

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 9 月

東 京 都

目次

第1 改定の基本的な考え方	1
1 基本的事項	1
2 基本理念及び基本戦略	3
第2 東京が目指すべき将来像	5
1 東京の都市構造	5
2 ソーンごとの将来像	8
第3 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針	15
1 区域区分の有無	15
2 区域区分の方針	15
第4 主要な都市計画の決定の方針	20
I 主要な都市計画の決定の方針	20
1 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	20
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	26
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	29
4 都市防災に関する主要な都市計画の決定の方針	30
5 都市の低炭素化に関する主要な都市計画の決定の方針	33
6 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	34
7 都市景観に係る都市計画に関する方針	37
II 主要な都市施設などの整備目標	39
□特色ある地域の将来像	41

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

第1 改定の基本的な考え方

1 基本的事項

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）は、都市計画法第6条の2に基づき、都道府県が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定めるものである。

本都市計画区域マスタープランは、東京圏全体を視野に入れ、50年先を展望している「東京の都市づくりビジョン（改定）」（以下「都市づくりビジョン（改定）」という。）を踏まえ、政策誘導型の都市づくりを推進するため、社会経済情勢の変化や国の動きなどを反映しつつ策定する。都市計画区域における土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業などの都市計画及び都市計画法第18条の2に基づく区市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下「区市町村マスタープラン」という。）は、この都市計画区域マスタープランに即して定める。

都市計画区域マスタープランは、広域的な一体性を確保する上で配慮すべき事項について定め、区市町村マスタープランでは、地域に密着した都市計画に関する事項について定めることとする。

東京は、土地利用や道路ネットワーク、景観などが行政区域・都市計画区域を越えて形成されているため、広域的な調整を行い、一体的な都市づくりを推進することが必要である。本都市計画区域マスタープランは、市町間における連携や調整・補完機能を果たすため、19都市計画区域について一体のマスタープランとして策定し、複数の都市計画区域にわたる広域的・共通の事項を示す。

なお、都市計画基礎調査などを踏まえ、社会経済情勢の変化などへの対応が必要となった場合には、都市計画区域マスタープランの変更を適時適切に行うものとする。

(1) 目標年次

都市づくりビジョン（改定）に合わせ、2025年（平成37年）を目標年次とする。

(2) 範囲

多摩部の19都市計画区域の範囲及び規模は次のとおりとする。

区分	区市町村	範囲	規模
八王子 都市計画区域	八王子市	行政区域全域	約18,631ha
立川 都市計画区域	立川市 武蔵村山市 東大和市	行政区域全域	約5,329ha

武蔵野 都市計画区域	武蔵野市	行政区域全域	約 1,073ha
三鷹 都市計画区域	三鷹市	行政区域全域	約 1,650ha
府中 都市計画区域	府中市	行政区域全域	約 2,934ha
調布 都市計画区域	調布市 狛江市	行政区域全域	約 2,792ha
青梅 都市計画区域	青梅市	行政区域全域	約 10,326ha
昭島 都市計画区域	昭島市	行政区域全域	約 1,733ha
町田 都市計画区域	町田市	行政区域全域	約 7,165ha
小金井 都市計画区域	小金井市	行政区域全域	約 1,133ha
日野 都市計画区域	日野市	行政区域全域	約 2,753ha
小平 都市計画区域	小平市	行政区域全域	約 2,046ha
国分寺 都市計画区域	国分寺市	行政区域全域	約 1,148ha
東村山 都市計画区域	東村山市 清瀬市 東久留米市	行政区域全域	約 4,028ha
国立 都市計画区域	国立市	行政区域全域	約 815ha
西東京 都市計画区域	西東京市	行政区域全域	約 1,585ha
福生 都市計画区域	福生市 羽村市 瑞穂町	行政区域全域	約 3,698ha
多摩 都市計画区域	多摩市 稲城市	行政区域全域	約 3,905ha
秋多 都市計画区域	あきる野市 日の出町	行政区域全域	約 10,142ha

2 基本理念及び基本戦略

(1) 基本理念

都市づくりビジョン（改定）で掲げた「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市東京の創造」を基本理念とする。

(2) 基本戦略

都市づくりビジョン（改定）で示した7つの基本戦略を基に、人口減少・少子高齢社会の到来、首都直下地震の切迫性、都市間競争の激化、地球環境問題の深刻化など、社会経済情勢の変化を踏まえ、都市計画区域マスタープランでは、以下を基本戦略とする。

①国際競争力及び都市活力の強化

東京の国際競争力を高める質の高い業務・商業機能などが集積した拠点や、都市の魅力や活力を高める多様な機能が集積した複合市街地を形成していく。

オリンピック・パラリンピックにも対応した、都市環境や快適性の向上に資する先駆的な施策をハード・ソフト両面から推進していく。

②広域交通インフラの強化

空港機能や道路ネットワークの強化、公共交通ネットワークの充実、物流の効率化などにより、人、モノ及び情報の交流を促進することで、区部・多摩部及び都県境を越えた連携を強化していく。

③安全・安心な都市の形成

市街地の不燃化・耐震化、延焼遮断帯の形成、震災時の帰宅困難者対策などを一層進めるとともに、都内で頻発している局地的な集中豪雨への対策などを推進し、災害に強い都市を形成していく。

④暮らしやすい生活圏の形成

人口減少・少子高齢社会においても、地域活力やコミュニティの維持・向上が図られ、誰もが安心して暮らすことのできる都市を実現する。

また、職住近接を推進し、生活利便性が高く良好な住環境を形成していく。

⑤都市の低炭素化

環境負荷の少ない都市の形成、都市活動に伴うCO₂排出量の削減、緑の保全と創出などにより、良好な環境と経済活力とが両立した都市を形成していく。

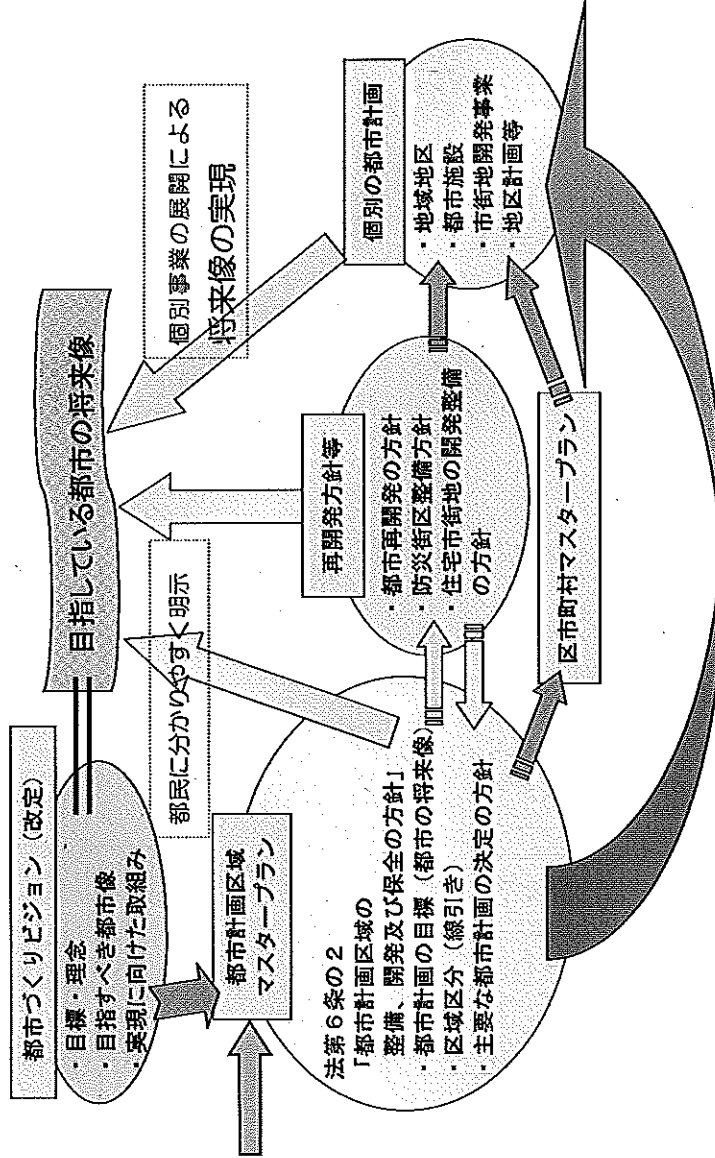
⑥水と緑の豊かな潤いの創出

都市に残された貴重な緑や、多摩の山間部や島しょにおける自然林の保全を進めるとともに、新たな緑を創出し、緑や水辺を有機的に連携させることで、水と緑に包まれた潤いのある都市空間を形成していく。

⑦美しい都市空間の創出

都市づくりを通じて、首都東京にふさわしい風格ある景観の形成、丘陵地や崖線などの特色ある自然や地形との調和、歴史的・文化的資源の活用などにより、都市の多様な魅力を備えた美しい都市空間を形成していく。

都市計画区域マスタープラン体系図



- 改定の背景
- ＜社会経済情勢、国の動き等＞
 - ◆人口減少・少子高齢社会の到来
 - ◆世界の都市間競争の激化
 - ◆アジアヘッドクォーター特区の指定
 - ◆東日本大震災の発生
 - ◆2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催決定
 - ◆用途地域の権限移譲など地方分権に係る法律の施行
 - ＜都市づくり関連の計画＞
 - ◆「木密地域不燃化10年プロジェクト実施方針」策定
 - ◆「東京都住宅マスタープラン」改定
 - ◆「新たな多摩のビジョン」策定

都市計画区域マスタープランは、目指している都市の将来像の実現に向け、以下の考え方に基づき策定するものである。

- ・区市町村マスタープランや個別の都市計画は、都市計画区域マスタープランなどに即して定める。
- ・目指している都市の将来像を都民の方々に分かりやすく示すことで、個別の都市計画に対する迅速な合意形成と円滑な実現を目指す。
- ・区域区分（線引き）の大筋の考え方を示すことで、無秩序な市街化の拡大を防止し計画的な市街化を図る。

第2 東京が目指すべき将来像

1 東京の都市構造

東京は、人口 3,500 万人を超える東京圏域全体の中心的な役割を担っており、活発な都市活動を展開している。

東京がこれからも発展し続けていくためには、社会的、経済的に一体となっている圏域全体の機能を最大限に発揮させることが不可欠である。このため、引き続き、東京圏全体の広域的な視点に立った都市構造である環状メガロポリス構造を目指し、多様な機能集積をいかしつつ、更なる国際競争力を備えた魅力ある首都へと再生していく。

一方で、人口減少や高齢化が進行していく中でも、東京が活力を更に高めていくためには、誰もが活動しやすい、快適に暮らすことのできるまちを実現することが重要である。このため、市街地の無秩序な拡大を抑制しつつ、地域の特性に応じて必要な機能を確保する。あわせて、充実した鉄道網など既存の都市インフラをいかし、駅などを中心に都市機能を一層集積させた集約型の地域構造へ再編していく。

2020 年に東京で開催されるオリンピック・パラリンピックの舞台づくりを契機として、国内外からの来街者をもてなすユニバーサルデザインの思想が浸透した、世界をひきつける都市東京を実現していく。

(1) 環状メガロポリス構造の実現

環状メガロポリス構造は、東京圏の交通ネットワーク、とりわけ国際的な交通アクセスに不可欠な空港・港湾や環状方向の広域交通基盤を強化して、圏域内の活発な交流を実現するとともに、業務、産業、文化、居住、物流、防災など多様な機能を地域や拠点が分担し、広域連携により東京圏全域で一体的な機能を発揮する、東京圏の集積メリットをいかした多機能集約型の都市構造である。同時に、東京圏の山地、丘陵地、河川、海岸などの自然と、道路の緑や公園などの都市環境とが一体となって、水と緑の骨格を形成し、環境との共生を目指す都市構造でもある。

(2) 集約型の地域構造への再編

わが国の人口は既に減少局面に入り、東京の人口もゆっくり確実に減少していく。人口構造も、労働力の中核を成す層に比べて高齢者が急増すると予測されている。今後の都市づくりでは、このような人口動態の大きな変化を踏まえて、都市経営コストの効率化の要請に応えつつ、都市の魅力と国際競争力の向上、快適な都市生活と機能的な都市活動の確保などを実現していかなければならない。

その基本的な方向性は、市街地の拡大や都市機能の拡散により対処するのではなく、地域特性を踏まえて選択した拠点的な市街地を再構築するとともに、それを支える都市基盤や交通インフラの整備に取り組み、東京の市街地を集約型の地域構造

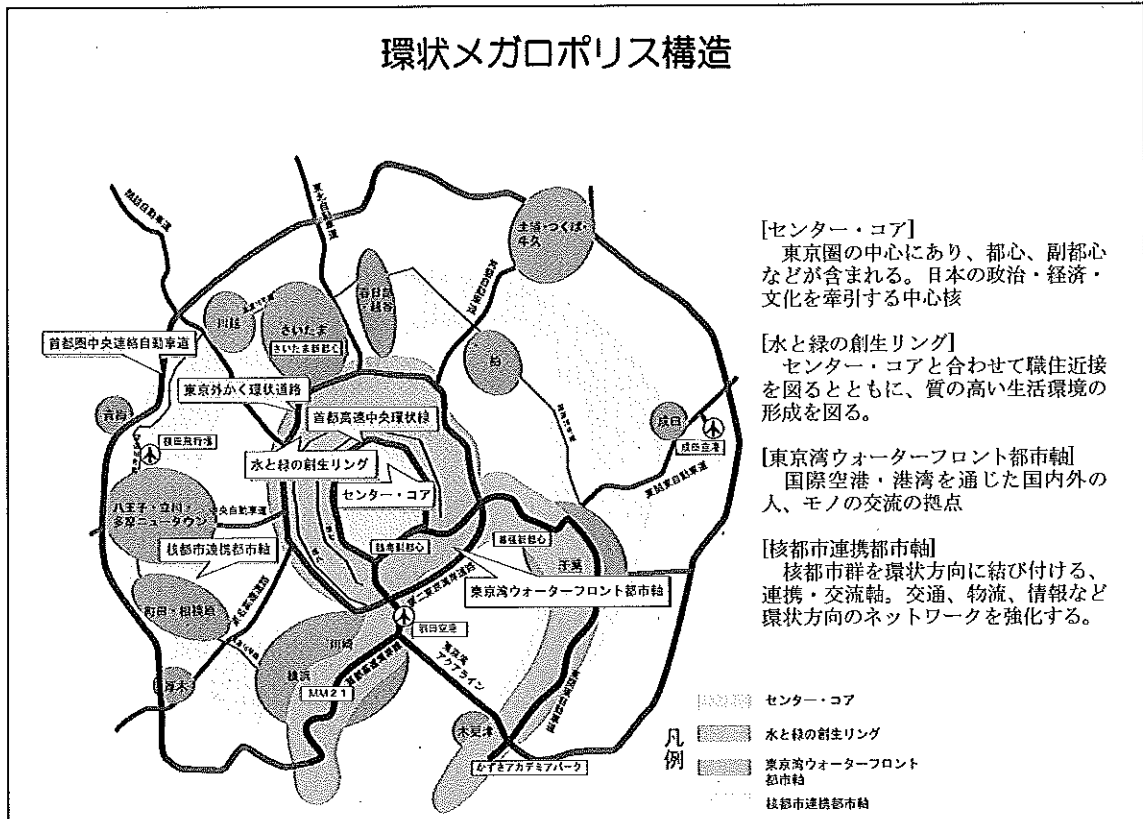
へと再編していくことである。

具体的には、既成市街地における拠点などを中心に都市づくりを積極的に展開して、居住の集積を進めつつ、これに必要な都市機能を集約的に立地（再配置）させることにより、都市のにぎわいや活力、利用圏人口の確保を通じた公共交通の維持、効率的な公共サービスの提供などの実現を図るものである。

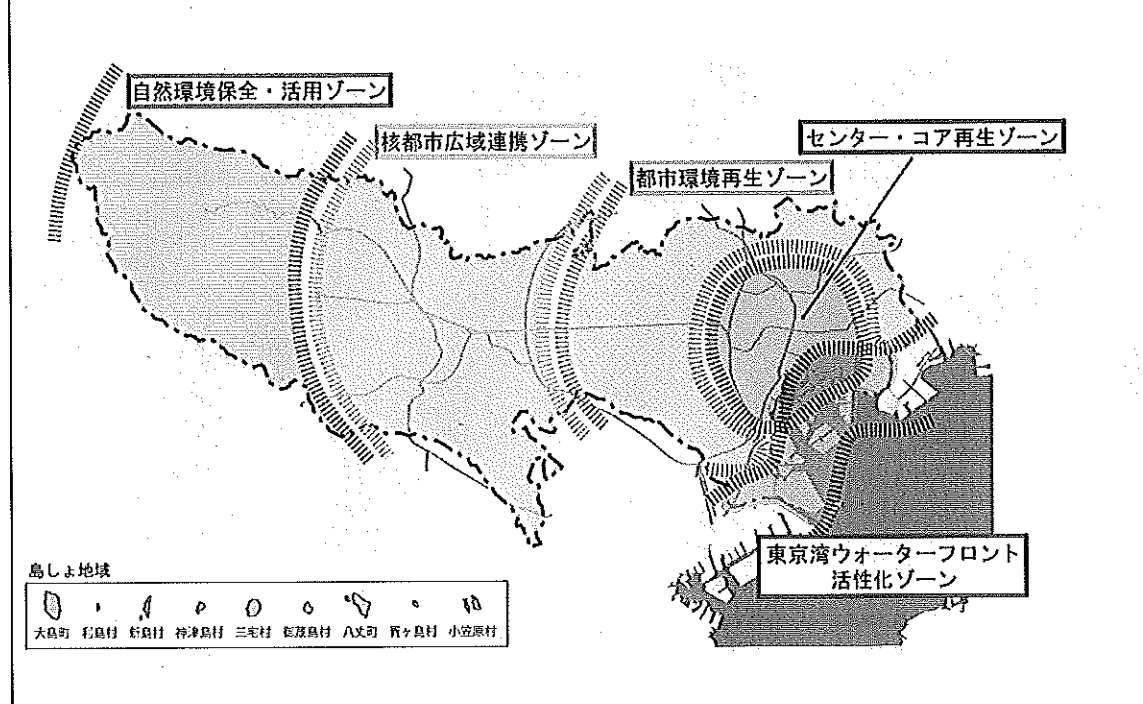
個性ある各拠点市街地は、公共交通網や広域的な幹線道路網により有機的にネットワーク化が図られ、都市全体として、日常生活を支える都市機能（行政、教育、医療福祉、商業など）と高度な都市機能（高度な教育・医療福祉・業務・商業、文化・芸術、国際観光・交流など）とを分担し提供していくことになる。

集約型の地域構造への再編は、東京を環境先進都市に再構築していく上で不可欠である。一定程度の居住の集積エリアにおける都市機能と公共サービスの集中は、日常生活に必要な移動手段として、徒歩や公共交通の利用を促す。都心部においては、複合的な都市機能が高密度に集積する拠点形成を促すことにより、エネルギー利用の効率が高く、環境と経済活力とが両立するセンター・コアが形成される。

