

## 「(仮称)町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針(骨子案)」に係る市民意見募集の結果について

### 1 趣旨・背景

市では、「町田駅周辺開発推進計画」を2024年6月に策定し、関係者とともに新たな賑わいと交流を創出するまちづくりを推進しています。

町田駅は、多摩地域最大のターミナル駅であり、多摩都市モノレール延伸によって、今よりもっと町田駅の利用者が増加するため、駅からまちなかへの来訪を促し、回遊性を高めることが、新たな賑わいと交流を創出するうえで重要であると考えています。

そこで、2040年の町田駅周辺における新たなバスセンターや原町田大通り、ペDESTリアンデッキ等の主要な交通基盤・公共空間を対象とした、「(仮称)町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針」の策定に向けた検討を進めており、その骨子案について市民意見募集を実施しましたので、結果を報告します。

### 2 市民意見募集実施結果【資料1】

実施期間：2026年3月23日(月)～2026年4月23日(木)

意見の件数：151件

※2026年6月11日 市ホームページで「市民意見募集実施結果」公表

### 3 今後の予定

2026年 6月～ 有識者検討委員会(3回予定)における検討

2027年 3月 行政報告 整備方針策定について

(仮称)町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針の策定

(仮称) 町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針  
(骨子案)  
市民意見募集実施結果

2026年6月

町田市都市づくり部都市政策課

# 「(仮称) 町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針(骨子案)」の策定に係る市民意見募集

## 実施概要

2026年3月に公表した(仮称)町田駅周辺交通基盤・公共空間等整備方針(骨子案)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

2026年3月23日(月)～2026年4月23日(木)

### 2 意見募集の方法

#### ◆回答方法

直接、郵送(消印有効)、FAXまたはメール、WEBアンケートフォーム

#### ◆以下の施設での資料閲覧・配布

都市政策課(市庁舎8階)、法務課、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、堺、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(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、鶴川駅前、金森、木曾山崎、忠生、堺)、

町田市民文学館

町田まちづくり公社(ぽっぽ町田地下1階)

