工業統計調査（H28 は平成30年版相模原市統計書より）、R4 は経済構造実態調査

図 1-14 製造品出荷額等の推移

（１１）都市経営

本市の歳入は市税を中心に全体としては増加傾向にあるが、地方債は減少傾向にある。本市の歳出は扶助費が年々増加しているため、全体として増加傾向にあるほか、近年、多様化する市民ニーズへの効果的・効率的な対応が求められる中、土木費の割合の減少傾向が見られる。



出典：相模原市財政白書（平成20年～平成30年）、財政の状況（令和2年～令和6年）

図 1-15 歳出総額（普通会計）に占める土木費の割合

2 都市構造上の課題

・本市特有の課題

本市は、県内で唯一、行政区域内に相模原都市計画区域（区域区分あり）、相模湖津久井都市計画区域（区域区分なし）、都市計画区域外という、三者三様の3つの区域を包含する都市である。

前述（P.7 図 1-3 区別の人口推移）のとおり、人口の推移は相模原都市計画区域と、相模湖津久井都市計画区域及び都市計画区域外では、全く異なる実情を持ち、土地利用現況（P.7 図 1-4）や、市街地整備等（P.10 図 1-9）についても、市域の西部と東部では、全く異なる様相を呈している。

本市の都市構造を捉えるに当たっては、単に市全体の平均値を捉えるのではなく、都市計画区域ごと、又は緑区・中央区・南区の区分等で、どのような実情となっているかに留意しなければならない。

・本市を取り巻く状況

令和2年3月に両計画が策定されて以降、本市を取り巻く様々な変化が生じている。新型コロナウイルス感染症の影響で進行したデジタル化の波は、働き方や生活様式の変化をもたらし、社会情勢に新たな影響を与えている。2015年に採択されたパリ協定を受けて、本市は令和2年に「さがみはら気候非常事態宣言」を発表し、2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを掲げている。また、地球温暖化が進行するなかで増加するゲリラ豪雨による各地での水災害や、令和6年能登半島地震での激甚な被害を受け、防災・減災や復興事前準備がさらに重要視されている。

こうした社会情勢の変化や地域特性を踏まえ、本市における都市構造上の課題について、次のとおり整理を行った。

（1）人口動向

相模原都市計画区域では、橋本駅周辺、相模原駅周辺、相模大野駅周辺といった「中心市街地」（※10）や、J R横浜線沿線の淵野辺駅周辺、古淵駅周辺、小田急線沿線の東林間駅周辺、小田急相模原駅周辺、J R相模線沿線の上溝駅周辺といった「地域拠点」（※10）の周辺においては、令和2年時点での人口密度（※11）が100人/ha以上となっており、おおむね20年後の令和27年頃においても同程度で維持すると予測される。また、城山、田名、原当麻といった「生活拠点」（※10）周辺における居住誘導区域では、令和2年時点の人口密度が60～80人/ha程度であり、令和27年頃も同程度で維持するものの、居住誘導区域の縁辺部では、密度が低下するエリアがあると予測される。

相模原都市計画区域においては、引き続き、中心市街地、地域拠点、生活拠点の周辺に居住と都市機能を誘導し、利便性が維持される持続可能な生活を確保するため、立地適正化計画を一層推進すべきである。

一方、相模湖津久井都市計画区域では、中野周辺、相模湖駅周辺、藤野駅周辺、三ケ木、寸沢嵐といった「生活拠点」周辺においては、令和 2 年時点で 30～60 人/ha の人口密度が、令和 27 年頃は 20～40 人/ha にまで低下することが予測される。

相模湖津久井都市計画区域の居住誘導区域外である既存集落、例えば、鳥屋、根小屋、長竹周辺等では、令和 2 年時点で 20～30 人/ha であり、令和 27 年頃は、その大部分で 20 人/ha 未満に低下すると予測される。

相模湖津久井都市計画区域においては、引き続き立地適正化計画を推進する一方、相模湖津久井都市計画区域の居住誘導区域外と都市計画区域外の持続可能なまちづくりのため、都市計画マスタープランの「将来都市構造」において、どのような将来像を描くか、丁寧に検証するべきである。

※10 「中心市街地」、「地域拠点」、「生活拠点」とは、令和 7 年 12 月に告示された「都市計画区域における整備、開発及び保全の方針」における「地域毎の市街地像」における地域区分のこと。

※11 国土交通省の「都市計画運用指針」によると、住宅用地の人口密度については、土地の高度利用を図るべき区域にあつては、1 h a 当たり 100 人以上、その他の区域にあつては 1 h a 当たり 80 人以上を目標とし、土地利用密度の低い地域であっても 1 h a 当たり 60 人以上とすることを基本とすることが望ましいとされている。

(2) 災害リスク

阪神・淡路大震災、東日本大震災、令和元年東日本台風、令和 6 年能登半島地震での甚大な被害を受け、地球温暖化による気候変動が進行する中で増加するゲリラ豪雨や土砂災害、雪害、大規模火災など、様々な災害リスクに対する備えが求められている。

ア 防災指針の作成の必要性

令和 2 年 9 月の都市再生特別措置法の改定により、立地適正化計画において都市の防災に関する機能の確保に関する指針として「防災指針」の追加が位置付けられた。

立地適正化計画においては、まず災害リスクを踏まえた居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定し、災害に強いまちづくりと都市のコンパクト化を合わせて進めることが重要とされている。居住誘導区域からは災害リスクを除くことが求められるが、地震や洪水、雨水出水等、様々な災害リスクについて、居住誘導区域から全てを除外することは限界がある。

このため、防災指針を策定し、居住誘導区域内外における災害リスクをできる限り回避又は低減させるため、必要な防災・減災対策を計画的に実施していくことが求められる。

都市計画審議会の小委員会においては、各種災害ハザード情報と人口・施設分布などの都市情報を重ね合わせる「災害リスクの分析」によりリスクの見える化作業を行った。

災害ハザード情報と都市情報を重ね合わせることで抽出した、地区レベルの防災上の課題は図 2-1 から図 2-3 の通りである。今後は、これらの課題に対応し、災害リスクを可能な限り回避又は低減させるための取組について、整理・検討を行い、居住誘導区域内外の災害リスクについて、どのように回避又は低減していくのかを、具体的な防災・減災の取組として整理していくことが求められる。

