

(仮称) 多摩都市モノレール沿線まちづくり方針(素案)に対する市民の意見及び市の考え方

1 意見募集期間

令和6年11月1日(金)～令和6年12月2日(月)

2 提出方法別の提出人数及び意見数

提出方法	提出人数	意見数
持 参	1人	16件
郵 便	0人	0件
F A X	0人	0件
H P	6人	9件
合計	7人	25件

3 (仮称) 多摩都市モノレール沿線まちづくり方針(素案)に対する市民の意見及び市の考え方

No	意見の主な内容(基本的に原文のまま)	市の考え方	変更
第1章 はじめに			
1	該当ページ P 3		
	都市計画は今の生活状況(特に交通機関)を踏まえて総合的に計画されるもの、モノレールはそのコンセプトの一つではあるがあまりにも依存しすぎている気がします。現状の都市状況は南の西武線、青梅線への人の動きが主でありこれからも変わらないことを踏まえ、それにモノレールがプラスされる総合的都市計画がみたい。	市全体の総合的なまちづくりの方針としては、本方針の上位計画である武蔵村山市第二次まちづくり基本方針がございますのでそちらをご確認ください。なお、本方針の内容については、まちづくり基本方針の改定の際に反映します。	無
第2章 多摩都市モノレールの延伸計画			
2	該当ページ P 13		
	<p>新青梅街道の信号機削減、信号機統合制御により赤信号による停車を減らし、大気汚染と騒音を軽減する。</p> <p>エンジンはアイドリングの 때가最も不完全燃焼となり排気ガスが汚い。また、発進・加速は余計な燃料を消費して排気ガスを増やすと共に騒音の原因になる。加減速時のタイヤ摩耗によるカスが汚染源となる。</p> <p>(1) 駅にはエレベーター付きの歩道橋が併設されるから、駅近傍の交差点は左折専用として左折車線を設置し信号機を置かないようにする。</p> <p>(2) 制限速度近くの一一定速度で走行すれば青信号が続くように信号機を統合制御して停車回数を削減し、大気汚染と騒音を軽減する。</p>	(1)(2) 新青梅街道の拡幅については東京都が事業者となりますので、ご意見を関係部署に伝えます。	無
第5章 沿線の将来像とまちづくりの方針			
3	該当ページ P 59		
	道路整備に関しては現在進めているものを着実に進めて欲しいと思います。歩道および自転車転車がより便利な街を期待しています。	現在整備中の都市計画道路について、引き続き着実に整備を進めてまいります。	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
4	<p>該当ページ P 5 9</p> <p>これ以上緑を減らさないで欲しい。 人間が住みやすいと言う事は動物や自然な物にとっては迷惑な話し。自分の事、金の事、利権しか考えない人しかいなくなった。とても残念。 人間は地球に住まわせてもらっていると言う事を忘れてはならない。このまま自然を破壊していけば必ず大災害は免れない事は容易に考えられるのに。 それより、災害時に活動をすぐ行える様に、区画ごとに、空き地を用意し、そこにはショベルカーなど災害時にすぐ動けたり活用できる土地が必要だと思います。 避難所は危険な場所でもあるので、少しでも人を分散させるべきです。 モノレールも今まで必要無かったし、いらないと言う住民もいます。 少数意見も聞いてほしい。</p>	<p>市では、多摩都市モノレールの市内延伸を最重要施策として位置付け、その実現に向けて長年取り組んできたところでございます。市民の皆様からも早期延伸の声を多くいただいております、引き続き延伸に向けて取り組んでいく考えでございます。</p> <p>なお、本方針においては、オープンスペースの創出や緑豊かなまちづくりを施策として位置付けております。</p>	無
