# 町田駅周辺開発推進計画

いつだってまちだ

～新たな賑わいと交流の創出～

2024年6月

町田市

# 目　次


01　はじめに　1

02　町田駅周辺の魅力　6

03　町田駅周辺の課題　7

04　開発コンセプト　10

05　開発推進地区（A 地区、B 地区、C 地区、D 地区）の目標・方針　14

06　まちづくりの実現に向けて　21

# 01 はじめに

## 背景と目的

町田駅周辺は、鉄道が開通する以前から交通の要衝として多くの人々が行き交い、様々な文化が交差する場として活気ある街並みが形成されてきました。

１９６０年代から始まった急激な人口増加を背景に、１９７０年代から８０年代にかけて国鉄原町田駅移転とともに行われた駅前環境整備や大規模商業ビルの建設等により、町田駅周辺は、大規模な商業施設と賑わい溢れる商店街が共存する、首都圏有数の商業集積地となりました。

それから約５０年が経過し、施設の老朽化も進む中、町田駅周辺は大規模な機能更新の時期を迎えており、民間事業者による開発の機運が高まっています。

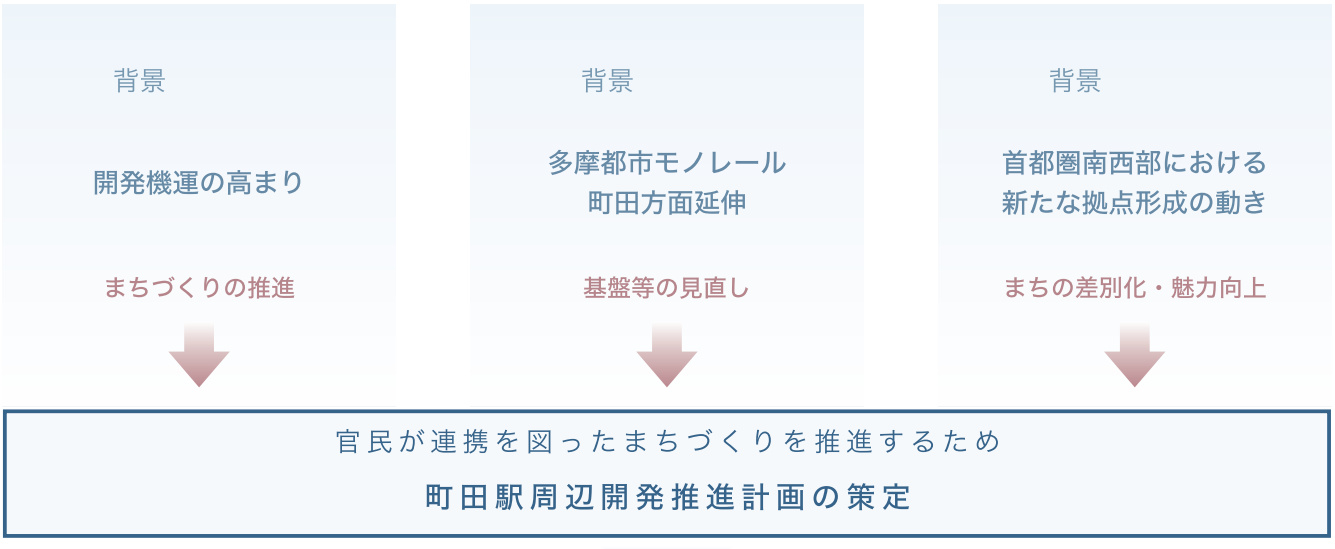
２０２１年１２月には多摩都市モノレール町田方面延伸ルートが選定されたことからも、モノレールの起終点となる町田駅周辺の道路ネットワークや歩行者空間のあり方を再検討し、駅周辺街区の機能更新とあわせて、便利で快適、魅力ある駅前空間の実現が求められています。

これまで、町田市中心市街地のまちづくりを進めるにあたり、２０１６年７月には、町田市中心市街地のまちづくりを進める上での“道しるべ”となる「町田市中心市街地まちづくり計画“夢かなうまちへ”」を地元関係者の方々とともに策定しました。１０のプロジェクトを掲げ、社会情勢や環境変化に対応しながら、様々な取り組みを推進しています。

また、２０２２年３月に策定した「都市づくりのマスタープラン」では「町田駅周辺の商業地を多機能化・ウォーカブルなまちにするプロジェクト」を掲げ、町田駅周辺を町田市の都市づくりをけん引する分野横断的な取り組みを進めるエリアとして位置づけました。市内外における商業拠点としての役割を広げ、「住む・働く・学ぶ・交流する・憩う・楽しむ・体験する」など、過ごし方の選択肢が多様にあり、訪れる人の時間・体験が特別になるような魅力的でウォーカブルな拠点へと転換することを目指しています。

一方、首都圏南西部の周辺都市においても、大型商業施設の開業や駅前開発が進み、商業の賑わいで人々を惹き付けてきた町田駅周辺の優位性は薄れつつあります。このままでは、町田駅がこれまで築いてきたまちの魅力やブランド力が埋没していってしまう可能性もあります。

そこで、個性ある店舗や魅力あふれる商店街など、今ある町田らしい資源も活かしつつ、官民が連携しながら、さらに多様な魅力を持つまちへと転換していくことを目指して、駅周辺開発におけるまちづくり関係者の共通指針として「町田駅周辺開発推進計画」を策定します。



## ◆ 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ます。

・各地区において、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ます。

・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」との声があります。

**➡ 町田らしさを活かし、一体的で繋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）が必要です。**

## ◆ 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ます。

・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です。

出典：多摩都市モノレール町田方面延伸促進パンフレット

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です。**

## ◆ 背景 03　首都圏南西部における新たな拠点形成の動き

### ❶ 他都市で進む都市開発・都市機能更新

・橋本駅南口では「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」として土地利用や基盤を検討し、令和５年11 月に「相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン」が策定されています。

・相模原駅北口では、広域防災拠点としても機能するスポーツレクリエーションパークが順次開業しており、隣接する用地の導入機能や基盤の検討が継続的に行われています。

・海老名駅周辺では大規模集合住宅や商業施設の他に、神奈川県県央地区最大となるオフィスビルが建設されています。

・立川駅周辺では、多目的ホールや高級ホテル、商業施設等で構成された複合施設による新たな観光拠点が形成されています。

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）

### ❷ 首都圏南西部を牽引する拠点として、町田駅周辺の機能更新が必要

・町田駅前の大型商業施設については、１９７０年代初期に開業してから現在に至るまで施設の更新が停滞している状況です。

・１９６３ 年４ 月に竣工した森野住宅は、築61 年（２０２４年６月時点）が経ち、建物の更新の時期を迎えています。

・町田駅周辺の都市機能更新は、他都市に後れを取る状況にあります。

森野住宅

**➡ 他都市の中で埋没しないような、町田らしさを活かした駅前開発の推進が必要です。**

**【 参考 】首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト**

新しい首都圏の実現に向けた地域の戦略を明らかにした「首都圏広域地方計画（平成 28 年３月策定）」において、広域的な連携・協力を図りつつ、今後概ね10 年にわたって重点的に実施する具体的取組として位置づけられた 38 の戦略プロジェクトの一つです。

リニア新幹線の開通による羽田空港や中部・近畿圏とのアクセスの飛躍的な向上、多数の大学や研究機関の連携を通じた新たな産業集積や立地特性を活かした業務機能等の集積により首都圏を牽引する国際的な都市圏として発展していく可能性、さらには首都圏直下地震等の災害時の拠点機能を強化することで首都圏のバックアップ機能を有することができるエリアを「首都圏南西部国際都市群」と位置づけ、首都圏の新しい拠点形成を図ります。

出典：国土形成計画 首都圏広域地方計画

## 町田駅周辺開発推進計画の位置づけ

**まちだ未来づくりビジョン2040**　市政運営の基本となるビジョン・まちづくりの基本指針（基本構想・基本計画）

具体化

**町田市都市づくりのマスタープラン**

都市づくりの各分野の計画を統合し、共有した施策を展開

- 都市計画マスタープラン
- 住宅マスタープラン
- 交通マスタープラン
- 緑の基本計画
- 分野横断的なリーディングプロジェクト（町田駅周辺のプロジェクト）

