

「モノレール沿線まちづくり構想」策定について

1 趣旨・背景

多摩市と2022年8月に「多摩都市モノレール町田方面延伸 沿線まちづくり検討会」を設置し、「モノレール沿線まちづくり構想素案」をとりまとめました。構想素案について、以下のとおり市民意見募集を実施し、その結果を踏まえて、「モノレール沿線まちづくり構想」を策定しました。

2 モノレール沿線まちづくり構想【資料1、資料2】

3 市民意見募集実施結果【資料3】

実施期間：2023年12月20日（水）～2024年1月19日（金）

意見の件数：66名の方から138件 ※町田市に提出された分のみ

2024年2月29日 市ホームページで「市民意見募集実施結果」公表

ご意見の対象（項目）	件数
① 構想に関すること	62
第1章 構想の概要	0
第2章 沿線の現状と課題	7
第3章 モノレールの特性と期待される人やまちへの効果	3
第4章 目指す沿線のビジョン	1
第5章 ビジョンを実現するための施策	48
第6章 多摩都市モノレール町田方面延伸 開業までのプロセス	2
構想全般	1
②モノレール延伸に関すること	28
③延伸ルートに関すること	10
④モノレールの営業に関すること	1
⑤モノレールの需要に関すること	3
⑥モノレール新駅に関すること	2
⑦事業費に関すること	1
⑧導入空間となる道路に関すること	2
⑨自然環境等の継承、保全に関すること	18
⑩構想以外に関すること	11
合計	138

4 今後のスケジュール

2024年3月下旬 市ホームページで「モノレール沿線まちづくり構想」公表

I 構想策定の概要

本編 P3~P4

■ 構想策定の目的

モノレール沿線地域において、多摩市、町田市両市の基本構想で掲げるまちの姿を実現するためにモノレールは都市インフラとして必要不可欠であり、モノレールが走るまちの将来像やその実現に向けたまちづくりの方向性、段階的な取組方針を明らかにする。

■ 構想の位置づけ



■ 多摩都市モノレール延伸の概要

東京都は、2019年(令和元年)より検討を行い、2021年(令和3年)に延長約16kmの延伸ルート※を選定しました。



※ルート検討委員会検討結果では、取支採算性の更なる精査等の結果によっては、他のルート案をあらためて検討することもあるとされています。

III モノレールの特性と期待される人やまちへの効果

本編 P18

■ モノレールの特性

輸送力が向上する
定時性・速達性が向上する

環境にやさしい

乗り換えなしで
町田～多摩センター～立川等を行き来できる

新たに駅が整備される

など



■ 期待される人やまちへの効果

「暮らしやすさ・過ごしやすさ」に係る効果

- 都市間交流が進み、地域全体が発展する
 - 移動の信頼性が高まり、住む場所としての価値や、訪れたい場所としての安心感が高まる
 - 駅周辺において、新たな人の流れや都市機能の集積が起こる
- など

「移動の利便性」に係る効果

- 移動がしやすく、快適になる
- 心理的、時間的な負担が軽減し、移動がしやすくなる
- 駅利用者の利便性が高まる

II 沿線の現状と課題

本編 P5~P17

多摩センター駅周辺

まちの回遊しやすさと回遊の楽しさの向上

商業の更なる魅力向上

みどり、憩いの空間の更新



「暮らしやすさ・過ごしやすさ」に係る課題
「移動の利便性」に係る課題
※主なものを掲載

みどり

みどり(里山・緑地等)の活用

住まい

良好な住まいづくり

子育てしやすい環境づくり

団地の魅力向上

など



移動の利便性(バス)

バス網の維持・発展

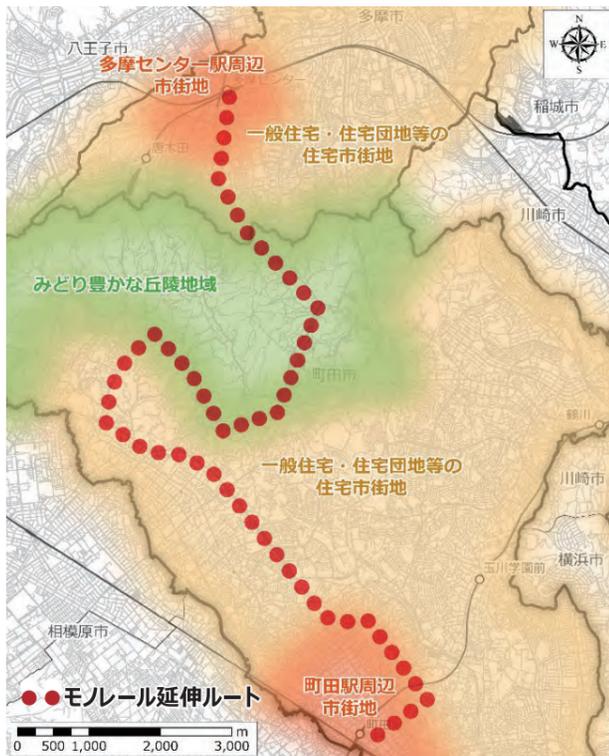
バスの定時性確保



町田駅周辺

まち全体の回遊性の向上やにぎわいの広がり

まちの魅力を向上させる都市機能の誘導



IV 目指す沿線のビジョン

本編 P19~P20

■ 沿線のビジョン

第II章で整理した「沿線地域の課題」を解消するとともに、第III章「モノレールの特性と期待される人やまちへの効果」を踏まえて、目指す沿線のビジョンを定めました。

『みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“ココチよさ”がかなうまち』

沿線の移動の利便性が高い

誰もがモノレールやバスなど公共交通を気軽に利用できて目的地までアクセスしやすい

沿線が暮らしやすい・過ごしやすい

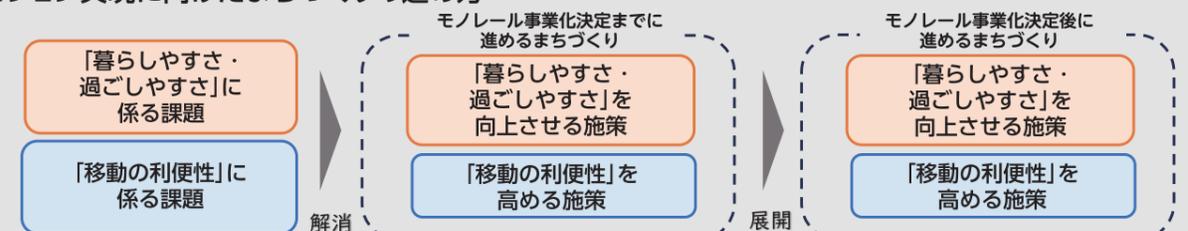
住まいが幅広い多世代のニーズに対応している

地域の特性に合わせて、都市機能がバランスよく整っている

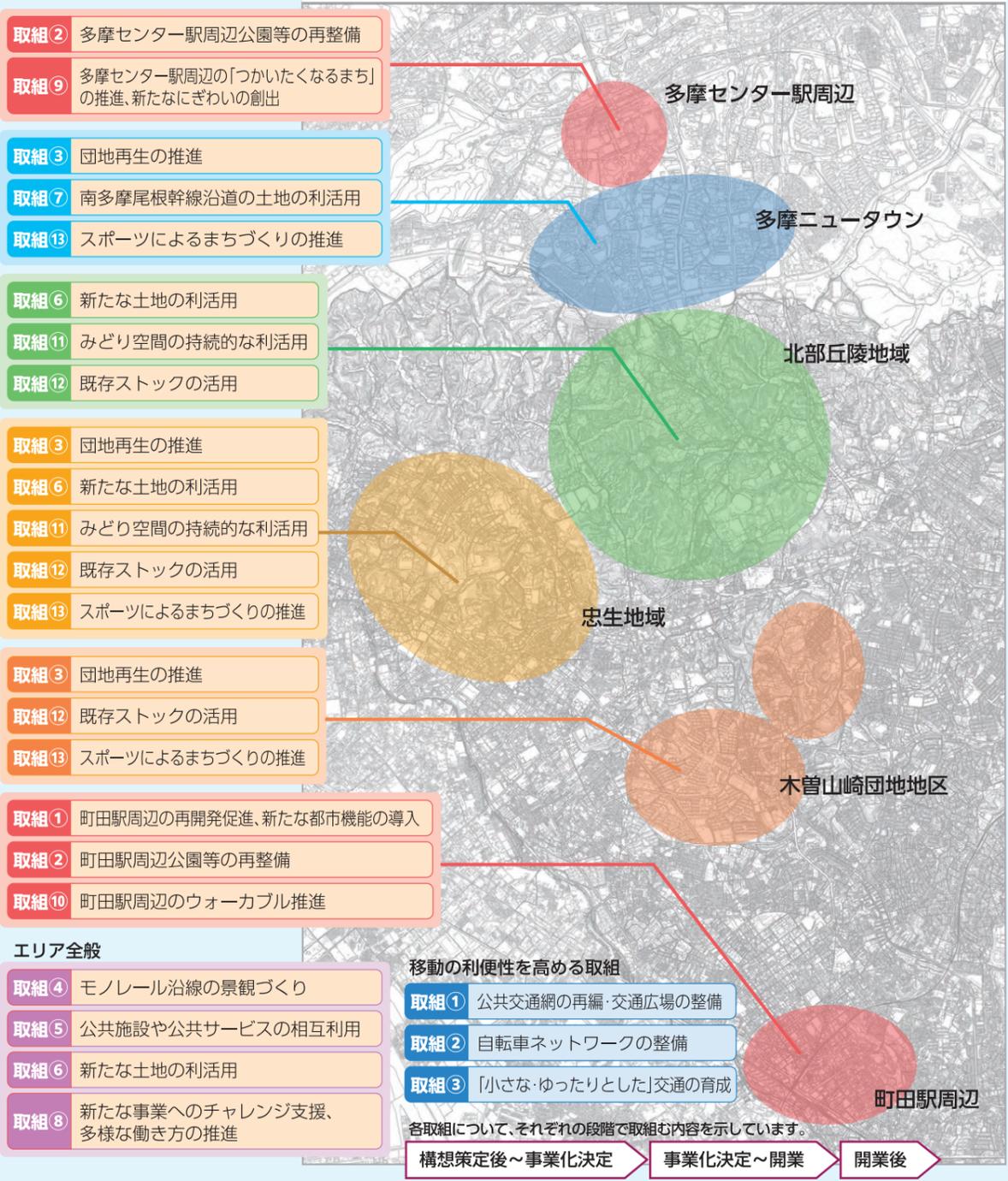
誰でも気軽にみどりにふれることができ、みどりを活かした交流が生まれている

町田駅周辺や多摩センター駅周辺の魅力が高まり、にぎわいがあふれている

■ ビジョン実現に向けたまちづくりの進め方



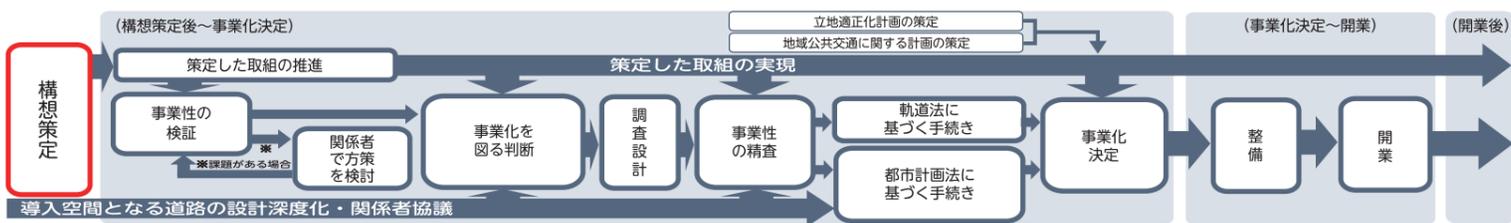
暮らしやすさ・過ごしやすさを向上させるエリアごとの取組



沿線ビジョンのイメージ(モノレールによるエリアのつながりと各エリアの将来イメージ)



VI 多摩都市モノレール町田方面延伸開業までのプロセス



モノレール沿線 まちづくり構想

多摩市・町田市

2024年3月



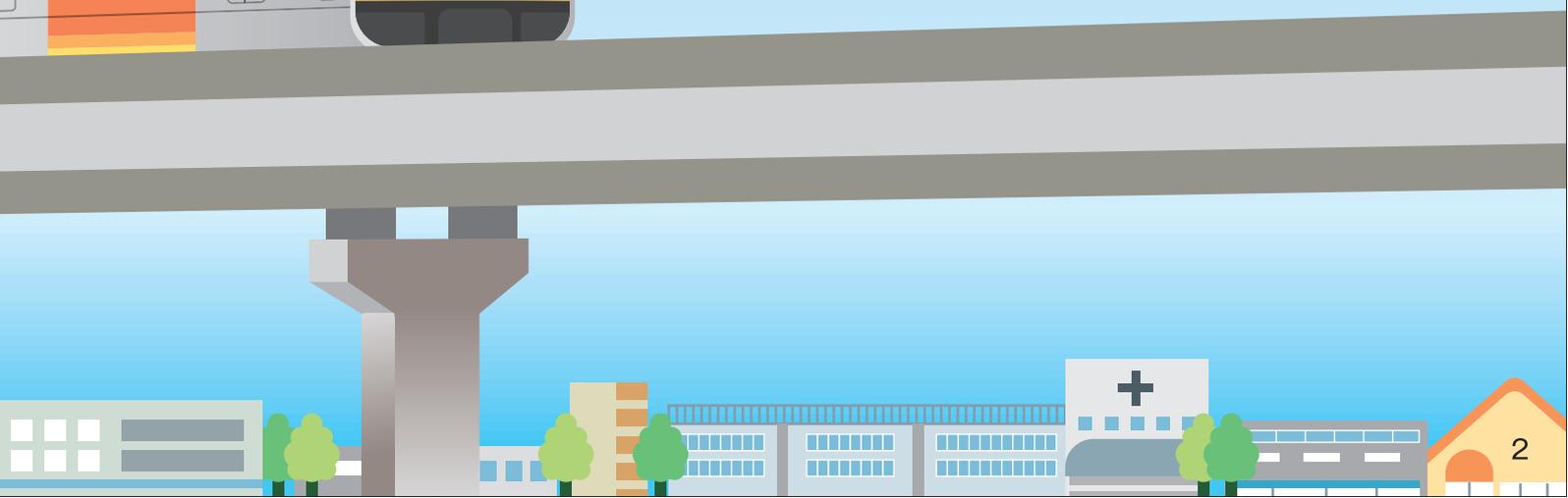
モノレール沿線まちづくり構想

目次

C O N T E N T S



I	構想の概要	3
	1 構想策定の目的	3
	2 本構想の位置づけ	4
	3 多摩都市モノレール延伸の概要	4
II	沿線の現状と課題	5
	1 モノレール沿線地域の特徴	5
	2 モノレール沿線の現状(強み・弱み)と課題	6
	3 課題のとりまとめ	17
III	モノレールの特性と期待される人やまちへの効果	18
IV	目指す沿線のビジョン	19
	1 沿線のビジョン	19
	2 ビジョン実現に向けたまちづくりの進め方	19
V	ビジョンを実現するための施策	21
	沿線ビジョンのイメージ	39
VI	多摩都市モノレール町田方面延伸	41
	開業までのプロセス	



I 構想の概要

I

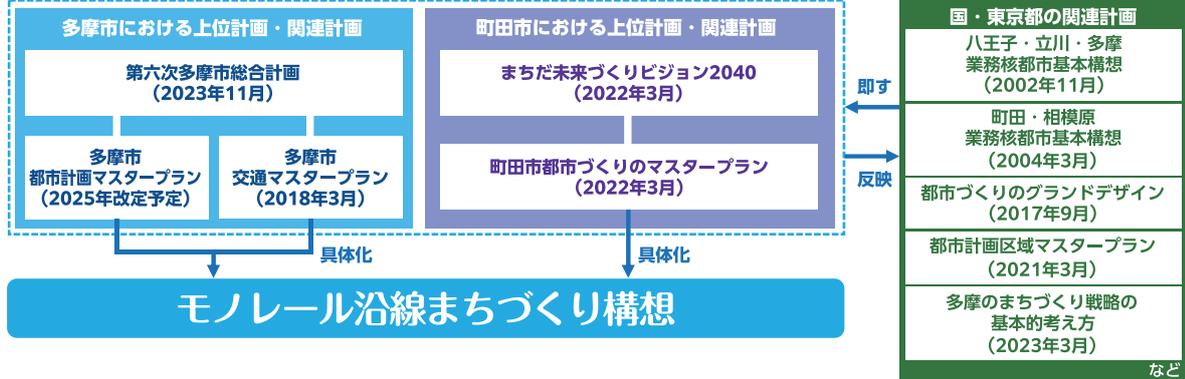
構想の概要

1 構想策定の目的

- 多摩都市モノレール町田方面延伸については、2016年(平成28年)4月に国の交通政策審議会答申で「意義のあるプロジェクト」とされ、その後、2022年(令和4年)1月には東京都の「多摩都市モノレール町田方面延伸ルート検討委員会」において選定された延伸ルートが公表されました。今後は、モノレール事業の安定した事業性確保に向けて、需要の創出に資する沿線地域のまちづくりが求められています。
- 沿線地域は、多摩市域では多摩センター駅周辺や多摩ニュータウン、町田市域ではみどり豊かな丘陵地域、土地区画整理事業や大規模団地整備などでつくられてきた既成の市街地、町田市の中心市街地である町田駅周辺等で構成されています。地域ごとに多くのポテンシャルを有している一方で、今後進行する人口減少や少子高齢化などの社会の変化に伴う沿線地域の交通利便性や活力、魅力の向上など様々な課題を抱えています。
- 沿線地域のまちづくりを推進し、沿線地域が抱える課題を解決していくことで多摩市、町田市が目指すなりたいまちの姿を実現していきます。
- 多摩市総合計画の基本構想では、「みんなが安心して快適に住み続けられるまち」を目指すまちの姿として掲げています。町田市の基本構想においては、「わたしの“ココチよさ”がかなうまち」をなりたいまちの姿として掲げています。
- 日々の暮らしの中で、安心、快適、ココチよさを実感するためには、住環境として都市とみどりのバランスがちょうどよく、行きたい場所にスムーズに移動できる交通基盤が整っていることが欠かせません。そして、それらを新しく整えることや、今ある資源を上手に更新し続けることで、まちに新たな魅力を生み出して次世代に繋いでいく、このことが今を生きる私たちの責務であり、時代に即した安心、快適、ココチよさを叶えていくための重要な要素です。
- こうした中で、多摩地域を南北に結ぶ多摩都市モノレールの町田方面延伸は、多摩市、町田市が魅力あるまちであり続けるための都市インフラとして必要不可欠です。
- 以上のことから「モノレール沿線まちづくり構想」では、モノレール延伸が期待される沿線地域において、モノレールが走るまちの将来像を示すとともに、その実現に向けたまちづくりの方向性や段階的な取組方針を明らかにすることを目的としています。
- 本構想に基づく取組は、多摩市、町田市の両市で連携協力し、着実に推進していきます。
- 今後も、東京都をはじめ関係者との連携を図りながら、多摩都市モノレール町田方面延伸の早期実現に向けて取り組んでいきます。

2 本構想の位置づけ

市の上位計画・関連計画など



3 多摩都市モノレール延伸の概要

多摩都市モノレールは、多摩地域を相互に結び全長93kmの構想があり、現在、多摩センター駅から上北台駅間の約16kmが運行されています。

多摩都市モノレール町田方面延伸は、国土交通省の交通政策審議会が2016年（平成28年）にまとめた答申において、意義のあるプロジェクトと位置づけられ、2017年（平成29年）に東京都が策定した「都市づくりのグランドデザイン」において「事業化に向けて検討などを進めるべきとされた」6路線に位置づけられています。

これを受け、東京都は町田方面延伸のうち、導入空間となり得る道路が未確定の区間について2019年（令和元年）より検討を行い、2021年（令和3年）に延長約16kmの延伸ルートを選定しました。

●多摩都市モノレールについて

- 運営主体：多摩都市モノレール株式会社
- 開業時期：1998年（平成10年）11月
- 運行区間：多摩センター駅～上北台駅（約16km）

多摩都市モノレール町田方面延伸に関する沿線地域の取組

【多摩市】

2024年（令和6年）
多摩都市モノレール町田方面延伸促進協議会準備会を設置予定。今後、協議会に順次発展させつつ気運醸成のイベント等を開催予定。

【町田市】

2013年（平成25年）～
多摩都市モノレール町田方面延伸促進協議会を設立。これまで国や東京都に対する要望活動やモノレール町田方面延伸実現を求める10万人以上の署名活動を実施。また、気運醸成のイベントやシンポジウム等を開催。



出典：国土交通省『鉄道ネットワークのプロジェクト』（2016年7月）
図 多摩都市モノレールの延伸検討・構想路線



※ルート検討委員会検討結果では、収支採算性の更なる精査等の結果によっては、他のルート案をあらためて検討することもあるとされています。

図 町田方面延伸ルート

II 沿線の現状と課題

1 モノレール沿線地域の特徴

●モノレール沿線地域は、3つの特色ある地域に分けられます。

- ▶ 一般住宅・住宅団地等の住宅市街地
- ▶ みどり豊かな丘陵地域
- ▶ 多摩センター駅、町田駅周辺市街地

●沿線地域で大部分を占める「一般住宅・住宅団地等の住宅市街地」では、土地区画整理事業や大規模団地整備等により、**住まい**が形成されてきました。また、教育施設や公共施設など**暮らし**に欠かせない様々な施設が整備されてきました。

●「みどり豊かな丘陵地域」は、多摩丘陵の起伏に富んだ地形と**みどり**豊かな自然環境を有しています。

●「駅周辺市街地」は、**多摩センター駅周辺、町田駅周辺**ともに広域的な商業、業務拠点として発展していて、沿線地域の中でも特に多くの人が集い、にぎわう拠点となっています。

●沿線地域における移動手段は、**道路網**を活かした自動車の利用が多く、また通勤においては、都心方面への**鉄道**利用が多くみられます。多摩センター駅や町田駅などの鉄道駅までの交通手段として、**バス**の利用も多いです。

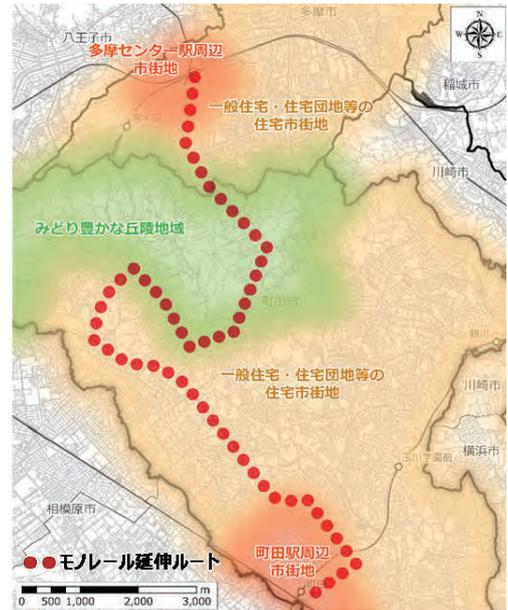


図 沿線地域の土地利用の特徴

①私事活動（買い物、食事、娯楽など）
※主な目的地は、町田駅周辺、多摩センター駅周辺等



②通勤
※主な目的地は、23区、町田駅周辺等



図 沿線地域住民の移動手段

以上の特徴を踏まえ、モノレール沿線地域の現状(強み・弱み)と課題を分野ごとに整理しました。
(強みは青文字+下線で記載、弱みは赤文字+下線で記載)

表 沿線地域の整理分野一覧

分野	主な内容
(1)「暮らしやすさ・過ごしやすさ」について	
①住まい	・団地等住宅の入居時期、人口の将来推計、子育てに関する取組、団地の高齢化率
②暮らし	・勤め先の状況、既存施設や公園等の概要
③みどり	・自然環境を活かした取組、都市農地の面積
④町田駅周辺	・町田駅周辺の特徴
⑤多摩センター駅周辺	・多摩センター駅周辺の特徴
(2)「移動の利便性」について	
①道路	・幹線道路網、主要幹線道路の混雑度
②鉄道	・鉄道網と駅位置
③バス	・路線バス網、路線バスへのアクセス

2 モノレール沿線の現状（強み・弱み）と課題

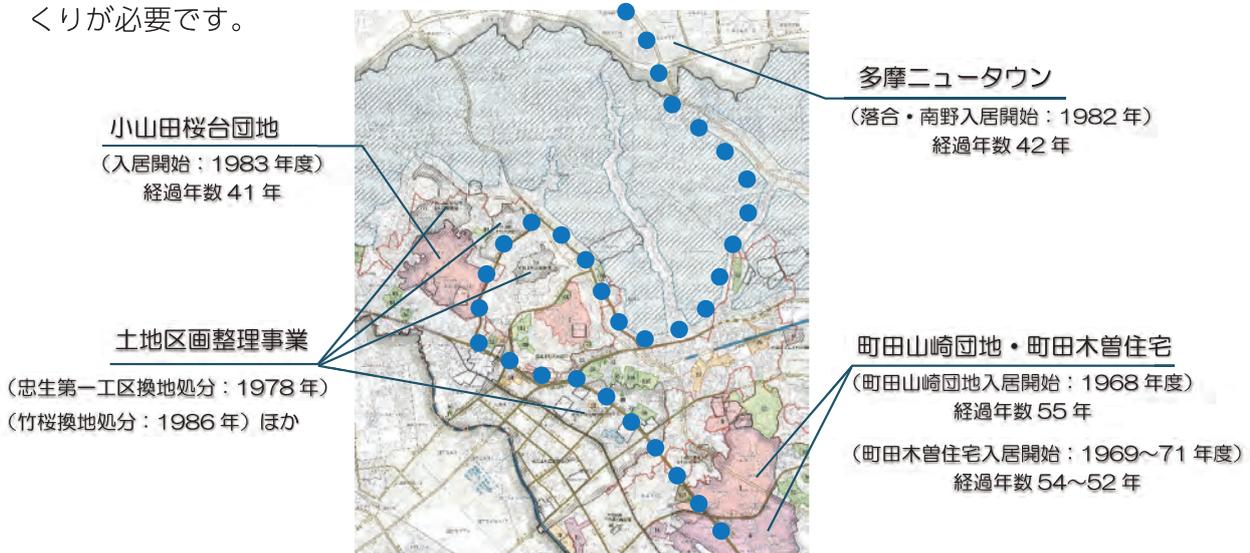
(1) 「暮らしやすさ・過ごしやすさ」について

① 住まい

ここが
課題

ア 良好な住まいづくり

- 沿線地域では、大規模団地や計画的な住宅地、最低敷地面積規制によるゆとりのある街並み等、計画的な住宅地とこれまでの歴史や地形を踏まえた住宅地があり、それぞれの住宅地の成り立ちや特色を活かした居住環境が整備されてきました。
- 整備から40年～60年程度が経過しており、ライフスタイルやニーズの変化に対応した住まいづくりが必要です。



ここが
課題

イ 多世代の転入者を増やし、転出者を減らす

- 多摩市、町田市とも将来人口が減少し、**2050年には高齢化率が約40%**になると予想されています。
- 町田市は0～4歳の転入超過数が全国トップクラスの多さです。さらに、多摩市、町田市ともに子育て世代(30～40代)の転入が多い状況です。
- 地域内には大学等が複数立地しているため学生の転入が多い一方、大学卒業後に就職した人たちが市外へ転出しており、20代の転出が多い状況にあります。

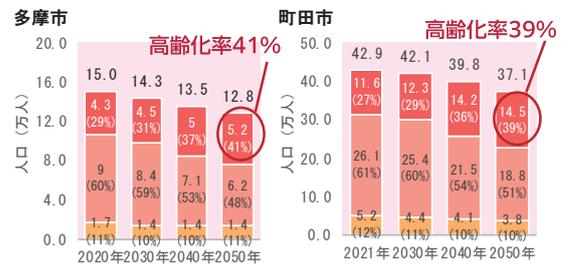


図 人口の将来推計

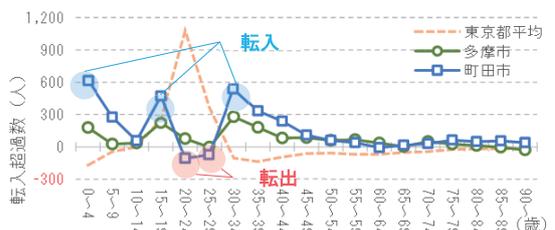


図 年齢階級別純移動数の推移

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

① 住まい



㊦ 子育てしやすい環境づくり

- 住みやすさの向上においては、子育てしやすい環境づくりが重要になります。幼児教育や保育環境、子育て支援、子どもの居場所、教育環境等、一人ひとりのニーズに応じた多様な選択肢があり、様々な取組によって、子育てに関わる **質の高いサービス** を提供しています。
- **町田市では、保育所等待機児童が存在し、就労したい保護者の保育ニーズの高まりに対応していく必要があります。また、様々な子育てに関わる **質の高いサービスを提供し続ける必要があります。****

幼児教育・保育環境

- 町田市内に、幼児教育、保育の双方のニーズを満たす認定こども園が充実
- 多摩市内幼稚園では、全園で通園バスを運行しているほか、全園で預かり保育を実施



- 多摩市内認可保育所では、全園で生後43日からゼロ歳児保育を実施し、全園で自園調理を実施
- 多摩市内全幼稚園で、基準より広い園庭（市内平均1106m²）



通園バス



自園調理の様子



幼稚園内の広い園庭

子育て支援

- 子育てひろば*1やマイ保育園*2等、子育てに関する身近な交流、相談場所が充実
- 町田市では、送迎保育ステーション*3設置
- 学童保育を全小学校区に配置

保育の質の向上

- 認可保育所を中心とした協議会、保育の内容等についての研修会を開催
- 認可保育所の1歳児クラス園児当たり保育士配置数を、国の基準より充実

子どもの居場所

- 町田市全小学校で地域の方が運営する「まちとも*4」の実施
- 町田市の児童館「子どもセンター、子どもクラブ」が13館あり、遊び場が充実
- 常設の冒険遊び場*5を町田市5か所の公園に設置
- 多摩市内には児童館が10館あり、子どもが自由に利用できます



子どもセンターまあい



まちとも



せりがや冒険遊び場



多摩市内児童館

教育環境

- 町田市では小中学校で「えいごのまちだ*6」等の特徴的な教育施策を実施
- 多摩市では「日本一英語を話すことのできる児童・生徒の育成*7」を合言葉に英語教育を推進

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

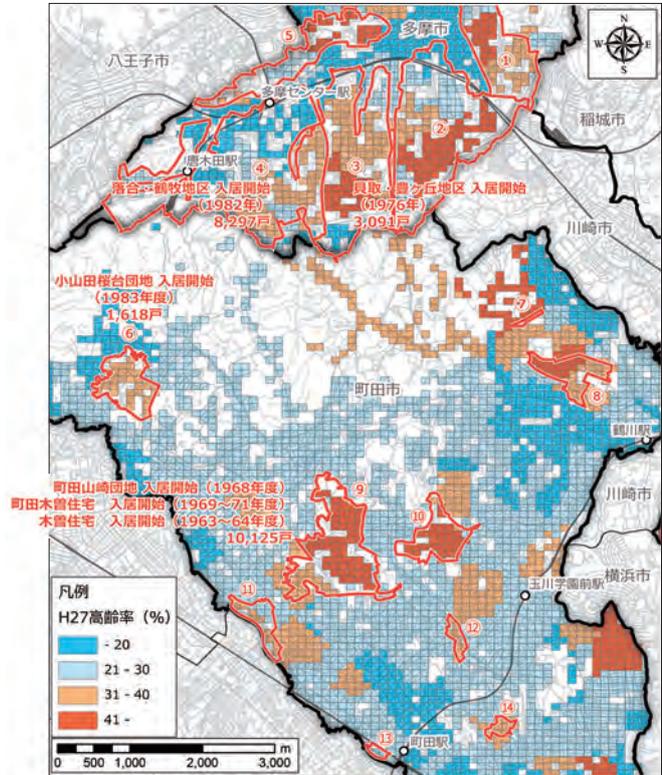
- *1 子育てひろば：利用者同士の交流もできる乳幼児親子向けに提供する居場所
- *2 マイ保育園：在宅子育て家庭を対象に、気軽に相談できる「かかりつけ窓口」として登録する近隣保育園
- *3 送迎保育ステーション：駅近くで一時的に幼児を預かり、入所している近隣の保育施設等へ送迎する事業
- *4 放課後子ども教室まちとも：放課後に学校の教室や校庭で、子どもが自分で遊びや学習活動を選んで過ごす場
- *5 冒険遊び場：公園の自然環境の中で、子どもたちが遊びを見つけ、自分たちの「やってみたい」が実現できる場
- *6 えいごのまちだ：英語教育で選ばれるまちだを目指した放課後英語教室等の取組
- *7 多摩市の英語教育：市内の企業(Benesse)と連携した、オンライン英会話や英語4技能検定(GTEC)の取組

