

No.4 駅周辺まちづくり協議会 提言書



令和8年3月

No.4 駅周辺まちづくり協議会

《目次》

第1章 「No.4 駅周辺まちづくり協議会 提言書」について	1
参考1：多摩都市モノレール延伸事業の概要	
参考2：まちづくりの方針	
第2章 地区の現況と課題	5
2-1 土地利用・景観.....	5
(1)土地利用	
(2)景観	
2-2 道路・交通ネットワーク.....	8
(1)道路	
(2)交通ネットワーク	
2-3 地域の魅力.....	11
(1)狭山丘陵の自然	
(2)自転車道と桜並木	
(3)伝統芸能や特産物	
第3章 まちづくりへの提言	14
3-1 土地利用・景観.....	15
(1)土地利用	
(2)景観	
3-2 道路・交通ネットワーク.....	20
(1)道路	
(2)交通ネットワーク	
3-3 地域の魅力.....	23
(1)狭山丘陵の自然	
(2)自転車道と桜並木	
(3)伝統芸能や特産物	
(4)地域の魅力の連携	
提言の全体像	29
参考資料	31
(1)協議会の流れ	
(2)検討体制	

第1章 「No.4 駅周辺まちづくり協議会 提言書」について

(1) No.4 駅周辺まちづくり協議会とは

多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面への延伸事業は、令和7年3月に都市計画決定、同年11月に事業認可を取得するなど、順調に進捗しています（参考1参照）。この延伸は、武蔵村山市の発展にとって絶好の機会であることから、将来を見据えた積極的かつ計画的なまちづくりが求められています。

このようななか、市は、市全体や沿線全体のまちづくりの方針等を検討し、令和6年度末に「立地適正化計画」及び「多摩都市モノレール沿線まちづくり方針」を策定しました（参考2参照）。

これらの方針等をさらに具体化するためには、将来のまちのあり方を、駅単位で細かく検討する必要があります。そこで、モノレールの延伸に向けたNo.4駅周辺のまちづくりについて協議し、将来に向けたまちづくりの提言を行うことを目的として、「No.4 駅周辺まちづくり協議会」（以下「本協議会」という。）を発足しました。

(2) 提言書とは

本協議会では、市の策定した「立地適正化計画」や「沿線まちづくり方針」等を踏まえ、将来におけるNo.4駅周辺のまちのあり方について協議を重ねてきました。

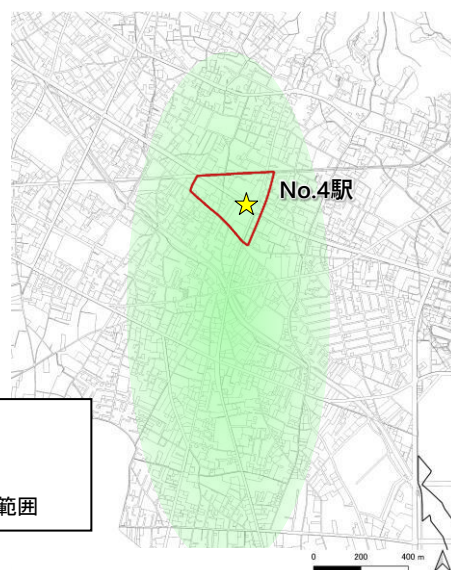
本提言書は、今後のまちづくりに関する提言を「土地利用・景観」、「道路・交通ネットワーク」及び「地域の魅力」の3つの視点で取りまとめたものです。



本提言書を踏まえて、No.4 駅周辺のまちづくりが進められていくことを期待しています。

(3) 協議会及び提言書の対象範囲

No.4 駅は、三ツ木交差点の西側に整備される予定です。また、駅に近接するエリアは、「立地適正化計画」において都市機能誘導区域^{*}に指定されています。

本協議会では、この都市機能誘導区域を中心に、その周辺地域まで対象として、協議を進め、本提言書を取りまとめました。



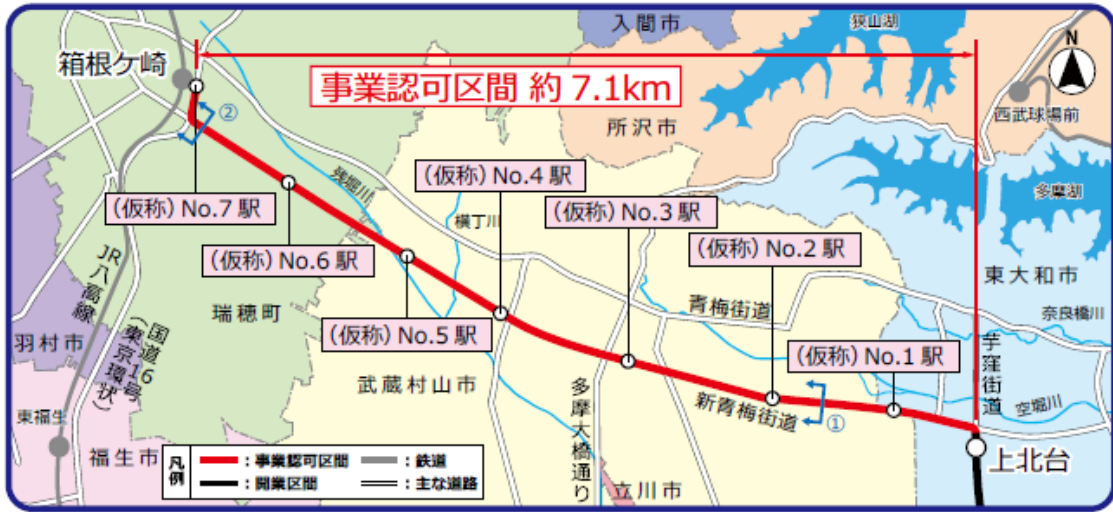
凡例	
	都市機能誘導区域
	協議及び提言対象範囲

※：都市機能誘導区域とは

… 医療、福祉、商業等の都市機能を都市の拠点に誘導・集約することで、各種サービスの効率的な提供を図るための区域

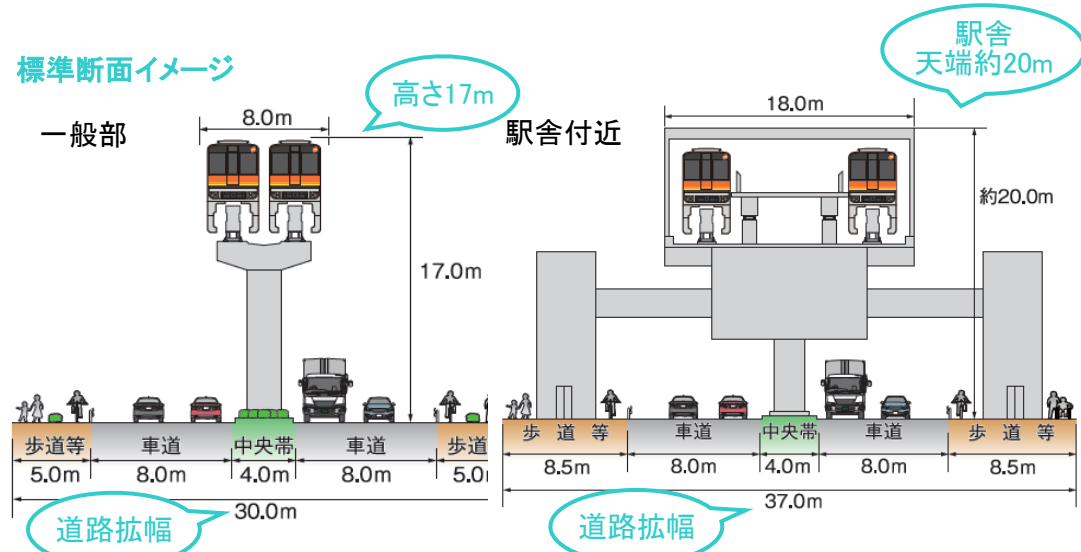
参考 1 : 多摩都市モノレール延伸事業の概要

事業箇所



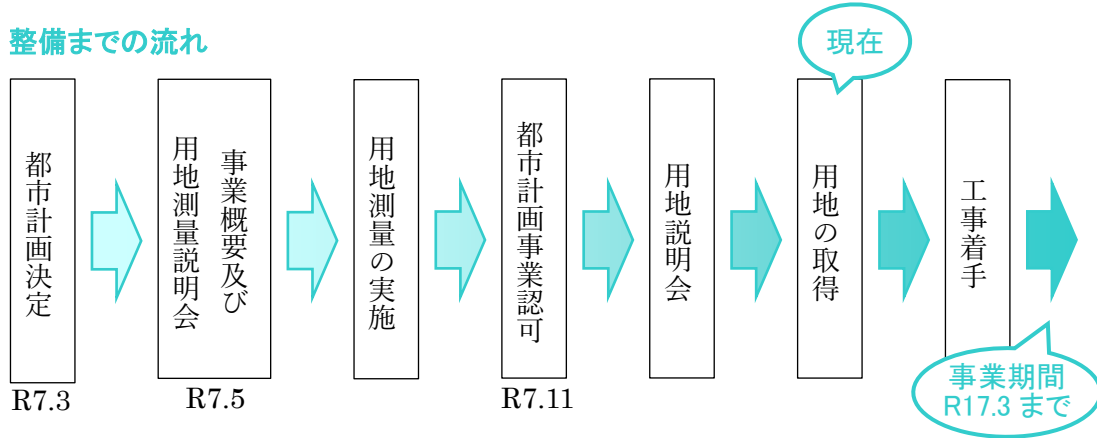
(出典:多摩都市モノレール(上北台～箱根ヶ崎)延伸事業 案内図(東京都建設局))

標準断面イメージ



(出典:多摩都市モノレール(株)パンフレット)