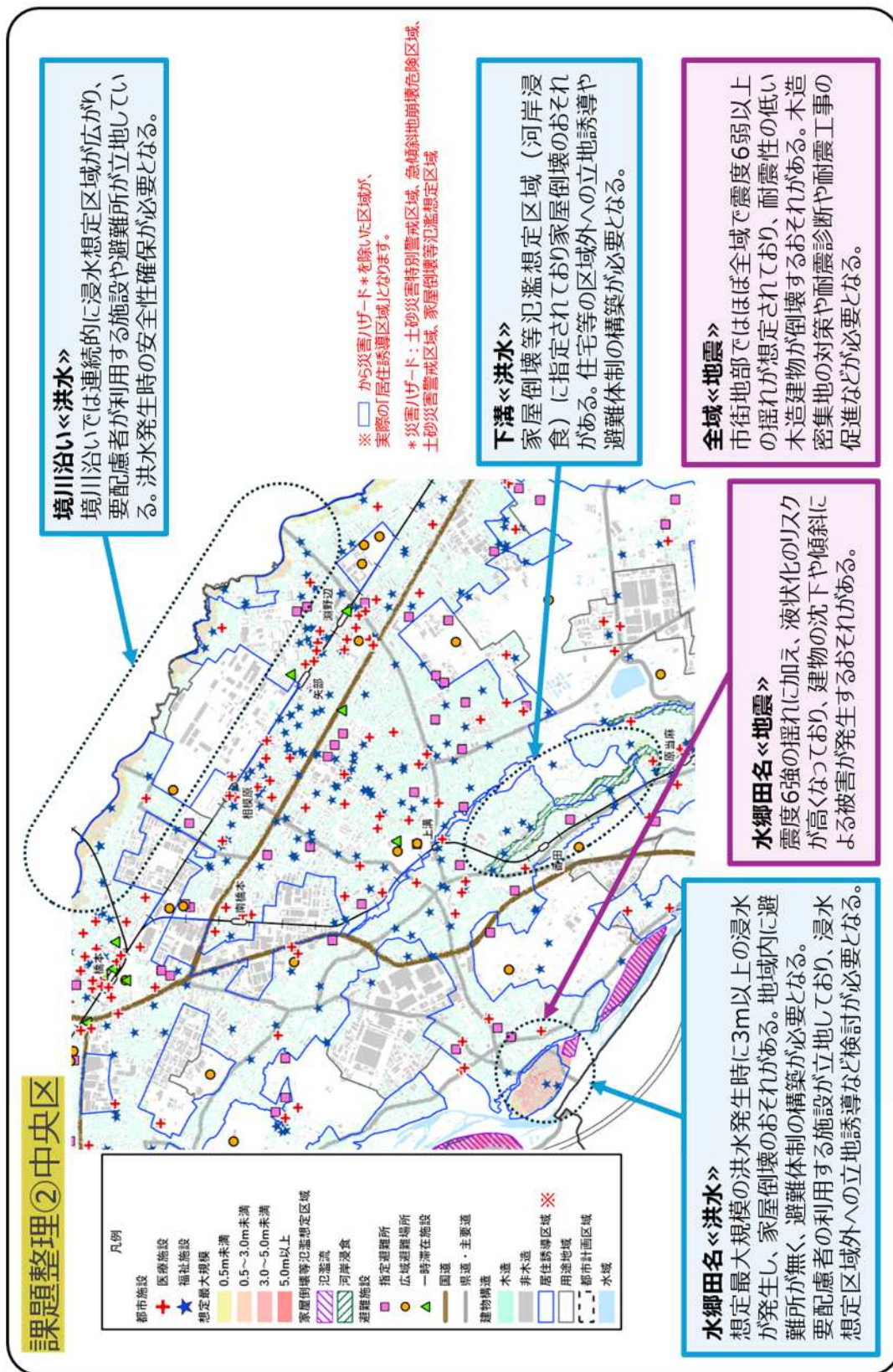


図 2-2 参考：各区の防災上の課題（中央区）

イ 大規模災害の発生を見据えた復興都市づくりの方針策定の必要性

本市では、国土強靱化の取組を実効性のあるものとするために、国土強靱化基本法第13条に基づく相模原市国土強靱化地域計画を令和3年に策定し、「起きてはならない最悪の事態（リスクシナリオ）」を回避するための必要な取組の方向性を定め、国や民間事業者等との連携や協力を得ながら、災害リスクを減らすための事前防災・減災と迅速な復旧・復興に資する施策を総合的に推進している。

近年の施策としては、例えば、橋りょうや下水道管きょ等の耐震化・長寿命化、幹線道路等の拡幅整備、緊急輸送道路等の無電柱化、避難所となる小・中学校屋内運動場への空調設備設置等を計画的に実施している。

また、大規模な災害が発生し、甚大な被害が発生した場合については、相模原市地域防災計画「復旧・復興計画編-第3章災害復興計画」において、大規模災害復興法に基づく復興計画や被災市街地特別措置法に基づき、市街地及び都市基盤施設の復興を行うことを定めている。

本市に大規模な災害が発生し、甚大な被害を受けた後に復興に取り掛かる場合には、復興に向けての業務に空白が生まれ、着手の遅れ、復旧・復興方針の検討や住民との合意形成に時間を要し、被災地に住民が戻らない等の事態も懸念される。

そこで、復興事前準備の一環として、「大規模災害の発生を見据えた復興都市づくりの方針」の策定が求められている。「大規模災害の発生を見据えた復興都市づくりの方針」は、市町村において、発生しうる災害による被災の分布や規模を想定し、復興後の空間を計画するものであり、復興都市づくりの目標や実施方針、目標の実現に向けた課題及び課題解決のための方策をとりまとめたものである。

復興都市づくりの方針を事前にとりまとめることで、復興都市づくりの目標や市街地整備等の実施方針をあらかじめ定め、発災後に早期かつ的確な復興を行うことが期待できる。首都直下地震や南海トラフ地震等のリスクを有する本市においても、「防災・減災対策」と並行して、事前に被災後の復興都市づくりを想定し準備する「復興事前準備」の取組を進めることが求められている。

なお、市街地等の復旧・復興は、地域社会の様々な活動や住宅の基盤となりうるものである。「大規模災害の発生を見据えた復興都市づくりの方針」は、主に、「市街地等の復興」に関する分野を対象とするが、計画の検討に当たっては、住宅、産業、教育、医療・福祉等の各分野を所管する部署と連携することが必要である。

ウ 将来への課題

災害に強いまちづくりのため、自立・分散型エネルギーが注目されている。

自立・分散型エネルギーとは、主に、地域内で電力を自給自足する、小規模で分散したエネルギーシステムのことを指す。これは、大規模な発電所に依存する従来のシステムとは異なり、太陽光や風力などの再生可能エネルギーを地域に分散設置し、災害時にも電力を供給できるようにするものである。主に市域西側においては、恵まれた自然環境をいかし、地域経済の活性化や脱炭素化、災害時のインフラの回復力（レジリエンス）強化に貢献する、自立・分散型エネルギーの活用が期待される。

（３）市街地整備

旧相模原市域においては、戦前の軍都計画や、高度経済成長期の人口増加に伴う市街地拡大等による、広範囲な市街地を保有している。広範囲な市街地における、道路、下水道等のインフラの老朽化対策、効率的な維持管理等が求められる。

また、今後は、リニア駅が橋本駅南口に設置されることや、相模原駅北口に広がる相模総合補給廠の一部返還地におけるまちづくりなど、市域だけでなく首都圏南西部地域全体に影響を与える大規模プロジェクトにおいて、人々が交流する魅力ある先進的なまちづくりを進め、産業イノベーション創出に寄与する「広域交流拠点」を形成するとともに、麻溝台・新磯野地区などインターチェンジ周辺の立地特性をいかした産業拠点の形成が求められる。

（４）道路・交通

中央自動車道や、中央線や京王線、小田急線等の鉄道により、都心へのアクセス性がよく、バス交通は、鉄道駅や主要なバスターミナルとその周辺を結んでいる。

一方で、近年のバス運転士不足等を理由にバス路線の統廃合が始まっており、津久井の三ケ木以西のバス路線については、令和８年度末までにその多くが廃止される見込みであり、代替交通のあり方についての協議が進められている。