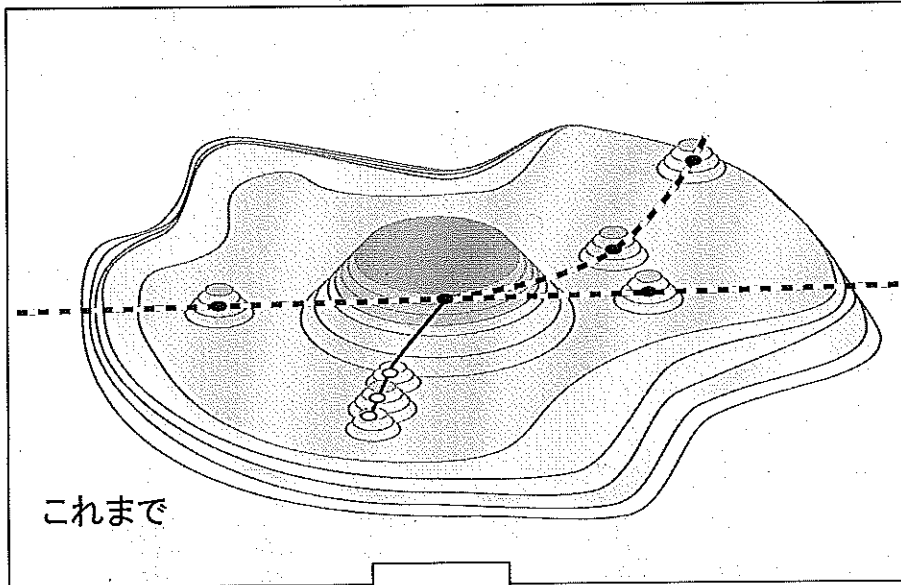
環状メガロポリス構造



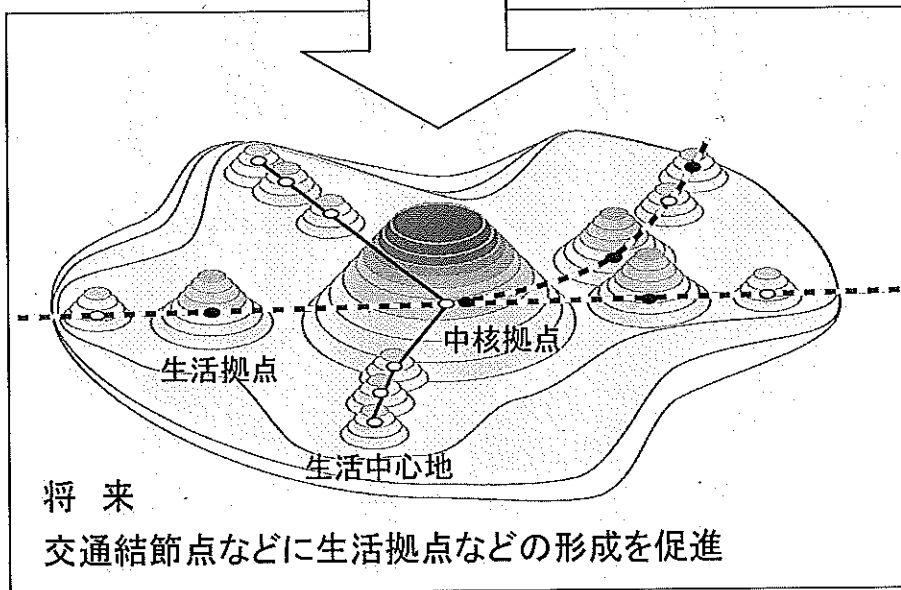
ゾーン区分図



集約型の地域構造への再編イメージ



拡散型から集約型の地域構造へ再編



以下の拠点について、区市町村と連携して都市づくりを積極的に展開することにより、集約型の地域構造へと再編を図っていく。

また、拠点について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。

中核拠点 ※1	都心	大手町、丸の内、有楽町、内幸町、霞が関、永田町、日本橋、八重洲、京橋、銀座、新橋
	副都心	新宿、渋谷、池袋、大崎、上野・浅草、錦糸町・亀戸、臨海副都心
	新拠点	品川、秋葉原、羽田
	核都市	八王子、立川、多摩ニュータウン、青梅、町田
生活拠点 ※2		大井町、武蔵小山、自由が丘、蒲田、大森、三軒茶屋、下北沢、笹塚、中野、荻窪、高円寺、王子、赤羽、成増、大山、練馬、大泉学園、綾瀬、竹ノ塚、新小岩、金町、小岩、葛西、八王子みなみ野、吉祥寺、三鷹、武蔵境、府中、調布、鶴川、武蔵小金井、高幡不動、豊田、日野、国分寺、清瀬、国立、田無、ひばりヶ丘、聖蹟桜ヶ丘 など
生活中心地 ※3		池上、大岡山、千歳烏山、成城学園、南阿佐ヶ谷、高島平、光が丘、上石神井、西新井、江北、高砂、一之江、瑞江、北野、高尾、玉川上水、本町・榎地区、三鷹台、分倍河原、つつじヶ丘、狛江、昭島、拝島、成瀬、東小金井、花小金井、西国分寺、東村山、秋津・新秋津、東久留米、保谷、福生、羽村、小作、箱根ヶ崎、永山、稲城長沼、稲城、秋川、武蔵五日市、谷戸地区・塩田地区 など

※1 交通便利性などをいかした業務・ビジネス、商業、文化、飲食サービスなど高度な機能集積により、東京圏の都市活力や都市文化をリードする拠点

※2 交通結節点などにおける商業、福祉、文化、教育などの生活機能などの集積により、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた拠点

※3 特徴ある商店街やコミュニティインフラ（道路、公園、集会施設、子育て支援施設、高齢者介護施設、教育文化施設など）の整った、身近な地域における人々の活動や交流の中心地

2 ゾーンごとの将来像

東京圏の他縣市との広域連携を強化するとともに、都において、先導的かつ戦略的な都市づくりを展開する必要がある。そこで、環状メガロポリス構造を構成する骨格を基本に東京を都市づくりビジョン（改定）で示した5つのゾーンに区分し、それぞれのゾーンの特性を踏まえた都市づくりを進めていく（ゾーン区分は「参考附図-2」を参照）。

多摩部 19 都市計画区域とゾーンの関係を以下に示す。

武蔵野	都市環境再生ゾーン	
三鷹		
調布	都市環境再生ゾーン+核都市広域連携ゾーン	
小金井		
小平		
東村山		
西東京		
立川		核都市広域連携ゾーン
府中		
昭島		
町田		
日野		
国分寺		
国立		
福生		
多摩		
八王子	核都市広域連携ゾーン+自然環境保全・活用ゾーン	
青梅		
秋多		

(1) センター・コア再生ゾーンの特性・将来像

<特性>

我が国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たしているゾーンであり、政治・経済の要となっている都心、多くの人々が交流し東京の都市文化の創造・発信拠点となっている副都心、大規模跡地を活用し新たな魅力を創造する新拠点などを有する。

本ゾーンの市街地の約4分の3が鉄道駅から徒歩圏 500m以内にあるなど、地下鉄網を中心として優れた交通利便性を備えた市街地となっている。

また、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進し、国際競争力の強化を図る上で特に重要な地域である特定都市再生緊急整備地域の多くを含む。

<将来像>

○国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力ある拠点の形成

- ・質の高い業務・商業をはじめ、多様な都市機能の更なる集積、都市基盤の更なる充実が図られ、最先端の環境性能と防災性を備えた国際ビジネスセンターが形成されている。
- ・多様な人材や企業の交流が図られ、来街者をもてなし、東京の魅力を世界に発信する拠点が形成されるとともに、外国人にも対応した医療・教育環境が充実している。
- ・周囲の開発と連動した街区の再編整備などにより、老朽化したオフィスや高経年マンションなどの再生が図られ、安全な市街地が形成されるとともに、災害発生時に備えた、電力、通信の確保や帰宅困難者対策が確立されている。

○都市を楽しむ良質な居住環境の創出

- ・鉄道網などが充実した利便性の高い市街地である中核拠点やその周辺においては、民間活力による質の高い開発などにより、国際都市としてふさわしい良質な居住環境が形成され、都心居住の充実が図られている。
- ・居住機能の保全やコミュニティの活性化に配慮された利便性の高い安全・安心で快適な住宅市街地が形成されている。
- ・木造住宅密集地域の改善を図るため、市街地の不燃化や耐震化、特定整備路線の整備が進み、地域の防災性が向上している。

○世界で最も環境負荷の少ない都市の実現

- ・市街地の機能更新に併せて、エネルギー利用効率の向上、再生可能エネルギー・未利用エネルギーの活用、地区・街区単位でのエネルギー利用が図られ、良好な環境と経済活力が両立した環境負荷の少ない市街地が形成されている。

○水と緑の回廊で包まれた都市空間の創出

- ・公園や緑地の整備、都市開発における公園や緑の創出、街路樹の充実や河川の緑化などにより、水と緑のネットワークが形成されている。
- ・河川や運河などの水辺では、水辺空間の再生が進むとともに、水辺に面した魅力ある街並みが形成され、良好な水辺環境と潤いのある快適な都市空間が形成されている。

○歴史と文化をいかした都市空間の形成

- ・江戸時代以来蓄積されてきた、歴史的・文化的資源をいかした都市づくりが進められ、世界に誇れる魅力ある都市空間が形成されている。

(2) 東京湾ウォーターフロント活性化ゾーンの特性・将来像

<特性>

本ゾーンは、センター・コア再生ゾーンに隣接し、隣接県とも連続する東京湾の広大な水辺空間に位置するゾーンである。本ゾーンには、羽田空港や東京港、東京湾岸道路など、広域交通インフラの整備が進んだ東京の交通・物流の拠点が形成されている。

また、産業構造の変化に伴う工場などの土地利用転換や埋立てにより土地が創出されており、都心に近接した臨海部は特定都市再生緊急整備地域となっている。

羽田新拠点では、空港の更なる機能強化や国際化の推進が図られるとともに、羽田空港跡地のまちづくりが具体化している。

<将来像>

○世界に開かれた国際都市東京の充実

- ・羽田空港の更なる機能強化と国際化などが図られるとともに、空港跡地のまちづくりが実現し、国際競争力の向上に資する機能が発揮されている。
- ・オリンピック・パラリンピック競技大会開催を推進力として、公共交通ネットワークの更なる充実やユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりが進んでいる。
- ・東京港及び物流施設の整備が進むとともに、首都高速湾岸線などによる広域交通ネットワーク・物流ネットワークの形成が進んでいる。

○アジアなど世界との交流や食の魅力の発信

- ・交通・物流機能に恵まれた立地特性をいかし、国際的な産業・ビジネス空間が形成されるとともに、新たな産業・ビジネスの創造や国際的な技術交流を促す、職・住・学・遊のバランスのとれた複合的な市街地が形成されている。
- ・豊洲新市場に併設する千客万来施設の整備により国内外から人が集まり、食の魅力を体感できるにぎわいにあふれるエリアが形成されている。

○環境共生型都市づくりによる新たな拠点形成

- ・最先端の省エネルギー技術、再生可能エネルギー・未利用エネルギーの活用などにより持続可能な都市づくりが進められ、災害に強く安定したエネルギー供給が確保されている。

○魅力とにぎわいのある拠点づくり

- ・大型客船が停泊できる埠頭の整備、MICE機能の強化、宿泊施設の整備などが図られ、国内外からの来街者をもてなす国際観光拠点が形成されている。
- ・魅力とにぎわいのある水辺の拠点や舟運ネットワークの形成などが図られ、都民や来街者に親しまれる水辺が形成されている。
- ・水辺の眺望をいかしつつ、緑豊かでゆとりと潤いに満ちた都市空間や街並みが形成されている。

(3) 都市環境再生ゾーンの特性・将来像

<特性>

本ゾーンは、センター・コア再生ゾーンに隣接し、周辺区部及び隣接市を包含するリング状のゾーンである。住宅地を主体としつつ、地域の中心拠点として、にぎわいを見せる個性的なまち、河川・農地・大規模な公園などによる潤いのある水と緑に恵まれたまち、産業と生活が調和したまちなど、多様な表情を有している。

一方で、東京への人口集中期に市街化が急速に進行したことにより、都市基盤整備の立ち後れなどが一部で見られ、高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、居住者の高齢化が進み、活力の低下が懸念されている。

多摩地域では、南北方向に結ぶ調布保谷線の整備やJR中央線の高架化などにより、慢性的な交通渋滞の解消や、多摩東部地域の交通利便性の向上が図られ、地域の発展や防災性の向上に寄与している。

<将来像>

○生活機能が集積した誰もが暮らしやすいまちづくり

- ・乗換えや乗車人員の多い主要駅などを中心とした生活拠点では、駅周辺のまちづくりによって、業務、商業、文化、交流、医療福祉などの生活機能の集積が進んでいる。
- ・より身近な駅や、大規模団地の中心などでは、特徴ある商店街やコミュニティインフラが整った生活中心地が形成されている。
- ・生活拠点や生活中心地では、都市基盤や鉄軌道などの既存の公共交通ネットワークに支えられ、駅周辺のユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりにより、高齢者や障害者を含むすべての人が徒歩や公共交通を利用して暮らすことのできる生活圏が形成されている。

○水と緑のネットワークの形成

- ・河川や道路などの整備に伴う新たな緑の創出とともに、公園、湧水や用水、崖線の緑、農地、屋敷林などが保全され、水と緑のネットワークが形成されており、都民のレクリエーションの場としても提供されている。

○豊かな住環境の形成

- ・生活拠点や生活中心地を取り巻く低中層の住宅市街地では、空き家の活用や高齢年マンションの再生が進むなど、良好な居住環境が形成されている。
- ・地域に必要な都市基盤である道路や公園、河川・下水道などの整備や予防保全的な維持管理がなされ、防災性を備えたゆとりある住環境が形成されるとともに、市街地の中心部からバリアフリー化が進み、高齢者などが外出しやすく、住み慣れた地域で自立して暮らすことのできる環境が整備されている。
- ・高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、更新に伴い、地域の課題に対応した日常の買い物、子育て支援、高齢者福祉などの機能導入やバリアフリー化が進み、地域活力やコミュニティの維持・向上が図られ、安全・安心な質の

高いまちが実現している。

○緑豊かで潤いのある良好な景観の形成

- ・幹線道路や河川などの整備に伴う緑の創出に併せて、地区計画などの一層の活用により、沿道の緑化やスカイラインの調和などが図られ、緑豊かで美しい街並みが形成されている。
- ・大正時代から昭和初期にかけて一体的に開発された落ち着いた住宅地では、敷地規模が維持され、緑豊かな潤いのある景観が保全されている。

(4) 核都市広域連携ゾーンの特性・将来像

<特性>

本ゾーンは、都市環境再生ゾーンと西多摩の山間部を中心とした地域に挟まれている。八王子や立川などの核都市を中心に、多様な都市機能が集積しており、丘陵地などには豊かな住環境を有する住宅地や緑が広がっている。大学、研究機関、先端技術産業などが数多く立地し、産学公の連携が進んでいる。

また、消費地への近接性をいかした都市農業も行われている。

核都市における都市機能の集積、首都圏中央連絡自動車道の整備による都県境を越えた結び付きや産業立地などが進む一方で、高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、居住者の高齢化が進み、活力の低下が懸念されている。

府中清瀬線や八王子村山線などの多摩南北道路の開通、JR中央線や南武線の高架化などにより、多摩地域の道路ネットワークが強化され、交通の円滑化が図られるとともに、沿道地域の利便性や防災性の向上、分断されていた市街地の一体化などが進んでいる。さらに、多摩都市モノレールにより、核都市間などのアクセス性が向上している地域がある一方で、鉄道駅から離れた住宅地も多く、バスなど地域交通体系の整備や生活圏の利便性の向上が必要な地域を抱えている。

<将来像>

○活力ある多摩の拠点育成

- ・核都市では、都市基盤の整備や市街地整備が計画的に進められ、業務、商業、医療福祉、文化、交流など、多様な都市機能の集積により地域の魅力や利便性の向上が図られ、周辺の住宅地とともに職住が近接する自立した圏域が形成されている。
- ・核都市相互が幹線道路や公共交通で結ばれることにより、拠点間の交流と連携が活発化し、地域の特性をいかした機能分担の下、相互補完的な活動が展開されている。
- ・核都市への多様な都市機能の集積により移動距離や輸送エネルギーが減少するなど、都市活動に由来するCO₂排出量が削減され、インフラ投資も効率化している。
- ・乗車人員の多い駅などを中心とした生活拠点では、業務、商業、医療福祉、子育て支援などの機能と中高層住宅が複合した、誰もが集積のメリットを享受できる

暮らしやすい市街地が形成され、その周辺では、質の高い住環境や魅力のある街並みを備えた低中層住宅地が形成されている。

- ・より身近な駅や、幹線道路沿道の市街地、大規模団地の中心などでは、特徴ある商店街やコミュニティインフラが整った生活中心地が形成されている。
- ・生活拠点や生活中心地では、都市基盤や鉄軌道、バスなどの拠点間をつなぐ機動性の高い公共交通ネットワークに支えられ、高齢者や障害者を含むすべての人が徒歩や公共交通を利用して暮らすことのできる生活圏が形成されている。
- ・交通結節機能などをいかした大規模な土地利用転換などが見込まれる区域は、居住機能に加えて文化、商業、業務など多様な機能が誘導され、快適性を備えた拠点性の高い複合市街地が形成されている。
- ・首都圏中央連絡自動車道や多摩南北道路など、広域交通インフラの充実により、都県境を越えた環状方向のネットワークが強化されている。
- ・首都圏中央連絡自動車道のインターチェンジ周辺では、物流拠点が整備され、東京都西南部の物資流通量増加に対応している。
- ・武蔵野の森総合スポーツ施設（仮称）及びその周辺は、多摩地域のスポーツ振興の拠点になっているほか、文化・産業・観光イベントにも活用される、にぎわいと交流の拠点となっている。

○質の高い計画的な住宅地の整備

- ・高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、更新に伴い、地域の課題に対応した日常の買い物、子育て支援、高齢者福祉などの機能導入、バリアフリー化などが進み、地域活力やコミュニティの維持・向上が図られ、安全・安心な質の高いまちが実現している。
- ・生活拠点や生活中心地を取り巻く低中層の住宅市街地では、敷地規模が大きく街並み景観にも優れた質の高い住宅地が形成されるなど、豊かな自然環境と調和した特徴ある住環境が形成されている。

○産学公連携による産業立地の促進

- ・大学や研究機関、先端技術産業などの既存の集積をいかし、研究開発機能を持つ産業施設などの立地が進んでおり、センター・コアのビジネス拠点との連携や、都県境を越えた環状方向の広域連携が進み、アジアや国内他都市における生産拠点との交流が活発に行われている。また、アジアを代表する産業拠点として、多摩地域のイノベーションの創出が活性化している。

○緑地や農地の保全と活用

- ・多摩川などの河川や国分寺崖線、玉川上水、市街地に残る屋敷林や農地などの緑の保全、公園や緑道の整備、河川の緑化などが進められ、水と緑の骨格が形成されている。
- ・農地の持つ多面的な機能をいかした都市づくりが進むとともに、尾根筋や丘陵斜面地の緑の保全などにより、人々が自然と触れ合う場が創出されている。

(5) 自然環境保全・活用ゾーンの特性・将来像

<特性>

本ゾーンは、西多摩地域の山間部を中心とした地域と伊豆諸島及び小笠原諸島から成っている。多摩山間部は、秩父多摩甲斐国立公園や明治の森高尾国定公園などの自然公園が大半を占め、都心部に近接しながら豊かな自然が残された森林を有し、隣接県の山間部と一体となって水や環境を保全している。

また、日帰り登山やハイキングなどの観光ルートや天然温泉、奥多摩湖や溪谷などの景勝が人々に憩いを与えるなど多様な役割を担っている。島しょ地域は、豊かな海洋資源と独自の文化を有しており、自然体験型の観光を提供している。

