

1. 立地適正化計画とは

●策定の背景と目的

本市では、都市計画法に基づく都市計画に関する基本的な方針として、令和5年3月に「武蔵村山市第二次まちづくり基本方針」を策定し、「駅を中心とした、歩いて暮らせるまちづくり」を掲げ、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面への延伸を見据えた、にぎわいと活力のある市街地を形成することとしている。

また、全国的な人口減少・少子高齢化社会においては、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境の実現や、財政面及び経済面における持続可能な都市経営が今後のまちづくりにおける大きな課題として捉えられている。このような背景から、商業施設、医療・福祉施設や住居等がまとまって立地し、これらの拠点を公共交通で結ぶことで、誰もがアクセスしやすい「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを推進するため、平成26年8月に都市再生特別措置法が一部改正され、立地適正化計画制度が創設された。

このような状況を踏まえて、第二次まちづくり基本方針をさらに具体化し、将来にわたって持続可能なまちづくりを推進するため、立地適正化計画を策定する。

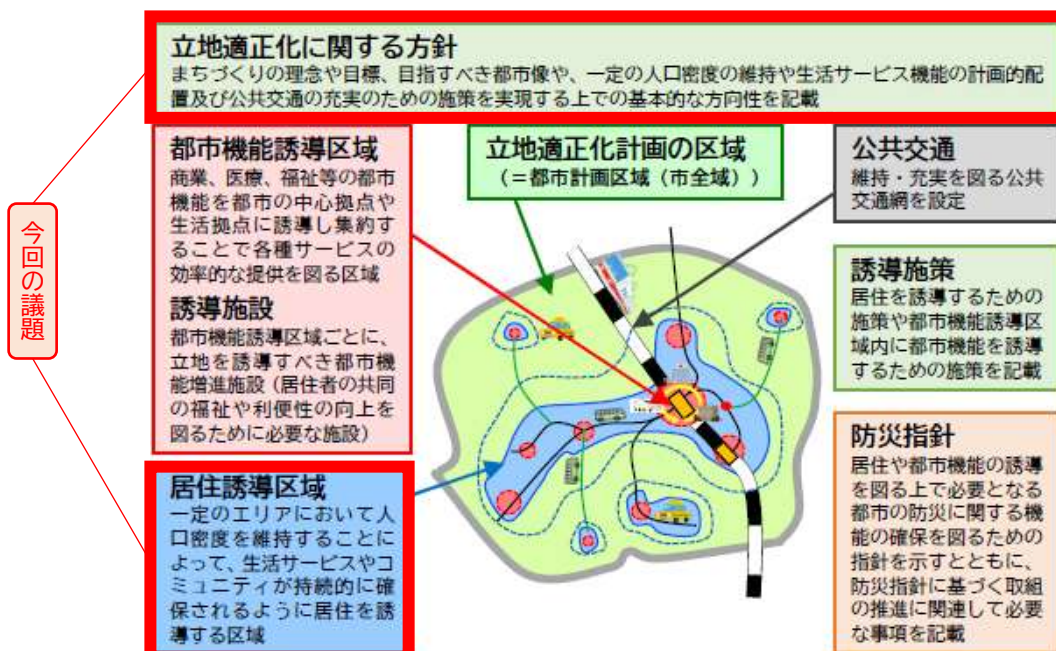


図 立地適正化計画のイメージ (資料:国土交通省資料を編集)