① 住まい



㊦ 団地の魅力向上 ㊧ 団地への多世代の入居

- 沿線地域では、1960年代～1980年代にかけて、日本住宅公団（現独立行政法人都市再生機構）や東京都住宅供給公社による多数の大規模団地が建設されました。
- 団地の建設は、多くの住民を呼び込むきっかけとなり、商業施設や診療所、学校などの公共施設、計画的に整備された公園や緑地などひとつの街として、**多くの人の生活を支えてきました。**
- 同じ世代が一斉に入居したため、同時期に高齢化が進むことや子どもの独立により、団地の居住人口の減少が進んでいます。また、団地内の商業施設の衰退などによる**団地センター、近隣センター***の活力の低下などが見られます。
- **団地ストックの施設、設備の老朽化**が進んでいます。
- 団地での高齢化は著しく、また、1世帯あたりの人口が年々減少していることから、**高齢者のみの世帯数が年々増加**していることが考えられます。



※入居開始年はモノレール沿線のみ対象
資料：総務省「国勢調査」（2015年）

図 沿線地域の高齢化率（100mメッシュ）

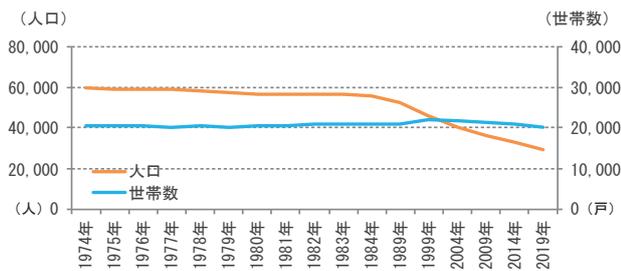


図 町田市内の団地世帯数・人口推移



町田山崎団地・町田木曽住宅

番号	団地名称
①	多摩ニュータウン 聖ヶ丘地区
②	多摩ニュータウン 諏訪・永山地区
③	多摩ニュータウン 貝取・豊ヶ丘地区
④	多摩ニュータウン 落合・鶴牧地区
⑤	多摩ニュータウン 愛宕・松が谷地区
⑥	小山田桜台団地
⑦	真光寺住宅
⑧	鶴川団地
⑨	町田山崎団地・町田木曽住宅・木曽住宅
⑩	藤の台団地
⑪	境川住宅
⑫	本町田住宅
⑬	森野住宅
⑭	高ヶ坂住宅

*近隣センター：
多摩ニュータウンの各住区における徒歩の利用を前提として、日用品を扱う小売店、飲食店、理容店などの商店街と公益施設が集まった場所

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

②暮らし

ここが課題

ア 働く場所の創出

- 居住地の近くに働く場が少なく、昼間に市外へ働きに出る人が多いため、**昼夜間人口比率が100%を下回っています。**
- 町田市に住む人の勤め先は町田市内や特別区部、横浜市、相模原市が多く、町田市に勤める人の住む場所も概ね同様です。
- 多摩市に住む人の勤め先は多摩市内や特別区部の他、八王子市、府中市、川崎市が多く、多摩市に勤める人の住む場所も概ね同様です。
- 多摩市、町田市のいずれも、勤めるために来る人より勤めるために出る人が多い傾向にあるため、**地域内に働く場所を創出する必要があります。**

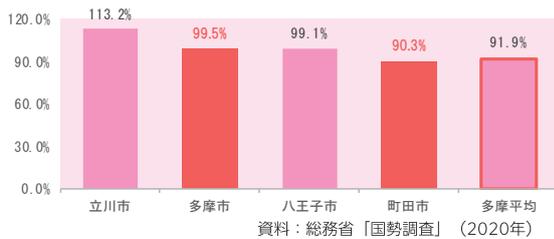


図 多摩地域の昼夜間人口比率

- 多摩市、町田市ともに起業支援の取組に力を入れており、**開業率は周辺市や全国平均と比較して高い水準**となっています。
- 町田新産業創造センターでは、主に新規性、独自性のある起業家に対する支援を行って、起業環境が充実しています。
- ものづくり企業が生産する優れた新商品に対して町田市が認定をするトライアル発注認定制度により、商品の信用力を高め企業の販路開拓等の支援をしています。
- 多摩市では、年に「志創業塾」(全6回)を3期開催しており、講義を受講し多摩市内で創業すると、会社設立時の登録免許税の減免が受けられるなど4つのメリットを受けることができる講座や中小企業交流会を実施しています。
- 多摩センターにある多摩市の認定ビジネス支援施設である「コワーキングCoCoプレイス」や「KEIO BIZ PLAZA」を利用する創業者へ補助を行っていて、起業環境が充実しています。

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

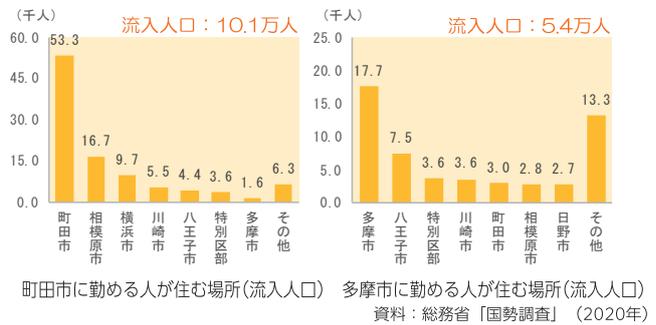
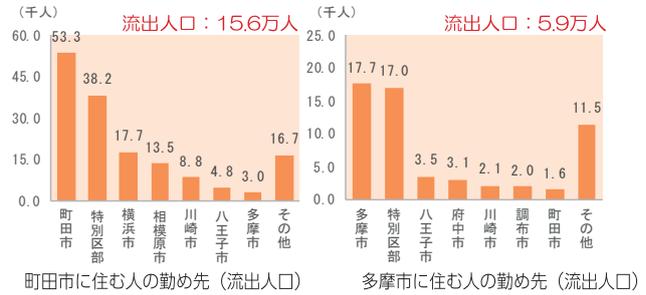
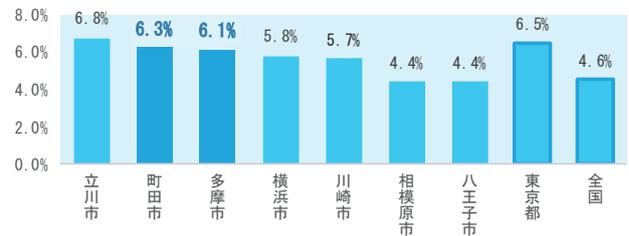


図 多摩市・町田市の通勤流出入数



資料：経済産業省「経済センサス-活動調査」(2021年)
図 多摩市・町田市・周辺市の開業率



町田新産業創造センター



「町田式水耕栽培槽」
(まちだシルクメロン栽培などに使用)



志創業塾



災害・停電時LED街路灯
『消えないまちだ君』

出典：町田市トライアル発注認定制度
認定商品カタログ(2023年)
トライアル発注認定制度の商品例

② 暮らし

ここが 課題

① 施設・公園・スポーツコンテンツなど地域資源の活用

- 沿線地域には、さまざまな施設や公園、スポーツコンテンツなどがあり、地域の価値向上のポテンシャルを有しています。
- 地域内では町田市立陸上競技場(町田GIONスタジアム)など大規模なスポーツ施設や公園等があり、さまざまなスポーツのニーズに合わせた利用ができます。
- 多摩市、町田市をホームタウンとする連携協定を結ぶ東京ヴェルディやFC町田ゼルビアが国内のトップリーグで活躍していて、身近にトップスポーツに触れる機会があります。
- 生ごみのバイオガス化施設とごみ焼却施設を一体的に整備した東日本初の施設である「町田市バイオエネルギーセンター」では、ごみ処理、熱回収バイオガス化のしくみや効果を一括して見ることができ、楽しみながら環境について学ぶことができます。また、町田市立室内プールや温浴施設を整備し、余熱の有効利用をしています。
- 町田薬師池公園四季彩の杜は、町田市を代表する公園である薬師池をはじめ、西園(ウェルカムゲート)、リス園、ぼたん園、ダリア園、七国山など、観光施設や豊かな自然環境、歴史的資産を有した市の中央部に位置する広域なエリアとなっています。
- 多摩市一本杉公園内にはナイター照明を備えた野球場があり、高校野球夏の西東京大会で使われている実績もあります。
- 多摩市、町田市、川崎市、八王子市の境に位置する「多摩よこやまの道」には多摩の農村風景が所々に残されており尾根の南側(町田市、川崎市)、北側(多摩市、八王子市)の両岸を眺めながら残された自然環境や歴史文化資源と触れ合える道があります。
- さまざまな施設や公園、スポーツコンテンツがある一方でアクセスする手段が十分ではなく、多くの人に知ってもらい、来てもらう必要があります。



東京
ヴェルディ
(サッカー)



FC町田
ゼルビア
(サッカー)



町田市立陸上競技場
(町田GIONスタジアム)



町田市バイオエネルギーセンター



町田市立室内プール



温浴施設



アクアブルー多摩



一本杉公園野球場



忠生スポーツ公園



よこやまの道
(多摩市・町田市)



町田薬師池公園四季彩の杜 西園

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

③ みどり



ア みどり（里山・緑地等）の活用

- 町田市の北部丘陵地域は、都市の近郊でありながら、豊かな自然環境を有しています。



奈良ばい谷戸



資料：東京都「土地利用現況調査」（2017年）

図 多摩南部におけるみどりの分布

- 豊かな自然環境を活かした里山体験や田植え体験、フットパスやマウンテンバイクなど地域内外の人たちが参加するみどりを活用した取組がはじまっています。



里山体験（ジップラインの様子）



田植え体験（奈良ばい谷戸）



フットパス



マウンテンバイク
（おこしの森【小山田小学校北側山林】）

- 高齢化や担い手不足等により、人の手が入ることがなくなり、手入れの行き届かない山林や農地が増加しています。

- 町田市の忠生地域は、モノレール沿線の中でも都市農地（生産緑地）が多くみられる地域です。食の安全への意識が高まる中、生産者の顔が見える、身近な畑で採れた農産物の供給に加え、農業体験やレクリエーション、交流の場の提供、災害時の防災空間の確保等、都市農地は、多様な機能を発揮するポテンシャルを有しています。

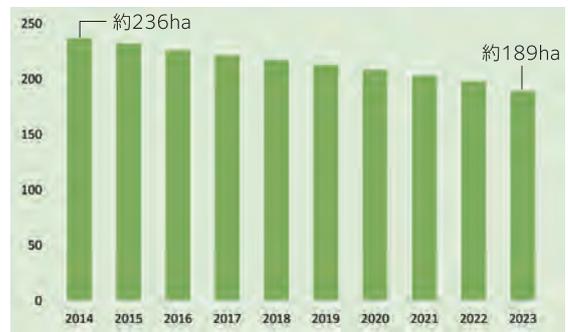


図 町田市内生産緑地地区の年度毎の面積（ha）

- 町田市内の都市農地は、年々減少しています。

- 市民をはじめ、農業者、里山や農に関心のある事業者、土地の所有者など様々な主体による、里山や農地などのみどりを活用した各種活動を育み、つなぎ、持続させる必要があります。

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

④ 町田駅周辺



- ア まち全体の回遊性の向上やにぎわいの広がり
- イ まちの魅力を向上させる都市機能の誘導

- 駅前には百貨店などの大規模商業施設が立地し、多摩地域の中でも有数の商業集積地として知られています。
- 駅直近に位置する森野住宅の周辺には、豊かな緑、境川といった自然環境がみられます。
- 町田駅の1日の平均乗降人員、乗車人員は小田急小田原線では新宿駅に次ぐ第2位、JR横浜線では第1位となっています。



- 町田駅は1日あたりの乗降客数が多いものの乗り換え利用者が多く、鉄道利用者がまちなかへ訪れる割合が少ない状況です。
- 町田駅周辺については、1960から1970年代に建てられた施設が多く、都市機能の更新が求められています。また、他都市と比較して、「業務」、「エンタメ」の機能が少ない状況にあります。
- 町田駅周辺には、十分な広さの滞留空間や市民が自由に活動できるスペースが不足しています。

各駅の乗降客数に対する降車後に「徒歩」移動した比率 (A/C)

2018年データ	A 各駅から降車して「徒歩」で移動したトリップ数	B 降車総数	A/B	C 乗降客数	A/C
町田駅	69,477	102,439	67.8%	約 518,000 人	13.4%
立川駅	76,921	103,137	74.6%	約 337,000 人	22.8%
海老名駅	38,401	58,563	65.6%	約 305,000 人	12.6%
橋本駅	31,849	51,517	61.8%	約 231,000 人	13.8%
新百合ヶ丘駅	38,638	53,799	71.8%	約 128,000 人	30.2%
相模原駅	15,087	25,947	58.1%	約 58,000 人	26.0%



強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

⑤ 多摩センター駅周辺



- ㊦ まちの回遊しやすさと回遊の楽しさの向上
- ㊦ 商業の更なる魅力向上
- ㊦ みどり、憩いの空間の更新

●多摩センター駅は、東西から京王相模原線と小田急多摩線、北から多摩都市モノレールの3路線が乗り入れてくるほか、多摩市域をカバーするバス路線や高速バスのロータリーを有する交通結節点です。一日当たりの乗降客数は約13万人で多摩ニュータウンにある駅の中で1位を誇っています。



パルテノン大通り



パルテノン多摩

●駅前には大規模商業施設や大規模オフィスビルをはじめとする業務施設が立ち並び、業務核都市として整備がされています。また駅周辺にはテーマパークであるサンリオピューロランド、リニューアルしたパルテノン多摩や新たに整備した多摩中央図書館、現在改修を進めている緑豊かな多摩中央公園もあり、様々な世代が交流できる施設が揃っています。一方で街の整備から40年が経過し、まちづくりの視点からまちづくりの必要が生じています。



株式会社
ベネッセ
コーポレーション
東京本部



© 2023 SANRIO CO., LTD. APPROVAL NO.P151123-1
サンリオピューロランド



ココリア多摩センター

●リニューアルしたパルテノン多摩には地域子育て支援拠点として、「こどもひろばOLIVE」を整備し、親子で遊べる子育てひろばの設置や一時保育を実施しています。また、駅近くには、「子ども家庭支援センターたまっこ」もあり、子育てひろばや一時保育のほか、子どもと家庭に関する総合的な相談、支援を行っており、子育て世代へのサービスが充実しています。

●コロナ禍もあり、駅前にあった大手ホテル事業者の撤退や、商業施設内の空きテナントの増加等、駅周辺が変化していく時期に差し掛かっています。

●駅からペDESTリアンデッキで南方向へ移動する際の高低差や、駅前広場及びバスターミナルのバリアフリー化対応等移動に係る課題があります。



こどもひろばOLIVE
(多摩産材を使った大型遊具)



子ども家庭支援センター
たまっこ



図 多摩センター駅周辺エリアの概況図

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

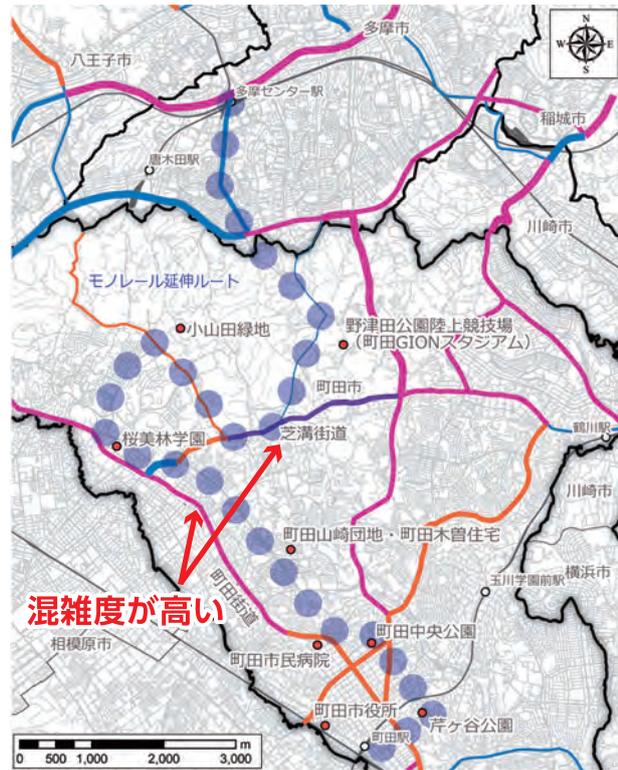
(2) 「移動の利便性」について

① 道路



- ア 南北方向の交通ネットワーク強化
- イ 道路混雑の緩和
- ウ 環境負荷の低減

- 「八王子・多摩・立川業務核都市基本構想」では、多摩地域の南北方向の交通利便性の改善を行い、八王子、立川方面の業務核都市や多摩地域のその他各地域を結ぶ交通網の整備を図ることが課題とされています。
- 「町田・相模原業務核都市基本構想」では、南北方向の交通を強化し、ネットワーク性を高めることが課題とされています。
- 沿線地域では、広幅員の幹線道路(町田街道や芝溝街道、南多摩尾根幹線等)が通っており、多くの人々が利用しています。
- 幹線道路において、混雑(混雑度1.00以上)がみられ、特に町田街道や芝溝街道は慢性的な混雑状態を呈しており、道路交通や環境に悪影響を及ぼしています。



1.00未満	道路は混雑せず、円滑に走行可能
1.00-1.25	道路が混雑する可能性が1~2時間(ピーク時)あるが、何時間も混雑が連続する可能性は小さい
1.25-1.75	ピーク時はもとより、ピーク時間帯を中心とし、道路が混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い
1.75以上	慢性的な混雑状態を呈する

資料：道路交通センサス(2021年度)

図 主要幹線道路の混雑度

② 鉄道



- ㊦ 鉄道駅までのアクセス性向上
- ㊧ リニア駅へのアクセス

- 沿線地域周辺には、小田急小田原線、小田急多摩線、京王相模原線、JR横浜線が運行しています。小田急線や京王線を利用して新宿、渋谷方面に、またJR横浜線を利用して横浜市中心部に行くことができる等、鉄道を利用して多方面へ行くことができます。
- 小田急多摩線延伸事業は、小山田周辺地区など、町田市西部の交通利便性が向上するとともに、地域経済、産業の活性化等につながり、実現が期待されています。
- 町市内では、**鉄道駅が町田市の外縁部に位置**しており、駅に行くための手段が必要です。
- リニア中央新幹線の開通により、スーパー・メガリージョン(新たな交流圏)が形成されます。**リニア駅を核とした「地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の動き」の活発化が期待**され、広域的な移動が可能になります。

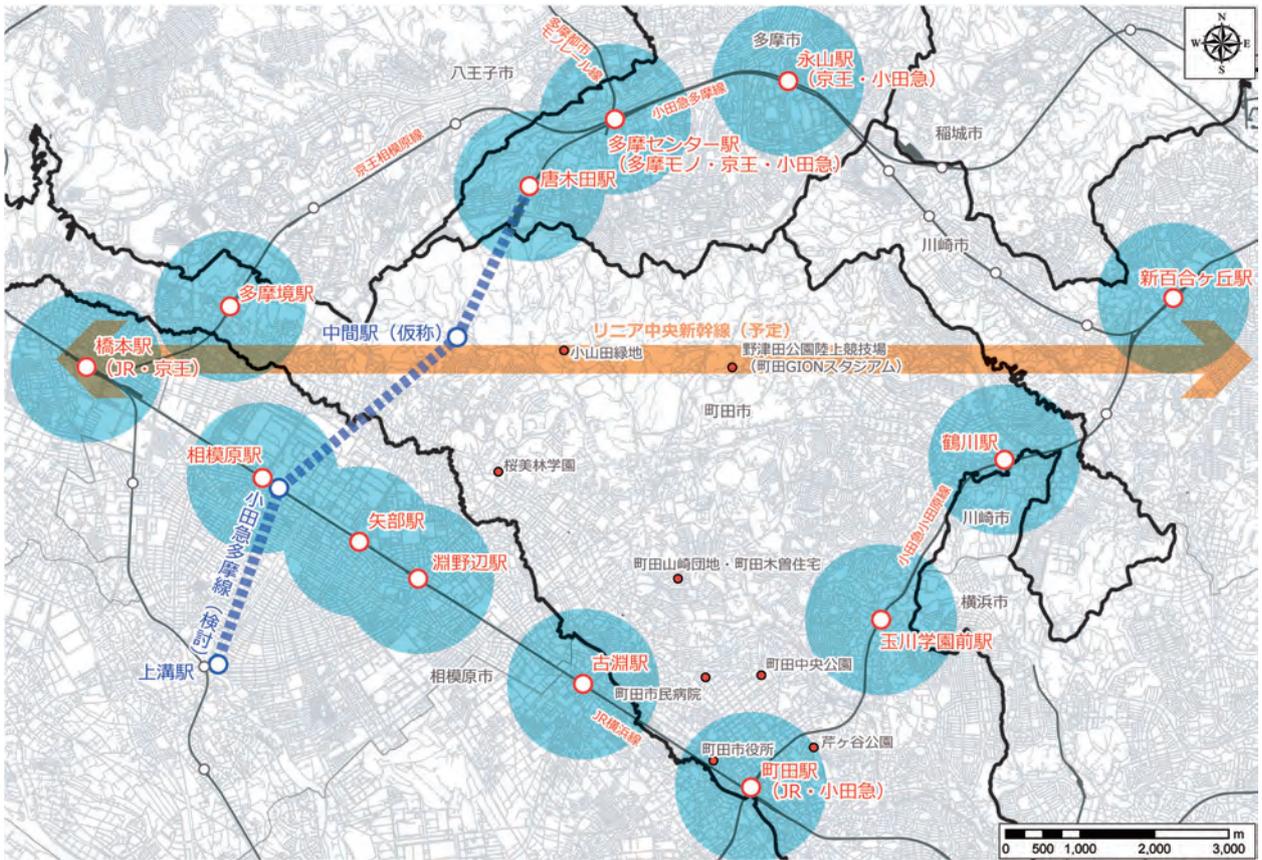


図 鉄道網と駅位置 (着色部：駅から半径1km圏域)

小田急線 町田駅	新宿駅	:約32分	※快速急行での時間	小田急多摩 センター駅	新宿駅	:約38分	※急行での時間	
	片瀬江ノ島駅	:約34分	※快速急行&乗継込みでの時間		多摩 センター駅	立川南駅	:約21分	※多摩都市モノレールでの時間
	小田原駅	:約54分	※快速急行での時間					
JR横浜線 町田駅	横浜駅	:約29分						
	橋本駅	:約11分						
	八王子駅	:約22分	※いずれも快速での時間					
京王多摩 センター駅	新宿駅	:約32分	※京王線・特急での時間					
	渋谷駅	:約35分	※京王線・特急&乗継込みでの時間					

図 町田駅・多摩センター駅から主要駅までの所要時間

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

③ バス



ア バス網の維持・発展 イ バスの定時性確保

- 道路網に合わせた**路線バス網が構築**されています。しかし、**運転士不足などの影響で運行本数が減少している傾向がみられます。**
- 既存の公共交通の徒歩圏域は広範囲であるものの、地形の高低差や道路の蛇行等のため、**公共交通へのアクセスの向上を求める地域があります。**
- 町田駅周辺では町田駅に向かうバス路線が集中して、道路混雑と重なることで**バスの定時性に影響**を与えています。



路線バス

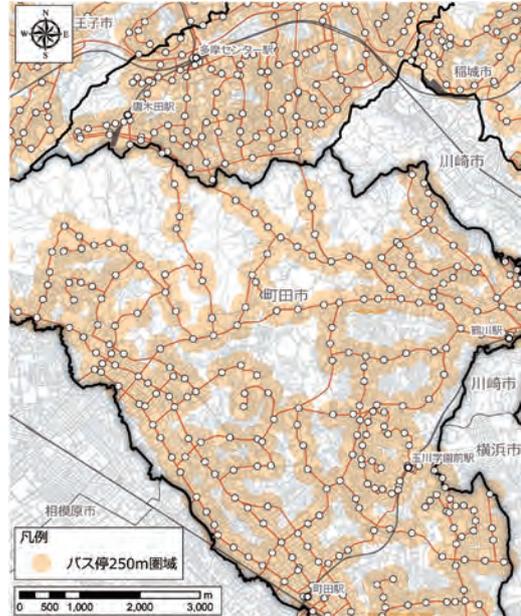


図 町田市内のバス停250m圏域

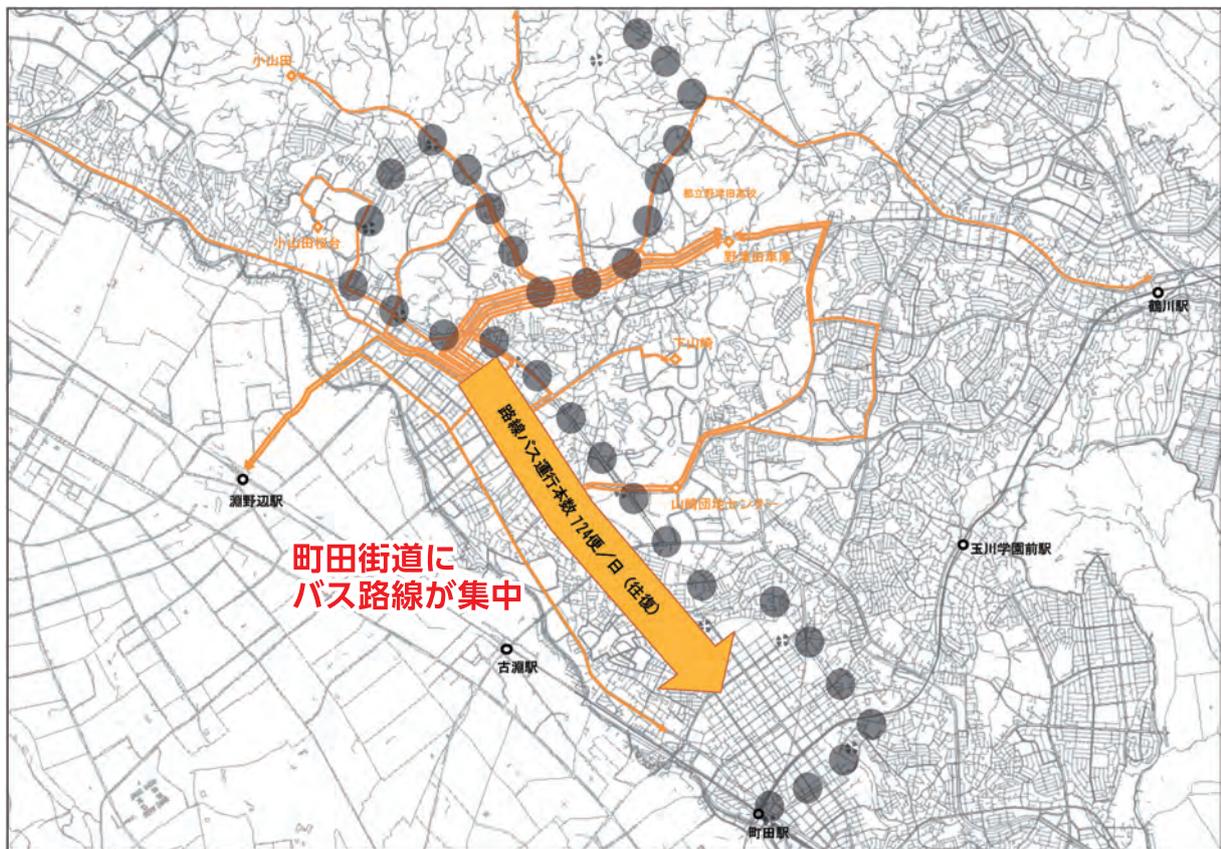
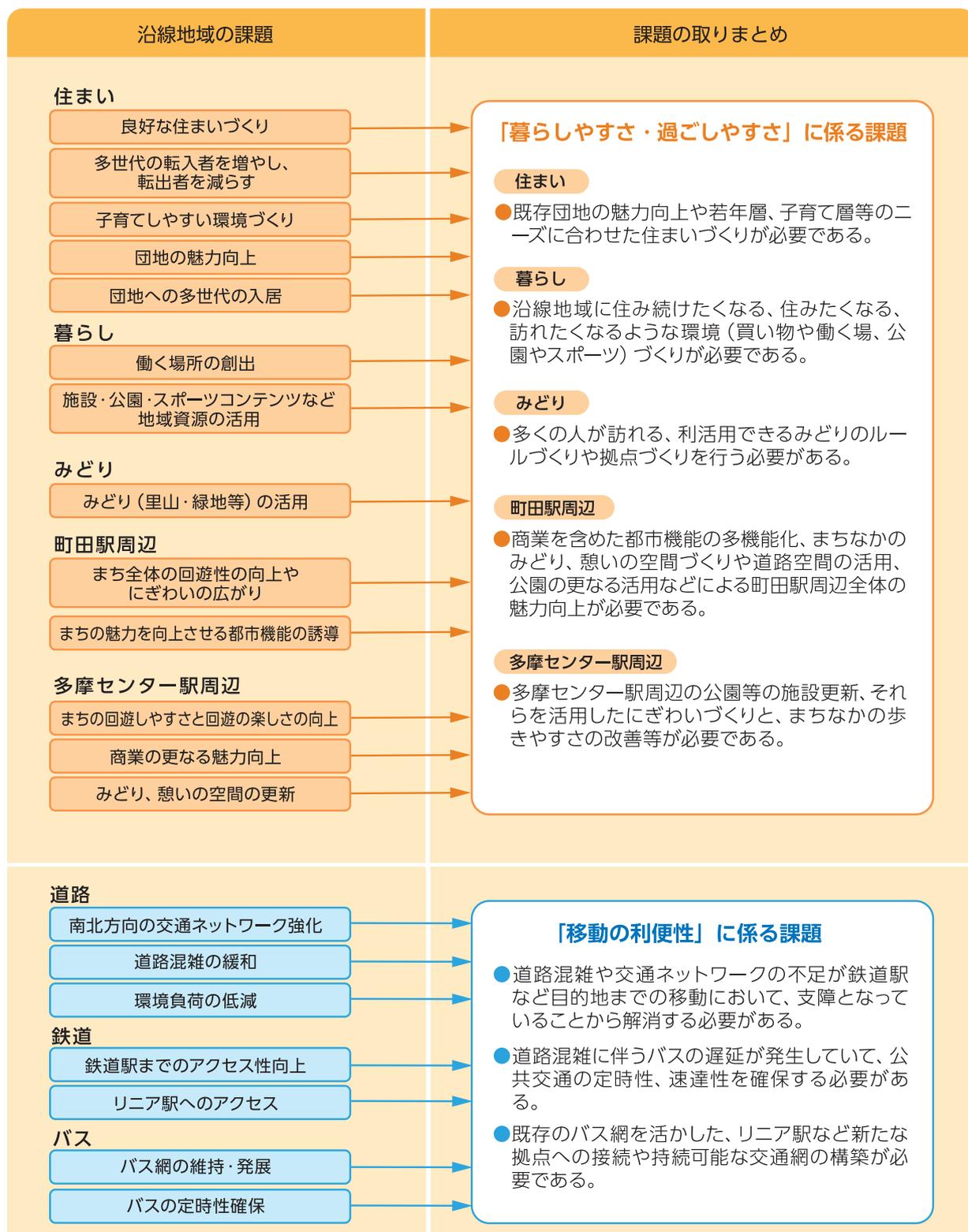


図 バス路線が集中する道路

強みは青文字+下線
弱みは赤文字+下線

3 課題のとりまとめ

沿線地域の課題を整理し、「暮らしやすさ・過ごしやすさ」「移動の利便性」の2つの観点でまとめました。



Ⅲ モノレールの特性と期待される人やまちへの効果

モノレールができることで沿線地域では、人やまちに様々な効果をもたらすことが期待されます。

モノレールの特性

▶ 期待される人やまちへの効果

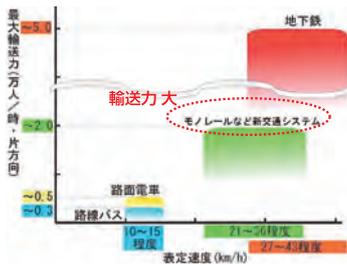
輸送力が向上する

移動がしやすく快適になる

定時性・速達性が向上する

移動の信頼性が高まり、
住む場所としての価値が高まる

移動の信頼性が高まり、
訪れたい場所としての安心感が高まる



出典：国土交通省「LRT 導入計画ガイドンス」(2005年)
図 輸送機関の最大輸送力と表定速度の関係

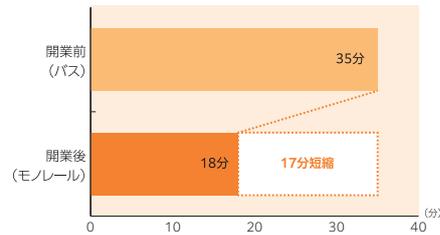


図 モノレール開業による時間短縮効果 (小山田桜台団地~町田駅間)