5	<p>該当ページ P 5 9</p> <p>商業施設誘致</p> <p>No. 5 駅周辺の岸・中原にはかつて小規模なスーパーマーケットが各 1 軒あり、地域住民が歩いて行って最寄品を購入できる場となっていたが、何れも閉店した。その程度の商圈・店舗規模では事業が維持できなくなったことを意味する。新青梅街道沿いで成り立っている店舗は自動車ディーラー・自動車用品・ホームセンターなどの専門品、買回り品の店舗か飲食店であり地域住民が通って交流が促進されるような場ではない。モノレールが通って駅ができ、素案の目標どおりに人口が増えたとしても、これに変化を起こすような規模ではない。従って、駅周辺に最寄品商店や小規模飲食店を誘致して住民交流を促す(賑わいを創り出す)方策はうまくいかないだろう。郊外の駅前商店街はどこも衰退している。</p>	<p>モノレールの延伸により人の流れが駅を中心としたものになっていくことが想定されるため、各駅の周辺に商業施設及び生活利便施設等を集積し、駅を中心とした暮らしやすいまちづくりを進めていく必要があると考えております。</p> <p>商業施設及び生活利便施設等の集積については、用途地域の変更及び立地適正化計画の支援制度の活用等により、土地利用の誘導を図ってまいります。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
6	<p>該当ページ P 5 9</p> <p>素案にありましたが、商業施設増加に向けた用地変更は人口増加や知名度増加に対して非常に重要と考えます。これは適切かつ確実な議論を続けて欲しいと思います。また現在の商店街の再興も同様に重要と考えます。（どちらも「すべての年代」において、良い影響があると思います）</p>	<p>駅周辺に商業施設等を誘導するため、用途地域の変更に関する検討を適切に進めてまいります。</p>	無
7	<p>該当ページ P 5 9 P 8 5 P 9 0</p> <p>戸建て低層住宅の活用を図る。</p> <p>将来的な人口減少局面ではマンションなど大規模な施設や行政規模でのサービスなどのインフラを維持するのが難しくなっていく。その際にコミュニティの活動によって地域社会を維持していくことが、今まで以上に重要になっていくと推定する。昔の農村生活がコミュニティに依拠していたのに、ある意味近くならざるを得ない。コミュニティの活性化のためには低層住宅が適しているとされているし、戸建て住宅に住んで地域社会に根を下ろして暮らしてくれる住民を誘致することがよいと考える。比較的広い住宅が、比較的安価で、空が広い、という武蔵村山市の良さを生かすことにもなる。そうした観点から、素案の土地利用に関する方針3施策3「中高層集合住宅の立地による駅周辺への人口集積」には反対する。新青梅街道南側の多くがそうであるような、比較的新興の住宅地では多世代で住める構造の住宅ではなく、子供世代は外に出て家を引き継がないケースが多くみられる。グリーントウン中原のような地区が一斉に販売された街では住民の年齢分布が偏っており、ある時点で急速に空家が増えていくと予想される。既に起こっているが、更地として販売される場合、放置すれば分筆して狭い住宅になって販売されるケースが多くなり、ゆとりある街というコンセプトが崩れていく。持ち主が変わっても、家屋や宅地を継続的に活用して街の特色を維持できるような支援策が必要と考える。</p>	<p>市としては目標人口である 85,000 人(令和 42 年時点)を目指し、駅を中心に商業施設及び生活利便施設等を集積した上で、駅周辺の利便性の高いエリアに人口を集中していきたいと考えていることから、駅周辺については一定の高度利用を図っていく必要があると考えております。</p> <p>一方で、落ち着いた低層住宅地は本市の魅力であると捉えており、駅周辺や沿道を除いた部分については、良好な住環境を保全していく必要があると考えております。</p> <p>本方針と同時期に策定予定であります立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域に基づき、駅の近くは一定の高度利用、離れた場所は低層住宅地の保全を行い、駅を中心としたメリハリのあるまちづくりを進めてまいります。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
8	<p>該当ページ P 5 9 P 8 1 P 8 6</p> <p>人口規模の観点から、工業・商業は「立川圏」として最適化するのが妥当であり、当市独自の重点投資は行わない。</p>	<p>武蔵村山市第二次まちづくり基本方針において商業・工業の振興を掲げていることを踏まえ、駅から工業地域へのアクセス向上及び商業施設の立地誘導等、商業・工業の振興を図っていきたいと考えております。</p>	無