今後もバス運転士不足の深刻化は続く見込みであり、市内のバス運行サービス水準を維持することが困難となるおそれもあるが、そうした中においても、将来にわたって、利便性・持続性の高い地域交通を維持するため、立地適正化計画と地域公共交通計画が連携した取組が必要である。特に、橋本駅から津久井地域（この方針においては、旧津久井４町のエリアのこと）への公共交通網の連続性は重要であり、橋本駅から相模湖駅間の「基幹バス路線」や「幹線バス路線」は、将来に渡り存続すべき路線と言える。バス路線の維持のためには、乗客数の維持が必要であることから、バス路線上の生活拠点周辺（相模湖駅周辺、寸沢嵐、三ケ木、中野、城山）の人口を維持するなど、立地適正化計画と地域公共交通計画が連携して取り組むことが求められる。

（５）水とみどり

市内では、自然環境を保全するため、自然公園、自然環境保全地域、保安林、特別緑地保全地区等が指定されている。

特に市域西側における山林、農地等の恵まれた自然は、水源地としての役割として非常に重要である。また、山林、農地等は、産業のための役割のほか、CO2 削減効果による 2050 脱炭素社会の実現にも重要な役割を持つ。

一方、市街地における農地、緑地、公園等についても、平時には市民の憩いの場となる他、ヒートアイランド現象の緩和、大雨時の雨水浸透、火災時の延焼遮断帯としての防災機能、さらには大規模災害時に市民を受け入れる「余白」としてのオープンスペースの役割を持つ。

また、今後の人口減少における空き家、空き地の増加による都市の空洞化の問題に対して、中長期的な時間軸を持ちながら、空き地等の低未利用地を公園等として活用する取組の推進も求められている。

これら、山林、農地、緑地等の自然環境は、グリーンインフラ（※12）として今後さらに重要な役割を持つと考えられることから、その維持保全を担う、市民や地域の力、民間活力が一層重要となる。

※12「グリーンインフラ」：社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進めるという考え方である。気候変動に伴う自然災害の頻発・激甚化、人口減少・超高齢化の進行に伴う低未利用地の増加、地域コミュニティの消失など、様々な課題解決が急務となっており、これらの課題に対応するため、グリーンインフラは複数の地域課題の同時解決にアプローチする手法として期待されている。

（６）産業動向

近年の製造品出荷額、事業所数・従業員数は、増減を繰り返しながら横ばい傾向にある。

本市のものづくり産業のさらなる推進のため、産業用地の創出、本社機能を含めた企業誘致の推進が求められる。

さらに、産業イノベーションの創出、新しい付加価値を創出するロボット、AI、IoTなどの技術革新を効果的に活用する新しい社会経済システムの構築が求められている。

（７）都市経営

多様化する市民ニーズへの効果的・効率的な対応が求められる中、公共施設等の適正配置の推進や効率的な維持管理等が一層求められる。

このような状況を踏まえ、既存ストックの効率的な維持管理や有効活用、民間委託やエリアマネジメント、デジタル化や新技術の活用などの新たな管理方法への転換が求められている。

3 目指すべき都市像の考え方

(1) 目指すべき将来都市構造

ア 都市づくりの基本目標について

都市計画マスタープランは、相模原市総合計画「基本構想」及び整開保に即して策定するものである。

相模原市総合計画「基本構想」に示される基本理念と将来像、目指すまちの姿を踏まえ、都市づくりの方向性を体系的に分かりやすく示すため、都市計画マスタープランにおいては「都市づくりの基本目標」を定め、これを実現する「将来都市構造」を定めるべきである。

未来へつなぐさがみはらプラン「相模原市総合計画」(令和2年3月策定)『基本構想』	
基本理念(概要)	基本理念に基づく将来像
■人口減少や、先端技術の急速な社会情勢の変化に対応 ■人、自然、産業、文化などの地域資源をいかす ■市民生活を向上させ、住み続けたいと思える快適で活力のある持続可能なまち、共に支え合い、豊かな自然を守り育てながら、安心して住み慣れた地域で暮らせる環境をつくるとともに地域への愛着と誇りを持てるまちを実現します。	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
	目指すまちの姿
	I.夢と希望を持って成長できるまち II.笑顔で健やかに暮らせるまち III.安全で安心な暮らしやすいまち IV.活力と交流が新たな価値や魅力を創造するまち V.人と自然が共生するまち

出典：相模原市総合計画

図 3-1 相模原市総合計画の「基本構想」

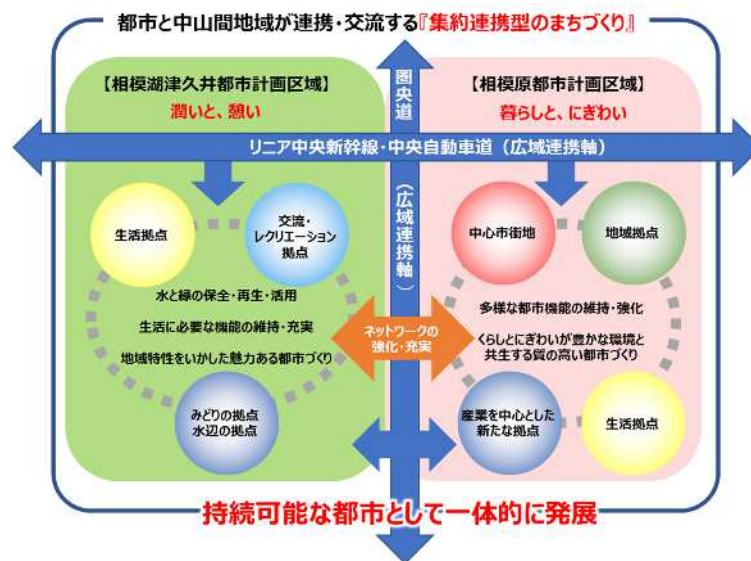
令和7年12月に告示した整開保における都市計画の目標「都市づくりの基本方針」では、次の3つの目標を定めている。

1. 集約連携型まちづくり の実現に向けた 都市づくり	2. 災害からいのちと 暮らしを守る 都市づくり	3. 市全体で発展する 持続可能な 都市づくり
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------------------

都市計画マスタープランにおける「都市づくりの基本目標」は、整開保で定める上記3つの目標に即して定めるべきと考えられる。

イ 将来都市構造について

令和7年12月に告示した整開保では、相模原都市計画区域、相模湖津久井都市計画区域における各都市計画区域の方向性、都市像を定めており、地域特性の異なる2つの都市計画区域が、それぞれの特性をいかしながら、まちづくりにおける様々な課題に対応し、持続可能な都市として発展していくため、市全体として「一体的なまちづくり」を進めることとした。