など

連携

**他の関連計画**

- 第３次町田市環境マスタープラン
- 町田市地域防災計画
- 町田市産業振興計画 19-28
- 町田市公共施設等総合管理計画（基本計画）など

まち全体の将来像を、より小さいまちの単位で詳細化して位置づけます

都市づくりマスタープラン
コンテンツ編

**町田市中心市街地まちづくり計画**

市民・事業者・市の協働のまちづくりの指針
まちづくりを進める上での“道しるべ”となる10のプロジェクト

推進

**その他の計画**

- 原町田大通りの整備・リニューアルに向けて concept book
- 芹ヶ谷公園芸術の杜プロジェクト　パークミュージアム　design book
- 森野住宅周辺地区まちづくり構想
- 町田駅周辺公共施設再編構想

推進

連携

**本計画**

**町田駅周辺開発推進計画**　まちづくり関係者の共通指針

【1】駅前空間 **大規模店舗** 魅力向上

【4】快適で便利な **交通ターミナル** をつくる

【7】駅からつながる **水と緑の新たな都市空間** づくり

・町田市では、中心市街地の更なる整備に向けた市民、事業者、行政の協働のまちづくりの指針として、地元の方々と共に「町田市中心市街地まちづくり計画」を２０１６年に策定しました。

・「町田市中心市街地まちづくり計画」は、１０のプロジェクトの実現に向けた取り組みや体制等を示すことで、まちづくりを進める上での“道しるべ”となる役割を担っています。

・町田駅周辺開発推進計画は、１０のプロジェクトの内【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、【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の３つのプロジェクトを確実に推進していくための計画です。

## 町田駅周辺開発推進計画の対象エリア

・町田市中心市街地まちづくり計画（2016 年策定）における計画の対象範囲を踏まえた上で、中心市街地全体への人の流れ、賑わい、交流をより一層生み出すような、一体的で繋がりを持ったまちづくりを実現するために、町田駅周辺における再開発を推進します。

・再開発に向けて検討が進められる地区を開発推進地区（A 地区、B 地区、C 地区、D 地区）とします。
なお、D 地区については「町田駅周辺開発をけん引するリーディングエリア」として位置づけ、まちづくりに取り組んでいきます。

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。

## 02 町田駅周辺の魅力

### 魅力１｜商業集積地としての賑わい

・駅周辺には個性的な中小規模の店舗が集まる商店街が広がっています。

・駅前には百貨店などの大規模商業施設も立地し、首都圏南西部の中でも有数の商業集積地として知られています。

・幅員が狭い道路では、商店と歩行者がほど良い距離感にあり、賑わいのある街並みを形成しています。

原町田中央通り商店街

### 魅力２｜水や緑を感じる豊かな自然

・駅の直近に位置する森野住宅の周辺には、豊かな緑、境川といった自然環境がみられます。

・町田駅から徒歩 10 分程度で訪れることができる芹ヶ谷公園は、豊かな水と緑の自然あふれる空間に美術作品が点在しており、四季折々の風景を楽しむことができます。

芹ヶ谷公園

### 魅力３｜都心や観光エリアへの交通利便性

・町田駅の１日の平均乗降人員は小田急小田原線では新宿駅に次ぐ第２位、JR 横浜線では第１位を誇り、首都圏南西部の主要駅の中で最も多いです。また、多摩都市モノレール町田方面延伸によって、更なる利便性向上が見込まれます。

・業務の中心である新宿や横浜へ約３０分で移動でき、観光地として人気の高い江の島や箱根にも高いアクセス性を有しています。

・羽田空港までの直通リムジンバスもあり、首都圏南西部の中では最も短時間でアクセスできます。

町田駅前通り

### 魅力４｜多くの人が集まる活気あるイベント

・交通の要所であり、世代や国籍を問わず多様な人が集まり、新しいモノやコトを発見することができます。

・地域イベントである「フェスタまちだ」「キラリ☆まちだ祭」「町田時代祭り」などでは、原町田大通りを中心に、商店街やシバヒロ、公園など周辺施設含めてまち全体が会場となり、大きな賑わいを見せています。

原町田大通り（マルシェ「まちだの市」）

### 魅力５｜アートやスポーツといった魅力的なコンテンツ

・芹ヶ谷公園には世界でも数少ない版画専門の美術館である国際版画美術館があります。新たに、ガラスと陶磁器をテーマとする（仮称）国際工芸美術館も整備されます。

・公園内やまちなかにおいて、野外彫刻等の芸術作品に触れることができます。

・FC 町田ゼルビアと ASV ペスカドーラ町田といったホームタウンチームがあり、スポーツによる賑わい、交流が生まれています。

芹ヶ谷公園（フューチャーパークラボ）

# 03 町田駅周辺の課題

## 課題１｜鉄道利用者がまちなかへ訪れる割合が少ない

・町田駅の乗降客数（小田急線＋JR横浜線）は、首都圏南西部の主要駅で最も多く、次いで立川駅、海老名駅となっていますが、乗降客数のうち、まちなかへの来街者の割合は立川駅※よりも大幅に低くなっています。

