

「(仮称) 町田市都市づくりのマスタープラン」策定に関する特別委員会 第2回 議事概要

1. 開催日時 2020年5月21日(木) 午前10時00分～午後0時05分

2. 開催場所 リモート会議(webex)及び町田市庁舎2階 2-1会議室

3. 出席者

<委員>

野澤 康委員長、市古 太郎委員、中西 正彦委員、村山 顕人委員、岡村 敏之委員、
薬袋 奈美子委員、寺田 徹委員、高橋 清人委員、杉井 学治委員*、名取 浩介委員*、
前田 智也委員*、新倉 敏和委員、森山 健司委員、西村 靖生委員、山田 勉委員、露木 輝久委員*
※町田市庁舎に来庁し事務局設置の環境からリモート会議出席

<事務局>

都市づくり部長、都市整備担当部長、都市政策課長、多摩都市モノレール推進室長、
交通事業推進課長、地区街づくり課長、住宅課長、公園緑地課長、公園管理担当課長、他各課担当

4. 傍聴者 なし(リモート会議のため)

5. 次第

- (1) 市からの論点説明
- (2) 委員からの話題提供
- (3) 議論の総括

6. 議事内容

(1) 市からの論点説明(資料1・2)

<多摩都市モノレール町田方面延伸について(資料1)、エリア類型ごとの「暮らしのイメージ」と論点について(資料2)事務局から説明>

(2) 委員からの話題提供

●岡村委員「ターミナル駅・モノレール新駅周辺のくらしをイメージした基盤整備の方向性」

(岡村委員)

- ・エリア類型①が目指す暮らしは、資料2の言葉からイメージする「便利さや効率を重視する都心的な暮らし」ではなく、「利便性と住環境が両立した都市的な暮らし」というニュアンスだろう。
- ・町田駅周辺で、こうした暮らし方を目指すには住環境向上に重点を置く必要があり、建物を高密・高層にしていく方向よりは、オープンスペース・歩行者空間重視という方向に軸足を置くとよい。そのためには街路、みちの使い方を再定義していく必要がある。また、中心市街地へ自動車を乗り入れさせないという点では単に地区内の交通計画で自動車交通量を減らすということだけでなく、広域的な考え方で集中交通量を減らすこととセットであることも大事。
- ・モノレール延伸を想定した町田駅の交通結節点再整備は、鉄道やモノレールとバス等との結節機能を重視するあまり 駅と駅周辺地区が交通広場で分断されることは避けなければならない。また、モノレール乗入空間確保に腐心するあまり、圧迫感のある構造物の出現や過度な高層高密化により駅周辺地区の空間の質が低下するようなことは、地区の目指すべき方向から見ても避けなければならない。
- ・エリア類型②の忠生や木曾山崎は、地域の豊かな自然資源、団地の豊かな空間を生かした暮らしをイ

メージするが、そのような暮らしを支える生活圏内での人の移動について、特に「安心して歩いて暮らせる」「自動車に頼りすぎない」まちのありように近づける方策が必要。

- 地区内から地区外への移動についても、「自家用車に頼らない暮らし」となる方向性を示す方策がほしい。小型のモビリティ自体は否定しないが、これは高齢化への対処という側面が強く、幅広い世代の暮らしを対象とするものではない。

●村山委員「エコディストリクト/駅そば生活圏」

(村山委員)

