

第3 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針

1 区域区分の有無

多摩部 19 都市計画区域については、都市計画法第 7 条第 1 項第一号イに基づき、区域区分を定める。

2 区域区分の方針

(1) 市街化区域及び市街化調整区域の設定の方針

市街化区域及び市街化調整区域については、市街地の無秩序な拡大を抑制するため、それぞれの区域を原則として維持し、既成市街地の再整備を重点的に行う。

なお、市街化調整区域のうち、圏央道インターチェンジ周辺の物流拠点等の整備など、本都市計画区域マスタープランにおいて位置付けられ、かつ市街化区域及び市街化調整区域の設定方針などに基づき計画的な整備が行われることが確実な土地の区域については、農林漁業との十分な調整を行いながら、周辺との調和に留意して市街化区域への編入について検討する。

あわせて、立地適正化計画等の運用の状況を踏まえ、今後の人口動態の推移などを勘案し、長期的な取組の方向性としてまとまりのあるみどり空間としていくべき区域については、将来的な市街化調整区域への編入を検討する。

(2) 市街化区域及び市街化調整区域に配置されるおおむねの人口及び産業の規模

①多摩部 19 都市計画区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

区分		年次	
		2015 年	2030 年
多摩部 19 都市 計画区域	都市計画区域内人口	4,208 千人	おおむね 4,147 千人
	市街化区域人口	4,173 千人	おおむね 4,116 千人
八王子	都市計画区域内人口	578 千人	おおむね 543 千人
	市街化区域人口	569 千人	おおむね 535 千人
立川	都市計画区域内人口	332 千人	おおむね 331 千人
	市街化区域人口	332 千人	おおむね 330 千人
武蔵野	都市計画区域内人口	145 千人	おおむね 150 千人
	市街化区域人口	145 千人	おおむね 150 千人
三鷹	都市計画区域内人口	187 千人	おおむね 189 千人
	市街化区域人口	187 千人	おおむね 189 千人
府中	都市計画区域内人口	260 千人	おおむね 260 千人
	市街化区域人口	260 千人	おおむね 260 千人
調布	都市計画区域内人口	309 千人	おおむね 324 千人
	市街化区域人口	309 千人	おおむね 324 千人

青梅	都市計画区域内人口	137 千人	おおむね 122 千人
	市街化区域人口	130 千人	おおむね 116 千人
昭島	都市計画区域内人口	112 千人	おおむね 104 千人
	市街化区域人口	111 千人	おおむね 104 千人
町田	都市計画区域内人口	432 千人	おおむね 430 千人
	市街化区域人口	430 千人	おおむね 428 千人
小金井	都市計画区域内人口	121 千人	おおむね 126 千人
	市街化区域人口	121 千人	おおむね 126 千人
日野	都市計画区域内人口	186 千人	おおむね 193 千人
	市街化区域人口	186 千人	おおむね 193 千人
小平	都市計画区域内人口	190 千人	おおむね 195 千人
	市街化区域人口	190 千人	おおむね 195 千人
国分寺	都市計画区域内人口	123 千人	おおむね 127 千人
	市街化区域人口	123 千人	おおむね 127 千人
東村山	都市計画区域内人口	342 千人	おおむね 317 千人
	市街化区域人口	341 千人	おおむね 317 千人
国立	都市計画区域内人口	74 千人	おおむね 72 千人
	市街化区域人口	74 千人	おおむね 72 千人
西東京	都市計画区域内人口	200 千人	おおむね 201 千人
	市街化区域人口	200 千人	おおむね 201 千人
福生	都市計画区域内人口	147 千人	おおむね 134 千人
	市街化区域人口	146 千人	おおむね 133 千人
多摩	都市計画区域内人口	235 千人	おおむね 229 千人
	市街化区域人口	235 千人	おおむね 229 千人
秋多	都市計画区域内人口	98 千人	おおむね 100 千人
	市街化区域人口	84 千人	おおむね 87 千人

(注) 2030 年における市街化区域内人口は、保留フレームに対応する人口を含むものとする。

②多摩部 19 都市計画区域における産業の就業構造を次のとおり想定する。

区分	年次		
	2015 年	2030 年	
多摩部 19	第一次産業	16 千人 (1.1%)	10 千人 (0.7%)
	第二次産業	287 千人 (19.3%)	254 千人 (19.0%)
	第三次産業	1,185 千人 (79.6%)	1,072 千人 (80.2%)
	計	1,488 千人 (100%)	1,336 千人 (100%)

八王子	就業構造	第一次産業	2千人 (1.0%)	1千人 (0.5%)
		第二次産業	46千人 (21.1%)	39千人 (20.2%)
		第三次産業	170千人 (78.0%)	153千人 (79.3%)
		計	218千人 (100%)	193千人 (100%)
立川	就業構造	第一次産業	1千人 (0.7%)	1千人 (0.5%)
		第二次産業	26千人 (17.7%)	22千人 (16.4%)
		第三次産業	120千人 (81.6%)	111千人 (82.8%)
		計	147千人 (100%)	134千人 (100%)
武蔵野	就業構造	第一次産業	0千人 (0.0%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	7千人 (10.0%)	7千人 (11.3%)
		第三次産業	63千人 (90.0%)	55千人 (88.7%)
		計	70千人 (100%)	62千人 (100%)
三鷹	就業構造	第一次産業	1千人 (1.3%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	12千人 (15.8%)	12千人 (18.2%)
		第三次産業	63千人 (82.9%)	54千人 (81.8%)
		計	76千人 (100%)	66千人 (100%)
府中	就業構造	第一次産業	1千人 (0.9%)	1千人 (0.9%)
		第二次産業	25千人 (21.9%)	23千人 (20.9%)
		第三次産業	88千人 (77.2%)	86千人 (78.2%)
		計	114千人 (100%)	110千人 (100%)
調布	就業構造	第一次産業	1千人 (1.1%)	1千人 (1.1%)
		第二次産業	14千人 (14.9%)	14千人 (15.2%)
		第三次産業	79千人 (84.0%)	77千人 (83.7%)
		計	94千人 (100%)	92千人 (100%)
青梅	就業構造	第一次産業	1千人 (2.0%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	15千人 (29.4%)	11千人 (28.9%)
		第三次産業	35千人 (68.6%)	27千人 (71.1%)
		計	51千人 (100%)	38千人 (100%)
昭島	就業構造	第一次産業	0千人 (0.0%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	14千人 (31.8%)	11千人 (28.9%)
		第三次産業	30千人 (68.2%)	27千人 (71.1%)
		計	44千人 (100%)	38千人 (100%)
町田	就業構造	第一次産業	1千人 (0.8%)	1千人 (0.8%)
		第二次産業	19千人 (14.3%)	17千人 (14.0%)
		第三次産業	113千人 (85.0%)	103千人 (85.1%)
		計	133千人 (100%)	121千人 (100%)

