

多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針

令和6年3月

東大和市・武蔵村山市・瑞穂町

目 次

1	基本方針策定の目的	1
2	位置付け	2
3	現況と課題	4
	(1) まちづくりの動向	
	(2) 土地利用	
	(3) 鉄道・バスのアクセス徒歩圏域	
	(4) 公共交通を取り巻く社会情勢	
	(5) 課題	
4	延伸部の公共交通の将来像とその将来像の実現のための基本方針	8
	(1) 将来像	
	(2) 将来像実現のための基本方針	
	(3) 公共交通における役割分担	
	(4) 将来像の実現に向けたロードマップ	

1 基本方針策定の目的

多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸については、東京都主催にて、令和4年10月に都市計画素案説明会、令和5年12月には都市計画案説明会が開催されるなど、2030年代半ばの開業を目指し、事業化に向けた手続きが着実に実施されているところである。

多摩都市モノレール延伸は、2市1町の将来都市構造に大きな変化を与えるものであることから、事業化前の早期の段階から、基幹的交通である多摩都市モノレールを中心に延伸部における今後の公共交通の全体像を整理し、その実現に向け、関係者間で連携、相互に協力して取り組む必要がある。

このため、多摩都市モノレール延伸を見据えた延伸部における公共交通の将来像とその実現のための基本方針を定めることを目的とし、本方針を策定することとした。

今後、本方針に掲げる将来像を実現するため、関係者間で課題を共有し解決に向けた検討を進めていく。

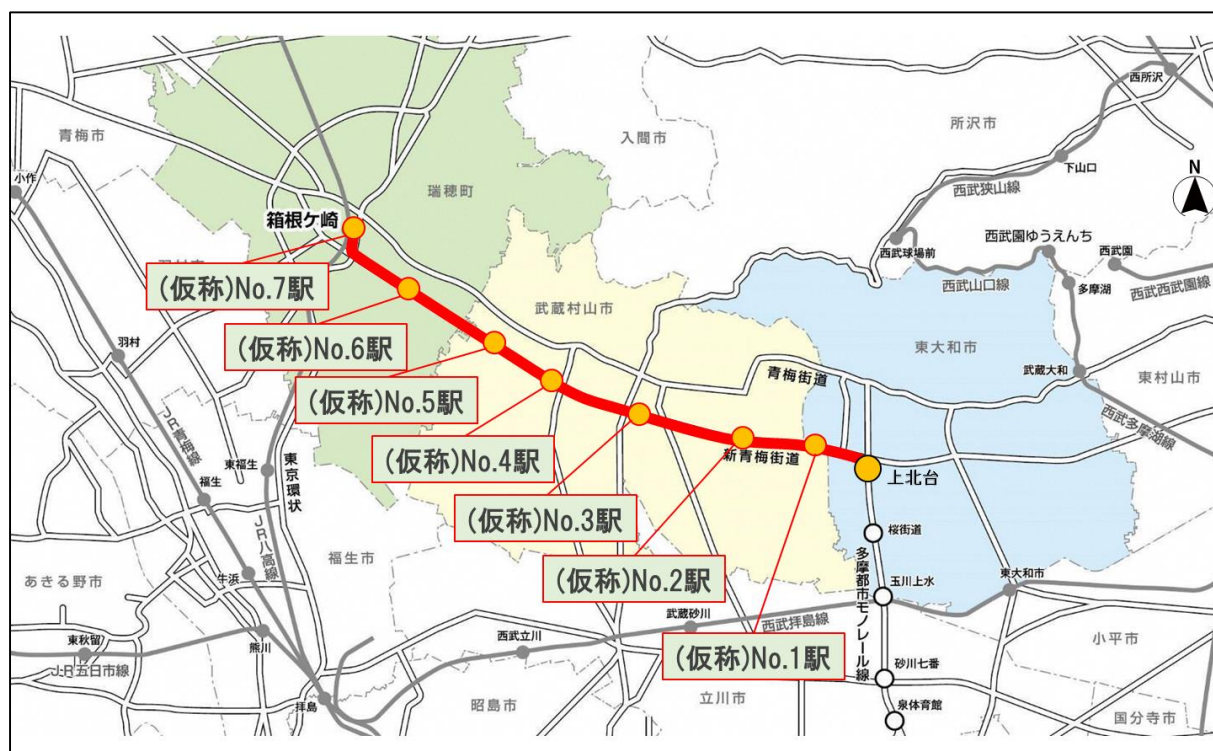
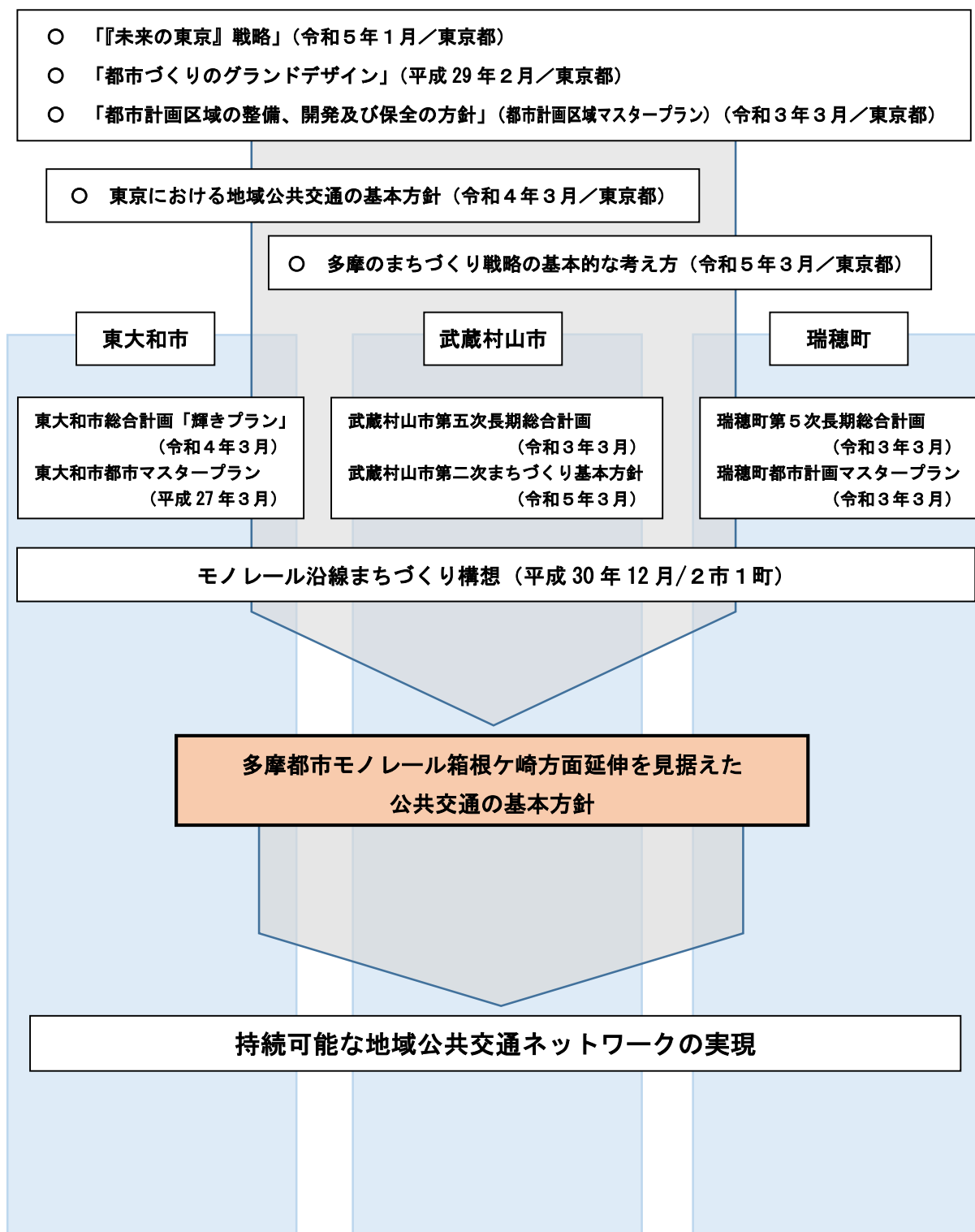