- 町田の中でも特に町田駅周辺のまちづくりに参考になる市民参加型で環境負荷低減に取り組む事例を紹介する。アメリカ・ポートランド市から始まった「EcoDistricts」は、既成市街地において参加型でエコなまちをつくっていくコンセプトと枠組みを示している。
- 既成市街地での取組であるため、プロジェクトから入っていくのではなく、まずは枠組みを示す、参加者を募って組織化する、手法を検討する、資金を確保するというプロセスを経たうえで、建物やインフラ整備といったハードと、人の研修・教育といったソフトのプロジェクトを進めていくというものである。
- 2006年に「EcoDistricts 認証」という制度が出来たが、枠組みとしては、気候・公正・レジリエンスという原則、場所・繁栄・健康と幸福・つながり・居住基盤・資源保全という優先事項、組織化・ロードマップ・達成評価という実現段階で「EcoDistricts」を達成していくというものである。
- 具体的な事例（ミルベール地区）では、人間の生存要件としてのエネルギー・食糧・水に加え、大気・モビリティ・社会的公正という分野で計画が構成されている。
- エネルギー分野では既成市街地の中に太陽光発電所を作り、建物のうえには太陽光発電パネルを設置しスマートグリッドを運用していくという取組、食糧分野では都市農地で収穫した野菜をまちの中のレストランで調理し地域住民に提供していくとともに子供たちには生産過程に参加させ食育も行っていくという取組、水については、洪水対策として街路を再構成してグリーンインフラを作っていくという取組、大気汚染については建物への空気清浄機の設置や公園をしっかりと整備していくという取組、モビリティについては道路をきちんと作り直すという取組、社会的公正についてはどこにいても緑地にアクセス出来るようにする事やいろんな価格帯の住宅を供給するという取組が行われている。
- 名古屋市の都市計画マスタープランで提唱している集約連携型都市構造としての「駅そば生活圏」は、駅周辺にさまざまな都市機能を適切に配置・連携するという考え方である。
- 世界中でも同様の考えが広がっており、パリは徒歩や自転車で15分圏内で暮らせるまちをつくる“Ecological Transformation of the City”を打ち出している。ウィーンでは参加型で道路空間上にストリートファニチャーをつくる仕組みが導入され、DIYで街の公共空間を再生させる取り組みとして注目している。こうした、参加型で環境負荷の低い都市づくりを行うことが1つの大事なコンセプトである。

(野澤委員長)

- 紹介していただいた EcoDistricts の事例は、行政が汲み取ってマスタープランに入れるのか、これがそのままマスタープランになるのか、位置づけはどうなっているのか。

(村山委員)

- 一般には任意のプランニングの取組で、行政の計画とは必ずしも対応していないが、色々な地区で計画が出てきたので、行政計画に位置付ける都市も出はじめています。基本的には地域主導の取組だが、

道路の再整備など公共の部分は行政で受け止めるということだと思ふ。

(野澤委員長)

- ・計画範囲のスケール感はどれくらいか。

(村山委員)

- ・特に決まっておらず、いくつかの街区の場合もあれば、小学校区くらいのところもある。

●中西委員「拠点地域・利便性が高い地域（類型①②）での「ビジョン」「プラン」の重要性と課題」

(中西委員)

- ・エリア類型①②は都市の核や拠点地域が想定されているが、現実には拠点によって性格が異なり統一的なイメージで語るの簡単ではないため、個別地区ごとに将来像を考えていくことが重要である。
- ・今回の改定では、従前の地域別構想に代わり、「地区別パート編」を構成して、地区別のプランの枠組みを大きく見直していこうとしているが、これをうまく使うことが大事だと思ふ。
- ・拠点地域は、多様な主体が重層的かつ複雑に活動していて、それが魅力でもある。拠点地域の整備を効率的に進めるには、まちづくり協議会のようなひとまとめの体制を作りたくなるが、具体的なテーマ無しにまちづくり協議会をつくっても漠然としてしまうので、テーマ設定が必要である。
- ・そのステップとして、まず地区の課題を明らかにし、客観的なデータと地域の人たちの認識が重なる部分を探す。そして次に課題解決のための具体的な方法を想定して検討体制をつくると、結果として地区の主体がつながって、他の課題にも取り組める。
- ・地域自らの課題解決を誘発するだけでなく、市側からビジョンづくりを積極的に投げ込むことも大切。
- ・検討するテーマについては拠点という都市構造上の重要性を考慮すれば、ある程度想定出来るので、その中でどこから手をつけるかの優先順位、入り口の設定までを今回のマスタープラン策定段階で議論できると良い。

●寺田委員「みどりとオープンスペースの戦略」

(寺田委員)

