

No.4駅周辺
提言書骨子
(道路・交通)
(事務局案)
資料4-2

第3回 No.4駅周辺まちづくり協議会

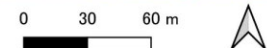
1 現況 （第1回の振り返り）

1) 道路ネットワーク①【都市機能誘導区域(No.4駅)】

- 新青梅街道と松中残堀線が骨格道路
- 地区北側と残堀川沿いに自転車道が通っている(右図緑線)

道路網図(武蔵村山市道の概要を表した参考図)










出典: 市道路線網図(令和6年3月現在)



凡例

都市機能誘導区域(No.4駅)

No.4駅設置予定地

	起	点		市	道（主要路線）				
	終	点		市	道（一般路線）				
	道	路	番	号		自	転	車	道
	都	道			地	区	界		
					認	定	外	道	路

1) 道路ネットワーク②

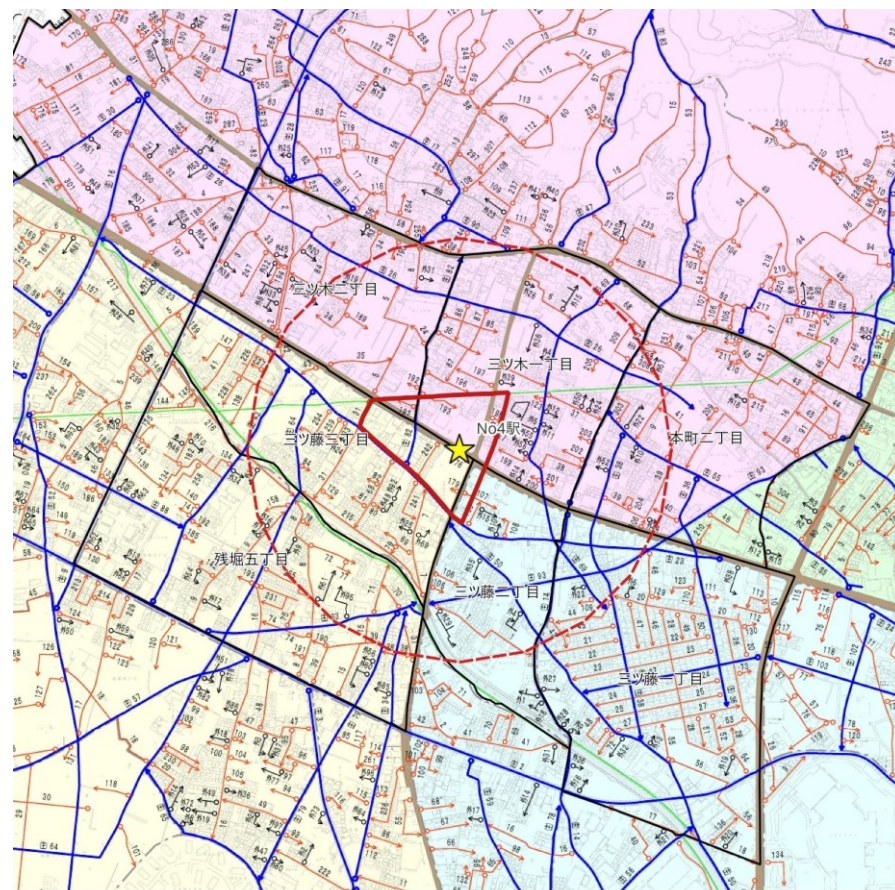
1
現況

- 都道や主要な市道が
骨格を形成
(右図茶色線、青線)

