

### ウ 緑と水の拠点

福生市を特徴づける緑や、親水性を有し人々に潤いと安らぎを与える公園・緑地については、適切な維持管理により、将来にわたり機能を維持するとともに、多様なニーズに応じた機能の充実を図ります。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩川緑地(福生加美上水公園・福生柳山公園・福生南公園・かに坂公園)</li> <li>・多摩川中央公園</li> <li>・福生公園</li> <li>・玉川上水緑地(日光橋公園)</li> <li>・熊川緑地</li> </ul>	<p>◇適切な維持管理による保全に努めるとともに、多様化するライフスタイルに対応するため、ニーズに応じて柔軟な活用が可能な場の創出を図ります。</p>
---	---

### エ 文化・スポーツ交流拠点

文化の森及び福生野球場周辺については、多世代が交流し歴史文化を育む場の創出を図るとともに、市民の健康増進に寄与するスポーツを通じた交流促進を図ります。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・文化の森及び福生野球場周辺</li> </ul>	<p>◇市域全体にサービスを提供する公民館本館や図書館、体育館などの施設を維持・誘導し、多世代が交流し、健康の増進や歴史文化を育む拠点を形成します。</p>
--	--

### オ 防災拠点

市役所及び防災食育センターについては、災害時において中核的な役割を担うことから、今後も機能の維持と充実に努め、災害時の強靱性の向上を図ります。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所</li> <li>・防災食育センター</li> </ul>	<p>◇災害時における対策本部としての機能や、避難所機能のほか、食料供給機能を有する災害時対応施設として機能の維持・充実を図り、災害時の強靱性の向上に資する拠点を形成します。</p>
---	---

### カ 地域行政サービス拠点

「福生市個別施設計画」における公共施設再配置方針に基づき、4つの小学校施設を核にした公共施設の再配置を推進し、人口減少下においても持続可能な行政運営を実現し、地域のさらなる利便性の向上を図ります。

<ul style="list-style-type: none"><li>・北東地区</li><li>・南東地区</li><li>・北西地区</li><li>・南西地区</li></ul>	◇「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、拠点周辺への多様な行政サービス施設などの誘導により、地域のさらなる利便性向上を図ります。
---	---

## (2) 軸

広域的な都市間や周辺市との結びつきを強めるとともに、拠点間の連携を図るため、本市の骨格を形成する軸として、以下の鉄道や道路を位置付けます。

### ア 広域連携軸

JR青梅線、八高線、五日市線を「広域連携軸」に位置付け、将来にわたり機能の維持・充実を図り、さらなる高齢化に伴う公共交通需要の高まりに対応するとともに、広域的な連携・交流による市の活力向上・交流人口の促進を図ります。

また、都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)についても広域連携軸に位置付け、広域的な連携・交流を促進するとともに、災害時における緊急輸送道路としての機能強化を図ります。

・JR青梅線	◇東京都立川市の立川駅から奥多摩町の奥多摩駅を結ぶJR東日本の鉄道路線であり、青梅駅以東では、JR中央線との乗り入れが多く、都心への輸送の一翼を担っています。
・JR八高線	◇東京都八王子市の八王子駅から群馬県高崎市の倉賀野駅を結ぶJR東日本の鉄道路線です。
・JR五日市線	◇東京都昭島市の拝島駅から東京都あきる野市の武蔵五日市駅を結ぶJR東日本の鉄道路線です。
・都市計画道路3・4・10号 東京環状線(国道16号)	◇神奈川県横浜市西区を起・終点とし、首都圏を環状に結ぶ一般国道であり、本市では南北の大動脈となる路線です。

イ 幹線軸

福生市内の円滑な交通処理や、周辺地域のアクセスを強化し、通過交通を受け止める重要な軸として、以下の路線を「幹線軸」に位置付け、周辺地域とのアクセスを強化するとともに、バリアフリー化の推進により、円滑で快適な道路ネットワークを形成します。

また、幹線軸の多くは、災害時における緊急輸送道路として位置付けられているため、沿道建築物の耐震化や不燃化などによる機能強化を図ります。

・都市計画道路 3・3・1号 牛浜線	◇本市では幹線軸の東西の軸となる路線です。 (市内延長 410m)
・都市計画道路 3・3・3の1号 新五日市街道線 (五日市街道)	◇西東京市からあきる野市に至る路線であり、本市では都市幹線軸の東西の軸となる路線です。 (市内延長 1,090m)
・都市計画道路 3・3・30号 武蔵野工業線 (産業道路) ※正式な愛称名は「西多摩産業道路」 ですが、本計画では市民になじみの 深い「産業道路」としています。	◇本市から青梅市に至る路線であり、本市では都市幹線軸の南北の軸となる路線です。 (市内延長 2,700m)
・都市計画道路 3・4・2号 志茂中央線 (多摩橋通り)	◇本市では都市幹線軸の東西の軸となる路線です。 (市内延長 1,180m)
・都市計画道路 3・4・3の2号 新五日市街道線 (睦橋通り)	◇本市からあきる野市に至る路線であり、本市では都市幹線軸の東西の軸となる路線です。 (市内延長 950m)
・都市計画道路 3・4・5号 新奥多摩街道線 (新奥多摩街道)	◇立川市から青梅市に至る路線であり、本市では都市幹線軸の南北の軸となる路線です。 (市内延長 4,400m)
・都市計画道路 3・4・6号 中央通り線 (中央通り)	◇本市では都市幹線軸の東西の軸となる路線です。 (市内延長 770m)
・都市計画道路 3・4・7号 富士見通り線 (富士見通り)	◇本市では都市幹線軸の東西の軸となる路線です。 (市内延長 870m)
・都市計画道路 3・4・9号 加美桜通り線	◇本市では幹線軸の東西の軸となる路線です。 (市内延長 1,180m)
・都市計画道路 3・4・28号 江戸街道線	◇本市から羽村市に至る路線であり、本市では幹線軸の南北の軸となる路線です。 (市内延長 700m)
・都市計画道路 3・4・31号 福羽街道線 (やなぎ通り)	◇本市から羽村市に至る路線であり、本市では幹線軸の南北の軸となる路線です。 (市内延長 1,900m)
・都市計画道路 3・4・32号 多摩河原線 (田園通り)	◇本市では幹線軸の南北の軸となる路線です。 (市内延長 2,530m)

### ウ ウォーカブル軸：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)、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、沿道に商業・業務施設などが立地する幹線道路を「ウォーカブル軸：にぎわい交流軸」に位置付け、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促進を図るとともに、誰もが歩いて楽しめるウォーカブルな都市空間形成の一翼を担う軸を形成します。

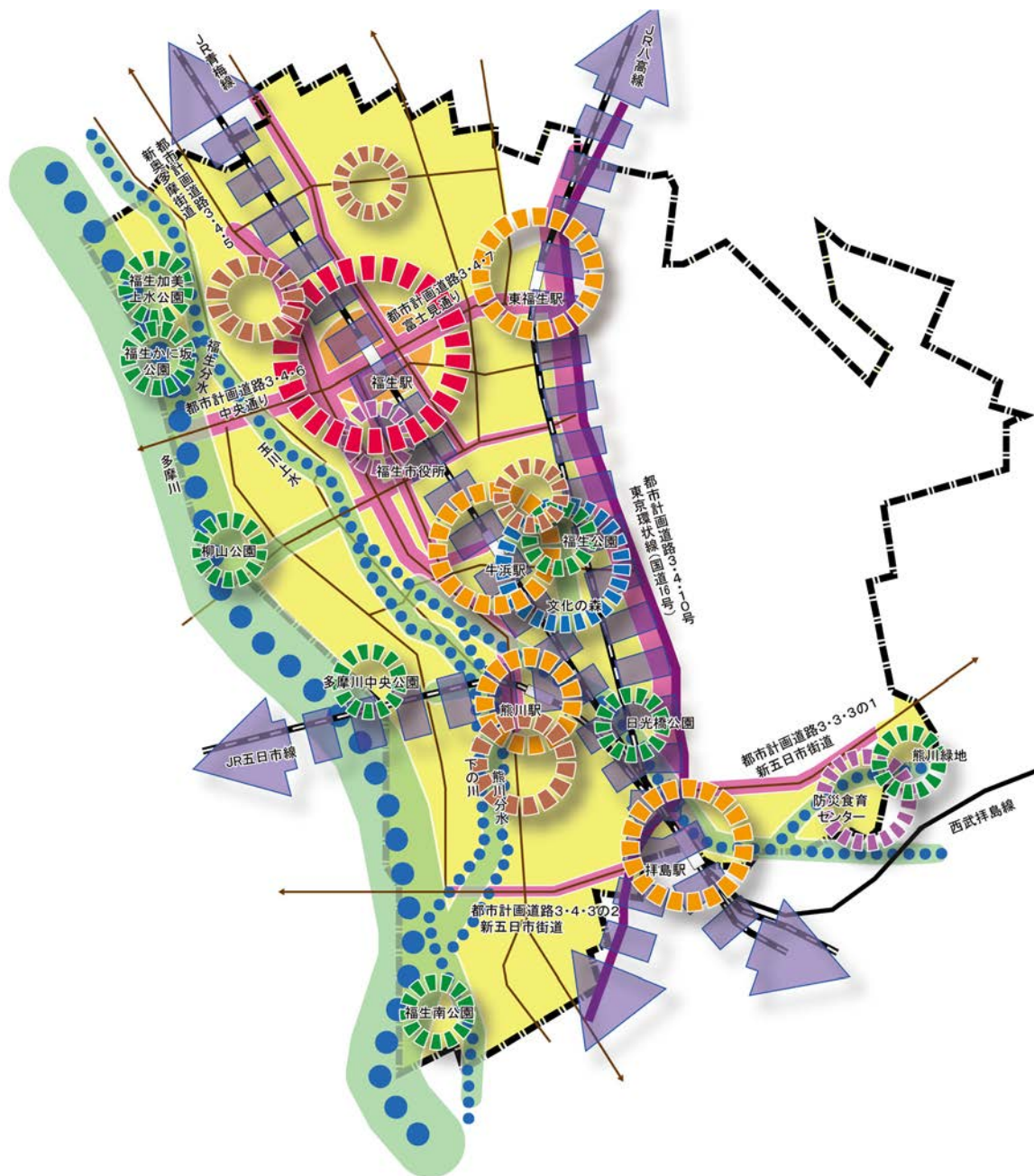
また、ウォーカブルな都市空間の形成に向けては、公共交通との連携が必要不可欠であることから、バス路線の維持・充実を図ります。

<p>・ウォーカブル軸：にぎわい交流軸</p>	<p>◇都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)、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、沿道に商業・業務施設などが立地する幹線道路沿道に位置付けます。</p>
-------------------------	--

### エ ウォーカブル軸：緑と水のネットワーク

多摩川、玉川上水、下の川、熊川分水、福生分水と緑と水の拠点を結ぶ軸を「ウォーカブル軸：緑と水のネットワーク」に位置付け、生物多様性の確保や防災性の向上、人々に潤いをあたえる良好な景観形成など、緑や水の持つ機能を複合的・効果的に発揮する観点から、緑と水の連続したネットワークを形成するとともに、回遊性の向上、交流人口の促進を図り、誰もが歩いて楽しめるウォーカブルな都市空間形成の一翼を担うネットワークを形成します。

<p>・ウォーカブル軸： 緑と水のネットワーク</p>	<p>◇多摩川、玉川上水、下の川、熊川分水、福生分水と緑と水の拠点を結ぶ軸に位置付けます。</p>
---------------------------------	---



凡 例			
	中心拠点		広域連携軸
	生活拠点		幹線軸
	緑と水の拠点		ウォーカブル軸： にぎわい交流軸
	文化・スポーツ交流拠点		ウォーカブル軸： 緑と水のネットワーク
	防災拠点		
	地域行政サービス拠点		
	ウォーカブル重点エリア		

図 45 将来都市構造図

# 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、土地利用の方向を示します。

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、道路体系の方向を示すとともに、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。

