

第1章 地域特性と社会状況

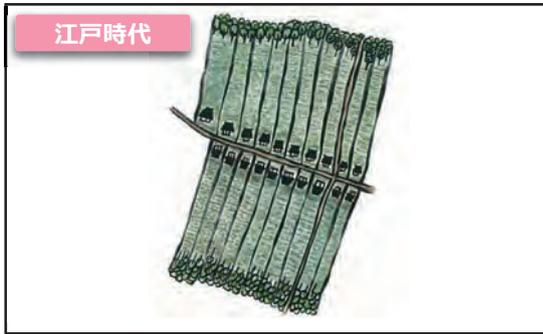
1 市の歴史とまちづくりの取組み

I 部

1 章

地域特性と社会状況

(1) 歴史



市の市街地を形成する骨格の多くは、江戸時代に五日市街道の街道筋にできた集落により形成された短冊形地割です。現在の街区や街路の形状からも見て取ることができます。また、江戸時代の初期には、多摩の清流を江戸に運ぶために玉川上水が市内を通りました。



甲武鉄道（現在のJR中央線）が開通し、現在の武蔵境駅である境停車場が開設され、その後吉祥寺停車場も開設されました。大正時代の関東大震災をきっかけに移住者が増え、市街化が急速に進みました。この頃に成蹊学園が転入し、境浄水場がつけられました。



JR中央線に三鷹駅が開設され、京王井の頭線も開通するなど、市の東部を中心として都市化が進行しました。また、中島飛行機武蔵野製作所が開設され、西久保地区などには軍需産業が立地していきました。一方、市の西部の大部分は農地でした。



終戦後に市制を施行し、かつての短冊形地割の名残をとどめながら、農地の宅地化とともに、急速に都市化が進行し、現NTT武蔵野研究開発センターが転入しました。また、吉祥寺駅周辺の強制疎開地跡にはヤマ市が誕生し、小規模の店舗が軒を連ね、現在もハーモニカ横丁にはその名残が見られます。



都市化の進展とともに大規模なマンションが急増し、日照問題などが発生しました。そのため、全国に先駆けて中高層マンションの建築を規制する要綱を定め良好な環境の保全への取組みを始めました。中島飛行機武蔵製作所の跡地には、市役所や都立武蔵野中央公園などの公共施設や公団住宅・都営住宅が整備されました。また、吉祥寺駅周辺では市街地の骨格となる都市計画道路*を整備し、現在の街区の基礎になっています。

現在は、3駅周辺で様々な機能集積が進む一方、住宅地では緑豊かな住環境が保全されています。吉祥寺駅周辺では、大規模商業店舗が生み出す回遊性と小規模店舗が生み出す界索性*がまちのにぎわいを創出しています。三鷹駅周辺では、事業所が集積する一方、総合設計制度*による超高層マンションが建設されるなど、住む人と働く人に利用されるまちになっています。武蔵境駅周辺では、鉄道の連続立体交差事業*により、南北一体のまちづくりが進みました。鉄道の高架下には、西側に向かって商業施設と歩行者空間が連なり、駅間の新たなまちづくりが展開されています。

- 1 市の歴史と取組み
- 2 市の都市構造に
- 3 市をとりまく
- 4 都市構造の動向
- 5 都市計画における視点

(2)まちづくりの取組み

武蔵野市のコミュニティと市民施設

昭和46年に、「第一期長期計画」が市民・議員・職員参加の武蔵野市方式*により策定され、市独自のコミュニティ構想*が掲げられました。コミュニティを市民生活の基礎単位と位置付け、市民による自主的・自発的なコミュニティづくりを目指しています。

市民施設については、これまで、全市レベル、駅勢圏レベル、コミュニティレベルの各々の生活空間に必要な施設を計画的に配置する三層構造の考え方を基本に整備してきました。昭和40年から50年代には学校施設の鉄筋化、昭和55年頃から市庁舎改築や武蔵野クリーンセンター*の建設など、自治体による基礎的サービスを提供する施設から進め、並行してコミュニティや生涯学習などに資する施設を整備してきました。

市のまちづくりの基礎

本市では、昭和初期からの急激な人口増加や市民ニーズに対応するため、急速なインフラ整備が進み

ました。下水道については、昭和26年に多摩地区で初めて都市計画決定を行い整備に着手しました。道路については、昭和20年代から都市計画道路をはじめ市道についても整備を進めました。

昭和40年代は、マンションなどの中高層建築物が建設されるようになり、日照問題や電波障害、風害等の問題が生じるようになりました。市は、昭和46年に「宅地開発等に関する指導要綱」を制定し、インフラ整備に伴う市の財政負担の軽減や、マンション建設をめぐる周辺住民との様々なトラブルの解決など、住環境を守る取組みを進めてきました。

昭和50年代には、市街地の成熟化が進むとともに、吉祥寺駅を中心として商業・業務施設*やレジャー・文化・情報等の機能集積が進みました。平成初期には、駅周辺の放置自転車がまちづくりの大きな課題であったため、駅周辺への自転車駐車場の整備や放置自転車対策が強化され、駅周辺の景観が向上しました。交通空白・不便地域を解消するため、平成7年にコミュニティバス*(ムーバス*)を導入しました。現在では、市民の気軽で安全な交通手段となっています。また、まちづくりと一体となった、

きめ細かな住宅施策を推進するため、平成 8 年から特定行政庁として建築行政を開始しました。

その後、吉祥寺駅周辺では恒常化する路上荷さばきが交通渋滞や歩行環境悪化の要因の 1 つとなっていたため、物流対策として全国的にも先進的な取り組みである共同集配送システム^{*}の構築(吉祥寺方式)に取り組みました。その結果、商業地域内に進入する搬入車両の抑制が進み、放置自転車対策との相乗効果により、セントラルエリアを中心に“歩行者優先のまちづくり”が進みました。また、踏切による交通渋滞の解消や輸送力の強化を目的とした鉄道連続立体交差事業は、平成 18 年に西武多摩川線、平成 22 年に J R 中央線(三鷹駅から立川駅間)が完了し、その後の駅舎や側道の整備により、武蔵境駅周辺の南北一体のまちづくりが進みました。

近年では、過去に整備したインフラや公共施設の更新時期を迎えています。昭和 59 年に稼働を開始した武蔵野グリーンセンターは、地域に開かれたごみ処理施設として平成 28 年に更新が完了しました。あわせて、環境に関する総合的なネットワークの拠点施設としてむさしのエコ re ゾートを開館し、環境啓発に取り組んでいます。



武蔵野グリーンセンター

現在も本市の特徴となっている緑豊かな都市の構築は、本市のまちづくりの基軸です。この「緑」は自然環境や生態系保全の観点に留まらず、環境対策や延焼遮断、安らぎの場、景観形成等の多機能な観点を含めた概念です。昭和 48 年には、全国に先駆けて「武蔵野市民緑の憲章」を制定し、「緑は市民の共有財産」を理念に掲げています。現在もこの精神は受け継がれており、緑は本市の良好な住環境の形成になくてはならないものとなっています。昭和から平成にかけて、仙川のリメイクや市民と行政の協働により玉川上水や千川上水に清流が復活するなど、水辺と緑が調和する憩いの空間の基礎が築かれました。三鷹駅や武蔵境駅の駅前広場では、守り育ててきた街路樹等が豊かに育ち、空が開けた空

間と相まって落ち着いた雰囲気作り出されています。これらの緑豊かな環境を次の世代の子どもたちに残していくため、平成 31 年に緑の基本計画を改定しました。



市立市民の森公園

武蔵野市都市マスタープラン策定とまちづくり条例の制定

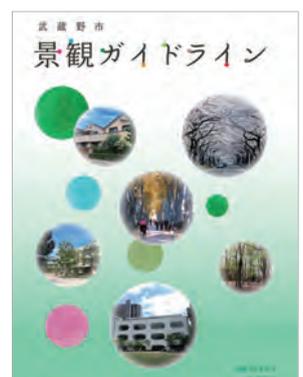
平成 4 年に都市計画法が改正され、都市計画の総合的なプランとして「市町村の都市計画に関する基本的な方針(都市計画マスタープラン)」が位置付けられたことを受け、平成 12 年に武蔵野市都市マスタープランを策定しました。平成 16 年には、プランに基づく施策として、敷地面積の最低限度^{*}を導入し、平成 20 年には宅地開発等に関する指導要綱による行政指導のあり方を見直し、まちづくりにおける住民参加の仕組みや開発事業^{*}の調整の仕組みを定めたまちづくり条例を制定しました。



まちづくり条例ガイド

武蔵野市都市計画マスタープラン 2011 への改定と景観・高さ規制等

都市マスタープランの策定から 10 年が経過した平成 23 年には、旧プランの基本的な内容を踏襲しつつ、景観法の制定や大規模な敷地の土地利用変更への対応、高さ制限^{*}の必要性などを踏まえ武蔵野市都市



景観ガイドライン

計画マスタープラン 2011 に改定しました。改定を受け、平成 26 年に建築物の高さ制限や特別用途地区*を都市計画決定しました。平成 29 年には景観ガイドラインを策定し、まちづくり条例に景観協議を位置付けるなど、魅力あるまちづくりに取り組んでいます。

(3)市の特性

社会経済情勢など本市を取り巻く状況は変化しつつありますが、本市の特性は基本的に大きく変わっていません。

住宅都市

用途地域*は、市域の約 84%に住居系用途地域を指定しており、住宅都市としての土地利用構成が明確になっています。「見た目」の緑の割合を示す緑視率*は、「緑が多い」と感じる 25%以上の地点が多く、緑豊かな住宅地として高く評価されています。



緑豊かでゆとりある低層住宅地

成熟都市

昭和 40 年頃までに市のほぼ全域が市街化されたため、大規模な開発を要するエリアがなく、都市の基本形態はほぼ完成されています。全国的にみて



整備された都市基盤

も人口密度は高く、都市基盤の整備もある程度進んでおり、成熟した市街地が形成されている都市です。今後は、現在の都市基盤や市街地を大きく作り替えるのではなく、状況の変化にあわせて市民・事業者等や市などの連携により、現在のストック*を生かして、その質的成熟を高めていくことが求められています。