※多摩都市モノレール沿線かつ複数路線（JR 中央線＋ JR 南武線など）が乗り入れていることから、比較対象として選定しました。

町田駅と立川駅を比較した場合、A（下図）の割合が低くなっています。

A がまちなかへの来街者であると仮定すると、町田駅と立川駅では９．４％もの差があります。

◇ 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。

## 課題２｜駅前の視認性が低い

・駅前は建物が建ち並んでいるため、視認性が低く圧迫感があります。

・街を視認できないことが、まちなかに出ていきづらい要因の一つと考えられます。

駅前の商業施設

鉄道利用者の乗換動線

地上レベルから見た小田急線町田駅西口

➡ まちなかが見通せるような視認性の高い、ゆとりある駅前空間の整備が必要です。

## 課題３｜まちなかのオープンスペースが不足している

・町田駅周辺には、十分な広さの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ます。

・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です。

・災害時に利用可能な避難広場や避難施設が不足しています。

JR 町田駅北口

➡ 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が必要です。

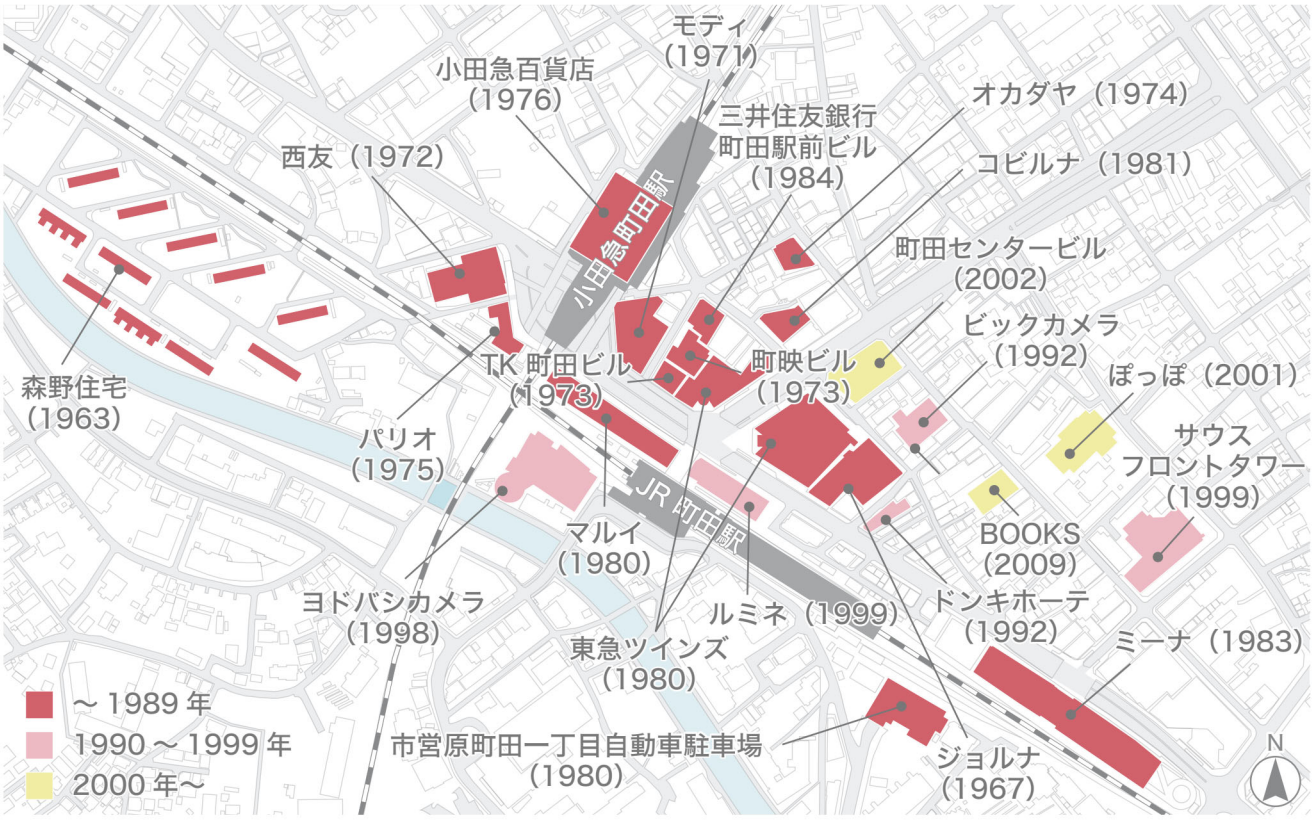
## 課題４｜駅周辺施設の老朽化が進行している

・小田急線東口（JR 横浜線北口）を中心に老朽化した商業施設が見られ、直近で更新された主要な施設も２０００年代前半の竣工であり、都市機能の更新が求められています。

・小田急線西口については、低未利用（駐車場利用など）の状況が長年続いています。

・駅周辺のペデストリアンデッキについても、交通需要やバリアフリー化に対応しきれていない状況です。

◇ 町田駅周辺における主要な施設の竣工年




➡ 駅周辺施設の機能更新にあわせて、一体的に繋がりを持ったまちづくりが必要です。

## 課題５｜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員が多い状況です。

・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状況にあります。

・また、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ます。

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

➡ 分散するバスの乗降スペースを集約するとともに、誰もが利用しやすい交通結節点としての整備が必要です。

## 課題６｜周辺都市と比較して、特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ます。

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

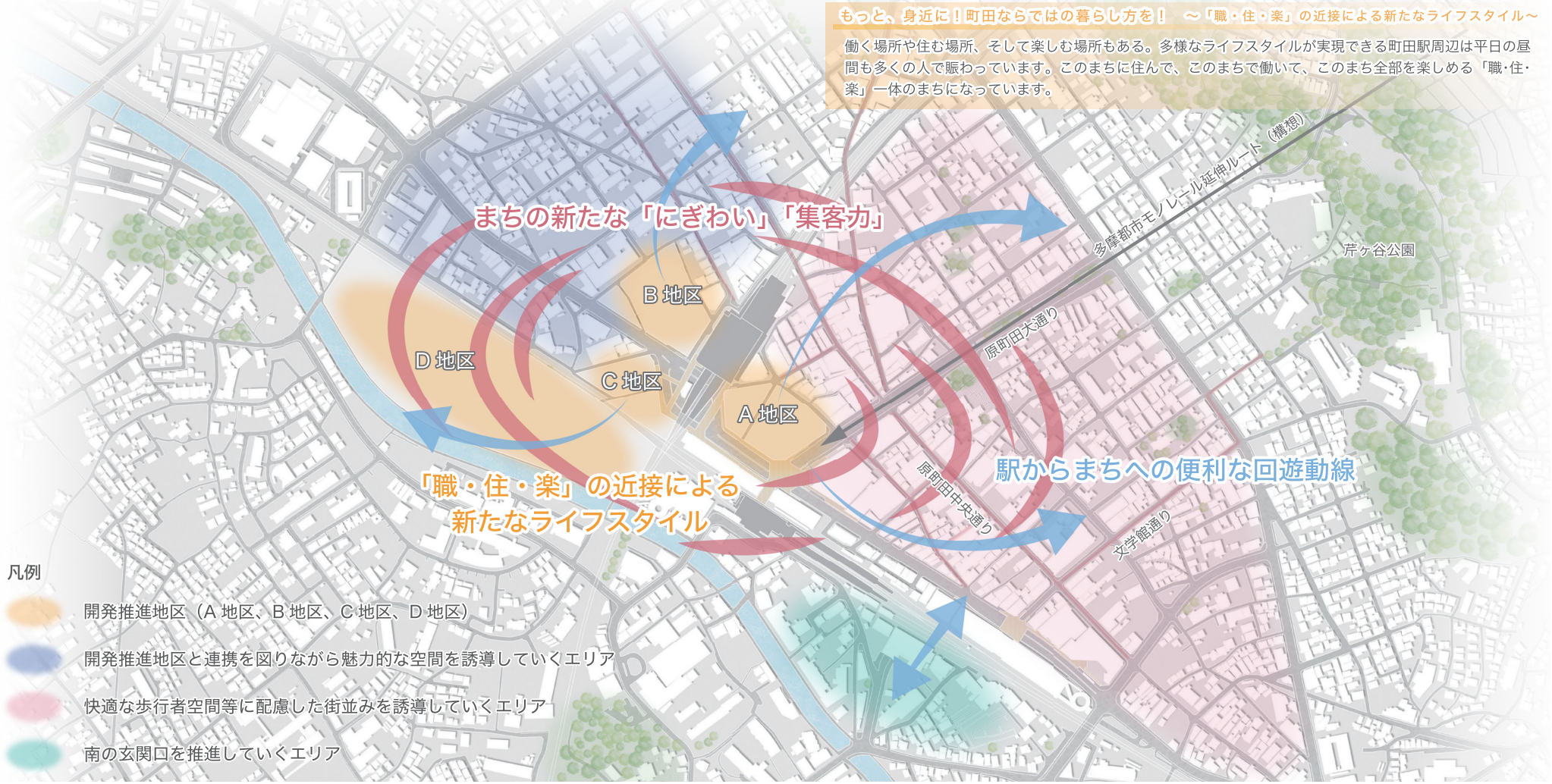
➡ 町田の魅力を向上させるような新たな都市機能の導入などが必要です。

# 04 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～

日常生活の大抵のことがオンラインで事足りる今の時代において、それでもまちに出て、非日常的な空間や時間を楽しむ・・・。それが今、人々がまちに出かける価値や目的です。そして、人々は「モノ」を消費するだけではなく、だれかと一緒に「コト」を消費すること、つまり、そこでしか得られない体験や感動をだれかと共有することを求めています。

これからも多くの人々に**“町田に行ってみよう、町田で集まろう”**と思ってもらえるようなまちであり続けるために、３つの鉄軌道を受け止め、便利で快適・居心地のよい駅前空間を創出するとともに、これまで培ってきた町田らしい商業の賑わいに**“誰かと一緒に楽しむ・体験する”**といった新しい賑わいを加えることで、これからも賑わいと交流が生まれ続けるまちづくりを目指していきます。








### ◆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」～**

町田駅周辺に、これまでの商業の賑わいに加えて、誰かと一緒に映画を楽しんだり、音楽やスポーツを体感できるような「エンターテイメント」によるワクワク感が生まれています。「町田に行こう！町田で集まろう！」という人々でまち全体が盛り上がっています。

**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～**

新しい交通ターミナルに３つの鉄軌道とバスの集まる町田駅周辺は、今よりもっと便利に、使いやすくなります。そして、町田駅を訪れた人々は、まちなかを歩いて楽しみ、いつでも新しい体験や出会いを発見することができます。

**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～**

働く場所や住む場所、そして楽しむ場所もある。多様なライフスタイルが実現できる町田駅周辺は平日の昼間も多くの人で賑わっています。このまちに住んで、このまちで働いて、このまち全部を楽しめる「職･住･楽」一体のまちになっています。

