

# 小田急多摩線延伸



## 新駅を中心とした 小山田周辺まちづくり構想

< 町 田 市 >



2016年（平成28年）3月



## 小山田周辺まちづくり構想とは

小山田周辺まちづくり構想は、鉄道駅の新設という大きな契機を捉えて、小山田周辺が暮らしやすく訪れやすいまちとして機能しつづけるよう、新駅(※1)を中心とした小山田周辺の目指すべき将来の姿を示すとともに、市民・事業者・市それぞれの“手引き”となるものです。

構想策定にあたっては、「町田市都市計画マスタープラン」や「町田市北部丘陵活性化計画」を踏まえ、また、市民の皆様から「まちづくりアイデア」を募りながら取りまとめました。

※1 町田市と相模原市は、2014年5月に、リニア中央新幹線が開業する2027年を目標に、小山田急多摩線唐木田駅から相模原駅方面の延伸開業を目指した取組を進めることで合意し、市内の新駅の位置を「小山田バス停留所付近」に想定しました。

### 《まちづくり構想の策定プロセス》

2014年度	地域特性、将来人口動態、周辺開発動向等の検討調査
2015年度	市民アイデア募集 (9～10月実施/小山田小学校児童を含む188通466件) まちづくり構想のとりまとめ

## [ 目 次 ]

### はじめに

小山田周辺まちづくり構想策定にあたって	1
---------------------	---

### 1. 今後求められるまちづくり

(1) まちづくりの視点	3
(2) 小山田周辺の地域特性	4
(3) 新駅設置による小山田周辺のポテンシャル	7

### 2. まちづくりの方向性

(1) まちづくりコンセプト	9
(2) まちづくり方針	11

### 3. 新駅周辺まちづくりのアイデア

	13
--	----

### 4. まちづくりの進め方

(1) 鉄道延伸の取組との連動	14
(2) 主体間の役割分担とまちづくりの手法	14

# はじめに

## 小山田周辺まちづくり構想策定にあたって

### 策定の背景と趣旨

#### 小山田周辺エリアでは...

リニア中央新幹線が開業する 2027 年を目標とした小田急多摩線の相模原駅方面への延伸構想・新駅の設置想定のほかにも、多摩都市モノレールの町田駅方面への延伸構想や、幹線道路の整備構想などがあります。

また、首都圏に残る貴重なみどり資源の北部丘陵では、みどり豊かな里山をめざして、緑地の保全・活用する取組を進めています。

今後、人口が減少し、人口構造が変化することが想定される中で、従来からの課題である交通不便や生活不便の解決はもとより、新駅設置の効果を最大限活用するため、新駅の駅勢圏を下図のように捉え、未来を見据えたまちづくりに向けた「小山田周辺まちづくり構想」を策定しました。

