

(1) 上位関連計画に示される2040年の将来像

町田市都市づくりのマスタープラン

2022年に策定した「町田市都市づくりのマスタープラン」のビジョン編では今後整備予定のモノレール沿線に拠点や軸の設定を行っています。今後まちづくりが進む2040年の姿を展望し、多摩都市モノレール町田方面延伸やそれに伴う路線バス再編等を見据えて居住誘導区域を検討します。

まちの“つくり”①拠点		まちの“つくり”②都市活動軸
にぎわいとみどりの都市拠点	生活拠点	都市骨格軸
忠生周辺 モノレール駅(想定)	木曽山崎 周辺	—

忠生周辺は、多摩都市モノレール町田方面延伸等により、市内だけでなく多摩市や相模原市方面等との交通ネットワークが充実した、人・モノ・文化が交流するにぎわいある都市拠点を目指します。

木曽山崎周辺は、人やモノなど地域全体がつながり合いながら新たな暮らしが生まれる生活の拠点として、モノレール駅(想定)を中心とした交通拠点化や団地内センター機能の更新を図るとともに、老朽化した住宅ストックの再生を図ります。

都市骨格軸は、多摩都市モノレール町田方面延伸により、町田駅周辺から多摩方面へ向けて市の中央部を貫く交通基盤及び交通サービスを形成する軸です。市内だけでなく多摩地域とさらに連携を深めることにより都市活動を積極的に創出していきます。

まちの“もよう”②日々の暮らしを支える場

暮らしのかなめ — 新しく創る —

- 多摩都市モノレールの沿線は、新たに形成される「暮らしのかなめ」になります。
- 多摩都市モノレールの導入空間として整備される道路の沿道を含めた周辺の地域には、暮らしを支える生活利便施設などが集まり、日々の暮らしを支える場が創られています。



(2) 将来を展望する上で関連してくる主な社会潮流

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。近年の社会変化が激しい状況を踏まえ、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、まちづくりの分野において、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、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。

高齢化等の就業者構成の変化

- 社会全体で将来の担い手不足が懸念されており、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等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。

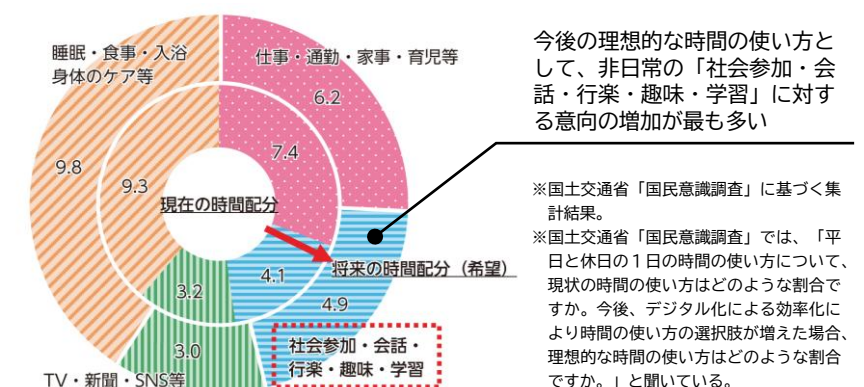
人生100年時代の到来

- 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。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。
- 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、対応できる都市づくりが求められます。

(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)

