

1

章

(仮称)町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針(骨子案)

はじめに

1.1 策定の背景・目的

町田駅周辺は、鉄道開通以前から交通の要衝として多くの人が行き交うまちであり、その後も商店街や大型商業施設が発展してきたことで、今では**首都圏有数の商業集積地**となっています。また、芹ヶ谷公園の緑や境川の親水といった落ち着いた自然環境がまちの魅力に厚みを加えています。

そうした中、駅周辺施設の**老朽化に伴う機能更新**や**将来の多摩都市モノレール町田方面延伸**を見据え、市では「町田駅周辺開発推進計画」（以下、「推進計画」という。）を2024年6月に策定し、関係者とともに**新たな賑わいと交流を創出**するまちづくりを推進しています。

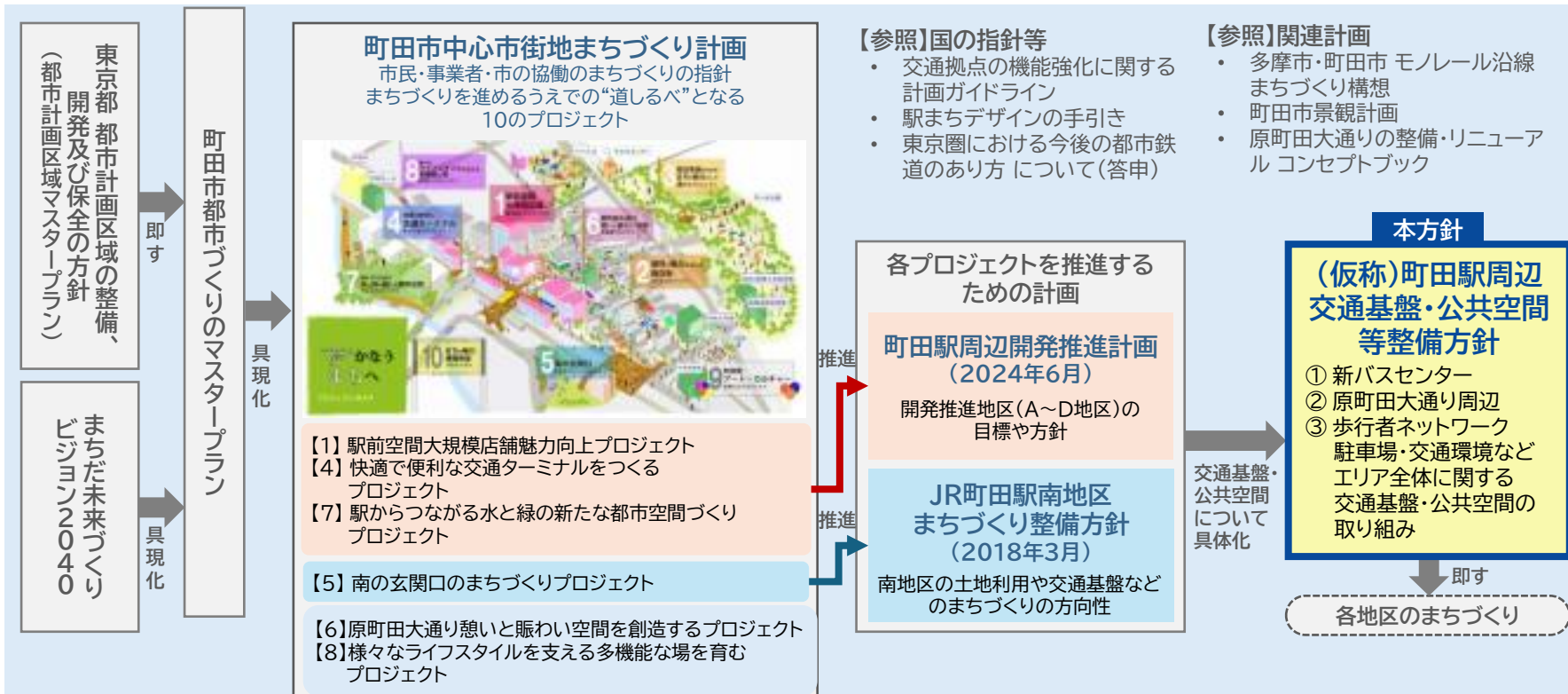
町田駅は、**多摩地域最大のターミナル駅**であり、多摩都市モノレール延伸によって、今よりもっと町田駅の利用者が増加するため、**駅からまちなかへの来訪を促し、回遊性を高める**ことが、新たな賑わいと交流を創出するうえで重要であると考えています。

これまで、開発推進地区ごとに協議会等を開催し、事業化に向けた検討を進めてまいりましたが、今後、開発推進に向けて**地権者や事業者と連携**しながら検討を深めるためには、再開発や多摩都市モノレール延伸後の**交通需要**も見据えたうえで、町田駅周辺の交通基盤・公共空間について、より**具体的な整備のあり方**を示していく必要があります。

そこで、**2040年の町田駅周辺における新たなバスセンターやペDESTリアンデッキ等の主要な交通基盤・公共空間を対象**とした、「(仮称)町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針」（以下、「本方針」という。）の策定を進めています。

※(骨子案)は議論の土台となるものであり、現時点で、確定した内容ではありません。今後、地権者や事業者等と協議を行い方針策定に向け検討を進めてまいります。

1.2 方針の位置づけ



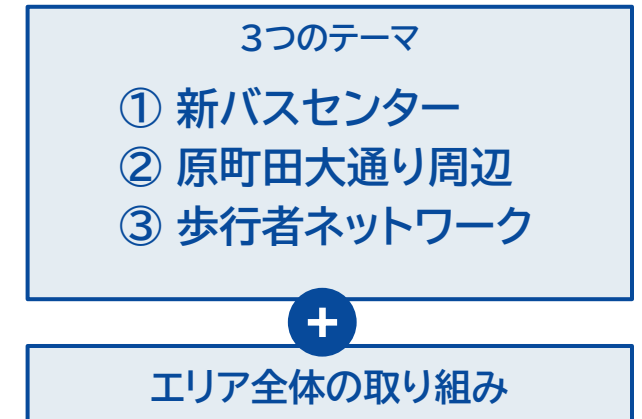
1.3 対象のエリアとテーマ

本方針では、推進計画における開発推進地区A~D地区とJR町田駅南地区(以下、「開発地区」という。)を中心とした**駅まち空間**※として一体のエリアを対象とします。

そのうえで、2040年までに想定される各地区の開発や将来の多摩都市モノレールの延伸を見据え、**特に機能向上を図るべき「まちの骨格」**について、次の**3つのテーマ**に分けて具体的な整備方針を示します。

また、各テーマの整備効果を最大化するため、**エリア全体で取り組むこと**を示します。

※「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と、周辺市街地との関係も踏まえ、一体的に必要な機能の配置を検討することが期待される空間です。





