町田駅周辺開発推進計画（案）の策定に向けた意見交換会

2024年4月5日

次第

1. はじめに
2. 町田駅周辺開発推進計画（案）
3. 意見交換

町田市中心市街地まちづくり計画

- 2016年度策定
- 市と町田市中心市街地活性化協議会が共同で作成
- まちづくりをすすめる上での“道しるべ”となる計画
- 将来のまちの姿の実現にむけた“10のプロジェクト”

“１０のプロジェクト”

市役所
市民ホール
8 様々なライフスタイルを支える多機能な場を育むプロジェクト
シバヒロ
子どもセンター
3 周辺資源をみがきまちの魅力として活かすプロジェクト
芹ヶ谷公園
1 駅前空間大規模店舗魅力向上プロジェクト
4 快適で便利な交通ターミナルをつくるプロジェクト
6 原町田大通り憩いと賑わい空間を創造するプロジェクト
2 個性と魅力あふれる商店街づくりプロジェクト
(仮称)国際工芸美術館
国際版画美術館
7 駅からつながる水と緑の新たな都市空間づくりプロジェクト
市民文学館
“夢”かなうまちへ
プロジェクトMAP
INFORMATION
10 まちの魅力情報発信プロジェクト
MACHIDA CITY
5 南の玄関口のまちづくりプロジェクト
中央図書館
9 町田発アート・カルチャーを楽しむプロジェクト

