



第1章

羽村市の概況と都市づくりの課題

1 都市づくりの経緯	5
2 羽村市の現状と特性	6
2.1 人口の現状と推移	6
2.2 経済の状況	9
2.3 土地利用の現状と課題	12
2.4 交通の現状と課題	15
2.5 市街地整備の現状と課題	19
2.6 公園・緑地等の現状と課題	21
2.7 その他都市施設の現状と課題	22
3 将来展望	23
3.1 上位計画における位置づけ	23
3.2 主要プロジェクトとの関わり	31
3.3 社会・経済構造の変化と対応	34
4 都市づくりの主要課題	38
4.1 『環境にやさしい安心して暮らせるまち』の視点からみた課題	38
4.2 『美しく快適な住みよいまち』の視点からみた課題	39
4.3 『活力に満ちた にぎわいのあるまち』の視点からみた課題	40



1 都市づくりの経緯

明治22年の「市制・町村制」施行を機に羽村・五ノ神・川崎の三村が合併し、現在の羽村市の前身である西多摩村が誕生しました。

同26年には神奈川県から東京府に編入され、翌年には青梅鉄道が開通し、羽村・小作両駅が設置されました。

昭和31年に町制を施行し「羽村町」となり、昭和37年の首都圏整備法による市街地開発区域の指定によって、職住近接のまちづくりを目指し、土地区画整理事業による基盤整備を積極的に行い、今日の発展の基礎を築きました。

平成3年11月1日市制を施行し、「羽村市」となり第三次羽村市長期総合計画（平成4年度～平成13年度）、第四次羽村市長期総合計画（平成14年度～平成23年度）を策定し、市の将来像を「～ひとに心 まちに風～ いきいき生活・しあわせ実感都市 はむら」として、市民・事業者と行政がともに自立・連携してさまざまな施策に取り組んでいます。

表1.1 羽村市の都市計画に係るあゆみ

年	内容
明治22年	羽村・五ノ神・川崎の三村が合併し西多摩村となる
27年	青梅鉄道開通。羽村・小作両駅が開設される
大正12年	玉川上水第2水道が完成し、山口村山貯水池に送水が開始される
昭和31年	町制施行「西多摩村」から「羽村町」となる
32年	福生都市計画区域が都市計画決定される
37年	首都圏整備法による市街地開発地域に指定される
41年	青梅・羽村土地区画整理事業完成 青梅・羽村地区工業用水道完成 西東京工業団地に工場進出開始
44年	神明台土地区画整理事業完成
45年	市街化区域を指定
46年	財団法人羽村町開発公社設立
50年	第一次羽村町長期総合計画策定
54年	富士見平土地区画整理事業完成
61年	第二次羽村町長期総合計画策定
63年	人口5万人突破
平成元年	財団法人羽村町コミュニティ振興公社設立
2年	羽村町美しいまちづくり基本条例施行 羽村町土地開発公社設立
3年	市制施行(人口53,381人)
4年	第三次羽村市長期総合計画策定
5年	小作台土地区画整理事業完成
7年	羽村市都市マスタープラン策定
8年	羽ヶ上地区、富士見平・神明台地区、栄町一丁目地区の3地区において地区計画を都市計画決定 市街化区域、市街化調整区域を都市計画決定 9種類の用途地域を指定
9年	小作駅東口ペDESTリアンデッキ供用開始
12年	羽村市環境基本計画策定
13年	羽ヶ上土地区画整理事業完成
14年	第四次羽村市長期総合計画策定 羽村市環境基本条例施行
15年	羽村駅西口土地区画整理事業計画決定
16年	上水道高度浄水(膜ろ過)施設稼働
17年	コミュニティバス「はむらん」運行開始
18年	第四次羽村市長期総合計画後期基本計画策定 羽字武蔵野等地区市街化調整区域基本計画策定 羽村市生涯学習センターゆとろぎ開館
19年	羽村駅西口駅舎完成

2 羽村市の現状と特性

2.1 人口の現状と推移

我が国の人口は平成17年にピークを迎え、その後は減少傾向に転じるとともに高齢化も進む見通しとなっています。

増加を続けてきた本市の人口も今後は横ばいで推移すると予想され、高齢化が進みつつありますが、周辺市町と比較すると人口構成が若い活力ある都市といえます。

また、周辺市町から本市へ通勤する人も多く、昼間人口の割合が高い都市となっています。

(1) 人口と世帯数の推移

本市の人口及び世帯数は、平成17年国勢調査によると56,514人、世帯数は22,974世帯となっておりますが、これまでの緩やかな増加傾向からほぼ横ばいの状態に推移しています。

また、周辺市町と比較しても人口の伸び率は鈍化しているものの世帯数の増加は続いています。

表1.2 羽村市の人口・世帯数の推移

	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
人口(人)	52,103	55,095	56,013	56,514
指数	100.0	105.7	107.5	108.5
世帯数	18,356	20,046	21,081	22,974
人/世帯	2.83	2.75	2.66	2.46

出典)国勢調査

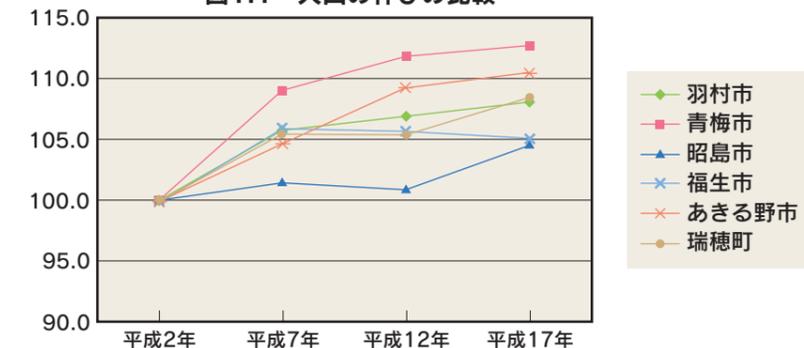
表1.3 周辺市町の人口の推移

(単位:人)

	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
青梅市	125,960(100.0)	137,234(109.0)	141,394(112.3)	142,354(113.0)
昭島市	105,372(100.0)	107,292(101.8)	106,532(101.1)	110,143(104.5)
福生市	58,062(100.0)	61,497(105.9)	61,427(105.8)	61,074(105.2)
あきる野市	71,940(100.0)	75,355(104.7)	78,351(108.9)	79,587(110.6)
瑞穂町	30,967(100.0)	32,714(105.6)	32,892(106.2)	33,691(108.8)

出典)国勢調査(指数は平成2年を100とする。)

図1.1 人口の伸びの比較



(2) 年齢構成

本市の65歳以上の高齢者人口の構成比は、平成8年から平成18年の10年間で約8%増加しています。
また、平成17年国勢調査の年齢構成比率を周辺市町と比較すると、年少人口及び生産年齢人口の比率が高く、高齢者人口の比率は低いものとなっています。

表1.4 3構成年齢人口

	実数(人)		構成比(%)	
	平成8年	平成18年	平成8年	平成18年
年少人口	9,373	8,335	17.1	15.1
生産年齢人口	40,662	37,886	74.4	68.8
高齢者人口	4,656	8,862	8.5	16.1
合計	54,691	55,083	100.0	100.0

出典)住民基本台帳人口(各年1月1日)

注)年少人口は0歳から15歳まで、生産年齢人口は16歳から64歳まで、高齢者人口は65歳以上の人口。

表1.5 年齢構成比率の比較

(単位:%)

	羽村市	青梅市	福生市	あきる野市	昭島市	瑞穂町
年少人口	15.26	14.54	14.02	14.51	13.58	15.34
生産年齢人口	69.78	68.47	69.85	66.97	69.41	69.10
高齢者人口	14.94	16.99	16.12	18.52	17.02	15.55

出典)平成17年国勢調査

(3) 産業別人口

本市は、都市基盤整備にあわせ、早くから工業誘致に努めてきたことから、第二次産業就業人口比率は東京都の構成比と比較しても高く、製造業から見た場合、活力のある都市となっています。

表1.6 産業別就業者比率

	第一次産業	第二次産業	第三次産業	合計
羽村市(人)	206	9,372	18,027	27,605
構成比(%)	0.7	34.0	65.3	100.0
東京都構成比(%)	0.5	19.4	80.1	100.0

出典)平成17年国勢調査

(4) 昼間人口

本市は、土地区画整理事業による都市基盤整備にあわせ、計画的に工業団地を整備してきました。
このため、羽村市で就業している人が多いことから昼間人口が多く、平成17年国勢調査では、夜間人口に対する昼間人口の割合(昼間人口指数)は99.0と高くなっています。

表1.7 昼間人口の推移

	羽村市			多摩地域計		
	平成7年	平成12年	平成17年	平成7年	平成12年	平成17年
昼間人口(人)	52,603	54,044	55,966	3,348,098	3,513,797	3,663,705
夜間人口(人)	55,095	56,013	56,514	3,773,914	3,901,773	4,117,507
昼間人口指数	95.5	96.5	99.0	88.8	90.2	89.0

