

《 町田駅周辺における都市機能の状況 》

《 駅周辺の都市機能集積の比較 》

	町田駅	立川駅	海老名駅
商業	大型商業施設 計10か所 (小田急百貨店/マルイ/ モディ等)	大型商業施設 計12か所 (GREEN SPRINGS / 伊勢丹 / 高島屋等)	大型商業施設 計5か所 (VINA WALK / ららぽーと/ イオン等)
	商店街 約13か所	商店街 約12か所	
業務	オフィス(築浅) 計2か所 (小田急町田森野/ ビルフォーラム町田等)	オフィス(築浅) 計3か所 (terrace tachikawa / 賀屋登ビル等)	オフィス(築浅) 計1か所 (VINA GREDENS OFFICE)
	コワーキング 約11か所	コワーキング 約15か所	コワーキング 約3か所
宿泊	シティホテル 計1か所 レンブラント ビジネスホテル 計8か所 東横INN / APA 等	ラグジュアリー 計1か所 ソラノホテル シティホテル 計2か所 ビジネスホテル 計12か所	シティホテル 計1か所 レンブラント ビジネスホテル 計3か所 東横INN / ルートイン 等
エンタメ	アミューズメント 計1か所 ゲームセンター 計3か所	シネシティ・kino cinema アミューズメント 計1か所 ゲームセンター 計2か所	TOHO シネマ・イオンシネマ アミューズメント 計2か所 ゲームセンター 計3か所

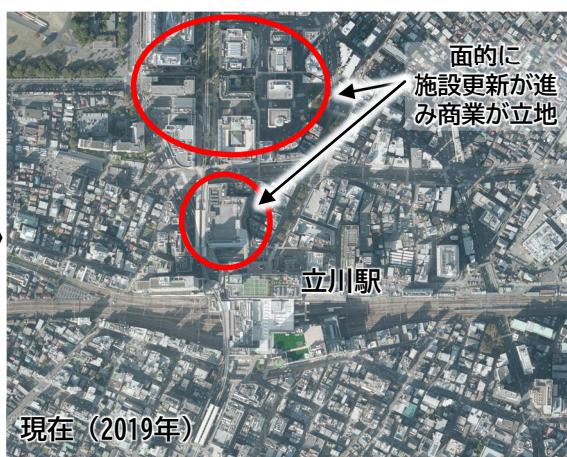
※各施設2023年4月時点の状況

《 駅周辺の都市基盤^{用語}整備状況の比較 》

■町田駅周辺



■立川駅周辺



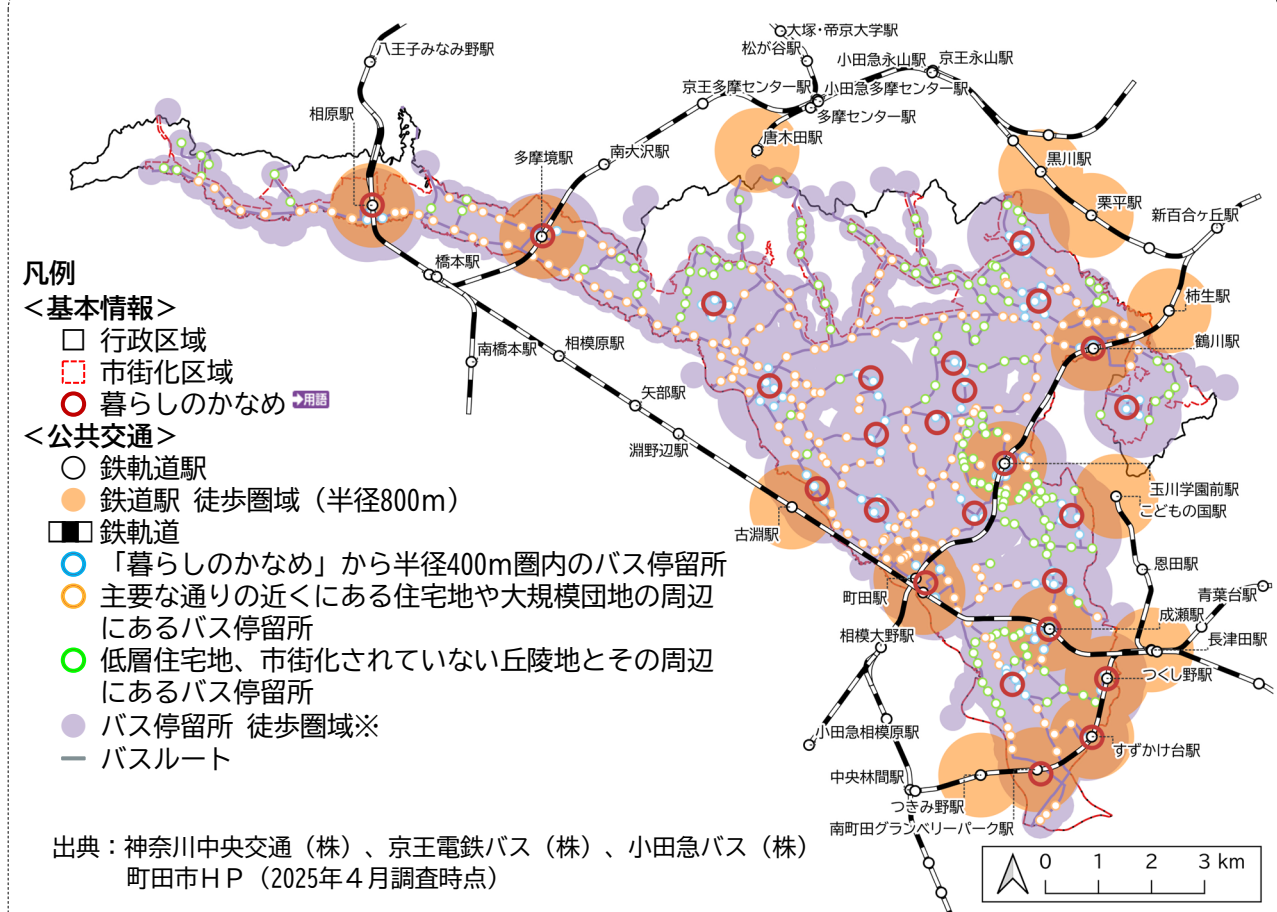
出典：地理院地図 (国土交通省国土地理院)

公共交通

町田市の市街化区域内は、公共交通の徒歩圏域によりほぼ全域がカバーされています。今後、新たに町田方面へ延伸が予定されている多摩都市モノレールによって、その利便性はさらに高まる見込みです。また、公共交通へのアクセス向上や高齢者の外出機会確保のため、地域の担い手の協働による、移動手段確保の取組が活発になってきています。

一方で、交通事業者が抱えるバスの運転士不足の課題や、自宅や近所で過ごす時間が増加する新しいライフスタイルの浸透により、今後、既存の交通網を維持することが難しくなる状況が見込まれています。

