

武蔵村山市 第二次まちづくり基本方針 (都市計画マスタープラン)

令和5年度 ▶ 令和24年度



令和5年3月

武蔵村山市

武蔵村山市第二次まちづくり基本方針の策定に当たって

武蔵村山市では、平成16年3月に策定、平成25年10月に改定した「武蔵村山市まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）」に基づき、豊かな自然環境と共存し、活気に満ち、誰もが住みやすいまちの実現に取り組んでまいりました。

前回の改定から、9年が経過することとなりますが、この間、頻発する自然災害や少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の拡大やまちづくりに関連する法改正など、本市を取り巻く社会情勢は大きく変化しました。また、市庁舎移設等基本構想の策定や村山工場跡地の土地利用転換、新青梅街道の拡幅整備事業や都営村山団地の建替事業などまちづくりが進展しております。



加えて、市民の長年の悲願でもある多摩都市モノレール延伸（上北台～箱根ヶ崎）計画については、令和4年10月に都市計画素案説明会が開催され、新駅の位置等が示されるなど延伸実現に向けて着実に前進していることから、モノレール計画の進捗に合わせ、沿線まちづくりの具現化に向けた取り組みを加速していかなければなりません。

こうした背景のもと、新たなまちづくりに関する諸課題や多様化するニーズに対応するため、第二次まちづくり基本方針を策定いたしました。

本方針では、多摩都市モノレールの延伸を見据え、20年後のまちの将来像を「人と人、まちとまちをつなぐ みどり豊かな活力あるまち」と掲げ、3つの重点テーマやまちづくりの方向性などを示しました。今後は、この将来像の実現に向け、市民、市民活動団体、事業者の皆様と目標を共有しながら、協働してまちづくりに取り組んでまいります。

結びに、本方針の策定に当たり貴重な御意見をいただきました武蔵村山市まちづくり基本方針策定委員会の皆様をはじめ、アンケート調査等に御協力をいただきました皆様、関係団体の皆様に、心から感謝を申し上げます。

令和5年3月

武蔵村山市長

山崎泰大

目 次

第1編 まちづくり基本方針について

第1章 まちづくり基本方針の概要	2
1 まちづくり基本方針とは	2
2 策定の目的	2
3 位置付け	3
4 全体の構成	4
5 目標年次	6
6 将来人口	7
第2章 現況と課題	8
1 本市の概要	8
2 本市を取り巻く社会・経済情勢の変化	19
3 市民アンケート調査	22
4 本市のまちづくりの課題	26

第2編 全体構想

全体構想について	30
第1章 将来像と将来都市構造	31
1 将来像	31
2 将来都市構造	32
3 まちづくりの重点テーマと方向性	37
第2章 分野別方針	41
1 土地利用の方針	42
2 道路・交通環境の整備方針	50
3 公園・緑地等の整備方針	56
4 安全・安心まちづくりの方針	60
5 景観・環境まちづくりの方針	64
6 活力あるまちづくりの方針	68

第3編 地域別構想

地域別構想について	74
第1章 東地域	76
1 地域の現況	76
2 地域の将来像	78
3 分野別方針	81
第2章 中央地域	88
1 地域の現況	88
2 地域の将来像	90
3 分野別方針	93

第3章 西地域	102
1 地域の現況	102
2 地域の将来像	104
3 分野別方針	107

第4編 将来像の実現に向けて

第1章 まちづくりの実現に向けた基本的な考え方	116
1 まちづくりの担い手の役割	116
2 地区まちづくり計画	117
第2章 本方針の運用について	118

資料編

1 策定体制	120
2 市民アンケート調査	129
3 説明会	129
4 パブリックコメント	129
5 用語集	130
6 地域資源図	139

第1編

まちづくり基本方針について

第1章 まちづくり基本方針の概要

1 まちづくり基本方針とは

「武蔵村山市第二次まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）」（以下「本方針」という。）は、都市計画法第18条の2に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、本市のこれからのまちづくりの将来像を描くものです。

本方針の策定に当たっては、本市の行政運営の指針である「武蔵村山市第五次長期総合計画」（以下「第五次長期総合計画」という。）、東京都が定める広域的な都市計画の指針である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」、「都市づくりのランドデザイン」など各種まちづくり計画や施策との整合を図っています。

本方針は、都市計画や都市整備に関する総合的な指針となるもので、市民、市民活動団体・事業者、市が協働してまちづくりを進めていく際や、まちづくりに関する個別具体の施策・事業を実行する際の指針となります。

2 策定の目的

平成15年度策定（平成25年度改定）の「武蔵村山市まちづくり基本方針」が計画期間である20年を迎えることに加え、多摩都市モノレールの延伸に関する事業や、立3・2・4号新青梅街道線の拡幅整備事業の進展及び市庁舎の移設など、新たな状況変化に対応していく必要があることから、新たなまちづくりの方向性を示し、その実現に向けた推進を図ることを目的として、本方針を策定します。

多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸については、令和2年度に現況調査及び基本設計等が実施され、令和4年2月には都知事の施政方針において、「人々の生活の足である多摩都市モノレールについては、箱根ヶ崎方面の延伸に向け、来年度、都市計画等の手続きに着手する」との発言がありました。さらに、令和4年10月には多摩都市モノレールに関する都市計画素案の説明会が実施され、12月には2030年代半ばの開業を目指すことが都知事により表明されるなど、実現に向けて大きな進展が見られました。

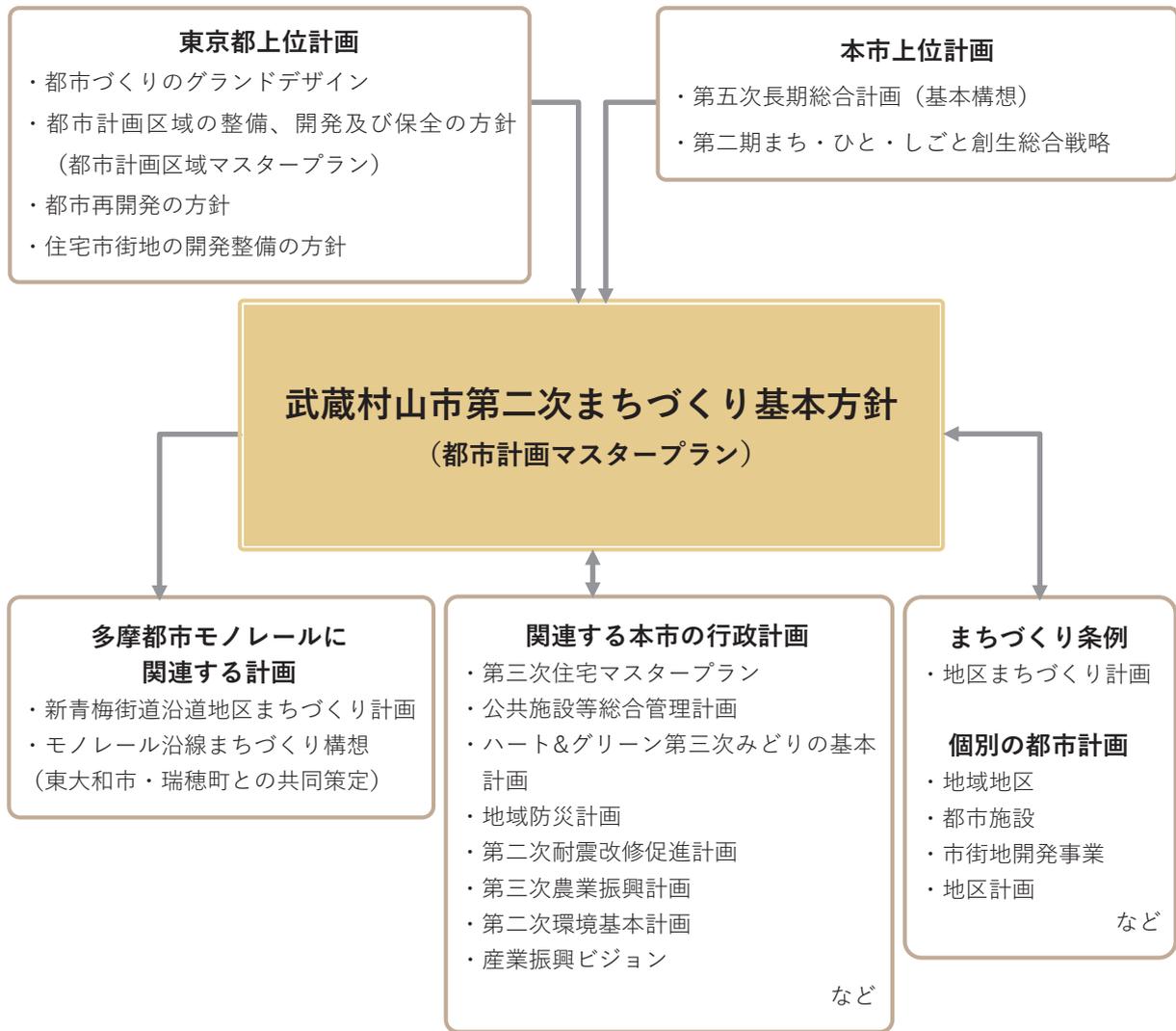
これを受け、本市はこれまでの「車中心のライフスタイル」から脱却し、「駅を中心とした 歩いて暮らせるまちづくり」へと転換を図り、都市核やサブ核、都市軸を中心とした人や環境にやさしい将来にわたって持続可能なまちづくりを目指します。

なお、多摩都市モノレールの延伸に関する事業やその他の具体的なまちづくりの進捗状況に合わせ、適宜方針の見直しを行うものとします。

3 位置付け

本方針は、東京都が策定するまちづくりに関連する計画や方針及び本市の上位計画である「第五次長期総合計画」（国土強靱化地域計画を含む。）、「第二期まち・ひと・しごと創生総合戦略」を踏まえつつ、関連する行政計画との整合を図って定めるものです。

本方針は、「武蔵村山市まちづくり条例」（以下「まちづくり条例」という。）の運用を行う上での指針となるとともに、個別の都市計画や市民、市民活動団体・事業者、市との協働のまちづくりの指針としての役割を担います。



4 全体の構成

本方針は、「まちづくり基本方針について」、「全体構想」、「地域別構想」及び「将来像の実現に向けて」より構成します。

第1編の「まちづくり基本方針について」では、本方針の概要と本市の現況を整理して課題を示し、第2編の「全体構想」では、市全体のまちづくりの方針を定めます。第3編の「地域別構想」では、3地域に区分し、各地域の特性をいかしたまちづくりの方針を定めます。第4編の「将来像の実現に向けて」では、まちづくりの方針を実現するための考え方を示します。

第1編 まちづくり基本方針について

第1章 まちづくり基本方針の概要

第2章 現況と課題

<まちづくりの課題>

- 課題1 都市の構造に大きく影響するプロジェクトを見据えたまちづくり
- 課題2 人口動向の変化に対応したまちづくり
- 課題3 自然環境と共存したまちづくり
- 課題4 自然災害に対応したまちづくり
- 課題5 身近な生活環境の向上に向けたまちづくり
- 課題6 産業の活性化を支えるまちづくり

第4編 将来像の実現に向けて

第1章 まちづくりの実現に向けた基本的な考え方

第2章 本方針の運用について

第2編 全体構想

第1章 将来像と将来都市構造

<将来像>

人と人、まちとまちをつなぐ
みどり豊かな活力あるまち

<まちづくりの重点テーマと方向性>

重点テーマ1 多摩都市モノレール新駅を中心としたまちづくり

- 方向性1 市民が魅力を感じる新たな都市環境の創出
- 方向性2 暮らしやすさを実感できる生活環境の形成
- 方向性3 身近な生活環境の安全性、利便性、快適性の向上

