An aerial photograph of a city, likely in Japan, showing a large green field in the center. A red line is drawn across the field, indicating a proposed site for a private airport. The surrounding area is densely packed with buildings and roads.

# 武蔵村山市に民間空港を 《地域活性化のために》

平成 19 年 6 月

武蔵村山市

## はじめに

日米両政府は、自衛隊及び米軍の役割・任務・能力並びに在日米軍兵力構成の見直しについて協議を進め、平成18年5月1日の日米安全保障協議委員会において、在日米軍の兵力構成見直し等についての具体的措置を含む「再編実施のためのロードマップ」を取りまとめた。

このロードマップでは、米軍の使用する施設・区域が集中する沖縄県からの約8,000名の海兵隊要員の削減、普天間飛行場のキャンプ・シュワブへの移設、嘉手納飛行場以南の人口が密集している地域の相当規模の土地の返還、横田飛行場における航空自衛隊航空総隊司令部の併置等による司令部間の連携強化、厚木飛行場から岩国飛行場への空母艦載機の移駐等の具体的な措置が盛り込まれた。

横田飛行場の軍民共同使用に関して「再編実施のためのロードマップ」では、「日本政府及び米国政府は、横田飛行場のあり得るべき軍民共同使用の具体的な条件や態様に関する検討を実施し、開始から12か月以内に終了する。」とされており、日米両政府は、平成18年10月から軍民共同使用に関するスタディグループを設け本年10月を目途に検討を進めている。

本市では、平成13年度に「緑輝く快適ステージ ふれあい文化都市 むさしむらやま」を将来都市像に掲げた第3次長期総合計画を策定し、その実現に向けた5カ年の前期基本計画が満了したことから、平成18年度を初年度とする5カ年の後期基本計画を平成18年3月に策定したところである。

この後期基本計画の中で、「横田基地の存在は、広域的な都市活動やまちづくりを進める上で阻害要因となっており、日米両政府において検討が進められている横田基地の軍民共用化の機会を捉え、多摩都市モノレールの市内早期延伸や地域活性化などまちづくりの促進のために、横田基地の軍民共同使用の推進を図る。」こととした。

そこで、本市では、平成18年4月、庁内に「横田基地軍民共用化推進調査研究委員会（以下「委員会」という。）」を設置したほか、市民2,500人を対象に市民意識調査を実施したところである。

この市民意識調査では、横田飛行場の軍民共同使用については、市民の58.5%が市の発展に寄与すると考えており、その主な理由としては、「モノレールの早期導入」、「幹線道路の整備」、「産業の活性化」など、多くの市民が横田飛行場の軍民共同使用を期待

している。

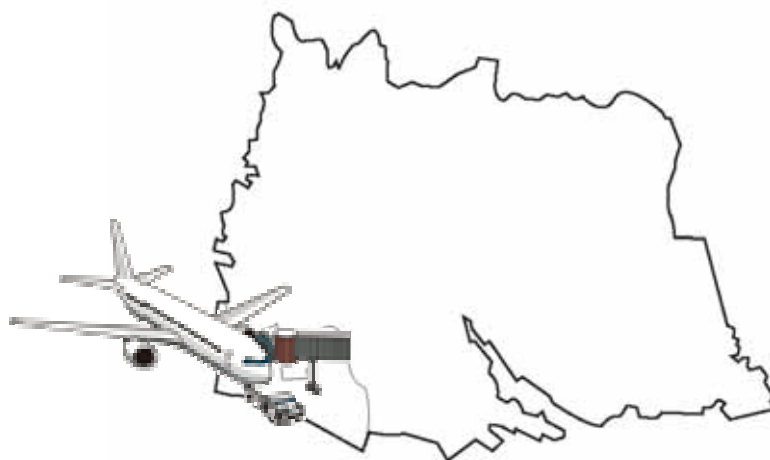
さらに、本市の市議会では、横田飛行場の軍民共用化が実現した場合は、本市の悲願である多摩都市モノレールの市内延伸が促進されること、横田飛行場周辺地域の活性化に資することができることなどから、市議会議員 10 名による「横田基地の民間機利用促進等に関する調査特別委員会」を平成 17 年 5 月に設置し調査研究してきた。

また、市民の間では、横田飛行場の軍民共同使用については、本市固有の問題である「鉄道のない市」といわれる、不便な交通環境からの脱却を叶える千載一遇の機会であるという認識の下で、平成 18 年 6 月市民、企業が一体となった「横田基地の民間機利用促進市民の会」が設立されたところである。

本報告は、日米両政府による横田飛行場の軍民共同使用の検討が終了した後の民間空港の適地や、施設整備等について、武蔵村山市民の総意である横田飛行場の軍民共同使用と本市への民間空港の整備について、市、議会、市民が協働して国・東京都に対して要望していくために策定したものである。

平成 19 年 6 月

武蔵村山市長 荒井三男



# 目 次

ページ

はじめに	
第一章 横田飛行場の概要	1
【横田飛行場の概要】	1
1 横田飛行場の立地	1
2 横田飛行場の規模及び位置	1
【在日米空軍の軍事基地】	3
1 在日米空軍の施設	3
2 在日米空軍の規模等	4
第二章 横田飛行場の軍民共同使用	6
【民間調査機関による横田飛行場の軍民共同使用】	6
1 横田飛行場の軍民共同使用の必要性	6
2 横田飛行場の軍民共同使用に係る予測	8
【横田飛行場の軍民共同使用を巡る国・東京都等の動き】	12
1 国の動き	12
2 東京都の動き	13
3 民間での動き（本市分は後述。）	15
第三章 横田飛行場の軍民共同使用に係る本市の考え方	17
【横田飛行場の軍民共同使用の推進】	17
1 横田基地軍民共用化推進調査研究委員会	17
2 市民意識調査	17
3 武蔵村山市議会	18
4 横田飛行場の民間機利用促進市民の会	18
【横田空港の適地】	19
1 横田飛行場周辺地域の状況	19
2 大規模農地の現状	21

	ページ
3 大規模農地を活用した民間空港の実現 . . . . .	26
4 大規模農地の位置付け . . . . .	29
<b>【民間航空施設の整備】</b> . . . . .	30
1 民間空港の整備 . . . . .	30
2 横田飛行場の周辺構想 . . . . .	31
3 農地の保全 . . . . .	36
4 飛行場の官民共同使用の例 . . . . .	37
第四章 武蔵村山市域に民間空港の実現に向けて . . . . .	40
<b>【東京都及び近隣市町等との連携・協議】</b> . . . . .	40
1 東京都との連携 . . . . .	40
2 武蔵村山市民・市議会との連携 . . . . .	40
3 近隣市町との協議 . . . . .	41
資料編 . . . . .	43
1 市民意識調査（軍民共同使用で新たなまちづくりを） . . . . .	45
2 本市の各種計画の抜粋 . . . . .	83
3 地区計画 . . . . .	89
<b>【参考文献等】</b> . . . . .	92

## 【第一章 横田飛行場の概要】

### 【横田飛行場の概要】

#### 1 横田飛行場の立地

横田飛行場は、旧日本陸軍の多摩飛行場として設置されたことから始まり、終戦により昭和 20 年 9 月 6 日に米軍の進駐により接收された（接收当時の滑走路：約 1,300m）飛行場で、福生市・立川市・昭島市・武蔵村山市・羽村市・瑞穂町の 5 市 1 町にまたがり、在日米空軍が使用する飛行場では、嘉手納飛行場（19.95 k m<sup>2</sup>）、三沢飛行場（15.78 k m<sup>2</sup>）について 3 番目に大きな飛行場である。

#### 2 横田飛行場の規模及び位置

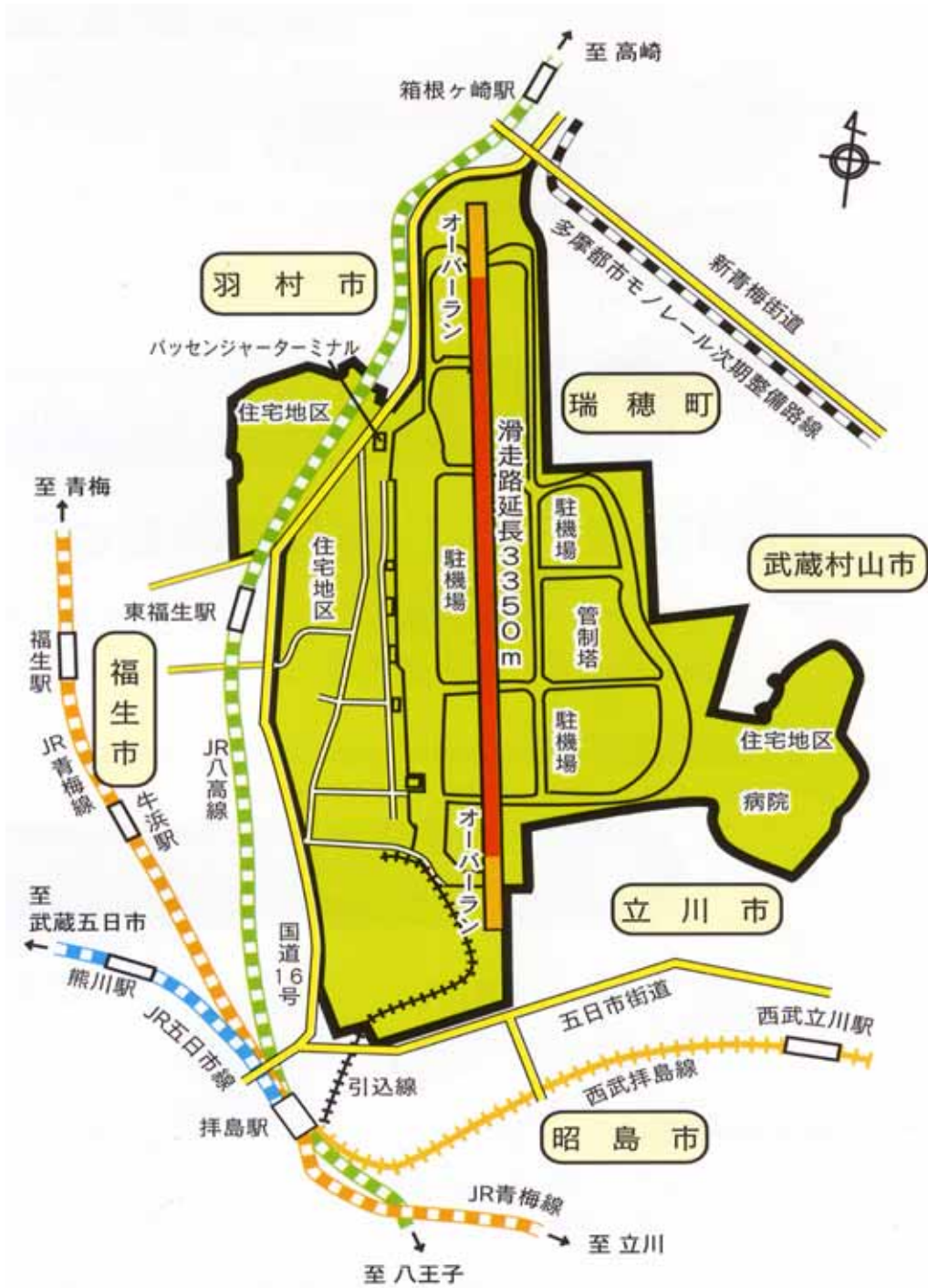
##### (1) 横田飛行場の規模

横田飛行場は、総面積 7.136 k m<sup>2</sup>（東西約 2.9 km、南北 4.5 km、周囲約 14km）を占め、国有地が 7.071 k m<sup>2</sup>（構成比 99.1%）、東京都有地が 0.034 k m<sup>2</sup>（構成比 0.5%）のほか、民有地が 0.031 k m<sup>2</sup>（構成比 0.4%）となっており、在日米軍が管理している軍事基地である。

横田飛行場周辺市町別の行政面積に占める割合は、福生市の 32.4%、瑞穂町の 12.4%、本市の 6.4%の順となっている。

市 町 名	提供面積(k m <sup>2</sup> )	提供面積の割合(%)	行政面積(k m <sup>2</sup> )	行政面積に占める割合(%)
立 川 市	0.290	4.1	24.38	1.2
昭 島 市	0.021	0.3	17.33	0.1
福 生 市	3.317	46.5	10.24	32.4
武 蔵 村 山 市	0.990	13.9	15.37	6.4
羽 村 市	0.417	5.8	9.91	4.2
瑞 穂 町	2.101	29.4	16.83	12.5
計	7.136	100	94.06	7.6

(2) 横田飛行場の位置



「日本の空を日本の手に 東京都の米軍基地対策」より

## 【在日米空軍の軍事基地】

### 1 在日米空軍の施設

横田飛行場は、在日米軍司令部及び第5空軍司令部がおかれている極東における主要軍事基地（横田基地）として、また、西太平洋地域における空輸の軸として、日本国内外にある米軍基地等への物資の輸送中継基地として使用されている。

横田基地は、滑走路を中心に南西側（福生市域側）は司令部や各種施設などが集中する管理区域で、東側（武蔵村山市域側）及び北西側（羽村市域側）に米空軍関係者の住宅地区を有している。

横田基地への出入り口（ゲート）は、福生市域内に第2ゲート（フッサゲート）、第5ゲート（サプライゲート）及び第18ゲート（サウスゲート）があり、羽村市域内にメインゲートの第12ゲート及び第15ゲート（ウエストゲート）が、本市域内には第17ゲート（イーストゲート）が設けられており、一般的には第2ゲートが利用されている。



福生市ホームページ「福生市と横田基地」より



## 2 在日米空軍の規模等

(1) 管理部隊：米空軍第 374 空輸航空団

(2) 使用部隊：在日米軍司令部

第 5 空軍司令部

第 374 空輸航空団（運用群、整備群、使命支援群、医療群）

(3) 人口（平成 17 年 5 月 1 日現在）

軍人・軍属 約 3,800 人

家族 約 4,000 人 計 7,800 人

日本人従業員 約 1,927 人

(4) 滑走路：3,350m（延長）× 60m（幅） 1 本

(5) 常駐機：

### ア C-130（ハーキュリーズ）輸送機 13 機

ターボプロップ 4 発の軍用中距離輸送機。第 36 空輸中隊の主力機。横田基地で年間を通じて離発着の最も多い機種で全体の半数近くを占める。

他の航空機に比べ騒音は小さく音質も高周波成分が少ない。



東京都「横田飛行場の民間航空利用」より

### イ C-21（リアジェット）輸送、連絡機 4 機

小型のジェット機（汎用機）で、アメリカのビジネス用ジェット機として多く採用されている。

ターボファン双発で低騒音のため、測定記録されることはあまりない。



東京都「横田飛行場の民間航空利用」より

ウ UH-1N (ヒューイ) ヘリコプター 4機》

中型単発汎用タービンで基地  
周辺での訓練時には低空で旋回  
飛行するため、苦情が多く寄せ  
られる。また、毎日、定時に赤  
坂プレスセンターへ要人の送迎  
を行っている。



東京都「横田飛行場の民間航空利用」より

(6) 主な飛来機：



C-5 (ギャラクシー) 輸送機

DC-8 輸送機



E-2C (ホークアイ) 空中早期警戒機

その他 C-2 (グレイハンド) 輸送機 など

## 【第二章 横田飛行場の軍民共同使用】

### 【民間調査機関による横田飛行場の軍民共同使用】

民間の調査機関である「財団法人統計研究会」では、首都圏の航空需要については、既存の羽田・成田の2空港だけでは、旺盛な航空需要に伴う内外の増便要請に弾力的に応えることが難しいことから、横田飛行場の軍民共同使用により羽田・成田に次ぐ首都圏3番目の空港の実現について、多摩地域の産業等に対してどのような影響を与えるかを検証するため、交通経済学者の一橋大学杉山武彦学長を委員長に交通経済・マーケティング・統計解析の専門家を中心とする調査検討委員会を組織し、調査研究した。

#### 1 横田飛行場の軍民共同使用の必要性

調査検討委員会では、今後の首都圏全体と横田の航空需要及び首都圏西部地域への社会経済的波及効果を調査検討することとし、既存の分析手法・結果も活用しつつ、ハフモデルやシステム・ダイナミクス・モデル、GISなどの手法も駆使して多面的に分析を行い、平成18年3月「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書（以下「調査報告書」という。）」を取りまとめたところである。

##### (1) 横田飛行場の軍民共同使用

首都圏における空港事情を見ると、羽田空港は主に国内線を、成田空港は主に国際線を中心に運用されており、両空港において国内航空需要の60%以上を占める中核空港である。

羽田空港では再拡張事業として平成21年にD滑走路が完成し、年間離発着回数を現行の30万回から40万回にする計画がある。

しかし、再拡張後も機材の小型化・多頻度化が進むと数年で空港容量を超える可能性がある。

このような状況で、逼迫する航空需要への対応など、首都圏航空交通問題の解決のために、首都圏第三空港として、ユーティリティの高い滑走路を持つ横田飛行場を活用することは非常に有効であり、既存空港施設を有効活用する横田飛行場の軍民共同使用に対する意義は大きいものがある。

## (2) 首都圏空港機能の補完

横田飛行場の軍民共同使用により、首都圏の長期的な航空需要をすべて担保することは困難ではあるが、既存施設の有効活用ができることにより、早期に、かつ経済的に首都圏の逼迫する航空需要の改善に資することができる。また、こうした量的な補完にとどまらず、共同使用が実現することにより、首都圏全体の空港機能の質的な補完も図られると考えられる。

## (3) 多摩地域等の需要に対応

多摩地域及びその周辺地域（神奈川県北部地域、山梨県、埼玉県南部地域）は、多くの人口を抱え、かつ、製造業を中心として企業が集積している。

横田飛行場の軍民共同使用により、空港利用の利便性が向上するため、多摩地域及びその周辺地域の航空需要に的確に対応できる。

## (4) 航空ネットワークの充実

羽田空港においては、空港容量の制約のため、大型機中心の運用がなされており、利用者の利便性を高める航空会社間の競争を促す多様な航空サービスの提供が進みにくい状況にある。

横田飛行場の軍民共用化により、幹線・地方路線を含めた定期便はもとより、コミューター機やビジネスジェット等、多様な航空需要への柔軟な対応が可能となる。さらに、世界的に進む機材の小型化や多頻度化への対応も可能となり、航空利用者の利便性が向上し、航空ネットワークの充実を図ることができる。



## 2 横田飛行場の軍民共同使用に係る予測

調査検討委員会が取りまとめた調査報告書は、横田飛行場の民間利用が実現した場合の国内航空旅客を対象に、国土交通省が推奨している方法に即して需要を予測した。

### (1) 旅客の需要予測

#### ア 予測年次

国内航空旅客の競合空港となる羽田空港のサービス水準に大きく影響されることが想定されることから、国土交通省が公表している需要予測年次を参考に平成 19 年、平成 24 年、平成 34 年とした。

#### イ 予測対象地域

予想対象地域は、横田飛行場が所在する東京都及び横田基地に近接する埼玉県、神奈川県及び山梨県の 1 都 3 県とした。

#### ウ 予測対象路線

羽田空港における国内運行路線のうち旅客数上位 7 路線とした。これらの路線は、2003 年度航空運送実績において、900 万人強から 200 万人という国内幹線ならびに主要準幹線であり、横田飛行場の民間航空利用が実現した場合にもある程度安定した需要が期待できる。

《羽田路線の便数及び旅客数》

国内運行路線	1 日当りの便数	2003 年度旅客運送実績(千人)
新 千 歳	45	9,255
福 岡	45	8,261
伊丹(含関西)	41	7,774
那 覇	21	4,593
広 島	18	2,528
鹿 児 島	16	2,284
小 松	11	2,023

#### エ 路線別運行頻度

横田飛行場勢力圏から相手先空港勢力圏までのルート設定に当たっては、所要時間・コスト等を考慮し最も合理的と考えられるルートを設定した。

## 横田飛行場を利用する場合の条件

運行頻度は、以下のような考えに基づき 1 日当り 40 便（離発着回数 80 回）とした。

- ・ 横田飛行場及び羽田空港までのアクセス時間を算定し、横田飛行場までの方が短い市区郡を調査した。
- ・ 横田飛行場が利用できるようになれば、新幹線からの転換需要及び内陸にある横田飛行場においては中小型機中心の運用となることが想定されることなどを考慮して、便数比で羽田空港の約 2 割の運行を想定し、対象 7 路線の合計数を 40 便と設定した。

## オ 需要予測

交通条件として設定した所要時間、コスト、運行頻度から横田飛行場における需要予測は、以下のとおりである。

《横田飛行場における路線別需要予測》 (千人)

国内運行路線	平成 19 年		平成 24 年		平成 34 年	
	便数	旅客数	便数	旅客数	便数	旅客数
新 千 歳	9	1,292	9	1,347	9	1,485
福 岡	9	1,249	9	1,338	9	1,557
伊丹(含関西)	8	1,421	8	1,475	8	1,497
那 覇	5	517	5	551	5	639
広 島	4	127	4	131	4	140
鹿 児 島	3	183	3	186	3	193
小 松	2	72	2	71	2	45
計	40	4,861	40	5,099	40	5,556

## (2) 経済波及効果の予測

### ア 経済波及効果の分類

横田飛行場の軍民共用化による経済波及効果は、共用化後の空港施設の利用に伴って生じる「施設効果」と軍民共用化を前提として行う施設整備がもたらす「事業効果」に大別される。

施設効果は、直接の利用者である旅客、物流事業者、サービス供給者である空港

管理者、航空会社などに及ぶ直接効果と、非利用者である地域企業、地域住民に市場を介して及ぶ間接効果がある。その中で間接効果には、企業生産の増大、地域所得の増大、雇用機会の拡大、地方税収の増加などの変化が含まれる。騒音などの環境影響は非利用者に及ぶ効果であるが、空港の影響が市場を通さず直接及んだものであるということから直接効果に分類する。

《経済波及効果の分類》

施設効果	直接効果	利用者効果	旅行・輸送時間の短縮
			定時性の向上
			旅行・輸送費用の低減
			安全性向上
		供給者効果	空港管理者の費用低減
			航空会社の費用低減
			騒音などの変化
	間接効果（非利用者効果）	企業生産の増大	
		地域所得の増大	
		雇用機会の拡大	
地方税収の増加			
事業効果			

イ 空港の地域産業への影響

(ア) 多摩地域における産業と軍民共用化の影響

国内空港が存在する市区町村の産業別従業者数を見る限りでは、空港以外の地域発展要素の影響が大きく、空港だけの影響を抽出するのは難しいことが分かった。

そこで、相対的に空港の影響が大きいと思われる成田空港周辺 7 市町村を対象に調査を行ったが、同地域の就業人口の約 3 割（35 千人）が空港関連就業人口と思われること、すなわち空港が大きな経済波及効果を持ちうるようになった。