(3) 他都市の事例

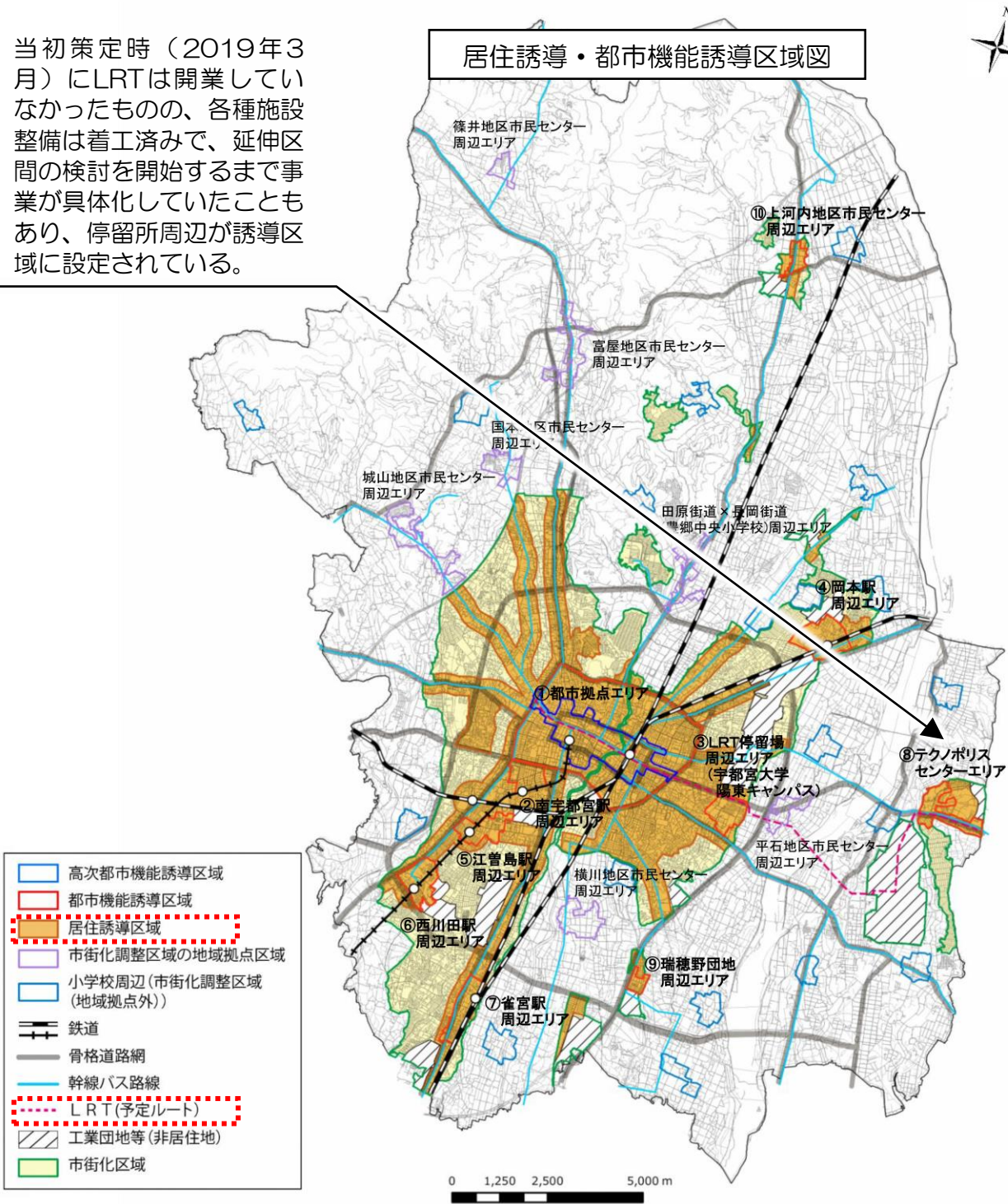
【宇都宮市（栃木県）】

2019年に策定した立地適正化計画において、2023年に開業したLRTについて開業を見据えて拠点や居住誘導区域の設定をしている。

都市機能誘導区域	居住誘導区域
LRT停留場周辺エリア(宇都宮大学陽東キャンパス)	幹線交通軸(幹線道路等)沿線

LRT 事業においてトランジットセンターの位置付けがある停留場周辺(宇都宮大学陽東キャンパス)においては、今後、交通結節機能の強化や拠点性の向上が見込まれることから、「地域拠点」と同様の都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を設定する。拠点間を結ぶ放射状の幹線交通軸(幹線道路等)の沿線において、基幹公共交通(LRT 沿線)の道路中心線から両側500mを「居住誘導区域」と設定する。

当初策定時（2019年3月）にLRTは開業していなかったものの、各種施設整備は着工済みで、延伸区間の検討を開始するまで事業が具体化していたこともあり、停留所周辺が誘導区域に設定されている。

