

町田市都市づくりのマスタープラン（案）

パブリックコメント実施結果

2021年12月

町田市都市づくり部都市政策課

町田市都市づくりのマスタープラン（案） に関するパブリックコメント実施結果

2021年9月に公表した町田市都市づくりのマスタープラン（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 2021年9月15日（水）から2021年10月14日（木）まで

2 意見募集の方法

◆ 以下の施設での資料閲覧・配布

市政情報課・広聴課（市庁舎1階）、都市政策課（市庁舎8階）、各市民センター、木曾山崎コミュニティセンター、各駅前連絡所、各市立図書館、町田市民文学館、男女平等推進センター、生涯学習センター

◆ 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」（2021年9月1日号）にパブリックコメント実施予告を掲載

◆ 広報紙「みんなで描くまちだの未来 都市づくり特集号」（2021年9月15日発行）に実施概要及び計画概要を掲載

3 寄せられたご意見の件数・内訳

電子メール、ファックス、郵送等を通じて、55名の方から、134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) ビジョンに関すること	1-52 (P5~9)	52件
ビジョン全般について	1-11 (P5~8)	うち11件
多摩都市モノレールの延伸について	12-40 (P9,P31~40)	うち29件
小田急多摩線の延伸について	41-52 (P9,P41~42)	うち12件
(2) 都市計画に関すること	53-70 (P10~14)	18件
(3) 交通に関すること	71-77 (P15~17)	7件
(4) 住まいに関すること	78-82 (P17~19)	5件
(5) みどりに関すること	83-109 (P20~26)	27件
みどり全般について	83-99 (P20~25)	うち17件
芹ヶ谷公園“芸術の杜”プロジェクトについて	100-109 (P26,P43~47)	うち10件
(6) プロジェクトに関すること	110-120 (P26~27)	11件
町田駅周辺のプロジェクトについて	110-111 (P26~27)	うち2件
忠生・北部のプロジェクトについて	112-120 (P27,P48~49)	うち9件
(7) 地区の街づくりに関すること	121-125 (P27~29)	5件
(8) その他マスタープラン全体に関すること・市政全体に関する こと	126-134 (P29~30)	9件
合計		134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)ビジョンに関すること

ビジョン全般について		
ご意見の概要		市の考え方
NO.1 NO.2	<p>◆リニア新幹線橋本駅開設・南多摩尾根幹線全線4車線化・横浜市営地下鉄の新百合ヶ丘乗り入れなど町田市北西部の交通基盤が大きく変わろうとしているのに今回のマスタープランはモノレール一辺倒の町田駅一極集中プランである。町田北西部の交通基盤の変化を取り入れていない。これからのコロナ禍で求められる人流・交通・物流の分散型社会に対応しているとは思えない。</p> <p>※同一意見1件あり</p>	<p>本マスタープランは、多摩都市モノレールや小田急多摩線延伸などこれからの町田市のまちづくりに大きく影響する大規模な都市基盤の変化、また人口減少社会やコロナ後の暮らし方など社会情勢の変化を見据えて、2040年の目指すまちの姿を示しています。</p> <p>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。</p>
NO.3	<p>◆「これからの町田市の都市づくり」で“都市のベッドタウンだけではない、町田ならではの魅力ある暮らしが楽しめるまちへ”（p12）と述べられています。ここのコメントの意味がよく分かりませんでした。ベッドタウンとしての魅力も本レポートに盛り込むべきなのではないのでしょうか。それとも今後は別の道を歩むのですよという意味なののでしょうか？まだまだベッドタウンとしての魅力を活用すべきのように思いますが？</p>	<p>これからの町田市の都市づくりを考えるうえで、都心への通勤者のベッドタウンとして魅力を伸ばしていくことはもちろんですが、通勤を前提としない働き方をする人も含めた、多様な人々にとって魅力的な都市を目指していくという主旨で記載しています。</p>
NO.4	<p>◆従来の4つのおおきな計画等を統合し、横断的に進めていくことは面白いと思われるものの2040年の絵を描くだけにとどまらないようにしてほしい。</p>	<p>都市づくりのマスタープラン策定後は、ビジョンの実現に向けて着実に施策を推進していきます。</p>
NO.5	<p>◆町田市都市づくりのマスタープラン（案）をひととおり目を通しました。しかしながら多岐にわたり、読みわかるには大量すぎます。</p> <p>◆専門家ではありませんが「緑多き町田」「福祉の町田」はどこにいったのでしょうか？</p>	<p>これまで別々の計画としてまとめていた、都市計画・交通・住まい・みどり分野の各計画を統合しているため、内容は多岐にわたりますが、分かり易い作りとなるよう工夫していきます。</p> <p>方針編5.みどりの施策I「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」を掲げており、引き続き、みどりの確保に取り組んでいきます。福祉政策については、同</p>

		時策定中の「(仮称)町田市地域ほっとプラン」に基づき、推進していきます。
NO.6	<p>◆コロナの感染拡大は、福祉・医療・教育の充実こそ街づくりの基本であることを教えてくれたこの「プラン」はコロナ感染拡大の前の計画です。町田市の特性を様々な視点から分析し、計画を立てたものと思われます。その基本がモノレールありきで町田市に「賑やかさ」を生み出すものとなっています。コロナ禍を経験した今、街づくりにとって何が一番大事なことなのか、コロナがいやと言うほど私たちに教えてくれました。それは「いのち」一番の街にすることです。お金をかけるのは、まず医療体制の充実であり、セイフティーネットの充実です。「自宅療養」で感染者が放置される事態は繰り返してはなりません。また、コロナ禍で飲食店が次々と閉店に追い込まれたのは町田市でも例外ではないのです。いくら夢のあるような街づくりを描いたとしても、いざというときに助けてくれない町田では困ります。市民の命と暮らしを守るという福祉一番の街づくりこそ大事であると私は思います。</p> <p>◆感染者が少なくなってきた今だからこそ、保健所の体制を増員を含めて見直す必要があります。緊急の野戦病院のような医療施設を準備することも第六波のために必要です。</p> <p>◆いきなり学校が休校になった時、子ども達のケアの体制は全く不十分でした。働く親は仕事が休めず、子ども達は家に放置されました。学力の保障も十分ではありませんでした。いざというときに子どもたちの命を守れない街であってはなりません。学校は子どもたちにとって、これからの人生を左右する大事なところ。ソーシャルディスタンスを確保するために分散登校を経験し、20人学級を体験しました。これからの教育を子ども目線で大事にするならば、学校統廃合で約三分の一の学校を廃校にして、過密な統合校を作り出すという無謀な計画は中止しなければなりません。</p> <p>◆マスタープランは、福祉・医療・教育を一番に</p>	福祉については「(仮称)町田市地域ホッとプラン(2022年3月策定予定)」、医療については「まちだ健康づくり推進プラン」、教育については「町田市教育プラン」に基づき、各政策に取り組んでいきます。

	重視する街づくりを基本にして、全面的に見直すべきだというのが私の意見です。	
NO.7	<p>◆1章 ビジョン編 まちのつくり全体について、広域都市拠点・にぎわいと緑の都市拠点・活動と緑の都市拠点・生活拠点・連携拠点などに加え周辺拠点などを活動軸などによって整理されているが、生活拠点に関する記述は日常の生活等についてさらりと触れているだけです。個々の生活拠点にはその地域の歴史・文化的な特性があるがそれを記述し拠点ごとの性格づけが必要ではないですか？ 今回の「都市づくりマスタープラン（素案）」は前回とくらべ鮮明に生活拠点以外の拠点については「都市づくり」のコンセプト明確ですが、生活拠点の「都市づくり」のコンセプトが明確でないように感じます。例えば生活拠点として位置づけられた「玉川学園」についても「世代間交流による文化交流の拠点として生活利便機能の維持を図る」とありますが生活利便機能には当該地区の都市計画道路の在り方などの記述がはっきりしません。このことは第2章方針編・第3章コンテンツ編に関連する部分で特に第3章の1「まちビジョン」（まちづくり条令に基づく策定手順）・2「街づくり構想」（方針編に基づく手順）などで地域の具体化を検討することになりましょうが、地域の人達がこのようなインフラ整備に対しどのような形で参画するか仕組みが必要です。</p>	<p>生活拠点については、計画案P28に示すまちづくりの方向性をもとに、計画案P58に生活利便性を支える商業地として土地利用の方針を示しています。</p> <p>都市計画道路などの都市施設の整備については、計画案P63～69に方針を示しています。個別具体的な街づくりの目標や方針については、今後、コンテンツ編の「まちづくりのコンテンツ」として、地域の皆さまと検討していく仕組みとしています。</p>
NO.8	<p>◆今回のマスタープラン案について見る限り、町田市の現状の問題についての認識が曖昧ではないかとの印象を受ける。例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の市内では市民病院が一か所しかなく、遠隔地から通う為に困難を期している市民も多い。 ・市内の道路では自転車道などの整備も乏しく、また従来各駅に配備されていた無料の自転車置き場の廃止などで自転車利用が困難となりつつある。 ・市内の図書館の配置は不十分ながら、団地内分館や移動図書館などで補われてきた。しかしこれ 	<p>都市づくりのマスタープランでは、新たな将来都市像・都市構造を設計し、その実現に向けた各分野（都市計画、交通、住まい、みどり）の取組方針をまとめています。今後、具体的な取組を進めていく中で、個別の課題解決について検討を深めていきます。</p>

	<p>らは市では人件費出資を削減したい等の理由で廃止の方向にある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・その他文学館や民権資料館など、市民の学習活動等文化活動に資する施設も同様の理由で縮小廃止の方向にある。 ・市内の公園は、野津田公園や芹が谷公園など自然地形と植生を生かした里山というべき環境の、大面積の自然公園が多くの市民に親しまれている。しかし、野津田公園は運動施設建設計画、芹が谷公園は新規工芸館建設が計画され、里山環境は大規模改変が余儀なくされている。 ・交通については、自動車道路は繰り返し拡幅したにもかかわらず、何か所か天候や時間帯により渋滞を招く部分がある。限りなく道路を拡幅し続けるか、車の通行量を削減する施策が必要となっている。 ・団地などでは住民の高齢化などが進んでいるが、災害や交通弱者への対策は不安を感じる。計画案では、こうした現状への分析と解決法の模索ではなく、「絵に描いた様な」綺麗なイラストでの夢のごとき未来の計画を示している。 	
NO.9	<p>◆概要版P.12の社会的な要請事項にも記載されている通り、少子高齢化により税収は今後、増々、減る方向になると思われます。また、コロナの影響により生活様式や行動範囲も変化が起きてきており、インバウンド等による収益見込みは減少傾向になると思われます。その為、新規箱物(建設物等)に多くの税金を投入するのではなく、システム等ソフト面に税金を投入された方が宜しいかと思えます。</p>	<p>公共施設をはじめとした「まちの資源」を使いやすくするなど、ソフト面の充実にも取り組んでいきます。</p>
NO.10	<p>◆「都市づくりのマスタープラン」に歴史・文化の項目も追加して頂きたいです。</p>	<p>今後の取りまとめの参考にさせていただきます。</p>
NO.11	<p>◆I章ビジョン編 3 将来のまちの"もよう"と"つくり" (2)まちの"つくり" (拠点と軸の図)で、根岸は従前計画から生活拠点の位置づけがされているので、落さず位置づけていただきたい。(概要版10頁)</p>	<p>生活拠点は、都市機能が一定程度集積した駅周辺(想定も含む)としています。根岸については、暮らしのかなめに位置付けています。</p>

多摩都市モノレールの延伸について		
ご意見の概要	件数	市の考え方
NO.12 ～ NO.40 多摩都市モノレール町田方面延伸を、本マスタープランの前提としていることについて必要性や実現性及び事業採算や景観・環境への影響といった課題などの観点から、その妥当性を問うご意見。 ※個別の意見は P31～P40 参照	29 件	多摩都市モノレール町田方面延伸は、交通政策審議会の答申において、『「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿」を実現する上で意義のあるプロジェクト』とされています。 町田市においても、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。 多摩都市モノレール延伸の事業化に向けて、事業主体となる東京都を中心とした関係者間で、事業採算性や景観・環境への影響など課題の検討も含めた具体的な調整を進めていきます。 なお、町田市が多摩都市モノレール町田方面延伸に期待する効果について、説明するページを本マスタープランに追加します。

小田急多摩線の延伸について		
ご意見の概要	件数	市の考え方
NO.41 ～ NO.52 小田急多摩線延伸やそれに伴う小山田周辺のまちづくりについて、推進や本マスタープランへの位置づけを求めのご意見。 ※個別の意見は P41～P42 参照	12 件	小田急多摩線の延伸については、国や東京都、沿線自治体、鉄道事業者などから成る「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」において、交通政策審議会の答申で示された収支採算性等の課題解決に向けて、検討を行っています。 引き続き、延伸を早期に実現できるよう、検討を進めていきます。 また、小田急多摩線の新駅周辺のまちづくりに関する構想である『小山田周辺まちづくり構想（2016年3月）』を本マスタープランのコンテンツ編に位置付け、小田急多摩線延伸の事業進捗に合わせてまちづくりを進めていきます。 なお、町田市内の新駅の考え方については、「忠生・北部みどり暮らしの関係をつくるプロジェクト」の中で、小田急多摩線延伸の構想ルートとともに、「人や地域がつながり合うために必要な機能」として表現しています。

(2)都市計画に関する意見

ご意見の概要		市の考え方
NO.53	◆国道16号線と246号線が交差しているところに是非、縦横に歩道橋を設けていただきたい。	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。 なお、国道についてのご要望は、国土交通省で受け付けています。 (道の相談室： https://www.mlit.go.jp/road/soudan/)
NO.54	◆246号線の南部地区、旧246号線？(旧大山街道?) 界隈にドラックストアや飲食店など、生活に密着した店舗を作るように誘致してほしいです。	国道246号線南側は、産業市街地として工業・流通・業務機能などの誘導及び中高層住宅地として共同住宅や生活に密着した店舗などを誘導する方針としています。 ※地域の区分は計画案P61の土地利用方針図をご参照ください。
NO.55	◆全編を通して“都市的なにぎやかな活動”、“居住地の良い住環境”、“豊かなみどり・自然”を中心に述べられているように思います。そして企業誘致等働く場の確保はp9(町田らしい新しいものが生み出される場)、p15(工業系→…企業誘致)に述べられているだけのよう思われます。町田市の地域特性として工業系の仕事の場の確保等に対する考えは積極的でないのでしょうか？ ◆財政的な問題は今後長期的に観ても問題はないのでしょうか？ ◆リモートでの仕事が社会の流れと感ずる中取り込んだ施策などは考えられないのでしょうか？	産業市街地や産業・住宅共存地として位置付けた地域については、工業を含め産業機能の育成を図ります。リモートワークなど新たな働き方への対応については、都市づくりの重要なテーマと捉えており、方針編(都市計画)や方針編(住まい)に、ワークスペースの確保などの施策を盛り込んでいます。
NO.56	◆小山田地区にスーパー等の誘地を。相模原JAで行っている「ベジタベヨ」(←JAXAの東側100メートル位の所)の様な施設を。	小山田地区の都市計画道路沿道は、住宅・商業共存地としてスーパーなどの日常生活を支える商業等を誘導する方針としています。 ※地域の区分は計画案P61の土地利用方針図をご参照ください。
NO.57	◆町田市に大学病院並の大規模病院を誘致して欲しいです。市民病院のみで、医師の確保にも事欠くような状況です。コロナ禍に於て、近隣	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。