図1 多摩都市モノレール延伸区間と新駅位置

2 位置付け

本方針は、策定の目的や各種上位計画を踏まえ、多摩都市モノレールの延伸を見据えた持続可能な公共交通ネットワークの実現を図るため、関係者間で連携、相互に協力し取組を進めていくための基本的な方針を示すものである。



(1) まちづくりに関する上位計画

1)「多摩のまちづくり戦略の基本的な考え方」(令和5年3月/東京都)

- ・『『未来の東京』戦略』や「都市づくりのグランドデザイン」、「都市計画区域マスタープラン」を上位計画とし、地域が主体となってまちづくりを進めるためのエリアプラン
- ・多摩都市モノレールの延伸部においては、新たな道路・交通ネットワークを活かして交流・連携を促進としている。

2)「東大和市都市マスタープラン」(平成27年3月)

- ・コミュニティバスの路線バスや軌道系交通との有機的な結びつきにより、市民ニーズにかなった交通インフラの整備を図るとともに、こうした公共交通網を補完する地域に密着した移動手段については、地域における機運の醸成を踏まえて、地域との協働による運行に向けた取り組みを検討
- ・公共交通網の充実により、移動手段の自動車利用から公共交通機関利用への転換を図るとともに、自転車利用の環境を整えることなどにより、CO₂排出量が少ない都市構造を実現

3)「武蔵村山市第二次まちづくり基本方針」(令和5年3月)

- ・多摩都市モノレールを最大限にいかし、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを実現することにより、自家用車から公共交通への利用転換を図り、歩いて暮らせる持続可能なまちづくり
- ・市内循環バスについては、新駅の設置を踏まえ、多摩都市モノレールのフィーダー路線とするとともに、乗合タクシーについては、市内循環バスのルートを踏まえ、交通不便地域を解消

4)「瑞穂町都市計画マスタープラン」(令和3年3月)

- ・交通環境の改善・充実、利便性と回遊性により集約する都市づくり
- ・バス交通の充実の関係機関への要請、また、コミュニティバスの実証実験による不便地域解消・利便性向上の取組の検討

5)「モノレール沿線まちづくり構想」(平成30年12月/2市1町)

- ・モノレールの延伸後を見据え、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示す。
- ・モノレール沿線のまちづくりを進めるに当たって、交通利便性の向上を課題の1つとしており、車に過度に頼らず、便利に移動ができるまちをイメージし、バス路線の再編や駅アクセスの充実を図ることなどを施策の方向性としている。

3 現況と課題

(1) まちづくりの動向

2市1町では、多摩都市モノレールの延伸計画に合わせたまちづくりの取組が進められている。

1) 東大和市

上北台駅北側地域のまちづくりの推進

令和5年12月に、「上北台駅北側地域の魅力あるまちづくりと空堀川周辺のみどりの再編の方向性」を策定した。

本方向性には、多摩都市モノレールの延伸に伴うまちづくりの機運の高まりを捉え、上北台駅を「狭山丘陵の玄関口」として賑わいのある魅力的な拠点形成の検討とあわせ、市立狭山緑地をはじめとした狭山丘陵周辺のネットワークの強化を図るまちづくりを検討することとしている。

2) 武蔵村山市

沿線及び駅周辺のまちづくりの推進

多摩都市モノレール延伸を見据えた沿線及び駅周辺のまちづくりの将来像やまちづくりの方向性を示す「(仮称) 多摩都市モノレール沿線まちづくり方針」策定に向けた取組を進めている。

持続可能なまちの実現を目指し立地適正化計画を令和6年度末に策定予定であり、地域公共交通計画は、令和7年度末の策定を予定している。

3) 瑞穂町

新駅周辺まちづくり基本構想

モノレール沿線まちづくり構想及び都市計画マスタープランに基づき、町として目指すべきまちづくりの方向性を示す「新駅周辺まちづくり基本構想(案)」についてパブリックコメントや住民懇談会を実施。令和6年度には、町全体を見通したまちづくり基本計画の策定を予定している。

