

多摩都市モノレール延伸を契機とした 瑞穂町まちづくり基本計画



令和7年3月

瑞穂町

はじめに

令和7（2025）年3月6日、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸に関連する複数の都市計画決定が、告示されました。瑞穂町の発展に欠かせない高速鉄道として、正式に都市計画に位置付けられた歴史的瞬間です。東京都は、延伸部分について、2030年代半ばの開業を目指しています。今後は、事業認可等の手続きを経て、東京都及び多摩都市モノレール株式会社が、事業に着手します。瑞穂町としても円滑な事業進捗を後押ししていきます。



一方、モノレール延伸の効果を最大限に引き出すための新たなまちづくりは、地元自治体が主体となって推進する必要があります。そこで、本計画では、第5次瑞穂町長期総合計画をはじめとする関連計画と連携し、産業の基礎である農業と、東京都の生産力の一翼を担う工業を主軸に据え、将来における瑞穂町の発展性を確保するための大きな方向性を示しました。

No.6 駅周辺まちづくりでは、生産人口が減少する中で、生産性を高めるスマート農業や、工業のデジタル技術開発など、将来にわたり持続可能な産業形成を目指し、その基礎を築きます。

No.7 駅周辺まちづくりは、JR八高線と多摩都市モノレールの接続地点であり、町の中心市街地として、にぎわいの創出と、地域交流の活性化を促す人の流れを作り出します。

また、町内各地域と駅をつなぐ、交通アクセス環境の向上も重要です。継続可能で、利便性を兼ね備えた再編が重要となります。令和7年度策定予定の瑞穂町地域公共交通計画では、コミュニティバスやデマンド交通、バス自動運転等を組み合わせた地域公共交通のあるべき姿を検討します。

公共交通網の形成は、延伸関係自治体はもとより、青梅市や羽村市、さらには埼玉県入間市などとの連携をはかりたいと思います。

現段階では、基本的な計画に留まりますが、今後は、より詳細かつ具体的な事業計画を策定し、まちづくりに着手します。瑞穂町の持続可能な発展のために極めて重要な取組です。町の全力を挙げて本計画を推進していきます。

結びに、計画策定にあたり、住民意見募集やまちづくり懇談会等の機会において、貴重なご意見をいただきました住民の皆様にご心より感謝申し上げます。

令和7年3月

瑞穂町長 杉浦 裕之

<目 次>

第1章 計画の概要	1
(1) 計画の目的	
(2) 上位関連計画との関係	
第2章 多摩都市モノレールの延伸計画について	2
(1) 多摩都市モノレール延伸計画	
(2) No.6 駅の概要	
(3) No.7 駅の概要	
第3章 瑞穂町の現況	5
(1) 人口分布	
(2) 土地利用	
(3) 主要道路の交通量	
(4) 地域公共交通	
路線バス	
瑞穂町コミュニティバス	
デマンド交通	
(5) 鉄道・駐輪場	
(6) 地価	
(7) 主要施設・事業	
(8) 通勤・通学の状況	
(9) 横田基地による影響	
第4章 上位関連計画におけるまちづくりの方向	16
(1) 多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年3月/東京都)	
(2) 多摩のまちづくり戦略(令和7年3月/東京都)	
(3) モノレール沿線まちづくり構想(平成30年12月/東大和市・武蔵村山市・瑞穂町)	
(4) 住宅市街地の開発整備の方針(令和5年3月/東京都)	
(5) 瑞穂町都市計画マスタープラン(令和3年3月)	
(6) 瑞穂町道路整備方針(令和5年3月)	
(7) 瑞穂町立地適正化計画(令和7年3月)	
第5章 No.6 駅周辺まちづくり基本計画	28
(1) 全体構想	
(2) 既往の取組	
殿ヶ谷土地区画整理事業	
新青梅街道沿道地区地区計画	
(3) 今後の取組	
産業近代化拠点整備計画	
- 1 交通結節点(交通広場、駐車場、駐輪場)	
- 2 地域施設・地域防災ゾーン(地域体育施設)	
- 3 地域施設・地域防災ゾーン(防災拠点施設、一時避難場所)	
- 4 イノベーション創出ゾーン	
- 5 産業育成ゾーン	
- 6 農用地活用ゾーン	

沿道商業業務地
福生都市計画道路 3・5・23 号（石畑中央線）

第 6 章 No.7 駅周辺まちづくり基本計画	43
(1) 全体構想	
(2) 既往の取組	
瑞穂町箱根ヶ崎駅西土地区画整理事業	
箱根ヶ崎立体交差事業	
(3) 今後の取組	
連絡通路基本計画	
にぎわい、回遊性創出に向けた取組	
西口公有地活用計画	
将来的な土地利用方針の検討	
第 7 章 モノレール延伸と町全体のまちづくりとの連携	54
(1) 多摩都市モノレール延伸とまちづくりの連携	
(2) モノレールと連携した公共交通ネットワークの充実	
(3) 新駅の開業に伴う生活への影響について	
(4) 新駅の開業に伴う町の関連計画等への影響について	
第 8 章 基本計画の実現へ向けて	58
(1) 取組方向について	
(2) 今後の流れについて	
(資料) 基本計画の策定経緯	59
(1) パブリックコメントの実施	
(2) まちづくり懇談会の実施	

第1章 計画の概要

(1) 計画の目的

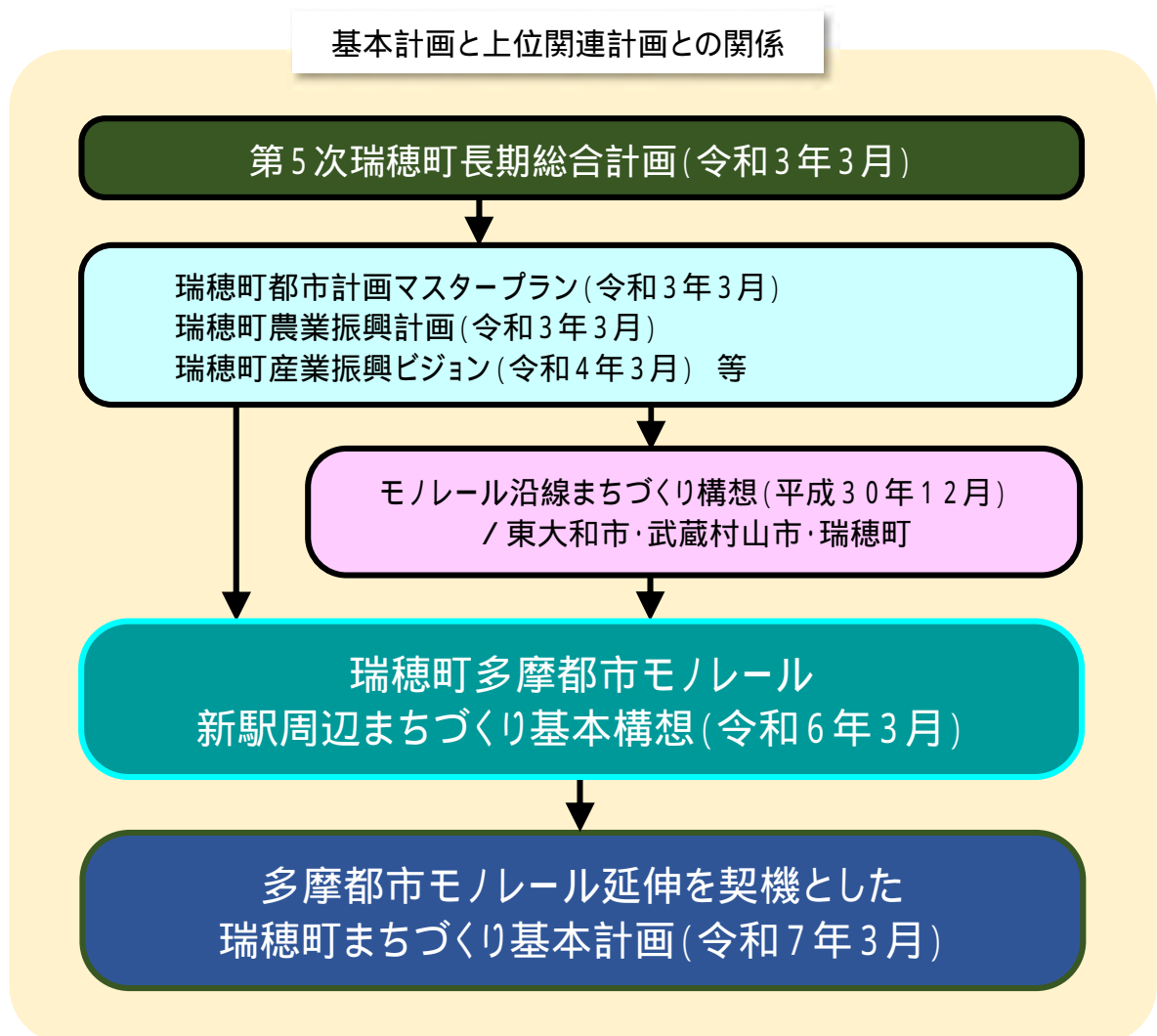
現在、東京都は、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸を計画しています。瑞穂町においては、2か所の新駅（（仮称）No. 6 駅、（仮称）No. 7 駅）が計画されており、これにより、町及び多摩地域の公共交通ネットワークが強化されます。また、新駅周辺における、モノレール延伸を契機としたまちづくりの進展が、町全体、ひいては多摩地域全体の発展にも波及していくことが期待されます。

これを背景に、町では令和5年度に「瑞穂町多摩都市モノレール新駅周辺まちづくり基本構想」（以下「基本構想」という。）を策定しました。「多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画」（以下「基本計画」という。）は、基本構想を踏まえ、町全体に関するまちづくりの方向性及び新駅周辺のまちづくりに関する基本的な計画についてとりまとめたものです。

注）本計画では、便宜上一部を除き、新駅の（仮称）は省略しています。

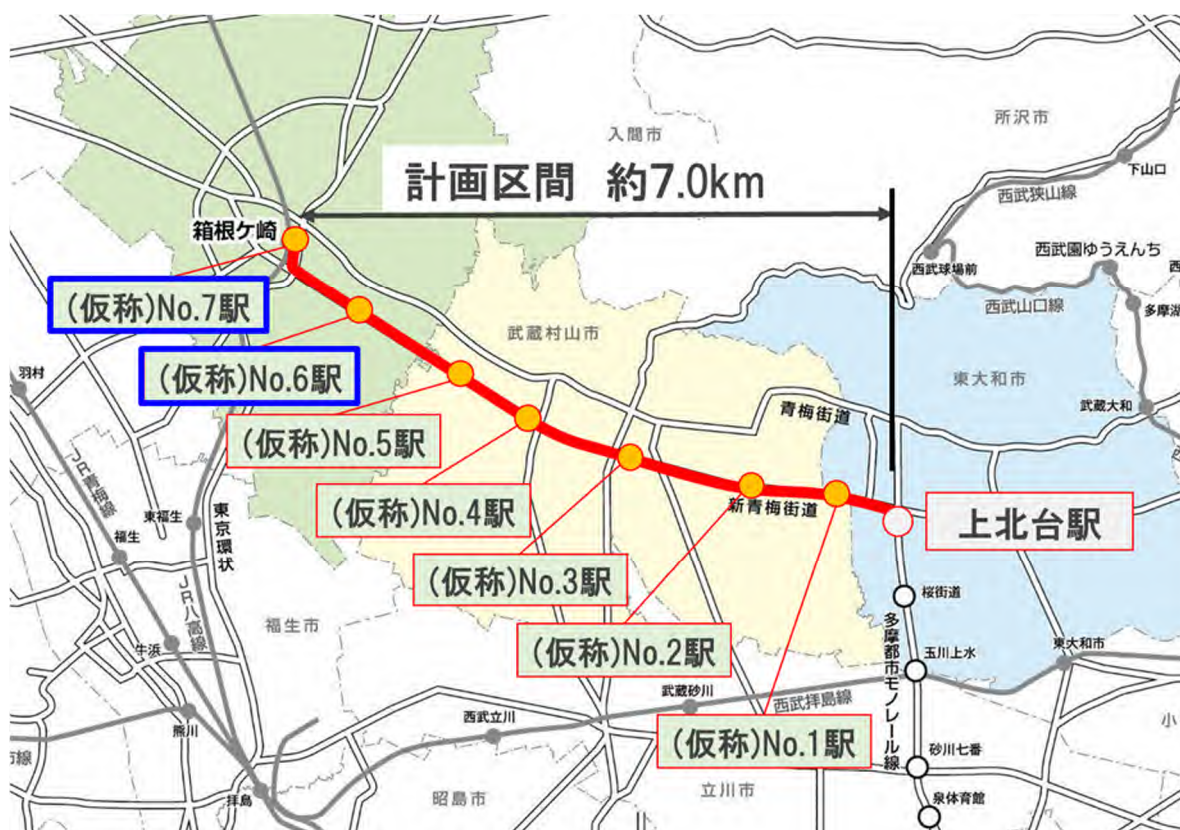
(2) 上位関連計画との関係

基本計画と上位関連計画との関係は、次に示すとおりです。



同計画は、多摩都市モノレールの現在の末端である上北台駅から、武蔵村山市内を通り、ＪＲ箱根ヶ崎駅付近までの約７．０ｋｍを延伸するものです。延伸部には、７つの新駅が計画されており、瑞穂町内には、No. ６駅とNo. ７駅が設置される予定です。

(出典：多摩都市モノレール延伸(上北台～箱根ヶ崎)計画及び関連する都市計画道路都市計画案及び環境影響評価書案について／東京都・多摩都市モノレール株式会社)



図：モノレール開業の効果（例：既存開業区間）

移動時間の短縮	上北台駅～立川北駅間が 30 分(バス)→13 分(モノレール)に短縮
夜間人口の増加	開業区間の全駅周辺夜間人口が増加
施設利用の増加	多摩動物公園の利用者が2割近く増加

