

福生都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

東京都

目次

第 1	都市計画の目標.....	1
1	基本的事項	
2	都市づくりの目標と基本理念	
3	東京がめざす広域的な都市の将来像	
4	福生都市計画区域の都市の将来像	
第 2	区域区分の有無および区域区分を定める際の方針.....	9
1	区域区分の有無	
2	区域区分の方針	
第 3	主要な都市計画の決定の方針	
	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針.....	1 1
1	主要用途の配置の方針	
2	市街地における建築物の密度構成に関する方針	
3	良好な住宅ストック形成の方針	
4	市街地において特に配慮すべき土地利用の方針	
5	市街化調整区域の土地利用の方針	
	都市施設に関する都市計画の決定の方針	
A	交通施設の都市計画の決定の方針.....	1 5
1	基本方針	
2	整備水準の目標	
3	主要な施設の配置の方針	
4	主要な施設の整備の目標	
B	下水道及び河川の都市計画の決定の方針.....	2 1
1	基本方針	
2	整備水準の目標	
3	主要な施設の配置の方針	
4	主要な施設の整備の目標	
C	その他主要な都市施設等の都市計画の決定の方針.....	2 3
1	基本方針	
2	主要な施設の整備の方針	

市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針.....	2 4
1 主要な市街地開発事業の決定の方針	
2 市街地整備の目標	
自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針.....	2 6
1 基本方針	
2 整備又は保全の水準	
3 水と緑の骨格を形成する緑地の配置の方針	
4 実現のための都市計画制度適用の方針	
5 主要な緑地の確保目標	
都市防災に関する都市計画の決定の方針.....	3 3
1 基本方針	
2 整備水準の目標	
3 都市防災機能の配置の方針	
4 実現のための都市計画制度適用の方針	
5 都市防災機能の確保目標	
その他都市計画の決定に関する方針	
A 都市景観に係る都市計画に関する方針.....	3 6
1 基本方針	
2 都市景観の形成に関する方針	
B 環境共生都市づくりに係る都市計画に関する方針.....	3 8
1 基本方針	
2 環境共生都市づくりに関する方針	

福生都市計画・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

第 1 都市計画の目標

1 基本的事項

東京圏全体を視野に入れ、50年先を展望して東京都が策定した「東京の新しい都市づくりビジョン（以下「都市づくりビジョン」という。）」を踏まえ、「都市づくりビジョン」で示した将来像の実現に向けて、都民、企業、NPOなど多様な主体の参加と連携によって戦略的に都市づくりを進める政策誘導型の都市づくりを推進するため、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。）を策定する。本都市計画区域における土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業等の都市計画は、この都市計画区域マスタープランに即して定めることとする。

都市計画区域マスタープランには、一の都市計画区域の範囲を超えて社会的、経済的に一体となっている東京圏全体を視野に入れ、広域的、根幹的な都市計画に関する事項を主として定める。また、地域特性を踏まえた将来像を実現するため、市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下「区市町村マスタープラン」という。）の反映などに留意しながら、地域に密着した都市計画に関する事項のうち必要な事項を合わせ定めることとする。

なお、都市計画基礎調査等を踏まえ、人口構造、産業構造、技術動向、財政見通しなど社会経済情勢の変化等への対応が必要となった場合には、都市計画区域マスタープランや、都市施設など個別の都市計画についての再検討を行い、適時適切に変更を行うものとする。

(1) 目標年次

都市づくりの基本理念、都市の将来像、その実現のための方針及び整備水準の目標については、2025年を目標年次とする。

また、区域区分及び主要な施設などの整備の目標については、2015年を目標年次とする。

(2) 範囲

本区域の範囲及び規模は次のとおりである。

区 分	区市町村	範 囲	規 模
福 生 都市計画区域	福生市 羽村市 瑞穂町	行政区域全域	約 3 , 6 9 8 ha

2 都市づくりの目標と基本理念

東京の都市づくりの目標を「世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京の創造」とし、その実現に向け、政策誘導の視点から今後の都市づくりを進める上で最も基本とすべき事項として、次の5つを都市づくりの理念とする。

(1) 国際競争力を備えた都市活力の維持・発展

東京が、首都を担う東京圏にあって、今後も都市としての繁栄を続け、そこで暮らす人々が豊かで安定・充実した生活ができるようにするため、ビジネス環境や産業活動の国際競争力を高め、都市活力の維持・発展を図る。

(2) 持続的発展を可能とする環境との共生

東京が、都市として持続的に繁栄するため、地球環境の保持という視点も含め、東京圏や首都圏全体の環境にも視野を広げながら、都市づくりにおいて、環境負荷の低減や環境との共生を図る。

(3) 独自性のある都市文化の創造・発信

東京が、魅力ある都市となり、人々が交流し、新たな文化の芽をはぐくむ都市となるため、都市づくりにおいて、歴史的・文化的資産を活かしながら独自性のある都市文化の創造・発信を図る。

(4) 安全で健康に暮らせる質の高い生活環境の実現

東京が、誰もが安心して住みやすい都市となるため、震災や水害などの災害危険性、十分ではない居住水準、自動車による大気汚染などの生活環境上の課題の改善に加え、ユニバーサルデザインの視点に立った人にやさしいまちづくりの促進や、防犯まちづくりの推進など、安全で健康に暮らせる質の高い生活環境を実現する。

(5) 多様な主体の参加と連携

東京が、めざすべき将来像に向けた都市づくりを着実に進めるため、都市や地域の将来像や計画等の策定並びに事業実施の過程において、都民や民間事業者、NPO、専門家、地域のまちづくり組織など多様な主体の参加と連携を図る。

3 東京がめざす広域的な都市の将来像

(1) 環状メガロポリス構造

首都を担う東京圏が国内外で果たすべき役割を踏まえ、東京圏全体を視野に入れた集積のメリットを活かす多機能集約型の環状メガロポリス構造の構築をめざす。

環状メガロポリス構造は、東京圏全体を対象とし、必要な都市機能を適切に配置するとともに、とりわけ環状方向の都市と都市との結びつきを重視して、交通網の整備を進めるなど、東京圏全体の効率的・効果的な機能連携の実現をめざすものである。

(2) 環状メガロポリス構造実現のための5つのゾーン分けと将来像

環状メガロポリス構造を実現するためには、東京圏の他縣市との広域連携を強化するとともに、都の区域において、先導的かつ戦略的な取組を展開する必要がある。

このため、東京を以下のとおり、東京圏を視野に入れ、5つのゾーンに区分する。

センター・コア再生ゾーン

東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン

都市環境再生ゾーン

核都市広域連携ゾーン

自然環境保全・活用ゾーン

東京における都市計画区域で定められる都市計画の共通の目標を示し、もって、当該都市計画区域の役割を明確にするため、各ゾーン別に、広域的観点に立った主な地域特性と将来像を示す。

センター・コア再生ゾーン	
ゾーンの特性	おおむね首都高速中央環状線の内側で、首都を担う東京圏の中心に位置し、我が国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たす。皇居を中心に風格ある歴史的景観を備え、日本の政治・経済の中核である都心（大手町、丸の内、有楽町、内幸町、霞ヶ関、永田町、日本橋、八重洲、京橋、銀座及び新橋）、多くの人々が交流し新しい文化を創造・発信している副都心（新宿、渋谷、池袋、大崎、上野・浅草及び錦糸町・亀戸）、大規模跡地などにおける計画的複合開発により形成される新たな魅力を創造する新拠点（品川、秋葉原など、都心、副都心と同様に、多様な機能を備えた複合拠点として育成する新たな拠点）などを有する。また、変化に富む地形を活かした多様な住宅地、日本の産業を支える工業地など多様な機能が存在する。
ゾーンの将来像	・都心では、都市開発諸制度などを活用し、老朽オフィス等の建て替えや、充実した幹線道路網や公共交通網等を活かした市街地の機能更新が進み、国際的なビジネスセン

