



(仮称)モノレール沿線まちづくり構想(素案)  
～交通・暮らし・交流～



# I 構想の概要

## 1 構想策定の目的

交通政策審議会答申第198号において「多摩都市モノレール延伸（上北台～箱根ヶ崎）」として位置付けられた地域は、農地が広がり、狭山丘陵などの自然に恵まれているとともに、大規模商業施設や沿道サービス型の店舗が立地し、子育て環境なども充実しています。

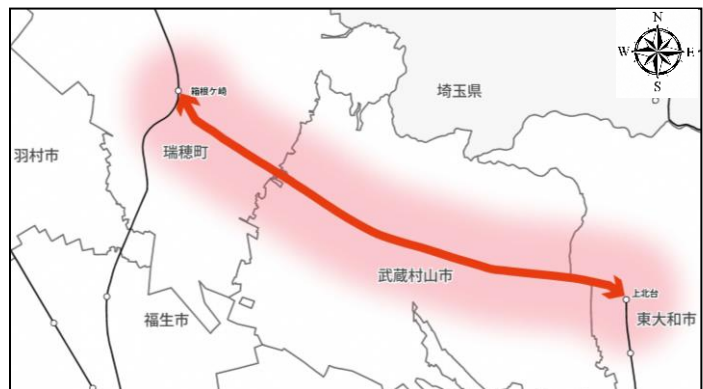
一方、交通の不便な場所が多く、人々の移動や交流の手段が限られ、地域の持つ魅力が十分に活かされていないことから、モノレールの延伸実現を契機として沿線のまちづくりを一層推進し、その効果を東大和市、武蔵村山市、瑞穂町の2市1町に広く波及させ、魅力をより引き出すことが重要です。

このため、「モノレール沿線まちづくり構想」（以下「本構想」という。）は、モノレールの延伸後を見据え、地域のポテンシャル（潜在的な力）を最大限に発揮するためのまちづくりの方向性を明らかにすることを目的とします。

## 2 本構想における「沿線」について

本構想における「沿線」は、原則として、多摩都市モノレール延伸が想定されるルートから概ね1km程度のエリアとします。

なお、本構想の対象は、駅周辺など沿線が中心ですが、2市1町の全域に関わる施策などもあるため、沿線のみ限定するものではありません。



## 3 本構想の位置付け・各計画との関係性

本構想と、上位計画及び関連計画の関係性は、以下のとおりです。

### 長期総合計画【上位計画】

- ・東大和市：東大和市総合計画（第二次基本構想、第四次基本計画）
- ・武蔵村山市：武蔵村山市第四次長期総合計画（後期基本計画）
- ・瑞穂町：第4次瑞穂町長期総合計画（後期基本計画）

### 都市計画マスタープラン【上位計画】

- ・東大和市：東大和市都市マスタープラン（改定）
- ・武蔵村山市：武蔵村山市まちづくり基本方針（改定）
- ・瑞穂町：瑞穂町都市計画マスタープラン（改定）

### 市・町個別計画【上位計画】

- ・東大和市：芋窪六丁目・上北台一丁目地区地区計画
- ・武蔵村山市：新青梅街道沿道地区まちづくり計画
- ・瑞穂町：新青梅街道沿道まちづくり基本計画  
など

### モノレール沿線まちづくり構想

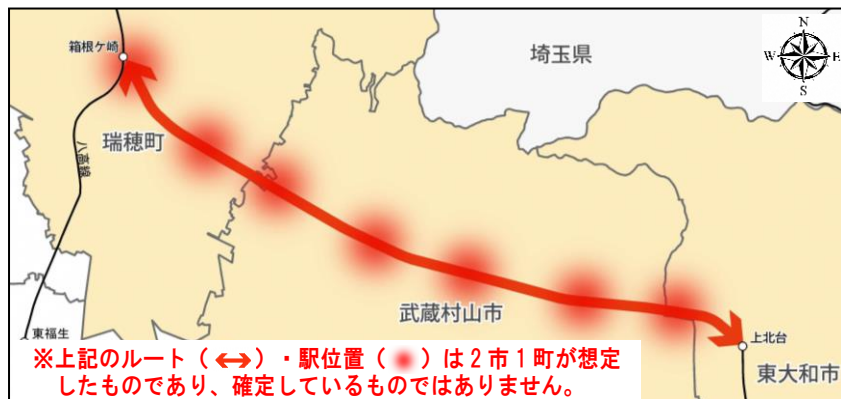
東京都計画【関連計画】 など  
都市づくりのグランドデザイン

## 4 延伸区間（上北台～箱根ヶ崎方面）の概要・経緯

### (1) 概要

事業費	延長	延伸による効果
約 800 億円※	約 7.2 km※	・交通利便性の向上 ・まちの活性化 ・多摩南北の交流人口の増加 など

※出典：鉄道ネットワークのプロジェクトの検討結果（平成 28 年 7 月）

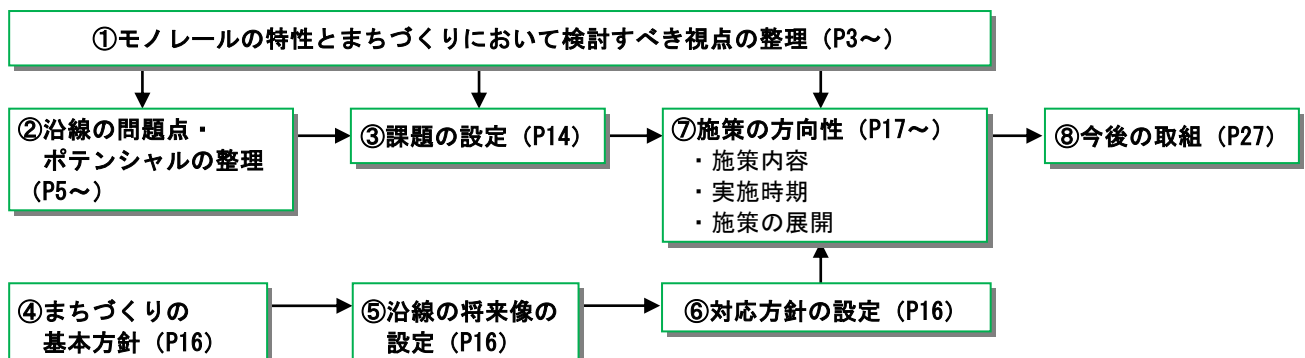


### (2) 経緯

年月	経緯
昭和57年12月	東京都長期計画公表【東京都】 ⇒多摩都市モノレール整備を位置付け
昭和61年 4月	多摩都市モノレール株式会社設立
平成 4年12月	多摩島しょ振興推進本部会議【東京都】 ⇒箱根ヶ崎方面が「事業化すべき路線」に位置付け
平成10年11月	立川北駅～上北台駅間開業
平成12年 1月	立川北駅～多摩センター駅間開業 運輸政策審議会答申第 18 号公表【国】 ⇒A2 路線に位置付け（平成 27 年までの着工が望ましい）
平成27年 7月	「広域交通ネットワーク計画について」公表【東京都】 ⇒「優先的に検討すべき路線」（5 路線）に位置付け
平成28年 4月	交通政策審議会答申第 198 号公表【国】 ⇒「事業化に向けて検討すべき路線」（6 路線）に位置付け

## 5 本構想検討フロー

本構想は以下の手順で検討することとします。



## II 「モノレール沿線まちづくり」とは？

～モノレールの特性とまちづくりにおいて検討すべき視点～

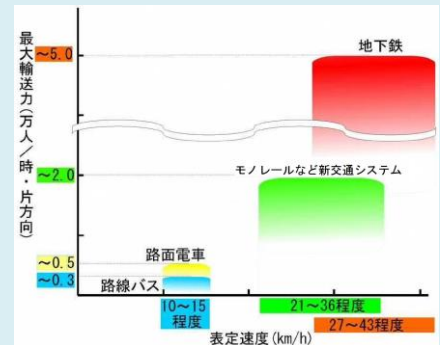
本構想においてまちづくりを検討するに当たり、モノレールの様々な特性や開業がまちに及ぼすモノレール沿線のまちづくりにおいて検討すべき視点を整理します。

### モノレールの特性とまちに及ぼす変化等

○：モノレールの特性      ⇒：モノレールがまちに及ぼす変化等

#### ①輸送力・速達性・定時性の向上、交通ネットワーク形成

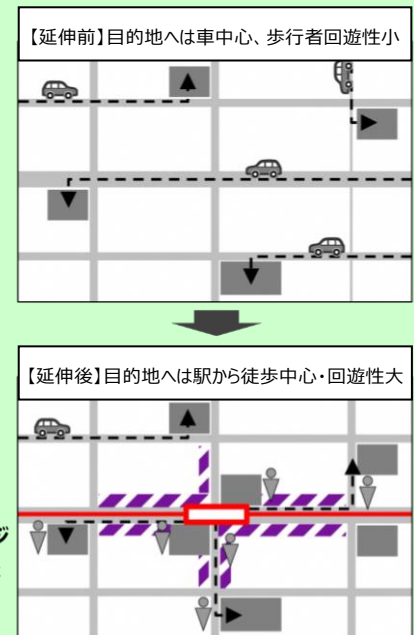
- 定時性のある中量輸送で接続し、快適な移動が実現  
⇒確実性をもってより遠くへ移動、より遠くから快適に来訪可能
- 駅においてバス路線や自転車などと連携可能  
⇒駅を中心に地域の交通ネットワーク形成・交通利便性向上



出典：国土交通省「LRT 導入計画ガイダンス」を基に作成

#### ②駅新設による拠点・都市軸・市街地形成

- 地域の拠点となる新駅の設置  
⇒目的地への主なアクセスが車から徒歩に転換することで、新たな人の流れや回遊によるにぎわい創出が期待  
⇒人が集まる駅や沿道へ都市機能（商業・公共施設等）が集積
- モノレールの導入空間(広幅員道路)とともに都市軸を形成  
⇒拠点や都市軸と整合した区画整理事業などの周辺開発  
⇒周辺の都市基盤の整備



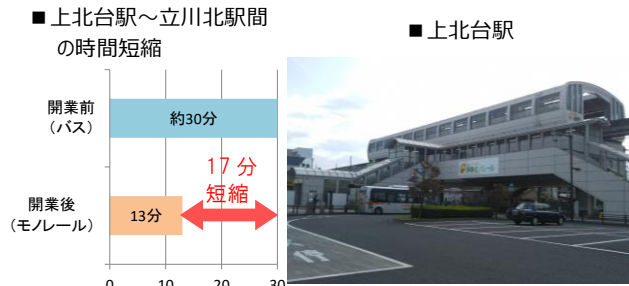
#### ③モノレール沿線間の交流・連携の促進

- バスとの乗換えなしで行き来可能になり、移動の時間的・心理的負担が低減  
⇒企業立地や観光などによる新たな来訪者が期待
- 開業区間が延伸されることによる新たな「モノレール沿線」の創出  
⇒沿線に立地する都市機能(商業・公共施設等)の相互利用  
⇒延伸区間の注目度・知名度向上が期待



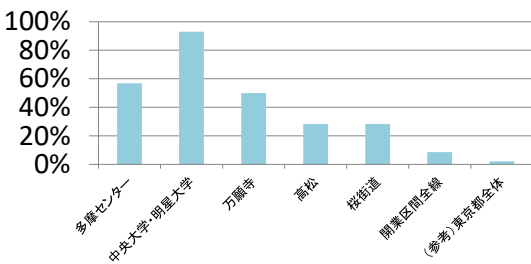
変化等を考察するとともに、多摩都市モノレールの開業区間での効果や変化の事例を参考として、

## 効果・変化の事例

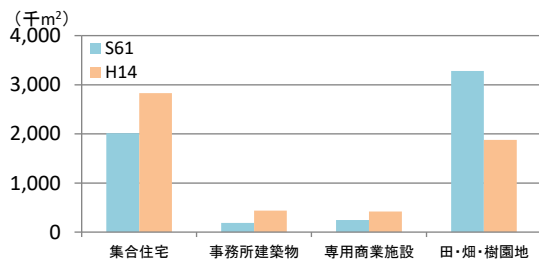


■ モノレール開業に伴うバス路線再編(H10)  
(立川駅北口～村山団地線運行回数減等)

■ 主な駅の夜間人口の増加率 (平成2年～12年)

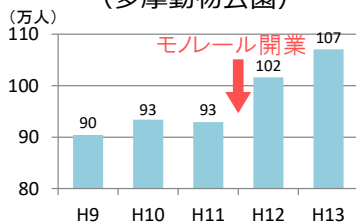


■ 沿線の土地利用の変化 (6市※・85町丁目)



※ 東大和市・武蔵村山市・立川市・日野市・八王子市・多摩市  
上・下出典：日本交通計画協会「都市と交通 65号」

■ 沿線施設利用者増の例  
(多摩動物公園)