小金井	就業構造	第一次産業	0千人 (0.0%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	3千人 (9.1%)	3千人 (10.7%)
		第三次産業	30千人 (90.9%)	25千人 (89.3%)
		計	33千人 (100%)	28千人 (100%)
日野	就業構造	第一次産業	1千人 (1.7%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	19千人 (23.3%)	16千人 (30.2%)
		第三次産業	40千人 (75.0%)	37千人 (69.8%)
		計	60千人 (100%)	53千人 (100%)
小平	就業構造	第一次産業	1千人 (1.7%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	14千人 (23.3%)	14千人 (25.9%)
		第三次産業	45千人 (75.0%)	40千人 (74.1%)
		計	60千人 (100%)	54千人 (100%)
国分寺	就業構造	第一次産業	0千人 (0.0%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	5千人 (13.9%)	4千人 (12.1%)
		第三次産業	31千人 (86.1%)	29千人 (87.9%)
		計	36千人 (100%)	33千人 (100%)
東村山	就業構造	第一次産業	2千人 (2.2%)	1千人 (1.2%)
		第二次産業	17千人 (18.3%)	16千人 (19.3%)
		第三次産業	74千人 (79.6%)	66千人 (79.5%)
		計	93千人 (100%)	83千人 (100%)
国立	就業構造	第一次産業	0千人 (0.0%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	3千人 (11.5%)	2千人 (9.1%)
		第三次産業	23千人 (88.5%)	20千人 (90.9%)
		計	26千人 (100%)	22千人 (100%)
西東京	就業構造	第一次産業	1千人 (1.9%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	8千人 (14.8%)	8千人 (16.0%)
		第三次産業	45千人 (83.3%)	42千人 (84.0%)
		計	54千人 (100%)	50千人 (100%)
福生	就業構造	第一次産業	1千人 (1.5%)	0千人 (0.0%)
		第二次産業	22千人 (33.8%)	16千人 (32.0%)
		第三次産業	42千人 (64.6%)	34千人 (68.0%)
		計	65千人 (100%)	50千人 (100%)
多摩	就業構造	第一次産業	1千人 (1.2%)	1千人 (1.3%)
		第二次産業	12千人 (14.0%)	12千人 (15.2%)
		第三次産業	73千人 (84.9%)	66千人 (83.5%)
		計	86千人 (100%)	79千人 (100%)

秋 多	就業構造	第一次産業	1千人 (3.1%)	1千人 (3.4%)
		第二次産業	8千人 (25.0%)	7千人 (24.1%)
		第三次産業	23千人 (71.9%)	21千人 (72.4%)
		計	32千人 (100%)	29千人 (100%)

(注) 2030年の就業構造の推計値は、2010年の国勢調査結果を基に推計

(3) 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

多摩部19都市計画区域における産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、2030年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接しおおむね10年以内に優先的かつ計画的市街化を図るべき区域を市街化区域とする。

年次		2015年	2030年
市街化区域面積 (多摩部19都市計画区域)		49,682ha	おおむね 49,872ha
	八王子	7,968ha	おおむね 8,151ha
	立川	4,243ha	おおむね 4,243ha
	武蔵野	1,073ha	おおむね 1,073ha
	三鷹	1,650ha	おおむね 1,650ha
	府中	2,725ha	おおむね 2,725ha
	調布	2,630ha	おおむね 2,630ha
	青梅	2,183ha	おおむね 2,183ha
	昭島	1,440ha	おおむね 1,440ha
	町田	5,481ha	おおむね 5,481ha
	小金井	1,133ha	おおむね 1,133ha
	日野	2,244ha	おおむね 2,244ha
	小平	2,046ha	おおむね 2,046ha
	国分寺	1,148ha	おおむね 1,148ha
	東村山	3,995ha	おおむね 3,995ha
	国立	792ha	おおむね 792ha
	西東京	1,585ha	おおむね 1,585ha
	福生	2,224ha	おおむね 2,224ha
	多摩	3,600ha	おおむね 3,600ha
秋多	1,521ha	おおむね 1,529ha	

(注) 市街化区域面積は、2030年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

第4 主要な都市計画の決定の方針

I 主要な都市計画の決定の方針

都市計画区域マスタープランにおける都市づくりの8つの戦略を踏まえ、東京が目指すべき将来像を実現するための主要な都市計画の決定の方針を以下に定める。

1 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 主要用途の配置の方針

地域区分による地域特性に応じた土地利用を適切に実現するため、住宅地、業務・商業地、工業地、複合市街地を適切に配置するとともに、必要に応じ周辺環境との調和を図りつつ、研究・学術・ものづくりや文化・芸術など新たな視点を重ね合わせた複合的な用途の配置や住宅地におけるにぎわいや交流の創出、新たな働き方を支える複合的な用途の配置を誘導する。

