

## 東京都町田市の都市構造の分析とマスタープランの検証

社会・国際学群 国際総合学類 西川将太郎

(1)

東京都町田市

自分の地元で思い入れがあり、都会過ぎず田舎過ぎないという点で好きな町だから。

町田市都市計画マスタープラン

(2)

図 1 によると、町田市の中の東の方、つまり東京都都心に近いところが夜間人口が一番多い。しかし西の方に行っても人口はそこそこいる。比較的目的なのは北の方の人口が少ないことだ。町田市の北には麻生区や府中市や多摩市があり、南には相模原市や横浜市が広がる。たしかに麻生区は都会というよりもベッドタウンの位置づけで、横浜の方が栄えてはいると思う。必ずしも新宿など都心に近い所の方が人口が多いという単純な話ではないようだ。

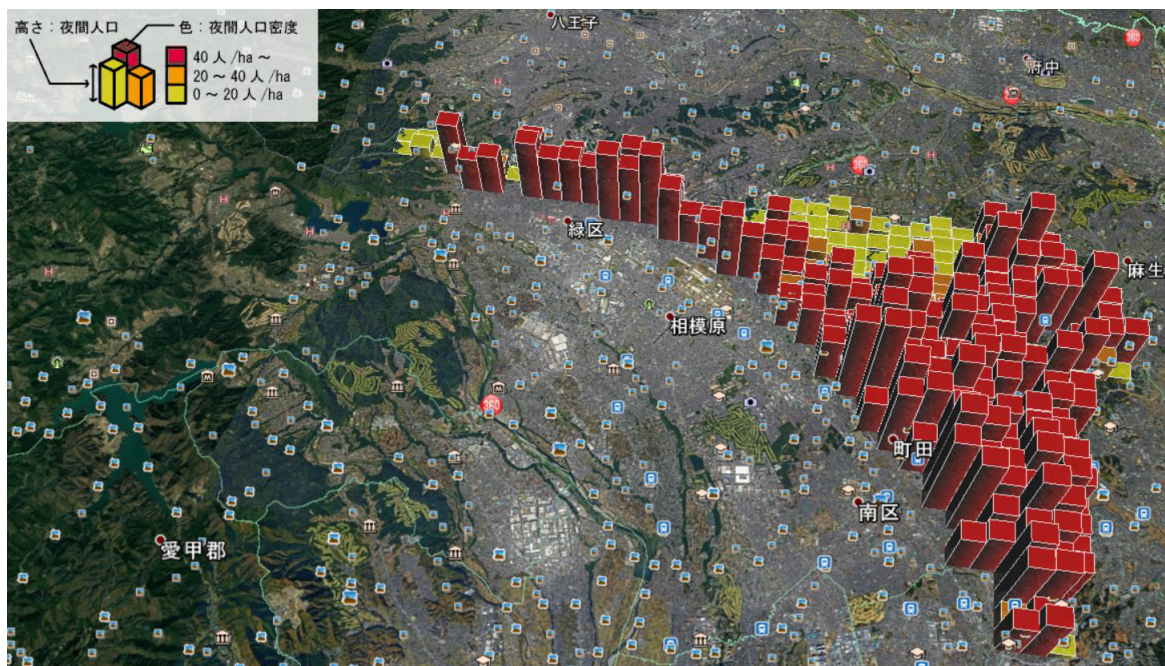


図 1

図 2 によると、昼間の時間帯になると町田駅周辺の人口が急増する。確かに日中は駅周辺など混雑度がすごく、朝の通勤客の量も多く感じられた。理由として考えられるのは、町田駅周辺には都心に劣らないほどのお店がたくさんあるということだ。東急 Hands や小田急百貨店、丸井、ラウンドワン、GU、Tower Record などがあり、駅前には常に人でにぎわっている。また、なぜか玉川学園も日中は人口が多いようだ。あそこの駅には玉川学園しかないのにこれだけ人が多いの、幼稚園、小学校、中学校、高校、大学、大学院と全てが一か所に集まっているため、学生がとても多いことが原因ではないだろうかと思われる。桜美林

