

# 3

## 章

### (仮称)町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針(骨子案)

## 交通基盤及び公共空間の整備方針

本方針では「町田駅周辺開発推進計画」で掲げた目標のうち「**駅前からまちへ賑わいが広がり、歩いて楽しいまちづくり**」を特に重視します。  
 目標の実現に向け、**駅前とまちなかが一体となり、まち全体がシームレスに繋がる交通基盤・公共空間の整備**を目指します。

### 目標

駅前からまちへ賑わいが広がり、歩いて楽しいまちづくり

### 3.1 新バスセンターの整備方針

バス乗降の利便性とわかりやすさを向上させるため、周辺のバス停を段階的に集約するとともに、開発地区との連携によって、運行に必要な機能を分担して確保します。また、豊かなバス待ち空間や歩行空間等を創出します。

わかりやすく明るい  
雰囲気のあるバスセンター



### 3.3 歩行者ネットワークの整備方針

駅前からまちへのシームレスな歩行者ネットワークを形成するため、開発地区と連携して、デッキや地上の滞留空間を再整備します。駅利用者が乗換だけでなく、まちなかへ歩きたくなる魅力的な歩行環境を創出します。

駅やまちなかをつなぎ  
円滑な移動とにぎわいを生む  
ペDESTリアンデッキ



### 3.2 原町田大通り周辺の整備方針

多摩都市モノレール延伸によって回遊の起点を創出し、原町田大通りを一部広場化することで、駅前の新たな顔づくりをするとともに、東西の歩行者軸の接続性を高めます。開発地区と連携して、歩行環境や沿道空間の快適性及び魅力を向上します。



### 3.4 エリア全体の取組み

各テーマの整備効果を最大化するため、車両交通のルールづくりや官民一体で安心して歩ける歩行環境の整備を進めます。

- 開発地区
- 既存ネットワーク
- 既存の広場空間
- 新たな回遊を高める歩行者ネットワーク
- 新たな広場空間
- 上下移動動線
- 一体的なまちづくり
- 地上の歩行者軸
- 車両の交通軸
- 駐車場出入口要配慮箇所

※上記は現時点でのイメージであり、整備内容が確定しているものではありません。 04



### 3.1 新バスセンターの整備方針

#### 事業推進の方針

- ◆ 現況のバスセンターに隣接するA、B、C地区の開発との連携によって、新バスセンターに必要な空間や動線を地区毎に分担して確保
- ◆ 開発地区の工事中はバス停の移設等によって、機能を継続しながら段階的にバスセンターを整備

#### 空間形成の方針

##### バスセンターの現況課題

駅周辺の回遊性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちなかと空間的なつながりが弱いため、賑わいを分断する要素となっている</li> </ul>
視認性の向上と駅前顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>ビルやデッキに囲まれた圧迫感がある空間となっている</li> </ul>
交通利便性・円滑性の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>現況は限られたスペースの中で、効率的な運行が可能な構成となっているが、バス待ち空間の不足や乗降場の分散などの課題がある</li> </ul>

##### 基本的な考え方

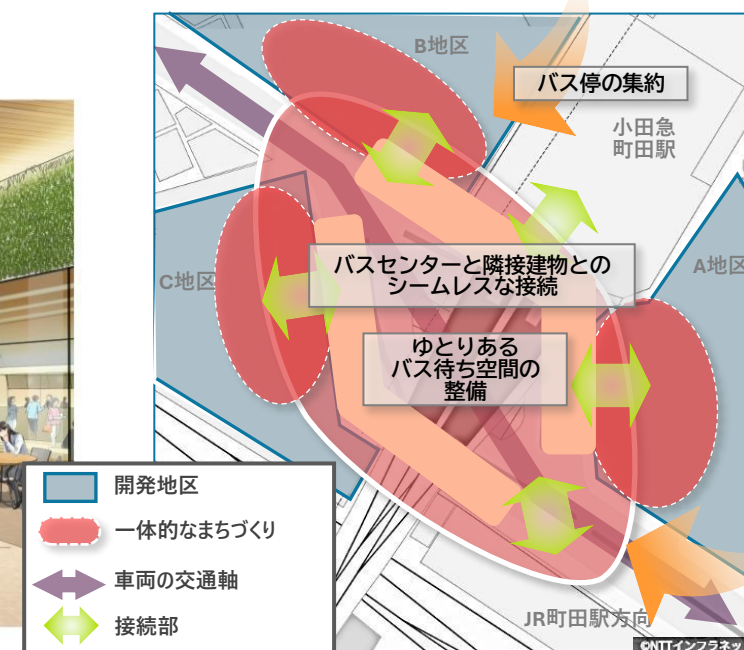
- まちなかと一体感のある空間となるように、まちとの結節性を強化することが重要である。
- 快適にバスを待つための豊かな空間を創出することが求められる。
- バス停を集約し、バス乗降の利便性とわかりやすさを向上することが重要である。
- バス事業者がよって一層円滑に運行できる環境を維持することが求められる。
- バスと一般車や荷捌き車両との交錯を防ぐなど、駅前通りの交通機能に配慮することが重要である。