出典)国勢調査

注)昼間人口指数=昼間人口/夜間人口

表1.8 昼間人口の比較

	羽村市	青梅市	福生市	あきる野市	昭島市	瑞穂町
昼間人口(人)	55,966	127,176	52,442	67,814	100,508	36,088
平成12年との比較	1,922	-1,515	551	2,117	3,948	1,217
昼間人口指数	99.0	89.3	85.9	85.2	91.3	107.1

出典)平成17年国勢調査

2.2 経済の状況

本市の商業は、羽村市民だけでなく市内で働く人々や事業所での消費が多いことから、他市に比較して活力あるものとなっています。

また、従業者一人当たりの年間販売額は、多摩26市中5番目に高く、立川市に次いで他市の市民の消費が高くなっています。

工業については、平成17年工業統計調査によると事業所数は138事業所で、従業員数は9,539人となっています。

また、製造品出荷額を産業分類別に見ると、輸送用機械器具が従業員で全体の約5割、出荷額では全体の約8割を占めています。

一方、農業については、準主業農家数及び経営耕地面積の減少が続いており、生産緑地地区の面積も緩やかに減少傾向にあります。

(1) 商業

商業販売額は、平成9年をピークとして、その後減少傾向となっています。

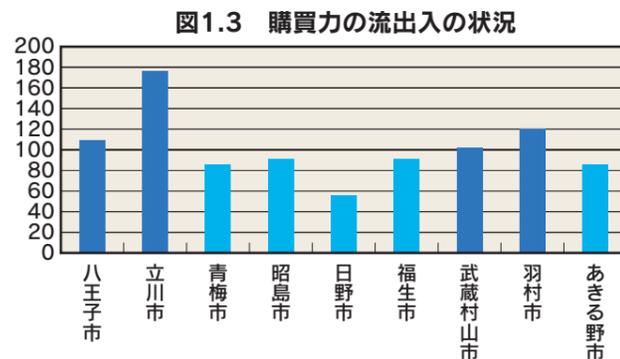
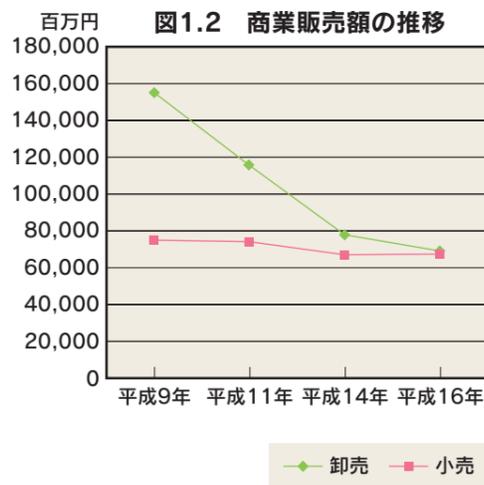
卸売販売額も同様に減少傾向が続いていますが、小売販売額は横ばいで推移しています。

また、平成16年商業統計調査による本市の従業者一人当たりの年間販売額は3,190万円と多摩26市中5番目に高いものとなっており、他市からの購買者があるため、購買力を示す指数は100を超えています。

表1.9 商業の推移

	商店数	従業者数	商業販売額(万円)
昭和63年	730	4,260	8,850,300
平成 6年	586	4,417	12,993,000
平成 9年	561	4,467	23,035,400
平成11年	578	4,794	18,902,900
平成14年	559	4,604	14,456,400
平成16年	542	4,219	13,461,200

出典)商業統計調査(東京都)



出典)商業統計調査より算出
注) 数値が100を上回っている場合は、当該市以外の市民の購買力を引き付けている(購買力が流入している)ことを意味する。100を下回っていると、市民の購買力が他市へ流出していることを意味する。

(2) 工業

本市の工業は、栄・緑ヶ丘工業団地や神明台工業団地等がJR青梅線以東の土地区画整理事業の完了した地区に集約されています。

平成17年工業統計調査による本市の製造品出荷額は、約5,700億円で多摩地域(約5兆9,000億円)の約10%を占めており、日野市(約1兆800億円)、府中市(約7,400億円)、八王子市(約6,300億円)について4番目に多い出荷額となっています。

一方、事業所数については平成10年以降減少傾向にあるとともに、工場の撤退による跡地が発生し、跡地には住宅等が建設されています。

表1.10 工業の推移

	事業所数	従業員数(人)	製造品出荷額等(万円)
平成 5年	183	10,950	48,898,843
平成 7年	178	19,644	40,350,137
平成10年	183	10,240	39,945,381
平成12年	179	9,438	44,644,600
平成15年	150	9,919	63,186,560
平成17年	138	9,539	56,858,704

出典)工業統計調査(平成17年は東京都独自の集計結果である。)

表1.11 輸送用機械器具の出荷額の推移

	平成12年	平成15年	平成17年
製造品出荷額合計	4464億5千万円	6318億7千万円	5685億9千万円
輸送用機械器具出荷額	2747億7千万円	5029億円	4308億円
全体に占める比率	61.5%	79.6%	75.8%

注) 出荷額の中で一番多い産業の「輸送用機械器具」の変化を示した。

表1.12 産業中分類別の事業所数、製造品出荷額等(全事業所、10位まで)

	事業所数	製造品出荷額等(億円)
総数	138	5685.9
1位	一般機械器具	28
2位	金属製品	17
3位	輸送用機械器具	13
4位	電気機械器具	11
5位	印刷・同関連業	9
6位	プラスチック製品	8
7位	精密機械器具	7
8位	その他	7
9位	食料品	6
10位	電子部品デバイス	5

出典)平成17年工業統計調査の東京都独自集計結果による。

(3) 農業

本市の農地は、平成17年において市内の農地約54haのうち約37haが生産緑地に指定され、約17haが生産緑地以外の宅地化農地となっています。

また、農家総数は減少していますが、農業を主としていた親の世代が高齢化したことに伴い、次世代が農業を継ぐ状況が見られます。

なお、経営耕地面積は減少が続いています。

表1.13 市街化区域内の農地の推移 (単位:千㎡)

	生産緑地地区	生産緑地以外の農地	合計
平成10年	385	218	603
平成17年	366	177	543

表1.14 羽村市の農業の推移

	農家戸数					経営耕地面積(a)
	総数	主業農家	準主業農家	副業的農家	自給的農家	
平成7年	145	12	50	83	(62)	5,630
平成12年	135	13	30	34	58	5,414
平成17年	122	18	14	38	52	4,772

出典) 農林業センサス

(用語の定義)

- ・「主業農家」とは、農業所得が主(農家所得の50%以上が農業所得)で、1年間に60日以上自営農業に従事している65歳未満の世帯員がいる農家をいう。
- ・「準主業農家」とは、農外所得が主(農家所得の50%未満が農業所得)で、1年間に60日以上自営農業に従事している65歳未満の世帯員がいる農家をいう。
- ・「副業的農家」とは、1年間に60日以上自営農業に従事している65歳未満の世帯員がいない農家(主業農家及び準主業農家以外の農家)をいう。
- ・「自給的農家」とは、経営耕地面積が30a未満、かつ、調査期日前1年間における農産物販売金額が50万円未満の農家をいう。
- ・平成7年のセンサスでは、自給的農家は副業的農家に含まれている。副業的農家に含まれている自給的農家数は括弧書きで示した。

2.3 土地利用の現状と課題

本市の土地利用の現状は、土地区画整理事業完了地区で暫定的に駐車場などに利用されていた土地や、田・畑等が宅地に転用されるようになっていきます。

住宅地では、3階から5階建ての共同住宅が減少し、1階から2階建ての低層の共同住宅や6階建て以上の高層住宅が増加しており、低層住宅と中高層住宅が混在した景観が形成されつつあることから、景観に配慮した良好な住環境のまちづくりが課題となっています。

また、準工業地域及び工業地域が指定されている地区では、工場移転跡地に店舗や住宅が建設されていることから、土地利用の混在への対応とまち並み景観の対応が課題となっています。

(1) 地目別土地利用

土地区画整理事業により計画的なまちづくりに取り組んできたことを反映し、宅地等の占める比率が高く、田・畑、山林・原野は市域面積の約7%と少ない状況になっています。

平成7年から平成17年の地目別の土地利用面積は、宅地が37.0ha増加し、田・畑及び山林・原野が17.2ha、その他が26.1ha減少しています。これは、人口の増加に伴って宅地への土地利用がされたものと考えられ、その他については、主に駐車場などに使用されていた雑種地が減少したものと考えられます。

表1.15 土地利用面積 (単位:ha)

	宅地	田・畑	山林・原野	市道	公園	河川	その他	合計
平成7年	580.0	67.0	21.5	98.6	33.0	86.0	104.9	991.0
平成17年	617.0	53.8	17.5	102.5	35.4	86.0	78.8	991.0
増減	37.0	-13.2	-4.0	3.9	2.4	0	-26.1	

出典) 羽村市市勢要覧2003

- 注1) 公園、河川は、羽村市市勢要覧の「その他」面積から別掲とした。
- 注2) 増減の数値を小数点1位としたため、増減の合計がゼロにはならない。

(2) 市街化の進捗状況

1) 人口集中地区

平成7年の国勢調査以降、市全域がDID地区になっています。

表1.16 DID面積の推移 (単位:km²)

