

1. 基本的な方向性

1) 都市計画における方針転換

駅を中心とした 歩いて暮らせるまちづくり

立地適正化計画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（都市計画マスタープラン）は令和5年3月に策定されました。

新青梅街道の拡幅や榎地区における都市核土地地区画整理事業、都営村山団地の建替えなどの大規模な事業が進むほか、多摩都市モノレール延伸が実現に向けて動き出すなど、武蔵村山市の都市構造が大きく変化する時期となります。

これを踏まえ、従来の「車中心のライフスタイル」から「駅を中心とした 歩いて暮らせるまちづくり」へと転換を図り、持続可能なまちづくりを目指すこととしています。

立地適正化計画は、「駅を中心とした 歩いて暮らせるまちづくり」を推進するためのものであり、第二次まちづくり基本方針の将来像や重点テーマを具体化していきます。

2) 第二次まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）

第二次まちづくり基本方針では、「人と人、まちとまちをつなぐ みどり豊かな活力あるまち」という将来像を掲げています。その実現に向けて、次の3つの重点テーマと6つの方向性でまちづくりを進めることを示しています。

重点テーマ1 多摩都市モノレール新駅を中心としたまちづくり

- 方向性1 市民が魅力を感じる新たな都市環境の創出
- 方向性2 暮らしやすさを実感できる生活環境の形成
- 方向性3 身近な生活環境の安全性、利便性、快適性の向上

重点テーマ2 市の財産であるみどりを保全するまちづくり

- 方向性4 美しい武蔵野のみどりと水辺が調和した環境の形成

重点テーマ3 災害に強い、活力あるまちづくり

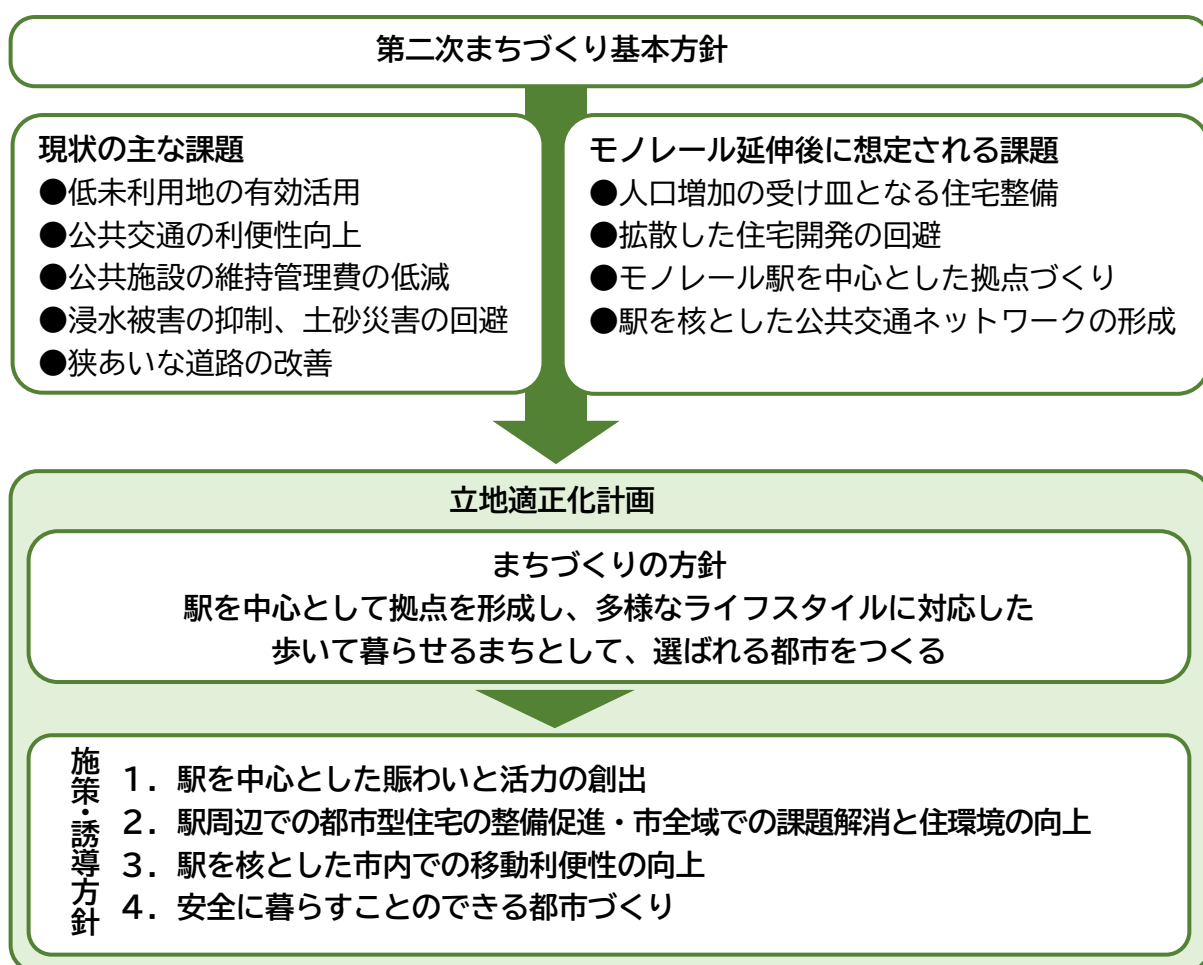
- 方向性5 災害に強い都市環境の形成
- 方向性6 地場産業と都市型産業の定着・成長を支える環境の形成