《 公共交通徒歩圏域 》



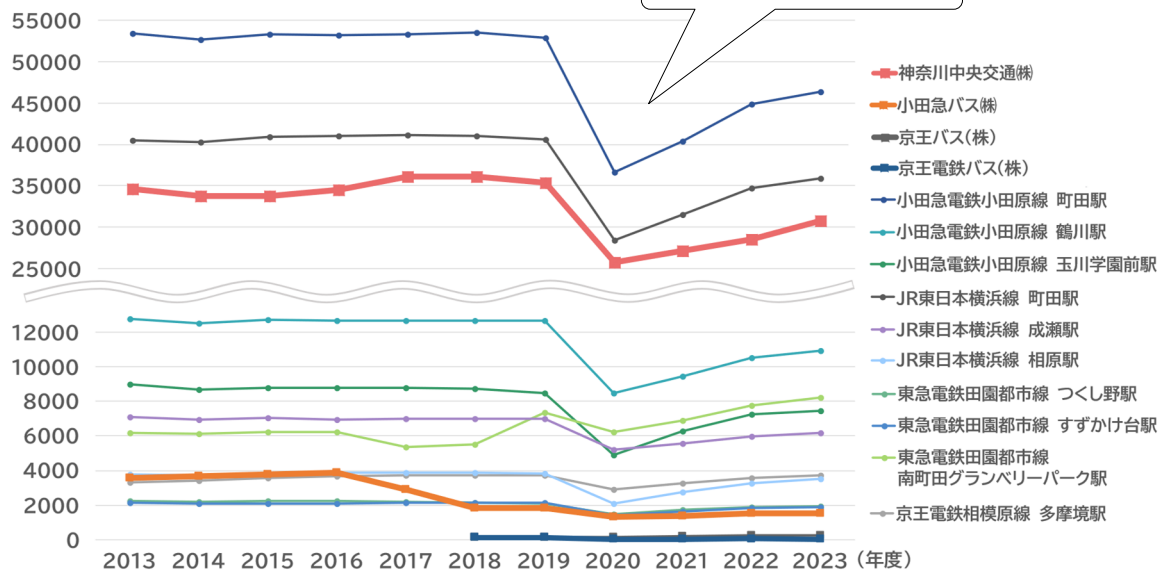
※バス停留所 徒歩圏域設定の考え方

半径800m圏域	○ 「暮らしのかなめ」から半径400m圏内のバス停留所	日常生活に必要な買い物や用事などを済ませることができる「暮らしのかなめ」は、一般的な駅を中心とした歩ける範囲と同程度であると想定した距離
半径350m圏域	● 主要な通りの近くにある住宅地や大規模団地の周辺にあるバス停留所	一般的なバス停留所を中心とした歩ける範囲、高齢者の一般的な歩行速度60m/分で5分の距離である300m圏域が、歩車分離等により歩いて暮らしやすい環境が整備され、範囲が拡大した距離
半径250m圏域	○ 低層住宅地、市街化されていない丘陵地とその周辺にあるバス停留所	高齢者の一般的な歩行速度60m/分で5分の距離（地形の高低差や道路の蛇行等があることを考慮した場合）

- 1 立地適正化計画の概要
- 2 町田市の現況と課題
- 3 まちづくりの方針
- 4 居住誘導区域
- 5 都市機能誘導区域・誘導施設
- 6 誘導施策
- 7 防災指針
- 8 評価指標
- 用語解説

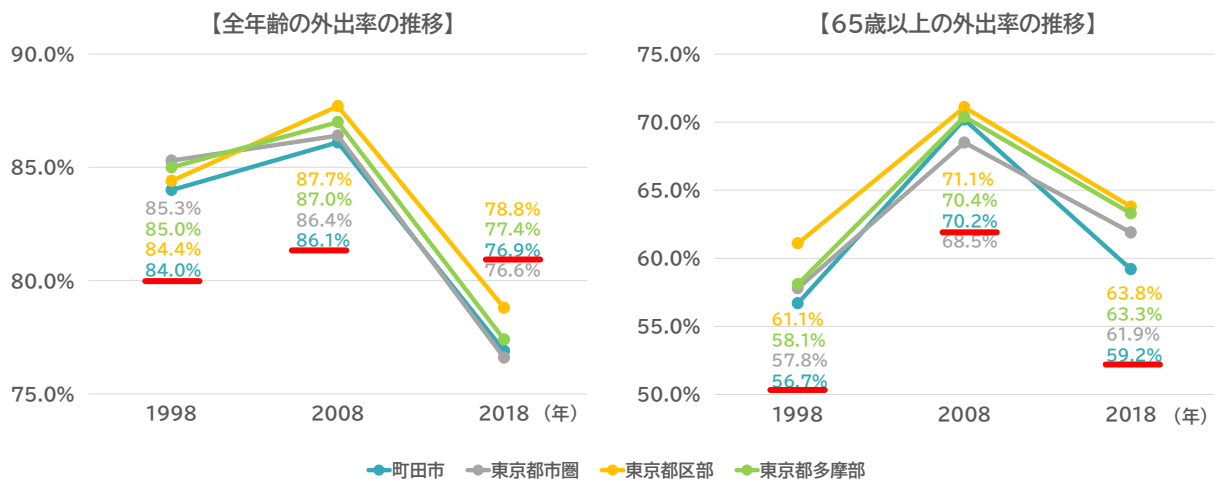
《 公共交通の需要推移 》

《 鉄道、路線バスの利用者数推移 》



出典：各年町田市統計書

《 外出率の推移 》

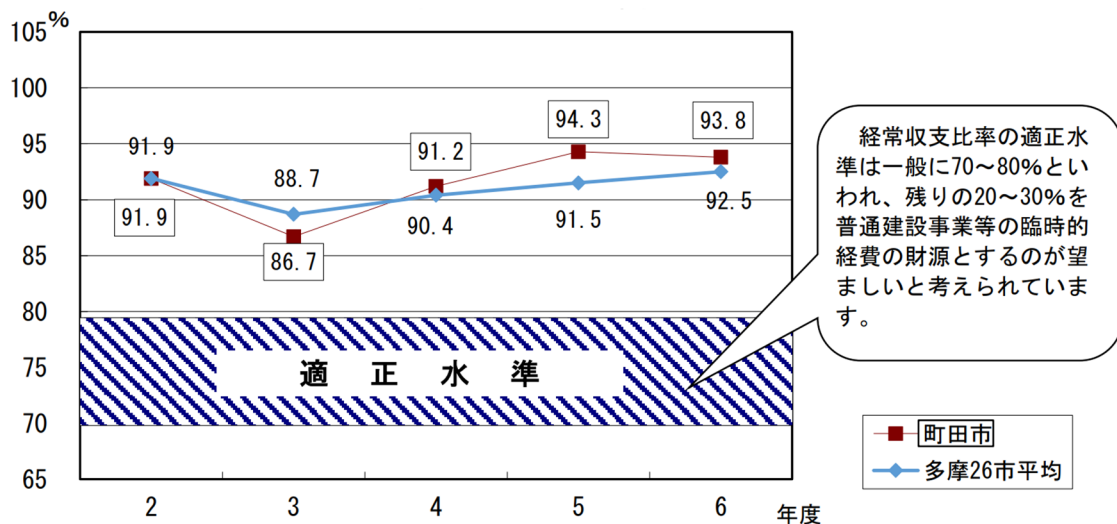


出典：東京都市圏パーソントリップ調査 結果

財 政

町田市では、財政構造の弾力性を示す経常収支比率が、適正水準といわれる70～80%を上回る状態が続いており、財政構造の硬直化が続いています。経常収支比率^{用語}が高いと、道路、公園、学校などの公共施設の整備や改築などの投資的な事業に使えるお金の余裕がなくなり、今後の行政需要に柔軟に対応することができなくなります。

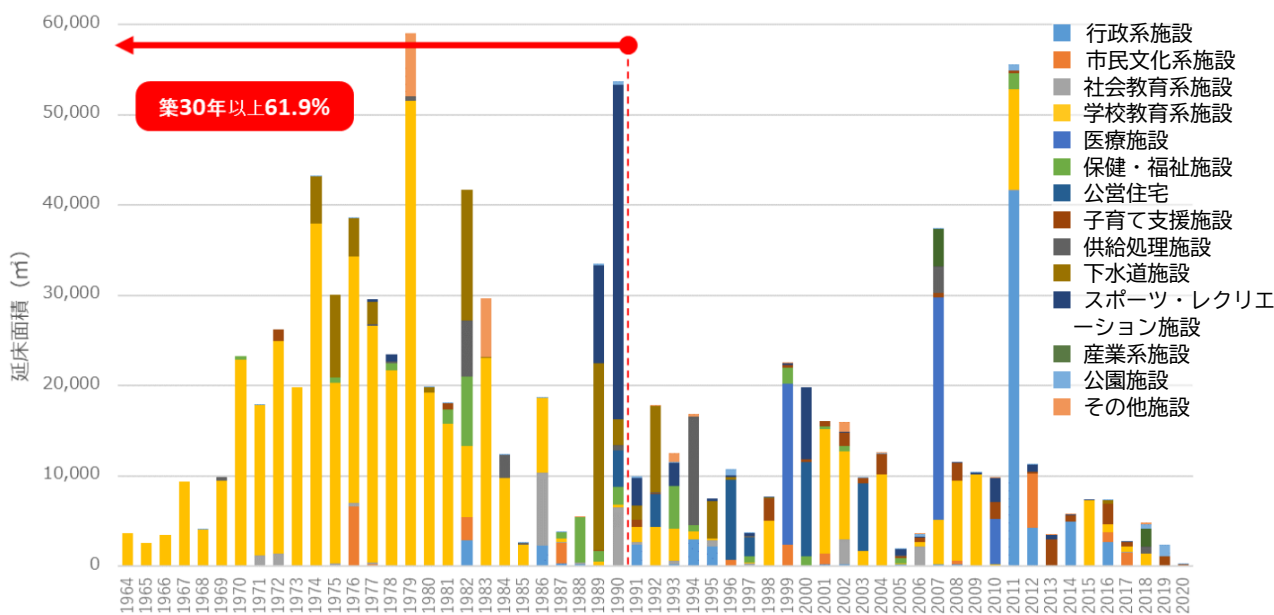
《 経常収支比率の推移 》



出典：令和6（2024）年度決算 町田市の財政

一方で、市内の公共施設等は、1960～1980年代にかけて整備されたものが多く、老朽化が進行しています。例えば、建築物に関しては、築30年以上のものが全体の6割を超えています。今後はこれらの施設の更新や改修等にかかる費用が集中しますが、それに要する投資的な経費の財源確保が課題となっています。

