

第4章

分野別整備方針

第4章では、第3章で示した「まちづくりの目標」の実現に向けて、福生市全体を対象に、以下の4－2から4－6の5つの都市計画の分野別に基本的な方針を示します。

- 4－1 分野別整備方針の構成
- 4－2 土地利用方針
- 4－3 道路・交通体系の形成方針
- 4－4 防災・防犯に配慮したまちの実現方針
- 4－5 景観形成方針
- 4－6 環境と調和したまちの実現方針

第4章 分野別整備方針

4-1 分野別整備方針の構成

分野別整備方針の構成は、土地利用方針、道路・交通体系の形成方針、防災・防犯に配慮したまちの実現方針、景観形成方針、環境と調和したまちの実現方針からなる内容とします。

土地利用方針では、住居系、商業系、工業系、生活・文化・防災系、公園・緑地系の各ゾーンについて、土地利用の方針を示します。

道路・交通体系の形成方針では、道路の機能・役割に応じて3つの道路・軸について、道路体系の方針を示すとともに、バリアフリー化や公共交通の方針を示します。

防災・防犯に配慮したまちの実現方針では、地震や水害に強いまちの実現方針と、交通安全や防犯に配慮したまちの実現方針を示します。

景観形成方針では、自然景観の保全、福生らしい都市景観の創出などの方針を示します。

環境と調和したまちの実現方針では、公害被害の防止、緑化の推進、低炭素型のまちの実現方針を示しています。

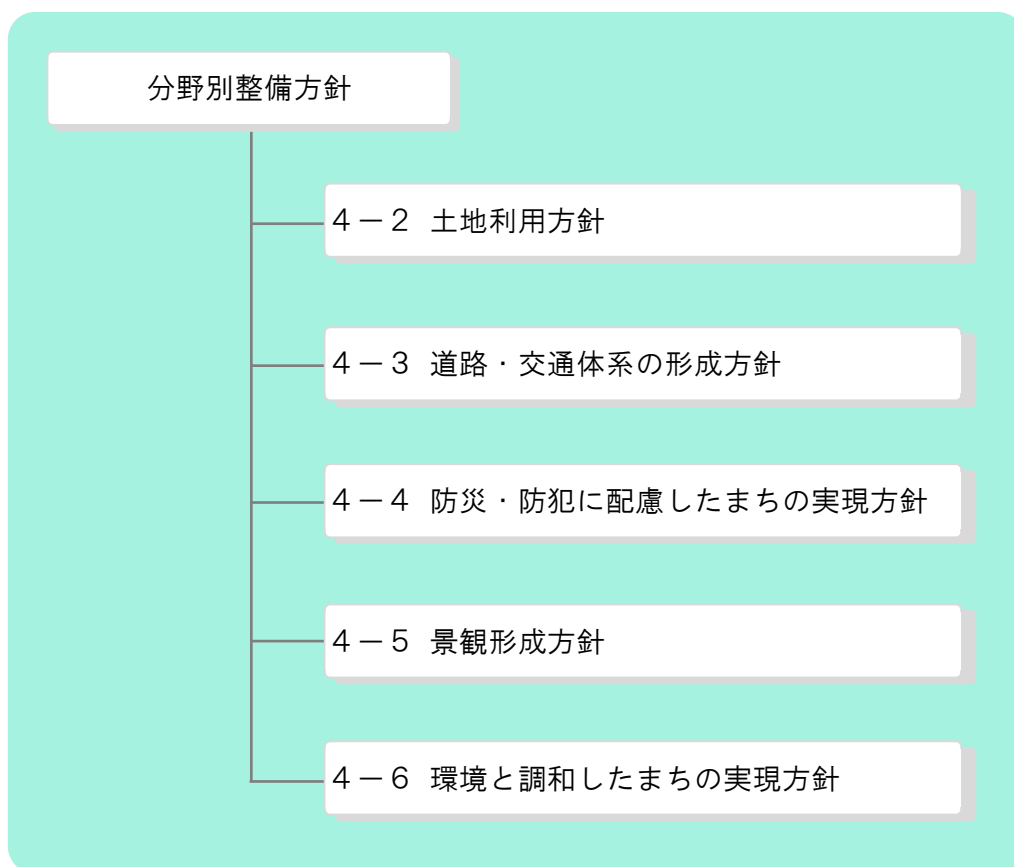


図 48 分野別整備方針の構成



4-2 土地利用方針

土地利用方針では、以下の基本的な考え方に基づき、住居系、商業系、工業系、生活・文化・防災系、公園・緑地系の各ゾーンについて9つの土地利用のパターンに区分し、方針を示します。

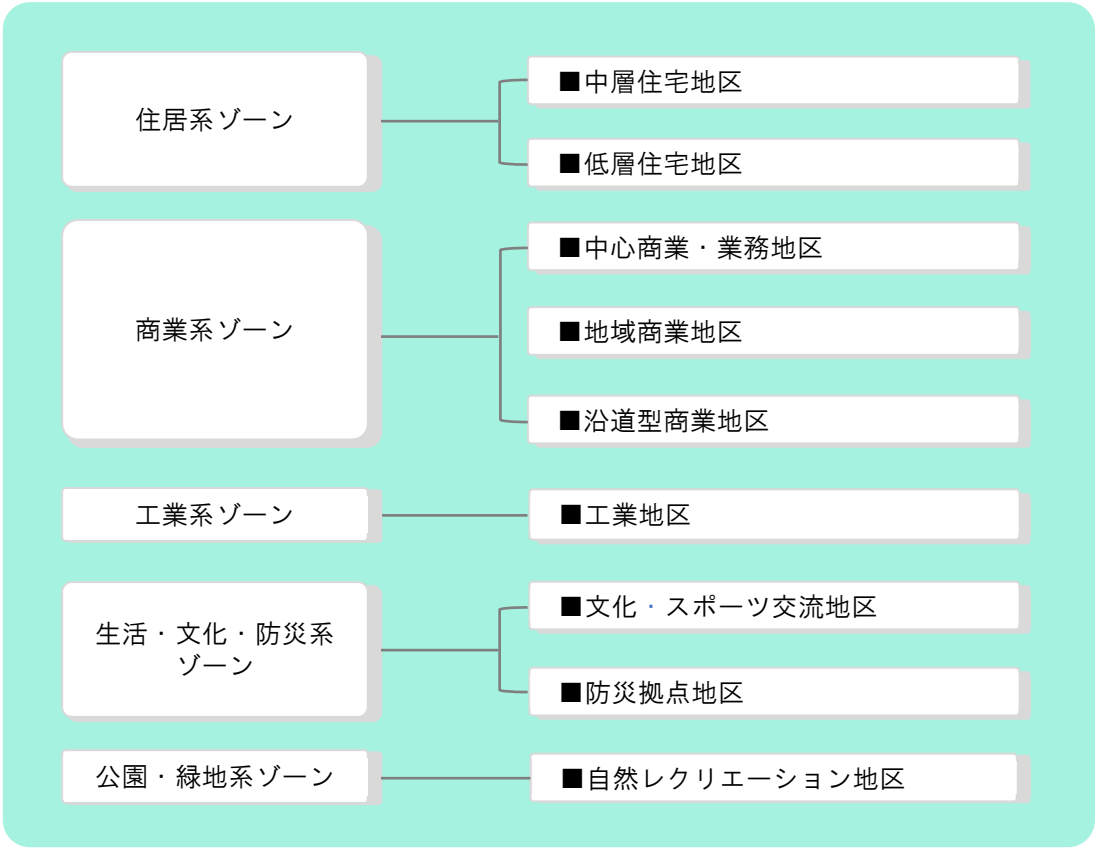


図 49 方針を定める土地利用のパターン

第1章

第2章

第3章

第4章

分野別整備方針

第5章

第6章

資料編



(1) 基本的な考え方

ア 駅周辺に生活利便施設のある、歩いて暮らせるまちの形成

(ア) 駅を中心とした拠点形成

- ◆歩いて暮らせる低炭素型のコンパクトな市街地を形成するため、市の中心拠点機能を担う地区として福生駅周辺については、西口周辺の市街地再開発事業の推進や、富士見通りの整備とあわせて、商業・業務系に加えて駅前居住を推進する複合的な土地利用の形成を図り、歩いて楽しめるウォーカブルなまちづくりを推進します。
- ◆生活拠点を担う地区として拝島駅、牛浜駅、熊川駅及び東福生駅周辺には商業系土地利用を進め、生活利便性の確保と公共施設の適正配置を図ります。