1.はじめに

駅前地区における機能更新への機運の高まり

原町田大通りを活用した賑わい、憩い、滞留空間の創出

原町田中央通りの沿道空間の賑わいづくり

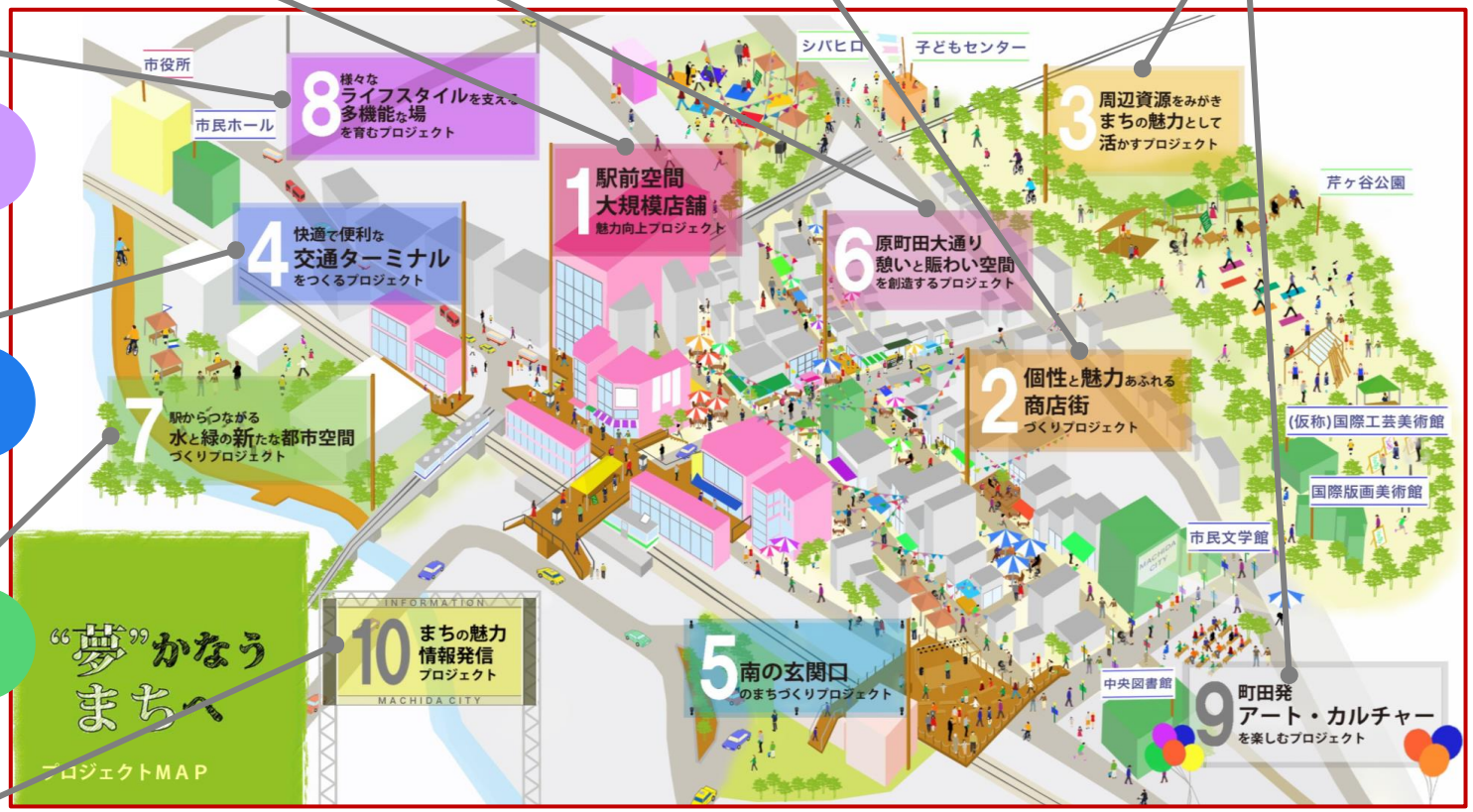
芹ヶ谷公園“芸術の杜”パークミュージアム

ビジネス創出や拡大の仕組みづくり

交通ターミナルの再整備検討

森野住宅周辺地区のまちづくりの推進

デッキ上のエリアマネジメント広告

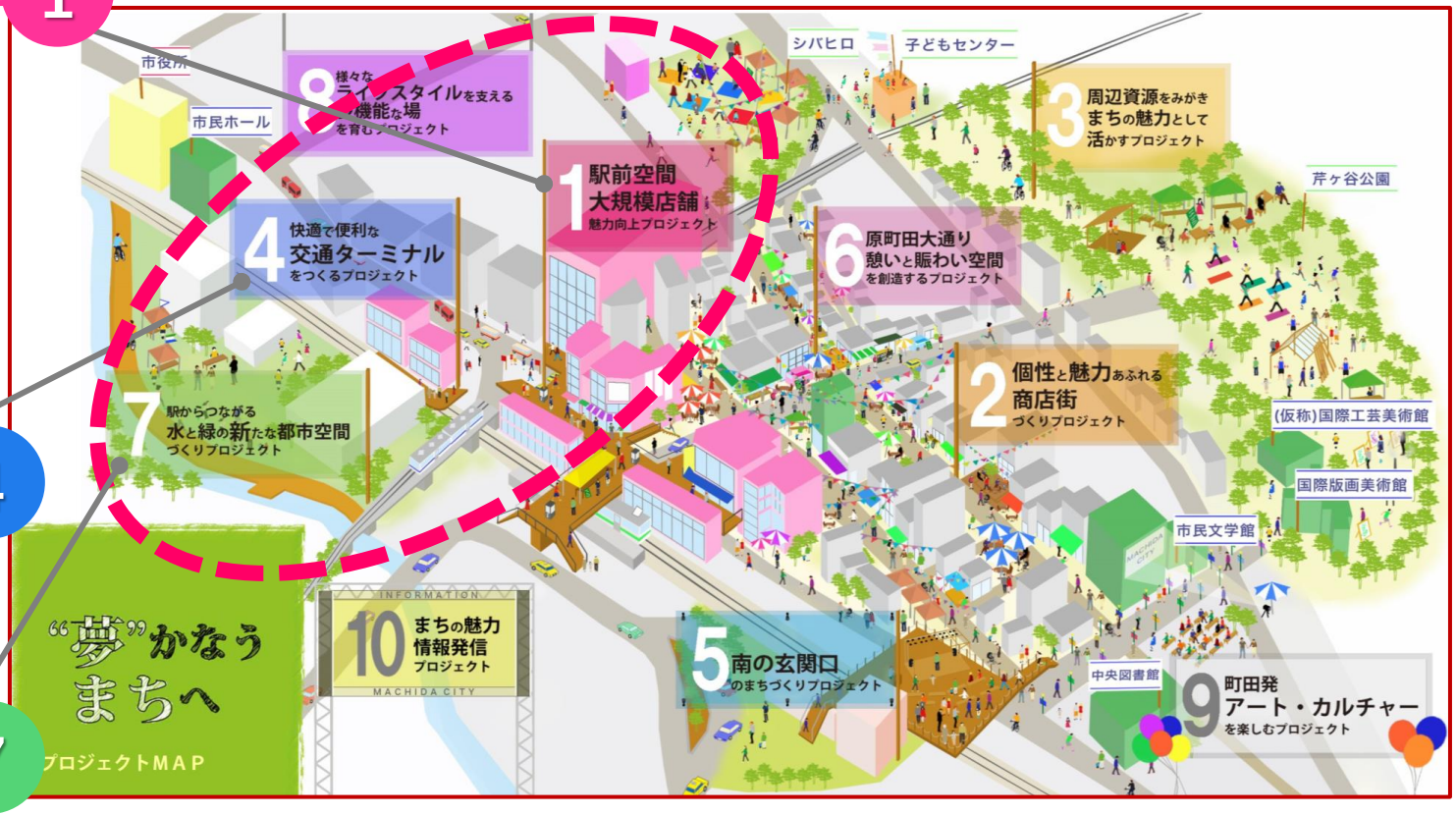


1.はじめに

駅前地区における
機能更新への
機運の高まり

交通ターミナルの
再整備検討

森野住宅周辺地区の
まちづくりの推進



駅前で機能更新の機運が高まっている

1.はじめに

1.はじめに

1.はじめに

モール

町田駅周辺開発推進計画 （案）

(開発推進計画2ページ目参照)

◆背景01【 開発機運の高まり 】

- 町田駅に近接する地区において『再開発に向けた機運』が高まっている
- まちづくりに係る勉強会や意見交換会などが開催されている
- 地権者から「駅周辺を一体的に開発することでより良いまちになる」との声がある

➡ 町田らしさを活かし、一体的でつながりを持ったまちづくりを推進するために、関係者における共通認識(指針)が必要

（2ページ参照）

◆背景02【 多摩都市モノレール町田方面延伸 】

- 町田駅周辺は、多摩都市モノレール町田方面延伸という大きな環境変化を迎えようとしている
- 延伸を契機に、駅前の交通ターミナルやペデストリアンデッキ等の交通基盤の再整備が必要

モノレールの高架イメージ（立川駅周辺）

モノレールの導入空間として想定される原町田大通り

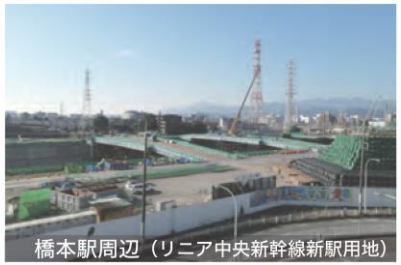
➡ 多摩都市モノレール延伸を見据えたまちづくりや、既存の基盤について見直しが必要

(3ページ参照)

◆背景03【 首都圏南西部における新たな拠点形成の動き 】

- 首都圏南西部の他都市(立川、橋本、相模原など)では、新たな拠点形成に向けて駅前の開発・検討が進む

立川駅周辺


橋本駅周辺(リニア中央新幹線新駅用地)

相模原駅周辺(相模総合補給廠一部返還地)

