

3. 立地適正化計画策定の目的

◆都市づくりのマスタープランで描く都市構造を実現する

- 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」において、2040年に向けて目指すまちの将来像を描き、「拠点」や「都市骨格軸（モノレール沿線）」への機能誘導の方針を示している。
- そこで次のステップとして、まちの将来像を実現させるため、都市づくりのマスタープラン「方針編」の高度化版として、具体的な誘導区域や誘導施策等を示す、立地適正化計画を策定する。

◆モノレール沿線のまちの構造や機能を再設定するプロジェクトを促進させる

- モノレールの新たな起終点となる町田駅周辺では、「商業地を多機能化・ウォーカブルなまち」にするプロジェクトを進めている。具体的に誘導区域や誘導施設を設定し、大規模店舗等の更新や土地の高度利用など、駅周辺の開発を進め、魅力ある駅前空間づくりを促進していく。
- モノレール駅周辺の団地では、交通利便性の向上などこれからの立地条件の大きな変化を捉え、団地再生を重点的に進めている。住宅、業務などの各都市機能の再配置の方向性を、誘導区域や誘導施設として示し、団地特性に応じた建替え、集約化など多世代の暮らす魅力ある団地再生を促進していく。
- モノレールの沿線となる忠生・北部エリアでは「みどりと暮らしの関係をつくる」プロジェクトを進めている。みどりを活用し、環境と調和した地域の中心地となる場所づくりに向けて誘導区域や誘導施設を設定し、新たな拠点形成を促進していく。

◆防災まちづくりの更なる推進

- 災害などのリスクや時代の変化に対応した居住を誘導するために、誘導区域を設定し安全で快適に暮らせる住宅地の形成を促進していく。



特別委員会からの意見

- 「高度化」というのは何かというところが引かかる。
- ビジョン編・コンテンツ編等の仕分けを受けての高度化版という表現は残しておいてもいいのではないかと思う。

特別委員会からの意見

『◆都市の縮退を前提としない』について

- 「都市の縮退を前提としない」ことは、町田市の特徴を見れば良いと思うが、国が推進している「コンパクト・プラス・ネットワーク」とどう擦り合わせて説明していくのか。



前提条件の追加について

- モノレール駅の利用圏やモノレールが開通することによるバス路線の減少などは考えなくても良いのか。
- モノレールができた後のバスの再編もある程度想定したものにするかというのも、議論の前提として整理しておく必要があると思う。

4. 策定の前提条件

◆行政経営全般に関する前提は未来づくりビジョン

市のまちづくり全般の基本指針であり、市政運営の基本となる未来づくりビジョンとの整合を図るため、設定された将来人口や人口構成、財政収支見通しなどを基本とする。

◆都市づくりのマスタープラン「方針編」の高度化版として策定

都市づくりのマスタープランで設定した将来像や方針、計画期間（2040年まで）などを前提とし、改めてこれらを議論または再設定等しない。

◆都市の縮退を前提としない

町田市における土地利用の現況や将来人口推計をみると、計画期間内で縮退を前提とした都市経営を目指す必要性は低く、現状の市街地を原則維持（一部のハザードは区域から除く）したまま、その中で誘導区域等を設定する。

◆災害リスクと適切に共存できるまちづくりを目指す

まちの成り立ちとして、河川や丘陵に囲まれた町田では、拠点などを含める広範囲で一定の災害リスクを有している。危険度の高い地区を除き、総合治水対策の推進を図るなど、リスク軽減対策を併せて行うことを基本に誘導策を設定する。

5. 課題と論点

分野別方針1

都市づくりのマスタープランに掲げる方針	論点	検討の方向性
<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カブルな都市の空間や機能を整える	<ul style="list-style-type: none"> 拠点到に求められる具体的な都市機能と、その配置・エリアの考え方は？ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆拠点の特性に応じた都市機能誘導の方針（区域・施設・施策）を示すことで、戦略的に拠点形成を推進していく。



特別委員会からの意見

拠点の特性に応じた設定について【都市機能誘導区域、誘導施設】

- 拠点の種類によって誘導施設の考え方が異なるため、1つの都市機能誘導区域ではないというあり方が求められていることは納得できる。
- 都市づくりのマスタープランの4段階の階層性を立地適正化計画として活用・デザインしていくことは良い。市民に共感してもらえる面が多いと感じる。