【広域】

道路網図（武蔵村山市道の概要を表した参考図）

出典：市道路線網図（令和6年3月現在）



凡例

- 都機能誘導区域(No.4駅)
- No.4駅周辺町丁目
- 参考: 駅から500m
- ★ No.4駅設置予定地

	起	点		市	道 (主要路線)
	終	点		市	道 (一般路線)
	道	路		自	転
	都	道		地	区
				認	定

2) 道路幅員① 【都市機能誘導区域(No.4駅)】

- 新青梅街道、松中残堀線は幅員が**10m以上**確保されている
- その他の道路は、**幅員 6 m程度、5 m程度、4 m未満**の道路が混在している

道路幅員現況
出典：武蔵村山市



2) 道路幅員② 【広域】

- 骨格道路では、概ね**10m以上**の幅員が確保されている
- その他は、**幅員 6 m未満**の道路が多い

道路幅員現況
出典：武蔵村山市



凡例

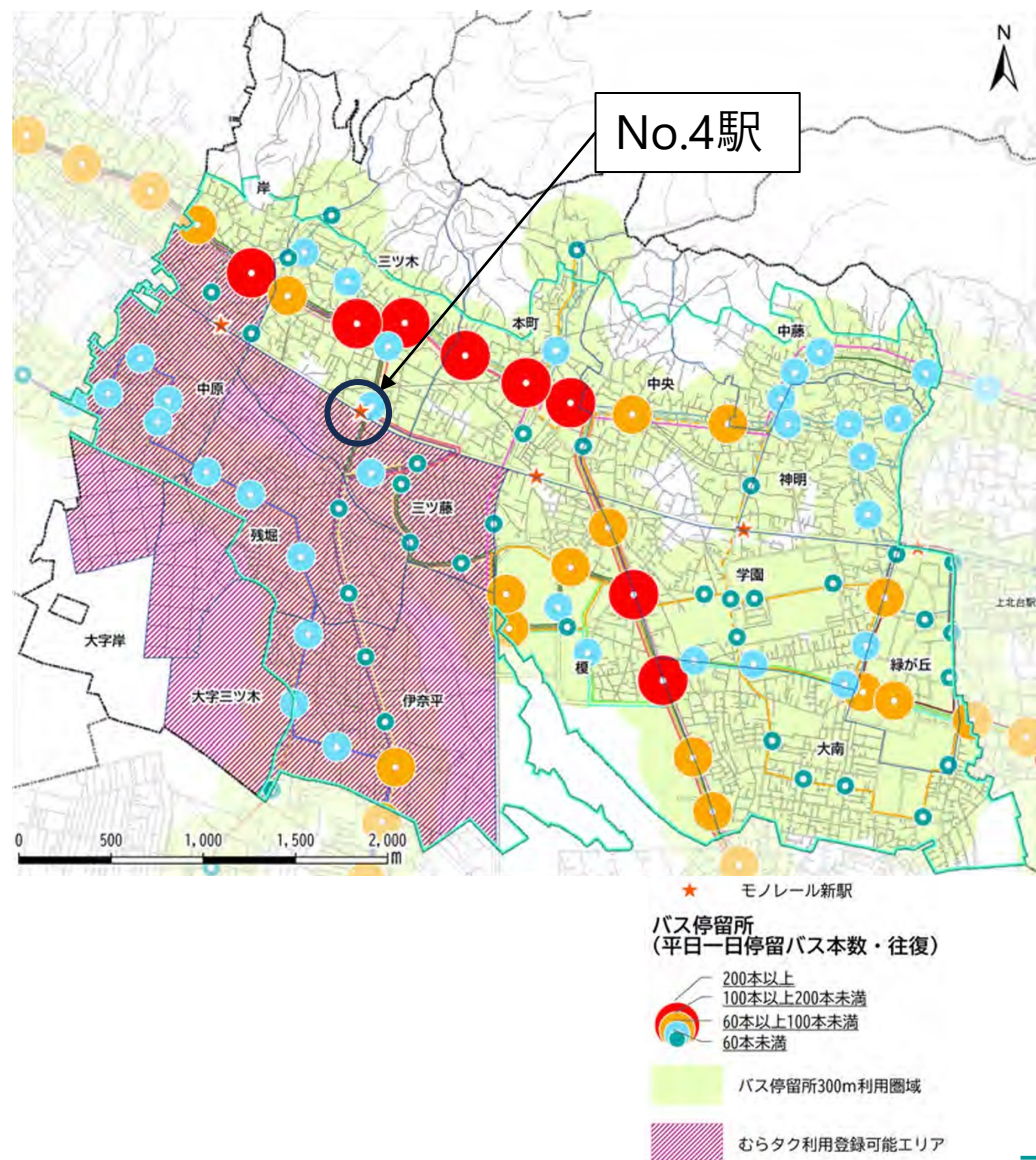
- 都市機能誘導区域(No.4駅)
- 広域
- 参考: 駅から500m
- No.4駅設置予定地

- 4m未満
- 4～6m未満
- 6～10m未満
- 10m以上

3) 公共交通

- No.4駅の近くには、三ツ木交差点の北側に**三ツ木交差点**のバス停がある
- 立川駅、昭島駅、箱根ヶ崎駅行きの路線バスが運行しているが本数は多くない
- 市内循環バス（MMシャトル）を運行していない市南西部では、**乗り合いタクシー**（むらタク）を運行

