

「モノレール沿線まちづくり構想（素案）」に関するパブリックコメントに寄せられたご意見への対応について

「モノレール沿線まちづくり構想（素案）」（「構想（素案）」という。）について、ご意見をいただきありがとうございます。

パブリックコメントの実施概要及びパブリックコメントに寄せられたご意見とそれに対する市の考え方を次のとおり公表いたします。

1 パブリックコメントの実施概要

- (1) 実施期間 令和5年12月20日（火曜）～令和6年1月19日（金曜）
- (2) 意見提出者 18人
- (3) 提出方法の内訳

	持参	郵送	ファクシミリ	応募専用フォーム	回収ボックス	計
件数	0	0	0	15	3	18

2 ご意見及び回答

	寄せられたご意見	ご意見への回答
①	モノレール利用者の利便のため、スーパーや商店がある団地センターに寄せて駅を設置するようにしてほしい。 具体的には、モノレールの延伸ルート上にある鶴牧センターに駅があると便利で良いと思う。	多摩都市モノレール町田方面延伸における延伸ルート案については、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。 このルート案では新駅の位置については決められておりません。 市としましては、新駅の位置について、沿線住民の皆様の利便性を考え、東京都も含めた関係機関等と今後、協議・検討を進めてまいります。
②	モノレールの延伸に賛成ですが、駅配置が重要な課題だと考えています。特に、多摩中央公園（前）駅の設置を提案します。この場所は、多摩センターエリアの活性化につながると同時に、利便性も向上すると思われます。提案した位置に駅を設けることで、多摩中央公園と多摩センターの商業エリアの「回遊性」が増し、地域のにぎわいに貢献することができるとでしょう。また、桜美林大学多摩キャンパスや周辺の住宅や企業も近くにあり、需要も見込めます。キーワードは「多摩センターエリアの回遊性向上」です。	多摩都市モノレール町田方面延伸における延伸ルート案については、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。 このルート案では新駅の位置については決められておりません。 市としましては、新駅の位置について、沿線住民の皆様の利便性を考え、東京都も含めた関係機関等と、今後、協議・検討を進めてまいります。

	寄せられたご意見	ご意見への回答
③	<p>町田市の方まで延線されるのは大変便利になるかと思いますが、まず前提として短距離でも運賃が大変高額であることと他社（小田急やJRなど）を使えばもっと安く立川や町田に行けてしまうこと、現状駅が綺麗とは言い難く特にトイレは和式だらけで数少ない洋式に並ぶことがよく発生していることなど現状の問題にも目を向けていただきたいです。</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の進捗を踏まえて、今後、東京都も含めた関係者間で、検証等を進めていきます。運賃や、既存駅施設についての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機関等と今後、協議、調整を進めてまいります。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の協議、調整の参考にさせていただきます。</p>
④	<p>多摩市民、多摩市の立場で意見を述べます。 多摩市の主体性が感じられない 「モノレール沿線まちづくり構想」は、モノレール延伸に合わせて、街づくりをしようという提案ですが、町田市が取り組もうとする都市再開発に多摩市が付きあわされている内容になっています。まちづくり構想の素案に書かれている内容は、町田市内の課題解決が主なテーマです。多摩市としては、すでに立案、実行中のものが記載されており、新たに共同で提案するが意味が感じられません。どのように議論され決定されたのか、まずは公報などで明らかにすべきです。 モノレール延伸は多摩市民、多摩市にメリットがあるのか？ 「輸送力の向上、多くの人々の往来」が期待される効果として記されていますが疑問です。そもそも町田駅及びその周辺地区に日常的に往来する人数は素案の中に記されている資料から見ても限られています。また町田市の領域は鶴川から、多摩境、相原までの広範囲にわたり資料にある移動人数のうち町田駅及びその周辺地区に移動する人数はさらに少なくなります。多摩センターからモノレールで直接町田駅を利用する人は限られます。多摩市民の多くは東京方面の通勤がメインであり、事業の収益を考えても平日のモノレール移動者数が確保できないようなら事業的にも成り立ちません。 通勤や所用で町田駅を利用する人でもその多くは、横浜線を利用し横浜方面に移動する人が多く、町田駅のJR小田急の乗り換え通路の人の流れを見れば一目瞭然です。 運賃を考えると小田急で多摩センターから新百合ヶ丘経由の運賃と比べるとモノレール利用の運賃は高くなることが予想されます。新百合ヶ丘での不便さはあっても、モノレールは利用しないでしょう。</p> <p>多摩市の景観をこわしてしまう内容 「モノレール沿線の景観づくり」が試案では提言されていますが、全く逆行しています。 半世紀前に理想のニュータウンを作ろうと先人が構想し、作り上げてきたのが多摩ニュータウンです。その中核にあるのが多摩市であります。こうして緑多い街ができてきました。多摩ニュータウン通りから南野までの片側3車線の道路はニュータウンならではの道路です。この大通りをまたぐ歩道橋も周辺の緑とマッチしています。 先人が東京都心のグチャグチャした道路とは一線を画した理想の街づくりを目指して設計したものと思います。こうしたニュータウンらしい道路の真ん中に無骨なコンクリートの橋げたを作ってもよいのでしょうか。さらに歩道橋の上空にコンクリートの線路を作ってもよいのでしょうか。</p>	<p>本構想は、2022年8月に多摩市、町田市の2市で設置した「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」において、連携して検討を進めてきました。</p> <p>延伸ルートである約16kmの内、多摩市域の部分が約2kmとなりますので町田市域の内容は多くなっております。</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々が訪れ、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“コチよさ”がかなうまちの実現を目指していきます。</p> <p>事業性や景観・環境への影響などの課題については、市で本構想に基づく取組を着実に推進しつつ、東京都も含めた関係機関等と協議、調整を進めてまいります。</p>