出典：東京都統計年鑑

モノレール延伸前後の  
利用者数

■ 沿線情報誌



まちを結ぶ、人をつなぐ、  
モノレールマガジン「たまもの」

## まちづくりにおいて検討すべき視点

### 駅の利便性を高めるまちづくり

- ・多様な手段による駅へのアクセス性向上
- ・乗換えを円滑、便利にする方策
- ・バス路線との連携の在り方

など

### 主に交通の視点

### 拠点を活かした住み良いまちづくり

- ・人の流動の変化を踏まえた土地利用
- ・住宅や商業が立地しやすい環境づくり
- ・緑地空間や農地など環境の保全

など

### 主に暮らしの視点

### 新たな交流を活かしたまちづくり

- ・交流を促進する仕組みづくり
- ・延伸区間に目的地となる企業等の誘致
- ・観光資源などの広報、PR

など

### 主に交流の視点



### III 現況と課題

#### 1 2市1町の現況

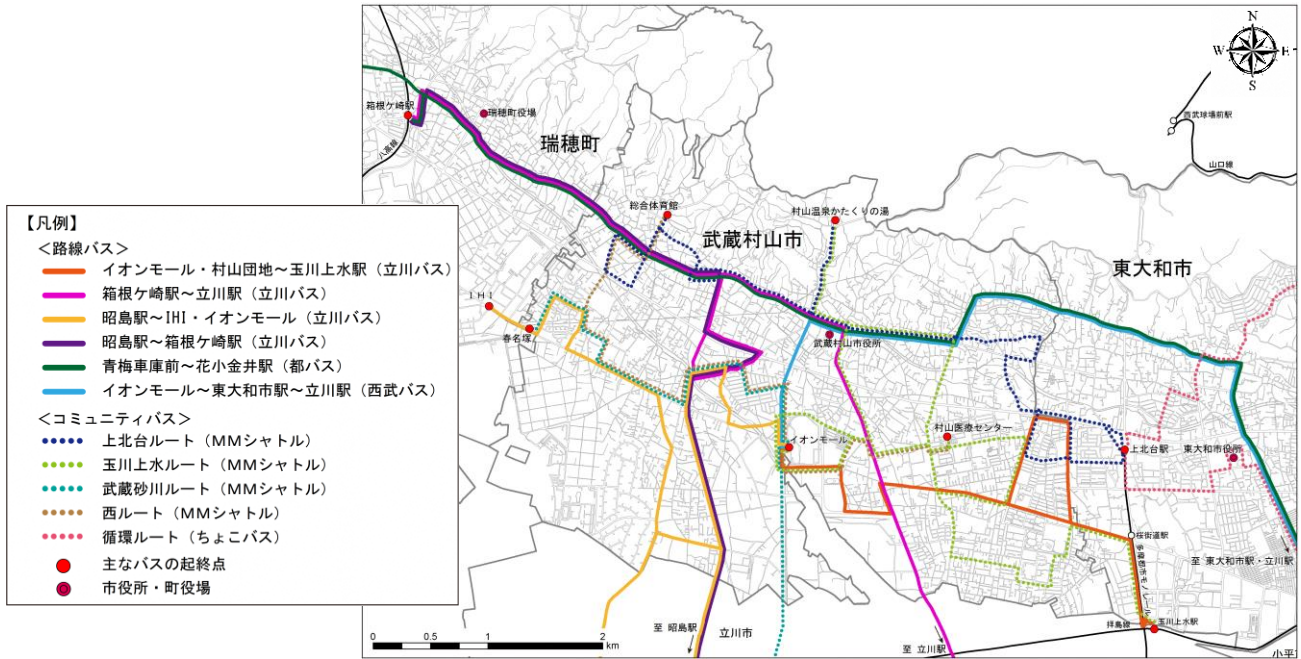
2市1町の現況について、4頁の「まちづくりにおいて検討すべき視点」から、関連するデータを収集・整理しました。

##### (1) 交通…複雑・低頻度のバス運行、高い自動車利用率

###### ① 路線バス等の運行状況

- ・主要な駅や施設を結ぶ長距離の公共交通として路線バス、これを補完し各市の主な拠点等を結ぶコミュニティバスによってバスネットワークが形成されています。
- ・現状は、ルートが多様で複雑、運行距離・所要時間・運行間隔が長い、定時性が確保されにくいなど、利便性に課題があります。

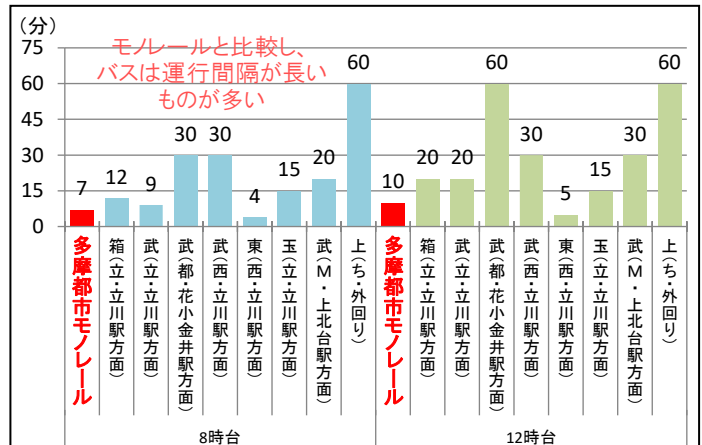
図 バスの主な運行ルート



出典：各運行主体が公表する路線図を基に作成

図 モノレール・バスの運行間隔

- ・開業区間のモノレール及び一部の路線バスの運行間隔は概ね10分以内であるのに対し、多くのバス路線の運行間隔は概ね15～30分、長いものでは概ね60分となっています。



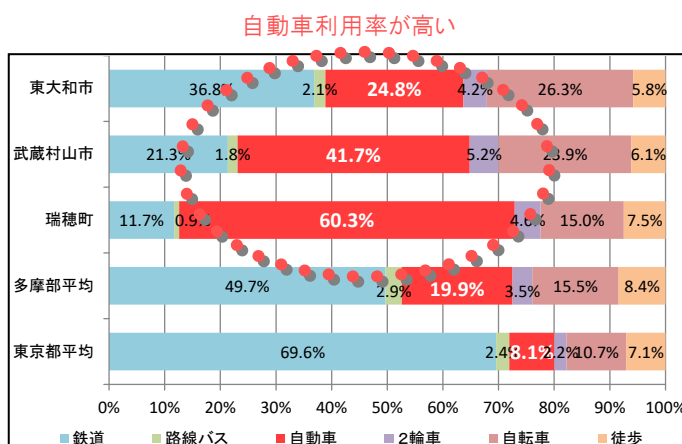
※ 箱：箱根ヶ崎駅 武：武蔵村山市役所  
 東：東大和市駅 玉：玉川上水駅入口  
 上：上北台駅 立：立川バス 都：都営バス  
 西：西武バス M：MMシャトル  
 ち：ちょこバス

出典：各時刻表を基に作成

## ② 交通分担率

- ・通勤における交通分担率は、多摩部や東京都の平均と比較して、鉄道利用率が低く、自動車利用率が高くなっています。

### 図 交通分担率（通勤）の比較

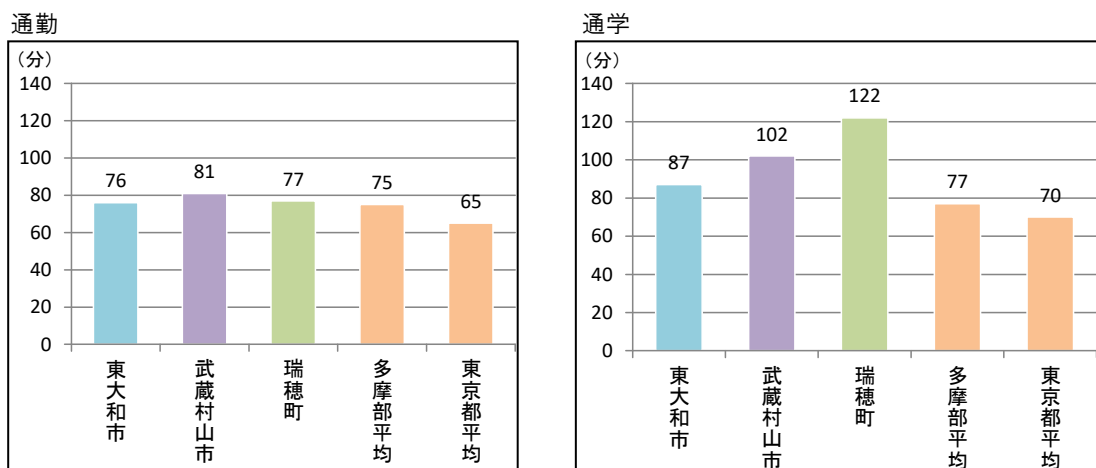


出典：平成 20 年 東京都市圏 PT 調査

## ③ 通勤・通学時間

- ・通勤時間は多摩部の平均とほぼ同じですが、通学時間は10分～45分多くかかっています。

### 図 通勤・通学時間の比較

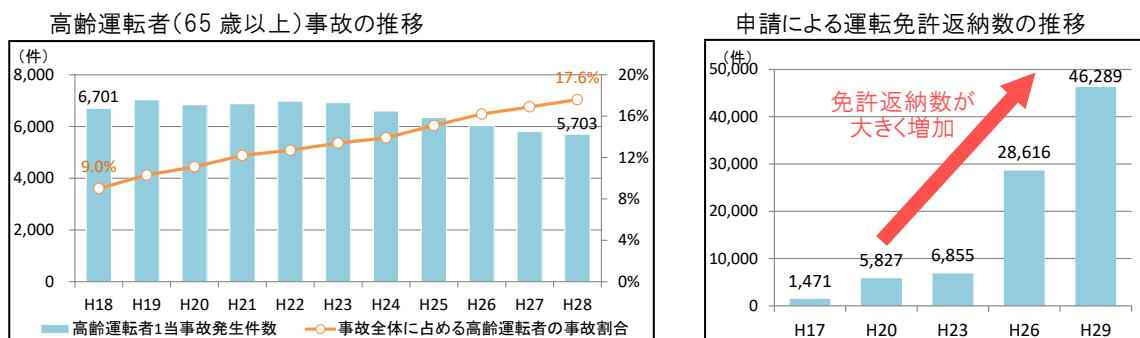


※通勤・通学時間は鉄道定期券利用者の平均所要時間（片道）  
出典：大都市交通センサス（平成 27 年）

## ④ 高齢運転者事故と免許返納数の推移（東京都全域）

- ・都内での事故全体に占める高齢運転者による事故の割合は年々増加しています。
- ・高齢者の申請による運転免許の返納数は、平成26年以降大きく増加しています。

### 図 高齢運転者事故と運転免許返納数の推移

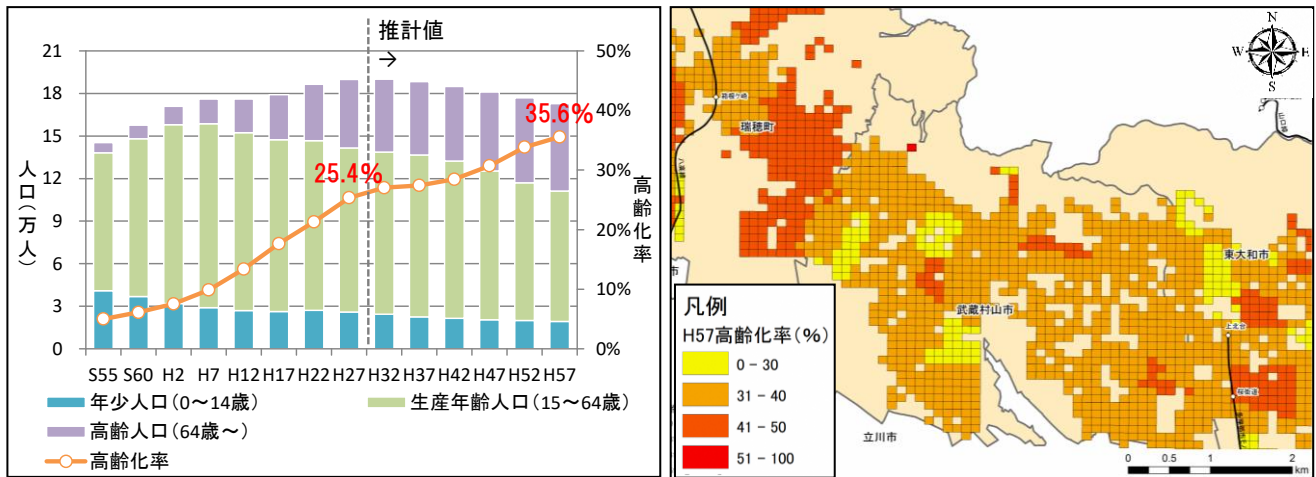


※1 当：第一当事者（事故における過失が最も重い者）  
左出典：東京都交通安全対策会議 資料（平成 28 年）  
右出典：警察庁 運転免許統計（平成 17 年～平成 29 年）

