

町田市立地適正化計画（素案）

パブリックコメント実施結果

2025 年 10 月

町田市都市づくり部都市政策課

町田市立地適正化計画（素案）に関するパブリックコメント実施結果

2025 年 7 月に公表した町田市立地適正化計画（素案）について、市民の皆さまのご意見を募集しました。

1 意見の募集期間

募集期間 2025 年 7 月 15 日（火）から 2025 年 8 月 15 日（金）まで

2 意見募集の方法

◆ 以下の施設での資料閲覧・配布

広聴課・法務課情報公開係（市庁舎 1 階）、都市政策課（同 8 階）、各市民センター、木曽山崎連絡所、各駅前連絡所（町田・鶴川・玉川学園）、男女平等推進センター（市民フォーラム 3 階）、各市立図書館、町田市民文学館

◆ 町田市ホームページに本編及び概要版等を掲載

◆ 「広報まちだ」（2025 年 7 月 1 日号）にパブリックコメント実施予告、「広報まちだ」（2025 年 7 月 15 日号）にパブリックコメント概要を掲載

3 寄せられたご意見の件数・内訳

電子メール、ファックス、郵送、Graffer スマート申請（オンライン申請）、アンケートフォーム等を通じて、20 名の方から、69 件のご意見をいただきました。

ご意見の項目別の内訳は以下のとおりです。（おひとりから複数の趣旨のご意見をいただいた場合は、趣旨ごとに分割して集計しています。）

【項目別ご意見件数】

ご意見の項目	NO (掲載ページ)	意見件数
① 町田市立地適正化計画（素案）に関すること	1-18 (P3~8)	18 件
(1) 概要に関すること	1-2 (P3)	2 件
(2) まちづくりの方針に関すること	3 (P3)	1 件
(3) 都市機能誘導区域・誘導施設に関すること	4-11 (P3~5)	8 件
(4) 誘導施策に関すること	12-16 (P5~7)	5 件
(5) 防災指針に関すること	17 (P8)	1 件
(6) 計画全般に関すること	18 (P8)	1 件
② 多摩都市モノレール町田方面延伸に関すること	19-31 (P8~15)	13 件
③ 町田駅周辺の開発に関すること	32-34 (P15~17)	3 件
④ その他関連計画に関すること	35-56 (P17~24)	22 件
⑤ その他市政全体に関すること	57-69 (P25~28)	13 件
合計		69 件

ご意見の概要とそれに対する市の考え方は、次ページ以降をご覧ください。なお、取りまとめの都合上、いただいたご意見は項目ごとに整理し、要約して掲載しています。

4 ご意見の概要と市の考え方

① 町田市立地適正化計画（素案）に関すること

(1) 概要に関すること

	ご意見の概要	市の考え方
NO.1	◆毎年の国民健康保険料金、見直しごとの連続した介護保険料、各市の施設関係の使用料金の値上げ、高齢者や福祉関係費削減など市民は市税関係の度重なる負担に耐えかねています。このような状況で、さらに市財政を圧迫するようであれば「立地適正化計画」は反対です。 以上	立地適正化計画制度の効果としては、「行政コストの削減等」として、 ・行政サービス、インフラの維持管理の効率化 ・地価の維持・固定資産税収の確保 ・健康増進による社会保障費の抑制 などが期待されます。本計画は、その効果も見据えて、持続可能な都市経営を目指すために策定するものです。
NO.2	◆今回、町田市が市の長期的な計画について、市民意見をパブリックコメントとして広く募集した事には一定の意義はあると考える。しかし、「素案」として提示された内容には多くの疑問を感じる。まず、この計画の前提として概要版4頁には「人口減少や超高齢化の進行、市街地の拡散・低密度化」の中で「居住地や都市機能の集約が必要」とされている。しかし、町田市においては「町田駅周辺の再開発」「多摩都市モノレール沿線のまちづくり」で「都市機能を向上させるチャンス」と、本来の「集約化」とは全く別の、独自の目的が提示されている。	町田市の人口は全国的な減少傾向とは異なり、2022年からほぼ横ばいで推移しています。町田市が今後も持続可能な都市であるためには、多世代の定住を促進し、コミュニティ機能を維持することが求められます。また、既存の都市機能を維持しつつ、社会ニーズに応じた新たな機能を導入するなど、更なる利便性の向上が求められています。 そのため、再開発に対する機運が高まっている町田駅周辺、再生に向けた取組が進む大規模団地、ルート選定により延伸への期待が高まっている多摩都市モノレール沿線については、まちづくりの実現に向けてより具体的な誘導方針と効果的な誘導策を示していく必要があることから、「町田市立地適正化計画」を策定します。

(2) まちづくりの方針に関する意見

	ご意見の概要	市の考え方
NO.3	◆「町田市都市づくりのマスタープラン」との関係性は、多少述べられていますが、「まちだ未来づくりビジョン2040」（町田市政策経営部2022年3月発行）との関連が良く分かりません。どうなっているのでしょうか？	町田市の基本構想・基本計画である「まちだ未来づくりビジョン2040」の実現に向けて、分野の垣根を越えて都市づくりの方向性を描いたものが「町田市都市づくりのマスタープラン」です。町田市立地適正化計画は、「町田市都市づくりのマスタープラン」で目指すまちづくりの実効性を高めるためのより具体的な誘導方針と効果的な誘導策を示すものであり、「町田市都市づくりのマスタープラン」の一部として位置づけます。

(3) 都市機能誘導区域・誘導施設に関すること

	ご意見の概要	市の考え方
NO.4	近隣シティがどんどんとお洒落になるなか…町田はうんと遅れをとっていて、残念です。一刻も早く開発を進めて下さい。高齢な為間に合わないカモと……。①映画館が欲しい②駅近のスタジアムが欲しい③憩える公園が欲しい駅前になだっ広い駐輪場？駅前に広大な団地？駅前に意味不明な空き地？（みずほ銀行後方）他所に遅れを取ったぶん他所を凌駕する程の構想を期待します。	本計画では、「映画館」などの都市機能を「誘導施設」に位置づけ、町田駅周辺地区などの都市機能誘導区域へ立地を誘導することを示しています。 また、町田駅周辺にスタジアムを建設する計画はございません。 その他のご意見については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。

	「サッカーの街」としてやっていくなら駅前にスタジアムを作らないと中途半端！そんなだからjリーグ30年目でやっとjリーグがやってきた情けない街になってる「ポケモンの聖地」も打ち出すべき！コンセプトをしっかりと打ち出さないと中途半端な開発は無価値になる！サッカーの街と口だけ行ってスタジアムは山奥では話しにならない！	
NO.5	森野住宅の再開発は多くの市民から希望されているから早くやってほしい よその街と比較して開発にスピード感がない モノレールにしても遅すぎる 森野住宅隣接の自転車置き場も同時に再開発が必須 みずほ銀行の裏通り一帯も駅前なのに何もないから同時に再開発が必要 その2箇所を上手く回遊出来るように繋げると良い その2箇所のどちらかに長く市民に待望されている映画館は絶対に必要 森野住宅にはゼルビアのスタジアムを作る案が出ているが駅近で空いている土地が他にないのならば無理してでもここにつくるべき 今の野津田の立地は全国的にみてもあり得ない 横須賀に取られた横須賀マリノスや、海老名に取られたFC海老名(FC相模原)の二の舞にならないように早急に手を打つ必要がある 相模原と同じ事になった場合、市長は必ず政治生命断たれるだろう 森野住宅をスタジアムにした場合も周りはできる限り芝生エリアにしてリラックス出来る広場にすべき 動線も相模原側から元鹿島神社の石碑辺り(せせらぎ公園辺り)からもう1本は橋が必要 再開発は政治家が自らの存在価値を賭けて政治力を発揮するよう期待する	
NO.6	◆町田駅前についての意見 やはりシネコンが欲しいです。海老名や新百合にはあるのに旗艦駅の町田にないのは寂しいし不便です。 動画配信がデフォルトになってきているので、体験型の4DXとかの上映ができる大きな施設があると市民としては嬉しいです。 賑わいの部分としては、川崎駅の再開発がすごくうまくいったなと感じてるので、同様に色々な店舗があるのを期待します。 バスセンターを再配置とのこと、これも分かりやすくなると市内に来る人も増えるのではと思います。	

NO.7	◆施設も、大面積に大規模な商業施設を建設するよりも、地域ごとに中小規模で、使いやすい図書館や交流の場などの施設を分散配置し、取りこぼしのない市民サービスを考えるべきでないか。	町田市では市街化区域全体で2040年まで一定の人口密度が維持される見込みです。そのため、本計画では市街化区域全体を居住誘導区域としており、様々な計画で生活サービス機能の誘導を図っていきます。日常生活を支える商業、福祉・医療等の生活サービス機能を有する施設等については、市内全域で分散配置されており、引続き、まちづくりの動き等に合わせた適時適切な都市計画制度の運用によって、都市機能の維持を図ります。 また、「町田市都市づくりのマスタープラン」では、都市拠点周辺地域に立地利便性の高さを活かした多様な商業機能、文化・交流機能等の複合的な集積を図ることとしています。本計画では、都市機能誘導区域に設定した「拠点」において、10,000㎡超の大規模商業施設、映画館、音楽・演劇ホールを誘導施設と位置づけ、誘導を図ります。
NO.8	◆医療・福祉・健康・介護・交通・教育・民生・文化・健康・障害・自然と緑の確保共生、手軽な購買商業施設、住民交流などの施設と場の設置、さまざまなケア体制に本当に町田市民が求めている暮らしと生活などの拠点が街まちにしっかりあるべきです。 これらの具体的なことがこの「立地適正化計画」に具体的見出せません。	
NO.9	◆町田駅周辺地域など市内を4つの都市機能の構想に反対です。何故なら忠生・山崎・木曽などの地域の人が町田駅まで移動することになるので、増々道路渋滞が起きる。今でも住居から町田駅まで30分以上かかる。各住宅内（例えば山崎団地内）で、住民に日常必要な買い物施設や医療機関・郵便局・銀行・公共施設や公園があれば、わざわざ駅周辺迄移動する必要がないので、交通渋滞が少しでも緩和される。小さな地域ごとのコミュニティを大切にしてほしい。	
NO.10	◆町田市の立地適正化計画を拝見して、市民として非常に心細く、不安になりました。 「居住誘導区域」「都市機能誘導区域」「誘導施設」とありますが、いずれも現・町田市内を4分割して、誘導施設を作るというもの。 私は本町田在住ですが、まるで本町田地域住民は都市機能からはずれてもよし、とされているかのようでこれでは安心して町田市に住み続けられない、と思いました。	
NO.11	◆町田駅周辺の映画館を除く、商業施設を誘致する必要はない。すでに沢山商業施設はある。	