2. 立地適正化計画の構成

計画の目次構成案及び各章の記載内容事例

1. 記載事項と目次構成案



第1章 背景と目的

- 立地適正化計画作成の背景と目的を記載。社会動向としてモノレール延伸に触れる。
- 部や本市の上位・関連計画を整理。部モノレール構想（現在策定中）に触れる。

第2章 都市の現状と課題

- 人口、都市機能、土地利用、交通、都市経営、防災の観点から現状をまとめる。
- 現状から把握される都市構造上の課題を整理する。

第3章 基本的な方向性

- 都市マスの重点テーマを踏まえた目標、実現しようとする都市構造を示す。
- 居住誘導、都市機能誘導、公共交通、防災の目標を示すこともある。

第4章 居住誘導区域

- 基本的な方向性の実現に向けた居住誘導区域を設定する。

第5章 都市機能誘導区域

- 基本的な方向性の実現に向けた都市機能誘導区域を設定する。
- 都市機能誘導区域に誘導する都市機能を施設カテゴリーとして示す。

第6章 誘導施策

- 居住誘導区域での居住促進策、都市機能誘導区域への都市機能の誘致について具体的な施策を示す。
- 公共交通に関する施策は地域公共交通計画等を参照して記載する。

第7章 防災指針

- 災害想定区域と人口密度等の分析からエリア別の防災上の課題を示す。
- その課題を解消するための方策を、国・都・市における防災施策を参照して記載する。

第8章 計画の目標及び評価

- 居住誘導、都市機能誘導、公共交通、防災の観点から計画の進捗を評価する指標と目標を設定する。|

3. まちの将来像と誘導方針（ストーリー）

1) 誘導施策の前提

多摩都市モノレールの延伸を見据えた駅を中心としたまちづくりの推進と公共交通ネットワークの形成を図る。

- 多摩都市モノレール延伸事業が2030年代半ばの開業に向け現在手続き中であり、にぎわいや活力、人の流れを生み出す住みやすいまちづくりを進め、移住・定住を確実に促すことが必要である。
- 一方、自然や農などの従来の本市の魅力を維持しつつ、**みどりと水辺が調和した良好な居住環境の形成を図る**必要がある。
- **土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域及び浸水予定区域**に指定されている区域は、土地利用を抑制するなど、災害リスクを低減する必要がある。

将来像のイメージ



3. まちの将来像と誘導方針（ストーリー）

2) 目指すべき都市のあり方

新駅周辺を拠点として整備し、各ゾーンの魅力を感じさせ、ライフスタイルにあわせて居住地として選ばれる都市

- ライフスタイルにあわせて居住地として選ばれる都市を目指すとともに、路線バスやMMシャトル等の地域公共交通の形成や、自転車ネットワーク等の充実を図り、市民が魅力を実感できる新たな都市環境の創出を目指します。



モノレール駅徒歩圏外（300m以上）



自然保全ゾーン（都市マスの定義に従う）



主要モノレール駅周辺（100m程度）



モノレール駅徒歩圏（100～300m程度）

3. まちの将来像と誘導方針（ストーリー）

2) 目指すべき都市のあり方



主要モノレール駅周辺

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各種都市機能が立地し、市内外の方にぎわいや活力が生まれている。