整備までの流れ



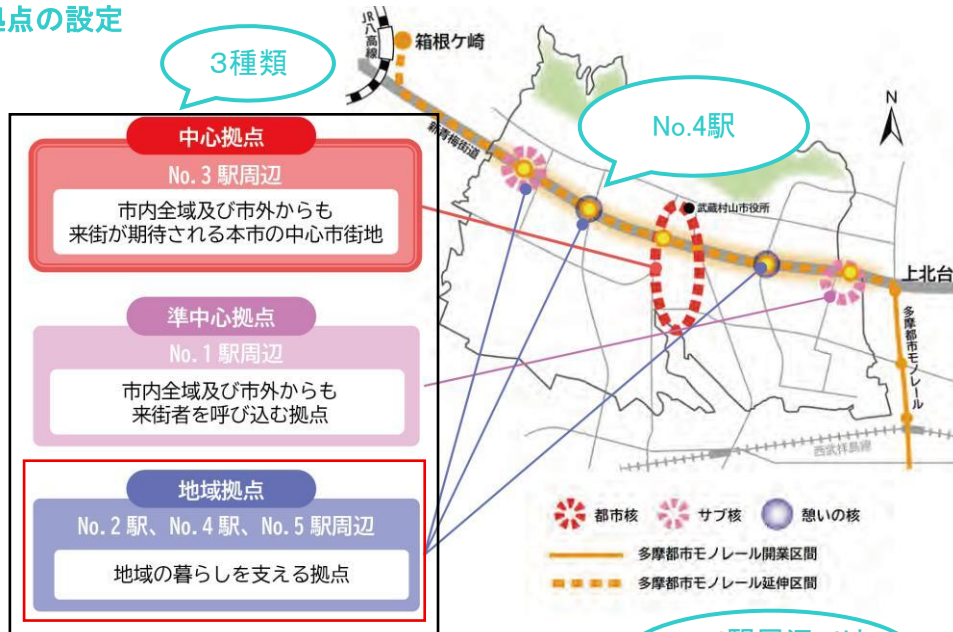
参考2：まちづくりの方針

武蔵村山市立地適正化計画（令和7年3月）

計画の目的

多摩都市モノレールの延伸に伴い、市内に位置付けられる5つの駅周辺について、都市機能の集積、環境の維持・向上を図るべき「核」とし、にぎわいと活力のある拠点を形成することを目的としています。

拠点の設定



誘導施設

機能	施設種別	No.5	No.4	No.3	No.2	No.1	定義
行政	市役所			■			地方自治法第4条第1項に規定する施設
子育て	送迎保育ステーション	★	★	★	★	★	保育施設の登園前又は退園後の子どもを一時的に預かり、保育施設との往来を行う保育サービスを行う施設
商業	複合商業施設 (延床面積50,000㎡以上)			■			複数の小売業、サービス業、飲食業、娯楽等の店舗が1か所に集まった延床面積が50,000㎡以上の大型商業施設
	複合商業施設 (延床面積5,000㎡以上)					★	複数の小売業、サービス業、飲食業、娯楽等の店舗が1か所に集まった延床面積が5,000㎡以上の大型商業施設
	食料品店 (延床面積500㎡ ～1,000㎡未満)	★	★	★	★		延床面積が500㎡以上、1,000㎡未満の食料品を扱う小売店舗（スーパーマーケット、ドラッグストア等）
医療	病院			■	■		医療法第1条の5第1項に規定する施設
金融	銀行・信用金庫等			★			・銀行法第2条に規定する施設 ・信用金庫法に基づく信用金庫、 ・農水産業協同組合貯金保険法第2条第4項第1号に規定する事業を行う施設、 ・日本郵便株式会社法第2条第4項に規定する施設
交流	運動交流施設		★	★	★		運動・健康づくりを通じた交流ができる施設
	青少年交流施設	★					青少年が文化活動、自習及び交流などの様々な活動を行える複合施設
	多世代交流施設		★		★	★	子どもから高齢者までの幅広い世代の方々が集い、相互に交流できる施設

多摩都市モノレール沿線まちづくり方針（令和7年3月）

計画の目的

沿線の将来像やまちづくりの方針等を明確にし、担い手間で共有するとともに、計画的にまちづくりを進めていくことを目的としています。

拠点の設定

まちづくりのテーマ

～桜舞う憩いのまち～
豊かな自然の中で、ゆったり憩う
レクリエーションのまち

将来イメージ

山王森公園
整備された山王森公園では、週末には緑に囲まれてヨガなどのイベントが開催されています。

自転車道
自転車道の再整備や桜並木の適正な管理により、サイクリングやウォーキングが楽しくなります。

自転車道
自転車道の空間を活用したイベントなどが定期的に行われています。

駅前に交流施設ができ、サイクリングやウォーキングの拠点や市民交流の場としてにぎわっています。

静かに暮らせる環境
散歩をしたり、カフェでお茶をしたり、静かに暮らせる環境が整っています。

市民交流

イメージは将来的な建築物及び道路等の配置を示すものではありません。

まちづくりの方針

- 桜並木の野山北公園自転車道を生かしたイベント等の推進及びサイクリング及びウォーキング等の拠点の整備等により、**交流とにぎわいのまちづくり**を進める。
- 自転車道の桜並木、山王森公園及び残堀川などの豊かな自然環境及び落ち着いた住環境の保全を図り、**ゆったりと過ごすことのできる憩いのまちづくり**を進める。

第2章 地区の現況と課題

2-1 土地利用・景観

(1) 土地利用

① 自然が身近な住環境

No.4 駅周辺の土地利用は戸建て住宅中心となっており、宅地の中には農地が点在しています。

北側には野山北公園自転車道の桜並木や自然豊かな狭山丘陵があり、南側には残堀川があるなど、自然が身近にある良好な住環境が形成されています。

こうした自然は、自転車道等でのサイクリングやウォーキングなど、地域の人々の運動にも活用されています。

この自然が身近な住環境を守りながら、子どもたちへの教育や多世代・多文化間の交流に生かしていくことが重要です。

なお、残堀川は地域の貴重な魅力資源でありながら、安定した水量の供給が行われていないことから、生態系や景観が損なわれていることが課題となっています。



落ち着いた戸建て中心の宅地



No.4 駅周辺の農地

現状

- ✓ 自然が身近にある
良好な住環境が形成されている。

課題

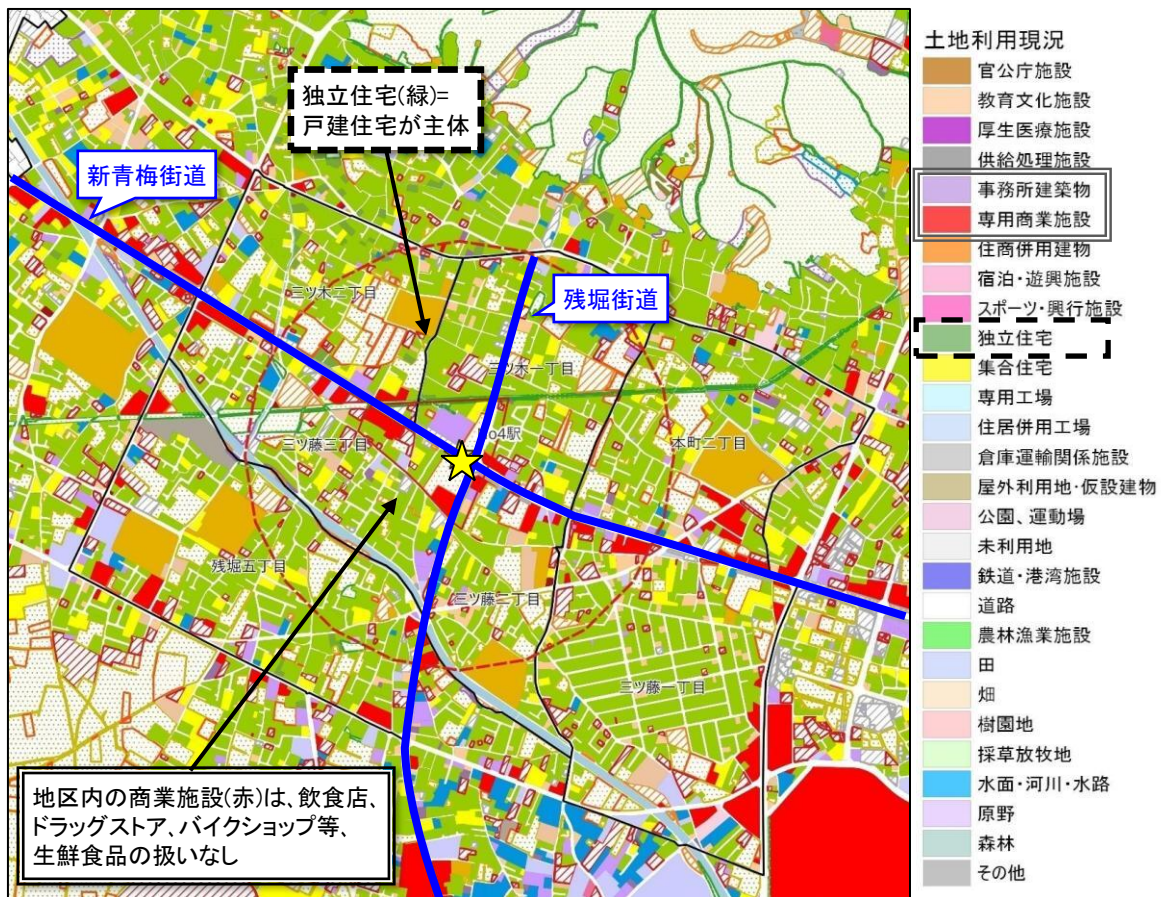
良好な住環境の
保全を図る

② 商業施設・交流施設の不足

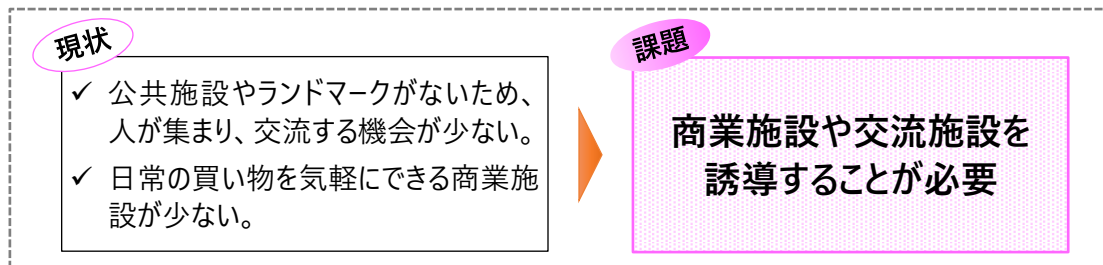
新青梅街道沿いや残堀街道沿いには事務所や商業施設が立地し、様々な用途の建物が立地していますが、都市機能誘導区域※ 内には公共施設やランドマークになるような拠点施設がないため、人が集まり、交流する機会が少なく、また、駅を利用した帰り道に気軽に立ち寄れるようなスーパーマーケットなどありません。(次図参照。)