多機能な生活・交流都市

生活基盤としての商業地エリアに百貨店などが進出した吉祥寺駅周辺は、広域的な集客力を持つ商業集積地であり、商業、金融、飲食、レジャー、文化、情報、地域医療、福祉等の生活密着型の多様な機能をあわせ持つ、市内外の多くの人々が交流する都市です。このような個性的な店舗や文化活動は、三鷹駅や武蔵境駅の周辺にも見られます。



吉祥寺の商業集積地

産業・業務都市

市内には事業者の本社や研究所が立地しており、駅周辺の商業地域を中心として、生産性の高い活動が展開されています。本市の人口の 1/3 に相当する約 4 万 7 千人が、隣接区市や多摩地域から市内の業務施設に通勤しており、市内外に住む多くの人々の働く場となるとともに、平日のまちのにぎわいに繋がっています。



三鷹駅周辺の業務地

1
市の歴史と
まちづくりの
取り組み

2
市の都市構造
に関する状況

3
市をとりまく
社会状況

4
都市構造の
動向に関する

5
都市計画
改定における
視点

文教都市

総合大学をはじめとした教育施設が存在しています。また、文化施設の武蔵野市民文化会館や吉祥寺シアター、吉祥寺美術館、3 駅圏ごとに配置された武蔵野公会堂等のホール、図書館などが充実しています。多様な文化人や学者が活動していることから、文教都市としての性格を有しているといえます。



成蹊大学

3つの地域性

吉祥寺駅を中心とする「吉祥寺地域」は、市域にとどまらない広範な商圈を持つ活発な商業地域と閑静な住宅地が共存しています。

三鷹駅を中心とする「中央地域」は、総合体育館や市民文化会館をはじめとした文化・スポーツ施設や市役所をはじめとする行政機関、オフィス機能が集積しています。

武蔵境駅を中心とする「武蔵境地域」は、農地や雑木林が残された自然豊かな住環境となっています。また、武蔵野プレイスは図書館機能を中心に、市民活動や交流の拠点となっています。



武蔵野プレイス

(4)これからのまちづくり

「まちづくり」の概念は、時代の変遷により広がりを見せながら発展しており、多義的な言葉となっています。

「まちづくり」は、①地域環境（自然環境、インフラ・都市空間、街並みや景観等）、②地域社会（日常的なふれあい、コミュニティ、伝統的な祭り、イベント等）、③地域経済（農林水産業、製造業、地場産業、流通、金融等）の3つの要素から捉えられ、これらが有機的に連動している状態が理想とされています。行政が施工・管理する都市基盤は、「まちづくり」の3つの要素の一部に過ぎません。つまり、「まちづくり」は行政だけでなく、市民をはじめ事業者や大学など様々な主体が分野を越えて横断的に関わる必要があると言えます。

例えば、行政が法令や技術基準に基づき行う事業は、高い安全性や効率性、衛生面を備える一方、中立性、公平性の観点から画一的なものになりがちです。しかし、まちの課題は地域ごとに多様化・複雑化しており、画一的な方法では解決できない課題も増えています。

今後は、様々なまちの課題の解決を図るため、分野横断的な課題については行政の所管を越えて取り組むとともに、様々な主体による活動を支援し、地域課題を共有、共感する機会の創出を目指します。

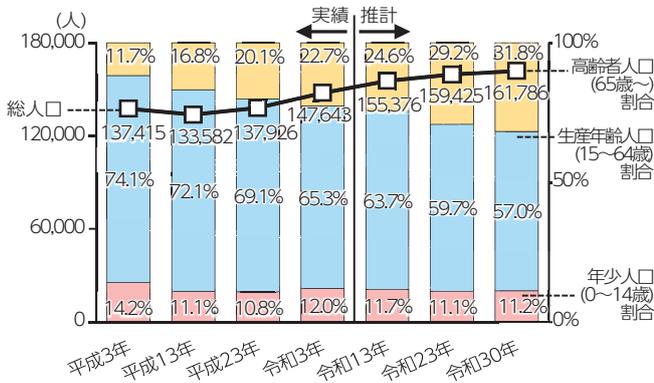
2 市の都市構造に関わる状況

(1)人口

令和3年1月1日現在における本市の総人口は147,643人、世帯数は77,854世帯で、総人口・世帯数はともに増加傾向です。年齢別の推移をみると、高齢者人口の割合が年々上昇しています。また、令和3年1月時点では、多摩地域で最も人口密度が高くなっています。

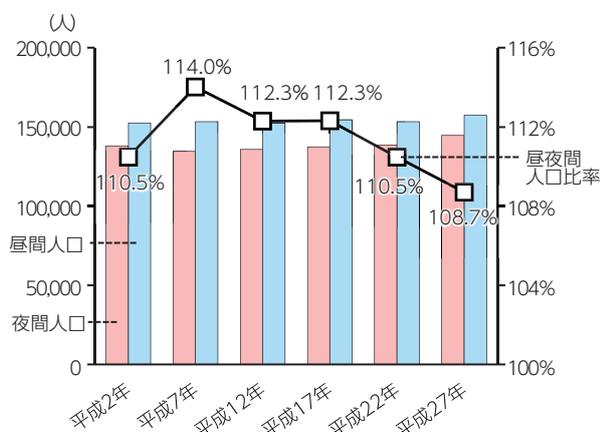
全国的には人口減少が始まっており、東京都も令和7年にピークを迎えると推計されていますが、市の将来人口は、若年層が多く転入し市内にとどまっていることから、おおむね30年間は微増し続ける

《 過去及び将来の人口の推移 》



出典：武蔵野市人口統計資料及び外国人登録国籍別人員調査表（各年1月時点）、武蔵野市の将来人口推計（平成30年）を基に作成（注：年齢区分の割合は日本人人口のみ、総人口は外国人人口を含む）

《 昼夜間人口の推移 》



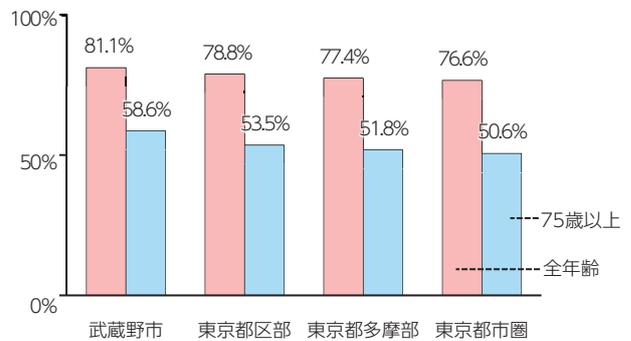
出典：国勢調査を基に作成

見通しです。年齢別の推移は、高齢者人口が年々上昇する一方、生産年齢人口は令和12年をピークに減少すると見込まれています。

昼間人口は、夜間人口を上回っており、他の区市からの通勤・通学者が多い状況です。通勤行動の推移を見ると、多摩部からの通勤者が最も多く、近年は区部とのつながりも強まっています。

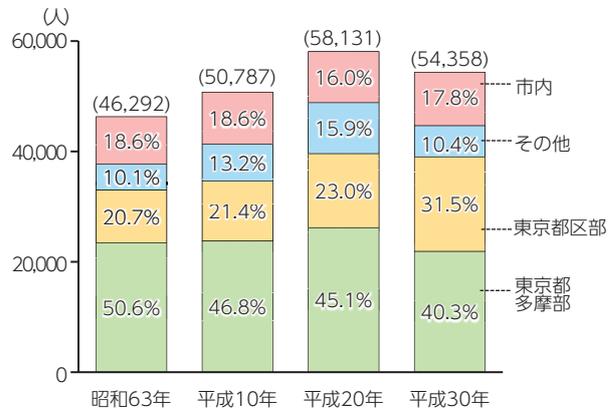
また、外出率は減少傾向ですが周辺の自治体と比較すると高く、特に75歳以上の高齢者の外出や、私事目的*等の外出行動が多い特徴があり、いわゆるアクティブシニア*が多く暮らしています。

