

「多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画（案）」に対する住民意見募集結果及び回答について

	意見の概要	回答
1	<p>計画全体、居住誘導区域、P52関連で町内の「コンパクト・プラス・ネットワーク」の明文化と現在の計画概念に溶け込ませることはやっておいた方が良いのではないか？時期的には早くないと思う。</p> <p>「平成26年8月に都市再生特別措置法の一部改正法、11月に地域公共交通活性化再生法の一部改正法がそれぞれ施行され、生活拠点などに、福祉・医療等の施設や住宅を誘導し、集約する制度（立地適正化計画制度）や、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための新たな仕組みが設けられました。都市全体の構造を見渡しなが、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことにより、コンパクト+ネットワークの実現を図ります。」（国交省重点的施策）より。</p>	<p>P52「モノレールと連携した公共交通ネットワークの充実」では、「地域公共交通計画」について記載していますが、ご意見のとおり、これは、「立地適正化計画」と両輪となって取組を進めるものです。「立地適正化計画」については、P25「第4章上位関連計画におけるまちづくりの方向」において記載していますが、ご意見を踏まえ、P52の記載の充実について検討します。</p>
2	<p>P51 No.7駅</p> <p>現在唯一の駅であるJR八高線箱根ヶ崎駅は、箱根ヶ崎駅は、鉄道では現状で高麗川方面の移動しかできず、立川方面への移動においては拝島駅で乗り換えるしか手段がありません。No.7駅と連絡することにより、西武線、JR、京王線など都心方面や環状交通への移動利便性が格段に向上することとなります。</p>	<p>ご意見を参考に文章を整理します。</p>
3	<p>多摩都市モノレールNo.7駅とJR箱根ヶ崎駅間の乗換流動を活用した商業・業務機能を集積し、駅西口を含めたにぎわいのある駅前空間づくりによって、生活利便性の向上が期待されます。★文言を統一させても良いのでは？</p>	<p>ご意見を参考に文章を整理します。</p>
4	<p>No.7駅へのアクセス性が向上させることにより、モノレール沿線の武蔵村山市、東大和市との日常生活利便性の向上が期待されます。★主語がバスの文章になっているので、主語をNo.7駅とするものです。</p>	<p>ご意見を参考に文章を整理します。</p>
5	<p>箱根ヶ崎駅前への商業施設誘致の動きにつきましては大賛成。大変ありがたい。東口のごちゃごちゃ曲がりくねった道を整備してもらえるとなお良い。東口も区画整理を行うのが望ましい。</p>	<p>JR箱根ヶ崎駅前については、モノレール延伸を見据えたまちづくりにおいて、生活利便施設の誘致を検討します。なお、現在、JR箱根ヶ崎駅東口周辺における区画整理事業の予定はありません。</p>

	<p>P.41“No.7 駅周辺まちづくり計画”（箱根ヶ崎駅）ですが、書かれている図に、“中低層住宅地”の黄色いエリアがあるが、“中高層住宅”エリアも含めたほうが良い。瑞穂町は第1種中高層住居専用地域がほぼ無い状態。鉄道の終着駅という利点があるので、マンションディベロッパーは入ってくると思う。人口増のためにも中高層住宅の開放をしてほしい。人口が増えないと商業施設もすぐに撤退してしまう。八高線の本数も増えない。</p> <p>6 何より若者の流出を止めるには人口を増やして“市”になること。“町”が嫌なので若者は出て行ってしまふ。私もその1人でしたが仕方なく戻ってきた…モノレールは人口を増やすラストチャンス！瑞穂町は昼間人口が比較的多い。しかし夜間人口が少ないのは“町民”になりたくないから。“市民”が良いので他市で暮らしている。今の町長、瑞穂の住民もそうだが、変化を嫌う。仕事柄いろいろな市役所へ行くが、羽村市も入間市も意外とドライ。それで大成功している。新しい風穴を吹き込む必要があると思う。瑞穂は。政権を若い方に交代したらどうか。</p>	<p>青梅街道や都道166号、日光街道等の沿道の用途地域には、主に近隣商業地域や第一種住居地域、第一種中高層住居専用地域が指定されています。横田基地の高度制限等の制約があるため、高層建築物の建築は困難ですが、これらの場所には、マンションが建設可能です。また、この周囲には、低層住宅の良好な住居の環境を保護する地域として、第一種及び第二種低層住宅専用地域が広がっています。用途地域の変更については、既存の住民の住居環境に大きな影響を与えるおそれがあることから、十分な議論が必要です。P41に掲載した図については、当該地域の土地利用に誤解を与えるおそれがあるので、表現の修正を検討します。</p>