##### 具体の整備方針

- 隣接する建物やデッキとの接続部に、**上下移動も含めたシームレスな動線**を開発地区と一体的に整備
- **バス待ち空間**を、**ゆとりある魅力的な空間**として開発地区と一体的に整備
- 周辺の**バス停**を、バス路線の需要を見極めながら**段階的に集約しつつ、効率的なバス運行のために必要な機能を確保**
- **わかりやすい案内サイン**等の設置
- 駅前通りの交通機能に配慮し、様々な交通の交錯を抑制する等のルールづくり



#### 【将来イメージ】



※上記は現時点でのイメージであり、整備内容が確定しているものではありません。



## 3.2 原町田大通り周辺の整備方針

### 事業推進の方針

- ◆ 多摩都市モノレールの新駅整備とA地区の開発の連携によって、スムーズな乗換やまちとの接続のための一体的な空間を整備
- ◆ 多摩都市モノレールの新駅開業に合わせてまちが完成するよう、将来を見据えながら、新駅周辺の広場空間や歩行者動線を段階的に整備

### 空間形成の方針

#### 原町田大通り周辺の現況課題

駅周辺の回遊性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>賑わいのある東西軸は、原町田大通りで隔てられている</li> <li>駅前の顔となる原町田大通りは車両中心の空間となっている（今後も原町田大通りは、駅前の顔として様々な活用がなされることが予想される）</li> </ul>
視認性向上と駅前の顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>ペDESTリアンデッキから、まちなかの賑わいや憩いの様子が見渡せない（まちなかへの誘因性が弱い）</li> </ul>
交通利便性・円滑性の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷捌きや駐車場のアクセス車両が一部歩行者と交錯している</li> </ul>



#### 基本的な考え方

- 多摩都市モノレール延伸によって、新たな回遊の起点を創出し、賑わいのある東西軸の接続性を高めることが重要である。
- 3駅のスムーズな乗換のため、駅間の高い接続性を確保し、できるだけ天候（雨・日差し）に左右されずに移動できる乗換動線を確保することが重要である。
- 多様なニーズに応える道路空間を実現するため、快適で魅力的な新たな顔づくりをすることが重要である。

#### 【将来イメージ】



#### 具体の整備方針

- まちとのつながりや3駅間の接続性を考慮した最適な位置に、多摩都市モノレール新駅を誘致する。
- デッキや地上の動線、駅前の新たな顔づくりとなる広場空間等の歩行環境を開発地区と一体的に整備（空間の一体化、照明、舗装、植栽の統一等）
- 開発地区の建物沿いや新駅出入口周辺等に、屋根のある歩行空間を整備

※駅舎位置が今後決定した後に、具体の整備内容や配置等を検討します。





### 3.3 歩行者ネットワークの整備方針

#### 事業推進の方針

- ◆ 開発地区とペDESTリアンデッキをつなぐ動線や建物外周部デッキなど、官民で一体的に空間を整備
- ◆ 各開発と併せて、段階的に新規デッキの整備や既存デッキの再編を進め、連続する歩行者ネットワークを形成

#### 空間形成の方針

##### 歩行者ネットワークの現況課題

駅周辺の回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や地形による分断で、動線の接続性が不十分な箇所がある</li> </ul>
視認性向上と駅前顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>デッキ上の大部分が乗換移動のための空間となっており、滞留空間が少ない</li> <li>デッキ下の歩行空間は暗い印象となっている箇所がある</li> </ul>
交通利便性・円滑性の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>デッキ上の一部では、幅員が狭いことや、階段など高低差があることで、歩行者の通行がスムーズでない箇所がある</li> </ul>



