

## 会 議 録 (要 旨)

会 議 名	第6回 No. 4 駅周辺まちづくり協議会
開 催 日 時	令和8年3月14日(土) 9時30分～11時20分
開 催 場 所	武蔵村山市役所本庁舎4階 中部地区会館401大集会室
出 席 者 及 び 欠 席 者	出席者：篠田委員長、諸星副委員長、石神委員、木村委員、富山委員、細田委員、吉田委員、高山委員、比留間委員、宮崎委員 欠席者：なし 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） 開催運営支援：株式会社フジヤマ
報 告 事 項	①委員等の意見の振返り ②提言書（案） ③提言内容の確認
議 題	「提言書（案）」の記載内容の確認 建物の高さ制限に関する方向性
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。)	提言書（案）の内容について意見交換と掲載内容の確認を行った。 建物の高さ制限について意見交換を行い、協議会としての方向性を確認した。
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。)	<p>【報告事項①】</p> <p>■ 資料1に基づき報告</p> <p>【報告事項②】</p> <p>● 資料2に基づき報告</p> <p>(委員より資料配布)</p> <p>○ 交通ネットワークに関して、提言に関係する内容の新聞記事が出ていた。配布した資料はその記事を抜粋要約したものである。 一つはバス路線の維持のための独占禁止法の特例についての記事であり、記事の中では、今まで各自治体は補助金を出すなどで地域住民の足を守ろうとしてきたが、赤字への一時的な補填でしかなく、持続性が乏しいという中で、行政と民間でベストミックスの解決策を考えるべきということが記載されている。 もう一つの記事では、世田谷区で地域社会を支えるコミュニティバスの事業に赤字路線の運行経費の半額を補助する事業を新年度から始めること、また、区は事業費として2億5,000万円を新年度予算に計上し、企業による運転手確保の取り組みも支援することが記載されている。 No. 4 駅に限った話ではないと思うが、こうした取り組みについて、交通ネットワークの提言の中に入れられないだろうか。 また、道路交通ネットワークを維持していくための予算もある程度考えてもらうことを提言の中に入れられないか。</p> <p>● 地域公共交通計画を今年度検討しており、おっしやる通りバス事業者の人手も乗る人も減って、どうしても赤字が出てしまうので今後どういうことをやっていくかということがその中に記載されている。</p>
[凡例] ◎委 員 長 ○委 員 ●事 務 局 ( 市 ) ■ ファシリテーター (株)フジヤマ	

提言書の中では自動運転技術など、運転手を必要としないバスの運行などについて記載している。

- 自動運転技術については反対というわけではないが、将来の方向性といった形の記載の方が良い。

日本の自動運転技術や道路事情を踏まえると、実現にはかなりの年月や労力が必要だと考えられる。提言の中で、期待する程度の表現であればいいが、「自動運転技術の導入」のような表現だと違和感がある。

- 提言書案21ページの文脈だけ読むと「自動運転の導入を図ることが望ましい」となっているので、導入を前提としないような、柔軟な表現を検討する。

#### 【報告事項③】

- 資料2、資料3に基づき報告

#### 【議題】建物の高さの制限に関する方向性

- 提言書案には事務局案として、都市機能誘導区域内全てを高さ20mの制限とする案を示したが、事務局としての決定事項ではない。

資料3に示した3つの案を中心として、皆さんのイメージにどれが一番近いか意見交換していきたい。

- No.4駅に限らず、建物の制限はNo.1駅からNo.5駅まで駅毎にマチマチでなく揃えて統一した制限の方が良いと思う。周辺駅との連携を考えないで検討してよいのか。

- 最終的には都市計画の制限に反映することになるが、それぞれの駅での検討結果を尊重して設定する、という整理にしようと考えている。

本協議会はNo.4駅に絞った検討を行っているので、皆様の考えるNo.4駅周辺の高さを検討していただけたらと思う。

- 駅周辺は高い建物を許容して、新青梅街道沿いは南北を同じ高さで低めに制限とするという考えは賛成だが、隣接するNo.5駅や景観の統一性を考えると難しい検討だと感じる。