- ・資料2は暮らしのイメージの中でオープンスペースや公園緑地の使い方に触れていて、住民にもわかりやすく整理されているが、3点ほど指摘したい。
- ・1点目は日常と非日常の視点であるが、日常的に公園緑地やオープンスペースを活用しコミュニティのネットワークを強くしておくことで、自然災害やパンデミックなど、非日常時の暮らしを安定化させることにつながるという視点を入れるとよい。
- ・2点目は利用価値と存在価値という視点であるが、まちなかのみどりについて、人が使うことによって発揮される利用価値（庭としての価値）から保全されれば、結果として、使わなくても発揮される存在価値（雨水貯留や生態系の保全としての価値）の担保につながっていくという視点を入れるとよい。
- ・3点目はみどりのネットワークの視点であるが、モノレールが通ることを踏まえると各エリアをつないで統合する都市像を広域的な視点で考えていく必要がある。
- ・今般のリモートワークなどは10～15年分の技術革新やライフスタイルの変化が一気に起きており、今後、居住環境の質やオープンスペースの整備密度も見直すべきことになる。
- ・ニューヨークの都市農業の中間支援組織が作成している Metrics Framework は、都市農地でできる活動によって発揮される価値をわかりやすく整理しており、参考になる。

- ・ボストンのエメラルドネックレスは、都心から郊外まで拠点的なみどりをオープンスペースで繋いで設計され、現在も維持されているものであり、市民が愛称化したものだが、町田でもキラーフレーズを考え、そのイメージをもとに訴求・整備していけると良い。
- ・港北ニュータウンのグリーンマトリックスでは、公共の緑道と公園とともに、様々なオープンスペースがネットワークすることで、みどりの総量が確保されている。検討過程でつくられた「行為と空間のマトリックス」が参考になるが、横方向に道路や広場といった各種のオープンスペース、縦方向に生活の中のさまざまな行為を並べ、どこでどんな行為ができるかの対応関係を整理している。これから言えるのは、様々な行為は公園に留まらず、いろいろな場所でできることや、複数の場所をネットワークさせることでできる行為の幅が広がることである。
- ・都市農地について、市民が農地を活用するというだけでなく、都市農地で生産されるものを地域で食べるというローカルな「食」の視点が暮らしのイメージの中で出てくると良いと思った。

(村山委員)

- ・ニューヨークの Metrics Framework は EcoDistricts とも規範が似ていて面白いが、都市農地をまちなかのどういう場所で展開していくかという都市スケールの視点があるものか。それとも、ボトムアップの活動としてどこの場所でもサポートするものなのか。

(寺田委員)

- ・ニューヨークの場合は緑地計画、都市計画的な効率性で分布するというよりは、地区によって貧困度が異なることから、社会正義の観点からオープンスペースをコミュニティの拠点や食糧供給に使うニーズがある。日本の場合は生産緑地について、行政が計画的にコントロールするというより、農家が農業を継続できるかどうかという観点で考えられている。

●葉袋委員「イギリスの健康都市づくりについて」

(葉袋委員)

- ・まちづくりには安全といったことだけでなく、心と身体健康といった視点も必要だと感じており、イギリスの事例を紹介する。
- ・イギリスでは生活を良くするための動向として、「Healthy town project」というものがあり、厚労省に相当する省庁からお金が出てニュータウンが作られたり、心の健康を重視して孤独担当大臣や自殺問題担当大臣が任命されたりしている。
- ・ロンドン交通局が Healthy Street Check というリストをつくり、道が渡りやすい、休憩場所がある、見るもの・することがあるなど、人が歩きやすくなる環境を評価している。
- ・「道」には road と street があり、street (生活道路) は「場」として使われることが重要であり、その背景には、子どもが遊べる空間をつくりたいということにある。子どもたちが道で遊べることは、子どもたちだけでなく地域社会にとっても良い効果があると考えている。
- ・デンマークでは団地内の道路にコーンを置いて子どもたちが遊べるよう促している事例や、緊急車両が通れる空間を確保していればベンチなど物を自由に置けるようにしている事例がある。これができる背景には欧州各国では「子どもたちが遊んでいるから車はゆっくり走るように」という交通ルールがあることがあるが、日本にはないので町田で事例が作れると良い。
- ・イギリスの都市・農村計画協会が「健康体重を維持できる環境の計画」として、移動やアクセスのしやすい環境づくり、オープンスペースの確保、健康的な食事をとるための環境づくり、パブのようなコミュニティ施設、健康的な生活をしたい建物のデザイン、地域経済としての就業地といったも