#### ◆町田市ホームページに資料を掲載

#### ◆「広報まちだ」(2026年3月15日号)に概要を掲載

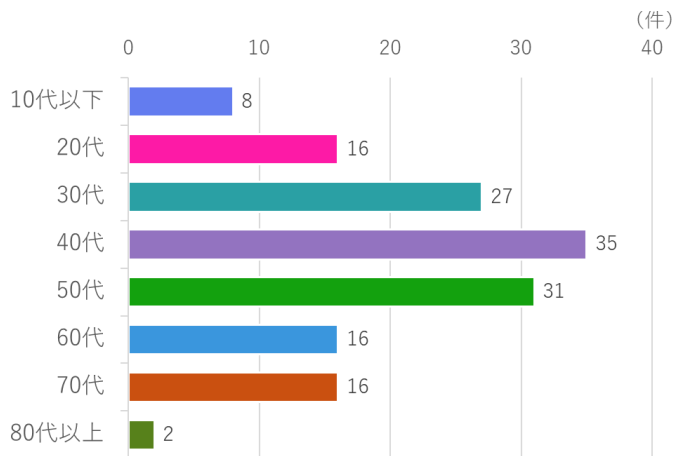
### 3 寄せられたご意見の件数・内訳

WEBアンケートフォーム、電子メール、郵送等を通じて、151件のご意見をいただきました。

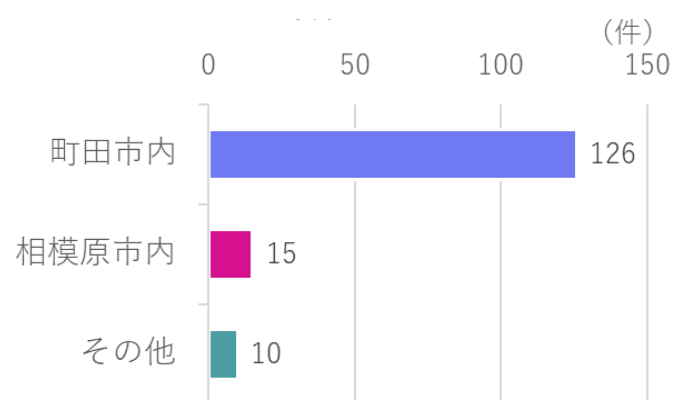
ご意見の項目別の内訳は以下のとおりです。

#### 1 あなた自身について（回答者の属性）

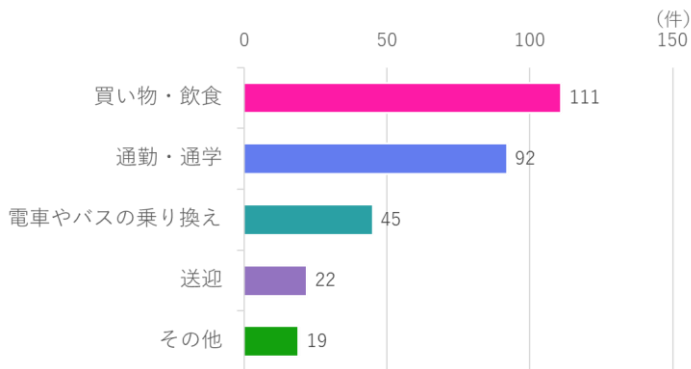
##### 1-1 年齢



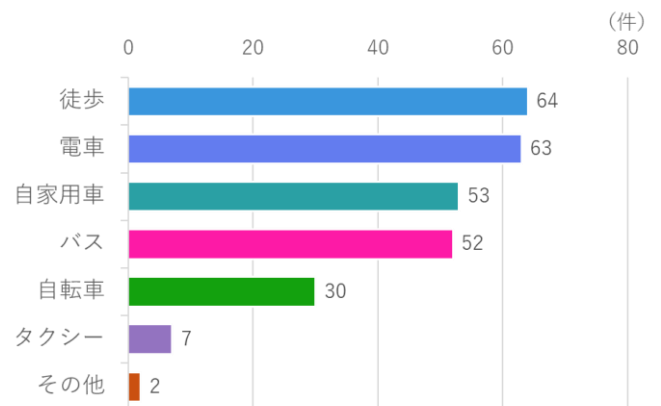
##### 1-2 居住地



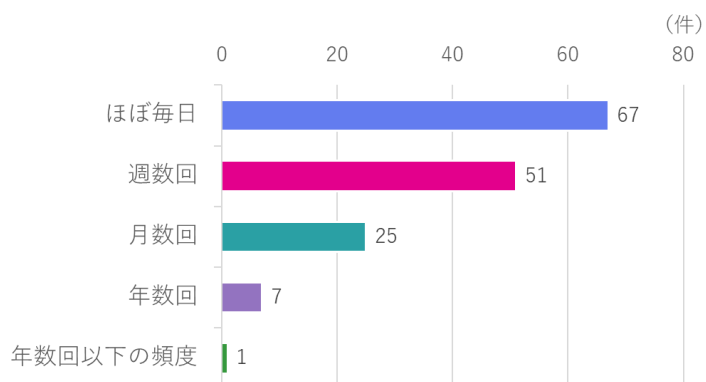
##### 1-3 町田駅周辺を訪れる目的



##### 1-4 町田駅周辺を訪れる際の交通手段



## 1-5 町田駅周辺を訪れる頻度



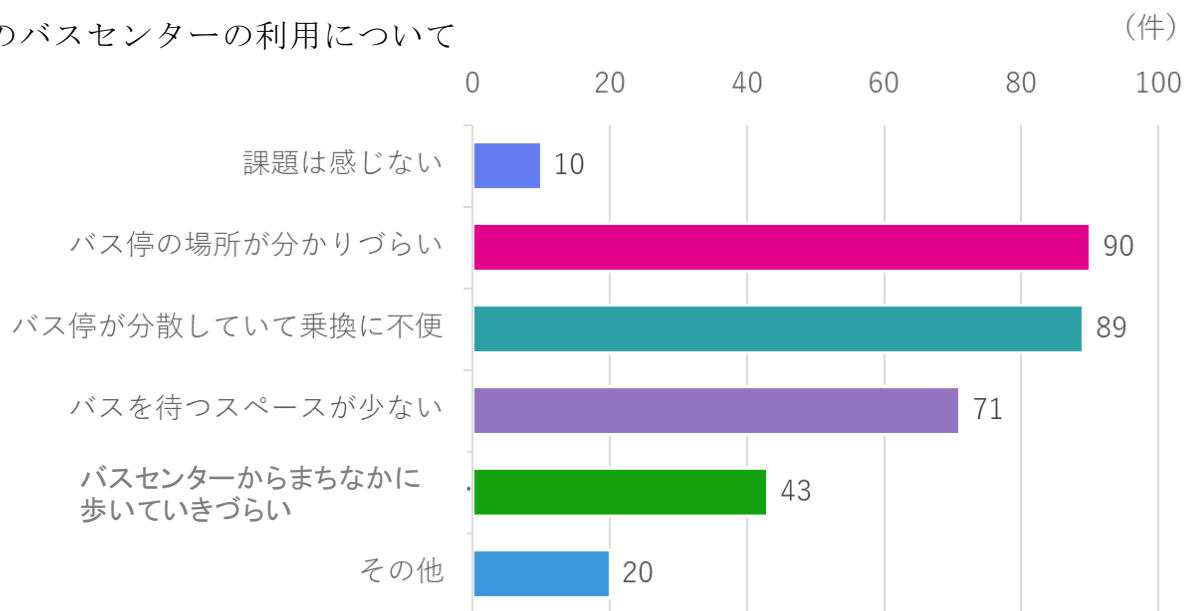
### 【市の考え方】

町田市民の方を中心に、町田駅周辺を利用する幅広い年齢層で、利用頻度や目的、交通手段が異なる多様な属性の方々から回答を頂きました。

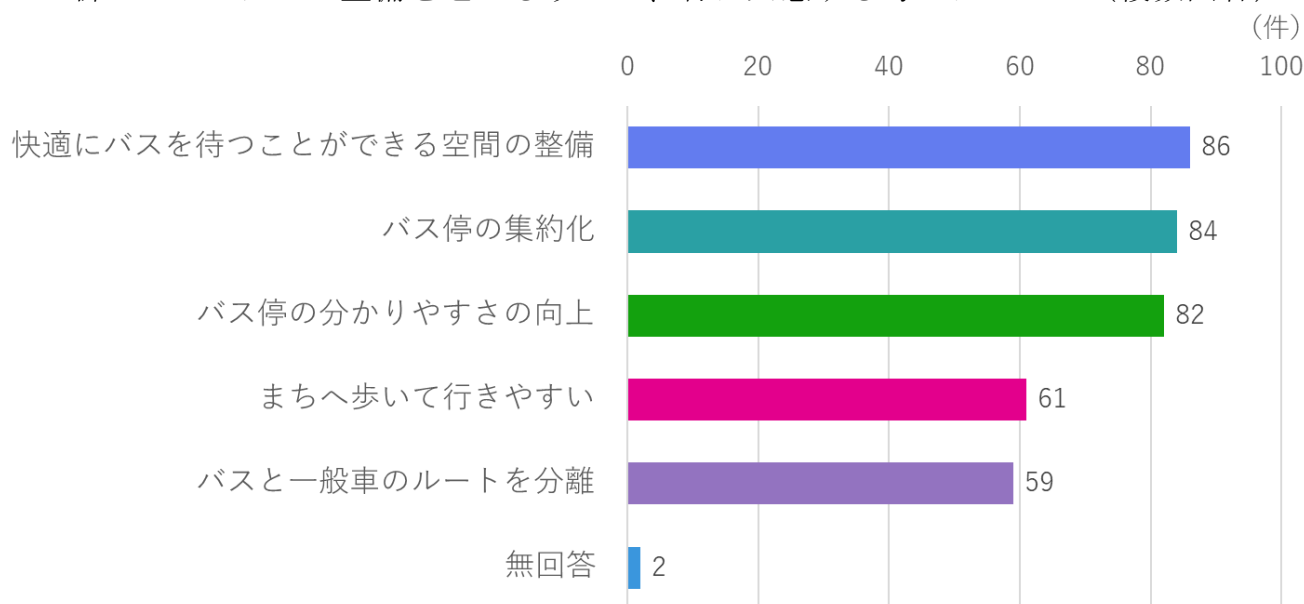
## 2 まちづくりの基本的な考え方について

### ●新バスセンターの整備方針について（複数回答）

#### 2-1 現在のバスセンターの利用について



#### 2-2 新バスセンターの整備を進めるうえで、特に共感する考えについて（複数回答）



#### 2-3 新バスセンターの整備方針についてのご意見（自由記述）

バス停の集約や空間確保に関する課題や、バス乗降の利便性向上に関する具体的なアイデア、バスと一般車の交通分離に関する事など、68件のご意見を頂きました。

※ご意見の一覧は巻末資料をご確認ください。

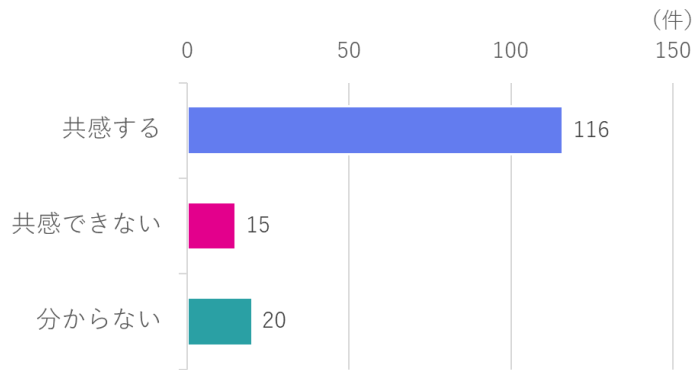
## 【市の考え方】

骨子案で示した、現在のバスセンターの課題認識、新バスセンターの整備方針について、多くの共感が得られました。

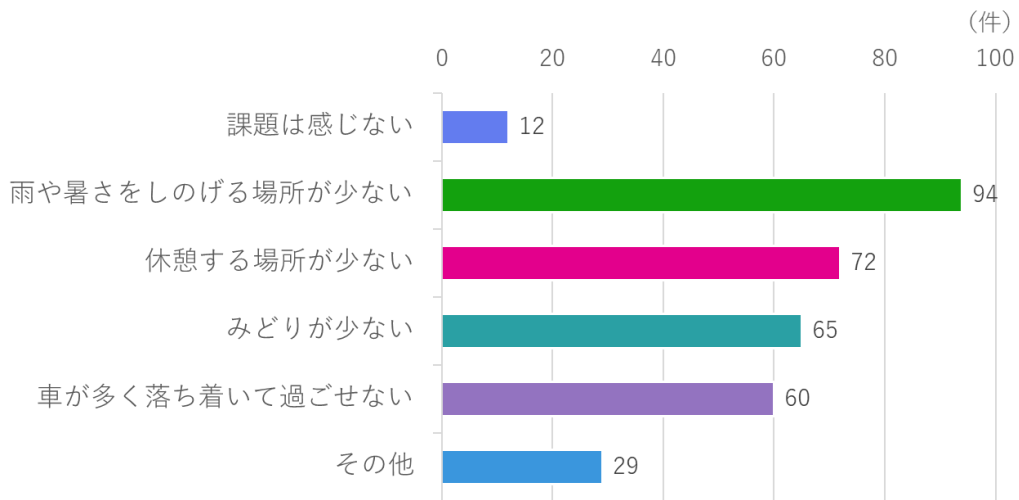
2-3の自由記述で回答いただいた内容も踏まえながら、方針策定に向けて検討を深めてまいります。

●原町田大通り周辺の整備方針について

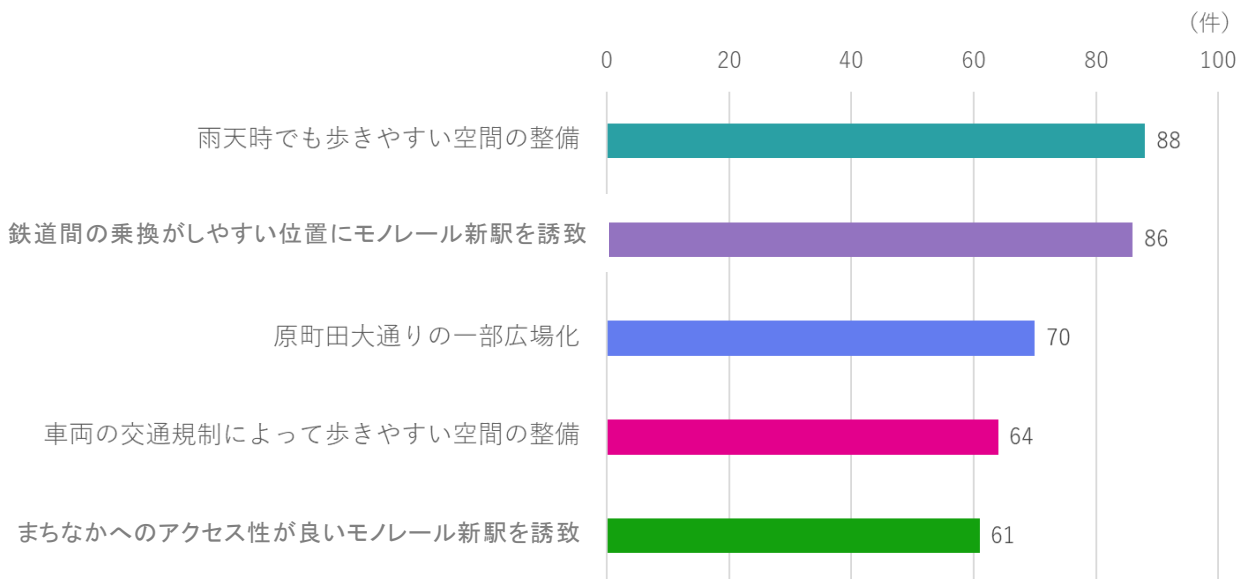
2-4 原町田大通りが、人中心の空間に転換することについて



2-5 現在の原町田大通りの過ごしやすさについて（複数回答）



2-6 原町田大通り周辺の整備を進めるうえで、特に共感する考えについて（複数回答）



## 2-7 原町田大通り周辺の整備方針についてのご意見（自由記述）

原町田大通りの広場化に関する具体的なアイデア、歩道空間やモノレール新駅に関するご要望など、72件のご意見を頂きました。

※ご意見の一覧は巻末資料をご確認ください。

### 【市の考え方】

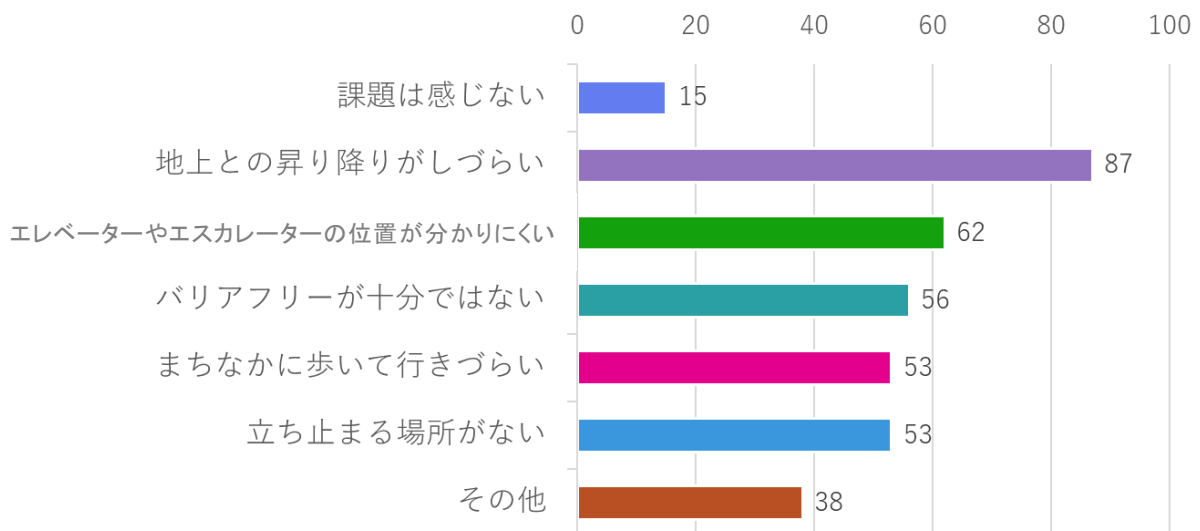
骨子案で示した、現在の原町田大通りの課題認識、原町田大通り周辺の整備方針について、多くの共感が得られました。