多摩地域には I T 産業が集積しているが、横田空港の共用化により全国の企業

や大学との人的交流やIT部品、試作品、ビジネス文書などの輸送がさらに促進されることが期待できる。

多摩地区は、特別区部と比較して商業・サービス業が弱い。このことから、多摩地区における今後の課題は、製造業の大規模事業所を有する比較的優位性をさらに活かしつつ、相対的に弱い商業・サービス業などを充実させることにより、横田共用化によって新たに生じる第3次産業への需要増を多摩地区で受け止めることができる。さもないと共用化に伴う旅客関連、貨物関連のサービスに対する需要増は特別区に漏出することになる。

魅力ある商業・サービス業集積を形成するため、多摩地区での広域的な都市計画、まちづくりが強く望まれる。

#### (イ) 多摩地域における就業構造と軍民共用化の影響

雇用に関しては、平成34年時点で8,800人程度の純増が期待できることが分かった。これは多摩地域の総従業者数150万人の0.6%にあたる。8,800人の内訳は、空港関連の直接需要が4,500人、施設効果及び事業効果による需要増で2,300人、所得増加で2,000人である。

#### (ウ) 税収の増

横田飛行場の軍民共用化により誘発される生産額は1,600億円程度で、付加価値換算すると780億円程度になる。ちなみに780億円は多摩地域の地域所得の0.6%で、また、市町村に対する税収の増は35億円が毎年期待できることが明らかになった。

(「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書から」から抜粋)



## 【横田飛行場の軍民共同使用を巡る国・東京都等の動き】

### 1 国の動き

横田飛行場の軍民共用化については、2003年5月の日米首脳会談において、小泉総理とブッシュ米大統領の間で、その実現可能性につき日米間で検討することにつき一致したものである。

これを受け、政府関係省庁（内閣官房、外務省、国土交通省、防衛庁、防衛施設庁）と東京都との実務的な協議の場として「連絡会」を設置し、累次議論を重ねてきた。

このような状況において、2002年12月以降行われてきた在日米軍の兵力構成に関する議論の中で、横田飛行場についても、そのあり方について検討がなされるべきであるとの認識の中で、軍民共用化についても取り上げてきた。

平成17年10月29日に開催された日米安全保障協議委員会（「2+2」）では、日米安全保障体制を中核とする日米同盟は、日本の安全とアジア太平洋地域の平和と安定のためには不可欠なものであり、同盟に基づいた緊密かつ協力的な関係を維持するため、自衛隊及び米軍の役割・任務・能力に関する「日米同盟：未来のための変革と再編」を発表した。

その中で、横田飛行場の「あり得べき軍民共同使用のための具体的な条件や態様が、共同使用が横田飛行場の運用上の能力を損なってはならないことに留意しつつ、検討される。」と日米間で更に具体的な検討を進めることとし、日米両政府は、引き続き協議を進め、平成18年5月1日の日米安全保障協議委員会において、在日米軍の兵力構成見直し等についての具体的措置を含む「再編実施のためのロードマップ」が承認された。

このロードマップでは、横田飛行場に関しては、航空自衛隊航空総隊司令部及び関連部隊の移駐、横田空域における民間航空機の航行の円滑化を図るための空域の見直し及び横田飛行場の軍民共同使用に関する検討を、開始から12か月以内に終了することが明示された。

平成18年10月に入ると、日米両国において「再編実施のためのロードマップ」に基づき、横田飛行場の軍民共同使用に係る事項を検討するため、関係省庁で構成する「スタディグループ」を設けた。このことにより平成19年秋ごろまでには結論が出ることとなった。

## 2 東京都の動き

東京都は、平成 12 年 12 月に「航空政策基本方針」を発表し、21 世紀において、首都東京が、近隣アジア諸国をはじめ世界の大都市とともに国際都市として発展していくためには、海外の主要都市と比較して空港容量が絶対的に不足している首都圏の空港機能の充実が必要とし、首都圏の空港機能の充実に向け、様々な施策を主体的かつ積極的に推進していくこととした。

首都圏の航空需要は、平成 32(2020)年には平成 10(1998)年の約 1.8 倍に増加し、国内・国際便を合わせた空港容量は、さらに約 15 万回必要であると予測されている。

また、空港整備には非常に長い期間と大きな財政負担がかかるため、長期的な目標を持って着実に前進しなくてはならず、航空の利便性向上のため、アクセス整備と空港間の適切な役割分担による利便性の向上が喫緊の課題となっている。

さらに、横田空域は米軍が管理していることから、横田空域の上空を飛行するためには、東京湾の上空で高度を稼がなくてはならず、航空各社のコスト増や、飛行経路の複線化や新設など民間機の経路設定の障害になっており、空域の縮小・返還が必要となっている。

このようなことから、平成 4(1992)年、運輸省と米軍との協議の結果、横田空域の高度制限が見直され、羽田発北陸・中国・北部四国・北部九州方面行きの便が横田空域に入らず上空を通過できることとなった(ただし、羽田から大阪方面行きなど、一部の路線は現行でも横田空域に入っている)。

また、東京都は、横田飛行場の返還を最終目標として、その間における横田基地の空域の返還と民間航空機の利用について取り組むこととした。

平成 16 年に入ると、東京都は国の関係省庁との連絡会を設け、横田飛行場の軍民共同使用について検討することとした。

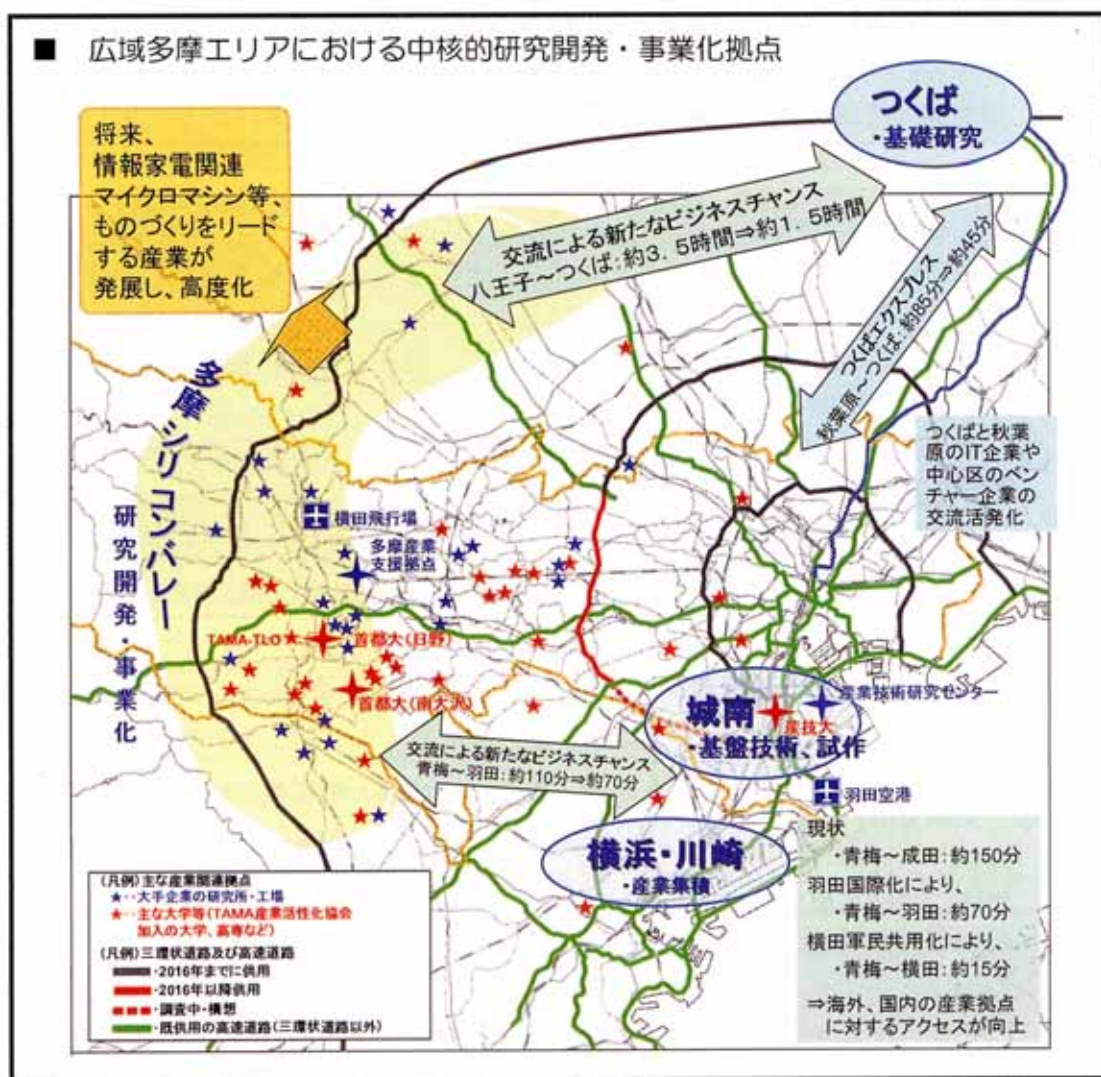
さらに、平成 18 年度に入ると、横田飛行場の民間利用を促進するため、庁内に「軍民共用具体化検討委員会」を設け、一刻も早く横田飛行場からの民間航空機の利用を図るための検討と併せて調査委託を行うこととした。

さらに、平成 18 年 12 月、「10 年後の東京 ~東京が変わる~」によると、多摩地域は、400 万人を超える人口を擁し、埼玉県や神奈川県との交通の結節点ともなる地域であるなど、一層の発展が期待される地域であると位置付けている。

この多摩地域を中心とした埼玉県から神奈川県にわたる地域（以下「広域多摩エリア」という。）には、大学及び研究機関、事業化能力や開発力のある企業が集積し、また、周辺地域では、筑波研究学園都市に基礎的研究拠点、川崎から横浜にかけての臨海地域に研究機関や製造拠点、城南地域に基盤技術産業が集積している。

しかし、国際競争の激化に対応した技術革新が強く求められるなか、各地域間を結ぶ道路網が不十分なため、開発に向けた地域相互間の交流に限界がある。

そのため、東京都では、羽田空港の国際化や横田基地の軍民共用化により、広域多摩エリアを多摩シリコンバレーとして、首都圏にとどまらずアジアを代表する産業拠点到に発展させることとした。



「10年後の東京～東京が変わる～」より

### 3 民間での動き（本市分は後述。）

#### (1) 横田基地軍民共用化推進協議会

横田飛行場の軍民共用化を望む多摩地域の 7 つの商工会議所、18 の商工会や東京都商工会連合会は、多摩地域の産業活性化や埼玉県、神奈川県などの近県の経済発展といった観点から横田飛行場の軍民共用化を推進し、実現に向けて国や東京都などに要望活動を行っていくため、「横田基地軍民共用推進協議会」を設立した。

一方、騒音被害が拡大されることから昭島市、瑞穂町の商工会は、住民への配慮から協議会への参加を見合わせた。

#### (2) 青年会議所

横田飛行場の軍民共同使用をめぐり、多摩地域の青年会議所は、飛行場周辺の自治体を含めた多摩地域の市民を対象にアンケートを実施したところ、半数以上が横田飛行場の軍民共同使用に賛成との結果を得た。

#### (3) 横田からハワイへ行く会

すでに三沢基地や岩国基地からは各々商工会議所や商工会が中心となってチャーター機によって海外への渡航が実現されていることから、東京都知事が示した横田飛行場の軍民共用化策に基づき、平成 16 年 7 月、西多摩地域の住民が中心となって横田飛行場から民間チャーター機による海外への渡航の実現に向けた「横田からハワイへ行く会」が設立された。

#### (4) 財団法人統計研究会

財団法人統計研究会は、横田飛行場の軍民共用化により羽田・成田に次ぐ首都圏 3 番目の空港が実現した場合、首都圏航空需給を如何に補完し得るか、さらには軍民共用化が首都圏西部地域の産業等に対しいかなる影響を与えるかを検証し、関係各方面に対し客観的データを提供することにより、横田飛行場の軍民共用化に関する日米協議の促進に資することが喫緊の課題であることから、平成 18 年 3 月「首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書」を取りまとめた（前述「民間調査機関による横田飛行場の軍民共同使用」を参照）。

(5) 国内航空会社からの要望

平成18年5月1日、日米安全保障協議委員会（2+2）の最終取りまとめにおいて、「横田飛行場の軍民共同使用の具体的な条件や態様に関する検討を実施し、12か月以内に終了する。」との発表を受け、国内航空会社2社は、横田飛行場は首都圏の空港機能を補完し、周辺地域の利用者利便が図れる等の観点から、平成18年5月25日に東京都知事に「横田飛行場の軍民共同使用に関する要望書」を提出した。



## 【第三章 横田飛行場の軍民共同使用に係る本市の考え方】

### 【横田飛行場の軍民共同使用の推進】

#### 1 横田基地軍民共用化推進調査研究委員会

平成 13 年に「緑輝く快適ステージ ふれあい文化都市 むさしむらやま」を将来都市像に掲げた第 3 次長期総合計画に基づき、平成 18 年度を初年度とする後期基本計画を平成 18 年 3 月に策定した。

後期基本計画の中で、「横田基地の存在は、広域的な都市活動やまちづくりを進める上で阻害要因となっており、日米両政府において検討が進められている横田基地の軍民共用化の機会を捉え、多摩都市モノレールの市内早期延伸や地域活性化などまちづくりの促進のために、横田基地の軍民共同使用の推進を図る必要があります。」とした。

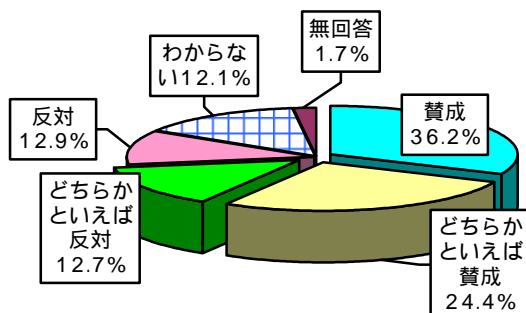
そのため、平成 18 年 4 月に庁内に「横田基地軍民共用化推進調査研究委員会」を設置し、横田飛行場の軍民共同使用が実現したときの構想等について検討した。

#### 2 市民意識調査

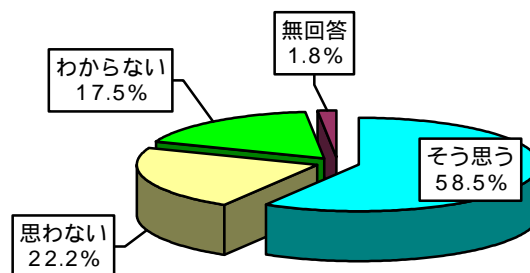
横田基地軍民共用化推進調査研究委員会では、横田飛行場の民間利用を推進するための課題の抽出や解決策等を研究するためには、市民の意見を尊重することが重要であるという認識の下で、市民 2,500 人を対象に意識調査を実施した。

市民意識調査では、在日米軍の再編、市の活性化、横田基地の利用などについて、意見を求めた結果、本市の軍民共同使用の推進について 60.6%の賛成を得たほか、横田基地の軍民共同使用については、58.5%の人が市の発展に寄与するという回答を得たところである。（市民意識調査結果は資料編を参照）

市の軍民共同使用の推進について



軍民共同使用が実現すると、市の発展が促進されるか



### 3 武蔵村山市議会

本市の市議会では、横田飛行場の軍民共用化が実現した場合は、本市の悲願である多摩都市モノレールの市内延伸が促進されること、また、周辺地域の活性化に資することができることなどから、この機会を捉え調査すべきであるとの総意に基づき、平成 15 年 12 月に市議会議員 20 名による「横田基地に関する調査特別委員会」を設置した。

横田基地に関する調査特別委員会は、「瑞穂町及び近隣市の騒音等被害の現状」、「横田基地及び周辺の現地調査」、「都の横田基地に関する動向調査」及び「市の関与に関する事項」について調査し、「調査方針に基づく調査は完了というところまで至っていないが、米軍再編の動向と自衛隊との共用なども報道される中では、ただ単に騒音等の被害について調査を行うのには、限界もある。したがって、今後は、調査の視点を変えるなど、研究する必要もあるが、本特別委員会が行う調査は、この報告をもって終了する。」との意見を付して終了した。

その後、横田飛行場の軍民共用化は、多摩都市モノレールの早期市内延伸、地域の活性化などから促進すべきであるとの意見が再び出され、平成 17 年 5 月には市議会議員 10 名による「横田基地の民間機利用促進等に関する調査特別委員会」を設置し、調査研究したところである。

### 4 横田飛行場の民間機利用促進市民の会

横田飛行場を活用しての民間機利用は、首都圏における住民の利便性の向上と経済効果を広範囲にもたらすものであるとともに、多摩地域の産業活性化や雇用の促進にもつながるほか、横田飛行場の民間機利用が実現となれば、本市固有の問題である「鉄道のない市」といわれる、不便な交通環境からの脱却を叶える千載一遇の機会であるという認識の下で、平成 18 年 6 月市民、企業が一体となった「横田基地の民間機利用促進市民の会」が設立された。

市民の会では、同年 9 月に、東京都知事に対し、多摩地域には、エレクトロニクスや最先端技術関連の中小企業があること、横田基地の民間空港としての利用は、地域産業の活性化や雇用の創出につながることになるなど、空港ターミナル等の建設にあたり、横田飛行場に接する武蔵村山市は約 56 ha に及ぶ広大な市街化調整区域の整備などの要望活動を行った。

## 【横田空港の適地】

### 1 横田飛行場周辺地域の状況

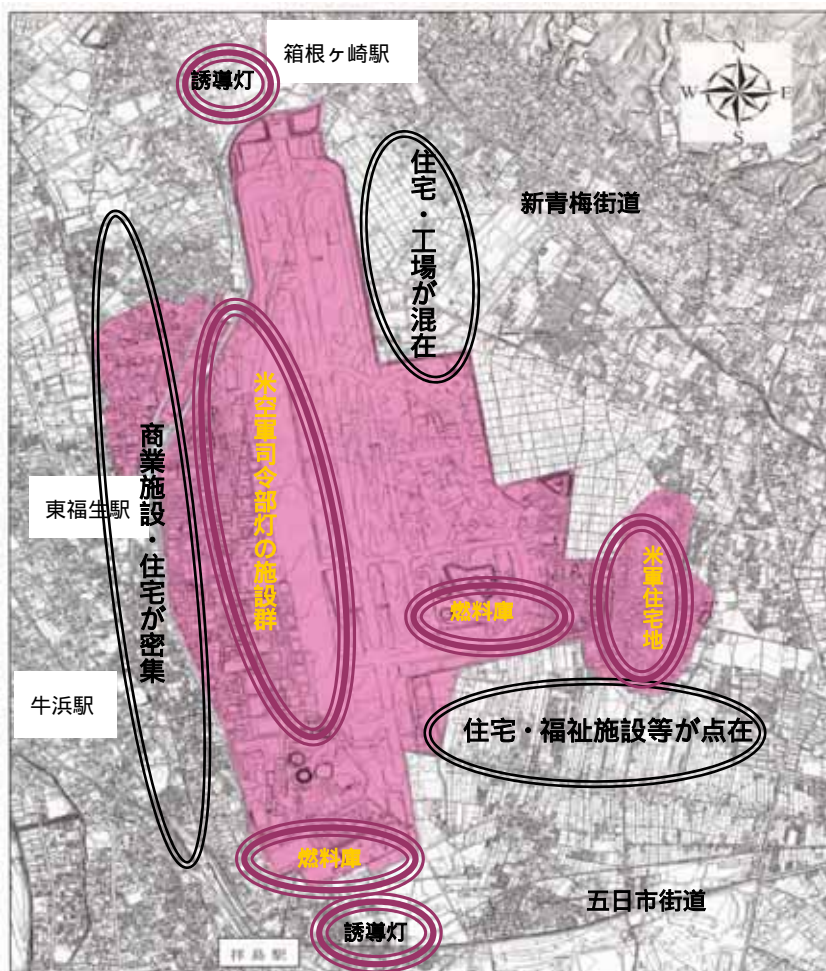
#### (1) 本市を除く周辺地域の状況

横田飛行場に隣接する区域を見渡すと、横田飛行場の西側には国道16号線が南北に走り、住宅や商業施設が密集し、さらにJR八高線が国道16号線に沿って南北に走っている。

また、北側には新青梅街道が東西に走っており、新青梅街道の南側は、工場と住宅が混在している。

さらに、南側には五日市街道が東西に走り、五日市街道の北側を見ると、農地や国有地等のオープンスペースはあるものの、住宅や福祉施設等が点在している。

以上の状況から、横田飛行場の西、北、南側において、広大な用地を必要とする空港施設を整備するにあたっては、住宅等の移転など物理的に相当な労力・期間を有することが予想される。



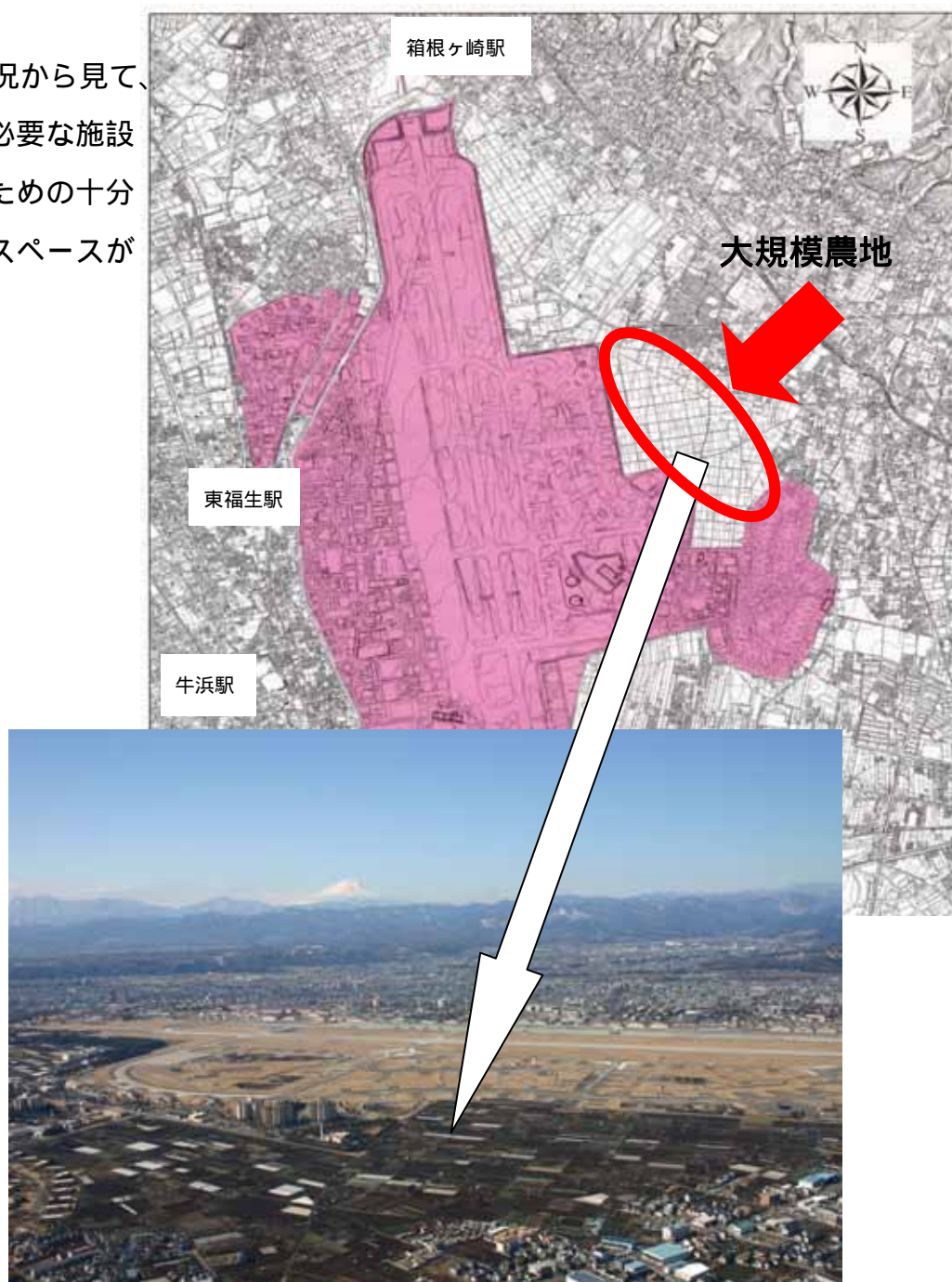


## (2) 横田飛行場東側に隣接する本市の状況

横田飛行場の東側に位置する本市域を見ると、横田飛行場滑走路の中間地点に位置には、約56ha（公簿面積。道路分は除く。）にも及ぶ大規模農地が存在している。

この大規模農地は、戦後、米軍から払い下げを受けて農耕地として開墾され、現在に至り、昭和16年当時の「多摩飛行場少年飛行兵学校（現在の横田飛行場）」の一部であったことから、現在も、大規模農地に隣接する形で誘導路・駐機場が位置している。

