

立地適正化計画とは？

「立地適正化計画」は、都市計画マスタープランで示される各種まちづくりの方針を具体化する役割を担う計画です。

また、今後の人口減少・少子高齢化に対応し、将来にわたり、市民が安全安心かつ、まちをより便利で暮らしやすくするため、「都市機能」「居住」「公共交通」「防災」の4つの視点から持続可能な都市の形成を目指すものです。

都市計画マスタープラン (令和7年3月改定)

都市計画に関する基本的な方針

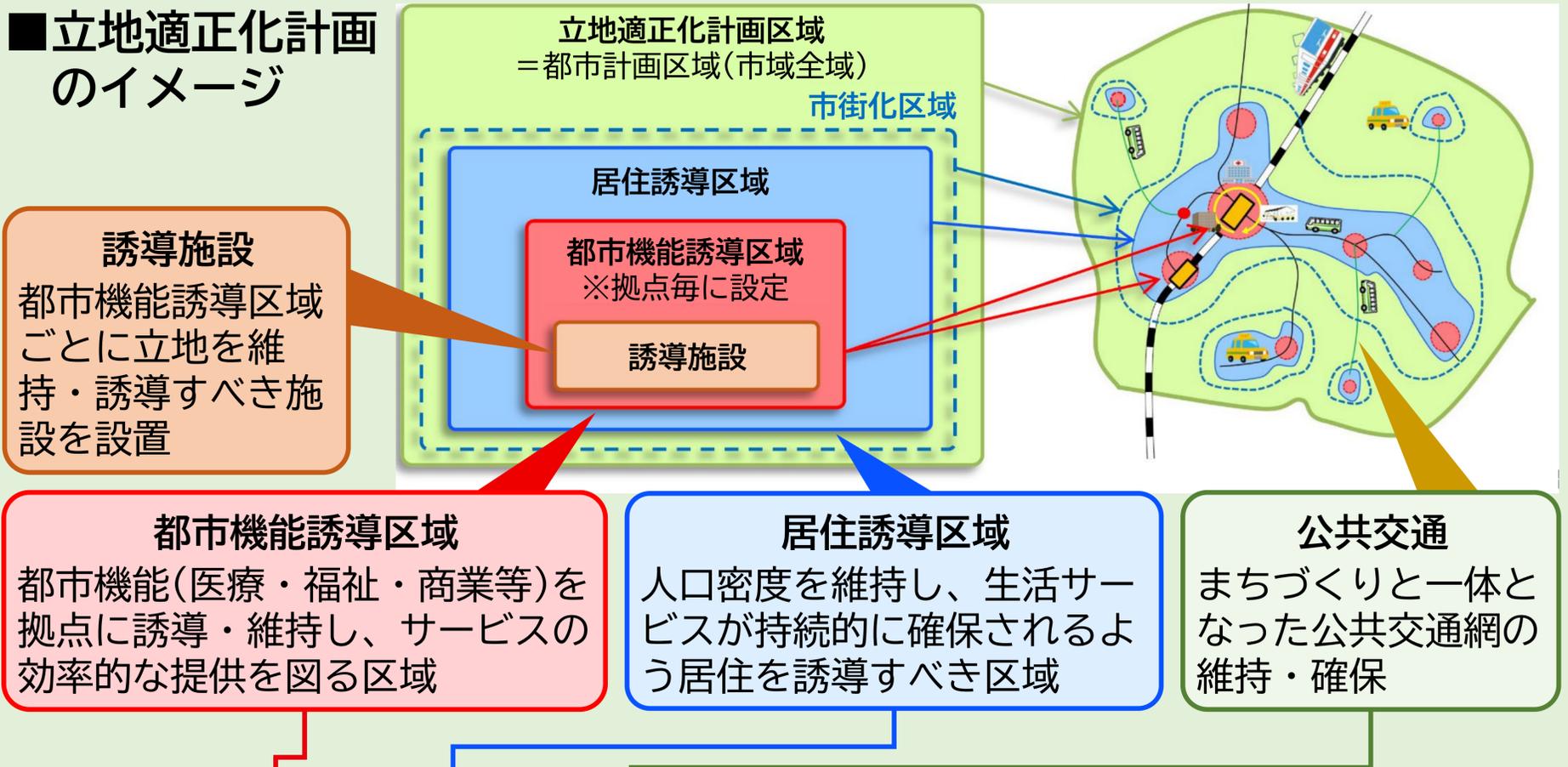
将来都市構造 土地利用・都市基盤の方針 拠点別まちづくり など

↓ 具体化

聖蹟桜ヶ丘駅・多摩センター駅・永山駅周辺のまちづくり

立地適正化計画 (令和8年度末策定予定)

立地適正化計画のイメージ



都市機能 **居住** **公共交通** **防災** の4つの枠組みにより
持続可能な都市の形成を目指す計画

本計画では都市計画マスタープランの拠点別まちづくり、すなわち **駅周辺のまちづくりの具体化** に向けた **都市機能** に関する取組を重点に進めます

立地適正化計画におけるまちづくりの方針【案】

都市計画マスタープランで掲げる「都市づくりの将来像」の実現に向けて、「都市機能」「居住」「公共交通」「防災」の4つの視点からまちづくりの方針（誘導方針）を設定し、持続可能な都市の形成を目指します。

■都市づくりの方針《都市計画マスタープランで掲げる「都市づくりの将来像」》

多様なにぎわいとみどりを育み
誰もが活動しやすく 安心して住み続けられる都市 多摩

■具体化に向けた誘導方針

都市機能

重点
方針

拠点の役割を踏まえた戦略的な都市機能の誘導

- 拠点の役割に応じた都市機能を戦略的に誘導し、メリハリある拠点の形成を図ります。
- 都市拠点や地域拠点(鉄道駅)は、駅周辺のまちづくりと連動し、多様な都市機能の誘導・集積を図ります。
- その他の地域拠点は、地域の日常生活を支える生活サービスや交流機能の維持・誘導を図ります。
- 広域型複合拠点は、段階的なまちづくりを進め、次世代を見据えた商業・業務機能の誘導・集積を図ります。
- 立地適正化計画の制度活用や、公共施設の再編など関連分野との連携による取組を戦略的に推進します。

居 住

多世代が住み続けられる生活利便性の持続的な確保

- 人口動向の地域差や人口減少・少子高齢化の進行を踏まえ、地域の特性に応じた良質な住宅ストックの形成、住宅団地の再生の促進など、子育て世代にも魅力を感じてもらえる住環境の形成に取り組みます。
- これらの取組を通じて、市街地の人口密度を維持し、商業・医療・福祉・子育て等の身近な生活サービスの立地を維持・誘導し、多世代が住み続けられる生活利便性の持続的な確保を図ります。

公共交通

利便性の高い公共交通ネットワークの維持・充実

- 鉄道駅周辺やバス路線沿線など、公共交通沿線への居住誘導による人口集積を図りながら、公共交通の利用を促進し、利便性の高い公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。
- 特に公共交通軸は、多摩市交通マスタープランにおける施策と連携を図り、重点的に維持していきます。