や法政も同様である。つまり町田市は日中、町田駅前と 3 つの大学に人がたくさん集まるということがいえる。

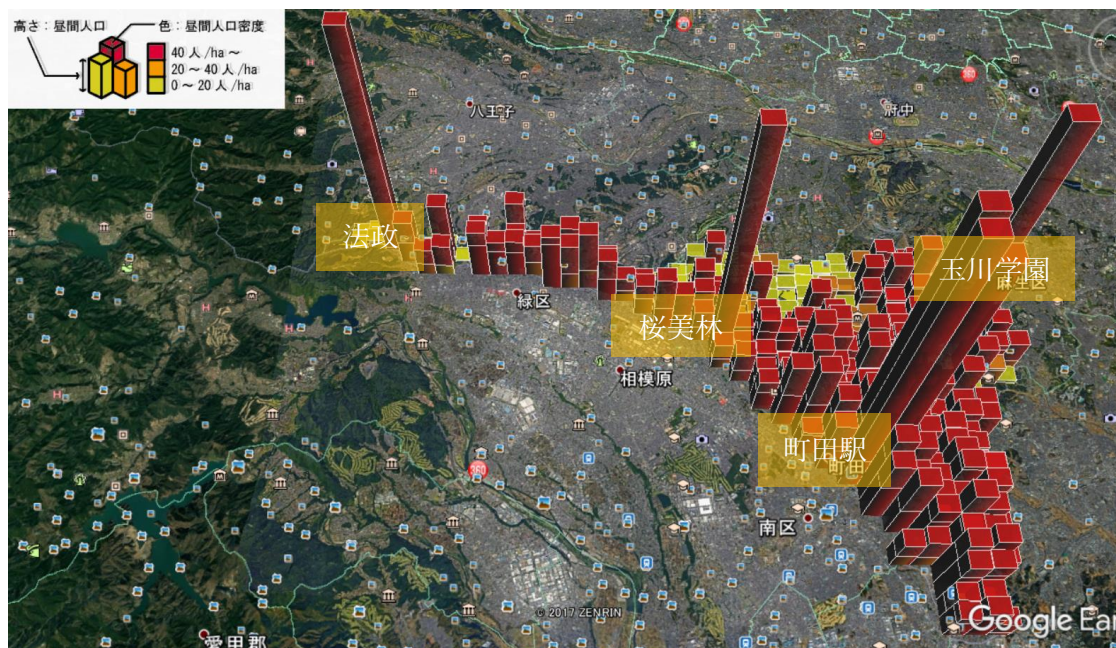


図 2

そしてこのことは図 3 の昼夜間の人口比により顕著に表れる。町田駅の人口は日中だけでなく夜間にも多いことがわかる。確かに夜になると駅前には風俗店の看板を持った人がたくさん道に出てきたり、飲み屋がにぎわったりと非常に活発な地域である。比べて玉川学園と法政大学のあるところは夜間は著しく人口が減る。中でも法政の場所の昼夜間の人口比は天文学的の数値である。これより日中は学生しか町にいないということがよくわかる。しかしなぜか桜美林の所在地には夜になっても人口が変わらない。自分の推測では、桜美林大学はほかの大学に比べて駅から遠いところにある。したがって大学周辺に大学生が住むという筑波大学の縮小版のような現象が起こっているのではないかと思われる。