公共交通網図
出典：武蔵村山市立地適正化計画



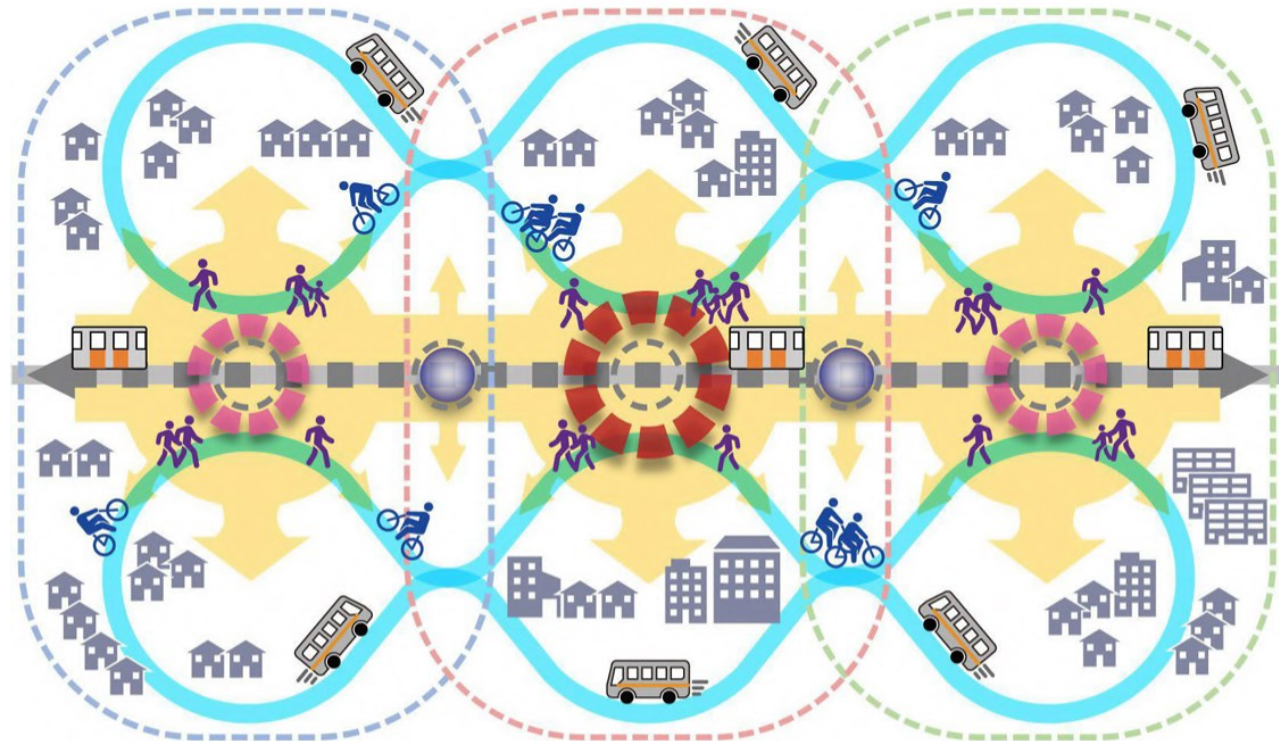
2 上位・関連計画での 方向性・位置づけ

1) 武蔵村山市第二次まちづくり基本方針①

多摩都市モノレールの延伸を見据え、「核やゾーンをつなぐまちづくり」による将来都市構造の構築を目指している。

核やゾーンをつなぐまちづくり

多摩都市モノレールの延伸に伴い、路線バスや MM シャトル等の地域公共交通の形成や、自転車ネットワーク等の充実を図ることで、核と核、核とゾーンを快適に移動できる、歩いて暮らせるまちづくりの実現に取り組みます。



