

南町田拠点創出まちづくりプロジェクト説明会（第2回） 開催結果

|     |  |
|-----|--|
| 日時  | 2017年2月18日(土)午後1時00分～午後3時15分   |
| 場所  | セミナープラス南町田2階 大研修室  |
| 出席者 | <p>【参加者数】 210名</p> <p>鶴間一丁目：26名、鶴間二丁目：28名、鶴間三丁目：27名<br/> 鶴間四丁目：21名、鶴間五丁目：8名、鶴間六丁目：15名<br/> 鶴間七丁目：1名、鶴間八丁目：4名<br/> 南町田一丁目：2名、南町田三丁目：7名<br/> 南町田四丁目：4名、南町田五丁目：11名<br/> その他市内：18名、市外（横浜市など）：35名、不明：3名</p> <p>【町田市】（以下略称 市）</p> <p>都市づくり部 : 宗田部長、須原都市整備担当部長<br/> 都市政策課 : 神蔵課長、荒木担当係長<br/> 地区街づくり課 : 平本課長、加藤係長<br/> 公園緑地課 : 新統括係長</p> <p>建設部</p> <p>建設総務課 : 日比野係長</p> <p>【東京急行電鉄株式会社】（以下略称 東急電鉄）</p> <p>都市創造本部開発事業部沿線都内開発部：<br/> 貝田課長、田中主査、勝畑課長補佐、中山課長補佐、小川課長補佐、久家<br/> 鉄道事業本部工務部：<br/> 柳澤課長、鶴長課長補佐、八巻課長補佐</p> <p>【株式会社東急設計コンサルタント】（以下略称 東急設計）</p> <p>建築設計本部 第4グループ：高橋副グループ長、扇芝<br/> 事業コンサルティング本部 都市環境グループ：井手グループ長、須之内</p> <p>【東急建設株式会社】（以下略称 東急建設）</p> <p>近松所長、中村所長、鈴木所長</p> |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <p>説明会<br/>次第</p>                 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開会</li> <li>2. 出席者紹介</li> <li>3. 事業者挨拶</li> <li>4. 第1部 南町田拠点創出まちづくり計画イメージのご説明</li> <li>5. 第2部 町田市中高層建築物等の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例に基づく商業施設・駅施設の計画のご説明</li> <li>6. 第3部 工事に関するご説明</li> <li>7. 質疑応答</li> <li>8. 閉会</li> </ol>   |
| <p>配布<br/>資料</p>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・南町田拠点創出まちづくりプロジェクト 説明会資料</li> <li>・2017年2月17日付東急電鉄プレス発表資料</li> </ul>   |
| <p>質疑応<br/>答意見<br/>交換の<br/>概要</p> | <p>以下（市）：町田市 （東急）：東急電鉄 （設計）：東急設計 （東建）：東急建設</p> <p>（鶴間三丁目：女性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ケヤキ通りの廃道による影響を懸念する。駅南口にはロータリーが無いので、グランベリーモール南側から車で駅まで来た場合、公園も含め一回りしないと元の場所に戻れないのではないかと。</li> <li>・夜になると、公園の脇が非常に寂しく怖い。建物と建物の間をぐるぐると周って道に出るような公園の通路では、不便であると感じる。</li> </ul> <p>⇒（東急）グランベリーモール南側から車で駅へ行く場合のケヤキ通りに代わる動線について、商業施設東側の道路等を回っていただくこととなります。歩行者用の通路は、都市計画の「地区施設」として、商業施設の中も24時間一般に開放された通路として整備します。夜間の通行安全性も非常に重要と捉えており、しっかりと計画していきたいと考えております。</p> <p>⇒（市）公園の中の通路については、今回の整備で、より明るく、皆様にご利用していただきやすいものにしていきます。ケヤキ通りは通学路に指定されていますが、歩道の幅は植栽を除いて2m弱しかありません。整備後は、融合ゾーン内に6m幅の通路を確保します。また公園内の照明は全てを明るくせず、熱源に関してはLEDを利用する等、植生にも配慮してまいります。</p> <p>（市内：男性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の北側に住んでいるが、地下駐輪場から北口広場へ1階層分上がり、そこからさらに改札まで1階層分上がらなければならないのは不便である。</li> </ul> <p>⇒（市）南北自由通路へは、地下駐輪場から一度北口広場のある地上レベルに</p> |

上がっていただく形になりますが、北口広場から南北自由通路はフラットな動線になるので、さらに1階層上がっていただく必要はありません。

(鶴間二丁目：男性)