3) まちづくりの方針

第二次まちづくり基本方針に位置づけられた3つの重点テーマと6つの方向性を踏まえ、モノレール延伸に伴う人口増加への対応や駅周辺の拠点形成などの将来的な課題に備えるとともに、土地利用や交通ネットワーク、公共施設、浸水被害等に関する現状の課題の解消を図ることを視野に入れ、次のようにまちづくりの方針を定めます。

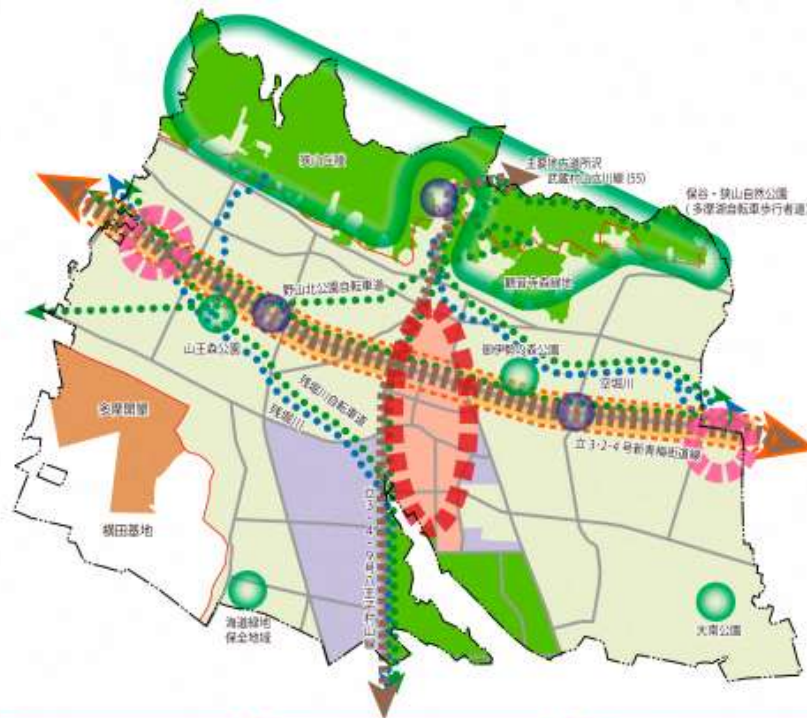
駅を中心として拠点を形成し、多様なライフスタイルに対応した
歩いて暮らせるまちとして、選ばれる都市をつくる