環境にやさしい

※1人を1km運ぶために排出するCO₂の量は
自動車の約5%

自家用車から転換することでCO₂排出量を
抑えることができる

道路混雑による騒音や振動が減少し、
居住環境が良くなる

乗り換えなしで町田~多摩センター~立川等を行き来できる

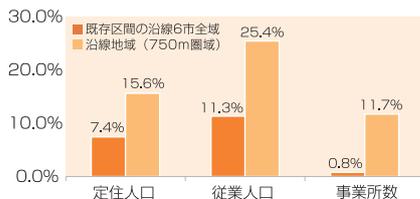


図 多摩都市モノレール開業前後(2000年→2015年)での沿線地域とそれ以外の地域の人口等増加率の比較

心理的、時間的な負担が軽減し、移動がしやすくなる

都市間交流が進み、地域全体の発展につながる

新たに駅が整備される
また、駅において、
バスや自転車等と
連携することができる

駅周辺において、新たな人の
流れや都市機能の集積が起こる

駅利用者の利便性が高まる

新たに車両基地が整備される

車両基地を基点とした新たな人流が起こる

モノレールという同一軸上で
多くの人の往来が起こる

同一軸上で都市機能の連携が起こる

モノレール沿線を訪れる人が増える

「暮らしやすさ・過ごしやすさ」に係る効果

「移動の利便性」に係る効果

Ⅲ

モノレールの特性と期待される人やまちへの効果

Ⅳ 目指す沿線のビジョン

1 沿線のビジョン

第Ⅱ章で整理した「沿線地域の課題」を解消するとともに、第Ⅲ章「モノレールの特性と期待される人やコチよさ」がかなうまち』を定めました。ビジョン実現に向けたまちづくりの進め方としては、沿線地域のまちづくりの二つに分けて、段階的に施策を進めていきます。

沿線のビジョン

『みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“ココチよさ”がかなうまち』

沿線のビジョンは、多摩市が基本構想で掲げる目指すまちの姿「みんなが安心して快適に住み続けられるまち」と町田市が基本構想で掲げるなりたいまちの姿「わたしの“ココチよさ”がかなうまち」の双方の実現を目指し、『みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“ココチよさ”がかなうまち』としています。暮らしやすい、過ごしやすい環境やそれを支える便利な移動の環境を整えることで、安心して快適に住み続けることができ、さらには、地域の外から多くの人を訪れ、地域内で多様な交流が創出されるような、住む人や訪れる人の“ココチよさ”がかなうまちの実現を目指していきます。

2 ビジョン実現に向けたまちづくりの進め方

沿線地域の課題

「暮らしやすさ・過ごしやすさ」に係る課題

(住まい)

- 既存団地の魅力向上や若年層、子育て層等のニーズに合わせた住まいづくりが必要である。

(暮らし)

- 沿線地域に住み続けたい、住みたい、訪れたいような環境(買い物や働く場、公園やスポーツ)づくりが必要である。

(みどり)

- 多くの人を訪れる、利活用できるみどりのルールづくりや拠点づくりを行う必要がある。

(町田駅周辺)

- 商業を含めた都市機能の多機能化、まちなかのみどり、憩いの空間づくりや道路空間の活用、公園の更なる活用などによる町田駅周辺全体の魅力向上が必要である。

(多摩センター駅周辺)

- 多摩センター駅周辺の公園等の施設更新、それらを活用したにぎわいづくりと、まちなかの歩きやすさの改善等が必要である。

モノレール事業化決定までに

「暮らしやすさ・過ごしやすさ」

- ① 町田駅周辺開発推進計画の策定、
- ② 多摩センター駅・町田駅周辺公園
- ③ 団地再生の推進
- ⑤ 公共施設や公共サービスの相互
- ⑥ 地区ごとの土地利用促進
- ⑦ 南多摩尾根幹線沿道の土地の利
- ⑧ 「ビジネスしやすく、働きやすい
- ⑨ 多摩センター駅周辺の「つかい
- ⑩ 町田駅周辺のウォーカブル推進
- ⑪ みどり空間の利活用
- ⑫ 既存ストックの活用
- ⑬ スポーツによるまちづくりの

「移動の利便性」に係る課題

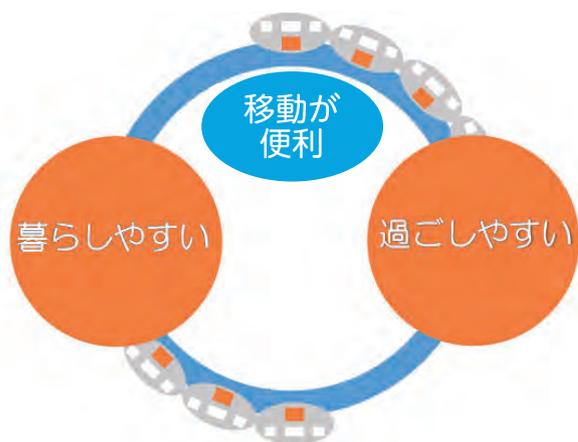
- 道路混雑や交通ネットワークの不足が鉄道駅など目的地までの移動において、支障となっていることから解消する必要がある。
- 道路混雑に伴うバスの遅延が発生していて、公共交通の定時性、速達性を確保する必要がある。
- 既存のバス網を活かした、リニア駅など新たな拠点への接続や持続可能な交通網の構築が必要である。

「移動の利便性」を高める施策

- ① 既存バス路線網の最適化(モノ想定した交通網の形成)
- ② 自転車ネットワーク網の整備
- ③ 地域の中を快適に移動できる「した」交通の育成

まちへの効果」を踏まえて、目指す沿線のビジョン『みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“コ課題を解消するため、モノレール事業化決定までに進めるまちづくりと、モノレール事業化決定後に進め

「みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの“ココチよさ”がかなうまち」とは…



住まいが幅広い多世代のニーズに対応している

地域の特性に合わせて、都市機能（買い物や働く場、公園やスポーツなど）がバランスよく整っている

誰でも気軽にみどりにふれることができ、みどりを活かした交流が生まれている

町田駅周辺や多摩センター駅周辺の魅力が高まり、にぎわいがあふれている

誰もがモノレールやバスなど公共交通を気軽に利用できて目的地までアクセスしやすい

進めるまちづくり

を向上させる施策

事業の推進等の整備と利活用

利用

活用まちづくり」の推進
たくなるまち」の推進

推進

モノレールの特性と期待される人やまちへの効果を踏まえた施策へと展開

モノレール事業化決定後に進めるまちづくり

「暮らしやすさ・過ごしやすい」を向上させる施策

- ①町田駅周辺の再開発促進、新たな都市機能の導入
- ②多摩センター駅・町田駅周辺公園等の利活用推進
- ③交通広場の整備や駅周辺への新たな機能導入
- ④モノレール沿線の景観づくり
- ⑤公共施設や公共サービスの相互利用拡大
- ⑥モノレール新駅周辺及び沿線の土地利用
- ⑦利活用が進む南多摩尾根幹線沿道との連携
- ⑧モノレール沿線の新たな事業へのチャレンジ支援や多様な働き方の推進
- ⑨多摩センター駅周辺の「つかいたくなるまち」の推進、新たなにぎわいの創出
- ⑩町田駅周辺の段階的機能更新
- ⑪みどり空間の持続的な利活用
- ⑫既存ストック活用の推進
- ⑬モノレールと連携したスポーツによるまちづくりの推進

「移動の利便性」を高める施策

- ①モノレールと路線バスによる公共交通網の再編、交通広場の整備（モノレールを基幹交通とする交通網の形成）
- ②自転車ネットワークの拡充、モノレール駅に駐輪場やシェアサイクルポートを整備
- ③モノレール駅へのアクセス向上や、地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を育成

モノレールの特性と期待される人やまちへの効果を踏まえた施策へと展開

レールを基幹交通と

「小さな・ゆったりと

V ビジョンを実現するための施策

沿線ビジョンの実現に向けて、「暮らしやすさ・過ごしやすさ」を向上させ、「移動の利便性」を高める施策と取組を設定しました。また、各取組について、モノレールの事業化決定までに進める取組内容と事業化決定後に進める取組内容を示しています。

1. 「暮らしやすさ・過ごしやすさ」を向上させる施策		多摩市	町田市
取組①	町田駅周辺の再開発促進、新たな都市機能の導入		○
取組②	多摩センター駅・町田駅周辺公園等の再整備	○	○
取組③	団地再生の推進	○	○
取組④	モノレール沿線の景観づくり	○	○
取組⑤	公共施設や公共サービスの相互利用	○	○
取組⑥	新たな土地の利活用		○
取組⑦	南多摩尾根幹線沿道の土地の利活用	○	
取組⑧	新たな事業へのチャレンジ支援、多様な働き方の推進	○	○
取組⑨	多摩センター駅周辺の「つかいたくなるまち」の推進、新たなにぎわいの創出	○	
取組⑩	町田駅周辺のウォークブル推進		○
取組⑪	みどり空間の持続的な利活用		○
取組⑫	既存ストックの活用		○
取組⑬	スポーツによるまちづくりの推進	○	○
2. 「移動の利便性」を高める施策			
取組①	公共交通網の再編・交通広場の整備	○	○
取組②	自転車ネットワークの整備	○	○
取組③	「小さな・ゆったりとした」交通の育成	○	○

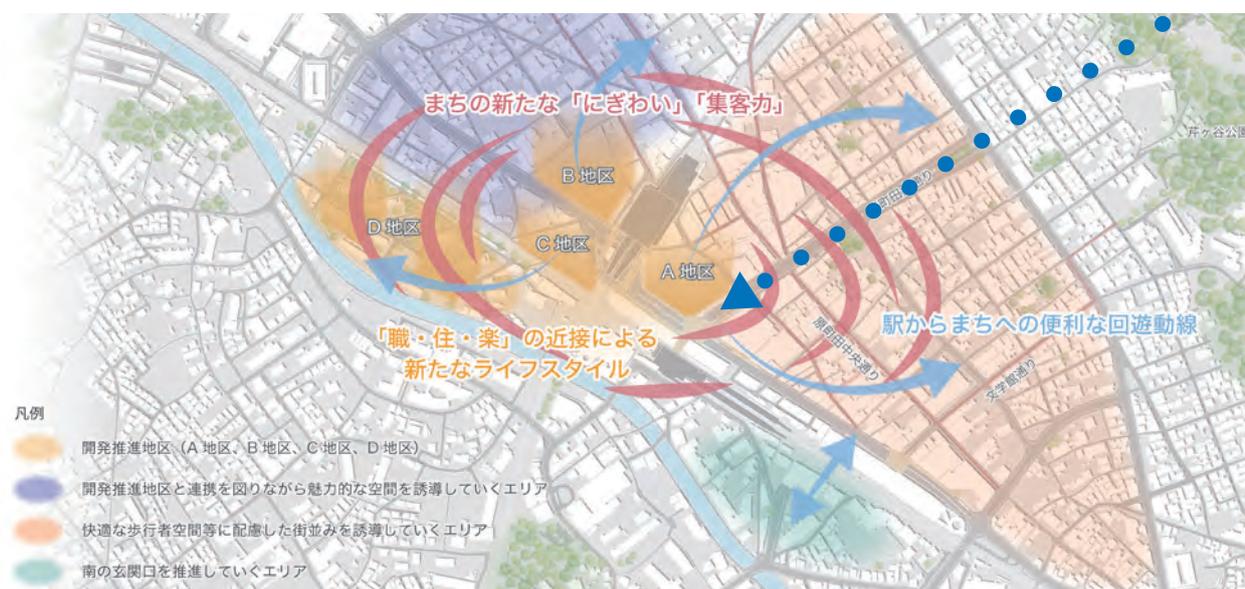
V

ビジョンを実現するための施策

1. 「暮らしやすさ・過ごしやすさ」を向上させる施策

取組① 町田駅周辺の再開発促進、新たな都市機能の導入

- 町田駅周辺では、中心市街地全体への人の流れ、賑わい、交流をより一層生み出すような、一体的で繋がりを持ったまちづくりを実現するために、再開発を推進します。
- 再開発に向けて検討が進められている地区を開発推進地区(A地区、B地区、C地区、D地区)とします。
- 開発推進地区では、まちに人を集める集客装置として「にぎわいの核となる機能」を導入するとともに、各地区の特性に応じた役割分担を行いまちづくりを進めていきます。



構想策定後～事業化決定

- 町田駅周辺開発推進計画の策定
- 計画に基づく、事業の推進

事業化決定～開業

- 交通ターミナルの整備
- 計画に基づく、事業の推進

開業後

- 回遊性向上事業の推進

V

ビジョンを実現するための施策

取組② 多摩センター駅・町田駅周辺公園等の再整備

事業化決定まで

- 多様な施設が立地する多摩センター地区のポテンシャルを活かし文化、芸術、学び、みどりといった多摩中央公園及び公園内、周辺施設が機能を最大限発展させ、それらをつなげることで新たな価値を創出していきます。
- 町田市の中心市街地に隣接する芹ヶ谷公園に、(仮称)国際工芸美術館、国際版画美術館、(仮称)公園案内棟/喫茶/版画工房/アート体験棟を整備することで、美術館での鑑賞だけでなく、町田の多様な文化芸術の活動、公園の豊かな自然を体験しながら学び楽しむことができる新しい体験型の公園「芹ヶ谷公園“芸術の杜”パークミュージアム」を整備します。
「子ども」と「体験」という新しい視点の取組も含めて、魅力的な企画やイベントが、緑あふれる公園やまちなかと一体となって展開される状態を目指しています。

事業化決定後

- モノレールによる圏域の拡がりを意識した施設、公園の利活用を推進します。

多摩中央公園再整備事業



多摩中央公園Park-PFI

- 開園から30年が経過し、施設の老朽化や周辺環境の変化といった課題に対応するため、また多摩センター地区のにぎわいの核となり、生まれ変わる多摩ニュータウンの象徴となる公園を目指し、事業を進めています。



多摩市立中央図書館

- 多摩中央公園を中心とした知の地域創造に向けた中核を担うように新築された多摩中央図書館を活用して、様々な年代の市民の活動の場、出会いの場として催し物や講座を行っています。

芹ヶ谷公園の再整備



芹ヶ谷公園イベントの様子

- 芹ヶ谷公園“芸術の杜”のビジョンや、コンセプト、全体の整備方針や整備計画を示すものとして、芹ヶ谷公園“芸術の杜”プロジェクトパークミュージアムDESIGN BOOKを作成し、取組を進めています。



芹ヶ谷公園イベントの様子

- 芹ヶ谷公園“パークミュージアム”の将来像を皆さんに想像し、創造してもらうための市民参加型の実証実験イベントを行っています。“公園全体がまるで大きなミュージアム！”を体現する企画を、四季を通じて行っています。

構想策定後～事業化決定

- パルテノン多摩及び多摩市立中央図書館整備事業の推進
- 多摩中央公園の整備促進
- 芹ヶ谷公園の再整備及び(仮称)町田市立国際工芸美術館の整備推進

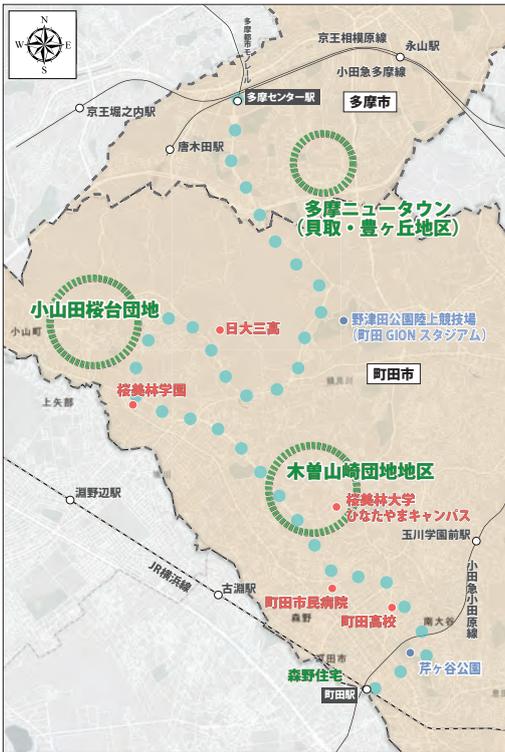
事業化決定～開業

- 多摩中央公園をプラットフォームに周辺施設との連携を進め、エリア全体の活性化を推進
- 芹ヶ谷公園や(仮称)町田市立国際工芸美術館の利活用促進

開業後

- モノレールと連携したまちと公園の共創によるエリア価値向上
- モノレールと連携した芹ヶ谷公園や(仮称)町田市立国際工芸美術館の利活用促進

取組③ 団地再生の推進



沿線に立地する団地

事業化決定まで

- 団地地区内のにぎわいの再興に向けて、商業、業務機能の導入、転換等を推進します。
- 地域住民をはじめとして民間事業者など、多様な担い手による地域の魅力を高める活動をエリアマネジメントの視点から支援します。

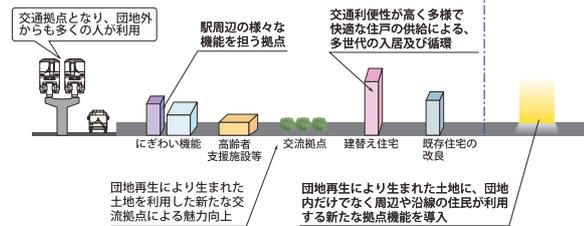
事業化決定後

- 交通利便性が高まることを活かして、リニューアル等により多様な住戸を供給し、多世代の新規入居を促進します。
- モノレール新駅周辺への都市機能集積や団地外からの人の流れを創出するにぎわい機能を導入します。

【現状】人の流れが団地内で完結するまち
(新たに入居する人や訪れる人が少ないまち)



【再生後】人の流れが団地内外で循環するまち
(住みたい訪れたいまち)



団地再生のイメージ

<貝取・豊ヶ丘地区の団地再生>

多摩ニュータウンの2次、3次入居地区を中心としたエリアである愛宕・貝取・豊ヶ丘地区を対象に地区の特色を生かした2040年代の将来都市構造とその進め方を設定することで、各関係主体の目標の共有と連携、再生に向けた今後の取り組みの推進を図ることを目的に「愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等まちづくり計画」を2023年1月に策定しました。このまちづくり計画に基づいて公的賃貸住宅再生プロジェクトを進め、また地域や大学、事業者と連携したリノベーション等を活用することで良質な住宅ストックの循環や住宅ストックの管理に係る体制の維持・強化の推進、住み替え等の促進を図ります。



出展：多摩ニュータウン リ・デザイン 愛宕・貝取・豊ヶ丘地区等まちづくり計画

<団地再生の先行事例>

先行事例として2018年2月に策定された「諏訪・永山まちづくり計画」に基づいて、1次入居地区である諏訪・永山地区では旧中学校用地を種地とし、連鎖的な公的賃貸住宅の建て替えを進めていて、バリアフリー化等居住環境改善を伴う建て替えを行うことで、良質な住宅ストックとして再生が進められています。



旧西永山中学校跡地に建替られた都営団地



UR永山団地で行われたリノベーション例 (UR×MUJI)

V

ビジョンを実現するための施策

取組③ 団地再生の推進

<小山田桜台団地の再生>

小山田桜台団地は、多様な世代が住みやすい団地に再生していくため、2019年(令和元年)8月に小山田桜台団地まちづくり構想を策定しました。構想の中でまちづくりの進め方を段階的に示しています。

第1段階のまちづくりを推進するため、2020年(令和2年)2月に小山田桜台地区地区計画等の都市計画決定をしました。また、2023年(令和5年)7月には、汚水処理場跡地に子どもの居場所の充実を図るため、子どもクラブ「ゆめいく」を整備しました。



小山田桜台団地のまちづくりステップ



小山田子どもクラブ「ゆめいく」には、ボルダリングやダンスができる遊戯室や乳幼児室、集会室があります。

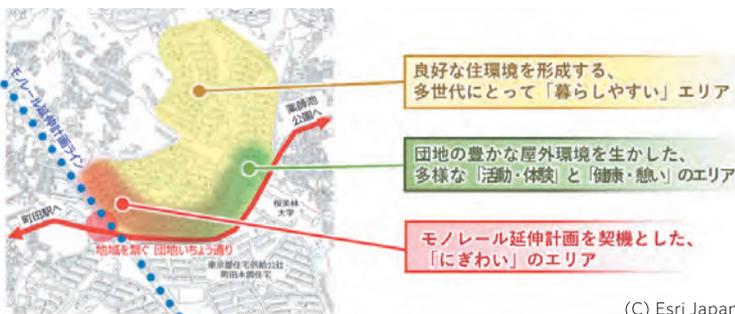
<木曽山崎団地地区の再生>

UR都市機構が管理する町田山崎団地は、「UR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン(平成30年12月)」の中で建替え等の再生手法を行う「ストック再生」の団地に位置付けられています。

UR都市機構は町田山崎団地の将来的な在り方について、住んでいる方々の意見等を伺う継続的な意見交換の場として2021年(令和3年)11月から勉強会を開催しています。

これまでの勉強会で、モノレール延伸を見据えた町田山崎団地の「団地空間の将来イメージ」がまとめられました。

JKK東京が管理する町田木曽住宅では、2023年5月にコミュニティ型生活サービス拠点「ネコサポステーション町田木曽」がオープンしました。地域住民の暮らしをサポートする生活サービスの提供や地域コミュニティの活性化等の拠点としての役割が期待されています。



団地空間の将来イメージ

(C) Esri Japan



ネコサポステーション町田木曽

構想策定後～事業化決定

- 木曽山崎団地地区まちづくり構想の改定
- 多様な担い手による地域の魅力向上の支援
- 愛宕・貝取・豊ヶ丘まちづくり計画に基づいた団地再生の推進

事業化決定～開業

- 交通広場の整備(木曽山崎団地地区)
- 駅周辺の都市機能集約、新たなにぎわい機能の導入
- まちづくり計画に基づいた団地再生の更なる推進

開業後

- モノレールと連携したイベント等の実施

取組④ モノレール沿線の景観づくり

事業化決定後

- 「町田市景観計画」に基づきモノレール沿線の地域特性を活かした魅力ある景観づくりの実現を図ります。実現にあたっては、景観法に基づき、市の景観づくりにおいて特に重要な施設を位置づける「景観重要公共施設」等の制度活用を検討します。



景観づくりのイメージ
(立川市道サンサンロード)

構想策定後～事業化決定

- 「景観重要公共施設」等の制度活用
の検討
- 関係機関との調整、協議

事業化決定～開業

- 施設整備に関する景観づくりの考
え方を明確化
- 制度活用の手続き
- 景観づくりの考え方に沿った施設
整備の調整

開業後

- 制度の運用
- 魅力ある景観の維持、保全

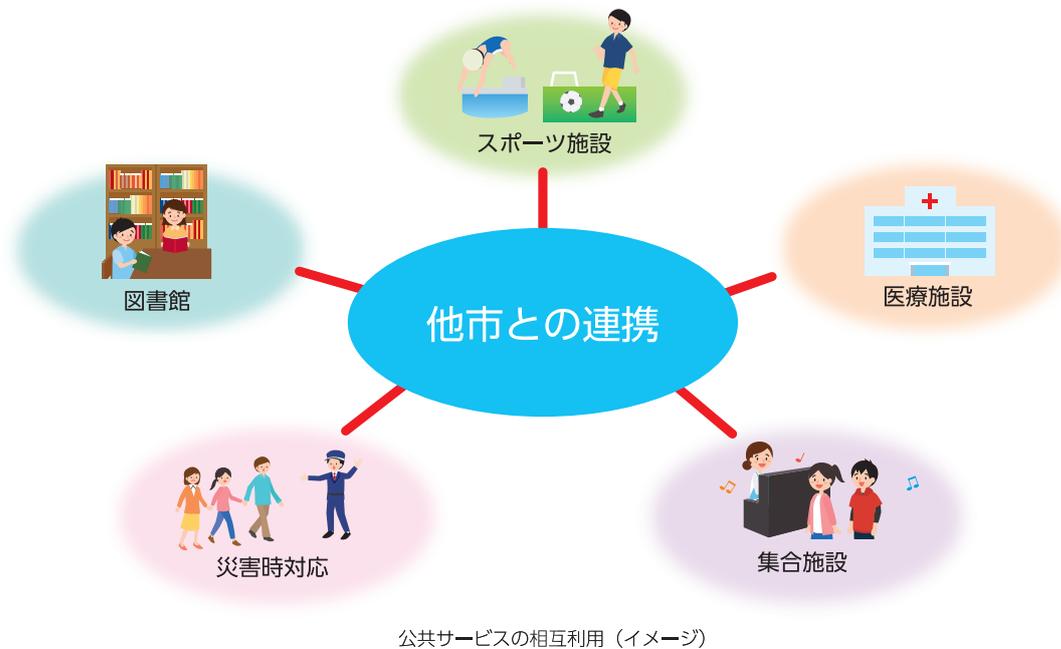
取組⑤ 公共施設や公共サービスの相互利用

事業化決定まで

- 図書館の利用やスポーツ施設等の連携を行います。

事業化決定後

- モノレールを活用した公共施設や公共サービスの相互利用を拡充します。



構想策定後～事業化決定

- 公共施設や公共サービスの連携

事業化決定～開業

- モノレール延伸を見据えた相互
利用の検討

開業後

- 相互利用の拡充

取組⑥ 新たな土地の利活用

一体的な面整備

事業化決定後

- モノレール延伸により新たに整備される車両基地と周辺環境に配慮した一体的な面整備、開発を行い、大規模な土地利用転換を図ります。

車両基地と一体化した住宅（立川車両基地）



忠生周辺のにぎわいとみどりの都市拠点づくり

事業化決定まで

- 近接する丘陵地の大規模なみどり、住宅団地や大学、公共施設等が立地する良好な居住、教育環境等の地域特性に合わせた都市機能導入の検討を行います。
- 地域の自然環境を活かしながら『住みやすい健康・交流のまち』を目指します。

事業化決定後

- 近隣都市との交通ネットワークを充実させるとともに、リニア駅への対流を活用し、「人・モノ・文化が交流するにぎわいのある都市拠点」をつくります。



出典：町田市都市づくりのマスタープラン（2022年3月）
忠生周辺の「拠点」と「軸」のイメージ

沿線の多様な土地利用の誘導

事業化決定後

- 多様な暮らしや活動ができる沿線市街地の形成を目指し、道路沿道及びモノレール新駅周辺では、地域特性に応じて商業等の暮らしを支える施設と住居が共存する複合的な土地利用を誘導します。

構想策定後～事業化決定

- 一体的な面整備
 - 土地利用方針の策定
- 忠生周辺のにぎわいとみどりの都市拠点づくり
- 都市機能導入の検討
 - 地域の自然環境を活かしながら『住みやすい健康・交流のまち』づくり
- 沿線の多様な土地利用の誘導
- 現状等の調査
 - 立地適正化計画の策定

事業化決定～開業

- 方針に基づく面整備の実施
- 交通基盤の整備
- にぎわい機能の拡充
- 地域特性に応じた用途地域等の変更
- 立地適正化計画制度を活用した機能誘導

開業後

- にぎわい機能等の導入
- にぎわい機能の拡充
- 状況調査及び見直しの検討

創出用地の活用

事業化決定まで

- 公共事業により創出される用地を活用し、地域の拠点づくりを進めます。

構想策定後～事業化決定

- 創出用地における拠点づくり

事業化決定～開業

- 拠点の活用

開業後

- モノレールと連携した拠点の活用

取組⑦ 南多摩尾根幹線沿道の土地の利活用

事業化決定まで

- 南多摩尾根幹線の4車線化と沿道の団地再生に伴い創出された土地を土地利用転換し、広域幹線道路のアクセスポテンシャルを活かした産業、業務、商業施設を誘致することで、多摩ニュータウンにおける新たな付加価値を創造する場の形成を目指します。

事業化決定後

- モノレール新駅周辺をモビリティハブ(ラストワンマイルなどのスマートモビリティ)やバッテリーステーションとして整備します。

南多摩尾根幹線沿道土地利用方針

- 2023年(令和5年)に策定した南多摩尾根幹線沿道土地利用方針を踏まえ、沿道を土地利用転換していきます。沿道のエリアごとの特色を活かしながら産業業務、商業施設を誘致して沿道の魅力向上に繋がっていきます。



尾根幹線沿道ゾーンのイメージ▶

出典：多摩ニュータウン リ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画 (2018年2月)

南多摩尾根幹線沿道の土地の利活用



- 南多摩尾根幹線沿道土地利用方針に基づき立ち上げたプラットフォーム(民間事業者等との意見交換の場)を活用し、事業ニーズを確認しながら確実な土地利用を行うことで、沿道において新たなにぎわいと地元雇用、イノベーション環境の創出を目指します。

◀多摩NT尾根幹線沿道まちづくりプラットフォーム

モノレール新駅周辺のモビリティハブ

- モノレール新駅周辺をモビリティハブ(ラストワンマイルなどのスマートモビリティ)やバッテリーステーションとして整備していくことで、モノレール新駅から土地利用転換で生まれた産業業務、商業施設への利便性を高め、にぎわい創出に繋がっていきます。



駅周辺拠点ゾーンのイメージ▶

出典：多摩ニュータウン リ・デザイン 諏訪・永山まちづくり計画 (2018年2月)

構想策定後～事業化決定

- 尾根幹線周辺整備
- 土地利用の見直し

事業化決定～開業

- モノレール新駅周辺の整備
- 尾根幹線沿道の利活用

開業後

- モノレール新駅から周辺地域へのにぎわい誘導
- 利活用の進む尾根幹線沿道との連携

取組⑧ 新たな事業へのチャレンジ支援、多様な働き方の推進

事業化決定まで

- 事業者の新たな事業の立ち上げ(起業)や事業拡大の支援を行い、「ビジネスしやすく、働きやすいまちづくり」を推進します。

事業化決定後

- 職住近接の実現を目指し、モノレール沿線で働く場や新たな事業の創出を図ります。
- モノレール沿線に、テレワークやフレックスタイムなど、個々の事情に合った多様な働き方に対応した働く場の立地を促進します。

新たな事業へのチャレンジ支援

- モノレール沿線で、起業や事業拡大、事業承継など、新たな事業へのチャレンジが行われるよう、事業者支援を行います。



企業等誘致の推進

- モノレール沿線の各都市とのアクセス性が高まることを活かして、用途地域の変更を受けた企業が、立地しやすい環境の提供に合わせ、企業誘致を推進します。



多様な働く場の提供

- モノレール沿線へのサテライトオフィスやコワーキングスペース* 等居住地に身近で多様な働く場の立地を促進します。

*コワーキングスペース：
異なる職業や仕事を持つ利用者がオフィス環境を共有し、交流できるスペース。情報交換や人脈形成が図りやすいことが特徴。近年はカフェや保育施設などを併設する例も増えている。



コワーキングスペース例

構想策定後～事業化決定

- 「ビジネスしやすく、働きやすいまちづくり」の推進

事業化決定～開業

- 「ビジネスしやすく、働きやすいまちづくり」の取組拡充の検討

開業後

- 「ビジネスしやすく、働きやすいまちづくり」の推進

V

ビジョンを実現するための施策

取組⑨ 多摩センター駅周辺の「つかいたくなるまち」の推進、新たなにぎわいの創出

事業化決定まで

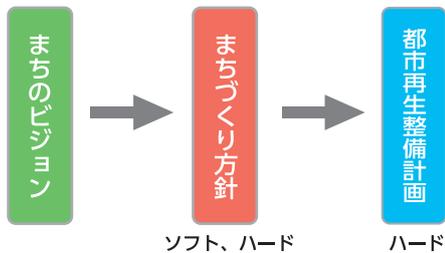
- 多摩センター地区を、駅周辺を中心としたつかいたくなる、滞在したくなるまちに推進していきます。

事業化決定後

- 多摩センター駅を中心とする「つかいたくなるまち」エリアの設定や延伸による新たな層の乗降客を取り込んで、さらなるまちなかの回遊性を向上させます。

多摩センター駅周辺の「つかいたくなるまち」の推進

- 2025年(令和7年)に多摩センター地区のまちのニーズと行政、企業の課題がマッチングした「テーマ」を基軸にした「まちのビジョン」を策定します。このビジョンはハード、ソフト両面にわたる「まちづくり方針」及びハード面における「都市再生整備計画」等の基盤となるもので、モノレールの延伸も踏まえながら、10年、20年先を見据え策定するものになります。



多摩センターレンガ坂 滞留空間社会実験の様子



- 2022年(令和4年)から行っている「多摩センターのまちづかい」の結果を踏まえ、今ある資産を活かし、これまでまちを支えてきた世代と次の世代や「多摩センター地区連絡協議会」、「多摩中央公園・多摩センター連携協議会」、「多摩センター商店会」等の地域で活動する方と一緒に考え、外から人を呼び込むシティセールスと内なるシビックプライドを醸成する制度、ハード整備など具体的な取り組みに繋げていきます。



火を囲もう in 多摩中央公園



ピンボール in パルテノン大通り



多摩ラボ(仮称)～やりたいがチャレンジできる場～

属性にとらわれない会話、市内外の市民・企業・団体等との交流や出会い、社会実験の企画相談、実際のチャレンジなどの多摩センターでやってみたいことのチャレンジを後押しする場です。

