

5 町 田

(1) 現状と課題

町田市は、都心から 30～40km 圏に位置し、横浜の中心部からは 20～30km の距離にあり、面積は約 72km² である。市域の大部分が多摩丘陵に属し、一級河川の鶴見川の源流を抱えるなど自然環境に恵まれた都市である。

市の人口は、市制施行当時の 1958 年（昭和 33 年）には約 6 万人であったが、高度経済成長期に町田駅周辺の丘陵部や斜面地における住宅団地の開発が相次ぎ、2008 年（平成 20 年）10 月現在、約 41 万 4 千人（住民基本台帳）と、おおむね 50 年間で 7 倍に増加している。

市の就従比は、住宅都市として成長してきたことから、0.71（平成 17 年国勢調査）と、多摩地域の平均就従比（0.79）に比べて低い水準となっており、人口の集積に対する就業機会の不足が顕著であり、市内に雇用の場を確保していくことが必要である。

町田駅周辺



商業については、古くは「絹の道」の中間点として市（いち）が栄え、現在も多摩地域で有数の商業都市となっている。大型店の売場面積は、多摩地域でトップクラスであり、第 3 次産業の比率も約 7 割となっている。小売業、飲食業の集積が特徴的であるが、卸売業の集積は少なく、消費都市としての性格が強い。特に、町田駅周辺には、広域を対象とする商業が集積しており、地理的条件から、商圈は神奈川県中央方面に広がっている。

製造業については、集積度合が低く、工業出荷額は多摩地域の中で低位にある。研究開発やソフトウェア産業など、中小企業の技術連携を強めながら、産業集積を促進することが必要である。

広域交通については、小田急小田原線が都心方面と厚木・小田原方面に、JR 横浜線が八王子方面と横浜方面に連絡しており、その結節点である町田駅は、利便性

の高い鉄道結節点となっている。

また、市南部に近接して、東名高速道路の横浜町田インターチェンジがあり、国道 16 号、国道 246 号とあわせて、広域道路網の結節点となっている。しかし、市内の幹線道路の整備率は低く、ネットワークの形成が不十分であるため、慢性的に渋滞が発生しており、町田駅周辺のアクセスも弱い。市内及び周辺都市を結ぶ道路網の整備が大きな課題である。

町田市は、相模原市など神奈川県央方面と密接に関係しており、多摩地域が都県境を越えて交流を進めていく上で重要な役割を担っている。一方、他の核都市との連絡性の確保など、多摩地域における結びつきを強化していくことも必要である。

また、町田市は、丘陵部の豊かな自然環境、八王子市に次ぐ大学の集積など、高次な生活都市として発展する大きな可能性を有している。

(2) 整備方針

- ・ 町田駅周辺地区は、核都市「町田」の中心地区であるとともに、「町田・相模原業務核都市基本構想」において業務施設集積地区に位置付けられており、既存の業務・商業の集積を生かし、都市基盤の整備を推進しながら、核都市にふさわしい業務・商業、文化、交流、生活サービス等の多様な機能を高度に集積させていく。
- ・ また、市街地再開発事業等により整備された業務・商業施設や住宅など既存のストックを生かしつつ、中心市街地への再投資を促進し、中心市街地に滞在することが来街者の楽しみとなるような、ゆとりと回遊性の高い市街地の形成を図り、多くの人が住みたい、訪れたい、働きたいと思える、経済活力と文化発信力に優れた中心市街地の形成をめざす。
- ・ 町田駅以外の鉄道駅周辺地区は、各生活圏における住民の日常生活、交流を支える生活の中心地として位置付け、地区の特性に応じて、商業、文化、サービスなど生活の質の向上に資する機能や緑の充実を促進する。また、駅と商店街とを有機的に結び、歩行者が安心して快適に歩ける環境の整備を図っていく。
- ・ 南町田駅周辺地区、多摩境駅周辺地区は、職と住の均衡を図るため、産業振興や生活環境の向上に資する整備プロジェクトを展開すべき拠点として位置付け、計画的に基盤整備を推進していく。

