

パブリックコメント（意見公募）における意見の概要と2市1町の考え方

平成30年10月16日（火）から平成30年11月14日（水）までに募集したパブリックコメント（意見公募）における（仮称）モノレール沿線まちづくり構想（素案）に対する意見の概要と2市1町の考え方は以下のとおりです。

提出者番号	意見番号	区分	意見の概要	2市1町の考え方
1	1	延伸に向けた検討などに関するもの	<p>2頁の図において、わずか7.2kmの中に6駅、特に武蔵村山市内に5駅と読める赤いボカシが示されている。開業後に市が負担するランニングコストや周辺整備に必要と思われる膨大な市税投入がはたして出来るのか。もっと現実的な具体的計画を試算・公表し、市民一丸となって要望した方が良いと考える。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>開業区間において多摩都市モノレール株式会社に対する出資金や無利子貸付などの沿線自治体の負担があったことを踏まえ、延伸区間の沿線自治体においても同等の負担のほか、駅周辺の状況に応じた施設整備に係る費用などが必要になるものと考えられます。</p> <p>その金額につきましては、資金収支見込のほか、ルートや駅位置などモノレール計画の内容が決定していないことから、現段階では具体的になっていませんが、武蔵村山市及び瑞穂町においては基金の積立を行っており、これらにより必要な資金の確保を図っていきたいと考えています。</p>
2	2	策定プロセスなどに関するもの	<p>2市1町共同による構想策定は、モノレール早期延伸に向け関係自治体が合意形成することを評価するとともに、早期実現のツールとして確認したい。このため、構想を2市1町の各議会で議決をすることを望む。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>本構想につきましては、2市1町が共同で策定し、本年中を目途に決定・公表する予定ですが、各議会においても周知を図らせていただきたいと考えています。</p>
〃	3	〃	<p>本構想の内容が2市1町の考え方を統合・総括したものであることを住民に説明できると分かりやすい。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>本構想につきましては、モノレールの延伸区間が2市1町にまたがり、まちづくりについて各市町間で方向性の整合を図るべき施策があることなどから、2市1町の共同により策定しています。</p>

提出者 番号	意見 番号	区 分	意見の概要	2市1町の考え方
3	4	施策の実施などに関するもの	モノレール沿線のまちづくりについては、整備の方向性ととも短期・中期・長期における実現化方策の検討を進めることを提案する。 【武蔵村山市へ提出された意見】	本構想におきましては、25頁において、現在からモノレール開業以降までの期間を「現状」・「都市計画手続（駅位置・概要の決定）」・「開業」の3期に分け、現時点で想定される各施策の対応時期を示しています。 具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の内容とともに、各市町の状況や関連計画などを踏まえ、施策の対象や実施主体などを詳細に検討する必要があると考えています。
〃	5	良好な住環境の形成に関するもの	各駅前の顔となる場所における土地利用誘導による武蔵村山らしさの創出について提案する（例：緑豊かな公園駅、公共公益施設のある駅、インキュベイトオフィスやコミュニティホテルがある駅、農園やファーマーズマーケットのある駅づくり。）。 【武蔵村山市へ提出された意見】	本構想におきましては、19頁において、新駅周辺の状況等に応じて商業・業務機能の集積を誘導していくとしています。 具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の進捗に合わせ、住民の皆様の御意見をお聴きしながら、検討していきます。
〃	6	交通利便性の向上に関するもの	モノレールを利用しやすい時間制駐車場の整備を提案する。 【武蔵村山市へ提出された意見】	本構想におきましては、17頁から18頁において、交通利便性の向上に関する施策の方向性を示しています。 具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の進捗に合わせ、住民の皆様の御意見をお聴きしながら、検討していきます。
〃	7	良好な住環境の形成に関するもの	公共施設のスケルトン・フレキシブル型整備（将来の統合や用途の変更に柔軟な対応が可能な施設整備）とイベント等ソフトの充実により利用者を集めることを提案する。 【武蔵村山市へ提出された意見】	本構想におきましては、19頁において、公共施設の整備について、各市町の公共施設等総合管理計画や住民ニーズなどを踏まえ、検討していくとしています。 具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の進捗に合わせ、住民の皆様の御意見をお聴きしながら、検討していきます。