事業推進と空間形成

周辺地域への社会的影響が大きく、多様な主体が関わる町田駅周辺の交通基盤・公共空間の整備を進めていくうえでは、各主体がそれぞれの事業を進めるのではなく、関係者が互いに連携し合い、効果的かつ着実に、**事業を推進していく**ことが重要です。

その上で、まちの玄関口としてふさわしい駅前空間のあり方や回遊性・交通環境の向上などについて、どのような空間が望ましいかという**空間形成に関する視点**を持って整備を進めていくことが重要です。

- それぞれの視点について以下の通り整理し、第3章以降では、3.1新バスセンター 3.2原町田大通り周辺 3.3歩行者ネットワーク の3つのテーマ、および、3.4エリア全体の取り組みについて、これらの視点を踏まえて具体的な方針を示していきます。
- さらには、3.5 段階的整備イメージとして、これらの整備や取り組みがどのようなステップを経て実現に近づけていくかを示します。

事業推進の重要な視点

① 官民一体による空間形成

町田駅周辺では、民間事業者による開発機運が高まっており、それぞれの開発地区は駅やまちなかと道路やデッキ等で接続しています。それらの交通基盤も開発に併せて更新する必要があります。

官民がそれぞれにまちの整備を行うのではなく、互いに連携し一体的に必要な機能・空間を共有し整備することで、相乗効果を生み出していくことが重要です。

また町田駅周辺には、多くの関係者が存在するため、空間を共有するにあたっての役割分担や交通処理のあり方など、官民一体でまちづくりのルールを共有して進めることが重要です。

→ 公共と民間の空間を一体化して連続性のある街並みをつくとともに、人中心の魅力ある空間形成に向けた官民連携のルールをつくっていきます。

② 段階的な整備による着実なまちづくり

開発地区の地権者の合意形成や多摩都市モノレール延伸に伴う整備は時間を要するため、すべての開発が完了する前でも、開発動向と併せてまちに必要な機能・空間を段階的に整備し、拡張していくことが重要です。

→ 時間が掛かるまちづくりのなかでも、段階的に生まれ変わっていきます。

事例

● 渋谷駅周辺地区

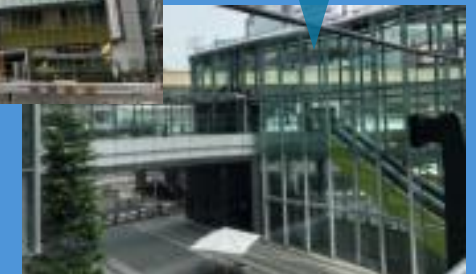
渋谷駅周辺では、複数開発事業者による大規模な民間ビル開発の進行に合わせて、駅や民間ビルを連続的につなぐ歩行者デッキ等を一体整備しています。

民間事業者の公共貢献による豊かな空間創出と、行政による基盤整備が相互に連携する官民の協働によって、駅を中心とした魅力的なにぎわいが形成されています。



駅や民間ビルを連続的につなぐ歩行者デッキ

民間ビル開発と併せてデッキ+上下移動の動線+広場空間を整備



● 神戸市中央区三宮周辺地区

神戸の玄関口である三宮周辺地区では、市が主導して、民間事業者による開発と併せて、駅前広場や道路など公共空間整備を進めています。

現在も、新バスターミナルの整備などの開発と併せて、複数の駅間をつなぐデッキや広場の整備など、段階的なまちづくりが進行中です。

また、サンキタ通りでは、行政が広場と街路を駅構内等と調和したデザインで一体整備し、民間事業者がオープンテラスを設けるなど、官民連携によるにぎわい形成を実現しています。



開業済みエリア

【整備進行中】新バスターミナル

道路空間と沿道の民間施設の一体活用による上質な街並みの創出

【整備進行中】新駅ビル開発+駅前広場+ペDESTリアンデッキ等





空間形成の重要な視点

① 駅周辺の回遊性向上

町田駅周辺の歩行者の回遊は、「原町田中央通り」「パークアベニュー」などの東西の道を中心に、古くから街道として多くの人々の往来があり、現在でも賑わいの軸を形成しています。

一方で、駅やバスセンター間の乗換については、町田駅前通りの歩車分離を目的に整備されたペDESTリアンデッキが移動の軸を形成しており、そこから乗換客をまちなかの賑わいの軸に誘導していくことが重要です。

→ 乗換だけでなく、まちなかに歩いて行きたくなる歩行環境をつくっていきます。

② 視認性の向上と駅前の顔づくり

町田駅前は大規模な建物が隙間なく立ち並んでいるため、視認性が低く圧迫感があります。また、周辺には、滞留やイベント等の活動、災害時の利用のために十分な広さのあるオープンスペースが不足しています。

多摩都市モノレール延伸によって交通環境が大きく変わる原町田大通りや、開発地区の周辺では、道路等の交通基盤と開発地区で一体的に、駅前にふさわしいゆとりある空間づくりや、まちなかへの視認性向上を図ることが重要です。

→ まちなかが見渡せて、駅前で休んだりイベントを楽しんだりできるようにオープンスペースをつくっていきます。

③ 交通利便性・円滑性の強化

町田駅周辺では、交通結節機能であるバスセンター付近を中心に、バス・タクシーや多くの一般車で車道が混雑するとともに、バスや駅利用者の歩行・滞留で歩道も混雑しています。今後、開発に伴って車両交通や歩行者の増加が想定され、さらなる渋滞や駐車場、荷捌き等について課題が生じる可能性があります。

開発と連携し、交通結節機能を強化させるとともに、駅周辺における適正な交通環境の整備が重要です。

→ 歩行者が安心して移動・乗換ができるよう歩車分離を進めるとともに、安全で快適な交通環境を整えていきます。

町田駅周辺開発推進計画より抜粋

各視点に関連する内容として、町田駅周辺開発推進計画では以下のように示しています。

方針
2-1

駅前からまちへのシームレスな歩行者動線を整備し、「まち全体の回遊性」を高める



方針
1-1

視認性の高い「駅前空間」を創出する



方針
1-2

多くの人々が憩える「滞留空間」を整備する

方針
1-3

駅前にふさわしい「賑わいの顔づくり」を誘導する



方針
2-2

誰にでもわかりやすく、快適で便利な「交通ターミナル」を整備する



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。

駅前の新しい顔となる
大きな広場が
賑わいを創出



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



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"> • 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
視認性の向上と駅前顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> • 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
交通利便性・円滑性の強化	<ul style="list-style-type: none"> • 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