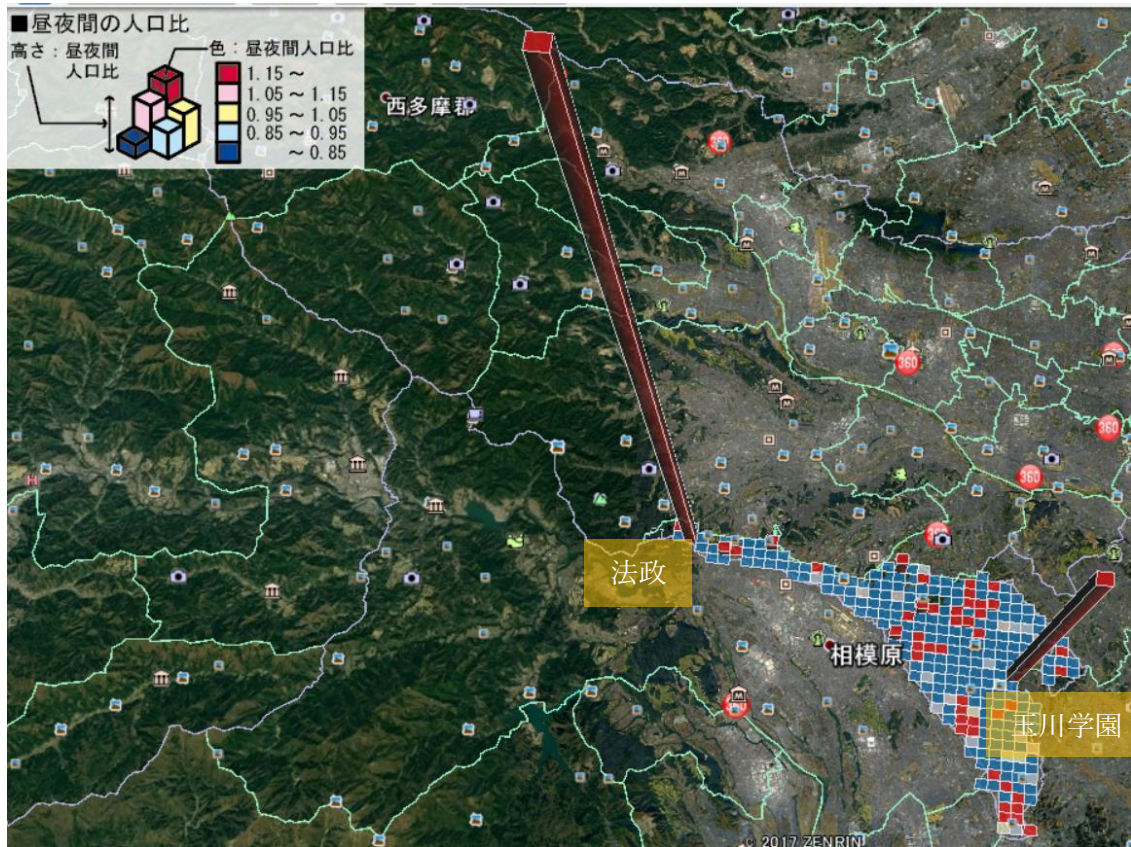


図 3

次に人口の経年変化を調べてみると、1970年に比べて2005年の方が人口分布は均等になっている。(図4-1,4-2) 1970年には町田駅周辺にのみ人が集中し、西の方には人が少ししか住んでいなかった。しかし2005年にはむしろ町田駅の人口は少し減り西側の人口が増え、全体的に大きな差はなくなった。これは先述した学校が設立されたことによる変化だと思われる。これは、町田市がいわゆる人口格差解消に成功したと考えられる。