提出者 番号	意見 番号	区 分	意見の概要	2市1町の考え方
4	8	交通利便性の向上に関するもの	<p>バス路線については、現在の需要分析や利用動向など固定観念にとらわれない沿線全体を平面で捉えた交通体系の再構築が求められる。</p> <p>民間のバス路線網については、モノレール延伸後において、路線の統合、ルート調整、減便などが想定される。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>本構想におきましては、17頁において、路線バスについて、モノレール延伸後の既存路線の役割の変化を踏まえ、ルート再編について関係者間で調整していくとしています。</p>
〃	9	〃	<p>民間のバス路線網の将来像を想定した上で、一番重要なのがコミュニティバスの路線再編であり、一番考慮すべきことは路線の分かりやすさであると思われる。</p> <p>そのためにMMシャトルの循環運行が必要であり、具体的にはイーストループ、ウエストループ、セントラルシャトルの3系統のコミュニティバスを市中央部の駅でモノレールと結節させ、更に一部区間を共通運行することで、各系統の乗継利便性を向上させるものである。</p> <p>これらの公共交通路線網を構築することができたなら、モノレール導入の効果を最大限生かしたまちづくりに繋げていくことができるのではないかと。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>本構想におきましては、5頁において、バスネットワークの現状について、ルートが多様で複雑、運行距離・所要時間・運行間隔が長いことなどを課題として示すとともに、17頁において、武蔵村山市のコミュニティバスについて、新駅の設置などを踏まえ、モノレール（幹）のフィーダー（枝）路線とし、走行距離が短く、分かりやすいルートとしていくとしています。</p> <p>具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の進捗に合わせ、施策の対象などを詳細に検討した上で、関係者間の調整を行います。</p>

提出者 番号	意見 番号	区 分	意見の概要	2市1町の考え方
4	10	良好な住環境の形成に関するもの	<p>狭山丘陵自体は、東京都が公園用地として買収を進めており、その緑や自然環境を将来に渡って守り続けることができると思われる。ただし、狭山丘陵に続く旧青梅街道以北のエリアは、このまま、経済活動のみに任せて開発を黙認し、緑や屋敷林などの貴重な空間を失っても良いのか。自然に恵まれた住環境は、一度失われたらどんなに敷地内緑化や壁面緑化を実行したとしても決して取り戻すことはできない。</p> <p>茶畑や屋敷林などは、まさに狭山丘陵の景観そのもの、このエリアは地域の歴史の年輪そのものである。まちの成り立ちの年輪が南側に広がっていき、その発展の年輪が際立てば際立つほど、まちの魅力が大きくなっていくのではないか。</p> <p>そのような地域の歴史が作り出してきた景観を安易に破壊するのではなく、今回のモノレール沿線まちづくり構想策定をきっかけとして、モノレールが導入される新青梅街道沿道、この将来のまちの中心軸周辺に人口誘導の舵を切る時期を迎えているのではないか。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>本構想におきましては、19頁において、新青梅街道沿道について、道路の拡幅整備事業の進捗を踏まえ、土地の高度利用を図るとともに、新駅周辺について、状況等に応じて用途地域や容積率を変更し、土地の高度利用を図っていくとしています。</p>