## (2) 人口動向…人口微減、高齢化率上昇

- ・2市1町合計の人口は今後10年程度横ばいで推移し、その後、少しずつ減少すると予測されています。
- ・今後約30年間で2市1町合計の高齢化率は、約10ポイント増加すると予測されています。

図 人口・高齢化率の推移と高齢化率（平成 57 年）



左出典：国勢調査（昭和 55 年～平成 27 年）・国立社会保障・人口問題研究所（平成 32 年～平成 57 年）  
 右出典：国土交通省 国土技術総合研究所 将来人口・世帯予測ツール

## (3) 生活圏…区部・立川市への通勤・通学が多い

- ・通勤・通学先は、2市1町内の他では区部や立川市が多くなっています。

図 2市1町の主な通勤・通学先（2市1町内及び上位5区市）



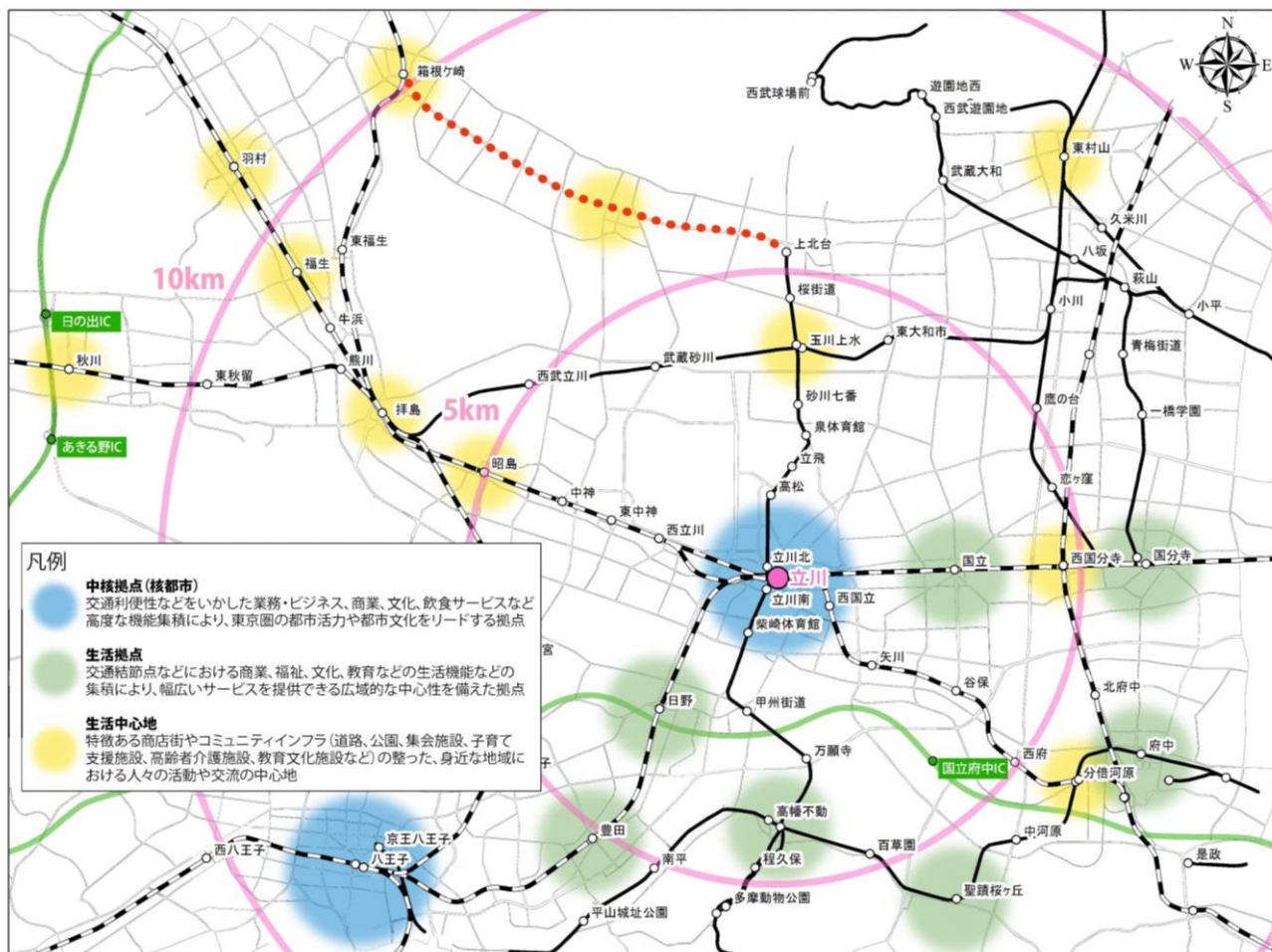
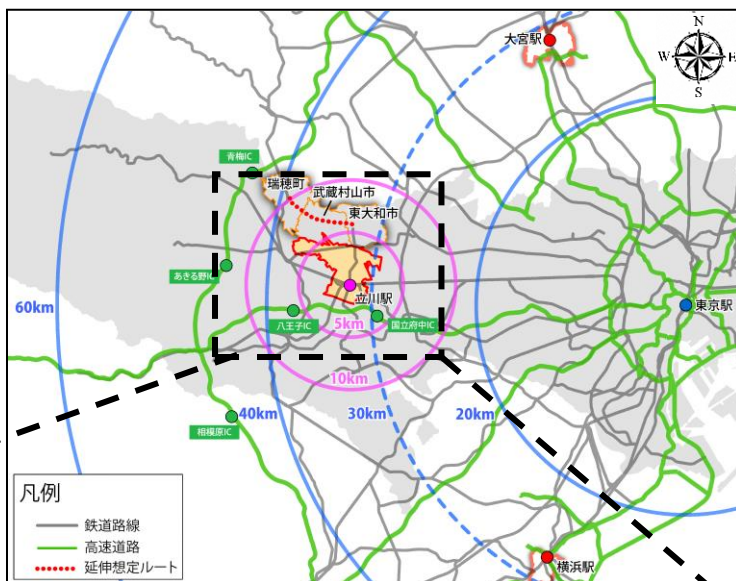
出典：国勢調査（平成 27 年）



#### (4) 立地…中核拠点のある立川市に隣接、周辺部の基盤は充実

- ・東京駅から約30～40kmの距離  
（大宮駅や横浜駅（都心へ約30分）とほぼ同じ）に位置します。
- ・中核拠点のある立川市に隣接しています。
- ・鉄道ネットワーク及び圏央道をはじめとする高速道路ネットワークなど周辺部の基盤は一定程度整っています。

図 都心や立川市との位置関係



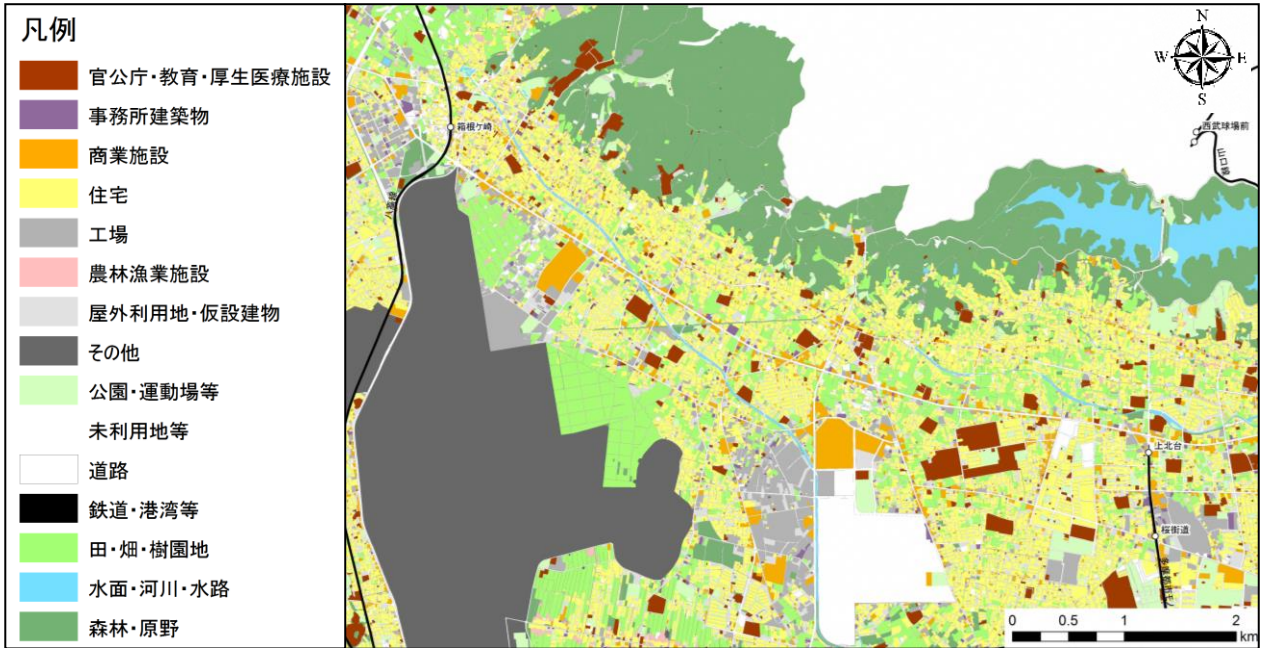
※中核拠点等は「都市づくりの進展状況に応じて適宜位置付け、育成していく」とされている。  
 中核拠点等の大きさはイメージであり範囲を示すものではない。

出典：多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成 26 年 12 月)

(5) 土地利用…低未利用地の存在、指定容積率が低い

- ・沿線の土地利用については、住宅系や農地系の土地利用が多く、また、大規模商業施設が複数立地しています。
- ・新青梅街道沿道を中心に低未利用地があり、指定容積率が低く、土地の高度利用の余地があると言えます。

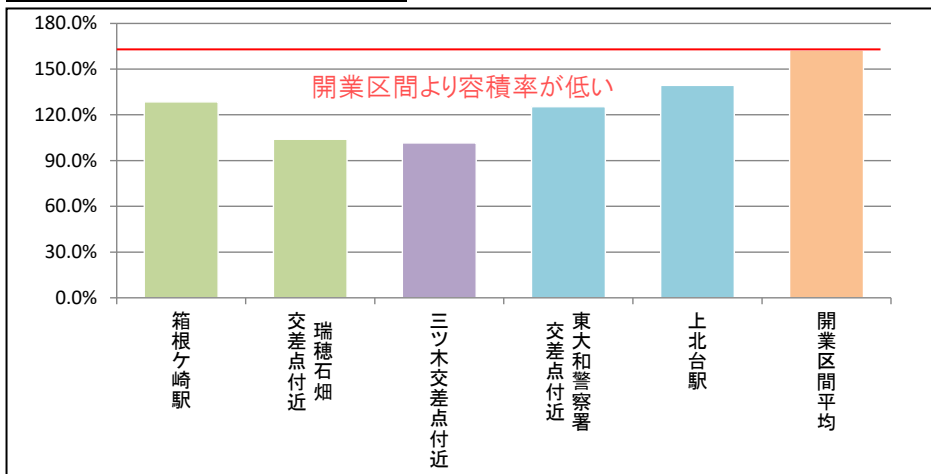
図 土地利用の現況



出典：東京都土地利用現況調査（平成 24 年）

図 指定容積率の比較

沿線各地点の指定容積率の比較  
(値は各地点半径 750m 範囲のもの)



※各地点は各市町の代表的な一地点  
※開業区間平均は立川駅以北（立川北駅を除く）を対象

出典：東京都土地利用現況調査（平成 24 年）



## (6) 公共施設…施設の点在と老朽化

- ・2市1町には地区会館や図書館、小・中学校などの公共施設が点在しています。
- ・これらの公共施設については、建築から30年以上経過したものの割合が全体の約74%を占めており、今後の維持管理費用の増大や再編が課題とされています。