のを、「健康」という観点に重点を置きながらまとめている。

- ・町田市では、滞留を優先する道の環境づくり、豊かな食生活を意識した農業とのつながりの強化、緑地や公園を活用する人の支援、空き地や空き家の活用（交流空間や新しいモビリティの駐車スペースなどとして）といった取組ができると良い。

●野澤委員長「拠点整備のあり方について」

(野澤委員長)

- ・拠点のあり方について、以前、函館市を対象に「拠点論」を研究した経緯から、これからの時代の「拠点」は、すべての拠点に全都市機能を盛り込もうとするのではなく、それぞれの拠点でどの役割を分担していくか、マスタープランで考えていく必要があると考えている。
- ・交通結節点の面でも、大きな交通と小さな交通に分けて考えると良い。町田駅周辺は、東京圏の中で新宿、渋谷、横浜、八王子、立川も含めた中で役割を考える必要があり、忠生や木曾山崎は、町田駅周辺との関係で役割を考える必要がある。
- ・町田駅の乗り換え経路について、学生の卒業研究で調査したことがあるが、鉄道が2路線あってバスとの乗り継ぎもわかりにくいなど、乗り換えの不便さが顕著であった。
- ・バリアフリーの観点でも段差など移動がしにくい部分があり、改善していけると良い。「歩きやすさ」をキャッチフレーズにするとしたときに、その具体的な実現策も検討していく必要がある。
- ・町田駅周辺は川に向かう段丘の途中にあり地形が複雑で面白いので、地形をどう活かすのか殺すのかということをもう少し考えたほうが良い。デッキなどを使って地形による高低差を相殺してしまう方法もあるが、地形を活かす考え方もある。地形は物理的なベースにあるものなので、議論として入れ込んでおくと良い。

(寺田委員)

- ・地形の視点が面白いが、町田駅周辺で地形を活かすイメージは、どういうものか。

(野澤委員長)

- ・具体的なイメージはまだないが、例えば、JRと小田急の間のデッキとその下の交通回廊になっている部分の将来的なあり方や、駅から芹ヶ谷公園につながる坂道の活かし方によって、歩いてみたくなるようなまちになるのではないか。

●意見交換

(野澤委員長)

- ・論点として、大きなキーワードが「出歩きたくなるまち」であるが、村山委員、中西委員から市民がどうまちづくりに関わるかという話があったように、空間的な視点だけでなく、市民の役割も論点になる。
- ・寺田先生から話があったように、アフターコロナの議論は、今後必要になってくる。
- ・寺田先生から話題提供があった空間とアクティビティの関係は、緑地や農地に限らず色々なテーマで組み合わせると考えていけると良い。

(村山委員)

- ・駅周辺で出歩きたい環境を作っていく際、これから10～20年を見据え、道路の断面構成を考え直す時代だと思う。いろいろな小型モビリティが出てきており、高齢者がパーソナルな乗り物で出歩く