2-7の自由記述で回答いただいた内容も踏まえながら、方針策定に向けて検討を深めてまいります。

●歩行者ネットワークの整備方針について

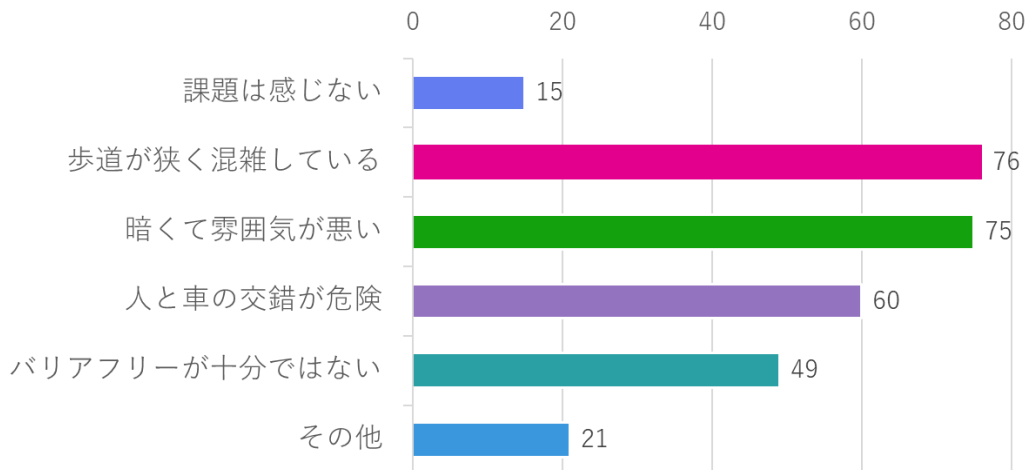
【ペDESTリアンデッキ】

2-8 現在のペDESTリアンデッキの快適さについて（複数回答） (件)

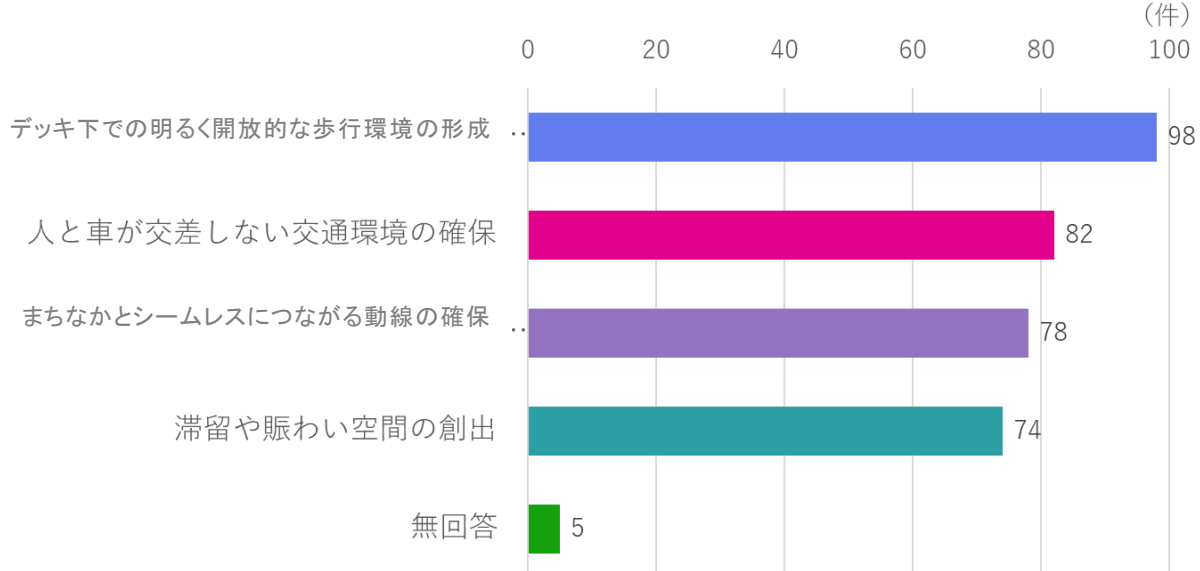


【地上の歩行空間】

2-9 現在の歩行空間の快適さについて（複数回答） (件)



2-10 歩行者ネットワークの整備を進めるうえで、特に共感する考えについて（複数回答） (件)



## 2-11 歩行者ネットワークの整備方針についてのご意見（自由記述）

ペDESTリアンデッキの整備に関する具体的なアイデア、鉄道駅及びバス停間の乗り換え動線やアクセスに関するご要望など、51件のご意見を頂きました。

※ご意見の一覧は巻末資料をご確認ください。

### 【市の考え方】

骨子案で示した、現在のペDESTリアンデッキ及び地上の歩行空間に関する課題認識、歩行者ネットワークの整備方針について、多くの共感が得られました。

2-11の自由記述で回答いただいた内容も踏まえながら、方針策定に向けて検討を深めてまいります。

## 2-12 エリア全体の取り組みに関するご意見（自由記述）

駅周辺の交通や荷捌きスペースに関する具体的なアイデア、周辺施設に関するご要望など、80件のご意見を頂きました。

※ご意見の一覧は巻末資料をご確認ください。

### 【市の考え方】

エリア全体に関する課題認識、取り組み内容について、町田駅を利用されているみなさまが、感じている事を確認することが出来ました。頂いたご意見も踏まえながら、方針策定に向けて検討を深めてまいります。

## 卷末資料

## 各整備方針・取り組みに関する自由記述のご意見

### 【ご意見件数】

ご意見の項目	掲載ページ	件数
2-3 新バスセンターの整備方針について	P 1 3 ~ 1 5	6 8 件
2-7 原町田大通り周辺の整備方針について	P 1 6 ~ 1 9	7 2 件
2-11 歩行者ネットワークの整備方針について	P 2 0 ~ 2 2	5 1 件
2-12 エリア全体の取り組みについて	P 2 3 ~ 2 7	8 0 件

ご意見の一覧は次ページ以降をご覧ください。なお、とりまとめの都合上、いただいたご意見は項目ごとに整理し、一部要約して掲載しています。

2-3 「新バスセンターの整備方針」についてのご意見（68件）

No.	ご意見の概要
1	整備方針について現状の情報では判断ができない。 まず集約方針とバスを待つスペースの確保というのが両立できるのか不透明である点で、これを両立できる具体的な根拠がほしい。 また A-C 地区の再開発に食い込んでいるが、どのように再開発するのかが見えない。1階をバスセンター化するのか等の具体的な記載が欲しい。
2	集約化のスペースが確保できるか疑問である。 また、集約によるバスの台数増加による交通への影響（混雑・渋滞）が心配である。
3	乗降スペースが分散されていることによるメリットもあるのではないかと
4	元々乗降客数が多いため、バス停の集約化によってより一層混雑してしまわないかが懸念。 しかしバスセンター周辺の快適性が向上することでこれまでやや敬遠されていた空間をバス利用者が通行するようになり、デッキの通行人数が分散されることでエリア全体の快適性が向上するといった効果に期待している。
5	バスセンターからの東西方面集約化 東西方面の乗り換えの利便性
6	1か所のバスセンターから町田の隅々まで行ける、わかりやすく、明るく、快適にバスを待てる空間が望まれます。
7	小田急と JR を一緒にしたバスセンターにしてほしい。
8	1カ所に集約してほしい
9	小田急側と JR 側のバス停は同じにして欲しい。
10	一本化でシンプルになることがベストです。
11	町田バスセンター行きとターミナル行きと町田駅行きの3つを一つにまとめて欲しい
12	バスセンターとターミナルの一体運用。ターミナルの稼働を上げ、バスセンターとの循環を増やす。両区間の歩道も改修整備してブロックタイトルの撤去でスーツケースでも歩きやすく、雨に濡れない工夫で往来しやすくする。
13	多摩モノレールは忘れた方がいい。いつくるかわからないものなんか忘れて欲しい 町田バスセンターはすでに飽和している。早急に対応すべき。 小田急デパート町田の横にある広大な駐車場は、早急にかさねすべき。 駐車場の需要があるので、そのスペース、自家用車の待機スペースの確保、課題は多い。 すでにバスセンターは需要を満たしてない
14	浜松駅バスターミナル（浜松市中央区）のような、バスの乗降・乗り換えを全て1つのアイランドで完結できる構造が望ましいです。
15	現在のスペースより倍以上のスペースが確保できない限りバス停の集約化は不可能であり、全くの愚案である。賛同はできない。
16	8に記載されている事項を全て達成するのに参考となる具体的な事例を紹介します。 オーストラリアのパース市のバスポートです。 下記の点で非常に優れていると感じました。 ・バスポートは地下1階で一般車の車道とは分離されています ・一か所に集約されており、わかりやすいです ・待合所に複数の椅子が設置されており、空間も広いです。 ・トイレ、売店もあり、雨に濡れません。 ・駅、市内へのアクセスも問題ないです。 折角、新たなバスセンターをつくるのであれば、全く新しい発想でご検討頂けますと幸いです。 以上
17	集約する。という以外は、理念が書かれているだけなので、現時点ではコメントできない。
18	バスセンターを地下化することで、地上部を歩行者優先または、自家用車の円滑な運行に使用できるのではないかと。
19	場所が狭すぎる。 相模原と連携して大規模に平面的に開発すべき 駅前、森野方面に重要施設を伸ばし過ぎで効率的でない
20	バスセンターはもちろん大事だが、そもそも道が狭くバスが走ることで混雑がひどい。特に栄通りにはバスが多く走るのに道が狭い。駅前以外のバス停についてもきちんと整備してほしい。
21	現在バスセンターの中央を占拠している空港行きのリムジンバス乗場を、原町田三丁目にあるバスターミナルへ移動してはどうかと提案いたします。理由は JR 町田駅のホームから雨に濡れずに直接移動できる点がひとつ、また現状ではトランクなど荷物が多い旅行者の送迎で町田駅周辺に送迎の路上駐車が散見されますが、町田ターミナルプラザの駐車場を利用すれば、この送迎車の路上駐車問題も解決できると思われれます。そしてなにより日常的に利用する路線バスをコンパクトに集約出来るからと考えるからです。