《 市内の公共施設における建築年別の延床面積 》



備考：1施設内に複数棟の建物がある場合は、その棟ごとの建築年で表記しています。

出典：町田市公共施設等総合管理計画（基本計画）一部改定

- 1 立地適正化計画の概要
- 2 町田市の現況と課題
- 3 まちづくりの方針
- 4 居住誘導区域
- 5 都市機能誘導区域・誘導施設
- 6 誘導施策
- 7 防災指針
- 8 評価指標
- 用語解説

社 会 潮 流

立地適正化計画に係る主な社会潮流として、「デジタル技術の進展」「高齢者等の就業者構成の変化」「人の移動行動・暮らし方の変化」「コロナ禍によるライフスタイル等への影響」「人生100年時代の到来」などが挙げられます。近年の社会変化を踏まえ、将来のまちづくりを検討することが求められます。

《 デジタル技術の進展 》

国が策定した第6期科学技術・イノベーション基本計画（令和3年3月）では、これまで提唱してきたSociety 5.0を国内外の情勢変化を踏まえ具体化させる必要があるとし、目指すべき未来社会の姿を「直面する脅威や先の見えない不確実な状況に対し、持続可能性と強靭性を備え、国民の安全と安心を確保するとともに、1人ひとりが多様な幸せ（well-being）を実現できる社会」とまとめています。まちづくりの分野では、人口・インフラ・エネルギーなど多分野にわたる都市の課題解決に対してデジタル技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、より高度で持続可能な都市であるスマートシティの実現が目指されています。

これらの実現に向けて鍵となるのがまちづくりDX^{▶用語}である中で、「まちづくりのデジタル・トランスフォーメーション実現ビジョン」（令和3年7月）がとりまとめられ、地方公共団体やまちづくり団体、民間企業、大学等の幅広いプレイヤーが連携してまちづくりDXを強力に推進していくためのビジョンやロードマップが示されました。2030年を目途に重点的に取り組むテーマとして都市空間DX、エリアマネジメントDX、まちづくりデータの高度化・オープンデータ^{▶用語}化等が掲げられ、その推進が求められています。

《 コロナ禍によるライフスタイル等への影響 》

コロナ禍を契機として、EC[※]市場の拡大、テレワークの進展による働く場と居住の融合、暮らし方の変化に対応するゆとりあるオープンスペースや身近な生活環境の充実へのニーズの高まりなど、急速な変化が生じています。

今後は人が集まることによる経済効果や効率的なエネルギー利用など、都市の持つ集積のメリットを最大化する一方で、暮らし方の変化や新たな価値等に応えられるまちづくりが必要です。

また、労働環境の面では、更なるテレワークの進展を見据え、転職なき移住といった、場所に縛られない新たな暮らし方や働き方が実現できるまちづくりが求められます。

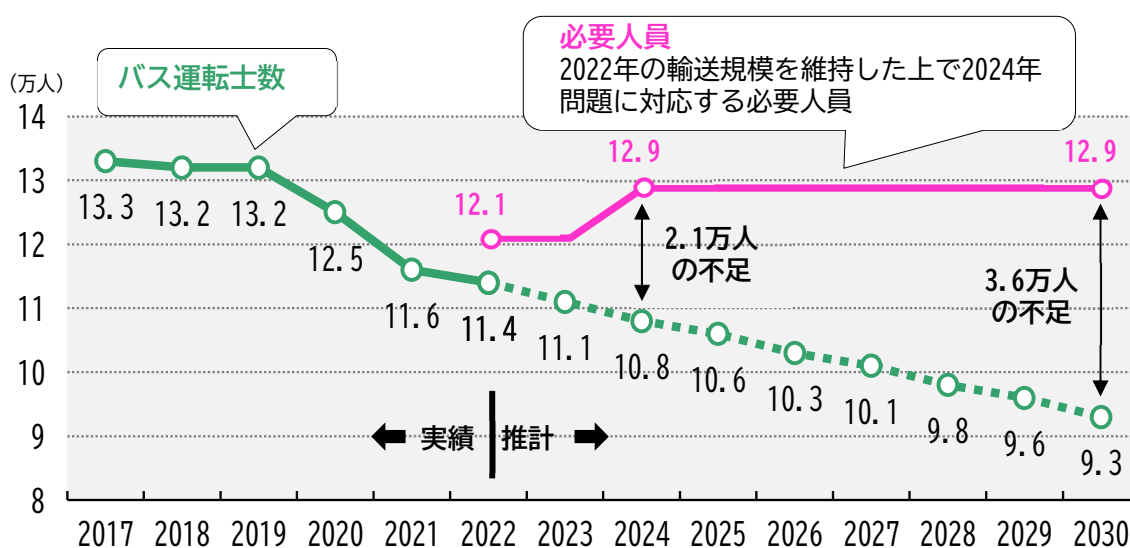
※EC（Electronic Commerce：電子商取引）

《 高齢化等の就業者構成の変化 》

我が国の就業者はここ20年で急速な高齢化が進行しており、社会全体で将来の担い手不足が懸念されています。今後は、都市機能や公共交通等におけるサービス提供が、資金的な観点ではなく人材不足の観点から維持できなくなることも懸念され、業務効率化や先進技術の取り込み、就業者の多様化に向けた働きやすい環境の創出などの取組を進めていくことが求められています。

特に、バスを含む運輸業は、全産業に比べて、高齢世代が占める割合が高く、かつ、若年世代の占める割合が低い状況です。長期的な利用者の減少ともあいまって、路線の休廃止等が拡大しているため、各自治体においては地域の輸送資源を総動員して交通を持続可能な形に「リ・デザイン（刷新・再構築）」することが求められています。

《 バス運転士の推移及び今後の不足見込み（2030年試算） 》



出典：公益社団法人日本バス協会資料を基に作成

《 人生100年時代の到来 》

日本の高齢化率が高まっている中で平均寿命も長くなっており、人生100年時代が到来しつつあります。100歳までの長い人生を充実させるためには、生涯にわたって活躍できる場を持ち、健康的に暮らすために生活の質を向上させることが大切であり、それを支える都市機能への再編・誘導や、都市空間づくりなどが求められています。

《 人の移動行動・暮らし方の変化 》

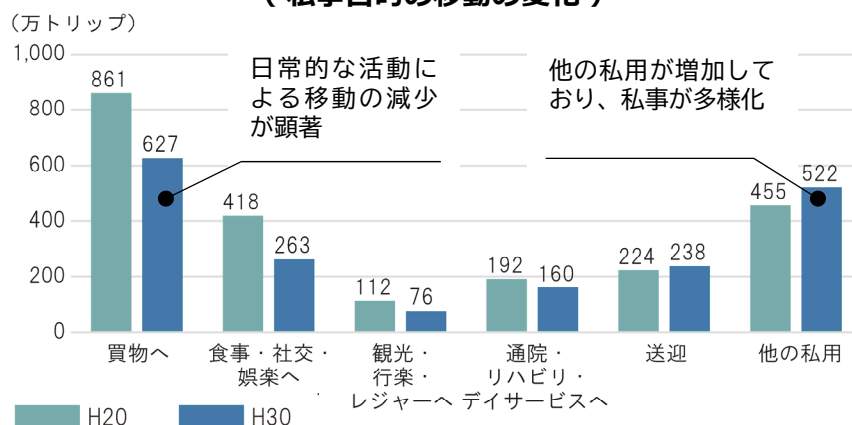
東京都市圏の人の移動について調査した、第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）の結果によると、総移動回数が昭和43年の調査開始以来、初めて減少に転じており、様々な移動行動に縮小傾向が見られています。

これらの傾向は、全ての年齢階層・性別で見られ、通信環境やデジタル技術の発達・普及によって買い物や働き方などの変化や、娯楽の手段が多様化するなど、ライフスタイルの変化が移動行動に影響していると考えられます。「新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワーク^{用語}と生活圏（東京都市圏交通計画協議会 令和3年3月）」においても、自動運転技術やシェアリングサービスが普及し、高齢者の外出が促進されることや、リモートワークの拡大により自宅周辺での買い物や私事活動時間が増えることなどが予想されています。ライフスタイルの変化に伴い人々の活動の場も多様化してくると考えられ、対応できる都市づくりが求められます。