①住宅地

居住機能の充実、住環境の維持・改善、ゆとりある住宅地の形成など、地域の特性に応じた快適で良好な住宅地の形成を図る。

- ・新都市生活創造域では、立地適正化計画などとの整合を図りながら、計画的な中高層住宅地とともに、低層及び低中層を主体とした住宅地を形成する。
- ・多摩広域拠点域及び自然環境共生域では、市町村による立地適正化計画などとの整合を図りながら、計画的な低中層主体の集合住宅地や、ゆとりと潤いのある低層住宅地を主体とした住環境の形成を図る。
- ・高齢化やライフスタイルの多様化を踏まえ、低層住居専用地域において第一種から第二種への転換や特別用途地区等の積極的活用、建築基準法の用途許可制度などを活用し、住環境と調和した事務所やカフェ、コンビニエンスストアなどの立地を誘導する複合的な土地利用を図る。
- ・田園住居地域を活用して農地における直売所や農家レストラン等の立地を誘導し、都市農地を保全・活用するとともに、営農意欲が高い農地や屋敷林が特徴ある風景を形成している地域を保全するなど、将来にわたって良好な居住環境と営農環境の形成を促進する。

②業務・商業地

- ・業務・商業地については、交通利便性の高いターミナル駅周辺など、中核的な拠点や地域の拠点に誘導するとともに、拠点以外の駅周辺や商店街、大規模な団地等の生活の中心地、業務・商業機能を集積すべき幹線道路沿道などにも積極的に誘導する。

③工業地

- ・産業機能が集積している区域や産業機能の維持・増進・育成を図る区域については、工業系用途地域を適切に指定し、地域の活力を維持していく。
- ・多摩地域等の工業地は、質的高度化にも対応しながら、原則として東京の活力を維持すべき地域として育成する。
- ・住環境を保護しつつ地場産業を育成すべき区域などにおいては、特別用途地区、地区計画などを必要に応じて適切に活用することにより、産業と生活が共存・調和したまちづくりを推進する。

④複合市街地

- ・中核的な拠点の周辺市街地、幹線道路の沿道などでは、業務・商業・住宅複合市街地の形成を図る。
- ・多摩イノベーション交流ゾーン等では、イノベーションの創出を誘導するため、大学周辺の住宅市街地等において研究施設等の立地を誘導する複合的な土地利用を図る。
- ・交通結節機能などを担う拠点などで大規模な土地利用転換などが見込まれる場合、居住機能に加えて業務・商業、文化など多様な機能を積極的に誘導し、快適性を備えた拠点性の高い複合市街地の形成を図る。

⑤流通業務地

- ・圏央道のインターチェンジ周辺地区などでは、優れたアクセス性を生かした物流拠点、商業施設などや、既存の工業団地及び先端技術産業を生かした工業・研究機能などの立地・集積を図る。

⑥農地、緑地

- ・市街化区域内の農地については、農作物の生産地としての役割に加え、環境、景観及び防災の観点から、貴重なオープンスペースであるため、田園住居地域の指定や生産緑地制度等を活用し保全に努める。
- ・市街地に点在する樹林地は、水と緑のネットワークを構成する地域の貴重な自然的資源として保全に努める。

(2) 中核的な拠点などの形成・育成の方針

①中核的な拠点

- ・「中核的な拠点」では、大学や企業、研究機関などの連携により、業務、商業、産業機能の集積を促すとともに、豊かな自然環境や職と住の近接など、多摩ならではの魅力や価値の発信、多様なイノベーションの創出、多摩広域拠点域全体の活力の向上、多様なライフスタイルの実現等を支える都市機能の集積を図る。

②地域の拠点

- ・「地域の拠点」では、商業、医療・福祉などの生活に必要な都市機能や柔軟な働き方・暮らし方にも対応する都市機能の集積を図る。
- ・「枢要な地域の拠点」では、地域特性に応じた都市機能の集積を図る。

③生活の中心地

- ・「生活の中心地」では、飲食店や診療所などの生活に必要な都市機能の立地を促進する。

上記拠点等のほか、地域の特性を最大限に生かし、都内各所で際立った個性やポテンシャルを有する地域の育成を図る。

中核的な拠点、活力とにぎわいの拠点、地域の拠点においては、地域の個性やポテンシャルを最大限に発揮し、競い合いながら新たな価値を創造していくことができるよう、地区計画の活用や、都市開発諸制度等の活用による育成用途の適切な設定により、地域にふさわしい用途の導入や多様な機能集積を促進する。生活の中心地においては、低容積率の商業系用途地域の指定や地区計画などにより、必要な機能の集積を図る。

(3) 用途地域などに関する方針

用途地域などの見直しについては、原則、地区計画などにより目指すべき将来像を実現する上で必要となるまちづくりのルールを明確にした上で行う。あわせて、既成市街地の機能更新などを効果的かつ円滑に進めるため、都市計画事業などの進捗状況に応じ、適時適切に用途地域などを見直す。

その際、指定・変更は市町が定める「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」などに即して行うとともに、周辺の土地利用の状況や隣接する用途地域などの相互の關係に留意する。

- ・優先整備路線以外の未着手の都市計画道路の在り方の検討などの結果、都市計画道路廃止・幅員縮小・線形変更を行う場合は、沿道市街地の将来像や地域の実情を踏まえ、都市計画道路沿道の用途地域等の適切な見直しなどを行う。
- ・延焼遮断帯など、都市計画道路沿道を目指すべき街並みの早期形成を図るため、必要に応じて、用途地域の変更等について事業認可前から道路事業者や特定行政庁、都市計画決定権者等で連携を図り、早期の変更等を目指す。