防 災

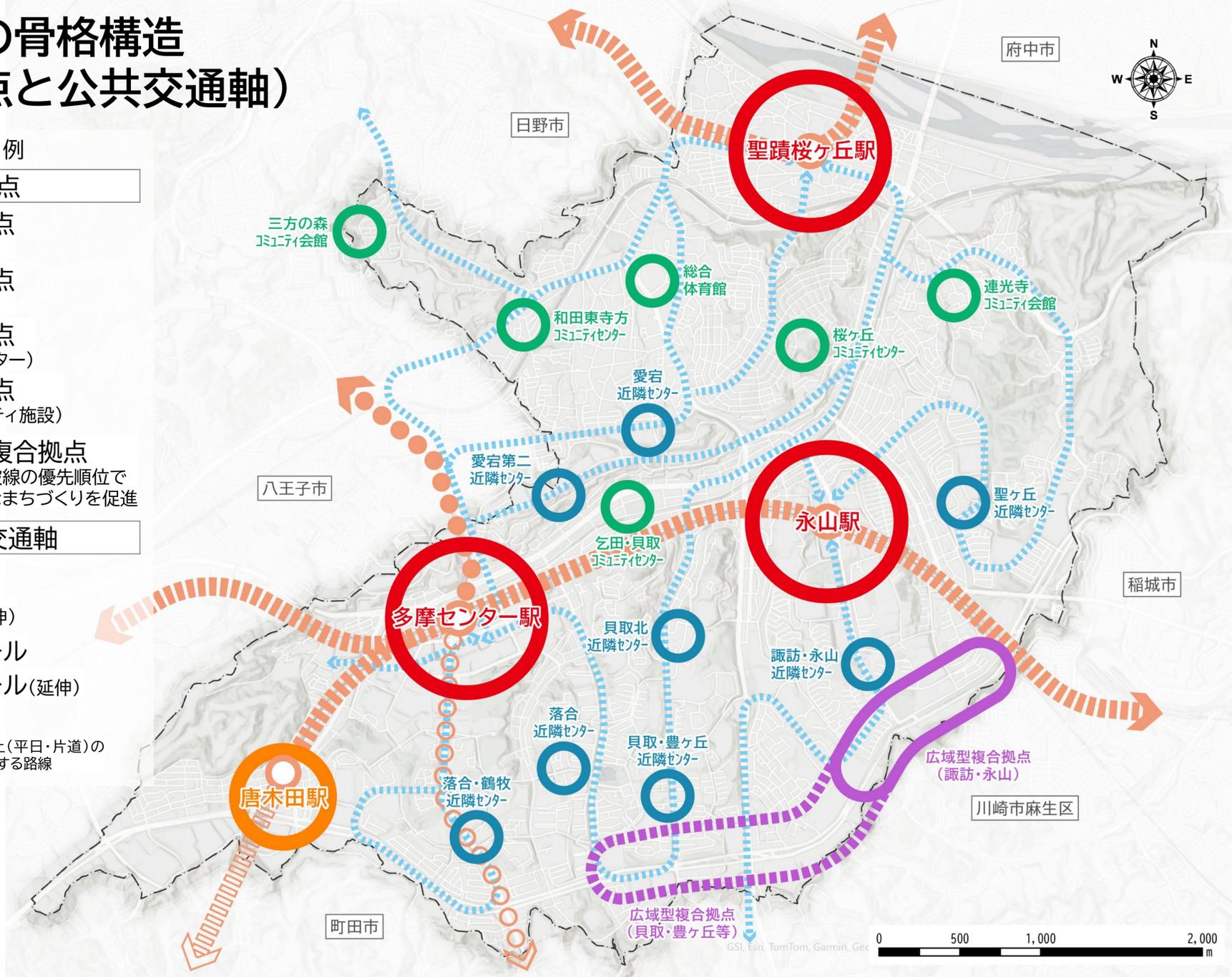
災害リスクを踏まえた災害に強い都市づくりの推進

- 多摩川沿岸では洪水浸水のリスク、丘陵部等では土砂災害のリスクを有する箇所が広く分布しており、災害リスクの高いエリアにおいて市街地が形成されています。
- 災害リスクの回避・低減に向けた防災・減災対策に取り組み、災害に強い都市づくりを推進します。

立地適正化計画における都市の骨格構造【案】

都市の骨格構造 (拠点と公共交通軸)

- 凡例
- 拠点**
- 都市拠点 (鉄道駅)
 - 地域拠点 (鉄道駅)
 - 地域拠点 (近隣センター)
 - 地域拠点 (コミュニティ施設)
 - 広域型複合拠点
※実線→破線の優先順位で段階的なまちづくりを促進
- 公共交通軸**
- 鉄道
 - 鉄道(延伸)
 - モノレール
 - モノレール(延伸)
 - バス※
※概ね60本/日以上(平日・片道)のサービス水準を有する路線

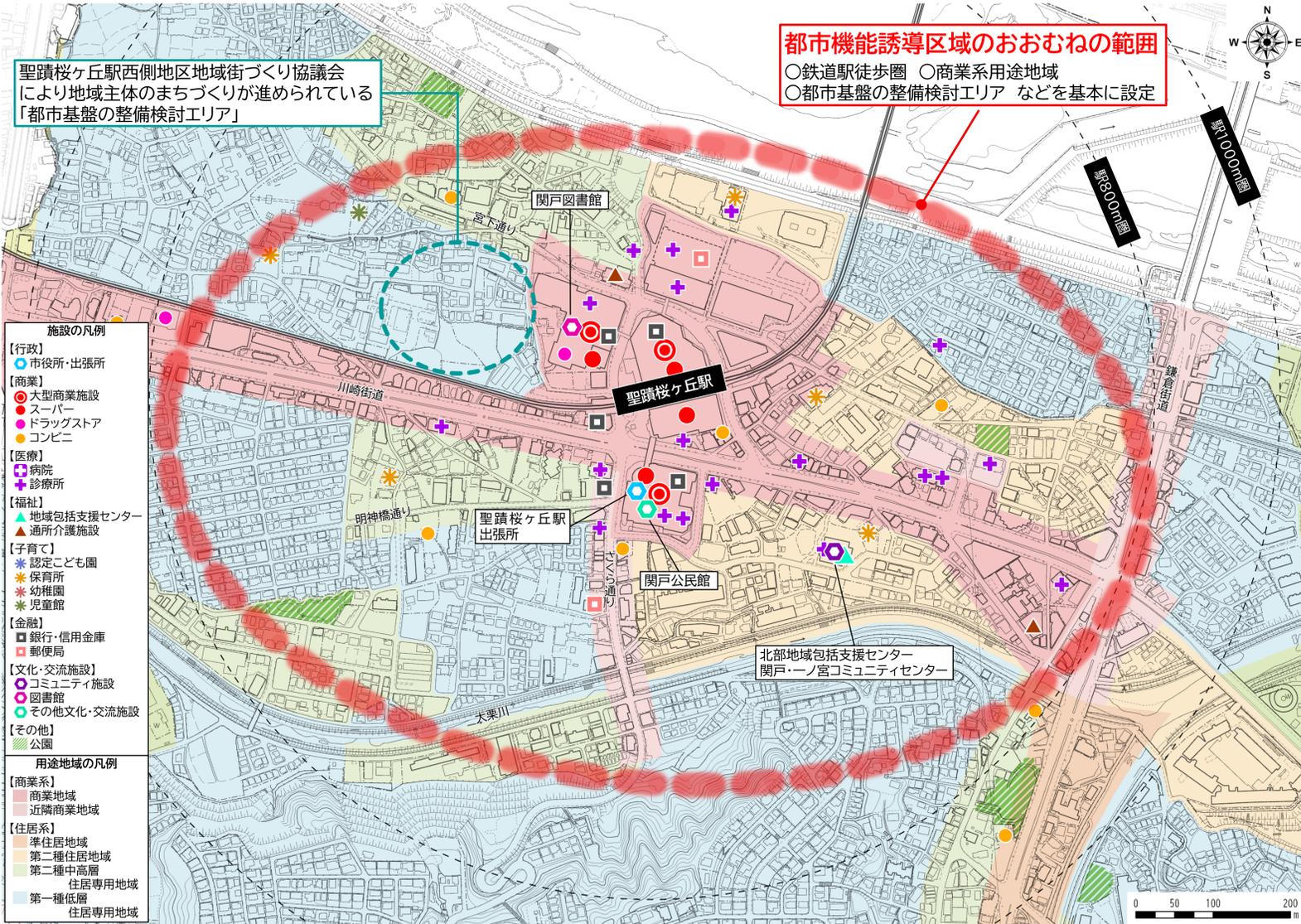


拠点：生活に必要な様々な都市機能の集積を図る場所 ⇒拠点を5つに分類し、拠点の役割に応じたまちづくりを進めます

<p>都市拠点 鉄道駅</p> <p>多様な都市機能が集積し、かつ、本市の交通結節点であり、市全域および市外から広域的に利用される拠点</p>	<p>都市機能誘導区域を設定し重点的に取組を進めます</p>
<p>地域拠点 鉄道駅</p> <p>南多摩尾根幹線と鉄道が交差する立地特性から、地域拠点のなかでも特に交通利便性や都市機能集積が高く、駅利用者や駅周辺住民の日常生活を支える拠点</p>	
<p>地域拠点 近隣センター</p> <p>ニュータウンの近隣住区(中学校区)を中心とした身近な生活圏の日常生活を支える拠点</p>	
<p>地域拠点 コミュニティ施設</p> <p>既成市街地のコミュニティエリア(小・中学校区)を中心とした身近な生活圏の交流・活動を支える拠点</p>	
<p>広域型複合拠点</p> <p>南多摩尾根幹線の全線4車線化整備、多摩都市モノレール町田方面延伸等の整備による交通アクセスの充実などを見据え、広域・複合的な土地利用を段階的に促進する本市の魅力をも高める拠点</p>	