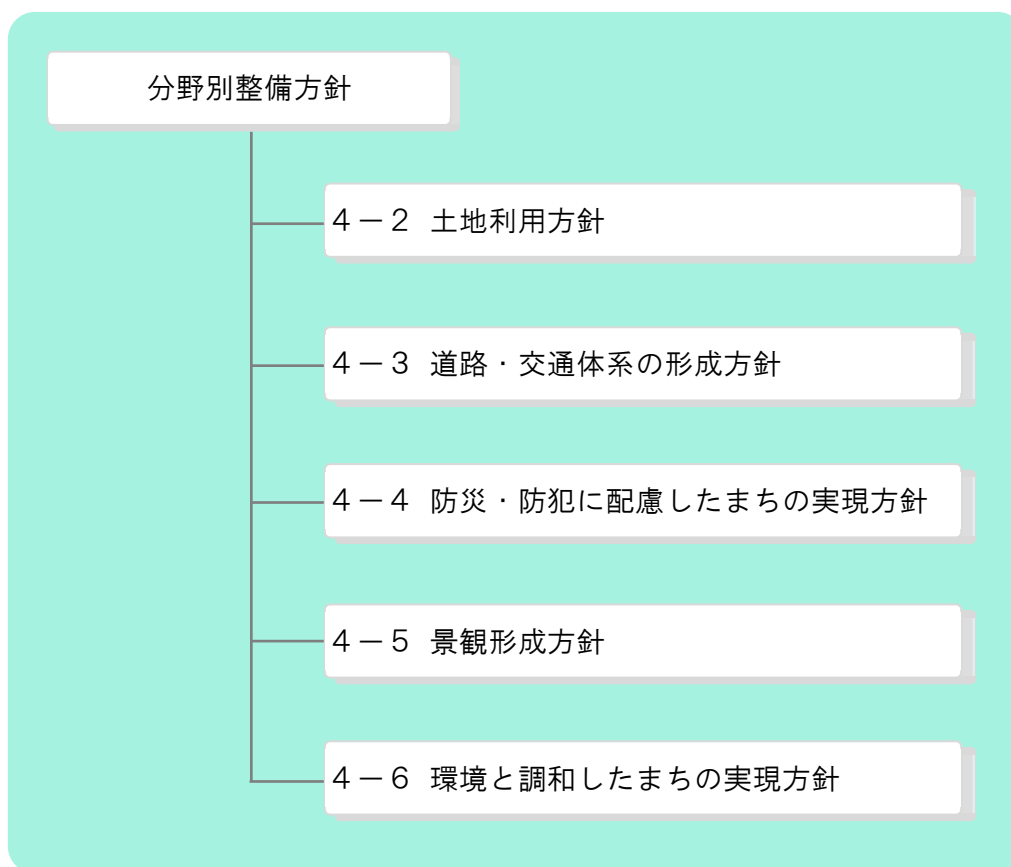


図 46 分野別整備方針の構成



## 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。

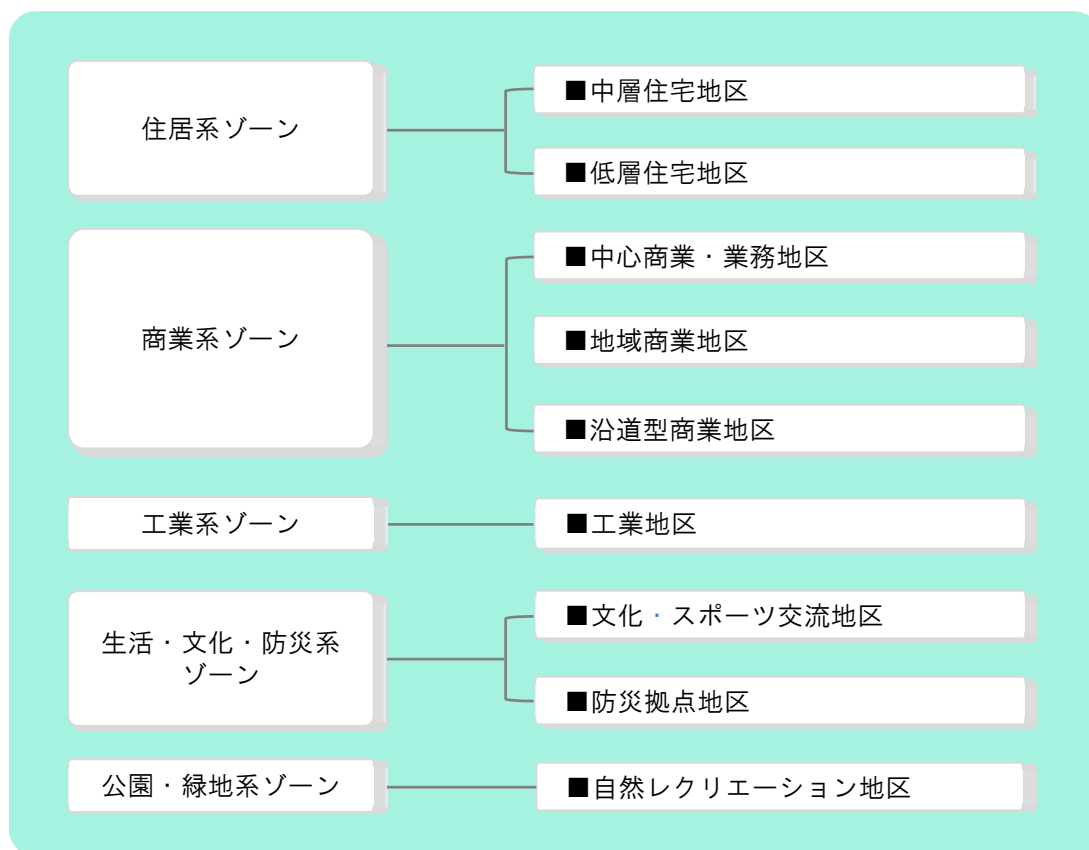


図 47 方針を定める土地利用のパターン

## (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 48 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、まちづくり景観条例の活用を促進し、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)	

## (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福生団地や加美平住宅、熊川住宅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、幹線道路の沿道部や青梅線沿線、公営住宅団地が形成されている地区を除く地区では、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、都市環境的に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

◆ 牛浜駅及び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、更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。
- ◆また、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・アクセス改善

- ◆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。

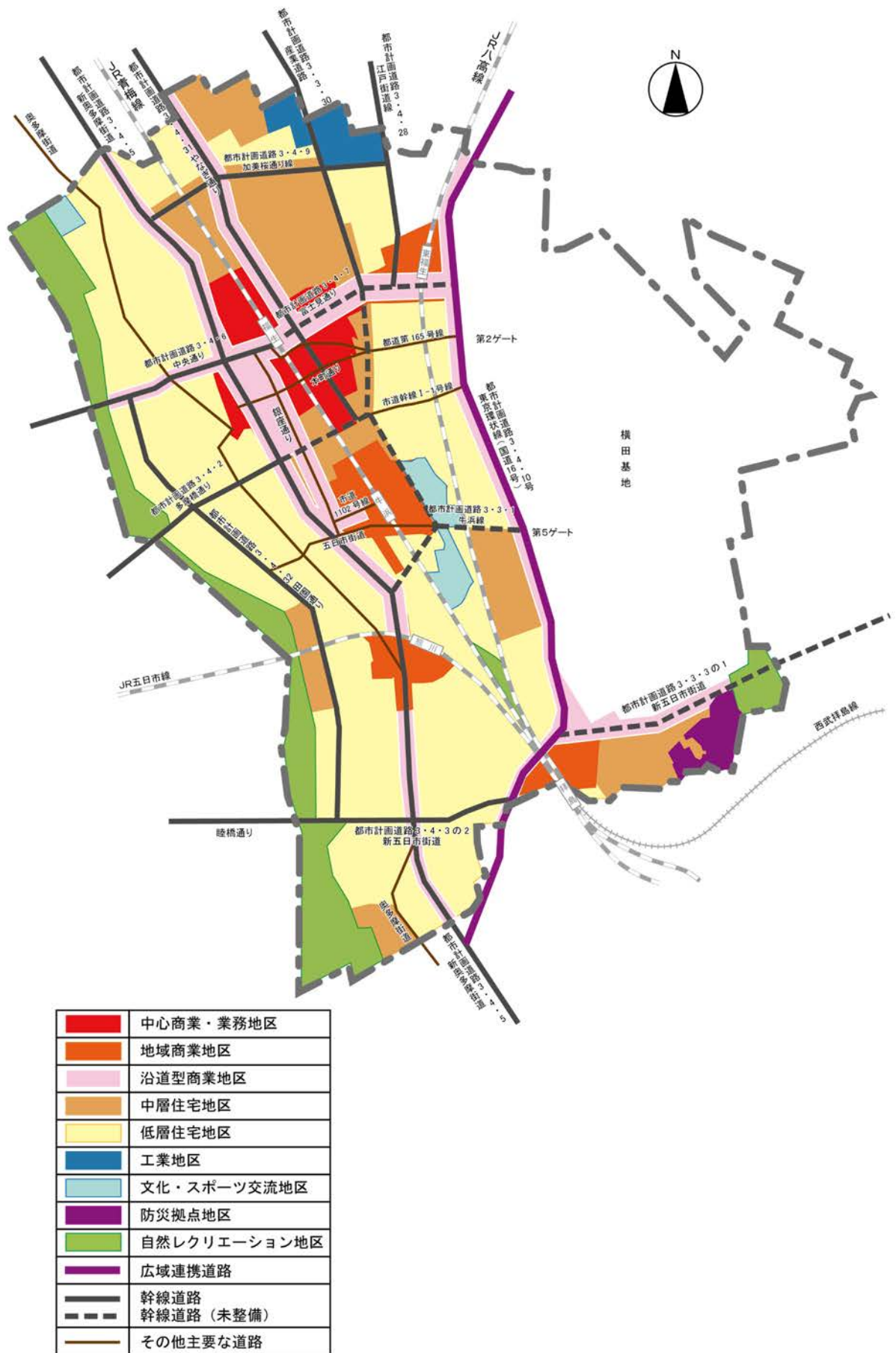


図 49 土地利用方針図

### 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 50 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による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 さらに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

- ◆これまで自動車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、CO<sub>2</sub>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。
- ◆また、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、国際色豊かな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<sup>※</sup>)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。
- <sup>※</sup>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・福生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<sup>※</sup>」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。

<sup>※</sup>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未満の狭あい道路については、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、電柱の私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<sup>※</sup>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。

<sup>※</sup>バリアフリー法：「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）の通称。

(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 51 道路・交通体系の形成方針図

## 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。

**(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<sup>※</sup>」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 災害時のライフラインの確保・防災性向上**

**(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) エネルギーの安定供給の促進**

- ◆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。

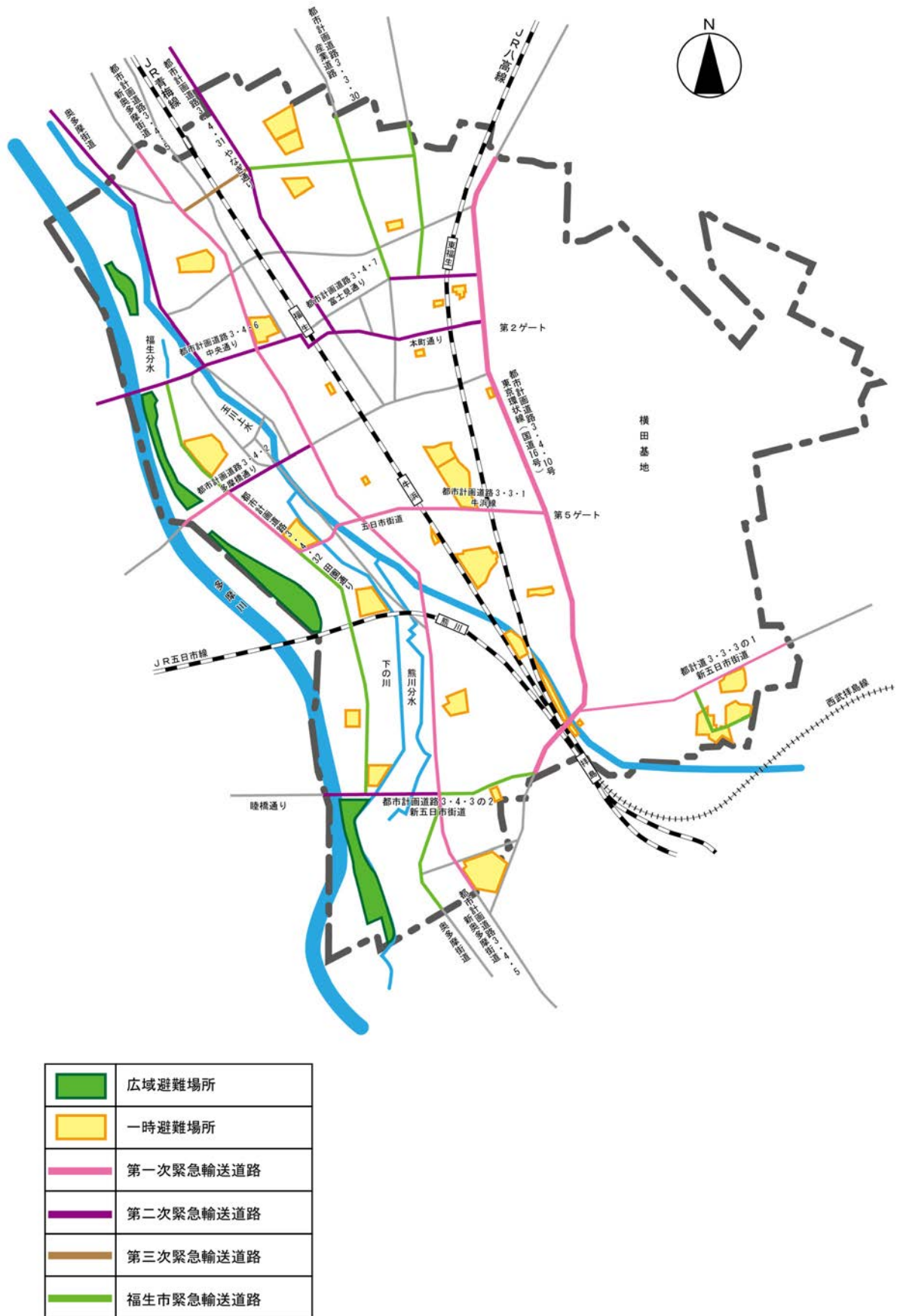


図 52 避難場所及び緊急輸送道路

## 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域、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、青梅線沿線、市役所周辺、加美平団地 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、横田基地・国道16号周辺、東福生駅周辺、産業道路周辺、福東地域 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、緑を育成する・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ガイドライン」などに基づき、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(平成18年条例第41号)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。

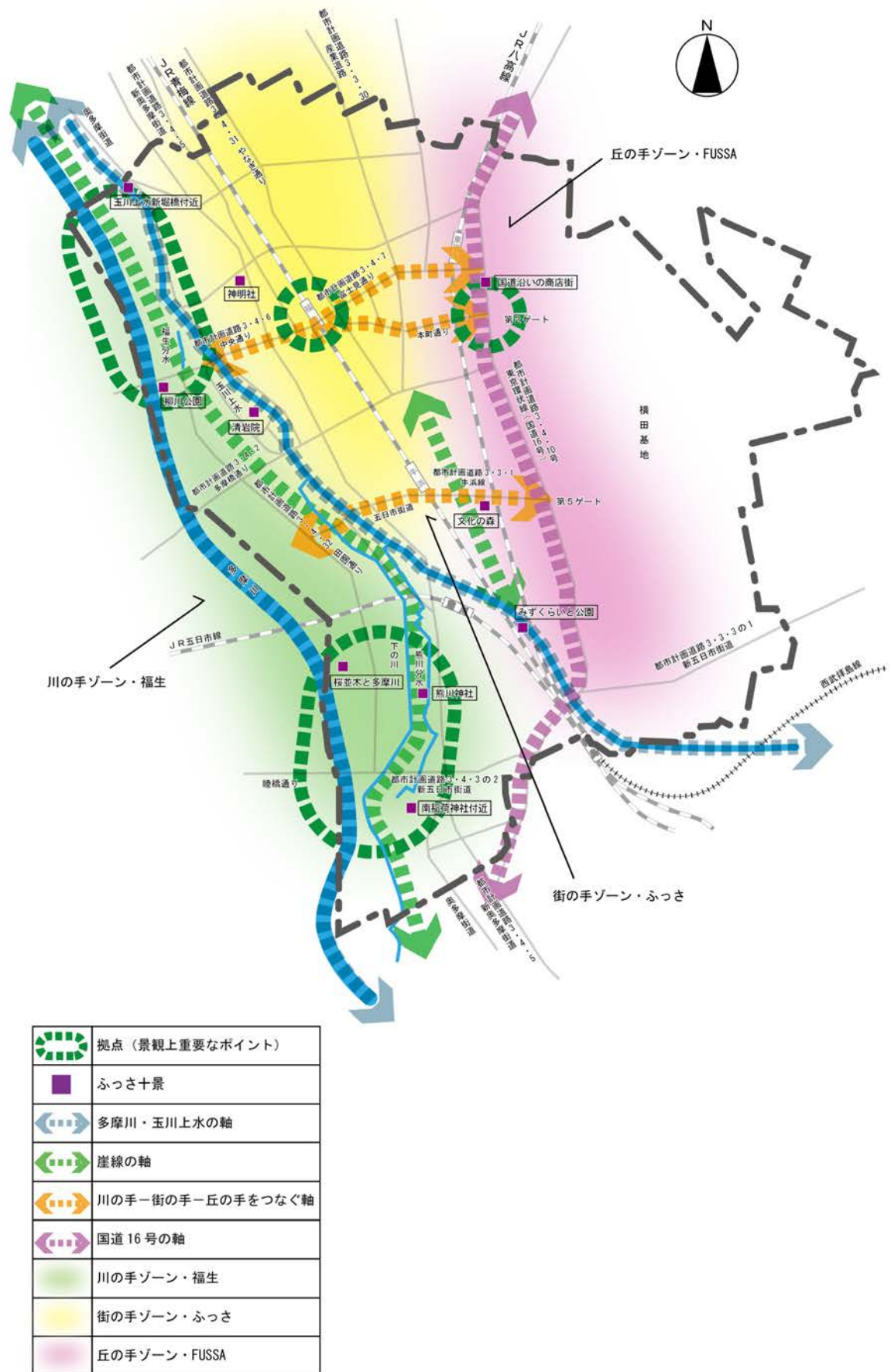


図 53 景観形成方針図

## 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

- ◆自動車に過度に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<sup>※</sup>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ずる市民の割合	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	52か所 (令和3年)	52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「ウォークアブル軸：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<sup>※</sup>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も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、沿線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。