(イ) 段階的な密度構成

- ◆中心拠点を中高層、中心拠点に近い地区や幹線道路沿道の中層とし、そこから離れるに従い段階的に低層の密度構成となる土地利用を図ります。

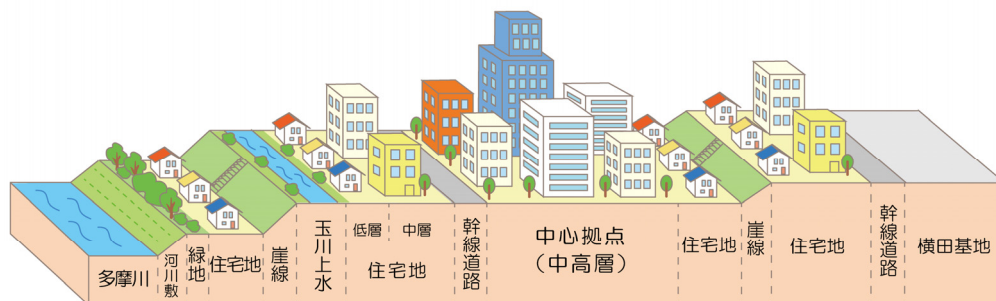


図 50 市街地の断面イメージ

イ 子育て世代や高齢者をはじめ誰もが住み続けられる良質な居住環境の形成

- ◆市の大部分を占める住居系市街地は、市民の居住の場として重要であり、生活道路の整備、歩道などのネットワーク化・バリアフリー化、公共交通の利便性の向上など住環境の改善に努め、誰もが住み続けられる質の高い居住環境を形成します。
- ◆良質な住宅ストックの形成のため、老朽住宅の建替えを促進します。
- ◆農地の宅地化に当たっては、緑の確保や道路の整備など計画的な市街化の促進を図ります。

ウ 豊かな水や緑、歴史・風土、景観資源を守り生かした魅力的な市街地の創出

- ◆多摩川、玉川上水などの水や緑、歴史・風土、景観資源を守り生かした市街地を創出します。
- ◆農地などの持つ緑地機能を計画的に保全し、農業と調整を図りながら魅力的な都市環境を創造します。

エ 社会の変化にあわせた都市計画諸制度の活用と住民参加の促進

- ◆社会情勢の変化やまちづくりの動向にあわせ適宜マスタープランを改定し、用途地域や地区計画制度、高度地区の絶対高さ制限、特別用途地区などの都市計画手法の活用により市街地形成を計画的に進めます。
- ◆市の特色ある土地利用の形成を図るため、「福生市まちづくり景観条例」(平成 18 年条例第 41 号)の活用を促進し、住民参加によるまちづくりを進めます。



【成果指標の設定】

前頁の基本的な考え方に基づき、下表のとおり土地利用方針における成果指標を設定し、適切な計画の進行管理に努めます。

指 標	現状値	目標値	備 考
福生駅・拝島駅などの駅周辺の商業施設が充実していると感じる市民の割合	37.2% (令和2年)	43.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合
地区計画の指定数	6地区 (令和3年)	8地区 (令和23年)	
福生市に住み続けたいと思う市民の割合	69.8% (令和2年)	80.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合

(2) 個別の整備方針

■中層住宅地区

ア 青梅線沿線を中心とした中層住宅市街地の形成

- ◆JR青梅線を中心に東西に広く分布する住宅地並びに加美平、南田園及び熊川地区にそれぞれ一団の公営住宅団地が立地している地区については、中密度から高密度の住宅地を形成する地区として位置付けます。
- ◆低層住居専用地域に指定されているエリアについては、都市計画道路の整備にあわせて、地区計画や用途地域の変更を行い、良好な中層住宅地の形成を誘導します。
- ◆基本的には、既に土地地区画整理事業による面的整備が完了していることから、集合住宅形式を主体とした住宅地として誘導し、子育て世代を中心に定住促進を図ります。

イ 老朽化した木造住宅が多い市街地における不燃化・共同化

- ◆老朽化した木造住宅が多い市街地などの都市防災上・住環境上問題のある場所については、建物の不燃化、共同化などを推進し、環境改善を進め、定住促進を図ります。
- ◆地区計画の策定などにより、ゆとりある市街地の保全・形成を図ります。

ウ 住宅と工場の調和に留意した土地利用の誘導

- ◆準工業地域に指定されている地区については、住・工の共存に向けて、地区計画の策定・運用などにより、緩衝帯としての環境緑地を配置するなど、周辺の住環境と調和した土地利用を誘導します。

エ 高齢化の進行に拍車がかかる住宅団地の再生

- ◆UR福生団地(UR都市機構)や加美平住宅及び熊川住宅(東京都住宅供給公社)などの住宅団地については、市内でも高齢化率が高く、建物の経年が進んでいることから、地区計画の活用なども検討し、多世代が住み、交流する住宅団地の再生を誘導します。



オ 公共施設の再配置による地域行政サービス拠点の形成

- ◆「福生市個別施設計画」における公共施設の再配置基本方針に基づき、地域のさらなる利便性向上や持続可能な行政運営を図るため、公共施設の再配置による地域行政サービス拠点の形成を図ります。

■低層住宅地区

ア 低層住宅市街地の形成による良好な住環境の維持

- ◆低密度から中密度の住宅地で、幹線道路の沿道やJR青梅線沿線、公営住宅団地を除く地区では、基本的に戸建て住宅主体の良好な住環境の維持保全を図ります。
- ◆市内に存在する空家については、所有者などに適切な管理を求めるとともに、周辺住民の利便性やにぎわい・交流を生むための利活用を促進します。

イ 地区計画制度などによる良好な住環境の形成

- ◆狭あい道路など、都市環境において問題の残る場所では、無秩序なミニ開発などが行われないよう、地区計画制度などの適用を積極的に検討しつつ、計画的な宅地化を行い、良好な住環境の形成を図ります。

ウ 住宅と工場の調和に留意した土地利用の誘導

- ◆住宅地に比較的小規模な工場が点在する地区については、周辺住環境との調和に留意しつつ地域産業が操業を続けられる環境の維持に努めます。

■中心商業・業務地区

ア 福生駅周辺における市街地の再生・整備に伴うウォーカブルなまちづくりの推進

- ◆福生駅周辺は、市の顔となる既存商業・業務機能の強化・充実と行政・交流・文化機能など多様な都市機能の導入を図り、これらと中層住宅が調和した地区として誘導を図ります。
- ◆福生駅西口周辺については、市街地再開発事業を推進し、都市型住宅の誘導や利便性の向上、にぎわいの創出に資する公共施設などの導入を図るとともに、立地適正化計画の適切な運用などにより、商業・業務機能の誘導を促進します。
また、ライフスタイルの多様化に対応していくため、ゆとりを生むオープンスペースの創出や、リモートワーク(職・学)の場の整備について検討します。
- ◆福生駅東口から東方向に延びる都市計画道路3・4・7号富士見通り線(富士見通り)については、地区計画の適切な運用などにより、国際色豊かでのにぎわいのある都市空間の創出を図り、駅周辺と一体的に、歩いて楽しめるウォーカブルなまちづくりを推進します。



■地域商業地区

ア 拝島駅周辺における市街地の再生・整備

- ◆ 拝島駅北口では面的整備などの検討を行い、西多摩の主要な交通結節点としてふさわしい魅力的な商業・業務地区の形成を図ります。

また、拝島駅南口周辺については、立地適正化計画や地区計画の適切な運用などにより、市民のニーズに応じた施設の誘導を図り、駅前にふさわしい活力と魅力あふれる市街地の形成を図ります。

イ 日常生活を支える生活拠点機能の誘導

- ◆ 牛浜駅・東福生駅及び熊川駅周辺地区については、今後さらなる人口減少・少子高齢化が進行するなか、将来にわたり市民の日常的な買い物などの需要に応じていくため、立地適正化計画の適切な運用などにより、日常生活サービス施設などの誘導を図り、魅力と秩序ある商業地区の形成を図ります。

- ◆ 「福生市個別施設計画」に基づき市内を4つの区域に分け、小学校を核にした地域対象公共施設（図書館・公民館分館、児童館など）の複合化、集約化による市民の利便性向上と公共施設の適正配置を図るため、地域行政サービス拠点の形成を促進します。具体的な区域は「福生市個別施設計画」の進捗にあわせ検討するものとし、市南西区域については、片倉跡地の利活用も検討します。

■沿道型商業地区

ア 幹線道路沿道における中層の住商複合市街地の形成

- ◆ 都市計画道路3・4・10号東京環状線（国道16号）や都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（五日市街道）、都市計画道路3・4・5号新奥多摩街道線（新奥多摩街道）、都市計画道路3・4・6号中央通り線（中央通り）、都市計画道路3・4・31号福羽街道線（やなぎ通り）、銀座通り沿道など、利便性の高い幹線道路沿いについては、地区計画の策定などにより、日常的な商業や娯楽需要に応える商業・業務機能と中層住宅が調和し、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配慮した沿道型商業地区の形成を図ります。

特に、都市計画道路3・4・10号東京環状線（国道16号）沿道は、従来から国際色豊かな商業空間として福生市の特色ある地区となっており、今後はその雰囲気を生かしながら、さらににぎわいと回遊性のあるまちなみづくりを誘導します。