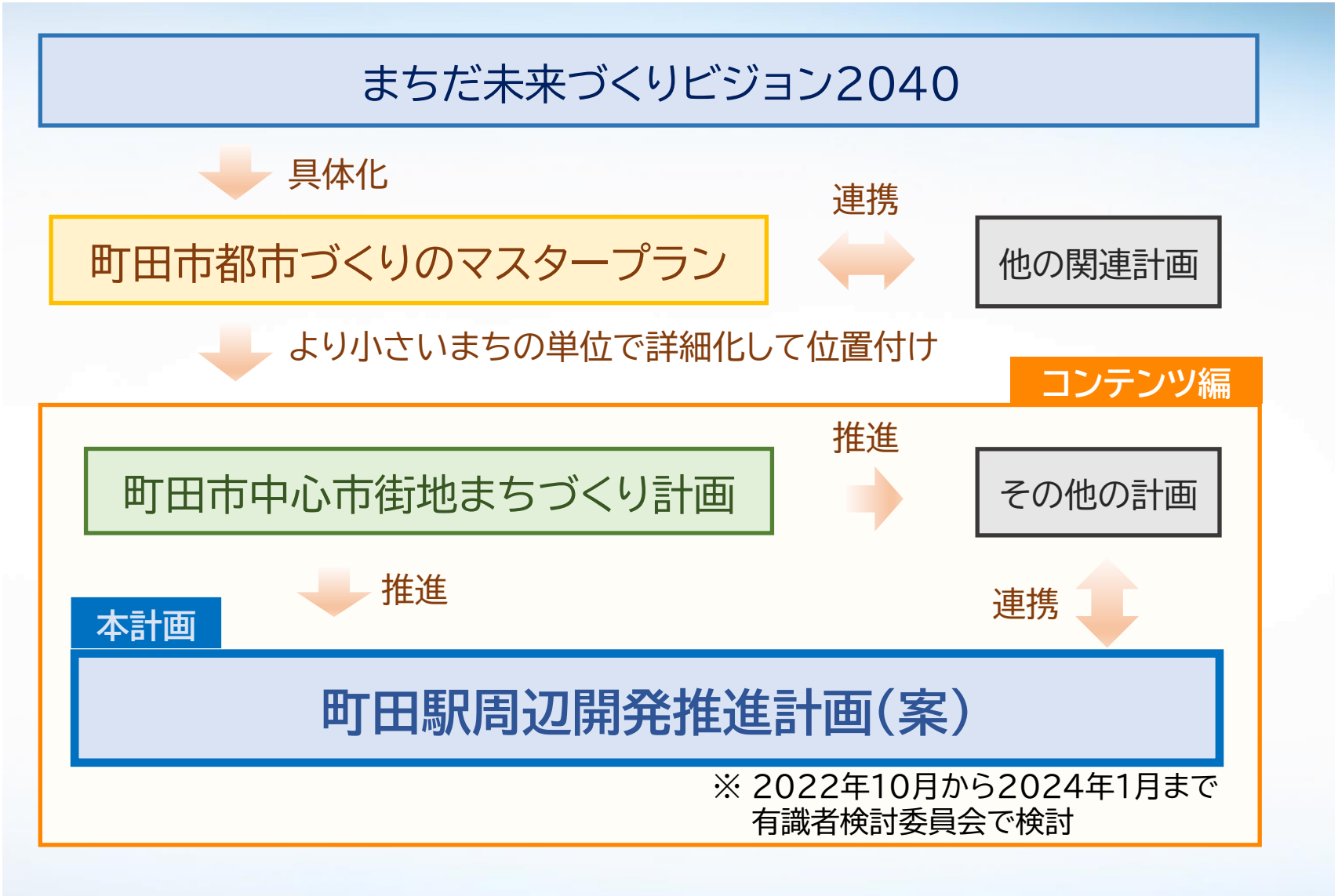
- 一方で、町田駅周辺の主な施設では老朽化が進み、まちの機能更新が必要

森野住宅

➡ 他都市の中で埋没しないよう、町田らしさを活かした駅前開発の推進が必要

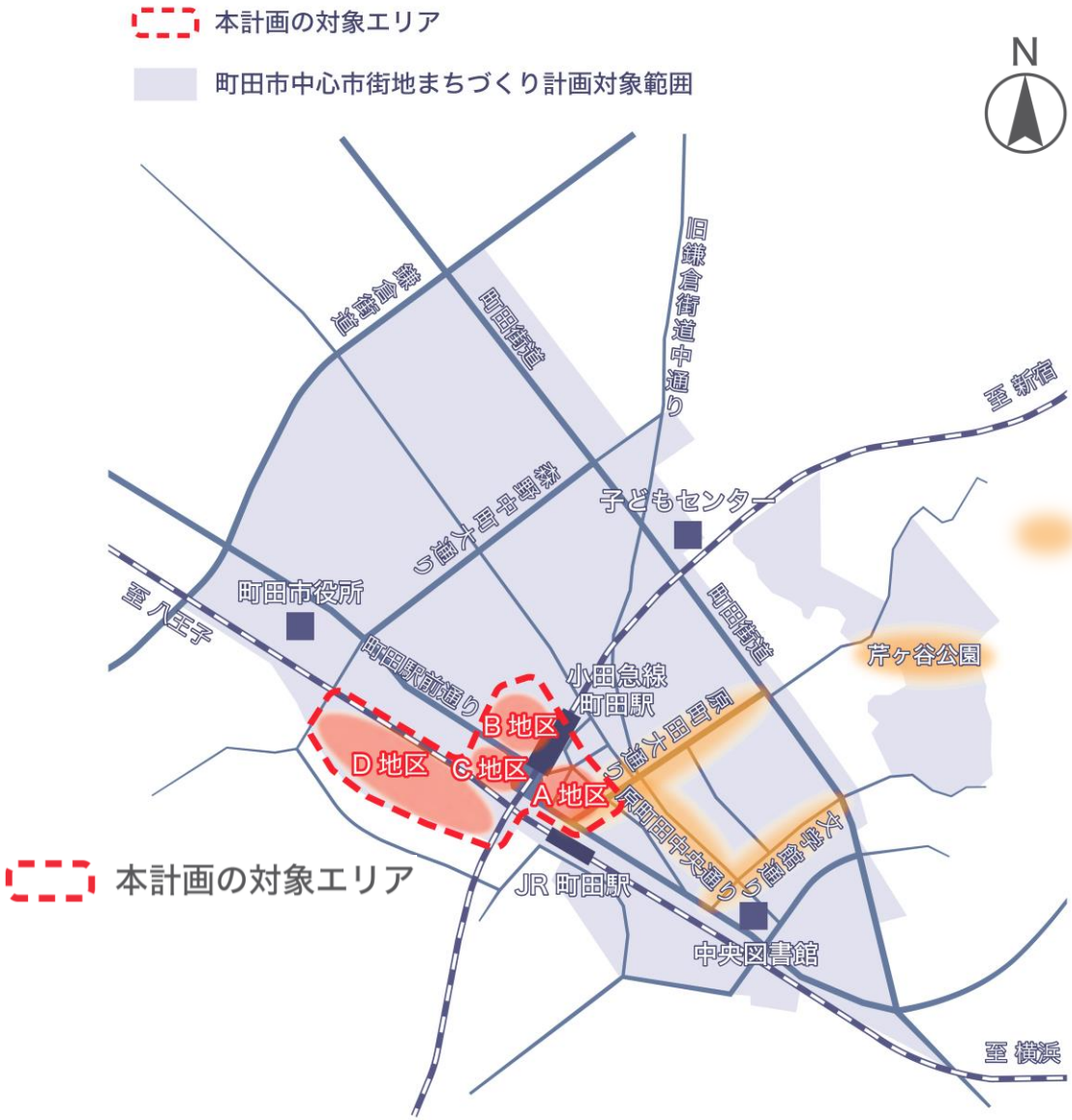
(4ページ参照)

○町田駅周辺開発推進計画の位置づけ



(5ページ参照)

○町田駅周辺開発推進計画の対象エリア



賑わいづくりに先行して取り組むエリア

原町田大通りや原町田中央通り、文学館通りにおける「人が主役の快適で居心地の良い通りづくり」や、芹ヶ谷公園における「いつでもだれでも文化芸術が楽しめる公園づくり」など、まちの賑わいや活気を高めるための取り組みが進んでいます。

町田駅周辺の分析について

(6ページ参照)

○町田駅周辺の魅力

- 商業集積地としての賑わい
- 水や緑を感じる豊かな自然
- 都心や観光エリアへの交通利便性
- 多くの人が集まる活気あるイベント
- アートやスポーツといった魅力的なコンテンツ

