資料２

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)
全体構想

素　　案

第１編　武蔵村山市まちづくり基本方針の策定について……1

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策定の目的……2
2　まちづくり基本方針の位置付け……3
3　まちづくり基本方針の構成と目標年次……4
4　策定の体制……6

第２章　策定の背景と課題……7

1　武蔵村山市の概要……7
2　アンケート調査……20
3　本市のまちづくりの課題……24

第２編　全体構想……27

第１章　まちづくりの目標と将来都市構造……28

1　まちづくりの目標……28
2　将来都市構造……32

第２章　分野別方針……37

1　土地利用の方針……38
2　道路・交通環境の整備方針……43
3　公園・緑地等の整備方針……48
4　安全・安心まちづくりの方針……52
5　景観・環境まちづくりの方針……56
6　活力あるまちづくりの方針……59

資料編……63

1　上位計画……64
2　都市計画関連制度の改正……68

第３編　地域別構想

1　地域区分……庁内にて３つの地域区分についての方針を拡充
2　地域別の方針……今年度末から来年度に検討予定

第４編　実現化方策……今年度末から来年度に検討予定

1　まちづくり推進の基本的考え方
2　まちづくりの推進体制の充実
3　まちづくり制度の活用

第１編　武蔵村山市まちづくり基本方針の策定について

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策定の目的

⑴　まちづくり基本方針について

「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）」（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」（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）、「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」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、市民と行政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。

⑵　策定の目的

平成25年度改定のまちづくり基本方針が令和5年に計画期間の終了を迎えることに加え、「東京都の都市づくりグランドデザイン」の策定（平成29年度）、「都市計画区域マスタープラン」の改定（令和2年度）及び「第五次長期総合計画」の策定（令和2年度）が行われたことを受け、また、新青梅街道の拡幅整備事業の進展や市庁舎の移設などを見据えた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ため、まちづくり基本方針の新規策定を行います。

加えて、本市のまちづくりにおいて大きな影響を与える出来事として、平成28年4月、国の交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」が公表され、多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面延伸について「事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において具体的な調整を進めるべき。」と位置付けられました。その後、東京都において、平成30年度に「鉄道新線建設等準備基金」が創設されたほか、令和2年度より箱根ケ崎方面延伸について現況調査及び基本設計等が実施されるなど、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、「歩いて暮らせる駅を中心としたまちづくり」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、具体的な検討を行います。

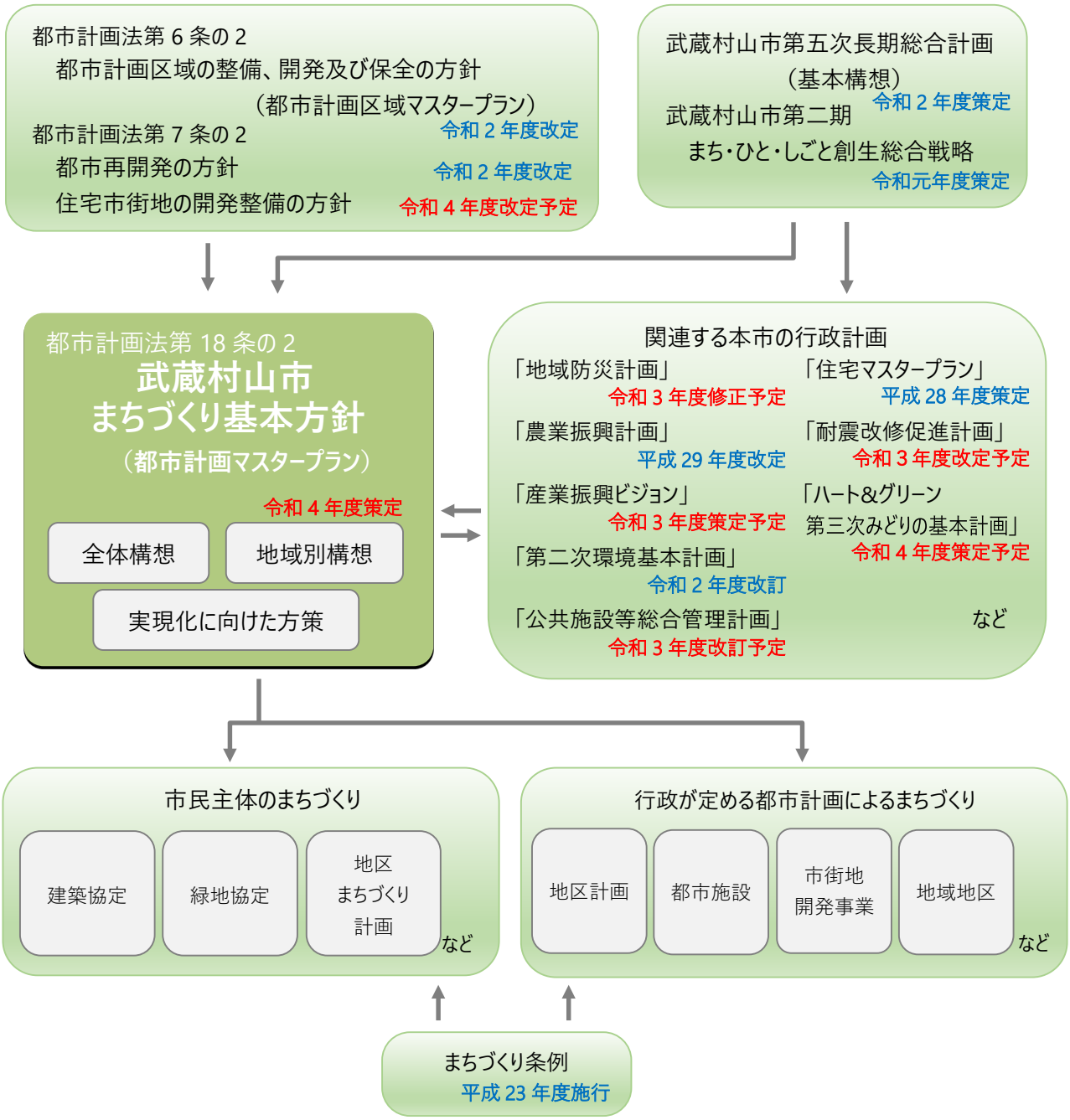
なお、多摩都市モノレールの延伸に関する事業やその他の具体的なまちづくりの進捗状況に合わせ、適宜方針の見直しを行うものとします。

2　まちづくり基本方針の位置付け

本方針は、東京都が策定する都市づくりに関連する計画や方針及び「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」を踏まえて定めるとともに、本市の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と行政の協働のまちづくりの指針としての役割を担います。

＜まちづくり基本方針の位置付け＞



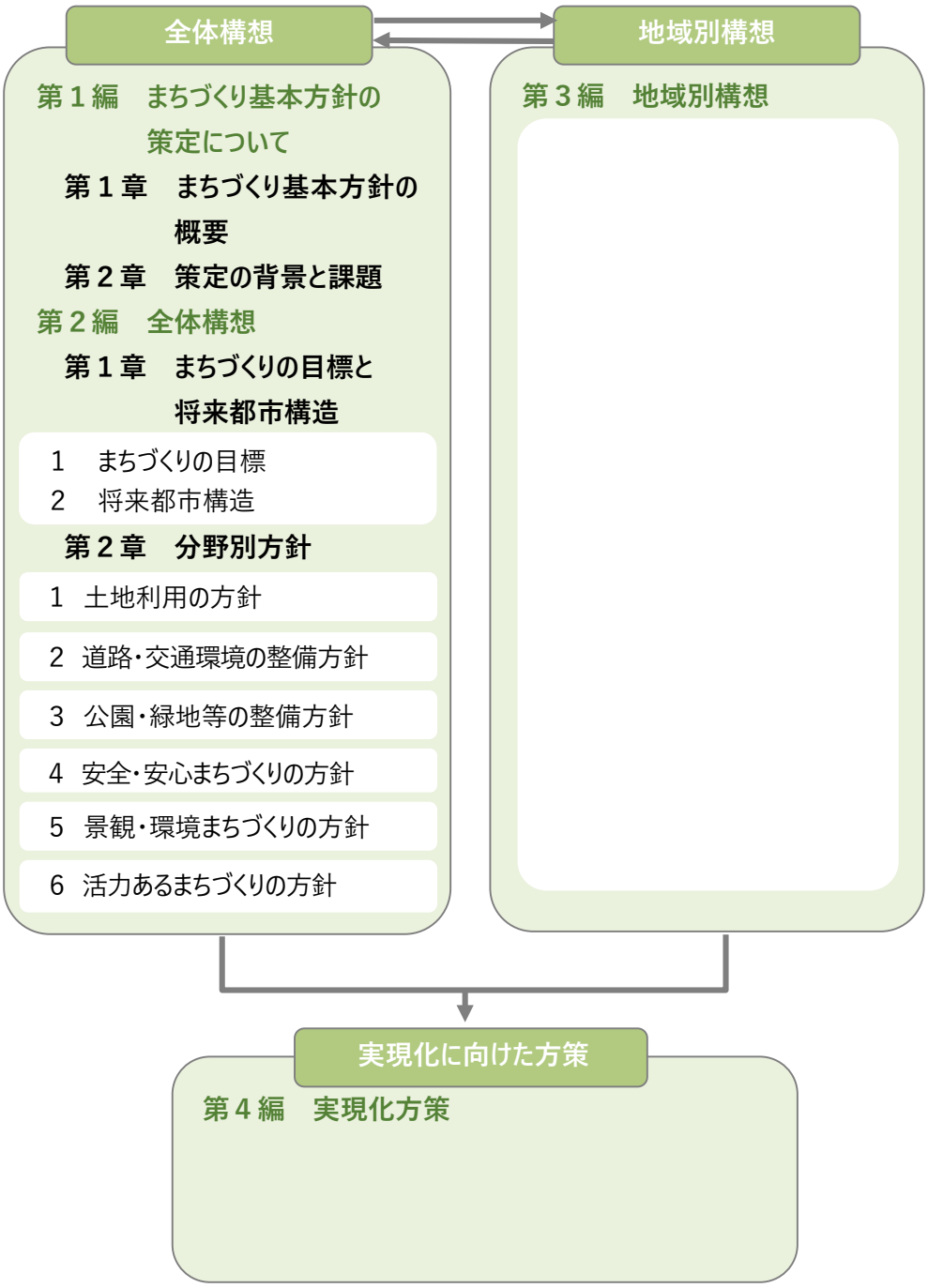
3　まちづくり基本方針の構成と目標年次

⑴　まちづくり基本方針の構成

本方針は、全体構想、地域別構想及び実現化に向けた方策より構成します。

「全体構想」では、周辺市町との関係を踏まえた市全体のまちづくりの方針を定めます。「地域別構想」では、都市核・サブ核やその周辺の駅を中心として区分される3地域について各地域の特性をいかしたまちづくりの方針を定めます。「実現化に向けた方策」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。

＜まちづくり基本方針の構成＞



⑵　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（2023）年度から令和24（2042）年度とします。

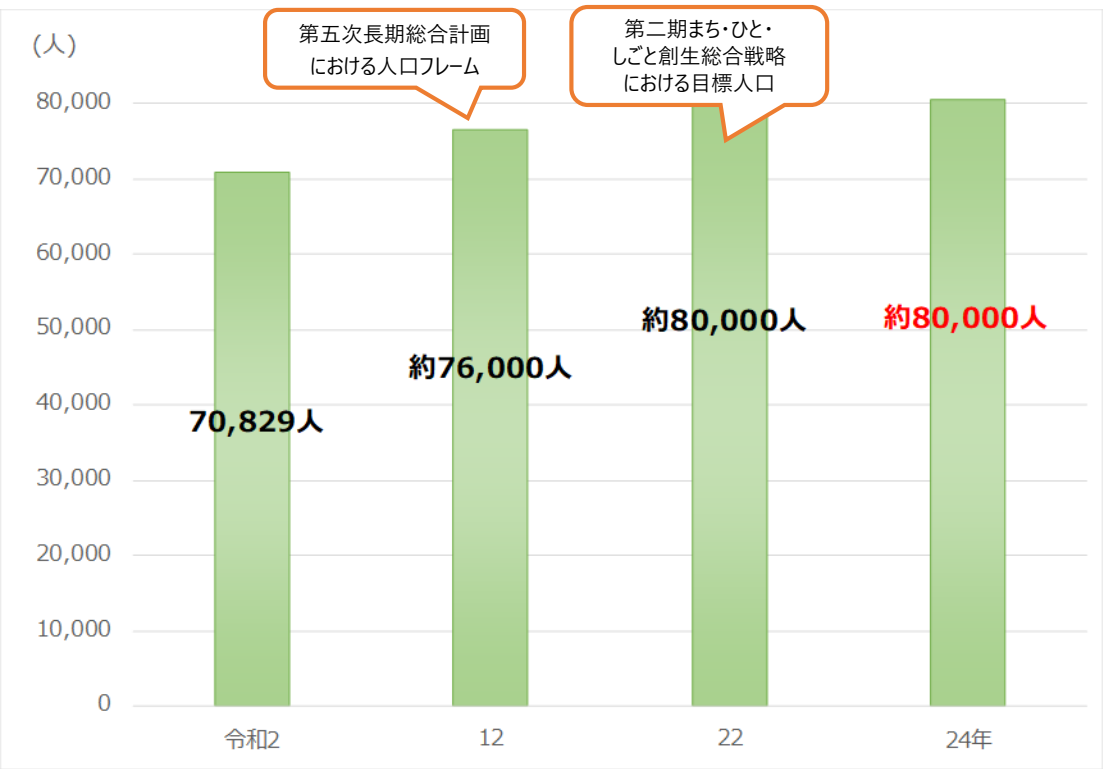
なお、おおむね10年後に本市を取り巻く状況の変化を踏まえた見直しを行うこととしますが、今後、多摩都市モノレールの延伸や、新青梅街道の拡幅整備、令和11（2029）年度から令和14（2032）年度頃を目標としている新庁舎開庁など、都市構造に大きく影響を与える事業が予定されていることから、必要に応じて方針の見直しを行います。

⑶　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年で約76,000人、令和22年で約80,000人、令和42年で約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年で76,000人と設定しています。

本方針では、「第五次長期総合計画」及び「第二期まち・ひと・しごと創生総合戦略」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、新青梅街道の拡幅整備、都市核土地区画整理事業の施行、緑が丘地区の再生などを考慮し、令和24年の将来人口を約80,000人とします。



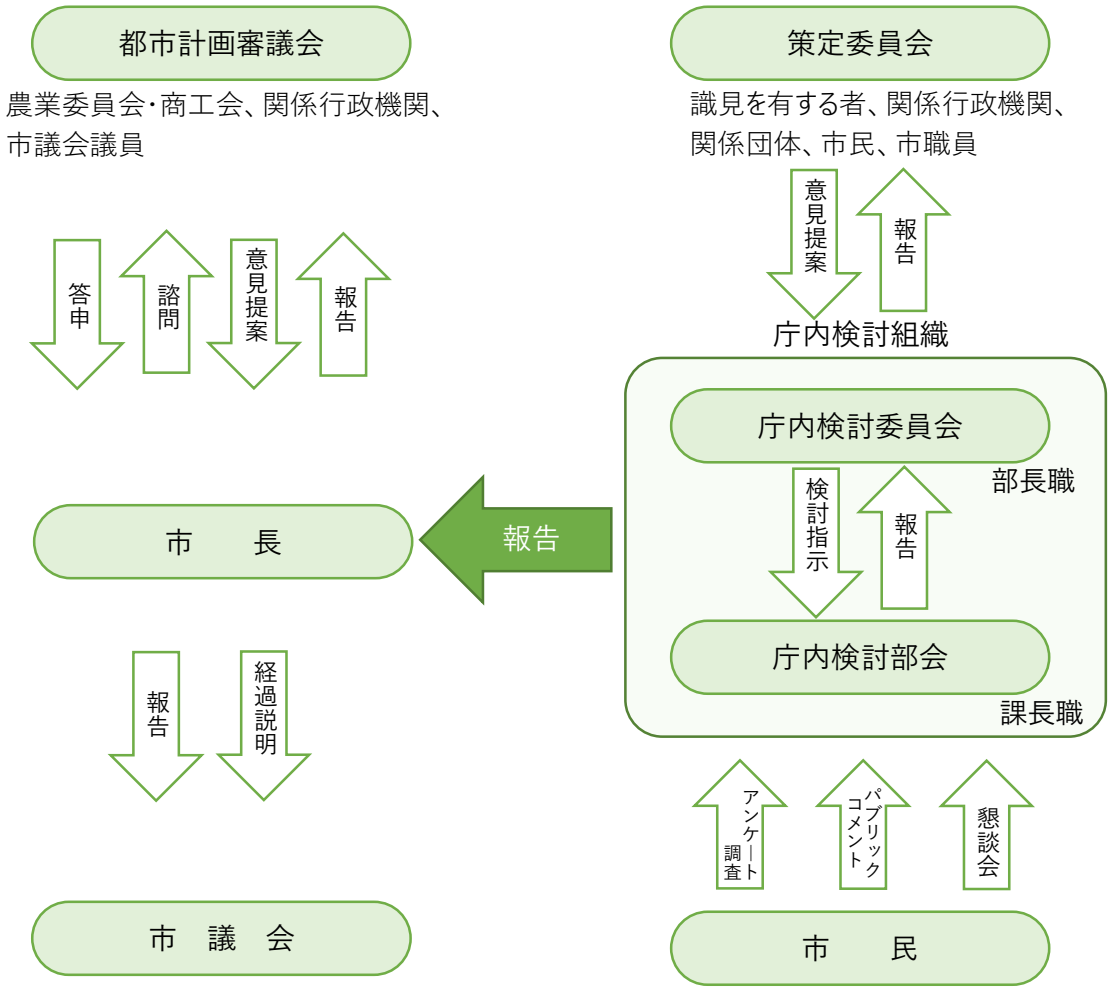
4　策定の体制

本方針の策定に当たっては、市民アンケート調査や策定委員会、庁内検討組織、市民との懇談会、パブリックコメントなど市民や職員の参画により検討を進めてきました。

アンケート調査では、市内に在住する満20歳以上の市民のうち2,000名を対象に市民アンケート調査を実施し、15歳以上20歳未満の市民のうち300名を対象に若年層アンケート調査を実施しました。

庁内検討部会では、市民からの意見等を踏まえたまちづくり基本方針の原案を検討し、庁内検討委員会では、策定委員会からの意見提案を基に原案を精査し、市長に報告しました。

＜策定体制（各組織の構成と役割）＞



第２章　策定の背景と課題

１　武蔵村山市の概要

１－１　位置と歴史

⑴　位置・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。

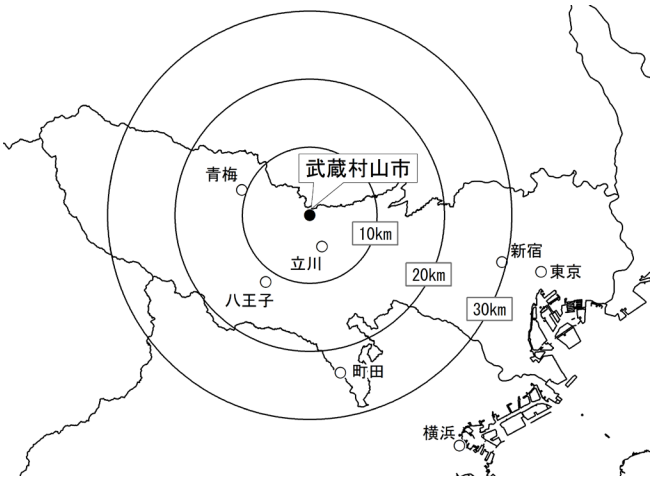
市域の南北は約4.65km、東西は約5.20kmに及び面積は約15.32㎢です。

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。

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＞



⑵　本市の沿革

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。平成14年には村山温泉「かたくりの湯」がオープンし、市民の憩いの施設となっています。

令和2年11月3日には、市制施行50周年を迎えました。

１－２　本市を取り巻く社会・経済情勢の変化

⑴　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、多摩直下地震（M7.3）は、30年以内の発生確率が約70.0％（平成24年4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100㎜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、今後の気象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や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ことが必要となっています。

⑵　人口の少子高齢化の進行

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[1]。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、世界のどの国も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など、様々な問題に対する的確な対応を行うことが必要となっていきます。

⑶　食料・水・エネルギーの制約、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96億人に達すると予測されており、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は4.4℃上昇するといった予測など、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。

このような環境、政治、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）[2]」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。

令和2年10月、政府により「2050年カーボンニュートラル[3]」が宣言されました。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おり、国全体の約6割を占めていると分析されています。持続可能な社会をつくるため、カーボンニュートラル（脱炭素社会）の実現に向けて取り組む必要があります。

---

[1] 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 年出生死亡中位推計）
[2] SDGs：誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けて、普遍的な合意に基づく測定可能な 17 の項目から構成される目標のこと。
[3] 2050 年カーボンニュートラル：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ことを目指している宣言のこと。

＜持続可能な開発目標（SDGs）＞

出典：国際連合広報センター

⑷　ICT の進歩など技術革新の進展

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競争的に行われ、交通、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す可能性があります。

デジタル庁の創設により、全国規模での行政システムの統一、標準化や書面、押印、対面の抜本的見直し等の規制改革、公務員のICT職採用、マイナンバーカードの利便性向上等、様々な分野でのデジタル化が進められています。

まちづくり行政においても、様々な課題に取り組むツールとして積極的にICTを活用するため、必要な技術情報の把握や導入事例の検証などに努めていく必要があります。

また、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）を契機とした「働き方」、「暮らし方」の変化などの新しい生活様式に対応した、新たなまちづくりのあり方について、国等でも検討が進められており、ICTの活用などが考えられます。

⑸　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[4]等の形成に向けた立地適正化計画制度」、「特定生産緑地制度[5]」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[6]への対応や自然災害への対応、特定生産緑地制度による都市農地の保全・活用など、近年のまちづくりにおける諸課題への対応が図られています。

本市においても、これらの新しい制度についての対応を検討する必要があります。

---

[4] 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。

[5] 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もと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。