以上の状況から見て、民間空港に必要な施設を整備するための十分なオープンスペースがある。



## 2 大規模農地の現状

本市の残堀・中原地区には、広大な市街化調整区域内農地約 56ha（大規模農地）があり、優良農地として保全されているが、生産のための基盤整備が充分でないことから、農地の有効活用が求められている。

### (1) 大規模農地の位置等

本市の西部地域に位置し、西は瑞穂町、南は横田飛行場に接している。

#### ア 面積（公簿上の面積）

区域内の道路部分を除いた面積は、551,686.3 m<sup>2</sup>で、さいかち公園の60 個分に相当する。

#### イ 所有者（公簿上）

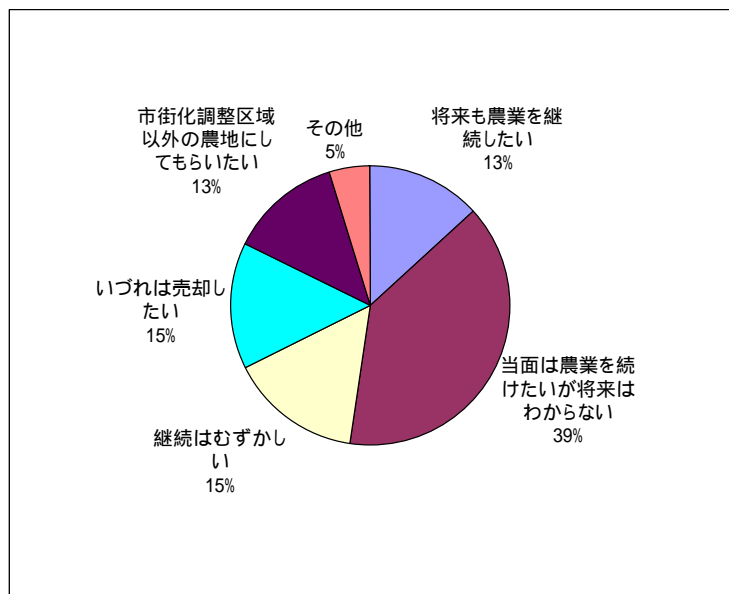
当該農地の所有者は、本市在住者が 173 人(350,844 m<sup>2</sup>)、市外在住者が 117 人(200,842 m<sup>2</sup>)となっており、市外在住者が占める割合は全体の 40%となっている。



### (2) 大規模農地における農地経営者（市内在住）の意向

平成 18 年 7 月、第 2 次農業振興計画作成に伴い、市内の農家に対しアンケートを実施したところ、「当面は農業を続けたいが将来はわからない」が 39%で最も多く、次いで「継続は難しい」が 15%、「いずれは売却したい」が 15%、「将来も農業を継続したい」、「市街化調整区域以外の農地にしてもらいたい」がともに 13%との結果であった。

対象農家戸数 405 戸  
有効回答数は 368 戸  
回収率は 91%



### (3) 各種計画における位置付け

#### ア 後期基本計画

平成 18 年 3 月に策定した「第 3 次武蔵村山市長期総合計画」に基づく、平成 18 年度を初年度とする 5 ヶ年の後期基本計画では、大規模な一団の農地における生産基盤の整備と生産活動の活性化を図ることと位置付けている。



#### イ 都市計画上の位置付け

大規模農地は、昭和 45 年に市街化調整区域（都市計画法第 7 条第 3 項に基づく都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域）に都市計画決定され、現在に至っている。

そのため、市街化調整区域内では、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ないことになっている（同法第 29 条、第 34 条）。

#### (ア) 都市計画決定の概要

	告示年月日・告示番号	告示内容
当初	昭和 45 年 12 月 26 日 東京都告示第 1405 号	市街化区域及び市街化調整区域の決定 市街化区域 約 1,273 h a 市街化調整区域 約 250 h a

最	平成16年6月24日 東京都告示第1055号	区域区分（市街化区域及び市街化調整区域）の変更 市街化区域 約1,171ha 市街化調整区域 約366ha （都市計画法の一部改正により、従前の市街化区域及び市街化調整区域の区分を「区域区分」として名称を新たにしましたものであり、面積については変更はない。）
終		

当初決定と最終決定の合計面積の差異については、国土地理院による地図の再計測により全国の行政区域を精査したため、昭和63年10月1日付で行政面積を変更したものである。

(イ) 区域区分（市街化区域及び市街化調整区域）の面積

	行政区域 1,537ha (100%)			
	市街化区域	市街化調整区域		
地域	調整区域を除く全域	狭山丘陵	多摩開墾	横田基地
面積	約1,171ha (76.2%)	約206.9ha	約59.8ha	約99.3ha
		約366.0ha (23.8%)		

ウ まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）

まちづくり基本方針では、武蔵村山市長期総合計画が掲げる本市の将来都市像の実現を目指したまちづくりの目標として、「愛あふれる 緑ゆたかな 元気都市武蔵村山」を掲げた。

まちづくりの目標を実現するための全体構想では、本市南西部に位置する大規模農地ゾーンについて「貴重な農地として、農業環境の維持・保全に努めます。」と位置付け、さらに土地利用方針では、大規模農地について「農業環境を維持・保全するため、無秩序な土地利用転換を防止し、良好な農地としての土地利用を保全します。」と位置付けている。

本市の南西部地域におけるまちづくり方針図



土地利用の考え方

【住宅市街地】	
	低層住宅地区
	保安低層住宅地区
【沿道市街地】	
	沿道住宅地区
	近隣商業地区
【都市型市街地】	
	住工複合地区
【保安地】	
	大規模農地
【公園・緑地】	
	公園・緑地

道路などの整備方針

	未整備都市計画道路の早期整備
	歩道などの拡幅整備の検討
	主要生活道路の整備
	生産緑地地区などの農地を活かした緑豊かな住環境の形成（地区計画制度の導入などによる整備）
	計画された公園・緑地の早期整備
	自転車道や散策路などの整備・充実
	主要幹線道路や幹線道路
	河川・水路（暗渠を含む）
	モノレール新駅想定地
----- 市域界	
----- 地域界	
----- 町界	

## エ 農業振興計画

平成 10 年度から 10 年間に於ける本市の農業振興策をまとめた農業振興計画によると、平成 7 年現在の経営耕地面積は約 232ha で、過去 10 年間の経営耕地面積の減少率は約 30.1% (約 70ha) となっており、計画最終年度の平成 19 年度では約 160ha になると予測している。

しかし、同計画を着実に推進することにより、平成 19 年の経営耕地面積の目標を 200ha と設定した。

なお、大規模農地については、農業生産の場としての保全が掲げられ、「農地の有効活用の促進、生産環境の整備」「今後の活用意向の把握」を重点事業として位置付けた。

### 3 大規模農地を活用した民間空港の実現

#### (1) 本市の大規模農地活用のメリット

##### ア 既存飛行場の機能の確保が可能である

横田飛行場は、日米安全保障条約に基づき提供している米空軍施設であることから、空港の運用に当たっては、機密性の確保が最も重要である。

そこで、横田飛行場東側にある本市の大規模農地を活用した民間空港を実現することは、滑走路を中心として、西側は在日米空軍の施設、東側は民間空港の施設として区分が容易にでき、既存飛行場の機能が確保できることから、軍・民双方の危機管理及び安全面から最も望ましい位置にある。

なお、軍・民の境界については、青森県三沢飛行場



と同様にゲート（赤丸印）を設置することにより、軍事基地と民間空港がそれぞれ独立して運用することが可能である。

##### イ 民間航空機運行による影響は最小限に抑えることが可能である

(ア) 横田飛行場は、滑走路が南北に設置されていることから、滑走路の北側及び南側については、航空機の進入出の直下であり、空港施設の建設には適さないと考えられる。また、横田飛行場の西及び一部南側には、司令部機能を有する米軍施設・基地管理施設が存在し、移転は困難と予想される。

よって、横田飛行場東側への空港整備は、民間航空機運行により横田基地が受ける影響を最小限に抑えられる配置となる。

(イ) 当該地域の航空機による騒音を示す「うるささ指数」が75WEPCNL区域は、現状面積の5haであり、民間機の滑走路の使用による市街地への騒音影響は、少ないと考える。

また、約56haにも及ぶ大規模農地には、住宅がほとんど存在していないことから、民間航空機運行による、既存住民の生活環境への影響についても、少ないものと考ええる。

WEPCNL = 加重等価継続感覚騒音レベルといい、航空機騒音を総合的に評価する国際的な単位であり、航空機の騒音を表す単位である。音響のほかに頻度、継続時間、発生時間帯等の諸要素を加味した騒音の評価基準。「うるささ指数」ともいう。

(ウ) 空港施設を滑走路寄りに配置することにより、離発着及び駐機の際の騒音などについては、既存市街地への影響は少なくすることができる。

#### ウ 少ない経費で民間空港の整備が可能である

(ア) 当該大規模農地は、市街化調整区域であり、現状では農業用地として活用されていることから、居住者の移転や住宅建物の撤去等がほとんどない。

したがって、空港施設の整備に際して、移転補償等については最小限の整備費用で対応することができる。

(イ) 当該大規模農地の所有者数は、約290人程度で、広大な面積の割に対象者は少ない。また、当該農地の歴史的経過から、戦後からの開墾者が多いこともあり、用地交渉に際しては、有利な状況にある。

(ウ) 新青梅街道（主要地方道5号線）の30mへの拡幅整備に加え、多摩都市モノレールについても、東大和市上北台駅から本市を通過して、瑞穂町箱根ヶ崎駅までの延伸についても、次期整備路線として公式に位置づけられている。

空港来訪者の足の確保の点で、新規計画の策定に比べ、短期間での実現が可能となる。





## (2) 大規模農地活用にあたっての課題

### ア 大規模農地のまちづくり上の取扱い

大規模農地は、都市計画上、市街化調整区域となっていることから、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ないことになっている。

「まちづくり基本方針」によると、当該地域は、農業環境の維持・保全のため、無秩序な土地利用転換を防止し、良好な農地として土地利用を保全することとしている。

しかし、大規模農地内に農地を所有する市内在住者のうち、将来的に営農を希望している者は13%程度のみであり、将来的には乱開発されるおそれがある。

当該区域が、今後計画的整備が行われることが確実な土地の区域であるとしても、都市計画区域マスタープラン及び区市町村マスタープラン等における位置付けがないことが課題となる。

また、仮に都市計画法第29条及び第34条に規定する「一定規模以上の計画的開発」にあたり、開発行為が許可されたとしても、無秩序な乱開発を避けるための手法が必要となる。

### イ 今後の対応策

これらの状況を踏まえ、大規模農地に民間空港を設置した場合の具体的な横田飛行場周辺構想を描き、関係機関との連携を図りながら構想を実現していく必要がある。

そのため、大規模農地においては、日産自動車村山工場跡地と異なり関係地権者が多数であることから、所有者及び周辺住民に対し十分な説明を行い、理解を得た上で、各種計画における位置付け等を考慮しつつ、一体的な開発あるいは他用途への転換など何らかの方策を講じる必要がある。

#### 4 大規模農地の位置付け

大規模農地を横田飛行場の軍民共同使用における民間空港の適地として、本市及び周辺市町の地域活性化に資するため、大規模農地の整備目標を以下のように定め、実現に向けた施策等を展開する。

##### 大規模農地の位置付け



## 【民間航空施設の整備】

### 1 民間空港の整備

大規模農地を市街化調整区域から市街化区域に編入するための要件は、平成14年7月に東京都が策定した「市街化区域及び市街化調整区域の設定方針等」に以下のとおり記載されている。

都市計画区域マスタープランや区市町村マスタープラン等で位置づけられた次に掲げる区域については、「緑」として保全する区域や農業を振興する区域などを十分勘案するとともに、周辺との調和に留意して適切な時期に市街化区域に編入する。

市街化区域に接している集落等で、現に市街地が形成され、人口密度など都市計画法令等に定める市街化区域の設定要件を満たすとともに、適正な都市施設の整備が既に行われているか、又は今後計画的整備が行われることが確実な土地の区域

整備に際しては、土地区画整理事業の活用や用途地域の変更をはじめ、地区計画の活用が考えられるが、これらについては、東京都との協議・調整を経た上で決定していくことになる。

地区計画については、土地利用の目的に応じ様々な種類が存在するが、大規模農地においては、一般的な活用である一般型地区計画及び再開発等促進区を定める地区計画が考えられる。

再開発等促進区を定める地区計画については、まとまった低・未利用地等の土地の区域を対象とし、都市基盤整備と建築物等との一体的整備を行うものであり、本市の日産自動車村山工場跡地において用いられた手法である。

また、地区計画等の都市計画決定の手続きでは、地区計画素案の検討・作成から都市計画決定・告示に至るまで概ね2年程度を要すると思われる。

## 2 横田飛行場の周辺構想

### (1) 空港関連施設

ア 大規模農地内に旅客ターミナルの施設を誘導するとともに、旅客機を駐機するためのスペースであるエプロン、国土交通省航空局庁舎、旅客機の整備施設、空港管理施設等の整備を誘導する。

イ 旅客ターミナルに隣接した地域に、物産店を中心としたショッピングモールのほか、駐車場の整備を誘導する。

ウ 旅客ターミナルの東部に、物流施設、駐車場、ホテルを整備するとともに、必要に応じ、コンベンションセンター、イベントホール等を誘導する。

### (2) 交通アクセス

#### ア 多摩都市モノレールの延伸

多摩都市モノレールを新青梅街道から薬師通りに向けて分岐させ、旅客ターミナルに至る路線を整備する。なお、横田飛行場に係る高さ制限の関係から、大規模農地内においては、地中化も検討する必要がある。

#### イ 道路の整備

##### (ア) 新青梅街道

空港開設に伴う来客者の増加及び貨物車の往来の増加が見込まれることから、新青梅街道をはじめとする都市計画道路及び周辺道路の整備を促進する。

##### (イ) 五日市街道

五日市街道から大規模農地に向かって道路を新設し、薬師通りに接続することが必要である。

なお、当該道路は立川市域であることから、立川市との協議・調整を行う必要がある。

##### (ウ) 薬師通り

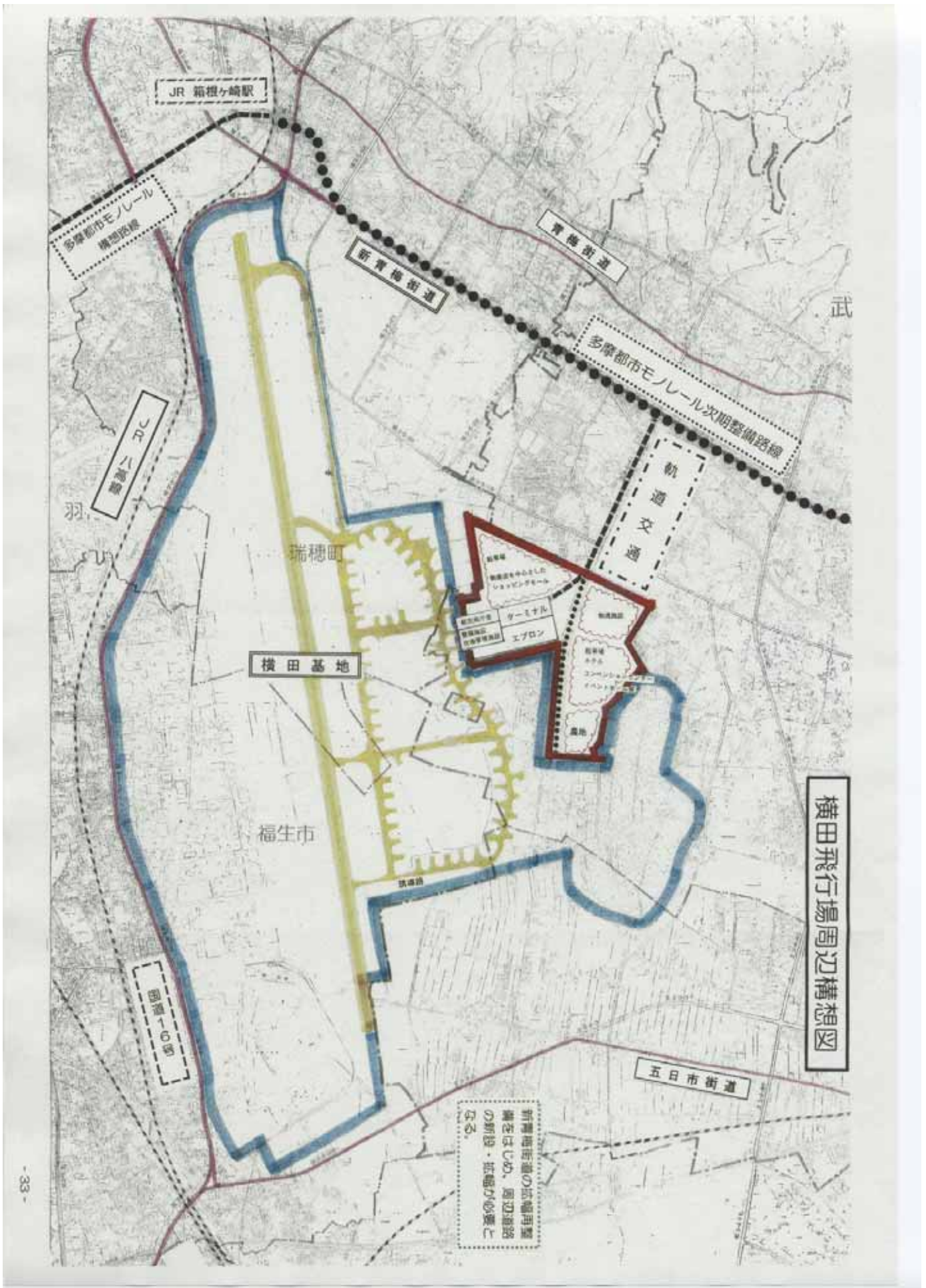
薬師通りに多摩都市モノレールを導入することに伴い、薬師通りの拡幅を行う。



多摩都市モノレール



整備された幹線道路



横田飛行場周辺構想図

新青梅街道の拡幅用整  
備をはじめ、周辺道路  
の新設・拡幅が必要と  
なる。

### (3) 新たな交通システム

本市は、軌道交通がなく、自家用車に頼らなければならない状況にあり、さらに大型商業施設の開業に伴い交通渋滞や都市環境の悪化などが発生している。

このような中で、大規模農地への民間空港施設の整備を促すためには、多摩都市モノレールの延伸のほか、主要道路の整備などのほか公共交通のネットワークを整備し、車と公共交通がうまく役割分担をする必要がある。

#### ア 新交通システム

新交通システムは、従来型の鉄道とバスとの中間の輸送力を持つ、線路などの軌道を走行するタイプで、交通渋滞に影響されずに快適に移動ができ、バスよりも大きな輸送力を持つ環境にもやさしい公共交通機関である。

新交通システムには、モノレールのほか案内軌条式鉄道（AGT（Automated Guideway Transit））、次世代型路面電車（LRT（Light Rail Transit））や路面電車がある。

##### (ア) モノレール

1 本の走行路の上にゴムタイヤの車両が跨座（またがる）、又は懸垂（ぶらさがる）して走行するシステムで、急曲線・急勾配に対応が可能で、多摩都市モノレールが例としてあげられる。

##### (イ) AGT

高架などの専用軌道を小型軽量のゴムタイヤ付き車両がガイドウェイに沿って走行するシステムで、完全自動運行システムによる無人運転が可能で、ゆりかもめが例としてあげられる。

##### (ウ) LRT

専用又は分離された軌道に、加速性・快適性などを高めた車両が走行し、従来の路面電車の発展型であり、建設費が安く、乗降が容易で、海外などに例が多い。

##### (エ) 路面電車

専用又は分離された軌道に車両が走行するもので、岡山電鉄の例がある。

## イ 次世代型路面電車（LRT）システムの導入

LRTの導入は、単に横田空港のための交通問題だけではなく、本市のまちづくりという視点からも検討する必要がある。

さらに、先にも述べたように、大型商業施設の進出など、都市機能の分散化により、古くからの市中心部が空洞化し、活力を取り戻すため、さらに交通渋滞の解消、環境への配慮など、郊外から中心部に移動しやすい交通ネットワークの整備が必要である。

### (ア) 鉄道との連携

本市には軌道交通が入っていないことから、LRTと鉄道駅との連携が重要である。

そのため、近接する市町との連携を図り、鉄道への乗継がスムーズに行えるよう停留所の整備をする必要がある。

### (イ) 他の交通手段との乗り継ぎ

LRTと自動車や自転車、バス、タクシーとの乗り継ぎがスムーズに行えるよう乗り継ぎ施設を整備する必要がある。

## ウ 運営方法

LRTの運営については、初期投資の軌道敷の整備などは行政が担うこととしても、運営方法については、民間、第3セクター、行政について検討する必要がある。

## 3 農地の保全

市内在住の大規模農地内に農地を所有する者の約13%が当該土地で将来的な営農を希望していることを踏まえると、約8haの農地を確保しなければならない。

仮に、大規模農地内に農地を保全しても、空港施設などの整備から農地の適地としては同農地内の南側に集約しなければならない。また、他の農地が開発されることにより、引き続き農業を営む意思が揺らぐことも想定される。

