

南町田駅周辺地区拠点整備基本方針



2015年6月 町田市

＝ 目 次 ＝

はじめに	1
1. 地区の位置づけ	2
1-1 地区の現況	2
1-2 土地利用・基盤整備の状況	3
1-3 周辺商業開発の動向	5
1-4 上位計画の位置づけ	6
2. 地区の特性と課題	9
2-1 地区の特性	9
2-2 地区の課題	10
3. まちづくりの構想	12
3-1 まちづくりのコンセプト	12
3-2 拠点整備の目標・方針	14
3-3 まちづくりの考え方(まとめ)	21
4. 事業手法の想定	22
4-1 事業手法の想定	22
4-2 想定スケジュール	22

《本書に掲載の図面について》

この地図は「H25 町田市共通地形図」を使用して作成したものです。

はじめに

南町田駅周辺地区は、グランベリーモール、鶴間公園、境川など、“地区の顔”となる大規模な施設や資源が集積し、都市的なにぎわいと、水とみどりの憩いとが共存する、特徴的な都市空間をなす「市の南の玄関口」である。

町田市は、多摩地域有数の商都として発展し、南町田駅周辺もその骨格をなす重要な商業拠点(副次核)であるが、近隣では、海老名や立川での相次ぐ大型商業施設の出店、また、たまプラーザや二子玉川の沿線商業再開などがつついている状況にある。

今後の都市間競争の中で、“商都まちだ”が他に埋没せず、その優位性を維持し、町田市が選ばれ続ける街であるためには、新たな魅力を備えた商業集積に改めて取り組み、地区の魅力・資源を開花させるまちづくりを積極的に展開することが急務である。

また、本地区周辺では、国道 16 号立体化事業、北口駅前広場整備など、地区の道路・交通環境の大幅な整備改善が進んでおり、若年ファミリー層の流入がつついている一方、周辺のつくし野などの住宅地においては居住者の高齢化が顕著となっており、今後、南地域全体として、いかに多世代がともに暮らす環境を整えていくかが課題となる。

こうした地区の特性や課題、周辺動向を踏まえ、人口減少期を見据えた“まちの活力の維持”を目指して、副次核としての魅力や利便性の向上に取り組むため、本方針において拠点整備の方向性を明らかにする。

1. 地区の位置づけ

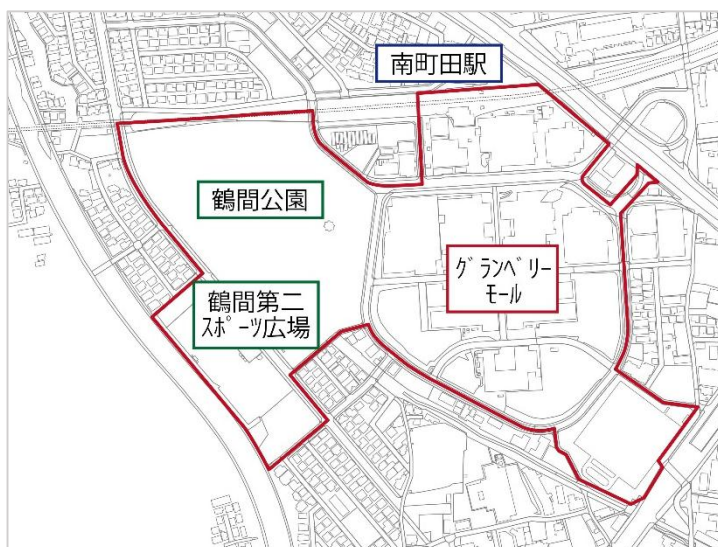
1-1 地区の現況

- ・南町田駅周辺地区は、町田市南端に位置し、国道16号、国道246号、東名高速道路横浜町田インターチェンジなどの広域幹線道路が集積する、広域的な交通の要衝となっている。
- ・鶴間一～三丁目各地内は、南町田第一土地区画整理事業及び南町田第二土地区画整理事業により、1970年代に計画的な市街地整備が行われた。
- ・地区内には、1979年に運動公園として開業した約6haの鶴間公園、境川沿いには鶴間第二スポーツ広場(中学校予定地の暫定利用)が立地している。



○重点的にまちづくりに取り組む地区

- ・北口駅前広場の整備完了を見据え(2016年度見込み)、鶴間公園、鶴間第二スポーツ広場と、東京急行電鉄株式会社(以下、「東急電鉄」)所有のグランベリーモールをはじめとする商業用地において、市・事業者の協働のもと、積極的・重点的な再整備に取り組むものとする。



○これまでの経緯

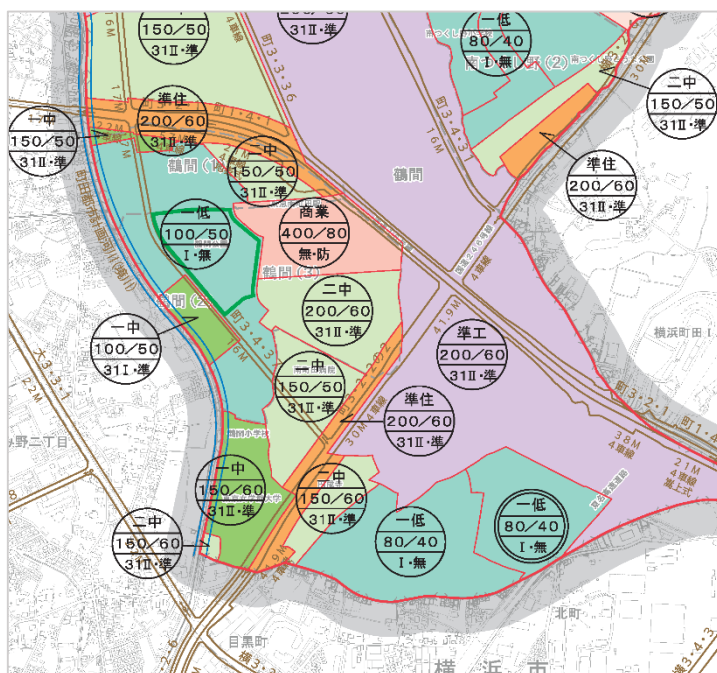
- | | | |
|-------|--|------|
| 1975年 | 南町田第一土地区画整理事業 | 換地処分 |
| 1979年 | 南町田第二土地区画整理事業 | 換地処分 |
| 2000年 | グランベリーモール開業 | |
| 2002年 | 国道16号町田立体事業着手 | |
| 2008年 | 南町田駅周辺地区整備計画検討会が発足(地元5町会・国道事務所・東急電鉄・市の会議体) | |
| 2013年 | 町田市・東急電鉄間で「町田市内の東急田園都市線沿線地域におけるまちづくり推進に関する協定」を締結 | |
| 2014年 | 6月ダイヤ改正により準急停車開始 | |
| | 町田市・東急電鉄間で「南町田駅周辺におけるまちづくりの推進に関する協定」を締結 | |

1-2 土地利用・基盤整備の状況

○土地利用の状況

(1)用途地域の指定状況

- ・土地区画整理事業で整備された駅南側の街区の一部に商業地域が、その周辺には第二種中高層住居専用地域が指定されている。
- ・同事業で整備された戸建住宅地は、第一種低層住居専用地域が指定されている。
- ・国道16号北側・国道246号東側の地域を中心に、広域幹線道路へのアクセス性を踏まえて準工業地域が指定されているほか、幹線道路沿いの一部に準住居地域の指定がある。



(2)土地利用の概況

- ・駅南側の大街区を中心に、低中層の商業施設が立地している。
- ・グランベリーモールは、2000年に、10年程度の暫定的な土地利用を想定して整備されたものである。現在開業後15年が経過し、商業施設の陳腐化が進んでいることに加え、近隣市への競合施設の進出が見られる。
- ・幹線道路沿いに広がる準工業地域では、比較的敷地規模の大きい、工場、倉庫等の工業系土地利用が多くなされているほか、中高層マンションの立地も進んでいる。
- ・駅北側及び鶴間公園周辺には戸建住宅地が広がっており、自治会の建築協約により、閑静な住環境の維持が図られている。