	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年
DID面積	3.0	8.3	9.1	9.4	8.9	9.91	9.91

出典) 国勢調査

注) DID地区とは、国勢調査による地域別人口密度が4,000人/km²以上の地域が連担し、その全体が5,000人以上となっている地域をいう。

2) 農地転用状況

ここ数年の農地から宅地等への転用件数は、年間70件から80件で、転用面積は年間3ha程度で推移しています。

このことから、市街地においては防災機能や環境機能の役割をもつ農地の保全が課題となっています。

表1.17 農地転用の推移 (単位:件、ha)

	昭和50年	昭和60年	平成7年	平成17年
農地転用件数	278	140	101	86
農地転用面積	7.8	5.7	3.4	3.1

出典)羽村市農地転用台帳

3) 住宅の現況

一戸建て住宅が住宅総数の約半数を占めていますが、最近の動向をみると社宅の消滅などで3階から5階建ての共同住宅が減少し、1階から2階建て及び6階建て以上の共同住宅が増加しています。

このことから、低層住宅と中高層住宅が混在した景観が形成されており、良好なまち並み景観の形成が課題となっています。

表1.18 羽村市の建て方別住宅数 (単位:戸)

	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成5年	平成10年	平成15年	
一戸建て	8,368	9,018	9,213	9,220	9,880	10,340	
長屋建て	278	273	232	160	240	350	
共同住宅	共同住宅1~2階	1,223	1,727	2,390	2,490	2,420	2,580
	共同住宅3~5階	1,636	2,648	4,164	4,980	5,840	5,340
	共同住宅6階以上	396	483	581	640	950	1,360
	共同住宅小計	3,255	4,858	7,135	8,110	9,210	9,290
その他	19	34	40	90	130	40	
合計	11,920	14,183	16,620	17,580	19,460	20,020	

出典)総務省「住宅土地統計調査報告書」

注)標本調査による推定結果であるため、1位を四捨五入して10位を有効数字としたので、表中の個々の数値の合計が必ずしも総数と一致しない。

4) 住宅と工場の混在

平成7年以降の羽村市宅地開発等指導要綱に基づく開発面積は、準工業地域で約1.4haで、準工業地域面積32haの約4%を占めています。また、工業地域では約1.1haで、工業地域面積15haの約7%を占めています。

用途地域における建築物の規制では、工業専用地域については一般の住宅は建設できませんが、準工業地域及び工業地域については、一般の住宅を建てることができます。

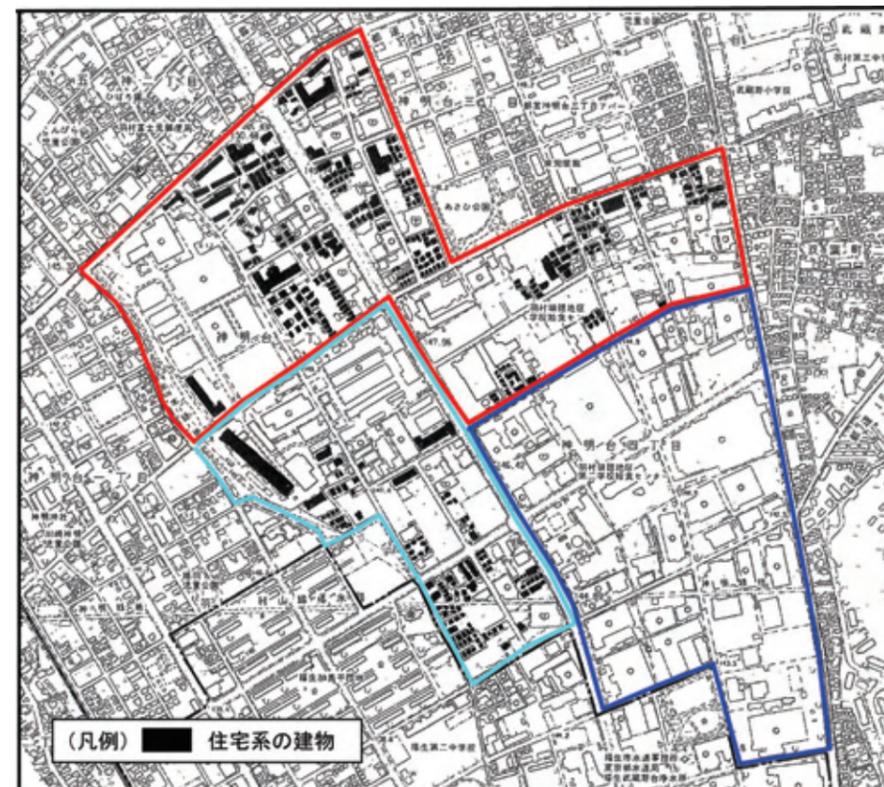
このことから、準工業地域及び工業地域については、まち並み景観にも配慮し用途地域に適した土地利用を図るための対応策を検討する必要があります。

表1.19 準工業・工業地域における住宅系の開発行為

年	準工業地域		工業地域	
	内容	面積	内容	面積
平成7年	共同住宅30戸(5F)	1,663.12㎡		
平成9年	共同住宅75戸(8F)	2,784.32㎡		
平成10年	共同住宅57戸(8F)	2,075.66㎡		
平成14年	宅地開発 33区画	4,902.77㎡		
	宅地開発 8区画	1,033.62㎡		
平成15年	宅地開発 5区画	660.96㎡	共同住宅 1棟	889.63㎡
	宅地開発 6区画	742.60㎡	共同住宅 1棟	542.90㎡
			宅地開発 2区画	494.20㎡
平成16年			共同住宅 200戸	8,674.35㎡
平成17年				
平成18年	共同住宅 1棟	342.75㎡		
合計		14,205.80㎡	合計	10,601.08㎡

出典)羽村市開発行為台帳

図1.4 工業系用途地域における住宅等の立地状況



注)住宅系の建物は住宅地図から把握した。

	建ぺい率	容積率	高度地区	日影規制	防火・準防火地域
準工業地域	60	200	第2種	高さが10mを超える建築物が規制対象 5mをこえ10m以内は4時間以上 10mを超える場合は2.5時間以上	準防火地域
工業地域	60	200	指定なし	規制対象外	準防火地域
工業専用地域	60	200	指定なし	規制対象外	準防火地域

2.4 交通の現状と課題

本市には、羽村駅と小作駅があり、最寄駅まで2km程度のコンパクトな市街地となっており、都市計画道路については整備率が90%を超えています。

今後は、整備された道路網を活用して自動車と共存できる歩いて楽しいまちや、自転車が利用しやすいまちを形成していくとともに交通安全に配慮した施設の整備が課題となっています。

JR青梅線以西地区には狭い道路が多く、防災面や交通安全面の機能向上を図るためにも道路整備に取り組む必要があります。

(1) 鉄道

市内にはJR青梅線の羽村駅及び小作駅があり、また、市南端部の地区はJR八高線東福生駅の駅勢圏に入っています。

JR中央線は、平成21年度末に三鷹・国分寺間が、平成22年度末に西国分寺・立川間の立体化が完成する計画となっています。またJR八高線の拝島・箱根ヶ崎間の複線化や中央線の複々線化が都市計画決定されていることから、都心方向の鉄道利用サービスはさらに改善が図られることとなります。

また、小作台土地区画整理事業や青梅市の土地区画整理事業により基盤整備がされ住宅が増えたことから、小作駅の乗客数が伸びているとともにバス路線数は羽村駅より多いことなど、小作駅の交通結節機能が高まっています。

なお、羽村駅西口については、羽村駅西口土地区画整理事業との連携において羽村駅周辺の交通結節機能等を充実させ、羽村、小作両駅をまちづくりの拠点（顔）として、魅力的な空間を形成することが必要です。

表1.20 青梅線主要駅ごとの乗客数 (単位:千人/年間)

	昭島駅	拝島駅	福生駅	羽村駅	小作駅	河辺駅
平成5年度	7,653	10,471	6,595	5,752	5,875	5,051
平成10年度	8,076	10,042	6,141	5,171	6,155	5,104
平成15年度	8,739	9,522	5,891	5,156	6,590	4,920

出典)東京都統計年鑑

(2) バス交通

1) 路線バス

平成5年に19路線あったバス路線は、平成14年には10路線に減少し、現在は羽村駅東口から羽村団地、箱根ヶ崎駅方面に2系統2路線が運行され、小作駅からは青梅駅や河辺駅方面などに4系統8路線が運行されています。

2) コミュニティバス「はむらん」の運行

民間バス路線のサービスがおよばない地区への公共交通サービスの提供や高齢者等が外出しやすい環境整備の一環として、市民に身近な公共交通機関コミュニティバス「はむらん」を運行していますが、さらに利便性の向上を図り、利用者の増加を図ることが課題となっています。