そのため、大規模農地は全面開発を基本として、営農希望者用の農地や市内の農地面積の確保等について検討することとする。



#### 4 飛行場の官民共同使用の例

##### (1) 名古屋飛行場

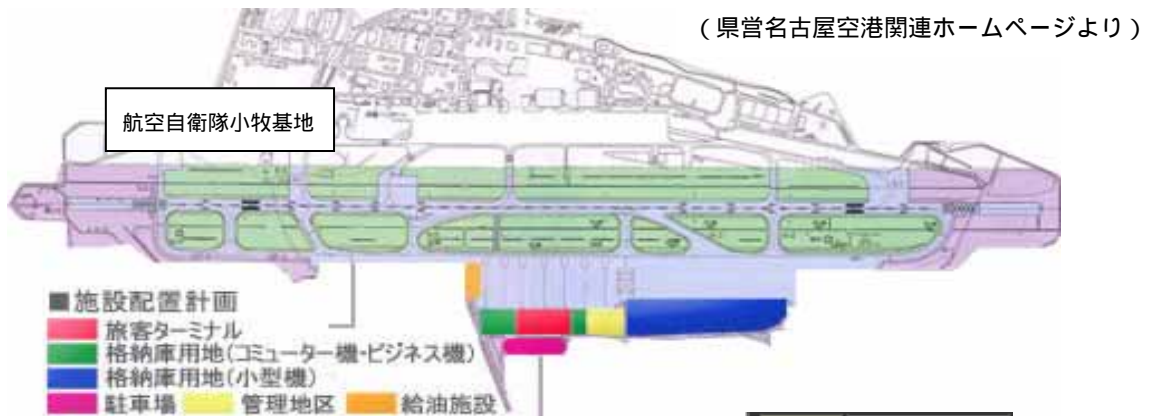
###### ア 概要

名古屋空港は昭和19年、旧日本陸軍小牧飛行場として建設され、戦後しばらくは米軍に接收され、米軍との共同使用という形で昭和27年3月、日本航空が初の定期路線となる東京 名古屋 大阪線を開設したがその後、昭和33年に米軍から返還され、名古屋空港に改称された。

平成17年には、中部国際空港が開港し、定期便が中部国際空港に移行した後、名古屋空港は愛知県が運営・管理する小型機の拠点として県営の空港として新たなスタートを切った。

名古屋空港は航空自衛隊小牧基地との共用体制をとっていることから、空港の管制業務は航空自衛隊が行っている。

###### イ 名古屋飛行場の全図



###### ウ ターミナル (ビジネス機ターミナル)



## (2) 三沢飛行場

### ア 概要

日本で唯一、民間、航空自衛隊、アメリカ空軍の3者が使用する飛行場が、青森県三沢市にある「三沢空港」、「三沢基地」である。

三沢飛行場は、青森県の太平洋岸東南部にある三沢市のほぼ中央に位置し、青森市から約60km、八戸市から約40kmの地点にあって、東は太平洋に臨み、西は八甲田山系、北は小川原湖に面している。三沢空港（民航ターミナル地域）は、三沢飛行場の東端部米軍基地外に建設された総面積約10.7haの地域をいう。

昭和16年、軍用飛行場として建設され、終戦後は米軍管理の飛行場として運用されながら、昭和27年には民間航空の一部供用が認められた。以来昭和40年までの約13年間にわたり民間航空の運航が続けられたが、同年以降昭和50年までの約10年間は種々の事情から中止されることとなり、この間八戸海上自衛隊高館飛行場で運航された。

しかし、旅客の増大と航空機の大型化に伴って、再び三沢飛行場の必要性が高まり、日米合同委員会で共同使用が認められ、昭和50年5月から民間航空の運航が再開されるに至った。

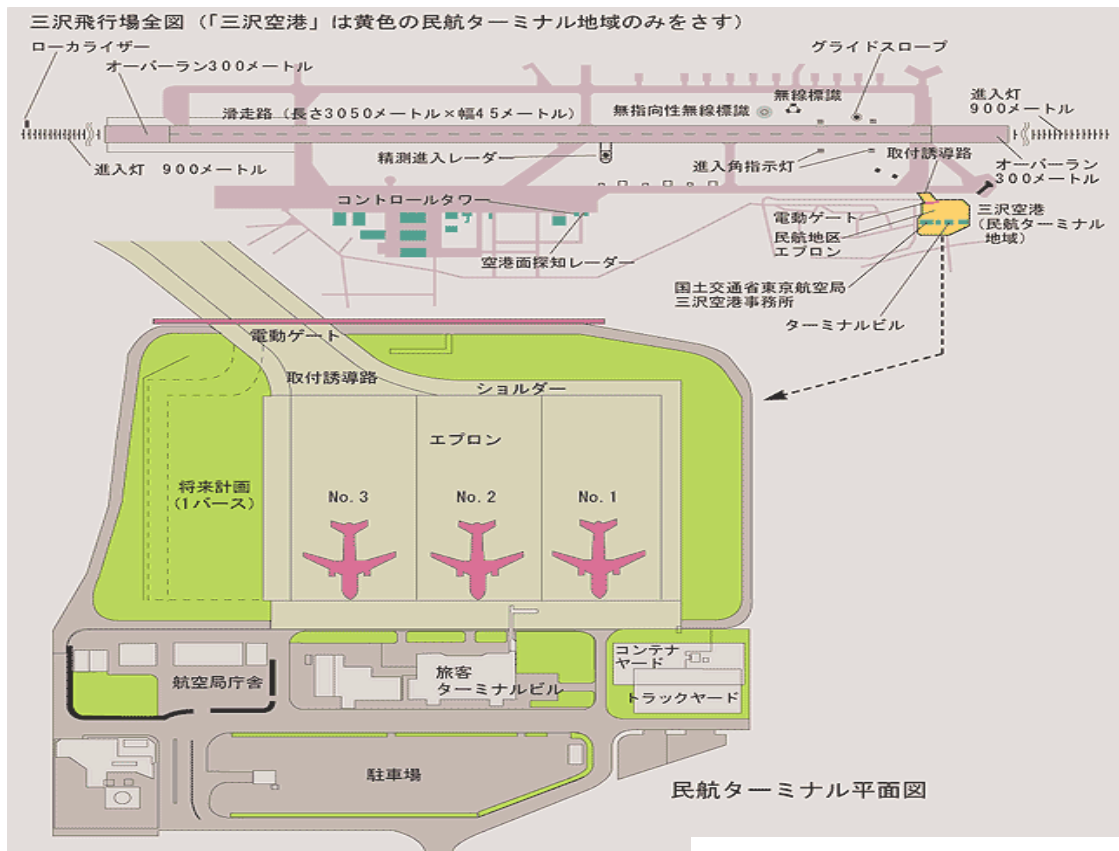
以上の経緯を経て、現在、在日米軍、航空自衛隊及び民間航空の三者が共同使用している唯一の飛行場であり、その管理は米空軍、航空機に対する航空管制、消火救難業務等は航空自衛隊が行っている。また、民航ターミナルについては、誘導路、エプロン及び道路駐車場の整備を行い、昭和60年度に完成し、国土交通省が管理している。

当飛行場では、民間航空機の駐機スポットと滑走路・誘導路との間は電動ゲート（民航地域と米軍基地の境界上に昭和58年より設置し、全長106m、レール長214m、最大幅2.6m、総重量は約45t）で仕切られている。



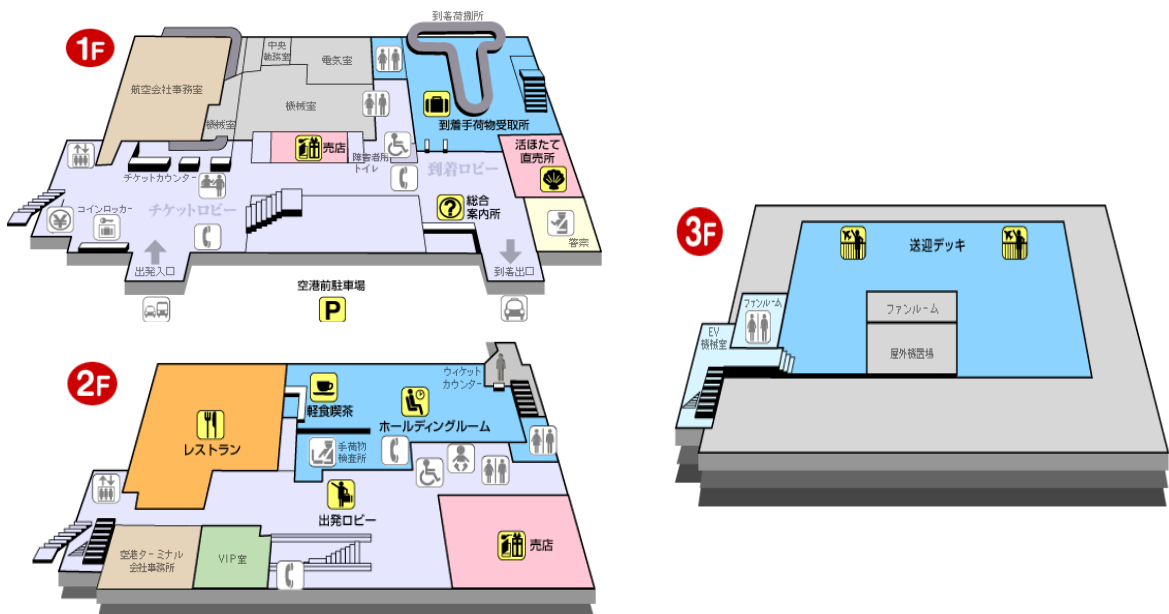
（三沢飛行場ホームページより）

## イ 三沢飛行場の全図



(三沢空港関連ホームページより)

## ウ ターミナル



(三沢空港関連ホームページより)

## 【第四章 武蔵村山市域に民間空港の実現に向けて】

本市並びに周辺地域の活性化を促進するための起爆剤としては、日米両政府で検討を進めている横田飛行場の軍民共同使用の実現が鍵となる。

そこで、横田飛行場の軍民共同使用の早期実現を目指すため、関係機関等との連携や協議を進めることとする。

### 【東京都及び近隣市町等との連携・協議】

#### 1 東京都との連携

横田飛行場の民間機利用については、東京都においてもその実現に向けて推進しているところである。そのことは、平成 18 年 6 月に都庁内に「軍民共用具体化検討委員会」を設けたことから明らかなことである。

この軍民共用具体化検討委員会は、首都大学東京に調査委託をするとともに、委員には航空工学、航空問題の専門家等を構成員とし、横田飛行場の軍民共同使用に関して検討するため、日米両政府によるスタディグループに対して意見を述べることとしている。

スタディグループの検討期間は、本年 10 月ごろまでとなっており、今後、横田飛行場の態様等具体的な方向性が示される予定である。

本市は、市の発展には横田飛行場の軍民共同使用が起爆剤となるとの考えから、他市に先駆けて横田飛行場の民間機利用を明らかにした。

今後は、本市域への航空施設の整備について、東京都と連携を図りながら、国に対し要望していくこととする。

#### 2 武蔵村山市民・市議会との連携

横田飛行場の民間機利用は、地域の活性化を促進する観点から市民も期待しているところである。

また、市議会においても、横田飛行場の軍民共同使用に係る特別委員会を設置していることから、今後は、市、市民、議会が連携して、国・東京都に対し要望していくこととする。

### 3 近隣市町との協議

本市を除く横田飛行場の近隣市町は、横田飛行場の民間空港化により、従来にも増して航空機の飛行が増大することに伴い騒音がひどくなることか懸念されるため、反対を明確にするなど横田飛行場の軍民共同使用の推進に対しては消極的な姿勢を示している。

東京都が策定した「日本の空を日本の手に 東京都の米軍基地対策」の「横田飛行場の民間航空利用について」の中では、民間航空機には、消音装置や運行方法の改善など、低騒音化の工夫が施され、また、飛行経路や便数、就航する航空機の種類など、地域の実情に応じて騒音影響に配慮した運行方式が執られる旨記述されている。

横田飛行場の飛行直下にあたる市町民が航空騒音に悩まされている実情は十分理解しているが、東京都が策定した「10年後の東京」によると、横田飛行場の軍民共用化は「広域多摩エリアにおける中核的研究開発・事業化拠点」として発展され、本市のみならず横田飛行場の隣接市町の経済波及効果も期待できるところである。

このような、認識の下で、交通渋滞、ごみ、騒音などの生活環境に配慮しつつ横田飛行場の隣接市町の活性化のため、東京都と連携を図りながら、近隣市町に対し協議を押し進め理解を求めていくこととする。



## 資料編

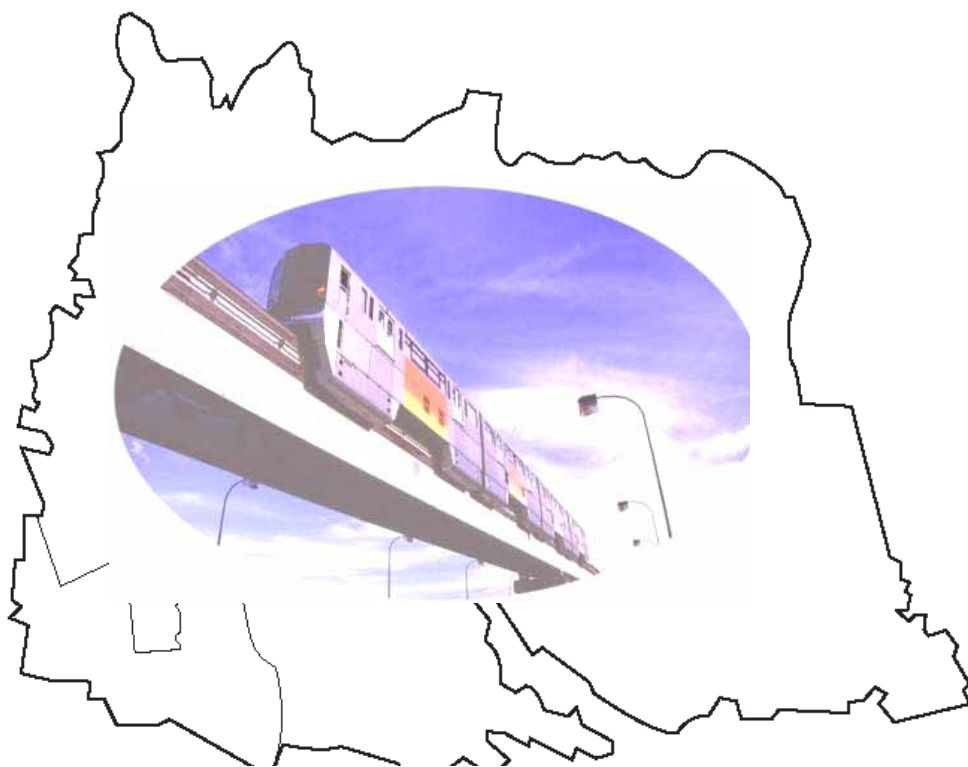


1 市民意識調査（軍民共同使用で新たなまちづくりを）

概要版

市民意識調査について  
《軍民共同使用で新たなまちづくりを》

（ 報 告 ）



平成18年9月

武蔵村山市横田基地軍民共用化推進調査研究委員会



## はじめに

日米両政府は、自衛隊及び米軍の役割・任務・能力並びに在日米軍兵力構成の見直しについて協議を進め、平成18年5月1日の日米安全保障協議委員会において、在日米軍の兵力構成見直し等についての具体的措置を含む「再編実施のためのロードマップ」を取りまとめた。

このロードマップには、米軍の使用する施設・区域が集中する沖縄県からの海兵隊要員の削減や嘉手納飛行場以南の人口が密集している地域の相当規模の土地の返還や横田飛行場（以下「横田基地」という。）における航空自衛隊航空総隊司令部の併置等による司令部間の連携の強化等が盛り込まれたところである。

横田基地に関する事項では、航空自衛隊航空総隊司令部の併置のほか、民間航空機の航行を円滑化するための空域の見直し、さらには横田基地の軍民共同使用の具体的な検討も盛り込まれた。

横田基地の存在は、広域的な都市活動や本市のまちづくりを進める上で阻害要因となっている。そのため、この機会を捉え、モノレールの市内早期延伸や地域活性化などまちづくりの促進のため、庁内に助役を委員長とする武蔵村山市横田基地軍民供用化推進調査研究委員会（以下「委員会」という。）を設け、推進するための課題の抽出、解決策等を研究することとした。

そこで、この度、調査研究の一環として、横田基地の軍民共同使用について市民意識調査を実施した。

本報告は、市民意識調査の結果を集約したものである。

今後は、本報告の調査結果を踏まえ、モノレールの市内早期延伸や地域活性化などまちづくりの促進のための施策を研究することとする。

平成18年9月28日

武蔵村山市横田基地軍民供用化推進調査研究委員会

# 調 查 概 要

## 1 調査の目的

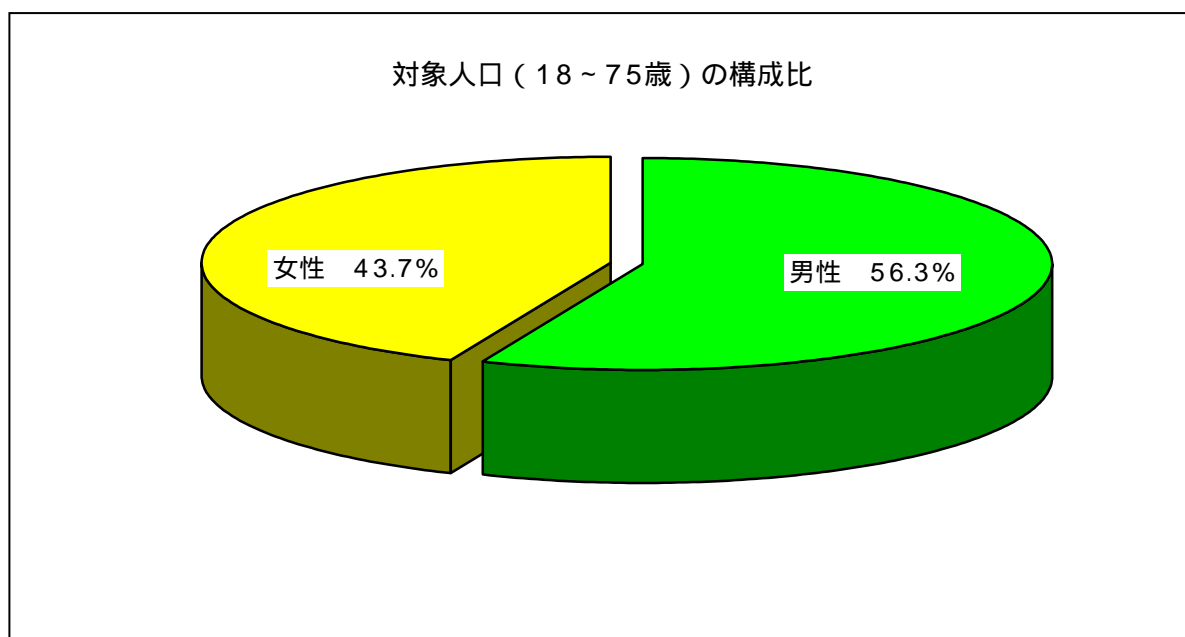
本調査は、在日米軍の兵力構成の見直しに伴い、横田飛行場（以下「横田基地」という。）の存在が、広域的な都市活動やまちづくりを進める上で阻害要因となっていることから、横田基地の整理・縮小・全面返還の過程として横田基地の軍民共同使用を推進し、これによるモノレールの市内早期延伸や地域の活性化などのまちづくりの推進を図るため、横田基地の現状と利用意向等を把握することを目的とする。

## 2 調査内容

- (1) 在日米軍の再編について
- (2) 市の活性化について
- (3) 横田基地の利用について
- (4) その他

## 3 調査設計

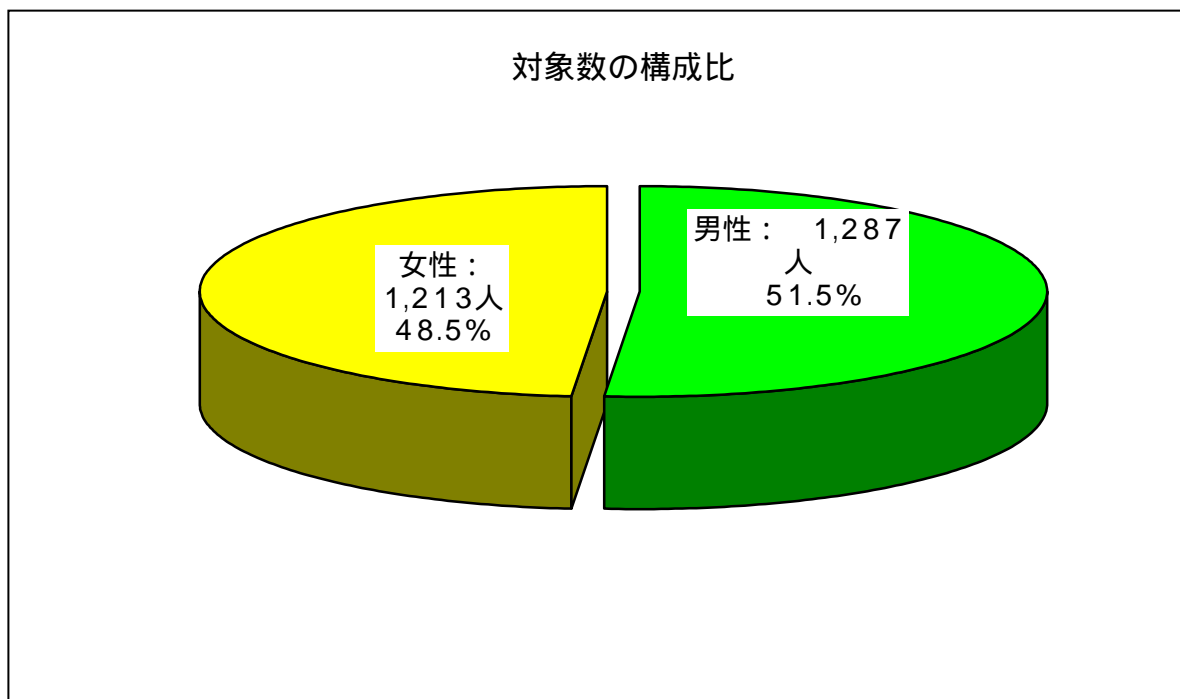
- (1) 調査地域・・・武蔵村山市全域
- (2) 調査対象・・・市内在住の18歳から75歳までの男女



本調査の対象人口（18歳以上75歳未満）は、男性が25,165人、女性が19,510人の計44,675人である。

(3) 抽出方法・・・住民基本台帳から居住地・世代により等間隔無作為抽出

(4) 対象数・・・2,500人



(5) 調査方法・・・郵送による配布、回収

(6) 調査期間・・・平成18年6月7日(水)～平成18年6月30日(金)