提出者 番号	意見 番号	区 分	意見の概要	2市1町の考え方
4	1 1	良好な住環境の形成に関するもの	<p>都市農地は、良好な住環境の形成に不可欠な要素であり、防災緑地としての活用、住民相互の交流の場としての活用、教育の場としての活用など、市街化区域内緑地の社会的価値はますます高まっているようである。</p> <p>一方、都市農地を活用していかに良好な住環境の形成に効率よく繋げていけるのか否かについては、行政の手腕が試されることになる。市街化区域内の都市農地に対する意識を地主の農地から社会全体の資本としての農地へと改革していくことが必要ではないかと考える。</p> <p>居住区域の誘導と都市農地に対する意識の改革をバランスよく実現していくことこそが、良好な住環境の形成に繋がっていくのではないかと考える。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>平成28年5月に閣議決定された都市農業振興基本計画においては、都市農地を「宅地化すべきもの」から都市に「あるべきもの」へと明確にし、必要な施策の方向性が示されました。</p> <p>本構想におきましては、21頁において、良好な住環境の形成と両立した都市農地の保全を図り、生産緑地を有する2市では、特定生産緑地制度の積極的な広報・活用や下限面積緩和などを契機とした生産緑地地区の追加指定に努めていくとしています。</p> <p>また、19頁において、新駅周辺においては、駅の状況や周辺施設への人の流れの変化などを踏まえ、土地の高度利用による住宅や商業・業務機能の集積を誘導していくとしており、具体的な施策につきましては、各市町の状況などを踏まえ、バランスに配慮し、検討していきます。</p>
〃	1 2	活発な交流の実現に関するもの	<p>回遊性の向上については、多摩湖自転車歩行者道と野山北公園自転車道との接続、さらに、唯一開放されていない第5トンネルを含む区間の整備並びに山口貯水池（狭山湖）に至る自転車道としての整備について、ぜひ、埼玉県側と協議を始めていただきたい。</p> <p>このような形で歩行者、自転車が安心して回遊できるネットワークを構築することこそが、東京都多摩北部から埼玉県南部に広がる緑の島「狭山丘陵」全体をどこからでもアクセスでき、身近に自然を感じることでできる観光エリアへと育てていけるのではないかと考える。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>本構想におきましては、24頁において、狭山丘陵観光連携事業等を踏まえ、回遊ルート、体験ツアーの充実を図っていくとしています。</p> <p>具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の進捗に合わせ、必要に応じ関係者間で連携を図りながら、検討していきます。</p>

提出者 番号	意見 番号	区 分	意見の概要	2市1町の考え方
4	13	活発な交流の実現に関するもの	<p>市外からの来訪者は、様々なプランで狭山丘陵の自然環境を堪能し、夕方はMMシャトルで市中央部の駅に戻ると想定する。ここで、区画整理事業が施行されている本町・榎エリア（都市核）において、歩行者が歩きやすく、かつ、歩きたくなるような空間に整備されていなければどうなるか。更に、どこにでも存在するチェーン店が駅前にあるだけだとしたら。せっかく武蔵村山に自然や文化を求めて来てくれた来訪者は、モノレールに乗車して立川駅まで行ってしまうと想像できる。まちに来やすいということは、まちから帰りやすいということにもなる。</p> <p>市外からの来訪者にいかにして「まち」に長く滞在していただくか。その答えは、モノレールで訪れるかた＝歩行者に優しい空間を「まち」の中に形成できるかにかかっている。その候補になり得るのは、本町・榎エリア（都市核）しかない。このエリアに歩行者優先の「まち」を誘導できたら、その時は、このエリアが武蔵村山市における本物の都市核となり、「まち」全体ににぎわいの相乗効果を波及できると考える。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>本構想におきましては、3頁において、モノレールがまちに及ぼす変化の一つとして、目的地への主なアクセスが車から徒歩に転換することで、新たな人の流れや回遊によるにぎわい創出が期待されることを示すとともに、24頁において、広域的な回遊手段の拡充のため、レンタサイクルやシェアサイクル施設の整備を図り、駅周辺を含めてバリアフリー化を推進していくとしています。</p> <p>具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の進捗に合わせ、住民の皆様の御意見をお聴きしながら、検討していきます。</p>