ことが一般的になるが、道路が安全でない。拡幅やセットバックも含めて公共空間を広げつつ、断面構成とアクティビティを考えていくことが重要である。

- ・道路は市民にとって、自分の土地ではないという意味で直接の利害が無いので、活用の仕方について、議論に巻き込んでいき易いのではないかと。
(野澤委員長)
- ・小型のモビリティというと、郊外の拠点から乗るものをイメージしていたが、都心部でもありうるということか。
(村山委員)
- ・鉄道に乗るための手段だけでなく、買い物をしたり、オープンスペースにアクセスしたりする、シニアカーのようなものや、何人かで乗れる電気自動車のようなものもありうる。
(中西委員)
- ・「出歩きたくなる」視点は重要なテーマだと認識したが、ルートの整備だけでは限界があり、移動したくなる目的を用意して、手段としてルートを整備するという順番だと思う。エリア類型①の町田駅周辺について、例えば食べ歩きでも、小さな商店を探すなど、暮らしのイメージの中に「どういう目的で歩くのか」がリンクできていると良い。エリア類型②の忠生や木曽山崎では公園やみどりに接しているので比較的目的を設定しやすいのではないかと。
(寺田委員)
- ・20年後の暮らしであれば、ライフスタイルが大きく変わる前提になる。自宅の周辺環境が居住地選択にあたって重要になってくるのではないかと。
- ・新型コロナへの対応で通勤を自粛しているなか、通勤に使っていた時間をウォーキングに使っている今の状況が日常化し、公園や緑地については、週末に子どもを遊ばせにいくというより、日常的な庭として生活に入ってくる。
- ・特に平日の暮らしの中でオープンスペースを使う時間が増えてくることをイメージすると、使いやすい、質の高い、気持ちの良い空間が必要になってくるだろう。
(中西委員)
- ・拠点に小さな働き方を埋め込んでいくことが大事である。資料を見る限り問題意識はあるのだと思うが、具体的にどういう形なのかが考えられると良い。本社を置くのか、サテライトオフィスを置くのかで作り方が変わってくるので、働き方のスタイルも念頭にしておきたい。
(野澤委員長)
- ・この1～2か月、多くの人が自宅で場所を確保して仕事をしていると思うが、そういった場所が身近な街の中に展開されてもいいのではないかと。それこそ非日常が日常化するということで、20年経つと当たり前になってくるのではないかと。
(事務局)
- ・日常で働く場所をどこにするかという点については、新型コロナでの体験を通じて変化があった。その中で町田駅といった拠点や住宅地がどのような機能を発揮していくべきか、街の中で過ごすという行為が積極的に行われるようなことを今回考えていきたい。
(露木委員)
- ・町田駅は鉄道の乗り継ぎも離れており、バスも歴史的な経緯から3～4箇所にと点在していて、市民の移動の回遊性を損ねている。2040年には町田市の人口のボリュームゾーンが60～70歳になる中で、まちの回遊性を高めることも必要だが、鉄道など結節点の連続性も重要。バスの乗り継ぎにつ

いては「歩きやすい」だけでなく「極力近い」ということも計画に入れていただきたい。

(杉井委員)

- ・従来の働き方から変わり、週に1度は都心に出勤するが、それ以外は家の近くで働くという形で浸透してくると、町田が家のそばで働く場所として選ばれるようになると思う。これまでの職住近接は「会社の近くで住む」だったが、これからは「住宅の近くで働く」ということだろう。
- ・村山委員からパリの15分都市の話題提供があったが、新型コロナを踏まえると、最低限の暮らしが自宅から15分圏内で賄えるという観点は重要である。15分圏内のような自宅周辺と町田都市圏という2つのエリアにを分けて、機能をどう満たしていくかを考えていく必要がある。
- ・「出歩きたくなる」ことに関しては、どれだけ場やアクティビティを作れるかが大事である。そういった点では公共空間やオープンスペースがポイントになってくる。新型コロナで密を生まないことが求められるようになったが、これまでのように飲食店が店舗の中だけで効率的に席を確保できなくなるときに、公共空間を使うという方法も出てくるのではないか。

(野澤委員長)

- ・新型コロナの経験を通して、今後は空間的にも、気持ち的にも「余裕」のある暮らしが求められていくように感じる。

(名取委員)

- ・「出歩きたくなるまち」という観点到共感した。オープンスペース、みどりのネットワーク、地形を活かしていくことを検討していく必要があると思った。
- ・団地再編を考えるときの計画は参加型にしたいと考えており、参加組織をつくる際のキーワードとして、EcoDistricts やストリートファニチャーの事例は参考になる。
- ・コワーキングについては、多摩市のイベントで賃貸住宅の一部をコワーキングスペースとして実験的に提供したことがあるが、新型コロナを踏まえてこうした機能も重要になってくると感じた。

(中西委員)

- ・改めて地区別の構想を考えることが大事になると感じた。拠点地域については地区別のものを作っていくことが想定されるので、地区と全体のプランを行き来するような作業が並行してできると良い。

(市古委員)

- ・都市づくりのマスタープランが行政計画という性質を踏まえると、やはり数値目標や成果指標の設定が必要ではないか。

(事務局)