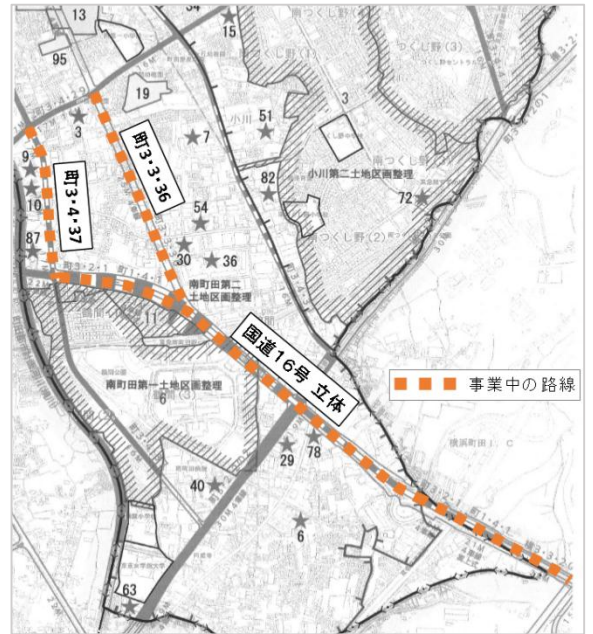
土地利用の概況(平成25年航空写真 町田市)

○基盤整備の状況

(1)幹線道路

- ・国道 16 号の慢性的な渋滞解消に向けた立体化事業が、2015 年度末の開通をめざして進んでいる。
- ・同時に、東京都の『多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)』において優先的に整備すべき路線とされた、都市計画道路町3・3・36及び町3・4・37 の整備も進んでおり、町田駅方面からのアクセス性向上など、今後さらなる道路交通ネットワークの充実が期待できる。

整備中路線	幅員	施工延長	施行主体
国道 16 号 立体	立体:22m 地上:38m	約 2.1km	国
町 3・3・36	25m	約 850m	都
町 3・4・37	16m	約 550m	市



(2)北口駅前広場整備など

- ・国道 16 号整備と合わせて、面積 約 5,000 m² の交通広場の整備が進んでおり、今後、バス、タクシー等の交通利用環境が向上する。
- ・広場地下部には、約 640 台の駐輪場が整備される予定である。
- ・国道 16 号を横断するための歩行者用地下通路が整備される予定であり、地下駐輪場を介して、国道 16 号北側から南町田駅までの歩行者動線が整備される。



駅前広場 完成イメージ

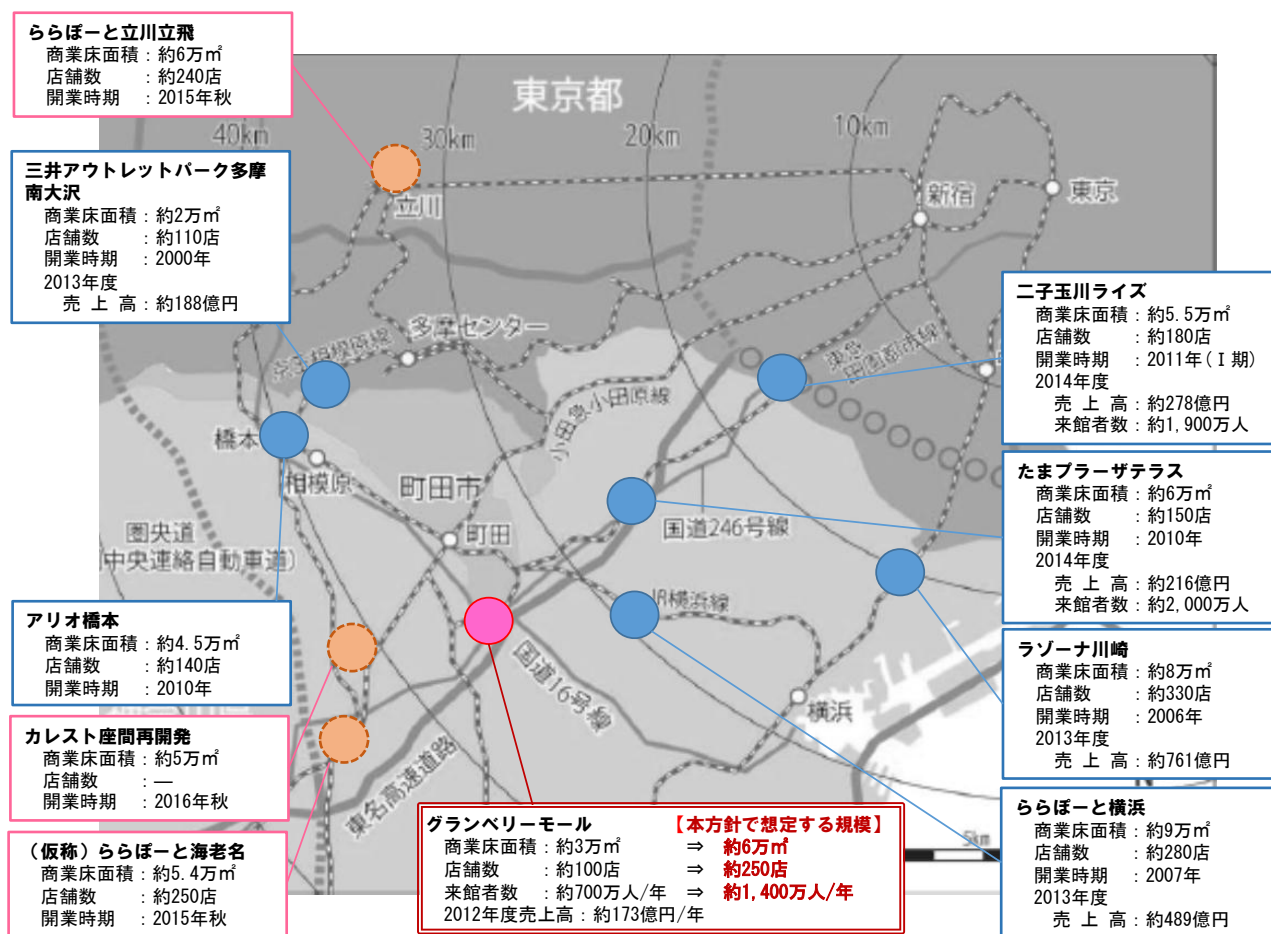
(3)鉄道

- ・東急田園都市線 南町田駅の一日あたりの乗降人員は、2014 年度では 3.4 万人である。
- ・2014 年 6 月から、それまでの土休日の急行停車に加え、平日・土休日共通での準急停車が始まり、さらなる利便性向上が図られた。

1-3 周辺商業開発の動向

○海老名、立川等での出店傾向

- ・下図のとおり、今後数年のうちに、町田市と同じ、都心から30～40km前後の圏域で、現在のグランベリーモールよりも規模を拡大したショッピングモールの開業が多く控えている。
- ・2007年にJR横浜線鴨居駅に「ららぽーと横浜」が開業した際には、グランベリーモールの来場者数は大幅な減少が生じたことから、2015年秋に開業予定の「(仮称)ららぽーと海老名」をはじめ、周辺開発によって同等以上の影響が懸念される。
- ・また、田園都市線沿線では、たまプラーザの駅前開発に続いて、2015年4月には二子玉川東Ⅱ期再開発が開業したところであり、渋谷駅の大規模再開発プロジェクトも進む中、これらの動きを踏まえて、建物・設備等の耐久性に課題を抱える、グランベリーモールの将来的な土地利用を定めることが急がれる。



※織研新聞社 第19回全国主要SCアンケート調査(2014年7月)等から作成

1-4 上位計画の位置づけ

○町田市都市計画マスタープラン(2013年6月 町田市)