1) 武蔵村山市第二次まちづくり基本方針②

2

上位・関連計画での方向性・位置づけ

参考：各道路の位置付けなど

道路・交通環境の整備方針図（幹線道路の位置付けなど）



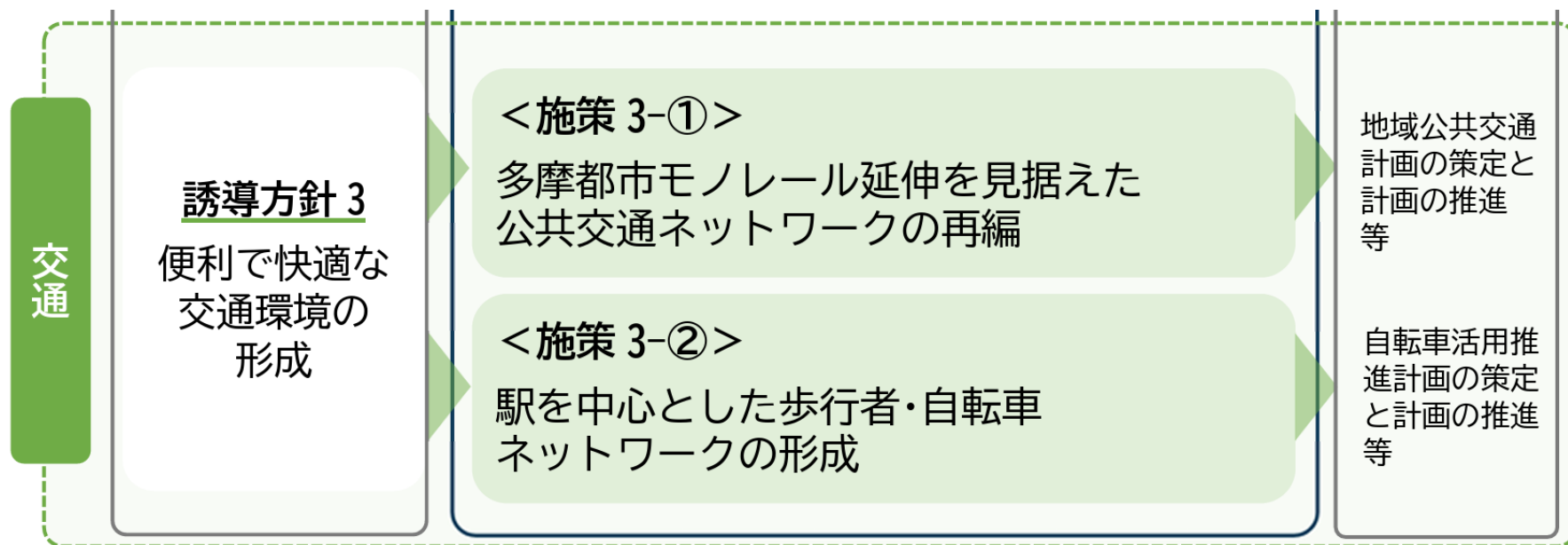
安全・安心まちづくりの方針図（防災上の位置付けなど）



2) 武蔵村山市立地適正化計画

武蔵村山市で誰もがアクセスしやすい「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを推進するため、「公共交通ネットワークの再編」や「駅を中心とした歩行者・自転車ネットワークの形成」を誘導施策として位置付けている。

誘導施策



3) 多摩都市モノレール沿線まちづくり方針

2

上位・関連計画での方向性・位置づけ

多摩都市モノレール延伸を契機に「誰もが快適に移動できる環境の整備を目指す」ことが位置づけられている。

沿線共通のまちづくり

- 1 駅を中心とした公共交通ネットワークの形成等による車に頼らないまちづくり
- 2 次世代モビリティや情報通信技術等を活用した効率的に移動できるまちづくり
- 3 バリアフリー、ユニバーサルデザインに配慮した誰もが移動しやすいまちづくり
- 4 自転車を安全・快適に利用できるまちづくり

No.4駅周辺のまちづくり（主な施策）

- 1 駅へのアクセスを向上するバスベイ等の整備
- 2 伊奈平の工業地域へのアクセス向上



4) 武蔵村山市地域公共交通計画

※令和7年度末の策定に向け検討中。現在、素案を公表し、パブリックコメントを実施中

基本方針として、「**武蔵村山市公共交通リスタート**」を掲げ、**公共交通の再編などの施策を実施**する方向で検討が進められている。

施策 2-2 多摩都市モノレールの延伸

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 13 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を踏まえた公共交通ネットワークのリデザイン	市民・来訪者	【ねらい】 ◆駅を中心とした公共交通ネットワークの形成等による、歩いて暮らせるまちづくり ◆持続可能な公共交通ネットワークの形成 【例】 ➢路線バス、MMシャトル、むらタク、タクシーの運行状況分析と新たな課題への対応 ➢リデザイン方針の設定	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 都市計画課 ◎交通事業者
事業 14 広域幹線軸の形成(多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸の実現)	市民・来訪者	【ねらい】 ◆多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸による広域幹線と幹線街路等の構築とともに、計画的なまちづくりを推進 【例】 ➢多摩都市モノレール開業を見据えたまちづくり ➢本市の魅力を市内外に発信 (にぎわいのあるまちづくりと来訪者の増加を促進)	◎△交通事業者 ○武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 都市計画課 道路下水道課