	寄せられたご意見	ご意見への回答
④	<p>また、宝野公園から眺める富士山の景色も先人が理想の公園づくりを考え企画設計したものです。モノレールが通ると、富士山はコンクリートの線路で見えなくなり、轟音を立ててオレンジ入りの列車が目の前を通ることになります。こんなことになってよいのでしょうか。</p> <p>こうした道路や公園は所詮人が作ったもので自然ではありませんが、50年も経ち多摩市の、多摩市民の財産になっています。これを残すことは現在の市民、市の使命であり、次の世代への贈り物です。</p> <p>どうしてもモノレールを走らせたいなら、地下化です。多摩郵便局付近から地下に入って小野路神社付近から地上に出るような案が良いと思います。</p> <p>町田市の案への意見 多摩市、多摩市民にとってメリットはありませんが、町田市にとってはモノレールが欲しいのは理解できます。町田市は木曽、山崎、忠生方面の住宅地区から町田駅を結ぶバス路線が混雑する、道路が渋滞する、これらを解消したい。これらの住民の足を確保したいがために町田市内のモノレールの路線をそれらの地区をグルーと回るルートを取っています。町田市として、多摩センター駅につなぐメリットはないと思われませんが、都や国の支援をもらうためにモノレールの延伸を提案しただけのように思われます。地図を見てればわかるのですが住宅地区から横浜線へのバス路線がほとんどありません。町田市は、相模原市と喧嘩でもしているのでしょうか。住民の足を町田駅に集中させるのではなく古淵、淵野辺駅につなぐ道路の拡張、新設、バス路線の新規開設を相模原市と協議したほうが現実的だと思います。バスの運行距離も町田駅へ運行するより短く、バスの運転手さんの疲労も少なく働き方改革にもなります。渋滞も回避され定時運行も可能となるはずですが、町田市は、モノレール延伸のこだわらず、行政区画の枠を乗り越えて住民の足の確保に努めるべきです。</p> <p>新たな土地の利活用はできるのか 「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」と記されていますが、現行の多摩モノレールの駅で実現できているのは立飛駅だけで、その他の駅前に商業施設ができたり、賑わいが新たに起こった駅はありません。現実を見た計画になっているのでしょうか。</p> <p>多摩モノレールの駅はJRや私鉄の駅とは違って、大きいバスの停留所と考えたほうが良いでしょう。</p> <p>また車両基地ができて人流が増えるとも述べられていますが、作業員は増えても一般の人が集まってきて街が活性化するとは理解できません。</p> <p>駅ができると、宅地開発業者が周辺の土地を買い占め、マンション建設を始めたりすることがよくありますが、人口が今後減少する中で、業者任せの開発は将来の空き家問題等、市の負担になってくることに心配されます。</p> <p>モノレール運行にともなう課題は？ 現状、朝夕の大学の登下校時には乗り降りに時間がかかって、毎日のように3分～5分遅れが発生しています。多摩センター駅でバスの乗り換え時間が余裕あると思っても、予定したバスに乗れないという場面をよく経験しています。もし延伸され箱根崎、町田間の長距離運行となると遅れがさらに拡大して行くことが予想されます。4両編成を増やすこともできません。町田駅付近を複々線にするとか、今から計画をしておくことが大切です。</p>	

