

東大和市の都市構造上の課題と 目指すべき都市の骨格構造について

令和7年10月17日（金）
第二回 東大和市立地適正化計画策定懇談会

令和7年10月24日（金）
第二回 東大和市地域公共交通協議会

計画策定スケジュール

	令和7年度										令和8年度											
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
懇談会 協議会	立地適正化計画策定懇談会																					
	【合同開催】 【現状分析】 ○		【課題の整理・将来像】 ○				基本的な方針の作成 【区域設定・基本方針】 ○				誘導施策の設定 【誘導施策・防災指針】 ○				計画案作成 【計画（素案）取りまとめ】 ○				【合同開催】 【パブリック案に対する市の見解】 ○			
	地域公共交通協議会																					
	【現状分析】 ○		【課題の整理・将来像】 ○				交通に関する基本的な方針の作成 【基本的な方針】 ○				目標と事業の設定 【個別事業】 ○				計画案作成 【計画（素案）取りまとめ】 ○				【パブリック案に対する市の見解】 ○			
都計審					第1回 ○ 【諮問】		第2回 ○ 【継続審議】						第3回 ○ 【継続審議】						第4回 ○ 【答申】			
市民意見等	▶ アンケート調査							▶ オープンハウス等				▶ オープンハウス等			▶ パブリックコメント							

今回会議

本日の会議の目的

①現状分析から見える都市構造上の課題の共有

- ・課題の設定の妥当性

②目指すべき都市の骨格構造に関する意見交換

- ・各拠点の設定の妥当性
- ・主たる公共交通軸の設定の妥当性
- ・拠点と軸のネットワークの考え方

本日の会議の目的：立地適正化×地域公共交通

立地適正化計画における中心拠点と地域・生活拠点、公共交通軸

中心拠点

市町村域各所からの公共交通アクセス性に優れ、住民に行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積等の高次の都市機能を提供する拠点

- 中心市街地活性化基本計画の中心市街地
- 市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺
- 業務・商業機能等が集積している地区

地域・生活拠点

地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパー等、主として日常的な生活サービスを提供する拠点

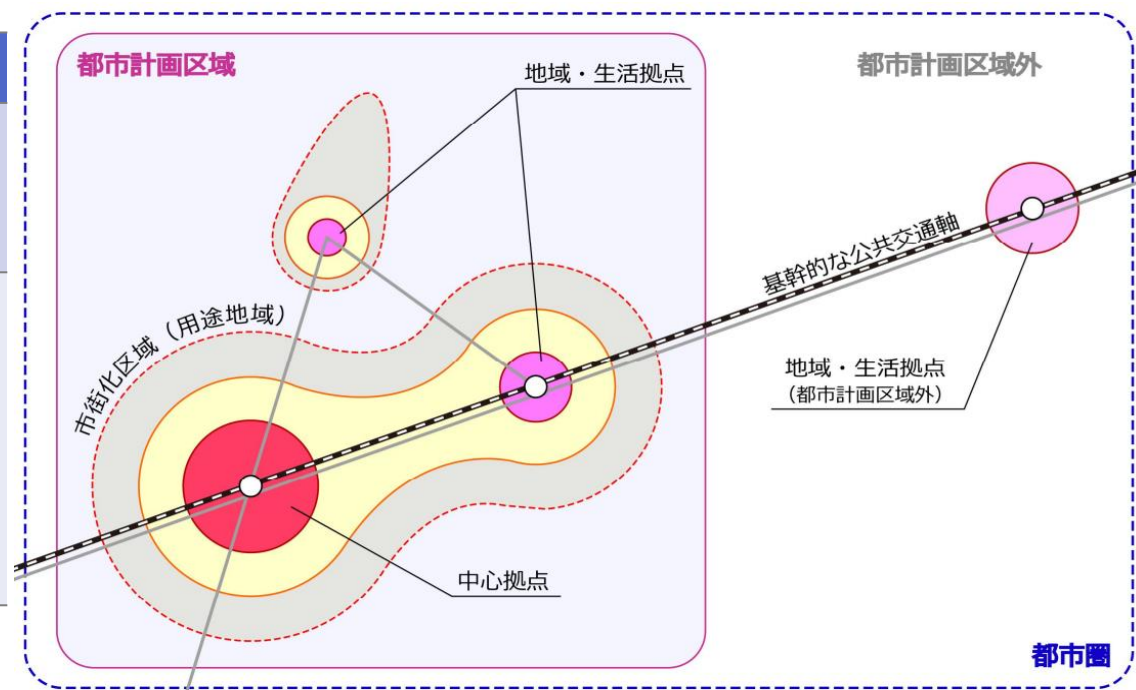
- 行政支所や地域の中心となる鉄道駅、バス停の周辺
- 小売機能等が一定程度集積している地区
- 合併町村の旧庁舎周辺地区

公共交通軸

中心拠点や地域・生活拠点等の居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通

- 一定水準以上のサービスで運行する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線
- 中心拠点と地域生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線
- デマンド交通の拠点周辺

都市の骨格構造のイメージ（出典：国土交通省「立地適正化計画の手引き」）



目次

1	前回会議の振り返り	5
2	都市マスタープランにおける 都市づくりの基本目標と将来都市構造	7
3	現状分析	8
4	現在の都市構造上の課題	14
5	目指すべき都市の骨格構造	16
6	実現に向けた取組の方向性	18
7	骨格構造の段階的な目標	22
8	今後の検討について	23

7 前回会議の振り返り：主な意見要旨と対応

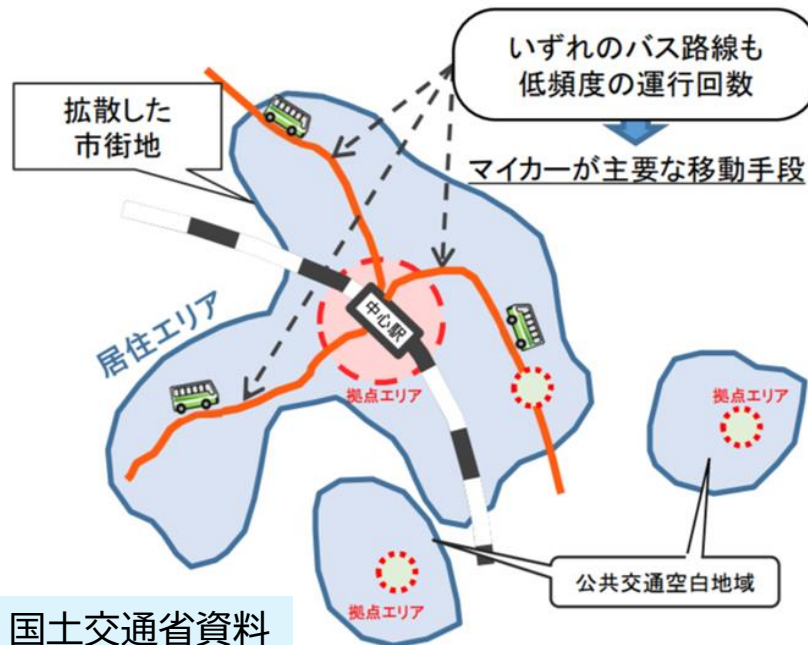
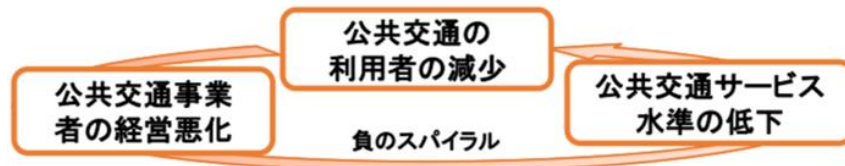
番号	意見要旨	対応
①	都市機能誘導の検討に当たっては、 中高生の放課後の居場所のニーズ を把握した上で、機能の配置や施設の誘導に反映させていくことが望ましい。	何らかのかたちで中高生の声を聞く機会をつくることを検討
②	市民参画として、市民委員やアンケート、パブリックコメント以外に、 子どもの意見を反映する機会 を設けて欲しい。	子育て施策所管課等と連携しながら市民意見聴取の方法について検討
③	公共施設の基本的な方針は「総量抑制」と「複合化」だと思うが、 公共施設の複合化には民間活力の導入 が求められる。都市機能誘導を検討する際には、 公共施設等総合管理計画 などとの連携は大事な視点である。	現在検討中の公共施設再配置計画と連携し誘導施設などを検討
④	市境に駅が立地しているという東大和市の特性を踏まえ、 広域連携が必要ではないか と考える	東京都が策定した「多摩のまちづくり戦略」を踏まえつつ、東京都や近隣自治体と連携したまちづくりの検討
⑤	南北移動の動線であるモノレール・バスと合わせて、ちょこバス循環ルートとの関係性を整理すると、公共交通の将来像が見えてくるのではないかと。 市民の生活を踏まえて将来の地域公共交通の方向性を検討 していただきたい。	市民アンケートおよび路線バス・ちょこバス利用者アンケートにおいて、市内外での移動実態とバスの利用実態を把握し、公共交通網の在り方を検討
⑥	人口動態からは、 20代の転出が多い ことがわかる。若い世代がまちに良いイメージを持ってもらえると 30代で戻ってくるケースもある と思う。一定の環境が整い、一度転出した若い世代がいずれ戻って来てもらえるまちであることが重要ではないか。	良質な住環境を形成、生活の利便性を向上するための居住誘導区域の設定、誘導施策を検討
⑦	公共交通を利用しづらい方々の移動手段も含めて、 地域公共交通計画で検討していく必要がある 。	公共交通を利用しづらい方に対する移動支援策は、福祉関連の部署とも連携しながら長期的な視点で検討
⑧	公共交通は、コミュニティバスのみを前提とするものではなく、多様な移動手段の中から適材適所で最適な組み合わせを検討していくことが重要である。 まずはアンケートなどを通じて現況を正確に把握し、利用実態やニーズに応じた施策を考えていくべきである。コミュニティバスをより適切な形に見直していくことは大切だが、 それ以外の移動手段も色々と考えられる ということを今後の地域公共交通協議会で議論していくことになる。	市民アンケートおよび路線バス・ちょこバス利用者アンケートにおいて、市内外での移動実態とバスの利用実態を把握し、公共交通網の在り方を検討