※実施主体：◎主に事業を推進、○市と共同し事業を推進、△協力、◇参加

3 道路

道路

- 幹線道路ネットワークの形成等により、歩行者や自転車利用者が安全で快適に通行できる道路環境を形成する。

(2) 自転車・歩行者が快適に安心して通行できる環境づくり



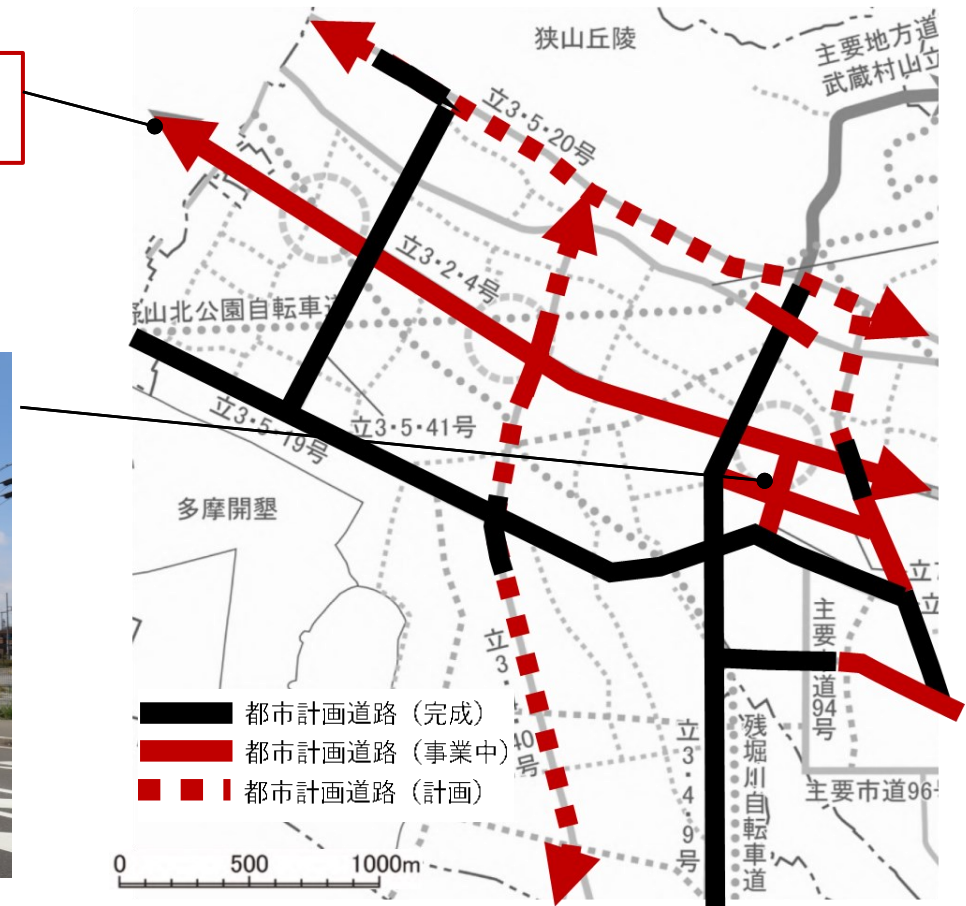
(1) まちの骨格となる道路ネットワークの形成

➤ 幹線道路を中心とした道路整備を推進し、交通の円滑化とアクセスの向上を図る。

視点	取組
(1) まちの骨格となる道路ネットワークの形成	・都市計画道路の整備 ・交差点改良 (すいすいプラン)

新青梅街道
(拡幅中:30~37m)

【参考】都市計画道路の整備 (榎三丁目地内)



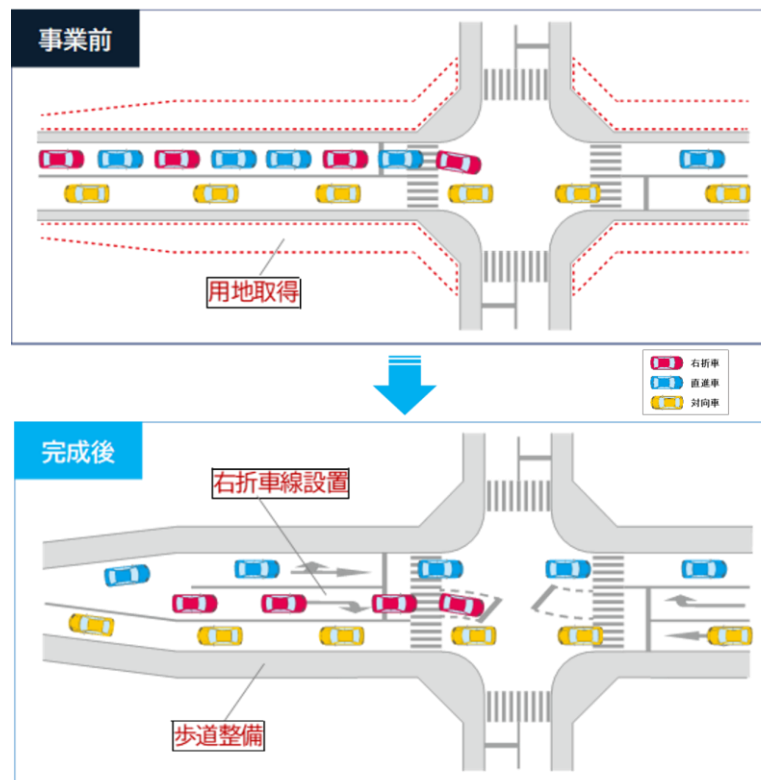
(1) まちの骨格となる道路ネットワークの形成

➤ 幹線道路を中心とした道路整備を推進し、交通の円滑化とアクセスの向上を図る。

視点	取組
(1) まちの骨格となる道路ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備 ・交差点改良 (すいすいプラン)

【参考】すいすいプラン (東京都の事業)

道路幅員の狭い片側一車線の道路における交差点で、交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を整備することで、右折待ち車両による渋滞を緩和し、円滑な交通を確保するための事業。