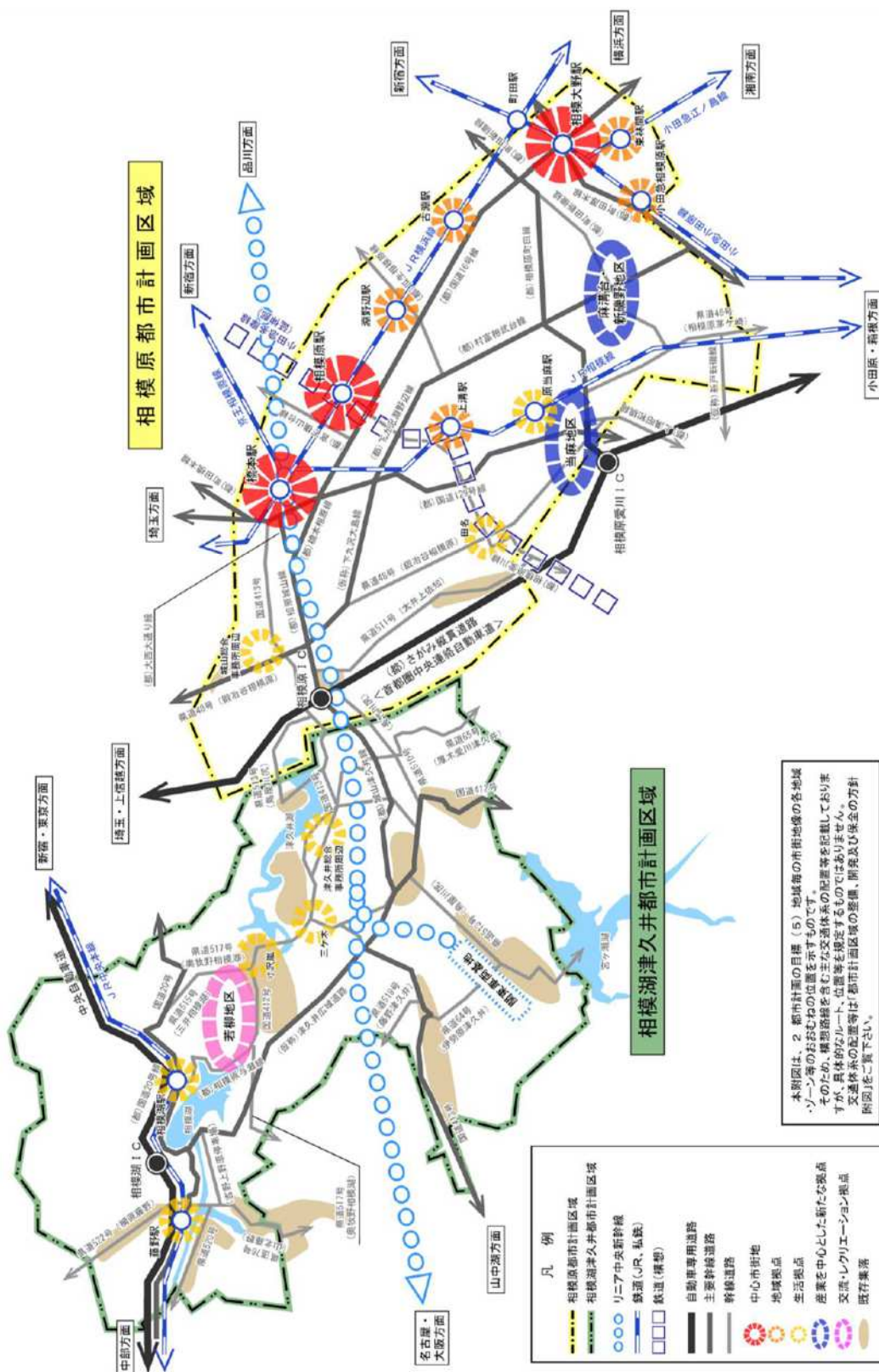
出典：令和7年12月告示整開保

図 3-2 都市づくりの基本方針のイメージ図

また、整開保では地域毎の市街地像が示されており、これに即して都市計画マスタープランの将来都市構造を示す必要がある。

また、将来都市構造については、相模原市域の中だけでなく、広域的に周辺地域も含めて考えるべきである。周辺地域全体の発展に資するため、引き続き、近隣市町村の都市構造との連続性に考慮し、将来都市構造について考えていくべきである。

相模原都市計画区域 相模湖津久井都市計画区域 地域毎の市街地像附図



出典：令和7年12月告示整開保

図 3-3 地域毎の市街地像附図

(2) 立地適正化計画の基本方針

立地適正化計画の基本方針は、現行計画をおおむね踏襲し、次のとおり設定することが考えられる。

【方針1】人口減少下でも利便性が維持される居住地形成

(内容)

- ・日常生活に必要な機能を集積した拠点形成
- ・利便性の高さを維持するための人口密度維持（中心市街地・地域拠点周辺）
- ・日常生活に必要な機能を維持するための人口密度維持（生活拠点周辺）
- ・防災・産業振興等を考慮した居住地形成

【方針2】魅力あるまちなかのにぎわい形成

(内容)

- ・三大都市圏及び首都圏南西部の広域交流機能の誘導による中心市街地の魅力づくり
- ・東京・横浜等との広域交流機能の誘導による中心市街地や地域拠点の魅力づくり
- ・生活圏域の暮らしを支える高次機能の集積
- ・広域交流を促す交通結節機能の充実

【方針3】生活圏域を支える公共交通網の形成

(内容)

- ・都市の骨格構造を支える公共交通沿線人口の維持
- ・拠点間や生活圏域内におけるネットワーク形成

【方針4】社会情勢の変化等に対応した都市構造形成

(内容)

- ・社会情勢の変化に対応した拠点形成（誘導施設の誘導）
- ・拠点の類型や周辺都市拠点との役割分担による都市機能の維持
- ・人口減少等に対応した移動手段の確保
- ・大規模な自然災害の発生にも対応できる防災・減災を踏まえた居住地形成

4 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の改定に当たって

「2 都市構造上の課題」で述べた課題に対応するとともに、「3 目指すべき都市像の考え方」で述べた将来都市像を実現するため、今回の両計画の改定に当たっては、次の考え方に基づき、検討を進めることとする。

(1) 両計画共通の改定の考え方

・「整開保」に即した考え方

冒頭で述べたとおり、本市では令和6年8月に「第8回線引き見直しにおける基本方針」を策定し、令和7年12月に「整開保」等を告示した。これにより、人口減少・超高齢社会の到来や、頻発・激甚化する自然災害等、変化する社会情勢に対応した都市づくりをさらに進めていくこととなった。

令和7年12月に告示した「整開保」について、前回「整開保」から改正した主な事項として、今後の人口減少を見据え、市街化区域として必要な新たな住宅用地の拡大は限定的となること、また、災害防止の観点から、災害レッドゾーンについては、新たな都市的土地利用を行わないことを基本的な考え方とし、市街化区域の未利用地において、当面、計画的な市街地整備が見込まれない場合には、市街化調整区域への変更（逆線引き）に向けた検討を行うことなどがある。

両計画についても、整開保に即して策定するものであるから、上記の考え方を踏まえ、改定作業を行うこととする。

(2) 都市計画マスタープラン改定の考え方

ア 都市計画マスタープランの果たす役割について

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に基づき、相模原市総合計画「基本構想」及び整開保に即して定める「都市計画に関する基本的な方針」である。

都市計画マスタープランの役割として、「都市計画の決定・変更の指針」であるとともに、「都市づくりに関する施策展開・事業実施の指針」としての役割もある。土地利用や都市施設整備など都市計画に関する方針や情報等をまとめ、事業実施に向けた合意形成や連携・調整を円滑にするための指針でもあることから、庁内の各部署が、都市計画マスタープランを都市づくりの指針として拠りどころとしている。都市の将来像を示すに当たっては、現行の都市計画の決定の内容はもとより、今後の都市計画の目標・方針を整開保に即して表すべきと考えられる。また、市民、事業者等、多様な主体による都市づくりを推進するための共通の指針となる。

都市計画マスタープランが「都市計画に関する基本的な方針」として役割を果たすためには、都市計画の現在の情報、今後の目標・方針を、より市民等に分かりやすく、誤解の生じない表現で示すことが求められると考えられる。

(都市計画マスタープランの果たすべき役割)