	<p>の市に頼るばかりでは何とも心もとない限りです。</p>	
NO.58	<p>◆町田らしい新しいモノが生み出される場や新しくできる駅周辺の都市づくりには、工業地域の用意や市街化調整区域見直しなど土地利用の在り方によって都市づくりが大きく変わっていくと思われるが、どのように取り扱っていくのか。</p>	<p>町田らしい新しいモノが生み出される場は、産業機能の維持・育成を図るため、工業系土地利用を誘導していきます。多摩都市モノレールの新駅（想定）周辺については、新たな拠点形成に向けてまちづくりに取り組んでいきます。</p> <p>市街化調整区域については、現状維持を基本としています。</p>
NO.59	<p>◆ビジョン編の「まちのもよう 暮らしのかなめ図」と方針編「都市施設方針図」の都市計画道路網図は、どのような意味づけで記載されているのか、市の見解をお聞きしたい。</p> <p>この質問の趣旨は、コンテンツ編で玉川学園地区の「地区街づくりプラン」を地域で考えていく上で、ビジョン編・方針編で記載、図示されたものを実現するツールが、コンテンツ編であると解釈されると、都市計画決定された道路等は動かないあるいは、さわれないものと運用される恐れがあります。</p> <p>例えば玉川学園地区は、「生活拠点」とビジョンでは位置づけられる一方、都市施設方針図では、駅前に2本の都市計画道路がクロスした図が描かれています。整合性を地区の街づくりで検討していくことは可能なのか、心配な部分があり上記の質問を行っています。</p>	<p>まちの“もよう”（暮らしとかなめの図）は、将来の暮らし方やまちの使い方を示すための図であり、都市施設方針図はその実現のための都市施設整備の方針を示した図です。</p> <p>コンテンツ編の「まちビジョン等」は、これらの図を含めたビジョン編や方針編に基づいて策定するものと考えていますが、都市計画道路等の事業化に至るまでには多くの時間を費やすことも想定されるため、道路の整備を見据えつつ段階的なまちづくりを進めていく手段として「まちビジョン等」を活用することも考えられます。「まちビジョン等」策定の際に個別に対応していきますので、市へご相談ください。</p>
NO.60	<p>◆小山田地域は町田のどの地域に比べても生活基盤が不十分でる。このまま今回のマスタープランが実行に移されれば、益々地域格差が拡大して人口減少が加速度的に起こってくると考えられる。「都市施設方針図」（P69）にある新規都市計画道路や準幹線道路・生活道路（小山田には狭あい道路が多い）の整備を優先的に進めるべきである。このことは今後起こりうる大災害から小山田市民を守るポイントにもなる。</p> <p>（町田市の緊急放送で避難指示が出されるが、</p>	<p>計画案 P63～64 に基づき、新規都市計画道路の検討や、準幹線道路等の整備にも取り組んでいきます。</p>

	道路整備も計画道路も未着工なので行くに行けない)	
NO.61	<p>◆取組の方向性③ 安全安心に暮らせる都市の基盤を整える ii 震災対策の推進 P.66 <地域防災拠点・避難場所等の整備>で、「・小中学校は、避難施設、情報・連絡、物資の供給、救急の活動などの機能を果たす「地域防災拠点」になります。そこで、避難生活に必要な発電機等の設備の充実を」の後に「進めるとともにエネルギー供給源の多様化を図るため、コージェネレーション、電源自立型 GHP、再生可能エネルギー等の地域における自立・分散型エネルギーの導入を促進します。」と追記してはどうか。</p> <p>災害発生により発電所等が被害を受けた場合、生活・経済活動に必要な最低限のエネルギーを供給できない状況が生じることから、生活・経済活動の重要施設への非常用発電機や自家発電設備の導入を促進するとともに、エネルギー供給源の多様化を図るため、コージェネレーション、電源自立型 GHP、再生可能エネルギー等の地域における自立・分散型エネルギーの導入を促進します。</p>	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.62	<p>◆取組の方向性② 都市の基本性能を上げる取組を推進する 主な取組 P.74 ii 災害に強い安全なまちの形成 で、「・災害時における在宅避難の選択肢を増やすため、自宅で生活を継続できる環境を整えるよう住宅への家庭用燃料電池や太陽光発電システム等の自立分散型電源の設置を促進してまいります。」という項目を追加してはどうか。</p> <p>【理由】新型コロナウイルス感染拡大防止等の観点から、発災時も在宅避難の選択が可能な環境を整える視点も必要と考えます。災害時においても自宅で生活を継続できる環境を整えるためにエネルギーの自立化・多重化を検討し、エネルギーを確保することが必要と考えます。そのためには、太陽光などの再生可能エネルギー</p>	災害に強い住まいづくりに関する啓発（計画案 P93）に取り組む中で、在宅避難が可能な環境をつくる必要性についても情報発信していきます。

	設備とあわせて、気象等の条件に影響を受けにくい家庭用燃料電池や蓄電池等の導入促進が必要であると考えます。	
NO.63	<p>◆市街化調整区域内で、法律による街づくりを勉強して下さい。以下から、取り上げるか又は検討するという記述を追加することを要望します。</p> <p>(1) 都市計画法第43条第11号 相模原市では、都市計画法による市街化調整区域における開発許可等の基準に関する条例を制定している。(東京都は?)</p> <p>以前の、都市計画法第34条第10号イでは開発面積は20ha以上で計画的な市街化を図る上に支障がないと認められるものは許可された。(過去に町田市は地域の要請を無視した)</p> <p>(2) 優良田園住宅の建設の促進に関する法律 コロナ後において、テレワーク等により緑の中の住宅建設が多く国民が望んでいる。</p> <p>(3) 市街化調整区域内の区画整理事業(構造改革特区法) 政府は2019年10月18日、市街化調整区域内の区画整理で特例処置を設けることを目的とした「構造改革特区法の改正案」を閣議決定し、国会に提出した。これまで同区域では不可能だった区画整理をできるようにする。自治体が主導することで、農地や緑地を保全しながらの宅地整備につなげることを念頭に置く.となっています。</p>	<p>市街化調整区域については、市街化を抑制することを基本としています。</p> <p>2019年10月に策定した「町田市市街化調整区域における地区計画の運用指針」を踏まえた市街化調整区域の地区計画により、地域活力の維持・再生や、地域の魅力を高め、市民が自然に親しめる環境づくりに資する土地利用の誘導を図ります。</p>
NO.64	<p>◆方針編に記載されている、多摩都市モノレール延伸ルートの図示と延伸推進促進の記述及び都市計画道路整備の明記は評価できる。忠生地区は、公共交通網が遅れていて、通勤・通学等日常的な移動が困難であり、日常生活への支障が解消されることが期待される。又地域の活性化を図るためモノレール早期延伸は、地域住民の切実な願いです。</p>	<p>延伸を早期に実現できるよう、検討・調整を進めていきます。</p> <p>延伸ルートについては、早期決定に向けて、引き続き東京都に働きかけていきます。</p>

NO.65	<p>◆忠生地区まちづくりグラウンドデザインでも要望しています、多摩モノレールのルート多摩市南野から下小山田扇橋～桜橋（大谷テント付近）までの未決定ルートの早期決定を東京都へ要請することをお願いします。</p>	
NO.66 NO.67	<p>◆「都市施設方針図」（69ページ）に記載されている新規都市計画道路の検討路線は、モノレール延伸や小田急多摩線延伸に関わる重要路線と思われる。都市計画決定を急ぎ 事業化を急いでもらいたい。</p> <p>◆同じく記載されている都市計画道路町田3・4・40号線と町田3・4・20号線は北部丘陵の里山環境改善や小山田緑地の活性化につながるため整備を急いでもらいたい。</p> <p>※同一意見1件あり</p>	<p>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。</p>
NO.68	<p>◆市北側の南多摩尾根幹線道路全線4車線化工事が10年以内に完成すると、橋本・多摩方面と調布・埼玉県方面とのアクセスが鶴川街道に比べても飛躍的に向上する。市民が利用しやすい都市骨格軸として都計道町田3・4・40号線や同3・4・20号線（モノレール導入路線）を南多摩尾根幹線道路まで早期に整備すべきである。</p>	
NO.69	<p>◆市北側の南多摩尾根幹線道路全線4車線化工事が10年以内に完成すると、橋本方面や調布方面さらには八王子方面などにアクセスが飛躍的に向上する。市民が利用しやすい都市骨格軸としても都計道町田3・4・40号線の南多摩尾根幹線道路まで早期に整備して欲しい。</p>	
NO.70	<p>◆小山田の道路は道が狭く、曲がりくねっていて危険な道路が数え切れないほどある。子どもたちの登下校や我々大人が生活する上でも支障がある。このままでは千葉県で発生した下校時の交通事故のように、いつ大事故が起こっても不思議ではない。早急な整備をしてほしい。</p>	

(3)交通に関すること

NO.	ご意見の概要	市の考え方
NO.71	<p>◆町田市と相模原市が広域連携軸として発展していくためにも、リニア中央新幹線新駅（橋本）周辺と町田駅周辺の間地域で「移動しやすい交通の基盤整備」が必要であり、小田急多摩線の相模原駅までの延伸と新駅を中心としたバス路線網の再編を急ぐべきである。</p>	<p>小田急多摩線の延伸については、国や東京都、沿線自治体、鉄道事業者などから成る「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」において、交通政策審議会の答申で示された収支採算性等の課題解決に向けて、検討を行っています。</p>
NO.72	<p>◆市周辺の交通環境は、リニア中央新幹線橋本駅（仮称）だけでなく、北側の大動脈である南多摩尾根幹線道路全線4車線化や小田急線新百合ヶ丘駅への横浜市営地下鉄延伸などで大きく変化していく。橋本駅周辺と町田駅周辺が都市間競争でなく、広域連携軸で共存共栄していくためにも、地域内で移動しやすい交通の基盤整備として、相模原駅までの小田急多摩線延伸と新駅実現、町田駅集中型でない、忠生・小山地域と横浜線の駅を結ぶバス路線網再編などが重要である。</p>	<p>引き続き延伸を早期に実現できるよう、検討を進めていきます。</p> <p>またバス路線網再編については、将来的な鉄軌道の延伸や交通事業者の事業環境等を踏まえながら、交通事業者と協働して市内の移動を支えるバス路線網の効果的・効率的な再編を図っていきます。</p>
NO.73	<p>◆住まいの成瀬台周辺は、バスの便がないわけでもありませんが非常に便数が限られています。利用状況に合わせて、混雑時以外は大型バスを中型にしてもいいので、とにかく便数を確保してほしい。また土・日曜日の夜の便が少なすぎるように思います。</p>	<p>現在、バス事業者は深刻な運転士不足の問題に加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって大幅な減収となっており、現行路線の維持に苦慮している状態です。</p> <p>市内の移動を支えるバス路線網を維持していくために、交通事業者の事業環境等を踏まえながら、交通事業者と協働して取り組んでいきます。</p>
NO.74	<p>◆町田駅周辺に市民のための安価な(無料の)駐車場提供</p> <p>これから乗用車の自動運転レベルが急速に上がります。高齢になっても免許返納せず、本当はバスよりも自家用車で出かけた。特に、市内では都市機能が集中している町田駅周辺に、市民のための安価な(無料の)駐車場の設置を望みます。良く町田に出かけますが毎回、買い物をして1時間、2時間の間で用事を済ませるのはちっとも楽しくありません。年金暮らしになると、駐車場に金を掛けて出かけるのは今以上に抵抗があります。</p>	<p>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。</p>

	<p>◆中央図書館は、せっかくの蔵書も、30分の無料駐車券配布ではもったいなさすぎます。また管理業務を民間に委託して、開館時間の延長、特に開始時間が10時というのは時間が縛られてしまうので、見直してもらいたいです。市民が公共施設を利用することに対して、もう少し配慮をお願いしたいです。</p>	
NO.75	<p>◆(参考プロジェクト)尾根緑道を起点したグリーン&フラワー・ライン自動運転バスの走行システムを推進する</p> <p>町田市は、数多くの緑地とぼたん園、ダリア園、薬師池公園、ウェルカムゲートなどの公園、施設を有するとともに、市営の苗圃から提供される花を使って300団体以上ものボランティアによる年2回の花壇コンクールなどの開催により『グリーン&フラワータウン』としての町田のイメージを作りだしてきた。</p> <p>この町田の資産を、活かし発展させるプロジェクトを尾根緑道を起点して推進させたい。</p>	
NO.76	<p>◆(参考プロジェクト)尾根緑道を起点にした『グリーン&フラワー・ライン』自動運転バスの走行システムを構築する。</p> <p>尾根緑道は、ウォーキング、ジョギング、サイクリングなどの絶好のエリアであるとともに、町田市の北西部からの入口として京王線多摩境駅とつながっている。今後、小田急多摩線の横浜線相模原駅への延伸計画では尾根緑道と交差する付近に新駅が予定されている。またリニア中央新幹線橋本駅の開業もある。</p> <p>そこで、尾根緑道を起点とした自動運転バスの走行システムを作り橋本駅、多摩境駅、小田急線新駅を結ぶ実証運転をしながら、町田市のグリーン&フラワー資産である、ぼたん園、ダリア園、薬師池公園、ウェルカムゲートなどの施設へと走行させる計画を推進するためのグループを立ち上げたい。</p>	

NO.77	<p>◆町田市の北部丘陵地帯には、東京都レッドリスト 2020（南多摩地区）において「準絶滅危惧」として選定されたムササビがごくわずかながら生息しているが、この生息地の一部は、「交通」の章（P77～87）で将来的に重要な交通インフラとして位置づけられている多摩都市モノレールの延伸予定地と交差している。従って、多摩都市モノレールの延伸に関しては、計画予定地およびその周辺地域において希少野生動植物（ムササビほか）の生育・生存に影響を与えないこと、モノレール計画と希少野生動植物（ムササビほか）の生存を両立させることを「交通」の章に追加すること。</p>	<p>多摩都市モノレール町田方面延伸に伴う整備にあたっては、計画案P115の「まとまったみどりのあるエリアにおけるグリーンインフラ機能の維持」に基づき、生き物の生息・生育・繁殖の場の提供機能を確保する検討していきます。</p>
-------	--	---

(4)住まいに関すること

ご意見の概要		市の考え方
NO.78	<p>◆私の住んでいる団地も高齢化が進んでいます。日常生活すべて団地の中で済ますことができればよいと考えています。</p> <p>そのためにも施策（地域特性に応じた多機能な「まち」をつくる）の取り組みに述べられている“歩いて暮らせる街への転換”、“オープンスペースの活動・交流の場への転換”（p20）など、内容は具体的にはわかりませんが期待しています。</p> <p>◆そして当該団地の賃貸住宅区域の部屋は空き家が多いと聞いております。p 21で町田市団地再生基本方針が述べられているようですが、何らかの方向性が示されればと考えます。</p>	<p>住宅地内へのコワーキングスペースやコミュニティカフェなどの「住まう」以外の機能の導入に向けた調査・研究や、公園や道などの公共空間を地域住民等の交流の場とできるような仕組みの構築によって、身近な地域の魅力向上を図っていきます。</p> <p>また、町田市に継続して居住でき、市外からの住み替えを誘導するような、団地居住を組み込んだ住み替えの仕組みを検討していきます。</p>
NO.79	<p>◆「地域特性に応じた多機能なまちをつくる」P93で、主な取組みとして「オープンスペースの活動・交流の場への転換、公園や道などの公共空間は、アダプト制度、エリアマネージメント制度の研究を通じて、意欲のある地域住民等の活動、交流の場となるよう、仕組みを構築するとあります。コンテンツ編の地区のまちづくりを進める上</p>	<p>本マスタープランは、町田市全体のまちづくりの方向性を示したものとなります。</p> <p>「町田市景観計画」上の「地域景観資源」や「景観重要樹木」への指定を含め、各地域の個別具体的な案件は個々の施策を進めていく中で検討させていただきますので、市へご相談ください。</p>