(3) 整備エリアのプロジェクト

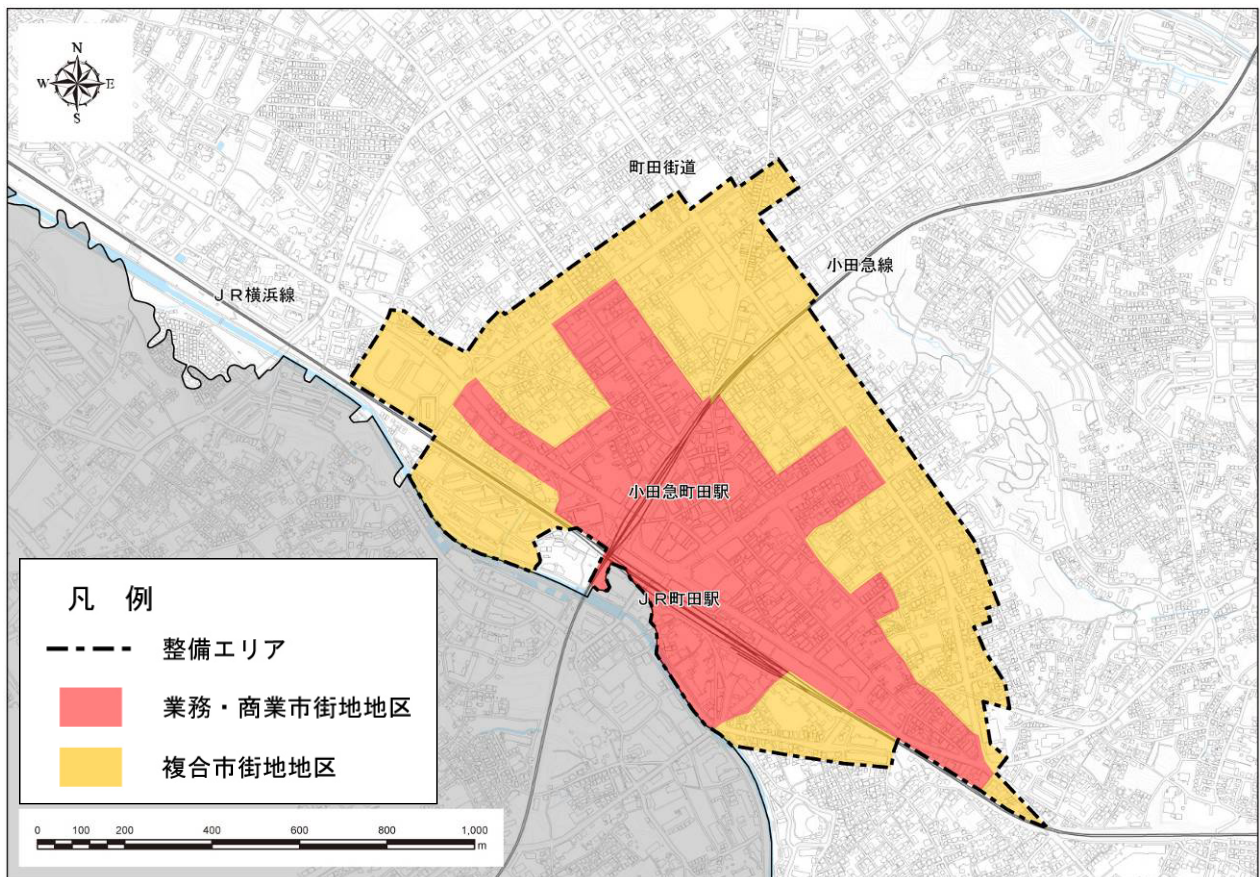
ア 整備エリアの設定

核都市「町田」の整備エリアは、町田駅周辺の商業系用途の地域を主とし、一部住居系用途の地域を含む、町田駅を中心とした約 110ha の区域とする。整備エリアは、JR 横浜線、小田急小田原線の町田駅を有し、多摩地域最大級の商業地として発展してきている。