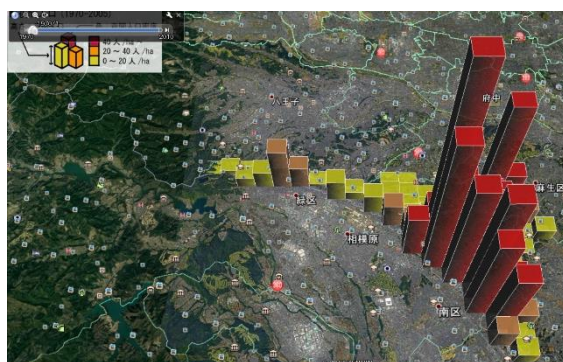


図 4-1

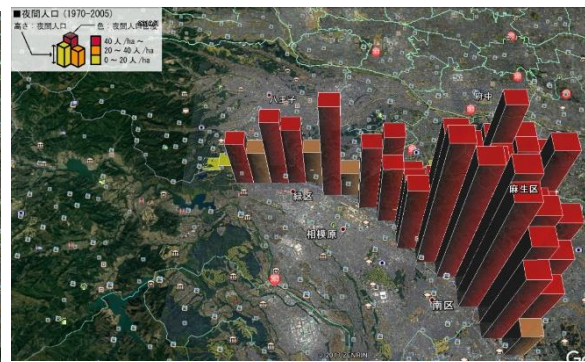


図 4-2

そして図5は公共交通機関利用割合を表しているが、一番多いのが町田市北東に位置するところで、ちょうど自分の実家の最寄り駅、鶴川駅に位置する。確かに鶴川団地というところにたくさんの方が住んでいて、バスを使って鶴川駅まで行き、そこから小田急線で

新宿方面に向かう人がとても多い。自分も中学高校と6年間公共交通機関で通学をしていた。朝はいわゆる満員電車に見舞われ、とてもストレスを感じていたので、市を挙げて改善すべき点の一つであるといえる。