副次核の形成

南町田駅周辺は、鶴川駅周辺及び多摩境駅周辺とともに、町田駅に次ぐにぎわいの拠点として「副次核」に位置づけており、以下のまちづくりの方向性を示している。

- ・さらなる商業機能の集積や良質な都市型住宅の誘導とともに、文化・交流機能の立地誘導を推進する。
- ・駅北口の交通広場、自転車駐車場の整備、国道16号の横断地下道や自由通路の整備などにより、駅前の交通利便性の向上と駅周辺のアクセス路の確保を図る。
- ・境川や鶴間公園などの周辺の自然資源と商業地とのつながりを強化し、潤いを感じる楽しいまちづくりを進める。



南地域 まちづくり構想図

鶴間水とみどりの拠点形成

- ・隣接する商業・業務地と連携しながら市民のレクリエーションの場を確保するとともに、水辺を中心とした市民のふれあいと情報発信の場となる拠点をめざす。

多世代が住まう良好な住環境の保全・形成

- ・土地区画整理事業等で計画的に整備された住宅地では、住環境の保全を通して培ってきたコミュニティを活かし、良好で風格ある住環境を維持・保全しつつ、多世代が住みつづけられるまちとする。

多様なニーズに対応しうる住宅・住戸の確保

- ・市民がライフスタイルやライフステージの変化や居住ニーズに対応した住宅を選択できるよう、住まいに関する情報の提供をはじめとして、適切な住み替えへの支援を行う。

実施方針

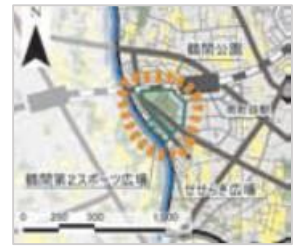
- ・概ね10年以内の南北自由通路整備、広域的商業機能の育成に向けた地区計画の決定を位置づけている。

○町田市緑の基本計画 2020（2011年6月 町田市）

鶴間水と緑の拠点

・鶴間公園と緑豊かな住宅地、さらに水辺環境を提供する境川からなり、隣接する大和市の緑と歴史資源につながる拠点として、市民のレクリエーションの場と、水辺を中心とした市民のふれあいと情報発信の場となる拠点を目指す。

【主な公園緑地等】・鶴間公園 ・鶴間第二スポーツ広場 ・せせらぎ広場



運動公園の配置

・野球場、テニスコート、陸上競技場など、運動施設のある既存の公園や、今後整備が予定される地域スポーツクラブの活動拠点となる施設(クラブハウス)等により、その機能の充足を図る。

指定管理者制度などの活用による緑の維持管理

- ・今後も拡大が予想される緑地の確保面積を考えた場合、指定管理者制度などを有効に活用しながら、緑地の適正な維持管理や市民へのサービス向上を図る必要性が高まっている。
- ・現在、管理運営されている公園緑地の課題検討や検証を行い、更に指定管理者制度を導入した公園緑地を増やし、円滑な公園管理を目指す。

○町田市住宅マスタープラン（2011年3月 町田市）

持続可能な住宅市街地のマネジメント

- ・住宅都市としての更なる充実・発展を目指し、住宅市街地として多様な居住を可能にする住宅地の再生・再構築を図り、持続可能な住宅市街地のマネジメントに取り組む。
- ・住み続けられる住宅地づくりや地域の価値向上のため、市民、事業者、行政が協働で仕組みづくりや施策展開に取り組む。

既存ストックを活用した住み替えの研究

- ・子育てファミリー世帯向けの需要を満たすための、住み替え支援のしくみづくりを研究する。

○町田市スポーツ推進計画（2014年2月 町田市）

ライフステージ別スポーツの推進

- ・地域におけるスポーツの活性化に向け、幼児期、学齢期、青年期、壮年期、高齢期といったライフステージ別に市民スポーツの推進施策を展開する。

地域スポーツの場の整備

- ・身近な場所でスポーツに親しめるようにするため、公園や道路といった既存の公共施設を地域スポーツの場として整備するなど、スポーツ環境の充実を図る。
- ・地域スポーツ推進のためのクラブハウス等の整備、公園・緑地等の芝生の整備、新たなスポーツ利用の場や機会の創出を推進する。

○多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2014年12月 東京都）

町田市は核都市広域連携ゾーンに位置し、活力ある多摩の拠点形成をめざすこととされている。

集約型の地域構造への再編

- ・今後の都市づくりは、人口動態の大きな変化をふまえて、都市経営コストの効率化の要請に応えつつ、都市の魅力と国際競争力の向上、快適な都市生活と機能的な活動の確保などを実現する。
- ・地域特性をふまえて選択した拠点的な市街地を再構築するとともに、それを支える都市基盤や交通インフラの整備に取り組み、東京の市街地を集約型の地域構造に再編する。
- ・既成市街地における拠点などを中心に都市づくりを積極的に展開して、居住の集積を進めつつ、これに必要な都市機能を集約的に立地(再配置)させることにより、都市のにぎわいや活力、利用圏人口の確保を通じた公共交通の維持、効率的な公共サービスの提供の実現を図る。

南町田における地域の将来像

- ・駅周辺では、広域交通網に恵まれた立地特性をいかしたにぎわいの拠点として、交通環境をいかし、商業、業務、文化、交流などの機能集積、良質な都市型住宅の誘導、防災などを含めた公園機能の強化などが図られることにより、多くの人々が潤いを感じ楽しめるまちを形成
- ・駅の南北をつなぐ自由通路などの都市基盤整備により、駅周辺と境川や鶴間公園などと結ぶユニバーサルデザイン化された歩行者空間が整備され、アクセシビリティや回遊性の高い市街地を形成

○多摩の拠点整備基本計画(2009年8月 東京都)

南町田駅周辺は、核都市(町田)と連携して地域の自立性を高め、職と住の均衡を図る地区として、「機能展開地区」に位置づけられている。

南町田駅前地区の整備

- ・国道16号の立体化にあわせて、南町田駅北口の駅前広場の整備を促進するとともに、町田街道(相原鶴間線)、原町田鶴間線(町3・4・37)の都市計画道路2路線の整備を進める。
- ・また、東急田園都市線により分断されている駅南北間の回遊性を高めるため、南北自由通路の設置の検討を促進する。

南町田駅周辺地区の施設立地の促進

- ・駅前広場等の整備とともに、道路と鉄道による広域エリアを対象とした消費生活の拠点として、商業、アミューズメント施設等の立地促進による魅力ある拠点の整備を促進する。
- ・本地区の優れた立地条件を将来にわたって生かしていくため、暫定的な施設整備も含め、各時代の要請にあった土地利用の検討を促進する。

2. 地区の特性と課題

2-1. 地区の特性

○広域的な交通網に非常に優れた立地

- ・国道 16 号、国道 246 号、東名高速道路などの広域幹線道路網が交差する位置にあり、広域的な交通アクセス性に優れている。
- ・2014 年 6 月から南町田駅への準急停車が平日・土休日共通で始まり、通勤通学の利便性向上はもちろんのこと、田園都市線主要駅とのアクセス性が向上している。

⇒ 暮らしやすさ、訪れやすさのポテンシャルを備えた地区として、利便性を内外にアピールしていくことが重要

○鉄道駅至近において大規模な商業施設と都市公園が隣り合う、特徴的な立地

- ・鉄道駅から直接アプローチできる位置に大規模な商業地が広がり、かつ、約 6ha の規模を有する都市公園がこれと隣接する市街地構造は、全国的にも稀なものと考えられる。
- ・都市のコンパクト化の拠点となる鉄道駅を中心として、都市公園、商業施設が隣接する立地は、今後、人口減少期におけるコンパクトな都市形成において、魅力的な主要拠点となりうるポテンシャルを有する。