構想策定後～事業化決定

- 滞留空間の整備と利活用

事業化決定～開業

- 多摩センター駅を中心とする滞留空間や回遊性向上に向けた整備

開業後

- モノレールと連携した滞留空間や回遊動線の利活用

V

ビジョンを実現するための施策

取組⑩ 町田駅周辺のウォーカブル推進

事業化決定まで

- 町田駅周辺の商店街に接する通り（原町田大通り、原町田中央通りなど）について、歩きたくなる、歩いて楽しいウォーカブルな空間づくりを進めます。

事業化決定後

- モノレール新駅からの人の流れもうまく取り込んで、さらにウォーカブルなまちへ変えていきます。

町田駅周辺のウォーカブルの取組

- 町田駅周辺の商店街に接する通りにおいて、快適な歩行空間や滞留空間の整備を行います。
- また、沿道空間等を活用したにぎわいの創出により、中心市街地一体を回遊しながら楽しめる空間にします。



出典：原町田大通りの整備・リニューアルに向けてConcept Book（2023年3月）
原町田大通りの将来コンセプト



原町田大通り 滞留空間社会実験の様子



原町田中央通り 沿道空間活用社会実験の様子



構想策定後～事業化決定

- 滞留空間の整備と活用
- 沿道空間を活用したにぎわいの創出

事業化決定～開業

- ウォーカブルなまちにする取組の推進

開業後

- モノレール新駅も含めたウォーカブルなまちにする取組の推進

取組⑪ みどり空間の持続的な利活用

事業化決定まで

- みどり豊かな丘陵地域について、農地や緑地、里山、公園など、地域資源を活用し、住む人や訪れる人が気軽にみどりに関わることができる、みどりを楽しめるまちづくりを進めます。

事業化決定後

- モノレールを利用して多くの人が気軽にみどりに関わることができる、みどりを楽しめるまちづくりを進めます。

みどり空間の活用

- みどりに関わる産学官民の多様な主体が連携し、町田市内の公園、緑地、里山、農地などの多様なみどりを一体的に捉え、活用を推進することを目的に2023年(令和5年)4月に「まちだみどり活用ネットワーク」を設立しました。
- 2022年、2023年には、産学官民連携の実行委員会形式による試行的な取組として、マルシェと自然体験を同時に楽しめる企画「ずしまちいち」が、町田市の管理する公園で開催されました。



「ずしまちいち」の様子
(2023年)



まちだみどり活用
ネットワーク活動ビジョン

交流回遊拠点の整備

- 多様な主体との連携、協働による「新しい里山づくり」の拠点となり、飲食や休憩ができるカフェ、木工体験ができる工房、地場産品の販売などの機能を有し、地域への来訪者増につながる施設を整備します。



町田市里山環境
活用保全計画
(2022年3月策定)

小山田蓮田緑地の活用

- 小山田蓮田緑地は、小山田神社周辺に広がるおあがはず大賀蓮の魅力を活かし、誰もが快適に過ごせる観光名所、地域資源となるように、公園緑地として整備するとともに利活用を進めます。



フットパス活動と小野路宿里山交流館

みどりをはじめ、地域に昔からあるありのままの風景を楽しみながら歩くことができる道をフットパスといいます。小野路地域にある小野路宿里山交流館はフットパスを歩く際の休憩施設として活用されています。江戸時代の旅籠を改修した施設は当時の風情を感じることができるほか、小野路産の地粉を使った小野路うどん等の飲食物や地場産野菜、工芸品の販売が好評です。



まちだフットパスガイドマップ



小野路宿里山交流館

取組⑪ みどり空間の持続的な利活用

農の風景育成

- 都市農地は、食料生産の場だけでなく、潤いのある風景の形成や、災害時の避難空間など、多面的な機能を有していることから「都市にあるべきもの」として位置づけられ、保全、活用の重要性が高まっています。しかし、後継者問題や高齢化による農作業の負担過多といった課題を抱え、都市農地は減少傾向にあります。
- このことから町田市では、都市農地が抱える課題を解決するため、市民、農業者、農に関わる団体、事業者などが協働し連携を図ることで、農地を保全、活用する取組を「まちだベジハブ」と名付け、市内全域で展開しています。
- 2023年10月には、沿線地域の一部が「農の風景育成地区※」に指定されました。「まちだベジハブ」の取組を先導するモデル地区として、地区内のスポーツ、教育、福祉施設や公園などと連携し、農業者、施設管理者、各種市民団体等の様々な主体と協働して都市農地を保全・活用することで、農に親しみながら暮らすことができる住環境の実現を目指します。

※農の風景育成地区：都市の貴重な農地を保全し、農のある風景を維持していくため、2011年8月に東京都が創設した制度

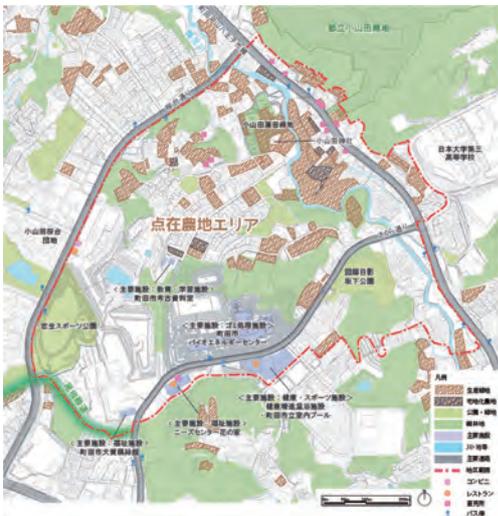
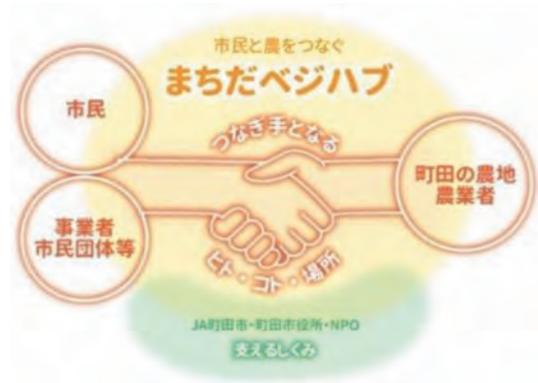


図 農の風景育成地区範囲



市民参加による営農活動の支援



農地を活用した体験・イベント等の実施



周辺施設等と連携した取組の推進



若者や地域住民が気軽に集まれる場づくり

農の風景育成地区における取組イメージ

構想策定後～事業化決定

- 活用ネットワークによる活動支援
- 交流回遊拠点、小山田蓮田緑地の整備

事業化決定～開業

- 活用ネットワークによる活動支援
- 交流回遊拠点、小山田蓮田緑地の利活用

開業後

- モノレールと連携した活動支援
- モノレールと連携した拠点等の利活用



グリーンインフラの確保について

町田市は都市の近郊でありながら豊かな自然環境を有しています。これらを保全すべく、「町田市都市づくりのマスタープラン」において、「生き物・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」ことを基本方針とし、3つの施策を掲げています。

このうち、「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」ための施策として、以下に示す4つの取組を挙げています。

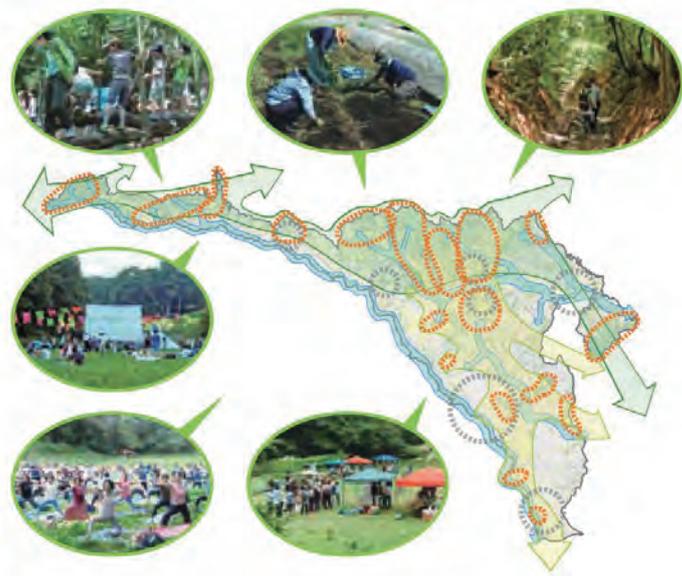
主な取組

- ①グリーンインフラの骨格となる緑地の保全
- ②都市農地の保全
- ③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
- ④斜面緑地等におけるみどりの適正管理によるグリーンインフラ機能の維持

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

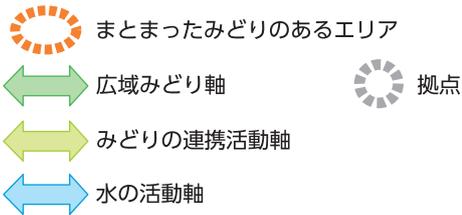
施策Ⅱ
公園・緑地をリニューアルし、市民の暮らしの質を高める

施策Ⅲ
市民が主役になってみどりを楽しむ活動を支える



*グリーンインフラ:

みどりなどの自然環境の持つさまざまな機能を積極的かつ有効に活用することで、人と生きものが健康に暮らすことができるようにする社会基盤(インフラ)及びその考え方です。



取組⑫ 既存ストックの活用

野津田公園の利用拡大

事業化決定まで

- 野津田公園(陸上競技場など)では、敷地の広さを利用したイベント等を試行します。
- 野津田公園の魅力向上のため、球技(野球やテニス等)ができるスポーツ施設やアスレチック遊具、大型複合遊具やスケートパーク、わんぱく広場、バーベキューやピクニック等ができる広場等を整備します。
- Jリーグの試合など、大規模な集客に対応したアクセス手段を確保します。

事業化決定後

- モノレールの輸送力や利便性向上を活かした大規模イベント等を実施します。

町田市バイオエネルギーセンターの環境活動拠点化

事業化決定まで

- エコ活動に取組む民間企業やNPOなどの活動、交流の場としての利用を促進します。
- 市内外の小中学校から環境学習の場の提供を促進します。

事業化決定後

- モノレールによる圏域の広がりを意識した環境学習等を実施します。

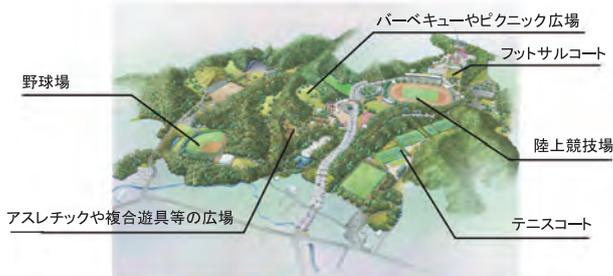
町田薬師池公園四季彩の社の観光拠点化

事業化決定まで

- エリア内の回遊性を高めるため、薬師池、西園、ダリア園などの各施設が連携したイベントを実施します。
- 北園、薬師池、リス園など、各施設の整備や改修を行います。

事業化決定後

- モノレールによる圏域の広がりを意識したイベント等を実施します。



第二次野津田公園整備基本計画 イメージ図
(2014年5月策定)



町田薬師池公園四季彩の社 西園

構想策定後～事業化決定

野津田公園の利用拡大

- 野津田公園内の施設整備
- イベント等の試行
- アクセス手段の確保

町田市バイオエネルギーセンターの環境活動拠点化

- 環境学習、活動としての施設利用を促進

町田薬師池公園四季彩の社の観光拠点化

- 「町田薬師池公園四季彩の社魅力向上計画～Ver.2～」の推進

事業化決定～開業

- 野津田公園内の施設整備、利活用
- イベント等の試行

- 環境学習、活動としての施設利用を促進

- 計画に基づく施設整備と利活用

開業後

- モノレールと連携した野津田公園の利活用
- 大規模イベントの開催支援

- モノレールと連携した環境学習、活動の実施

- モノレールと連携した施設の利活用

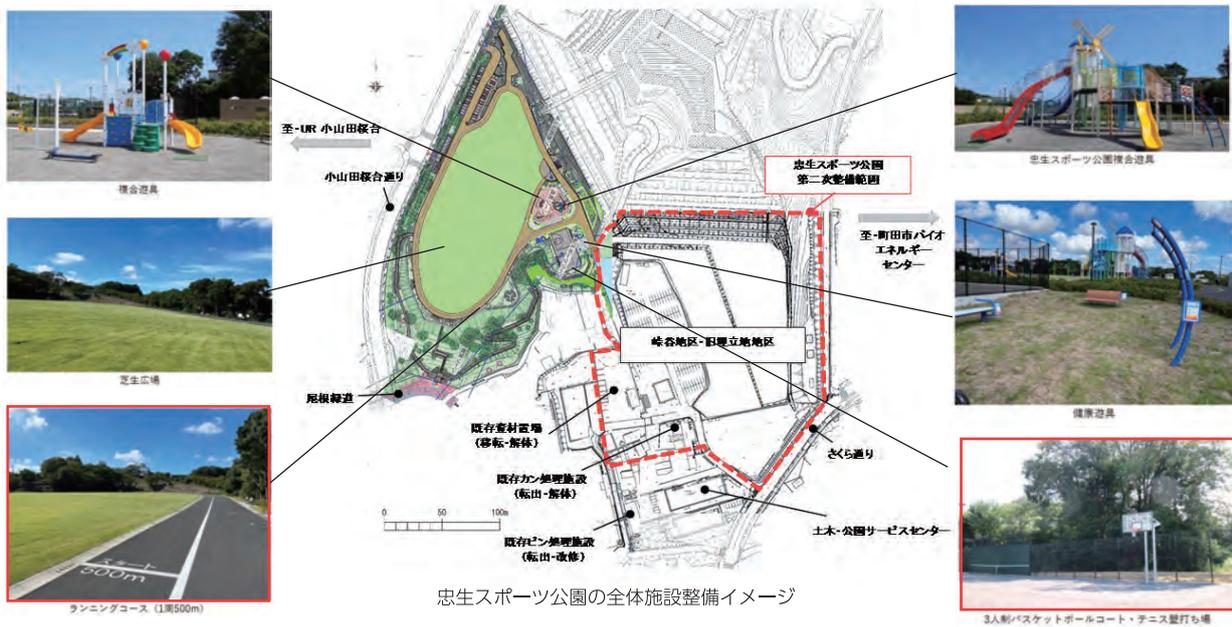
取組⑬ スポーツによるまちづくりの推進

事業化決定まで

- 忠生スポーツ公園やパラスポーツを推進するアリーナの整備によるスポーツを「する」、「みる」場の拡充や、誰もがスポーツに親しむことができる環境づくりを進めます。
- 町田市立室内プールや温浴施設の利用と合わせて、尾根緑道等の道路や公園等を活かした回遊ネットワークを構築し、一体的なスポーツ振興、健康増進を図ります。
- 一本杉公園の再整備により、健幸まちづくりを実践するスポーツ環境の向上と古民家や炭焼き小屋せせらぎなど、特色を生かした公園にしていきます。

事業化決定後

- ホームタウンチーム等と連携協働し、スポーツによる地域の活性化、まちの魅力向上に取り組みます。



忠生スポーツ公園



一本杉公園



パラスポーツを「する」環境イメージ

構想策定後～事業化決定

- 忠生スポーツ公園(峠谷地区・旧埋立地区)の整備
- 忠生スポーツ公園(池の辺地区)の利活用
- パラスポーツを推進するアリーナの整備
- 室内プールの利活用
- 連携手法の検討

事業化決定～開業

- 忠生スポーツ公園(峠谷地区・旧埋立地区)の整備および利活用
- 忠生スポーツ公園(池の辺地区)の利活用
- パラスポーツを推進するアリーナの利活用
- 室内プールの利活用
- ホームタウンチームとの連携

開業後

- モノレールと連携した公園等の利活用

V

ビジョンを実現するための施策

2. 「移動の利便性」を高める施策

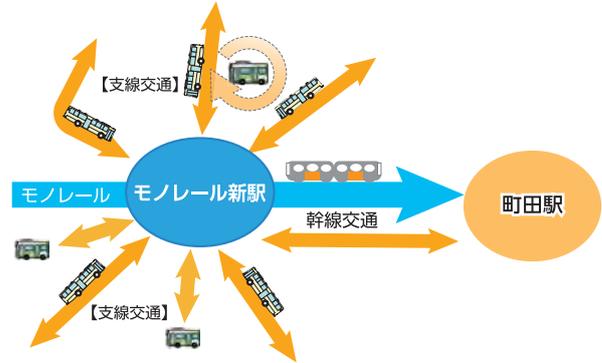
取組① 公共交通網の再編・交通広場の整備

事業化決定まで

- 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。

事業化決定後

- 拠点となるモノレール新駅に路線バスや自転車等とモノレールが快適に乗り継ぎすることができる交通広場を整備します。
- 交通広場の整備とともに、モノレールを幹線、バス等を支線とする公共交通網を整備します。



公共交通網の再編イメージ

構想策定後～事業化決定

- 交通事業者と再編手法について調整
- 公共交通網の最適化
- 地域公共交通に関する計画の策定

事業化決定～開業

- 公共交通網の整備
- 交通広場の整備

開業後

- 持続的な交通網形成に向けた検討

取組② 自転車ネットワークの整備

事業化決定まで

- 沿線地域内の自転車による回遊性向上のためのネットワークづくりを行います。
- モノレール新駅周辺に所在する施設へのシェアサイクルポート設置を進めます。

事業化決定後

- モノレール新駅までのアクセス性向上のため、駅に至る主要な道路に自転車通行空間を整備します。
- モノレール新駅周辺に駐車場の整備やシェアサイクルポートの設置を進めます。



自転車専用通行帯



自転車通行空間整備イメージ

出典：町田市「町田市自転車活用推進計画」（2022年3月）
シェアサイクルポートの設置



構想策定後～事業化決定

- 自転車ネットワークづくり
- モノレール新駅周辺施設へのシェアサイクルポート設置

事業化決定～開業

- モノレール新駅へのアクセスのための自転車通行空間の整備
- モノレール新駅周辺への駐輪場整備、シェアサイクルポート設置

開業後

- 自転車や駐輪場等の利用状況に基づくネットワークの見直し検討

取組③ 「小さな・ゆったりとした」交通の育成

事業化決定まで

- グリーンスローモビリティやオンデマンド交通、地域の支え合いによる移動支援の取組等、地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てます。

事業化決定後

- グリーンスローモビリティやオンデマンド交通、地域の支え合いによる移動支援の取組等、モノレール新駅へのアクセス向上や地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通を生み育てます。

構想策定後～事業化決定

- 地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通の育成

事業化決定～開業

- モノレール新駅へのアクセス向上や地域の中を快適に移動できる「小さな・ゆったりとした」交通の育成

開業後

- 持続的な地域内交通の検討



グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の電動モビリティです。商店街、市街地の活性化、観光振興等様々な効果をもたらすとされています。

2019年(令和元年)には、高齢化の進む鶴川団地において、全国初の電動カートが公道を走る高齢者送迎事業として、団地や団地内商店街の活性化を図る取組が始まりました。



グリーンスローモビリティの例



出典：まちだOごと大作戦18-20
「鶴川団地活性化プロジェクト
『団地名店街へ行こう!』」



地域の支え合いによる移動支援の取組

市内では地域の移動の担い手(町内会・自治会、NPO法人、福祉団体等)が協働して行う、高齢者等の地域内での移動を支える取組が行われています。移動のための車両は曜日や時間帯によって活用されていない福祉事務所の車両等が活用されています。

現在、成瀬鞍掛台や相原丸山団地等で取組が行われています。



くらちゃん号



自動運転バスの実証実験

多摩市交通マスタープラン等に基づき、交通不便地域の解消を目指します。

多摩市では自動運転の受容性や地域内移動手段の可能性の検証を目的に、地域内交通結節点と商業施設を結ぶ自動運転の運行実証実験が2019年に行われました。



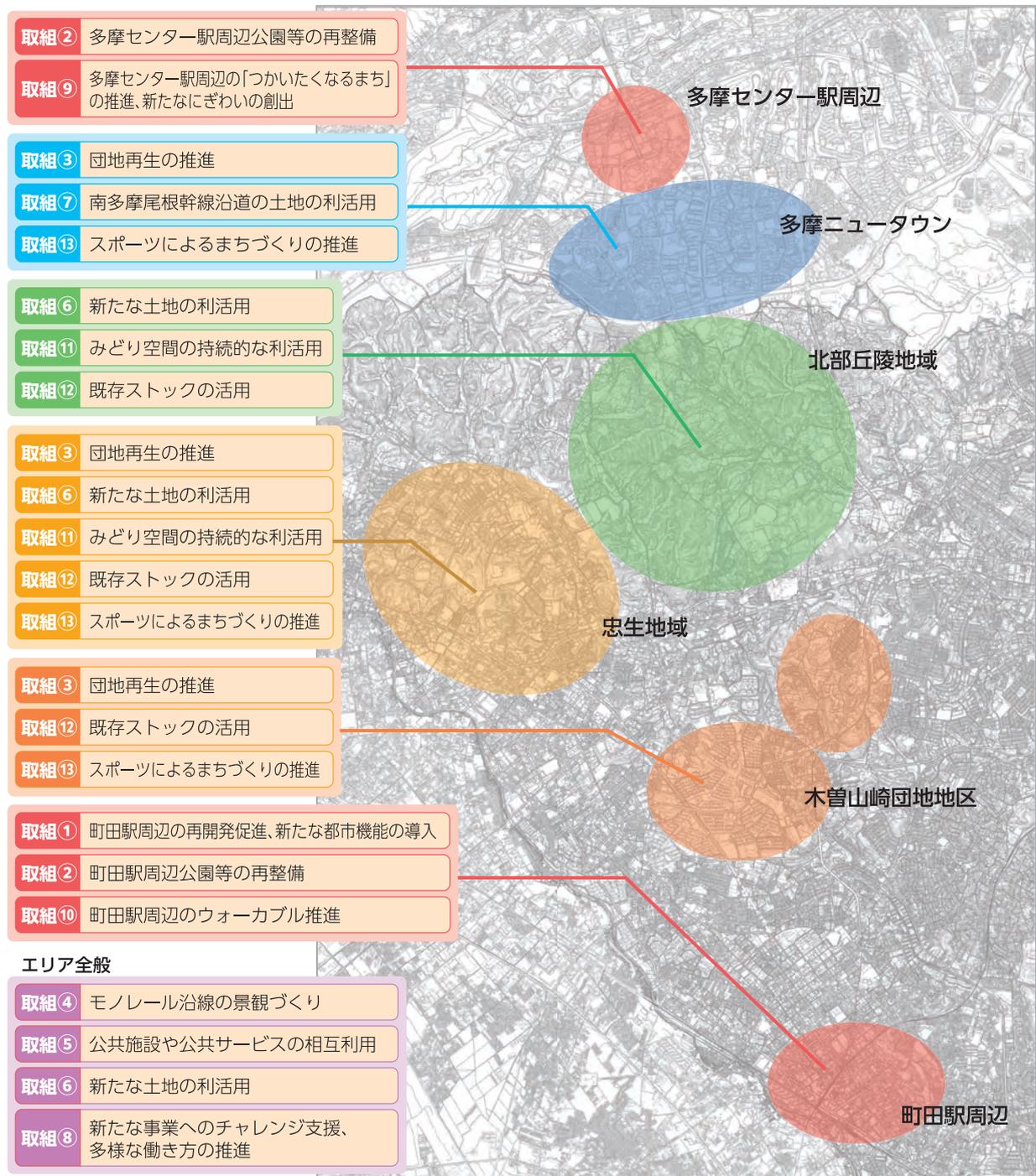
提供：日本工営(株)

豊ヶ丘4丁目～スーパー間で運行された自動運転バス

沿線ビジョンのイメージ

- 沿線地域において、エリアごとの特性に合わせたまちづくりを進め、各エリアの暮らしやすさや過ごしやすさの向上を目指していきます。(図1)
- これらのエリアがモノレールでつながることで、住んでみたいエリアや、行ってみたいエリアの選択肢が増え、エリア間の人の流れが活発化することが期待されます。また、各エリアにおいて新たな交流や楽しさが創出され、沿線地域全体が魅力と活力のあるまちになることを目指していきます。(図2)

図1 暮らしやすさ・過ごしやすさを向上させるエリアごとの取組



V

ビジョンを実現するための施策

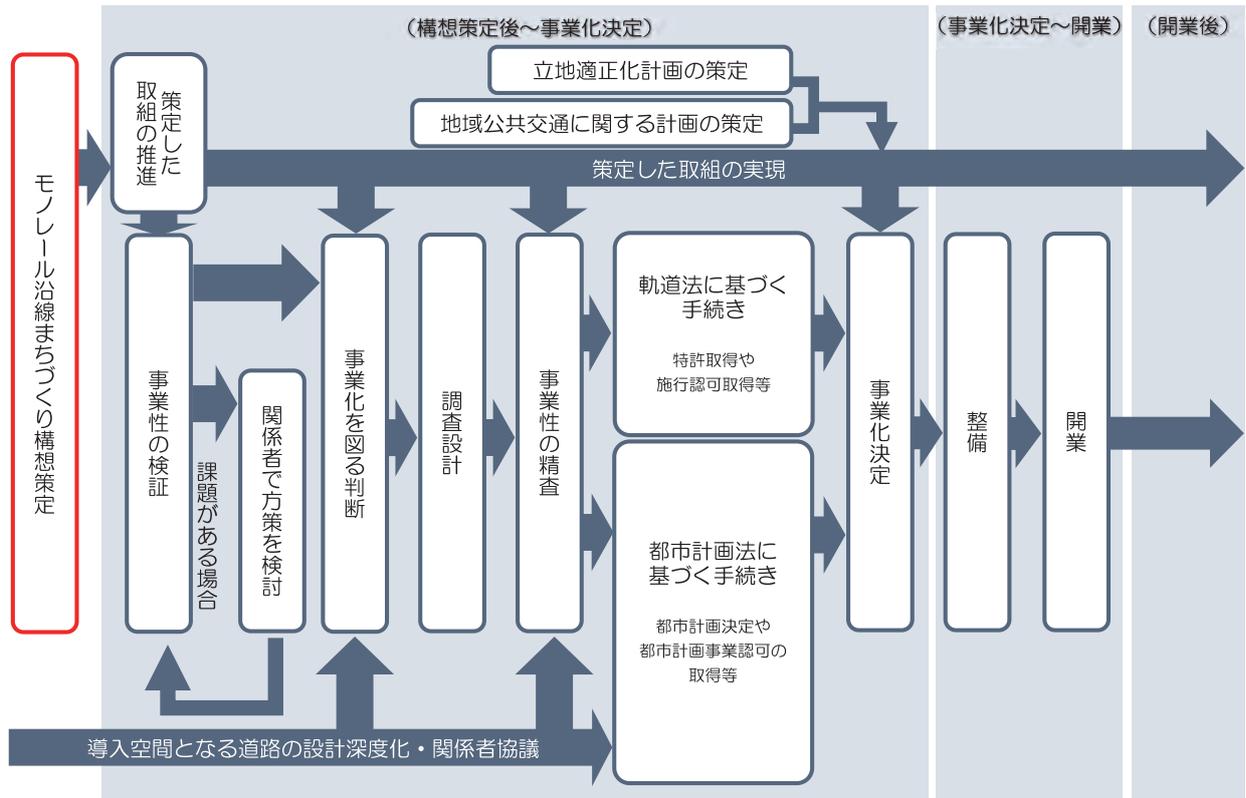
図2 沿線ビジョンのイメージ

(モノレールによるエリアのつながりと各エリアの将来イメージ)



VI 多摩都市モノレール町田方面延伸開業までのプロセス

多摩都市モノレール町田方面延伸の開業までのプロセスを示します。



多摩都市モノレール町田方面延伸開業までのプロセス

モノレール沿線まちづくり構想

発 行 者 多摩市
〒206-8666 東京都多摩市関戸6-12-1
TEL.042-375-8111(代表)
編 集 都市整備部 都市計画課 計画担当

印刷物番号	5-47
-------	------

発 行 2024年3月

町田市
〒194-8520 東京都町田市森野2-2-22
TEL.042-722-3111(代表)
都市づくり部 都市政策課 モノレールまちづくり推進室
刊行物番号 23-72



リサイクル適性 

この印刷物は、印刷用の紙へリサイクルできます。

モノレール沿線まちづくり構想

多摩市・町田市

2024年3月



モノレール沿線まちづくり構想（素案）

市民意見募集実施結果

2024年2月

町田市都市づくり部都市政策課

「モノレール沿線まちづくり構想（素案）」市民意見募集実施結果

2023年12月に公表したモノレール沿線まちづくり構想（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

2023年12月20日（水）～2024年1月19日（金）

2 意見募集の方法

◆以下の施設での資料閲覧・配布

都市政策課（市庁舎8階）、市政情報課、広聴課（市庁舎1階）、
各市民センター（忠生、鶴川、南、なるせ駅前、塚、小山）、
各連絡所（町田駅前、木曾山崎、玉川学園駅前、鶴川駅前）、
男女平等推進センター（町田市民フォーラム3階）、生涯学習センター、
各市立図書館（中央、さるびあ、鶴川、鶴川駅前、金森、木曾山崎、忠生、塚）、
町田市民文学館

◆町田市ホームページに資料を掲載

◆「広報まちだ」（2023年12月15日号）にご意見募集記事を掲載

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、66名の方から、138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)	ご意見件数
① 構想に関すること	No.1～62 (P5～P26)	62 件
(内訳)		
第1章 構想の概要	— (P5)	0 件
第2章 沿線の現状と課題	No.1～7 (P5～P6)	7 件
第3章 モノレールの特性と期待される人やまちへの効果	No.8～10 (P6～P9)	3 件
第4章 目指す沿線のビジョン	No.11 (P9)	1 件
第5章 ビジョンを実現するための施策	No.12～59 (P9～P25)	48 件
第6章 多摩都市モノレール町田方面延伸 開業までのプロセス	No.60～61 (P25)	2 件
構想全般	No.62 (P26)	1 件
② モノレール延伸に関すること	No.63～90 (P27, P33～P40)	28 件
③ 延伸ルートに関すること	No.91～100 (P27, P40～P44)	10 件
④ モノレールの営業に関すること	No.101 (P27～P28)	1 件
⑤ モノレールの需要に関すること	No.102～104 (P28～P30)	3 件
⑥ モノレール新駅に関すること	No.105～106 (P30)	2 件
⑦ 事業費に関すること	No.107 (P30～P31)	1 件
⑧ 導入空間となる道路に関すること	No.108～109 (P31)	2 件
⑨ 自然環境等の継承、保全に関すること	No.110～127 (P32, P44～P56)	18 件
⑩ 構想以外に関すること	No.128～138 (P32, P56～P58)	11 件
合 計		138 件

【ご意見の概要とそれに対する市の考え方】

お寄せいただいたご意見については、個人情報等を除き掲載しています。

① 構想に関すること（62件）

第1章 構想の概要（0件）

第2章 沿線の現状と課題（7件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
1	<p>P.7 暮らしの課題として、昼夜間人口比率が100%を下回っていることが挙げられていますが、これがどのような意味で課題なのかがわかりません。</p>	<p>昼夜間人口が100%を下回っており、働くために昼間市外に行く人が多いことから、地域内に働く場所を創出する必要があることを課題と考えています。 ご意見を踏まえて、文言を修正します。</p>
2	<p>P.8 暮らしの課題として、さまざまな施設や公園、スポーツコンテンツへのアクセス手段が不十分であることが挙げられていますが、それでは、なぜアクセスの悪いところに、そうした施設等を建設したのでしょうか。建設当時と比べて、アクセス条件を高める必要が生じている理由について説明していただきたいです。</p>	<p>暮らしやすい、過ごしやすい環境やそれを支える便利な移動の環境を整えることで、安心して快適に住み続けることができ、さらには、地域の外から多くの人を訪れ、地域内で多様な交流が創出されるような、住む人や訪れる人の“ココチよさ”がかなうまちの実現を目指していきます。</p>
3	<p>P9 みどり（里山・緑地等）の活用 「豊かな自然環境を活かした里山体験や田植え体験、フットパス等」の記載があるが、そもそもそれらを実施できる環境を維持管理してきた方々の意見や、それらとの協力、合意形成等は踏まえているのか。 こういった体験活動は土台となる環境の整備についてが重要であり、それこそ“持続する”ことを見据えた計画が必要である。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
4	<p>P9 みどり（里山・緑地等）の活用 「手入れの行き届かない山林や農地増加」について記載があるが、具体的にどの程度の割合に及んでいるか把握できているのか（例えば営農地の割合が〇%、とか</p>	<p>現況の確認や、地元にお住まいの方々から伺ったご意見等を基に記載しています。</p>

