

会 議 録 (要 旨)

会 議 名	第4回 No. 4 駅周辺まちづくり協議会
開 催 日 時	令和8年1月10日(土) 9時30分～11時30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、比留間委員、宮崎委員 欠席者：高山委員 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） 開催運営支援：株式会社フジヤマ
報 告 事 項	①本日の協議内容 ②委員等の意見の振り返り ③提言書骨子（道路・交通ネットワーク） ④提言書骨子（地域の魅力）
議 題	「道路・交通ネットワーク」のあり方に関する一定の取りまとめ 「地域の魅力」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。)	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、道路・交通ネットワーク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（地域の魅力）（事務局案）をたたき台として、当地区の魅力について意見交換を行った。
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> <ul style="list-style-type: none"> ● 資料1に基づき報告 <p>【報告事項②～③】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 資料2～3に基づき報告 <p>【議題】「道路・交通ネットワーク」のあり方に関する一定の取りまとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 西武拝島線の武蔵砂川駅と西武立川駅の南北に道路が通っているが、そこを通るバスがない。昭島行きはあるものの、本数が少ない。 モノレールは2027年にはシルバーパスの提示で運賃が無料になる、と朝刊に載っていた。東京都は交通施策に力を入れているのに、地域の一番の交通空白地域にはMMシャトルが走っていない。拝島線に接続しないとMMシャトルの意味がない。 免許の返納をしたい人もいるが、むらタクも利用申請範囲外で申請できない。 ○ 残堀街道の歩道が狭いという話について、歩道が広がるに越したことはないが、地域住民からすると、生活道路を通して残堀街道を通らずとも駅まで行ける。現実的に全ての希望を実現することは難しいと感じる。 免許の返納の話でいうと、三ツ木地区や残堀地区では免許を手放すと生活できないので、80代、90代でも、現役で運転している方がいる。 むらタクを使えない、使い方がわからないという方の話も聞くので、ソフト面で上手く対応できないか。
〔凡例〕 ◎委 員 長 ○委 員 ●事 務 局 (市) ■ ファシリテーター (株フジヤマ)	

■ 仕組みはあるが使い方が浸透していないという課題がある。

○ 使い方を調べに行かないとわからないが、高齢者が調べに行けるかという点と難しい。そこをどうやってつなげていくかが重要である。ハードの整備だけでなく、制度の利用をサポートするようなソフト面を考えて行かないとうまく機能しない。

○ 武蔵砂川駅になぜバスが通っていないかという点と、駅周辺に魅力がないからである。最近になってロータリーができたが、周りに何も無い。

道路が拡幅しバスが通るなど、交通は便利になってほしいと思うが、そのためにはNo. 4 駅周辺の魅力や利便性が重要である。魅力や利便性のありなしで今後の10年、20年が変わってくると思うので、それも見据えて話ができればと思う。

■ この地域を歩く際に、道路脇にちょっとした休憩スペースがあると良いと感じるか。

○ 現在でも残堀川周辺や野山北公園自転車道にはベンチや椅子がある。生活道路は道路沿いが個人宅等なので、ベンチを置くのは物理的に難しいのではないかと感じる。道路整備の際に生じた残地の利用であれば可能かもしれない。

■ 道路がガタガタという話もあったが、サイクリングロードや生活道路の舗装の状況は悪いと感じるか。

○ 道路がガタガタになっている箇所はいたるところにある。バイクで通るときに危ないと感じることはある。

○ 残堀のいなげやの南では、大雨の際に排水ができておらず、車が徐行しなければならない道がある。

○ 道路整備については舗装の良い・悪いはあるが、市も優先順位をつけて補修工事を行っていると感じる。幅員に関しては狭い所がほとんどだが、全てを解消するのは物理的に難しい。江戸街道の残堀川沿いの西側が渋滞しているので、その解消はどうしたらよいか。

■ 道路の拡幅は難しいと感じるが、地区計画等に基づき、徐々に建て替えが進むことで道路空間が確保するという手法もある。

○ MMシャトルのルートについて、市の回答が欲しい。

● 令和4年のルート再編に伴い西側ルートを廃止した。主な理由としては、利用者が少なかったからである。利用者少ない理由のひとつとしては、五差路で渋滞が頻発してMMシャトルが遅れ、定時性が確保されないために通勤・通学での利用がされなくなったためである。こういった事情を踏まえると復活はなかなか難しいと考える。