⇒ 地区特有の空間構造を最大限に活かしたオンリーワンのまちづくりにより、まちの魅力を広く発信し、居住者・来訪者の増加に結びつけていくことが重要

⇒ 鶴間公園・境川等の自然環境と大規模商業施設の連携により、これらが一体となったにぎわいづくり、市民レクリエーションの場づくり等につなげていくことが可能

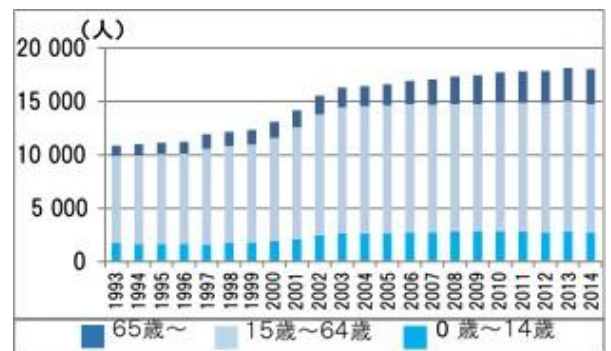
○駅北口において、国道 16 号立体化事業とあわせた交通環境整備が進捗

- ・国道 16 号立体化事業により、地区の懸案であった慢性的な道路混雑の抜本的な改善が期待される。
- ・立体化事業にあわせて、これまで駅周辺に配置のなかった交通広場をはじめ、地下駐輪場、国道 16 号北側市街地から駅北口にアクセスできる地下歩行通路の整備が進んでいる。

⇒ 駅北側の基盤整備が進むこの機を捉えて、南北自由通路を含む駅周辺の歩行者ネットワーク構築に取り組むことが最も効果的である

○鶴間を中心として若年ファミリー層が流入傾向

- ・駅北側市街地を中心としてファミリー向けマンション開発が進んだことで、鶴間地区の人口は増加傾向がつづいている。
- ・とくに、南地域の他地区と比較して年少・青年人口の割合が多い、高齢化社会にあつて比較的若いまちを維持している。



鶴間地区の人口の推移

⇒ 若年ファミリー層を惹きつけつづけるため、拠点的市街地としての質や魅力を高めることが重要

2-2 地区の課題

○駅南北の連絡性が非常に悪い

- ・田園都市線や国道 16 号などの主要な道路・交通施設により駅前市街地が分断されていることで、市街地間の連絡性が悪い。
- ・とくに、駅の南北間は掘割式の線路により分断されており、駅前に唯一ある跨線橋は、車椅子やベビーカーでのすれ違いが困難であるなど、狭あいで、老朽化も進行しており、駅前の歩行者動線としては非常に脆弱なものとなっている。
- ・グランベリーモールは施設内の回遊性は高いものの、鶴間公園、周辺住宅地との連絡性には乏しい。また狭あいな歩道や歩車が交錯する道路などがあり、安全で利便な歩行環境になっていない。



⇒ 駅北側の基盤整備を踏まえた駅南北間をつなぐ歩行者動線の確保が急務であるとともに、商業地内を含めた一連の動線計画が必須

○副次核にふさわしい機能集積の必要性

- ・2000 年に開業したグランベリーモールは、当初から 10 年程度を想定して暫定的に整備されたものであり、開業後 15 年を経過し、副次核にふさわしい商業集積をめざして再整備する時期を迎えている。
- ・コンパクトな都市形成に向けて、拠点的市街地での商業・業務、居住、文化・交流など多様な機能集積が求められるが、駅前商業施設以外の魅力が創出できていない状況にある。

⇒ 副次核にふさわしい継続的なにぎわいを確保するため、駅前商業施設の再整備が必要

⇒ 都市のコンパクト化を図るため、都市型住宅や文化・交流機能の集積を図り、にぎわいと交流が生まれる副次核を形成する必要

○鶴間公園の視認性・防犯性への対応

- ・駅至近に立地するみどり豊かな都市公園として育まれてきたが、駅からの視認性が低く、商業施設との歩行者動線による連絡もないために、来訪者にとっては認識しづらい状態にある。
- ・経年により樹木の繁茂が進み、見通しが悪い箇所や薄暗い箇所があり、沿道の歩道部も含めて、防犯上の支障を生じている。



○健康増進に資する日常的なスポーツ需要への対応

- ・運動公園としての位置づけであるが、テニスコート2面と運動広場程度の施設のみで、昨今高まりつつけている健康増進志向、スポーツ需要などに応えていくことが難しい。
- ・また、直近に鶴間第二スポーツ広場と境川があり、運動機能や親水的機能の連たんなどが期待できる立地であるのも関わらず、相互につながりを持たず、立地をいかしきれていない。

⇒ 副次核を構成する主要素として、周辺施設の関係性を重視しながら、多くの人でにぎわい、駅前空間のアメニティ性向上に資する公園に再整備することが必要

⇒ 「鶴間水とみどりの拠点」である鶴間公園、鶴間第二スポーツ広場、境川のつながりを強化し、様々な世代のスポーツ需要に対応できる運動公園として再整備を図る必要

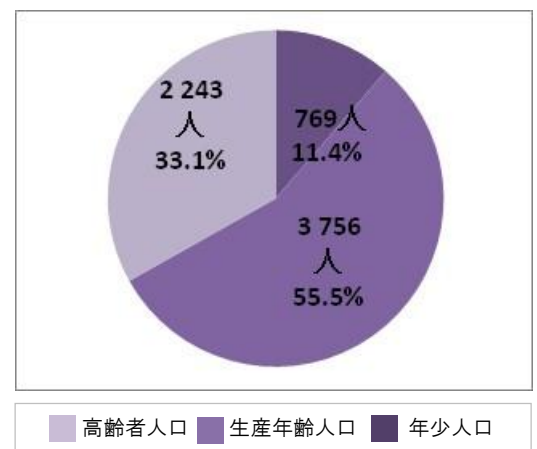
○浸水・治水対策の必要性

- ・境川沿川部で豪雨時の浸水被害が2m以上と予測されており、過去、ゲリラ豪雨時に低層住宅地内で冠水被害が生じるなど、浸水・治水対策の強化が必須である。
- ・また、洪水時に安全に避難できる避難場所の確保も求められる。

⇒ 雨水調整機能の増強と洪水時避難場所の確保が必要

○周辺戸建住宅地での高齢化と人口流動の硬直化

- ・田園都市線の開業と合わせて沿線開発された、つくし野、南つくし野などの低層住宅地では、開発当時に入居した世代が住みつづけて人口流動が硬直化したことで、高齢化率が30%を超えるなど、高齢化の傾向が顕著となっている。
- ・昨今、空き家の増加が都市的課題として注目されてきており、予防的取組も含めた対策を講じていく必要がある。



つくし野一～四丁目の人口構成(2014年9月)

⇒ まちの活力の維持のため、若年層からシニア層まで多世代が暮らしあう住環境形成に取り組むことが必要

3. まちづくりの構想

3-1 まちづくりのコンセプト

南町田駅周辺において、地区の課題を解決し、さらなる副次核の魅力向上を図るため、拠点整備を推進するにあたっての基本的視点は以下のとおりである。

地区特性の最大限の発揮

・大規模な都市公園と商業施設が隣接する空間構成を、他に類を見ない拠点形成のために最大限に活かし、双方が融合する空間形成、回遊性・滞在性の高いまちづくりを官民が連携して取り組む。