便利で暮らしやすい、また、にぎわいと交流のまちにしていくためには、スーパーマーケットなどの生活利便施設や、多くの人々が自然に集まる空間を駅の近くに集めていく必要があります。

※都市機能誘導区域については第1章(P1)参照。



土地利用現況図(出典:令和4年度土地利用現況調査(東京都))



(2) 景観

① 良好な眺望

No.4 駅周辺には高い建物がないことから、当地区からは狭山丘陵や富士山を望むことができます。この眺望は、今後当地区に住む人、訪れる人を誘引するための魅力になると考えます。更には、モノレール開業後はモノレールの車窓からの眺望という新たなビューポイントが誕生することとなります。

No.4 駅周辺では、眺望を地域の魅力として保全・活用していくことが重要です。



狭山丘陵
(出典: 武蔵村山観光まちづくり協会)



大将山付近から富士山への眺望
(出典: 武蔵村山市)



多摩都市モノレール完成後の眺望イメージ (出典: Youtube 東京都建設局公式チャンネル)

現状

- ✓ 高い建物が少ないため、富士山や狭山丘陵への眺望がある。
- ✓ モノレールからの眺望という新しいビューポイントが誕生する見込みである。

課題

**地域の魅力として
眺望を保全・活用**

② 落ち着いたまちなみ

No.4 駅周辺では、山王森公園や生産緑地などの緑と落ち着きが感じられる低層住宅のまちなみが形成されており、都心とは違った落ち着いた住環境が地域の魅力となっています。

モノレールが開通し、駅周辺の生活利便性が高まっても、これらの緑・自然環境を大事にしていく視点を持つことが必要と考えます。



山王森公園 (出典: 武蔵村山市)



緑と落ち着きが感じられる低層住宅

現状

- ✓ 緑と落ち着きが感じられる低層住宅の街並みが形成されている。

課題

**緑の保全・緑化を意識した
ゆとりある街並みを保全**

2-2 道路・交通ネットワーク

(1) 道路

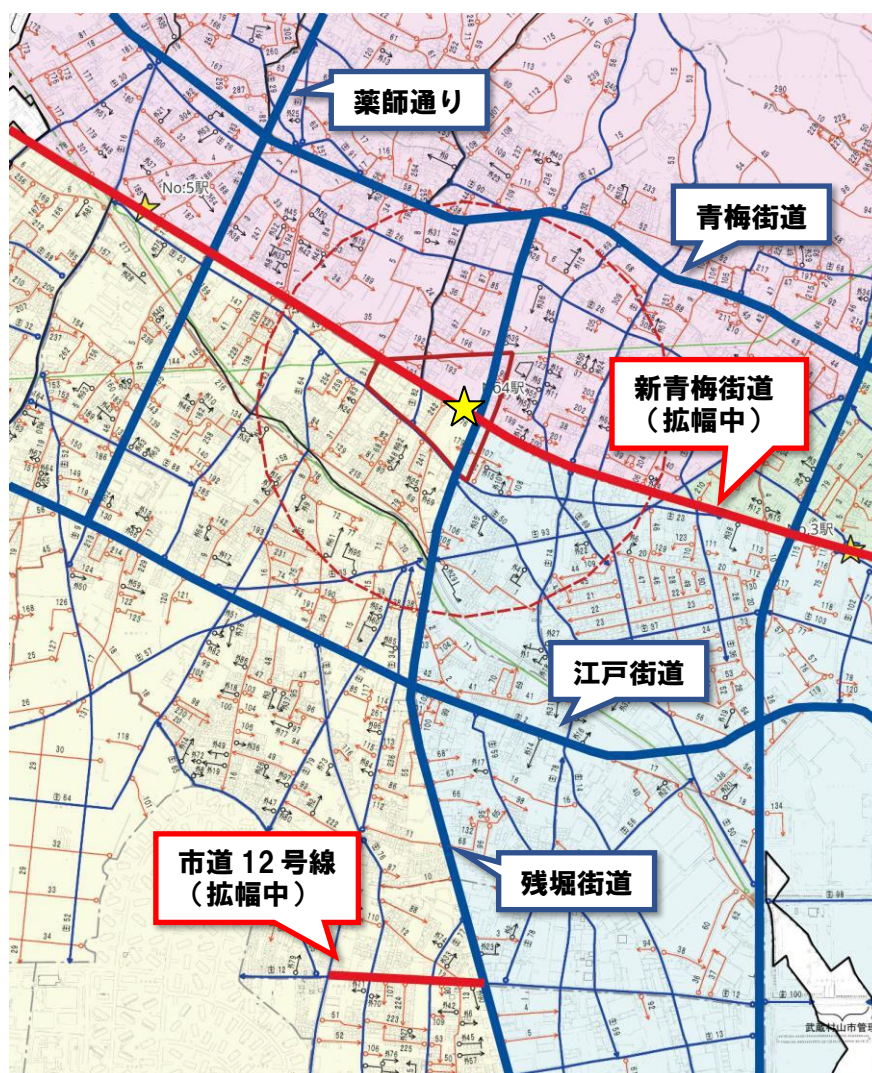
① 広域道路ネットワーク

No.4 駅周辺においては、市内外の主要地点を結び交通網の骨組みとなる骨格道路として、東西を通る新青梅街道及び南北を通る残堀街道があります。また、より広い範囲では都道や主要市道が骨格を形成しています。

モノレールの導入空間でもある新青梅街道は、幅員18メートルから30メートル（駅舎部は37メートル）への拡幅事業が進んでおり、これに伴い歩行者と自転車を分離した歩道も整備される予定です。

その他、三ツ木交差点や主要市道第12号線の拡幅事業なども進んでいます。

広域における交通の円滑化・アクセス向上のため、都市計画道路等の整備を着実に進めていくことが重要です。



現状

✓ 骨格道路となる都市計画道路等の整備が進められている。

課題

都市計画道路等の
着実な整備

② 改善が必要な通行環境

No.4 駅周辺では、歩道が狭い道路や十分な幅員が確保できていない自転車の通行動線、横断歩道が無い部分の横断が散見される箇所があるなど、安全な通行環境が十分に確保されていない箇所もみられます。

また、中には舗装の劣化や雨天時における浸水により、通行が不便又は危険となっている箇所もあります。

これらの道路については、歩行者や自転車が安全に通行できるような環境を整備することが必要です。



新青梅街道における自転車の通行動線
(自転車ナビマーク)



野山北公園自転車道

現状

- ✓ 歩行者・自転車の安全な通行環境が十分に確保されていない。
- ✓ 舗装の劣化や排水機能の不足により不便又は危険な箇所が存在する。

課題

安全に通行できる
環境を整備

(2) 交通ネットワーク

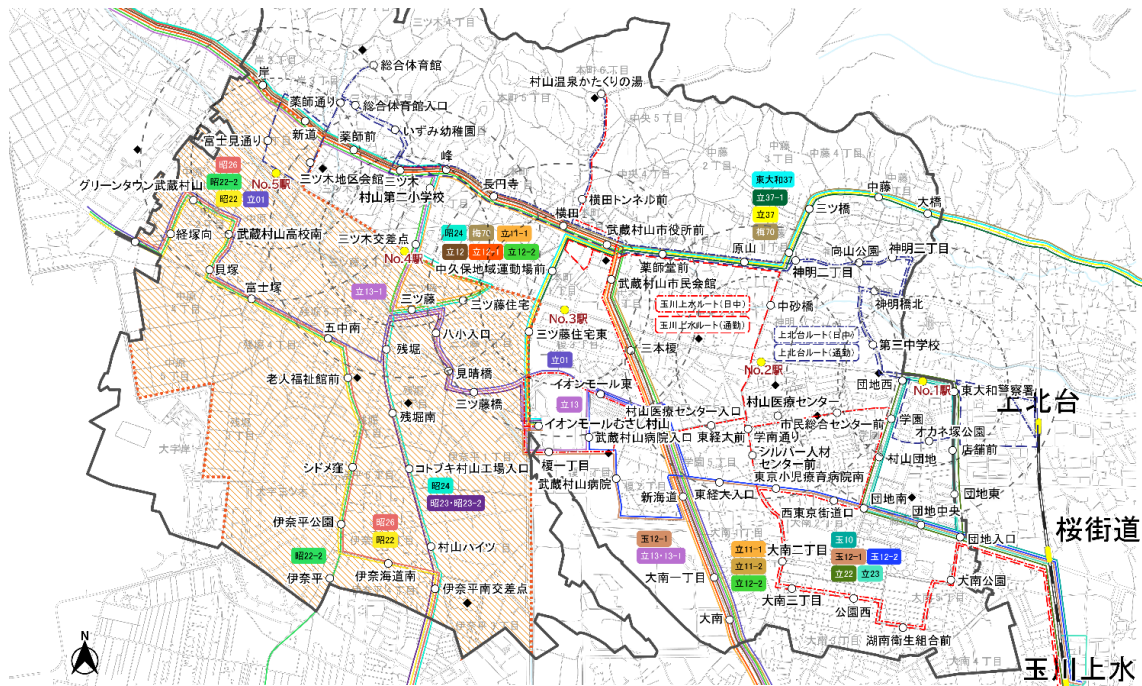
① 見直しが必要な公共交通

No.4 駅の近くには、三ツ木交差点北側に「三ツ木交差点」のバス停があり、立川駅、昭島駅、箱根ヶ崎駅行きの路線バスが運行しています。しかし、運行本数が十分とは言えない状況であり、また、武蔵砂川駅や西武立川駅に繋がる南北方向の路線がありません。