(4) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

配置されたそれぞれの拠点の密度構成や主要な用途については、地域の特性や道路など都市基盤の整備状況を考慮の上、原則として、次のとおりとする。

- ・おおむねの密度構成については、中核的な拠点や地域の拠点などでは、地域特性に応じた機能の集積を図るため、中密度又は高密度とする。
- ・中核的な拠点や地域の拠点などの周辺の住宅地については、中密度又は高密度とし、その他の住宅地は地域の特性に応じて、低密度又は中密度とする。

注) ここでの密度の数値は、商業系市街地にあつては、おおむね、高密度とは容積率 500～800%、中密度とは容積率 300～400%、低密度とは容積率 200%以下、住宅・工業系市街地にあつては、おおむね、高密度とは容積率 300%、中密度とは容積率 150～200%、低密度とは容積率 100%以下を想定している。

(5) 市街地における良好な居住実現の方針

①居住機能の充実

- ・中核的な拠点や地域の拠点などでは、都市開発諸制度や市街地整備手法などを活用しながら、業務や商業、生活支援機能などと中高層住宅が複合した職住近接の市街地の形成を図る。
- ・市町村の立地適正化計画等を踏まえた取組と連携し、老朽化が進んでいる小規模な公的住宅の移転・集約を図る。

②良好な住宅市街地の形成

- ・東京都住宅マスタープランで示されている住宅市街地の整備の方向や住宅市街地の開発整備の方針などに即すとともに、区市町村のまちづくりの方針等に位置付けられる住宅・住宅市街地の更新・再生等を重点的に図るべき地域を考慮し、土地地区画整理事業、市街地再開発事業、住宅市街地総合整備事業、公営住宅建替事業などにより、良好な住宅市街地の形成を図る。
- ・良好な住環境の維持・向上を図るため、用途地域や高度地区、地区計画などの手法、街区再編まちづくり制度などを活用し、良好な街並みの形成や土地の有効利用による住宅供給や緑地の確保、道路の整備などを促進する。
- ・地元自治体による自主的なまちづくりの誘導や空き家の活用などにより、郊外住宅市街地などの活性化を図る。
- ・大規模住宅団地では、「多摩ニュータウン地域再生ガイドライン」などを踏まえ、団地の再生を図る。都は、団地を含む住宅市街地の再生検討に対し、広域的自治体としての調整や技術的支援を行う。
- ・公共住宅等の団地において、計画的な建替え、耐震化、バリアフリー化等への取組を推進し、安全・安心に暮らせる団地再生を促進する。
- ・多摩ニュータウンの都営住宅では、学校跡地等を活用し、老朽化した住宅を順次、

連鎖的に建て替えていく。創出用地については、南多摩尾根幹線の沿道で、商業・産業施設を誘導するなど、多摩イノベーション交流ゾーンの形成にも資する活用を図る。

- ・都営住宅の建替え等により創出した用地については、市町村と連携して子育て・高齢者施設等の公共公益施設の整備を促進するとともに、民間活用プロジェクトによる商業、医療、福祉等の生活支援機能が整った生活の中心地の形成、防災性を高める道路の整備、公園や緑地の整備による緑のネットワークの形成など、都の政策目的の実現や、地域経済の活性化、地域特性に応じたまちづくりなどに活用する。
- ・公社住宅の建替えにより創出した用地については、地域のまちづくりと連携しながら、子育て・高齢者施設の誘致や防災都市づくりに資する事業などへの活用、緑地・公園・道路の整備など、良好な住環境の形成と地域の防災機能の向上に資する活用を図る。
- ・狭小宅地化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度を積極的に定めていく。
- ・環境との共生を図るため、緑化率などを定める地区計画などを活用するとともに、省エネルギー、再生可能エネルギー、宅地内緑化、雨水浸透の促進など、環境に配慮した住宅の普及拡大を図る。

③良好な住宅ストックの形成

- ・安全性の向上や高齢化への対応を図るため、建築物の耐震改修の促進に関する法律などに基づき、建替えや大規模改修時の耐震改修などを促進するとともに、バリアフリー化や防犯機能も考慮した住宅の普及を図る。
- ・「東京マンション管理・再生促進計画」に基づきながら、マンションの適正な管理の促進と老朽マンション等の再生の促進に向けて総合的に施策を推進する。
- ・高経年マンションが多く存在する地域では、都市開発諸制度や街区再編まちづくり制度、マンション再生まちづくり制度、市街地整備手法などを効果的に活用し、周辺との共同化など、まちづくりと連携したマンションの建替え等を促進していくとともに、改修やマンション敷地売却と合わせ、マンションの状況に応じた適切な再生を促していく。
- ・世代を超えて住み継がれるよう、良質で長期使用が可能な住宅の建設を促進するとともに、高い省エネルギー性能及び再生可能エネルギーの高い利用率を有するなど、環境に配慮した質の高い住宅ストックの形成を図る。
- ・公社住宅については、高齢化への対応など社会的な要請に的確に応えていくため、「公社一般賃貸住宅のストック活用基本方針」に基づき、一般賃貸住宅全体を建替えや住戸改善などのストック再生により効果的に活用する。

(6) 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

①土地の高度利用に関する方針

- ・中核的な拠点や地域の拠点、生活の中心地などの駅周辺の業務・商業地においては、土地の合理的かつ健全な利用と都市機能の充実を図るため、都市開発諸制度や市街地整備手法の活用などにより、周辺との調和に配慮しながら、計画的な高度利用を促進する。
- ・都市開発諸制度や特別用途地区、特定用途誘導地区、地区計画等を活用し、ビジネスマッチングやインキュベーション施設、商業、医療・福祉等の多様な都市機能を誘導する。
- ・都市開発諸制度により、居住誘導区域外などのまとまった農地など骨格的なみどりの保全・創出を推進する。

