
新庁舎建設基本計画策定委員会市民部会

第3分科会(まちづくり)報告書

2004年12月

目 次

市民から見た街並みをリードする庁舎の姿	1
. 市民に親しまれる庁舎空間の実現	2
. 安全で快適なアクセス環境の実現	10
. 賑わいを創出する周辺まちづくりの展開	16
今後に向けて	19
資料編	
資料 1 . 第 3 分科会委員名簿	資-1
資料 2 . 検討経過	資-2

市民から見た街並みをリードする庁舎の姿

市民部会第三分科会は「まちづくり」を検討テーマとして、各委員の新庁舎建設への夢や課題についての意見交換からスタートし、各回で重視すべき個別テーマについて議論を深め、提案の具体化を進めた。

具体的には、市民にとって新庁舎のデザイン及び敷地利用はどのようにあるべきか、また、新庁舎建設により影響を受けることが想定される周辺のまちづくりをどのように展開することが望まれるかについて、さまざまな議論が展開された。

議論全体を通じて、市民から提案する「街並みをリードする庁舎の姿」として、3つの柱と7つの方向性に整理された。

市民利用からみて庁舎がめざすべき7つの方向性

市民からみた庁舎空間と 周辺まちづくりへの提案

庁舎デザインはシンプルで機能美に溢れ、街並みに溶け込むものがよい。また、維持運営費の増大は避ける。

周辺の自然環境を活かし、緑豊かで、親しみのもてる庁舎空間をつくる。

多様な市民活動や多彩な市民イベントが繰り広げられ、賑わいや憩いのある広場空間をつくる。

高齢社会を見据え、電車・バス等の公共交通を利用したアクセスを充実し、徒歩による安全で快適なアクセス路を形成する。

自動車によるアクセスを円滑なものとし、新庁舎建設による新たな渋滞を避ける。

駐車場・駐輪場は十分に確保する。

多様な人々が行き交うことで、周辺の街にも賑わいをもたらす。

庁舎空間及び周辺まちづくりが 目指すべき方向性

市民に親しまれる庁舎空間の実現

親しみのもてる庁舎デザインの実現

広場空間の創出

周辺環境を活かした潤いのある庁舎空間の実現

安全で快適なアクセス環境の実現

安全で快適な徒歩によるアクセス空間の整備

公共交通によるアクセスの充実

自動車による円滑なアクセス環境の形成

賑わいを創出する周辺まちづくりの展開

庁舎を中心とした魅力的なまちづくりの展開による賑わい創出

市民に親しまれる庁舎空間の実現

1. 背景とねらい

庁舎建設予定地は、町田駅を中心とする市街地・商店街から徒歩約7～8分という立地にあり、町田駅から新庁舎予定地へ続く道路にはオフィスが立ち並び、市民ホール・予定地以西には戸建住宅・中層集合住宅を中心とした良好な住宅街が続いている。また、JR 横浜線を挟んだ南西側には緑豊かな崖線と、潤いのある境川河川空間が続いている。

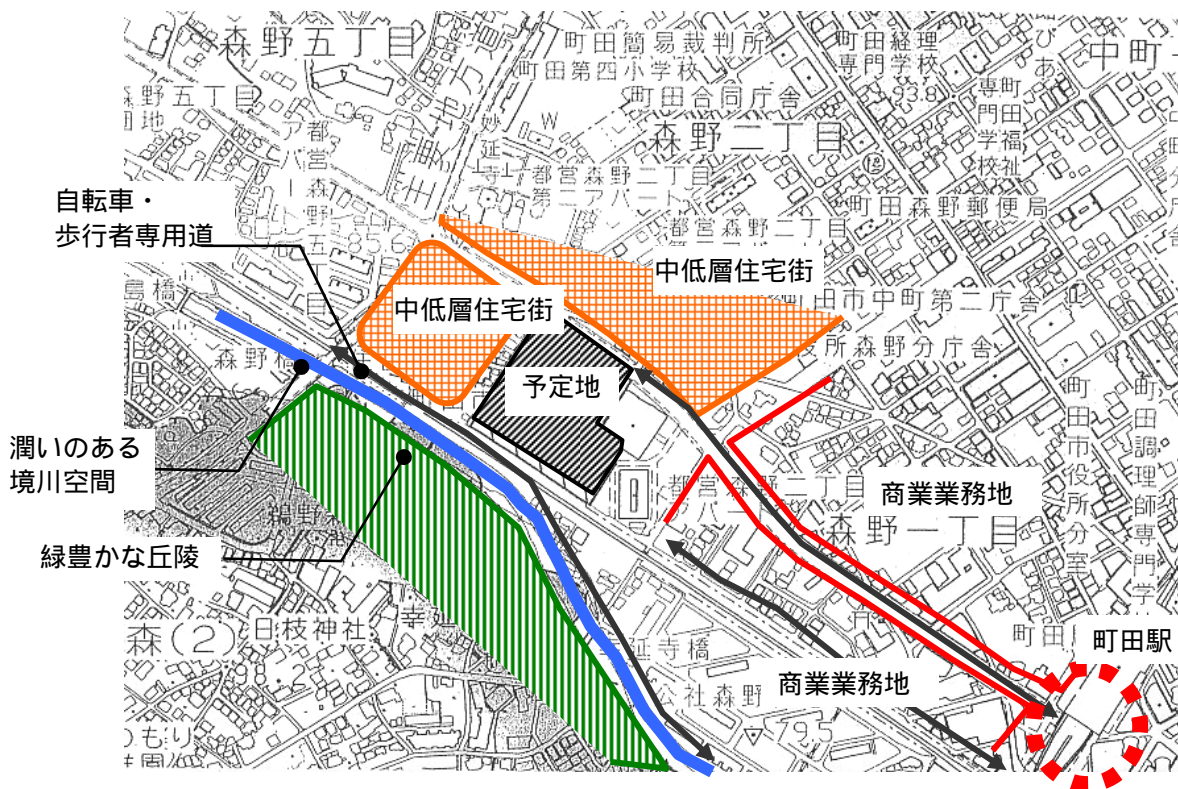
このような周辺環境を持つ庁舎建設予定地は、商業・業務を中心とした土地利用、良好な住宅地利用、自然的土地利用の間に位置すると捉えることができる。

新庁舎建設にあたっては、このような土地利用環境を活用し、また、十分に配慮した空間デザインが求められる。

また、中心市街地に隣接する地域に約 18,000 m²の敷地は非常に貴重であり、単に手続き等だけに来訪する行政施設ではなく、多くの市民に親しまれ、利用され、中心市街地の活性化に資する敷地利用を検討する必要がある。