これらを補完するため、武蔵村山市では MM シャトル（市内循環バス）を運行しており、また、MM シャトルが通らない市の南西部ではむらタク（乗合タクシー）が運行されています。これら公共の路線については、居住者ニーズや将来動向等を踏まえてルートや対象範囲等を見直していくことが必要です。

なお、中にはむらタクの利用方法がわからず、利用を見送っている方もいるため、利用方法のレクチャーなどソフト面での対応も必要です。

さらに、全国的にバスの運転士不足が深刻化しており、近隣都市でも路線バスの撤退事例が生じています。このことから、将来に向けた移動手段の確保のため、地域公共交通に係る新たな連携のあり方や、従来の公共交通にとらわれない多様なモビリティの導入について検討することが重要です。



<路線バス>

玉10	玉10	立12	立12
玉12-1	玉12-1	立12-1	立12-1
玉12-2	玉12-2	立12-2	立12-2
昭22	昭22-2	立13・立13-1	立13・立13-1
昭22-2	昭22-2	立22	立22
昭23・昭23-2	昭23・昭23-2	立23	立23
昭24	昭24	立37	立37
昭26	昭26	立37-1	立37-1
立01	立01	東大和37	東大和37
立11-1	立11-1	梅70	梅70
立11-2	立11-2		

<MMシャトル>

玉川上水ルート(日中)	玉川上水ルート(日中)
玉川上水ルート(通勤)	玉川上水ルート(通勤)
上北台ルート(日中)	上北台ルート(日中)
上北台ルート(通勤)	上北台ルート(通勤)

<むらタク>

- バス停
- ◆ 乗合タクシー(むらタク)乗り場
- 乗合タクシー(むらタク)エリア

現在の公共交通ネットワーク(出典:武蔵村山市地域公共交通計画(原案))

現状

- ✓ バス路線が通っているものの、運行本数やルート等に不足がある。
- ✓ むらタクが運行しているが、対象範囲等に不足がある。
- ✓ むらタクの利用方法が浸透していない。
- ✓ 地域交通の維持が困難になっている。

課題

多様なモビリティの導入
なども含めた
公共交通ネットワーク
の見直し

② 多くの方に利用されている自転車道

No.4 駅周辺には野山北公園自転車道や残堀川自転車道があり、歩行者及び自転車の通行空間や散歩などのレクリエーションの場として、多くの方に利用されています。

駅へのアクセス手段としては、公共交通のほか、徒歩や自転車も重要であることから、自転車道を中心に、自転車の通行空間や自転車駐車場の確保などを行い、歩行者・自転車ネットワークを形成することが必要です。

現状

- ✓ 自転車道は歩行者及び自転車の通行空間として多くの方に利用されている。

課題

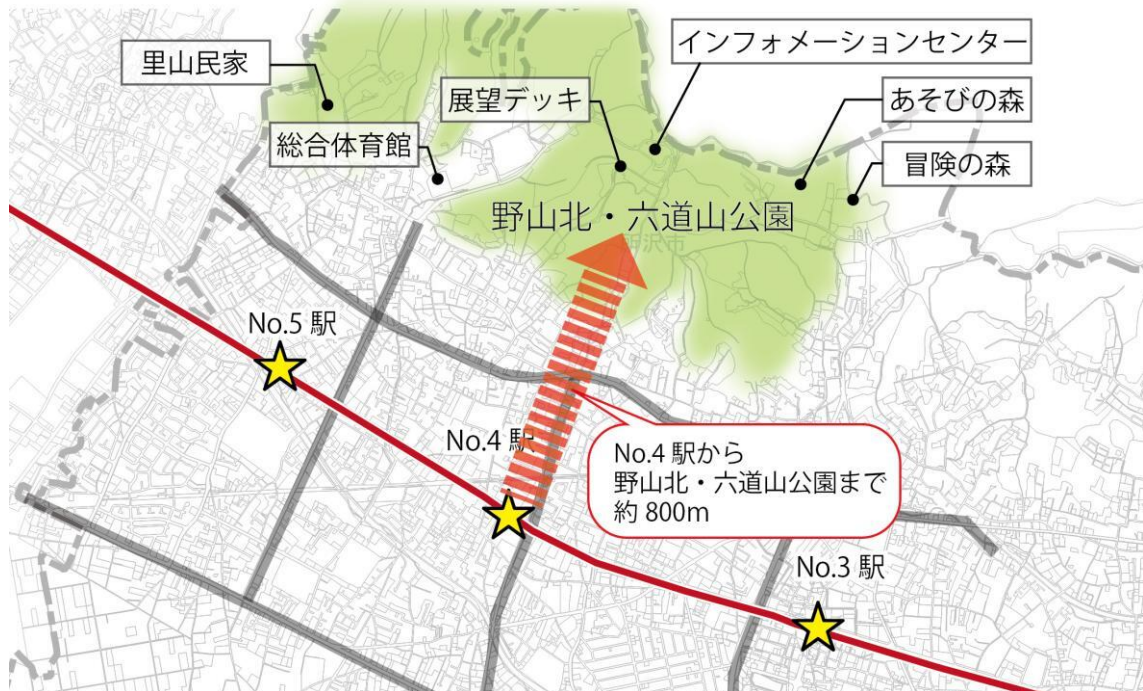
自転車道を中心とした
歩行者・自転車ネットワーク
の形成

2-3 地域の魅力

(1) 狭山丘陵の自然

No.4 駅は他の新駅と比較して狭山丘陵から近い距離に立地しています。

その立地を活かし、野山北・六道山公園内の散策路やあそびの森・冒険の森、展望台といった自然資源を、No.4 駅周辺の魅力としてつなげていく必要があります。



駅から野山北・六道山公園までの距離と自然資源



カタクリ自生地

(出典:野山北・六道山公園パンフレット)



あそびの森・冒険の森

(出典:野山北・六道山公園パンフレット)

現状

- ✓ No.4 駅は他駅よりも狭山丘陵に近い
- ✓ 狭山丘陵内には冒険の森など多数の魅力が存在
- ✓ 狭山丘陵へのアクセスはバスでの迂回ルートが主流

課題

立地を活かした
自然資源の活用

(2) 自転車道と桜並木

No.4 駅周辺には、野山北公園自転車道と残堀川自転車道といった、当地区を特徴づける2本の自転車道が通っています。

① 野山北公園自転車道の桜並木

野山北公園自転車道は、多摩湖・狭山湖建設時に敷設された軽便鉄道の廃線敷を、武蔵村山市が自転車道として整備したものであり、現在は約270本の桜が並ぶ桜並木も整備されています。桜並木では春に桜まつりが開催され、トンネルはロケ等に使用されるなど、地域の大きな魅力の一つとなっています。一方で、桜は樹齢が概ね50年となっており、計画的な更新や管理が必要です。



桜並木での「桜まつり」(出典:武蔵村山市)



横田トンネル(出典:武蔵村山市)

現状

- ✓ 自転車道や桜並木は地域の大きな魅力となっている。
- ✓ 桜並木は更新が必要な時期を迎えている。

課題

桜並木の適切な
維持管理・更新

② 舗装等の老朽化

自動車道はサイクリングや散歩といった運動にも活用されていますが、車止めの錆の進行や舗装面の劣化等が見られます。そこで、地域住民の運動や交流を促進するため、安全安心快適に通行できる環境を整備することが重要です。



野山北公園自転車道の舗装
(出典:武蔵村山市)

現状

- ✓ 自転車道はサイクリングや散歩で地域の運動に活用されている。
- ✓ 自転車道に劣化している箇所がある。

課題

自転車道の劣化への対応

(3) 伝統芸能や特産物

No.4 駅周辺のもう一つの大きな魅力として、横中馬獅子舞や三ツ木天王様祇園ばやしといった伝統芸能が受け継がれています。これらの伝統芸能の魅力を発信するとともに、伝統芸能を生かした交流の促進を図ることが必要と考えます。

その他にも農産物や酪農など、当地区の魅力となる資源が多く存在しています。

これらの魅力は、自転車道や狭山丘陵への散策路等を通じて、野山北・六道山公園をはじめとする各種自然資源や、歴史民俗資料館、その他公共公益施設等へアクセスすることができます。これらの魅力を連携・活用し、1年を通して人を呼び込めるような取組を展開していくことが重要と考えます。



横中馬獅子舞 (出典:武蔵村山市)



狭山茶 (出典:武蔵村山市)



地域資源マップ (出典:武蔵村山観光まちづくり協会「武蔵村山めぐり」)

現状

- ✓ 市を代表する伝統芸能が継承、地域住民のコミュニティ形成にも寄与
- ✓ 農産物や酪農などの地域資源も
- ✓ 自転車道を通じて狭山丘陵や各種施設にアクセス可能

