

## 第1回会議におけるアンケートの質問に対する回答

Q：隣町との協議、進め方で交流がありますか。

A：事業者である東京都と沿道市町の東大和市、瑞穂町、武蔵村山市で構成される「新青梅街道の整備に関する行政連絡会」において、連絡調整や情報交換等を定期的に行っています。また、今年度から瑞穂町と共同で「多摩都市モノレール上北台・箱根ヶ崎間延伸に関する共同研究会」を立ち上げ、調査・研究を行っているほか、東大和市、瑞穂町と2市1町で沿道まちづくりについて打合せ等を随時行っています。

Q：18mから30mに拡幅となった根拠について、何故30mなのか。車線数は変わらないようだが、渋滞解消になるのか。

A：30mの根拠ですが、道路の新設又は改築に当たっては、道路構造令という法律の中で、道路の種類や交通量等により、道路の幅や車線の数の基準があり、これに基づき東京都が決定したものと考えます。

拡幅後の道路構造の詳細は、今後、交通管理者との協議により決定すると聞いておりますが、1車線当たりの幅が広がるため走行性が向上するほか、主要道路との交差点部の右折レーンの整備に加え、中央分離帯が新設されるため、右折可能箇所以外での右折がなくなります。また、停車帯ができるため駐停車車両の影響が少なくなります。

このため、車線数は変わりませんが、渋滞は緩和されると考えられます。

Q：30mになることによって、新青梅街道の北と南でますます土地の価値に差が出ると思いますが、その点はどのように考えているのか。日影等の関係で、北側は高い建物はたちません。

A：拡幅整備にあわせて、現状より高い建物が建築できるように沿道の都市計画を変更していきたいと考えていますが、狭山丘陵をはじめとする景観にも配慮する必要がありますので、今後、建築物の建築に関するルールを協議会で皆様と検討し、南北で差が生じないような方策も含めて決定していきたいと考えています。

Q：都市核となる駅からイオンモールまでの移動手段は歩きとバス？

A：モノレールが開通した際には、都市核の駅を中心として、路線バス及び市内循環バス共に抜本的な路線見直しが必要となります。路線の見直しに当たって、イオンモールへどのように路線を設定するかは、その時の需要や交通事情等を見極めた上で決定するべきと考えています。

Q：市外からの集客見込みは、どの程度を想定しているのか。

A：モノレールが延伸された場合の需要予測は、過去の調査において実施しておりますが、市外からの集客数に限定して予測するのは困難なため、現在のところはありません。