	寄せられたご意見	ご意見への回答
⑤	<p>大学の卒業式で初めてモノレールに乗って20年以上。結婚してからは多摩ニュータウンの団地に住まい、この地域でずっと働き、子供を育て、これからもこの地域で老いていきたいと思っています。一日も早い延伸実現を願っています。町田駅周辺の整備が一番大変でしょうが、実は交通が無くて困っているのはその手前のエリアなので、多摩センター～町田市民病院辺りの区間だけでも部分開通などはできないでしょうか</p>	<p>多摩都市モノレール町田方面延伸につきましては、沿線住民の皆様の利便性を考え、沿線市である町田市と共に沿線まちづくり構想に基づく取り組み等を着実に進めていくとともに、東京都も含めた関係機関等と協議・調整を進めてまいります。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の協議、調整の参考にさせていただきます。</p>
⑥	<p>野津田公園までだけでも早めに伸延させてほしい</p>	<p>多摩都市モノレール町田方面延伸につきましては、沿線住民の皆様の利便性を考え、沿線市である町田市と共に沿線まちづくり構想に基づく取り組み等を着実に進めていくとともに、東京都も含めた関係機関等と協議・調整を進めてまいります。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の協議、調整の参考にさせていただきます。</p>
⑦	<p>「モノレール沿線まちづくり構想」について、素晴らしい構想だと思います。多摩市と町田市は隣り合う市であるにも関わらず、多摩丘陵を挟むことや多摩ニュータウンの開発や行政的な管理境界などが反映されてしまい、肝心な両市を結ぶ交通網が貧弱であることは皆が感じるところであります。多摩センターから尾根幹線道路を横断して続く小野路は、近年、整備されたことによって、車の通行が便利になり交通量も増えた印象を受けます。しかし、狭い道で危険でありボトルネックとなってしまっています。つまり中心部である多摩センター周辺の人々はスムーズに町田市方面へ移動できない環境下に置かれています。また、最近が多摩センターから南多摩尾根幹線道路方面へのバスの最終便が22時台で終了してしまうため、通勤者への影響は計り知れず、南多摩尾根幹線道路周辺地区への移住や地域活性化・発展の阻害要因となってしまうと考えます。</p> <p>以上のような背景において、「モノレール沿線まちづくり構想」は様々なメリットが生じると考えられます。多摩センター駅周辺、北部丘陵地域、忠生地域、木曾山崎団地地区、町田駅周辺を結ぶことは、地域住民や通勤通学者の利便性や地域社会の交流と活性化、スポーツや芸術の交流と活性化、経済的な交流などの発展を促進することが期待されます。</p> <p>しかしながら、20年後の完成では遅すぎると思われれます。多摩センター駅周辺を残して、南多摩尾根幹線道路周辺までの区間においては、高齢化だけが進み、若者の定着が下がることが危惧されます。着工可能な工事区からの早急な実施が求められると考えます。また、多摩センター特有の車道と生活区域が分離している点において、街灯が少ない車道沿歩道を歩くには抵抗を皆感じるところです。特に南多摩尾根幹線道路沿いはとても歩くような歩道とは言い難いです。南多摩尾根幹線道路周辺を住みやすい環境にすることと「モノレール沿線まちづくり構想」はリンクさせることは極めて重要であると考えます。</p>	<p>多摩都市モノレール町田方面延伸につきましては、沿線住民の皆様の利便性を考え、沿線市である町田市と共に沿線まちづくり構想に基づく取り組み等を進めていくとともに、東京都も含めた関係機関等と協議・調整を進めてまいります。</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>