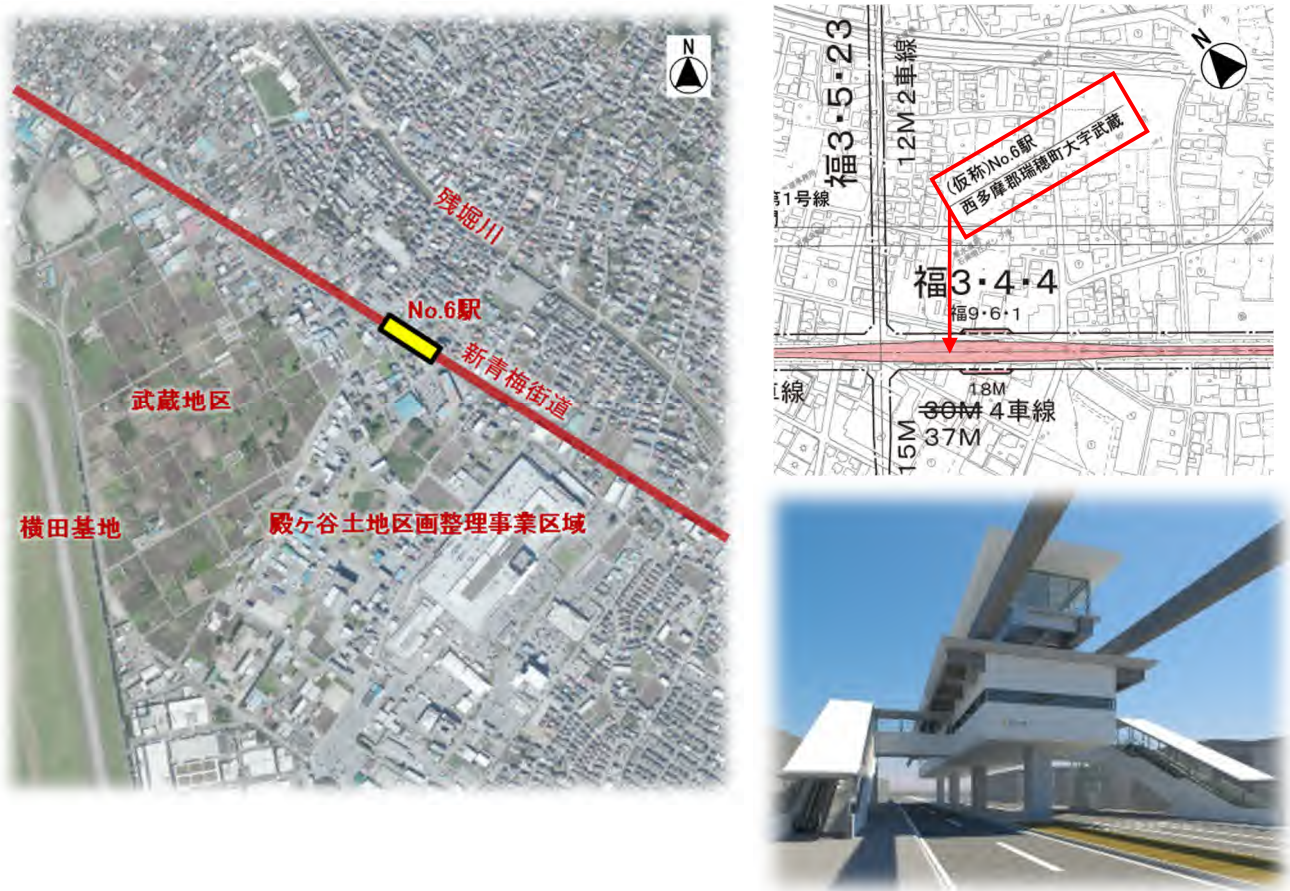
2

(2) No. 6 駅の概要

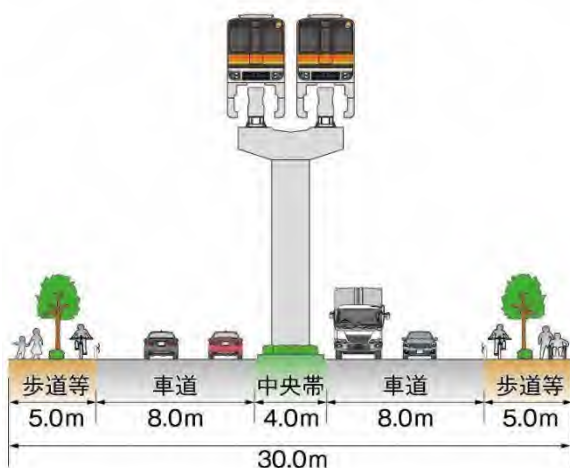
No. 6 駅は、殿ヶ谷土地区画整理事業区域の北西端付近の新青梅街道上に計画されています。道路幅員は、現在の18mから30m（駅部は37m）に拡幅され、安全でゆとりのある歩行者空間と自転車走行空間が整備されます。

図：No. 6 駅の概要

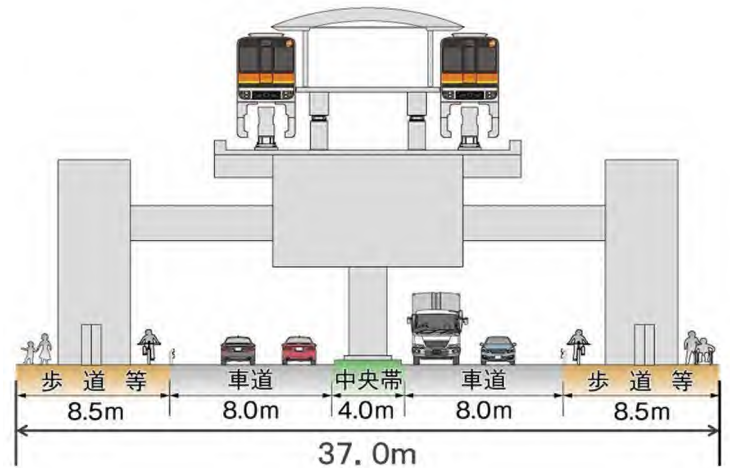
（出典：「多摩都市モノレール延伸（上北台～箱根ヶ崎）計画及び関連する都市計画道路都市計画案及び環境影響評価書案について／東京都・多摩都市モノレール株式会社」、航空写真は瑞穂町所管資料）



No. 6 駅のイメージ



一般部断面



No. 6 駅部断面

(3) No. 7 駅の概要

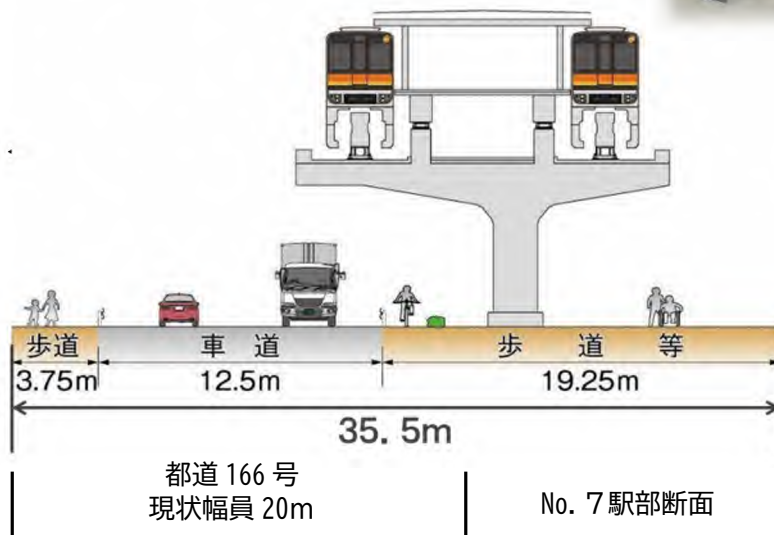
No. 7 駅は、J R 八高線箱根ヶ崎駅の東側に接する都道 1 6 6 号上に計画されています。道路幅員は、現在の 2 0 m から 3 5. 5 m に拡幅されます。J R 箱根ヶ崎駅と No. 7 駅との位置関係は、東口駅前広場を挟む形となるため、両者を結ぶ連絡通路を設置する予定です。

図：No. 7 駅の概要

(出典：「多摩都市モノレール延伸（上北台～箱根ヶ崎）計画及び関連する都市計画道路都市計画案及び環境影響評価書案について／東京都・多摩都市モノレール株式会社」、航空写真は瑞穂町所管資料)



J R 箱根ヶ崎駅
No. 7 駅のイメージ



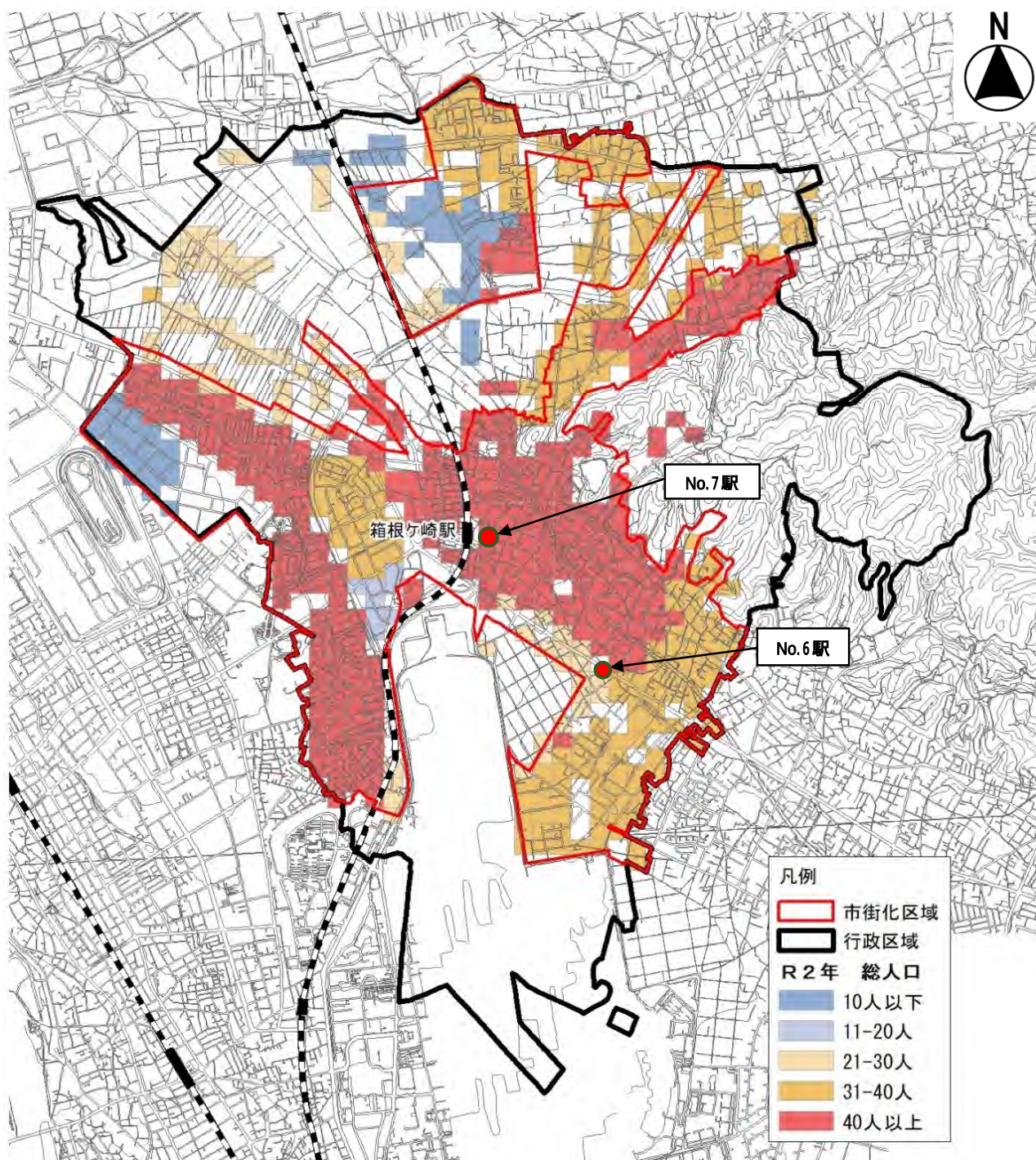
第3章 瑞穂町の現況

(1) 人口分布

下図は、令和2年時点の人口密度を1ha毎（100mメッシュ）に示したものです。特に、JR箱根ヶ崎駅周辺や町の南西部、北東部などに人口密度40人／ha以上の箇所が多くみられます。

図：令和2年人口分布

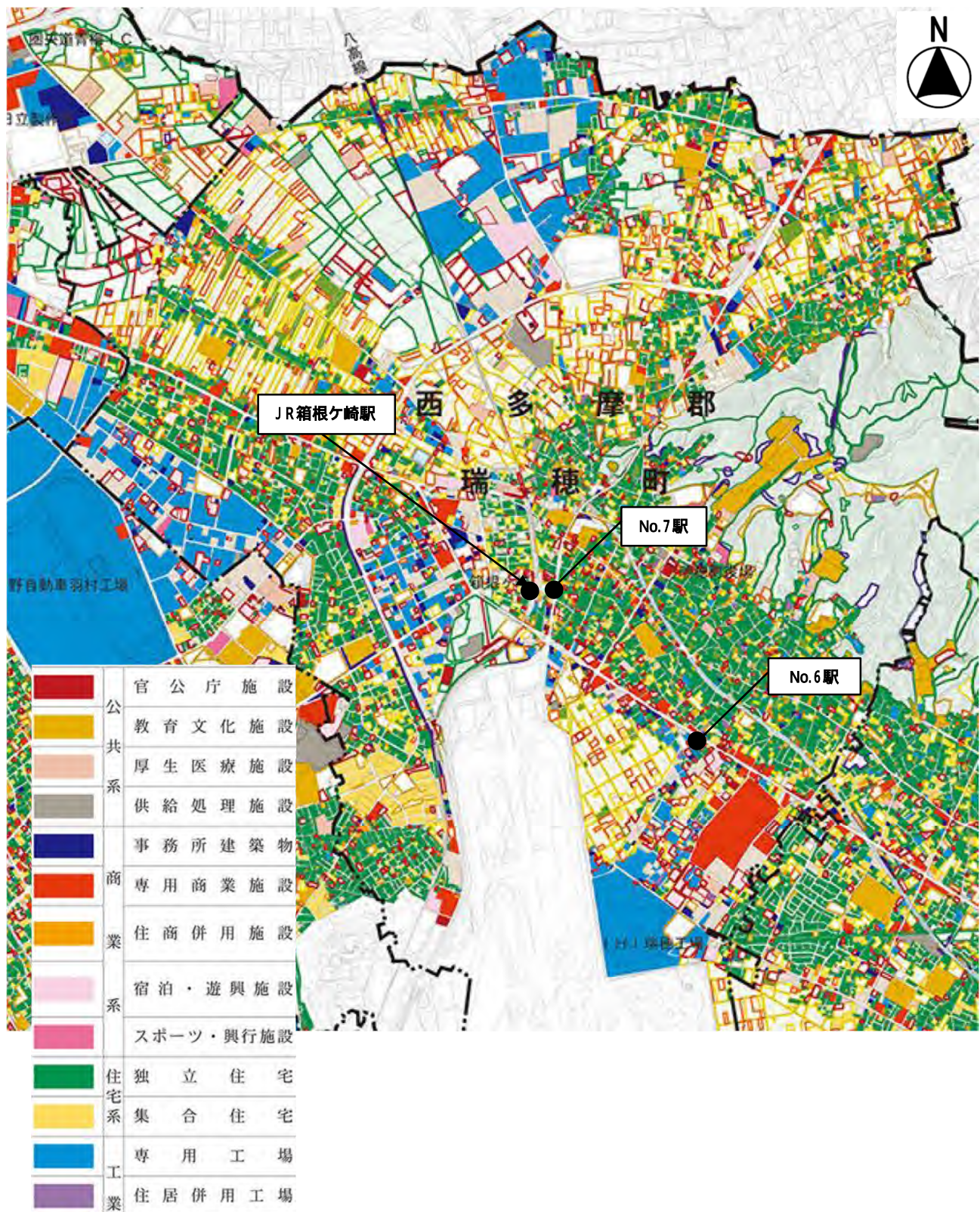
（出典：瑞穂町立地適正化計画（令和7年3月）に加筆、図は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」ver3.0より作成）



