

原町田

東急百貨店、セブンビル

東京都
町田市

市施行 (2.10ha) 昭和55年10月工事完了

国鉄線と私鉄線が交差する交通拠点で、ペDESTリアンデッキの整備と大型商業施設の誘致により地区の構造を一新した、高度成長期の郊外駅前再開発の代表事例

地区選定の主旨

国鉄の駅移転を合わせて実施した東京都下での再開発事業第1号である。小田急線と国鉄横浜線の乗換利便性の向上と公共施設整備、土地の高度利用、建築物の不燃化等が望まれる地区で、ペDESTリアンデッキの整備による歩行者動線の改良と百貨店等の大型商業施設の誘致により都市構造を一新し、町田市の沿線地域における中核商業都市としての発展に寄与した。

再開発の目的と概要

町田市は、東京都の南西部に位置し、都心から30キロ圏に位置する。首都東京のベッドタウンとして、昭和33年の市政施行頃から団地の建設等が続き、市人口は急増した。

当地区は、小田急線と国鉄横浜線の交差する交通の要となる区域である。しかし、両駅は約700m離れ、両駅を結ぶ道路は幅員4mにも満たないものであること、バス路線も両駅それぞれが発着地点になっていること等の問題を抱えており、都心への通勤・通学者の増加によって駅周辺の交通問題をより深刻化させていた。

そのため、将来に向けて十分に機能を発揮できる新しい都市空間の創出と併せて、国鉄の駅移転により両駅を接近統合し、公共施設の整備と土地の有効利用を図るため、再開発事業を実施することとした。

両駅統合を願う市民と、駅移転による商業基盤の沈下を懸念する地元関係者との意見の相違によって、駅位置の調整は困難を極めたが、両駅を完全には統合せずペDESTリアンデッキで結ぶこと、再開発区域内と旧駅の2か所に改札口を設置すること、旧駅周辺の斜陽化防止対策事業を実施することで駅

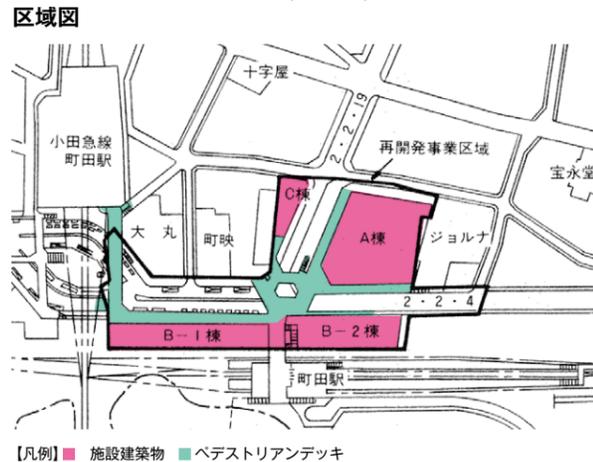
位置問題は合意を得た。

施設建築物は、4棟を新築し、A・C棟には百貨店、B-1棟には銀行・店舗を誘致した (B-2棟は駅施設)。

公共施設整備は、2本の都市計画道路を新設。併せて両駅間及び駅と施設建築物、商店街間への買い物動線を結ぶペDESTリアンデッキを整備。市の表玄関にふさわしい近代的な商業都市の実現を果たした。



従前 (俯瞰図)



従前

事業の評価

これまで細街路の両側に木造の建物が建ち並ぶ、決して明るいとは言えない街であったが、再開発事業の実施によって一変し、駅前にはふさわしい道路が出来、魅力的な都市型百貨店、大規模店舗が出店した。また、ペDESTリアンデッキで人と車が立体的に分離され、歩行者が安心して歩けるようになったことで、市内や近隣から若い人が押し寄せるようになり、当地区のイメージは、若者が集まる賑わいのある明るい街となっていった。

町田駅周辺は、以前から伝統ある商業都市として栄えていたが、事業の完成後、従来の商店街と大型商業施設と

がうまく調和して、多様なニーズに対応した、楽しく買い物ができる街となり、近郊地域の中心商業都市として一歩抜き出た存在となった。

再開発事業と併せて実施した斜陽化防止対策事業では、横浜線旧原町田駅付近に改札口を開設するとともに、市営駐車場やバスターミナル・駐車場を設置した。これにより、地元商店街における歩行者を優先した買い物空間を確保し、既存の街の構造を維持しながら、都市機能を向上させることに成功した。



従後 (全体写真)



従後 (俯瞰図)



従後 (C棟、デッキ、A棟)



国鉄町田駅前デッキ



従後 (両駅と商業施設を結ぶペDESTリアンデッキ)

再開発後から現在までの状況

再開発後、C棟 (店舗) は隣接敷地と併せて建替え増床し、B-2棟 (駅施設) は大規模店舗に建替えられ、商業機能は益々充実した。

しかし近年、郊外型大規模商業施設、アウトレットモールの進出やネット販売利用者の増加等により、町田駅周辺の商品販売額、歩行者通行量は減少傾向にある。百貨店は、消費トレンドに対応するべく、専門店ビルへの業態変更を進めた。両鉄道駅の乗降客数は堅調に推移する中で、いかに街中へ人を呼び込むかということが課題となっている。

現在は、多摩都市モノレール町田方面延伸を見据えたモノレールの起点となる町田駅の交通ターミナルの再編と、町田駅周辺の将来の姿について検討が進められている。



現在 (C棟、デッキ、A棟)