	寄せられたご意見	ご意見への回答
⑧	<p>「モノレール新駅にアーティストが新しいことに挑戦できる場所が欲しい」と思いました。</p> <p>(1) モノレール延伸経路とモノレール沿線まちづくり構想の説明している取り組みが一致していないように感じました。</p> <p>まちづくり構想として延伸による新たな取り組みは「(再生された豊が丘・貝取団地との)モビリティハブとしての新駅」「一本杉公園再整備」がキーワードだと認識しました。「多摩市中央公園の整備」や「つかいたくなる街」は多摩センター駅を中心とした取り組みであり、モノレール延伸がなくても成り立つからです。</p> <p>(2) モノレール沿線について第六次基本計画には多摩市の考えがわかりませんでした。</p> <p>まちづくりの基本となる第六次基本計画にはモノレール延伸について政策E施策7に記載はありますが、東京都や他市との連携について説明しているだけで、多摩市のモノレール延伸に対する考えがよくわからなくなりました。</p> <p>(3) モノレールの延伸に伴う都市計画の独自性よりは様々な施策との関連性がうかがえました。</p> <p>「多摩ニュータウンリデザイン」などとの関係性がよくわかる構想であり、もうすでに取り組みされていることなど実現へのイメージが多くの人と共有できていることが分かりました。一方で新規性や独自性を感じることはできませんでした。</p> <p>(4) 新駅の継続的な利用者の確保について具体的な計画に見えてきませんでした。</p> <p>多摩市内に新駅ができた場合、「(再生された豊が丘・貝取団地との)モビリティハブとしての新駅」「一本杉公園再整備」「東京医療学院大学」などが大きな利用者(アクアブルーは唐木田駅が最寄り駅になるため除外した)と考えられます。その場合、大学生と帰宅者を除けば新駅の利用目的は野球観戦だと予想されます。</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案については、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。このルート案では新駅の位置については決められておりません。</p> <p>また、市としましては、第六次総合計画等上位計画との整合性をとりながら、地域の魅力向上や地域経済の活性化を図る取り組みについて、引き続き検討し、取り組んでまいります。</p>

	寄せられたご意見	ご意見への回答
	<p>(5) スポーツによるまちづくりの推進には一本杉公園の具体的な整備計画は出ていません。</p> <p>構想にある一本杉公園の整備は一本杉公園全体が整備されるのではなく、構想に示されている一本杉公園の利用実績から、モノレール延伸に関わる整備は野球場に焦点が当てられるとも考えられます。なぜなら炭焼小屋や古民家、せせらぎも記載されていますが、再整備によってこれがモノレールに関係するとは考えられないからです。ただし、新駅を利用してよこやまの道を散策する人は増えるかもしれません。</p> <p>このように考えた背景には以下の点があります。</p> <p>①多摩市の提携大学に多摩美術大学、桜美林大学、明星大学があること これらの大学にはアートに関わる学科があり、活躍できる学生が継続的に所属しています。</p> <p>②多摩美術大学の美術館がなくなったこと</p> <p>③豊が丘・貝取の商店街ですでに「ランタンフェスティバル」などが取り組まれている 団地内の商店街ではすでに活発に活動しているためこの活動とは異なる様式が望ましい</p> <p>④多摩ラボ（仮）や若者会議など市民が力を発揮する機会が駅を中心に取り組まれていること 「やりたいがチャレンジできる場」という取り組みがあり、それぞれの力を発揮する機会となっている。新駅にはこれとは異なる様式が望ましい</p> <p>⑤個性や創造性を育む計画が必要なこと 第五次基本計画にあった創造性の育成が六次には継承されておらず、確かな学力として全国学力調査などが示されている。画一的なテストの数値では単純な比較が際立ち個々の力に焦点が当てられない。今一度アートにある非日常を取り入れることに挑戦する必要がある。</p> <p>最後になりましたが、モノレール延伸が実現することはとてもうれしく感じています。地域住民として新駅の駅前が素敵になって欲しいと願っています。個人的には京王仙川駅のようなアイデアが溢れ、訪れた人にとって刺激的な場所にしたいと思っています。</p> <p>一方で大妻女子大学や都立大学にあるようなデータサイエンスをデザインできる地域へのあこがれもあります。</p>	
⑨	<p>多摩センター第3駐車場（モノレール線路脇）に構想駅ビルを建て、多摩市が今抱えている課題を解決します。高層ビルは最低でも20階建て、4、5階が駅になり、隣接して作る5階程度の中層建築とともに多摩センターのシンボリックな建物を目指します。多摩市の優良企業11社に協賛を仰ぎ、なおかつモノレール沿線の大学にも設立前から協力をしてもらいます。ビル内に給食センターを新設。避難所（風）の宿泊できる施設も併置。他、将来にわたって課題を解決できるようフレキシブルに対応。財源についてはクラウドファンディングも検討。合築で市役所が全部入ることも可能です。</p>	<p>ご意見いただいた駐車場は、多摩都市モノレール多摩センター駅南東にある「多摩センター中央第3駐車場」のことと推測します。</p> <p>モノレール延伸を見据えた今後の土地利用につきましては、このような土地の所有者をはじめ関係機関等と協議・検討を進めてまいります。</p>