[6] 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。

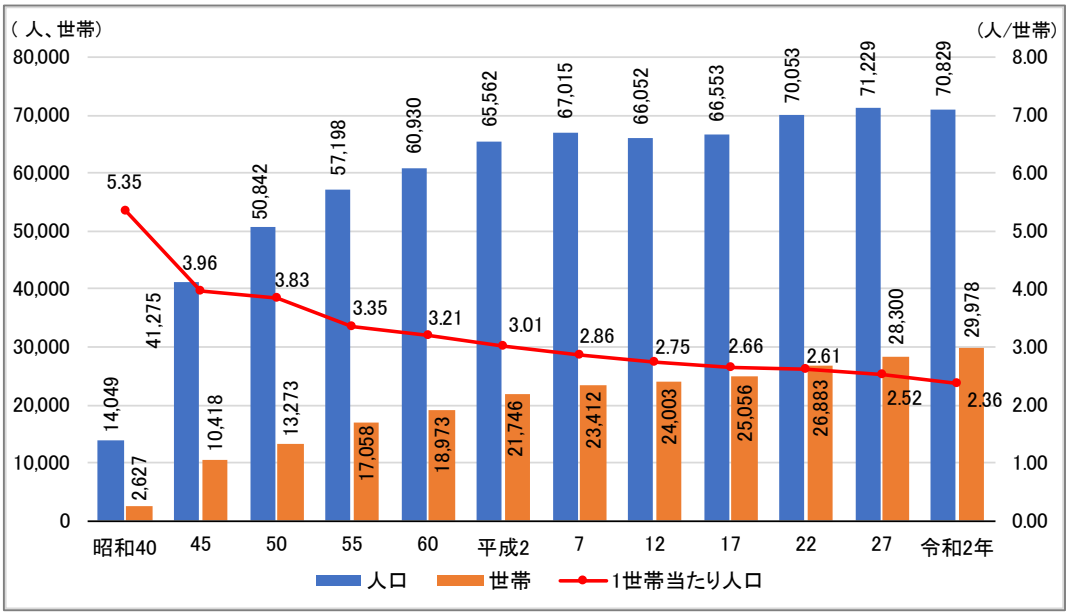
１－３　人口・産業の特性

⑴　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た後、増加に転じましたが、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。

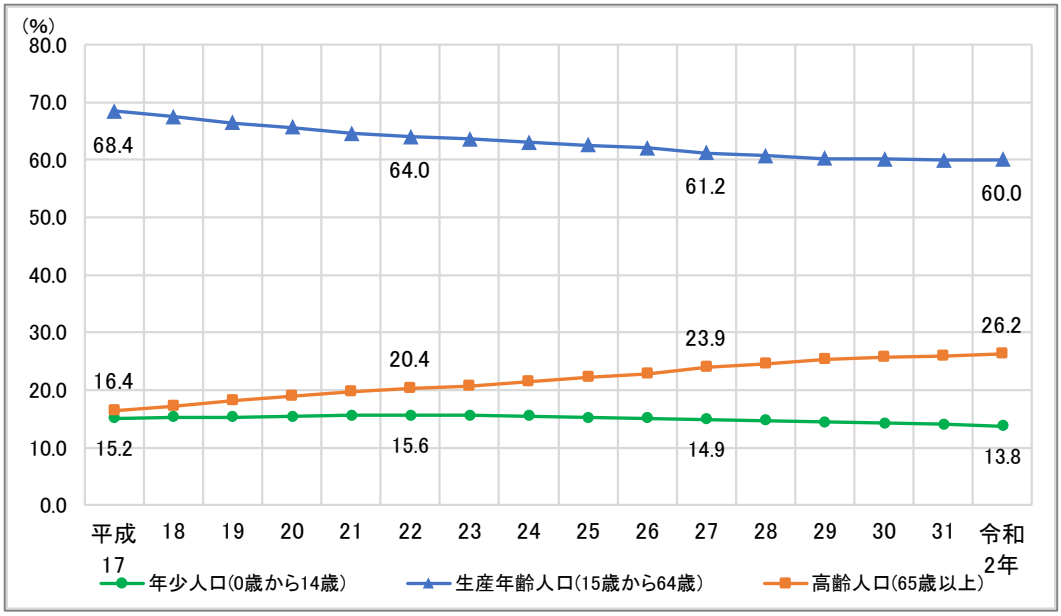
年齢の3区分別人口構成の推移では、65歳以上の高齢人口が増加する一方、0歳から14歳の年少人口は、減少傾向を示しています。また、15歳から64歳の生産年齢人口についても緩やかに減少しつつあり、少子高齢化が進行しています。

＜人口・世帯数の推移＞



出典：国勢調査

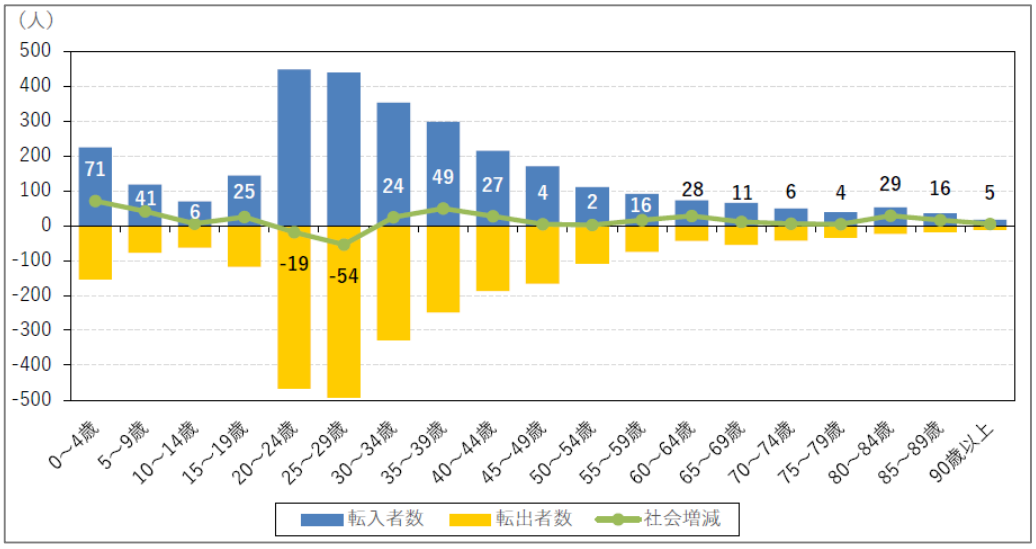
＜年齢3区分別人口構成の推移＞



出典：住民基本台帳（※平成 24 年までは 3 月 31 日現在、平成 25 年以降は 1 月 1 日現在）

平成30年の転入者数・転出者数の状況は、転入者数・転出者数ともに、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ると思われます。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（平成 30 年）

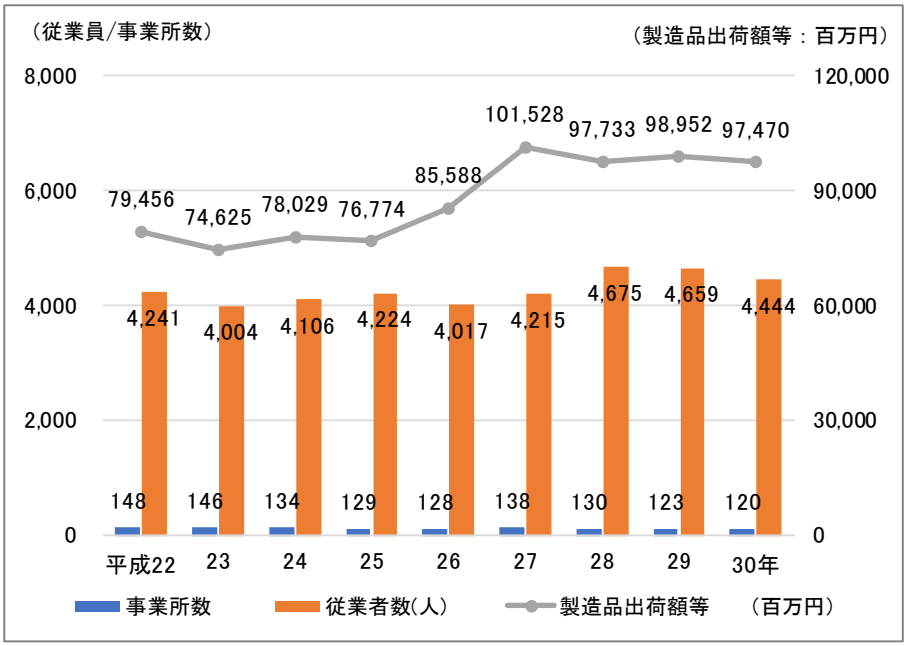
注：社会増減＝転入者数－転出者数

⑵　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。従業者数及び製造品出荷額等については、平成26年以降で増加傾向にあります。

＜事業所数と製造品出荷額等（従業員数4人以上）＞

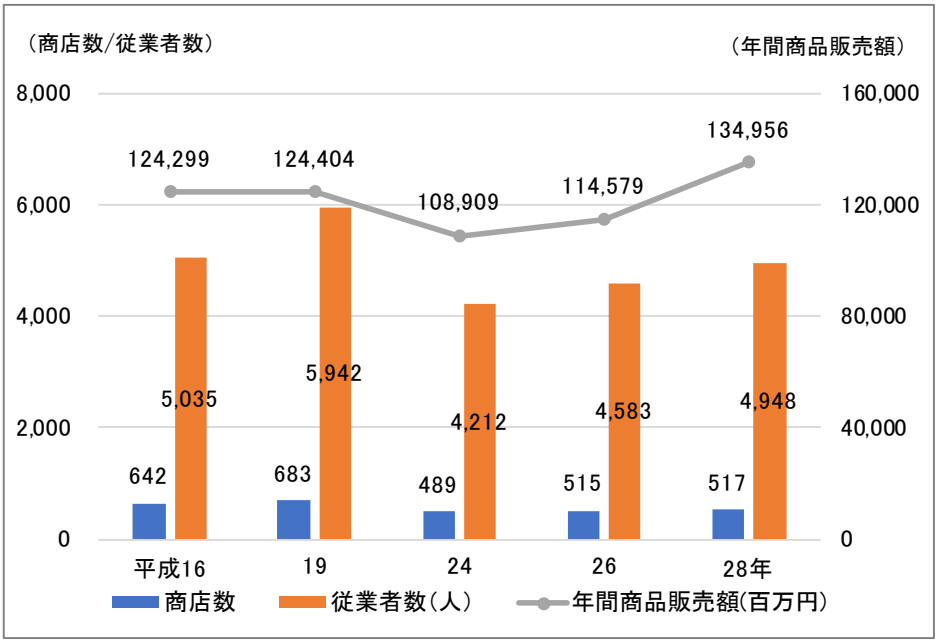


出典：工業統計調査　（ただし、平成 23 年及び平成 27 年については経済センサス）

イ　商業

小売業の推移をみると商店数は減少傾向となっていますが、従業員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）＞

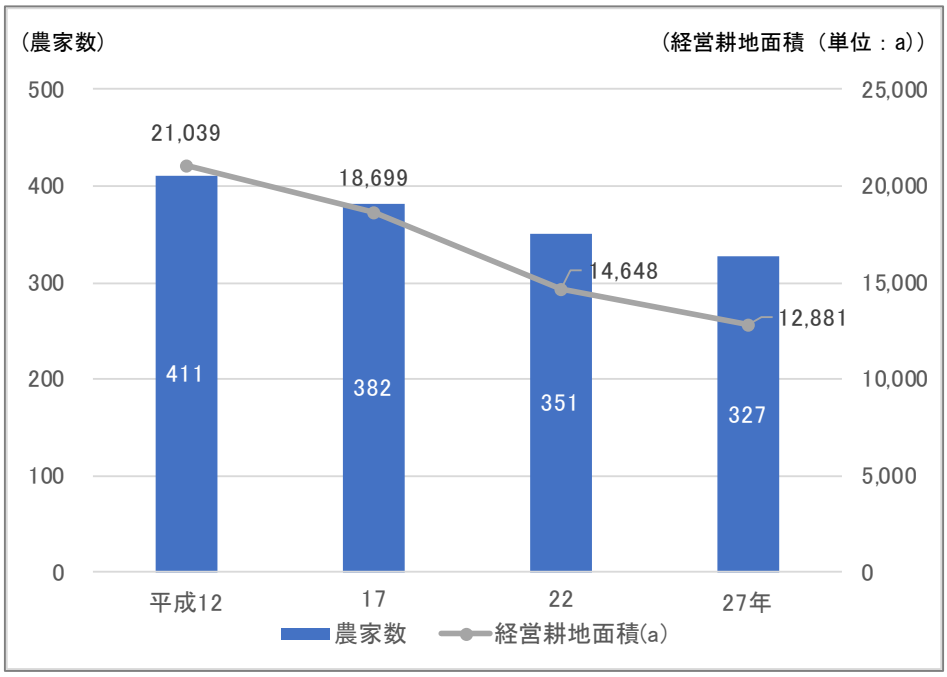


出典：商業統計調査　（ただし、平成 24 年及び平成 28 年については、経済センサス）

ウ　農業

農家数、経営耕地面積ともに減少傾向が続いています。

＜農家数、経営耕地面積＞



出典：農林業センサス、統計書（令和 2 年度）

注：平成 17 年については販売農家のみの集計数値で、（）内は総農家の経営耕地面積の合計。
平成 22 年以降については、農業経営体の集計数値。
農業経営体とは、経営耕地 30 a 以上または、一定の規模以上で農産物の生産を行う経営体。

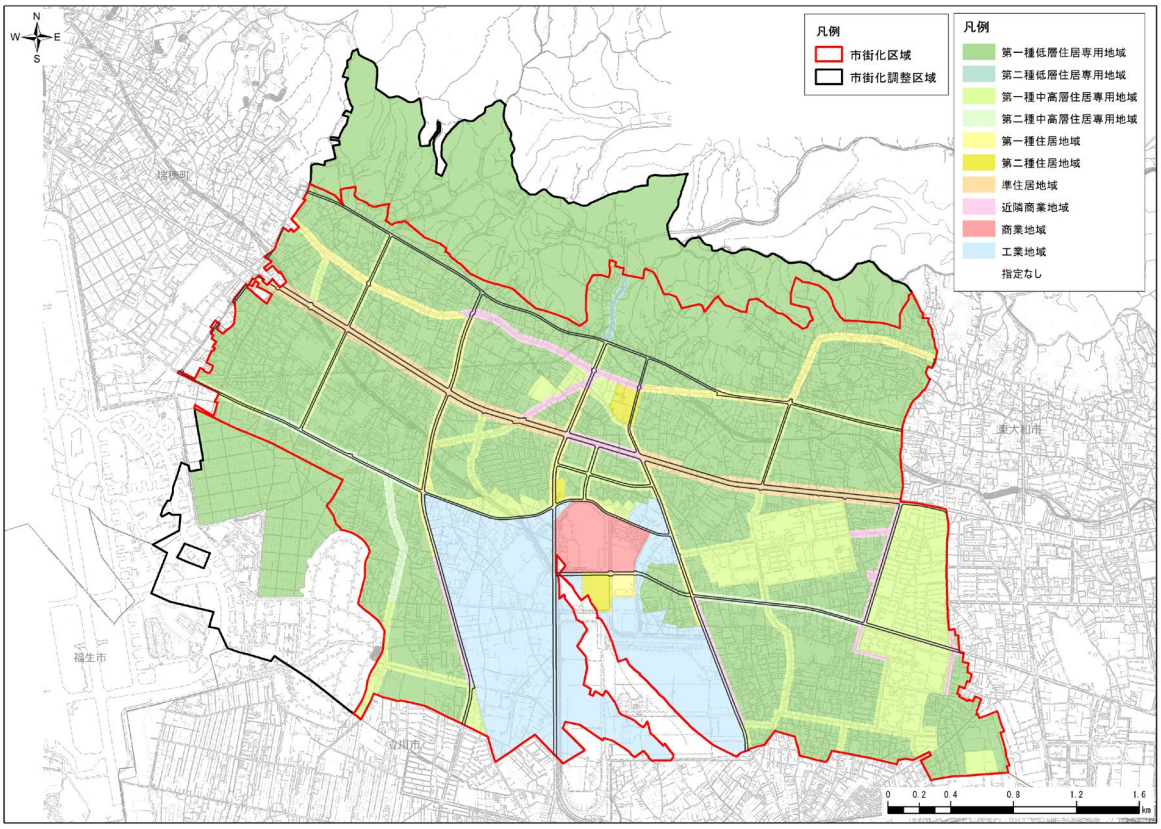
１－４　土地利用･建物

⑴　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（10.7％）となっています。

＜用途地域図＞



出典：都市計画課資料（令和 4 年 1 月 25 日告示）

＜用途地域の面積＞

区　分	住　居　系							商 業 系		工業系	指定なし	合計
	第一種低層住居専用地域	第二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	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	工業地域		
面積（ha）	954.6	2.4	165.7	15.4	37.5	8.5	33.2	23.9	20.8	175.7	99.3	1,537.0
割合（％）	62.1	0.2	10.7	1.0	2.4	0.6	2.2	1.5	1.4	11.4	6.5	100.0

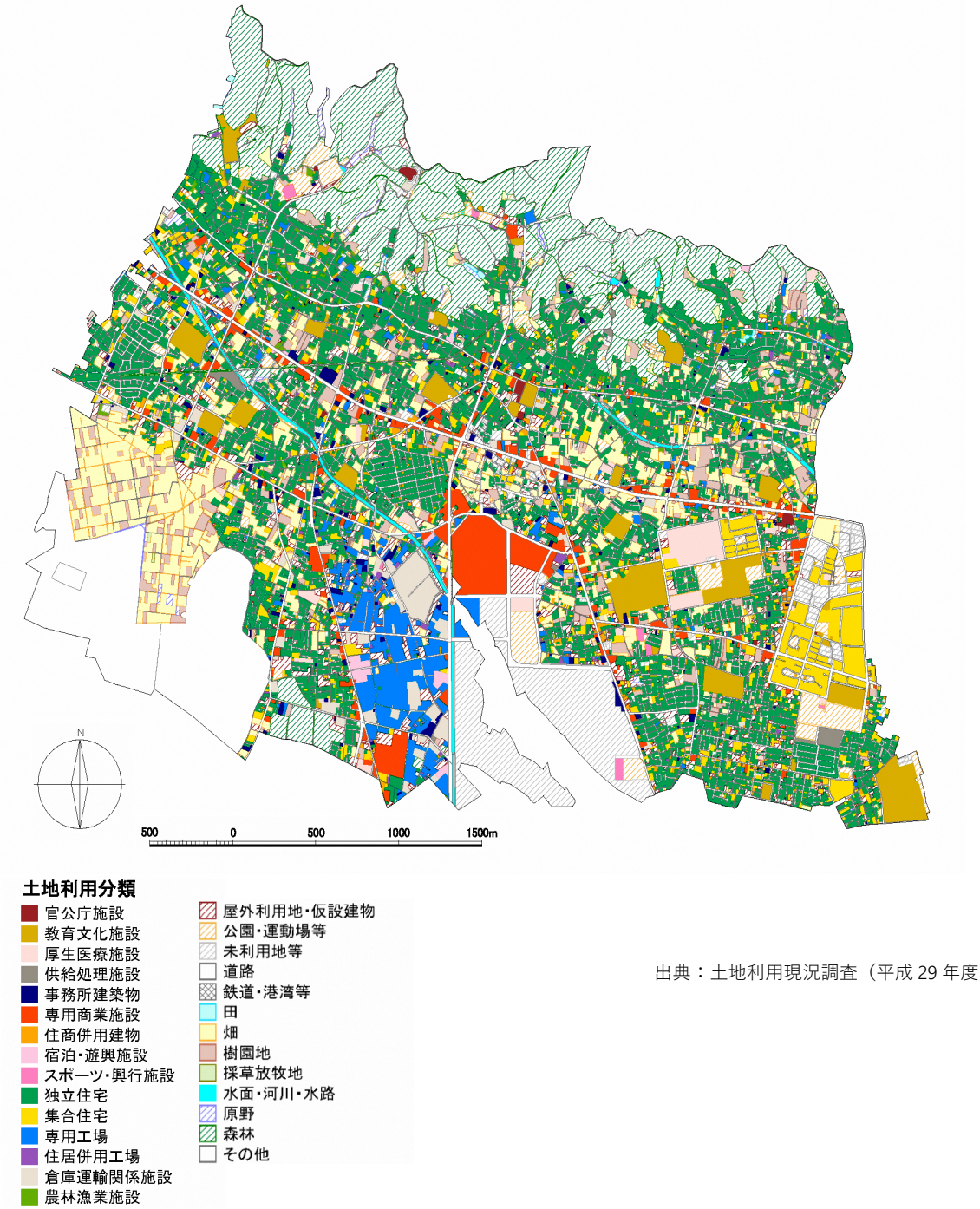
出典：都市計画課資料／令和 4 年 1 月 25 日告示

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、北部一帯の「森林」（狭山丘陵）、南西部の横田基地の一部と「畑」、「樹園地」（多摩開墾）、中央南部の「未利用地等」（村山工場跡地）があり、本市の土地利用の特徴となっています。

「専用商業施設」（大規模商業施設ほか）、その西側の「専用工場」（村山工場跡地西側の工場群）、東部の「集合住宅」（都営村山団地ほか）があり、本市の都市構造を特徴付けています。

＜土地利用現況図＞



出典：土地利用現況調査（平成 29 年度）

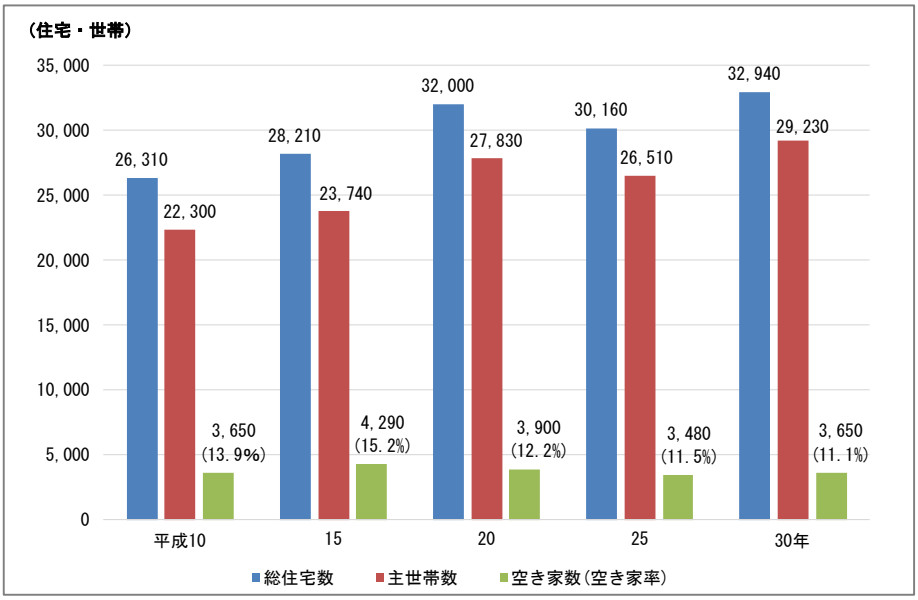
⑵　住宅

市内の総住宅数及び主世帯数は増加傾向であり、平成30年では総住宅数32,940戸、主世帯数29,230世帯となっています。一方、空き家数（空き家率）は平成15年をピークに減少傾向であり、平成30年では空き家数3,650戸、空き家率11.1%となっています。