地域の居場所となる交流空間

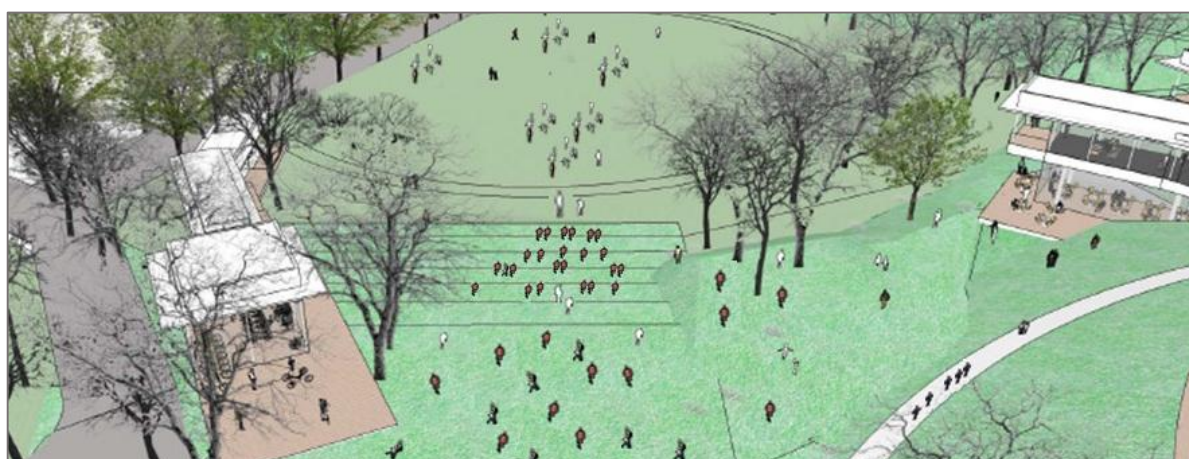
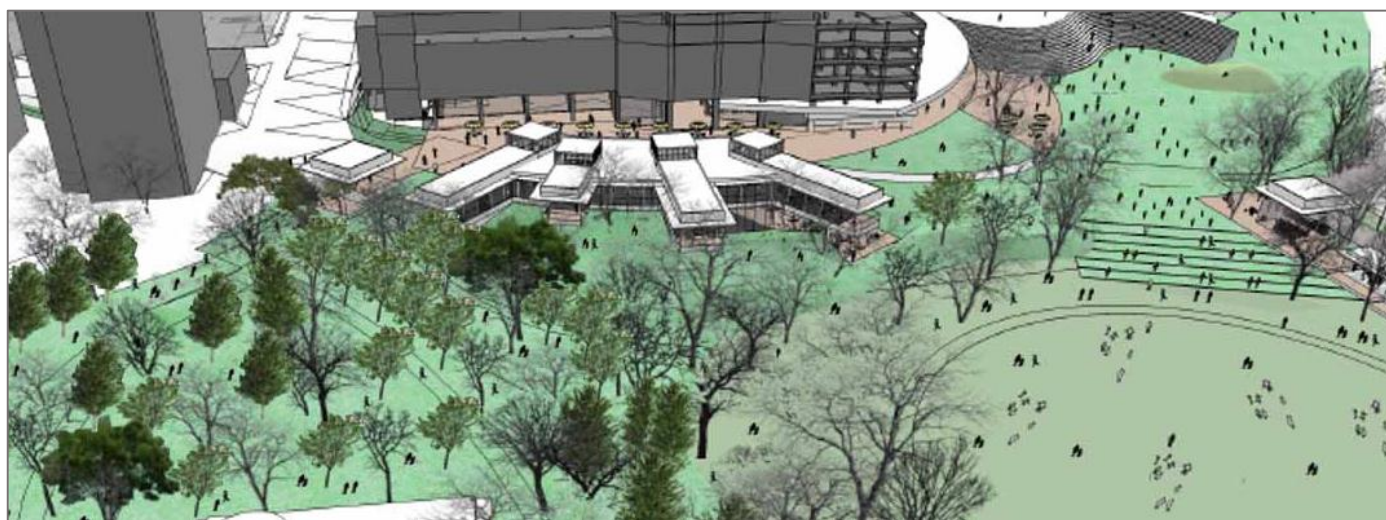
・今後リタイア層が増加し、地域でより長い時間を過ごすことが予想され、来訪者だけではなく、地域住民によるさまざまな活動、交流が展開される空間・機会の創出に取り組む。

住み替えサイクルの構築

・ライフスタイルやライフステージの変化に応じて住宅が選択される、市民の「住み替え」行動を誘発し、適切に人口が流動する好循環を生み出すことで、まちの活力を維持する仕組みづくりに先導的に取り組む。

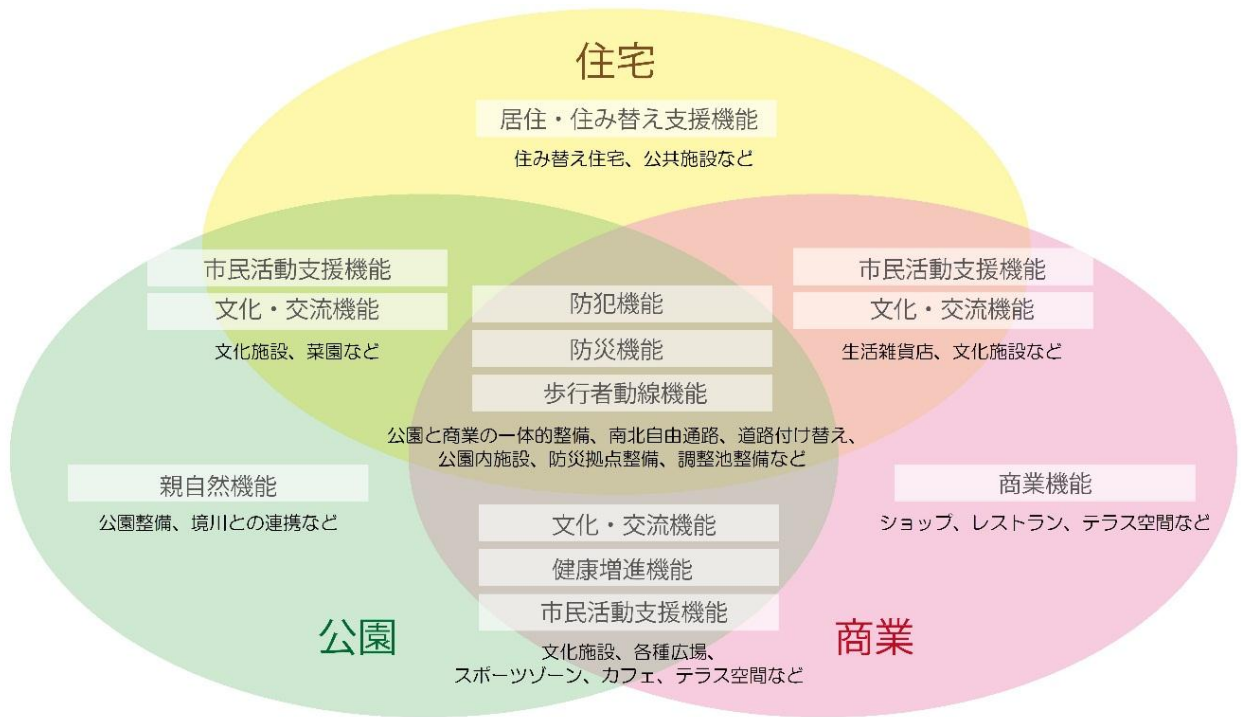
◆公園と商業地を一体化・融合するイメージ

※地形をつなげながら、広場や施設を配置するイメージを示したものです



○都市機能の配置の考え方

・本地区の主たる構成要素は公園・商業・住宅の3要素であり、各ゾーンの一体性・融合性を高めることで、重層する部分を中心として、地域の中心拠点として求められる多様な機能の導入を図る。