## 地区ごとに目指す開発イメージ

開発推進地区では、まちに人を集める集客装置として「にぎわいの核となる機能」を導入するとともに、各地区の特性に　応じた役割分担を行いまちづくりを進めていきます。

### B 地区｜まちの新たな賑わい創出による「駅前の顔」

・新たな駅前の顔づくりとして、ここでしか体験できない集客機能の導入
・駅前の顔にふさわしい空間と動線の形成
・多様なワークスタイルやライフスタイルへの対応
・まちなかから B ～ D 地区までをシームレスにつなぐ動線の創出

**■新たな賑わいづくりの核となる導入機能イメージ**

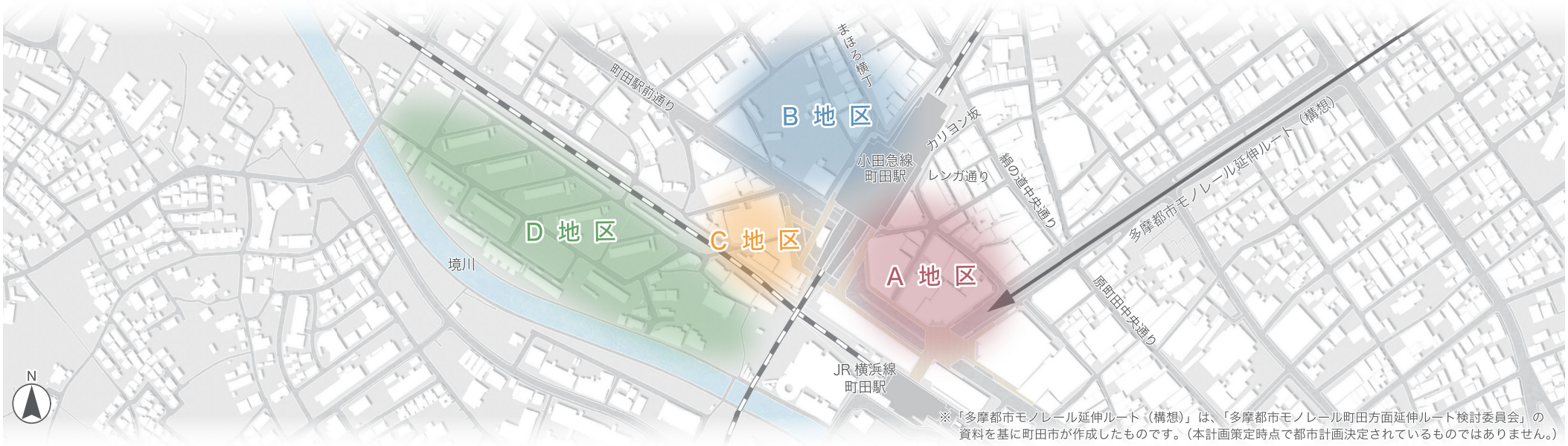
目的地となるような魅力的なコンテンツを提供するエンタメ施設
ex. シネマコンプレックス

### A 地区｜公共交通機能の集約と町田の「シンボル」

・3 つの鉄軌道が交差する
新たな交通結節点として「交通ターミナル」の集約化
・町田のシンボルエリアとして、
周辺の商業エリアと連続した賑わいと空間の形成

**■新たな賑わいづくりの核となる導入機能イメージ**

新交通ターミナル、バス待合所、多摩都市モノレール町田新駅




※「多摩都市モノレール延伸ルート（構想）」は、「多摩都市モノレール町田方面延伸ルート検討委員会」の資料を基に町田市が作成したものです。（本計画策定時点で都市計画決定されているものではありません。）

### D 地区｜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」

・これまでの町田駅前にない、ここでしか体験できない集客機能の導入
・緑豊かな環境と境川の親水性を活かした憩いの空間づくり
・ゆとりある都市型居住環境の整備
・災害時における避難機能
・まちなかから B ～ D 地区までをシームレスにつなぐ動線の創出

**■新たな賑わいづくりの核となる導入機能イメージ**

目的地となるような魅力的なコンテンツを提供するエンタメ施設
ex. 音楽・スポーツなどを楽しめる施設
滞留、憩い、賑わい、楽しみ、様々な場面で来街者を満足させる広場空間

### C 地区｜町田の文化や学びを発信する「交流拠点」

・町田らしい文化や学びの発信地として、劇場やアートギャラリーの導入
・人々が集う場としての交流の拠点づくり
・世代を超えて、誰もが自由に学ぶことができる教育・文化施設
・まちなかから B ～ D 地区までをシームレスにつなぐ動線の創出

**■新たな賑わいづくりの核となる導入機能イメージ**

ライブホール（演劇ホール、ミュージカルホール）

## 05 開発推進地区（A 地区、B 地区、C 地区、D 地区）の目標・方針

・03「町田駅周辺の課題」を踏まえて、空間、動線、環境の観点で「開発推進地区の目標」を設定し、それぞれに対応した具体的な方針を示します。

・「開発コンセプト」や「開発推進地区の目標・方針」について、官民が連携を図りながら、まち全体で取り組むことで、より良いまちづくりになるように努めます。

### 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

町田駅周辺の魅力を体験し、まちの賑わいや雰囲気を感じることができる空間を創出します。

#### 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
方針 1-2 ｜ 多くの人が憩える「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 1-4 ｜ 町田の魅力を向上させる「新たな機能」を導入する

### 目標２ 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

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動線を整備します。

#### 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
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

### 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

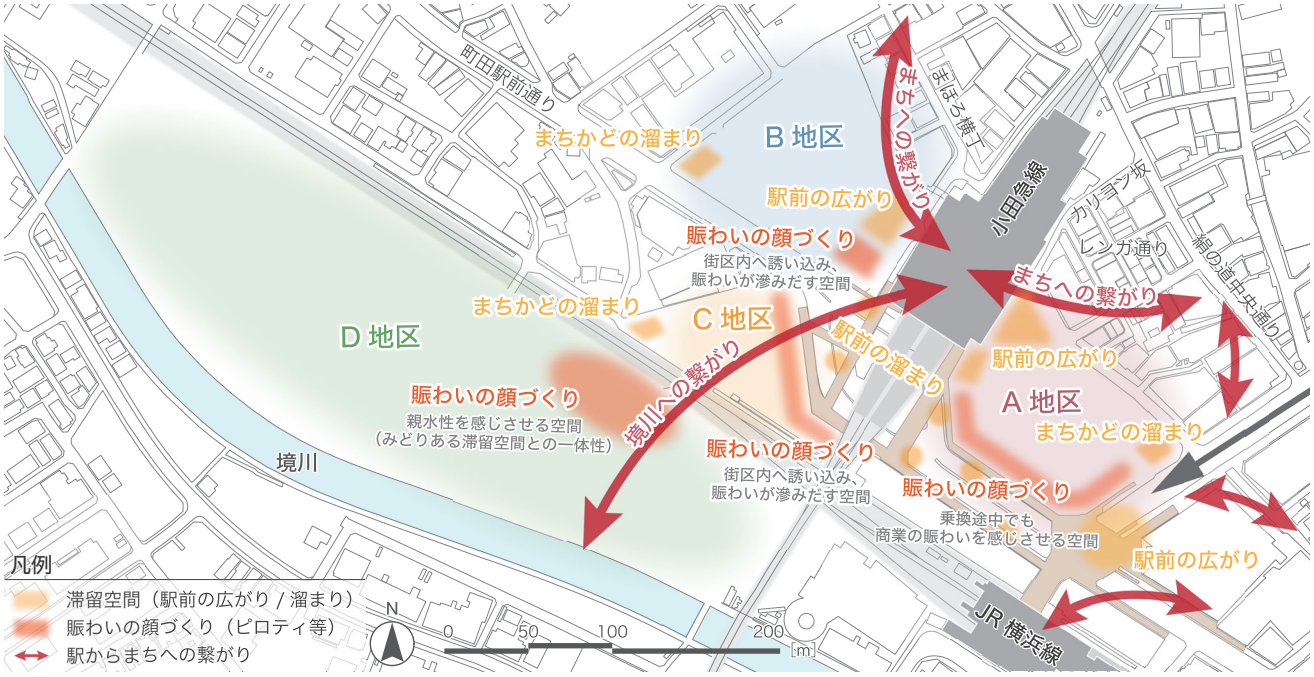
町田駅周辺の魅力である地域性や豊かな自然など、周辺の環境に配慮した計画を行います。