提出者 番号	意見 番号	区 分	意見の概要	2市1町の考え方
5	14	延伸に向けた期待 などに関するもの	<p>武蔵村山市に住み始めてもうすぐ20年になり、住みやすくこの街が大好きだが、電車がない。</p> <p>駅があったら人が集まり街の活性化になる。市内のあちこちに素晴らしい観光施設があり、様々なイベントももっと知ってもらえて、もっと毎日が賑やかになる。</p> <p>出掛けられる範囲もかなり広がる。家の近所のみを徒歩で暮らしているお年寄りも楽しみができ、出掛ける機会が増える。</p> <p>車がなくても暮らせると、若者も増える。</p> <p>駅前の新しい店が開業すると、集客街が活性化する。</p> <p>畑などがたくさんあり、地場産野菜や自然も大切だが、どんどん武蔵村山市が新しく大きくなる。</p> <p>人と街と一緒に成長し、一緒に暮らす。</p> <p>早期モノレール延伸を期待している。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>本構想におきましては、13頁において、沿線には魅力的で多くの人を集めるイベント・施設が数多くあることを示すとともに、1頁において、地域のポテンシャルを最大限に発揮するためのまちづくりの方向性を明らかにすることが策定の目的としています。</p> <p>なお、車がなくても暮らせるとの考え方は、今後のまちづくりにおける重要な視点と認識しています。</p>
6	15	良好な住環境の形成に関するもの	<p>1300万人を抱える東京での地産地消をどのように考え、既存農家を捉えていくのか。大規模消費地を抱える武蔵村山市だからこそできる農業について、もう少し具体的な計画・方針を示していただきたい。</p> <p>【武蔵村山市へ提出された意見】</p>	<p>平成28年5月に閣議決定された都市農業振興基本計画においては、都市農地を「宅地化すべきもの」から都市に「あるべきもの」へと明確にし、必要な施策の方向性が示されました。</p> <p>本構想におきましては、21頁において、良好な住環境の形成と両立した都市農地の保全を図り、生産緑地を有する2市では、特定生産緑地制度の積極的な広報・活用や下限面積緩和などを契機とした生産緑地地区の追加指定に努めていくとしています。</p> <p>なお、武蔵村山市におきましては、平成30年3月に第三次農業振興計画を策定し、平成30年から平成39年度までの10年間を計画期間として、新たな農業振興の方向を示しています。</p>

提出者 番号	意見 番号	区 分	意見の概要	2市1町の考え方
6	16	活発な交流の実現に関するもの	今後のビジネス、観光、市内在住者の帰省等を考えると宿泊施設やチェーン店以外の多人数が収容できる飲食施設が必要ではないか。空き家も多くなる傾向にあるので、空き家バンクや Airbnb などの活用を考える必要がある。 【武蔵村山市へ提出された意見】	本構想におきましては、19頁において、新駅周辺の状況等に応じて商業・業務機能の集積を誘導していくとしています。 具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の進捗に合わせ、住民の皆様の御意見をお聴きしながら、検討していきます。
〃	17	策定のプロセスなどに関するもの	この意見公募のホームページを見つけるのにかなり分かりづらく、また、検索スキルが必要と思われる。10～20代のかたはほぼモバイル端末を利用しているので、これから武蔵村山市を盛り上げる世代の意見をいただけるよう改善を求める。 【武蔵村山市へ提出された意見】	パブリックコメントにつきましては、幅広い世代のかたから、多くの御意見をいただけることが重要と考えています。 そのため、例としまして、ホームページにおいて実施期間中は継続してパブリックコメントのページのリンクをトップページの目立つ箇所に掲載するなど、御意見の募集方法の改善について検討していきます。
7	18	〃	交通政策審議会答申第198号においては「事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。」とされている。また、平成30年1月26日の箱根ヶ崎方面延伸の早期事業化についての要望書においては事業者との協議が進められていると書かれているが、現在、協議がどこまで進んでいるのか分からない。 意見を書くに当たり、あまりに情報がない。まず素案の説明会、質問を受ける機会を設けてからパブリックコメントを実施すべきではないか。 【瑞穂町へ提出された意見】	多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸につきましては、東京都、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町及び多摩都市モノレール株式会社の担当職員を構成員とする会議において、事業化に向けた検討が進められています。 御意見の募集方法につきましては、アンケート、委員会の開催、説明会での説明、パブリックコメントなどがあり、これらの手法の中から適する方法を選択し、又は組み合わせることで行いますが、本構想につきましては、内容を理解しやすいよう、表やグラフのほか、写真やイラスト、類似事例などを多く活用した素案を作成して、パブリックコメントを実施することとしたものです。