(2) 土地利用

新青梅街道などの幹線道路沿いを中心に戸建住宅が広がるほか、丘陵地の谷戸や傾斜地にも住宅が立地している。また、大規模商業施設も立地しており、多摩都市モノレール延伸部沿線については、広く市街地としての土地利用が展開している。

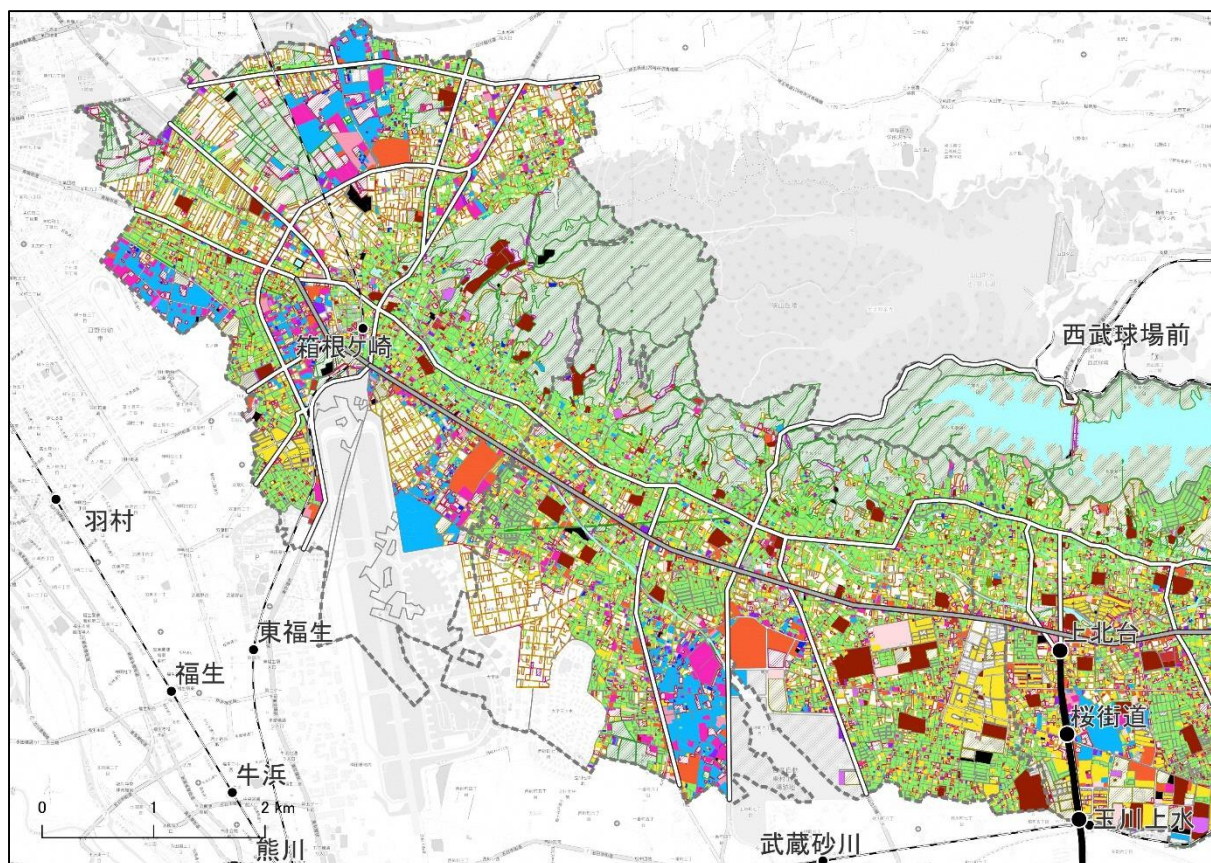


図2 土地利用状況

【凡例】		
 官公庁施設	 集合住宅	 樹園地
 教育文化施設	 専用工場	 採草放牧地
 厚生医療施設	 住居併用工場	 水面・河川・水路
 供給処理施設	 倉庫・運輸 関係施設	 森林
 事務所建築物	 屋外利用地 ・仮設建物	 原野
 専用商業施設	 公園、運動場等	 その他
 住商併用建物	 未利用地等	 モノレール
 宿泊・遊興施設	 農業漁業施設	 鉄道
 スポーツ ・興行施設	 田	 幹線道路
 独立住宅	 畑	 行政界

