

# 町田市中心市街地整備構想

～協働による中心市街地の魅力づくり～

まちづくりで



2014年3月

# 町田市中心市街地整備構想 目次

• はじめに	
• 町田市中心市街地整備構想検討懇談会座長より	
1. 中心市街地整備構想の背景と目的 -----	1
(1) 背景 -----	1
(2) 目的 -----	1
2. 上位計画等での位置づけ -----	3
(1) 町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」(2011年12月) -----	3
(2) 町田市都市計画マスタープラン 地域構想編(2013年改定) -----	4
(3) 町田市中心市街地活性化基本方針(2009年12月) -----	6
(4) その他の上位・関連計画における中心市街地の位置づけ -----	8
3. 中心市街地の現状と課題 -----	11
(1) 「交通ターミナル機能」の観点から見た現状と課題 -----	11
(2) 「新たな賑わいの創出」の観点から見た現状と課題 -----	21
(3) 「誰もが快適に歩く」観点から見た現状と課題 -----	31
(4) 住環境の観点から見た現状と課題 -----	39
(5) 安全・安心の観点から見た現状と課題 -----	44
4. 中心市街地の全体像、目標と方針 -----	49
(1) 全体像 -----	49
(2) 目標と方針 -----	51
5. 中心市街地の整備方策 -----	55
(1) 拠点の整備方策 -----	57
(2) ネットワークの整備方策 -----	59
(3) エリアごとの整備方策 -----	61
6. 整備構想の実現に向けて -----	65
(1) 各主体の役割と体制づくり -----	65
(2) 当面の課題 -----	67

## はじめに

町田市は、市民の皆さんが住み続けたい、市外からもたくさんの方が訪れたいと思うまちづくりを進めるため、10年後（2021年）の目指すべきまちの姿を示す町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」を2011年12月に策定しました。

この計画では、未来のまちだをつくるため、10年を超える長期的な視点で将来を展望する5つの「未来づくりプロジェクト」を打ち出しました。その取組みの一つとして「町田駅周辺の魅力を向上させるプロジェクト」をスタートしました。

このプロジェクトでは、町田駅周辺地域の魅力をより一層向上させるため、新たな賑わいの創出やゆとりの空間の確保などに取り組んでおります。

そこで町田市は、「町田市中心市街地整備構想検討懇談会」での検討報告を受け、現状と課題から全体像と目標方針を示し、整備方策をまとめた「町田市中心市街地整備構想」を策定しました。

この整備構想を基に、市民・事業者の皆さんと共に町田駅周辺の魅力を向上させる取り組みを進めていきます。

最後に、整備構想の策定にあたり、貴重なご意見、ご提言を賜りました町田市中心市街地整備構想懇談会委員の方々、意見交換会に参加いただいた町田駅周辺の市民・商店会・大規模店舗の方々及びアンケートにご協力いただいた皆様にお礼申し上げます。

今後とも町田駅周辺の魅力づくりに、一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

町田市長

石 阪 丈 一

## 町田市中心市街地整備構想検討懇談会座長より

町田駅周辺の中心市街地は、周辺の住宅地の成長とともに商都として発展し、首都圏郊外部で有数の商業拠点的形成してきました。町田市の中心市街地の商業の魅力は、大規模店舗だけでなく多様な商店群の存在によって形成されてきました。

これからは、この商業の多様性の持続や、文化・芸術拠点と公共空間の充実、高い質を持った都市型住宅と業務機能の集積、公共交通の再編とターミナル空間の整備により、さらに魅力ある中心市街地としていく必要があります。

懇談会では、より魅力的な中心市街地を形成していくため、中心市街地の将来像やその実現に向けた方針、整備方策等について検討し、「町田市中心市街地整備構想」を取りまとめるに至りました。

本構想の検討にあたっては次の点に留意しました。

第一は、町田市の中心市街地が抱える現況について、物的状況だけでなく、来街者、市民、事業者の視点から多面的に捉えることです。

第二は、中心市街地の全体イメージについて、魅力として伸ばしていく部分と改善していく部分を総合的に考えることです。

第三は、まとめられた構想をどのように実現するのか、行政と市民・事業者の連携の道筋をできる限り明らかにすることです。

第四は、中心市街地の整備の方向性について、来街者や町内会/自治会・商店会の意向を把握し本構想に生かすことです。

懇談会では以上のような点に留意しながら検討を進め、4回の検討を経て、本整備構想を取りまとめるに至りました。

今後は、本整備構想をもとにして、市民・事業者と協働し、実現化を進めていくことが求められています。

最後に、懇談会の検討にあたり、意見交換の場やアンケート調査の際に貴重な声をお寄せいただいた市民の皆さんに感謝の意を表したいと思えます。

2014年1月

町田市中心市街地整備構想検討懇談会

座長 真野洋介

# 1. 中心市街地整備構想の背景と目的

## (1) 背景

町田市は1999年に市における都市計画分野の総合的かつ体系的なまちづくりの方針である「町田市都市計画マスタープラン」を策定した。この中で、町田市は、地形・都市形成の経緯を総合して、「町田駅周辺の中心市街地」、「一般住宅、住宅団地などの住宅市街地」、「北部の丘陵域を中心としたみどり豊かな郊外部」の3つの地域特性を有する都市だと特徴づけ、それぞれの地域特性を生かしていくものとした。

その後、概ね10年が経過する中、第一次改定を行った「町田市都市計画マスタープラン2011年・2013年改定」においてもこの考え方を踏襲し、「中心市街地の魅力向上・活性化と広域的な交流・連携の促進」をまちづくりの主要課題として改めてとらえ、中心市街地としての都市機能の強化をめざし次のような方向性を掲げた。

- ・都市生活を支える商業地、働く場として都市型産業機能の集積を誘導するとともに、文化・芸術施設や公共公益施設などの都市的な利便性や快適性を享受するための環境整備を進めていく。
- ・東京都心や横浜市、相模原市方面にアクセスしやすい交通条件を活かしながら、周辺市と連携した都市機能の集積を誘導し、広域的な都市核としての形成を図る。
- ・歩いて活動できる、快適で魅力ある移動環境の整備を進めていく。
- ・中枢的な行政、防災、公安機能の充実を図るとともに、災害に強い拠点づくりを推進していく。
- ・都市的な利便性の高い都市型住宅について、商業系用途の連続性に配慮しながら集積を図るとともに、都市景観に配慮した街並み形成を誘導していく。

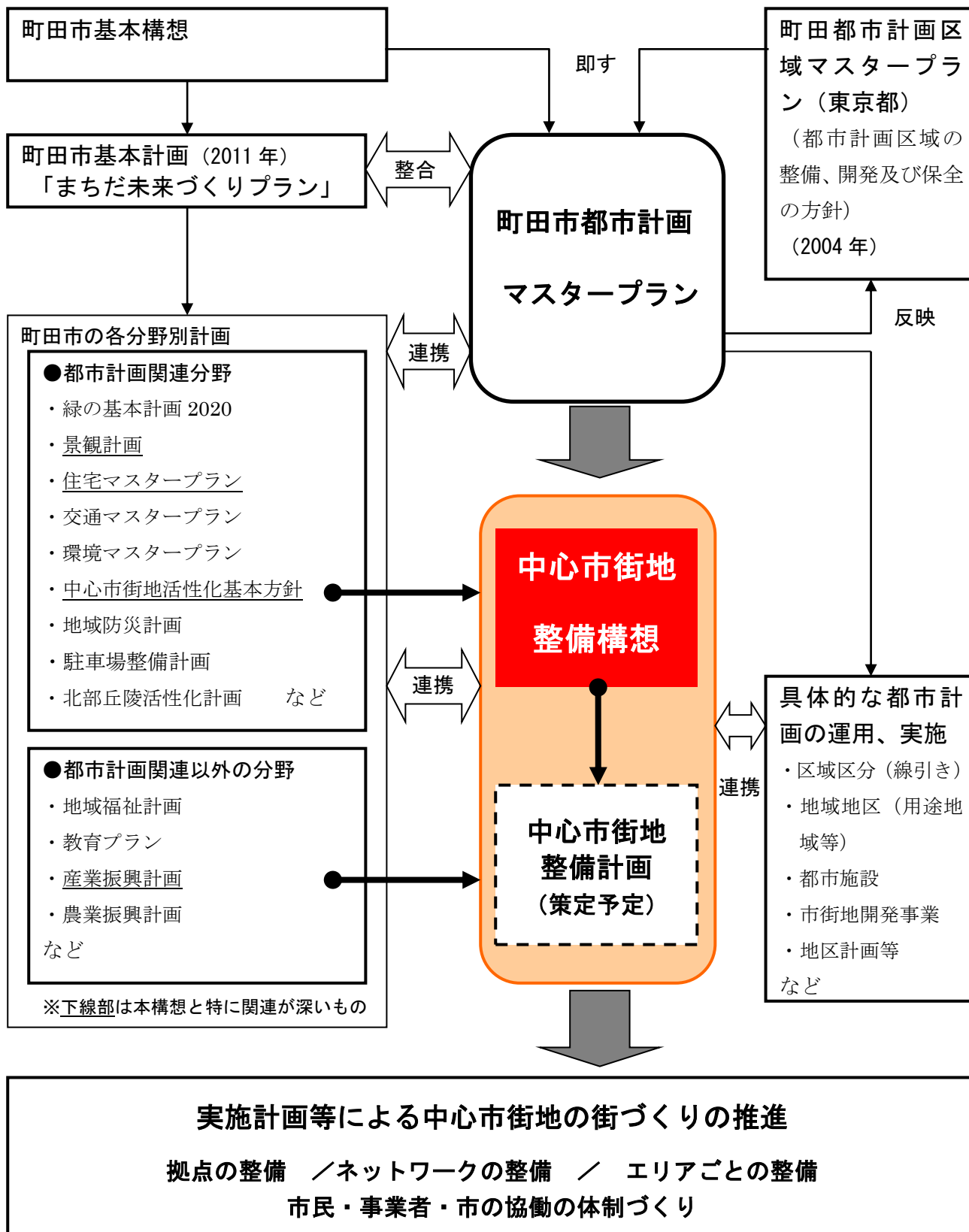
## (2) 目的

中心市街地の更なる整備に向けては、道路・建物の適切な更新や改善等のハード面の取組みに加え、賑わいの創出、コミュニティの形成等のソフト面の取組みが重要となる。また中心市街地の魅力をより高めるために、中心市街地に関わる様々な主体が連携して、継続的に取り組む組織の確立が必要である。

このような認識のもと、中心市街地整備構想は、町田市基本計画や都市計画マスタープラン等に基づき、関連する分野別計画と連携しながら、中心市街地の更なる整備に向けて、市民・事業者・市の協働のまちづくりの指針として策定するものである。

なお、本構想に引き続き、中心市街地整備計画を策定し、市民・事業者・市それぞれの役割を明確にすると同時に、エリアマネジメント組織などの体制づくりを進め、協働によるまちづくりの実現を積極的に図るものとする。

＜中心市街地整備構想・計画の計画体系上の位置づけ＞



## 2. 上位計画等での位置づけ

### (1) 町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」(2011年12月)

町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」(2011年12月)では、計画の推進において先導的な役割を果たす5つの未来づくりプロジェクトのひとつとして「町田駅周辺の魅力を向上させるプロジェクト」を掲げている。

ここでは、町田駅周辺地域の魅力をより一層向上させるため、原町田一丁目地区、原町田三丁目地区、小田急町田駅周辺地区を重点検討地区とし、新たな賑わいの創出やゆとりの空間の確保に向けた取り組みを進めるものとし、推進にあたっての戦略として次の3つを掲げている。

#### 【戦略1】交通結節点としてのターミナル機能の強化

- ・連絡通路の整備や案内表示の充実などで乗り継ぎの利便性を向上し、町田駅周辺全体でターミナル機能を強化していきます。

#### 【戦略2】新たな賑わいの創出

- ・音楽や演劇、イベントなど多様な用途に対応できる1,500人から2,000人規模のコンベンション施設の整備や、シネマコンプレックス、その他集客施設の誘致を検討します。
- ・交通結節点であるという長所を活かして、オフィスビルの誘致や起業の支援など、雇用の創出を検討します。

#### 【戦略3】誰もが快適に歩くことができるまちづくり

- ・まちを訪れる人がまちなかを歩きたくなるような、バリアフリーに配慮した歩行空間の整備などによって、さらなる中心市街地の活性化を検討します。



＜町田駅周辺の魅力向上のための重点検討地区＞

出典：町田市基本計画「まちだ未来づくりプラン」(2011年12月)

## (2) 町田市都市計画マスタープラン 地域別構想編 (2013年改定)

町田市都市計画マスタープラン 地域別構想編 (2013年改定) において、中心市街地は「町田中心地域」に含まれ、当地域の目標等を次のように掲げている。

- 中心市街地では、界隈性と雑多性にあふれ、多くの人々に親しまれている都市空間を大切にしつつ、駅前にふさわしい土地利用や基盤の強化を図ることで、活力が生まれ続けるようなにぎわいのあるまちをめざします。
- また、コンベンション施設などの新たな文化・芸術機能の導入、人々が憩える広場や魅力ある道路空間の創出などにより、子どもからお年寄りまで多世代が楽しめる場の充実を図り、買い物以外にも楽しめる、懐の深い、回遊性のある中心市街地の形成を進めます。
- 中心市街地の周辺に広がる住宅地ではゆとりある環境を維持するとともに、近年増加する中高層マンションなどについては、周辺環境の向上に寄与する利便性の高い快適な都市型住宅※を誘導していきます。

### 【地域の目標】

- 都市機能が集積する「都市核」として、持続的な活力を生み出すにぎわいの形成
- 町田らしい文化や商業が育ち、多様な世代が安心して歩いて巡り楽しめるまち
- みどりと共存する住宅地の保全と、利便性が高く快適な都市型住宅の形成

※都市型住宅：地域の中心地周辺や幹線道路沿いに立地し、交通や買い物などの利便性が高く、郊外型の戸建て住宅と比較して高容積かつ高層の住宅。

また、地域の目標を実現するためのまちづくりの方針を掲げている。

町田中心地域の地域まちづくり方針総括図の中心市街地拡大図は次ページのとおりである。



<町田中心地域の地域まちづくり方針総括図・中心市街地拡大図>



出典：町田市都市計画マスタープラン 地域別構想編（2013年改定）

### (3) 町田市中心市街地活性化基本方針（2009年12月）

町田市中心市街地活性化基本方針（2009年12月）においては、商業都市として時代や消費者のニーズにたくみに応えながら発展してきた中心市街地が、交通の要衝であると同時に市域・都県境を越えた広い後背地を有するという立地を背景に、町田市民のみならず隣接する相模原市居住者等を含めた幅広い来街者に様々な都市サービスを提供する人口200万人の都市圏の中心市街地としてさらなる発展を遂げていくことをめざし、中心市街地活性化の基本理念を次のように掲げている。

**ゆったりめぐる もてなしのまち 町田**  
～住む人、働く人、訪れる人がはぐくむ、にぎわい都市～

また、基本理念に基づく活性化の基本方針として次の3つを掲げている。

●**憩い：誰もが安心して、ゆったりと時間を過ごせる回遊性、滞留性に富んだ、憩いあるまちをつくる**

- ・にぎわいある商店街、町田市民ホールや町田市民文学館等の文化施設、中央図書館等の公共施設など、さらに中心市街地周辺の国際版画美術館、芹ヶ谷公園、境川など、中心市街地内外の要所をめぐりながら、街を楽しむことができるよう、歩きやすい歩行空間、休憩や交流に資する滞留空間を創出し、回遊性の高い歩行空間ネットワークを形成するとともに、荷捌き車両や交通混雑への対応、防犯に関する取り組みの継続などにより、安心して、ゆったりと時間を過ごせる、憩えるまちをつくる。

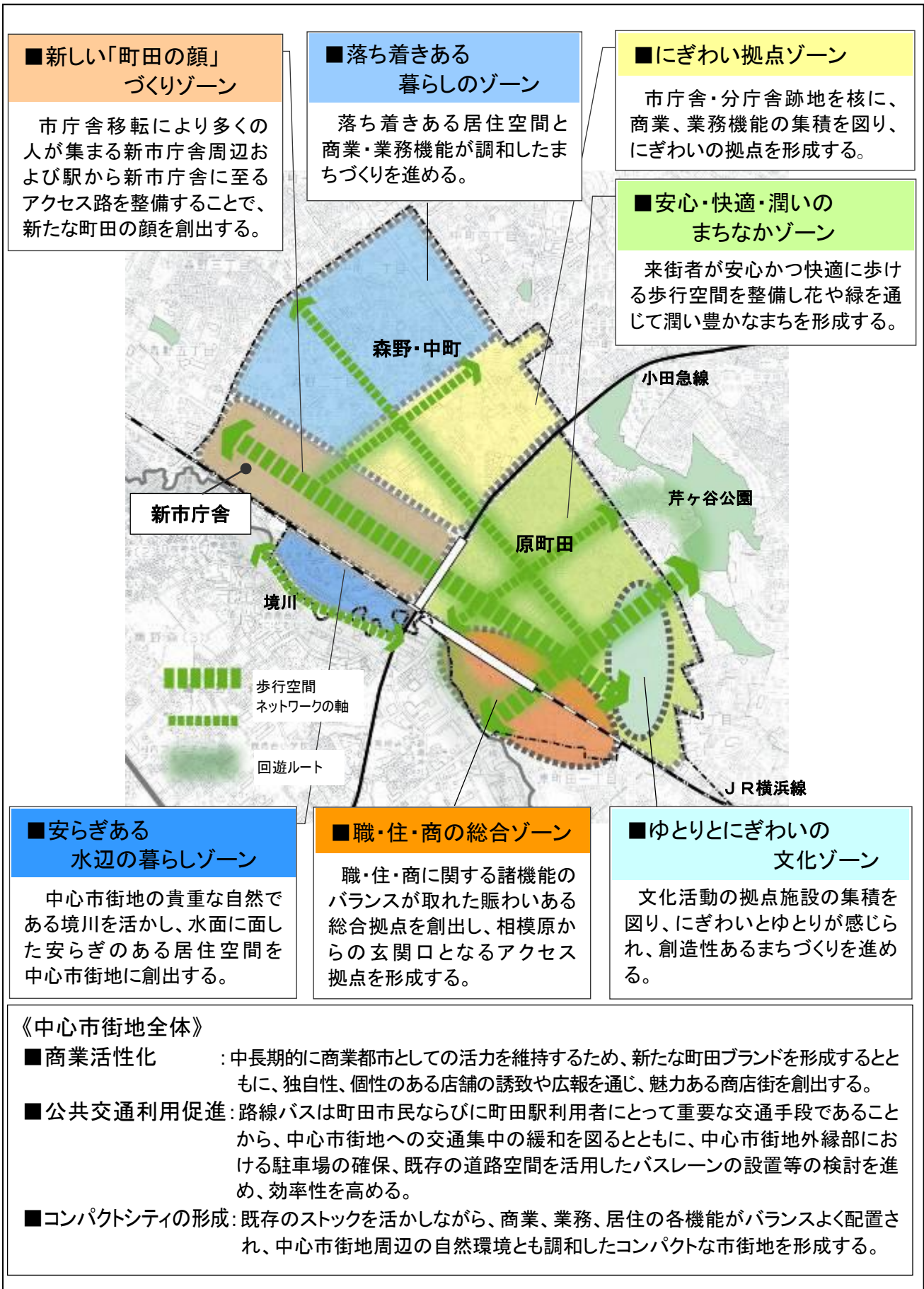
●**集う：文化の発信を担う創造性のある新たなコミュニティを形成し、人々が集うまちをつくる**

- ・既存の文化施設、市民の活動を有機的に結びつけ、活発な文化活動・市民活動を支援する拠点としての役割を強化するとともに、店舗や事業所の誘致、町田ブランドの形成等を通じた中心市街地の情報発信機能の充実、町田駅東口から芹ヶ谷公園、国際版画美術館にかけての回遊ルートづくりにあわせた周辺地域のまちづくりなどを通じ、創造性のある文化・交流拠点としての機能を高め、人々が集えるまちをつくる。

●**潤い：中心市街地周辺の豊かな自然環境と調和した、潤いあるまちをつくる**

- ・八王子から三浦半島に至る多摩・三浦丘陵に位置する町田市は、北部丘陵をはじめ市域に豊かな自然環境が存在しており、中心市街地周辺にも芹ヶ谷公園の緑、境川の水辺のように自然が感じられる場所がある。中心市街地を取り巻く緑や水辺の環境に親しむことができ、市民、事業者、市の協働による花や緑にあふれるまちづくり、昔ながらの老舗店舗等をいかした景観づくりなどにより、周辺の豊かな自然環境と商都の界隈性が調和した、潤いあるまちをつくる。