《 周辺自治体との年齢別外出率（平成30年）の比較 》



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

《 市内へ通勤する人の居住地割合 》



出典：東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

1 市の歴史と取り組み

2 市の都市構造に関する状況

3 社会状況をとりまく

4 国都・市構造の動向に関する

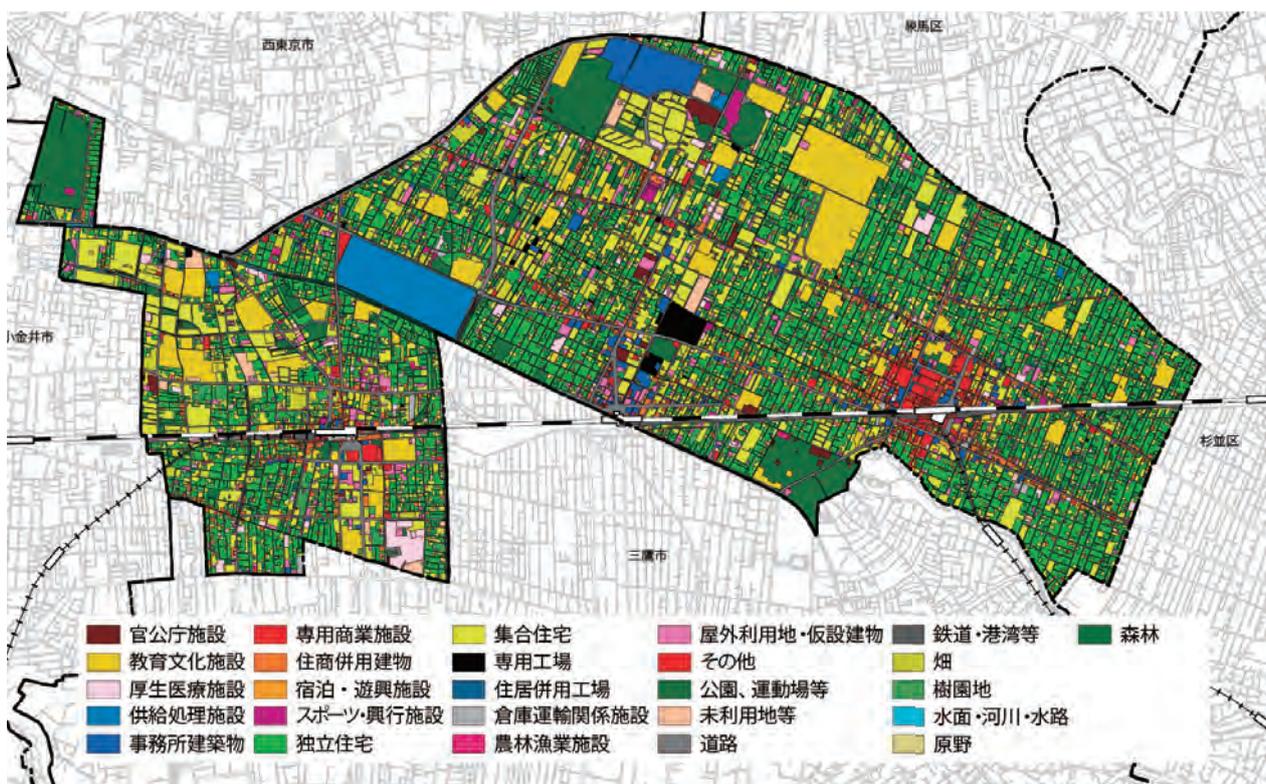
5 都市計画における視点

(2) 土地利用

建物棟数は、独立住宅や集合住宅*が約8割を占めています。また、空家率は低く、市全体で良好な住宅地が形成されています。低層住居専用地域が約5割を占めていますが、建て方別世帯人員の推移をみると約7割が集合住宅に居住しており、年々増加傾向にあります。商業系用途は3駅周辺にコンパクトに立地しており、特に吉祥寺駅周辺には活力のあ

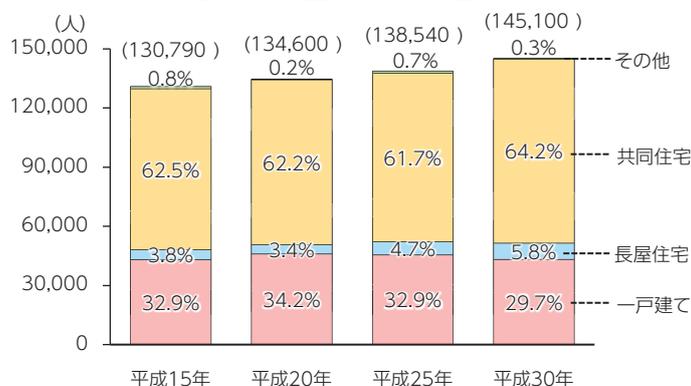
る商業地が形成されています。業務系用途は3駅周辺の他、市北部を中心に立地しています。用途地域に沿って計画的な土地利用が図られており、住宅系と商業系、業務系の土地利用が、狭小で高密な市域内にあっても明確に分離され、住みやすく、買い物がしやすく、働きやすい都市環境が実現しています。しかしながら、近年では、駅周辺の商業地域に住宅が建設され、土地利用の混合が進んでいます。

〈 土地利用現況 〉



出典：都市計画基礎調査（平成29年）を基に作成

〈 建て方別世帯人員の推移 〉



出典：住宅土地統計調査を基に作成

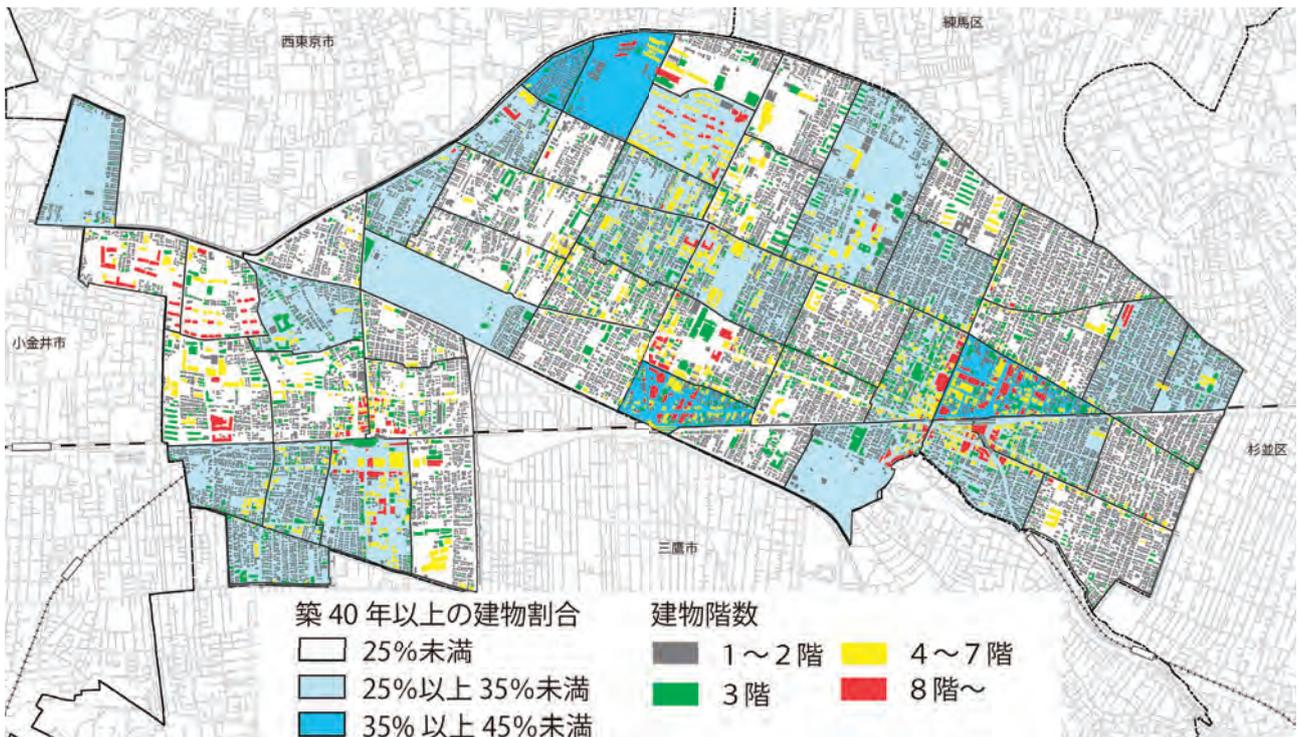
(3) 建物

低層の建物を中心とした良好な住宅地が形成されていますが、容積率の大きい駅周辺や幹線道路※沿道では建物棟数が増加する中で中層化が進行しています。また、3 駅周辺で比較的築年数が経過した商業・業務施設、住宅等の建物が多く立地しています。地域別では、駅周辺に建築年代の古い建物が多く分布し、八幡町 4 丁目には同時期に開発された

戸建ての住宅地が一斉に高経年化しています。公共施設等についても、令和 10 年代に更新時期を迎える施設が多く、計画的に整備・更新する必要があります。

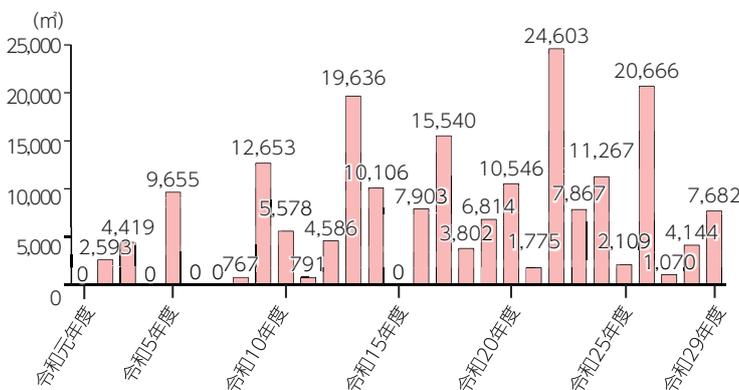
駅周辺や幹線道路沿いの建物は更新の際には規模の大きな建物へ建て替わることが予想され、大規模なマンションが立地する場合には学校施設などの機能不足が懸念されます。

《 町丁目別の建物高経年化率と建物階数 》



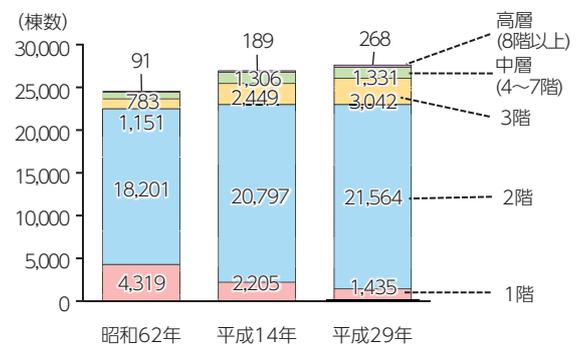
出典：武蔵野市地域生活環境指標（平成 30 年度版）・都市計画基礎調査（平成 29 年）を基に作成

《 更新時期（築後 60 年目）を迎える公共施設の床面積 》



出典：武蔵野市 第六期長期計画（令和 2 年）

《 建物階数別棟数の推移 》



出典：都市計画基礎調査を基に作成

1 市の歴史と取り組み

2 市の都市構造に関する状況

3 社会状況をとりまく

4 国・都・市の都市構造の動向に関する

5 都市計画における視点

(4) 道路・交通

地域公共交通は、駅を中心に鉄道と路線バス等との交通手段間の乗継ぎがしやすいネットワークが形成されています。徒歩や自転車の他、鉄道・路線バスの利用が多く、自動車の分担率*は減少傾向にあります。

道路については、市内の都市計画道路の整備率（令和3年3月末時点）は約62%で、現道幅員8

m以上の概成道路*を合わせると約81%であり、自動車交通を処理する道路ネットワークが形成されています。一方で、駅周辺では歩行者数に見合った歩行空間が確保されていないため、歩行環境・滞留環境の向上が求められています。