	寄せられたご意見	ご意見への回答
⑩	<p>本構想に大賛成です。人口減少が続く中、多摩ニュータウンは今が再生できるかの過渡期だと思います。やはり定時制がある鉄軌道は魅力的であり、人口増加を見込む起爆材だと考えます。人口を維持することによる安定的な税収確保にも繋がり、更なる投資が見込めるかと思えますし、何よりも多摩格差も少なくなり、より都民が住みやすくなることに大賛成です。ぜひとも1日でも早い開通を待っております。宜しくお祈りします。</p>	<p>引き続き沿線住民の皆様の利便性を考え、沿線市である町田市と共に沿線まちづくり構想を基に取組を着実に進めていくとともに、東京都も含めた関係機関等と、協議、調整を進めてまいります。</p>
⑪	<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』 去年1月28日に、多摩モノレール町田延伸のルートは、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にさらされています。多摩市民が今もっとも必要としていることは、次の感染症と「聖ヶ丘、日本医科大学多摩永山、東京都立多摩南部地域病院」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」へ行けられやすくアクセスが可能な交通ルートと医療態勢により「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、多摩センター駅からのバスが朝7～8時台を除き、1時間に1本のみと非常に少なく、所要時間は10分内で到着すると案内されるかがバス停「鶴牧坂」から「鶴牧六丁目」間は道路が狭い為、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、従来案ルートの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。</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案については、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。 今回の沿線まちづくり構想は、選定されたルート案に基づいて策定を進めています。また、構想に基づき、まちづくりに取り組んでまいります。</p>
⑫	<p>21ページ 取り組み③ 団地再生の推進 団地再生のイメージについて 多摩市内については延伸ルート上に団地センター(鶴牧センター)があることから、そこに駅を設置すれば団地センターから新駅周辺への機能移転は必ずしも必要無いと思う</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案については、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。延伸ルート案では具体的な駅の位置について決められておりません。市としましては、新駅の位置について、沿線住民の皆様の利便性を考え、東京都も含めた関係機関等と、今後、協議、調整を進めてまいります。</p>