重点テーマ2 市の財産であるみどりを保全するまちづくり

- 方向性4 美しい武蔵野のみどりと水辺が調和した環境の形成

重点テーマ3 災害に強い、活力あるまちづくり

- 方向性5 災害に強い都市環境の形成
- 方向性6 地場産業と都市型産業の定着・成長を支える環境の形成

第2章 分野別方針

土地利用の方針

道路・交通環境の整備方針

公園・緑地等の整備方針

安全・安心まちづくりの方針

景観・環境まちづくりの方針

活力あるまちづくりの方針

第3編 地域別構想

第1章 東地域

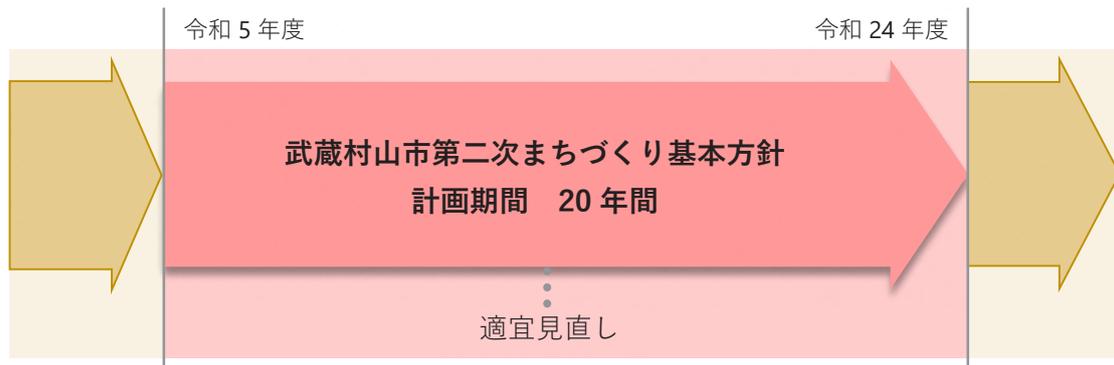
第2章 中央地域

第3章 西地域

5 目標年次

本方針は、長期的なまちづくりの方向を定めるものであり、おおむね20年後を目標とし、計画期間は令和5年度から令和24年度とします。

なお、おおむね10年後に本市を取り巻く状況の変化を踏まえた見直しを行うこととしますが、今後、多摩都市モノレールの延伸や、立3・2・4号新青梅街道線の拡幅整備事業、令和11年度から令和14年度頃を目標としている市庁舎の移設など、都市構造に大きく影響を与える事業の進捗に合わせ、適宜方針の見直しを行います。

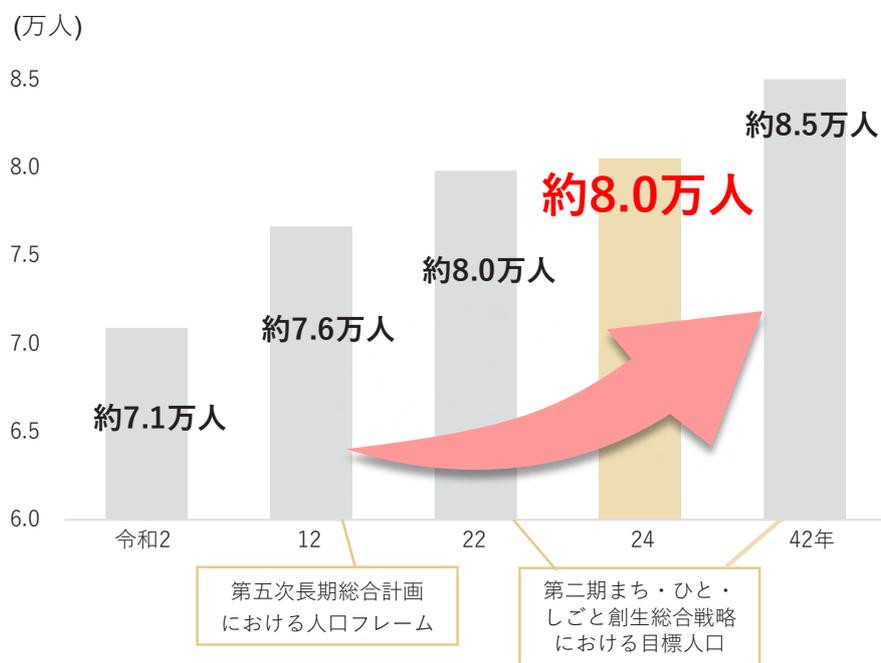


6 将来人口

「第二期まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、人口増加に向けた取組（「出生率の向上・出生者数の増加」、「若者の転出の抑制」及び「子育て世代の転入の促進」）を実現した場合の目標人口を設定（令和12年に約76,000人、令和22年に約80,000人、令和42年に約85,000人）しています。

「第五次長期総合計画」では、「第二期まち・ひと・しごと創生総合戦略」にて推計された人口を基に、人口フレームを令和12年に約76,000人と設定しています。

本方針では、上記計画で設定された人口フレームを踏まえつつ、多摩都市モノレールの延伸、立3・2・4号新青梅街道線の拡幅整備事業、都市核土地区画整理事業、都営村山団地建替事業などを考慮し、令和24年の将来人口を約80,000人とします。



第2章 現況と課題

1 本市の概要

(1) 位置と地勢

本市は、東京都のほぼ中央北部に位置し、立川市、東大和市、福生市、瑞穂町及び埼玉県所沢市に隣接しています。

市域の南北は約4.65km、東西は約5.20kmに及び、面積は約15.32km²です。

本市を象徴する狭山丘陵は、市街地の中に浮かぶ「緑の島」のように残された首都圏を代表する重要な自然環境です。

狭山丘陵のふもとから南へかけて武蔵野台地が広がり、市街地と畑（茶、野菜、果樹園など）が多くみられ、田は丘陵の谷合にわずかに見られます。

また、市内には残堀川と空堀川の2本の一級河川が流れています。

<武蔵村山市の位置>



(2) 沿革

武蔵野台地の西辺に位置する狭山丘陵の周辺は、古くから村山郷と呼ばれており、地名の起こりは、狭山丘陵の峰々を指した「群山（むれやま）」がなまって「村山」になったといわれています。

平安時代末期には、武蔵七党の一つである武士団「村山党」がこの地に生まれ、鎌倉時代に書かれた「吾妻鏡」にその名が登場し「村山」の名が文献に刻まれました。

江戸時代には、中藤村、横田村、三ツ木村、岸村の4村が成立し、大正6年に一つの村となり、村山郷にちなんで「村山村」となりました。その後、昭和29年に町制を施行し「村山町」となりました。

昭和37年にプリンス自動車工業（現日産自動車）村山工場が操業をはじめ、三ツ藤住宅や都営村山団地の建設等により人口が急増し、「農業と織物のまち」から「ベッドタウン」へと変化しました。この人口増加に伴って、昭和45年11月3日、市制施行により「武蔵村山市」が誕生しました。

市制施行後は、昭和52年に現在の市庁舎が完成し、昭和55年の市制施行10周年には武蔵村山市民憲章を制定しました。また、この年には市民の足として欠かすことのできない市内循環バスの運行を開始しました。

平成13年3月には、日産自動車村山工場全体が閉鎖され、平成18年に工場跡地に大規模商業施設が開業しました。

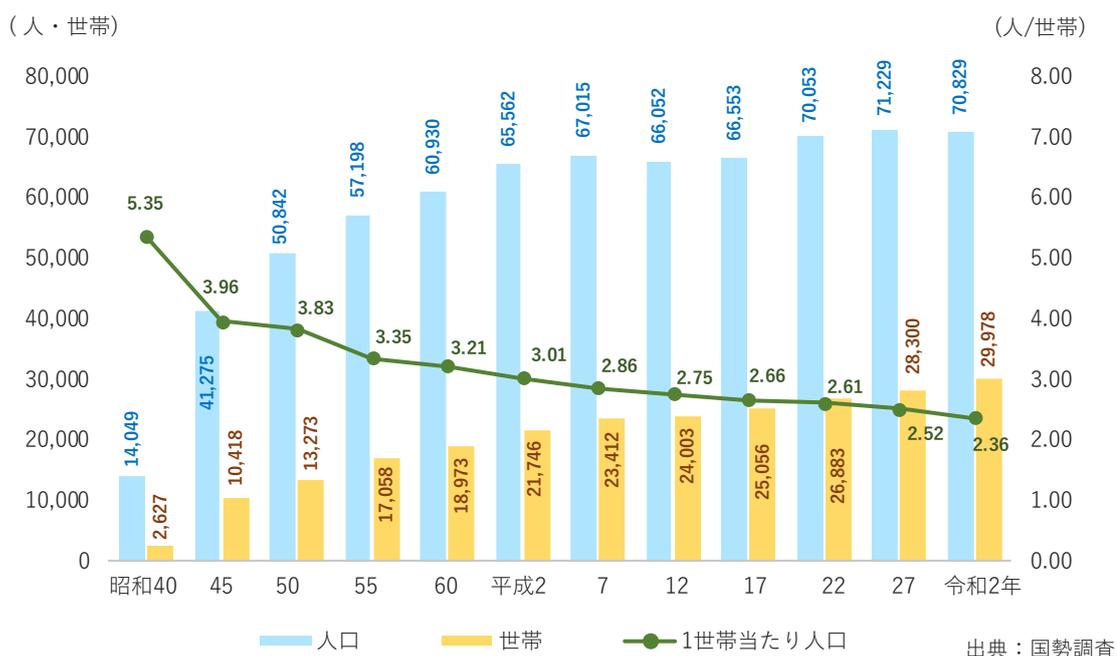
令和2年11月3日には、市制施行50周年を迎えました。

(3) 人口

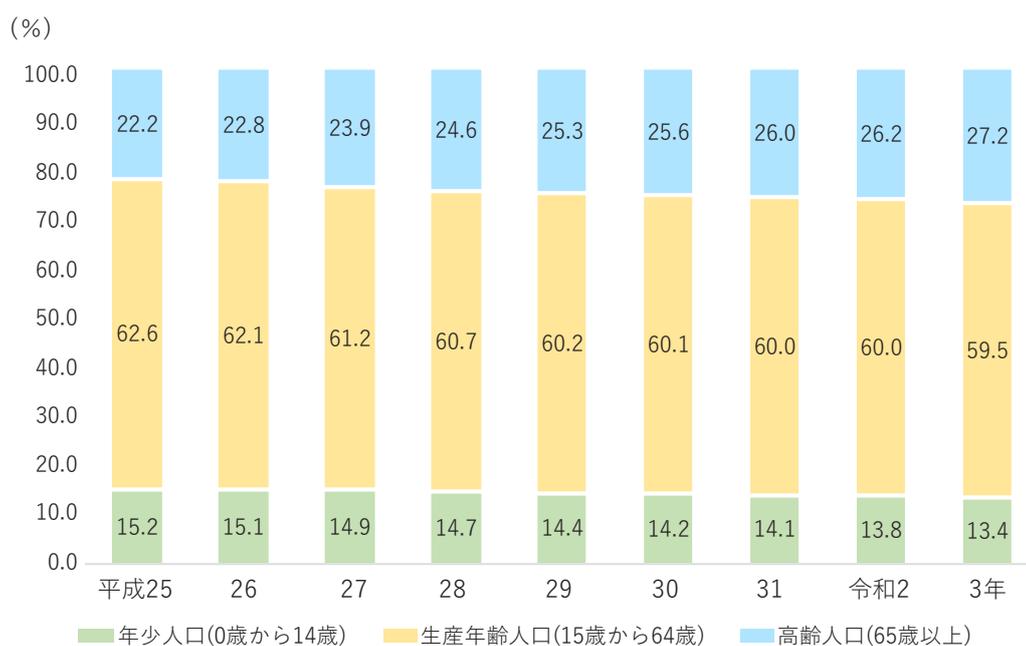
本市の人口は、昭和40年から昭和45年の都営村山団地の建設等により急増し、平成7年に一度ピークを迎えて以降、平成12年を底として減少傾向を示しました。その後、再び増加傾向に転じましたが、令和2年国勢調査では70,829人と平成27年から400人減少しています。