基本的な考え方

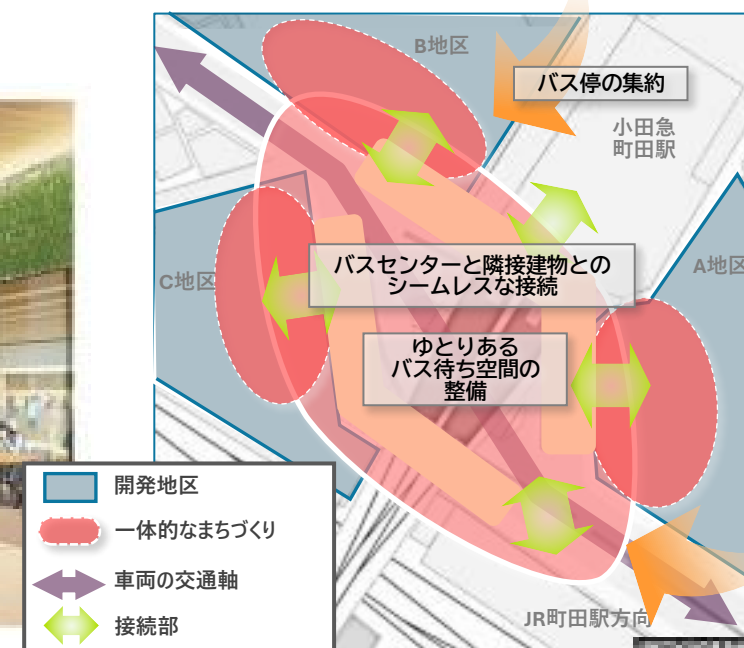
- まちなかと一体感のある空間となるように、まちとの結節性を強化することが重要である。
- 快適にバスを待つための豊かな空間を創出することが求められる。
- バス停を集約し、バス乗降の利便性とわかりやすさを向上することが重要である。
- バス事業者がよって一層円滑に運行できる環境を維持することが求められる。
- バスと一般車や荷捌き車両との交錯を防ぐなど、駅前通りの交通機能に配慮することが重要である。

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"> 賑わいのある東西軸は、原町田大通りで隔てられている 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）
視認性向上と駅前の顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> 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）
交通利便性・円滑性の強化	<ul style="list-style-type: none"> 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



基本的な考え方

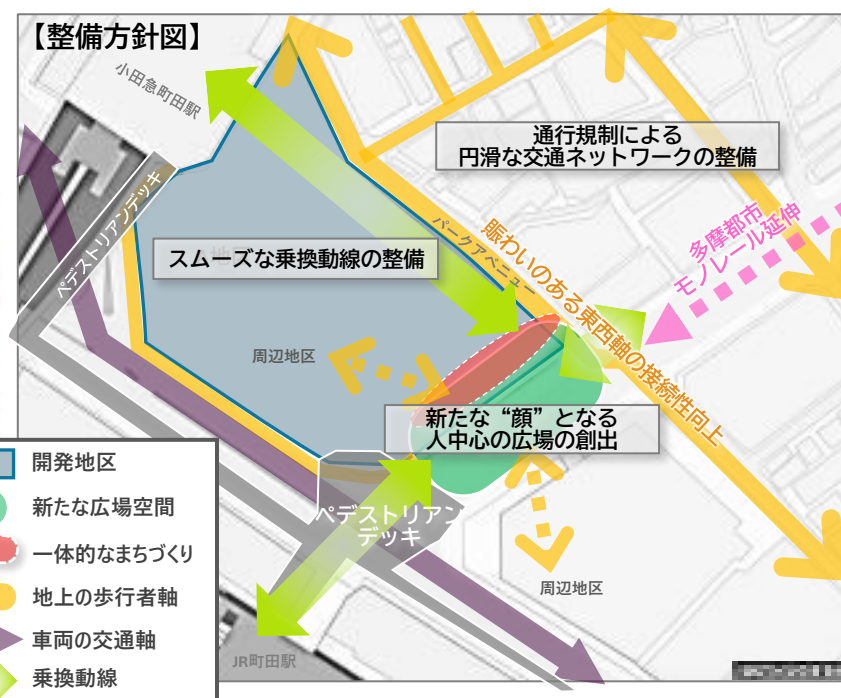
- 多摩都市モノレール延伸によって、新たな回遊の起点を創出し、賑わいのある東西軸の接続性を高めることが重要である。
- 3駅のスムーズな乗換のため、駅間の高い接続性を確保し、できるだけ天候（雨・日差し）に左右されずに移動できる乗換動線を確保することが重要である。
- 多様なニーズに応える道路空間を実現するため、快適で魅力的な新たな顔づくりをすることが重要である。

【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"> 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
視認性向上と駅前顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
交通利便性・円滑性の強化	<ul style="list-style-type: none"> 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



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。

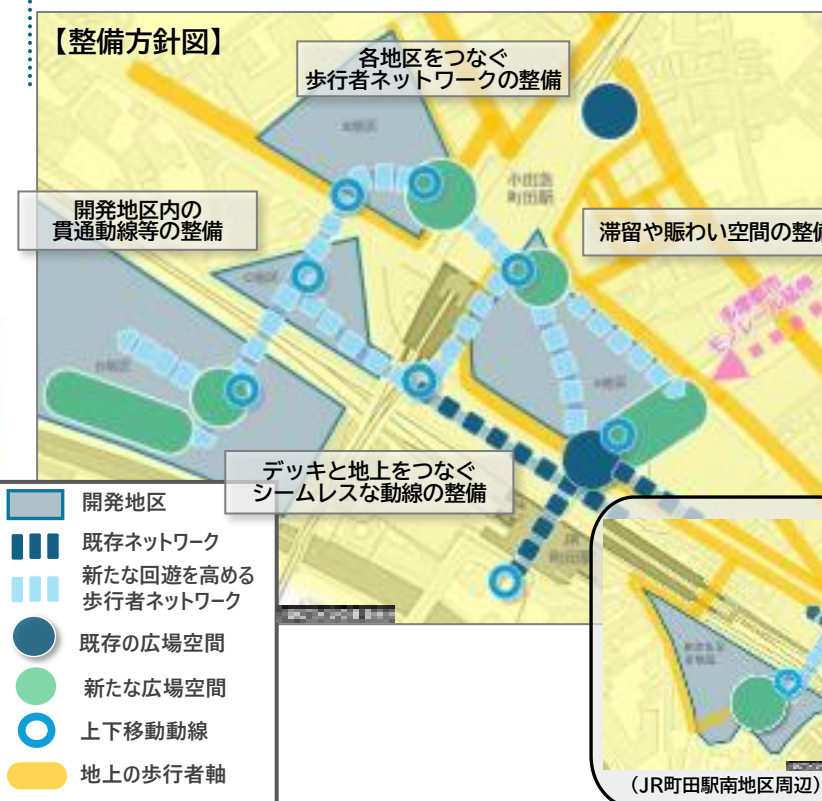
【将来イメージ】



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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