# 第5章

---

## 地域別構想

第5章では、第4章で示した「分野別整備方針」との整合を図りながら、市内を3つの地域に区分し、それぞれの地域の特性を踏まえ、身近なまちづくりの方針を示します。

- 5—1 地域区分の考え方
- 5—2 北部地域
- 5—3 中部地域
- 5—4 南部地域

# 第5章 地域別構想

## 5-1 地域区分の考え方

地域区分については、福生市都市計画マスタープラン(第1期)を踏襲し、青梅線の鉄道駅を中心とした半径1km程度の円を生活圏と設定しつつ、道路などの地形地物や町丁目界を基に3つの地域区分に設定します。

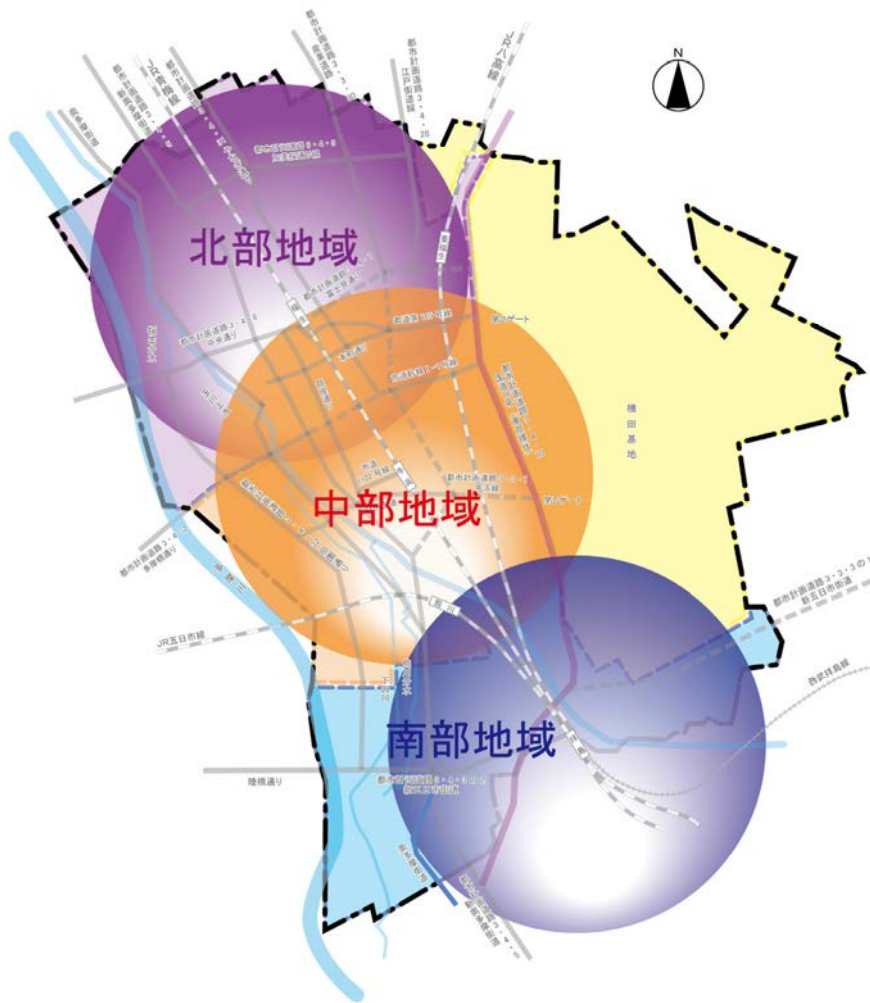


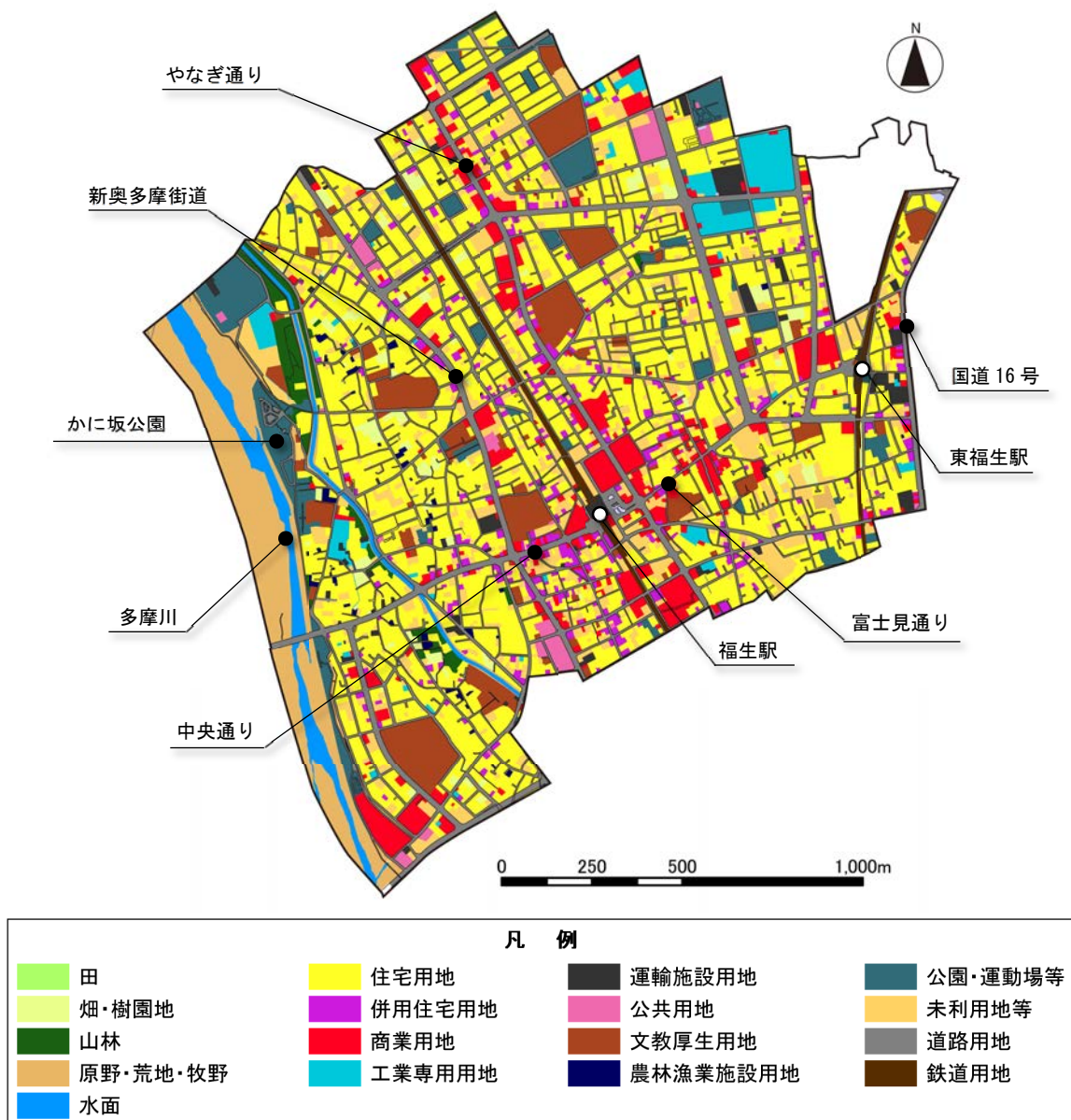
図 55 地域区分

地域名	対応する町丁目
北部地域	大字福生（一部）、本町、北田園二丁目、武蔵野台一丁目～二丁目、加美平一丁目～四丁目、東町
中部地域	大字福生（一部）、大字熊川二宮、大字福生二宮、牛浜、志茂、北田園一丁目、南田園二丁目～三丁目、大字熊川（一部）
南部地域	大字熊川（一部）、南田園一丁目

## 5-2 北部地域

### （1）北部地域の概要・地域資源

- ◆本地域は、都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)沿道から福生駅前、かに坂公園を經由し多摩川に至る地域です。
- ◆主に住宅系の土地利用が成される中で、福生駅周辺及び都市計画道路3・4・31号福羽街道線(やなぎ通り)・都市計画道路3・4・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)・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・10号東京環状線(国道16号)沿道は商業系の土地利用、武蔵野台の北側は工業系の土地利用が成されている箇所があります。



出典：平成29年度多摩部土地利用現況調査（東京都）

図56 土地利用現況（北部地域）

- ◆本町、加美平、武蔵野台及び福生駅東口は、土地区画整理事業によって市街地が整備され、比較的整ったまちなみを呈しています。
- ◆福生駅東口では、都市計画道路3・4・7号富士見通り線（富士見通り）の整備が進められており、誰もが歩いて楽しめる道路と滞在空間の創出が期待されています。
- ◆福生駅西口では、現在市街地再開発事業が進められており、多様な公共施設の集積などにより、市の顔にふさわしい拠点性の向上が期待されています。
- ◆福生駅西口は、中央通りを16mに拡幅したほか、銀座通りを歩行者・自転車・自動車共存道路として整備し、歩きやすい環境が整備されています。
- ◆都市計画道路3・4・10号東京環状線（国道16号）沿道は、歩道にヤシの木も植えられ、国際色豊かな商店街となっています。
- ◆宿橋通りについては、無電柱化により歩車共存道路として整備され、古民家の保全などにより、良好な和の景観が形成されています。
- ◆玉川上水、多摩川河川敷については、緑と水の豊かな自然資源を有しているほか、周辺は落ち着いた住宅地、酒造などがあり、緑豊かな住宅地となっています。



図 57 地域特性図（北部地域）

## （2）北部地域のまちづくりの動向

現在、次のような事業が進行中若しくは予定されています。

- ◆福生駅西口地区第一種市街地再開発事業
- ◆都市計画道路3・4・7号富士見通り線(富士見通り)整備事業
- ◆都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線(産業道路)整備事業(富士見通りから多摩橋通りまでの区間)
- ◆富士見通り無電柱化事業
- ◆本町通り無電柱化事業
- ◆都市計画道路3・4・5号新奥多摩街道線(新奥多摩街道)無電柱化事業
- ◆JR八高線東福生駅バリアフリー整備事業

## （3）北部地域の人口・世帯・人口密度

- ◆本地域の人口密度は市の平均と比べて高い状況です。
- ◆平成26年と比較すると、地域の人口は約930人減少しました。減少率は3.5%であり、市全体の減少率3.2%と比べて高くなっています。特に、福生駅周辺の本町・東町地区、加美平住宅地区で減少率が高くなっています。
- ◆世帯当たり人員は市全体とほぼ同じ状況です。

表8 人口・世帯数（北部地域）

項目	北部地域			市全体		
	平成26年	令和3年	増減率	平成26年	令和3年	増減率
人口(人)	26,388	25,457	-3.5%	58,602	56,727	-3.2%
世帯数(世帯)	13,248	13,725	3.6%	29,153	30,203	3.6%
世帯当たり人員(人/世帯)	1.99	1.85	-7.0%	2.01	1.88	-6.5%
人口密度(人/ha)	90.37	87.18	-3.5%	86.83	84.05	-3.2%

出典：住民基本台帳（平成26年4月1日、令和3年4月1日）

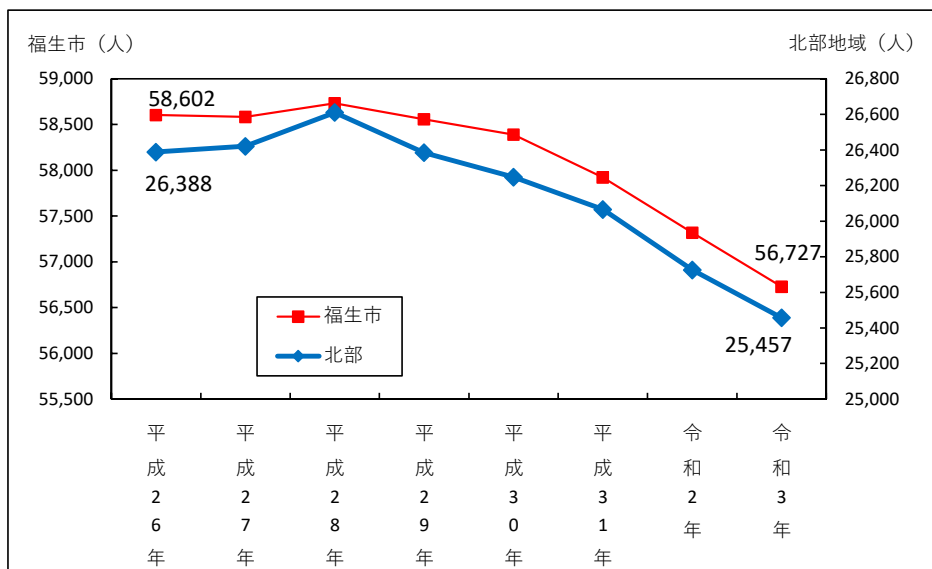
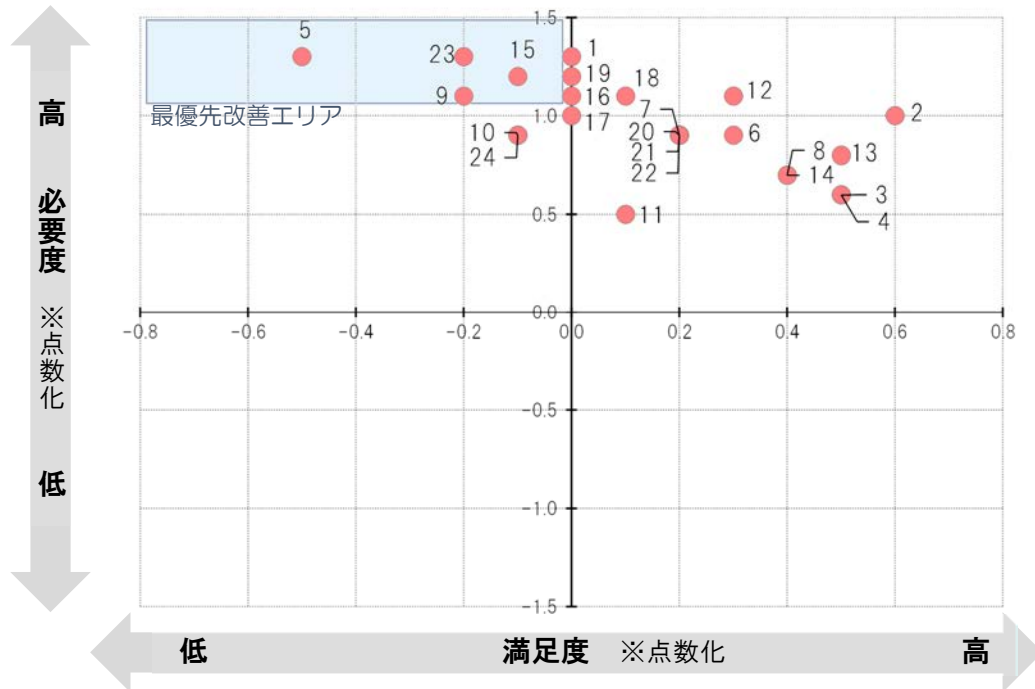