年齢の3区分別人口構成の推移では、65歳以上の高齢人口が増加する一方、0歳から14歳の年少人口は、減少傾向を示しています。また、15歳から64歳の生産年齢人口についても緩やかに減少しつつあり、少子高齢化が進行しています。

<人口・世帯数の推移>

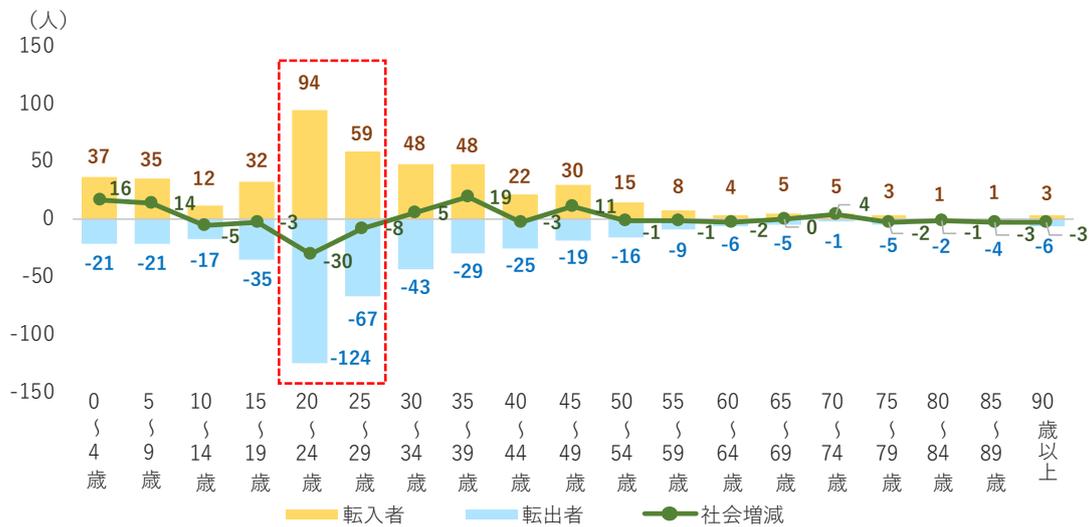


<年齢3区分別人口構成の推移>



令和3年の転入者数・転出者数は、20歳代が最も多く、続いて30歳代が多くなっています。それに伴い、0歳から4歳の転入者数・転出者数も比較的多くなっています。20歳代では、転入者数より転出者数が上回る社会減の状況となっており、若者の流出傾向がうかがえます。