課題

伝統文化の魅力発信と活動を活かした交流の促進
桜の時期以外にも人を呼び込めるような取組

第3章 まちづくりへの提言

以上で整理したまちづくりの方針や課題等を踏まえ、No.4 駅周辺におけるまちづくりへの提言を示します。

なお、提言の内容は、「土地利用・景観」、「道路・交通ネットワーク」及び「地域の魅力」の3つのテーマに分けて整理します。

■提言の要旨

土地利用・景観

自然豊かな街並みを生かしつつ、暮らしと活動の拠点を形成！

- ・自然豊かで落ち着いた良好な住環境や街並みをまちの魅力として保全するとともに、「モノレールからの眺望」を強みとして生かす。
- ・生活利便施設や交流施設等を No.4 駅の近くに誘導し、「暮らしの中心」、「レクリエーション・スポーツ等の活動拠点」、「多様な人々の居場所」となる拠点を形成する。

道路・交通ネットワーク

多様な手段で、安全かつ誰もが移動しやすい交通環境を形成！

- ・モノレールの延伸を見据えて道路の整備や公共交通の再編を進める。
- ・運転士不足やハードの整備には時間を要すること等を踏まえ、ソフト施策による公共交通の利用促進や徒歩及び自転車の環境整備、次世代モビリティの導入検討など、多様な手段を組み合わせ、安全かつ誰もが移動しやすい交通環境を形成する。

地域の魅力

狭山丘陵や桜並木などの特色を生かし、独自の魅力を創出！

- ・狭山丘陵や桜並木、横中馬獅子舞等の伝統芸能、みかんや狭山茶などの特産品をまちづくりに生かしつつ、各種資源を連携し繋げていくことで、他の駅にはない独自の魅力を創出する。

3-1 土地利用・景観

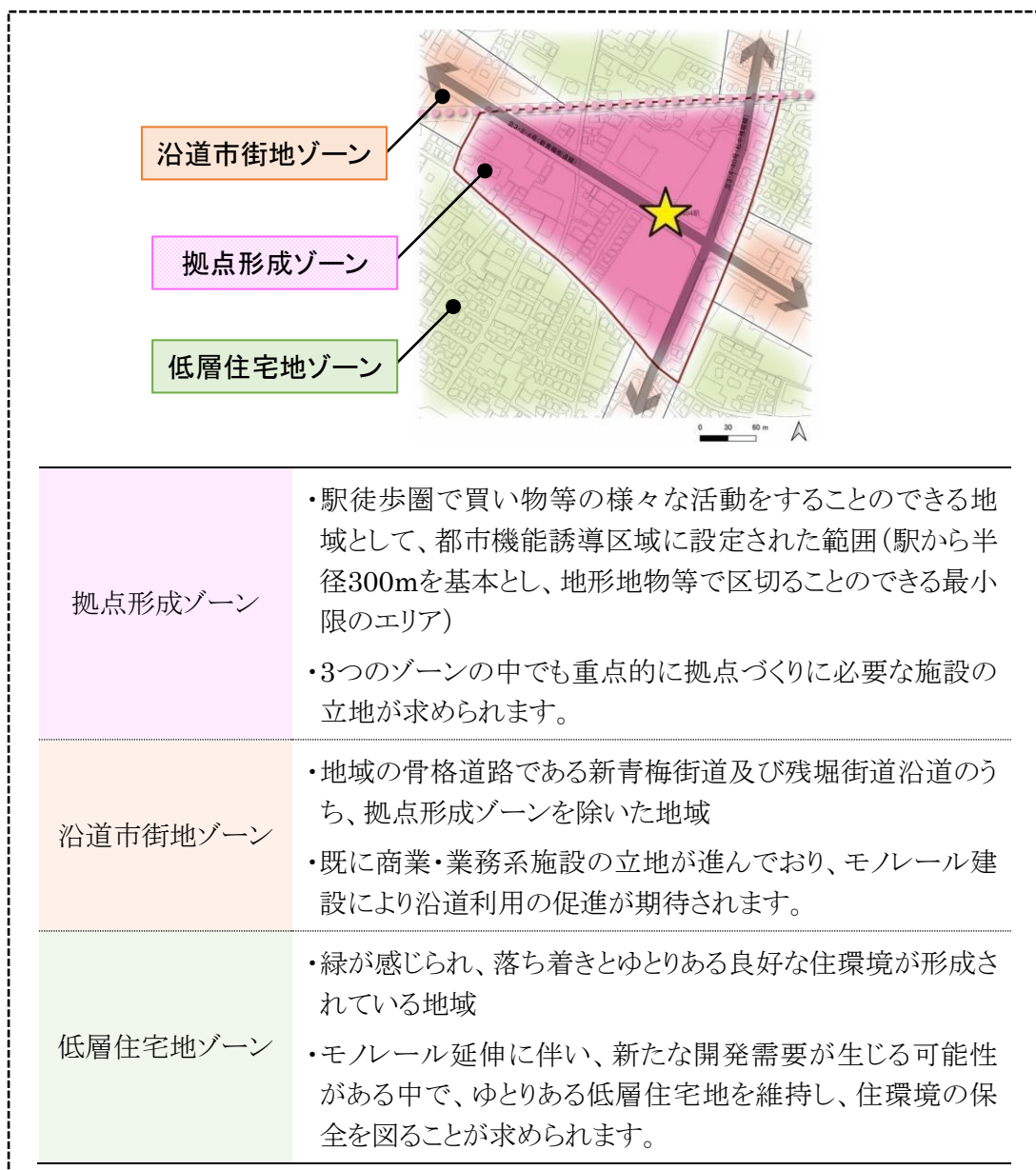
(1) 土地利用

No.4 駅が新設されることを契機に、狭山丘陵や身近な自然と調和した街並み、桜並木など、現在のまちの魅力を残しつつも、まちが代謝していくことで、便利で多くの人が住めるようなまちになっていくことが重要です。

そこで、都市機能誘導区域においては、地域の暮らしを支える拠点、ウォーキングやサイクリング等のレクリエーション・スポーツ拠点、多様な人々の居場所となるように、生活利便施設や交流施設などの立地を促していく必要があります。

※ゾーン区分

土地利用においては、目指すまちづくりを実現するために土地をどのように使っていくかといった観点について、現状の土地利用やこれまで整理されたまちづくりの方向性から、No.4駅周辺を3つのゾーンに分けて検討しました。



拠点形成ゾーン

視点① 生活利便性の高い地域拠点の形成

◎日常の買い物に便利な商業施設の誘導

便利で暮らしやすく、にぎわいと交流のあるまちにしていくためには、気軽に立ち寄れるスーパーマーケット、子育て関連施設、医療機関などの生活利便施設、更に多様な人々が自然と集まる空間が駅の近くに立地していることが必要です。

一方、民間施設については、利益が出る見込みが無ければいつまでも目的の土地利用が図られない可能性があるため、土地の確保等により、土地利用の目途を立てていくことも考えられます。

◎生活支援施設（子育て支援施設等）の誘導

働きに出る人の利便性や今後の子育て世帯の流入促進を図るため、駅付近には、送迎保育ステーションや小規模保育・一時預かり機能、カフェ兼ワークスペース等が必要です。なお、これらの施設は、食料品店や医療機関などの生活利便施設と複合的に立地されることが望ましい。

なお、当該施設の誘導にあたっては、送迎手段やネットワーク、実際の運用も見据えた各機関（保育所や幼稚園等）との連携を考慮することが重要です。

●送迎保育ステーションとは：

保育施設の登園前又は退園後の子どもを一時的に預かり、保育施設との往來を行う保育サービスを行う施設

出典：町田市 HP



視点② 「桜舞う憩いのまち」の実現に向けたレクリエーション拠点の形成

◎多様な人々が自由に使える場（居場所づくり）

多様な人々が気軽に立ち寄り、居場所となるような交流施設が必要です。

こうした施設は、伝統芸能の継承や異文化交流など、地域のレクリエーション拠点として活用していくことも期待されます。こうした施設が本市の西側に少ないことを踏まえると、No.4 駅周辺に立地することが望ましいと考えます。

なお、各駅の施設間における相互利用等の連携も加味した立地、運営や施設の誘導にあたっては、自転車駐車場や当該施設への交通手段についても合わせて検討することが重要です。

◎健康・スポーツ促進施設（サイクリングや散策の発着点・中継点）

No.4 駅周辺には、野山北公園自転車道でのサイクリングや残堀川でのウォーキングなど、運動交流に関する地域資源があります。これらを活用するため、レンタサイクルステーションやカフェ等の飲食店の誘導、ベンチ等の休憩スペースや健康遊具等の設置などに取り組んでいくことが必要です。

また、桜並木、狭山丘陵、サイクリング及びハイキング等の発着点として、来街者に向けた観光案内機能を設けることが望ましいと考えます。

視点③ 地域の落ち着いた住環境との調和

◎住環境への影響が心配される施設の抑制

「桜舞う憩いのまち」のイメージに合った、落ち着いた住環境を維持していくことが重要です。そこで、パチンコ店などの住環境への影響が心配される施設については、立地を抑制していくことが必要です。

また、誘導していく生活利便施設等については、住環境保全の観点や通勤通学時の利便性向上のため、主として駅付近の立地が望ましい。

※拠点形成ゾーンにおける施設の誘導／抑制一覧

【記号の凡例】 ●：立地適正化計画における誘導施設、○：その他施設
□：機能（施設等の一部の空間や活用手法など）

視点	方向性	立地を 促進 する施設
①生活利便性の高い地域拠点の形成	日常の買い物に便利な商業施設の誘導	●食料品店(手軽に買い物ができる施設)
	生活支援施設(子育て施設等)の誘導	●送迎保育ステーション □小規模保育、一時預かり ○カフェ+ワークスペース
②「桜舞う憩いのまち」の実現に向けたレクリエーション拠点の形成	誰でも自由に使える場(居場所づくり)	●多世代交流施設 ○図書館等 □ギャラリー+イベントスペース
	健康・スポーツ促進施設	●運動交流施設 □プール、フィットネス等
	サイクリングや散策の発着点・中継点	○レンタサイクルステーション ○飲食店・カフェ □自転車修理スペース □休憩スペース □観光資源案内(桜並木等)