整備エリアのうち、鉄道のターミナル機能を持ち、周辺地域からのアクセス条件が高い町田駅を中心として、おおむね徒歩圏の範囲を、業務・商業市街地地区とする。

また、その周囲の、住宅、商業が混在する市街地の範囲を、複合市街地地区とする。

核都市「町田」の整備エリア

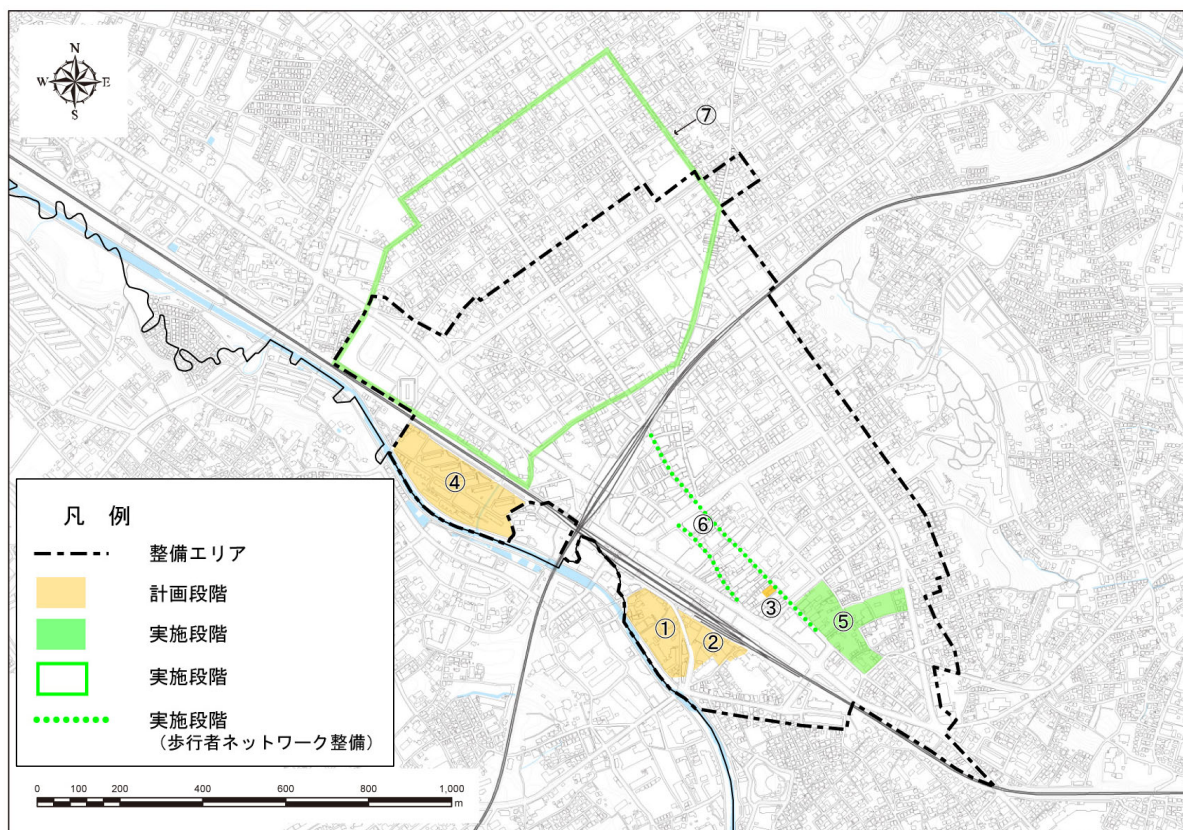


イ 整備プロジェクトの推進

核都市「町田」の整備エリアにおいて、以下のプロジェクトを推進する。

	計画段階	実施段階
業務・商業市街地地区	J R 横浜線町田駅南口地区のまちづくり	原町田二、三丁目地区の整備（事業中）（市施行）
	原町田一丁目地区のまちづくり	歩行者ネットワークの整備（事業中）（市施行）
	原町田四丁目地区のまちづくり	
複合市街地地区	森野一丁目南地区のまちづくり	森野・中町地区の業務施設集積に向けたまちづくり（市施行）