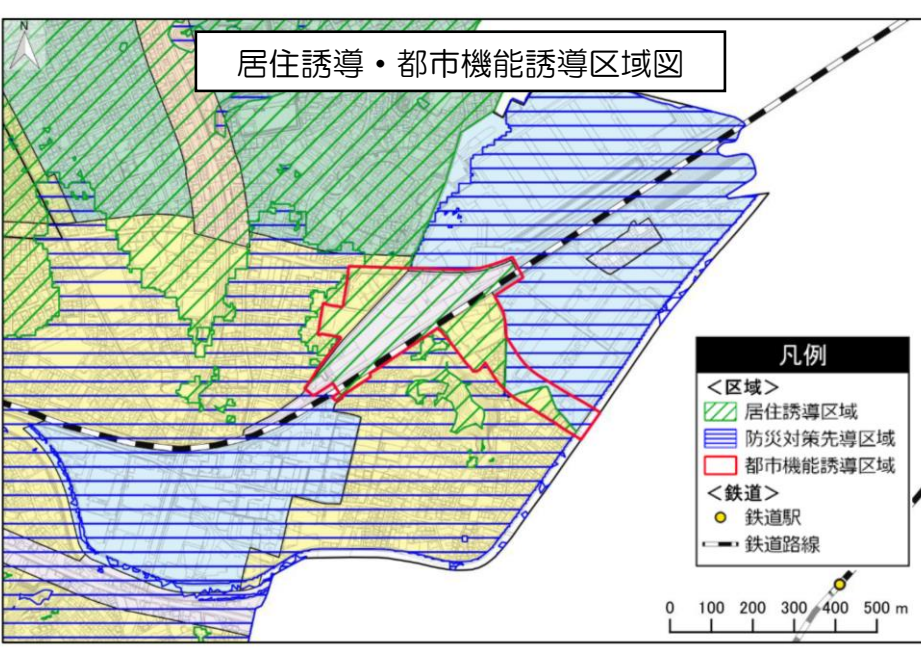
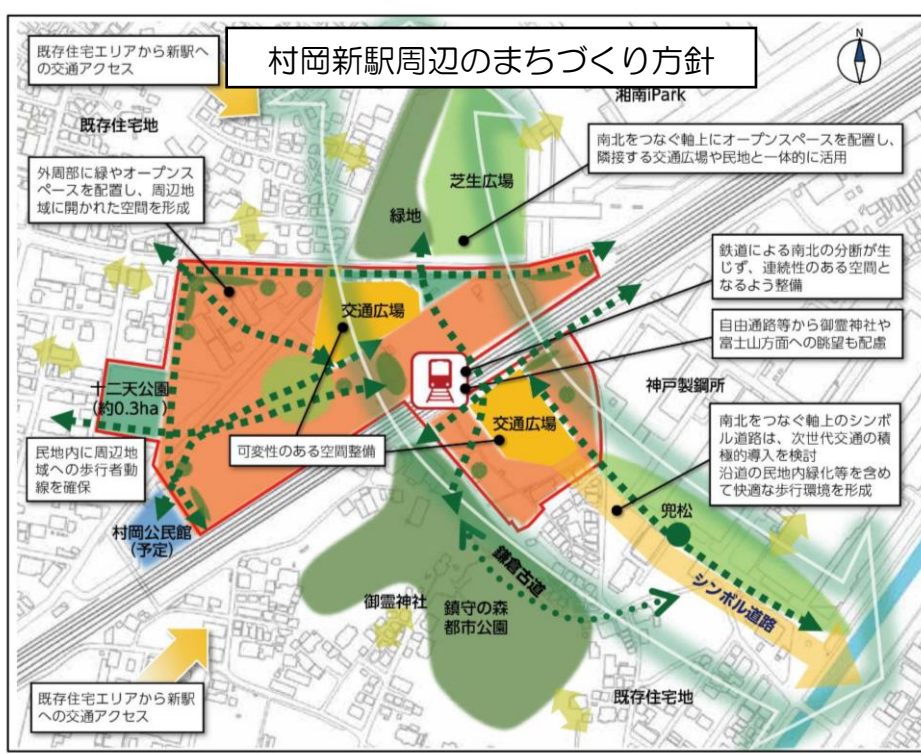


【藤沢市（神奈川県）】

2024年に改定した立地適正化計画において、2032年頃開業予定の村岡新駅周辺を「村岡新駅周辺都市拠点」を拠点の一つとして位置付け、都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定をしている。

都市機能誘導区域	居住誘導区域
村岡新駅周辺都市拠点	—

村岡新駅周辺地区については新駅設置により村岡地区の交通利便性が飛躍的に向上することや「村岡新駅周辺地区まちづくり方針」で研究開発拠点の形成について示しているため「都市機能誘導区域」に設定する。ハザードエリア以外の市街化区域全域を「居住誘導区域」に設定する。ハザードエリアについても居住や都市機能の整備が行われているため、居住誘導区域の設定は行わないが市独自の「防災対策先導区域」に設定している。



当初策定時から新駅構想を見据えていたものの、公民館を中心とする「村岡地区拠点」として都市機能誘導・居住誘導区域を限られた範囲に設定していた。2022年3月に村岡新駅周辺に関する都市計画（道路、公園、地区計画、土地区画整理事業）を決定又は変更したのを受けて、2024年3月の定期見直しのタイミングで、まちづくり構想・事業区域に合わせた区域設定に変更している。