(4) 誘導施策に関すること

ご意見の概要		市の考え方
NO.12	◆山崎団地センター近辺への意見 数年前に川崎市から山崎団地センター付近の戸建てに転入しました。 町田駅には何度も来ていたのにこの周辺は全く知らず、土地情報があっても不便な立地だからと候補から外していましたが、住んでみると便利だし住みやすいのでアピール次第でもっと盛り上がるのではと感じています。	本計画では、地域の特徴を活かした多様な暮らし方ができる安全・安心な居住地形形成に向けた施策の1つとして、「大規模団地の再生」を誘導施策に位置づけています。 団地再生については、「町田市都市づくりのマスタープラン」に基づき、団地事業者であるUR及びJ K K東京の団地の再生の考え方や地域住民、

計画素案に【団地建替えと規模の適正化の例（日野市、多摩平の森）】がありますが、イオンモールに高層マンションは見飽きているのでこれは魅力的に映らないのではと感じます。実際イオンモールは集客減との報道も目にします。 それより【既存ストックの有効活用や、みどり豊かなオープンスペースの確保】とあるので、ぜひ昭和レトロな団地商店街の趣は残しつつ、内装のリノベーションでオシャレな飲食店や雑貨店、居酒屋などを誘致してもらいたいです。 その方が他の地域と差別化ができるのではと考えております。 やはり老朽化で建て替えが必須でしたら、例えばヴィンテージマンションとして人気の「秀和レジデンス」に似た雰囲気はどうでしょうか。高い人気を誇っている理由は立地だけではないようです。 ここにしかないレトロでいながら清潔感のある新しい街並みとして、唯一無二を目指せるのではないかと思います。 （参考：https://www.shuwa-mania.net/property/） 実際に複数の友人が昭和レトロな団地商店街に非日常を感じ、その中に居酒屋があるのが面白いと興味を持ってくれています。 これからは昔ながらの団地に触れた事のある世代が減っていくので、このレトロ感を活かした街づくりで人に見せたい「映える」住居と商店街を推薦したいです。 立地の面でも、手軽に行ける距離に薬師池や西園があるのも友人に好評でした。 都内と思えないような雰囲気ですし、趣の違う公園がいくつもあるので住んでいて飽きないです。 モノレールができればバスは集約することになるので、団地駅から居住地・商店街・薬師池あたりまでの短距離が増便になれば、この辺に住むにはコンパクトながらレジャーも生活も全て賄えてとても便利だと思いますのでご検討をお願いしたいです。 ちなみに、団地商店街に現在入っているテナントも好きで利用するのですが、いくつかの店舗を除いて不定休や営業時間が短いためシャッター街のイメージがついてマイナスなのが勿体ないです。 なので誘致の際は営業日や時間を長くして、共働き夫婦でも利用しやすいと活気が出るかなと思いました。 今年できたスリランカ料理の店は、内装もオシャレでとても団地内にあるとは思えないほど素敵だったので、綺麗にリノベしたら建て替えなくても魅力的にできると思います。	関係者の声などをふまえ、将来を見据えた地域・団地の価値向上の検討を進めています。 木曽山崎団地地区については、「町田市都市づくりのマスタープラン」で、モノレール延伸をきっかけに、大規模団地を住宅地としての役割だけではない、「ヒト・モノ・コト」が集まる地域の活動拠点へと変えていく住宅地を多機能化するプロジェクトに位置づけられており、 現在、2013年に策定した「町田市木曽山崎団地地区まちづくり構想」の改定に取り組んでいます。 ご意見の趣旨については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。
--	---

NO.13	◆山崎団地の一部高層住宅の建て替え案があるが、高層住宅でなく3～6階の中層住宅で、住宅近くに木々の豊かな公園や災害時避難所になる集会所などの施設があると良い。駅周辺も高層住宅でなく、上記と同じような条件の中層住宅が良い。	
NO.14	◆今回のパブリックコメントの冊子を見て、直接担当職員の説明や、やり取りの中で疑問や意見を出せたら良いと思いました。 〈居住地について〉 ・町田駅周辺にライフスタイルに対応した都市型住宅を供給誘導をしていく必要があるのでしょうか？現在居住している人が安心して住める環境を維持できるように整備する方がいいのではないのでしょうか？ ・商業の連続性のある街並みが住宅で分断されないように、住宅の配置等をコントロールすることですが、温かみのない建物だけの空間が良いとは思えません。建ぺい率や容積率を変更してまで、集積する必要があるのでしょうか？	町田駅周辺では、駅近居住ニーズの高まりから、近年、人口増加が進んでいます。利便性の高い駅近居住ニーズに応えるため、多様な世代やライフスタイルに対応した都市型住宅の供給を誘導していく必要があると考えています。 また、町田駅周辺の開発にあたっては、居住者のための生活利便施設の整備や、安全・快適に地区内を移動出来る道路の整備など、居住者が安心して住み続けられる環境を整えていきます。
NO.15	◆町田市は、都内の区の面積より広い。人口も多摩では八王子について多い。各街まち、団地など人口密集地とそれととりまく住宅地散在しています。駅も4駅にとどまらず、この駅以外にも小田急線は玉川学園、横浜線は成瀬駅・相原駅、これ以外に隣接駅として古淵駅・淵野辺駅・矢部駅・相模原駅・橋本駅・唐木田駅など町田の各地域からの利用が多い。市民の利便性からは、すべての各駅への接続性が求められています。町田駅1か所集中性は間違っています。 賑わい・生活利便性も各街まちにあるべきです。公共施設や福祉施設文化や地域コミュニティの場もしかるべき各街まちにあるべきです。無理して4駅に集約すべきではありません。これ以上の1極統合集約化は、町田の街づくりにはふさわしくありません。 一時、「稼ぐ都市」がもてはやされ「都市間競争に勝ち抜く」など現市長も叫んでいましたが、それは、心地よい自ぼれの「夢」です。	本計画は、市の総人口の長期にわたる減少局面や少子高齢化に備え、都市の持続的発展や効率的な都市経営の観点から、集約型の都市構造への再編を見据えた取組を進めるためのより具体的な誘導方針と効果的な誘導策を示すものです。「町田市都市づくりのマスタープラン」に基づく施策等と連携を図りながら、現在のバランスの良い土地利用を維持・継承しつつ、地域の特性に合わせた多様な土地利用の誘導や、災害などのリスクや時代の変化に対応した安全・安心に暮らせる都市づくりを進めていきます。
NO.16	◆結論ありきの方針と取り組み方向性が並んでおり、現実的な課題（現家屋への影響）が素案に記載されておらず、おそらく配慮もされておらず、その点で見直しが必要です。交通ネットワークについて、結局のところ道路（都市計画道路）の新設ですか。莫大な用地買収コストや長期間の工事による周辺住民への影響が素案に記載されておらず、素案は結論ありき（都市計画道路の建設）で記述されています。いかにも役所仕事で、納税者の立場から嫌悪を感じました。	本計画では、まちづくりと連携した交通ネットワークを形成する施策の1つである都市計画道路等の整備を、誘導施策に位置づけ、移動しやすい交通基盤の整備を推進していきます。 都市計画道路の整備については、「東京における都市計画道路の整備方針（2016年3月、東京都・特別区・26市・2町）」に基づいて行っています。

(5) 防災指針に関すること

ご意見の概要		市の考え方
NO.17	◆〈防災について〉 ・防災指針の方針5において、民間事業者や他自治体等との災害時協力体制整備、連携強化とありますが、民間事業者との災害時協力体制の具体的な内容がわかりません。行政主導で実施すると考えて良いのでしょうか？	大規模災害が発生しても市民の皆さまに迅速かつ的確な支援を行えるよう「災害時応援協定」を締結しています。町田市では、この体制について更なる整備・連携強化を図っていくものです。

(6) 計画全般に関すること

ご意見の概要		市の考え方
NO.18	◆上記計画（素案）作成について市当局の御配慮に敬意を表します。 各部局内での職員間の討論状況はどのように施行されたのかその経緯をご説明下さい。又東京都関係部局との許認可、事前調整の状況を具体的に説明して下さい。	本計画は、都市計画審議会に設置された特別委員会において具体的な検討を進めました。 また、特別委員会と並行して、庁内検討体制を構築し、本計画で定める項目ごとに課題や方針について議論する計画策定検討会並びに作業検討会において関係各課と連携・調整を図りながら進めました。 計画策定にあたっては、東京都関係部局へ意見照会を行い、上位計画との整合性等について確認し、協議結果を反映しました。

② 多摩都市モノレール町田方面延伸に関すること

ご意見の概要		市の考え方
NO.19	◆よろしくお願いします。モノレールについてですが、モノレールは高架になり、地震で破壊される不安があります。日本は常に地震を念頭に入れておかないといけないと思います。また、高いので高齢者が多くなってきたこれからの時代に即しているのでしょうか。40年前の計画をこれから造っていくというのもどうでしょうか。モノレールは必要ありません。	多摩都市モノレール延伸は多摩地域を南北につなぐ都市骨格軸として、移動の利便性向上だけではなく、沿線のまちの魅力向上や活性化を一層進めるまちづくりの契機と捉えており、これから先の町田市の発展には欠かせないものであると考えています。 なお、多摩都市モノレール町田方面延伸は、国の交通政策審議会の答申において、「多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上」といった意義が示されております。
NO.20	◆この「素案」には多摩都市モノレール延伸が既定の事実のように位置づけられていますが、これは空虚な構想であり、「素案」そのものの重要な根拠を失うものです。人口減少都市・地帯にあらたな巨大な鉄道を施設するなどは経費の点からも自然破壊からも交通・物流の対策からも壮大な無駄です。東京都ではこの「延伸」についての具体的なことは、一切、決まっていないようです。 「モノレール延伸」をきていとする「素案」は再考すべきです。「モノレール」が町田市内の交通機関として有効で便利なものとして活用は特に高齢者や児童にとっては困難です。	また、多摩都市モノレール延伸の事業化については、東京都を中心とした関係者間で、導入空間となる道路の検討や、延伸の事業性検証を進めています。
NO.21	◆本素案の中には、多摩都市モノレールに関する内容が記載されています。 モノレール沿線については、「忠生北部」、「木曽山崎団地」、「町田駅周辺」の3箇所のみ記載されています。	モノレール沿線では、2024年3月に多摩市とともに策定した「モノレール沿線まちづくり構想」に基づき、まちづくりを進めています。 「モノレール沿線まちづくり構想」では、沿線地域の課題を整理し、モノレールが走るまちの将来