核都市「町田」の整備エリアのプロジェクト



J R 横浜線町田駅南口地区のまちづくり

本地区は、J R 横浜線町田駅南口の、横浜線と境川に挟まれた地区である。低・未利用地等が存在し、基盤整備も遅れているが、南口の顔としての役割を担うべき地区である。

この地区の重要性を踏まえ、行政による基盤整備や、再開発事業等による整備に加えて、地区計画など誘導型の市街地整備手法の導入を視野に入れて、良好な景観形成に配慮したまちづくりを促進していく。

このため、地元のまちづくり組織の立上げや活動の支援、隣接する相模原市との連携・協力関係の強化を図る。

J R 町田駅南口



原町田一丁目地区のまちづくり

本地区は、J R 横浜線町田駅の南口一帯の中心市街地である。

J R 横浜線町田駅北口の中心市街地との連携を強化し、活力と魅力の向上を図ることが必要である。

町田市の南側の玄関口としての景観の形成や、駅前広場等の整備を進めるとともに、駅北口の中心市街地との回遊性を高め、相模原市方面からの集客力の向上を図っていく。

また、地区内に商業機能をあわせ持つ複合施設を導入するなど、集客力の向上に向けた土地利用構想の具体化を図る。

原町田四丁目地区のまちづくり

本地区は、J R 横浜線町田駅の北口で、小田急小田原線町田駅の東側に位置している。業務・商業、公共公益サービス等の機能の集積を生かし、多様な都市活動の中核となる拠点の形成を図るべき地区である。

地区内では、原町田四丁目地区市街地再開発事業により住商複合型の再開発ビルが完成しており、店舗、住宅のほかに、消費生活センター、男女平等推進センター等の公益施設や、文化・交流機能を担う市民フォーラムが立地するなど、拠点機能の集約により利便性が向上している。

本地区においては、さらに、拠点機能を強化するため、文化の創造や、良好なコミュニティの形成に資する交流施設の立地に向けて、構想の具体化を図る。

原町田四丁目地区



森野一丁目南地区のまちづくり

本地区は、ＪＲ横浜線町田駅の西側で、横浜線と境川に挟まれた地区であり、昭和４０年代の高度経済成長期に建設された東京都住宅供給公社の住宅団地（森野住宅）が立地しており、団地内や境川沿いには、豊かな緑が存在している。

ＪＲ横浜線を挟んだ東側には、中心市街地が広がっており、本地区に近接して町田市新庁舎建設計画が進んでいる。

本地区を中心市街地の新たな拠点として位置付け、緑豊かな居住環境の維持に配慮しながら、団地の更新を視野に入れて、基盤施設の充実や業務機能の導入など、まちづくり構想の具体化を図る。

森野住宅周辺



原町田二、三丁目地区の整備（事業中）

本地区は、ＪＲ横浜線町田駅の北口東側で、横浜線と町田街道に挟まれた地区である。業務・商業、公共公益サービス等の機能の集積を生かし、多様な都市活動の中核となる拠点の形成を図るべき地区である。

現在、原町田一丁目、ＪＲ横浜線町田駅南口方面への連絡道路でもある原町田川崎線の整備が完了し、沿道市街地の再編が進んでいる。また、本線に接続する原町田線(町田7・5・2号)の整備が行われている。

今後、市民生活に密着した交流拠点としての機能の強化を図るため、「町田・相模原業務核都市基本構想」に位置付けられた業務施設集積地区の中核施設であるコンベンションホールの整備について、市の検討を促進する。

原町田二、三丁目地区



都市計画道路の整備



歩行者ネットワークの整備（事業中）

ＪＲ横浜線町田駅と小田急小田原線町田駅とを結ぶ歩行者デッキが整備され、乗降客や買い物客でにぎわっている。中心市街地の活力を向上させるためには、こうした乗降客等を、中心市街地の商業施設に円滑に導いていくことが重要である。