4 調査実施機関・・・武蔵村山市

5 回収結果

(1) 回収率

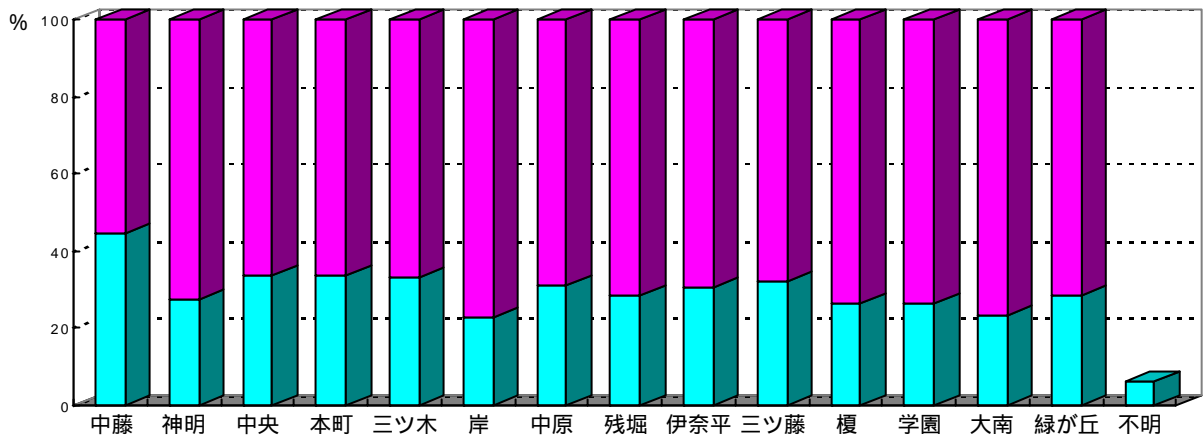
対象数	回収数	回収率
2,500	726	29.0%

(2) 事故票等の内訳

移転等による戻り数	未回収数	合計
13	1,761	1,774

## 6 調査対象者の特性

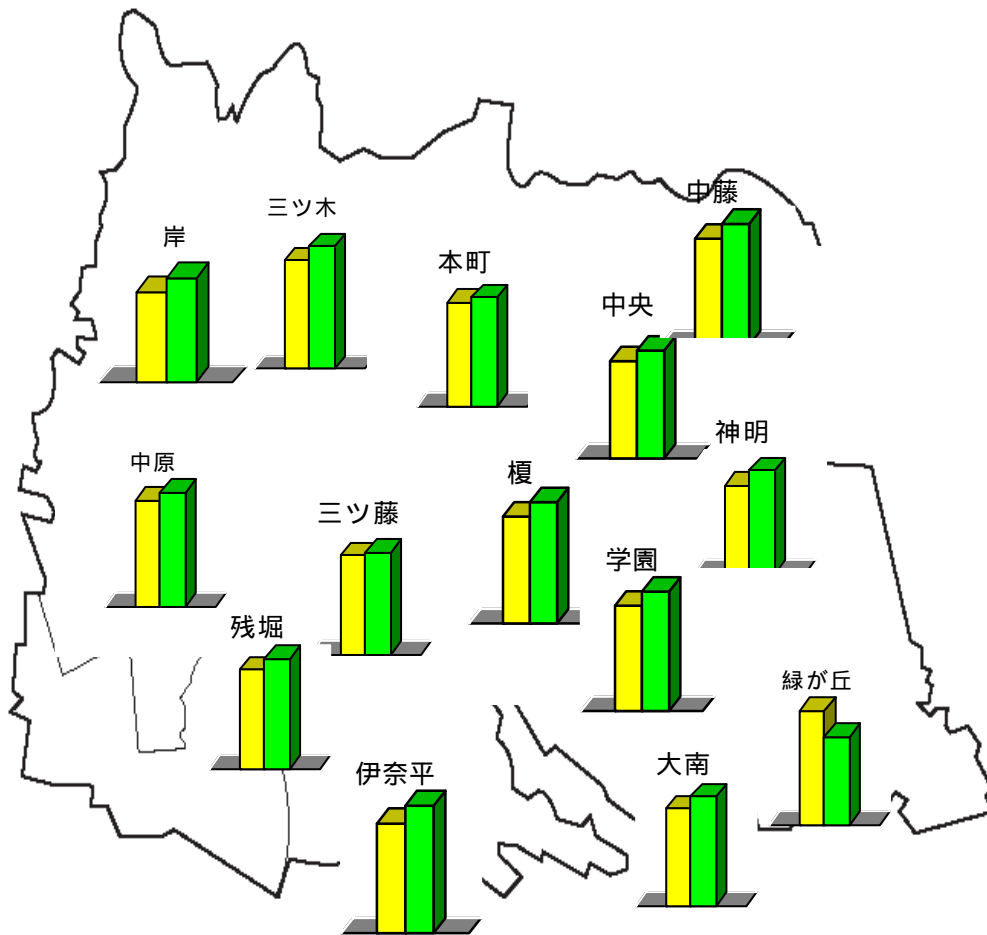
### (1) 地域別回収率



単位：数 = 人、率 = %

地区別	全			体	
	人口(18歳以上)	対象数	回収数	回収率	未回収率
中 藤	1,559	92	41	44.6	55.4
神 明	2,067	121	33	27.3	72.7
中 央	2,006	116	39	33.6	66.4
本 町	2,298	131	44	33.6	66.4
三 ツ 木	2,183	126	42	33.3	66.7
岸	1,770	101	23	22.8	77.2
中 原	2,682	155	48	31.0	69.0
残 堀	4,975	190	54	28.4	71.6
伊 奈 平	2,557	147	45	30.6	69.4
三 ツ 藤	2,783	164	53	32.3	67.7
榎	1,699	94	25	26.6	73.4
学 園	3,950	222	59	26.6	73.4
大 南	8,579	504	118	23.4	76.6
緑 が 丘	5,567	337	96	28.5	71.5
不 明		0	6		
合計	44,675	2,500	726	29.0%	

(2) 地域別対象数



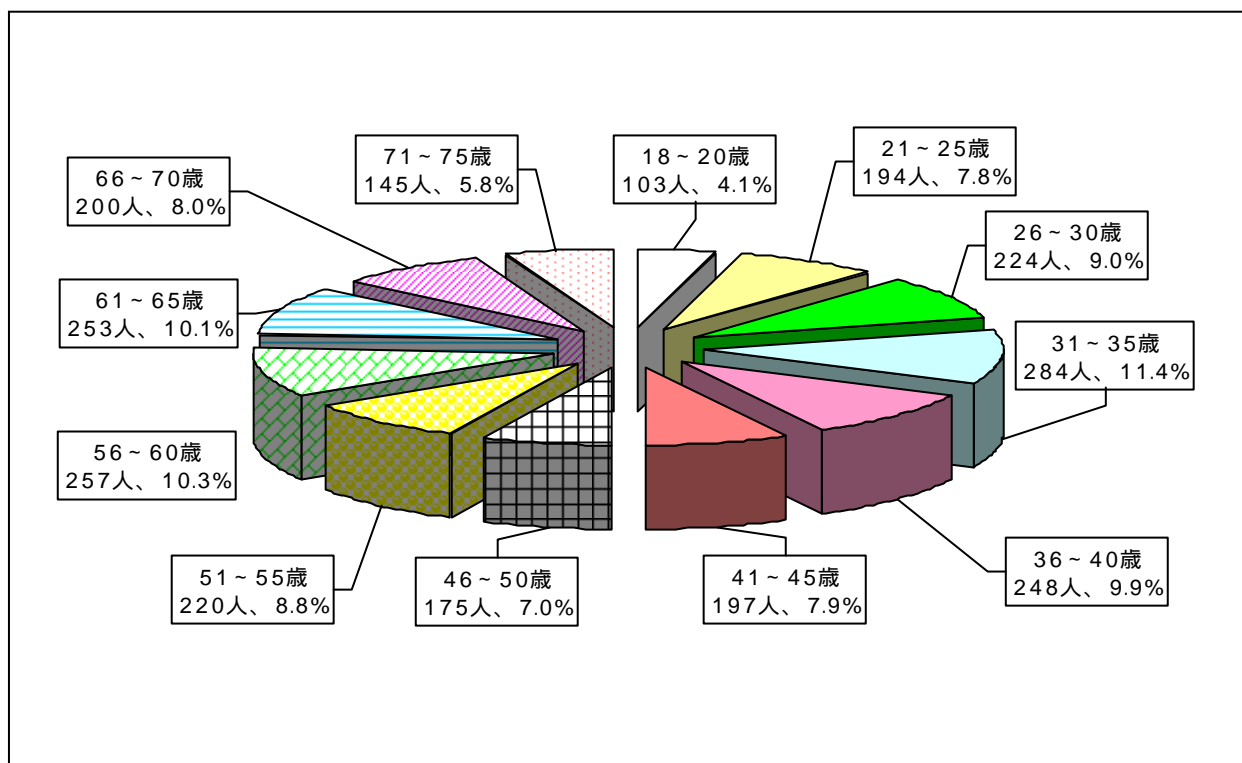
単位：人

	中 藤	神 明	中 央	本 町	三ツ木	岸	中 原	残 堀
■ 男性	49	65	61	67	67	54	80	100
■ 女性	43	56	55	64	59	47	75	90
計	92	121	116	131	126	101	155	190
	伊奈平	三ツ藤	榎	学 園	大 南	緑が丘	合 計	
■ 男性	79	83	50	118	267	147	1,287	
■ 女性	68	81	44	104	237	190	1,213	
計	147	164	94	222	504	337	2,500	

緑が丘地域を除き、各地域とも男性の標本数が多くなっている。

### (3) 年齢階層別対象者の構成

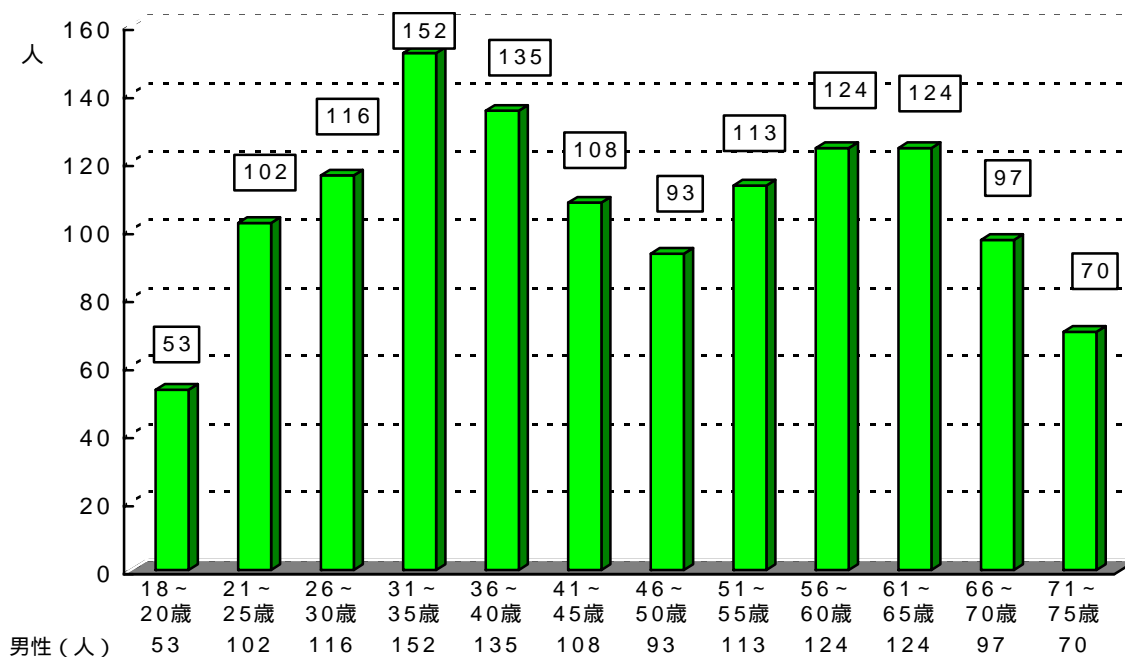
対象数 = 2,500 人



年齢階層別では、30歳代が全体の20%以上を占め、31～35歳までの階層が、18～20歳の約3倍を占め最も高くなっている。

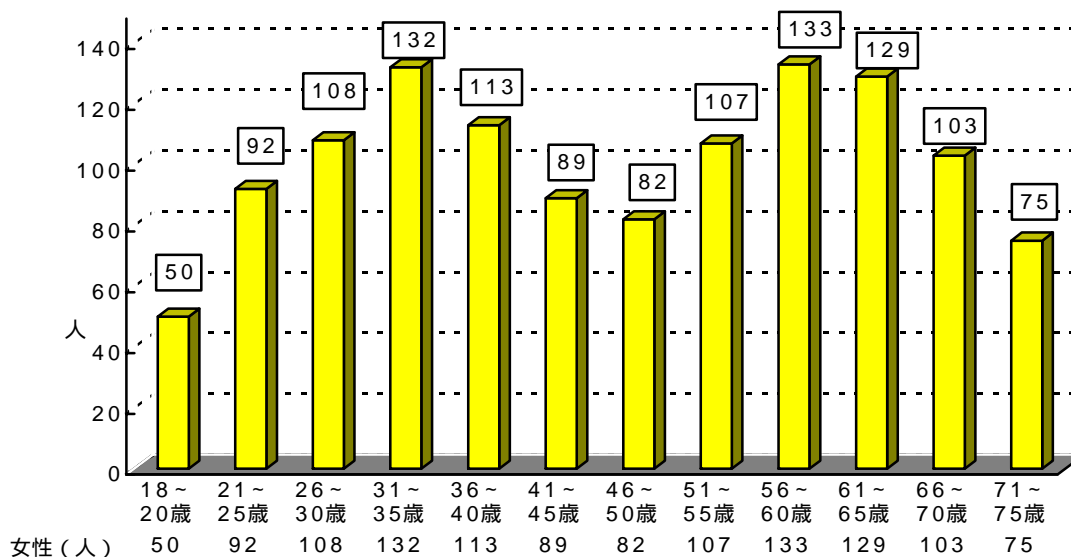
#### (4) 男女別対象数（階層別数）

男性 対象数 = 1,287 人



男性では、31～35歳代の152人が最も多く、次いで35～40歳代の135人となっている。

女性 対象数 = 1,213 人



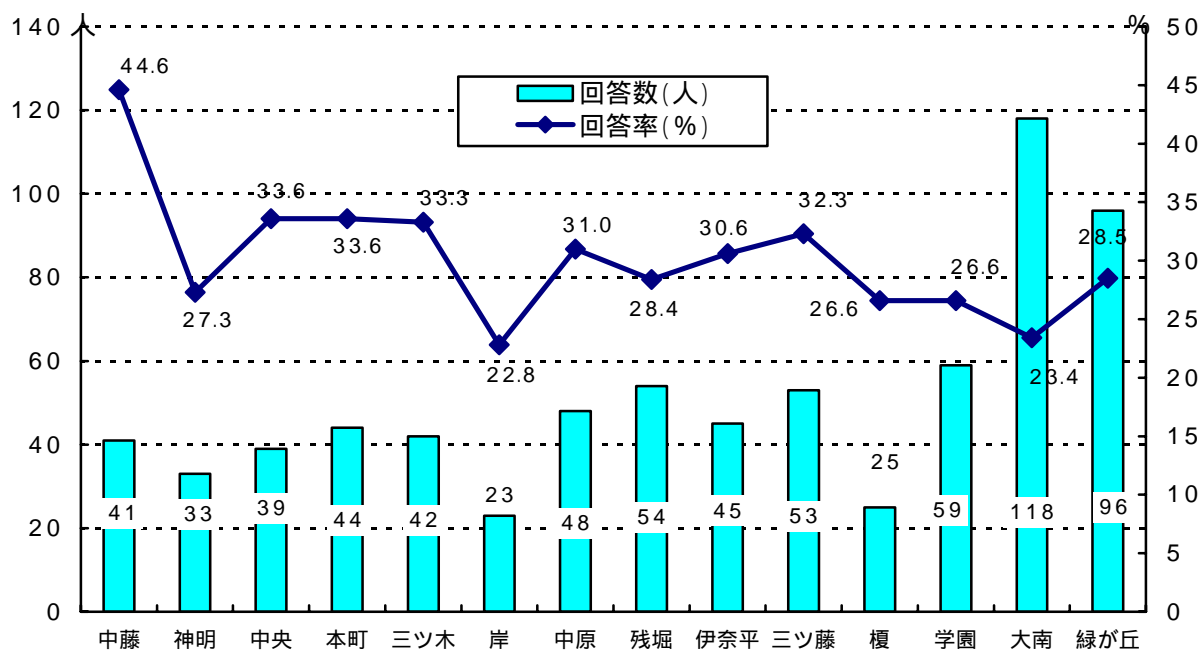
女性では、56～60歳代の133人が最も多く、ついで31～35歳代の132人となっている。



## 調査対象の属性

問1 あなたのお住まいの地域はどちらですか。( は1つ)

回答数 = 720 人 (無回答 = 6 人)

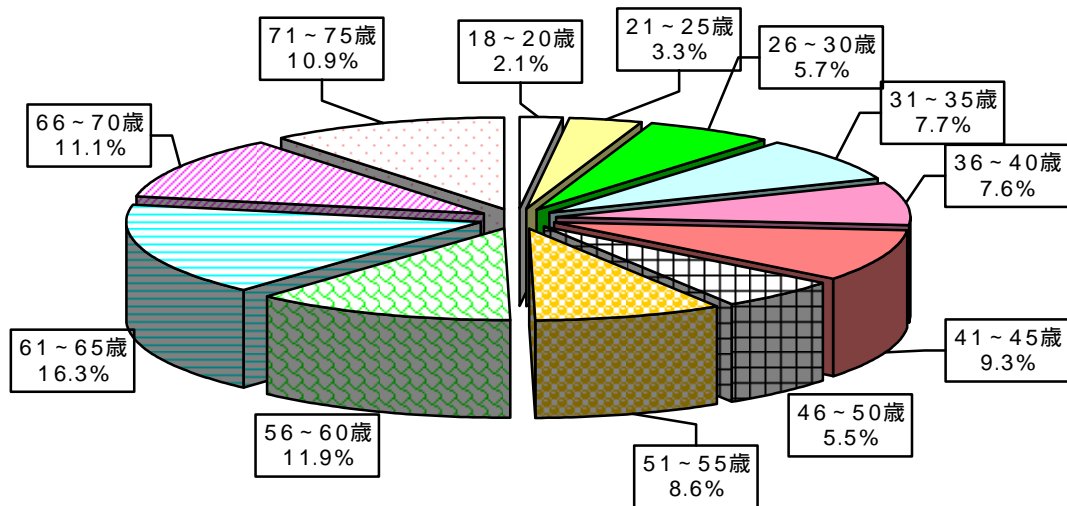
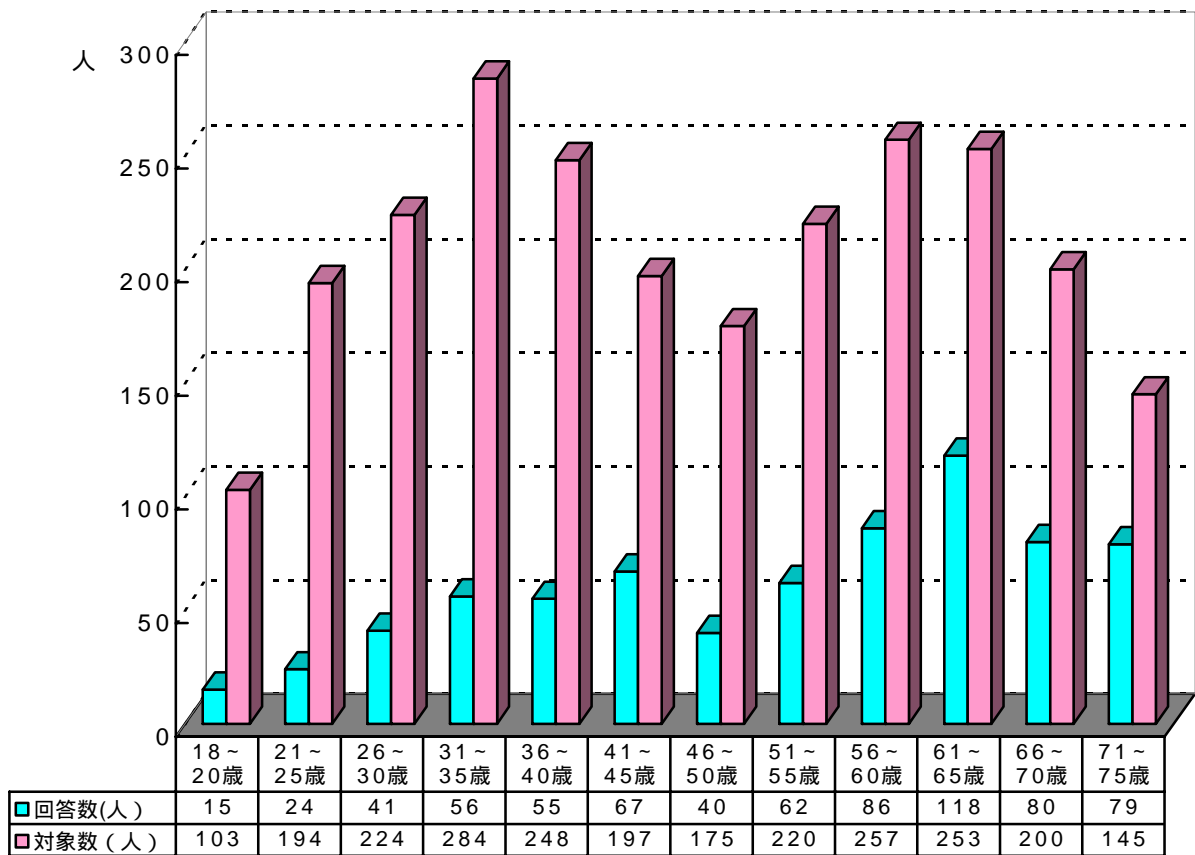


地域別の回答数については、対象数が最も多い大南地域( 504 人 )の回答数が多いが、回答率では、対象数 92 人の中藤地域が 45% 近くを占めている。

一方、横田基地周辺地域の回答率については、対象数 101 人の岸地域が最も低い 22.8% である。

問2 あなたの年齢は何歳ですか。( は1つ)