ターとしての機能集積とともに、緑豊かでゆとりと風格のある街並みが形成されている。

- ・都心、副都心、新拠点などでは、商業系の高容積率メニューや特例容積率適用区域などの活用により、情報通信技術などに関連する新たな産業や多様なニーズに応える商業・飲食サービス等の多様な機能集積が行われ、質の高い文化を創造・発信する魅力的な都市となっている。
- ・地域特性を踏まえ、住居系の高容積率メニュー、中高層階住居専用地区、地区計画等の諸制度の活用により、都市を楽しむ都心居住が推進され職住バランスが回復するとともに、良好な住環境の保全、商業や工業などの機能を合わせ持つ複合市街地の形成が推進され、国際都市にふさわしい良質な居住環境が創出されている。
- ・都市の魅力のひとつとして、東京駅の復元や日本橋川の再生などにより、残された歴史的・文化的資源を活かした街並みや景観が一層充実され、世界に誇れる魅力ある都市空間が形成されている。

東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン

ゾーンの特性

本ゾーンは、センター・コア再生ゾーンに接し、隣接県とも連続する東京湾の広大な水辺空間にある。羽田空港や東京港、東京湾岸道路など広域交通インフラがある東京の交通・物流の拠点である。また、産業構造の変化に伴う土地利用転換が見込まれる用地など、大きな潜在的可能性を持っており、業務機能、観光・コンベンション機能、アミューズメント機能などを持つ施設が立地し、多くの来訪者でにぎわいを見せている地域でもある。

ゾーンの将来像

- ・東京湾岸道路や第二東京湾岸道路の整備、内陸部へのアクセス強化、国際空港機能の充実など、東京湾ウォーターフロント都市軸を支える広域的な交通ネットワークが形成される。また、国際物流の中心である東京港の機能強化が図られ、新たな物流ネットワークが構築されている。
- ・再開発等促進区を定める地区計画などにより、「水辺の都」として、誰もが水際へ容易にアクセスできる空間を広げることなどで、臨海副都心を中心として業務、産業、商業、住宅、文化、交流など多様な機能の導入や再編が図られ、多くの来訪者でにぎわう、魅力的な都市となっている。
- ・アジアなどとの連携により、国際的な産業技術交流や情報通信技術関連産業の集積が進んでいる。

都市環境再生ゾーン

ゾーンの特性

本ゾーンは、水と緑の創生リングを含み、センター・コア再生ゾーンと核都市広域連携ゾーンの間にはさまれる地域にある。住宅地を主体としつつ、地域の中心としてにぎ

わいを見せる個性的なまち、河川、農地、大規模な公園などうおいのある水と緑に恵まれたまち、住と工の融合した活気あるまちなど多様な表情を持つ地域である。

また、人口集中期に無秩序な市街化が進行し、木造建築物が集積する地域の形成や都市基盤整備の立ち後れなどにより、安全・生活環境上の課題がみられる地域である。

ゾーンの将来像

- ・街区再編まちづくり制度などによる狭小宅地の集約化や細街路の拡幅整備などによる木造建築物が集積する地域の改善、都市型水害を引き起こしていた中小河川の改修が行われ、安全な市街地として再生されている。
- ・河川や道路なども活かした緑の回復、通過交通の流入を防ぐ幹線道路等の地域交通体系の整序、地区計画等による利便性に優れた生活拠点等における魅力的な都市型住宅地の形成などにより、コミュニティの充実した健康で質の高い住環境が創造されている。
- ・水辺を活かしたまちづくりや清流の復活や、都市内農地の積極的な保全や活用が行われ、水と緑の調和した魅力的な居住環境が形成されている。

核都市広域連携ゾーン

ゾーンの特性

本ゾーンは、核都市連携都市軸を含む地域であり、丘陵地では豊かな環境を有する住宅地や緑が広がり、多様な機能が集積する立川や八王子などの核都市がにぎわいを見せる。また、大学、研究機関、先端産業などが数多く立地し、産学公の連携が進みつつあるとともに、消費地への近接性を活かした農業も行われるなど、多様な機能を持つ。これら機能の集積とセンター・コアのほか神奈川、埼玉、山梨などとの近接性を活かしながら、独自の魅力ある発展が期待される地域である。

ゾーンの将来像

- ・核都市や生活拠点が育成され、また、首都圏中央連絡道路（圏央道）などの都県境を越えた環状方向の広域的なネットワーク形成により、都市間の連携が一層強化され、地域の活力が生み出されている。
- ・情報通信技術を活用した産学公の連携の強化や多摩に住む豊富な人材のネットワークなどによる多様なビジネス・産業機能が育成されるとともに、核都市周辺の交通網の整備も行われ、核都市などを中心に自立した都市圏が形成されている。
- ・敷地内の緑化を促進することによって骨格的な緑と連続したネットワークを形成し、環境負荷の低減、環境との共生を図り緑豊かな都市環境を形成することを目的とした環境形成型地区計画などにより、自然と調和した質の高い良好な居住環境が形成されるとともに、丘陵地、森林などが保全・育成されている。
- ・震災時に都心等の都市機能をバックアップする機能を備え、東京の都市全体としての防災性が向上している。
- ・農地は、自然的環境としての都市の豊かさを支える資源として、また、産業としての

- 農業を振興する視点からも、都市づくりの中で積極的に保全・活用されている。
- ・骨格的な水と緑の軸となる多摩川や狭山丘陵、多摩丘陵などの緑地が、このゾーン全体を支える大きな水と緑のネットワークを形成している。

自然環境保全・活用ゾーン

ゾーンの特性

本ゾーンは、西多摩地域の山間部を中心とした地域及び伊豆諸島、小笠原諸島からなる。多摩山間部は、豊かな自然が残された森林を有し、隣接県の山間部と一体となって水や環境を保全し、人々の憩いを創出するなど多様な役割を担っている。また、島しょ地域は豊かな海洋資源と独自の文化を持ち、自然体験型の観光などを求め、観光客などが来訪する。

ゾーンの将来像

- ・豊かな自然を活かした東京圏のレクリエーションゾーンが形成されている。
- ・豊かな自然が東京圏全体の環境を支える重要な水と緑の骨格として位置付けられ、野生生物の保護や生息地の保全、さらには地域の人々の生活などにも配慮しつつ、自然環境の保全が図られている。
- ・森林の保全に果たす林業の役割を踏まえ、都民との連携による森林の保全・利用が図られている。
- ・伊豆諸島や小笠原諸島では、豊富な海洋資源を活かした観光振興が強化され、空港・港湾等を基盤として、島それぞれの独自の文化や気候・風土に立脚した暮らしが充実し、地域が活性化している。
- ・マリンスポーツのできる美しい海や南国情緒あふれる自然と、そこで営まれる生活・文化など、豊富な観光資源が活用され、長期滞在型リゾートとして、多くの観光客が訪れている。
- ・島ごとに特色ある農水産物、伝統や生産者の創意工夫によって開発された加工品などが、島の特産品として店先を彩り、観光客を楽しませている。
- ・空港・港湾機能や幹線道路、水道などの都市施設の整備及び情報通信技術の進展などにより、医療、教育などの生活利便性の向上が図られている。

(3) 多摩地域における都市づくりの進め方の概略的方向

「都市づくりビジョン」が示す将来像を多摩地域で実現していくために、それぞれ地域の持つ特性、課題を踏まえながら、展開すべき主要な都市づくり施策について、多摩地域全体を視野に入れつつその概略的方向を以下に示す。

- ・核都市広域連携ゾーンに存在する立川、八王子の中心市街地をはじめとする核都市では、東京圏において広域的な中心性を持ち、連携・交流の要となる拠点として、市街地再開発事業や都市開発諸制度を活用して、業務・商業機能等の立地を積極的に誘導するとともに、居住機能との調和を図りながら、業務・商業等多様な機能の導入を図る。
- ・交通結節点などに位置し、商業・業務、文化、生活サービス機能など既存の集積がみられる地区では、市街地再開発事業や地区計画制度による計画的な整備・誘導や、都市開発諸制度の活用等により、業務・商業等の多様な諸機能の集積など、土地利用の高度化を誘導し、地域における拠点性の向上を図る。
- ・都市環境再生ゾーンの鉄道駅周辺や、核都市の周辺などにみられる、建築物が密集し、道路をはじめとする基盤の整備が不十分な地区では、街区再編まちづくり制度の活用等により市街地の再編・整備を図り個性豊かで魅力のある一体的街並みの実現をめざす。
- ・低層住宅地については、地区の特性により、環境形成型地区計画、生産緑地地区等を活用して、ゆとりある緑豊かな環境の保全又は形成を図る。
- ・土地区画整理事業等によりすでに基盤整備がなされ良好な市街地が形成された地区では、地区計画等により良好な環境の維持・保全を図る。

