
——多摩丘陵・狭い道路・バス路線を、市民として小沢タケルが構造から読み解く——

0. 毎日の「移動のしんどさ」には、ちゃんと理由がある

町田で暮らしていると、

- 朝夕の渋滞
- 歩道が狭い通学路の不安
- 駅から離れた丘陵地・団地のバス頼みの生活
- ベビーカーや高齢者の外出時の心理的ハードル

こういった「移動のストレス」を感じる場面が、本当に多いと思います。

私はこれを、単なる「道路が狭いから」「車が多いから」で片付けたくありません。

町田市がこれまで公表してきた、

- 都市計画・土地利用（市街化区域・市街化調整区域）
- 都市づくりのマスタープラン（交通マスタープランを統合）
- 都市・地域総合交通戦略（国の整理資料に引用）
- 立地適正化計画（案）概要版・中間とりまとめ
- 地域公共交通会議の資料（市民バス「まちっこ」等）
- 都市計画道路・道路整備に関する資料

を読み込んでいくと、

町田で「移動が大変」になりやすいのは、
地形と都市計画・道路整備・公共交通の“積み重ねの結果”

だということが、かなりはっきり見えてきます。

このレポートでは、その構造を、
市民として私・小沢タケルの視点で整理してみます。

1. 多摩丘陵＋市街化調整区域という「まちのかたち」

1-1 町田は「丘陵地×市街地」が混在するまち

町田市の都市計画資料「都市計画の概要について」には、
区域区分(市街化区域／市街化調整区域)の説明が出てきます。

そこでは、

- 市街化区域：市域の約76%
- 市街化調整区域：市域の約24%

とされ、特に北部の丘陵域を中心に調整区域が広がっていると記されています。

市街化調整区域は、

「市街化を抑制する区域で、開発や建築は原則できない。
道路など“必要不可欠なもの”以外の都市計画施設は、原則として整備しない」

という位置づけです。

同じく「市街化調整区域の土地利用のてびき」では、

市街化調整区域は、市域のほぼ1/4を占める「緑豊かな町田」の象徴であり、
樹林地・谷戸山・田畑など多摩丘陵の原風景を残す区域である一方、
農地や樹林地の減少や土地利用の混乱も見られる。

と整理されています。

1-2 「住宅が点在する丘陵地＋開発しづらい調整区域」の組み合わせ

この組み合わせは、移動にとってこういう意味を持ちます。

- 駅近の平坦エリア：
→ 鉄道とバス・徒歩で比較的動きやすい
- 丘陵地・団地エリア：
→ 坂道・階段・狭い道路＋バス依存
- 調整区域の農地・樹林地：
→ 住宅や施設を増やしにくく、バスルートも採算がとりづらい

結果として、

「鉄道駅の周りは便利だけれど、
少し離れると一気に“足の条件”が厳しくなる」

という**“便利さのムラ”**が生まれやすい構造になっているのです。

2. 道路ネットワークの現実：都市計画道路整備率61%

2-1 都市計画道路の整備は「まだ途中」

町田市の「道路部 予算概要」(平成30年度資料)には、
こんな記述があります。

町田市内の都市計画道路の整備率は約61%で、
整備を必要とする路線がまだ多くあります。
厳しい財政状況の中で、地域の活性化や渋滞緩和に効果的な路線を選択し、
予算を集中させる「選択と集中」が求められています。

同じ資料では、

- 道路舗装や橋梁の老朽化が進み、維持補修費が増えている
- 自転車利用の増加により、自転車の安全な通行空間も必要になっている

といった課題も挙げられています。

つまり、

- まだ整備されていない都市計画道路がある
- 既存道路の老朽化対策・自転車空間の確保も必要
- しかし、財政には限りがあり「全部は一度にできない」

という根本条件の中で、どの道路にどれだけ投資するかを選ばざるを得ない状況です。

2-2 「点」と「線」として見たときの町田の道路

この条件と多摩丘陵の地形を重ねると、

- 一部の「幹線道路」は改良・拡幅が進んでいる
- しかし、住宅街の「生活道路」は狭いまま・歩道なしの区間も多い
- 抜け道として生活道路に車が流れ込み、通学路の不安につながる