○町田駅周辺の課題

■ 鉄道利用者がまちなかへ訪れる機会が少ない

町田駅は1日あたり乗降客数が多いが、多くが乗り換え利用者である。

■ 駅前の視認性が低い

駅前は建物が立ち並んでいるため、視認性が低く圧迫感がある。

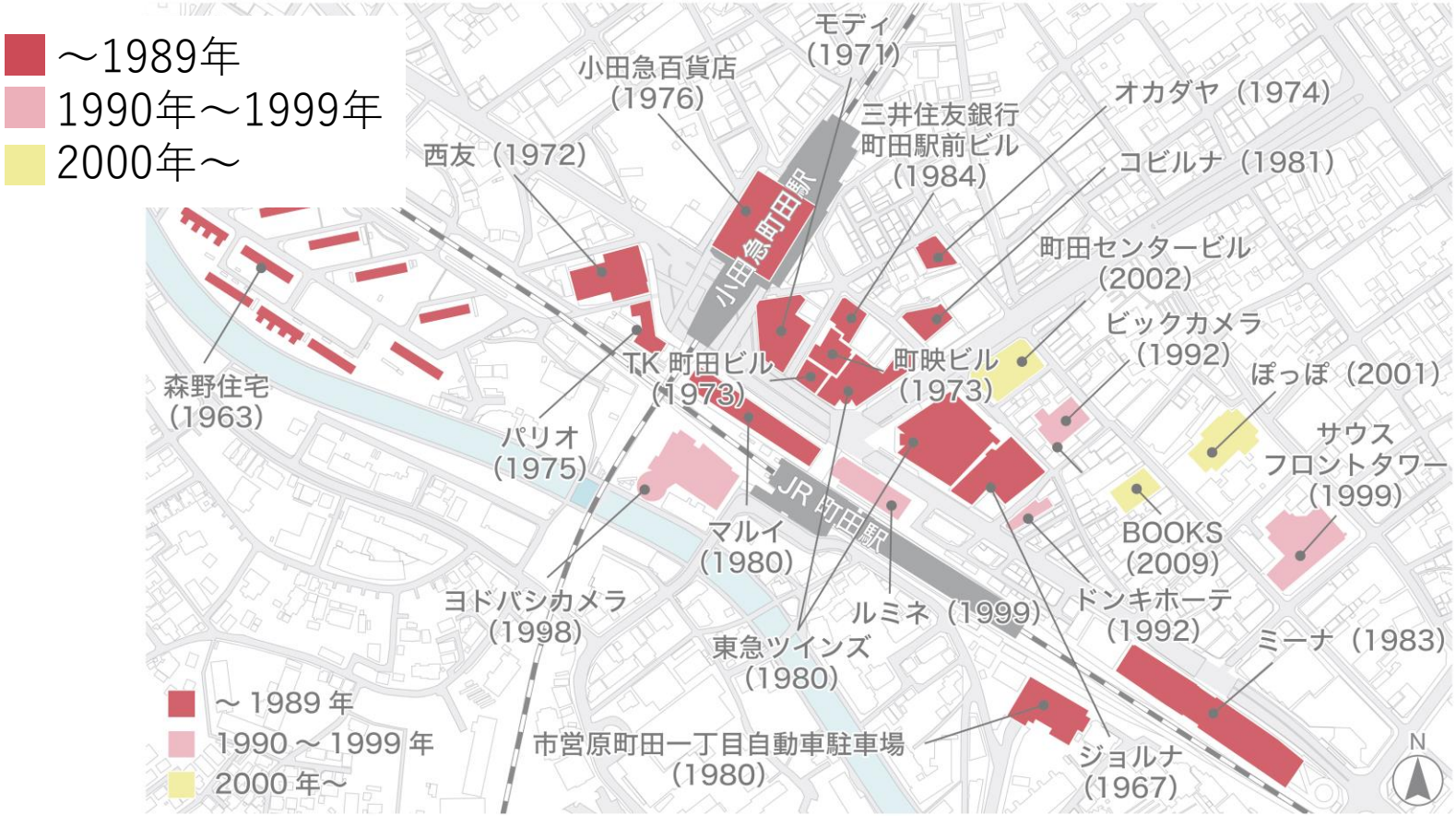
■ まちなかのオープンスペースが不足している

・滞留空間や市民が自由に活動できるスペースが不足している。
・初めて訪れる人でも、分かりやすい待ち合わせスペース(スポット)や、
　利用しやすい休息スペースが少ない状況。
・災害時に利用可能な避難広場や避難施設が不足している。

(8ページ参照)

○町田駅周辺の課題

■ 駅周辺施設の老朽化が進行している



※町田駅周辺における主要な施設の竣工年

(9ページ参照)

○町田駅周辺の課題

■ 公共交通や一般車の乗降スペースが不足している。

・町田市は都内でもバス乗降人数が多い状況。

・特に町田駅は路線バスの本数が多く、現在のバスセンターだけではバス需要に対応できないため、乗降場を分散している。

・朝夕の時間帯はバスと一般車(送迎)が混在し非常に混雑している。

小田急線町田駅西口

小田急線町田駅北口（バス乗降場）

一般車両と公共交通機関との交錯

(9ページ参照)

○町田駅周辺の課題

■ 周辺市と比較して、突出する都市機能が不足している

・首都圏南西部の主要な駅前は、新たな拠点形成を目的に商業、業務、研究、医療、宿泊、エンタメなどの多様な機能の導入を検討しており、市民の利便性向上や来街者人口の増加を図っている。

◇ 都市機能に関する近隣駅との比較

【比較 1】町田駅周辺よりも数量的に充実する ➡ 現在の都市機能で比較 / 将来想定される都市機能を考慮した比較

【比較 2】町田駅周辺よりも特徴的である ➡ 現在の都市機能で比較 / 将来想定される都市機能を考慮した比較

主な都市機能	商業	業務	住宅	宿泊	文化	エンタメ	スポーツ	教育	医療福祉
町田駅	10 小田急 / モディ	2 小田急町田森野ビル	3 森野住宅	9 レンブラント	3 国際版画美術館	4 ラウンドワン	4 小田急町田テニス	6 アルファ医療福祉専門学校	2 健康福祉会館
立川駅	12 グリーンスプリングス	3	3	15 ソラノホテル	4 ステージガーデン	5 シネシティ	6	6	2
海老名駅	5 ららぽーとビナウォーク	1 ビナガーデンズ	5	4	3 ロマンスカーミュージアム	7 TOHO シネマ	2	–	1
橋本駅	4	2	3	4	3	3 MOVIX 橋本	1	–	1
新百合ヶ丘駅	5	–	–	1	3	3	1	2 昭和音楽大学	–
相模原駅	2	–	4	3	1	2	1 スポーツパーク	–	1

※ 各駅を中心に約 500m 以内にある機能を抽出（特出すべき施設や病院等は約 1km 以内で抽出）

2022 年 10 月時点

開発コンセプト

いつだってまちだ

～新たな賑わいと交流の創出～

◆開発によって「まち」がこう変わる！

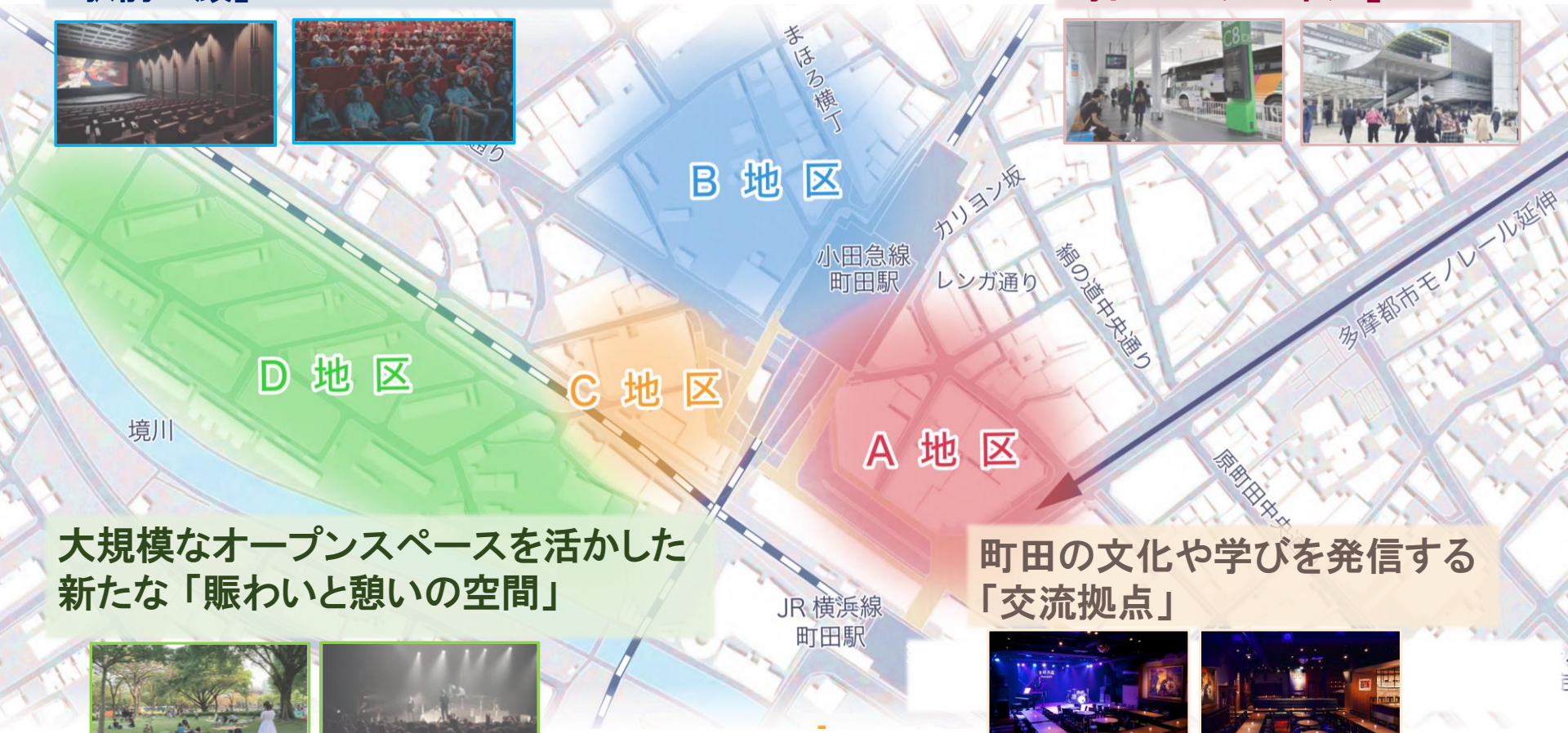
- **もっと、感動を！そうだ！まちだで集まろう！！**
  まちの新たな「にぎわい」・「集客力」
- **もっと、便利に！いつでも新しい出会いを！**
  駅からまちへの便利な回遊動線
- **もっと、身近に！町田ならではの暮らし方を！**
  「職・住・楽」の近接による新たなライフスタイル