そのためには、安全で快適な歩行者ネットワークの形成を図ることが必要であり、道路整備事業等により、歩道の確保・整備を進める。

歩行者ネットワークについては、既存商店街と新たな開発拠点とを有機的に結ぶなど回遊性の向上に配慮するとともに、ユニバーサルデザインにより、子供や高齢者、障害者など、誰にもやさしい安全・安心な歩行者空間の創出をめざす。

町田駅周辺

(JR町田駅北側)



(原町田四丁目商店街)



森野・中町地区の業務施設集積に向けたまちづくり

本地区は、町田駅を中心市街地の北西部に位置し、整備エリアの内外に渡る地区である。

本地区においては、企業の本社、支社など、事業所の誘致に積極的に取り組み、業務施設の集積により活性化を図る。

このため、本地区内の建物に入居する事業者や、建物をオフィスに転用する建物所有者に対して、創造的都市型産業の集積に係る助成制度を適用し、業務活動の活発化や業務施設の集積を促進する。

業務施設の集積に当たっては、周辺の住環境との調和に配慮し、必要に応じて地区計画等の策定を図る。

森野・中町地区



(4) 機能展開地区のプロジェクト

ア 機能展開地区の設定

核都市「町田」においては、町田が商業・住宅都市であるだけでなく、産業機能の充実や雇用の創出が進んでいくよう機能展開地区を設定する。

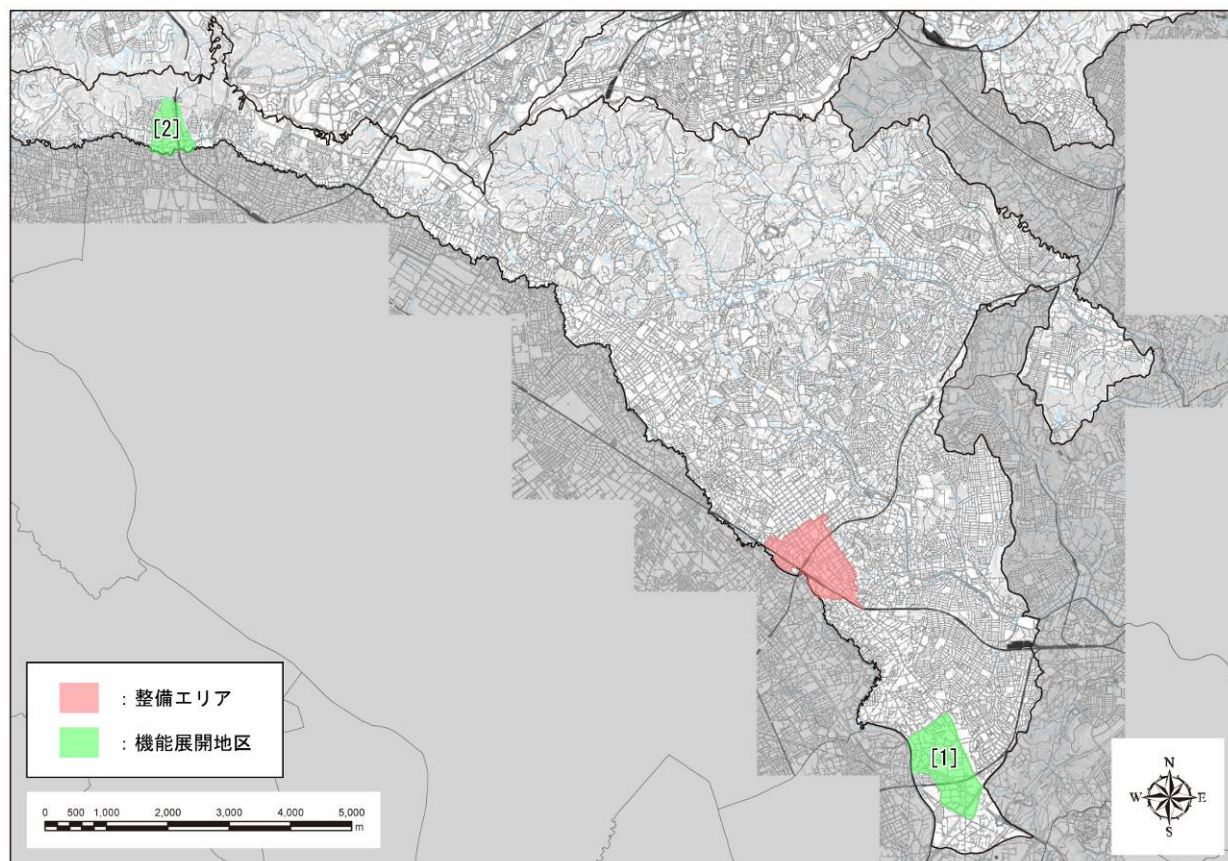
市の南部において、広域道路網の結節機能に着目し、広域対象の流通業務機能や、消費生活等の拠点づくりをめざして機能展開地区を設定する。