<将来像>

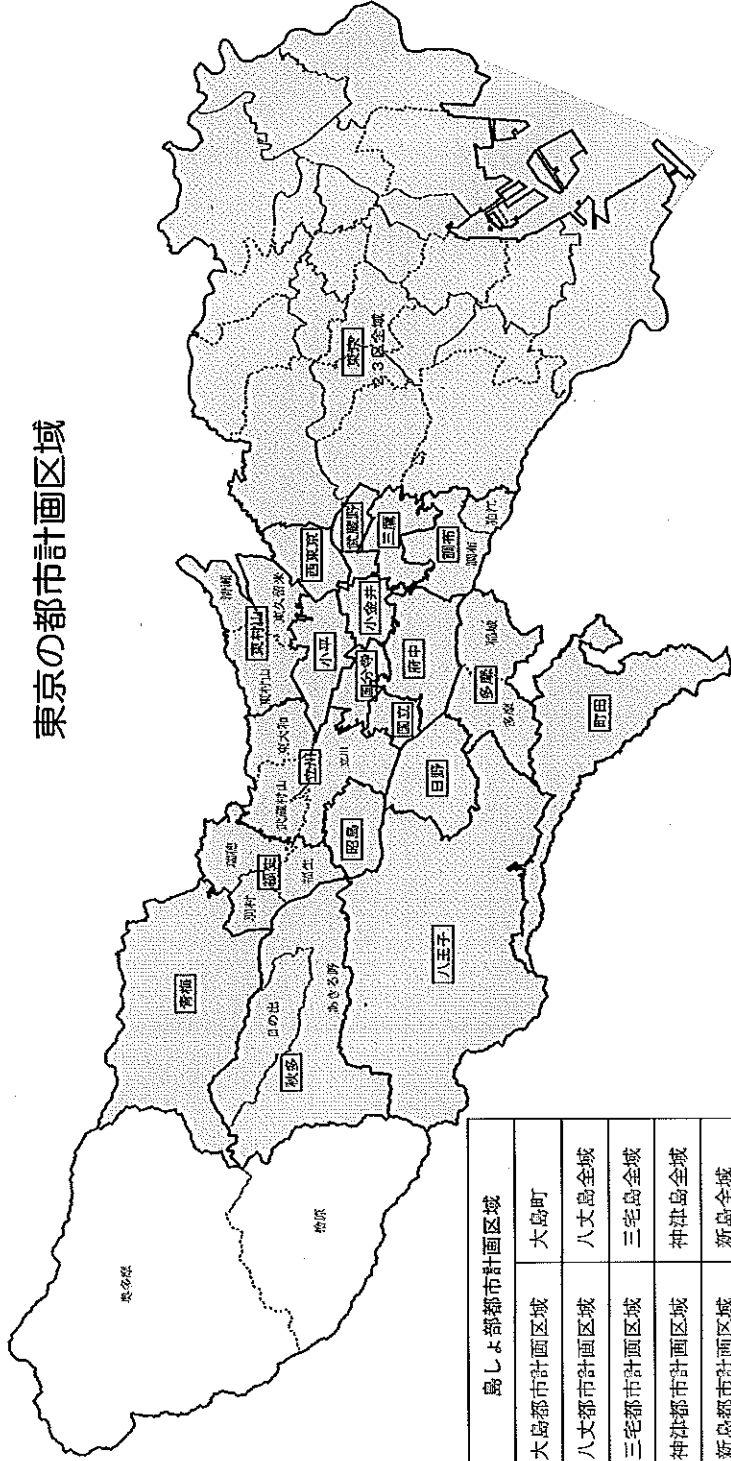
○豊かな自然をいかした東京圏のレクリエーションゾーンの形成

- ・多摩の山間部においては、都民や企業などの連携により、森林の保全が進むとともに、観光農園や林業体験、溪谷の自然と調和したレクリエーションなどの促進により、自然を学び体験する場が創出されている。
- ・島しょ部においては、恵まれた海洋資源や自然資源をいかした観光インフラの整備が進み、美しい海に囲まれた島の自然、気候・風土、固有の歴史・文化を伝える集落や地場産業など、島ごとの個性をいかした観光レクリエーションエリアが形成されている。

○美しい森林の復活

- ・多摩の山間部などに残された自然林の保全や、針葉樹と広葉樹が調和した森づくりにより、水源の涵養^{かん}や温室効果ガスの吸収、動物の生息域の保護など多面的な機能を発揮している。

東京の都市計画区域



【都市計画区域】
市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に、整備、開発及び保全する必要がある区域を指定したものの（都市計画法第5条）

【区域区分】
都市計画区域に区分すること。一般的に、「線引き」とも呼ばれる。

【市街化区域】
都市計画区域のうち、既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域

【市街化調整区域】
都市計画区域のうち、市街化を抑制するべき区域。農林漁業用の建物や、一定規模以上の計画的開発などを除き開発行為は許可されず、また、原則として用途地域及び市街化を促進する都市施設は定めないとになっている。



島しょ都市計画区域	
大島都市計画区域	大島町
八丈都市計画区域	八丈島全域
三宅都市計画区域	三宅島全域
神津都市計画区域	神津島全域
新島都市計画区域	新島全域
小笠原都市計画区域	父島・母島

市街化区域
市街化調整区域

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、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。

(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	2010 年	2025 年
多摩部 19 都市 計画区域	都市計画区域内人口		4,181 千人	おおむね 4,093 千人
	市街化区域人口		4,147 千人	おおむね 4,060 千人
八王子	都市計画区域内人口		580 千人	おおむね 575 千人
	市街化区域人口		571 千人	おおむね 566 千人
立川	都市計画区域内人口		333 千人	おおむね 329 千人
	市街化区域人口		332 千人	おおむね 328 千人
武蔵野	都市計画区域内人口		139 千人	おおむね 137 千人
	市街化区域人口		139 千人	おおむね 137 千人
三鷹	都市計画区域内人口		186 千人	おおむね 183 千人
	市街化区域人口		186 千人	おおむね 183 千人
府中	都市計画区域内人口		256 千人	おおむね 252 千人
	市街化区域人口		256 千人	おおむね 252 千人
調布	都市計画区域内人口		303 千人	おおむね 299 千人
	市街化区域人口		303 千人	おおむね 299 千人
青梅	都市計画区域内人口		139 千人	おおむね 129 千人
	市街化区域人口		132 千人	おおむね 122 千人
昭島	都市計画区域内人口		112 千人	おおむね 110 千人
	市街化区域人口		112 千人	おおむね 110 千人

町田	都市計画区域内人口	427 千人	おおむね 422 千人
	市街化区域人口	426 千人	おおむね 421 千人
小金井	都市計画区域内人口	119 千人	おおむね 115 千人
	市街化区域人口	119 千人	おおむね 115 千人
日野	都市計画区域内人口	180 千人	おおむね 176 千人
	市街化区域人口	180 千人	おおむね 176 千人
小平	都市計画区域内人口	187 千人	おおむね 183 千人
	市街化区域人口	187 千人	おおむね 183 千人
国分寺	都市計画区域内人口	121 千人	おおむね 117 千人
	市街化区域人口	121 千人	おおむね 117 千人
東村山	都市計画区域内人口	345 千人	おおむね 333 千人
	市街化区域人口	345 千人	おおむね 333 千人
国立	都市計画区域内人口	76 千人	おおむね 73 千人
	市街化区域人口	76 千人	おおむね 73 千人
西東京	都市計画区域内人口	197 千人	おおむね 194 千人
	市街化区域人口	197 千人	おおむね 194 千人
福生	都市計画区域内人口	150 千人	おおむね 144 千人
	市街化区域人口	149 千人	おおむね 143 千人
多摩	都市計画区域内人口	233 千人	おおむね 224 千人
	市街化区域人口	233 千人	おおむね 224 千人
秋多	都市計画区域内人口	98 千人	おおむね 98 千人
	市街化区域人口	83 千人	おおむね 84 千人

(注) 2025 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		2010 年	2025 年
	多摩部 19	就業構造	第一次産業	14 千人 (1.1%)
第二次産業			266 千人 (20.1%)	253 千人 (17.7%)
第三次産業			1,045 千人 (78.9%)	1,162 千人 (81.3%)
計			1,325 千人 (100%)	1,430 千人 (100%)
八王子	就業構造	第一次産業	2 千人 (0.8%)	2 千人 (0.8%)
		第二次産業	41 千人 (20.9%)	40 千人 (18.8%)
		第三次産業	152 千人 (78.3%)	171 千人 (80.5%)
		計	194 千人 (100%)	212 千人 (100%)

立川	就業構造	第一次産業	1千人 (1.0%)	1千人 (1.0%)
		第二次産業	24千人 (17.4%)	21千人 (14.2%)
		第三次産業	113千人 (81.7%)	125千人 (84.8%)
		計	138千人 (100%)	147千人 (100%)
武蔵野	就業構造	第一次産業	0千人 (0.4%)	0千人 (0.3%)
		第二次産業	7千人 (11.7%)	8千人 (11.4%)
		第三次産業	54千人 (88.0%)	62千人 (88.3%)
		計	62千人 (100%)	71千人 (100%)
三鷹	就業構造	第一次産業	1千人 (1.1%)	1千人 (1.0%)
		第二次産業	10千人 (18.6%)	11千人 (17.2%)
		第三次産業	44千人 (80.3%)	51千人 (81.9%)
		計	55千人 (100%)	62千人 (100%)
府中	就業構造	第一次産業	1千人 (0.7%)	1千人 (0.7%)
		第二次産業	23千人 (21.9%)	19千人 (17.0%)
		第三次産業	82千人 (77.4%)	90千人 (82.3%)
		計	105千人 (100%)	109千人 (100%)
調布	就業構造	第一次産業	1千人 (1.1%)	1千人 (1.0%)
		第二次産業	12千人 (15.4%)	11千人 (12.5%)
		第三次産業	67千人 (83.6%)	77千人 (86.5%)
		計	80千人 (100%)	89千人 (100%)
青梅	就業構造	第一次産業	1千人 (1.2%)	1千人 (1.3%)
		第二次産業	16千人 (32.3%)	16千人 (31.4%)
		第三次産業	34千人 (66.6%)	34千人 (67.4%)
		計	51千人 (100%)	51千人 (100%)
昭島	就業構造	第一次産業	0千人 (0.8%)	0千人 (0.7%)
		第二次産業	13千人 (30.6%)	10千人 (23.5%)
		第三次産業	29千人 (68.6%)	32千人 (75.8%)
		計	42千人 (100%)	42千人 (100%)
町田	就業構造	第一次産業	1千人 (1.1%)	1千人 (1.1%)
		第二次産業	17千人 (14.3%)	17千人 (12.5%)
		第三次産業	100千人 (84.6%)	116千人 (86.5%)
		計	118千人 (100%)	134千人 (100%)
小金井	就業構造	第一次産業	0千人 (1.2%)	0千人 (1.2%)
		第二次産業	3千人 (11.0%)	2千人 (7.6%)
		第三次産業	24千人 (87.8%)	26千人 (91.2%)
		計	27千人 (100%)	28千人 (100%)

日野	就業構造	第一次産業	0千人 (0.9%)	1千人 (1.0%)
		第二次産業	17千人 (31.7%)	18千人 (30.4%)
		第三次産業	36千人 (67.4%)	40千人 (68.6%)
		計	54千人 (100%)	59千人 (100%)
小平	就業構造	第一次産業	1千人 (1.3%)	1千人 (1.3%)
		第二次産業	13千人 (25.6%)	13千人 (23.8%)
		第三次産業	38千人 (73.1%)	41千人 (74.9%)
		計	52千人 (100%)	54千人 (100%)
国分寺	就業構造	第一次産業	0千人 (1.6%)	0千人 (1.4%)
		第二次産業	4千人 (12.0%)	4千人 (11.5%)
		第三次産業	26千人 (86.4%)	29千人 (87.1%)
		計	30千人 (100%)	33千人 (100%)
東村山	就業構造	第一次産業	2千人 (2.1%)	2千人 (1.9%)
		第二次産業	15千人 (18.5%)	14千人 (16.4%)
		第三次産業	64千人 (79.4%)	70千人 (81.7%)
		計	81千人 (100%)	86千人 (100%)
国立	就業構造	第一次産業	0千人 (0.8%)	0千人 (0.9%)
		第二次産業	2千人 (9.6%)	2千人 (8.3%)
		第三次産業	20千人 (89.6%)	22千人 (90.9%)
		計	22千人 (100%)	24千人 (100%)
西東京	就業構造	第一次産業	1千人 (1.2%)	1千人 (1.2%)
		第二次産業	7千人 (16.3%)	8千人 (16.0%)
		第三次産業	36千人 (82.4%)	42千人 (82.8%)
		計	44千人 (100%)	51千人 (100%)
福生	就業構造	第一次産業	1千人 (1.0%)	1千人 (0.9%)
		第二次産業	21千人 (34.7%)	22千人 (34.0%)
		第三次産業	40千人 (64.4%)	42千人 (65.1%)
		計	62千人 (100%)	65千人 (100%)
多摩	就業構造	第一次産業	1千人 (1.0%)	1千人 (1.0%)
		第二次産業	11千人 (14.7%)	10千人 (12.8%)
		第三次産業	65千人 (84.2%)	70千人 (86.2%)
		計	77千人 (100%)	81千人 (100%)
秋多	就業構造	第一次産業	1千人 (2.6%)	1千人 (2.6%)
		第二次産業	8千人 (26.8%)	8千人 (26.8%)
		第三次産業	22千人 (70.7%)	22千人 (70.7%)
		計	31千人 (100%)	32千人 (100%)

(注) 2025年の就業構造の推計値は、2005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、2025 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こととし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

年次	2010 年	2025 年
市街化区域面積 (多摩部 19 都市計画区域)	49,598ha	おおむね 49,642ha
八王子	7,997ha	おおむね 7,967ha
立川	4,234ha	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	1,379ha	おおむね 1,440ha
町田	5,480ha	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	1,480ha	おおむね 1,482ha

(注) 市街化区域面積は、2025 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7つの基本戦略を踏まえ、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

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、地区の特性に応じた快適で良好な住宅地の形成を図る。

- ・都市環境再生ゾーンでは、低層住宅地としての住環境を維持・保全すべき地区、駅周辺での利便性を高める地区、河川や公園など自然的資源をいかした水と緑の空間を形成すべき地区、木造建築物が集積する地域の整備・改善を行うべき地区など、各々の地区特性に応じ、良好な住宅市街地の形成を図る。
- ・核都市広域連携ゾーンでは、住環境の維持・保全を図り、都市の利便と豊かな自然環境の双方を享受できる住宅市街地を形成する。既存の住宅市街地のうち都市基盤が整った地区においては、低層住宅と中高層住宅との適正な配置により、良好な住環境の保全に努める。また、都市基盤整備が不十分な地区では、地区特性に応じた手法により、適切な土地利用を誘導し、基盤整備及び住環境の改善を行うことで、良好な住宅市街地への更新を図る。

②業務・商業地

- ・核都市、生活拠点などの交通利便性が高い駅周辺、日常生活利便施設が集積した生活中心地、業務・商業機能を集積すべき幹線道路沿道などに業務・商業機能を誘導し、地域特性に応じて業務・商業地の適切な形成を図る。
- ・核都市など業務・商業機能を重点的に集積すべき地区において、高度利用地区などの都市開発諸制度や地区計画などを活用し、業務・商業機能の育成・整備及び更新を進める。

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。
- ・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

- ・核都市周辺の市街地や幹線道路の沿道などでは、業務、商業、居住などの複合市街地の形成を図る。
- ・交通結節機能などをいかした大規模な土地利用転換などが見込まれる区域では、居住機能に加えて文化、商業、業務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

- ・首都圏中央連絡自動車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いかした物流拠点、商業施設などや、既存の工業団地及び先端技術産業をいかした工業・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としても保全に努める。
- ・市街地に点在する自然地は、水と緑のネットワークを構成する貴重な自然的資源として保全に努める。

(2) 拠点の形成・育成の方針

①核都市（八王子、立川、多摩ニュータウン、青梅、町田）

- ・核都市では、既存の機能集積をいかながら、交通基盤の整備や開発プロジェクトの事業化を計画的に進め、周辺の住宅地とともに職住が近接する自立した魅力ある拠点の形成を図る。核都市の核となる区域は商業系用途を配置し、都市開発諸制度や地区計画などを活用して、中核拠点にふさわしい業務・商業機能を誘導する。核都市の核となる区域の周辺の区域は、広域幹線道路などの整備と併せ適切な用途地域を定め、沿道のまちづくりを推進する。
- ・首都圏中央連絡自動車道などの広域幹線道路の整備により、核都市間の交通、情報などのネットワークを強化し、大学や研究機関、先端技術産業などの既存の集積をいかした研究・産業拠点の整備を促進する。

②生活拠点、生活中心地

- ・交通結節機能と広域商圏を有する生活拠点では、交通結節点としての特性をいかし、広域的な商業機能を中心に、業務、文化、子育て支援などの機能集積を促進し、育成する。
- ・鉄道路線に沿って連続する生活拠点では、住宅系用途との調和に配慮しつつ、にぎわいのある商店街として適切な商業系用途の育成を図るとともに、各々の個性や既存の集積をいかして拠点機能を分担していく。

- ・核都市広域連携ゾーンに点在する生活拠点では、既存の機能集積をいかしながら土地の高度利用を進め、商業、業務など多様な機能の誘導を図るとともに、医療福祉、文化などの公益施設をつなぐ交通ネットワークの結節点として育成する。
- ・生活拠点の中心部には高容積の商業系用途を配置するとともに、周辺部は住宅と調和した商業系用途や利便性をいかした住居系用途の複合市街地を育成する。
- ・身近な駅の周辺などの生活中心地では、既存の商店街との調和に配慮しつつ、必要に応じて土地の高度利用の促進を図る。また、住民の日常生活を支える商店や生活利便性を高めるコミュニティインフラなどを集積させ、にぎわいと活力のある生活中心地の形成を図る。あわせて、商業系用途地域の指定や地区計画などにより、身近な商業、文化、交流、医療福祉など、地域の特性に応じて必要な機能の集積を図る。
- ・幹線道路沿道などの生活中心地では、地域の生活支援機能の充実を図るとともに、周辺環境などの地域特性に応じた機能の誘導を図る。
- ・大規模団地の中心や公共・公益施設などを核とした生活中心地では、商業、福祉、文化、教育などの生活機能を集積し、幅広いサービスを提供できる拠点として育成を図る。
- ・生活拠点、生活中心地などでは、東京都福祉のまちづくり条例などに即し、施設建築物などのバリアフリー化を行うとともに、駅施設と駅前商店街などの周辺施設との歩行者ネットワークを形成するなど、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを促進する。

(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関係に留意する。

(4) 市街地における建築物の密度構成に関する方針

配置されたそれぞれの拠点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、次の方針に基づいた密度とする。

- ・核都市及び生活拠点は、地域の特性に応じて高密度又は中密度とする。
- ・核都市及び生活拠点の周辺部並びに生活中心地などは、周辺の市街地とも調和した地域特性などに応じた適切な密度とする。
- ・低層住宅地として誘導すべき区域は低密度とし、基盤が整備された区域などは、

地区特性にふさわしい密度とする。

- ・その他の住宅地は、前記住宅地の配置の方針に従って、地区特性にふさわしい密度とする。

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

- ・核都市や生活拠点などでは、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。

②良好な住宅市街地の形成

- ・住宅市街地の開発整備の方針などに即し、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、良質な住宅及び住宅地の供給と良好な市街地の開発整備を図る。
- ・良好な住環境の維持・向上を図るため、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、「多摩ニュータウン等大規模住宅団地再生ガイドライン」などを活用し、団地の再生・発展を図る。都は、関係する主体が地域の特性に応じて進める住宅市街地の再生の検討に対し、広域的自治体としての調整や技術的支援を行う。
- ・都営住宅の建替えなどにより用地を創出し、子育て・高齢者施設などの整備、民間事業者による住宅供給の促進、緑のネットワークの形成、防災都市づくりの推進、業務・商業機能の活性化など、地域特性に応じた様々なプロジェクトや施策の推進のために効果的に活用する。
- ・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、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、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。
- ・高経年マンションが多く存在する地域では、都市開発諸制度や市街地整備手法などを効果的に活用し、市町と連携してマンションを取り込んだ都市開発などを誘導していく。なお、高経年マンションについては、建替えのみならず、敷地を売却するような再生方策についても活用を促していく。
- ・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答えていくため、「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