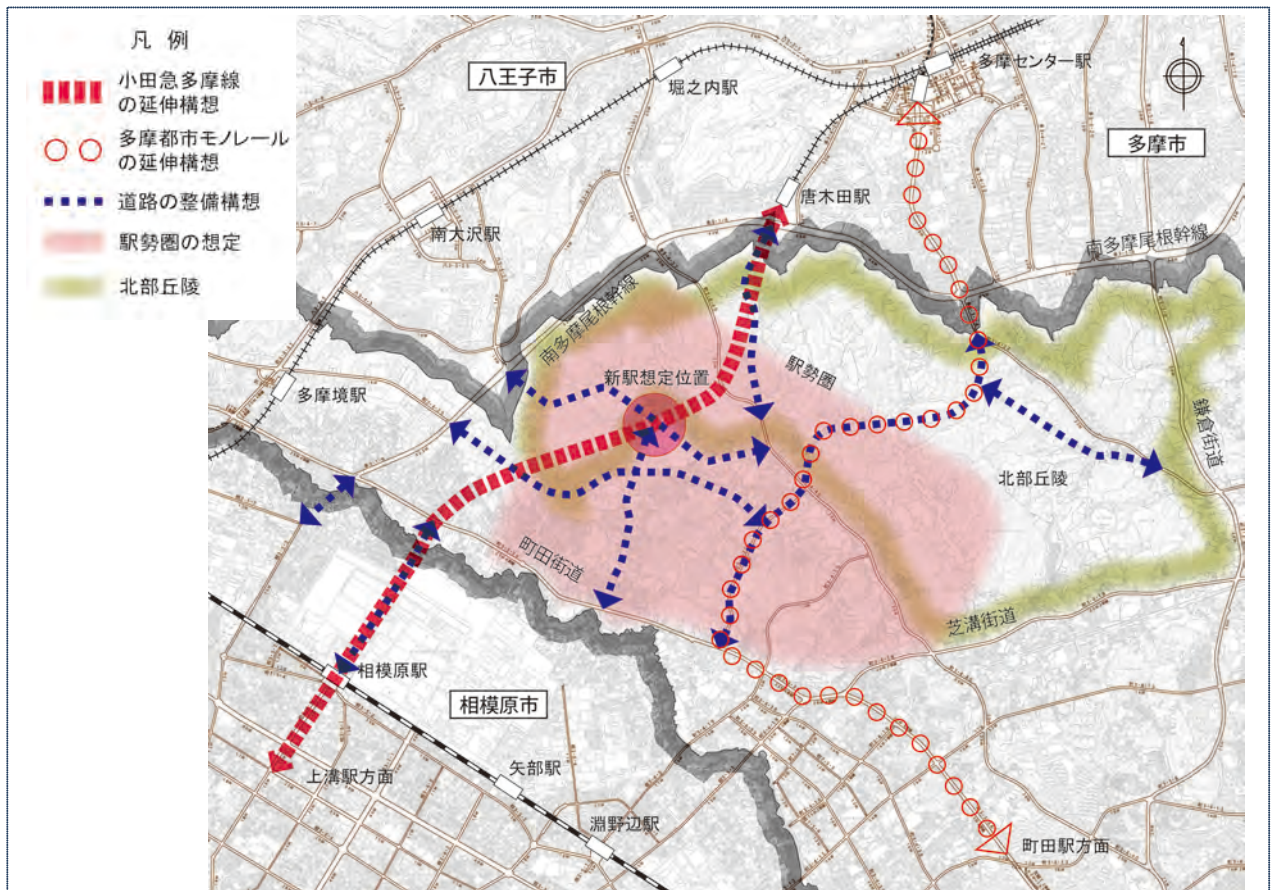


図1 小田急多摩線・多摩都市モノレール・小山田周辺道路の構想

## まちづくりの基本的な考え方

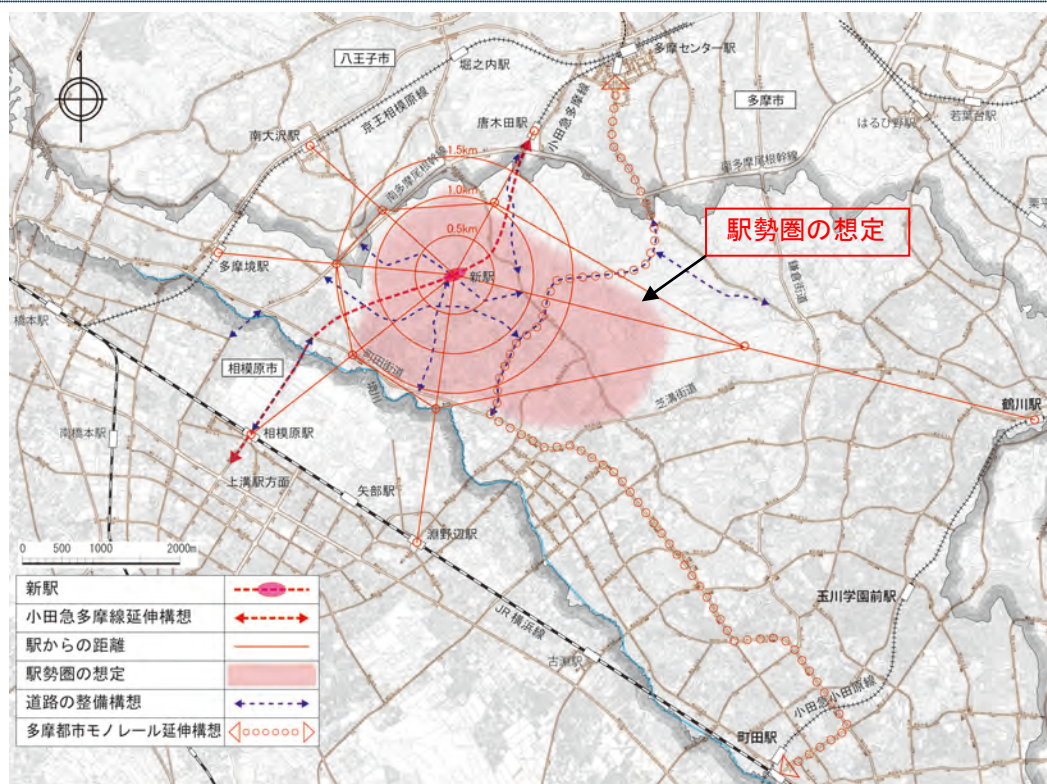
新駅ができると、新駅周辺にお住まいの方（これからお住まいになる方も含めます）はもとより、新駅設置を契機としてバス網が充実されることで駅勢圏が拡大し、より多くの方が新駅を利用することになると想定されます。

しかし、小山田周辺まちづくりは、従来の広大な土地を改変する大規模開発などのハード整備中心のまちづくりではなく、「まちで暮らす方」や「まちを訪れる方」の活動・交流などのソフト面に焦点をあてたまちづくりを中心に考えるものとしします。そして、新駅の直近に位置することになる首都圏に残るまとまった貴重なみどり（北部丘陵）の活用と、機能が充実した生活圏の形成、居住者や来訪者同士または居住者と来訪者との多様な交流などを通じた、持続可能な“まちの空間”づくりを行うことを基本として考えます。

### 《新駅及び新駅周辺利用者の想定》

①新駅から徒歩圏にお住まいの方	②バスを利用して、新駅を利用される方	③徒歩あるいは鉄道を利用し、北部丘陵を訪れる方
新駅から歩いて 20 分程度（1.5km程度）の範囲にお住まいの方	隣接駅との分担を考慮し、概ね芝溝街道（図師大橋交差点付近まで）・町田街道（小山郵便局～常盤駐在所付近）以北にお住まいの方	①+②+町田市民+近隣市民など

新駅周辺の「まちで暮らす方」や北部丘陵のみどりを抱く「まちを訪れる方」を中心に多様な交流などを通じて、持続可能な“まちの空間”づくりを行う



※駅勢圏の想定: 新駅と周辺の鉄道駅とを結ぶ直線距離の半分の位置を基本として、バスルートや地形地物を考慮して想定。  
 ※駅勢圏とは、駅ごとに設定する駅の勢力が及ぶ(鉄道駅を中心に、その駅を利用する人や貨物などが存在する)範囲のこと。

図2 駅勢圏の想定

# 1. 今後求められるまちづくり

町田市の人口は、2020年をピークに減少に転じると推計されています。こうした人口減少、人口構成の変化を捉えつつ、地域の魅力や特性を活かして、暮らしやすい環境で多世代が住み続けることができる「持続可能なまちの構築」を図る観点が必要です。