(3) 道路

1) 市内の道路

本市の道路は、平成18年4月1日現在で総延長は163,646mとなっており、構成比は国道が0.3%、都道が10.2%、市道が89.5%となっています。

今後取り組む課題については、以下のとおりです。

- 市街化調整区域の羽字武蔵野等地区の市街化区域への編入に伴う着実な道路整備
- 防災面や交通安全面の観点から、土地区画整理事業未実施地区の狭い道路の拡幅や行き止まり道路の解消
- 交通バリアフリー基本構想・特定事業計画に基づき、誰もが歩きやすく人にやさしい道路とするため、バリアフリー道路ネットワークの早期実現
- 捨看板や障害物の除却など市民・地域と行政による協働の道路管理の推進
- 安全・安心な生活道路整備の視点から、交通安全対策の推進

2) 都市計画道路

本市の都市計画道路は、国道の100%、都道の71.9%、市道の9.7%が都市計画道路に指定されており、延長にして約26kmあり、そのうち約24kmが土地区画整理事業等により整備され、平成18年4月現在約90%が完成しています。

今後取り組む課題については、以下のとおりです。

- 都市計画道路3・4・16号線(通称 栄小通り)のJR青梅線以西区間480mが「東京都及び28市町の第三次事業化計画」で「優先整備路線(今後10年間で優先的に整備すべき路線)」として位置づけられており、早期の整備
- 羽村駅西口土地区画整理事業地区内の未整備都市計画道路4路線の整備
- 都市計画道路3・4・31号線(通称 市役所通り)は、市のメインストリート(シンボルロード)としてのにぎわいの創出
- 都市計画道路3・4・28号線(通称 動物公園通り)は、円滑な交通空間の確保と近隣環境への配慮

図1.5 都市計画道路網



表1.21 都市計画道路一覧表(平成18年4月現在)

	番号	路線名	幅員(m)	区域内延長(m)	整備済延長(m)	整備率(%)	計画決定年月日
国道	1・5・1	首都圏中央連絡自動車道	11~19	180	180	100	平成元年3月13日
	3・4・10	東京環状線	21~27	430	430	100	昭和36年10月5日
	小計			610	610	100	
都道	3・3・30	武蔵野工業線	25	3,012	3,012	100	昭和36年10月5日
	3・3・33	小作街道線	12~24	1,310	1,310	100	〃
	3・4・5	新奥多摩街道線	16	3,710	3,710	100	〃
	3・4・12	羽箱根線	18~40	3,037	2,507	82.5	〃
	3・4・13	上水通り線	16~20	590	0	0	〃
	3・4・34	小作駅東口線	20	180	180	100	〃
	小計			11,839	10,719	90.5	
市道	3・4・11	境通り線	16	633	633	100	昭和36年10月5日
	3・4・14	羽村駅東口線	18~20	750	750	100	〃
	3・4・15	羽松原街道線	16~27	2,325	2,061	88.6	〃
	3・4・16	工業1号線	16~22	1,940	1,450	74.7	〃
	3・4・19	工業2号線	16	520	520	100	〃
	3・4・20	武蔵野工業線	16	50	50	100	昭和45年8月7日
	3・4・28	江戸街道線	16	3,379	3,379	100	昭和36年10月5日
	3・4・31	福羽街道線	16	3,955	3,955	100	〃
	3・4・35	小作駅西口線	16	170	170	100	〃
	7・5・1	川崎羽東線(一部都道あり)	15	550	0	0	平成10年3月20日
	小計			14,272	12,968	90.9	
合計			26,721	24,297	90.9		

3) 首都圏中央連絡自動車道

平成14年に青梅ICから日の出IC間が、平成17年には日の出ICからあきる野IC間が、平成19年6月にはあきる野ICから八王子JCT間が開通したことから、本市の広域的な交通立地条件は大きく改善されることになりましたが、さらに、早期の全線開通が期待されています。

図1.6 首都圏中央連絡自動車道の計画



出典) 国土交通省相武国道事務所HPを修正

4) 多摩都市モノレール

多摩地域を循環し、多摩圏域の公共輸送機関となる多摩都市モノレールは、多摩市の多摩センター駅から立川駅を経て、東大和市の上北台駅まで運行されていますが、さらに瑞穂町箱根ヶ崎までが事業化すべき路線として位置づけられています。

また、多摩圏域における南北方向の公共輸送機関としての機能の充実を図るため、本市やあきる野市を経て八王子市までが構想路線として位置づけられています。

このことから、本市にとっても将来の交通網として、市民生活の向上や商業振興などの点から早期実現が課題となっています。

図1.7 多摩都市モノレール計画



5) 自転車

市内の2駅へのアクセスは自転車でも容易であることから、環境にやさしい交通手段である自転車を安全で快適に利用できるよう、道路環境の整備と自転車駐輪場の整備が課題となっています。

2.5 市街地整備の現状と課題

本市は、全面積991haのうち814haが市街化区域、177haが市街化調整区域となっており、市街化区域面積の約66%を土地区画整理事業により整備し、整然としたまち並みを形成してきました。

さらに、土地区画整理事業により計画的に整備した住宅地の一部においては地区計画を導入し、良好な住環境の保全に努めています。

(1) 都市計画区域、区域区分

本市は、全域が都市計画区域に指定されています。

市街化調整区域の総面積177haの内訳は、河川敷86ha、横田基地44ha、羽字武蔵野等地区47haとなっています。

羽字武蔵野等地区は、今後、羽村市の拠点として土地の高度利用を図るため、砂利採取跡地の土壌環境に配慮しながら、計画的に道路等の整備を進めていく必要があります。

表1.22 都市計画区域の状況(平成16年)―福生都市計画区域―

	都市計画区域の面積(ha)	市街化区域の面積(ha)	市街化調整区域の面積(ha)	市街化区域内農地の面積(ha)	市街化区域内農地割合(%)
福生市	1,024	663	361	18.77	2.8
羽村市	991	814	177	54.34	6.7
瑞穂町	1,683	747	936	—	—
多摩地域	82,884	49,576	33,309	4,450.65	9.0

出典)多摩地域データブック(2006年版)((財)東京市町村自治調査会)

(2) 用途地域

市街化区域814haの用途地域は、住居系用途が69.7%、商業系用途が5.7%、工業系用途が24.6%の構成になっています。

工業系用途地域の中にマンションや戸建住宅などが建設され、土地利用の混在とまち並み景観の形成が課題となっています。

また、羽村駅西口土地区画整理事業地区は、それぞれの地域の特性にふさわしい適正な土地利用を誘導するため、用途地域を変更する必要があります。

表1.23 用途地域面積構成(%)

区分	構成(%)	備考
住居系	69.7	第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、
商業系	5.7	近隣商業地域、商業地域
工業系	24.6	準工業地域、工業地域、工業専用地域

(3) 土地区画整理事業

市街化区域面積の約66%を土地区画整理事業により整備し、整然としたまち並みを形成しています。

表1.24 土地区画整理事業

	施行面積(ha)	施行年度	備考
青梅羽村(栄町)	100.70	昭和38年～昭和41年	公団施行済
神明台	123.75	昭和38年～昭和43年	町施行済
富士見平	224.43	昭和40年～昭和54年	町施行済
小作台	65.92	昭和45年～平成5年	市施行済
羽ヶ上	19.29	昭和56年～平成12年	市施行済
羽村駅西口	42.40	平成15年より事業中	市施行中

出典)第四次羽村市長期総合計画

(4) 地区計画

土地区画整理事業で形成された良好な住環境の保全を図るため、平成8年5月に3地区で地区計画地区の都市計画決定を行い、「羽村市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例」を制定しています。

地区計画を定めていない地区については、居住環境の維持と景観に配慮した美しいまち並み形成を図るため、市民からの申し出制度などを活用し、地区計画を策定していくことが必要です。

表1.25 地区計画

区域	地区の面積	高さの最高限度	敷地面積の最低限度	その他の地区計画による制限
羽ヶ上地区	約18.7ha	都市計画道路3・4・5号線沿道住宅地区 15m以下とする	100㎡以上	建築物の用途の制限 壁面の位置の制限
		住宅地区 12m以下とする	120㎡以上	
富士見平・神明台地区	約62.3ha	沿道住宅地区 —	100㎡以上	
		中高層住宅地区A 17m以下とする 中高層住宅地区B 12m以下とする		
栄町一丁目地区	約1.6ha	12m以下とする	100㎡以上	

【参考：市民からの申し出制度（都市計画提案制度）】

- 都市計画は、市民の意見や民間事業者の意欲にも常に門戸が開かれた双方向性のある行政となることが望ましいことから、平成12年（2000年）の都市計画法の改正において、市民が地区計画の策定を提案できるようになった。
- 平成14年の改正により、都市計画提案制度が導入され、市民等の民間の側が都市計画の決定・変更を発議し、行政がそれに応えるという法的手続きをルール化した。
- 平成18年の改正では、都市計画の提案権を有する対象者が拡大した。従来の土地所有者等に、土地所有者等の3分の2以上の同意を得たNPO法人又は公益法人に加えて、土地所有者等の3分の2以上の同意を得た民間事業者、まちづくりの推進に関し経験と知識を有するものとして国土交通省令で定める団体等が追加された。