	しかし、モノレールの駅は、3箇所以外のところにも設置されるはずです。 3箇所以外の駅及びその周辺については、交通網を含めて全く記載されていません。これらの地域については、3箇所でのPDCAサイクルを廻してから検討するのでしょうか。 このようなことでは、モノレールを延伸する根拠がわかりません。 モノレールを延伸する根拠とその周辺開発について説明してください。	像を示すとともに、まちづくりの方向性や段階的な取組方針を明らかにしています。
NO.22	◆私は、4年前のパブ・コメの時、即ち2021（令和3）年10月13日付けの提言書を町田市に提出； その中で町田市のモノレール建設計画案は43年も前の1978年に構想されたもので、その間に生じた技術革新や経済・社会環境の変化は全く反映されずに、また少子化と高齢化が進む未来を考慮せずに「モノレール」一本槍で交通行政を進めているように思えるので、BRT・LRTとも比較検討した上で前に進むべきと提言させて頂きました。 爾来4年が過ぎて、市内では多摩都市モノレールについての報道が絶えない状況になりましたが、市民の間には、モノレールが東京都の事業として既に認可をされて、予算もつき、実行段階に入っていると誤解している方達が沢山いらっしゃるのではないかと心配します。我々東京都民でもある町田市民にとっては、何が最も建設費と維持費が安く税金の無駄遣いにならない、市内の自然環境と住環境の破壊を防ぎ、市民の便利な足とさせて効率的な交通手段であるのかを適切に検討して、計画を策定すべきだと思いますので、市は基本に戻って計画の抜本的な見直しを行う必要があると思います。但し、これまでに多摩都市モノレールの建設を御旗にして、実施されてきた用地買収の為に予算確保と道路の拡幅が順調に実施されて、工事が完成した地域においては自動車用の道路として使用が開始され、交通渋滞の解消と便益性が増し、沿線の住民にとっては歩道が完備するなど事故の防止にも役立ち地域住民に喜ばれる結果になっていることは嬉しいです。若し計画が見直されて、モノレールを止め、BRT（=Bus Rapid Transport）に変更されても拡幅された道路はバスの専用幹線道路として使用されますので、合目的的に矛盾することはありません。	多摩都市モノレール町田方面延伸は、国の交通政策審議会の答申において、「多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上」といった意義が示され、「事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。」路線に位置づけられております。 町田市は、この答申を踏まえて、モノレールを基幹交通とした公共交通網の構築を目指してまいります。 なお、多摩都市モノレール延伸の事業化については、東京都を中心とした関係者間で、導入空間となる道路の検討や、延伸の事業性検証を進めています。
NO. 23	◆今回の計画はモノレール延伸を前提としていますが、ほかの交通手段によって、問題を解決する方法は検討なさったのでしょうか。 バス運転手が不足しているという問題はわかったのですが、モノレールは完成までに長い年月がかかるということが大きな問題かと思えます。	多摩都市モノレール町田方面延伸は、国の交通政策審議会の答申において、「多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上」といった意義が示され、「事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。」路線に位置づけられております。

	昨今はAI技術によって、あらゆる分野で急速な革新が起こっています。 交通、輸送手段においても、自動運転、ドローンによる配達などの実用化が進み、これまで想像していなかった暮らし方が普及していくかもしれません。 モノレールが完成したときには、すっかり時代遅れになってしまっていることはないでしょうか。現時点で、長期的な計画を立てることはリスクを伴うと思われます。	町田市は、この答申を踏まえて、モノレールを基幹交通とした公共交通網の構築を目指してまいります。 一方で、「交通」については、「町田市都市づくりのマスタープラン」において、「日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること」を基本方針に掲げ、複数の主体が協力し、買い物や外出等で移動に困っている地域住民の方に向けた移動支援の取組や、シェアサイクルを活用した官民連携による取組を進めています。
NO.24	◆モノレールについて 人口減の時代には不必要と思います。 芹が谷公園の環境を破壊しては、なりません。世界・日本で過去からモノレールは廃止している例が多い上、橋脚は関東大震災直下型地震で必ず倒壊の可能性があると思われるので、計画はやめて下さい。 別の道を考えて下さい。	多摩都市モノレール延伸は多摩地域を南北につなぐ都市骨格軸として、移動の利便性向上だけではなく、沿線のまちの魅力向上や活性化を一層進めるまちづくりの契機と捉えており、これから先の町田市の発展には欠かせないものであると考えています。 なお、多摩都市モノレール町田方面延伸は、国の交通政策審議会の答申において、「多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上」といった意義が示されております。 多摩都市モノレールでは、モノレールの重要な基盤施設である軌道桁や支柱には、大規模な地震が発生しても倒壊や落橋しないよう、耐震化を施しています。
NO.25	◆モノレールを前提にした沿線まちづくり構想に反対です。理由は、赤字路線として行きづまり、結果、沿線の環境破壊につながるからです。対策として、高齢者や障がい者にとって乗りやすいBRT（高速バス専用レーン）を提案します。以上	多摩都市モノレール町田方面延伸は、国の交通政策審議会の答申において、「多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上」といった意義が示され、「事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。」路線に位置づけられております。 町田市は、この答申を踏まえて、モノレールを基幹交通とした公共交通網の構築を目指してまいります。
NO.26	◆自然環境の維持・充実が焦点的課題 町田市域の人口減少が全国的にも遅れている一因として、保育事業の充実とともに、町田市の持つ自然環境の豊かさがあります。計画はその自然環境について、取り分け進行中の「地球温暖化」「沸騰化」を防止し、市民ぐるみ、sustainableな再開発を進めるべきです。目下、市域のあちこちで、市内最大の野津田公園を含み、樹木の伐採が進行し、樹幹率が低下し、北部丘陵の樹林帯による八王子や多摩ニュータウンからの高温度域を拡大させ、市内の平均気温を上昇させています。 市内全域に、緑地保全を徹底し、優先させる政策を取るべきで、それに反する再開発は、即、自粛すべきです。この点でも、モノレール計画の町田延伸による沿線開発を基本的な重要問題として検討せずに提起しているが、再検討すべきだと考える。	「町田市都市づくりのマスタープラン」では、町田市の基本構想・基本計画である「まちだ未来づくりビジョン2040」の実現に向けて、モノレールを含む交通、自然環境を含むみどりに都市計画、住まいの4つの分野でのまちづくり方針を総合的に取りまとめ、都市づくりの方向性を描いています。 「みどり」については、「町田市都市づくりのマスタープラン」において、「生きもの・文化が育まれてきたみどり環境を保全・継承するとともに、みどりを日常的に活用しながら、暮らしを豊かにしていくこと」を基本方針に掲げ、人と生きものが健康でいられるグリーンインフラを確保することや公園・緑地をリニューアルし、市民の暮らしの質を高めることなど、保全や育成、活用など様々な取組を推進していきます。

	町田市が計画図面で掲載しているように、多摩市と町田市の境界付近から小山田桜井団地方面に直行するルートが当初の想定では考えられていたが、2022年1月にS字ルートを基本に検討することが決まった。このため当初の想定距離(13km)から3km伸びて16kmになっている。モノレール下部は20m幅の基幹道路が建設される。仮にこの3kmの区間にわたり、その幅20mと両側40mずつ、合計100mに土地利用の都市計画決定がなされた場合、$3000 \times 100 = 300000$平米、30haとなるとすれば、この区間のモノレール建設は最大?30haの再開発を意味する可能性があります。 野津田公園の第二次基本計画でも、この公園(一帯のみどり)は、多摩丘陵のみどりの結節点として位置づけられています。そうした町田市がもつ、また町田市に移住や訪問を考える人たちが大切に考えるポイントの一つが、本計画と齟齬を生じる可能性があります。よって町田市は、もう一度みどりや自然エネルギーを含む住環境の基本問題の一つとして、本計画の抜本的な検討をすべきではないか。 当該地域の土地所有者は、すでに沿道の再開発による利益を期待し、モノレール利用者を増やすという期待から居住地となる可能性が増え、土地利用制限の変更や、立地適正化計画の居住地制限との関係でも新たな展開が予想されます。 沿道の再開発による自然や住環境への影響について、CO₂の増加はもとより、市当局はまともな試算を行ない、その上で、モノレールを含む北部丘陵や中心市街地に至る交通網など、総合的な構想を検討して市民に示すべきではないか。	
NO.27	◆何より、素案にある、各居住区域間の交通手段はどのように保障されているのか。現在、私営バスは減便続き、タクシーは運転手不足で必要な時呼んでも来ない。モノレール構想があるようですが、モノレールなど、前近代的なものを今更町田市内に導入しようなどと、時代錯誤も甚だしいと思います。 私もかなり以前はモノレールに希望を持ったこともありましたが、多摩市内を貫くモノレールの軌道沿いの住民から、巨大なコンクリートの柱が林立し、日当たりや景観のマイナス、地震の時の崩壊危険性、市としてのモノレール誘導実現性の薄さに、町田市の構想の希薄さを感じずにはいられません。そもそも東京都におけるモノレール延伸計画は、一体何年先を見越しているのか。実現性はあるのか。市として採算のとれる計画だと本気で考えているのか。 それよりも、今現在の高齢者、間もなく高齢期に入る多くの市民層が気軽に利用でき、こまやか	多摩都市モノレール延伸は多摩地域を南北につなぐ都市骨格軸として、移動の利便性向上だけではなく、沿線のまちの魅力向上や活性化を一層進めるまちづくりの契機と捉えており、これから先の町田市の発展には欠かせないものであると考えています。 なお、多摩都市モノレール町田方面延伸は、国の交通政策審議会の答申において、「多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上」といった意義が示されております。 また、多摩都市モノレール延伸の事業化については、東京都を中心とした関係者間で、導入空間となる道路の検討や、延伸の事業性検証を進めています。 一方で、「交通」については、「町田市都市づくりのマスタープラン」において、「日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること」を基本方針に掲げ、複数の主体が協力し、買い物や外出等で移動