また、ＪＲ横浜線の相原駅西口駅前広場の整備や、横浜線と町田街道との交差部の立体化に伴う周辺のまちづくりを促進するため、機能展開地区を設定する。

以上の設定の考え方にに基づき、次の各地区を機能展開地区とする。

- | |
|-------------|
| [1] 南町田地区 |
| [2] 相原駅周辺地区 |

核都市「町田」の機能展開地区

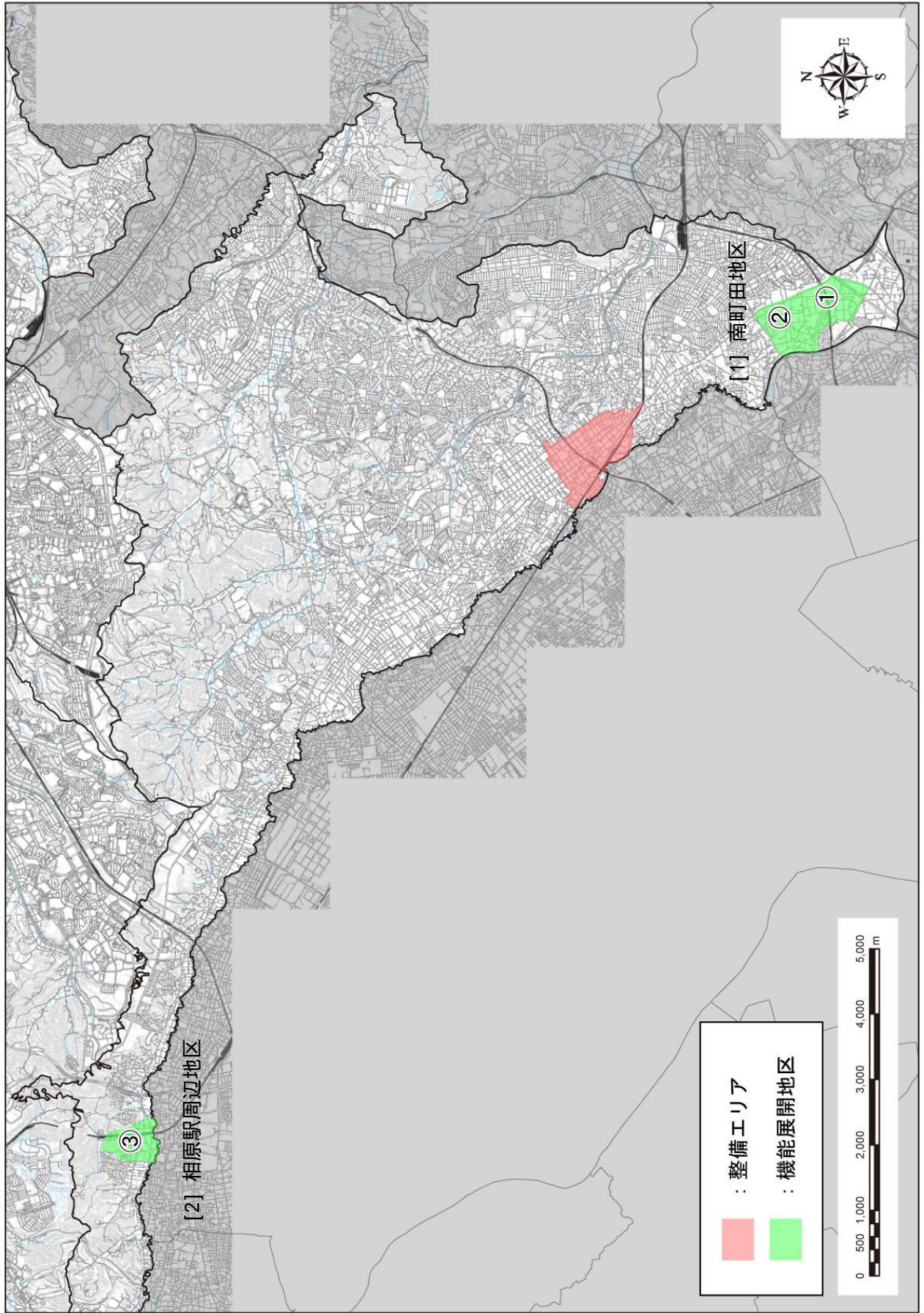


イ 整備プロジェクトの推進

核都市「町田」の機能展開地区において、以下の整備プロジェクトを推進する。

	計画段階	実施段階
[1] 南町田地区		南町田駅前地区の整備(事業中)(市施行)
		南町田駅周辺地区の施設立地の促進(民間)
[2] 相原駅周辺地区	相原駅周辺地区のまちづくり	

核都市「町田」の機能展開地区のプロジェクト



[1] 南町田地区

本地区は、町田市南端に位置し、近接して、東名高速道路の横浜町田インターチェンジがあるほか、国道16号、国道246号が通るなど、広域的な交通条件に優れた地区である。

本地区のうち、東急田園都市線南町田駅の周辺は、土地区画整理事業により道路、公園等の基盤が整備され、今後、幹線道路、駅前広場等の整備が予定されている。

国道16号の慢性的な渋滞を緩和するため、国道246号との交差点付近の立体化事業が進むとともに、南町田駅北口付近の国道16号の立体化工事が行われている。

南町田駅南側には、郊外型の大型商業施設が立地し、市の内外からの来訪者で賑わっている。

