

## 第3回協議会及び協議会後の意見(概要)

11月15日の第3回協議会における委員の意見の概要です。

### 内容構成

- 1 土地利用についてのご意見
- 2 景観についてのご意見
- 3 道路についてのご意見
- 4 交通ネットワークについてのご意見

## 1 土地利用についてのご意見

### No.4 駅周辺の土地利用全般

- ・旧青梅街道の付近には古くからの民家が多く、旧市街地の面影を残しているため、こうした街並みを大事にしたい。他方、三ツ藤、残堀川周辺では空き地や農地等の低未利用地を新たに開発し、活性化させるようなまちづくりをしたい。
- ・残堀川を親水空間として整備し、来街者や子どもたちが利活用することを考えたい。
- ・新青梅街道と残堀街道が緊急輸送道路であるため、沿道の建物は耐火・耐震建築物として誘導し、災害時における交通の円滑化や後背地の低層住宅を守るための延焼遮断帯としての機能を持たせるべきである。
- ・山王森児童館は築年数が経過しているため、駅近くの施設に集約した方が良い。
- ・保存するもの、手を加えて都市を良くするもの、新しく作るものの3つに分けて考えるのが良い。
- ・現状は通勤が不便であることから、子どもが大人になって働きに出ると地元に戻ってこない。モノレールが延伸することで、公共交通の利便性が向上し、通勤しやすく、子育てもしやすいまちになってほしい。
- ・モノレール沿道に整備される広い歩道では、歩行者を隣接する商業施設へ誘導するような仕組みがあれば、より活気のある街になる。

### 送迎保育ステーション

- ・提言書骨子案の送迎保育ステーションの記載では、保育施設との連携という重要なことが記載されていない。保育園や幼稚園への送り迎えの交通手段など、実際の運用を見据えたうえで各機関の連携について明示すべきである。
- ・No.4 駅周辺では幼稚園が1園、保育園が分園も含めると4園あり、計5園が同駅を使うことになるので、それなりに大きな施設が必要だと思う。
- ・小規模保育と子どもを診察できるクリニックの機能を併設していた方が、親は安心して子どもを預けられる。

## 多世代交流施設

- 多世代交流施設については、**駐車場や施設への交通手段**についても併せて検討すべき。車以外の交通手段がない既存施設では、駐車場が満車で利用できないことがある。多世代交流施設については多世代が利用するような機能や交通手段も併せて検討していった方が良いのではないか。
- イベントを開催したり趣味の教室を開いたりする施設ではなく、孤立したお年寄りや、引きこもりや不登校の学生、子育て中の親などが**気楽に寄り、居場所となるようなささやかなスペース**をイメージしている。狭山茶やゆで饅頭等を提供する茶屋を、**商業施設内**に設置することが望ましい。
- 誰でも自由に使える居場所づくりとして、**駅前に広めのベンチスペース**を整備することや、**現在の公民館の周知**を図り、多くの人が使えるようにしていくのが良い。

## 運動交流施設

- No.4 駅周辺で行われている運動としては残堀川でのウォーキングが圧倒的に多いので、川の周りの道を**綺麗に整備**すれば十分運動、交流ができる。フィットネス等に関しては駅周辺に**民間の事業者が参入しやすいようなまちづくり**ができればよい。
- サイクリングや休憩スペースについては**遊歩道を綺麗に整備し、その周りにレンタサイクルやベンチ等**を設置することで十分に活用し、交流できるのではないか。
- 自転車道の整備にあたって、**自転車を修理するお店**がなくなっている。

## 低層住宅地ゾーン

- 低層住宅地でのカフェ等の店舗の立地については、現在の第一種低層住居専用地域の制限でも住居兼用かつ店舗面積 50 m<sup>2</sup>以下の範囲であれば建築可能であり、その程度の規模感で十分である。

