

武蔵村山市まちづくり基本方針 駅を中心としたまちづくりに関する資料

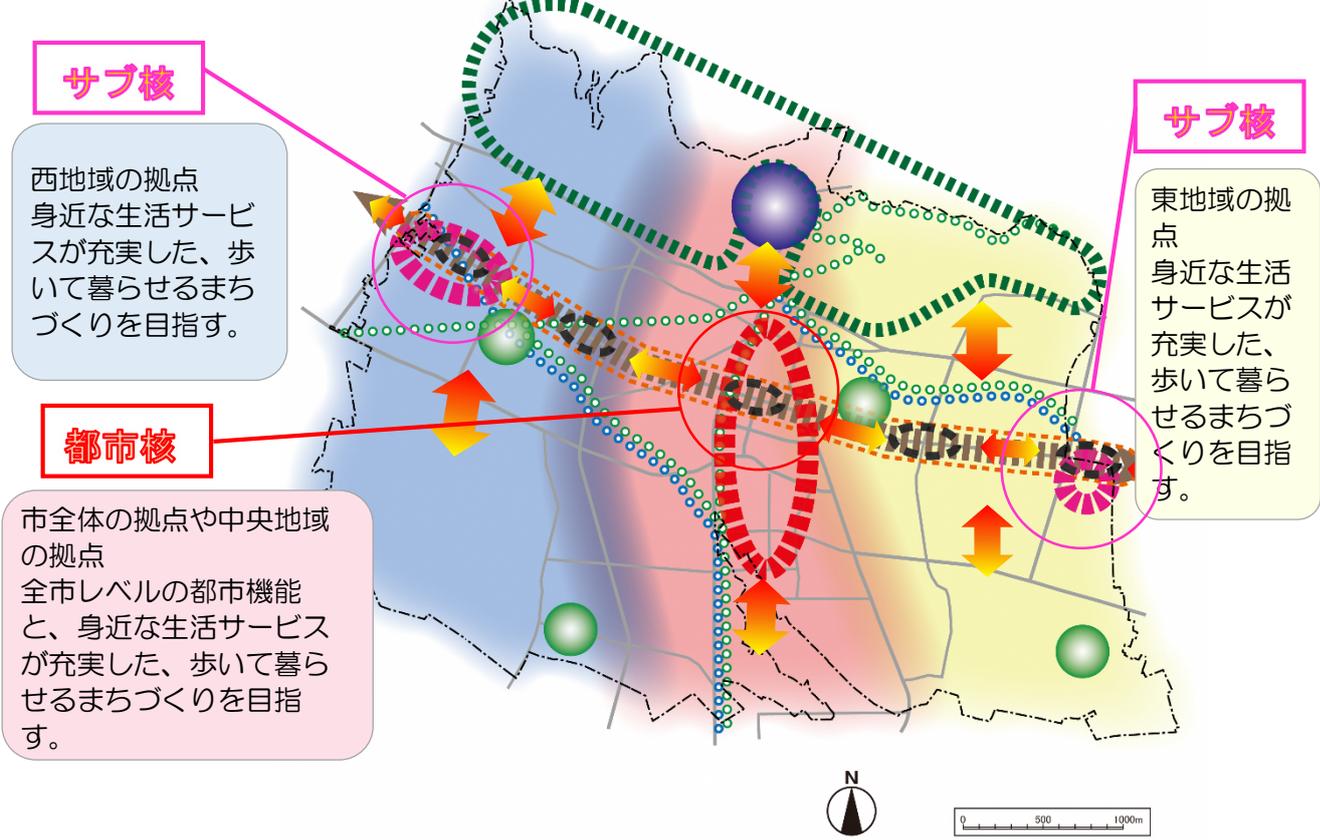
■「駅を中心としたまちづくり」について

多摩都市モノレールの延伸に向けて、令和2年度より東京都の検討が進められています。本市ではこれまでも多摩都市モノレール延伸を前提とした「将来都市構造」を定めてきましたが、より具体的な都市構造について検討を進める必要があります。