(2) 土地利用

J R箱根ヶ崎駅周辺は、都市計画の用途地域上、商業地域や近隣商業地域が広がっていますが、実態として住居系中心の土地利用となっています。No. 6 駅周辺では、新青梅街道沿道に商業関連施設が集積し、南側では、工場と住居が混在する土地利用になっています。

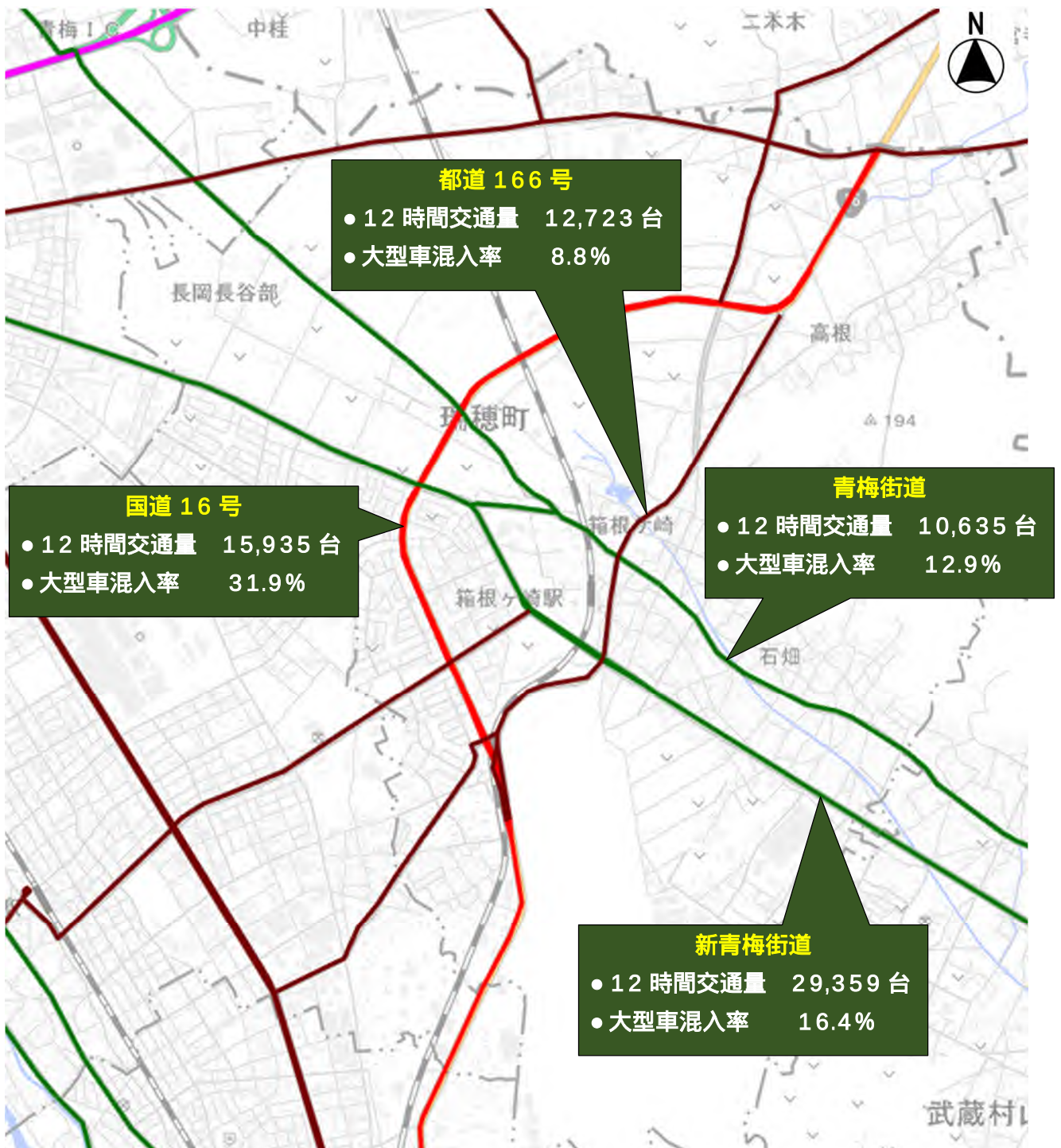
図：土地利用現況（資料：東京都土地利用現況図（令和4年現在）に加筆）



(3) 主要道路の交通量

町内主要道路の平日12時間交通量は、新青梅街道が約3万台で最も多くなっています。一方、大型車混入率は、国道16号が3割を超え最も高く、重要な物流道路になっていることを示しています。

図：主要道路交通量（資料：令和3年度一般交通量調査結果（国土交通省）を基に作成）

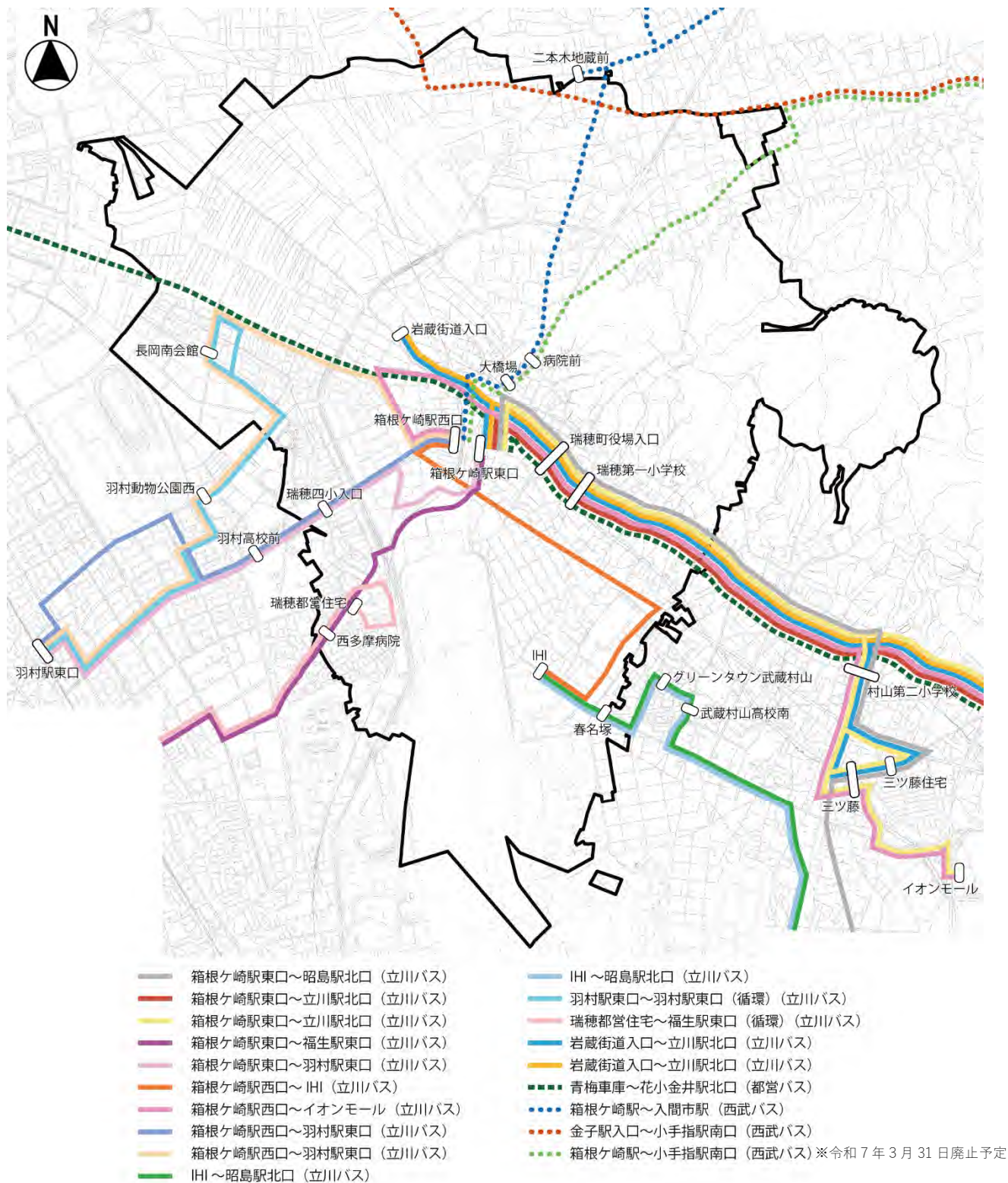


(4) 地域公共交通

① 路線バス

路線バスは、JR箱根ヶ崎駅を中心とし、青梅街道を主軸として運行されています。

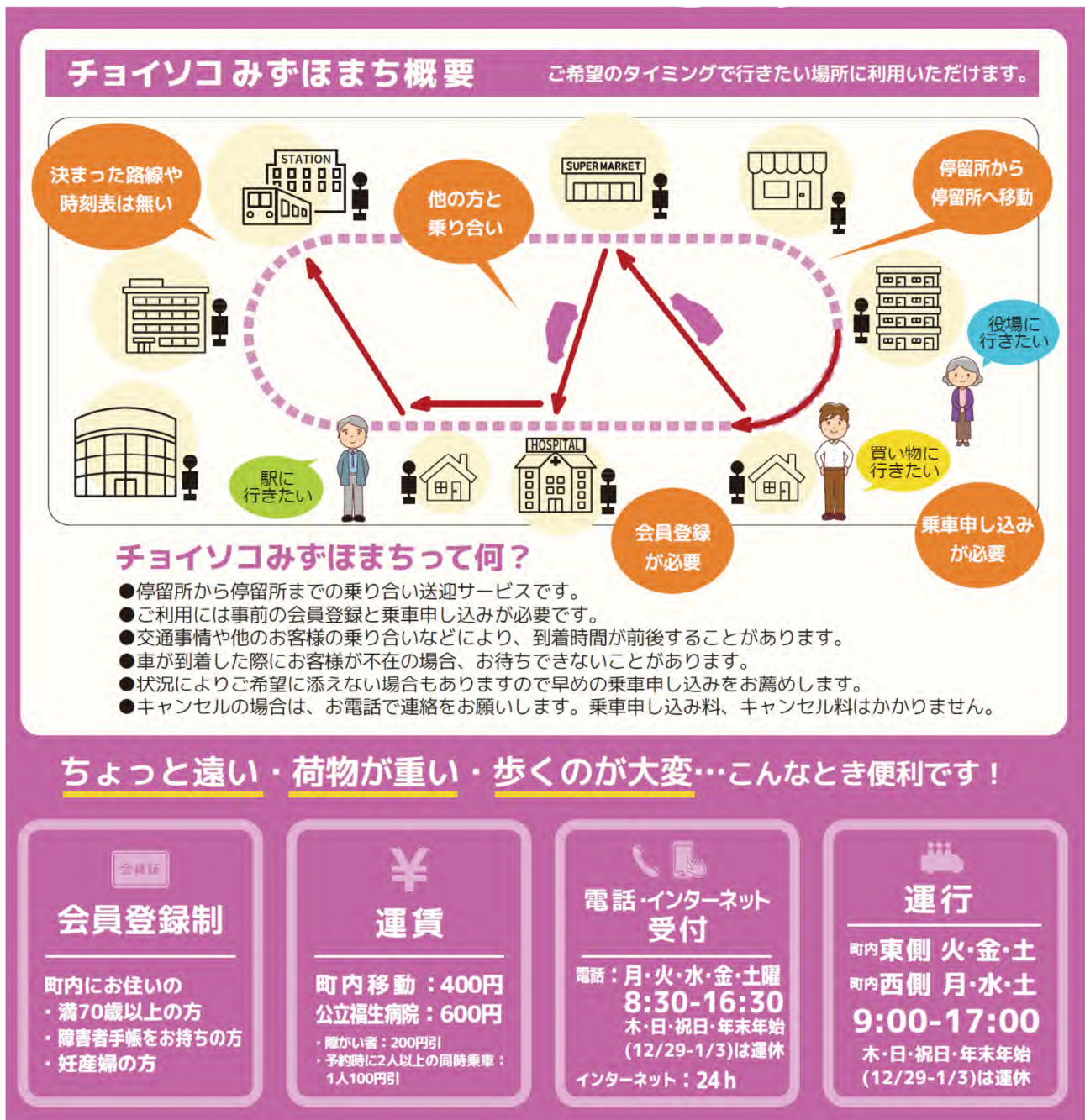
図：路線バス網（令和6年4月現在／各事業者HPより調査）



③デマンド交通

町では、コミュニティバスではカバーできない交通不便地域解消の補完および高齢者等の免許返納や外出促進に寄与する公共交通手段としての有用性を検証するため、デマンド交通実証実験運行を令和6年10月1日から開始しています（令和7年9月30日までの予定）。118箇所（町外1箇所含む）の停留所を設置しており、会員登録（※）を行うことで利用することができます。

図：デマンド交通「チョイソコみずほまち」の概要（瑞穂町作成）



会員登録ができる方は、町内在住の(1)満70歳以上の方、(2)障害者手帳所持者、(3)妊産婦（母子健康手帳の交付を受けた日から出産日の1年後まで）の方です。

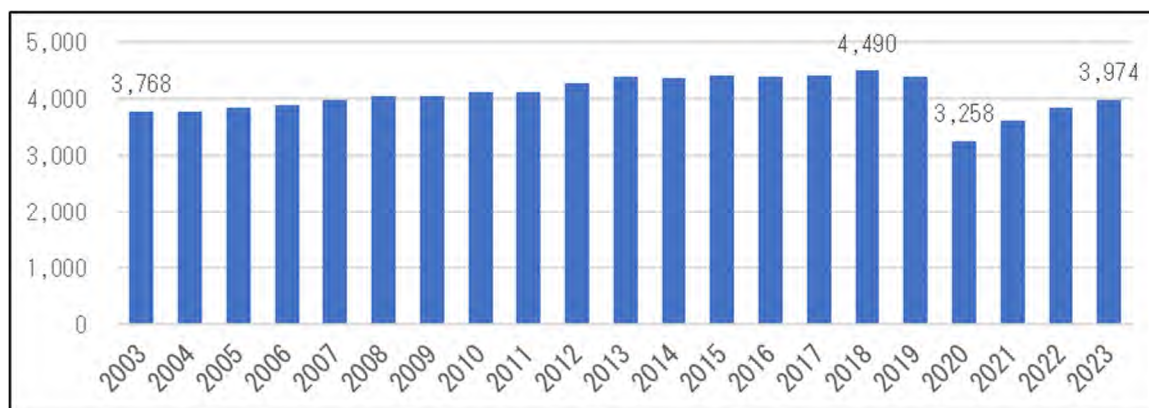
(5) 鉄道・駐輪場

瑞穂町唯一の鉄道駅であるＪＲ箱根ヶ崎駅は、町の玄関口として重要な役割を担っています。乗車人員は、増加傾向を示しています。

※2020年以降については新型コロナウイルスの影響で一時的に減少しています。

図：ＪＲ箱根ヶ崎駅の乗車人員の推移

(資料：ＪＲ東日本公表資料を基に作成) (単位：人／日)