	<p>で、重要な記述と思います。これを足掛かりとして、玉川学園地区の地域資源である、こども広場、公園、戦前から桜が植えられた道などを、地域資源、景観資源として指定し、市と地域が協働して維持、保全、活用を図っていくようなビジョン、方針を検討していきたいと考えていますが、それは可能なのか市の見解をお聞きしたい。</p> <p>◆特に、道路、道路敷の桜を「地域資源」、「景観重要樹木」として指定を目指すことについて、可能なのか見解を示していただきたい。</p> <p>この質問の趣旨は、玉川学園では、学園らしい住宅地の象徴として桜の維持、保全活動を行っています。道路や道路際の桜が老朽化し危険となると、現在の方、管理基準で、当然のごとく伐採し、その後には植栽することもなく、できるだけ早く桜のない普通の道路となっています。ビジョン、方針と現状の日常的な公共施設管理の間には大</p> <p>※文章が途切れていますが、お寄せいただいたご意見を原文のまま掲載しています。</p>	
NO.80	<p>◆（２）施策 施策Ⅰ 環境や安全安心に配慮した「まち」に仕立てなおす 取組の方向性① 良質な住宅を増やす P.92 主な取組 環境や健康寿命に配慮した住宅の供給促進 で、「・IoT 注４）などの技術を活用した脱炭素化、健康寿命に配慮したバリアフリー化など高機能な住宅についての情報発信」の後に、「と健康被害対策として予防と注意喚起に取り組み、」と追記してはどうか。</p> <p>【理由】高齢者の事故対策として、家庭内における寝室や居間での転倒防止や階段等の段差をバリアフリーにすることに加え、ヒートショック対策を検討することが重要と考えます。ヒートショックが原因となる死亡事故に限りませんが、入浴に関する事故等で亡くなった方は約*19,000人との推計があります。そのほとんどは65歳以上で、高齢者は血圧変化を起こしやすく、体温の調整機</p>	<p>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。</p>

	<p>能も低下しがちなことから、特に注意が必要です。正しい知識を身につけ「入浴時の温度管理に注意してヒートショックを防止する」よう提案いたします。</p> <p>*消費者庁ニュースリリース「冬季に多発する高齢者の入浴中の事故にご注意ください」(平成29年「2017年」1月25日)より</p>	
NO.81	<p>◆取組の方向性③ 市民の豊かな暮らしを支える団地づくり 主な取組 P.100 iii 安全安心な住宅地づくり で、「・特に災害時に備えるまちづくりとして、災害時の対応拠点としての準備や、減災のための備えを行い、早期に復旧・復興できるよう」の後を、「な体制を整えます。」ではなく、「まちづくりの機会を捉えて、風水害や震災時にも 非常用電源の確保に繋がるコージェネレーションや家庭用燃料電池等の自立分散型エネルギーの導入を検討します。」としてはどうか。</p> <p>【理由】気候変動による影響の一つとして懸念される風水害・土砂災害等の激甚化に対し、防災分野と連携して、非常用電源の確保につながるコージェネレーションや家庭用燃料電池、再生可能エネルギー機器等の自立分散型エネルギー・蓄電池の導入促進、市民の防災・減災意識の向上等の取組を進めます。それだけでは十分とは言えないため、上記の内容を追記すべきと考えます。</p>	
NO.82	<p>◆II章 方針編 4. 住まいの施策の一覧II①②の内容について 忠生地区のまちづくり活動団体の町田市リサイクル文化センター周辺地域まちづくり協議会が、町田市へ提出済の「忠生地区まちづくりランドデザイン」の推進構想が網羅された項目と理解した。</p>	<p>忠生地域まちづくりランドデザインの趣旨を考慮しながら今後の施策を進めていきます。</p>

(5)みどりに関すること

みどり全般について		
	ご意見の概要	市の考え方
NO.83	<p>◆4 ページ目に、「町田市の魅力は「都市的なにぎわいや活動」「豊かなみどり・自然」「居心地の良い住環境」がバランスよく身近にあることです。」とあります。現状の問題点は、このなかの「豊かなみどり・自然」や「居心地の良い住環境」が崩れつつあることです。モノレールの建設はそのバランスの崩壊を加速します。私が住む玉川学園に隣接する芹が谷公園の上空にモノレールが建設されることは、その景観を著しく損壊し、豊かなみどり・自然が失われ、憩いの場としての機能が損なわれます。</p> <p>◆私は、40年近く前（1983年）に玉川学園に引っ越してきました。その後、マンション建設などの土地開発が進み、森林が減少し、当時、カッコウの声が聞こえたこともあったのに、今はまったく聞けません。町田の尾瀬とも言われた湿地帯も姿を消しました。町田市のような都心からやや離れた町に今求められることは、緑豊かな田園都市をつくることです。今回提案されているモノレール建設を軸とする町田市マスタープランは、それに逆行する愚策だと言わざるを得ません。</p>	<p>多摩都市モノレール町田方面延伸に必要な基盤整備においては、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。</p>
NO.84	<p>◆モノレールの開発予定から、残存する自然環境を開発し森林の分断と縮小はするという事なので、それにより哺乳類など生物の生息環境に影響が出る事は容易に予想できる。原因がハッキリしないから手を打たないという事はせずに、モニタリングの実施と継続は必要。野生動植物の減少がハッキリと分かった時には手遅れである可能性が高い事は絶滅動物の歴史からも学べるので、モニタリングや生物を含めた自然環境の調査研究から原因が予想出来次第、野生生物達への対応ができるようにしておく準備を望む。</p> <p>◆自然環境を人が利用する事が望ましいという価値観でアクティブに利用する事を目的としている</p>	

	<p>印象だが、自然環境はオーバーユースによる劣化も踏まえる必要がある。自然環境をアクティブに利用するのではなく、維持管理として人の手を入れるにとどめ、自然環境がただそこにあるだけで人間社会にとって有益で必要な存在であるという価値観の町づくりもした方が良いのではないか。</p> <p>◆ p30 に生態系の保全・回復と記述されているが努めるに留められているようなので、人間の利用という価値観に縛られず、自然環境の保全回復に向けて調査研究の推奨・娯楽利用の制限・維持管理の技術と思考の引継ぎを具体的に進めていけると、自然との共存もふまえたより良い町づくりになるのではないかと思う。</p>	
NO.85	<p>◆豊かなみどりがある（p34）と誇れる町田市の丘陵地には、樹上性哺乳類であるムササビが生息しています。この保全上重要なムササビの生息地（95ha）は、広がりつつながりを持つひとつの樹林地の塊りとなっており、樹林地・農地を保全する地区として、他の土地利用への転換を抑制する地域（p59）に含まれます。ここでは、両事業（多摩都市モノレール町田方面延伸および都市計画道路3-4-22号線）が推進されることによって、ムササビの生息地は大きく分断され、生息地の縮小が起こり、地域的な絶滅リスクが高まり、ムササビの存続が危ぶまれます。p114には、「今後もみどりの持つ多様な役割や機能を活かし、人と生きものが健康に暮らせるまちをつくっていきます。」と明記されているので、町田市に住む次世代の方々にムササビが存続できるよう、事業による影響をできる限り回避・軽減できるような保全策を講じていただきたい。</p>	
NO.86	<p>◆緑地予定地の休耕田（玉田谷戸）は休耕になってから遷移が進み、田んぼと関係の深い生き物が希少種を含めほとんど見られなくなっています。緑地の計画当初に行われた調査時よりもかなり減っています。何かしらの方法で耕作を再開、もしくは田んぼに近い形での管理が必要であると思</p>	<p>都市農地は、農業生産の場ばかりでなく、ヒートアイランド化の緩和、人々に潤いを与える食育に通じる農業体験など良好な都市環境を形成する場です。農業体験農園や収穫体験農園等、農地の活用を支援します。</p>

	ます。緑地になる前に生物多様性が著しく乏しくなってしまうのではないのでしょうか。	
NO.87	◆民有地の田んぼ（休耕田含む）を生物多様性に配慮した方法で管理していく手立てはないものでしょうか。お米の生産場所としてだけでなく生物多様性を含めた環境学習、体験学習の場としての活用や、地域の方たち（特に若い世代）が興味を持ち参加しやすい形態が必要であると強く感じます。	
NO.88	◆忠生スポーツ公園を早期に完成させて（はず田を含む）、忠生地区の活性化を行って下さい。	（仮称）忠生スポーツ公園は、2023年度、（仮称）蓮田緑地は、2024年度の開園を目指して、整備事業を行っています。今後も早期に開園できるよう整備事業を推進していきます。
NO.89	◆山崎、七国山、函師、小山田、小野路地域に就いて、緑は総量維持、市街化調整等で、網を被せられた所に就いても、歩道、広場の整備を希望します。安全で明るい、皆が健康に役立つ散歩道として必ず作って下さい。出来れば重点事業、バリューアッププラン③の様に廻廊のベルトライン方式の型に。	歩道等の整備については、維持管理を行うための必要最小限のものにとどめ、一般利用者の散策。観察等で利用を行うための施設を設置する場合でも、環境に配慮した整備になるように検討を進めていきます。
NO.90	◆忠生地域の内でも、上山崎町内会ではキッチンとした会館を作ろうとして居ます。地域の中に公園緑地が有るのですが、その中に作れないのでしょうか？ 町づくり、町づくりと言ってはいますが、今現在、コロナウイルスの為に、「上山崎会館」プレハブが有るのですが使えなく、もう一年半に成り、近くの築田寺様の会館を使用しております。「何か良い意見が有ましたら御知らせ下さい」	原則として、公園・緑地内に特定の町内会・自治会が使用する集会所を建築することはできません。町田市には集会所の整備に必要な経費の一部を補助する制度がありますので、担当課へお問い合わせください。
NO.91	◆最終処分場跡地、峠の谷、旧埋立地の整備計画、予算等を次期5ヶ年計画に明記するようお願いいたします。 ◆コロナ禍で現在中断されている池の端の整備工事も早急に再開することをお願いいたします。	本マスタープランに基づいて推進する具体的な事業については、財政見通しと必要事業費から重点化し、町田市5ヵ計画（2022年3月策定予定）に示します。 （仮称）忠生スポーツ公園は、2023年度の開園を目指して、整備事業を行っています。今

		後も早期に開園できるよう整備事業を推進していきます。
NO.92	<p>◆本マスタープラン（案）は、従来の町田市緑の基本計画を内包するものとして立案されているとあるが、「みどり」の章（P105～122）の施策一覧（P107）の「I. 人と生き物が健康でいられるグリーンインフラを確保する」内に、「①今あるみどりを守る」という施策が掲げられているものの、内容としては既存緑地の保全が主体であり、希少野生動植物を保全する（絶滅させない）という視点が欠如している。「I. 人と生き物が健康でいられるグリーンインフラを確保する」の主な取組の中に「希少野生動植物を確実に保全する（絶滅させない）」という項目を付け加えること。</p>	希少野生動植物の保全については、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。
NO.93	<p>◆東京都レッドリスト 2020（南多摩地区）において、「準絶滅危惧」として選定されているムササビの町田市内における現在の生息面積はすでに将来的な生存を保証し得ない程度にまで減少してしまっている可能性がある。従って、「みどり」の章（P105～122）の施策一覧（P107）の「I. 人と生き物が健康でいられるグリーンインフラを確保する」の②「新たな緑を創る」の中に、ムササビをフラッグスペースと位置づけて各緑地（例えば小山田緑地、鶴見川源流地区（小山田）、野津田公園など）にムササビが分布拡大可能な新たな緑の回廊の創出と緑地の連続性の保全を明記すること。新規都道や市道の建設、小田急線延伸などによって緑地の連続性が失われてはならない。</p> <p>都市近郊緑地にムササビのような大型の樹上哺乳類が生息していることは世界的にもまれであり、重要な、かつ希有なる誇るべき「町田市の宝」として町田市の都市づくりに生かし、また後生に引き継いでいける施策を行うことを本マスタープラン内に位置づけること。</p>	緑の回廊の創出と連続性の保全については、大規模な開発が行われる際、各種条例等により公園、緑地の設置、緑化、土地利用の制限などを含め、民有地においてもみどり豊かなオープンスペースを創出します。さらに、みどりによるにぎわいや憩いの空間づくりや、壁面緑化、屋上緑化などによる生きものの移動路等、地域の特性に合わせたみどりあふれる街並み形成を推進します。

NO.94	<p>◆私の私見ですが、都市づくりマスタープラン P131 の（仮称）忠生スポーツ公園とある中に、交通公園というのが記載されていますが、今どき、町田市に昭和の遺物のような交通公園は必要でしょうか。交通ネットワークでいうサイクルポートの設置は、モノレールや小田急多摩線の新駅やバス乗継拠点で実施すべきです。交通公園に人が来て、シェアサイクル事業が構築できるとする論法が交通公園ありきとしか思えません。スポーツ公園というならば、オリンピックで正式種目となった BMX やスケートボード場を本格整備することを希望します。</p> <p>◆小山田桜台団地や尾根緑道では、スケートボード利用者とのトラブルが生じています。せっきくのスポーツ公園整備に関する計画においては、地区の意見や若い人達の声を聞いて計画整備すべきではないでしょうか。</p>	<p>「熱回収施設等の周辺施設整備基本構想」に基づき、市民の皆さまと対話を重ねながら、検討を進めていきます。</p>
NO.95	<p>◆ふるさとの森や緑地予定地での市民団体の活動に於いて、現在は町田市としてのルール（管理手法）が明確化されていないことで、生物多様性を損なう管理手法が取られることが多々あります（乾田化や薬剤の使用、地形の改変、外部からの移植や放流など）。その影響でこの 10 年で見られなくなってしまった生き物が希少種を含め多くいます。早急にルールを決めないと生物多様性が大きく損なわれることとなり、現状維持すら難しくなります。早急にルール（管理手法）を決定して頂きたく思います。</p>	<p>ふるさとの森等の管理手法については、保全管理団体への活動支援を進めるとともに、地域の皆さまが使い方を考え、自分たちで運営できる仕組みづくりを推進していきます。</p>
NO.96	<p>◆町田市の里山は多摩丘陵の中でも豊かさを比較的保っており、それは地域の大きな財産であり魅力でもあると思います。生物多様性も含め、今後もそれらがしっかり守られることを期待しております。</p>	<p>市内北部の里山の保全を図るために、二次林である雑木林の適正な管理や、谷戸の水田耕作を継続するために、市民、NPO、事業者等と協働し、活用を検討しながら保全を行います。</p>
NO.97	<p>◆公園緑地の計画なら、大規模施設建設でなく、自然環境を生かした市民の手による整備（かつてのかしの木山公園など）を見直す、等。</p>	<p>公園・緑地の特性や機能に応じてバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した施設を配置し誰でも安全に利用できるよう、計画的な施設の改修・更新、維持管理を行います。</p>