## (1) まちづくりの視点

まちづくりの視点		これからのまちづくり	
持続可能なまちの構築	人口減少社会における人口構成の変化への対応	<p>東京圏近郊部における人口構成の変化による地域活力低下が懸念されています。 町田市の人口は、2020年頃には減り始めると推計されており、また、子どもの数の減少、高齢者の増加、働く若い世代人口の減少といった人口構成の変化により、地域の活力低下が懸念されています。</p> <p>市街地の空き家や空き地の増加が懸念されています。 急速な高齢化や人口減少により、空き家や空き地の増加が懸念されています。</p> <p>過大な都市基盤整備は将来の維持困難が予想されます。 人口減少社会において過大な基盤整備をすると維持管理コストを捻出することが困難と予想されます。</p> <p>まちづくりの担い手が必要です。 人口減少社会においては、コミュニティ機能の維持も困難になることが懸念されています。地域全体で子育てや高齢者を支え、交流を促進するなど、まちを運営する担い手づくりが課題となります。</p>	<p>人口構成の変化を念頭に地域活力を維持するため、多世代が居住するまちが必要</p> <p>既存の住宅ストックの有効活用が必要</p> <p>まちの規模に応じた効率的で維持管理のしやすい都市基盤づくりが必要</p> <p>世代間交流の促進による、まちを運営する担い手づくりが必要</p>
	新駅ができることによる都市的効果の享受	<p>新駅ができると、交通の利便性が向上し、また、便利に暮らせるまちとしての機能向上も期待できます。 新駅ができると、主要都市などへの移動時間が短縮されることから、住む人が増えたり、訪れる人が増えるなどの効果が期待できます。 また、駅を利用する人が増えると、周辺に施設ができるなど、便利に暮らせるまちとしての機能向上も期待できます。 さらに、自家用車の運転が難しくなる高齢者にとっては、徒歩圏内に必要な施設等が立地している環境は、暮らし続けることのできる重要な要素となります。</p> <p>新駅を拠点とした交通ネットワークが形成されると、より利便性が高まります。 新駅を中心に道路網、バス網が整備されると、住む人にも訪れる人にも、移動しやすい交通環境が形成されます。 公共交通機関を利用して主要市街地へ容易に移動できる環境は、通勤通学世代にとって、住むまちを選ぶ上で重要な要素となります。</p>	<p>駅を中心として、歩いて暮らせる生活中心地の形成が必要</p> <p>交通拠点としての交通ネットワークの充実・再編が必要</p>
	貴重なみどり環境への着目	<p>首都圏に残る、まとまった貴重なみどり（北部丘陵）が、新駅の直近に位置することになります。 北部丘陵は、首都圏に残る貴重なみどりで、新駅ができることによって、都心からも近くなるみどりは、重要なまちの資源です。 暮らしや活動のニーズが多様化するなかで、景観形成、環境保全、交流促進、健康づくりなどの面での活用が期待できます。</p>	<p>人々が集う地域資源、また日常生活の潤いの場として、最大限に活用することが必要</p>

## (2) 小山田周辺の地域特性

### 《人口動態》

- 地域の高齢者人口は年々増加しており、交通利便性の低い住宅地を中心に、今後増加する高齢者などの交通弱者に配慮した、歩いて暮らせるまちづくりが必要です。〔図3〕
- 今後の人口減少社会において、生活利便性・交通利便性を向上させ、若い世帯などにも選ばれるまちづくりが必要です。
- 町田市の人口は2020年をピークに減少し、人口構成が大きく変わることが想定されています（生産年齢人口の割合が減少し、65歳以上人口の割合が増加）。〔図4〕

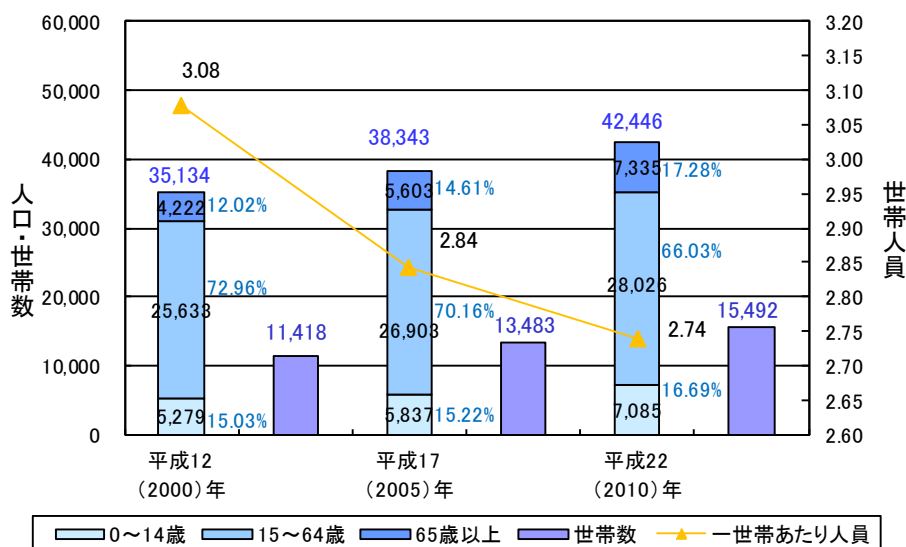


図3 小山田周辺(※1)の人口推移

出典：国勢調査より作成(年齢不詳除く)

※1： 小山田桜台 1.2 丁目、小山町、上小山田町、下小山田町、函師町、常盤町

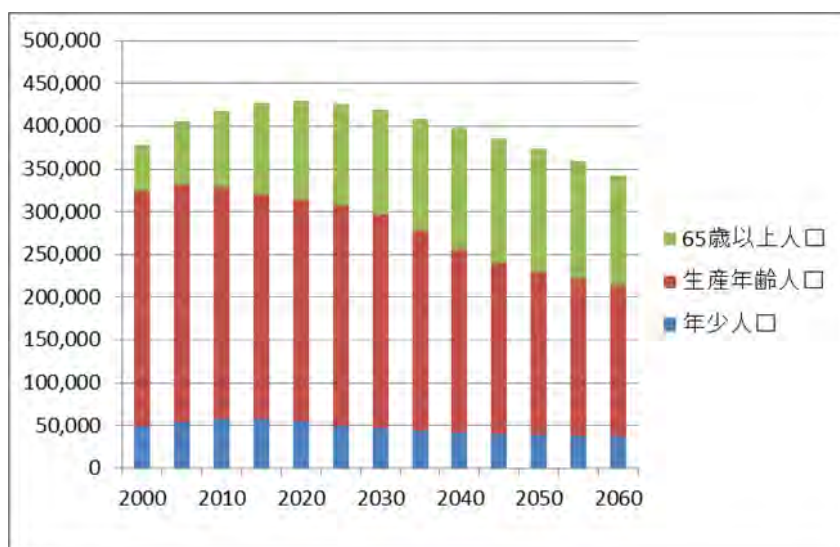


図4 町田市の人口推計

(年少人口：0~14歳以下、生産年齢人口：15~64歳以下、2015年推計)