4 福生都市計画区域の都市の将来像

(1) 本都市計画区域の特性

本区域は、多摩地域の西北部に位置し、核都市広域連携ゾーンに属する。

多摩川東岸の武蔵野台地の西端部に位置し、区域周辺には多摩川や狭山丘陵など水と緑の豊かな自然環境を有し、うるおいのある生活環境を享受することができる。昭和初期までは畑作と養蚕主体の農村であり、瑞穂町の箱根ヶ崎は、青梅街道の宿場町として発展した。明治中期以降、現在のＪＲ青梅線、五日市線、八高線が順次開通し、東京方面との交通が容易になり、各駅を中心に市街地が生まれ近郊都市的性格がしだいに強まった。また区域東部に軍の飛行場が建設され、戦後、米軍横田基地となり、福生市は基地の町として発展した。全体としては戦後も畑作農村であったが、1960年代以降ＪＲ青梅線以東の台地を中心に土地区画整理事業等の市街地開発事業による都市基盤整備を積極的に行った結果、都市化が急速に進み、人口が急増した。また、60年代半ばから大規模な工場が進出し、区域内には都内有数の工業団地がいくつかみられる。

(2) 本都市計画区域の持つ課題

駅周辺の既成市街地並びに古くからの道路沿いに自然発生的に形成された市街地には、十分な都市基盤整備が行われなかったことから、防災・生活環境上の課題を有する地区がみられる。また、近年の自動車交通の発達により、駅周辺の中心市街地について衰退の傾向を示し、拠点性が低下しつつある地区がみられ、生活中心地としての機能集積を充実する必要がある。

市街地及びその周辺の農地は、現在減少傾向にあるが、農地が有する延焼遮断や景觀形成などの機能を保全していく必要がある。

核都市連携都市軸における環状方向のネットワークの強化を図るための公共交通網整備、横田飛行場の民間航空利用について引き続き検討する。

なお、横田飛行場周辺については、米軍航空機の騒音軽減を図るため、飛行訓練の制限や住宅防音工事の拡充など、生活環境の整備対策を引き続き促進させていく必要がある。

(3) 本都市計画区域の将来像

福生、羽村、箱根ヶ崎をはじめとする各鉄道駅周辺において、商業機能の強化をめざし、市街地開発事業により都市基盤整備を行う。

青梅、立川などの核都市や隣接する埼玉県と連携して多摩地域の自立性を高めるため、積極的に国道16号など主要幹線道路と鉄軌道との立体化及び幹線道路の整備を行い、環状方向の連携の強化を図る。

また、市街地周辺における多くの自然資源を有する地域については、昔ながらの雑木林・農地等を積極的に保全し、水と緑を有する多摩川・狭山丘陵との連携も図り、自然と調和した住宅地の整備を図っていく。

さらに、道路や公園、駅などの公共空間のバリアフリー化や住環境整備などを進め、誰にとっても住みやすくやさしいまちづくりをめざす。

第2 区域区分の有無および区域区分を定める際の方針

1 区域区分の有無

福生都市計画区域は、都市計画法第7条第1項第1号イに基づき、区域区分を行う。

2 区域区分の方針

(1) 市街化区域及び市街化調整区域に配置されるおおむねの人口及び産業の規模

本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

区分	年次	2000年	2015年
都市計画区域内人口		150 千人	おおむね 158 千人
市街化区域人口		147 千人	おおむね 155 千人

(注) 市街化区域内人口は、保留された人口を含むものとする。

本区域における産業の規模を次のとおり想定する。

区分	年次	2000年	2015年
生産規模	工業出荷額	7,511億円	9,512億円
	卸小売販売額	4,441億円	5,131億円
就業構造	第一次産業	1千人(1.5%)	1千人(1.3%)
	第二次産業	27千人(27.0%)	30千人(21.9%)
	第三次産業	42千人(71.4%)	44千人(76.8%)
	計	70千人(100%)	75千人(100%)

(2) 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、2015年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接しおおむね10年以内に優先的かつ計画的市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

年次	2015年
市街化区域面積	おおむね 2,224 ha

(注) 市街化区域面積は、2015年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。

第3 主要な都市計画の決定の方針

土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

環状方向の都市間連携を踏まえながら、駅を中心とした拠点の育成を図るとともに、利便性に優れた魅力的な都市型住宅地の形成を図る。

また、低層住宅地の環境悪化の防止及び都市内農地の積極的な保全と活用等により、緑豊かな健康で住み良い、魅力的な居住環境形成とコミュニティの再生を図る。

このため、「東京における土地利用に関する基本方針」(平成14年3月東京都都市計画審議会答申)に基づくなど、政策誘導型都市づくりの視点を重視して土地利用に関する都市計画を定める。

1 主要用途の配置の方針

(1) 生活拠点、生活中心地

拝島、牛浜、福生、羽村、小作、東福生、箱根ヶ崎、熊川の各駅周辺地区を、身近な生活圏における日常生活の利便性や生活の質の向上を図るための拠点として位置づけ、日常生活を支える商店街やコミュニティインフラなどの集積を促進する。その際、それぞれの地区の個性を活かした魅力ある拠点として育成する。

(2) 幹線道路沿いの複合市街地

国道16号、新興多摩街道など幹線道路の沿道は、周辺地域への交通や環境、景観への配慮に留意し、業務・商業、住宅など、計画的な複合市街地の形成を図る。

(3) 住工複合地区

住工が混在した市街地においては、地区計画や特別用途地区などを活用し、住工が調和した市街地を創出するとともに、産業構造の転換に対応した工業の機能更新を図るなど、既存ストックを活かした産業機能の強化を推進し、住環境と生産機能の融和を図る。

(4) 工業地

工業地については、圏央道などの広域的都市施設の整備や産業構造の変化に対応した、都市型工業や住民サービスに必要な工業を中心に、地域との融和を図りつつ活気ある生産環境を計画的に整備する。また、新たな企業の誘致や未利用地における産業立地を促進し、活力に満ちた魅力ある工業の振興を促進するとともに、環境悪化を未然に防止する対策を講じる。

(5) 住宅地

住宅を主体とした地域については、生活拠点、生活中心地との連携や生活利便性を高めるべき地域、都市基盤が整備され低層住宅地として質の高い良好な居住環境を維持・保全すべき地域、河川や丘陵地、農地などの自然的資源を活かし水と緑の空間を形成すべき地域、道路・公園などの都市基盤施設を整備すべき地域など、各々の地域特性に応じ住環境の維持・改善などを行い、緑豊かな質の高い住宅市街地を形成する。

2 市街地における建築物の密度構成に関する方針

- ・各鉄道駅周辺の業務商業地及び幹線道路沿いの複合市街地では、地区特性、隣接する住宅地との調和に配慮しながら、中密度又は高密度の利用とする。
- ・住宅地については、鉄道駅の周辺や、計画的に市街地が形成され都市施設が適正に整備された地区では中密度の利用とし、それ以外の地区では原則として低密度の利用とし、良好な住環境の形成を図る。
- ・工業地については、原則として中密度の利用とする。

注) ここでの密度の数値は、商業系市街地にあつては、おおむね、高密度とは容積率 500%以上、中密度とは容積率 300~400%、低密度とは容積率 200%以下、住宅・工業系市街地にあつては、おおむね、高密度とは容積率 300%以上、中密度とは容積率 150~200%、低密度とは容積率 100%以下を想定している。

3 良好な住宅ストック形成の方針

職住近接を実現する自立的な都市づくりの推進、多様化した住民ニーズに対応した住宅供給や住宅ストックの質の向上など、だれもが安心して暮らせる安全で快適な、そして魅力とゆとりある居住環境を実現するため、次の方針に基づき住宅供給を行う。