一方、建設予定地は、日中4～5分に1本の間隔で電車が往来するJR 横浜線に隣接することから、一定の騒音が発生するおそれがあり、敷地配置の際に騒音を避ける配慮が求められる。

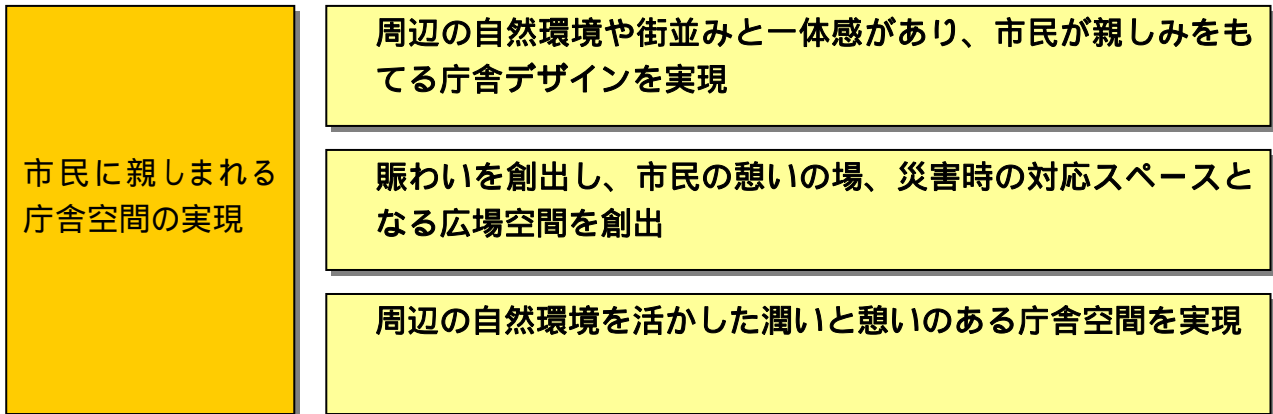
図 周辺地域の土地利用



2. 市民に親しまれる庁舎空間の実現の方向性

町田市において実現をめざす庁舎空間像は、次のように考えられる。

市民に親しまれる庁舎空間の実現の方向性



周辺の自然環境や街並みと一体感があり、市民が親しみをもてる庁舎デザインの実現

- ・ 新庁舎は、市の象徴として市民に愛され、親しまれる建築物・庁舎空間を目指す。
- ・ 必要とされる機能を十分に満たす建築物としてシンプルかつ機能美に溢れるデザインとする。
- ・ 町田駅から続く賑わいを見せる商業・業務地域、閑静な住宅街、緑豊かな自然環境などに囲まれる周辺環境に調和した庁舎デザインとする。

賑わいを創出し、市民の憩いの場、災害時の対応スペースとなる広場空間を創出

- ・ 街の中心核として、「安心感をもてる」「誇りをもてる」公園空間として広場を整備する。
- ・ 駅からのアプローチ、広場空間、庁舎内ロビーが一体的で連続性のある空間を形成する。
- ・ 市の中心にあることから、多くの市民が利用できる複合施設とする。

周辺の自然環境を活かした潤いと憩いのある庁舎空間を実現

- ・ 隣接する丘陵の豊かな緑、境川の潤いを活かすことが可能な庁舎空間を実現する。敷地内ではこのような水と緑を体感できるよう工夫する。
- ・ 建物のみがシンボリックであるのではなくて、“親しみのある”“憩いのある”庁舎空間を実現する。

こうした庁舎空間を実現することによって、単に手続きだけに訪れる市民にとどまらず、市民イベントや憩いの場として訪れる市民が増え、多くの市民が交流し、常に賑わいが創出されることを目指す。

3. 市民に親しまれる庁舎空間の実現の具体的方策

(1) 市民に親しまれる庁舎デザインの実現

市庁舎は、市の象徴として市民に愛され、親しまれる建築物であり、シンボル性を有するデザインでありたい。市庁舎は、決して過度なモニュメントで飾るのではなく、機能美に溢れたシンプルなデザインであり、周辺の街並みや自然環境に溶け込むとともに、多くの市民が親しみを感じられるデザインであることが望まれる。

庁舎デザイン及び敷地利用にあたっては、以下の事項にしたがって整備されることが望ましい。

- ・ 街の中心核としてシンボル性を有するが、周辺の街並みに溶け込むデザインとすること。
- ・ 町田駅から続く駅前通りの表情づくり、良好な住宅街、崖線の緑のネットワークを図り、周辺のまちづくりと一体的に計画すること。
- ・ 市内外の誰もが訪れたいくなるよう、鉄道や沿道から見える庁舎空間の風景にも配慮すること。
- ・ 広場空間を創出することから、敷地内に一定のオープンスペースを確保し、駅前通り、広場、エントランスに至る一連の歩行者動線にあわせて、これらの空間が一体的かつ連続的にデザインされること。
- ・ 建物の高さは、機能性と利便性、業務上の必要に応じ、周辺に溶け込むデザインであることに留意しつつ適切な高さにとどめること。
- ・ 業務空間、市民利用空間を最大限確保することに留意しつつ、一般駐車場の配置を検討すること。
- ・ 敷地内については、エントランス、広場空間、水や緑の憩いの空間、すべてがユニバーサルデザインにより設計され、誰もが親しめる空間であること。

(2) 賑わいと憩いのある広場空間の創出

街の中心核となる市庁舎には、多くの市民が集まり、多様な市民活動の展開や多彩な市民交流イベントの開催、市民の憩いの場となる広場空間を創出することが望ましい。また、広場空間は災害時の対応スペースとして利用できるよう整備が望まれる。

広場空間の創出にあたっては、以下の事項に留意しつつ整備されることが望ましい。

- ・ 市民イベントが開催可能な面積を確保すること。
- ・ 明るい空間でイベント等が開催できるよう、広場空間への採光を十分確保すること。
- ・ 多くの市民が憩いの場として利用できるよう、緑や花、水、ベンチなどが配置されていること。
- ・ 災害時には周辺住民や周辺で働く人々の避難場所として対応可能なスペースとすること。また、災害時の市民ボランティアの活動拠点としての利用に対応可能なものとする。