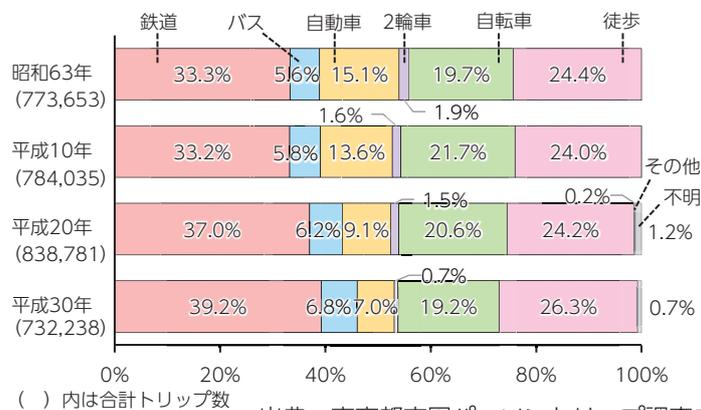
市道及び都道の幅員については、近隣自治体を結ぶ道路はおおむね13m以上の幅員となっています。私道を含めると4m未満の狭あい道路*が多く存在します。

《 地域公共交通の状況 》



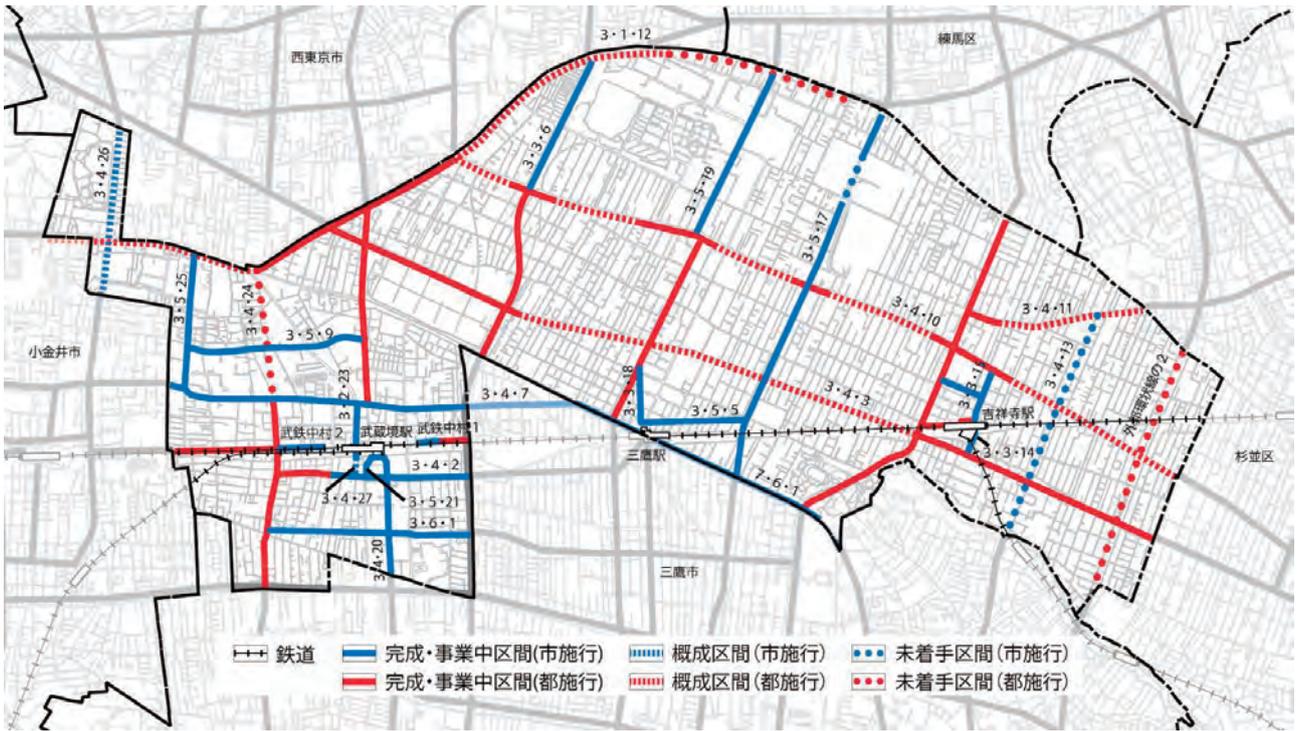
出典：武蔵野市地域生活環境指標（平成30年度版）

《 交通分担率の推移 》



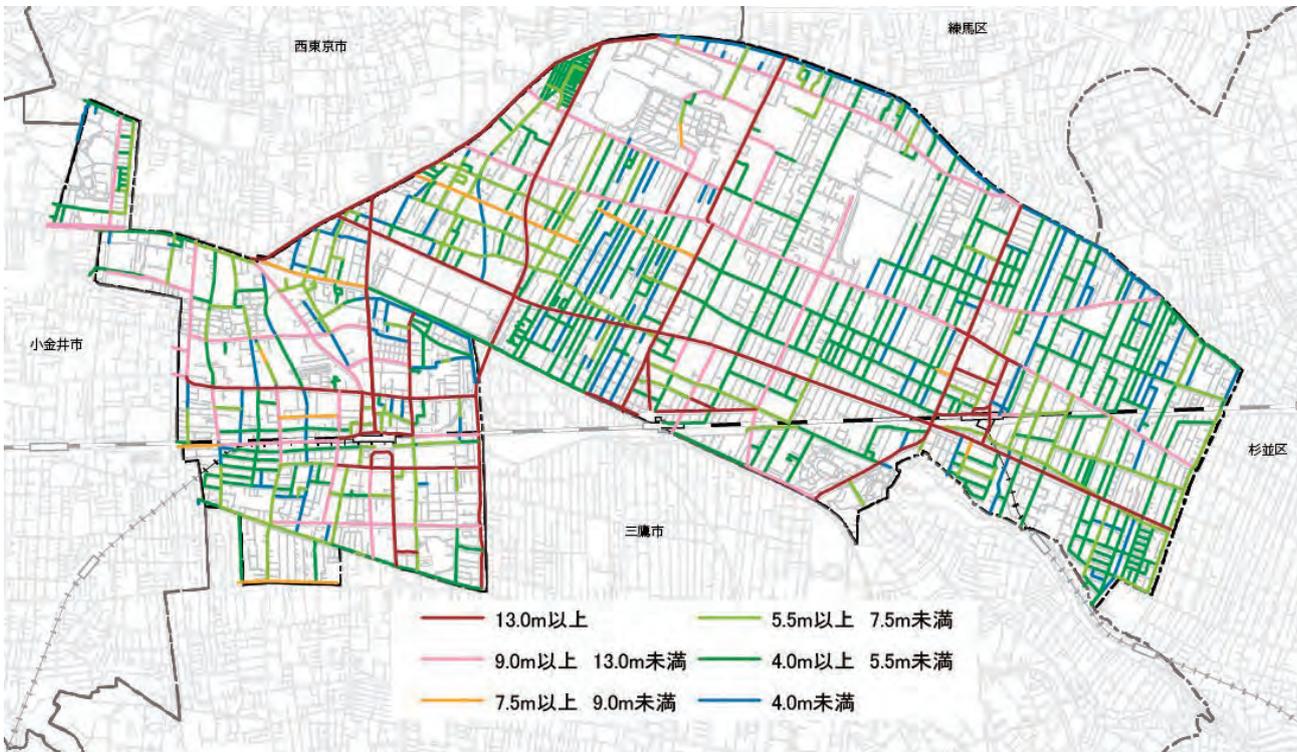
出典：東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

《 都市計画道路の整備状況 》



注：3・4・2都施行区間は、第三次まちづくり・まちづくりパートナー事業に基づき市が事業主体になっています。

《 道路幅員の状況（都道及び市道） 》



出典：武蔵野市地域生活環境指標（平成30年度版）

1 市の歴史と
まちづくりの
取り組み

2 市の都市構造に
関わる状況

3 社会状況を
とりまく

4 都市構造の
動向

5 都市計画
改定における
視点

(5) 緑・水・環境

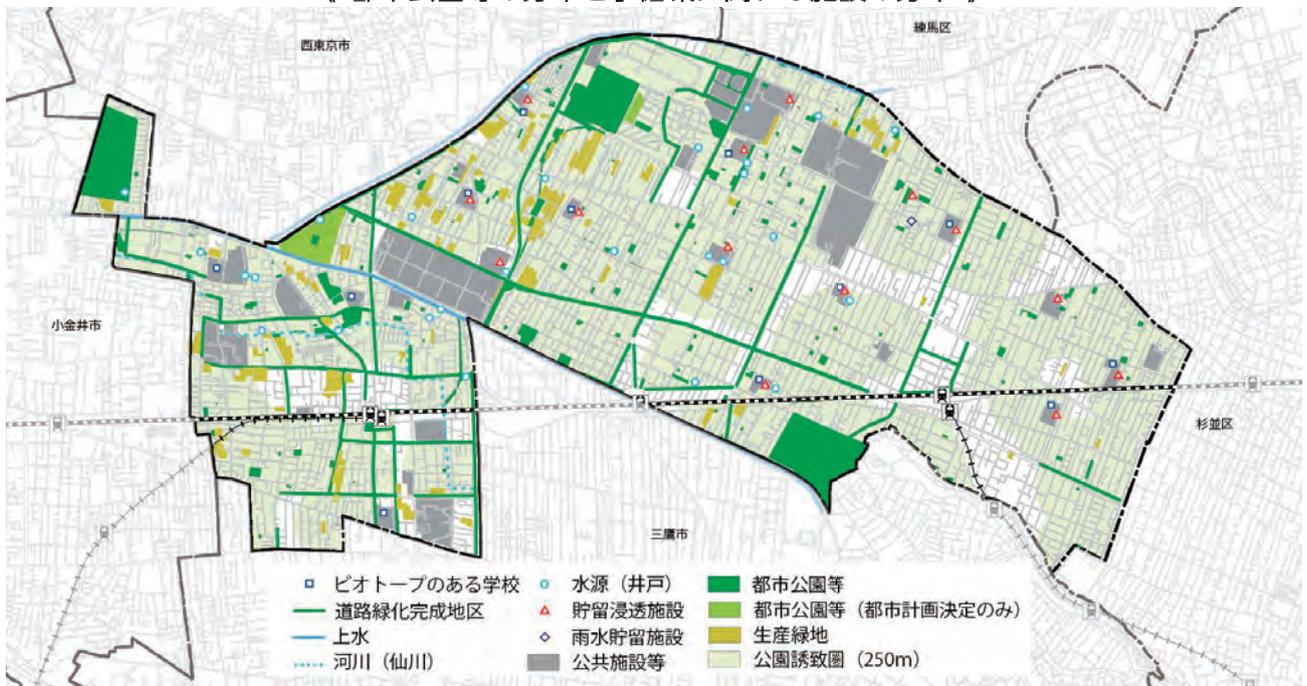
農地や屋敷林、雑木林等の緑が残されており、市立公園や都立井の頭恩賜公園などのまとまった緑が玉川上水・千川上水などの水辺空間や街路樹、緑道等で結ばれ、都市空間に豊かなうるおいをもたらしています。さらに、住宅地の花と緑、公開空地*の植栽など身近な緑が存在し、これらの要素が住みたいまちとして高く評価されている要因の一つと考えられます。