	に路線を網羅して利便性の高いミニバスのような小回りの利く移動手段を一刻も早く実現してほしい。自治体として市民のための公の交通移動手段を保障することは喫緊の課題ではありませんか。	に困っている地域住民の方に向けた移動支援の取組や、シェアサイクルを活用した官民連携による取組を進めています。
NO.28	◆まず、2022年3月策定の「町田市都市づくりのマスタープラン（概要）」を読んで、町田市が相変わらず、認可も無いモノレールを前提にして“まちづくり”を構想している事に驚きました。こうして、下記のようなモノレールの負の実態や他の選択肢の存在を広く市民に知らせず、導入を既定事実のように意識に刷り込むのは、市民に対し不誠実なやり方ではないでしょうか。 “心地よいまちづくり”に公共交通は大きな要の一つですから、そのことに拘ってコメントします。モノレール町田延長について、東京都は「採算のとれない事業は認可できない」「町田は先走りして困る」と言っている。マスタープランを読むと「モノレール認可誘導のための“まちづくり”」ではないかと思えます。そして、実際は“まちづくり”ではなく、“まちこわし”になる可能性が大きいことを危惧します。 ○今後 更に少子高齢化が進むのは明らかです。まちづくりの基本思想が「重い固定化したインフラ偏重で これから求められる軽い柔軟性の有る対応」（都立大・饗庭先生の論文を引用）とは正反対です。 ○又、2014年、町田市と市内関係団体による「モノレール促進シンポジウム」に招かれた国交省都市局街路交通施設課長 清水喜代治氏の基調講演は「人口減少社会ではモノレールなどの大規模交通システムの必要性は減少している。モノレールより町田市に必要なのはBRT,LRT,自転車道など、コンパクトな交通による“まちづくり”ではないか」という論旨だった事も無視してはならない。 ○（仮に今 認可が下りて）順調に行っても開通まで20年、30年かかると思われる。少子高齢化が進む中でのモノレール開発は「時代錯誤」と言わざるを得ない。 道路建設は前倒しで行われる可能性大です。「町田延伸」への認識を深める必要は大きい。 （元町田市都市計画審議会会長 高見澤氏の文書より） 延伸検討案(Bルート)の主な問題点 これらの問題の多くは 心地よい“まちづくり”に決定的なデメリットになるのに拘わらず その事に一切触れられていないのは不可解である。 ①市内に巨大な橋脚が約760本林立・・・市街地、住宅地、里山、あらゆる場所で重大な都市景	

	観、住環境、自然環境、を破壊。（なぜ景観審議会が問題としないのか？） 日陰になる家や農作地、モノレール乗客から覗かれる家、夜間の走行音、迷惑が沢山！ ②芹が谷公園の中央を貫き多くの樹木を伐採。落ち着いた憩いの場ではなくなる。動植物にも影響が多大。（なぜ 公園緑地課が問題としないのか？） ③総事業費 3000 億円とも言われる巨額の税金投入。 ④巾 25m の都道建設のため 立ち退き市民多数（約 380 人） ⑤高所の駅で乗り換え不便。 高齢者には乗降も困難 ⑥実質的なメリットが殆ど無い。（町田から立川は既存の小田急・JR 線の方が速くて運賃も安い。 ⑦採算ラインといわれる「乗客一日 7 万 5 千人」は非現実的で大赤字必至廃線の可能性も。（税金の無駄に） ⑧乗り入れ、分岐ができず状況変化に対応できない。 ⑨名目の「南北交通の強化」もデータ（パーソン・トリップ調査）によると極めて需要に乏しい。 ⑩大地震で惨事の恐れ。強風にも弱い。緊急時に救出が困難である。 ⑪既設モノレールのコンクリート橋脚にカビがビッシリ付くが 手入れがされないので長期間大変見苦しい。「汚いまち」の印象に。（多摩センター駅近くの住民から） ◆市民の心地よい”まちづくり“に公共交通は大きく影響する。市内の少子高齢化も進み、限界集落が増えている。最早、45 年前に計画構想された、時代に合わないモノレール一択を早く脱すべき。そして国交省も推奨してガイドラインを示し、資金援助する BRT（建設費モノレールの 1/10）を主体にコミュニティ・バス、オン・デマンド・モビリティ、グリーン・スロー・モビリティ、等 これからの時代に合った小回りの利く小型車活用について、市民の要望を聞きながら早期に検討に入っていただきたい。市民の快適な日常生活を支えるために。 （最近 路線バスの減便が増え 交通困難な市民が増えている。主要諸国では（日本だけが例外）市民の「交通権、移動権」を認め 公共交通としてバス会社に自治体から補助するのが当たり前になっている。日本もその方向で進むことを期待する。）	
NO.29	◆交通手段としてモノレールの延伸を計画していますが、そのためには膨大な費用がかかると考えられます。現在の厳しい日本の経済状況では採算	多摩都市モノレール延伸の事業化については、東京都を中心とした関係者間で、導入空間となる道路の検討や、延伸の事業性検証を進めています。

	を取るの難しいと思います。既存のバスによる交通網の充実を検討していただきたいです。以上、よろしくお願いいたします。	モノレール事業化後は拠点となるモノレール新駅に交通広場を整備するとともに、モノレールを幹線、バス等を支線とする持続的な交通網を形成します。 なお、モノレールの事業化決定までは、モノレール沿線の既存のバス路線網の再編や急行バス路線の導入等について、交通事業者と調整を行い、公共交通網の最適化を進めます。
NO.30	◆〈交通について〉 ・モノレールの沿線地域のまちづくりを推進する土地利用を誘導するとしていますが、モノレールの実施が難しい状況ではないのでしょうか？（建築許可・工事予定地・工事費など） ・モノレールの駅は障害者にとって気軽に利用できにくいと思います。（車いす利用者・足の不自由な人など） ・モノレールの集客が通年見込めるのでしょうか？（採算がとれるかなど） ・居住している人がいれば、拠点以外にも交通の便を確保すべきだと思います。（市のバスを循環するなど）	多摩都市モノレール延伸の事業化については、東京都を中心とした関係者間で、導入空間となる道路の検討や、延伸の事業性検証を進めています。 モノレール事業化後は拠点となるモノレール新駅に交通広場を整備するとともに、モノレールを幹線、バス等を支線とする持続的な交通網を形成します。 なお、既存の多摩都市モノレールの駅では、バリアフリー設備として全駅にエレベーターや多機能トイレを設置するなど利便性向上を図っています。
NO.31	◆概要版5頁「公共交通」でも「一定のサービス水準が整った市街地」としているが、「バスの運転士不足」や「利用者数減少」も指摘し、交通弱者の問題など提示。しかしなぜか、今後「モノレール延伸により向上」と、現状分析以外の予測を加えて、概要版7頁「目指すまちづくり」では、「効率的な交通ネットワーク」の形成を謳っている。このように、当計画では『多摩都市モノレール町田延伸計画』が多くの問題を解決するかの様な文脈が随所に見られる。しかし、モノレール延伸ありきの前提には大きな違和感がある。この『モノレール計画』は、そもそも東京都など出資の第3セクターによるもので、町田市が独自で計画できるものではない。また、現在町田市が計画路線としているのは、桜美林大付近から日大三高・図師大橋・野津田公園付近を通るルートで、移動時間や料金の設定を考えると無理がある。まず、多摩センター駅から町田駅までの距離は16km。これを現行の多摩都市モノレールに当てはめると、時間は42分、運賃は408円となる。これを小田急線利用で行けば34分、運賃293円となる。同様に、町田駅ー立川駅間を考えると、距離は23.2kmで56分程度。距離が5割増しているのに運賃は600円台となるだろう。これもJR線で行けば、乗車34分で473円となる。いずれにしろ、主要駅間で時間的にも金銭的にもモノレールを利用する利点は無い。利用者は途中下車の住民に限られるだろうが、この区域は現在住居が少ない地域もあり、将来人口の大幅増加の予定も無い。市は日々7万5千人が	多摩都市モノレール延伸の事業化については、東京都を中心とした関係者間で、導入空間となる道路の検討や、延伸の事業性検証を進めています。 モノレール事業化後は拠点となるモノレール新駅に交通広場を整備するとともに、モノレールを幹線、バス等を支線とする持続的な交通網を形成します。 なお、既存の多摩都市モノレールの駅では、バリアフリー設備として全駅にエレベーターや多機能トイレを設置するなど利便性向上を図っています。 また、「交通」については、「町田市都市づくりのマスタープラン」において、「日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること」を基本方針に掲げ、複数の主体が協力し、買い物や外出等で移動に困っている地域住民の方に向けた移動支援の取組や、シェアサイクルを活用した官民連携による取組を進めています。

	利用すると見込んでいるが、町田市民の六分の一となり、どう見ても過大と思える。こうした『モノレール計画』を前提とした計画素案は、そのためあちこちに綻びが見えている。そもそもこの「立地適正化計画」が町田市の将来の計画であるなら、まずこれが現在の町田市民の将来に抱く問題を理解し踏まえねばならない。例えばこれには、交通弱者や施設利用困難者を見据えた対策を盛り込んだものであるべきと考える。その為に必要な交通手段は、昇降が必要な高架線よりも低床で路面から利用可能なもの。高速で大量輸送するものより、小回りが利いてネットワークしやすい分岐路線や送迎可能なもの。	
--	--	--