< 中心市街地の将来像 >



出典：町田市中心市街地活性化基本方針（2009年12月）

#### (4) その他の上位・関連計画における中心市街地の位置づけ

その他の上位・関連計画における、中心市街地の位置づけは下記のとおりである。

##### ①町田市交通マスタープラン（2004年3月）

基本目標Ⅱ「だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする」において、次のように重点目標をふたつ掲げている。

###### 【重点目標Ⅱ-1】だれもが公共交通でアクセスしやすい中心市街地にする

既存の鉄道網や路線バス網などの公共交通網を基盤としながら、より便利に利用しやすく、だれもがスムーズに公共交通で中心市街地に訪れることができる環境を創出していきます。

###### (個別目標Ⅱ-1-1) 交通渋滞を解消し、バスの定時性を向上する

- ・送迎自動車で混雑する区間や時間の乗降規制を検討
- ・タクシーの待機場所の管理・要請を検討
- ・小田急線町田駅北口周辺の交通規制を検討
- ・百貨店など大型店舗での共同配送の導入を検討
- ・附置義務駐車場の隔地整備のルール化を推進
- ・フリッジ駐車場の整備の推進
- ・中心市街地へのマイカー乗り入れ規制の検討
- ・駐車場案内・誘導の促進

###### (個別目標Ⅱ-1-2) 公共交通利用者への案内や料金サービスを向上し、公共交通を利用しやすくする

- ・路線バス利用に関するわかりやすい案内・表示を推進
- ・路線バス運行状況の情報提供を推進
- ・鉄道駅を利用しやすい路線バス走行ルートの調整
- ・公共交通利用者への料金優遇措置を検討

###### (個別目標Ⅱ-1-3) バスやタクシーなどの乗降空間を整備する

- ・道路上のバス乗り場の見直しを検討
- ・総合的な交通広場の整備を検討

###### 【重点目標Ⅱ-2】だれもがより楽しく滞在できる中心市街地にする

路上駐車や放置自転車が歩行者の通行を妨げることなく、高齢者や障がい者、子ども等だれもが安全に安心して回遊できる歩行空間を確立し、より楽しく滞在できる環境を創出していきます。

###### (個別目標Ⅱ-2-1) 歩行者中心の回遊性の高い快適な歩行空間を提供する

- ・歩行者天国内での車両規制ルールの再構築
- ・不要な車両の進入ができない装置の設置
- ・既存自転車駐車場の有効活用
- ・歩行者天国周辺部での買い物客用自転車駐車場の確保
- ・大型バイク駐車場の整備推進
- ・安全で快適な歩行空間（ポケットパークなど）の整備推進
- ・市役所までの歩行空間の確保
- ・小田急線踏切の立体化を検討
- ・中心市街地内を連絡する地区内交通システムの導入を検討
- ・中心市街地居住者等の効率的な自動車の利用方法を検討

###### (個別目標Ⅱ-2-2) 貨物車が歩行者の通行を妨げることなく、効率的に集配送できるようにする

- ・共同集配施設の利用促進
- ・荷さばき場所の受け皿を整備
- ・共同集配施設の新規整備を検討
- ・商店街内共同配送システムの確立に向けた調整

###### (個別目標Ⅱ-2-3) 高齢者や障がい者、子ども等が安全で安心して移動できるようにする

- ・歩行空間のバリアフリー化の推進
- ・新たな交通手段（シニアカーなど）への対応検討

## ②町田市景観計画（2009年12月）

町田市景観計画（2009年12月）において、中心市街地は「原町田地域」に含まれ、当地域の景観づくりのテーマ等を次のように掲げている。

### 【景観づくりのテーマ】

#### 1) 活気とふれあいのある中心市街地の景観づくり

- 町田駅周辺の中心市街地については、現在の「にぎわい」「回遊性」などの要素を生かし、一定の秩序を保ちながら、町田の中心として誰もが安全に快適に過ごすことのできる、ゆとりとうるおいのある中心市街地の景観づくりを進めます。

#### 2) 街道の歴史的な資源などを生かした快適で魅力的なまち並み景観づくり

- 町田街道や鶴川街道、鎌倉街道など歴史のある街道や、交通ネットワークの要となる主要な道路が多く集まる特徴を生かし、生活基盤施設の改善や街道沿いに残る歴史的な資源などを生かしながら、快適で魅力的なまち並み景観づくりを進めます。

### 【景観づくりの作法】（「商都」としてにぎわう町田駅周辺）の抜粋

- 町田駅周辺では、これまで培われてきた活気のある町田の生活風景を尊重し、昔ながらの老舗店舗等を生かしながら、にぎわいのある景観づくりを行います。
- だれもが快適に過ごせるよう、オープンスペースや緑の創出により、ゆとりやうるおいのある景観づくりを行います。また、周辺の住宅地に配慮した景観づくりを行います。



- 町田駅から新庁舎予定地へ続く町田駅前通りは、将来は新庁舎への主要な通りとして、緑豊かで暖かみのあるまち並みづくりを行います。
- 文学館通りは、文学館や版画美術館を結ぶ通りとして、文化的で人に優しい通りづくりにより、中心市街地の回遊性を高めます。
- 原町田大通りは、町田駅周辺のシンボルとして、また芹ヶ谷公園へのアプローチとして、活気とふれあいのある通りづくりを行います。

#### ◆配慮すべき景観要素◆

文学館通り／町田駅前通り／原町田大通り等のにぎわい／老舗店舗／周辺住宅地など

出典：町田市景観計画（2009年12月）

### ③町田・相模原業務核都市基本構想（2004年3月）

業務核都市とは、都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中核となり、業務機能をはじめとする諸機能の適正な配置先の受け皿となるべき都市のことを言う。多極分散型国土形成促進法（1988年）により制度的枠組みが規定されている。町田・相模原は、第5次首都圏基本計画（1999年）において位置づけられている。

業務核都市基本構想では、町田駅周辺地区の「業務施設集積地区の整備の方針」において、次のように方針を掲げている。

#### 【導入・整備すべき機能】

- ・SOHOやコミュニティビジネス等の地区内への誘導を図る。また、東京都心部(新宿)、八王子及び横浜方面との交通利便性を生かし、市民や企業にサービスを提供する企業の地域営業拠点としての機能強化を図る。
- ・大型店集積や商店街の共存、集客機能に加え、市街地再開発事業に伴う商業施設の導入、駐車場整備等を通じて、広域的な購買需要に対応する商業拠点としての役割を担う。
- ・市民ホールや図書館等は、両市民による共同利用を通して、文化活動や文化鑑賞の拠点としての役割を担う。また、コンベンションホールの整備により、両市の市民活動等に関する情報発信機能の向上を見込む。
- ・市民活動や文化活動の拠点である市民フォーラムは、NPOやボランティア等を支援する中核的な拠点としての役割を担う。
- ・市街地再開発事業や優良建築物等整備事業等の活用により、業務等の機能を有する職住近接型の都市型住宅の供給を図る。

#### 【機能の配置及び整備の方針】

- ・交流拠点としての機能を強化するため、（仮称）コンベンションホールの整備について検討を進める。

#### 【公共施設等の整備の方針】

- ・道路は、相模大野駅周辺地区との連絡強化のため、行政界の調整とともに、JR町田駅南口一帯の道路網及び主要な行政関連施設を結ぶ町3・4・33（森野大蔵線）の整備を図る。
- ・また、町3・4・11（停車場成瀬線）の活用により、芹ヶ谷公園と町田駅を結ぶ環境空間の形成を図るとともに、駅南口の再編により境川から駅までの緑地帯の形成を検討する。
- ・鉄軌道は、多摩センターと結ぶ多摩都市モノレールの町田ルートについて、事業採算性をはじめ様々な課題があり、引き続き検討していく。

### 3. 中心市街地の現状と課題

ここでは、まちだ未来づくりプランで掲げる3つの戦略「交通結節点としてのターミナル機能の強化」「新たな賑わいの創出」「誰もが快適にあることができるまちづくり」の観点に、「住環境」と「安全・安心」の観点を加え、5つの観点から中心市街地の現状と課題を整理する。

各節の構成は以下のようになっている。

「①課題」…現状データと、市民・来街者ニーズに基づき、課題を整理

「②現状」…「①課題」のもととなる現状データについて解説

「③市民・来街者ニーズ」…「①課題」のもととなる「市民・来街者ニーズ」について解説

#### (1) 「交通ターミナル機能」の観点から見た現状と課題

##### ①課題

ア. 路線バスを中心とした公共交通の利便性の向上が必要である

- ・路線バス利用者が多く、バス乗降空間が分散している、滞留空間を含めた公共交通のための空間が不足しているなど、利便性が高いとはいえない状況にある。
- ・このため、駅周辺に分散する路線バスなどの発着拠点の集約化等により、路線バスを中心とした公共交通の利便性を向上させる必要がある。

イ. 乗り継ぎ利便性の向上が必要である

- ・鉄道からバス・タクシーへの乗り継ぎの際、乗降空間の分散、乗り継ぎのための空間の不足、案内板の不足等により、乗り継ぎが不便な状況となっている。
- ・町田駅利用者街頭アンケートでは、電車からバス/タクシーへの乗り換えについて約4割が「不便」と回答している。また、「町内会、自治会、商店会及び大規模店舗アンケート」（以下、「町内会・商店会等アンケート」）では、町田駅ターミナル機能向上に向けた方策として「改札口から出入口への行き方がわかりやすくなる案内板等の充実」や「バスやタクシーへの乗り換え利便性の向上」に対して高い支持が寄せられた。市民・来街者ニーズの面からも乗り継ぎの利便性の向上が求められている。
- ・これらを踏まえ、連絡通路の整備や案内表示の充実などにより、鉄道やバスなど交通機関相互の乗り継ぎの利便性を向上させる必要がある。

ウ. 中心市街地へのアクセス性の向上が求められている

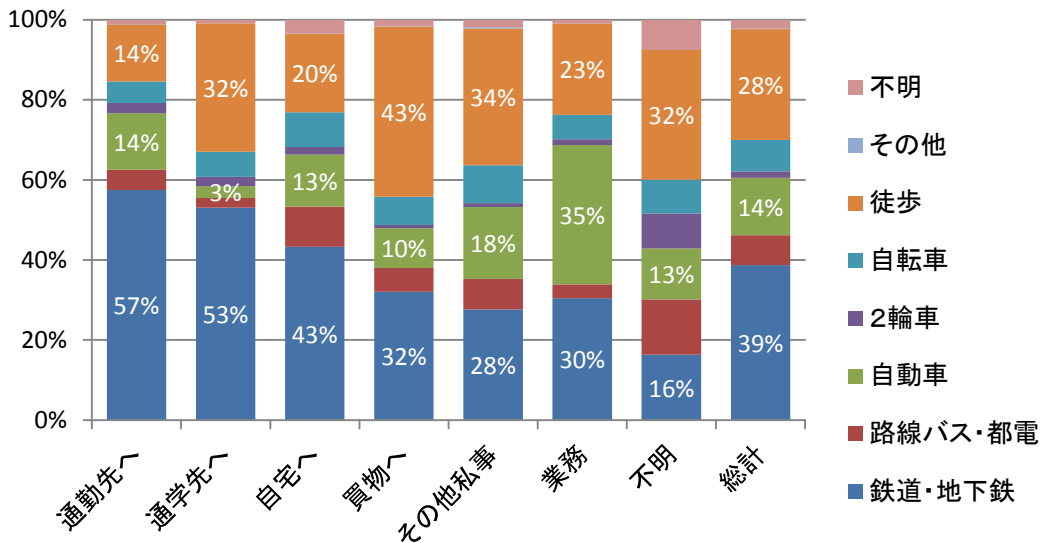
- ・路線バスの定時性や速達性の不足、大和市方面などから中心市街地に至る道路基盤の不足など、中心市街地へのアクセスが不便な状況にある。
- ・このため、路線バスなど駅周辺への基幹交通網の整備、都市計画道路等の整備、駅周辺の面的な整備などにより、中心市街地へのアクセス性の向上を図る必要がある。

## ②現状

### ア. 中心市街地への移動には鉄道利用が最も多い

- 中心市街地は公共交通の便が良いため、全体的な移動には鉄道が最も利用されており、また徒歩での移動も多くみられる。
- 自動車利用は業務において最も分担率が高く、3分の1を占めている。その他には買い物以外の私事で自動車が使われやすい傾向にある。

### <町田市中心市街地の交通手段分担率（目的別）（2008年 東京都市圏パーソントリップ調査）>

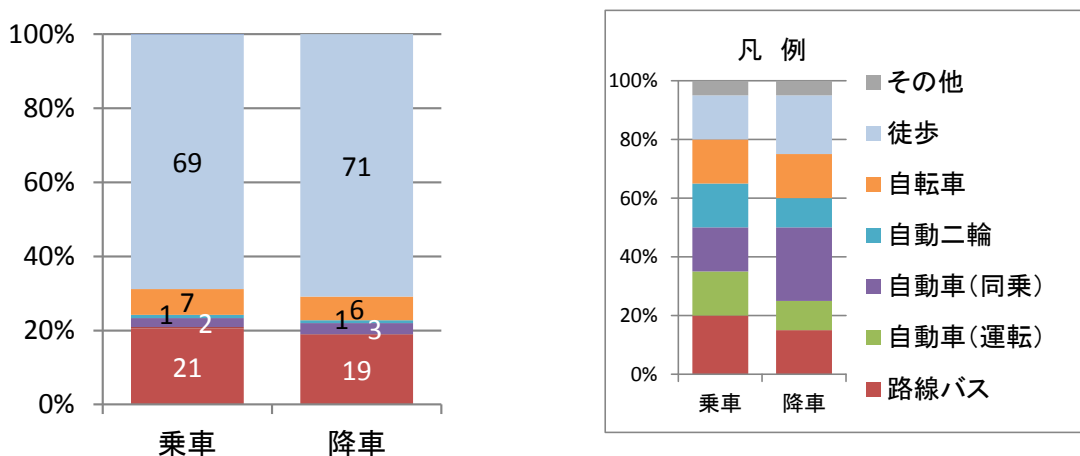


出典：原町田一丁目駐車場整備検討調査等業務委託 報告書（2013年3月）

### イ. 鉄道利用のために町田駅を利用する際のアクセス手段は徒歩とバス路線で合わせて9割

- 町田駅を利用する際のアクセス手段は徒歩と路線バスを合わせると9割になる。
- 自動車は送迎が2~3%あるのみであり、町田市の他の駅と比較すると少ない。このうち、鉄道を端末交通手段とするための利用は300台前後と想定され、町田駅周辺に集中する自動車は、主に町田駅周辺を目的地とした交通である。（※PT調査は平日のみの実施）

### <町田駅乗降別・鉄道駅端末交通手段別分担率（2008年 東京都市圏パーソントリップ調査）>

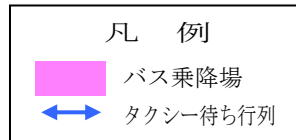
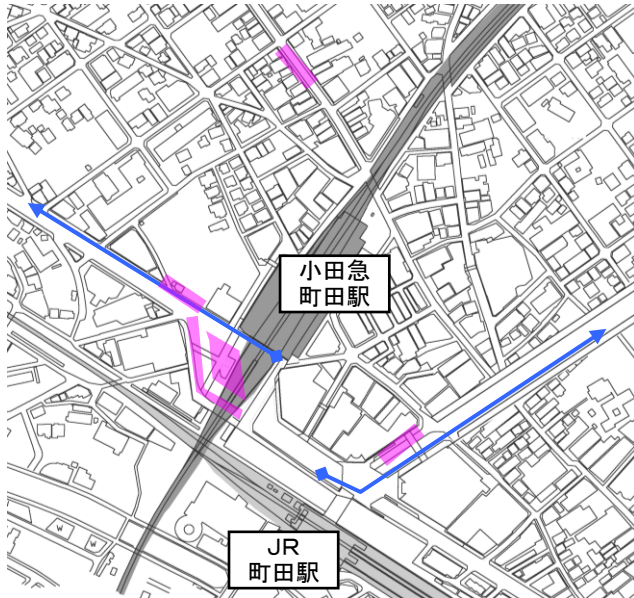


出典：原町田一丁目駐車場整備検討調査等業務委託 報告書（2013年3月）



ウ. バス・タクシーの乗降空間が分散し、十分ではない

- バスやタクシーの乗降場は駅周辺で分散して配置されている。
- バスやタクシーの乗降場は道路沿いの空間を利用している所が多く、利用者滞留空間も含めて交通機能としての面積が不足している。
- タクシープールとしての専用空間は確保されていない。



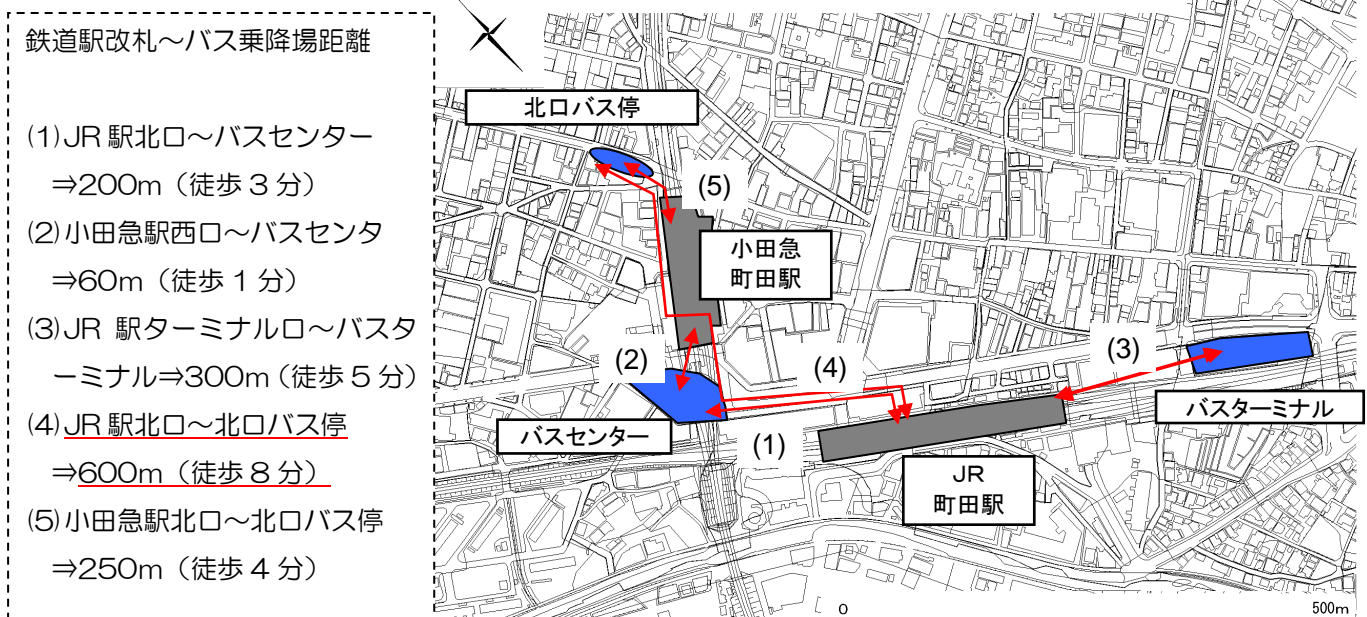
出典：  
町田市町田駅における街づくり計画(案)作成等支援業務 報告書 (2013年3月)

<町田駅周辺の交通施設>

エ. バスの乗り換えが便利ではない

- 乗降場が3箇所に分かれており、行き先別のバス乗降場の位置がわかりにくい。
- 一部の乗り場は、駅改札から離れており乗り換えに時間を要する。

<町田駅周辺のバス乗降場位置と動線>



出典：町田市町田駅における街づくり計画 (案) 作成等支援業務 報告書 (2013年3月)

オ. バスセンター周辺の空間が十分ではない

- ・ラッシュ時でのバス稼働率が高く、道路状況による発着遅れが発生した時のバス運行の柔軟性が低い。
- ・バス停での待機列と歩道通行者、沿道店舗利用者が交錯している。
- ・デッキ橋脚とその間に配置されたバス停により地上部の歩行者空間は不足している。