図55 人口推移（北部地域）

出典：住民基本台帳（各年4月1日）

### （4）北部地域の市民意向

◆最優先すべき市のまちづくりの取組（必要度が高く、満足度が低い）として、「5. 誰もが安心して利用できる歩行空間・自転車利用空間の確保」、「23.お年寄りが暮らしやすい環境（福祉施設の整備、道路などのバリアフリー）」、「9.福生の顔となる福生駅周辺や主要公共施設周辺のまちなみの形成」などを求める声が多く挙がっています。



1	福生駅・拝島駅などの駅周辺の商業施設の充実
2	商店・スーパーマーケットなどの日常的な買物の利便性向上
3	近隣の自治体と福生市を結ぶ幹線道路の利便性向上
4	地域間を結ぶ生活道路の利便性向上
5	<b>誰もが安心して利用できる歩行空間・自転車利用空間の確保</b>
6	鉄道・バスなどの公共交通の利便性向上
7	公園や緑地、屋敷林などの整備・保全
8	水辺などの自然景観の保全
9	<b>福生の顔となる福生駅周辺や主要公共施設周辺のまちなみの形成</b>
10	地区の特性をいかした魅力あるまちなみの形成
11	歴史的建造物の保全、古い建物をいかしたまちなみ形成
12	病院・診療所などの医療施設の充実
13	公民館や図書館などの地域の暮らしに必要な施設の充実
14	市民会館や体育館などの文化・スポーツ施設の充実
15	<b>歩道や公園などの見通し確保、街灯設置などの防犯対策</b>
16	ガードレールや歩道、信号機の設置などの交通安全対策
17	火災時の延焼対策(建物の不燃化など)
18	避難路や避難所の整備などの避難対策
19	河川の氾濫、浸水対策などの水害対策
20	汚水排水対策
21	河川の水質保全
22	子育て関連施設の整備
23	<b>お年寄りが暮らしやすい環境(福祉施設の整備、道路などのバリアフリー)</b>
24	商業や事業所、工場などの雇用の場の創出

図 56 まちづくりの取組に関する必要度・満足度（北部地域）



## （5）北部地域のまちづくりの課題

### ア 駅周辺における拠点性・利便性の向上

- ◆福生駅西口周辺については、未利用地が多く、にぎわいと活気も減少していることから、市街地再開発事業を推進し、多様な公共施設の集積などにより、市の顔としてさらなる拠点性・利便性の向上が求められます。
- ◆現在整備が進められている都市計画道路3・4・7号富士見通り線（富士見通り）とあわせて、福生駅周辺については、歩行者や自転車での移動を中心とする、ウォーカブルなまちづくりの推進が求められます。
- ◆東福生駅周辺については、立地適正化計画の適切な運用などにより、生活利便施設が立地する利便性の高い拠点づくりが求められるとともに、駅利用者が安心して快適に利用できるように、バリアフリー化の促進が求められます。

### イ 地域行政サービス拠点の形成

- ◆「福生市個別施設計画」に基づき、小学校を核として、地域の多様な行政サービスの利便性向上や持続可能な行政運営を図るため、地域行政サービス拠点の形成が求められます。

### ウ 加美平住宅（東京都住宅供給公社）の再生の誘導

- ◆加美平住宅は、高齢化や人口減少が顕著であり、建物も経年が進んでいることから、地区計画の活用などによる団地の再生が求められます。

### エ 産業道路の整備

- ◆圏央道開通により、アクセス路として利用される都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線（産業道路）は広域ネットワークの観点から重要となっています。現在、富士見通りから多摩橋通りまでの区間で整備中であり、早期完成が求められます。

### オ 防災性の向上

- ◆福生駅周辺については、交通結節点としての防災機能の強化が求められます。
- ◆福生駅東口の大字福生の一部では、老朽化した低層住宅が密集しているエリアが見られ、今後さらなる人口減少に伴う空家の増加や活力の低下が懸念されます。そのため、老朽住宅の建て替え促進などの防災性の向上が求められます。
- ◆北田園付近では、多摩川流域に2日間総雨量 588mmにより多摩川が氾濫した場合に、浸水が想定されています。

### カ 道路の無電柱化の推進

- ◆富士見通り・本町通りなどについては、防災機能の強化や景観の向上などの観点から、無電柱化の推進が求められます。

### キ 富士見通りにおける国際色豊かな景観づくり

- ◆現在整備が進められている都市計画道路3・4・7号富士見通り線（富士見通り）の沿道については、地区計画の運用などにより、福生ならではの国際色豊かな景観づくりを進めていくことが求められます。

### ク 親水空間や市街地の緑の確保

- ◆ 玉川上水沿いでは、一部遊歩道整備が進んでいますが、緑や水にふれあえる潤いのある空間を創出するため、より一層の整備が求められます。
- ◆ 福生駅周辺については、総じて緑の量が少ないことから、西口再開発事業をはじめ新たな土地利用を図る際には、公園や緑地などのオープンスペースを確保し、ゆとりと潤いを感じられる居心地の良い空間の創出が求められます。

### ケ 湧水の保全

- ◆ 清岩院（東京の名湧水57選）などの湧水については、人々に安らぎと潤いを与える空間としての保全が求められます。

*関連する写真を掲載予定*

## （6）北部地域の将来像

### 「にぎわいのある歩いて楽しいまち」

福生駅を中心とする区域は、新たなまちづくりを起爆剤として、福生の顔としてふさわしいにぎわいのあるまちを目指します。

また、日常生活を身近な範囲で暮らせるよう住と商との調和を図り、過度に車に頼らないコンパクトで人中心の歩いて暮らせるまちを目指すとともに、国道16号沿いの国際色豊かな商店街、富士見通り沿いの個性豊かな店舗群、歴史ある宿橋通り、酒造の白壁や蔵に調和した水と緑あふれるまちなみなど、特色あるまちなみを生かし、歩いて楽しいまちを目指します。

## （7）北部地域の分野別まちづくり方針

### ア 土地利用の方針

#### （ア）市の顔としてふさわしい福生駅周辺のさらなる拠点性の向上

◆福生駅周辺については、市街地再開発事業の推進や立地適正化計画の適切な運用などにより、「文化発信・交流機能」、「知的空間創造機能」、「スポーツ・アクティビティ機能」、「健康増進・子育て支援機能」など、多様な機能の導入を進めるとともに、商業・業務機能や居住機能の導入を促進し、福生市の顔としてふさわしい拠点を形成します。

#### （イ）駅前居住の促進

◆福生駅前周辺のにぎわいと活力の維持・向上を図るため、建物の高度化や複合利用を誘導し、駅前居住を促進します。

#### （ウ）ウォーカブルな都市空間の形成

◆都市計画道路3・4・6号中央通り線（中央通り）や銀座通り、さらには現在整備が進められている都市計画道路3・4・7号富士見通り線（富士見通り）沿道については、駅周辺と一体的にウォーカブル重点エリアとして位置付け、魅力ある都市機能や景観形成の誘導などにより、誰もが快適に歩いて楽しめる、回遊性を高めた魅力的な都市空間を形成します。

◆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・5号新奥多摩街道線（新奥多摩街道）、都市計画道路3・4・31号福羽街道線（やなぎ通り）についても、魅力ある都市機能や景観形成の誘導などにより、ウォーカブルな都市空間の形成を誘導します。

#### （エ）地域行政サービス拠点の形成

◆JR青梅線の東西に1ヶ所ずつ小学校施設を核として、公共施設を集約した地域行政サービス拠点を形成し、コストの縮減、市民サービスの効率化、児童生徒の学習環境の向上及び地域のコミュニティの維持などを図ります。

#### （オ）東福生駅周辺における生活拠点の形成

◆東福生駅周辺については、立地適正化計画の運用などにより、生活利便施設の立地を誘導し、周辺住民の生活利便性の維持・向上を図ります。

**(カ) 玉川上水以西における緑豊かな落ち着いた住宅地の形成**

◆玉川上水以西の住宅地については、白壁や蔵に調和した緑と水あふれるまちなみを生かした落ち着いた住宅地を形成します。

**(キ) 加美平住宅（東京都住宅供給公社）の再生の誘導**

◆加美平住宅は、地区計画の活用も視野に入れ、将来にわたる維持と世代循環や多世代交流を促す団地再生を誘導します。

**イ 道路・交通体系の形成方針**

**(ア) 都市計画道路（富士見通り・産業道路）の整備促進**

◆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、早期整備の推進を図るとともに、地区計画制度の運用などにより、特色ある景観の誘導や街路灯・街路樹などを設置し、誰もが快適に歩いて楽しめる道路と滞在空間の創出を図ります。また、第2工区（都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線から国道16号までの区間）については、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。

◆圏央道のアクセス路として利用される都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線（産業道路）の富士見通りから多摩橋通りまでの区間については、早期整備完了に向けて引き続き東京都へ要請し、円滑な交通に資する道路ネットワークを形成するとともに、生活道路への車の進入を抑制します。

**(イ) 福生駅周辺における歩行者・自転車中心の環境整備**

◆福生駅周辺においては、公共交通機関及びサービス車両以外の車両進入の一部制限と周辺幹線道路を整備することにより、福生駅前地区への流入を抑制し、歩行者・自転車が安全で快適に通行できる空間の創出を目指します。その際、市営駐車場や民間駐車場が情報を共有化し、稼働率向上を図ります。

**(ウ) 宿橋通りにおける歩いて楽しめる歩行空間の創出**

◆宿橋通りについては、沿線に教会（旧郵便局本店跡）や古民家（旧ヤマジユウ田村家住宅）、酒造などの豊かな地域資源を有していることから、案内板の設置や通りの植栽などにより、歩いて楽しめる歩行空間の創出を図ります。

**(エ) 福生駅西口周辺における市街地再開発に伴うさらなる公共交通の充実**

◆福生駅西口周辺における市街地再開発事業に伴い公共施設が集積され、高齢者をはじめ多くの市民の利用が見込まれることから、バスをはじめとする公共交通のさらなる充実を図ります。また、駅前広場や交通広場を整備するとともに駅のバリアフリー化を行い、交通結節点としての機能の強化を図ります。

**(オ) 東福生駅のバリアフリー化の推進**

◆東福生駅については、高齢者をはじめ誰もが安全・安心に利用できるように、バリアフリー法<sup>※</sup>に基づく基本構想の作成を検討し、バリアフリー化を推進します。

※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。

## ウ 防災・防犯に配慮したまちの実現方針

### （ア）防災拠点の機能強化

- ◆福生市役所については、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。

### （イ）老朽住宅が密集する地区における災害に強い都市基盤の整備

- ◆福生駅東口周辺の老朽住宅が密集する地区については、老朽住宅の建替えを誘導するとともに、新たな土地利用とあわせたオープンスペースの確保や、狭あい道路の拡幅整備などにより、災害に強い都市基盤の整備を図ります。

### （ウ）福生駅西口周辺における市街地再開発事業に伴う防災機能の充実

- ◆福生駅西口周辺については、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。

### （エ）富士見通り及び産業道路の整備にあわせた防災性の高い良好な市街地環境の形成

- ◆都市計画道路3・4・7号富士見通り線（富士見通り）及び都市計画道路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。

### （オ）災害ハザードエリアにおける防災対策の推進

- ◆北田園付近では、多摩川の浸水想定区域に指定されているエリアが多いことから、護岸工事や浸水対策について国に要望していくとともに、災害危険度の周知や円滑な避難活動に資するソフト面の対策について検討していきます。
- ◆玉川上水沿いの拝島崖線は土砂災害警戒区域・特別警戒区域に指定されており、地震・集中豪雨などによる崩壊の危険性について周知を図るとともに、被害の軽減を図るよう、災害時の迅速な情報提供などの充実を図ります。
- ◆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。

### （カ）通学路の安全性の確保

- ◆第一小学校、第四小学校、第六小学校及び第七小学校における通学路については、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るとともに、ブロック塀の安全性確保について検討します。

### （キ）道路の無電柱化の推進

- ◆災害時の電柱倒壊による被害を防止するとともに、歩行者の交通安全対策を図るため、富士見通り・本町通りなどの無電柱化事業を推進します。

## エ 景観形成方針

### （ア）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ります。

- ◆福生駅東口から東方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、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り、魅力あふれるまちなみを誘導します。

**(イ) 分かりやすい案内サインの整備**

- ◆案内サインについては、「福生市公共サイン整備方針」に基づき、誰もが理解しやすいユニバーサルデザインの視点に立った整備を推進します。
- ◆特に、駅前には市内案内の充実を図った案内サインを整備し、その中に市を訪れる市外の方々へのおもてなしの心遣いを表現します。

**(ウ) 無電柱化の推進**

- ◆良好な都市景観を確保するため、富士見通り・本町通りなどの無電柱化事業を推進します。

**オ 環境と調和したまちの実現方針**

**(ア) 緑の拠点の形成**

- ◆緑の拠点に位置付ける武蔵野台公園、福生加美上水公園、福生かに坂公園、中福生公園及び柳山公園については、市民や民間事業者などとの協働により、将来にわたり維持管理していくとともに、公園長寿命化計画を策定し、計画的な改修を行います。

**(イ) ウォークアブル軸：緑と水のネットワークの形成**

- ◆玉川上水については、緑と水のネットワークの形成に向けて、歩道の整備や民有地の緑化などを推進し、親水空間の創出を図ります。
- ◆福生分水については、市民生活に根付いた潤いの場として保全を図ります。

**(ウ) 福生駅周辺における緑視率の向上**

- ◆福生駅周辺については、西口周辺における市街地再開発事業及び東口の都市計画道路3・4・7号富士見通り線(富士見通り)の整備に伴い、公園や街路樹の整備などの都市緑化の推進により、潤いのあるオープンスペースを確保し、緑視率の向上を図ります。