		また、空間の再整備にあたっては、それぞれの地域特性や空間の使い方を想定した上で整備を行います。
NO.98	<p>◆「都市づくりのマスタープラン」では交通環境等や多くの開発が今後計画されていますが、緑豊かな自然環境を壊さない事を望みます。緑地面積も現在から減少しない方向で計画を望みます。</p> <p>◆また、開発も大切かと思いますが、現在、手が回っていない緑（自然）や施設の整備等にも予算を確保して頂き、今ある財産にも目を向けて頂ければと思います。</p>	法や条例に基づいた担保力のある各種制度を活用し、引き続きみどりの保全・創出に取り組めます。
NO.99	<p>◆忠生地区の悲願の多摩都市モノレール路線の明確な線形が描かれ、一層の具体的な沿線まちづくりが進展されます。</p> <p>ほぼ市の中央（間）駅に位置する（仮）忠生スポーツ公園は、交通公園の配置などによって、市内外の多く人が訪れ憩う拠点の場になることを確信いたします。</p> <p>◆魅力があり、特に子育て世代に人気のある交通公園は、市が実現を目指し標榜する交通安全都市の施策として、交通安全教習施設機能のみならず、自然環境に恵まれた地域資源の立地の利点を生かし、コミュニティシェアサイクル事業や各種自転車競技また、既存の市民プール、マラソンコースを利用したのトライアスロン競技などを実施するとともに、地域回遊ネットワークを構築し忠生ツリーゾムの展開につなげていくことを望みます。</p> <p>◆また、交通公園と並んで多くの集客を見込めるモノレール沿線立地の道の駅は、市有地の活用を図って、直売所機能だけでなく地域のコミュニティ拠点や広域的な防災機能の役割も果たすと期待されます。</p> <p>◆是非共（仮称）忠生スポーツ公園、交通公園、道の駅の立地整備を早期に実現されますようお願いいたします。</p>	<p>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。</p> <p>（仮称）忠生スポーツ公園は、2023年度の開園を目指して、整備事業を行っています。その他公園についても、早期実現を目指していきます。</p>

芹ヶ谷公園“芸術の杜”プロジェクトについて		
ご意見の概要	件数	市の考え方
NO.100 ～ NO.109 芹ヶ谷公園に新たに建設が予定されている（仮称）国際工芸美術館について、自然環境および景観保護や事業推進に係る費用の観点から妥当性を問うご意見。 また、事業推進に当たり、市民参画機会の確保を求めるご意見。 ※個別の意見はP43～P47 参照	10件	「芹ヶ谷公園“芸術の杜”プロジェクト DESIGN BOOK」を本マスタープランのコンテンツ編に位置付け、DESIGN BOOK に掲げるコンセプトや整備方針を基に、市民の皆さまと対話を重ねながら、検討を進めていきます。

(6)プロジェクト関すること

町田駅周辺のプロジェクトについて		
ご意見の概要		市の考え方
NO.110 ◆町田駅周辺…ウォーカブルな街にするプロジェクト（p25） 町田駅にバスで向かうと道路渋滞に出会います。また帰りは町田駅前の高架の下でバスを待ちますが、道路を通行する車の排気ガスで体によくありません。町田市中心部の交通を制限し周辺エリアに駐車場を確保し中心部のエリアを歩行者に開放するように記憶しておりましたが、これからどのように進んでいくのでしょうか？町田の魅力をさらに高めるプロジェクトと思えますが。		商店街を中心とした歩行者中心の空間の実現に向けては、現在原町田大通りににおいてパークレットや荷捌きスペースの整備などに取り組んでおり、今後は現在の取組を深度化させていくとともに、取り組むエリアの拡大を図っていきたいと考えています。
NO.111 ◆町田駅前の開発について、これまでのモノレール整備や芹ヶ谷公園整備などを想定した計画ではなく、商業地としての継続・持続と環境悪化につながらないような計画にしていきたい。 ◆高齢化・人口減少に加え、コロナウイルスによる人の流れの変化により、これまでの大規模開発ありきの計画が可能かは不透明で、柔軟に開発計画の見直しができるようにしていきたい。相模原市は相模大野の大型商業施設の閉		町田駅周辺については、今後も広域的な都市拠点として持続的な賑わいを創出するため、商業地を多機能化・ウォーカブルなまちにするプロジェクト（計画案P127）を掲げています。 また、状況変化等にフレキシブルに対応出来るよう、地区ごとのまちづくりの構想等がつけられる度に、随時、本マスタープランの一部に組み込んでいく仕組み（コンテンツ編）を準備し、可変性を持たせています。

	<p>鎖、橋本のリニア新幹線駅開業、清新地区の米軍補給廠の開発の遅れから大規模開発がうまくいかなかったが、現在の流動的な経済・社会情勢の中で事態の変化に対応できるよう計画頓挫の際のソフトランディングもふまえた次善策も併せて計画していただきたい。</p>	
--	--	--

忠生・北部のプロジェクトについて		
ご意見の概要	件数	市の考え方
NO.112 ～ NO.120 ※個別の意見は P48～P49 参照	9 件	北部丘陵地域のまちづくりは、計画案 P131 の「忠生・北部 みどりと暮らしの関係をつくるプロジェクト」の中で取り組んでいきます。 また、まちづくりの契機となる、多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸を早期に実現できるよう、検討を進めていきます。

(7)地区の街づくりに関すること

ご意見の概要	市の考え方
NO.121 ◆忠生地域まちづくり整備計画（バリューアッププラン）という資料を賃貸住宅の自治会から入手しました。その内容を見ると「忠生まちづくり会議」を立ち上げ、地域のエリアマネジメントを進めていくという内容です。町田市がパブリックコメントを行っている「（仮称）町田市地域ホッとプラン」でいう忠生地区の未来ビジョンとなるのでしょうか。	「（仮称）町田市地域ホッとプラン」における、忠生地区の「わたしの地区の未来ビジョン」は今後、地区別懇談会などを通して地域の皆さまで話し合いながら、作成していく予定です。
NO.122 ◆バリューアッププランという忠生地区まちづくり整備計画は、都市計画のマスタープラン P137 の策定プロセスの中で、都市計画審議会を経たまちづくり構想として既に位置づけののでしょうか。これから地域住民に公表されて策定されると思っています。	「忠生地域バリューアッププラン」は地域のまちづくりに関する計画として、本マスタープランのコンテンツ編に位置付ける予定です。

NO.123	<p>◆現在、町田市がパブリックコメントを行っている「(仮称)町田市地域ホッとプラン」でいう「地区協議会」という組織を都市計画のマスタープランや街づくり条例では、どのように位置付けているのかが分かりません。</p>	<p>「地区協議会」は、地域活動に取り組む様々な団体で構成されるネットワーク組織です。本マスタープラン及び、「町田市住みよい街づくり条例」上、位置付けているものではありませんが、本マスタープランと「(仮称)町田市地域ホッとプラン」間において施策の連携をすることとしていることから、本マスタープランの実現手段である「町田市住みよい街づくり条例」においても、地区の街づくりを考える際に連携すべき活動主体と考えています。</p>
NO.124	<p>◆都市づくりのマスタープランP137で示されている実現プロセスの中で、「(仮称)町田市地域ホッとプラン」P102に記載されている「地区の未来ビジョン」は、どこに位置づいていくのでしょうか。関係のないものなのでしょうか。条例でいう「まちビジョン」として位置づくと、都市計画のマスタープランに位置づくと、私たちの活動にメリットとなることは何ですか。P138のコラムは、「(仮称)町田市地域ホッとプラン」の「地区の未来ビジョン」のことを書いてると理解しました。この3つの違いを教えてください。</p>	<p>「(仮称)町田市地域ホッとプラン」における「わたしの地区の未来ビジョン」は、市内10地域ごとに開催する地区別懇談会でいただいたご意見をもとに、地区の将来像や目指す地区の姿を描くものです。「わたしの地区の未来ビジョン」は本マスタープランに位置づくものではありませんが、本マスタープランと「(仮称)町田市地域ホッとプラン」間において施策の連携を図ります。また、「町田市住みよい街づくり条例」に基づき策定する「まちビジョン」は、より小さな「地区」の単位で、街づくりに関する将来像を描くもので、これを本マスタープランに位置付けることにより、地区レベルの市の都市づくり方針となります。</p> <p>なお、p138のコラムは、前述の「まちビジョン」および、本マスタープランの「方針編」に基づき市が作成する「まちづくり構想」についてご説明したものです。</p>
NO.125	<p>◆「都市づくりのマスタープラン」にも記載されているように今後は「市民や事業者などが一体なって、アイデアを出し合いながら、“共に創る”を前提に取り組む」姿勢が大切になってくると思います。「町田市住みよい街づくり条例」改正案P.6「◇開発等構想段階における「市民と事業者」、「町田市と事業者」の協議拡充について」に記載されている事業者を行政に読み替</p>	<p>市の行う事業については、事業の規模や影響範囲に応じて、事業担当部署において適切なタイミングで市民の皆さまとお話をしていきます。</p> <p>本条例の対象は、個別の建築物に係る構想とすることから、その周知の対象範囲は、原則、関係住民等としています。</p>

	<p>えたシステム（⑤⑥該当）を作って頂けますでしょうか。</p> <p>◆また、その場合の市民は担当地区や近隣住民のみだけではなく、市民が誰でも行える事を希望します。</p>	
--	--	--

(8)その他マスタープラン全体に関すること・市政全体に関すること

ご意見の概要		市の考え方
NO.126	◆この「都市づくりマスタープラン」を具現化する為には、「パブリックコメント」だけでなく策定期間中に地域ごとに「まちづくり（広範な分野にわたりますが）」に係わる人達とのリアルミーティングを通して、私たちの提案や意見を行政を交えて行って欲しいと思います	市民意見については、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、多世代の市民から頂いた数多くの市民意見を踏まえて進めました。コンテンツ編の「まちビジョン等」については、「町田市住みよい街づくり条例」に基づき、地区の住民や活動団体と町田市で話し合いながら協働で作成します。「まちづくり構想等」については、行政が中心となって作成し、市民の皆さまのご意見を伺いながら策定していきます。
NO.127	◆このマスタープランを検討するにあたって行政の情報提供・情報公開や取り組みはどのように考えていますか。	
NO.128	◆もし今からでも町田市の今後について真剣に考えるなら、パブコメのような短期間に募った作文をまとめるだけでなく、希望する市民を募り、皆を交えての議論の場を繰り返す事が必要なのでないか。	
NO.129	◆SDGSの12番目にも「つくる責任」「つかう責任」という項目があります。造られたものが後世に対して負担とならないよう、後悔のないようにするために、計画段階から行政・市民等が十分に話し合いを重ねられる環境づくりや手順が大切かと思いますので、整備を望みます。	
NO.130	◆「都市づくりのマスタープラン」には地域限定の目標や内容が多いですが、町田市全体に関わる内容についても行政・市民全体で話し合いが出来る環境・システムを作って頂きたいです。	
NO.131	◆長期にわたるビジョンづくりと5カ年計画や年度予算との関係を示してほしい。	本マスタープランに基づいて推進する具体的な事業については、財政見通しと必要事業費

		から重点化し、町田市5ヵ計画（2022年3月策定予定）に示します。
NO.132	◆都市づくりのマスタープランP4の体系図で「住みよい街づくり条例」への連携矢印が、他の計画からひかれていないことに理由はありますか。連携矢印がないと「住みよい街づくり条例」改正に係るパブリックコメントの改正の経緯や改正のポイントと整合しません。	P4の図は、都市づくりのマスタープランに対して他の関連計画がどのような関係性にあるかを簡略的に示したものであり、関連計画同士の関係性までを表現していません。表現方法について参考にさせていただきます。
NO.133	◆中央図書館とは別に、徒歩圏内に時間を過ごせる図書館の設置を希望します。少子化のための小中学校統合の話がありますが、構内の一角に図書館を併設してもらえないでしょうか？利用者が限られている成瀬センターの有効活用でもいいと思います。	町田市では「町田市公共施設再編計画」に基づき、公共施設の再編を進めています。図書館や学校の再編については、「町田市立図書館のあり方見直し方針（2019年2月）」及び、「町田市新たな学校づくり推進計画（2021年5月）」に基づき検討していきます。
NO.134	◆リニア中央新幹線について、今からでも遅くはありません。中止の方向で考えて下さい。JR東海のやることで国が認可したものとはいえ、町田の住民の安全、安心を守るのは市の仕事ですから、町田市としてもJRや国に意見を上げて下さい。 ◆和歌山で水道橋が落下し、断水のため多くの市民が不自由を強いられています。町田のリニア中央新幹線のトンネル予定地に、町田に水を供給している水導管と接近している箇所があります。町田市は、「JR東海に危険のないように言います」とのことですが、申し入れだけでなく、市民の生活と生命を守るためにJR東海をしていることを点検、監督をしっかりとやって下さい。	リニア中央新幹線は、国土交通大臣から営業主体・建設主体として指名された東海旅客鉄道株式会社（JR東海）が進めている事業です。市は今後も、JR東海に対し、市民の皆さまへの丁寧な説明を求めています。

5 個別意見 NO.12～NO.40 (多摩都市モノレールの延伸について)

ご意見の概要	
NO.12	<p>◆町田市は市内交通政策の基本構想に「モノレールの設置」を掲げ推進しています。しかしこの構想は今の時代の要求に合致しておらず最早、時代遅れです。この構想は速やかに再検討、できれば撤回するのが良策と考えます。</p> <p>その理由は以下の通りです。</p> <p>(1) 巾 25mもの道を造った上で通すことになるモノレールに関わる利点、必要性が不明である。</p> <p>(2) 用地所得費を除いても 1km 当たり 130 億円もの巨費を事業費として必要になる事は経済性の面でも問題がある。</p> <p>(3) 約 20m間隔で設置される橋脚と頭上 13km にわたるコンクリートレールの存在は圧迫感を与えるばかりか街の景観を壊す。</p> <p>(4) エレベーターやエスカレーターを設置されても高齢者や身体的弱者らにとってはモノレールの利用は容易ではなく不便。</p> <p>(5) パリ協定順守が強く求められている昨今、省エネに尽力することは大切で、特に自治体は率先して範を示すべきである。モノレールはどうしても昇降機類の設置が必須である点から見ても維持・管理上のエネルギー消費低減面で劣る。</p> <p>(6) 「社会変化に対応できる柔軟性」「人と環境に対する優しさ」「建設・維持管理の低廉性」、それに「早期実現の可能性」等を比較・勘案すればどうしても新しい公共交通システムである BRT (高速バス輸送システム) や LRT (次世代型路面電車) の方が優っている。それに PTPS (優先的信号制御装置) システムを併用させれば秀れた社会インフラが構築できる。</p> <p>(7) LRT では複数台連結させれば自転車や車椅子の搭載も可能で利便性が増すが、モノレールでは実質不可能である。</p> <p>以上、主たる理由を列記したが、この事業は費用対効果の悪さから結果的に税の浪費、将来に大きな禍根を残す事になろう。賢明な判断が要求される、将来に負の遺産を残さない爲に！</p>
NO.13	<p>◆モノレールについて、10月30日に行われる「町田未来駅シンポジウム」の中でモノレールの完成は2032年としているが、絶望的と思われるが。</p>
NO.14	<p>◆モノレールを引き込んだ「町田の未来図」を想定しているようですが時代錯誤ではありませんか？ 40年以上も前の大きな公共の建造物を建てれば実績を認められた時代とはもう違うのです。少子高齢化が進み、無駄使いは慎しみ環境に優しい生活が求められています。モノレールで無く、身近なバスを充実させ、BRT 等も考慮に入れ、経済的で柔軟な方策の取れるバスを網羅し活用するのです。モノレールは巨額な税金を使い、沿線の一部の人達にしか恩恵が及びませんが、それだけの予算が有れば、町田市内中、道路を整備し、バス路線を増やして利便性を計れば、市民全員が恩恵を受けることが出来ます。巨大施設が「負の遺産」となって次世代の人達を悩ます恐れも無くなります。</p>