- ◆ 都市計画道路3・4・7号富士見通り線（富士見通り）については、立地適正化計画や地区計画の適切な運用などにより、魅力ある都市機能の誘導を図るとともに、快適な都市型住宅を誘導し、商業機能と居住環境が調和する都市空間の形成を図ります。



■工業地区

ア 武蔵野台地区における工業機能の集積・充実

- ◆羽村市南側から一連の武蔵野台地区については、人口減少下においても、将来にわたり市の活力を維持していくため、福生市の工業地区として、「福生市工場立地法地域準則条例」の適切な運用などにより、工業機能の維持・強化を図ります。
- ◆周辺の住環境との調和を図るため、地区計画の策定などを検討し、住工混在や建物の過密化などによる環境悪化を未然に防ぎ、工業地区としての良好な操業環境の維持・保全を図ります。

■文化・スポーツ交流地区

ア 文化の森周辺における文化・スポーツ交流機能を持った市街地の形成

- ◆「文化の森」を中心とした公園や図書館、野球場など、公共公益施設の集積するエリア一帯については、さらなる利便性の向上や持続可能な行政運営の実現に向けて、「福生市個別施設計画」に基づき、公民館本館機能・図書館機能・体育施設機能などの複合化・集約化に向けた検討を進めるとともに、集約や再編に基づく公共施設の跡地活用についても検討します。
- ◆玉川上水の親水化、緑道化とともに景観整備事業などの導入を図り、みずくらいど公園から福生公園に至るエリアの一体的な整備を行います。

■防災拠点地区

ア 災害時の拠点機能の形成

- ◆福東地区に建設された防災食育センターについては、災害時の応急給食や避難所機能を有する防災拠点として、今後も機能の充実を図るとともに、地区計画の適切な運用などにより、災害時対応施設を中心として周辺のグラウンドなどが集積するエリア一帯を防災拠点地区として位置付け、福東球技場などの大規模空地を活用し、災害時における応急復旧などの活動拠点を形成するとともに、災害時の延焼防止機能などの確保を図ります。

■自然レクリエーション地区

ア 健康増進機能を持つ公園・緑地などの整備やアクセスの改善

- ◆多摩川一帯には、河川敷を利用した大規模な公園やスポーツ施設が整備されており、福東地域には、テニスコートや野球場、緑地などがあります。これらを自然レクリエーション地区として位置付け、一体的な整備の推進とともに、今後はできるだけ多くの市民が利用できるよう市街地からのアクセス軸を整備します。
- また、健康増進に資する健康遊具の設置を促進するとともに、今後は地域の特色ある公園の配置などに向けて、「公園長寿命化計画」の策定を進めます。



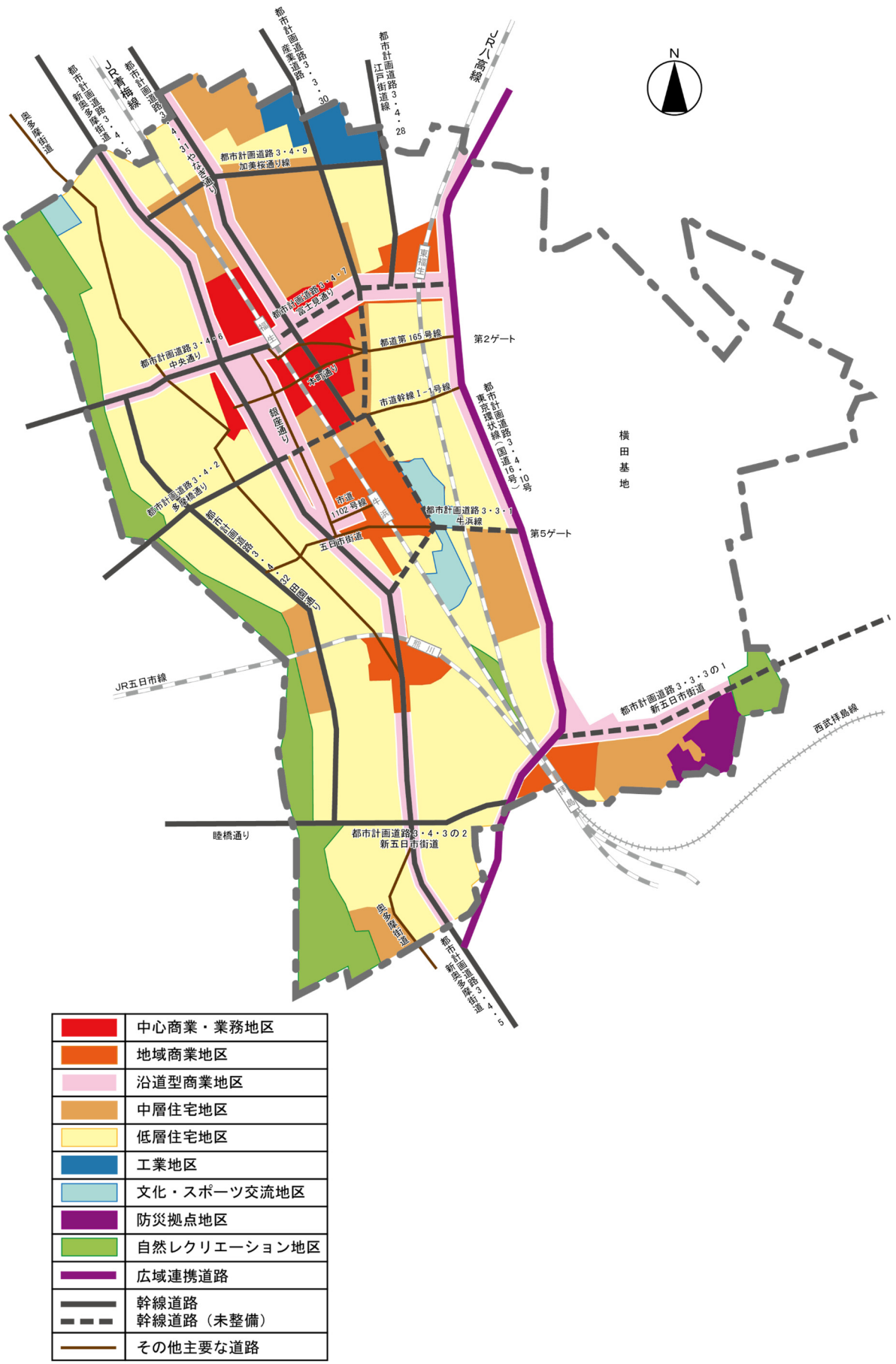


図 51 土地利用方針図

第 1 章

第 2 章

第 3 章

第 4 章

分野別整備方針

第 5 章

第 6 章

資料編

4-3 道路・交通体系の形成方針

道路・交通体系の形成方針では、道路の機能や役割に応じて3つの道路・軸に区分し、以下の基本的な考え方に基づき、交流人口の増加や、さらなる高齢化への対応に資する市内外の円滑で快適な交通ネットワークの形成に向けた方針を示すとともに、バリアフリー化の推進や公共交通の充実に向けた方針を示します。



図 52 方針を定める軸・道路の区分



(1) 基本的な考え方

ア 段階的な道路網の形成

- ◆幹線道路の利便性向上や通過交通の住宅地への進入抑制、主要生活道路の整備及び延焼遅延帯の形成による防災性向上などを目的として、段階的な道路網の形成を図ります。

イ 道路整備の必要性やあり方の見直しと適切な維持管理

- ◆低炭素型のまちづくりが求められるなか、人口減少、高齢化、税収の伸び悩み、公共交通網の充実などの社会情勢の変化に応じて、都市計画道路の整備の進捗状況や優先度を踏まえ、適宜整備の必要性やあり方を見直します。
- ◆維持管理のライフサイクルコストを踏まえ、「道路美化ボランティア制度」のPRと浸透を図り、市民と協働した道路の適切な維持管理の促進に努めます。

ウ ウォーカブルなまちづくりに向けたネットワークの形成

- ◆市街地再開発事業にあわせた福生駅周辺のさらなる拠点性の向上に向けて、人々が活発に交流し滞留空間が生まれる都市空間を創出するため、誰もが徒歩や自転車で楽しめるまちなかを形成するとともに、市の特徴である豊かな自然環境を生かし、それぞれの魅力をネットワークで結ぶことで、潤いのある快適な空間の創出を図ります。

エ さらなる高齢化に対応した人と環境にやさしい総合的な交通体系の構築

- ◆これまでは自動車の利便性を重視した交通体系の整備を進めてきましたが、今後は高齢化や若者の車保有離れに伴うマイカー利用の減少が予想されます。さらに、地球環境問題や生物多様性への対応から、CO₂削減による低炭素型のまちづくりや生態系への配慮が重要となっています。そのため歩行者や自転車などが安心して通行できる人優先のバリアフリー環境やバス交通などの公共交通網の充実、歩行者・自転車・自動車共存を重視した安全で快適な、人と環境にやさしい交通ネットワークの形成を目指します。