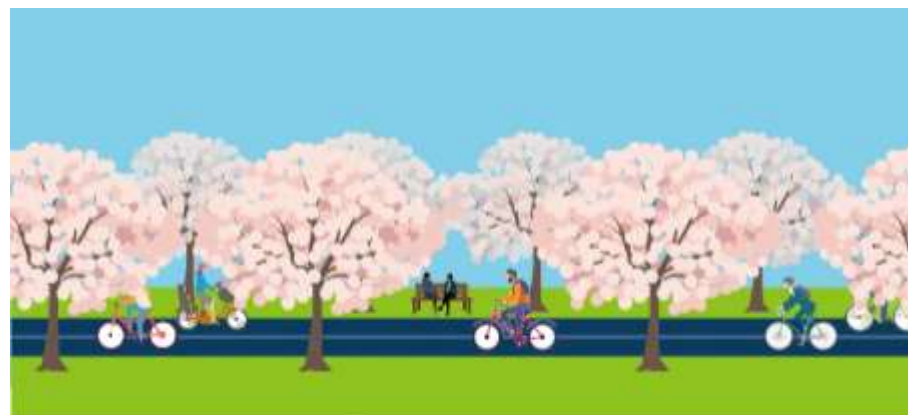
モノレール駅徒歩圏

各駅周辺には中低層住宅が立ち並び、生活機能が適度に立地するなか、飲食や買い物を楽しみつつ、モノレール駅に歩いて行ける範囲で暮らしている。



モノレール駅徒歩圏外

農地と住宅が共存し、自然を感じられる低層戸建て住宅が立ち並び、拠点へのアクセスも便利な移動手段がある。



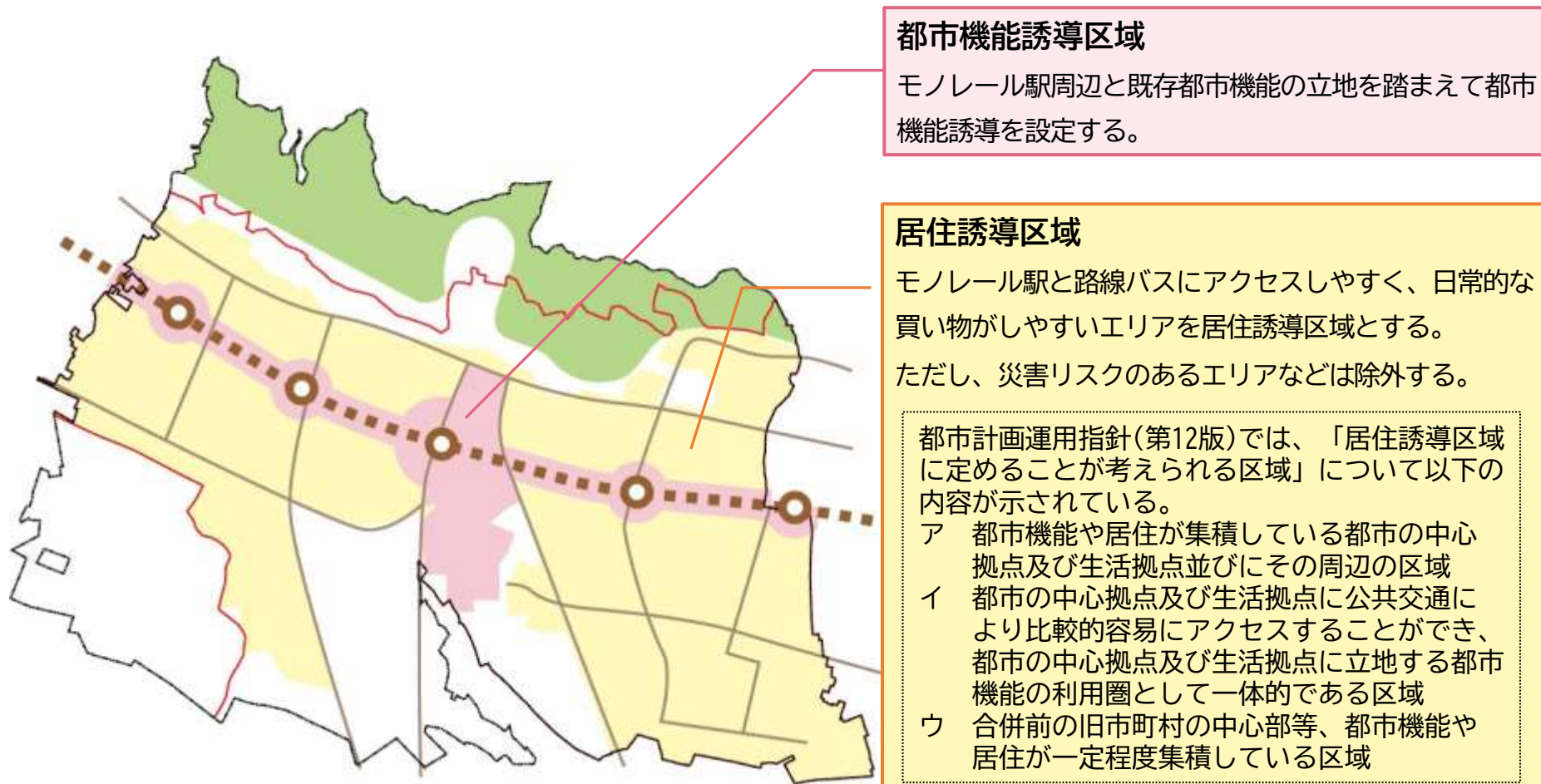