## 《土地利用現況》

- ・ 新駅想定位置の北側は市街化調整区域であり、里山の原風景を今に残す自然環境豊かな地域です。南側は戸建て住宅地や集合住宅地となっており、生産緑地も多くあります。
- ・ 地形、既存の開発地、法規制等により、新駅周辺の開発用地は限られています。
- ・ 周辺の土地区画整理では、住宅の立地が進んでいないエリアも散見されます。
- ・ 周辺には、多摩ニュータウンをはじめ、都市機能集積地である横浜線や京王相模原線の各駅や、町田街道沿いの商業地、また、温泉施設や福祉機能の集積地があります。

## 《地域のニーズ》

- ・ 日常生活や交通の利便性向上と、豊かな自然環境の保全・活用が求められています。

### ＜地域の現状に関する 住民の認識＞

- ・ 小山田地区に駅が出来ないと西の玄関口としての力が弱い。
- ・ 農地から住宅への土地利用の転換が起こり、農地が失われている。
- ・ 子ども世代が独立後にゴーストタウンになるおそれ。
- ・ 買物する場所がない。地域に魅力的な専門店がほしい。
- ・ 必要なインフラや商業・サービス施設などが不足。
- ・ 鉄道駅から遠い。バスの本数が少ない。
- ・ 隣接市に整備されている幹線道路との連携が弱く、抜けられる道が少ない。
- ・ 樹林地の管理が不十分など、耕作放棄地が増加している。
- ・ 小山田地区では住み続けたい意向が約6割となっている。

出典：町田市都市計画マスタープラン市民  
参画の記録集、市政懇談会記録、市  
民意識調査、市政要望等より作成

### ＜住民からのアイデア＞

#### （総論）

- ・ 自然と利便性が共存した「やさしい小山田」
- ・ 新たなファミリー層が呼び込めるまちづくり
- ・ 自然を活かした観光地として町を発展
- ・ 駅周辺整備は最小限にとどめ、自然環境の保全・活用に向けた持続可能な取り組みを重視

#### （道路・交通・駅・散策路）

- ・ 先を見据えた道路整備、人と車の流れの分離
- ・ 来てみたい駅（まち）づくり
- ・ バス路線の充実
- ・ 森のみどりをつなぐ散策路整備

#### （みどり・公園）

- ・ 小山田ならではの里山の緑の維持・活用

#### （施設誘致・施設整備）

- ・ 駅における、快適な住環境と豊かな里山を支え、発展させるための施設の整備
- ・ 喫茶店、直売所の整備
- ・ ついのすみかにかできる街
- ・ 人の集まる拠点の整備、自然・農体験等
- ・ 児童館や図書館、新しい小山田の象徴となる文化施設
- ・ 高齢者住宅の充実による高齢者の利便性の確保
- ・ 大学やハイテクノロジー企業の誘致
- ・ 災害時でも遠くから確認ができて、集まりやすい避難所をつくる

出典：まちづくりアイデア募集

2015年9～10月実施

小山田小学校児童を含む188通(466件)のアイデア  
がありました



《交通》

- 新駅周辺のまちづくりには、道路網やバス網の強化による交通結節機能など、周辺一帯の交通利便性の向上が求められます。〔図5〕
- 上小山田町、下小山田町を中心に通勤通学時における自動車利用割合が高く、公共交通網の不便な地域となっています。〔図6〕