(12、13ページ参照)

◆地区ごとに目指す開発イメージ

まちの新たな賑わい創出による「駅前の顔」

公共交通機関の集約と町田の「シンボル」



大規模なオープンスペースを活かした新たな「賑わいと憩いの空間」

町田の文化や学びを発信する「交流拠点」

(14ページ参照)

開発推進地区の目標・方針

目標1

個性と魅力があふれ、誰もがワクワクするまちづくり

方針1

まちの玄関口にふさわしい賑わいと空間の創出

目標2

駅からまちへ賑わいが広がり、歩いて楽しいまちづくり

方針2

まち全体の回遊性向上と交通結節点としての機能強化

目標3

みんなが安心でき、周辺と調和を図った住み心地の良いまちづくり

方針3

地域の特徴を最大限に活かした街並みの形成と環境づくり

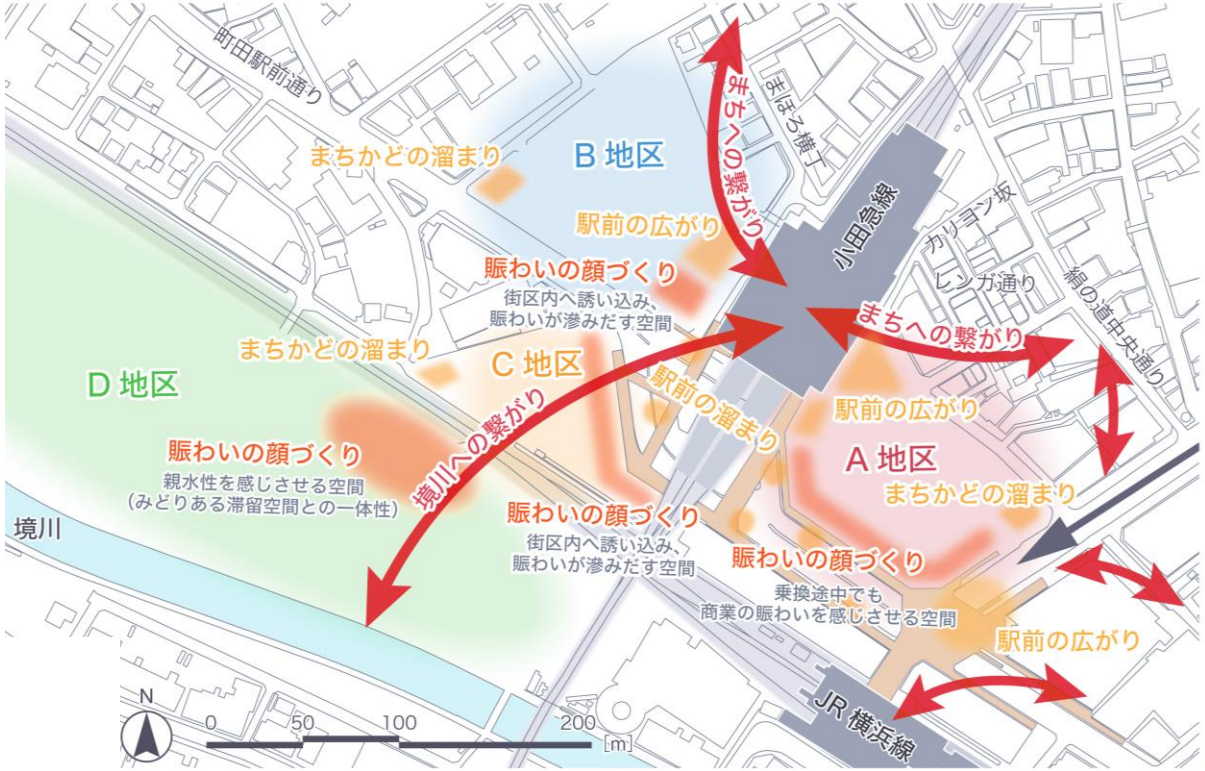
(15ページ参照)

方針1

まちの玄関口にふさわしい賑わいと空間の創出

方針1-1　視認性の高い「駅前空間」を創出する

開発にあたり公共空地などの空間を設け視認性の高い「駅前空間」を創出します。



(15ページ参照)

方針1

まちの玄関口にふさわしい賑わいと空間の創出

方針1-2　多くの人が憩える「滞留空間」を整備する

市民や来街者など誰もが自由に利用できる憩いのスペースとして、広場などの「滞留空間」を整備します。

オープンスペース

広場空間

オープンカフェ

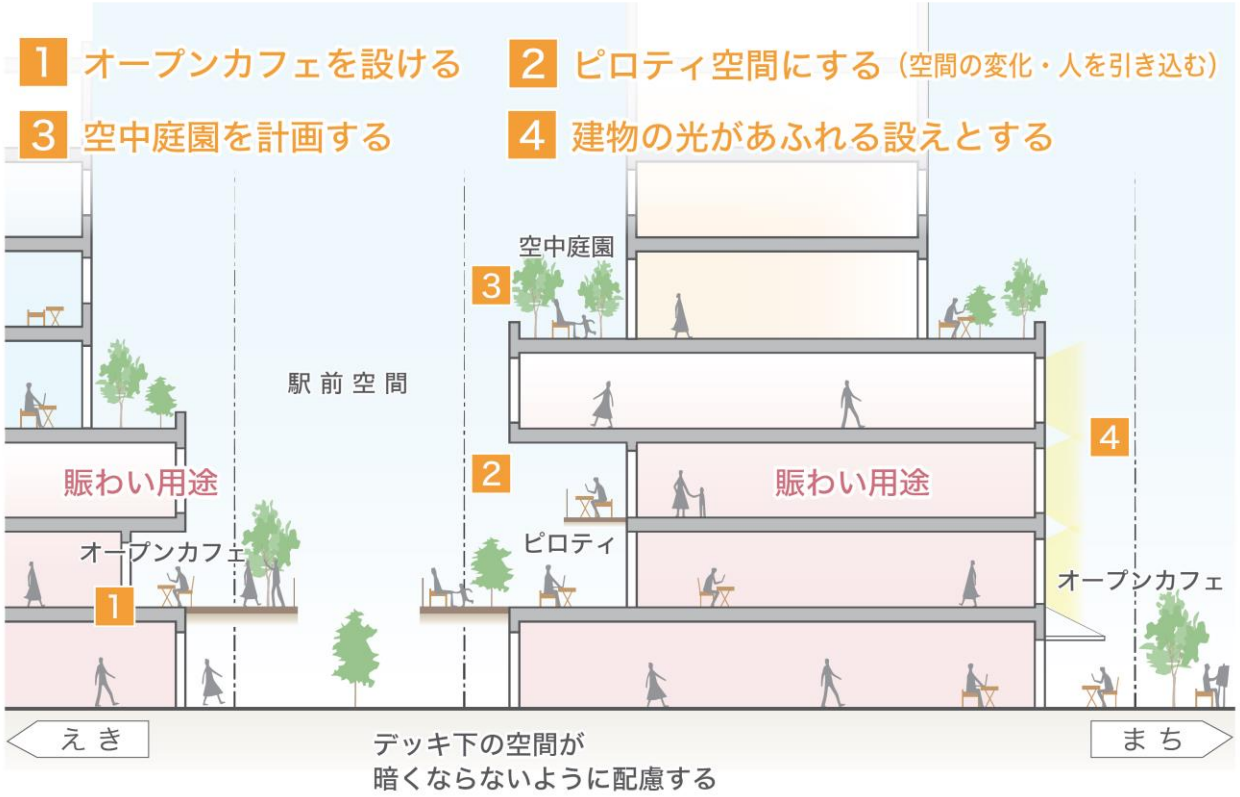
(16ページ参照)