1 前回会議の振り返り：立地適正化×地域公共交通

公共交通と都市構造の連携

持続可能なまちを目指す上では、土地利用の転換だけでも、公共交通施策だけでも十分ではなく、公共交通と都市構造の改善が連携し、支え合うことが必要

現状：市街地の拡散・人口減少が進み
地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況

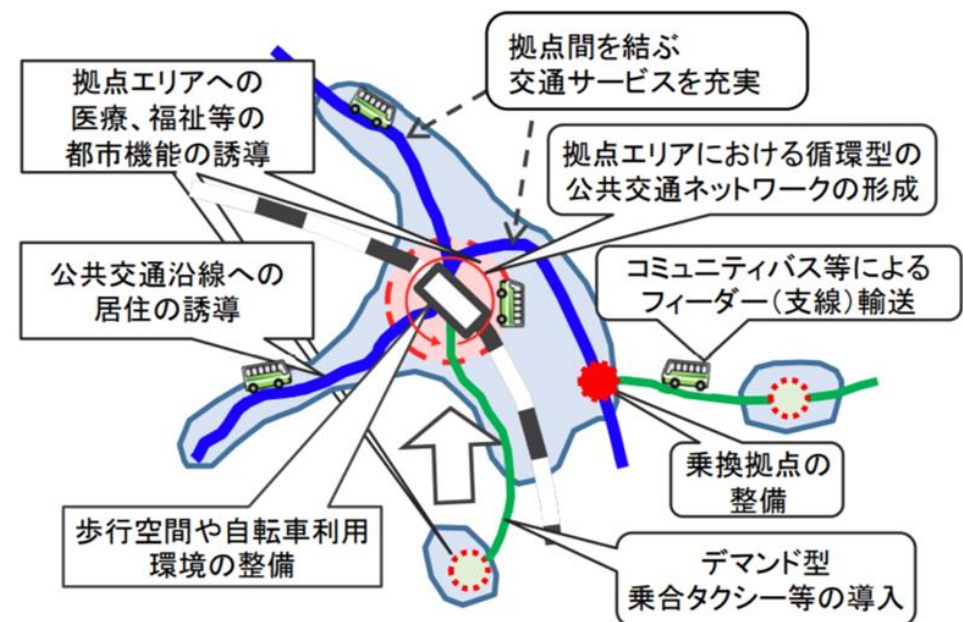


これからの姿：公共交通沿線に居住を誘導し、
利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち

持続安定的な
公共交通事業の確立

都市の持続可能性
が確保

好循環を実現



2 都市マスタープランにおける都市づくりの基本目標と将来都市構造

都市の骨格構造は都市マスタープランの目標・将来都市構造に即して検討

都市マスタープラン 基本目標1

便利な暮らしを支え、
活力や賑わいを生み出す拠点の形成

都市マスタープラン 基本目標2

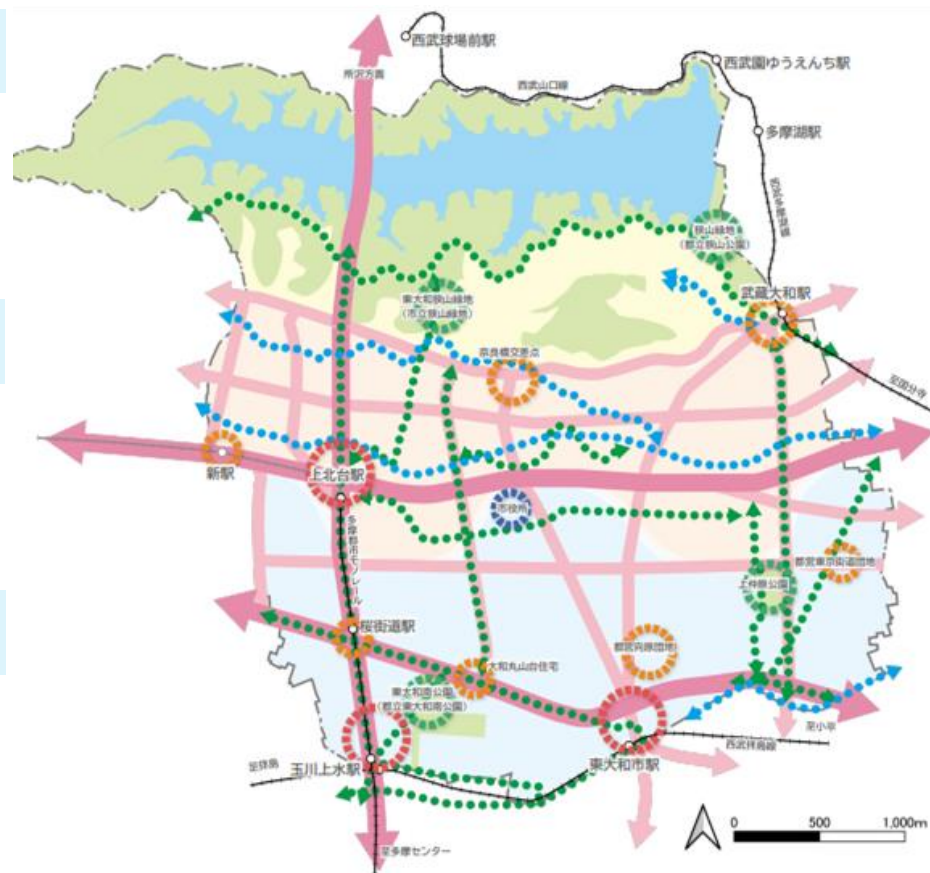
ゆとりと潤いが感じられる、
安全・安心な住宅市街地の形成

都市マスタープラン 基本目標3

狭山丘陵をはじめ、市民が誇りに思い
心豊かに過ごせる地域資源を活用した魅力の創出

基本目標を支えるネットワーク

みどり豊かな自然を感じられる地域ネットワークと
人びとの交流や活力を育む広域ネットワークの形成



凡 例			
【拠点】	【ネットワーク】	【ゾーン】	
主要拠点	広域交通ネットワーク	複合市街地ゾーン	○ 鉄道・モノレール駅
地域の拠点	地域交通ネットワーク	緑農住ゾーン	○ モノレール駅（新駅）
行政・文化・交流拠点	緑のネットワーク	歴史・文化・自然ゾーン	―― 鉄道・モノレール路線