- ・居住水準の向上を図るため、住宅性能表示制度の拡充による質の高い新築住宅の建設促進の誘導や都営住宅、市営住宅・町営住宅等のリフォームを行い、良質な住宅を供給する。
- ・安全性の向上及び高齢化社会への対応を図るため、建築物の耐震改修の促進に関する法律や東京都福祉のまちづくり条例を活用し、建築物の建て替え・大規模改修時に耐震改修並びにバリアフリー化を促進する。
- ・市街地開発事業や地区計画制度を活用し、良好な住環境の維持・保全、景観の向上を図り、定住性の高い住空間や魅力ある居住環境を創出する。
- ・ミニ開発などによる敷地の無秩序な細分化を防止するため、地区計画制度や敷地規模制限等により、ゆとりある住環境を創出する。
- ・環境との共生を図るため、生垣など宅地内における緑化の推進、保水機能の向上、省エネルギーなど、環境に配慮した住宅の普及拡大を促進し、快適な居住空間の形成を図る。

4 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

ここでは、政策誘導型の都市づくりを土地利用の面から進めていくために、特に配慮すべき事項に関する方針を明らかにする。

めざすべき将来の市街地像を実現するため、地域の持つ固有な課題に対応し、都市機能の更新、良好な住宅地の維持・育成、良好な都市景観の形成などを図るため、原則として地区計画を定め、整備の方向性を明らかにした上で、土地利用の誘導を図る。

(1) 市街地の機能更新に関する方針

- ・本区域における住宅地については、土地区画整理事業などの面的整備事業や地区計画制度等を活用して土地利用の計画的な誘導と用途の純化を促進し住環境の保全を図る。
- ・住工混在地区については、既存ストックを活かし産業機能を強化するとともに、都市型工業等への転換を図る。

(2) 居住環境の改善又は維持に関する方針

- ・都市基盤施設の整備が遅れている福生市の熊川地区、羽村市の JR 青梅線以西地区、瑞穂町の新青梅街道と狭山丘陵に挟まれた地区等の住宅地については、建築物等の不燃化や道路、公園等の積極的な整備を推進し、安全性の向上と居住環境の改善を図る。
- ・道路、公園などの公共施設の整備水準にあわせ、建ぺい率、容積率の適正な見直しを行い、良好な市街地の形成を誘導する。
- ・老朽化が進む公営住宅については、周辺環境整備を含めた改修等を計画的に行っていく。

(3) 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

- ・地区内に残された貴重な緑地、農地、水系、崖線など地域の環境資源を積極的に保全し、それらを活かしたまちづくりを推進する。
- ・都市内農地については、保全が必要な農地について、生産緑地の一体的な整序を図ることなどを目的として指定方針を検討する。
- ・市街化区域内の風致が維持されている地域においては、将来にわたり良好な自然的景観を保全しつつ、都市的土地利用との調和を図る観点から、緑地保全地区の指定や地区計画、高度地区による絶対高さ制限の導入などを活用し、自然的環境と調和した豊かな都市の風致の維持を図る。

5 市街化調整区域の土地利用の方針

(1) 優良な農地との健全な調和に関する方針

- ・区域北部に存在する優良な農地については、整備・保全に努める。

(2) 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

区域内に残る崖線や平地林等の自然的環境については、公園や道路沿いの緑とあわせて水と緑の骨格として位置づけ、自然と触れ合う貴重な都市のレクリエーション空間として維持・保全を図っていく。

野山北・六道山公園や狭山近郊緑地保全区域内の緑地及び平地林等は、将来とも緑の宝庫として保全し、極力公有地化に努める。また、多摩川左岸に位置する羽村草花丘陵については、自然環境の保全を図りながら、レクリエーション施設として散策路を整備していく。

(3) 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

本区域内の市街化調整区域については、市街地の無秩序な拡大を抑制するため、市街化区域及び市街化調整区域の設定方針等に基づき計画的な整備が行われることが確実な土地の区域を除いて、原則として現状を維持していくこととする。

市街化調整区域内で用途地域が指定されていない区域では、許可に基づき建築行為が行われる際にも適正な土地利用の実現を図られる様、周辺と調和した容積率、建ぺい率の指定を行う。

瑞穂町の栗原地区、西平地区については、国道16号や圏央道のアクセス道路等の道路交通網、周辺の市街化区域の土地利用動向との整合など、地区の状況を踏まえながら、農林業との十分な調整を経たうえで、組合施行による土地区画整理事業の事業化の見通しが明確になった段階で市街化区域に編入する。

また、市街化調整区域のうち、砂利採取跡地が多く分布している羽村市の羽字武蔵野等地区については、本地区における土地利用の方針を定めるための調査・検討を進める。

都市施設に関する都市計画の決定の方針

A 交通施設の都市計画の決定の方針

1 基本方針

東京圏の発展を図る『環状メガロポリス構造』を実現するには、東京圏における環状方向の都市と都市の結びつきを重視して交通網の整備等を進め、人・モノ・情報の流れを円滑にしていくことが重要である。

そのため、特に環状方向の広域幹線道路の整備を進めるとともに、道路・鉄軌道などの交通施設を体系的に整備・更新し、速達性に優れ、かつ安全性・信頼性が高く、快適で環境負荷の少ない交通ネットワークを形成する。

また、あわせて交通機関相互の乗継ぎの円滑化（シームレス化）とバリアフリー化の推進により、人と環境にやさしい交通サービスを実現する。

整備に当たっては、道路、鉄軌道、その他の交通施設の適切な役割分担のもと、「TDM(交通需要マネジメント)東京行動プラン」に基づくTDM施策等の展開と合わせ、相互に連携が図られた21世紀にふさわしい交通体系の実現を図る。

本区域を含む多摩地域の共通の課題として、多摩地域の自立都市圏としての都市機能強化が求められており、多摩地域の主要都市間の連携を図る幹線道路網の整備が不可欠となっている。

そのため、首都圏中央連絡道路（圏央道）及び東京外かく環状道路（外環）の整備を促進して、広域的な道路ネットワークの形成を図るとともに、調布保谷線等南北道路の重点的な整備を進めて、環状方向の地域間連携の強化を図り、自立都市圏としての広域的な拠点性を高める。

なお、本区域内の横田飛行場については、多角的な観点から利用のあり方や環境面などについて、協議、検討を行い幅広く世論を喚起し、様々な分野の人々の理解と協力を得て、民間航空利用の実現を図る。

こうした基本的な方針に基づき、本区域および本区域を含む多摩地域の交通体系について次の取り組みを進め、適正な都市機能の確保及び安全で快適な都市空間の確保に努めるものとする。

(1) 骨格的交通基盤の整備

道路

- ・東京圏の広域的な連携を強化し、多摩地域の自立的な発展を図るため、広域的な自動車交通を担う自動車専用道路や都市の骨格となる幹線街路を整備するとともに、市街地の住環境を向上させるために、街区を構成する区画街路等を適切に配置するなど、秩序ある道路体系を構築する。
- ・自動車交通を円滑に処理する道路ネットワークの整備を行うとともに、歩行者や自

転車利用者等にとって、安全で快適な空間を確保するための道路の整備を図る。さらに、遊歩道と公園の連携などにより、都民がジョギングなどを行い、健康づくりに利用できる施設としての整備について検討を行なう。

- ・立体交差等による踏切の解消、橋梁の整備、交差点の改良、交通安全施設の整備などにより、安全で円滑な交通の流れを確保する。
- ・良好な地域環境の創出に向け、沿道環境に配慮した道路整備を図り、安全で快適なまちづくりを進める。
- ・歩行者専用道等においては、快適な通行の用に供し、良好な都市環境、都市景観の形成を図るため、緑化等に配慮して計画を定める。

交通広場（駅前広場等）

- ・鉄道とバス等との乗り継ぎの利便性を確保するための交通結節機能に加えて、人々の交流や、都市の景観形成、公共サービス等の情報提供、防災活動の拠点等といった都市の広場機能を確保するための施設の整備を図る。