22	町田駅を起点とする考えであれば、バスからバスへ乗換える人は少ないと感じるので、一カ所に集約することには疑問がある。スーパーやドラッグストアが市内各所にできており、食品や日用品をわざわざ駅周辺で買う人は少ないと思う。もし、駅周辺で購入する人が多数いるのであれば、バスを待つ間に荷物を置くテーブルや椅子を設置する必要があると思う。バスターミナルが活用できていないのではないかな。
23	新宿と違って町田駅周辺は半分相模原市で、敷地が限られてるので、今後衰退しそうなバスのセンターであの一等地を潰してしまうのはもったいないのでは。
24	酷暑、寒さや高齢者が増えているので、屋根があり風を防げるような待合室があったらいいと思います。
25	現在は狭く暗いイメージです。もっと広く開放的にし照明を明るくし暗いイメージを払拭してほしいです。町田の悪いところでもある案内標識が無い、もしくは分かりづらいので分かりやすく標識を新設してもらいたい。 町田は必要な場所に案内標識が無さすぎるので、活性しないと感じています。 駅周辺に限らず、主要な場所に案内標識がない、不便さを感じます。 もっと集客できるはずなのに、勿体無いですね。
26	名古屋のオアシス 21 のように明るく開放的だと町田の印象もより良くなるのではないかと思います
27	神奈川中央交通株式会社が運行する路線バスの定期券売り場（サービスセンター）について、町田バスセンター付近には小田急マルシェ建物内の奥まった場所に町田駅前サービスセンターがあるが、人目につきにくく、立地と認知性に問題があると感じている。新バスセンターの整備にあたって、神奈川中央交通株式会社と町田市で協議してもらい、サービスセンターの移転、さらには高速バスや空港連絡バスの乗車券売り場などの設置、町田市内への各観光スポットへの案内所などの設置を検討していただきたい。
28	小田急町田駅と JR 町田駅の間を 2 階構造にして、1 階にバスセンター、2 階は全面デッキの緑地スペースにする。 現在は狭くて窮屈、もっともっとオープンに
29	連節バスが現在走行している。連節バス専用のバスレーンがあってほしい。
30	バスと一般車とタクシーのルートを分離
31	本町田循環（51 系統）を利用するので、玉川学園 1 号踏切の開かずの踏切加減や、小田急北口に向かう人の混雑加減でノロノロ走行してしまうことが多い。51 系統などの侵入経路も併せて検討してほしい。
32	高速バスと路線バスが混同してるので乗り場を分けて欲しい。
33	北口のバス停は歩道が狭いのでバス待ちの列と歩行者の往来が困難（特に雨のとき）小田急線と並走する道が狭く、歩行者も多いのでバスが終点（富士そば前）まで数メートルに時間がかかる。バスが通る道路の整備が必要
34	まずは、通過交通とバスタクシーなど公共交通、納品の業務車を分離することが必要だと思います。新バスセンターへの経路は、境川沿いに新設道路を設けて、専用道化することが良いと思います。現状では、バスセンターへの専用レーンがありますが、上下線で専用レーン化できれば、それでも良いと思います。
35	飲食売店設置、定期券売場設置、トイレ設置、待合室設置
36	トイレを備えた待合室があればと思う
37	市民は日常的に使用するため、待付付近にちょっとしたオープンスペースやカフェなどのお店があるとより良いです。
38	ミーナ前のように座って待てる場所があり、フードコートのようになっているとお店に興味湧くのではないかな
39	JR 町田駅の南口にもバス、タクシーの乗り場や待合室なども必要では。
40	朝や夕方にバス待ち客の混雑で歩道を歩きにくいので、バスを待つ空間と歩行空間をしっかりと分離すべき
41	バス待ち客で道が通りにくい
42	バス待ちの導線緩和はわかるが、通勤時間帯の混雑緩和には繋がらないと感じた。そもそもの交通機関が不足しており、待合を作ってもより滞留が起こるのではないかな。
43	小田急からのペDESTリアンデッキの先のエレベーター（着物店前）が 1 階に下りて出口がバス停客の列の前にあたってしまう、人の行き替えに不便です。エレベーターは上階と同じ方向で上下が昇る必要はないのではないかな！！ご検討願いたい！
44	バスセンターを整備するのは賛成です。 ただ、小田急や JR からの乗り換えに今以上時間が掛からないようにしてほしいです。 新しいバスセンターに期待しています。
45	現在とても暗いので広く開放的になるのは嬉しい。あっちもこっちも複数のバス停があり、駅からのルートも遠いので乗換がスムーズだと助かる。
46	小田急・JR の駅からの行きやすい動線を考慮してほしい

47	電車に乗り換えが、スムーズにできるようにしてほしい。
48	高齢者、子ども、障がい者、初めて町田駅を訪れる人が安心して利用できるよう整備してもらいたい。
49	ベビーカーや車椅子もバスに乗りやすく
50	鉄道駅からのアクセス。小田急線・横浜線の下車後の利用しやすさ（分かりやすさ）が大事なのではないのでしょうか。
51	暗いイメージがあるので、明るくしてほしい。駅からバスセンターまでの行き方（小田急線側から）を明確に分かりやすく表記してほしい。
52	現在のバスセンターは行き先別の案内も少なくわかりづらい。例えば鉄道改札から行き先別の誘導線をつけたり、案内版を随所に設置するなどして誰もがバス停にたどり着ける工夫をすべき。
53	路線バス以外のバス（観光バス・ゼルビア直行便などの臨時的バス）の乗り場もわかり易く案内できると良い
54	最終的な行き先のみでなく、途中の停留所別（例：市民病院、郵便局前、森野5丁目）の乗り場がわかると良い。
55	①初見でも何処行きのバス停なのか分かりやすくして欲しい②バス待ちの列がわかりにくいから分かりやすくして欲しい③夜でも明るく④雨が降っていても傘いらず⑤バス専用道路で遅延しない⑥災害時には避難所としても過ごせるようにトイレマンホールを多数設置⑦災害時のための竈門になるベンチを多数設置
56	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の開発する地区からも気軽に行き来できるよう、歩きやすく分かりやすい導線を整えていただけるとありがたいです。また、開発する地区のまわりでも、人が自然と集い、少し立ち止まれるような賑わいのある空間づくりを期待しています。</li> <li>・JRや小田急、モノレールの新駅を利用する際の乗り換えが、できるだけスムーズで負担の少ないものとなるよう、シームレスな動線についてもご検討いただけると助かります。</li> <li>・あわせて、周辺の開発地区内における一般車両や荷捌き車両の通行に大きな影響が出ないよう、これまでの生活環境にも配慮して計画していただければと思います。</li> </ul>
57	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在検討している複数の開発地区からもアクセスしやすい導線の整備や、開発地区内の賑わいや滞留を意識した空間整備をしてほしい</li> <li>・JR、小田急、将来のモノレール新駅への乗換を意識した歩きやすい・わかりやすい導線計画にしてほしい</li> <li>・今後の開発地区内の一般車両や荷捌き車両とバスセンターが交錯しないように、さらに開発地区内の交通にも影響がないように配慮頂きたい</li> </ul>
58	駅の周辺どこからであっても、安全に快適にアクセスできる空間を計画頂きたいです。乗換等の人の流れが多いため、鉄道駅との連携や、車の渋滞（一般車、トラック等）も発生しないような計画のご検討をお願いします。
59	濡れない、迷わないバス停を期待しています。
60	他の町のバス停のように、わかりやすく探しやすいのには思う。でも土地も少ないし、お店もひしめいてるし、難しいのかな？と思う。古き良きお店が追いやられるのは本意ではない。
61	他地域を参考にするが町田としての動線確保はオリジナルで考えるべきと考えます。イメージデザインが都心部都市部だけでなく立川などの影響もあるのではないかと思います。注意すべきと考えます。
62	運転手のなり手不足、高齢化で、バスの本数も減便されて来てるので、安全なバスの自動運転などを検討されてはどうかと思う。
63	将来の人手不足、減便に対する考え方を整理すべき。百貨店前の喫煙所が不快。喫煙所は人通りから離れた場所に。
64	自動（無人）運転バスの運用も見据えた計画にしてほしい。
65	町田市発展の為、モノレールが開通する2040年代と呑気な事言ってる場合ではない、それ迄に「町田市」は衰退し手遅れになる、既に現在魅力のない街と定義されてます、モノレールなんぞ大した効果は無い、現在の「町」を早急に魅力有る街作りを急がないと、落ちぶれた街に成り下がる事間違いないし、モノレールは別扱いで、魅力的街づくりを急ぐべきだ、汚らしい町田は遠からず敬遠されると断言する。
66	そもそも、バスという公共輸送機関の持続可能性に関する考察が不足していると感じる。
67	バスが減らされている現状で変える必要性はあまりない。それよりはモノレール駅の影響の方が大きい。モノレールが出来てからでも遅くはないと思う。
68	お任せします。

## 2-7 「原町田大通り周辺の整備方針」についてのご意見（72件）

No.	ご意見の概要
1	将来的なビジョンとして大きく変わる姿を描くのは良い 現実的には歩道空間を広げるとか、活用の幅をさらに広げるとか段階的に進めるのが良い
2	広場がほしいです。 広い方がいいとおもいます。
3	納品の業務者は深夜・早朝に限定して、日中は広場化することに賛成です。いわゆるトランジットモール化することを考えて、広場間を巡回する小型バスのみあるいは、自動運転の小型バスのみを通行させるのも良いと思います。
4	現在の車道が広場になると賑わいが生まれ、活気が生まれると思います。 ビルの間なので、芝生等の育成環境は気になります。 またそもそも車道をなくすことで、ほかで渋滞や建物に影響が無いのか検討頂きたいです。
5	現在の車道をなくしてまで広場化する意味が分からない。 特にモノレールの開発により車道がつながり、町田駅前に来る車の量が増えることが期待されるが、この効果を見逃しているように感じる。 やるのであれば町田駅前周辺の高低差をうまく活かし、モノレールの駅とペDESTリアンデッキを一体化し、車道と歩行者空間の両立を図るべきではないか。 費用は掛かるかもしれないが、バス・一般車・電車が交わるようになるので、中長期的にみてどうなのか検討してほしい。
6	一部広場化するのであるのなら、大通りそのものが無駄である。それでも一部広場化するのであれば、南半分を広場とし、駅前通りへの一般車両の侵入を阻止する構造とする。なお、駅前のバスセンターからバスターミナルまでは乗り合い自動車専用とし、一般車両を駅に近づけないようにする。それでも一般車両が駅前通りを通行できるようにするのであれば、駅前通りと原町田大通りの地下化がベストである。
7	原町田大通りによる賑わいの分断は東西エリアの特色に大きな違いが存在しない（印象的な違いといえば、レンガ通りと商店街程度か？）町田市にとって大きな問題である一方、今後東西エリアの特色の違いを形成していき、大通りをその境界線として捉えるといった方向も良いのではないかと考える。特に多摩都市モノレール駅の利用客にとっては、駅の両側で異なる魅力的な空間が広がっているという情景も町田市の一つの良さに繋がる可能性がある。また、車の通行量が多いため、一部広場化によって分断された後交通の流れをどう扱うのかが気になる。
8	町を分断する位置に大通りは必要なのではないでしょうか。
9	いまの道路レベルで原町田大通りを一部広場化し、既存の商店街へ車を侵入させるのは基本反対。
10	現在の計画では大通り完成前の景色に近づくように捉えられ、大通りを完成させるために協力いただいた地権者さんの立場に立って考えると、賛同しづらい。
11	原町田大通りの一部を広場化すると、大きな道路幅員同士の道路ネットワークの形成がなくなるが周辺の細い道路への流入についてどう考えているか。
12	現代的なオシャレな駅の街並みを期待したい。 町田は全て揃う便利さはあるが、ガヤガヤしてるイメージ。立川、センター南、みなとみらいのようなオシャレな街並みを期待したい。街として公共の駐車場がないので、駐車料金を気にしていく頻度が少ない。小田急や東急に止める時は道が狭いのがペインポイントを役所の人は理解してほしい。公共の駐車場の整備を期待したい。そうすれば行く頻度増えます。
13	緑の多い広場化へ
14	立川やみなとみらいみたいにおしゃれにしてほしい
15	スケールが大きいかもしれませんが、吉祥寺から井の頭公園の動線のように、町田駅から芹が谷公園までがより繋がった形になるのを期待したいです。
16	町田近辺で育った両親から昔あった噴水広場の話をよく聞くので、噴水が出来たら嬉しい
17	中途半端な一部広場化では人は滞留しない。大通りは芹が谷公園までつなぐ全面遊歩道広場にすべし。これだけで町田駅周辺に来たくなるし、境川とつながればとても良い
18	町田だから仕方がないけど古かったり汚い。新百合の川崎市アートセンター前の街路木のケヤキがいっぱいで秋には色づくような感じになってほしい。
19	モノレールの導入がいつ頃になるか不透明ではあるが 段階的な空間整備や商店街への動線等 ダイナミックな空間構成に期待する
20	貧弱な街だと感ずる。 田舎町に毛の生えた価値しか無い。 くつろげる街、休みには街に行きたくなる場所に。
21	公園ではなく、道路上なので、あまり留まろうという気は起きません。車を通すなら地下化して、イベントも行える買物公園にすべきだと思います。 モノレールは整備する予算もなく採算性も乏しいので来ない前提です。