将来都市構造図

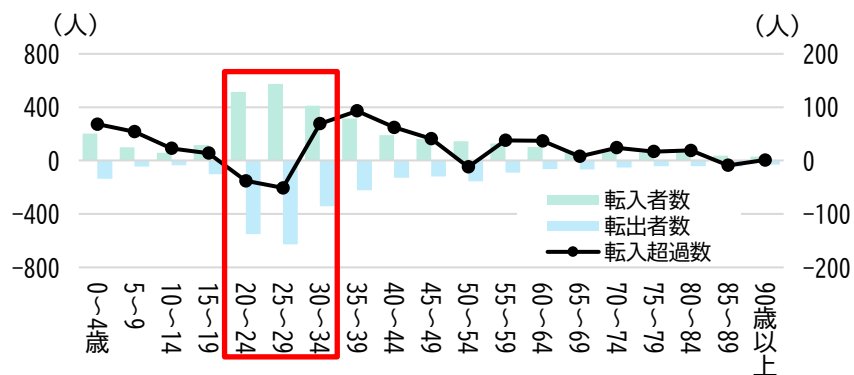
（出典：令和7（2025）年東大和市都市マスタープラン）

3 現状分析

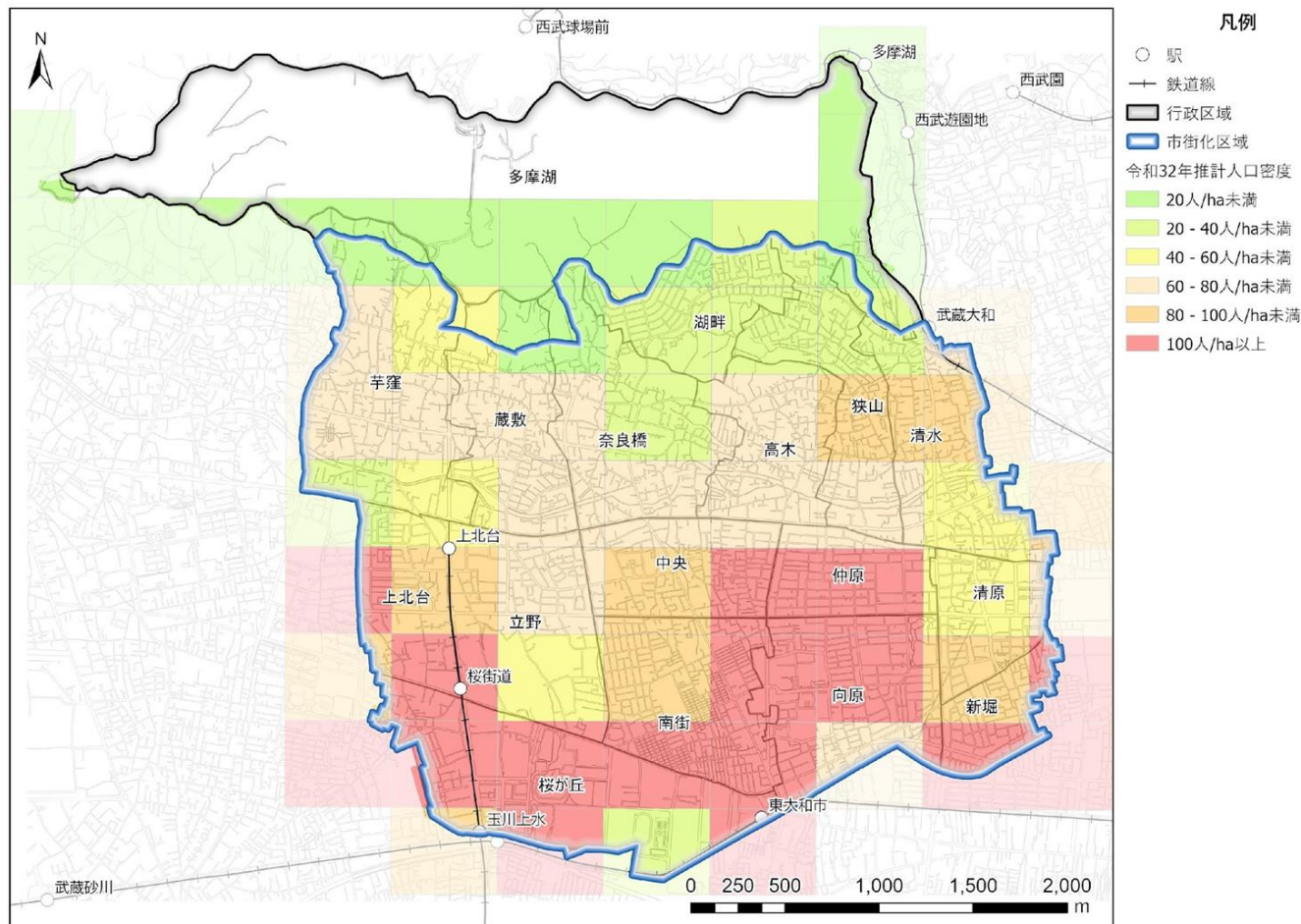
1. 人口・世帯数

- ・市北部の多くの地域では人口密度が低下、市南部は一定の人口密度が維持される見込み【右図】
- ・2050年には老年人口率は29.4%になると推計【資料2_P1】
- ・20～30代で転入がやや多くみられ、結婚・出産等を機とした転入と推察

【下図】



令和6（2024）年5歳階級別移動者数
（出典：住民基本台帳（令和6（2024）年））



500mメッシュ別将来推計人口密度（令和32（2050）年の将来推計）
（出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」）

3 現状分析

2. 都市機能

- ・ 商業・医療などの都市機能の徒歩圏（500m圏域）に総人口の8割以上が居住【右図、資料2_P11-15】
- ・ 湖畔、芋窪の一部、高木の一部の地域では商業施設や医療施設が、徒歩圏に含まれない地域がある

【右図、資料2_P11-15】

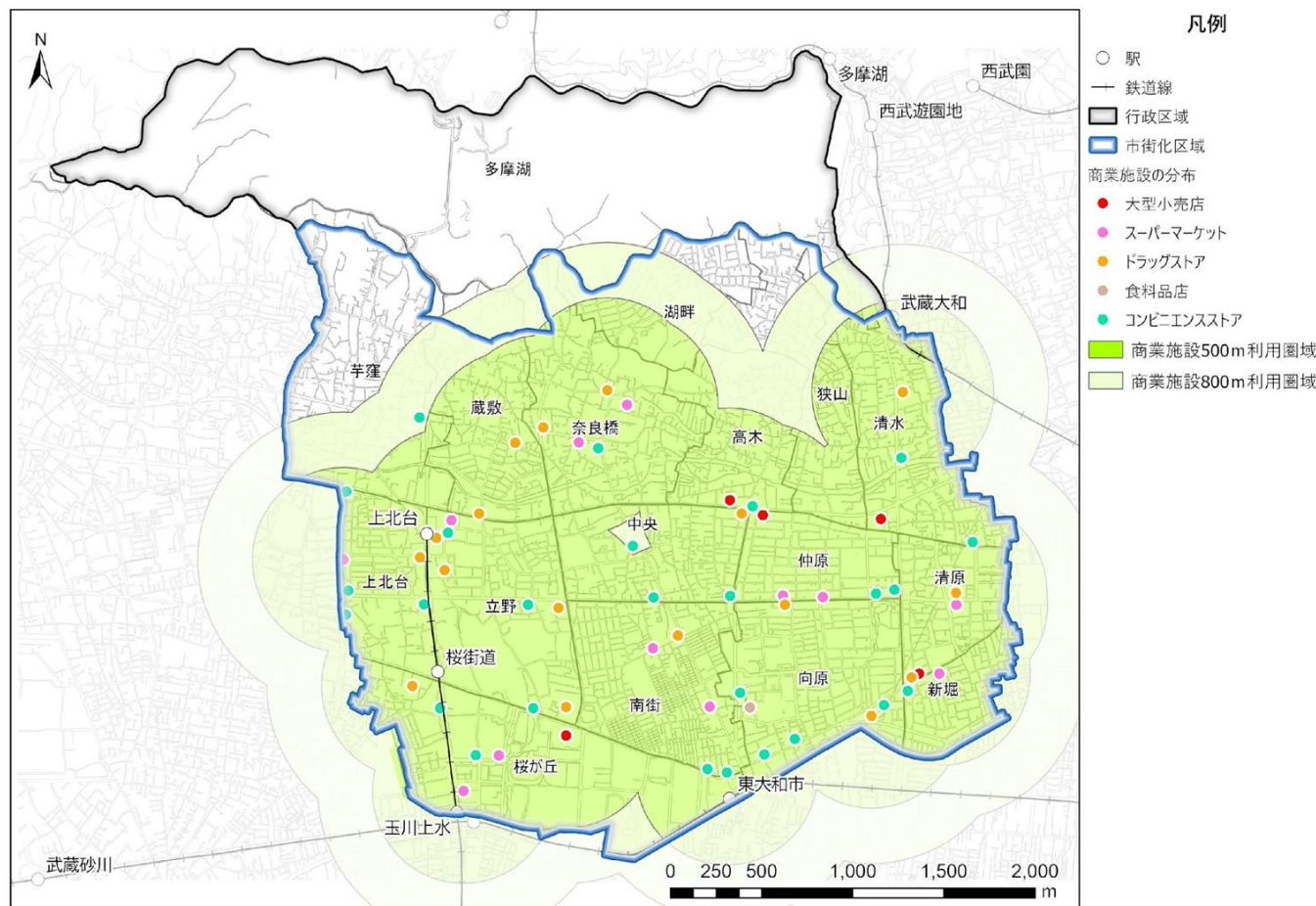
各種都市機能の徒歩圏の圏域人口と圏域人口比率

都市機能種別	R2(2020) 総人口 (人)	500m圏域	
		圏域人口 (人)	圏域人口比率 (%)
医療施設	83,901	69,872	83.3%
高齢者福祉施設		77,518	92.4%
子育て支援施設		74,084	88.3%
商業施設		69,748	83.1%