**(エ) 湧水の保全**

- ◆清岩院(東京の名湧水57選)などの湧水については、人々に安らぎと潤いを与える空間として保全に努めます。

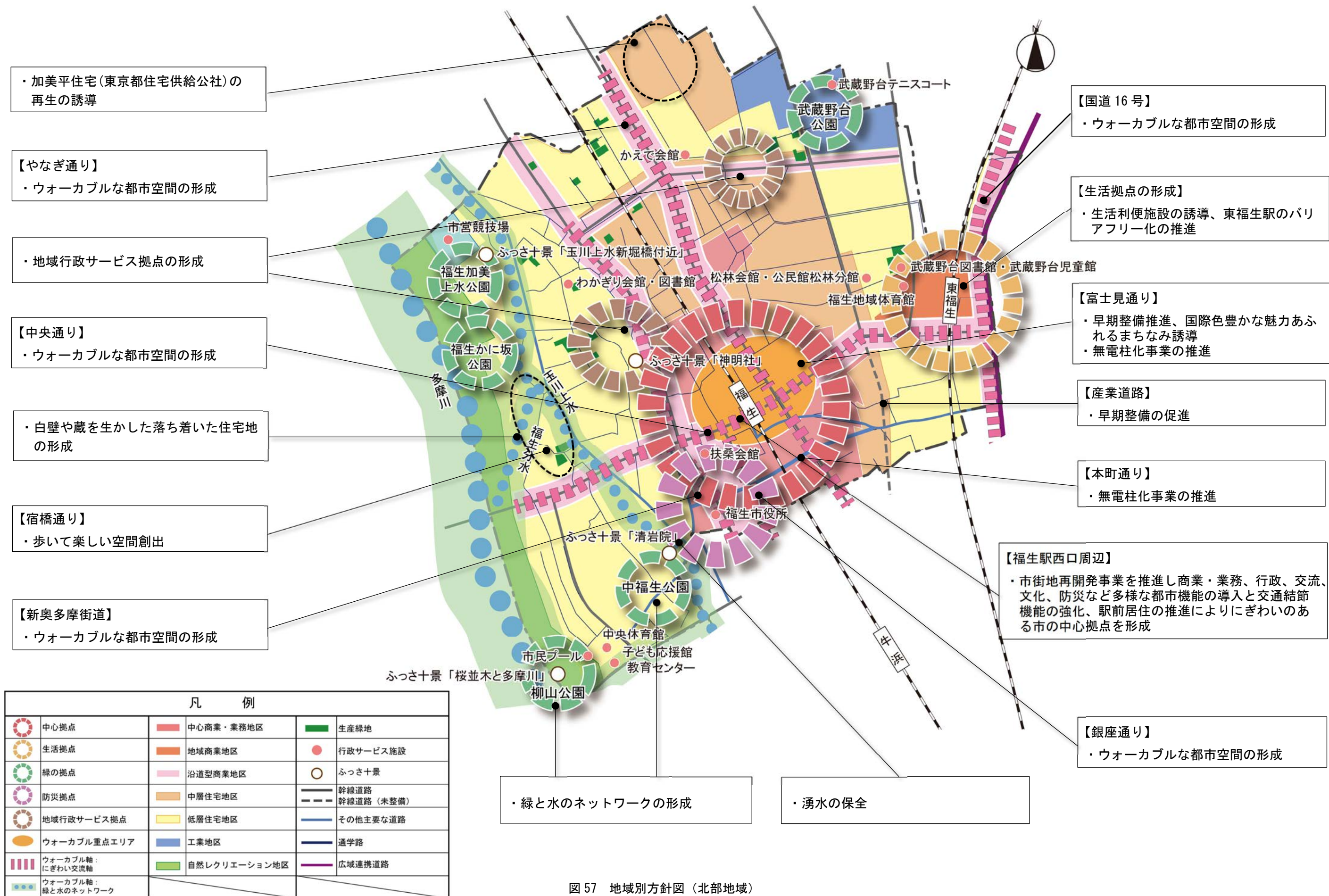


図 57 地域別方針図（北部地域）

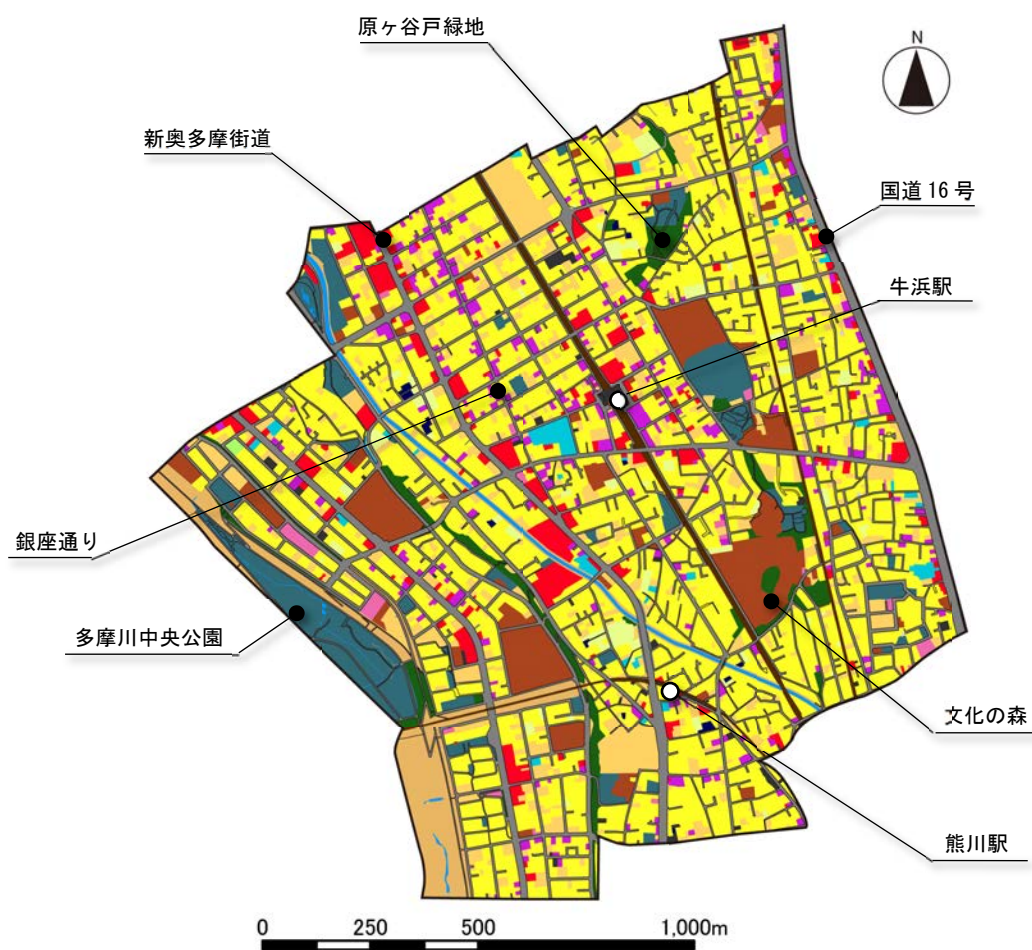




## 5-3 中部地域

### （1）中部地域の概要・地域資源

- ◆本地域は、市域のほぼ中央にあり、都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)沿道から文化の森、牛浜駅を經由し、多摩川中央公園に至る地域です。
- ◆主に住宅系の土地利用が成される中で、牛浜駅周辺及び銀座通り・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・10号東京環状線(国道16号)沿道は商業系の土地利用が成されている箇所があり、中でも国道16号沿道は、アンティークショップや雑貨・古着などの国際色豊かな店舗が立ち並ぶとともに、歩道にはヤシの木も植えられ、国際色豊かな商業空間が形成されています。



凡 例			
田	住宅用地	運輸施設用地	公園・運動場等
畑・樹園地	併用住宅用地	公共用地	未利用地等
山林	商業用地	文教厚生用地	道路用地
原野・荒地・牧野	工業専用地	農林漁業施設用地	鉄道用地
水面			

出典：平成29年度多摩地部土地利用現況調査（東京都）

図58 土地利用現況（中部地域）

- ◆ 志茂、牛浜地区及び田園地区は土地区画整理事業によって市街地が整備され、比較的整ったまちなみが形成されています。
- ◆ 地域の西部にはUR福生団地などの中層の公営住宅が整備されています。
- ◆ 地域内の立川段丘崖線には文化の森、原ヶ谷戸緑地などがあり、下の川（拝島崖線）沿いには下の川緑地せせらぎ遊歩道、多摩川沿いには多摩川中央公園など規模の大きな公園が整備されており、横田基地と多摩川の間を帯状に緑地帯が地域を縦断しています。
- ◆ 地域の中心地である牛浜駅周辺は、一定程度の商業施設などが集積されています。
- ◆ 牛浜駅東側は、中央図書館、茶室福庵、市民会館、さくら会館、福生野球場が集積しており、文化・スポーツ交流拠点を形成しています。
- ◆ 牛浜駅西側は、銀座通りを歩行者・自転車・自動車共存道路として整備し、歩きやすい環境が形成されています。
- ◆ JR青梅線志茂踏切の渋滞解消や歩行者の安全性を確保するため、立体交差事業（アンダーパス化）が進められています。
- ◆ 熊川駅前には、所有地の片倉跡地がまとまった土地として残されています。



図 59 地域特性図（中部地域）

## （2）中部地域のまちづくりの動向

現在、次のような事業が進行中若しくは予定されています。

- ◆都市計画道路3・3・30号武蔵野工業線(産業道路)整備事業(富士見通りから多摩橋通りまでの区間)
- ◆都市計画道路3・4・2号志茂中央線(多摩橋通り)整備事業
- ◆都市計画道路3・4・5号新奥多摩街道線(新奥多摩街道)無電柱化事業

## （3）中部地域の人口・世帯・人口密度

- ◆本地域の人口密度は市の平均と比べて高い状況です。
- ◆平成26年と比較すると、地区の人口は約770人減少しました。減少率は4.2%であり、市全体の減少率3.2%と比べて大きくなっています。
- ◆世帯当たり人員は市全体とほぼ同じ状況です。

表9 人口・世帯数（中部地域）

項目	中部地域			市全体		
	平成26年	令和3年	増減率	平成26年	令和3年	増減率
人口(人)	18,226	17,452	-4.2%	58,602	56,727	-3.2%
世帯数(世帯)	9,140	9,387	2.7%	29,153	30,203	3.6%
世帯当たり人員(人/世帯)	1.99	1.86	-6.5%	2.01	1.88	-6.5%
人口密度(人/ha)	88.77	85.00	-4.2%	86.83	84.05	-3.2%

出典：住民基本台帳（平成26年4月1日、令和3年4月1日）

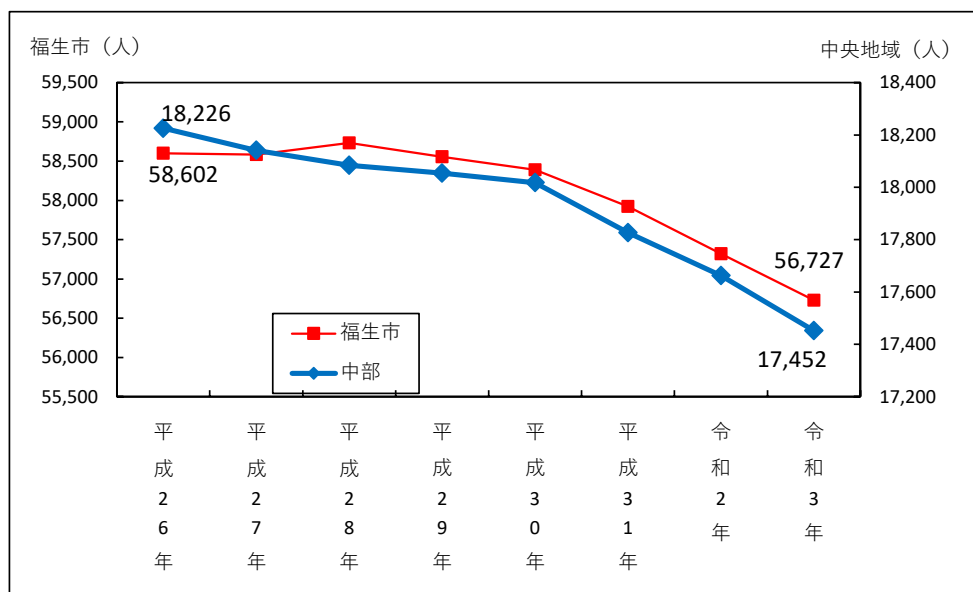
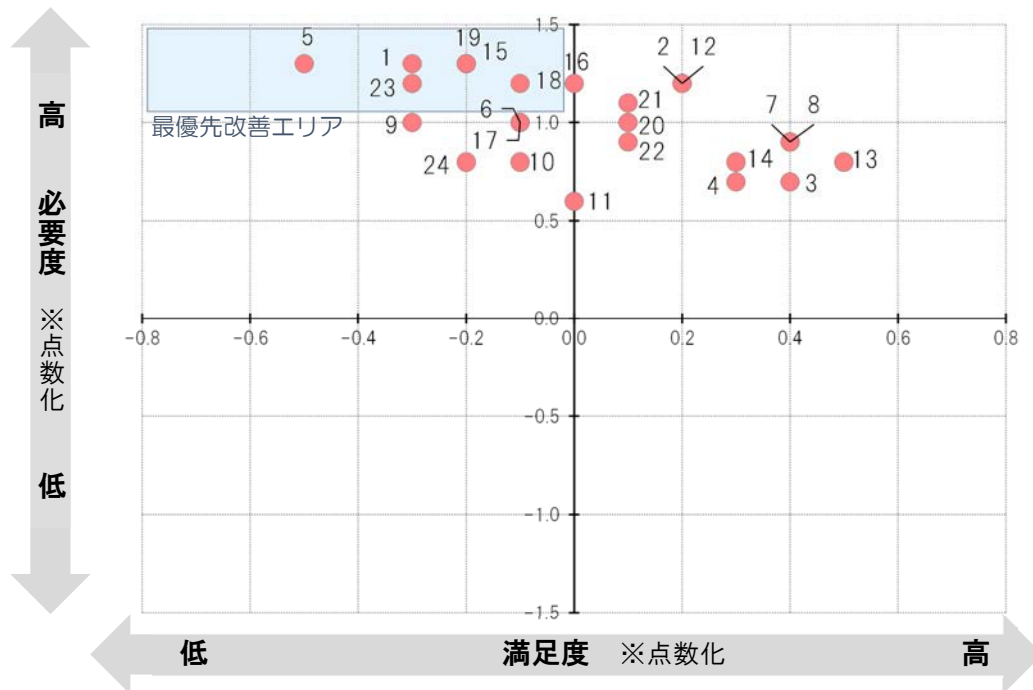


図60 人口推移（中部地域）

出典：住民基本台帳（各年4月1日）

### （4）中部地域の市民意向

◆最優先すべき市のまちづくりの取組（必要度が高く、満足度が低い）として、「5. 誰もが安心して利用できる歩行空間・自転車利用空間の確保」、「1. 福生駅・拝島駅などの駅周辺の商業施設の充実」、「23.お年寄りが暮らしやすい環境（福祉施設の整備、道路などのバリアフリー）」などを求める声が多く挙がっています。