- ・核都市や生活拠点、生活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。

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、既存ストックをい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。

(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。

②自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

- ・良好な樹林地については、水源の^{かん}涵養や生態系の維持・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地域資源をいかした緑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、地域資源をいかし、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緑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。

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

- ・東京外かく環状道路や首都圏中央連絡自動車道などの整備を促進し、東京圏全体の広域幹線道路ネットワークを構築する。
- ・多摩地域内や区部及び他県との都市間連携を推進し、広域的な産業交流の活性化などを図るため、多摩南北道路及び多摩東西道路の着実な整備を進めていく。
- ・都市計画道路網の早期完成に向け、都市計画道路の整備方針を踏まえ、計画的・効率的に整備を推進する。同方針に定める優先整備路線に位置付けられなかった路線について、面整備など、まちづくりが具体化した場合には、順次、事業化を検討していく。また、都県境を越えた広域的な道路ネットワークを充実させるため、都県間の調整を図り、道路橋梁^{りょう}などの整備を推進していく。さらに、今後、交通混雑の緩和、都市間の連携強化、地域のまちづくりへの貢献、通過交通の排除による地域の安全性向上などに資する道路ネットワークの形成を促進する。
- ・踏切を除却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。
- ・主要な道路の整備などに併せ、安全で快適な歩道及び自転車走行空間の充実を図る。

○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。
- ・快適で利便性が高い鉄軌道ネットワークの実現に向け、「運輸政策審議会答申第18号」で位置付けられたJR中央線の複々線化、多摩都市モノレールなどの路線について、課題や今後の方向性などを検討するとともに、今後の鉄軌道ネットワークに関する国の動向を踏まえ、適切に対応していく。
- ・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。

○空港

- ・首都圏の空港機能を補完し、ビジネス航空など多様な航空需要に対応するだけでなく、多摩地域をはじめとした首都圏西部地域の航空利便性の向上に資する横田基地の軍民共用化を早期に実現する。

②拠点機能を支える交通サービスの実現

- ・ 駅や駅周辺の一体的な整備により、交通機関相互の乗り継ぎの円滑化を推進する。また、エレベーターなどの整備や転落事故防止対策など、バリアフリー化や安全対策を必要な駅全てにおいて完了させるとともに、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。

③物流ネットワークの形成

- ・ 首都圏中央連絡自動車道などの高速道路のネットワーク整備を促進することで、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。
- ・ 首都圏中央連絡自動車道の青梅インターチェンジ、八王子西インターチェンジ周辺では、優れたアクセス性をいかし、東京西南部の流通業務施設に関する整備方針に基づき、東京圏の広域物流拠点の形成を促進する。あわせて、広域的な幹線道路ネットワークを整備し、流通業務機能の向上を図る。
- ・ 地域における荷さばきスペース確保及び共同配送により、都市内物流の効率化を図り、市街地の中心部における歩行空間などの改善及び環境負荷の低減を図る。
- ・ 首都圏の基幹市場と地域のニーズに対応する市場が相互に補完しながら、卸売市場全体のネットワークを図ることで、総合力を強化する。

(2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

①下水道

- ・ 下水道幹線やポンプ所などの基幹施設や貯留管などの貯留施設の重点的な整備を行う。
- ・ 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に編入するなど、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

- ・ 「中小河川における都の整備方針」に基づき、河道の整備とともに、優先度の高い流域から、時間最大75ミリ、65ミリの降雨に対応した調節池などの整備を進める。

(3) その他主要な都市施設などの決定の方針

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整備を計画的に進める。

②一団地の住宅施設

- ・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。

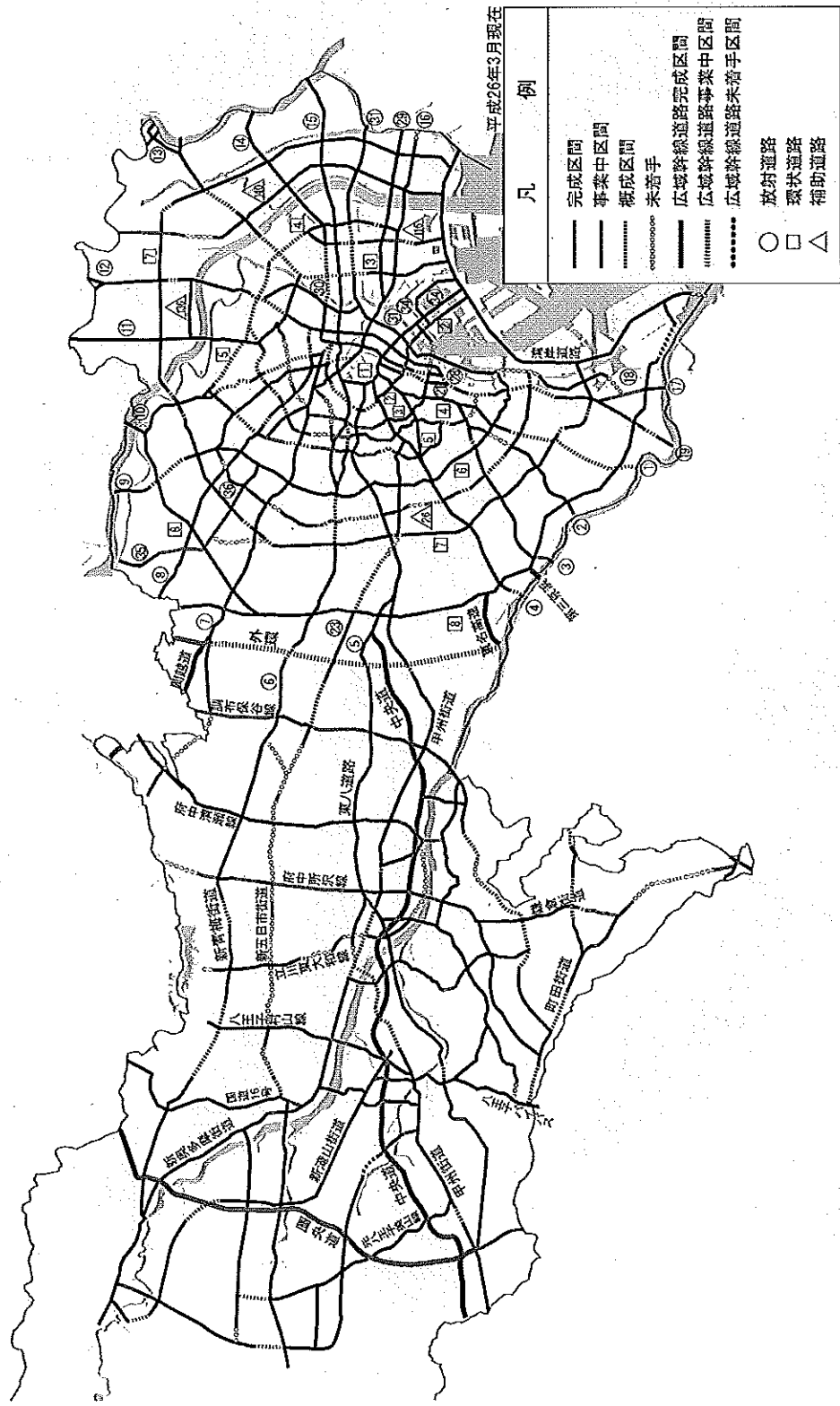
③地域冷暖房施設

- ・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。

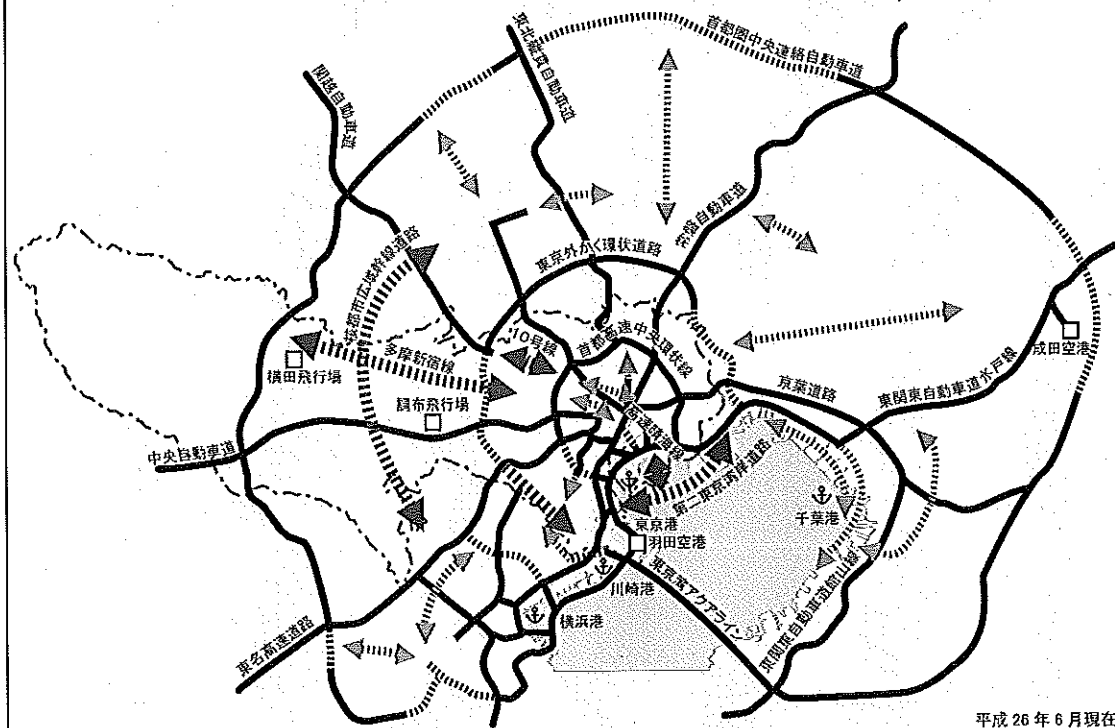
④その他の都市施設

- ・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。

東京の主要な幹線道路網



高速道路ネットワーク



平成26年6月現在

凡例	
—	供用中
.....	事業中又は都市計画決定済み
- - - - -	検討路線
.....	構想路線
□	空港・飛行場
↓	港湾

東京圏の鉄軌道



平成25年11月現在

凡 例	
→	新幹線鉄道
—	供用中の路線（広域鉄道）
—	供用中の路線（その他の鉄軌道）
—	整備を推進すべき路線（新設、複々線化等） 注1)
⋯	今後整備について検討すべき路線（新設、複々線化等） 注2)
□	空港・飛行場
⚓	港湾

注1) 運輸政策審議会答申第18号のA1、A2路線のうち未整備の路線を表示
 注2) 運輸政策審議会答申第18号のB路線を表示
 注3) 山手線内の供用中の地下鉄は除く。

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

- ・核都市の中心となる駅周辺においては、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促進し、魅力とにぎわいのある拠点として整備する。
- ・生活拠点や生活中心地の中心となる駅などの周辺においては、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、地域の特性をい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。

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、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。

4 都市防災に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 災害に強い都市の形成に関する方針

①災害に強い都市の形成に関する基本的な方針

- ・地震、水害などの自然災害に対し、万全の備えを講じることにより、防災対応力を高め、安全な都市を形成する。大規模地震などの発生時においても、首都である東京の都市機能を維持し、行政や経済活動をはじめとした社会全体の動きを止めないよう、諸施策を展開する。

②災害に強い市街地の実現

- ・都市計画道路の計画的な整備や防火規制の区域拡大などにより、沿道建築物の不燃化を促進し、市街地火災の延焼を防止する骨格防災軸などの延焼遮断帯を形成する。
- ・災害時における緊急車両の通行を確保するため、多摩地域の緊急輸送道路の拡幅整備などを推進する。
- ・多摩山間部の道路において、台風や地震などの災害時に地域が孤立化しないよう、道路の拡幅や線形改良、代替道路の整備などを推進する。
- ・急傾斜地崩壊危険区域、砂防指定地、地すべり防止区域など、土砂災害のおそれのある区域については、市街化の抑制に努める。
- ・震災時において、避難場所や救出・救助の拠点となる公園・緑地の整備を推進し、地域の防災性の向上を図る。

③耐震化の促進

- ・緊急輸送道路などの橋梁^{りょう}や沿道建築物の耐震化を推進し、大地震の発生時に救急救命活動の生命線となり、緊急支援物資の輸送、復旧及び復興の大動脈となる道路の機能を確保する。
- ・橋梁^{りょう}やトンネル、鉄道施設、ライフラインなどの耐震化を図り、災害時にも機能する都市施設を確保する。防災上特に重要な学校や病院、要配慮者が利用する社会福祉施設などの建築物については、重点的に耐震化を促進する。
- ・マンションに対する耐震アドバイザーの派遣や耐震化の費用助成により、建築物の耐震化を促進する。
- ・被災により周辺地域への影響が懸念されるマンションなどの耐震化を重点的に促進する。

④帰宅困難者対策の推進

- ・首都直下地震などの大規模災害の発生に備え、東京都帰宅困難者対策条例における自助・共助・公助の考え方に基づき、駅や大規模集客施設での利用者保護や一時滞在施設の確保など、都、国、市町、民間事業者などの各機関が連携した取組

を推進する。

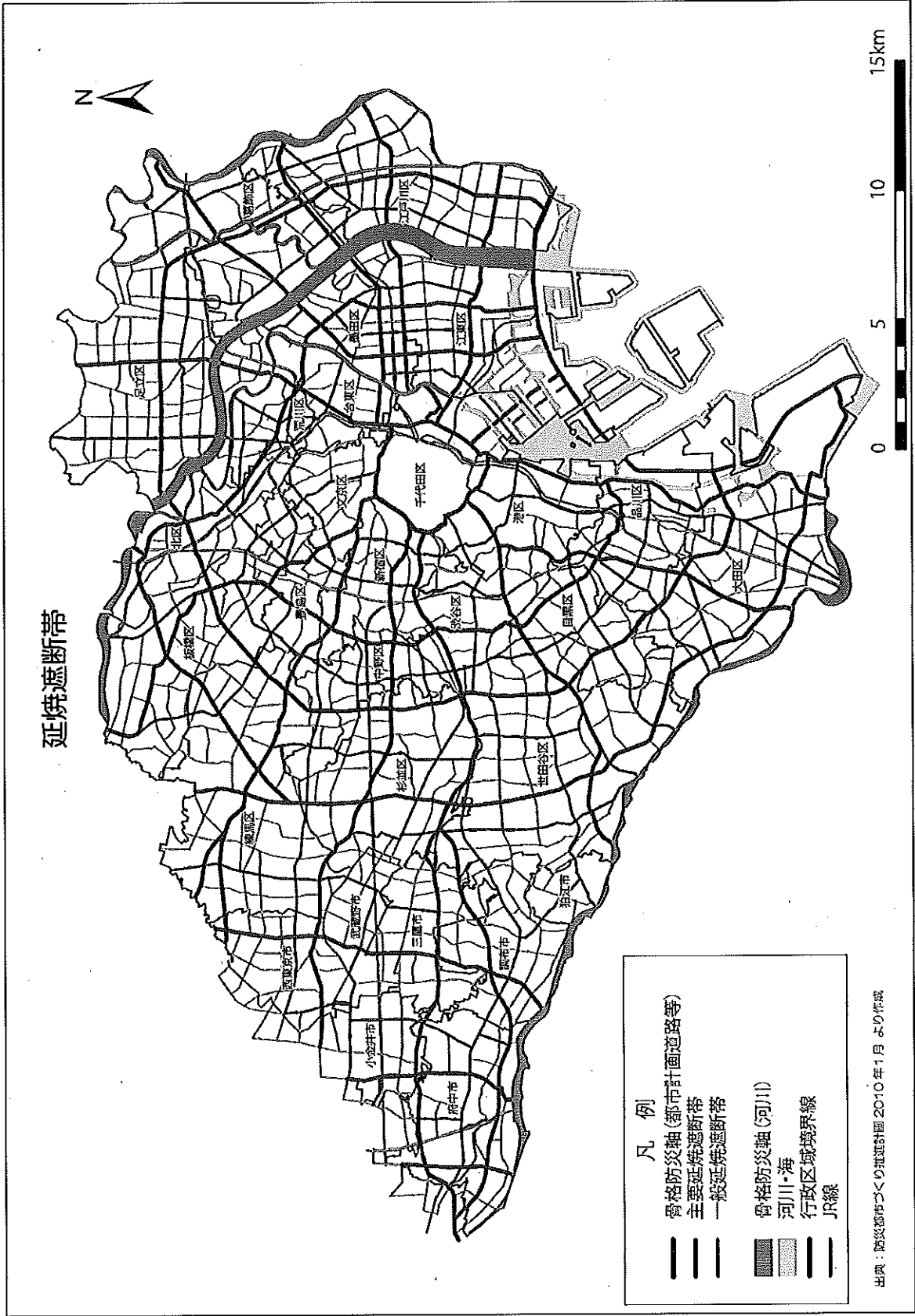
- ・ 発災時における円滑な帰宅支援のため、災害時帰宅支援ステーションの拡充、都立公園などを活用した防災関連施設（トイレ、避難広場など）の整備を推進する。
- ・ 帰宅困難者対策を推進するため、都市開発の機会を捉えて都市開発諸制度や市街地開発事業などを活用し、備蓄倉庫や自家発電設備をはじめ、一時滞在施設の設置を促進する。