22	前記、町田周辺の文化を維持しつつ、オリジナルなコンセプトをもとにデザインされると良いと思います。
23	現在は小さなお店が良くも悪くも密集していて、分かりにくいし、夜は治安が悪いイメージがある。実際に夜は客引きやゲーセン、パチンコのネオンが眩しく、子どもは絶対連れて行きたくないと感じる。子供達だけのお出掛けも新百合へ行ってほしいと思うので、クリーンな駅周りにしてほしい。「子ども真ん中」を謳うなら、駅周辺を本当に整備して刷新してほしい。
24	広場化により特に夜間の治安が悪くなりそうで心配
25	町田は治安が悪いと思われているから、その辺りを考えた大通りにしてほしい。府中駅や立川駅に負けない大通りにしてほしい。
26	人中心にするのは一見いいように思えるが、かえって混雑しすぎないか心配。今東西の繁華街エリアはとて人が多く、夜遅くも酒を飲みに来た人がたくさん歩いている。原町田大通りには現状そのような人が滞留するスペースはすくないので、結果として平穏が保たれている。原町田大通りを人中心のスペースにすると、確かに人流は増えるが、「にぎわい」の質が重要。家族連れや買い物客、学生さんのにぎわいはいいが、酒飲み、風俗、客引き、立ちんぼのにぎわいはいらない。
27	訳の分からない飲食街にならぬよう望みます。少し路地を入った所や小道・脇道に少し不穏な店が最近感じられる。誰が見ても健全で明るい街を願う。
28	原町田大通りを一部広場化した場合、今よりも交通渋滞が悪化するのではないかと思う。
29	緑地化よりも三塚から妙円寺までの渋滞緩和する開発を。 緑地にしてさらに渋滞する気がする
30	かつての様に歩道化するのは賛成であるが交通渋滞が酷くなりそう。
31	整備するにあたり、しわ寄せで渋滞などが発生しないようにしてほしい
32	住んでる人間として、駅周辺は本当に人が多くて普段の買い物をするのにストレスを感じるほどです。人や車の多さに対して、とにかく道幅が狭すぎです。 いろんな所から人がくるのはいいことですが、住んでる人が快適に歩けるようにして下さい。
33	モノレール新駅を検討するのであれば更に人が増えることも想定して、待ち合わせ場所や休憩場所としてベンチを増やしてはどうかと思います
34	座れる場所を増やしてほしい
35	もっと椅子やベンチを増やして、休憩できる環境が希望です。
36	雨を避けながら、お買い物できるような空間もあれば嬉しい。地下街のような。
37	トイレ設置
38	ターミナル口まで含めて、お年寄り、子連れに利用しやすさを求めます。 ターミナル口から出る人も多いので、そちらにもエスカレーター、エレベーターをつけて欲しいです。
39	鉄道間の乗換のしやすさとまちなかへのアクセス性を両立した駅を設置していただきたい。
40	周辺地域からのアクセスにも配慮してほしい。
41	立川みたいなのが良いと思う。 小田急～横浜線間の乗り換え以外の街への導線が欲しい（例えばスタジアムなど）。
42	小田急と JR の乗り換えの際の混雑改善
43	モノレール駅ができれば便利だと思います。さらに小田急や JR への乗り換えもしやすいと嬉しいです。
44	原町田一丁目駐車場がなくなり、中心部にアクセスしやすい駐車場が減って外から流入して滞留する車が多い。行幸道路からの流入受け止めの駐車場整備と文学館通りの一方通行を逆向きに。
45	原町田大通りを人中心にするのであれば、一般車両の乗り入れを無くして、駅から少し離れた場所に大規模駐車場を整備し、そこからの駅へのアクセスを確保する。
46	JR 駅前のデッキスペースと原町田大通りの地上階が分断しないよう、デッキ面積を減らして地上階の視認性を上げる、一体性のあるデザインなど街へ人の流れを誘導できるような工夫があるといいと思う。
47	鉄道間の乗換がしやすくなれば、駅間だけを移動する人が増えるだけで、街の活性化にはならないと思う。町田市に来なければいけないだけの価値（映画館、個性あるお店等）がある店がない。土日を含め、人が並ぶ場所はラーメン屋か仲見世等の一部店舗である。多分、そういう場所が町田の魅力であって、原町田大通り周辺のチェーン店ではないと思います。周辺整備とあわせ個性あるお店等の誘致をすべきではないか。そうでないと、交通機関を使う人が乗換の合間に寄るだけの場所になり、モノレールが通る 2040 年にはシャッター通りにならないともいえないのでは。原町田大通り周辺の交通規制、客引き規制等、条例を含めもう少し徹底してほしい。子供や老人が安心して歩けるように。
48	モノレール新駅から JR 町田駅コンコースまでの導線は、高低差も段差もない形が望ましいです。
49	通勤の混雑緩和。

50	芹ヶ谷公園へのアクセス路についても魅力的な空間整備を進めてほしい
51	モノレール新駅の整備によって、原町田大通り周辺がこれまで以上に賑わいの拠点となることは大いに期待しております。一方で、周辺の開発地区にとっては日常的に利用される重要な車両動線でもあることから、建物の運営や地域の活動に大きな支障が生じないようご配慮いただきつつ、歩行者空間の充実や広場化についてご検討いただければありがたいです。
52	将来的なモノレール新駅の整備により原町田大通り周辺が、より賑わいの拠点にしたいことは理解するが、計画している開発地区としては重要な車両導線と想定されるため、開発地区内の建物も快適に使えるように、歩行空間や広場化の検討をして頂きたい
53	小田急とJRは雨に濡れずに行けるので、モノレールも近場で雨に濡れずに歩ける歩道が作れる距離に駅があるといいと思う。
54	モノレール開通となれば、周辺住民や町田を訪れる人々にとって、その効果がはっきりと感じられるようにしてほしい。
55	モノレールの誘致はなるべく早く進めて欲しい。 乗換利用者などに対して雨天でも歩きやすい空間とするのは賛成しますが、空に開けた部分を広く取り、屋根を設置する際は素材や設え、照明を工夫し、圧迫感がでないようにする必要があります。
56	モノレール駅は大きなクーリングシェルターとする。
57	モノレールの町田までの延伸計画が白紙に戻った場合は、整備方針の大前提が崩れるという理解でよろしいですか？
58	多摩都市モノレールの新駅は地下化してほしい。 地下化することによって、駅との移動時間を短縮、マルイ周辺の歩道橋の老朽化問題の改善、地下化することによる原町田の地下街の誘致も行うこともできるし、集客力は戻るだろう。現在、町田の駅周辺の地下道は現実的に改良工事（拡張）はできるでしょうか？
59	モノレールの駅は浄運寺付近に設置し、駅周辺を回遊出来るようにすべき。JRの駅に直結すれば益々回遊がなくなり、中心商店街の衰退になる。
60	モノレールは利用しないし切符が高いイメージがある、モノレールについて詳しくないのでよくわからないが、モノレールは町田にいらぬ気がするが…？私鉄？等よく乗る路線が増えたらいいなと思う
61	モノレールのルートは決まっていると思いますが、将来的に南町田への延伸も検討できる位置に駅を置いて欲しい。あまりにもJR町田駅に近づけてしまうとレールを南町田方面に向けられなくなることを懸念します。無論、現在そんな計画（南町田への延伸計画）は無いのは承知をしているが、町田駅と南町田とのアクセスの悪さは町田市の課題のひとつだと考えていて、境川に沿って南町田までモノレールが延びる可能性を消さないようにしてほしいと考えています。大通りは将来的に芹ヶ谷公園へ繋がる街の顔となる通りなので、草刈りや清掃などもっとこまめな手入れをしていただきたい
62	現在の原町田大通りは、素晴らしい空間である。モノレールを導入する場合には、モノレールは地下に設置すべきである。モノレールの駅の両側には、商店街を設ければ、町田市の税収を増やすことができる。（商店は、町田商工会議所へ加入させること）
63	多摩モノレールは忘れた方がいい。現実を見た方がいい。 今、多摩モノレールは上北台駅方面を延伸している。 町田方面の延伸はそれが完成してから検討されると考えた方がいい。 何十年先の多摩モノレールにかかるお金があるなら、現状問題あるバスセンターをどうにかしてほしい。
64	資料では、あくまでモノレール開通と駅建設を前提とした計画と見える。しかし実際の多摩都市モノレール事業を見る限り、箱根ヶ崎延伸が計画通り進むとは限らず、さらに町田延伸などは、人口減など状況の見えない中で、黒字化できるルートも確定していない。モノレール町田延伸事業が中止される可能性を考え、より幅広く柔軟な計画を考えるべきではないか。
65	モノレールは、採算が見込めないし、いつ実現するか分からないので誘致計画は、止めたらどうですか。
66	子どもの送迎の都合上、原町田大通りを自転車で走行するが、16号の相模原署付近のような自転車専用レーンを整備してもらわないと、停車してる車やUberなど宅配待ちのバイクなどが多く、大変危険。椅子などのくつろぎスペースというより、往来する市民はそういう現実的な方を求めていると思う。
67	現在駅周辺には車寄せが無いため、駅までの送り迎えする際に大通りで待合わせをしています。 新たに駅前に車寄せを作れないなら、広場の端に車寄せを作って欲しい
68	車を排除するのではなく有効な車で買い物客の誘致を狙うべき 何故、町田駅前が地域間競争に負け続けるのかわかっていない
69	現状でも人が多く不便を感じている中で、モノレール誘致による新たな人の流入よりも、今現在の住民・利用者に対しての駅前利用の改善を重視すべき。賑わいもけっこうだが、町田駅前には閑静な落ち着いた場所が極端に少ない。