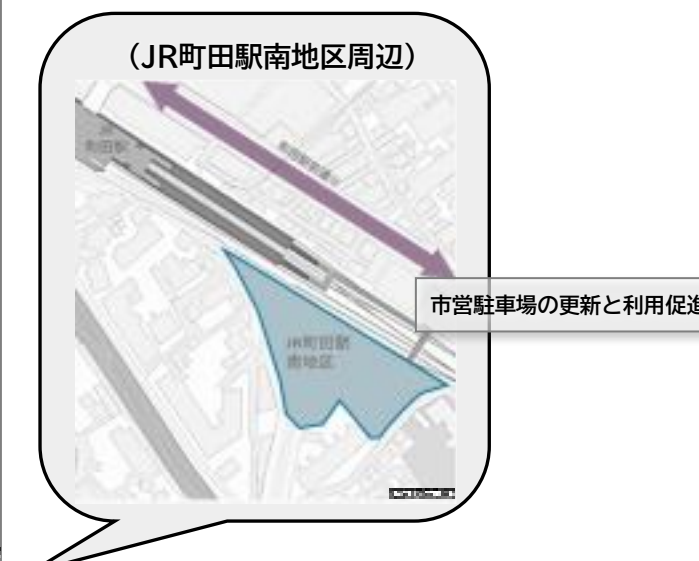
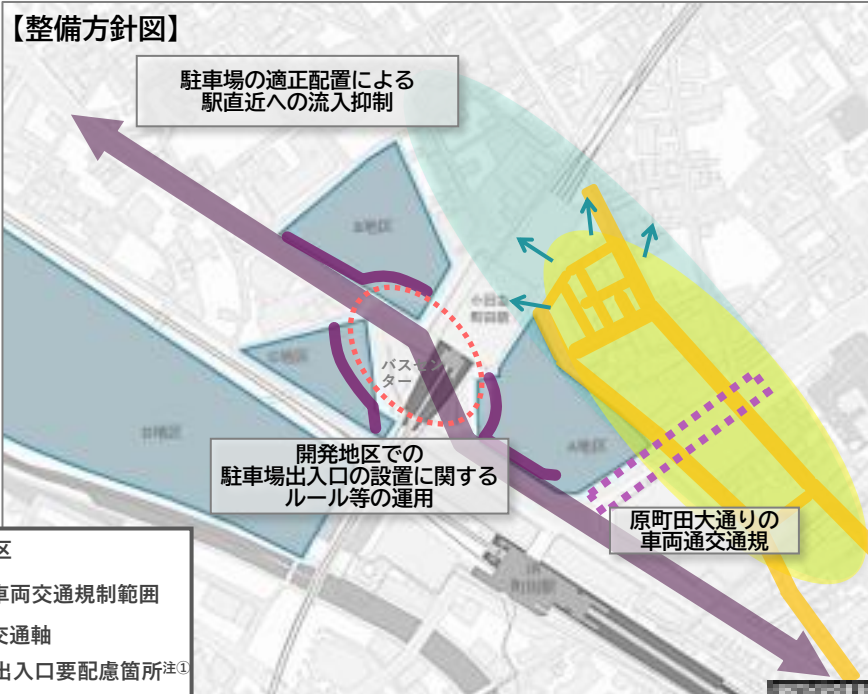


基本的な考え方

- 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



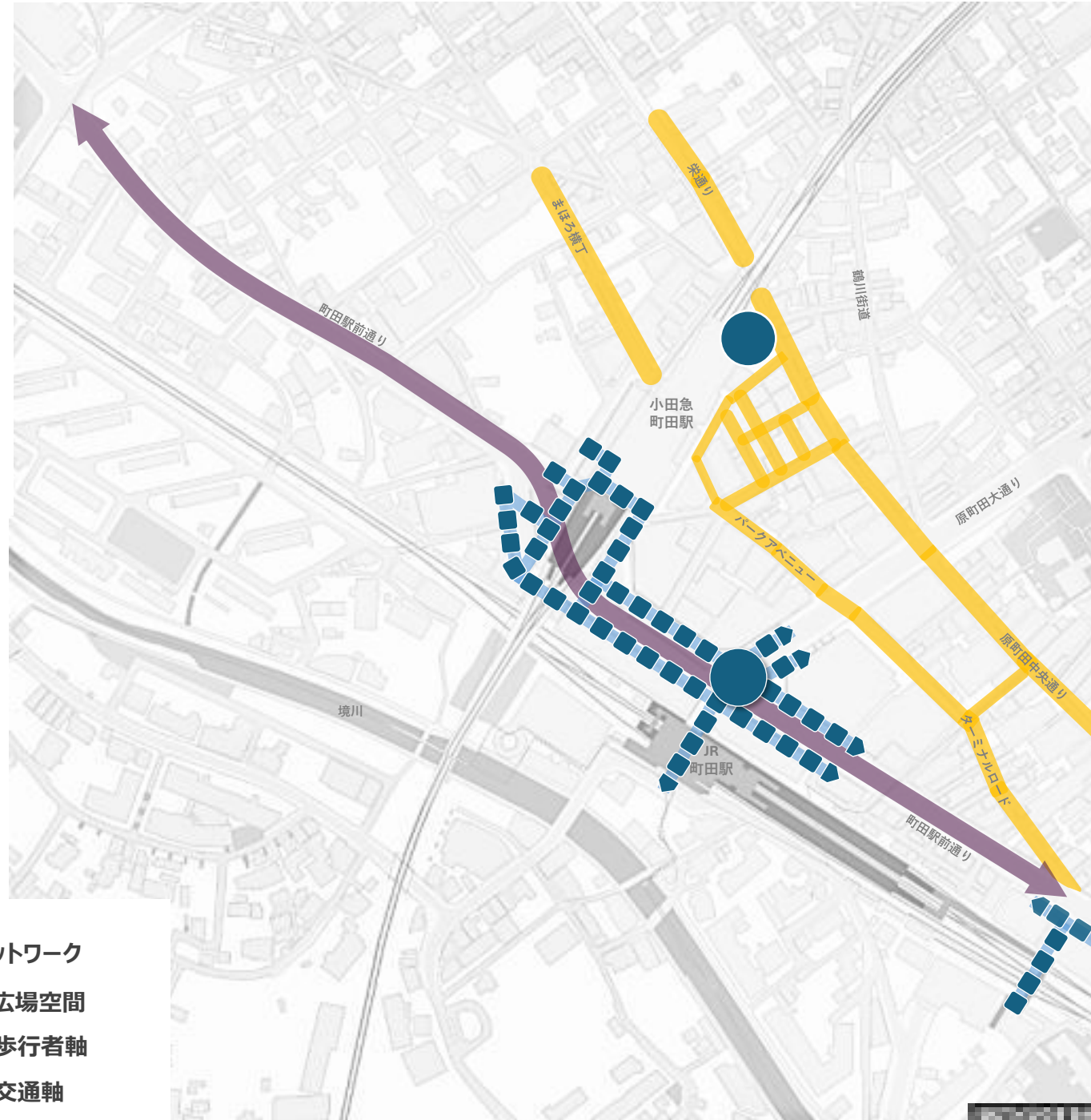
注①： 駐車場出入口を設置する場合には、開発地区内に車路を設けるなど、特に渋滞対策を求める箇所
 ※上記は現時点でのイメージであり、整備内容が確定しているものではありません。