9	<p>該当ページ P 6 0</p> <p>駅・自宅間のラスト1 マイル (1.6 km) 交通 新青梅街道から南北各 1 km の範囲内は徒歩圏と考えると、2つの課題が残る。 (1) 高齢等で歩行が難しい人の交通手段 電動車いすや電動カート（いわゆるシルバーカート）を活用する。しかし、導入価格、自宅での雨を避けた保管、駅での駐車、といった問題がある。このため、コミュニティ・センターからの都度レンタル方式とする。 (2) 新青梅街道から 1～1.6 km の範囲の住人の交通手段 北側は中藤や神明が該当する。青梅街道を通る都バスを活用し、一部ルート変更により上北台駅への連絡を図る。南側は No. 3 駅と昭島駅とを結ぶバス路線を設定し、モノレール、西武線双方へのアクセスとする。1.6 km 以遠では西武線のほうが近くなる。 (3) 投資の選択と集中のため、MM シャトルは廃止する。</p>	<p>今後の地域公共交通のあり方については、地域公共交通協議会において協議を進めているところでございます。</p> <p>次世代モビリティやモビリティハブの導入等により、多様な手段で目的地にたどり着ける移動環境づくりを推進してまいりたいと考えております。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
10	<p>該当ページ P 6 0</p> <p>No. 3 駅～武蔵砂川駅の公共交通機関は日産通りの立川バスに対応する形で非常に重要だと考えています。</p> <p>運転手の人手不足を考えると素案のようなモビリティが有効と考えますが、迅速性もある程度考慮しないと利用者の減少に繋がると思うのでシンプルなルートが望ましいと考えます。</p> <p>そして現状のアンケートでも多い公共交通の充実を考えると、延伸以前から段階的に始めていくことが良いと考えました。</p> <p>（住んでいる身としては、自家用車以外の荒天時や夏冬期間の移動が大変です）</p> <p>以上をふまえ、都道 59 号線を真っ直ぐ進むようなルート（現状なら現市役所～イオンモール～伊奈平～武蔵砂川駅）を今のうちから整備するのを希望します。</p>	<p>今後の地域公共交通のあり方については、地域公共交通協議会において協議を進めているところがございます。</p> <p>延伸後の公共交通ネットワークについては、自動運転技術の進歩及びモビリティの多様化等の状況を踏まえ、検討を進めていきたいと考えております。</p>	無
11	<p>該当ページ P 6 0 P 6 1</p> <p>自動車交通</p> <p>素案にある「車に頼らない街」は、公共交通網整備やプロモーションだけでは実現しない。それだけでは自動車の利便性に勝てない。自動車の通行をある程度不便にする必要がある。</p> <p>(1) 街区を区切る道路を一方通行にする。新青梅街道の渋滞対策を施したうえで、これに隣接する街区を区切る南北方向の道路（例：薬師通りや富士見通り）を、街区を周回するように一方通行にする。空けた車線の用地を歩道や自転車道に転用する。これによりこれら道路の通行量を減らし、駅との歩行や自転車通行を促す。</p> <p>(2) 新青梅街道と大規模施設との連絡道路を整備し、これら施設に行き来する自動車の流れを誘導し、住宅地に入らないようにする。イオンモール、ジョイフル本田、IHI、と新青梅街道を最短で結ぶ道路を拡幅整備して自動車交通の利便性を高める。</p>	<p>「車に頼らないまちづくり」を進めるため、公共交通網の整備だけでなく、自転車及び徒歩等の快適性を向上していくことも重要だと考えており、現在整備中の都市計画道路について、引き続き着実に整備を進めてまいります。</p> <p>その他の道路の拡幅及び交通規制の変更等については、周辺に与える影響が大きく、慎重な検討が必要になりますので、現時点ではご意見として承ります。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