今後、モノレール駅が整備されることにより、都市核、サブ核を中心とした新たな人の流れが生み出されることから、駅を活用した新たな空間整備を見据えた、より魅力的で活力ある「駅を中心としたまちづくり」の考え方を推進します。

- ＜イメージ＞ ・ 駅周辺（半径 500m）に集客性の高い生活サービス施設、中高層の住宅が立地
- ・ その周辺に、利便性の高い住宅地が形成される

【将来都市構造＋地域区分案】



サブ核

西地域の拠点
身近な生活サービスが充実した、歩いて暮らせるまちづくりを目指す。

サブ核

東地域の拠点
身近な生活サービスが充実した、歩いて暮らせるまちづくりを目指す。

都市核

市全体の拠点や中央地域の拠点
全市レベルの都市機能と、身近な生活サービスが充実した、歩いて暮らせるまちづくりを目指す。

凡 例

【核】		東地域
都市核	サブ核	中央地域
みどりの核	みどりの核(狭山丘陵)	西地域
憩いの核		モノレール想定駅
		人の流れ
【軸】		【道路】
都市軸	公共交通軸	まちの骨格となる道路 (主要幹線道路、幹線道路、 補助幹線道路)
水の軸	みどりの軸	

東京都や国交省等の上位・関連計画と、多摩都市モノレール等の現在の状況について、以下に示します。

1 東京都 多摩都市モノレール延伸の具体化

令和2年度の東京都予算案において、箱根ヶ崎方面の「多摩都市モノレールの整備」として新規に1億円が計上され、基本設計が進められています。

<東京都令和3年度予算概要より>

➤ 多摩都市モノレールの整備（再掲）【建設】 ③3億円（②1億円）

多摩地域のアクセス利便性や生活利便性の向上を図るため、上北台から箱根ヶ崎間の延伸について、事業化に向けた現況調査及び基本設計等を実施

整備概要

- ・多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）については、令和2年度に引き続き、事業化に向けて現況調査及び基本設計等を実施

【路線概要】

- ・延 長：約7km（上北台～箱根ヶ崎間）
- ・事業費：約800億円
（導入空間の街路事業費は含まず）
- ・整備効果

- ・多摩地域の主要地区間のアクセス利便性の向上
- ・便利で快適な移動環境が整備され、公共交通への転換を促進
- ・モノレール沿線まちづくりが進み、生活利便性が向上