【成果指標の設定】

上記の基本的な考え方に基づき、下表のとおり道路・交通体系の形成方針における成果指標を設定し、適切な計画の進行管理に努めます。

指 標	現状値	目標値	備 考
地域間を結ぶ生活道路の利便性が向上していると感じる市民の割合	37.8% (令和2年)	55.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合
都市計画道路の整備率	80.0% (令和3年)	90.0% (令和23年)	
ガードレールや歩道、信号機の設置などの交通安全対策に満足している市民の割合	27.8% (令和2年)	35.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合
鉄道・バスなどの公共交通の利便性が向上していると感じる市民の割合	36.1% (令和2年)	45.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合



(2) 個別の整備方針

ア 広域連携道路

- ◆広域的な連携や、市外との交流に資する重要な路線として、以下の路線を「広域連携道路」に位置付け、将来にわたり機能を維持するため、適切な維持管理について、国に要望していきます。

・都市計画道路3・4・10号東京環状線（国道16号）

イ 幹線道路

- ◆福生市と周辺地域とのアクセスを強化し、通過交通を処理する市内道路交通の骨格を形成する重要な路線である「幹線道路」の適切な維持管理と整備促進・推進を図ります。
- ◆整備済みの次の幹線道路は、各道路管理者において適切な維持管理に努めるものとします。
- ◆都市計画道路3・4・5号新奥多摩街道線（新奥多摩街道）については、無電柱化の早期完成を東京都に要望します。

《都道》

・都市計画道路3・4・5号新奥多摩街道線（新奥多摩街道）

《都道及び市道》

・都市計画道路3・4・6号中央通り線（中央通り）

《市道》

・都市計画道路3・4・9号加美桜通り線

・都市計画道路3・4・28号江戸街道線

・都市計画道路3・4・31号福羽街道線（やなぎ通り）

・都市計画道路3・4・32号多摩河原線（田園通り）

- ◆事業中の次の幹線道路は、早期完成を東京都に要望していきます。

・都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（五日市街道）

・都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線（産業道路）

・都市計画道路3・4・2号志茂中央線（多摩橋通り）

・都市計画道路3・4・3の2号新五日市街道線（睦橋通り）

- ◆都市計画道路3・4・7号富士見通り線（富士見通り）の第1工区は、早期完成を目指すとともに、地区計画の運用により、国際色豊かにぎわいのある都市空間の創出を誘導します。また、第2工区は、八高線の立体交差について計画幅員などの検討を行い、整備を推進します。

- ◆都市計画道路3・3・1号牛浜線は、事業化に関する課題の検討を東京都に要望していきます。また、都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線（産業道路）の多摩橋通りから新奥多摩街道までの区間は、課題の整理や必要性などの検討を東京都に要望していきます。



ウ ウォーカブル軸

(ア) にぎわい交流軸

- ◆都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)や都市計画道路3・4・7号富士見通り線(富士見通り)、都市計画道路3・4・6号中央通り線(中央通り)をはじめとする幹線道路を「ウォーカブル軸：にぎわい交流軸」に位置付け、人々が集い交流を生む多様な都市機能の誘導や、地域特性に応じた魅力ある景観形成などにより、回遊性の向上や交流人口の増加を促進するとともに、あらゆる世代の人々が徒歩や自転車で楽しめる、ウォーカブルな都市空間の一翼を担う軸の形成を図ります。
- ◆にぎわいや交流空間の創出に向けて、イベントなどで歩行者空間が有効活用できるように、公園や広場の整備、さらには商店街と連携した道路整備・活用を進めます。
- ◆都市計画道路3・4・7号富士見通り線(富士見通り)については、まちなかでの滞留空間の創出や、ゆとりあるスペースの確保に向けて、十分な幅員を確保したうえで、必要に応じてベンチや飲食スペースを設置するなど、柔軟な道路占用許可などに資する「歩行者利便増進道路(通称：ほこみち※)制度」の活用を視野に入れ、道路空間の柔軟で新しい活用の方法について検討します。
※ほこみち：にぎわいのある道路空間を構築するための道路の指定制度。制度を活用することで、にぎわいなどの創出に資する道路の柔軟な占用などが認められる。
- ◆市民の日常の買い物や通勤・通学、来街者などが気軽に自転車を利用して市内を回遊できる環境の形成に向けて、広域相互利用を踏まえた新たなサイクルシェアリング事業を推進し、持続可能な事業運営について検証します。

(イ) 緑と水のネットワーク

- ◆多摩川・玉川上水・下の川・熊川分水・田村分水及び緑の拠点を結ぶ軸を「ウォーカブル軸：緑と水のネットワーク」に位置付け、緑と水の連続したネットワークを形成するとともに、あらゆる世代の人々が徒歩や自転車で楽しめる、ウォーカブルな都市空間の一翼を担う軸の形成を図ります。
- ◆快適な歩行・自転車走行空間の創出に向けて、「たまりバー50キロ※」の南北ルートを基本に、ネットワーク化を推進します。
- ◆まちの中心を通る玉川上水沿川については、水や緑にふれあえる潤いのある空間の創出に向けて、東京都などの関係機関と調整を継続します。

※たまりバー50キロ：都民の健康づくりを目的として、多摩川の河川敷などを利用し羽村市から大田区に至る、ウォーキングやランニング、散策などが楽しめる約53kmの連続したコースを、沿川区市とともに東京都が定めたもの。

エ 歩行者・自転車を優先した移動しやすい道路整備

- ◆4m未満の狭い道路については、4mの幅員確保を進めるとともに、接触事故などに考慮した安全で快適な道路としていくため、カラー舗装や必要な箇所に交通安全施設を設置するなど、「歩行者・自転車・自動車共存」(自動車通行を主にしない人優先のコミュニティ道路)の観点を重視した整備を推進します。



- ◆自動車中心社会から歩行者・自転車・車いす利用者などの視点に立った、安全で快適に通行できる道路整備への転換を図ります。
- ◆歩行者の安全性を確保するため、自動車の進入を禁止することや、一方通行化を検討するとともに、都市計画道路3・4・7号富士見通り線(富士見通り)や本町通りなどの電線類の地中化を推進し、狭あい道路など電線類の地中化が困難な道路については、電柱の民有地への移設なども検討します。
- ◆ウォークアブル軸:にぎわい交流軸を形成する幹線道路などについては、自転車通行空間の整備を検討します。
- ◆連続性のあるバリアフリールートを確保するため、「福生市バリアフリー推進計画」に基づき、市内の幹線道路の状況に応じ、順次バリアフリー化を図ります。
- ◆国道及び都道は、整備状況や今後の整備計画を把握したうえで、必要に応じて国や東京都に対し、バリアフリー化を要請します。
- ◆各駅から主要な公共公益施設へのアクセスルートについて、バリアフリー化の整備を図ります。
- ◆「福生市公共サイン整備方針」に基づき、ユニバーサルデザインの視点にたち、インバウンドに対応した国内外の誰もが分かりやすく親しみやすい公共サインの整備を推進するとともに、公共サインとあわせた福生らしさを創出するため、統一的な基準や考え方などを取り入れた整備を推進します。
- ◆主要な生活道路は、災害時の避難路としても機能するような計画的な整備を進めます。
- ◆通学路については、道路パトロールなどを通じて、ガードレールや信号機、道路反射鏡などの交通安全施設の適切な維持管理を図ります。

オ 公共交通の維持・充実

(ア) 鉄道・バスなど

- ◆市民のみならず、市外の人が福生に訪れやすくなるよう、八高線の複線化、五日市線の輸送力増強、多摩地域都市モノレールの全線開通などについて関係機関に要望します。
- ◆福生駅周辺については、中心拠点を担う市の顔として、さらなる拠点性の向上と交通結節機能の強化を図るため、西口の市街地再開発事業とあわせた駅前広場の機能強化や、周辺道路の拡幅などの道路整備を推進します。
- ◆拝島駅周辺については、乗り換えを含めた駅の利便性や魅力を向上するため、昭島市と歩調をあわせつつ、拝島駅南口駅前地区については、地区計画の適切な運用などにより、「ぶらぶら歩きがこちよいまち・拝島」の形成を図るとともに、拝島駅北口整備について駅前広場などの具体的な検討を進めます。
- ◆今後さらなる高齢化の進行に対応していくため、バリアフリー法[※]に基づく基本構想の作成を検討し、東福生駅や熊川駅のバリアフリー化を推進するとともに、高齢者や障害者などの交通弱者へ十分に配慮した移動支援に資する公共交通環境の充実に取り組みます。

※バリアフリー法：正式名称は、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」と言い、平成18年12月20日施行。ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充し、一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するための法律。