- ・都市計画の決定・変更の指針
- ・都市づくりに関する施策展開・事業実施の指針
- ・多様な主体による都市づくりの指針

イ 都市計画マスタープランの対象範囲について

都市計画マスタープランは、都市計画法に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、都市計画を定める範囲は、原則として都市計画区域内となる。一方、都市づくりに当たっては、市全体のまちづくりや市民生活を考えて、都市計画制度だけでなく、他の関連制度も含めて総合的に進めていくことが重要である。

本市は、市域面積のうちの3分の1以上を都市計画区域外が占めているが、その土地利用構成の殆どが山林である。都市計画区域外を含む森林等の豊かな自然環境は、水源涵養はもとより市域内でのCO2削減効果による2050脱炭素社会の実現等の観点からも重要な地域資源である。また、令和6年3月策定「第3次相模原市環境基本計画（改定版）」で掲げる、地域資源が好循環する「地域循環共生都市さがみはら」の実現のためにも、自然環境の適正な保全・活用は市民生活にとって重要である。都市計画マスタープランにおいて都市計画区域外を含む自然環境の適正な保全・活用の考え方を示すことにより、市域の山林等の自然環境や市域で生産される農産物等の自然の恵みが、豊かな市民生活を支えているといった気付きを促し、市域の地域資源が市内で購入・消費され、農林業が活性化するといった地域資源の好循環に寄与することも期待できる。

よって、都市計画マスタープランの対象範囲は、都市計画区域に重点を置きつつ、市全域を視野に入れるべきと考えられる。

なお、都市計画マスタープランにおける「都市づくりの基本目標」が、整開保の「都市づくりの基本方針」に即して定めることについて、整開保は、「都市計画区域」を対象とした都市計画の目標であるが、検討に当たっては、近年の社会情勢として考慮すべき事項①人口減少・超高齢化社会への対応、②頻発・激甚化する災害への対応、③地域特性をいかしたまちづくり、④脱炭素への取組み、⑤自然環境の活用・共生、グリーンインフラへの取組、⑥新技術・デジタルデータを用いたまちづくり、⑦持続可能な都市経営の7つの事項に対し、整開保の「都市づくりの基本方針」の3つの目標が、有機的に結びつき、相互に連携して対応し、都市の様々な課題を解決することから、都市計画マスタープランの対象範囲を都市計画区域外も含む行政区域全域とする場合にも、整開保の「都市づくりの基本方針」の3つの目標は有効であると考えられる。

ウ 将来像の示し方について

現行の都市計画マスタープランでは、将来目指すべき都市の姿について、将来都市構造図において、「ゾーン」、「エリア」、「軸」及び「拠点」の4つの要素により、概念的に示している。

「ゾーン」について、現行計画では、相模原都市計画区域を「くらしとにぎわいのゾーン（都市部）」、相模湖津久井都市計画区域と都市計画区域外を一括して「うるおいといこいのゾーン（中山間地域）」として設定している。今回の改定においては、都市計画の果たす役割をより明確に示すため、相模湖津久井都市計画区域と都市計画区域外は区別して表示すべきと考えられる。また、前述（P.7 図 1-4 土地利用現況）のとおり、相模原市は市域の東西で土地利用構成の特徴が大きく異なるが、相模原都市計画区域と相模湖津久井都市計画区域の境界線において急激に土地利用現況が異なるわけではなく、両都市計画区域の土地利用現況には連続性があり、例えば、山林といった自然的土地利用は両都市計画区域に跨って存在し、住宅用地といった都市的土地利用は、相模湖津久井都市計画区域においても、主に相模湖、津久井湖周辺に存在する。「都市部」と「中山間地域」という言葉の対比を用いて、両都市計画区域の境界線で市域を分割してバラバラのように示すのではなく、市域では何処も全て連動してこそ、この本市の豊かさがあるということを伝えていかないといけない。市域の各地域の実情や課題、利点等について、客観的かつきめ細かく捉え、集約連携型まちづくりの方向性を分かりやすく示せるよう、「ゾーン」の設定については見直すべきと考えられる。

現行の都市計画マスタープランは、立地適正化計画と同時に策定され、居住誘導区域と居住誘導区域外が生じることから、住み慣れた地域で暮らし続けたいと考える市民の立場に立って、将来都市構造の「エリア」ごとのまちのイメージを「暮らし」という視点で例示していた。一方、市内すべてのエリアについて「暮らし」という「居住」の観点を中心として将来像を語ることにより、都市計画法その他法令により工業や農業、自然環境を主とするエリアにおいて、工業、農業、観光、自然環境など、居住以外の価値や将来像について語られず、本来の都市計画の目標、方向性とズレが生じてしまうエリアもある。都市計画の果たすべき役割を明確にするために、現行計画にある「エリア」ごとの将来像については、示し方を見直す必要があると考えられる。

既に人口減少が進行している相模湖津久井都市計画区域の居住誘導区域外や都市計画区域外、相模原都市計画区域の城山地区等における市街化調整区域においては、長期的な視点では、立地適正化計画により将来的に居住が拠点周辺へゆるやかに誘導されていくこととなる。今回の見直しに当たっては、「将来的に居住が拠点へ誘導されていくエリア」についての将来像を現実的に、より分かりやすく、理解しやすい形として示すべきである。

しかし、本市のまちづくりが都市部の利便性のみを追求し、こうした里山的な既存集落を包含する「居住誘導区域外」の地域の、都会の便利さはないが緑豊かな場所について、切り捨てられたりとか、取り残されたりという見え方がされてはいけない。立地適正化計画による人口の密度の維持だけを重視するのではなく、人口の中身が大事である。まちづくりは住民のためのものであり、都市計画マスタープランは、市民一人ひとりのウェルビーイング（※13）の向上に資する計画でなくてはならない。

市全体において人口が減少に転じると予測されるなか、居住以外の工業、農業、観光、自然環境等について具体的な方向性を議論したうえで、「将来都市構造図」において、それぞれの地域の役割、意味付けについて、分かりやすく示す必要がある。

※13「ウェルビーイング」(Well-being)：個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好で満たされた状態にあることを意味する概念。1946年に世界保健機関（WHO）が定めた「WHO 憲章」の前文では、well-beingという言葉を用いて「健康（Health）」の定義を次のように示している。“Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity.”（《訳》“健康とは、病気ではないとか、弱っていないということではなく、肉体的にも、精神的にも、そして社会的にも、すべてが良好で満たされた状態にあることをいう。”）

近年では、実感としての幸せ、心の豊かさなどを表す言葉として、国内外で注目が高まっている。

エ 「都市づくりの方針」作成に当たって考慮する事項

今後、居住、工業、農業、観光、自然環境等の様々な観点から、「土地利用」や「都市力」、「交通」、「みどり」、「景観」、「防災」といった『都市づくりの方針』の議論を積み上げるとともに、相模原市総合計画「基本構想」に即して定められる各種計画と連携し、将来都市構造の具体的な示し方について議論することとなる。

改定に当たって考慮すべき、令和2年度以降の本市を取り巻く社会情勢の変化として、本市も今後人口減少に直面することや、頻発・激甚化する自然災害への対応が求められていることを踏まえた上で、整開保に即した「都市づくりの基本目標」①集約連携型まちづくりの実現に向けた都市づくり、②災害からいのちと暮らしを守る都市づくり、③市全体で発展する持続可能な都市づくりの3つの目標の実現について、検証する必要がある。

まず、①集約連携型まちづくりの実現に向けた都市づくりは、少しずつでも進めて行くべきである。市の財政も潤沢にあるわけではないので、市全域で万遍なく施策を行うことは現実的ではない。一方、財政の観点からは、企業誘致によって税収を上げるという方向の取組も重要である。