箱根ヶ崎駅の駐輪場は、東口と西口それぞれに整備されています。

図：箱根ヶ崎駅駐輪場の状況

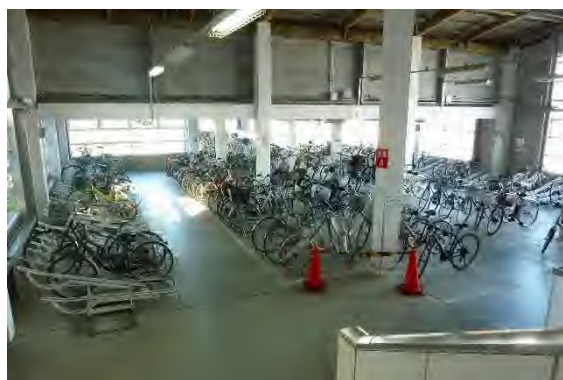
箱根ヶ崎駅西口駐輪場

- 地平式
- 収容台数 自転車 250 台、バイク 30 台



箱根ヶ崎駅東口駐輪場

- 階層式(自走式)
- 収容台数 自転車 830 台、バイク 40 台

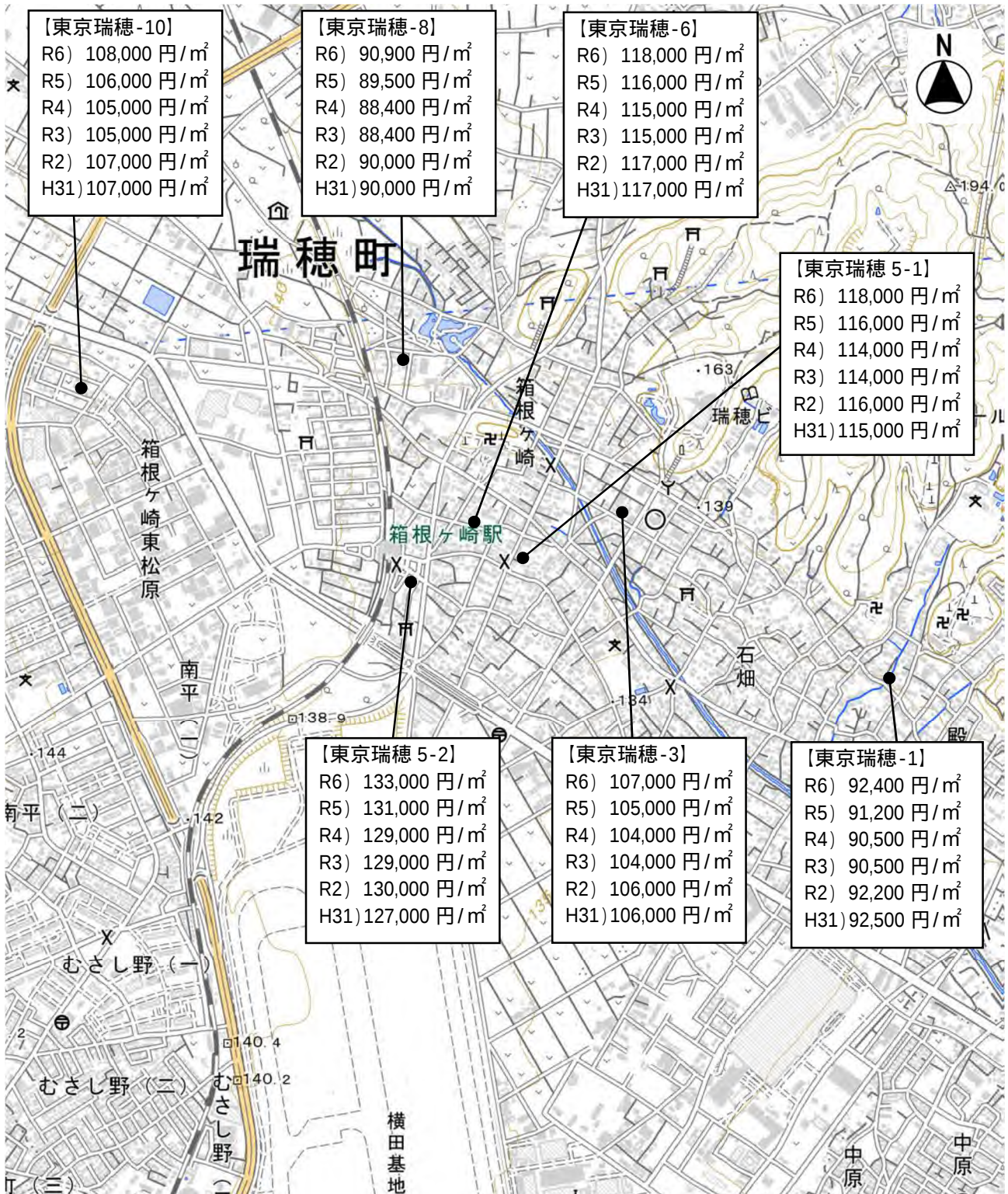


(6) 地価

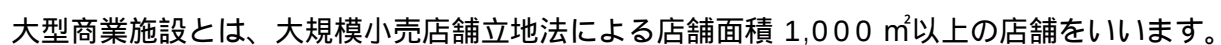
モノレール延伸部周辺の地価公示価格（各年1月1日時点）は下図のとおりです。概ね横ばい、または微増傾向となっています。

図：瑞穂町の公示地価

（資料：土地総合情報システム（国土交通省）データを基に国土地理院地図に加筆）



図：主な施設・事業（出典：国土地理院地図に加筆）



(8) 通勤・通学の状況

瑞穂町からの通勤・通学先は、羽村市及び青梅市が多数となっています。瑞穂町への通勤・通学先も同様です。また、入間市をはじめ、都県境を超えた移動も多くあります。

図：通勤・通学の状況（出典：令和2年国勢調査、図は国土地理院地図を基に作成）

※500人以上を抽出



瑞穂町からの 通勤・通学先

市町村	人数 (人)
羽村市	1,154
青梅市	1,128
特別区	780
武蔵村山市	695
埼玉県入間市	635
福生市	629
八王子市	587
立川市	570

瑞穂町への 通勤・通学先

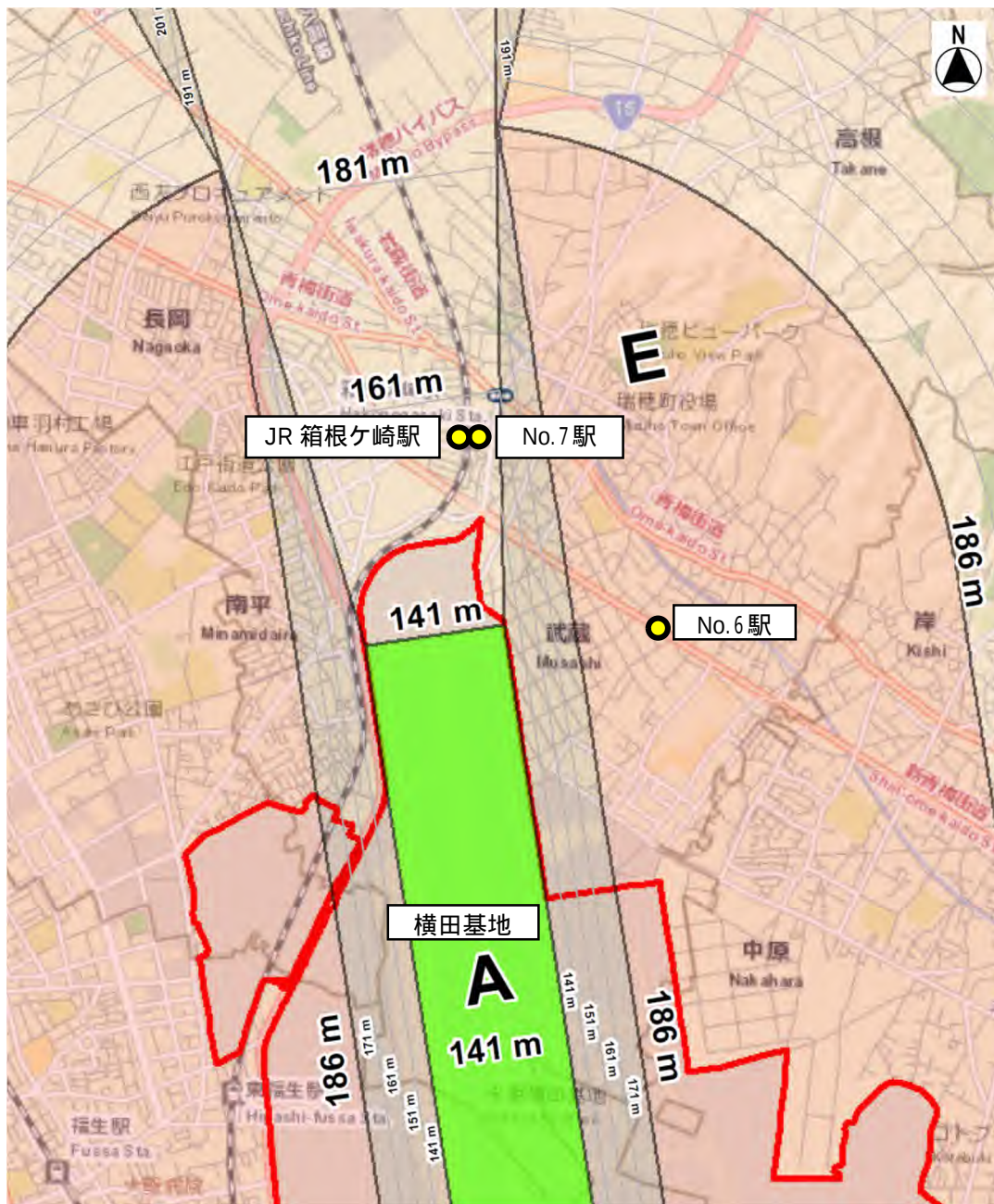
市町村	人数 (人)
青梅市	2,572
羽村市	1,492
武蔵村山市	919
埼玉県入間市	912
昭島市	773
福生市	752
あきる野市	704
立川市	519
八王子市	516
埼玉県所沢市	513

(9) 横田基地による影響

町の南側には横田基地が立地しており、高度制限や騒音などの影響を受けています。このため、「防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律」（昭和49年法律第101号）に基づき防衛省から交付金を受け、騒音対策などに取り組んでいます。

なお、横田基地は重要土地等調査法上の特別注視区域の対象となっており、基地の周囲概ね1,000mの区域内の、面積が200㎡以上の土地及び建物の取得には国への届け出が必要となっています。

図：横田基地高度制限（出典：横田基地公表資料に加筆）



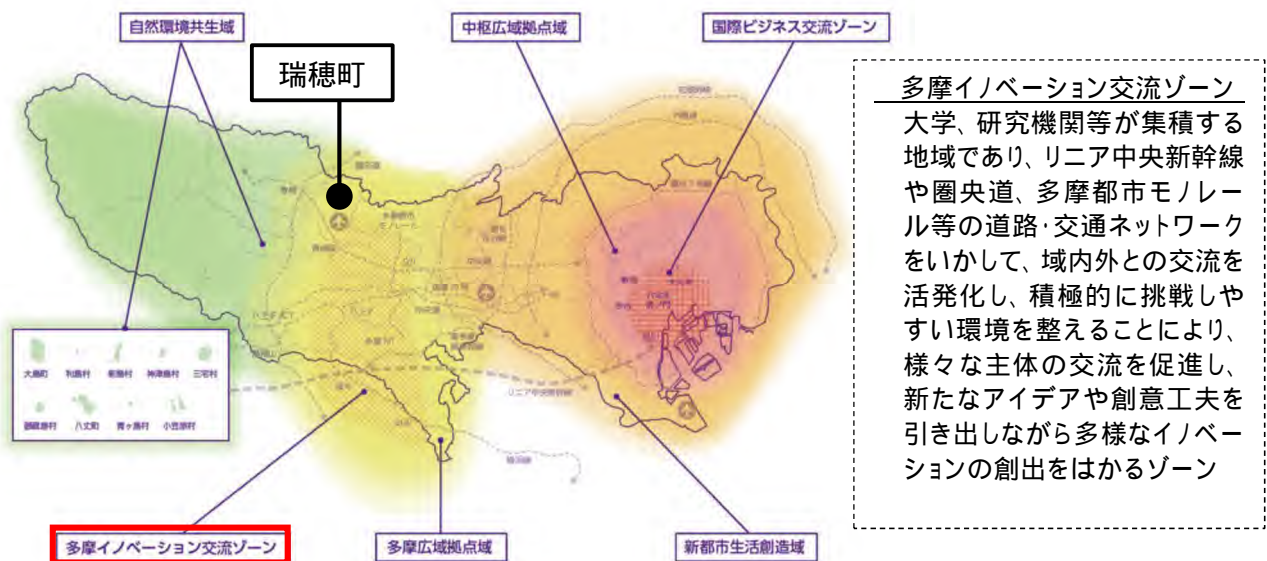
図中の数値は標高を示します。周囲の標高から横田基地の標高 141m を差し引いた数値が制限高さになります。

第4章 上位関連計画におけるまちづくりの方向

(1) 多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年3月/東京都)

東京都の都市計画である同方針において、瑞穂町は「多摩イノベーション交流ゾーン(※)」に位置付けられています。町内では、「殿ヶ谷」、「箱根ヶ崎」、「武蔵地区」の3箇所が拠点に位置付けられ、下図のような将来像が示されています。

図：瑞穂町の位置付け



【殿ヶ谷の将来像】

- ・主要幹線道路である新青梅街道の整備状況に合わせ、沿道用途地域の見直しや地区計画、緑化等を考慮した広がりや厚みのあるみどりの形成が図られるとともに、多摩都市モノレールの延伸を見据え、日常生活やサービスの中心地として機能できるよう、商業・業務等の利便施設等の集積が図られ、交通の利便性をいかした土地利用や快適な生活の中心地を形成

【箱根ヶ崎の将来像】

- ・箱根ヶ崎駅周辺では、交通広場や都市計画道路等の都市基盤整備により、交通ターミナル機能の拡充がなされるとともに、多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた商業・業務施設の整備・集約化により、人、交通及び情報が集まり、景観的にも美しい町の表玄関としての生活の中心地を形成

【武蔵地区の将来像】

- ・多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸等交通アクセスの充実を見据えつつ、既存工業団地と一体的な産業拠点を形成
- ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、市街地を形成

出典：多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和3年3月/東京都)