図 公共施設の位置

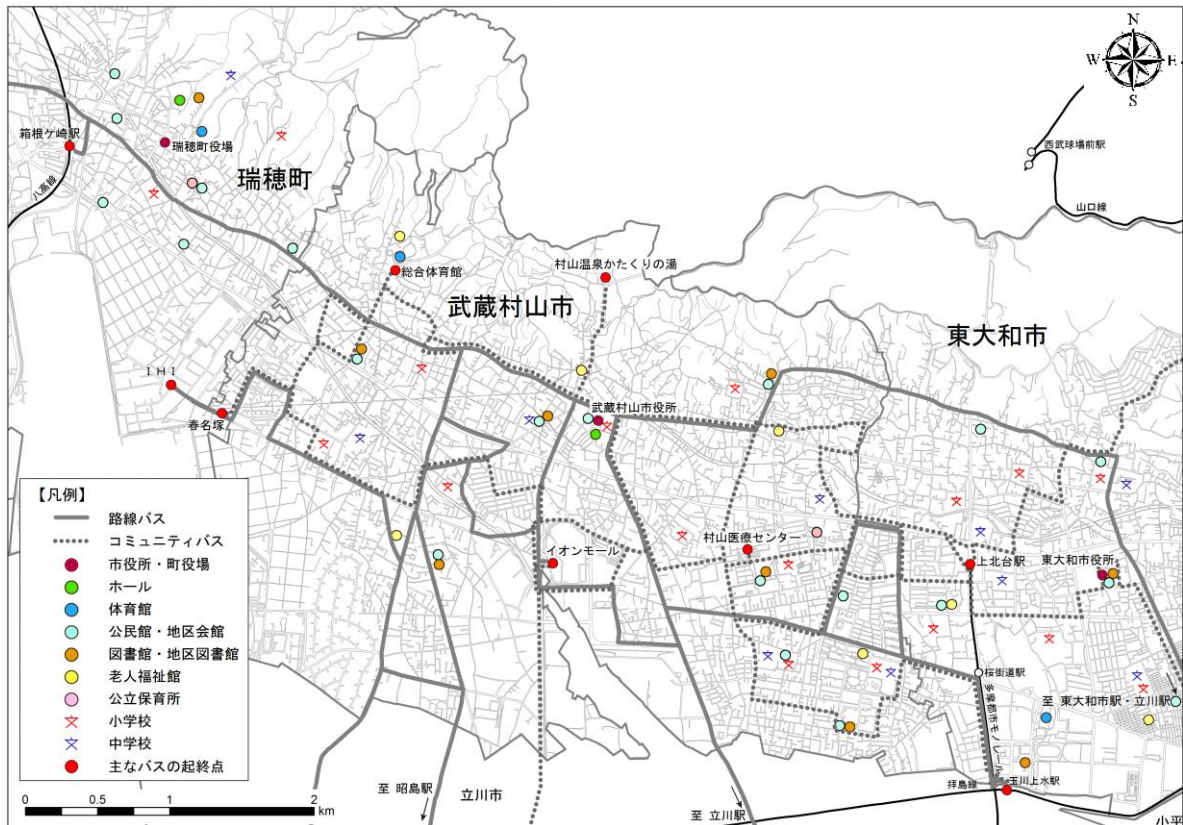
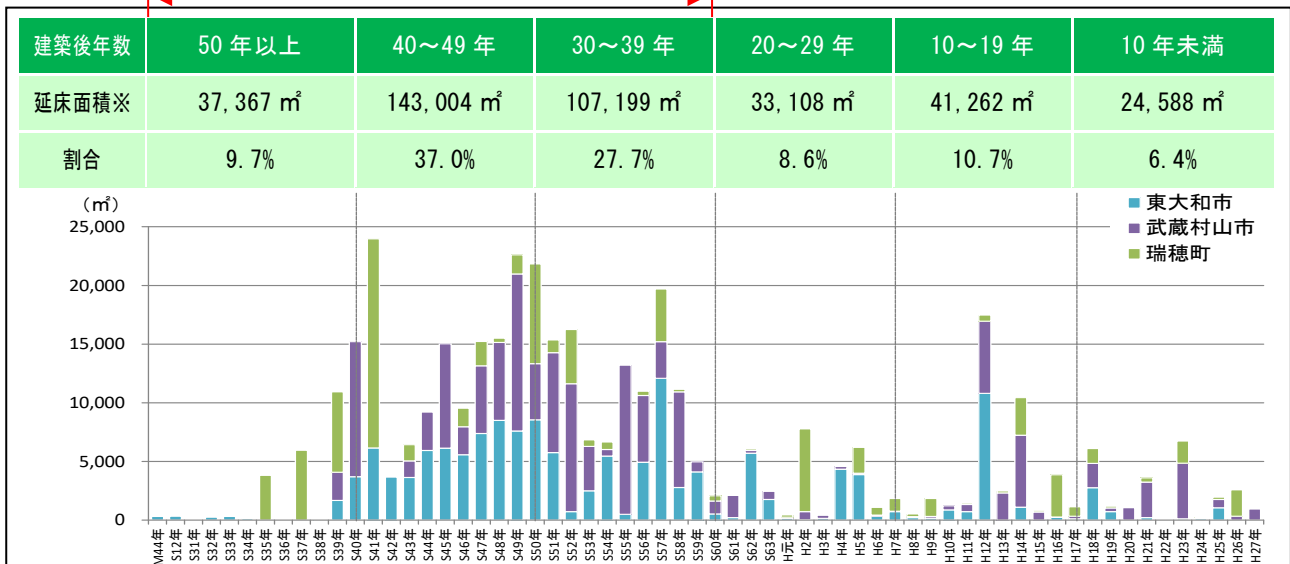


図 公共施設の建築年度別延床面積

建築後 30 年以上の建物の  
延床面積 (287,570m<sup>2</sup>)  
→全体(386,528m<sup>2</sup>)の約 74%



※2市1町合計の延床面積

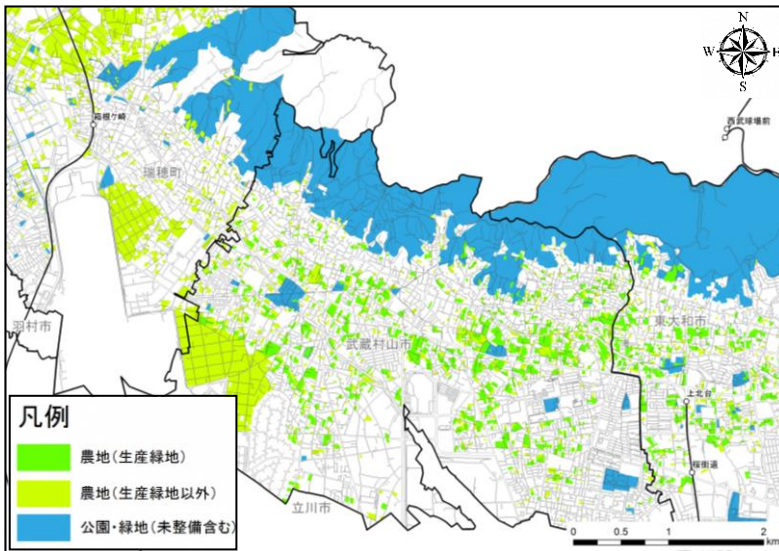
出典：各市町の公共施設等総合管理計画

(7) 自然環境・農業…公園・緑地が豊富、農地の減少

① 公園・緑地の分布

・沿線には狭山丘陵をはじめとした公園や緑地が豊富にあり、都内でも自然環境に恵まれた地域となっています。

図 農地・公園・緑地の分布

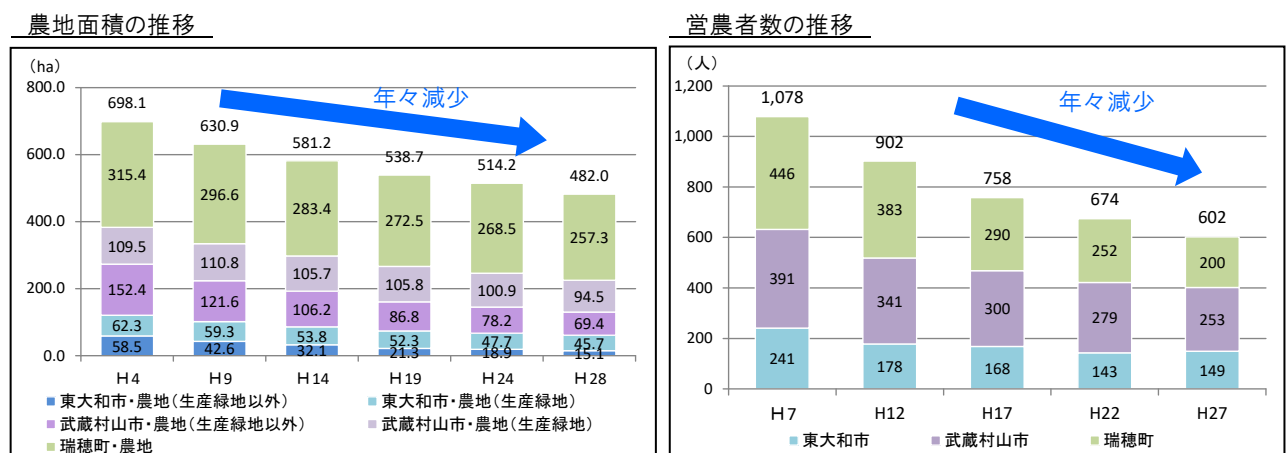


出典：東京都都市計画基礎調査（平成 26 年）/東京都土地利用現況調査（平成 24 年）  
各市生産緑地関係資料

② 農地の推移

・農地については、各市・町域に広く分布していますが、面積は年々減少しています。  
・農地の減少とともに、営農者も減少しています。

図 農地面積と営農者数の推移



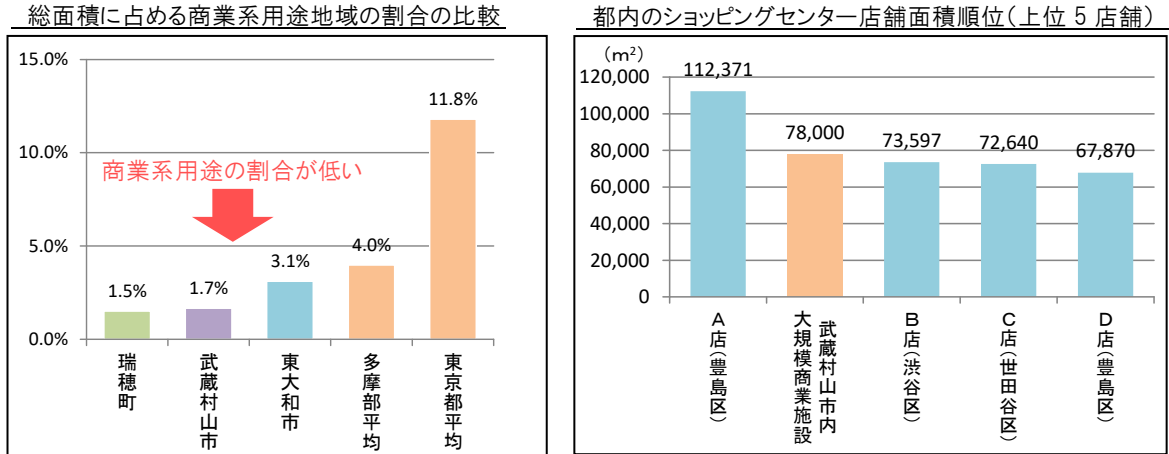
※瑞穂町は生産緑地の指定なし

出典：東京都統計年鑑（平成 4 年～平成 28 年）/各市生産緑地関係資料

**(8) 商業…商業系用途地域の割合が低い、集客力のある大規模商業施設が立地**

- ・総面積に占める近隣商業地域・商業地域の割合は多摩部平均と比較して低くなっています。
- ・一方、店舗面積の広い大規模商業施設が立地しています。

**図 近隣商業地域・商業地域の割合の比較と都内のショッピングセンター面積順位**

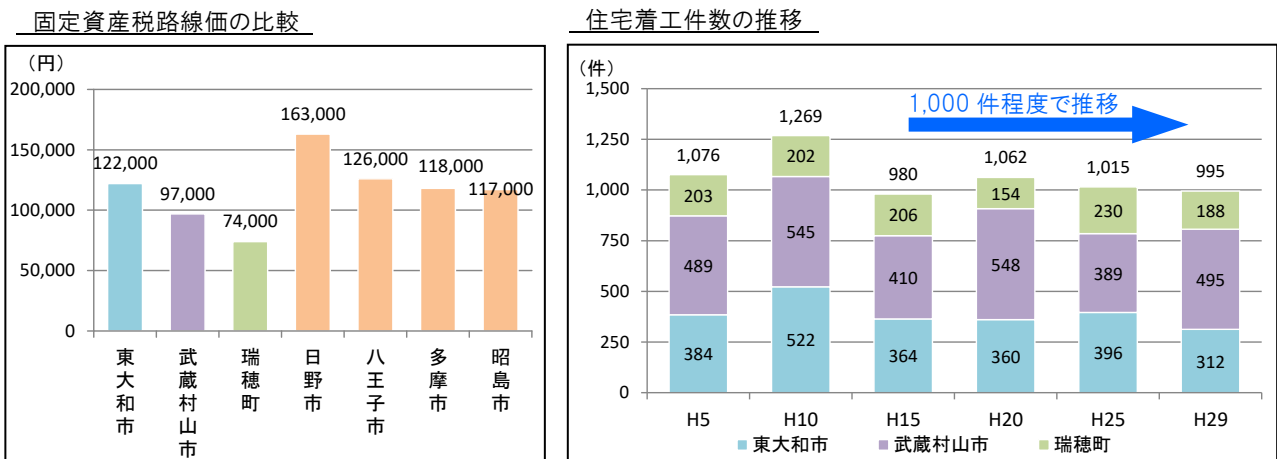


左出典：東京都土地利用現況調査（平成24年）  
 右出典：一般社団法人 日本ショッピングセンター協会 全国都道府県別SC一覧（平成29年）

**(9) 地価・住宅…地価が比較的安く、一定の新築需要あり**

- ・地価は立川駅から同程度の距離にある他の市と比較して低くなっています。
- ・住宅着工件数は年間1,000件程度で推移しています。

**図 路線価の比較と住宅着工件数の推移**



※市役所・町役場に隣接する道路の路線価を参照  
 出典：国土交通省地価公示（平成30年）

出典：各市町固定資産概要調査

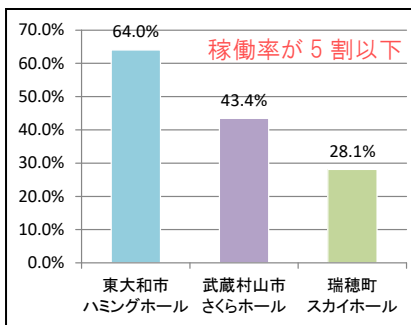


## (10) 交流・観光…交流を促す観光資源やイベントが存在

### ① ホール・公園

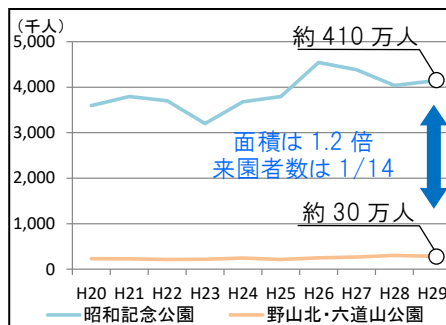
- ・ホールの稼働率（開館日に占める大ホールの利用日）は、東大和市駅近くの東大和市のハミングホールが64%である一方、武蔵村山市のさくらホール、瑞穂町のスカイホールでは、50%を下回っています。
- ・野山北・六道山公園は都立最大の都市公園（平成29年度末の開園面積：約200ha）で、自然の素晴らしさや里山の生活を体験できる魅力的な公園であり、モノレール延伸により、より多くの来園者が期待される観光資源です。