70	バスなどの交通、モノレールの走行位置の影響が非常に大きい。それらが決まらないうし ようもない。
71	ペット向けの意識が低いと思う。例えばドッグランであったり、ペットとくつろげるような場 所も合わせて検討頂けますと幸いです。駅前にはペットと行きづらいう為、機会損失にも繋がって いると思います。南町田のようにペットが来る事を踏まえ、ドッグランがあるなど、他の駅に は無い差別化が出来て、売りとする事で他県のペットを飼っている人からの需要も絶対に増える と思います。
72	とても良いと思います

2-11「歩行者ネットワークの整備方針」についてのご意見（51件）

No.	ご意見の概要
1	通路が狭くごちゃごちゃとしていて煩雑なイメージ。余裕をもった空間が欲しい。
2	JR 町田駅から小田急町田駅まで、町田駅前通り全体を覆う形でペDESTリアンデッキを整備してほしいです。
3	ペDESTリアンデッキの拡充により、歩行者の分散化をし、滞留出来る場所を増やす。
4	雨だとデッキ上の屋根のある通路に人が集中するので、全体的に屋根を設置してほしい
5	周辺の開発地区にとっても、賑わいや利便性の向上という点から、デッキレベルでの歩行者動線はとても大切なものだと感じています。各地区同士が自然につながり、人の流れがそれぞれの地区へ広がっていくような導線を意識したネットワークとして整備していただけると嬉しく思います。
6	公共性が低いと考えられる店舗（例えばパチンコ店）がペDESTリアンデッキと接続しているという現状があります。整備方針の肝に「公共性」の視点を優先してほしい。
7	ペDESTリアンデッキは現在の計画ではC地区やD地区までシームレスなデッキ空間を繋げる計画になっているが、街中に人を降ろすという整備方針に基づいて考えた時に、是非ともJR駅前とターミナルプラザ迄のデッキを整備して欲しい。JR町田駅前とターミナルプラザは目で見える距離にありながら、原町田大通りだけでなく、バス通りの狭い歩道によっても大きく分断されてしまっていると感じる。南地区の開発も中心市街地と繋がれば何倍もの効果が期待出来るのではないかと。もしスペースの問題ならば横浜線の線路の上のスペースを町田駅と一体化して自由通路として作ることは可能かも検討していただきたい。ふたつの広場がシームレスに繋がることによってバスターミナルの価値も上がり、多くの団体が会議で使っているレンブラントホテルへのアクセスも改善され、以前の再開発で中途半端に終わっている東側の商店街の斜陽化対策にもなると考えます。中心市街地の開発も大切だが、現在駅からのアクセスが悪い四丁目、ターミナルロード、三丁目、文学館商店会はかなり危機感を持っていると思われます。大通りの広場には賛成で、小田急駅前のカリヨン広場のように商店街のイベントや市民が憩う休憩スペースを街の中心に作るのはいいかと思う。
8	橋脚の建て替えを一部でして欲しいです。
9	生活圏なので日常使っていますが、人の多さに対して歩くスペースがとにかく狭い。普通に生活してただけなのに、毎日人とぶつかったり、避けたりストレスです。
10	朝、夕は人が多く、ペDESTリアンデッキの辺りは、すれ違いの時にぶつかったりして、とても歩きづらいので、改善して欲しい。
11	駅舎間のネットワークを複数設けることで人流の円滑化、混雑度の軽減を図って欲しい。またまちなかとの動線についてはデッキ内の人の流れによって遮られることがないように、よくシミュレーションを行ってほしい。
12	エレベーターの扉の向きにも歩行路やバス待ちの列に邪魔にならぬよう考慮されたく願います。
13	小田急とJRの乗り換えで使われる為、混雑してる。なのでJR北口改札を小田急線の方まで伸ばして直接乗り換え出来るようにして駅周辺を移動する為のデッキに切り替えて欲しい。
14	小田急線とJRを乗り換え人で混雑していて朝夕の時間はゆっくり歩けない。そもそも駅間を改札を出ないです直結通路を整備すべき！
15	鉄道乗換動線としてのデッキ階レベルの動線も大切だが、地上階の賑わいをつくることで街全体の活性化につながると思うのでデッキの縮小も含めて、心理的に地上との一体性が高まる計画になるといいなと思う。
16	計画されている開発地区も、賑わい・利便性等の観点からデッキレベルの導線は重要であるため、A～D地区との繋がりや、来街者を各地区に呼び込む導線を意識した歩行者やICT等のネットワーク整備をしてほしい
17	ペDESTリアンデッキレベルも重要だが、それにより地上部が居心地の悪い空間になってはいけません。地上レベルもペDESTリアンデッキレベルも良い空間となり、安全に快適に行き来ができるネットワークになると良いかと思えます。
18	D地区に新しくできる施設に誘引する、またはA-D地区をつなぐことだけが目的となったネットワークを感じる。 D地区の整備として新しく橋の架け替えや道路の接続があり、通勤者等がこちら方面の往來をスムーズにすることを検討してほしい。 たとえば、小田急線沿いのペDESTリアンデッキを残すと同時に横浜線をまたぐ形で延長し、橋と行き来できるようにすれば、かなりの改善が見込めると思っている。 また広場については、D地区の小田急線と横浜線が交わった箇所(現状のバイク・駐輪場)に役目を移すのはどうか。 難しいと思うが、現在の小田急の盛土となっている部分を高架化し、高架下にカフェ等出店で

	きる形にすれば、道路を通すのと合わせて、より憩いの場としてのD地区の価値が高まると考えている。
19	現状は商業施設のエレベーターを使えない時間が街中の移動が不便になることがあるから、それがないようにしてほしい
20	乗り換えの利便性を全面的に担保するのか？ まちなかへの誘因を目指した動線にするのか？ どちらも重要なので、特性に合わせた動線計画を期待する
21	乗り換えでしか歩かない人が多いので、人が歩く途中でデパートの入り口があってもいいと思う。 屋根のある歩く道の両脇にはテイクアウトできる店が連なっていたら、人も寄るのではないか。 マルイ側だけ屋根があるが、全体的に屋根をつけて両方に店を置いて、人の流れも二手に分けて欲しい。
22	高齢者も多いので大賛成、周辺の商業施設への行き来を楽にしてほしい。
23	歩行者の誘導。
24	スケールが大きいかもしれませんが、吉祥寺から井の頭公園の動線のように、町田駅から芹が谷公園までがより繋がった形になるのを期待したいです。
25	ターミナル口へと連続し、さらに道路上にもペDESTリアンデッキが広がった2層構造になれば、単なる通路ではなくイベントも可能になると考える。
26	無計画に拡張しただけ。 市役所から町田バスセンター、そして町田ターミナルまでの計画的な街づくり必要。
27	3駅は地下で連結させる。
28	ベビーカーユーザーなのですが、現在の町田駅とその周辺で不便に感じる事が多々あります。 ・エレベーターの数が少ない+エレベーターが狭い。 平日でもペDESTリアンデッキのエレベーターはベビーカーの待ち列ができています。 目的地によっては地上に降りる時遠回りになる。 ・ミーナ町田に西松屋が入っているのに、直結のJR町田駅ターミナル改札口はエレベーターが無く、ベビーカーの場合は中央改札口から遠回りしないと行けない。 ・エレベーターの案内がわかりづらい ・ペDESTリアンデッキは平日でも人が多いため、乗り換えや商業施設に入る人が交差する場所は特にベビーカーだと通りづらく、他の人の通行の邪魔になってしまう。 例:モディの前あたり、ルミネの前 ・ベビーカー関係なく歩行者の量に対して歩道が狭い場所が多い気がする。 今後のまちづくりの参考になれば幸いです。
29	子育て世帯として、ベビーカー利用時の移動に大きな負担を感じています。とにかくエレベーターがなく、スロープも無いため降りたい場所に降りられません。 これは高齢者や障害者の移動課題とも共通しており、ユニバーサルデザインの観点からも改善が必要と考えます。
30	一つ所に集中するのではなく、地域の良さを広く知ってもらえるようにしたい。バリアフリーをはじめ、インクルーシブへの意識は不可欠と思う。
31	東急前からのスロープが片側しかないなど、バリアフリー上の改善点がある。またかつてあった花壇が廃止されて以来、緑が感じられない。
32	現在は、階段が多く、階段を通らずにスロープやエスカレーター、エレベーターを使用とするとかなり大回りしての歩行(移動)がある。 また、スロープを利用すると、バス停に行くのに車道を横断しなくてはならない。 この改善は必要と思う。
33	特にターミナル口側はバリアフリーが不十分だと感じる
34	地上ももっと賑わったらいいなと思う。デッキより混雑していないのでよく利用するが、お店が増えたりしたら楽しいのになと思う。横断歩道が少なく、行きたいお店はすぐそこなのに、余計に歩かなきゃいけなかったりする。車が通る道路が別に作れたらよいかも。もしない。
35	車が通行禁止なのに入ってくるなど、取り締まりが甘い。物流と街としての安全性、快適性を備えた街づくりを行ってほしい。
36	歩行者の安全のためスムーズな車両の通路の確保を。商品搬入経路の考慮を。
37	自転車と歩行者のレーンを設けてほしい
38	歩行者は2Fに、自動車交通は1Fという原則で交通分離を図って欲しいです。JR町田駅から原町田大通りまでスロープになっている現状を活かして、道路幅一杯のスロープにしてはいいでしょうか？
39	歩行は基本的にペDESTリアンデッキ、車、バスは地上くらいに割り切った方がむしろ快適なのかもしれない。

40	原町田大通りの車での通り抜けを禁止し、信号はなくし原町田4丁目と6丁目をノンストップで移動できるように整備すべきではないか。そのためにも、昔のように相模原へ抜ける道ではないのだから、東急の間はスペースにして活用すべきでは。
41	町田は車が無ければ成立しない事実を認識してもっとワンストップショッピングできるように改善すべき こんな駅までは誰も来なくなる
42	小田急町田駅北側の2つの踏切は、遮断時間が長いうえ、遮断後歩行者が無理やりわたる様子が散見されるほか、現状、道路および歩行者のボトルネックとなっており、まちの課題である。歩行者ネットワークを形成する上では、2つの踏切をなくし、安全かつ円滑に移動できる経路を確保してほしい。
43	無電柱化。
44	回答選択肢の実現を強く期待したいです。
45	整備方針（骨子案）に共感する。
46	舗装面を色で分けて歩く方向を分けてはどうですか？
47	中途半端が一番よくない。
48	再開発はどうしても交通弱者側に優先することになり、空間設計に無駄が出てかえって賑わいがなくなり、がらんとするケースがあります。1/0でない空間設計になると良いと思います。
49	緑いっぱい広場を作ろう
50	一旦更地化する勢いで区画整理してから整備するのであれば、賛同。
51	ペット向けの意識が低いと思う。例えばドッグランであったり、ペットとくつろげるような場所も合わせて検討頂けると幸いです。駅前にはペットと行きづらい為、機会損失にも繋がっていると思います。南町田のようにペットが来る事を踏まえ、ドッグランがあるなど、他の駅には無い差別化が出来て、売りとする事で他県のペットを飼っている人からの需要も絶対に増えると思います。