5	p. 10 町田駅周辺の課題としては、駅利用者をまちに向かわせる求心力のある機能が不足していると書かれていますが、不足しているというよりも、急速に低下しているという状況で、下り坂にあるという点を強調した方がよいと思います。	ご意見につきましては、構想の取りまとめの参考にさせていただきます。
6	p. 13 「対流」という言葉を、辞書に載っているような通常の意味とは違う意味で用いられていますが、わかりにくいです。公文書なので、わかりやすい言葉を使っていたきたいです。	ご意見を参考に文言を修正します。
7	現況分析について ・資料でも触れられていますが、町田駅のわかりにくさ（駅を中心と町の中心の関係）が気になります。 ・町田駅においてはバス・電車以外でのアプローチのしにくさが気になります。特に Kiss&Ride の空間がないこともあり、バス・タクシーと自家用車の交錯で駅前が雑然とした感が強いです。	ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。

第3章 モノレールの特性と期待される人やまちへの効果（3件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
8	P16 モノレールの特性と期待される人やまちへの効果のページについて このページの記載されている言葉は聞き心地の良い言葉ばかり書いてありますが、その意味、具体性が全くわかりません。この頁の記述は、全面的に再検討されるのがよいのではないのでしょうか。 ・「輸送力が向上する」→何に対して向上するのか。バスに比して単位あたりの輸送力はあるが何を言いたいのかわかりません。 ・「移動がしやすく快適になる」→輸送力が向上するとなぜ移動がしやすく快適になるのでしょうか。バスよりは、乗り心	ご意見につきましては、構想の取りまとめや取組検討の参考にさせていただきます。

地はいいのかもしれませんが、モノレールは利用するために上下移動が発生します。ユニバーサルデザインをしっかりと取り入れたとしても、移動制約のある方は必ずしも快適にはなりません。

・「定時性・速達性が向上する」→何に対して向上するのでしょうか。定時性・速達性は単に軌道系交通の一般的特徴です。

・「移動の信頼性」→何をいうのでしょうか。バスは信頼できる交通機関ではないのでしょうか。単に駅と軌道があるということの心理的安心感でしかないと思います。

・「自家用車からの転換でCO2削減」→交通体系の組みなおしによるバス路線延長の減などのほうがCO2削減効果が大いなのは、自家用車からモノレールへの転移は限定的ではないかと思います。

・「居住環境がよくなる」→何を指しているのか不明。

・「乗り換えなしで行き来できる」→モノレールの特性ではなく、当該路線が整備されたとき期待される利便性です。

・「新たな駅ができる」→モノレールの特性ではありません。

・駅利用者の利便性が高まるのではなく、駅を設置することで新たな駅勢圏が発生し、その住民・企業の交通利便性が高まるのではないか。

・車両基地は基本的に迷惑施設である。そこでの従業員の通勤、新たな各種出入り業者の発生はあるが、規模は限定的。車両基地を基点とした人流というのは何を指しているのか。（新幹線等の車両基地と比べても規模は小さいはず。唐木田の小田急車庫はそれなりの容量があるが、あれがある故の人流が具体的どれほどあるのか。立川の事例をもってコメントしているかも知れないが、本来、車両

	<p>基地はその機能、使い勝手からして、あえて人口密集地につくるべきものではありません。</p> <p>・「モノレール沿線を訪れる人が増える」→モノレールができただけでは増えません。だから、まちづくりを検討するのだと思います。</p>	
9	<p>p.16 モノレールの特性と期待される人やまちへの効果</p> <p>・多摩都市モノレール町田方面延伸により期待される効果の記載について、本計画によりモノレールの沿線地域に対して記載の通りの人やまちに様々な効果をもたらすと考えられるため、賛同いたします。</p>	<p>モノレールの特性と期待される人やまちへの効果を踏まえて取組を推進していきます。</p>
10	<p>p.16</p> <p>モノレールの特性で、「速達性が向上する」とありますが、1時間あたりの本数（頻度）がわからないので、移動の信頼性が高まるとは一概にはいえないように思います。</p> <p>「環境にやさしい」については、バスからモノレールへの転換するイメージは湧きますが、自家用車からの転換が進むというイメージは湧きません。自動車には、移動だけではなく運搬も含めてモノレールには代替できない機能も少なくありません。また、自動車も今後もっとEV化が進むはずですので、自家用車と対比する書き方は適切ではないように思います。</p> <p>「居住環境が良くなる」についても、一概には言えないように思います。モノレールの建設にあたり、環境の改変をとまなうでしょうが、それが人によっては居住環境の悪化として感じられることもあると思います。</p> <p>乗り換えなしで町田～多摩センターを行き来できるようになるとしても、そこに需要があるのでしょうか。どちらも駅周辺の賑わいは低下しており、モノレール</p>	<p>ご意見につきましては、構想の取りまとめや取組検討の参考にさせていただきます。</p>

	<p>で接続すれば回復できるような状況とは思えませんので、なぜ「都市間交流が進み、地域全体の発展につながる」と言えるのかわかりません。</p> <p>「モノレールという同一軸上で多くの往来がおこり」、「都市機能の連携が起こる」とありますが、楽観的に過ぎると感じます。すでに開業している区間で、そのようなことが起こっているのでしょうか？</p>	
--	---	--

第4章 目指す沿線のビジョン（1件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
1 1	<p>本構想はモノレールありきの構想と思われます。まず、多摩市と町田市が描いているモノレール建設後の町とはどのような町であるのかの具体的な記載(例:市全体の人口、それぞれのモノレール駅周辺の人口、人口増加に伴った小学校、中学校の建設計画等)が必要と思われます。</p>	<p>目指す沿線のビジョンを「みんなが安心して快適に住み続けられるわたしの”ココチよさ”がかなうまち」としています。</p> <p>沿線地域の将来人口等については、構想に位置付けた取組を実施していく中で精査を行っていきます。</p>

第5章 ビジョンを実現するための施策（48件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
1 2	<p>【P29 みどり空間の持続的な利活用】</p> <p>「みどりを楽しめるまちづくりを進めます」と記載があるが、それらを形成する土台は、環境の整備が不可欠である。そのためルート設計はしているのか。長期的な構想が必要となるため、安易な発想での利活用は危険である。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
1 3	<p>【P29 みどり空間の持続的な利活用】</p> <p>【みどり空間の活用】。まちだみどり活用ネットワークの活動内容を確認したが、体験活動が主であり、維持管理活動については明記されていない。環境整備については、具体的にはどのようなことを行っているのか教えてほしい。また、土台づくりは、このグループが主体で行ってい</p>	<p>まちだみどり活用ネットワークは、産学官民が連携し、市民の方々等と共に地域のみどりを活用することで、良好な自然環境を保全することを目指し、活動しています。</p> <p>自然体験や里山と農の文化に触れるイベント等の活動をはじめ、誰もが身近にみどりに触れることができる環境や機会の創出に向けて取り組んでいます。</p>

	く構想なのか、体制の面も含めて回答がほしい。	環境整備等における産学官民連携については、今後検討していきます。
14	<p>【P29 みどり空間の持続的な利活用】</p> <p>【フットパス活動と小野路宿里山交流館】。「地域に昔からあるありのままの風景を楽しむ」と記載があるが、これらの環境は地域に根ざして生活してきた住民の手によるものである。これらの景観を維持管理していくということであれば、同時に技術や考え方の伝承も必須であると考える。地域住民との関わり方までの構想はあるのか。市としての勝手な構想で先走っていないのか。</p>	<p>フットパス活動については、地域住民の方々のご理解やご協力のもと進めていきます。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
15	<p>現在、小中学校の廃統合が進められています。一方、本資料には、子供の増加のことが記載されています。新しい子供及びその親はどこに住むことを想定されているのでしょうか。新住民の住居とモノレールのコースはどのように関係しているのでしょうか。新しい子供の住居と小中学校所在地との関係が記載されていません。</p>	<p>居住するエリアは、沿線地域の駅周辺、団地、自然環境に近いエリアなど様々な選択肢があると考えています。</p>
16	<p>モノレールの建設により駅周辺を活性化させるためには、駅周辺の商工業の発展対策、芸術施設等の設置対策、団地活性化対策等の検討が必要です。しかし、本資料には、その対策が具体的に全く記載されていません。なお、駅周辺には、パチンコ店、飲み屋、大型店舗等は全く必要ありません。</p>	<p>町田駅周辺においては、中心市街地全体への人の流れ、賑わい、交流を一層生み出すような、一体的で繋がりを持ったまちづくりを実現するために、駅周辺における再開発を推進していきます。また、木曾山崎団地地区などでは地域住民や事業者とにぎわい機能の導入に向けて取り組んでいきます。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
17	<p>今回のレポートでは、モノレール駅とバス輸送との連携・中継基地との関係がよくわかりませんでした。利便性向上がもう少しわかるように説明することを期待します。</p>	<p>「移動の利便性」を高める施策として、公共交通網の再編・交通広場の整備に取り組んでいきます。主要なモノレール新駅に交通広場を整備し、新駅周辺のバス路線を交通広場に接続することで、モノレールと路線バスが快適に乗り継ぎできることを目指しています。また、交通広場には路線バスだけではなく自転車なども停められるよう</p>

		<p>にすることで、よりモノレールを利用しやすくします。</p> <p>交通広場の位置や、交通網の再編方法については、今後検討していきます。</p>
18	<p>住民のモノレールへの期待を高めるためにも「最寄りの桜美林大学等を交えた」議論の場があると我々住民の意識も次第に向上すると思われます。</p>	<p>取組の推進にあたっては、地域住民の皆さまや事業者の方々等との議論や意見交換の場づくりを検討していきます。</p>
19	<p>スポーツ公園・蓮の公園・そして農の風景育成地区(知りませんでした)等のパーツは整備されつつあるようですが、それらを連繫した方策が必要に思われます。都市近郊での農の風景育成地区の指定、非常に魅力を感じます。団地のためにも今後を期待したいと思います。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
20	<p>町田駅周辺は、子連れだと買い物しやすいとは言えないので、モノレール沿線に子連れでも買い物しやすい大型商業施設(ららぽーとやイオンなど)を作ってほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
21	<p>モノレール駅を起終点としたハイキングコースを作ってほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
22	<p>横浜線各駅(古淵・淵野辺など)は神奈川県域にあるため、最寄りの駅までが県境またぎとなり、バス本数などに課題を感じています。モノレールという軸ができることで、交通体系が再編される際、これら路線はさらに縮小され、町田へのモノレールによる送り込みが増えるのではないかと思います。需要予測時までには開業後の交通ネットワークについては、よく議論いただきたいと思います。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
23	<p>小田急多摩線延伸時の新駅との結節の考え方もよく考慮にいただきたいと思います。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
24	<p>モノレールが整備されることで、多摩エリアの数多くの大学等との往来がしやす</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>

	<p>くなります。これは、学生の生活圏・通学圏が広がることにつながり、しいては沿線に活気を与えることになるのではないかと考えています。そのあたりの議論・検討もよろしくお願いします。</p>	
25	<p>モノレール開業後の交通ネットワーク体系は、利便性取り組み①にもありますが、モノレールの需要予測を詰めるまえに、関係事業者と前広な協議をしておくべきだと思います。</p>	<p>ご意見につきましては、構想の取りまとめの参考にさせていただきます。</p>
26	<p>記載されている個別の取り組みが、どことなく総花的に見え、無理にモノレール事業と結び付けようとしている感があります。(都市として、もともとやりたい施策をモノレールに結び付けようとしているように見える)</p>	<p>本構想は、多摩市、町田市両市の上位計画、関連計画に基づく構想であることから、両市の施策・取組が位置付けられています。さらに、モノレールの特性と人やまちへの効果を踏まえて、新たに取組を加えています。</p>
27	<p>「モノレールの走るまちの将来像を示す」のを目的としているが、町田駅を中心としたもので、沿線全体へのイメージは、みどりとか団地再生など一般化されており、途中駅周辺まちづくりのイメージがありません。例えば、桜美林大学と新駅の関係はどのようなイメージをつくっていくのでしょうか。</p>	<p>モノレール新駅周辺のまちづくりについては、構想に位置付けた取組を基に今後、検討していきます。</p>
28	<p>山崎団地を西の玄関口に！～公共施設の集積を誘導する～ 山崎・木曾団地にできる新駅は、バス乗り換えターミナルです。公共用地も確保されているので、大規模施設の誘致を先行すべきです。中心市街地では難しかった都立病院や大学病院、映画館併設の商業施設、保育園などの先行整備が考えられます。拠点性を高めることで、首都圏の民間エネルギーを活かした街づくりを誘発できるでしょう。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
29	<p>冒険のまち小野路～歴史と景観の街づくり～ 小野路は江戸後期には近隣35ヶ村の親村となるなど、古くから開けた町でした。尾根幹線の一本松球場は、元町田市小野路</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>

	町であり、多摩市民にも関心があります。歴史的な材料は豊富なため、農業体験や秘密基地を味わえる冒険の街として、もっと掘り下げてほしいと思います。モノレールの車窓から見える宿場街の風景は一番のウリになることでしょう。	
30	<p>p29 取組⑩「みどり空間の持続的な利活用」について</p> <p>みどり空間の活用に環境学習の場を盛り込んではどうか</p> <p>多摩丘陵最大の緑地が残されている町田市は、様々な生きものの生息地としても誇るべき地域であります。みどり空間の活用に環境学習の場を盛り込んではどうでしょうか。それは新しい建物を建てる箱物行政ではなく、エコミュージアム構想のような地域全体を博物館として捉えるまちづくりの考え方を取り入れてはどうでしょうか。いろいろな世代の人々が学校教育現場も巻き込んで、住んでいる地域の自然環境や自然と人とのつながりについて学べる「環境学習の場」を作っていただきたい。そのためには長年、地域で活動してきた活動団体や大学などと連携する必要があります。</p>	ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。
31	<p>p29 取組⑩「みどり空間の持続的な利活用」について</p> <p>交流回遊拠点の新たな整備は必要か</p> <p>本構想(素案)には交流回遊拠点の整備が掲げられています。新たな施設の建設を考えているのでしょうか。今ある「小野路里山交流館」を整備・活用するので十分ではないのでしょうか。</p>	<p>2022年3月に策定した「町田市里山環境活用保全計画」では、小山田エリアに交流回遊拠点施設を整備するとしています。本施設は、地域の皆さまのご意見を伺い、施設の機能を来訪者の休憩や木工体験ができる工房や地場産品の販売などの機能を有し、小山田エリアにおける里山環境の再生と活用の拠点となる施設としました。引き続き、施設整備にあたりましては、地域のご意見を伺いながら進めていきます。</p>
32	<p>交流回遊拠点の整備について</p> <p>構想の素案には新たに交流回遊拠点の整備をするという旨の記載があるが、今現在ある小野路宿里山交流館を活用するという考えはないのだろうか。新たに整備</p>	<p>2022年3月に策定した「町田市里山環境活用保全計画」では、小山田エリアに交流回遊拠点施設を整備するとしています。本施設は、地域の皆さまのご意見を伺い、施設の機能を来訪者の休憩や木工体験がで</p>

	<p>するのであれば、地域の生き物や自然環境・文化や地域で行われている活動の紹介・環境教育活動等を行うビジターセンターを整備する形が望ましいと考える。</p>	<p>きる工房や地場製品の販売などの機能を有し、小山田エリアにおける里山環境の再生と活用の拠点となる施設としました。引き続き、施設整備にあたりましては、地域のご意見を伺いながら進めていきます。</p>
3 3	<p>専門性の欠如に対する指摘 今回の構想の9ページ「みどり（里山・緑地等）の活用」の節に、「北部丘陵地域は、都市の近郊でありながら、豊かな自然環境を有しています。」とあるが、自然に対する評価がこの程度では自然環境に対する正しい認識が著しく欠如していることがうかがえる。これでは生物多様性の保全にも配慮する姿勢が感じられない。わからないのであれば、自然環境や生物に関する専門家と協力すること。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
3 4	<p>ビジョンを実現するための施策の取組「⑩みどり空間の持続的な利活用」について、課題として挙げられている北部丘陵地域の手入れの行き届かない山林や農地の増加に対する取組としては不十分である。町田市財産である北部丘陵地域全体の活性化のためにも、小山田地区や小野路地区の市街化調整区域にある多くの山林や農地（町田市所有の山林や農地も荒廃が進んでいる）に人を呼び込めるようなまちづくりを具体的に目指してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
3 5	<p>まちづくりをモノレールに合わせるのではなく、市全体を考慮し、市民みんなが暮らしやすい街づくりをしてほしい。最低、今ある小学校を中心にしたコミュニティ作りが必要だ。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
3 6	<p>北部丘陵の下小山田地区には広域大規模病院があり、多摩都市モノレール構想路線の線形が変更されたため、病院関係者、利用者及び市民が非常に困っていると聞き及んでいますので、その対応もお願いいたします。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
3 7	<p>p. 18 ビジョンを実現するための施策</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討</p>

	<p>・「町田駅周辺の再開発促進、新たな都市機能の導入」「町田駅周辺のウォークアブル推進」「公共交通網の再編・交通広場の整備」の記載について、町田駅近接にモノレール駅が出来ることで、既存の公共交通機関（鉄道、バス等）との連携がより強化され、駅周辺との一体的なまちづくりにより、ウォークアブルな街づくりと、滞留空間や沿道空間を活用したにぎわいの創出をめざすことに共感いたします。</p> <p>特に町田駅周辺の一体的なまちづくりの実現のためには、様々な用途が複合したミクストユース型の街づくりが重要と考えております。</p> <p>また AI 等を活用したモノレール沿線でのサービス展開や、デジタル技術を活用した次世代モビリティ等を導入することで、広域的な回遊性を高めることも可能と考えております。</p>	<p>の参考にさせていただきます。</p>
38	<p>市街化調整区域の見直しの拡充 多摩都市モノレールの延伸・小田急多摩線の延伸に町田市から提案されている市街化調整区域の見直しを拡充して北部丘陵地域の整備を推進する。</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> <p>指針の見直しの予定はありません。</p>
39	<p>町田市市街化調整区域における地区計画の運用指針の見直し 地区計画の区域に含むことができない区域の検討をして、実際に制度を活用できるように改正する。</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> <p>指針の見直しの予定はありません。</p>
40	<p>19ページの町田駅周辺の再開発は結構なお話だとしても、モノレールとは何の関係もない。</p>	<p>町田駅周辺では、新たにモノレール新駅が整備されることから、モノレール延伸を見据えた交通ターミナルの整備など交通基盤</p>

		の見直しを検討していきます。
4 1	29ページのフットパス活動であるが、市内でこの活動を主導する「みどりのゆび」がモノレール延伸を厳しく批判しているのは知るべきである。	取組の推進にあたっては、地域住民の皆さまや活動団体の方々等の考え方を十分踏まえて進めていきます。
4 2	31ページの「Jリーグの試合」の動員数は直近でも年間12万人にすぎない。一日にならずと330人である。75000人と見込んだ乗客数の1%の半分にもならない。さらに、薬師池公園云々はモノレールと何の関係もない。	モノレールの需要（利用者）については、本構想に基づく取組を市で着実に推進していくとともに、進捗を踏まえて、今後、東京都などの関係者間で、検証等を進めていきます。 薬師池公園については、モノレール新駅からアクセスする方法を今後検討していきます。
4 3	33ページ「移動の利便性」であるが、現状で乗り換えなしで行ける路線バスの経路にモノレールの乗り換えを割り込ませるのが、どうして利便性の向上になるのか？	モノレール延伸により、輸送力や定時性、速達性が向上することや、導入空間となる道路の整備に合わせて道路混雑が緩和されること、それに伴うバスの定時性が向上することなど「移動の利便性」に係る様々な効果が期待されます。これらの効果を最大限発揮するために公共交通網の再編や交通広場の整備などの取組を進めることで「移動の利便性」を高めることを目指していきます。
4 4	34ページ、グリスロのような小回りのきく地域交通とモノレールのような小回りのきかない大量交通機関は水と油である。無理筋の接ぎ木をするが如し。	モノレールが拠点間をつなぎ、地域の中では、自宅や目的地とのラスト・ファーストワンマイルの移動を支えるグリーンスローモビリティのような「小さな・ゆったりとした」交通を利用して、目的地まで移動がしやすい環境づくりを目指しています。
4 5	P. 19 取組①の町田駅周辺の再開発促進、新たな都市機能の導入のところで、芹が谷公園を含む回遊性が描かれています。しかし、公園周辺には住宅地が広がっており、多くの駅利用者が回遊するには適切ではないように思いますし、公園の整備計画をめぐって、地元の理解も進んでいない状況のなかで、このように素案の中に描いてよいのでしょうか。 取組②に、事業化決定前までに芹が谷公	芹ヶ谷公園”芸術の杜”パークミュージアム事業につきましては、これまでも説明会や報告会を開催しご意見を伺いながら進めてきました。今後も、芹ヶ谷公園近隣の地域住民をはじめ市民の方々に丁寧に説明をしながら進めていきます。

	園を再整備することが書かれていますが、モノレールの建設に関連させて公園事業を進めようとしていることから計画に無理が生じ、地元からの反発や、行政への不信を生んでいるように思います。	
4 6	P. 21 取組③団地再生の推進でも、にぎわいの再興がうたわれていますが、駅前も団地地区内も、どこでも、にぎわいを創出するようなまちづくりでよいのでしょうか。高齢化していくことは明らかですから、にぎわいだけではなく、落ち着きや安らぎを居住環境のテーマにして、人びとのウェルビーイングを高めるようなまちづくりも必要ではないでしょうか。	団地再生の取組については、団地にお住いの皆さまや事業者の方々など関係者でまちづくりの方向性について、今後検討していきます。
4 7	P. 23 取組④モノレール沿線の景観づくりの記述が乏しいと思います。モノレールの建設にともなって環境を改変する場合、失われた自然環境を代替するか、事業化以前よりも豊かなような環境づくりをめざすような取組を取り入れていただきたいです。	ご意見を参考に文言を修正します。 なお、2024年3月に改定を予定している「町田市景観計画」において、多摩都市モノレール町田方面延伸を見据えた景観づくりの考え方を示し、地域特性を踏まえた魅力ある景観づくりの実現を目指していきます。
4 8	P. 23 取組⑤公共施設や公共サービスの相互利用について、具体的に何に取り組むのかイメージが湧きません。図中の「他市との連携」には、相模原市等との連携も含まれるのでしょうか、それがモノレール事業とどのような関係があるのか、説明していただきたいです。	公共施設や公共サービスの相互利用については、モノレール沿線市だけではなく、モノレールや導入空間となる道路を踏まえた公共交通網の再編を行うことで、モノレール新駅と周辺拠点を路線バスでつなぐなどにより、連携することを目指しています。
4 9	p. 24 取組⑥新たな土地の利活用ですが、車両基地と一体的な面整備は具体的なイメージがわかりますが、その下は図に拠点と軸のイメージと書かれているくらいですから、大まかな構想レベルだと感じられます。このため、計画の熟度に差がありすぎて、1つの取組としてまとめることに無理があるように思います。	ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。

	<p>また、「忠生周辺のにぎわいとみどりの都市拠点づくり」とあり、「住みやすい健康・交流のまち」をうたっていますが、地域の自然環境を活かして、どのようにそうしたまちづくりを進めていくのか、イメージが湧きません。みどりを住みやすさや健康につなげるのは理解できますが、そこににぎわいをもち込んだら、みどりの魅力を失いませんか？人びとがにぎわうことよりも、「みどり」に含まれる多様な生きもののにぎわい（生物多様性）を、人びとが感じられるようになることが大事ではないでしょうか。それは健康や安らぎにつながるように思います。</p>	
5 0	<p>p. 28 取組⑩「ウォーカブル推進」という日本語はわかりにくいです。単純に「歩いて楽しい空間づくり」でよいのではないのでしょうか。「歩いて楽しいウォーカブルな空間づくり」という表現は冗長です。</p>	<p>町田市は、国が推進する「居心地がよく歩きたくなる」まちなかづくりに賛同する「ウォーカブル推進都市」に位置付けられています。そのため「ウォーカブル推進」という言葉を用いています。</p>
5 1	<p>p. 29 取組⑪「みどり空間の持続的な利活用」とありますが、「持続的な利活用」をどのようにすすめていくのかわかりません。フットパス活動や小野路里山交流館の整備をすすめても、ほとんどの里山は荒れていくばかりでした。みどりを楽しむ人が増えても、みどりの管理を引き受けるような担い手を育てることが必要ではないのでしょうか。</p> <p>「小山田蓮田緑地」という緑地の名称が取組として書かれているので、統一感がありません。これを入れるならば「小山田蓮田緑地の活用」などと書くべきでしょう。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p> <p>また、ご意見を参考に文言を修正します。</p>
5 2	<p>P. 30 取組⑫「農の風景育成」とありますが、この第一段落は都市農地の説明となっており、取組の説明として適切とは思えません。ほかの取組の記述との精粗に差があ</p>	<p>農地を保全、活用する取組「まちだベジハブ」や「まちだベジハブ」を先導するモデル地区として指定した「農の風景育成地区」の取組を補足するため、都市農地の説明を載せています。</p>

	ります。	
5 3	<p>P. 31 取組⑫「既存ストックの活用」の「野津田公園の利用拡大」ですが、スポーツ人口は減少しており、量的に拡大するような時代ではないでしょう。豊かな自然が残されているメリットを活かし、バーベキューやピクニック等ができる広場の整備はよいと思いますが、希少な湿地環境を埋めてスケートパークを整備するのは、取り返しのつかない自然の喪失となり、野津田公園の魅力を大きく損なうことになると思います。</p>	ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。
5 4	<p>多摩線新駅とモノレール新駅をつなぐプロムナードの整備 2 駅をつなぐ市道 155 号線はほぼ鶴見川と並行しており、多摩線新駅の西には鶴見川の源流があります。現在、上小山田付近に「みつやせせらぎ公園」がありますが住宅地の裏側にあたり、あまり認知されているとは言い難い状態です。 この「みつやせせらぎ公園」を含み、かつ鶴見川と市道を含む「せせらぎ緑道」をモノレール新駅まで大々的に整備することで魅力的な沿道をつくることができます。 この「鶴見川せせらぎ緑道」はこの地の並木として最も馴染みのあるサクラの列植とします。また、源流においては既に試みられているホテルの棲家となる清流の整備と管理を積極的に推進し人が水と親しむ環境をつくり、毎夏の小山田の風物詩となるような整備を考えます。本整備は現在改修中の源流の泉の更なる魅力づけにもつながると考えます。 小山田サクラ・トレイルの整備 2 つの新駅とこれらの軌道を軸に更に広域な魅力づけを考えることで、地域の付加価値は更に高まります。 このモチーフとして最も効果的なものが</p>	ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。

サクラ並木の延長整備です。大泉寺をはじめ小山田周辺にはサクラの名所が沢山あります。そして、これら各サクラのスポットを半ばつないでいるサクラ並木が数か所存在しますが、尾根緑道以外は活性化されてません。そこで、これらの道をそれぞれループするようにつなげるサクラの並木を整備することで総延長約 10 km に及ぶサクラ・トレイルが完成します。2 駅のサクラのせせらぎ緑道を大きな軸とした長大なトレイルは歩いて、車でも、電車からも望める小山田の名所になることでしょう。

多摩線新駅一杜の駅計画

唐木田からトンネルを抜ける（沿線の一部地中化を想定しています）とそこには杜のホームが現われます。豊かな自然の緑に包まれた環境にある駅も緑の駅という考えです。ヒューマンスケールを無視した都心の巨大な駅では享受できない、樹木がホームにあり周囲の方向性が人の眼で見通せる適切なサイズの駅がそこにあります。駅舎には代官山や藤沢にある蔦屋書店のような低層の商業施設を誘致します。この施設のメリットは文化・アートの提供だけでなく、メディカルや地域住民への他サービスの一元管理をコンパクトに実現できるところにあります。また、ここを拠点に文化の発信も同時に可能となりますので、アクセスの容易さから都心の人たちも誘引する効果を生むことができます。蔦屋書店は地方への出店も視野に入れてますので山野であるという点はメリットになります。木々に囲まれた自然のなかでコーヒーを飲みながら本を開く環境に広範囲な集客が望めますし、このことが当地の付加価値を高めることは想像に難くないと思います。杜の駅はせせらぎ緑道の先にあるモノレール新駅一空の駅からも臨むことができます

	<p>ので、この緑道がサクラのパイプとなって双方の駅の活性化にもつながります。更に緑道周辺には低層のサ高住を充実させることで、地域住民の高齢化に対処することが必要と考えます。また、住民目線として身近にあれば便利で魅力ある小さな店舗（例えば、手作りパン屋さん）の展開も大切な要素と思います。</p> <p>この地に流入する人たちにはもちろんのこと、すでに住んでいる方たちへ配慮することが、街の発展につながり魅力ある地域となることでしょう。</p>	
5 5	<p>今回想定されている延伸ルートは極端なS字型となっています。地点間を最短・最速で結ぶ軌道系の特性からはあまり見られない線形となっています。私はこの事がおかしいと言う積りではありません。集客ポイントが分散している北部丘陵地域の実態を見るとむしろこのS字型になる事はやむを得ない事だろうと思います。</p> <p>この北部丘陵地域は、かなりの広がりをもった緑豊かなエリアであり、S字型であるがゆえに複数のモノレール駅が想定されます。この事を背景に以下提案いたします。『これら複数の駅を起終点とし、エリアを縦横に結ぶ《フットパス》のルートを整備していただきたい』と言うものです。</p> <p>・石坂丈一町田市長は日本フットパス協会の会長をされています。</p> <p>緑豊かなエリアだということのみならず、北部丘陵帯には、今回の構想素案には表れていない複数の古道や歴史的・文化的な貴重なポイントが多数存在します。フットパスルートの整備は、こうしたポイントを有機的に結び付け、訪れる多くの市民や県外からの訪問客に健康的な活動をはじめ豊かな体験を提供する事が可能となります。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>

	<p>現在町田市には、この北部丘陵を愛する多くの市民や健康ウォークを楽しんでいるグループが多数あります。フットパスルートを計画する初めの段階からこうした方々が参画できるような工夫をして頂けると、より裾野が広がった優れた計画が出来上がると思います。そして、最終的には行政の参画により統一された案内版やマップなどの整備がなされることを期待いたします。</p>	
5 6	<p>まちづくり構想（素案）P10 町田駅周辺の現状と課題 P19 町田駅周辺のビジョンを実現するための施策に対する意見要望 小田急線東側の開かずの踏切についても町田駅周辺の再整備と合わせて解決を図ってほしいです。P19 黄色の点線を横断的に結ぶ「絹の道栄通り」「旧鎌倉街道中町道通り・二番街通り」が現状線路で分断されており、住民としては不便に感じています。まち全体としての回遊性向上やウォーカブル推進をうたうのであれば地下通路のみで解決とせず P10 に開かずの踏切の記載をするべきでないでしょうか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
5 7	<p>「沿線の多様な土地利用の誘導」ではなく「新駅周辺の多様な土地利用の誘導」とすべき 駅と駅の間は、モノレールが整備されたとしても乗り降りできるものでもなく、モノレール整備だけをもって人々の利用が変わるものではありません。そのことから、モノレール沿線という「線」ではなく「エリア（面）」として、ビジョンを整理していることは良いと思います。 その観点から考慮すると、ビジョンを実現するための施策「取組⑥新たな土地の利活用」の「沿線の多様な土地利用の誘導」における、道路沿道における複合的な土地利用の誘導は見直すべきです。見直</p>	<p>モノレール沿線の土地利用については、地域の特性を踏まえて、地域住民の皆さま等のご意見を伺いながら今後検討していきます。</p>

	<p>さずこのままの内容では、将来的に沿線の道路沿いにはアパートやいわゆるロードサイド店舗が立ち並んでいくことになり、無秩序でメリハリもない街並み、景観が広がっていくことになってしまいます。そして、それは、「モノレールに乗って町田駅周辺に買い物に行く」ということではなく、「車に乗ってロードサイド店舗に買い物に行く」というライフスタイルを推し進めることとなり、本構想の目的にもあるモノレール事業の安定した事業性確保や、町田の大きな魅力である町田駅周辺での商業機能の集積とは真逆の内容となってしまいます。そのほか、本構想において課題としてあげている「道路混雑の緩和」や「環境負荷の低減」にも反する内容ですし、「取組④モノレール沿線の景観づくり」の主旨にも反するものです。そのため、駅間においては単にモノレール沿線の道路沿いということだけで、商業施設や高い建物が建てられるような用途地域の変更や容積率の緩和等の都市計画変更などは行うべきではありません。以上のことから、取組⑥において「沿線の多様な土地利用の誘導」ではなく「新駅周辺の多様な土地利用の誘導」とすべきです。</p>	
58	<p>「周辺環境に配慮した一体的な面整備」にすべき 車両基地はどここの場所に整備されるのでしょうか？一般住宅地なのか、住宅団地なのか、みどり豊かな丘陵地域なのか、既存鉄道駅周辺の商業地なのか、どのような車両基地と一体的な面整備とするのかは、設置する場所によって違いが生じるものであり、その立地に適合した整備にする必要があります。そこで、取組⑥においては、単に「一体的な面整備」ではなく「周辺環境に配慮した一体的な面整備」としていただきたい。</p>	<p>ご意見を参考に文言を修正します。</p>