2.6 公園・緑地等の現状と課題

本市の公園は、平成18年4月1日現在で都市公園が69箇所、約33.8haあり、その他都市公園以外の公園が21箇所、約1.7haあります。

これらのうち、都市計画公園として24箇所、17.48 haを指定し、都市計画緑地として7箇所、103.81haを指定しています。

なお、多摩地区の一人当たりの公園面積は約6.8㎡で、本市の一人当たりの公園面積は約6.3㎡となっており、ほぼ等しい状況です。

JR青梅線以東は、土地区画整理事業によって整備された公園が充実しており、工業系用途地域と住居系用途地域の間には緩衝緑地が配置され、都市計画緑地(水木緑地、あさひ緑地、栄緑地)に指定されています。

また、JR青梅線以西においては、規模の大きな都市計画公園は少ないものの、多摩川や崖線の緑、都市計画緑地など豊かな自然が存在するとともに、羽中四丁目から羽加美四丁目にかけては昔ながらの風景を残す水田があります。

一方、公園整備後、年数を経過した既存公園については、人口構成に対応し、市民ニーズの変化にも応えられるようリニューアルに取り組んでいく必要があります。また、多摩川周辺の自然の緑や農地については、新規の公園整備が難しいことや、都市における防災機能等の面からも保全していく必要性が高まっています。

今後取り組む課題については、以下のとおりです。

- 市民のニーズの多様化に対応する整備や、年齢、障害の有無にとらわれず誰もが利用しやすい公園づくり
- 公園ボランティア制度などを活用した、市民との協働による適正な公園の維持管理
- 歴史的な文化遺産や景観、自然環境の保全に配慮した多摩川とその周辺の緑地の整備
- 都市防災機能など多面的な機能を有する生産緑地などの都市農地の保全

図1.8 都市公園の位置



2.7 その他都市施設の現状と課題

(1) 上水道

本市の上水道事業は、安全で良質な水を常に供給できるよう、水質管理体制の強化に努めています。

また、より安全性の高い水道水の安定供給を図っていくため、クリプトストリジウム対策にも取り組み、平成16年度から膜ろ過方式による高度浄水施設を整備・稼動しています。

なお、配水管については、震災対策として硬質塩化ビニール管からダクタイル鋳鉄管への管種替えを実施していますが、さらに推進していくことが必要です。

(2) 公共下水道

本市の公共下水道事業は、平成9年度までに、汚水の計画区域905ha、雨水の計画区域899haを都市計画決定しています。

汚水整備については、計画区域面積905haのうち多摩川左岸区域の854.48haについて事業認可を受け、平成18年度末で約96%の整備を完了しています。

なお、供用開始については、区域面積796.7ha、処理人口56,340人、水洗化普及率99.8%となっています。

また、多摩川右岸区域の清流町地区6haについては、流出先のアキ野市に委託して共有管の整備を進めており、平成20年度の供用開始に向けて整備を行っています。

一方、雨水整備については、計画区域899haのうち854.48haについて事業認可を受け、平成18年度末で約43%の整備が完了しています。

現在は、都市下水路に代わる流域下水道多摩川上流雨水幹線の工事が完了し、平成16年4月に供用開始されたことから、この流域下水道管に接続させる雨水管工事を計画的に進めています。

今後は、都市化の進展に伴う雨水の流出増大により、集中豪雨などによる局地的な浸水被害が懸念されることから、市街地での浸水の解消が必要である一方で地下水の涵養や湧水の復活など、都市における水循環の回復が課題となっています。

3 将来展望

3.1 上位計画における位置づけ

本市は、東京都が平成13年10月に策定した「東京の新しい都市づくりビジョン—都市再生への確かな道筋—」において「核都市広域連携ゾーン」の「住工複合地区」に位置づけられています。

また、多摩地区の将来像を策定した「多摩の将来像2001 平成13年8月」では、多摩地区を4つのエリアに区分し各エリアの将来像が定められていますが、羽村市が含まれる「多摩中央部北」エリアについては、「豊かな自然のなかで、先端技術産業と広域交通・物流機能が充実し、地域間交流が盛んで創造的な活力を生み出す地域」と位置づけられています。

(1)「東京の新しい都市づくりビジョン—都市再生への確かな道筋—（2001年10月）」東京都

1) 目標年次

平成13年10月に策定された「東京の新しい都市づくりビジョン—都市再生への確かな道筋—」は、平成12年12月に策定された「東京構想2000」との整合を図り、平成13年4月に策定された「首都圏メガロポリス構想」で示された首都圏全体を視野に入れた都市づくりの考え方を踏まえて、長期的視点にたった政策誘導型の都市づくりを展開することの重要性を踏まえ、50年先をみすえつつ、目標年次を平成37年と設定しています。

2) 構想の概要

本ビジョンは、20世紀から引き継いだ課題や、国際的な都市間競争の激化、人口減少時代の到来、情報化の進展による新たな産業やライフスタイルの出現など、21世紀における社会経済の大きな変化を正面から受け止め、これまでの需要対応型の都市づくりを単に踏襲するのではなく、めざすべき都市像を明確にし、その目標に向かって都民、企業、NPO法人など多様な主体の参加と連携によって戦略的に都市づくりを進める政策誘導型の都市づくりへの転換を図ることとしています。

さらに都市づくりの目標を「世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京の創造」とし、多心型都市構造では対応できない課題に応えるものとして「環状メガロポリス構造」を踏襲し、その実現に向けて、戦略展開の5つのゾーン区分ごとに将来像の実現に向けた施策を計画しています。

なお、羽村市は、「核都市広域連携ゾーン」の「住工複合地区」に位置づけられています。

戦略展開の5つのゾーン区分

- センター・コア再生ゾーン
- 東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン
- 都市環境再生ゾーン
- 核都市広域連携ゾーン
- 自然環境保全・活用ゾーン

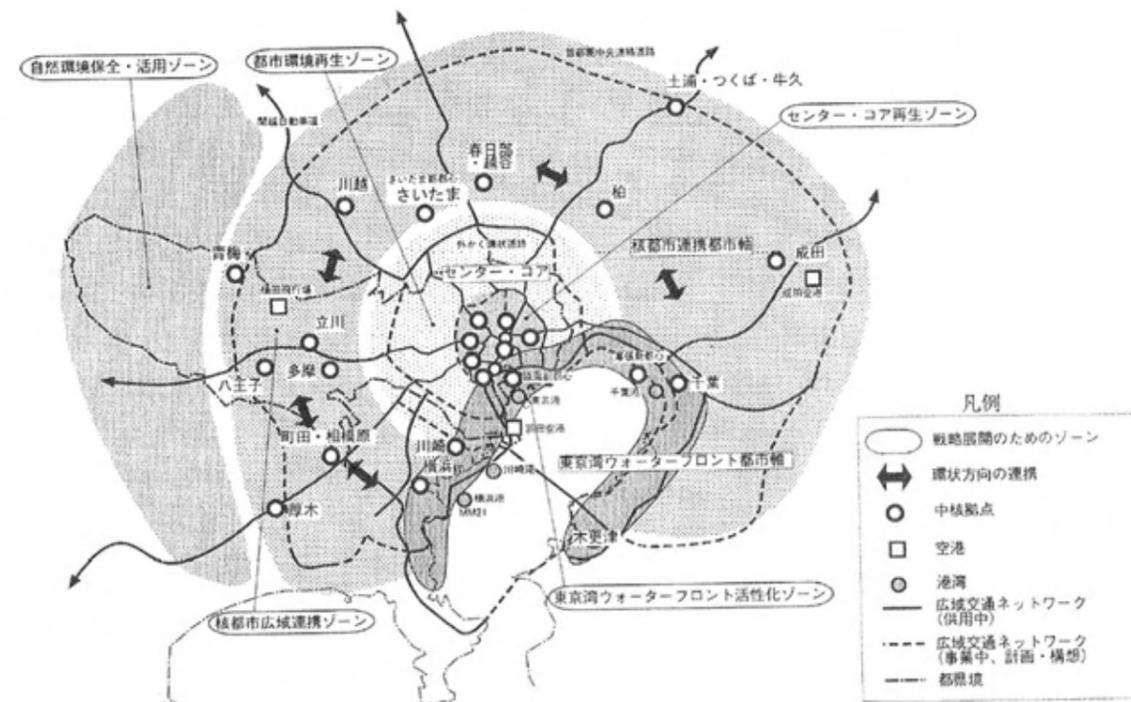
3) 住工複合地区の将来像

住工複合地区の将来像は、次のように定められています。

特色ある地域の将来像（住工複合地区）

- 産業構造の変化に対応した工業の機能更新を図るなど、産業と居住が調和した、活力あるまちを形成
- 低・未利用地や工場跡地については、民間や行政の適切な役割分担により、計画的なまちづくりの貴重な資源として活用

図1.9 5つのゾーン区分



出典) 東京の新しい都市づくりビジョン—都市再生への確かな道筋—

図1.10 核都市広域連携ゾーンの地域像



出典) 東京の新しい都市づくりビジョン—都市再生への確かな道筋—

(2)「多摩の将来像2001 平成13年8月」東京都

1) 新たなビジョン策定の背景と必要性

人口約400万人を擁する多摩地域（ほぼ四国全体に匹敵）は極めて魅力的で発展の可能性に満ちた地域であり、首都東京の再生の一翼を担う地域として多摩地域の役割はますます重要となっています。そのため、東京都は、平成12年12月に策定された「東京構想2000」を踏まえ、概ね15年後（2015年）の多摩地域のあるべき姿を将来像として明らかにするとともに、将来像実現のための取り組みの方向性を示しました。