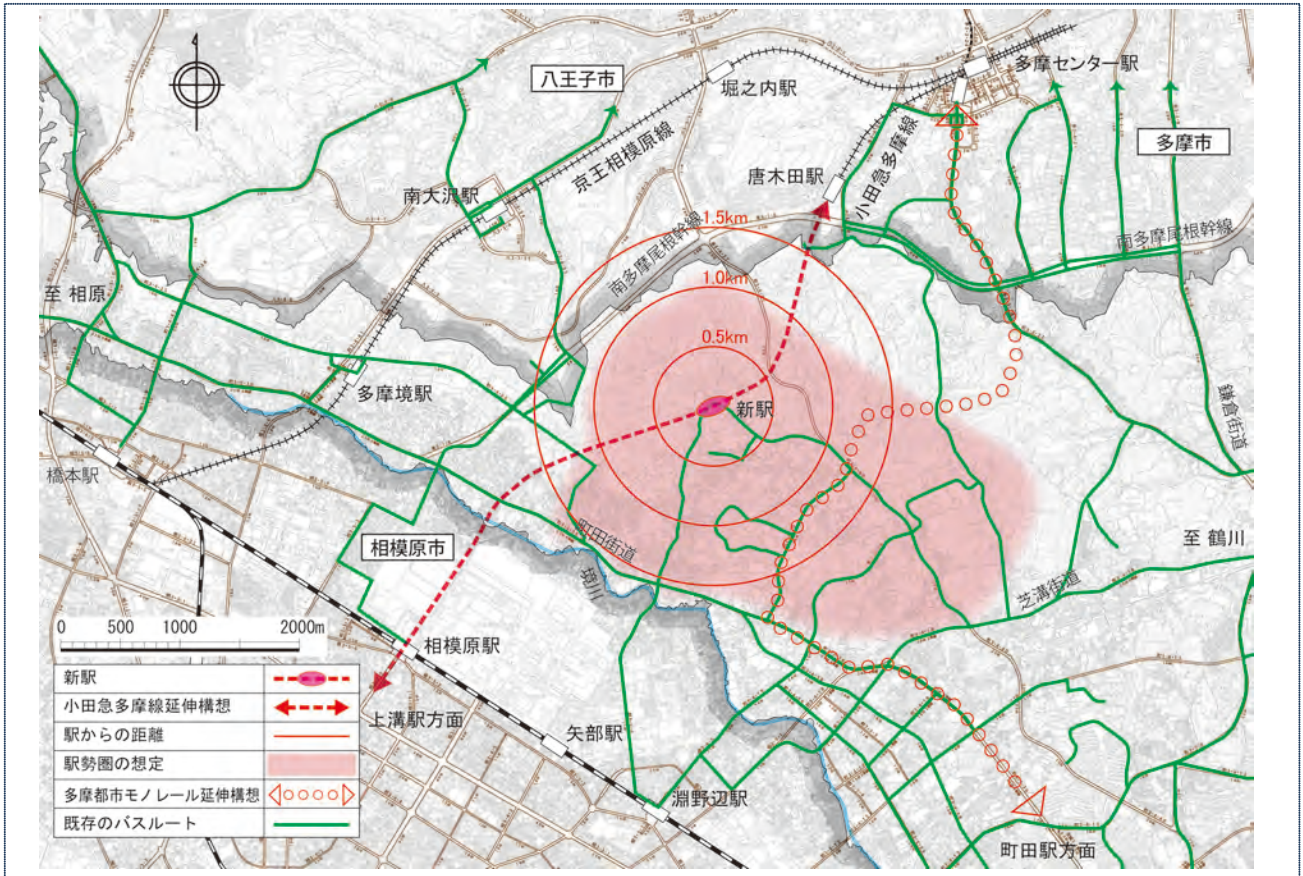


図5 小山田周辺既存バスルート

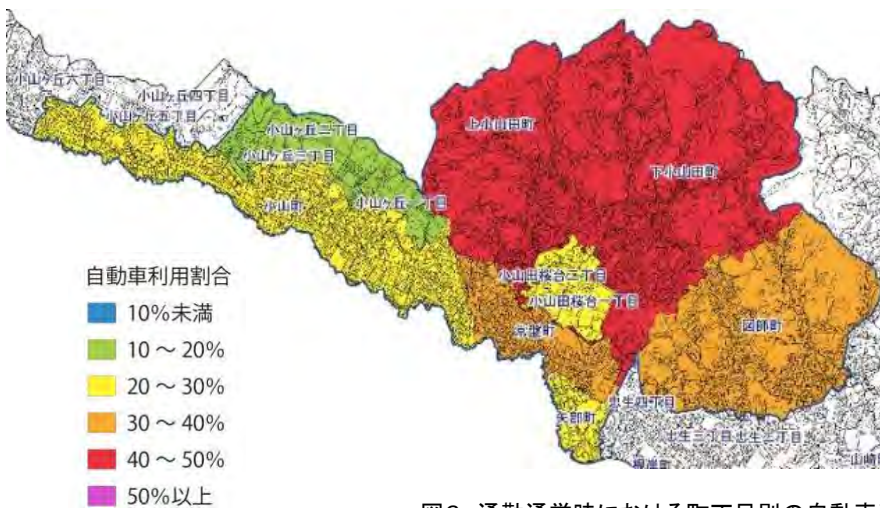


図6 通勤通学時における町丁目別の自動車利用割合  
出典: 国勢調査(平成22年/2010年)より作成

### (3) 新駅設置による小山田周辺のポテンシャル

#### 《交通》

- 新駅から主要駅までの所要時間は、新宿 49 分、大手町 72 分、八王子 24 分、横浜 56 分と、場所によっては、小山田周辺からの所要時間の大幅短縮も想定されており、首都圏への通勤通学圏が広がります（新宿駅までは 34 分短縮されます）。
- 2013 年度の町田市・相模原市の調査では、新駅の乗降客数は 1 日 7.2 千人程度と試算しています（新駅周辺のまちづくりを考慮しない場合）。
- 小田急多摩線の相模原駅方面への延伸構想のほかにも、多摩都市モノレールの町田駅方面への延伸構想や、幹線道路の整備構想などがあります。〔p.1 図1〕

#### 《自然環境》

- 新駅が想定される小山田周辺は一級河川の鶴見川の源流を有し、谷戸と尾根が織りなす起伏に富んだ丘陵の地形や、雑木林や谷間に見られる農の風景など、多摩丘陵の原風景を残す自然環境豊かな地域であります。
- 首都圏には運動公園など整備された 10ha 以上の公園は多数ありますが、東京から 60 分程度で最寄駅に近い里山など自然豊かな公園は限られています。みどりを地域資源と捉えて積極的に保全・活用することで、他の地区との差異化を図ることが考えられます。〔図7〕
- また、社会のトレンドとして緑地や農地が有する癒しや憩いなどの多面的機能に対し社会の関心が高まっていること等を勘案すると、「みどり」「癒し」を求めて訪れる人々の玄関口として、当地域ポテンシャルは大きいと考えられます。



図7 10ha以上の大規模公園の分布

## 《住宅》

- 小田急沿線は住宅地としての魅力は高く、他の鉄道路線と比較しても供給戸数や価格は高い水準を維持しています。
- 新駅周辺では、過去の取引事例から、分譲集合住宅で年間 100 戸～150 戸程度、戸建て住宅で年間 50 戸程度の住宅需要が想定されます。〔図 8〕
- 新駅から半径 1.5Km 圏域の人口は、現状で約 2 万人程度であるが、新たなまちづくりを進めることで、大きく人口が増加することが想定されます。〔表 1〕