○高低差を利用した施設の配置



○公園内を通り抜ける通路



○シネマ棟から公園につながる広場



○公園のみどりを臨む 憩いの空間



3-2 拠点整備の目標・方針

本地区の拠点整備にあたっての目標・方針を、以下のとおりに定める。

【目標】

住みたい、訪れたい、活動したい まちの実現

【新たな郊外の魅力発信】

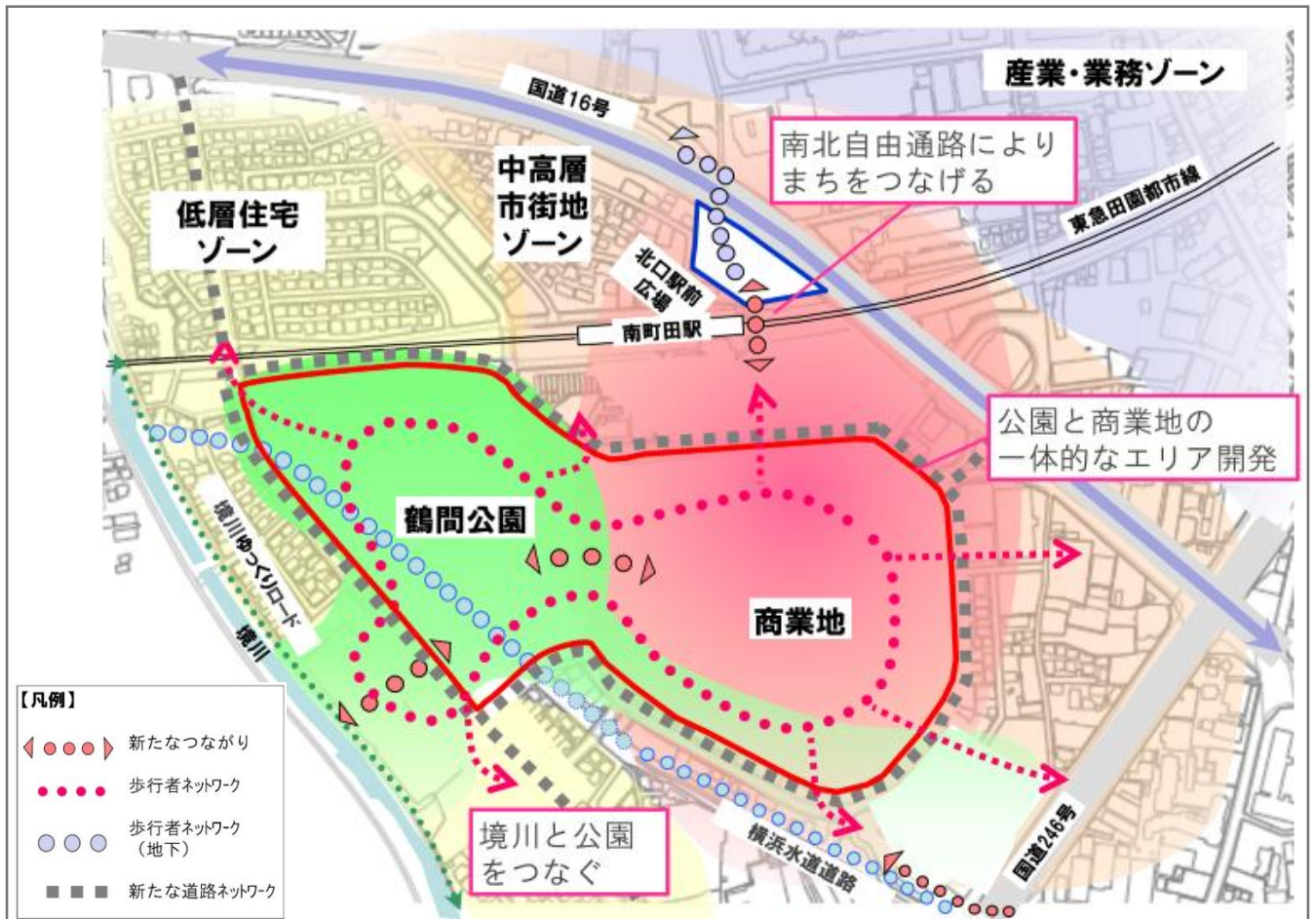
人口減少期においても選ばれる都市をめざし、市南部一帯の拠点として、また、都心部直結の郊外市街地として、住民、来訪者をはじめ、地域で暮らし、活動する、すべての人々がゆったりと長く時間を過ごしたくなるまちを実現することで、新たな郊外の魅力を市内外に広く発信する。

【方針1】 鶴間公園と商業地を中心として、にぎわいと交流を促進

【方針2】 南町田駅周辺を結ぶ歩行者ネットワークの形成により、まちの利便性を向上

【方針3】 地域の住み替えサイクルの実現に向けて、バリエーションのある住環境を創出

■まちづくりの構想図



【方針1】 鶴間公園と商業地を中心として、にぎわいと交流を促進

駅直結かつ公園と商業施設が隣接する立地を活かし、「都市公園」と「商業施設」とを空間的・機能的に融合させるとともに、文化・交流、市民活動支援、居住など多様な都市機能を複合的かつコンパクトに集積することで、地区一帯の楽しさや魅力、価値を向上する。

○都市公園と商業施設の再編によるにぎわい強化

- ・鶴間公園と商業ゾーンとを連続して配置し、さわやか広場を核とした一体的なオープンスペース計画により、にぎわいとみどりが融合し、副次核としての新たなにぎわいを創出する「公園と商業の融合ゾーン」を形成する。
- ・合わせて、文化・交流機能や市民活動支援機能などを官民が連携して導入し、地区全体として多様な市民活動を誘発する場づくりをめざす。
- ・商業ゾーンは、地区の骨格となる歩行者動線に沿ったにぎわいを創出するとともに、豊富なオープンスペースを有する、中低層によるヒューマンスケールの街並みを形成する。
- ・駅前の商業・住み替え住宅複合ゾーンは、南北自由通路からつながる副次核の中心として、駅前の顔となる商業機能と、駅前の立地をいかした住み替え住宅が複合した、シンボリックなにぎわい景観を形成する。
- ・複合利用ゾーンは、国道 246 号東側の地区から駅方面を結ぶゾーンとして、安全でゆとりある歩行空間を確保しながら、住宅、商業、公共公益等をはじめとして駅前の各機能を補完する機能の導入を図る。

■土地利用の方針図



○鶴間公園の再編・再整備によるにぎわい・アメニティ性の向上

- ・鶴間公園は、戦前からつづくみどり豊かな環境の魅力を維持することを基本に、樹林を中心としたゾーンと、横浜水道道路を含んだ平地の公園施設・スポーツゾーンのそれぞれの特色を踏まえた、誰もが安心して利用しやすく、訪れやすい運動公園として再整備を図る。
- ・現在の鶴間第二スポーツ広場について、都市公園として再編・再整備することで、境川と公園とのアクセス性及び親水的機能の強化と、運動公園としてのスポーツ・健康増進機能の増強を図る。加えて、鶴間公園南調整池を地下埋設化することにより、上面をスポーツゾーンの一部として再整備する。



○地域の防災力の強化

- ・鶴間公園の避難広場及びヘリコプター離発着可能スペースとしての機能を維持し、さらに現在のスポーツ広場を含めて地域の防災拠点としての機能強化を図るため、防災資機材の備蓄、災害対応設備の導入などを検討する。
- ・公園と商業施設の再整備において、地下埋設式調整池の増設、雨水浸透設備の設置等、雨水調整対策の強化により、周辺一帯の雨水処理能力の向上を図る。また、地区内公共公益施設等の整備と合わせて、洪水時避難場所の確保を検討する。
- ・公園と商業施設がハード・ソフト両面において防災対策上の連携を十分に図ることで、地域防災上の中核的な役割を果たすとともに、住民・来訪者の安全を確保する。