NO.15	<p>◆モノレールは絶対やめてください。人口が減っていく小学校もへらしながら、何故お金がかかり景観を損ねる物を作るのですか？玉川学園ではかつて長谷工マンションの反対運動で景観権を獲得しました。モノレールはものすごく景観を損ねます。緑豊かな町田の景観は守ってほしいのです。私は30年ほど前、千葉市でモノレールにのったことがありました。乗って眺めを見る方はいいでしょうがその下の住民の事を考えると絶対にほしくないものです。</p> <p>◆そもそも立体的にどうなるという事を市民は知らせていただいているのでしょうか？見せて下さるようお願い申し上げます。</p>
NO.16	<p>◆モノレールのような大規模交通は町田に必要なと考えます。</p> <p>理由① 人口減少、高齢化に向かいます。自宅からモノレールの駅までバスで行き、エレベーター（エスカレーター）に乗り、町田駅と多摩センターに行く利用者の数は限られ、巨額建設費、維持費の無駄、赤字経営が見えているもので全く必要ない。</p> <p>理由② 市民の多くは、自宅近くからすぐ来れるバスを、今よりルートや駅を改善し、使いやすくすることを望んでいます。</p> <p>理由③ コンクリート橋脚、コンクリートレール、エレベーター、エスカレーター付きの駅は一度作ると必要がなくなっても壊せない。私もルート近くの住宅地に住んでいますが、立ち退きや日照や騒音など、住民の静かな住環境が守れない。又、現在十分市民の憩いの場、学びの場になっている芹が谷公園の破壊にもつながるものと考え、反対です。</p> <p>理由④ 地震国の日本です。町田もその危険からまぬがれることはありません。災害時のモノレールの安心安全について、又、その付近の住民の安心安全は想定外のことが起こるでしょうから、そんなものをわざわざ作る必要はないと考えます。</p> <p>理由⑤ 将来負の遺産になるようなものに注ぐのではなく、市民の日々の暮らしに直結する仕事。今あるものをより安全に安心して利用できるようにするために税金も時間も使って下さることを要望します。</p>
NO.17	<p>◆モノレールは地域代表の（衆、参、都、市）各議員さんが50年越しの御題目を唱えて、まだ引けません。結論は？</p> <p>◆多摩都市モノレールは、話しによると2030？に成る。先方の話しだけでは駄目です。何とか早く、引いてもらえる様御願ひ申し上げます。</p>
NO.18	<p>◆これからは人口減少の社会に向かうと言われていています。なぜそのような時期に「モノレールを中心とした大規模交通システム」を町田に迎える必要があるのでしょうか？私は数年間多摩センターで働いていたことがありますが、一度も多摩モノレールを使うことはありませんでした。市民の仕事や生活の足としては実用的では無いからです。多摩センターでは車とバスの移動がほぼ全てで便利です。モノレールに関しては、建設、維持費が膨大であり、負の遺産になる可能性も大きいと思います。環境負荷も大きく、これからの社会には適さないと考えます。今からでも、「町田市の公共交通は何が相応しいか」一から検討する審議会をもち、その情報を市民に開示し、市民と共に考えて行くべきです。</p> <p>◆それと、9月15日発行の市の広報誌では「町田市都市づくりのマスタープラン」のビジョンとして『・・・、多摩都市モノレールを中心とした大規模交通を町田市として迎えるにあたり、</p>

	<p>新たな将来都市像・都市構造を示します。』の記載がありますが、モノレールの導入が決定事項のような印象を市民に与える表現は間違っていると思います。そもそも、モノレール事業は都（多摩市モノレール）が事業申請し国が許可し、スタートするもので、現時点では、東京都は「町田市のモノレールの導入は事業性に問題あり」とされてると聞いています。</p>
NO.19	<p>◆多摩都市モノレール株式会社の「第35期報告書」によれば、収入が前年度比で66%に落ち込んでいます。前年度までは、減少基調ではあったものの、経常損益は辛うじて黒字だったのに、これで赤字に転じました。結果的に純資産額も前年度比96%になりました。これはコロナ禍の一過性の問題かもしれませんが、沿線の人口減に触れるまでもなく、今後の公共交通機関での移動の将来性に大きな疑問が生じます。更に、同社の有形固定資産は600億円弱に過ぎません。町田駅までの延長のために、これに追加して1700億円（と言われる）投資を行って、バランスシートはこの部分を今の4倍に肥大化させて、採算が合うとはとても思えません。純資産は330億円程度しかないのに、追加工事の事業費を一体どうやって調達するのか？それでも、モノレール延長は絵空事ではないとするのであれば、そういう試算を市民にちゃんと公開すべきです。これは一株式会社の採算性の問題ではありません。多摩都市モノレール株式会社は一応民間企業の形を取っていますが、東京都が圧倒的な株主（80%）でありローンの出し手（74%ちかく）でもあります。同社の赤字・資産毀損は、そのまま東京都そして都民に帰すもので、最終的なツケは東京都民でもある町田市民に押し付けられるものです。更に、町田エゴで発生した赤字・資産毀損を他の都民に一体どう説明するのか？そのような暴挙がどうして正当化できるのか、理由があれば、これも市民にちゃんと公開すべきです。モノレール延長の採算性については、「第20回 町田市交通マスタープラン推進委員会」（2017年3月23日）に於いて、委員から疑義が呈されたのに、事務局が「現在は公開していない。今後... 必要に応じて公開することを考えて居る」としていますが、①ここで言う「必要」とは何を指しているのか？誰が判断するのか？②このときから4年半経過しているが、まだ「必要」はないという判断か？モノレール延長にともなう、環境・景観破壊は、あまりにも自明なので、ここでは取り上げませんが、たとえ延長にゼニカネ的な事業性があったとしても（実際にはそれすらない）、この一事を以てして、このような愚策は直ちに廃するしかないと考えます。</p>
NO.20	<p>◆「町田市におけるモノレール」を読みました。町田市の案に下記の通りこれだけ多くの懸念があり強く反対します。</p> <p>理由</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 多数の市民が望んでいるとはとても思えないことに、巨額の全市民の税金が使われること 2) 町田市の田園的な風光が著しく損なわれること 3) 大多数の市民が望んでいると仮定しても、大型トレーラーバスシステムによって低コストで応じられること 4) 市長の在任期間後の発生する巨額の財政支出の案件は少なくとも就任早々の市長によって発議されるべきこと 5) 収支について、黒字の確信を持つことができず、事業として赤字の可能性が高いと思うこと 6) 予算や頭脳をこのような建造物よりも、市民のコミュニケーションやワーキングの場や文化施設に使うべき時代に著しく時代錯誤であること

NO.21	<p>◆分野横断的なリーディングプロジェクトの一つの忠生・北部において、とにかくいち早いモノレールの導入路線決定が無ければ前に進まない。合わせて、小田急多摩線延伸の小山田駅（仮称）周辺構想の早期提案が無ければ検討が前に進まないと考えます。</p>
NO.22	<p>◆本パブコメ募集は、②資料第2ページによると、「アフターコロナや、人口減少社会の到来など、今後20年先を見据え、また、多摩都市モノレールを中心とした大規模交通を町田市として迎えるにあたり、・・・新たな町田市の基本構想・基本計画である「まちだ未来づくりビジョン2040」の実現に向けた都市づくりを進めるため、各マスタープランを統合し、計画期間を2022年度から2039年度とする「町田市都市づくりのマスタープラン」を策定します。」は大目的として理解できます。今後20年先を見据えると、人口減少社会を想定している。この時期における交通手段の新設になるので、モノレールが延伸する具体的なルートを想定しながら、「都市的なにぎわいや活動」する地域、「居心地の良い住環境」の地域、「豊かなみどり・自然」の地域の魅力に分けて、その特徴にも言及しています。まことにもっともなことだと考えます。しかし、それらの具体的な人口の増減や、利用者数の見込みの量的データの提示が見つかりません（①資料、②資料及び特別委員会の会議資料・議事録を見ても、量的検討を行い、議論した形跡は見当たりません）。モノレールの建設ルートの設定には、当該の道路の整備計画も必要ですが、道路整備予算の見積もりも、モノレール建設費予算の見積もりも見当たりません。これでは、本プランが机上に描く綺麗で、高価そうな絵姿（費用は幾らを見込むのですか）は見えますが、モノレール建設後の収支回収上の問題点も見えてきません。</p> <p>◆本計画のような市が行う交通網の整備計画に関しては、東京都の担当部局による審議や許認可を必要とする旨聞いていますが、東京都が最も重視していることは、この計画の収支見込みではないのでしょうか。同時に、町田市民にとっても最重要な事項です。モノレール建設に関する地域の交通手段の利便性にとって、この地域に、モノレールとは別の交通手段（例えばBTRやLRT）とのメリットとデメリットの比較も重要だと考えます。</p> <p>◆本マスタープランをパブコメに付している現時点で、既に道路整備見込みの一部道路の取用を開始した、とか開始しようとしたとか言う報道もあるようですが、まさか本マスタープランを先頭に立って推進しようとしている市長のポケットマネーで賄える金額とも思えません。町田市商工会議所が主催する、市長による多摩モノレール延伸計画の説明会も予定されていますね。</p> <p>◆本マスタープランは、見栄えの良い絵姿を示すのではなく、この「絵に描いたぼた餅」のような計画立案の根拠となる前記の収支計画の提示を必要とします。</p> <p>◆なお、本マスタープランのパブコメに対する意見の集約は、本マスタープランの執行開始の根拠や、なし崩し的に既成事実化を目論むような、市長の暴走にならないようにすべきです。</p> <p>◆よって、前述の欠落部分に関する検討経過や、本プランの絵姿作成の根拠となるデータを提示しない限り、本パブコメ案は撤回し、これらの欠落部分に関した議論を含めて、改めてパブコメに付すべきです。</p>
NO.23	<p>◆モノレールについて、市の交通需要に本当に合うのか、自然環境、住環境を改変、破壊してまで、巨費を投じて建設する意味はあるのか、費用対効果はどうか、他にもっと交通弱者対策になる施策はないかなど、交通審議会を改めて開き、住民や専門家の意見を十二分に聞くべきです。</p> <p>◆今時、遊園地の人寄せ目的のイメージ先行、格好付けのような乗り物が、将来にわたって現実</p>

	<p>的な選択になるとは考えられません。「モノレール建設ありき」ではなく、今一度立ち止まって、コロナ禍コロナ後の町田の「まちづくり」はどうあるべきか、住民目線で真剣に再検討すべきです。</p>
NO.24	<p>◆2 ページ目に、「多摩都市モノレールを中心とした大規模交通を町田市として迎えるにあたり、新たな将来都市像・都市構造を設計し、・・・」とあります。この前提が根本的に間違っているのではないのでしょうか。町田市と多摩市、立川方面を結ぶ多摩モノレールが交通の中心となることは考えられません。都心へ向かう小田急本線、横浜へ向かう JR 横浜線が今後も交通の中心であることに変わりはないと考えます。</p>
NO.25	<p>◆モノレール延長案について、先日のパブコメで触れられなかった点です。</p> <p>現在、町田駅から多摩センター駅に行くには新百合ヶ丘駅で乗り換えになります。Yahoo の路線検索で見ると、乗り換え時間を含めて 25 分から 33 分掛かり、運賃は 283 円です。</p> <p>提案されている延長案をグーグルマップに落して、延長距離を見ると、13 km 前後になります。これを現在のモノレールの路線に当てはめると、多摩センター駅から泉体育館駅に相当する距離です。この区間の所要時間は（乗り換えがないにも拘らず）29 分で運賃は 408 円です。</p> <p>もちろん、町田駅から多摩センター駅に直行する乗客ばかりではない。途中駅の乗客の利便性もあるでしょう。しかし、これを見ると、延長のメリットは殆ど感じられません。たとえアラジンの魔法のランプから出てきた魔神が全くノーコストで延長して呉れるとしてもメリットがない。これに数百億円かけるというのは正気の沙汰とは思えません。</p>
NO.26	<p>◆27 ページ目に、忠生・北部のプロジェクト図があります。この地域には、モノレールの延伸ルートと近接して小田急多摩線延伸ルートとが描かれています。どちらを優先すべきか検討されたのでしょうか。</p> <p>◆また、この地域の交通手段としては、BRT を導入することも考えられます。費用面や地域住民の利便性において、どの交通手段を採用すべきか、比較検討されたのでしょうか。されたのであれば、具体的な検討内容を示してください。</p> <p>◆モノレールに固執せず、広い視野に立ってマスタープランを作成していただきたい。</p>
NO.27	<p>◆これからは人口減少に向かいます。と認められながら、今なぜ「モノレールを中心とした大規模交通」なのでしょう？わかりません。今ある地面を走るバスの充実でよいと思います。高令になるとモノレールのために階段ののぼりおりも苦しくなります。日陰も出てきます。引っこしてきた時に「すぐにできるから」と言われてもう 20 数年。私は今、モノレール計画は Stop してもよいと思います。もういりません。他の理由は紙面上、克あいします。</p>
NO.28	<p>◆モノレール延伸計画は中止を強く求めます。</p> <p>理由 1 ・モノレール延伸についての詳細のプランが市民に提示されていないので不明。</p> <p>①モノレール市街地延伸で期待する効果は何なのか？②モノレールを待ち望んでいるのは誰なのか？③多くの町田市民が望んでいることなのか？④工事費用総額はいくらか？（工事費用・土地賠償費用）⑤総額に占める町田市の支出額はいくらか？⑥工期は何年か？⑦モノレール設置後の利用状況と運用益の試算はいかほどか？（多摩モノレール運用は黒字ではないと聞く）⑧直下型震度 6 の地震が町田でも起きる予想であるが、橋脚の、災害への対策はどのように考えられている</p>