視点	方向性	立地を 抑制 する施設
③地域の落ち着いた住環境との調和	住環境への影響が心配される施設の抑制	パチンコ屋、カラオケボックス、ゲームセンター等
	隣接する低層住宅地への配慮	〔隣接箇所における建築物の高さや壁面位置に対して一定の規制が必要〕

沿道市街地ゾーン

視点① にぎわいと活力のある沿道市街地の形成

◎沿道型店舗等の立地誘導

既に商業・業務系施設の立地が進んでおり、モノレール駅が建設されることで、沿道利用の更なる促進が期待されます。

視点② モノレールからの狭山丘陵や富士山への見晴らしへの配慮

◎一定の高度利用と眺望の調和

沿線のにぎわい創出を図りながらも、当地域の魅力である狭山丘陵や富士山の眺望やモノレールからの眺望という新しいビューポイントに配慮していくことが望ましい。

低層住宅地ゾーン

視点① 自然と調和した街並みの保全

◎街並みの保全

自然と調和した現在の街並みを保全していくため、既存の緑の保全や緑化を進めることが望ましいと考えます。

また、ゆとりある街並みを保全していくため、敷地の細分化や建て詰まりの防止、建物の色彩などを制限し、周辺の住宅や自然環境との調和を図っていくことも合わせて検討することが望ましい。

さらに、残堀川は貴重な生態系と環境を保全するため、安定した水量の供給が行われるよう改善することが望ましい。



大将山からの眺望
(出典:武蔵村山市)

視点② 安全・安心に暮らせるまちの形成

◎安全な市街地の形成

残堀川周辺は浸水リスクがあることから、浸水対策を進めていくことが必要です。

また、低層住宅地の安全性を高めるため、緊急輸送道路である新青梅街道や残堀街道沿道において建物の耐震化や耐火構造建築物による延焼遮断帯の形成等を促進していくことも必要です。

視点③ 店舗兼用住宅の立地促進

◎住宅地内の憩いの場

ゆとりある住環境を維持しつつも、周辺住民の憩いの場やにぎわいの創出に資するカフェ等の立地は促進すべきと考えますが、落ち着いた住環境への影響に配慮し、小規模な店舗兼用住宅として許容される 50㎡未満の小規模なものが適当と考えます。

(2) 景観

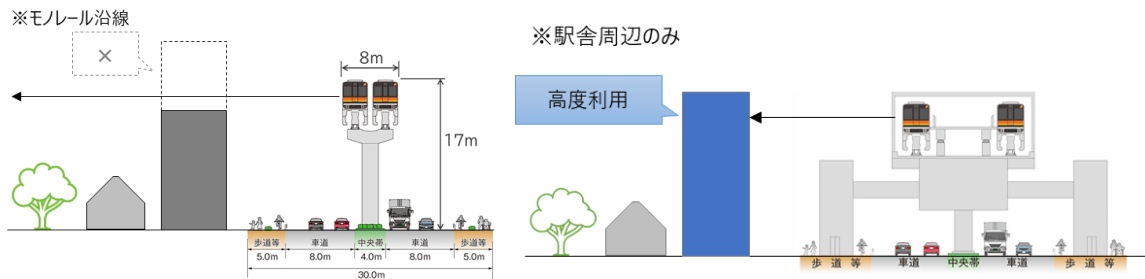
「土地利用」で示したように、地域拠点として利便性の向上を図ることが必要である一方、No.4 駅周辺の地域資源である富士山や狭山丘陵等の景観資源、また、自然と調和した落ち着いた住環境を維持・保全していくことも重要です。

視点① モノレールからの眺望

◎建物の高さの制限

「モノレールからの眺望」という新たなビューポイントが誕生することで、富士山や狭山丘陵への眺望は地域の大きな魅力となります。この眺望を保全するため、沿道市街地ゾーンのうち、新青梅街道沿道における建物は、モノレールの車窓からの眺めを阻害しない高さ（例として14～15mなど）に制限することが望ましい。

一方で、駅の直近においては、地域拠点として利便性を向上させること及び駅舎の構造上、外壁により車窓からの眺望が遮られることから、駅舎と同程度の高さを最高限度として制限することが望ましい。



高さの制限・眺望の確保のイメージ

高度利用を許容する範囲としては、拠点形成ゾーンの全域とすることが望ましいと考えますが、車窓からの眺望により配慮した案②も意見として挙げられました。



赤：駅舎と同程度の高さとする範囲
青：車窓からの眺めを阻害しない高さとする範囲

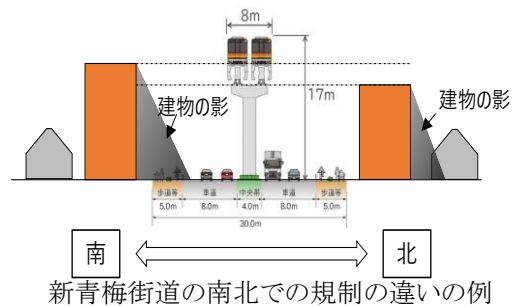


◎建物の高さともちづくりのバランス

新青梅街道の北側と南側では、日影規制や北側斜線制限等の影響により、建築物の高さに地域差が生じることが想定されます。このため、高さの制限をはじめとした各種制限・ルールづくりにおいては、こうした条件の違いを考慮して検討することが重要です。

また、車窓からの眺めを阻害しない高さに制限する区域では、建蔽率の最高限度を上げ、高さを抑えつつ建物のボリュームを確保する方法も考えられます。

一方、駅舎と同程度の高さを最高限度として制限する区域では、展望スペースの設置を依頼するなど、「景観」を共有する方法も合わせて検討すべきと考えます。



新青梅街道の南北での規制の違いの例

3-2 道路・交通ネットワーク

(1) 道路

幹線道路を核とした道路ネットワークを整備し、歩行者や自転車利用者が安全で快適に通行できる環境を実現することが必要です。

視点① 道路ネットワークの形成

◎幹線道路等の道路整備の推進

まちの骨格となる広域道路ネットワークを形成し、交通の円滑化とアクセスの向上を図るため、既に進められている都市計画道路等の整備や交差点の改良を着実に進めていくことが必要です。

視点② 歩行者・自転車が快適に安心して通行できる環境づくり

◎歩行者・自転車の通行空間の確保

歩行者・自転車が安全で快適に通行できるよう、都市計画道路等の整備の機会を捉え、視覚的又は構造的に通行空間を分離するなど、整備を進めていくことが必要です。

◎生活道路等の交通環境の維持・改善

通行時の快適性・安全性を確保するためには、舗装の劣化した箇所や、排水機能の不足により雨天時等における通行の不便または危険となっている箇所を改善することが必要です。

改善を進めるためには、開発事業制度を活用した生活道路の改良や、学校等の関係機関と連携した合同点検等の実施を引き続き行っていくことが考えられます。

※「道路」に係る取組一覧

視点	方向性	取組
①まちの骨格となる道路ネットワークの形成	・幹線道路等の道路整備の推進	・都市計画道路等の整備 ・交差点改良(すいすいプラン)
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・自転車の通行空間の確保	・歩道等の整備 ・自転車が安心して通行できる道路の整備 ・野山北公園自転車道の再整備 ・無電柱化の推進
	・生活道路等の交通環境の維持・改善	・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



道路ネットワークの形成のイメージ

(2) 交通ネットワーク

通勤・通学の不便さが、若年世代がまちに戻ってこない理由の一つとして考えられることから、子育てのしやすいまちとし、若年世代のUターンを促進していくため、モノレールの延伸を見据えて公共交通ネットワークを充実させるとともに、駅を中心とした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を形成することが必要です。

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

◎公共交通ネットワークの再編

モノレールの利用促進や駅周辺の拠点性・利便性向上を図るためには、駅と周辺地域間のアクセスを向上させることが重要です。

そのために、広範囲を対象とする路線バスだけでなく、MM シャトル及びむらたくも含め、市全体を勘案して、運行ルートや運行範囲を見直す必要があります。

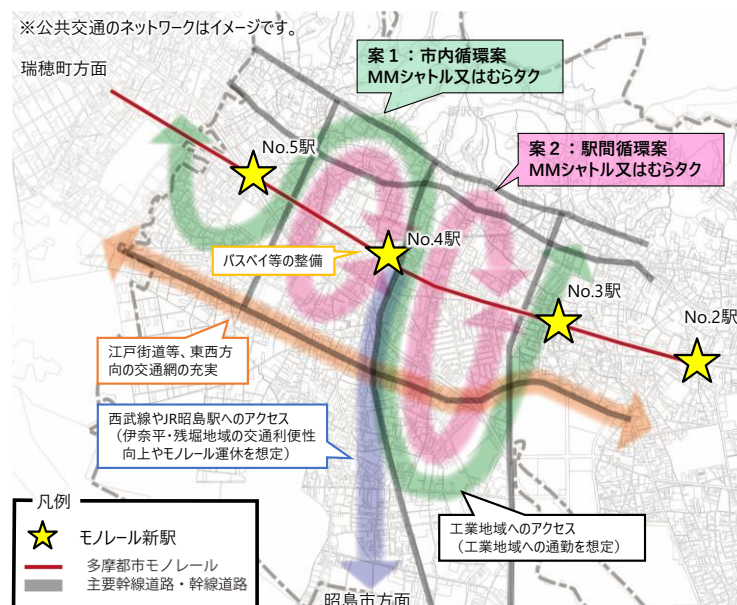
公共交通ネットワークの見直しに当たっては、伊奈平・残堀地域の交通利便性向上やモノレール運休時の代替交通手段という観点から、西武線やJR 昭島駅方面への南北ルートや江戸街道沿い等、東西をつなぐルートも併せて検討することが望ましいと考えます。なお、見直しに当たっては、人口動態等を踏まえたシミュレーションを行うことが効果的と考えます。