《 移動の傾向の変化 》

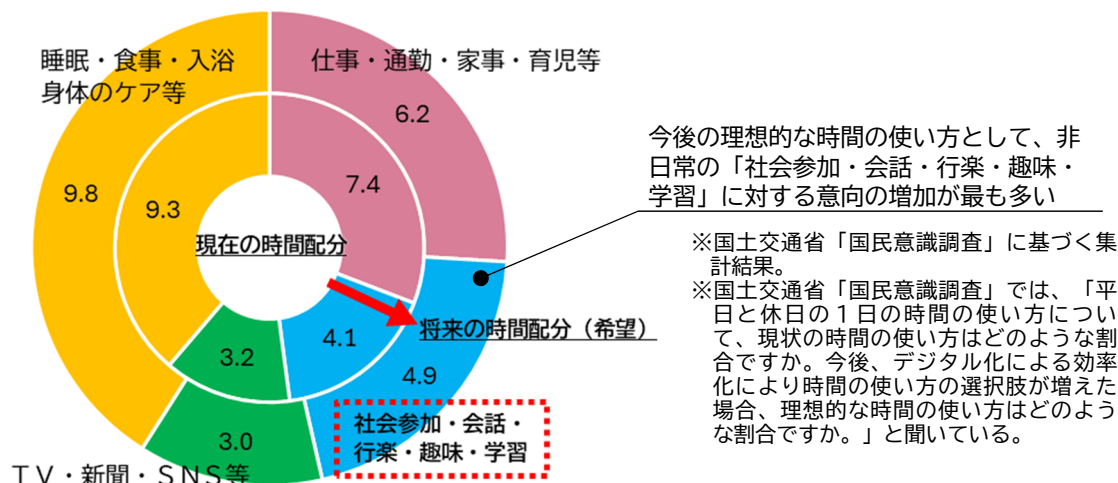
通信環境やデジタル技術の発達・普及によって、買い物等の日常的な活動による移動が減少し、一方で、非日常を求める変化が見られてきています。

（ 私事目的の移動の変化 ）



出典：東京としけん交通だより vol.35（令和2年9月、東京都市圏交通計画協議会）

（ 現在の1日の時間の使い方と今後の意向 ）



出典：令和5年度版国土交通白書（国土交通省）

2 現況のまとめと課題の整理

郊外都市として、成長・拡大期から成熟期に入っている町田市が、持続可能な都市として、これからも発展していくためには、これまで作り上げてきた街を時代の変化や人々のニーズに合わせて丁寧に更新することで「市民生活の質の向上」を図る事に加え、十分に使われていない資源の使い方を見直すことや、新しい技術を導入することで「都市経営の効率化」を図っていく事も必要になります。

現況分析を踏まえ、立地適正化計画の主要素である「居住地」「拠点」「交通」について、「市民生活の質の向上」「都市経営の効率化」の視点から課題を整理します。

居住地

多様な住まいの供給と大規模団地の再生

居住地の現況を見ると、土地区画整理事業等で計画的に整備されてきた良質な住宅地が多く、適度な人口密度が保たれた良好な住環境が形成されていますが、河川や丘陵地に囲まれた地形的制約がある中で、まちづくりが進められてきた結果、多くの住宅地が一定の災害リスクと共存しています。

今後もしばらくは、現況と大きく変わらない水準で人口が推移する見込みですが、地区によっては人口減少によるコミュニティ機能や防犯・防災機能の低下など、住環境の悪化が懸念されます。

ライフスタイルや社会状況の変化等により、それらに合わせた多様な暮らし方ができる郊外住宅の需要が高まりつつある中で、拠点や交通と連動した住宅地の形成が求められます。

また、町田市は河川や丘陵地に囲まれていることから、一部の市街地では、建物浸水やがけ崩れにより、被害が生じることが懸念されます。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	現在の良好な住環境を維持していくとともに、ライフスタイルに合わせた多様な住まいの供給により多世代の定住を促進し、コミュニティを活性化させる必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	人口の推移や社会潮流など様々な環境変化から地区ごとの居住ニーズを見定め、住宅のストックや供給をコントロールすることで適切なボリューム・密度を維持するとともに、これまで以上に都市機能・交通機能と連動して居住地を再編させる必要があります。また、近年の頻発・激甚化してきている災害を踏まえ、特にリスクのある区域への居住に対しては、十分なリスク周知や防災上の対策に取り組むなどの対応も必要です。

町田駅周辺の課題

利便性の高い地区への居住ニーズは依然として高まっており、商業業務地^{用語}など住宅の立地に配慮が必要な地区にまで立地が進んできている状況です。

特に町田駅周辺については、駅近居住ニーズの高まりから、近年、人口の増加が進んでおり、引き続き高い居住ニーズが予想されるため、商業業務地との共存が求められます。

「市民生活の質の向上」の視点からの課題	利便性の高い駅近居住ニーズに応えるため、多様な世代やライフスタイルに対応した都市型住宅 ^{用語} の供給を誘導していく必要があります。
「都市経営の効率化」の視点からの課題	商業の連続性のある街並みが住宅によって分断されず、商業業務地との調和が適切に図られるように、住宅の配置等をコントロールしつつ、新たな定住人口を増やしていく必要があります。

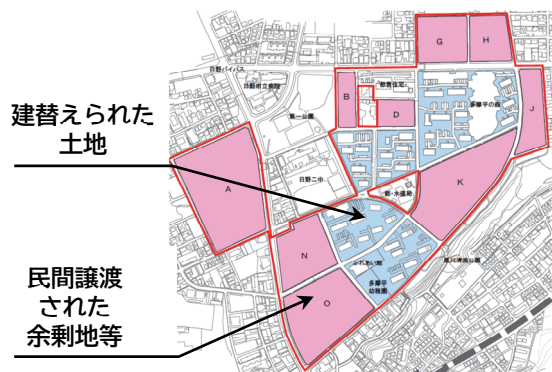
大規模団地の課題

大規模団地では、既に人口減少や高齢化が進んでおり、高い人口密度を背景に形成されてきたコミュニティや、充実した都市機能を含めた良好な住環境の維持が難しくなっていくことが懸念されます。

「市民生活の質の向上」の視点からの課題	居住者の生活環境を維持していくとともに、団地再生により多様な住宅を供給し、多世代によるコミュニティを活性化させる必要があります。
「都市経営の効率化」の視点からの課題	周辺地域の人口推移や多摩都市モノレール町田方面延伸などの環境変化等から各団地の居住ニーズを見定め、適切なボリューム・配置を目指した団地再生を推進していく必要があります。

《 団地建替えと規模の適正化の例（日野市、多摩平の森） 》

多摩平の森は、1958年に入居開始になった駅徒歩圏内の団地で、建替えを機に、それまで29haの敷地に247棟あった団地の建物を高層化して、11ha、30棟に集約。生み出された余剰地には、図書館や保育園などの公共施設をはじめ大型商業施設、民間業者の戸建て住宅などを誘致。



出典：URホームページ

拠点 都市機能の維持と社会ニーズに応じた適切な誘導・更新

拠点の現況を見ると、周辺住民の日常生活を支える医療・福祉・商業等の都市機能が集積している身近な拠点（暮らしのかなめ・生活拠点）や、広域から人を集める大規模施設等の都市機能が立地する高次の拠点（広域都市拠点・にぎわいとみどりの都市拠点）が、市街化区域内にバランス良く点在しており、公共交通等でアクセスしやすい利便性の高い市街地が形成されていますが、人口減少や様々なサービスのオンライン化などの社会変化により、拠点に求められる都市機能が変化してきています。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	拠点における都市機能の一定の集積を維持するとともに、社会ニーズに応じた新たな機能導入により利便性を向上させる必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	人口減少や様々なサービスのオンライン化など、拠点に求められる社会ニーズの変化に応じた適切な都市機能を誘導し、更新させる必要があります。

《 役割や形態・配置を最適化した拠点づくりの例 》

2019年にまちびらきした南町田グランベリーパークは、整備前は商業中心の拠点であったが、整備後は鶴間公園と一体化した商業・業務・居住・文化など多機能な拠点に更新。



町田駅周辺の課題

町田駅周辺では、1970年代から80年代の国鉄^{▶用語} 原町田駅移転と共に行われた大規模再開発から約50年の間、大規模な面的開発が行われていないため、施設の更新や新たな機能導入が進んできませんでしたが、多摩都市モノレール町田方面延伸という大きな環境変化を迎え、民間事業者による再開発の機運が高まっています。

現在の駅前空間は、大規模開発以降の人口増加に対応しきれず、バスターミナル機能の分散や乗り換え動線の混雑などの課題を抱えています。バスやタクシーの運行効率にも影響しており、多摩都市モノレール町田方面延伸により、さらに交通結節機能^{▶用語}が高まるため、時代の変化に対応した都市基盤の構築が求められています。

