

都市機能誘導について

1. 都市機能誘導とは

都市機能誘導とは、医療・福祉・子育て支援・商業等の誘導すべき都市機能（誘導施設）とエリア（都市機能誘導区域）を定めて機能集約することで、都市構造の核を形成することである。立地適正化計画は、一極集中を避け、中心拠点と生活拠点がネットワークされることを目指す点が特徴と言える。

2. 武蔵村山市における都市機能誘導

(1) 背景：モノレール駅設置を機とした拠点形成

多摩都市モノレールの延伸により、市内5か所にモノレール駅が整備されることを機として駅前空間の整備を進めつつ、都市機能を誘導することで、駅周辺の利便性とアクセス性を高め、拠点となることを目指す。

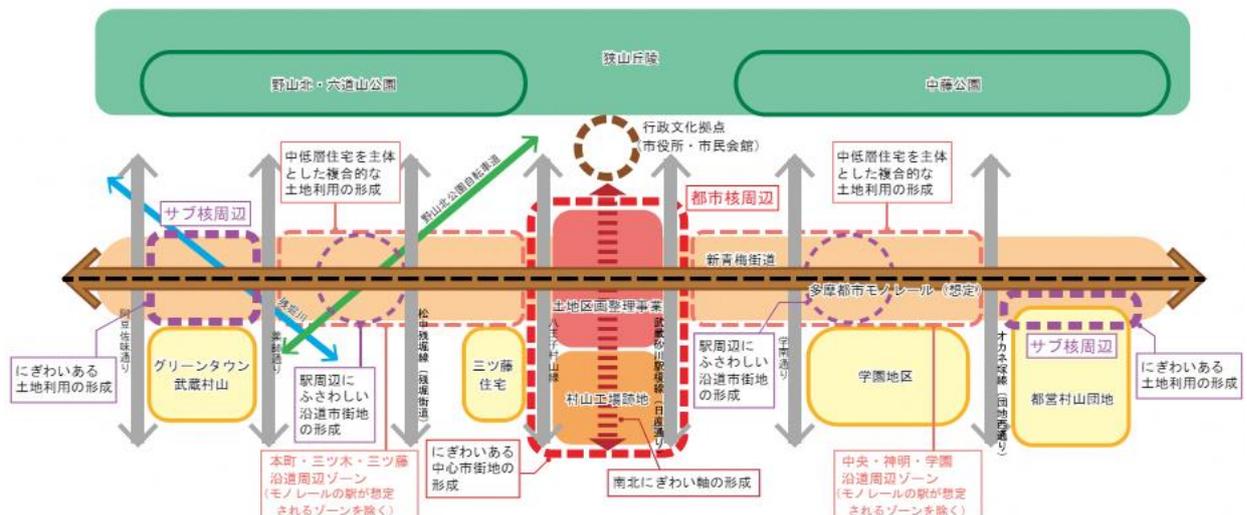
(2) 上位・関連計画の整理

■新青梅街道沿道地区まちづくり計画（平成26年3月策定）

- 同計画では「人が集まり、人を呼び込む 新たな都市文化を発信する 魅力と活力のあるまち」という将来像を掲げ、駅周辺および新青梅街道沿道地域の土地利用方針を示した。
- モノレール延伸決定前後に取組のフェーズが区分されており、決定以前から各駅の位置づけを踏まえた都市機能誘導を図りながら、決定後の取組は次のように位置づけている。

エリア	土地利用の方針
都市核周辺ゾーン	駅を中心に商業・業務施設等の高層化や中高層の都市型住宅の立地など、更なる土地の高度利用を促進し、中心市街地としての都市機能の向上を図ります。
サブ核周辺および駅周辺	駅を中心に商業施設や複合型集合住宅などの集積を促進し、駅周辺にふさわしい沿道市街地の形成を図ります。

※沿道地区は決定以前において、沿道利用型の小規模な店舗や事業所、中低層住宅を主体とした複合的な土地利用の形成を図ることとされており、引き続き取り組むべき課題と言える。