12	<p>該当ページ P 6 0 P 6 1</p> <p>歩きやすい環境の整備</p> <p>現状の歩道は ①車道との環境的な分離が不十分で、騒音・排気ガス・水撥ねなどの影響を受ける ②狭い場所が多く、電柱があるところではベビーカーや車椅子では通りにくい ③歩道全体に車道に向けた傾斜が強く歩行者にも車椅子にも通りにくいところがある ④車道との段差が大きいために私有地への入り口に向けてスロープが作られ通りにくい ⑤側道との交差点などで段差が大きい という問題がある。</p> <p>(1)岸3丁目地内の立3・5・20号線のようなユニバーサルデザインの歩道に作り変えていく。その際に、植栽などにより車道と環境的な分離を高める。その用地の確保のためには富士見通りのような南北方向の道路に一方通行を設定するのも良いと考える。</p> <p>(2)駅への歩行・自転車アクセスには街区区切りの道路だけでなく、街区内を通る細い旧道の活用も考える。もともと自動車の通行も少なく、スピードも出せない上に、自動車が多くの区切りの道路との環境分離の点でも優れている。街灯整備など、より少額の投資で実現できる可能性がある。</p> <p>(3)新青梅街道に立派な歩道が必要か再検討する。排気ガスや騒音が激しい上に、街路樹が少なく暑さ寒さが厳しい。現状歩行者はほとんどいない。更に、沿道には自動車であることが前提の比較的大きな商業施設が立地しており、それが増えている。西八王子の甲州街道沿いのような「街」はない。歩行者・自転車アクセスは一本外れた細い旧道を中心に考えた方が合理的である。アクセス上歩道が必要な区間では植栽などで車道と十分な環境分離を図る。</p>	<p>(1)(2)(3)市内の歩道が狭い・歩みにくいという意見を多くいただいていることから、駅を中心に歩きやすい歩行空間を整備していくことは重要と考えており、現在整備中の都市計画道路について、引き続き着実に整備を進めてまいります。</p> <p>その他の道路の拡幅及び交通規制の変更等については、周辺に与える影響が大きく、慎重な検討が必要になりますので、現時点ではご意見として承ります。</p> <p>なお、新青梅街道の拡幅については東京都が事業者となりますので、ご意見を関係部署に伝えます。</p>	無
13	<p>該当ページ P 6 5</p> <p>農業は、遊歩道整備など田園都市の魅力に変えていくための最低限の投資にとどめ、基本的には民間投資を促す。</p>	<p>農地やそこで採れる農産物は本市の重要な魅力と捉えており、これらを生かして交流の促進やにぎわいの創出を図っていきたいと考えております。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
14	<p>該当ページ P 6 5</p> <p>狭山丘陵の自然保護と野山北・六道山公園の遊歩道を活かしたクロスカントリー・ラン/サイクリングコースの整備</p> <p>(1)六道山展望台から六地蔵を経て野山北公園に至る林道は作業用車両も通るため広く、削り出ただけの路面となっている。レクリエーション資源として価値を高めるために、路面を低背植物で覆ったり、路肩に植栽する。あるいは岸田んぼ西側から上がって尾根伝いに六道広場に至る道のような雰囲気にするなど、作業に配慮しつつも自然を感じられる美観に配慮した路として整備する。</p> <p>(2)遊歩道と山麓部の道路を活かしたコースマップ作成によるプロモーション</p> <p>(3)市民トレラン大会の開催</p> <p>(4)倒木の迅速な撤去など整備強化</p> <p>(5)野山北・六道山公園インフォメーションセンターを改装しコース活用拠点とする</p> <p>(6)野山北・六道山公園コース（遊歩道）利用者に総合体育館のロッカールーム提供</p>	<p>狭山丘陵の緑豊かな環境は本市の重要な魅力と捉えており、市内外の方のレクリエーションの場としての活用を図ってまいります。</p> <p>(1) (4) (5) 都立野山北・六道山公園を所管する東京都の関係部署にご意見を伝えます。</p> <p>(2) (3) (6) 具体的な取組の提案に関しましては、現時点ではご意見として承ります。</p>	無