種類別主世帯数は、一戸建が最も多く18,000世帯程度で62％を占めており、共同住宅が10,000世帯程度で36％を占めています。共同住宅の中では、3階から5階建てが5,000世帯程度で17%、1･2階建てと6階建て以上は、どちらも3,000世帯程度で約10％を占めています。

昭和39年度から昭和41年度にかけて建設された都営村山団地は、区域面積約48.1ha、総戸数5,260戸と、一つの団地としては都内最大級です。現在、建設から55年以上が経過し、建て替え事業が進められています。

＜住宅･世帯･空き家数の推移＞



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て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（%）

１－５　道路・交通・公園緑地

⑴　道路

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として拡幅事業を行っています。

桜街道線、武蔵砂川駅榎線、松中残堀線、東大和武蔵村山線、榎本町線及び榎東西線が未完成となっています。

幅員4ｍ未満の狭あいな道路は、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48.7％（約123,380.0ｍ）を占めています。

＜都市計画道路の整備状況＞

令和３年12月１日現在

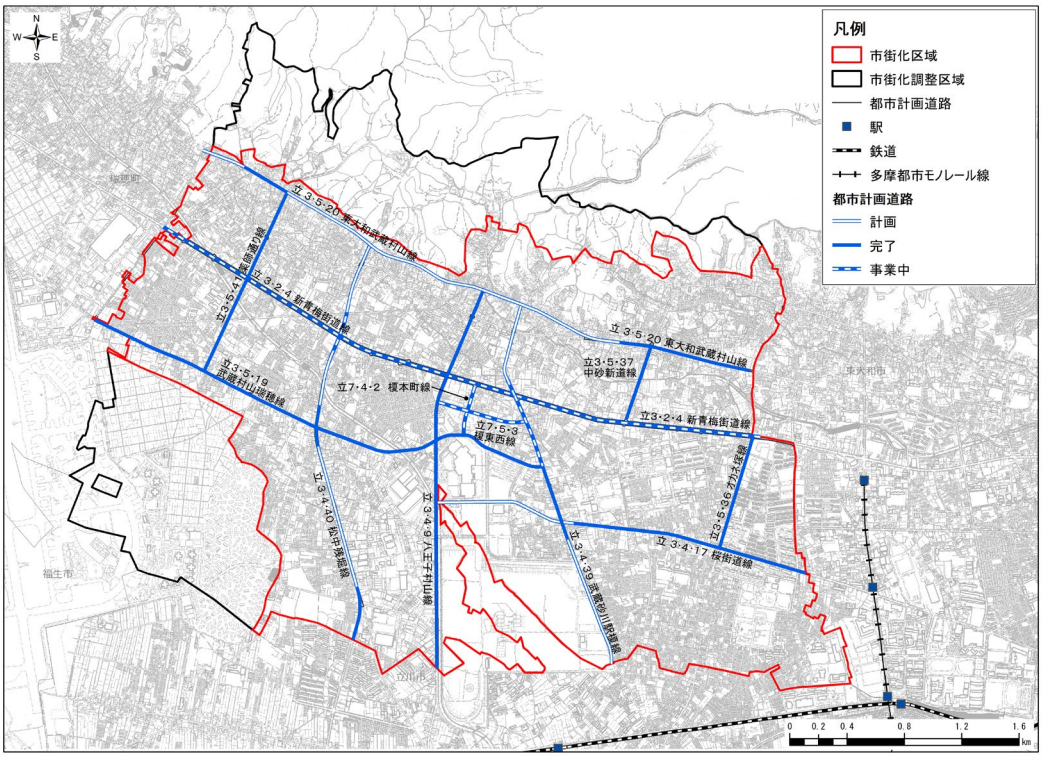
路 線 名	計画幅員（m）	計画延長決定（m）	完成延長（m）	完成率（%）
立 3・2・4 号 新青梅街道線	30 （18）	4,619	0 （4,619）	0.0 （100.0）
立 3・4・9 号 八王子村山線	16～18	2,630	2,630	100.0
立 3・4・17 号 桜街道線	12～20	2,680	1,770	66.0
立 3・4・39 号 武蔵砂川駅榎線	12～16	2,772	658	23.7
立 3・4・40 号 松中残堀線	16	2,860	676	23.6
立 3・5・19 号 武蔵村山瑞穂線	12	3,390	3,390	100.0
立 3・5・20 号 東大和武蔵村山線	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	13,351	51.7

出典：都市計画課資料

注：完成延長は供用開始済み延長を指す。

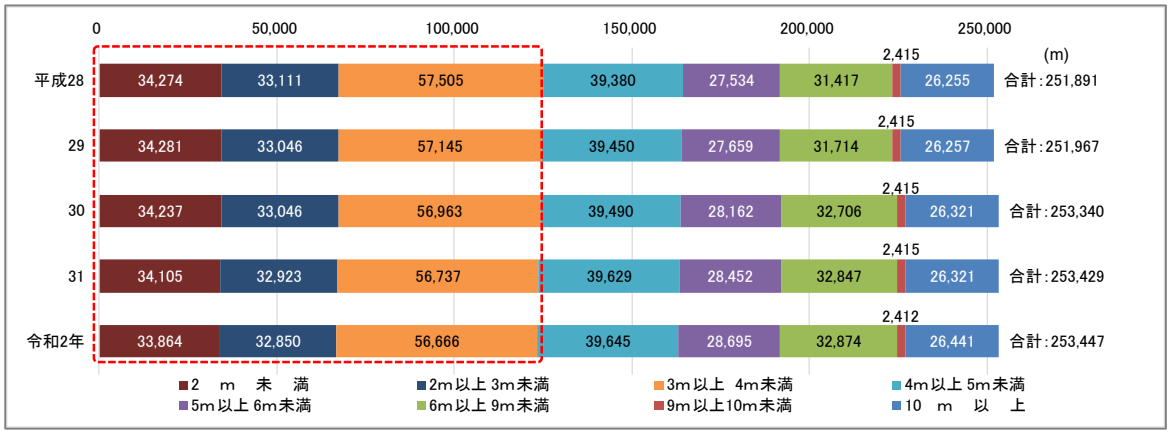
＜都市計画道路整備状況図＞

令和３年12月１日現在



出典：都市計画課資料

＜幅員別道路延長の推移＞　　各年 3 月 31 日現在　単位：延長m



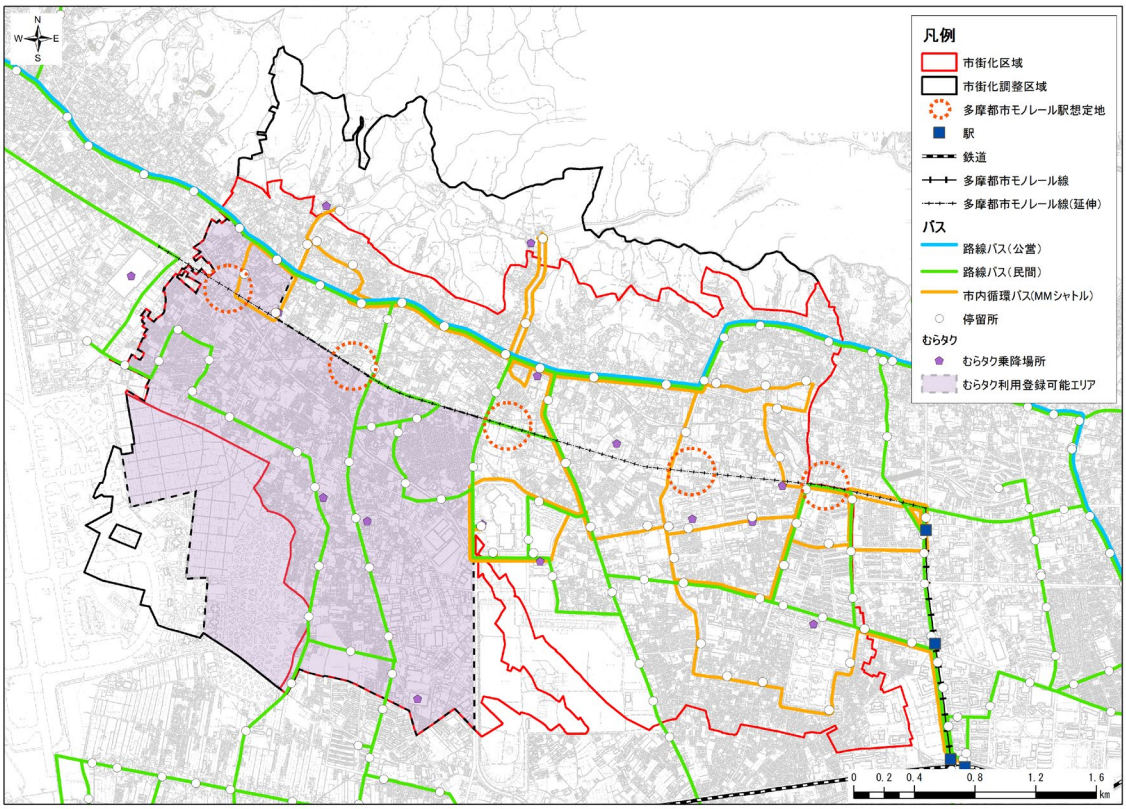
注：　狭あいな道路　　出典：統計書（令和 2 年度）／道路下水道課

⑵　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）[7]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つの駅の設置を想定しています。

＜多摩都市モノレールの延伸想定図とバスルート＞



出典：交通企画･モノレール推進課資料加工
　　市内循環バス（MM シャトル）ルート（令和 4 年 4 月 1 日再編予定）
注：多摩都市モノレールのルート･駅位置は市が想定したものであり、確定しているものではありません。

[7] 乗合タクシー：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。

(3) 公園・緑地

都市計画緑地として、狭山丘陵一帯が市の重要なみどりの資源となっています。

都市計画公園として、計17か所、総面積約215.3haとなっており、うち開園した面積は約122.3haで総面積の約56.8％となっています。

＜都市計画公園・緑地等一覧＞

令和２年４月１日現在

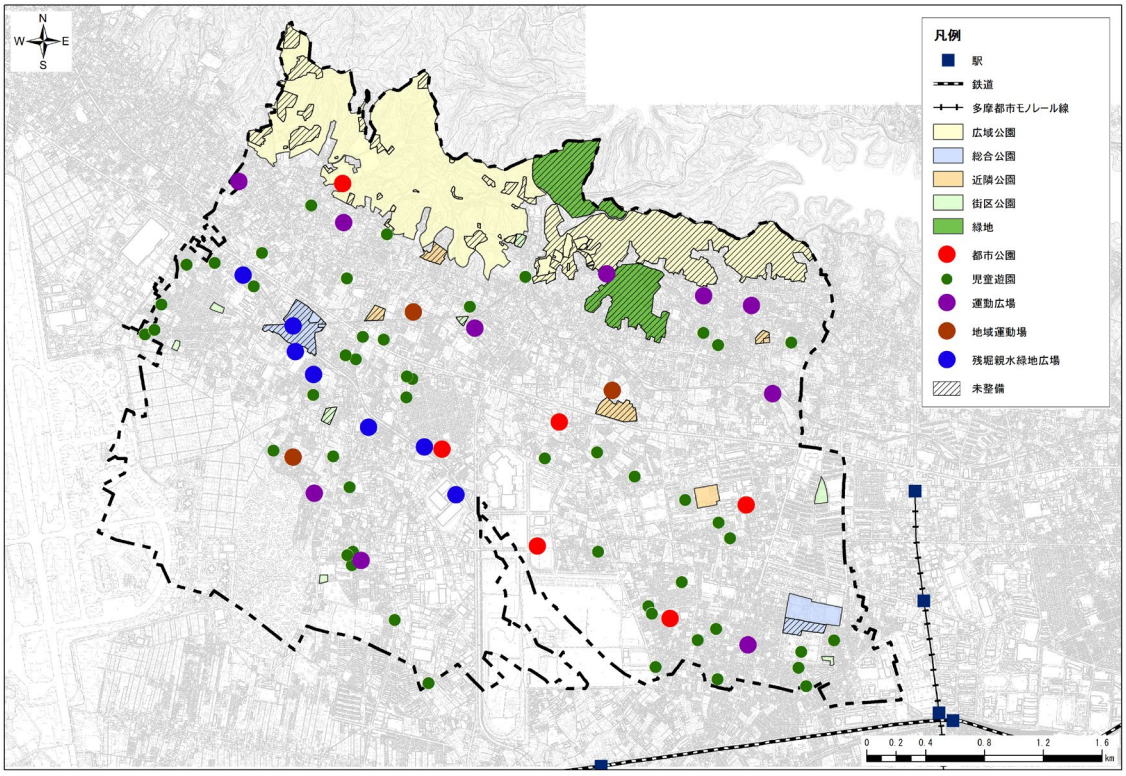
種別		名称	計画決定面積（ha）	開園面積（ha）
広域公園	1	野山北・六道山公園	130.2	106.95
	2	中藤公園	57.7	4.54
		計	187.9	111.49
総合公園	3	山王森公園	7.1	0.59
	4	大南公園	7.7	5.49
		計	14.8	6.08
近隣公園	5	御伊勢の森公園	3.3	—
	6	雷塚公園	2.1	2.29
	7	向山公園	1.1	0.15
	8	十二所神社公園	1.4	0.05
	9	峰公園	1	—
		計	8.9	2.49
街区公園	10	残堀公園	0.75	—
	11	馬場公園	0.26	—
	12	野山公園	0.55	0.07
	13	オカネ塚公園	0.96	0.96
	14	伊奈平公園	0.28	0.27
	15	経塚向公園	0.25	0.25
	16	中原公園	0.4	0.4
	17	大南東公園	0.29	0.29
		計	3.74	2.24
都市計画公園合計			215.34	122.30

種別		名称	計画決定面積（ha）	開園面積（ha）
その他の公園	18	三本榎史跡公園	—	0.11
	19	三ツ藤南公園	—	0.21
	20	プリンスの丘公園	—	0.99
	21	さいかち公園	—	0.95
	22	西大南樹林公園	—	0.18
		計	—	2.44
公園合計			215.34	124.74
緑地	①	観音寺森林地	15.75	—
	②	狭山緑地	15.52	—
緑地合計			31.27	—

出典：環境課・都市計画課資料

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。

＜公園等施設位置図＞



出典：都市計画課資料

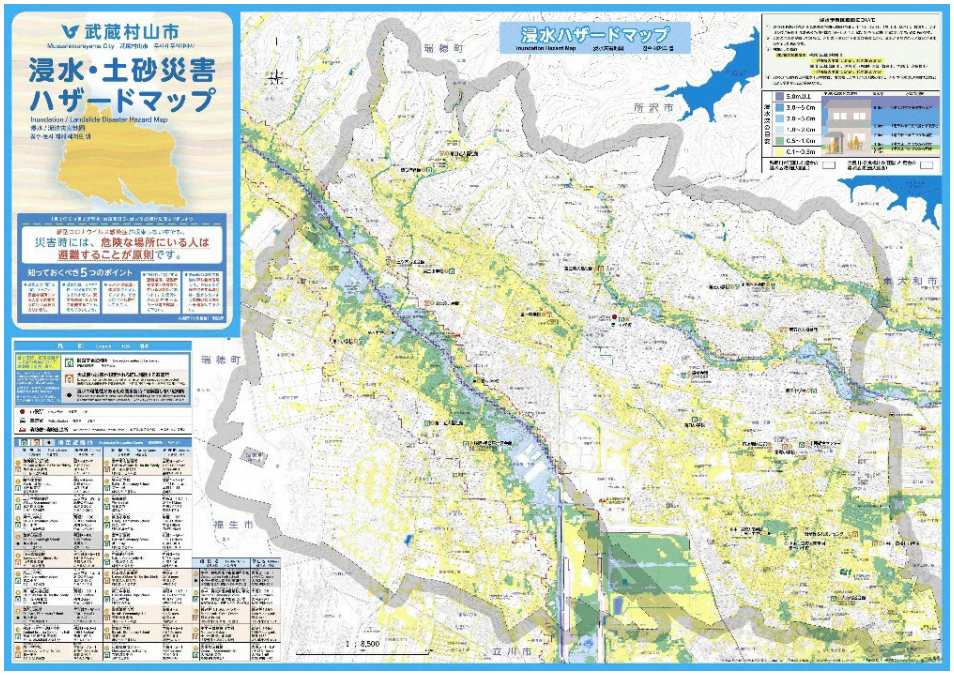
１－６　防災

本市の浸水想定区域（想定最大規模）は、残堀川、空堀川、奈良橋川の氾濫及び下水道が溢水した場合、川沿いで最大2.0m程度の浸水深が予想されています。

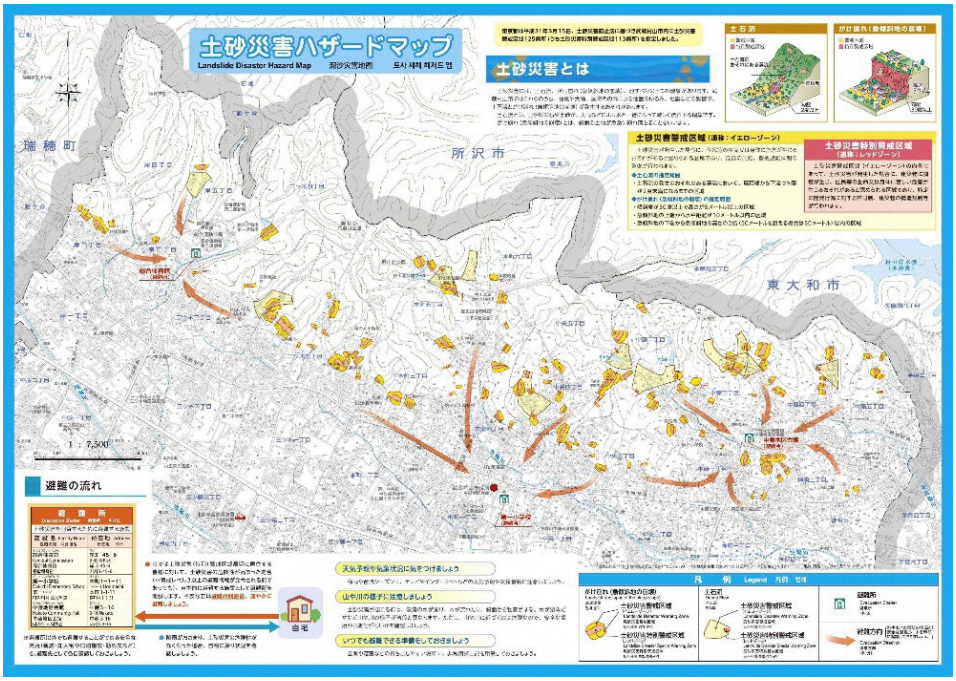
土砂災害は、市内北部の狭山丘陵一帯で、台風や大雨、地震などの影響で土石流とがけ崩れ（急傾斜地の崩壊）が発生するおそれがあり、土砂災害防止法による土砂災害警戒区域125か所（うち土砂災害特別警戒区域113か所）が指定されています。

＜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 ㎜/総雨量（24 時間）690 ㎜
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 ㎜/総雨量（24 時間）657 ㎜



＜武蔵村山市土砂災害ハザードマップ（令和2年）＞



2　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、今後のまちづくりについての市民の意向を把握するために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。

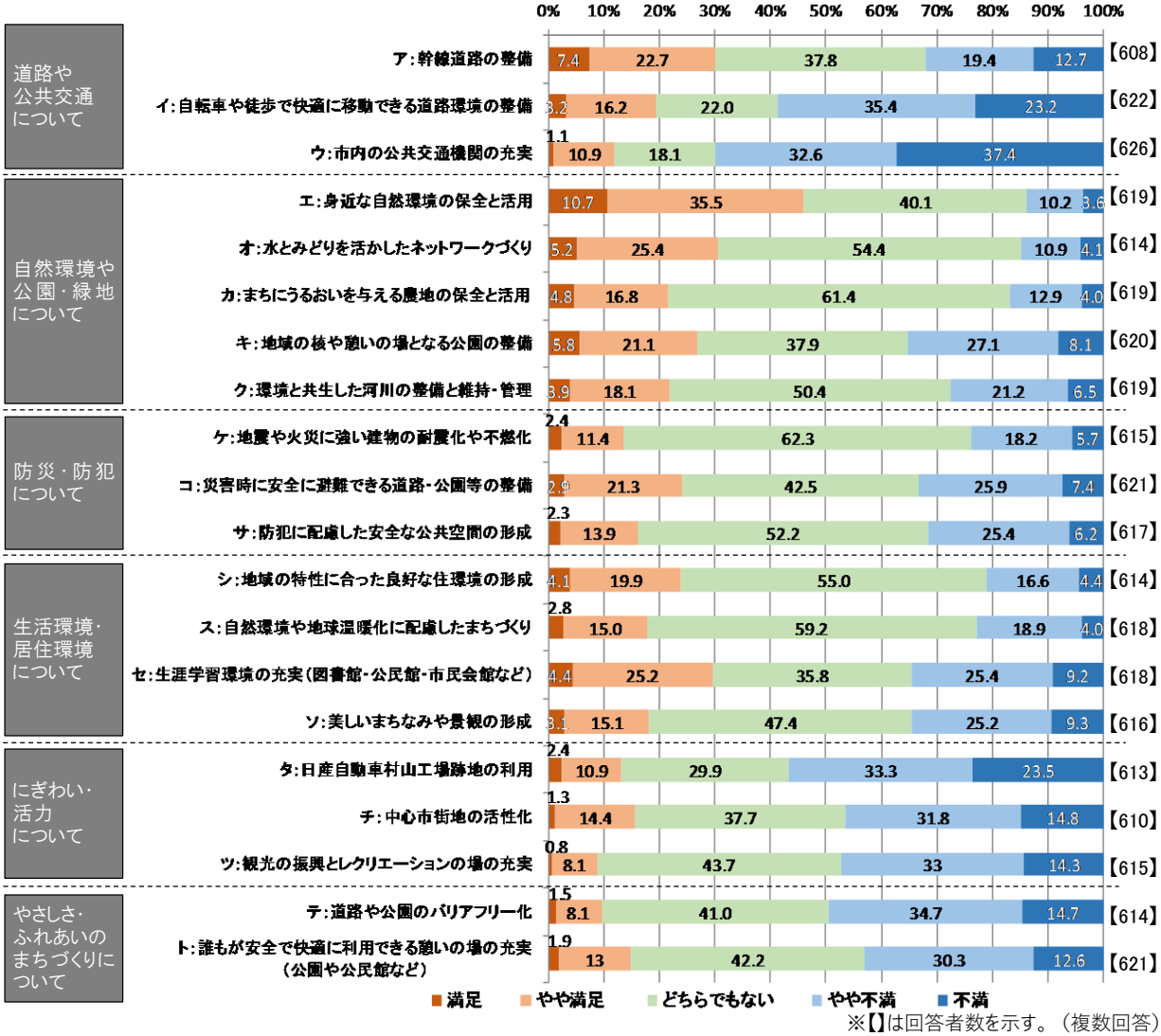
＜アンケート実施状況＞

	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」について不満と感じている住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。