という構図が見えてきます。

「道路が狭い」と言っても、

- どこを“幹線”として太くするか
- どこを“生活道路”としてスピードを抑えるか
- どこを“歩行者・自転車中心”にするか

この役割分担がまだ途上である、というのが現状だと感じます。

3. 町田市の公式な「交通戦略」はこうなっているのか

3-1 都市づくりのマスタープランに統合された「交通マスタープラン」

町田市は2022年3月に、

****「町田市都市づくりのマスタープラン」**を策定しました。**

これは、

- 都市計画マスタープラン
- 交通マスタープラン
- 緑の基本計画
- 住宅マスタープラン

をひとつに統合し、2040年までの都市づくりの基本方針を示したものです。

つまり、交通だけを別枠で考えるのではなく、

「土地利用・交通・緑・住宅」をひとつの絵で捉え直した計画

になっています。

3-2 「都市・地域総合交通戦略」に見る4つの基本目標

国土交通省が公開している「町田市 都市・地域総合交通戦略」には、旧・交通マスタープランの基本目標が整理されています。

そこでは、次の4つが掲げられていました。

1. だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする
(公共交通施策)

2. 人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする
(道路ネットワーク施策)
3. だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにする
(中心市街地交通施策)
4. 交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする
(TDM施策:交通需要マネジメント)

市域の外縁部に位置する鉄道については、

既存鉄道の利便性・快適性向上とともに、
多摩都市モノレールおよび小田急多摩線の早期延伸を促進することで、
市内の鉄軌道がさらに利用しやすくなるようにする。

とされています。

路線バスについては、

鉄道との連続性や定時性・速達性を高め、
「鉄道に近いサービス」を持つ高頻度運行を目指す。

と書かれています。

この「交通マスタープラン」が、
今は都市づくりのマスタープランの中に吸収される形で継承されている、と理解できます。

4. 立地適正化計画と「歩いて暮らせるエリア」の考え方

4-1 立地適正化計画とは

町田市は今、「立地適正化計画」の策定を進めています。
中間とりまとめ資料には、この制度について次のような説明があります。

立地適正化計画は、都市再生特別措置法改正により2014年に創設された制度で、
人口減少・財政事情の悪化への対応とともに、
「コンパクトで安全性の高いまち」を目指すため、
居住や都市機能を誘導する区域を定めるもの。

つまり、

- これまでの「拡大」を前提とした都市づくりから、
- 将来を見据えた「マネジメント」に切り替え、

- 人口や施設をどこに誘導・集約するかを考える計画です。

4-2「交通ネットワーク形成」と「ウォーカブルな空間」

立地適正化計画(案)概要版を見ると、
交通・移動に関するキーワードがいくつも出てきます。

- 多摩都市モノレール町田方面延伸に伴う交通ネットワーク再編
 - 公共交通網の再編
 - 交通広場の整備
 - (仮称)地域公共交通計画の策定 等
- 移動しやすい交通基盤の整備
 - 都市計画道路の整備 等
- ウォーカブルな空間形成
 - 駅周辺のまちづくりと合わせた魅力ある都市空間
 - 駅からまちなかへのシームレスな歩行者動線整備 等