- ・ 整備後の広場については、防犯上の対策が適切に行われること。
- ・ 日中4～5分間隔で往来するJR横浜線に隣接することから、広場空間でのイベントが可能となるよう、騒音対策を適切におこなうこと。また、同時に広場で開催されるイベントの賑やかさの周辺の住宅街への影響を十分に考慮するような運用が行われること。
- ・ 屋内ではなく、屋外に広場空間を確保することが望ましい。

広場空間の利用イメージ

- ・ 市内企業による産業見本市
- ・ 市民祭り
- ・ 市民団体によるフリーマーケット

等



広場空間で展開される市民イベント（岡崎市シビックコア地区）

（出典：http://www.udc.or.jp/enq_h16/frame-15.html）

(3) 周辺環境を活かした潤いと憩いのある庁舎空間の実現

新庁舎の南西側には緑豊かな丘陵やすがすがしい境川の河川空間が形成されている。これらの自然環境との水と緑のネットワークを考慮し、周辺環境と調和した庁舎空間を実現する必要がある。

- ・ 水と緑、花、適切なベンチ等の配置により、潤いの感じられる憩いの場を創出すること。
- ・ NPOや市民ボランティア等による植栽や花壇の維持管理により、参加型の潤い空間の整備を進めること。
- ・ 境川や丘陵の緑との水と緑のネットワークを図ることにより、多様な生き物の生息環境にも配慮すること。
- ・ 植栽空間や広場空間には、境川の水を引き込むなどにより、庁舎敷地内に水路を整備し、平常時は潤い空間とし、災害時には防災用水としての活用を図ること。
- ・ 境川沿いは、市民が水に親しめる親水空間の整備を検討すること。
- ・ 境川沿いの歩行者・自転車専用道路を活用した庁舎アクセスを考慮すること。
- ・ JR横浜線の騒音防止の目的に植樹帯等を積極的に活用すること。



境川の自然環境



予定地から南西側の崖線を望む

(4) 敷地利用イメージ

市民に利用され親しまれる庁舎空間の実現を目指す敷地利用イメージ像について、分科会では 2 案が提示され、それぞれにメリット・デメリットが存在することから、両案を報告書に示すこととした（自動車・徒歩によるアプローチ等については後述）。