	寄せられたご意見	ご意見への回答
⑬	<p>多摩市南部から、町田駅側へ向かうのは現状大変不便であるため、モノレール建設は賛成である。早期の実現を図っていただきたい。一方で、そのルートについては、再考の余地があると考え。日大三高や、小山田桜台団地を迂回することにより、一定の需要は拾えると思われるが、距離の増大により、運賃や所要時間の増大が見込まれ、多摩市以北から町田市への移動にモノレールを使用せず、従来の横浜線または小田急まわりとなり、結果として拾う利益より損失の方が増えるのではないのでしょうか。少なくとも当該ルートであれば、私はこれまでのルートを使用すると思うので、町田市のルート沿いの方にしかメリットのない、まさに我田引鉄な路線となると思われる。迂回ルートは小田急多摩線延伸で一定程度需要を賄えるのでは。</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案については、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。今回の沿線まちづくり構想は、選定されたルート案に基づいて策定を進めています。</p> <p>また小田急多摩線の延伸については、国や東京都、沿線自治体、鉄道事業者、学識経験者等で構成する「小田急多摩線延伸に関する関係者会議」において、交通政策審議会の答申で示された収支採算性等の課題解決に向けて、引き続き協議・検討を行ってまいります。</p>
⑭	<p>都内でありながら緑豊かでのんびりとした多摩市は自分にとって大切なふるさとであり、この土地で生まれ育ったことに大変な幸福を感じております。駅周辺に店舗が充実して買い物に便利なこと住みやすさの大きなポイントですが、自分にとっての多摩市のなよりの魅力は住宅地や公園に恵まれた、駅から離れた地域です。周辺に駅のない住宅地や公園、学校、商店街だけの緑豊かな生活空間は本当にのどかで、温かな布団にくるまれているかのような気持ちよさと安心感で満ちています。この心地よさは都内のほかの地域でなかなか味わうことのできない、多摩市特有のものだと帰るたびにいつも感じます。こののどかさや治安の良さのためか、物騒なニュースを頻繁に聞く最近になっても多摩市では子供たちだけで遊ぶ様子をよく見かけました。このような住宅空間は、本当に都内他地域ではなかなかないのではないかと思います。そのため自分は、モノレールの延伸計画に不安を抱いてきました。もしこの住宅空間の近くに駅ができてしまったら。この特有ののどかさ・心地よさが失われてしまうのではないかと、空に開かれた広々とした景色が見られなくなってしまうのではないかと。もちろん町田駅と多摩センター駅を直接つなげることに異論はありません。町田市民の方々にとって必要な交通ルートであることは理解しています。ただ、そのルートに関して一部を見直していただけないかと常々思っております。現在の延伸計画では、多摩センター駅から南下して住宅地の間にある都道156号線を通るルートが予定されているかと思いますが、その都道156号線をモノレールのルートから外していただきたいのです。元来モノレールの延伸用にこちらの土地を確保してあること、周辺住宅の交通利便性を高めるために都道156号線にモノレールを通す計画になっていることは承知しております。しかし、計画を見直していただきたいのです。</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案については、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。今回の沿線まちづくり構想は、選定されたルート案に基づいて策定しています。</p> <p>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推進に取り組んでまいります。</p>

	寄せられたご意見	ご意見への回答
	<p>これは個人的な意見ではありますが、駅を作って周辺住宅の交通利便性を高めるよりも、近くに駅のないのどかな住宅空間を守っていただきたいのです。居住区として駅近くが人気であることはもちろん存じております。しかし、みんながみんな、そうでしょうか。私と同じように、駅から離れた穏やかでゆったりとした住宅空間を好む人はほかにもいるのではないのでしょうか。むしろ、都内にもかかわらず駅から離れたのどかで緑豊かな住宅空間を提供できることは他地域との差別化につながり、大きなアピールポイントになるのではないのでしょうか。子育てにも大変適しております。都道156号線の周辺地域で生まれ育った者として、モノレールの駅ができてあの辺りの特有の穏やかさ・治安の良さや、橋から見える広々とした景色が失われてしまうことは、とても悲しいです。数字などでは表すことのできない、交通利便性以上の価値があると思っています。都道156号線を外す代替案として、唐木田駅方面を経由するルートは難しいでしょうか。八王子方面への延伸ルートとして小田急線沿いに唐木田駅を経由するルートが計画されているかと思いますが、町田駅への延伸ルートも途中まで同じく唐木田駅を経由させることはできないでしょうか。唐木田駅を経由後は南多摩尾根幹線（または東京国際ゴルフ倶楽部の北側の道）を東に進み、多摩南野交差点付近（またはもっと南側の地点）で元の計画ルートと合流する、あるいは唐木田駅からそのまま南下し続けて町田市の丘陵地域に入っていく、という形です。そうなれば乗客が小田急線の始発駅であり周辺に店舗の充実した唐木田駅で乗り換えすることも可能となり、もし南多摩尾根幹線をモノレールが通れば沿線施設へのアクセスもしやすくなるというメリットもあります。</p>	
⑮	<p>多摩センターから尾根幹線道路までの多摩市内区間については、ルートも直線に近く、道路の幅も確保されているので、モノレールを延伸するのも大変現実的だと思います。一方、尾根幹線から先の町田市区間については、延伸開業は到底現実的ではないと思います。まず、ルートが遠回りしているため、時間面でも運賃面でもバスに負けることが見込まれます。現在と同じモノレールの速さや運賃と仮定した場合、利便性の向上がほとんど見込まれないと考えられます。次に、ルート選定時に根拠とされた沿線施設が大学、病院などの施設ばかりで、ひとたび移転されれば大きく需要が下落しかねない要因ばかりです。そのような需要に対して、建設に何年ものかかると、簡単に撤退できない鉄道での敷設というのは、合理的ではないと思います。このルートでは多摩センターから町田へ通して乗る例を考えても小田急線の方が速く移動できる可能性が高く、通過交通としての需要もあまり見込めないでしょう。ルート選定に関しては前の策定で既に決定したものであることは承知しているつもりですので、今からルート変更を協議せよと言いたくはございません。住まいの整備、住環境の向上等、モノレールが延伸されなくても市民の役に立つ内容は大変良い一方、バリアフリー移動や公共交通網、施設の建設に関してはモノレールが思い通りに全線延伸されなくても動線に影響が出ない形になっているかが重要だと思います。なお、「町田駅周辺では町田駅に向かうバス路線が集中しており、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」（14ページ）は、もともと鶴川駅や淵野辺駅の方が近いのに町田バスセンターへの路線しかない地区を多数作っている路線網が原因と思われること、「リニア駅」（中央新幹線）は未だ全線着工に至っておらずいつ開通するか見通しが立っていないものであることを、ご指摘申し添えます。</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案については、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。今回の沿線まちづくり構想は、選定されたルート案に基づいて策定しています。</p> <p>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推進に取り組んでまいります。</p>