- ・数値目標、成果指標については基本計画の中で設定する予定で、そちらに委ねる考えではあるが、マスタープランでどういったものを達成していききたいかはできる限り書いていきたい。
- ・個別地区の構想について、今回取り上げた3地区は、モノレール延伸を柱に各エリアをプロジェクト化していくことを考えている。今日いただいたご議論をもとに、具体的な事業ベースの検討も並行して進めていきたい。

(前田委員)

- ・市内で多くの住戸を管理する中で、with コロナという点も踏まえてどのような整備が必要か、町田市と協力して考えていかなければいけない。また、「ウォークابل」については団地再生を考えるうえで重要なキーワードであるが、団地単位ではなく周辺も含めて検討していかないといけない。周辺環境として、中心市街地であれば商業施設、町田木曾住宅であればみどりなど、ウォークابلであるための歩く目的も含めて議論していければと思う。

- ・高齢化が進む中でアクティブシニアというキーワードも出てくるが、地域資源を活かしてどういった仕掛け、支援ができるか盛り込んでいければと考えている。

(葉袋委員)

- ・団地の中の地域のみなさんと一緒に取り組むとき、ウォークブルだけでなく、おしゃべり、立ち話、子どもたちの遊びなどの滞留ができる、本当の意味で豊かな社会を町田発で作れると良い。
- ・学校では道路で遊んではいけないと指導しているが、道路交通法では、生活道路で遊んではいけないとは書いていない。ヨーロッパの「遊びの道路」のような新しい交通標識を参考に、団地の中では歩車共存ができると良い。

(野澤委員長)

- ・道路の断面構成を考え直すという議論もあったので、共通してくる。

(寺田委員)

- ・「健康」は身体的健康だけでなく、精神的健康と社会的健康も含めて、WHOは定義している。そういった幅広い健康を実現するという意味では、今日の議論した具体的な取り組みも含まれてくる。都市農業は住民のレクリエーションになるという側面もあるが、栄養価の高い新鮮な野菜を生産して、その場でも買えるし、まちなかでも流通していて、まち全体で健康に暮らせる仕組みを用意していくというイメージもある。資料2の中には、アクティビティは書き込まれているが、健康というキーワードが少ないように思った。市民が最終的にどうありたいかという目標がない点は、気になったところである。

(事務局)

- ・「健康」という視点は「農地と暮らしは近いほうがいい」という表現に込めているが、町田の価値をつくる意味でも、改めてよく研究していきたい。「健康」というキーワードは、行政としては医療費圧縮の観点からも重要であり、的確に表現していきたい。

(3) 議論の総括について

(野澤委員長)

- ・全体の議論を通して、①道路的な空間の役割が20年後には大きく変わってきて、使い方や断面構成が変わるのではないか。②緑地やオープンスペースについても、使い方が日常化してくるのではないか。③空間と目的の関係が、出歩きたくなるまちを考えるうえで大事になるのではないか。④20年間で働き方も変わってくるのではないか。⑤都市農地のあり方を考えるときの「食」のあり方という論点が出てきた。これらの論点を、高齢者が増えるということを大きな前提として考えていく必要がある。
 - ・計画のスタイルとしては、20年後のライフスタイルを語るような物語が最初にあり、そのための空間整備、ソフトの整備のイメージを書くといった従来とは少し変わったマスタープランにするのが良いと感じた。
- (中西委員)
- ・新しい話題が出てきた一方で、旧来のオーソドックスな基盤整備や都市計画決定の要件なども役割は無くなっていないので、忘れてはいけないところだと思う。

●次回開催について

(事務局)

- ・次回は市街地の大半を占める、ゆとりある郊外住宅地での暮らしのイメージについて議論して頂く。資源をどう活かしていくか、モビリティをどう考えるか、拠点や団地とのつながりを見据えた都市づくりについて、20年後の生活スタイルを想定して、改めてアイデアや話題提供を頂きたい。

(事務局)

- ・第3回特別委員会は、7月10日(金)午後7時～9時に開催する。場所は、集合形式で実施できる場合は市庁舎2階の市民協働おうえんルームを予定している。

以上