この方針に沿って、次の施策・誘導方針に基づいて都市機能・居住・交通の各分野の施策を推進し、第二次まちづくり基本方針に示す将来都市構造の実現を目指します。



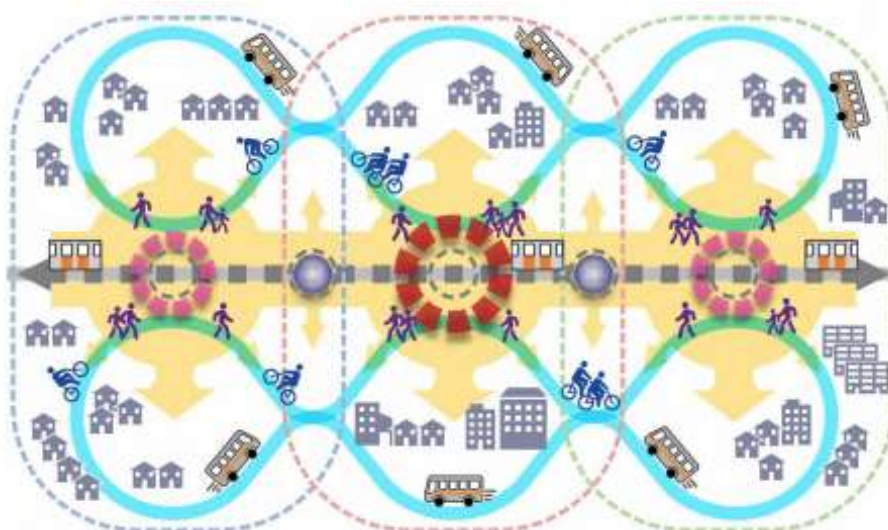
4) 目指すべき都市の骨格構造

これら施策・誘導方針に基づいて施策を推進することで、第二次まちづくり基本方針で示した将来都市構造の実現を目指します。



「核」	「軸」	「ゾーン」
<ul style="list-style-type: none"> 都市機能の集積、環境の維持・向上を図るべき場所。 拠点となる事業や地区、プロジェクトを基本に設定。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民交流や生産活動の骨格となる近隣市町との広域ネットワーク。 主要幹線道路、多摩都市モノレール、河川、自転車歩行者専用道路を基本に設定。 	<ul style="list-style-type: none"> 特性をいかした土地利用を誘導するため、土地利用特性を基本に設定。
<ul style="list-style-type: none"> 都市核 サブ核 みどりの核 憩いの核 	<ul style="list-style-type: none"> 都市軸 公共交通軸 みどりの軸 水の軸 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅系市街地ゾーン 沿道市街地ゾーン 中心市街地ゾーン 複合市街地ゾーン 自然景観形成ゾーン 大規模農地ゾーン

将来都市構造（第二次まちづくり基本方針より）



核やゾーンをつなぐまちづくり（第二次まちづくり基本方針より）

5) 将来都市イメージ

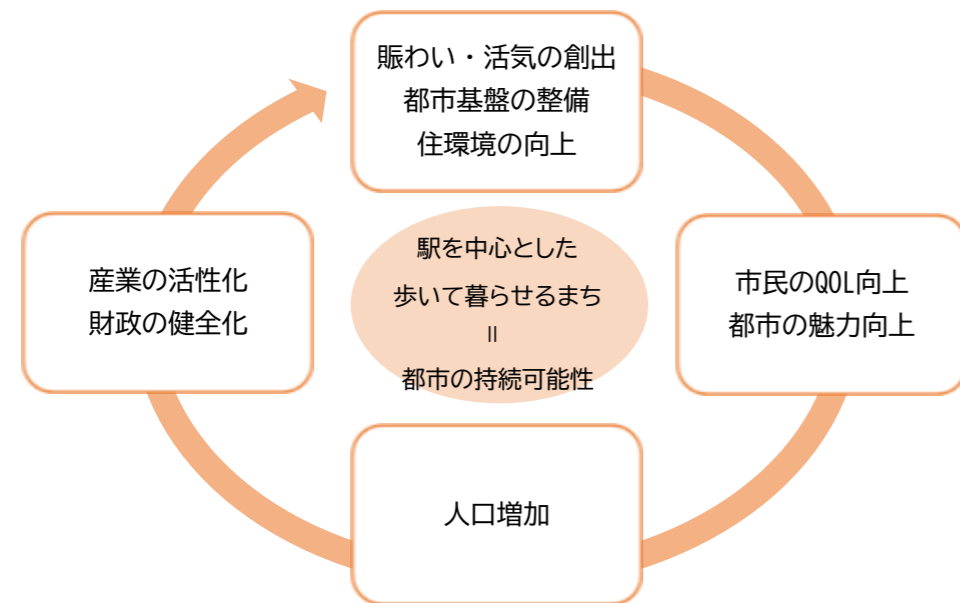
都市核を中心としたモノレール駅の拠点性が高まり、駅周辺や新青梅街道沿いに都市型住宅や商業・業務機能、公共施設等が集約され、市内外から人が集い、交流が生まれます。

それとともに、駅から距離がある周辺地域において、現在立地している低層住宅を生かし、よりよい住宅環境が形成されることで、都市軸における市街地形成の波及効果もあわせて、自分のライフスタイルに合った居住地を選び、暮らす人たちが増えていきます。