私としては案1のイメージである。拠点形成ゾーンは20mの制限とし、他の所は15mなどモノレールの車窓からの眺めを妨げない高さとする。

- 客観的に見たときに、協議会に参加していない一般の方にとっては、拠点形成ゾーンの範囲の三角形は違和感があると思う。土地を所有している人に対して設定の根拠や説得力がないと感じるのが心配である。

もう一点、拠点形成ゾーン内の用途地域はどうなるのか。

- 立地適正化計画が昨年度に定められ、その中で都市機能誘導区域と指定されたエリアを拠点形成ゾーンと位置付けている。

範囲の設定は地形地物を基本に定めるが、どの程度の範囲を対象とするか議論はあった。

○ 知っている人は理解できると思うし、道路で線引きしているのもわかる。ただ、なぜ線引きにこの道路を選んだのかという根拠がないと説得力がない。

● 立地適正化計画の中で都市機能誘導区域を検討する際に、駅を利用する人が買い物をしたりジムで汗を流したりするため、どのくらいの範囲にこういった機能が集まると良いかを検討した。

そのような徒歩における施設利用圏を300mと設定し、その範囲内における地形地物で区域を決定した。

また、都市機能の誘導のために範囲内の用途地域を変更する。現況の用途地域と比較し、高い建物が建てられるようになるため、高さの制限をするならこのタイミングだろうということでテーマに選び、協議してきた。

用途地域の変更については技術的な話なのでそこまで詳細に取り上げなかったが、皆様から頂いた意見を総合して、どの用途地域が適当なのか、地区計画でどのような制限を加えていくのかということを実地で検討する。

○ 私の意見としては、事前配布資料の案2が良いと思っていたが、案2における拠点形成ゾーン内の無着色部分も用途地域を変更するのか。

● 駅直近にも関わらず、低層というのはいかかなものかということで見直しを検討している。

事前資料の案2では、白抜き部分に高い建物が建ってしまうため、資料を修正させていただいた。

○ 考えとしては案1だが、北側の自転車道付近の日影が気になる。

■ 建築基準法の斜線規制等があるため、必ずしも20mの建物が建つわけではない。

○ 新幹線の高架から見ると高崎駅周辺は案1のように駅周辺に高い建物が建っているが、駅を離れると高い建物はなくなる。また、大宮駅周辺では高い建物がずっと広まっている。

武蔵村山市はNo.3駅周辺に高い建物を集約するのであればNo.4駅は駅直近に限定して高さ制限を設ける案1が良いと思う。

○ モノレールが通って街が発展してほしいという視点で考えると、今までの協議の中で出たバスの便が足りないという話や文化を継承する人がいないという課題は、人口を増やして財政を潤さないと根本的に解決しない。

そもそも、地区計画で20mという比較的厳しい制限がある中でより厳しい制限をかける必要があるのか。規制をして何かをしにくくするよりも、まずは人が集まって何かをやりやすい場所にするという方向で案3が望ましい。

○ 案1か案2が良いと思うが、案2は住んでいる身からすると制限の範囲に違和感がある。

先ほどの委員の発言を聞いていて尚更不自然に見えてきたので最終的には案1が良いと思う。

○ 前回事務局案に賛成したが、案2の認識でいた。更に高度利用を図る範囲は駅舎直近のみと認識していた。  
沿線の範囲は15mの高さ制限で良いと思う。  
モノレールが通ると変わるかもしれないが、現在の20mの制限でも20m近い建物は建っていない。

○ 絶対に案3が良い。人が集まらなると文化創生はない。この場は駅周辺を検討する協議会であって、周辺の地域のことよりも駅前を考えるべきである。  
駅周辺に住んでいる身としては切実であり、ランドマークがないと文化は作りにくい。また、マンション等ではなく文化創生に寄与する建物が建つと良い。