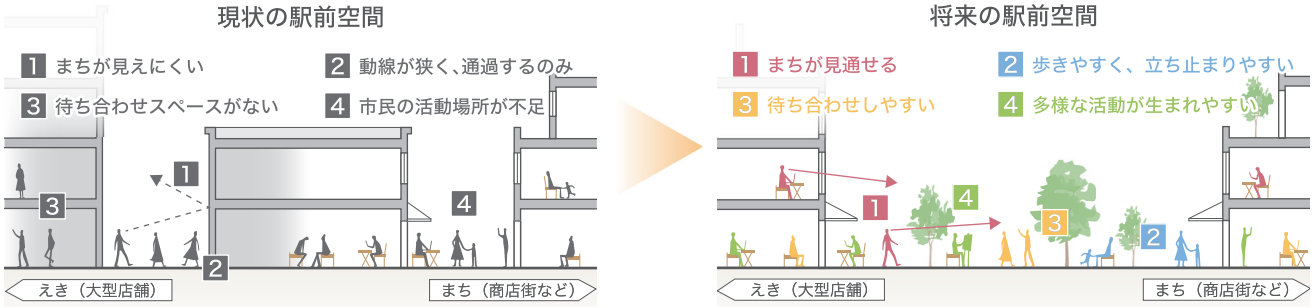
#### 方針３ 地域の特徴を最大限に活かした街並みの形成と環境づくり

方針 3-1 ｜ 周辺の街並みとの「調和」を図る
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
方針 3-3 ｜ 災害に強い「安全・安心なまち」をつくる

## 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。



広場空間

広場空間

広場空間

## 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。

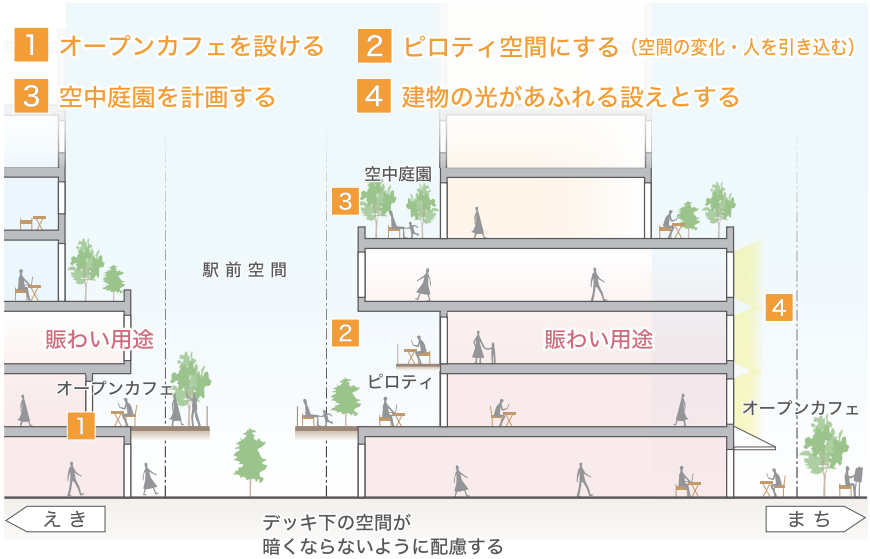
オープンスペース

広場空間

オープンカフェ

## 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。



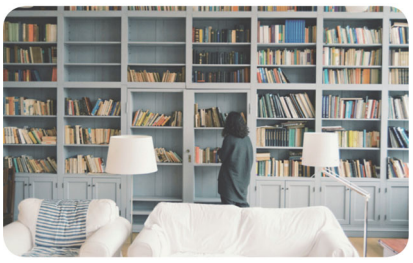
## 方針 1-4 ｜町田の魅力を向上させる「新たな機能」を導入する

「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

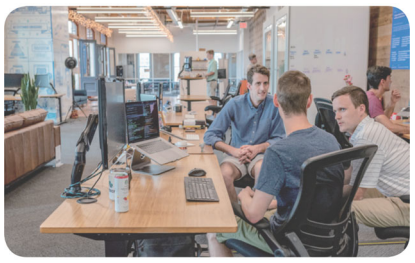
映画館 / プラネタリウム
アリーナ / ライブハウス
アミューズメント / 体験型施設　etc.

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

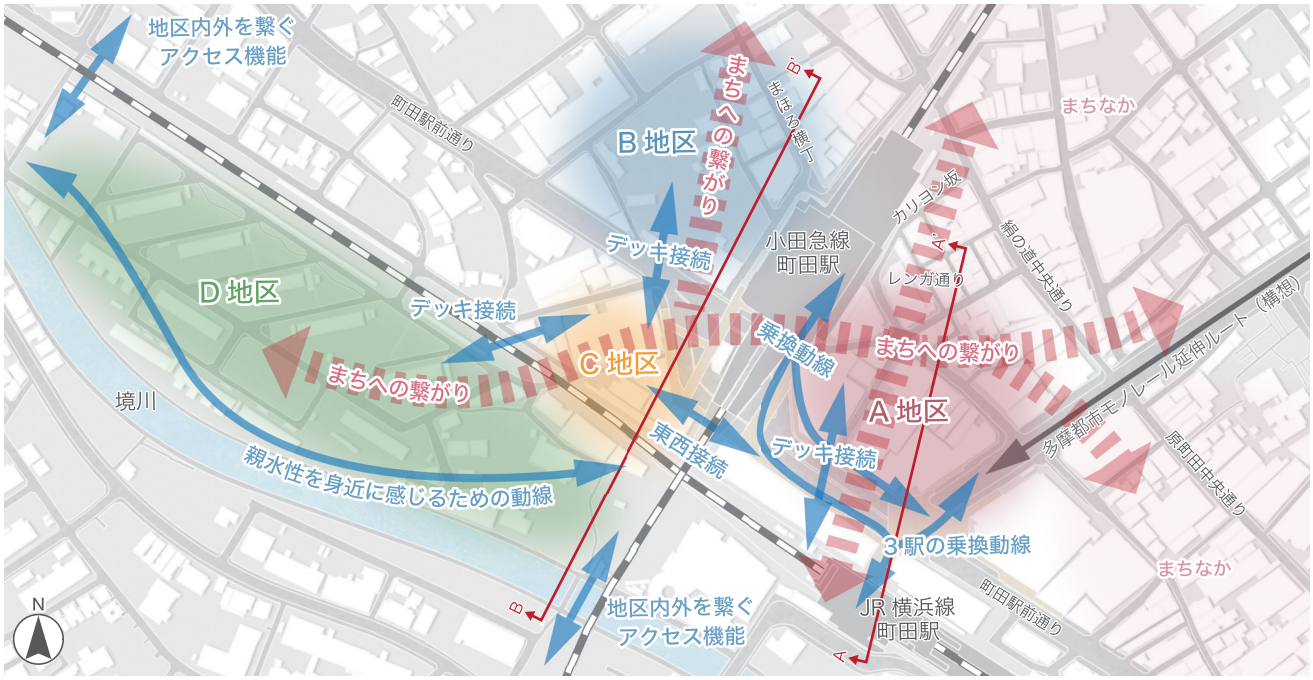
待合スペース / 乗換案内
アンテナショップ / 充電スポット
観光案内所 / スムーズな乗換　etc.