その結果、市内全域で一定の人口密度が保たれることで商業や福祉などの生活機能が維持され、自宅周辺での生活利便性が高まっていきます。それら居住地が公共交通で駅と結ばれることにより、「駅を中心とした歩いて暮らせるまち」が形成されていきます。

公共交通の充実により生活利便性を一層高めることで、より多くの人を選ばれ、市内における人口増加を図り、持続可能なまちづくりを図っていきます。

このように、賑わい・活気の創出、都市基盤の整備、住環境の向上を図るまちづくりを推進することで、市民のQOLや都市の魅力が高まり、人口が増加し、結果的に産業の活性化並びに財政の健全化が図られます。この好循環により、「駅を中心とした歩いて暮らせるまち」を実現し、都市の持続可能性が高まります。



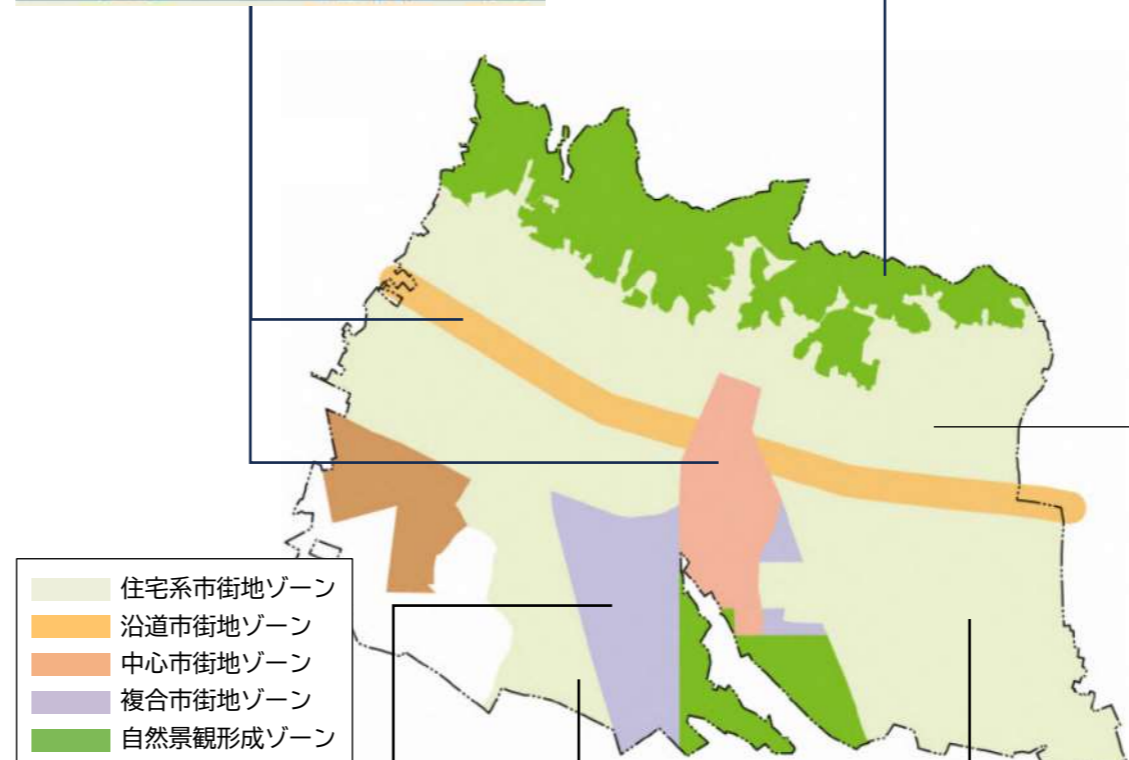
持続可能なまちづくりのイメージ



中心市街地ゾーン・沿道市街地ゾーン
駅周辺や新青梅街道沿道には路面店を有する中層集合住宅や都市機能が立地し、多くの市民が暮らし、市内外からも人が訪れ、にぎわいと活力が生まれる。