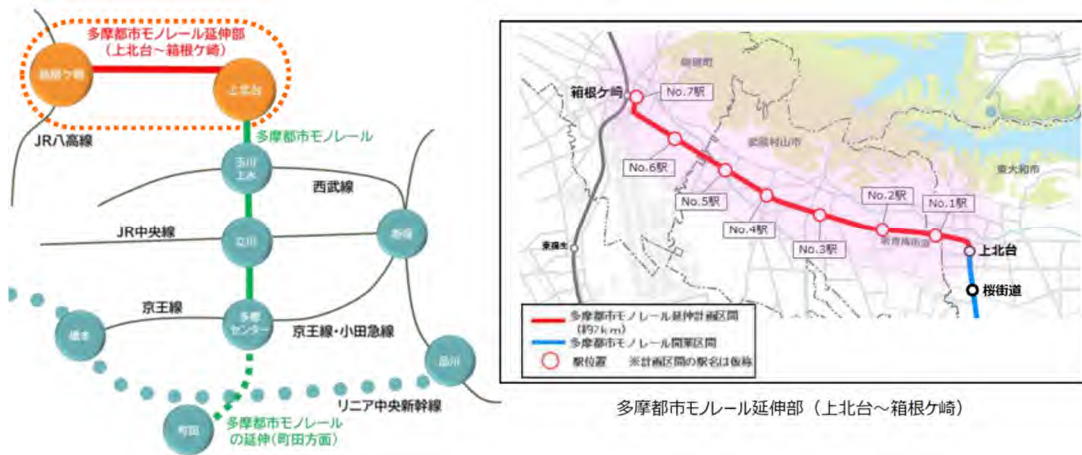
(2) 多摩のまちづくり戦略（令和7年3月／東京都）

同戦略の一つである「TAMAまちづくり推進プロジェクト」では、モノレール延伸部のまちづくりの方向性について、次のとおり示されています。

「TAMAまちづくり推進プロジェクト」の概要

考え方

- ・多摩都市モノレールは多摩を南北に縦断する交通ネットワークであり、多摩の成長に欠くことができない基幹的なインフラである。
- ・多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸の機会をとらえ、その延伸部において、狭山丘陵の緑豊かな環境や、食・農・工など特徴ある地域産業をいかしたまちづくりをすすめ、多摩の魅力を引き上げることが重要である。



地域の将来像

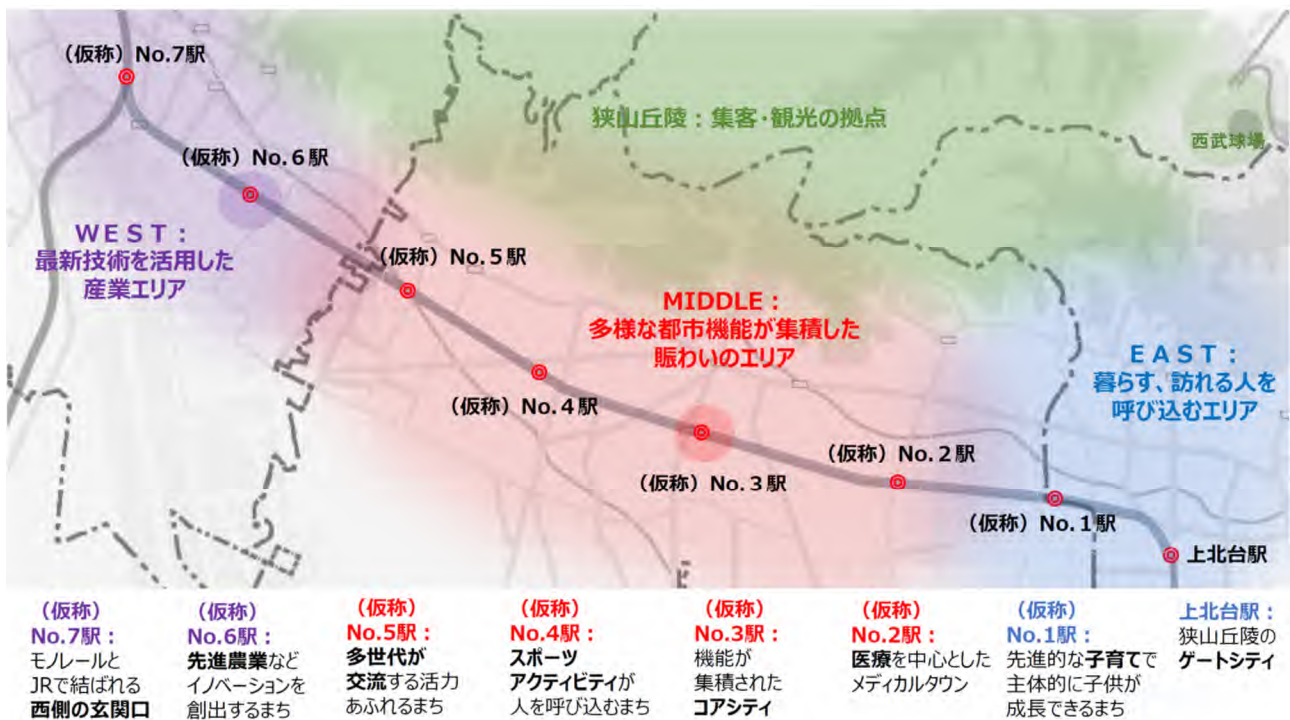
『新しい暮らし方・働き方のモデルとなり、多様な都市機能が人を呼び込み、緑の恵みを最大限にいかしたまち』

エリア全体の共通ポリシー

- ・地域の将来像の実現に向けて、地元市町とも連携して沿線地域一体で広域的なまちづくりに取り組むため、以下の6分野でエリア全体を束ねる共通ポリシーを定める。

分野	分野別のポリシー	取組の方向性
(分野1) 子育て	・子供に愛され続け、 持続的に発展 する	・特長ある教育が子供を育む ・多様な働き方が選べる（ライフとワークの両立）
(分野2) 観光	・訪れ・滞在する人々が、 地域に溶け込む	・豊かな緑で人々が交流 ・地域のポテンシャルを活かして多くの人を惹きつける
(分野3) 産業	・特徴ある地域産業で イノベーション や活力を起こす	・DXや人的資源で地域の活力を向上 ・持続可能な地域経営の促進
(分野4) エネルギー	・再生可能エネルギー等を活用した ゼロエミッション を実現する	・地域でエネルギーが融通され環境にやさしく暮らす
(分野5) インフラ	・道路ネットワークや様々な交通モードを活用して 容易に移動 ・まちの象徴となるような 駅をデザイン する	・自動運転等で誰もが地域内でアクセスフリーに移動 ・特徴ある駅舎を各駅に整備し、延伸部のまちの象徴とする
(分野6) 景観・土地利用	・まちの風景や狭山丘陵の眺望が 人々を魅了し、引き付ける ・主要な駅周辺や身近な中心地に 様々な都市機能 を集積し、歩いて暮らす	・駅も含めて、まちの景観をトータルデザイン ・近景、遠景を意識したスカイラインを形成 ・各駅の特徴を誘導する土地利用を促進

各駅周辺のまちづくりの方向性



No. 6 駅：先進農業などイノベーションを創出するまち

- ・No. 6 駅南側の農地において、デジタル技術を活用したスマート農業を展開
- ・スマート農業を通じた様々な産業の交流と新たな担い手づくりを促進
- ・自動運転バスの導入などの新たな技術を活用
- ・インキュベーションオフィスを整備し、スタートアップ企業を誘致するなど、イノベーション創出環境を構築
- ・地域の産業等と連携し、見学会等を行い、地域内外から人を呼び込む

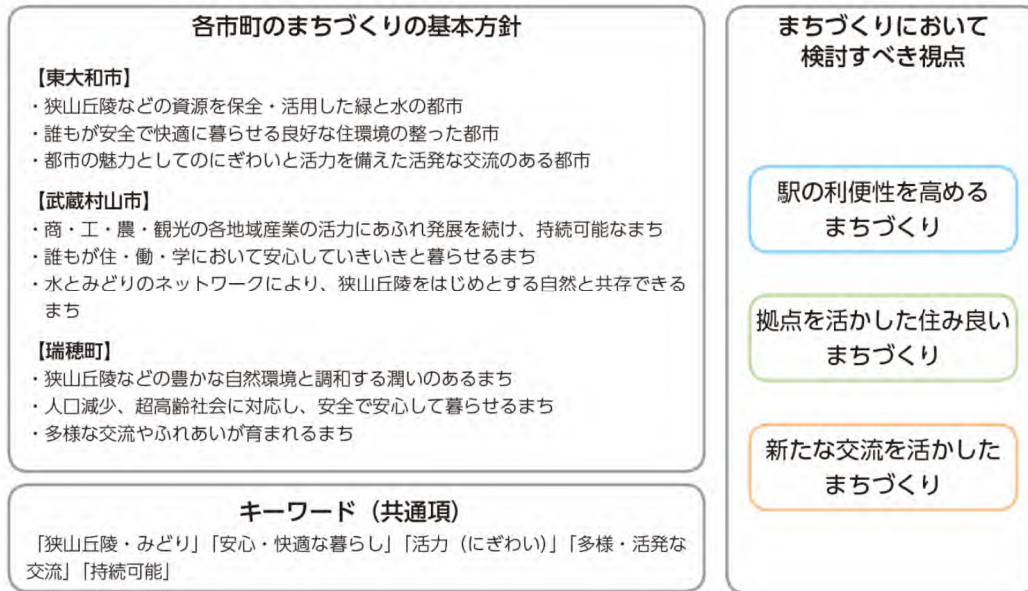
No. 7 駅：モノレールとJRで結ばれる西側の玄関口

- ・JRとの乗換利便性の確保、機能的で人にやさしい駅前広場の整備を促進
- ・駅周辺の空間を活用し、先進技術の見本市の開催等、企業連携や交流等を促進し、イノベーションや地域活力の向上を実現
- ・東側の公共施設群及び狭山丘陵までのアクセス利便性向上のため、自動運転の導入等、フィーダー交通(※)を充実

フィーダー交通とは、幹線となる鉄道やバス交通に対し、支線としての役割を担う交通のことをいいます。

(3) モノレール沿線まちづくり構想（平成30年12月／東大和市・武蔵村山市・瑞穂町）
同構想では、沿線の将来像及び施策の方向性について、下図のように示しています。

図：沿線の将来像



沿線の将来像

これまで同様狭山丘陵がもたらすみどりや潤いと共存しながら、車に過度に依存せず誰もが便利に移動できることで、快適な暮らしと多様で活発な交流が実現し、持続的に発展するまち

図：施策の方向性

課 題	対応方針	施策（●は重点施策）
交通利便性の向上	交通体系の見直し	●バス路線等の再編
	交通結節機能の充実	○駅前広場・駅前駐輪場の整備
	新駅へのアクセス性向上	○駅アクセスの充実・改善
良好な住環境の形成	商業・公共施設の充実	●駅周辺・沿道の土地の高度利用
		●都市機能の統合、集積・集約
	魅力的な住まいの創生	○モノレール沿線としての魅力向上
	自然・緑の保全	○公有地を活用した住宅整備など
活発な交流の実現	多様な人々が来訪する仕組みづくり	○土地区画整理事業の着実な施行
		○緑地・農地の保全
	観光施策の充実	●企業や大学などの誘致
	来訪者の利便性・快適性の向上	●創業支援の充実
		○公共施設の相互利用
		●市・町民農園・観光農園・観光農業の充実
		○観光情報の発信など
		○レンタサイクルの整備など

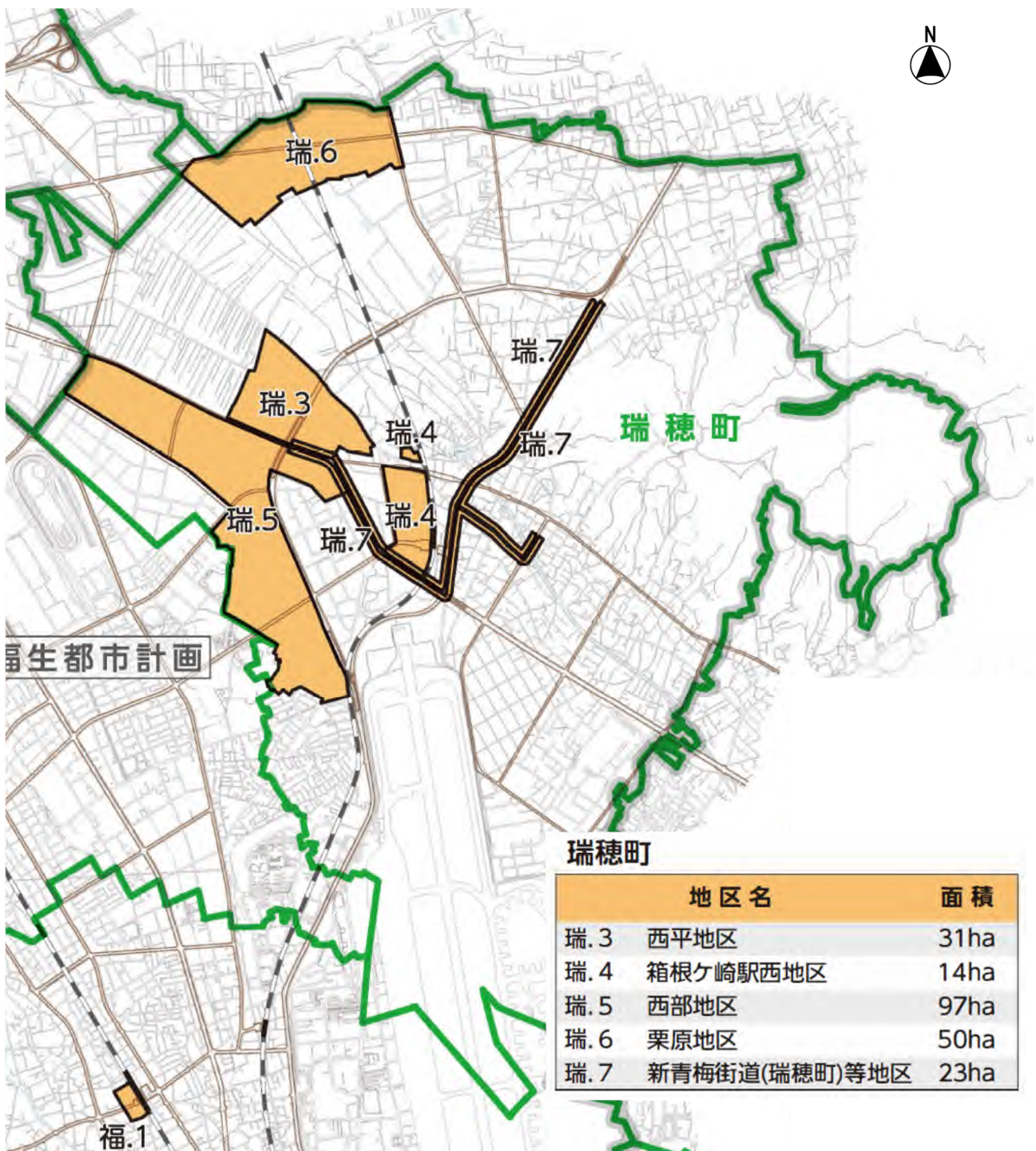
※各市町の状況・計画や新駅の設置位置などを踏まえ、各施策を実施・検討していきます。

(4) 住宅市街地の開発整備の方針（令和5年3月／東京都）

同方針は、良好な住宅市街地の開発整備をはかるための長期的かつ総合的なマスタープランです。大規模な住宅市街地整備事業が行われる地区、公的住宅の建替えなどが行われる地区などの中から、良好な住宅市街地の形成をはかるために一体的かつ総合的に整備、開発すべき地区を重点整備地区として選定しており、瑞穂町においては下図の5地区が選定されています。