次に、②災害からいのちと暮らしを守る都市づくりに関して、都市構造を考える上で、防災は重要な要素であり、都市防災の観点が、非常に重要になってくる。避難場所、避難路、緊急輸送路、延焼遮断帯等の都市防災施設の観点から、建築物の不燃化促進、防火・準防火地域の指定等の市街地誘導の観点まで、本市の多様な地域特性に応じた様々なレベルでの防災対策を実施する必要がある。

また、防災の観点において、都市部も含め山林、農地、緑地等グリーンインフラの防災機能について、明記すべきである。グリーンインフラの具体的な内容、目指すこと、効果について、共有することが大切である。例えば、効果としては、森林のCO2削減への寄与のほか、都市緑地の延焼遮断帯機能、農地の治水機能などがある。グリーンインフラに資する取組について、社会全体として幅広く行うことに意義がある。一方、維持管理費用についても留意する必要がある、維持・保全する担い手の確保が必要な課題である。

さらに、防災に関して、地籍調査をさらに取り組まなければ、迅速な復旧・復興は困難である。復旧・復興の際には、所有者不明土地の問題もある。加えて、空き家についても、復旧・復興が遅れる要因となる。空き家の位置をすべて把握するのは困難と思われるが、関係部署と連携して、空き家対策について取り組む必要がある。

続いて、③市全体で発展する持続可能な都市づくりに関して、現行計画で謳う「都市活力」について、工業や農業等の産業振興の発展に資するような土地利用、又はそこにお住まいの方たちの連携や交流の場としての機能が果たせるようなイメージが伝わるように、「都市活力」という言葉について、もう少し直接的な表現にすべきと考える。

また、本市は東西で土地利用が全く異なるが、それをどういかにかが重要である。災害時に備えて、市民が平時から東と西の交流を深める手立てを考えるためにも交通インフラとして、道路を強靱化していくことや修復又は補強することはすごく大事だと考える。それがフェーズフリーという考え方であり、平時から災害時まで、シームレスに移行できるために必要である。

リニア駅開業に伴い、橋本駅で降りたいという観光の面のポテンシャルが津久井地域にあると考える。橋本駅と津久井地域とを結ぶバス路線など、橋本駅周辺と津久井地域を一体的に考え、津久井地域の観光資源としての役割が一層果たせるよう、仕組みづくりについて検討する必要がある。

今後、津久井地域を含め、市域において居住以外の価値、役割を発揮できるような仕組みや制度がないと、取り残されてしまう地域が生じる危惧もある。公共交通としてのバスを維持するためにも、居住や都市機能誘導等の話ではなく、何か新たな拠点を引き合わせないと維持できないものとする。その中で地域公共交通計画との連携によって考えるということは、重要なポイントであると思う。都市構造の議論におい

て、居住や都市機能以外に、他に何か拠点を設定した方がよいと考えられるため、今後検討する必要がある。

一方、居住以外の価値として、水源であったり、自然環境であったりを通じて、居住している人と市域への訪問者との交流や何かしらの繋がりも期待できる。さらに、将来的には、市内での「二地域居住」や、例えば津久井地域等を訪れる交流人口、関係人口も考慮したまちづくりについて、今後の課題として検討する。

オ 大規模災害の発生を見据えた復興都市づくりの方針の策定の進め方について

今回の都市計画マスタープランの改定において、新たに、「大規模災害の発生を見据えた復興都市づくりの方針の方針」について、加える必要があると考えられる。

本審議会小委員会においては、「2. 都市構造上の課題（2）災害リスク」で示した「災害リスク分析」の結果を用いて、表 4-1 に示す「復興都市づくり手法（案）」について、今後の検討を進めるに当たってのイメージの共有のため、機械的に類型化し整理した。

都市機能誘導区域、居住誘導区域、誘導区域外の各区域について、水害と地震災害を想定し、災害リスクが高い場合と低い場合に区分し、整理した。今後、この復興都市づくり手法（案）の考え方を基に具体的な検討を進め、「大規模災害の発生を見据えた復興都市づくりの方針」を作成していくべきと考える。

表 4-1 復興都市づくり手法（案）

誘導区域	災害リスク	仮：復興都市づくり手法（案）		地域例
都市機能誘導区域	高	①仮称：拠点整備復興地区	地域の安全性や利便性、魅力をより向上させることを目指して、一体的な市街地整備による復興を検討することも考えられる。	相模台エリア 等
	低	②仮称：拠点整備地区	面的な被害が見られた場合は、既存の都市基盤をいかした復旧中心のまちづくりが考えられる。	相模原駅周辺 橋本駅周辺 等
居住誘導区域	高	③仮称：市街地改善居住地区	一部の道路幅員の改善などによる安全性と利便性の高いまちづくりに向けた部分的な復興を検討することも考えられる。	御園、相模台、相南 等
	低	④仮称：個別再建居住地区	個別復旧を前提に、既存の地区計画等に沿ったまちづくりを進める。	富士見、千代田 等
誘導区域外	高	⑤仮称：復興検討地区	地域性を考慮しつつ、復興の方針を検討することも考えられる。	水郷田名 等
	低	⑥仮称：個別再建地区	都市基盤の復旧を進めつつ、被災施設の個別復旧を図る。	藤野、相模湖、津久井の集落エリア 等

注：上記に示す「復興都市づくり手法（案）」は、今後の検討の議論を進めるイメージの共有のために、災害ハザード情報、災害リスクの抽出結果に基づき、機械的に類型化したものであり、実際の復興都市づくり手法を決定するものではない。

なお、復興は、復旧とは違う。このことを誤解の無いように、市民等に分かりやすく説明する必要がある。「復旧」は、被災した河川、道路などの公共土木施設や学校等の公共施設、ライフライン等を「被災前と同じ状態に戻すこと」であり、「復興」は、被災前の状況と比較して、「安全性の向上」、「生活環境の向上」、「産業の高度化や地域振興」が図られる等の質的な向上を目指すことである。

本市は、軍都計画を始めとする土地区画整理事業が広範囲で行われており、土地区画整理事業の実施エリアであれば、復興は必要がないと考えられる。例えば、関東大震災において復興を行ったエリアは、約 20 年後に空襲の被害に遭っているが、結局復興は行っていない。理由としては、都市基盤が整っていたことから、「復旧」だけで十分であったためである。

大規模災害の発生を見据えた復興都市づくりの方針は、被災後の復興を早期かつ的確に進めるために策定するものであり、市民や行政担当者らが当事者として計画を理解し、平時から適時更新されていくことが重要になる。このため、計画のとりまとめに当たっては市民等の意見を反映することが望ましい。市民がリスクを認識し、プロセスを共有することが重要で、市民の学ぶ機会、日頃からの地域での話し合いを促すことも復興都市づくりの方針の役割である。さらに、市民等に、震災が起きても被害を最小限にすることを平時から考えてもらうなど、復興の必要のないまちづくりを目指すことも必要である。

(3) 立地適正化計画改定の考え方

ア 立地適正化計画の目的

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条に基づき、都市計画区域内の区域について、住宅及び都市機能増進施設（医療、福祉、商業等）の立地の適正化を図るための計画である。

本市では、これまで、人口増加に伴い住宅用地等の市街地が拡大してきたが、今後は人口減少が見込まれ、拡散した市街地のまま人口が減少し居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない。