自然景観保全ゾーン
丘陵部や市南部のまとまった空地は、住宅近くで豊かな自然に触れ、レクリエーションを楽しむエリアとして、市内外から多くの人でにぎわう。



住宅市街地ゾーン（新青梅街道以北）
農地の保全・活用を図ることで農住共存の低層戸建て住宅地が形成され、ゆとりある暮らしを望む人が住まう。



複合市街地ゾーン
住宅は立地しているものの過度な住宅開発は制限され、適切な生産環境のなかで工場が集積する生産拠点となる。



住宅市街地ゾーン（新青梅街道南部）
現在の住宅市街地が将来にも継承されつつ安全性が向上し、戸建て住宅や低層集合住宅で人々が便利で安心して暮らす。



住宅市街地ゾーン（幹線道路沿道）
中低層集合住宅と商業・福祉などの生活機能が立地し、周辺の住宅市街地ゾーンの利便性を支える。

ゾーンの骨格構造（第二次まちづくり基本方針）と各ゾーンの将来イメージ

2. 居住誘導区域

1) 居住誘導区域とは

都市の利便性を支える生活サービスを維持するには一定程度の人口密度が必要とされています。それを踏まえ、立地適正化計画では、生活サービスの維持を図るために中長期的に人口密度を維持しようとする地区を居住誘導区域に定めることとされています。

都市計画運用指針(第12版)では、「居住誘導区域に定めることが考えられる区域」について以下の内容が示されています。

ア	都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
イ	都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
ウ	合併前の旧市町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

2) 区域設定の考え方

本市では概ね40人/ha以上の人口密度を保有しており、また多摩都市モノレールの延伸に伴う人口増加が見込まれるなか、市域全体の生活利便性を維持・向上していくため、市街化区域全域を居住誘導区域に含めることを基本とします。

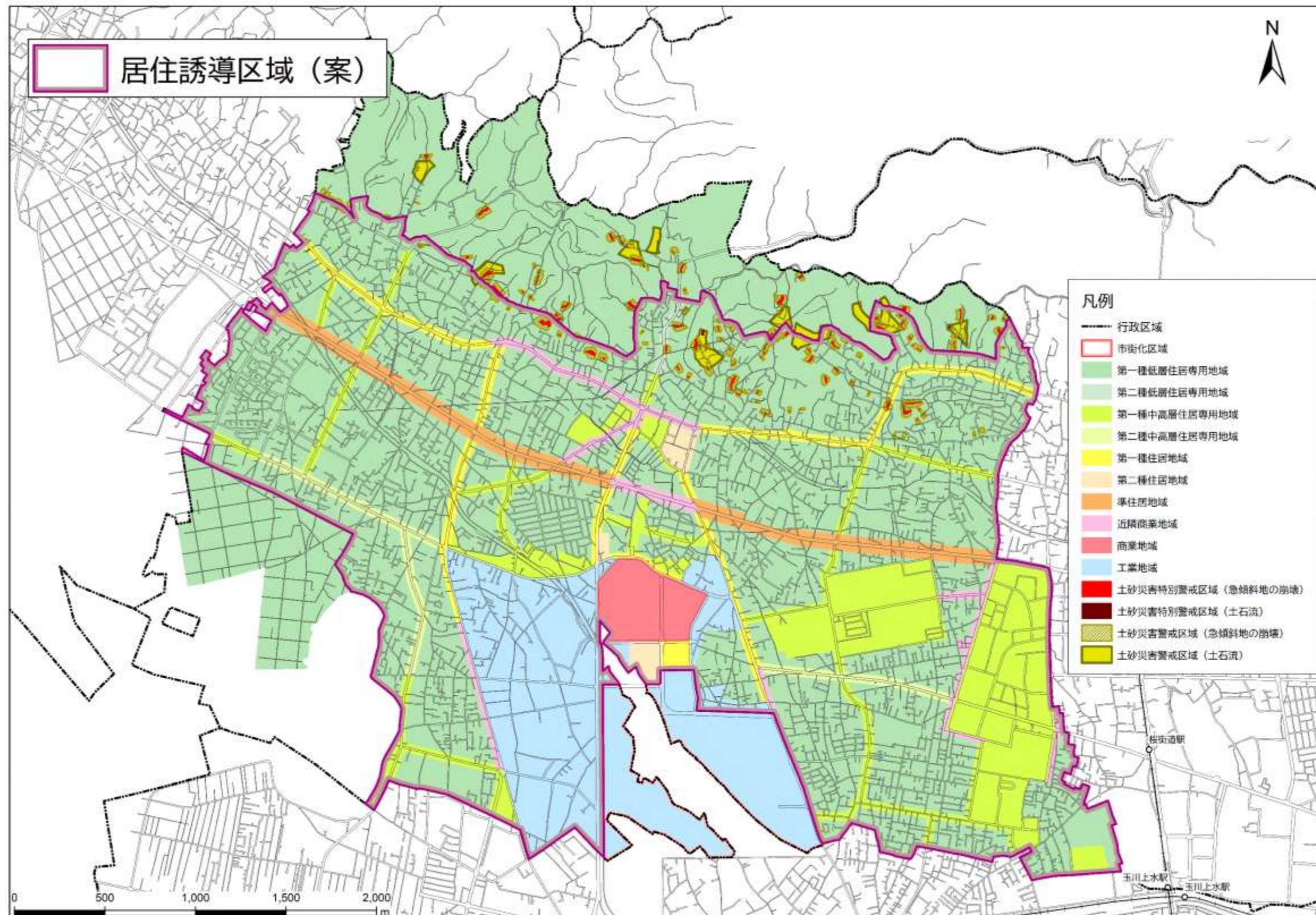
ただし、都市計画運用指針で示された「居住誘導区域に含まないこととされている区域」等の要検討区域については次のとおり整理します。