7	<p>P.26 No.6 駅も同様。“中低層住宅地”ではなく“中高層住宅地”の1中高を含めましょう。No.6 駅周辺は航空法の外側水平表面エリアになるので中高層くらいの建物は可能。</p>	<p>新青梅街道の沿道では、新青梅街道沿道地区地区計画が定められており、用途地域については、北側が準住居地域、南側が工業地域や準工業地域に指定されています。これらの場所には、マンションが建設可能です。ご意見の趣旨は、容積率の緩和だとお見受けしますが、日影規制等による影響について十分な議論が必要です。また、さらに北側には、第一種低層住宅専用地域が広がっています。用途地域の変更は、No.7駅周辺と同様に既存の住民の住居環境に大きな影響を与えるおそれがあることから、これも十分な議論が必要です。P26に掲載した図については、表現の修正を検討します。</p>
8	<p>P.25 立地適正化計画の“居住誘導区域”がふざけてるのかと言いたくなるくらい少ない。16号バイパスの内側は市街化区域に開放しないのか？農地と宅地の混在で良いじゃないか？農地は武蔵野地区、長岡地区、元狭山地区にかなり沢山ある。農地の相続は重荷で手放したい人は私以外にもいると思う。モノレールが来たら遠い将来だが、瑞穂はベッドタウン化の可能性も秘めていると思う。武蔵村山市の熱の入れようが羨ましい。</p>	<p>P25に記載の立地適正化計画については、別途ご意見を伺う機会を設ける予定です。</p>
9	<p>モノレール駅周辺の用地確保</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公共交通バス用屋根付きバス亭及びバス待機所 2. 企業の送迎バス及び送迎用一般車の駐停車スペース 3. 駐輪場の設置 4. 駅に隣接した商業用地 	<p>No.6、No.7の両駅周辺において、交通広場や駐輪場の整備について検討します。また、No.6駅周辺まちづくりでは、新青梅街道沿線部分を商業用途に利用することを想定します。No.7駅周辺でも、モノレール延伸を契機として、駅前への病院、スーパー等の生活利便施設の誘致等を検討します。</p>
10	<p>駅への持続可能なアクセス手段</p> <p>モノレール駅にアクセスするために現在運行しているコミュニティバスの継続運行は必須と考える。10年先の未来を想像して瑞穂町内の全ての住民がモノレールを利用できる環境にするために駅へのアクセス方法を充実させることが大切。そうでないとモノレール延伸運動をした意味が無くなる。</p>	<p>ご意見のとおり、モノレール新駅を利用するためのアクセスは重要です。そのため、P52に記載のとおり、令和7年度に策定予定の「地域公共交通計画」に基づく取組と連携し、モノレールと地域公共交通とが連携した公共交通ネットワークの充実を目指します。ご意見を踏まえ、記載の充実を検討します。</p>

11	<p>J R八高線の増便要請</p> <p>モノレールが箱根ヶ崎駅まで延伸されるに伴うJ R八高線との接続利便性を計って欲しい。武蔵村山、東大和方面からの八高線利用者も増えていくことを予測してJ Rに五日市線と同等の本数運行を要請して頂きたい。加えてモノレールとJ Rの連絡路に動く歩道を設置して欲しい。</p>	<p>J R八高線と多摩都市モノレールとの接続利便性を向上させるため、連絡通路の整備を検討します。また、J R八高線の増便については、J R東日本に対して継続的に要望活動を行っているところですが、複線化が実現しない限り、現在以上の増便は困難と聞いています。引き続き、車両基地整備及び複線化の早期実現を要望していくことで、増便できる環境づくりに取組みます。なお、動く歩道については、整備費及び維持管理費が膨大となるため、現時点で検討していません。</p>
12	<p>公共交通持続性の為に必要なこと</p> <p>1. 人口増加</p> <p>町の人口を増やす為に、八高線の西側及び国道16号線の内側の農地の規制を解除して総合的な住宅開発を提案します。箱根ヶ崎駅西口より徒歩15分圏内にあるにも関わらず農業振興地域が多く、農業以外に何も出来ず耕作放棄されて草地と化している土地をあちこちで目にする。“緑の回廊”のイメージからはほど遠い残念な状況である。ここを有効利用する手立てを講じて人口増加に繋げて頂きたい。</p> <p>2. 町の目玉（呼び物）を作り出す。</p> <p>町外からジョイフル本田までの乗降客はある程度見込めますが箱根ヶ崎終点まで足を運びたくするような魅力的な何かを皆で考えていく必要がある。それは何か！？ナイスアイデアを皆様で真剣に考えて行きましょう。