(3) 鉄道・バスのアクセス徒歩圏域

- ・延伸部の鉄軌道は、瑞穂町内を南北に貫く J R 八高線、立川方面から東大和市内に至る多摩都市モノレール、地域外の南側を東西方向に西武拝島線が通っている。
- ・路線バス系統は、立川駅、昭島駅など J R 駅を起点に、西武拝島線の駅などを經由しながら、対象地域内へアクセスするように設定されている。また、路線バスでカバーされない地域に対してはコミュニティバスが運行されている。
- ・路線バス及びコミュニティバスの路線網の密度が比較的低い武蔵村山市南西部では、デマンド交通「むらタク」が運行されている。
- ・現状では、延伸地域の多くはバス停 300m 圏域でカバーされているが、鉄道、モノレールでカバーされる圏域は一部地域に限定されており、多摩都市モノレールの延伸だけでは一部が交通不便地域（公共交通空白地域）のままとなる。

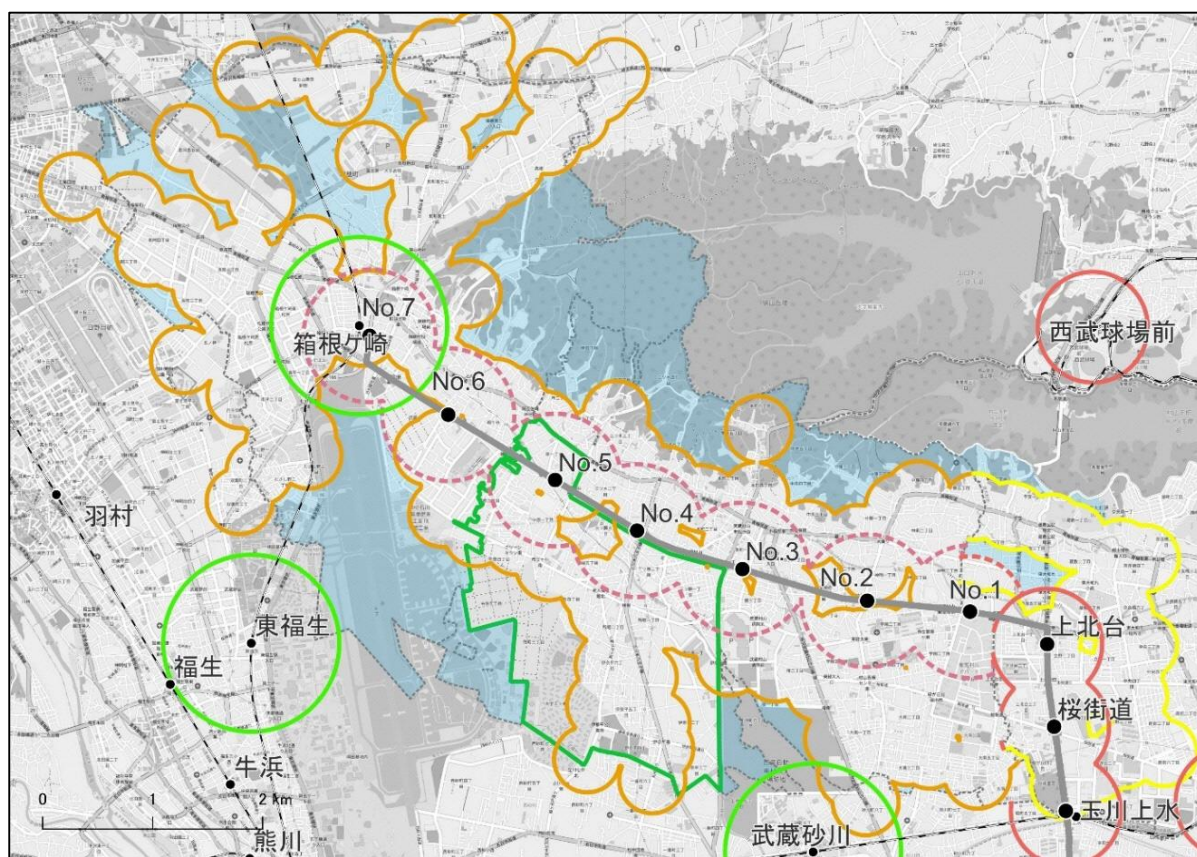
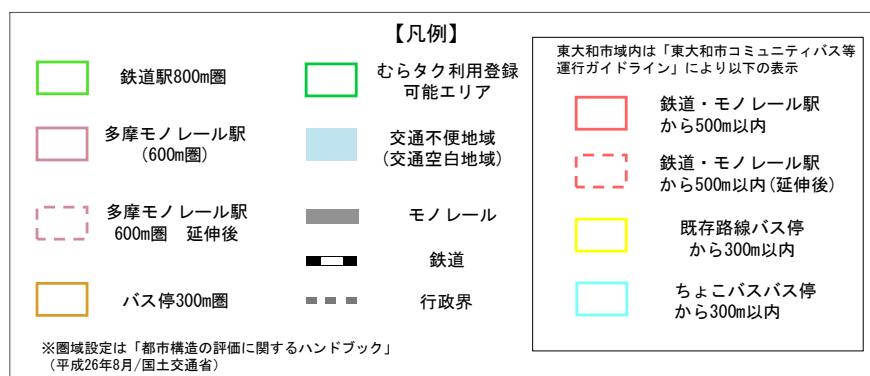