○ 資料をいただいた当初は案3が良いと考えていたが、新青梅街道の日影規制により南北の地域差が出てしまうことを踏まえると、景観を重視した案1か案2が良く、個人的には案2が良いと思う。

◎ 最初に話の出た、都市機能誘導区域の範囲について、立地適正化計画については私の課が作成を担当した。

範囲を検討する上では庁内外から、もっと狭く、もっと広くなど様々な意見をいただいた。その上で、駅から歩いて買い物等ができ、地形地物で区切ることのできる範囲として、現在の区域を設定している。

高さの制限については現在のまちの風景だけでなく、100年後200年後のまちがどうあるべきかを考えている。拠点があれば人が集まらないという意見も、景観を大事にしていくという意見もどちらも重要で、非常に難しい内容の議論であると思う。

いただいた意見をどのように提言に落とし込むのか、事務局と相談しながら検討したい。

市としては、皆様の意見を踏まえ、狭山丘陵の緑や富士山など景観を保全することを考えると、案1か案2で進めていきたいと考えている。協議会としての統一的な見解としてよろしければその方向性で進めたい。

○ 提言書の中で新青梅街道の北と南の建物高さの違いを考慮すると記載しているが、案1・2・3は違いを考慮したものとなっているか。

もう少し考慮した図を掲載すべきではないか。

■ 最終的に都市計画手続きを行う際には、他の駅の提言も踏まえつつ、案を作成する。

今回の提言に記載されている文言においては、具体的な都市計画案の作成に当たる留意点、着眼点として考慮する等、将来に向けた検討の視点を記載させていただいた。

#### 【議題】提言書（案）の記載内容の確認

○ 企業が事業を継続するためには環境や社会をセットで考えるべきだという考えがベースにある。

ただ緑が大事というだけでなく、武蔵村山市の10年後20年後を考えたとき、環境に配慮したまちづくりをベースとして考

え、その考えの元、モノレールに関連する事業などを進めていくことが重要だと思う。

- 文化創生を効率よく進めていくためには数が必要であり、可能性を広げて、多種多様な文化創生の方向が集合した方が効率的である。

No. 3 駅は多くの乗降客が見込まれ、瑞穂町も I T 企業誘致などさらに発展していく。

景観は大切に保全していくべきだが、No. 4 駅が通過駅になってしまわない様にモノレールの利用に関わらず魅力ある駅前拠点の形成を行っていくべきである。

- 協議会ではスポーツについては大きく議論してこなかったが、東京都が策定した多摩のまちづくり戦略では、No. 4 駅はスポーツアクティビティが人を呼び込むまちとされている。

確かに総合体育館等があるが、スポーツアクティビティを前面に押し出すような議論はなかったと思うので、東京都に対してもっとソフトな表現に変更してもらうことはできないか。

- 多摩のまちづくり戦略は昨年度末に東京都が策定し公表しているものなので変更はできない。

市が策定した沿線方針の中では、激しいスポーツよりはシェアサイクリングやウォーキング、ランニングや日常の散歩などのイメージとして、アクティビティではなくレクリエーションと表現している。

- その対応は理解できるが、東京都は各駅の特徴を一言で表現することを大事にしている。

No. 2 駅は医療、No. 3 駅はコアシティ、No. 5 駅は多世代交流と表現されている中で、No. 4 駅はスポーツアクティビティというフレーズに対応しているのか。

- 協議会としての提言は行政計画でないため、東京都の計画の整合性よりも皆さんの意見が優先されると考えている。

皆さんが納得する提言であれば、必ずしもスポーツアクティビティを主軸とした提言でなくてもよい。

#### 【全6回を通じた感想】

- No. 4 駅周辺まちづくり協議会の委員の皆様には、これまで長らくご出席いただき、心より感謝申し上げます。本日が最終回であるため、皆様から一言ずつご発言をいただきたい。