市民や来街者が学び、発信できる
### カルチャー

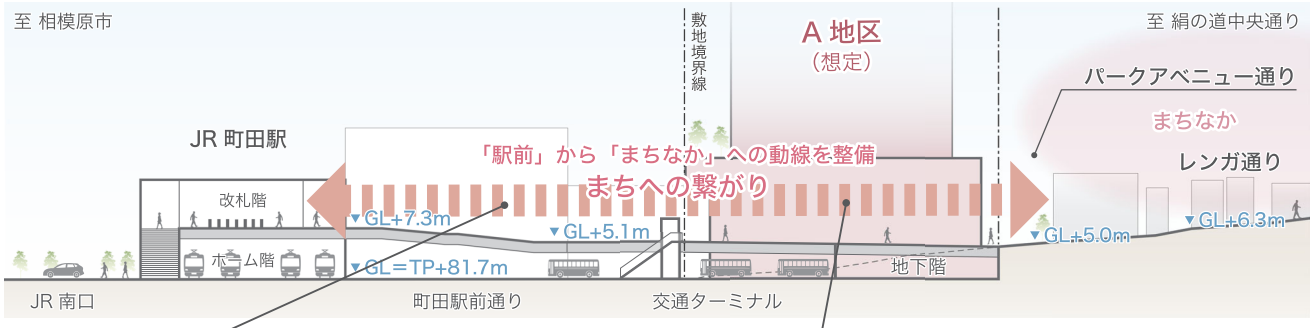
ギャラリー / 雑貨店
ライブレストラン / 小劇場
サテライトキャンパス / 学習塾　etc.