聖蹟桜ヶ丘駅周辺 がないと困る／あるべき機能・施設

都市機能誘導区域のおおむねの範囲



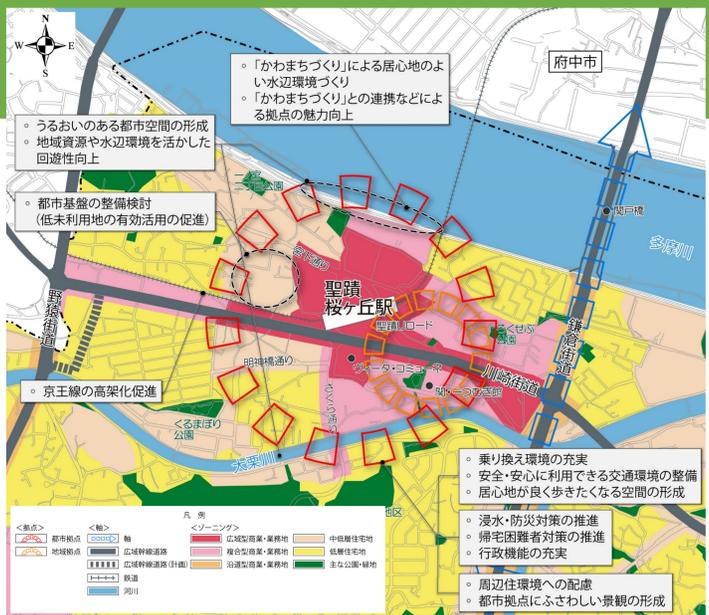
(参考) 都市計画マスタープランにおける拠点のまちづくり方針

【拠点の方針】

- 市の中心的な拠点として、商業、文化・交流、公共・公益、生活サービスなど多様な都市機能が集積するとともに、柔軟な働き方に対応した、利便性が高い拠点の形成を図ります。

【まちづくり方針】

- 低未利用地の有効活用の促進（聖蹟桜ヶ丘駅周辺西側地区）
- 駅前・駅周辺における乗り換え環境の充実、安全・安心に利用できる利用環境の整備、居心地が良く歩きたくなる空間の形成
- 帰宅困難者対策の推進
- 浸水・防災対策の推進 等



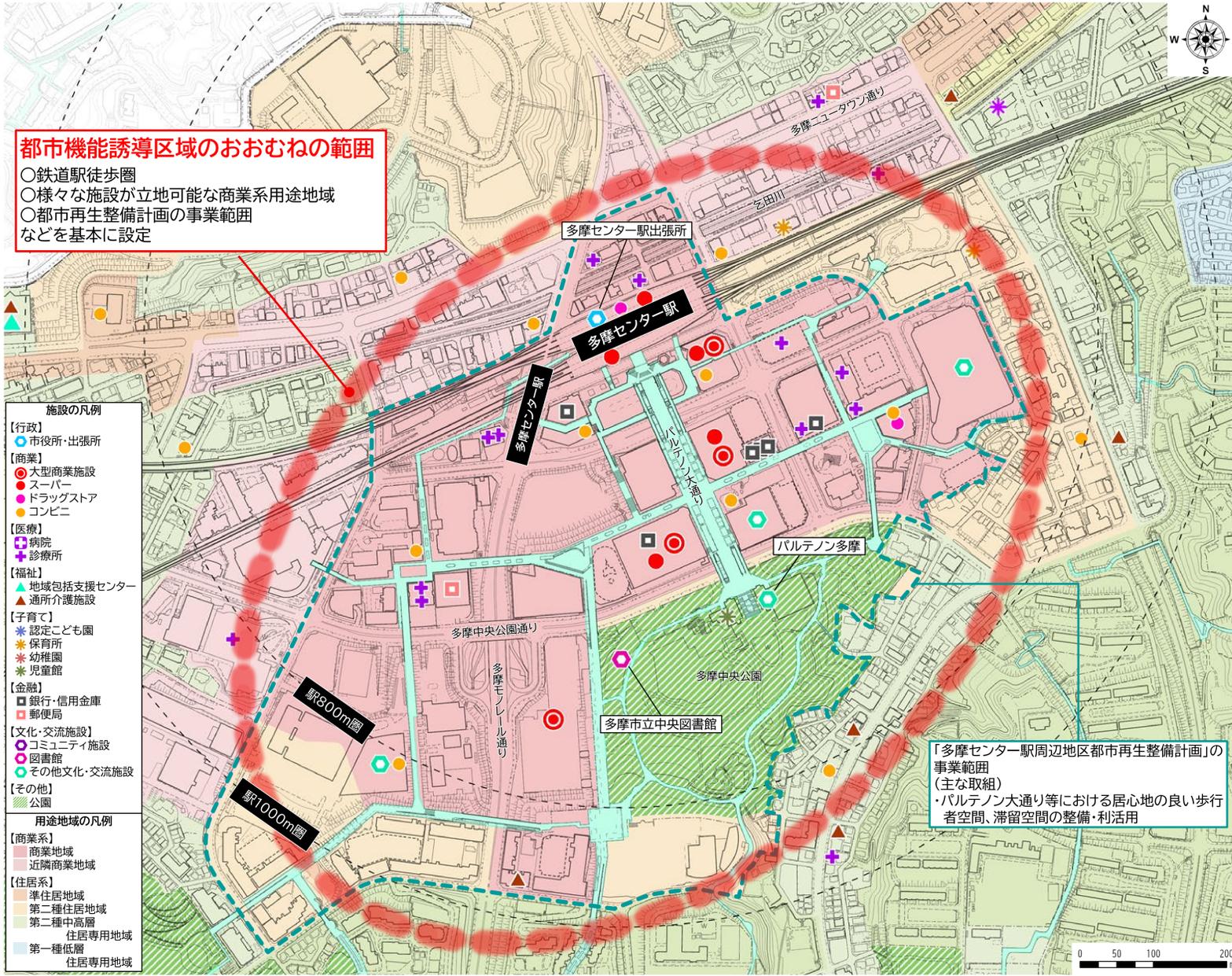
自分にとって ない困る機能・施設

そのほかに 駅周辺にあるべき機能・施設

聖蹟桜ヶ丘駅周辺のまちづくりに関するその他のご意見

多摩センター駅周辺 がないと困る／あるべき機能・施設

都市機能誘導区域のおおむねの範囲



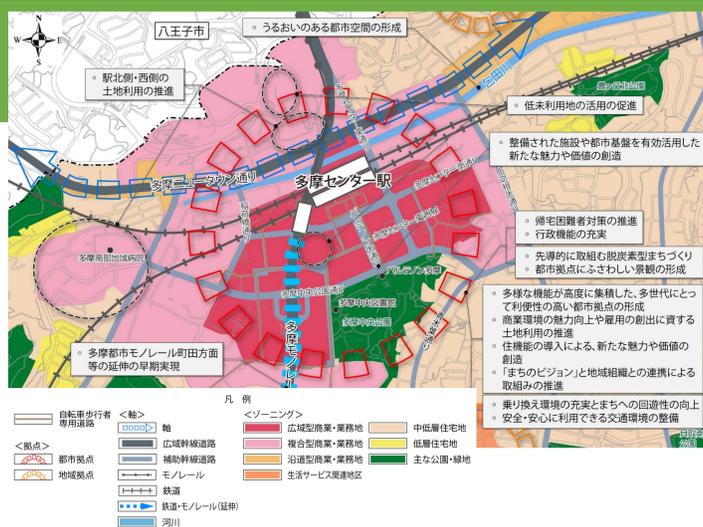
(参考) 都市計画マスタープランにおける拠点のまちづくり方針

【拠点の方針】

○市の中心的な拠点であり、また、多摩ニュータウンの中心として、業務・産業、商業、教育・文化、アミューズメント、医療・福祉、公共・公益など、多様な機能が高度に集積するとともに、居住など新たな都市機能も加わった、利便性が高い拠点の形成を図ります。

【まちづくり方針】

- 駅前・駅周辺における乗り換え環境の充実・回遊性の向上
- 交通環境の整備(バリアフリー化)
- 低未利用地の活用の促進
- 整備された施設や都市基盤を有効活用した新たな魅力や価値創造等