自然保全ゾーン

丘陵部や市内を流れる川沿いは、住宅地近くで豊かな自然に触れることのできるレクリエーションゾーンとして、市内外から訪れる人でにぎわっている。

4. 区域設定と誘導施策の方向性

1) 区域設定の方向性

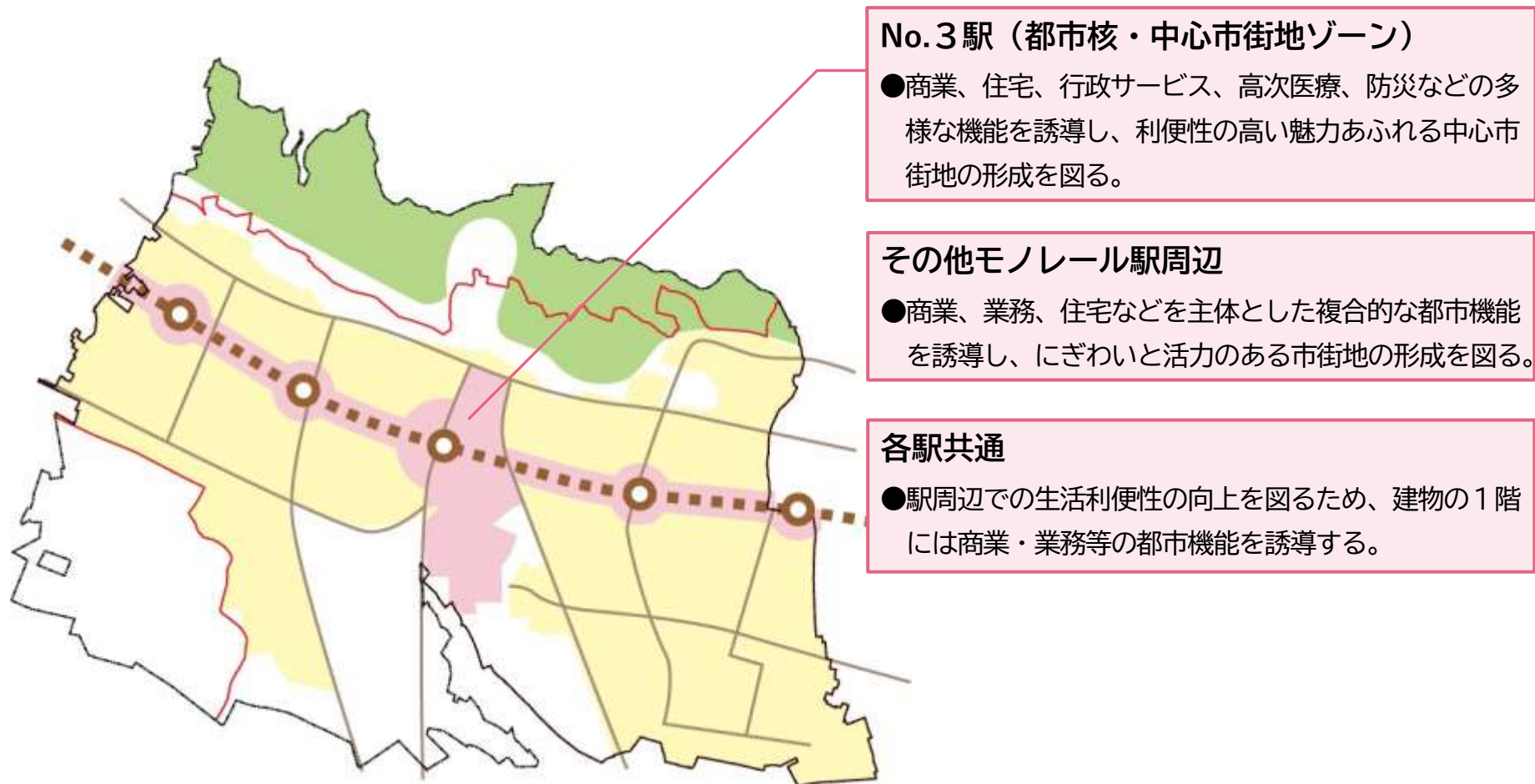
モノレール駅を核とした都市機能誘導区域を設定した上で、市街化区域内の交通利便性が高く、比較的安全なエリアを居住誘導区域とする