このような中で、高齢者でも出歩きやすく健康・快適な生活を確保することや、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、財政面・経済面で持続可能な都市経営を可能とすること、脱炭素型の都市構造を実現すること、さらには災害に強いまちづくりを推進すること等が求められている。このためには、集約連携型まちづくりの実現に向けた都市づくりを推進し、これと連携した公共交通のネットワークを形成することが重要である。

立地適正化計画の改定に当たっては、あらためて以下の①から④までの目的を踏まえた上で見直しを行う必要がある。

＜立地適正化計画の目的＞

- ① 人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティを持続的に確保
- ② 都市の骨格となる公共交通軸の確保
- ③ 都市のスポンジ化への対応
- ④ 頻発・激甚化する自然災害への対応

イ 立地適正化計画の分かりやすさ、情報の見える化について

立地適正化計画の内容の示し方について、人口減少下においても「持続可能な生活」を確保するという観点から、「現状の人口分布」、「公共交通の分布」「生活利便施設の分布」、「災害ハザードの分布」等に連動して設定基準を設けていることを、計画書において、都市再生特別措置法や都市計画法、国土交通省の立地適正化計画の手引きを示しながら、順序立てて分かりやすく明示するべきである。

また、現行計画では、居住誘導区域、都市機能誘導区域から除外するハザードエリアも、図面上は含んで示されており、実際の居住誘導区域及び都市機能誘導区域の範囲が把握しづらいため、実際の区域の位置を分かりやすく示す必要がある。今回新設する防災指針は、災害リスクのある地域への新規の居住や都市機能の立地を抑制し、より安全な地域への誘導を図り、土地利用の面からの防災・減災の取組を進めるための指針でもある。従って、市民等への分かりやすさ、リスクの見える化の観点から、計画書の図面の中で災害ハザード情報を分かりやすく示すべきである。

一方、災害ハザード情報の表示に当たっては、ハザードの指定・除外の更新サイクルや、立地適正化計画での図面の縮尺による情報の正確性について考慮し、別途確認する手段を講じるなど配慮する必要がある。

ウ 計画の柔軟性と実効性の確保について

現行計画では、居住誘導区域の範囲を鉄道駅からの距離と民間の路線バスのバス停からの距離を基準にしている。しかし、昨今のバス運転手不足等によるバスの統廃合によりバス停がなくなると、現状の基準のままでは、人口密度が高い都市部においても居住誘導区域の設定範囲がバス停の位置で左右されてしまう。

公共交通の利便性が高い区域としてバス停からの距離を基準とすること自体は妥当であるが、そのみを持って居住誘導区域として望ましいと判断するべきではなく、人口密度、都市機能施設の充足度等の観点からの条件も加味して居住誘導区域の設定基準を定めるべきである。なお、集約連携型まちづくりの実現には、これと

連携した公共交通ネットワークの形成が重要であることから、地域公共交通計画である「相模原市総合都市交通計画」と連携して取組を進めることが重要である。

また、現行計画で居住誘導区域、都市機能誘導区域から除外していない水防法第 15 条第 1 項第 4 号の浸水想定区域（洪水浸水想定区域、雨水出水浸水想定区域）の検証も必要である。

浸水想定区域については、都市計画運用指針より、「総合的に勘案し、居住誘導が不適と判断される場合は、居住誘導区域に含まないこととすべき」とされている。

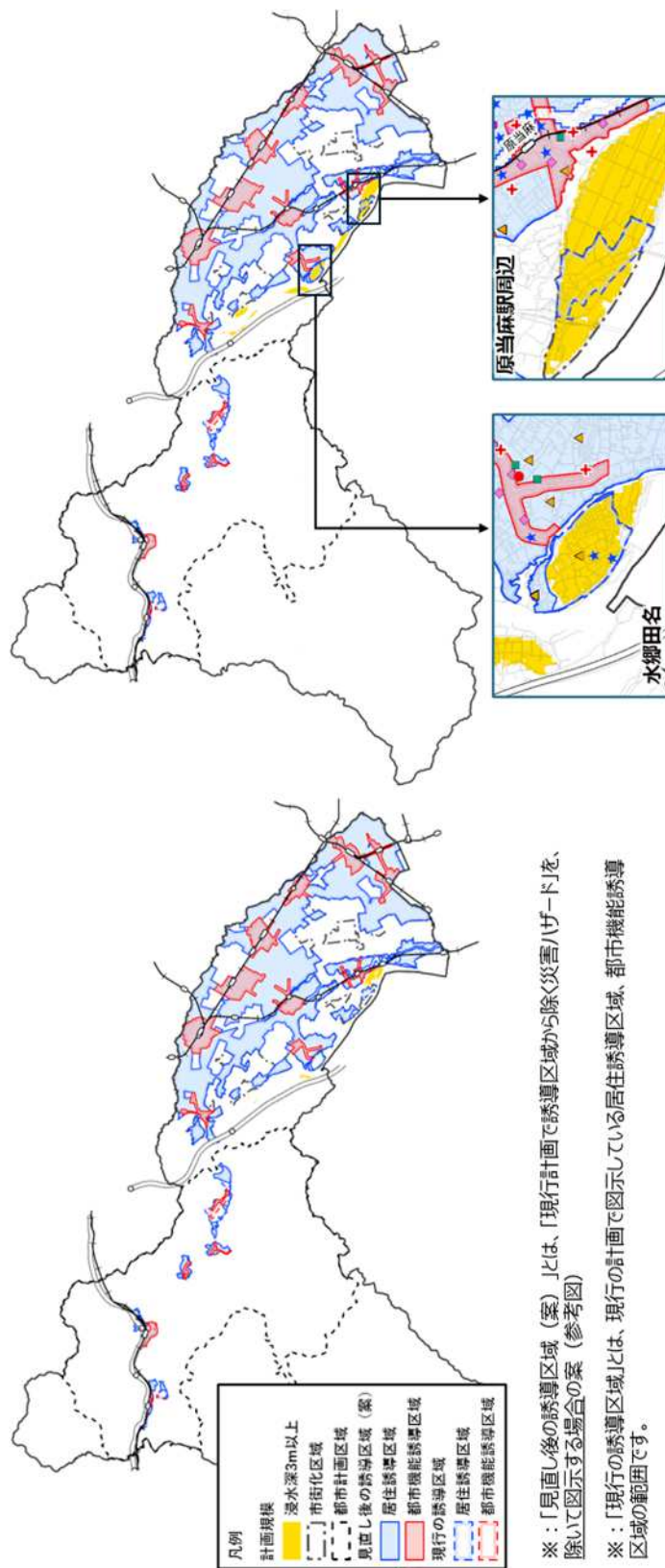
水防法第 14 条の洪水浸水想定区域について、図 4-1 のとおり各誘導区域との比較を行った。計画規模、想定最大規模ともに、垂直避難が困難となる浸水深 3m 以上については、居住誘導区域から除外することが望ましいと考えられる。

水防法第 14 条の 2 の雨水出水浸水想定区域の検証は、最新のハザードマップに基づき今後行う必要がある。

さらに、「誘導施策」について、立地適正化計画をより実効性のある計画とするため、どのような効果の目的のため、こういった施策を行っていく必要があるのかを具体的に示すなど、さらに一歩進んだ取組が必要であると考えられる。