<年齢5歳階級別転入者数・転出者数の状況>



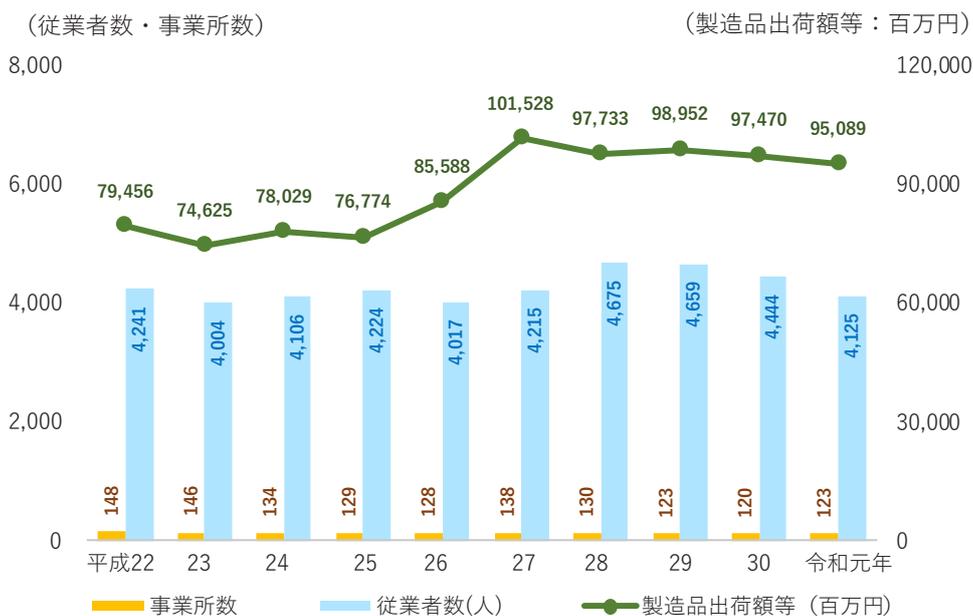
出典：住民基本台帳人口移動報告（令和3年）
注：社会増減＝転入者数－転出者数

(4) 産業

ア 製造業

工業の事業所数は、横ばいで推移しています。従業者数は、平成28年以降減少傾向にあります。また、製造品出荷額等は、平成27年以降減少傾向にあります。

<事業所数と製造品出荷額等（従業員数4人以上）>

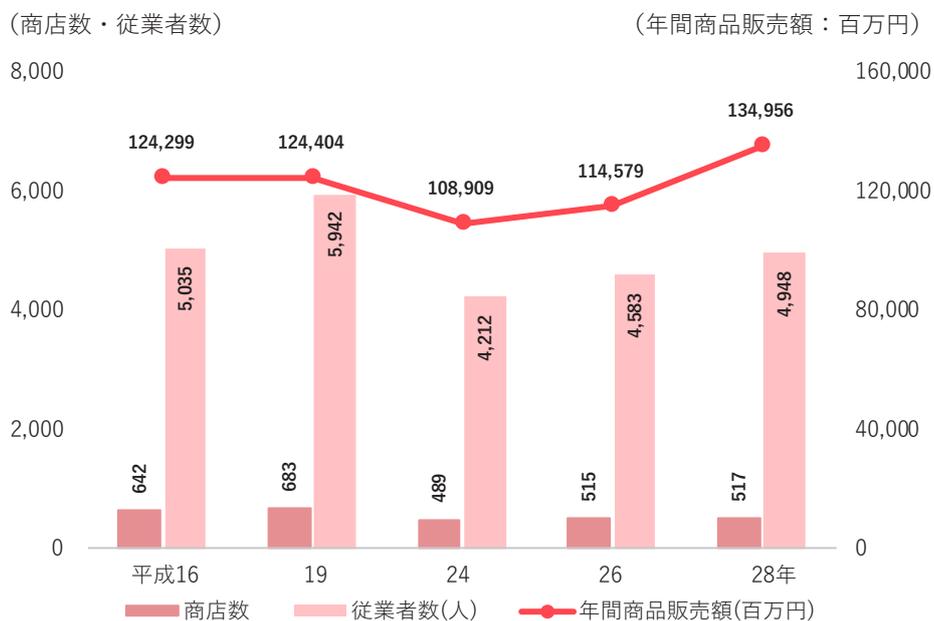


出典：工業統計調査（ただし、平成23年及び平成27年については経済センサス）

イ 商業

商店数、従業者数及び年間商品販売額は、平成24年を境に回復傾向となっています。

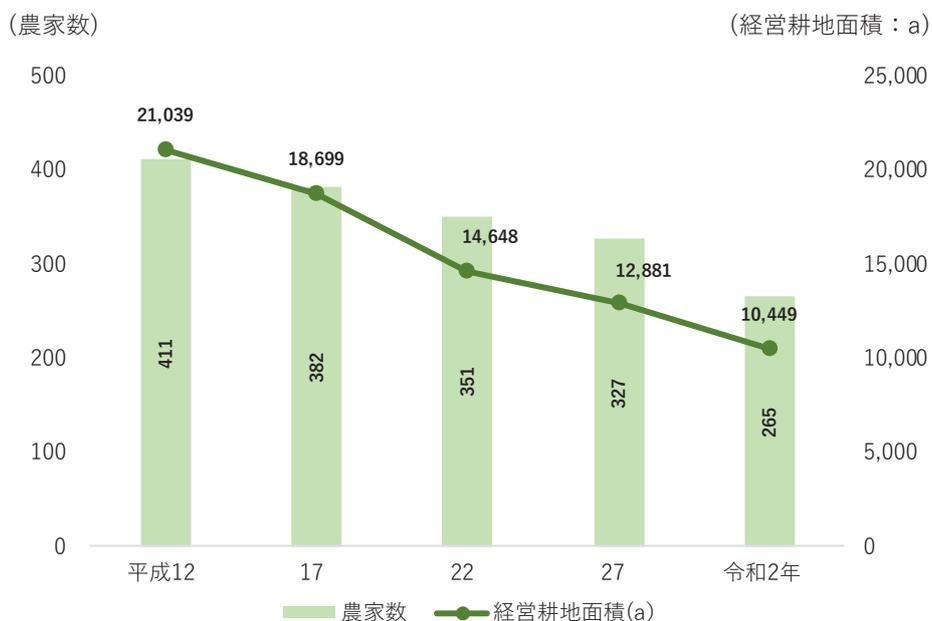
<商店数、従業者数及び年間商品販売額（小売業）>



ウ 農業

農家数、経営耕地面積ともに減少傾向にあります。

<農家数、経営耕地面積>

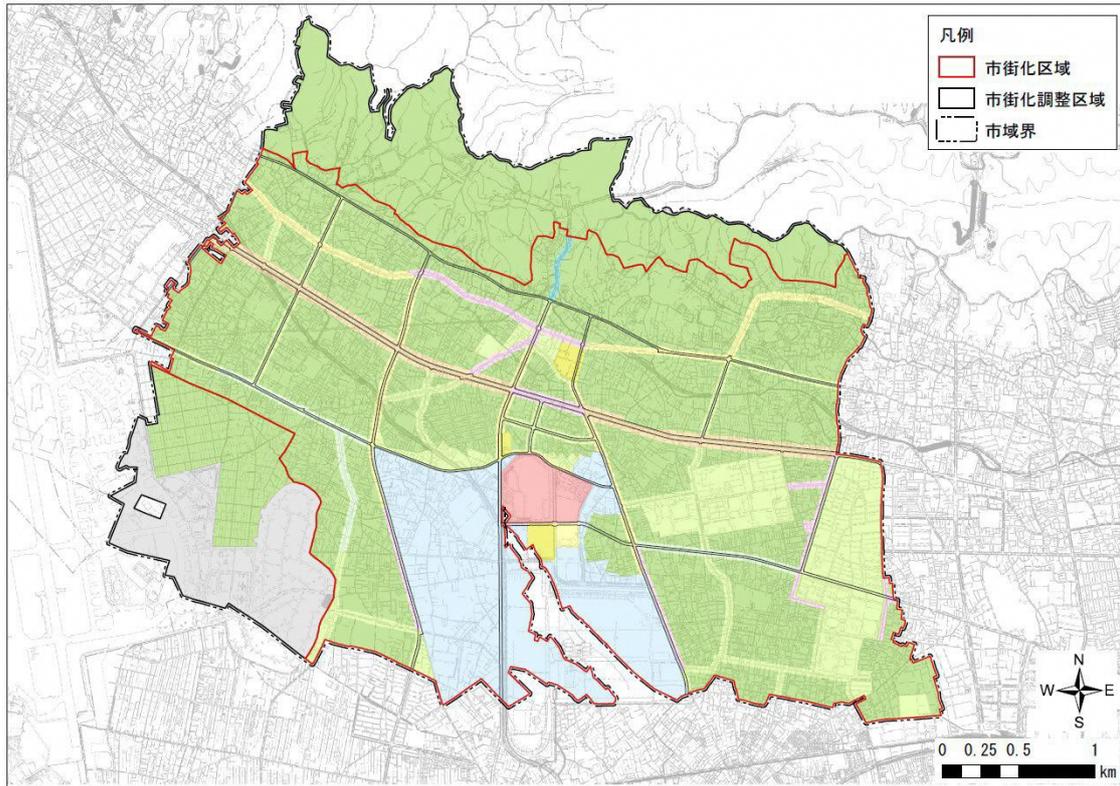


(5) 土地利用

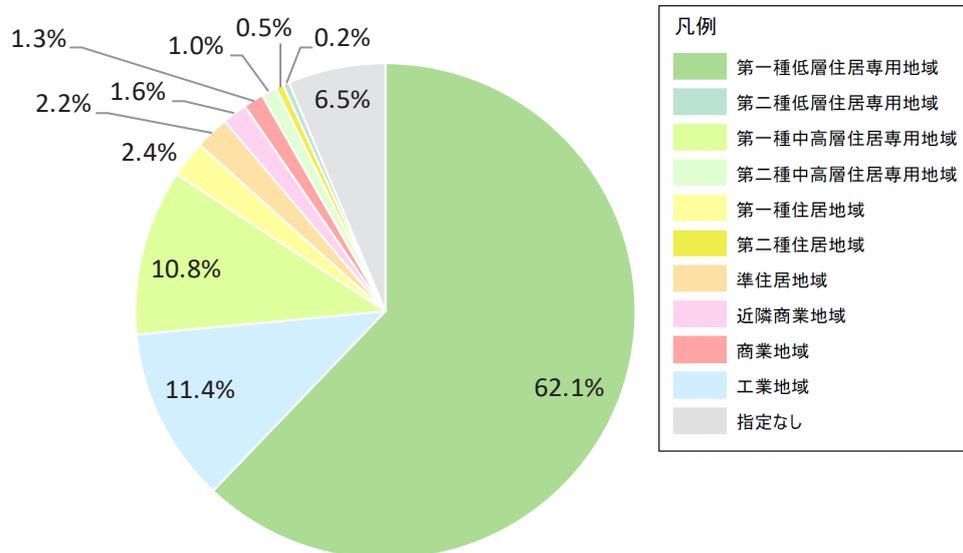
都市計画区域の総面積約1,537.0ha（注）のうち、市街化区域が約1,171.0ha（76.2%）を占めています。市街化調整区域は、北部の狭山丘陵一帯、南西部の横田基地及び多摩開墾を合わせて約366.0ha（23.8%）となっています。

用途地域の区分ごとの面積と総面積に占める割合は、第一種低層住居専用地域が約954.6ha（62.1%）と大半を占め、次いで、工業地域が約175.7ha（11.4%）、第一種中高層住居専用地域が約165.7ha（10.8%）となっています。

<用途地域図と割合>



出典：都市計画課資料（令和4年2月1日現在）



出典：都市計画課資料／令和4年2月1日現在

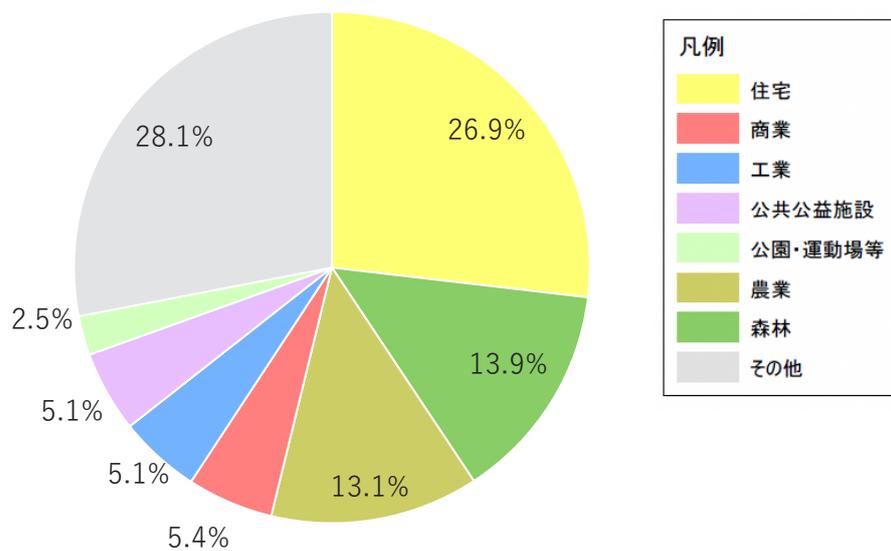
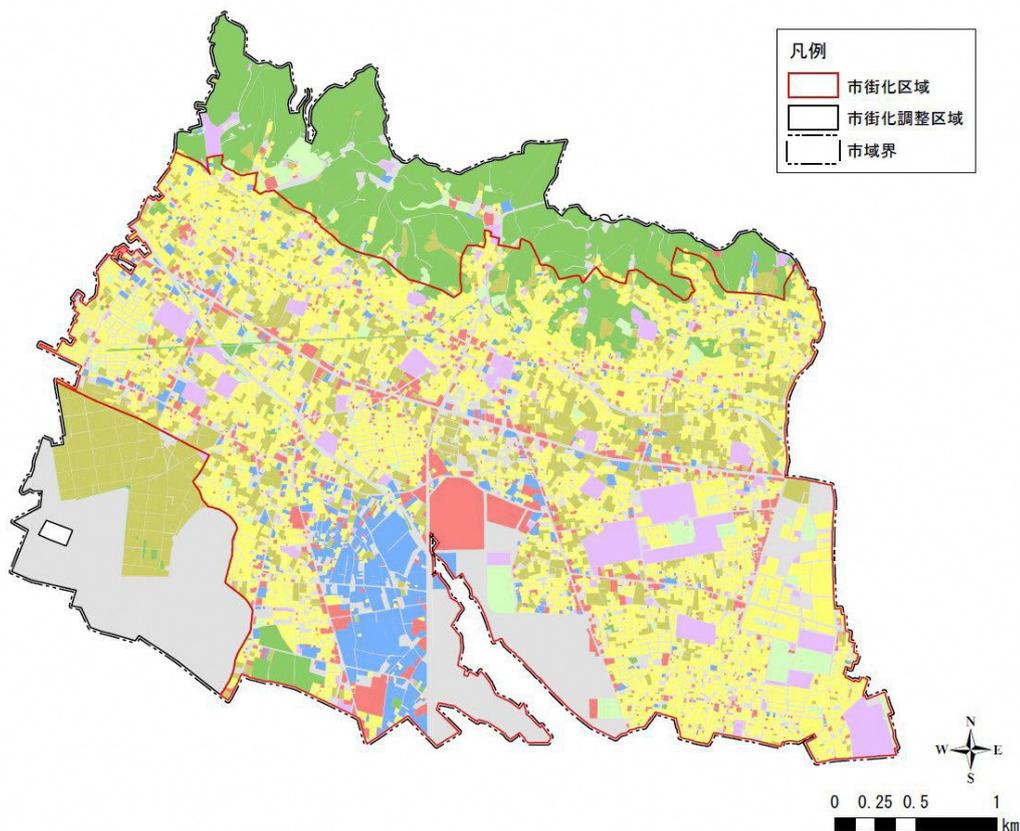
注：都市計画区域の総面積は、都市計画決定面積のため市の総面積とは異なる。

土地利用現況は、「住宅」が市域全体に広がり約26.9%を占めており、次いで、北部一帯の狭山丘陵をはじめとする「森林」が約13.9%、南西部の多摩開墾や市内に点在する「農業」が約13.1%を占めています。

市の中南部には、「商業」（大規模商業施設ほか）、その西側には「工業」（村山工場跡地西側の工場群）が集積しており、本市の都市構造を特徴付けています。「公共公益施設」や「公園・運動場等」は、市域に広く点在しています。

「その他」は、道路や河川、駐車場、未利用地、横田基地などを示しています。

<土地利用現況図と割合>



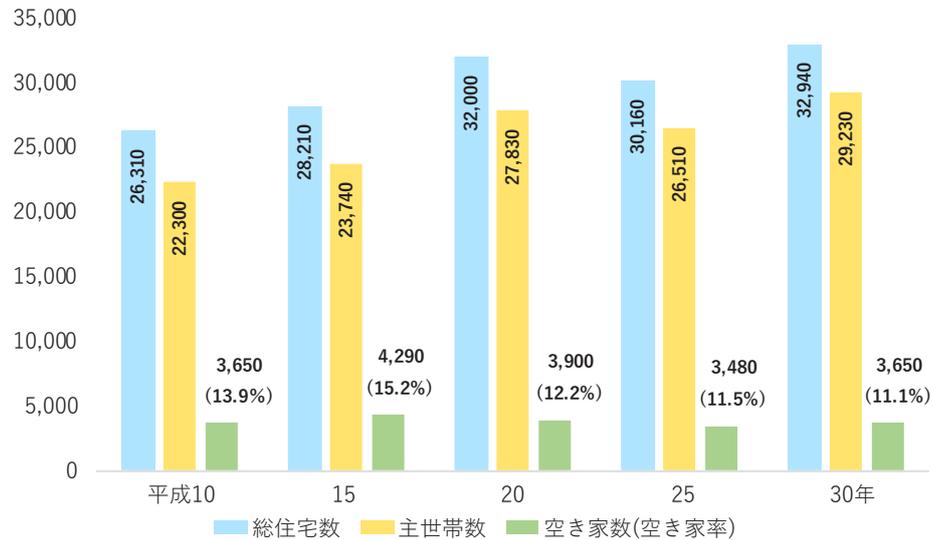
出典：土地利用現況調査（平成29年度）

(6) 住宅

市内の総住宅数及び主世帯数は、平成25年に一度減少したものの、増加傾向にあります。空き家数（空き家率）は、横ばいで推移しています。

<住宅・世帯・空き家数の推移>

(住宅数・世帯数・空き家数)



出典：住宅・土地統計調査（平成10年～30年）

注：総住宅数：空き家を含む住宅数。

主世帯：1住宅に1世帯が住んでいる場合はその世帯を「主世帯」とし、1住宅に2世帯以上住んでいる場合には、そのうちの主な世帯を「主世帯」としている。

空き家数：「空き家」は、「二次的住宅（別荘等）」、「賃貸用の住宅」、「売却用の住宅」、「その他の住宅」の4つに分類される。「その他の住宅」については、上記以外の人が住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建替えなどのために取り壊すことになっている住宅などを言う。