②機能更新に関する方針

- ・良好な居住環境を備えた住宅地については、地域の実情に応じて地区計画などを活用し、土地利用の計画的な誘導と用途の混在を防止する。
- ・工場及び大規模施設跡地などの土地利用転換地については、地域活力の維持向上に資するよう、周辺の土地利用の現況及び動向、地区の特性などを踏まえながら、適正な市街地の確保に向けて、計画的な土地利用を図る。
- ・住工混在地区については、既存ストックを生かし、産業機能を強化するとともに、地区計画などを積極的に活用し、秩序を持った複合的な土地利用を図る。
- ・地区計画の活用により、斜線制限などの緩和と合わせて、魅力的な街並みやにぎわいを継承しながら機能更新を促進する。

(7) 市街化調整区域の土地利用の方針

①優良な農地との健全な調和に関する方針

- ・市街化調整区域内に残る優良な農地については、農林産物の生産供給の場として利用しつつ、貴重な緑の資源として良好な景観の維持・保全に努める。
- ・市街化調整区域の農地の状況を踏まえ、開発許可制度を活用して、市町村の上位計画と整合する農家レストランや直売所などの産業・観光振興に資する施設の立地を推進し、都市近郊の農業経営を安定化・強化させることにより、農地の保全を図っていく。

②自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

- ・豊かな自然や多様な地域資源を活用し、観光やスポーツ、農業・林業等の際立った特色を有する地域の形成を図る。
- ・良好な樹林地については、水源の涵(かん)養や生態系の維持・保全の観点などから重要な役割を果たすとともに都民が自然と触れ合い都市生活に安らぎと潤いを

もたらす貴重な財産として、また広域的なレクリエーション空間として維持・保全を図っていく。

③地域資源を生かしたみどり豊かな居住環境の保全に関する方針

- ・良好な営農環境と調和した既存集落などについては、地域資源を生かし、営農環境の保全や集落の生活環境の充実を図り、将来にわたってゆとりのあるみどり豊かな居住環境の維持・保全に努める。

④秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

- ・市街化調整区域については、市街地の無秩序な拡大を抑制するため、市街化区域及び市街化調整区域の設定方針などに基づき、計画的な整備が行われることが確実な土地の区域を除いて、原則として現状を維持していくこととする。
- ・計画的な市街地整備が行われることが確実な土地の区域については、農林漁業との十分な調整を行いながら周辺との調和に留意し、市街化区域への編入について検討する。
- ・営農環境との調和に配慮し、地域資源の活用や既存集落の生活環境の維持・保全を図る区域などにおいては、集約型の地域構造への再編の状況や市街化調整区域としての位置付けを踏まえて、都市的土地利用の計画的な保全・整備を図るため、必要に応じて地区計画の活用を検討する。

2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 交通施設の都市計画の決定の方針

①骨格的交通基盤の整備

○道路ネットワーク

- ・高速道路、骨格幹線道路及び補助幹線道路の整備を進め、経路選択の自由度の高い道路ネットワークを形成することで、平時・災害時共に移動の円滑化を図る。
- ・首都圏三環状道路の整備を促進するとともに、ミッシングリンクの解消や広域的な交流・連携を促す路線について検討を進める。
- ・骨格幹線道路を整備し、都内や隣接県を広域的に連絡する道路ネットワークの形成を進める。
- ・多摩地域の渋滞解消等に資する多摩南北道路に加え、利便性の向上により重点を置き、多摩東西道路の整備を推進する。
- ・骨格幹線道路を補完し地域レベルの交通を担う補助幹線道路を整備し、骨格幹線道路や鉄道駅を結ぶ道路ネットワークを形成する。
- ・必要な都市計画道路の整備を着実に進めるとともに、社会経済情勢や道路に対するニーズ、地域のまちづくりの変化等を踏まえ、都市計画道路の不断の見直しを行っていく。
- ・都市計画道路の整備に当たっては、必要に応じて、まちづくり手法（沿道街路整備事業等）を活用して整備を推進する。
- ・踏切を除去して道路ネットワークの形成を促進するとともに、交通渋滞や踏切事故、地域分断を解消し、地域の活性化などを図るため、「踏切対策基本方針」に基づき、連続立体交差事業などにより道路と鉄道との立体交差化を推進していく。
- ・道路ネットワークの形成により円滑な交通が実現する地域において、まちづくりや地域のニーズに応じ、自転車走行空間や駐輪場の整備による自転車の利用環境の充実や歩道整備等による歩行者空間の確保により、自転車や歩行者の快適な通行空間の充実を図る。
- ・多摩ニュータウンの再生にも資する広域的な道路ネットワークを担う南多摩尾根幹線や町田3・3・50号小山宮下線などを整備し、圏央道相模原インターチェンジやリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）へのアクセスを強化する。
- ・渋滞する交差点や、同一路線を長時間利用することが見込まれる路線において、立体交差化を推進すべき箇所を選定するなどの検討を推進する。

○公共交通ネットワーク

- ・通勤・通学時の混雑緩和、速達性の向上や、東京が目指す都市構造などの観点から、計画的に鉄軌道の整備を推進する。
- ・経済活動の活性化と国際競争力の強化を図るため、リニア中央新幹線の大阪までの早期開業を促進する。
- ・多摩都市モノレール延伸、中央線の複々線化などの各路線について、鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線から順次事業に着手する。