- ・ ケーズデンキはいつまで利用できるのか。また、閉店後はどうなるのか。  
⇒ (東急) ケーズデンキの具体的な閉店時期は未定ですが、ケーズデンキ周辺の整備は、2020年度に行う予定です。整備内容については、今後検討してまいります。

(鶴間一丁目：男性)

- ・ 鶴間一丁目1番から3番までの地域は、これまでも、グランベリーモールに向かう車の渋滞により、土日やセールの際は車の出し入れができない状態であった。このことをどう考えているか。
- ・ 信号の位置が不明だが、歩いて渡るにも車が渋滞しているので、とても動けない状態だ。  
⇒ (東急) グランベリーモールの営業中、また閉店セールの際に、大変ご迷惑をお掛けしましたことを深くお詫び申し上げます。新しい施設につきましても、交通処理計画等は非常に重要なものと考えており、交通ルートの誘導がポイントになると思っております。対策としましては、駐車場の出入口位置を変更し、約2000台規模の駐車場に集中的に収容する形で処理していきたいと考えております。また、混雑時には中央街区東側の入口も併用し、集中を緩和したいと考えております。具体的な誘導方法の詳細は今後検討してまいります。強く課題意識を持って解決ができるよう努めてまいりたいと考えております。
- ⇒ (市) イチョウ通りとユリノキ通りの交差点は、これまでも地域の方々から信号設置のご要望をいただいておりますが、南町田北交差点との距離が近いので、信号は設置できませんでした。今回の新設道路とユリノキ通りの交差点については、信号・横断歩道を設置する方向で、警視庁と協議を進めております。

(市外：男性)

- ・ 田園都市線の準急・急行電車の停車について、工事期間中を含めて、今後どのようなようになるか。  
⇒ (東急) 2017年度においては現在と同様の運行形態で決定しております。2018年度以降については、東急線全駅の運行計画自体が未定となっております。

- 仮設の東急ストアに、駐車場・駐輪場は設けられるのか。  
⇒（東急）仮設の東急ストアについては、2月末まで規模を縮小して営業し、仮設店舗に3月10日から切り替えます。東急ストア用駐輪場として、15台分の設置を予定しております。また、駐車場も、隣接の駐車場と連携が取れるように計画を進めております。
- 銀行ATMは工事中どのようになるか。  
⇒（東急）駅前のATMについても、2月末に一旦営業を終了するご案内をしておりますが、引き続き近傍にてご利用いただけるよう、銀行側と協議しております。今後、詳細が決定次第ホームページや現地への掲出で情報提供を図ってまいります。また、現在東急ストア付近の約200台収容の駐輪場についても、2月末に運営を終了しますが、工事期間中、近傍の場所で同規模の駐輪場を設けるべく検討を行っています。

（市内：男性）

- 工事期間中の鶴間公園について、資料では、設計期間が2017年度、工事が2018年度からと記載があるが、鶴間公園には一切入れなくなるのか。  
⇒（市）公園整備は2018年度以降となりますが、さわやか広場や融合ゾーン周辺は、それに先んじて造成工事を行う都合上、2017年度から土の搬出・搬入の為に一部閉鎖をする部分があります。また、多目的広場については残土・資材置き場とするため、閉鎖するタイミングが早くなる予定です。2017年4月以降、部分的に使えなくなる部分が生じてくるとご認識いただければと思います。詳細はホームページに掲載いたします。
- 子どもの遊具は、公園整備完成後はどうなるか。  
⇒（市）複数の子どもの遊び場で、遊具を配置してまいります。河川側のプレイグラウンドには、境川との親和性を考え、水に触れる施設も考えています。また、幼児広場に面してカフェを設け、お母様方がお茶を飲みながら子ども達の遊ぶ姿が見られる、といった使い方をイメージしています。さらに、樹林の中には、少し大きな子どもたちが自然と戯れることができるような遊び場も考えており、子どもの成長に合わせて様々に楽しめる公園にしていきたいと考えております。

（鶴間六丁目：男性）

- 線路南側の南1606号線について、一方通行になるという話を聞いたが、鶴間や南町田二丁目辺りの方は、ケヤキ通りが閉鎖し、さらに北口広場が国道16号経由でないとロータリーに入れれないという不便が生じており、利便性が

損なわれると言わざるを得ない。一方通行には反対する。

⇒（市）今回のプロジェクトでは、南北自由通路・改札位置などの駅前の構造や駅周辺の動線が、今までとは大きく変わってきます。これに合わせて、周辺の交通規制についても一部変更する必要があると考えております。新たな交通規制は、近隣の方々や歩行者、車を利用する方々がいかに安全に駅にアクセスできるかを最優先に考え、今後も警視庁と協議しながらまとめてまいりたいと考えております。