空き家率：総住宅数に対する空き家の割合（％）

(7) 道路

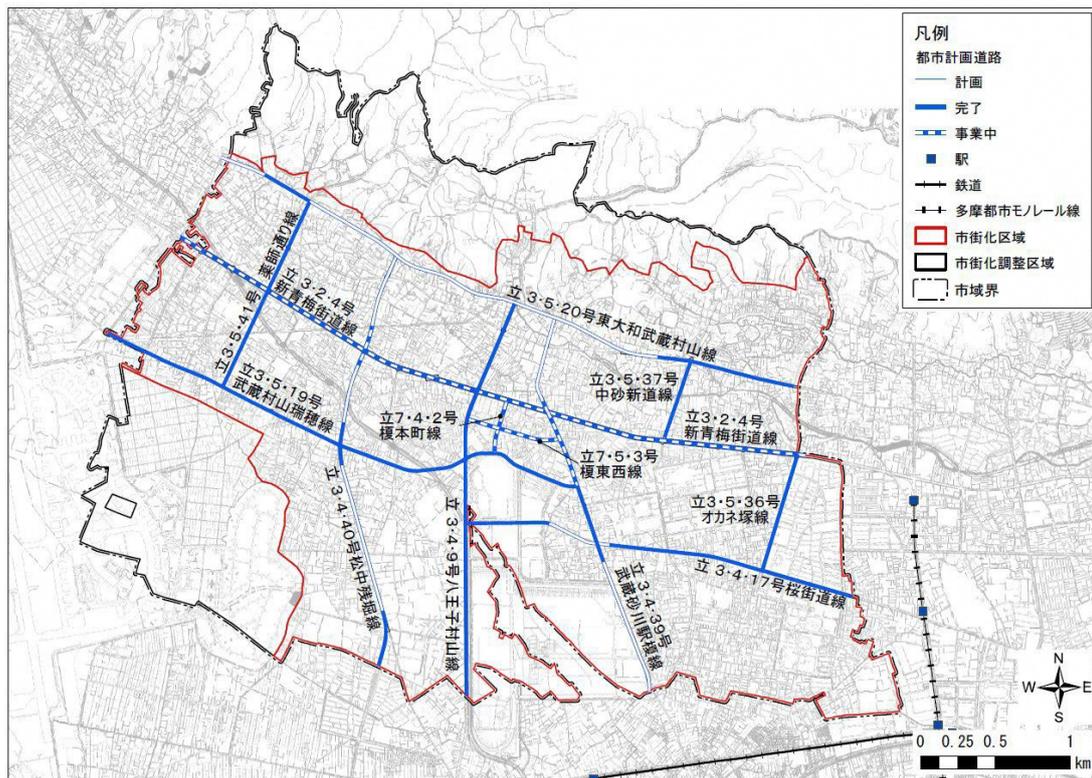
都市計画道路は、全12路線、市内延長26,718m、うち完成延長13,819m、完成率51.7%となっています。

立3・2・4号新青梅街道線は、幅員18mの部分は整備済みであり、現在、幅員30mとして拡幅整備事業を行っています。

狭あいな道路は、市内の道路整備の進捗に合わせて年々減少しているものの、市内道路延長の約48.6%（約123,011m）を占めています。

<都市計画道路整備状況図>

令和4年4月1日現在



出典：都市計画課資料

<都市計画道路の整備状況>

令和4年4月1日現在

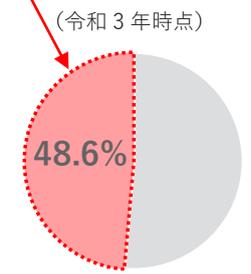
路線名	幅員 (m)	市内延長 (m)	完成延長 (m)	完成率 (%)
立3・2・4号新青梅街道線	30 (18)	4,619	0 (4,619)	0.0 (100.0)
立3・4・9号八王子村山線	16~18	2,630	2,630	100.0
立3・4・17号桜街道線	12~20	2,680	2,238	83.5
立3・4・39号武蔵砂川駅榎線	12~16	2,772	658	23.7
立3・4・40号松中残堀線	16	2,860	676	23.6
立3・5・19号武蔵村山瑞穂線	12	3,390	3,390	100.0
立3・5・20号東大和武蔵村山線	12	4,077	1,497	36.7
立3・5・36号オカネ塚線	16	820	820	100.0
立3・5・37号中砂新道線	12	530	530	100.0
立3・5・41号薬師通り線	12	1,380	1,380	100.0
立7・4・2号榎本町線	16~18	340	0	0.0
立7・5・3号榎東西線	14	620	0	0.0
全12路線合計		26,718	13,819	51.7

出典：都市計画課資料

注：立：立川都市計画道路

完成延長は供用開始済み延長を指す。

幅員 4m 未満の
狭あいな道路の割合



< 幅員別道路延長の推移 >

各年 3 月 31 日現在 単位：m

	0	100,000	200,000	2,415	(m)			
平成29	34,281	33,046	57,145	39,450	27,659	31,714	26,257	合計：251,967
30	34,237	33,046	56,963	39,490	28,162	32,706	26,321	合計：253,340
31	34,105	32,923	56,737	39,629	28,452	32,847	26,321	合計：253,429
令和2	33,864	32,850	56,666	39,645	28,695	32,874	26,441	合計：253,447
3年	33,642	32,567	56,802	39,548	29,031	32,658	26,441	合計：253,101

■ 2 m 未 満 ■ 2m以上 3m未 満 ■ 3m以上 4m未 満 ■ 4m以上 5m未 満
■ 5m以上 6m未 満 ■ 6m以上 9m未 満 ■ 9m以上 10m未 満 ■ 10 m 以 上

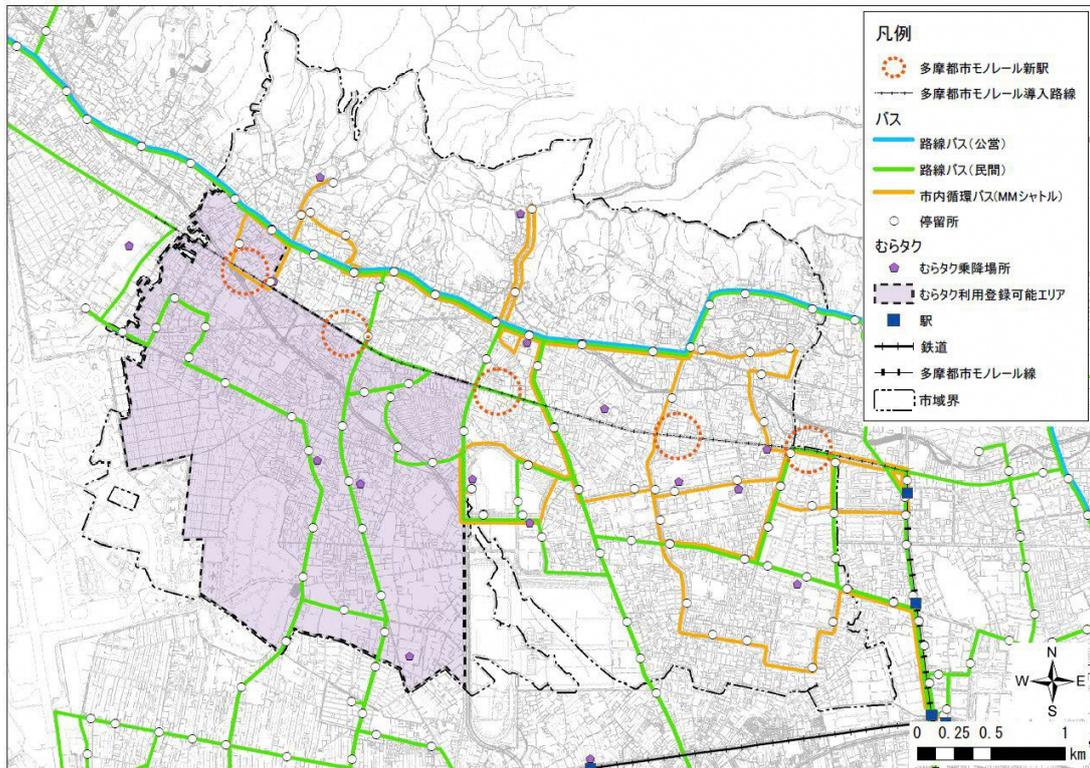
出典：統計書（令和 3 年度）／道路下水道課
注： 狭あいな道路

(8) 交通

市内の主な公共交通として路線バス（都営バス、立川バス、西武バス）及び市内循環バス（MMシャトル）が運行しており、市域の西側は乗合タクシー（むらタク）¹の利用が可能となっています。

今後、多摩都市モノレールの延伸が予定されており、市内には5つの駅の設置が計画されています。

< 多摩都市モノレールの延伸計画図とバスルート >



出典：交通企画・モノレール推進課資料加工

注：多摩都市モノレールのルート・駅位置は、東京都が令和 4 年 10 月に公表した都市計画素案によるものとなります。

¹ 乗合タクシー（むらタク）：交通不便地域に対して、市町村や民間会社等が運営する公共交通機関のこと。ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーの利便性と、乗合・低料金のバスの特徴を兼ね備えた移動サービス。本市では、「むらタク」という愛称で、市南西地域の居住者を対象に、自宅と乗降場所を行き来することができるデマンド型の乗合タクシーとして運行している。