図 ホール稼働率



※各施設の大ホールを対象  
出典：平成29年度各市町決算関係資料

図 国営昭和記念公園・都立野山北・六道山公園の来園者数



出典：各公園統計資料

写真 都立野山北・六道山公園



### ② イベント・集客施設等

- ・沿線には魅力的で多くの人を集めるイベント・施設が数多くあります。

#### イベント

うまかんベェ〜祭（東大和市）  
地域社会を元気にすることを目的に開催、「うまかんベェ〜」とは「美味しいからどうぞ召し上がれ」という意味。（来場者 6万2千人：平成29年度）



村山デエダまつり（武蔵村山市）  
地域の活性化と観光の振興を図ることを目的に開催、まつりの名前は「デエダボッチ（大多羅法師）」の巨人伝説にちなんだもの。（来場者 6万7千人：平成28年度）



瑞穂町産業まつり（瑞穂町）  
テーマは「～活力とにぎわいのあるまちをめざして～」、町民相互の融和を図り、心のふれあう町づくりをめざすと共に、町内の産業振興を図ることを目的に開催。（来場者 2万6千人：平成29年度）



#### 集客施設等

東大和市立郷土博物館（東大和市）  
メインテーマは「狭山丘陵とくらし」、郷土の歴史、民俗、自然に関する事業を展開、プラネタリウムも備え、天文に関する話題も提供。（来場者約 5万人：平成29年度）



村山温泉「かたくりの湯」（武蔵村山市）  
地下1,500mより汲み上げた天然温泉の入浴施設、平成30年3月リニューアルオープン。和風・洋風風呂やプール、レストラン、リラクゼーションなどを備える。（来場者 18万4千人：平成28年度）



瑞穂町郷土資料館「けやき館」（瑞穂町）  
平成26年11月に開館、瑞穂町の歴史や文化、自然について、楽しく学ぶことができ、水・緑と観光を繋ぐ回廊計画「きらめき回廊」の拠点として、観光等の情報を発信する新たな資料館。（来場者約 4万人：平成29年度）



## 2 現況データの整理・課題設定

現況データから問題点と地域が持つポテンシャルを整理するとともに、これらを踏まえ、取り組むべき課題を設定します。

項目	問題点（●）とポテンシャル（○）
① 交通	● <u>バスルートが多様で複雑</u> ● <u>バスの運行間隔が長い、定時性が確保されにくい</u> ● <u>自動車の利用率が高い</u>
② 人口動向	● <u>今後30年で人口が微減し、高齢化率が上昇する予測</u>
③ 生活圏	○ <u>区部や立川市への通勤・通学が多い</u>
④ 立地	○ <u>東京駅から約30～40km圏内に位置している</u> ○ <u>中核拠点のある立川市に隣接している</u> ○ <u>周辺部の道路ネットワーク・鉄道網が一定程度整備されている</u>
⑤ 土地利用	○ <u>土地の高度利用の余地がある</u>
⑥ 公共施設	● <u>公共施設の老朽化及び維持管理・再編が今後課題となる</u>
⑦ 自然環境 農業	○ <u>狭山丘陵等の公園・緑地が豊富である</u> ● <u>農地・営農者が減少している</u>
⑧ 商業	● <u>商業系用途地域の割合が低い</u> ○ <u>大規模商業施設が立地している</u>
⑨ 地価 住宅	○ <u>地価が比較的低い</u> ○ <u>一定の新築需要あり</u>
⑩ 交流 観光	● <u>延伸区間のホールの稼働率が低い</u> ○ <u>集客力の高いイベント・施設がある</u>



### 取り組むべき3つの課題

#### 交通利便性の向上

主な現況データの項目

①・②

高齢者や来訪者など、誰もが  
便利で快適に移動できる環境

#### 良好な住環境の形成

主な現況データの項目

③・④・⑤・⑥・⑦・⑨

低未利用地の活用や緑豊富  
な住みやすい環境の保全

#### 活発な交流の実現

主な現況データの項目

④・⑤・⑦・⑧・⑩

企業立地や観光資源の活用  
による沿線の交流促進

## IV 課題解決に向けた対応方針

### 1 国や東京都の広域的な関連計画

#### (1) 都市づくりの基本的な方針（東京都：「都市づくりのグランドデザイン(H29.9)」）

- ・「都市づくりのグランドデザイン」は、平成29年9月に東京都が公表した行政計画です。
- ・2040年代を目標時期として、目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示しています。

図 集約型の地域構造のイメージ

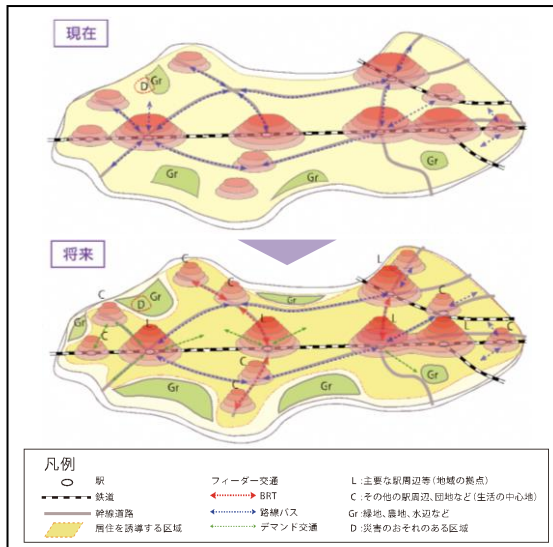
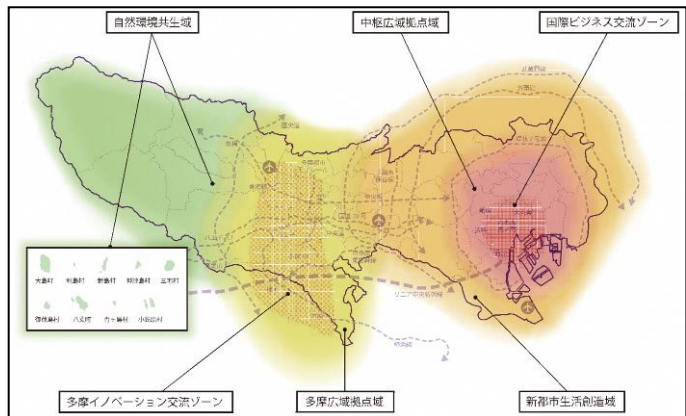


図 4つの地域区分と2つのゾーン



地域区分として、4つの地域区分と2つのゾーンを設定しており、沿線の区域は「多摩広域拠点域」及び「多摩イノベーション交流ゾーン」に位置付けられています。

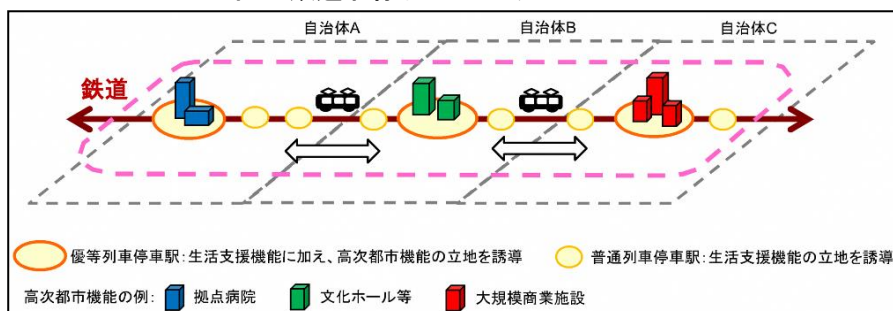
出典：東京都 都市づくりのグランドデザイン（平成29年）

目指すべき都市構造のうち、地域的なレベルの都市構造として、「主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能の集積を進める」などとされています。

#### (2) 鉄道沿線まちづくり（国土交通省：「鉄道沿線まちづくりガイドライン(H27.12)」）

- ・「鉄道沿線まちづくりガイドライン」は、平成27年12月に国土交通省が公表したガイドラインです。
- ・人口減少・高齢社会による都市サービスの持続性低下の懸念を背景として、鉄道沿線に子育て・買い物等の生活支援機能を誘導し、拠点病院、大規模商業施設などの都市機能については沿線の自治体で分担・連携し、併せてフィーダー（枝）路線の整備によるサービス向上等により、公共交通全体の機能強化を図るまちづくりの手法を示しています。