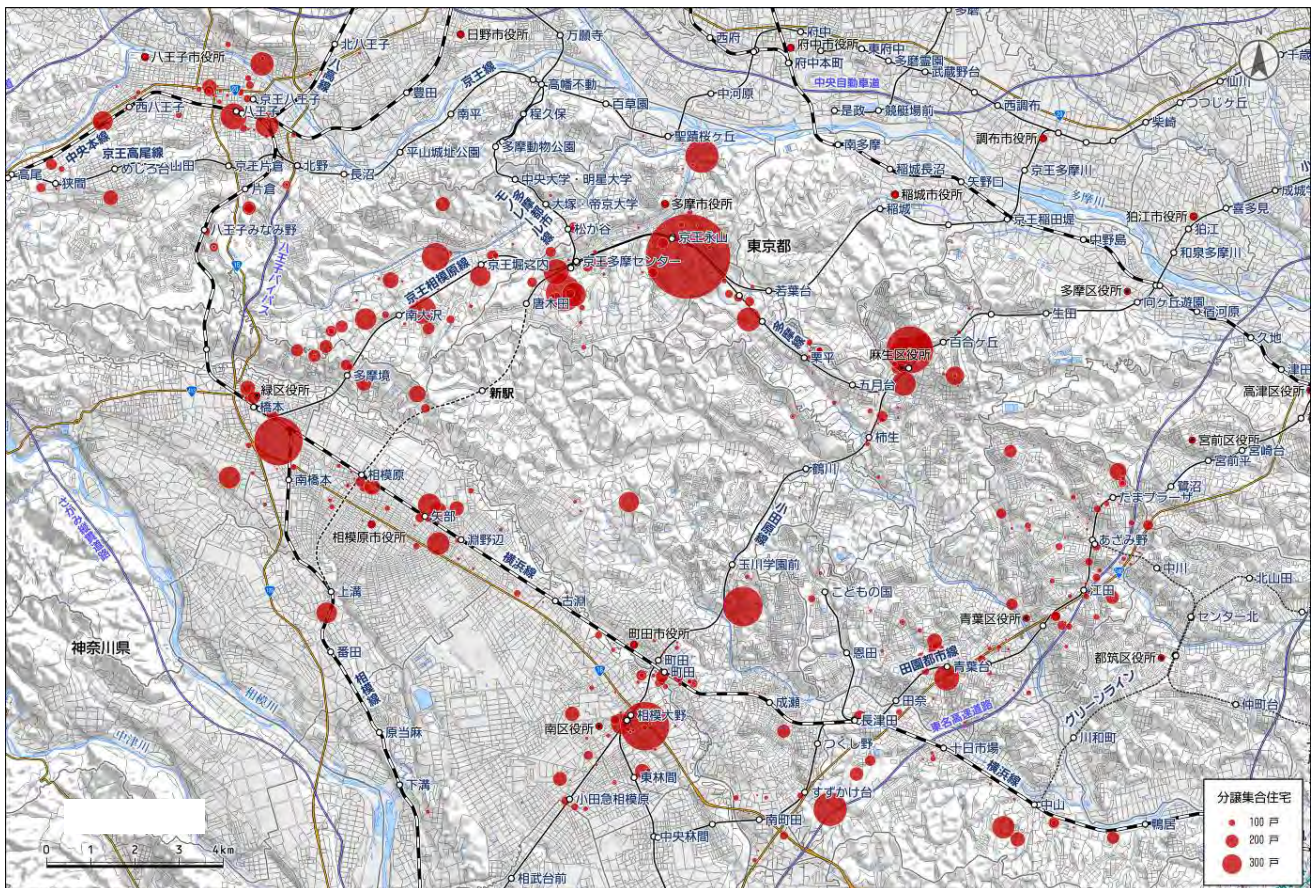


図8 町田市周辺の分譲集合住宅の供給戸数実績 過去 10 年(2003 年～2014 年竣工)の 30 戸以上の実績値

路線と駅名	半径 1.0 km圏域	半径 1.5 km圏域	半径 2.0 km圏域
小田急多摩線 新駅	7,533	19,324	46,497
J R 横浜線 相原	18,773	40,274	71,424
J R 横浜線 相模原	28,906	59,367	104,158
J R 横浜線 長津田	29,257	57,011	100,134
J R 横浜線 淵野辺	34,578	69,188	112,927
J R 横浜線 片倉	19,652	46,800	83,211
J R 横浜線 橋本	32,399	59,682	95,971
小田急小田原線 玉川学園	26,062	57,039	98,595
小田急小田原線 町田	38,138	81,098	138,338
小田急小田原線 鶴川	22,783	49,722	83,918
小田急多摩線 唐木田	15,889	38,349	69,951

表1 駅周辺人口の比較

出典:国勢調査(平成 22 年/2010 年)より作成

## 2.まちづくりの方向性

小山田周辺のまちづくりの方向性は、求められるまちづくりの視点に加え、小山田周辺の地域特性やポテンシャルを踏まえて以下のとおり設定します。

新駅の設置等の基盤整備を契機として、首都圏に残る貴重なみどり資源の北部丘陵を大事にしながら、暮らしやすい環境で多世代が住み続けることができるまちづくりを進めていきます。

### (1) まちづくりコンセプト

## みんなの広場（駅前広場）でつながる 小山田ライフ！

鉄道駅の新設を大きな契機とした新たなまちの形をつくるうえで、まちに暮らす人々にとって集まりたくなる場所、北部丘陵のみどりを訪れる人々にとって玄関口となるような「みんなの広場」を“まちの顔”としてしつらえ、広場を中心にまちがつながり、人がつながっていく、そんなまちの実現を目指します。

### “小山田ライフ！”のイメージ

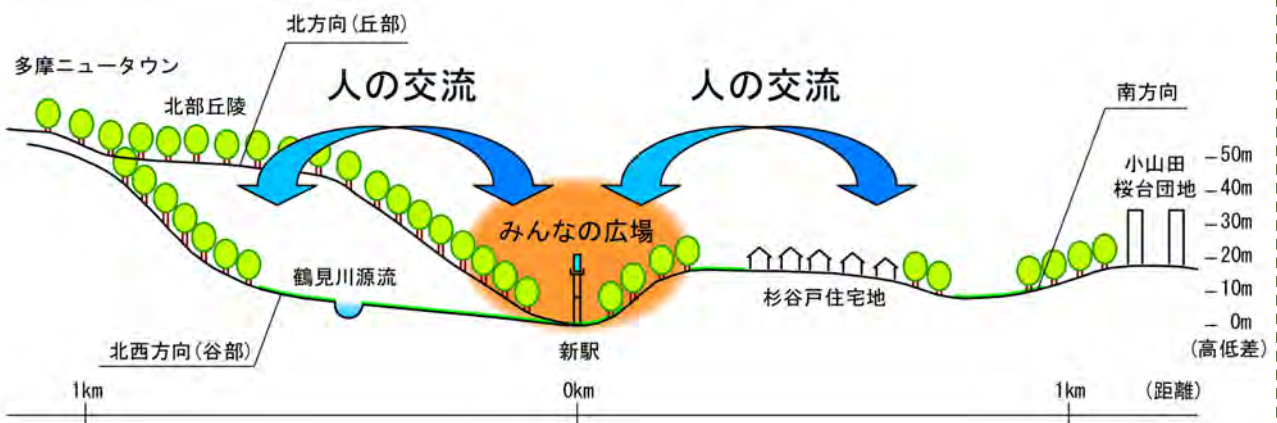
丘陵のみどりの近くで、便利にゆったりと暮らす、都市的生活と自然環境が融合した「新しい暮らし方」ができるまちとして・・・