駐車場

- ・道路交通を円滑化し、都市機能を維持向上させるために、都市計画法に基づく駐車場整備地区や都市計画駐車場の決定等による駐車施設の計画的な整備を図る。

鉄軌道

- ・多摩地域の主要都市間の連携と利便性の向上を図り、また、区部との機能分担・連携に向けた交通機能の強化を図るため、鉄軌道の整備を促進する。
- ・踏切解消により、道路交通の円滑化と安全性の向上を図る。

(2) 人と環境にやさしい交通サービスの実現

- ・道路の整備に当たっては、街路樹などの植栽の効果的配置や「東京都福祉のまちづくり条例」等に基づくバリアフリー化の推進などに取り組み、『見て美しい』『歩いて楽しい』『使って便利』空間形成を進め、アメニティや景観を重視するまちづくりを促進する。また、地域の景観軸となる魅力とうるおいあるシンボリックな道路を整備し、生活環境の形成を図る。

《歩行者空間の整備と自転車交通への対応》

- ・道路整備と合わせた歩行者空間の充実を図る。また、駐輪場の計画的な確保など自転車利用も含めた総合的なネットワークの形成について検討する。

《快適な都市環境の形成》

- ・歩行者空間の整備にあたっては、市街地開発事業や地区計画制度の活用など、景観や緑の創出による快適な都市環境の形成に配慮した整備を図る。

《高齢者・障害者等への配慮》

- ・段差の解消や幅員の確保など、高齢者・障害者をはじめ誰もが安全で快適に移動できる歩行者空間の整備を促進する。

- ・鉄道駅でのエレベーター、エスカレーターの設置やノンステップバスの導入など、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）に則し、公共交通機関のバリアフリー化を図るとともに、道路標識の大型化など交通施設のユニバーサルデザインの観点からの整備を図る。

2 整備水準の目標

おおむね20年後の都市施設の整備水準の目標は次のとおりである。

(1) 道路

	年次	2000年	2025年
東京都内を走行する自動車の混雑時平均旅行速度		21 km/h	30 km/h

(2) 鉄軌道

	年次	2000年	2025年
東京圏の鉄道の平均混雑率		180%	150%

(参考) 鉄道混雑率の指標：混雑率180% 身体は触れ合うが、新聞は読める状態
混雑率150% 肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読める状態

3 主要な施設の配置の方針

(1) 道路

- ・核都市をはじめとする、多摩地域の主要都市間の連携強化を図るとともに、各都市から中央自動車道（中央道）、圏央道等への円滑なアクセス確保を図る。
- ・道路の都市計画を定める際には、広域的な道路網との整合はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路を適切に組み合わせることにより都市計画道路網を形成するよう配置する。

これらの基本的な考え方に加え、地形、地質等の自然条件、市街地の形態や現況の土地利用、あるいは保全すべき自然環境、歴史的環境等の社会的条件を踏まえて、以下の方針により都市計画を定める。

自動車専用道路

自動車専用道路は、都市間高速道路を国の計画に適合しつつ国土レベルの広域的な自動車交通を処理するように適切に定めるとともに、大都市等においては、都市高速道路を、幹線街路と連携して広域的な交通や都市内の交通を適切に処理することができるよう配置する。

他の道路との接続は、専用の出入路において広域的な自動車交通を適切に分担する

よう接続する道路及び接続位置を定める。この場合、できる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続すべきであり、区画街路とは接続しないこととする。また、他の都市計画道路とは立体交差とする。

幹線街路

幹線街路は、特に多様な機能を有していることから、次のとおりさらに区分して計画することが望ましく、これらの役割分担した道路が適切に組み合わせられるよう配置することにより円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成、災害時の防災性の向上等を図る。

幹線街路は、自動車専用道路とも区画街路とも接続することができるが、自動車専用道路とはできる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続することが望ましく、また、区画街路と接続する場合には区画街路を極力集約して接続する。

幹線街路については、極力右折車線等を考慮した幅員とする。四車線以上の幹線街路が相互に交差するものについては、原則として立体交差とする。

主要幹線街路

主要幹線街路は、都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通及び都市内の枢要な地域間相互の交通を集約して処理できるよう適切に配置する。また、主要幹線街路は、特に高い走行機能と交通処理機能を有し、都市構造に対応したネットワークを形成するよう計画する。

都市幹線街路

都市幹線街路は、都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理することができるよう適切に配置する。特に市街地内においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内から通過交通を排除し良好な環境を保全するよう適切に配置する。

補助幹線街路

補助幹線街路は、主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理することができるよう、また区域内において良好な都市環境を実現するため区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置する。

- ・ 福生 3・4・3 の 2 号新五日市街道線等の整備を推進し、圏央道との連絡強化を図る。
- ・ 東京圏における環状方向の広域ネットワーク形成に向けて、福生 3・4・10 号東京環状線（国道16号）等の整備を促進する。
- ・ 福生 3・4・5 号新奥多摩街道線、福生 3・4・12 号羽箱根線をはじめとする幹線道路網の整備を推進し、商業地や業務地など隣接する都市との結びつきを強化する。

区画街路

区画街路は、適切な規模、形状の街区を形成するとともに、幹線街路等で囲まれた区域内に発生又は集中する交通を円滑に集散するよう、また区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置する。

特殊街路

特殊街路に相当する歩行者専用道については、住宅地や商業地等における平面的な歩行者専用道、駅周辺部における立体的な歩行者専用道（ペDESTリアンデッキ、地下道等）等が考えられ、歩行者の交通の動線と整合を図るとともに、車道との交差をなるべく避け、あるいは立体交差を行い、他の道路の歩道や区画街路、公共交通と連携して歩行者交通のネットワークを形成するよう配置する。

(2) 交通広場（駅前広場等）

- ・箱根ヶ崎駅、羽村駅など鉄道駅周辺においては、交通機能の結節点として各交通機関の円滑な動線処理を行うため、駅前広場の整備に努め、安全な歩行空間の確保を図る。

(3) 駐車場

- ・市街地中心部の鉄道駅周辺地区においては、道路交通の円滑化と交通安全性の向上ならびに都市の活性化に寄与する駐車場の計画的な配置と整備を促進する。

4 主要な施設の整備の目標

おおむね10年以内に整備する主な施設は次のとおりとする。

(1) 道路

主要な幹線道路等の完成

- ・福生3・4・5号新奥多摩街道線

(2) 交通広場（駅前広場等）

- ・箱根ヶ崎駅西口
- ・羽村駅西口

B 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

1 基本方針

水は、人間を含めた生態系にとって良好な環境形成のための大切な要素であり、生活にゆとりやうるおいを与える資源でもある。また良好な都市環境を維持し、持続的発展を可能とする都市づくりには、環境に対する負荷の少ない循環型社会を形成する必要がある。そのため、「東京都水循環マスタープラン」に基づき、良好な水循環を形成するため、以下の4つの基本理念を踏まえて施策を展開する。

環境に与える負荷が小さい水循環の創造

人と自然の共生を育む水循環の形成

都市における効率的な水循環の構築

平常時の豊かで快適な水循環と異常・災害時の安全な水循環の実現

- ・河川、下水道の整備及び流域における雨水の流出抑制対策の総合的な推進により、水害の危険から都民の生命と暮らしを守るとともに、うるおいある水辺の形成や自然環境の保全と回復を図る。
- ・都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害のおそれがある地域について、特定都市河川流域としての、総合的な浸水被害対策を検討する。

(1) 下水道

- ・本区域の下水道については、「多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画」に基づき、流域下水道及び流域関連公共下水道の整備を促進し、公共用水域の環境保全に努める。

(2) 河川

- ・本区域の河川については、都市の安全性と快適な環境を確保するため、総合的な治水対策を推進し、公園等と一体になった河川の整備と下水の高度処理水等の活用、あわせて河川の持つ環境機能の向上及び保全を図り、水辺に親しめるような安全で快適な水辺空間の創出を図る。
- ・河道などの整備を推進し、水害の危険から都民の生命と財産を守る。

(3) 流域貯留・浸透施設

- ・本区域における治水水準の向上を図るため、下水道、河川の整備とあわせて、流域貯留・浸透事業を推進する。
- ・雨水流出を極力抑制するため、流域貯留・浸透施設を普及促進し、積極的な整備を推進する。
- ・浸水被害が発生している地域においては、雨水排水施設の整備を進めるとともに、流域における雨水浸透域の保全や雨水貯留浸透施設の整備を重点的に進め、浸水被