<p>「市民生活の質の向上」 の視点からの課題</p>	<p>乗り換え動線やまちなかの回遊動線がスムーズで歩きやすい駅周辺環境の整備を進めるとともに、市内で最も高度な都市機能が集積する拠点として、多様化する市民ニーズにも対応し、非日常の目的も果たせる、ミクストユースな土地利用を誘導する必要があります。</p>
<p>「都市経営の効率化」 の視点からの課題</p>	<p>交通ターミナル機能を集約して公共交通の運行効率を高めるとともに、駅周辺施設の更新に合わせて土地の高度利用を促進し、更なる都市機能の高度集積や街の性能（環境など）を高める必要があります。</p> <p>さらに、広域から人を集めるにぎわい・集客機能を備えることで、市全体の魅力や活力を向上させる必要があります。</p>

大規模団地の課題

大規模団地のセンター街^{▶用語}などの拠点では、既存の都市計画制度によって整備当初からの施設・機能が概ね維持されていますが、団地居住者の減少や高齢化に伴い、当初のようなにぎわいや活力が低下しつつある状況です。拠点の利用者層に合わせて求められる都市機能も変化している中で、ニーズに応じた機能更新が十分に図られている状況ではありません。さらに、団地周辺では都市基盤の整備等により、都市機能の導入や人口流入が進むなど、団地を含む地域全体の状況も変化しています。

<p>「市民生活の質の向上」 の視点からの課題</p>	<p>時代とともに変化する団地居住者や周辺住民のニーズに合わせて都市機能を誘導し、地域の生活利便性を向上させる必要があります。</p>
<p>「都市経営の効率化」 の視点からの課題</p>	<p>団地を含む地域全体の人口・都市機能分布や公共交通基盤等の状況に合わせて役割や形態・配置を最適化していく必要があります。</p>

交通

交通サービスの水準確保と効率的な交通ネットワークの構築

町田市は、市街化区域の大部分を鉄道駅やバス停からの徒歩圏域でカバーしており、公共交通については、日常生活を支える一定のサービス水準が整っているとと言えます。

市内の公共交通は、これまで市街地のスプロール^{（用語）}に伴い、主に通勤通学需要が増加することによってバス路線が拡大するなど、全般的なサービス水準の向上を目指して交通網を広げる取組が進められてきました。

しかし現在、交通事業者はバスの運転士不足の深刻化等により既存の路線網やサービス水準等を維持することが難しい状況に置かれており、限られた経営資源の中でどのように効率的にサービスを提供していくかという点に課題を抱えています。

加えて、全国的な人口減少や、自宅周辺で生活が完結するライフスタイルの変化により、公共交通の利用者数は減少傾向にあります。

これらの背景から、今後町田市ではこれまでのように均一にサービス水準を向上させることが難しくなります。

一方で、多摩都市モノレール町田方面延伸により、バスが担っていた市域中央部の交通サービスをモノレールと分担することが出来るようになり、定時性や速達性などの面では、サービス水準の向上が期待されます。

「市民生活の質の向上」 の視点からの課題	現在の交通網の広がりを可能な限り維持しつつ、ライフスタイルや年齢層、居住地域等に応じて求められる多様な移動のニーズに対して、様々な移動手段を用いてサービス水準を確保していく必要があります。
「都市経営の効率化」 の視点からの課題	現在のサービス水準の維持に向け、交通事業者における限られた経営資源の中で居住や都市機能の誘導と連携した効率的な運行や、地域の中にある輸送資源を活用した新たな移動の仕組み作りに取り組む必要があります。また、モノレールとバス路線等を併せた市内交通網の再編により、効率的な交通ネットワークを構築していく必要があります。

1

立地適正化計画の概要

2

町田市の現況と課題

3

まちづくりの方針

4

居住誘導区域

5

都市機能誘導区域・誘導施設

6

誘導施策

7

防災指針

8

評価指標

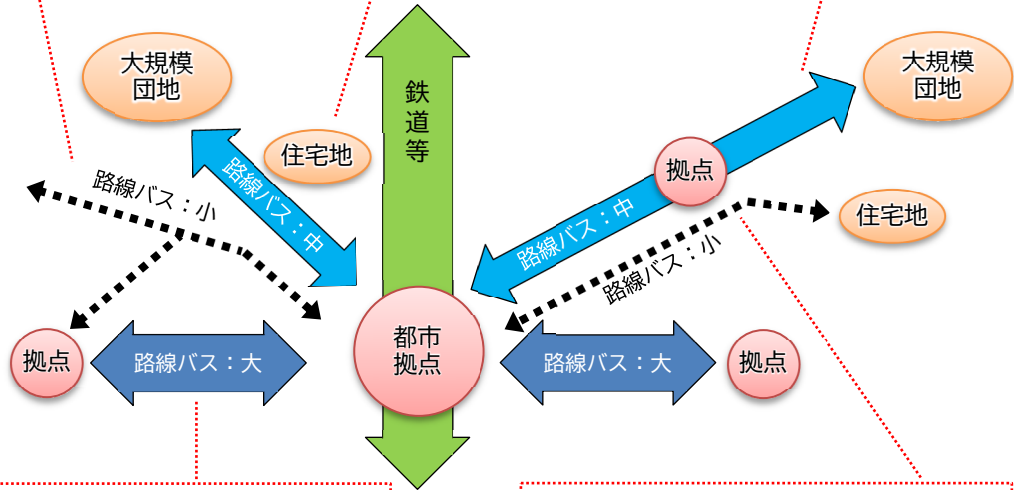
用語解説

公共交通ネットワークの効率化イメージ

- ・バスの運転士不足の中で利用者が少ない路線に人員を配置しており、非効率な状況
- ・バスの運転士不足による路線縮小の懸念

- ・ライフスタイルの変化に伴う自宅周辺の地域の中の移動需要増加
- ・需要と路線形態の不一致で非効率な状態

- ・人口減少やライフスタイルの変化による需要低下で路線縮小の懸念
- ・需要と供給の不一致で非効率な状態



- ・人口減少やライフスタイルの変化による需要低下で路線縮小の懸念
- ・バスの運転士不足による路線縮小の懸念

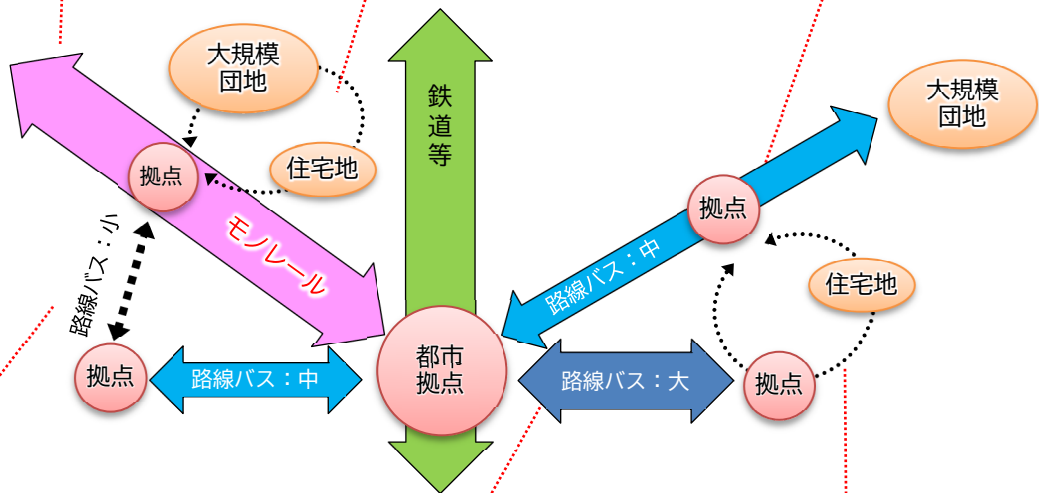
- ・路線の重複による運行効率の低下
- ・バスの運転士不足による路線縮小の懸念

効率化

- ・基幹的な交通を導入し、中長距離移動の集約化により運行効率を向上
- ・速達性・運行頻度の向上により、利便性向上

- ・多様な移動ニーズに対して様々な移動手段でサービス水準確保

- ・重複路線の集約で運行効率の向上
- ・都市機能・居住誘導で需要を確保し、骨格路線を維持



- ・路線延長を短縮することで運行効率を向上

- ・拠点間の移動は、都市機能の誘導で拠点性を向上させ、需要を確保してサービス水準を維持

- ・多様な移動ニーズに対して様々な移動手段でサービス水準確保
- ・需給を合わせることで限られた輸送資源を最適化

第3章

まちづくりの方針

1 町田市立地適正化計画の基本方針

2 まちづくりの方針

1 町田市立地適正化計画の基本方針

町田市では、2022年3月に策定した町田市都市づくりのマスタープランに基づき、都市の持続的な発展や効率的な都市経営の観点から集約型の都市構造への再編を見据えた取組として「拠点」や「都市骨格軸」への機能誘導を進めています。