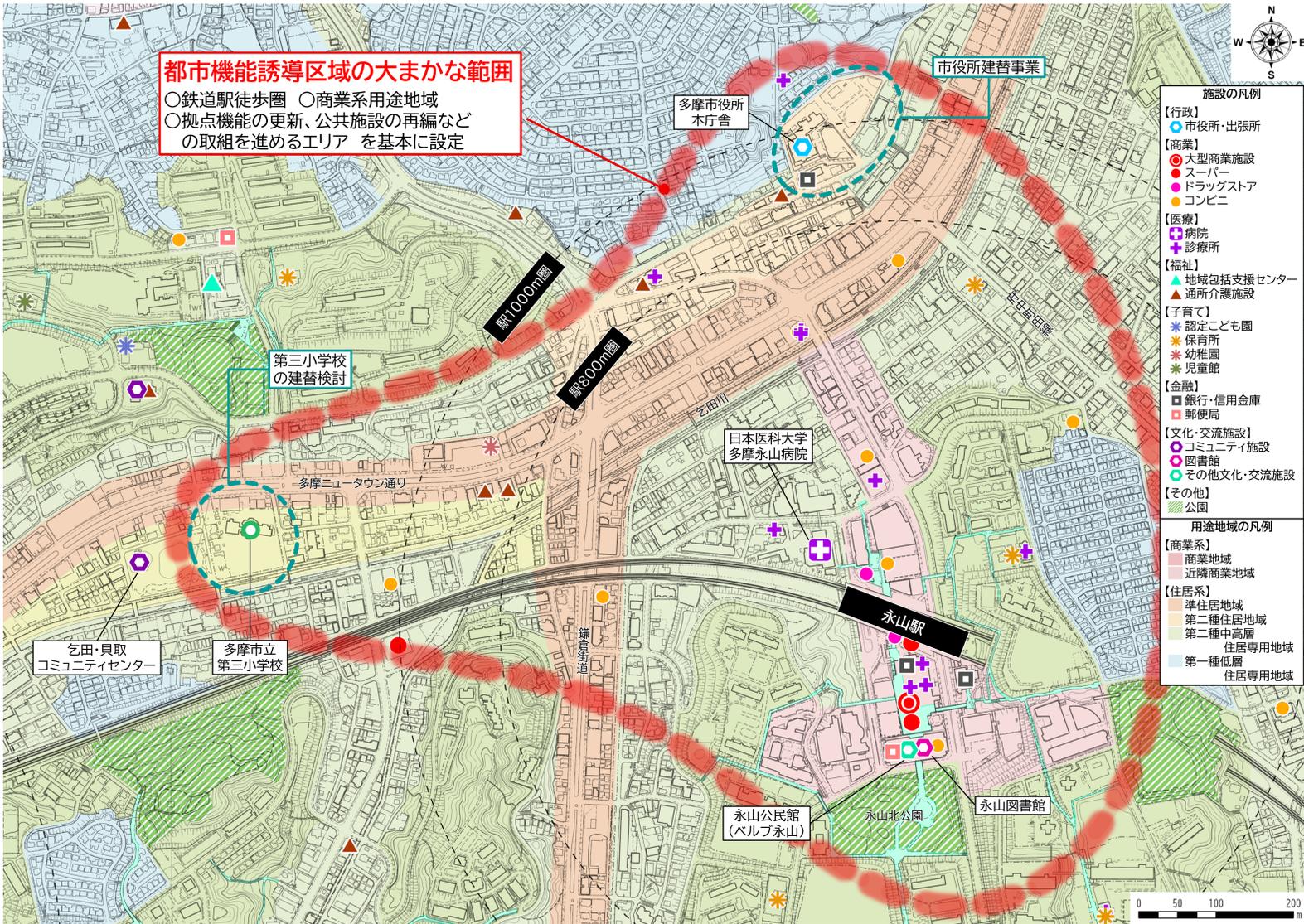
自分にとって ない困る機能・施設

そのほかに 駅周辺にあるべき機能・施設

多摩センター駅周辺のまちづくりに関するその他のご意見

永山駅周辺 がないと困る／あるべき機能・施設

都市機能誘導区域のおおむねの範囲



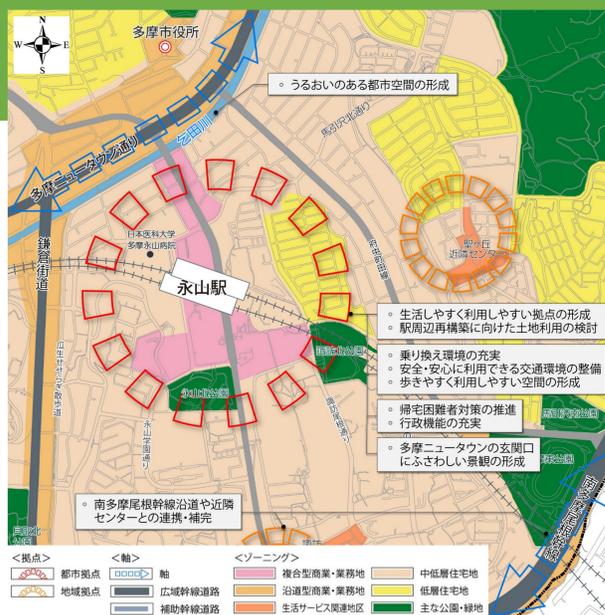
(参考) 都市計画マスタープランにおける拠点のまちづくり方針

【拠点の方針】

- 医療・福祉、業務、公共・公益、文化・交流などの拠点機能や、多世代、多様なニーズに応じた住宅等を誘導します。
- 永山駅前の市有地を含め、駅周辺街区の土地の高度利用化による一体的な更新を図るため、駅拠点の再構築に向けた検討を進めます。

【まちづくり方針】

- 生活しやすく利用しやすい拠点の形成(新たな公共・公益施設の導入、日本医科大学多摩永山病院を中心とした医療・福祉拠点化等)
- 駅周辺再構築に向けた土地利用の検討、交通環境の整備
- 歩きやすく利用しやすい空間の形成(バリアフリー化)等