提出者 番号	意見 番号	区 分	意見の概要	2市1町の考え方
7	19	延伸に向けた検討 などに関するもの	<p>素案を作成するに当たり、事業者と関係自治体との調整をしっかりとすることが大切である。事業者は日に何便運行し、利用者が何人いれば採算がとれ、自治体は事業者が求める利用者を確保するためどのような施策を実施し、モノレールのメリットをどう享受するかなどの調整が必要である。まず根幹となる部分はこの調整で決めておくべきと考える。</p> <p>【瑞穂町へ提出された意見】</p>	<p>多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸につきましては、上記の会議において、「ルート、構造」、「需要予測」、「事業採算性」などについて、検討が進められています。</p>
〃	20	施策の実施などに 関するもの	<p>25頁の施策の実施時期について、各施策の具体的な期間を示し、時系列的に並べ、開業までには最低何年必要か把握できてないと、事業者もいつから動き始めるべきか分からない。お互いの時間軸の調整も必要である。</p> <p>事業の影響については環境評価だけでなく各方面からの評価が必要である。瑞穂町には八高線が通っているが、今までは増便をJRに要望していた。モノレールができたら利用者が減り、減便になり、八高線、青梅線利用者が不利益を被る可能性もある。デメリットが生じない、最小限に抑えるという視点も忘れないようお願いしたい。</p> <p>【瑞穂町へ提出された意見】</p>	<p>本構想におきましては、25頁において、現在からモノレール開業以降までの期間を「現状」・「都市計画手続（駅位置・概要の決定）」・「開業」の3期に分け、現時点で想定される各施策の対応時期を示しています。</p> <p>具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の内容とともに、今後の状況や関連計画などを踏まえ、施策の対象などを詳細に検討した上で、関係者間の調整を行っていきませんが、御意見は事業実施において大事な視点と考えています。</p>
〃	21	〃	<p>施策には関連自治体で連携して決定していくものと各自自治体で独自に決定していくものがある。施策内容は多岐に渡り、相互に関連することも多くある。また、施策を検討する段階からの住民参加は必要なことである。</p> <p>これを検討する組織体をどのようにするかで計画の質に大きな開きが出る。このようなことから組織体構成の基本方針も素案に盛り込むべきと考える。</p> <p>【瑞穂町へ提出された意見】</p>	<p>具体的な施策につきましては、検討組織の構成などについて、必要に応じ関係者間で連携を図るとともに、住民の皆様の御意見をお聴きしながら、検討していきます。</p>

提出者番号	意見番号	区分	意見の概要	2市1町の考え方
8	22	活発な交流の実現に関するもの	モノレールが延伸されると、八高線箱根ヶ崎駅利用者数の減少が予想され、瑞穂町からJRに要望している八高線の増便や新駅設置の実現が困難になる。瑞穂町の魅力アップに繋がる施策により、JR及びモノレールの利用者数の純増を期待する。 【瑞穂町へ提出された意見】	本構想におきましては、1頁において、地域のポテンシャルを最大限に発揮するためのまちづくりの方向性を明らかにすることが策定の目的としています。 具体的な施策につきましては、今後の状況などを踏まえ、詳細に調整・検討していきますが、御意見は事業実施において大事な視点と考えています。
〃	23	交通利便性の向上に関するもの	モノレールを利用し、瑞穂町を来訪した場合の駅からの移動手段が少ない。町内移動手段を設けないと町内の利用者数が採算に見合うか疑問であるため、コミュニティバスの早期実現を期待する。 【瑞穂町へ提出された意見】	本構想におきましては、17頁から18頁において、交通利便性の向上に関する施策の方向性を示しています。 具体的な施策につきましては、ルートや駅位置などモノレール計画の内容とともに、今後の状況などを踏まえ、施策の対象などを詳細に検討する必要があると考えています。
〃	24	活発な交流の実現に関するもの	新青梅街道沿道は、低未利用地の高度利用の余地があるが、用途地域の見直しや農業振興地域の解除など、土地利用の活性化により、来町者が増加するよう、町内環境整備を進めてはどうか。モノレール延伸に向けて、企業誘致や観光促進のための施策を実現し、来町者の増加、町の活性化に繋げたい。 【瑞穂町へ提出された意見】	本構想におきましては、19頁において、新青梅街道沿道について、道路の拡幅整備事業の進捗を踏まえ、土地の高度利用を図っていくとしています。 沿道については用途地域が変更された区間もありますが、他の区間についても道路指定の時期を踏まえ、順次、都市計画手続を行い、高度利用を図っていきます。 なお、瑞穂町の農業振興地域の解除については、モノレール計画の内容とともに町の状況や国や都も含めた関連計画などを踏まえ、検討する必要があると考えています。

※ 提出者番号は、武蔵村山市へ提出された意見について提出日時順に付番し、これに続けて、瑞穂町へ提出された意見について提出日時順に付番したものです。

※ 区分は2市1町の解釈によるものです。