</p>	<p>1点目についてですが、町では、栗原地区、西平地区、武蔵地区、国道16号沿道地区及び青梅東端線周辺地区の5地区について、市街化区域編入を目指す地区として、瑞穂町都市計画マスタープランにおいて位置付けています。このうち栗原地区、西平地区、武蔵地区の3地区については、東京都の計画に位置付けられていることから、市街化編入に向けた取組みを進めます。また、残りの2地区についても、東京都の計画に位置付けられるよう関係機関への働きかけを行います。なお、ご意見をいただいた箇所については、いずれの地区にも該当しません。</p> <p>2点目についてですが、多摩都市モノレール延伸を契機としたまちづくりでは、町の魅力を高め、モノレールの利用需要を喚起する側面を有しています。現在、町では、産業近代化拠点の形成やまちの回遊性向上の取組を検討していますが、町の魅力をさらに高めるため、皆様からもご意見をいただきながら、町の目玉の創出を検討します。</p>
13	<p>私は元狭山地区に住んでいる。モノレールの箱根ヶ崎延伸は瑞穂町のまちづくりにまたとない機会だと考える。モノレールの通過しない武蔵野、長岡、元狭山地区の住民の関心はモノレール延伸が自分の住む地域づくりにどのように活かされるか。武蔵野は福生とのつながりが強く、長岡は羽村とのつながりや今後モノレールの通過も見込まれるが、元狭山地区は今回の機会を逃したら、永遠に見放された地区になってしまうのではないかと危惧している。</p> <p>人口減少、少子高齢化、核家族、定年の延長、女性の社会進出等が進む中、元狭山地区は大型店舗進出で地元の商店は壊滅し、其の後大型店舗は撤退してしまい買い物難民地化し、医療機関も移転し無医地区化し、生活に必要な施設が満足にない状態。長期総合計画で目指す基本目標5【安全・安心なまち】基本目標6【便利で快適に暮らせるまち】には程遠く感じている。</p> <p>瑞穂町都市計画マスタープランにおいては人口減少等に対応する将来のまちづくりとして「コンパクト・プラス・ネットワーク」を目指しているが、今回の基本計画ではより具体的にスケジュールを示し、モノレール開通までにはコンパクト・プラス・ネットワークシティー構想が確立しているようにしてほしい。例えば「コンパクト」ではどのくらいの大きさを単位とし、その中に、どのような生活関連施設、公共施設等が必要か、又コンパクトとコンパクトをつなぐ交通機関はどうするか、各コンパクトに配置できない大型施設はどのコンパクトに配置するか、またそれをどのようにして誘導していく行くのか等。そして、それを検討していくには地域の人と協働で進めていただきたい。</p>	<p>ご意見のとおり、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸は、瑞穂町のまちづくりのまたとない機会です。人口減少や超少子高齢化が進む中ですが、この機会を生かして、まちの持続可能性を高める必要があります。「コンパクト・プラス・ネットワーク」については、都市経営コストの効率化を図り、身近な地域で誰もが活動しやすく、快適に暮らすことのできる環境を実現するものです。この実現に向けては、「立地適正化計画」と「地域公共交通計画」とが両輪となって取組を進めます。地域の皆さんとの協働を含め、今後、具体的な進め方を検討していきます。</p>

14	<p>No.6駅への移動として徒歩、自転車が増定される。そこで新たに道を作るなら、駅周辺の道路では歩道のバリアフリーや自転車道などの安全対策が必要ではないかと考える。福生都市計画道路3・5・23の断面図には自転車道がない。人・自転車・自動車を分離した安全な道路にした方がよい。また、駐輪場についてイメージ図では平面的な駐輪場になっているが地下も利用した立体的全自動の駐輪場にしたら、土地の有効活用ができるのではないかと考える。</p>	<p>ご意見のとおり、No.6 駅への移動方法については、徒歩や自転車が増定されると想定されます。福生都市計画道路3・5・23号石畑中央線については、幅員12mで都市計画決定しています。自転車は、車道を通行することが原則ですが、安全対策については、関係機関と協議して検討します。また、歩道の整備においては、切下げや切開きに伴う勾配変化等が生じない歩道形式を検討するなど、歩行等の円滑化を図ります。駐輪場については、地下も利用した立体的全自動の駐輪場にすることで駐車台数の確保や土地の有効活用に繋がる可能性があります。一方で、整備費や維持管理費が、平面駐輪場と比較して膨大になります。駐輪場の在り方については、費用対効果も含め、総合的に勘案しながら、検討します。</p>