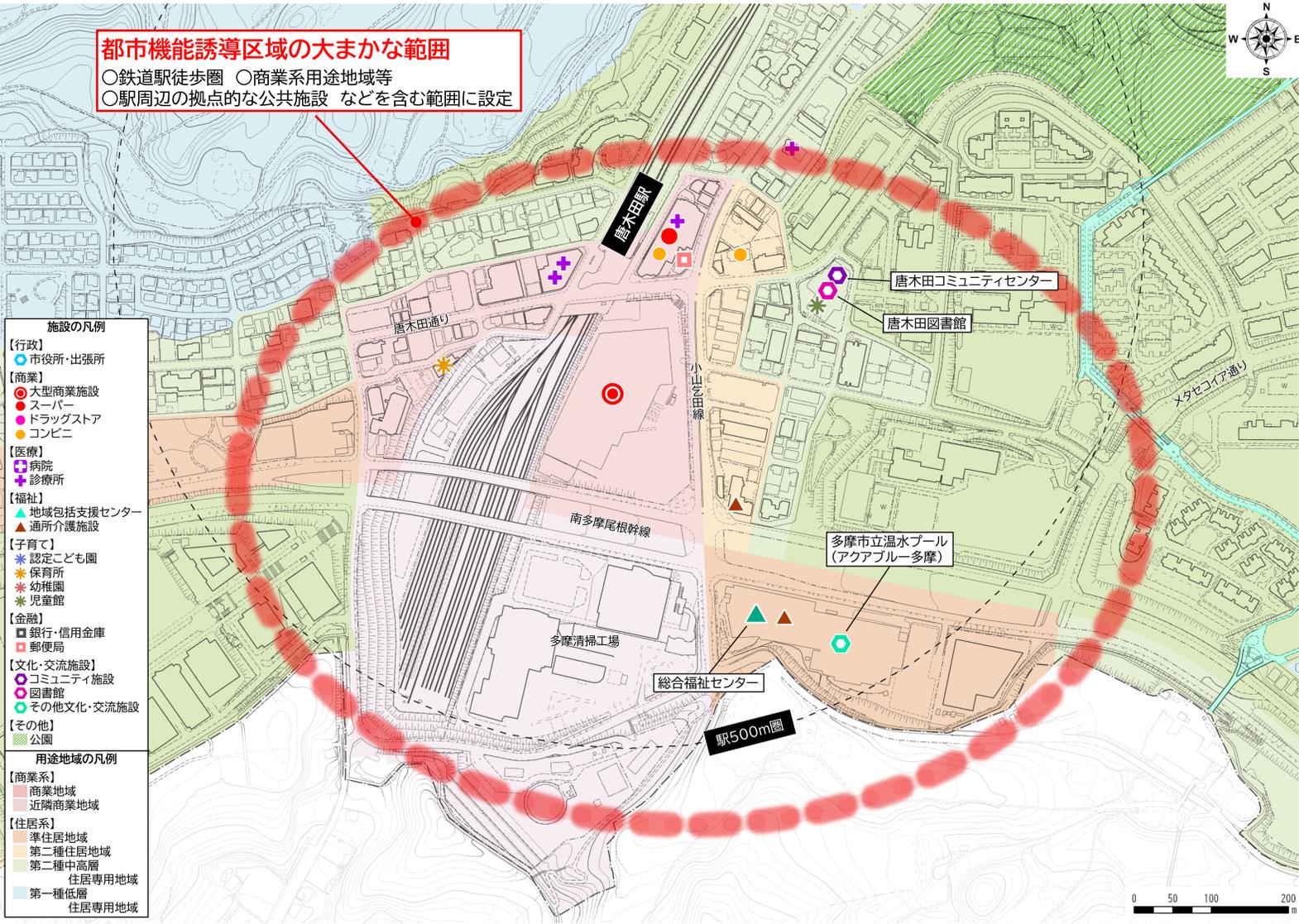
自分にとって ない困る機能・施設

そのほかに 駅周辺にあるべき機能・施設

永山駅周辺のまちづくりに関するその他のご意見

唐木田駅周辺 がないと困る／あるべき機能・施設

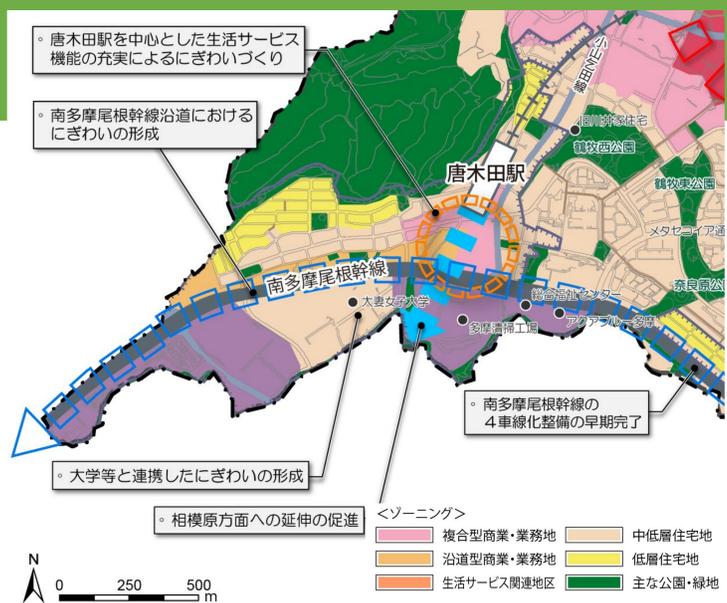
都市機能誘導区域のおおむねの範囲



(参考) 都市計画マスタープランにおける拠点のまちづくり方針

【拠点の方針】

- 唐木田駅周辺は、南多摩尾根幹線と鉄道が交差する特性を活かし、駅周辺に生活サービス機能の充実を図ることで、にぎわいの形成を進めます。



自分にとって ないと困る機能・施設

そのほかに 駅周辺にあるべき機能・施設

唐木田駅周辺のまちづくりに関するその他のご意見

地域拠点
近隣センター

地域拠点
コミュニティ施設

広域型
複合拠点

その他地域拠点及び広域型複合拠点のまちづくりに関するご意見

凡例

拠点

都市拠点(鉄道駅)
地域拠点(鉄道駅)

地域拠点
(近隣センター)

地域拠点
(コミュニティ施設)

広域型複合拠点
※実線→破線の優先順位で
段階的なまちづくりを促進

公共交通軸

鉄道

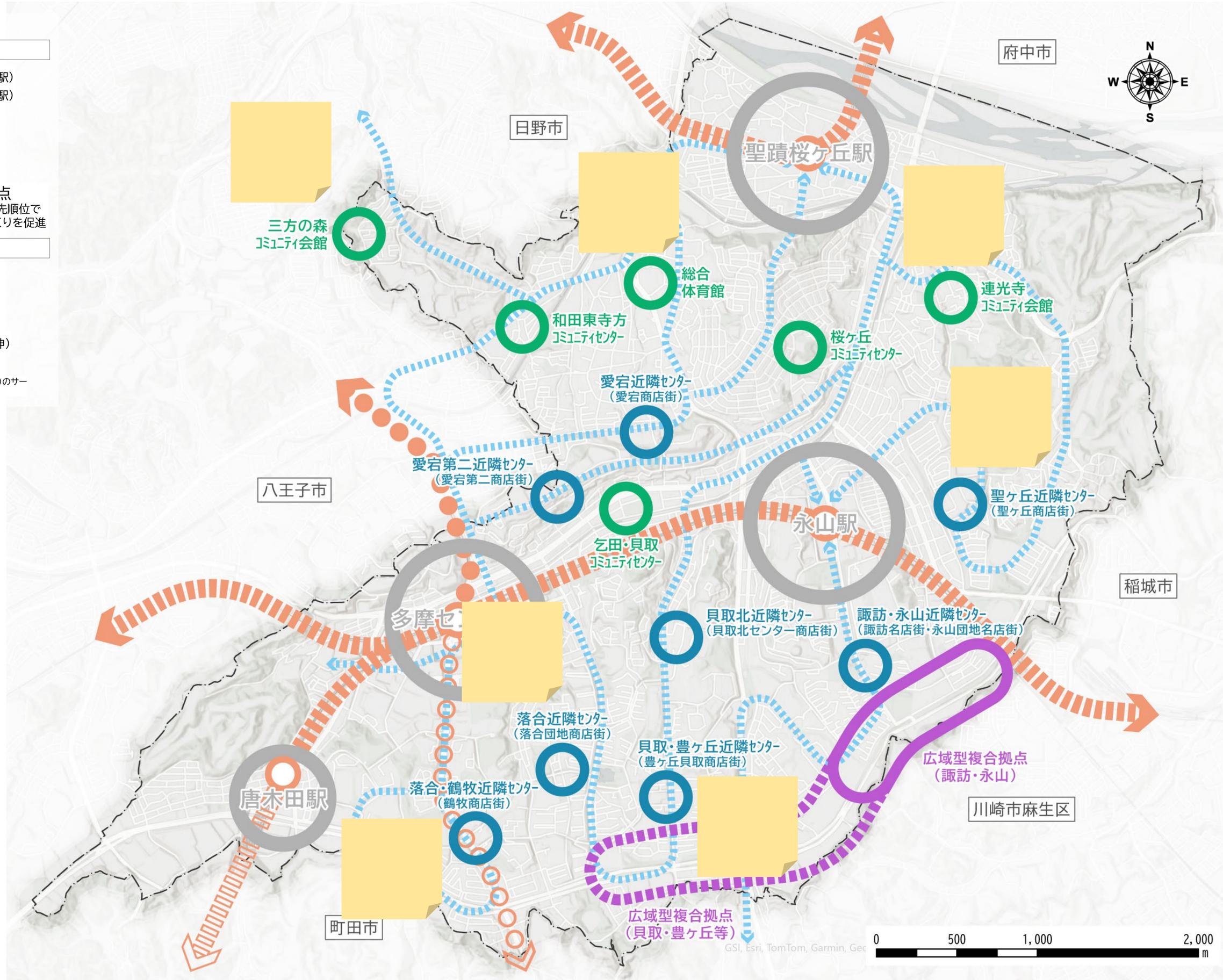
鉄道(延伸)

モノレール

モノレール(延伸)