3.5 段階的整備イメージ


開発地区や多摩都市モノレール延伸の動向と併せてまちに必要な機能・空間を段階的に整備し、拡張していきます。想定される段階的整備イメージの1例を示します。

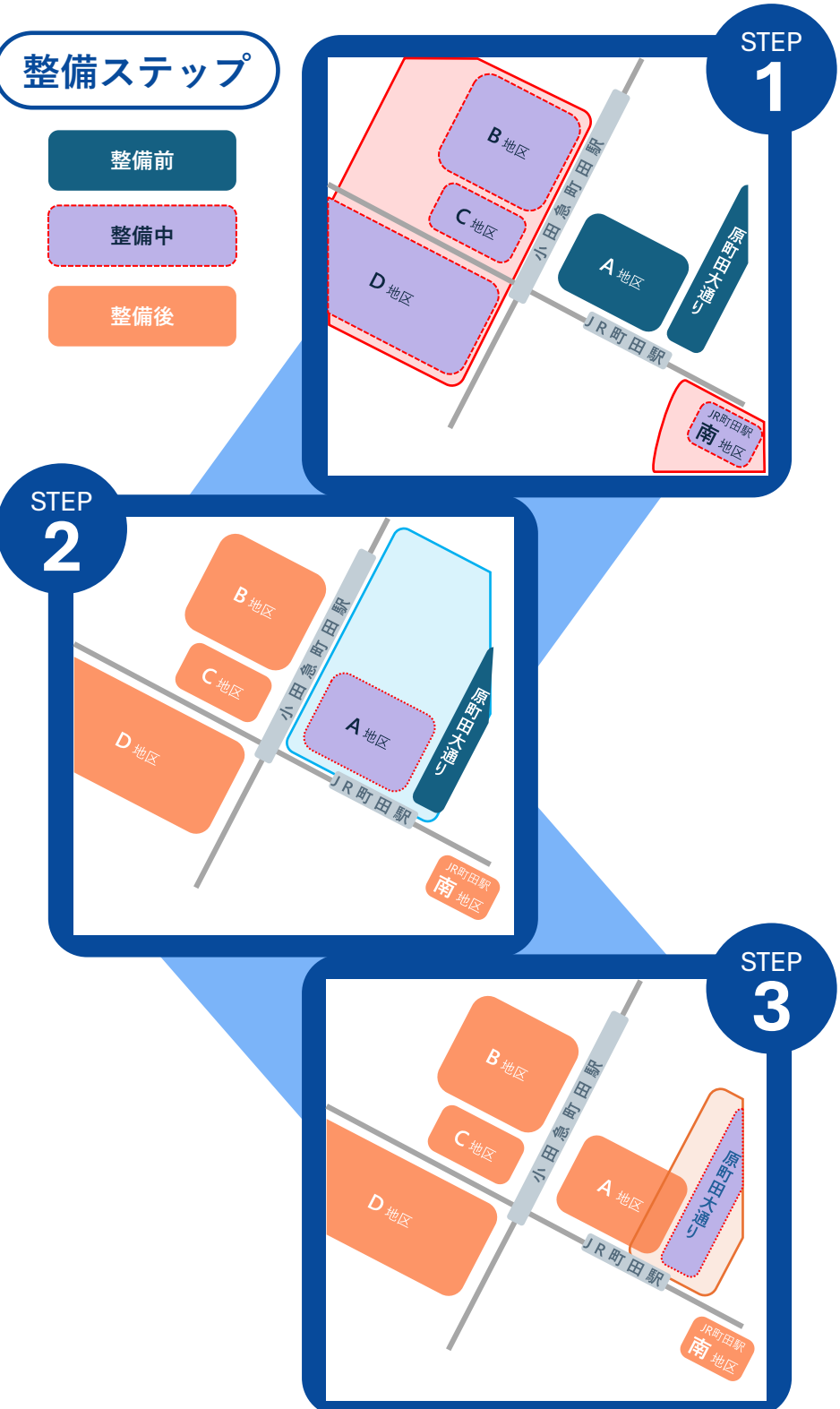
現状



-  既存ネットワーク
-  既存の広場空間
-  地上の歩行者軸
-  車両の交通軸

整備ステップ

-  整備前
-  整備中
-  整備後



※ 上記の各STEPは現時点でのイメージであり、整備内容、エリア、順序や位置が確定したものではありません。



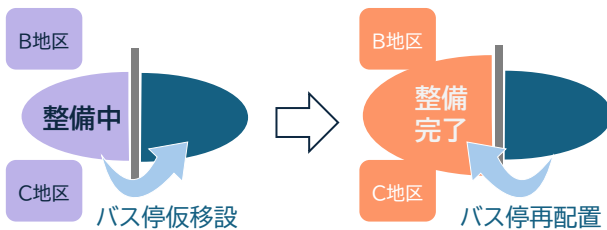
STEP 1

B・C・D地区およびJR南地区の開発と併せた整備

新バスセンター

○ 段階的な整備の進め方

- ◆ B地区・C地区の開発と併せて、バスセンターの西側を先行整備する。
- ◆ 整備中は、現状のバス乗降場を東側等へ仮移設する。



エリア全体

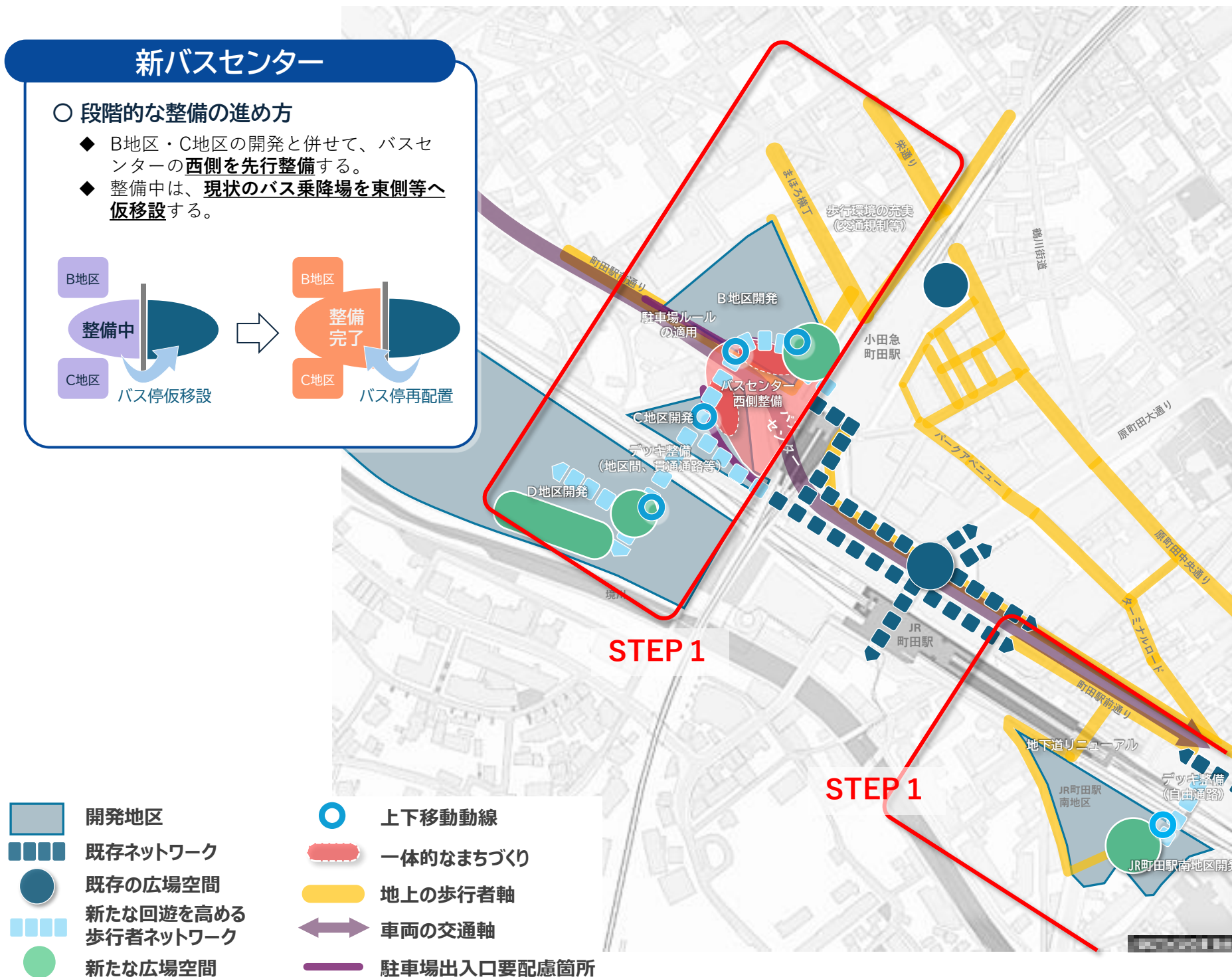
○ 段階的な整備の進め方

- ◆ 駐車場出入口の設置や、隔地駐車場の整備などのルールを、開発地区において適用する。
- ◆ エリアマネジメント組織を構築し、官民一体で整備中のまちの暫定利用や、完成部分のまちの運営・管理を行う。

歩行者ネットワーク

○ 段階的な整備の進め方

- ◆ B地区・C地区・D地区の開発と併せて、駅前通りや鉄道を越える歩行者動線を整備する。