【敷地利用イメージ A・B 両案共通の配慮事項】

イベント等を開催できる広場空間を確保すること。

広場の採光を十分確保できるよう配慮すること。

広場空間は、隣接する駐車場と一体となって、災害発生時の復興拠点としての機能を持つよう整備すること。

歩行者と自動車の動線が交錯しないこと。

植樹帯を配置し、潤いを感じられる空間構成とすること。

植栽空間や広場空間には、境川の水を引き込むなどにより、庁舎敷地内に水路を整備し、平常時は潤い空間とし、災害時には防災用水としての活用を図ること。

防犯上の理由から植樹帯等により死角が生まれないよう配慮すること。



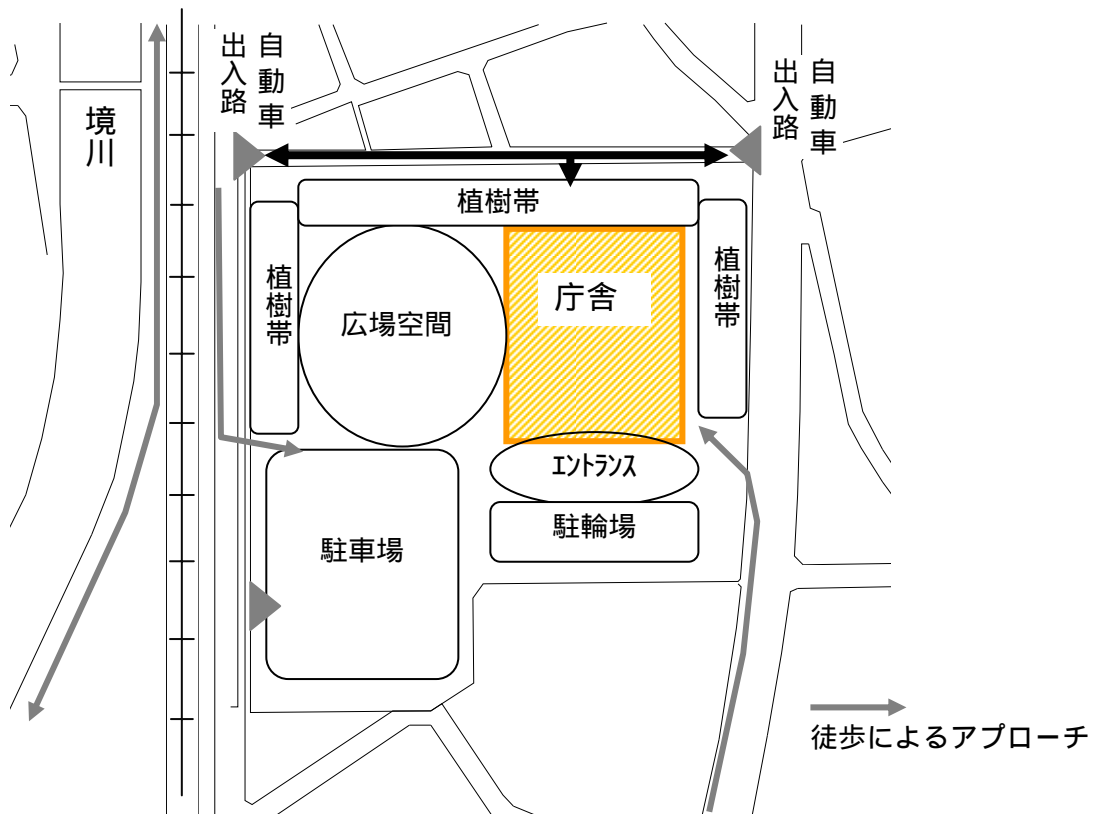
予定地の現況

敷地利用イメージA案

【敷地利用イメージA案の配慮事項】

主要動線となる町3・4・39号線からの庁舎までの敷地内のアプローチ距離を極力短くすること。

図 敷地利用イメージA案



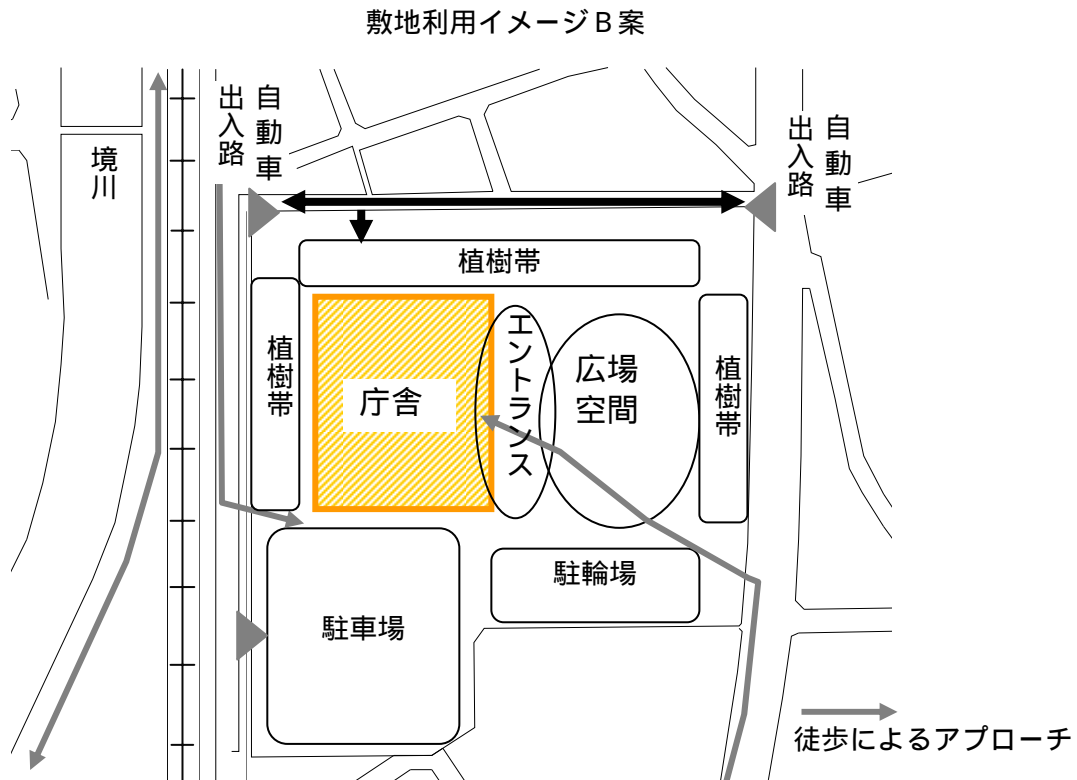
敷地利用イメージA案に対する主な意見

- ・ 災害発生時に広場空間と駐車場を一体として利用することにより、災害発生時に広い空間で復興活動を行うことができる。
- ・ 町田駅からの歩行者主動線となる町3・4・39号線からのアプローチした場合、敷地内の歩行距離が少ないことから、高齢者や障がい者等の歩行負担が小さい。
- ・ 庁舎建物が、主要動線となる町3・4・39号線に面していると、圧迫感がある。
- ・ 広場空間がJR横浜線からの騒音を受けることから、イベント等の開催が難しい。

敷地利用イメージB案

【敷地利用イメージB案の配慮事項】

広場でイベントを開催する際のJR横浜線の騒音を防ぐため、庁舎をJR横浜線側に配置し、広場空間を町3・4・39号線側に配置すること



敷地利用イメージB案に対する主な意見

- ・ 広場の奥に庁舎建物を配置することにより、「懐の深い庁舎」とのイメージが沸き、安心感に結びつく。
- ・ 広場空間が町3・4・39号線に面していることにより、広場空間でイベントを開催することにより、通りかかりの人からも興味を惹くことができる。
- ・ 広場空間が町3・4・39号線に面していることにより、災害発生時、水、食料等の救援物資の運び入れ、緊急車両の出入りに対応しやすい。
- ・ 庁舎建物がJR横浜線からの騒音の遮音壁となることから、イベントが騒音に邪魔されずに実施することができる。

安全で快適なアクセス環境の実現

1. 背景とねらい

森野二丁目を含む町田駅周辺は、商業をはじめとする都市機能が集積し、多数の人が集う交流拠点であるほか、バスの発着拠点でもあり市内の交通ターミナルとなっている。

しかしながら、都市活動を支える都市計画道路や交通広場の整備は十分とはいえない。

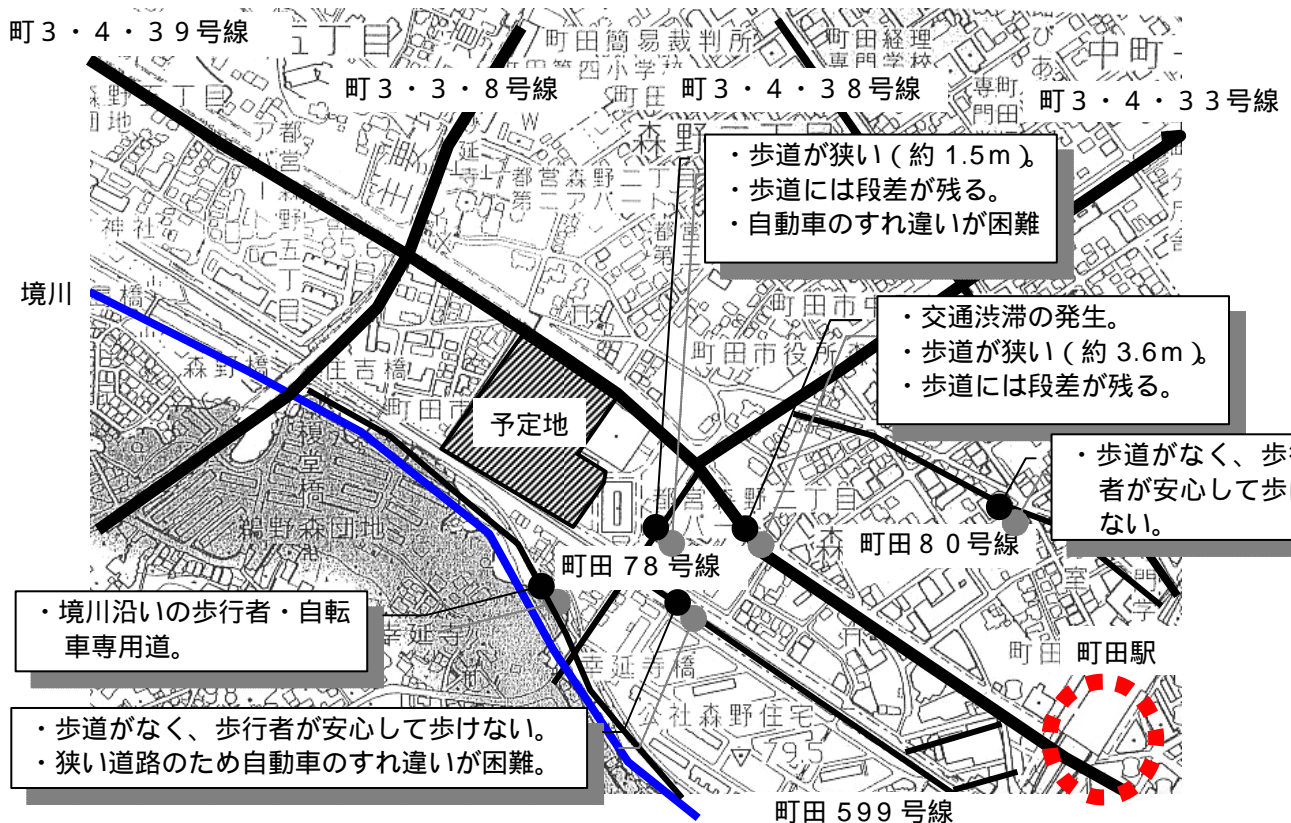
特に、駅周辺への徒歩以外のアクセスは町3・4・39号線に集中し、かつ駐車場もこの都市計画道路沿いに集中しているため、土日祭日においては駐車場待ちによる交通渋滞、平日においては朝夕の送迎の車などによる交通渋滞を起こし、バス専用レーンがあるにもかかわらずバス交通の定時運行にも影響をおよぼす悪循環となっている。