しかし、比較的大きな敷地の分割に伴う屋敷林の減少や、相続発生等による農地の宅地化が進み、民有地の緑被地は減少傾向にあります。令和4年には

生産緑地の買取申出*が可能となることから、更なる宅地化が懸念されましたが、9割以上の生産緑地*は、特定生産緑地*の指定を受け、行為制限が延長される見込みです。都市公園等はバランスよく配置されていますが、駅周辺では公園空白地域も存在しています。

市の上水道の多くは、恵まれた地下水を生かし、市内27カ所の深井戸水源から取水しています。下水道については昭和62年に普及率100%を達成しています。また、武蔵野クリーンセンターではごみを燃やした熱を利用して、周辺公共施設に電気等を供給しています。

《 都市公園等の分布と水循環に関わる施設の分布 》

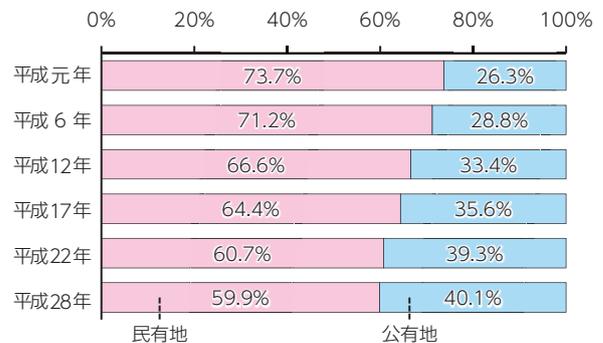


出典：武蔵野市地域生活環境指標（平成30年度版）・都市計画基礎調査（平成29年）を基に作成

《 緑被地面積の経年変化 》



《 緑被地面積の民有地と公有地の割合の推移 》



出典：武蔵野市地域生活環境指標（平成30年度版）を基に作成

(6) 景観

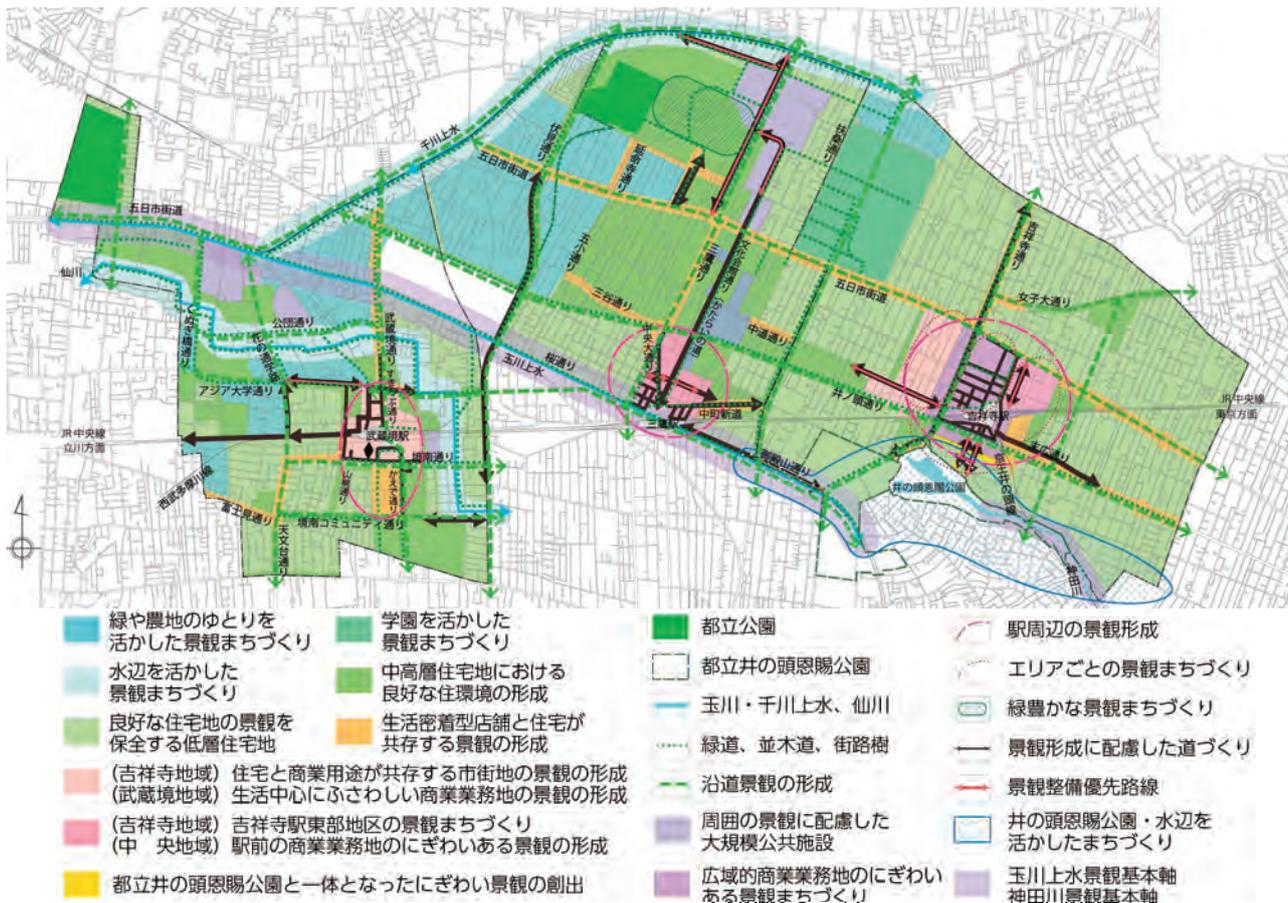
本市は、緑豊かで閑静な住宅地や、昔ながらの農地や屋敷林、雑木林、にぎわいを感じさせる商業・業務地など多様な景観が各所に形成されています。

良好な景観まちづくりを進めるため、景観ガイドラインを策定し、平成 29 年 7 月からまちづくり条例を活用した運用を開始しました。協議する物件ごとに景観専門員による景観検討会議を開催し、専門的知識や現場感覚をとりいれながら効果的に協議・誘導を行っています。また、景観まちづくりに

関する講座やワークショップ、情報発信により、市民主体の景観まちづくりについて普及啓発を行っています。

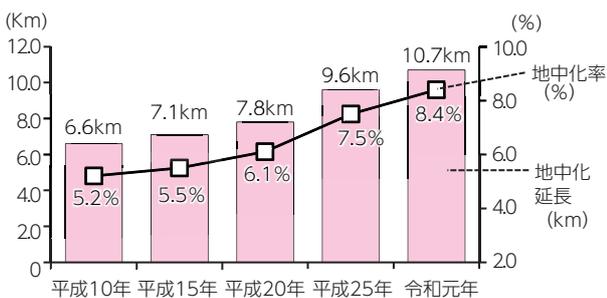
道路については、景観・歩行・安全安心の向上を目的に、平成 22 年に武蔵野市景観整備路線事業計画を策定し、計画的に電線類の地中化を推進してきました。電線類の地中化に合わせて、色彩やデザイン等の景観面に配慮した舗装や街路灯等の整備を進め、空を遮るものがない開放的で美しい道路景観を目指しています。

〈 景観まちづくりの取組み状況 〉



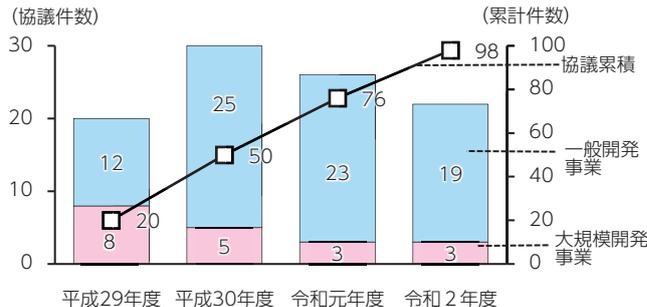
出典：武蔵野市景観整備路線事業計画（第 2 次）（平成 28 年）、武蔵野市景観ガイドライン（平成 29 年）を基に作成