【答申において検討などを進めるべきとされた路線】

多摩都市モノレール（箱根ヶ崎方面、町田方面）

【その他の路線】

中央線の複々線化など

- ・駅及び交通広場を含めた駅周辺の一体的な整備により、駅における交通結節点の機能強化やバリアフリー化を推進し、公共交通ネットワークの充実を図る。
- ・鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの交通モードと最先端技術を組み合わせ、駅を中心とした誰もが移動しやすい交通環境の充実を図る。
- ・駅前広場の整備の促進等により鉄道駅間や駅と主要施設間のアクセスを強化する。
- ・交通結節点周辺において、地域のニーズに応じ公開空地等への自転車シェアリングのサイクルポート設置を促進する。
- ・自転車走行空間や駐輪場の整備などにより、自転車の利用環境を充実し、環境負荷低減や健康増進に寄与する自転車活用を推進する。
- ・リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）や横田基地などへのアクセスを整え、広域的な交流を促進するとともに、多摩地域のアクセス強化に資する多摩都市モノレール延伸の事業化に向けた取組を推進する。

○空港

- ・横田基地の周辺交通基盤の整備によりアクセス強化を図るとともに、横田基地の軍民共用化の実現に向けて、ビジネス航空を含めた民間航空利用のための日米協議を進展させるよう国に働き掛け、首都圏西部地域の航空利便性の向上を図る。

②拠点機能を支える交通サービスの実現

- ・都市開発諸制度等を活用し、地上・地下のバリアフリー化など円滑な歩行者ネットワークの整備を促進する。
- ・道路管理者や鉄道事業者、開発事業者など、関係者間での連携を強化し、駅やまちと一体となった段差のない地下道路等の整備を促進する。
- ・駅周辺に、子育て支援や防災、にぎわいなど、地域のニーズに応じた様々な機能

を導入する。

- ・利用者数が多く複数の出口を有する駅等において、エレベーターの複数ルート・乗換ルートの導入を促進する。
- ・高齢者や障害者をはじめとするあらゆる人の快適性を高める多機能トイレやエレベーター、ホームドアなどの設備については、全駅への導入を促進する。
- ・鉄道駅や観光地などにおける外国人のためのサイン案内など、ユニバーサルデザインの視点に立った交通施設の整備を促進する。
- ・中心市街地の活性化、環境負荷の低減、高齢化への対応などを図るため、地域交通として、既存公共交通との連携を図りながら、コミュニティバスの運行、バスレーンの設置、バス案内システムの充実などによりバス利用の利便性を高める。
- ・道路ネットワークの充実を図るとともに、BRT 等の新たな交通モードが導入できる環境を整え、拠点間の連携強化を促進する。
- ・連続立体交差事業を契機とした沿線まちづくりや駅の改良、駅前再開発などの様々な機会を捉え、計画的な駅前空間の整備を促進し、交通結節機能を強化する。
- ・連続立体交差事業で生み出された高架下等の空間を活用し、子育て支援、防災やにぎわいなど、様々な機能の導入を図る。
- ・多摩ニュータウンでは、充実した道路・交通ネットワークを最大限活用し、誰もが使いやすい交通体系を構築することにより、業務・商業などの立地を促進するとともに、居住者の生活利便性の向上を図る。

③物流ネットワークの形成

- ・圏央道等の高速道路のネットワークを活用することで、都県境を越えた人、モノの交流を活発化させ、様々な産業の立地に適した地域を形成する。
- ・圏央道等の周辺において、災害時の救援活動の円滑化等の複合的な機能を持つ広域的な物流拠点の整備を促進する。
- ・東京港等の物流拠点へのアクセス道路の整備や物流施設に直結するインターチェンジの整備促進等により、物流拠点へのアクセスを円滑化する。
- ・地域の活性化と良好なまちづくりの達成に向け、荷さばきスペースの設置や共同配送の実施など、自主的な地区物流効率化の取組を促進する。
- ・「東京都西南部の流通業務施設に関する整備方針」に基づき、関係市と連携しながら、東京及び首都圏の物流機能を支える、物流拠点の整備に向けた取組を進める。

(2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

①下水道

- ・「東京都豪雨対策基本方針（改定）」に基づき、流下施設（下水道管）や貯留施設（雨水調整池）など、時間 50 ミリの降雨に対応する下水道施設の整備により、流

域対策を含め、時間 60 ミリの降雨に対し、浸水被害を防止する。

- ・東京湾における富栄養化の一因である窒素やリンの排出量を削減し、良好な水環境を創出するため、水再生センターの高度処理・準高度処理施設などの整備を推進するとともに、電力使用量の削減に資する新たな技術の開発・導入を図る。
- ・「多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画」に基づき、施設の更新・高度処理・耐震性向上への対応が困難な単独処理区を流域下水道へ編入するなど、多摩川地域の水環境の向上と下水道事業運営の効率化を図る。

②河川

- ・「東京都豪雨対策基本方針（改定）」に基づき、対策強化流域においては、流下施設（河道等）や貯留施設（調節池）の整備により、流域対策を含め、多摩部では時間 65 ミリの降雨に対し、河川からの溢（いっ）水を防止する。また、一般の流域においては、流下施設（河道等）や貯留施設（調節池）の整備により、流域対策を含め、時間 60 ミリ降雨までは、河川からの溢（いっ）水を防止する。

（3）その他主要な都市施設などの都市計画の決定の方針

①廃棄物処理施設・リサイクル施設

- ・一般廃棄物の適正処理及び再資源化を促進し、施設を効率的・安定的に運営していくため、広域的な視点で適正に配置するとともに、清掃工場や不燃ごみ処理施設などの施設の整備・更新を計画的に進める。

②卸売市場

- ・卸売市場に求められる機能確保と時代の要請に応える取組を進めるため、周辺のまちづくりと調和を図りながら、首都圏の基幹市場と地域のニーズに対応する市場を適切に整備・更新していく。

③一団地の住宅施設

- ・一団地の住宅施設の都市計画が指定されている大規模な住宅団地においては、地域に必要な道路及び公園の整備や緑の保全など骨格的な事項を定めた上で、原則として一団地の住宅施設の都市計画を廃止し、周辺地区の状況も勘案した地区計画等への移行を促進する。