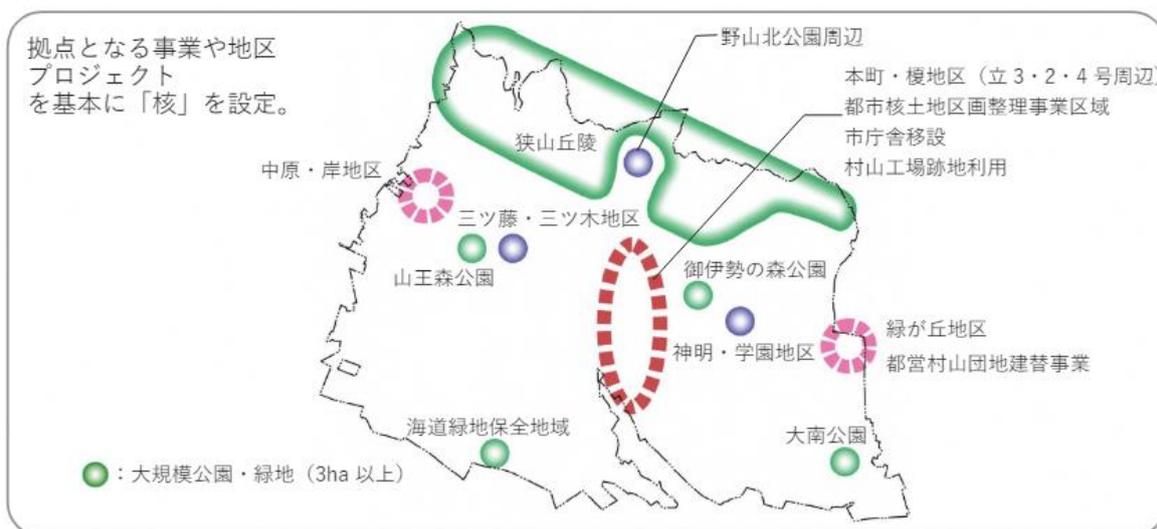
■モノレール沿線まちづくり構想（平成 30 年 12 月策定）

- 同構想は、多摩都市モノレール延伸に係る東大和市、瑞穂町と連携して策定したものであり、モノレール延伸後の沿線の将来像を交通、住環境、交流の観点から示した。
- 各駅の在り方を示してはいないものの、駅周辺ならびに沿道において土地の高度利用を図り、都市機能の誘導を図ることを施策として位置づけている。

■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）（令和 5 年 3 月策定）

- 同方針では、駅周辺を都市核・サブ核、憩いの核、新青梅街道沿道地域を沿道市街地ゾーンとして位置付け、次のようにまちづくりの方向性を定めた。

エリア	駅 no	土地利用の方針
都市核	No. 3	<ul style="list-style-type: none"> ・商業、住宅、行政サービス、高次医療、防災などの多様な機能の集約・維持を目指します。 ・都市機能の集約や交通利便性が確保された、持続可能な都市構造による利便性の高い魅力あふれる中心市街地の形成を目指します。
サブ核	No. 1、No. 5	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い市民生活の拠点として、住宅のほか生活サービス施設などの多様な都市機能の集積・維持を目指します。
憩いの核 ※モノレール駅周辺	No. 2	<ul style="list-style-type: none"> ・若者から高齢者までの多世代が集う憩いの核として位置付け、医療、福祉施設や大学などと連携した交流拠点の形成を目指します。
	No. 4	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車道をいかした憩いの核として位置付け、サイクルツーリズムの推進など、自転車等を活用したレクリエーション拠点の形成を目指します。
新青梅街道沿道	—	<ul style="list-style-type: none"> ・適正かつ効果的な土地利用や都市機能の向上を図るため、商業や業務、住宅などを主体とした複合的な土地利用を誘導し、にぎわいと活力のある沿道市街地の形成を図ります。 ・人々が集まるにぎわいのある空間を見据えたまちづくりを進めるとともに、人口密度を高め、利便性の高い生活空間の形成を図ります。



3. 都市機能誘導の在り方

(1) 都市機能誘導の考え方

モノレール駅周辺は、右図のように、商業や業務、公共施設などの都市機能と、低層階にテナントを有する中高層マンションが一定の密度で立地し、市内外から人が集い、交流が生まれるエリアを目指す。