③ 町田駅周辺の開発に関すること

ご意見の概要		市の考え方
NO.32	◆町田駅周辺開発推進計画との関連 2024 年 6 月発表のこの町田駅周辺開発推進計画は、「はじめに」で3つの「開発機運の高まり」「多摩都市モノレール町田方面延伸」および「首都圏南西部における新たな拠点形成の動き」背景に触れています。 そこで言及されている「首都圏広域地方計画」とは、平成 28＝2016 年 3 月に策定されたもので、「今後概ね 10 年にわたって重点的に実施」とするといっても、既に「時効」で、いわば賞味期限切れの計画です。根拠が実に古く、曖昧です。また、同じく言及されているリニア中央新幹線計画も、事業者の JR 東海自身が当初の 2027 年開業を断念しています。各地の予定駅で買収された土地の地主が、生業を奪われたと表明（飯田市）しており、それが町田市の隣の相模原市に及ばない可能性はありません。 「隣に空港ができるようなもの」との石阪市長の言明（2012 年町田市議会第 1 回定例会）は、妄想次元の大言壮語でしょう。実際、橋本駅の近くの多摩境駅周辺の地価が、この計画に関連して上昇した可能性があります。町田駅周辺開発推進計画がいう「リニア新幹線の開通による羽田空港や中部・近畿圏とのアクセスの飛躍的な向上」は、余りにも時期尚早で期待値に過ぎません。 モノレール建設計画についても同様に、何らの都市計画決定もみっていないこの事業計画案を、30 年代半ばに町田駅に到達するとの民間の期待情報すら現れています。 さらに、参考とされた「首都圏南西部国際都市群の創出プロジェクト」も、38 もの「戦略」の一つに過ぎず、石阪市長がかつて横浜区長時代に経験した国際会議場建設案を町田市長として突如提起し霧散した事例を想起すべきです。	近隣の橋本駅、相模原駅、海老名駅等では、都市開発や都市機能の更新が進行しています。町田駅周辺においては、1970 年代から 80 年代にかけて駅移転と共に行われた駅前開発から約 50 年が経過し、施設の老朽化も進む中、大規模な機能更新の時期を迎えており、民間事業者による開発の機運が高まっています。そこで、2024 年 6 月に策定した「町田駅周辺開発推進計画」に基づき、今ある町田らしい資源も活かしつつ、官民が連携しながら、さらに多様な魅力を持つまちへと転換していくことを目指して、多摩都市モノレール町田方面延伸や再開発を見据えた基盤整備を進めるとともに、積極的にまちに人を集める集客装置として賑わいの核となる都市機能を導入することで、中心市街地全体の活性化を実現します。

	書かれている「新たな産業集積」は、どこに実態があり、「首都圏を牽引する国際的な都市圏として発展」する可能性とは、一体何のことですか？机上のプランとしてもお粗末すぎます。もし町田市内で期待している民間の事例があったら教えてください。	
NO.33	◆「町田市立地適正化計画」の問題点・疑問点 町田駅周辺開発推進計画に基づき、「町田市立地適正化計画」が進行しているとしたら、町田市にとっても、町田市内の事業者にも、市民にも、将来にわたって利益をもたらすとは考えられません。 以下の諸点で疑問があります。 ・ 商圈・後背地について 特に、横浜北部の旧米軍用地を含め、周辺地域で（駅前）再開発が目白押しである時に、町田市の駅周辺再開発計画を立案する場合、最低限、そうした諸計画との比較、競合性、将来性を勘案する必要があります。 ところが計画案には、いくつかの例示があるだけで、それらとどのように競合し、優位をより長期にわたり維持しうるかについて、何らの言及が見られません。 とりわけ、町田市の南町田で、東急資本という単一の企業との連携で、比較的狭い後背地を抱えたグランベリーパークを軸とする開発が、短期間にテナント入れ替えなどのバージョンアップをしつつ現時点では進行中だという点も、単なる町田市の4大拠点の一つとして考慮されているようです。南町田駅と町田駅の再開発は、市内で競合しており、単純な共存ではありません。 さらに、小田急線、横浜線の主要クロス駅として町田駅の周辺再開発を問題とする場合、両沿線における開発と当駅のそれとが、より深く関連付けられる必要があるのに、それらは事例列挙的で、駅周辺人口 200 数十万という数字が独り歩きしています。 2024 年度の小田急線町田駅の 1 日平均駅別乗降人員は、258,628 人で、新宿、代々木上原駅に次ぐ第 3 位であり、同線の同年間輸送人員は、いまだにコロナ渦前の数値を回復していません。高齢化と在宅ワークの状況から、および町田周辺地域での（駅前）再開発駅の動向を考慮すれば、単純に町田駅の周辺人口 200 数十万を、今後将来にわたりこの駅前再開発の顧客として想定し続けることは慎重であるべきではないか。 この想定された地域における各種（自治体）の開発競争は、「失われた 30 年」にあって、いわば購買層の奪い合いであり、例えば、駅周辺における流動人口の推移を A～D のゾーンにおける新	町田駅の乗降客数（小田急線+ J R 横浜線）は、首都圏南西部の主要駅で最も多いものの、まちなかへ訪れている人の割合は低く、駅から駅への乗り換えだけではなく、まちへ引き込むような求心力のある機能の導入が必要です。 そのため「町田駅周辺開発推進計画」に基づき、今ある町田らしい資源も活かしつつ、官民が連携しながら、さらに多様な魅力を持つまちへと転換していくことを目指すため、積極的にまちに人を集める集客装置としてにぎわいの核となる都市機能の導入を図っていきます。

	規誘導拠点からゾーン外への移動により容易に担保できるような状況ではないだろう。 どのような個性的商圈、居住権を築くかに、最大の重点を置くべきであって、どのような個性をもったテナントを招へいするか、に重みを置くのは安易な発想です。	
NO.34	◆「モノレール延伸」が核となる「町田駅周辺の開発」は中止すべきです。また、市長の言明によると「町田駅再開発」の経費に「4000 億円」以上とのことでこのうち市税投入がいくらになるか不明ですが、いずれにしてもこの物価・人件費の急騰を考慮する状況では、「防災」を中心にした改装にとどめるべきです。無理に「賑わい」を口実に大商業資本、不動産資本、不動産資本、大手ゼネコンに甘い汁を吸わせる必要はありません。現在居住の森野住宅の住民の住居を最優先して施行側が対応すべきです。商業地区の小売業・零細業の小売繁盛対策を行政側が積極的に対応すべきです。	ご意見の趣旨については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。

④ その他関連計画に関すること

	ご意見の概要	市の考え方
NO.35	◆人口問題 町田市は 2025 年の現時点では大きな人口減少は発生していない。とはいえ、隣接の神奈川県でも人口は 920 万 2559 人で、前年から 6129 人減少（AI 回答）という事態となっている。 審議会の参考資料では、本計画の柱の一つである団地についても、他の衛星中核都市の団地再建計画で軒並み、収容人口の半減という想定があげられている。もし、木曽山崎団地においても同様の人口減となる場合、少なくともその分、市内の市街化区域での一定の住居建築は避けられず、計画が想定する拠点との距離的乖離も、当然拡大するだろう。 保育所の収容人数拡大で町田市政は機敏な措置を取り、それが周辺で好意的に受け止められ、現在の人口「増」（あるいは減少への歯止め）の一員となっている。南町田でのタワマン建設による新たな保育需要増があるが、町田駅周辺で同様の事案が生じた場合、これまでのような保育状況が持続可能か、疑問符がつく。そうした可能性を本計画は考慮しているか。	町田市では市街化区域全体で 2040 年まで一定の人口密度が維持される見込みです。そのため、本計画では市街化区域全体を居住誘導区域としており、様々な計画で生活サービス機能の誘導を図っていきます。日常生活を支える商業、福祉・医療等の生活サービス機能を有する施設等については、市内全域で分散配置されており、引続き、まちづくりの動き等に合わせた適時適切な都市計画制度の運用によって、都市機能の維持を図ります。将来の保育需要の見込みという点については、2040 年までの人口推計を作成し、現在の保育サービスの利用状況と合わせて将来の保育需要を予測した上で、「町田市子どもマスタープラン 25-34」を策定しています。人口推計を作成する際には、建築確認等で判明している大規模開発の情報を加味しています。
NO.36	◆一点、気になったのは、自然環境への配慮です。 計画には、「みどり」という言葉はたくさん登場しますが、「みどりを利用する」という観点があるだけで、自然環境をどのように再生させ、保全していくかの視点は感じられません。 町田市には「みどり」は多いと言えるものの、そのほとんどは荒れてしまっています。	「みどり」については、「町田市都市づくりのマスタープラン」において、「生きもの・文化が育まれてきたみどり環境を保全・継承するとともに、みどりを日常的に活用しながら、暮らしを豊かにしていくこと」を基本方針に掲げ、人と生きものが健康でいられるグリーンインフラを確保することや公園・緑地をリニューアルし、市民の暮

	蔓に木々が覆われてしまった森、手入れしていないために密集し、光が入らない竹林、雑草だらけの街路樹や空き地、美しい緑があるとはほど遠い公園。 おそらく、多くの人もその現状に気づいていないと思いますが、これは恐ろしい事態です。 生物多様性がものすごい勢いで失われています。 さらに、芹ヶ谷公園も野津田公園も開発されつつあり、自然環境は守られるどころか、どんどん破壊されています。そのしっぺ返しは始まっていると思います。 町田市は、市街地と緑が共生しているところが魅力です。 今度の「立地」を「適正化」しようとするならば、ぜひ自然の再生を主眼に据えていただきたいと思います。 ご検討いただきたく、どうぞよろしくお願い申し上げます。	らしの質を高めることなど、保全や育成、活用など様々な取組を推進していきます。
NO.37	◆緑の削減につながる 4つの核を中心とする街づくり構想は、町田市の緑を破壊するという大問題である。 その象徴がモノレール構想である。公共交通の大規模解消を狙いにしているようだが、実はこの構想が町田市の緑を破壊することにつながっている。町田市はマスタープランに基づき、多摩都市モノレール構想ありきで、この間3つの公園を大規模に開発し、緑を破壊しようとしている。 その一つが野津田公園である。当初のルートをやがざ変えて、ゼルビアが本拠地とするギオンスタジアムがある野津田公園の中を通そうとしている。そのために現在野津田公園は、スポーツの森として大改造され、緑が壊され、テニスコート、ローラースケートパーク、バスの乗り入れによる大型バスの転回場になろうとしている。子どもの遊び場、虫取りの場、市民が楽しむバラ広場、憩いの場が無くなろうとしている。 芹が谷公園では、モノレールのルートとしてやがざ公園の真ん中を通そうとしている。そのために公園が分断され、蜚の生息地が潰されようとしている。芹が谷公園駅周辺の開発の一環として、版画美術館横に国際工芸美術館をがけ地に造り、周辺の木々を伐採しようとしている。 南町田駅近くの鶴間公園では、すでに東急と連携して開発が進み、駅は南町田グランベリーモール駅となり、公園もグランベリーパークと改称された。緑は三分の一も削られてしまった。	「町田市都市づくりのマスタープラン」では、2040年に目指すまちの将来像を示し、まちの将来像実現のため、モノレールを含む「交通」、自然環境を含む「みどり」と、「都市計画」、「住まい」の4つの分野のまちづくり方針を総合的に取りまとめています。 このうち「みどり」については、「生きもの・文化が育まれてきたみどり環境を保全・継承するとともに、みどりを日常的に活用しながら、暮らしを豊かにしていくこと」を基本方針に掲げています。 街路樹の整備をはじめとする多面的な工夫を図ることにより、グリーンインフラとしての機能が維持できるよう検討するとともに、生きものの生息・生育・繁殖の場の提供機能を確保する検討を行います。 また、都市拠点にある都市公園は、多様な都市活動を支える場として、それぞれの拠点の特性に合わせた整備を行います。
NO.38	◆町田市では、2022年に策定した「町田市都市づくりマスタープラン」に基づき、町田駅周辺の開発やルート選定でまだ止まっているが多摩都市モノレールの沿線の開発を具体的に誘導するために「立地適正化計画」に向けた検討を進めてい	「町田市都市づくりのマスタープラン」策定においては、「まちだ未来づくりビジョン2040」の検討と連携して各種ワークショップやタウンミーティングなどを各地域で開催し、多世代の市民