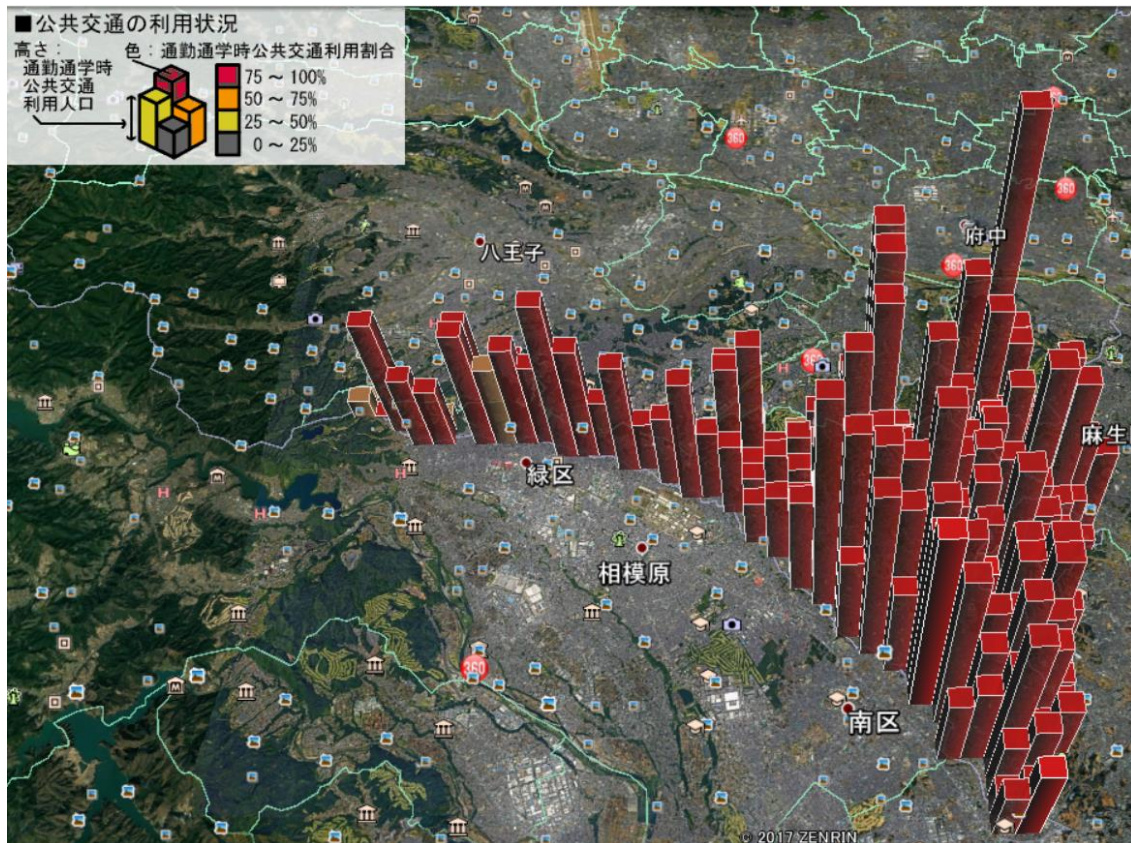


図5

図6の公共交通の居住地カバー状況によると、小田急線、JR横浜線が通っていない野津田あたりは、公共交通がバスしかない。実際幼いころに家族で野津田公園に何回も行ったが、線路が全く通っていないので、車で移動していた。バスはそこまで頻繁に出ているわけではなく、車を持たない中高生などにとっては不便ではあるが、電車が無い分駅周辺の騒がしさなどとは離れて落ち着いた環境の中に大きな公園や競技場、巨大ショッピングセンターなどがあり、これはこれで子供のいる車持ちの家庭にとってはよい環境なのではないかと思う。

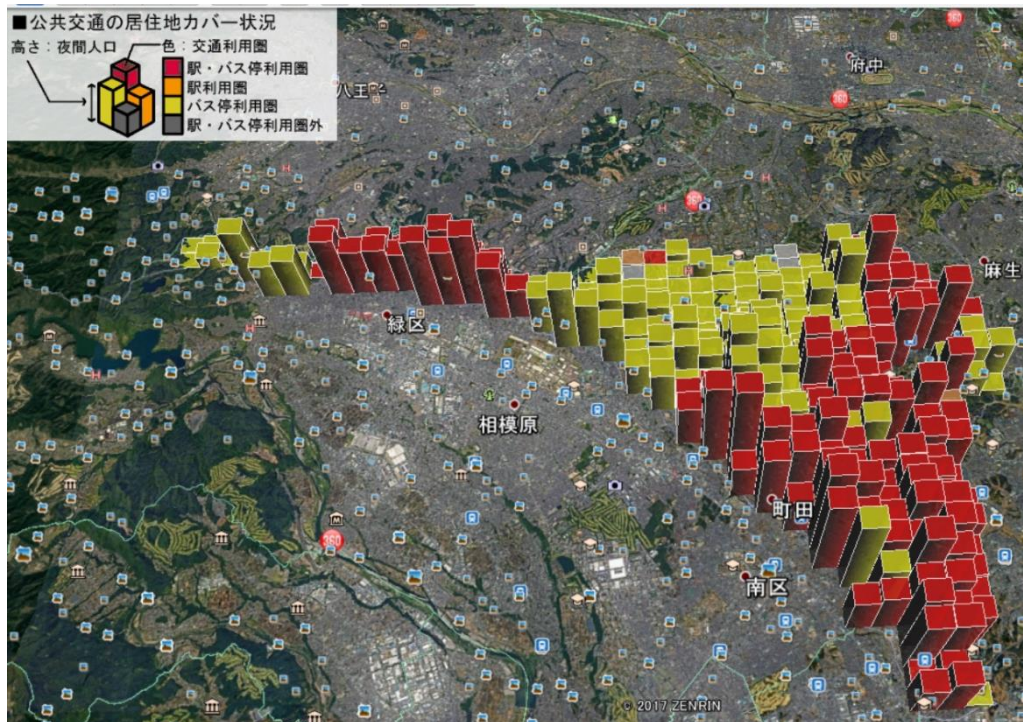


図6

そして図7は高齢化の状況を示すが、どこを見ても高齢化はあまり進んでおらず、大体の地域が20%以下である。これは確かに東京都だからということもあるだろうが、どこもほぼ均一になっていて地域格差がないというのはよいことなのではないだろうか。