また、MM シャトルやむらたくの利用方法のサポートなど、ソフト面の取組についても併せて実施し、公共交通の利用促進を図っていくことも重要です。

◎多様なモビリティの導入・公共交通の維持

近年、運転士不足や利用者の減少等に伴う公共交通の減便・撤退が顕在化しています。こうした環境でも市民生活に必要な交通手段を確保していくため、交通事業者における運転士確保のための取組への支援や、次世代モビリティ・自動運転の導入等を検討するなど、地域公共交通の維持に関する検討を行うことが望ましい。

また、店舗の集積等により駅自体の魅力を向上し、公共交通の利用促進につなげていくことが望ましい。



公共交通ネットワークのイメージ

視点② 歩行者・自転車ネットワークの強化

◎歩行者・自転車の通行環境の整備

No.4 駅周辺にお住まいの方や地域を訪れた方が、野山北公園自転車道をはじめとした地域資源や駅へ容易にアクセスできるよう、歩行者・自転車ネットワークを強化していくことが重要です。そのために、野山北公園自転車道の再整備や都市計画道路等の整備により、歩行者・自転車ネットワークの強化を図ることが必要です。

ただし、野山公園北公園自転車道はゆったりした散歩などのレクリエーション空間

としての性格も持つため、その整備に当たっては、自転車の走行が歩行者の妨げにならないよう配慮することが重要です。

また、都市計画道路等の整備に当たっては、歩行者・自転車が快適に通行できるように、それぞれの通行空間を分離するなど、安全で快適な通行空間を確保していくことが望ましい。

◎自転車駐車場の整備・充実

駅周辺の利便性を向上させるためには、駅利用者のための自転車駐車場の整備が必要です。また、整備にあたっては、原動機付自転車の駐車場も設置することが望ましい。



歩行者・自転車ネットワークのイメージ

※「交通ネットワーク」に係る取組一覧

視点	方向性	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	公共交通ネットワークと交通拠点の再編	<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・利用可能範囲の再検討 ・西武線や JR 昭島駅方面へのアクセスなど南北方向へのネットワークの強化
	多様なモビリティの導入・公共交通の維持	<ul style="list-style-type: none"> ・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理
② 歩行者・自転車ネットワークの強化	歩行者・自転車の通行環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・野山北公園自転車道等の再整備 ・車道と分離した自転車・歩行者通行空間の整備
	自転車駐車場の整備・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・駅近傍に原付バイクも利用できる自転車駐車場の整備・充実

3-3 地域の魅力

No.4 駅周辺には、自転車道や桜並木といった特色ある場所や、伝統芸能、特産物などの地域資源が多く存在しています。No.4 駅が通過駅とならないよう、これらの地域資源を生かして、No.4 駅独自の魅力を創出していくことが必要です。

そのためには、No.4 駅周辺を狭山丘陵に通じる玄関口として捉え、地域資源の魅力を連携させ、線として繋げていくことが重要です。

(1) 狭山丘陵の自然

No.4 駅が狭山丘陵への玄関口となるために、狭山丘陵と距離が近く、歩いてアクセスできるという利点を生かしていくことが必要です。

また、10年後20年後の将来を見据え、自然を守り地域の魅力として生かしていくため、モノレール延伸事業を契機とした環境にやさしいまちづくりを進めていくことが必要です。

視点① 駅から狭山丘陵へのルートの整備

◎No.4 駅から徒歩で狭山丘陵に行けるルートの整備

狭山丘陵が近く、駅から歩いて行けるという立地を生かすために、No.4 駅から残堀街道を北上し、峰の交差点付近から野山北・六道山公園にアクセスするルートを整備することが必要です。

視点② 自然資源を活用

◎自然資源を No.4 駅の魅力として発信

野山北・六道山公園内の展望台やあそびの森・冒険の森、それらを繋ぐ散策ルートを、No.4 駅からアクセス可能な魅力資源として発信していくことが重要です。

また、No.4 駅を訪れる人に地域の魅力を発信するため、駅周辺や狭山丘陵までのルート上に、観光案内所を設置することが望ましい。



(出典:武蔵村山市)

狭山丘陵散策ルートのイメージ

(2) 自転車道と桜並木

自転車道の桜並木は生態系への影響に配慮しつつ段階的に植え替えるなど、計画的に更新・管理を行い、地域の魅力として継承していくことが必要です。

また、自転車道は、桜並木だけではなく、No.4 駅から狭山丘陵や野山北公園などの『魅力ある地域資源を繋ぎ、魅力を生かす道』として活用していくことが重要です。

視点① 桜並木の魅力発信と計画的な更新・管理

◎桜並木の魅力発信

桜並木が地域の大きな魅力として、市民や市外からの方が多く訪れる場所となるには、活用と魅力発信が重要です。

そのために、桜並木周辺におけるカフェ等の休憩できる施設の立地促進やイベントの開催など、桜並木を中心ににぎわいを創出する取組を進めていくことが望ましい。

また、桜が咲いている時期以外にも人に訪れてもらうため、四季折々で楽しめる仕組みについても検討することが必要です。



桜並木のライトアップ（出典：武蔵村山市）

◎桜並木や植栽の更新と維持管理

桜並木を地域の大きな魅力として継承していくためには、計画的な更新や維持管理が必要です。

樹齢を重ねた桜は段階的に植え替えを行う必要がありますが、植え替えに当たっては、生態系に配慮するとともに、管理しやすい樹種や植栽を選定することが必要です。

また、桜並木の維持管理に当たっては、行政と市民が協働して維持管理を行うことも併せて検討することが必要です。

視点② 散歩やサイクリングなどによる運動や交流の推進

◎運動や交流を促進する道路の整備

散歩やサイクリングなどによる運動や交流を促進するため、歩行者や自転車が快適に通行できる環境を整備することが重要です。

そのため、桜の根上がり等により劣化している舗装や老朽化の進んでいる街路灯等の改修を進めることが必要です。

また、空いている空間を利用し、運動交流のための健康遊具や、休憩のためのベンチ等を整備することも重要です。



野山北公園自転車道の舗装
（出典：武蔵村山市）

～自転車道と桜並木を生かした取組の提案～

- 桜名所案内を設置
- 季節ごとの屋外イベント（夜桜ライトアップ、サイクルフェス等）を開催
- No. 4 駅から野山北・六道山公園へのアクセスとして、自転車道・桜並木・鉄道跡を活用した基幹ルート及び両者を直線的に結ぶ新たなルートを整備することで、自転車でも徒歩でも地域の魅力に触れられる周遊ルートを設定
- 桜並木沿いの民家を活用し、カフェや雑貨店を誘導

(3) 伝統芸能や特産物

地域の魅力として受け継がれている横中馬獅子舞や三ツ木天王様祇園ばやしといった伝統芸能の魅力を発信するとともに、伝統芸能を生かした交流の促進を図ることが必要です。

また、村山かてうどんや狭山茶、市内唯一の酪農などの地域資源を生かし、他の魅力と合わせて魅力の向上や発信を行っていくことが必要です。



横中馬獅子舞（出典:武蔵村山市）



三ツ木天王様祇園ばやし（出典:武蔵村山市）

視点① 伝統芸能によるにぎわいの創出

◎積極的な伝統芸能の魅力発信

多摩都市モノレールを活用した魅力の発信や、観光まちづくり協会による取組等を更に展開し、伝統芸能の魅力を市内外に積極的に発信していくことが望ましい。



多摩都市モノレールのラッピング事業
（出典:武蔵村山市）



伝統芸能の紹介冊子(武蔵村山めぐり)
（出典:(一社)武蔵村山観光まちづくり協会)

◎伝統芸能による交流の促進

各行事への参加促進や展示会等や体験型イベントの実施、地域の小中学校におけるまちづくり学習など、伝統芸能による交流の促進を図っていくことが望ましい。

また、継承者が減少している伝統芸能については、官民連携による取組の実施やイベントへの参加を促進し、地域の魅力を将来に継承していくことが望ましい。



まちづくり学習での祭具のスケッチ
(出典:武蔵村山市)



小学校・中学校での機織り体験
(出典:武蔵村山市)

視点② 特産物等の地域資源の連携

◎地域資源の活用

No.4 駅周辺には、村山かてうどんや狭山茶、市内唯一の酪農、農家の直売、村山大島紬等といった特徴的な地域資源・特産品があります。地域を活性化していくためには、これらの特産品を有効に活用していくことが重要です。このため、No.4 駅周辺に特産品を販売するための店舗やスペース等を設置することが望ましい。

また、当地区の周辺に立地し、自転車道にも隣接する山王森公園を有効活用することが望ましい。



村山かてうどん (出典:武蔵村山市)



村山大島紬 (出典:武蔵村山市)



地元農産物の直売所 (出典:武蔵村山市)



直売所マップ (出典:武蔵村山市)

(4) 地域の魅力の連携

No.4 駅周辺が野山北・六道山公園や狭山丘陵に通じる玄関口として注目され、来訪者でにぎわう地域となるためには、狭山丘陵や自転車道、桜並木、特産物等の魅力を単独で活かすのではなく、それぞれが連携し、地域全体としての魅力へと昇華させていくことが重要です。

視点① 複数の魅力を連携して活用する

◎複数の魅力を連携して活用する

No.4 駅及び狭山丘陵を繋ぐ自転車道を中心としたルートを構築し、かたくりの湯や歴史民俗資料館、ハイキングコースといった既存施設をつなぎ、その道中の要所に茶店や特産品等の各種店舗が立地することなどが考えられます。

また、ハード面の整備だけでなく、情報発信をはじめとしたソフト面での取組も重要です。



村山温泉かたくりの湯(現在改修中)
(出典:武蔵村山市)



歴史民俗資料館
(出典:武蔵村山市)