(イ) ICTの活用や交通アクセスの検討

- ◆ICTの革新により、移動しやすいまちなかの創出と、自動車に依存しない都市の実現を目指します。
- ◆「福生市個別施設計画」に基づく地域行政サービス拠点の形成に当たり、拠点（施設）が提供するサービス・機能の利便性の向上を図るとともに、福生駅周辺に導入する多様な都市機能の利用を高めるためにも、交通アクセスについて検討します。



図 53 道路・交通体系の形成方針図

第 1 章

第 2 章

第 3 章

第 4 章

分野別整備方針

第 5 章

第 6 章

資料編

4-4 防災・防犯に配慮したまちの実現方針

近年、各所で頻発している自然災害に対応していくため、安全・安心で強靱な都市の形成に向けて、以下の基本的な考え方に基づき防災・防犯に配慮したまちの実現方針を示します。

(1) 基本的な考え方

ア 災害に強いまちの形成

- ◆地震・水害への備えを充実するとともに、被災前、被災時、被災後の各段階を想定した対応の検討を進め、災害に強いまちをつくれます。

イ 事故や犯罪を予防する安心なまちづくり

- ◆交通安全施設の適切な維持管理や街灯の整備、警察や町会などの関係機関及び団体と連携した防犯カメラの設置などの防犯対策によって、事故や犯罪を予防する安心なまちづくりを進めます。

【成果指標の設定】

上記の基本的な考え方に基づき、下表のとおり防災・防犯に配慮したまちの実現方針における成果指標を設定し、適切な計画の進行管理に努めます。

指 標	現状値	目標値	備 考
河川の氾濫、浸水対策などの水害対策に満足している市民の割合	16.3% (令和2年)	25.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合
住宅耐震化率	87.5% (令和3年)	100% (令和23年)	
避難路や避難所の整備などの避難対策に満足している市民の割合	18.3% (令和2年)	25.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合
ガードレールや歩道、信号機の設置などの交通安全対策に満足している市民の割合	27.8% (令和2年)	35.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合
歩道や公園などの見通し確保、街灯設置などの防犯対策に満足している市民の割合	22.6% (令和2年)	35.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合



(2) 個別の整備方針

■災害に強いまち

ア 事前防災の推進による災害に強い都市構造の形成

(ア) 水害・土砂災害対策の促進

- ◆多摩川沿川を中心に指定されている浸水想定区域については、多摩川の洪水被害を防止するため、護岸工事や冠水対策について、国に要望していきます。
- ◆土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域については、関係機関と連携し、土砂災害の防止に資する対策を推進します。
- ◆上記のハザードエリアについては、UR福生団地（UR都市機構）などの高齢化の進行が顕著なエリアも含まれていることから、ハード対策とあわせて、災害危険度の周知や避難所の整備などのソフト対策を講じるとともに、立地適正化計画における防災指針の検討を進めるなど、安全な土地利用のあり方について検討します。

(イ) 建築物の耐震・不燃化などの促進

- ◆災害時における救助活動人員や救援物資などの緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化や木造住宅の耐震診断・耐震改修を促進するとともに、沿道建築物の不燃化などにより延焼遮断帯を形成します。
- ◆老朽化した木造住宅が多い市街地の防災機能向上のため、道路など都市基盤の整備にあわせて建築物の耐震診断・耐震改修や不燃化・共同化を促進し、災害に強い都市構造の形成を目指します。
- ◆都市計画道路3・4・7号富士見通り線（富士見通り）や都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線（産業道路）の整備にあわせて、地区計画の適切な運用などにより、密集市街地内の老朽化した建築物の建替えを促進するとともに、土地の細分化を抑制することで、防災性の高い良好な市街地環境の形成を図ります。

(ウ) 避難所・避難路整備の促進

- ◆避難所・避難路整備を進めるとともに、道路・緑道・広場などオープンスペースの確保、防災的役割を担う公園の整備を図るとともに、避難所となりうる民間施設の活用などについて検討します。
- ◆福生駅周辺については、交通結節点として防災機能の強化が求められることから、駅西口周辺における市街地再開発事業との連携により、帰宅困難者一時滞在施設の整備を図ります。
- ◆高齢者や障害者など、特別な支援が必要となる人が安心して避難生活ができるように、関係機関と連携し、福祉避難所の指定を推進するとともに、感染症拡大防止などを考慮した避難所の適切な運営について検討します。

第1章

第2章

第3章

第4章

分野別整備方針

第5章

第6章

資料編



(エ) 狭あい道路の解消

- ◆狭あい道路拡幅整備事業などの推進により、緊急車両などの通行が困難な狭あい道路の解消を促進します。

(オ) 危険な踏切の改良

- ◆安全な通行に支障をきたす危険な踏切については、関係機関と連携し、カラー舗装や踏切改良などの対策を図ります。

(カ) 自主防災組織の支援強化やマイ・タイムラインの普及促進

- ◆市民による自主防災活動の支援強化を図るとともに、防災訓練、避難訓練など、地域の安全性を高める取組を推進します。
- ◆市民一人ひとりが防災行動を時系列的に整理し、自ら考え命を守る避難行動のための一助となる「マイ・タイムライン※」の普及に向けた取組の支援を検討します。

※マイ・タイムライン：住民一人ひとりのタイムライン（防災行動計画）であり、台風などの接近により大雨によって河川の水位が上昇する標準的な防災行動を時系列的に整理し、自ら考え命を守る避難行動のための一助とするもの。

イ 災害対応力の強化・向上

(ア) 防災拠点の機能強化

- ◆福生市役所及び防災食育センターについては、市の防災拠点として、災害時における多様な役割を担う中核的な拠点として、機能の維持・強化を図ります。
- ◆福生市役所については、災害対応・行政機能を発揮・継続するため、情報連絡及び広報機能の維持対策を図るとともに、多様な情報連絡ツールなどの整備について検討します。
- ◆防災食育センターについては、災害時の応急給食や避難所機能を有する防災拠点として、今後も機能の充実を図るとともに、福東総合グランドなどを活用し、災害時における応急復旧などの活動拠点を形成し、災害時の延焼防止機能などの確保を図ります。

(イ) ライフラインの防災性向上

- ◆電気、上・下水道、ガス、通信などのライフラインについては、施設・設備の強化と保全に努めるよう、関係機関に要請します。また、電線類の地中化による無電柱化を推進し、災害に強いまちづくりとライフラインの信頼性・安全性の向上を図ります。

(ウ) 防災・減災に資するICTの活用

- ◆平常時にはまちの案内や情報提供を行い、災害時にも避難誘導や安否情報収集などに活用できる防災・減災に資するICTについて検討します。

ウ 樹林地や農地の保全

- ◆総合治水対策の一環として、樹林地がもつ雨水流出抑制機能や、生産緑地を始めとする農地の雨水貯留・地下浸透機能、避難所としての防災機能を考慮し、樹林地の新たな保全策の検討や、農地の保全を行います。



エ 市街地の浸水防除の推進

- ◆市街地の浸水防除を図るため、「福生市下水道総合計画」に基づき、雨水排水施設の計画的な整備を推進するとともに、「福生市下水道ストックマネジメント計画」に基づき、施設の状態を客観的に把握・評価し、長期的な施設の状態を予測しながら、計画的かつ効率的な維持管理に努めます。
- ◆道路などの冠水を防止するため、「福生市下水道総合計画」と連携し、引き続き宅地内浸透の指導や助成事業の周知を通じて、雨水浸透・貯留施設の設置を推進します。

■事故や犯罪を予防する安心なまち

ア 交通安全施設の適切な維持管理などによる交通安全性の向上

- ◆通学路をはじめ歩行者の安全性を確保するため、道路パトロールなどを通じて、ガードレールや信号機、道路反射鏡などの交通安全施設の適切な維持管理を図ります。
- ◆身近な生活道路においては、関係機関と連携し、一方通行化・速度制限などの確な交通規制の促進により通過交通を排除しながら、隅切りや交差点改良を行い、安全性を向上します。

イ 駅周辺の放置自転車の取り締まり強化

- ◆放置自転車禁止区域については、クリーンキャンペーンなどの実施を通じて、引き続き通勤・通学時間帯における取り締まり強化を推進します。

ウ 駅周辺の違法駐車対策など交通安全対策の推進

- ◆駅前通りにおける安全で円滑なバスの通行を確保するため、関係機関との連携を通じて、引き続き違法駐車対策を促進し、交通安全対策を推進します。

エ 防犯まちづくりの推進

- ◆防犯性の高いまちづくりを推進するため、樹木の剪定などによる見通しの良い公園の整備や、街灯の設置及び道路・公園の照度向上のための既存照明灯のLED化、警察や町会などの関係機関及び団体と連携した防犯カメラの設置など、防犯環境の整備を推進します。