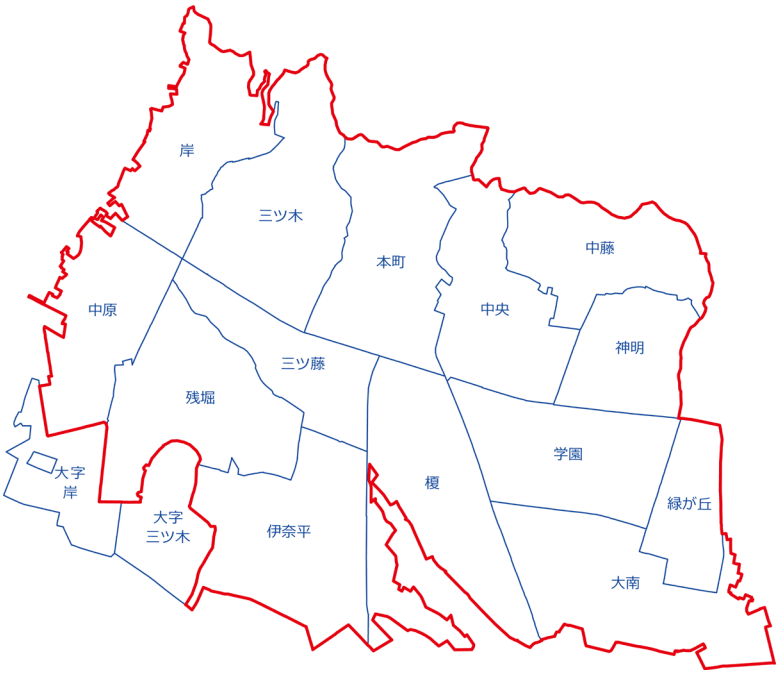


※【】は回答者数を示す。（複数回答）

(2)　今後のまちづくりの方針について

今後のまちづくりの方針に関する下記の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。

＜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について

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」が最も回答割合が高く、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」への回答数が多くなっています。

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」が最も回答割合が高くなりました。

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」の回答割合が2番目に高くなっています。

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。

イ　多摩都市モノレール新駅周辺のまちづくり

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望まれています。

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。

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なんですか。（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。

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について

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、地域の中で運動することが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」といった屋外で三密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。

問　あなたが今後まちづくりに望むものはなんですか。（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	グラウンドや広場の整備	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

エ　災害に強いまちづくり

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。

問　災害に強いまちづくりを進める上で、重要と思うことはなんですか。（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
合計	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

3　本市のまちづくりの課題

本市の現況の把握及びアンケート調査結果を踏まえ、20年後の将来を見据えた本市のまちづくりを推進するに当たり取り組むべきまちづくりの課題として、以下の6つの項目が挙げられます。

◆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

〇都市構造に大きく影響するプロジェクトの実現化への対応
〇都市核[8]・サブ核[9]や多摩都市モノレールの新駅周辺の拠点性や生活利便性の向上
〇多摩都市モノレールの延伸による活気やにぎわいの創出

課題２　人口動向の変化に対応したまちづくり

〇若者の流出や少子高齢化へ対応したまちづくり
〇良好な住環境の整備・充実
〇福祉環境が整い多世代が安心して過ごせるまちづくり

課題３　自然環境と共存したまちづくり

〇自然環境の保全
〇環境に配慮したまちづくり
〇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

〇自然災害に対応したまちづくり
〇災害に強くしなやかなまちづくり
〇避難路や避難場所等の整備

課題５　身近な生活環境の向上に向けたまちづくり

〇身近な公園の整備や狭あいな道路等の改善
〇安全で快適な通行環境の向上に向けた整備
〇公共交通の利便性の向上や多摩都市モノレールへのアクセス性の向上

課題６　都市計画や産業における諸課題に対応したまちづくり

〇立地適正化計画制度や生産緑地地区制度による対応
〇産業振興の推進や生産環境等の整備

---

[8] 都市核：多摩都市モノレールの延伸により新駅設置が想定される、本町・榎地区の新青梅街道周辺から村山工場跡地の北地区付近。
[9] サブ核：多摩都市モノレールの延伸により、本市の玄関口となる緑が丘地区と中原・岸周辺地区。

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

新青梅街道の拡幅整備、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をまちづくりに効果的に波及させるため、変化を踏まえたまちづくりの方向性を明らかにするとともに、これに向けたまちづくりを進める必要があります。

都市核やサブ核を始めとする多摩都市モノレールの延伸により新駅設置が想定される地区では、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。

アンケート結果では、多摩都市モノレールの延伸による商業施設や生活サービス施設といった活気やにぎわいの創出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

本市の人口動態は年々増加を続けてきましたが、令和2年の国勢調査では70,829人と、平成27年の71,229人から減少を示す結果となりました。今後、新青梅街道の拡幅整備や多摩都市モノレールの延伸などのプロジェクトの波及効果により、人口が増加する要素はあるものの、若者の流出傾向や少子化、高齢化等の人口動向の変化に対応したまちづくりが必要です。

また、子育て世帯にやさしいまちづくり、若者にも魅力あるまちづくり、高齢者を支えるまちづくり、にぎわいと活力のあるまちづくりなど、プロジェクトの効果を浸透させる対策と合わせ、良好な住環境の整備・充実に取り組んでいくことが必要です。

アンケート結果では、福祉環境が整い幅広い世代が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、近年問題となっている地球温暖化対策としての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、便利で快適に暮らすことができる都市と調和したまちづくりを推進し、将来にわたって住み続けられる自然環境と共存したまちづくりに取り組んでいくことが必要です。

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増水による浸水被害や狭山丘陵地の土砂災害の危険性に加え、多摩直下地震といったM7.0以上の地震など、様々な災害に対応したまちづくりとして減災対策や復興まちづくり計画等が必要となります。

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についても速やかな対策が必要です。

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おり、災害時の避難に関わる整備を進めていく必要があります。

＜武蔵村山市国土強靭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

出典：第五次長期総合計画

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[10]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あいな道路の拡幅といった身近な生活環境整備の改善を図っていく必要があります。

また、狭あいな道路が多く、歩行者や自転車の安全で快適な通行環境の向上に向けた整備が必要です。

アンケート結果では、道路や公共交通の利便性向上の必要性が指摘されており、バスやタクシー等の公共交通ネットワークの再編などによる交通アクセスの向上（利便性、安全性など）に十分配慮していく必要があります。

課題６　都市計画や産業における諸課題に対応したまちづくり

人口減少や少子高齢化、自然災害の頻発・激甚化、都市農地の保全等の、近年の都市計画における諸制度の改正等に応じたまちづくりを進める必要があります。本市においても、持続可能な都市構造への再編や自然災害への対応に留意した立地適正化計画の策定に向けた検討と市内に多数分布する農地について生産緑地制度を活用しながら保全・活用の取組を進めていく必要があります。

また、市内全体の産業振興や近隣自治体と連携した振興策、市内事業者の市外への流出抑止策等の検討、良好な広域交通アクセスをいかした生産・就業環境等の整備が必要となります。

[10] 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。

第２編　全体構想

第１章　まちづくりの目標と将来都市構造

１　まちづくりの目標

⑴　まちづくりの方向性

本市のまちづくりの課題を解決するために、まちづくりの方向性を設定します。また、将来にわたって持続可能なまちづくりを見据え、SDGsで定められている17の指標のうち、各まちづくりの方向性に対応する関連性の高い指標を示します。

◆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　都市計画や産業における諸課題に対応したまちづくり

方向性１　市民が魅力と誇りを実感できる新たな都市環境の創出　課題１　課題２　課題５

都市の特性をいかした商業施設や行政施設の立地誘導により、にぎわいと魅力のある中心市街地である都市核と、利便性の高い生活拠点であるサブ核や都市軸において、市民が魅力と誇りを実感できる新たな都市環境の創出を目指します。

＜関連性の高い SDGs 指標＞

方向性２　暮らしやすさを実感できる生活環境の形成　課題２　課題５

少子化や若者世代の流出などの課題に対応したまちづくりを進めるため、子育て支援施設の充実や身近な道路の安全性、利用しやすい公園・広場の整備などにより、安全な子育て環境の充実と形成、若者世代の流出抑制を目指します。

高齢者や障害者のみならず、誰もが暮らしやすいユニバーサルデザイン[11]の視点に立った生活環境の形成を目指します。

＜関連性の高い SDGs 指標＞

[11] ユニバーサルデザイン：障害の有無、年齢、性別、人種等に関わらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

方向性３　美しい武蔵野のみどりと水辺が調和した環境の形成

課題３　課題６

みどりや水辺の持つ、潤いと安らぎや良好な景観の提供をはじめ、生物多様性の保全、ヒートアイランドの緩和、レクリエーション、防災などの様々な機能の確保により、本市の豊かな自然環境の保全と形成を目指します。

農地を都市にあるべきものとして、みどり空間の提供、ICTの活用などによる都市農地の新たな可能性、防災に果たす機能などを踏まえ、都市と調和した農地の活用を目指します。

＜関連性の高い SDGs 指標＞

方向性４　災害に強い都市環境の形成

課題４　課題５

自然災害の発生に備え、河川の整備や危険区域[12]に対する土地利用の抑制、避難場所や避難路の整備などにより、市民の生命、財産の保全を目指します。

多摩直下地震などの大規模地震に備えて、建物の耐震化や不燃化の促進、緊急輸送道路等の整備などにより、災害に強い都市環境の形成を目指します。

＜関連性の高い SDGs 指標＞

方向性５　身近な生活環境の安全性、利便性、快適性の向上

課題１　課題５

まちの特性をいかしつつ、狭あいな道路の整備等、身近な生活環境の課題を解決し、市民にとってゆとりと潤いのある快適な環境の形成を目指します。

多摩都市モノレールの延伸を契機に、駅に向かう道路ネットワークや公共交通ネットワークの再編により、安全で便利な歩いて暮らせるまちの実現を目指します。

＜関連性の高い SDGs 指標＞

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

課題６

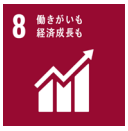
本市の伝統的な産業や立地特性をいかした都市型産業の定着と成長を図るため、円滑な移動を支える都市基盤の整備や産業用地の確保などにより、良好な事業環境の整備、保全を目指します。

＜関連性の高い SDGs 指標＞

---

[12] 危険区域：土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域、浸水想定区域を示す。

【参考】SDGs（持続可能な開発目標）の 17 のゴール

アイコン	ゴールの名称等	アイコン	ゴールの名称等
	1．貧困をなくそう あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる。		**１０．人や国の不平等をなくそう** 各国内及び各国間の不平等を是正する。
	2．飢餓をゼロに 飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養改善を実現し、持続可能な農業を促進する。		**１１．住み続けられるまちづくりを** 包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する。
	3．すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。		**１２．つくる責任つかう責任** 持続可能な生産消費形態を確保する。
	4．質の高い教育をみんなに すべての人々への、包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する。		**１３．気候変動に具体的な対策を** 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる。
	5．ジェンダー平等を実現しよう ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行う。		**１４．海の豊かさを守ろう** 持続可能な開発のために海洋 ・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する。
	6．安全な水とトイレを世界中に すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する。		**１５．陸の豊かさも守ろう** 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止 ・回復及び生物多様性の損失を阻止する。
	7．エネルギーをみんなにそしてクリーンに すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する。		**１６．平和と公正をすべての人に** 持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する。
	**8．働きがいも経済成長も** 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する。		**１７．パートナーシップで目標を達成しよう** 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する。
	9．産業と技術革新の基盤をつくろう 強靭（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る。		**・カラーホイール** 17 のゴールそれぞれのカラーを一つの輪として表現した、SDGs を象徴するアイコン

⑵　まちづくりの目標

「第五次長期総合計画」が掲げる本市の将来都市像「人と人との絆をつむぐ　誰もが活躍できるまち　むさしむらやま」及び、まちづくりの課題と方向性を踏まえ、まちづくりの目標を定めます。

人と人、まちとまちをつなぐ

みどり豊かな活力あるまち　武蔵村山

＜全体イメージ＞

武蔵野と狭山丘陵のみどりの保全と活用、多摩都市モノレールの延伸や新青梅街道の拡幅整備による魅力と新しさを備えた都市機能の創出、利便と快適さを感じる生活環境の形成を通して、人々やまち、周辺地域のつながりによって活力あるまちを目指します。

＜個別イメージ＞

人と人、まちとまちをつなぐ

多摩都市モノレール延伸や新青梅街道の拡幅整備によって交通利便性が向上し、市内の人の動きやコミュニケーション、近隣地域を含む物流等の活性化により、駅を中心として様々なつながりが生まれるまちを目指します。

みどり

狭山丘陵をはじめとする市内のみどりを保全し、水とみどりのネットワークにより、自然と共存しながら快適に過ごせるまちを目指します。

活　力

都市の特性をいかした商・工・農の地域産業の活性化が図られた、武蔵村山市にふさわしいにぎわいと活力のあるまちを目指します。

2　将来都市構造

(1)　目指すべき将来都市構造

まちづくりの目標を実現するためには、市民生活を支える多様な都市機能の集積、骨格となる都市基盤の整備、計画的な土地利用の誘導を進めていく必要があります。

また、多摩都市モノレール延伸の実現性が高まったことを受けて、駅を中心としたまちづくりの推進や公共交通ネットワークの整備が必要です。

このため、都市機能の集積、環境の維持・向上を図るべき「核」、市民交流や生産活動の骨格となる「軸」、それぞれの特性をいかした土地利用を誘導するための「ゾーン」を設定することで都市の構造を明確にし、効率的・効果的なまちづくりを進めていきます。

(2)　将来都市構造の考え方

将来都市構造は以下の考えを基に設定します。

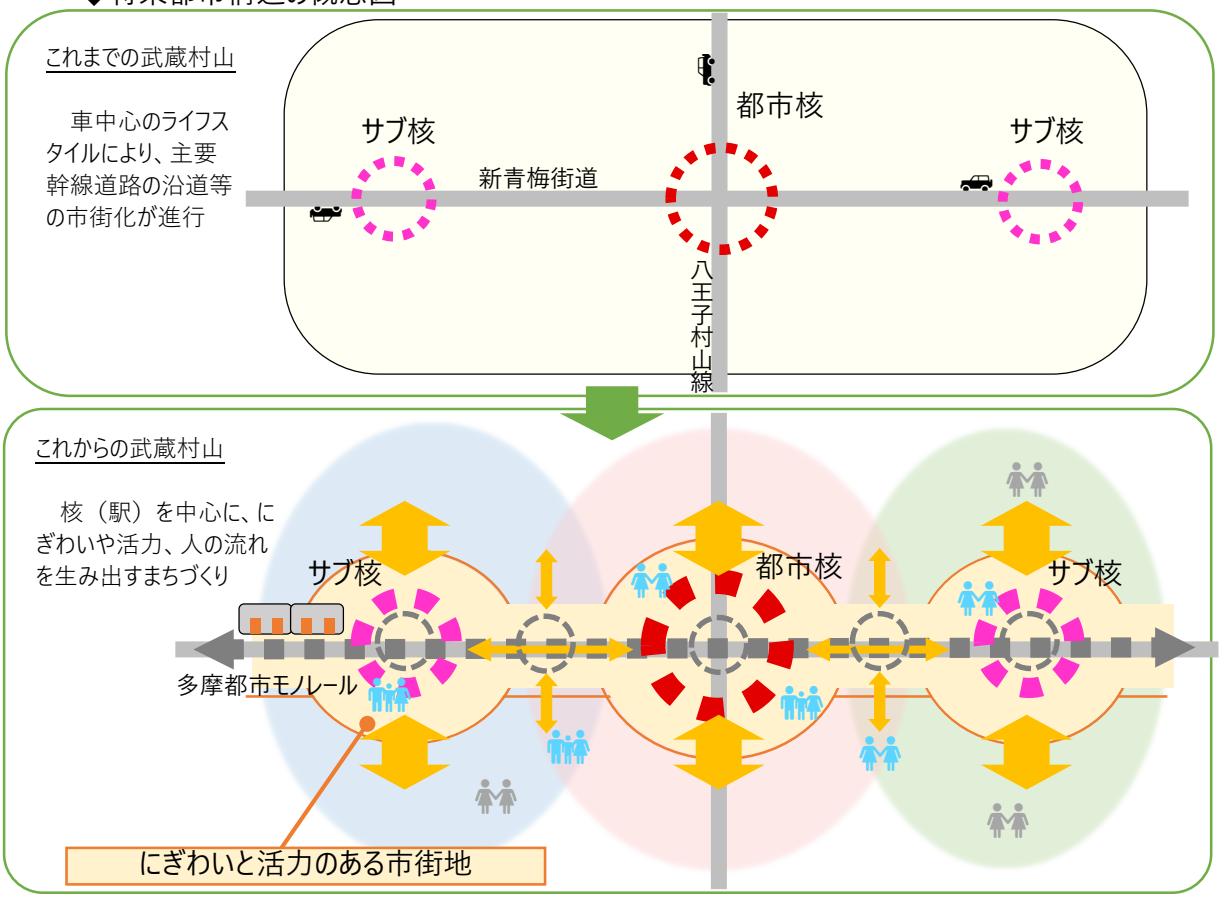
「　核　」拠点となる事業や地区、プロジェクトを基本に設定します。

「　軸　」主要幹線道路、多摩都市モノレール、河川、自転車歩行者専用道路を基本に都市の骨格として、近隣市町との広域ネットワークを形成します。

「ゾーン」土地利用特性を基本に、都市核土地区画整理事業区域や新青梅街道沿道地区のまちづくりを考慮しながら設定します。

これらの「核」、「軸」、「ゾーン」を重層的に組み合わせることによって、駅を中心とした将来にわたって持続可能なまちづくりを目指します。

◆将来都市構造の概念図



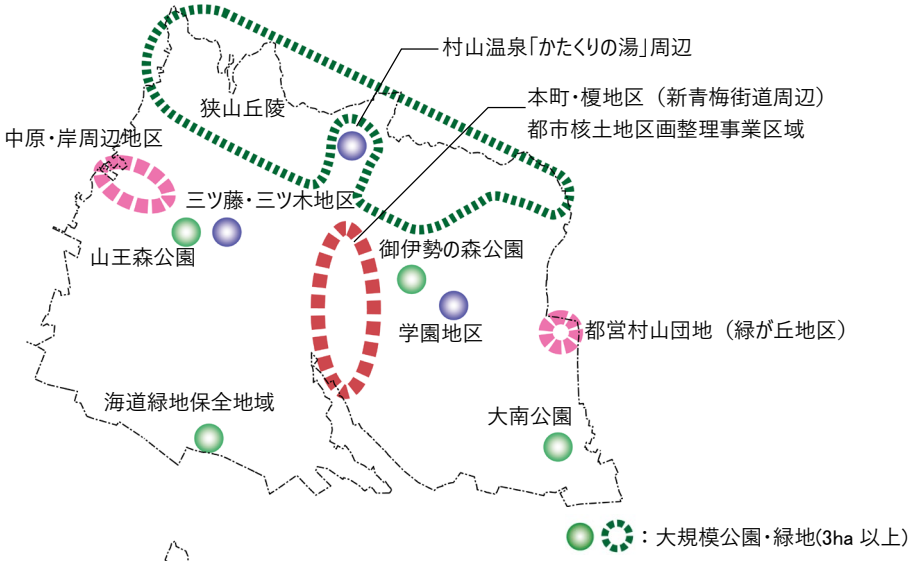
：多摩都市モノレール新駅想定地

◆ 将来都市構造の骨格構造

核

拠点となる事業地区プロジェクトを基本に「核」を設定。

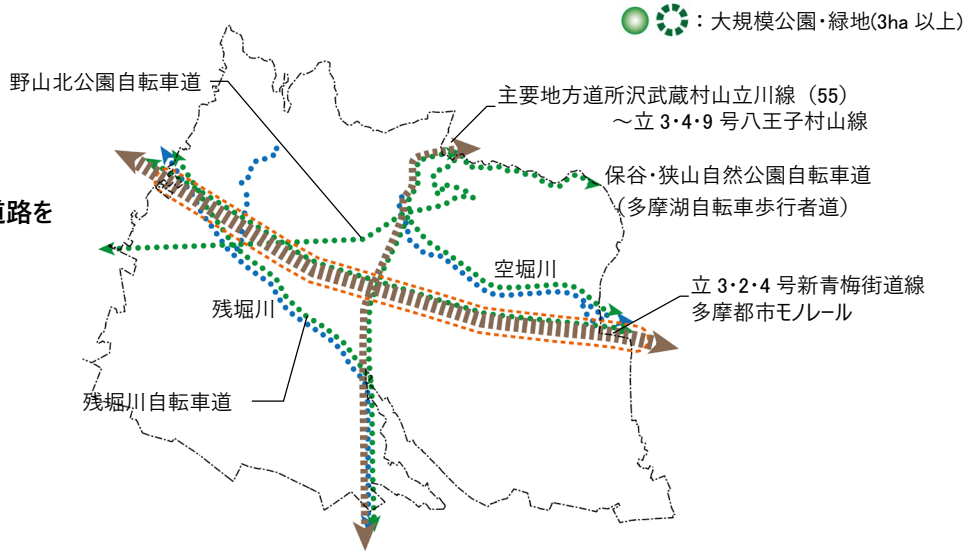
- 都市核
- サブ核
- みどりの核
- みどりの核（狭山丘陵）
- 憩いの核