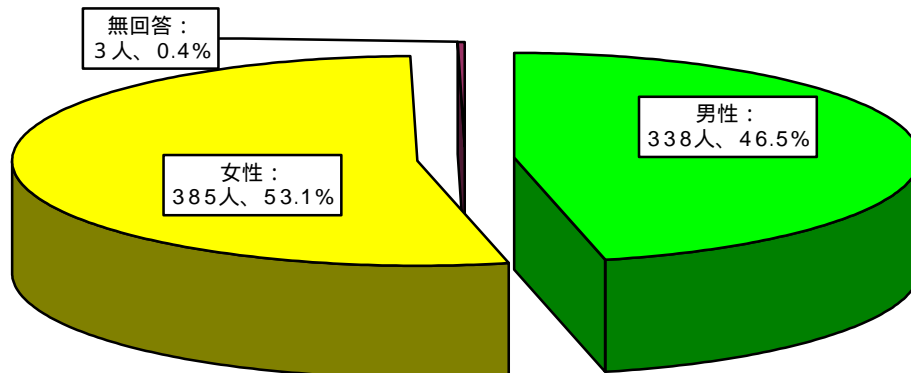
回答数 = 723 人 (無回答 = 3 人)



全体の年齢別回答者を見ると、51歳以上の壮・高齢者の回答が多く、61歳～65歳の階層では、全体の16%にも達している。

問3 あなたの性別はどちらですか。( は1つ)

回答数 = 723 (無回答 = 3人)



回答者の性別を見ると、男性338人、女性385人と女性のほうが男性を上回っている。

## 調査結果の概要

本調査は、横田基地の整理・縮小・全面返還の過程において、横田基地の軍民共同使用を推進し、もって多摩モノレールの市内早期延伸や地域の活性化など魅力にあふれたまちづくりを進めるために実施したものである。

以下、本調査結果の概要について述べることとする。

## 1 在日米軍の再編

### (1) 横田基地の軍民共同使用

日米両政府は、自衛隊及び米軍の役割・任務・能力並びに在日米軍の兵力構成見直しについて協議を進め、平成 17 年 10 月 29 日の日米安全保障協議委員会において、これらに関する勧告が承認された。日米両政府は、引き続き協議を進め、本年 5 月 1 日、横田基地への航空自衛隊航空総隊司令部の移駐や、横田基地の軍民共同使用の検討を含めた「再編実施のための日米のロードマップ」を取りまとめ、公表したところである。

再編のための日米のロードマップでは、「横田飛行場及び空域」の中で、「日本国政府及び米国政府は、横田飛行場のあり得べき軍民共同使用の具体的な条件や態様に関する検討を実施し、開始から 12 か月以内に終了する。」と明記されている。

横田基地は本市の行政区域にあることから、在日米軍の再編については市民の関心も高く、特に横田基地の態様が変化する「軍民共同使用」については、全体で 60% 以上の市民が認識している。

### (2) 軍民共同使用の検討

国及び東京都では、軍民共同使用に関する連絡会を開催し、横田基地の軍民共同使用について、さまざまな事項について意見交換している。

さらに、東京においては、財団法人統計研究会が主催した「横田の民間航空利用の効果を検証する公開シンポジウム」が開催され、横田基地の軍民共同使用の実現に向けた動きが活発化してきている。

このような動きは、新聞等でも報道されていることから、国及び東京都での軍民共同使用の検討についての認知度は高く、82%を占めている。

### (3) 本市の軍民共同使用

本市では、横田基地が広域的な都市活動やまちづくりを進める上での障害要因であ

るという認識の下で、市民の悲願であるモノレールの市内早期導入や地域の活性化のため、軍民共同使用を推進することとしている。

このような動きに対し、60.6%の市民は賛成と答えている。

## 2 市の活性化

### (1) 市の発展の促進

横田基地の軍民共同使用については、市民の 58.5%が市の発展に寄与すると考えている。

その主な理由としては、「モノレールの早期導入」が 60.5%、「幹線道路の整備」が 14.1%、「産業の活性化」16.7%のほか、「利用可能な土地の利用」3.3%と多くの市民が期待し、そのため、行政の果たすべき役割は重要になっている。

一方、横田基地の軍民共同使用が実現しても、「本市の発展は促進されない」と考えている市民は 22.2%を占めており、その主な理由としては、「航空騒音」や「周辺道路の渋滞」、「在日米軍の基地使用の永続」、「経済効果が見込めない」などが挙げられている。

### (2) モノレールの早期導入

鉄道のない本市にとっては、「モノレールの市内早期延伸」は市民全体の悲願である。

モノレールの市内早期延伸に当たっては、41.4%の市民が「モノレールの集客力につながる施策の実施」を望んでいる。

### (3) 幹線道路の整備

22.6%の市民は、横田基地の軍民共同使用により、「基地周辺道路の整備」や「新青梅街道の混雑緩和」が図れると考えている。

### (4) 産業の活性化

本市の地域産業は厳しい状況にあるため、23.8%の市民が横田基地の軍民共同使用による「大規模商業施設」や「航空関連産業」を望んでいる。

### (5) 土地利用

本市の土地利用については、平成 16 年に策定した「武蔵村山市まちづくり基本方針」に基づき、計画的にまちづくりに努めている。

横田基地の軍民共同使用の実現によっては、「空港ターミナルの設置」や「宿泊施設」、「物流拠点」などの活用を望んでいる。



### 3 横田基地の利用

横田基地の軍民共同使用が実現した場合は、空港まで数十分で済むことから、70%近い市民は、「横田基地を利用する」と答えている。

その主な事由としては、83.6%が「観光」で利用すると答えている。

一方、横田基地が軍民共同使用されても利用しないと答えた市民は25%弱おり、その理由の50%近くは、「民間航空機を利用することがないため」と答えている。

以上の調査結果を踏まえ、多摩モノレールの市内早期延伸をより一層加速させるとともに、便利さと快適さの調和のとれた魅力あるまちづくりを進めるためには、横田基地の軍民共同使用を推進することとし、軍民共同使用に係る課題や問題点を抽出し、解決していくことが重要である。

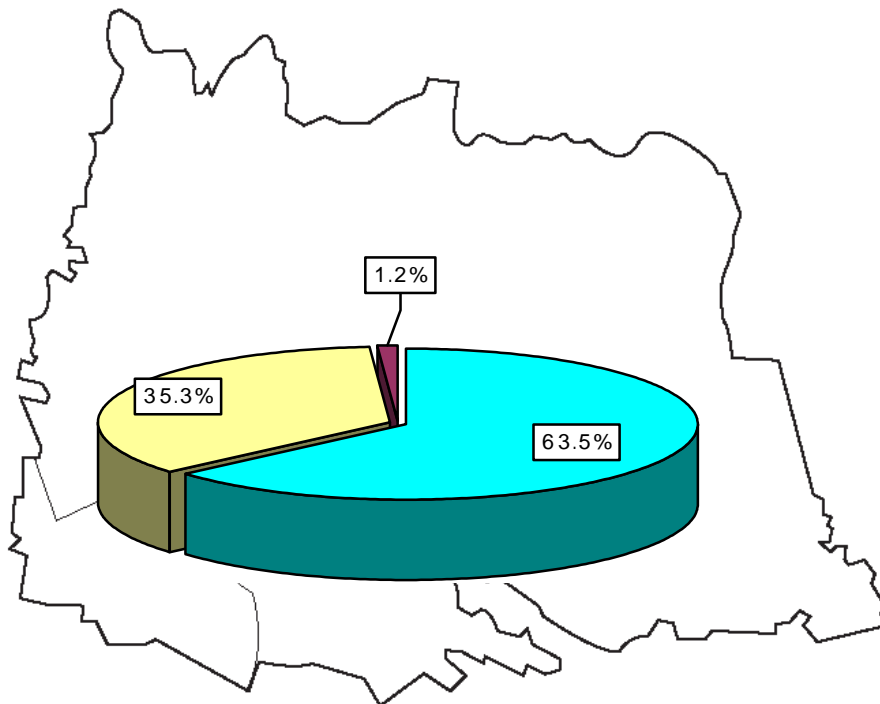


## 調查結果

## 【在日米軍の再編】

問 4 あなたは、本年 5 月 1 日に発表された、日米両国による在日米軍の再編に関する「再編実施のための日米のロードマップ」の中で、横田基地の軍民共同使用について引き続き検討することになったことを知っていますか。( は1つ)

回答数 = 717 人 (無回答 = 9 人)

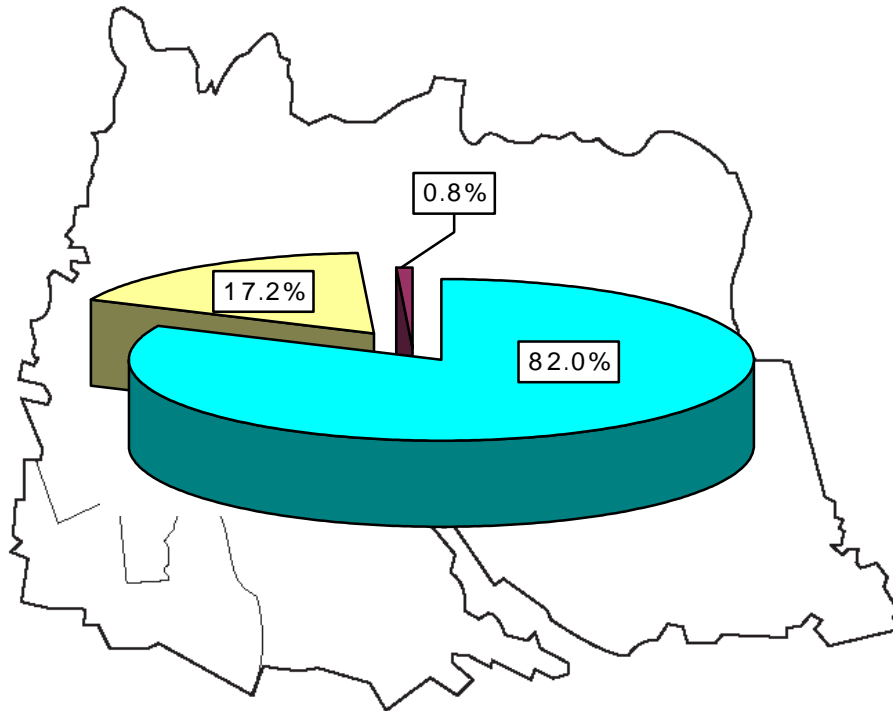


	(人)	回 答 数
知っている	461	461
知らない	256	256
無回答	9	9
計	726	726

「再編実施のための日米のロードマップ」の中で、横田基地の軍民共同使用について 63.5%の 461 人が知っていると答えた。

問 5 あなたは、国及び東京都において横田基地の軍民共同使用について検討していることを知っていますか。( は1つ)

回答数 = 720 人 (無回答 = 6 人)



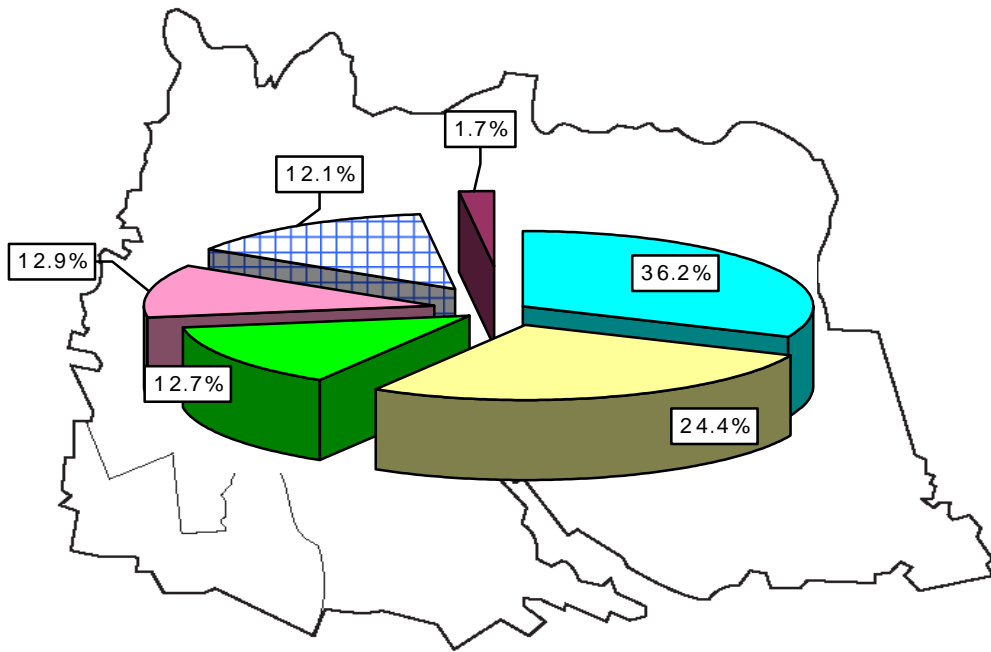
	(人)	回 答 数
知っている	595	595
知らない	125	125
無回答	6	6
計	726	726

国及び東京都において軍民共同使用に関する検討を行っている人は、82.0%の595人となっている。

問 6 市は横田基地の軍民共同使用を推進していますが、あなたはどのように考えますか。

( は1つ)

回答数 = 714 人 (無回答 = 12 人)



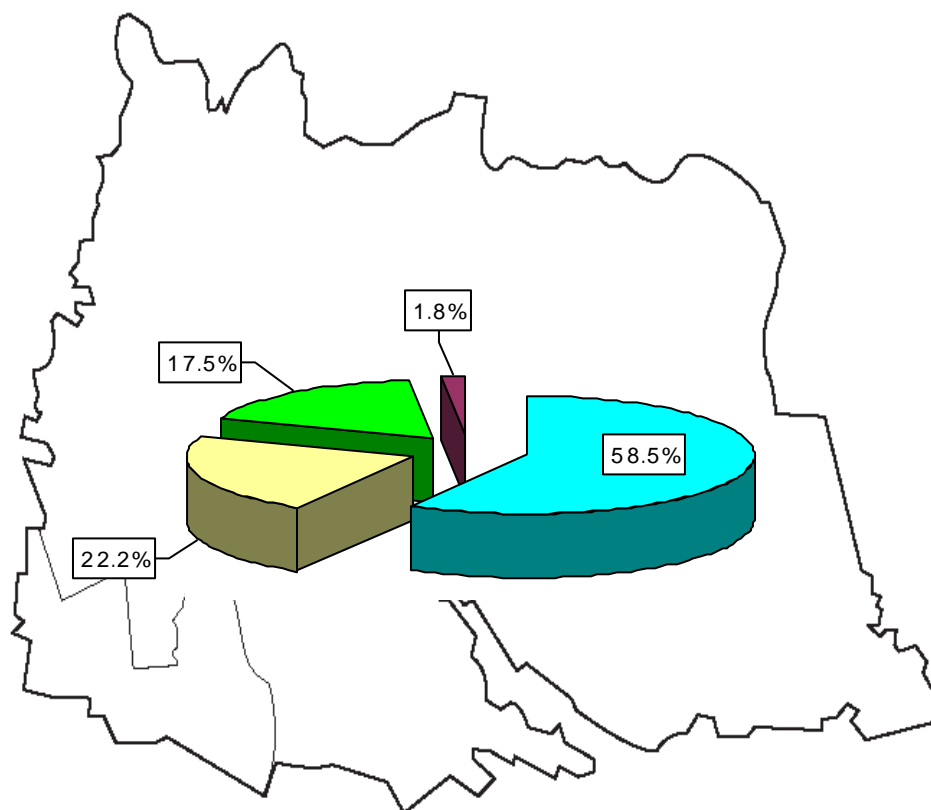
	(人)	回 答 数
賛成		263
どちらかといえば賛成		177
どちらかといえば反対		92
反対		94
わからない		88
無回答		12
計		726

市が軍民共同使用に関し推進していることに賛成、どちらかといえば賛成と答えた人は、60.6%の440人との結果が出た。

## 【市の活性化】

問7 あなたは、横田基地の軍民共同使用が実現すると、市の発展が促進されると思いますか。( は1つ)

回答数 = 713 人 (無回答 = 13 人)

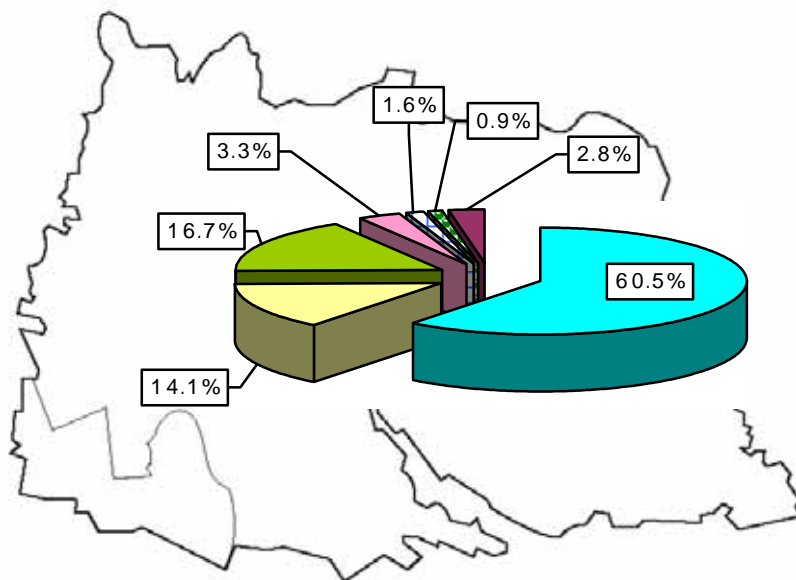


	(人)	回答数
■ そう思う	425	425
■ そう思わない	161	161
■ わからない	127	127
■ 無回答	13	13
計	726	726

市の発展について、軍民共同使用が市の発展に寄与すると考えている人は、全体の58.5%の425人である。

問8 横田基地の軍民共同使用が実現すると、具体的にはどういうことが期待できますか。( は1つ)

回答数 = 413 人 (無回答 = 12 人)



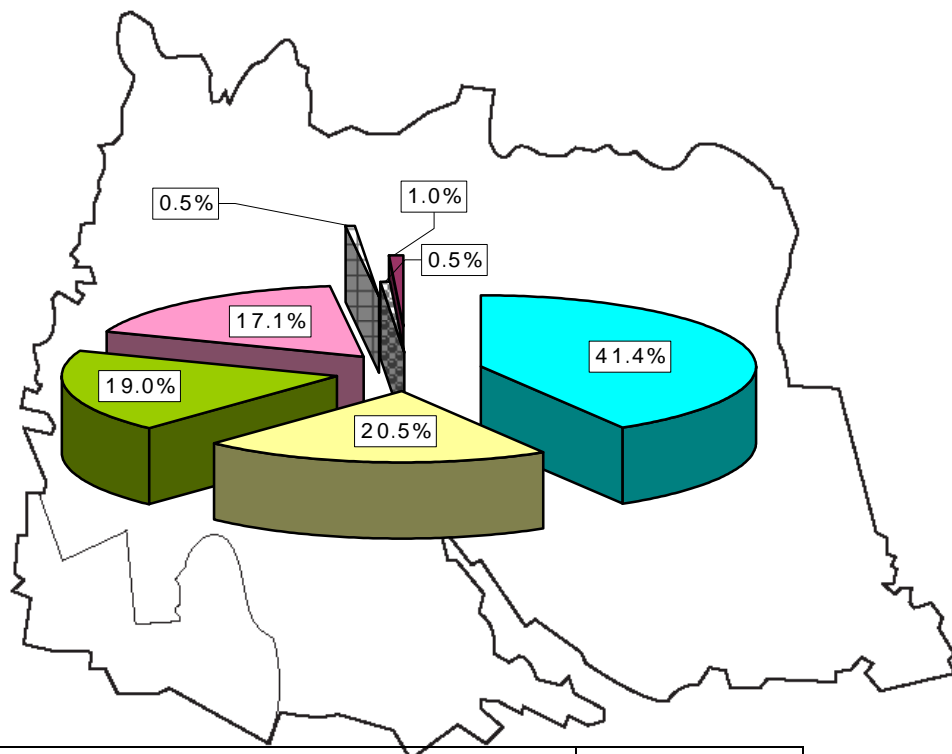
	(人)	回 答 数
モノレールの早期導入	257	257
幹線道路の整備	60	60
産業の活性化	71	71
利用可能な土地の活用	14	14
その他	7	7
わからない	4	4
無回答	12	12
計	425	425

問7において、横田基地の軍民共同使用により、市の発展が促進されると思うと答えた人に対して、具体的に質問したところ、60.5%の257人がモノレールの早期導入を挙げている。;

「その他」と答えた人の意見としては、「羽田空港や成田空港に行かなくても済む」、「交通機関、インフラの整備」、「雇用創出・周辺環境整備/美化」などの意見が寄せられた。

問9 モノレールの早期導入のためには、何が必要と思いますか。( は2つまで)

回答数 = 延 416 人 (無回答 = 延 4 人)



	(延人)	回 答 数
■ モノレールの集客力につながる施策の実施		174
■ 軍民共同使用が早期に実施されるための運動		86
■ 人口増につながる魅力的なまちづくり		80
■ 沿線での大規模商業集客施設又は就業施設		72
■ その他		2
■ わからない		2
■ 無回答		4
計		420

問8で「モノレールの早期導入」とお答えした人に伺ったところ、41.4%の174人が集客力につながる施策の実施を望んでいる。

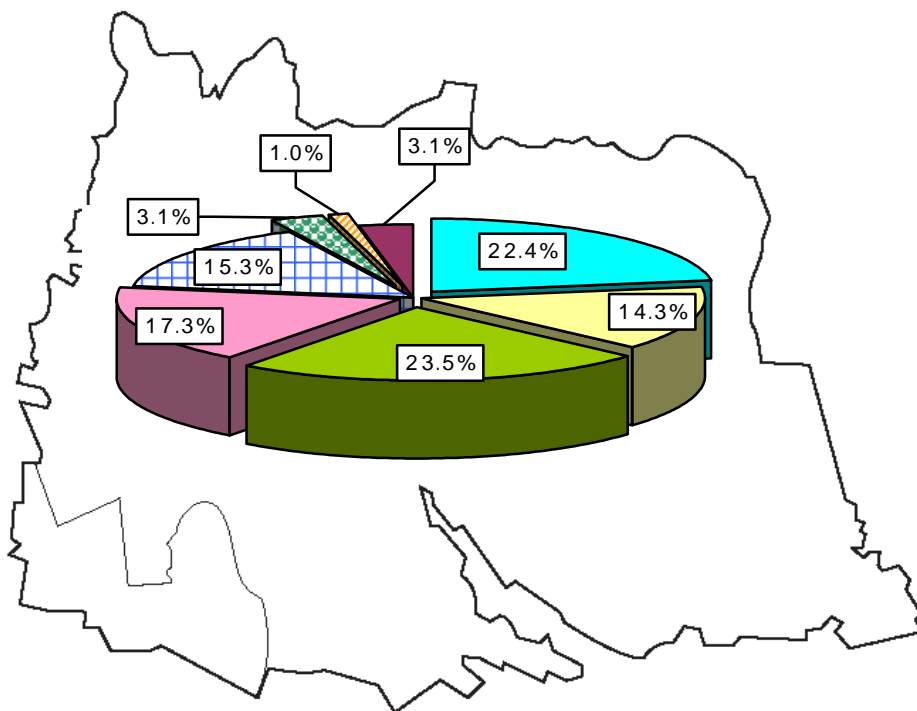
「その他」と答えた人の意見としては「用地買収を進めて早期モノレール導入」について意見が寄せられた。