また、徒歩によるアクセス路については、段差の存在、歩道幅員等が十分でないなど、必ずしも人にやさしい歩行者空間とはなっていない。

このような現状を踏まえ、都市計画マスタープランの基本目標である、「歩いて楽しめる魅力的な都市核づくり」、「交流を支える円滑な交通環境づくり」を実現することが求められている。

新庁舎の建設により、庁舎周辺道路については、庁舎利用者を中心とした歩行者や自動車の流れに大きな影響を与えることが予想され、歩行者、バス等の公共交通、自動車によるアクセスを適切かつ円滑なものとするよう対策を検討する必要がある。

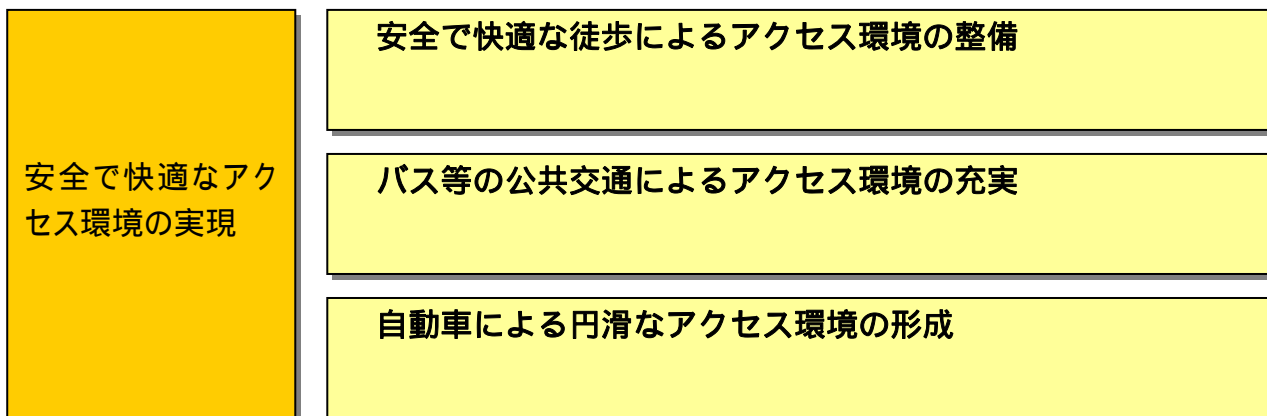
図 新庁舎周辺道路の現状



2. 安全で快適なアクセス環境の実現の方向性

町田市において実現をめざす庁舎空間像は、次のように考えられる。

安全で快適なアクセス環境実現の方向性



安全で快適な徒歩によるアクセス環境の整備

- ・ 高齢社会を見据え、庁舎や町田駅を中心とした徒歩圏内でさまざまな用事を済ませることのできるまちづくりを目指す。
- ・ 歩行者アクセス道路については、障がい者や高齢者、また妊婦や一時的に怪我を負った人、さらには一般の健常者も含め誰もが移動しやすいアクセス路を整備する必要がある。
- ・ 町田駅から新庁舎にいたるアクセス道路については、主動線に十分なゆとりをもった歩道空間を確保するほか、複数のアクセス路についても歩行者が安心して移動できる道路空間として整備する。
- ・ 自転車及び二輪車による来庁舎の利便を図るため適切な規模の駐輪場を確保するとともに、歩行者動線と区別する。

バス等の公共交通によるアクセス環境の充実

- ・ 町田駅に集中するバス交通を新庁舎まで延長することにより、公共交通を利用した来庁者の利便性を高める。
- ・ 新庁舎のバス停及びバス利用については、人にやさしいユニバーサルデザインを考慮する。

自動車による円滑なアクセス環境の形成

- ・ 庁舎建設により新たな渋滞を引き起こさないよう、自動車の出入路、中心市街地全体の交通需要コントロールなどを十分に検討する。
- ・ 自動車利用による来庁の抑制を図りながらも、庁舎利用者の需要に十分対応した適正規模の駐車場を確保する。
- ・ 自動車による出入路については歩行者との交錯を避ける。

3. 安全で快適なアクセス環境実現の具体的方策

(1) 徒歩によるアクセス

町田駅から新庁舎にいたるアクセス道路として、主要動線となる「町3・4・39号線」に十分なゆとりをもった歩行者空間を確保するほか、「町田80号線」、「町田599号線」についても歩行者が安心して移動できる道路空間として整備することにより、歩行者の利便を図るとともに中心市街地の回遊性を高める。

主要動線については歩道の拡幅を含め、高齢者や障がい者をはじめとする様々な来庁者に配慮したユニバーサルデザインの考え方を徹底するとともに、わかりやすい案内誘導を適切な箇所に設置する。