<バスセンター周辺のバス運行状況と稼働率>

乗り場 (主な行先・系統)		出 方向	ラッシュ時 (7時～9時) 運行本数	ラッシュ時 バス稼働率
バス セン ター (中央)	1 降車場 (連節バス降車場)	—		
	2 境川団地 (町11)・木曾南団地 (町12) 方面	北	23本	96%
	3 小山田桜台 (町32)・下山崎 (町33) 方面	北	23本	96%
	4 連節バス 山崎団地センター (町13, 20) 方面	北	11本	46%
	5 山崎団地 (町14, 15) 方面	北	15本	63%
	6 玉川学園前駅 (町03)、空港リムジンバス方面	北	13本	54%
	7 藤の台団地 (町41, 42) 方面	北	22本	92%
大通 り	8-1 高ヶ坂団地 (町92) 方面	南	8本	33%
	8-2 成瀬台 (町74)、成瀬駅 (町75) 方面	南	11本	46%
	9 つきみ野駅 (町82)、つくし野駅 (町83) 方面	南	23本	96%
バス セン ター (路 側)	10 グリーンハイツ循環 (町06)、小田急相模原駅 (町09) 方面	北	14本	58%
	11 野津田車庫 (町26) 方面	北	13本	54%
	12 小山田 (町27)、都立野津田高校 (町45) 方面	北	16本	67%
	13 淵野辺駅北口 (町29) 方面	北	17本	71%
	14 成瀬台 (町76) 方面	南	9本	38%
路 上	15 日大三高 (町16) 方面	北	3本	13%
	** 降車	-	-	-
北 口	21 鶴川駅・野津田車庫 (町53, 55) 方面	北	17本	71%
	22 本町田団地循環 (町51)、鶴川駅 (町50) 方面	北	22本	92%

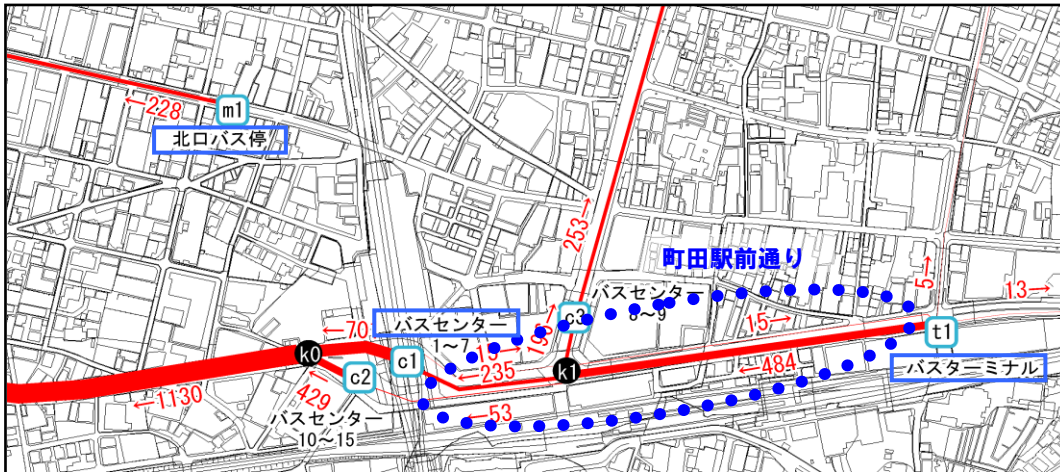
※稼働率は、始発バスのバス停車時間を5分とした際の、ピーク時間(7時～9時)にしめる占有率

出典：町田市町田駅における街づくり計画(案)作成等支援業務 報告書(2013年3月)

カ. バスターミナル間が混雑している

- ・バスセンターとバスターミナル間を走行するバス（延べ約 600 台/日）が、ターミナルロードの混雑を誘発して、バスの定時運行に影響を及ぼしている。

<町田駅周辺・バス流量図>



出典：  
町田市町田駅における街づくり計画(案)作成等支援業務 報告書（2013 年 3 月）

※各バス乗降場の時刻表(H24. 5. 29時点)ベースの台数を集計。高速バス含む  
※台数は延べ台数であり、バスセンターとバスターミナル両方に停車する路線の重複を含む

キ. 広域バスターミナル機能が十分ではない

- ・羽田方面の高速バス本数は年々増加しており、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の整備などにより今後台数増加の必要性が高まっている。
- ・鉄道2路線を利用できるターミナル駅であることから、高速バスの発車台数は立川・八王子などの周辺都市より多くなっている。一方で、乗降場所の不足のため路上で乗降が行われている例が見られ、自動車交通の円滑性を低下させている。

<近隣都市との高速バス発車台数比較>

	羽田空港	成田空港	大阪		盛岡	広島	金沢	合計
			昼	夜	夜	夜	夜	
立川	18	9		2				29
八王子	9	5		1			1	16
<b>町田</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>		<b>48</b>

出典：町田市町田駅における街づくり計画（案）作成等支援業務 報告書（2013 年 3 月）

ク. タクシー待機空間が十分ではない

- ・タクシーの客待ちスペースがなく、周辺道路の車線を占用し、交通容量の低下が発生している。
- ・タクシー客待ち車列が併走する車や横断する歩行者の視距を阻害し、安全性の低下を誘引している。

ケ. 一般車送迎場所がない

- 一般車の乗降スペースが確保されていないため、路上での乗降が行われており、後続車の円滑性や安全性に支障がある。

コ. 自動車動線が交錯している

- 路線バスと路側でのタクシー客待ち車列の混在により交通動線の交錯が発生し、その他交通にも影響を及ぼしている。
- バスセンターでは中央部と沿道部にバス停があることにより、一般車の通過交通と両側からバス交通の交錯が発生する。

サ. 駅へのアクセス機能が十分でない

- 路線バスの定時性や速達性など駅周辺への基幹交通機能が十分ではない。
- 大和市方面を始め、駅周辺に至る道路基盤が十分ではない。

シ. 鉄道により動線が分断されている、駅周辺のバリアフリーが十分ではない

- 小田急線、JR横浜線の線路により、東西方向、南北方向の歩行者動線が分断されている。
- 小田急西口改札を中心に、道路レベル（バス乗降場）⇄改札を結ぶバリアフリールートが面的に広がっておらず、車いす利用者や高齢者等のバリアフリー確保が十分ではない。

ス. 滞留空間が不足している

- 駅コンコース等において、滞留や待ち合わせのための空間が不足し、乗り換えと待ち合わせの人々が交錯することがある。

＜町田駅周辺の「交通結節点としてのターミナル機能」に関する現状＞

**ア. 中心市街地への移動には鉄道利用者が多い**

- 中心市街地への移動には鉄道が最も利用されている

**イ. 鉄道利用のアクセス手段は徒歩・バス利用が多い**

- 鉄道利用者のアクセス手段は、徒歩とバス路線を合わせて9割

**ウ. バス・タクシー乗降空間の分散と不足**

- バスやタクシーの乗降場は駅周辺で分散し、利用者滞留空間を含め不足している

**キ. 広域バスターミナル機能が不十分**

- 高速バス本数は年々増加するのに対応するための広域バスターミナル機能の向上

**ケ. 一般車送迎場所の欠如**

- 一般車の乗降スペースが確保されていないため、公道上での乗降が行われており、後続車の円滑性や安全性に支障がある

**コ. 自動車動線の交錯**

- 路線バスと路側でのタクシー客待ち車列の混在により交通動線の交錯が発生し、その他交通にも影響を及ぼしている
- バスセンターでは中央部と沿道部にバス停があることにより、一般車の通過交通と両側からバス交通の交錯が発生する

**ス. 滞留空間の不足**

- 滞留空間（滞留・待ち合わせスペース）が不足して、乗り換え動線と待ち合わせの人々が交錯している

**エ. バスの乗り換えが不便**

- 乗降場が3箇所に分かれており行き先別のバス乗降場の位置がわかりにくいとともに、一部鉄道との乗り換えに時間が必要

**カ. バスターミナル間の混雑**

- バスセンターとバスターミナル間を走行するバスがターミナルロードの混雑を誘発し、バスの定時運行に影響

**ク. タクシー待ち機空間の不足**

- タクシーの待ちスペースがなく、周辺道路の車線を占用し、交通容量の低下が発生している

**オ. バスセンター周辺の空間の不足**

- ラッシュ時でのバス稼働率が高く、道路状況による発着遅れが発生した時のバス運行の柔軟性が低い
- バス停での待機列と歩道通行者、沿道店舗利用者が交錯している。

**サ. 駅へのアクセス機能が不十分**

- 路線バスの定時性や速達性など駅周辺への基幹交通機能が十分ではない
- 大和市方面を始め、駅周辺に至る道路基盤が十分ではない

**シ. 鉄道による動線の分断、駅周辺のバリアフリーが不十分**

- 小田急線、JR横浜線により、南北方向、東西方向の動線が分断されている
- 小田急西口改札を中心に、道路レベル（バス乗降場）へ改札を結ぶバリアフリールートが面的に広がっておらず、車いす利用者や高齢者等のバリアフリー確保が十分ではない

凡例

- バス乗降場
- タクシー客待ち車列
- デッキ

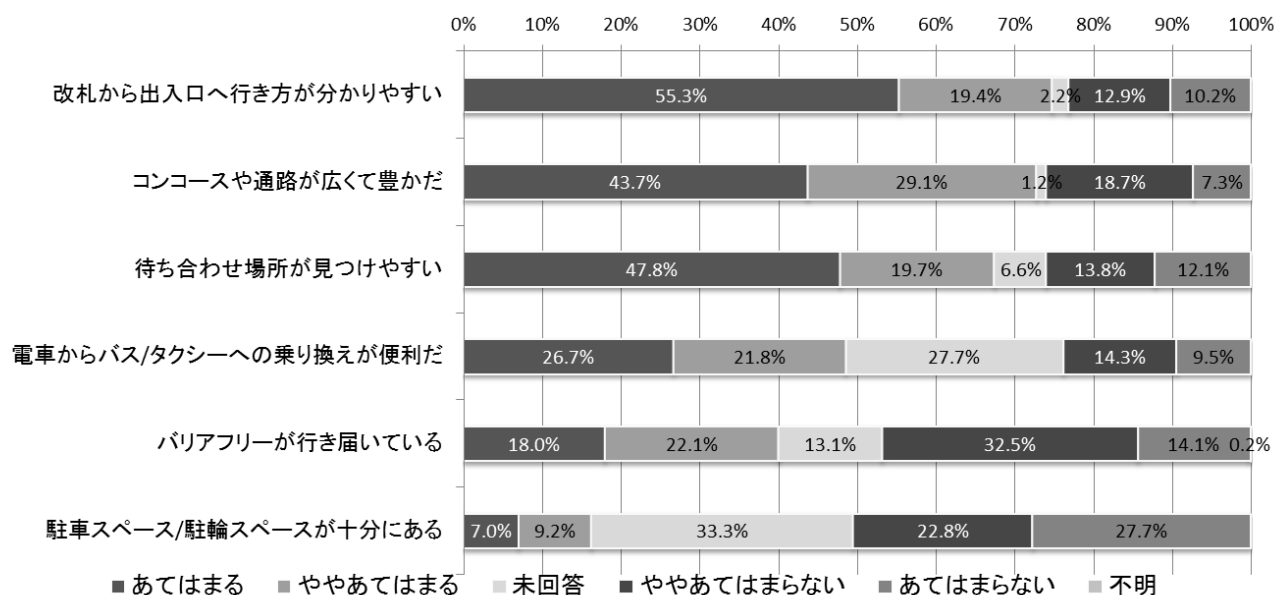
※本図は、「町田市町田駅における街づくり計画(案)作成等支援業務 報告書(2013年3月)」を元に作成。

### ③市民・来街者ニーズ

各種意向調査、意見交換会における市民・来街者のニーズは以下のようにになっている。

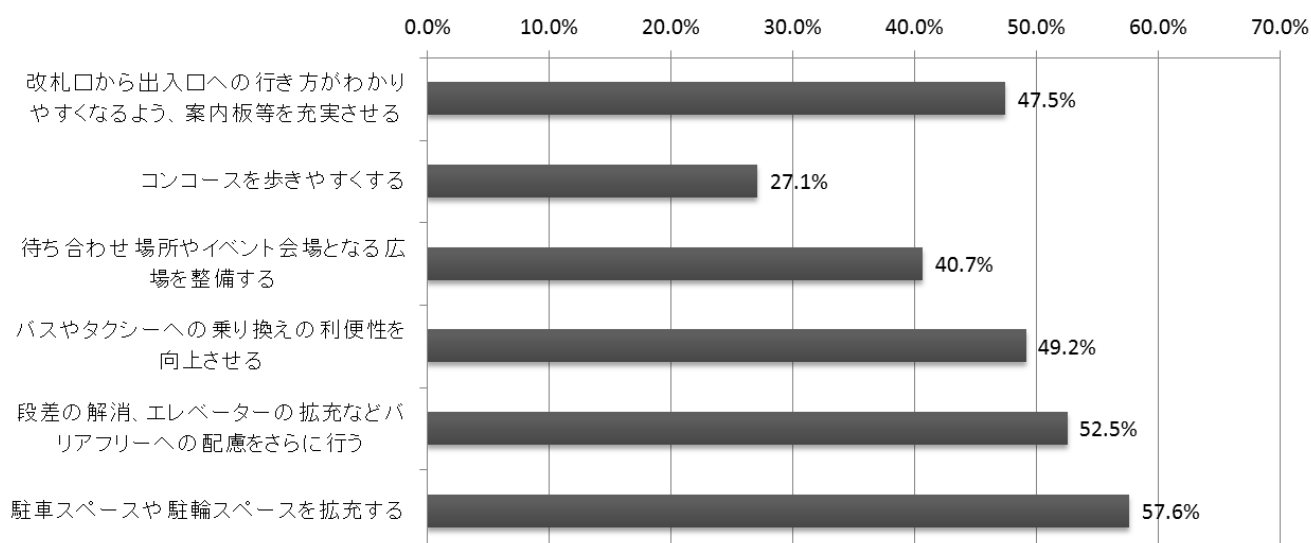
#### ア. 町田駅利用者街頭アンケート／2013年8月

- ・町田駅を利用するにあたっての評価については、電車からバス/タクシーへの乗り換えの便利さについて「あてはまらない」「ややあてはまらない」と答えた人が回答者の約4割に上った。
- ・また、「バリアフリー」「駐車/駐輪スペース」についても評価が低かった。



#### イ. 町内会・商店会等アンケート／2013年8月

- ・町田駅周辺のターミナル機能強化のためにすべきことについては、「駐車/駐輪スペースの充実」「バリアフリーの配慮」を挙げる回答者が半数を超え最も多かった。次いで「改札からの案内板等の充実」「バス/タクシーの乗換え利便性向上」が挙げられた。



ウ. 町田市中心市街地整備構想検討に伴う意見交換会／2013年5～7月

【鉄道、バス、タクシーの利便性の向上】

●鉄道利用の利便性の向上

- ・小田急線を連続立体化し、踏切を無くすことで南側と北側の通行を良くすることが必要。
- ・JR 横浜線と東急田園都市線との相互乗り入れにより、町田から渋谷まで直通で行けるようにすることが必要。

●バスターミナルの改善、一本化

- ・バス乗り場が分かりづらいので、バスターミナルの一本化が必要。
- ・駅前大通りに、観光バスの発着場の設置が必要。
- ・バスターミナルとバスセンター間の利用の見直しが必要。

●バスルートの見直し

- ・旧庁舎跡地（中町交番）から小田急線第一・第二踏切を経由しての路線バスのコースが歩行者に危険なので改善を希望。
- ・北向するバスは市役所前まで延伸し、南向するバスはターミナルまで延伸することによって、駅で分断される不便を取り除くよう神奈中に申し入れる。

●タクシー乗降場の見直し、待機場所の確保

- ・タクシーの乗降場が駅直近に集中している。駅まで行かないとタクシーに乗れないのは不便なので、商店街の近くにもタクシー乗り場が欲しい。
- ・第一踏切付近でもタクシーの客待ちの列を解消するために、例えば旧市役所跡地などを利用して、待機場所を確保すべき。

【駐車場や駐輪場の整備】

●駐車場の整備、改善、違法駐車対策

- ・ターミナルパーキングの入口がわかりにくい。駐車場にうまく車を誘導して、車の回遊性を高めるべき。
- ・駅、バスロータリーの前に、車寄せや短時間駐車場を設置した方がよい。
- ・北側から来る人のために、町田街道沿いにも、図書館前にあるような市営駐車場があった方が便利。

●駐輪場の整備

- ・駐輪場は駅から遠くでは意味がない。駅の近くに機械式の駐輪場を整備するとよい。
- ・駐輪場の整備と同時に指導員の配置も必要。

●自転車を生かしたまちづくり

- ・原町田大通りは広くてきれいだが、商店街として今ひとつなので、自転車専用道路と自転車駐輪可のスペースを設け、駅前交番と民間交番の人がスポーツタイプの自転車で巡回し、欧州のような雰囲気を作ることが必要。
- ・芹ヶ谷公園等におしゃれな自転車が行き交う光景は素敵ではないか。

#### 【中心市街地への動線の整備】

##### ●隣接市と連携した外周道路の整備

- ・特に相模原市との関係で外周道路を整備して、スムーズに車で回遊できる環境整備を進めるべきである。大和方面からどのようにお客さんを取り込むか、相模原市とうまく連携をとってもらいたい。
- ・原町田大通りが中心と思うが、他の通りと接続せず、結節点としての機能がない。横浜市方面からのアクセスがしやすいような道路整備が必要。

##### ●大和市方面からの動線の整備

- ・原町田一丁目の開発を早く進め、あわせて大和市方面から動線をつくることで商店街の活性化につながる。



## (2) 「新たな賑わいの創出」の観点から見た現状と課題

### ①課題

ア. 都県境・市境を超えた都市圏の拠点としての都市機能の充足が必要である

- 町田駅から10km圏内に約200万人の人口を抱えており、町田市のみならず、相模原市をはじめとする周辺市町を含む幅広い居住者層に、高度かつ多様な都市機能を提供していくことが求められる。
- 特に、近年、相模大野など周辺都市において再開発事業が行われ、商業機能や娯楽機能の集積が進んでいる。さらに圏央道やリニア中央新幹線などの広域交通網の整備により、人や物の流れが大きく変化しつつあり、町田の都市機能の一層の充足が求められている。

イ. 新たな拠点の整備による、娯楽機能、文化機能、業務機能の充実が求められている

- 都市計画マスタープラン等において、中心市街地への文化・芸術機能や業務施設の導入などが方向性として示されている。
- アンケート調査において映画館など文化施設の導入を求める声が多いなど、現在の中心市街地は来街者のニーズに十分に対応しているとは言えない。
- これらに対応するためには、新たな拠点の整備を進め、来街者のニーズに対応した娯楽機能・文化機能の充実、来街者を増やすための業務機能の充実を図る必要がある。

ウ. 賑わいを創出する商業空間等の充実が求められている

- 中心市街地における利用者の満足度は比較的高いものの、商店街の売上げ低下、郊外大規模店のシェア増大などが起きている。また、百貨店の専門店化、商店街でのフランチャイズ店・チェーン店の増加により、商業空間が持つべき個性が失われつつある。
- アンケート調査等において、来街者ニーズの高い、買回り品、専門品の店舗の充実、中高年のニーズに対応した店舗等の充実が求められている。さらに、品格ある街並みの形成により、まちのイメージアップを図ることが求められている。
- また、人が集まり、賑わいの拠点となる広場等の形成も必要である。

エ. 駅周辺の地価は上昇傾向にある

- 中心市街地の地価（東京都基準地価格、2011年～2013年）を周辺他都市（立川、八王子、吉祥寺）と比較すると、過去3年間においては八王子を除く各都市はいずれも上昇傾向にある。
- また、中心市街地では新しい建物に投資が集中する傾向にあり、古い物件において土地利用の適切な更新が進んでいない可能性がある。

オ. 賑わいづくりに組織的に取り組む仕組みの確立が必要である

- これまで、中心市街地の活性化については商工会議所、中心市街地活性化協議会など主に商業事業者を中心に検討が行われてきたが、町内会など地域組織を交えた横断的な取組みはほとんど行われてこなかった。
- 中心市街地の将来像を総合的に検討しつつ、賑わいづくりに民間レベルで実務的に取り組む、エ

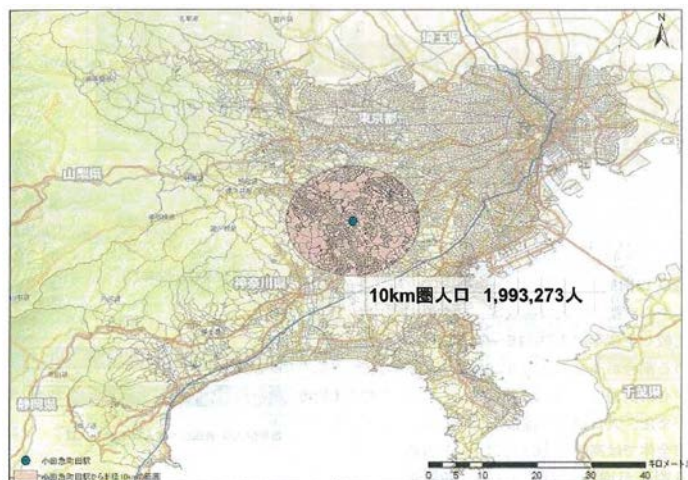
リアマネジメント組織の設立が必要である。

## ②現状

### ア. 町田都市圏の人口

- 町田都市圏（町田駅を中心とする半径 10km 圏）の人口は約 200 万人。町田市の人口のおよそ 5 倍にあたり、政令指定都市との比較でも名古屋市に次ぐ規模となる。