## 2-12 「エリア全体の取り組み」についてのご意見（80件）

No.	ご意見の概要
1	バスセンターに行く経路は誰にも分かりやすく。小田急デパート前の案内板は場所が暗すぎる。
2	バスセンターを集約し今より分かりやすくすること、大通り周辺の広場化は治安の悪化につながりそうなので却下、ペDESTリアンデッキをターミナル口まで延長(バリアフリーにも配慮)、JR 横浜線ターミナル口側にエスカレーター設置を望みます
3	現状あるバス専用レーンの時間帯がわかりにくく、規制外の時間でも利用されずに渋滞が発生してしまうといった事態を見かけたことがあるため、時間規制や交通規制は初めて来るドライバー側からもわかりやすいように案内サインを工夫してもらいたい。
4	これからバスの運転手がいなくなり、自動運転が増えるのになぜ車での有効な利用を考えないのか甚だ疑問。認知が古すぎるのではないか？
5	小田急と JR の間を大きな広場にして、ゆったり解放感が感じられるエリアにしてもらいたい。現在はごちゃごちゃしすぎ。
6	原町田大通りは全面広場遊歩道にして！
7	子育て世帯を取り込めなければ街の発展はあり得ません。キッズスペースや芝生の広場、歩行者のみの広い歩道など、子育て世帯が訪れやすいエリアを駅前につけてください。現状、ベビーカーで町田駅を訪れるのは苦痛しかありません。
8	人の導線と公共交通機関のつながりをスムーズになるようにしてほしいです。
9	よりわかりやすい、誘導方法。
10	スケールが大きいかもしれませんが、吉祥寺から井の頭公園の動線のように、町田駅から芹が谷公園までがより繋がった形になるのを期待したいです。
11	ビルとデッキの整理をし、マルイやルミネを JR、小田急線の真上に作り地上レベルやデッキレベルで直接乗り換え出来る様にしたりバスターミナルの集約化はもちろん必要だが歩車分離を徹底する事が大事だと思う。
12	JR と小田急線の乗り換え距離を短縮するため、JR 町田駅を小田急線の高架下付近へ移設する案を検討していただきたいと考えています。駅周辺の商店街などの意向に左右されるのではなく、まずは鉄道利用者の利便性を最優先すべきです。約 50 年前、原町田駅から現在の町田駅へ名称・位置が変更された際にも、小田急線により近づける案が存在していました。しかし、当時は商店街の反対により現在の場所に落ち着いた経緯があります。今こそ、利用者目線に立った乗り換え改善を再検討すべき時期だと考えます。
13	原町田大通りは、歩行者ネットワークとし、新バスセンター、交通機関は地下で結ぶと良い。
14	高低差がある事を利用したペDESTリアンデッキの拡充(道路上も利用する事で、人車の分離も出来る)により、休憩場所の確保、人渋滞も回避出来、ゆとりある場所とする事が出来る。
15	難しいが安心・安全な空間を形成しつつ、賑わいのある街を維持してもらいたい。
16	座るところや快適に過ごせる場所、というよりも、市民は普通に快適に往来できるだけでも満足度が変わる。(ペDESTリアンデッキを全天候対応型にするとか、自転車専用道路を通して車と歩行者、自転車、荷捌きの停車トラックとの完全分離をする)なので、ツインズの間の原町田大通りを昔の噴水があった頃のようにするよりも、道路としてきちんと整備をしてほしい。駅前ロータリーでの成功例を作してほしい。
17	酷暑に備えて休憩所を整備してください
18	東急の間をスペース(休憩、イベント等への活用)にすることで、その先から町田街道までを新バスセンター、業者の駐停車スペースに活用してはどうか。その際は、アーケード化して雨の日も安心して待てるように。
19	今回の案は、失礼ですが、A-D 地区を接続するのとバスセンターの集約するという課題を短期的に解決するようになってしまい、再開発による今後の発展を担う屋台骨になっていないと感じています。特にモノレール・人だけに注目しており、モノレールと共にできる道路や、そのほかの D 地区の橋の架け替えと道路の接続、また小田急線の踏切を無くす等の話題が出ていますが、これらによる新たな流れの創出があまり考慮がされていないように見えます。ただ今回、新たな空間を作ることなので、これが上手く機能するだけでもかなりの改善効果が見込めると感じています。
20	小田急町田駅の立て替えをして、歩行者が階段を乗り降りしなくても、広場、JR 町田駅から乗り換えしやすいようにしてほしい。
21	現状横浜線南口側から町田駅前に入る手段の一つである原町田地下道の改善が必要。現状暗く、不衛生、危険を感じる、落書きが定期的になされるなどの課題が多く、安心して子どもを通らせることができない。開発関係者が、自分の子どもや孫を一人で通らせてもいいと感じるような場所にしてください。
22	路上駐車を減らす取り組みが必要

23	車が停まれるスペースがある。駅からの道は歩行者優先。荷捌き車両の作業場所の徹底。許可車両を制限。交通標識通りの運用が適用された取組が大事。
24	バスと一般車両のスムーズな走行、人々が良い街だと感じられるような、安心して歩ける素敵なまちづくりを期待します
25	車と歩行者の交通を分離することが最優先だと感じる。
26	既にビルが立ちならんでる中、バス通り、人の流れ、渋滞緩和など解決するのは大変だが、人と車を分離するなどで解決できなくもない
27	車、人の多さに対してどこでも道路が狭いです。 再開発に関わる方は、日常的に変えようとしている場所に行き、住民が生活しやすいまちづくりをして下さい。 お洒落なものやデザインなどにこだわらないで、生活しやすい、歩きやすい、車も渋滞しないようなそんな町田にして下さい。 何卒お願いします
28	自転車置き場が多くないと、せっかく町田に行こうと思っても、停める場所ないし、とためらってしまうので、色々な所に停めやすい自転車置き場を整備して欲しい。(現在でも小田急側平日 11 時頃には満車で困っています)
29	歩道上に自転車ラックの設置があると良い
30	バイク駐輪場設置
31	駅前に車寄せは必要!
32	駐車場の整備をお願いしたい。小田急と東急は道がせまく、とめづらい。なので行く頻度が増えないのです。子連れは車で行きたい世帯多いですよ。
33	駅周辺の大通り以外は昔からの細い道路なので車では行きたくないし、バスで行っても歩道がないので車を気にしながら歩くので、駅前には必要なければ行きたくない
34	町田駅前通りの交通状況は現在も混雑しがちであることから、再開発にあたっては現在の交通状況よりも酷くならないことに留意して交通の動線を計画していただきたい。また、各商業施設に関する運送トラックの作業スペースや商店街通りなどへの運送車両の侵入についても、物流の 2025 年問題なども考慮していただき、再整備計画には物流への配慮をいただきたい。
35	<ul style="list-style-type: none"> <li>■自動車による来街者にも考慮し、地下駐車場などにより自動車来街者と街中の安全安心を両立させてほしい。</li> <li>■相模原エリアとの生活圈、経済圏の構築を考え相模原市と共に開発を進めてほしい</li> <li>■モノレール導入には、時間がかかるのでそれまでの大通りの開発を考えてほしい</li> <li>■个性的商店が無くなり画一的街にならないためにチェーン店などの出店に一定の歯止めをかけるなどソフト面での条例等がほしい</li> <li>■中心市街地に居住空間を増やしてほしい</li> </ul>
36	町田駅を通過する交通を分離する施策が必要だと思います。新町田街道だけでは捌けないと思いますので、できれば地下バイパスがあれば良いのですが。再開発計画地区での地下駐車場建設と併せて、出入り口整備を合わせて、計画できれば良いのですが。あるいは、都心の内幸町地区のように、各ビルの地下を相互に接続して駐車場を統一運用する形で、地下バイパスを整備するのも一案かと思えます。
37	将来の車社会の想定(バスの運転手不足、自動運転、モノレールによる公共交通シフト)や、周辺の開発推進(それぞれの計画が進みやすいような補助やルール整備)をしっかり進めてください。最新の再開発のように、街全体として情報発信や人流・混雑度の可視化、イベント連携等を想定して、ネットワークがより高い価値あるものになるようにご検討お願いします。
38	歩行者の方々が安心して通行できる環境を確保することの大切さは十分に理解しております。一方で、周辺の開発地区にとっては、一般車両や荷捌き車両の動線も日常的な建物運営の中で欠かせないものです。そのため、地域の活動や建物運営に大きな影響が出ない範囲で、交通規制の内容についてご検討いただければありがたいと思います。
39	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者の安全な通行環境を確保する必要があることは理解するが、A~Dの開発地区としては一般車や荷捌き車の導線は必要不可欠であるため、建物運営上大きな支障がでないように交通計画をして頂きたい</li> <li>・ICTを活用したデータ分析や周辺開発地区間での情報連携による交通状況の把握・人流の誘導、災害時の誘導等の、サービスについても今後検討して頂きたい</li> </ul>
40	テーマ別に単独で考えないで欲しい
41	3つのエリアだけでなく、原町田、森野、中町と相模原側を含めた取り組みを。
42	A・B・C・Dのエリアの他の地域でJR町田駅の南口駅前が勿体無い
43	既にご検討頂いているとは思いますが、町田駅周辺は常に人があふれている状況なので、エリア全体でより開放的な歩行環境を整えることが重要だと思います。工夫可能な取り組みを積極的に取り入れて頂きたく宜しくお願いします。
44	とても期待しているので、建設等からクリーンな入札、計画、設計と進めてほしい。新市長は前任の流れを踏襲していると聞くので不安がある。きちんと自身で市民の意見を汲みとり、見極めて指揮してほしい。小さな頃から町田を知っているが、ゴミゴミしているイメージ、田舎