害の解消を図る。

2 整備水準の目標

おおむね20年後の都市施設の整備水準は次のとおりである。

(1) 下水道

- ・下水道普及率100%の整備を図る。
- ・雨水対策について、公共下水道としての施設の整備を促進する。

(2) 河川

- ・本区域内中小河川の1時間50mmの降雨に対する治水安全度達成率100%概成を図る。

3 主要な施設の配置の方針

(1) 下水道

下水道施設の整備

- ・本区域の下水道は、流域下水道及び流域関連公共下水道からなっている。「多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画」に基づき、計画的な施設整備を促進する。

(2) 河川

- ・本区域の河川においては、下流との整合を図りながら、1時間50mmの降雨に対応できるよう河道などの整備を進める。また、治水対策とあわせ、景観、親水性、生態系の保全・再生など環境面に配慮し、うるおいある川づくりを進めていく。

(3) 流域貯留・浸透施設

- ・雨水の流出抑制と地下還元を図るため、総合治水の観点及び「水の有効利用促進要綱」に基づき、公共・公益施設及び大規模民間施設の新築・改築時に雨水流出抑制施設の設置を促進する。あわせて、一般住宅についても雨水貯留・浸透施設の普及を図る。

4 主要な施設の整備の目標

おおむね10年以内に整備する主な施設は次のとおりとする。

(1) 下水道

- ・福生市公共下水道、瑞穂町公共下水道、羽村市公共下水道、多摩川上流雨水幹線

(2) 河川

- ・残堀川

C その他主要な都市施設等の都市計画決定の方針

1 基本方針

本区域における今後の人口動向等を勘案し、快適で文化的な都市生活と機能的な都市活動の向上を図るために長期的視点に立ち必要な公共施設の確保に努める。

2 主要な施設の整備の方針

(1) ごみ処理施設

人口動向等を勘案し、生活様式や都市活動の多様化に対応したごみ処理施設およびリサイクル施設の整備により、ごみの減量化、再資源化を図る。

(2) 小・中学校

人口動向等を勘案し、児童・生徒数の変動にあわせた余裕教室の有効利用や地域特性に即した適正配置を図る。

(3) その他の中核的施設

生涯教育活動、高度な文化教育活動に関する市民の欲求の高まり及び市民意識の多様化に対応して、文化施設、福祉施設などの整備を図る。

(4) 一団地の住宅施設

一団地の住宅施設の都市計画が指定されている大規模な住宅団地においては、地域に必要な道路、公園の整備や緑の保全など骨格的な事項を定めた上で、原則として一団地の住宅施設の都市計画を廃止し、周辺地区の状況も勘案した地区計画への移行を促進する。

市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針

1 主要な市街地開発事業の決定の方針

市街地開発事業により、都市基盤の整備や質の高い計画的な住宅地の整備などを行い、地域の活性化や職住近接を図り、地域の魅力を一層高めていく。

(1) 拠点の整備

鉄道駅周辺や幹線道路の一部に商業機能の集積を図り、商業地として地域住民等の利便性を高める。

- ・福生駅東口地区周辺については、商業機能の集積を図り、地域住民や訪れる人々がまちを楽しむことができるよう、回遊性の高い魅力ある歩行者空間の創出とともに、安全で快適な活気ある市街地の形成を図る。
- ・羽村駅西口地区については、商業機能の集積を図り、市の玄関口としてふさわしい駅前市街地を形成するために、土地区画整理事業により駅前広場、都市計画道路、公園等を整備し、防災面や交通面での安全性、快適性、利便性の向上を図る。

(2) 快適な居住環境の整備

その他の区域は住宅地としての土地利用を進め、生活道路へ流入する通過交通を排除し、安全で緑豊かな環境の良い美しい街並みを形成できるように道路及び公園などの公共施設を適切に配置し整備する。

- ・箱根ヶ崎駅西地区、殿ヶ谷地区、栗原地区及び西平地区については、良好で緑豊かな市街地を形成するため、土地区画整理事業を推進するとともに、地区計画制度を活用し、良好な住環境を創出する。

2 市街地整備の目標

おおむね10年以内の事業実施を予定している地区は次のとおりである。これらのうち市街化調整区域に存する地区については、農林漁業との十分な調整を図りつつ事業を進めるものとする。

(1) 拠点として整備する地区

- ・羽村駅西口地区において、自然と調和した利便性の高い駅前市街地の再編を図るために、土地区画整理事業を行う。
- ・箱根ヶ崎駅西地区において、無秩序な市街化の拡大を防止し、駅周辺の活性化と住・商・工の調和のとれた健全な市街地の形成を図るとともに、安全で快適な都市環境を維持・育成するため、土地区画整理事業を行う。

(2) 快適な居住環境を整備する地区

- ・ 殿ヶ谷地区において、既存の工業環境の改善・向上を図るとともに、優良企業が進出できるような基盤整備を推進するため、土地区画整理事業を行う。
- ・ 栗原地区において、安全で快適な活力ある市街地の実現に向けた都市基盤施設の整備を行うため、土地区画整理事業を行う。
- ・ 西平地区において、土地の有効利用を図るために土地区画整理事業を行う。

自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

1 基本方針

(1) 本区域の特徴

本区域は、武蔵野台地の西端部、多摩川左岸の河岸段丘上に位置し、南西部は多摩川を、北東部は狭山丘陵を中心に豊かな自然を有した地域である。また、市街地には、崖線や平地林などの雑木林や、歴史的遺構である羽村堰、玉川上水などが残っており、これらが融和し貴重な自然環境を構成している。

(2) 基本方針

本区域では、都市化の進行とともに農地や平地林などで宅地化が進んでおり、緑地が年々減少する傾向にある。このため河川や丘陵地及び市街地内に残る崖線、平地林、農地等の自然環境の保全や市街地における防災機能の強化、自然と調和した都市環境の整備、都市の温暖化防止など、自然の保護と回復を基調とし、地域の自然的・歴史的・社会的特性を活かした都市づくりを進めるため、生態系に配慮した水と緑のネットワークの形成、歴史を残す自然地の保全、レクリエーション拠点、防災拠点としての緑地の充実、緑の景観特性を活かしたまちづくりの充実を図る、ことを基本方針とし、隣接する青梅、秋多、八王子、昭島、立川の各都市計画区域や、埼玉などとの連携を図りながら骨格的な水と緑のネットワークをつくり出す。また、骨格の網目の中は、緑の基本計画による地域のネットワークを充実・強化することにより、区域全体の豊かな都市環境の創出を図る。

2 整備又は保全の水準

おおむね20年後の自然的環境の整備水準を以下のとおりとし、多摩地域のみどり率80%を維持していく。

(1) 緑地の確保水準

2025年までに、緑地の都市計画区域に対する割合をおおむね40%確保することを目標とする。なお、ここで言う緑地とは、公園緑地等の都市施設とする緑地（都市公園、海上公園、条例公園等）、緑の環境を将来にわたり保全すべき区域（社寺境内地、民間遊園地、公開性のある大学・病院、公開空地等）、制度により保全する緑地（緑地保全地区、生産緑地地区等）である。

(2) 公園緑地等の都市施設とする緑地の目標水準

2025年までに、公園緑地等の都市施設とする緑地を本区域内人口一人当たりおおむね29㎡確保することを目標とする。

(3) 緑地保全地区の目標水準

2025年までに、緑地保全地区をおおむね1ha確保することを目標とする。

3 水と緑の骨格を形成する緑地の配置の方針

(1) 環境保全系統(都市環境の改善と生態系を育む自然地の保全、回復)

河川・水面・水辺地等の水系、斜面緑地及び伝統的文化的遺産のほか、農地等で構成する。

本区域の南西部に位置する羽村草花丘陵、北部の狭山丘陵、多摩川、残堀川及び玉川上水等の水系、加美、稲荷緑地などの崖線に残存する斜面緑地並びに伝統的・文化的遺産のほか、農地等を緑地として位置づけるとともに、平地林・屋敷林等の保全に努める。