#### <町田都市圏の人口>



No.	都市	人口(2009.4.1)
1	横浜市	3,579,628
2	大阪市	2,628,811
3	名古屋市	2,215,062
4	町田駅10km圏	1,993,273
5	札幌市	1,880,863
6	神戸市	1,525,393
7	京都市	1,474,811
8	福岡市	1,401,279
9	川崎市	1,327,011
10	さいたま市	1,176,314

出典：総務省資料

「指定都市一覧」

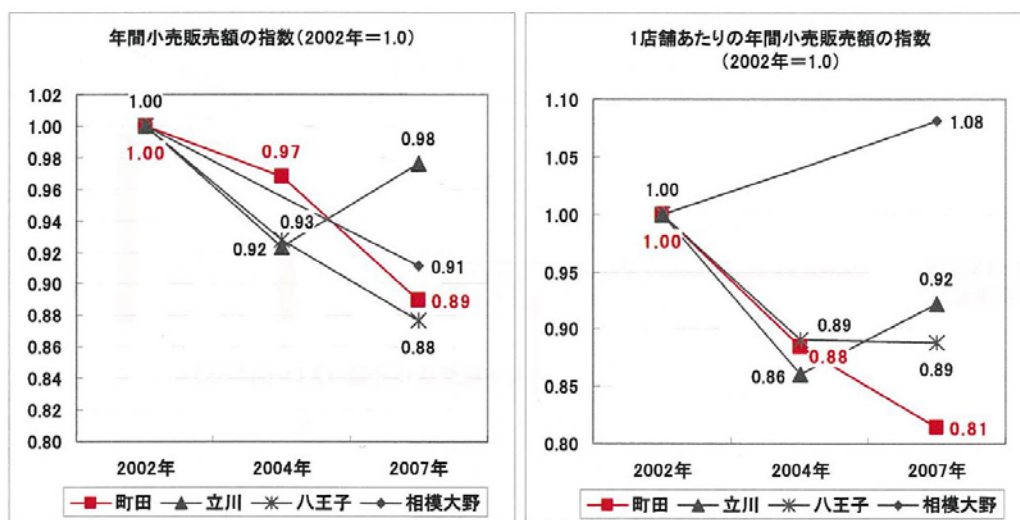
※町田駅 10km 圏は GIS データ及び 2005 年国勢調査データから算出した人口

出典：法政大学大学院政策創造研究科黒川研究室（2009 年）  
「町田市中心市街地活性化方策研究報告書『町田市における中心市街地の課題と活性化の方向』」

### イ. 商店街の売上低下が進みつつある

- 立川、相模大野などの周辺都市と比較して下落が著しい

#### <周辺都市と比較した年間小売販売額、1店舗あたりの年間小売販売額の変化>



各都市の年間商品販売額算出根拠

【立川】東京都商業統計（町丁別集計）による柴崎町2・3丁目、曙町1・2丁目、錦町1・2丁目合計値

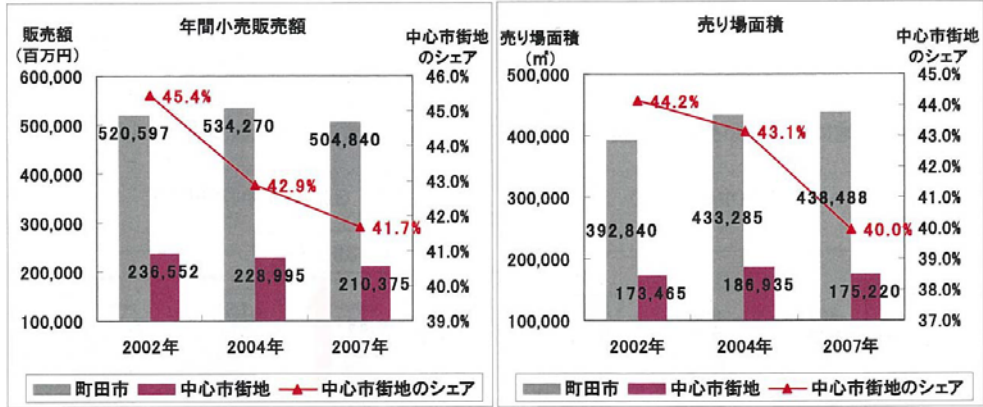
【八王子】東京都商業統計（町丁別集計）による旭町、東町、寺町、中町、子安町1・4丁目、明神町3丁目合計値

【相模大野】神奈川県商業統計（繁華街別統計表）による相模大野駅周辺（2002、2007年）、相模大野ステーションスクエア（2007年）合計値

出典：東京都商業統計、神奈川県商業統計

- 中心市街地の年間小売販売額、小売業売り場面積が、市全体の年間小売販売額、小売業売り場面積に占める割合は、2002年から2007年にかけて低下している。
- 郊外大規模店など、中心市街地以外のシェアが増大しつつある。

＜市全体の年間小売販売額、売り場面積に占める中心市街地のシェアの変化＞

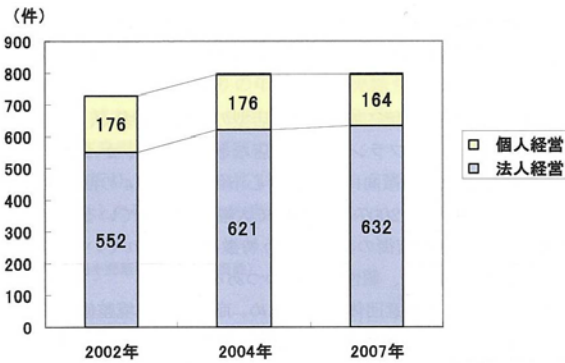


出典：東京都商業統計（2002年度・2004年度・2007年度）

ウ. 町田の商業空間が持つ個性が失われつつある

- 個人経営の小売業事業所数が減少傾向にある。

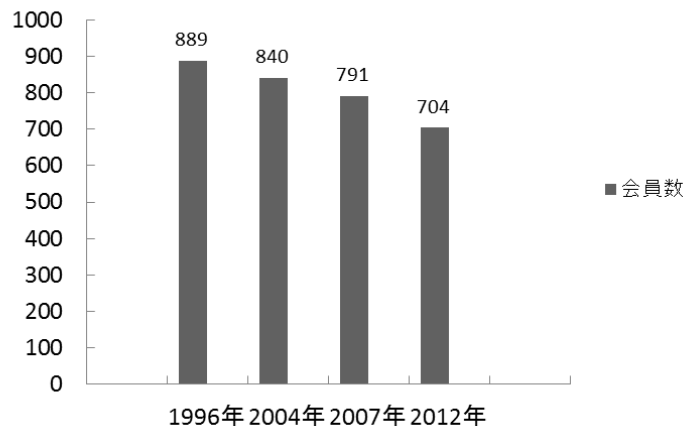
＜中心市街地における経営者別の小売事業所数＞



出典：東京都商業統計（2002年度・2004年度・2007年度）

- 多くの商店会で、会員数が減少傾向にある。

＜中心市街地の商店会会員数＞(人)



出典：町田市中心市街地活性化基本計画（1998年）、町田市商工業の概要（2004年版）、町田市資料（2007年・2012年）

- 町田駅周辺の駐車場は、2009年から2013年の5年間で146カ所→183カ所と25.3%増加。特に分布に偏りは生じていない。

<町田駅周辺駐車場マップ>



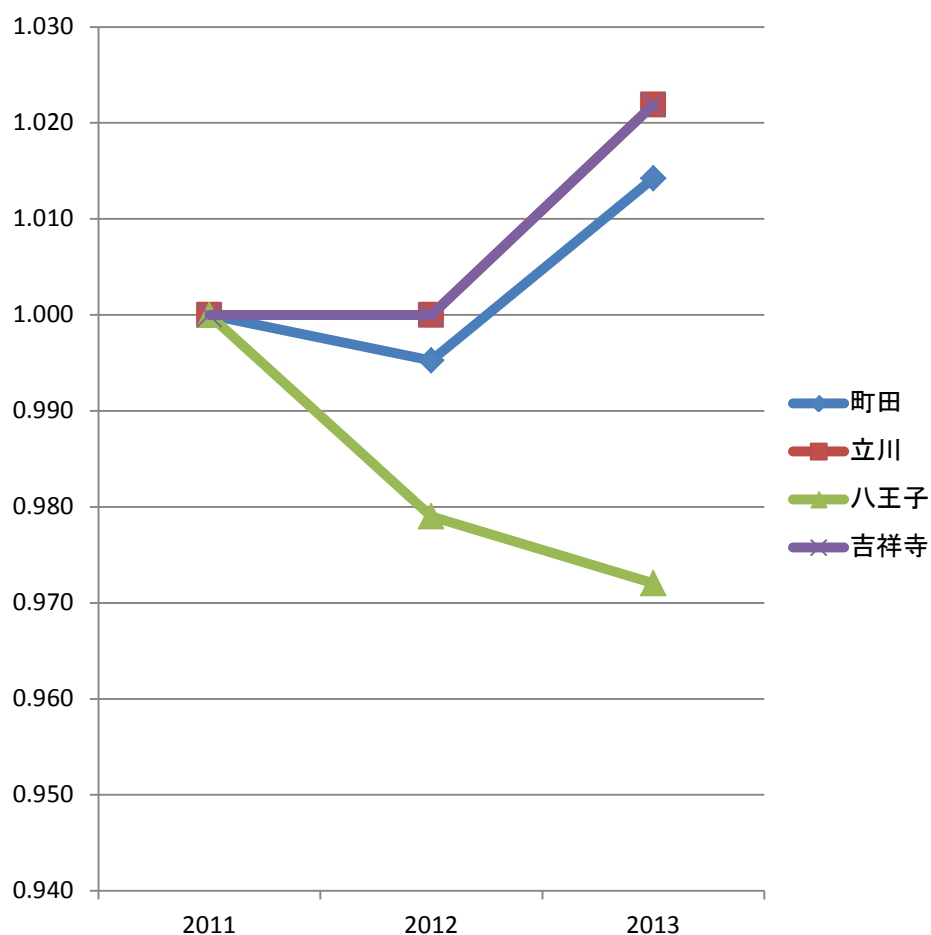
出典：町田市交通安全課データ(2009年、2013年)

工. 駅周辺の地価は上昇傾向にある

<周辺他都市との地価変動の比較>

区分	基準地住居表示	基準地価（千円/㎡）		
		2011	2012	2013
町田	町田市原町田 6-3-9	2,110	2,100	2,140
立川	立川市錦町 2-1-2	1,370	1,370	1,400
八王子	八王子市明神町 3-20-5	1,430	1,400	1,390
吉祥寺	武蔵野市吉祥寺本町 1-9-12	4,110	4,110	4,200

（平成 23 年時点を 1 とした場合の価格変動比率）



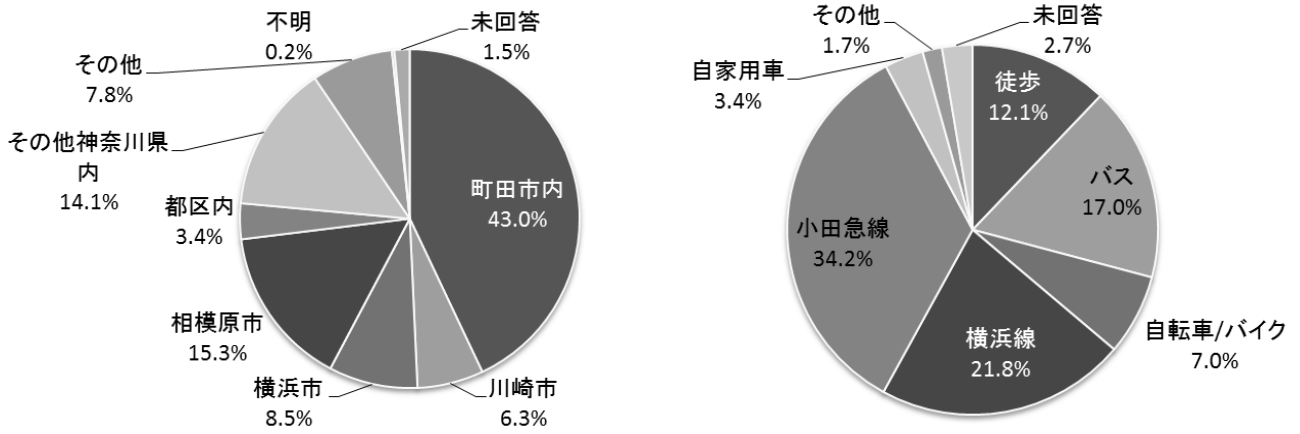
出典：東京都基準地価格 2011 年～2013 年（各年 7 月 1 日現在）

### ③市民・来街者ニーズ

#### ア. 町田駅利用者街頭アンケート／2013年8月

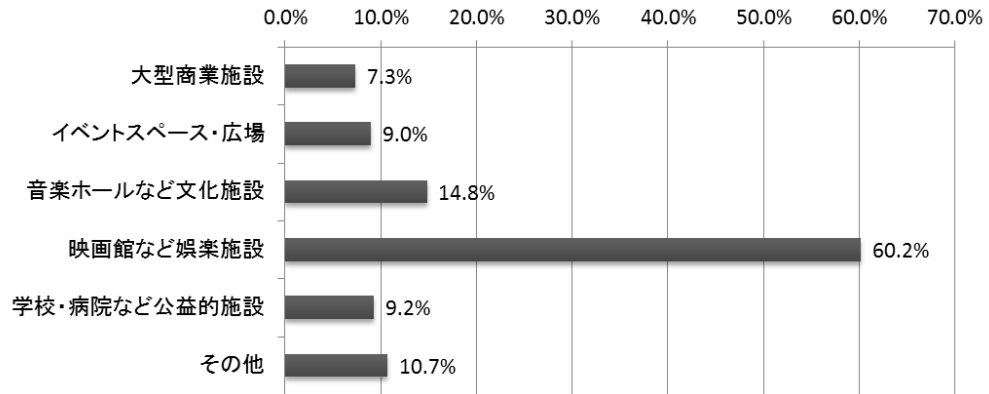
##### ●来街者の属性

- ・回答者の43%が町田市内から来訪。町田駅までは半数以上が鉄道を利用。



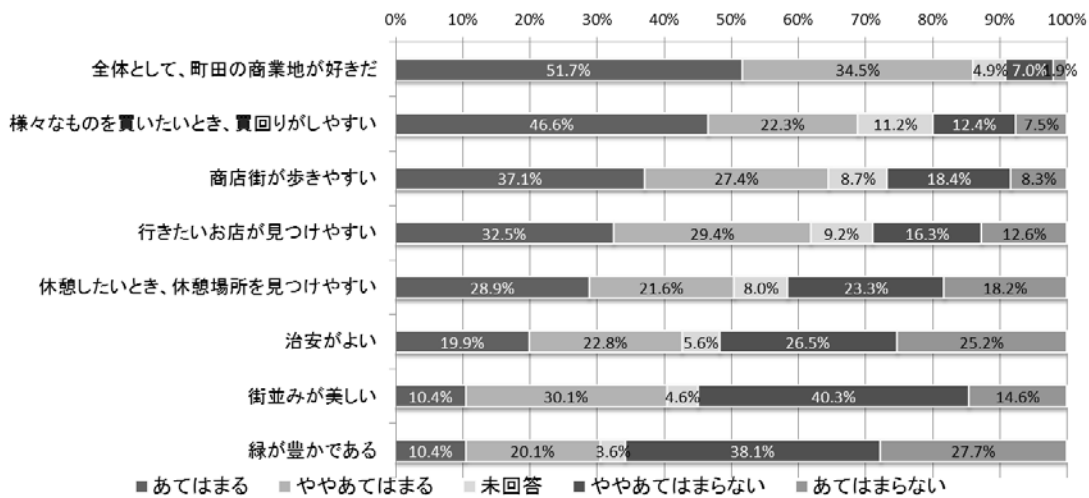
##### ●町田駅周辺にできるとよい賑わいの拠点

- ・6割強の人が「映画館などの娯楽施設」と答えている。



●町田駅周辺商業地を利用するにあたっての評価

- ・「買回りのしやすさ」「商店街の歩きやすさ」「行きたいお店のを見つけやすさ」が高評価、「治安」「街並みの美しさ」「みどりの豊かさ」については低評価となった。
- ・回答者の86%が「町田の商業地が好き」と答えている。

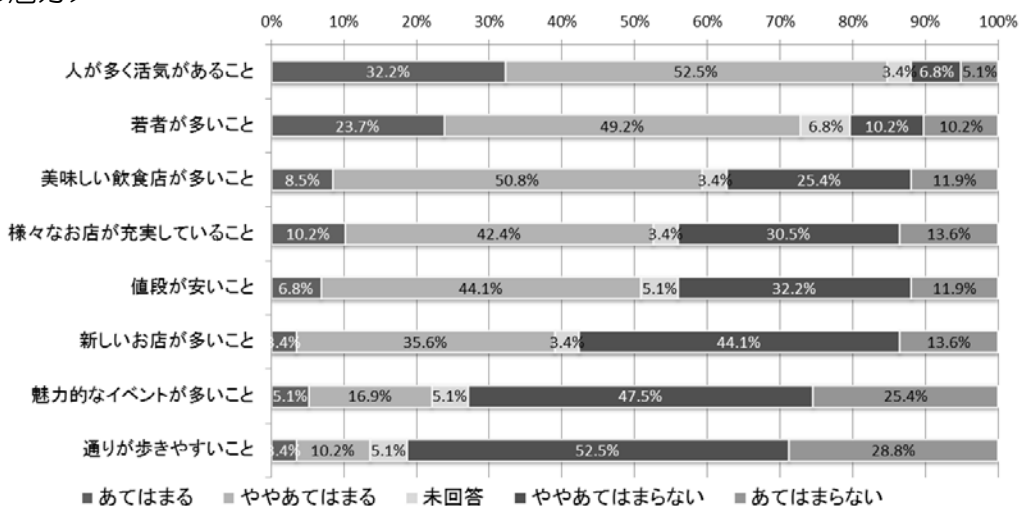


イ. 町内会・商店会等アンケート／2013年8月

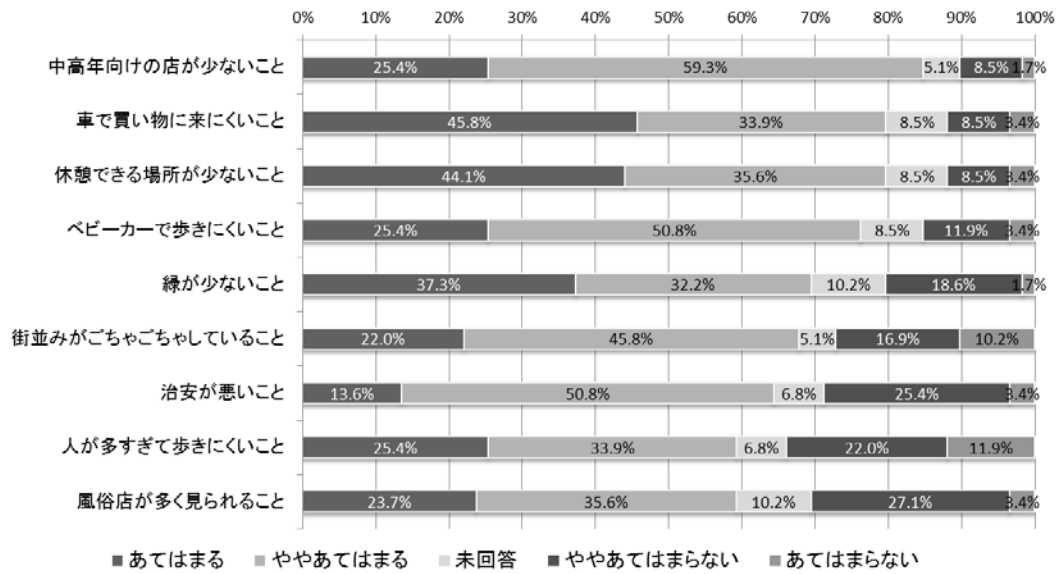
●町田駅周辺の魅力/弱点について

- ・魅力としては「人が多く活気がある」「若者が多い」を挙げる人が多かった。
- ・弱点としては「中高年の店が少ない」「車で買い物に来にくい」「休憩できる場所が少ない」を挙げる人が多かった。