(9) 公園・緑地

都市計画公園は、計17か所、総面積約215.4haが計画決定されており、うち開園した面積は約123.4haで総面積の約57.3%となっています。

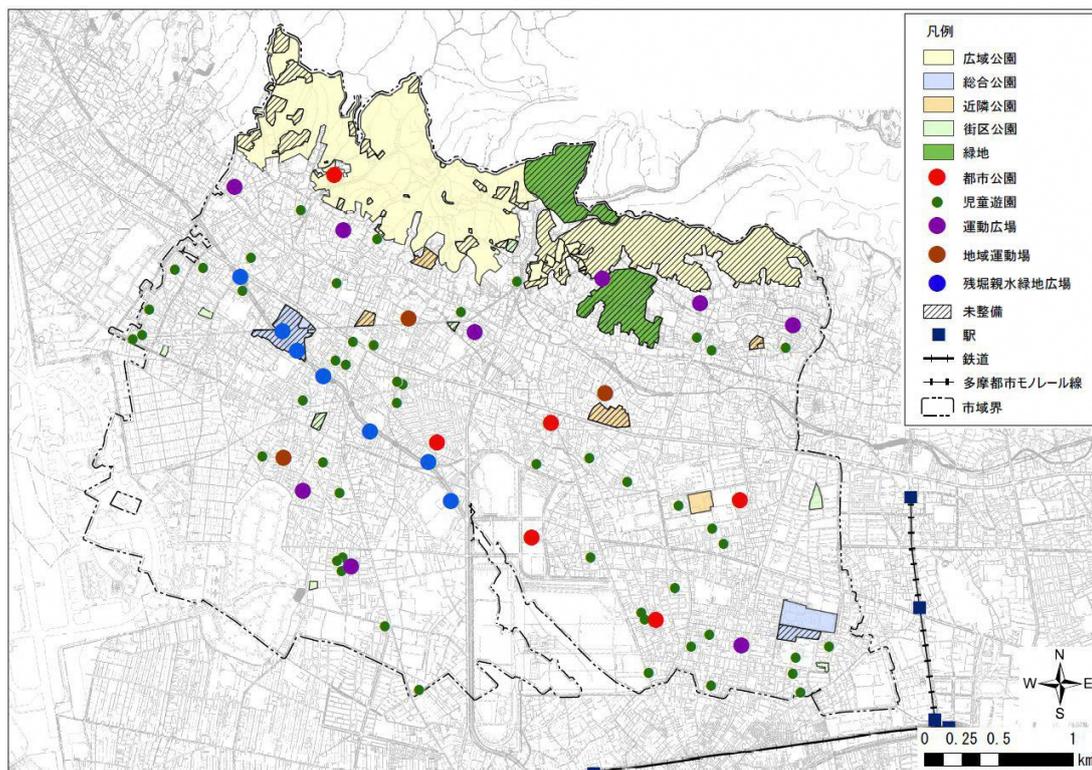
都市計画緑地は、計2か所、総面積約31.3haが計画決定されています。

<都市計画公園・緑地等一覧>

令和4年4月1日時点

種別	名称	計画決定 面積 (ha)	開園 面積 (ha)	開園 率 (%)	種別	名称	計画決定 面積 (ha)	開園 面積 (ha)
広域公園	1 野山北・六道山公園	130.20	107.62	82.7	その他の公園	18 三本榎史跡公園	—	0.11
	2 中藤公園	57.70	5.00	8.7		19 ツツ藤南公園	—	0.21
	計	187.90	112.62	59.9		20 プリンスの丘公園	—	0.99
総合公園	3 山王森公園	7.08	0.59	8.3		21 さいかち公園	—	0.95
	4 大南公園	7.70	5.49	71.3		22 西大南樹林公園	—	0.18
	計	14.78	6.08	41.1	計	—	2.44	
近隣公園	5 御伊勢の森公園	3.30	0.00	0.0	公園合計		215.38	125.87
	6 雷塚公園	2.10	2.29	100.0	緑地	① 観音寺森緑地	15.75	0.00
	7 向山公園	1.14	0.15	13.2		② 狭山緑地	15.52	0.00
	8 十二所神社公園	1.41	0.05	3.5	緑地合計		31.27	0.00
	9 峰公園	1.01	0.00	0.0	出典：環境課・都市計画課資料			
計	8.96	2.49	27.8	注：計画決定面積は都市計画公園・緑地の面積を指す。開園面積は実測誤差を考慮。				
街区公園	10 残堀公園	0.75	0.00	0.0	広域公園：市町村を越える広域のレクリエーション需要の充足を目的とし、敷地規模 50ha 以上を標準とする。			
	11 馬場公園	0.26	0.00	0.0	総合公園：都市基幹公園の一つで、市民の休息、遊戯、運動など総合的な利用を目的とする。			
	12 野山公園	0.55	0.07	12.7	近隣公園：近隣の居住者が利用することを目的とし、誘致距離 500m、敷地規模 2ha を標準とする。			
	13 オカネ塚公園	0.96	0.96	100.0	街区公園：街区内の居住者が利用することを目的とし、誘致距離 250m、敷地規模 0.25ha を標準とする。			
	14 伊奈平公園	0.28	0.27	100.0				
	15 経塚向公園	0.25	0.25	100.0				
	16 中原公園	0.40	0.40	100.0				
	17 大南東公園	0.29	0.29	100.0				
計	3.74	2.24	59.9					
都市計画公園合計		215.38	123.43	57.3				

<公園等施設位置図>



出典：都市計画課資料

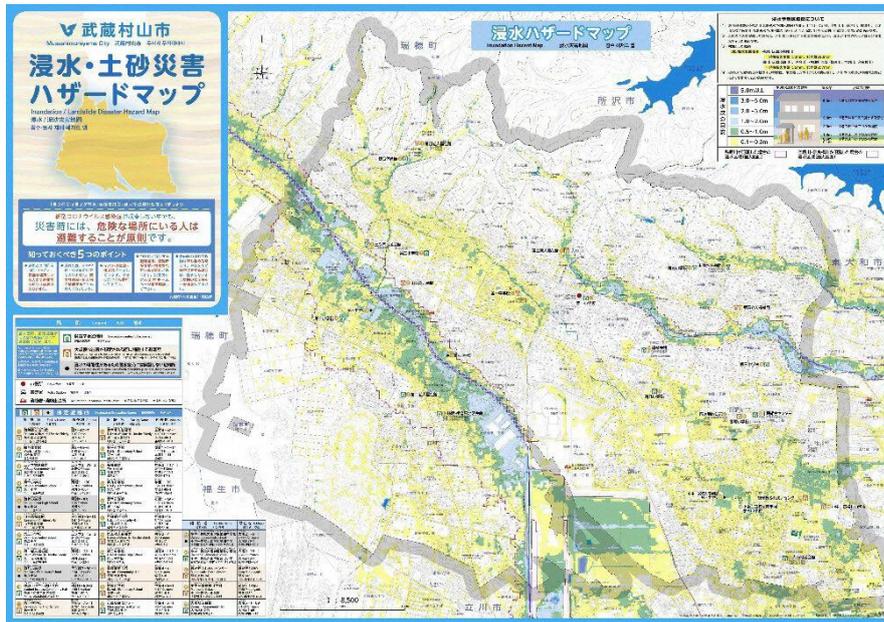
(10) 防災

本市の浸水・土砂災害ハザードマップによると、浸水予想区域は、残堀川、空堀川の氾濫及び下水道が溢水した場合、川沿いでは3m程度の浸水深が予想されています。

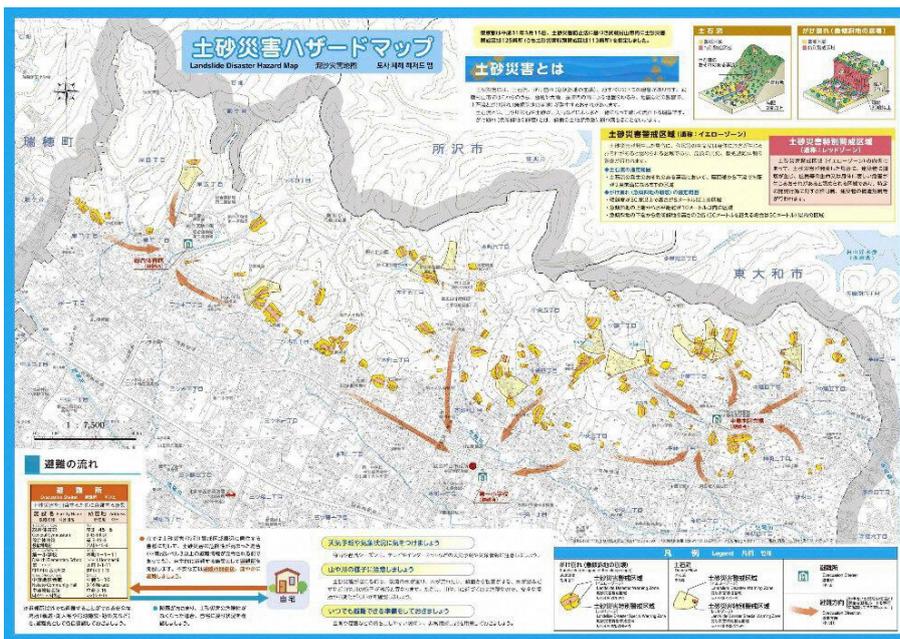
土砂災害は、市内北部の狭山丘陵一帯で、台風や大雨、地震などの影響で土石流とがけ崩れ（急傾斜地の崩壊）が発生するおそれがあり、土砂災害防止法による土砂災害警戒区域125か所（うち土砂災害特別警戒区域113か所）が指定されています。

< 武蔵村山市浸水ハザードマップ（令和2年）（想定最大規模降雨） >

残堀川流域（残堀川）	時間最大降雨量 153 mm/総雨量（24 時間） 690 mm
黒目川流域（黒目川・落合川） 柳瀬川流域（柳瀬川・空堀川・奈良橋川）	時間最大降雨量 156 mm/総雨量（24 時間） 657 mm



< 武蔵村山市土砂災害ハザードマップ（令和2年） >



2 本市を取り巻く社会・経済情勢の変化

(1) 巨大災害の切迫

平成23年3月の東日本大震災は、広域かつ甚大な被害をもたらし、被災地域のみならず多方面に影響を及ぼしました。また、多摩東部直下地震（M7.3）は、30年以内の発生確率が約70.0%（令和4年5月想定）とされており、多数の死傷者や経済的損失等甚大な被害をもたらすと予測されています。

近年、1時間に100mm以上の豪雨や大型台風の増加等により、風水害や土砂災害が頻発・激甚化しており、今後の気候変動によって災害リスクが増大するおそれがあります。

このため、インフラ整備や災害を抑制するための対策だけでなく、突発する災害に対して機能不全にならない経済社会システムの構築、平時から防災を意識した体制や関係づくり等、「強さとしなやかさ」を備えた国づくりや防災・減災に向けた総合的な取組を進めていく必要があります。

(2) 少子高齢化の進行

我が国では、出生率の低下に伴い少子化が進行し、平成20年をピークに人口減少に転じており、令和35年には人口が1億人を割り込むと推計されています²。一方、高齢化率は上昇を続け、令和22年には約35%に到達すると推計されており、経験したことのない超高齢社会が到来するとされています。

東京圏（1都3県）では、令和22年に高齢者人口が1,000万人を突破し、その後も高齢者が増加することが見込まれ、介護や医療資源の不足、高齢単身世帯の増加、空き家の増加、農業従事者の不足など、様々な問題に対する的確な対応を行う必要があります。

(3) 地球環境問題とSDGsの取組

平成22年に約69億人だった世界人口は、令和32年には約97億人に達する³と予測されており、食料・水・エネルギーに対する需要の増加が想定されています。また、地球温暖化の進行や生物多様性の危機等、地球環境問題は深刻化しており、今世紀末の日本の平均気温が4.4℃上昇する⁴といった予測など、自然災害の頻発・激甚化に加え安定的な水資源の確保や農業生産への影響も懸念されています。

このような地球環境問題に加え、政治や経済の課題に取り組む一連の目標を示すため、平成27年に「持続可能な開発目標（SDGs）⁵」が国連総会で採択されました。今後は、当該目標の達成に向けた社会的な取組、再生可能エネルギー等の利用や徹底した省エネルギーの推進、温室効果ガスの排出抑制に向けた取組など、環境に配慮したまちづくりが求められています。

² 国立社会保障・人口問題研究所による日本の将来推計人口（平成29年推計）

³ 世界人口推計2022年版より

⁴ IPCC（気候変動に関する政府間パネル）による気候変動予測（RCP8.5シナリオ）より

⁵ SDGs：誰一人取り残さない持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目的のこと。2030年を達成年限とし、17の目標と169のターゲットから構成されている。

令和2年10月、政府により2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「2050年カーボンニュートラル」が宣言されました。さらに、本市においても令和4年9月に「ゼロカーボンシティ」の実現を目指すことを宣言しました。

気候変動の原因となる温室効果ガスは、車移動や衣食住等をはじめとするライフスタイルに起因しているとされています。環境への負荷を抑え、我々の子ども、孫の世代により良い環境と未来を残すため、市民・事業者・市が一体となって脱炭素社会の実現に向けて取り組む必要があります。

<持続可能な開発目標 (SDGs) >

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



出典：国際連合広報センター

(4) デジタル技術の進展

近年、進化が著しいICT（情報通信技術）分野は、コンピューターとその処理能力が飛躍的に向上し、AI（人工知能）分野の開発など様々な取組が行われ、医療、教育、防災等、社会の幅広い分野において劇的な変化をもたらしています。また、交通分野においては、自動運転技術や小型モビリティ、ドローンによる配送サービス技術の実用化に向けた検討がされています。

行政においては、デジタル庁の創設により、DX（デジタル・トランスフォーメーション）⁶化が進められており、全国規模での行政システムの統一やオンライン申請化などによる対面の抜本的見直し、公務員のICT職採用、マイナンバーカードの利便性向上などの取組が行われています。

まちづくりにおいても、様々な課題に取り組むツールとして積極的にICTを活用していく必要があります。

⁶ DX（デジタル・トランスフォーメーション）：行政においては、行政サービスにデジタル技術及びデータを活用して、市民の利便性を向上させるとともに、デジタル技術及びAIなどの活用により業務効率化を図り、人的資源を行政サービスの更なる向上につなげていくこと。