【方針2】南町田駅周辺を結ぶ歩行者ネットワークの形成により、まちの利便性を向上

南町田駅、商業施設、鶴間公園、境川などをつなぐ歩行者ネットワークを構築することで、にぎわいの創出、回遊性の向上、歩車分離を実現する。

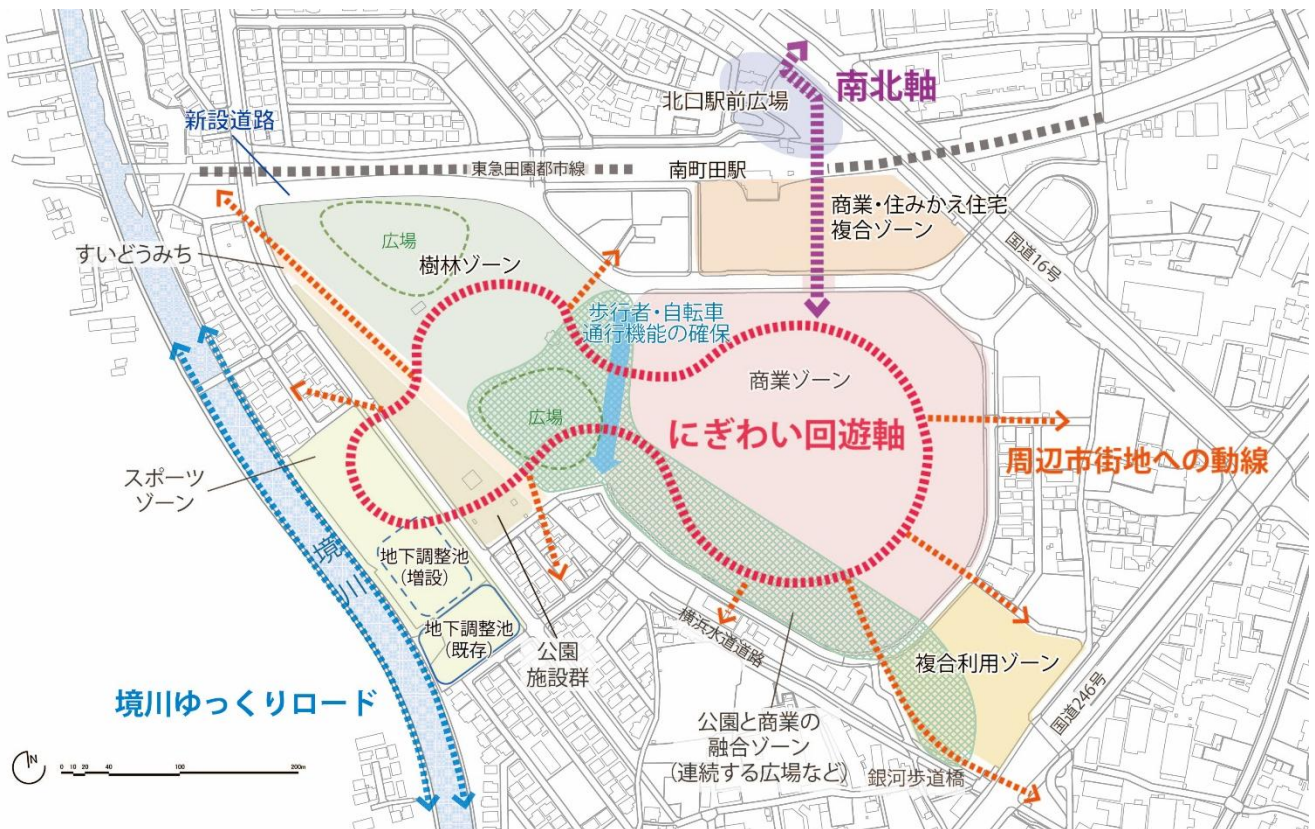
○南北自由通路の整備

- ・駅南北を結ぶ自由通路の整備により、南北間の分断を解消するとともに、駅南側の商業街区内を介して、バリアフリーで駅北側と駅南側の市街地を結ぶ、一連の歩行者ネットワークを構築する。
- ・自由通路は駅施設との連続性に留意して配置するものとし、利用者の利便性向上のため、改札口の移設又は新設を想定する。

○地域の資源を回遊できる歩行環境の創出

- ・境川や鶴間公園などの資源や、商業施設などのにぎわい空間を回遊できる動線として、公園・商業施設内にゆとりある歩行者通路を巡らせる。
- ・上記の回遊動線から周辺市街地へとつながる歩行者通路を配置し、周辺市街地から駅や交通広場までを短距離で結ぶ、誰もがいつでも安全かつ快適に歩行できる環境を整備する。
- ・複合利用ゾーンには、にぎわい回遊軸と銀河歩道橋を結ぶ橋詰の広場を配置し、国道246号東側と駅方面の間の快適なアクセスを確保する。
- ・道路歩道と民地及び公園内の歩道状空地を一体的に整備することにより、十分な幅員の歩行環境を確保する。
- ・地区内の歩行者通路の整備にあたっては、バリアフリー性のほか、明るさの確保などの防犯性に十分に配慮する。

■歩行者ネットワークの方針図



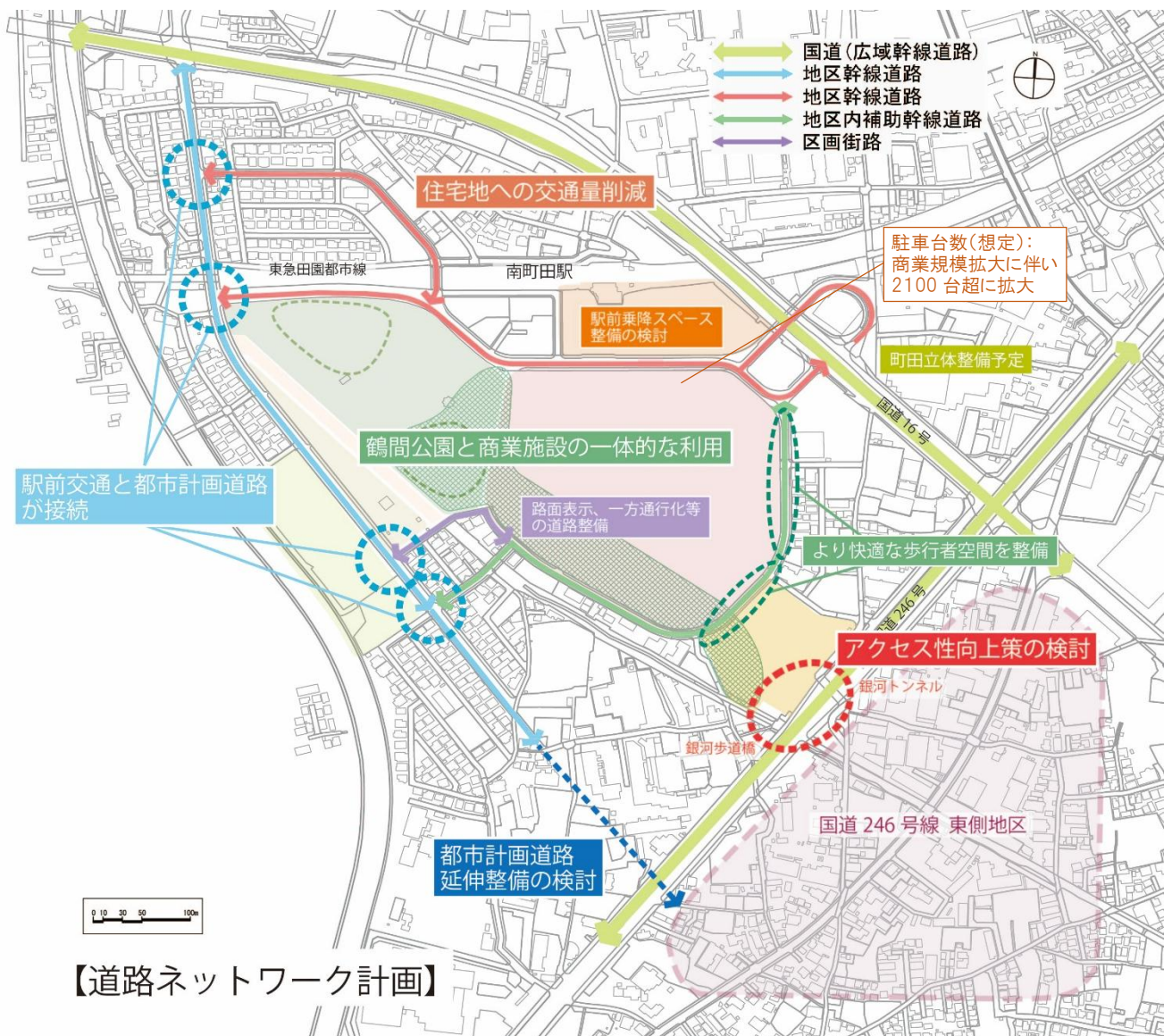
○地区内道路ネットワークの再構築

- ・商業規模の拡大に伴って、駅前で発生する自動車交通が増加することから、この発生交通量を戸建住宅地内を介さずに都市計画道路 町田3・4・37号線(鶴間公園通り)に通過させるため、再編後の鶴間公園北側の位置に、当該都市計画道路に直接接続する道路を新設する。
- ・鶴間公園と商業施設の間に残る道路(ケヤキ通り)は、コンパクトで魅力ある駅前市街地の形成、歩車分離による安全な交通環境等、まちづくりの効果を総合的に勘案し、廃止する。
- ・駅南側において、南北自由通路にアクセスしやすい位置に、北側交通広場を補完する一般車乗降スペースの配置を検討する。
- ・銀河トンネル及び銀河歩道橋が主動線である国道 246 号東側の地区における交通アクセス性向上を図るため、取組方策を今後継続して検討する。