1	福生駅・拝島駅などの駅周辺の商業施設の充実
2	商店・スーパーマーケットなどの日常的な買物の利便性向上
3	近隣の自治体と福生市を結ぶ幹線道路の利便性向上
4	地域間を結ぶ生活道路の利便性向上
5	誰もが安心して利用できる歩行空間・自転車利用空間の確保
6	鉄道・バスなどの公共交通の利便性向上
7	公園や緑地、屋敷林などの整備・保全
8	水辺などの自然景観の保全
9	福生の顔となる福生駅周辺や主要公共施設周辺のまちなみの形成
10	地区の特性をいかした魅力あるまちなみの形成
11	歴史的建造物の保全、古い建物をいかしたまちなみ形成
12	病院・診療所などの医療施設の充実
13	公民館や図書館などの地域の暮らしに必要な施設の充実
14	市民会館や体育館などの文化・スポーツ施設の充実
15	歩道や公園などの見通し確保、街灯設置などの防犯対策
16	ガードレールや歩道、信号機の設置などの交通安全対策
17	火災時の延焼対策(建物の不燃化など)
18	避難路や避難所の整備などの避難対策
19	河川の氾濫、浸水対策などの水害対策
20	汚水排水対策
21	河川の水質保全
22	子育て関連施設の整備
23	お年寄りが暮らしやすい環境(福祉施設の整備、道路などのバリアフリー)
24	商業や事業所、工場などの雇用の場の創出

図 61 まちづくりの取組に関する必要度・満足度（中部地域）

## （5）中部地域のまちづくりの課題

### ア 駅周辺的生活利便性・拠点機能の向上

- ◆牛浜駅・熊川駅周辺については、立地適正化計画の適切な運用などにより、生活利便施設の立地する魅力的な拠点づくりが求められるとともに、東京都が保有している片倉跡地の活用については、市民にとって有効な活用が求められます。
- ◆文化の森周辺については、市民会館・公民館、さくら会館、中央図書館などの文化的な機能に加え、体育施設機能が集積されていますが、「福生市個別施設計画」に基づく公共施設の再編も踏まえて、文化・スポーツ交流拠点としてのさらなる機能充実が求められます。

### イ 地域行政サービス拠点の形成

- ◆「福生市個別施設計画」に基づき、小学校を核として、地域の多様な行政サービスの利便性向上や持続可能な行政運営を図るため、地域行政サービス拠点の形成が求められます。

### ウ UR福生団地（UR都市機構）の再生の誘導

- ◆UR福生団地は、高齢化が顕著であり、建物も経年が進んでいることから、将来にわたる維持と団地の再生が求められます。

### エ 多摩橋通り・産業道路・牛浜線の整備

- ◆圏央道の開通により、アクセス路として利用される都市計画道路3・4・2号志茂中央線（多摩橋通り）及び3・3・30号武蔵野工業線（産業道路）の富士見通りから多摩橋通りまでの区間は、広域ネットワークの観点から重要な路線となっており、現在整備が進められていますが、早期完成が求められます。
- ◆都市計画道路3・3・1号牛浜線については、事業化に関する課題の検討が求められます。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については、課題の整理や必要性などの検討が求められます。

### オ 防災性の向上

- ◆北田園・南田園付近では、多摩川流域に2日間総雨量 588mmにより多摩川が氾濫した場合に、浸水が想定されています。また、下の川緑地の崖線部分が土砂災害警戒区域・特別警戒区域に指定されていることから、ハード・ソフト両面からの防災対策が求められます。

### カ 国道16号沿道の商店街を生かした交流人口の増加

- ◆都市計画道路3・4・10号東京環状線（国道16号）沿道の商店街については、国際色豊かな景観が形成されていることから、引き続き魅力を発信し、交流人口を増加していくことが求められます。

### キ 熊川分水の保全・活用

- ◆本地域では、ほたる公園、せせらぎ遊歩道公園など、緑と水を生かした整備が成されています。これらの公園などを生かしながら、熊川分水を保全・活用することが求められます。

### ク 湧水の保全

- ◆縞屋の滝などの湧水については、人々に安らぎと潤いを与える空間としての保全が求められます。

## （6）中部地域の将来像

### 「潤いある暮らしの中に文化とスポーツが息づくまち」

多摩川・玉川上水・熊川分水や文化の森、みずくらいど公園、ほたる公園、多摩川中央公園など、緑と水の潤いを十分感じられるまちを目指すとともに、中央図書館、市民会館、体育施設などの集積により、文化・スポーツの薫り高いまちを目指します。

## （7）中部地域の分野別まちづくり方針

### ア 土地利用の方針

#### （ア）牛浜駅及び熊川駅周辺における生活拠点の形成

- ◆牛浜駅及び熊川駅周辺については、立地適正化計画の運用などにより、生活利便施設の立地を誘導し、主に周辺住民の生活利便性の維持・向上を図ります。
- ◆熊川駅付近の片倉跡地の利活用は、地域住民の意見も踏まえ市民にとって有効活用ができるよう検討し、引き続き東京都へ要望していきます。

#### （イ）ウォーカブルな都市空間の形成

- ◆都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)沿道については、コミュニティ施設として活用している「福生アメリカンハウス」を中心とした情報発信や観光案内、国際色豊かな商店、米軍ハウスなどのまちなみを生かした、福生ならではのにぎわいのあるまちを形成し、ウォーカブルな都市空間の形成を誘導します。
- ◆銀座通りや都市計画道路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・2号志茂中央線(多摩橋通り)及び市道第1102号線についても、魅力ある都市機能や景観形成の誘導などにより、ウォーカブルな都市空間の形成を誘導します。

#### （ウ）文化の森を中心とする文化・スポーツ交流拠点の形成

- ◆牛浜駅東側の「文化の森」を中心として、市民会館・公民館、さくら会館、中央図書館などの文化的な機能に加え、「福生市個別施設計画」に基づき、体育施設機能を集積するなど、文化・スポーツ交流拠点としてのさらなる機能充実を図ります。

#### （エ）地域行政サービス拠点の形成

- ◆小学校施設を核とする地域行政サービス拠点を形成し、公共施設の集約を図り、コストの縮減、市民サービスの効率化、児童生徒の学習環境の向上及び地域のコミュニティの維持などを図ります。

#### （オ）UR福生団地（UR都市機構）の再生の誘導

- ◆高齢化が進むUR福生団地については、将来にわたる維持と世代循環や多世代交流を促す団地再生を誘導します。

## イ 道路・交通体系の形成方針

### （ア）多摩橋通り・産業道路・牛浜線の整備促進

- ◆都市計画道路3・4・2号志茂中央線（多摩橋通り）、3・3・30号武蔵野工業線（産業道路）（富士見通りから多摩橋通りまでの区間）については、早期整備完了に向けて引き続き東京都へ要請し、円滑な交通に資する道路ネットワークを形成するとともに、生活道路への車の進入を抑制します。

### （イ）新奥多摩街道における電線共同溝整備・バリアフリー化の促進

- ◆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、歩きやすい道路空間を創出するため、電線共同溝整備及びバリアフリー化整備の促進に向けて、東京都に要請します。

### （ウ）図書館通り及び福生院前通りの整備推進

- ◆図書館通りについては、文化の森周辺における文化・スポーツ交流拠点の形成に伴い、高齢者をはじめ多くの市民の利用が見込まれることから、歩車共存道路の整備を推進します。
- ◆福生院前の通りについては、地区計画制度の運用により、片倉跡地の利活用と連携した道路整備のあり方を検討します。

### （エ）熊川駅のバリアフリー化の推進

- ◆熊川駅については、高齢者をはじめ誰もが安全・安心に利用できるように、バリアフリー化を推進します。

## ウ 防災・防犯に配慮したまちの実現方針

### （ア）災害ハザードエリアにおける防災対策の推進

- ◆北田園・南田園付近では、多摩川の浸水想定区域に指定されているエリアが多いことから、護岸工事や浸水対策について国に要望していくとともに、当該区域内には、UR福生団地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、災害危険度の周知や避難所機能の充実、避難経路の整備などの円滑な避難活動に資する対策について検討していきます。
- ◆下の川沿いの拝島崖線は土砂災害警戒区域・特別警戒区域に指定されており、地震・集中豪雨などによる崩壊の危険性について周知を図るとともに、被害の軽減を図るよう、災害時の迅速な情報提供などの充実を図ります。
- ◆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。

### （イ）産業道路の整備にあわせた防災性の高い良好な市街地環境の形成

- ◆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) 通学路の安全性の確保**

- ◆第二小学校、第三小学校、第五小学校、第七小学校における通学路については、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るとともに、ブロック塀の安全性確保について検討します。

**(エ) 緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化**

- ◆緊急輸送道路沿道は、建築物の耐震診断・耐震改修を促進し、沿道建築物の耐震化を図ります。

**エ 景観形成方針**

**(ア) 国道16号沿いの商店街における国際色豊かな景観の形成**

- ◆都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)沿道の商店街については、横田基地とのつながりを考慮し、八高線以東にある米軍ハウスを市内に残る特色ある景観として生かしながら、国際性を意識した特色あるまちなみの形成を目指します。

**(イ) 文化の森や福生院周辺における落ち着いた景観の形成**

- ◆文化の森や福生院周辺については、地区計画制度の運用などにより、緑あふれる落ち着いたまちなみを維持するとともに、周辺の道路整備にあたっては、景観に配慮した道路づくりを進めます。

**オ 環境と調和したまちの実現方針**

**(ア) 緑の拠点の形成**

- ◆緑の拠点に位置づける原ヶ谷戸緑地、福生公園及び多摩川中央公園については、市民や民間事業者などとの協働により、将来にわたり適切に維持管理していくとともに、公園長寿命化計画を策定し、計画的な改修を行います。

**(イ) ウォークアブル軸：緑と水のネットワークの形成**

- ◆玉川上水や下の川、熊川分水については、緑と水のネットワークの形成に向けて、歩道の整備や民有地の緑化などを推進し、親水空間の創出を図ります。

**(ウ) 湧水の保全**

- ◆綺屋の滝などの湧水については、人々に安らぎと潤いを与える空間として保全に努めます。



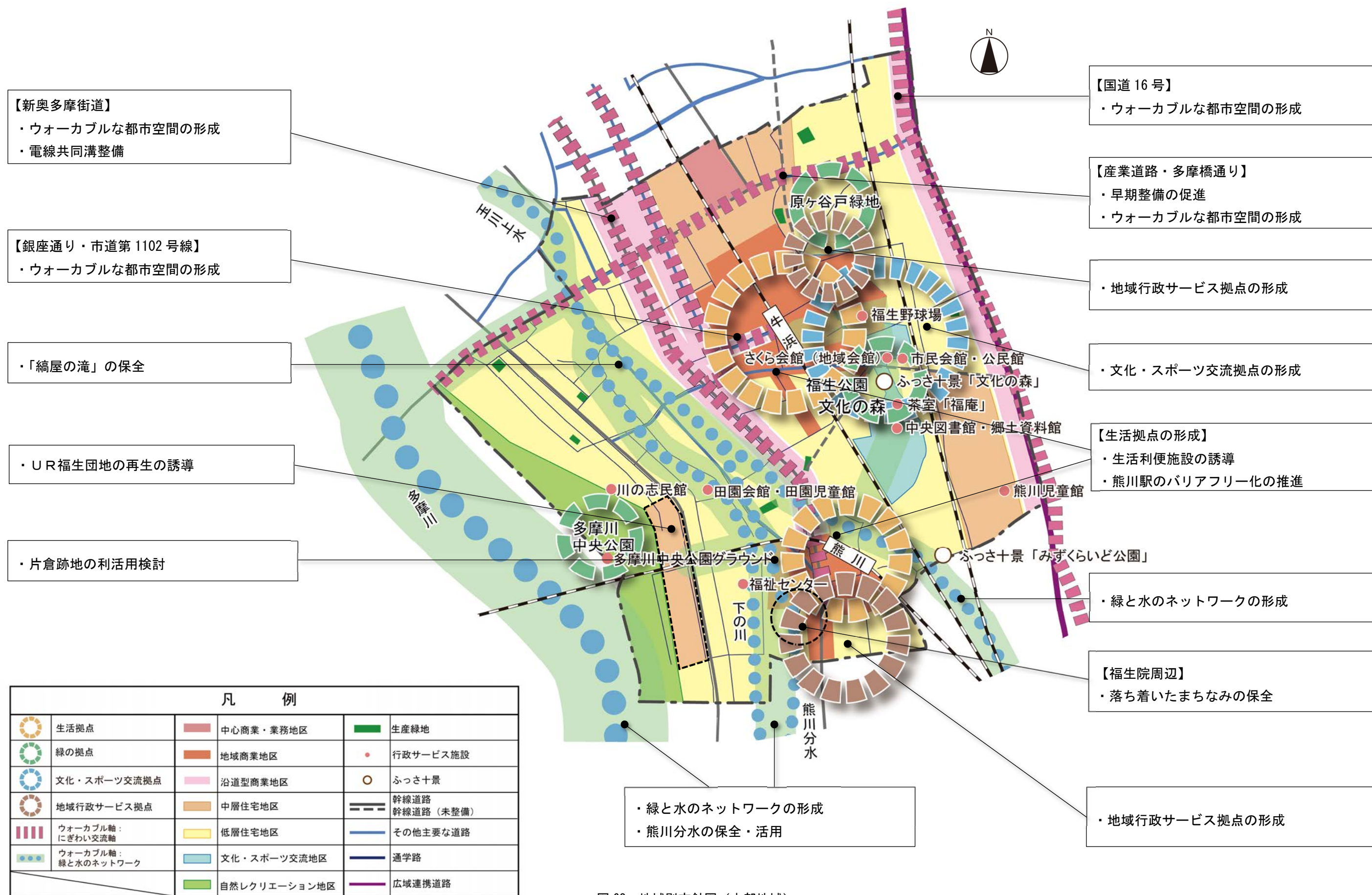


図 62 地域別方針図（中部地域）



## 5-4 南部地域

### （1）南部地域の概要・地域資源

- ◆ 本地域は、市の南に位置し、東から熊川緑地、拝島駅を經由し福生南公園に至る地域です。
- ◆ 主に住宅系の土地利用が成される中で、拝島駅周辺及び都市計画道路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・10号東京環状線（国道16号）沿道は商業系の土地利用、都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（五日市街道）沿道は工業系の土地利用が成されている箇所があります。



凡 例			
田	住宅用地	運輸施設用地	公園・運動場等
畑・樹園地	併用住宅用地	公共用地	未利用地等
山林	商業用地	文教厚生用地	道路用地
原野・荒地・牧野	工業専用地	農林漁業施設用地	鉄道用地
水面			

出典：平成29年度多摩地部土地利用現況調査（東京都）

図63 土地利用現況（南部地域）

- ◆田園地区は土地区画整理事業によって市街地が整備され、比較的整ったまちなみが形成されています。
- ◆歴史的に古くから開けてきた地区ですが、基盤整備が整わないまま市街化が進展したため、狭い道路や行き止まりなどの問題が多数点在しています。
- ◆地域の南西部には生産緑地地区が点在しています。
- ◆地域の北部には都営熊川アパート、南西部には住宅供給公社熊川住宅などの中層の公営住宅が整備されています。
- ◆福東地区には、防災食育センターが整備され、避難所や応急給食施設などの防災機能を備えています。
- ◆都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)、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・3の2号新五日市街道(睦橋通り)、都市計画道路3・4・5号新奥多摩街道線(新奥多摩街道)が縦横に通っており、交通量が多い箇所も見られます。
- ◆地域の中心地である拝島駅は、西多摩の主要な交通結節点としての機能を担い、行政区を跨いで一定程度の商業施設などが集積されています。
- ◆地域西部の酒造付近では、黒板塀の風情あるまちなみが形成されています。