図：重点整備地区

（出典：住宅市街地の開発整備の方針（令和5年3月／東京都））



(5) 瑞穂町都市計画マスタープラン（令和3年3月）

同マスタープランにおいて、将来都市像及び将来都市構造を次のように示しています。

【将来都市像】

新たな流れを創出する都市 瑞穂 ～未来都市構想～

【将来都市構造】

拠点	形成方針
みずほの顔交流拠点	多摩都市モノレールの延伸と一体的に交通ターミナル機能を高め、商業・業務および各種利便施設の集約化により、商店の活性化をはかり、人、交通、情報が集積する、景観的にも美しいまちの表玄関・顔づくりをすすめます。
みずほの街交流拠点	各種公共・公益施設に潤い空間やオープンスペースを確保し、修景化などをはかり、瑞穂町全体をサービスする中枢的な諸機能が集積立地する都市サービスやコミュニティの中心拠点を形成します。
生活サービス拠点	商業（工業を含む）・業務施設のほか、日常生活に身近な各種利便施設の整備・集約化により、日常生活の利便性の向上をはかるとともに、地域の交流を促進する生活サービス拠点を形成します。
みずほの森交流拠点	自然環境の保全や既存資源をいかした環境整備を要望し、美しい自然や景観、里山の文化などを体験できる広域の観光・レクリエーション拠点として機能の向上をはかります。
みずほの郷交流拠点	農と水辺、歴史や文化にふれることのできる交流拠点を形成します。農業の多角化・高度化、農業体験や多様な担い手の確保と育成による就農支援、農作物販売施設の機能整備をはかります。 狭山池公園の周辺を含めた環境整備・修景化など、水辺とふれあえる親水空間を保全します。 歴史や文化の勉強会、イベント開催など、瑞穂町の歴史や文化を発信します。
新産業導入・育成拠点	既存工業環境の改善・向上をはかるとともに、土地の高度利用や企業の誘致などをすすめ、新たな産業、イノベーションを創出し育成する拠点として機能の形成をはかります。
都市交通軸	 都市の骨格を形成し、都市間における交通を円滑に処理する交通軸として整備を要請します。
交流・回遊軸	 安全に楽しみながら都市を回遊（通勤、通学、買い物、散歩など）できる歩行空間・動線軸を保全、整備します。
産業ネットワーク軸	 広域交通利便性をいかした新産業の集積と活性化につながる物流空間・動線軸を整備します。
地区間交流軸	 瑞穂町に適した集約化のかたちとして中心地区と各地区を結び、円滑な交流を支える自動車・自転車空間、動線軸を整備します。

(出典：瑞穂町都市計画マスタープラン（令和3年3月））

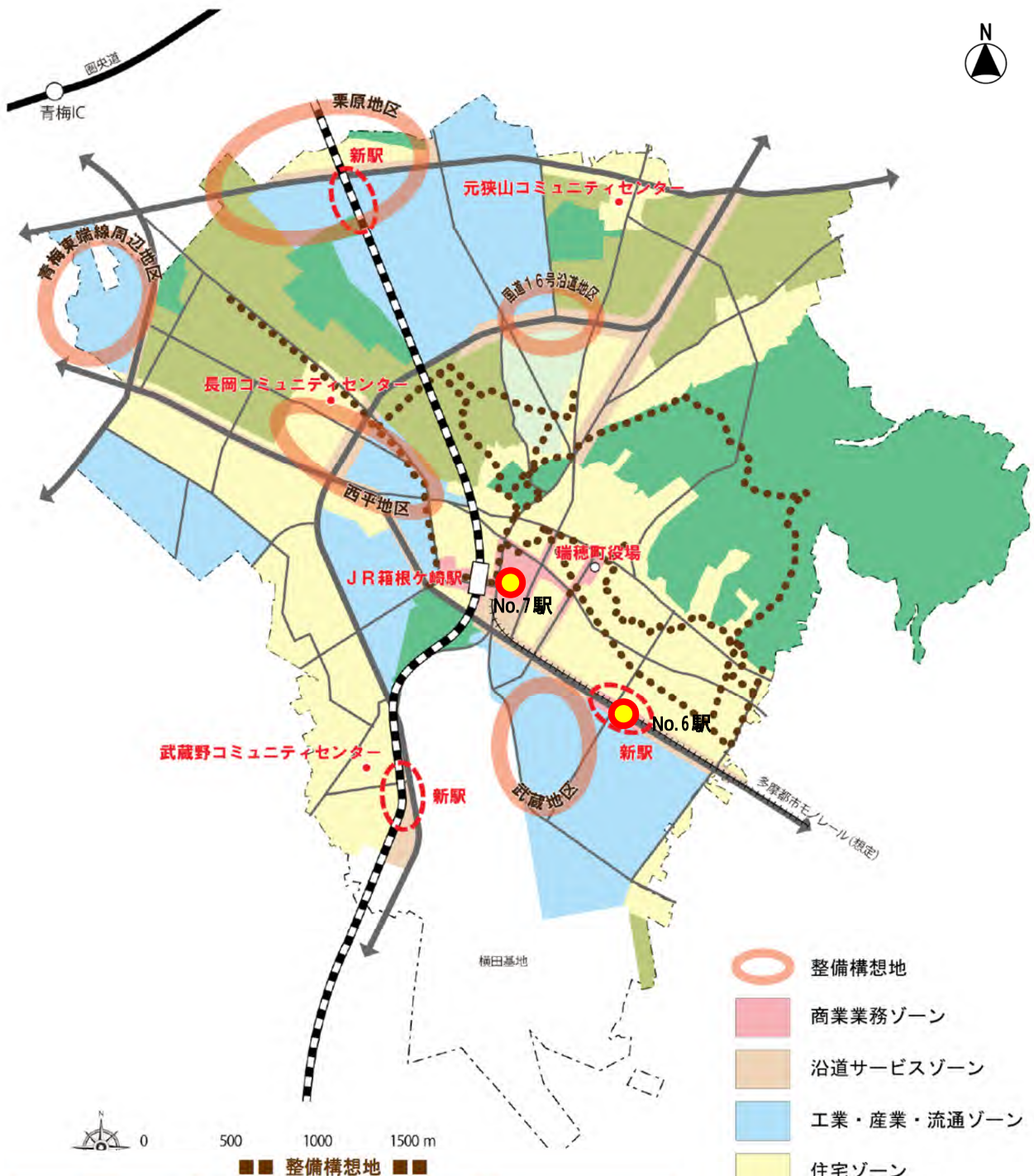


【土地利用方針（要約）】

ゾーン	形成方針
商業業務ゾーン	JR箱根ヶ崎駅周辺では、多摩都市モノレールの延伸と一体となった、交通結節機能の充実による駅利用者の増加を見据え、まちの中心地としての新たな都市機能の形成や商業業務地としての整備をすすめます。多摩都市モノレールの新駅周辺では、新たな生活サービス拠点としての機能形成をはかるとともに、新産業導入・育成拠点や観光資源への新たな玄関口としての商業業務地づくりを検討します。 また、地域のコミュニティの核、町民の集える場など地域密着型の商店街づくりを支援するとともに、都市基盤の整備や景観形成などにより、来訪者の回遊の核にふさわしい魅力ある商業業務地の形成をはかります。
沿道サービスゾーン	後背地の居住環境に配慮するとともに、交通量の多さをいかして、幹線道路沿道にふさわしい商業・業務・沿道サービス施設などが立地する沿道サービス地の形成をはかります。
工業・産業・流通ゾーン	圏央道や国道16号、新青梅街道といった主要幹線道路へのアクセス利便性や土地のまとまりなどの立地特性を的確に捉え、地区に適した産業地の方向性を「産業振興ビジョン」で示すとともに、栗原地区や西平地区、武蔵地区などの新たな産業地形成をすすめる地区については、土地条件と交通環境が整い、周辺環境への影響にも配慮した計画的な都市基盤整備をすすめることにより、企業誘致につながる優良な産業地の創出をはかります。 また、企業誘致の機会をとらえ、サテライトオフィスやインキュベーション施設の誘導をはじめとした魅力的なまちづくりをすすめ、イノベーションを創出する「多摩イノベーション交流ゾーン」に適した拠点の形成をめざします。
住宅ゾーン	既存住宅地については、居住環境の保全・育成をはかるために、道路・公園などの改善、適切な維持管理につとめます。また、空き家の活用方法を検討します。 新たに整備する住宅地については、多摩都市モノレールとの一体性や職住近接のまちづくりをふまえた、生活利便性と移動利便性の整った計画的な市街地整備をすすめます。 多様な世代のニーズや多世代居住・都市型の二地域居住といった多様な居住形態に対応し、戸建て住宅を主体としつつ集合住宅も許容したゆとりある良好な居住環境を有する住宅地の形成をはかります。
田園住宅ゾーン	営農環境を保全し、既存の田園集落環境の維持・改善に向けた取組をすすめます。また、当面農地の観光、景観資源としての活用をはかるとともに、将来的な都市的土地利用について検討します。
田園ゾーン	営農環境を保全し、農業振興につとめるとともに、既存の田園集落環境の維持・改善に向けた取組をすすめます。また、農地の観光、景観資源としての活用をはかります。
緑地ゾーン	狭山丘陵や町内各所の平地林などの豊かな自然環境は、官民による多様な取組により、その保全につとめます。また、自然環境を有効に活用し、観光振興や町民交流の場の創出をはかります。
整備構想地	市街化調整区域のうち市街化区域への編入をめざす5地区を整備構想地として位置付けます。 東京都「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」で市街化区域への編入の位置付けがある地区については、市街化区域編入に向けた取組をすすめます。位置付けのない地区については、東京都「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」での位置付けに向け、関係機関との調整を行います。

図：土地利用方針

(資料：瑞穂町都市計画マスタープランに加筆)



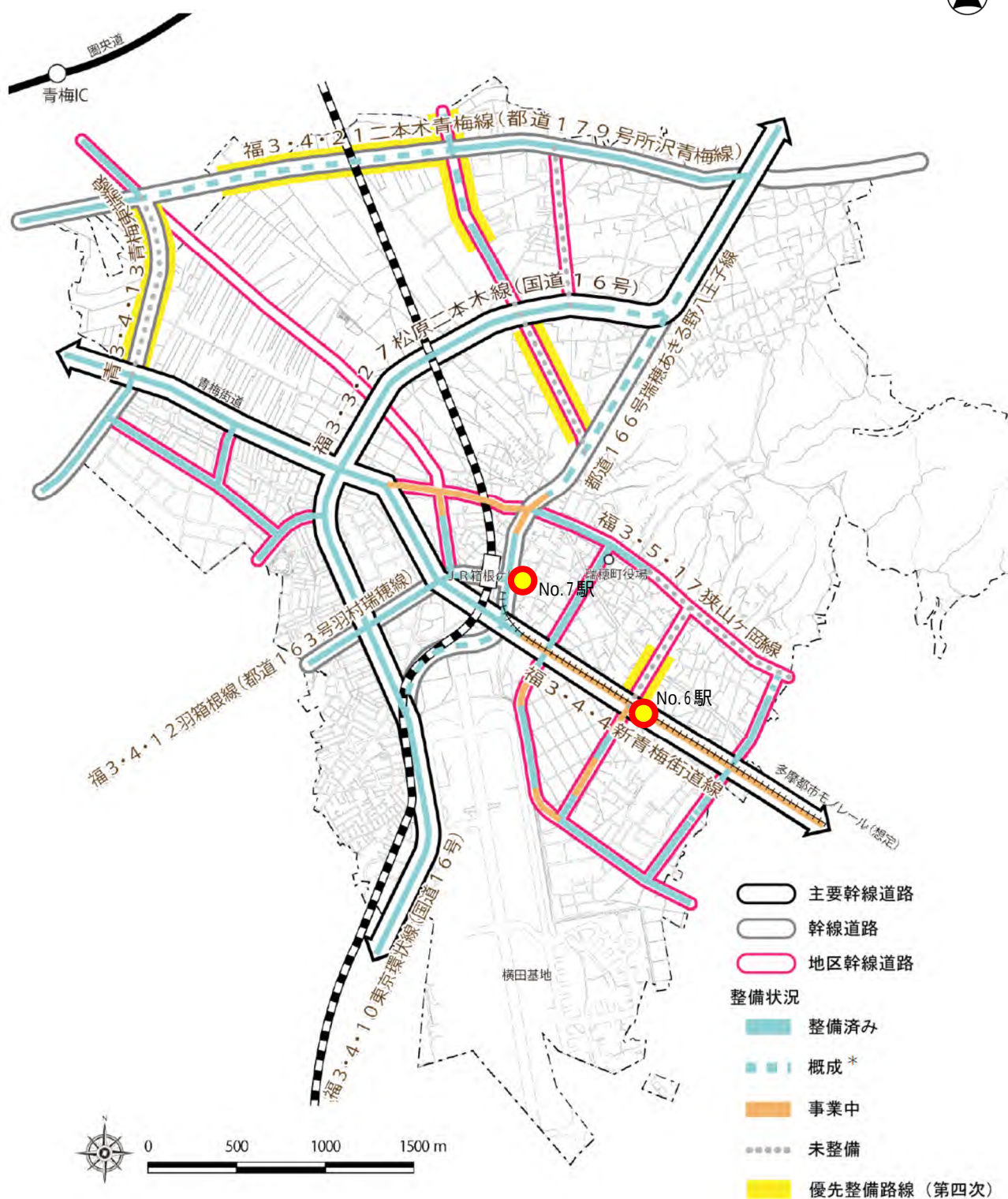
地区	面積	備考
栗原地区	約51ha	土地区画整理組合設立準備会結成(平成18年) ※東京都「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」への位置づけあり。
西平地区	約21ha	市街化区域を含む全地面積 約33ha ※東京都「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」への位置づけあり。
武蔵地区	約29ha	※東京都「多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」への位置づけあり。
国道16号沿道地区	約5ha	
青梅東端線周辺地区	約29ha	

(6) 瑞穂町道路整備方針（令和5年3月）

年次目標	令和14年(2032年)	
道路の将来像	「みらいにつながる道づくり」～快適な道路ネットワークの確立をめざして～	
道路整備の基本理念及び基本目標	基本理念	基本目標
	まちづくりと連携した道路整備	・まちづくりと連携した道路の空間確保の推進 ・地域拠点等と連携した道路ネットワークの形成
	住民ニーズに対応した生活者視点からの道路整備	・住民意見やニーズ把握による効率的整備の推進 ・歩行者、自転車空間の計画的整備の推進
	選択と集中による重点的かつ効果的な道路整備	・事業の優先順位付けや集中投資等の柔軟な運用によるコスト縮減と効果的整備の推進
将来の道路網	(1) 主要幹線道路 国道16号については、福生3・4・10号（東京環状線）の暫定整備箇所の早期完成を国に要望するとともに、整備後の道路環境の保全を国に要望します。 新青梅街道については、拡幅により渋滞緩和をはかり円滑な道路交通の確保を都に要望します。 (2) 幹線道路 外環状道路として都道179号所沢青梅線を、都市内の幹線道路として都道166号瑞穂あきる野八王子線を、またJR箱根ヶ崎駅から羽村市方面へつながる都道163号羽村瑞穂線と、圏央道へのアクセス機能を担う青梅3・4・13号（青梅東端線）を幹線道路に位置付け、主要幹線道路や地区幹線道路との連携による円滑な道路交通の確保をはかります。 (3) 地区幹線道路 地区幹線道路として、主要幹線道路および幹線道路を除く、市や町を結ぶ道路を位置付けます。既成市街地の都市計画道路については、整備に向けた取組を長期的にすすめます。新市街地においては、土地区画整理事業などの面整備事業などとあわせ、土地利用と融合した道路整備をすすめます。 (4) 生活道路（主要な道路） 生活道路（主要な道路）は幹線道路や地区幹線道路を補助し、地区内の自動車交通のサービスを受け持つ道路であるとともに、歩行者・自転車・車いす等が安全に通行できる道路としています。生活道路（主要な道路）の整備は、関連する基盤整備事業の契機など、その機会を捉えて整備をすすめていきます。 (5) 生活道路 生活道路の整備は、沿道地権者からの要望や、狭あい道路改善の必要性及び関連する基盤整備事業の契機など、その機会を捉えて整備をすすめていきます。	
都市計画道路の整備目標	町の都市計画道路の整備状況は、令和2年3月現在、15路線で63.7%の進捗となっています。町では今後10年間で67.8%の進捗を目指します。	