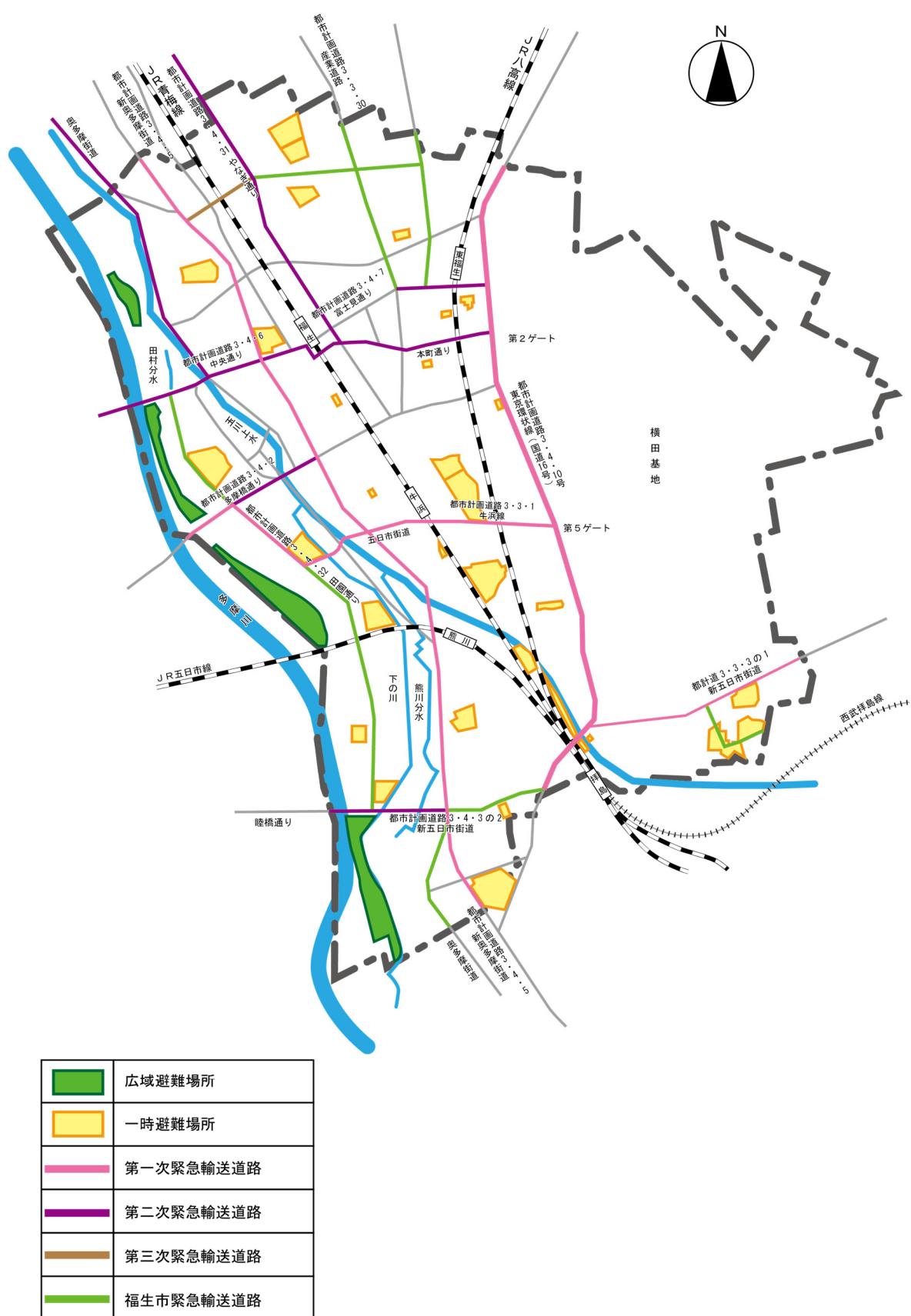


図 54 避難場所及び緊急輸送道路



4-5 景観形成方針

本市は多摩川や玉川上水、熊川分水などの豊かな自然的景観や、江戸時代から続く造り酒屋、ベースサイドストリートなどの和・洋の国際色豊かな歴史・文化的景観など、福生市ならではの多彩な景観資源に恵まれています。これらの景観資源を適切に保全し、まちづくりへの効果的な活用や、観光誘客を推進していくため、以下の基本的な考え方に基づき景観形成方針を示します。

(1) 基本的な考え方

ア 三つの景観ゾーンを意識した景観づくり

- ◆福生市は、地形的、自然的、潜在的な特徴やそれによって形づくられる景観的なまとまりにより、川の手・街の手・丘の手の三つのゾーンに分けることができます。
- ◆「まちづくり景観基本計画」に基づき、それぞれの資源を生かした景観づくりを進めます。
- ◆福生駅周辺での新たなまちづくりや、水辺などの自然環境を生かしたウォーカブルな都市空間を形成するため、人々の活発な交流を生み、歩いて楽しめる景観づくりを進めます。

(ア) 川の手ゾーン（多摩川の低地～拝島段丘）

- ◆多摩川、河川緑地、伝統的な民家、蔵・造り酒屋などのある地区、玉川上水とその周辺緑地、熊川分水周辺 など

(イ) 街の手ゾーン（拝島段丘）

- ◆古くからの市街地、福生駅周辺、JR青梅線沿線、市役所周辺、加美平住宅 など

(ウ) 丘の手ゾーン（立川段丘）

- ◆文化の森、日光橋公園、みずくらいど公園、米軍横田基地・国道16号周辺、東福生駅周辺、産業道路周辺、福東地区 など

イ 様々な手法を活用した景観形成

- ◆福生市ではこれまで「まちづくり景観基本計画」により景観形成を進めてきましたが、それに加え、「東京都屋外広告物条例」に基づく規制、「保存樹林制度」及び農地の保全並びに市民との協働による景観づくりなど様々な手法を活用して福生の景観づくりを進めます。

【成果指標の設定】

上記の基本的な考え方に基づき、下表のとおり景観形成方針における成果指標を設定し、適切な計画の進行管理に努めます。

指 標	現状値	目標値	備 考
地区の特性を生かした魅力あるまちなみが形成されていると感じる市民の割合	19.4% (令和2年)	25.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合
景観重要資源の指定箇所数	1か所 (令和3年)	2か所 (令和23年)	



(2) 個別の整備方針

■美しい自然景観の保全

ア 自然環境の保全意識の向上と市民参加型の緑の育成

- ◆緑が持つ、治水、景観、動物の生息場所、市民の憩いなどの多様な機能を市民に啓発し、緑化に対して理解を得ていきます。
- ◆また、雑木林は萌芽更新により保全されることや雨水の地下浸透により湧水が保全されることなども啓発し、市民一人ひとりが多摩の文化、風土、暮らし、自然を守っていく認識を持ってもらうとともに、緑を育成・管理する事業を市民参加型にします。

イ 自然景観に配慮した建築物の誘導

- ◆景観の拠点のうち、多摩川や玉川上水、熊川分水などの豊かな自然環境を有するエリアについては、自然景観に配慮すべき重点的なエリアとして、生垣の設置や壁面・屋上緑化などを促進し、良好な自然景観と調和のとれた建築物の誘導を図ります。

ウ 農業振興計画と連携した農地保全

- ◆「福生市農業振興計画」と連携し、農業経営支援及び地産地消推進によって都市型農業が継続できる環境を守り、農地を保全します。
- ◆「農業経営基盤強化促進法」に基づく「認定農業者制度」の実施により、関係機関と連携した農業経営支援を促進することで、農地を保全します。

エ 段丘崖線の魅力の保全

- ◆減少する緑地を保全するため、「崖線の緑を保全するためのガイドライン」などにに基づき、崖線の緑の保全に努めます。

オ 豊かな自然環境を生かしたウォークアブル軸：緑と水のネットワークの形成

- ◆見て歩いて楽しい空間となるよう、玉川上水沿川については、緑化の推進や水に親しめる空間を創出するとともに、必要に応じて案内板や休憩できるベンチなどの設置を検討します。
- ◆「福生市まちづくり景観条例」に基づく景観重要資源に指定されている熊川分水については、市民生活に根付いた潤いの場として保全・活用を図ります。
- ◆多摩川は国土交通省管轄であるため、国と連携しながら親水空間の確保を進めます。

■市民がゆとりと誇りを感じられる福生らしい都市景観の創出

ア 条例に基づく歴史や文化を尊重した福生らしい景観づくり

- ◆古くからの屋敷や蔵、屋敷林、大木、国道16号沿道の米軍横田基地と商店街、ハウスなどの景観資源を生かして福生らしい景観づくりを進めるため、「福生市まちづくり景観条例」を活用しながら、景観重要資源の指定の推進やまちづくり景観協定の締結などを検討します。