15	<p>該当ページ P 6 5</p> <p>野山北・六道山公園は観光アクティビティの資源とはなり得るが、宿泊や飲食など付随する消費行動が地元事業者収益に繋がりにくい。大手チェーンの店で食事や買物をしてくれたとしても、利益や仕入原価は市外に行ってしまう、地元経済の足しにならない。市民のレクリエーションとしての位置づけに徹するべきである。</p> <p>それに対して、観光農業や見せる農業は地元事業者の収入になる。従って、観光促進は農業分野にとどめ、温泉などの大規模施設への投資は行わない。</p>	<p>狭山丘陵の緑豊かな環境は本市の重要な魅力と捉えていることから、これを生かしたまちづくりを進め、来街者の増加につなげていきたいと考えており、狭山丘陵における観光の促進及びかたくりの湯の運営等に対し、適宜、必要な対応を行ってまいります。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
16	<p>該当ページ P 6 5</p> <p>魅せる農業への転換</p> <p>(1)多摩開墾や他の広い農地内に遊歩道を整備し、見せる農業を行う。野菜畑にウッドチップマルチングを施すなど畑の美感を向上してプロモーションとする。野菜が育つ様子を消費者が見て直販で安心して買えるようにする。収穫祭や植え付けなどのイベントを開催して消費者に作業を体験してもらおうと共に、その場で料理してパーティーをする。これらにより リクレーション+安心安全 という付加価値を創出する。</p> <p>(2)見に来て購入してくれた人、イベントに参加してくれた人、の名簿を作成し、DM やイベント招待状などのプロモーションを行う。イベントは農家毎に行うなど、うちとけた家族的な雰囲気で行うようにし、囲い込みを図る。</p> <p>(3)麦作をして、畑にベーカリーを付設しパンを製造販売する。また、ハーブを栽培してパンに添加するなど、地域ならではの独自性を開発する。</p>	<p>農地やそこで採れる農産物は本市の重要な魅力と捉えており、これらを生かして交流の促進やにぎわいの創出を図っていきたいと考えております。</p> <p>(1)(2)(3)具体的な取組の提案に関しましては、現時点ではご意見として承ります。</p>	無
17	<p>該当ページ P 6 6</p> <p>教育は重点投資分野とする。</p>	<p>市の将来を担う子どもたちに、武蔵村山市について学び、愛着を持ち、まちづくりに主体的に関わっていただけるよう、教育とまちづくりの観点からまちづくり学習を推進してまいります。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
18	<p>該当ページ P 7 1 P 7 5 P 8 5 P 9 0</p> <p>コミュニティ・センター</p> <p>(1)どの世代の住民も随時そこに立ち寄って交流が生まれるような場（施設）は必要である。今後、①情報通信技術・インフラの発達によって間接業務の執務場所に制約が無くなり、自宅近くで就業できる機会が増えること。②男女とも子育て世代が就業など社会参加する時間が増える。人口減少下ではそれが必須である。その時、子供たちが勉強したり交流したりする場が自宅以外に必要なこと。③第一線を退いた高齢者がその能力を活用して社会貢献し報酬も得ることができる場が必要であること。を踏まえて、地区会館を再編し、これらの需要を吸収できる多目的複合施設（コワーキングスペース＋勉強スペース＋貸会議室・教室＋図書貸出窓口＋イベントスペース）（ここでは以下「コミュニティ・センター」と呼ぶ）を駅近くに整備してすべての世代の住民が出入りし出合いがある場（コミュニティの核）とする。また、カフェや商店、工房など起業を希望する人に場所を貸し出すことで、人の立寄りを促進する。</p> <p>(2)地域住民が出資する組合または会社を組織してこの施設を運営し、常勤人員を雇用する。出資者住民による評議会にて運営方針を決定し、運営を監視評価して、公平で民主的な意思決定を行う。このようにして利害を絡めれば、純ボランティア組織で住民にとって必須ではなく衰退した自治会に替わって、地域コミュニティを活性化する仕組みの出発点となり得る。</p>	<p>駅周辺に誘導する施設として、交流施設に関する要望を多くいただいていることから、本方針及び同時期に策定予定であります立地適正化計画において、駅周辺に誘導すべき施設として交流施設を位置付けております。</p> <p>具体的な誘導手法等についてはこれからの検討になりますので、ご提案いただいた施設については、現時点ではご意見として承ります。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