- ◆ JR町田駅南地区の開発と併せて、鉄道の南北を横断する原町田自由通路をリニューアルする。
- ◆ 各地区において、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する。
- ◆ 開発地区内では、歩行者が歩きやすい空間を関係者が連携して確保する。



- 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



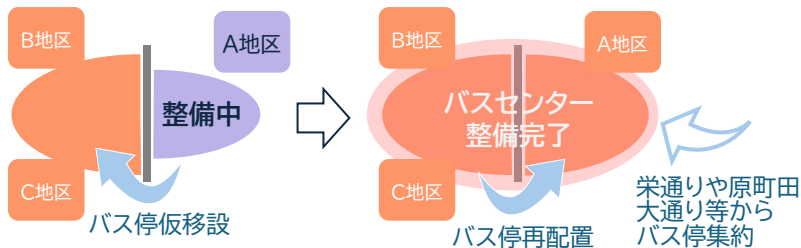
STEP 2

A地区の開発と併せた整備

新バスセンター

○ 段階的な整備の進め方

- ◆ A地区の開発と併せて、バスセンターの東側を整備し全体を完了する。
- ◆ 整備中は、現状のバス停を西側等へ仮移設する。
- ◆ 整備後は栄通りや原町田大通り等に点在するバス停を段階的にバスセンターに集約する。



歩行者ネットワーク

○ 段階的な整備の進め方

- ◆ A地区の開発において、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する。
- ◆ 開発地区内では、まちなかや各駅に歩きやすい空間を関係者が連携して確保する。

エリア全体

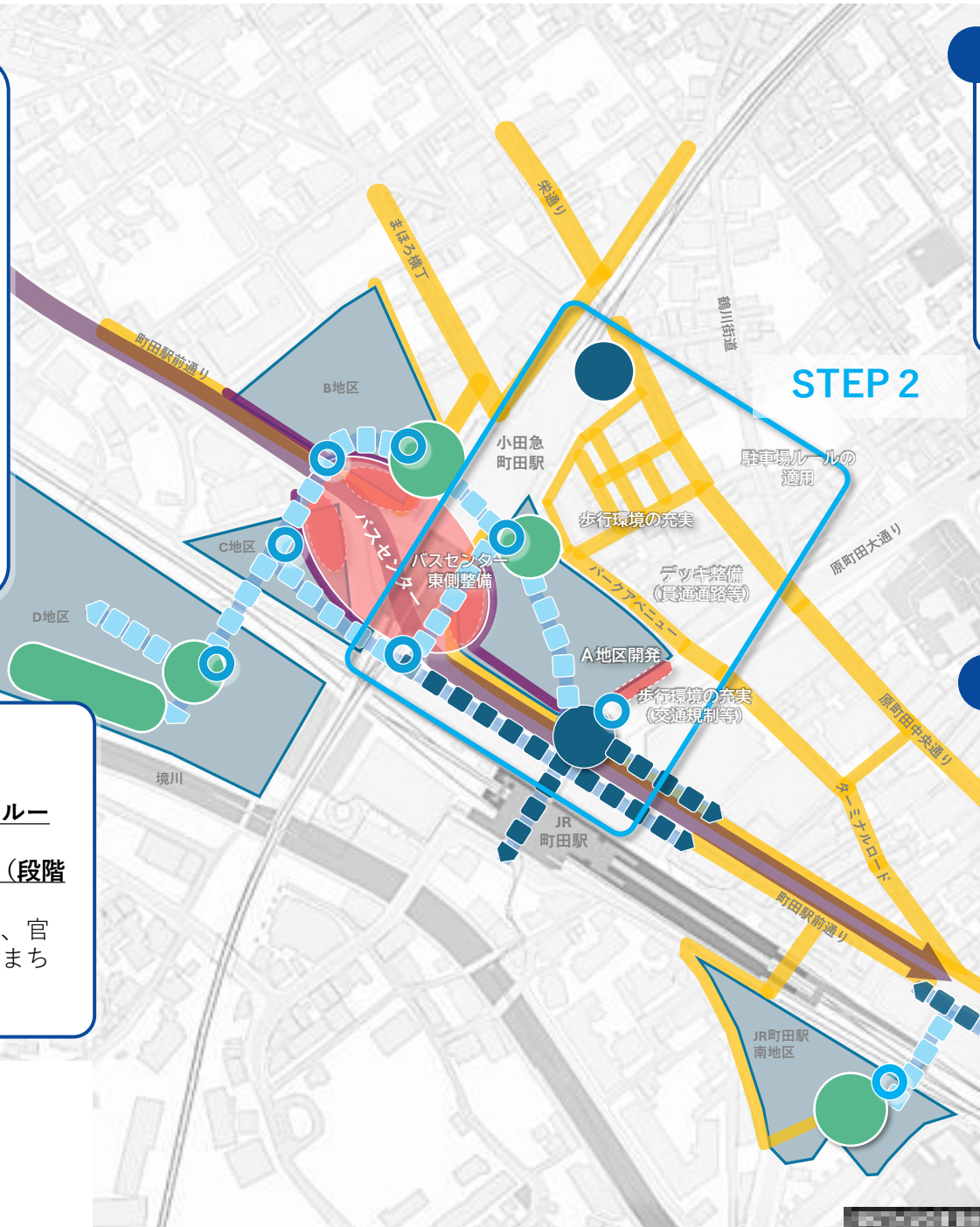
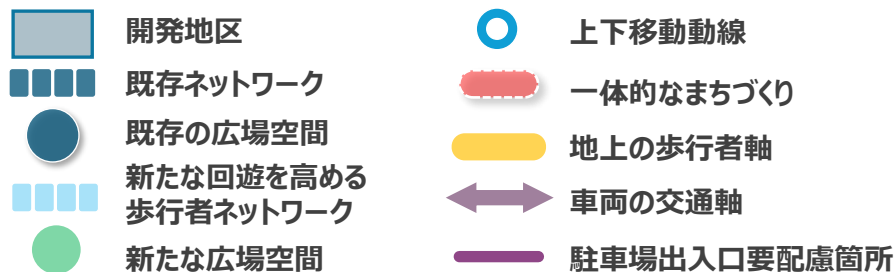
○ 段階的な整備の進め方