バス※

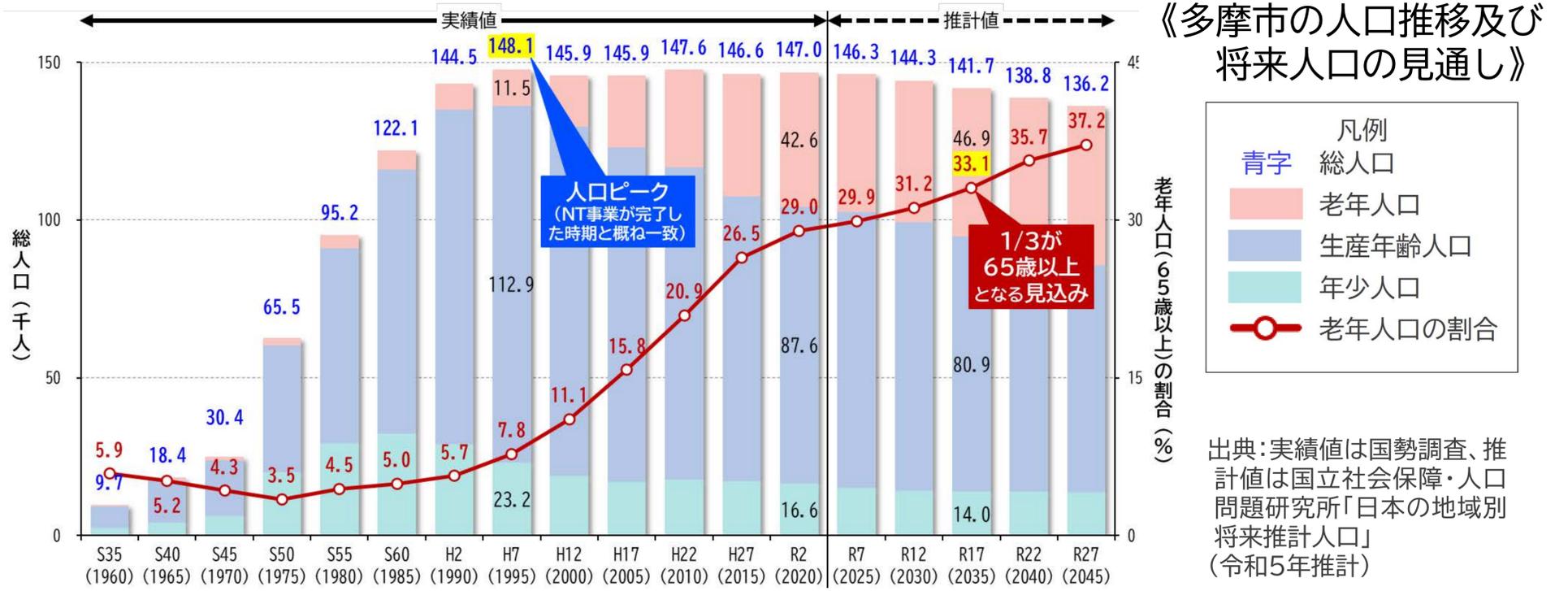
※概ね60本/日以上(平日・片道)のサー
ビス水準を有する路線



本市の特徴（現状）

■人口動向

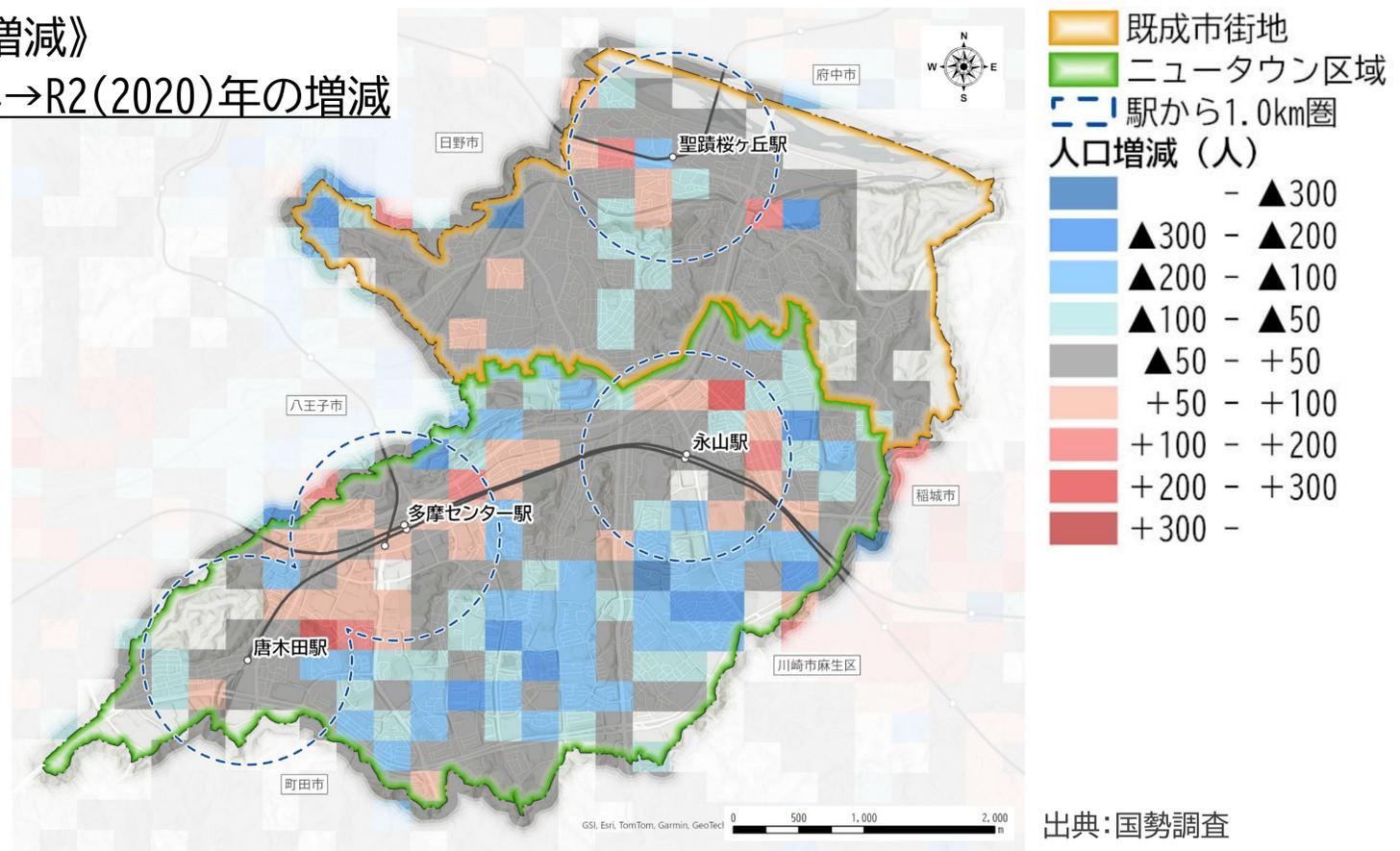
○総人口は緩やかに減少し、高齢化は進行する見込みです。



○人口動向に地域差があり、鉄道駅徒歩圏で増加傾向、外周部で減少傾向にあります。

《地区別人口増減》

H22(2010)年→R2(2020)年の増減



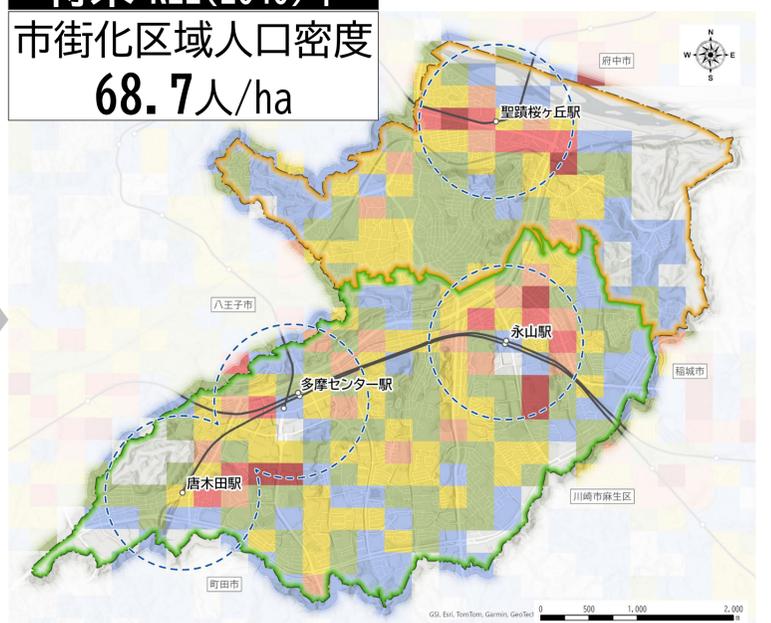
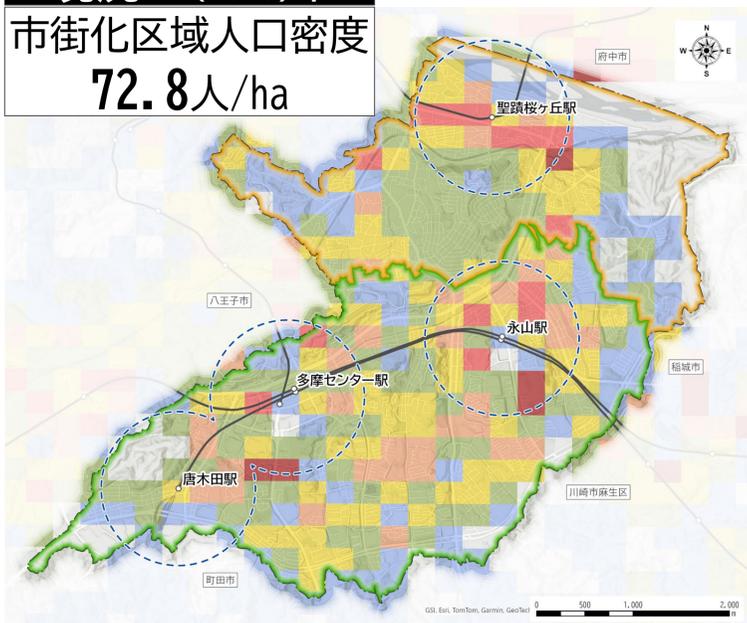
○市街地の人口密度は、将来においても70人/ha前後を維持する見込みです。