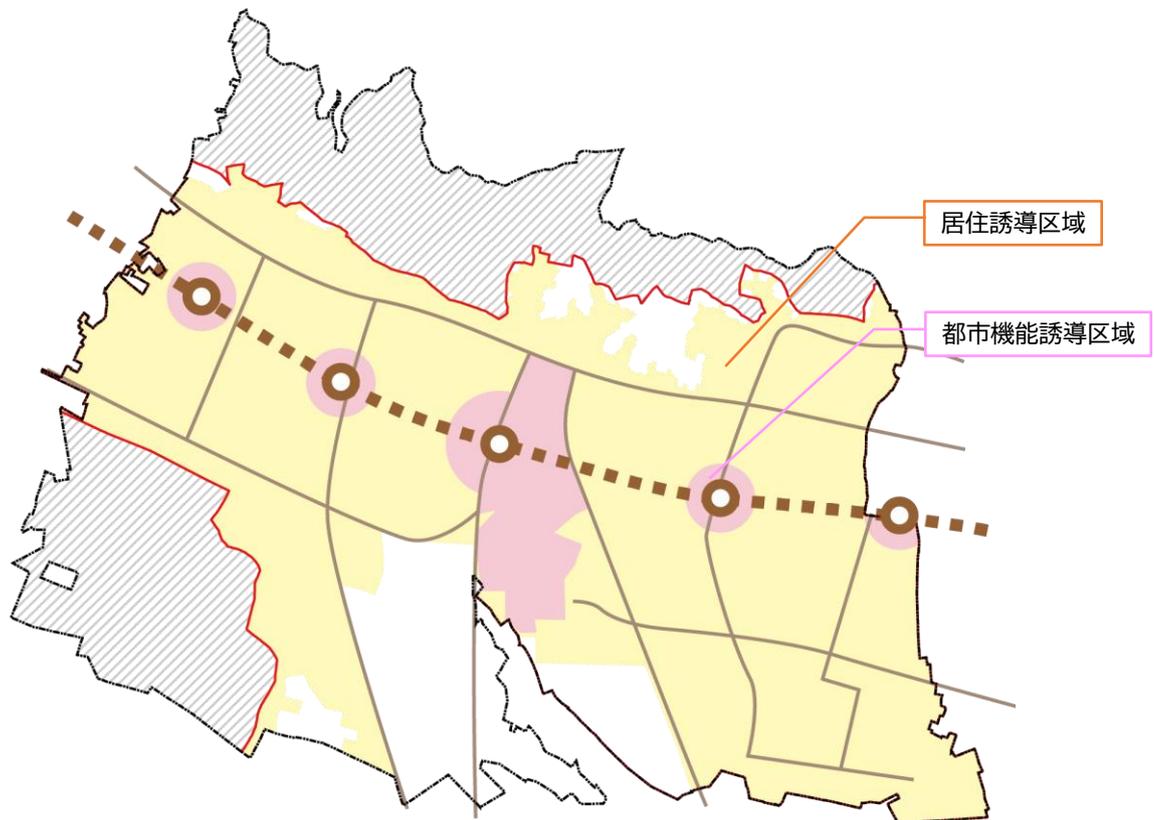
モノレール延伸の人口増加は都市機能誘導

区域（居住誘導区域）において受け止め、それ以外の居住誘導区域では現状の人口を維持することを目指す。その場合、都市機能誘導区域は概ね 80 人/ha（現状は 60 人/ha）を見込む。

駅周辺の将来像については、立地適正化計画と並行して策定している「（仮称）多摩都市モノレール沿線まちづくり方針」において示す。

(2) 都市機能誘導区域の設定

前述の都市機能誘導のあり方を踏まえ、モノレール駅周辺を都市機能誘導区域と考える。特に都市核（No.3 駅）については都市の中心拠点と位置付けられることから、都市核地区土地区画整理事業のエリアや市役所やさくらホールが立地する街区を含むエリアを想定する。



※詳細な区域設定は、モノレール駅周辺における都市機能誘導・居住誘導のための具体的な取組を検証した上で即地的に定める。

4. 都市機能立地の現状と誘導施設（案）

「立地適正化計画作成の手引き【基本編】」（令和6年4月版）で誘導施設のイメージとして挙げられている都市機能の駅周辺（半径300m圏、半径500m圏）の立地状況は以下のとおりである。
（分析図面はP.6～8）