<町田駅周辺の魅力>

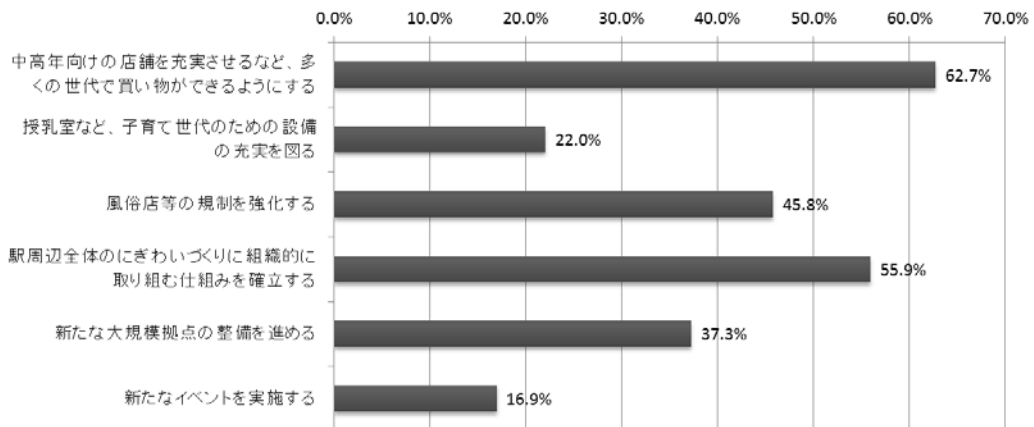


<町田駅周辺の弱点>



●町田駅周辺の新たな賑わい創出のためにすべきこと

- ・「中高年向けの店舗の充実」「賑わいづくりのための組織的な取り組み」を挙げる人が多かった。



ウ. 中心市街地来街者アンケート調査/2007年11月/町田市商工会議所>

- ・中心市街地のイメージとして、プラスイメージでは「買い物に便利な街」が30.5%で最も高かった。一方、マイナスイメージとしては「ごちゃごちゃした雑多な街」が15.6%で最も多かった。
- ・買い物に便利な街である半面、ゆとり、安らぎ、高級感が不足したまちと捉えられている。

<中心市街地に対するイメージ>

プラスイメージ		マイナスイメージ	
買い物に便利な街	30.5%	ごちゃごちゃした雑多な街	15.6%
若者の多い街	15.0%	緑や安らぎの少ない街	5.7%
賑わいのある街	13.7%	通行するのに分かりにくい街	4.0%
専門店の多い街	9.0%	古臭い街	1.2%
文化的な街	2.3%	高齢者の多い街	0.9%
高級感のあるおしゃれな街	2.2%		



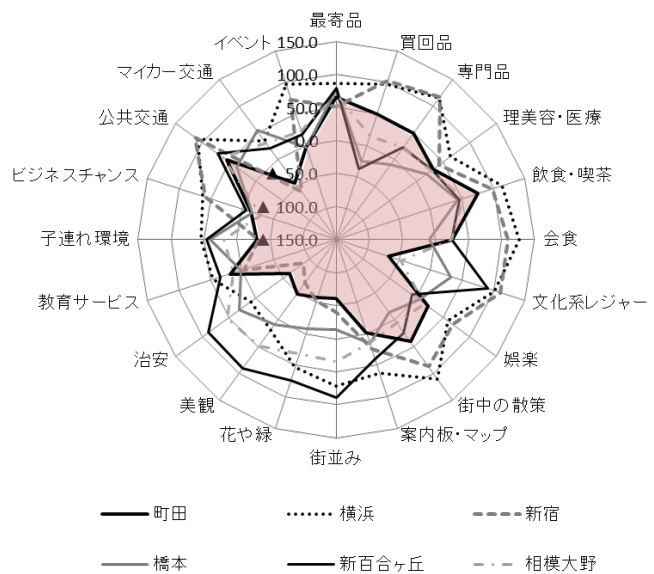
工. 中心市街地来街者アンケート／2012年8月（1500人へのインターネット調査）

- 買い物、サービスへの満足度が特に高く、その中でも飲食・喫茶や最寄品の買い物が満足されていることがわかる。買い物やサービスの面では、競合する周辺市街地の中でも横浜と新宿に次いで満足度が高い。
- 気軽に立ち寄ることのできる飲食・喫茶には大いに満足しているが、会食や少し贅沢な食事をする場に対する満足度はやや低い。
- 映画やコンサート等の文化系レジャーについては強い不満があり、イベントや娯楽についても決して満足されてはいない。特にイベントについては、横浜、新宿はもちろんのこと、橋本、新百合ヶ丘、相模大野など競合する周辺市街地の中でも満足度が最も低い。

<20項目別要素に関する満足度>



<競合する市街地との満足度比較>



出典：中心市街地来街者アンケート

オ. 町田市中心市街地整備構想検討に伴う意見交換会／2013年5月～7月

【店舗等の充実、文化施設の整備】

●新しい業態が出店できる環境づくり

- 昨今、町田は賃料の床単価が高くなり、旧来の物品販売のお店が少なくなっている。町田に出店したいという新しい小売業者が出店できる環境をつくる必要がある。
- 家賃が安い周縁部に、古着や健康食品を扱う店舗など面白いお店が出てきている。あのようなお店が中心部に出てきてくれれば面白くなるのでは。

●風俗営業の店舗等の規制

- 駅前のティッシュ配りなどが悪いイメージを与えているので、条例などで規制していく方法はないのか。

●個人商店、中高年、子育て世代のための店舗が必要

- 大手資本ではない小売店（魚、青果など専門店）が必要。
- 中高年の大人感覚を味わえる店がほしい。

- 若い来街者に迎合する店舗は充分なので、これからは高齢者、子育て世代をターゲットにする店舗、文化的な要求を満たす店舗の積極的な導入を検討してほしい。
- 高齢者、子連れの方が対象の買物できる商業施設が少なく、他地区（相模原、海老名、横浜など）への流出が危惧される。

#### ●文化施設が必要

- ミニシアターや映画館を誘致すれば、新たな賑わいができるのではないか。
- 芹ヶ谷公園に市立博物館を移転整理するなど、文化的な機能を高めることが必要。

#### ●案内・情報発信の充実

- 駅前に総合案内所を作る。また、道路標識がなく、外部の人への道案内に困るので、周知徹底できるように普段から知らせる方法が必要。
- 新聞一般誌に町田市の行事の予定を毎週出せるようにして、外部から集客する。数年前はよく出ていたが近年は国際版画館しか見かけなくなった。出し物などの見直しも必要。

#### 【新たな拠点の整備】

#### ●本庁舎跡地を活用した活性化が必要

- 本庁舎跡地周辺では昼間人口が激減し、食堂は成り立たない状況である。
- 旧市役所跡地を広場にしてみても人は集まらない。地方にはよい例があるので学ぶべきである。
- 本庁舎跡地からバスターミナルにわたるエリアを総合的に考えて欲しい。

#### ●小田急線北口の駅前の顔づくり

- 小田急線駅北口の森野一丁目の駐車場とバスターミナル周辺は、イメージが悪い。42万人都市の駅の顔として整備すべきだ。
- 原町田は活性化しているが、風俗店の心配がある。ゆくゆくは旧庁舎あたりまでを含めて総合的に活性化を導くまちづくりを考えてほしい。
- 来街者に来ていただけるように、シンボリックなものをつくりたい。

#### ●町田駅から芹ヶ谷公園までの回遊性を高める

- ショッピングモール感覚の回遊性を高めるために、吉祥寺駅から井の頭公園までのルートのように、町田駅から芹ヶ谷公園までの回遊性を高められるとよい。
- 町田全体が公園のように回遊できるようになるとよい。

#### ●原町大通りを文化的な空間として育てる

- 原町大通りは貴重な空間。文化的な店舗を意図的に導入して、時間をかけて育てる方がよい。

#### ●中心市街地への企業の誘致

- 二子玉川の再開発のように、駅の近くに商業床ではない企業を誘致すべきである。

#### ●原町田三丁目地区を拠点として育てる

- 原町田三丁目地区も拠点として位置づけるべきだ。

### (3) 「誰もが快適に歩く」観点から見た現状と課題

#### ①課題

ア. 鉄道による動線の分断解消、駅周辺のバリアフリーの推進が必要である

- 中心市街地は鉄道路線により分断されており、相互の移動には踏切の横断や地下通路の利用など移動上の制約が多い現状である。
- ペDESTリアンデッキから道路をつなぐ階段の拡張、エスカレーターの設置など、駅構内、ペDESTリアンデッキ周辺のバリアフリー化が必要である。

イ. 商店街等の歩行環境の改善が必要である

- 多くの人が行き交う商店街通りについて、歩行者、荷捌き車、自転車が輻輳して歩行者にとって危険な状況であり、特に子育て世代や高齢者等が歩きにくい状況となっている。
- アンケート調査においても商店街での歩行者のための空間の拡充、商店街に出入りする自動車の規制の強化が求められている。
- 荷捌き車の規制強化、自転車の通行制限、舗装の改良など、歩行者が安心して買い物ができる環境づくりが必要である。

ウ. 安全な歩行環境の確保が必要である

- 商店街以外の道路についても、歩道が整備された道路が少ない。地区計画等の導入によりセットバックをルール化し、沿道の建物の建て替えにあわせた歩道の確保、拡張が必要である。
- 小田急線の踏切など、朝夕のラッシュ時に安全性が確保されていない場所の改善についても改善が必要である。

エ. みどり景観、広場・公園などの憩いの場の整備が求められている

- 駅周辺には広場や公園が少なく、樹木や憩いの場が限られている。また、過度な色彩の表現の看板や、建物の高さや形態、色彩の統一がない街並みが見られる。
- 市民ニーズからは、まちの美化やみどりを増やす、街並みのルールづくりなど品格を上げる取り組みが求められている。また、広場や公園などの休憩や憩いの場の整備が強く求められている。
- 町田の中心市街地の魅力を向上させ、災害時等の安全性を高めるためにも、広場や公園、みどりや景観の整備が必要である。

オ. 芹ヶ谷公園等へのアクセス性の向上が求められている

- 芹ヶ谷公園は町田駅から至近の距離にありながら谷戸の地形を残しており、市民に親しまれている公園であるが、町田駅からのアクセス路が未整備であり、来街者への知名度が高いとは言えない。そこで、歩行者ネットワークを整備するなど、芹ヶ谷公園へのアクセス性を向上させ、回遊性を高めていくことが必要である。

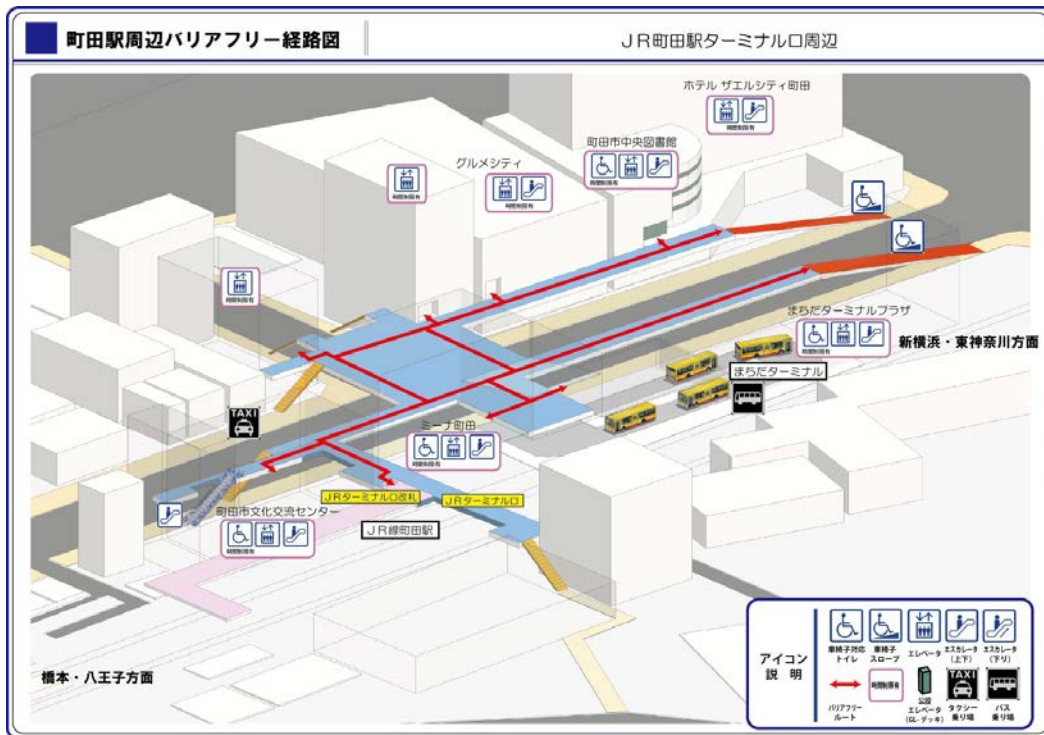




出典：町田市町田駅における街づくり計画（案）作成等支援業務 報告書（2013年3月）

<JR 町田駅ターミナル口周辺>

- JR ターミナル口では、基本的に周辺建物内のエレベータの利用と東南方向先にある長いスロープを介して地上に降りることになる。ただし、JR ターミナル口南には、降りることができないことや、周辺建物閉館後に文学館通り方面へ向かうことは困難であるなどの課題がある。



出典：町田市町田駅における街づくり計画（案）作成等支援業務 報告書（2013年3月）

イ. 駅周辺の道路について、安全な歩行空間が確保されていない

- ・旧庁舎跡地から小田急線第一踏切までの道路は、朝夕のラッシュ時には、バスが連なり、歩行者は狭い歩道を歩き、非常に危険である。第一踏切の横断も危険な状況になっている。
- ・森野・中町地区は、主要な街路のほかは歩道のない街区道路で構成され、歩行者・車両が混在している箇所も見られる。

ウ. セットバック指導によるゆとりある空間づくりが徹底していない

- ・中心市街地においては、1970年代より要綱に基づきセットバックの指導を行ってきた。対象事業の4割程度で協力を得られているが、年々減少しており、セットバックしている建物としていない建物が混在し、街並みの連続性もなくなっている。

<市街地道路拡幅整備路線図>



出典：町田市まちづくり50年史（2008年3月発行）

エ. 広場などの休憩・憩いの場が少ない

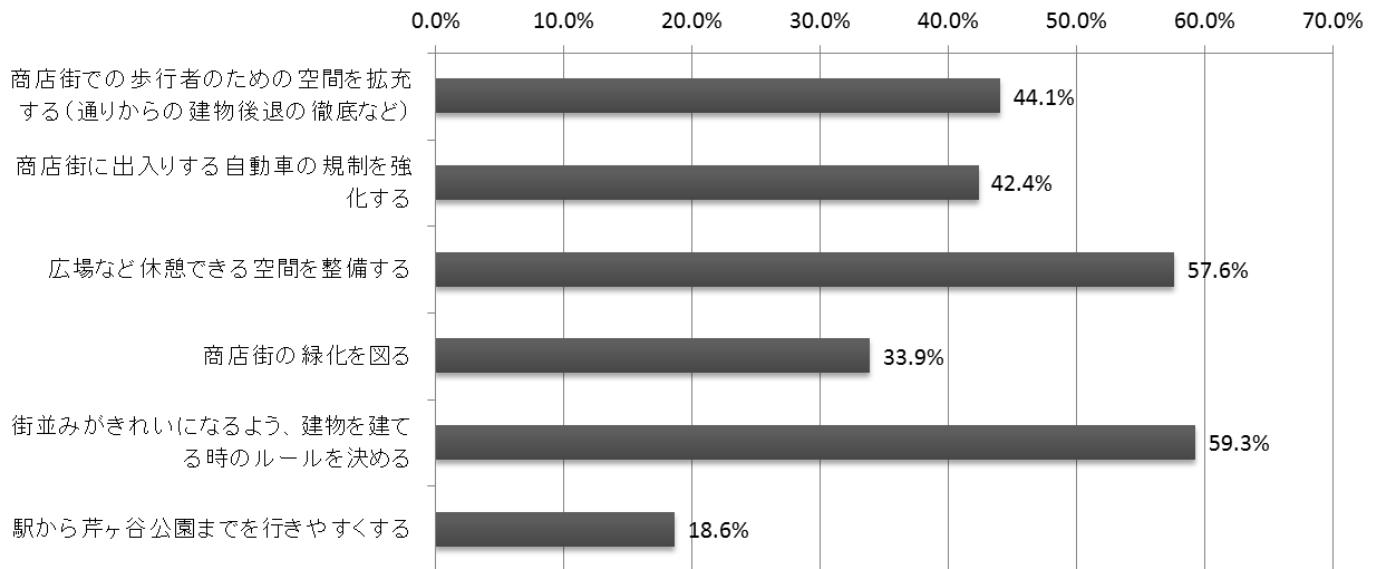
- ・カリヨン広場、ペDESTリアンデッキ上の広場、原町田わかば公園、ぽっぽ町田前の広場などのほかは、駅周辺には広場空間がほとんどない。

### ③市民・来街者ニーズ

各種意向調査、意見交換会における市民・来街者のニーズは以下のようにになっている。

#### ア. 町内会・商店会等アンケート／2013年8月

- ・町田駅周辺を歩きやすい空間としていくためにすべきこととして、「街並みがきれいになる建物ルールを導入」「広場など休憩できる空間の整備」が半数を超え最も多かった。次いで、「歩行者のための空間拡充」「商店街に出入りする自動車規制の強化」が挙げられた。



#### イ. 中心市街地来街者アンケート調査／2007年11月／町田商工会議所実施

- ・中心市街地にあったら良い施設として、ミニ公園が映画館に次いで多くなっている。
- ・また休憩場所・ベンチ、花・植物、子供の遊び場といった、憩うための要素に対する要望が多い。

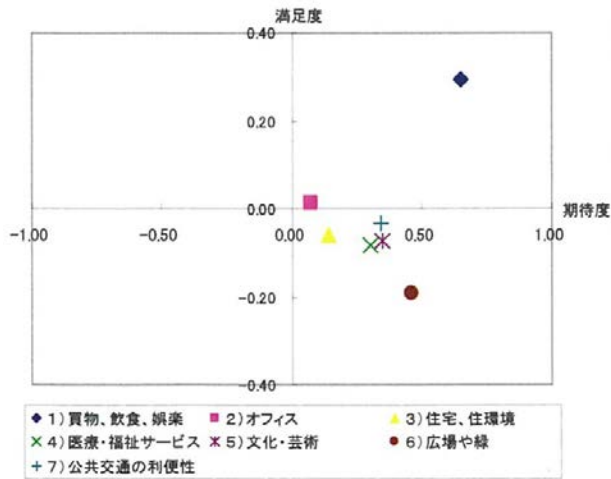
#### <中心市街地にあったらよい施設> (複数回答 N=117)

順位	施設名	件数	摘要
1	映画館	105	大型、シネコン希望あり
2	ミニ公園	22	
3	休憩場所・ベンチ	10	無料希望あり
4	花・植物	9	
5	子供の遊び場	7	遊園地の希望あり

ウ. 来街者意向調査／2008年12月～2009年1月

- ・原町田地区の満足度・期待度を来街者意向調査から見ると、買物・飲食・娯楽が満足度・期待度とも高く、広場や緑は期待度が高く、満足度が低い状況となっている。

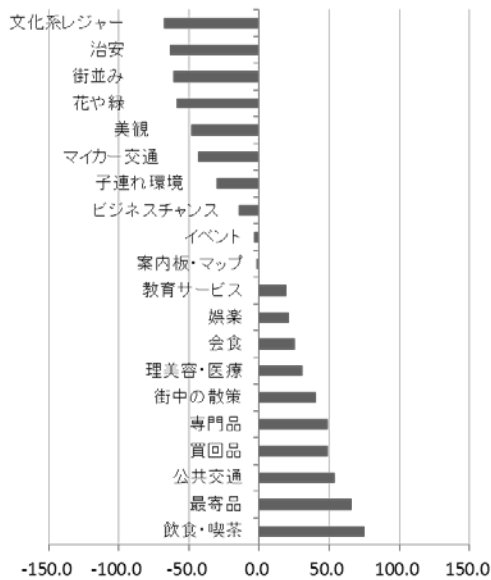
＜原町田地区の満足度・期待度＞



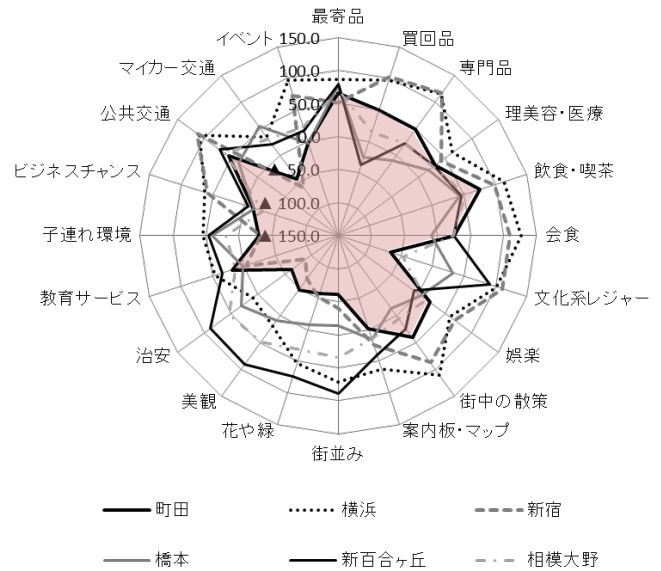
エ. 中心市街地来街者アンケート／2012年8月（1500人へのインターネット調査）