■道路ネットワークの現況図



■道路ネットワークの方針図



○公共交通の充実など

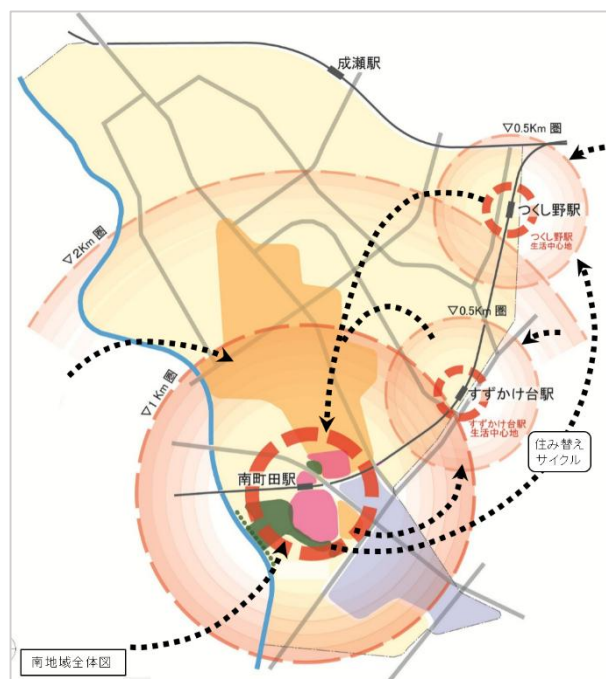
- ・北口駅前広場を地区の交通結節機能の中核とし、路線バス等の公共交通の充実を図るとともに、バス、タクシー、一般車、自転車など、多様な交通機能の配置について、駅南北で適切に分担する。
- ・駅北側の基盤整備の進捗やまちづくりの機運を踏まえつつ、将来、南北軸に沿って駅北側に商業の集積を図っていく。

【方針3】 地域の住み替えサイクルの実現に向けて、バリエーションのある住環境を創出

「地域の住み替えサイクル」とは、つくし野から南町田など、生活圏に変化の生じない地域内での近距離移住を想定し、既成の住宅地内で固定化した人口の流動を生み出すことで、若年ファミリー層など新たな居住層を呼び込みながら、まちの活力を維持しようとする仕組みである。

本拠点整備において、地域の住み替えサイクルを誘発する第一弾的な取組として、駅至近の位置に、世帯構成が縮小したシニア層にとって暮らしやすい都市型住宅である、「住み替え住宅」を配置する。

また、地域の安全安心・快適な暮らしを支える、生活利便機能、交流機能、公共公益機能などの充実を図る。



○ライフステージ・ライフスタイルの変化に対応できる多様な住宅ストックの集積

- ・これまで沿線に集積してきた低層住宅地に加え、駅至近で利便性が高く、バリアフリーで安心して暮らせる都市型住宅「住み替え住宅」を配置することで、地域全体で、ライフスタイルやライフステージの変化に対応して柔軟に住み替えられる環境を整備する。
- ・住み替え後の既成住宅地において空き家化が進行しないよう、住宅事業者や地域住民のまちづくりの取組と協調しながら、新たな層の入居を促すための取組方法を研究していく。

(参考事例)たまプラーザにおける取組

- ・東急電鉄による「次世代型住みかえ推進事業」として、約100戸の駅近バリアフリー型マンションを整備したもので、シニア層や持家所有者からの移住が実現している
- ・駅、マンション、複合施設及び大型施設を一体的に整備することで、利便性の高い空間を生み出している

○地域の交流空間の創出

- ・子育て層、シニア層などの多様な世代の居場所として、また世代間交流を促進する場として、公園・商業の融合ゾーンを中心に、文化・交流機能、市民活動支援機能などを積極的に配置する。

3-3 まちづくりの考え方(まとめ)

住みたい、訪れたい、活動したい まちの実現

【新たな郊外の魅力発信】

鶴間公園と商業地を中心として、にぎわいと交流を促進

- 都市公園と商業施設の再編によるにぎわい強化
- 鶴間公園の再編・再整備によるにぎわい・アメニティ性の向上
- 地域の防災力の強化

南町田駅周辺を結ぶ歩行者ネットワークの形成により、まちの利便性を向上

- 南北自由通路の整備
- 地域の資源を回遊できる歩行環境の創出
- 地区内道路ネットワークの再構築
- 公共交通の充実

地域の住み替えサイクルの実現に向けて、バリエーションのある住環境を創出

- ライフステージ・ライフスタイルの変化に対応できる多様な住宅ストックの集積
- 地域の交流空間の創出

【主な取組】

【導入機能の想定】

- 駅南北軸やにぎわい回遊軸に沿った商業などのにぎわい機能の集積
- 鶴間公園を中心とした健康増進機能、境川への親水機能の強化
- 官民連携による地域の防災機能・防犯機能の強化
- にぎわい創出に寄与する文化・交流機能、市民活動支援機能などの導入
- 住み替えサイクルを誘発する、シニア層にとって暮らしやすい都市型住宅の配置 など

【基盤整備の方向性】

- 駅南北をつなぐ自由通路の整備をはじめとする、地区内歩行者通路の整備
- 駅前交通の処理と歩車分離をかなえる道路ネットワークの再構築
- 憩い・にぎわい・スポーツ・防災防犯に資する、鶴間公園・スポーツ広場の再整備とアクセス性の改善
- 商業施設内の開放広場、公園の追加配置など、公園的空間の拡大
- 雨水調整池の整備 など

4. 事業手法の想定

4-1 事業手法の想定

○面整備

- ・宅地の造成及び再配置並びに公共施設の整備などについて、土地所有者である町田市と東急電鉄による「土地区画整理事業」を想定する。

○都市公園の整備

- ・都市公園の整備及び運営にあたっては民間活力の活用を想定し、事業スキーム、採算性等を踏まえて適切な事業手法を選定する。

○都市計画決定・変更

- ・本方針で示すまちづくりの方向性を実現化するため、下記の都市計画の決定・変更を想定する。
 - ・土地区画整理事業の決定
 - ・都市計画公園の変更
 - ・用途地域等の変更
 - ・地区計画の決定

4-2 想定スケジュール

駅北側での基盤整備状況を踏まえつつ、おおむね 2020 年度頃までの整備完了をめざすものとする。

2014 年度	2015～2016 年度	～2020 年度頃
	▼拠点整備基本方針 策定	▼北口駅前広場 完成予定
<ul style="list-style-type: none"> ・拠点整備基本方針の検討 ・関係機関との協議 	<ul style="list-style-type: none"> ・法定手続き ・事業計画・施設設計 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な事業の実施
<ul style="list-style-type: none"> ・南町田駅周辺地区整備計画検討会(5回) ※今後も継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画手続(地区計画ほか) ・土地区画整理事業 ・自由通路 	

南町田駅周辺地区拠点整備基本方針

発行日 2015年6月
発行者 町田市
〒194-8520 町田市森野 2-2-22
電話 042-722-3111
刊行物番号 15-22
編集 町田市都市づくり部都市政策課



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます

この冊子は、500部作成し、1部あたりの単価
は556円です(職員人件費を含みます。)