特に、再開発に対する機運が高まっている町田駅周辺、再生に向けた取組が進む大規模団地、ルート選定により延伸への期待が高まっている多摩都市モノレール沿線については、まちづくりの実現に向けてより具体的な誘導方針と効果的な誘導策を示していく必要があることから、「町田市立地適正化計画」を策定します。

町田市立地適正化計画では、町田市都市づくりのマスタープランの考え方などを踏まえ、持続可能な都市構造の形成に向けた方針とともに、居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設等を示します。

■ 町田市立地適正化計画の将来像

町田市立地適正化計画は、居住誘導や都市機能誘導により、町田市都市づくりのマスタープランで目指すまちづくりの実効性を高める一つのツールであるため、本計画の方向性を示す「町田市立地適正化計画の方針」については、町田市都市づくりのマスタープランで掲げる将来像「ビジョン編」を継承します。

■ 町田市立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条の規定に基づき市町村が作成する計画で、都市全体を見渡したマスタープランとしての性質をもつものであることから、都市計画法第18条の2に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針の一部とみなされます。そこで、町田市都市づくりのマスタープランの実行計画として策定し、「コンテンツ編」に位置づけます。

■ 町田市立地適正化計画の期間

町田市立地適正化計画の期間は、計画策定から町田市都市づくりのマスタープランの計画期間である2039年度までとします。

《 町田市都市づくりのマスタープランと町田市立地適正化計画の位置づけ 》

◇ まちだ未来づくりビジョン2040

◇ 都市づくりのグランドデザイン（東京都）
◇ 都市計画区域マスタープラン（東京都）

町田市都市づくりのマスタープラン

町田市立地適正化計画
将来像

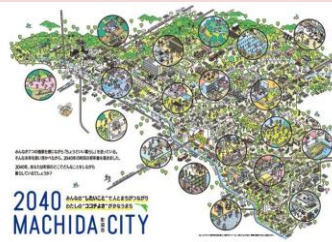
ビジョン編

今後20年先を見据え、また、多摩都市モノレールを中心とした大規模交通を町田市に迎えるにあたり、新たな将来都市像・都市構造を示す。

■将来像（ゴール）

1 暮らしとまちのビジョン

- 2040年に向けて目指す将来の町田市のすがたを「暮らしとまちのビジョン」として示す。
- 町田で暮らす価値や町田に関わるみんなが共有する価値観を示す。



■行動指針

2 都市づくりのポリシー

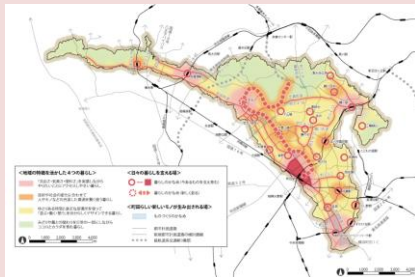
- 「暮らしとまちのビジョン」を実現するために、都市づくりに関わるみんなが具体的に取り組んでいく上での基本的な考え方を「都市づくりのポリシー」として示す。

■設計図 3 将来のまちの“もよう”と“つくり”

○「暮らしとまちのビジョン」を実現し、2040年のまちだがみんなにとって暮らしたいと思える魅力的なまちになるために、2層の設計図に基づいて都市づくりを進める。

まちの
“もよう”

暮らしと
かなめの図



まちの
“つくり”

拠点と
軸の図



町田市立地適正化計画
都市計画に関する基本方針

方針編

「暮らしとまちのビジョン」を実現するために、「都市づくりのポリシー」や「将来のまちの“もよう”と“つくり”」に基づいて、各分野で取り組む施策を示す。

■ 都市計画

資源を賢く使ってしなやかで多様性があるウォークアブルな都市の空間や機能を整えることを目指す。

■ 交通

日常的な移動を多様な担い手・手段で支え、移動しやすい持続可能な交通環境をつくることを目指す。

■ 住まい

ライフステージやライフスタイルに合わせて暮らしを楽しむため、自由に選択できる住まいを整えることを目指す。

■ みどり

生きもの・文化が育まれてきたみどり環境を保全・継承するとともに、みどりを日常的に活用しながら、暮らしを豊かにしていくことを目指す。

町田市立地適正化計画
位置づけ

コンテンツ編

地区の活動から生まれる「自分たちの地区をこうしたい!」という想いを発信・共有し、みんなで実現していくための仕組み。

まちづくり構想等

方針編に基づくプロセス

町田市立地適正化計画

まちビジョン等

「町田市住みよい街づくり条例」に基づくプロセス

■ 町田市立地適正化計画が目指すまちづくり

町田市立地適正化計画は、将来像の実現に向けて、『現況』や『将来予想されるリスク』を踏まえつつ、町田市都市づくりのマスタープランの設計図、「まちの“もよう”」と「まちの“つくり”」に基づき、市街地を縮小させず、土地利用の適切なマネジメントを行うことで、4つの暮らしに合った居住地や、暮らしを支える場である拠点を形成するとともに、効率的な交通ネットワークを形成し、都市の持続可能性を高めていくものです。

《 町田市立地適正化計画が目指すまちづくり 》

現況

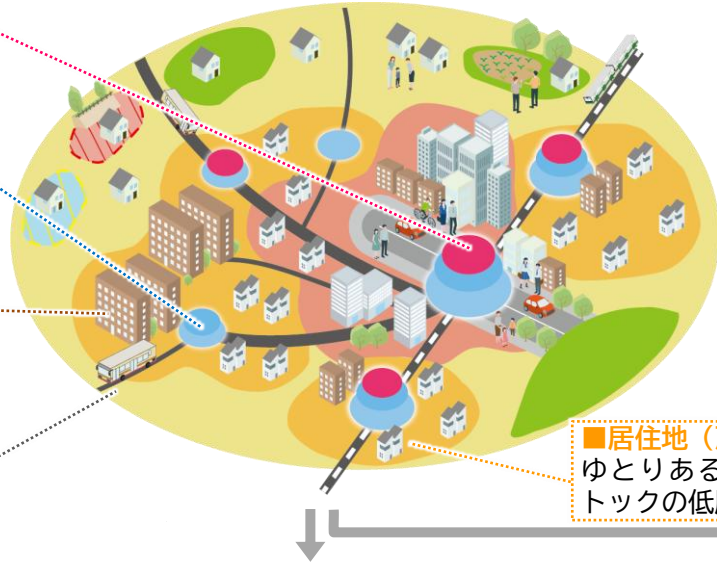
適度な人口密度により、一定の都市機能が揃った拠点と、良好な居住環境の住宅地がバランスよく配置された都市

■ **拠点（高次）**
都市機能の集積が高く
にぎわっている都市拠点

■ **拠点（高次以外）**
日常生活に必要な都市機能が既
に集積した身近な拠点

■ **居住地（大規模団地等）**
都市機能・公共交通・都市基盤が
整った団地

■ **交通ネットワーク**
市街地全体を徒歩圏域で
概ねカバーする公共交通網



■ **居住地（戸建住宅等）**
ゆとりある良好な住宅ス
トックの低層住宅

将来予想されるリスク

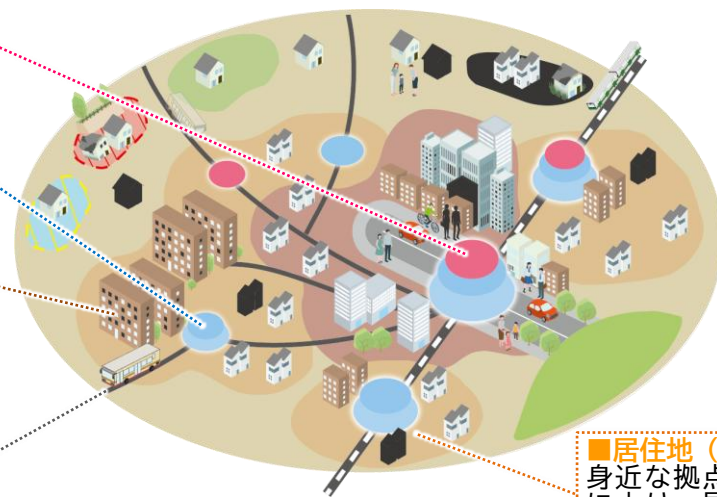
人口密度の低下等により、拠点の都市機能が撤退し、
住宅地のコミュニティが衰退する事により都市の魅力が低下