- 駅前がまちの中心地となり、日常の買い物、医療・福祉など生活サービスを便利に利用できる
- まち全体からみどりが溢れ出るように、街並み景観が整えられている
- “みんなの広場”でたくさんの人と顔を合わせて、様々に活動できる
- 鉄道・バスを使って、市内外の多方面に移動しやすい
- 地域で働き、活躍する場がある



### 地形から見た“つながり”

- 地形的な特徴を有する小山田周辺のまちづくりは、首都圏に残る貴重なみどり資源である、北部丘陵と住宅地・団地の高低差を活かして、駅南北が機能的につながる駅前拠点を形成するとともに、みどりや地形を活かした景観づくりが大切です。



※上図は景観市民サポーター報告書「町田をわぎる！」でのわぎりの考え方を参考に作成しました

## (2) まちづくり方針

小山田周辺まちづくりは、以下のようなまちづくりを目指します。

### 便利で安心して暮らせるまち

公共交通を使って移動しやすく、日常生活に必要な機能がコンパクトに集積したまちであり、かつ、豊かな自然環境を満喫しながら暮らせるまちづくりを目指します。

#### 《まちづくりの方向性》

- 高低差を意識した駅南北の駅前機能（みんなの広場・交通拠点）の分担と歩行者ネットワークの形成
  - ◇ 駅南北の高低差を意識した機能分担
  - ◇ 人が集まるみんなの広場の形成
  - ◇ みんなの広場を災害時の非難場所（集合場所）として活用
  - ◇ 公共交通と歩行者を中心とした交通拠点の形成
  - ◇ お年寄りにもやさしい歩行者ネットワークの形成
- 骨格的な道路網・日常生活を支える道路網とバス網の充実
  - ◇ 骨格を形成する道路網の充実
  - ◇ 住宅地や谷戸集落地内の日常生活を支える道路網の充実
  - ◇ バスなどの公共交通の利便性の確保
- 新駅や自然環境のポテンシャルを活かしたライフスタイルを楽しむことができる多様な居住機能の導入
  - ◇ 既存市街地と連担し、多様な需要に対応できる新たな居住機能の導入
  - ◇ より魅力ある団地への再生
  - ◇ 空き地・空き家の有効活用の検討

[多様な居住機能例]

  - ・ 眺望を活かしたゆとりある戸建住宅
  - ・ 農やみどりを取り入れたゆとりある戸建住宅
  - ・ 地域で趣味やまちづくり活動などをしながら地域とつながり、地域に貢献し、アクティブに暮らす高齢者をターゲットにした、農地やアトリエ付き住宅
  - ・ 仕事と生活の調和を重視して多様な働き方を実践するファミリー向け住宅

等
- 駅前・道路沿道における生活支援・福祉・教育その他サービス機能の誘導
  - ◇ 駅前や周辺道路沿道において日常生活に必要な機能をコンパクトに集積
  - ◇ 鉄道高架下を有効利用した、生活支援・福祉・教育等機能の誘導



## 余暇を楽しめるまち

来訪者と居住者、子どもからお年寄りまで、誰もが北部丘陵のみどり・農・水辺を気軽に訪れ、楽しめるまちの実現を目指します。

“広域的な癒しの拠点”である北部丘陵への玄関口として、魅力的で象徴的な駅前空間を創出することが大切です。

### 《まちづくりの方向性》

- 駅前や駅前道路沿道における身近な商業・業務、文化、観光、交流等の都市機能の誘導
  - ◇ 生活拠点かつ北部丘陵への玄関口として、駅前や駅前道路沿道において余暇を楽しむことのできる機能をコンパクトに集積
  - ◇ 鉄道高架下の有効利用の促進
- 鶴見川源流や小山田緑地など、周辺のみどり資源に連なる親緑・親水ネットワークの形成
  - ◇ みどり、農、水辺に気軽に触れ合える環境づくり
  - ◇ みどりの連続性に配慮した都市基盤の形成
- 丘陵のみどりや高架の鉄道駅からの眺望を活かした、駅前景観の形成
  - ◇ 北部丘陵と南の住宅地の双方に顔を向けた駅前空間の形成
  - ◇ 北部丘陵を意識し、ランドマークとなる駅舎等、駅関連施設の景観形成
- 来訪者を迎える情報提供・情報発信機能の充実
  - ◇ みんなの広場や主要施設における、多様な媒体によるまちの情報発信機能の確保

## 人の交流を育むまち

みんなの広場を中心に、地域のコミュニティ活動や、住民・来訪者同士の多世代にわたる交流を通して、小山田周辺の愛着や一体感が育まれるまちづくりを目指します。

### 《まちづくりの方向性》

- 多様な世代、多様な主体間の交流を生み出すコミュニティ・交流機能の導入
  - ◇ みんなの広場やまちなかにおけるコミュニティ・交流を支える機能の導入
  - ◇ 里山散策やトレイルラン（森林・里山などを走るスポーツ）など、みどりを楽しみ、世代間交流や健康長寿につながる環境づくり
- 地場野菜の直売やイベント・祭事など、みんなの広場での多様な活動を通じた交流の機会づくり
  - ◇ 農を活かして人々の交流を育む機能の導入
  - ◇ みんなの広場を有効に活用できるしくみづくり
- 北部丘陵でのみどりの保全・活用の取組を通して、まちの担い手育成と環境教育の展開
  - ◇ 北部丘陵で育むコミュニティの醸成
  - ◇ 北部丘陵の環境教育の場としての活用



# 3. 新駅周辺まちづくりのアイデア

市民から頂いたアイデアを参考に、3つのまちの要素（駅・交通、にぎわい施設、水とみどり）と3つのまちづくり方針（便利で安心して暮らせるまち、余暇を楽しめるまち、人の交流を育むまち）を軸に、まちづくりのアイデアをまとめました。