【路線ルート及び沿線の状況】



2 東京都 上位・関連計画の位置付け

■都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）

戦略 05：利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出

↳政策方針 21：メリハリのある市街地を形成する

人口減少社会においても生活を支える、様々な都市機能や居住機能を大小様々な拠点に再編・集約し、地域特性に応じた集約型の地域構造を構築します。

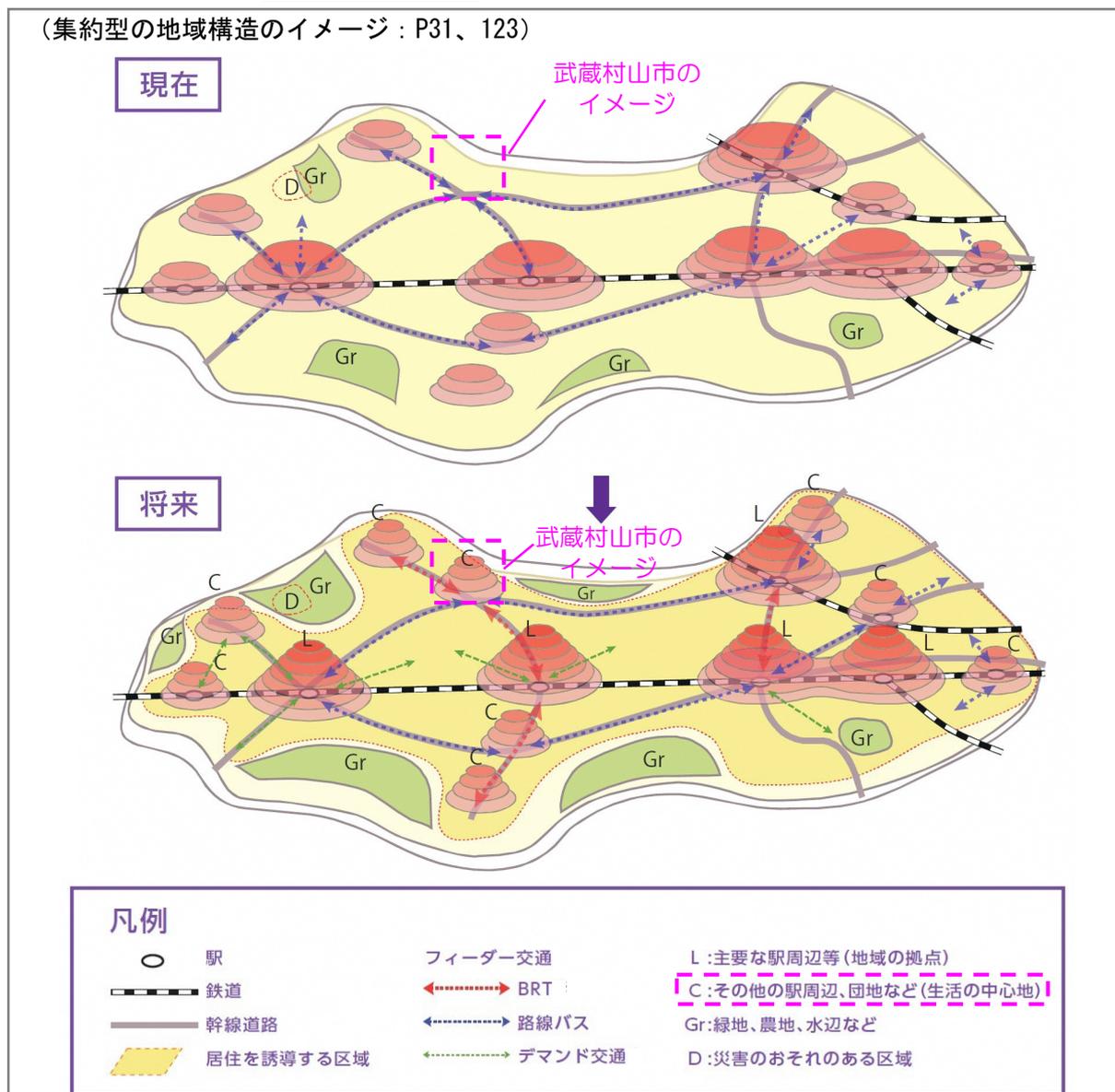
これにより、人々の活発な交流と多様で豊かなコミュニティを生み出すとともに、快適な生活を支えます。

↳取組 2：公共交通の結節の度合いに応じた拠点をつくる（P124）

『身近な生活の中心地（小さな山）で必要な生活サービスが整っている』

○身近な駅や商店街などでは、地区計画や街区再編まちづくり制度等を積極的に活用し、地域の安全性を確保するとともに、生活に必要な機能や高齢者・子育て世代の憩いの場、教育、起業支援などの機能の導入を誘導します。

（集約型の地域構造のイメージ：P31、123）



東京が目指すべき将来像

＜多摩広域拠点域の将来像＞（抜粋）

生活の中心地を取り巻く低中層の住宅市街地では、敷地規模が大きく街並み景観にも優れた質の高い住宅地が形成されるなど、豊かな自然環境と調和した特徴ある住環境が形成されている。

＜拠点の位置づけ＞

→中核的な拠点(立川)

→地域の拠点(国分寺、国立、拝島など)