④地域冷暖房施設

- ・ごみや汚泥の焼却排熱、下水熱、コージェネレーション設備などを有効利用することにより、エネルギー利用の効率化と大気汚染防止など、都市環境の改善を図るため、必要な施設の整備を進める。

⑤その他の都市施設

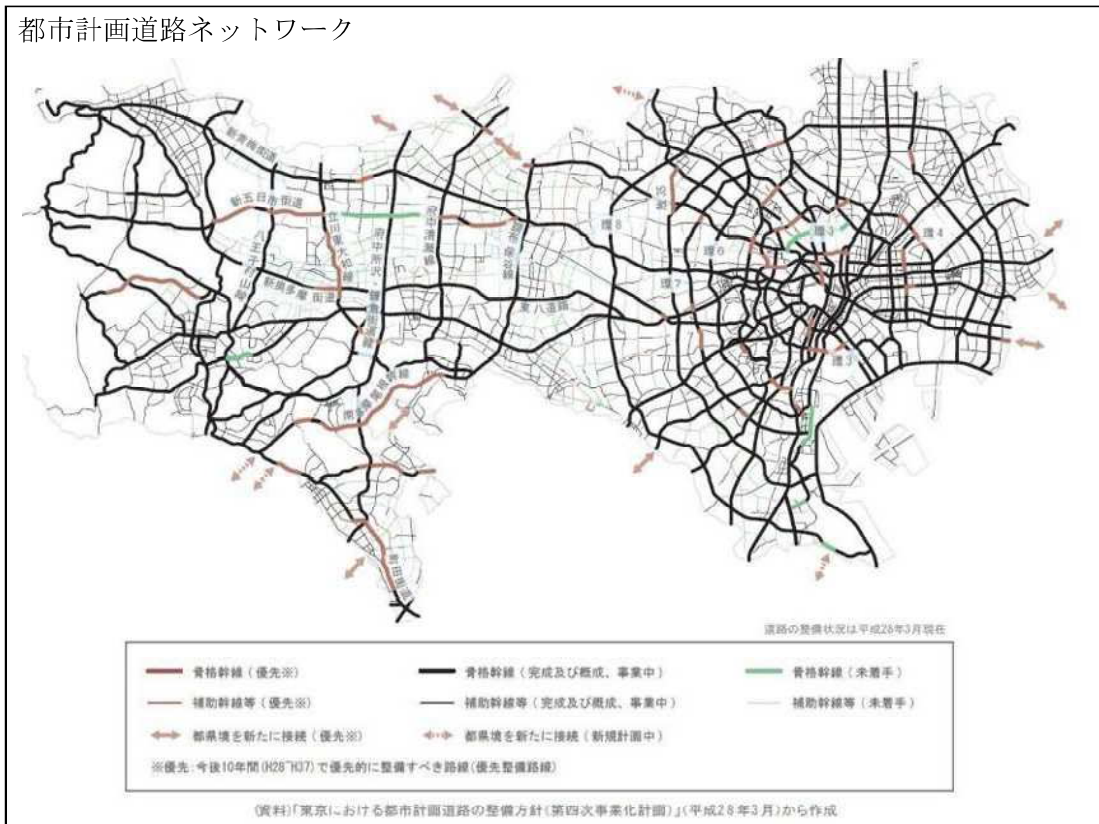
- ・不足傾向にある火葬場などの都市施設については、地域の特性に配慮しながら整備を検討する。

⑥その他

- ・老朽化した物流施設が多く立地するエリアで、物流機能の高度化や大規模化などのニーズに対応する計画的・一体的な機能更新に向けた取組を進める。
- ・開発に併せて地区が共用できる荷さばきスペースの確保を評価・誘導する仕組みの検討や、地域の特性やニーズに応じた荷さばき駐車施設の適正な台数や配置の検討など、地区物流の効率化に向けた取組を進める。

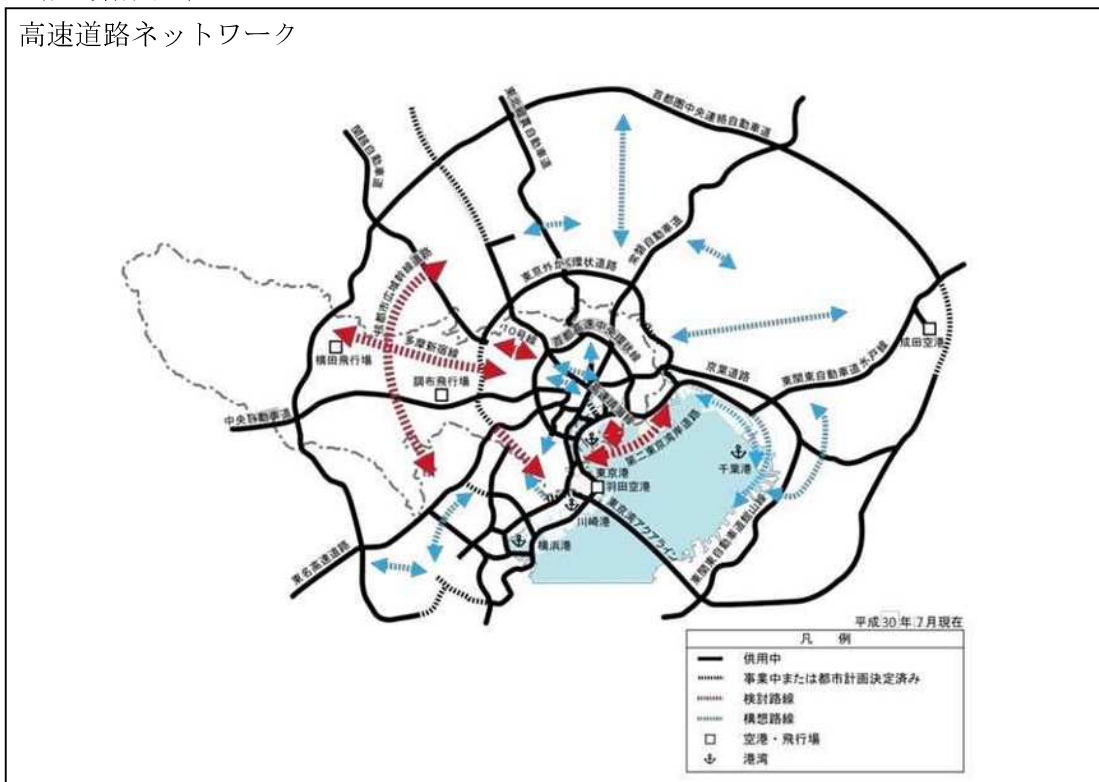
(参考附図-7)