※効率的な都市経営と生活サービスの維持を可能にする人口密度の目安は「40人/ha」とされており、都市計画において広く参照される指標です。本市ではこれを上回る人口集積が図られています。

《地区別人口密度》

現況 R2(2020)年
 市街化区域人口密度
72.8人/ha

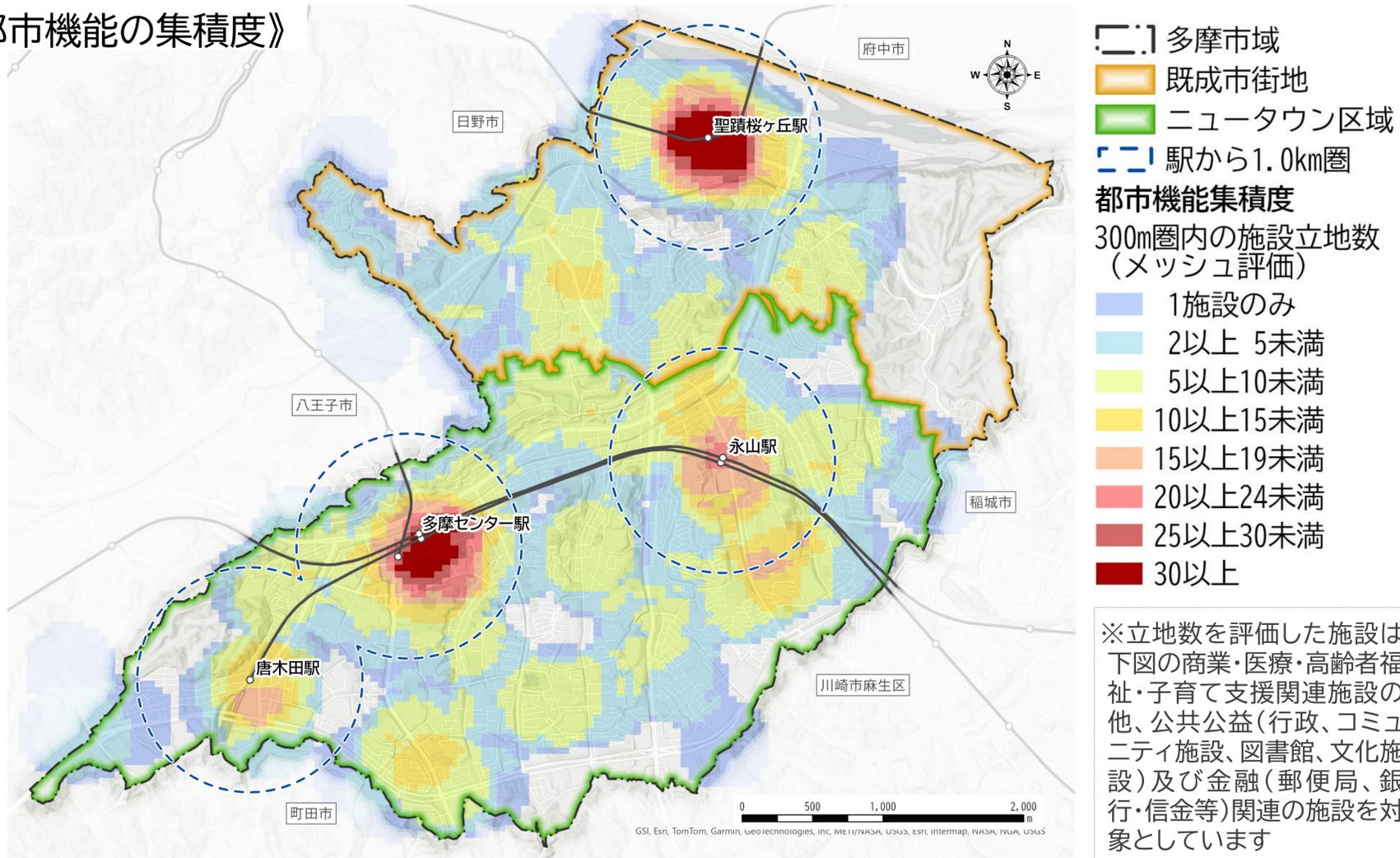
将来 R22(2040)年
 市街化区域人口密度
68.7人/ha



都市機能

○都市機能は鉄道駅徒歩圏において高い集積がみられます。

《都市機能の集積度》



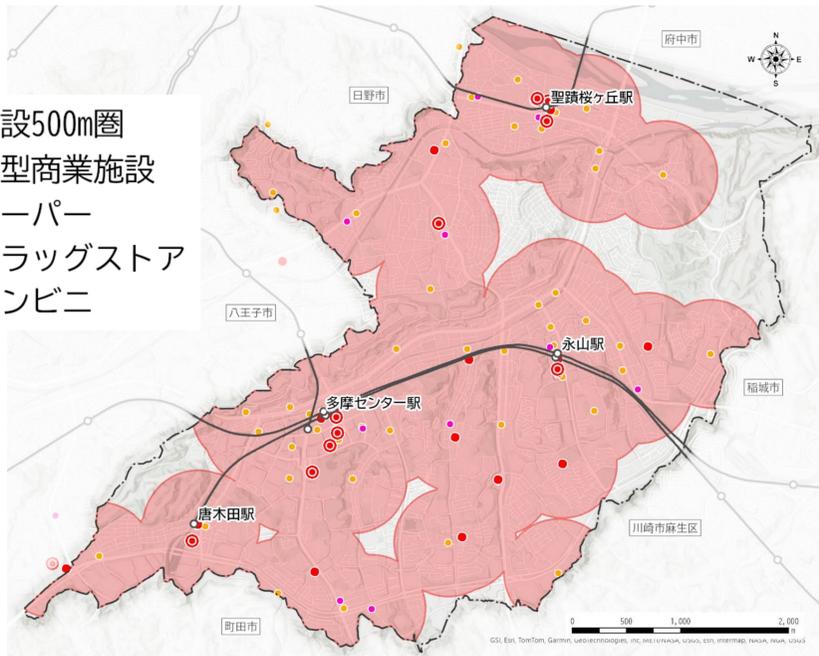
○概ね半径500m圏内※で生活サービス施設を利用することが可能な環境が整っています。

《都市機能の立地と施設500m圏》

※高齢者の一般的な徒歩圏(「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」より)