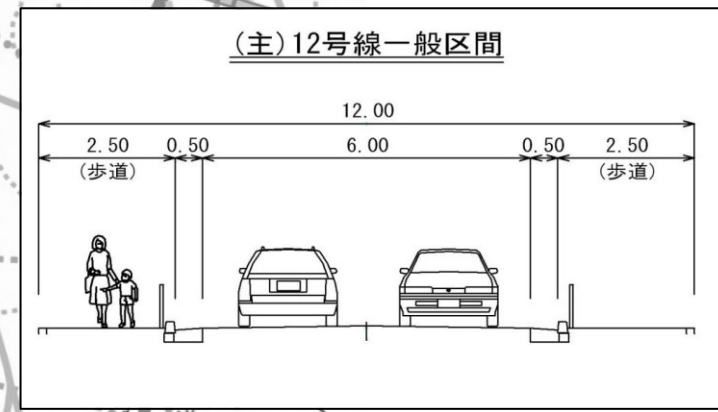
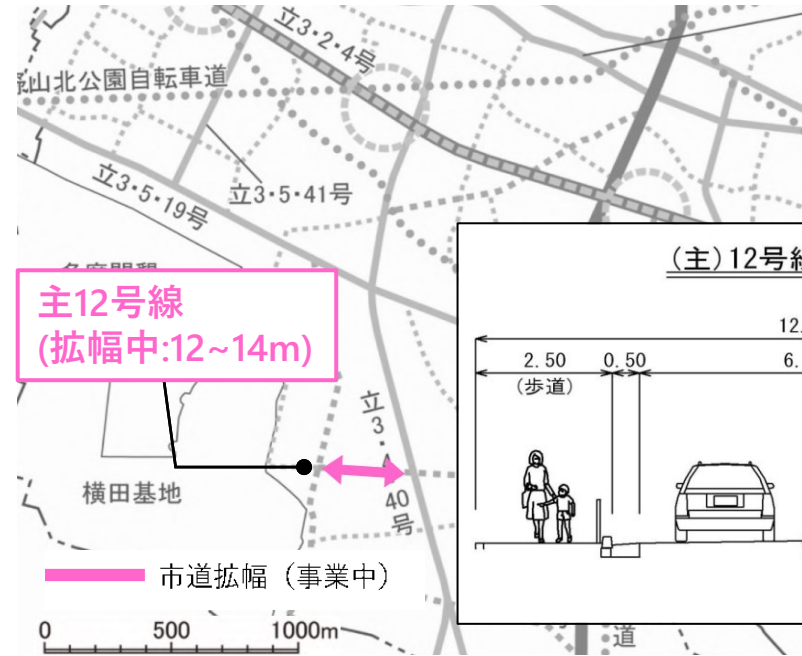


(2) 自転車・歩行者が快適に安心して通行できる環境づくり

- 歩行者や自転車の通行空間の確保を図る。
- 生活道路等の交通環境の維持、通行不便箇所、危険箇所等の改善を図る。

視点	取組
(2) 自転車・歩行者が快適に安心して通行できる環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道等の整備 ・野山北公園自転車道の再整備 ・無電柱化の推進
	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路の改良 (まちづくり条例に基づく開発事業制度の活用) ・合同点検等の実施

【参考】主12号線の拡幅イメージ



4 交通

No.4駅周辺の交通の特徴と方向性

- 三ツ木交差点バス停から北・東側を中心にバス路線あり
- バスのない南西部は乗り合いタクシー(むらタク)が運行

- モノレールの整備を契機に、公共交通の再編などに向けた検討が進められている。

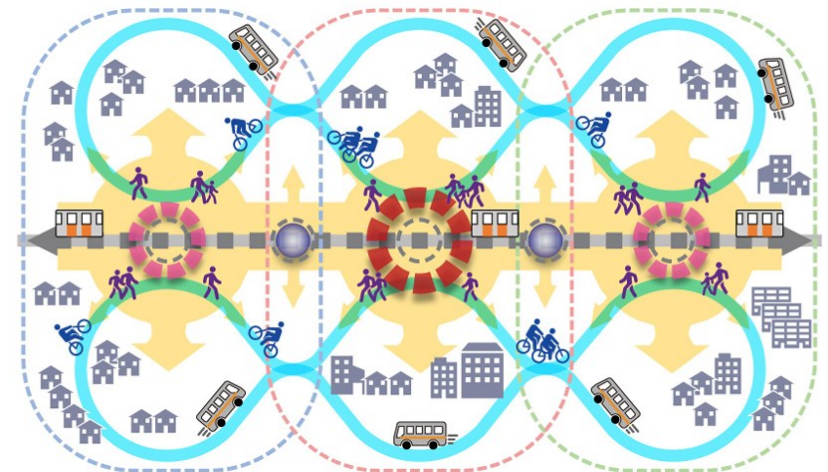
- No.4駅の交通結節機能を充実させるとともに、駅を中心に多様な交通手段を組み合わせることで、誰もが移動しやすい交通環境の形成を図る。

視点

(1) 駅から周辺地域、周辺地域から駅へのアクセス向上

(2) 歩行者・自転車ネットワークの強化

【参考】今後形成が求められる交通環境のイメージ
(核やゾーンをつなぐまちづくり)



出典：第二次まちづくり基本方針

(1) 駅から周辺地域、周辺地域から駅へのアクセス向上

- 公共交通ネットワークと交通拠点の再編によるアクセスの向上
- 多様なモビリティの導入による移動しやすい環境の整備
- 公共交通の維持を図るため、公共交通を利用しやすい環境を整備するとともに、利用を促進

視点	取組
(1) 駅から周辺地域、 周辺地域から駅への アクセス向上	<ul style="list-style-type: none">・MMシャトルの運行ルート等の見直し・むらタクの活用促進・次世代モビリティ等の導入による移動手段の多様化・バスベイ等の交通施設の整備・デジタル技術の活用による利用しやすい環境づくり