【現状】

項目	施設種別	No.5 駅	No.4 駅	No.3 駅	No.2 駅	No.1 駅
行政	市役所	—	—	○	—	—
	市民総合センター	—	—	—	—	○
福祉	地域包括支援センター	—	—	—	—	○
	高齢者福祉施設	○	○	◎	○	◎
	高齢者福祉施設（入所機能のみ）	—	—	◎	○	○
子育て	子育てに関する総合窓口	—	—	—	—	○
	保育園	○	◎	○	○	○
	幼稚園	—	—	—	—	—
	学童クラブ	—	◎	○	○	—
商業	大型小売店	—	—	—	—	—
	スーパーマーケット等	—	—	○	—	◎
	ドラッグストア	○	◎	—	—	◎
	生活用品店	○	○	—	◎	—
	食品・食料品店	—	—	—	—	◎
	コンビニエンスストア	◎	◎	◎	◎	◎
医療	病院	—	—	—	◎	—
	診療所	◎	◎	—	—	○
金融	—	—	—	—	—	
教育	公民館	—	—	○	—	—
	市民会館	—	—	◎	—	—
	地区会館	◎	—	○	○	—
	集会所	—	—	—	○	—
	図書館、資料館	◎	—	○	○	—
	スポーツ施設	—	◎	○	—	—

<凡例>◎：半径300mに立地する施設（半径500m圏の立地は問わない）

○：半径500mに立地する施設

※金融機関は、近年のネットバンクの普及やコンビニエンスストアのATM設置などを踏まえると銀行や信用金庫が立地することが生活利便性に寄与するわけではないため割愛している。

現状の都市機能の立地を踏まえ、都市機能誘導区域の設定を想定している駅周辺に誘導したい施設の案は以下のとおりである。

なお、個別施設の複合化等については、「武蔵村山市公共施設等総合管理計画」と連携を図りながら進めていく。

【誘導施設（案）】

項目	施設種別	No.5 駅	No.4 駅	No.3 駅	No.2 駅	No.1 駅	分散立地
行政	市役所			■			
	市民総合センター					■	
福祉	地域包括支援センター						■
	高齢者福祉施設						■
	高齢者福祉施設（入所機能のみ）						■
子育て	子育てに関する総合窓口					■	
	保育園(※2)	★	★	★	★	★	
	幼稚園						■
	学童クラブ						■
商業	大型小売店			■(※1)		★	
	スーパーマーケット等	★		★		★	
	ドラッグストア	★	■	★	★	★	
	生活用品店						■
	食品・食料品店						■
	コンビニエンスストア	★	★	★	★	★	
医療	病院			■(※1)	★		
	診療所	★	★	★	★	★	
金融	—	—	—	—	—	—	
教育	公民館						■
	市民会館			■			
	地区会館						■
	集会所						■
	図書館、資料館						■
	スポーツ施設		★	★			