問10 幹線道路の整備については、具体的にはその道路が適当と思いますか。

( は2つ )

回答数 = 延 95 人 ( 無回答 = 延 3 人 )



	( 延人 )	回 答 数
 新青梅街道		22
 都道三ツ木八王子線 (残堀街道)		14
 基地周辺道路		23
 都道所沢武蔵村山立川線 (日産通り)		17
 主要市道第2号線 (江戸街道)		15
 その他		3
 わからない		1
 無回答		3
計		98

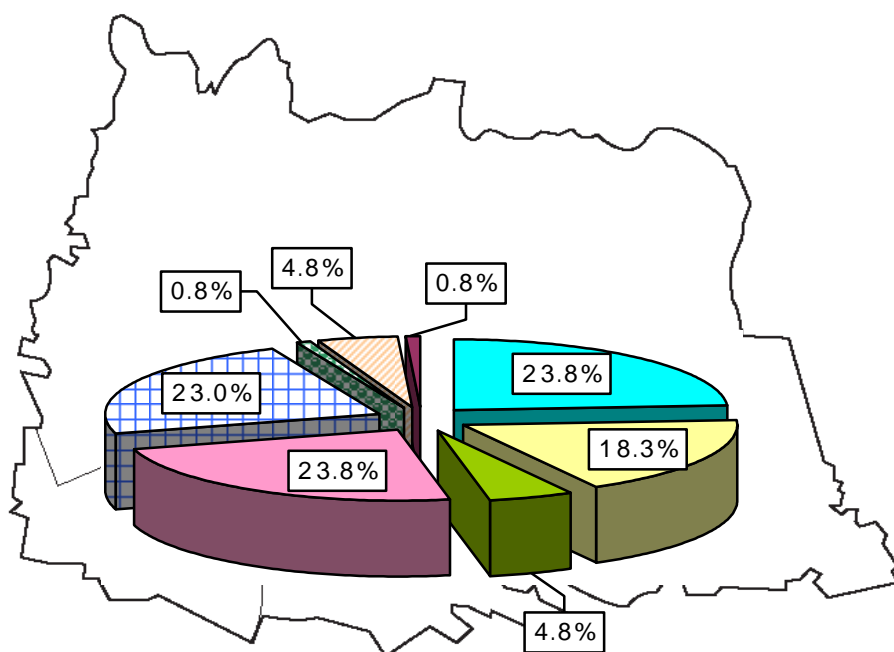
問8で「幹線道路の整備」と答えた人では、特出すべき路線はなく、地域によって異なっている。

「その他」と答えた人の意見としては、「青梅街道より総合グランド前道路利用で入間の16号線への山越道路早期新設」や高速道路へのアクセス道路についての意見が寄せられた。

問 1 1 産業の活性化については、具体的にどのような産業が望ましいと思いますか。

( は2つ )

回答数 = 延 125 人 ( 無回答 = 延 1 人 )



	( 延人 )	回 答 数
 大規模商業施設		30
 物流拠点		23
 I T 産業		6
 航空 (飛行場) 関連産業		30
 旅客の宿泊・飲食などの施設		29
 その他		1
 わからない		6
 無回答		1
計		126

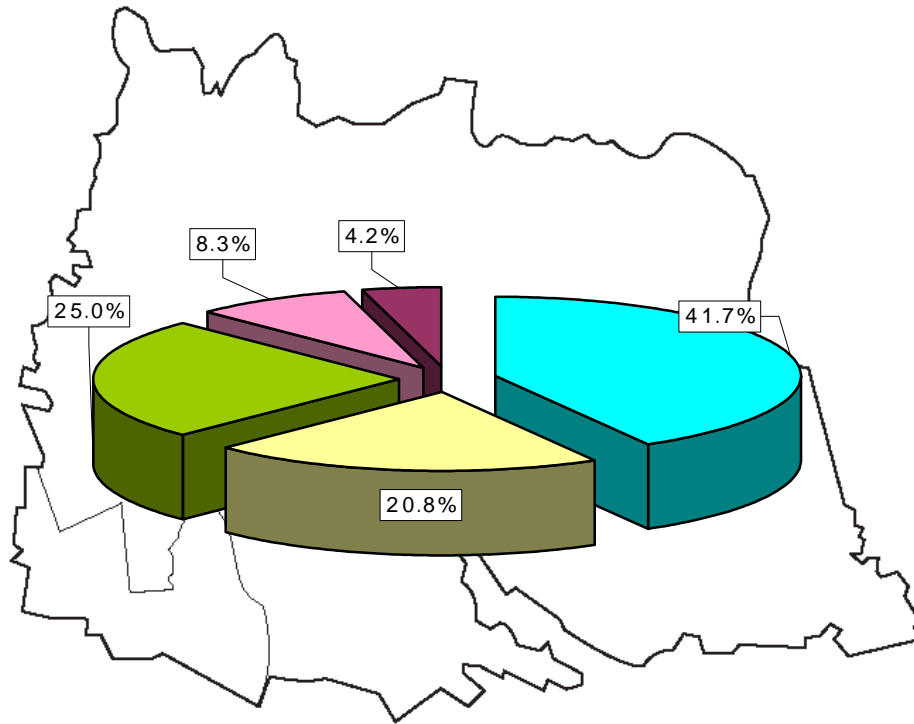
全体的には、各項目とも大差なくおおむね 23% の 30 人程度となっている。

「その他」と答えた人の意見としては、「年齢層を問わない文化交流を基準とした産業・被服・飲食・カルチャーなど」の意見が寄せられた。

問 1 2 利用可能な土地については、具体的にどのような活用が望ましいと思いますか。

( は2つ )

回答数 = 延 24 人

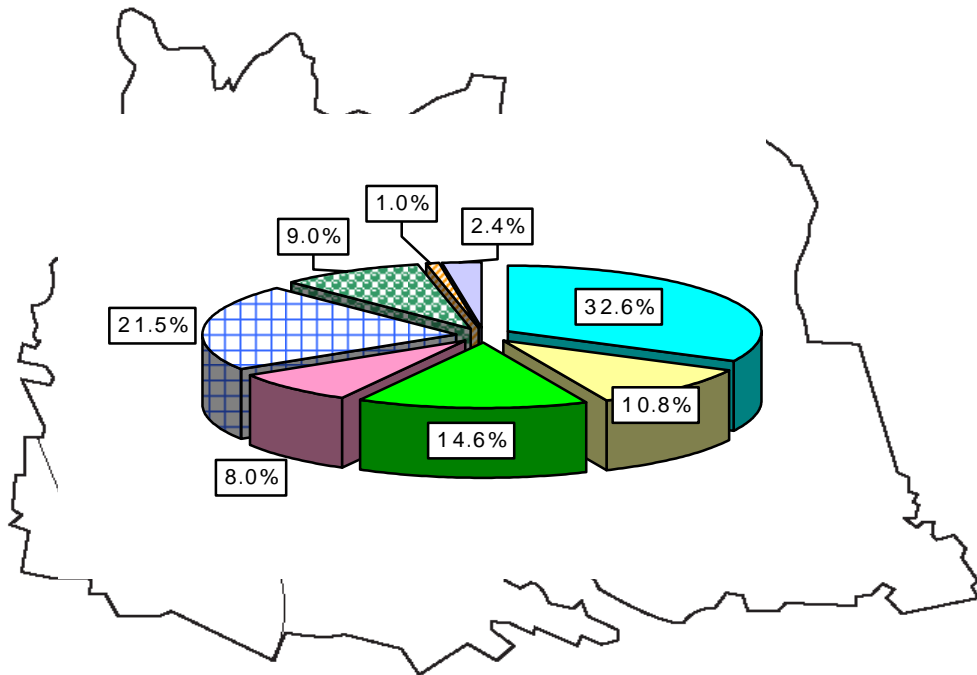


	(延人)	回 答 数
■ 空港ターミナルの設置		10
■ 物流拠点		5
■ 旅客の宿泊・飲食などの施設		6
■ 大規模工業施設の集積地		2
■ わからない		1
計		24

回答した約半数が「空港ターミナルの設置」を望んでいる。

問 1 3 横田基地の軍民共同使用が実現しても、市の発展が促進されると思わない理由は何ですか。（ は2つ）

回答数 = 延 281 人（無回答 = 延 7 人）



	回答数（延人）
騒音がひどくなるから	94
周辺の道路が渋滞するから	31
在日米軍の使用が永遠に続くことになりそうだから	42
航空事故の頻度が高くなりそうだから	23
経済的効果など見込めそうにないから	62
その他	26
わからない	3
無回答	7
計	288

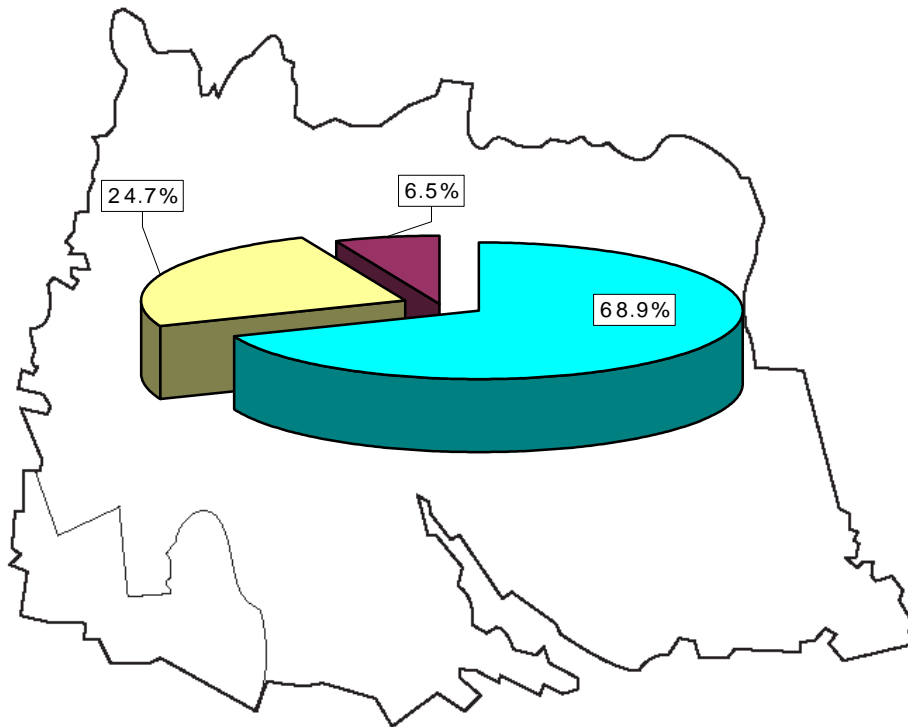
問 7 で「思わない」と答えた人に聞いたところ、騒音がひどくなると考えている人が 33% の 94 人となっている。

「その他」の意見としては、「駅が無いのため共同使用になっても交通の便が不便だから」、  
「米軍の基地外流出<居住区・生活圏>が広がる事が予想され、治安の悪化が考えられる」  
との意見がある。

## 【横田基地の利用】

問 14 横田基地の軍民共同使用が実現した場合、あなたは横田基地から民間機を利用しますか。( は1つ)

回答数 = 679 人 (無回答 = 47 人)

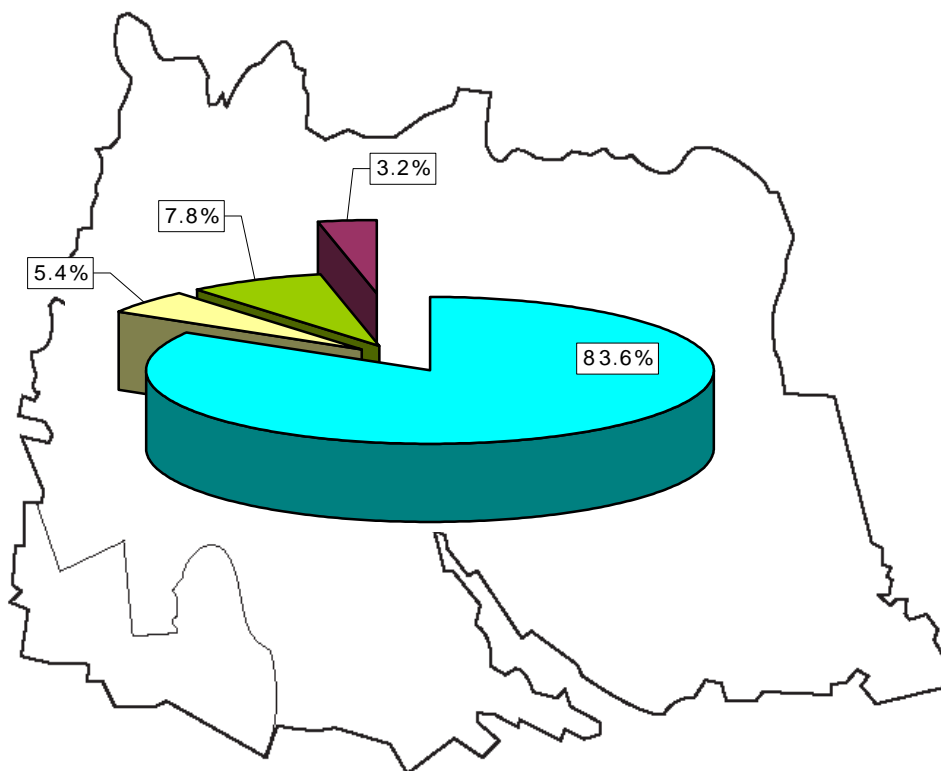


	(人)	回 答 数
■ 利用する		500
■ 利用しない		179
■ 無回答		47
計		726

横田基地の民間機利用については、68.9%の500人が利用すると答えている。

問 15 横田基地から民間航空機を利用する用途は、主に何ですか。( は1つ)

回答数 = 484 人 (無回答 = 16 人)



	(人)	回答数
観光	418	418
ビジネス	27	27
その他	39	39
無回答	16	16
計	500	500

問 14 で「横田基地の軍民共同使用が実現した場合、あなたは横田基地から民間機を利用しますか」と尋ね、「利用する」と答えた人の目的では、83.6%の 418 人が「観光」で利用すると答えている。

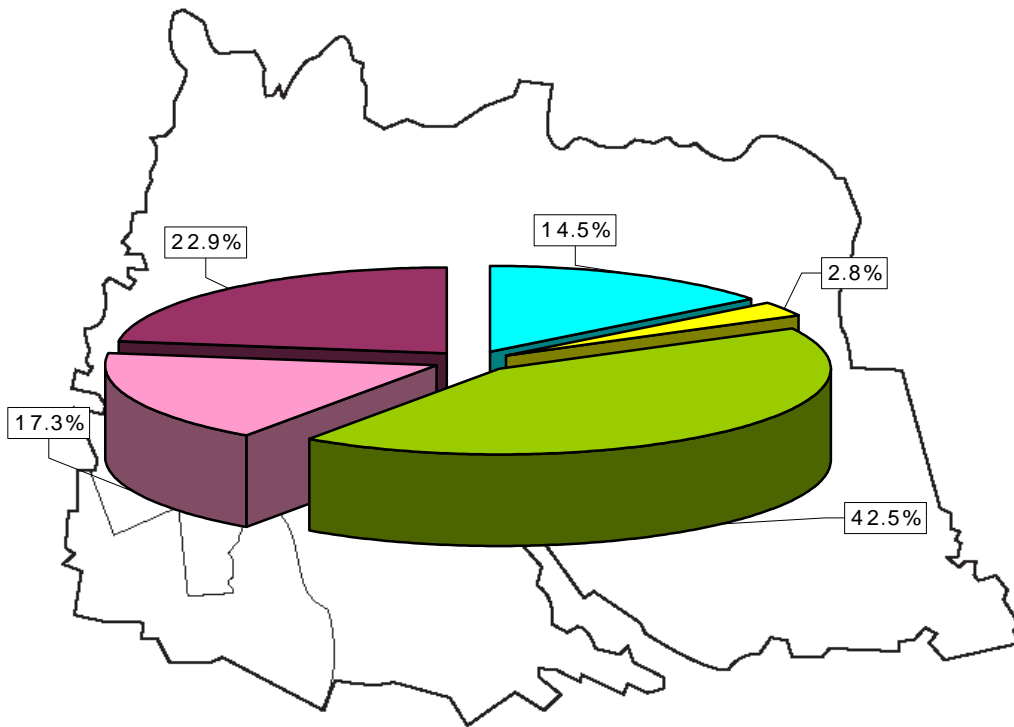
「その他」と答えた意見では、「帰省」、「ボランティア」、「海外に住む知人を訪問」するために利用するという意見が寄せられた。



問 16 横田基地から民間航空機を利用されない理由は、主に何ですか。

( は1つ )

回答数 = 138 人 ( 無回答 = 41 人 )



	(人)	回答数
■ 羽田空港を利用するため		26
■ 成田空港を利用するため		5
■ 民間航空機を利用することがないため		76
■ その他		31
■ 無回答		41
計		179

問 14 で「横田基地の軍民共同使用が実現した場合、あなたは横田基地から民間機を利用しますか」と尋ね、「利用しない」と答えた人の理由では、42.5%の76人が「民間航空機を利用することがないため」と答えている。

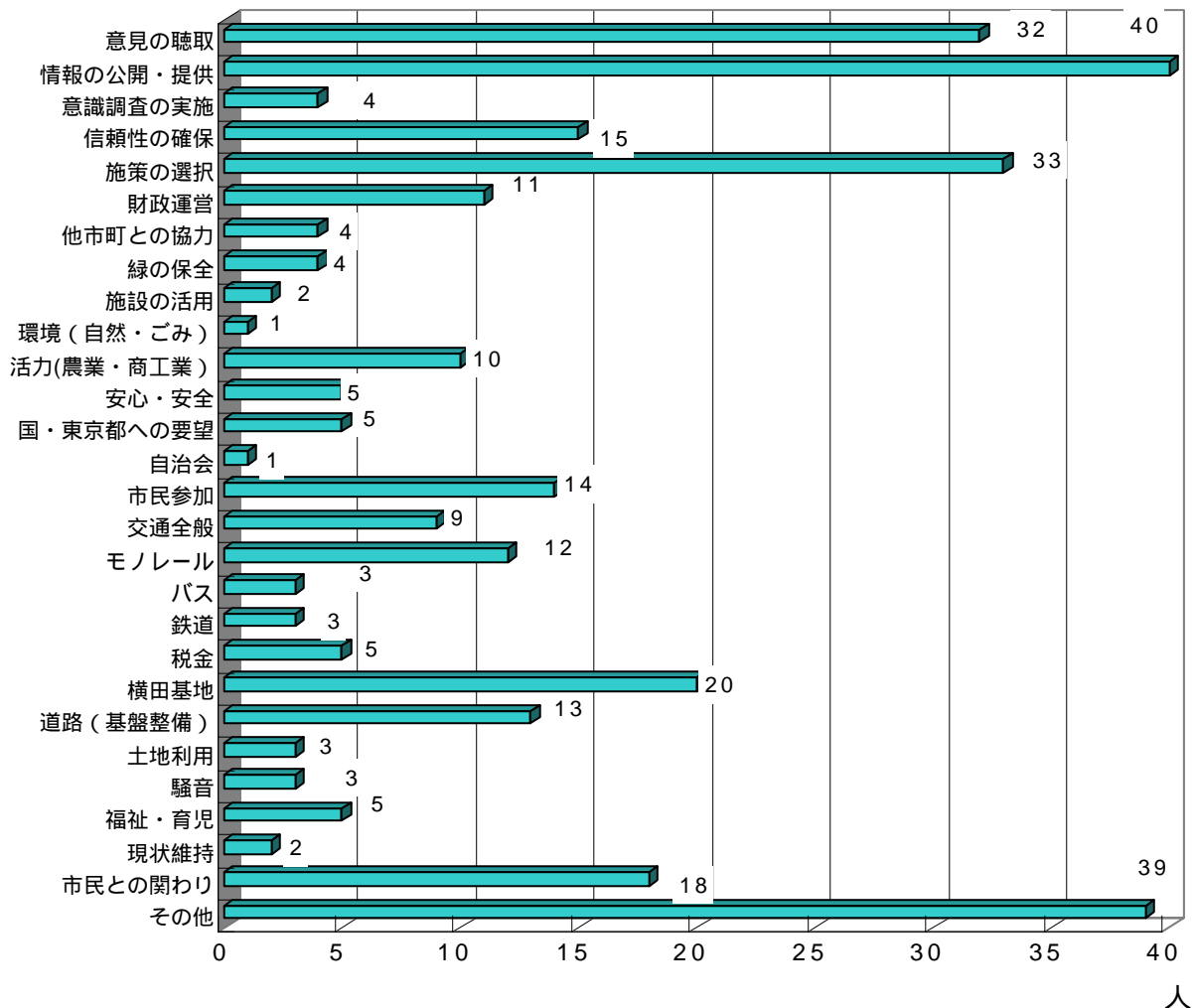
「その他」と答えた人の意見としては、「小型の国内線が主役だと思います？外国旅行は