◇多摩地域は発展の可能性に満ちている地域である。

- 全国に類のない大学立地：多摩地域78校（参考 愛知県41校、大阪府40校）
- 先端技術産業・研究機関の集積：多摩地域64か所（従業員千人以上、資本金百億円以上）
- 圧倒的な自然：みどり率80%
- 利便性を高める交通網（多摩都市モノレール開通、圏央道開通）
- 豊富なゆとりの空間（調布基地跡地、立川飛行場跡地、多摩サービス補助施設、大規模工場跡地など）

◇このような発展の可能性を活かすことにより将来像を実現していく。

図1.11 多摩ネットワーク（将来図）



出典) 多摩の将来像2001

2) 多摩全体の将来像

《基本となる理念》 自立と連携

地方分権の進展を背景に、核都市や生活圏レベルの拠点を中心に自立し、地域の内外と連携する、多様な機能を持ち、自立性の高い地域を形成する。あわせて、地域内外との連携・交流を高め、東京全体の活力を担う都市構造を構築する。

《2015年の姿》 活力と魅力にあふれた多摩

「自立し連携する多摩」をめざすことにより、都市としての活力と生活上の魅力にあふれた多摩地域が実現する。

3) エリア別の将来像

多彩な地域特性を持つ多摩地区を4つのエリアに区分し、各エリアの将来像が提示されています。

羽村市は「多摩中央部北」エリアに区分されており、このエリアについては、「豊かな自然のなかで、先端技術産業と広域交通・物流機能が充実し、地域間交流が盛んで創造的な活力を生み出す地域」として位置づけられています。

図1.12 多摩エリア区分図



(3) 「福生都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成16年）」

羽村市都市計画マスタープランの上位計画にあたる「福生都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、都市計画区域の将来像を次のように定めています。

(3) 本都市計画区域の将来像

福生、羽村、箱根ヶ崎をはじめとする各鉄道駅周辺において、商業機能の強化をめざし、市街地開発事業により都市基盤整備を行う。

青梅、立川などの核都市や隣接する埼玉県と連携して多摩地域の自立性を高めるため、積極的に国道16号など主要幹線道路と鉄軌道との立体化及び幹線道路の整備を行い、環状方向の連携の強化を図る。

また、市街地周辺における多くの自然資源を有する地域については、昔ながらの雑木林・農地等を積極的に保全し、水と緑を有する多摩川・狭山丘陵との連携も図り、自然と調和した住宅地の整備を図っていく。

さらに、道路や公園、駅などの公共空間のバリアフリー化や住環境整備などを進め、誰にとっても住みやすいやさしいまちづくりをめざす。

(4) 「みどりの新戦略ガイドライン（平成18年1月）」 東京都

1) 東京のみどりづくりの目標

東京都は、首都にふさわしいみどりづくりを誘導する指針として「みどりの新戦略ガイドライン」を平成18年1月に公表しています。

「東京の新しい都市づくりビジョン」の5つのゾーン区分ごとに、「みどり率」の目標値を設定しており、区部においては約2割増加を目標とし、本市が属する核都市広域連携ゾーンなど多摩地区においては現状の確保としています。

表1.26 ゾーン別のみどりの目標値

ゾーンの名称	平成12年の現況値	平成37年の目標値
センター・コア再生ゾーン	25%	約2割増加
東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン		
都市環境再生ゾーン	30%	現状確保
核都市広域連携ゾーン	64%	
自然環境保全・活用ゾーン	96%	

出典) みどりの新戦略ガイドライン(平成18年1月)東京都

注) みどり率: 従来の「緑被率」に「河川等の水面の占める割合」と「公園内で樹林等の緑で覆われていない面積の割合」を加えたもので、ある地域における公園、街路樹(環境施設帯を含む)、樹林地、草地、農地、宅地内の緑(屋上緑化を含む)、河川、水路、湖沼などの面積がその地域全体の面積に占める割合をさす。

2) 環境軸の形成

みどりの機能をより効果的に発揮させるためには、みどりのネットワーク化を図ることが重要であるとして、広域的なみどりの拠点と軸、地域的なみどりの拠点と軸によるみどりのネットワークを充実し、ネットワークのうち主要な軸を「環境軸」として整備に取り組むこととしています。

表1.27 みどりの拠点とみどりの軸の例

広域的なみどりの拠点と軸の例	みどりの拠点	区部	代々木公園、上野恩賜公園、水元公園、明治神宮内苑・外苑、新宿御苑など
		みどりの軸	多摩部
地域的なみどりの拠点と軸の例	みどりの拠点	区部	放射36号線、青山通り、表参道、荒川、江戸川など
		多摩部	甲州街道、調布保谷線、多摩川、国分寺崖線など
	みどりの軸	区部	地域の公園、区民農園、憩いの森など
		多摩部	地域の公園、みどり豊かなキャンパス、雑木林や屋敷林、社寺境内地など
みどりの軸	区部	地域のみどり豊かな道路(行幸通りほか)、中小河川(石神井川ほか)など	
	多摩部	地域のみどり豊かな道路(地域の桜通りや大学通りほか)、中小河川、中規模な崖線(多摩川左岸の各崖線、柳瀬川崖線ほか)など	

出典) みどりの新戦略ガイドライン(平成18年1月)東京都

(5) 「10年後の東京～東京が変わる～（平成18年12月）」東京都

東京が近未来に向け、都市インフラの整備だけでなく、環境、安全、文化、観光、産業など様々な分野で、より高いレベルの成長を遂げていく姿を描き出した「10年後の東京～東京が変わる～」が平成18年12月に策定されています。

東京都は、都市戦略を実効あるものにするため、10年後に向けた次の8つの目標を示し、今後の政策展開を図ることとしています。

- 1 水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京を復活させる
- 2 三環状道路により東京が生まれ変わる
- 3 世界で最も環境負荷の少ない都市を実現する
- 4 災害に強い都市をつくり、首都東京の信用を高める
- 5 世界に先駆けて超高齢社会の都市モデルを創造する
- 6 都市の魅力や産業力で東京のプレゼンスを確立する
- 7 意欲ある誰もがチャレンジできる社会を創出する
- 8 スポーツを通じて次代を担う子どもたちに夢を与える

「2 三環状道路により東京が生まれ変わる」では、「三環状道路の整備等により、東京の最大の弱点である渋滞を解消し、国際競争力を高めるとともに、交通インフラのゆとりを活かし、快適で利便性の高い都市を実現する」としています。

多摩地域については、三環状道路をはじめとする高速道路ネットワークを活用し、つくばや京浜地域など他地域と連携することにより、技術革新の促進や新たな産業の創出を図ることで、「多摩地域を首都圏の中核拠点として発展させる」ことを目指しており、本市もその中に位置づけられています。

■広域多摩エリアにおける中核的研究開発・事業化拠点



(6) 「東京都景観計画—美しく風格のある東京の再生—（平成19年4月）」東京都

東京都は、平成9年の景観条例制定以来の取り組みを踏まえて、美しく風格のある東京の再生を目標に、東京都全体を対象とする景観形成の方針と都市計画や建築行政、屋外広告物行政とも連動させた実効性のある施策を明らかにした、「東京都景観計画」を平成19年4月に公表しています。

この計画は、2以上の区市町村にまたがり、東京の景観形成に特に重要と考えられる11の地域を景観基本軸として設定しています。

なお、本市の玉川上水は景観基本軸として位置づけられています。

表1.28 景観基本軸設定一覧

名称	区域指定	概要
1 下町水網軸		東京都東部地域を網目状に走る掘割や運河、水路などから成り立つ軸
2 隅田川軸	○	東京を代表する河川である隅田川を中心とした軸
3 南北崖線軸		城北から都心を通り城南に至る武蔵野台地東端の崖線に沿った緑の多い軸
4 都心東西軸		新宿・渋谷から皇居を通り隅田川に至る首都を象徴する施設や公園が集積する軸
5 臨海軸	○	葛西から羽田を弧状につなぐ、東京湾奥部・東京港の水際線となっている軸
6 玉川上水・神田川軸	○注1	多摩川から東西方向に武蔵野に抜け、隅田川に至る東京の背骨のような軸
7 多摩川・国分寺崖線軸	○注2	多摩川沿いの多摩川崖線、国分寺崖線及び立川(府中)崖線を中心とする東京の東西方向の骨格となる軸
8 武蔵野軸		区部と多摩部の境界に沿って雑木林や農地、遊水地の多い地帯を通る南北の軸
9 丘陵地軸	○	東京の西側の山地から台地に突き出した緑豊かな丘陵地の軸
10 山岳軸		ほぼ全域が秩父多摩甲斐国立公園に含まれ、豊かな自然と稜線が美しい軸
11 島しょ軸		多様な地質・地形の変化に富む伊豆諸島、小笠原諸島の島々から成り立つ軸