また、庁舎敷地へのアプローチについては、歩行者、自転車、バイク、自動車出入との交錯を避ける。

町3・4・39号線

- ・ 歩道の拡幅等により、車いす使用者等の障がい者、高齢者、ベビーカー使用者その他様々な歩行者が十分なゆとりをもって歩くことのできる歩道空間整備を検討すること。
- ・ 自動車と歩行者の分離が必要となることから、町田駅から新庁舎に至る必要な箇所に連続的にペDESTリアンデッキを整備し、歩行者と自動車の交錯を避けること。その際には地上からペDESTリアンデッキとの垂直移動にエレベーターを設置すること。
- ・ 地上部の街のにぎわいを創出するため、ペDESTリアンデッキを整備するのではなく、地上路によるアクセス環境を充実すること。
- ・ 歩道の段差、急な勾配、凸凹を解消するなど、誰もが安心して歩くことのできるよう歩行者空間のユニバーサルデザインを徹底すること。
- ・ 歩道上への放置自転車、たて看板等の設置を排除し、十分な有効幅員を確保すること。
- ・ 歩道上の歩行者と自転車の動線分離を検討すること。
- ・ 視覚障がい者誘導用ブロックを適切かつ連続的に配置し、視覚障がい者の安全な誘導路を整備すること。
- ・ 庁舎敷地へのアプローチについては、自動車出入りとの交錯を避けること。

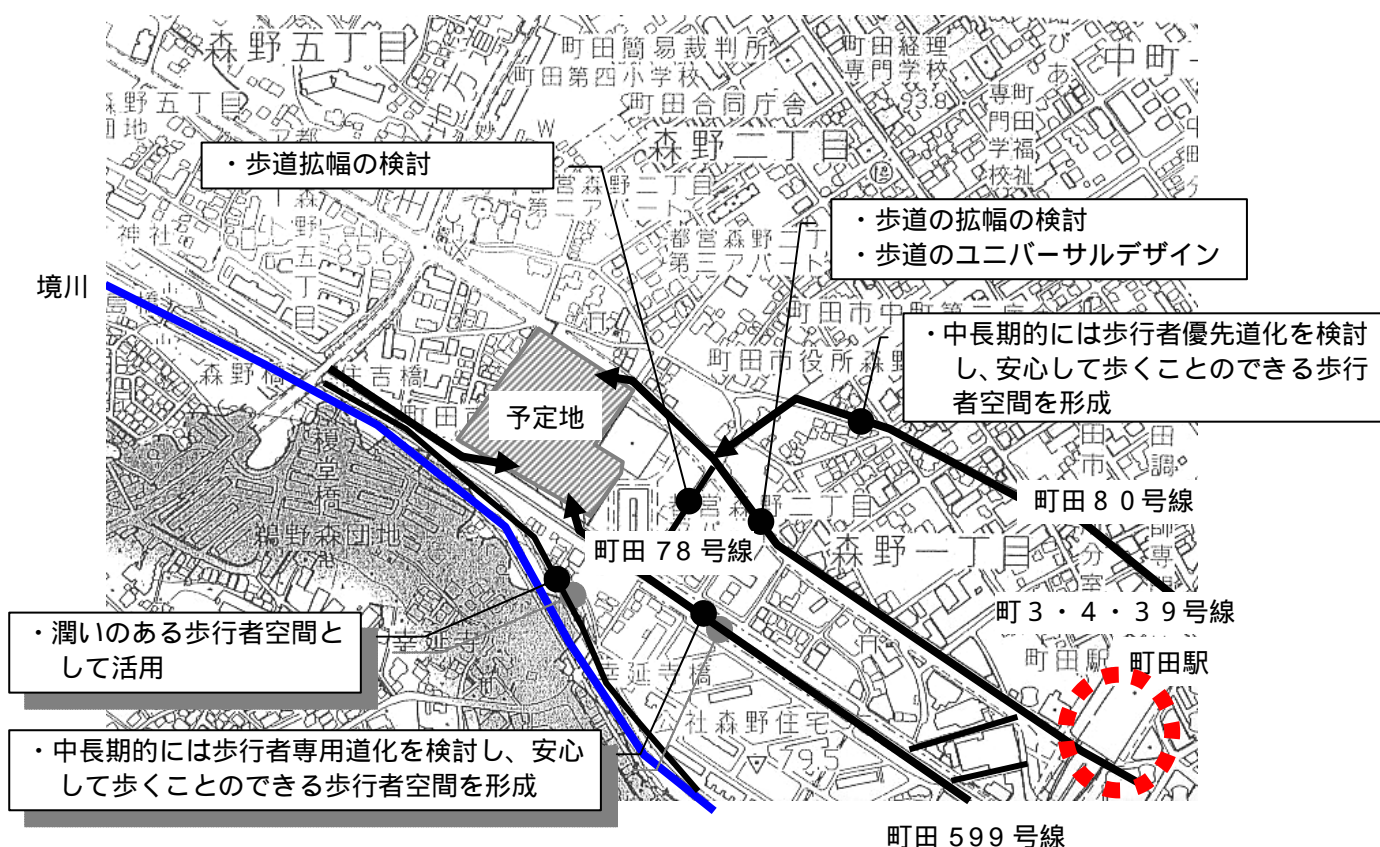
町田599号線（JR横浜線沿いの道路）・町田78号線

- ・ JR横浜線を横断する自動車動線の整備状況を見ながら、一方通行、通行止めなどの交通規制により、歩行者優先あるいは専用道路として位置づけ整備を進めること。
- ・ 町田599号線については、現在都営住宅で止まっているが、JR横浜線沿いに庁舎敷地まで道路の延長を検討すること。
- ・ 新庁舎と境川沿いの歩行者・自転車専用道路との連続的な歩行者動線の形成を進めること。

町田 80 号線

- ・ 現在、鶴川方面からの路線バスは POP ビル付近がターミナルとなっていることから、ターミナルから新庁舎への歩行者アクセス路として町田 80 号線を歩行者に配慮した道路として位置づけ整備を進めること。
- ・ 今後予想されるバス体系の変更によるバス停の移動、起終点の変更等も考慮し、町田 80 号線の整備を検討すること。

図 新庁舎への歩行者アクセスのイメージ



(2) バス利用者のアクセス路

多くのバス利用による来庁者が予想されることから、バスルートの変更を含めたバス利用の利便性を図り、中心市街地の交通渋滞の緩和を図ることが必要である。

- ・ 通勤時間帯は町田駅を起終点としてバスを運行し、その他の時間帯については町田駅が通過点となるバス運行をするなどの弾力的なバスの運行スタイルを検討すること。これにより、南地区方面からのバス利用者が町田駅でバスを降りることなく、新庁舎まで直接バスでアクセスできるようになるとともに、町田駅周辺の交通滞留による渋滞発生の抑制につながる事となる。
- ・ 中心市街地への自動車の流入を抑制するため、フリンジパーキングでの自動車からバスへの乗り換えを促すようパークアンドバスライドの導入を検討すること。合わ