→生活の中心地(本町・榎地区、緑が丘)

地域区分ごとの将来像

↳(3) 多摩広域拠点域の誘導の方向・将来像

＜誘導の方向＞

- ・地域の拠点以外の駅周辺や、商店街、大規模団地、公共施設周辺など、公共交通の利便性が高い場所に、人口の規模や構成を踏まえた、食料品店や飲食店等の商業施設、診療所、福祉施設など、地域住民の生活利便性と地域コミュニティを支え、生活に密着した都市機能が立地する生活の中心地の形成を図る。

特色ある地域の将来像

(本町・榎地区)

- ・交通の円滑化及びネットワーク強化を図るため、新青梅街道の拡幅が進められるとともに、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、大規模工場跡地の土地利用転換や周辺のまちづくりによって、商業、住宅、行政サービスなどの多様な都市機能の集積が図られることにより、交通利便性が向上し、活力とにぎわいのある生活の中心地を形成

(緑が丘)

- ・新青梅街道の拡幅が進められるとともに、多摩都市モノレールの延伸を見据えた土地利用転換や沿道のまちづくりと大規模な都営住宅団地等の建替えが進み、創出用地の活用により、商業、医療、福祉等の生活利便機能の整った生活の中心地を形成

(新青梅街道沿道)

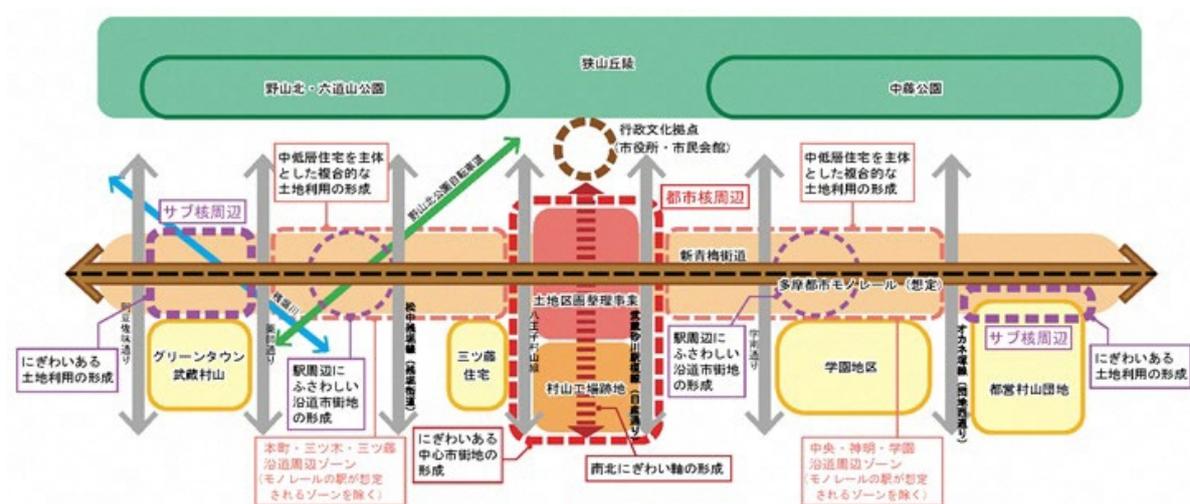
- ・新青梅街道の拡幅等により、交通ネットワークの強化が図られ、交通利便性が向上するとともに、沿道において商業や業務などの立地が進み、利便性の高い良好な住宅市街地を形成

3 本市の具体的な取組

■沿道地区まちづくり方針図(新青梅街道沿道地区まちづくり計画 H26年3月)

(3) 土地利用の方針

にぎわいと活力ある沿道市街地を形成するため、沿道地区を次の3つのゾーンに区分し、沿道の特性に応じた計画的な土地利用の誘導を図る。



都市核周辺ゾーン

- 商業・業務施設、中層の複合型集合住宅、文化交流施設の立地を促進するなど、土地の高度利用を誘導と、子育て施設や高齢者福祉施設等の生活支援機能の集積を図り、市の中心市街地として、にぎわいと活力ある土地利用の形成を図る。
- 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る。(モノレール延伸計画決定段階から)