■ **拠点（高次）**
過度な住宅立地でにぎわいが低
下した都市拠点

■ **拠点（高次以外）**
人口減少に伴い都市機能の撤退
が進行した身近な拠点

■ **居住地（大規模団地等）**
需要（規模・形態）が乖離し、
老朽化した団地

■ **交通ネットワーク**
バスの運転士不足やライフス
タイルの変化等で本数が減少し、
需要に合致しない公共交通網



■ **居住地（戸建住宅等）**
身近な拠点や交通の衰退
により、居住機能が低下
した住宅地

凡例

【拠点】

● 非日常の目的を果たす高度な機能
広域から人を集めるにぎわい・集客機能
● 地域の拠点的な機能
● 日常生活に必要な機能

【交通ネットワーク】

— 鉄道
— モノレール
— 路線バス
- - - 地域需要に応じた移動手段

【居住地】

■ 「自由さ・気楽さ・便利さ」を実感しながら
やりたいことにアクセスしやすい暮らし（拠点駅の周辺）
■ 技術や社会の変化に合わせて人やモノなどの充実した資源
を賢く使う暮らし（駅や主要な通りの近くにある住宅地周辺）
■ ゆとりある時間と身近な居場所を使って「遊ぶ・働く・憩う」
を自分らしくデザインできる暮らし（低層住宅地）
■ みどりや農との関わりを日常の一部にしなが
らココロとカラダを育む暮らし（市街化調整区域）

【その他】

■ 災害レッドゾーン（土砂災害特別警戒区域等）
■ 災害イエローゾーン（その他の災害の恐れがある区域）
■ 商業・業務施設等
■ 大規模住宅団地・マンション
■ 戸建住宅

(将来のまちの“もよう”と“つくり” ~町田市都市づくりのマスタープランより~)



具体化

居住地形成	地域の特徴を活かした多様な暮らし方ができる安全・安心な居住地形成 (住戸の適正配置、大規模団地の再生、日常生活を支える都市機能の維持・充実、持続可能な住環境づくり)
拠点形成	社会のニーズに応じた多様な都市活動を実現できる魅力的な拠点形成 (都市機能の多機能化・高度化、ウォーカブルな空間形成)
交通ネットワーク	効率的で持続可能な交通ネットワークの形成とサービス水準の確保 (多摩都市モノレール町田方面延伸に伴う交通ネットワーク再編、移動しやすい交通基盤の整備)

目指す姿

土地利用の適切なマネジメントにより、拠点の都市機能を維持・更新し、良好なコミュニティと居住環境が整った住宅地により都市の魅力を向上

■拠点（高次）

- ・ 現況の機能に加え、非日常の目的を果たす高度な機能、広域から人を集めるにぎわい・集客機能も集積した都市拠点
- ・ 駅近居住ニーズに応えつつ、低層部はにぎわいの連続性を確保
- ・ ウォーカブルな空間形成で新しい空間活用を促し、多様な都市活動が実現できる拠点

■拠点（高次以外）

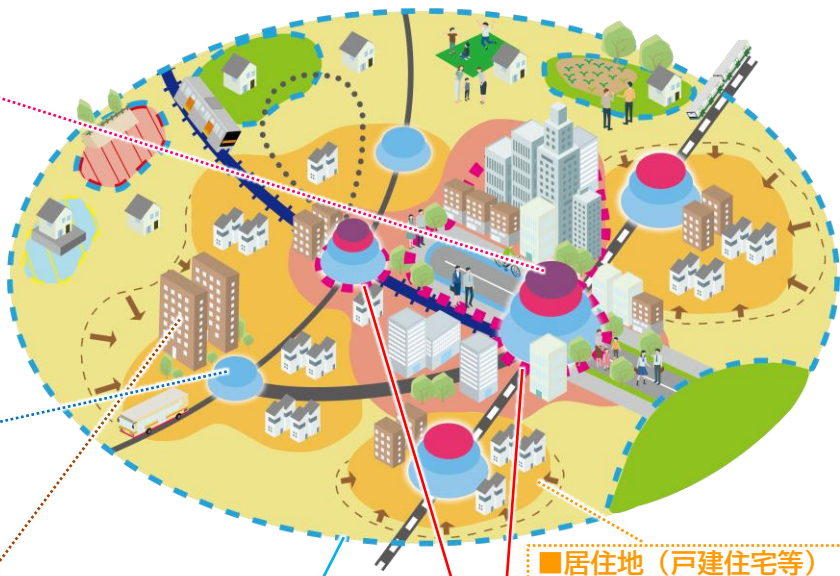
- ・ 日常生活に必要な都市機能の集積が維持された身近な拠点

■居住地（大規模団地等）

- ・ 公共交通の徒歩圏やより利便性の高い場所に一定程度集約するなど、配置・規模が最適化された団地

■交通ネットワーク

- ・ 輸送の効率化、都市機能・居住誘導による需要確保でサービス水準が確保された公共交通網
- ・ 地域需要に応じた移動手段の導入でニーズに合致した公共交通網



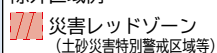
■居住地（戸建住宅等）

- ・ 身近な場所で必要な都市機能があり、良好な居住環境が維持された住宅地

■居住誘導区域

- ・ 人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域

除外区域例



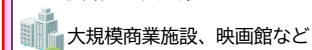
市街化調整区域

■都市機能誘導区域

- ・ 都市機能を中心拠点や生活拠点に誘導・集約し、サービスの効率的な提供を図る区域

誘導施設例

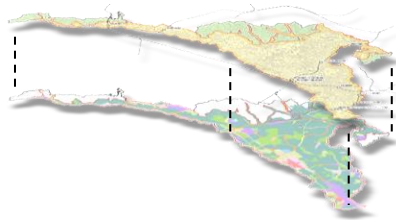
- ・ 非日常の目的を果たす高度な機能
広域から人を集めるにぎわい・集客機能



2 まちづくりの方針

町田市立地適正化計画が目指すまちづくりの実現に向けては、これまでの都市計画制度や個別のまちづくり計画等に加え、本計画を活用した居住と都市機能のマネジメントによって進めていきます。

《 町田市立地適正化計画活用イメージ 》



立地適正化計画に基づく
居住誘導区域、都市機能誘導区域（誘導施設含む）
⇒居住と都市機能のマネジメント

新たに追加
するレイヤー

都市計画法に基づく用途地域等
⇒土地利用規制、インフラ整備

これまでの
都市計画制度

《 まちづくりの方針と取組の方向性 》

	まちづくりの方針	取組の方向性
■まちの“もよう” (暮らしとかなめの図)	◆居住地形成 地域の特徴を活かした多様な暮らし方ができる安全・安心な居住地形成	住戸の適正配置・ボリュームの最適化 → <ul style="list-style-type: none"> 住宅地の特性を踏まえ、長期活用できる社会的ストックとして、現在の良好な住環境を保全・育成する 地域の特性に応じた都市機能の集約と、それに応じた住宅の市街地密度をマネジメントする 近年、頻発・激甚化する自然災害に対応した、防災性の高い市街地を形成するための取組を推進する
	大規模団地の再生	→ <ul style="list-style-type: none"> 住民ニーズに応じた多様な住まいや、商業や業務などの都市機能の整備等による団地再生を図る
	日常生活を支える都市機能の維持・充実	→ <ul style="list-style-type: none"> 暮らしのかなめ周辺の住宅地は、日常生活を支える施設の維持・育成を図る 新たに創る暮らしのかなめは、利便性を活かした居住地形成と地域特性に応じた都市機能の誘導を図る
	持続可能な住環境づくり	→ <ul style="list-style-type: none"> 居住地形成上の課題に対応するため、適切な土地利用を誘導する
■まちの“つくり” (拠点と軸の図)	◆拠点形成 社会のニーズに応じた多様な都市活動を実現できる魅力的な拠点形成	都市機能の多機能化・高度化 → <ul style="list-style-type: none"> 現在の都市機能を維持・育成するとともに、地域特性に応じ必要となる機能を集積することで都市の多機能化・高度化を図る
	ウォーカブルな空間形成	→ <ul style="list-style-type: none"> 歩行・滞留空間やオープンスペース、沿道店舗の誘導などによるウォーカブルな空間形成を図る
■まちの“つくり” (拠点と軸の図)	◆交通ネットワーク 効率的で持続可能な交通ネットワークの形成とサービス水準の確保	多摩都市モノレール町田方面延伸に伴う交通ネットワーク再編 → <ul style="list-style-type: none"> 現在のサービス水準の維持に向けて、モノレールとバス路線等を併せた輸送の効率化を図る
	移動しやすい交通基盤の整備	→ <ul style="list-style-type: none"> 自動車交通量や社会情勢等も踏まえた、都市計画道路等^{（用語）}の整備により、交通ネットワークの向上を図る