4. 区域設定と誘導施策の方向性

2) 都市機能誘導の方向性

移住・定住の動機づけ、来街の目的となる特徴ある市街地を各駅周辺において形成することで、将来の都市構造の核を形成する



4. 区域設定と誘導施策の方向性

3) 居住誘導の方向性、公共交通の考え方

移住・定住の動機づけ、来街の目的となる特徴ある市街地を各駅周辺において形成することで、将来の都市構造の核を形成する



公共交通網

- モノレールを基幹交通軸として位置づける。
- モノレール駅へのアクセス性を高めるフィーダー路線を検討する。

都市機能誘導区域内

- 集合住宅を誘導することで、若年世帯等の居住を促す。
- 駅周辺での生活利便性の向上を図るため、建物の1階には商業・業務等の都市機能を誘導する。

モノレール駅徒歩圏（都市機能誘導区域外）

- 一戸建てや集合住宅などファミリー層の居住を促す。
- 暮らしやすさを実感できる生活環境の形成などにより、利便性の向上を図る。

モノレール駅徒歩圏外

- 地域的な特徴を生かし、良好な低層戸建て住宅を中心として誘導する。
- 公共交通ネットワークの形成を図り、モノレール駅へのアクセスの向上を図る。

5. 居住誘導区域における災害リスクの回避・低減

1) 武蔵村山市の災害想定

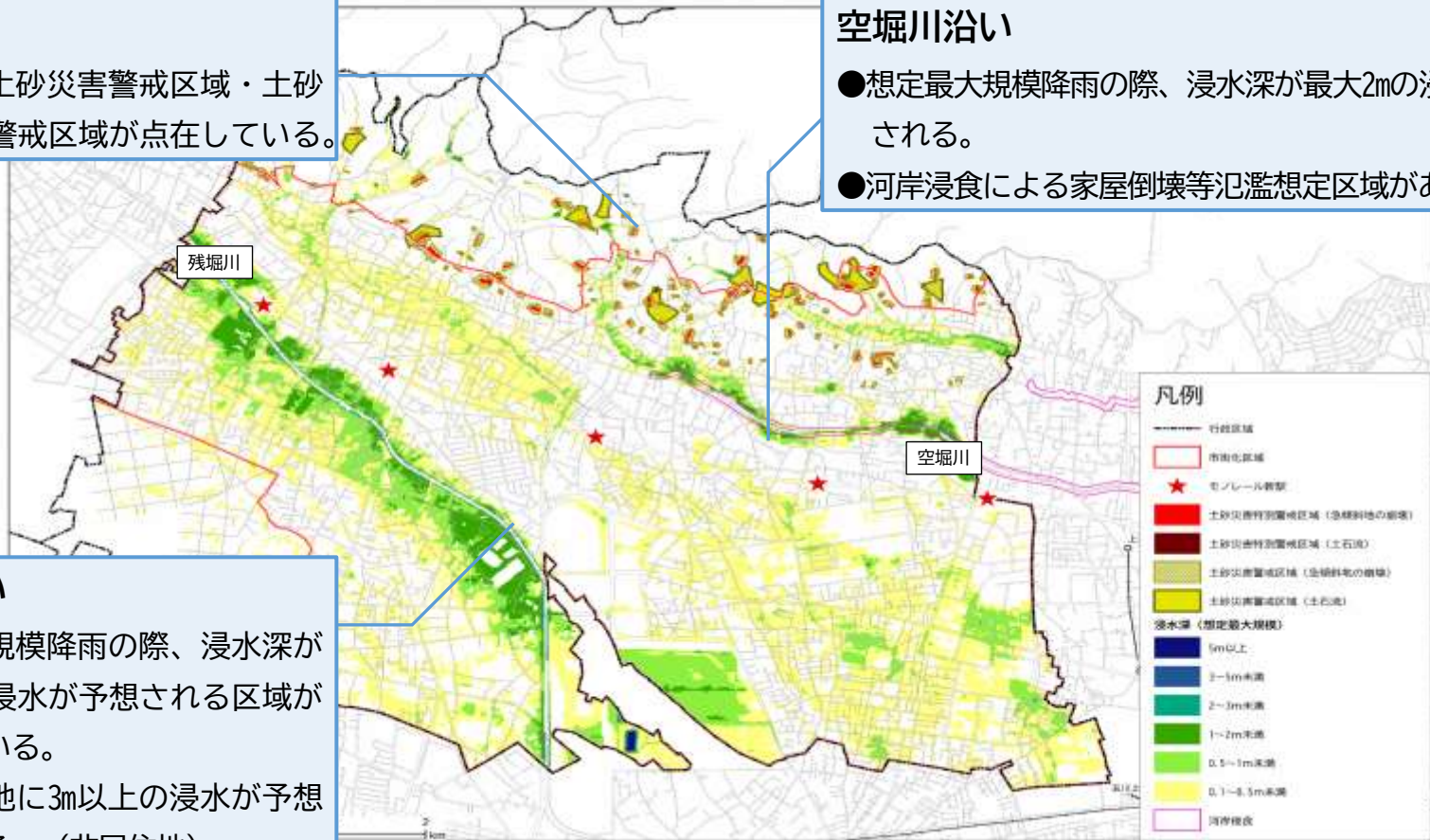
- 市全域に浸水想定区域が広がり、一部に家屋倒壊等氾濫想定区域が含まれる
- 丘陵部には土砂災害が想定される地区がある