19	<p>該当ページ P 7 1 P 7 5 P 8 5 P 9 0</p> <p>コミュニティ・センターとその運営組織を活用して、教育の技術がある住民を雇用し学校の補完となる教育活動を行う。子供たちに勉強する場所を提供することで、子供たち同士が教え合ったり、共に考えて答えを探したりすることで互いを高め合うことができる。指導役の住民が控えていて、分からないことを一緒に考えたり、答えを探すための方法やきっかけを教えたりする。音楽や絵、写真、書など芸術の勉強をもっとしたい子供には練習する場を提供し、心得のある住民が必要に応じて指導や手助けをする。指導要領という縛りが無い場で、子供たちの自主性を尊重し伸ばす教育を行う。</p>	<p>駅周辺に誘導する施設として、交流施設に関する要望を多くいただいていることから、本方針及び同時期に策定予定であります立地適正化計画において、駅周辺に誘導すべき施設として交流施設を位置付けております。</p> <p>具体的な誘導手法等についてはこれからの検討になりますので、ご提案いただいた施設については、現時点ではご意見として承ります。</p>	無
20	<p>該当ページ P 7 7</p> <p>学南通りの歩道幅が狭く危険で、村山医療センターに行くとき、いつも感じる。広げべき。</p>	<p>学南通りについては、No. 2 駅と村山医療センター及び東京経済大学等の施設を結ぶ道路であることから、重要な路線として方針図に記載しております。今後、駅ごとにまちづくりの検討を行っていく中で、当該道路の活用等について検討してまいります。</p>	無
21	<p>該当ページ P 8 5</p> <p>本市の西側地域には市役所はもちろん、その出張所も高齢福祉課や社会福祉協議会もありません。それだけでなく、地域住民の繋がりづくりにおいて重要な会合や交流の出来る場所としては中原集会所、残堀・伊奈平地区会館、三ツ木地区会館の3ヵ所があるのみです(本市東側地域には公民館も含めて17か所あります)。今後、一層の人口増加が見込まれる西側地域に「市民総合センター」的な「市民交流センター」をモノレールNo. 4 駅周辺(またはNo. 4 駅より西側沿線)に設置していただくことを切望します。</p>	<p>本方針においては、No. 4 駅の周辺にサイクリング等の拠点となる施設を整備することを位置付けており、また、本方針と同時期に策定予定であります立地適正化計画においては、No. 4 駅周辺に誘導すべき施設として、運動交流施設及び多世代交流施設を位置付けております。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
22	<p>該当ページ P 8 6 P 9 0</p> <p>公園内緑地部分の土壤保全</p> <p>(1)徹底的に除草・落ち葉除去されて地面がむき出しになっていて、硬く不健全な状態になっている。自然林のように落ち葉を堆積することで土壤を改善し自然に近づける。山王森の採石場跡地はそのような林に管理されているので、雑草が生えにくく、クワガタ虫やカブト虫が棲んでいて子供たちに人気の場所になっている。チョウやトンボ、玉虫も見られ多様な昆虫が棲んでいる。有機物を増やして透水性が上げれば水害抑止策にもなる。</p> <p>(2)広域公園面積の7割、その他の公園の5割に落ち葉を堆積すれば、15,213トンの二酸化炭素に相当する炭素を貯留できると試算される。これはクラウンクラスのハイブリッド車が104,900キロメートル走行して排出する二酸化炭素量に相当する。</p>	<p>自然を生かした公園が欲しいという子どもたちからの意見を踏まえ、山王森公園等の都市計画公園について、機会を捉えて整備を進めていきたいと考えております。</p> <p>(1)(2)具体的な取組の提案に関しましては、現時点ではご意見として承ります。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
第6章 まちづくりの進め方			