<凡例> ★：誘導（新規施設の積極的な誘導を図るもの）

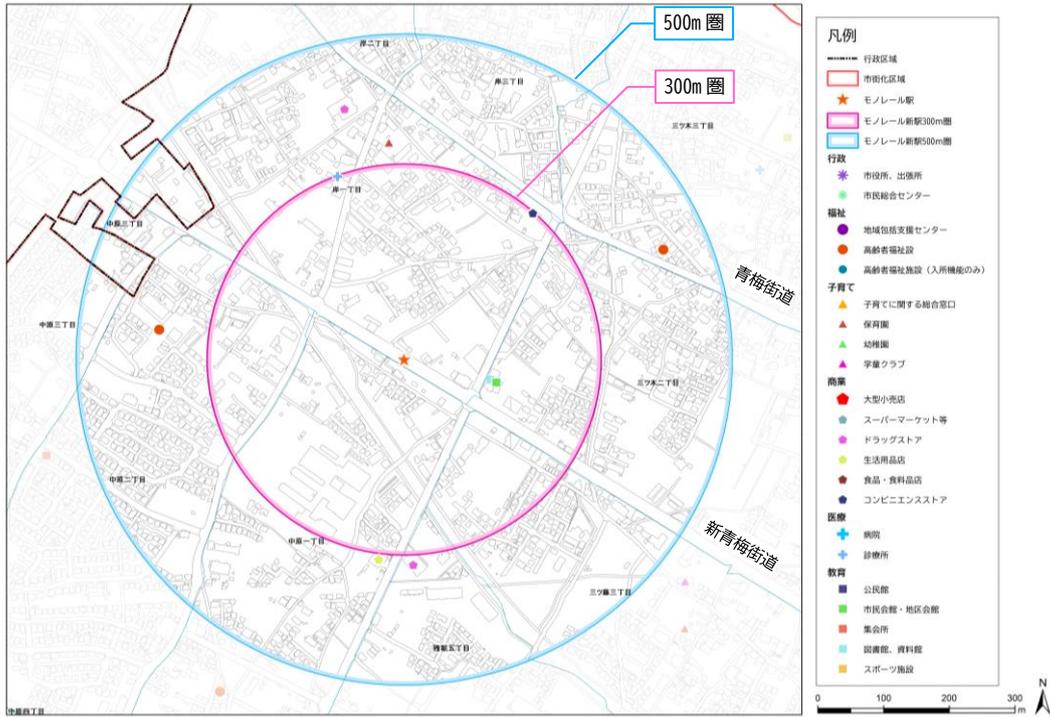
■：維持（既存施設の維持または同じ駅周辺への移転を図るもの）

※1 No.3 駅について、P.4 の現状では 300m、500m 半径で区切っている影響から、イオンモールや武蔵村山病院が反映されない結果となっているが、それらを含むエリアまで都市機能誘導区域に含めることを想定しているため、この表では「維持」としている。

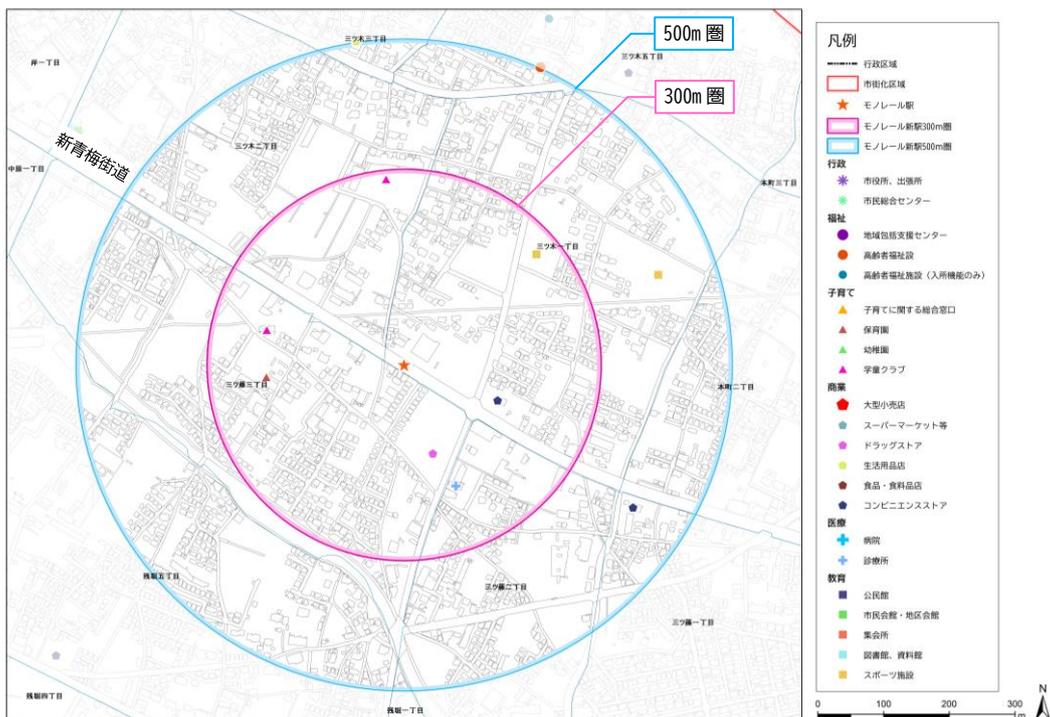
※2 現状でも立地しており、新規施設の立地を妨げない場合は、この表では「誘導」としている。