	る。パブリックコメントの機会を得られたのでこのことに対する私見を述べたい。 ・将来の町田市の発展を考えると、全面的に再検討してほしい。 「町田市都市づくりマスタープラン」を基にして計画しているが、そもそもこのプランがおかしい。4つの核を中心に都市機能を集約するという考え方があまりにも机上の空論だと思う。市の職員が市民と接する中で考え出したプランとは到底思えない。相原地域から鶴間まで縦長い町田市に住む市民は、どこで暮らそうが、自分たちが払った税金で町田市から住民サービスを受けられると思っている。それをわざわざ格差をつける都市づくりプランは、市民の意識から離れた不動産業者や建設業者の意向を受けて作られたプロの集団の仕業に違いない。万が一、町田市がこの集団にお金を払い計画させたという事であれば大問題である。	から頂いた数多くの市民意見を踏まえて検討を進めました。
NO.39	◆原町田大通りについて 町田のメイン・ストリートであり、美しく魅力的な通りであって欲しい。かつての計画図に示されたようにJR 駅寄りの歩道幅がジグザグにへこみ、ベンチ風なしつらえができて数か月、先ずの感想は、「緑もなく美しくない」。日陰も無く、殆ど利用されていない。キッチン・カーも無し。モノレールが進入していないのが救いだが、もし大きく目障りな橋脚が建ち並び大空の空間が遮られる事にでもなったらもう都市美を語れない。	「町田市都市づくりのマスタープラン」では、多摩都市モノレール延伸をきっかけとして推進する分野横断的なリーディングプロジェクトとして、「町田駅周辺 商業地を多機能化・ウォークアブルなまちにするプロジェクト」を位置づけ、芹ヶ谷公園から町田駅、境川までみどりのにぎわいを身近に感じることができつながりをつくることや、原町田大通りにおいて広場のような自由に使用して居心地の良い場の創出をめざすことなどを掲げています。 具体的な取組としては、原町田大通りに株式会社町田まちづくり公社が運営する「町田駅前交流拠点 はっとまちだ」を開所し、商店街や芹ヶ谷公園などをつなぐ回遊の中継拠点として、まちなかの情報発信や軽飲食のテイクアウト販売などを行っています。 原町田大通りの滞留空間（歩道拡幅部）は休憩スペース「はっとテラス」として、ベンチや植栽を配置し、どなたでも利用できるよう整備しました。 引き続き、「町田駅前交流拠点ははっとまちだ」や「はっとテラス」、原町田大通りの広い歩道、オープンスペースを活用し、来街者が休憩や飲食などができる空間の提供や季節に応じたイベントの実施により、駅前や商店街の賑わい向上につなげていきます。
NO.40	◆JR 町田駅のホームからターミナル改札口方面へのエレベーターとエスカレーター設置について（こちらでご意見してよいのか分かりませんが）JR 町田駅のホームからターミナル口へ上るところにエレベーターとエスカレーターを設置してほしい（先にエレベーターを優先）、ターミナル口方面はマンションなどの住宅地が多くあり、子供連れな	ご意見の趣旨については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。

	どのベビーカーを使用している人が多いです。しかしターミナル改札口から構内途中までは車椅子やベビーカー等でいけますが、ホームに降りる際は階段しかないのととても不便です。なので車椅子や小さいお子さんがいる家族、ベビーカー等を持ち上げて上り下りするか、皆さん迂回して中央改札口の方にいきます。南の玄関口まちづくり事業としても駅ホームからターミナル改札口方面への動線や利便性を考えると、エレベーターとエスカレーターの設置を是非検討していただきたいです。 よろしくお願いいたします。	
NO.41	◆住民サービスの削減につながる 4つの核（町田駅、鶴川駅、多摩境駅、南町田駅）を中心にした街づくりというわざわざ格差を付けた構想から、住民サービスがどこでも受けられなくなるという大問題である。 公共施設の再編が、この構想にもとに大規模に町田市で進行している。子どもたちが安心して通える身近な学校が三分の一も統廃合で無くなろうとしている。身近な公共図書館が4つの駅周辺だけに集約され、鶴川図書館、サルビア図書館が無くなろうとしている。今後、市民センターも4つの駅周辺に集約されるに違いない。 どこに住んでも安心できる街づくりの計画でない限り、将来の発展はあり得ない。経済効率だけで物事を判断していくと、今だけ、金だけ、自分だけという狭い判断に陥り、住みにくい荒れ果てた町田市となっていく。 どこに住もうが安心できる町田市にするためには、そこに住む市民の意見をよく聞いて、市政に生かす職員の力が必要だ。プロ集団に任せるのではなく、自らの頭で考え、計画を立てることが今後の町田市発展につながっていくと考える。	学校の統合については、「町田市新たな学校づくり推進計画」に基づき、少子化や施設の老朽化といった課題に対応しながら未来のこどもたちにより良い教育環境を整備するため、適正規模・適正配置を契機とした新たな学校づくりを推進していきます。 また、図書館については、将来にわたりサービスを継続していくために「町田市公共施設再編計画」、「町田市立図書館のあり方見直し方針」に基づき、近接している図書館がある場合や、利用状況が大きく減少している場合には、施設の老朽化の状況を見ながら再編を進めています。 今後も地域の皆様のご意見をうかがいながら、再編を進めてまいります。
NO.42	◆町田市は、鶴川図書館やサルビア図書館などの廃館を計画しています。三多摩でもっとも貧困な図書館行政となっています。町田市民の文化的・知的水準の劣化を促進するような「町田市立地適正化計画」の再考をお願いします。	図書館については、将来にわたりサービスを継続していくために、「町田市公共施設再編計画」、「町田市立図書館のあり方見直し方針」に基づき、近接している図書館がある場合や、利用状況が大きく減少している場合には、施設の老朽化の状況を見ながら再編を進めています。 今後も地域の皆様のご意見をうかがいながら、再編を進めてまいります。
NO.43	◆住民自治を壊す この計画が市民の立場、住民の立場から計画されていないという大問題がある。 公共施設再編計画にしろ、学校統廃合計画にしろ、モノレール計画にしろ、全てが市民から出された計画ではない。むしろ国や都や市の都合で上から計画されたものである。その結果、市民や住民の間で矛盾が大きくなり、市議会や教育委員会での請願数が増大している。	「町田市公共施設再編計画」の策定にあたっては、学識経験者、市民団体代表、公募市民により構成する町田市公共施設再編計画策定検討委員会を設置し、多様な立場から意見や提案をもとに検討を重ねました。また、市民向けアンケート調査、2度の市民意見募集、20回の市民説明会など、取組の周知やご意見を伺う機会を設けました。

	私は、「サルビア図書館」の存続について再三お願いしているが、町田市は統合ありきで聞く耳を持たない。 町田市民が町田市の文化発展の向上のために、身近な公共図書館を自分たちの税金を使ってでも建設し充実させてきたがそれに逆行したことを町田市はやろうとしている。子どもたちのために安心して通える近くの学校を建ててきたが、三分の一の学校を統廃合で無くそうとしている。学校は住民にとっても大規模再画の避難施設であり、存続について十分に意見を聞いて実施すべき重大問題である。先の町田市長選挙では、学校統廃合計画は見直しすべきと候補者の票が三分の二となり、市民の意思を表している。 このように、一部の市の関係者とプロの集団が作ったとみられるマスタープランは、住民の自治を壊し、上意下達の自治体へと変質させる大問題を含んでいる。 以上私の私見を述べた。今、もう一度立ち止まって、再検討していただくように再度お願いしたい。	この計画に基づき、今後も地域の皆様のご意見をうかがいながら、図書館の再編や学校の統合を進めてまいります。
NO.44	◆以前町田市の既存公共施設、道路、橋梁、下水道、河川の維持管理計画と、その財政について説明がありましたが今回との整合性について具体的に説明をお願いします。	本計画は、居住誘導や都市機能誘導により、「町田市都市づくりのマスタープラン」で目指すまちづくりの実効性を高めるためのより具体的な誘導方針と効果的な誘導策を示すものです。
NO.45	◆概要版5頁には「町田市の現況」として「良好な住環境」「アクセスしやすい利便性の高い市街地」であるとしている。しかし実際は、中心市街地から遠い地域においては商店まで1km以上ある、など決して利便とは言えない現状もある。また図書館や小中学校等も同様だが、現在の市では義務教育学校と公共図書館の削減が進められ、利用する市民には遠距離のリスクが増している。	町田市では市街化区域全体で2040年まで一定の人口密度が維持される見込みです。そのため、本計画では市街化区域全体を居住誘導区域としており、様々な計画で生活サービス機能の誘導を図っていきます。日常生活を支える商業、福祉・医療等の生活サービス機能を有する施設等については、市内全域で分散配置されており、引続き、まちづくりの動き等に合わせた適時適切な都市計画制度の運用によって、都市機能の維持を図ります。 学校の統合については、「町田市新たな学校づくり推進計画」に基づき、少子化や施設の老朽化といった課題に対応しながら未来の子どもたちにより良い教育環境を整備するため、適正規模・適正配置を契機とした新たな学校づくりを推進していきます。なお、適正配置の基本的な考え方として、通学時間の許容範囲はおおむね30分程度、通学距離の許容範囲は徒歩でおおむね2km程度とし、新たな通学区域を設定しています。 図書館については、将来にわたりサービスを継続していくために、「町田市公共施設再編計画」、「町田市立図書館のあり方見直し方針」に基づき、近接している図書館がある場合や、利用状況が大きく減少している場合には、施設の老朽化の状況を見ながら再編を進めています。