図：将来道路網

(資料：瑞穂町都市計画マスタープランに加筆)



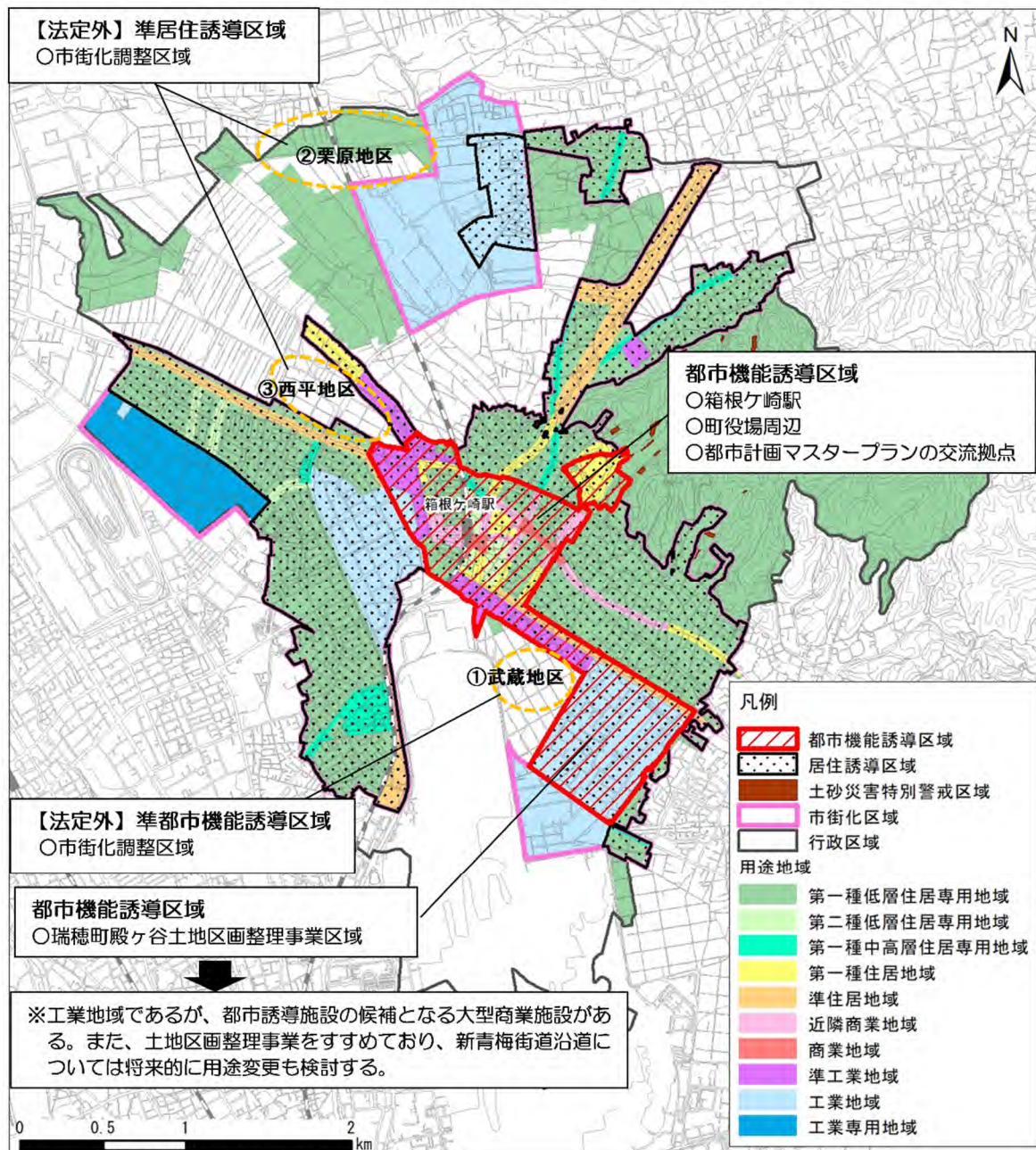
* 概成：計画幅員の60%以上を有する区間

(7) 瑞穂町立地適正化計画（令和7年3月）

同計画は、商業施設、医療・福祉施設や住居等がまとまって立地し、これら生活サービス拠点を公共交通によって結ぶことで、誰もが暮らしやすい「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市をめざすものです。この中で、都市機能誘導区域と居住誘導区域について次のとおり設定しています。

図：居住誘導区域・都市機能誘導区域（出典：瑞穂町立地適正化計画／令和7年3月）

都市機能誘導区域	都市再生をはかるため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域
居住誘導区域	一定エリアにおいて人口密度を確保し、居住者の生活の利便性を保つために 必要なサービスやコミュニティの維持をはかるように居住を誘導する区域



第5章 No. 6 駅周辺まちづくり基本計画

(1) 全体構想

No. 6 駅周辺については、殿ヶ谷土地地区画整理事業による工業・流通業務地の形成や武蔵地区における産業近代化拠点の形成等により、町の新たな産業拠点を創出します。また、駅前空間としてバス乗降場や駐輪場の整備をはかり、モノレールと公共交通のネットワーク強化をはかります。さらに、新青梅街道沿道への商業業務地の形成を促進します。

全体構想

①駅前空間のにぎわい創出

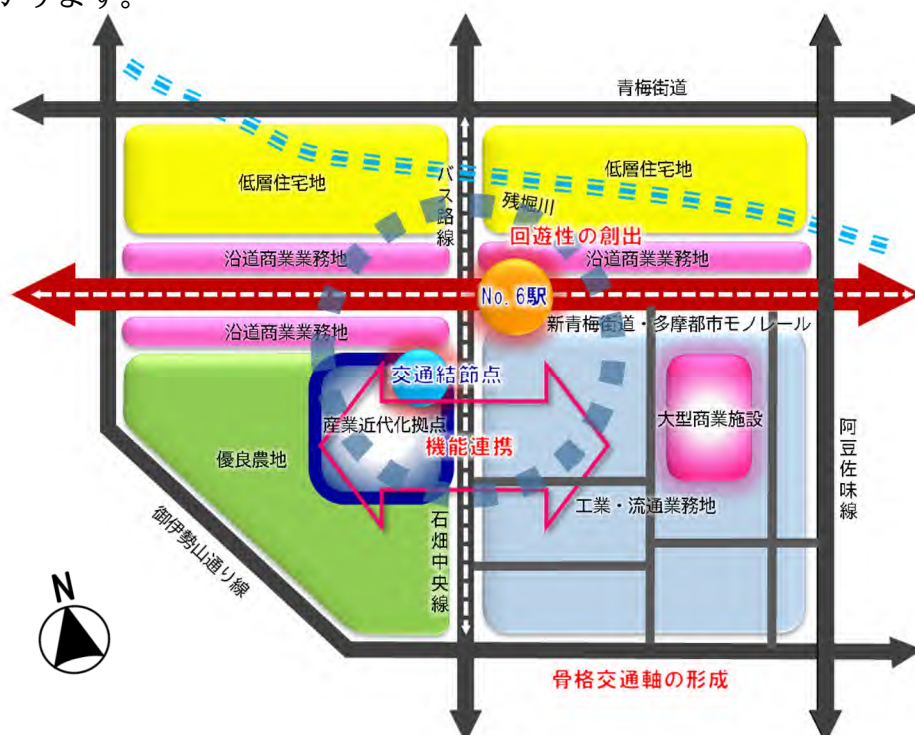
- ・殿ヶ谷地区と武蔵地区のまちづくりに伴う新たな雇用者や来訪者、地域住民の交流を促進し、にぎわいを創出します。

②産業近代化拠点の形成

- ・武蔵地区において、産業系ではイノベーションやデジタル研究開発、農業系では六次産業やスマート農業等の近代的な産業を誘致・育成します。
- ・町民の健康増進やスポーツを通じた交流促進のための地域体育施設の整備、また新青梅街道南側における広域避難場所の確保をはかります。
- ・殿ヶ谷土地地区画整理事業により形成される工業・流通業務地との機能連携を促進します。
- ・拠点の形成に際しては、持続可能なまちづくりの観点から、気候変動への対応や新たなライフスタイルへの対応をすすめます。

③交通ネットワークの強化

- ・新駅設置と併せ、モノレールとバス、タクシー等との乗り換えを行うための交通結節点（交通広場）整備やバリアフリー化をすすめ、町内外との地域公共交通ネットワークを強化します。
- ・福生都市計画道路3・5・23号（石畑中央線）の整備により、青梅街道へのアクセス強化をはかります。



殿ヶ谷地区は、瑞穂町の産業基盤を担う重要な工業ゾーンとして位置付けられており、市街地基盤の整備改善と環境整備を行っています。

■瑞穂町殿ヶ谷土地地区画整理事業概要
(令和6年5月27日現在)

施行者名	瑞穂町殿ヶ谷土地地区画整理組合
施行面積	約38.8ヘクタール
施行期間	平成8年6月11日～令和13年3月31日
総事業費	約159億円



図：殿ヶ谷土地地区画整理事業区域

区画道路

公園

大型商業施設

(出典：瑞穂町殿ヶ谷士地区画整理組合公表資料に加筆)

②新青梅街道沿道地区地区計画

新青梅街道の北側沿道に設定された同地区計画では、建築物の用途の制限のほか、良好な沿道づくりのためのルールが設けられています。

図：新青梅街道沿道地区地区計画



表：まちづくりのルール

(出典：新青梅街道沿道地区 地区計画の手引きパンフレット／都市計画課)

建築物の用途の制限	ホテルまたは旅館は建築できません。
建築物の敷地面積の最低限度	敷地の細分化を防ぎ、土地を有効利用するために 130 m ² とします。 注) ただし書きがありますので詳細は上記出典資料を確認ください。
壁面の位置の制限	新たに建築物等を新築・増改築する際には、建築物等の外壁又はこれに代わる柱の面と道路等の敷地境界線を 0.5m 以上後退する必要があります。 注) ただし書きがありますので詳細は上記出典資料を確認ください。
建築物の形態又は色彩その他意匠の制限	広告塔や広告板、案内板の表示面積は 7 m ² 以下とします。また建築物の壁面から突出するものは 5 m ² 以下とします。これらは、本地区外の施設ためには設置できません。 屋外外壁や屋外広告物、工作物等は、刺激的な色彩や装飾を避け、周辺環境に調和したものとします。
垣又はさくの構造の制限	道路に面して設ける垣又はさく(門柱を除く。)の構造は、生垣あるいは透視可能なフェンス等とします。なお、コンクリートブロック塀等を設ける場合は、その部分の高さを 1.0m 以下としてください。
緑化のルール(土地の利用に関する事項)	緑豊かで潤いのある街並みを形成していくため、景観に配慮した緑化に努めてください。

瑞穂町産業振興ビジョン（令和４年３月）では、町の産業における課題として、従業員の高齢化や人材確保、事業承継が上位に挙がっています。また、町内事業所の経営力強化や時代の変化に対応する産業構造の構築等が求められています。モノレール延伸の機会をいかし、課題解決に向けた施策を展開することで、持続可能な都市づくりを行うことが必要です。

構想のある武蔵地区は、市街化調整区域の中に農業振興地域を含んでいます。農業振興地域をいかしつつ都市との調和をはかるため、拠点整備の具現化に当たっては学識経験者等を交えた検討委員会を設置し、要件定義や事業スキームについて検討を行います。また、地域体育施設や地域防災ゾーンについては、別途体制を構築し、検討を行います。さらに、市街化区域編入に向けては、関係地権者や国、東京都等と協議・調整をすすめます。

表：産業近代化拠点各ゾーン・施設の考え方

ゾーン・導入施設		考え方
交通結節点	交通広場	・モノレール利用者及び各ゾーンの利用者等がバス、タクシーを利用するための施設として設置します。
	駐車場・駐輪場	・モノレール利用者及び各ゾーンの利用者等が利用する駐車場・駐輪場を設置します。 ・モノレール利用者用の駐輪場については、別途、No. 6 駅に近い位置へ設置します。
地域施設・地域防災ゾーン	地域体育施設	・町民や近隣就業者の健康増進やスポーツを通じた交流づくりの拠点施設として設置します。 ・多世代の有効活用に配慮し、様々な屋内競技に対応した機能を導入します。
	防災拠点施設	・地震等の大規模災害が発生した場合に備え、新たな防災拠点施設（災害備蓄倉庫等）の設置を検討します。 ・既存の武蔵災害用資材置場との統合をはかります。
	一時避難場所	・災害時に一時避難ができるスペースを確保します。
イノベーション創出ゾーン	研究・開発施設等	・「健康・スポーツ」、「医療・福祉」、「環境・エネルギー」、「危機管理」等の成長産業分野を中心に、都市課題の解決に資する技術・製品開発テーマを明らかにし、新たな技術・製品開発に取り組むための機能を導入し、「多摩地域のイノベーション拠点」を目指します。
産業育成ゾーン	インキュベーションオフィス等	・産業のデジタル化・DX化の推進や産官学連携等、多様な人材交流により、新たなビジネスの育成をサポートするための機能を導入します。 ・新たに創業をめざす起業家の育成（インキュベーション）をはかり、事業成功に導くサポートを行うための機能を導入します。
農用地活用ゾーン	スマート農業関連施設等	・農用地という良好な環境条件や横田基地との近接性等を踏まえ、六次農業、ハイテク農業（スマート農業）等の先進農業推進拠点としての機能を導入します。 ・農家との協働により、新たな農業振興のための拠点（農産物販売等）として位置付けます。
沿道商業業務地区	ロードサイド型店舗等	・新青梅街道に面する側は、駅前の顔となるロードサイド型の飲食関連店舗等の立地誘導をはかります。

【イノベーションとは……】

モノ、仕組み、サービス、組織、ビジネスモデル等に新たな考え方や技術を取り入れて新しい価値を生み出し、社会に大きな「革新」「刷新」「変革」をもたらす取組です。我が国の企業ではよく「技術革新」と表現されます。