分類	区域	方針
居住誘導区域に含まないこととされている区域	● 都市計画法に規定する <u>市街化調整区域</u>	● 居住誘導区域から <u>除外する</u> 。
	● <u>土砂災害特別警戒区域</u>	
居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	● 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する <u>土砂災害警戒区域</u>	● 災害リスクが高いと判断したため、居住誘導区域から <u>除外する</u> 。
	● 水防法に規定する <u>浸水想定区域</u>	● 市街化されていることから、ハード・ソフト両面での対策を講じることとしつつ、居住誘導区域に <u>含む</u> 。
慎重に判断を行うことが望ましい区域	● 工業系用途地域が定められたものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、 <u>引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域</u>	● 村山工場跡地内南側については、地区計画で定められた土地利用の基本方針等に基づき、居住誘導区域から <u>除外する</u> 。

3) 居住誘導区域

居住誘導区域は下図のとおり設定します。

※土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域は前述のとおり除外します。








居住誘導区域 (案)

4) 各地における施策イメージ

居住誘導区域における居住誘導は大きく2つの方向性から構成されます。

ひとつは、第二次まちづくり基本方針の土地利用の方針図に定める多摩都市モノレール新駅周辺と新青梅街道沿道地区において都市型住宅を中心に積極的に誘導していく方向性です。都市機能を誘導する上でも人口が集積していることが必要であることから、都市機能の誘導と人口集積を補い合うかたちで推進していきます。

もうひとつの方向性はその他エリアに対するもので、土地利用の方針におけるエリア設定や地域特性を踏まえ、居住する上での課題を解消しながら居住環境の質を向上させていきます。市域全体で一定の人口密度を確保することで商業や福祉、医療などの生活機能の維持および新規立地の促進を図り、どのエリアでも暮らしやすさを担保します。

エリア	将来イメージ	居住誘導の考え方
中心市街地ゾーン 沿道市街地ゾーン		都市型住宅の積極誘導 ・人口増加を受け止めるとともに、都市機能誘導を促すことも目的とし、1階にテナントを有する中層の都市型住宅を誘導する。
住宅市街地ゾーン	■幹線道路沿道 	都市型住宅の緩やかな誘導 ・中低層の都市型住宅や戸建て住宅を緩やかに誘導する。 ・周辺の住宅市街地ゾーンの居住の維持・誘導を図ることで、沿道に生活機能の立地を促す。
	■新青梅街道以北 	農住共存の低層戸建て住宅の維持 ・現状の低層戸建て住宅地を維持しながら、農地を保全することで付加価値を付与し、選ばれる住宅地とする。 ・狭あい道路の解消による安全・安心の向上にも取り組む。
	■新青梅街道以南 	利便性の高い戸建て住宅地の維持 ・現状の低層戸建て住宅地を維持しながら、狭あい道路の解消により、利便性が高く安全・安心な生活環境を形成する。
複合市街地ゾーン		生産環境の向上と住環境の維持による工住共存 ・今後も工場が支障なく操業されるよう、必要な兼用住宅や社員寮等を誘導しつつ、同時に住環境への環境負荷も軽減するための都市計画方策の適用を検討する。 ・沿道における生活機能が維持される上で適切な居住の誘導を図り、利便性を維持する。

各エリアの将来イメージと居住誘導の考え方（案）