また、多摩川や玉川上水、崖線などの樹林地を水と緑の基本軸に位置付け、これらと公園や学校などの緑を街路樹で結ぶ「緑のネットワーク」を形成していく。

(2) 防災系統(安全・安心の基礎となる緑地の形成)

多摩川水系や崖線などの線的緑地や連続性のある緑地を火災拡大防止、避難経路確保のための緑地として配置するとともに、広域避難場所として多摩川河川敷、一時避難場所として住区基幹公園を配置するほか、農地についても防災空間としての活用を図る。また、火災等災害の危険性のある市街地、河川沿いの地域及び幹線道路沿いに緑地を積極的に配置する。

(3) レクリエーション系統(緑に関する都民の多様な需要に対応)

住民の増大かつ多様化するレクリエーション需要に対処するため、本区域内に広域公園として野山北・六道山公園を配置し、週末レクリエーションの拠点とする。また、多摩川沿いに散策路を配置し、市民の運動やレクリエーションの場として整備を図る。

多摩川や残堀川、丘陵地、崖線等の自然を誰もが楽しめるよう、レクリエーション施設相互を連絡する連続性を持った散策路やサイクリングロード、歩道等を適正に配置する。

地域及び日常のレクリエーション需要に対応する都市及び住区基幹公園は、防災上の観点を含め配置の均衡を図る。

(4) 景観構成系統(都市の風致・景観の向上)

多摩川や残堀川、狭山丘陵・羽村草花丘陵、崖線など、広がりのある水辺と緑地を、風致・景観構成の骨格として位置付ける。

また、骨格的な水系・緑地と羽村堰・玉川上水などの歴史的文化財を、一体的な景観資源として保全し、統一感のある景観づくりを進めていく。

4 実現のための都市計画制度適用の方針

(1) 土地利用に関する方針

土地利用の面においては、自然環境の維持・保全を図り、美しい景観や緑豊かな都市環境を形成するため、地区計画や都市開発諸制度の活用とともに、地域制緑地（法律や条例による土地利用規制等を通じて確保される緑地）を指定し、骨格となる緑とともに、民有地等の緑を含め、東京の緑の軸を形成していく。

また、災害対策や良好な風致を保全するうえで、配置上特に緑地効果の高い生産緑地については、公園緑地や緑地保全地区の指定を図るなどにより、持続性の確保を図る。

環境形成型地区計画の活用

民有地等の緑について、環境形成型地区計画を活用することにより、道路、河川、公園緑地等と連動して緑の軸を形成していく。

緑地保全地区等の指定

崖線上緑地で一団のまとまりをもつ樹林地・草地・水辺地及びこれらと一体となった良好な自然地や平地林、社寺境内地を指定する。また、都市に潤いを与え、都市の温暖化防止を高める樹林地を保全していくため、保存樹林地の指定及び保存樹林地を管理しやすい制度づくりに取り組む。

風致地区

良好な景観を保全するため、玉川上水等に代表される風致地区を指定する。

農地を活かした都市環境の保全と積極的な活用

災害対策や良好な風致を保全するうえで、配置上特に緑地効果の高い生産緑地については、必要性を見極めながら、特に公園・緑地等が不足している地域においてオープンスペースとして確保する。また、市街化調整区域内の一団の農地については、都市に残されたまとまりのあるオープンスペースであり、将来の都市発展の動向と調和させつつ骨格的な緑地として保全に努める。

(2) 都市施設に関する方針

公園緑地等の目標及び配置の方針

防災面からみて整備効果の高い公園、環境面から水と緑の骨格形成に効果的な公園の整備を優先してすすめる。また、公共施設等が廃止・移転・更新される場合には、それに合わせた新規指定を図る。

都市計画公園、緑地の指定にあたっては、緑の東京計画に基づくほか、緑の基本計画との整合を図りながら、適正な規模、配置を確保する。

河川の整備に合わせた水と緑の骨格づくり

治水対策として行う護岸整備等にあわせ、自然に配慮した緑豊かな川づくりを進める。また、散策路などの水辺環境の整備により河川環境の向上を図る。

道路の整備に合わせた水と緑の骨格づくり

幹線道路においては街路樹などの緑化を積極的に進め、他の景観資源と共に、水と緑の骨格形成を図る。

(3) 市街地開発事業に関する方針

市街地の開発において公園・緑地の確保や屋上緑化、生け垣等による接道部分の緑化の推進に努めると同時に、地域の緑資源を活用し、連続性を持たせることにより、緑豊かな美しいまちづくりの促進を図る。

なお、道路、河川沿いなどの水と緑の骨格を形成する区域においては、道路、河川、公園緑地等の公共施設の緑と、地区計画や緑地協定などによる民有地の緑とを一体的、総合的に整備し、緑地の確保をより一層すすめる。

5 主要な緑地の確保目標

おおむね10年以内に整備する公園緑地

都立公園 野山北・六道山公園

市立緑地

- ・福生市 下の川緑地
- ・羽村市 稻荷緑地

都市防災に関する都市計画の決定の方針

1 基本方針

(1) 本区域の防災上の特徴

都市基盤整備が未整備なまま、木造住宅が連坦する地区が存在する。これらの地区においては、各所に見られる行き止まり道路や狭あいな道路、公園等の都市施設の整備が不十分であることから、火災による延焼拡大の危険性や消防活動への大きな支障、災害時における避難安全性の低下の要因となっている。

(2) 基本方針

火災・震災対策

- ・面整備事業や幹線道路、公園等の整備を推進し、オープンスペースを確保するとともに、沿道建築物の不燃化を促進することにより、延焼の遅延及び防止を図る。
- ・広域避難場所となる小・中学校などの施設の耐震補強工事を促進するとともに、避難場所への経路となる道路の沿道は建築物の耐震性の強化及び不燃化を促進する。
- ・緊急避難時に使われる公園では、放送施設や視覚情報等によっても情報伝達が出来るように配慮するとともに、スロープや手すり等の整備により、高齢者、身体障害者が出入りしやすい環境を整える。

浸水対策

- ・多摩川の治水については、国、都及び流域自治体と調整を図りながら、総合的な治水対策を推進する。
- ・残堀川の整備とあわせ、下水道の早期整備により安全な都市づくりを促進する。また、宅地化にともなう雨水流出増に対処するため、雨水浸透施設等の設置により流出抑制に努める。

2 整備水準の目標

(1) 震災対策

- ・市街地の2 km圏毎に、広域避難場所を確保する。

(2) 治水対策

- ・1時間50 mmの降雨に対応できるよう河川、下水道の整備を促進するとともに、雨水流出抑制施設を設置し、総合的な治水対策を推進する。

3 都市防災機能の配置の方針

(1) 震災対策

- ・道路・鉄道・河川等の都市施設の整備及び沿道建築物の不燃化により延焼の防止・

遅延を図るとともに、市街地のブロック化による延焼遮断効果の発揮を図る。

- ・大規模公園や広幅員の都市計画道路等を計画的に配置し、避難場所及び避難経路を確保する。
- ・狭あい道路の多い市街地においては、特に道路、公園等の都市施設の整備などにより延焼遮断機能の向上、避難場所の確保を図り、より安全で災害に強いまちづくりを進める。

(2) 治水対策

- ・河川と下水道の整備及び雨水貯留・浸透施設の設置により、都市の安全性を確保する。
- ・本区域内全域の公共・公益施設及び大規模民間施設等については、雨水流出抑制施設の設置を促進するとともに、一般住宅についても雨水浸透施設の普及を図る。
- ・浸水被害の状況等を踏まえて、緊急性の高い箇所から下水道管きよの面的整備を進めるなど、一部地域への雨水集中の抑制を図る。

4 実現のための都市計画制度適用の方針

(1) 災害に強い都市構造の形成

- ・都市計画道路の整備に際しては、地区の状況に応じて街路事業に合わせその周辺地域においても市街地開発事業等を行い、一体的整備による効率的な防災性の向上を図る。
- ・防災上重要な避難場所周辺や避難経路沿道について、建築物の不燃化を推進するとともに、工作物の倒壊防止に努め、防災性を向上させる。
- ・市街地開発事業や都市計画道路の整備にあわせて、適正な防火・準防火地域の指定を行い、建築物の不燃化を進める。
- ・緑地や農地などを防災空間として位置づけ、計画的保全により、まとまりのあるオープンスペースを確保する。
- ・狭あい道路の多い市街地においては、市街地開発事業の活用、道路整備に合わせた建て替えなどにより、地区の防災性の向上、建築物の耐震、不燃化を推進する。