(5) 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行

世界全体に感染が拡大した新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、日本国内においても、働き方や生活様式に変化をもたらしました。

テレワークの普及に伴い、在宅勤務をはじめ、生活拠点内にあるシェアオフィスでのサテライト勤務や、ゆとりある郊外住宅地への転居、主な生活拠点とは別の特定の地域に生活拠点を設ける「二地域居住」など、働き方、暮らし方の多様化が進んでいます。

これらの新しい生活様式の変化に伴い、多様なニーズに対応したまちづくりが求められます。

(6) まちづくりに関連する法改正

平成25年度のまちづくり基本方針の改定以降、都市再生特別措置法、生産緑地法の改正など、まちづくりに関連する法改正により、コンパクトシティ⁷等の形成に向けた立地適正化計画制度⁸、特定生産緑地制度⁹などが創設されました。

立地適正化計画制度による都市のスポンジ化¹⁰や災害リスクへの対応、特定生産緑地制度による都市農地の保全・活用などにより、近年のまちづくりにおける諸課題へ対応する必要があります。

⁷ コンパクトシティ：持続可能な社会の実現や地域の活力維持のため、市街地中心部への都市機能の集約や、その周辺に居住を誘導し、徒歩や公共交通による移動が可能な都市づくりのこと。

⁸ 立地適正化計画制度：居住機能や医療・福祉・商業、公共交通などの様々な都市機能の誘導により、コンパクトなまちづくりを進めていくための制度のこと。

⁹ 特定生産緑地制度：指定から30年が経過する生産緑地を市が所有者等の意向を基に特定生産緑地として指定することで、生産緑地の規制・税制優遇措置が10年間延長する制度のこと。

¹⁰ 都市のスポンジ化：市街地中心部の店舗や業務施設、住宅等の都市機能が徐々に失われ、小さな敷地単位で低未利用土地が散発的に発生し、都市のにぎわいや活力が失われていく状態のこと。

3 市民アンケート調査

本方針の策定に向けた検討を行うに当たり、市民の意向を把握するため、これまでのまちづくりに対する満足度や今後のまちづくりに関してアンケート調査を実施しました。令和3年1月に、市内在住の満20歳以上の2,000名を対象に実施し、同年2月に若年層（15歳以上20歳未満）の300名を対象に実施しました。

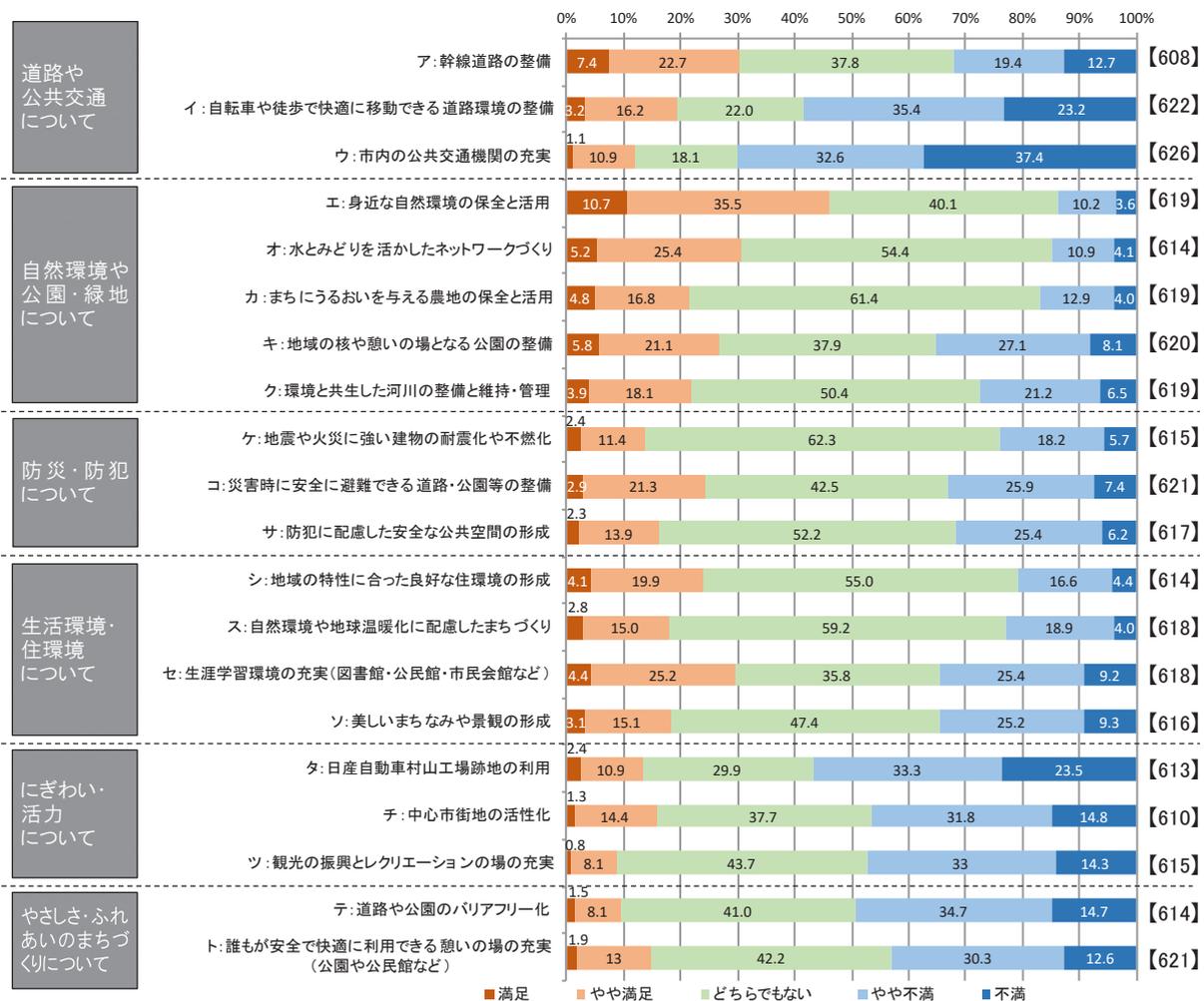
<アンケート実施状況>

	20歳以上	若年層 15歳以上20歳未満
配布数	2,000件	300件
抽出方法	単純無作為抽出	単純無作為抽出
回収数	629件	75件
有効回収率	31.5%	25.0%

(1) 本市のこれまでのまちづくりに対する満足度

本市のこれまでのまちづくりに対して、「イ：自転車や徒歩で快適に移動できる道路環境の整備」や「ウ：市内の公共交通機関の充実」、「タ：日産自動車村山工場跡地の利用」について不満を感じている市民が多いことがわかりました。

一方、「エ：身近な自然環境の保全と活用」に対して満足度が高いことがわかりましたが、満足度50%を超える項目はありませんでした。



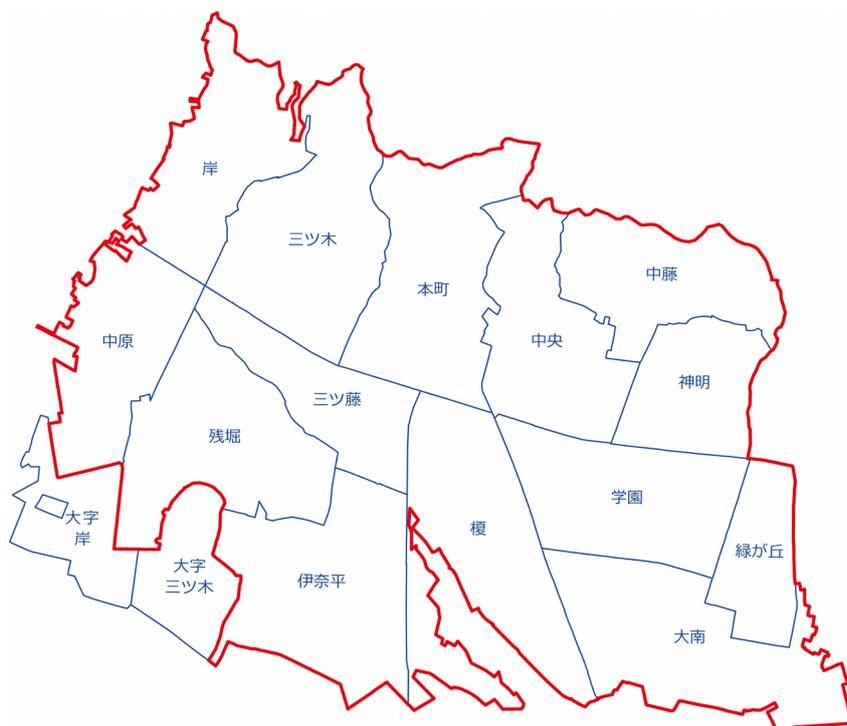
※【】は回答者数を示す。(複数回答)

(2) 今後のまちづくりについて

今後のまちづくりに関する下記の4つの項目に対して、市内の地区ごとに集計結果をまとめました。

- ア 居住している地域の将来像
- イ 多摩都市モノレール新駅周辺のまちづくり
- ウ 新しい生活様式への変化により、今後のまちづくりに望むもの
- エ 災害に強いまちづくり

< 武蔵村山市町名図 >



注：赤枠で囲まれた地区にアンケートを配布

ア 居住している地域の将来像

問 将来、あなたがお住まいの地域がどのようなまちになればいいと思いますか。(複数回答)

回答率 (%)

	道路や公共交通が整った便利で快適なまち	自然環境を活かしたうるおいのあるまち	災害に強い、安全・安心なまち	子育て支援環境が充実した住みよいまち	リサイクル等が進み環境にやさしいまち	商業集積が高いにぎやかなまち	工業などが集積する活気のあるまち	観光資源等を活用した来訪者とのふれあいがあるまち	福祉環境が整い安心して暮らせるやさしさあふれるまち
岸	61.3	35.5	35.5	22.6	6.5	0.0	6.5	0.0	29.0
三ツ木	70.0	20.0	25.0	17.5	10.0	12.5	0.0	5.0	35.0
中原	54.8	23.8	35.7	14.3	4.8	14.3	2.4	7.1	40.5
三ツ藤	68.8	33.3	31.3	22.9	6.3	4.2	0.0	0.0	39.6
残堀	52.1	27.1	37.5	12.5	4.2	8.3	2.1	2.1	43.8
伊奈平	62.5	21.9	28.1	15.6	9.4	6.3	0.0	6.3	40.6
本町	60.7	35.7	32.1	3.6	7.1	7.1	3.6	0.0	35.7
榎	56.3	18.8	25.0	12.5	6.3	6.3	0.0	0.0	43.8
中央	59.5	26.2	35.7	35.7	2.4	0.0	0.0	0.0	33.3
中藤	89.5	15.8	21.1	5.3	0.0	15.8	0.0	0.0	42.1
神明	65.8	15.8	36.8	18.4	5.3	10.5	0.0	5.3	36.8
学園	61.9	17.5	28.6	25.4	4.8	17.5	1.6	6.3	25.4
大南	52.2	24.6	31.2	26.8	5.8	6.5	1.4	8.0	37.7
緑が丘	44.2	14.0	37.2	11.6	7.0	14.0	2.3	9.3	44.2
市全域	59.1	23.7	32.0	20.1	5.7	8.8	1.4	4.6	37.1
若年層	69.3	16.0	20.0	16.0	5.3	26.7	5.3	8.0	14.7