サブ核周辺及び駅が想定されるゾーン (4箇所)

- 地域の生活拠点としての魅力や利便性を高めるため、近隣商業施設、中低層の都市型住宅、生活支援機能の立地誘導により、にぎわいと活力ある土地利用の形成を図る。
市の玄関口となる都営村山団地及び中原・岸地区は、ゲートゾーンにふさわしい景観的な工夫、にぎわいを高める新たな土地利用を図る。
- 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る。(モノレール延伸計画決定段階から)

本町・三ツ木・三ツ藤沿道周辺及び中央・神明・学園沿道周辺ゾーン

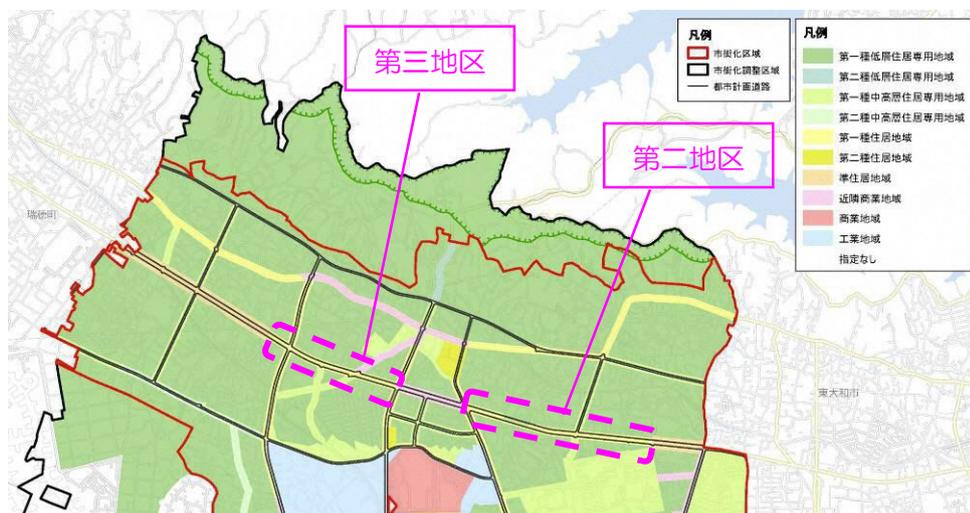
- 幹線道路沿道の立地条件をいかし、沿道利用型の小規模な店舗や事業所、中低層住宅を主体とした複合的な土地利用の形成を図る。

■沿線まちづくり検討業務委託 (令和3年度)

モノレール延伸後を見据えたまちづくりの方向性を示した「モノレール沿線まちづくり構想」に掲げる各施策の実施に向け、新駅周辺等のまちづくりの具体化に向けた調査が実施されることから、庁内調整を図りながら、まちづくり基本方針の素案策定を進めます。

■新青梅街道沿道の都市計画手続き（令和3年度）

	変更前	変更後
用途地域	「第一種住居地域」 都市計画道路（幅員 18m）境界から幅 20m ・建蔽率：60% ・容積率：200% ・高度地区：第2種 ・準防火地域	「準住居地域」 都市計画道路（幅員 30m）境界から幅 30m （形態規制は変更なし）
地区計画、地区整備計画	—	主な規制内容 ・遊興施設、畜舎等の建築は不可 ・敷地面積の最低限度：150㎡ ・建築物の高さの最高限度：20m