<p>59</p>	<p>多摩市のみでなく、他の沿線地域との連携強化を図るべき</p> <p>多摩センター駅は乗り入れ路線も多く、モノレール延伸によってさらなる発展が見込めると考えるが、日野市、立川市、東大和市等の沿線自治体、府中市をはじめとした多摩地区内の自治体との連携強化をもっと打ち出してほしい。</p> <p>⇒以前より、町田市と多摩地区の多くの地域では公共交通機関で北側への移動がしにくさから、直線距離が近いにも拘らず通勤通学での行き来が少ない傾向にあった。モノレールの延伸によって町田市との南北の移動が円滑になることで、例えば町田市から立川市へ通勤したり、東大和市から町田市へ通学する等の人流が期待される。現状の鉄道網から神奈川県とのつながりが強いとされている町田市だが、実際は多摩地区以外の何者でもないという点を強く押し出して「チーム多摩」でのモノレール延伸の機運を高めるべきと考えます。(この際、リニア等、神奈川県のごことは一旦考えなくても良いと考えます。)</p> <p>○想定されるメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進学先の選択肢の増加 ・勤務先が多摩地区内であれば転居せずに通勤可能 ・拠点数を抑えてのビジネスチャンスの拡大 ・生活の中の楽しみの増加(多摩地区の他の町の散策、多摩動物公園、ピューロランド等への訪問)前頁の内容は多摩地区の南北の往来をしやすくするという当初の目的に合致していると思いますので、何卒ご検討をお願い致します。 <p>親しい友人が多摩地区内に分散しており、仲間が集まる際にも町田だけは行きづらいという話題になる為、北側への交</p>	<p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。</p>
-----------	--	--

	<p>通網のなさが町田の弱点と常々考えております。車やバイクであればすぐに着く距離ということがわかっていることも残念な気持ちに拍車をかけてしまいます。</p> <p>モノレール沿線まちづくり構想策定につきましては、以上を参考に「町田は多摩」を全面に打ち出してのご検討をお願い致します。</p>	
--	--	--

第6章 多摩都市モノレール町田方面延伸 開業までのプロセス（2件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
60	<p>モノレール早期延伸に繋げるため、なるべく早く具体的なスケジュールを示してまちづくりを進めてほしい。</p>	<p>具体的なスケジュールについては、市で本構想に基づく取組を着実に推進しつつ、今後、東京都などの関係者間で、協議・調整を進めていきます。</p>
61	<p>p.36 多摩都市モノレール町田方面延伸開業までのプロセス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開業までのプロセスに関する概要の記載について、計画の推進にあたっては、多くの関係者調整や手続きが必要である事から、早期に計画が実現できるように事業決定や開業の目標となるスケジュールを具体的に明示し、関係者との意見交換等の機会の設定をご検討いただけますと幸いです。 ・導入空間となる道路の設計深度化・関係者協議の記載について、特にモノレール駅は、周辺建物と接続する計画調整にあたり、関係権利者との情報連携をお願いいたします。 	<p>具体的なスケジュールやモノレール新駅の位置については、市で本構想に基づく取組を着実に推進しつつ、今後、東京都などの関係者間で、協議・調整を進めていきます。また、取組の推進にあたっては、地域住民の皆さまや事業者の方々等との議論や意見交換の場づくりを検討していきます。</p>

構想全般（1件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
6 2	<p>全体を通して、まちに「にぎわい」をもたらそうとしているように読めますが、一部では可能であっても、どこにおいても求める価値ではないと思います。豊かな自然が残っているところでは、にぎわいよりも、「安心できる」「落ちつける」といった価値の方が重要かもしれません。右肩上がりの時代では「にぎわい」があることを求めてよかったかもしれませんが、安定成長期の成熟社会においては、またSDGsを求める現代においては、持続可能な社会の実現が目標となるべきだと思います。それは、自然と調和し、人びとが心身ともに満たされた状態であること（ウェルビーイング）を求めるような社会です。そのような社会で大事にすべき価値とは何なのかを、あらためて考える必要があると思います。</p> <p>町田市在住の進化生態学者は生物多様性を「生きもののにぎわい」と意識しました。私たちは、「にぎわい」という言葉を、若者たちが集まって活動しているような状況を想像しがちで、ただ豊かな自然が残っているところに「にぎわい」を感じません。しかし、生きもの側の視点に立てば、たとえば町田市の忠生・北部丘陵地区に豊かに残る「みどり」にも、「生きもののにぎわい」はあるはずで。ゆったりと落ち着いた暮らしを楽しめる居住環境を形成できれば、そうした「にぎわい」を感じられるようになり、人びとのウェルビーイングにもつながると考えられます。</p> <p>国は2030年までに、「自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め、反転させる」ネイチャーポジティブを目指しています。私たちがつくり出す「にぎわい」とは、ネイチャーポジティブへ向かうことではないでしょうか。</p> <p>豊かな自然を生かしたまちづくりを考えるならば、「にぎわい」という言葉を使わないか、あるいは、この言葉の意味を転倒させることが求められると思います。</p>	<p>暮らしやすい、過ごしやすい環境やそれを支える便利な移動の環境を整えることで、安心して快適に住み続けることができ、さらには、地域の外から多くの人を訪れ、地域内で多様な交流が創出されるような、住む人や訪れる人の“ココチよさ”がかなうまちの実現を目指していきます。</p>

② モノレール延伸に関すること（28件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
63 ～ 90	<p>多摩都市モノレール町田方面延伸について、モノレールの必要性や事業性、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。</p> <p>※個別の意見は、P33～P40 参照</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>多摩都市モノレール延伸の事業化に向けて、市で本構想に基づく取組を着実に推進しつつ、東京都等を含めた関係者間で、事業性や景観・環境への影響などの課題について、協議、調整を進めていきます。</p>

③ 延伸ルートに関すること（10件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
91 ～ 100	<p>本構想で前提としている延伸ルートの見直しを求めるご意見。</p> <p>※個別の意見は、P40～P44 参照</p>	<p>多摩都市モノレール町田方面延伸における延伸ルートについては、東京都、町田市、多摩市、多摩都市モノレール(株)及び学識経験者で構成する「多摩都市モノレール町田方面延伸ルート検討委員会」で選定されました。選定されたルート案を基に需要の創出に資するまちづくりの深度化及び取組を着実に進めていきます。</p>

④ モノレールの営業に関すること（1件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
101	<p>「モノレール沿線まちづくり構想(素案)」を拝見して、まだ盛り込まれていない項目について御検討をお願いしたく、意見申し上げます。この素案では、モノ</p>	<p>モノレールの営業に関しては、多摩都市モノレール株式会社を含めた関係者間で今後、協議、調整を行っていきます。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の取組検討</p>

	<p>レールの営業面には触れていませんが、おそらく町田市も出資者に連ねることから、ある程度営業施策に触れても良いかと思っています。その上で、「1 PASMO によるバス・モノレールの乗り継ぎ割引の導入」、「2 バス・モノレール結節機能」についても言及していただきたいと思います。乗り継ぎ割引は、現在の多摩都市モノレールでは導入されていませんが、混雑緩和のためにもポイント還元でも良いので、誘導策が必要だと思います。バス・モノレール結節機能は、既設の多摩ニュータウン駅は町田市外ということもあり、現状維持だと思いますが、桜美林大学付近と町田駅について、スムーズな乗降導線を確保するような設計をしていただきたいと思います。全線立体交差で悪天候にも強いモノレールの特性を生かして、小田急線や横浜線が運転見合わせの場合の人数増加にも対応可能な収容設計が望ましいと思います。またせっかく新設するのですから、駅舎部分にミニコミュニセンター機能があれば、有益な公金投資と言えるかなと思います。以上私見を申し上げます。</p>	<p>の参考にさせていただきます。</p>
--	---	-----------------------

⑤ モノレールの需要に関すること（3件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
102	<p>小田急線及び京王線の乗客は、通勤時間帯にはほぼ満員です。モノレールに運行により、これ以上に人口が増えて場合には、どのような対策が必要でしょうか。本資料には、対策の必要性について記載されていません。</p>	<p>モノレールの需要（利用者）については、本構想に基づく取組を市で着実に推進していくとともに、進捗を踏まえて、今後、東京都などの関係者間で、検証等を進めていきます。</p>
103	<p>（東京都の想定とは別に）町田市独自でモノレール開業から10年後ぐらいまでの利用者の想定をして市民に説明してください。少子高齢化は今後ますます進んでいくと言われています。モノレール</p>	<p>モノレールの需要（利用者）については、本構想に基づく取組を市で着実に推進していくとともに、進捗を踏まえて、今後、東京都などの関係者間で、検証等を進めていきます。</p>

	<p>のルートには学校や団地が多く、利用者が減っていくのではないのでしょうか？ゼルビアのホームゲームは年間 20 試合程度でその時しか利用者は望めません。費用対効果やまちづくりの相乗効果を考える上で、市としても十分な予測を的 確な対策を検討しておく必要があると思います。そのことについて現時点でどのように考えているか説明してください。</p>	
104	<p>町田市内の少子高齢化は待ったなしで、既に市内には限界集落が既に 6 件ある（藤の台団地、小山田桜台団地、三輪緑山...）、今後とも限界集落は増え続けるが、モノレール沿線にあるのは、小山田桜台団地のみである。そもそもシルバーパスが使える高齢者が有料のモノレールを利用するだろうか。</p> <p>現在箱根ヶ崎延伸が先行しており、その完成後に町田延伸が着手するとなると、実現 20 年先の話である。その時点では市内の多くの街区は少子高齢化が極まってゴーストタウンになっている。モノレールがあらゆる問題を解決するという妄想を仮定しても、これは死人に強心剤を打つようなものである。しかも、前段で述べたように、多くの限界集落とその候補（藤の台団地、鶴川団地、三輪緑山、成瀬 7 丁目、金井 3 丁目...）はモノレールの「恩恵」とは無縁である。</p> <p>7 ページにある人口移動のデータを見ても、町田市と多摩市を含む既存沿線 5 市間の移動需要は少ない。これはパーソントリップ調査の結果を見ても明らかである。そもそも、都心に繋がらない南北の移動需要は乏しいのである。都のルート検討委員会がだした、一日 75000 人という乗客見積りも全く根拠が示されていず、たんなる「言い値」に過ぎない。</p> <p>16 ページで挙げられている「効果」もほとんどはムード的な代物であるが、「乗</p>	<p>モノレールの需要（利用者）については、本構想に基づく取組を市で着実に推進していくとともに、進捗を踏まえて、今後、東京都などの関係者間で、検証等を進めていきます。</p>

	り換えなしで町田～多摩センター～立川を往復できる」について。現状でも町田から多摩センター・立川には小田急線・JR線で移動は可能だし、しかも既存路線の方が所要時間も短く運賃も安い。乗り換えがない、というだけで、モノレールを選好するだろうか？	
--	---	--

⑥ モノレール新駅に関すること（2件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
105	本資料には、小田急線の延伸について記載されています。しかし、小田急線の停車駅とモノレールの停車駅との関係が全く記載されていません。モノレール駅の設定はどのように検討されたのでしょうか。	モノレール新駅の位置については、東京都など関係者間で、今後、協議、調整を進めていきます。
106	現状では、町田駅におけるモノレールの導入イメージがわかりません。早期に町田駅周辺の再整備計画を整理し、皆でイメージを共有することが大事だと思います。極力駅周辺整備を前倒しし、導入空間を確保・明示することで、開業後のすみやかなまちづくりに資すると思います。駅位置を早めに地域と合意し、駅のイメージを共有することで機運が醸成されると思います。駅位置決定は、政治的にもタイミングが難しいとは思いますがよろしくをお願いします。	モノレール新駅の位置については、東京都など関係者間で、今後、協議、調整を進めていきます。 ご意見の趣旨については、今後の取組検討の参考にさせていただきます。

⑦ 事業費に関すること（1件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
107	事業をすすめるにあたり、モノレール開業までに町田市が負担する総事業費を市民に説明してください。 モノレールは長期に渡り、導入空間としての道路整備や支柱や軌道桁等のインフラ整備等で多額の費用がかかると思いま	町田市が負担する総事業費については、構想に位置付けた取組を実施していく中で精査を行っていきます。 なお、モノレールの整備に関しては、導入空間となる道路整備は、東京都と町田市が協力して進めていきます。モノレールの軌道

	<p>す。モノレールが街づくりにはたす役割が大きいとしても、市の財政にかかる負担も大きくなると思います。モノレールの利点ばかりでなく、市民にリスクも説明をし理解を得たうえで事業を進めてください。</p>	<p>桁、支柱、駅などの基本的な施設（インフラ部）の整備は、道路の一部として取り扱われるため、道路を管理する者が行います。その他、車両や電気設備など（インフラ外部）の整備は、多摩都市モノレール株式会社が行う予定です。</p>
--	---	--

⑧ 導入空間となる道路に関すること（2件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
108	<p>小野路は歴史的景観と里山、豊かな自然が都市近郊としては奇跡的に残っているのが魅力で、私はそんな小野路での暮らしにとっても満足しています。</p> <p>モノレールが延伸されると、今以上に多くの方がこの地域を訪れ、楽しめることと思います。人が増えることへの心配もありますが、と同時に住民として誇らしく思う気持ちもあります。</p> <p>ただしひとつ懸念していることがあります。モノレールは都市計画道路（大きな道路）の上に建設されるものだと聞きますが、小野路周辺の道は細く、道を拡幅工事する余地もあまりないように思えます。そうなると、モノレールを通すために小野路の里山の中に新たな道路を建設することになるのでしょうか？</p> <p>道路が建設されると、これまで認められなかった開発が認められるようになるかと思えます。山林と田畑が複雑に入り組んだ魅力的な里山風景が失われ、宅地や商業地になってしまうのでしょうか？</p>	<p>モノレールについては、原則として導入空間となる道路が必要です。また、モノレール沿線の土地利用については、地域の特性を踏まえて、地域住民の皆さま等のご意見を伺いながら今後検討していきます。</p>
109	<p>モノレールをトンネルの中をとおすように求めます。</p> <p>現在東京都都心部においては地下鉄が張り巡らされています。これは公共の防空壕、地下シェルターと見ることもできます。都心部に偏りすぎているため、多摩地区にも同様のものを整備することを求めます。</p>	<p>モノレールは基本的に、道路空間に支柱及び軌道桁等を設置し、その上を走行する構造となります。</p>

⑨ 自然環境等の継承、保全に関すること（18件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
110 ～ 127	<p>本構想に基づくまちづくりやモノレール延伸にあたり、自然環境や生物多様性の継承・保全を十分配慮した取組を求めるとご意見。</p> <p>※個別のご意見は、P44～P56 参照</p>	<p>本構想の上位計画である「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」ことを基本方針として掲げています。</p> <p>このことを踏まえて、モノレール沿線まちづくりを進めるにあたっては、環境への影響を最小限に抑えられるような工夫やグリーンインフラとしての機能が維持できるように検討します。</p> <p>また、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っていきます。</p> <p>モノレール延伸による景観・環境への影響などの課題については、東京都など関係者間で、協議、調整を進めていきます。</p> <p>ご意見につきましては、構想の取りまとめの参考にさせていただきます。</p>

⑩ 構想以外に関すること（11件）

No.	ご意見の概要	市の考え方
128 ～ 138	<p>本構想以外の道路整備やまちづくりの取組等を求めるご意見。</p> <p>※個別のご意見は、P56～P58 参照</p>	<p>ご意見につきましては、参考にさせていただきます。</p>

② モノレール延伸に関すること（個別意見No.63～No.90）

No.	ご意見の概要
63	なぜわざわざ自然豊かな北部丘陵地帯に通すのか疑問である。一度壊れた自然は元に戻りません。やめてください。芹が谷公園にしる、ゼルビア駐車場にしる、なぜ自然を破壊してまで箱物を作りたいのか？何か利権があるのですか？町田市長及び町田市役所、町田市議会の市民の声を聴かない姿勢には憤りを感じている。
64	モノレールは、建設費や維持費が高額です。特に、芹が谷公園を通るコースは、起伏が多く建設は、難工事なり費用が高額になり自然や景観を損ねる。また、モノレールは地上 25m 以上の高さがあり、大型建設であり、走る音がうるさいし、今の時代に合わない。これから東京都の認可が下りて完成するのは 10 年以上先になる。そのころには町田の人口も減り、減らなくても高齢化はますます進み、交通混雑も今より緩和される。モノレールはシルバーパスも使えず、運賃が高いので、BRT などにした方が良い。
65	町田市内を縦方向に移動する場合、公共交通機関はバスしかなく、休日になると道路の渋滞により、運行が遅れ、また、最近ではバスの運転手不足が問題になってきており、他の移動手段が今後さらに必須になってくるものと思われます。そのようななかで、モノレールができることは、定時運行が確保でき、さらに、一度の運転で大勢の乗客を運ぶことができることから、移動手段として優れており、今後を見据えて整備することが必要であると考えます。 また、来シーズンから町田ゼルビアが J1 に昇格することから、大勢のファン・サポーターが訪れることになっていくことが見込まれます。現状のままでは、バスの運行本数が限定されることから、例えば、試合開始直前に鶴川駅に来た方が、バスが少なく、また、道路の渋滞も重なって、試合開始に間に合わないケースが多発することが想像できます。この意味でも早急にモノレールの整備が必要であると考えます。
66	2024 年問題等でバス運転士不足が深刻になっていくなかで、モノレール建設は良いことだと思います。また、産業の発展にも寄与すると思いますので、建設には賛成です。以上、意見とさせていただきます。
67	日本全体及び町田市の人口は減少傾向にあり、モノレールが建設される頃には、人口が相当減少していると思われます。モノレールの建設により、人口はどのように変動するのかの想定が全く記載されていません。モノレールは本当に必要でしょうか。
68	雨の日には、個人ごとの自家用車利用等により、道路が混んでおり、バスは時刻通りに駅に到着しません。モノレールの建設よりもバス専用路線の確保、BRT の導入促進の支援対策を実施すべきと思われます。専用路線の確保、BRT の導入が進めば、モノレールの必要はどのようなところにあるのでしょうか。本資料では、モノレールの必要性をきちんと説明すべきです。
69	モノレール建設には反対です。 これから人口が減り高齢化も進むため巨額の費用をかける意味がない。障がい者の方にも優しくありません。自然破壊、景観を壊してまで、建設することには絶対反対。地震も多いのに、高い所を走るモノレールなど考えられません。

7 0	<p>モノレール町田延伸に反対します。</p> <p>1. 交通インフラの整備であれば、現在渋滞している幹線道路の拡幅で渋滞解消を最優先。多摩都市モノレールはほとんどが幅 20m 以上の道路の上にある。町田延伸におけるその道路の建設費を道路拡幅に充てる。渋滞の無い道路で、バスの増発等を含めた市民の足を確保し「移動の利便性」を図る。</p> <p>2. 将来の人口減を見越して、採算面を憂慮。負の遺産を作る可能性があるから、日本の他の都市でモノレール建設は無い。負の遺産で子孫に重税を課す。住民税の負担が重過ぎて、教育にも資金を当てず少子化が進む住めない町田に危惧する。</p> <p>3. 市の広報でのモノレール建設のメリットだけを「暮らしやすさ・過ごしやすさ」「移動の利便性」と曖昧な括りを繰り返すだけの文言は信頼出来ない。反対意見を聞く耳がある「広報」がある訳が無いでは、市民参画は程遠い。</p>
7 1	<p>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。コンクリートの構造物を取り払うのも多額の出費となります。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。環境にやさしい公共交通を他市に学んで取り入れることを提案します。大きな事業者だけが建設に関わる仕組みを変えて、町田市内の中小業者が関われる公共事業とし、市民の利便性につながる政策を期待します。</p>
7 2	<p>時代錯誤も甚だしく、大反対します。</p> <p>人口減少・税収減収且つ高齢化が必須の行政の中で、将来に禍根・負の遺産を残すべく本計画は直ちに中止すべきだ。既に、幾つもの自治体の実証試験を終え、公道での自動運転実証に入っている「AI 電動バス」を採用すべきだ。そして、このルート等は地域住民との話し合いで決めれば良いのではないか。</p> <p>先ずは、先行自治体の視察を試みれば如何!!</p>
7 3	<p>都政や市政が行うべきことは災害の多い国に住む住民のくらしが安心・安全であることが重要でこれに力を注ぐべきと考える。賑わいや利便性等はあまり重要なことではない。モノレールの敷設が目的達成に寄与するかも疑わしい。しかも、モノレールは次のような弱点も抱える。再検討を期待する。</p> <p>1) 景観を悪くする</p> <p>2) 身体的弱者や高齢者にとって使い勝手が良くない。</p> <p>3) エレベーターやエスカレーターが必須となり維持管理上の費用が嵩む。省エネではない。時代の要求に反する。</p> <p>4) 曲がりくねったモノレールルートは速達性を阻害し利用者の金銭的負担が大きくなる。事業性を悪くする。費用対効果が悪い。</p> <p>5) モノレールは縷々良い乗り物というが、その根拠がはっきりしない。本当にそうならば他のモノレールが廃止されている理由は？</p> <p>「モノレール沿線まちづくり構想素案（概要版）」を拝見させて頂いたが、記述内容は作為的で事実を反映したものになっていない。こんなものを実現させたら将来のお荷物になりかねないと感じる。事例、根拠を明らかにした説明を望む。</p>
7 4	<p>モノレール延伸計画に反対です。この計画により、自然環境の破壊が目に見えているからです。芹が谷の森には高い橋脚が打ち込まれ、公園の空を強風に弱いモノレールが走り地震が起きたら！と考えると恐ろしいです。頻繁に起きる地震災害は他人事ではありません。</p> <p>なぜモノレールにこだわるのか？</p> <p>なぜ BRT 路線バスの検討が無いのか？納得いく答えはホームページを見ても見つかりません。今一度立ち止まって計画を見直して下さい。</p>

75	<p>モノレールは町田には適していない。他の交通機関を考えるべきだ。市内すみずみ、子どももお年寄りも交通不便な所に目を向けた公共交通が必要だ。人口が減り、高齢化が進む中でモノレールは無謀だ。これ以上負の財産をつくるな。</p>
76	<p>もし、すぐ認可されたとしても完成は10年後、20年後になるでしょう。人口減少、高齢化を考えると市民全員がモノレールよりも便利になる方法を考えましょう。モノレールは乗るために、モノレール駅までバスに乗らなければならない。エレベータで昇り降りが必要。現在のバスの路線を増やした方がよほど便利です。建設、維持費も巨額、大型建設物が固定で社会変化に対応できません。家の近くに橋梁でも建設されることになれば、地盤変化、騒音等々不安なところです。BRT（連節急行バス）や現在のバスをより充実させ、便利にすることを考えましょう。市の税金、都の税金は本当に市民のためになるものに使ってください。小・中学校の統廃合など考えず、未来の社会をつくる子供達のためにゆったりした校舎で少人数で教職員も増加し、ひとりひとりを大切に、こういうところにこそお金を使ってください。</p>
77	<p>忠生地区は18k㎡という広大な面積を抱え、人口も約8万人を擁している大きな地域です。しかし、地区には鉄道がなく交通不便なところで多摩都市モノレール延伸の早期実現を期待します。2013年の市のごみの資源化施設建替建設の検討を契機に、施設周辺町内・自治会がまちづくり協議会を設立、わたしたちの「まち」はこうしたいという願いの忠生地域まちづくり計画の「バリューアッププラン」や「グランドデザイン」を策定、市に提案以来、市と市民協働のまちづくりで協議推進しています。その計画の根幹をなす多摩都市モノレールや小田急多摩線の延伸は極めて重要です。現行の公共交通のバス運行は、路線間が長距離になる故、定時走行など限界があります。是非とも地域要望の両計画に基づいて、モノレール沿線建設予定の忠生スポーツ公園の交通公園・ソフトボール場、道の駅、大規模体育館などを早期に整備し市内外の多くの人々が訪れ憩い楽しい賑わいの創出ができるまちにしていきたい。</p>
78	<p>モノレールの線路など、環境に問題になりますので、反対しております。緑の多い町に住みたいと思っております。</p>
79	<p>自然、環境、税金の問題、利便性、美観などの観点からの問題点があります。日本の鉄道事業は他の国に先んじて優れているものと認識していますが、大切なのは文化保護、自然保護よりも経済優先の考え方が支流です。将来的にどのような国を建て上げていくのか、弱者に焦点を合わせてこそその日本です。ドイツの街並み、医療関係、芸術を大切にする文化は人としての豊かさを感じます。モノレールに2500億をかける利点は少ないと思います。医療の充実、芸術文化の発展、子供達の未来を考えて税金を使ってほしいです。建設、解体などをくり返すような無駄をしないよう努力していただきたい。町田の新しい公共交通のBRTなど進めていくことは良いことと思います。</p>
80	<p>—</p>

8 1	<p>将来の町田市にとって一番必要な交通システムは何なのか？モノレールありきではなく、費用対効果を含めたいくつかの交通システムの比較検討結果を市民に説明してください。現在モノレールが多摩市にあるからといって単純にそれを町田市側に延長することが最善案とは思えません。</p>
8 2	<p>公表された構想（素案）には余りにも大きな問題点が多いが、基本は「論理の飛躍」が顕著である。二次的にはムード的な措辞（「わたしの“ココチよさ”がかなうまち」なんかが典型）が目立ち、町田市が直面している近未来の具体的な危機と課題（限界集落の激増による交通弱者の救済）が無視されている。</p> <p>さらに、モノレール延伸自体のみならず「まちづくり」のコストが全く考慮されていない。コスト見積もりのない構想はたんなるおとぎ話に過ぎない。</p> <p>冒頭の「構想策定の目的」、最初の5段までは良いとして、それが6段目のモノレールは必要不可欠な都市インフラという結論には全く結びつかない。どうして、必要なか、不可欠なのかの論証が一切ない。その他、公共交通の代替手段（BRT、グリスロ、バスの自動運転化...）を全く考慮せずに、何故にモノレールの一択なのかの説明がない。要は、モノレールありきの結論が先にある、それをあれやこれやの行政ポエムで粉飾しているとしか見えない。</p> <p>モノレールの20mちかい橋脚が林立することでの景観・環境破壊への考慮が一切ないのは奇怪である。</p>
8 3	<p>全体的にモノレール事業と沿線のまちづくり事業を、かなり強引に関連させようとしているように読みました。モノレールを通すので、この機会にさまざまな事業をまとめて推進しようとしているように感じられました。現在、芹が谷公園や野津田公園の再整備計画において、地域住民や関係団体側からさまざまな計画上の問題とともに、住民説明の不足など事業の進め方が拙速すぎると指摘されていますが、それは公園再整備とモノレール計画とが深くリンクしているからではないかと印象を覚えました。ぜひ、そうした疑念を払拭していただきたいです。</p> <p>さて、そもそもモノレール事業は、町田市・多摩市のまちづくりにおいて、基軸となるようなものなのでしょうか。実際は、モノレール沿線に住んでいない人も多いので、開業したとしてもモノレールとほとんど関わることはない人が多いように思います。つまり、町田市・多摩市の課題解決や価値向上において、モノレール開業は一定の効果があったとしても、大きな影響を及ぼすとは思えないのです。</p> <p>まちづくりにおいては、やはりエリアごとに、まちをどう再編するかが大事だと思います。それなのに、それを沿線まちづくりというかたちで全体構想を描くことから、基本的には別々に考えるべきことを、無理につなげているように見えてしまうのです。</p> <p>もちろん、人びとの暮らしを支えるために、移動手段について考えることは重要です。しかし、モノレールは通るところが決まっておき、1人ひとりの移動ニーズに細かく対応することはできません。一方、交通政策審議会答申が出た2016年と比べると、世界的には車のEV化が進み、自動運転やドローンなどが社会実装化されつつある現状を踏まえると、モノレールとは別のアプローチから移動や買い物を支援することが、今後より重要になってくると思われます。</p> <p>そのような観点から素案を読むと、まちづくりをモノレールに頼りすぎているという印象を覚えます。</p>
8 4	<p>多摩センター～町田間は小田急線新百合ヶ丘経由で25分程度、快適に移動ができます。費用対効果を考えた時、メリットが少ない。</p> <p>日常的に、通勤、通学としての定期利用客の期待が薄い。運賃が高く利用度が低い。この区間はバス運行を充実させた方がよいと考えます。故に、年間を通しての利用客数は少なく経営的に維持が困難と思われれます。</p>

	<p>自然豊かな丘陵地をこれ以上壊さず、身近にある緑を大切にしてほしい。(環境破壊は元には戻せません)</p> <p>この区間のバスをもっと利用しやすくなればシルバーパス利用者も散策や買い物、スポーツと出かけやすくなり「快適な暮らし過ごしやすさの向上」につながると思います。</p> <p>このモノレールは後世に受け継ぎ本当に必要とされ続けるものなのか。子、孫に大きな負担を残さないためにも今一度考えなおすことが重要だと切に思います。</p>
85	<p>モノレールは高架線上で乗り降りせねばならず、駅には上り下りしなければ移動できない。エレベーターやエスカレーターでサポートするとはいえ、高齢者など移動弱者に適しているとは言えず、バリアフリー化に反する。</p> <p>大卒者など就業者が住居を考えるなら、家から都心など就業地への交通の便を重視するだろう。モノレール路線がその決め手となるかといえば、現状でも多摩・立川方面への移動需要が高いとは言えない上、ネットワーク化ができれば広がる住宅地に対応できない。また丘陵地でトンネルを作るにも余分な高さを掘らねばならず、建設費がより高くなる。</p> <p>バスなどの渋滞は問題であるが、基本一本線となり分岐困難なモノレールは代わりになれない。モノレールの架橋分岐点は長さ50mに及ぶ大規模かつ複雑な構造で、建築も維持も高価で多くは作れない。そのため、地上鉄道やバス路線のようなネットワークは困難となる。高架線は地上の自動車を妨げないのが利点で、マイカー社会をサポートするには適するが、乗用車が抑制され、歩行者や自転車、バスなど公共交通を主体となるならば不必要となる。</p> <p>緑を生かすことを考えるなら、現在計画されている多摩都市モノレールなどの計画では環境や景観への悪影響も問題となる。この計画は都市計画法で「25m以上の道幅」が必要条件となり、現在そうした道幅のない区域、例えば小野路宿付近や芹が谷公園では、大規模道路建設が必要となり、植生の分断や景観問題に加え、余分に費用と時間もかかる。</p> <p>目指すべきビジョンには、モノレールとのつながりが感じられない。</p> <p>「回遊性向上」などには、モノレールより循環バスやLRT(後述)が適する。</p> <p>「モビリティハブ」は鶴川団地の実験など、家と買い物先などの往復に有効だがモノレール駅と必ずしも関係なし。</p> <p>「スポーツ施設連携」を目論んで野津田公園にモノレールを引き込んだ結果、駅間は既存鉄道より時間も運賃も余分にかかるものとなっている。</p> <p>※多摩センター町田間は16kmに伸び、現行の多摩都市モノレールに当てはめると38分・運賃408円。小田急線利用で34分・運賃283円。モノレール町田一立川間は23.2km・56分程度で運賃は距離が6割強増で600円台と推定。JR線では乗車34分・473円。</p> <p>「図書館」や「みどり空間利活用」について、市は地域図書館の廃止と、野津田公園の植生を削減してスケートパーク・展開広場建設を強行するなど、疑問となる政策を展開。人件費節約を言いつつ、モノレール調査費を実現性によらず出資し続けている。</p> <p>「リニア駅」「薬師西園」はモノレール計画線とはかけ離れ、関係性が見えない。</p> <p>これらの矛盾はモノレール建設を前提とした計画に原因がある。それでは、「まちづくり」を本気で考えるなら、公共交通はいかにあるべきなのか。上記の課題を考えるなら、「交通弱者」に向け「ネットワーク化」が容易で「町の賑わい」に役立ち「緑や環境」に負荷が少ないものが望まれる。その為には、高架で分岐困難、大規模道路と橋脚建設を伴うモノレールと真逆な方向性が必要となる。すなわち、交通弱者の移動のため路面から乗り降り容易で、路線分岐が可能で、既存道路活用が可能なものとなる。こ</p>