図 鉄道沿線まちづくりのイメージ

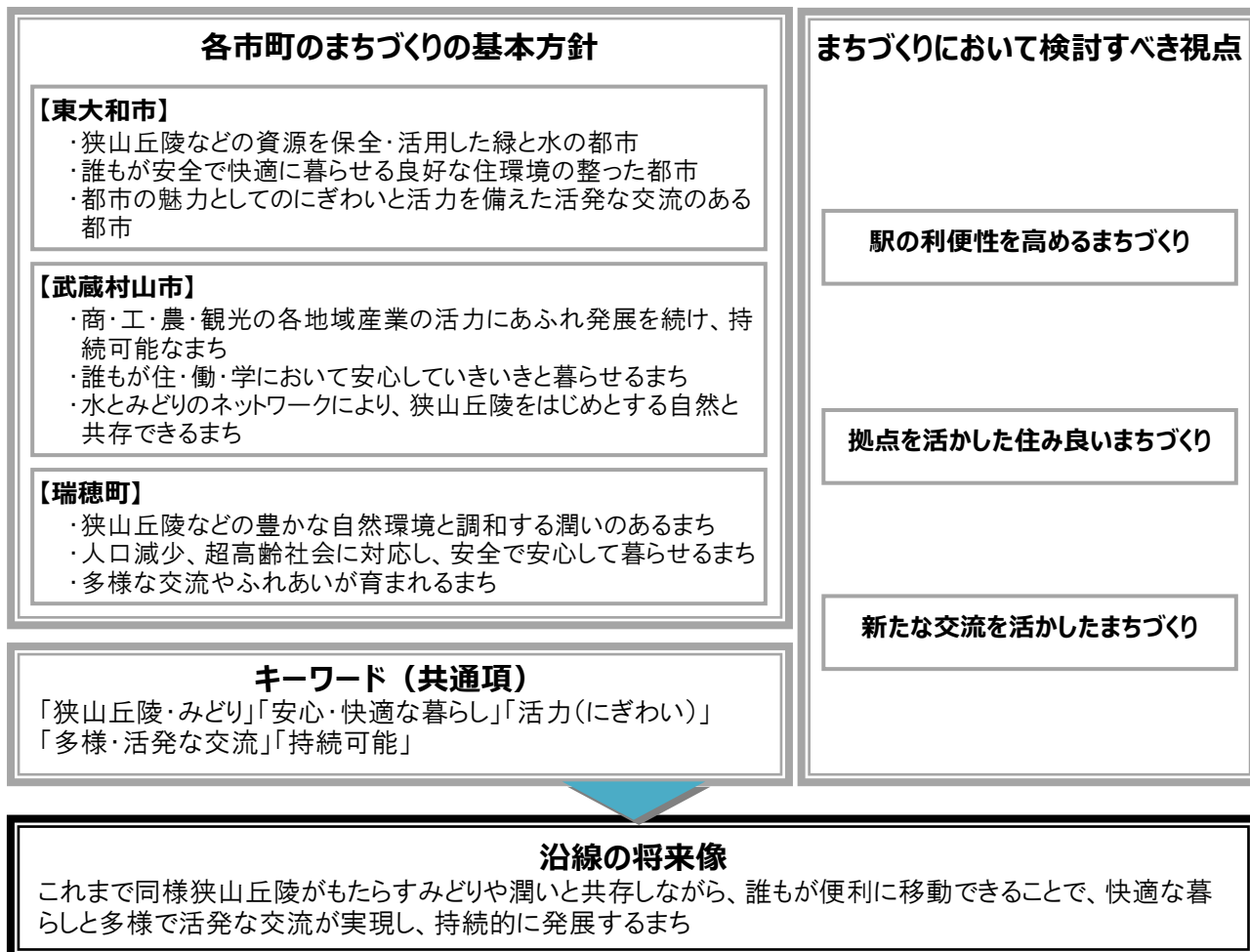


出典：国土交通省 鉄道沿線まちづくりガイドライン（平成27年）



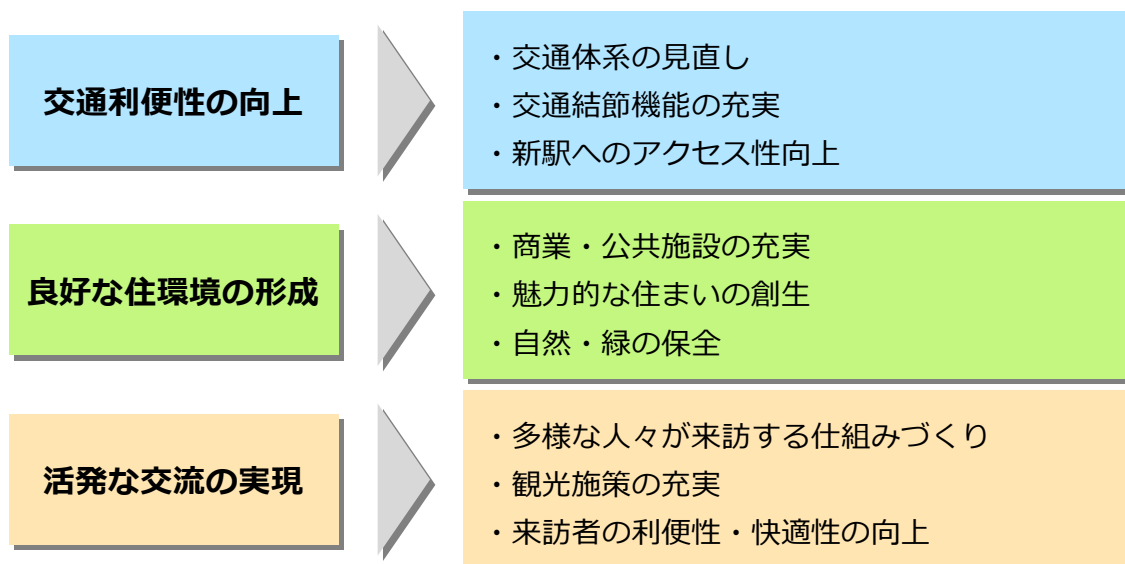
## 2 沿線の将来像

本構想の策定に当たり、2市1町のまちづくりの基本方針（都市計画マスタープラン）に示されたキーワードを基に、モノレール延伸後の沿線の将来像を定めます。



## 3 課題解決に向けた対応方針の設定

14頁で設定した課題に対し、前項の「沿線の将来像」などを踏まえ、以下の対応方針を定めます。



## V 対応方針を踏まえた施策の方向性

対応方針を踏まえ、3つの課題に対する以下の施策を実施・検討します。

施策の優先度やメリハリをつけるため、モノレールの延伸計画の進捗を踏まえながら、市や町が優先的に検討を進めていく重点施策を定めます。

課題	対応方針	施策（●は重点施策）
交通利便性の向上	交通体系の見直し	●バス路線等の再編
	交通結節機能の充実	○駅前広場・駅前駐輪場の整備
	新駅へのアクセス性向上	○駅アクセスの充実・改善
良好な住環境の形成	商業・公共施設の充実	●駅周辺・沿道の土地の高度利用
	魅力的な住まいの創生	●都市機能の統合、集積・集約
	自然・緑の保全	○モノレール沿線としての魅力向上 ○公有地を活用した住宅整備など ○土地区画整理事業の着実な施行
活発な交流の実現	多様な人々が来訪する仕組みづくり	○緑地・農地の保全
	観光施策の充実	●企業や大学などの誘致
	来訪者の利便性・快適性の向上	●創業支援の充実 ○公共施設の相互利用 ●市・町民農園・観光農園・観光農業の充実 ○観光情報の発信など ○レンタサイクルの整備など

※各市・町の状況・計画や新駅の設置位置などを踏まえ、各施策を実施・検討していきます。



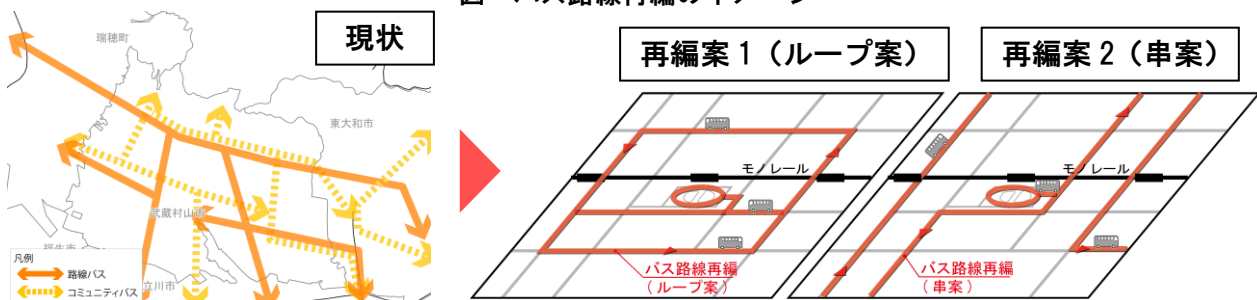
### 1 交通利便性の向上に関する施策

#### (1) バス路線等の再編 **重点施策**

○コミュニティバスをフィーダー路線に再編することで、運行距離が短縮され、定時性の確保や運行便数の増加が期待

- ・路線バスについては、モノレール延伸後の既存路線の役割の変化を踏まえ、ルート再編について関係者間で調整します。
- ・武蔵村山市のコミュニティバスについては、新駅の設置などを踏まえ、モノレール（幹）のフィーダー（枝）路線とし、走行距離が短く、分かりやすいルートとします。
- ・武蔵村山市の乗合タクシーについては、バスのルートを踏まえ、その運行方法について再検討します。

図 バス路線再編のイメージ



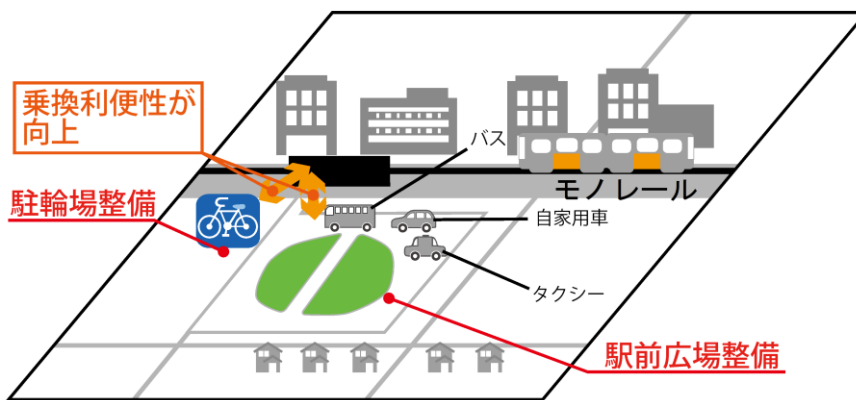


## (2) 駅前広場・駅前駐輪場の整備

○駅前広場や駐輪場の整備などにより、交通結節機能が強化され、利用者の利便性が向上

- ・モノレール新駅の各駅前や周辺に駐輪場を整備し、駅勢圏拡大による利用者の増加や利便性の向上を図ります。
- ・上北台駅周辺の駐輪場については、配置の見直しなどを検討します。
- ・武蔵村山都市核土地地区画整理事業地内には、交通結節機能の強化や武蔵村山市の顔となる空間形成などを目的として交通広場を整備します。（約2,450㎡予定）
- ・JR箱根ヶ崎駅においては、八高線、バス路線網との交通結節機能を強化します。

図 駅前広場・駅前駐輪場整備のイメージ



## (3) 駅アクセスの充実・改善

○道路幅員のリメイクなどにより、歩行者・自転車走行空間が改善され、駅へのアクセスの向上

- ・都道55号線の拡幅、歩道の改築や既存道路の幅員リメイク（再構成）による歩道や自転車道の創出等により、モノレール駅への快適なアクセス動線の確保に努めます。

図 道路幅員のリメイクのイメージ

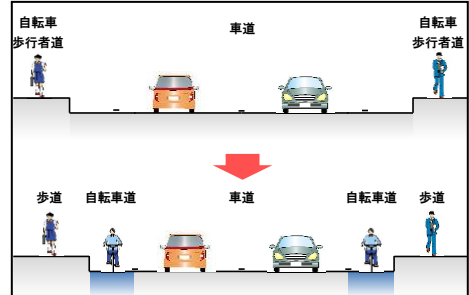


図 駅・駅前駐輪場へのアクセス経路のイメージ

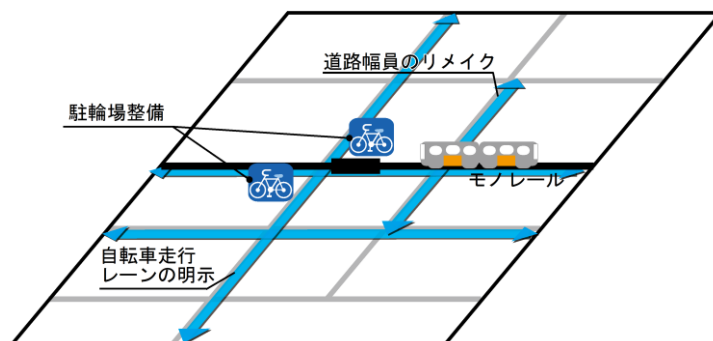


写真 自転車走行空間のイメージ





## 2 良好な住環境の形成に関する施策

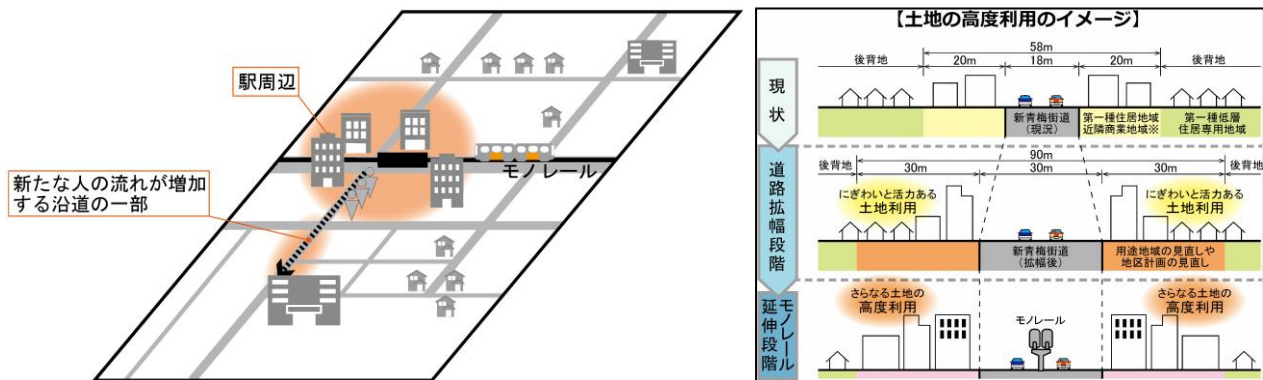
### (1) 駅周辺・沿道の土地の高度利用

#### 重点施策

○用途地域や容積率の変更により、より高い建物が立地でき、土地の高度利用が促進

- ・モノレール沿線や駅周辺の高い交通利便性を活かすため、開業区間の事例を参考に、新駅周辺の状況等に応じて用途地域や容積率を変更し、土地の高度利用を図ります。
- ・新青梅街道沿道については、道路の拡幅整備事業の進捗を踏まえ、土地の高度利用を図ります。