軸

主要幹線道路
多摩都市モノレール
河川
自転車歩行者専用道路を基本に「軸」を設定。

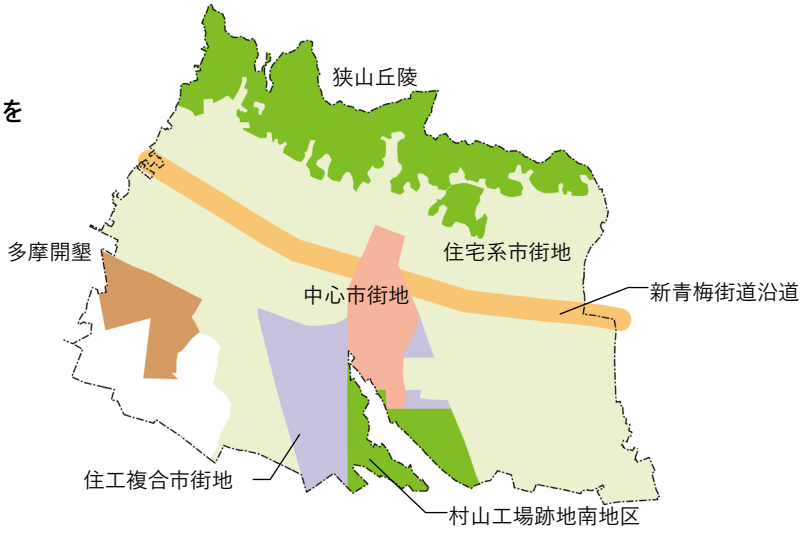
- 都市軸
- 公共交通軸
- みどりの軸
- 水の軸



ゾーン

現状の土地利用特性を基本に「ゾーン」を設定。

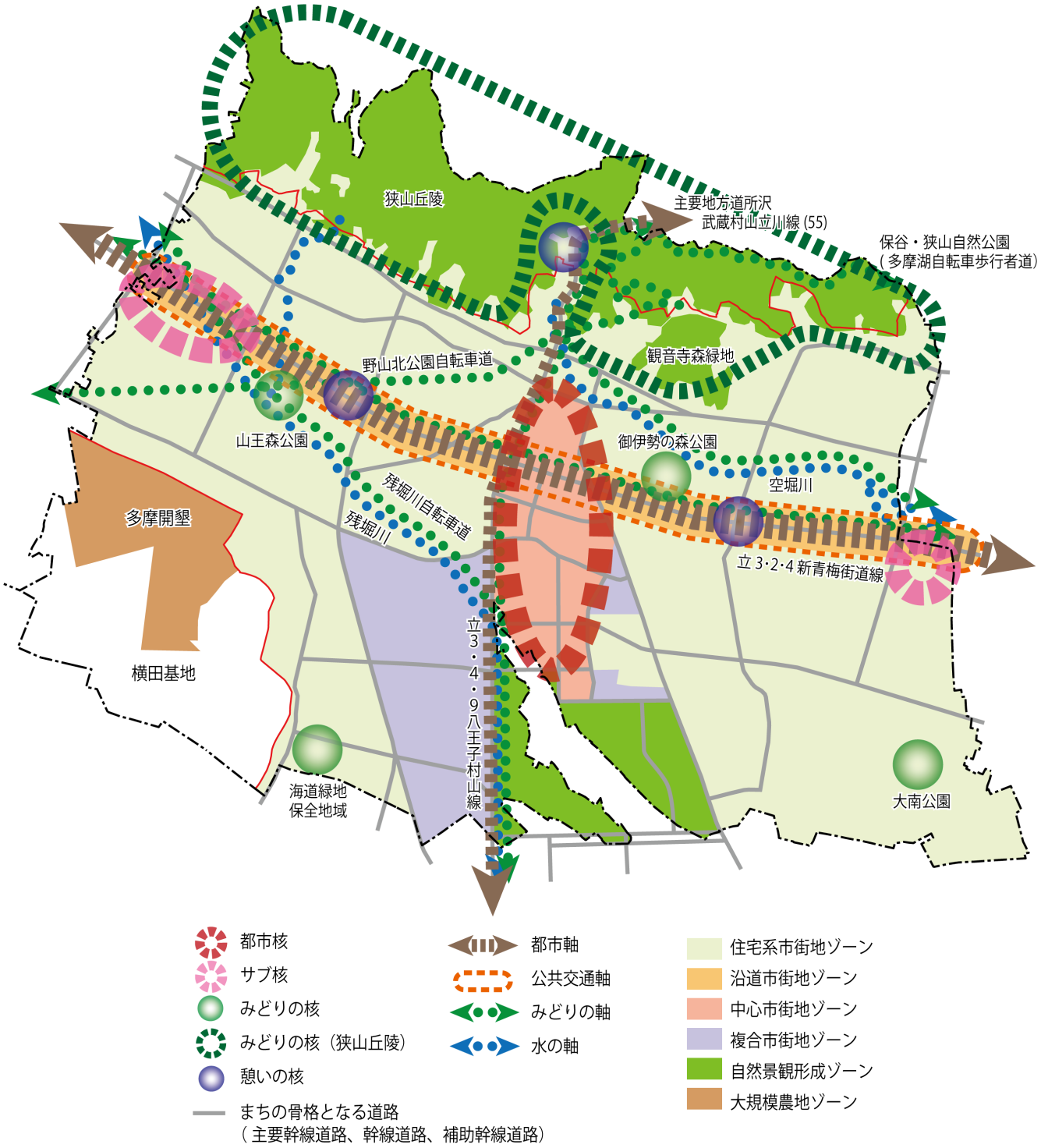
- 住宅系市街地ゾーン
- 沿道市街地ゾーン
- 中心市街地ゾーン
- 複合市街地ゾーン
- 自然景観形成ゾーン
- 大規模農地ゾーン



将来都市構造

駅を中心とした　持続可能なまちづくり

＜将来都市構造図（「第五次長期総合計画」に加筆）＞



【 核 】

《都市核》

多摩都市モノレールの延伸により新駅設置が想定される、本町・榎地区の新青梅街道周辺から村山工場跡地の北地区付近までを広く都市核と位置付け、商業、住宅、行政サービス、高次医療、防災などの多様な「都市機能」の集約・維持を目指します。

将来の人口減少、少子高齢化等の人口動向に対応し、都市機能の集約や交通利便性が確保された、「持続可能な都市構造」による利便性の高い魅力あふれる中心市街地の形成を目指します。

《サブ核》

多摩都市モノレールの延伸により、本市の玄関口となる緑が丘地区と中原・岸周辺地区を東西のサブ核と位置付け、将来の人口動向に対応した利便性の高い市民生活の拠点として、住宅のほか商業、生活支援機能などの多様な「都市機能」の集積・維持を目指します。

《みどりの核》

貴重な自然環境が残る狭山丘陵、市民の憩いの場としての機能を有する都市公園などをみどりの核と位置付け、まとまりある緑地として整備、充実します。

《憩いの核》

野山北公園周辺を市内外からの人を集客する憩いの核として位置付け、交流施設や観光機能を充実します。

新青梅街道沿道の神明・学園地区を若者から高齢者までの多世代が集う憩いの核として位置付け、医療、福祉施設や大学などと連携した交流拠点の形成を目指します。

新青梅街道沿道の三ツ藤・三ツ木地区を自転車道を活かした憩いの核として位置付け、サイクルツーリズム[13]の推進など、自転車等を活用したレクリエーション拠点の形成を目指します。

【 軸 】

《都市軸》

新青梅街道及びその沿道空間と主要地方道所沢武蔵村山立川線（55）から立3・4・9号八王子村山線を都市軸と位置付け、広域的なネットワークを強化します。

また、にぎわいと活力のある、みどり豊かな広がりと厚みをもった潤いある沿道市街地を形成します。

《公共交通軸》

新たな公共交通ネットワークとして想定される多摩都市モノレールを公共交通軸として位置付け、バスやタクシー、乗合タクシーなどのデマンド交通[14]や徒歩、自転車等によるアクセスが可能な、利便性の高い交通ネットワークを形成します。

《みどりの軸》

都市軸に位置付けられている主要幹線道路沿道のほか、残堀川、野山北公園自転車道や保谷・狭山自然公園自転車道（多摩湖自転車歩行者道）、残堀川自転車道、空堀川沿線などをみどりの軸と位置付け、街路樹や緑地帯などによる環境保全や防災、景観構成機能を持ったみどりのネットワークを形成します。

---

[13] サイクルツーリズム：自転車に乗ることを主な目的としたツーリングや旅行、レジャーの中で自転車を利用すること。
[14] デマンド交通：利用者の予約に応じて運行時刻・運行経路を合わせる地域公共交通のこと。

《水の軸》

瑞穂町の狭山池や狭山丘陵を水源とする残堀川、空堀川及び小河川を水の軸と位置付け、遊歩道や親水緑地広場等の整備を促進し、水とみどりのネットワークを形成します。

【 ゾーン 】

《住宅系市街地ゾーン》

市内の大部分を占める住宅系市街地ゾーンでは、良好な住環境の維持・向上を図ります。

都市軸沿線の利便性の高い住宅地形成により、都市核やサブ核周辺の人口密度の維持を図ります。

《沿道市街地ゾーン》

新青梅街道沿道では、適正かつ効果的な土地利用や都市機能の向上を図るため、商業や業務、住宅などを主体とした複合的な土地利用を誘導し、にぎわいと活力のある沿道市街地を形成します。

また、多摩都市モノレールの延伸とそれに伴う新駅の設置によって人々が集まるにぎわいのある空間を見据えたまちづくりを推進するとともに、人口密度を高め、利便性の高い生活空間の形成を図ります。

《中心市街地ゾーン》

都市核土地区画整理事業区域及びその周辺のゾーンは、商業や業務、住宅、行政サービス、防災などの多様な機能の集積を行い、にぎわいと活力のある中心市街地を形成します。

《複合市街地ゾーン》

残堀・伊奈平・榎地区等の一部では、商業や工業、住宅など様々な機能を合わせ持つ市街地環境を形成します。

《自然景観形成ゾーン》

狭山丘陵のゾーンは、豊かな自然環境の維持、保全に努めます。

村山工場跡地南地区のゾーンは、みどり豊かな土地利用を誘導します。

《大規模農地ゾーン》

多摩開墾のゾーンは、貴重なまとまりある農地として、農業環境の維持、保全に努めます。

第２章 分野別方針

まちづくりの目標である「人と人、まちとまちをつなぐ　みどり豊かな活力あるまち　武蔵村山」を実現するため、次の6つの分野で方針を設定します。

1　土地利用の方針　（まちづくりの方向性１・２・３・４・５・６）

(1)　都市的土地利用の推進
(2)　丘陵地・農地の保全
(3)　市街地の整備

2　道路・交通環境の整備方針　（まちづくりの方向性２・４・５）

(1)　まちの骨格となる道路づくり
(2)　地域の生活を支える道路づくり
(3)　歩きやすい歩道づくり
(4)　モノレールなど公共交通機関の充実

3　公園・緑地等の整備方針　（まちづくりの方向性２・３・４・５）

(1)　身近な自然環境の保全と整備
(2)　水とみどりをいかしたネットワークづくり
(3)　まちの潤いとなる農地の保全と活用
(4)　コミュニティを育む場所となる公園づくり
(5)　環境と共生した河川の整備と維持・管理

4　安全・安心まちづくりの方針　（まちづくりの方向性３・４）

(1)　災害に強い市街地づくり
(2)　安全性を支える都市基盤づくり
(3)　災害に備えた対策と体制づくり
(4)　防犯に配慮したまちづくり

5　景観・環境まちづくりの方針　（まちづくりの方向性３）

(1)　美しい街並みへの誘導
(2)　環境に配慮したまちづくり

6　活力あるまちづくりの方針　（まちづくりの方向性１・２・３・６）

(1)　誰もがいきいきと生活できるまちづくり
(2)　商業・農業・工業の振興
(3)　観光の振興とレクリエーションの充実

1　土地利用の方針　（まちづくりの方向性１・２・３・４・５・６）

土地利用の基本方針

住環境の保全や商業、業務地の活性化を図り、みどり豊かな自然環境をいかした土地利用を誘導します。

社会情勢の変化やまちづくりの動向に合わせ、用途地域や地区計画制度等を活用した計画的土地利用を進めます。

多摩都市モノレールの延伸や村山工場跡地の大規模な土地利用などは、新たな土地利用の動きをこれからのまちづくりに効果的にいかしていくため、用途地域や地区計画制度等を活用した計画的な土地利用を図ります。

「まちづくり条例」に基づく地区まちづくり計画制度や地区計画制度を活用したまちづくりへの市民参加の促進、空き家や空き地等の低未利用地の有効活用により、にぎわいと活力のある土地利用を図ります。

⑴　都市的土地利用の推進

〔住宅市街地〕

■ 緑住低層住宅地区

青梅街道以北及び大曲新道以北の住宅地は、緑住低層住宅地として、生け垣や屋敷林のみどりを保全するとともに、番太池・赤坂池の水辺など狭山丘陵の自然環境をいかし、ゆとりある低層住宅地としての土地利用を維持します。また、「まちづくり条例」に定める狭山丘陵景観重点地区では、建物の色彩や緑化の基準に基づき、自然環境を含む周辺環境と調和した低層住宅地としての土地利用を誘導します。

頻発・激甚化する自然災害に対し、土砂災害防止法による土砂災害特別警戒区域において、自己住宅等の開発行為以外を原則として実施できないなどの開発抑制を行うことにより、みどりの保全と安全なまちづくりを推進します。

■ 低層住宅地区

本市の大半を占める低層戸建て住宅地は、平地林のみどりや残堀川・空堀川の水辺を身近に感じる良好な低層住宅地としての土地利用を保全し誘導します。また、主要な幹線道路沿道等の後背地においては、地区まちづくり計画制度や地区計画制度の活用により、住環境に配慮した土地利用を誘導します。

■ 計画住宅地区

中原二丁目や三ツ藤一丁目等の大規模な計画開発による優れた居住環境を形成する住宅地は、建築協定や地区まちづくり計画制度を活用して、低層住宅地としての良好な居住環境を保全していきます。

学園四丁目地区、大南五丁目地区など地区計画により低層住宅地が形成された地区は、計画に即した良好な戸建て住宅地環境の保全を図ります。

学園二丁目地区は、地区計画制度を活用し、多摩都市モノレール延伸を見据えた、地域のにぎわい創出に資する良好な住宅地としての土地利用を誘導します。

■ 中高層住宅地区

緑が丘地区は、本市の東の拠点として、都営村山団地の建替事業に合わせ、地区の特性をいかした地区計画制度等を活用し、中高層住宅地として計画的・効率的な整備を促進します。

〔沿道市街地〕

■ 沿道住宅地区

既に店舗などが立地する幹線道路沿道などでは、周辺住宅地からの買い物客が利用する住宅と店舗が共存するにぎわいのある土地利用を誘導するとともに、地区まちづくり計画制度等を活用し、騒音などの環境問題や防災、後背地の低層住宅地の住環境などにも配慮した土地利用を誘導します。

補助幹線道路沿道などでは、建物の更新時期に合わせて共同化・中層化などによる良好な中層住宅地としての土地利用を誘導します。

■ 近隣商業地区

幹線道路沿道のうち既存商業施設の立地が多い地区は、日常的な生活の利便性や快適性を向上させるための店舗が立地する近隣商業地としての土地利用を誘導します。

■ 新青梅街道沿道地区

新青梅街道沿道は、周辺環境に配慮しつつ、地域の特性に応じた商業、サービス施設の立地を促進します。

多摩都市モノレール新駅想定地周辺では、多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面への延伸を見据え、駅前にふさわしいにぎわいと活力のある土地利用を誘導します。用途地域の変更や地区計画制度等の活用に当たっては、沿道の特性に応じた街並みや景観、防災性の向上、後背地の低層住宅地の住環境などにも配慮した土地利用を誘導します。

〔商業市街地〕

村山工場跡地内北側は、都市核土地区画整理事業区域との整合や周辺道路網との調和に配慮しつつ、多摩都市モノレールの延伸や市庁舎移転を見据え、商業機能を中心とした新たなにぎわい創出や地域活力向上に資する土地利用を誘導します。

〔都市型市街地〕

■ 公共公益施設地区

本市新庁舎の建設予定地（榎一丁目地内）は、隣接する医療施設や消防施設などの立地と合わせ、市民サービスの向上に資する土地利用の実現を図ります。現庁舎用地（本町一丁目）は、庁舎移転後の利活用について検討を進めます。

高等教育施設や医療施設等の公共公益施設地区は、地区計画制度の導入などにより、敷地内緑化や外周道路との連続性など良好な環境に配慮した街並みの形成を図ります。

良好な景観形成、周辺地区との連携に配慮しつつ、にぎわいと交流に資する施設及び緑豊かな文化・スポーツ施設等を誘導します。

■ 複合住宅地区

都営村山団地の建て替えに伴い創出された用地は、商業、医療等の生活利便機能や公共公益施設などの導入により、生活の拠点としての住宅地を形成します。

■ 住工複合地区

工場が集積する残堀・伊奈平地区等は、地区まちづくり計画制度や地区計画制度の活用、大型車の通行を考慮した道路基盤の整備を進め、生産環境の向上を図ります。

また、騒音対策の強化や景観の向上を図るため、敷地内緑化を促進するなど、住宅と工場の相互に配慮した土地利用を誘導します。

■ 環境形成地区

関係者相互が十分に協議、連携し地域活力の維持・向上に資するよう地区計画に即した、沿道の良好な景観形成に配慮した林苑の形成と寺院及び附属機能等の導入を誘導します。

■ 公共広場

都市核土地区画整理事業区域内の多摩都市モノレール新駅想定地においては、多摩都市モノレールの延伸時にも活用可能な公共広場を整備します。

⑵ 丘陵地・農地の保全

■ 公園・緑地

狭山丘陵や武蔵野の面影を残す樹林地などの良好な自然環境は、市民の生活に潤いを与えるとともに本市にとっての貴重な財産であり、引き続き維持、保全に努め次世代へ大切に継承していきます。

市民の交流、憩い、健康づくりの場である大規模な公園については、施設の充実を図ります。

■ 大規模農地等

広大な農地である多摩開墾は、貴重なみどりとして保全し農地の維持管理に必要な基盤整備等を行います。

市街化調整区域内農地においては、農業委員会と連携し遊休農地の利用促進に取り組みます。

⑶　市街地の整備

■ 多摩都市モノレール新駅周辺のまちづくり

多摩都市モノレール新駅想定地においては、交通状況や周辺状況等に応じ、市民や来訪者が利用しやすい駅前広場等の交通施設を整備するとともに、各駅周辺の特性を踏まえた新たな都市機能の誘導を図るなど、アクセス性が高く魅力と利便性を兼ね備えた交流の場づくりを進めます。

新駅の位置については、現在検討が進められているため、周辺まちづくりについても最終的な決定が行われた段階で、より具体的な検討に基づく土地利用の方針を定めることとします。

■ 都市核土地区画整理事業区域や新青梅街道沿道のまちづくり

都市核土地区画整理事業区域では、市の中心核にふさわしい良好な住宅地の形成と魅力とにぎわいのあるまちの実現を目指します。

都市核土地区画整理事業区域内の多摩都市モノレール新駅想定地周辺には、駅前広場や駐輪場等の整備を検討します。また、誰もが利用しやすく、集まりやすい、にぎわいと活力のある中心市街地の形成を図ります。

新青梅街道沿道は、地区計画制度等を活用して、生活サービス施設と集合住宅が共存するなど利便性が高く周辺住環境との調和に配慮した良好な中高層住宅の利用を誘導します。

騒音などの環境問題や防災性を考慮しながら、後背地の低層住宅地の住環境にも配慮したまちづくりを進めます。

緑が丘地区及び中原・岸周辺地区の新青梅街道沿道は、本市の東西の拠点として、多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面への延伸等の機会を捉え、周辺住民の生活の利便性に資するよう地区計画制度等を活用し、計画的・効率的な整備を促進します。

■ 村山工場跡地のまちづくり

村山工場跡地では、地区計画制度を活用し、道路などの都市基盤施設や緑地空間が確保された商業・業務施設に加え、行政サービス機能、医療サービス機能や防災機能など、周辺市街地と調和した良好な環境形成の誘導を図ります。

周辺環境との調和に配慮しつつ、文化、スポーツ施設など市民等が利用できる場としての利用も図ります。

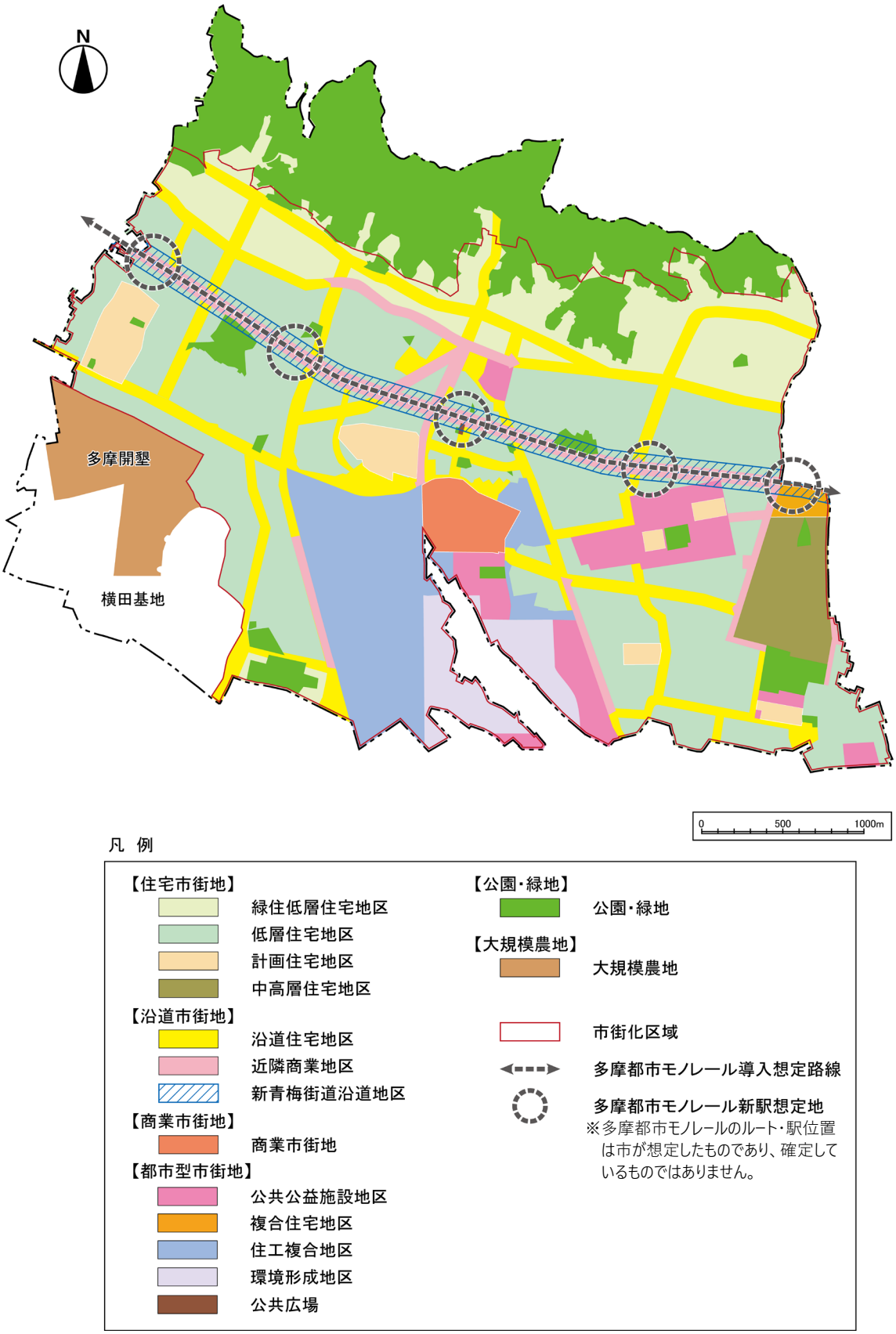
■ 都市農地をいかしたまちづくり

都市農地は、防災や田園景観の提供など良好な都市の環境形成に資するみどりの空間であり、都市にとって「宅地化すべきもの」から「あるべきもの」と転換されたことから、農業振興施策と連携しながら積極的にその保全、活用を図ります。