		今後も地域の皆様のご意見をうかがいながら、再編を進めてまいります。
NO.46	◆町田市小学校の統廃合についても止めてほしいです。小学校をまとめるとなると、通学範囲がたいへん広がります。バス通学も大変です。猛暑の中、大雨の中、大風の中など荷物をもってふらふら歩き続けなければなりません。子どもは大人と違うということをわかってほしいです。人数が4クラスになると、子どもたちは落ち着きがなくなります。そして、100人に近い学童の運営についても問題が出てきます。子どもたちは、「クラスの先生、学校の先生」についてはしっかり約束も守りますが、放課後では自由にのびのびと生活しています。とてもよいことですが、狭い所で人数の少ない職員で見守れるものではありません。共働きが多くなっている時代です。学童の人数が減ることは、考えにくいです。統廃合についても、止めてほしいです。下手な文章で申し訳ありません。よろしくお願いします。	学校の統合については、「町田市新たな学校づくり推進計画」に基づき、少子化や施設の老朽化といった課題に対応しながら未来のこどもたちにより良い教育環境を整備するため、適正規模・適正配置を契機とした新たな学校づくりを推進していきます。 なお、適正配置の基本的な考え方として、通学時間の許容範囲はおおむね30分程度、通学距離の許容範囲は徒歩でおおむね2km程度とし、新たな通学区域を設定しています。 また、学童保育クラブの運営については、「町田市学童保育クラブ基本方針25-29」に基づき、育成スペースの確保や放課後児童支援員の確保を行っていきます。
NO.47	◆町田からの問題個所としては、 ・全国有数といわれる小中学校の統廃合問題があります。人口数、児童数がしばらく顕著な現象事態にならないのに（25年429351人→2040年398745人、約3万人・8.13%減）、小中学校62校中41校廃校されます。いわゆる人口が減少傾向を口実に過大な学校廃校計画です。児童が減れば、世界の教育潮流である「少人数学級」に舵をとれば良いのになぜ真逆の「大規模校・大規模学級」をめざすのでしょうか。 他の地域の状況もそうでしょうが、小山田地域での小山田小学校、小山田中学校の廃校は、この地域の児童や中学生におよぼす被害は極めて大きいものがあります。現在の小山田小学校の学区範囲は、現状でも通学に多大な時間がかかり、低学年の児童は近年の重いランドセルを背負うこともあり体の負担が耐えられないほどであると聞きますが、それが小山田南小学校までとなりますと多摩市境からでは、小1時間ほどになります。この頃は異常気象の関係で朝から暑い日もあり、冬は冬の寒さ雪で起伏の多い土地の形状では児童にとって想像しがたい苦難を負わせることとなります。住民・高齢者の避難箇所も失います。このような「小中統廃合計画」を折り込んだ「町田市立地適正計画」には再考をお願いします。	学校の統合については、「町田市新たな学校づくり推進計画」に基づき、少子化や施設の老朽化といった課題に対応しながら未来のこどもたちにより良い教育環境を整備するため、適正規模・適正配置を契機とした新たな学校づくりを推進していきます。現在学校が担っている避難施設機能については、基本的には、その地域における統合新設校や周辺の施設等に引き継ぐことを考えています。 また、それらで引き継ぐことが難しい場合は、学校跡地も含めて、その地域にとって最適な配置となるよう検討します。
NO.48	◆大事だと思ったこと。 史は「防災指針」として方針を出していますが、現在市民の多くが心配したり反対している小中学校統廃合計画の、これ以上の推進が続いたら、いくら計画や方針を立てても遠くなってしまう学校という避難所までどうやってたどり着いたらいいのか。基本的に自宅避難を市は考えているようだ	現在学校が担っている避難施設機能については、基本的には、その地域における統合新設校や周辺の施設等に引き継ぐことを考えています。 また、それらで引き継ぐことが難しい場合は、学校跡地も含めて、その地域にとって最適な配置となるよう検討します。

	が、昨今の異常気象の中、いつ想定外の災害が起こっても自宅待機せよ、と言い切れるのか。無理やりな学校統廃合計画はまず中止し、子どもたちも高齢者も、自宅地域の中で通学でき、避難できる学区を維持してほしいと思います。 さらに、万一の避難にあたって、町田市にはどのくらいの避難対応策があるのか。ダンボールベッドや安心できる水の確保、人権が守られるトイレの設置可能数、町田市にはまだまだ現状不足しているものが多いのではありませんか。 形ばかりの「都市計画」ではなく、真に市民の立場に立った「立地適正化」を望みます。	
NO.49	◆小・中学校校舎が防災施設として利用されます。しかし三分の一 廃校されては、防災施設が不足するのではないですか？	
NO.50	◆〈教育施設・公共施設など〉 ・公共施設である小学校・中学校等は市内にまんべんなく配置されていて充足しているとしています。「まちだの新たな学校づくり」により 62 校中、41 校を廃校にし、廃校の後に新築しても三分の一の学校がなくなるのです。まんべんなく配置されているとは思えません。充足しているとは言いきれないのではありませんか？ ・さらに、今までにない『地域活用型学校』の役割を持たせようとしているのですが、説明不十分だと思います。	学校の統合については、「町田市新たな学校づくり推進計画」に基づき、少子化や施設の老朽化といった課題に対応しながら未来のこどもたちにより良い教育環境を整備するため、適正規模・適正配置を契機とした新たな学校づくりを推進していきます。 これからの学校は、学校教育の場であると同時に、身近な避難施設としてはもちろん、地域の方々が日常的に利用できる「地域活用型学校」と位置づけ、その実現を目指しています。引き続き、周知を進めてまいります。
NO.51	◆J S の賃貸住宅には空き家が多くなりました。賃料の値下げや補助により桜美林大学関係者・学生、一般住宅困窮者などを対象にした積極的勧誘による入居などの活用ができますが、市は対策をしているのでしょうか？	「町田市団地再生基本方針」に基づき、学生や若者、子育て世帯等が良好な居住環境を享受できるよう、各世代のニーズに応じた住宅改修や、住み替えの誘導を進めていきます。
NO.52	◆木曽・山崎・藤の台団地の高齢化率が高いが、町田市が自治会などと一緒に UR・JKK に家賃を下げることや、4、5 階の住居を若者や子育て世帯が入居できるよう優先的に家賃を下げる事など交渉してほしい。また市が、若者や子育て世帯に住居支援をしてほしい。	ご意見の趣旨については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。
NO.53	◆駅周辺でゆっくり、沢山の買い物をするのに自転車を使いたいが車道を走行するのは危険な上、無料の駐輪場が無い。自転車専用レーンと、最悪でもジグザグ歩道に上手く駐輪スペースを組み込めないか？	自転車専用レーンについては、「町田市自転車活用推進計画」に基づき、安全安心に利用できる自転車通行空間の充実を図っていきます。また、駐輪場については、市内に 9 つある鉄道駅を対象に、民間事業者が運営する駐輪場の利用実態や今後の需要予測等を踏まえた「自転車駐車場整備方針」策定の検討を行っています。また、方針検討と併行して、通行の支障とならない歩道空間や低未利用地の活用等による駐輪スペースの確保など、必要に応じて検討していきます。
NO.54	◆自然環境問題では、 ・小山田桜台の「けやきどうり」の並木の「けやき」が一昨年から昨年にかけて数十本伐採されてしまいました。直径 30 c m から 40・50 c m のま	街路樹については、「町田市街路樹更新計画」に基づき、「みどりの保全」、「安全性の確保」を前提とした「良好な環境と景観の形成」に寄与する街路樹のあり方やメリハリをつけた効率的な管

	だ、若く成長ざかりの樹々です。市担当部局に電話で聞いたら、「根っが張って、凸凹するから危ないから切る」「落ち葉を散らかる」との答えでしたが、「凸凹」箇所は、一か所ありませんでした。「散らかる」も片付けばいいだけです。市がこのような住民を「騙し」てまでしてなぜ若樹を含む立派な「けやき」を伐採したのでしょうか。 この樹々はもうもどってきません。少し調べると、市には「植栽計画」なものがあり、その要点は、「植栽管理の経費削減」でした。市の予算削減のため町田市の数十年以上も生育している「けやき・樹々」を伐採し、それを「植栽計画」化と称しすることは「生きもの・文化が育まれてきたみどりの環境を保全・継承するとともに、みどりを日常的に活用しながら、暮らしらしを豊かにすること」（「マスタープラン」より）とは真っ向から反します。気候変動が叫ばれる中、人間を守る、有効な防壁ともあろう樹々を伐採した市の「犯罪」も言うべき所業を許せません。しかもこのような事例が、町田の各所から聞き及んでいます。おそらく市全体では数百本以上の樹々が残酷にも伐採されていると思われます。 市の「財政・経営」最優先のウ「自然・みどり・環境保全」対策の変更を求めます。	理の再検討を行い、これまでの「量の拡大」から「質の向上」へ転換を図っていきます。
NO.55	◆芹ヶ谷公園の自然や周辺環境を守りため、500本もの木の伐採、スロープの維持、版画館の壊しなどの計画が「町田市立地適正化計画」に折り込んであれば再考をお願いします。	芹ヶ谷公園は、都市公園法に基づく都市公園であり、みどりを活用しながら、人が活動する場所です。 市街地の中の都市公園に相応しいみどりとするために、芹ヶ谷公園の魅力である自然環境の保全と必要となる施設整備のバランスを取りながら、より多くの方々に愛される公園となるよう整備を進めていきます。
NO.56	◆町田市と原町田商店街の歴史的特徴を活かすこと 原町田市場は、100年近くにわたる絹・シルクロードの結節点として発展してきました。鎌倉幕府に通じる鎌倉古道、鶴見川流域一帯の拠点の一つでもあります。市域にある数多の古代遺跡も、その周知活用を待っています。幕末・明治初期、さらには自由民権の歴史もありながら、全国で3か所しかない自由民権資料館は、施設もSNSでもその活用に飛躍的發展が望まれます。外国人観光客にもセールスが期待されます。 町田市立中央図書館の充実、町田市史の再刊なども含め、そうした見地が、計画がいう「ゾーン内外の移動」には不十分で、計画全体の「文化都市町田」の次元を低めています。	「町田市教育プラン 24-28」に基づき、まちだの歴史・文化資源の保存と活用環境の整備を進めています。 ご意見の趣旨については、今後の事業の参考にさせていただきます。