方針1

まちの玄関口にふさわしい賑わいと空間の創出

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

グランドレベルやペデストリアンデッキの沿道については、駅前にふさわしい都市機能を誘導します。



(16ページ参照)

方針1

まちの玄関口にふさわしい賑わいと空間の創出

方針1-4　町田の魅力を向上させる「新たな機能」を導入する

「商都」としての活気だけではなく、エンターテインメント施設などこれまでの町田にはない新たな機能を導入します。

誰もがワクワクし、滞在時間を増やす
エンターテインメント

映画館 / プラネタリウム
アリーナ / ライブハウス
アミューズメント / 体験型施設　etc.

生活の質を向上し、豊かにする
ライフスタイル

ホテル / 書店 / フィットネス
カフェ / 家具 / 子育て支援
スパ / サウナ / クリニック　etc.

まちのブランド力を向上させる
IT・デジタル

オフィス / 次世代モビリティ
学術研究施設 / 先端医療施設
コワーキング / コンベンション施設　etc.

市民や来街者が自由に活動し、憩える
広場・緑地

オープンカフェ / 野外ライブ
オープンエアシアター
テーマパーク / グランピング　etc.

交通利便性を高める
ターミナル

待合スペース / 乗換案内
アンテナショップ / 充電スポット
観光案内所 / スムーズな乗換　etc.

市民や来街者が学び、発信できる
カルチャー

ギャラリー / 雑貨店
ライブレストラン / 小劇場
サテライトキャンパス / 学習塾　etc.

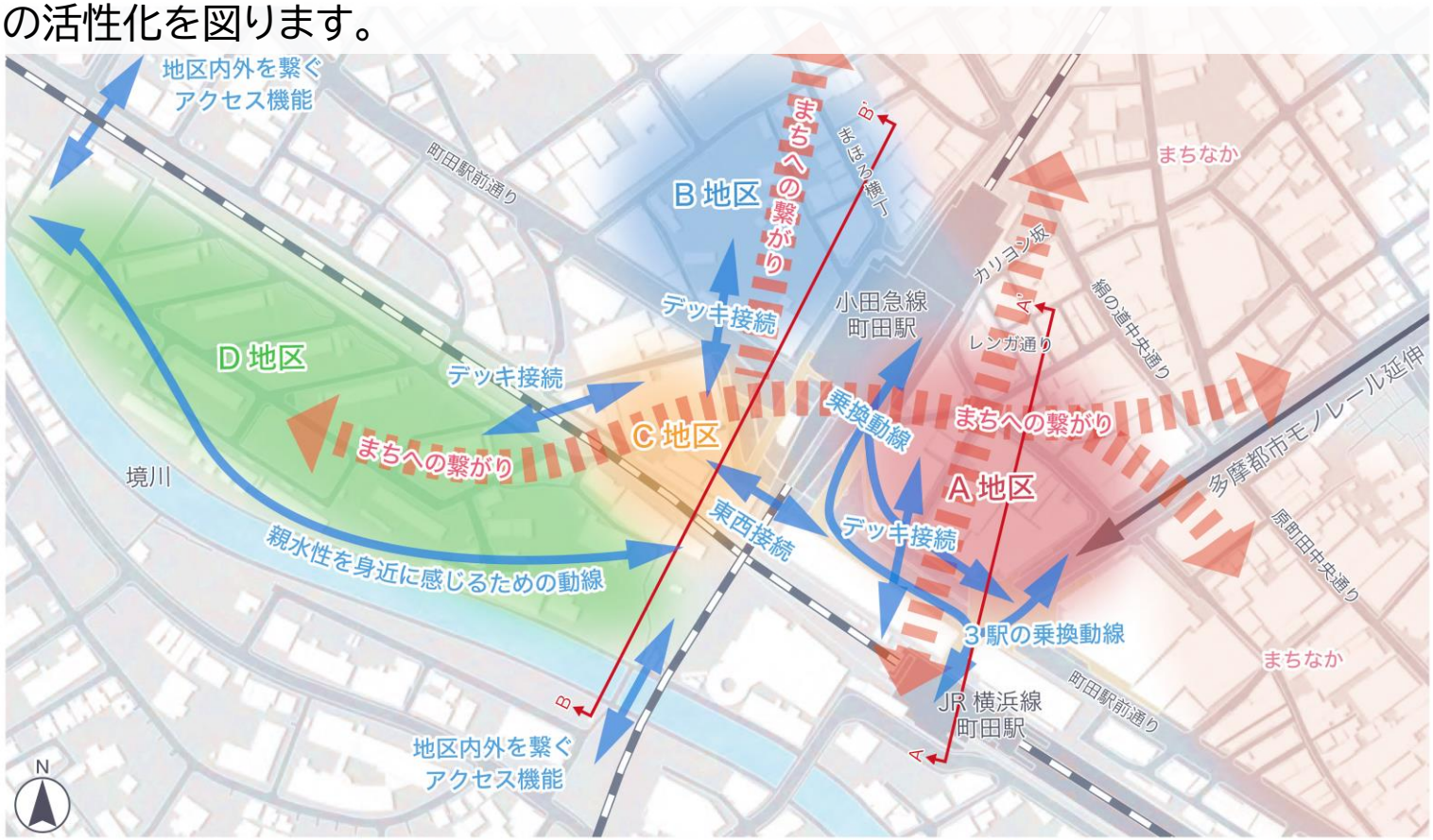
(17ページ参照)