つまり、立地適正化計画は、

「どこに住まいと都市機能を集め、そこをどう歩き・どう公共交通で結ぶか」

を、都市計画×交通計画の両面から整理し直す作業だと言えます。

5. バス・コミュニティ交通の現実と試行錯誤

5-1 市民バス「まちっこ」と“交通不便地域”の課題

町田市民バス「まちっこ」は、

東西に長い地形に起因する交通不便地域の解消と、公共施設利用者の利便性向上を目的に、
1997年から運行されているコミュニティバスです。

地域公共交通会議の資料では、

相原ルートの運行経路変更について、こう説明されています。

- 文学館通り(市道町田37号線)の無電柱化事業に伴い、一方通行区間を指定

- 中心市街地まちづくり計画に基づく「回遊性向上」「快適な歩行空間」の一環
- これに合わせて、まちっこの運行経路を一部変更

ここから分かるのは、

中心市街地の「歩きやすさ」の向上と、バスの運行ルートはセットで考えざるを得ない

という現実です。

5-2 バス路線再編の難しさ

別の交通会議資料では、
一般路線バスの廃止・減便・再編などについても議題に上っています。

- 利用者が少ない区間の路線廃止
- 他路線との統合・迂回
- 一方では、高齢者や買い物客の“足”として残すべきという声

こうした調整を、
「採算性」と「生活の足」のバランスを取りながら行っているのが現状です。

丘陵地・団地・調整区域にまたがる町田では、
バスに頼らざるを得ない地域ほど採算が取りづらいというジレンマがあります。

6. 市民として見た「移動の構造」のまとめ

ここまでの公式資料と現場感覚を重ねて、
私・小沢タケルなりに、町田の「移動の構造」を整理すると、こうなります。

6-1 地形と区域区分が「移動条件」を決めている

- 多摩丘陵の起伏
- 市街化区域76%・市街化調整区域24%（主に北部丘陵域）

→ 平坦な駅近エリアと、丘陵地・調整区域エリアで、
「歩きやすさ」「バスの維持しやすさ」に大きな差が生まれている。

6-2 道路ネットワークと財政制約

- 都市計画道路の整備率は約61%
- 老朽化対策・自転車空間整備との両立
- 「選択と集中」が求められる財政状況

→ すべての道路を一度に広げることは不可能で、
幹線・生活道路・歩行者優先空間の“役割分担”が重要。

6-3 公共交通とコンパクトな都市構造

- 都市づくりのマスタープランで
都市計画・交通・緑・住宅を統合した方向性
- 立地適正化計画で、
居住誘導区域・都市機能誘導区域と公共交通網の連携を検討
- モノレール・多摩線延伸も含めたネットワーク再編の議論

→ どこでも同じように便利にするのではなく、
「歩いて暮らせるエリア」と「公共交通で結ぶエリア」をどう設計するかが鍵。

6-4 コミュニティ交通と“歩きやすい中心市街地”の両立

- 交通不便地域を補う市民バス「まちっこ」
- 中心市街地の無電柱化・一方通行化・回遊性向上との調整

→ バスにとって最適なルートが、歩行者にとって最適とは限らない。
「歩く」「乗る」のバランスをどう取るかが、今後の課題。

7. 小沢タケルとして：

「移動であきらめないまち」を、数字と構造から考えたい

私はこれまで、

- 高齢者の外出の不安
- 子どもの通学路の危険
- 子育て世代の送迎の負担

- 丘陵地・団地のバス依存

といった「現場での声」を聞き続けてきました。

そして今回、

- 都市計画資料(市街化区域・調整区域)
- 道路整備・交通マスタープラン・都市づくりのマスタープラン
- 立地適正化計画(案)・地域公共交通会議資料

を読み込むことで、

「移動のしんどさ」は、
町田の地形・土地利用・道路整備・公共交通の“歴史の積み重ね”から生まれている

ということを、改めて実感しました。

これは、「だからダメだ」という話ではありません。

むしろ、

- どういう条件の中で
- 何を優先して
- どこから手をつけるか

を冷静に考えるための***“共通の土台”***になると考えています。

8. おわりに:

「この人は、移動の問題を感情ではなく構造で見ている」と思われたい

このレポートは、

- 町田市の都市計画・交通・道路・公共交通に関する公式資料
- 立地適正化計画や地域公共交通会議の議事資料
- そして私自身の現場での実感

をもとに、
市民として小沢タケルが「町田の移動の構造」を言葉にしたものです。

「道路が狭いから」「バスが少ないから」
で終わらず、
“なぜそうなっているのか”を一度構造から見てみる。

そのうえで、

- 通学路の安全
- 高齢者の外出支援
- コミュニティバスや地域公共交通
- モノレール・多摩線延伸の議論

といったテーマを、
個別の市民レポートとして掘り下げていくつもりです。

町田に生まれ、町田で育ち、町田で暮らす一人の市民として、
小沢タケルはこれからも、市の資料を読み、現場を歩き、市民の声を聞きながら、

「小沢タケルの市民レポート」として、
町田の“移動であきらめないまちづくり”を、一つひとつ丁寧に分析していきたい。

この文章が、

「この人は、町田の移動の問題をちゃんと勉強して分析しているな」

と感じてもらえるきっかけになり、
あなた自身が「毎日の移動」と「まちの構造」を重ねて考えるヒントになれば、うれしく思います。