⑤ その他市政全体に関すること

	ご意見の概要	市の考え方
NO.57	◆そもそも、東京への一極集中こそ、日本全体の「失われた30年」の半面ではないか。一都市で、「失われた30年」の抜本的打開は不可能だが、同時に、それを取り戻すための措置を自治体として講じることが期待される。 そうした時に、「町田市の地盤沈下」を一面的に強調し、市民意見を充分取り入れず、結果として一時的に「都市間競争に勝つ」としても、より長期にわたり、かつ極めて大規模に、市の資産、財政はおろか、市の経済から市民生活を貶める可能性のあるのが「立地適正化」計画ではないか。 本計画は、以上の理由から、根本から作り変えることを求めたい。 少なくとも、現状のような市民参加を欠落したままで、計画を進行させることは町田市の歴史的将来の市民に不利益をもたらすものだと考える。 本計画は相当程度の財政投入をせざるを得ない以上、それに相応しい作成を、行政と民間、市民の手で作直すことを要望したい。	本計画の策定検討に際しては、2024年12月に地域説明会（忠生・小山・鶴川・南市民センターと本庁舎の5地域）を開催し、ご意見をいただきました。今回のパブリックコメントも、広く市民の方々のご意見をいただくために実施したものです。 また、本計画は、各事業を進めるにあたり、国からの財政支援の活用を検討しつつ、民間事業者との連携を図りながら誘導施設の整備等を推進します。
NO.58	◆市当局によるこのような町田市と町田市民にとって重要な案件を周知徹底する意思に欠けているとしか思えません。その検討期間もあまりにも短すぎる。説明会回数、箇所、時間帯など町別に多くの市民が参加できるよう大幅に増やすことが必要です。 書面提示もP128におよぶものが、わずかP16に極縮小されたものが極めて限られた行政窓口においてに過ぎない。 PCプリントアウトも使用可能者は限られます。このやり方では「説明した」「意見を聞いた」との形式をとったというアリバイ的にみえます。	本計画の策定検討に際しては、2024年12月に地域説明会（忠生・小山・鶴川・南市民センターと本庁舎の5地域）を開催し、ご意見をいただきました。今回のパブリックコメントも、広く市民の方々のご意見をいただくために実施したものです。
NO.59	◆計画の作成お疲れさまです。膨大な情報量ですので、すべては読めませんでしたが、以下に要望を記します。 ・計画の一つ一つについて、関係する町田市民に十分な説明を行い、市民の声を聞き、それを計画に反映させ、市民の納得が得られた上で、計画を実行して欲しいです。計画はたたき台であり、市民の声を反映させて、柔軟に変更して進めていただきたいです。そうすれば、多くの町田市民のみなさんが、新しい自分の街を築くのだという実感を持って、計画を見守ることができると思います。	
NO.60	◆こうして見ると、今回示された「素案」は一部の計画に偏向する等、町田市民の問題意識や要望を受け入れ、反映できる物とは考えにくい。計画の進め方を改めて、市民の声を直接聞き取るイベントなどの機会を設け、市民の望む形に近づける改善がなされることを望む。	

NO.61	◆寄せられたご意見の概要・市の考え方が提出された時点で何度か市民と当局の真摯な討論会の開催をお願い致します。	
NO.62	◆過去に実施の数々のパブコメで多数の具体的な意見・批判が寄せられてもそれに対する検討が実際なされたのかどうか、その結果が知らされる事なく、今回のパブコメも「市民の声を聞きましたよ」という形だけに終わるのでは、と疑念を持つ人は多い。 “上”が決めた事だから・・・ではなく、しっかり勉強し、協議し、誰より市民のためにお力を発揮して下さいよう強く望みます。 以上	
NO.63	◆今回「町田市立地適正化計画」についてのパブリックコメントを提出するにあたり、私が危惧しているのは、この計画が町田市都市計画審議会に中間報告された際も、また忠生市民センターなどで開かれた地域説明会も、いずれも傍聴者・参加者は数人程度で、市民の関心が極めて低い状態で進行していることです。まちづくりの今後を左右するという、極めて重要なことなのに。 もう一つ、この「立地適正化計画」（パブコメ）が、町田市の石阪市長が昨年9月議会で答弁した「3,000億円とか4,000億円の事業」、つまり、学校統廃合と駅前等の再開発の2つ「を同じ時期に進めようとしている」という見解と同時にかつ無関係に進行していることです。 市長答弁は、町田市のこの二大事業をウクライナ情勢になぞらえて、「東部の戦線も西部の戦線も両方一遍に先端を開いてしまったという、現在で言えばゼレンスキー大統領みたいな状態」とまで発言しています。これ程事大主義的なコトバが他の自治体の首長からでたか、私は例を知りません。 年間予算額2千億円弱の規模の自治体首長が、前代未聞の発言をいわば無責任に垂れ流している。それと並行して、町田市の今後の歴史的発展と市民生活の基本的動向を左右する基本計画を、こうした市長の「構想」のもとで、「検討し」「決定」しつつある。そうしたことへの、不安と危惧でもあります。 従って、今回パブコメに付されている本事案は、まずもって、こうした市民の関心の度合と、市長の関心の異様な高さから検討されるべきだと考えます。	本計画は、居住誘導や都市機能誘導により、「町田市都市づくりのマスタープラン」で目指すまちづくりの実効性を高めるためのより具体的な誘導方針と効果的な誘導策を示すものです。 本計画の策定検討に際しては、2024年12月に地域説明会（忠生・小山・鶴川・南市民センターと本庁舎の5地域）を開催し、ご意見をいただきました。今回のパブリックコメントも、広く市民の方々のご意見をいただくために実施したものです。 学校の統合については、「町田市新たな学校づくり推進計画」に基づき、町田駅周辺開発については、「町田駅周辺開発推進計画」に基づき進めていきます。
NO.64	◆市財政の安定局面からの転落 財政面からも、市長の2024年9月市議会答弁（3000～4000億円の投資規模の事業を、同時に二つやる）は、町田市の財政に相当な負担をもたらす可能性があります。	ご意見の趣旨については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。

	市財政に加え、A～Dのゾーン内・周辺や、モノレール沿線一帯の開発や駅設置などにともなう地価上昇などにより、それぞれの地域の地価上昇による固定資産税の上昇など、新たな負担をもたらす可能性があります。A～Dゾーン内の大型店舗は、その利益が基本的に本店金庫に納まる構造で、勤務員が市内居住であれば市税の増加となるものの実数は相当減少しています。固定資産税を支払う市民は、直接その利益を享受できるとは限らず、なおかつ、税負担増からは避けられないし、地価上昇後、今回の再開発による町田駅周辺の収益力が落ち着き、再度また低下した時に、その負担増を解消できる保証はありません。 本計画が、一時的に市の財政収入を増加させたとしても、それに伴う市税の持ち出しや借入金の将来にわたる負担等、あるいは高齢化にともなう収入減などから、「二つの戦線」は、町田市の経済と財政、市民生活に致命的打撃を、長期にわたり与える可能性が少なくないだろう。 従って、本計画は財政面からも、市長の「二つの戦線」発言の徹底的な総括を踏まえ、抜本的に再検討されるべきだと考える。	
NO.65	◆日本経済が低迷していますので、町田市内の経済的な活性化を進めて欲しいです。そのために、計画を進める際に、町田市内の業者が受注できるように小さい規模にして、町田市内でお金が循環するようにしていただきたいです。町田市外の業者が受注すれば、お金は市外に出て行き、町田市の法人住民税にならず、その会社で働く従業員も町田市外の人でしょうから町田市民の給与にも反映されないことになります。	ご意見の趣旨については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。
NO.66	◆「町田市立地計画化計画」や「町田市都市づくりマスタープラン」などでは、いま、現実に市当局が執行、或いは、計画推進いることに対しての市民の問題意識や要求・意見がどのような関連性や対応があるのでしょうか？ 具体的な問題としては、大雑把には以下の点があります。 ・私の住んでいる小山田桜台地域からでは、主に次のことが問題です。 数年毎まであった内科系の医院が閉鎖し、歯医者ばかりうじてありますが、住民にとって日常的に診てもらえる病院が近所がありません。高齢者にとっては、身近に医療機関があることは必須です。市はこのことにどのような対策をとっているのでしょうか？	本計画では、日常生活を支える商業、福祉・医療等の都市機能の維持・充実について、地域の特徴を活かした多様な暮らし方ができる安心・安全な居住地形成に向けた施策の1つとして、「日常生活を支える都市機能の維持・充実」を誘導施策に位置づけ、取組を推進していきます。 また、大規模団地については、「時代の変化に対応しつつ、地域とともに歩み続ける団地」を目指し、団地事業者の考え方や地域住民、関係者の声などを踏まえ、将来を見据えた地域・団地の価値向上の検討を進めています。 小山田桜台団地については、市としても引き続き都市機能の維持・充実を図るため、URに働きかけを行っていきます。
NO.67	◆転売による住宅価格の高騰を抑制するために、町田市の補助金を活用した再開発事業で販売するマンションなどについて、①原則として5年間は物件の転売を禁止、②同じ建物において同一名義で複数物件を購入することを禁止、③法人名義や	ご意見の趣旨については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。

	非国内居住者による購入を禁止するような項目を盛り込むことを希望します。	
NO.68	◆小山田桜台の唯一の公共交通手段はバスですが、バス便が減らされ困っています。特に、午後8時過ぎに1時間2本となり、なにかの都合で乗り遅れると30分も待つことになり、乗車時間（平均35分位）はバス交通関係だけで1時間以上かかります。冬や雨の時は、大変難渋しています。市内での交通難民状態を市当局は民間バス会社任せにするのでなく市民の交通権、生活権などについて何らかの補助対策を積極的にやるべきではないでしょうか？	「交通」については、「町田市都市づくりのマスタープラン」において、「日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくること」を基本方針に掲げ、これを実現するため「（仮称）町田市地域公共交通計画」の策定を検討しています。
NO.69	◆（素案）概要版 7.～防災指針⇒P15 4 防災・減災まちづくりに向けた取組方針 方針4・想定外の被害～P106～107～108～109、・避難施設～その具体案についての提言 1995年阪神淡路大震災、2011年・3・11東北大地震・能登地震において体育館等の避難場所は非常に劣悪であった。個別のダンボールベット仕様やプライバシー保護の観点からすべての都道府県市町村で廃校になったり、空き教室に、なった場所に資材を備蓄すること。その連携を今準備すること。又、学校を廃校にするのでなく、避難所として、別途利用方法を市民と熟慮する場を設定すること。	「町田市国土強靱化地域計画」や「町田市地域防災計画」とも連携をしながら防災に関する取組を行っていきます。 ご意見の趣旨については、今後の事業検討の参考にさせていただきます。

以上