〈 市道における電線類地中化の状況 〉



出典：電線類地中化路線集計補正（令和 2 年度）を基に作成

〈 景観誘導基準による景観協議の推移 〉



出典：武蔵野市まちづくり条例に基づく協議実績を基に作成

1 市の歴史との取組み

2 市の都市構造に関する状況

3 社会状況をとりまく

4 国・都・市の構造に関する動き

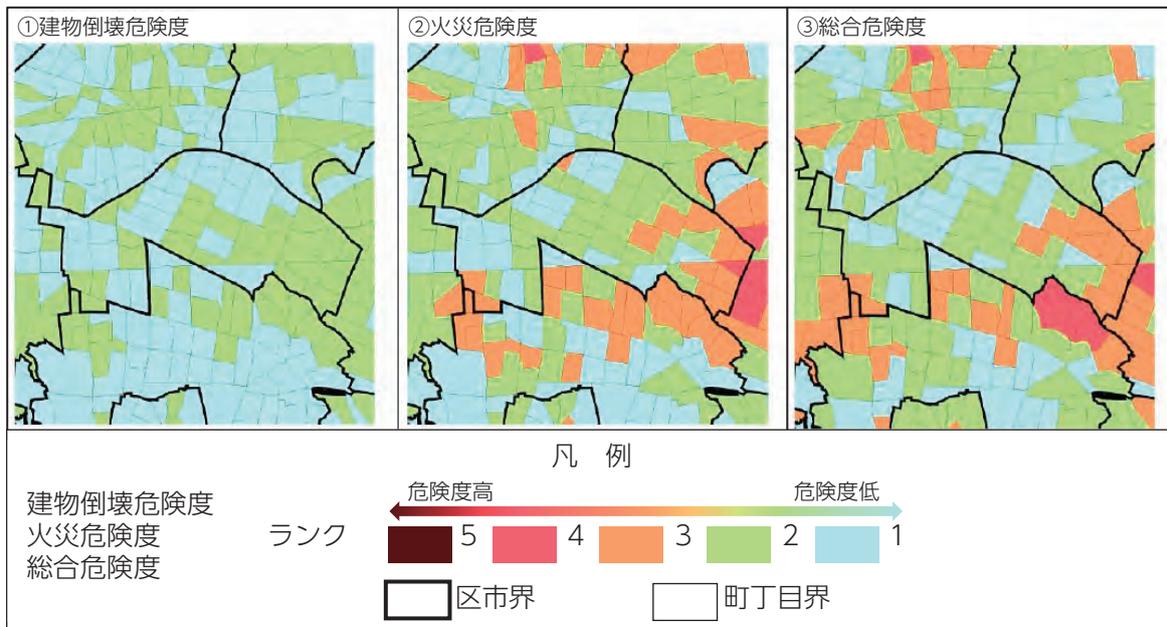
5 都市計画における視点

(7) 災害リスク

平成 30 年に東京都が公表した地震に関する地域危険度測定調査（第 8 回）によれば、本市は安定した地盤に位置し、建物倒壊危険度の高い地区はありませんが、火災危険度の高い地区が市の東側にあ

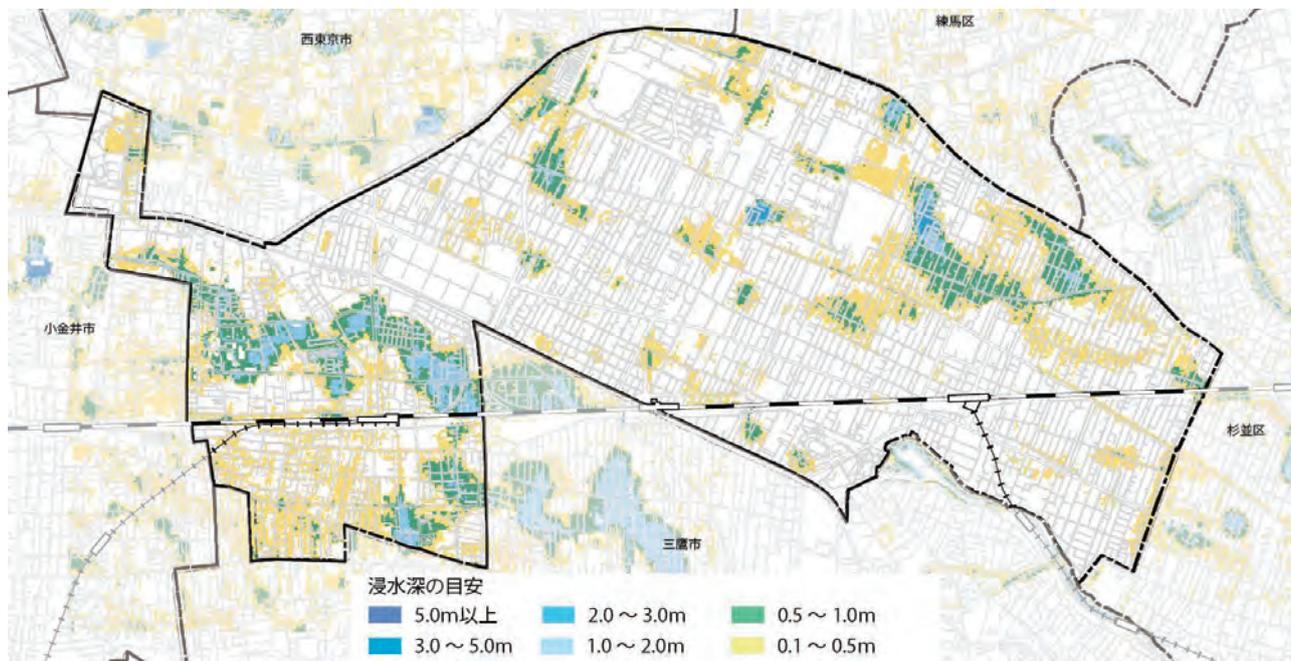
ります。また、土砂災害等の危険はありませんが、東京都が実施したシミュレーションでは、大雨が降った場合に想定される浸水予想区域が市内に点在しており、仙川沿いや吉祥寺北町の一部では最大 2.0 から 3.0m の浸水が想定されています。

《 震災発生時の危険度分布 》



出典：東京都地域危険度調査（平成 30 年）

《 浸水予想区域の分布 》



・対象とした降雨
想定最大規模の降雨
総雨量 690mm、
時間最大雨量 153mm

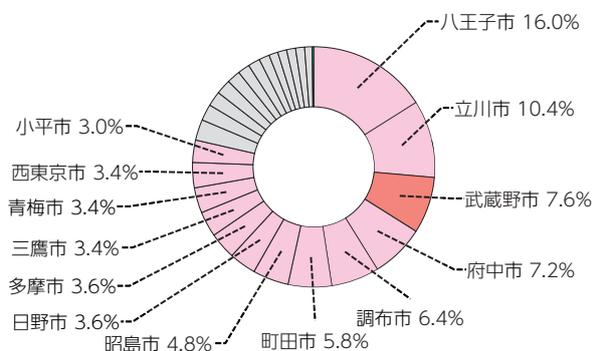
・神田川流域浸水予想区域図(平成 30 年 12 月改訂)、石神井川及び白子川流域浸水予想区域図(令和元年 5 月改訂)、野川、仙川、入間川、谷沢川及び丸子川流域浸水予想区域図(令和元年 6 月改訂)を武蔵野市に関してまとめたもの

出典：武蔵野市浸水ハザードマップ（令和 2 年）

(8) 産業

本市の産業別従業者数・事業所数を見ると、「卸売・小売業」「宿泊業・飲食サービス業」「サービス業」が約6割を占めており、第3次産業が中心の産業構造となっています。また、三鷹駅や吉祥寺駅周辺を中心として、多摩地域でも有数の大規模事業者の本社が立地しており、情報・通信関連や製造、外食、アニメ・コンテンツ関連産業など様々な分野で生産性の高い事業が展開されています。多摩地区における経常利益上位500の企業を自治体ごとに

《多摩地区経常利益 TOP500 社数分布》



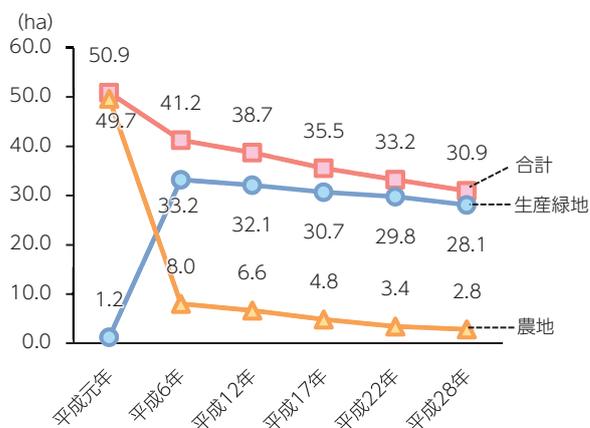
出典：TSR 情報 2021 西東京版年賀特集号を基に作成

見ると、八王子市、立川市に次ぎ3番目に多く、狭小な市域にも関わらず活力のある企業が集積しています。

商業については、小売業が買い物客を引き付ける総合的な指標である小売吸引力指数*が1.42と1を超えており、市内の小売業が周辺地域から買い物客を引き付ける力を有しています。一方で、EC*市場台頭の影響もあり、各駅周辺で事業所数、年間商品販売額、売り場面積とも減少傾向にあります。

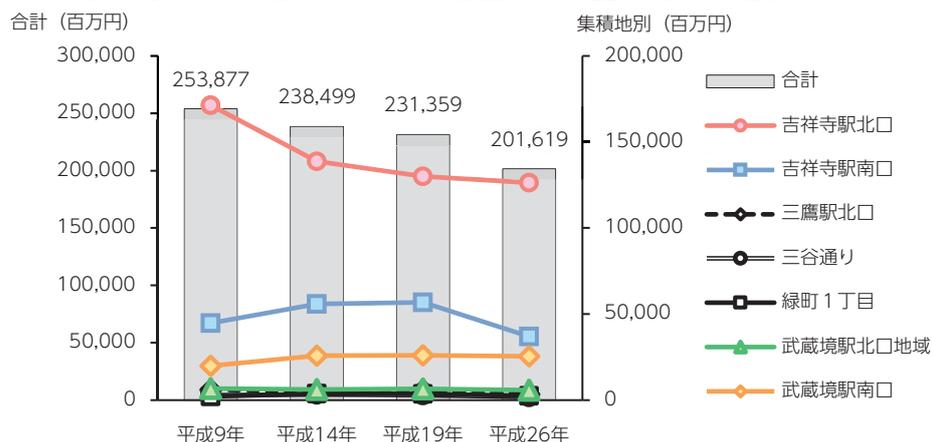
農業については、農地面積・農家戸数とも減少傾向にあり、農業従事者の高齢化が進んでいます。

《農地・生産緑地面積の推移》



出典：武蔵野市地域生活環境指標（平成30年度版）

《小売業（立地環境特性格集計）商業集積地区年間商品販売額の推移》



出典：商業統計調査を基に作成

1 市の歴史と取り組み

2 市の都市構造に

3 社会状況を

4 都市構造の動向

5 都市計画における視点

3 市をとりまく社会状況

I 部

1 章

(1) 頻発する災害と

地球環境問題の深刻化

東日本大震災などの大規模な地震や、地球温暖化・気候変動によって大型化した台風や局地的大雨による風水害など、大きな被害をもたらす災害が頻発しており、防災まちづくりへの関心が高まっています。