15	<p>6駅周辺のまちづくりで「イノベーション創出ゾーン」「産業育成ゾーン」「農地活用ゾーン」と今後の瑞穂町を変革していく事業が企画されているが、それを推進するには多くの有識者の協力や町内事業者の協力・連携が必要である。推進するための組織づくりを早くして、イメージが湧くような計画にしてほしい。特に、今後の瑞穂町のまちづくりを考えると横田基地と狭山丘陵を除く土地の約3割を占める農地をどうするかは、避けては通れない問題だと考える。農業の生産額は約8億円/年、製造業は農地の約2/3の土地で約6000億円/年の生産をしている。また、製造業は農業従事者数とは比べ物にならない雇用を創出している。スマート農業を導入できる個人経営者が瑞穂町に何人いるか、新規就農者が集まり会社組織ができるか、参入する企業があるか、海外や、すでに先進農業をやっているところに勝てるのか。しっかり瑞穂町の農業の将来を描いて、失敗の無いよう慎重に進めてほしい。</p>	<p>町では、No.6 駅周辺まちづくりの検討を進めるに当たり、工業や農業に関する知見を有する学識経験者等による専門委員会を設置する予定です。専門委員会での議論を踏まえるとともに、地域住民のご意見を聴取し、地域の課題をしっかりと捉えながら、検討を進めます。</p>
16	<p>17ページの沿線の将来像、施策の方向性で重点施策として企業や大学の誘致がある。これからの瑞穂町発展のためには若者の力が大切。若者が瑞穂町に留まるためには働き甲斐のある雇用先があること。また瑞穂町を新しい町にするためには、研究機関や大学の力を借りることが必要不可欠になる。モノレール延伸のこの絶好の機会に積極的に推進してほしい。</p>	<p>ご意見については、平成30年12月に東大和市・武蔵村山市・瑞穂町で策定した「モノレール沿線まちづくり構想」において、重点施策の一つとして示しています。ご意見を踏まえ、記載の充実を検討します。</p>
17	<p>瑞穂町の町づくりを考えると、隣接自治体との連携は非常に大切である。東大和、武蔵村山とは沿線まちづくり構想で連携していますが、羽村市、福生市、青梅市、入間市、（飯能市）との連携も重要。特に入間市、（飯能市・所沢）は埼玉県であるため連携が薄いのではないかと心配している。元狭山地区は、南は狭山丘陵で分断され、北は埼玉県で埼玉県側との連携を進めないと発展しづらい位置にある。例えば箱根ヶ崎と入間市にある大規模アウトレット施設を結ぶバス、箱根ヶ崎と小手指を結ぶバス（路線確保のための1便/週あり）があると、瑞穂の人は入間市の大規模アウトレット施設や商業施設が利用しやすく、西武線のアクセスもできるし、入間や所沢の人がモノレールへアクセスできるようになる。</p>	<p>ご意見のとおり、隣接自治体との連携は非常に重要です。入間市については、都県境を超えて人の往来があると認識しています。今後、周辺自治体とも意見交換等を行いながら、どのような連携を図れるか検討します。</p>
18	<p>瑞穂町には幹線道路として国道16号、新青梅街道、日光街道がありますが、国道16号が活用されていないと感じております。今回の計画では16号沿道地区としての沿道サービス施設集積となっていますが、小規模であります。元狭山地区の賑わい創出には、バイパスに入る前の埼玉県境からの部分も沿道の市街化の拡大をし、ここに含めてほしいと思います。</p>	<p>国道16号沿道地区については、交通量の多さを生かし、広域交通利便性の高い幹線道路沿道にふさわしい商業・業務・沿道サービス施設など立地する沿道サービス地の形成を図ることが「瑞穂町都市計画マスタープラン」に記載されています。今回は、ご意見として伺います。</p>

19	<p>「モノレール延伸」が中心となる計画となっているので、計画において武蔵野地区、長岡地区、元狭山地区が置いてけぼりにされている感じがある。</p> <p>モノレール延伸に伴う、武蔵野地区、長岡地区、元狭山地区へのメリットも、記載されていると良いかと感じる。(52Pには少しありますが)</p>	<p>モノレール延伸の効果については、沿線のみならず、町全体の発展に寄与するよう、検討を進める必要があります。そのため、第7章の記載の充実について検討します。</p>
20	<p>P21-22 “田園”という記載が気になる。響きは良いですが、田んぼはない。かといって、畑というイメージがイマイチ。よい表現はないか？</p> <p>ファーム（farming）エリア、カルティベーション（cultivation）ゾーン、生物多様性（biodiversity）ゾーン・・・などなど</p> <p>カタカナ語が多く、高齢者にはわかりにくい表現があります。インキュベーション、イノベーションなど</p>	<p>P21からP22については、「瑞穂町都市計画マスタープラン」の記載に整合させています。今後、計画全体を通して、伝わりやすい表現方法を検討します。</p>