（２）自立・分散型エネルギー源の確保に関する方針

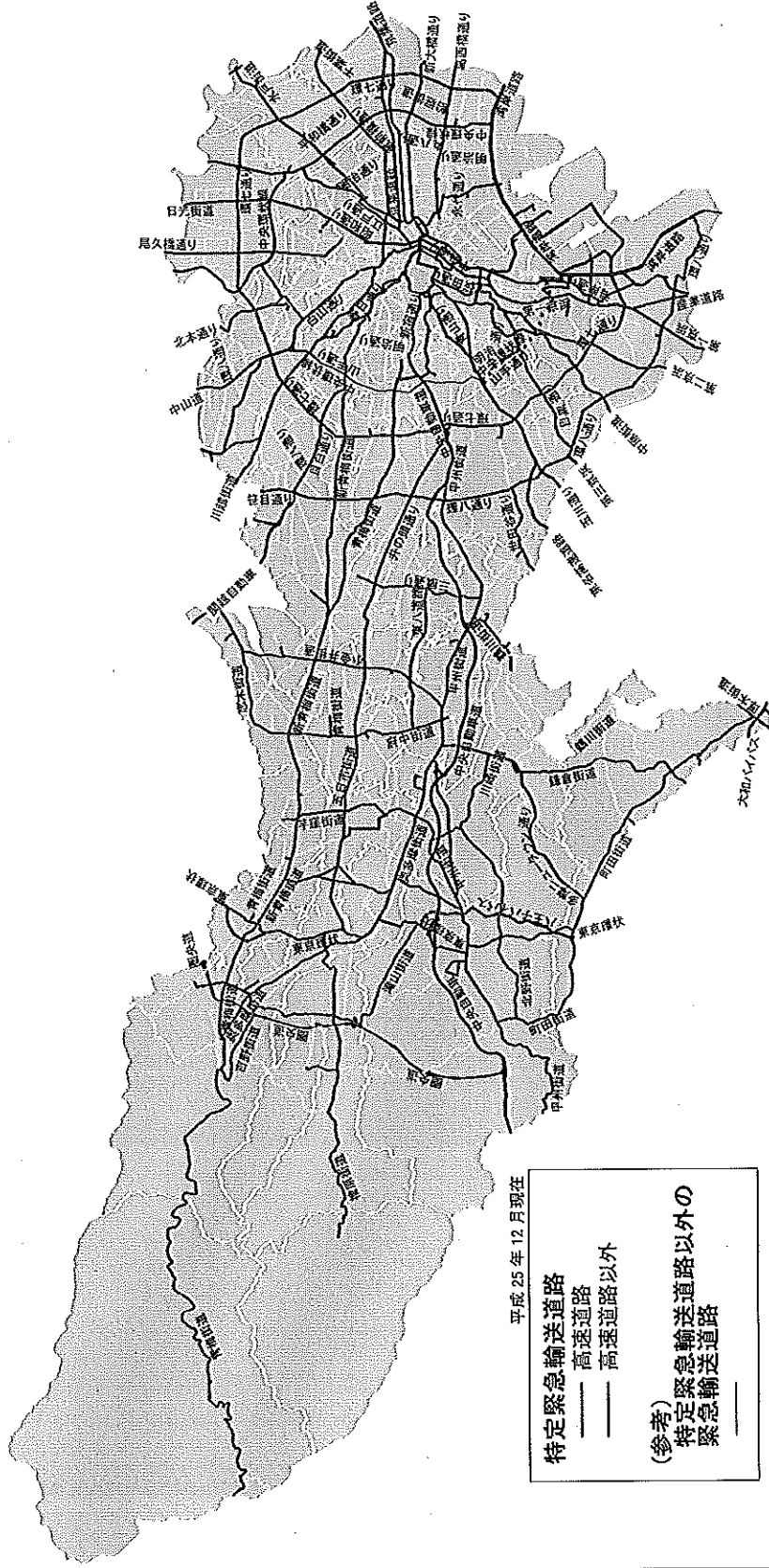
- ・ 発災後も都市機能を維持できるよう、多様な発電手段を用いた電力供給の安定化に向けた取組を促進する。
- ・ 集合住宅において、太陽光発電設備やコージェネレーション設備などの自立型発電設備の設置を推進し、災害時にも生活継続に必要な一定の電力を確保するなど、エネルギーが途絶えない住宅の普及を促進する。

（３）水害に強い都市づくりに関する方針

- ・ 近年多発している局地的な集中豪雨などの対応を図るため、「東京都豪雨対策基本方針」に基づき、河川・下水道整備及び流域対策を着実に実施する。
- ・ 河川については、「中小河川における都の整備方針」に基づき、河道の整備とともに、優先度の高い流域から、時間最大 75 ミリ、65 ミリの降雨に対応した調節池などの整備を進める。
- ・ 雨水の流出を抑える流域対策を強化するため、公共施設や民間施設において貯留浸透施設の設置を促進する。
- ・ 都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害の発生又はそのおそれがあり、かつ、河道などの整備による浸水被害の防止が市街化の進展により困難な地域については、特定都市河川及び特定都市河川流域への指定を検討するなど、浸水被害対策を総合的に推進する。
- ・ 流域下水道雨水幹線を有効活用するため、関係市に対して雨水整備に関する技術支援を実施し、公共下水道との接続を促進する。



特定緊急輸送道路
(沿道建築物の耐震化を推進する道路)



5 都市の低炭素化に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) エネルギーの有効活用に関する方針

- ・核都市や生活拠点などでは、都市開発諸制度などを活用した複合開発により、最先端の省エネ技術、再生可能エネルギー、未利用エネルギーなどの積極的な導入を促す。また、地域冷暖房施設などの導入・接続による地区・街区単位でのエネルギー利用を促進する。
- ・エネルギーの有効活用に当たっては、エネルギーの需要家や供給者を含め、関係者が多岐にわたることから、その調整を図ることが重要である。まちづくりの計画の初期段階において、エネルギーの有効活用を促進するための方針を自治体が策定するなど、事業者の取組を促す環境整備を行うことで、都市の低炭素化を積極的に推進する。
- ・再生可能エネルギー発電施設などの設置に当たっては、周辺環境との調和に十分配慮し、計画的に導入を図る。

(2) 環境負荷の少ない都市の形成に関する方針

- ・首都圏中央連絡自動車道などの広域交通ネットワークの整備による、交通の円滑化、道路と鉄道との立体交差化の推進、交差点改良の推進などにより、交通渋滞を解消し、都市全体でCO₂排出量を削減する。
- ・鉄軌道の乗換利便性の向上、バス運行サービスの向上などにより、公共交通ネットワークの整備・充実を図る。
- ・歩行者、自転車、自動車のそれぞれが安全で快適に行き交うことができる道路空間を確保するとともに、環境負荷の少ない交通手段として見直されている自転車の利用促進を図る。
- ・CO₂の吸収源である既存の緑を保全するとともに、都市計画公園・緑地の整備及びまちづくりと併せた緑の保全や創出を推進する。
- ・ヒートアイランド現象を緩和するため、建築設備から排出される人工排熱の低減、熱の有効利用による都市排熱の低減、公園・緑地の整備、建築物や敷地などの緑化を促進するとともに、道路の遮熱性舗装や保水性舗装の整備などの対策を推進する。

6 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

(1) 公園などの整備に関する方針

①緑の骨格を形成する公園などの整備

- ・広域的に連続した緑を持つ丘陵地や崖線、河川、用水沿いなどにおいて、緑の連続性を確保する公園・緑地を配置する。
- ・緑の骨格を形成するため、「都市計画公園・緑地の整備方針」に位置づけた水と緑のネットワークの形成に資する公園・緑地の整備を推進する。

②震災時の避難場所となる公園などの整備

- ・東京の防災機能の強化を図るため、震災時の避難場所や救出・救助活動の拠点となる公園・緑地、都市型水害の軽減などに寄与する公園・緑地について、「都市計画公園・緑地の整備方針」に基づき整備を重点的に推進する。
- ・震災時の救出・救助活動拠点となる大規模公園として、小金井公園、神代公園（神代植物公園を含む。）などの整備を推進する。
- ・防災活動の拠点や一時集合場所となる身近な公園などを、誘致距離 250m 以内を目途に配置する。特に、木造住宅密集地域とその周辺については、重点的に配置する。
- ・河川・道路などとともに、延焼遮断帯又は避難経路として機能する公園・緑地を配置する。

③民間との連携

- ・民設公園制度を活用した公園的空間の確保を図る。

④環境の保全

- ・環境負荷を低減し、自然と共生する都市環境を形成するため、ヒートアイランド現象の緩和や生物多様性の保全など、良好な環境の確保に資する公園・緑地の整備を推進する。
- ・河川沿いには、広域的に連続した水辺空間をいかし、良好な都市環境の形成に効果的な公園・緑地を配置する。

⑤快適で質の高い生活環境の創出

- ・人々に潤いと安らぎを与える快適で質の高い生活環境を創出するため、身近な自然とのふれあいや散策、スポーツ、文化活動など、多様なレクリエーションの場となる公園・緑地の整備を推進する。
- ・日常的なレクリエーションに対応するとともに、子供や高齢者が安心して楽しむことができる身近な公園・緑地を、多様な世代が自宅から容易に移動できる範囲に配置する。

⑥都市の魅力の向上

- ・にぎわいや観光の拠点の形成、地域の個性の醸成、美しい景観の創出などにより、多摩の魅力の向上を図るため、江戸から続く歴史や文化、特色ある自然などを継承する公園・緑地の整備を推進する。

(2) 緑の保全に関する方針

①骨格となる水と緑の保全

- ・丘陵地、崖線、河川、用水沿いの緑など、広域的な連続性を持つ緑を、東京の緑の骨格として、計画的・重点的に保全する。
- ・「緑確保の総合的な方針」で位置付けた、将来にわたって確保することが望ましい緑について、特別緑地保全地区や都市計画緑地などの制度の活用により戦略的に保全する。

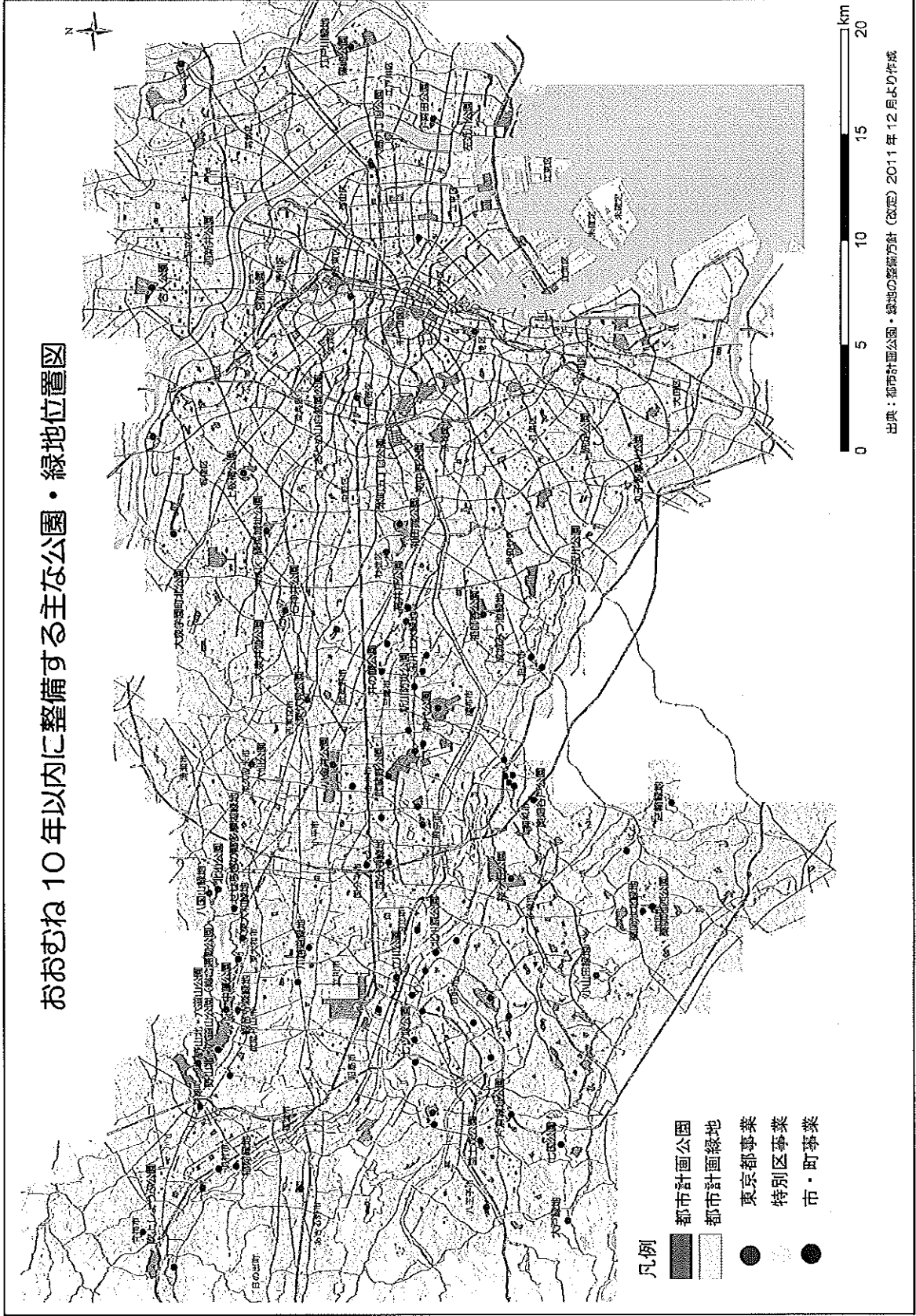
②市街地に残された貴重な緑の保全

- ・崖線の緑や屋敷林など、都市において良好な自然環境を形成している緑地を、特別緑地保全地区などの指定により保全する。
- ・良好な自然的景観を形成している土地のうち、土地利用計画上、都市環境の保全を図るため風致の維持が必要な区域について、風致地区の指定により都市環境と良好な景観を保全する。
- ・良好な都市環境の保全のため、生産緑地地区の指定を拡大していくとともに、農地や屋敷林などが一体となった農のある風景を保全・育成していく。
- ・里山や屋敷林、街道沿いの樹林地など地域の歴史・文化を伝える緑を、地域を特徴づける郷土の緑として保全する。

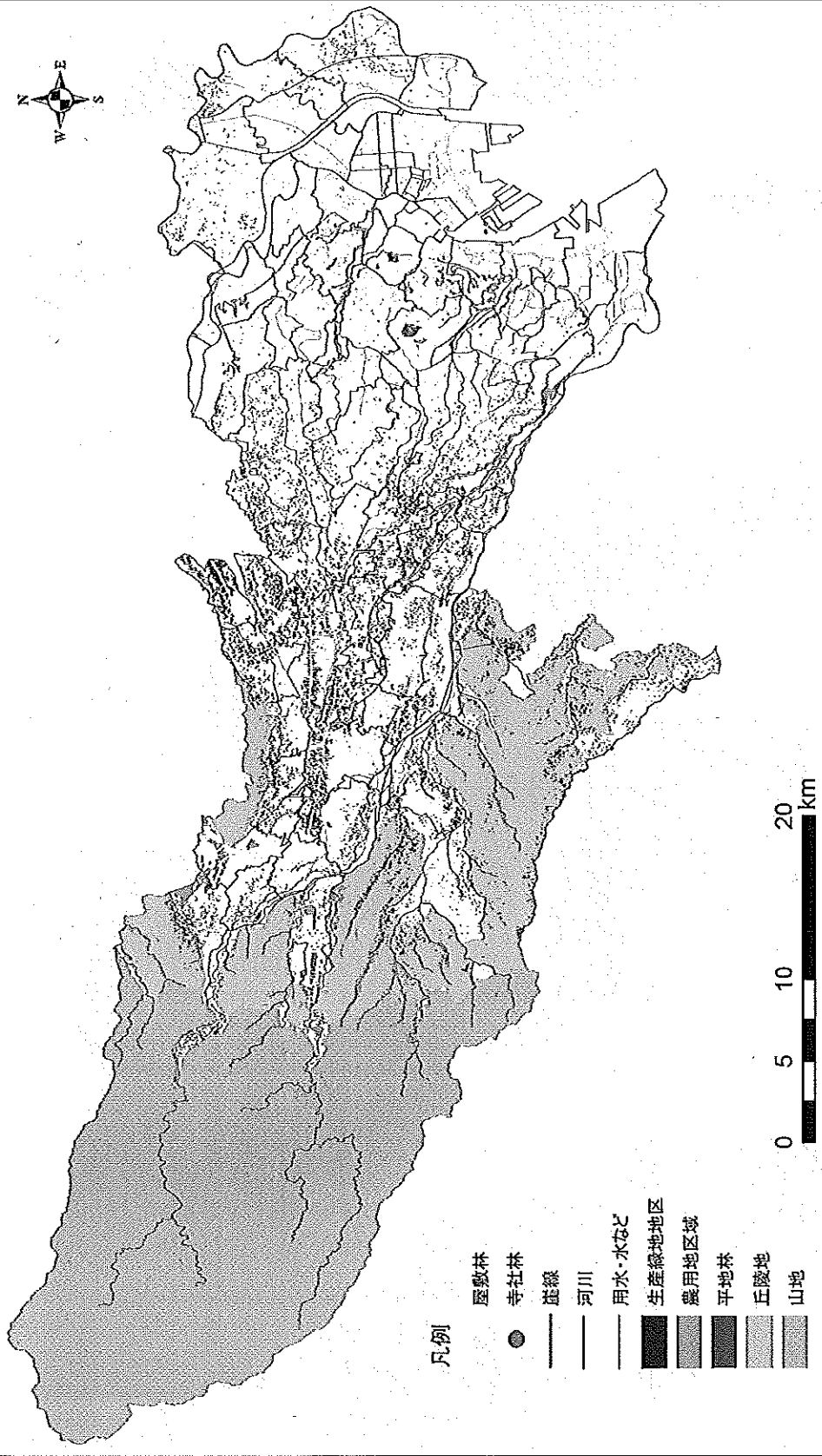
(3) まちづくりにおける緑の保全・創出に関する方針

- ・緑化率に応じた容積率の緩和を行う制度を活用し、大規模な建築計画の開発区域内の緑の保全や緑化増進を誘導する。
- ・大規模開発時に創出される公開空地などでは、緑のネットワークやまちのにぎわい、周辺の街並みとの調和に配慮した、質の高い緑づくりを誘導する。
- ・広域的に緑が連続する多摩川・野川などの河川や崖線沿い、大規模公園、幹線道路及びその周辺などにおいて、緑の保全・創出を促進し、広がりや厚みのある緑のネットワークを形成していく。
- ・緑化率の最低限度を定める地区計画などを効果的に活用し、まちづくりによる緑の創出を誘導する。
- ・市街地に緑が不足している地域などにおいて、緑化地域の指定などにより建築物の敷地内緑化を促進し、良好な都市環境の形成を図る。

おおむね10年以内に整備する主な公園・緑地位置図



緑の系統図 (都市に残る貴重な緑の保全)



7 都市景観に係る都市計画に関する方針

(1) 景観の形成に関する基本的な方針

- ・区市町村の区域を越えて広域的に都市としての魅力を高めるため、都全域を景観計画区域として定め、首都にふさわしい景観を形成する。
- ・東京全体から見て、特に景観構造の主要な骨格となっている地域や、共通の景観特性を持ち、ある一定の広がりを持った地域を景観基本軸等として定め、広域的に調和のとれた景観の形成を図る。
- ・市町においては、都の景観計画との整合を図りつつ、地域特性をいかしたよりきめ細かな取組を行うこととする。

(2) 武蔵野の面影と調和した景観の形成に関する方針

- ・柳瀬川・野火止用水・黒目川・落合川沿いなどでは雑木林が残され、農地とあいまって武蔵野の原風景をとどめており、地区計画などを活用し、その保全と継承を図る。あわせて、ゆとりある緑を背景とした、潤いのある住宅市街地を形成する。
- ・武蔵野台地を流れる用水の清流や緑、五日市街道・鈴木街道・青梅街道・東京街道沿いに連なる屋敷林などの自然環境を維持・保全し、水と緑のネットワークを形成する。
- ・江戸時代に造られた土木遺産としての歴史的価値を持つ玉川上水は、その周辺地域に存在する社寺やまとまった雑木林とともに、地域のまちづくりの中でいかしていく。さらに、農地や屋敷林とも関連させてネットワーク化を図るなど、地域の生活に密着した緑豊かな景観形成を進める。
- ・野川沿いの国分寺崖線や仙川沿いの崖線などでは、緑や特徴ある地形が連続し、湧水も見られる。これらは貴重な自然環境であり、地域の原風景ともいべき景観を形成しているため、可能な限り維持・保全する。
- ・調布保谷線などの幹線道路や河川の整備に併せて、既存の公園や武蔵野の特色である湧水、農地、雑木林、河川沿いの緑地などを活用し、多摩川及び荒川をつなぐ水と緑の骨格を形成する。これにより、幹線道路や河川周辺的生活環境の質の向上などを図り、活気ある街並みと緑豊かな空間を形成する。
- ・回遊しながら眺望を楽しむことのできる魅力ある歴史的な景観資源となっている文化財庭園について、庭園内部からの眺望を意識した景観を誘導することにより、庭園などの魅力の向上を図る。
- ・農地や屋敷林のある景観は、人々が長い年月をかけて育んできた貴重な資源であるため、市街地の中で農地や屋敷林が比較的残った地域においては、その一体となった風景を保全・育成していく。