生産緑地地区は、農地が農産物の生産基盤であるとともに、市街地の環境保全や防災空間として大きな役割を果たしていることから、永続的な保全に向けて特定生産緑地の指定とその更新を促進します。

宅地化農地（生産緑地地区以外の市街化区域内農地）の中で、都市環境の保全や防災上の観点から効用のある農地については、貴重なみどりのオープンスペースとして、生産緑地地区への追加指定を行います。

土地利用の方針図


N
多摩開墾
横田基地
0
500
1000m
凡 例
【住宅市街地】
緑住低層住宅地区
低層住宅地区
計画住宅地区
中高層住宅地区
【沿道市街地】
沿道住宅地区
近隣商業地区
新青梅街道沿道地区
【商業市街地】
商業市街地
【都市型市街地】
公共公益施設地区
複合住宅地区
住工複合地区
環境形成地区
公共広場
【公園・緑地】
公園・緑地
【大規模農地】
大規模農地
市街化区域
多摩都市モノレール導入想定路線
多摩都市モノレール新駅想定地
※多摩都市モノレールのルート・駅位置は市が想定したものであり、確定しているものではありません。

2　道路・交通環境の整備方針　（まちづくりの方向性２・４・５）

道路・交通環境の整備の基本方針

市民の日常的な生活行動や社会経済活動を支える道路・交通環境については、都市の骨格となる幹線道路網の整備を進め、機能的な交通体系の確立を進めるとともに、これを補完する身近な生活環境における生活道路網について、通行の安全性や利便性を高め、また災害時の円滑な防災活動空間の確保を図ります。

道路は、自動車だけでなく、歩行者や自転車が安心して快適に移動する空間として、また、街並みを形成し魅力ある道路景観を提供するなど多様な役割を持っており、歩行者、自転車のネットワークづくりや本市らしい道路景観づくりを進めます。

多摩都市モノレールの箱根ケ崎駅方面への延伸は、実現化に向けて事業が進められています。現在の市内循環バスについて市民が利用しやすい運行を行うとともに、多摩都市モノレールの延伸を見据えて、より利用しやすく市民に親しまれる公共交通ネットワークの形成を図ります。

自動運転や小型モビリティ技術の進展に対応した、道路空間の再編（リメイク）や交通体系について、研究、検討を進めます。

⑴　まちの骨格となる道路づくり

■ 骨格となる幹線道路の体系的な整備

広域的な連携を強化する主要幹線道路、都市の骨格となる幹線道路、地域の骨格となる補助幹線道路については、環境対策に配慮しながら、日常的な生活、経済活動と災害時の円滑な活動を支えるため関係機関と連携して体系的な整備を進めます。

■ 立 3･2･4 号新青梅街道線の拡幅

立3･2･4号新青梅街道線は、幅員18ｍから30ｍへの拡幅事業が進められており、交通渋滞の解消、歩行空間の確保、植樹帯の設置などによる良好な沿道環境を創出するとともに、多摩都市モノレールの導入空間としても想定されることから、引き続き事業主体である東京都と連携して事業を促進します。

立3･2･4号新青梅街道線と交差する未完成の都市計画道路の整備を推進します。

■ 交差点改良や歩道拡幅による安全で円滑な交通処理

渋滞の激しい主要交差点は、円滑な交通処理に向けて関係機関と連携しながら右折レーンの設置などの改良を行います。

歩行者の安全確保のため、歩行空間の整備など安全で快適な利用環境の向上を検討します。

■ 自転車の安全かつ円滑な通行の確保

自転車の安全で円滑な通行確保のため、自転車通行空間の整備や、自転車を利用しやすい環境づくり、シェアリングサービスなどを整えるための計画について検討を進めます。

⑵　地域の生活を支える道路づくり

■ 主要生活道路の体系的な整備

まちの骨格となる幹線道路を補完する道路として、相互交通や歩車分離が可能な主要生活道路の整備を進め、地区レベルから幹線道路へ至る交通処理の円滑化を図ります。

■ 生活道路の安全性確保

身近な生活道路のうち幅員4ｍ未満の狭あいな道路など交通や防災活動に支障が予想される道路は、拡幅整備を推進するとともに通過交通の抑制などを関係機関に要請し、安全性の確保を図ります。

安全で円滑な交通環境を確保するため、市道の隅切や防護柵、道路反射鏡、道路照明灯などの各種交通安全施設の計画的な整備、充実に努めます。

⑶　歩きやすい歩道づくり

■ 幹線道路の歩道や歩行空間の整備と充実

主要幹線道路や幹線道路、補助幹線道路は、歩行者などの安全性や快適性の確保のため、都市計画道路の整備や道路改修に合わせて十分な歩行空間の確保やバリアフリー化など、安全で快適に通行できる道路整備を進めます。

■ 無電柱化の推進

立3・2・4号新青梅街道線の拡幅整備に合わせた無電柱化によって、歩きやすく災害時にも安心で景観などにも配慮された道路づくりを推進します。

都市核土地区画整理事業地内の立7・4・2号榎本町線、立7・5・3号榎東西線では無電柱化を推進しています。

主要市道第12号線では、無電柱化に向けて検討を進めています。

その他の道路についても道路の新設又は拡幅を行う際には、無電柱化に向けて検討を行います。

■ 主要生活道路や生活道路の安全の確保と歩道整備

主要生活道路は、道路特性に応じて可能な限り歩行空間の確保やバリアフリー化などを図り、歩行者が安全で快適に通行できる道路整備を進めます。

主要生活道路や生活道路では、自動車交通量や速度の抑制など歩行者が安全に利用できる道路づくりに向けて速度規制や啓発看板の設置など道路ごとの特性に合わせた総合的な安全対策に取り組みます。

児童や生徒などが多い小中学校周辺の主要生活道路では、安全でゆとりある歩行空間の確保、整備を進めます。

野山北公園自転車道や残堀川自転車道などは、安全で快適な自転車歩行者専用道路として維持、管理を行うとともに、本市の貴重な資源として案内板の設置や沿道景観形成などにも配慮した個性ある道としても整備します。

⑷　モノレールなど公共交通機関の充実

■ 多摩都市モノレールの延伸

多摩都市モノレールは、「都市計画区域マスタープラン」において、「鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線から順次事業に着手する」と位置付けられた路線の一つであり、多摩都市モノレール導入想定路線である立3・2・4号新青梅街道線の拡幅事業の進捗と合わせ、延伸に向けた事業が進められています。

本市においても、都市核土地区画整理事業の進捗や「新青梅街道沿道地区まちづくり計画」の策定、東大和市及び瑞穂町と共同で「モノレール沿線まちづくり構想」を策定したほか、「モノレールを呼ぼう!市民の会」の活動や「多摩都市モノレール基金」、「モノレールグッズ」の販売、情報誌「ものれ～る」の発行などの取組を通して、市民及び事業者とともに沿線まちづくりを進めていきます。

引き続き、実現化に向けて関係各方面への要請を行うとともに、関連まちづくり計画の策定とその実現化など市として取り組むべき課題への対応を推進します。

■ 多摩都市モノレール新駅へのアクセスの向上

多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面への延伸時には、新駅整備に合わせて駐輪場の設置や歩行者・自転車利用者が安全で快適に利用できるアクセス道路の整備を進めます。

新駅の位置の確定に合わせて、各新駅とその周辺の特性を踏まえ、駅ごとに駐輪場等の必要な施設の確保について検討するなど駅周辺の整備計画の策定に取り組みます。

多摩都市モノレール利用者の動線に配慮したバスルートの設定など、駅を中心としたバスやタクシー、デマンド交通などの誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの再構築に向け、地域公共交通計画等の策定の検討を行います。

■ 市内公共交通等の充実

市内循環バス（ＭＭシャトル）を始めとするバス交通については、関係機関との協議の下、市民の要望に対応した運行の充実を検討します。総合体育館や都市公園など主要な施設への公共交通機関によるアクセスの確保について検討を行います。

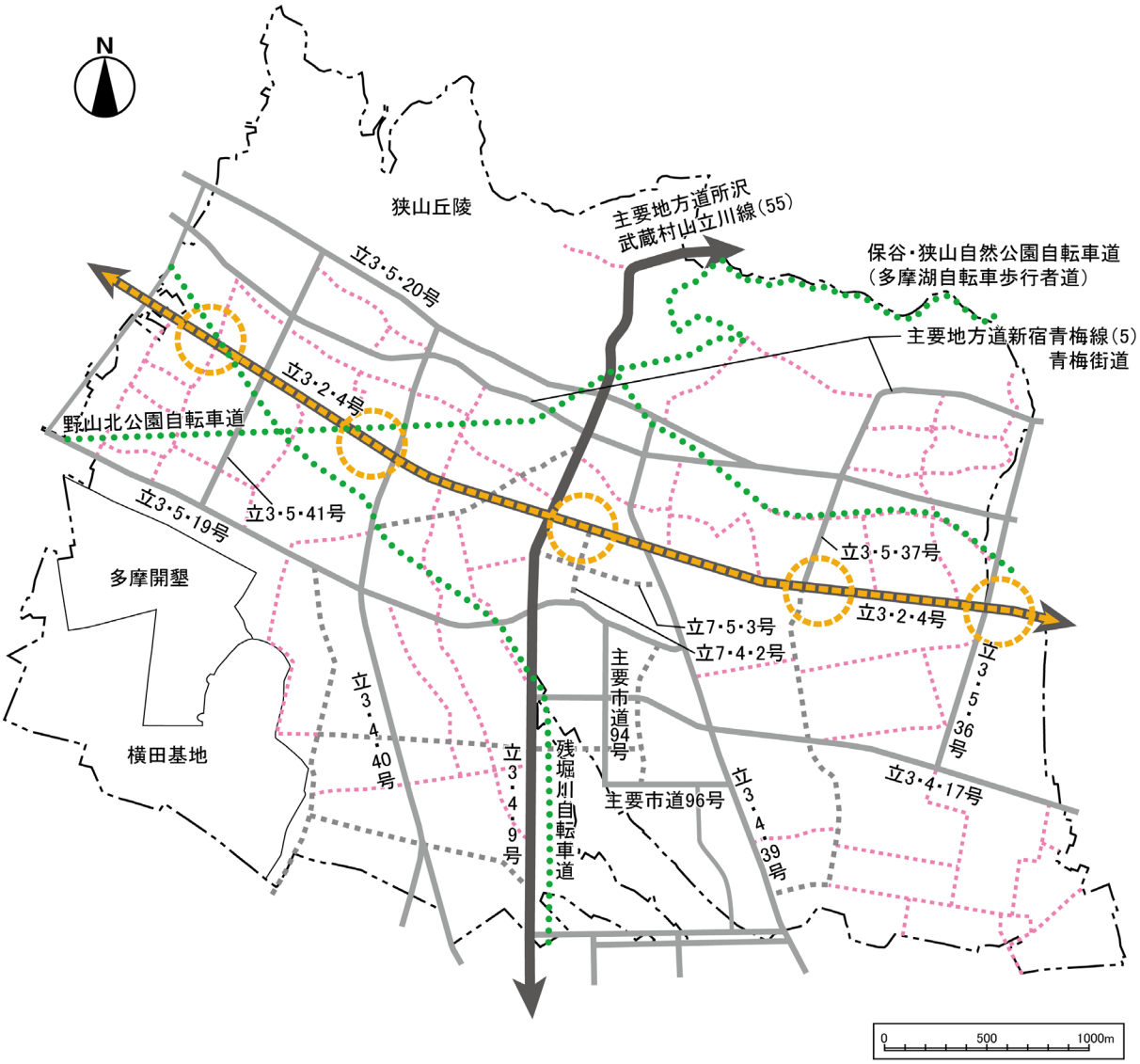
交通不便地域の解消に向け、乗合タクシー（むらタク）の運行を行う中で、地域公共交通の在り方について、研究、検討を進めます。

高齢者や障害のある人をはじめとした誰もが安心して乗り降りできるよう、ノンステップバスの導入促進などを関係機関に要請するなど、利用者の利便性の向上等を図ります。

◆ 道路種別の整備水準・役割の設定

区分	道路種別・路線	間隔	標準的な幅員	交通上の役割
まちの骨格となる道路	**主要幹線道路** ・立 3・2・4 号新青梅街道線 ・立 3・4・9 号八王子村山線 ・主要地方道所沢武蔵村山立川線(55)	2 から 4 ㎞	16m 以上	本市と周辺市町を結ぶ広域的な道路
	幹線道路 ・立 3・4・17 号桜街道線 ・立 3・4・39 号武蔵砂川駅榎線 ・立 3・4・40 号松中残堀線 ・立 3・5・19 号武蔵村山瑞穂線 ・立 3・5・20 号東大和武蔵村山線 ・立 3・5・36 号オカネ塚線 ・立 3・5・37 号中砂新道線 ・立 3・5・41 号薬師通り線 ・主要地方道新宿青梅線⑸青梅街道 ・主要市道第 94 号線 ・主要市道第 96 号線　など	500 から 1000m を基本とする	12m 以上	主要幹線道路と連携して本市と周辺市町を結ぶ道路
	補助幹線道路 ・立 7・4・2 号榎本町線 ・立 7・5・3 号榎東西線 ・主要市道第 3 号線 ・主要市道第 4 号線 ・主要市道第 8 号線 ・主要市道第 12 号線 ・主要市道第 93 号線 ・主要市道第 97 号線	500m を基本とする	10m 以上	主要幹線道路や幹線道路を補完する道路
地域の生活を支える道路	**主要生活道路**	250m を基本とする	6m 以上	幹線道路などで囲まれた区域内において、区域内の交通を集め、幹線道路などに連絡する道路
	生活道路	街区を形成	4m 以上	各住戸などと補助幹線道路や主要生活道路を結ぶ道路で、日常生活で最も基本となる道路
自転車歩行者専用道路	・野山北公園自転車道 ・残堀川自転車道 ・保谷・狭山自然公園自転車道 （多摩湖自転車歩行者道）	－	－	自転車・歩行者などの専用道路

道路・交通環境の整備方針図



凡 例

⟷	主要幹線道路	⟷	多摩都市モノレール導入想定路線
―	幹線道路	○	多摩都市モノレール新駅想定地
┅	補助幹線道路		※多摩都市モノレールのルート・駅位置は市が想定したものであり、確定しているものではありません。
┅	主要生活道路		
┅	自転車道・遊歩道		

3　公園・緑地等の整備方針　（まちづくりの方向性２・３・４・５）

公園・緑地等の整備の基本方針

狭山丘陵や武蔵野の面影を強く残す平地林などの特徴的な自然環境は、本市のかけがえのない財産として、それぞれの特徴をいかしながら維持保全を行い、次世代に継承していきます。

河川や道路に沿った街路樹、生活道路に面した生け垣は、帯状のみどりの資源として、公園や緑地と結びネットワーク空間の形成を図ります。

市内の農地は、雨水の流出抑制等の防災、減災や生物多様性の確保等の機能を有するとともに、地域のコミュニティ形成等、地域のまちづくりに様々な効用をもたらすグリーンインフラとしての機能も有しており、適切な保全、整備を図ります。

地域の公園や緑地は、身近な生活空間の核として整備、維持管理を行うとともに、積極的に市民の参加を促して、親しみやすく快適に利用できる公園づくりを図ります。

残堀川、空堀川は東京都と連携し、貴重な水辺空間として親しみやすく潤いを与える景観、多様な生物の生息環境を形成する河川環境の整備、維持管理に努めます。

⑴　身近な自然環境の保全と整備

■ 狭山丘陵の自然環境の保全と維持管理

狭山丘陵では、ごみや枯れ木などの撤去や樹木の間伐などの保全管理が行われています。

今後も、良好な自然環境や多様な生態系を維持、保全していくために、市民と行政との協働による取組を検討します。

青梅街道以北の住宅地については、「まちづくり条例」に定める狭山丘陵景観重点地区として、建物の色彩や緑化の基準に基づき、丘陵地のみどりと調和したまちづくりを推進します。

市街地の背景となっている狭山丘陵一帯については、みどりと調和した美しい都市環境を保持するために、公有地化の推進など風致の維持を図ります。

■ 武蔵野の面影を残すみどりの保全

みどりの持つ多様な機能、役割に配慮しながら、郷土の自然である狭山丘陵をみどりの核とし、その麓に広がる集落地の屋敷林や生け垣、点在する社寺林、残堀川・空堀川、更には市街地に分布する生産緑地地区や平地林を保全し、みどりの都市づくりを進めます。

■ 大規模公園や緑地、平地林、屋敷林、生産緑地地区などの自然環境の保全

東京都と区市町が定める「都市計画公園・緑地の整備方針」（令和2年7月改定）に優先整備区域として位置付けられている野山北・六道山公園、中藤公園及び観音寺森緑地内の早期整備を引き続き東京都に要請するとともに、総合運動公園などの都市計画公園の整備を推進し、市民の交流や憩い、健康づくりの場となる自然環境の維持・保全を図ります。

海道緑地保全地域をはじめとする平地林や屋敷林、生産緑地地区などの武蔵野の面影を色濃く残している自然環境を積極的に保全します。

⑵　水とみどりをいかしたネットワークづくり

■ みどりの拠点を中心とした水とみどりのネットワークの形成

狭山丘陵や大規模公園などのみどりの拠点を残堀川自転車道や野山北公園自転車道などで結ぶとともに、残堀川、空堀川の連続する水辺空間をいかして、水とみどりのネットワークの形成を図ります。

水とみどりのネットワークは、市民が愛着を感じる快適空間として、東京都と連携し、樹木の剪定や除草、不法投棄の処理など継続的な維持管理を行います。

■ 沿道空間のみどりのネットワークの形成

街路樹の整備や沿道宅地の生け垣の設置促進等により、みどりが連続する沿道空間と水とみどりのネットワークとの一体化を図ります。

「まちづくり条例」に位置付けられた地区まちづくり計画や地区計画制度等を活用し、住環境に潤いを与えるまちづくりを推進します。特に、新青梅街道沿道地区では、拡幅事業に合わせてみどり豊かな広がりと厚みをもった沿道市街地を形成します。

⑶　まちの潤いとなる農地の保全と活用

■ 都市農地の保全・活用

都市農地は、防災や田園景観の提供など良好な都市の環境形成に資するみどりの空間であり都市にとって「宅地化すべきもの」から「あるべきもの」と転換されたことから、農業振興施策と連携しながら積極的にその保全、活用を図ります。多摩都市モノレール駅周辺においては、商業や医療福祉施設、住宅などの立地による生活利便性を高める土地利用が期待されます。

生産緑地地区は、農地が農産物の生産基盤であるとともに、市街地の環境保全や防災空間として大きな役割を果たしていることから、永続的な保全に向けて特定生産緑地の指定及び継続を促進します。

宅地化農地（生産緑地地区以外の市街化区域内農地）の中で、都市環境の保全や防災上の観点から効用のある農地については、貴重なみどりのオープンスペースとして、生産緑地地区への追加指定を行います。

■ 農のあるまちづくり

都市の中に農のある景観を残しながら、農業を通じて地域のコミュニティや農家と地域住民との交流を深めるため、体験型市民農園の整備や観光農園等の普及促進、農業体験学習としての利用促進、農家レストランや直売所など、農地の多面的機能をいかした有効活用に努めます。

⑷　コミュニティを育む場所となる公園づくり

■ 都市計画公園・緑地や身近な広場などの整備

地域の核となる都市計画公園・緑地などの整備やより快適で安全な住環境の形成のため、住民が気軽に集い、憩える広場などの整備を進めます。

■ 市民参加による公園づくり

公園の維持管理において市民が自主的・主体的に参加できる公園・緑地等ボランティア制度を推進するとともに、市民が公園づくりの企画段階から参加できる仕組みを検討します。

公園、緑地などの公共施設を市民と協働で管理するアダプト制度[15]の実施やみどりのまちづくりを推進する地域活動のリーダーの養成についての検討、民間活力を活かした公園利用者の利便性の向上、公園管理者の財政負担の軽減のための公園設置管理制度（Park-PFI）[16]等についての研究、検討を進めます。

■ 誰もが安心して快適に利用できる公園づくり

公園は、出入口やトイレなどのバリアフリー化を図り、ユニバーサルデザインに配慮した遊具やベンチなどの公園施設の充実により、誰もが安全で快適に利用できる憩いの場として整備を進めます。

⑸　環境と共生した河川の整備と維持・管理

■ 河川整備に合わせた良好な環境の形成

残堀川や空堀川は、市街地を流れる都市河川として治水上の安全性を確保するとともに市民の身近な親水空間として、緑化の推進や生物等にも配慮した多自然川づくりを東京都に要請し、良好な環境形成を図ります。

空堀川旧河川敷の親水広場としての活用や改修に伴う管理用通路の散策路化など、東京都と連携して河川空間の有効利用を図ります。

小河川は生態系に配慮した河川環境整備を推進します。

■ 水路の緑化による自然環境、生物の生息環境の保全

水路については、可能な限り自然環境を考慮しながら緑化を図ります。また、環境共生を目指し、安全を確保しながらビオトープ[17]に配慮した生物の生息環境の保全と再生を図ります。