本協議会では駅が出来た時のことを主に協議しているが、その際は、No. 4 駅に市民を運ぶことが重要と考える。

先ほど委員からの意見があったように、No. 4 駅を利用して

移動する方や、モノレールを使わない場合でも駅周辺に用事があって行くということがあれば、バス利用者が増加し、バスネットワークの維持にもつながる。

- 令和4年に西ルートが廃止されてから4年が経過した。当時とは人口構成も変わっており、三ツ木一丁目あたりでは高齢化も進んでいる。また、新しく家族で住み始めた世帯もある。子どもが中学生・高校生になっても車で送迎することになるのか。

- MMシャトルのルート再編をした際に、バスが通らなくなる地域を含めてむらタクの利用範囲者登録可能範囲を拡大した。

バスに関してはそもそも全国的に運転士が足りないという社会の流れもあり、都心でも減便や廃止という状況となっている。

増やすどころか維持するのも難しく、そういったことを踏まえると今すぐ新ルートというのは難しい。

MMシャトルやむらタクの利用可能範囲の再検討は、前回までに意見をいただいているので、今回の資料にも反映している。むらタクの利用者は増えてきているので、上手く組み合わせて総合的に対応していきたい。

- 公共交通について、ショックな新聞記事を見た。吉祥寺では、運転士不足のため利用客がいるにも関わらず路線バスの大幅な減便や廃止があった。

前回、交通に関するシミュレーションの話をしたが、それを飛び越える運転士不足の問題がある。いくらルート等を検討しても、運転士を確保できなければ意味がない。

武蔵村山市でバスやMMシャトルを運営できるだけの利用者を確保できるかが疑問であるが、高齢化社会を迎える中で、市内交通網がないと移動ができなくなってしまう。

どのようにして公共交通網を確保していくかは難しいが、最悪の場合、赤字でもMMシャトルを運用し続けられるようなシステムを考えておかなければならないのではないのか。

- 新青梅街道の拡幅によって中央分離帯が設置され、進行方向のテナントには入れるが、右折して反対側のテナントに入るのはかなり不便になる。Uターンスペースを多く作るなど、右折して入れる方法を考えられないか。

また、自転車の通行空間を車道の分離について、道幅が30mに拡幅した際に、歩道と自転車道が車道より1段高くなり、高低差ができていると安全である。

- 自転車道の舗装がかなり荒れており、うねっている箇所がある。桜の根上がり原因かもしれない。雨が降ると凹んだ部分が水浸しになり危険なので、市は管理や整備を進めてほしい。

- 新青梅街道の歩道や自転車道に関しては、整備イメージ図を見ると車道とは分離しており十分な幅が確保されているので安全だと思う。

運転士不足に関しては、自動運転化が海外で進んでいる。武蔵村山市で対応するのは難しいかもしれないが、いずれそうせざるを得ないのではないかと思う。

市内全体の道路の議論よりも、歩いたときに地域の良さがわかるので、歩きやすいような道を考えたい。市内は道路より歩道が

高くなっているが、民家の出入口が全て切り下げられていて歩きにくいので、改善されると良い。

【報告事項④】

● 資料4に基づき報告

【議題】「地域の魅力」についての基本的な方向性

■ 資料ではこれまで協議会で出ていた伝統芸能や自転車道を紹介したが、こうしたものを活かしたまちづくりを進めていくということと併せて、地域の小さな魅力の積み重ねを大切にしていくという視点も大切だと考えている。

皆さんが地域を歩いているときに風景や眺めのいい場所など、日々の暮らしで感じている地域の魅力を紹介していただきたい。

○ うどん屋が各店舗趣向を凝らしている。また、茶屋がNo. 4駅周辺に店舗を出したいと考えているが継ぎ手がないという話を聞いた。そういったことを吸い上げてほしい。

No. 4駅周辺に狭山茶をメインとした茶店や和菓子の店が欲しい。他にはみかんや苺も生産されている。

○ No. 4駅の近くに武蔵村山市唯一の酪農があり、市内の学校給食にそこで生産されたアイスが出る。市内で牛を飼っていることを知らない人もいる。そういった地元の魅力を使えると良い。