せて、中心市街地周辺部を巡るコミュニティバス「まちっこ」の運行ルートの変更を検討すること。

- ・ 現在、鶴川方面からの路線バスは POP ビル付近がターミナルとなっていることから、ターミナルから新庁舎への歩行者アクセス路として町田 80 号線を歩行者に配慮した道路として位置づけ整備を進めること。



町田市民バス「まちっこ」

(3) 自動車によるアクセス路

中心市街地の交通混雑を緩和するため、市の基本整備計画に沿って、必要な道路整備を進めることがまず必要となる。また、バスルートの弾力的な運用、交通規制、渋滞情報、駐車場の空車情報等の提供など、適切な交通需要コントロールの検討が必要となる。

また、現庁舎への自動車利用による来庁者を対象とした調査を実施し、方面別の自動車アクセスの動向を把握し、その結果を踏まえて中心市街地及び新庁舎予定地周辺道路の整備を進めていくことが必要となる。

中心市街地の交通需要コントロール

- ・ 中心市街地の交通需要コントロールのひとつとして、バスルートの弾力的な運行を検討すること。
- ・ 中心市街地への自動車流入を抑制するよう、交通規制、渋滞情報、駐車場の空車情報等の提供など、適切な交通需要コントロールを検討すること。

駐車場

- ・ 障がい者用駐車場、緊急車両などの停留場等を地上部に確保すること
- ・ 土休日を中心として中心市街地への買い物客による駐車場利用ニーズが高いことから、市民の利便性向上を目的として、土休日の駐車場開放を検討すること。但し、来庁を主目的とする自動車来庁者の利用を妨げず、また周辺駐車場経営者に配慮した一部有料化などの運用の工夫が必要である。

町 3・4・39 号線

- ・ 忠生方面からの自動車によるアクセスの増加が予想されることから、市民ホール前交差点～森野交番前までの道路には右折レーンを整備し、また忠生方面への渋滞緩

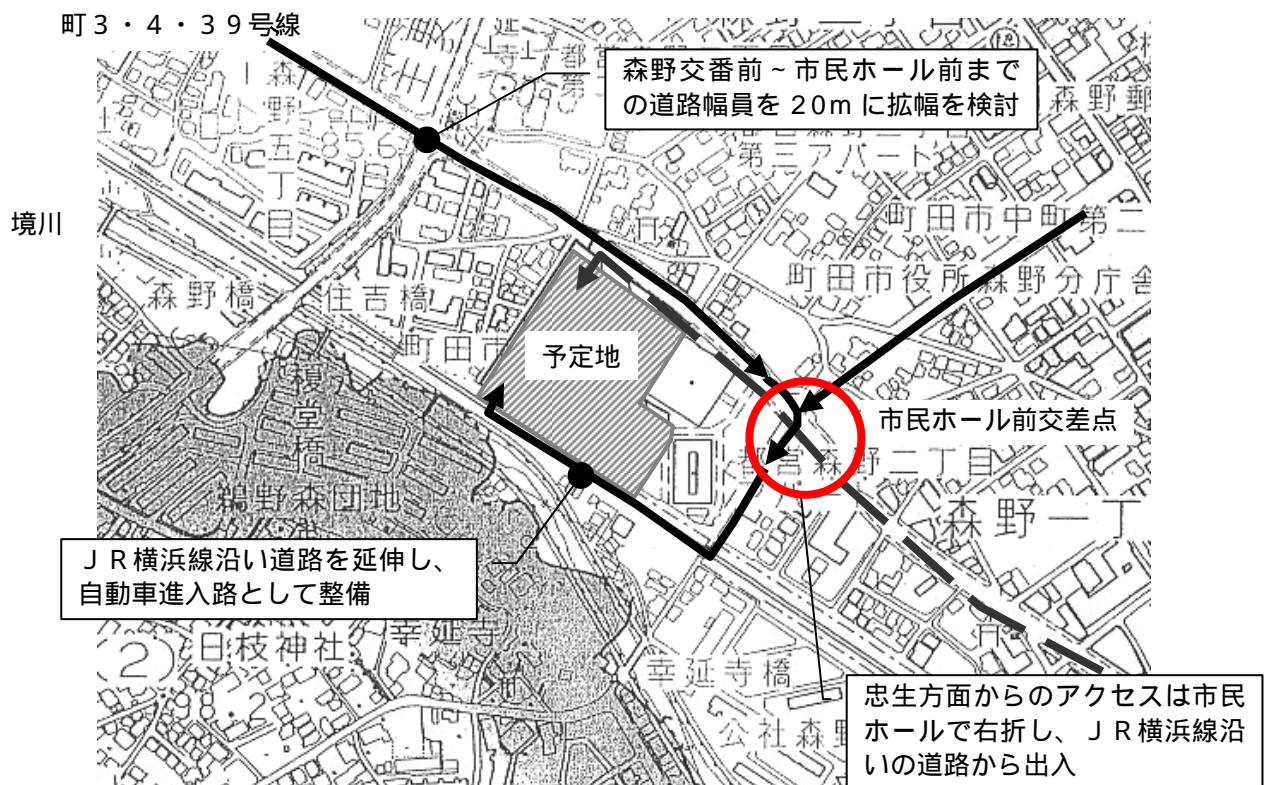
和策として森野交番前に左折レーンを整備するため、幅員を 20m に拡幅すること。

- ・ 忠生方面からの自動車アクセスにより庁舎への右折進入が増え、新たな渋滞の発生が予想されることから、適切な自動車出入路を検討すること

町田 78 号線及び J R 横浜線沿いの道路

- ・ J R 横浜線沿いの道路を新庁舎脇まで延伸し、自動車による進入路として整備すること。

図 新庁舎への自動車アクセスイメージ像



賑わいを創出する周辺まちづくりの展開

1. 背景とねらい

庁舎建設予定地を含む中心市街地は、小田急線とＪＲ横浜線が交差する町田駅を中心として、コンパクトなまとまりの中に商業、サービス、業務、文化等の機能が集積し、市内外から多くの人々を集めている。

しかし、バスやタクシー、自家用車、自転車等が駅周辺に集中し、駅前における交通滞留や駐車場待ちなどにより、渋滞を引き起こし、バス等の定時性の確保が課題となっている。