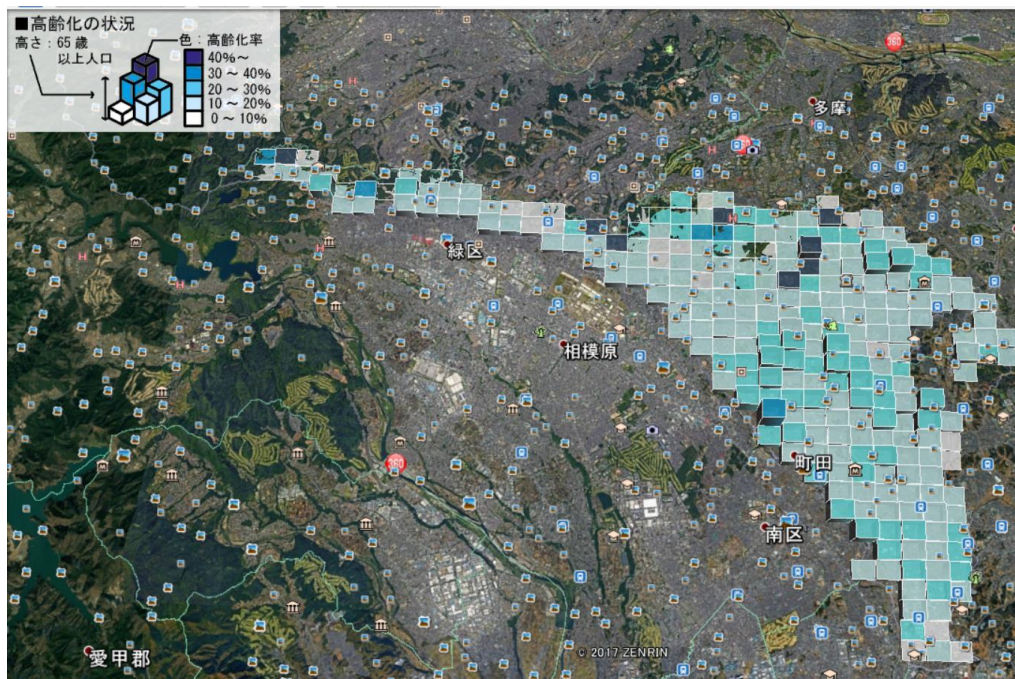


図7

(3)

まずマスタープランに「自然を活かすまちづくり」という項目があるが(図8)、自分の家の近くの三輪緑山にあった大きな森をつぶして数年前に巨大集合住宅地が建設された。周囲の住民もその建設には否定的な考えを示していた。そこで4つめの「市街地における緑化の推進」というところに「現在ある緑地の保全」という文言を加えるべきである。

