

第4号様式(第10条関係)

会議録(要旨)

会議名	第3回 N o. 4駅周辺まちづくり協議会
開催日時	令和7年11月15日(土) 9時30分～11時40分
開催場所	武藏村山市役所本庁舎4階 中部地区会館401大集会室
出席者及び欠席者	<p>出席者：篠田委員長、諸星副委員長、石神委員、木村委員、細田委員、吉田委員、高山委員、比留間委員、宮崎委員 欠席者：富山委員 事務局：都市計画課沿線まちづくり担当課長、同課係長（沿線まちづくり係）、同課主任（沿線まちづくり係）、同課主事（計画係） 開催運営支援：株式会社フジヤマ</p>
報告事項	<p>①本日の協議内容 ②委員意見の振り返り ③提言書骨子（土地利用・景観） ④提言書骨子（道路・交通ネットワーク）</p>
議題	「土地利用・景観」のあり方に関する一定の取りまとめ 「道路・交通ネットワーク」についての基本的な方向性
結論 (決定した方針、残された問題点、保留事項等を記載する。)	<p>提言書骨子（土地利用・景観）（事務局案）をたたき台として、土地利用・景観のあり方について一定の取りまとめを行った。 提言書骨子（道路・交通ネットワーク）（事務局案）をたたき台として、当地区における道路・交通ネットワークのあり方について意見交換を行った。</p>
審議経過 (主な意見等を原則として発言順に記載し、同一内容は一つにまとめる。) 〔凡例〕 ◎委員長 ○委員 ●事務局 (市) ■ ファシリテーター (株)フジヤマ	<p>【報告事項①】 ● 資料1に基づき報告</p> <p>【報告事項②～③】 ● 資料2～3に基づき報告</p> <p>【議題】「土地利用・景観」のあり方に関する一定の取りまとめ</p> <p>○ 前回協議会後に提出した意見について補足させていただく。 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。また、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も考えたい。 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。 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。 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。高さを直接制限するだけでなく、建蔽率を増やすことで延床面積を確保し、高さを抑える方法も考えられる。 安全で快適な歩行空間も大事で、モノレール沿道には広い歩道が整備されると思うが、沿道の商業施設と連動し、歩行者が入っ</p>

ていくような誘導ができればきれいな街になるのではないか。
今後は、保存するもの、手を加えて都市を良くするもの、新しくつくるものの3つに分けて考えるのが良いのではないか。

- 本日欠席の委員から事前にご意見いただいたため、概要を紹介する。

武蔵村山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とのこと。

また、東京都の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、とのことである。

- モノレールのホーム形状について、既存区間と違い、ホーム部分がオープンとなっているため、風の影響を受けやすい。工事費の影響もあるかもしれないが、ホームは囲った方が良い。

- 令和7年5月の説明会では、ホーム部に外壁が無い形状から外壁で囲う形状に変更することを検討していると説明があった。

今回の資料でも外壁で囲っている構造の図面を使用している。

- 送迎保育ステーションは立地適正化計画の誘導施設に設定されている重要な施設だが、資料に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、実際の運用も見据えた上で各機関の連携について明示すべきではないか。

- 送迎保育ステーションは流山市や町田市を参考にしており、保護者が駅を使って通勤する際、駅前で子どもを預け、送迎保育ステーションは保育園等に送迎するという施設である。

そのため、保育園等への送迎については送迎保育ステーションという言葉の中に入っている認識でしたが、その後いただいた一時預り機能も必要といった意見を並べて記載したためわかりにくくなってしまった。説明を追記する。

- N o. 4駅の周辺では、幼稚園が1園、保育園が分園含めると4園あり、計5園が同駅を使うことになる。子どもが減ってきていくとは言え、それなりに大きな施設が必要だと思う。

また、送迎手段について、幼稚園はバスを保有しているものの保育園は一般的にバスがないため、バス送迎は難しいだろう。

- 送迎保育ステーションに関して、親にとっては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安心して子どもを預けられるのではないか。

- 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である。ふれあいセンターなどの既存施設では、車以外の交通手段がないため、時間帯によっては駐車場が満車になってしまい、利用できないことがある。