施設の種類(利用圏域・頻度等)に応じた設定について【誘導施設】

- 何でも身近にあれば便利だが、1年に1回行く程度の施設もある気がするため、種類分けが必要である。世代によっても違うため、その辺りがうまく整理できた方が良い。
- 拠点ごとに誘導施設の特徴を出していく方向性は良いと思う。

検討の留意点について

- 都市機能誘導区域を考えるとときに、東京都の区域マスへの提案（拠点の格上げや追加）をしていくような長期的な方向性を持ち議論するのか。

追加検証について

- 市民感覚的に徒歩圏内にほしい施設等を把握できる意向調査結果等はあるか。現状なければ、市政調査等で把握することを検討していただきたい。
- 生活視点から見ると商業施設の位置づけが相当大きい。商業施設データを少し踏み込んで取ってみると良い。

5. 課題と論点

分野別方針		
都市づくりのマスタープランに掲げる方針	論点	検討の方向性
<p><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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地域内を快適に移動し、健康的な生活を維持するために、居住誘導区域に必要な交通のサービスは？ モノレール延伸を見据えた、基幹的な公共交通軸の考え方は？ 	<p>◆都市機能・居住誘導と一体的な交通政策の方針（基幹・域内）を示すことで、交通システムの効率化を推進（持続可能性）しつつ、サービス水準を維持していく。</p>
<p><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</p>	<ul style="list-style-type: none"> 全市的な住宅需要・供給の見通しと、それに対応した市街地形成（拡大・縮小・維持）の考え方は？ 地域ごとの特性を踏まえた住宅（種類・ボリューム・配置）の誘導の考え方は？ 	<p>◆住宅地の特性に応じた居住誘導の方針（区域・施設・施策）を示すことで、住宅の適正配置を推進していく。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 居住を誘導すべきでない災害ハザードエリアと、災害ハザードエリア内の居住への安全対策の考え方は？ 	<p>◆市街地に残存する災害リスクに応じた防災・減災対策の指針を示すことで、安全な居住誘導を促進していく。</p>
<p><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</p>	<ul style="list-style-type: none"> まとまりあるみどりを保全し、グリーンインフラとして活用していく際の考え方は？ 	<p>◆まとまりあるみどりをグリーンインフラとして捉え、都市づくりに活用する考え方を示すことで、みどりの保全を推進していく。</p>

特別委員会からの意見
<p>居住誘導区域に必要な公共交通について</p> <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画の中で拠点をネットワークで結ぶ考え方においては、一定のサービス水準以上であることが大事で、人が住み続ける条件になる。 活動的な現役世代にとっての公共交通に求められるサービス水準と、地域の中の生活圏で暮らしている高齢の世代にとって安心して住み続けられるという2つがセットになる考え方もあるのではないか。 高齢者等を想定したデマンド交通は人口密度に関係なく、ある程度手当しなければいけない。デマンドがあるから居住誘導区域に含めると考えなくて良い。
<p>区域設定時の考慮の方向性について</p> <ul style="list-style-type: none"> モノレールができたとしても、新たにバスを通せるところはほぼ無い。道路が無いなどの公共交通を便利にできないようなエリア、現状でも空白になっているエリアは居住誘導区域から除外する考え方は他都市の事例を見て考えられると思った。 通勤通学で公共交通利用が厳しいところを居住誘導にあえてすることは無い。そもそもそのような場所がない藤沢市ではあえて公共交通を考えなくても良いとしており、それでも良い。 便利なバス計画の考え方をある程度踏襲し、バスの本数によって階層分けする考え方は良いと思う。
<p>検討の留意点について</p> <ul style="list-style-type: none"> 空白エリアをどのように設定するかということが、居住誘導と公共交通を関連づけて設定する上で重要になる。
<p>—</p>
<p>災害リスクへの対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> 土砂災害のレッドゾーンは基本的には外さなければならない。 土砂災害のイエローゾーンは、近隣市が除外する傾向を前提としつつ、丁寧に議論した方が良い。
<p>追加検証について</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害リスクへの対応は、各都市で試行錯誤が続いている。 河川施設整備は計画降雨を超える想定最大は溢れて当然という意識であり、他都市の状況や河川管理者の情報を整理しながら議論する必要がある。 八王子市で洪水浸水想定区域の0.5m以上は居住誘導区域から外すと文章では書いてあるが、八王子市役所が外れているということになる。どのように運用しているか問い合わせたい。
<p>検討の留意点について</p> <ul style="list-style-type: none"> 策定段階で内水対策と完璧に整合性を取るの難しい。内水は雨水施設の投資によって下げることができるため、セットで検討する方針を下水道部局と共有しながら進めていく必要がある。 立地適正化計画を考える場合、降雨規模が1番小さい内水の洪水シミュレーションのときに使っている降雨規模で0.5m以上を除外する考え方はあり得る。
<p>検討の留意点について</p> <ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラのイメージを共有できるようにしていく方が良い。グリーンインフラと居住の考え方がどのように結び付くかが具体的に書ければ良い。