	寄せられたご意見	ご意見への回答
⑩	<p>こんな曲がりくねったモノレールルートは、お金の無駄で必要ありません。このようなルートなら、多摩センターから町田に行くなら、小田急の新百合ヶ丘経由や、橋本経由、また現在計画中の唐木田から相模駅経由の方が、時間も運賃も安いと思います。この延伸計画は、町田市の考えでは無く、接続される市町や、本当に使用する人たちの事を考えたルートにするべきです。そこに住んでいる人の事では無く、これから利用する人たちの事を考えてください。サッカー場近くに駅を作る？ 試合がない日の時間別の利用者数の予想は？ サッカーJリーグ人気が無くなる未来は？</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案については、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。</p> <p>今回の沿線まちづくり構想は、選定されたルート案に基づいて策定をしています。</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、東京都も含めた関係機関等と、検証等を進めてまいります。</p>
⑪	<p>バスの運転手の確保が困難になっており、モノレール開業の頃は、バスの路線存続も危機的な状況になると思います。バスとモノレールのそれぞれの長所を活かし、モノレールで移動できる部分はモノレール、駅からの足はバスと、バスとモノレールが競合ではなく補完しあう関係を作ることが出来ると思います。バスとモノレールの乗り継ぎ割引も必要であり、乗り換え時の接続を意識することも必要です。高齢や障害を抱えた方でもモノレールを利用できるように、駅のバリアフリー整備を期待しています。</p>	<p>モノレール沿線まちづくり構想素案(P.33)の「移動の利便性」を高める施策でお示しした取り組みとして、公共交通網の整備、交通広場の整備をあげさせていただきました。</p> <p>乗り換えの接続や割引等につきまして多摩都市モノレール(株)やバス事業者と協議・検討を行ってまいります。</p> <p>またバリアフリー化につきましても東京都、多摩都市モノレール(株)や関係機関等と協議・調整を進めてまいります。</p>
⑫	<p>多摩都市モノレール町田方面延伸計画をぜひ進めてほしい。多摩市と町田市は隣同士なのにお互いをつなぐ公共交通機関がないため、モノレールで直接つながればお互いの交流が増え、街がよりよくなると思う。多摩地域には大きな病院がないため、町田市民病院にモノレールで行けると助かる。多摩市と町田市には団地や住宅地が多くあるが、既存駅までのアクセスが悪いので、モノレールができれば人口増加に繋がる。延伸ルートには学校も多くあるので学生同士の交流も生まれるのではないかな。モノレールには普通の鉄道にはない魅力があるため、眺望のために席の配置等をもっと工夫してほしい。多摩市と町田市には公園や素晴らしい自然もあるが、アクセスが悪いため足を運びづらい。今後様々な世代がテレワークで仕事をする社会になると思う。テレワークの際に身近な自然や公園があると有難かったし、商業施設も必要。多摩地域にはふさわしい環境があるので、モノレールが開通することで新しい時代を築いてほしい。</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案については、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。</p> <p>ご意見の趣旨については、今後の検討、取組の参考にさせていただきます。</p>