	便利で安心して暮らせるまち	余暇を楽しめるまち		
駅・交通	<p>《視点》都心や相模原方面に直結し、通勤・通学圏が広がる</p> <p>《アイデア》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 周辺地域から新駅にアクセスする道路網・バス路線網を充実する</li> <li>● まち全体のバリアフリー化を図る</li> <li>● 自転車環境（自転車道、駐輪場など）を整える</li> </ul>	<p>《視点》みどりに親しむ余暇を求めて、訪れやすい、訪れたいくなる</p> <p>《アイデア》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 北部丘陵のさまざまな資源にアクセスできる交通環境を整える</li> <li>● 景観に配慮したデザイン性の高い美しい駅とする</li> <li>● 余暇を楽しむ情報が詰まった駅とする</li> </ul>	人の交流を育むまち	
にぎわい施設	<p>《視点》駅の近くで便利にコンパクトに暮らす</p> <p>《アイデア》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前に商業施設や医療施設、保育施設等の生活支援施設をつくる</li> <li>● 駅前にイベントができる広場をつくる</li> <li>● 広場をみんなが有効に活用できるしくみをつくる</li> </ul>	<p>《視点》農やみどりに親しみ体験できる、地域ブランドに触れる</p> <p>《アイデア》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 町田の名産品・地産品や地元野菜を扱う直売所やカフェをつくる</li> <li>● 子どもの遊び場、自然体験学習の拠点をつくる</li> <li>● 食を通じてまちで暮らす人とまちを訪れる人が交流できる場をつくる</li> </ul>		まちの担い手を育む
水とみどり	<p>《視点》まち全体で、みどり溢れる環境をつくりだす</p> <p>《アイデア》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 北部丘陵の自然景観にマッチした景観デザインによるまちづくり</li> <li>● 住宅地内にも丘陵のみどりをにじみ出す</li> <li>● 水やみどりに気軽に触れられる場をつくる</li> </ul>	<p>《視点》農やみどりを活用したレクリエーションの場</p> <p>《アイデア》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● トレイル（森林・里山などにある歩くための道）やフットパスコースなどの散策空間を充実する</li> <li>● 北部丘陵のみどりや散策路をつなぐ拠点づくり</li> <li>● 農体験のできる場やしくみをつくる</li> </ul>		
	みどりの近くで都市的生活を楽しむコンパクトなまち	訪れやすく繰り返し親しめるみどり		



# 4.まちづくりの進め方

小山田周辺のまちづくりを実現するためには、多様なまちづくりの主体が参加しながら取組を進めていくことが必要です。

今後は、小田急多摩線の新駅設置と連動し、主体間の適切な役割分担のもと計画的・段階的にまちづくりを進めることが必要です。

## (1) 鉄道延伸の取組との連動

国の交通政策審議会で「東京圏における今後の都市鉄道のあり方」が検討されていることから、その答申結果を踏まえた鉄道延伸の取組と連動して、計画的・段階的なまちづくりを進めていきます。

《進め方イメージ》

2016年度、2017年度：具体的な整備の考え方を示す「まちづくり整備方針」の策定

2018年度：整備範囲や整備内容を示す「まちづくり整備計画」の策定

## (2) 主体間の役割分担とまちづくりの手法

構想の実現のためには、持続可能なまちづくりを念頭に置き、地域住民・地権者や事業者と市などが適切な役割分担のもと、各種取組段階において、適したまちづくりの手法を選択し、活用していくことが必要です。

### ① 各主体の役割

人口が減少する社会においては、多様な世代が交流の促進を通じて、継続的にまちづくりに関わっていくことの重要性がより増しています。

そこで、小山田周辺のまちづくりは、まちの維持・管理・運営までを考えた開発や地域の魅力づくりの必要性を背景として、地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるため、地域住民・地権者、事業者、市などの多様な主体が、まちづくりの目的を共有し、適切な役割のもとで主体的に取り組む、エリアマネジメント（※）の観点からのまちづくりの推進を目指します。

エリアマネジメント：地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、地域住民・地権者、事業主などによる主体的な取組のこと。

この取組にはハード面のまちづくりだけでなく、快適で魅力に富む環境の創出や美しい街並みの形成、資産価値の保全・増進などに加えて、人をひきつけるブランド力の形成、安全・安心な地域づくり、良好なコミュニティの形成、地域の伝統・文化の継承など、ソフトな領域のものも含まれます。

地域住民・地権者、事業者と市の主な役割は、以下のとおりです。

### 市の役割

- ・地域住民・地権者、事業者の事業化支援・誘導
- ・公共施設整備
- ・関係機関協議

### 事業者の役割

- ・事業化立案、事業実施
- ・駅前店舗等の施設整備
- ・まちの維持・管理・運営
- ・自然の保全・活用への積極的な関与
- ・景観に配慮した誰もが使いやすい駅の整備
- ・バス路線網の構築

### 地域住民・地権者の役割

- ・美化・緑化、防犯・交通安全活動等、主体的なまちづくり活動の実施
- ・自然の保全・活用への積極的な関与
- ・地区計画や独自のルールづくりと個別建替え等
- ・市のまちづくり施策への参画

目指すまちの実現

## ② まちづくりの手法活用の考え方

本地区において、みんなが主体となって進めるまちづくりの手法として考えられる取組・制度活用は、以下のとおりです。

### ◆都市計画制度等への反映と活用

例：計画的な市街化や土地利用の実現などに向けた都市計画制度の活用

例：都市計画道路（駅前広場含む）や公園などの公共施設の整備

### ◆民間活力の活用

例：公共施設整備とあわせた土地の区画形質の変更や建物の共同化など、市街地の面的な整備について、民間開発等の誘導

例：施設建設や施設の運営・管理等における資金力、ノウハウなどの活用

### ◆市民の自主的な取組促進

例：ルールの作成と運用促進（地区計画や建築協定などによる規制・誘導の促進）

例：補助金等の支援制度の活用誘導（生垣造成・屋上緑化・壁面緑化助成、木造耐震改修助成、マンション建替え支援制度などの活用誘導）

### ◆関係機関への働きかけ

例：交通事業者（鉄道、バス、タクシー等）などへの働きかけ・協議

小田急多摩線延伸  
新駅を中心とした  
小山田周辺まちづくり構想

発行年月 2016年3月

発行者 町田市

〒194-8520 東京都町田市森野2-2-22

編集 都市づくり部 都市政策課