図3 駅・バス停アクセス徒歩圏域と交通不便地域



(4) 公共交通を取り巻く社会情勢

1) デジタル技術の進展

- ・ A I などの情報技術の社会実装やスマートシティなどの取組が進められている中、交通サービスの質の向上を目指す M a a S の推進など、交通分野においても、D X 化の推進が求められている。

2) ライフスタイルの多様化

- ・ コロナ禍を契機としたテレワークの普及などにより、新たな働き方・暮らし方が浸透してきており、移動需要の低迷が懸念されている。

3) 2024 年問題

- ・ 公共交通の運行を担うバス運転手が全国的に不足している中、2024 年 4 月から運転手の労働環境の改善を図るための労働規制が強化される予定であり、バス運転手不足の更なる深刻化が懸念されている。

4) 高齢化の進展

- ・ 高齢化の進展等に伴い、運転免許証の自主返納が進む一方、免許返納後の移動手段確保への不安から運転免許証の返納をためらうかたも存在している。

5) 地球温暖化対策

- ・ 東京都では、2050 年ゼロエミッション、2030 年カーボンハーフの実現に向けた取組を進めており、交通分野においては、自家用車から公共交通への利用転換（SHIFT）によりエネルギー消費総量の減少が求められている。

(5) 課 題

- 1) 多摩都市モノレール沿線まちづくりと公共交通との連携による公共交通利用者の維持・増加が必要**
- 2) 公共交通不便地域（公共交通空白地域）における移動手段の確保が必要**
- 3) 新たな働き方・暮らし方の浸透による公共交通利用者の減少やバス運転手不足などに対応できる効率的な移動手段の確保が必要**
- 4) 運転免許証返納に対する不安などを解消するため、高齢者等も使いやすい移動手段の確保が必要**
- 5) 環境負荷の低減に向けた取組の推進が必要**

4 延伸部の公共交通の将来像とその将来像の実現のための基本方針

多摩都市モノレール延伸後も多摩都市モノレールとバス交通等が共存・共栄し、持続可能な公共交通を維持していくため、現況と課題を踏まえ公共交通の将来像を以下のとおり掲げ、その将来像を実現するための基本方針を示す。

(1) 将来像

「誰もが快適に移動ができる持続可能な公共交通ネットワークの実現」

(2) 将来像の実現のための基本方針

方針1 「まちづくりとの連携」

- ・地域の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成
- ・2市1町の行政界を超えた、よりシームレスな交通サービスの実現
- ・地域公共交通計画の策定等を通じた関係者との連携