■特定生産緑地の指定（令和2年度より随時）

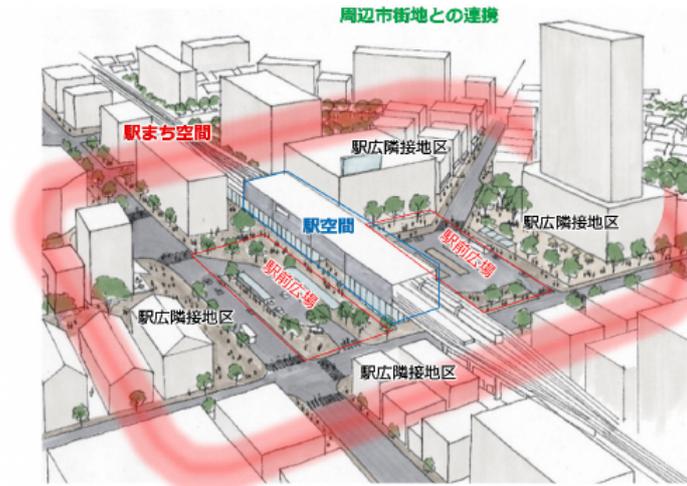
平成4年に指定された生産緑地は、指定から30年を経過するため、「特定生産緑地」の指定の手続きを進めています。指定を受けた場合、相続税等納税猶予と生産緑地の規制が10年延長されます。（令和4年11月5日効力発生）

4 国土交通省「駅まちデザイン検討会」

新型コロナ危機を契機に、働くにも住むにも快適な環境、ゆとりあるスペースへのニーズが高まり、安全性、快適性、利便性を備えた「駅まち空間※」の一体的な整備が期待されています。

「駅まち空間」の再構築の推進に向けて設置した有識者からなる「駅まちデザイン検討会」において、『駅まちデザインの手引き』（令和3年9月）が策定されており、今後、本市の事業推進上の予算措置等において参考となる可能性があります。