※圏域は高齢者の一般的な徒歩圏の500mとする。

※圏域人口とは、都市機能から徒歩でアクセスできる範囲とされる500mを半径としたエリア（500m圏域）に居住する人口をいう。

※圏域人口比率は、総人口に占める圏域人口の割合をいう。

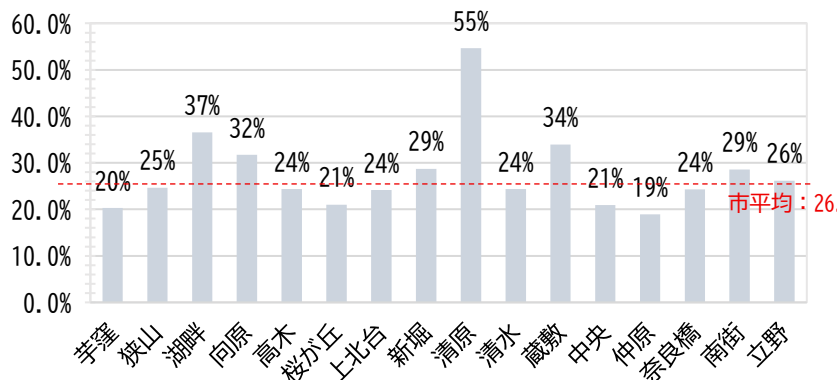


商業施設及び利用圏域の分布（出典：東大和市資料（令和7（2025）年6月時点））

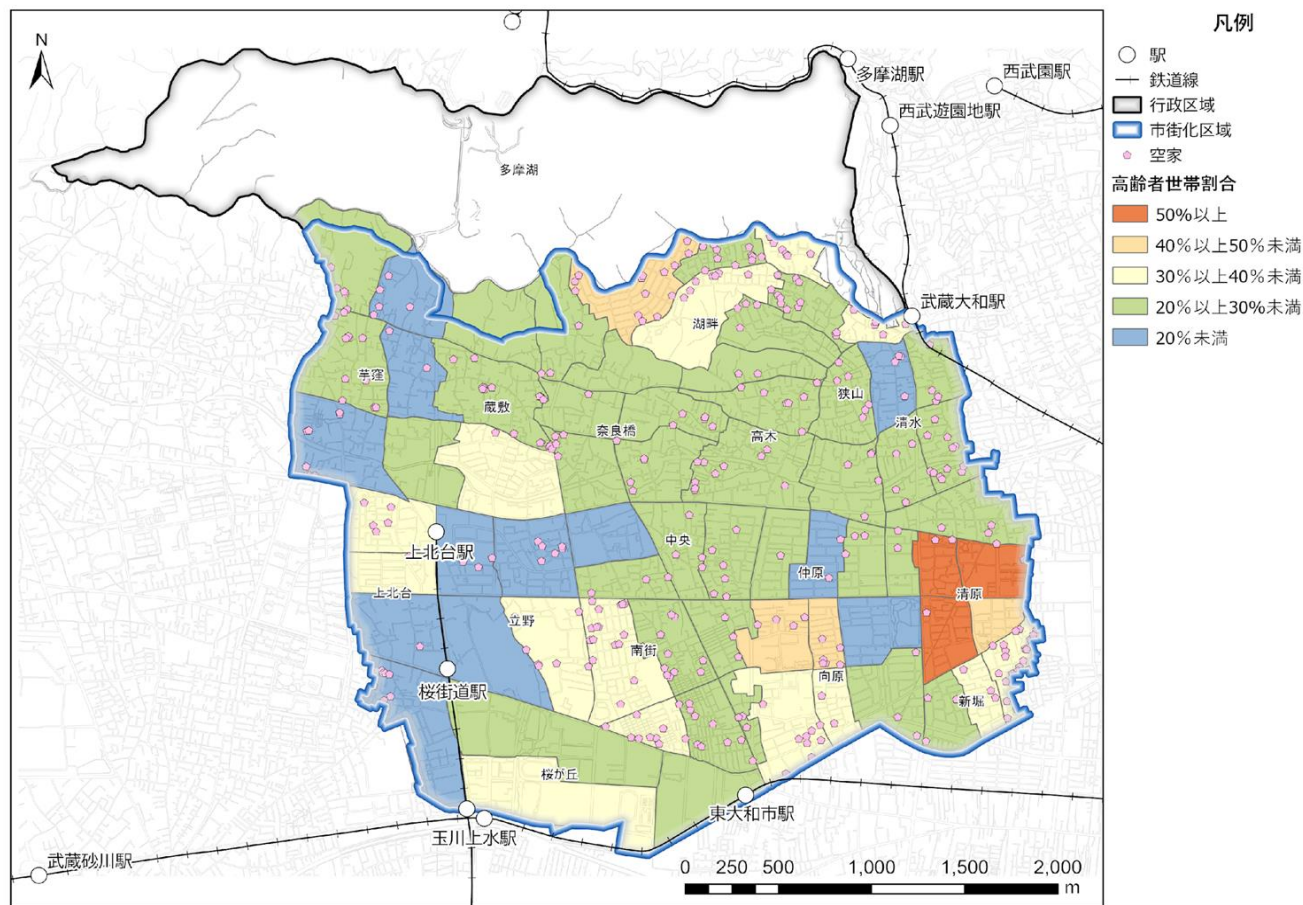
3 現状分析

3. 土地利用

- ・市街化区域内の土地利用は独立住宅が最多で割合は30%【資料2_P17】
- ・市の空家等実態調査によると、空家は市内全域に分布。特に高齢者のみ世帯の割合が高い地域では更なる空家の発生が予想される【右図】



町別高齢者のみの世帯数の割合
(出典：国勢調査（令和2（2020）年）)



町丁目別高齢者のみの世帯数の割合と空家等の分布
(出典：国勢調査（令和2（2020）年）、東大和市空家実態調査（令和2（2020）年3月時点）)