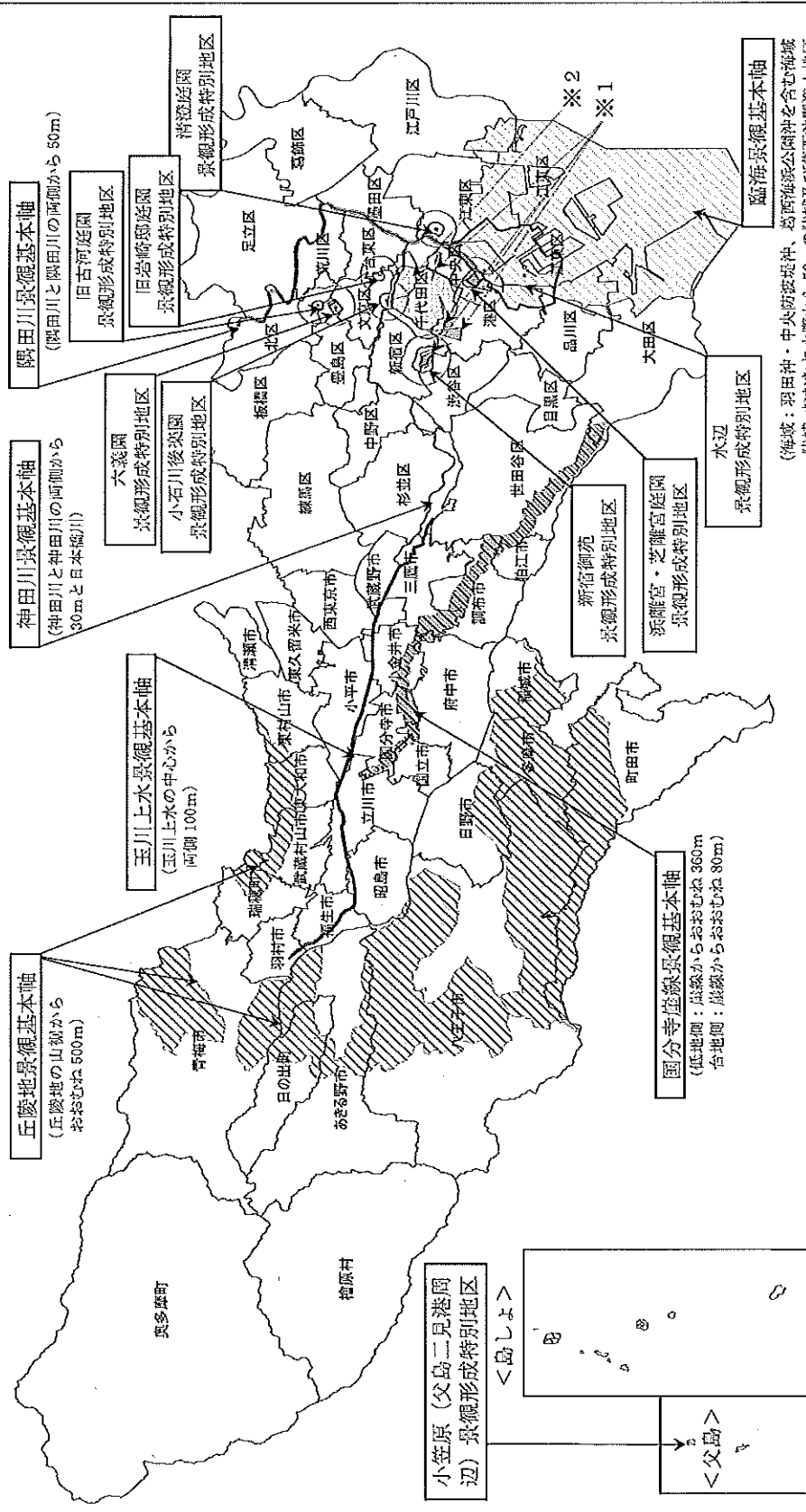
(3) 丘陵地の緑と調和した景観の形成に関する方針

- ・東京における景観構造の主要な骨格を形成している景観基本軸（丘陵地景観基本軸、玉川上水景観基本軸及び国分寺崖線景観基本軸）については、特色ある自然や地形を保全するとともに、これらと調和した良好な景観の形成を推進する。
- ・雑木林や農地、湧水池の多い地域を通る南北の軸など、東京を特徴付ける景観が連続している景観基本軸（多摩川軸、武蔵野軸及び山岳軸）については、特色ある自然や地形と調和した良好な景観を誘導する。

(4) 都市づくりと連携した景観の形成に関する方針

- ・核都市及びその周辺や鉄道駅周辺では、業務・商業など多様な機能と中高層住宅が複合した、ゆとりとにぎわいが感じられる市街地の景観を形成する。
- ・都市開発諸制度などを活用した建築計画については、大規模で周辺の景観に与える影響が大きいことから、東京都景観条例に基づく事前協議制度により、良好な景観の形成に資するよう適切に誘導する。
- ・府中所沢線や新青梅街道などの幹線道路の整備とともに、地元市などにより沿道のまちづくりが進められている地域で、土地利用が更新される機会を捉えた地区計画の活用などにより、沿道の緑化を誘導し、広がりや厚みのある緑を形成する。道路空間と沿道の土地利用が調和した、緑豊かで一体感のある街並みを形成する。
- ・東京外かく環状道路の中央ジャンクション周辺では、市との連携の下、農のある風景を保全する。
- ・街並み景観の形成を図る区域は、地区計画、景観地区などを活用し、建築物や屋外広告物に関する形態・意匠、色彩の基準、高さ制限などを定め、地域の特性をいかした景観の形成を図る。
- ・東京の歴史・文化を代表する地区などにおいて、地域の自主的な街並み景観づくりの取組を支援し、魅力のある街並み景観を誘導する。また、歴史的建造物などを中心に、歴史的な雰囲気に残された街並みを保全するため「東京都景観計画」との整合を図りつつ、地域の特性をいかした歴史的景観の形成を推進する。
- ・道路、橋梁、河川、公園などの公共事業においては、「公共事業の景観づくり指針」により、良好な景観を備えた都市づくりを進めていくとともに、安全で快適な歩行者空間の確保及び都市防災機能の強化にも資する無電柱化を推進する。

景観基本軸・景観形成特別地区等位置図



※1 国会議事堂、迎賓館、絵画館及び東京駅の眺望を保全する区域 ※2 皇居周辺地域の景観誘導区域

(海城：羽田沖・中央防波堤沖、葛西海浜公園沖を含む海城
陸城：おおむね水際から50mの陸域及び葛西沖開港土地区
画整理事業によって埋め立てられた区域)

出典：東京都景観計画 2011年4月改訂版より作成

Ⅱ 主要な都市施設などの整備目標

主要な都市計画の決定の方針を踏まえ、関係機関などとの調整を図りながら実施していく。おおむね 10 年以内に整備を予定している主な事業は以下のとおりである。

なお、地域に根ざした事業については、関係機関と調整を図りながら、区市町村マスタープランなどで定めるものとする。

<都市施設>

○交通施設

整備内容	整備目標
東京外かく環状道路及び首都圏中央連絡自動車道の整備率（首都圏全体）	東京外かく環状道路： 31%（2012年度末）→60%（2020年度末） 首都圏中央連絡自動車道： 50%（2012年度末）→約90%（2020年度末）
東京外かく環状道路のジャンクションなどの周辺地区（三鷹市、調布市）	市街地整備に向けた検討及び調査を進める。
リニア中央新幹線の整備	名古屋までの開業（2027年） 大阪までの開業（2045年）
東京圏の鉄道のピーク時平均混雑率	167%（2010年）→150%（2025年）
連続立体交差事業	JR南武線（稲田堤駅～府中本町駅間） 西武新宿線・国分寺線・西武園線（東村山駅付近）
駅施設におけるエレベーターなど段差解消の整備率	必要な駅において100%（2020年）

○河川

整備内容	整備目標
時間最大75ミリ、65ミリの降雨に対する河道、調節池などの整備率	おおむね100%（30年から50年後）

<都市防災>

○水害に強い都市づくり

整備内容	整備目標
対策促進流域における流域対策	時間 5 ミリ降雨相当の降雨流出を抑制 (2017年)

<自然的環境の整備又は保全>

○公園などの整備

おおむね 10 年以内に整備する主な都市計画公園・緑地	
東京都事業	野山北・六道山公園、中藤公園、観音寺森緑地、東大和緑地、小金井公園、井の頭公園、武蔵野公園、神代公園、小山田緑地、大戸緑地、六仙公園、八国山緑地、東伏見公園、桜ヶ丘公園 など
市事業	七国公園、富士森公園、片倉城跡公園、立川公園、川越道緑地、野山北・六道山公園 (総合運動公園)、新川防災公園、吹上しょうぶ公園、薬師池西公園、三輪緑地、薬師池北緑地、セツ塚公園、北川原公園、国分寺緑地、北山公園、せせらぎの郷多摩湖緑地、稲荷緑地、奥畑谷戸公園 など

特色ある地域の将来像

(1) 都市環境再生ゾーン

地域	将来像
武蔵野・ 三鷹・ 調布・ 西東京 周辺	<p>○調布保谷線により、交通利便性が向上し、調布市、三鷹市、武蔵野市、西東京市などを結ぶ南北方向の連携が強化されるとともに、沿道の豊かな緑化により、広がりや厚みのある緑が形成</p> <p>○調布保谷線や東八道路などでは、道路整備に併せて、自転車走行空間の充実が図られ、快適で便利な自転車走行環境を形成</p> <p>○玉川上水景観基本軸、国分寺崖線景観基本軸において、武蔵野台地の水と緑の自然環境に恵まれた居住環境を形成</p> <p>○都市農地の保全が進み、市民農園としても広く一般市民に開放され、自然と親しむ憩いの空間を形成</p> <p>○JR中央線、京王京王線などの鉄道沿線では、道路と鉄道との立体交差化により、踏切による交通渋滞が解消され、駅を中心に、商業、福祉、教育、文化などの生活関連機能が集積され、公共交通網が充実した利便性の高いまちを形成</p> <p>○東京外かく環状道路の中央ジャンクション（仮称）周辺では、農のある風景が保全されるなど、緑あふれる良好な住環境を形成</p> <p>○自然と触れ合うことのできる場所や機会が増加するとともに、生物多様性の保全に資する自然環境が保全</p>
	<p>【武蔵野都市計画区域】 （吉祥寺）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、広域的な中心性を備えた生活拠点として、大規模店舗と商店街の個性的な店舗が融合し、回遊性の高い都内でも有数のにぎわい空間が更に発展 ・住宅地では、緑豊かな住環境が維持されるとともに、高齢者と子育て世代とが共に安心して住み続けることのできる環境が形成 <p>（武蔵境）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路と鉄道との立体交差化に関連した都市計画道路や交通広場の整備など、商業活性化対策と併せ、南北が一体となったにぎわいのある生活拠点を形成 ・積極的な緑化の推進と農地のある都市景観の保全及び市民の憩いの空間の整備・充実の推進により、良好な住宅地を形成
	<p>【武蔵野都市計画区域・三鷹都市計画区域】 （三鷹）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、市街地整備や商業などの活性化に加え、民間施設を活用した誘導策として産業の集積を推進し、情報・通信関連産業、アニメーション・コ

<p>武蔵野・ 三鷹・ 調布・ 西東京 周辺</p>	<p>ンテツ関連産業などが集積した生活拠点的形成するとともに、玉川上水の環境をいかした市の玄関口として良好な景観を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅北口周辺では、日常生活を支える商業・業務機能と都市型住宅が調和した土地利用により複合市街地を形成し、地域の拠点にふさわしい街並みや歩行空間を創出するとともに、周辺の住宅地では、緑豊かで良好な住環境を維持・保全 ・ 駅南口周辺では、土地の高度利用の誘導により、広場や歩行者空間などの整備による回遊性のある市街地や、商業などの活性化による魅力と個性にあふれた中高層市街地を形成
	<p>【三鷹都市計画区域】 (三鷹台)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 商業の活性化に配慮しながら安全で快適な歩行空間などが整備され、市の東部地区の玄関口にふさわしい都市空間を形成 <p>(井の頭公園)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺では、井の頭公園の玄関口として、緑豊かな自然環境や良質な住宅地に囲まれた特性をいかながら、周辺環境と調和した地域に親しまれる商店街を維持及び形成 <p>(東八道路周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東部エリアでは、都市計画道路の整備に併せて、周辺住宅や農地などと調和した沿道施設の整備が図られ、良好な緑空間を創出 ・ 武蔵境通り西側の地区では、周辺の住環境とも調和した地域となるよう配慮し、広域性を備えた商業空間を形成 ・ 武蔵境通り東側から市境の地区では、周辺の住環境との調和を図りながら、都市型産業などを集積する市街地を形成
	<p>【調布都市計画区域】 (調布)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 京王京王線の調布駅・布田駅・国領駅周辺では、道路と鉄道との立体交差化による交通広場や道路の整備に併せた商業・業務機能や良好な居住機能の集積により、歩行者空間のユニバーサルデザイン化が図られた回遊性と利便性の高い、地域の拠点にふさわしい生活拠点を形成 <p>(仙川)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路や交通広場、公園、緑地が整備され、駅を中心に商業・業務・芸術・文化・コミュニティ施設の立地が進むとともに、周辺では、ゆとりある生活空間を備えた、良好な都市型住宅が立地する個性的で魅力あるまちを形成 <p>(深大寺周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 神代植物公園の整備が進むとともに、住民参加のまちづくりの取組により、緑豊かな自然環境と歴史的風情のある街並みを形成

武蔵野・ 三鷹・ 調布・ 西東京 周辺	(狛江) ・日常生活を支える地域に密着した商店街や、生活の質の向上につながる文化・交流機能を備えたにぎわいと活力ある市街地を形成 (つつじヶ丘) ・駅前のにぎわいと周辺のゆとりある住環境を確保するため、都市計画制度を活用した土地利用の規制誘導により、快適な住環境を形成
	【西東京都市計画区域】 (保谷) ・駅南口周辺では、安全な歩行空間が確保されるとともに、日常生活を支える地域に密着した既存商店街の活性化が図られ、にぎわいの拠点を形成 (東伏見) ・駅南口周辺では、石神井川の親水化や東伏見公園、歴史的資源などの緑をいかした水と緑のネットワークが形成されるとともに、道路の整備により快適で潤いのある市街地が形成 (西武柳沢) ・駅北口周辺では、交通広場や道路の整備により、安全で快適な交通機能が充実するとともに、日常生活の利便性を高める商業施設が集積し、にぎわいのある暮らしやすい市街地を形成

(2) 核都市広域連携ゾーン（核都市）

地域	将来像
八王子	【八王子都市計画区域】 ・鉄道路線に加え、恵まれた広域交通ネットワークをいかし、高度な商業、業務、福祉、教育、文化、サービス、居住などの多様な機能が集積し、自立都市圏の中核拠点を形成 ・八王子駅北口周辺では、JR八王子駅と京王八王子駅周辺との一体整備が進むとともに、中心市街地の活性化に寄与する業務・商業機能、都域を越えた産学・産産連携を促進する産業交流機能、医療・福祉・教育・居住機能などが集積した魅力ある都市空間を形成 ・八王子駅南口周辺では、既成市街地の更新により、商業、文化、居住などの多様な機能が調和した市街地を形成 ・JR西八王子駅周辺では、既成市街地の適切な更新を促し、商業・業務・医療・福祉・居住機能などを有する核都市にふさわしい市街地を形成 ・中央自動車道や首都圏中央連絡自動車道、新滝山街道などの交通機能をいかし、産業集積が進むことにより、多摩地域のイノベーションが創出 ・医療刑務所移転後の用地では、地域の回遊性と防災性の向上に資する新たな機能が形成され、周辺では良好な住宅地を形成

立川	<p>○鉄道や多摩都市モノレールなどの優れた交通結節機能をいかし、公共施設が立地するとともに、業務、商業、医療福祉、文化、交流、教育、研究、サービス、居住などの多様な機能が集積することにより、自立都市圏の中核拠点を形成</p>
	<p>【立川都市計画区域】 (立川)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立川駅周辺では、自由通路や歩行者デッキなどの整備により、安全で回遊性・利便性のある歩行者ネットワークを形成 ・立川駅周辺では、老朽化が進む民間建築物や市内に点在する住宅団地などの計画的な建替えを促進 ・立川駅周辺では、業務・商業機能などの多様な都市機能が集積し、にぎわいと活気にあふれた市街地を形成 <p>(西立川)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活を支える商業施設を備え、周辺の緑豊かな環境と住宅などとの調和のとれた快適な市街地を形成 <p>(西国立)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通広場の整備など駅周辺のまちづくりに併せ、道路と鉄道との立体交差化が図られるとともに、駅周辺にふさわしい公共・公益施設、商業、住宅などの調和のとれた快適な市街地が形成 ・西国立駅と周辺地域や立川駅南口とを結び付ける歩行者ネットワークの軸を形成
	<p>【立川都市計画区域・昭島都市計画区域】 (立川基地跡地など)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多摩都市モノレールに沿った都市軸線の沿道地域では、業務、商業、医療福祉、文化、交流、教育などの多様な機能の集積が進み、にぎわいと活気のある市街地を形成 ・立川基地跡地昭島地区では、法務省施設など核都市にふさわしい広域的な機能及び業務・商業・交流・居住機能などの導入が進み、にぎわいと活気があふれ、隣接する国営昭和記念公園の緑の活用や、公園・緑地、公共施設及び環境保全用地の整備により、環境や景観に配慮された、質の高い都市空間を形成 ・立川市役所周辺地域の立川基地跡地西側地区では、広域防災基地や国営昭和記念公園などの周辺環境を踏まえ、運動公園などの整備が進展 ・立川市役所周辺地域の砂川中央地区では、既存の住宅地と国有地との調和が図られながら、低層住宅を中心とした緑豊かな住環境が形成 ・立川市役所周辺地域の立川基地跡地東側地区及び富士見町地域は、市街地整備の見通しが明らかになった段階で、市街化調整区域から市街化区域に編入

立川	<p>し、計画的に市街地を形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立飛駅周辺の大規模な民有地では、周辺の住環境に配慮した市街地を形成
多摩ニュータウン	<p>○高度に整備された都市基盤をいかし、業務、商業、文化などの諸機能が集積するとともに、情報関連産業、コミュニティビジネスなど幅広いサービスを提供できる、職住近接の自立した中核拠点を形成</p> <p>○円滑な建替えや改修により、高経年化した団地やマンションの計画的な再生が進み、市民のニーズに対応した、次世代に住み継がれる良質な住宅ストックを形成</p> <p>○駅及びその周辺については、低未利用地を活用して都市型複合住宅の建設が促進されるなど土地の高度利用が図られることで、利便性が高く、活力と潤いある住環境を備えた市街地へと再生</p> <p>○建築物の高さ制限などにより、緑豊かなゆとりある住環境が維持、形成されるとともに、丘陵地の地形をいかしたメリハリのある都市空間が形成</p> <p>【八王子都市計画区域】 (南大沢)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、多摩センター駅周辺地区と連携し、商業・業務・医療福祉系機能を軸とした複合的な都市機能を有する拠点を形成 ・高度に整備された都市基盤や緑地空間により良好な住宅地や緑地景観の保全が図られるとともに、周辺の大規模画地などにおいては、既存の環境と調和した商業・業務機能、防災機能を有する市街地が形成 <p>【多摩都市計画区域】 (多摩センター)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、施設の集約及び複合化が図られることにより、コンパクトな市街地を形成 ・駅周辺では、高度な業務機能をはじめ諸機能の拡充が図られるとともに、商業、教育、文化、医療、福祉などの機能が充実し、利便性及び回遊性に優れた歩行者ネットワークを形成 ・駅周辺では、住民や地元企業など多様な主体の参画による活発なコミュニティ活動や協働のまちづくりが進展 ・広域型商業地及び業務地では、商業・業務機能の強化が図られつつ、周辺に与える影響を考慮しながら、住宅なども含めた複合市街地が形成 <p>(若葉台)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多摩ニュータウンの東の玄関口として、また市の中心地区を補完する拠点として、商業・業務機能を軸とし、居住機能など様々な機能が組み合わせられた、活力に満ちた市街地を形成