※一体的な空間の活用や機能の連携が期待される、駅や駅前広場を中心とした空間



※1 協定駅前広場を除く
 ※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占有地を含む

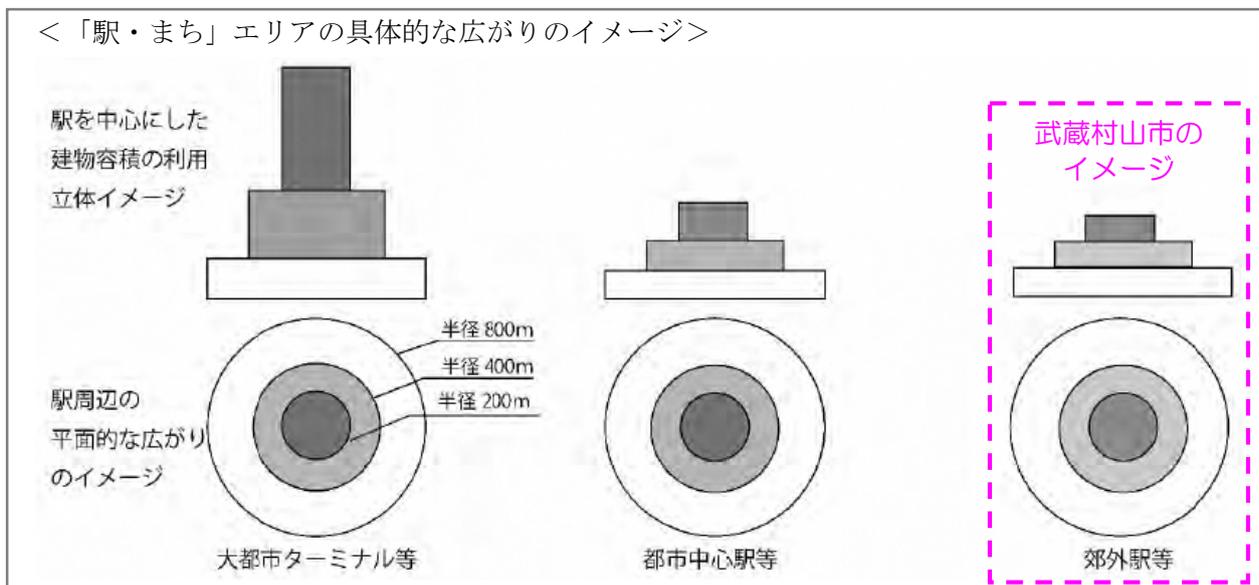
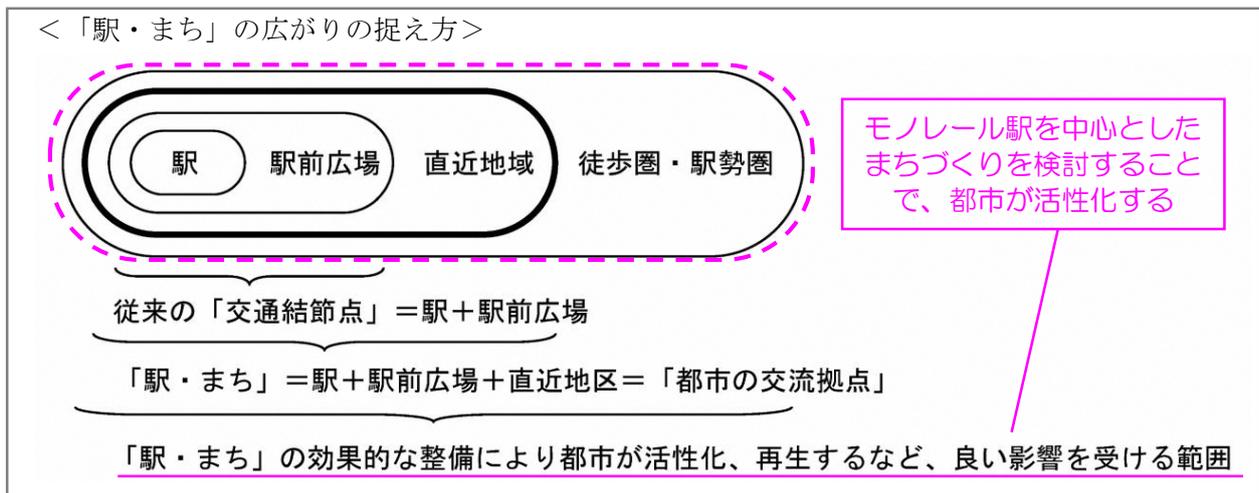
＜駅まちデザインの5原則＞

- 原則 01 多様な主体の連携 — point 多様な主体が連携して計画 描き・つくり・つかう
- 原則 02 ビジョンの共有 — point まちの課題や将来像をみんなで共有する
- 原則 03 空間の共有 — point 一体的な都市アセットをつくる
- point 駅とまちをつなぐ
- point 空間を立体的につくる・つなぐ
- 原則 04 機能の連携 — point 多様なモビリティを集めて繋げる
- point 職住学遊を集めて繋げる
- point ICT でサービスをつなげる
- 原則 05 一体的で柔軟な運営 — point 都市アセットを柔軟に活用する
- point 横断的な管理・活用をおこなう

5 「駅・まち」提言(第2編)2019

公益社団法人 日本交通計画協会 駅・周辺地区まちづくり研究部会

「駅・まち」は、駅に関連した交通や諸活動の影響が大きく、「交通結節機能全体」に加えて周辺の「まち」を一体として扱うべき地域（直近地域）を含む「都市の交流核」として位置づけるべきであり、都市に向かって開かれた、地域と一体性のある場として、ハード的視点とソフト的視点を結集させて改良や整備を推進しなければならない。



- 提言1 「駅」－「駅広」－「まち」－ のシームレス化
- 提言2 「駅・まち」空間の柔軟な利用
- 提言3 「利用者目線」に立った機能整備
- 提言4 地域の個性を表す「景観形成」
- 提言5 「自立的成長管理」の実現