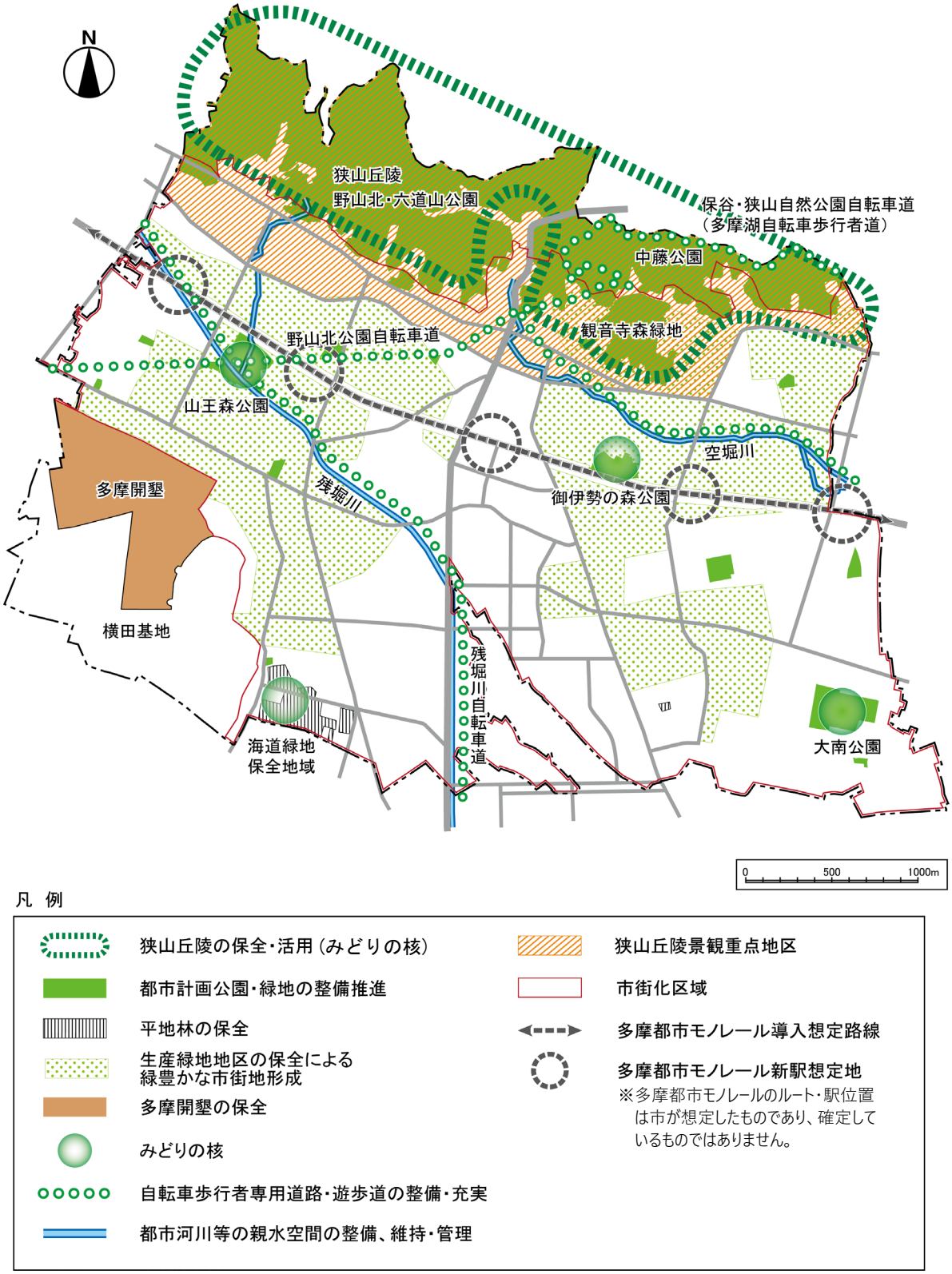
---

[15] アダプト制度：自治体が管理していた施設や公園等を、住民や企業が主体となって維持管理をしてもらう制度のこと。

[16] 公園設置管理制度(Park-PFI)：都市公園法改正により、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上につながる公園施設の設置と、その施設から生まれる利益を活用した園路や広場等の公園施設の整備・改修を一体的に行う事業者を公募により選定する制度のこと。

[17] ビオトープ：生物（bio）と場所（Topos）を組み合わせて作られた言葉で、その地域に住む様々な野生生物が生息することができる空間のこと。

公園・緑地等の整備方針図



4　安全・安心まちづくりの方針　（まちづくりの方向性３・４）

安全・安心まちづくりの基本方針

様々な災害から市民の生命と財産を守るために、多摩直下地震や気候変動に伴う大規模な水害や土砂災害などに対して的確な対応ができるよう、防災、減災対策による災害に強い都市づくりを進めます。

建物の不燃化、耐震化を促進するとともに、災害時に必要な機能を維持できる避難所の整備、強化を図ります。

災害時に避難活動や防災活動を支える避難所や避難路となる公園や道路の確保を図るとともに、雨水排水機能、中小河川の氾濫対策、ライフラインの耐震化などについて防災対策の強化を図ります。

災害時、緊急時には、市民が協力して避難を含む防災活動を円滑に行うことができる体制を強化するとともに、近隣市町等と連携する防災体制の強化を図ります。

大規模災害が生じた場合に必要な復興まちづくり計画の策定を速やかに行えるよう、平時において事前準備の検討を行います。

日常的な生活空間における事故や犯罪等の抑止など、安心できるまちづくりの実現を図ります。

⑴　災害に強い市街地づくり

■ 沿道建築物の不燃化の誘導などによる災害に強いまちづくり

主要幹線道路などの沿道建築物の不燃化や耐震化の促進により、延焼遮断機能の強化と道路の閉塞の抑止を図ります。

敷地内の緑化やオープンスペースの確保を促進し、延焼の遅延、阻止を図り、災害に強いまちづくりを進めます。

■ 避難所などの市内公共施設の避難機能の充実

災害時に避難生活の拠点となる避難所などの市内公共施設は、備蓄機能の充実や防火水槽の設置を促進するとともに、これらの施設への誘導標識の設置を充実します。

■ 建築物などの耐震性の強化

既存建築物の耐震強化を促進するため、「武蔵村山市第二次耐震改修促進計画」に即して改修などに関する効果的な支援策を促進していきます。

ブロック塀から生け垣への変更を奨励するなど、震災に強いまちづくりを進めます。

⑵　安全性を支える都市基盤づくり

■ 災害発生時の救援・避難路となる道路網の強化

災害発生時に救急救命、防災活動及び物資の輸送等の大動脈となる特定緊急輸送道路は、沿道建築物に対して耐震改修等に関する助成制度を推進します。緊急輸送道路は、緊急輸送ネットワークの重要性が高いことから、今後、沿道建築物の耐震化に関する助成制度を研究します。

避難時の安全な誘導を確保するため、主要市道を中心に緊急活動重要路線としての道路整備に努めます。

狭あい道路が多く、緊急車両の円滑な通行に支障を来している地区については、沿道住民の理解と協力の下、建築基準法第42条第2項の規定より道路とみなされる民有地の取得を進めることで、安全確保のための道路網の強化に努めます。

また、建築物の倒壊による道路閉塞など震災対策の観点から、より必要性の高い生活道路を整備するために、生活道路拡幅整備計画の策定を検討します。

■ 延焼遮断帯及び避難空間の整備

災害発生時の市民の安全を確保するため、延焼遮断帯や避難空間としての役割を果たす道路、公園などの整備を進め、さらに、延焼遮断効果を高めるための高木の植樹を検討します。

公園、緑地を結ぶ道路を延焼遮断機能を有する避難路として緑化を検討します。

■ 防災協力農地の指定

都市農地は、多面的な機能の一つである防災機能として火災延焼防止や震災時の一時避難場所等の役割を担っており、地震等の災害時の一時避難場所として、生産緑地地区を対象とした防災協力農地の指定を促進します。

⑶　災害に備えた対策と体制づくり

■ 残堀川、空堀川の水害対策の強化

残堀川や空堀川は、大雨時の浸水からの安全性を確保するため、短時間に局地的に発生する集中豪雨への対応の検討と空堀川における1時間当たり50㎜の降水量に対応できる整備の早期完了について、東京都に要請します。

■ 公共下水道雨水排水施設、雨水貯留・浸透施設の普及による雨水対策

総合的な雨水排水対策のための公共下水道の整備を図るとともに、各戸における雨水流出抑制施設の整備促進、公共施設の浸透・貯留施設の設置を引き続き進めます。

樹林地や農地の保全により保水機能、遊水機能の向上を図ります。

■ ライフラインの強化

電気、ガス、水道などの都市生活を維持するために必要な生活関連サービス施設については、震災時の安全性及びその機能確保を図るため、施設の耐震性などの強化を関係機関に要請します。

■ 緊急・災害時の体制強化と防災意識の向上

災害発生時に市民による初期消火や救出、救助活動が速やかに行われ、また高齢者等の避難の支援などを通して、被害を最小限に抑えることができるよう、学校や自治会等における防災訓練、避難訓練を推進、支援します。

災害時には避難所生活者等に応急給食を実施するための機能を備え、平常時にはその機能を有効活用して小学校給食を調理する機能を合わせ持つ（仮称）武蔵村山市防災食育センターを整備します。

地域防災計画を踏まえ、東京都などの関係機関をはじめ自治会、消防団、ボランティア団体などと協力体制をつくり、情報収集やICT等を活用した情報伝達機能などの強化に努めます。

本市の「浸水・土砂災害ハザードマップ」について市民への周知、浸透を図り、市民の防災意識の向上を図ります。

■ 各市町村との連携による災害時の体制強化

東京都や多摩地域の市町村、災害時緊急応援協定市である埼玉県桶川市、姉妹都市である長野県栄村との連携の下、災害時の応援体制の強化を図ります。

■ 復興まちづくり計画のための事前準備

大規模な災害が発生した場合に必要な復興まちづくり計画が速やかに策定できるよう、平時において事前準備の検討を行います。

⑷ 防犯に配慮したまちづくり

■ 市民との協働による防犯まちづくり

地域と連携した防犯体制の支援やLED防犯灯の設置など、防犯性の高いまちづくりを市民との協働の下に進めます。

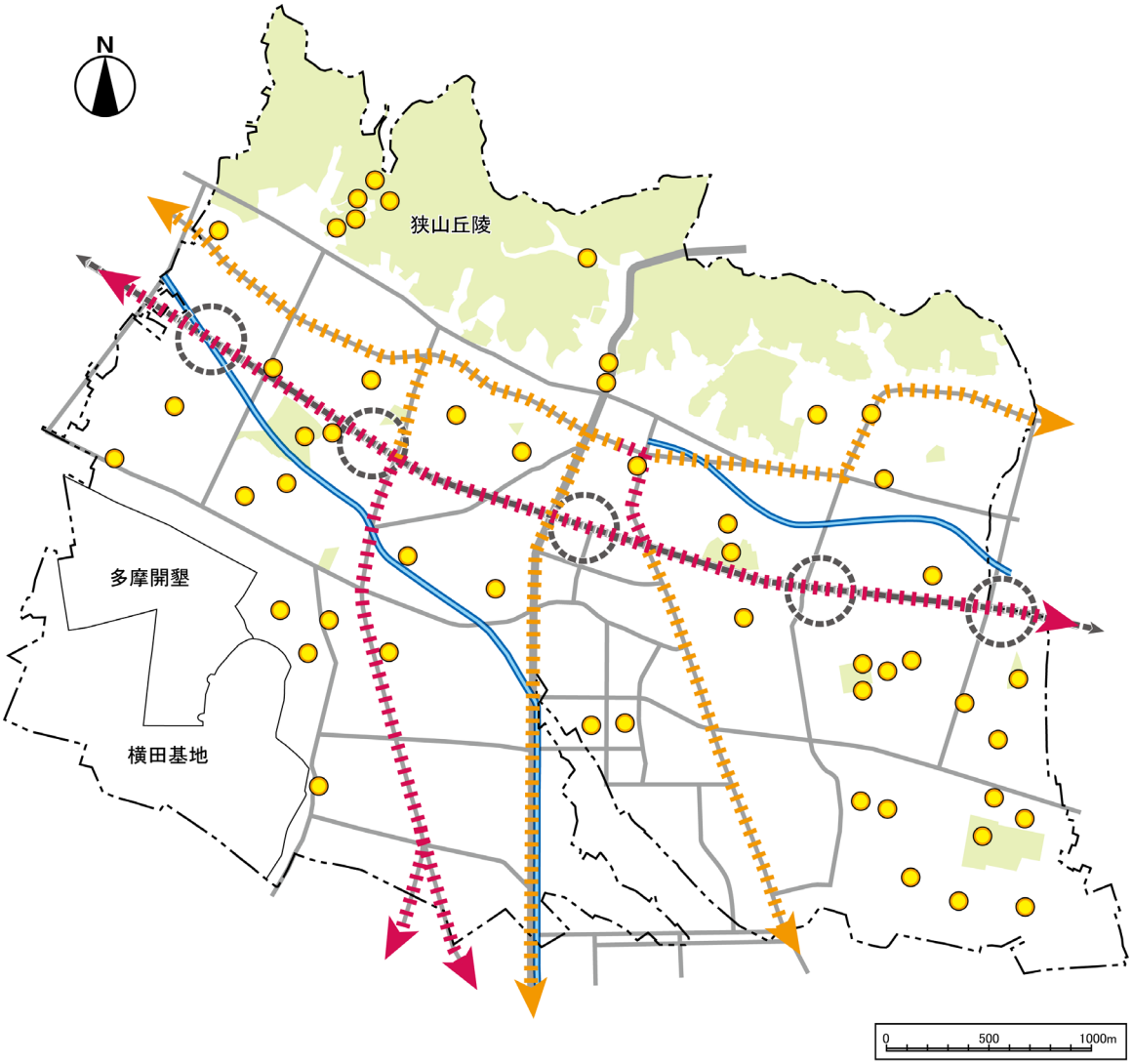
必要に応じて通学路への防犯カメラの設置に努め、学校等における安全確保を図ります。

防災、防犯、衛生面等から社会問題となっている空家等に関し、空家等実態調査及び空家等対策計画を策定し、空家等の対策を推進します。

■ 防犯に配慮した公共施設の整備

公園などの樹木は、定期的な剪定を行うとともに、市内の公共施設については、防犯に配慮した施設整備を図ります。

安心・安全まちづくりの方針図



凡 例

- 沿道における不燃化の誘導を図る路線
- 特定緊急輸送道路
- 一般緊急輸送道路
- 避難場所・避難所の充実
- 公園・緑地などの延焼遮断機能の強化
- 水害対策、延焼遮断機能の強化
- 多摩都市モノレール導入想定路線
- 多摩都市モノレール新駅想定地

※多摩都市モノレールのルート・駅位置は市が想定したものであり、確定しているものではありません。

景観・環境まちづくりの基本方針

狭山丘陵、武蔵野の面影を残す樹林地や田園など本市を特徴付ける景観資源は、その保全と継承を図るとともに、これらの緑を背景とした良好な住宅市街地の形成を図ります。

公共施設や幹線道路沿道、河川は、みどりの拠点や連続したみどりのネットワークとなる良好な景観形成の貴重な資源と位置付け、その保全、整備を進めます。

地球温暖化対策としての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、廃棄物の減量、資源化など身近な生活における脱炭素社会の実現に向けたまちづくりへの取組を促進します。

⑴　美しい街並みへの誘導

■ 地域の環境をいかした良好な景観形成

「東京都景観計画」の景観基本軸（丘陵地景観基本軸）に指定されている青梅街道以北（大曲り交差点より東側については、大曲り新道以北）の地域については、市民、事業者、東京都等が連携して狭山丘陵のみどりや里山景観を保全しながら、周辺市街地が丘陵地の特性と調和した景観の形成を図ります。

「まちづくり条例」による狭山丘陵景観重点地区は、建物の色彩や緑化の基準に基づき、良好な景観形成を図ります。

■ 季節を感じる沿道景観の形成

主要幹線道路などでは、街路樹などによる歩道の緑化、無電柱化により、美しい道路景観の形成を図るとともに、地区計画の活用などにより沿道の緑化を誘導し、道路空間と沿道の土地利用が調和した個性と魅力ある街並みの形成を図ります。

主要生活道路などでは、生け垣などの保全、花いっぱい運動の促進などにより、四季折々の沿道景観の形成を誘導します。

多摩都市モノレール新駅周辺においては、狭山丘陵のみどりや里山景観に配慮しつつ、にぎわいと活力ある都市景観の形成に向けて、建築物等の色彩のコントロールや屋外広告物の規制などについての対応を検討します。

■ 残堀川・空堀川の魅力的な景観の形成

残堀川や空堀川は、帯状の景観資源として親水空間の確保や緑化の促進など市民生活に潤いを与える魅力ある良好な景観の形成を東京都に引き続き要請します。

■ 魅力ある良好な街並みの実現

市街地に広がる低層住宅地は、それぞれの地域特性をいかし、「まちづくり条例」に基づく地区まちづくり計画や市民意見を反映した地区計画制度等の活用により、良好な街並みの実現を図ります。

保存樹や保存樹林、保存生け垣は、市街地の個性や魅力を高める資源として、また市民の景観やみどりに対する関心を高める素材として、今後も積極的に登録の普及に努めます。

■ 周辺環境や地域特性をいかした公共施設の景観形成

行政施設や教育施設、福祉施設などの公共施設は、地域の景観形成の先導的な役割を果たすものとして位置付け、周辺環境との調和に配慮しつつ地域特性をいかした魅力ある施設づくりを進めます。

道路等の都市施設の整備に当たっては、それぞれの地区の持つ歴史や特性に応じた街並みを形成するよう、デザイン等に配慮するとともに、案内板や都市サインの整備・充実に努めます。

道路上の公共物に取り付けられた違反広告物の撤去に努め、景観の維持を図ります。

⑵ 環境に配慮したまちづくり

■ 市民、自治会、事業者及び行政が一体となった資源化・減量化等の推進

市民及び事業者の協力の下、ごみの減量や分別の徹底、資源化について推進し、環境への関心を高めながら、清潔できれいな街並みの構築に取り組みます。

ごみの減量等への取組を推進するため、地域や学校において、環境学習や出前講座などを行い、環境意識の普及に努めます。

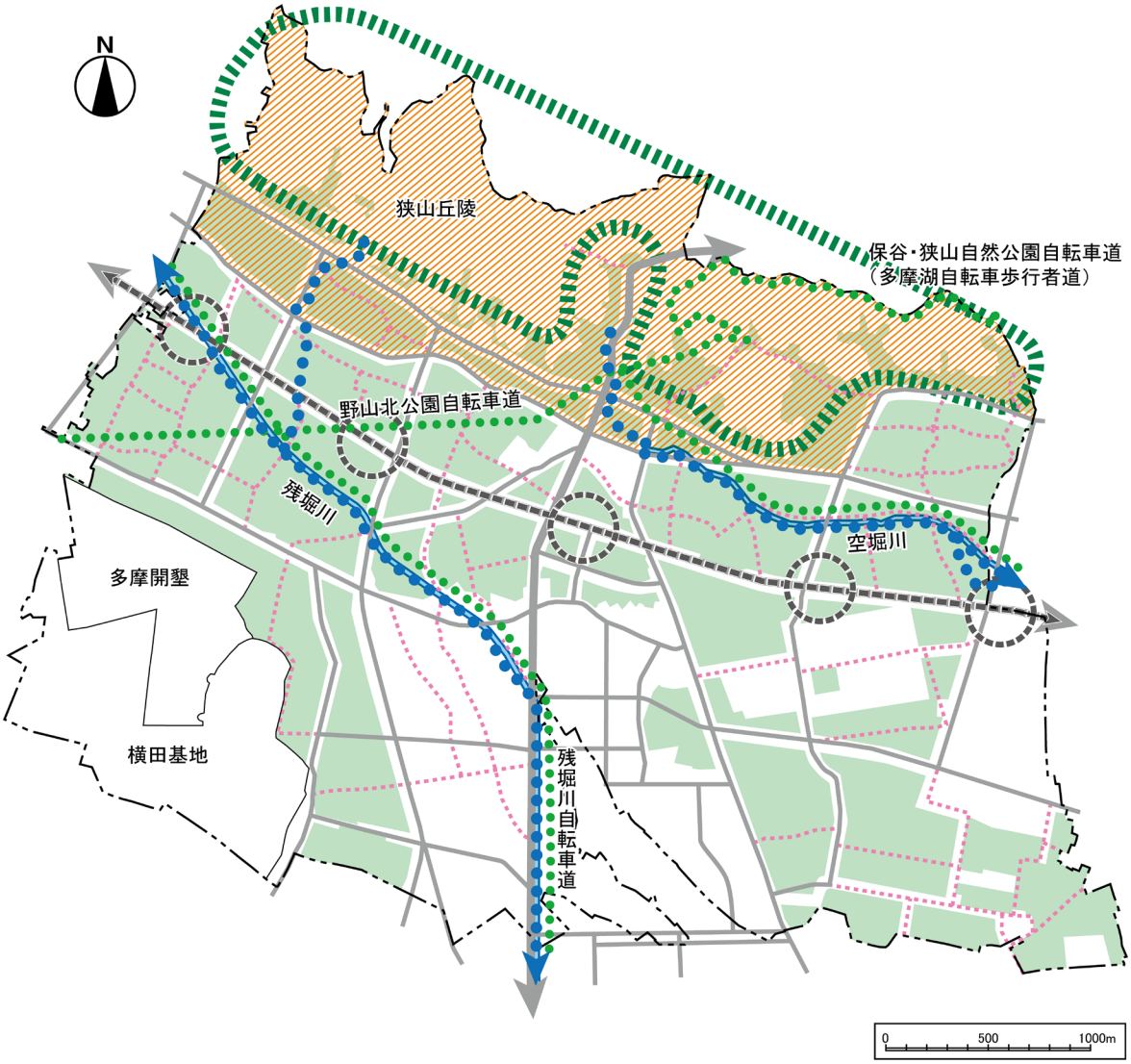
狭山丘陵や残堀川、空堀川などの河川、農地などへの不法投棄の防止のため市民、自治会、事業者及び行政等が連携して対応を図ります。

■ 地球温暖化対策

脱炭素社会の実現に向けて、公共施設への太陽光パネルの設置、街路灯のLED化、電気自動車用充電器の設置など、地球温暖化対策の推進への具体的取組を進めます。

環境行動指針の普及を通じて、市民、事業者の環境保全意識を高め、環境行動の推進や住宅の太陽光パネル等の設置などの再生可能エネルギー導入や省エネ性能の確保に向けた取組を促進します。

景観・環境まちづくりの方針図



凡 例

- 狭山丘陵の保全・活用
- 水の軸
- 都市河川等の良好な景観の形成
- 主要幹線道路の沿道景観の形成
- 幹線道路等の沿道景観の形成
- 主要生活道路の沿道景観の形成
- 自転車道・遊歩道
- 狭山丘陵景観重点地区
- 良好な街並みの形成
- 多摩都市モノレール導入想定路線
- 多摩都市モノレール新駅想定地
  ※多摩都市モノレールのルート・駅位置は市が想定したものであり、確定しているものではありません。