## 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。




### ◇ A - A' 断面イメージ



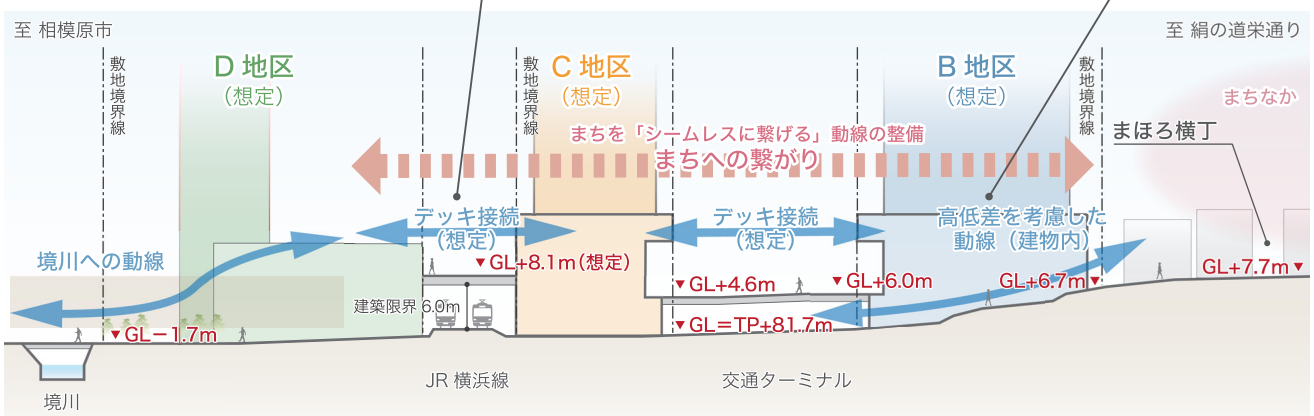
街区間の動線

街区間を繋ぐ動線

建物内の動線

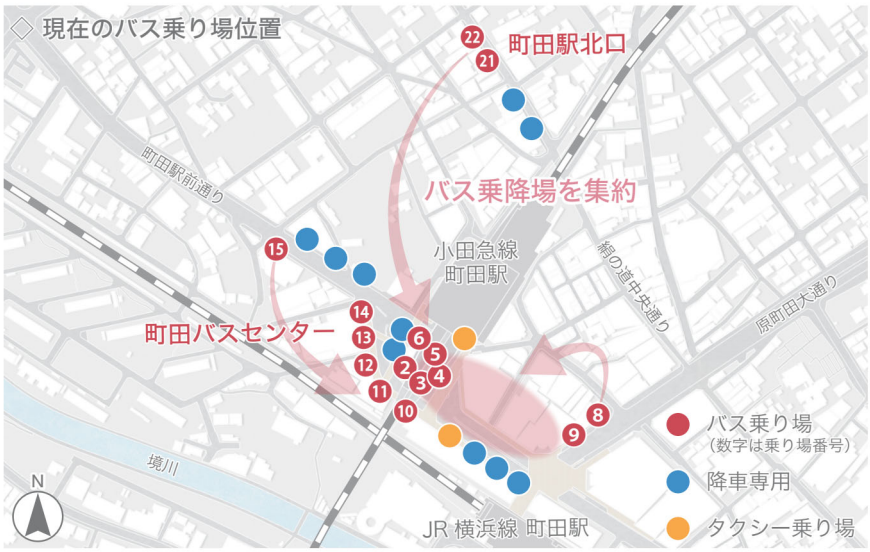
高低差を考慮した動線

### ◇ B - B' 断面イメージ



## 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。

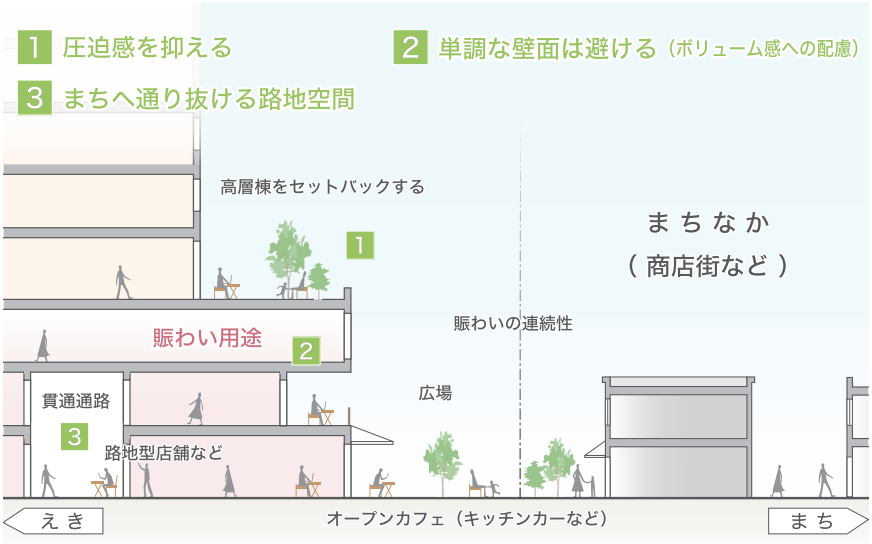


バスターミナル乗降場

バスターミナル待合スペース

## 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。



キッチンカー

外向き店舗

## 方針 3-2 ｜豊か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

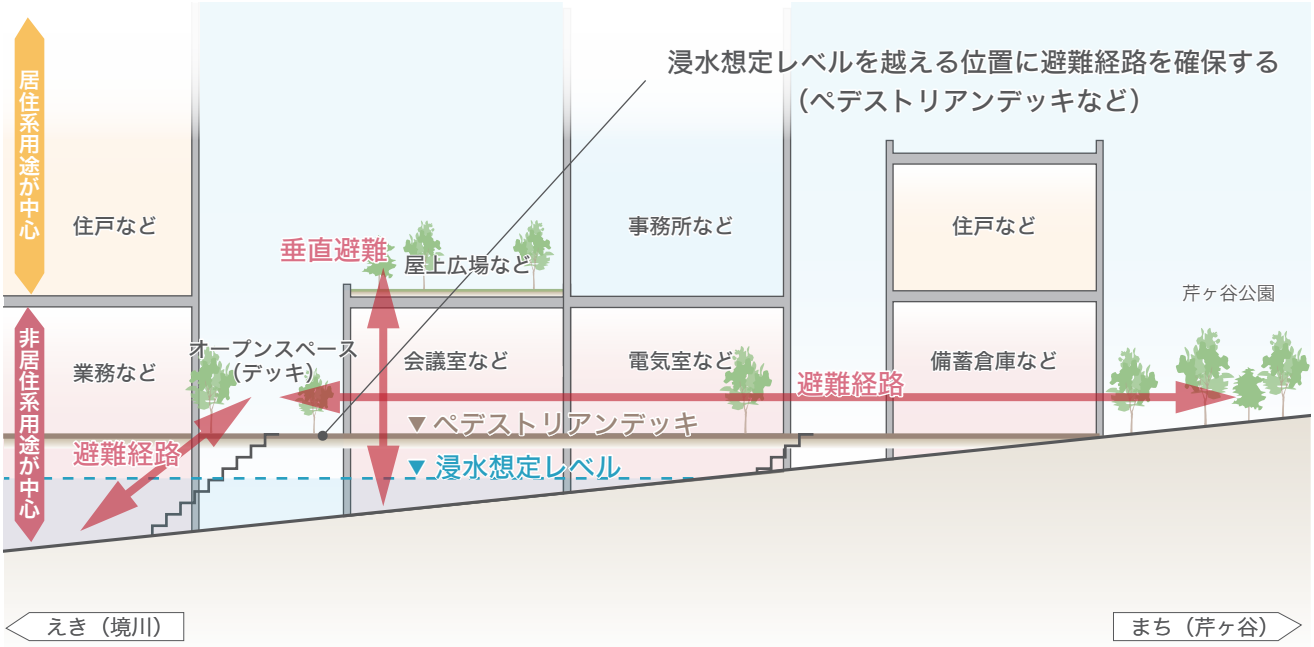
親水空間

連続するみどり空間

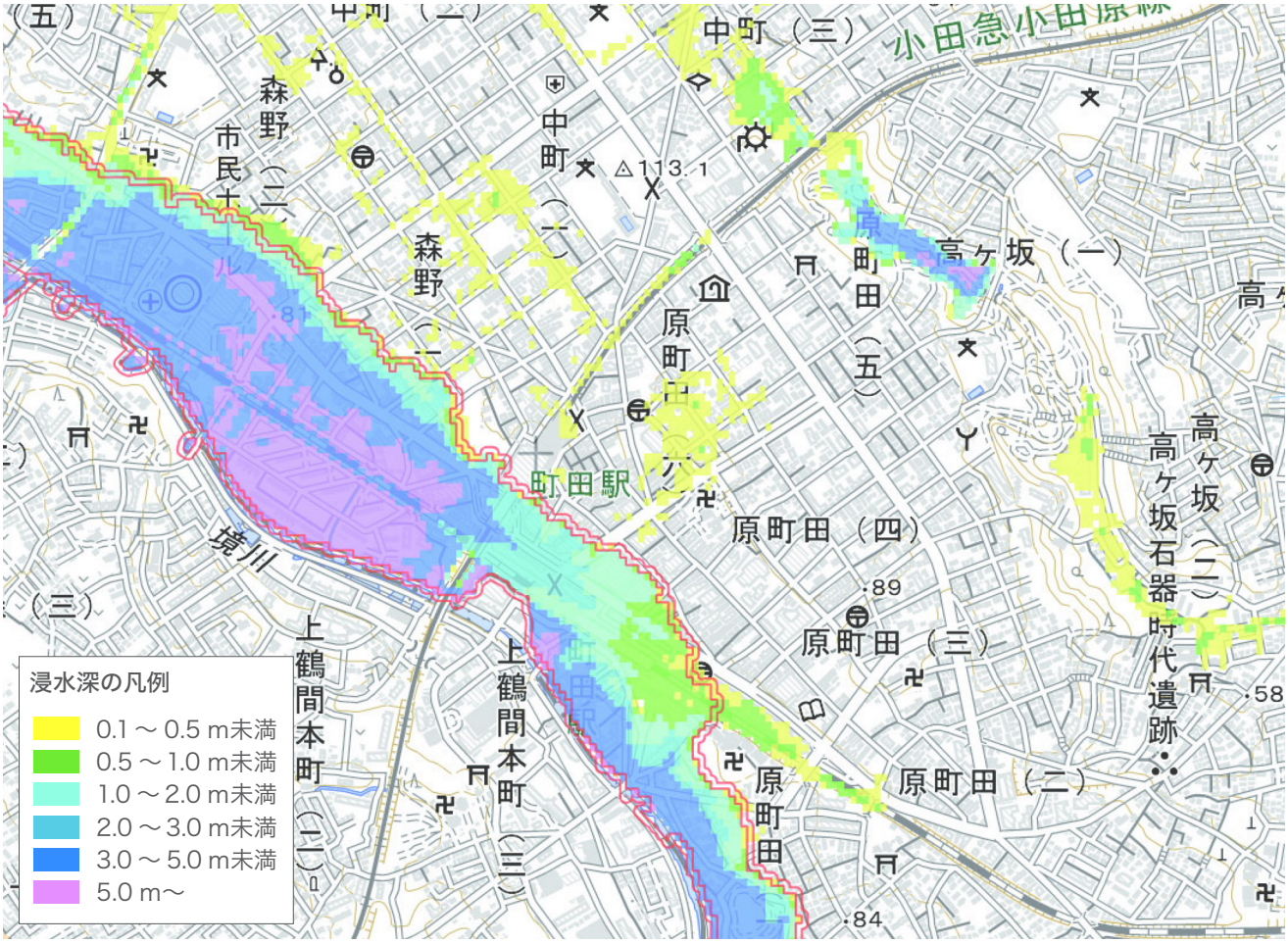
## 方針 3-3 ｜災害に強い「安全・安心なまち」をつくる

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深さ以上に設けます。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




◇ 町田駅周辺の浸水想定深さ




出典：東京都建設局浸水予想区域図

## ◆ 町田駅周辺の課題に対する各方針の整理について

・03「町田駅周辺の課題」に対する 05「開発推進地区（A 地区、B 地区、C 地区、D 地区）の目標・方針」の対応表を下記に示します。

・町田駅周辺開発推進計画では、各課題を解決するきっかけとして方針を示し、具体的には官民が共に議論し、連携を図りながら、開発推進地区の計画を実現させていきます。

| | 課題 1<br>まちなかへ訪れる割合が少ない | 課題 2<br>駅前の視認性が低い | 課題 3<br>オープンスペースが不足 | 課題 4<br>駅周辺施設の老朽化が進行 | 課題 5<br>バス乗降スペースが不足 | 課題 6<br>特出する都市機能が不足 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **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 | ○ | ○ | ○ | | | |
| 方針 1-2 ｜ 多くの人が憩える「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 1-4 ｜ 町田の魅力をアップさせる「新たな機能」を導入する | ○ | | | | | ○ |
| **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 | ○ | ○ | | ○ | | |
| 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 | | | | | ○ | |
| **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 | | | | ○ | | ○ |
| 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 | | | ○ | | | |
| 方針 3-3 ｜ 災害に強い「安全・安心なまち」をつくる | | | ○ | ○ | | |