方針2 「利便性・効率性の維持・向上」

- ・移動需要を踏まえつつ、公共交通の役割分担に応じた効率的な路線配置
- ・ユニバーサルデザインに配慮した、誰もが安全、安心、快適に利用できる交通サービスの実現
- ・D X等の最新技術の積極的活用による利便性の向上

方針3 「環境への配慮」

- ・モビリティマネジメントによる自家用車から公共交通への利用転換の促進
- ・Z E V導入などによる環境負荷の低減

(3) 公共交通における役割分担

輸送距離・輸送規模などの各交通手段の特性に応じた役割分担等を踏まえ、目指すべき公共交通体系を構築していく。

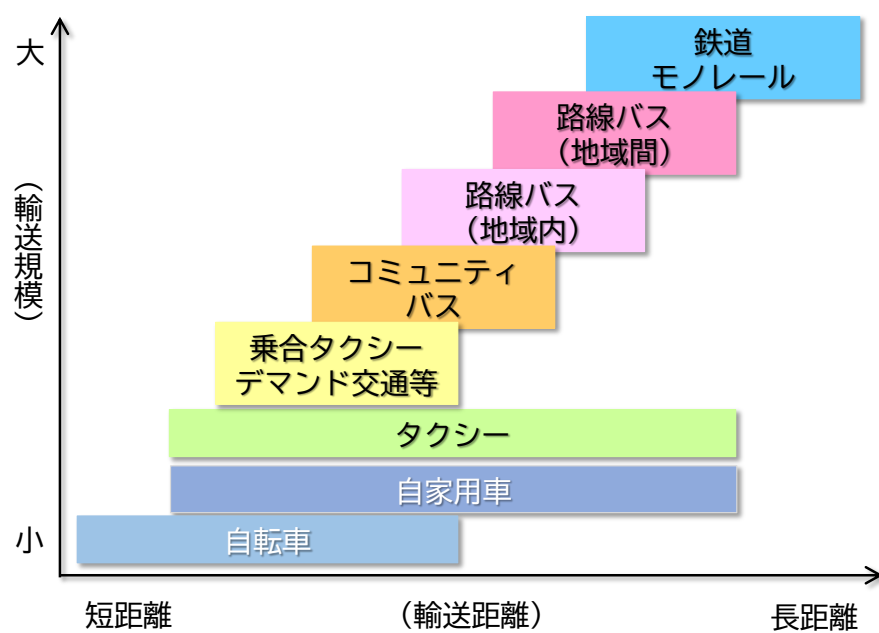


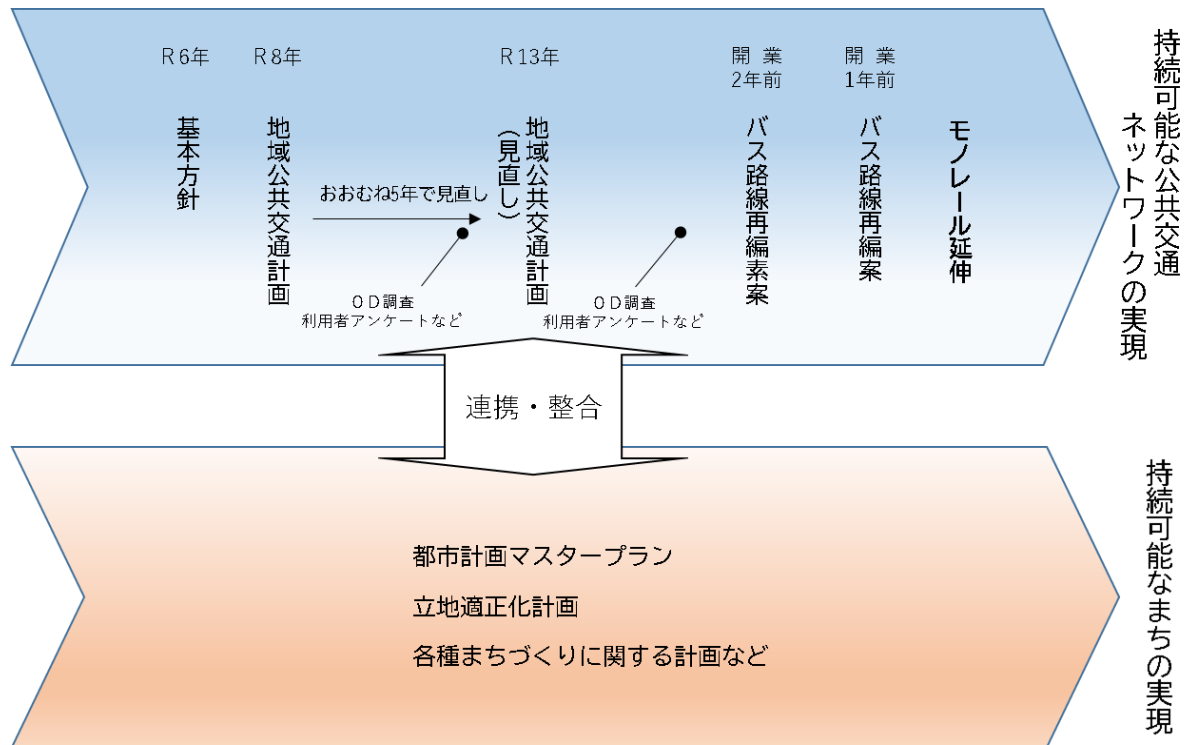
図4 交通手段の特性（輸送距離、輸送規模）に応じた役割分担

【各交通手段の特性と役割】

機能 分類	公共交通 手段	特性				役 割
		地域	輸送距離	輸送規模(輸送力)	その他	
都市間 幹線	鉄道・ モノレール	都市間	中・長距離	大規模の輸送	・速達性・定時性 ・地域の都市軸形成	・都心や周辺都市へ高い走行性をもって連絡 多摩都市モノレール ・多摩地域の南北方向を連絡 ・延伸部の東西方向を連絡 ・東西方向の鉄道路線を相互に結節
地域間 幹線	路線バス	地域内外の主要拠点間	短・中距離	中規模の輸送	・道路交通状況の影響を受けやすい。 ・一定の幅員が確保された道路の運行が可能	・地域内外の主要拠点を連絡
地域内 幹線	コミュニティバス	地域内の住宅地～駅間等	短・中距離	中小規模の輸送	・道路交通状況の影響を受けやすい ・路線バスよりも狭い幅員でも運行が可能。 ・需要規模の小さい公共交通空白・不便地域をカバー	・周辺地域や最寄り駅を連絡 ・路線バスの利用が不便な地域を補完