6　活力あるまちづくりの方針　（まちづくりの方向性１・２・３・６）

活力あるまちづくりの基本方針

高齢者や障害のある人、子育て世代を含む全ての市民がいきいきと生活できる、活力や魅力あるまちづくりに向けた環境の整備を進めます。本市の特性をいかしたまちづくりや、公共空間の持つ魅力を最大限にいかした新しい場づくりについて、市民や事業者とともに研究、検討を進めます。

農業、工業、商業など本市の経済活動を支える生産環境の充実を図るとともに、多摩都市モノレールの延伸に合わせた都市核やサブ核の形成に伴う新たな商業、業務機能の誘導を図ります。

本市の特徴をいかした体験型観光やレクリエーションの活性化を図ります。

⑴　誰もがいきいきと生活できるまちづくり

■ 高齢社会等に対応した施設整備と住宅整備

高齢者が安心して住み続けることのできる住まいや障害のある人が地域での自立した生活を送ることのできる住まいの確保に努め、民間活力による施設の整備について検討します。

市内の公共公益施設は、高齢者等への対応として、引き続き施設のバリアフリー化を推進します。合わせて、誰もが快適に利用できるユニバーサルデザインの導入を推進します。

■ 子育て環境の整備

保育所や子ども・子育て支援センターの運営、子ども家庭支援センター事業の推進など地域における子育て支援施設の環境整備等を進めます。

児童館の管理、整備、子ども食堂の推進など子どもの居場所を確保します。

特に、多摩都市モノレール新駅周辺において、子育て世代の生活利便性の向上と定住促進を図り、にぎわいや活力ある駅を目指した取組について検討します。

■ 誰もが住みやすいまちづくり

ノーマライゼーション[18]の理念に即して、バリアフリー化などの施設整備にとどまらず、全ての市民の自立を尊重し、支え合う市民意識の高揚によって、生活の質の向上を支えるまちづくりを進めます。

コミュニティ活動の活性化を図るため、自治会所有の集会所の建設、修繕などに際し、支援を行います。地区集会所等の適正な管理を行うとともに、学校施設等の地域への開放利用を推進し、生涯学習やコミュニティ活動の支援を行います。

■ 市民の要望を踏まえた生涯学習施設の充実

地域活動や文化活動を支援するため、市民の要望を踏まえ、生涯学習施設の充実を図ります。

中央図書館及び中央公民館の機能を合わせ持つ複合施設として、（仮称）生涯学習センターの設置について検討を進めます。

---

[18] ノーマライゼーション：障害者や高齢者を含むすべての人が普通(ノーマル)の生活を過ごしていける社会を目指し、環境の整備等をしていく考え方。

⑵　商業・農業・工業の振興

■ 多摩都市モノレールの延伸や拠点の形成に合わせた商業・業務機能などの導入

多摩都市モノレールの延伸を契機とした都市核、サブ核などの拠点づくりに合わせ、職と住が近接した自立的な都市の形成に向けて商業や業務機能などの集積を図ります。

新青梅街道沿道への事業所の誘導を促進するため、企業誘致制度の拡充に向けた検討を行います。

■ 身近な商業の活性化

市民の日常的な生活利便性の向上を図るため、青梅街道沿道や都営村山団地周辺などの商店街では、安全、快適に買い物のできる歩行空間の整備・改善など、身近な商業機能の維持、活性化を支援します。

■産業としての農業の育成と振興

市民生活に欠かすことのできない新鮮で安全な農産物を供給するため、産業としての農業を育成するとともに、生産緑地地区制度の活用により農地を適正に保全して農業の振興を図ります。

市民農園や観光農園などの体験型農業の普及や直売所の活性化支援などのアグリツーリズム[19]による持続的な農業の確立と、市民や観光客の交流を図ります。

■ 工業の育成のための基盤整備

多摩都市モノレールの延伸に合わせて、道路などの都市基盤の整備や立地支援策などにより、先端技術産業や研究開発機能などの立地を促進します。

伊奈平地区周辺及び市内工業地域では、工業の育成のため、活力ある生産環境確保のための基盤整備を図るとともに、市内への企業立地を促進するための制度である「武蔵村山市企業誘致条例」を活用し、工業の振興、活性化、雇用促進を支援します。

⑶　観光の振興とレクリエーションの充実

■ 観光レクリエーションの活性化

村山温泉「かたくりの湯」や野山北公園などの観光施設、自然学習施設及びレクリエーション施設を充実するとともに、東京都の施設である里山体験施設の充実や「都市計画公園・緑地の整備方針」において位置付けられている野山北・六道山公園、中藤公園内及び観音寺森緑地内の優先整備区域の早期整備を東京都に要請します。

公園や緑地、河川、自転車歩行者専用道路、遊歩道は、市民の日常的なレクリエーションの場として、また、狭山丘陵や武蔵野の雰囲気を体験する場として市内外からの利用を促進していくため活動のテーマ設定を行い、広く周知をしていきます。また、サイクルポートを整備するなどし、本市固有の観光レクリエーションの充実を図ります。

---

[19] アグリツーリズム：アグリ（農業）とツーリズム（旅行）の 2 つの単語を組み合わせたもので、都市居住者が農場や農村で休暇や余暇を過ごすこと。

活力にあふれたにぎわいのあるまちを目指し、実行委員会形式の市民参加や市民協働のイベント（村山デエダラまつり等）の開催に努めます。

■ 市の特性をいかした個性あるまちづくり

本市の特産品や郷土料理、郷土芸能、方言をいかした市民による個性あるまちづくり活動を支援します。

伝統文化産業の性格を持つ村山大島紬の周知及び広報に努めるとともに、その他の産業についても地域ブランドの認証の促進を図ります。

体験型、テーマ形観光レクリエーションとの連携による伝統産業や特産物などのアピールや普及を図ります。

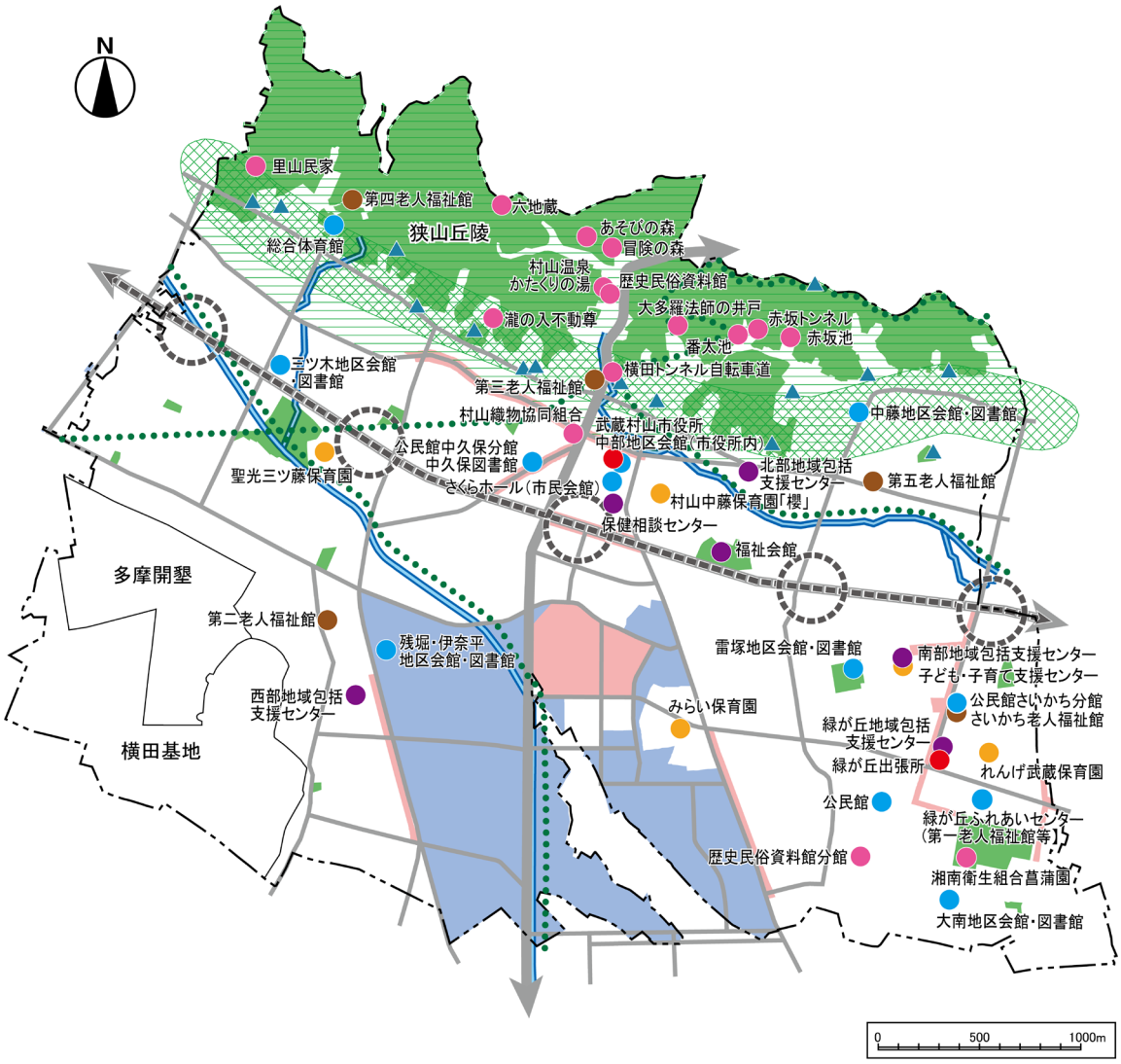
■ 観光ルートの整備・充実

狭山丘陵の緑地環境を保全しながら、野山北・六道山公園などの機能を拡充し、観光レクリエーションの場を充実します。

狭山丘陵に分布する観光資源への案内標識やアクセス道路の充実を図ります。

旧道や野山北公園自転車道、散策路、寺社仏閣などの文化財、東京陸軍少年飛行兵学校正門跡といった歴史的資源などを活用し、観光ルートの整備を図ります。

活力あるまちづくりの方針図



凡 例

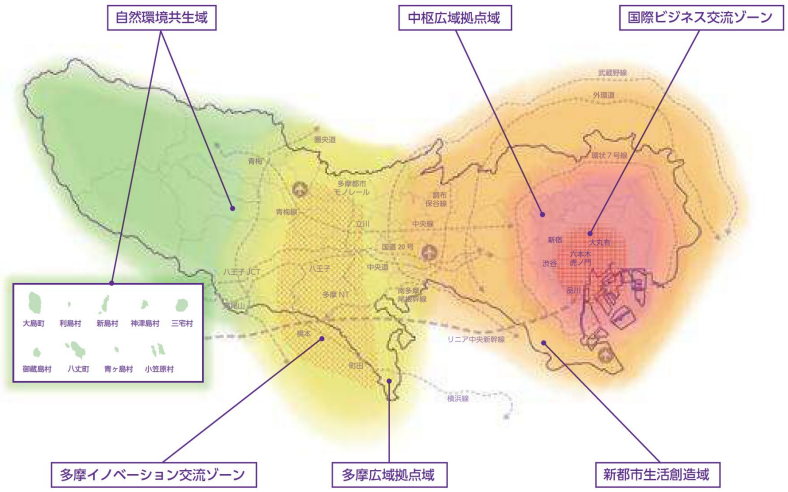
- 旧道や歴史的資源を活かした良好なまちなみの形成
- 狭山丘陵
- 主要幹線道路
- 幹線道路
- 自転車道・遊歩道
- 都市河川等
- 都市公園
- 商業系用途地域
- 工業系用途地域
- 市役所・出張所
- 市の施設（地区会館・図書館・総合体育館等）
- 福祉会館・保健相談センター・地域包括支援センター
- 老人福祉館
- 子ども・子育て支援センター・子育てセンター（地域子育て支援拠点）
- 観光施設等
- 寺社仏閣
- 多摩都市モノレール導入想定路線
- 多摩都市モノレール新駅想定地
  ※多摩都市モノレールのルート・駅位置は市が想定したものであり、確定しているものではありません。

資料編

1　上位計画

⑴　都の計画・方針

ア　都市づくりのグランドデザイン

位置付け	目指すべき都市の姿とその実現に向けた都市づくりの基本的な方針と具体的な方策
策定年月	平成 29（2017）年 9 月
目標時期	おおむね四半世紀先の 2040 年代
都市づくりの目標	「活力とゆとりのある高度成熟都市」 ～東京の未来を創ろう～
目指すべき都市構造	急激な社会変化を見据え、広域レベルと地域レベルの二層の都市構造を示す。 **○広域的なレベルの都市構造**　―交流・連携・挑戦の都市構造― 下図参照 **○地域的なレベルの都市構造** 主要な駅周辺（※本市は該当なし）や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへの再構築を図るとともに、駅や中心地から離れた地域では、緑豊かな良質な環境を形成することで、「集約型の地域構造」への再編を目指す。
新たな地域区分	4 つの地域区分と 2 つのゾーン 
都市づくりの７つの戦略	戦略 01　持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成 戦略 02　人・モノ・情報の自由な交流を実現 戦略 03　災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築 戦略 04　あらゆる人々の暮らしの場の提供 戦略 05　利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出 戦略 06　四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築 戦略 07　芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出
個別の拠点や地域の将来像（抜粋）	**○東大和・武蔵村山・箱根ケ崎** 新青梅街道の拡幅等により、交通ネットワークの強化が図られ、交通利便性が向上するとともに、沿道において商業や業務などの立地が進み、利便性の高い良好な住宅市街地が形成されている。 大規模な都営住宅団地当の建て替えが進み、生活利便機能の整った良好な住環境が形成されている。

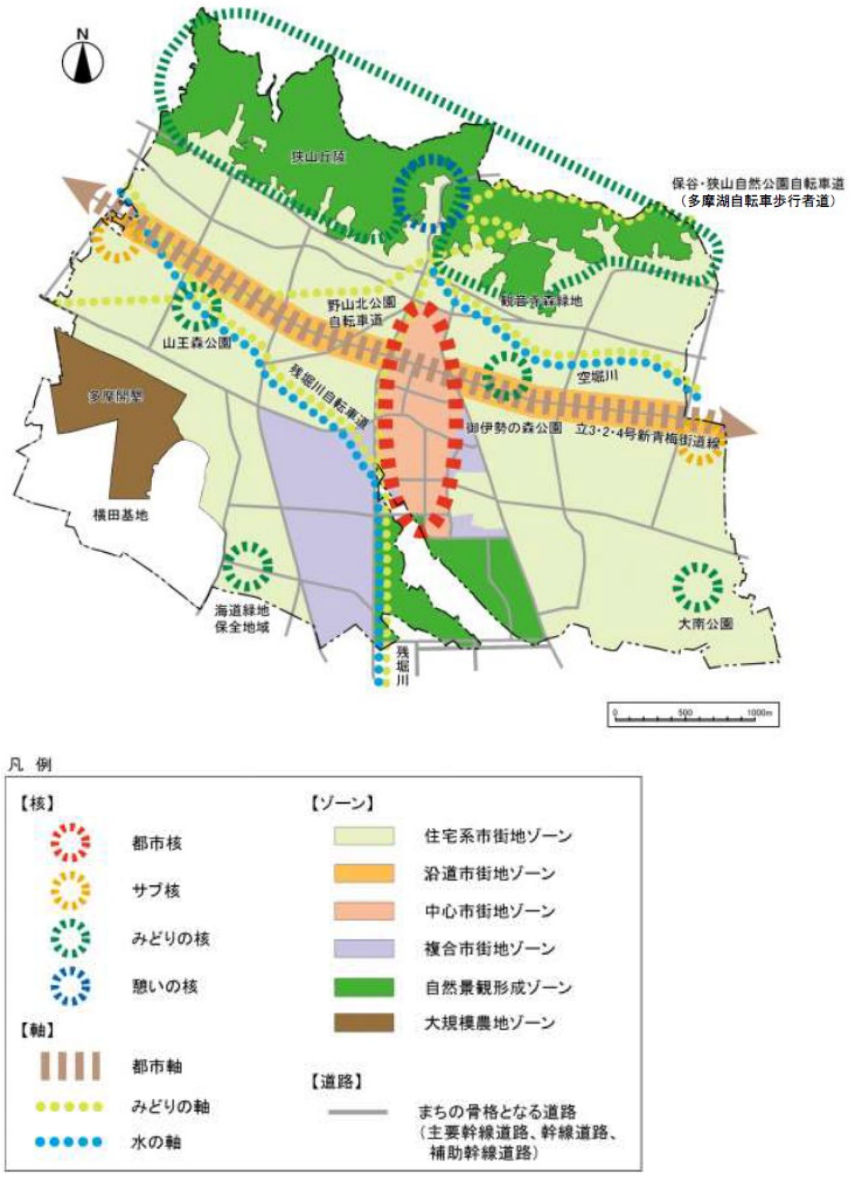
イ　多摩部 19 都市計画　整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

改定年月	令和 3（2021）年 3 月改定
目標年次	おおよそ 20 年後（2040 年代） （区域区分及び主要な施設などの整備目標はおおむね 10 年後（2030 年））
都市づくりの戦略	1　持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成 2　人・モノ・情報の自由自在な交流を実現 3　災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築 4　あらゆる人々の暮らしの場の提供 5　利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出 6　四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築 7　芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出 8　デジタル技術を生かした都市づくりの推進
東京が目指すべき将来像	1　世界から選択される都市の実現に向けて（東京の都市構造） 2　人が輝く都市、東京に向けて（地域区分ごとの将来像） **〇多摩広域拠点域の将来像（抜粋）** おおむね JR 武蔵野線から圏央道までの区域では、道路・交通ネットワークの結節点において業務・商業機能が集積した拠点が形成され、リニア中央新幹線や圏央道などのインフラを活用し、他の広域拠点や都市圏との交流が活発に行われている。 駅等を中心とした拠点では、物販や飲食といった日常的な生活サービスに加え、医療・福祉・介護、コミュニティなどの多様な機能が集積し、多摩イノベーション交流ゾーンの活動を暮らしの面から支えている。 公共交通と一体となった、楽しく歩き、たたずめる広場空間が創出されるとともに、東西・南北方向の道路・交通ネットワークが充実し、拠点間の連携が一層強化されている。 拠点の周辺に広がる市街地においては、高齢者や障害者、子育て世代を含め、誰もが安心して快適に暮らせる住環境が整備されている。 一方で、丘陵地や農地のみどりがあふれ、多くの人々が生活の中で自然と触れ合い交流する場となっている。 高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、更新に伴い、地域の課題に対応した日常の買い物、子育て支援、高齢者福祉などの機能導入やバリアフリー化などが進み、地域活力やコミュニティの維持・向上が図られ、安全・安心な質の高いまちが実現している。 地域の拠点（※本市は該当なし）や生活の中心地を取り巻く低中層の住宅市街地では、敷地規模が大きく街並み景観にも優れた質の高い住宅地が形成されるなど、豊かな自然環境と調和した特徴ある住環境が形成されている。
主要な都市計画の決定の方針	1　多様な住まい方・働き方を支える都市づくり（土地利用に関する方針） 2　ゆとりある回遊性を支える都市施設（都市施設の整備に関する方針） 3　人が集まり、交流する、魅力と活力溢れる拠点形成（市街地開発事業に関する方針） 4　激甚災害にも負けない東京（災害に係る方針） 5　緑と水の潤いある都市の構築（環境に係る方針） 6　四季折々の美しい景観形成（都市景観に係る方針）
拠点の位置付け	多摩広域拠点域 →中核的な拠点（立川） →地域の拠点（国分寺、国立、拝島など） →生活の中心地（本町・榎地区、緑が丘）

特色ある地域の将来像	○本町・榎地区 　交通の円滑化及びネットワーク強化を図るため、新青梅街道の拡幅が進められるとともに、多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面への延伸を見据えた、大規模工場跡地の土地利用転換や周辺のまちづくりによって、商業、住宅、行政サービスなどの多様な都市機能の集積が図られることにより、交通利便性が向上し、活力とにぎわいのある生活の中心地を形成 ○緑が丘 　新青梅街道の拡幅が進められるとともに、多摩都市モノレールの延伸を見据えた土地利用転換や沿道のまちづくりと大規模な都営住宅団地等の建て替えが進み、創出用地の活用により、商業、医療、福祉等の生活利便機能の整った生活の中心地を形成 ○新青梅街道沿道 　新青梅街道の拡幅等により、交通ネットワークの強化が図られ、交通利便性が向上するとともに、沿道において商業や業務などの立地が進み、利便性の高い良好な住宅市街地を形成 　大規模な都営住宅団地等の建て替えが進み、生活利便機能の整った良好な住環境を形成 ○狭山丘陵～多摩湖 　狭山丘陵の広大なみどりと多摩湖の水辺空間を生かした水と緑のネットワークにより、良好な市街地を形成 　公園・緑地や街路樹の整備推進と合わせ、民間の協力を得て、みどりの拡充や質の向上を促進

⑵　本市の主な計画

ア　武蔵村山市第五次長期総合計画

策定年月	令和 3（2021）年 3 月
計画期間	令和 3（2021）年度から令和 12（2030）年度
まちづくりの理念	1　みんなで学び、考えて行動する、支えあうまちづくり 2　安全・安心で快適に暮らし続けることができるまちづくり 3　地域に根づく文化や産業と自然をいかした個性あるまちづくり 4　計画的に進める、持続可能で効率的なまちづくり
人口フレームの設定	令和 12 年（2030 年）　人口 約 76,000 人
将来都市像	人と人との絆をつむぐ　誰もが活躍できるまち　むさしむらやま
将来都市構造	

2　都市計画関連制度の改正

本市の現行まちづくり基本方針の改定（平成25年度）以降の都市計画に関連する制度の創設、改正の主な動きは以下のとおりです。

ア　立地適正化計画制度の創設とその後の制度の充実化

イ　従来の 12 種類の用途地域に新たに「田園住居地域」が加わり 13 種類となった

ウ　生産緑地地区が当初の制度化時点から地区指定が解除される 30 年を経過することに伴う制度の改正

＜主な都市計画法関連制度の改正（平成23年度以降）＞

年度	主な都市計画法関連制度の改正内容
H26	立地適正化計画制度（居住誘導地域、都市機能誘導地域等）の創設
H28	低未利用土地利用促進協定制度等の立地適正化計画制度等の改正
H29	田園住居地域（用途地域）の創設
H30	都市のスポンジ化への対応等の立地適正化計画等の改正
H30	生産緑地地区制度の運用改善等
R2	頻発・激甚化する自然災害の発生への対応、緑地の防災機能を反映した記述の充実等の立地適正化計画制度等の改正