5. 課題と論点

まちの構造や機能を再設定するプロジェクト		
都市づくりのマスタープランに掲げる方針	論点	検討の方向性
<町田駅周辺> 商業地を多機能化・ウォークラブルなまちにするプロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> 広域都市拠点としての町田駅周辺に必要な都市機能の考え方は？ 町田駅周辺で、ウォークラブルなまちを実現するために、都市機能を集積させるエリアの考え方は？ 	◆広域都市拠点にふさわしい都市機能誘導の方針を示すことで、再開発を促進し、 商業地を多機能化・ウォークラブルなまち へ再編していく。
	<ul style="list-style-type: none"> 町田駅周辺における、住宅（種類・ボリューム・配置）の誘導の考え方は？ 	◆広域都市拠点としての居住誘導の方針を示すことで、再開発に伴う 住宅機能の導入をコントロール し、適切な住商共存を推進していく。
<木曽山崎団地> 住宅地を多機能化するプロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> 木曽山崎団地の将来人口を見据えた、住宅の最適なボリューム・再配置の考え方は？ 木曽山崎団地の再生に合わせて、導入を図るべき都市機能と配置の考え方は？ 	◆団地再生を見据えた都市機能と居住誘導の方針を示すことで、センター機能の再配置や居住機能の集約を促進し、 住宅地を多機能化 していく。
<忠生・北部> みどりと暮らしの関係をつくるプロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> まとまったみどりを活かした拠点形成に必要な都市機能と配置の考え方は？ 	◆みどり空間と調和した都市機能と居住誘導の方針を示すことで、 地域の中心地となる拠点形成 を促進していく。

特別委員会からの意見
追加検証について <ul style="list-style-type: none"> 立体的な土地利用の話が出ておらず、平面的なゾーニングにしか見えない。特徴的な土地利用のあり方を忘れずに反映させる必要がある。
検討の留意点について <ul style="list-style-type: none"> 何十年という期間で管理することが伴わないと分譲マンションは良くない。何か先手を打った方が良い。 駅前再開発の際に住宅をボーナスのように扱わない。 江東区は、タワーマンションを許容する考え方を持っており、防災対策の検討をしつつ、基本的には集合住宅を建てることそのものは全く悪くないという方針がある。町田駅に誘導するときに何が悪いのか明確にしておく必要がある。
モノレール整備の影響について <ul style="list-style-type: none"> 木曽山崎・小山田桜台どちらもモノレールが通ればまちが変わる可能性がある。 モノレールができてバスは残していかなければいけない。一定程度の利便性があり、かつバスに乗ってもらえるようにするためには、特に遠方はどれだけの人に住んでいただかなければいけないのかある程度ボリューム感を持っておいた方が良い。
検討の留意点について <ul style="list-style-type: none"> 町田駅までバスで20分ということに縛られている気がする。通勤する人口比率が高くなったときに、別の利便性の考え方は出てこないのか。 生活していく上で必要な教育・福祉と商業は切り分けて整理をしておくが良い。
検討の留意点について <ul style="list-style-type: none"> モノレールを起爆剤に都市機能強化するというような考え方であれば、現状の住宅用地を都市機能施設に転換する観点から住宅のボリュームを考えなければならない。
検討の留意点について <ul style="list-style-type: none"> 現時点で集積性の低い忠生周辺などは、基本的にはモノレールができたときを想定して、どう誘導するか筋道を示せば良い。 開業が決まらなければ民間は動きようがないと思う。猶予期間を持たせて拠点へ誘導するような書き方を検討した方が良い。