～複数の魅力を生かした取組の提案～

- 駅前で伝統芸能を披露し、認知度を向上
- 官民が連携し、地域の魅力を発信
- 拠点施設に「地域農産物直売所」を誘導
- 「日替わり地域スタッフ制度」を創設し、市民が観光案内やイベント運営補助
- 村山大島紬の加工品を駅前店舗に置く。
- 駅前にトレーラーハウスを設置して店舗として利用する。これをランドマークとし、来街者を増加させる。
- 自転車道トンネルを活用し、ミニS Lの運行やバンド演奏等のイベントを開催
- 自然が身近な環境を生かし、グランピングや自然教育・交流を図る。
- 連携している店舗間で使えるポイントを作るなど、魅力をソフトでつなげる。
- スポーツと地域の魅力を結びつけたイベントの実施や情報の発信等

提言の全体像

土地利用・景観

自然豊かな街並みを生かしつつ、暮らしと活動の拠点を形成！

- 自然豊かで落ち着いた良好な住環境や街並みをまちの魅力として保全するとともに、「モノレールからの眺望」を強みとして生かす。
- 生活利便施設や交流施設等を No.4 駅の近くに誘導し、「暮らしの中心」、「レクリエーション・スポーツ等の活動拠点」、「多様な人々の居場所」となる拠点を形成する。

拠点形成ゾーン

- ・ 日常の買い物に便利な商業施設や子育て支援施設等の生活支援施設を誘導
- ・ 誰でも自由に使える交流施設やサイクリング等に資する運動交流施設を誘導
- ・ 夜間に不特定多数が出入りする施設の立地を抑制



食品店の例



送迎保育ステーションの例
(出典：町田市 HP)



運動交流施設の例
(出典：今治市 HP)

景観（高さ）

- ・ 駅直近は駅舎と同程度の高さに制限

※駅舎周辺のみ



駅直近の高さイメージ

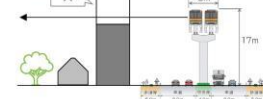
低層住宅地ゾーン

- ・ 自然や桜、緑等に配慮し、ゆとりある住宅地の形成
- ・ 新青梅街道沿道建物の耐震化、残堀川周辺での災害リスク低減を促進
- ・ 小規模な店舗兼用住宅の立地促進

沿道市街地ゾーン

- ・ 沿道型店舗等の立地を誘導
- ・ 一定の高度利用を図りつつ、モノレールからの見晴らしに配慮

※モノレール沿線



モノレール沿線での高さイメージ

道路・交通ネットワーク

多様な手段で、安全かつ誰もが移動しやすい交通環境を形成！

- モノレールの延伸を見据えて道路の整備や公共交通の再編を進める。
- 運転士不足やハードの整備には時間を要すること等を踏まえ、ソフト施策による公共交通の利用促進や徒歩及び自転車の環境整備、次世代モビリティ等の導入検討など、多様な手段を組み合わせ、安全かつ誰もが移動しやすい交通環境を形成する。

地域の魅力

狭山丘陵や桜並木などの特色を生かし、独自の魅力を創出！

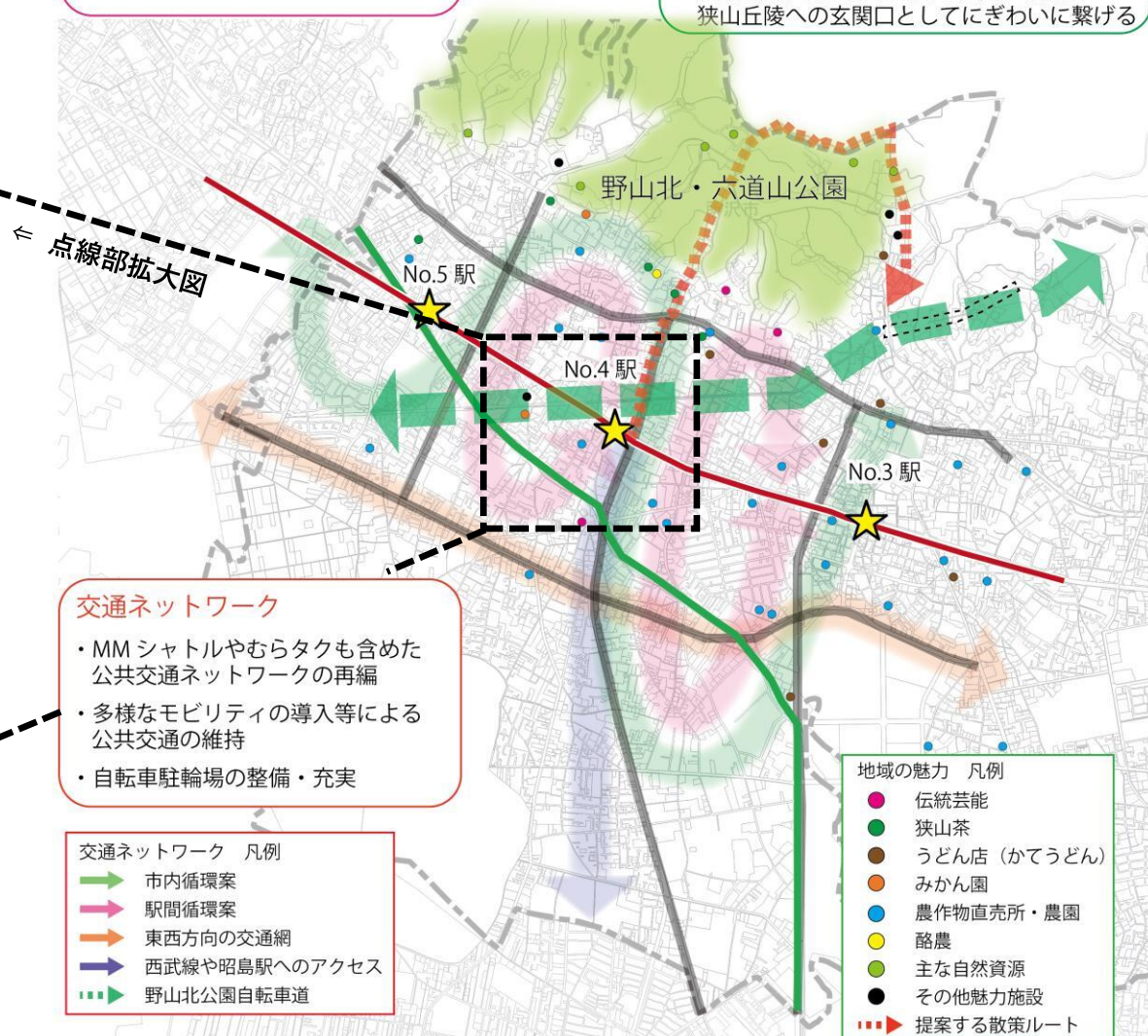
- 狭山丘陵や桜並木、横中馬獅子舞などの伝統芸能、みかんや狭山茶などの特産品をまちづくりに生かしつつ、各種資源を連携し繋げていくことで、他の駅にはない独自の魅力を創出する。

道路

- ・広域道路ネットワークの形成のため幹線道路等の道路整備の推進
- ・歩行者・自転車が安全で快適に通行できる空間の確保
- ・生活道路等の維持改善

地域の魅力

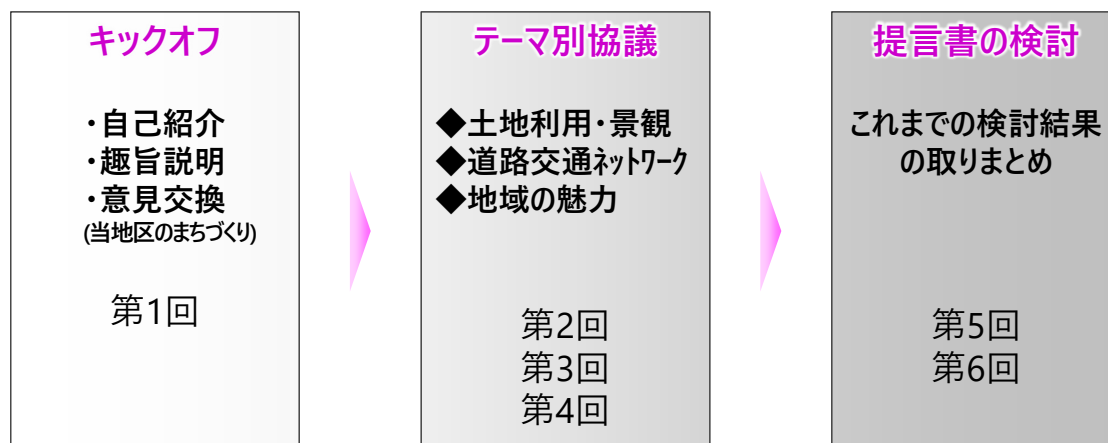
- ・狭山丘陵と距離が近いことを生かした自然資源の活用
- ・イベント開催等による桜並木の魅力発信と計画的な更新・管理
- ・伝統芸能や特産品の魅力を連携・活用し狭山丘陵への玄関口としてにぎわいに繋げる



参考資料

(1) 協議会の流れ

検討の流れ



開催日程

回	日付	協議内容
第1回	令和7年 8月9日	・キックオフ ・自己紹介、趣旨説明、まちづくりに係る意見交換
第2回	令和7年 9月27日	・土地利用、景観に係る意見交換
第3回	令和7年 11月15日	・土地利用、景観に係る意見交換 ・道路・交通ネットワークに係る意見交換
第4回	令和8年 1月10日	・道路・交通ネットワークに係る意見交換 ・地域の魅力に係る意見交換
第5回	令和8年 2月7日	・提言書(素案)に係る意見交換
第6回	令和8年 3月14日	・提言書(案)に係る意見交換

(2) 検討体制

区分	人数
公募委員(区域内)	1
公募委員(区域外)	4
武蔵村山市社会福祉協議会推薦	1
武蔵村山観光まちづくり協会推薦	1
武蔵村山市商工会推薦	2
武蔵村山市都市整備部都市計画課	1
計	10

No.4 駅周辺まちづくり協議会 提言書

令和8年3月

No.4 駅周辺まちづくり協議会