一方で、一個人ではどうにもならないのは問題である。こういった魅力を活性化するために市としてバックアップすれば、魅力を発信していけるのではないかな。

伝統芸能についても、獅子舞の他に祇園囃子があるが、大人世代で笛を吹ける人がいなくなっている。神輿も担ぎ手が少なくなっている。そういったことのバックアップなどソフト面でできないかな。

■ 八王子でも酪農が数件あり、カフェやジェラート店、地元食材を使ったレストランも人気がある。そういった事例も参考になる。

○ 駅前に店舗というのも良いが、広いスペースだけ整備して、トレーラーハウスを設置して店舗として利用できれば、コストはかからないし撤去もしやすく良いと考えている。

また、見た目の良いトレーラーハウスがモノレールから見えると降りたくなる駅になって、そこから狭山丘陵に繋がるようになれば、魅力的な発信ができるのではないかな。

○ 散歩の際に、農家が直売している野菜で良いものがないか探しながら歩くのが楽しみである。時間が遅いと売り切れていることもある。皆さん同じことを考えていて、魅力だと感じているのではないかな。

○ インターネット上の動画で、モノレールの延伸により狭山丘陵が身近になる、野山北・六道山公園の玄関口としてNo. 3駅とNo. 4駅が拠点になるという情報があった。検討する上でのヒントになると考えている。

野山北公園や残堀川の自転車道に単独で活性化目標を置くので

なく広範な視点が必要ではないか？

例えば野山北公園・六道山にフォーカスすると第4駅から二つのルートが考えられる一つは既存の自転車道、桜並木や軽便鉄道遺跡、その先の野山北公園に続く魅力ある自転車道として野山北公園へ散策の基幹道路にする。

もう一つのルートは第4駅から直線的に峰から丘陵に散策道を開き野山北公園に通じる新しいルートを開設。

散策道の両脇は樹木整理や植樹を行ない季節を感じる散策道に育てる、麓には茶屋等を設ける。店舗集約や郷土芸能の発信場所になる。

この方法は既存の自転車道活性化にも新たな展開としてもつながる。

徒歩で狭山丘陵の四季の自然に触れる機会を創出する魅力ある玄関口の第4駅としてアピールすれば乗降客は増え、活性化が進むことが期待できる。

例えばNo. 4駅から狭山丘陵を訪れて、色々と楽しい体験をした後にかたくりの湯があって、そこに浸かってくださいというような楽しみ方をアピールしていけば、東京にもこんなところがあるのかというような、そういう起点の駅になっていく可能性があるのではないか。

○ そのとおりで、魅力はソフトでつなげていかないと、発展していかないと作っただけになってしまう。QRコードでポイントを集めてお店で使えるようにするなど、色々な案が考えられる。

○ 自然を感じながらまちなかを歩いてかたくりの湯に至るという流れは賛成である。桜並木や残堀川を結ぶ形でサイクリングロードの魅力を出していくことも良いと感じた。

また、東大和市や瑞穂町と連携が取れれば大きなまちづくりができるのではないかと感じた。

○ この時期は三ツ木交差点から富士山がきれいに見える。これもひとつの魅力だと考える。

○ 自転車道を使って温泉や狭山丘陵沿いのハイキングコースを回遊して、さらにモノレールでもう少し西側に行けるようなルートをつくると、お金をかけなくても今ある地域資源を活用できる。

また、山王森公園が駅近くにあり、自転車道に直結している公園でもあるので、スケートボードやMTBができる施設をつくと若者を呼び込めるのではないか。

◎ 自転車道のポテンシャルは高いと思うが、認知度は低いと感じている。何か新しい仕掛けを行う必要があるのではないか。

立川のグリーンスプリングスのイルミネーションは商工会が主催しているのか、民間事業者が主催しているのか。また、商工会がやるとすれば費用がかかるものなのか。

○ どちらが主催しているかはわからないが、やるとすればそれなりに費用がかかる。できないことはないが、二番煎じになるのではないか。

自転車道の認知度が低いというのは、そもそも駅がないために

市外から来る手段が車しかなく、自転車道を使わないというところが要因である。モノレールができると変わるのではないか。

まちづくりのテーマである「桜舞う 憩いのまち」について、桜を売りにするのはわかるが、桜が咲いている期間は1か月程度なので、残りの11か月をどうするのかと思っていた。