出典)「東京都都市景観マスタープラン」

注1)玉川上水、神田川の基本軸については、2つに分割して軸指定を行った。

注2)多摩川・国分寺崖線の軸については、国分寺崖線のみ軸指定を行っている。

3.2 主要プロジェクトとの関わり

本市の交通及び公園・緑地に関わる上位計画の概要は以下のとおりです。

(1) 多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）平成18年4月 東京都・28市町

多摩地域における道路整備の4つの基本目標の達成に向け、今後10年間で優先的に整備すべき都市計画道路（優先整備路線）が選定され、第三次事業化計画が策定されました。

《多摩地域における今後の道路整備の4つの基本目標》

- (活力) 自立と連携・交流の都市づくり
- (安全) 安全で安心できるまちの実現
- (環境) 快適な環境の創出
- (暮らし) 質の高い生活の実現

東京都施行路線として「福生3・4・12号線外」が、羽村市施行路線として「福生3・4・16号線」が優先整備路線として選定されています。

また、新奥多摩街道と羽村大橋を結びあきる野市に至る福生3・4・12号線の開通は、あきる野市との連携に効果を発揮するものと期待されています。

表1.29 羽村市都市計画道路の優先整備路線

No	路線名	区 間	延長(m)
都 59	福生3・4・12号線外	あきる野市上折立～主地29号線	560
市町81	福生3・4・16号線	羽村市羽加美一丁目～主地29号線	480

出典)「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)平成18年4月」(東京都・28市町)

図1.13 羽村市都市計画道路の優先整備路線



出典)「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）平成18年4月」

(2) 多摩都市モノレール

多摩都市モノレールの開通は、多摩地域の南北交通の利便性を大きく向上させていますが、さらなる向上を図るために、次期整備路線となっている上北台から箱根ヶ崎間の早期事業化と構想路線として位置づけられている箱根ヶ崎から都市計画道路3・4・12号線の羽村駅東側を経て、あきる野市に至る羽村ルートに次期整備路線化と事業化の整備促進を要請しています。

(3) JR中央線の輸送力強化

JR中央線の複々線化が、2015年（平成27年）を目標年次として都市計画決定されています。JR青梅線については、JR中央線に乗り入れていることから、複々線化の完成によるJR青梅線の輸送力増強が課題となっています。

(4) 米軍横田基地の動向

「福生都市計画 一都市計画区域の整備、開発及び保全の方針—（東京都）」において、「横田飛行場の民間航空利用について引き続き検討する。」とされており、平成19年1月（改訂版）に公表された「多摩リーディングプロジェクト 一明日の多摩を拓く—」でも、国と連携して周辺基盤整備や騒音対策など課題への対応を図りつつ、地元市町の理解と協力を得ながら、横田飛行場の民間航空利用が早期に実現できるよう、東京都が国に積極的に働きかけていくこととしています。

(5) 「都市計画公園・緑地の整備方針（平成18年（2006年）3月）」東京都・特別区・市町

この整備方針は、「みどりの新戦略ガイドライン」で提唱された「みどりの拠点や軸」の中核となる都市計画公園・緑地の計画的、効率的な整備促進を目指して策定したものであります。

整備方針では、既定の都市計画公園・緑地について、公園・緑地に求められる4つの機能（レクリエーション、防災、環境保全、都市景観）により評価を行い、「水と緑のネットワーク形成」及び「都市問題への対応」の観点から「重点化を図るべき公園・緑地」として選定し、さらに、平成27年までに整備に着手する予定の「優先整備区域」を含む「重点公園・緑地」として選定しました。

本市は、介山記念館公園（4,400㎡）、稲荷緑地（19,800㎡）、加美緑地（1,800㎡）を重点公園・緑地として選定し、また、多摩川緑地を「重点化を図るべき公園・緑地」に選定しています。

(6) 玉川上水景観基本軸

「東京都景観計画」で「玉川上水景観基本軸」が設定され、羽村市の玉川上水の周辺が、一定の規模以上の建築物に対する届出制度による景観誘導を行う区域に指定されました。

今後は、景観形成の要素として役割を強めていくことが必要であります。

図1.14 重点公園・緑地及び重点化を図るべき公園・緑地



図1.15 玉川上水景観基本軸と一般住宅の関係

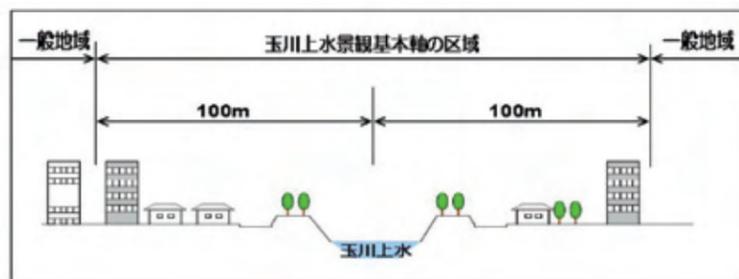


図1.16 玉川上水景観基本軸の位置



3.3 社会・経済構造の変化と対応

都市計画マスタープランは概ね20年先をみすえて計画するものです。

そのためには、今後の社会・経済の変化に対応できる方針を定めておく必要があります。

このことから、将来の都市計画を策定する上で影響が大きいと考えられる、「産業構造の変化と土地利用」、「人口減少と少子・高齢化」、「環境問題と都市づくり」、「市民との協働の推進」の4項目について検討を行いました。

(1) 産業構造の変化と土地利用

1) 製造業

我が国の製造業は、平成7年以降生産額が緩やかに減少しているものの、海外生産比率が大幅に拡大するなど、生産拠点の海外移転が進展しています。加えて、主力部門が重厚長大産業^{*1}から大きな土地を必要としないIT産業等へと転換が図られていることもあり、国内には工場跡地が急増しています。

本市の製造業は、多摩地域の市部出荷額の約10%を占めており、自動車関連産業、情報通信機器産業など輸出指向の高い国際競争力のある業種が主体となっていて、輸送用機械器具だけを見ても、東京都の約37%、市部の約48%を占めています。

しかし、これらの業種は、さらなる市場の拡大や土地、賃金、技術などの点で最も有利な生産地を求めて、海外進出の可能性のある業種でもあることから、敷地の効率的な利用を図るため、一部を売却したり移転する工場や事業所があり、跡地には開発による戸建住宅やマンションが進出するなど一部では用途の混在に拍車がかかっています。

製造業などの事業所は地域経済の核としての役割や雇用の面で地域の活性化に欠かせないものであり、本市の経済の優位性を保持していることから事業所が長期的に安心して操業を継続できる環境を維持していく必要があります。また、土地利用の観点からも工業系用途地域に即した秩序ある土地利用の維持を図っていく必要があります。

2) 商業

全国的には、工場跡地や郊外の農地等の広い面積を利用した大型店舗の進出が目立ち、売り場面積の拡大が続いています。その影響を受けて、中小小売店舗の退店等により商店数が減少するなど、中心市街地の活力が低下する要因となっています。

このような郊外への大型店舗の進出は、中心市街地の活力を低下させるだけでなく、農業用地や工業用地との土地利用の混在や農地等の減少を招いていることから、平成18年には大規模集客施設の立地が可能な用途を制限することなど、都市の秩序ある整備を図るため、いわゆる「まちづくり三法」^{*2}が改正されています。

本市においては、羽村駅・小作駅周辺及び市役所通り沿いの商業集積の形成と商住近接のまちづくりを進めています。

地域の商店街は、にぎわいや活力を創出することから、市民生活に密着した地域に欠かすことができない場であり、高齢社会の進行とともに、より地域に密着したふれあいを重視する対面型のサービスができる場として、ますます役割が増大すると予想されます。

このことから、地域の商店街の活力を維持し、商住近接の風格あるまちづくりを進めるためにも、工場跡地などへの大規模集客施設の立地に対して、まちづくり三法の改正の趣旨を踏まえた対応をしていくことが必要となっています。

3) 農業

農業においては、全国的に後継者不足等から農地が減少し、都市の周辺では都市的土地利用への転換が増加している状況にあります。

農地は、環境機能や防災機能といったものだけでなく、都市の景観や憩いの場の創出といった機能を持ちあわせていることから、出来るだけ生産緑地として指定し保全に努めていますが、相続等の要因で継続して保全していくことが困難な状況になっています。

このような状況にあって、羽中四丁目及び羽加美四丁目に残る水田地帯は、一団のまとまりある空間として、また昔ながらの風景を残していることから、良好な景観や憩いの場の創出といった機能を維持する上でも保全していくことが求められています。

(2) 人口減少と少子・高齢化

我が国の人口は平成17年にピークを迎え、今後10年程度は微減にとどまるものの、その後は本格的に減少することが予想されています。また世帯数も平成27年をピークに減少へと転換し、その後一貫して減少基調となることを見込まれています。