方針2

まち全体の回遊性向上と交通結節点としての機能強化

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

駅前からまちなかへのシームレスな歩行者動線を整備し、これまで以上に回遊性を高め、まちの活性化を図ります。



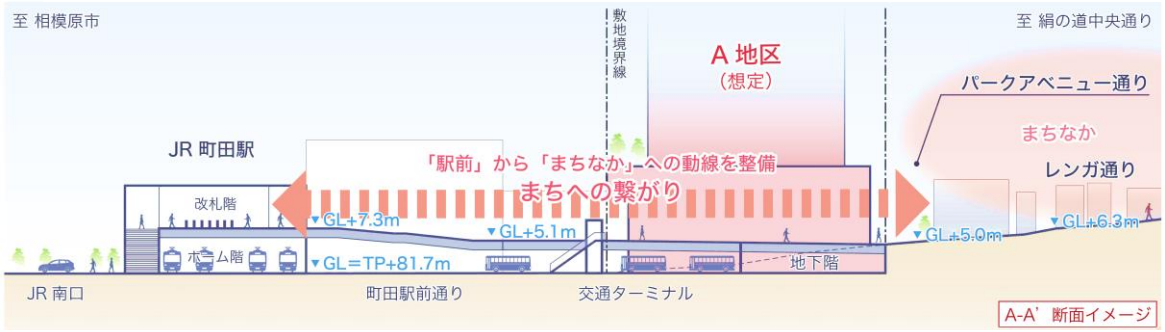
（17ページ参照）

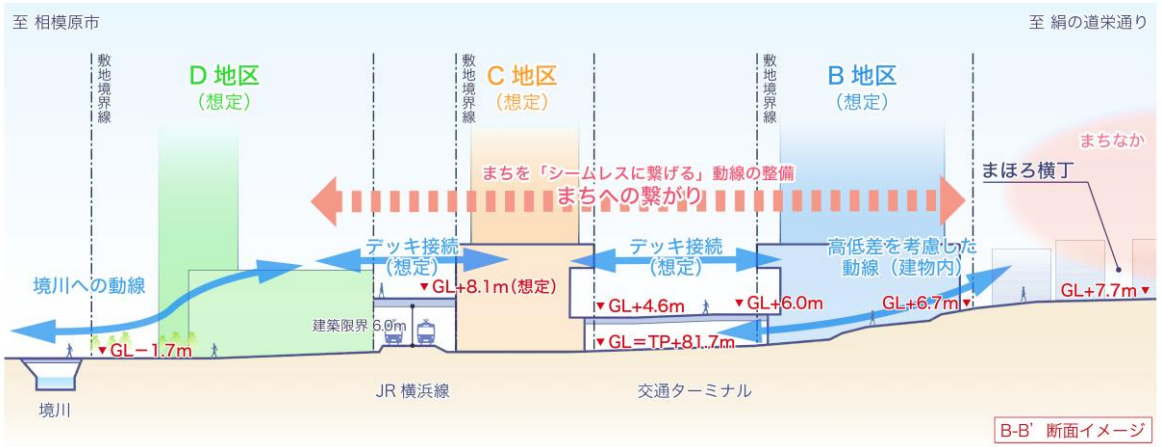
方針2

まち全体の回遊性向上と交通結節点としての機能強化

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

駅前からまちなかへのシームレスな歩行者動線を整備し、これまで以上に回遊性を高め、まちの活性化を図ります。





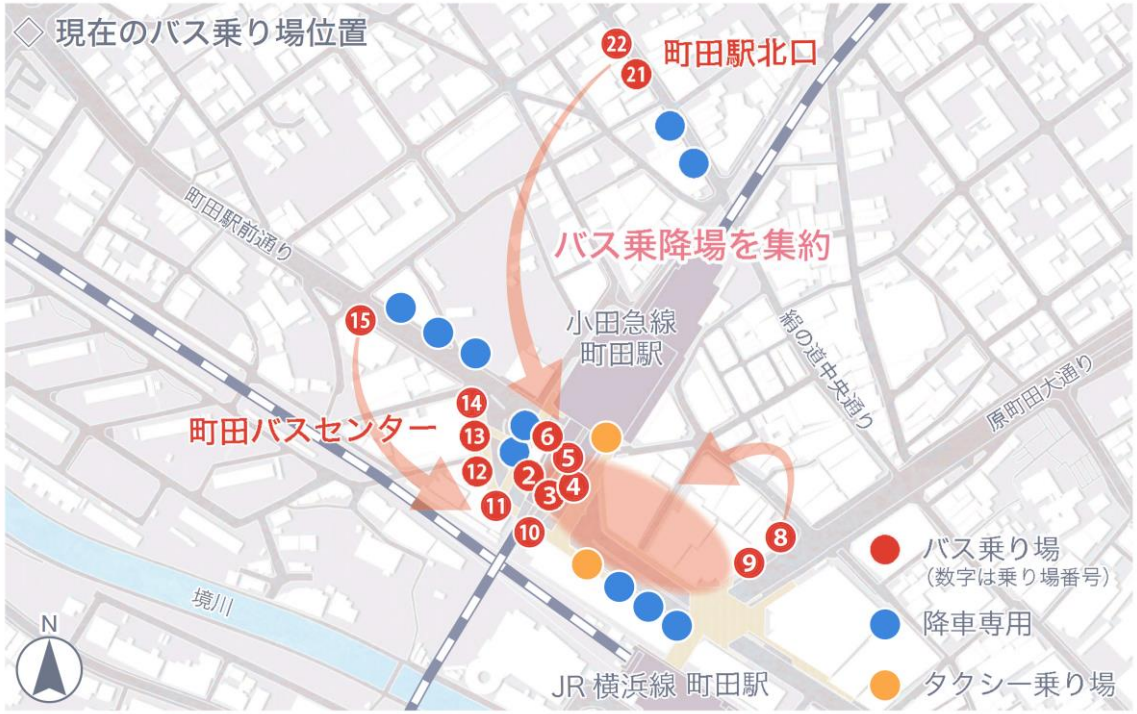
(18ページ参照)

方針2

まち全体の回遊性向上と交通結節点としての機能強化

方針2-2　誰もがわかりやすく、快適で便利な「交通ターミナル」を整備する

バス乗降場の集約や分かりやすい案内サインの整備により、快適で便利な交通ターミナルを整備します。



バスターミナル東京八重洲（乗降場）

西鉄天神高速バスターミナル（待合スペース）

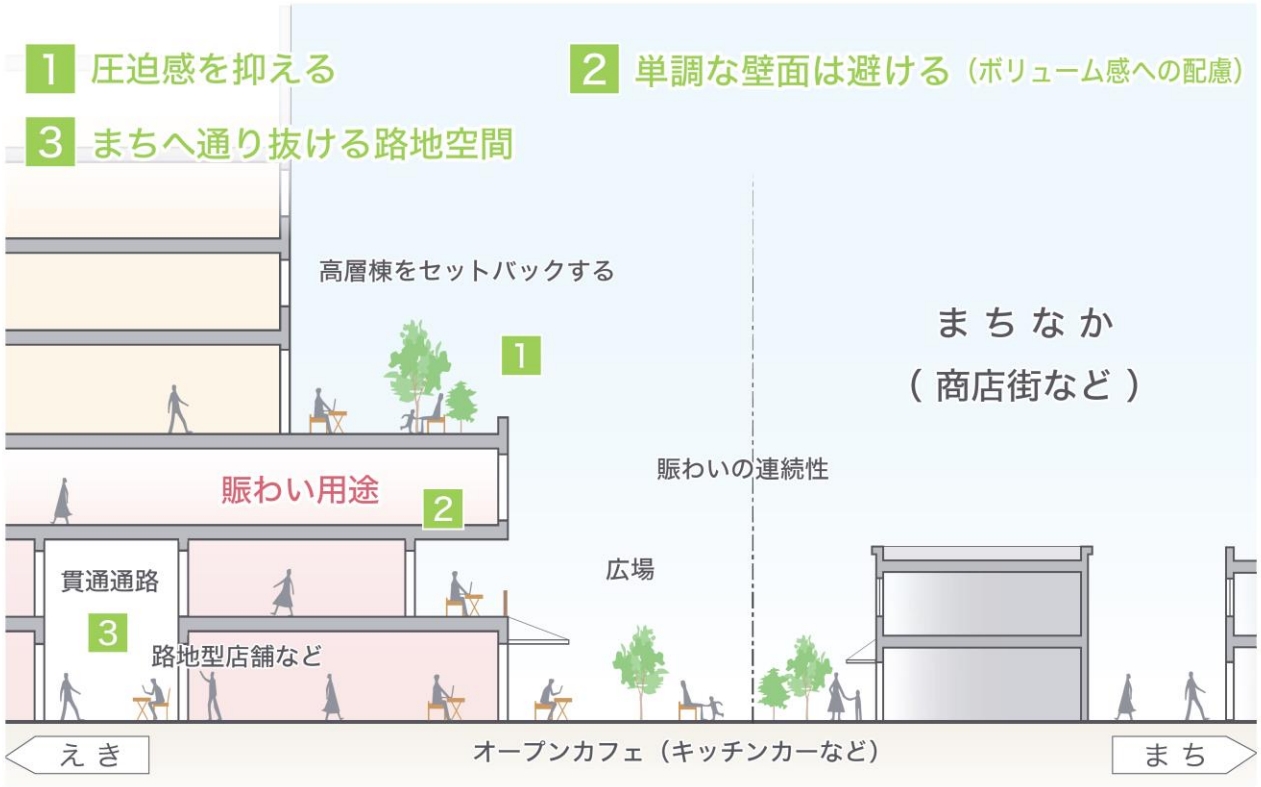
(18ページ参照)