問題

農地が宅地に転用される一方、人口減少による空き家の増加や、それに伴う住環境の悪化のおそれがある。

3 現状分析

4. 交通

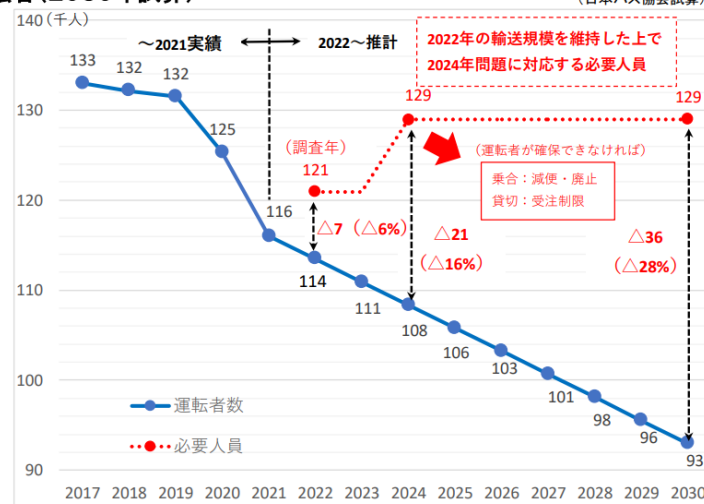
- ・ 市内外の駅間を結ぶバス網が形成されているが市北部は運行頻度が低い

【右図】

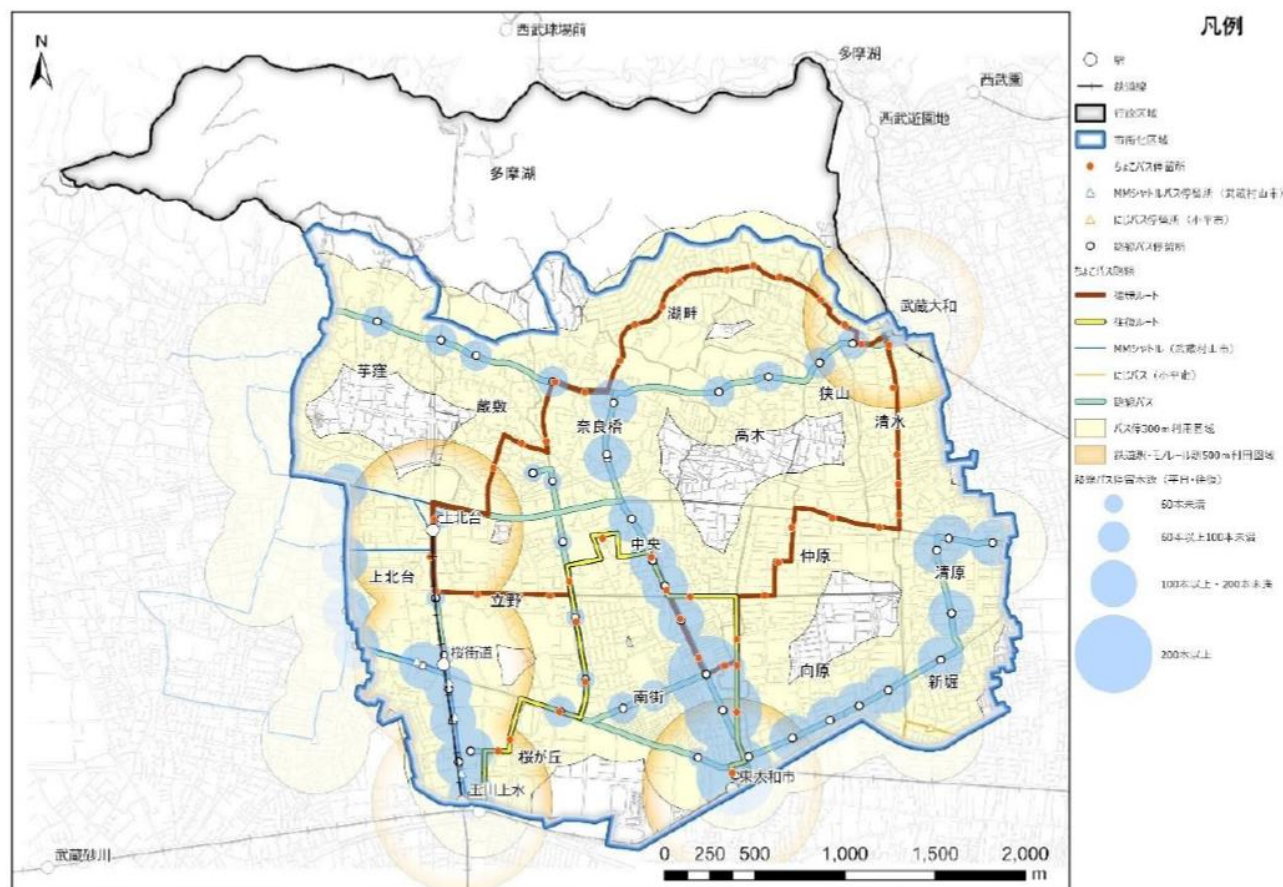
- ・ 現状運転手は不足しており、今後、さらなる深刻化が見込まれる【下図】

バス運転者(2030年試算)

(日本バス協会試算)



バス運転者の推移及び今後の不足見込みについて
(出典：公益社団法人 日本バス協会資料 (令和5 (2023) 年10月))



公共交通網 (出典：東大和市資料 (令和7 (2025) 年5月時点))

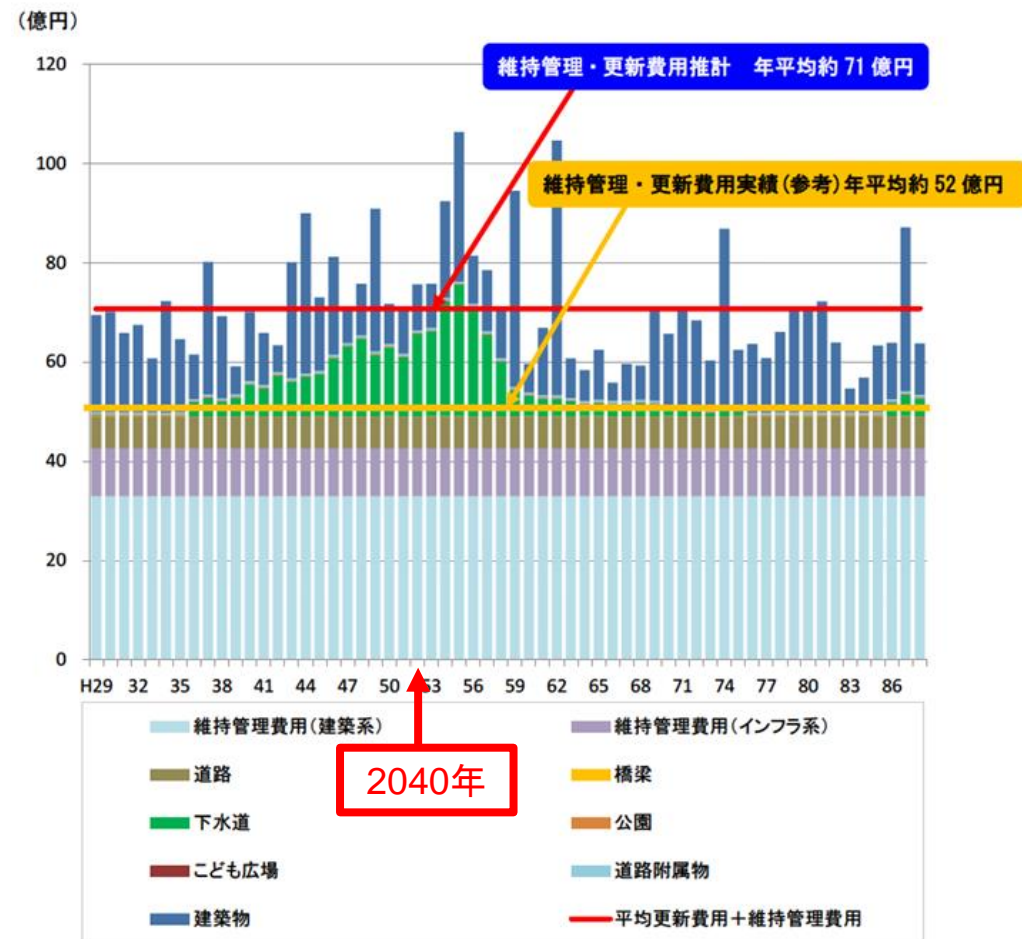
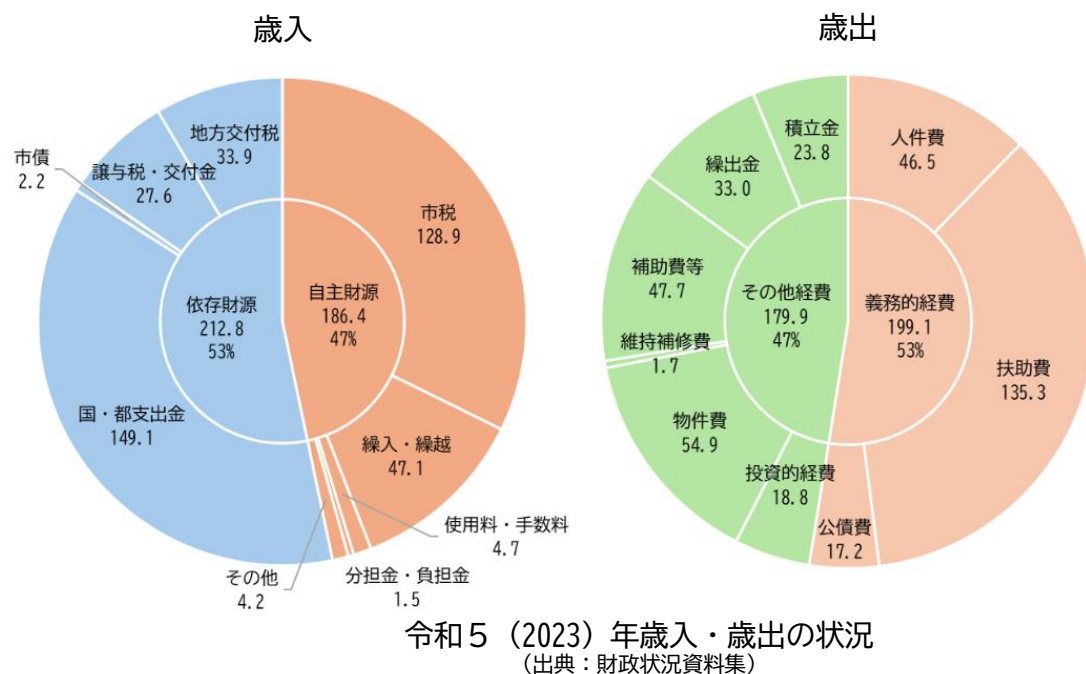
問題

バス路線沿線地域の人口密度の低下や運転手不足により、バス路線の減便等で現状の移動利便性が確保できなくなるおそれがある。

3 現状分析

5. 都市経営

- ・ 今後、少子高齢化や人口減少に伴い市税（自主財源）の減少や扶助費（社会保障関連経費）が増加する見込み【下図】
- ・ 2040年台に公共施設の更新時期が集中【右図】