- ◆ 駐車場出入口の設置や、隔地駐車場の整備などのルールを、引き続き開発地区において適用する。
- ◆ A地区の開発と併せて、原町田大通りの交通規制(段階的に歩行者優先)などを強化する。
- ◆ エリアマネジメントの組織の範囲をさらに拡大し、官民一体で整備中のまちの暫定利用や、完成部分のまちの運営・管理を行う。

原町田大通り周辺

○ 段階的な整備の進め方

- ◆ A地区の原町田大通りやパークアベニューに接する部分を、魅力的な歩行・滞留空間と快適な乗換のための空間として整備する。





STEP
3

多摩都市モノレール延伸を見据えた整備

エリア全体

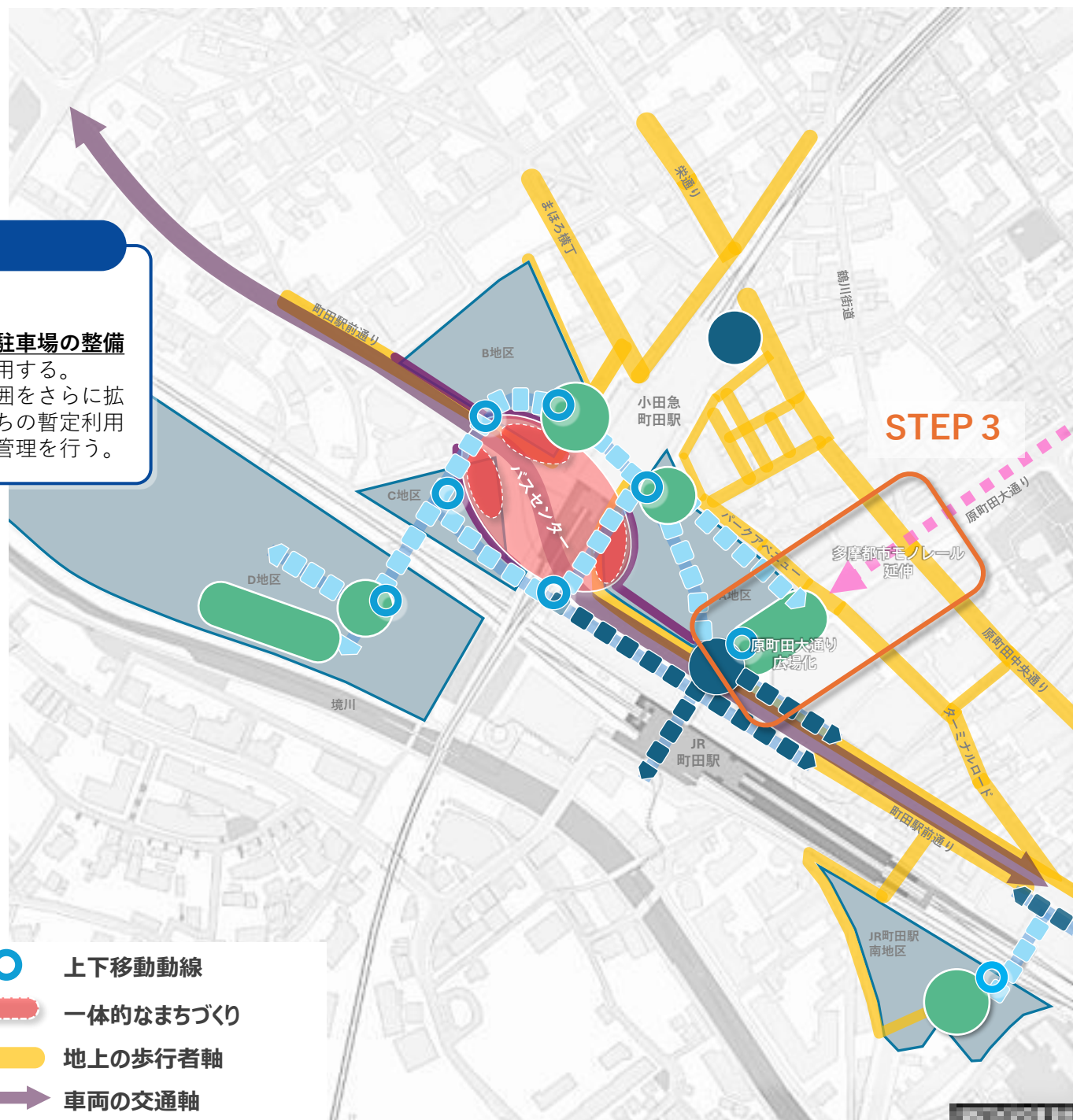
○ 段階的な整備の進め方

- ◆ 駐車場出入口の設置や、隔地駐車場の整備などのルールを、継続して適用する。
- ◆ エリアマネジメント組織の範囲をさらに拡大し、官民一体で整備中のまちの暫定利用や、完成部分のまちの運営・管理を行う。

原町田大通り周辺

○ 段階的な整備の進め方

- ◆ 多摩都市モノレール延伸と併せ原町田大通りの広場空間を整備する。
- ◆ 原町田大通りの広場空間を介して、小田急町田駅やJR町田駅へつながる動線をA地区と一体的に整備する。



- 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

4章

(仮称)町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針(骨子案)