## 2 景観についてのご意見

### 建物の高さの制限

- モノレールの駅付近の高さ制限に関しては、プラットホームからの景観を確保するため、**駅付近についても 13m~15m程度で制限**したい。
- 建築物の高さを直接制限する方法以外にも、**建蔽率を増やすことで延べ床面積を確保し、高さを抑える方法**も考えられる。
- 東京都が検討しているモノレール駅の形状では、ホームに壁を設けることから外からの眺望が見えないため、**駅の直近ではある程度高さがあっても良い**のではないか。
- **高い建物が建つことには賛成**である。10年後、20年後の将来に、15mの高さ制限があることで民間事業者が参入せず、**発展しなくなってしまうことが懸念**である。
- 折角モノレールが通るので、**沿道市街地ゾーンも含めて規制をなるべく緩和**して、様々な建物が建てられる余地を残したり、人が集まりやすくしたりしたい。
- No.3 駅の近傍で高い建物を誘導していくことになると思うが、No.4 駅の周辺の拠点形成ゾーンについて、**今までの協議内容を踏まえると、人を呼び込むことより住んでい**

る人の暮らしがメインになると思うので、そこまで高い建物は必要ないのではないか。逆に、もし人を外から人を呼び込むようなまちづくりをするのであれば、違った形の提案もあるのではないか。

- ・横田基地や富士山の見える景観を保全した方が、今後の武蔵村山市の魅力となり、転入希望者へのアピールになる。
- ・高さ制限に関しては駅周辺だけでなく、新青梅街道の沿道も含めて一体となって考えることが重要である。また、新青梅街道の南北で建てられる建築物等の高さに差が出るのが想定されるので、それぞれの地域性を考慮して高さ制限を設定すべき。

### 3 道路についてのご意見

#### 安全で快適な自転車・歩行者空間

- ・自転車道に関しては 2m程度の幅が確保されていることが望ましいが、現状の新青梅街道は自転車専用の走行空間が確保されておらず、自動車、自転車ともに走行することに不安がある。歩道を半分に分けて自転車と歩行者が通行できると良い。
- ・市内の移動を考えると、自転車が安心して通れるような道路整備を市内全域で進めてほしい。

### 4 交通ネットワークについてのご意見

#### 交通ネットワークを考えるにあたっての前提

- ・公共交通に関しては令和 6 年に武蔵村山市、東大和市、瑞穂町の 3 市合同で策定された、「多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針」で示された内容を念頭に置く必要がある。
- ・乗降客数のデータを見ると、多摩都市モノレール沿線で利用が多い駅は主要乗換駅か、大学や企業が立地している。No.4 駅に関してはそういった人を呼び込める施設はないため、駅周辺の居住者の利用を中心に考えるべきである。
- ・MM シャトルやむらタクには現状で少くない額の支援を市が行っている。

民間のバス事業者も赤字になるわけにはいかないため、運行ルートは限定的になる。これを踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには、No.4 駅周辺だけでなく市全体の交通インフラの再編を検討すべきである。そのためには人口動態等を踏まえたシミュレーションを行うことが効果的である。

#### 交通ネットワーク(ルート)の内容

- ・資料に掲載されている公共交通ネットワーク図は素案だとは思うが、南北を網羅していてよいと思う。だが、示されているのは右回りのみであるため、逆回りのルートも設定してほしい。
- ・東西はモノレールで繋がるため、西武線や昭島駅へアクセスできるよう南北方向を繋ぐバス路線があると良い。
- ・江戸街道は東西方向の交通網を充実させるとより便利になる。

- 伊奈平や残堀などの市南西側に住んでいる方は引き続き西武線やJRを使うことも多いと思われるため、当該目的地までのアクセスを確保する必要がある。

### **MM シャトル・むらタク**

- 三ツ木地域はむらタクに申し込むことができない地域であり、高齢のため、自家用車も運転できず、日々の買い物に行くにも本数の少ないバスを使わなくてはならないなど不便な地域である。
- 広範囲の路線バスだけでなく、近距離を繋ぐMMシャトルについてもっと考えていきたい。

### **駐輪場**

- 駅近傍に自転車置き場が充実していると良い。特に原付バイクなどは置ける駅と置けない駅があるため、お金がかかってもおけるようにしてほしい。