大規模な自然災害に際し迅速に復旧・復興が行えるよう、国は国土強靱化基本計画（平成 30 年 12 月改定）を策定し、強さとしなやかさを持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築に向け、ソフトとハード両面からの取組みが進められています。

また、地球温暖化やそれに伴う気候変動が深刻さを増す中で、令和 2 年 10 月に国は 2050 年までにカーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言しました。このことを受けて、温暖化を抑制する「緩和策」をより一層推進するとともに、温暖化の中を豊かに生きていくための「適応策」もあわせて取り組むことが求められています。

(2) 人生 100 年時代*の到来

日本の総人口は平成 20（2008）年をピークに減少に転じており、今後も年々減少すると見込まれています。東京都においても、令和 7（2025）年の 1,398 万人をピークに減少に転じ、2040 年代には、約 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者になる見込みです。

また、平均寿命は長くなり、人生 100 年時代が到来しつつあります。100 歳までの長い人生を充実させるためには、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す。

人口減少による労働力不足が懸念されており、労働生産性の向上とともに、今後は高齢者や障害者、外国人など誰もが働きやすい環境の整備が求められています。

(3) 高度情報技術の進展

ICT*の普及・進化により、テレワーク*など場所や時間にとらわれない柔軟な働き方の推進や、個人等が保有する場所・モノ・スキル等の遊休資産を、インターネットを介してシェアするシェアリング

エコノミーなどの新しい経済の動き、EC市場の台頭など、ライフスタイルが変化しています。

また、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、これまで提唱してきた Society 5.0 を国内外の情勢変化を踏まえ具体化させる必要があるとし、目指すべき未来社会の姿を「直面する脅威や先の見えない不確実な状況に対し、持続可能性と強靱性を備え、国民の安全と安心を確保するとともに、一人ひとりが多様な幸せ（well-being）を実現できる社会」とまとめています。

まちづくりの分野では、人口・インフラ・エネルギーなど他分野にわたる都市の課題解決に対して ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、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。

さらに、国が策定した未来投資戦略 2018（平成 30 年 6 月）では、次世代モビリティシステムの構築の中で、自動運転による様々な社会課題の解決を目指しており、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を 1 つのサービスとして捉え、途切れなくつなぐ新たな「移動」の概念である MaaS*等の取組みを掲げています。

(4) 持続可能な開発目標(SDGs*)

平成 27 年 9 月の国連サミットにおいて、国連加盟国が令和 12 年までに達成を目指す持続可能な開発目標（SDGs）が採択されました。

SDGs は、持続可能な世界を実現するための 17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っており、ユニバーサル（普遍的）なものであることから、日本も積極的に取り組んでいます。

国が策定した SDGs アクションプラン 2021(令和 2 年 12 月)では、重点事項として、①感染症対策と次なる危機への備え、②よりよい復興に向けたビジネスとイノベーションを通じた成長戦略、③SDGs を原動力とした地方創生、経済と環境の好循環の創出、④一人ひとりの可能性の発揮と絆の強化を通じた行動の加速、に取り組むこととしています。

(5)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、10年前の前回調査から約13%減少しています。また、外出率が調査開始以来最も低くなった他、業務と私事目的の移動も減少に転じるなど、様々な移動行動に縮小傾向が見られています。

これらの傾向は、全ての年齢階層・性別で見られ、通信環境やデジタル技術の発達・普及によって買い物や働き方などが変化したり、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ます。「新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏（東京都市圏交通計画協議会 令和3年3月）」においても、自動運転技術やシェアリングサービスが普及し、高齢者の外出が促進されることや、リモートワークの拡大により自宅周辺での買物や私事活動時間が増えることなどが予想されています。ライフスタイルの変化に伴い人々の活動の場も多様化してくると考えられ、対応できる都市づくりが求められます。

(6)コロナ禍がもたらした社会変化

過去20年足らずの間にSARS、MERS、COVID-19と3回のウイルス感染症の大きな流行がありました。令和3年現在、COVID-19は未だに終息の目途が見えません。今後も警戒が必要であるという認識が世の中に浸透し、このことは少なからず都市構造に不可逆的な変化をもたらすと考えられています。

コロナ禍を契機とした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*へのニーズの高まり、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、多様な人材の交流によるイノベーションの創出など、都市の持つ集積のメリットを最大化する一方で、交通混雑や環境の悪化、感染症の拡大などのデメリットを最小化する新しいまちづくりが必要です。職住近接への対応や地元生活圏の形成、総合的な交通戦略やウォークアブル*な空間とオープンスペースの柔軟な活用、ビッグデータ**や

リアルタイムデータなどの情報技術の活用、複合災害への対応等を踏まえた防災まちづくりが求められています。

また、訪日外国人数及び旅行消費額は令和元年に過去最高を更新しましたが、コロナ禍によりインバウンドをはじめとする国内消費が大幅に減少し、経済面にも甚大な影響が生じています。一方で、社会の変化を契機と捉え、労働集約型の業態からの転換や都心から郊外への本社機能の移転、シェアビジネスの萌芽も見られます。これらの新たな需要に対して柔軟に対応できる都市づくりが求められています。

1
市の歴史と
まちづくりの
取り組み

2
市の都市構造
に関する状況

3
社会を取りまく
状況

4
都市構造の
動向に関する
都市計画

5
都市計画
における視点

4 都市構造に関わる国・都の動向

I 部

1 章

地域特性と社会状況

(1) 社会資本の高経年化と適切な維持管理

日本のインフラストックは、高度成長期以降に集中的に整備されたものが多く、今後、建設から 50 年以上経過したインフラが加速度的に増えていくと見込まれます。

そこで、長期的な視点を持って、更新・統廃合・長寿命化等を計画的に行うことにより、財政負担を軽減・平準化するとともに、公共施設等の最適な配置が求められます。

また、全国で PPP*手法の導入など民間活力の活用が進められています。行政と民間が共通価値を構築して、地域の将来像に向けてそれぞれが行うべきことを分担する協働の取り組みが展開されています。

(2) 新たな交通環境、都市再生

新たな交通環境として、東京と大阪を約 1 時間で結ぶリニア中央新幹線は、令和 9 年に東京-名古屋間、令和 19 年には東京-大阪間の開業を目指して整備が進められています。また、市内を通る東京外かく環状道路の整備が進められ、市の周辺では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検討が深度化されています。

特別区ではさらなる国際競争力の強化に向けて都市再生が活発化しており、渋谷駅周辺では渋谷スクランブルスクエアをはじめとした 9 つの再開発プロジェクトが進められています。近隣地域に目を向けると、下北沢駅周辺では小田急線の地下化に伴う上部空間の利用が進められています。また、立川駅周辺では国営昭和記念公園の自然と調和した商業施設が開業しており、駅周辺の都市機能の更新に合わせ、緑の創出や既存の自然環境を生かした拠点の整備が進められています。

(3) 成熟都市への転換

人口減少社会の到来により、拡散した市街地をコンパクト化して都市の持続性を確保するため、平成 26 年に都市再生特別措置法が改正され、居住と都市機能の立地誘導を進める立地適正化計画*制度が創設されました。また、都市機能を身近に享受できる一体的な公共交通アクセス環境を確保し、持続

可能な移動手段の確保・充実を図るため、地域公共交通計画に基づく支援制度が創設され、コンパクトなまちづくり(コンパクト・プラス・ネットワーク)が進められています。

道路などの公有地と沿道民有地など空間を一体的なオープンスペースとして捉え、居心地が良く歩きたくなるまち(ウォークアブルシティ)へ改変していく取り組みが進められています。柔軟な道路占用を認める歩行者利便増進道路制度や、都市再生整備計画に基づき公共空間を活用できる規制緩和制度、公共空間・市有地を有効活用してにぎわいを創出する協定制度が創設されました。地域の価値や魅力を向上するため、こうした制度を活用し、市民や事業者等が主体的に地域経営(エリアマネジメント*)を行う事例が増えています。

官民連携のまちづくりを推進する制度として、まちづくり団体に公的な位置付けを与えることで公的支援を可能にする都市再生推進法人制度*が創設されました。

(4) 緑とオープンスペースの多機能性の再認識と都市の特性に応じた活用

平成 27 年に策定された国土形成計画(全国計画)では、自然環境が有する多様な機能(生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等)を社会資本整備や土地利用に積極的に活用するグリーンインフラ*の取り組みを推進していくことが示されました。

平成 28 年には、都市農業振興基本計画において、都市農地の位置付けがこれまでの「宅地化すべきもの」から都市に「あるべきもの」とされ、平成 29 年には農業と調和した良好な住環境を保護するための田園住居地域*制度が創設されました。また、特定生産緑地制度の創設、生産緑地地区の面積要件の緩和を可能とする法改正等が行われました。

平成 28 年に示された社会資本整備審議会の「新たな時代の都市マネジメントに対応した都市公園等のあり方検討会」最終とりまとめにおいて、今後の都市公園等のあり方として、ストック効果の向上、官民連携の加速、都市公園等の一層柔軟な活用など、まちの魅力・価値の向上に向けた方針が示されました。公募設置管理制度(Park-PFI)*が新設され、事業者等がカフェなどの収益施設を建設し、その収

益を活用して公園整備をあわせて行うなど、既存の空間に新たな価値を見出す都市公園の柔軟な管理・運営が可能となりました。

(5)東京が目指す都市構造

都市づくりのブランドデザイン（東京都 平成29年9月）及び都市計画区域マスタープラン（東京都 令和3年3月）では、東京が目指すべき都市

構造として、広域的なレベルでは「交流・連携・挑戦の都市構造の実現」、地域的なレベルでは「集約型の地域構造への再編」を目指すとともに、「拠点ネットワークの強化とみどりの充実」を進めることが位置付けられています。これらを踏まえ、広域的な視点からは周辺区市との連携が、地域的な視点からは3駅周辺への多様な都市機能の集積が求められています。