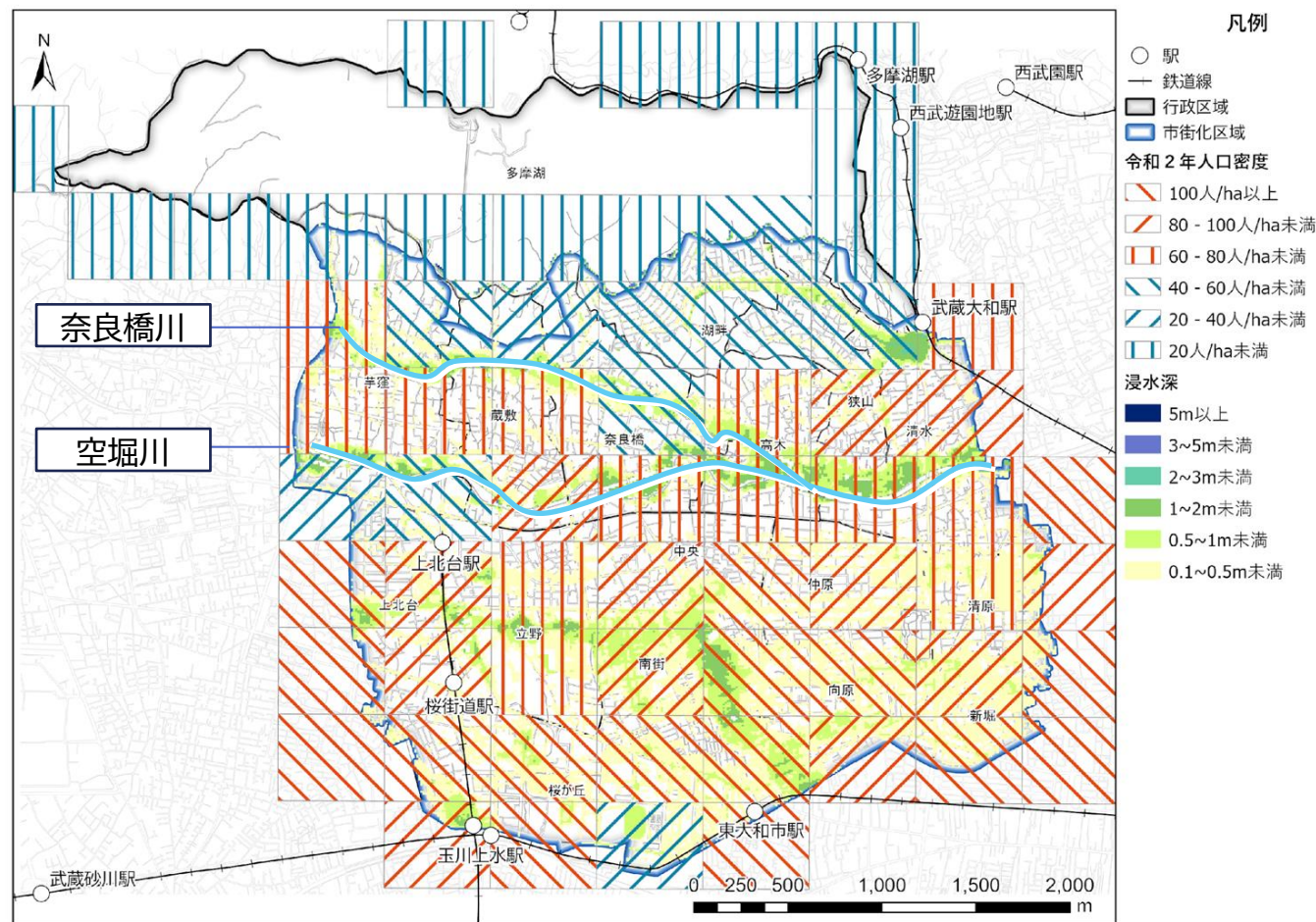
公共施設等の将来の維持管理・更新費用
（出典：東大和市公共施設等総合管理計画（平成29（2017）年2月））

自主財源の割合が低下する一方で、インフラや公共施設の老朽化に伴う維持管理・更新コスト等の増加が見込まれる。

3 現状分析

6. 安全・安心

- ・ 空堀川や奈良橋川沿いの浸水深が1.0m以上の区域に一定の人口密度があり、垂直避難が困難な建物がある【資料2_P42・44】
- ・ 市南部には内水被害のおそれがある地域がある【資料2_P34】
- ・ 市北部の土砂災害特別警戒区域等にも住宅が立地【資料2_P45・46】
- ・ 木造住宅密集地域や火災危険度の高い地域がある【資料2_P39・47-49】



洪水・内水浸水想定区域×人口密度

(出典：洪水・内水浸水想定区域図（令和6（2024）年）、令和2（2020）年国勢調査）

4 現在の都市構造上の課題

現状分析から見える問題と都市構造上の課題

〈現状分析から見える問題〉

人口密度の低下に伴うコミュニティの希薄化、少子高齢化の進展による人口構造の偏りなどのおそれがある

人口密度の低下に伴い、現在立地している都市機能の維持が困難になるおそれがある

農地が宅地に転用される一方、人口減少による空き家の増加や、それに伴う住環境の悪化のおそれがある

バス路線沿線地域の人口密度の低下や運転手不足により、バス路線の減便等で現状の移動利便性が確保できなくなるおそれがある

自主財源の割合が低下する一方で、インフラや公共施設の老朽化に伴う維持管理・更新コスト等の増加が見込まれる

土砂災害警戒区域や浸水想定区域など、災害危険性のある区域での住宅立地がある

〈都市構造上の課題〉

課題①

- ・ 拠点等への都市機能の誘導と集約による生活サービスの効率的な提供

課題②

- ・ 拠点の周辺や主要な公共交通軸周辺の人口密度の維持
- ・ 良好な自然環境に囲まれた新たなワークスタイル・ライフスタイルに対応した住生活の確保

課題③

- ・ 拠点へアクセスするための効率的なネットワークの構築

課題④

- ・ 災害リスクを低減するハード・ソフト両面の総合的な防災・減災対策の推進による安全な住環境の確保

4 現在の都市構造上の課題

拠点への都市機能の誘導・
集約による生活サービスの
効率的な提供

課題①

拠点へアクセスするための効率
的なネットワークの構築

課題③

拠点形成・住宅市街地更新・公共交通維持の
相乗効果による、利便性が高く、持続可能な都市の形成

課題②

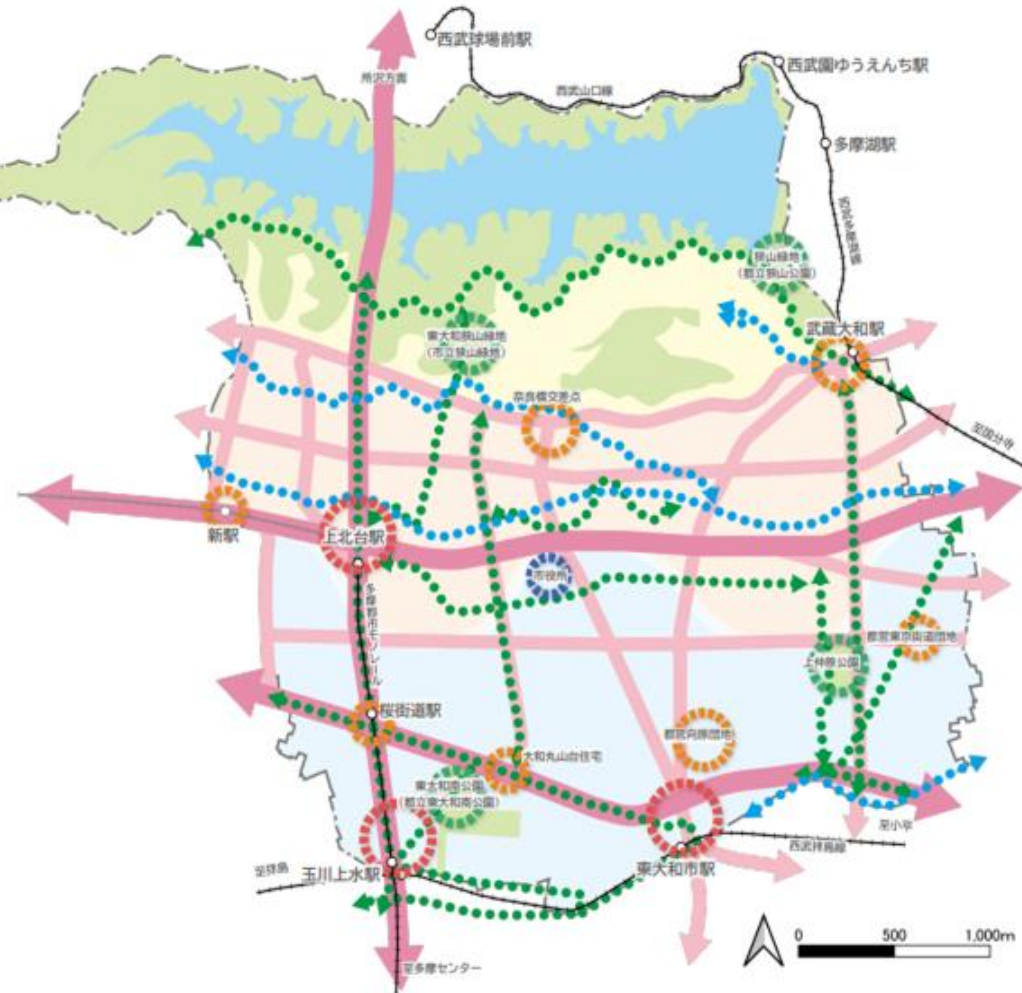
- 拠点の周辺や主要な公共交通軸周辺の人口密度の維持
- 良好な自然環境に囲まれた新たなワークスタイル・ライフスタイルに対応した住生活の確保