⇒（東急）駅の南側から駅までの車での送迎については、商業施設の中で、一般車の車寄せ機能をどこかに組み込めないか検討している状況です。位置・形状等は現在未定ですので、詳細が決まり次第ご案内いたします。

・複合施設について、以前は公共公益施設と言われていたが、「文化的活動拠点」とされ、かなり格上げされたように感じる。その公共施設で150～200人が入れるような会議室を設けていただきたい。また、2階には図書館を要望する。

⇒（市）融合ゾーン内に設ける施設については、図書館、集会施設、子ども施設など様々なアイデア・ご要望を受け、単一の用途ではなく、色々な機能を複合した「みんなが集う森のテラス」というコンセプト案を設定しました。市としては、ハコモノをつくり税金で運用することが最善とは考えておらず、こうした場所を提供するにあたり、民間のノウハウを活用しながら進めていくことも考えています。施設規模についても、導入する機能を検討する中で、最適な規模を考えてまいります。

（鶴間二丁目：男性）

・郵便局と一緒に郵便ポストも移ってしまうが、駅の近くに仮設でポストを置いてもらいたい。

⇒（東急）ご意見を参考に、よりご利用しやすい位置での郵便ポストの設置ができるよう、郵便局と協議してまいります。詳細が決まり次第、改めてご案内いたします。

（鶴間六丁目：男性）

・商業施設内の歩行者通路は、24時間自由に入出りできるようになるのだが、歩行者通路部分に屋根は設置できないのか。

⇒（東急）歩行者通路には、屋根・上屋等を設置する予定はございません。従前のグランベリーモールが、お天気の良い日には青空の下でお買物をしていただけることをご好評をいただいた施設ですので、引き続き、屋外型の商業モールの形式とし、屋外を歩くことの楽しみ方もしていただき

つつ、可能な箇所には庇やデッキ下等を設けてまいります。雨天の日に、すべて傘を持たなくても大丈夫ということではありませんが、比較的快適に通行していただけるような計画とする予定です。

(鶴間一丁目：男性)

- これだけの大きな新しい計画であり、完成の暁には多くの来訪者が想定されるが、交番の設置はいつ頃になるのか。  
⇒ (市) 交番予定地は北口広場に確保していますが、この用地を南北自由通路と駅改修の工事ヤードとして利用する都合上、交番は南北自由通路等が完成した後に設置することになりますので、継続して警視庁と調整しているところでございます。

(鶴間三丁目：男性)

- 駅前街区について、現時点での計画内容を知りたい。以前聞いていたより、だいぶイメージが変わってきたように思う。  
⇒ (東急) 駅前街区は、一部は駅前の商業施設として、また一部は都市型住宅としての整備を予定しております。都市型住宅については、用地を商業施設・駅施設等の工事ヤードとして使用する関係上、2019年秋の「まちびらき」の後に整備する方向です。
- ケーズデンキ跡地の工事は時期がずれるとのことだが、この工事が加わると、車両数や工事の量が変わってくるのではないか。  
⇒ (東急) ケーズデンキ周辺街区では、「まちびらき」後の2020年度に道路工事を想定していますので、今回ご説明した駅施設や商業施設などの工事とは重ならない予定です。

(鶴間四丁目：男性)

- 商業施設の規模が従前より大きくなるが、これまでの状態と比較して、どの程度駐車台数を用意し、どのくらいの渋滞緩和を見込んでいるのか。  
⇒ (東急) 渋滞対策、交通処理、駐車場計画につきましては、整備台数なども関係しますが、交通ルートの誘導が非常に重要だと考えております。計画としましては、各方面からの交通が集中しないよう、有効な位置に駐車場入口を設け、かつ、敷地内に入ってから車が並べるようにしております。駐車場の台数は、2000台以上とし、収容能力も高めております。加えて、公共交通機関を利用してのご来店も誘導すべく、商業施設とのポイント制度等の連動なども検討しています。引き続き、課題意識を強く持って進めてまいります。

・ケヤキ通りの代替通路として公園内の通路を通るという話があり、その自転車による通行については住民と協議をしながら考えていきたいとのことだった。生活道路となるものなので、よくお考えいただきたい。

⇒（市）ケヤキ通りに代わる通路では、自転車と歩行者を共存させることを前提として、いかに安全に共存できるかの方策、ルールや運用方法を検討したいと考えております。

—以上—