- ・「文化的レジャー」「治安」「街並み」「花や緑」「美観」等の快適性や安全性について、強い不満がある。競合する市街地と比べても評価が低い。

＜20項目別要素に関する満足度（再掲）＞



＜競合する市街地との満足度比較（再掲）＞



出典：中心市街地来街者アンケート



- ・総合評価を高めるためには「街中の散策」、「最寄り品」、「専門品」、「会食」、「買回品」への満足度を高めるのが効果的である、という結果である。
- ・マイカー交通について不満があるが、総合評価を高めるために満足度を高めることが効果的である、という結果には結びついていない。

＜総合的な満足度を高める効果が高い要素の分析＞

全体(1,500人) (説明力=36.1%)			
魅力要素	寄与度 順位	相関 係数	評価 得点
街中の散策	1	0.16	40.8
最寄り品	2	0.15	65.7
専門品	3	0.11	49.0
会食	4	0.07	25.5
買回品	5	0.07	49.1
治安・安全	6	0.06	-63.3
街並み	7	0.06	-60.9
案内板・マップ	8	0.06	-2.0
喫茶・飲食	9	0.06	75.0
公共交通機関	10	0.04	54.1
美観	11	0.03	-48.7
総合評価			61.7

※「総合的な満足度を高める効果が高い要素の分析」において多変量解析を用いた。「総合的な満足度」を被説明変数とし、10項目の要素を説明変数として、総合的な満足度を高めるための効果的な説明変数について「寄与度」の順位付けをしたのが右表である。  
 ※表中の「説明力」とは、多変量解析の結果の信頼性を示す数値である。100%に近いほど信頼性が高い。統計学においても信頼的な基準は明確でないものであるが、本調査の場合は経験則を踏まえて30%を超えていれば一定の説明力があるものとみなしている。

出典：中心市街地来街者アンケート

オ. 町田市中心市街地整備構想検討に伴う意見交換会／2013年5～7月

- 駅構内、ペDESTリアンデッキ周辺のバリアフリー化
  - ・小田急駅周辺の移動が高齢者には大変である。
  - ・デッキの拡張、デッキから道路までのエスカレーターの設置が必要。
- 歩きやすい歩行空間の確保
  - ・駅周辺の道路について、歩道がない、舗装がでこぼこしているなど、子供や高齢者が歩きにくい。
  - ・旧庁舎から第二踏切、第一踏切までの道路は、バスが片道を塞いでおり、歩行者は狭い歩道を歩いている。第一踏切の横断もままならない。
  - ・中央通り商店街は雑多で、歩きにくい。道幅を拡げて、ベビーカーや徒歩で回遊できるようにしたい。
  - ・周辺住宅地から中心市街地までの道路について、歩行者にとって坂が多く大変であり、道路が狭く危険である。
- 中心市街地への車の進入抑制
  - ・回遊性を高めるためには、中心市街地には車を入れないことが重要。そのために、周辺に荷捌きスペースを確保すべき。
- 休憩スペース、景観の整備
  - ・休憩スペースが少ない。
  - ・中央通り商店街に、休憩スペースを整備するなどして徒歩で回遊できるようにしたい。
  - ・駅周辺の駐輪場は満杯なので、自転車での買い物しやすい環境づくりが必要。
  - ・南町田グランベリーモールを参考に歩いて楽しいまちにしたい。

- 商店街通りごとに特徴をもたせるとよい。
  - まちの美化やみどりを増やすなど品格を上げる取り組みが必要である。
- 芹ヶ谷公園への歩行者ルートの整備
- 吉祥寺駅から井の頭公園までのルートのように、町田駅から芹ヶ谷公園までの回遊性を高めることができるとう町田の魅力が向上する。

## (4) 住環境の観点から見た現状と課題

### ①課題

ア. 商業環境と調和した都市型住宅の誘導が求められている

- 近年、商業地において中高層マンションが建設される例が増えつつある。また、将来人口推計において、原町田一～六丁目の人口増加が予想されており、当該地区においてマンション建設の更なる増加が予測される。
- アンケート調査では、中心市街地のマンション建設にあたり、一定の規制を求める声が多くなっている。
- これを受け、賑わいの連続性、建物の高さなどマンション建設にあたっての周辺環境への配慮が求められる。併せて、賑わいと良好な住環境との調和の取れた街並み整備に向け、道路沿いの緑化、ゆとりの空間の確保が必要である。

イ. 高齢者や子育て支援のための公共公益施設の誘導が必要である

- 中心市街地における高齢化が進行しつつある。アンケート調査においても、住民の高齢化を指摘する声が多い。
- 町田市では認可保育園の整備等、保育施設の整備を進めており、市全体での待機児童数は減少傾向にあるものの、町田地域の待機児童数は依然多いままである。また、中心市街地には生涯学習センターや図書館など一定の公益施設が立地しているものの、高齢化の進行や待機児童対策などを受けた施設は十分とはいえない。
- これを受け、高齢者福祉施設や子育て支援施設など生活を支える公共公益施設の誘導が必要である。

## ②現状

### ア. 商業地における中高層マンションの増加

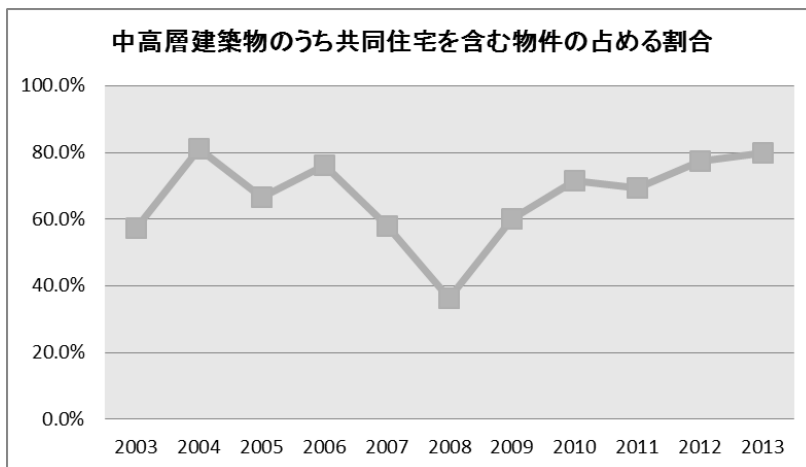
- ・ 駅直近エリアで中高層建築物の建設が進んでいる。
- ・ ここ数年、中高層建築物のうち共同住宅の占める割合が増加傾向にある。

### ＜町田駅周辺の建築年次別・中高層建築物の分布＞



資料：中高層建築物申請台帳データ（2000年～2013年）

### ＜中高層建築物のうち共同住宅の占める割合＞

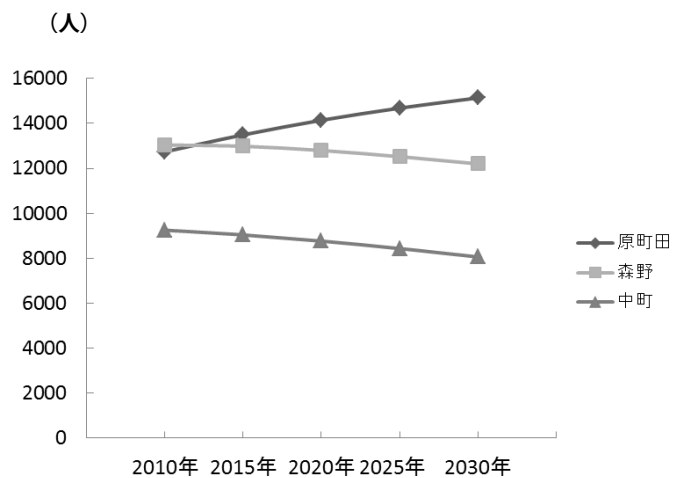


資料：中高層建築物申請台帳データ（2003年～2013年）

イ. 原町田地区の人口推計

- ・森野、中町地区は減少傾向にあるが、原町田一～六丁目は約 2 割の人口増加が予想されている。

＜原町田地区の人口推計＞



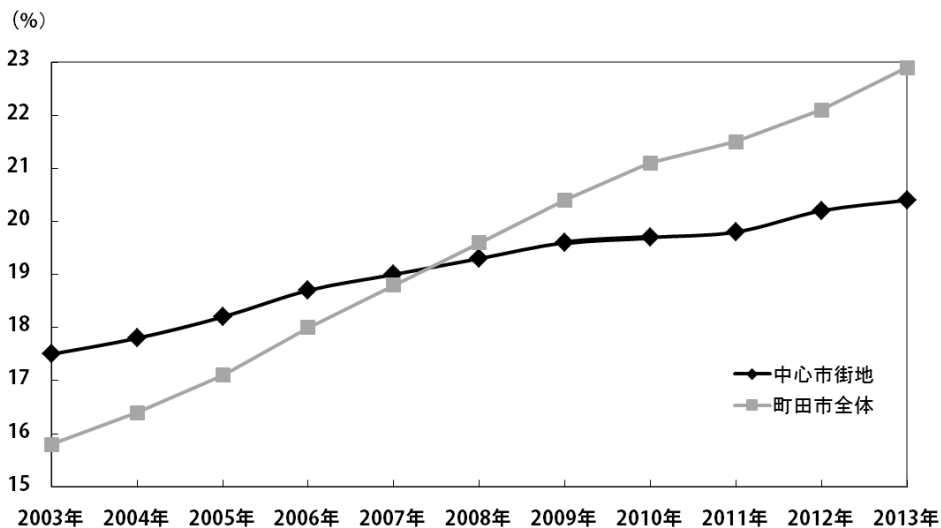
※過去の人口推移に基づいて推測したデータ

資料：町田市基本計画で計算した基礎データ（2012年）

ウ. 高齢化の進行

- ・町田市全体と比べると緩やかではあるが、高齢化が進行しつつある。

＜高齢化率の変化（住民基本台帳ベース、原町田・中町・森野の合計）＞

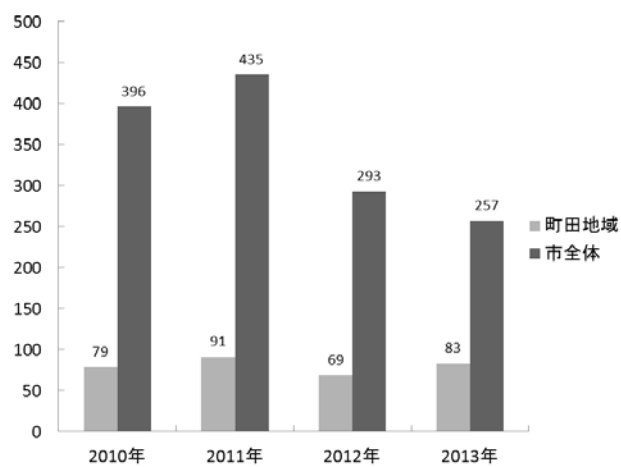


資料：町田市総務部市政情報課資料（2003年～2013年）

## 工. 待機児童

- 待機児童数は、市全体では減少傾向にあるのに対し、町田地域においては依然高いままである。

### <待機児童数>



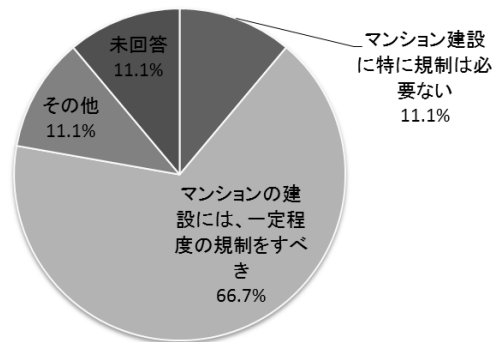
資料：町田市子ども生活部子育て支援課データ（2013年）

### ③市民・来街者ニーズ

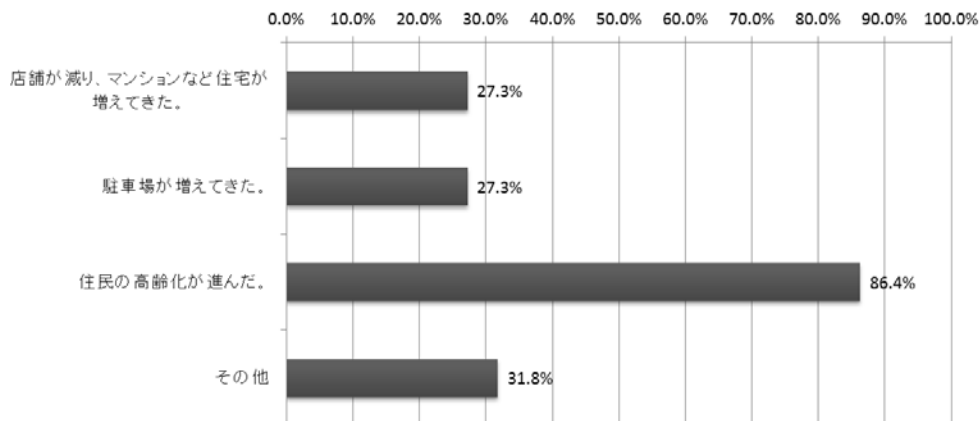
ア. 町内会・商店会等アンケート／2013年8月

- ・「マンション建設には一定の規制をすべき」との回答が3分の2に上り最も多かった。

<町田駅周辺におけるマンション建設への対応について>



<最近5年程度のまちの変化（複数回答）>



ウ. 町田市中心市街地整備構想検討に伴う意見交換会／2013年5月～7月

#### ●商業活性化と住宅の関係

- ・大きなマンションが駅前にできても、居住者が買物をするわけだから、商業活性化の面でマイナスになるわけではない。治安の面からも安全になる。
- ・中心市街地にマンションをつくる場合は1～3階までは商業施設を設ける、緑の空間を確保するという形で指導するとよい。

## (5) 安全・安心の観点から見た現状と課題

### ①課題

#### ア. 災害対策の推進が求められている

- 東日本大震災の際には多くの帰宅困難者が発生、今後の災害においても中心市街地に多くの滞留者が出る事が予想される。住民からも災害に強いまちづくりを求める声が出されている。一方、駅周辺の建物には新耐震基準以前に建てられたものが多くみられ、十分な耐震性の確保が懸念される。
- これを受け、帰宅困難者対策・高齢者など災害時要支援者対策が求められる。また併せて、災害時のライフライン確保などに向けた基盤施設の整備、建物の不燃化・耐震化の推進が必要である。

#### イ. 防犯まちづくりの推進が求められている

- アンケート調査において、中心市街地における治安に関する評価が低い。
- 治安の向上のため、以下に示すような防犯まちづくりの取組みをより進めることが必要である。
  - 防犯パトロールや通学路における児童の安全確保
  - 防犯カメラ、防犯灯の設置
  - 防犯性に配慮した道路・公園・広場づくり など



## ②現状

ア. 帰宅困難者対策などの防災対策を検討する必要がある

- ・東日本大震災の発災時には、多くの帰宅困難者が発生した。
- ・今後の大規模災害時にも、鉄道が運行を休止し、中心市街地では多数の帰宅困難者が発生することが予想される。

<東日本大震災時の帰宅困難者の収容状況>

施設名	3月11日開設	人数※	退去状況
町田市民ホール	20:00	1,500名	3/12・8時までに全員退去
町田第一小学校	21:39	51名	3/12・8時までに全員退去
都立町田高等学校	22:35	2名	3/12・6時までに全員退去
なるせ駅前市民センター	21:00	10名	3/12・8時までに全員退去
堺市民センター	21:00	40名	3/12・8時半までに全員退去

計5施設・1,603名

※把握している最大の人数

資料：町田市災害対策委員会資料（2011年）

<首都直下地震等による町田駅における滞留者数予測>

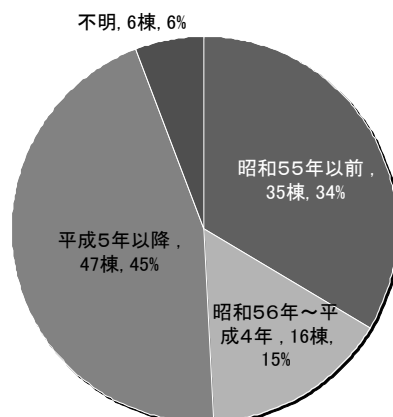
駅周辺滞留者			待機人口				滞留場所	計
屋内滞留者	屋外滞留者		自宅	移動なし	移動開始前	不明人口		
25,928	12,268	38,196	7,715	7,638	3,240	18,593	2,011	58,800