- 本協議会を通じて、緑の重要性について改めて考える機会となった。緑は人の目にとって最も負担が少なく、また酸素を生み出すなど環境面での効果も大きい。近年は都市化が進み、住宅地においてもコンクリート化が進行し、雨水が地中に浸透せず洪水の一因となっている。将来を見据え、一定の緑を残すことは重要であると考えている。こうした観点から、建物の高さ等についても意見を述べさせていただいた。

- 私はこの地域をよく知らない立場での参加であり、発言については控えめにしていたが、今後この案が具体化されていくことを

楽しみにしている。

- 全6回にわたり、ありがとうございます。様々な立場や視点からの意見を聞くことができ、大変貴重な経験となった。これまで自分の視野だけでは気付かなかった環境に対する意識の重要性について、改めて考える機会となり、住環境の大切さを実感した。今後も機会があれば、ぜひ参加したい。
- 7月頃から半年あまりの期間であったが、毎回楽しみに参加させていただいた。地元で育った立場としての考えと、外部から来られた方の考え方の違いに触れ、これからのまちづくりを考える非常に良い機会となった。自身が今後取り組もうとしている活動とも考えが重なり、方向性を再確認することができた。
- 以前参加した類似の協議会と比べても、今回は特に活発な意見交換が行われ、大変参考になった。事務局は今後も他駅の協議会の意見整理で大変かと思うが、ぜひ頑張ってください。期待している。
- モノレールの開業は2030年代半ばと聞いており、非常に楽しみにしている。本協議会での意見がどの程度反映され、まちが発展していくのか期待している。
- これまで多世代交流スペースの必要性について発言してきたが、一定の理解が得られたと感じている。他自治体の事例も調べる中で、指定管理方式による運営が有効であると考えており、No.4駅周辺に多世代交流スペースが設置されることを強く期待している。
- 10名の委員それぞれから多様な意見を聞くことができ、大変勉強になった。No.4駅が単なる通過点ではなく、人が降り立ち、生活や交流が生まれる駅となることを望んでいる。観光案内所の設置についても検討いただければありがたい。
- 福祉関係の代表として参加したが、欠席した回もあり、お詫び申し上げます。市内では社会福祉連携協議会も立ち上がっており、今後、福祉分野のネットワークづくりと本協議会での議論が連携していくことを期待している。
- 夏から冬にかけての期間、皆様には熱心に議論いただき、心より感謝申し上げます。協議会当初はどのような会になるか不安もあったが、委員の皆様にも恵まれ、活発な意見交換が行われた非常に有意義な協議会であった。市民の多様な視点から意見をいただけたことは大変貴重であり、今後の提言書の取りまとめに活かしていきたい。  
本協議会はこれで終わりではなく、今後も議論を重ねながら、より良いまちづくりにつなげていければと考えている。改めて、皆様のご協力に感謝申し上げます。

【その他】

- 提言書は今回の意見を反映して修正し、事務局より皆様に送付する。  
皆様の了解を得られた後、庁内で共有した上で市のホームペー

	<p>ジ上で公表する。具体的な公表時期については、N o . 5 駅の提言がまとまってから併せて検討する。</p> <p>○ 提言書のプレゼンテーションはいつ誰が行うのか。</p> <p>● 実際に提言するまでは期間が空くかもしれないが、直接市長に提言したいという委員がいればそういった機会も検討する。提言書の取りまとめ自体は3月中に共有する予定である。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
--	--

会議の公開・非公開の別	<p>■公 開 <span style="float: right;">傍聴者： _____ 0 _____ 人</span></p> <p><input type="checkbox"/>一部公開</p> <p><input type="checkbox"/>非 公 開</p> <p>※一部公開又は非公開とした理由</p> <p style="text-align: center;">[ _____ ]</p>
-------------	--

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

(日本産業規格A列4番)