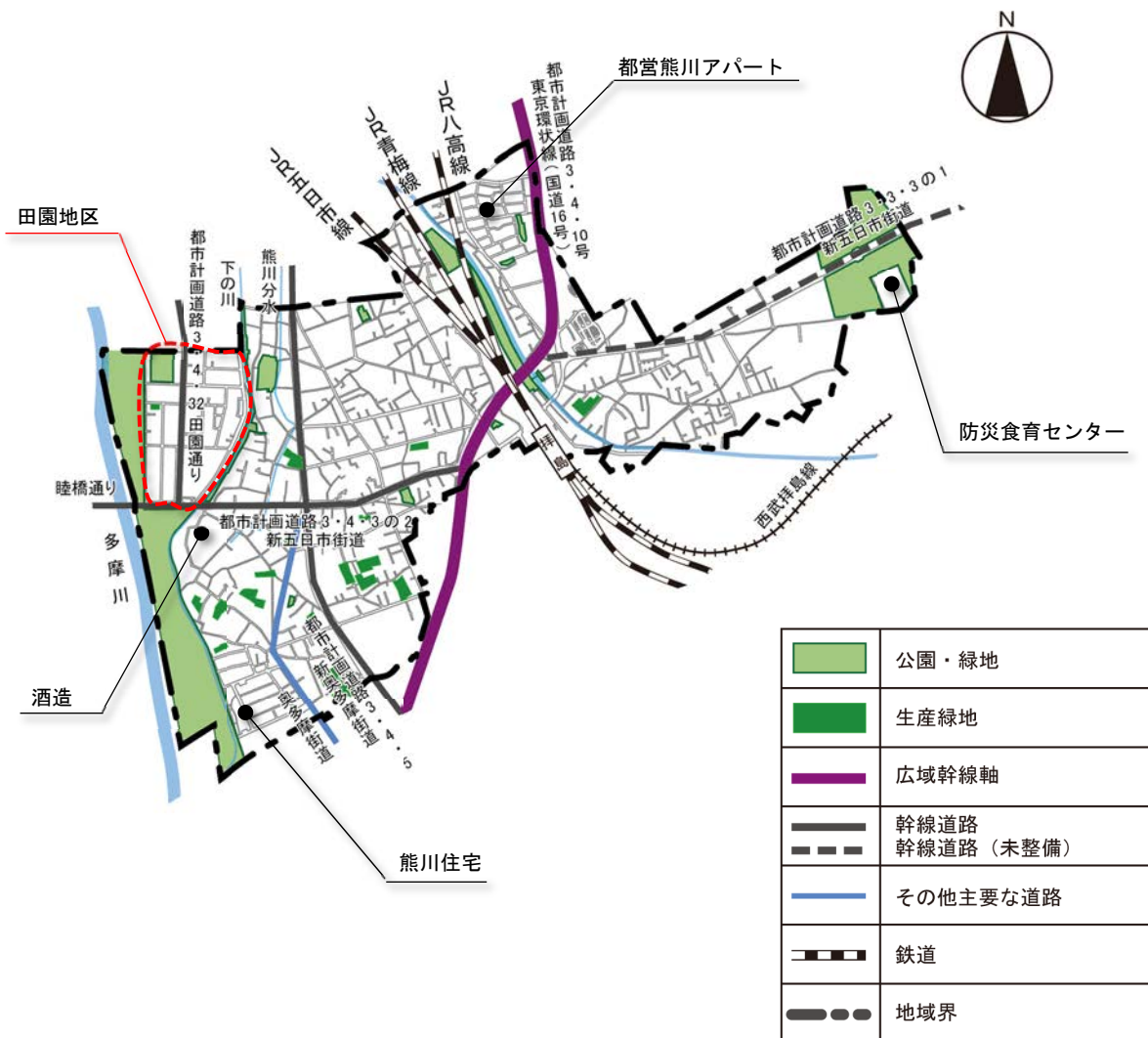


図 64 地域特性図（南部地域）

## （2）南部地域のまちづくりの動向

現在、次のような事業が進行中若しくは予定されています。

- ◆都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線(五日市街道)整備事業
- ◆都市計画道路3・4・5号新奥多摩街道線(新奥多摩街道)無電柱化事業

## （3）南部地域の人口・世帯・人口密度

- ◆本地域の人口密度は市の平均と比べて低い状況です。
- ◆平成26年と比較すると、地域の人口は170人減少しました。減少率は1.2%であり、市全体の減少率3.2%と比べて小さくなっています。
- ◆世帯当たり人員は市全体とほぼ同じ状況です。

表10 人口・世帯数（南部地域）

項目	南部地域			市全体		
	平成26年	令和3年	増減率	平成26年	令和3年	増減率
人口(人)	13,988	13,818	-1.2%	58,602	56,727	-3.2%
世帯数(世帯)	6,765	7,091	4.8%	29,153	30,203	3.6%
世帯当たり人員(人/世帯)	2.07	1.95	-5.8%	2.01	1.88	-6.5%
人口密度(人/ha)	78.77	77.81	-1.2%	86.83	84.05	-3.2%

出典：住民基本台帳（平成26年4月1日、令和3年4月1日）

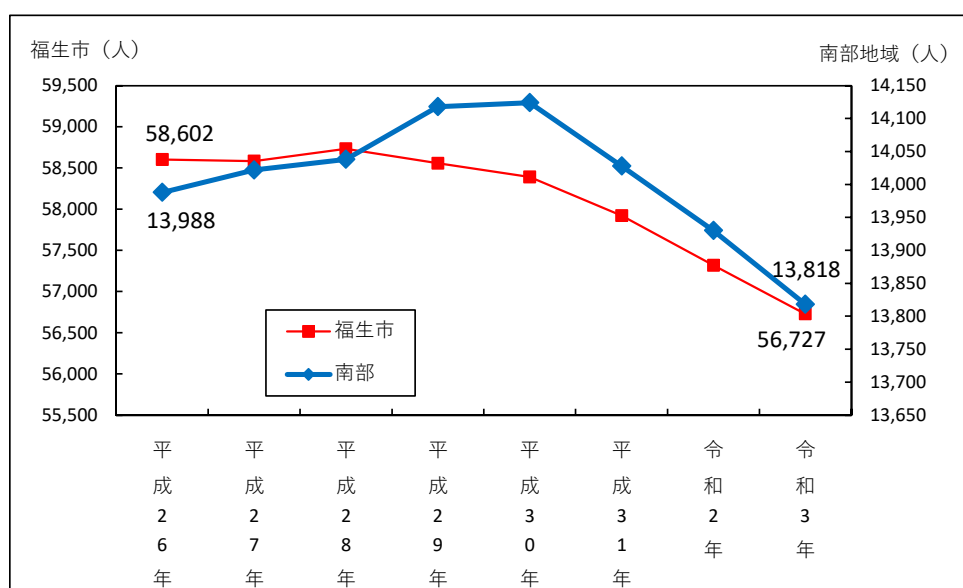
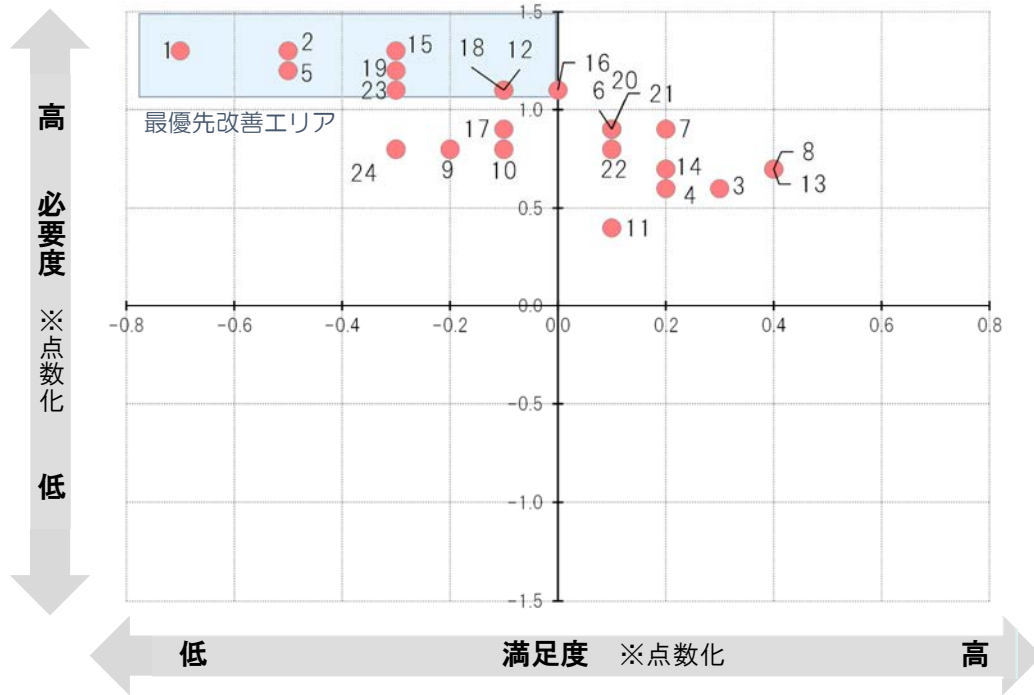


図65 人口推移（南部地域）

出典：住民基本台帳（各年4月1日）

### （4）南部地域の市民意向

◆最優先すべき市のまちづくりの取組（必要度が高く、満足度が低い）として、「1. 福生駅・拝島駅などの駅周辺の商業施設の充実」、「2. 商店・スーパーマーケットなどの日常的な買物の利便性向上」、「5. 誰もが安心して利用できる歩行空間・自転車利用空間の確保」などを求める声が多く挙がっています。



1	福生駅・拝島駅などの駅周辺の商業施設の充実
2	商店・スーパーマーケットなどの日常的な買物の利便性向上
3	近隣の自治体と福生市を結ぶ幹線道路の利便性向上
4	地域間を結ぶ生活道路の利便性向上
5	誰もが安心して利用できる歩行空間・自転車利用空間の確保
6	鉄道・バスなどの公共交通の利便性向上
7	公園や緑地、屋敷林などの整備・保全
8	水辺などの自然景観の保全
9	福生の顔となる福生駅周辺や主要公共施設周辺のまちなみの形成
10	地区の特性をいかした魅力あるまちなみの形成
11	歴史的建造物の保全、古い建物をいかしたまちなみ形成
12	病院・診療所などの医療施設の充実
13	公民館や図書館などの地域の暮らしに必要な施設の充実
14	市民会館や体育館などの文化・スポーツ施設の充実
15	歩道や公園などの見通し確保、街灯設置などの防犯対策
16	ガードレールや歩道、信号機の設置などの交通安全対策
17	火災時の延焼対策(建物の不燃化など)
18	避難路や避難所の整備などの避難対策
19	河川の氾濫、浸水対策などの水害対策
20	汚水排水対策
21	河川の水質保全
22	子育て関連施設の整備
23	お年寄りが暮らしやすい環境(福祉施設の整備、道路などのバリアフリー)
24	商業や事業所、工場などの雇用の場の創出

図 66 まちづくりの取組に関する必要度・満足度（南部地域）

## （5）南部地域のまちづくりの課題

### ア 駅周辺における拠点性・利便性の向上

- ◆ 拝島駅周辺については、立地適正化計画や地区計画の適切な運用などにより、生活利便施設の立地する魅力的な拠点づくりが求められるとともに、交通結節点としての利便性の向上が求められます。また、駅北口については、面的整備の検討が求められます。

### イ 地域行政サービス拠点の形成

- ◆ 「福生市個別施設計画」に基づき、小学校を核として、地域の多様な行政サービスの利便性向上や持続可能な行政運営を図るため、地域行政サービス拠点の形成が求められます。

### ウ 熊川住宅（東京都住宅供給公社）の再生の誘導

- ◆ 熊川住宅は、高齢化や人口減少が顕著であり、建物も経年が進んでいることから、地区計画の活用などによる団地の再生が求められます。

### エ 五日市街道の整備

- ◆ 都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（五日市街道）は、広域ネットワークの観点から重要な路線となっています。現在、東京都において事業が進められていますが、早期完成が求められます。

### オ 防災性の向上

- ◆ 南田園付近では、多摩川流域に2日間総雨量588mmにより多摩川が氾濫した場合、浸水が想定されています。また、下の川緑地の崖線部分が土砂災害警戒区域・特別警戒区域に指定されていることから、ハード・ソフト両面からの防災対策が求められます。
- ◆ 福東地区などでは、狭あい道路や行き止まり道路が多く存在していることから、それらの解消に向けた整備が求められます。

### カ 伝地頭井戸前の道路などの景観整備

- ◆ 伝地頭井戸前の道路沿道は緑が多く落ち着いたまちなみが形成されています。このまちなみに調和した、景観に配慮した歩いて楽しい道路として整備することが求められます。

### キ 熊川分水の保全

- ◆ 熊川分水については、貴重な水辺の景観として保全することが求められます。

### ク 農地を生かした緑豊かな住宅地の保全

- ◆ 多くの生産緑地を有する本地域は、農地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住環境を保全することが求められます。

## （6）南部地域の将来像

### 「自然環境とも調和した活気のあるまち」

拝島駅を中心とした商業・業務の拠点としての活気あるまちづくりと、熊川南地区周辺に点在する生産緑地などの農地や樹林地、屋敷林、庭木、生垣などの緑と下の川崖線、多摩川河川敷の公共緑地など、自然環境と調和したまちを目指します。

## （7）南部地域の分野別まちづくり方針

### ア 土地利用の方針

#### （ア）拝島駅周辺における生活拠点の形成

- ◆ 拝島駅周辺については、立地適正化計画の適切な運用などにより、生活利便施設の立地する魅力的な拠点を形成します。
- ◆ 駅南口については、地区計画の運用などにより、駅前にふさわしい美しいまちなみにぎわいの連続性、回遊性を備えた安全で快適な買物空間を創出するとともに、都市計画道路3・4・10号東京環状線(国道16号)の東側のエリアについては、住宅と商業が共存する複合市街地を形成します。
- ◆ 駅北口については、玉川上水の景観に配慮しながら面的整備などの検討を行い、にぎわいを創出します。

#### （イ）ウォーカブルな都市空間の形成と良好な住環境の形成

- ◆ 都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線(五日市街道)の拡幅整備に併せて、沿道の商業施設の充実を図り、ウォーカブルな都市空間の形成を誘導するとともに、福東地区は工場と周辺の住環境との調和を図りながら、良好な住宅地として整備します。
- ◆ 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・3の2号新五日市街道線(陸橋通り)についても、魅力ある都市機能や景観形成の誘導などにより、ウォーカブルな都市空間の形成を誘導します。