	<p>るのか？（ひとたび、橋脚が崩れた場合、その復興にはかなりの時間がかかり、長期にわたり交通はマヒする）⑨芹が谷公園を縦断する線路橋脚を立てるのは、美しい自然と景観を損なうが、どのようにお考えなのか？⑩モノレール推進室の仕事とそれに要する費用額は？⑪モノレール積み立て現在額は？⑫コロナ禍の市民・都民の状況と市や都の財政状況を考慮し、モノレール延伸計画を変更、断念する気持ちは無いのか？⑬2014年に「町田市便利なバス計画」が町田市都市づくり部交通事業推進課より提示されている。それはどのように位置づけているのか？モノレールも、バスも両方並行して行うということなのか？</p> <p>理由2・国は、すでに、モノレールを推進していない。</p> <p>理由3. モノレール設置を認可する東京都も、町田市の勇み足に困っている。</p> <p>◆上記1の詳細を早急に市民に広報して頂くことを強く望みます。</p> <p>◆BRT（バス高速輸送システム、2台連結、低床）の充実を望みます。全市にバス交通網を張り巡らせ、市民の足を充実させることを強く望みます。</p> <p>2014年「町田市便利なバス計画」は素晴らしいです。9ページには、交通不便地域・狭小道路にもバスが運行できるように、車輛サイズ、運行形式も図示してあります。</p> <p>相原では ○法政大学生の利用のために、連結バスが導入された。○急坂道の多い丸山団地高齢者のため、乗り合いタクシーの試験運用がなされた。○包括センターの協力で、スーパーなどへのお買い物車を走行。今現在、生きている人の生活、外出を助ける車を町田市中に走り巡らせることを望みます。モノレールは、今年、工事を始めたとしても、完成は20年後くらいでしょうか？今現在、生きている人は利用できません。また、住居がモノレール駅から離れている人は、モノレールの駅までやはりバスで行って、町田まで出ることになります。モノレール線路から離れている人には、利用しづらいです。少数の人の利益のために巨額の市税、都税を使うべきではありません。それよりも、今生きている町田市民に便利なバス路線を充実させ、町田市民の多くの人が喜ぶ交通であってほしいです。幸い私は相原駅に近いので、バス利用はなくて町田に短時間15分で行けています。しかし、相原駅から遠い人は、やはりバスを利用しています。町田駅まで40分以上かかるようです。各駅停車のバスでは時間がかかりすぎ。しかし、BRT 急行バス・連結バスにすればお悩み解消！ 2021・9・15号 町田の広報にも「みらいの暮らしを支えるバス」が掲載されていました。人にも環境にもやさしいバスとキャッチフレーズ。その計画を充実させて頂くことを望みます。BRTはモノレールよりも、安・短・早。安くて・短い期間で・早く利用できます！</p>
NO.29	<p>◆モノレールありきのプランは撤回してほしい。このプランの中でかなり具体的なのが、モノレールありきで作られたプランです。小山田地域、木曾山崎地域、芹が谷公園、町田駅周辺にわたって街づくりの構想が考えられています。10年前の大震災を経験し、今回コロナを経験し、市民の多くは、何が一番大事なことを考え始めています。コンクリートの遺物とならないように、市民の意見をよく聞いて進めなければなりません。しかしモノレールは町田市に必要とばかりに構想が先走りしています。モノレールしか、公共交通の手段はないのでしょうか。モノレールに替わる構想があれば参考にして考えなおすべきではないでしょうか。「町田の公共交通を考える会」のプランを見せてもらいました。そこにはモノレールに替わる対案が構想されています。BRT（バス高速輸送システム）やLRT（次世代型路面電車）です。モノレールよりも低コス</p>

	<p>トであり、自然に優しいとわたしは思います。しかし、そもそもモノレール構想がリニアの開通と連動して構想されていると説明会で聞いた時、市民にとって百害あって一利なしと私は思いました。リニアが開通し、橋本で降りる客がモノレールを使って町田に人が大量に訪れる、その経済効果は莫大なものであるという説明でした。リニアは調布で大陥没事故を起こした同じ工法で行われています。全国で訴訟が起り、ストップしている地域もあります。原発よりも危ないとリニアが通る周辺の住民が町田でも反対運動をおこしています。そもそもモノレールは町田の街づくりに必要なか疑問です。市民の足をどう確保していくのか、公共交通をどう市民目線で充実させるのか、基本に立ち返ってマスタープランをやり直すことが必要です。</p>
NO.30	<p>◆「町田都市づくりマスタープラン（案）」の、「多摩都市モノレール延伸構想」に反対します。自然破壊による環境の変化が世界的な問題になっている今、私たちにとって大事な芹が谷公園などの自然を、これ以上、壊さないでください。</p>
NO.31	<p>◆「二章 方針編 3 交通」のなかにある「モノレール」延伸計画についてです。 交通が便利になると聞けば、誰でも賛同します。ですが、そのために多くの自然や住民が犠牲になり、巨額の費用がかかり、未来にもメンテナンスの負荷を負わせるなど、どこまで考えられているのでしょうか。 ◆モノレールができると、道路は暗くなります。駅が近い人はごく一部です。料金は高額になり、本数も少ないはずです。それよりも、コミュニティバスを充実させるほうが、よほど理にかなっていると思います。町田市は坂も多いです。高齢化がすすむなか、家の前まで送ってくれる小まわりのきく交通機関の整備のほうが重要だと思います。</p>
NO.32	<p>◆繰り返し記述されているのが「モノレール」という大規模交通インフラ建設の導入となっている。しかし、これを前提とした計画は、その為に多くの犠牲を成している。北部丘陵を貫く予定線は、モノレール路線が大規模道路上に造られる前提にある以上、里山環境の大規模な改変を伴う。小山田緑地や芹が谷公園内を通過する際にも、現在の景観など環境改変は避けられない。街中で通過する地域では住民の立ち退きも問題となる。 ◆交通インフラとしての利便性の恩恵を受けるのは、沿線付近の一部住民に限られるが、経営黒字化の為に沿線開発等による大規模な住宅建設と人口増加が欠かせない事となる。その見通しは如何なるものか。そもそも建設主体は町田市に無く、都などの支援を受ける外部企業の思惑に振り回される事は目に見えている。 ◆町田市の今後を見据えた計画であるなら、例えば市内で実現可能な需要に見合った計画が必要でないか。例えば交通計画なら、増え続ける車に合わせ拡幅や建設を続けるのではなく、マイカー利用を抑え公共交通を推進する案（LRTやBRTなど）の検討を進めること。</p>
NO.33	<p>◆今から43年前の1978年に構想された町田市のモノレール計画を再検討することなくそのまま進めることには反対です。幸いなことに未だ事業が認可されていないので、市は「モノレール」一本槍で進むのではなく一旦立ち止まって、最近採択されるようになった新交通システムの「BRT」や「LRT」に切り替えることも視野に入れて、専門家を交えて総合的かつ客観的に比較検討したうえで、市民にとって最善のシステムが選択→決定されることを市当局に要望します。何故ならば、2012年に都内で初めて導入された町田駅―山崎団地間のBRT運行の状況を見て、</p>

	<p>「BRT」にPTPSを付け足せば速達性と定時性も向上し、「モノレール」よりも「BRT」の方が、市内の緑と景観の維持に役立ち、かつ建設・維持コストはモノレールよりも格段に安くなり、運用上も「BRT」ならばモノレールとは違って、路線上どこにでも簡便に駐車場を設置することが可能、そして必要な場合には路線変更も容易、かつ乗車の為に高所に登る必要がないので高齢者にとっては優しい乗り物になるなど市民にとっては利便性が高い交通手段になると思うからです。</p> <p>◆「モノレール」はJR町田駅に接続する終発着駅を新設しなければならず、その分建設費は高くなります。しかも既存の道路は軌道建設のために利用幅が狭くなり、交通事故発生危険性が高まることを懸念します。市は少子化・高齢化が進む未来も考慮して、この際「モノレール」一本槍を止めて、BRT・LRTとも比較検討をした上で前に進むべきと考えます。</p>
NO.34	<p>◆町田市におけるモノレール計画については反対致します。その理由について以下に述べさせていただきます。</p> <p>①モノレール事業は国の許可なくでは始められないし、(多摩モノレールが事業申請し、国が認可)、東京都は町田の交通は何が良いか、検討中。なのに、現市長は「モノレール導入を前提としている。」との施政方針。準備金の予算化、用地の一部を取得…等、市民に十分な話し合いの場や、広報(開示)などやらず進めようとしている点でまず反対です。</p> <p>②モノレールよりも今の時代に即したBRTやLRTを含めた交通・まちづくりを総合的に検討することから始めて欲しい。</p> <p>③コロナ禍により市民生活は悪化・困窮している中で総事業費1700億円もかかる事業が本当に市民生活を豊かにする事業なのか、はなはだ疑問です。立ち退き、住宅地の環境・景観の悪化、芹が谷公園の様変わり…等、緑のまだ多い町田市を残していくためにもモノレールありきを考えて直していただきたい。</p> <p>④多摩モノレールはどの位の収益を上げているのでしょうか?混雑していない点はいいと思うのですが、2つの大学生にとっては便利かもしれませんが、乗降客は少ないように思います。町田モノレールも赤字路線になるのなら、税金のむだ使いです。予算(税金)の使い方は、国民(市民)目線で考えて行かないと、将来への負を残すこととなります。予算の面からも再検討すべきだと思います。</p> <p>⑤町田駅周辺は大型デパートや商店街が広がっているので、そんな場所に高架によるモノレール駅ができると大変混雑し、空間がなくなり、今後の地震対策上も不安です。少子高齢化がさけられない町田市では、市民がいこう町作りこそ急ぐべきだと思います。</p>
NO.35	<p>◆先日7日夜に発生した地震は交通インフラをマヒさせました。特に首都圏ではマグニチュード7級の首都直下型地震の起きる確率の高いことは、すでに明らかになっています。特に注目したのは、日暮里・舎人ライナーの車輛が脱線したことは、テレビ・新聞等々大々的に報道されたものです。この事実を考えれば、町田市にモノレールを多摩から延伸することの危険性が明らかです。町田市の人口も減る一方です。又就労者の人口も減ってゆきます。新たな事業計画を作るためには、これから発展し、人口も増加し、所得収入も増え、ひいては町田市の税収が増える様になるならば、モノレール延伸も一考する価値があると思いますが、右肩下がり社会において、60~70年代の開発計画で市政を運営しようとするのは、間違いです。多くの人たちの立ち退き</p>

	<p>も約200戸以上もあると聞いています。住みなれたところを立ち退くことは、思い出多い生活から一変してしまいます。私は、さらに芹が谷公園の真上をモノレールを走らせるという暴挙は決して許されることではありません。大下勝正市政の頃の遺産を破壊するものです。コロナ禍でテレワーク、外出自粛で人々は、行動の制限が過せられています。さらに仕事を失う貧困家庭が増大するなかで、箱もの、大型プロジェクト等々社会福祉に係わりのない計画は現在そして将来に渡って止めるべきです。</p>
NO.36	<p>◆先ず、今回のパブリック・コメント実施の案件「町田市都市づくりのマスタープラン（案）」が認可もされていないモノレール導入を前提にしている事に抗議します。モノレール計画は43年前につくられ、その後長年町田市には必要ない、とされてきたものです。しかし、2014年頃、現市長がモノレール導入を選挙公約にして、強引に推し進めようとしたことから市政がおかしくなりました。公平な立場で「町田の公共交通は何が相応しいのか」について審議、検討も無く、市民に説明も無く、市民の声を聞くことも無く、いきなり「モノレール促進協議会」を立上げ「モノレールありき」で推進政策が始まったことは市政の透明性、信頼性を欠くものです。</p> <p>◆2014年、都市づくり部交通事業促進課が「町田市便利なバス計画」を作っています。PTPSを備えたBRT（連節急行バス）、路線バス、コミュニティ・バスを組み合わせた町田市広域の詳細な完成度の高いプランで単線的なモノレールよりはるかに住民の利便性に叶い、又、下記に示すモノレールの欠点すべてを解決するものです。この優れた計画は 十分に検討されたのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノレールを否定する理由(一部の記述は商工会議所が想定、公表したルート図を参考とする) <ol style="list-style-type: none"> 1 事業体「多摩都市モノレール(株)」(東京都が80%出資)は大赤字。都も財政逼迫。 2 都は想定ルートに事業性無し、として認可していない。 3 1700億円という莫大な建設費。13駅の恒常的な多額な維持・管理費。 4 開通までに10年以上。既に、環境負荷が大きく、時代に合わない乗り物と言われているものが10年先に完成しても町田の恥になるだけである。 5 需要が無くなり、廃線例が全国に多数。残された建造物の撤去費が多額で負の遺産に。 6 建設後のルート変更が不可能で、社会環境変化に対応できない。 7 住宅地を貫くため約200戸の市民が巾25m都道建設のため立ち退きさせられる。又、沿線住民にとっても目障りな存在となり、騒音、日照権の問題も発生。居住環境が著しく悪化 8 芹が谷公園の真ん中を公園から20~25mの高さで走り恐怖の公園に一変。 9 広い空を遮りあらゆる場所(中心市街地、住宅地、里山)の景観を破壊する 10 町田~多摩センターの実質所要時間、料金を比較すると、優位性は無い→小田急線(新百合乗換):25分~33分/283円、モノレール:29分/408円 11 30年以内に80%と予想される大地震発生時、高所故に大惨事になるおそれ。 <ul style="list-style-type: none"> ・BRTを推奨する理由 <ol style="list-style-type: none"> 1 建設、維持費が格段に低廉 → 税金の節約 2 社会状況に応じたルート変更、整った一部から開通、が可能な柔軟性 3 路線バス、コミュニティ・バスと組み合わせ、極力住民に悪影響が及ばない細やかなルート設定が可能 → 立ち退きを避ける。芹が谷公園を避ける。 4 上空を建造物で遮らないためあらゆる場所(中心市街地、住宅地、里山)で景観を損ねない 5 人口減少は全国的問題で、それを見据えた国交省「みんなで進める、コンパクトなまちづくり~いつまでも暮らしやすいまちへ」のモデル・プランでも「公共交通軸となるバス路線」とされていて 実際 現在22都市でBRTが採用されている。

NO.37	<p>◆2018 年未だ東京都からの認可が無い中、つまり町田市が決定権を持たない計画を「これからの"まちづくり"は全てモノレール導入を前提とする」という有り得ない市政方針を表明した。「モノレール推進室」（専属職員 6 名）を設置し、「モノレール準備 6 年積み立てとして計 15 億円」（既に 3 年分計上）、先行投資と称して想定ルート上の一部用地取得（2 億円）など、すべて東京都への本気度アピールと導入が決定のように市民の意識への刷り込みを図る狙いと思われるがこうした町田市の先走りに対して東京都から注意されている。又、実現の可能性が極めて低い架空事業のためにこうした事に税金を使うとは税金の使途として疑問が有り、市民に対し、説明すべきではないか。</p>
NO.38	<p>◆人口減少に大規模交通とは この「町田市都市づくりマスタープラン（案）」冒頭に、「これからは人口減少に向かう」と認めながら「モノレールを中心とした大規模交通を迎える」と書かれている。全くの矛盾ではないか。</p> <p>◆東京都の資金難、費用対効果の問題でモノレール導入が困難なことは市当局も分かっているはず。真の狙いは商工会議所と組んだ大型駅前再開発か。それも含めて時代錯誤と言えます。</p> <p>◆2014 年「モノレール推進協議会」主催シンポジウムで講演者（国交省都市局交通施設課長）の論旨は「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、自転車道などのコンパクトな交通によるまちづくりではないか」でした。市民の交通利便性向上、拠点のまちづくりはモノレールでなくても BRT でもできるはずです。</p> <p>◆以上のような町田市の、理屈に合わない強引なモノレール推進は市政への不信を深めることとなります。市民からのパブリック・コメントを単に「市民の声を聞いています」というジェスチャーに終わらせることなく、誠実に「市民の声を聞き、市民と共にまちづくりを」というスローガンに立ち戻り、検討していただきたい。</p> <p>◆そして、「健全なまちづくり」の妨げになっている「（認可も見えない）モノレール導入をすべてのまちづくりの前提とする」という市政方針を早期撤回し、「何が町田市の公共交通に相応しいか」を一から関係部署と市民で審議・検討し、広く説明するのが市にとっても、市民にとっても合理的で結果、有益な選択と考えます。</p>
NO.39	<p>◆モノレールが町田に入れば、バラ色のように描き、宣伝し、モノレールありきで計画が進んでいる。専門家もモノレールより他の公共交通システムの方が現実的で現在の交通環境に合っているとっています。また、建設・維持費が高く、都市景観・居住環境を破壊するモノレール計画は中止してほしい。何故モノレールでなければならないのか納得ができません。町田市全体の公共交通のあり方について、市民といっしょに交通協議会をつくり、研究し、よりよいまちづくりを進めてほしい。</p>
NO.40	<p>◆モノレール導入に反対します。人口減少の中、採算が合わないのではないのでしょうか？又、折角の美しい芹が谷公園を壊す（景観）なのは淋しいです。それより、自転車道を作るとか、細やかな配慮があってよいのではないのでしょうか。経済発展も大事ですが本当に必要かどうかもう一度市民に問うてみてください。</p>