# 06 まちづくりの実現に向けて

## 各主体の協働・連携によるまちづくりの実施

・まちの将来像の実現に向けて、地権者、事業者、市民、行政等が本計画をまちづくりの指針として共有した上で、各主体の協働・連携によるまちづくりを進めていきます。

・各地区の開発において、都市開発諸制度等を活用する場合は、「町田市都市計画提案制度に関する手続き要領」に基づき、進めていきます。

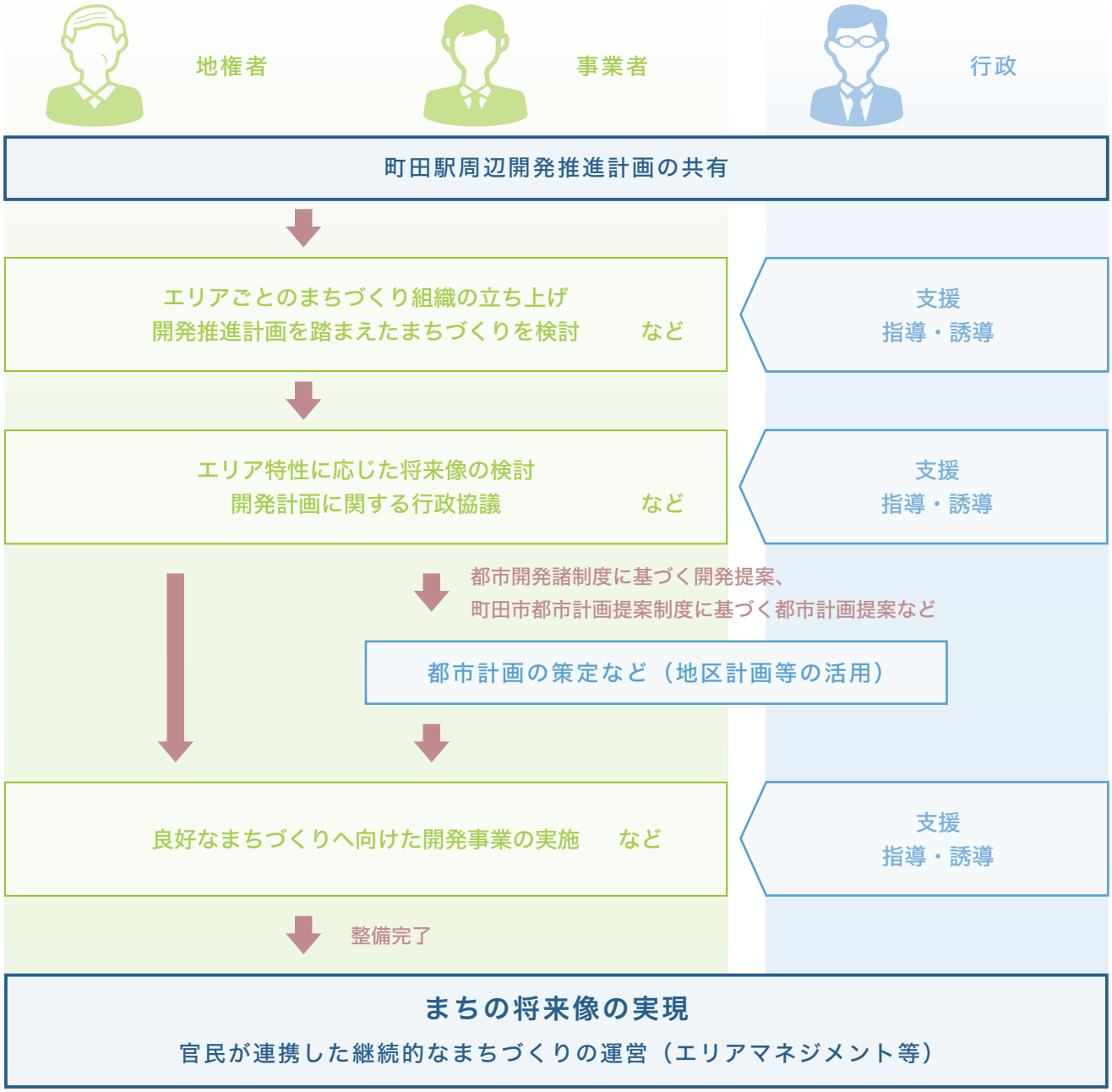
【町田市】

・地域の特性や独自性を活かしたまちづくりの実現に向けて、地域に根差したまちづくり活動を支援していきます。

・地域の特性を踏まえたアイデアや創意工夫を活かすため、事業者による開発計画の提案を検討し、適切に指導や誘導をしていきます。

・町田市中心市街地まちづくり計画と連携した一体的な取組を支援し、推進していきます。

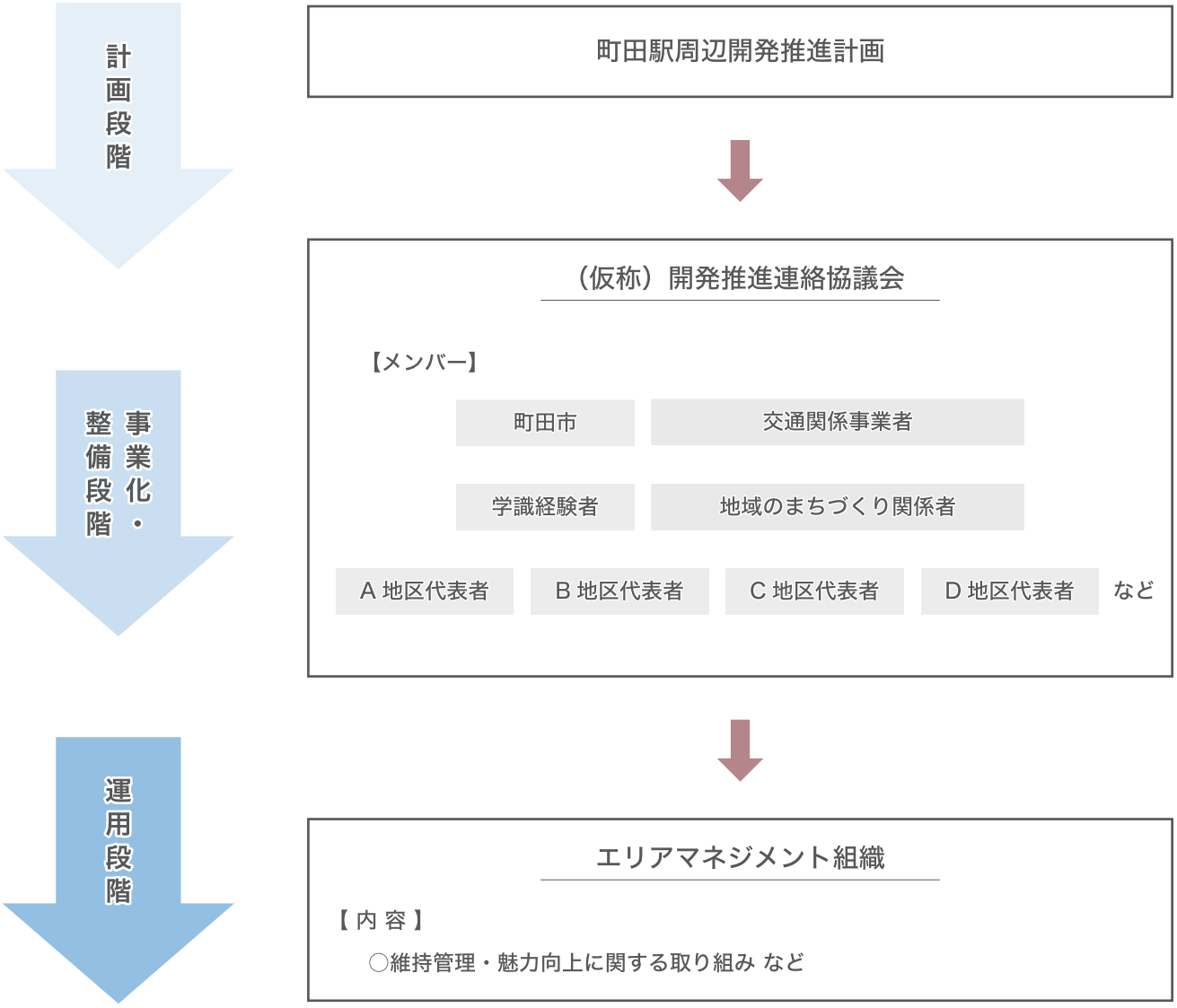
・多摩都市モノレールの延伸や開発推進地区の検討内容など、社会情勢の変化に合わせて、まちづくりの効果等を検証しながら、町田駅周辺開発推進計画の内容について更新していきます。



## まちづくりの実現に向けて

・開発推進地区の代表者や地域のまちづくり関係者、交通事業者などが情報交換・情報共有できる場として、（仮称）開発推進連絡協議会の立上げを検討します。

・運用段階においては、町田駅前の維持管理や魅力向上に関する取り組みを行うエリアマネジメント組織の立上げを支援していきます。




### おわりに

町田駅周辺開発推進計画を共有することをきっかけとして、

官民が密に連携を図りながら、各主体がまちの動きを的確に捉え、

引き続き検討が必要な課題に取り組むことで、より良いまちづくりを実現させていきます。

**町田駅周辺開発推進計画**

発行年月日　２０２４年６月
発行　町田市都市づくり部
都市政策課中心市街地開発推進室
町田市森野２－２－２２
電話　０４２－８５１－７５７６
刊行物番号　２４－１３
印刷　株式会社イコープリント

この冊子は、１０００部印刷し、１部あたりの単価は２２９円です（職員人件費を含みます。）