課題④

災害リスクを低減するハード・
ソフト両面の総合的な防災・減
災対策の推進による安全な住環
境の確保

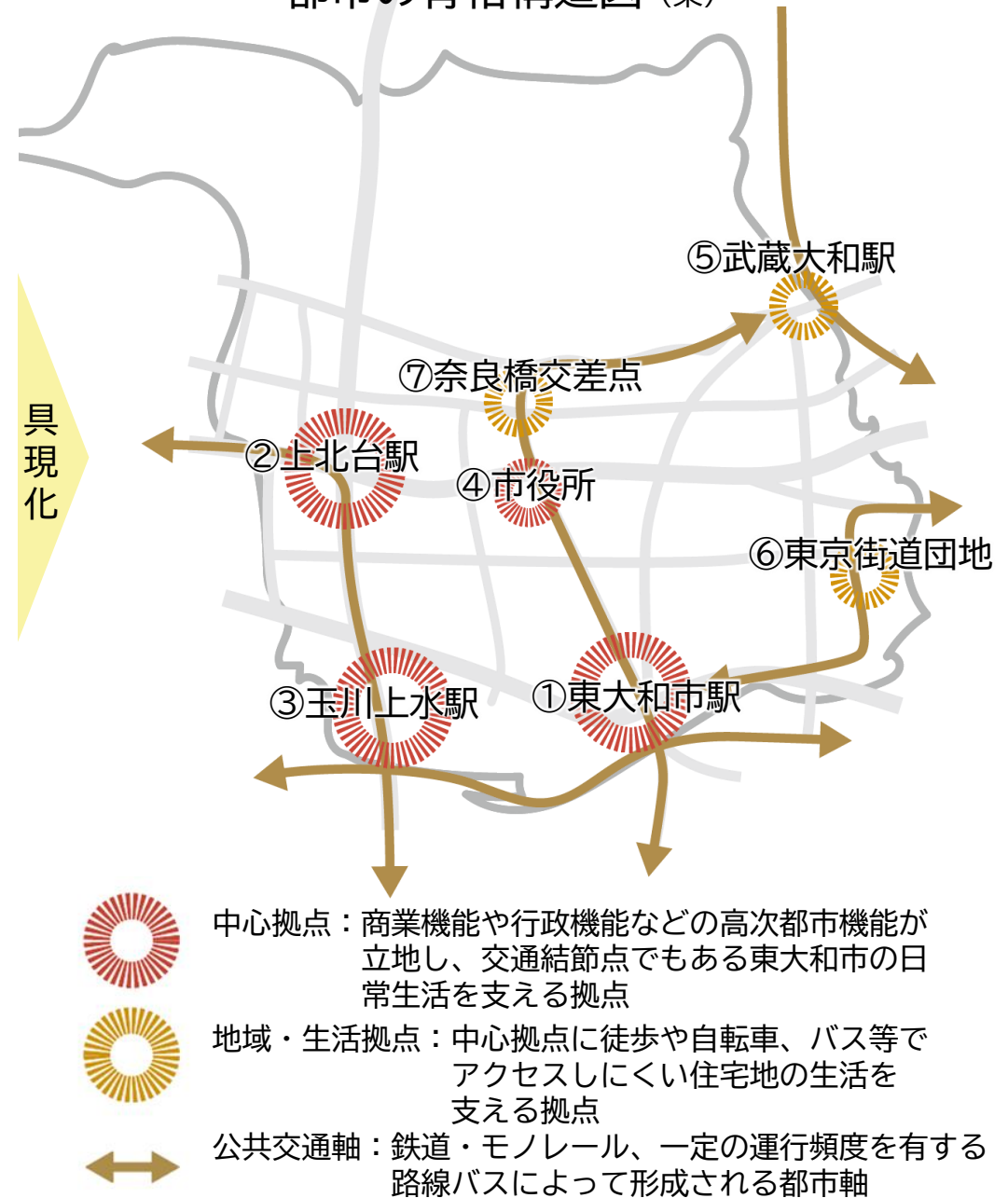
5 目指すべき都市の骨格構造

都市マスタープランの将来都市構造図



凡 例			
【拠点】	【ネットワーク】	【ゾーン】	
主要拠点	広域交通ネットワーク	複合市街地ゾーン	鉄道・モノレール駅
地域の拠点	地域交通ネットワーク	緑農住ゾーン	モノレール駅（新駅）
行政・文化・交流拠点	緑のネットワーク	歴史・文化・自然ゾーン	鉄道・モノレール路線

立地適正化計画で目指すべき
都市の骨格構造図（案）



5 目指すべき都市の骨格構造

都市計画マスタープランでの拠点の位置付け

拠点		説明
主要拠点	① 東大和市駅周辺	都市の玄関口として、基盤整備や建物更新を進めつつ多機能が集積する活力ある市街地の形成を目指す
	② 上北台駅周辺	狭山丘陵の玄関口として、土地利用を誘導し多様な都市機能を集積した賑わいある市街地の形成を目指す
	③ 玉川上水駅周辺	交通結節機能を強化し、自然環境を活かした交流と魅力ある市街地の形成を目指す
地域の拠点	④ 武蔵大和駅周辺	生活支援・交通・観光機能を充実させ、緑豊かで利便性の高い市街地の形成を目指す
	⑤ 桜街道駅周辺	立地特性を活かした工業・商業・業務・住宅の複合市街地の形成を目指す
	⑥ 多摩都市モノレール新駅周辺	新青梅街道沿道の賑わいと住環境が調和したみどり豊かな市街地の形成を目指す
	⑦ 向原団地地区	住環境と調和したみどり豊かで安心して暮らせる良好な住宅市街地の形成を目指す
	⑧ 東京街道団地地区	建替後の住環境と生活支援機能の立地を維持し、安全・安心な住宅市街地の形成を目指す
	⑨ 奈良橋交差7点周辺・大和丸山台住宅周辺	日常生活を支える既存の都市機能の立地を維持しつつ、利便性と魅力ある市街地の形成を目指す
行政・文化交流拠点	⑩ 市役所周辺	市役所周辺では、公共施設の再配置に合わせて施設更新と地域コミュニティの活性化を目指す

具現化

立地適正化計画での拠点の位置付け

拠点		地区の特性
中心拠点	① 東大和市駅周辺※1	各所からの交通アクセス性に優れ、住民に行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積等の高次の都市機能を提供する拠点
	② 上北台駅周辺	
	③ 玉川上水駅周辺※2	
	④ 市役所周辺	
地域・生活拠点	⑤ 武蔵大和駅周辺	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパー等、主として日常的な生活サービスを提供する拠点
	⑥ 東京街道団地地区	
	⑦ 奈良橋交差点周辺	

※1 ⑦向原団地地区を含む。 ※2 ⑨大和丸山台住宅周辺を含む。

都市計画マスタープランで「地域の拠点」と位置付けられた桜街道駅周辺、多摩都市モノレール新駅周辺については、玉川上水駅、上北台駅と近接しており、中心拠点の波及効果が想定されるため、立地適正化計画では「地域・生活拠点」と位置付けないこととする。