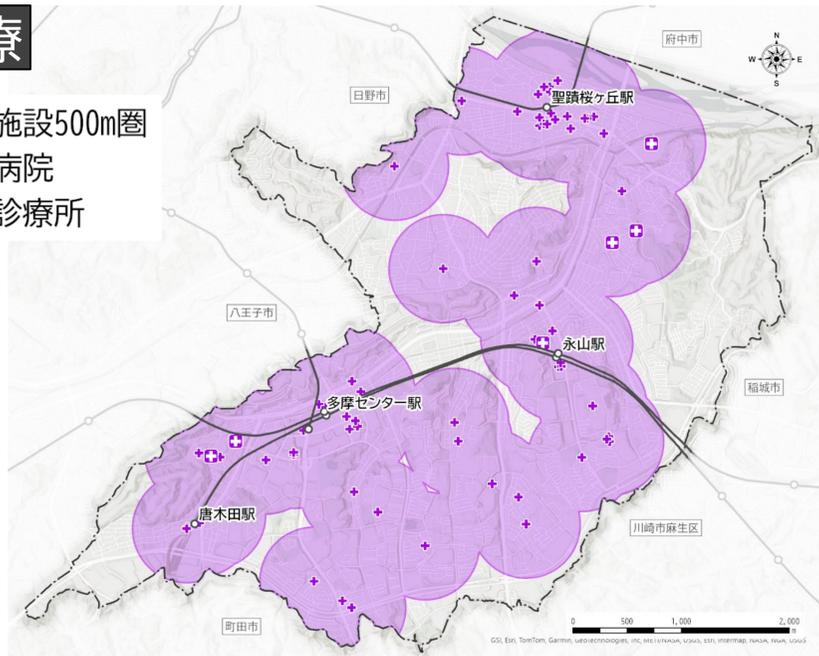
商業

- 施設500m圏
- 大型商業施設
- スーパー
- ドラッグストア
- コンビニ



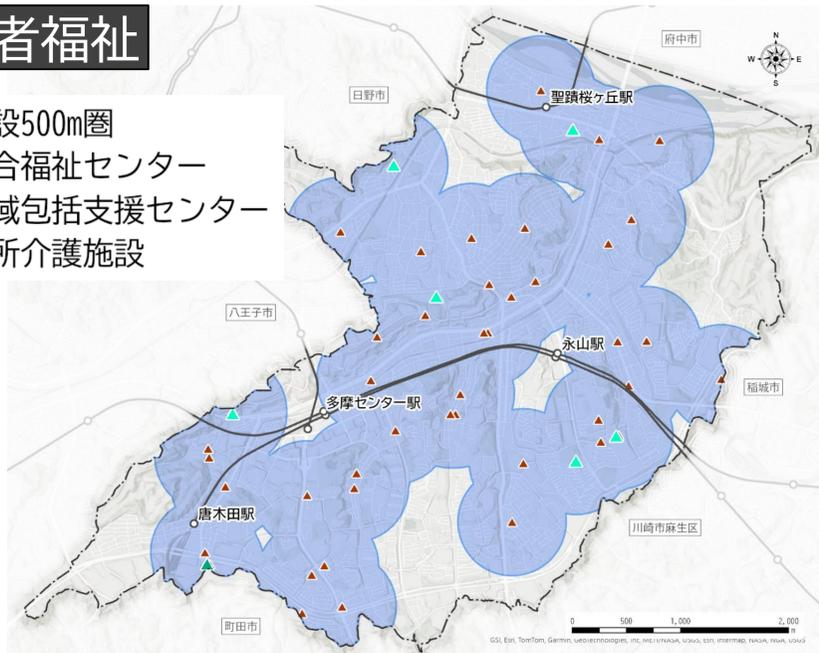
医療

- 施設500m圏
- 病院
- 診療所



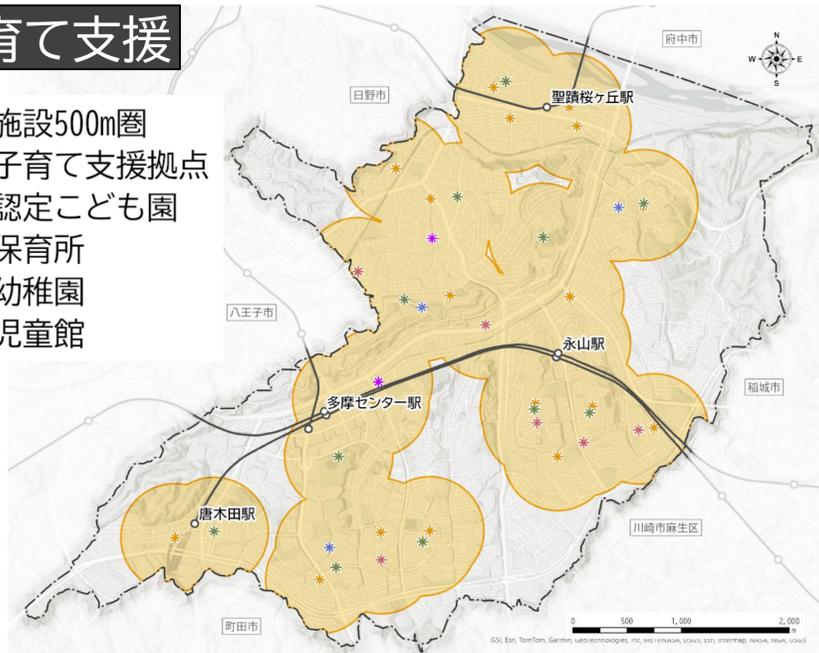
高齢者福祉

- 施設500m圏
- 総合福祉センター
- 地域包括支援センター
- 通所介護施設



子育て支援

- 施設500m圏
- 子育て支援拠点
- 認定こども園
- 保育所
- 幼稚園
- 児童館

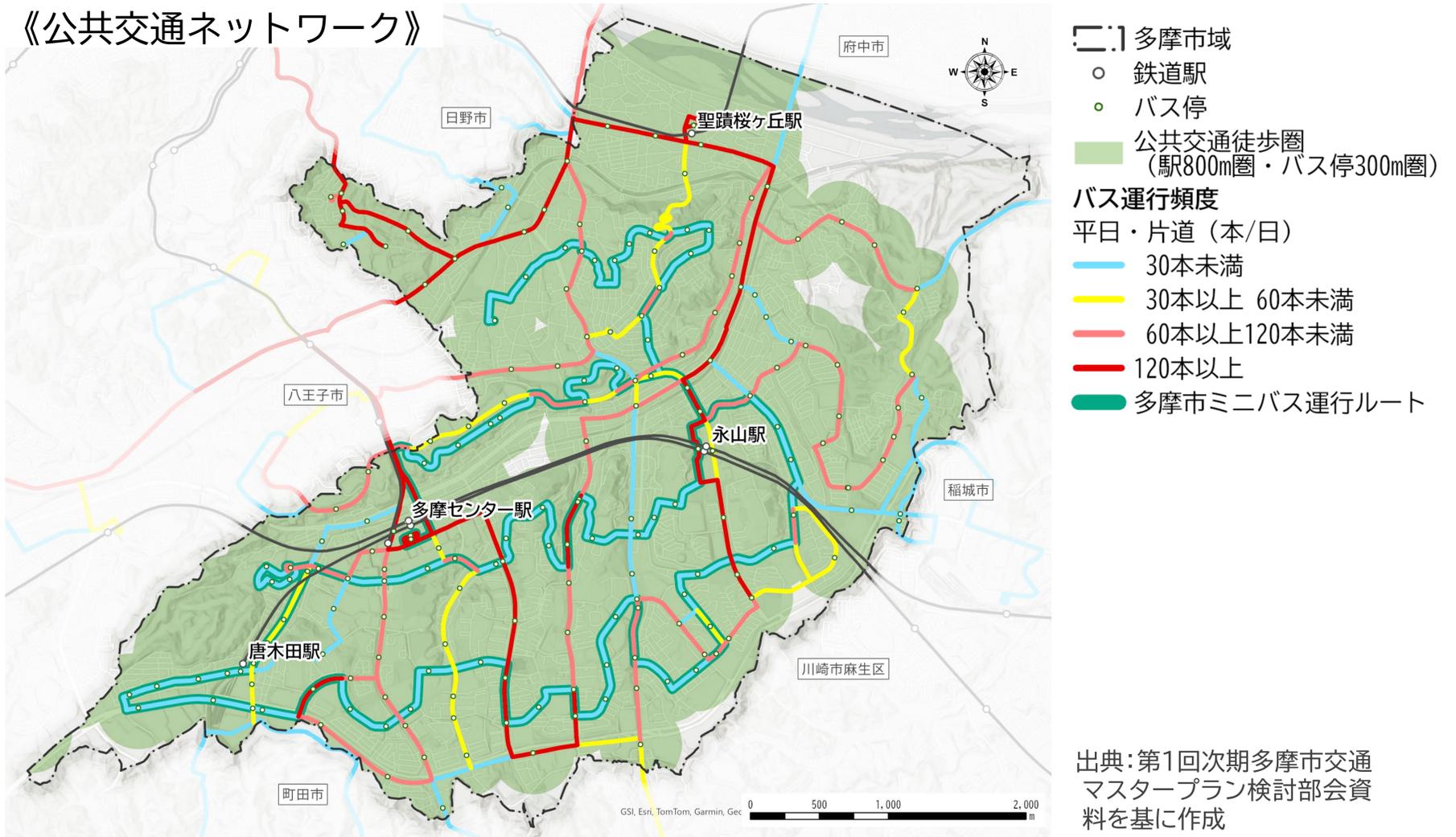


※施設立地は令和7年6月時点の情報。対象施設は都市構造の評価のハンドブック(国土交通省)を参考に選定

■公共交通

- 聖蹟桜ヶ丘駅、多摩センター駅、永山駅を起点に、サービス水準の高い路線バスが南北方向を主体に運行、東西方向はコミュニティバスが補完する形で運行しています。
- 公共交通（鉄道駅・バス停）の徒歩圏は市域を広くカバーしており、充実した公共交通ネットワークが形成されています。

《公共交通ネットワーク》



■災害

- 多摩川沿いの広い範囲が洪水浸水想定区域に含まれており、居住や都市機能が集積する聖蹟桜ヶ丘駅周辺一帯が浸水リスクの高いエリアとなっています。
- また、市内の広い範囲において、土砂災害警戒区域等が分布しています。

《災害ハザードエリアの分布》