23	<p data-bbox="181 300 432 323">該当ページ P 9 4</p> <p data-bbox="210 347 488 371">計画実施のタイミング</p> <p data-bbox="181 395 1328 619">東京圏の人口増加は2045年ごろまでと予想されている。今後約20年間である。しかし、モノレール延伸部分開業が2035年ごろなのでそれを待っていると残期間は10年間となり、それ以降は人口減少していく。街の改造に取り掛かってから効果が実感でき、さらにそれが他市に住む人々に伝わるには年単位の時間を要するだろう。まちづくりには速やかに着手すべきだ。</p> <p data-bbox="210 643 1328 762">(1) コミュニティ・センターの市民による運用を確立するには様々な試行錯誤が必要になるだろう。先ず既存の施設を利用していくつかのパイロットプロジェクトを立ち上げ、ノウハウを蓄積する。</p> <p data-bbox="210 786 1328 858">(2) (1) のパイロットプロジェクトの結果に基づいて、2030年までに駅予定地近傍にコミュニティ・センターを建設して運用開始する。</p> <p data-bbox="210 882 1328 1050">(3) モノレールに先んじて駅候補地へのアクセスを改良するとしても、その先の交通手段がない。そこで、駅候補地のみを停留所とする快速バスを箱根ヶ崎駅－上北台駅間の新青梅街道に走らせる。拡幅のために確保済の用地を活用してバス停にすれば一般車両の通行を妨げない。</p> <p data-bbox="210 1074 1328 1193">(4) (3) 項のバス運用はモノレールに先んじて人の流れを作り出し、街に何が起きるかを観察評価するパイロット事業にもなる。ここで得られた知見から、まちづくり事業を改良していく。</p>	<p data-bbox="1350 347 2022 523">モノレールの延伸までの時間は、まちづくりという観点では決して長い期間ではないため、中長期的な取組については、速やかに実施できるよう、本方針を策定する運びとなりました。</p> <p data-bbox="1350 547 2022 762">(1)(2) 駅周辺に誘導する施設として、交流施設に関する要望を多くいただいていることから、本方針及び同時期に策定予定であります立地適正化計画において、駅周辺に誘導すべき施設として交流施設を位置付けております。</p> <p data-bbox="1350 786 2022 906">具体的な誘導手法等についてはこれからの検討になりますので、ご提案いただいた施設については、現時点ではご意見として承ります。</p> <p data-bbox="1350 930 2022 1050">(3)(4) 新青梅街道にバス停を設置する場合、拡幅事業に影響が出ることが想定されることから、実施は難しいと考えております。</p>	無

No	意見の主な内容（基本的に原文のまま）	市の考え方	変更
その他の意見			
24	<p>学南通りに直交する新青梅街道の一本南側の江戸街道のさらに南側のスポーツイントライ前の道路は、いい抜け道になっており、車両がひっきりなしに通って、通園する児童や保護者にとって、大変危険な状態になっている。路面は常にひび割れ、瓦解し、園児らにとっても通行しにくい状態である。この状態を放置しておくのは、子供たちへの侮辱と考える。沿線街づくりの一環として、整備すべきと考える。</p>	<p>スポーツイントライ前の東西道路（主要市道第 45 号線）の改修につきましては、他の道路の状況も踏まえ総合的に検討していく必要がございますので、現時点ではご意見として承ります。</p>	無
25	<p>モノレール延伸後は No. 1 駅が最寄り駅となる新青梅街道北側エリア（神明 2・3・4 丁目、中藤 5 丁目）に住む、また将来市外から転入される小さなお子様がいる家族連れや高齢者が、徒歩で No. 1 駅および周辺商業施設・商店街を利用するためには、歩きやすい安全な歩道は不可欠です。狭山丘陵への観光アクセス強化のためにも中藤 5 丁目（青梅街道「大橋」バス停あたり）と No. 1 駅とを繋ぐ都市計画道路の早期整備を期待します。</p>	<p>立川都市計画道路 3・5・36 号オカネ塚線については、東大和市内の都市計画道路でございますので、ご意見として東大和市に伝えます。</p>	無