注：若年層は全体集計のみ示している。

全ての地区で「道路や公共交通が整った便利で快適なまち」を望む割合が最も高く、基盤整備や公共交通網が整ったまちが強く望まれていることがわかります。順に、「福祉環境が整い安心して暮らせるやさしさあふれるまち」、「災害に強い、安全・安心なまち」を望む割合が高くなっています。若年層においても、「道路や公共交通が整った便利で快適なまち」を望む割合が最も高くなっています。

特徴的なものとして、中央地区は「子育て支援環境が充実した住みよいまち」、また、若年層は「商業集積が高いにぎやかなまち」を望む割合が2番目に高くなっています。

イ 多摩都市モノレール新駅周辺のまちづくり

問 新駅周辺(場所未定)のまちづくりについて、望ましいと思われるものは何ですか。

(複数回答)

回答率 (%)

	商業施設などが集まるにぎわいと活気のある駅前づくり	レクリエーション施設などが充実した人が集まる駅前づくり	利用者のための十分な駐車場や駐輪場の整備	公共交通ネットワークのアクセスの確保	商業施設等は最小限に抑えた良好な中・低層住宅地	既存の街並みや丘陵地の眺望などと調和した戸建て住宅地
岸	35.5	16.1	67.7	45.2	19.4	6.5
三ツ木	50.0	12.5	62.5	27.5	10.0	22.5
中原	52.4	7.1	64.3	35.7	9.5	7.1
三ツ藤	45.8	8.3	79.2	43.8	12.5	8.3
残堀	43.8	6.3	70.8	41.7	12.5	10.4
伊奈平	43.8	9.4	59.4	43.8	9.4	9.4
本町	32.1	14.3	67.9	46.4	10.7	14.3
榎	43.8	6.3	56.3	50.0	12.5	0.0
中央	40.5	11.9	54.8	47.6	16.7	9.5
中藤	42.1	15.8	84.2	36.8	5.3	5.3
神明	47.4	18.4	57.9	47.4	7.9	10.5
学園	49.2	12.7	69.8	39.7	6.3	7.9
大南	40.6	18.1	56.5	45.7	9.4	10.1
緑が丘	46.5	4.7	67.4	44.2	7.0	11.6
市全域	43.9	12.4	64.3	42.7	10.4	10.0
若年層	32.4	24.3	48.6	33.8	20.3	10.8

注：若年層は全体集計のみ示している。

利用者のための十分な駐車場や駐輪場が整備され、公共交通ネットワークが充実し、商業施設が集まる活気のある駅前づくりが求められています。

若年層は、レクリエーション施設が充実した人が集まる駅前づくりを望む一方で、良好な中・低層住宅地を望む声も多くあります。

ウ 新しい生活様式への変化により、今後のまちづくりに望むもの

問 あなたが今後まちづくりに望むものは何ですか。(複数回答)

回答率 (%)

	公園の整備	歩行空間の整備	自転車ネットワークの整備	市民農園、 体験農園の整備	グランドや広場の整備	公共施設内の 交流広場の充実
岸	32.3	41.9	35.5	25.8	22.6	22.6
三ツ木	32.5	57.5	40.0	7.5	27.5	27.5
中原	31.0	50.0	31.0	11.9	11.9	31.0
三ツ藤	41.7	37.5	27.1	12.5	27.1	31.3
残堀	31.3	54.2	50.0	4.2	27.1	14.6
伊奈平	34.4	43.8	31.3	9.4	31.3	21.9
本町	14.3	71.4	39.3	7.1	25.0	17.9
榎	43.8	31.3	37.5	0.0	37.5	25.0
中央	35.7	52.4	23.8	19.0	21.4	14.3
中藤	26.3	42.1	26.3	5.3	31.6	36.8
神明	57.9	47.4	28.9	10.5	21.1	26.3
学園	27.0	47.6	31.7	19.0	36.5	20.6
大南	44.9	39.9	35.5	14.5	21.0	23.2
緑が丘	27.9	34.9	34.9	11.6	16.3	46.5
市全域	36.0	45.9	34.1	12.6	24.5	25.0

注：ウは20歳以上のみアンケート調査を実施

新しい生活様式への変化によって在宅や地域で過ごす時間が増えている中で、「歩行空間の整備」や「自転車ネットワークの整備」といった、地域の中で安全で快適に移動できる空間の整備が求められています。

また、「公園の整備」や「公共施設内の交流広場の充実」といった屋外で密集を避けながらコミュニケーションをとることができる施設の整備が求められています。

エ 災害に強いまちづくり

問 災害に強いまちづくりを進める上で、重要と思うことは何ですか。(複数回答)

回答率 (%)

	身近な避難場所の 確保	避難道路、 緊急物資輸送道路の 整備	防災活動拠点施設の 不燃化や耐震化	建築物の耐震化や 不燃化の促進	緊急車両の通行が 困難な狭い道の 拡幅整備	がけ崩れや 土砂災害の対策	大雨時の浸水対策、 水害対策
岸	35.5	35.5	19.4	29.0	38.7	19.4	12.9
三ツ木	32.5	42.5	27.5	5.0	42.5	15.0	30.0
中原	35.7	33.3	45.2	11.9	19.0	11.9	28.6
三ツ藤	41.7	39.6	37.5	14.6	20.8	8.3	35.4
残堀	20.8	41.7	20.8	6.3	37.5	8.3	50.0
伊奈平	40.6	43.8	21.9	3.1	34.4	9.4	31.3
本町	39.3	39.3	17.9	14.3	35.7	10.7	28.6
榎	50.0	43.8	25.0	12.5	18.8	0.0	25.0
中央	35.7	59.5	26.2	4.8	40.5	7.1	14.3
中藤	26.3	47.4	26.3	5.3	15.8	36.8	31.6
神明	44.7	34.2	18.4	15.8	26.3	18.4	26.3
学園	28.6	44.4	27.0	19.0	49.2	4.8	19.0
大南	34.8	32.6	30.4	21.0	31.2	6.5	33.3
緑が丘	46.5	48.8	27.9	9.3	37.2	2.3	11.6
市全域	35.7	40.4	27.7	13.9	33.3	9.7	28.0

注：エは20歳以上のみアンケート調査を実施

災害に強いまちづくりを進める上で重要な内容として、「避難道路、緊急物資輸送道路の整備」や「身近な避難場所の確保」といった避難時に必要な整備等が求められています。

土砂災害や水害対策は、丘陵地や河川に近い等、地形特性によって回答にばらつきがみられ、地区の災害の特性に合わせた対策が求められています。

4 本市のまちづくりの課題

20年後の将来を見据えたまちづくりを推進するに当たり、本市の現況や社会・経済情勢の変化及び市民アンケート調査の結果を踏まえ、以下の6つの項目をまちづくりの課題として挙げます。

◆本市のまちづくりの課題

- 課題1 都市の構造に大きく影響するプロジェクトを見据えたまちづくり
- 課題2 人口動向の変化に対応したまちづくり
- 課題3 自然環境と共存したまちづくり
- 課題4 自然災害に対応したまちづくり
- 課題5 身近な生活環境の向上に向けたまちづくり
- 課題6 産業の活性化を支えるまちづくり

課題1 都市の構造に大きく影響するプロジェクトを見据えたまちづくり

立3・2・4号新青梅街道線の拡幅整備事業、多摩都市モノレールの延伸、都市核土地区画整理事業、市庁舎の移設及び村山工場跡地利用の進展、都営村山団地建替事業など、都市構造に大きく影響する事業が進捗しており、それぞれのプロジェクトの効果を波及させ、変化に応じたまちづくりを進める必要があります。

都市核やサブ核をはじめとする多摩都市モノレールの延伸により新駅設置が計画されている地区では、新駅を中心とした拠点性や生活利便性の向上が必要です。

市民アンケート結果では、新駅周辺のまちづくりについて、商業施設などが集まるにぎわいと活気のある駅前づくりが求められています。

課題2 人口動向の変化に対応したまちづくり

立3・2・4号新青梅街道線の拡幅整備事業や多摩都市モノレールの延伸など、プロジェクトの波及効果による人口増加を見据え、良好な住環境の整備・充実に取り組むことが必要です。

少子高齢化の進行に対しては、子育て世帯にやさしく、高齢者を支えるまちづくりを進める必要があります。また、若者の流出傾向を抑制するため、若者が魅力を感じる、にぎわいと活力あるまちづくりが必要です。

市民アンケート結果では、福祉環境が整い安心して過ごすことができるまちづくりが求められています。

課題3 自然環境と共存したまちづくり

狭山丘陵をはじめとした豊かな自然は、本市のかけがえのない財産です。次の世代のためにも市民一人一人がこの財産を守るという意識を持ちながら、大切に保全していく必要があります。

また、脱炭素社会の実現のため、再生可能エネルギー等の利用促進や省エネルギーの推進、温室効果ガスの排出抑制に向けた取組など、環境に配慮したまちづくりが求められています。

狭山丘陵や多摩開墾などの豊かな自然環境と景観を保全・活用しながら、将来にわたって便利で快適に住み続けられる、自然環境と共存したまちづくりを進める必要があります。

市民アンケート結果では、身近な自然環境への満足度は高いものの、新しい生活様式へ変化する中で、歩行空間や公園など屋外空間の整備が求められています。

課題4 自然災害に対応したまちづくり

自然災害の頻発・激甚化など、これまでの経験を超えた災害などに対して、「命を守る」という視点による防災・減災のまちづくりの必要性が高まっています。豪雨や台風による残堀川や空堀川の氾濫、浸水被害や、狭山丘陵地の土砂災害の危険性に加え、多摩東部直下地震といったM7.0以上の地震など、様々な災害に対応したまちづくりが必要です。

本市の「国土強靱化地域計画」の基本目標の達成に向けた、災害に強くしなやかなまちづくりが必要です。

市民アンケート結果では、安全な避難道路や物資等を供給するための緊急輸送道路の整備、公園や広場などの身近な避難場所の確保が求められています。

< 武蔵村山市国土強靱化地域計画の基本目標 >

- ① 人命を最重要事項として最大限の保護が図られること
- ② 生活インフラや行政等の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
- ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害が最小に抑えられること
- ④ 迅速な復旧復興に取り組むことができる体制が確保されること

課題5 身近な生活環境の向上に向けたまちづくり

住宅地を中心とする市街地は、一部を除いてスプロール¹¹状に形成された戸建て住宅が広範に及んでおり、身近な憩いの空間としての公園の整備や、狭い道路の拡幅による歩行者や自転車の安全で快適な通行環境の整備等、身近な生活環境の改善を図る必要があります。

市民アンケート結果では、道路や公共交通の利便性向上や、バスやタクシー等の公共交通ネットワークの充実などによる交通アクセスの確保が求められています。

課題6 産業の活性化を支えるまちづくり

市内に新たな公共交通や駅ができることによって、都市構造に大きな変化をもたらすことが想定され、拠点の形成と合わせて、商業・業務機能の誘導を図る必要があります。

また、近年のまちづくりに関連する法改正を踏まえて、立地適正化計画制度による都市機能の誘導などについて検討し、持続可能な都市構造を見据えたまちづくりが必要です。

製造業などの工業に対しては、立地環境の整備や振興策を講ずることで、活性化を図る必要があります。

減少傾向にある農地に対しては、特定生産緑地制度等により、都市農地の保全・活用を図る必要があります。

市民アンケート結果では、中心市街地の活性化、観光の振興とレクリエーションの場の充実が求められています。

¹¹ スプロール：都市の急速な発展により、市街地が無秩序、無計画に広がっていくこと。