疲れるから」、「働いていた頃は地方出張等で航空機はよく利用したが、現在は仕事を離れており余程のことがない限り利用することはないと思います」との意見が寄せられた。

## 【その他】

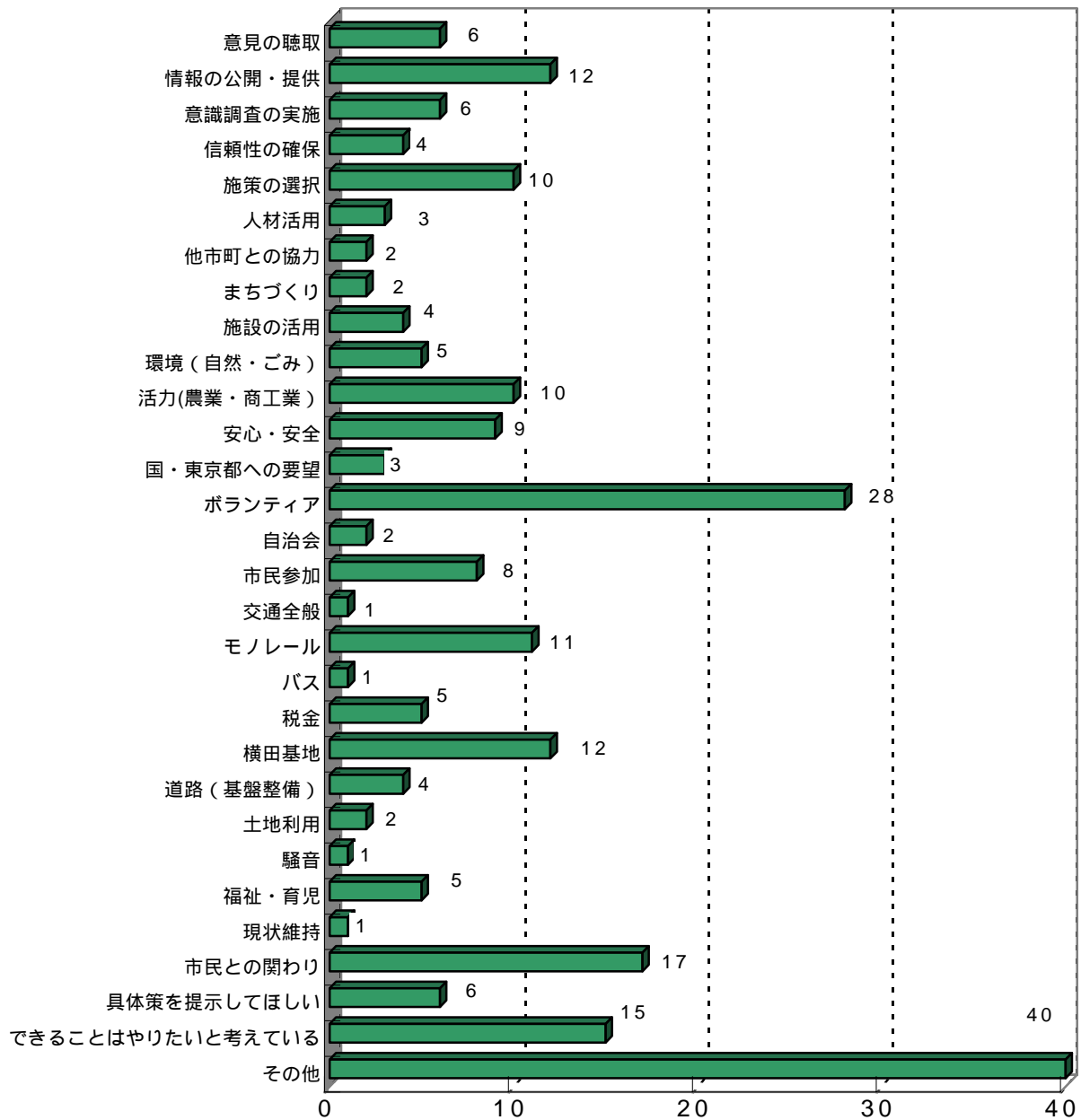
問 17 市が発展するためには、行政のみの力では限界があります。そこで、市民の皆さんと手を取り合って今後の市政を進めていくことが重要です。市と市民との役割や、皆さんが協力できる分野や範囲について、あなたのお考えをお聞かせください。

### 市と市民の役割について



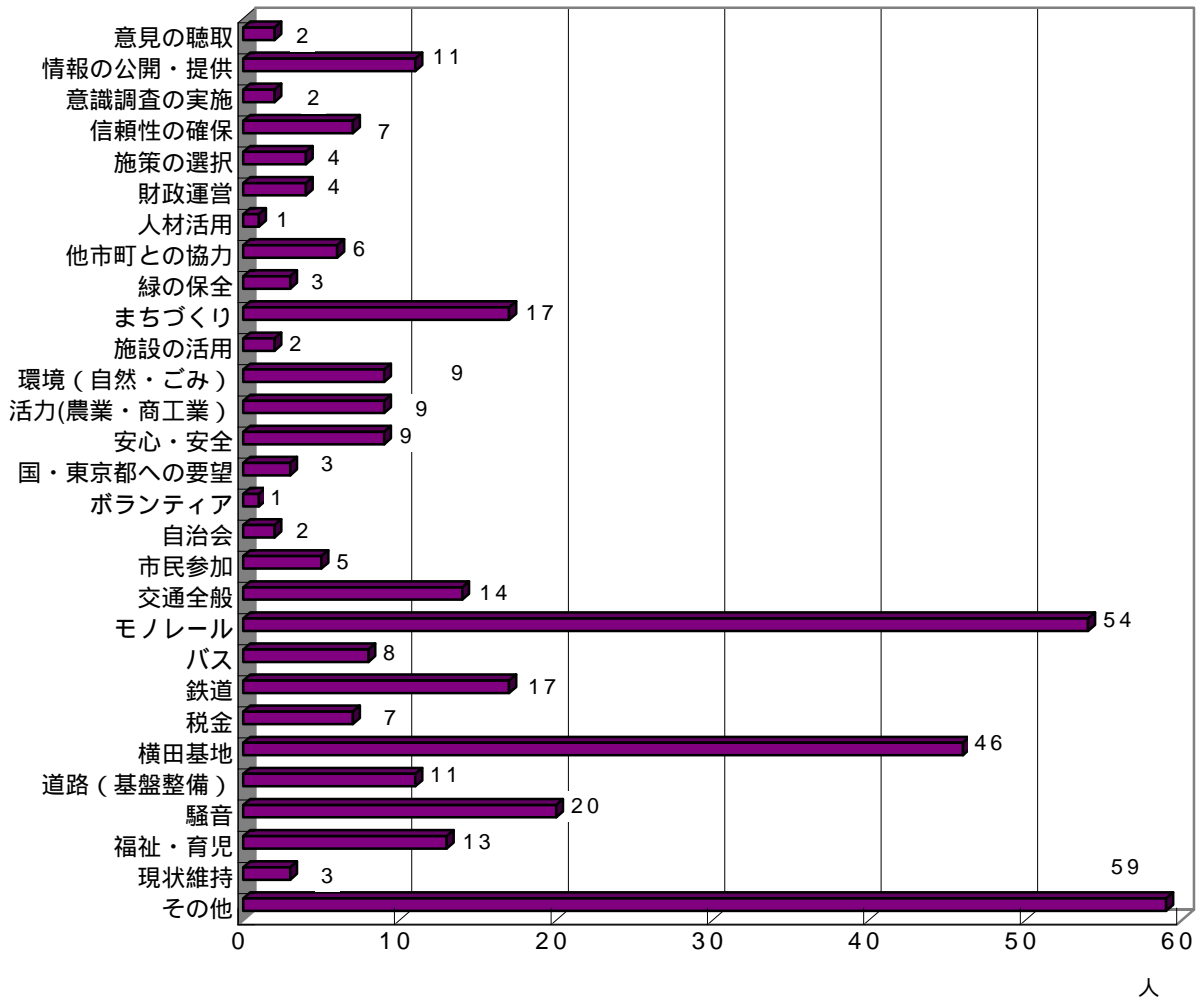
市と市民の役割についてたずねたところ、316人の人から意見が寄せられ、その中では、「正確な情報を迅速に公表すること」など情報公開に関するほか、アンケートを実施し、市民の意見を聞くことなどの意見が多かった。

## 協力分野と範囲について



協力分野と範囲についてたずねたところ、235 人の人から意見が寄せられ、その中では、「各自の能力でできる範囲のボランティア活動」などボランティアでの協力が多く寄せられた。

問 18 最後に、あなたのお考えをご自由にお書きください。



その中では、「武蔵村山市に駅がなくて不便なので、早くモノレールが導入されるとうれしいです。」「全市民の協力でモノレール導入を一日でも早く実現させたい。一方で、自然を残し緑豊かさも保つべき。他の東京にある街と同じになっては個性がない。などの意見が寄せられた。

## 2 本市の各種計画の抜粋

### (1) 第3次長期総合計画

#### ア 基本構想

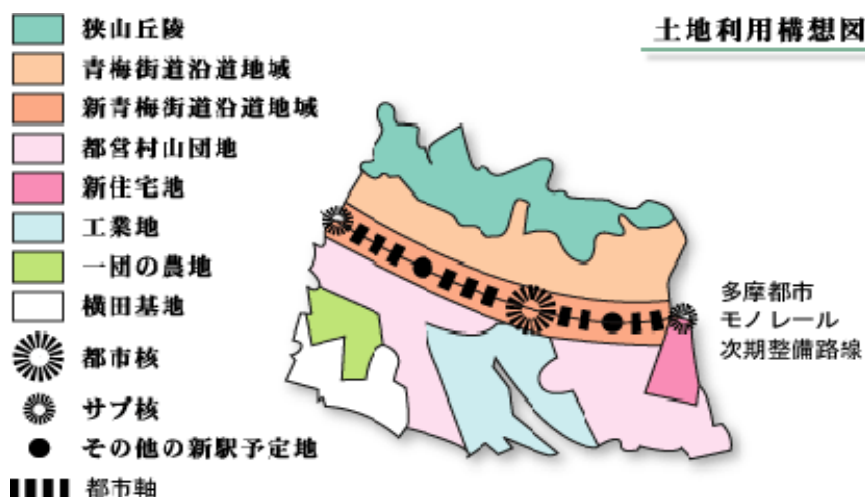
##### 第1章 まちづくりの目標

##### 第4節 土地利用の考え方

##### 2 土地利用の方向

##### 地域の特性に応じた土地利用

「南西部の一団の農地については、農業環境の維持を図りながら保全に努めます。」としており、民間空港として整備することとの整合が保たれない状況となっている。



#### イ 前期基本計画（平成13年度～平成17年度）

##### 第1章 活力にあふれたにぎわいのあるまち

##### 第2節 豊かな産業のまちづくり

##### 1 農業の振興

##### 現状と課題

「市内には、残堀・中原地区に多摩開墾と呼ばれる広大な市街化調整区域内農地約56haがあり、優良農地として保全されていますが、生産のための基盤整備が完全でないなど、農地の有効活用が求められています。」

「今後は、大規模な一団の農地である多摩開墾における生産基盤の整備と生

産活動の活性化を図るとともに、市街地においては、適切な農業施策の実施により、生産緑地の保全を図っていく必要があります。」

## ウ 後期基本計画（平成18年度～22年度）

### 第1章 活力にあふれたにぎわいのあるまち

#### 第2節 豊かな産業のまちづくり

##### 1 農業の振興

###### 現状と課題

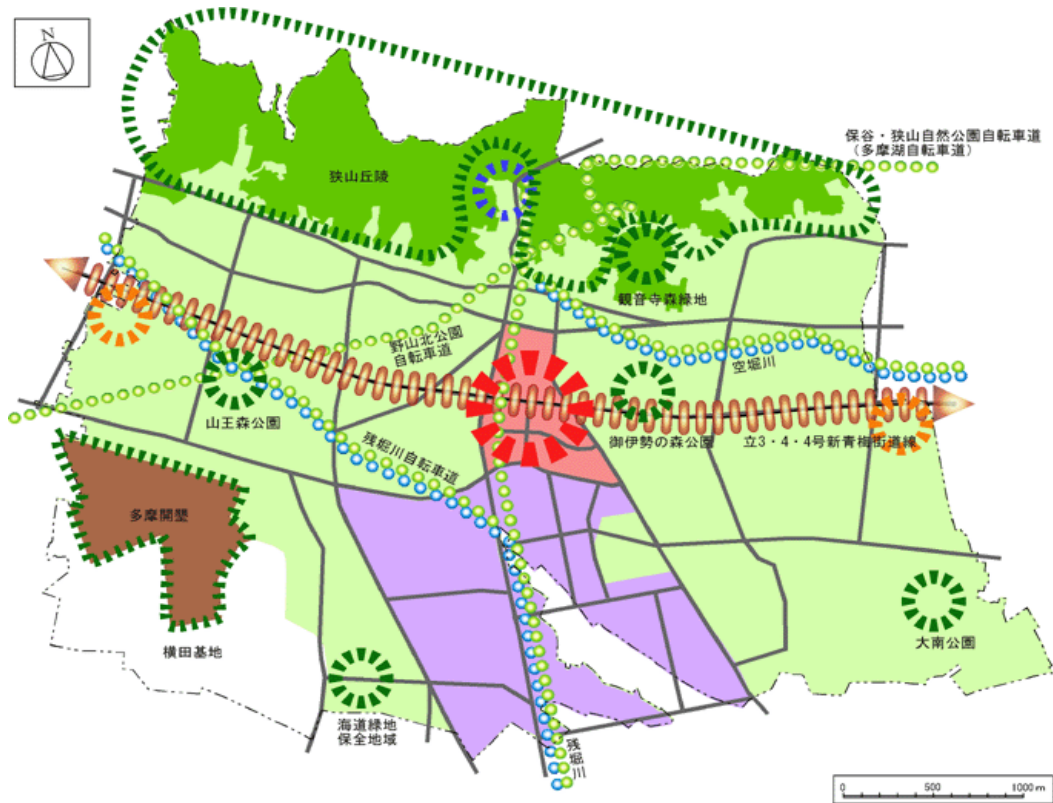
「市内には、残堀・中原地区に多摩開墾と呼ばれる広大な市街化調整区域内農地約56haがあり、優良農地として保全されていますが、生産のための基盤整備が十分でないことから、農地の有効活用が求められています。」

「今後は、大規模な一団の農地である多摩開墾における生産基盤の整備と生産活動の活性化を図るほか、市街地においては、適切な農業施策の実施を継続して行い、生産緑地の保全を図っていくとともに市街化調整区域内においては、生産基盤の整備により農地を有効に活用していく必要があります。」

(2) まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）

ア 全体構想

将来都市構造図



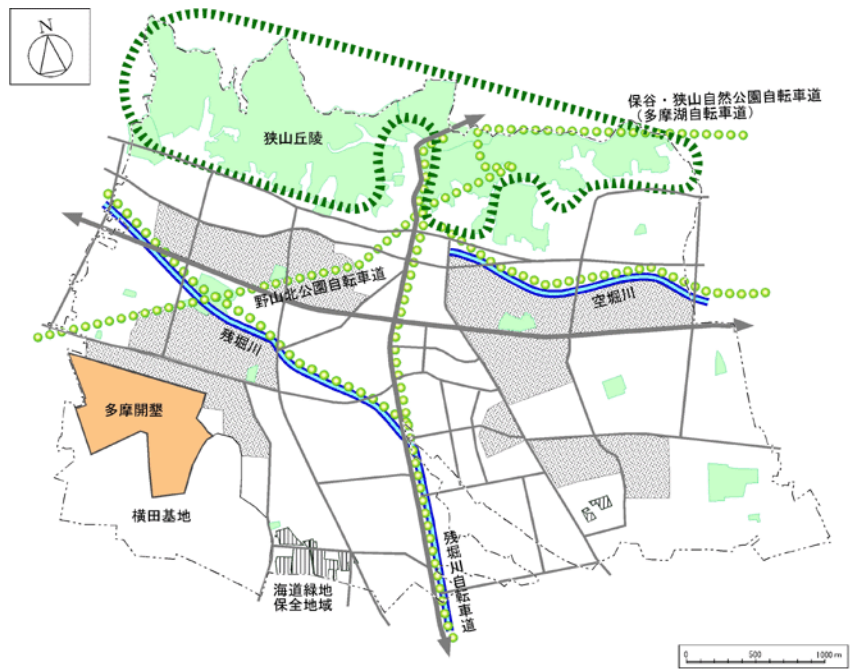
凡例

【核】	【ゾーン】
都市核	住宅系市街地ゾーン
サブ核	中心市街地ゾーン
緑の核	複合市街地ゾーン
いこいの核	自然景観形成ゾーン
	大規模農地ゾーン
【軸】	【道路】
都市軸	まちの骨格となる道路 (主要幹線道路、幹線道路、 補助幹線道路)
水の軸	
緑の軸	



**大規模農地** 農業環境を維持・保全するため、無秩序な土地利用転換を防止し、  
 良好な農地としての土地利用を保全します。

分野別方針図【うるおいあるまちづくり】



凡 例

	狭山丘陵の保全・活用		自転車道・遊歩道の整備
	都市計画公園・緑地の整備推進		残堀川、空堀川の親水空間の整備
	平地林の保全		まちの骨格となる道路の緑化推進 (主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路)
	生産緑地地区の保全による緑豊かな市街地形成		多摩開墾の保全
	多摩開墾の保全		市域

広大な農地である多摩開墾についても、緑の拠点として保全します。

イ 地域別構想 【まちづくり方針図(南西地域)】



土地利用の考え方

【住宅市街地】	低層住宅地区
	保全低層住宅地区
【沿道市街地】	沿道住宅地区
	近隣商業地区
【都市型市街地】	住工複合地区
【保随地】	大規模農地
【公園・緑地】	公園・緑地

道路などの整備方針

——	未整備都市計画道路の早期整備
← = →	歩道などの拡幅整備の検討
——	主要生活道路の整備
■	生産緑地地区などの農地を活かした緑豊かな住環境の形成(地区計画制度の導入などによる整備)
■	計画された公園・緑地の早期整備
○ ○ ○ ○	自転車道や散策路などの整備・充実
——	主要幹線道路や幹線道路
——	河川・水路(暗渠を含む)
○	モノレール新駅想定地
---	市域界
---	地域界
---	町界

多摩開墾では、農業環境の維持・保全のため、無秩序な土地利用転換を防止し、良好な農地としての土地利用を保全します。  
 地域内の南西に位置する一団の農地である多摩開墾は、良好な農地として保全に努めます。

### (3) 農業振興計画

平成19年の将来像を具体化する主な指標

農家戸数：300戸

経営耕地面積：200ha

基幹的農業従事者数：280人

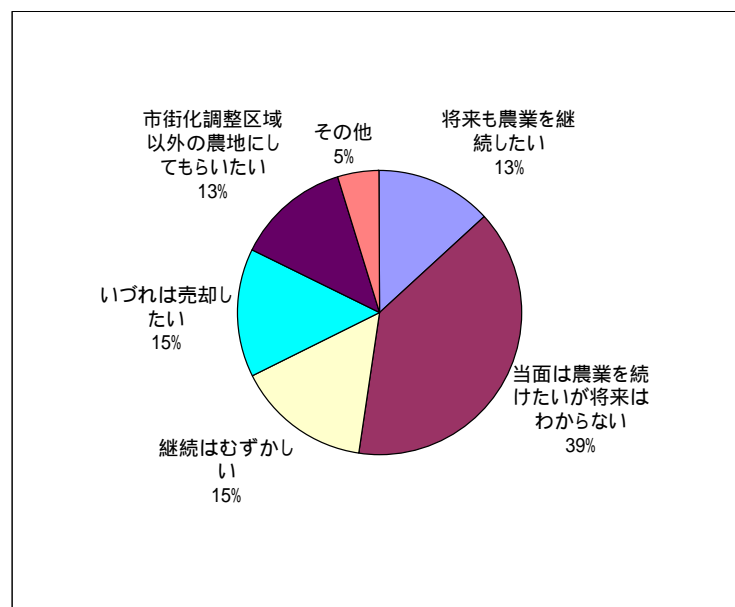
中核的な農家数：50戸

年間労働時間、年間農業所得：1800時間、1000万円

#### ア 農業振興計画作成に伴う農家アンケート

平成18年7月、第2次農業振興計画作成に伴い、市内の農家に対しアンケートを実施した。対象農家戸数405戸のうち、有効回答数は368戸であり、回収率は91%であった。

このなかの設問で、多摩開墾所有者に対し、今後の多摩開墾の農業経営についての考えを尋ねたところ、回答者のうち「当面は農業を続けたいが将来はわからない」が39%で最も多かった。次いで「継続は難しい」が15%、「いずれは売却したい」が15%、「将来も農業を継続したい」「市街化調整区域以外の農地にしてもらいたい」がともに13%となっている。



市内在住の多摩開墾地内に農地を所有する者のうち、多摩開墾において将来的に営農を希望している者が13%であることがわかる。

### 3 地区計画

#### (1) 目的

都市計画法に基づき、一体的に整備及び保全を図るべき地区について、主として街区内の居住者等の利用に供される道路、公園等の地区施設、建築物の建築等に関し必要な事項を一体的かつ総合的に定め、地区計画の内容に従った秩序ある開発行為、建築物の建築等が行われるように、これらの行為を規制・誘導することにより、それぞれの区域の特性にふさわしい態様を備えた良好な環境の各街区の整備及び保全を図る。

#### (2) 決定主体

区市町村

#### (3) 対象区域

用途地域が定められている土地の区域

用途地域が定められていない土地の区域（ア～ウのいずれか）

ア 住宅市街地の開発その他相当規模の建築物若しくはその敷地の整備に関する事業が行われる、又は行われた土地の区域

イ 建築物の建築又はその敷地の造成が無秩序に行われ、又は行われると見込まれている一定の土地の区域で、公共施設の整備の状況、土地利用の動向等からみて不良な街区の環境が形成されるおそれがあるもの

ウ 建築物の建築又はその敷地の造成が無秩序に行われ、又は行われると見込まれる一定の土地の区域で、公共施設の整備の状況、土地利用の動向等からみて不良な街区の環境が形成されるおそれがあるもの

(4) 地区計画に定める事項

種類
名称
位置
区域
区域の面積
目標
方針
地区整備計画（以下の必要な事項を定めればよい）
地区施設の配置及び規模
建築物等の用途の制限、容積率の最高限度又は最低限度、建ぺい率の最高限度、建築物の敷地面積又は建築面積の最低限度、壁面の位置の制限、壁面後退区域における工作物の設置の制限、建築物等の高さの最高限度又は最低限度、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限、建築物の緑化率の最低限度、垣又はさくの構造の制限 ただし、市街化調整区域内では、容積率の最低限度、建築面積の最低限度、建築物等の高さの最低限度は除く。
現に存する樹林地、草地等で良好な居住環境を確保するため必要なものの保全に関する事項
土地の利用の制限に関する事項として現に存する樹林地草地等で良好な居住環境の確保に必要なものの保全を図るための制限

(5) 地区計画の区域内の建築等の制限

都市計画法に基づくもの

区域内で行う一定の行為は、予め区市町村に届出をし、区市町村長は計画に適合しないものに対して設計の変更等の勧告をすることができる。

### 建築基準法に基づくもの

地区計画の内容として定められた建築物等に関する事項を、区市町村の条例で「建築物等に関する制限」として定めることにより、建築物等の設計がこの制限に合致しているか否かを建築基準法による建築確認の際に審査するものとする事ができる。

#### (6) 地区計画の決定

一般的な地区計画の手続きに従って案の縦覧、意見書の提出等が行われる。しかし、地区計画は比較的小範囲の地区に限定して他の都市計画よりも詳細に定められ、関係者の開発行為や建築行為に大きな影響を与えるものであることから、その案は、その区域内の土地の所有者等の意見を聞いて作成し、案の内容となるべき事項の提出方法及び意見の提出方法は条例で定められる等、案の作成段階から地区住民等の利害関係者の意見を求めて作成される。

## 【参考文献等】

- 1 東京都の米軍基地 2006（東京都）
- 2 横田飛行場の民間航空利用（東京都）
- 3 日本の空を日本の手に 東京都の米軍基地対策（東京都）
- 4 10年後の東京～東京が変わる～（東京都）
- 5 基地とあきしま（昭島市）
- 6 福生市と横田基地（福生市）
- 7 首都圏空港の整備利用に関する検討調査報告書（財団法人統計研究会）
- 8 武蔵村山市第3次長期総合計画後期基本計画
- 9 武蔵村山市まちづくり基本方針
- 10 武蔵村山市民意識調査《軍民共同使用で新たなまちづくりを》
- 11 東京都及び周辺市町ホームページ
- 12 三沢飛行場及び名古屋飛行場関連ホームページ
- 13 写真提供（周辺住民）
- 14 武蔵村山市航空全図
- 15 その他関連資料