■施策の体系

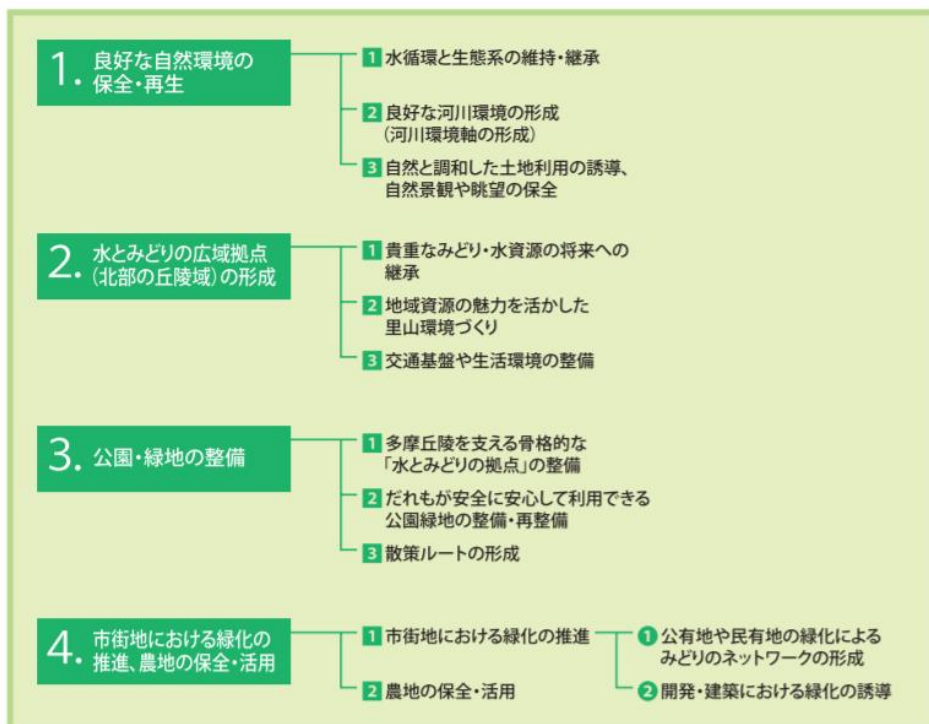


図 8

また、町田駅周辺は現在では人口密度が激しく、通勤通学時間は本当に移動が大変である。そんな中でマスタープランでは歩行者に配慮した交通の整備をすると書いてありとても良いと思うが、同時に町田駅にはあまりにも機能が集約されすぎていて、現在の状態のままではよくないと感じた。小さい子供たちもいる公園やラウンドワンのような娯楽施設や雑貨屋さん、大型家電屋さんなどいろいろある中、そのすぐ近くには風俗店や飲み屋などがあり、ガラの悪い人がうろついている。塾もたくさんあり夜遅くに小さい子供が出歩いているような環境と共存することは好ましくない。よって町田駅の栄えている範囲を拡大して、機能を分化することが必要だと思われる。これをスプロールに注意しながら、また現在の非常に密集したお店の改善も同時に行い、より回遊しやすい街を目指すべきである。

また、鉄道による交通断動線分断の解消という項目で、地下歩行者道の整備や交差点改良を検討するとあるが(図9)、歩行者ではなくむしろ駅と電車を地下に入れるべきである。特に小田急線町田駅に一番近い新宿側の踏切はとても大きくたくさんの人が利用するが、毎回毎回5分ほど待たされてとても混雑し、さらにそこに車が通ろうとするので高齢者など

渡れたものではないという状況である。地下歩行者道も狭く、バリアフリーに欠けている。確かに費用は莫大だが、町を挙げて町田駅の地下化を図り、交通の便やバリアフリーにもっと配慮した街を計画するべきである。例として6年ほど前に京王線調布駅が完全地下化した。結果踏切がなくなって移動がスムーズになり、また地上の余った土地にさらなる施設を建設できることとなった。ちなみに数年以内に映画館もある大きな建物ができる予定である。

そしてさらなる段階として、JR横浜線町田駅と小田急線町田駅を近づけることも同時に行いたい。現在両駅はかなり離れていて、乗り換えに5分は要する状況である。よって二つの駅を合体させて地下に入れる大工事が望ましい。

#### 4 公共交通・道路基盤の充実

##### ア) 小田急線町田駅周辺での駅前ターミナル機能の強化

71

### 第3章 テーマ別まちづくり方針

- 小田急線町田駅に隣接する街区では再開発を誘導し、立体都市計画制度の活用などによる駅前交通拠点（駅前広場、公共交通の乗降場など）の整備を検討します。
- イ) 駅舎及び周辺でのバリアフリー化の促進
  - 小田急線町田駅、JR町田駅とその周辺を巡るペDESTリアンデッキや駅周辺の歩道などにおいて、バリアフリー化に継続して取り組んでいきます。
- ウ) 鉄道による交通動線分断の解消
  - 小田急線及びJR横浜線にはいくつかの踏切があり、歩行者の交通動線が分断されているとともに、バス交通と歩行者が輻輳（ふくそう）するなどの課題があります。この解消に向けて、地下歩行者道の整備や交差点改良などを検討していきます。
  - また、その抜本的な解決策として、小田急線の複々線化及び連続立体交差化について関係機関に働きかけていきます。

#### 図9

(4)

「都市構造可視化計画」サイトは、Google Earth と連動しているのが売りである。立体的でストリートビューまでもっていくこともできるので非常にわかりやすい。しかしこの機能を利用するにはあらかじめ Google Earth アプリをダウンロードする必要があり、自分も最初に利用するときやり方がわからずに困惑した。できることならブラウザの中で Google Earth を立ち上げて使用できるようにしてほしい。

また、都市それぞれのグラフを Google Earth でみたり、他の都市とグラフをもって比較したりすることはできるが、正確な数値を表で見ることができない。具体的な値を使ったりできないので、Google Earth でのグラフだけでなく、データを表にもしてのせてほしいと思う。