図 土地の高度利用のイメージ



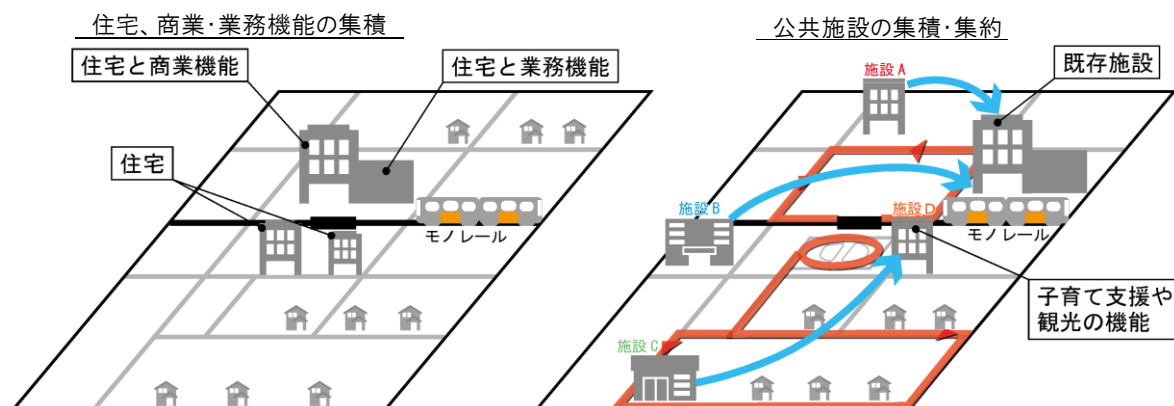
### (2) 都市機能の統合、集積・集約

#### 重点施策

○都市機能を統合、集積・集約することで、生活利便性がより高まり、自動車に頼らず、歩いて暮らせる住環境が形成

- ・新駅周辺においては、駅の状況や周辺施設への人の流れの変化などを踏まえ、土地の高度利用による住宅や商業・業務機能の集積を誘導します。
- ・公共施設の老朽化に伴う建替えや移転などにおいては、各市町の公共施設等総合管理計画や住民ニーズなどを踏まえ、駅周辺に求められる機能（子育て支援、観光、その他行政サービスなど）の整備・集約について検討します。

図 施設の統合、集積・集約のイメージ

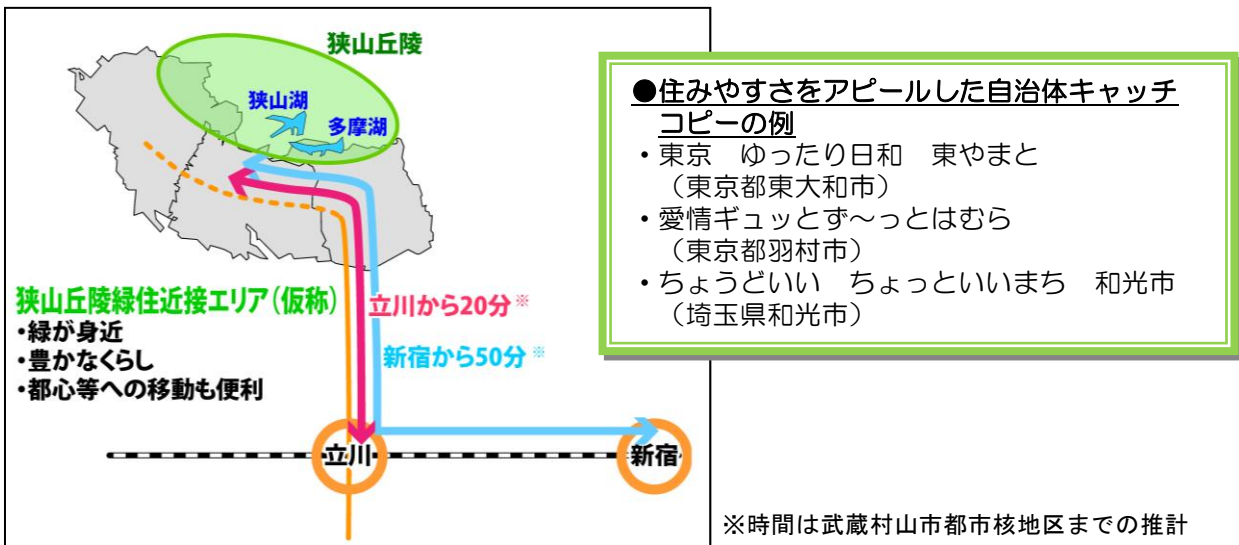


### (3) モノレール沿線としての魅力向上

○「狭山丘陵に近く、自然に恵まれ、住みやすいまち」としてブランド化・PRすることで、広域的な定住人口の増加が期待

- ・2市1町を利便性が高く緑あふれる「狭山丘陵緑住近接エリア（仮称）」としてブランド化を図ります。
- ・住まいや企業立地に良好な地域であることを2市1町が連携してPRします。
- ・沿道緑化、壁面後退、屋外広告物制限などにより、景観の向上を図ります。

図 立川・新宿と狭山丘陵の位置



### (4) 公有地を活用した住宅整備など

○公有地を活用した住宅整備や商業施設・生活利便施設の誘致などにより、住まいやにぎわい施設が創出

- ・武蔵村山市内に点在する市有地など活用可能な公有地について、地区計画や民間事業者へのあっせんなどにより、住宅や商業施設・生活利便施設など住まいやにぎわい施設の創出への活用を図ります。

図 武蔵村山市内の市有地などの事例



## (5) 土地区画整理事業の着実な施行

### ○土地区画整理事業により、都市基盤の整備や新たな宅地の供給が促進

- ・沿線の住環境の向上や定住人口の増加、また企業立地などに資する土地区画整理事業を着実に施行します。

写真 沿道の宅地化の様子  
(武蔵村山市都市核地区)  
施行前



表 沿線で実施されている土地区画整理事業

名称	面積 (ha)	事業年度	進捗率	事業費 (億円)
武蔵村山都市核 土地区画整理事業	約 30.9	H12~H36	約 63%	147.1
殿ヶ谷 土地区画整理事業	約 38.8	H8~H36	約 73%	149.4
箱根ヶ崎駅西 土地区画整理事業	約 27.4	H8~H34	約 78%	177.0

※ 平成 29 年度末時点

## (6) 緑地・農地の保全

### ○緑地・農地の保全により、緑豊かで良好な住環境が形成

- ・良好な住環境の形成と両立した都市農地の保全を図ります。
- ・生産緑地を有する2市では、特定生産緑地制度の積極的な広報・活用や下限面積緩和などを契機とした生産緑地地区の追加指定に努めます。

#### 【参考】生産緑地について

- ・生産緑地は、市街化区域内において緑地機能等を有する農地等を計画的に保全し、もって良好な都市環境の形成に資するため、都市計画決定された地区（農地等）をいいます。
- ・生産緑地は税制特例措置を受けられるかわりに、30年の営農義務や、建物の建築、土地の形質変更等の行為制限があります。なお、平成29年に生産緑地法が改正され、いくつかの運用が緩和されました。

- 生産緑地面積要件の緩和
  - ・これまでは500m<sup>2</sup>以上でないと指定できませんでしたが、法改正により市が条例を定めれば300m<sup>2</sup>以上から指定が可能になりました（東大和市・武蔵村山市条例制定、施行済）。
- 生産緑地内の行為制限（建築規制）の緩和
  - ・これまでは農産物等の生産や集荷、貯蔵等に用いる施設のみ設置でしたが、法改正により農産物等の製造・加工施設や直売所、農家レストランの設置が可能となりました。
- 特定生産緑地制度
  - ・生産緑地の都市計画決定から30年経過前の農地等に対し、所有者の意向を基に自治体が特定生産緑地に指定することで、買取り申出の時期を10年先送りにし、税制特例措置が継続することになりました。





### 3 活発な交流の実現に関する施策

#### (1) 企業や大学などの誘致 **重点施策**

##### ○土地情報の提供やインセンティブの付与などにより、企業や大学などの誘致を促進

- ・新青梅街道などによる圏央道や都心へのアクセス性を活かし、土地区画整理事業の保留地や未利用地の土地情報の提供、奨励金などインセンティブの付与により、イノベーションを生み出す先端技術をもつ産業の立地を促進します。

表 武蔵村山市・瑞穂町で実施されている奨励金制度

現在の対象地	現在の奨励金の内容	モノレール延伸後に向けた制度の充実
【武蔵村山市】 工業地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業誘致奨励金 交付期間:3年 交付額 :固定資産税及び都市計画税相当の全額～1/2</li> <li>・雇用促進奨励金</li> <li>・市内事業者活用奨励金</li> <li>・企業誘致協力奨励金</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象地の拡充 (新青梅街道沿道)</li> <li>・奨励金の内容の充実について検討</li> </ul>
【瑞穂町】 指定業種の立地に 適した用途地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設設置奨励金 交付期間:3年 交付額 :固定資産税及び都市計画税相当の全額～1/2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・奨励制度の内容の充実について検討</li> </ul>

#### (2) 創業支援の充実 **重点施策**

##### ○資金融資のあっせんや創業相談などにより、企業の創業を支援し、新たな雇用を創出

- ・資金融資のあっせんや創業相談などにより、モノレール延伸に合わせた創業を支援します。
- ・インキュベーション施設\*の整備・誘導について検討します。

図 創業支援の事例のフロー図

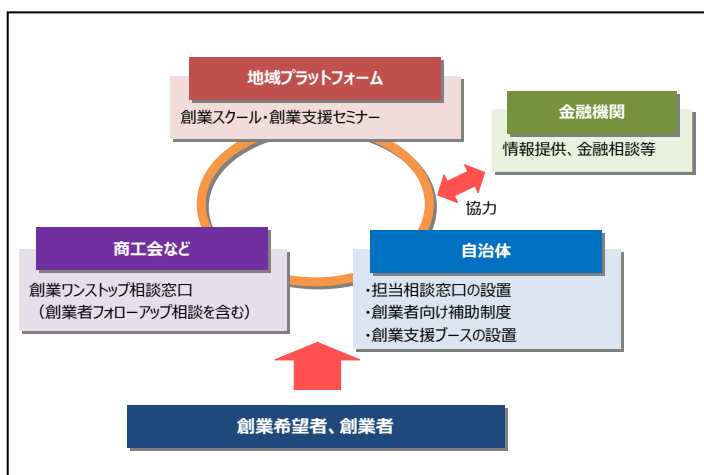


写真 インキュベーション施設のイメージ



\*「インキュベーション」とは、英語で（卵などの）ふ化を意味します。これになぞらえ、起業家の育成や新しいビジネスを支援する場をインキュベーション施設と呼びます。

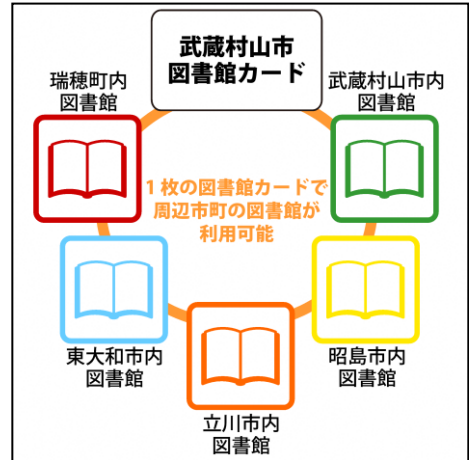


(3) 公共施設の相互利用

○相互利用を促進することで、他市町の公共施設が一層利用しやすくなり、生活利便性の向上が期待

- ・モノレール延伸により相互アクセスが向上することを契機に公共施設などの相互利用を促進します。
- ・これまでも図書館の相互利用を行っていますが、延伸（時間的ハードルの低減）を踏まえ、更に他の公共施設（文教・体育施設など）についても、住民と住民以外の利用料金の同一化や広報による周知など（経済的・情報不足のハードルの低減）について検討します。

図 施設間相互利用の事例のイメージ



(4) 市・町民農園・観光農園・観光農業の充実

重点施策

○「クラインガルテン」の設置や観光施策との連携により、都市農業を振興

- ・クラインガルテン※や農家レストラン、農家マルシェなどの設置について検討します。
- ・観光施策との連携を踏まえ、市・町民農園、観光農園、観光農業の充実を図ります。

図 複合型の市民農園の事例



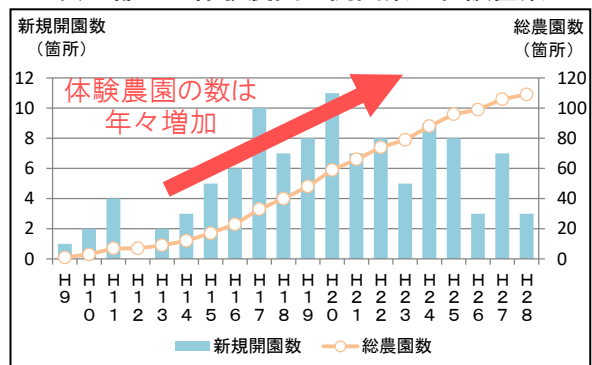
「郊外田園クラブ 下田ビレッジ」は、日進市赤池町にある農業利用方式の市民農園で、メイン農園、サブ農園合わせて 1,000 坪の広さがあります。