出典：町田市地域防災計画（2012年）

イ. 中心市街地のビルには新耐震基準以前に建てられたものが多く見られる

- ・中心市街地における延床面積 300㎡以上のビルには、新耐震基準以前に建てられたものが全体の約3分の1を占めている。

<中心市街地における延床面積 300㎡以上建物の建築確認申請時期>

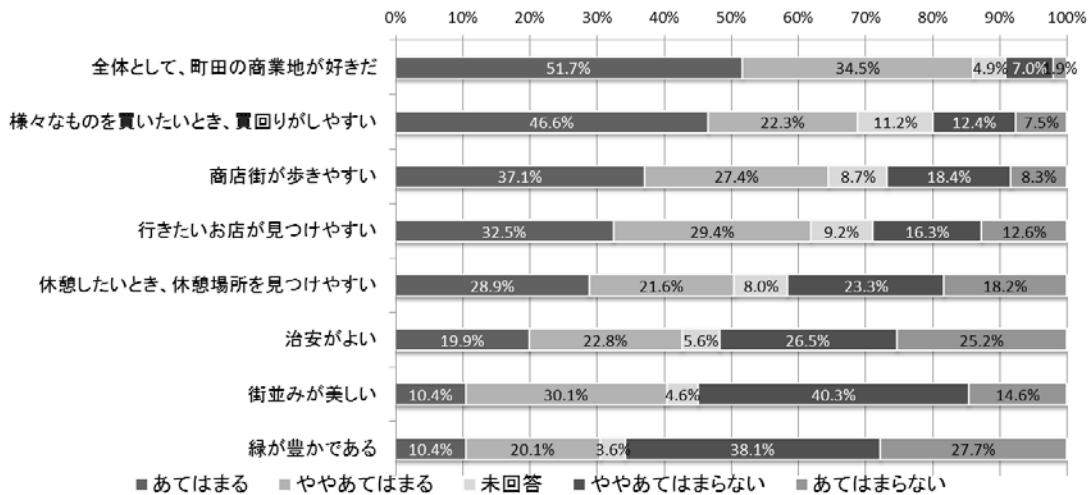


### ③市民・来街者ニーズ

#### ア. 町田駅利用者街頭アンケート／2013年8月

<町田駅周辺商業地を利用するにあたっての評価（再掲）>

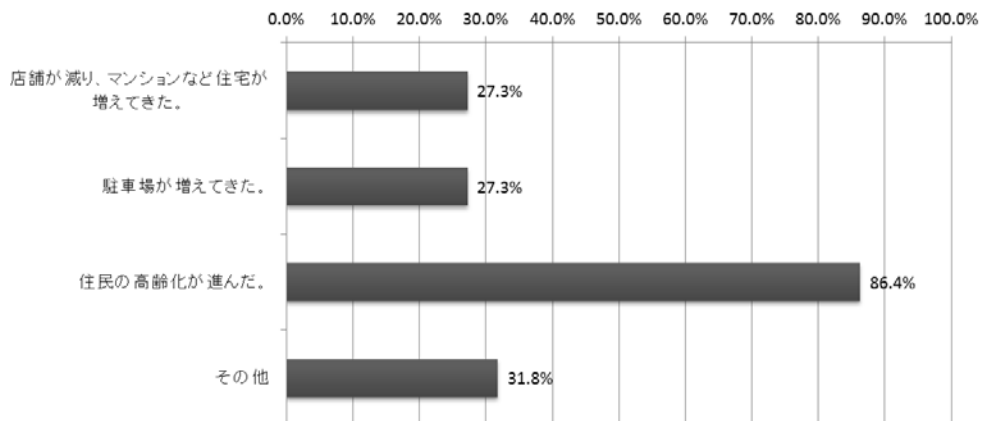
・「治安」について低評価となった。



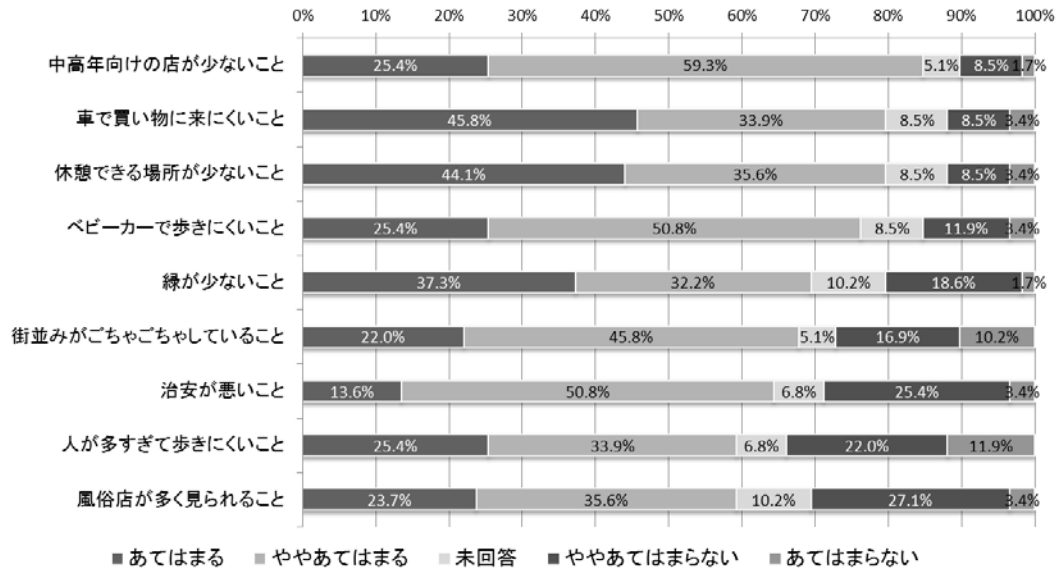
#### イ. 町内会・商店会等アンケート／2013年8月

- ・近年のまちの変化として、住民の高齢化を指摘する声が約9割に上った。
- ・「治安が悪いこと」を指摘する人が全体の6割強に上った。

<最近5年程度のまちの変化（複数回答）>



<町田駅周辺の弱点>



ウ. 町田市中心市街地整備構想検討に伴う意見交換会／2013年5月～7月

●防災の視点を盛り込むべき

- ・災害に強い中心市街地であって欲しいので、その点を目標・方針に盛り込んでほしい。



## 4. 中心市街地の全体像、目標と方針

### (1) 全体像

#### ①町田市中心市街地の魅力と課題

##### <魅力・強み>

- ・町田駅は近隣市に先駆けて駅周辺再開発事業を進めた結果、商業機能の集積が進み、市民だけでなく、周辺市の人々や学生など多くの人が集まる広域的な商業拠点となっている。
- ・小田急町田駅とJR横浜線町田駅の二つの鉄道駅が近接しており、新宿・横浜・八王子方面など多方面へのアクセス性が高く、また町田バスセンター等から市内外への路線バス網が広がっているなど公共交通の利便性が高い地域である。
- ・中心市街地に隣接して芹ヶ谷公園や境川などの資源があり、特に芹ヶ谷公園は、谷戸の地形や湧水を活用した公園として市民に親しまれている。

##### <克服すべき課題>

- ・周辺都市における商業機能の集積、圏央道やリニア中央新幹線など広域交通網の整備を背景とした人や物の流れの変化を背景に、町田市中心市街地の魅力の一層の向上が求められている。
- ・また、鉄道による分断の解消や駅周辺のバリアフリーの推進、交通機関相互の乗り継ぎ環境、相模原市域とのアクセス性の向上など、交通ターミナル機能の強化が必要である。
- ・さらに、駅周辺ではマンションの立地が進んでおり、賑わい機能の連続性の確保や、老朽化した商業ビルの適切な更新等が求められている。

#### ②中心市街地の全体像

以上の町田市中心市街地の魅力を伸ばし、課題を解決するため次のような市街地の形成を目指す。

##### **広域的な都市圏の拠点として、持続的な活力を生み出す賑わいのあるまち**

町田市民のみならず隣接する相模原市居住者等を含めた幅広い来街者に様々な都市サービスを提供する人口200万人の都市圏の拠点として、交通ターミナル機能が整った、持続的な活力を生み出す賑わいのあるまちを目指す。

##### **町田らしい文化や商業が育ち、多様な世代が集い、安心して歩いて巡り楽しめるまち**

新たな文化・芸術機能の導入、人々が憩える広場や魅力ある道路空間の創出などにより、子供からお年寄りまで多世代が集い、楽しめる場の充実を図り、買い物以外にも楽しめる、懐の深い、回遊性のあるまちを目指す。

##### **利便性が高く、安全・安心で、快適な都市型住宅地のあるまち**

中心市街地の商業・業務機能と調和し、利便性が高く、安全・安心で、快適な都市型住宅のあるまちを目指す。

このようなまちを実現するため、中心市街地を「ア、商業・業務エリア（原町田）」「イ、商業・業務エリア（中町・森野）」「ウ、都市型住宅エリア（原町田・中町・森野）」の3つのエリアにわけ、さらに、「ア、商業・業務エリア（原町田）」の中に「エ、商業特化エリア（原町田）」を設定し、それぞれの特性を生かした市街地の形成を目指す。

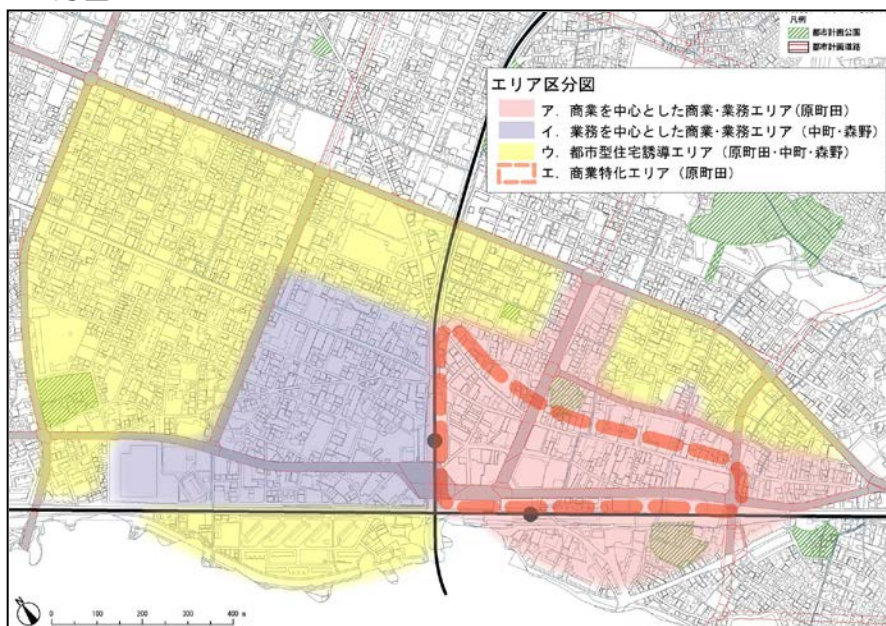
さらに、賑わい・交流の創出と、回遊性をもたせるために、各エリアに「拠点」と、それらを結ぶ「ネットワーク」を整備する。

- ・拠点（小田急町田駅周辺地区、原町田一丁目地区、原町田三丁目地区、本庁舎跡地周辺、芹ヶ谷公園周辺地区）
- ・ネットワーク（原町田大通り、文学館通り、町田駅前通り、拠点間）

### <エリア別の将来像>

エリア	現状・特性	将来像
ア、商業と中心とした商業・業務エリア（原町田）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅直近・ペDESTリアンデッキ周辺に大規模店舗が集積し、後背に商店街が広がる商業機能が集積したエリアである。</li> <li>・エリア東側では、マンション立地が進み、賑わいの低下がみられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅直近では、大規模な商業機能を積極的に誘導し、町田の「賑わいの核」として、商業集積を維持・強化する。</li> <li>・後背街区においては、路面型の店舗による界隈性のある賑わい空間を維持・継承しながら、安心して歩きながら買物等ができる商業・業務地を形成する。</li> </ul>
イ、業務と中心とした商業・業務エリア（中町・森野）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・業務・商業・集合住宅・専修学校・各種学校が多く分布しており、新市庁舎建設により、エリア北側では賑わいの低下が指摘されるとともに、駐車場などの低未利用地の分布、マンション立地が見られるエリアである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の更新や駐車場等の低未利用地の土地利用転換の機を捉え、業務機能、若い世代による新たな商業機能、文化・芸術機能の集積を誘導し、原町田エリアとは異なる新しい町田の魅力の創出に貢献する市街地を形成する。</li> </ul>
ウ、都市型住宅誘導エリア（原町田・中町・森野）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集合住宅・戸建住宅・専修学校・各種学校・小規模店舗が分布しており、駐車場などの低未利用地の分布、マンション立地が見られるエリアである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の更新や土地利用転換の機を捉え、商業・業務機能と調和した、安全・安心で、快適な都市型住宅を中心とする複合市街地を形成する。</li> </ul>
エ、商業特化エリア（原町田）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ア、商業・業務エリア（原町田）」の中でも、駅直近・ペDESTリアンデッキ周辺に大規模店舗が集積した最も賑わいのあるエリアである。</li> <li>・一方、商業ビルの老朽化、マンションの立地による賑わい機能の低下が予想される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の更新において大規模な商業機能を積極的に誘導するとともに、中心市街地の賑わいの核として商業機能を維持・充実する。</li> </ul>

### <エリア区分図>



## (2) 目標と方針

### ①交通結節点としてのターミナル機能の強化

多くの人が集い、さらに楽しめるまちとするため、玄関口となる町田駅のターミナル機能を強化する町田駅へのアクセス機能の充実や駅での乗り継ぎの利便性を向上し、駅周辺全体でターミナル機能を強化する。

#### <目標を実現するための方針>

ア. 路線バスを中心とした公共交通の利便性の向上

- ・ 駅周辺でのターミナル機能を含めた拠点整備

イ. 乗り継ぎ利便性の向上

- ・ 連絡通路の整備・充実
- ・ 案内表示の充実

ウ. 中心市街地へのアクセス性の向上

- ・ 路線バスなど駅周辺への基幹交通網の整備
- ・ 都市計画道路等の整備
- ・ 駅周辺の面的整備
- ・ 多摩都市モノレールの延伸

### ②新たな賑わいの創出

中心市街地の魅力をより一層向上させるため、商業機能に加え、娯楽機能や文化機能を充実させるとともに、働く場を増やし、就労人口の増加による新たな賑わいを創出する。また、利用者の満足度を高めるための店舗等の充実を図り、さらに、賑わいづくりに組織的に取り組む仕組みを確立する。

#### <目標を実現するための方針>

ア. 新たな拠点の整備による、娯楽機能、文化機能、業務機能の充実

- ・ 小田急町田駅周辺地区
- ・ 原町田一丁目地区
- ・ 原町田三丁目地区
- ・ 本庁舎跡地周辺
- ・ 芹ヶ谷公園周辺
- ・ JKK森野住宅周辺

イ. 利用者の満足度を高めるための店舗等の充実

- ・ 買回り品、専門品の店舗の充実
- ・ 会食など少し贅沢な飲食の場の充実
- ・ 品格ある街並みの形成とまちのイメージアップ
- ・ 人が集まり、賑わいの拠点となる広場等の形成
- ・ 他地域から人を惹きつける最先端の商業を誘導する仕組みの構築

ウ. 賑わいづくりに組織的に取り組む仕組みの確立

- ・ エリアマネジメント組織の設立

エ. 都市型産業の集積の誘導

- ・ IT産業、コミュニティビジネス等のオフィスの立地誘導
- ・ 交通利便性を活かした企業の地域営業拠点としての機能強化

**③誰もが快適に歩くことができるまちづくり**

バリアフリーに配慮した歩行空間の整備を進めるとともに、商店街への車の乗り入れを制限し、まちを訪れる人が駅周辺や商業地を歩きたくなるような環境を創出する。さらに、中心市街地周辺の国際版画美術館、芹ヶ谷公園、境川等をめぐりながらまちを楽しむことができるよう回遊性の高い歩行空間ネットワークを形成する。

**<目標を実現するための方針>**

ア. 鉄道による分断の解消、駅周辺のバリアフリーの推進

- ・ 小田急町田駅、JR横浜線をまたぐ歩行者動線の強化
- ・ 駅周辺の歩行者ネットワーク、バリアフリーの推進
- ・ 案内表示の充実

イ. 駅周辺の安全で歩きやすい歩行空間の確保

- ・ セットバック等による歩行空間の拡充
- ・ フリンジパーキングの整備、荷捌きスペースの確保、完全なモール化の実施

ウ. 休憩・憩いの場、景観の整備

- ・ 広場スペースの拡充
- ・ みどりや景観の整備

エ. 芹ヶ谷公園等をつなぐ歩行者ネットワークの形成

- ・ 芹ヶ谷公園までの快適なアクセス路の整備



#### ④周辺環境と調和した良好な都市型住宅の誘導

中心市街地で増えつつある中高層マンションの建設に際して、商業環境と調和し、道路沿いにみどりやゆとりの空間を確保した良好な都市型住宅を誘導するとともに、高齢者福祉施設や子育て支援施設など、生活を支える公共公益施設等を誘導する。

#### <目標を実現するための方針>

##### ア. 周辺環境と調和した都市型住宅の誘導

- ・賑わいの連続性、建物の高さなど周辺環境への配慮
- ・道路沿いの緑化、ゆとりの空間の確保

##### イ. 公共公益施設の誘導

- ・高齢者福祉施設や子育て支援施設など生活を支える公共公益施設の誘導
- ・JR町田駅南側における周辺の都市型住宅を支える商業施設の誘導

##### ウ. 森野住宅の良好な住環境の維持と形成

- ・森野住宅の良好な住環境の維持、魅力ある団地への再生
- ・団地周辺の低未利用地の活用による複合機能の導入

#### ⑤安全・安心なまちづくり

震災などの災害時に備え、建物の不燃化・耐震化、空地の確保、帰宅困難者対策などを進めるとともに、防犯パトロールなど安心感の向上に向けた取り組みを進め、安全・安心なまちづくりを進める。

#### <目標を実現するための方針>

##### ア. 防犯まちづくりの推進

- ・防犯パトロールや通学路における児童の安全確保
- ・防犯カメラ、防犯灯の設置
- ・防犯性に配慮した道路・公園・広場づくり

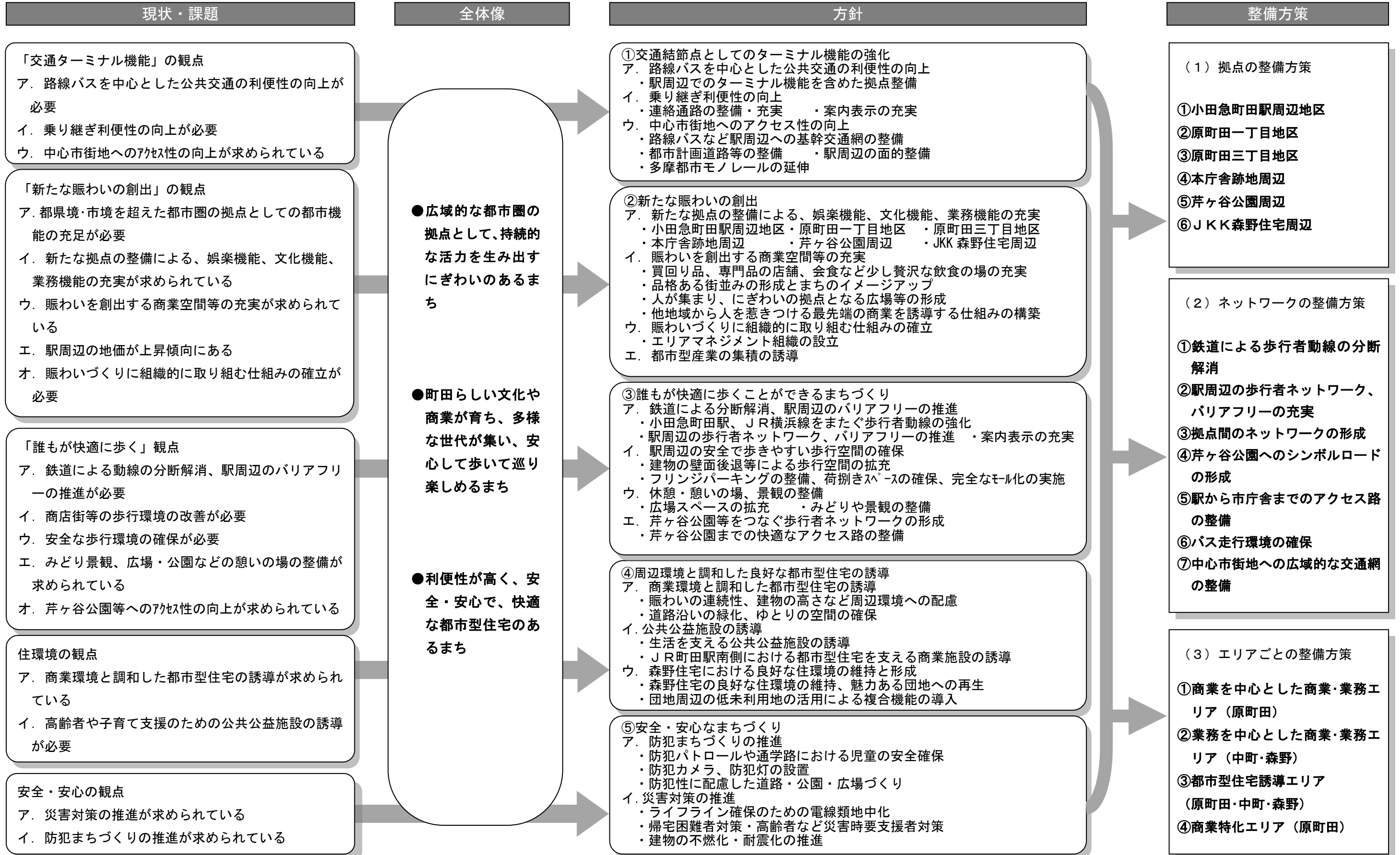
##### イ. 災害対策の推進

- ・ライフライン確保のための電線類地中化
- ・帰宅困難者対策（情報拠点づくり、避難場所の確保）
- ・高齢者など災害時要援護者対策
- ・建物の不燃化・耐震化の推進



## 5. 中心市街地の整備方策

ここでは、「3. 中心市街地の現状と課題」「4. 中心市街地の全体像、目標と方針」を踏まえ、中心市街地を「拠点」、「ネットワーク」、「エリア」に分けて、それぞれの整備方策について示す。





## (1) 拠点の整備方策

### ①小田急町田駅周辺地区

- ・町田駅全体の交通ターミナル機能の強化のために、新たな交通ターミナルを整備し、駅周辺に分散する路線バスなどの発着拠点の一部集約化や連絡通路の整備、案内表示の充実などを検討する。
- ・小田急町田駅北口地区では、駅前の新しい賑わいの核づくりを実現するために、市街地再開発事業などによる土地の高度利用を推進し、文化・商業・業務等の複合的な機能の導入を図るとともに、広場空間の配置や歩行空間の改善などによる快適な駅前空間を創出する。
- ・原町田六丁目地区では、界隈性・雑多性などの町田の魅力を継承しつつ、賑わい・交流の滞留空間を創出する。

### ②原町田一丁目地区

- ・JR町田駅南側では、市営駐車場の更新にあわせて、市街地再開発事業等による土地の高度利用を推進し、生活利便機能や、駅前にふさわしく利便性の高い都市型住宅の導入を図り、良好な住環境を確保していく。
- ・相模原市側との連絡性を高める、JR横浜線町田駅南側の交通基盤づくりをめざして、老朽化した市営駐車場の更新や相模原市と連携した交通広場機能の導入などを検討する。
- ・線路の南側と北側をつなぐ歩行者動線の確保を図り、JR町田駅の南北のアクセス性を高めていく。