6 実現に向けた取組の方向性

課題 1

拠点への都市機能の誘導・集約による生活サービスの効率的な提供

立地適正化計画で目指すべき
都市の骨格構造図（案）



中心拠点：商業機能や行政機能などの高次都市機能が立地し、交通結節点でもある東大和市の日常生活を支える拠点



地域・生活拠点：中心拠点に徒歩や自転車、バス等でアクセスしにくい住宅地の生活を支える拠点



公共交通軸：鉄道・モノレール、一定の運行頻度を有する路線バスによって形成される都市軸

○都市マスタープランにおける各種拠点の位置付けなどを踏まえ、**立地適正化計画における中心拠点、地域生活拠点を設定**

○東大和市駅、玉川上水駅、上北台駅及び市役所周辺を中心拠点と位置付け、地区の特性に応じた**都市機能を誘導・集約**

○武蔵大和駅、奈良橋交差点及び東京街道団地周辺を地域・生活拠点と位置付け、**市北部と東部の暮らしを支える生活サービスの提供を維持**

○中心拠点及び地域・生活拠点には**都市機能誘導区域を設定**

6 実現に向けた取組の方向性

課題2

拠点の周辺や主要な公共交通軸周辺の人口密度の維持

良好な自然環境に囲まれた新たなワークスタイル・ライフスタイルに対応した住生活の確保

立地適正化計画で目指すべき
都市の骨格構造図（案）



中心拠点：商業機能や行政機能などの高次都市機能が立地し、交通結節点でもある東大和市の日常生活を支える拠点



地域・生活拠点：中心拠点に徒歩や自転車、バス等でアクセスしにくい住宅地の生活を支える拠点



公共交通軸：鉄道・モノレール、一定の運行頻度を有する路線バスによって形成される都市軸

○公共交通軸の周辺の適切な人口密度の持続による生活利便性の高い住環境の形成

○良好な自然環境に囲まれた新たなワークスタイルやライフスタイルなどに対応した住生活の確保

○空き家等対策による市街地の新陳代謝の促進

○高齢化が進展する中で、子育て世帯を中心とした定住促進による適切な人口構造のバランスの確保

6 実現に向けた取組の方向性

課題3

拠点へのアクセスするための効率的なネットワークの構築

立地適正化計画で目指すべき
都市の骨格構造図（案）



中心拠点：商業機能や行政機能などの高次都市機能が立地し、交通結節点でもある東大和市の日常生活を支える拠点



地域・生活拠点：中心拠点に徒歩や自転車、バス等でアクセスしにくい住宅地の生活を支える拠点



公共交通軸：鉄道・モノレール、一定の運行頻度を有する路線バスによって形成される都市軸

○公共交通軸に位置付けたバス路線については、沿道への居住の誘導により**現状の移動利便性を維持**

○公共交通軸上のバス停留所等へのアクセスについては、地域特性を踏まえ、コミュニティバス、コミュニティタクシー、自転車等の**移動手段を適材適所に組み合わせ、効率的に確保**

6 実現に向けた取組の方向性

課題4

災害リスクを低減するハード・ソフト両面の総合的な防災・減災対策の推進による安全な住環境の確保

立地適正化計画で目指すべき
都市の骨格構造図（案）



中心拠点：商業機能や行政機能などの高次都市機能が立地し、交通結節点でもある東大和市の日常生活を支える拠点



地域・生活拠点：中心拠点に徒歩や自転車、バス等でアクセスしにくい住宅地の生活を支える拠点



公共交通軸：鉄道・モノレール、一定の運行頻度を有する路線バスによって形成される都市軸

○河川や下水道（雨水幹線）の整備など**ハード**
の取組による水災害リスクの低減

○土砂災害特別警戒区域から災害リスクの低い
エリアへの**居住誘導など**による土砂災害リス
クの回避

○木造住宅密集地域における地域の防災まちづ
くり活動の支援や建築物の更新等による**街区**
の防災性の向上

○交通ネットワークやライフラインの機能強化
などによる早期の避難先の確保

7 骨格構造の段階的な目標

5～10年を目途とした骨格構造の目標：

都市機能誘導による中心拠点の

拠点性の向上等の検討

- 中心拠点における都市機能の誘導に向けた検討
- 防災性の向上や良好な住環境の維持・向上による魅力的な住宅市街地の形成
- 拠点への移動利便性を確保する公共交通軸の維持
- 公共交通軸にアクセスする交通手段の検討
など

10～15年を目途とした骨格構造の目標：

拠点等への都市機能の誘導及び

居住誘導と公共交通の維持

- 駅周辺等の拠点形成の進展による都市機能の誘導と集約
- 公共交通軸沿道等への居住の誘導
- 都市機能の集積に伴う移動需要の創出による公共交通軸の維持
など

立地適正化計画で目指すべき
都市の骨格構造図（案）



中心拠点：商業機能や行政機能などの高次都市機能が立地し、交通結節点でもある東大和市の日常生活を支える拠点



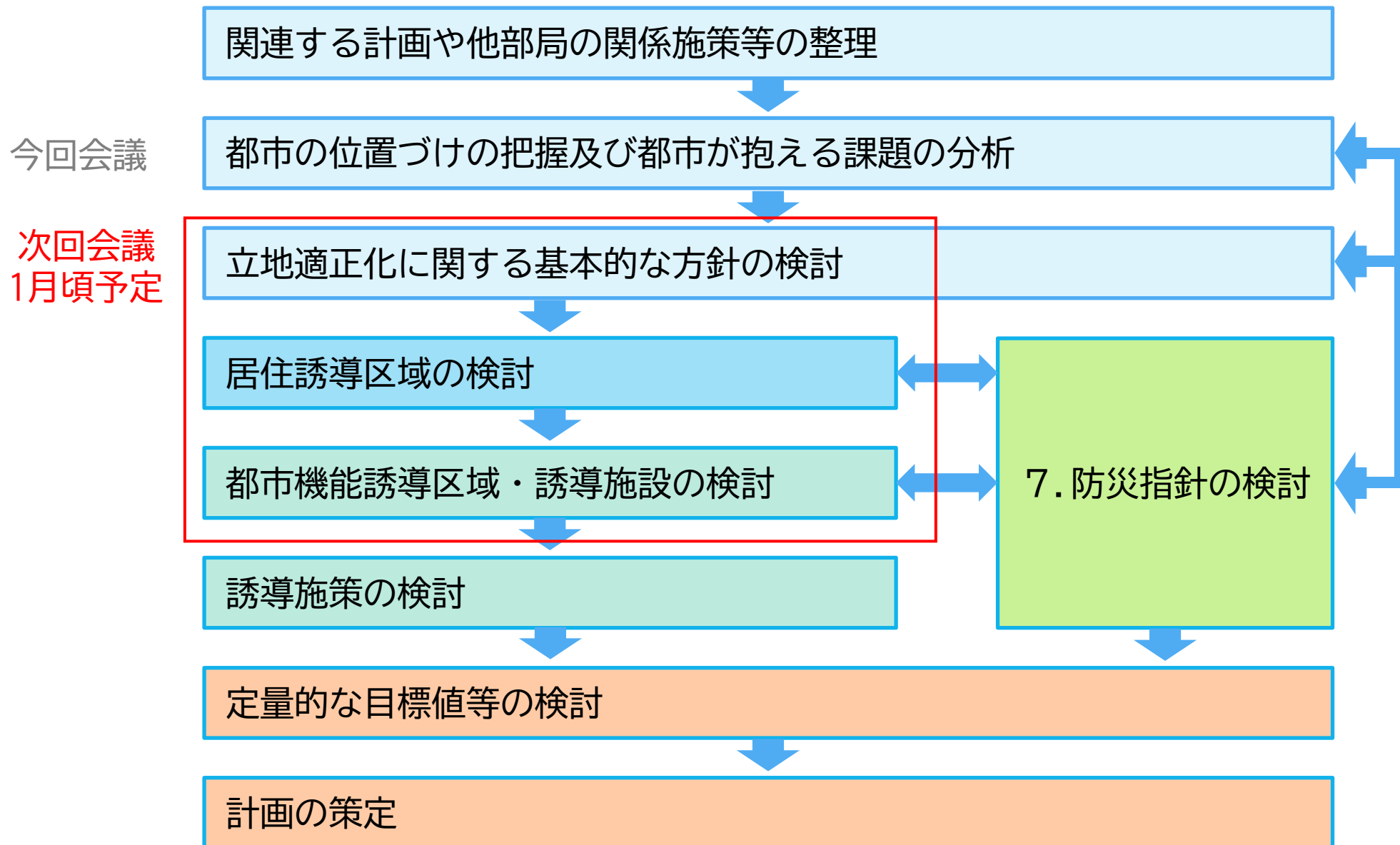
地域・生活拠点：中心拠点に徒歩や自転車、バス等でアクセスしにくい住宅地の生活を支える拠点



公共交通軸：鉄道・モノレール、一定の運行頻度を有する路線バスによって形成される都市軸

8 今後の検討について

立地適正化計画の策定プロセス



8 今後の検討について

地域公共交通計画の策定プロセス