《 東京が目指す都市構造 》

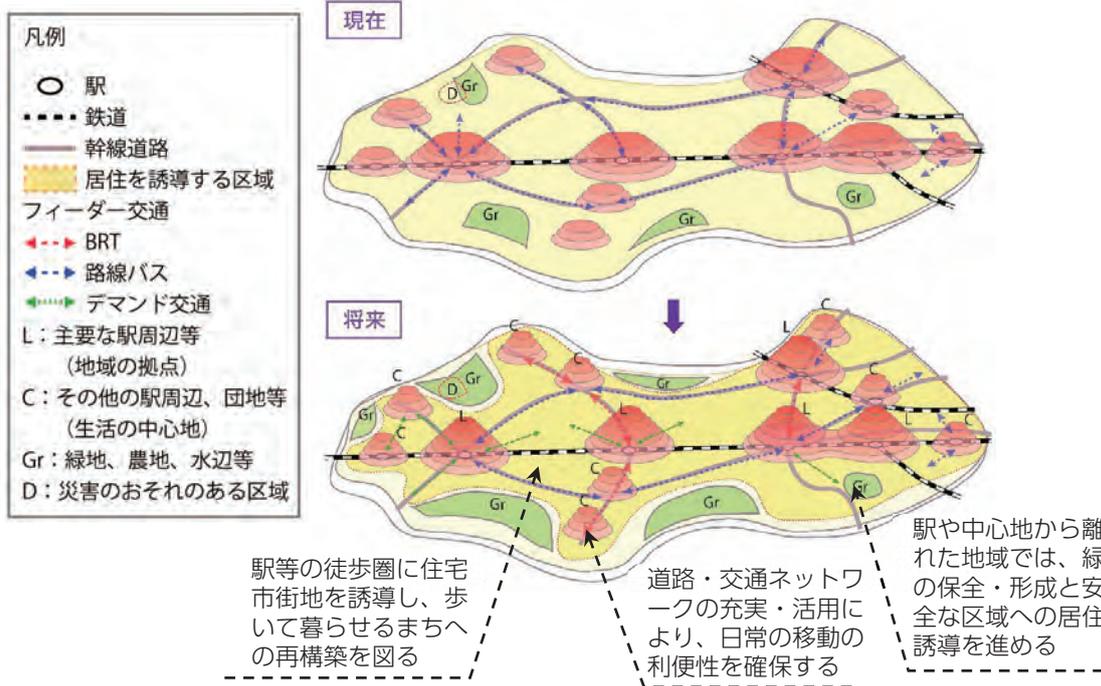
交流・連携・挑戦の都市構造の実現

広域的には、概成する環状メガロポリス構造をさらに進化させ、「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現を目指す。人・モノ・情報の自由自在な移動と交流を確保し、イノベーションの源泉となる「挑戦の場」の創出につなげていく。

集約型の地域構造への再編

人口密度の動向、公共交通サービスの集積状況、高齢化の進展状況等を踏まえ、集約型の地域構造への再編に向けて取組みを推進する。再編の中で、主要な駅周辺や身近な中心地に様々な都市機能の再編・集約を進め、機能的でにぎわいのある拠点を育成する（枢要な地域の拠点：吉祥寺、武蔵境、三鷹）。

《 集約型の地域構造のイメージ 》



拠点ネットワークの強化とみどりの充実

拠点の位置付けを再編するとともに、地域の個性やポテンシャルを最大限に発揮し、各地域が競い合

いながら新たな価値を創造していくなど、地域の特性に応じた拠点等の育成を適切に進めていく。

厚みとつながりのあるみどりの充実とともに、みどりの量的な底上げと質の向上を推進する。

出典：都市計画区域マスタープラン（東京都 令和3年）

1 市の歴史と取り組み

2 市の都市構造に

3 市をとりまく社会状況

4 国・都・市の都市構造の動向

5 改定マスタープランにおける視点

5 都市計画マスタープラン改定における視点

I 部

1 章

地域特性と社会状況

前述の「市の都市構造に関わる状況」「市をとりまく社会状況」「都市構造に関わる国・都の動向」を踏まえ、改定における視点を以下に示します。

(1) 改定のポイント

[1] 改定の基本的なプロセス

これまでのまちづくりは、地域課題を解決するために道路や上・下水道などの都市基盤整備や住宅開発への規制・誘導等、行政が中心となって取り組んできました。しかし、近年は地域が主体となって地域の魅力や、にぎわいを創出するようなまちづくり活動が各地で取り組まれています。今後は、行政が広く公平に取り組むまちづくりだけではなく、地域が主体となった多様なまちづくり活動の役割がますます大きくなると考えられます。

武蔵野市都市計画マスタープラン 2021 では、市民・事業者等と市が共有するまちの将来像を描き、それぞれの役割分担と連携のもとでまちづくりや都市基盤整備を進めていくものとします。そのため、まず市民参加でまちの未来像を自由に描き、そのうえで、都市の課題や求められているものなども考慮しながら、まちの将来像を描きます。

[2] 目指すべき生活像の継承と変化する社会状況への対応

平成 12 年に策定した武蔵野市都市マスタープランでは、まちづくりの理念である「環境共生・生活文化創造都市むさしの」を実現するため、市民の日常生活を5つの場面（住まう、働く、動く、育てる・歳を重ねる、憩う・遊ぶ・学ぶ・集う）に分けた目指すべき生活像を描きました。20 年が経過した現在においても目指すべき生活像は色あせることなく、ますます重要になっています。

一方、社会状況は日々変化し、高齢化の進展やコロナ禍、高度情報技術の進展等による働き方や暮らし方の変化、激甚化する災害への対策などがまちづくりの観点からも求められています。また、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの理念の実現を目指した立地適正化計画制度の創設や都市のスポンジ化※対策が盛り込まれた都市再生特別措置法の改正、より柔軟な道路や公園の利用を可能にする道路法及び都市公園法の改正などが行われています。

関連計画では、東京都の都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）や都市計画区域マスタープラン（令和 3 年 3 月）、市の公共施設等総合管理計画（平成 29 年）等が策定・改定されています。

従って、目指すべき生活像を継承しつつ、社会経済状況の変化、関連制度の制定や改正、関連計画の策定や改定、まちづくりの進展などを踏まえた改定を行います。

(2) 都市の課題や求められているもの

[1] 拠点となる3駅周辺における都市マネジメント

3 駅周辺は異なる特徴を有しています。吉祥寺駅周辺は個性的で魅力的な商業施設が立地し、三鷹駅北口周辺は業務施設の集積が目立ちます。また、武蔵境駅周辺は武蔵野プレイスの開館や鉄道の高架化による南北一体のまちづくりにより拠点性が高まっています。しかし、E C 市場の台頭やコロナ禍などにより、購買行動やライフスタイルが変化し、商業・業務地に求められる役割は変化しています。

3 駅周辺のまちづくりは、特色を生かした魅力の向上を図るため、施設の更新にあわせて居心地が良く歩きたくなるまちなかへの改変や、道路空間などのオープンスペースを滞留空間として活用するなど、官民が連携して公共空間を活用した取り組みが必要です。また、駅周辺で課題となっている交通環境の改善や高経年化した建築物の更新などの都市マネジメントも求められています。

[2] 住み心地の良い住宅都市の維持・形成

緑豊かな市街地は、市の魅力を形成する大きな要素です。本市では、公園緑地の整備・拡充、開発事業により緑の創出を図っているものの、相続等による敷地の細分化や建物の中高層化による高密度に伴い、民有地の緑が減少傾向です。今後は、市街地のさらなる高密度化が予想されるため、緑を守り育て良好な住環境を維持していく必要があります。

また、高度情報技術の進展やコロナ禍を契機とした働き方の変化、高齢化の進展に伴い、身近な生活

圏で過ごす時間が増えることが想定されます。多様化する市民のニーズに対応できる生活圏の形成に向け、これまで整備してきた都市基盤や公共施設の更新、公園やオープンスペースの活用が求められています。

[3]安全で安心して 住み続けられる都市構造の構築

平成 27 年の国連サミットで持続可能な開発目標(SDGs)が採択され、経済成長、社会的包摂、環境保護の3つの核となる要素の調和の下で、持続可能な社会を構築する必要性が高まっています。まちづくりにおいても、学校をはじめとした公共公益施設の更新や効率的な維持管理、民間建築物を含む耐震化や延焼遮断帯*の形成、緊急輸送道路*の整備などの災害対策、都市の低炭素化やヒートアイランド現象*、局地的大雨等の環境問題への配慮など、都市における問題の深化や意識の高まりを踏まえ、持続可能な都市構造の構築について考え方を示す必要があります。

自然災害と感染症等の複合的な災害リスクも顕在化しているため、より強靱なまちの実現が求められており、情報技術を用いた効率的なインフラの維持管理や、高度情報技術に対応する取り組みが必要です。

[4]多様なまちづくり活動の促進と 官民連携によるエリアマネジメント

地域に暮らす人々のまちへの帰属意識が高く、愛着が持てるまちを目指すためには、地域が積み重ねてきた風土や文化などを丁寧に読み解きながらまちづくりを進める必要があります。今後は生活のあり方が変化し、地域の様態はこれまで以上に多様化、複雑化することが想定されることから、よりきめ細かな対応が求められています。一方で、多様で広範な分野にまたがるニーズに対し、地域特性に応じた魅力度の向上を視野に入れながら、主体的に取り組む市民や事業者等が現れています。まちづくりの観点からも、そうした取り組みを支援、促進していくことが求められています。

地域特性を生かしたまちづくりを進めるため、これまで地区計画*や地区まちづくり計画*、景観まちづくり協定*等、住民主体で地区ごとのルールをつくる制度を整備してきました。しかし、近年は必ずしも整備を伴わない都市再生の取り組みが増加しています。特徴的な取り組みとして、ソフトアーバ

ニズム*やプレイスメイキング*、エリアマネジメント、リノベーションまちづくり*などが注目されています。

今後、地域の魅力や価値をより一層高めていくため、様々な主体が、オープンスペースの重層的な利活用や暫定的、実験的な取り組みなどにより新たな価値を生み出すまちづくりへとつなげていく必要があります。一方で、市民のみならず事業者や大学などのあらゆる主体が、新たに生み出された空間で活動し、それぞれの強みを発揮して多様化、複雑化する地域課題を解決できるよう、持続可能な官民連携の仕組みを構築することが必要です。