また、参考として掲載されている瑞穂町の多世代交流施設を見てきたが、武蔵村山市でも、施設は分かれているが、同じような機能は既に持っていると思われる。多世代交流施設は、これらの集約といった形になるのか。

- 参照として掲載した瑞穂町の施設規模が大きいため、多世代交

	<p>流施設に対して全市を対象とした大きな施設をイメージされているかもしれないが、事務局としては徒歩圏や自転車圏の方々の居場所となるスペースといった規模感になるものと考えている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 多世代と銘打つとなると、多世代が利用するような機能や交通手段も検討していった方が良いのではないか。 ○ 私がイメージしているのは、イベントを開催したり趣味の教室に行ったりする施設でなく、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軽に寄り、居場所となるようなささやかなスペースである。商業施設内に狭山茶やゆで饅頭等を提供する茶屋を設けるのはどうか。協力したいと言う地元の方々からの意見も確認している。 <p>■ 多世代交流施設という名前から誤解を生まないように補足説明等を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運動交流施設について、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。このため、川の周りの道を綺麗に整備すれば十分運動ができ、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。 <p>サイクリングや休憩スペースについても同様で、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・交流ができるのではないか。</p> <p>誰でも自由に使える居場所づくりに関しては、駅前であれば広めのベンチスペース、多世代交流施設であれば現在の公民館について、周知を図り、様々な人が使えるようにしていくのが良い。</p> <p>■ 駅周辺の拠点形成ゾーンについては沢山意見をいただいたが、沿道市街地ゾーンや低層住宅地ゾーンについてはどうか。</p> <p>建物の高さ制限に関して、駅前は一定の高度利用を図る方向だと思うが、駅から離れた幹線道路沿いである沿道市街地ゾーンについてはどうしていくべきか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 協議をしていくと次第に制限を厳しくする方向に行ってしまうと思うが、個人的には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等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。 <p>せっかく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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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駅周辺の拠点形成ゾーンについては人を呼び込むような場所になるのか。今までの意見は周辺に住んでいる人が利用するためのものが多く、他から観光やイベントで来てもらうような提案はほとんどないため、No.4駅は既存の駅でいうと桜街道や砂川七番くらいのイメージで、住んでいる人がメインになると思われる。であれば、そこまで高い建物は必要ないのではないか。 <p>逆に、もし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。</p>
--	---

- 市の中心はNo.3駅になり、No.4駅については横田基地や富士山の見える景観を保全していきたい。そうした方が、今後家を建てたいという人にとっての魅力になると思う。少なくとも横田基地周辺で高さを制限することで、富士山への眺望をはじめとした武蔵村山の良さをアピールできるのではないか。
 - 初めにも発言したように、建蔽率を上げることで敷地を有効活用して高さを抑える手法も考えられる。

また、駅周辺だけでなく、新青梅街道沿道も含めて一体となって高さの制限を考えることが重要である。新青梅街道の北側では日影規制等によって高い建物が建てられない。一方で、南側にのみ高い建物が建ってしまうと景観が阻害されてしまうため、高さ制限については南北一体となって考えるべきではないか。
 - 建蔽率については、制限値を高くすると横に広い建物となり、歩行者に圧迫感を与えるといったデメリットもあるだろう。

いずれにせよ、高さの話については議論の余地があるため、第5回、第6回協議会で引き続き議論したい。
 - 低層住宅地ゾーンについて、カフェなどの店舗を立地させていく旨を記載しているが、この点について考えはあるか。
 - 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50m²以下の範囲であれば建築可能である。その程度の規模感であれば十分だと思われる。
 - 土地利用・景観については皆さんのお意見をいただきながら、事務局が再度加筆修正を行うこととする。
- 【報告事項④】**
- 資料4に基づき報告
- 【議題】「道路・交通ネットワーク」についての基本的な方向性**
- 資料に記載した公共交通のネットワークについては、まちづくり基本方針に記載されているイメージをそのまま落とした場合のイメージとして例示したものであり、具体的なルート案は何も決まっていない。議論の呼び水として記載したものであるが、特にこれに捉われずご意見いただければと思う。
 - MMシャトルやむらタクについては、モノレールや路線バス等の他の交通手段と並行して検討していくものであるため、ここでいただいた意見がそのまま反映されるというわけではない。
 - モノレールの延伸までまだ時間がある中で、最初の一歩という認識でご意見いただければと思う。
- 三ツ木一丁目はむらタクを申し込むことができない。また、付近には高齢のため自転車にも乗れないことから、日々の買い物に行くのにも本数の少ないバスに乗らなくてはならない人もおり、たいへん不便である。
 - 資料にある公共交通ネットワークの図の案は素案だとは思うが、南北を網羅しているので良いと思う。だが、示されている矢印が右回りしかないため、遠回りになる地域が出ないよう、逆回りのルートも設定してほしい。
 - 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専用の自転車走行空間が確保されておらず、自転車、自動車ともに、走行することに不安がある。できれば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。