本地区のおおむね東半分は、準工業地域であり、工場、倉庫等の産業集積地となっているが、産業構造や経済環境の変化により、土地利用転換が進みつつある。こうした中で、幹線道路に面した優れたポテンシャルを生かし、土地利用転換の適切な誘導により、流通業務機能や、消費生活の拠点機能など、広域的な機能の集積を図っていくことが重要である。

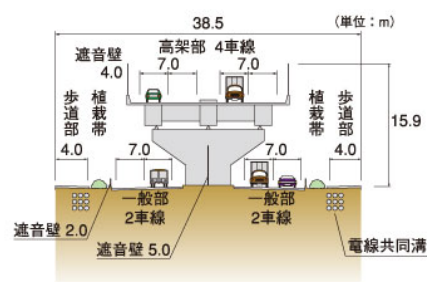
南町田地区



国道16号（南町田駅付近）



立体化イメージ（断面）



出典：国土交通省川崎国道事務所ホームページ

南町田駅前地区の整備（事業中）

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（町田 3・4・37 号）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渡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。

本地区の産業集積地では、工場等の移転による住機能への土地利用転換が進みつつある。このため、産業機能と住機能とが共存できるような新たな、まちづくりのルールの検討を促進する。

[2] 相原駅周辺地区

本地区は、町田市の北西部に位置し、八王子市と相模原市に挟まれた、ＪＲ横浜線相原駅を中心とする地区である。

本地区においては、通勤・通学の利便性を高めていくため、現在、西口駅前広場を含む相原駅西口線（町田 3・4・47 号）の整備が進められている。また、地区の南北を通る相原南北線は、第三次事業化計画の優先整備路線に位置付けられている。