ＪＲ町田駅と小田急町田駅に囲まれた、駅東側には大型店や路面に面した中小店舗により賑わいのある商店街が形成されているものの、駅から庁舎建設予定地に至る町 3・4・39号線（駅前通り）等には、オフィスや駐車場の立地が目立つものの、商店が少なく、賑わいのある街並みとはなっていない。

今後、新庁舎が建設されることにより、町田駅から新庁舎に至る通りには、新庁舎で働く職員や新庁舎に手続きや市民活動で訪れる市民が行き来し、多くの人通りが生まれるものと予想される。人通りが増えることにより、自然と商業機能が集積し、賑わいが生まれることも想定される。行政としては、民間主導で進められるまちづくりを支援しつつ、魅力的な街並みが形成されるよう積極的な取り組みが必要となる。



オフィスが立ち並ぶ町田駅から庁舎建設予定地に至る町 3・4・39号線



庁舎建設予定地から町田駅方面を見る
（町 3・4・39号線）

2. 賑わいを創出する周辺まちづくりの展開の基本的な方向性

町田市において実現を目指す周辺まちづくりは次のように考えられる。

賑わいを創出する周辺まちづくり実現の方向性

賑わいを創出する
周辺まちづくり

庁舎を中心とした魅力的なまちづくりの展開による賑わい創出

庁舎を中心とした魅力的なまちづくりの展開による賑わい創出

- ・ 新庁舎が建設されることにより誘発される周辺の賑わいづくりを支援する。
- ・ 周辺地域のコンパクトでヒューマンスケールなまちづくりを進め、「安全で快適なアクセス環境の実現」でも述べたように、歩行者にやさしい歩行者空間の整備を進める。
- ・ 庁舎を中心とする地域には、市民利便施設を充実させるなど、多数の市民が訪れるシビックゾーンとして、町田駅東側の商業集積とは異なる街の顔を形成する。
- ・ 町田駅から新庁舎に至る沿道は、賑わいの連続性、周辺地域との調和を、新庁舎アプローチに相応しい魅力的で良好な街並みとなるような商業、業務、文化機能の導入を図る。

3. 賑わいを創出する周辺まちづくりの展開の具体的方策

周辺地域のコンパクトでヒューマンスケールなまちづくりを進め、庁舎を中心とする中心市街地において市民活動や行政手続き、買い物等の多彩な活動が行えるよう機能の充実と回遊性を高める。

新庁舎建設により誘発される、商業、業務機能の集積など、民間によるまちづくりを支援しつつ、庁舎へのアプローチ道路に相応しい魅力的で良好な街並みの形成を進める。

民間による賑わいづくりの支援

- ・ 新庁舎が建設されることにより、民間自らが商業や業務機能の立地を進め、自然と賑わいが生まれることが予想されるため、行政としては、良好な街並みの形成に配慮しつつ、民間によるまちづくりの進展を支援し、連携をすすめること。
- ・ 多様な交通手段によって、市内外の広域から買い物客が集まる魅力的なまちづくりを進めること。

魅力的で良好な街並みの形成

- ・ 賑わいのある空間づくりを進めるとともに、風俗店舗等の立地を制限するなど、新庁舎アプローチ道路に相応しい良好な街並みの形成につとめること。

- ・ 都市デザイン的な観点から、歩いて楽しい街並み、美しく質の高い街並みの形成を進めること。
- ・ 街並みの潤いを高めていくため、庁舎空間の植栽・水緑空間との連続性を図りながら、街路樹などの緑化を進めること。
- ・ 街路樹については、街の環境に調和した緑の質についても十分に検討すること。
- ・ 庁舎の夜間利用に配慮し、駅から新庁舎周辺の歩行者空間を連続的に明るく保つこと。

市民利便機能の充実

- ・ 商業機能が高度に集積する町田駅東側とは異なる街の顔として、庁舎空間内外に子育て支援機能、市民活動支援機能、文化機能等、市民の利便機能を充実させ、シビックゾーンとしての整備を図ること。

今後に向けて

新庁舎が建設された後には、周辺まちづくりの展開、本提案に盛り込まれている広場空間でのイベント等の展開等では、私たち市民が積極的に参加し、市とともに新庁舎を中心とし中心市街地の賑わいの創出を進めていきたい。

市民に親しまれ、開かれた庁舎が誕生することを期待する。

資料編

資料1:第3分科会委員名簿

第3分科会の委員は以下の通り。

	氏名	所属
副分科会長	浅井 義泰	公募市民
	天野 恵美子	公募市民
	加来 久夫	公募市民
分科会長	木美 貢	町田市町内会自治会連合会
	高橋 協子	町田市社会福祉協議会
	福久 良司	公募市民
	北條 達也	公募市民
	前田 高穂	町田市商店会連合会
	八木 正雄	町田交通安全協会
	米山 和弘	町田商工会議所（～第5回まで委員）

（五十音順）

資料2：検討経過

市民部会第3分科会は、下表に示した日程及び検討事項によって協議を行った。

回数	開催時期	主な検討事項
第1回	7月31日	主旨説明、自己紹介、分科会会長・分科会副会長選任
第2回	8月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・庁舎と街並み景観 ・フリーディスカッション
第3回	9月11日	<ul style="list-style-type: none"> ・建設予定地現地視察 ・フリーディスカッション ・検討テーマ選定
第4回	9月25日	庁舎敷地がめざすべき空間像について <ul style="list-style-type: none"> ・新庁舎デザインのイメージ ・広場空間、周辺の街並みとの連続性 ・空間イメージ ・水・緑・花など ・アプローチ ・空間の管理について 等
第5回	10月9日	庁舎へのアクセス路について（自動車、公共交通、徒歩等） <ul style="list-style-type: none"> ・町田駅から新庁舎までの徒歩によるアクセス（安心して快適なアクセス路） ・公共交通によるアクセス ・自動車によるアクセス ・駐車場配置の考え方、駐車場の運用ルール 等
第6回	10月30日	賑わいを創出する周辺まちづくりについて <ul style="list-style-type: none"> ・新庁舎の周辺地域の現状と将来方向 ・新庁舎建設による事業所、商業施設等の立地 ・周辺地域のまちづくりで配慮すべき事項 等
第7回	11月13日	敷地の利用イメージについての追加審議 庁舎への歩行者アクセス路についての追加審議 賑わいを創出する周辺まちづくりについての追加審議
第8回	11月27日	取りまとめについて 最終取りまとめ
第9回	12月11日	提案発表