(2) 水害に強い都市づくり

- ・河川、下水道の整備を促進するとともに、雨水流出抑制施設を設置し、総合的な治水対策を推進する。
- ・庁舎や学校など公共・公益施設への浸透施設の設置を推進する。また、民間開発等においても、事業者の協力により設置を推進する。

5 都市防災機能の確保目標

下記事項について、おおむね10年以内の達成を目標とする。

(1) 震災対策

- ・市街地の3km圏毎に、広域避難場所を確保する。

(2) 治水対策

- ・区域内の中小河川について、1時間50mmの降雨に対処できるよう整備を推進する。

その他都市計画の決定に関する方針

A 都市景観に係る都市計画に関する方針

1 基本方針

(1) 本区域の特徴

本区域は、河川や丘陵地、崖線、平地林、屋敷林などの樹林地、そして農地からなる自然的景観と玉川上水などの歴史的な景観が、様々な建築物と融合し都市景観を形成している。土地区画整理事業が完了した住宅地域については整然とした街並みが形成されているが、一方では駅周辺や幹線道路沿いの商業地などにおいて、都市景観を損なう意匠の建築物や屋外広告物が無秩序に立地し、良好な都市景観の形成を妨げている面も見られる。

(2) 基本方針

本区域は、核都市広域連携ゾーンに属するが、本ゾーンでは、骨格的な水と緑の軸となる多摩川や狭山丘陵、羽村草花丘陵などの緑地による、ゾーン全体を支える大きな水と緑のネットワークの形成のうえで、農地の保全による美しい農業景観と市街地の調和したまちづくりをすすめるほか、環境形成型地区計画等の活用により、緑あふれる優れた街並み景観の形成を図り、質の高い住宅地の整備等の推進をめざしている。

本区域では、多摩川、玉川上水、羽村草花丘陵・狭山丘陵といった自然的・歴史的景観を貴重な景観資源として保全するとともに、東京都景観条例に基づく玉川上水及び丘陵地の景観基本軸の指定により、美観のある街並みや良好な居住環境として景観形成を図り、ゾーン区分毎の景観形成の方針や市町が景観に関する施策を定めている場合はそれらとも連携をとり、本区域ならではの景観づくりを推進する。

さらに、東京のしゃれた街並み推進条例に位置づけられた、街並み景観づくり制度等を活用し、都民等の意欲と創意工夫を活かした都市づくりを推進し、個性豊かで魅力のあるしゃれた街並みを形成する。

2 都市景観の形成に関する方針

東京都景観条例に基づく景観基本軸等の指定による良好な景観形成の誘導や、東京都屋外広告物条例などによる景観の保全などを行っていくとともに次の各施策を展開していく。

(1) 「景観基本軸」、「景観域」に関する方針

景観づくりの拠点となる「景観基本軸」、地域性を踏まえた景観づくりを行う「景観域」は次のとおりとする。

[景観基本軸] 玉川上水軸、 丘陵地軸、 多摩川軸

[景観域] 多摩の丘陵

(2) 土地利用に関する方針

地区計画や高度地区の絶対高さ制限の活用

良好な都市景観の形成を図るため、景観基本軸の指定と連携しながら、これまでの用途、容積、密度構成中心の考え方に加え、環境形成型地区計画等の活用や高度地区の絶対高さ制限の導入などを図っていく。

また、地区計画等により住宅や事業所などに、生け垣の設置や屋上緑化などを推進し緑あふれる街並みづくりに努める。

都市開発諸制度の活用

都市開発諸制度の活用により、地域的、歴史的な特性や新しい文化創造の視点からのまちづくりを促進する。

地域制緑地

緑地保全地区や生産緑地地区等の指定により、自然的・歴史的環境を保全し、良好な都市景観の形成を図る。

(3) 都市施設に関する方針

主要な道路沿道について地区計画などにより緑化を推進し、多摩川や玉川上水、丘陵地、崖線、公園などと緑のネットワークを形成し、緑豊かな景観の形成を図る。

また、快適でゆとりのある道路空間を創出するため、電線類の地中化や色調、材質などに配慮した歩道整備を推進する。

(4) 市街地開発事業に関する方針

市街地開発事業の実施にあたっては、周辺的环境にも配慮した良好な都市景観形成の視点から、高さ、壁面位置や形態等に加え、色調の調和を図っていく。

B 環境共生都市づくりに係る都市計画に関する方針

1 基本方針

(1) 本区域の特徴と現状

本区域では、都市化の進展や社会経済状況の変化により環境への過大な負荷が生じており、環境負荷の軽減に向けた各種の取り組みが追いつけない状況にある。

また、暮らしから排出されるごみや、都市機能の更新に伴う産業廃棄物等が大量に発生しており、処分場の残余年数が逼迫していることも懸念されるなど、実行を伴ったライフスタイルの見直しと合わせ、省エネルギー、省資源に徹した地域循環型のまちづくりが求められている。

(2) 基本方針

大気汚染、水環境問題対策の一層の強化充実を図り、区域内の環境改善に向けた施策を引き続き進めていくとともに、地球環境や東京圏全体の環境へ視野を広げ、良好な居住環境の実現及び環境と共生する都市の実現をめざして、環境負荷の少ない都市構造の形成、循環型都市づくり、区域内の環境改善策などを推進する。

2 環境共生都市づくりに関する方針

(1) 環境負荷の少ない都市構造

- ・都市基盤の整備状況など環境に配慮した上で、土地利用の効率化を図り、職住近接の実現や、多機能集約型の複合市街地の形成などにより、人や物の移動に伴う環境負荷の少ないコンパクトな都市形態の実現を図る。
- ・渋滞の原因となるボトルネックの解消などにより、自動車交通による環境負荷の低減を図る。
- ・公共・公益施設において太陽光発電など自然エネルギーの活用を図り、環境負荷の軽減を図る。
- ・環境に配慮した住宅の普及拡大や業務ビルにおけるエネルギー消費量の削減などにより温室効果ガスの抑制を図るとともに、建築物の長寿命化にも配慮し、環境負荷の低減を図る。
- ・中核拠点など高密度市街地における、地域冷暖房の導入による地域レベルでの環境保全、省エネルギーの可能性について検討する。
- ・都市施設の整備や市街地開発事業の実施に合わせた雨水浸透、貯留施設の設置などによる、雨水の有効利用や地表からの浸透率向上などにより、下水道などへのピーク時の流入雨水を平準化し、河川などへの負荷を軽減するとともに、都市における水循環を推進する。
- ・都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(環境確保条例)や都市開発諸制度の適切な運用などにより、屋上緑化や雨水浸透施設の設置を促進し、緑の創出や地下

水の保全を図る。

- ・東京における自然の保護と回復に関する条例に基づき、一定規模以上の敷地面積での建築物の増改築等において、敷地及び屋上等の緑化を推進し、緑の持つ多面的機能を活用し、都市環境の改善を図る。
- ・事業実施に当たっては、必要に応じ計画段階から環境アセスメント制度を活用し、環境と調和した都市づくりを推進する。

(2) 循環型都市づくり

- ・資源循環の効率化のため、発生した建設廃棄物等の輸送環境や再資源化施設の整備などにより、首都圏全体での資源循環システム構築を図る。
- ・廃棄物処理計画に定められた施設、公的施設、公共的かつ広域的な処理を行う施設などについては、都市計画施設と位置付けることなどにより計画的整備を図るとともに、民間事業主体による産業廃棄物処理・リサイクル施設についても適切な配置を図る。

(3) 区域内の環境改善

- ・環境形成型地区計画の活用等により、良好な居住環境を実現し、区域内の環境改善を図る。
- ・自動車交通による騒音・振動を防止するため、道路構造の改善、沿道環境整備等の対策を総合的に推進する。