都市計画道路ネットワーク

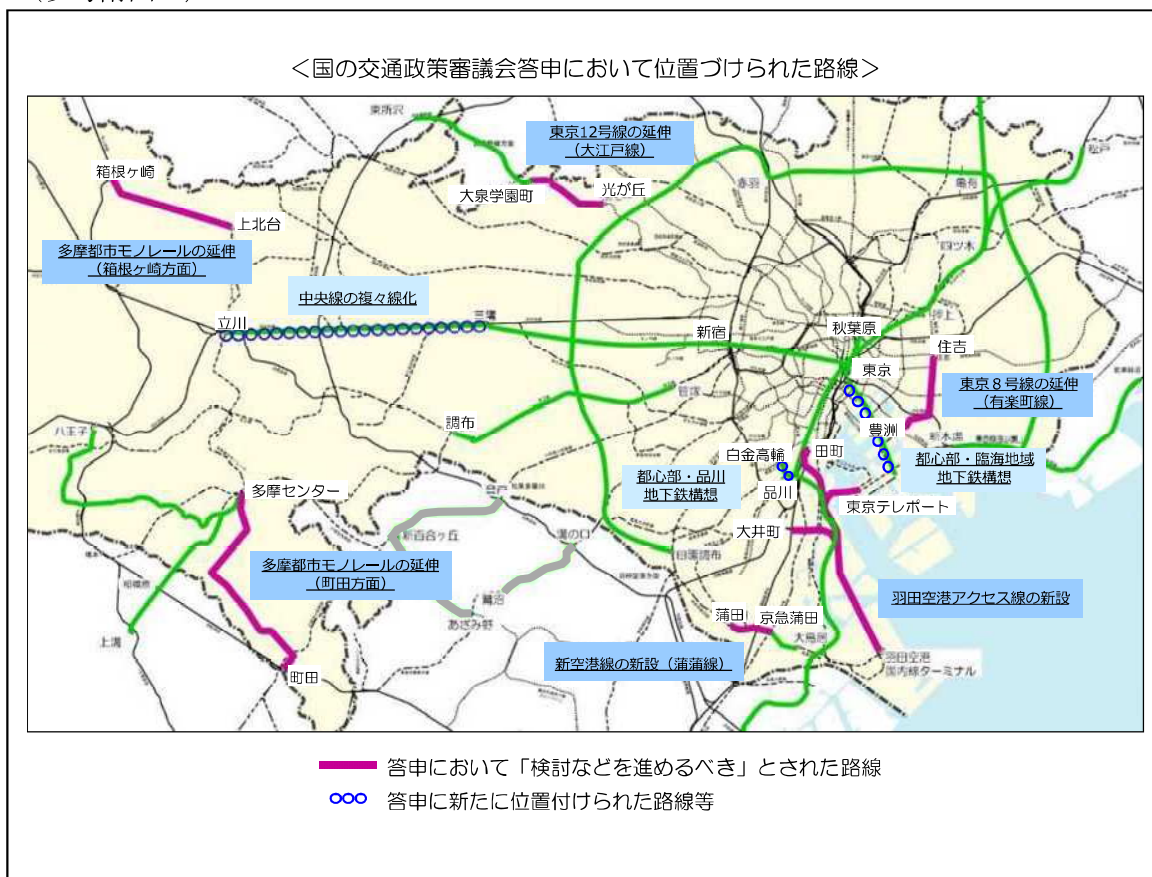


(参考附図-8)

高速道路ネットワーク



(参考附图-9)



3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 市街地開発事業の決定の方針

① 拠点の整備

- ・ 中核的な拠点においては、都市機能の更新を通じて、地域特性に応じた機能の集積を図るため、市街地開発事業などによる複合開発を推進し、魅力とにぎわいのある拠点として整備する。
- ・ 枢要な地域の拠点、地域の拠点及び生活の中心地においては、土地区画整理事業や市街地再開発事業などを地区特性に応じて積極的に活用し、居住、商業、文化、生活サービスなどの機能を備えた拠点として育成するとともに、交通広場などの交通結節機能の強化を図る。
- ・ 地区計画などを活用し、まちの魅力や地域の防災性を高めるとともに、地域の特性を生かした美しい街並みや良好な住環境を誘導する。また、地域住民や企業などが主体となったエリアマネジメントの普及・促進を図るとともに、エリアマネジメントに取り組む地区間の連携を促進する。
- ・ 市街地開発事業などによる拠点的地域の整備を行う際には、地域の特性を踏まえ、車中心から人中心の空間へと転換し、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を促進する。

② 安全な市街地の整備

- ・ 鉄道駅周辺や主要な街道周辺で行われる市街地再開発事業などにおいては、地域の実情に応じて、広場空間、避難施設や備蓄機能などを備えた防災上の拠点整備を図る。
- ・ 道路などの公共施設が未整備な地域においては、地域の実情に合わせて土地区画整理事業、住宅市街地総合整備事業、地区計画などを活用し、公共施設の整備・改善を図りながら、良好な住環境の市街地を形成する。