青梅	<p>○青梅、東青梅、河辺の各駅周辺地区では、中心市街地として、業務・商業・文化・サービス機能などが集積し、相互に連携・分担した中核拠点を形成</p> <p>○各駅をつなぐ東西方向の市街地では、生活環境と調和した業務・商業施設が集積し、複合市街地を形成</p> <p>【青梅都市計画区域】</p> <p>(青梅)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩きやすい、歩いて楽しい快適な歩行者空間が確保され、旧青梅宿を中心に、歴史と文化をいかした魅力ある観光のまちを形成 <p>(東青梅)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民生活を支える公共・公益サービスを担う官民の施設が集積し、大規模公有地などを活用した業務・文化・交流機能の充実したまちを形成 <p>(河辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の総合的な生活支援機能を中心とした、業務、商業、文化、交流、医療などの複合的な機能が集積した活力あるまちを形成
町田	<p>【町田都市計画区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、交通ターミナル機能が充実することによって、利便性や快適性を享受でき、多くの人を楽しむことができるまちが形成され、新たなにぎわいを創出 ・商業、サービス、業務、文化、交流などの多様な機能が高度に集積し、多くの人が集い合いながら新たな都市の文化が生み出される、自立した都市圏の中核拠点を形成 ・商業・業務施設、住宅などの既存ストックをいかした機能更新が進み、経済活力と文化発信力に優れ、都市景観に配慮した美しい街並みを持つ中心市街地を形成 ・駅と商店街とを有機的に結ぶ、ユニバーサルデザイン化された安全で快適に移動できる歩行者空間整備と自動車のフリッジパーキングの充実により、ゆとりと回遊性の高い市街地が形成 ・行政・防災・公安機能の充実が図られるとともに、災害に強い拠点が形成 ・東京都心や横浜市、相模原市方面にアクセスしやすい交通条件をいかし、周辺市と連携して都市機能を集積

(3) 核都市広域連携ゾーン（核都市以外の地域）

地域	将来像
核都市や地域の連携をいかした市街	<p>○良好な住環境の中で、核都市や生活拠点に近接する利便性をいかし、商業、文化、教育などの身近な生活圏レベルの幅広いサービスが容易に享受できる住宅地を形成</p> <p>○地区計画などにより、敷地の細分化などに伴う住環境の悪化が防止され、緑</p>

<p>地・住宅地</p>	<p>豊かで良好な街並み景観を形成</p> <p>○多摩南北道路、多摩東西道路などの整備により、交通利便性が向上し、都市間の連携が強化されるとともに、緑豊かな道路と武蔵野の面影を残す沿道の緑が組み合わせられることにより、延焼遮断機能と良好な沿道空間を創出する緑あふれる街並みを形成</p>
	<p>【八王子都市計画区域】</p> <p>(八王子みなみ野)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、業務、商業、医療、福祉、教育など生活機能の集積により幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた拠点として、周辺の緑豊かな丘陵地の自然環境及び景観と調和した生活拠点を形成 ・駅西口では、周辺の良好な住環境との調和を図りつつ、都市機能の高度化を促進(高尾) ・高尾駅前の商業・業務系施設とその周辺の住宅地とが調和し、地域の日常生活における活動や交流の中心としての拠点を形成 ・高尾駅及びその周辺では、観光拠点及び交通結節点として、交通広場や南北自由通路の整備及び橋上駅舎化が促進され、地域活性化が図られるとともに、安全かつ快適な歩行空間を形成 ・高尾山口駅周辺では、景観に配慮しながら近隣住民や観光客をもてなすための商業・業務系施設が配置されるとともに、観光地にふさわしい拠点を形成(北野) ・幹線道路と鉄道との交通結節点である駅周辺では、日常的な生活の利便性を向上させる商業施設や、地域のコミュニティを支える公共・公益施設が整備され、地域の日常生活における活動や交流の中心としての拠点を形成 ・周辺の工業地においては、既存産業の振興とともに、産業構造の変化に対応して生産から研究開発に向けた機能更新も進み、産業及び自然が調和した、活力ある市街地を形成 <p>(京王堀之内)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、高度に整備された都市基盤や、緑地空間にふさわしく、また地域住民の生活利便性の維持・向上のために適正な商業・業務・医療福祉系施設が配置され、地域の活動や交流の中心としての場が形成されるとともに、引き続き良好な住宅地としての環境が保全 <p>(北八王子)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、優れた都市基盤をいかし、大学・研究機関などと連携した研究開発機能の充実・高度化が図られるとともに、高速道路へのアクセス道路の整備などにより、利便性の高い良好な工業生産・研究開発環境を形成

核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地	<p>(四谷)</p> <ul style="list-style-type: none"> 陣馬街道と高尾街道が交わる交通結節機能をいかして公共交通の利便性の向上が図られることにより、中心市街地やその他の市内の拠点との連携が強化されるとともに日常生活を支える場として既存の商業機能や医療福祉機能などの維持・向上が図られ、周辺の住宅地と調和した、地域の日常生活における活動や交流の中心としての場を形成
	<p>【立川都市計画区域】</p> <p>(武蔵砂川)</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅舎改良と交通広場の整備や駅周辺の都市計画道路などの基盤整備により、利便性の高いまちを形成 駅北側の地域では、住工農が調和した市街地を形成 大規模工場跡地地区では、商業、文化、産業などの多様な機能が調和した、にぎわいと活力ある複合的な市街地を形成 <p>(玉川上水)</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅周辺では、玉川上水などの緑の保全が図られ、交通結節点として利便性の高い緑豊かな市街地を形成 <p>(本町・榎地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通の円滑化及びネットワーク強化を図るため、新青梅街道の拡幅が進められるとともに、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面への延伸を見据えた、大規模工場跡地の土地利用転換や周辺のまちづくりによって、商業、住宅、行政サービスなどの多様な都市機能の集積が図られることにより、交通利便性が向上し、活力とにぎわいのある中心市街地が形成
	<p>【立川都市計画区域・昭島都市計画区域】</p> <p>(西武立川)</p> <ul style="list-style-type: none"> 北口周辺では、駅北口の開設などを契機に基盤整備を行い、農地と住宅地とが調和した利便性の高いまちを形成 南口周辺では、玉川上水と連携した緑のネットワークが形成され、緑豊かで潤いのある快適な住環境が形成されるとともに、日常生活を支える商業機能の導入により、利便性の高いまちを形成
	<p>【立川都市計画区域・福生都市計画区域】</p> <p>(東大和・武蔵村山・瑞穂)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新青梅街道などの整備により、東大和市、武蔵村山市、瑞穂町などの連携が強化されるとともに、延焼遮断機能が向上し、沿道型商業施設が立地した緑豊かでにぎわいのある街並みを形成 水辺空間をいかした魅力的な景観形成が図られ、狭山丘陵などの広大な緑と良好な都市空間とをつなぐ水と緑のネットワークを形成

核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地	<p>【府中都市計画区域】</p> <p>(府中)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、道路の整備や商業・業務・文化・居住機能などの集積により、市の中心拠点として商業活動の活性化が図られるとともに、地域のシンボルとなっている大國魂神社やけやき並木と調和のとれたにぎわいのある生活拠点を形成 <p>(分倍河原)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、駅舎や道路などの整備が進み、交通機能が向上するとともに、土地の高度利用が図られ、商業・業務・居住機能などが複合し、拠点機能が充実した利便性の高い、にぎわいと活力のある市街地を形成 <p>(府中本町)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、バリアフリー化などの整備により府中駅とのアクセス性が向上し、商業機能の充実及び居住機能の集積が進むとともに、国史跡武蔵国府跡御殿地区の整備により文化機能が充実し、歴史と緑の調和した魅力的な市街地を形成 <p>(中河原)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、商業、業務、居住などの機能が調和した、利便性や回遊性の高い拠点の形成が図られるとともに、多摩川や緑道など、水辺と緑に恵まれた周辺環境をいかした快適でにぎわいのある市街地が形成 <p>(東府中)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、商業・業務・文化・居住機能などが集積するとともに、商店街や府中の森公園を中心としたにぎわいのある利便性の高い快適な市街地が形成 <p>(西府)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、交通広場や道路が整備され交通機能が向上し、商業・業務・文化機能などの集積により、生活利便性が向上するとともに、居住機能と調和した緑豊かでにぎわいのある魅力的な市街地を形成 <p>(多磨)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、交通広場や道路の整備が進み、交通機能が向上するとともに、住宅、教育施設や公園と調和した土地利用が図られ、業務・商業・居住・コミュニティ機能が充実することにより、緑と良好な景観に恵まれた魅力ある生活利便性の高い市街地を形成 <p>(多磨霊園)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、交通広場、道路などが整備され、交通機能が向上するとともに、にぎわいある商店街づくりが図られることにより、商業・居住機能が調和した落ち着いた利便性の高い市街地を形成 <p>(是政)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、商業・居住機能などが集積するとともに、郷土の森公園を中心
-----------------------	--

核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地	<p>とするレクリエーション機能や、多摩川や緑道などの水辺と緑に恵まれた周辺環境をいかした快適で魅力的な市街地を形成</p> <p>(府中基地跡地)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用計画に基づいた各種施設整備と周辺の都市基盤整備との連携が図られ、周辺の公園や住宅地などとの調和に配慮しつつ、にぎわいと活力のある新たな都市空間を形成
	<p>【調布都市計画区域】</p> <p>(飛田給)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、日常生活の利便性を高めるため既存商店街の活性化が図られ、地域の核となる魅力ある商業・業務空間を形成 ・武蔵野の森総合スポーツ施設(仮称)をはじめとした諸施設の主要な玄関口として、様々な人々との交流の場を形成するとともに、魅力的で快適な市街地を形成
	<p>【青梅都市計画区域】</p> <p>(黒沢)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・碎石場跡地では、市街地と近接した立地条件をいかし、雇用を創出する新たな産業を含めた産業集積地を形成 ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、計画的に市街地を形成
	<p>【昭島都市計画区域】</p> <p>(昭島)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業・業務施設、教育・福祉施設などの行政サービス機能が多く立地し、商業、業務、教育、福祉、文化、居住、コミュニティなどの多様な機能を備えた、にぎわいと豊かな自然が調和した複合市街地を形成 <p>(東中神)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅北側には広域的な機能や、業務・商業機能の導入が進み、国営昭和記念公園昭島口へのアクセス動線が整備され、駅南側は運動施設を中心に広域的なスポーツ交流の場となる公園が位置するなど、回遊性、快適性の高い市街地を形成
	<p>【昭島都市計画区域・福生都市計画区域】</p> <p>(拝島)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、安全な歩行空間が確保された商業・業務の拠点が形成され、都市計画道路や交通広場などの整備により、バス路線が集中する交通結節点として、利便性にあふれる市街地を形成 ・玉川上水や公共緑地などの自然環境と調和したまちを形成

核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地	<p>【町田都市計画区域】</p> <p>(多摩境)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、多摩ニュータウンや橋本駅周辺の活力あるまちづくりと連携し、後背に緑を抱える現況の地形や植生をいかしながら、研究開発機能のほか、商業、サービスなど多様な産業・業務機能の複合的集積と、それに合わせた職住近接型の住宅の集積が促進され、緑豊かで活力あるまちを形成 <p>(鶴川)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、商業・文化機能の集積、公共・公益施設の整備などによる都市機能の充実に加え、近隣市とも連携した都市基盤の整備や良好な都市型住宅が誘導されるとともに、交通利便性を高めるため交通広場の拡充や駅南北間の連絡性の向上が図られ、にぎわいと多世代の交流が生まれる生活拠点を形成 <p>(南町田)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、広域交通網に恵まれた立地特性をいかしたにぎわいの拠点として、交通環境をいかし、商業、業務、文化、交流などの機能の集積、良質な都市型住宅の誘導、防災などを含めた公園機能の強化などが図られることにより、多くの人々が潤いを感じ楽しめるまちを形成 ・駅の南北をつなぐ自由通路などの都市基盤整備により、駅周辺と境川や鶴間公園などとを結ぶユニバーサルデザイン化された歩行者空間が整備され、アクセス性や回遊性の高い市街地を形成 <p>(七国山・薬師池)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の観光施設や周辺の樹林地、社寺の緑などをつなぎ、一体の魅力が向上するとともに、自然環境に配慮しつつ新たな公園・緑地が整備され、里山の緑や草花にあふれる観光の場を創出 <p>(相原)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、町田街道と鉄道との立体交差化など地域の骨格となる道路網の整備と併せて、地域を支える生活機能を誘導するとともに、地域の自然・歴史・文化資源を継承し、活力と魅力あるまちを形成
	<p>【小金井都市計画区域】</p> <p>(武蔵小金井)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、道路と鉄道との立体交差化、既成市街地の再開発により、交通広場や道路など都市基盤の整備と、文化、コミュニティ、行政サービス、商業、業務、居住など調和のとれた複合市街地の形成が進み、市の玄関口にふさわしいにぎわいある安全で快適な生活拠点を形成 <p>(東小金井)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅北口周辺では、土地区画整理事業による市街地の再編が進み、周辺の道路、公園などが整備され、拠点性の向上が図られ、まちの玄関口にふさわし

核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地	い、しゃれた雰囲気を持つ魅力のある商業地が形成されるとともに、小金井公園などの公園の緑や水辺に恵まれた周辺の環境をいかし、緑豊かな落ち着いた感じのある住宅地が形成
	<p>【日野都市計画区域】</p> <p>(日野)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心に、商業や公共・公益などの生活関連機能が充実し、甲州街道の宿場町という特徴をいかした利便性が高く活力ある拠点形成されるとともに、その周辺では、工業や住宅、自然環境などが調和した生活拠点が形成 ・工業を中心とした産業拠点や産業構造の変化に対応した新しい産業・業務地などとして、地域の特性に応じた活気ある拠点を形成 <p>(豊田)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、都市基盤の整備や更新が図られ、拠点として商業、業務、居住、コミュニティなどの多様な機能を備えた、にぎわいと豊かな自然が調和した生活拠点を形成するとともに、広域的な幹線道路ネットワークの整備により、災害時にも安全・安心な活力のある市街地を形成 ・駅南北の連絡通路の整備、再開発や建築物の共同化などにより、南北地域の一体化が進み、活気ある拠点を形成 ・交通不便区域において、土地区画整理事業により交通利便性の向上が図られ、安全で快適な市街地を形成 <p>(高幡不動)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活拠点として、歴史的資源や文化とのつながりをいかした活気ある駅前づくりにより拠点性の向上が図られ、周辺の観光資源と連携し、文化・教育・商業機能を備えた複合市街地を形成 ・駅周辺のきょうあい道路の解消や老朽化した公共施設の機能更新が図られ、安全で暮らしやすい市街地を形成 <p>(日野バイパス沿道地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全線開通に向けて重点的に整備が進められるとともに、沿道地区においては土地区画整理事業などの基盤整備による利便性の向上と地域の特性をいかした土地利用の誘導により、周辺の住宅などと調和した市街地を形成 ・首都圏をつなぐ環状方向の幹線道路や中央自動車道とのアクセス向上により、広域的な連携が図られるとともに、地域における交通環境の改善や産業の連携強化により計画的な市街地を形成
	<p>【小平都市計画区域】</p> <p>(花小金井)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅北口周辺の整備された沿道では、生活を支援する商業施設が充実するとともに、隣接地に中高層の住居が配置されるなど高度利用が図られた利便性の高い複合的な市街地が形成

核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口周辺では、都市計画道路の整備により、土地の有効利用が進み、業務や商業面において均衡のとれた魅力ある空間づくりが進展 (小平) ・ 駅北口周辺では、周辺街区の適切な整備手法が検討され、事業化が進展することにより、周辺市と連携した地域の拠点を形成 ・ 駅周辺商店街の商業施設や生活利便施設の立地誘導などにより、魅力ある商店街づくりに向けて、地域住民との協働によるまちづくりが進展 (小川) ・ 駅周辺では緑の潤いのある環境と、多くの福祉施設の立地を背景に、あらゆる人々が潤いとゆとりを持って都市生活を送ることができる生活空間を形成 ・ 駅西口地区では、交通広場や道路など都市基盤の整備を進め、地元と市との連携により、商業の拠点を形成するとともに、駅東口地区との一体性のあるまちを形成
	<p>【国分寺都市計画区域】 (国分寺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅北口周辺では、交通広場、都市計画道路、区画道路の整備により交通結節点が機能強化され、再開発事業の進行に伴って、商業、業務、居住などの機能が集積するとともに、地域の利便性が向上し、歴史や自然と調和した地域の顔となる生活拠点を形成 <p>(西国分寺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺では、交通広場などの整備により、交通機能の充実が図られるとともに、商業、文化、居住、防災などの機能の集積が進み、周辺の史跡や緑地などと調和した緑豊かな市街地を形成 <p>(恋ヶ窪)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺では、都市計画道路の整備を契機に、生活関連の商業施設、周辺に立地する行政、文化、福祉などの公益施設及び公園や農地などの自然環境が調和した、一体感のあるまちを形成
	<p>【東村山都市計画区域】 (東村山)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺では、道路と鉄道との立体交差化や道路網などの都市基盤整備により、敷地、建築物の共同化が進み、文化、商業、交流、福祉、居住などの多様な機能が集積するとともに、安全で利便性の高い地域の生活圏の拠点を形成 ・ 東村山駅と秋津駅・新秋津駅周辺とを結ぶ都市計画道路沿道においては、商業、業務、住宅などの多様な都市機能が集積した市街地を形成 <p>(清瀬)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地として土地の高度利用が促進され、景観にも配慮したにぎわいのある商業・業務機能の充実した生活拠点を形成

核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口周辺では、都市計画道路と交通広場の整備促進により、にぎわいの元になる交通利便性が向上 (秋津・新秋津) ・ 駅周辺では、交通広場や道路網などの都市基盤整備と併せ、情報、行政サービス、文化、商業、業務、交流、福祉、居住などの多様な機能が集積した、安全で利便性の高い地域の拠点を形成 (久米川) ・ 駅周辺では、道路網などの都市基盤が整備され、商業を中心に、居住などの機能が集積するとともに、交通広場に設置された自由広場では年間を通じてイベントなどが開催される、安全でにぎわいのある地域の拠点を形成 (東久留米) ・ 駅周辺では、商業・サービス機能が強化されるとともに、行政、交流、文化など多様な機能が共存した、にぎわいと活力のある拠点が形成
	<p>【東村山都市計画区域・西東京都市計画区域】 (ひばりが丘団地)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 武蔵野の面影を残す雑木林やケヤキ並木、桜並木など、これまで培われてきた良好な居住環境を継承しつつ、高経年化した団地の建替えが進められ、住宅の整備、公共・公益施設や高齢者福祉施設の整備により、新しい住宅地に再生
	<p>【国立都市計画区域・国分寺都市計画区域】 (国立)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺では、中央線と道路との立体交差化に伴い、南北の交通の円滑化が図られ、商業・文化機能などが更に充実した生活拠点を形成 ・ 大学通りや交通広場などを中心としたにぎわいと魅力ある都市空間が形成され、文教都市にふさわしい学校や身近な緑と住宅地とが調和した、快適で利便性が高く優れた景観を有する街並みを形成
	<p>【国立都市計画区域】 (谷保・矢川)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺では、近隣住民へのサービスが向上し、日常生活を支える地域に密着した親しみある商業空間を形成 ・ 駅前にふさわしい商業地の景観形成やバリアフリーなどにより、安全で快適な拠点を形成
	<p>【西東京都市計画区域】 (田無)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南口周辺では、土地の有効利用と都市基盤の整備が進み、既存のまちと調和しつつ、にぎわいを創造する生活拠点を形成