MMシャトル

「MMシャトル」は、公共施設、病院、鉄道や多摩都市モノレールの駅と連絡し、市民の日常生活における利便性向上を図ることを目的に運行しています。



むらタク

「むらタク」は、対象エリアに住む利用登録者が事前予約をすることで、自宅と16箇所の乗降場所を移動できる乗合タクシーです。



利用登録対象エリア：岸一丁目、中原、残堀、伊奈平
大字三ツ木(横田基地内)、三ツ藤

【参考】バスベイのイメージ



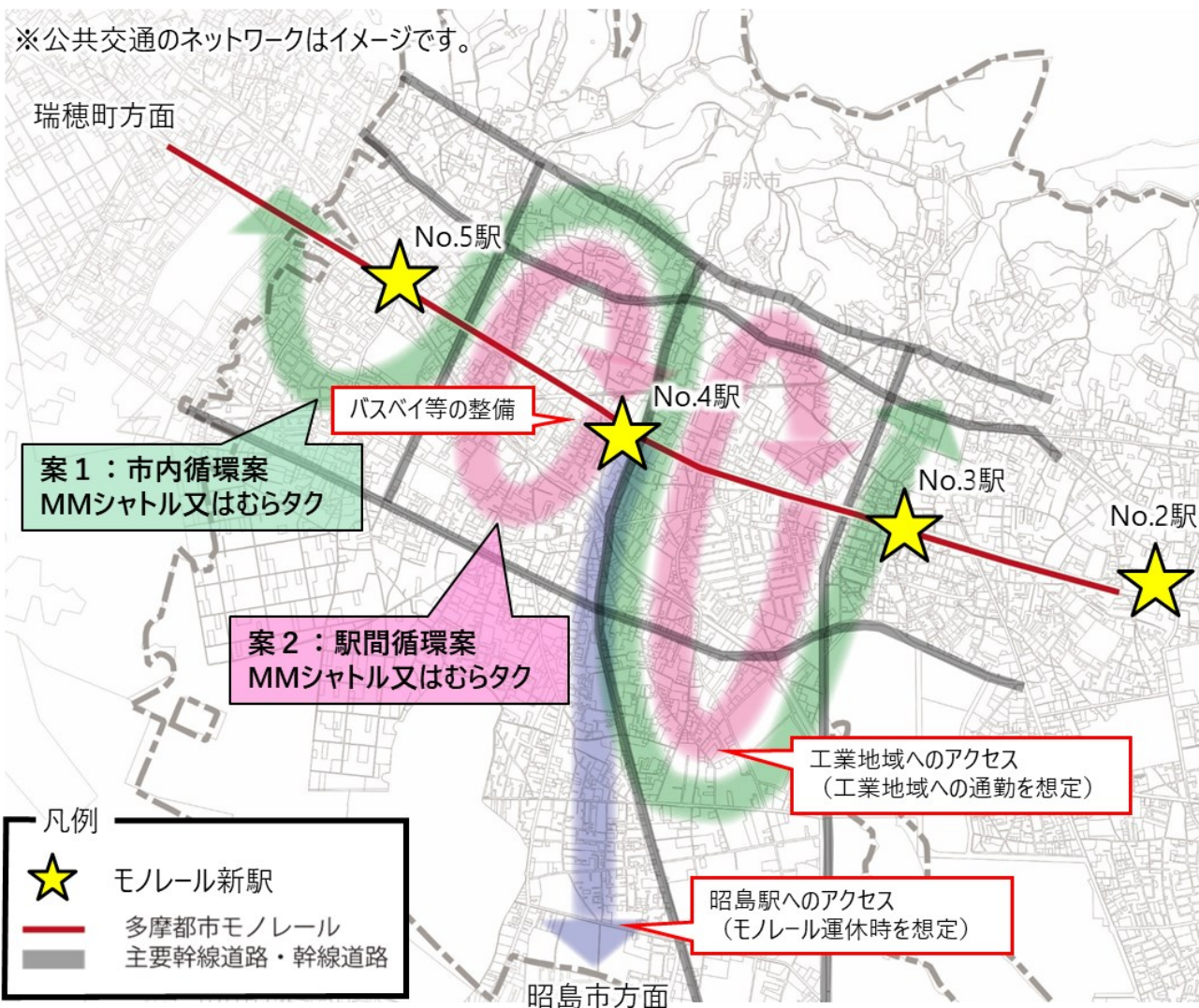
次世代モビリティとは

AI や IoT などの最新技術を活用し、従来の移動手段やサービスを進化させた、新しい移動手段やサービスの総称です。

自動運転、電動モビリティ、小型モビリティ、MaaSなどが代表的で、環境負荷の低減や高齢化社会への対応、都市の渋滞解消など、社会課題の解決手段として期待されています。

【方針図】広域のイメージ（主に公共交通のネットワーク）

- MMシャトル等の運行ルートの見直しなどにより、周辺地域からNo.4駅へのアクセスを向上する。
- 見直しに当たっては昭島方面や工業地域へのアクセスを確保する。