### ③原町田三丁目地区

- ・原町田四丁目の文学館通り周辺にある文化施設同士の連携強化を図るほか、土地の高度利用や建物の共同化による賑わい機能や居住機能などの導入を図り、さまざまな人が文化や芸術に親しみながら暮らし、楽しむことができる空間を創出する。

### ④本庁舎跡地周辺

- ・本庁舎跡地では、新たな賑わいを創出するために「まちの魅力を発信し、賑わいを創出する拠点」、「人々が憩い・交流するゆとりの空間」の機能を導入する。そのため、まずは広場空間を整備し、市内外からたくさんの人を呼びこむことのできる、魅力あるイベントを開催し、幅広い世代や趣向を持つ人々の交流を生み出していく。

※本庁舎跡地の名称については現在検討中

### ⑤芹ヶ谷公園周辺

- ・芹ヶ谷公園とその隣接する都営住宅跡地は、中心市街地に近接する立地、保全されている谷戸地形や湧水を活かしつつ、来街者や住民が憩い、楽しめる空間や見通しがきく明るい空間へと再生を図ることにより、中心市街地の回遊の核として育成していく。

### ⑥JKK森野住宅周辺

- ・森野住宅では、住民、事業者、市などが協働して、ゆとりがありみどり豊かな空間や町田駅に近接する立地など、その魅力やその役割を踏まえながら、現状の課題への対応策やまちの将来

像についての検討を進め、境川を生かし、団地住民のみならず周辺住民にとっても魅力ある団地への再生を検討していく。

- 団地の更新の際は、基盤整備の充実とあわせた都市型住宅の供給、商業・業務機能や雨水調整機能の導入の可能性について検討する。また、隣接する低未利用地を活用した複合機能の導入についても検討する。

## (2) ネットワークの整備方策

### ① 鉄道による歩行者動線の分断解消

- ・小田急線による歩行者動線の分断解消に向け、小田急町田駅の駅舎の改良や鉄道立体化も含め、東西方向の交通の円滑化を検討する。
- ・JR横浜線による歩行者動線の分断解消に向け、南側と北側をつなぐ歩行者動線の確保を図り、JR町田駅の南北のアクセス性を高めていく。

### ② 駅周辺の歩行者ネットワーク、バリアフリーの充実

- ・小田急線町田駅、JR横浜線町田駅の駅構内～ペDESTリアンデッキ～地上をスムーズに移動できるように、歩行者ネットワークを整備する。
- ・ペDESTリアンデッキや駅周辺の歩道などにおいて、バリアフリー化に継続して取り組む。
- ・あわせて、駅周辺で待ち合わせなどができる滞留空間の整備と、案内サインの充実を進める。

### ③ 拠点間のネットワークの形成

- ・小田急町田駅周辺地区～本庁舎跡地については、庁舎跡地までの安全な歩行空間の確保、沿道の街並みの整備によりネットワークの形成を図る。
- ・小田急町田駅周辺地区～原町田三丁目地区については、商店街通りの歩行環境の改善、街並みの整備により、ネットワークの強化を図る。
- ・団地再生にあわせて、森野住宅と小田急町田駅周辺地区との連絡の強化を図る。

### ③ 芹ヶ谷公園へのシンボルロードの形成

- ・中心市街地から芹ヶ谷公園の玄関口へのシンボルロードとして、原町田大通り（町3・4・11）の延伸整備を進め、駅から通り沿いの店先を楽しみながら公園に向かうことができるような通りの形成をめざす。
- ・文学館通りは、国際版画美術館へのアクセス路として、子どもから高齢者まで誰もがゆったりと安全に歩ける空間とするため、地元と協働して、歩道の拡幅や無電柱化、広場空間の整備を進める。

### ④ 駅から市庁舎までのアクセス路の整備

- ・町田駅前通り（町3・4・39）は、市庁舎や市民ホールと駅を結び、新しい「町田の顔」となる通りをめざして、住民との協働による地区計画などのルールづくりを検討し、落ち着いた秩序のある街並みの形成と、魅力のあるみどり豊かで歩きやすい空間の形成を図る。
- ・境川沿いでは、潤いある水辺空間づくりやみどり豊かな景観形成等を図り、身近な水とみどりに親しめる空間にするとともに、中心市街地の歩行者ネットワークの形成を図る。

### ⑤ バス走行環境の確保

- ・乗り継ぎ拠点から町田駅間の路線バスの定時性・速達性を確保するために、優先レーンの確保など引き続きバスの走行環境の整備を推進する。

### ⑥ 中心市街地への広域的な交通網の整備

- 中心市街地における円滑な交通処理を実現し、周辺市街地においては広域の移動性を高めるため、鎌倉街道（町 3・3・8）や町田バイパス（町 3・3・36）などの都市計画道路の整備を推進する。
- 多摩都市モノレールの町田駅までの早期乗り入れを働きかけるとともに、その導入空間の確保を検討する。



### (3) エリアごとの整備方策

#### ①商業を中心とした商業・業務エリア（原町田）

- ・駅に隣接又は近接して商業集積がある地区において、街並み誘導型地区計画などの活用により、建物のセットバックによるゆとりある歩行空間の確保や賑わいのある都市景観の形成を誘導する。
- ・中心市街地への車の進入を抑制し、安心して歩ける歩行環境を形成するため、フリンジ（外縁部）における自動車駐車場の整備を推進する。
- ・歩行空間に荷捌き貨物自動車が入り込むことを防止するため、ルール遵守の強化、路外・路上空間における荷捌きスペースの確保と案内・誘導など総合的な物流貨物車対策を実施する。
- ・賑わいの充実に向け、地元商店街、事業者などによるエリアマネジメントの取組みを推進する。

#### ②業務を中心とした商業・業務エリア（中町・森野）

- ・市庁舎の移転に伴い、町田駅前通り（町3・4・39）沿道での新たな業務機能や商業機能の集積を誘導する。
- ・業務機能の集積を誘導するとともに、地元との協働により、新たな商業機能や文化・芸術機能の集積を推進する。
- ・地区計画等の導入により、セットバックによる歩行空間の確保を図る。

#### ③都市型住宅誘導エリア（原町田・中町・森野）

- ・周辺環境と調和した都市型住宅を誘導する地区では、賑わいの連続性、建物の高さなど周辺環境との調和に配慮して、良好な都市型住宅を誘導する。
- ・あわせて、高齢者福祉施設や子育て支援施設など、生活を支える公共公益施設や商業機能を適切に誘導するとともに、広場や空地などの地域の生活に資する機能の配置を促進する。

#### ④商業特化エリア（原町田）

- ・商業を中心とした商業・業務エリア（原町田）に位置づけられた地区の中でも、特に、商業機能が集積する小田急線とJR横浜線、原町田中央通りで囲まれた区域などでは、大規模商業施設の誘導、特別用途地域の導入による低層部への店舗等の誘導により、商業機能の維持・充実を図る。
- ・老朽化した商業ビル等の更新を図り、商業機能を維持・充実する。
- ・原町田中央通りでは電線類の地中化にあわせ、かつて「絹の道」として栄えた歴史を活かした空間づくりを検討する。



＜町田市中心市街地の整備方針図＞

(1) 拠点の整備方針

①小田急町田駅周辺地区

- ・路線バス発着拠点の一部集約化、連絡通路の整備、案内表示の充実
- ・ペDESTリアンデッキ、駅周辺歩道におけるバリアフリー化
- ・地下歩道整備、交差点改良など

(小田急町田駅北口地区)

- ・市街地再開発事業等による土地の高度利用の促進
- ・文化・商業・業務機能の導入
- ・広場空間の配置、歩行空間の改善による快適な駅前空間の創出
- ・(原町田六丁目地区)
- ・界隈性、雑多性など町田の魅力を継承しつつ、にぎわいと交流の滞留空間の創出

②原町田一丁目地区

- ・市営駐車場の更新
- ・市街地再開発事業等による土地の高度利用の推進
- ・生活利便機能、都市型住宅の導入

③原町田三丁目地区

- ・文学館通り周辺の文化施設間の連携強化
- ・にぎわい機能・居住機能などの導入
- ・文化や芸術に親しみながら暮らし、楽しむことができる空間の創出

④本庁舎跡地周辺

- ・「にぎわいを創出する拠点」「憩い、交流するゆとりの空間」機能導入
- ・広場空間の整備とイベントの開催

⑤芹ヶ谷公園周辺

- ・隣接する都営住宅地を含め、来街者や住民が憩い、楽しめる空間に再生し、中心市街地の回遊の核として育成

⑥J K K森野住宅周辺

- ・現在の魅力と課題を踏まえた、森野住宅における団地再生の検討
- ・森野住宅更新の際の都市型住宅、商業・業務機能、雨水調整機能の導入可能性検討、及び隣接する低未利用地を活用した複合機能の導入検討

(2) ネットワークの整備方針

①鉄道による歩行者動線の分断解消

- ・小田急町田駅の駅舎の改良や鉄道立体化の検討
- ・J R横浜線の南北をつなぐ歩行者動線確保

②駅周辺の歩行者ネットワーク、バリアフリーの充実

- ・駅構内～ペDESTリアンデッキ～地上の歩行者ネットワーク整備
- ・ペDESTリアンデッキ、駅周辺の歩道のバリアフリー化
- ・滞留空間の整備、案内サインの充実

③拠点間のネットワークの形成

- ・本庁舎跡地への安全な歩行空間の確保
- ・原町田三丁目に至る商店街の歩行環境の改善
- ・J K K森野住宅への連絡強化

④芹ヶ谷公園へのシンボルロードの形成

- ・原町田大通り(町3・4・11)の延伸、シンボルロードの形成
- ・文学館通りの歩道拡幅・無電柱化等

⑤駅から市庁舎までのアクセス路の整備

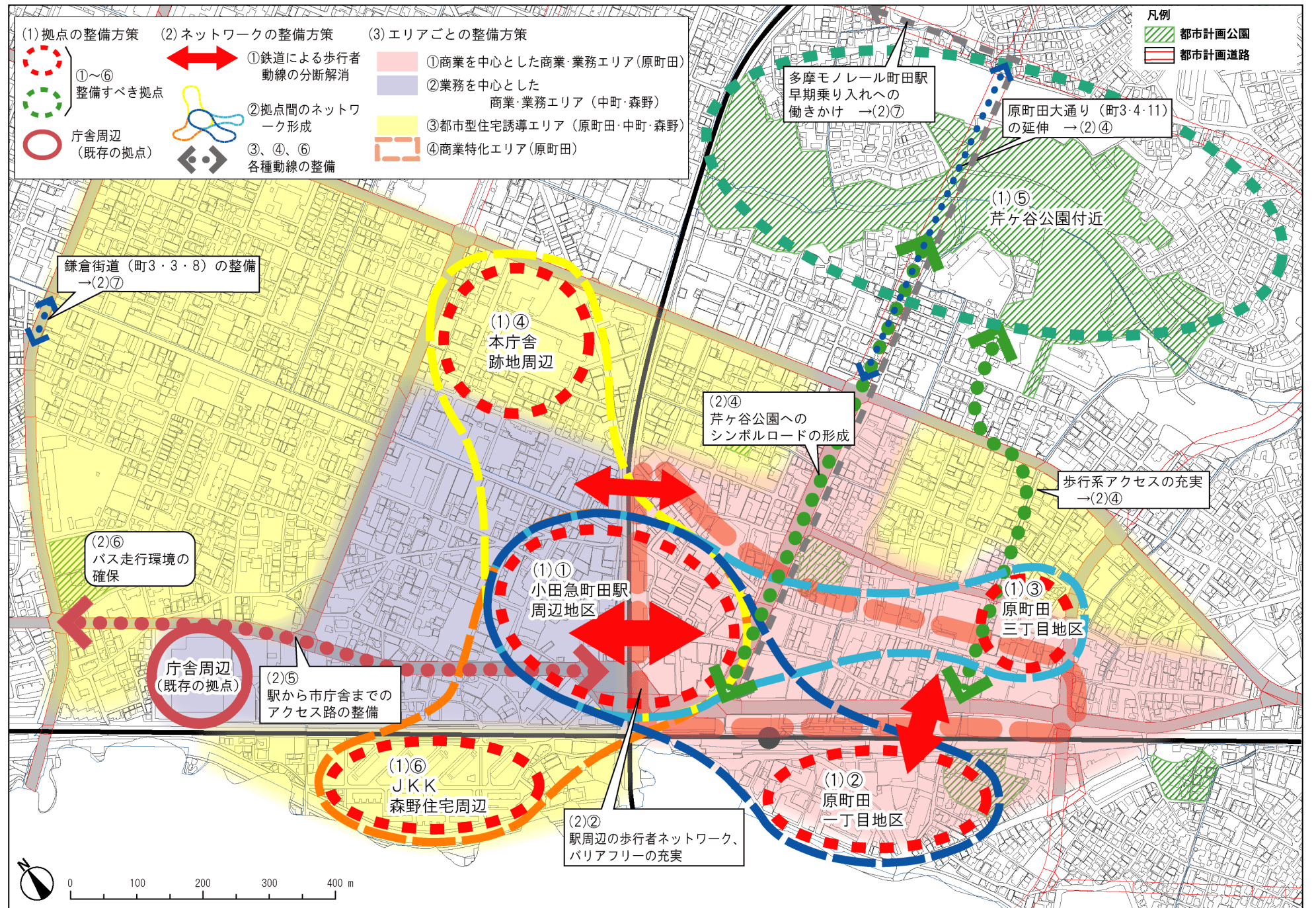
- ・新しい「町田の顔」となる通りをめざし、地区計画等による街並み形成、歩行区間の形成
- ・境川沿いでの景観形成、歩行者ネットワーク形成

⑥バス走行環境の確保

- ・乗り継ぎ拠点～町田駅間路線バスの定時性・速達性確保

⑦中心市街地への広域的な交通網の整備

- ・鎌倉街道(町3・3・8)や町田バイパス(町3・3・36)などの都市計画道路の整備
- ・多摩モノレールの町田駅への早期乗り入れへの働きかけ



(3) エリアごとの整備方針

①商業を中心とした商業・業務エリア(原町田)

- ・街並み誘導型地区計画等によるゆとりある歩行空間の確保、にぎわいある都市景観の形成
- ・フリンジにおける駐車場整備等による車の進入の抑制と安心して歩ける歩行環境の形成
- ・ルール遵守強化、荷捌きスペース確保など総合的な物流貨物車対策の実施
- ・にぎわい充実に向けたエリアマネジメントの取組みの推進

②業務を中心とした商業・業務エリア(中町・森野)

- ・市庁舎移転に伴う町田駅前通り(町3・4・39)沿道での新たな業務機能・商業機能集積の誘導
- ・業務機能集積の誘導と、地元との協働による、新たな商業機能、文化・芸術機能の集積の推進
- ・地区計画等の導入による歩行空間の確保

③都市型住宅誘導エリア(原町田・中町・森野)

- ・にぎわいの連続性、建物の高さ、周辺環境との調和に配慮した、良質な都市型住宅の誘導
- ・生活を支える公共公益施設・商業施設の適切な誘導、広場や空地などの配置の促進

④商業特化エリア(原町田)

- ・大型商業施設の誘導、特別用途地域導入による低層部への店舗誘導等による商業機能の維持・充実
- ・老朽化した商業ビル等の更新
- ・原町田中央通りの電線類地中化にあわせた、歴史を活かした空間づくり



## 6 . 町田市中心市街地整備構想の実現に向けて

### ( 1 ) 各主体の役割と体制づくり

#### ①各主体の役割

整備方策を実際に進めるにあたっては、まちづくりの主体である、市民、事業者、市それぞれが、将来像を共有し、役割を明確にし、協働して取り組むことが大切である。

以下、中心市街地整備構想の実現に向けた、各主体の役割を示す。今後、中心市街地整備計画を策定する中で、各主体の役割をさらに掘り下げ、連携方法等について検討することとする。

#### <各主体の役割>

##### 市民の役割

- ・ 防災・ 防犯対策、コミュニティの形成、景観形成など市民が主体的に取り組むまちづくり活動の推進
- ・ 文化・ 芸術の育成や、賑わい、活性化に関する事業者の取り組みへの協力
- ・ 市のまちづくり施策への協力、など

##### 事業者の役割

- ・ バスや鉄道など交通ターミナル機能の向上に向けた取り組み
- ・ 新たな拠点整備のための再開発事業等への参加、協力
- ・ 利用者の満足度を高めるための店舗等の充実、賑わいづくり
- ・ 街づくりの実施、維持管理、地域活動への参画、など

#### 協働による 中心市街地 の魅力づくり

##### 市の役割

- ・ 中心市街地の整備に向けた全体の調整
- ・ 都市計画道路や公園など、公共施設の整備・ 改善
- ・ 交通ターミナル機能の向上に向けた事業者間の調整
- ・ 再開発事業、街並みのルールづくりなどの調整
- ・ 市民及び事業者のまちづくり活動への支援
- ・ 街づくりの誘導、仕組みづくり、など

## ②体制づくり

市民、事業者、市の協働により中心市街地整備構想を実現するために、以下に示す実行体制を検討していく。

### ア. エリアマネジメント組織の設立

- ・町田市中心市街地活性化にあたっては、地区全体の組織的・体系的な取組みが求められる。こうした取組みを実現するにあたり、エリア全体を見据えて取組みを統括する、エリアマネジメント組織の設立が必要である。
- ・今後、各地での先行事例を参考としながら、町田市中心市街地にふさわしいエリアマネジメント組織のあり方を検討していく。

### イ. 社会実験の実施

- ・今後、安心して歩ける歩行環境の形成、新たなにぎわいの創出に向け、市民、事業者、行政の連携のもと、様々な先進的な取組みが必要となる。
- ・そこで、一定エリア内の車両通行禁止、フリッジパーキング、共同物流拠点の運用などに関する社会実験や、路上のカフェ・移動店舗の設置、ＩＣタグなど新技術を活用した来街者への情報提供システムの構築などに関する社会実験を検討する。
- ・実施にあたっては、上記エリアマネジメント組織を中心に、市民、事業者、行政との適切な連携による取組みを検討する。

### ウ. 中心市街地に関する協議の継続

- ・これまで、中心市街地の整備について市民、事業者、行政が自由に協議できる場は必ずしも整っていなかった。
- ・そこで、「町田市中心市街地整備構想検討に伴う意見交換会」を母体として、中心市街地についての市民、事業者、行政の協議を継続していく。

### エ. 庁内体制の確立

- ・町田市中心市街地の整備は、「まちだ未来づくりプラン」においても主要プロジェクトの一つに位置づけられているが、庁内において中心市街地整備を専門に取り扱う部署は設置されていない。
- ・中心市街地整備に関する専任部署や現地事務所の設置など、町田市庁内における十分な支援体制について検討する。

## ( 2 ) 当面の課題

### ① 中心市街地整備計画の策定

本構想の実現に向けては、市民・事業者・市それぞれの役割の明確にし、かつ、構想の内容の深化を図りつつ、土地利用など面的整備の方針、再開発など拠点整備の方針、道路基盤整備などネットワーク整備の方針に分けて、中心市街地全体整備の基本計画を策定する。

#### ア. 土地利用方針の検討

- ・中心市街地の賑わいや活性化に資する商業・業務・文化を中心とした土地利用と、安全安心な都市型住宅市街地の土地利用が適正にバランスよく配置された土地利用を実現していくための「土地利用方針」を計画する。

#### イ. ネットワーク整備方針の検討

- ・交通結節点としてのターミナル機能の強化、誰もが快適に歩くことができるまちづくりを目指し居住者や来街者を中心とした「ネットワーク整備方針」を検討する。

#### ウ. 拠点整備方針の検討

- ・中心市街地の拠点となることが期待される小田急町田駅北口地区、原町田六丁目地区、原町田一丁目地区、原町田三丁目地区、庁舎跡地周辺地区、芹ヶ谷公園周辺地区に関して、拠点に相応しい役割、整備手法等に関して検討する。

#### エ. 中心市街地整備プログラムの検討

- ・土地利用方針、ネットワーク整備方針、拠点整備方針に関して、時系列での計画検討、官民の役割分担など計画実現主体の検討、他の関連計画との調整等に関して検討し、中心市街地整備プログラムを検討する。

### ② エリアマネジメント実現化方策の検討

中心市街地の整備にあたっては、町田市公共団体としての取組みに加え、中心市街地の担い手が主体的に取り組むことが重要である。このため、中心市街地全体整備の基本計画を策定に並行して、地元組織と勉強会などを重ねながら、将来的な町田市中心市街地でのエリアマネジメントの組織化の実現化方策を検討していく。

## 町田市中心市街地整備構想

発行年月 2014年3月

発行者 町田市  
〒194-8520 東京都町田市森野2-2-22

刊行番号 13-121

編集 都市づくり部 地区街づくり課

編集協力 株式会社 首都圏総合計画研究所