全国の合計特殊出生率は平成17年に1.26%と過去最低の数値となっております。

本市の平成17年の合計特殊出生率は1.34%と全国平均を上回っており、また平成23年までの人口は現状と同程度で推移するものと予測しています。

一方、人口構成については、国立社会保障・人口問題研究所の予測によると、まず高齢者（65歳以上）の比率が平成17年の19.9%から平成23年には22.8%まで上昇すると見込まれていますが、本市においては、16.1%から21.3%まで上昇すると予測しており、高齢化が着実に進むと思われます。

また、若年者（14歳以下）の比率については、平成17年の13.9%から平成23年には13.3%まで低下すると見込まれていますが、本市においては、15.1%から13.9%へ低下すると予測しています。

表1.30 羽村市の将来人口構成比率(%)

	平成17年	平成23年	平成42年
若年者の比率	15.1 (13.9)	13.9 (13.3)	— (11.3)
高齢者の比率	16.1 (19.9)	21.3 (22.8)	— (29.6)

注1) 羽村市の予測値は第四次羽村市長期総合計画後期基本計画における予測値である。
注2) 括弧内は国立社会保障・人口問題研究所の中位推計予測値である。

今後のまちづくりにおいては、人口構成の変化に対応して施設のリニューアルを図るなど、これまで整備してきた都市基盤や都市施設を有効に活用し、適切な都市政策を実現していくことが必要となっています。

また、高齢者人口の増加に伴い、安全・安心なまちづくりへの関心が高まっており、高齢者の移動範囲の縮小や居住環境の問題が社会的に一層大きくなるものと考えられます。

お年寄りから子どもづれまで、誰もが安全にかつ安心して外出・移動できるようにするためには、交通事故等の心配のない生活道路の整備に取り組むことや、徒歩圏内に買物や医療、学習、交流などの機能を充実させることが必要であり、あわせて、公共・公益施設のみならず民間施設においても人にやさしいユニバーサルデザイン※を導入することによって、建物や道路の連続性を高めていく必要があります。

※1 重厚長大産業：戦後の経済成長を牽引した、鉄鋼、金属、機械、化学、造船などの産業を総称して言う。
※2 まちづくり三法：都市の中心部の再生をめざして制定された「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律」「改正都市計画法」「大規模小売店舗立地法」を総称してまちづくり三法と言う。

※ユニバーサルデザイン：全ての年齢や能力の人々に対し、可能な限り最大限に使いやすい製品や環境をデザインする積極的な考え方。

(3) 環境問題と都市づくり

ヒートアイランド現象や地球温暖化対策などの環境問題、また都市化による身近な自然の消失が深刻化している現代にあつて、都市の水辺や緑、さらには里山の保全など自然環境への関心が高まっています。

本市においては、多摩川と玉川上水、その周辺の水田地帯や草花丘陵など、身近に自然環境を有していることから、市民が自然に触れ合うことや自然の環境保全等に対する関心を高める取り組みを行い、環境にやさしい都市を目指していく必要があります。

また、環境問題の中で地球温暖化対策は、持続可能な都市を構築していくうえで、最も重要な課題の一つとして認識されていることから、利便性の高い中心市街地の形成にあたっては、環境性能の優れた低CO₂型のまちづくりに配慮することや公共交通の利便性を確保することによって、環境負荷の少ない都市づくりを推進し、持続可能な都市を実現することが必要となっています。

(4) 市民との協働の推進

経済的に豊かな社会が実現し、社会が成熟していく中で、人々の意識は質の高さを重視する方向や多様な暮らし方の可能性を求める方向へと変化しています。

このような価値観の変化を背景として、都市づくりにおいても、横並び、画一的なものから個性的、魅力的なまちづくりを推進し、質の高い良好な住環境やまち並み景観を確保しようとする方向へと変わってきています。

このことから、市民の多様なニーズを把握し、市民の様々な立場の違いから生まれる利害を調整し合意形成を図るうえで、市民参加や市民との協働が必要なことから、全国の都市計画の現場では、市民との協働に関し意欲的な試みが行われるようになってきました。

今後は、暮らしやすさや生活の豊かさを実感できるように、良好な住環境の形成をめざし、街路、公園あるいは住宅地など、まち並みにおける「美しさ」を演出するまちづくりが必要です。

そのためには、市民参加や市民との協働の推進が必要となっています。

4 都市づくりの主要課題

第四次羽村市長期総合計画は、平成23年度を目標年次として、平成14年度に策定されています。この中で、市が目指す将来像と、将来像を実現するための基本目標を定めています。

《第四次羽村市長期総合計画の基本目標》

基本目標Ⅰ	支えあい いきいきと暮らせるまち
基本目標Ⅱ	学びあい豊かな心を育むまち
基本目標Ⅲ	環境にやさしい安心して暮らせるまち
基本目標Ⅳ	美しく快適な住みよいまち
基本目標Ⅴ	活力に満ちた にぎわいのあるまち

本市の現状と特性、上位計画からの要請、将来展望と対応から把握した都市づくりの課題を、長期総合計画の5つの基本目標のうち都市づくりに関する3つの基本目標の視点から次のように整理しました。

4.1 『環境にやさしい安心して暮らせるまち』の視点からみた課題

本市は、コンパクトな市域の中に羽村駅及び小作駅があり、土地区画整理事業によって整備された道路網を有し、公園・緑地、公共施設等が計画的に配置された市街地を形成しています。

地球温暖化対策や高齢社会への対応の視点を踏まえると、このようなコンパクトな市街地を活かして、環境にやさしく、誰もが安心して暮らせる利便性の良い都市づくりを進めていくことが必要です。

- 高齢社会を迎え、徒歩圏内に買物、医療、学習、交流などの機能を充実させた、歩いて楽しい都市づくりが求められています。このことから、住宅地区においては、交通事故の心配のない安全な歩行空間の確保が課題となっています。また、商業地区や公共施設が集積する地区においては、誰もが快適に歩いて出かけられるよう、移動の連続性を高めるなどの取り組みが必要です。
- 市街地に緑を創出し、これらを結ぶ緑のネットワークを形成し、身近に緑のある豊かな都市づくりを進めることが必要となっています。
- 都市における農地の環境機能や防災機能が見直されており、これらの空間の確保を図ることからも農地を保全していくことが必要となっています。
- 利便性の高い中心市街地の形成や公共交通機関の利便性を確保し、環境負荷の少ない都市づくりが求められています。
- 多摩川と玉川上水、その周辺の水田地帯や草花丘陵などは市民の大切な財産であることから、こうした美しい自然環境を活かして環境にやさしい都市を目指していく必要があります。

4.2 『美しく快適な住みよいまち』の視点からみた課題

土地区画整理事業を実施した市街地では整然としたまち並みが形成されているものの、一部には低層住宅と中高層住宅の混在が進み、まち並み景観の調和が図られていない地域がみられます。

また、工業地においても工場の移転跡地に住宅が進出するなど土地利用の混在が起こっており、高さなど統一性に欠ける都市景観が形成されています。

一方、駅前商業地や沿道商業地は、建物の意匠や色彩、看板などに統一性が欠けていることから、商業地の美しいまち並みの形成が課題となっています。

これらのことから、計画的に整備された都市基盤の上に調和のとれた土地利用と美しいまち並み景観の形成を誘導していくことが必要です。

- 基盤整備された住宅地内で低層住宅と中高層住宅が混在していることから、地区の特性にあったまち並み景観の形成が必要となっています。
- 準工業地域及び工業地域内でマンションや戸建住宅が建設されており、土地利用の混在とまち並み景観の両面からの対応が課題となっています。
- 羽村駅及び小作駅周辺をまちづくりの拠点（顔）として、魅力的な空間を形成することが課題となっています。
- 羽村駅西口土地区画整理事業地区は、美しく快適で住み良い住宅地の整備が課題となっています。
- 住宅地区においては、良好な住環境の維持と景観に配慮した美しいまち並みの形成が課題となっています。
- 主な行政サービス施設や商業店舗等が集積する市役所通りは、メインストリート（シンボルロード）にふさわしい歩行空間の整備と、統一感あるまち並み景観の形成が課題となっています。
- 多摩川とその周辺においては、歴史的な文化遺産が残されており、景観への配慮と自然環境の保全を図っていく必要があります。
- 市街化調整区域の羽字武蔵野等地区は、市街化区域への編入に向けて道路整備等を着実に進めるとともに、新たな都市機能の受け皿として計画的に整備していく必要があります。

4.3 『活力に満ちた にぎわいのあるまち』の視点からみた課題

土地区画整理事業で早くから工業団地を整備し工場誘致を図ってきた本市は、活力あるまちを形成しています。

しかし、近年は工場の移転跡地に工場以外の施設が建設されるなど、土地利用の混在が起きていることから、工場と住宅の調和したまちを形成していくことが求められています。

また、商業活動においては、高齢社会の進行とともに、ふれあいを重視する対面型のサービスができる場として、地域の商店街の役割がますます増大すると予想されることから、地域の商店街の活力を推進し、商住近接のまちづくりを進めていくことが求められています。

- 準工業地域や工業地域が指定された地域においては、事業所が長期的に安心して操業を継続できる環境を維持していくことが課題となっています。
- 商店街の活力を推進するためには、歩いて楽しく散策しながら買い物ができるまち並みの形成等が課題となっています。