##### 基本的な考え方

- 駅や開発地区とまちなかをシームレスにつなぐ歩行者ネットワークを形成することが重要である。
- 開発によって、歩行者の往来が大幅に増加するD地区への動線を拡充することが求められる。
- 歩道やデッキは移動だけでなく、滞留や賑わい空間として魅力ある空間にすることが重要である。
- 交通量の多い駅前通りでは、今後も歩車分離により安全な交通環境の確保が求められる。
- デッキ下の地上空間についても、明るく開放的な歩行環境を形成することが重要である。

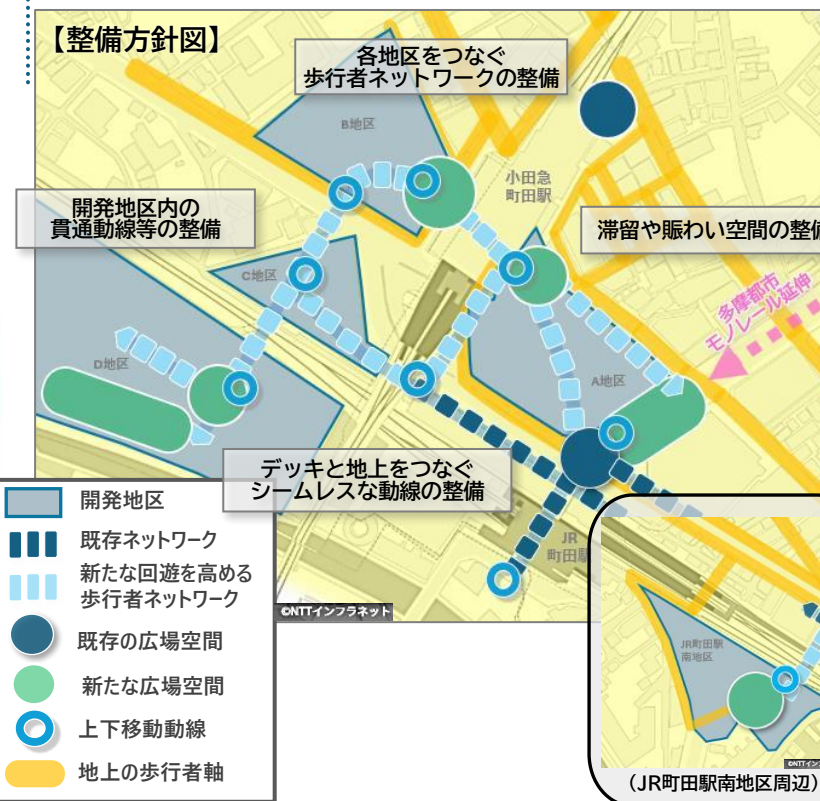
##### 【将来イメージ】



##### 具体の整備方針

- 駅から開発地区に接続する**デッキレベルの動線**を整備するとともに、**周辺のまちとの上下移動も含めたシームレスな動線を開発地区と一体的に整備**
- **動線の結節点となる箇所に滞留空間**を整備
- 駅前通りなどの**デッキ下の歩行環境にも配慮した適切な形状や規模でデッキを整備**（現状より縮小することも検討）