イ 広い空を感じられる沿道景観の形成

- ◆良好な景観形成を図るため、道路管理者、電力・通信事業者などと協議を行い、電線類地中化を推進します。また、建物の外観や高さ、屋外広告物、看板などに関する景観上の配慮事項について、地権者との協議のもと、必要に応じて規制の具体化についても検討します。
- ◆都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線(産業道路)、都市計画道路3・4・2号志茂中央線(多摩橋通り)などの新たな道路整備が行われているエリアについては、整備にあわせて、地区計画の適切な運用などにより、景観に配慮した土地利用の誘導を図ります。

ウ 新たなまちづくりを契機とした市の顔にふさわしい福生駅周辺の景観形成

- ◆福生駅西口周辺については、市街地再開発事業とあわせて、「福生市まちづくり景観基本計画」などを踏まえた遠景・中景・近景、夜間における景観形成方針に基づき、市の顔にふさわしいにぎわいと潤いを兼ね備えたシンボル性の高い景観形成を図るとともに、人々が交流し活発に行き交うウォーカブル軸：にぎわい交流軸の形成を図ります。
- ◆福生駅東口から東方向に延びる都市計画道路3・4・7号富士見通り線(富士見通り)については、地区計画の適切な運用などにより、道路整備とあわせて、個々の商店街の特性を生かし、国際色豊かな景観形成による魅力にあふれるまちなみを誘導し、回遊性やバリアフリーにも配慮することで、誰もが安全に楽しみながら歩けるウォーカブル軸：にぎわい交流軸の形成を図ります。

エ ふっさ十景の周辺整備

- ◆福生市の代表的な景観である「ふっさ十景」については、「ウォーカブル軸」との連携などにより、その魅力を効果的に活用するとともに、観光パンフレットや案内板への掲載を通じて、市内外に向けた情報発信を行い、交流人口の増加を促進します。

オ 住民とともに進める美しい景観づくり

- ◆景観フォーラムの開催支援などにより、市民の景観づくりに向けた意識を高めます。
- ◆地域ごとに統一感のある景観形成が進むよう、ルールをつくり、必要に応じて建築協定や景観協定、地区計画などの活用を進めます。
- ◆「ふっさ花いっぱい運動」にとどまらず、生垣設置補助や景観施策の活用などについて、制度の見直しを視野に入れ、継続的かつ効果的な市民参加による緑を増やす事業展開を検討します。そのほか、道路沿道の捨て看板や電柱などへの貼り紙など景観阻害物の撤去を進める「違反広告物撤去協力員制度」を推進します。



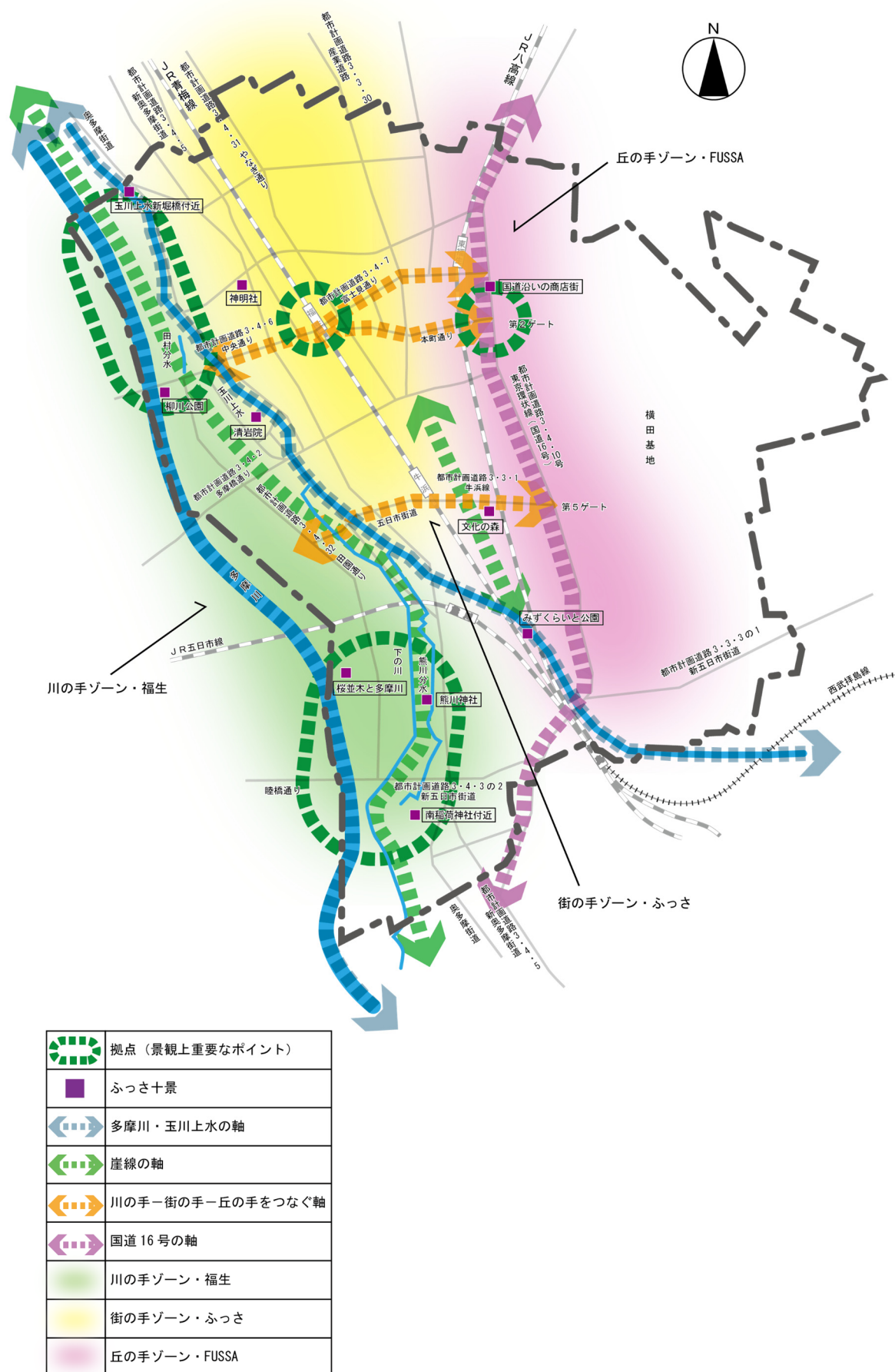


図 55 景観形成方針図



4-6 環境と調和したまちの実現方針

快適な住環境の維持・創出に向けて、環境対策や公園・緑地を計画的に整備、保全、活用するとともに、環境負荷の少ない都市の実現に向けて、集約型の都市構造を実現していくため、以下の基本的な考え方に基づき環境と調和したまちの実現方針を示します。

(1) 基本的な考え方

ア 快適な住環境の維持

- ◆幹線道路沿道において快適な住環境を維持・創出していくため、騒音や振動、排気ガスへの対策や監視を継続します。

イ 緑の基本計画に基づく計画的な公園・緑地の整備

- ◆「福生市緑の基本計画」に基づき、公園、緑地の計画的な整備、保全、活用を進めていきます。
- ◆地域特性を踏まえ、重点的・優先的な整備を進めるとともに、人々の多様化するライフスタイルに対応するため、新たな公園の活用方法について検討します。

ウ 集約型都市構造などによる環境負荷の低減

- ◆過度に自動車を頼らず歩いて暮らせる集約型都市構造の形成、省資源・省エネルギー型の建物や設備の普及、雨水循環、ヒートアイランド現象※の緩和などにより、環境負荷の低減を図ります。

※ヒートアイランド現象：緑や水の減少、舗装面の増大、自動車や建物からの排熱の増大などに起因し、都市部の気温が周囲よりも高くなる現象のこと。

【成果指標の設定】

上記の基本的な考え方に基づき、下表のとおり環境と調和したまちの実現方針における成果指標を設定し、適切な計画の進行管理に努めます。

指 標	現状値	目標値	備 考
公園や緑地、屋敷林などが保全されていると 感じる市民の割合	43.7% (令和2年)	50.0% (令和23年)	「満足」、 「やや満足」の 市民の割合
生産緑地・特定生産緑地の指定箇所数	50か所 (令和3年)	50か所 (令和23年)	



(2) 個別の整備方針

■幹線道路沿道における騒音や振動などの影響が少ない環境の形成

ア 幹線道路沿道の住環境を保全するための多様な騒音防止策の検討・推進

- ◆騒音や振動、排気ガスなどの公害から幹線道路沿道の住環境を守るために、交通量なども踏まえながら、低騒音舗装の導入、緩衝緑地帯の設置など、対策を検討します。
- ◆騒音の被害が生じないよう監視を継続的に実施します。

■誰もが緑を身近に感じられる環境の形成

ア 公園・緑地などの緑の拠点を結ぶ緑と水のネットワークの形成

- ◆多摩川や熊川緑地をはじめ、緑の拠点を形成し、生活圏で公園・緑地機能を楽しめる構造にするとともに、公園・公共施設などのアクセス路について、歩道の整備、民有地の緑化などを進め、誰もが歩いて楽しめる緑豊かな「ウォーカブル軸：緑と水のネットワーク」の形成を図るとともに、生物多様性の保全に努めます。