#### （ウ）熊川南地区を中心に自然環境と調和した住環境の形成

- ◆ 熊川南地区を中心に落ち着いたまちなみを保全するとともに、自然環境と調和した住環境の整備を図ります。

#### （エ）地域行政サービス拠点の形成

- ◆ 小学校施設を核に公共施設の集約を図り、コストの縮減、市民サービスの効率化、児童生徒の学習環境の向上及び地域のコミュニティの維持などを図ります。

#### （オ）熊川住宅（東京都住宅供給公社）の再生の誘導

- ◆ 熊川住宅は、地区計画の活用も視野に入れ、将来にわたる維持と世代循環や多世代交流を促す団地再生を誘導します。



## イ 道路・交通形態の形成方針

### （ア）五日市街道の整備促進

- ◆都市計画道路3・3・3の1号新五日市街道線（五日市街道）については、早期整備完了に向けて引き続き東京都へ要請し、円滑な交通に資する道路ネットワークを形成するとともに、生活道路への車の進入を抑制します。

### （イ）公共交通の利便性向上

- ◆拝島駅北口については、駅前広場の整備を検討するとともに、整備とあわせてバス・タクシーの充実、車両待機場所の充実を図るなど、公共交通の利便性が向上するよう、関係機関に要望し、歩行者が歩きやすくなるように歩行空間の確保を図ります。
- ◆駅南口については、地区計画の運用などにより、昭島市と連携して、拝島駅南口駅前地区の整備を進め、安全で快適な歩行空間を確保します。

### （ウ）福東地区における道路整備

- ◆福東地区については、狭あい道路や行き止まり道路が多く存在しているため、拡幅工事など地区の特性に応じた道路整備のあり方を検討します。

## ウ 防災・防犯に配慮したまちの実現方針

### （ア）防災食育センター周辺における防災拠点の充実

- ◆防災食育センターについては、避難所機能のほか、食料供給機能を有する災害時対応施設としての機能の維持・充実を図るとともに、周辺地域においては、地区計画制度の運用により、災害時の円滑な応急復旧の活動に資する建築物などの用途制限を定めるなど、防災拠点としての機能強化を図ります。

### （イ）災害ハザードエリアにおける防災対策の推進

- ◆南田園付近では、多摩川の浸水想定区域に指定されているエリアが多いことから、護岸工事や浸水対策について国に要望していくとともに、災害危険度の周知や円滑な避難活動に資するソフト面の対策について検討していきます。
- ◆下の川沿いの拝島崖線は土砂災害警戒区域・特別警戒区域に指定されており、地震・集中豪雨などによる崩壊の危険性について周知を図るとともに、被害の軽減を図るよう、災害時の迅速な情報提供などの充実を図ります。
- ◆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。

### （ウ）通学路の安全性の確保

- ◆第二小学校、第五小学校における通学路については、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るとともに、ブロック塀の安全性確保について検討します。

## エ 景観形成方針

### （ア）自然環境が調和した落ち着いた景観の保全

- ◆本地域は、比較的まとまった生産緑地などの農地や樹林地を有し、また、屋敷林・庭木・生垣を持つ住宅も多く残っていることから、これらの保全に努めるとともに、自然環境と調和した落ち着いた景観の保全を図ります。

### （イ）伝地頭井戸周辺における落ち着いた景観の形成

- ◆伝地頭井戸周辺については、熊川分水と一体的に緑あふれる落ち着いたまちなみを維持するとともに、周辺の道路整備にあたっては、景観に配慮した道路づくりを進めます。

### （ウ）熊川分水の保全

- ◆熊川分水については、市が借り上げた箇所について適切な維持管理を図るとともに、景観重要資源に指定した箇所については、適切な維持保全に対する支援を行い、貴重な水辺の景観として保全します。

## オ 環境と調和したまちの実現方針

### （ア）緑の拠点の形成

- ◆緑の拠頭に位置付ける福生南公園、日光橋公園、福東公園及び熊川緑地については、市民や民間事業者などとの協働により、将来にわたり適切に維持管理していくとともに、公園長寿命化計画を策定し、計画的な改修を行います。

### （イ）ウォークアブル軸：緑と水のネットワークの形成

- ◆玉川上水や下の川、熊川分水については、緑と水のネットワークの形成に向けて、歩道の整備や民有地の緑化などを推進し、親水空間の創出を図ります。

### （ウ）生産緑地の保全

- ◆地域内に有する生産緑地については、景観保全や防災など、生活するうえで多面的な機能の発揮が期待されることから、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。

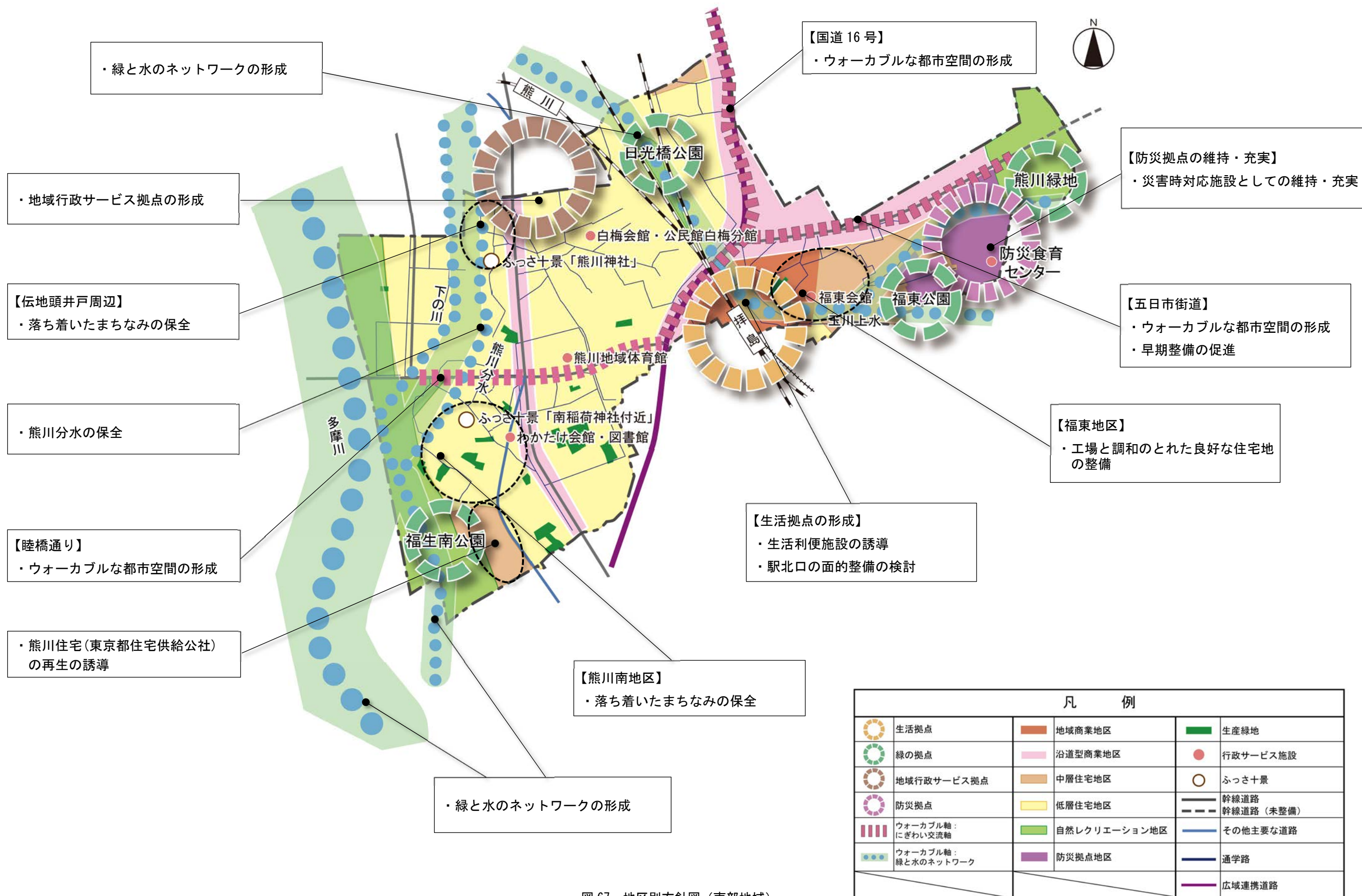


図 67 地区別方針図（南部地域）



# 第6章

---

## まちづくりの実現化方策

第6章では、本計画におけるまちづくりを推進するための方策を示します。

- 6—1 実現に向けての基本的な考え方
- 6—2 まちづくりの実現化方策
- 6—3 まちづくり推進体制の確立

## 第6章 まちづくりの実現化方策

### 6-1 実現に向けての基本的な考え方

本計画に掲げるまちづくりの基本理念や目指すまちの姿、まちづくりの目標を実現するためには、市民・事業者・行政が各々の役割を認識し、主体的かつ協働してまちづくりに関わることを求められます。

また、人口減少・少子化高齢化を背景に、限られた財政の中で計画的・効率的な施策・事業の展開が求められることから、多様な主体によるまちづくりへの積極的な参加を促し、本計画に基づくまちづくりを推進していきます。

### 6-2 まちづくりの実現化方策

#### (1) 市民・事業者・行政の相互協力によるまちづくりの推進

まちづくりとは、そこに住む人々が「自分たちの生活の場」という意識と自覚に基づき、居住環境や生活環境の向上に向けて、市民・事業者と行政が相互協力のもとに行っていくものです。

そのため、今後は、適切な役割分担のもと、市民・事業者との協働を基本とした取り組みを進めていきます。

また、行政としては、まちづくりに関するPR活動や情報提供を積極的に進め、まちづくりに対する意識の喚起を促します。

そのほか、関係機関との連携の強化を図り、まちづくりの事業展開に必要な事業への理解と協力を、関係機関に要請していきます。

#### (2) 事業化のための財源の確保

本計画は、まちづくり施策の方向性を示すものであることから、その具体化に当たっては、より詳細な計画づくりとその実現に当たっての事業化を検討していく必要があります。しかし、現在の経済・社会情勢のなかで、市の厳しい財政事情を踏まえると、全ての事業を理想的に進めることは不可能です。事業の推進には財源の確保が最も重要であることから、安定的な財源の確保に努めます。また、国・東京都の事業制度や補助金・交付金制度の積極的な活用を図るとともに、財政事情を踏まえた優先順位を設定して取り組みます。

さらに、必要に応じて新たな制度化のための協力要請について国や東京都への働きかけを行うほか、行政だけでは事業を主体的に実施することが困難な場合もあるため、PPP/PFI<sup>※</sup>など民間活力を積極的に導入し、事業の効率化や市民サービスの向上を図ります。

※PPP：パブリック・プライベート・パートナーシップ（公民連携）の略であり、公民がパートナーを組んで公共サービスの提供を行う公民協力の形態のこと。

※PFI：プライベート・ファイナンス・イニシアティブの略であり、公共施設などの設計、建設、維持管理及び運営に民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るもの。

### (3) 適正な指導・誘導によるまちづくりの推進

本計画に掲げる将来像の実現に当たっては、まちづくりに関するさまざまな規制・誘導・支援のもとに、総合的なまちづくりを進める観点から相互の連絡・調整を図り、より有効なまちづくりを進めていきます。

特に、大規模開発や建替えなどに対しては、防災への配慮、緑化や空地の確保など、福生市のまちづくり方針に適合するよう、指導・誘導を図っていきます。

### (4) 都市計画制度の活用

まちづくりの実現に向けて、地区計画や市街地開発事業などの手法を活用した、計画的な土地利用の誘導を図ります。

また、都市計画提案制度<sup>※</sup>の周知・普及に努め、市民や事業者がより主体的にまちづくりに関わる取組を推進します。

※都市計画提案制度：平成14年の都市計画法の改正により創設された新しい制度。住民等がより主体的かつ積極的に都市計画に関わっていくことを可能とするための制度で、土地所有者やまちづくりNPO、UR都市機構等が一定の条件を満たしたうえで、地方公共団体に都市計画の提案が可能となる。

### (5) まちづくりの進捗状況に対する検証

本計画は、おおむね20年後の令和23年度末を目標年次としてまちづくりの方針を示し、今後は本計画に基づいて長期的にまちづくりを推進していくことになるため、計画の継続的な進行管理が必要です。そのため、関連する計画や事業との連携を図り、福生市総合計画をはじめとした各種指標などを活用し、社会情勢の変化など必要に応じて計画の検証・評価を行います。

その結果を踏まえ、おおむね10年後に中間見直しを行うことを予定しており、必要に応じて施策や事業の見直しを行うとともに、新たな方針などの立案を検討します。

なお、計画の進行管理にあたっては、計画(Plan)・実行(Do)・評価(Chck)・改善(Action)といったPDCAサイクルの仕組みを活用します。

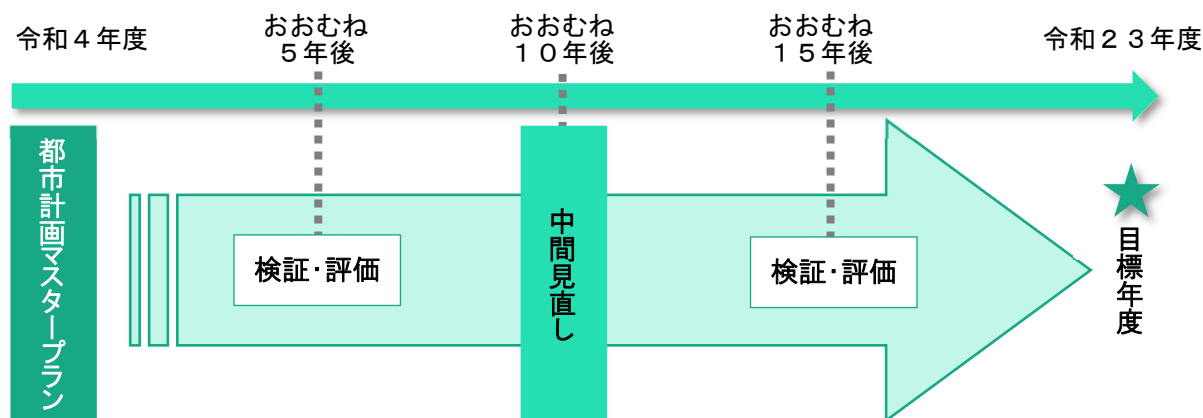


図68 計画の進行管理・見直しのイメージ

## 6-3 まちづくりの推進体制の確立

---

### (1) 庁内連携体制の充実

本計画を推進していくためには、様々な分野との横断的な連携を図り、総合的に進めていくことが重要であることから、庁内連携体制を充実し本計画の進行管理を行います。

### (2) 市民などとの協力体制の確立

地域との協働によるまちづくりを有効に進めていくために必要な情報や場の提供を行い、地域のまちづくりを推進する市民や市民団体との協力体制の確立を進めていきます。

また、まちづくりの相談的機能の充実を図るとともに、専門家の派遣など自主的まちづくり活動を支援するための制度のあり方を検討していきます。