■ 想定最大規模3m以上

■ 計画規模 3m以上



※：「見直し後の誘導区域 (案)」とは、「現行計画で誘導区域から除く災害ハザードを、
除いて図示する場合の案 (参考図)」

※：「現行の誘導区域」とは、現行の計画で図示している居住誘導区域、都市機能誘導
区域の範囲です。

図 4-1 洪水浸水想定区域と誘導区域との比較

エ 居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定基準の見直しについて

前述の 2)、3) を踏まえて、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の検討・設定フローを下図の通り提案する。

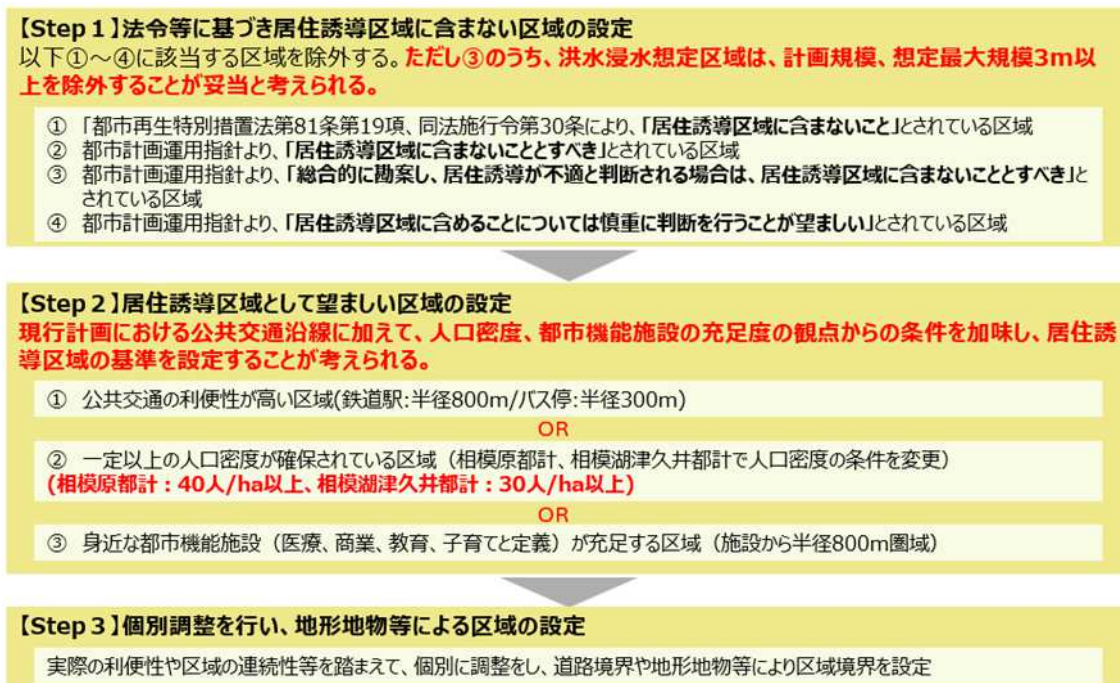


図 4-2 居住誘導区域の検討・設定フロー(案)

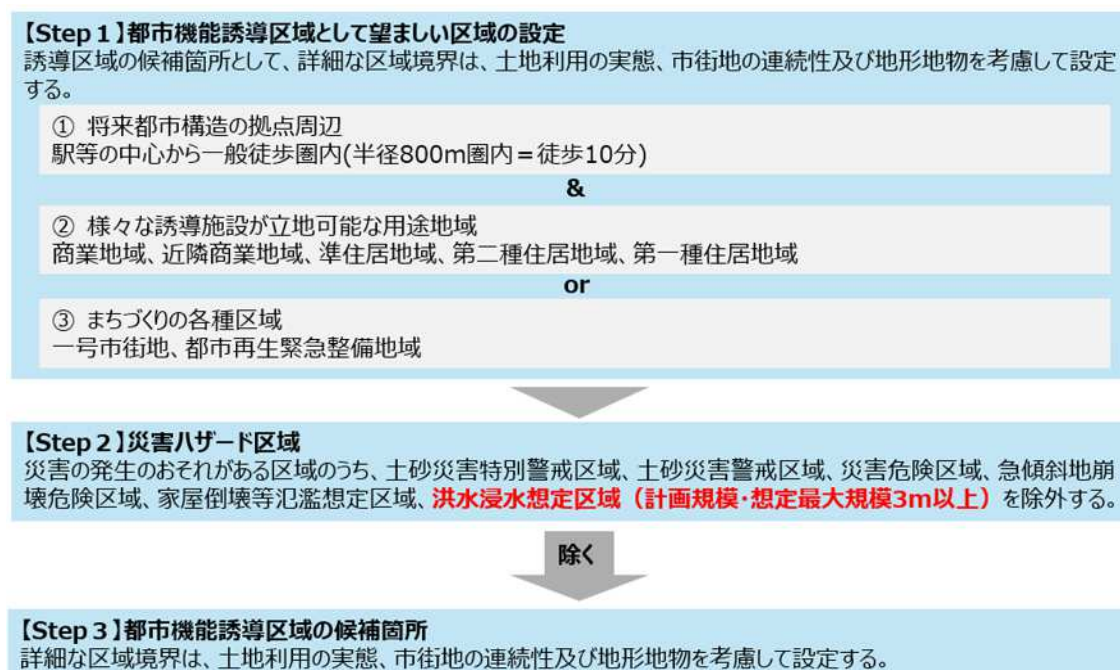


図 4-3 都市機能誘導区域の検討・設定フロー(案)

オ 今後検討すべき事項

国土交通省では、新しい時代の都市再生のあり方を検討するための「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」を令和6年に設置し、令和7年5月に中間とりまとめを行った。その内容を踏まえて、個別分野についてのワーキンググループが設置され、「都市における業務施設・集客施設の立地のあり方に関する分析・検討ワーキンググループ」においては、立地適正化計画において、新たに業務施設や業務支援施設、集客施設等の業務機能を加える方向性が令和8年1月に示され、その後、令和8年3月に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」が閣議決定された。本市においても、国土交通省で示された内容を踏まえながら業務施設等について誘導施設としての拡充を検討する必要がある。

立地適正化計画における「防災指針」に記載する基本的な対応方針、防災・減災のための具体的な取組については、どの地域で何を実施すべきかなど、関係部署と連携して、方策を整理した上で、地域住民等との意見交換を図りながらハード、ソフト両面から災害リスクの回避、低減に必要な取組を定めるべきと考えられる。

おわりに

本市は、前述のとおり高度経済成長期以降の人口増加による市街地の拡大とともに都市基盤整備が進められた都市部を有するとともに、重要な水源地域でもある自然豊かな山間部を有している。さらに、幹線道路や鉄道路線が多方向に整備されており、自動車専用道路のインターチェンジも整備され、今後はリニア中央新幹線の開業が予定されているなど、広域的な交流連携、市場拡大が可能な交通の要衝でもある。

本市がこうした地域特性をいかし、「未来へつなぐ さがみはらプラン～相模原市総合計画～」に示す将来像である「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」を実現すべく、一層発展することが期待されている。

本市が一層発展するためには、市域内で異なる歴史背景等をもつ各地域のそれぞれの魅力、ポテンシャルについて、市民一人ひとりに知ってもらい、市域内での人々の交流を生むことが必要と考えられる。両計画が、市民の交流を生む一助となることが望まれている。

また、両計画は、市民や企業等にまちづくりの参画を促し協働してまちづくりを進めるためのツールでもある。多くの市民や企業等がまちづくりの主役となるため、両計画が、誰もが手にとって、読みたくなる、そのような計画となるよう改定を行う。