	<p>うした例としては近年いくつかの成功例のある軽快鉄道（ライトレール・LRT）や、バス交通システム（BRT）が考えられる。これらは平均速度は毎時20km台だが、モノレールの平均速度も毎時二十数キロなので大きく変わりはない。LRTは従来の路面電車を改良し、センターポール化などで架線を整理し、低床化で乗り降りも容易にしたもの。BRTは同様の機能をバスで実現するよう、接続車両と専用レーン、バス優先信号システムを導入したものである。どちらも既存道路を活用などすれば高架線などに比べ遥かに少ない費用で建設が可能で、国内では既設例は少ないが今後が期待されている。ただし、路面を乗用車と共有するため、公共交通利用を推進してマイカーを減らす等の交通環境改善が実用条件となる。町田市が今後、永住可能な街づくりを目指すのであれば、こうした歩行者と交通弱者を重視した、公共交通の整備と小規模な施設によるまちづくりを目指すべきと考える。</p>
86	<p><沿線のビジョン>に<みんなが安心>とありますが、本<構想>のモノレール関連工事計画及び、その路線の下で実施される道路工事が<安心>を遠ざける事態を危惧しています。</p> <p>2007年から2024年まで「町田3・3・36号線」の延長工事が行われていますが、その間に住民を中心とした通行者は、通る必要のない道路を遠回りすることで、工事による渋滞回避や迂回を余儀なくされてきました。それがやっと終わるかと思われたところで、更に町田駅周辺に向かって道路延長工事が実施されるとなると、また新たな渋滞や迂回が発生するのではないのでしょうか。モノレール以外の車両や歩行者といった交通に更なる『不便』を強いる状況は<安心><ココチよさ>が有るとは言えません。本<構想>の影響で、住み慣れた場所から立ち退かざるをえない市民が少なからず出てくるのは④ 多世代の転入者を増やし、転出者を減らすとの整合性に疑問が残ります。市内各地で転居が多発することで地域コミュニティが不安定化し、この先も<安心>して町田市に住めるのだろうか『不安』になります。</p> <p>本<構想>を実施するとなれば長期的な年月が掛かると見込まれ、計画からモノレール開通までの期間中に上記のような『不便』『不安』がある町田市となることは何としても避けなければなりません。開通したとしても周辺住宅に、モノレールの橋脚・軌道をもたらす「日影」や「視線によるプライバシー侵害」等といった環境悪化をもたらす可能性も<安心>とは言い難く、事前の検証が必要ではないのでしょうか。また、本<構想>には多摩地域の様々な<弱み>や<課題>が挙げられていますが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路延長とモノレールが無くとも取り組める事はないか ・道路延長とモノレールが本当に<弱み><課題>を解決するのかといった、「道路延長とモノレール」に依存しない、多角的な観点による解決策の再検討を要望します。
87	<p>山崎小学校のフェンスにモノレール延伸予定とありびっくり！我が家は朝陽が全面に当たり正面にはカタクリの咲く雑木林、春には小鳥の声、夏にはカエルの合唱、素晴らしい風景ですが、その西側の忠生大橋の上に橋脚ができモノレールが走るらしいのは、風景が壊されるショックを受けています。今、バス停へは2系統10分以内にあり、駅まで20分～30分、町田の長い地形では、当然これ以上、税金を使ってまで便利さは必要ありません。自然災害の多い、この日本これ以上、人の意志で作り返す災害に近いもの（風の流れが変わる、騒音、電力の消費、工場にかかる事故等）はやめましょう。芹が谷公園、町高、町田二中、二小もモノレールによって多くの公害が考えられます。立ち退きの方々も困惑と悩んでいます。是非計画の見直しを！もっと市民の生活の困難や、子どもたちの教育へ文化的施設等、大切にします。市政を進めてほしい。輪島の被災</p>

	<p>地のニュースでは、小中学校がやっと再開、町田で小中学校が廃校になれば避難場所が活用できません。市政の在りかた今一度何を大切にすべきか考え直しましょう。</p>
8 8	<p>モノレールが開通すれば、多くの市民にとって利便性がアップすることは理解できますし、ここまでの計画づくりには関係者のみなさまの多大な努力があったことも想像します。しかし、懸念するのは想定外の事態です。首都直下地震はいつ起こってもおかしくないと言われ、洪水や土砂崩れ、竜巻など、これまでにない規模の災害が最近は次々に起こっています。用地取得、施工に長い時間がかかり、全てが完成しない限りは全く使うことができないモノレールをこれから作ることに正当性はあるのでしょうか。施工中に大災害が起こったら、被害をより大きくすることにもつながりかねませんし、もちろん工事は中断し、再開も危ぶまれると思います。もちろん工事費も増大します。その辺りのリスクは想定なさっているのでしょうか。工事に起因する事故が起きた場合の責任は誰がとるのでしょうか。最近、どこの現場でも職人、技術者、現場作業者が不足していると聞きます。今回の能登半島の地震に対する復旧作業のように、現場で働く人たちは予告なく急遽必要とされることとなります。これから交通手段、物流手段は変革されていくはずで、10年前と比べてもそれらは大きく変わりました。モノレールの必要性も将来を見据えて考える必要があります。今は、災害に備えてインフラを強化することに予算をあてる時代だと思います。</p>
8 9	<p>「モノレールを前提としたまちづくり」に反対します。</p> <p>理由 1、モノレールは市民にとって多くの重大問題が有る(下に列記)のに、それらの問題点について今まで市民に具体的な説明を一切せず、マズイことは隠したままフワフワしたムードだけで、このような表題で意見を求めるのはフェアなやり方ではない。「市民の意見を聴きましたよ」というアリバイに使われるだけ、と思わざるを得ない。</p> <p>2、モノレールでなくては、という合理的メリットが無い。モノレール構想ができたのは約45年前であり、その後、少子高齢化に向かって社会状況は大きく変わり、今や時代に合った交通システムを導入する都市が増えている。建設・維持費がモノレールの10分の1以下のBRTやLRTと小型バス、カートなどできめ細やかな交通ネットワークの方がはるかに低廉で実現でき状況に合わせる自由度が高い。(国交省が最近BRT推奨・財的支援のガイドブックを次々出している)2018年町田市では「これからの全てのまちづくりは(認可もされていない)モノレールを前提にする」という不合理な市政方針を公表した。これが全ての間違いの始まり。何故いつまでも時代遅れのモノレールにしがみついて町田の後進性を世に晒すのか?「モノレール沿線まちづくり」は一部の利益を受ける業界や人のためのモノレール導入が目的なのであり、そのために巨額の税金を使い、取り返しのできない自然破壊、住環境破壊、景観破壊という多くの市民の大きな犠牲を強いるものではないか。</p> <p>◎ 問題 1, そのため、BRT, LRT, などの検討をせず難題山積の当てにならない“モノレールありき”で突き進む町田は高齢化が進む市民の交通不便をこの先何十年も解消できず、堅実なまちづくりが遅れるでしょう。</p> <p>◎ 問題 2, モノレール導入の問題だらけの実態を市民に隠したままの推進だという事です。</p> <p>市内約780本、高さ17m以上の橋脚上の走行のため、芹が谷公園の自然破壊、沿線市民の住環境破壊、市街地、住宅地、里山、あらゆる場所での景観破壊。高齢者。身障者の乗降に不便。運賃が高い。地震、強風に弱い。事故の際、救出復旧困難。</p> <p>予測2500億円以上という巨額の建設・維持費を要する。採算目安乗客75000人/日 創出のため無理するまちづくりは主客転倒。(ゼルビア観戦客も一日に直せば微々たるも</p>

	<p>のです。)見込み違いの不採算から全国に廃線多数、負の遺産に。市や商工会議所の推進 PR 昨年 1 月モノレール・ルート B 案が検討ルートとして決定した際、町田市(町田商工会議所も)はあたかもモノレール導入が決定したかのような表現で発表し、「モノレール・ルート」と大書した横断幕を市内に貼り出したりした。そのため、もう導入が決まると勘違いしている市民が非常に多い。このことは問題ではないのか。繰り返される PR は適正か。「モノレールは速い」のか?いいえ約 1km 毎の多数の駅停車により、実際は時速約 27km 走行と同じ(表定時速)「モノレールはまちづくりに不可欠」か?いいえモノレールである必要はない。モノレールは芹が谷公園の谷を中央で跨ぎ、3.3.36 号線と結び小田急線を越える基本計画だが凹凸の極めて激しい土地であり、工事困難の為、その設計図すら出来ていない。実現のあやしい先走った期待を市民に PR するより市民のための堅実なまちづくりを根本から検討しなおしていただきたい。これからのまちづくりは経済成長より環境保全が最優先される、と多くの識者が言っています。目先の「儲ける町田」より安心して子育てや老後が迎えられる、かつての「福祉の町田」を目指した方が余程多くの市民が喜び人口も増えるでしょう。本当のまちづくり、とはそういうものではないか。 そのために税金を使っていただきたい。</p>
90	<p>まちづくりになぜモノレールが必要不可欠なのか?バス便を充実させればいいのではありませんか。バスを増便したり、BRT(連節急行バス)を採用したり、新たなバス路線を作ったり、町田市全体のバス路線を充実させるべきで、一部の為のみに巨額の税金を使うべきではない。バスであれば人口の増減や必要に応じて自在に対応できる。すでにモノレール用に取得してある道路ならそれをバス用にすればいいだけです。モノレール建設は環境・景観破壊の最たるものです。緑を破壊して巨大な橋脚を並び建てるなど時代錯誤です。今やエコロジーの時代。若者達は地球環境を守ろうとエコな生活を目指しています。自転車専用道路を整備したり、高齢者にも優しいバス便の為のバス停を作りましょう。モノレールは地震などの災害に弱い。バスなら道路が復旧すればすぐに運行できる。</p> <p>営業的にも採算がとれるとは思いません。少子化、高齢化を考えれば運賃の高いモノレールの利用者は伸びないと思います。セルビア頼みも試合のある一時の時間帯だけです。結局、赤字路線となり廃線を余儀なくされ、撤去するにも膨大な費用がかかって負の遺産となる懸念が大です。</p> <p>強引にモノレールありきの政策のみを宣伝していますが、市民にモノレールの計画をもっと広く知らしめて、しっかり説明し、メリット、デメリットを明らかにして広く市民の皆さんの意見を聞いて活発な論議をすべきです。今からでも遅くありません。次の時代に重いツケを残さぬようみんなですっかり検討しましょう。</p>

③ 延伸ルートに関すること (個別意見No.91~No.100)

No.	ご意見の概要
91	<p>桜美林学園を通るルートよりも速達性の高いルートに変更すべきです。せっかくモノレールができて、既存の鉄道の方が所要時間が短ければ利用されず、費用回収ができません。駅から遠い団地群を生かそうとするよりも、薬師池西園のような自然に触れられる空間を創出し、23 区にない町田の魅力づくりをしていくべきです。玉川学園直結なら、なお有難いですが、現在の構想よりも玉川学園駅に近いルートを望みます。</p>

9 2	<p>モノレールの延伸は賛成です。</p> <p>ただ薬師池公園付近にも駅を作って欲しいです。</p> <p>薬師池公園、リス園、野津田公園に観光に来る人の車でいつも道が混んでおり、約5キロメートルの道のりにバスで町田駅まで1時間近くかかることもあります。</p> <p>モノレールが止まるようになれば、交通渋滞の緩和とゼルビアの試合観戦時の薬師池公園の駐車場問題も解決されると思います。</p>
9 3	<p>『モノレールは、市民の命を守る為に医療提供体制の重視を』</p> <p>去年1月28日に、多摩モノレール町田方面延伸のルートは、途中区間が小野路、野津田公園、日大三高経由によるコの字型ルートが東京都から公表されました。しかし、昨今において、新型コロナウイルスの蔓延やインフルエンザの猛威とさらには年末から懸念されている中国・韓国で感染拡大中の歩く肺炎「マイコプラズマ肺炎」等の未知なる疫病が蔓延している時代です。町田市民が今もっとも必要としていることは、次の感染症と町田市民病院に医療逼迫が起こる場合に備えて、新築移転で地上4階建ての規模となり病床数200床に増えた「多摩丘陵病院」へ行きやすくアクセスが可能な交通ルートと医療体制により救える命が助かることを求め望んでいます。多摩丘陵病院へは、町田バスセンターからのバスが朝の時間帯を除き、1時間に1本と非常に少なく、所要時間は30分以内で到着すると案内されるが、町田街道で渋滞に巻き込まれれば、定刻通りに着きません。よって、モノレール延伸途中区間は、従来案ルート的小山田緑地経由を視野に入れての再検討も考慮しなければなりません。モノレールを小山田緑地へ通すメリットといたしましては、近年アメリカを始め、オーストラリアやチェコ、ドイツ、スペイン各国で起こっている異常気象や気候変動による火災発生や地震、台風、大雨の土砂崩れ等の自然災害はいずれ小山田緑地にも及ぶ恐れがあります。異常気象による災害から緑地に生きる小動物の命を守る為に、都市計画道路3・4・20号線下小山田（仮称）小野路小山田通りを整備・増設してから、道路の幅22m以上へと拡幅し、計画道路3・4・20号線にモノレールを通すことにより、救える命と小動物の命を両方とも助けられます。もう一度だけで構いませんので、今回を機会に多摩モノレール町田延伸の途中区間を従来案ルートで改めてご検討も踏まえていただければ幸いです。</p> <p>※町田市民病院内で通常診療や手術が受けられないことも含めて備えが必要。</p>
9 4	<p>素案を見る限り、モノレールが「いまのバスの延長/代替」としての扱いでしかないように見えました。鉄道を通すということは、その沿線のいくつかの駅に中核の駅を増やし、新たに人を呼び込むことを期待し、計画をするということではないかと考えます。これらを踏まえると、現在の日大三高/桜台/桜美林学園を通すルートは、どうかなと思うところがあります。現在の利用者にとっては便利であっても、速達性が悪すぎであり、外部から人を呼び込むことが出来ません。</p> <p>C案(図師から忠生に直結する案)を採用した上で図師あたりに中核駅を作り、そこからスマートモビリティを活用して各地域へのアクセス向上を図った方が良いのではないのでしょうか。きめ細やかな運用ができるようになりますし、中核駅として整備すれば「町田や多摩センターまで行かなくてもそこで買い物すればよい」となり、結果的に便利になるのではないかと思います。車庫の問題はありますが、優先すべきことでは</p>

	ないと考えます。
9 5	<p>背骨はまっすぐに！～ルート of 短絡化で輸送需要を喚起する～</p> <p>ルート案は、小山田地区をS字カーブで迂回します。地域エゴのようで感心しません。小山田地区は小田急多摩線の延伸計画に委ね、モノレールは町田・多摩・立川の南北アクセス線という本来の使命に沿って構築すべきです。</p> <p>都市間競争が激しく、新線建設には、既存の鉄道ルートより早く・安く・便利に利用できるかがカギです。多摩センター～上北台は16km36分410円です。町田まで直線距離が9kmに対して、16kmの延伸計画は長すぎて、12km25分を目標に「使えるモノレール」として建設する必要があります。また、赤字路線ともなれば、財政負担だけでなく、町のイメージを悪化させて町田の求心力を失いかねません。再考をお願いします。</p>
9 6	<p>薬師池付近に駅を作って欲しいです。</p> <p>薬師池は、西園のウェルカムゲートが出来、紅葉ライトアップなど、紅葉シーズンは、他市からも来場して、駐車場が満車になっています。</p> <p>リス園もイベントで、カップルの方なども多く、他市から来て、バスが満員になっている事もあります。国士館の大学のサッカーグラウンドもあり、たくさんのチームが来ています。町田の自慢の観光地なので、更なる来場者を増やすためにも、モノレールがあるといいと思います。</p>
9 7	<p>町田駅よりスタジアムへ移動するより多摩センターから移動したほうが時間短縮になるということは、町田駅周辺の活性化につながらないと考えられる。築41年の団地にモノレールを利用する住民が多数居住しているとは考えづらい。未来を見据え最短で町田駅、スタジアム、多摩センターを結ぶルートに変更していただきたい。</p>
9 8	<p>計画によると、町田駅近くのモノレールの予定ルートは「近日開通する都市計画道路3.3.36号線が町田街道に合流する市民病院から、また住宅地に入って協和キリン裏を通り、旭町体育館－町田高校－第二中学－高ヶ坂を経て、芹が谷公園を横断してJR町田駅にT字につける』との構想のようです。しかしこのルートを歩いてみると、現在、車がやっとすれ違うくらいの狭い道路の両側に人家が密集しており、今現在未だ全く用地確保も出来ていないわけですから、これから用地買収にかかってもまず一世紀はかかり、とても私の目の黒いうちに出来るとは思われません。それまで『モノレール開通によるメリット』を足踏みさせておけば、得るべき果実を一世紀失うことであり、それだけ経てばモノレールに対するニーズも変わってしまうでしょう。</p> <p>そこで私は、都市計画道路3.3.36号線から町田街道上空を通すルートを提案します。ゲート型の支柱(日暮里舎人ライナーがこの方式)にすれば、町田街道歩道に橋脚を立てれば済みますし、歩道幅が足りなくなる部分のみの周囲買収、町田駅へと曲がるカーブの内側の1街区程度の買収で済みます。一番既存住民の市民生活に負荷がかかりません。また沿線には保健所、あけぼの病院、すみれ会館、一中もあり、警察署、町田郵便局、体育館、町田高校も歩いて5分程度の距離で、計画ルートとさして優劣はありません。むしろ、もしシバヒロを車両基地等支援設備に充てるなら、こちらのルートでなければならぬはず。芹が谷公園の入り口も近いです(駅の置き方次第です)。むしろ公園中央を高いモノレール橋に分断され、騒音をまき散らされるより、公園環境にはプラスとなるでしょう。人が公園に求めるのは『静穏』であって『騒音』で</p>

	<p>はありません。</p> <p>以上の理由により『町田街道ルート』を強く求めます。</p>
99	<p>はじめに、現行のルート案は景観形成誘導地区に指定されている小野路宿付近を通るルートとされています。</p> <p>東京都都市整備局の検討結果では、当地区を「避ける」として「○」の評価となっていますが、現在の都市計画では、都市計画道路3・4・22号が小野路宿通りのバイパスのような形で計画されており、これがモノレールのルートになると仮定すれば、モノレールの特性上景観や環境への影響は無視できません。</p> <p>町田市景観みちしるべによれば、「隣接する丘陵地の緑の存在を尊重し」「調和した」景観づくりを行うよう規定されていますが、当案はそのようなガイドラインの規定を考慮しているのでしょうか。</p> <p>従来ルート案に対して当案が見込む最大の効果とされる町田市立陸上競技場へのアクセス向上ですが、競技場への交通機関の強化が必要であることは理解できる一方、年間のJリーグホームゲーム開催数は20試合程度であり、3kmの迂回に見合った需要を残りの340日程度の期間どのように確保するのか、また競技場や高校は時間帯による需要の多寡が大きく、軌道系交通機関の導入に相応しいのか疑問です。さらに当案は、50年後、100年後も町田市立陸上競技場がFC町田ゼルビアのホームスタジアムであり続ける等、需要が現在より少なくなることが絶対条件とみられ、将来検討され得るスタジアム移転等の可能性を封じることになるのではないのでしょうか。</p> <p>モノレール延伸計画は特定施設へのアクセス向上だけでなく地域間交流の活発化の観点でも意義のあるプロジェクトとされていますが、当案はそのボトルネックを敢えて作っています。</p> <p>加えて従来ルート案ではモノレールだけでなく道路の新設による新たな流動も見込めましたが、当案ではそれも見込めなくなっています。</p> <p>以上のことから従来ルート案の再検討を強く要望します。</p>
100	<p>モノレール沿線まちづくり構想素案の文書を拝見しました。P.2の図で示されている町田方面延伸ルートに関しては、他のルート案をあらためて検討することもあるとされています。ルート案の一部（具体的には「みどり豊かな丘陵地域」を縦断する区間）を変更すれば、まちづくり構想素案の内容に対する利点がより大きくなるのではないかと思います。現ルート案では、モノレールルートは、多摩センター駅を南下し、「南多摩尾根幹線道路」と多摩南野交差点付近で交差した後、「みどり豊かな丘陵地域」を短絡縦断して、「野津田公園」方面に向かっています。この区間を以下のような迂回ルートに変更するのは如何でしょうか。すなわち、多摩南野交差点で「南多摩尾根幹線道路」に入って同道路に沿って約1.5km東進し、続いて多摩卸売市場前交差点で「鎌倉街道」に入って南進し、最後に小野路交差点付近で東進して「野津田公園」に向かうルートです。このルート変更により、「Vビジョンを実現するための施策」の「1.『暮らしやすさ・過ごしやすさ』を向上させる施策」における各取組に関して、以下のようなメリットが発生すると考えました。</p> <p>取組⑦ 南多摩尾根幹線沿線の土地の利活用</p> <p>「南多摩尾根幹線道路」乗り入れ区間の両端付近に2つの新駅（多摩南野交差点付</p>

	<p>近に新駅 1、多摩卸売市場前交差点付近に新駅 2) を建設すれば、産業・業務・商業施設誘致による多摩ニュータウンにおける新たな付加価値創造の場をより広域化することができると思われました。</p> <p>取組⑥ 新たな土地の利活用</p> <p>モノレール延伸により新たに車両基地が整備されるとのことですが、車両基地の建設場所は決定済みなのでしょうか。もしそうでないのであれば、「南多摩尾根幹線道路」の遊休地（上記の新駅 1 の西側、或いは新駅 2 の東側）に車両基地を建設すれば、新たな用地取得などのコスト低減につながるのではないのでしょうか。</p> <p>取組⑫ 既存ストックの活用（野津田公園の利用拡大）</p> <p>野津田公園に関しては、Jリーグの試合等の大規模な集客に対応したアクセス手段の確保が急務かと思われまます。提案した迂回ルートでは、鎌倉街道の該当区間も既に片道二車線化が完了しており、現行ルート案で詳細なルート選定・用地取得・建設を経るよりも、多摩センター⇄野津田公園間に関しては、より早期のモノレール開業が可能になり、野津田公園へのアクセス手段確保の問題解決の早期化が図れるように思われました。</p> <p>取組⑪ みどり空間の持続的な利活用</p> <p>本取組が達成されるための前提は、現状の豊かな自然環境が保持され続けていることだと思います。現行ルート案は、「みどり豊かな丘陵地域」の核心部分を縦断しているように見え、現状の豊かな自然環境が毀損されないか少々不安を覚えます。提案した迂回ルートでは、こうした問題も生じないと思われまます。</p>
--	---

⑨ 自然環境等の継承、保全に関すること（個別意見No.110～No.127）

No.	ご意見の概要
110	<p>p9「③みどり」について 生物多様性保全の視点をまちづくり構想に加える 2023 年末、経団連と経団連自然保護協議会は、日本企業に対して「生物多様性」に関してどれくらい取り組んでいる？というアンケート調査を実施し、その結果として日本企業では「生物多様性への取り組みの主流化が進んでいる」と公表しています。そんな時代背景のなか、生物多様性保全の視点をまちづくり構想に盛り込むことは必要ではないのでしょうか。町田市の強みとして掲げている「都市の近郊でありながら、豊かな自然環境を有する」をさらに揺るぎない強みとすることができます。みどりの活用だけでなく、生物多様性の保全を基盤として、利活用の道を探ることは「持続的な自然資源の保全と活用」につながると考えまます。みどり（里山・緑地等）の活用の頁に「生物多様性の保全を守りながらみどりの活用を進める」という一文を加えていただきたい。</p> <p>p9「③みどり」について みどりの活用だけでなく保全の考え方を構想に掲げる 本構想（素案）の上位計画である「町田市都市づくりのマスタープラン」には、みどりの保全の考え方が広く浸透しています。マスタープランには、みどりの持つ機能とし</p>

	<p>て「生態系保全」機能が掲げられており、みどりの存在は「多様な生物の生息空間」や「生物の移動経路」として発揮される機能であると明記されています。本構想にもみどりの活用だけではなく、「町田市都市づくりのマスタープラン」が掲げているみどりの保全の考え方を取り入れるべきです。</p> <p>p15「3 課題のとりまとめ」の（みどり）について みどりの過剰利用に対する対処のしかた</p> <p>モノレール開業後には今以上に多くの人を訪れることとなります。みどり空間の持続的な利用のためには、人による過剰利用に対する対処が必要となります。対処方法として、みどりのルール作りや拠点づくりを行うと本構想（素案）に明記されていますが、具体的にどのようなルールづくりや拠点づくりをするのでしょうか。生物多様性保全の立場からいうと、東京都指定の図師小野路歴史環境保全地域や町田市の地域制緑地は、生きものの住みかとして人の過剰利用が及ばないエリアとして担保すべきと考えます。人が入り込むことを避けるエリアと、農地や運動公園エリアとして活用するエリアに分けるなど、町田市としての基準や考え方を示していただきたい。</p>
1 1 1	<p>当該資料中には記述はないが、現在世界的に注目のある「SDGs」を参考とするのであれば、当該計画案にはいくつかの不足がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・例えば SDGs の基本理念の一つである「包摂性」。当該計画はあくまでこれからのことを意識した内容が主体的であり、従来の考え方や価値観をどう生かしていくか、というところは内容が薄いことが目立っている。地域住民の中には、従来の営農手法や里山の管理手法等において、生物資源等をはじめとした自然環境との関わりを重視した考え方も多い。こういった考え方は計画に活かされるのか、現段階では利活用が重視されるあまり、それを“持続する”という視点と、合意形成が果たされていないように見える。 <p>目標の一つにある「陸域資源」としての視点であるが、当該地域の景観や里山の管理活動の多くは、生態系サービスの恩恵を多大に受けていると考えられる。特に町田市内においては、小山田緑地を中心としたこれらの自然環境は極めて重要な景観であり、それらをはぐくむ生物多様性も重視されるべき課題の一つと考えられる。これらを“みどりの利活用”といった視点だけで計画するのではなく、その更に土台となる自然環境の保全や生物多様性の維持に焦点をあてたテーマも考慮していただきたい。</p> <p>※なお、当該地域は大学の研究フィールドとなるなど、自然環境としての重要性が科学的にも注目されている地域であり、これらは学術的にも価値があると考えられる。</p>
1 1 2	<p>モノレール沿線まちづくり構想（素案）の中にある、「みどり」の記述は活用の観点でしか触れられていません。しかし、上位計画である「町田市都市づくりのマスタープラン」をみると、基本方針として『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』を目指すとし、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」とあり、取組みの方向性 1 「今あるみどりをまもる」①グリーンインフラの骨格となる緑地を守る、とあります。つまり、みどりに関しては保全が特に重要なこととして描かれています。上位計画と整合を取るためには、モノレール沿線まちづくり構想（素案）に、みどりの保全を第一義に入れる必要があります。</p>

	<p>町田市環境基本条例の基本理念には、「自然環境及び歴史的文化的環境の保全及び回復は、生物多様性が適切に保全及び回復されるよう行われなければならない。」とあり、生物多様性の重要性が強調されています。町田市環境マスタープラン4章には、「生きものの多様性を守ります」と記載されています。さらに国レベルでは、日本は生物多様性条約を批准し、国際的に生物多様性を守る約束をしています。これに対してモノレール沿線まちづくり構想（素案）には、生物多様性に関する記述が全くありません。生物多様性を守ることを素案に入れるべきです。</p>
1 1 3	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレールの延伸ルートが保全地域もあるみどり豊かな丘陵地域を通過していきますが、モノレール沿線の自然や生物に対する配慮や対策は何をされますか？ ・町田市の自然環境や生態系は一度失われたら二度と取り戻す事ができないものです。自然の活用だけでなく、自然は存続していく事にもとても意義があるという価値にも配慮し、モノレール開発の構想に取り入れてほしいです。 ・自然保全に対する事が町田市環境基本条例に書いてあります。例えば、町田市環境基本条例第3条では「環境の保全、回復及び創造は、良好な環境及び環境権の確保を図るとともにこのことが将来にわたって継続されるよう適切に行わなければならない。」とあります。モノレール延伸ルートが、みどり豊かな丘陵地域を横断していきますが、みどり豊かな丘陵地域の環境の保全、回復及び創造、良好な環境及び環境権の確保を図るとともにこのことが将来にわたって継続されるように何をしているか教えてください。
1 1 4	<p>町田市環境基本条例では「環境への負担の少ない持続的発展が可能な循環型社会の実現を目指して、ここに残条例を制定する」と書いてあります。モノレール沿線まちづくり構想では、自然の活用の話が中心であり、自然環境（植物、そこに暮らす生物を含む）を保全しながら持続的に活用するための計画が不明瞭ですので、具体的なプランを詳細にご説明下さい。</p> <p>町田市都市づくりのマスタープランでは、「大規模な開発等により、まとまったみどりが損なわれる可能性がある場合は、その影響を最小限に抑えられるよう工夫を図ります。」とあります。延伸ルートを拝見すると小野路のまとまった緑地を分断するような計画があります。この場合の、影響を最小限に抑えるための工夫について現段階で決まっていることがあれば、詳細をご説明下さい。もし、まだ計画がないのであれば、小野路の自然や生き物に詳しい専門家と議論しながら影響を最小限にするための工夫をご検討いただけないでしょうか。</p>
1 1 5	<p>町田市上小山田、下小山田、函師、野津田、小野路には多摩丘陵の貴重な自然が残っている。モノレールの延伸に伴うまちづくりによる開発が進むことが予想されるが、これらの自然をできるだけ現状のまま保全した形でまちづくりや開発を進めてほしい。一度破壊された自然は二度と元に戻らない。</p>
1 1 6	<p>p24 取組⑥「新たな土地の利活用」について 新たな土地の利活用を生態系の破壊に直結させない</p> <p>モノレール延伸の開通による新たな土地の利活用は、自然環境に大きなダメージを与え兼ねません。特に「車両基地との一体的な面整備と開発」によって、生物多様性に大きな損失を招くことになる可能性が高いです。町田市の中でも豊かな自然環境に生息</p>

	<p>しているムササビ（東京都レッドリストの準絶滅危惧種）は、樹冠が繋がった広がりのある緑地の存在が必要不可欠です。モノレール延伸ルート周辺に存在する大きな 2 箇所のムササビ生息地をつなぐ場所は、現在、細長く限られた緑地しか残されておられません。緑地どうしの連結部分が非常に脆弱なのです。そのエリアが「車両基地との一体的な面整備と開発」によって失われてしまうと、生息地の分断と孤立化が促進され、生息地面積の減少を伴い、ムササビの絶滅リスクが高まります。そのため、緑地の連結部分をそのまま残すことを検討すべきであります。新たな土地の利活用の対象地域については、保全すべきエリアと改変しても良いエリアを生物多様性保全に基づき、エリア区分すべきと考えます。直接的な生態系の破壊を招かない施策として、町田市としての基準や考え方を示していただきたい。</p> <p>p24 取組⑥「新たな土地の利活用」について沿線の多様な土地利用の誘導により生態系の破壊に直結させない</p> <p>モノレール延伸の開通に伴う沿線の多様な土地利用の誘導は、自然環境に大きなダメージを与え兼ねません。沿線の多様な土地利用によって、生物多様性に大きな損失を招くことになるかもしれないのです。町田市の中でも豊かな自然環境に生息しているムササビ（東京都レッドリストの準絶滅危惧種）は、森林の開発により生息地が奪われ、大きな影響を受けます。モノレール延伸ルート上の開発や、沿線の土地利用の開発によって、ムササビ生息地の直接的な破壊が生じることが危惧されています。町田市としては、どのような保全対策をとるのか対処方法を示していただきたい。</p>
1 1 7	<p>生物多様性・自然環境の保全に関する取組の欠如について</p> <p>構想素案の取組の項目の中に「みどり空間の持続的な利活用」として、活用や自然体験、交流拠点の整備の話があるが、その基盤となる生物多様性の保全、自然環境の保全の具体的な施策について全く触れられていない。町田市環境基本条例第 4 条に市の責務として「生物多様性を含めた自然環境及び歴史文化的環境の保全及び回復」が規定されていることから、生物多様性の保全、自然環境の保全の具体的な施策についても触れるべきである。町田市都市づくりのマスタープランのように今回の素案にも生物多様性や自然環境の保全のための施策についても具体的に記載すること。</p>
1 1 8	<p>保全に関する施策について</p> <p>生物の生息環境の提供機能の確保について、沿線の地域性緑地を保全することは必要不可欠だが、地域性緑地の保全のみでは不十分である。例えば、モノレールのルート予定地周辺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」と評価されているムササビも生息している。本種の生息・移動には大径木（太く高い木）が不可欠である。また、当該地域北部には、小野路宿通りを挟んで反対側の林地とムササビが移動可能な場所がころうじて残されている。この付近が開発された場合、ムササビが移動可能である箇所が消失し、既に孤立しているムササビ個体群の孤立化が進行することによりこの地域のムササビの絶滅リスクがより高まることが懸念される。仮に街路樹等で人工的に緑の回廊を維持したとしても、ムササビが利用するには不十分である。したがって、現在移動可能な部分を残す方法で検討すべきである。このように、今ある地域性緑地の保全はもちろんのこと、生物の移動経路も保全できるよう、専門家の意見を十分に聞いたうえで施策を進めること。</p>