6 個別意見 NO.41～NO.52 (小田急多摩線の延伸について)

ご意見の概要	
NO.41	<p>◆市では、2016年3月に小田急多摩線延伸について新駅を中心とした小山田周辺まちづくり構想を市民アイデアも募り作成公表した。現在も市のホームページ上に構想が掲載して有るにも関わらず今回のマスタープランではふれられてないのはなぜか？</p> <p>◆上位計画である「まちだ未来づくりビジョン2040」に小田急多摩線延伸に伴う小山田周辺のまちづくりが記載されていることや上記2つの計画との整合性を鑑みてもモノレール延伸に伴うまちづくりと平行して小山田のまちづくりも進めるべきであると考えます。</p>
NO.42	<p>◆市では、2016年3月に小田急多摩線延伸新駅を中心とした小山田周辺まちづくり構想を公表し、現在も市のホームページに掲載している。上位計画である「まちだ未来づくりビジョン2040」にも小田急多摩線延伸に伴う小山田周辺のまちづくりが記載されている。上位計画との整合性をとるためにも小山田周辺まちづくり構想の具体化が必要である。</p>
NO.43	<p>◆小田急について、「小田急多摩線延伸促進協議会」では、10月15日に要望書を、小田急、神奈川県、町田市、相模原市に発送するが、何とか早期に延伸を決定して欲しい。長期計画にも入れてほしい。</p>
NO.44	<p>◆今、リニアモーター問題はトンネル掘りをしています。そこでこの後、モノレール、小田急線延伸問題に話は成っていますが、まず小田急線唐木田より神奈川上溝までの工事をやって下さい。一つでも早く着工して下さい。私も話しを聞くがもう年が無いのです。見るか、乗るか出来ないのでしょうか？</p>
NO.45	<p>◆多摩都市モノレール町田延伸に全ての計画が委ねられているが、東京都は町田延伸でなく北側延伸(上北台～箱根ヶ崎、約7km)に着手し、完成まで少なくとも今後12年を要するとされる。コロナ禍の都財政から考えても、町田延伸はその後と見込まれ、プランの実現が大幅に遅れる。それまでの間、先ずは、相模原駅までの小田急多摩線延伸と新駅実現に注力すべきである。</p>
NO.46	<p>◆多摩都市モノレール延伸と共に重要な小田急多摩線延伸について、異様に記述が少ない。市は2016年3月に『小田急多摩線延伸新駅を中心とした小山田周辺まちづくり構想』を市民のアイデア466件を取りまとめて公表した。忠生地域では多くの期待があるが、その後の整備方針・整備計画が示されていない。上位計画である『まちだ未来づくりビジョン2040』の32ページに記載されているとおり、小山田周辺まちづくりについて、マスタープランに位置付け、着実に進めていくべきである。なお、小山田新駅周辺を「拠点」として、全ての図面に表記すべきである。</p>
NO.47	<p>◆コロナ禍によるテレワークの普及等で、都心部から緑の多い郊外への人口移動が進んでいる。小田急多摩線延伸による小山田新駅周辺のまちづくりはこうしたニーズを取り込み、SDGsの理念・目標にも合致するアフターコロナ時代の緑と融合した新たなまちづくりとして、マスタープランに位置付け進めていくべきである。</p>
NO.48	<p>◆相模原駅までの小田急多摩線延伸(約5.8km)は、工事着手できれば、多摩都市モノレール延伸(約13km)よりも、かなり早期に完成可能である。悲願である忠生北西部の公共交通不便地</p>

	<p>区解消や北部丘陵地域の活性化のためにも、小田急多摩線延伸と新駅周辺まちづくりをマスタープランに位置付け進めるべきである。</p> <p>※同一の意見1件あり。</p>
NO.49	<p>◆コロナ禍によるテレワークの普及等で、都心から郊外への人口移動が進んでいる。将来の仕事の在り方が必ずしも従来の様な毎日の通勤ではなく、リモートワークが定着するものと考えられる。小田急多摩線延伸による小山田新駅周辺の街づくりはこのようなことを考慮し、街づくりとして、マスタープランに位置付けるべきである。</p>
NO.50	<p>◆多摩都市モノレール延伸については何回も色々な箇所で述べられていて、並々ならぬ決意が感じられるが、小田急多摩線延伸については、異様に記述が少ない。やる気が感じられない。残念である。相模原市と協定まで結んだのだから、モノレール延伸と同様に本腰を入れて本気で取り組んで欲しい。それと同時に「町田未来づくりビジョン2040」のP32に記載されているとおり、小山田新駅を「拠点」としたすべての図面に表記すべきである。</p>
NO.51	<p>◆2016年（平成28年）3月に、小田急多摩線延伸・新駅を中心とした「小山田周辺まちづくり構想」が発表され、2016・2017年度に、具体的な整備の考え方を示す「街づくり整備方針」の策定。2018年度に、整備範囲や整備内容を示す「まちづくり整備計画」の策定が示されました。しかし、上記の構想に基づく整備方針・整備計画は全く手つかずの状況で今日まで続いています。今回の、都市づくりのマスタープランの中では軽く触れているだけで、各種図面等には「小山田周辺まちづくり構想」は全く表示されていません。多摩都市モノレールの延伸は記載されていますが、小田急多摩線延伸は全く記載されていません。この件については昨年に、地域住民が町田市副市長・都市づくり部長に直接要請しています。</p> <p>◆特に、131頁（4）忠生・北部 みどりとくらしの関係をつくるプロジェクトのピンク色塗りの中に、「小山田周辺まちづくり構想」を入れて下さい。</p>
NO.52	<p>◆第7回都市づくりのマスタープラン特別委員会において、町内会自治会連合会の委員から発言により、第8回特別委員会に提案された資料の図面に「新駅想定位置」と表示された。このことについて小田急電鉄の委員からもう一度確認してほしいとの発言により、この表示は消えた。前から小田急電鉄も含めての相模原市・町田市の協議はどうなっているのか？疑問です。</p>

7 個別意見 NO.100～NO.109 (芹ヶ谷公園”芸術の杜”プロジェクトについて)

ご意見の概要	
NO.100	<p>◆芹ヶ谷会館北側入り口から公園内レンガ通路の地球儀までのメイン道路を整備（自然林の中に駐輪施設&小型バス進入路と同バス停を地球儀付近に整備、併せて、町3・4・11号線から町二小裏を通りメインレンガ道路のルートを整備）</p> <p>◆地球儀から階段通路横に併せて、“屋根付き3段のエスカレーター”を設置</p> <p><以下はコメントの主旨></p> <ul style="list-style-type: none"> ・芹ヶ谷公園内へ移転する新博物館の2019年度(案)に異議を唱えるものです。最良と思う2016年度案から一転して最悪な2019年度案(議決済)を確定した方々の見識を疑い、今般筆を執りました。この公園は上部と下部との高低差約20mをカバーする設備が絶対に必要です。2019年度の計画案では、念願のエレベーター設備は、吹き曝しの細い通路や橋?を10m以上も下る不便な位置に5人乗りが1台、自転車不可。閉館時は当然使用不可、民営化の際は有料?も推測され、とても承知できません。これまでの30年間言われ続けた「近くて遠い公園、リハビリ強化公園、健脚用公園」の悪評を払拭する事は不可能です。 ・版画美術館の開設以来30年以上、地域住民には、気軽に親しむ公園のイメージは薄れ、さくら祭り・時代祭り・防災訓練等の特別イベントも駐車場はすぐに満車、市が住民参加を唱えても芹ヶ谷公園でのイベントに地域住民は消極的。原因は徒歩でのアクセスの悪さに在る事は自明の理で、車で来られない高齢者には公園下部(国際版画美術館を含め)へ来た事の無い高齢者は大勢いらっしゃいます。 ・町田市は公園数が多く、公園のエレベーター、エスカレーター設置には特段の規制が掛かっている事も聞いています。その為に、建物の一部として設置することが必要ですが、2019年の仕様では、地域住民に芹ヶ谷公園を”我らの公園”としての意識を取り戻す事は困難です。付きましては今般、地域住民の憩える公園を目指し住民意識を変える絶好の機会と思い、共用エレベーターの設置に変更がない場合は、上記提案が必要になる為、他に良い方法が思い付かず係るコメントを差し上げました。
NO.101	<p>◆ 芹ヶ谷公園は原町田、高ヶ坂両地区住民には市街地地域に残る唯一最大の自然公園であり、設置される文化施設を含め市はSDGsとして定めて然るべき重要な公園で、自然保護は最重要課題です。</p> <p>◆ 公園施設の管理運営の為バス&車のアクセス改善で市外来園者の集客力を強化することは是とするも、存続のための利益確保を口実に商業施設の増設行為や、又、町3・4・11号線やモノレール多摩・町田線?開通に併せて発生する、なし崩しの自然破壊にも十二分に御注意頂きますようお願いします。自然保護の為であれば今後、市民協働を推進、強化し自然保護を厳重に取り締まる事に、周辺市民も協力を惜しまないでしょう。</p> <p>◆なお、今件に係り町3・4・11号線やモノレールに係る徒歩用アクセスの追加は、当然考慮すべき内容ですので、再検します。とにかく、30年間の愚行の再現は止めるべきです。</p>

NO.102

◆この計画は2016年に「32億円の事業費は高すぎる」と議会で否決され、いったんすべてがふりだしに戻りました。その後町田市は3年後の2019年末にホームページで「コンセプト案」を公開し、さらに2020年7月に「(仮称)国際工芸美術館」(意見者:長いので以降「新工芸館」と記します)についてはじめて市民に公開しました。このことからわかるのは2016年の計画見直し〜2020年ごろの新工芸館の基本設計にいたるまで、住民の声を聞いていなかったことです。2021年3月に開かれた報告会では、市民の要望に対して「基本設計が終了しているので変更できません」「これは協議会ではなく報告会です」と回答したことも確認しました。コロナ禍で協議ができない、報告会が開けないなどやむを得ない事情があったのかもしれません。ですが今年2021年3月の報告会の内容を見ると、新計画「芹ヶ谷公園芸術の杜パークミュージアム計画」には約40億円の事業費がついていました。2016年に32億円の事業費が高すぎるからと議会で否決されたのに、フタを開けたらなぜそれ以上に高額な40億円の事業費がついたのでしょうか?

◆私は月に数回、早朝ウォーキングで芹ヶ谷公園内を通ります。れんが造りの国際版画美術館は夏、ひんやりと気持ちよく、秋は日々色づいていくもみやいちょうを見るのが楽しみです。ここを新工芸館に建て替えなくても、整備や修繕、きめ細かい管理で40億円なんてかからないはずですよ。今のままで、十分素晴らしい建物です。建物は今のままだでも、知恵と工夫で集客できるはずですよ。そして本音をいえば、この谷間の公園はワイワイとしたにぎわいより、ひっそりとした安らぎが似合うと思います。「町田駅のすぐそばに落ち着ける空間がある」「子どもたちの格好の遊び場もある」というコンセプトで打ち出していくことだって十分できるはずですよ。コロナ禍のてんやわんやのオリンピックが終わって、私たちは改めて、今までのようなスクラップアンドビルドでは日本はたちいかないとわかりました。今、結構まずいことになっているという実感もあります。もうこれ以上将来に借金を残さないことが、日本のためだと思います。すっかり状況が変わったのに、町田市はなぜ「計画だから」と思考を変えずに新工芸館を建てようとするのでしょうか? 町田市に住むいったいだれが新工芸館を望んでいるのでしょうか? 40億円という大きなお金は、コロナ困窮者の支援や今後の小中学校の統廃合問題、また年々被害が大きくなる災害対策に役立てたほうが、多くの町田市民のためだと私は思います。

◆町田市側の考えも聞きたくて、私は市役所に行き、文化振興課の方に話を聞きました。彼らは親切で、新工芸博物館の模型も見せてくださいました。「何度も説明はしておりますが、周知が行き届かないこと、大変申し訳なく思います」と仰いました。正直、その模型を見たときは費用のことを忘れ「新工芸館、かっこいいし建て替えもいいかも」と思いました。ですがそのあとさらに「版画美術館の工房を今のまま残してほしい」という団体の方、設計に携わった方、近隣に住む方の話を聞き、彼らの意見のほうに理があると私は思ったのです。両者の意見を聞いた上で今強く思うのは、「どんなに時間がかかろうとも、市民と行政が対話するプロセスをすっ飛ばして進めちゃいけない」ということです。たとえそれで思うように進まなくても強引に進めるよりはずっとマシです。これからのまちづくりは市民の納得感こそが大切です。そのことを伝えたくてパブコメを書きました。

◆私は建築家ではなく、まちづくりのプロでもありません。構造のことも専門的な問題もよくわかりません。しかしながら、町田市のパブコメ募集の前文にも明記されている「町田市では、市

