

	主な意見
<p>①全体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりにおける『交通』の視点 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道分断の解消や溜まり空間づくり、駐車場・駐輪場・バリアフリー・歩行者回遊など、基本的な問題認識を押さえてあるが、本来はまちづくりの方針が見えてくる中で交通を具体的にどうするかが見えてくるもの。 ・<u>検討を進めるための組織やフレームづくりが地元と行政の間で必要</u>。色々な利害関係者が入った議論となる。交通事業者との連携も非常に重要。 ●まちづくりはハードとソフトの両輪で <ul style="list-style-type: none"> ・横浜の元町商店街は、ハード面の空間づくりで成功しているだけでなく、地元のルールづくりが非常に画期的。授乳スペースの確保や荷捌きでの高度なシステムなど、まち全体で受け止める仕組みを作り出している。町田でも、ハード整備だけでなくソフトの仕掛けを同時進行させていくことで、周辺に住む子育て世代などの受け皿となれるのではないかと。 ・計画には、<u>短期でできるものと長期で考えていくことの両方</u>が入っていないといけない。<u>時間軸とハードとソフトで何をすべきか整合が取れる形で整理する</u>ことが求められる。 ・駅舎や大型店の更新まで非常に時間のかかるものではあるが、<u>今から情報共有や先を見越した検討を行うことが重要</u>。一方で、<u>現状の寸法は変わらない中で、ソフト面やちょっとした協議で変えられるようなことから取り組んでいくという考え方もある</u>。 ・ターミナルだけ整備しても、郊外とターミナルのやり取りのみで、降りた客が中心部を歩かないということになりかねない。一部バスルートを見直して積極的に商店街近くを通すなど、ハードとソフト両面での検討が必要。 ●どういう『まち』にしていくか <ul style="list-style-type: none"> ・『新たな賑わいづくり検討部会』では、<u>駅前通りから中央通りの間の歩行空間を良い意味でバージョンアップさせて、一時的にイベント空間とする</u>など検討中。<u>そういう風景を町田の顔にしていきたい</u>。 ・ハード主導のまちづくりはそこに生きる人の生活となかなか密着しない。<u>ハードとソフトの両輪で進めて行くことが重要</u>で、ネーミングなど含め<u>どういう『まち』にしたいかしっかり議論して決めていく</u>必要がある。 ・サッカーやバスケットボールなどのスポーツが盛んだったり、アーティストなど感度の高い人が集まってくる場でもあるので、そういったスポーツやアートによるまちづくりも面白い。 ・若者が関わりながら進めた方が、将来的にしっかりした『まちの色』になっていくのではないかと。 ・<u>相模原市側からの玄関口として南口をしっかりと整備</u>してもらおう、行政にお願いしたい。
<p>②回遊・交通環境 (第4回テーマ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●回遊性(軸・動線の考え方) <ul style="list-style-type: none"> ・中心部から放射状に出ている動線はあるが、<u>フリンジ側(外側)の回遊性が無い</u>。目が向けられていない道についても包括的に動線に組み込んでいく必要がある。今後歩いてもらえるような道を創出していかねば。 ・芹ヶ谷公園の委員会(芹ヶ谷公園再整備基本計画懇談会)でも、<u>中心市街地と芹ヶ谷公園を結ぶ動線について議論</u>がある。子どもセンターやシバヒロなど周辺にある文化・交流の場を含めて考えるべき。 ・芹ヶ谷公園の文化施設と中心部との間にどのような繋がりを創っていくか。各行政施設についても、<u>楽しみを見出せるような仕掛け</u>を考えたい。 ・無機質でなく物語性がある通りなら、多少の距離でも苦にならない。<u>気分よく歩けるようなテーマ</u>が通りに欲しい。 ・<u>奥行きや厚みが無いため横丁や路地が短く、変化や探検をする楽しみに欠ける</u>のが、町田の商業の回遊性が不十分な理由のひとつ。ちょっとしたものでもその先に何かあるという構造に近づける工夫を考えたい。 ・<u>原町田大通りがBエリア活性化における最大のネック</u>であり、使い方をどうするか非常に重要。回遊の交通網として徒歩以外の導入を考える意思があるかなど、<u>真剣に考えなければならぬ</u>。 ・幾つかの軸や動線を定義し、芹ヶ谷公園などの遠方も含めて積極的に回遊させようというのであれば、<u>徒歩以外に小型バスの導入なども検討</u>すべき。 ●広場空間(滞留空間) <ul style="list-style-type: none"> ・通りを歩行者優先にして、<u>道の真ん中で休憩したりお茶が飲めたりできる空間が欲しい</u>という地元からの声がある。 ・原町田大通りは、地元から声を上げた結果、中央分離帯を外してもらえた。週末は歩行者天国にするなど是非試みてもらいたい。 ・原町田一丁目、隣接する市営駐車場とJR用地が連携して活用していきながら、南北の歩行者動線と合わせて広場整備に協力できれば望ましい。 ・A・Bエリアでは、<u>道の構造や建物の入口などを工夫して人の動線と滞留部分を分けることで、真ん中に休憩する場所を設けるなどできる</u>のではないかと。今は中途半端な状態。 ・溜まり空間については、ペDESTリアンデッキ下環境改善の協議会でも検討しているので、そちらとの整合も図りつつ、整備計画に取り入れていくべき。 ・原町田大通りを賑わい空間にする議論について、<u>将来のFルールの繋がりをまず見据えて(長期的に)議論するのか、今あるところを賑わいに寄与するやり方を(短期的に)考えるのか</u>。 ●交通環境(駐車場・駐輪場) <ul style="list-style-type: none"> ・<u>町田は、JR側のデッキから絹の道中央通りまでの間が一体的に歩行者空間として使える</u>ようになっており、『カーフリーが実現している先進都市』として街を紹介する際の代名詞にもなり得る。 ・街の外縁部に大きな駐車場をつくり、そこから小型バスなどで中心部へ向かったり、まちなかの中心的な施設へ動けるような形を考えても良いのでは。 ・<u>駐車場配置については、同じCエリアの中でも場所によって色合いが異なる</u>。Bエリアの商店街の近くなど、状況に応じて部分的な整備や縮小を考えていく必要がある。 ・商店街と住民とで利害が相反したりもするので、駐車場整備についてはアイデアだけでなく実現性を考慮しながら全体としてバランスを取っていく方法を考えるべき。 ・都市型居住を今後具現化していくのであれば、駐輪場は確実に不足してくる。母親たちは自転車で動くので、集積場所を上手く点在させることも必要。