1 1 9	<p>過剰利用の対策</p> <p>多摩モノレールが開通し、より訪れる人が増加することや、それに備えて設備を整備することによって自然資源の過剰利用が懸念されるが、過剰利用にならないようにするための対策はルール作り以外にあるか。また、人が入らないようにすることによって保全すべき場所も必要であると考えているが、そのような場所の設定についてはどう考えているか。</p>
1 2 0	<p>今の計画では、農業と緑が大きく損なわれる。農業と緑は町田の財産である。芹が谷公園を巨大な物体が分断し、自然公園を台無しにする。</p>
1 2 1	<p>取組⑩にみどりの保全を追加してほしい</p> <p>みどりの利活用はとても大切なことだと考えるが、それはみどりが存在していることが大前提であり、みどりがなければ利活用はできない。町田市の北部丘陵地域にはみどりがまとまっているが、何ら法的担保もない一般民有緑地も多い。今後、モノレールが整備されることで、宅地開発や商業施設整備など取組⑥の新たな土地の利活用が進む一方で、それと表裏一体で一般民有緑地が減少し、無くなっていくことが容易に予想される。そこで、V ビジョンを実現するための施策 1.「暮らしやすさ・過ごしやすさ」を向上させる施策「取組⑩ みどり空間の持続的な利活用」に、“保全”を追加し、「取組⑩ みどり空間の保全と持続的な利活用」としていただきたい。具体的な取組としては、将来にわたってみどりが担保されるように、一般民有緑地を公園や保全地域等に指定して公有地化を進めることが望ましい。これにより北部丘陵地域エリアの特徴も維持され、都市とみどりのバランスも良いまちづくりになると考える。</p>
1 2 2	<p>モノレール沿線道路に隣接したみどりの保全</p> <p>エリアにかかわらず、モノレール沿線道路に隣接した公園、自然地などのみどりは保全すべきである。それはモノレール乗客からの景観維持向上に貢献し、取組④モノレール沿線の景観づくりの主旨にも合致するものである。特に既存市街地部でのみどりの存在は貴重であり、公園指定など様々な手法を用いて確保すべきである。やむを得ず、道路拡幅などモノレール整備のために無くなるみどりについては、近接地での保全や創出などの代替措置を講じるべきである。</p>
1 2 3	<p>Ⅱ沿線の現状と課題 ③みどり 課題ア 「みどり（里山・緑地等）の活用」につきまして、「みどり豊かな丘陵地域」「豊かな自然環境」という記載はありますが、自然環境の豊かさの具体的な表記の指針がみられません。自然環境の根幹をなす「生物多様性」という指針を盛り込む必要があるのではないのでしょうか。</p> <p>V ビジョンを実現するための施策「北部丘陵地域」取組⑩みどり空間の持続的な活用につきまして、“持続的な活用”についての記載はありますが、その基本となる“持続的な維持”が不可欠であること、また、その質的な指針である“生物多様性”の維持についても配慮されるように記載すべきではないのでしょうか。</p> <p>全体をとおして「みどりの活用」については記載がありますが、自然環境保全や生物多様性の維持についての記載が見られません。「第3次町田市環境マスタープラン」では2.3 施策体系、成果指標 の施策[1]に「生きものの多様性を守ります」と記載されています。「モノレール沿線まちづくり構想策定」においても、既存の方針が反映されるべきと思われます。</p>

	<p>全体をとおして「みどりの活用」については記載がありますが、自然環境保全や生物多様性の維持についての記載が見られません。「第3次町田市環境マスタープラン」に包含された「町田生きもの共生プラン（町田市生物多様性地域戦略）」では第6章 将来像の実現に向けて行う取り組みの基本方針4「保全と持続可能な利用 ～守る・活用する」の目標として「町田市の生きものやその生育・生息環境を守り、生物多様性の恵みを継続的に利用する仕組みを構築します」と記載されています。「モノレール沿線まちづくり構想策定」においても、既存の方針が反映されるべきと思われます。</p> <p>全体をとおして「みどりの活用」については記載がありますが、自然環境保全や生物多様性の維持についての記載が見られません。「町田市都市づくりのマスタープラン」5. みどりには「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」とあり、「みどりの持つ機能」として「生態系保全」が記載されています。</p> <p>「モノレール沿線まちづくり構想策定」においても、既存の方針が反映されるべきと思われます。</p>
1 2 4	<p>■意見1 意見書要約の禁止</p> <p>本構想（素案）に対し、貴市における生物多様性の保全に疑義があることから意見する。貴市の作為が入る可能性があることから、「町田市の見解」において本意見を要約すること、意見の順序を入れ替えることは認めない。全文を掲載すること。また、当たり前のことではあるが、すべての意見に対し、1つ1つ誠実に「町田市の見解」を述べること。</p> <p>■意見2 不足している「みどり」への認識①</p> <p>「③みどり」（p9）に「㊦みどり（里山・緑地等）の活用」とあるが、その内容は①「豊かな自然環境を有している」という現状認識、②みどりを活用する現在・将来の取り組み、③里山・農地の維持管理の課題について極めて短い概論が述べられているに過ぎない。貴市に問うが、貴市が言う「豊かな自然環境」とは具体的にどのようなものか？本構想内の「③みどり」（p9）に追記して整理・明示すること。貴市の生物多様性の保全に対する姿勢を問う。</p> <p>■意見3 不足している「みどり」への認識②</p> <p>「③みどり」（p9）に「㊦みどり（里山・緑地等）の活用」とあるが、その内容は①「豊かな自然環境を有している」という現状認識、②みどりを活用する現在・将来の取り組み、③里山・農地の維持管理の課題について極めて短い概論が述べられているに過ぎない。貴市に問うが、貴市は町田市内の「みどり」の価値をどのように認識しているのか整理して本構想内の「③みどり」（p9）に追記して整理・明示すること。整理に当たっては「町田市都市づくりのマスタープラン」（2022年3月）のp98～114の内容に基づくこと。</p> <p>■意見4 不足している「みどり」への認識③</p> <p>「③みどり」（p9）に「㊦みどり（里山・緑地等）の活用」とあるが、その内容は①「豊かな自然環境を有している」という現状認識、②みどりを活用する現在・将来の取り組み、③里山・農地の維持管理の課題について極めて短い概論が述べられているに過ぎない。貴市に問うが、町田市域には絶滅危惧種が何種生息・生育しているのか把握しているのか？「東京都レッドデータブック2023」（東京都環境局，2023年3月）を参照</p>

の上、植物、哺乳類、鳥類、爬虫類、両生類、淡水魚類、昆虫類、甲殻類、クモ類、貝類それぞれについて具体的な種数を挙げて町田市域の「みどり」の価値として本構想内の「③みどり」(p9)に追記して整理・明示すること。なお、具体的な種数について貴市が把握していないのであれば、「東京都レッドデータブック 2023」には分布メッシュ図が付属している。ここから想定される町市内分布種を拾い上げること。

■意見5 不足している「みどり」への認識④

「③みどり」(p9)に「㊦みどり(里山・緑地等)の活用」とあるが、その内容は①「豊かな自然環境を有している」という現状認識、②みどりを活用する現在・将来の取り組み、③里山・農地の維持管理の課題について極めて短い概論が述べられているに過ぎない。貴市に問うが、貴市は将来の「モノレール沿線まちづくり」において、町田市域(特に町田市北部丘陵区間)の生物多様性の保全をどう担保する方針なのか? 貴市の考え方を本構想内の「③みどり」(p9)に追記して整理・明示すること。整理に当たっては「町田市都市づくりのマスタープラン」(2022年3月)のp98~114の内容に基づくこと。

■意見6 「みどり」とは活用するだけのものなのか?

本構想(素案)では、貴市は「③みどり」(p9)について「活用」だけを謳っている。しかし、「みどり」の価値とは「活用」するためのものだけなのか? 過去よりこの地域において「みどり」が果たしてきた様々なサービスが存在するはずだ。そのことは「町田市都市づくりのマスタープラン」(2022年3月)のp100に「みどりの持つ機能」としても整理されている。「まちづくり」とは、すなわち「みどりの保全」と表裏一体ものとするのが自然であり、「活用」の前に「みどりの持つ機能」の保全・継承が掲げられるはずであるが、なぜ本構想(素案)の「③みどり」(p9)では「みどりの持つ機能」の保全・継承が冒頭に謳われていないのか? 貴市の見解を問う。

■意見7 「みどりの持つ機能」をこれからも正しく保全することを明記すること

■意見2~6を踏まえると、本構想(素案)の「③みどり」(p9)において、冒頭部分に「みどりの持つ機能」を整理し、その機能を保全・継承することを整理して示していないのは、著しい不備と言わざるを得ない。「みどりの持つ機能」を、本構想の「③みどり」(p9)の冒頭に、「町田市都市づくりのマスタープラン」(2022年3月)に基づいて再掲載し、その機能を今後のまちづくりの推進に際しても、これからも正しく保全・継承する旨を明記すること。

■意見8 SDGsとの整合性

2015年の国連サミットで採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」では17の国際目標が定められた。「持続可能な開発目標(SDGs)」は町田市においても「まちだ未来づくりビジョン2040(2022年度から2039年度)」(2022年3月)として推進されている。ところが本構想(素案)においては、「持続可能な開発目標(SDGs)」をどのように達成するのか一切の説明がない。本構想において「持続可能な開発目標(SDGs)」をどのように達成するのか、17の目標について具体的に整理して明示すること。

■意見9 SDGsの精神に基づき、陸域生態系の保全方針を整理すること①

2015年の国連サミットで採択された「持続可能な開発目標(SDGs)」では17の国際目標が定められた。「持続可能な開発目標(SDGs)」は町田市においても「まちだ未来づく

りビジョン 2040（2022 年度から 2039 年度）」（2022 年 3 月）として推進されている。この「持続可能な開発目標（SDGs）」の 17 の目標のうち、目標 15 には「陸上資源：陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する」という目標が掲げられている。貴市に問うが、「持続可能な開発目標（SDGs）」の精神に照らし合わせ、本構想では「陸域生態系の保護」をどのように考えているのか整理して明示すること。

■意見 10 SDGs の精神に基づき、陸域生態系の保全方針を整理すること②

2015 年の国連サミットで採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」では 17 の国際目標が定められた。「持続可能な開発目標（SDGs）」は町田市においても「まちだ未来づくりビジョン 2040（2022 年度から 2039 年度）」（2022 年 3 月）として推進されている。この「持続可能な開発目標（SDGs）」の 17 の目標のうち、目標 15 には「陸上資源：陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する」という目標が掲げられている。貴市に問うが、「持続可能な開発目標（SDGs）」の精神に照らし合わせ、本構想では「生物多様性の損失の阻止」をどのように考えているのか整理して明示すること。

■意見 11 SDGs の精神に基づき、陸域生態系の保全方針を整理すること③

2015 年の国連サミットで採択された「持続可能な開発目標（SDGs）」では 17 の国際目標が定められた。「持続可能な開発目標（SDGs）」は町田市においても「まちだ未来づくりビジョン 2040（2022 年度から 2039 年度）」（2022 年 3 月）として推進されている。この「持続可能な開発目標（SDGs）」の 17 の目標のうち、目標 15 には「陸上資源：陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する」という目標が掲げられている。多摩都市モノレールの町田駅延伸計画に当たっては、「①モノレール受け皿都道の建設」、「②モノレール軌道の建設」、「③沿線まちづくり」の 3 段階において、町田市北部丘陵エリアの町田市において最も生物多様性の高い、すなわち町田市においてホットスポットと言える樹林地帯・里山地帯を開発することになる。目標 15 の「陸上資源：陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する」をどのように達成するのか、「①モノレール受け皿都道の建設」、「②モノレール軌道の建設」、「③沿線まちづくり」の 3 段階それぞれに対し、貴市の保全方針を具体的に整理し、本構想に示すこと。言うまでもないが、「環境影響評価において適切に対応する」という具体性を伴わない回答は期待しておらず、環境影響評価に対する上位計画・方針を整理すること。

■意見 12 モノレールの予定路線図を公表すること

本構想（素案）では「沿線まちづくり」を謳いながら、未だ予定路線図が明らかになっていない区間があるのは、どこを通過するか決っていないものを検討しろということか？ これはすなわち画餅と言える。予定路線が明らかになっていない区間とは、小野路町の都道 156 線（町田日野線：多摩市境界～小野神社）が小野路宿を回避（オフセッ

ト)して都道&モノレールが新設される部分を指す。生物多様性の保全上、深刻な悪影響を及ぼす可能性があることから、この区間のモノレール予定路線図を「町田市の見解」及び本構想に公表すること。

■意見 13 モノレールの車両基地予定地を公表すること

本構想（素案）では p 24 に「一体的な面整備」としてモノレール延伸に伴う新車両基地に触れられているが、この予定地はどこなのだ？予定地を公表していないのに計画だけ示し検討しろというのはまったく非誠実な対応である。これもまさに画餅と言えよう。生物多様性の保全上、深刻な悪影響を及ぼす可能性があることから、車両基地の配置図を「町田市の見解」及び本構想に公表すること。

■意見 14 モノレールの受け皿となる新設都道の環境影響評価①

生物多様性の保全について意見がある。小野路町の都道 156 線（町田日野線：多摩市境界～小野神社）が小野路宿を回避（オフセット）して新設されるモノレール受け皿都道については環境影響評価が行われるのか？

■意見 15 モノレールの受け皿となる新設都道の環境影響評価②

生物多様性の保全について意見がある。小野路町の都道 156 線（町田日野線：多摩市境界～小野神社）が小野路宿を回避（オフセット）して新設されるモノレール受け皿都道については、環境影響評価手続きの開始時期はいつ頃を想定しているか？（開始時期とは環境配慮書の公表時期を指す）。

■意見 16 モノレールの環境影響評価①

生物多様性の保全について意見がある。多摩都市モノレール町田延伸区間は環境影響評価が行われるのか？

■意見 17 モノレールの環境影響評価②

生物多様性の保全について意見がある。多摩都市モノレール町田延伸区間の環境影響評価手続きの開始時期はいつ頃を想定しているか？（開始時期とは環境配慮書の公表時期を指す）

■意見 18 モノレールの環境影響評価③

生物多様性の保全について意見がある。多摩都市モノレール箱根ヶ崎延伸ルート of 環境影響評価では、「動物」、「植物」、「生態系」を調査項目から外しているが、多摩都市モノレール町田延伸ルートでは「動物」、「植物」、「生態系」を調査項目として含むのか？

■意見 19 ムササビの存在を貴市は把握しているのか？①

まちづくりとは、みどりの保全・生物多様性の保全と表裏一体である。町田市内にはムササビという哺乳類が分布しているが、貴市はその存在を知っているのか？

■意見 20 ムササビの存在を貴市は把握しているのか？②

まちづくりとは、みどりの保全・生物多様性の保全と表裏一体である。貴市はムササビが町田市内のどこにムササビが分布するのか積極的に把握しようという努力をしているのか？

■意見 21 ムササビの存在を貴市は把握しているのか？③

まちづくりとは、みどりの保全・生物多様性の保全と表裏一体である。貴市が自ら町田市内のムササビの分布を把握しようとした履歴があるのであれば、その報告書名

をすべて「町田市の見解」に述べること。また、それらの報告書は情報公開請求により入手可能か？

■意見 22 ムササビの存在を貴市は把握しているのか？④

まちづくりとは、みどりの保全・生物多様性の保全と表裏一体である。町田市北部丘陵の一部では、ムササビの保全を研究するボランティアグループにより、生息個体数の個体数推定が行われている。貴市はこの生息個体数推定を把握しているのか？ 学術論文上にすでに公表済みの数字なので推定されている個体数を「町田市の見解」に述べること。

■意見 23 町田市のムササビの脆弱性

東京都のムササビは、「東京都レッドデータブック 2023」（東京都環境局，2023年3月）において、南多摩地区の個体群が「準絶滅危惧」に該当すると選定された。さらに町田市北部丘陵を含む「多摩丘陵の孤立個体群に限ればその脆弱性はさらに高いランクに匹敵する。生息地の樹林をこれ以上分断しないこと、樹洞や採餌場所を有する現在の生息環境の質を維持するのはもちろんのこと、さらに積極的な保全措置を講じねば個体群を維持できない可能性がある」ことが指摘されている。このような個体群の維持がすでに極めて脆弱な状態にあるムササビの保全について、貴市はどのような保全方針を持っているのか？ 貴市の見解を問う。言うまでもないが、「環境影響評価において適切に対応する」という具体性を伴わない回答は期待しておらず、希少野生生物の保全について貴市の上位計画・方針を問うている。

■意見 24 町田市のムササビへの保全措置

■意見 23 に関係するが、貴市は町田市のムササビの個体群保全について以下の措置を検討しているか？ ①、②、③について個別に具体的な措置内容を述べること。

①生息地の樹林をこれ以上分断しないこと

②樹洞や採餌場所を有する現在の生息環境の質を維持する

③さらに積極的な保全措置を講じる

■意見 25 町田市のムササビの保全には地元専門家の意見を仰ぐこと①

町田市北部丘陵のムササビ孤立個体群の現状は、すでに個体群の維持に予断を許さない状況にまで個体数を減じてしまっている。モノレールの導入及びまちづくりの如何によっては町田市北部丘陵からムササビが絶滅してしまう可能性を高い確率ではらんでいる。従って、この地域のムササビの保全に当たっては、モノレールの導入があろうが無かろうが、この地域でムササビの保全を長年研究しているボランティアグループに保全策の意見を仰ぐ必要がある。賢明なる貴市の見解を問う。

■意見 26 町田市のムササビの保全には地元専門家の意見を仰ぐこと②

■意見 25 に関係するが、ムササビの生態は地域によって異なっていることが知られている。この地域でムササビの保全を長年研究しているボランティアグループ以外に保全策を聞くことは適任ではない。

■意見 27 貴市の絶滅危惧種の保全に対する姿勢を問う

町田市内には多くの絶滅危惧種（準絶滅危惧を含む）が生息・生育している。貴市はこれら絶滅危惧種の保全についてどのような指針・方針を持って臨んでいるのか、あるいは今後臨むのか、貴市の見解を問う。その見解を本構想に明確に盛り込むこと。

	<p>■意見 28 「町田市環境基本条例」との整合性① 貴市では「町田市環境基本条例」（2000年12月）を制定している。本条例第3条（基本理念）には「3. 自然環境及び歴史的文化的環境*の保全及び回復は、生物多様性*（生物種、遺伝子及び生物生息環境の多様性を含む。以下同じ。）が適切に保全及び回復されるよう行われなければならない」と明記されているが、本構想（「モノレール沿線まちづくり構想（素案）」）には、その精神が反映されている形跡がない。「3. 自然環境及び歴史的文化的環境*の保全及び回復は、生物多様性*（生物種、遺伝子及び生物生息環境の多様性を含む。以下同じ。）が適切に保全及び回復されるよう行われなければならない」を本構想ではどのように達成する方針なのか、上位計画・方針および具体的な方策・措置を明確化して本構想に示すこと。</p> <p>■意見 29 「町田市環境基本条例」との整合性② 貴市では「町田市環境基本条例」（2000年12月）を制定している。本条例第4条（市の責務）には「(2) 生物多様性を含めた自然環境及び歴史的 文化的環境の保全及び回復」は町田市の「責務」だと明記されているが、本構想（「モノレール沿線まちづくり構想（素案）」）には、その精神が反映されている形跡がない。「(2) 生物多様性を含めた自然環境及び歴史的 文化的環境の保全及び回復」を貴市はどう達成する方針なのか、上位計画・方針および具体的な方策・措置を明確化して本構想に示すこと。</p> <p>■意見 30 「町田市環境基本条例」との整合性③ ■意見 28 及び■意見 29 に関連するが、「町田市環境基本条例」（2000年12月）の精神に照らし合わせれば、町田市においては生物多様性の保全は基本理念であり、その保全と回復の責務は貴市にある。町田市の生物多様性を特徴付ける重要な構成種であるムササビの保全を、今後のモノレール沿線まちづくり構想の中でどう両立させて行く方針なのか？ 貴市の見解を問う。言うまでもないが、「環境影響評価において適切に対応する」という具体性を伴わない回答は期待しておらず、希少野生生物の保全について貴市の上位計画・方針を問うている。その見解を本構想に整理・明示すること。</p> <p>■意見 31 意見者はモノレールの建設にもまちづくりにも反対していない 意見者は、生物多様性の保全が正しく実行されるのであれば、多摩都市モノレール町田延伸ルートの建設にも、またそれに伴うまちづくりの推進・地域振興策にも一切反対していない。</p>
1 2 5	<p>終始みどりについては活用というキーワードでまとめられているが、SDGs 目標 15「陸の豊かさを守ろう」に基づく自然保全についての内容や、町田市環境白書には生物多様性地域戦略2-[1][3]、重点プロジェクト3里山環境の活用と保全、町田市環境基本条例にも生物多用性の表記はあり、保全や生物多様性についての計画を盛り込んでいただけないのか？</p> <p>北部丘陵地域は地元の方々の熱意と外部の人 観光事業などが制限されてきたので自然環境が守られてきた地域という認識です。開拓されない自然環境がドーナツ化され残されオオタカやムササビなど野生動物 希少動物 と共生してきた生物多様性の貴重な孤立林と里山が共存している地域ではないでしょうか？ 現在生息している野生動物 有害鳥獣除く との共生について市はどうお考えでしょうか？</p> <p>北部丘陵地域では専門家の方々が調査されムササビなどデータ資料の蓄積もあると</p>

	<p>聞きましたが動物の生息数の把握など連携をとっているのでしょうか？今後の計画に今まで調査をされてきた専門家の方々と連携するなど、モノレールのルートに隣接する野生動物の生息繁殖を保全する事業や、みどりとともに野生動物についての保全案を示していただけないでしょうか？</p> <p>取組⑩ みどり空間の持続的な利活用とあるが、現在の豊かな自然環境を取り壊すことなく保全しての利活用なのか、今ある環境を崩し新たに公園やキャンプ場など建設されみどりが植栽として植えられていくみどりの利活用なのか、どのような利活用なのでしょうか？</p> <p>レクリエーション要素ではなく、保全を目的とした市民とのふれあいの場としての利活用もあるのではないのでしょうか？</p> <p>第3 次町田市環境マスタープランに包含された町田生きもの共生プランにあった第2章生物の多様性にもある生態系多様性、種多様性、遺伝子の多様性を理解され、保全を前提とした利活用を切に望みます。</p> <p>サッカーファンとしては交通の便が確保されるのは喜ばしいことですが、すぐ隣は生物たちが生息する貴重な地域がつながっています。静かに守られてきた動植物と人の暮らしが共存する里山の環境を市として責任もって保全いただいた上で、ルートと開発をご検討いただきたい。</p>
1 2 6	<p>小山町在住で裏山が開発され今ではコストコやカインズが建ち、あれだけうるさかったカエルの声がなくなりカブトムシが庭で見られなくなり、次第にはセミの声まで少なくなりました。子供のころは蛍や沢蟹がいてフクロウの声がして家の中にカブトムシが入ってくるほど様々な生きものが生きていました。モノレールの開発に伴い、そこで生きてきた虫や生物は生きていけるのでしょうか？</p> <p>モノレールは自然が残る小野路辺りを通るようですね。ムササビもいると以前町田市の情報で見ましたが守られていくのでしょうか？</p> <p>水田や川は守られるのでしょうか？亡くなった主人は小野路散歩を楽しみにしており、美しい里山の景色が残っています。里山地域も景色が変わる開発をされてしまうのでしょうか？</p> <p>虫や動物多様な生きもの声と人との生活が共存する地域が守られますようお願いいたします。</p>
1 2 7	<p>「3 みどり」に「アみどり 里山・緑地等の活用」(p9)の中に「・町田市の北部丘陵地域は、都市の近郊でありながら、豊かな自然環境を有しています。」とあります。豊かな自然環境と言う表現は聞こえは良いものの、具体性に欠けていると思います。町田市北部は確かに自然が多く残っており、貴重な生物も生息しています。そこで、市として「豊かな自然環境」というのはどの程度の認識なのかお聞きしたいと思います。豊かな自然環境の中にモノレールが通るとなると、生物多様性の維持、生態系の保護の観点から、相当の具体的な施策が望まれますので、お聞きしたい。</p> <p>モノレール沿線まちづくり構想策定では、路線予定図が明らかにされていません。</p> <p>路線計画によっては生物多様性が高い地域である町田市北部の小野路地区を通ることになります。小野路地区周辺には「東京都レッドデータブック 2023」(2023年3月において、南多摩地区の個体群が「準絶滅危惧」に該当すると選定された「ムササビ」</p>

	<p>が生息しています。都市近郊にムササビのような滑空性大型哺乳類が生息していることは学術的にも大変貴重であり、市だけでなく東京都、国の財産として保護すべき場所でもあります。これまで多摩地区の開発が進む丘陵地では、記録もきちんとされぬまま多くの生物（特に哺乳類）が地域で絶滅したり、絶滅の危機に瀕しています。町田市北部では歴史環境保全地区もあることからある程度まとまった森林が保全されていますので、ムササビなどを例に保全のモデルプランとして提示することができる場所でもあります。そのような場所の開発の手が入り、もし絶滅にでもなれば次世代に対して申し訳ないでは済まされないと考えます。そこでまだモノレール路線図が決まっていけないのであれば、極力この地域を避ける、或いはこの地域の貴重な自然を残せるような方策を取るべきと考えます。町田市としてモノレール計画路線図をはっきりさせることと、もし北部のまとまった森林地帯にかかる計画があるのであれば、（ムササビだけに胃は限りませんが）具体的にどのようにして生物多様性を守っていかれるのか、その二点についてお聞きしたいです。</p> <p>モノレール沿線まちづくり構想策定は人間の立場からは詳細に書かれていると思っています。私たち人間が生きていく以上みんなが生き活きと暮らせる街づくりは欠かせないもので、町田市や多摩市の取り組みには感謝しています。</p> <p>一方で人間が豊かに暮らしていくためには、貴市も述べられていますが、緑が大切であることは言うまでもありません。そこに暮らす生き物との共存ができてこそ、豊かな生活と言えると考えます。街づくりを進めるにあたってみどりの保全、生態系の保全については専門家の意見や調査はどの程度されているのでしょうか。また今後の計画の中で具体的にそのような形で専門家のご意見や調査を入れていかれるのでしょうか。今回の「モノレール沿線まちづくり構想策定」の中に、緑の保全や生態系の保全に関する記述が、「多くの人を訪れる利活用できるみどりのルールづくりや拠点づくりを行う必要がある」ことを中心にしか書かれていないのでとても気になりました。これだけ貴重な自然を有している町田市であるからこそ、自然に対しても人間に対しても配慮した街づくりを考えているのだなと思わせて欲しいと思います。生態系保全の取り組み、生物多様性を守る取り組みという項目が欲しいと思いますが、いかがでしょうか。貴市の発展的でより具体性のある取り組みに期待したいです。</p>
--	--

⑩ 構想以外に関すること（個別意見No.128～No.138）

No.	ご意見の概要
128	<p>東京都は多摩都市モノレールの箱根ヶ崎延伸（上北台～箱根ヶ崎、約7km、開業目標2035年）の事業化に着手しており、財政状況から考えて、町田方面延伸（約1.6km）の事業化は箱根ヶ崎延伸開業後と考えられる。このため、もう一つの鉄軌道計画である小田急多摩線延伸（唐木田駅～小山田新駅～相模原駅、約5km）は、多摩都市モノレール町田方面延伸と比較して工期も短いため、町田市としてもっと積極的に事業化に取り組んでほしい。</p>
129	<p>小田急多摩線の延伸により、仮称「小山田駅」を早期に開通させる。 リニア中央新幹線計画も一部を除き着々と進み、相模原市 JR 橋本駅近くの「神奈川県</p>

	<p>駅」の方が、多摩都市モノレールの延伸・小田急多摩線の延伸より早く開通しそうです。早急に小田急多摩線を延伸して、仮称「小山田駅」を実現</p>
130	<p>鶴川駅南口整備やモノレール延伸で町田市内の交通も変わると思うので、鶴川駅から横浜北西部の玉川学園台地域（青葉区奈良町）やあかね台地区を通過して、横浜線や田園都市線が通る長津田駅の北口に向かう往復のバス路線をなるべく早く開設していただけたら幸いです。玉川学園台地区はバス便が不便で、鶴川方面も本数が少なく、青葉台方面は今後、乗り継ぎ方式になり、乗り換えが面倒になってしまいます。玉川学園台を通るバスに乗れば、小田急、田園都市、横浜線の3つの路線にどれも1本で各駅に行けるようにしていただくと、とても助かります。モノレールと直接関係ないかもしれませんが、ご検討いただけますと幸いです。ご査収のほど、よろしくお願い申し上げます。</p>
131	<p>金森住宅周辺の再開発を求めます。 モノレールの延伸が遅くなったことは東京都の不作為であり、東京都に住んでいながら鉄道駅から遠く離れたところに居住せざるを得ない都民をこれまで無視し続けて来ました。 町田駅中心市街地の活性化のために金森一丁目地区を都市計画道路の整備とともに再開発を行い、FC町田ゼルビアの拠点となる複合型スタジアムの建設を求めます。</p>
132	<p>都市計画道路3・4・40号線を早期開通させる。 その為には、都市計画道路整備第5次計画に位置づけ、多摩市(八王子市)迄開通させる。 ※多摩ニュータウンの完成までに、多摩ニュータウンと町田市を南北道路として、都道鎌倉街道と都計道3・4・40号線及び都計道3・4・22号線の3路線を開通することになっていたのが、鎌倉街道1路線だけで、残った2路線を開通させるのは東京都の責務と考えます。</p>
133	<p>町田市道忠生579号線から都計道3・4・40号線の拡幅整備を早期実現 現在、町田市道忠生579号線は、町田市が上下小山田町地内にごみ資源化施設の建設と併せ事業化に進んできました。これを都計道3・4・40号線に早期に連結させる。清掃工場は大分前に完成して稼働していますが、建替の際に市長から文書で地元町内会に約束されていますが、市道忠生579号線から都計道3・4・40号線までの接続は拡幅計画の検討さえ全くされていません。特に、小山田小学校から都計道3・4・40号線まではバスと乗用車のすれ違いは片方が停車する程です。小山田地区の住民にとって一番大事な道路です。小山田小学校の通学路です。完成すれば、バスのすれ違いもでき将来の小田急多摩線の高山田駅の乗降客は大幅に増加します。</p>
134	<p>都市計画「小山田緑地」の区域変更の実現 区域内に市内に所在する由緒ある「大泉寺」約10haは、東京都の都市計画公園・緑地の整備方針(令和2年7月改定)の中で、整備を要しない区域と位置付けられています。しかし、次の改定でどうなるか心配している。また、令和3年6月7日付、地元3団体から要望書を提出する。また、前述の多摩ニュータウン整備の中で、ゴルフ場を広げる許可を出している。その為に小山田緑地は有効に利用できない。以上の実情から、北部丘陵地域のこれからの街づくりの中で、有効な公園・緑地を計画的に整備するた</p>

	めに、小山田緑地の区域変更を早急に実施することで、東京都の多摩ニュータウン開発での失政を回復できます。
135	<p>北部丘陵地域の中の土砂災害(特別)警戒区域を現状の解決</p> <p>静岡県熱海市の行政の指導に起因した土石流の事故が発生して、多大の人身事故を起したことを契機に法律が改正され、市街化調整区域の規制が強化されました。北部丘陵地域に多数指定されている土砂災害(特別)警戒区域現地を皆さんが安心して使えるように、知恵を結集すべきと考えます。線引きの際は、20ha以上の区画整理事業はできたのに前述のとおりでき無くなりましたが。構造改革特別区域法(平成14年法律第189号)による区画整理事業によって、土砂災害(特別)警戒区域を解消する。多摩ニュータウンとリニア中央新幹線駅に挟まれた「北部丘陵地域」ならば、特区制度は許可されると思います。区画整理で住宅建設を極端に増やすのではなく大自然を多く残すための区画整理事業です。町田市の既存ストックも活用されます。</p>
136	<p>優良田園住宅の建設の促進に関する法律(平成10年4月11号法律第41号)が運用ができる解釈の実現</p> <p>議員提出の法律に対しての行政の解釈で運用できない(立法機関への行政機関の抵抗を脱出して法律を守る行政に)ことについて襟を正すこと。</p> <p>コロナ後の街づくりに真剣に対処して、北部丘陵地域の街づくりに真剣に対処して、私の最初の記述を理解して町田市が東京都になって良かったと思えるように行政は真剣に検討していただきたいと切にお願いいたします。</p>
137	<p>市道忠生495・496号線(生活道路)整備の用地処理</p> <p>清掃工場の建て替えの地元への還元事業の地域対策として約束して数年休んでやっと来年度から本格的に進みそうになりました。しかし、この道路は建築基準法42条第2項道路で、セットバックはセンターから2m後退の指定ですが、道路の反対側が小山田緑地でセットバックは無いという矛盾した内容で、一方的な4m無償での後退が条件です。私の提案内容は、狭隘道路の整備の隅切り部分には助成金が交付されます。ですからセンターから2mを超える部分に対して、買取でなくて助成金を交付して下さいとのお願いです。しかし拒否されました。全部無償寄付を承諾しなければ整備はできませんとの回答に対して、関係者は反対すれば道路整備は中止になることは絶対困りますので、やむを得ないとの判断ですが、私は仲介役で第三者的な立場ですが納得できません。今回、せっかくの機会ですので、再検討をお願いいたします。</p>
138	<p>小山田小学校の存続</p> <p>町田市新たな学校づくり推進計画によると、「小山田小学校」は廃校となり小山田南小学校と統合することになっています。小山田南小学校を建替えて2031年度より使用開始する内容です。この計画は、町田市全域の児童数の減少だけを考えただけの、町田市一律の計画で小山田地区の今後の街づくりは何も考慮していません。町田市の街づくりは将来のビジョンを無視した「新たな学校づくり推進計画」は考えられません。「小山田小学校」は、「小山田の宝」です。提案した施策等により、素晴らしい「町田市北部丘陵地域」にする為には「小山田小学校」の存続は欠かせません。</p>