方針3

地域の特徴を最大限に活かした街並みの形成と環境づくり

方針3-1　周辺の街並みとの「調和」を図る

開発推進地区全体で、周辺環境に配慮した連続性のある都市機能を誘導します。



(18ページ参照)

方針3

地域の特徴を最大限に活かした街並みの形成と環境づくり

方針3-2　豊富な自然を駅前でも感じることができる「みどりの軸」を形成する

芹ヶ谷公園から町田駅、境川までみどりを身近に感じることができる都市空間を形成します。

広場のみどり

親水空間

連続するみどり空間

(19ページ参照)

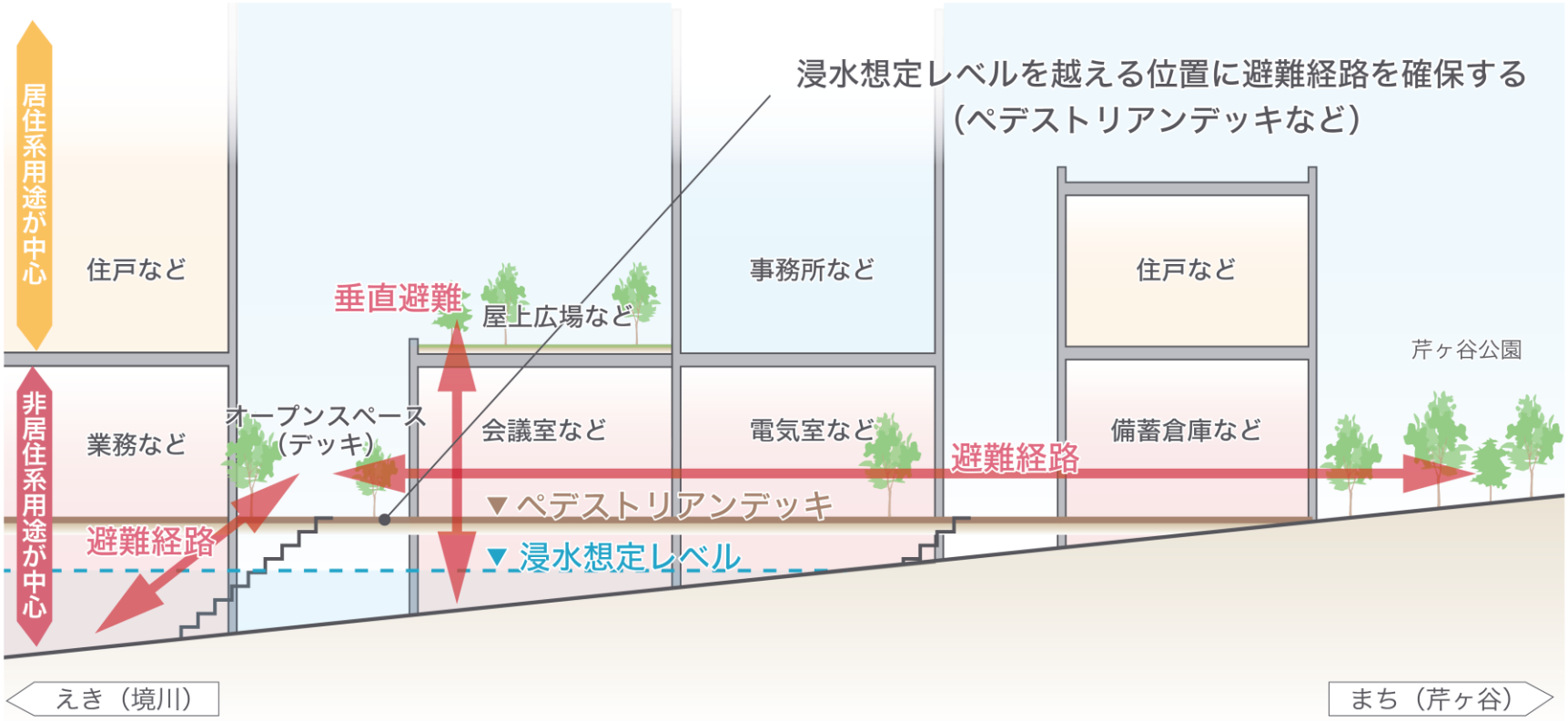
方針3

地域の特徴を最大限に活かした街並みの形成と環境づくり

方針3-3　災害に強い「 安心・安全なまち 」をつくる

浸水リスクの高いエリアにおいては、電気室や備蓄倉庫などを想定浸水高さ以上に設けます。
さらに、ペデストリアンデッキや屋上広場などを整備します。

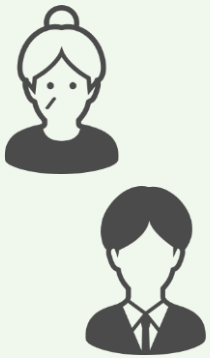
◇ 避難経路の断面イメージ



(21ページ参照)

協働・連携によるまちづくりの実施

地権者・事業者



行政

町田駅周辺開発推進計画の共有

エリアごとのまちづくり組織の立上げ
推進計画を踏まえたまちづくりを検討

支援
指導・誘導

エリア特性に応じた将来像の検討
開発計画に関する行政協議

支援
指導・誘導

都市計画の策定など(地区計画等の活用)

良好なまちづくりへ向けた
開発事業の実施

支援
指導・誘導

まちの将来像の実現
官民が連携し継続的なまちづくりの運営(エリマネ等)

協働・連携によるまちづくりの実施

計画段階

事業化・整備段階

運用段階

町田駅周辺開発推進計画

（仮称）開発推進連絡協議会

【メンバー】

町田市	学識経験者	地域のまちづくり関係者	交通関係事業者
A地区代表者	B地区代表者	C地区代表者	D地区代表者

など

エリアマネジメント組織

【内容】　維持管理・魅力向上に関する取り組み　など

意見交換

補足資料

◇ パーソントリップを基にした首都圏南西部の主要駅からのまちへの移動数

パーソントリップ調査（2018 年）	A	B	A / B	C	A / C
町田駅	69,477	102,439	67.8%	約 51.8 万人	**13.4%**
立川駅	76,921	103,137	74.6%	約 33.7 万人	**22.8%**
海老名駅	38,401	58,563	65.6%	約 30.5 万人	12.6%
橋本駅	31,849	51,517	61.8%	約 23.1 万人	13.8%
新百合ヶ丘駅	38,638	53,799	71.8%	約 12.8 万人	30.2%
相模原駅	15,087	25,947	58.1%	約 5.8 万人	26.0%

A：改札を出た人のうち「徒歩」で移動した人数（電車の乗換人数は含みません）
B：改札を出た人の総数（電車の乗換人数は含みません）
C：一日あたりの乗降客数
A / B：改札を出た人のうち「徒歩」で移動する人の割合
A / C：改札を出た人のうち「まちなかへの来街者」の割合

➡ 駅から駅への乗換だけではなく、まちへ引き込むような求心力のある機能導入が必要です。