イ 誰もが利用しやすい公園・緑地の整備

- ◆誰もが利用しやすいよう、公園・緑地などのバリアフリー化を進めるとともに、障害者にも配慮したインクルーシブな公園※の整備について検討します。

※インクルーシブな公園：園内の段差の解消や、大型遊具にスロープを設置、地面をゴムチップにして転倒しても怪我がしにくいようにするなど、障害のある子もない子と一緒に遊ぶことができる公園のこと。

ウ 公共施設の緑化と民有地における緑の保全のしくみづくり

- ◆公共施設については、屋上緑化や壁面緑化を含め積極的な緑化を推進します。
- ◆新たな道路を整備する際には、沿道地域の良好な住環境を創出するため、地区計画の策定などを検討し、民有地における緑の創出を図ります。
- ◆民有地において緑豊かな環境を守っていくため、既存の「保存樹林地等奨励金制度」や「福生市宅地開発等指導要綱」の活用に加え、新たな制度を充実し、緑を感じるまちなみを形成します。

エ 多様な主体との協働による公園・緑地などの維持管理

- ◆公園・緑地などの維持管理においては、市民や民間事業者などとの協働を図るとともに、「公園長寿命化計画」を策定し、これらに基づく計画的な改修を行います。
- ◆地域住民が、公園や街路の花壇や植栽を維持管理する活動に積極的に参加できる環境整備に向けて検討します。

オ 樹林地の新たな保全策の検討

- ◆樹林地の多様な機能(治水、景観、動植物の生息場所、市民の憩いなど)について市民に周知し、理解を促進します。



- ◆樹林地の保全にあたっては、市として保全すべき樹林地の位置付けなどを行い、積極的に「保存樹林地等奨励金制度」を活用するとともに、樹林地所有者の意向把握を進めるなど、新たな保全策の検討を進めます。

カ 農地の保全

- ◆農地が持つ多面的な機能とされる、農産物を供給する機能や雨水貯留・地下浸透機能である国土環境の保全機能及び防災の機能などを維持していくとともに、緑の保全によるヒートアイランド現象緩和の機能を考慮し、「福生市農業振興計画」と連携した農地保全のための施策を検討します。
- ◆生産緑地地区に指定されている農地については、所有者の今後の土地利用の意向を踏まえ、適宜、特定生産緑地への移行を促進するとともに、後継者や担い手不足の解消に向けて、「都市農地貸借円滑化法」の周知や、農地の貸借を促進するための体制を整備していくことなどにより、市街地内の農地の保全を図ります。

キ 都市公園などの整備推進

- ◆都市公園・都市緑地については、市民との協働による維持管理をさらに推進するとともに、未整備箇所については、地域ごとに特色ある公園の検討・整備を図ります。
- ◆樹種の選択や修景性の高い植栽、花木の植栽などを検討し、緑の質の向上を図ります。
- ◆市街地再開発事業が計画されている福生駅西口周辺については、周辺の住環境に配慮し、公園や緑地などの潤いのあるオープンスペースの確保について検討し、居心地の良い都市空間の創出を図ります。
- ◆公園などのオープンスペースについては、人々に安らぎと潤いを与える場所でありながら、テレワーカーの作業場所やテイクアウトの販売場所になるなど、新たな生活様式により利用形態が多様化していることから、柔軟な活用方法について検討します。

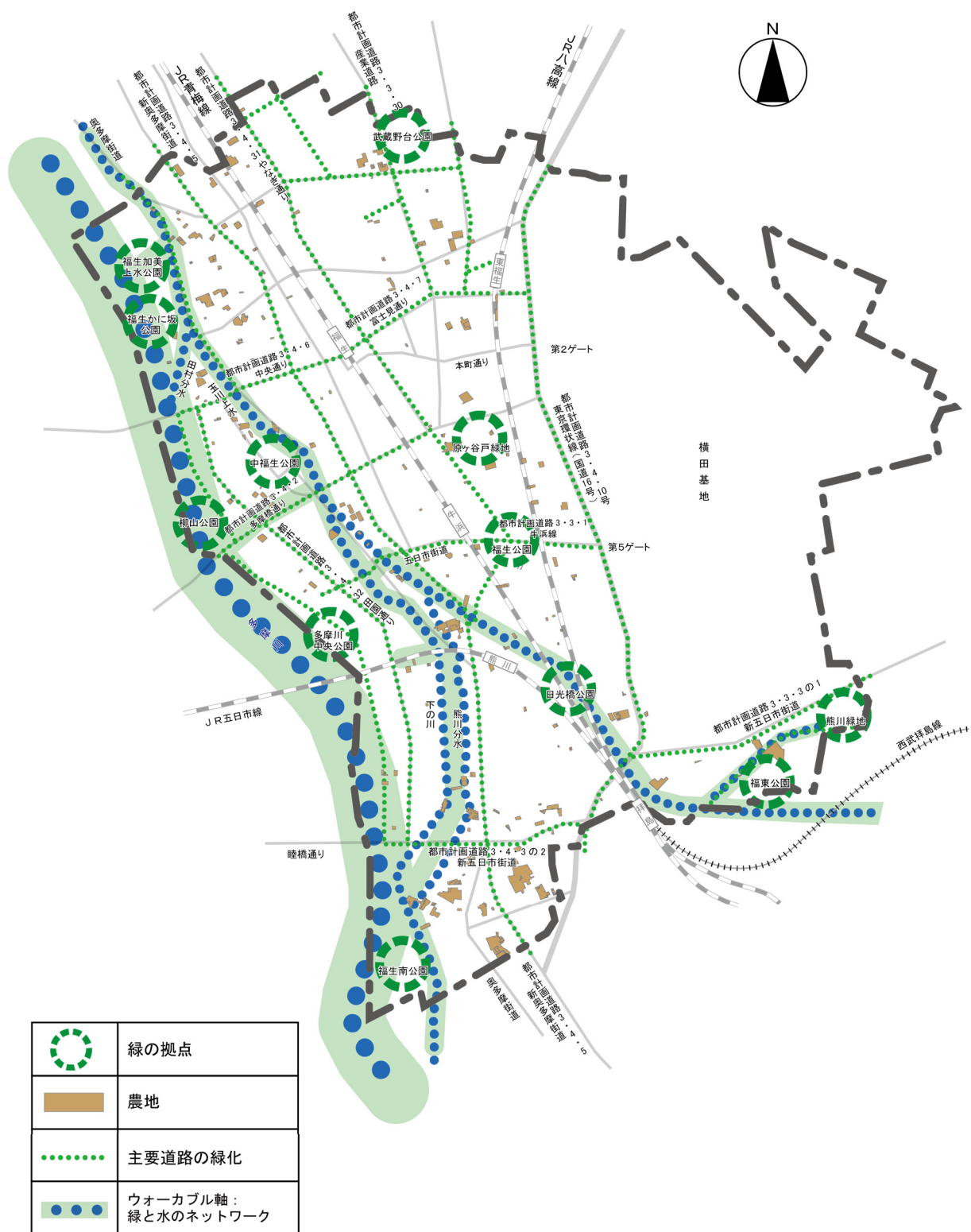
■地球環境に配慮した低炭素型のまちの形成

ア 地球温暖化対策を推進し、環境負荷を軽減するまちづくりの推進

- ◆マイカーに過度に頼らず歩いて暮らせる低炭素型のまちとするため、立地適正化計画の適切な運用などにより、駅周辺に生活利便施設を集約するとともに、公共交通の利便性を向上し、移動による環境負荷の少ない集約型都市構造を形成します。
- ◆省資源・省エネルギー型の建物や設備、雨水利用、太陽光発電などの再生可能なエネルギーの導入など、環境への配慮の普及啓発を進めます。
- ◆事業者として、日々の業務活動による環境負荷を軽減するため、福生市独自の環境マネジメントシステム(F-e)を推進するとともに、住民参画の方法を含めた今後のあり方について検討します。
- ◆雨水循環を進めるため、道路歩道部や公園、自動車駐車場などにおいては、透水性舗装を進めます。加えて、ヒートアイランド現象を緩和するため、屋上緑化や壁面緑化を進めるとともに、道路や公園、自動車駐車場における遮熱性舗装及び保水性舗装並びに屋根・外壁などへの遮熱性塗装の普及を促進します。



◆石油燃料を使用する自動車利用から自転車利用への転換による市域における地球温暖化対策の推進に向けて、広域相互利用を踏まえた新たなサイクルシェアリング事業を推進し、持続可能な事業運営について検証します。



※上図の「農地」とは、東京都 みどりシェープファイル(H30)の「農用地(生産緑地、宅地化農地、市街化調整区域農地)」のこと。

図 56 環境と調和したまちの実現方針図