ハード面では、プライベートエリアとして、キッチンガーデン講座の受講者が担当する専用実習農地（3m×5m）が 81 区画、更衣室・トイレ・多目的ホールなどを備えた休憩施設兼管理棟であるクラブハウスを備えています。

※クラインガルテンとは  
・滞在型施設がある貸借型市民農園



表 都内の体験農園の開園数と総設置数



出典：東京都農業振興事務所「H28年度市民農園等調査」

## (5) 観光情報の発信など

### ○狭山丘陵を中心とした回遊ルートの充実や観光情報の発信により、来訪者の増加が期待

- ・狭山丘陵観光連携事業\*等を踏まえ、回遊ルート、体験ツアーの充実を図ります。
- ・沿線の魅力の広報・PRや多言語での観光情報の発信を行います。

※ 狭山丘陵を核とした観光振興や地域の活性化を目指し、狭山丘陵を囲む自治体等が連携して、回遊性を高める広域的エリアでの観光ルートの設定などに取り組んでいる。（狭山丘陵観光連携事業推進実行委員会：東村山市、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町、所沢市、入間市、西武・狭山丘陵パートナーズ）

表 狭山丘陵観光連携事業スケジュール

年度	事業内容
29	基礎調査の実施 ・観光資源の洗い出し 等
30	「観光連携推進プラン」の作成 ・観光 PR 戦略の検討 ・連携事業の検討 等
31	記念イベントの実施等 ・連携記念イベントの実施 ・ガイドブックの作成 等

写真 六道山公園 展望台



写真 多摩湖（村山貯水池）



## (6) レンタサイクルの整備など

### ○レンタサイクル施設等の整備により、広域的な回遊手段が拡充

- ・広域的な回遊手段の拡充のため、レンタサイクルやシェアサイクル施設の整備を図ります。
- ・駅周辺を含めてバリアフリー化を推進します。
- ・延伸区間の開業に合わせ、多摩モノレールセット券\*の対象施設の拡大を運行主体に提案します。

※モノレールの1日乗車券と沿線施設の利用券がセットになった、割安で便利なセット券。

写真 ゆりかもめ・豊洲駅の  
レンタサイクルポート



図 多摩モノレールセット券の事例

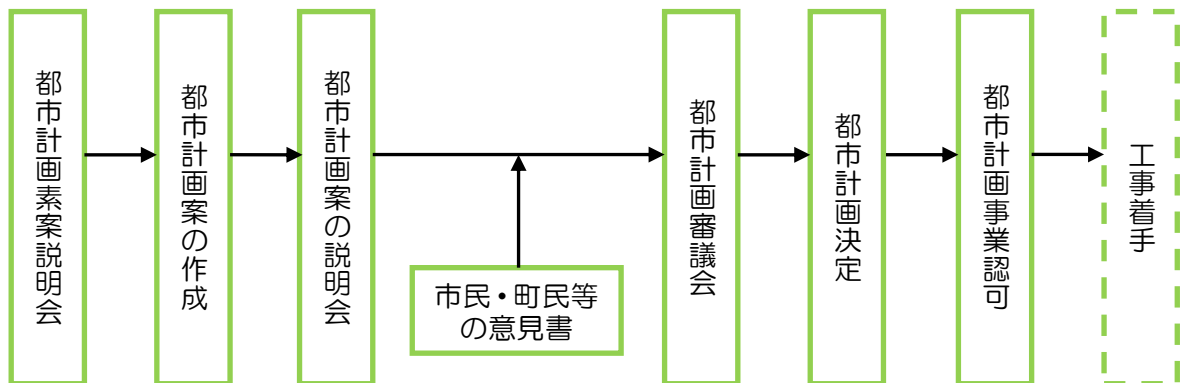
<b>国営昭和記念公園セット券</b>				通常1,320円
	国営昭和記念公園 入園券引換券	+	多摩 モノレール 一日乗車券	大人（高校生以上） <b>920円</b>
<b>多摩動物公園セット券</b>				通常1,470円
	入園整理券	+	多摩 モノレール 一日乗車券	大人（高校生以上） <b>1,000円</b>

## VI 構想の実現に向けた施策の実施時期

各施策の実施時期については、現在からモノレール開業以降までの期間を「現状」・「都市計画手続（駅位置・概要の決定）」・「開業」の3期に分け、現時点で想定される対応時期を示しました。

		現 状	都市計画手続（駅位置・概要の決定）	開 業
交通利便性の向上	交通体系の見直し		バス路線等の再編（P17）	
	交通結節機能の充実		駅前広場・駅前駐輪場の整備（P18）	
	新駅へのアクセス性向上		駅アクセスの充実・改善（P18）	
良好な住環境の形成	商業・公共施設の充実		駅周辺・沿道の土地の高度利用（P19）	
			都市機能の統合、集積・集約（P19）	
	魅力的な住まいの創生		モノレール沿線としての魅力向上（P20）	
			公有地を活用した住宅整備など（P20）	
自然・緑の保全	土地区画整理事業の着実な施行（P21）			
		緑地・農地の保全（P21）		
活発な交流の実現	多様な人々が来訪する仕組みづくり		企業や大学などの誘致（P22）	
			創業支援の充実（P22）	
			公共施設の相互利用（P23）	
	観光施策の充実		市・町民農園・観光農園・観光農業の充実（P23）	
			観光情報の発信など（P24）	
来訪者の利便性・快適性の向上		レンタサイクル施設等の整備（P24）		
			バリアフリー化の推進（P24）	
				モノレールセット券対象拡大（P24）

### 【参考】環境影響評価対象事業の都市計画手続の流れ

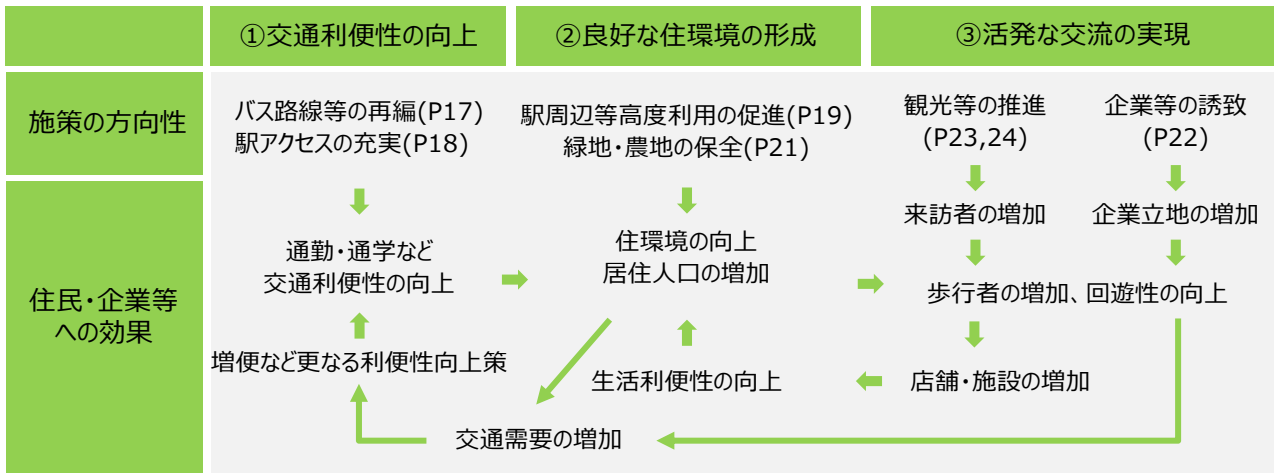


※都市計画手続と並行し、環境影響評価手続を実施  
 ※一般的な手続の流れであり、事業の内容により異なる場合がある。



# VII 施策の展開

## 1 将来像の実現に向けた施策展開・ストーリー展開の一例

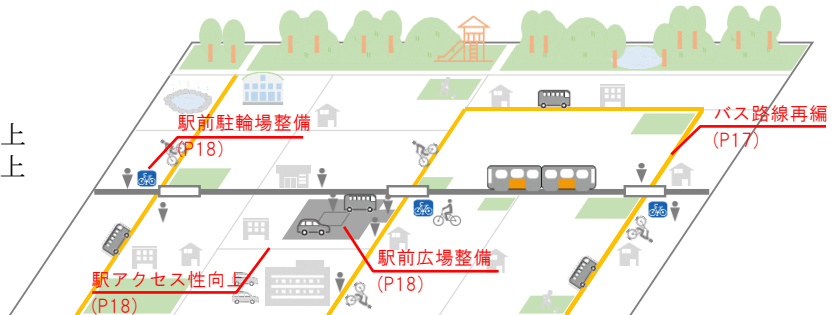


※施策や効果は相互に関連するものであり、必ずしもこの順序で展開するものではない

## 2 施策展開による効果のイメージ

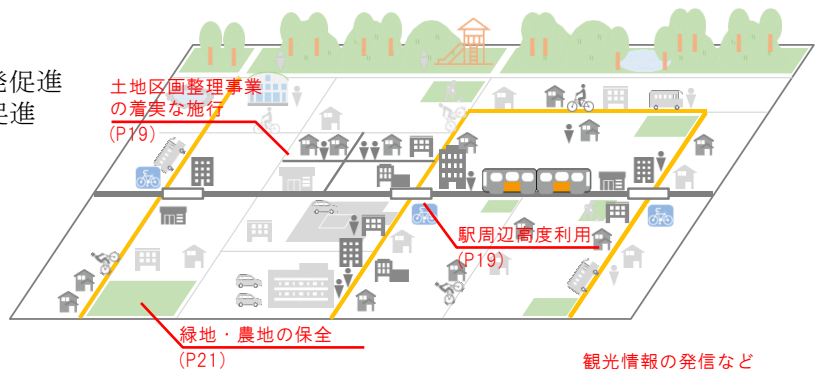
### ① 交通利便性の向上

- ・モノレールの延伸 ⇒ 定時性の確保
- ・バス路線等の再編 ⇒ 運行頻度の増
- ・駅前広場の整備 ⇒ 乗換利便性の向上
- ・駐輪場の整備 ⇒ 駅へのアクセス向上



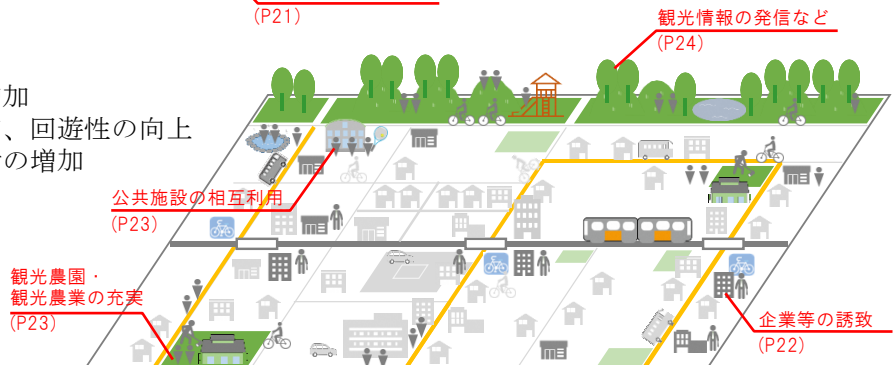
### ② 良好な住環境の形成

- ・高度利用の促進 ⇒ 駅周辺などの開発促進
- ・区画整理事業の施行 ⇒ 宅地供給の促進
- ・住環境の向上 ⇒ 居住人口の増加



### ③ 活発な交流の実現

- ・企業等の誘致 ⇒ 企業立地の増加
- ・観光等の推進 ⇒ 来訪者の増加、回遊性の向上
- ・公共施設の相互利用 ⇒ 来訪者の増加



※濃い色の箇所が主なポイント

## VIII 今後の取組

本構想では、モノレールの延伸後を見据え、地域のポテンシャルを最大限に発揮するためのまちづくりの方向性を明らかにしました。

本構想で示した方向性や施策を具体化していくためには、ルートや駅位置など今後決定されるモノレール計画の内容とともに各市町の状況や関連計画などを踏まえ、施策の対象や実施主体などを詳細に検討する必要があります。

今後、モノレール計画の進捗に合わせ、必要に応じ2市1町で連携を図るとともに、市民・町民の皆様のご意見をお聴きしながら、モノレールが延伸して暮らしやすくなったと思えるまちづくりを進めてまいります。

### 【お問合せ先】



#### 東大和市 都市建設部 都市計画課

電話番号:042-563-2111(内線:1256)  
ホームページ:<https://www.city.higashiyamato.lg.jp>



#### 武蔵村山市 都市整備部 交通企画・モノレール推進課

電話番号:042-565-1111(内線:273)  
ホームページ:<http://www.city.musashimurayama.lg.jp>



#### 瑞穂町 企画部 秘書広報課 ・ 都市整備部 都市計画課

電話番号:042-557-7476(直通)(企画部 秘書広報課)  
042-557-0599(直通)(都市整備部 都市計画課)  
ホームページ:<https://www.town.mizuho.tokyo.jp>

**各市・町の施策に関する事項は各市・町へ  
その他本構想に関する事項は武蔵村山市にお問い合わせください。**

平成30年10月公表