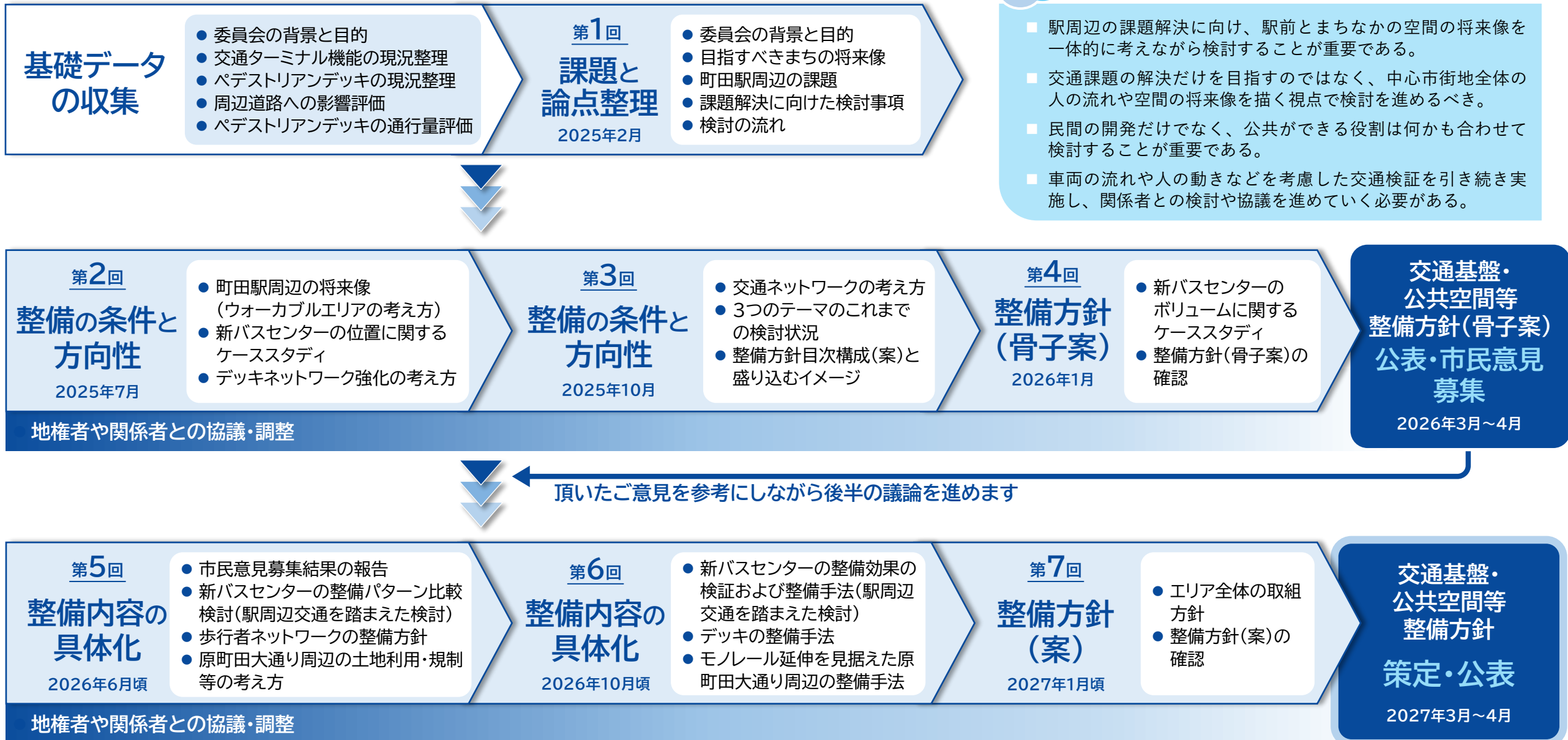
方針策定に向けて

4.1 検討経過と今後の進め方

2025年2月に学識経験者、交通事業者、東京都をメンバーとした「町田駅周辺交通基盤・公共空間等検討委員会」を発足させ、これまでに開催した4回の委員会における議論をとりまとめ作成しました。

今後は、市民意見募集の結果を踏まえながら、引き続き検討委員会において整備方針の実現に向けた取組などを議論し、2027年3月に(仮称)「町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針」を策定する予定です。

町田駅周辺交通基盤・公共空間等検討委員会



委員会での主なご意見

- 駅周辺の課題解決に向け、駅前とまちなかの空間の将来像を一体的に考えながら検討することが重要である。
- 交通課題の解決だけを目指すのではなく、中心市街地全体の人の流れや空間の将来像を描く視点で検討を進めるべき。
- 民間の開発だけでなく、公共ができる役割は何かも合わせて検討することが重要である。
- 車両の流れや人の動きなどを考慮した交通検証を引き続き実施し、関係者との検討や協議を進めていく必要がある。



4.2 今後の検討課題

本方針でめざすまちづくりは、開発地区や多摩都市モノレール新駅の整備に関わる多くの関係者と共に、長期にわたり継続的に取り組んでいくものです。まちづくりを着実に推進するためには、官民の関係者が同じ**将来像を共有**し、協働して取り組んでいくことが不可欠です。

そのため、官民の合意形成や役割分担を明確にする「**体制づくり**」と「**ルールづくり**」を進めるとともに、事業を実現するための「**都市計画手法**」が必要です。

後半の検討委員会においては、市民意見募集の結果も踏まえながら3つのテーマの整備について深度化するとともに、以下に示す継続的な取組についても検討していきます。

なお、方針策定後のまちづくりを進めるにあたっては、事業進捗を随時評価しながら、人口・交通状況など周辺の動向や、技術的進歩など社会動向を踏まえて、本方針で示した各テーマの方針の検討を一層深めていき、**柔軟に方針を更新**しながら進めていきます。

官民連携の体制づくり

行政、交通事業者、地権者、民間事業者等を中心に構成する協議会の設置など、事業推進上の様々な調整を行う官民連携の体制づくりを検討します。

- 本方針に基づき各地区で進められる開発計画の検討状況の共有や時期のすり合わせなど相互連携
- 開発においてエリア全体で共有する考え方の整理
- 整備中の暫定利用や社会実験等の構築
- 将来的にエリア全体が一体となったエリアマネジメント組織の構築を見据えた体制

官民連携のルールづくり

駅周辺で街並みや空間づくりを計画していくため、地域住民や通勤通学の方々等、利用者にも協力してもらう官民連携のルールを検討します。

- 開発地区全体のネットワーク形成に資する動線の整備・運用に関するルール
- バスセンターや広場空間の整備のための民間用地の活用や、民間建物低層部の用途・使い方など空間の共有に関するルール
- 車両の時間規制や駐車場の設置（規模や場所等）などの交通に関するルール

基盤整備推進の都市計画手法等

事業の推進にあたって、以下のような法的な位置づけの整理や、事業手法を検討します。

- 開発地区における公共貢献を評価し、インセンティブとして還元する仕組み
- 都市計画決定・変更等によって事業の位置づけを明確化するなど、計画の実行性を担保
- 行政と民間の双方が整備によって担う役割と費用分担の考え方を整理
- 基盤整備の内容や地区の状況に応じて、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの手法について幅広く検討

協議会等の官民連携体制によるまちの骨格の検討・整備



エリアに関わる人々全体でルールの共有・運営