コミュニティ交通	乗合タクシー デマンド交通等	近隣地域	短・中距離	個別・少数の輸送	・道路交通状況の影響を受けやすい。 ・路線を特定しないため柔軟な運行が可能（デマンド交通）。	・路線バス、コミュニティバスの利用が不便な地域を補完

(4) 将来像の実現に向けたロードマップ

今後は、本方針を踏まえ、誰もが快適に移動ができる持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指し、まちづくりに関する上位計画や2市1町の個別計画との連携・整合を図りながら、引き続き関係者間で協議を行い、課題解決に向けて取り組むこととする。



※上図は、武蔵村山市、瑞穂町の想定するロードマップを示したものである。

東大和市においては、今後のまちづくりの状況を踏まえ、各計画の策定について検討していくこととする。

【お問合せ先】

各市町の施策に関する事項は各市町へ、その他本方針に関する事項は武蔵村山市にお問い合わせください。



東大和市 まちづくり部 都市づくり課

電話番号：042-563-2111（内線:1254）／ホームページ：<https://www.city.higashiyamato.lg.jp>



武蔵村山市 都市整備部 交通企画・モノレール推進課

電話番号：042-565-1111（内線:273）／ホームページ：<http://www.city.musashimurayama.lg.jp>



瑞穂町 都市整備部 都市計画課

電話番号：042-557-7579（直通）都市整備部 都市計画課／ホームページ：<https://www.town.mizuho.tokyo.jp>