	<p>民協働のまちづくりを推進し、政策の内容をより良いものにするために、2008年度からパブリックコメント制度を開始しました」という文を読むにつけ、今、町田市では「市民協働のまちづくり」がなされていないと思うのです。私なりの解釈ですが、ここに書いてある市民協働とは、「私が住む町田市で起こる身近な問題に対して声を発し、あきらめず、責任を持って、主体的に参加すること」です。本気で市民協働を推進しようと思うなら、どうしたって話し合いの場が必要です。文化振興課の方は「2025年までに芹ヶ谷公園芸術の杜パークミュージアム完成させなければいけない」と言いました。なぜ2025年までに完成しなければいけないのでしょうか？本質的な理由は聞けませんでした。私は2025年までに完成させることよりも、話し合いに参加したいと思った人ならだれでも参加できる公開協議の場を作ることが、今一番大切なことだと思います。公開協議を進めた結果、現計画を進めるのか、現状維持で管理に財源を割くのか、はたまたその折衷案を改めて見つけるのか。面倒くさくてもそうやって一步一步練り直す時間と作業こそが大事です。町田市がこれからも魅力的な地域であるために「芹ヶ谷公園芸術の杜パークミュージアム計画」について、市民協働のための話し合いの場を作ってください。</p>
NO.103	<p>◆芹ヶ谷公園再開発計画について、近隣に住む者として、まったく受け入れられません。このような地元住民の長年の検討、努力を踏みにじる計画は、住民、地域の必要から生じたのではなく、トップダウンの強権的な「まちづくり」の一環と断ぜざるを得ません。コロナ禍のどさくさ紛れに進めてはだめです。地元の町内会、自治会なども見直しを求めています。</p> <p>◆目先だけの人寄せ目的イメージ先行型「再開発ありき」の「まちづくり」は、住民の福祉、住民の幸福に生きる権利を侵害するものです。まずは、地元住民と公園、国際版画美術館と関連施設の利用者、労働者らの声に、きちんと耳を傾けることから、やり直すべきです。</p>
NO.104	<p>◆国際工芸美術館を版画美術館の裏山に建てる計画は公園の貴重な自然を破壊するもので、建設場所の再検討をお願いします。2014年頃に「版画美術館の北側を建設する」と決定されたようですが、その決定が多くの問題を含んでいたのにその後一度も見直しがされず、そのまま進めてしまった事は大きな問題だと思います。斜面地に建てることで、建設費が大幅にアップし工期が長くなり、その間、公園利用者へ不便をさせることとなります。芹ヶ谷公園の最大の魅力は「谷戸の地形、自然が残っている」ことです。そのことは「DESIGN BOOK」にも書かれています。それなのにその谷戸の地形を削り、樹木を500本以上も伐採して建物を建てるのは、市が自らこの公園の魅力を壊していくこととなります。</p> <p>◆工芸美術館は既存の版画美術館の一部を改修して一体化させる計画ですが、一体化によるメリットが多少あったとしても、デメリットがあまりにも大きく一体化の必要性が感じられません。既存の版画工房や喫茶室を壊して、別の所にまた作るというのは、お金、時間、資源の無駄でしかありません。使えるものは修理しながら出来るだけ長く使うことが今の時代では求められています。</p> <p>◆工芸美術館のエレベーター位置の問題が指摘されていますが、現在の位置では来館者の動線は混乱するし、美術館の機能は低下し、管理も非常に難しくなると思います。新築の建物なのにまるで何度も増改築を繰り返した旅館のような動線計画で、竣工後利用者から多くのクレームが出ることになると思われます。再検討をお願いします。</p>

NO.105	<p>◆公園再整備は芹ヶ谷公園全体を「芸術の杜」とするコンセプトですが、Ⅰ期工事の都営住宅跡地部分は、グラウンド、芝生広場、駐車場予定地だけで「芸術の杜」の雰囲気は全くありません。フラットな地形で接道状況も良いので、駐車場予定地（草地広場）の一部に工芸美術館を建てたらどうでしょうか？多くの樹木を伐採したり、大規模な造成工事も必要無く、建設費も今よりはだいぶ安くなると思います。台地に工芸美術館があり、谷底に版画美術館があれば公園全体の回遊性も生まれると思います。ここ1~2年分の設計作業が無駄になったとしても、長いスパンで見れば公園全体、工芸美術館、版画美術館にとって良い方向に進むと思います。再考をお願いします。</p>
NO.106	<p>◆もみじ谷に橋を架けるのは景観をこわすし、危険だし、管理も大変なので止めた方が良いと思います。別に橋を架けなくても現状のまま谷をぐるっと回ってバリアフリー（スロープで）版画美術館まで行くことが出来ます。谷を上から眺める魅力も多少はあるかと思いますが、もみじ谷の散策路から、橋の何本もの柱脚や橋の裏の構造物を眺めなくてはいけなくなると考えると、せっかくのもみじ谷の自然の魅力台無しになってしまうと思います。橋を架けなくてもバリアフリーのルートは確保出来ているのですから無駄な費用をかける必要は無いと思います。再考をお願いします。</p>
NO.107	<p>◆「二章 方針編 5 みどり」のなかにある「拠点となる公園・緑地のリニューアル」、および「1拠点 1広域都市拠点」に含まれているであろう、「芸術の杜プロジェクト」についても申し上げます。この目的はにぎわいをもたらすことのようにですが、芹ヶ谷公園は現在も十分、市民に使われ、愛されています。現在までそのような自然が残っている理由は、ともかく深い谷であったためだと思われます。それはそっと静かにしておくべき場所です。どこもかしこも開発の手が及ぶなかで、芹ヶ谷公園の深い緑は生態系の維持にも寄与していると思われます。自然をサステナブルにするための手は入れるべきだと思いますが、空中通路をつくるべきではありません。また、桜並木ももみじ谷も、年月を経た現在の状態が町田らしく、美しいと思います。</p> <p>◆国際版画美術館は、年数を経ても美しい稀有な建築で、町田の誇りといっても過言ではありません。ビデオコーナーやミュージアムショップなどは改修してもよいかもしれませんが、池を壊し、通路をつくるなど、せっかくの美術館に文字通り泥を塗る所為だと思います。工芸館もなぜ予定地がいまの場所なのか。あちこちから水が噴き出すような谷の地形を壊すことには、多くの困難が予想されます。無理して建てたところで、メンテナンスがたいへんになるに違いありません。そこまでして建てる必要性が理解できません。「国際工芸美術館」は仮称とのことですが、日本は世界に冠たる工芸の国、その名称を聞いたら、普通はさまざまな工芸を総括した美術館を想像することでしょう。金沢や京都にあるならわかります。それがなぜ町田なのでしょう。現在所有しているのが、ガラス器とやきものだから、というのは内部の理由であって、外部からは非常に奇異に見えます。博物館の前身は、郷土資料館だったと聞きます。縄文遺跡と弥生遺跡があるからでしょう。それは、その場所にあるからこそ意味があったのです。郷土資料館と博物館と美術館は違うのに、それがどんどん違う方向に迷走している印象を受けます。町田らしさに一度立ち戻って、計画を考え直していただけないでしょうか。町田の市政は市民の声を聞くことをモットーとしていると聞きます。とくに芹ヶ谷公園については、どうか市民との対話を持っていただけますよう、お願い申し上げます。</p>

NO.108	<p>◆国際版画美術館の報告会の席上市側は、プロジェクトチームを作り長い間市民との対話を重ねてこの計画をここまで煮詰めたので、変更の意思はないとの一点張りでした。然しながら、アトリエユーザーがこの計画を知ったのは『美術手帳』誌の報道を通じてごく最近（昨年秋）のことであり、「いつの間にこんなことになってしまったか」というのが実感です。十分な周知、広報、市民協働が行われたという実感は全くありません。◆『市長への手紙』の繰り返しになりますが、町田市立国際版画美術館は世界に誇る町田市の宝であり、市民の誇りであると思います。聖書画、レンブラント、デューラー、ピカソ、デルポ、浮世絵、恩地孝四郎、川上澄生、棟方志功など、一挙挙げきれない世界・日本の版画史をほぼ網羅するコレクションを持ち、とりわけゴヤ『戦争の惨禍』とオットー・ディックス『戦争』の全連作の所有は、『平和都市町田』にふさわしいものと思います。また工房の設備は良く、学芸員をはじめとするスタッフの皆様も大変親切です。更に、かのホルスト・ヤンセンを始めとする内外の著名な版画家を招いての公開制作や、初心者からベテランまで能力に応じた技法教室など、美術館としての企画力も素晴らしいものがあります。わけても、町田市立国際版画美術館のすばらしいところは、『展示と制作の同時性』のコンセプトにあると思います。二階の展示室で素晴らしい展示室を見て、一階に降りると、ガラス張りのアトリエがあり、そこに版画を作っている人達の姿がある。それにより、版画作品を作っているのは、雲の上のような大家ばかりではなく、「あなた」と同じ普通の人達であることが見てわかること。「版画を作るという行為」も展示であったのです。これはこの建物あったことでした。即ち町田市立国際版画美術館は『制作美術館』だったのです。このことが開館以来、町田市のみならず日本の版画の普及に、どれだけ貢献してきたか知れません。ここから巣立ってプロの版画家になった人は沢山います。計画構想には『体験ステージ』が予定され、アトリエもそこに入るとのことですが、『制作美術館』でなくなれば、アトリエは単なる工房に過ぎません。今のまま維持されることを強く望みます。町田市はこの希なる宝をみすみす捨てようというのでありましようか。◆この計画は、全体として芹が谷公園の再開発があり、市博物館の移転先としての工芸館計画があり、それらを一括して整備するに当たって版画美術館設備に手を入れて、工房を撤去し、エレベーター乗り入れと連続した自由空間を作ろうというものでありますが、なんでこのプランで押し切ろうとするのかが、合点がいきません。美術館建築の気密性を自由通路などで破綻させてしまえば、作品保存上の問題も起きるでしょう。多くの人が価値を認め、愛し、変更反対するものを、なぜ莫大な予算を使ってスクラップアンドビルドする必要があるのでしょうか。工芸館を作るもよし、エレベーターを作るもよしですが、版画美術館は版画美術館。工芸館は工芸館。エレベーターはエレベーター。公園は公園で、都市モノレールは都市モノレールでしょう。なぜこのプランに落とし込まなければならないのでしょうか。多分端から破綻は出てくるだろうと思います。一つ一つに丁寧に取り組むべきではないでしょうか。すでに良い提言はいくつも市民からなされており、『市民協働』を言うなら耳を傾けていただきたいと思います。</p>
NO.109	<p>◆市民は工芸館を望んでいるのでしょうか。市内のあちらこちらでうかがっても、多くの市民は工芸館ができることも、どこに建てられるかも知らない。しかも、市民がわからないうちに計画が進められている。計画をふりだしにもどして、市民と行政と市民協働の精神でつくりあげていくではありませんか。</p>

8 個別意見 NO.112～NO.120 (忠生・北部のプロジェクトについて)

ご意見の概要	
NO.112	◆北部丘陵の活性化を。緑と共に住みよい街づくりを。
NO.113	◆小山田緑地周辺の整備を (特に下小山田地区)
NO.114	◆地方から首都圏への人口流入に加え、コロナ禍による都心部から郊外への人口流出は今後も続く。こうした流れを好機ととらえ、北部丘陵地域 (市有地が 100 ヘクタール存在) で、受け皿となれる自然と共生したまちづくりを市が主導し、マスタープランに位置付け、市の人口と税収の増加を図ったらどうか。
NO.115	<p>◆緑豊かな忠生地区北部の自然原資をどのように活かすか、という点です。忠生地区には既に「尾根緑道」や「小山田緑地」が有り、ウォーキングを主とする人々が楽しんでいます。これから忠生地区北部の拠点としての開発が、同じようなウォーキングを主目的とするような内容であれば、町田市民や他の地区の人々から見て「ワクワクする」拠点としては目に映らないだろうと思います。</p> <p>◆高齢者にとって自然はより身近な、親しみのある存在になります。身近に感ずるのは、ウォーキングのように健康な身体と自然環境を調和させて幸福感に浸るような場合の他、植物 (樹木、花、草) 自体に興味を持ち、四季の変化の中で植物がどのような姿を見せるのか、目に映る姿の他、植物の名前なども知りたくなるものです。忠生地区北部の拠点が、近隣の緑の施設と差別化されたもので、知的な内容を詰め込んだ植物観察地域にして欲しいと思います。他ではなかなか見られないような樹木を集めて植えたり、紅葉する樹木を集めて一部の谷を埋めるとか、人々が「行ってみたい」と感ずる緑の地域を作って欲しいと考えます。桜などは他の緑地に譲って良いのではないのでしょうか。</p> <p>◆上記の拠点として「ワクワクする」ものが出来ても、交通、駐車場が貧弱では、不便なばかりでなく、地域を混乱に陥れます。高齢者の方も安心して訪れる事が出来るように、上記の拠点到繋がる多摩都市モノレール、小田急多摩線の延伸を早期に実現して、軸としての骨格をまず、完成させて欲しいと考えます。</p> <p>◆更には都道 155 号線を中心に、道路整備を実行して、バス、マイカーでの拠点訪問を円滑にして、地域の経済的効果を上げて欲しいと考えます。</p>
NO.116	◆小山田周辺まちづくり構想 (2016 年 3 月) においては、小田急多摩線延伸と小山田駅の構想の記載があった。本マスタープランにおいても、その構想を引き継ぐべきである。例えば当該 129 ページの「(4) 忠生・北部 みどりと暮らしの関係をつくるプロジェクト」図や、その他関連する部分へ小山田駅の記載をお願いしたい。
NO.117	◆「町田市北部丘陵活性化計画 (2011～2022 年度)」が終了するが、基盤整備や、活動 両面での計画事業の多くは実現できていない。特に基盤整備関連が消滅しないように、今回のマスタープランに位置づけ、北部丘陵の活性化を図るべきである。
NO.118	◆北部丘陵地域の内、小野路西部地域と小山田地域については当初都市基盤整備公団による区画整理事業が始まりましたが、国の方針により整備途中で中止が決定されました。そこで、町田市

	<p>は北部丘陵地域の街づくりを担当する「北部丘陵整備課」が新設されました。その後2005年（平成17年5月）に「北部丘陵まちづくり基本構想」が発表され、2011年（平成23年3月）に「町田市北部丘陵活性化計画」が発表されましたが、約15年以上経過して計画倒れとなりました。現在「北部丘陵整備課」は「農業振興課」に吸収され、北部丘陵地域の街づくりは「農業振興」の中に位置づけられました。市長は、2016年（平成28年）までに「北部丘陵活性化計画」を改正すると地元町内会長に文書で約束したにもかかわらず（その間に地元町内会長が再三機会あるごとに早期改正を要請）改正されませんでした。このような経過がある中で、まちだ未来づくりビジョン2040策定の中で、町田市北部丘陵活性化計画」の（本来の街づくりの部分）を除外して、現在町田市全域の市街化調整区域を対象とした「町田市里山環境活用保全計画」を策定しています。そこで、本来の北部丘陵地域の街づくりは、「町田市都市づくりのマスタープラン」の中で進めると説明されていますが、全くその項目がありません。重要な施策全体像・施策一覧に入れるべきです。</p> <p>◆市街化調整区域における地区計画の運用方針の中身は、農地は基本的には転用できず、土砂災害警戒区域（特別警戒区域を含む）は区域に入れることはできない。この内容では地区計画によるまちづくりはできません。</p>
NO.119	<p>◆II章方針編 6 分野横断的なリーディングプロジェクト (4)忠生・北部 みどりと暮らしの関係をつくるプロジェクトに下部（南方面）に根岸地区まで図が入る様、生活拠点（大型商業施設が立地している）拡大していただきたい。</p> <p>◆（仮称）忠生スポーツ公園には交通公園併設表示やモノレール沿い（市有地に）道の駅を予定（立地）文字を入れていただきたい。</p>
NO.120	<p>◆『町田市北部丘陵活性化計画（2011～2022年度）』が終了するが、ハード・ソフト両面での計画事業は多くが実現できていない。ソフト面の計画事業は、『里山環境活用保全計画（2022～）』に引き継がれるとしても、ハード面の計画事業の引き継ぎ先がない。北部丘陵地域のハード面の計画について、計画が消滅しないよう、今回のマスタープランに位置付けて記載すべきである。</p>

以上