	のヤンキーがたむろしているイメージ、治安が悪いイメージとマイナス面が目立つので子どもたちが安心してショッピングデビューは町田駅行こう！となるようなグリーンが多い駅周辺にしてほしい
45	エリア全体が有機的に繋がる工夫があればと思う。
46	駅前空間が狭く、制限も多いかと思うが、次世代のまちづくりの基盤となるため、深度の高い議論を期待する
47	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備効果を最大化するには官民一体となり、共通するビジョンに向かった整備が重要だと思います。具体的には整備時のデザインコードや民間には整備時に原則オープンスペースや緑地を設け、ペDESTリアンデッキデッキや1階部分との接続する階についての設えに一定の基準を設ける等のルールを作る等が良いと思います。</li> <li>また、官はその代わりにインセンティブとして固定資産税の優遇などを環境づくりを行う。その他、魅力や個性のある民間企業、民間団体等が建物の中だけでなくまちなかでも活動できる、したくなるようなインフラの整ったオープンスペースを整備しておけると良いと思います。</li> </ul>
48	駅近くにも、緑がたくさんあって子供やお年寄りが安全に遊んだり休憩したりできるスポットが出来ることはとても嬉しいです。 ターミナル口含めて、再開発して頂けると町田全体が明るい利便性の高い街と印象づけられると思います。
49	玉川学園前7号8号踏切の立体化を考えるべき。小田急東口から中央橋まで、小田急線の両側線路沿い（原町田6丁目、中町1丁目）を区画整理して、立体交差と道路拡幅すべき。
50	似たり寄ったりの街ではなく特別な町田を目指してください。
51	D地区にコストコを呼べたら、駅近のコストコでかなりの人が来るのではないかと思う。車の流れがあるので、スペース問題もあるかもですが。 大きい映画館があってもひとは呼べると思う。 町田駅が大きくなるにはシネコンは必須ではないでしょうか。 109が全て映画館になるのが理想的な場所かもです。
52	町田周辺に映画館を作って欲しい。そして、商業施設をもっと増やして欲しい。
53	たくさんの映画館などのたくさんの人が賑わうようにしそのような施設から公共交通機関にアクセスをしやすいようにしてもらいたい
54	町田駅周辺はイベントが多い気がする。自分で調べて、よく訪れてる。企画はすごく優れてるから、見合った集客ができれば良い。周知が圧倒的に足りてなさそうだから、駅の周りに広告ポスターなどたくさん貼れたら良いと思うが、難しいのだろうか。とにかく人の多さに見合った土地が足りてないと思う。もっと広々していると、息がしやすい街になる気がする。
55	高層ビル等は必要を感じず、23区の都心と違いを出し、バス乗り場を1ヶ所に集約、子育て世代が街中でも、ゆっくり出来る様なきれいな公園や広場があったりすると良いと思う。横浜線、小田急線が地下を走ると、土地の活用も広く取れるのではないかと思った・・・下北沢駅の様な感じ。
56	もともとのビルや昔ながらの店が点在しているので、新百合ヶ丘や立川のようなわかりやすい整備は難しいかもしれないが、良さを損なわず、オリジナリティのある検討をお願いしたいです。
57	汚すぎる街を早く改善すべき事項、モノレールなんぞ役に立たない。
58	駅前、顔です。町田は暗いですし、案内標識が無く不便です。そして老朽化の為、一昔前の駅といったイメージなので、この際、この時に一新しないと、もう町田は終わりです。他の駅に人は流れて行くと思います。 なので、やる時には全力で町田駅前を変えて、人が寄り付く町田に戻ってほしいと願います。このままでは町田は寂れていきますよ。今後どうなるか期待しています。 湘南地区より愛を込めて。
59	空想はいくらでもできますので、絵空事ではない、町田にとってよりよい、現実的な設計をしてほしいと思います。 あと、街としてのインパクトに欠けているので、スタジアムなどの新しいコンテンツの導入も考えてほしいです。
60	スタジアムを必ず作ってほしい 経済効果はとてつもない事になると思います。
61	町田駅は、かつて小田急線第二位の賑やかな元気な駅だったが、今は多摩地区では立川駅などに客足を取られる程活気がない治安が悪い駅（街）だと言われるようになってしまった。もっと安心安全な街・買い物や美味しい物を楽しめる街・車やバスや電車や歩行者が天気を気にせず移動できる街づくりをお願いします。何より災害時に街に来て居た人々に対応できる設備を多数設置をお願いします。
62	初めて町田を訪れた人達（外国人含む）が、わかり易く、快適に過ごせる空間や町田らしさを感じることができると良い。

63	これからと思いますので、ユーザのターゲットを広く設定し、ユースケースをしっかりと議論、重みづけをした上で決定していくと良いと思います。
64	「人が集う」だけでは不十分。経済効果が伴わないと、町田に暮らす人々、町田で働く人々からの支援、理解は得られないでしょう。これからの時代を睨んだ「町田作り」が求められるのだと思います。
65	映画館やオフィスおしゃれな商業施設などを建ててほしい。 またタワマンなどの住居が少ないので二子玉川ライズのようなものをつくれればいいと作れればいいと思う
66	本社機能を有するビジネスオフィスの立地を促進したい。このままでは、町田は乗換えの通過点にすぎなくなってしまう懸念あり。
67	最後にD地区の開発に関して意見を述べさせていただきたい。どうか駅前スタジアムの可能性を残しておいて欲しい。民間の一企業とはいえ、石阪市長のもと市民、行政、地元企業が支援をしてきたFC町田ゼルビアは町田という街を、他の自治体との差別に使えるキラーコンテンツに成長したと感じている。現在もチームはサイバーエージェントのバックアップを受けてアジアでのトップチームへと突き進んでいます。ここまで支えてきたチームが、刈り入れの時期を迎えた時にスタジアムの問題で、町田以外の自治体に移転することは町田市の市民や企業にとって大きな損失となります。D地区は狭いけれど、同じくスタジアム問題を抱えている相模原側と共同で、川をまたいで相模原側と協力して共同所有での駅前スタジアムの可能性もあるのではないかともし他の場所があるのなら、それでもよいのだが、20年後でもよいので2万人規模のアクセスのよいスタジアムの計画を示して、FC町田ゼルビアという最強のコンテンツが市外に流失することがないようにしていただきたい。もし他の場所のあてがないのであれば、公園など市民の憩いの場としての整備に留め余白を残しておくことを検討していただきたい。
68	モノレール延伸のルート(駅の位置等含め)を早めに確定させる事。でなければ全体が見えにくい。
69	数年後に導入される予定のモノレールの駅がJR町田駅に直結されたら町田が衰退する事が予想される
70	何度も書くが多摩モノレールは計画から外すべき。いつ来るかわからないもの待てない。 すでに飽和しているバスセンターを早急にどうにかしてほしい それと慢性的な渋滞をどうにかすべき。多摩モノレールがない前提で対策をしないと計画は進まない。 すでにエリア全体が破綻している。多摩モノレールなんかに夢を持つ時間はない。 スピード感持って行ってほしい。 今の市長任期中に目に見える成果を出してほしい。 それぐらいの危機感を持って欲しい。
71	モノレールありきの取り組みはいささか浅はかと考える。特にモノレール町田駅の設置予定場所は導入ルートを含めて、減便されていくバスの市民の救済になっていない。有識者による策定ということであるが、市民の為とは思えない。モノレール町田駅の設置場所を変えない限り今回の策定は大人の忖度、名誉、実績作りの最悪のムダなものである。例えばJR相原駅、現在進行中の小田急小田原線鶴川駅の橋上化。町田市は街づくりができないというのは、南町田グランベリーパークでも証明されている。モノレール導入ルートと一体で策定し直しを強く望む。
72	この計画では、多摩都市モノレールの町田延伸が前提となっているが、モノレール事業は町田市のものではなく、実現性など問題が多い。その前提で作られた計画には、市民の望みは十分取り入れられているとは見えない。 町田駅前の視認性が悪いとされる問題については、大規模地上施設を抑える必要が考えられ、モノレール橋上駅などは無いほうが良いこととなる。そうした方向性は考えないのか？ また原町田大通りは、かつて噴水広場として歩行者の憩いやイベントの広場として、賑わいを作っていた。今後、この場は歩行者天国など、車道以外の利用を積極的に進めるべきでないか。 さらに、歩行者ネットワークを考えるなら、自転車道と車道も考えるべき。町田駅前地上部は、路上駐車なども多く自転車の車道通行も危険で、歩行者と自転車が歩道で接触しかねない状態となっている。そのため、例えば路上駐車されないパイロンで区切られた自転車道を設置するなど、自転車にも歩行者にも配慮した道路づくりが必要と考える。また芹が谷公園の緑を皆で楽しめる様、駅などから公園まで緑道を整備、かつ公園を分断する陸橋やモノレール線路を見直して歩道橋など最小限の建設にとどめる、なども有効と考える。 これまでの市の計画の進め方では市側がほぼ計画を決めてから市民に投げかける形が主で、市民意見が取り入れられることは少なかった。「官民一体」で進めるといふなら、市民意見を取り入れる仕組み(ワークショップなど)を取り入れながら進めるべきである。
73	多摩モノレールの延伸を願っています。 市民病院や旭町体育館に駅が出来たら車やバス移動と分散が出来て鎌倉街道の渋滞も緩和されることを願います。

74	町田駅からのバス以外の交通機関としては、現状の小田急線と JR 横浜線で十分であると考え、モノレールの延伸誘致は不要である。駅中での乗り換えが不可能な構造上、モノレールが増えた場合に、朝の通勤時間帯に相互の乗り換え客による混雑が見込まれ、各線の運行遅延につながる懸念があるため、モノレール誘致に反対。
75	私は、モノレールは町田止まりでなく東名高速方面へ延伸すべきだと思っています。だから町田駅の入り方、出方が重要になり、モノレールを快速運行すべきと思っているのでモノレールの影響が大きい。まずモノレールが先と思います。
76	楽しみにしています。
77	特にありません
78	統一のキャッチコピーを掲出する。ex. 行き先は「ちょっと海老名」
79	南地区に JR 町田駅の改札口を新たに設置して欲しいです。今現在、金森周辺に住んでいる住人が JR 町田駅に向かう際は、南地区の老朽化した階段(又はエレベーター)を登り mina 前の改札口まで向かい、そこから更に 100m 以上歩いて駅のホームに到着します。歩行距離がとても長くバリアフリーにもなっていません。新しく再開発されるのであれば、何もない長い通路を使わず、駅のホームから近くに改札口を設置してくれたら助かります。
80	ペット向けの意識が低いと思う。例えばドッグランであったり、ペットとくつろげるような場所も合わせて検討頂けますと幸いです。駅前にはペットと行きづらい為、機会損失にも繋がっていると思います。南町田のようにペットが来る事を踏まえ、ドッグランがあるなど、他の駅には無い差別化が出来て、売りとする事で他県のペットを飼っている人からの需要も絶対に増えると思います。