##### 【整備方針図】



※上記は現時点でのイメージであり、整備内容が確定しているものではありません。



### 3.4 エリア全体の取り組み

#### 事業推進の方針

- ◆ 各テーマの整備効果を最大化するために、官民一体となってエリア全体で取り組むべきことや、各主体が配慮すべきことをルール化し、開発の進捗に併せて段階的に拡大

#### 空間形成の方針

#### エリア全体の現況課題

##### 駅周辺の回遊性の向上

- 歩行者優先道路に車両規制(特定許可など)があるものの、依然として歩車の混在が生じている

##### 視認性向上と駅前顔づくり

- 駅前通りなどは、現状でも多くの車両が通行しており、駐車場出入りの滞留や渋滞が発生している

##### 交通利便性・円滑性の強化

- 災害時に多くの帰宅困難者が発生する事が予想されている



駐車場入出庫による駅前通りの混雑発生



町田駅西側では歩行者と自動車動線が交錯

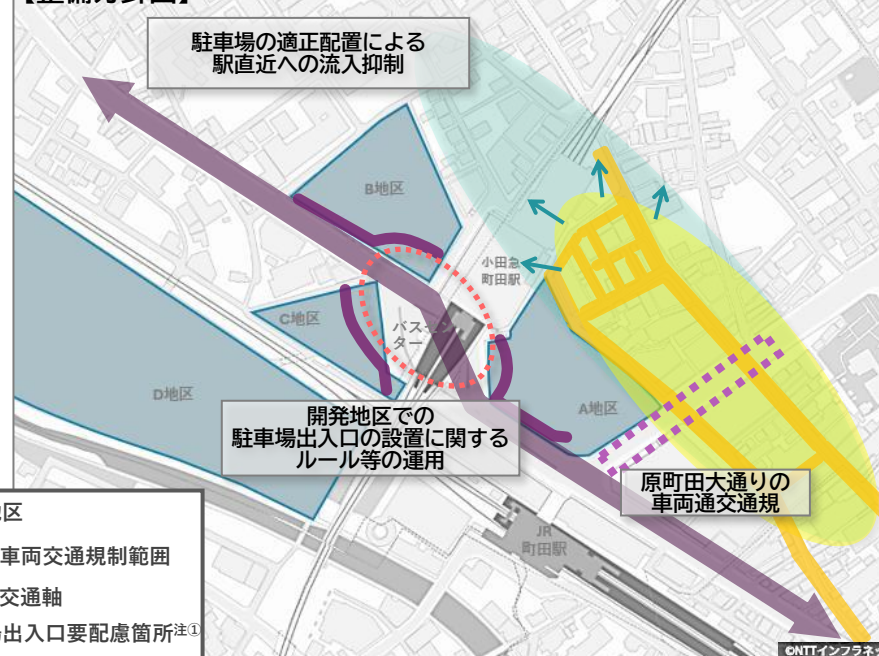
#### 基本的な考え方

- 地上の歩行者軸では、歩行者中心の考えや安全な通行環境を確保することが重要である。
- 開発に伴う交通量の増加による負荷を軽減するため、駅直近への車両の流入抑制が重要である。
- 自転車、タクシー、及び新たなモビリティなどの交通モードについても、まち全体で交通計画を考えることが重要である。
- 公共空間として、災害時の帰宅困難者への対応に備える必要がある。

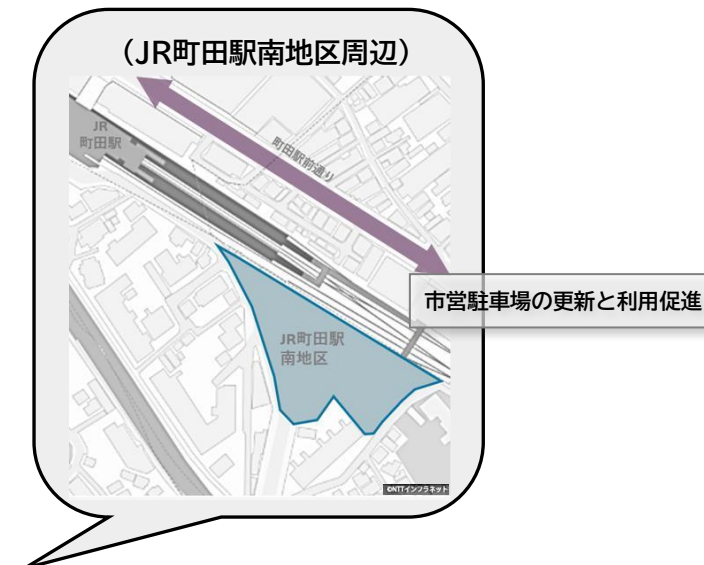
#### 具体の整備方針

- 既存の車両の交通規制に加え、**時間規制や通行止めなどを拡大**
- 駅直近への流入抑制として、**附置義務駐車場の台数や、外周部での隔地駐車場の確保及び出入口の設置箇所などに関して、新たなルールを適用**
- 多様な交通モードにも配慮した交通計画を引き続き検討
- 民間施設と協力をしながら、帰宅困難者の一時滞在施設を確保

【整備方針図】



(JR町田駅南地区周辺)



注①： 駐車場出入口を設置する場合には、開発地区内に車路を設けるなど、特に渋滞対策を求める箇所  
※上記は現時点でのイメージであり、整備内容が確定しているものではありません。