<現状分析>

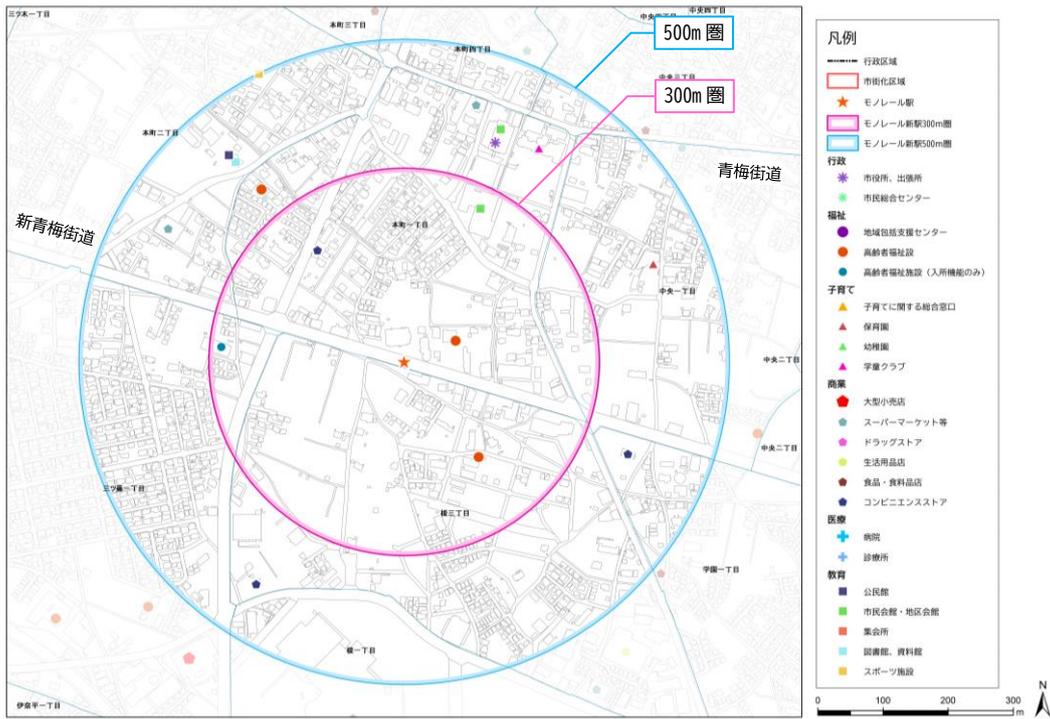
■No. 5 駅



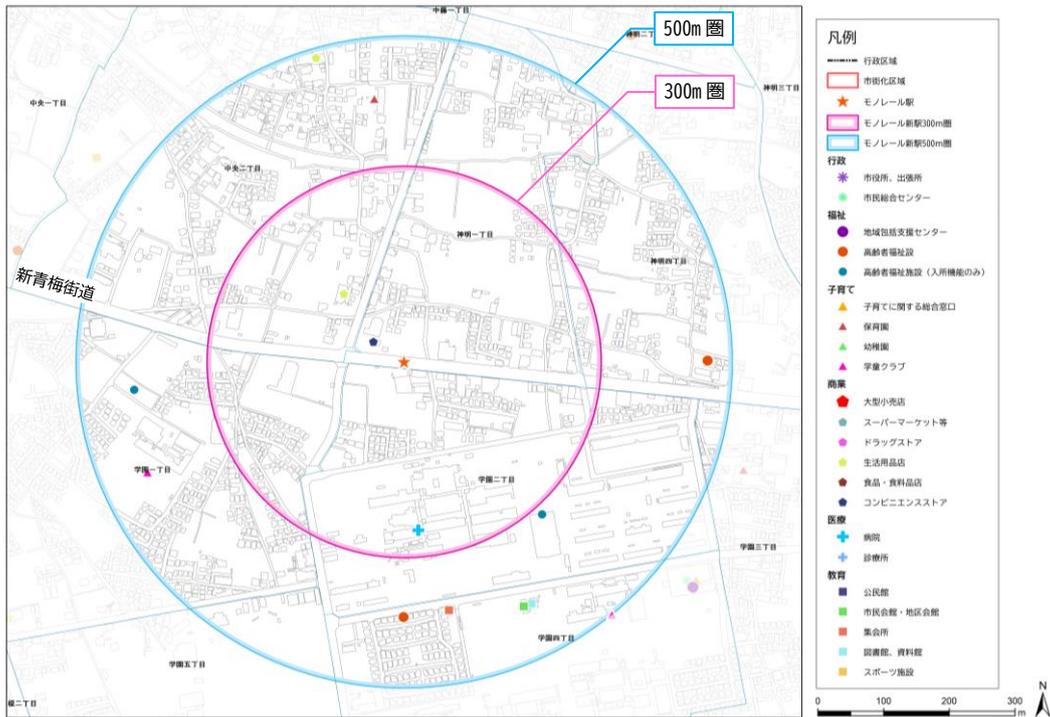
■No. 4 駅



■No. 3 駅



■No. 2 駅



■No.1 駅