本地区の南側を東西に走る町田街道は、ＪＲ横浜線と平面交差しているため、慢性的な交通渋滞が生じている。このため、沿道のにぎわいの創出に配慮しながら、町田街道とＪＲ横浜線との立体交差化に取り組み、渋滞の解消を図ることが必要である。

相原中央公園など、本地区に近接する豊かな緑を生かし、多摩丘陵に抱かれた住みやすい、利便性の高い複合市街地の形成をめざす。

本地区においては、相原駅周辺街づくり及び都道整備検討会が発足しており、町田街道とＪＲ横浜線の立体交差や、農地、樹林地の保全など、北部に位置する生産緑地地区及び七国相原特別緑地保全地区と調和した街並みづくりの検討が進められている。

「豊かな自然を背景とし、集う人と住まう人による文化の薫り高いまち」、「人と環境にやさしい、安全・安心な街、相原駅周辺」等のコンセプトのもと、拠点機能の充実を図っていく。

相原駅西口



相原駅周辺地区のまちづくり

本地区の南側を通る町田街道は、第三次事業化計画の優先整備路線に位置付けられている。現在、ＪＲ横浜線との交差点（大戸踏切）について、道路構造の検討を進めている。

今後、駅周辺において、地域の自然・歴史・文化資源を生かした質の高いまちづくりをめざすとともに、農地、樹林地など豊かな緑の保全・活用を図っていく。

(5) 交通基盤の整備

核都市「町田」においては、広域的な道路として、核都市間を連絡する鎌倉街道線が通っているほか、国道 16 号や国道 246 号、東名高速道路の横浜町田インターチェンジ等が広域道路網の結節点となっている。

しかし、市内の幹線道路の整備率は低く、慢性的な渋滞が発生するなど、市内及び周辺都市を結ぶ道路網の整備が課題である。

このため、鎌倉街道線の整備を進めるとともに、第三次事業化計画に基づき、町田街道、本町田小山田線等の整備を進めていくことが必要である。

また、町田の地域特性から、相模原市など神奈川県各都市との関係を考慮し、都県境を連絡する道路の計画・整備について、神奈川県等と調整を行うことが必要である。

多摩都市モノレールは、多摩地域の南北方向の公共交通を充実させ、核都市間の連絡を強化し、多摩自立都市圏を形成していく上で、重要な役割を果たすと期待されている。

モノレールのうち、多摩センター駅から町田駅に至る町田ルートは、「運輸政策審議会答申第 18 号」において、今後整備について検討すべき路線として位置付けられている。今後、需要動向や事業採算性、投資効果を含め、様々な角度からそのあり方を検討する。

番号	路線	路線の性格・位置付け
	町田 3・3・7 号 原町田川崎線	町田中心部の放射方向の路線。整備エリアにアクセスする機能を持つ。(市施行)
	町田 3・3・8 号 鎌倉街道線 (鎌倉街道)	多摩地域の骨格となる南北方向の幹線道路。町田市中心部と多摩ニュータウンを連絡するとともに、相模原方面にもつながる重要な路線である。(都施行)
	町田 3・4・34 号 本町田金森線	町田中心部の環状方向の路線。整備エリアの交通を迂回させる機能を持つ。(市施行)
	町田 3・3・36 号 相原鶴間線 (町田街道)	八王子方面から町田の中心市街地を通り南町田方面に至る路線。整備エリアと機能展開地区を連絡する。(都施行)
	町田 3・4・40 号 本町田小山田線	町田市中心部から町田北部丘陵を経て多摩ニュータウンに至る路線。町田の整備エリアと多摩ニュータウンを連絡する。(都、市施行)
	町田 3・4・49 号 相原南北線	町田市と八王子市の機能展開地区相互を連絡する南北方向の主要な路線である。(市施行)

交通基盤の整備計画図