例えばかたくりの湯の前には歴史民俗資料館もあるので伝統芸能を学んでもらうことや、ふるさと納税の返礼品にもなっている村山大島紬の加工品を作っている人などを巻き込んで、駅前の店舗に置いてもらうことも考えられる。

ずっと桜というのが一年は難しいと思っていたので、自然を通してという意見はとても良い。

- ◎ イルミネーションに関しては常時やるというわけではなく、桜の時期でないときに人に来てもらうという視点である。

夏場は自転車道を東のほうに行くとホテルがいるが、暗いと行きづらいので、誘導する目的も込めて、提灯を配置して風情を思わせてみるなど、四季折々に自転車道をうまく活用しながら施設に向かわせるようにできないか。行政だけでは難しいので良い方法はないか。

目的地に行かせたい、行きたいと思わせるためにもまずは自転車道を知ってもらいたい。

市内ですら知らない人もいるので、地域住民からもポテンシャルを上げていって、モノレール延伸後には外からも人を呼べるようにできれば良いと考えている。

- 桜の時期以外に人が来るような魅力があれば良いというのは自分も言おうと思っていた。駅を拠点として魅力をつなげていくという意見も良い。

また、No. 4 駅から野山北公園まで歩くと距離があり、狭山湖の方へは歩けない。なので、自転車のレンタルがあると良い。

- 里山民家はもっと活用したい。もっと発信していかないともったいない。池に張り出した板張りの舞台はもっと活用できる。

- 道路を変えないと、里山民家の前に大きなお寺があってそちらが目立っている。里山民家が上手くアピールできれば魅力になる。

- 私は市のスポーツ推進委員をやっており、武蔵村山市はスポーツ都市宣言をしているが、イベントを開催しても参加者が少ない。周知も下手で外部から人が来ない。市内の人も知らないという状況なので、運動と他の魅力を結びつけて検討してもらいたい。

- 資料に掲載されているトンネルを通ってみたが、照明など少し手を加えて魅力あるものにできないか。市民から募集して何かできれば良い。音楽を流すとか、地元の若者のバンドなども良い。

桜並木沿いの民家は、個人でカフェ等として使えないだろうか。ちょっとした売り物や手芸をすることができれば、桜並木の活性化につながり自転車道が生きてくる。

- トンネルでは、数年前の桜祭りの際にミニSLのイベントをやったことがある。そういったイベントの開催も良い。

	<p>○ 配布されたパンフレットは羽村市の観光協会が作成しており、武蔵村山市の観光まちづくり協会は協賛という形になっている。 羽村市の観光協会の発信に乗っているだけではアピールにならない。 水道事業、道路、トンネルなど、全部含めてトータルでアピールしていくことが大事なのではないか。</p> <p>■ 本日の意見の概要を整理させていただく。 道路・ネットワークについては、広域的なネットワークに関する意見が多く、交通の不便地域が存在し、むらタクやMMシャトルがあり、将来的に公共交通を担っていく人がいなくなってきた中で、市民の足をどう確保するかという、すぐには答えが出ないが大きな課題が出された。 地域の魅力について、皆さん普段の生活の中で色々なことを見たり感じたりしている。その情報を上手く発信、活用しないと本当の地域の魅力にならないのではないということで、どう活用していくかという話があったと思う。その中で自転車道をうまく活かしながら魅力を繋げていき、No. 4 駅だけでなく武蔵村山全体の魅力につなげていくと意見があった。 かなり前向きで面白い話ができたと考えているので、これを提言書のほうに反映できたらと考えている。</p> <p>【その他】</p> <p>● 次回の第5回は2月7日（土）の開催とし、第6回は3月14日（土）の開催とする。 第3回での吉田委員から提供のあった資料については、ホームページへの掲載を検討する。 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。</p>
--	---

会議の公開・ 非公開の別	<p>■ 公 開 傍聴者： _____ 0 _____ 人</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)

(日本工業規格A列4番)