核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地	<p>(ひばりヶ丘)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅北口周辺では、交通広場や道路の整備に併せ、敷地の統合などにより街区再編が進み、商業施設を中心としたにぎわいの維持・創出、安全で快適な歩行者環境の改善、地区全体の防災性が向上した魅力のある生活拠点を形成 <p>【福生都市計画区域】</p> <p>(福生)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では東口の都市計画道路の整備を契機に、利便性の高い歩いて暮らせるまちが形成されるとともに、商業・業務・住居機能などが充実され、にぎわいと活力ある市街地を形成 <p>(牛浜・東福生・熊川)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各駅の周辺地区では、身近な生活圏における日常生活の利便性や生活の質の向上を図るため、日常生活を支える商店街やコミュニティインフラなどの集積が促進され、それぞれの地区の個性をいかした魅力ある拠点を形成 <p>(羽村)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺では、都市機能の集約化、公共交通機関の利用促進及び回遊性の向上が図られることにより、高齢者にも暮らしやすく来街者に優しい、にぎわいのある都市空間を創出 ・駅西口周辺では、商業機能が集積した市の玄関口としてふさわしい駅前市街地を形成するために、土地区画整理事業により交通広場、都市計画道路、公園などが整備され、安全性、快適性及び利便性が向上 <p>(小作)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺地域では、ペDESTリアンデッキなど既存のインフラによる高い回遊性をいかし、商業拠点として、また工業団地への窓口として、にぎわいのある都市空間を創出 ・駅西口地域では、多摩川に近接した緑の多い環境をいかし、景観に配慮した良好な住環境を形成 <p>(箱根ヶ崎)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西駅前広場の整備による交通ターミナル機能の拡充、商店街の活性化、商業・業務及び各種利便施設の整備・集約化により、人、交通及び情報が集まり、景観的にも美しい町の表玄関を形成 <p>(殿ヶ谷から武蔵)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路である新青梅街道の整備状況に合わせ、沿道用途地域の見直しや地区計画、緑化などを考慮した広がりや厚みのある緑の形成が図られるとともに、多摩都市モノレールの延伸を見据え、日常生活やサービスの中心地として機能できるよう、商業・業務などの利便施設などの集積が図られ、交通の利便性をいかした土地利用や快適な沿道環境を形成
-----------------------	--

<p>核都市や地域の連携をいかした市街地・住宅地</p>	<p>(栗原地区・西平地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地整備の見通しが明らかになった段階で農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、土地区画整理事業により新市街地を計画的に形成 <p>【多摩都市計画区域】</p> <p>(永山・唐木田)</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅を中心に、業務・商業機能などとともに中高層住宅や医療・福祉施設などが複合し、その周辺では、質の高い住環境や魅力のある街並みを備えた低層住宅地を形成 唐木田駅周辺では、身近な圏域に、交流・教育・医療・福祉・運動施設など地域コミュニティを支える施設が確保されるとともに、自然環境をいかした豊かな緑地が保全され、徒歩や公共交通を利用して暮らすことのできる、ゆとりと魅力のあるコンパクトな生活圏を形成 <p>(聖蹟桜ヶ丘)</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅周辺では、高度利用や市街地開発事業などが進み、商業、業務、交流及び生活サービスの機能集積が図られるなど、生活拠点として魅力ある都市空間を創出 地域の特性に応じた土地利用転換・高度利用が図られ、住機能を中心に多様な機能が複合的に集積され、良好な市街地環境の保全・創出、防災機能の向上などにより、安全で快適な都市空間を形成 <p>(稲城長沼・稲城)</p> <ul style="list-style-type: none"> 商業・業務機能をはじめとする多様な都市機能が誘導されるとともに、稲城長沼駅周辺、稲城駅周辺及び市役所周辺の三つの核を回遊空間で結ぶことにより、市の中心にふさわしい市街地を形成 <p>(南多摩・矢野口)</p> <ul style="list-style-type: none"> 土地区画整理事業による交通広場、道路網などの都市基盤整備により、商業・業務機能の集積や良好な居住環境が確保され、生活圏の拠点にふさわしい市街地を形成
<p>中央道インターチェンジ周辺</p>	<p>【八王子都市計画区域】</p> <p>(八王子インターチェンジ周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺の住環境や自然環境との調和に配慮し、優れた交通アクセス機能をいかした流通・商業施設などの立地が促進され、魅力的な拠点を形成 あきる野インターチェンジに至る、新滝山街道沿道では、モノづくり産業を主軸に、大規模未利用地などを活用して流通・商業系施設などの立地が促され、周辺の自然環境と調和した魅力的な市街地を形成 市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、市街地を形成

圏央道 インターチェンジ 周辺	<p>【八王子都市計画区域】 (八王子西インターチェンジ周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インターチェンジ周辺や北西部幹線沿道では、自然環境に十分配慮しながら、流通業務機能などが集積する拠点的形成するとともに、広域的な幹線道路ネットワークを形成することで、周辺拠点との連携が強化 ・川口地区においては、流通業務機能などの集積に加え、災害時には救援物資などを輸送するための防災拠点として機能する広域産業拠点を形成 ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、市街地を形成
	<p>【青梅都市計画区域】 (青梅インターチェンジ周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の工業団地の産業振興やインターチェンジ北側地区の市街地整備により、広域交通ネットワークをいかした産業拠点を形成 ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、計画的に市街地を形成
	<p>【秋多都市計画区域】 (霞野地区・初雁地区・三吉野場末地区周辺)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道インターチェンジ周辺では、交通アクセス機能をいかした産業系施設などの立地が促され、各地区の特性をいかした良好な市街地を形成 ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、無秩序な市街化の抑制や周辺市街地との調和を図り計画的に市街地を形成
秋留台台 地部	<p>○秋留台の台地部、丘陵地や里山、秋川などが形づく自然地形が保全されつつ、地域農業と連携した新たな産業が立地され、広域的な商業交流機能が整備されることなどにより、活力ある地域を形成</p> <p>○計画的な市街地整備により、農地や緑など自然環境と調和したゆとりある住宅地を形成</p>
	<p>【秋多都市計画区域】 (東秋留)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通広場の整備と併せて、日常生活を支える商業施設の誘導が図られ、利便性の高い市街地を形成 ・社寺や宿場町のたたずまいなど、地域固有の歴史や文化をいかした街並みを形成 <p>(秋川)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋川流域の中心市街地として、商業機能の集積と併せ、住民の交流の場の創出と文化施設との融合により、コミュニティの醸成をいかした拠点を形成

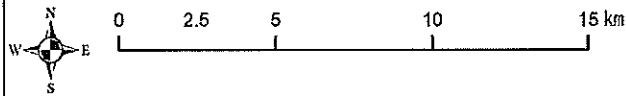
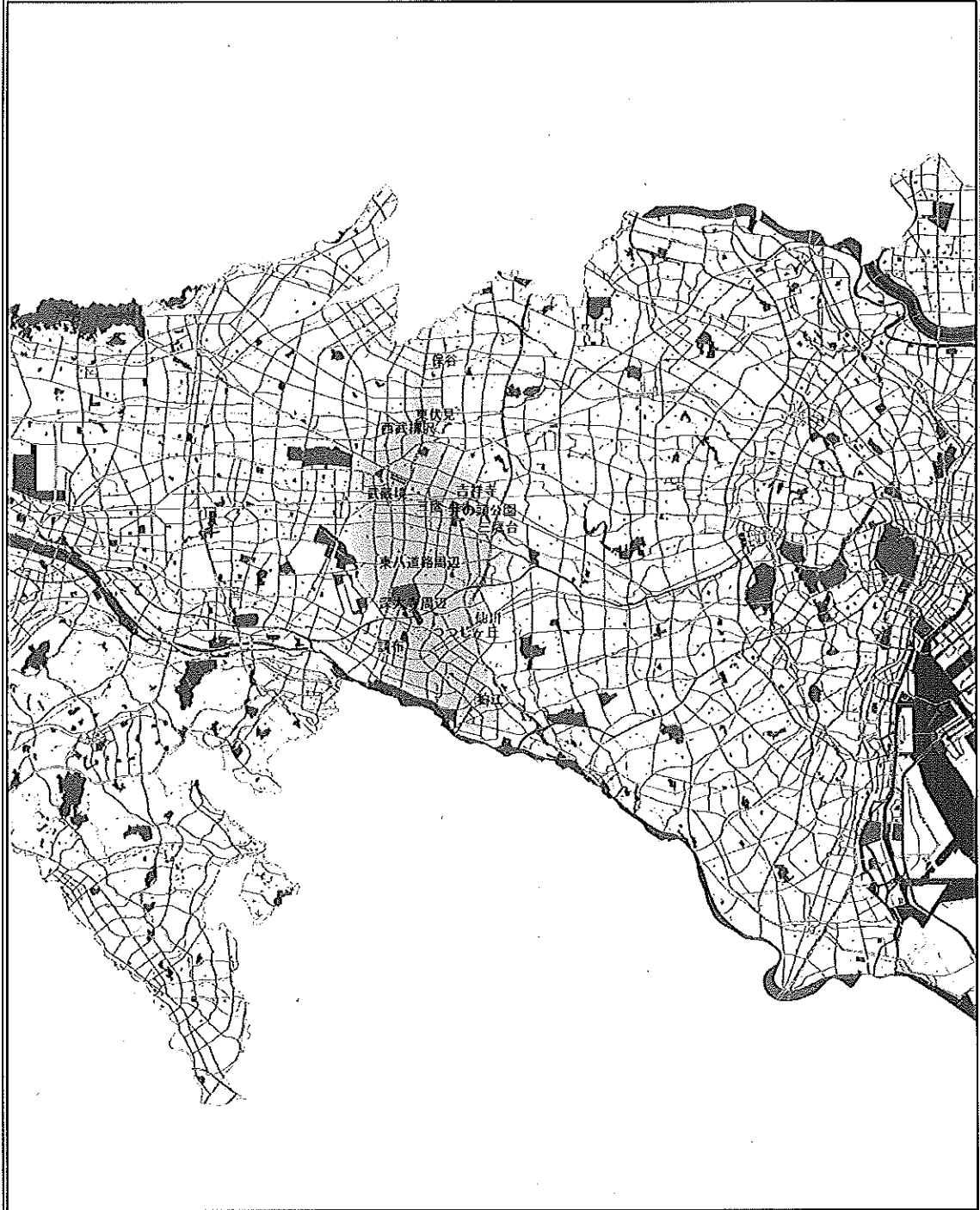
<p>秋留台台 地部</p>	<p>(秋留台東・東原地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、周辺市街地との調和を図り計画的に市街地を形成 <p>(武蔵引田)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、土地区画整理事業による交通広場などの基盤整備と併せて、職住近接のバランスのとれた産業複合市街地を形成 <p>(武蔵増戸)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南口周辺では、交通広場や道路整備による市街地環境の改善が図られ、利便性の高い市街地を形成 ・北口周辺では、交通広場などの基盤整備により、利便性の高い駅前空間を形成 <p>(武蔵五日市)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋川渓谷などの観光レクリエーションの玄関口として、観光情報の発信拠点を形成 ・五日市憲法草案や祭事などの歴史や文化が継承・活用されることにより、にぎわいと地域活力に満ちた観光産業の拠点を形成 <p>(尾崎原地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、周辺市街地との調和を図り計画的に市街地を形成 <p>(谷戸地区、塩田地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農地の保全が進み、観光農園や体験農園として広く開放されることにより、自然と親しむ憩いの空間を形成 ・交通機関の利便性をいかし、教育・文化・スポーツ・サービス機能が充実した拠点を形成
<p>農・住の 調和が図 られるべ き地区</p>	<p>【小平都市計画区域・国分寺都市計画区域・東村山都市計画区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野の原風景が残る雑木林や農地といった、まとまった緑の保全が図られるとともに、農地の多様な機能をいかした、農と住とが調和した水と緑と潤いのあるまちが形成 ・地産地消の取組、農業とのふれあいなど農地をいかした地域の活性化などにより、農地を保全し、美しい農のある風景を形成 ・市街地の中に存在する農地を防災上必要なオープンスペースとしても活用 ・生産緑地の維持に極力努め、適正に保全 ・宅地化農地において宅地への転用が発生した場合は、良好な住宅環境の形成に役立てるような計画的な開発の誘導を行うとともに、地区計画制度や開発

	<p>事業における手続・基準などに関する条例などの活用により、乱開発を防止し、緑を保全</p>
住・工が複合する地区	<p>【八王子都市計画区域・日野都市計画区域・立川都市計画区域・福生都市計画区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・産業集積と産業交流及び人的交流の活発化により、多摩地域のイノベーションが創出され、雇用の活性化が実現 ・産業構造の変化に対応した工業の機能更新が進み、産業と居住、自然が調和した、活力あるまちを形成 ・都市計画道路の整備により、交通渋滞が緩和されるとともに、防災性や安全性の高いまちを形成
多摩川沿い地域	<p>【青梅都市計画区域】</p> <p>(青梅・長淵・河辺地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の市立美術館や郷土博物館、文教施設との連携や、多摩川の河川敷などを活用した自然学習体験機能の導入などにより、文化・芸術活動の拠点を形成
	<p>【福生都市計画区域】</p> <p>(小作・羽村・福生地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・史跡玉川上水、羽村取水所、郷土博物館などの歴史・文化資源や、都立草花丘陵自然公園、多摩川、玉川上水などの自然環境を活用したレクリエーション機能、自然学習体験機能の導入などにより生涯学習活動の拠点を形成
多摩丘陵	<p>【町田都市計画区域】</p> <p>(三輪緑地)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丘陵地、谷戸の自然環境や東京都指定文化財として保全されている横穴墓群、市民との協働による緑地の整備・保全・回復などの活動、植物や野鳥の観察などの、自然環境をいかしたレクリエーションの拠点を形成 <p>(下小山田南部)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資源の循環や自然環境の保全、周辺環境との調和に配慮した、環境負荷の少ない熱回収施設などを有するごみ焼却場の整備が既存の敷地内で進展 <p>(上小山田西部・相原中部)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資源の循環や自然環境の保全、周辺環境との調和に配慮した、安全で快適な都市生活を支える基盤施設としての役割を果たす、環境負荷の少ないごみ焼却場の整備が進展 <p>(小野路西部・上小山田)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北部の丘陵地域では、既存の生態系など良好な自然環境の維持、継承や農地の保全に配慮して、十分な自然環境が確保されるとともに、周辺の景観と調和した都市計画道路の整備が進展





(4) 自然環境保全・活用ゾーン

地域	将来像
多摩川渓流域	<p>【青梅都市計画区域】 (梅郷・沢井・御岳地域)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多摩川の渓谷と清流、御岳山などの豊かな緑をいかした自然体験型の観光レクリエーションの普及や既存の美術館・博物館などとの連携により、回遊性のある観光交流拠点を形成
秋川渓流域	<p>【秋多都市計画区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・秋川渓谷などの豊富な自然、郷土の恵みや地域の歴史・文化に親しむ、観光レクリエーションエリアを形成
高尾山周辺域	<p>【八王子都市計画区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高尾山周辺の自然と高尾山薬王院などの文化・歴史的資源に親しむ、観光レクリエーションエリアを形成 ・高尾山周辺を回遊する自然研究路やケーブルカー、裏高尾や陣馬高原につながるハイキングコースなど、様々なコースにより、自然に親しむことができる地域を形成

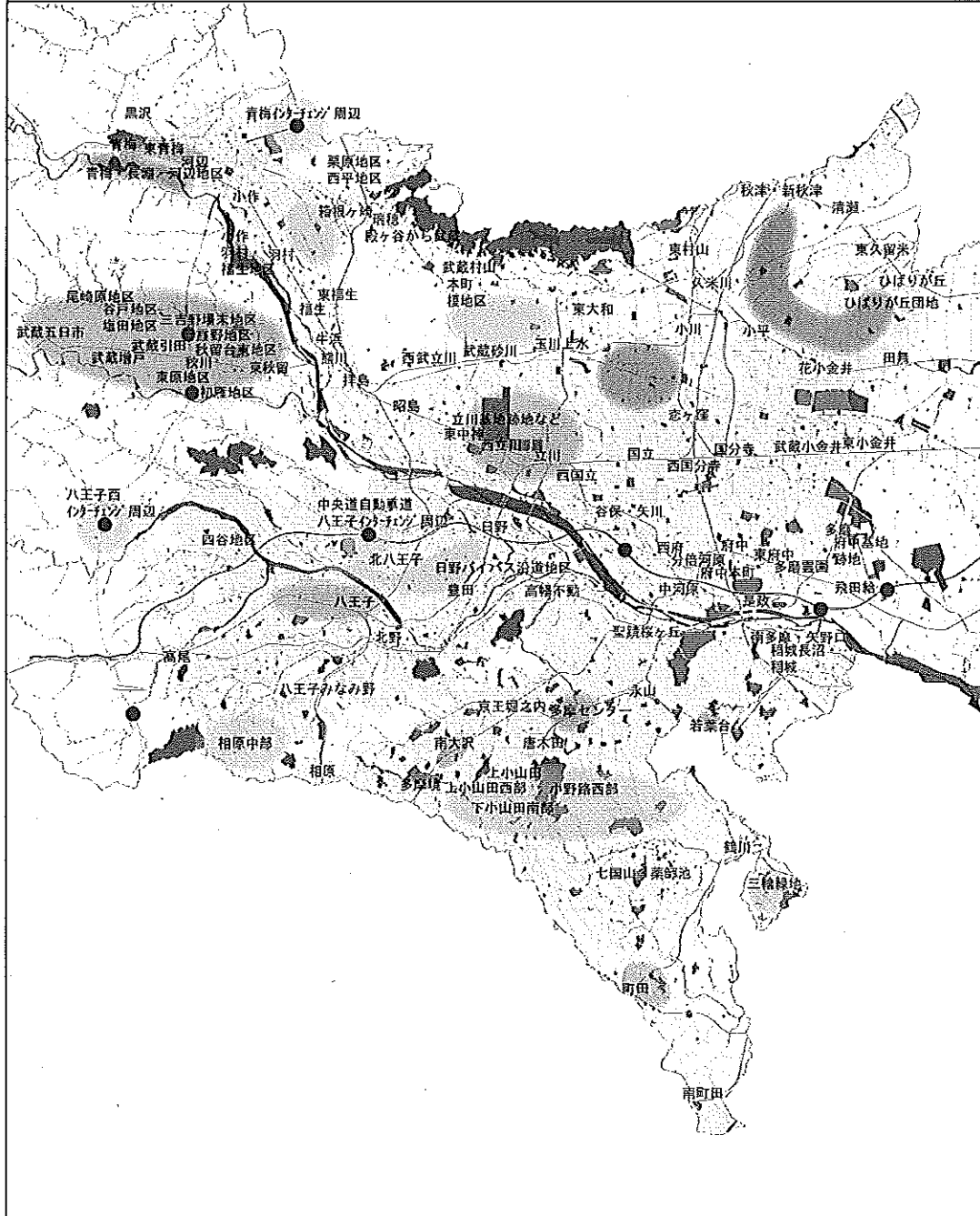
都市環境再生ゾーン



凡例

	武蔵野・三鷹・調布・西東京周辺
	鉄軌道
	道路
	公園緑地など

核都市広域連携ゾーン



0 2 4 8 12 km

凡例

	核都市		秋留台地部		多摩川沿い地区		道路
	核都市や地域の連携を いかにした市街地・住宅地		農・住の調和が 図られるべき地区		多摩丘陵		イナフネ
	イナフネ周辺の 拠点形成を進める地域		住・工が 複合する地区		鉄軌道		公園緑地など

自然環境保全活用ゾーン