(2) 歩行者・自転車ネットワークの強化

- 歩行者及び自転車利用者が安全に通行できる環境を整備し、桜並木をはじめとした地域資源や駅前の拠点施設等への回遊性を向上

視点	取組
(2) 歩行者・自転車ネットワークの強化	<ul style="list-style-type: none">・都市計画道路や野山北公園自転車道等の整備・自転車駐車場の整備・シェアサイクルの拡充

【参考】自転車駐輪場のイメージ

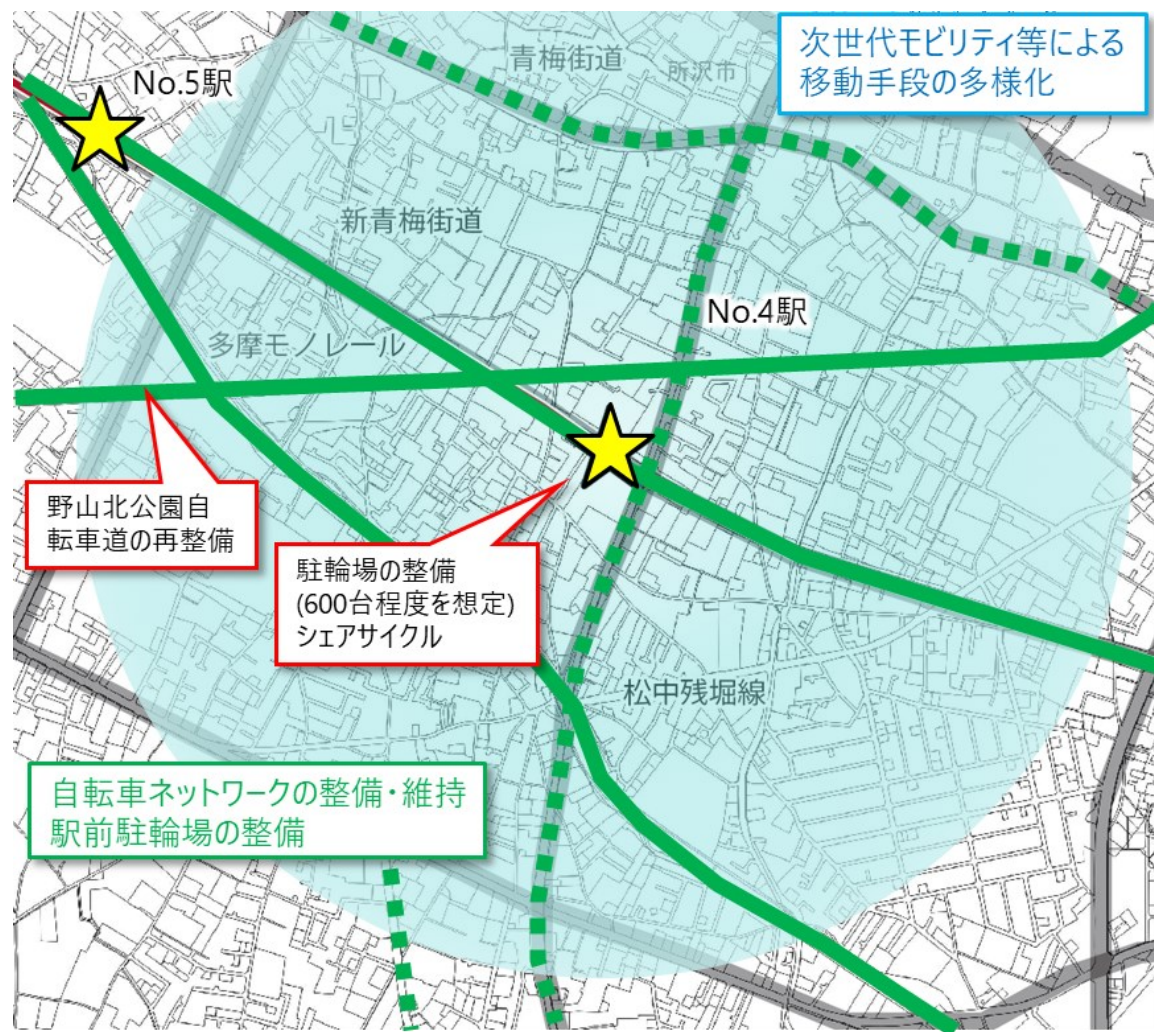


【参考】シェアサイクルのイメージ



【方針図】狭域のイメージ（主に歩行者、自転車のネットワーク）

- 駐輪場の整備やシェアサイクルの拡充等により自転車による回遊性を高める。
- 歩行者・自転車が快適に通行できるよう野山北公園自転車道を再整備する。
- 移動手段の多様化を進め、交通利便性の向上を図る。



自転車ネットワーク

—— 車道と分離

■■■■ 車道と混在 (ナビマーク)



● 徒歩10分圏内
(800m)

—— 主要幹線道路・幹線道路

★ モノレール新駅