丘陵部

- 市北部に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が点在している。

空堀川沿い

- 想定最大規模降雨の際、浸水深が最大2mの浸水が予想される。
- 河岸浸食による家屋倒壊等氾濫想定区域がある。



残堀川沿い

- 想定最大規模降雨の際、浸水深が最大2mの浸水が予想される区域が広がっている。
- 一部、低地に3m以上の浸水が予想されている。(非居住地)

その他

- 残堀川・空堀川沿いではないエリアも、広い範囲で内水による浸水が想定されている。

5. 居住誘導区域における災害リスクの回避・低減

2) 武蔵村山市の被災リスクと対策

災害による影響を受ける住民は一定数存在するため…

- 浸水区域は浸水深にかかわらず居住誘導区域とし、避難可能性を高めることでリスクを低減する
ただし、家屋倒壊等氾濫想定区域に指定された区域については、居住誘導区域から外すことを検討する。
- 家屋倒壊や土砂災害が想定される区域は、区域外に居住を誘導することでリスクを回避する
- 浸水時に、垂直避難（上階への避難）が困難な建物が185棟あり、被災時には避難所への避難を要する。
- 河岸浸食による家屋倒壊の恐れがある建物は172棟あり、区域外への誘導が重要となる。
- 土砂災害警戒区域には374棟あり、うち特別警戒区域には118棟となっている。

災害リスクの整理

災害	カテゴリー	現状
水害	洪水・内水浸水想定区域	垂直避難 垂直避難が困難な恐れのある建物： 185棟
		医療施設 機能が低下する恐れのある施設： 3箇所
		高齢者福祉施設 機能が低下する恐れのある施設： 通所系：1箇所 入所系：2箇所
家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食)	建物状況	家屋倒壊の恐れのある建物： 172棟 うち) 住宅系用途を含む建物： 156棟
土砂災害	土砂災害警戒区域	建物状況 土砂災害の恐れのある建物： 374棟 うち) 住宅系用途を含む建物： 314棟
	土砂災害特別警戒区域	建物状況 土砂災害の恐れのある建物： 118棟 うち) 住宅系用途を含む建物： 95棟

出典：令和2年都市計画基礎調査等

居住誘導区域のたたき台