◆ コラム 町田市都市づくりのマスタープラン 方針編（都市計画）の主な取組 ◆

町田市都市づくりのマスタープラン 方針編（都市計画）では、「資源を賢く使って、しなやかで多様性があるウォーカブルな都市の空間や機能を整えること」を基本方針としています。
 ビジョンの実現に向けた都市計画分野の取組の基本的な考え方に沿って、3つの施策に基づく主な取組を推進しており、町田市立地適正化計画はそれらの取組を推進する一つのツールとなります。

町田市都市づくりのマスタープラン 方針編（都市計画）

基本方針 「資源を賢く使って、しなやかで多様性があるウォーカブルな都市の空間や機能を整えること」を目指す

都市計画分野の取組の基本的な考え方

- 地域の特性に合わせて、多様性・多機能性がある魅力的な空間と、目的地まで誰もが移動しやすい機能を整える
- 災害などのリスクや時代の変化に対応した、誰もが安全で快適に暮らせる「しなやかな都市」の機能を整える
- 十分に活用されていない、地域の資源を使いやすくするための仕組みを整える
- 地域のまちづくりを推進し、さまざまな主体が活動しやすい仕組みを整える

施策一覧

施策	取組の方向性	主な取組
施策Ⅰ 地域の特性や暮らしの変化に合わせて多様な土地利用を誘導する	取組の方向性① 地域の特性に合わせて都市の空間・機能を整える	①土地利用の類型ごとに方針を定めて機能を誘導 ●現在の土地利用の維持・継承を基本に、集約型の都市構造への再編や土地利用の複合化の要素を加える ●多摩都市モノレール町田方面延伸を契機に、「暮らしのかなめ」にふさわしい都市空間・景観の形成 住居系→住環境維持＋生活利便施設誘導 商業系→商業だけでなく業務（シェア・コワーク等）・居住など誘導して多機能化 工業系→周辺環境に配慮した既存産業育成と企業誘致 自然系→市街化を抑制しつつ自然環境と調和した土地利用誘導
	取組の方向性② 環境変化を見据えて都市の空間・機能を整える	
	取組の方向性③ 移動しやすい交通の基盤を整える	①多摩都市モノレール町田方面延伸に伴う軌道や道路等の整備の推進・促進 ②東京における都市計画道路の整備方針に位置づけられた道路の整備の推進・促進 ③みちづくり・まちづくりパートナー事業に位置づけられた道路の整備の推進 ④交通ネットワーク強化に資する基盤整備（駅周辺） ⑤その他の交通基盤整備の推進・促進
施策Ⅱ 暮らしを支える都市基盤の整備を推進・促進する	取組の方向性① 人中心の都市基盤を整える	①居心地が良く歩きやすくなる都市基盤の整備・活用 ●道路空間（歩行者空間、バリアフリー動線、自転車走行空間）の整備・活用、公園・緑地の整備等 ②新たな暮らし方に対応する都市基盤の整備 ●デジタルインフラ整備の推進、先端技術を活用した維持管理等 ③公共施設（建築物）をより良いかたち再編
	取組の方向性② 安全・安心に暮らせる都市の基盤を整える	①総合治水対策の推進 ●河川整備の推進（要請）、雨水管渠・貯留施設の整備等 ②震災対策の推進 ●緊急輸送道路・啓蒙道路の整備（要請）、地域防災拠点・避難場所等の整備等 ③環境と調和した身近な生活基盤の整備 ●処理施設の計画的整備と運営等
	取組の方向性③ 活動しやすい都市にするための取組を推進する	①ウォーカブルなまちの実現 ●都市の中のさまざまな機能・資源をつなぐ歩行者空間ネットワークの形成 ●道路（歩道空間）と治道空間・建築物低層部が一体となった魅力ある通りの形成 ●憩いやにぎわいがあり、潜在を楽しみおこなうことができる（フレキシブルに活用できる）オープンスペースの創出 ②まちの多様性・多機能性の向上 ●公共施設（建築物）の再編と合わせた複合化・多機能化 ●大規模団地の再生・再編と合わせた多機能化 ●低層住居専用地域等における暮らしを支え豊かにする機能の誘導 ●都市公園における都市機能の導入 ③先端技術の導入・活用 ●先端技術（AIやIoT、ビッグデータ、情報通信ネットワーク等）を活用した都市の課題解決や暮らしの質的向上
施策Ⅲ 暮らし・活動の変化に合わせて都市の性能を上げる	取組の方向性① 都市の環境性能を上げる	①居心地よい街並み景観・都市空間の形成 ②災害に強い安全なまちの形成 ③まちの環境性能の向上
	取組の方向性② 都市の環境性能を上げる	

多摩都市モノレール町田方面延伸を契機に、「暮らしのかなめ」にふさわしい都市空間・景観の形成



駅前再開発等によるウォーカブルなまちの実現



大規模団地の再生・再編と合わせた多機能化



災害に強い安全なまちの形成



1 立地適正化計画の概要

2 町田市の現状と課題

3 まちづくりの方針

4 居住誘導区域

5 都市機能誘導区域・誘導施設

6 誘導施策

7 防災指針

8 評価指標

用語解説

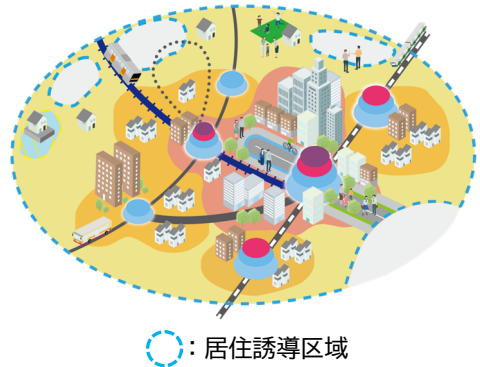
第4章

居 住 誘 導 区 域

-
- 1 国が示す居住誘導区域設定の考え方
 - 2 町田市における居住誘導区域設定の考え方
 - 3 居住誘導区域
 - 4 地域の特徴を活かした居住誘導の方針
 - 5 居住誘導区域の設定
-

1 国が示す居住誘導区域設定の考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。都市計画運用指針では、都市機能誘導区域へ容易にアクセスできる区域、生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度の区域、災害リスクが低い区域に設定する考え方が示されています。



国が示す居住誘導区域設定の考え方 ～都市計画運用指針より～

i) 生活利便性が確保される区域

- 都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域・生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域
- 公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

ii) 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

- 社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療・福祉・商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域
- ※生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考となる。

iii) 災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域

- 土砂災害、津波被害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空家・空き地が進行している郊外地域などには該当しない区域

※法定の居住誘導区域に含まないこととすべき区域

- 市街化調整区域
- 災害危険区域（うち住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域）
- 農用地区域又は農地法に掲げる農地若しくは採草放牧地の区域
- 自然公園法^{→用語}に規定する特別地域
- 森林法^{→用語}の規定により指定された保安林^{→用語}の区域
- 自然環境保全法^{→用語}に規定する原生自然環境保全地域若しくは特別地区又は保安林予定森林の区域、保安施設地区、保安施設地区に予定された地区
- 地すべり等防止法に規定する地すべり防止区域
- 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に規定する急傾斜地崩壊危険区域
- 土砂災害特別警戒区域
- 特定都市河川浸水被害対策法に規定する浸水被害防止区域

2 町田市における居住誘導区域設定の考え方

町田市では、市街化区域全体で2040年まで一定の人口密度（40人/ha）が維持される見込みのため、市街化区域全体を居住誘導区域の対象とします。

一方で、市街化区域内にも災害リスクが存在します。被害に応じた対策を積み重ねることで安全性を高め、一定のリスクを乗り越え共生してきたまちの成り立ちを踏まえ、災害ハザードエリアであっても既に市街化が進んでいる地区は、町田市都市づくりのマスタープランで目指す「災害に強い安全なまちの形成」を図ることで、居住誘導区域に含めます。

ただし、都市再生特別措置法で除外することとされている「保安林」「土砂災害特別警戒区域」「急傾斜地崩壊危険区域」は居住誘導区域から除外します。

これらの考え方にに基づき、以下の設定条件で『居住誘導区域』を設定していきます。

居住誘導区域の設定フロー（詳細は59ページ以降）