- 新青梅街道に関しては歩道を歩行者通行部分と自転車通行部分に分けて整備し、車道とは分離される予定となっている。

- 公共交通に関しては、令和6年に武蔵村山市と東大和市と瑞穂町の3市町合同で策定された、「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」では、公共交通利用者の維持増加、公共交通不便地域における移動手段の確保、公共交通利用者の減少や運転手不足への対応、運転免許の返納に対するその不安解消と高齢者等の移動手段の確保、環境負荷の低減を課題として掲げており、これを念頭に置く必要がある。

合わせてロードマップも記載されており、令和8年に地域公共交通計画策定、令和13年に計画の見直し、これをベースにバス路線の再構築を行うといった内容が示されている。まだ時間がある、まだ何も決まっていないという状況の中で、何をしたらよいのか考えていく必要がある。

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、主要乗換駅であるか、大学や企業が立地している。N o. 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シャトルは1億円、むらタクは1, 780万円も市が支援している。民間バスは赤字になるわけにはいかないので、運行エリアは限定的になる。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、N o. 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。そして、ネットワークの設定にあたっては人口動態を踏まえた公共交通に係るシミュレーションを行うことが効果的である。

- 指摘のとおり、交通に関しては市全体で検討することが必要であるため、現在、地域公共交通協議会等でモノレール延伸を踏まえた将来の交通ネットワークについても協議している。

本協議会では、N o. 4駅周辺といった地域レベルの目線で、不便な点、こうなってほしいといった意見も出していただければと思う。

- 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、お金がかかっても置けるようにしてほしい。

また、ネットワークに関しては、東西がモノレールでつながるため、西武線や昭島駅へアクセスできるよう南北方向をつなぐバス路線があると良い。

- 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ただきたい。

- 今後、市の東西方向の公共交通はモノレールが担うことになるため、南北方向を繋ぐ路線があると良い。また、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。一方、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。

また、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いただけるとありがたい。
○	自転車道の整備に当たって、自転車を修理するお店がなくなってしまっている。
■	本日の意見の概要を整理させていただく。 土地利用・景観について、多世代交流施設や送迎保育ステーションなどの施設について、実施する上では関係者との連携を十分に図ることが重要という意見があった。 モノレール沿線の高度利用については、将来的な地域の発展を考えると高い建物が建てられるようにした方がいいという意見と、眺望を一つの財産と捉え、建物の高さを制限した方が良いという意見、駅の周辺は高度利用していいのではないかなど様々な意見があった。 公共交通ネットワークについては、全体的な見直しが必要という意見やむらタクの利用範囲に関する意見、南北方向のネットワーク強化に関する意見があった。 自転車の通行に関しては、安全に通行するため、自転車走行空間を車道と分離する形で整備してほしいという意見があった。
【その他】	● 次回は12月20日（土）を第一候補とし、第二候補を1月10日（土）として調整する。日程は改めて連絡する。 言い残したこと等があれば、お手元のご意見提出用紙に記載していただく、またはメールでお知らせいただきたい。

会議録の開示・ 非開示の別	<input checked="" type="checkbox"/> 開示	
	<input type="checkbox"/> 一部開示(根拠法令等 :)
庶務担当課	都市整備部	都市計画課(内線: 279)

(日本工業規格A列4番)