【インキュベーションとは……】

（卵等が）ふ化するという意味です。これになぞらえ、起業家の育成や、新しいビジネスを支援する施設を「（ビジネス）インキュベーション」と呼びます。

【DX（デジタルトランスフォーメーション）とは……】

企業がビジネス環境の激しい変化に対応するために、デジタル技術を活用し、業務、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、新たなデジタル時代にも十分に勝ち残れるよう自社の競争力を高めることをいいます。

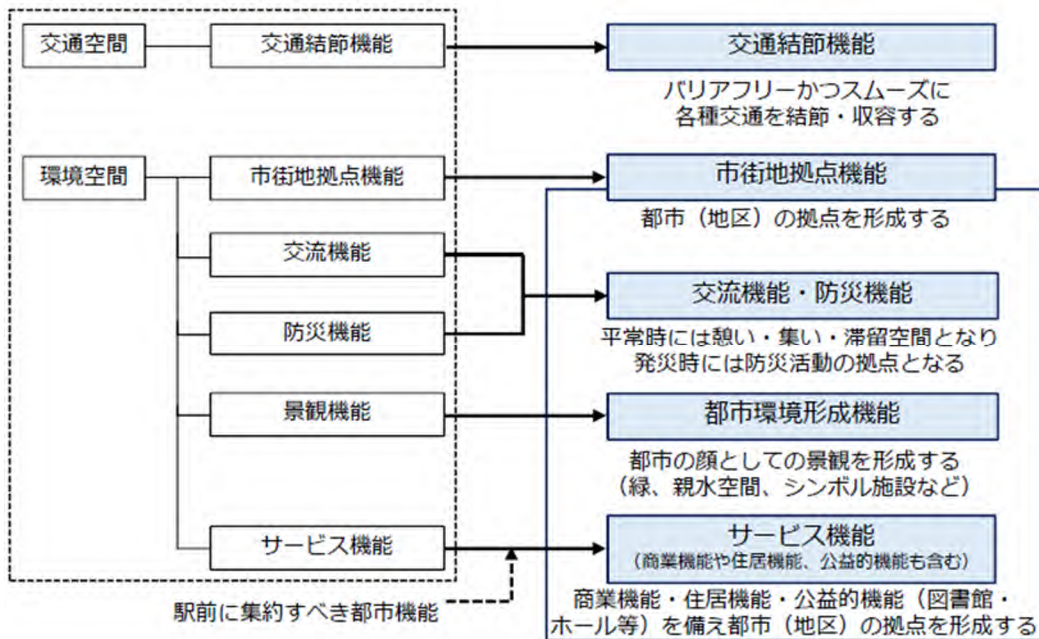
①－1 交通結節点（交通広場、駐車場、駐輪場）

交通広場については、「交通空間」と「環境空間」を考慮して必要な機能を配置することで利便性の高い交通結節点を形成します。また、駐車場、駐輪場については、利便性に配慮し、設置します。

図：交通広場（駅前広場）の機能

（出典：駅まち再構築事例集（令和2年7月／国土交通省都市局街路交通施設課）

駅前広場の機能（駅前広場計画指針※）



※駅前広場計画指針：建設省都市局都市交通調査室監修
社団法人日本交通計画協会編集 平成10年

図：交通広場の整備イメージ（瑞穂町作成）



①－2 地域施設・地域防災ゾーン（地域体育施設）

既存施設である「瑞穂中央体育館」は、築50年が経過しており、老朽化が顕著です。このため、新たな地域体育施設の整備が必要です。これを踏まえ、町民や近隣就業者の健康増進やスポーツを通じた交流促進の拠点として、モノレールのアクセス利便性をいかした地域体育施設を設置します。具現化に向けては、民間活力の活用も視野に入れ、町民の意見を伺いながら検討します。

図：瑞穂中央体育館の概要（出典：瑞穂町公共施設個別施設計画 / 令和6年3月）

建築年度	昭和49（1974）年度
構 造	鉄筋コンクリート造
延床面積	1,629㎡
その他	瑞穂町地域防災計画に基づく「指定避難所」指定
施設の現況	耐震補強工事实施済であり、内装面では、仕上げの破損や亀裂、塗装の剥離など散見される。外装では、屋根や庇、外部階段、雨どいなどで防水不良による白華現象等の劣化が見受けられる。特に、正面玄関の庇は、軒裏部分で鉄筋の発錆とそれに伴うコンクリートの爆裂が発生し、構造強度の低下も懸念される。
施設の課題	●施設の老朽化は顕著に表れ、維持管理及び修繕に必要な経費が年々増大しているため、大規模改修を検討する必要があります。限られた財源で運営しているため、維持管理では十分な整備状況とは言えない状況です。 ●各施設ともにいたずらによる破損等も多く、施設への不法侵入防止対策や、障害者利用対策（バリアフリー化）も課題です。
今後（17年間）の方針	●令和6年度で建築後50年が経過するため、大規模改修（長寿命化）による耐用年数の延長は実施しません。令和16年度までに施設更新の検討をすすめる必要があります。 ●スポーツ・レクリエーション系施設は、更新（建替え）を検討する上で、利用者ニーズ・コスト面の効果を把握するとともに、複合化・多機能化又は民間活力の導入を含めた施設整備を目指します。



①－3 地域施設・地域防災ゾーン（防災拠点施設、一時避難場所）

防災拠点施設については、大規模災害が発生した場合に備え、災害備蓄倉庫等を整備します。また、一時避難場所については、各ゾーンとの連携を含め、災害時に対応できる施設を整備します。

①-4 イノベーション創出ゾーン

瑞穂町産業振興ビジョン（令和4年3月）に基づき、産業近代化拠点におけるイノベーションの創出をはかります。様々な事例を参考にしながら、関連事業者の誘致をはかります。

瑞穂町産業振興ビジョン（令和4年3月）

【将来像】

**イノベーションで未来をひらく
新たな魅力価値を共創するまち**

- ・各産業において、先端技術の活用によりデジタル化・DXが推進され、生産性や付加価値の向上および新たな製品・ビジネスが創出されている。
- ・産官学連携等、分野を超えた多様な主体が連携し、新たな魅力価値が生まれている。
- ・地域資源の魅力が最大限に活用・発揮され、町の知名度・イメージ向上および発展とともに、町外から人・企業が集まり、産業の活性化とにぎわいが生まれている。
- ・町内事業者や町で働く人々が町に誇りを持ち生活の豊かさを実感しながら働いている。

【基本方針】

基本方針1	産業のデジタル化・DXおよびイノベーションの創出 ・デジタル化・DXの推進 ・イノベーションの創出 ・多様な人材交流の推進
基本方針2	経営基盤強化による「経営力」の向上 ・経営基盤の強化 ・販路の拡大
基本方針3	まちづくりと一体となった活力ある産業構造の構築 ・企業誘致の推進 ・事業承継の促進 ・起業の促進
基本方針4	未来を担う人づくり ・人材の確保・育成 ・多様な人材育成の取組
基本方針5	地域資源を活かしたみずほの顔づくり ・みずほブランド・特産品の充実 ・プロモーションの推進 ・町の魅力を伝える観光事業の展開

【取組の方向性】

●イノベーションの創出

- ・多摩都市モノレールの延伸と一体となったまちづくりや土地区画整理事業をすすめ、優良な産業地の形成や商業業務地としての整備を推進する。
- ・圏央道や国道16号等の広域交通利便性を活かした産業地としての優位性を活かし、企業誘致を促進するとともに、サテライトオフィスやインキュベーション施設の誘致等をはかり、イノベーションの創出に適した産業拠点の形成をめざす。

●オープンイノベーションの促進

- ・町内中小企業の高い技術力を活用した異業種・他分野等の多様な連携等による新製品・新技術の開発を支援することで、新たな価値創造への取組を促進するとともに、地域産業の活性化をはかる。

【イノベーションに関する国の動向について】

経済産業省では、イノベーション・技術開発支援のための取組として、「ものづくり補助金」事業を行っています。本事業は、中小企業・小規模事業者等が今後複数年にわたり相次いで直面する経営環境の変化（働き方改革や被用者保険の適用拡大、賃上げ、インボイス導入等）等に対応するため、中小企業・小規模事業者等が取り組む革新的サービス開発・試作品開発・生産プロセスの改善を行い、生産性を向上させるための設備投資等の支援を行うものです。

<ものづくり補助金の活用事例（出典：経済産業省ホームページ）>

<カフェ> 夫婦で営業するカフェが「クッキー生地を食べられるコーヒーカップ」を開発。補助金を活用して「可食容器製造機械」を導入。	<果樹園> 果樹園を経営する農家が補助金を活用して、地域特産品の金柑を密閉冷凍するための「急速冷凍機」を導入。	<寝具店> ネット通販により売上減少に悩む寝具店が店舗販売を強化するため、補助金を活用して寝心地を計測するセンサーを導入。
--	---	---

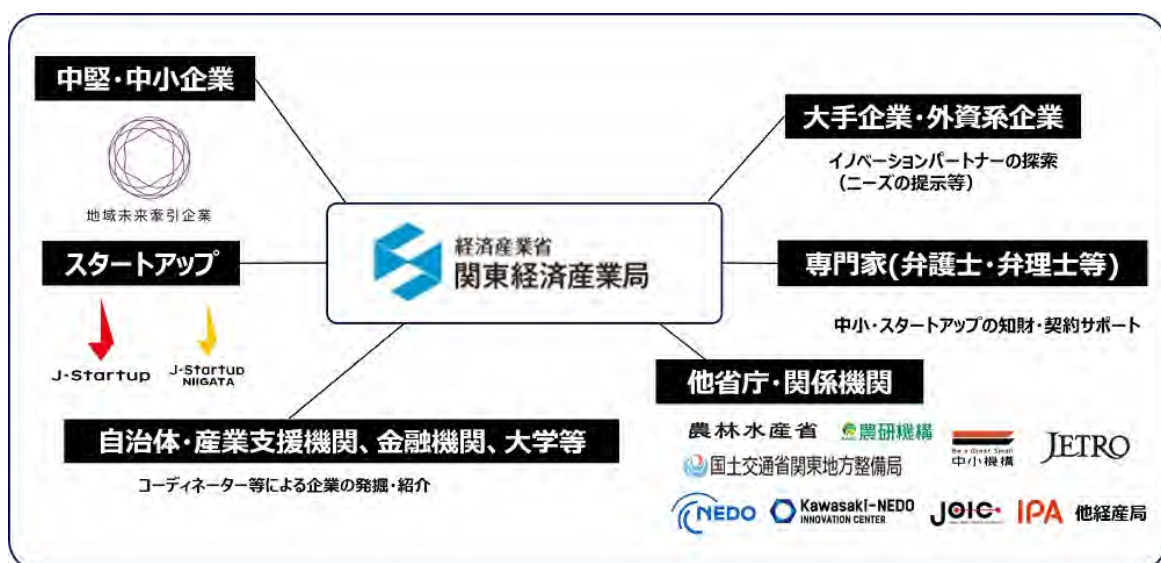
【オープンイノベーションについて】

オープンイノベーションとは、製品開発や技術改革、研究開発や組織改革などにおいて、自社以外の組織や機関などが持つ知識や技術を取り込んで自前主義からの脱却をはかることをいいます。

経済産業省では、革新的な技術・サービスを有する地域企業・スタートアップのオープンイノベーションによる新事業創出のため、外部連携に意欲的な大手企業・海外企業（外資系企業）の課題・ニーズをオンラインで発信し、効果的に引き合わせを行う取組を行っています。

図：オープンイノベーション・プラットフォームのイメージ

（出典：経済産業省関東経済産業局ホームページ）



①ー5 産業育成ゾーン

産業育成ゾーンにおいては、新たな起業家の育成支援を行う施設を導入します。

東京都認定インキュベーション施設事例（出典：東京都産業労働局ホームページ）

● BUSO AGORA/インキュベーションオフィス&ワーキングスペース（東京都町田市）

飲食事業を中心に事業展開をする株式会社キープ・ウィルダイニングが運営している。カフェのリラックスした空気感とオフィスの快適な設備を兼ね備え、約520㎡の広々とした空間で快適なワークタイムを提供している。インキュベーション マネージャー(事業アドバイスをを行う専門家)が在籍しており、起業家への相談・サポートを行っている。



● 町田新産業創造センター（東京都町田市）

「まちだ未来づくりプラン」の実現に向けて具体的な事業と取組を定めた「町田市新5か年計画」に基づき、町田市（90%）、町田商工会議所、株式会社きらぼし銀行（各5%）が出資し、2013年1月に設立された創業支援機関である。旧第3庁舎を活用している。



● quantum cross point 神楽坂（東京都新宿区）

東京理科大学産学連携やVCとの連携を通じた独自のエコシステムを構築し、事業創出や事業拡大が期待できる特徴的なビジネス環境の提供をはかる。本施設ではGPUデータサーバーを設置する予定であり、入居者は個人のSSD（データ保存媒体）を使用し、オンプレミスでサーバー環境を構築することが可能となる。



①-6 農用地活用ゾーン

瑞穂町農業振興計画（令和3年3月）における基本施策を踏まえ、スマート農業の推進をはかります。スマート農業とは、情報やデータ技術を利用して生産システムと運営を最適化する農業です。また、「新たな農業振興のための拠点整備」については、DXを活用した地場農産物の直接販売（農産物直売所）や食品加工施設など「稼ぐ農業」等について検討します。

瑞穂町農業振興計画（令和3年3月）
【基本施策】 ● スマート農業の推進（前期 R3～R7、後期 R8～R12） ・ 農業者の高齢化や担い手不足が見込まれる中、生産性を向上させるために有効であるロボット、AI、IoTなどの新たな技術を活用したスマート農業の導入を促進する。 ・ 限られた農地で最大の収益を上げられるよう、東京都が推進する「東京型統合環境制御生産システム（東京フューチャーアグリシステム）」などの先進技術の活用を推進する。 ICTを活用し、コンピューターが日照量や温湿度等の環境条件をもとにリアルタイムで計算、自己判断し、ハウス内環境を全自動で制御する。 ● 新たな産業振興のための拠点整備 ・ 今後の町の農業振興をはかるためには、農畜産物の生産性の向上、販路拡大、ブランド化などさまざまな課題がある中で、新たな農業振興のための拠点整備を検討していく必要がある。 ・ 他の自治体の取組を研究するとともに、農業者や関係機関を交え、新たな農業振興のための拠点整備について検討する。

図：スマート農業について（抜粋）

（出典：スマート農業をめぐる情勢について（令和6年4月／農林水産省））



スマート農業技術について

- ロボット、AI、IoT等の先端技術の著しい進展を背景に、農業分野においても、生産性向上に貢献するスマート農業（欧米では精密農業）が国内外で進められてきた。

【スマート農業関係の技術（例）】

自動運転	作業軽減	センシング/モニタリング	環境制御	経営データ管理	生産データ管理
ロボットトラクタ - 有人－無人協調システムにより、作業時間の短縮や1人で複数の作業が可能 (例：無人機で耕耘・整地、有人機で施肥・播種) 1人当たりの作業可能面積が拡大し、大規模化に貢献	自動操舵システム - 自動で正確に作業できるため、大区画の長い直線操作などでも作業が楽になる。非熟練者でも熟練者と同等以上の精度、速度で作業が可能 - 作業の重複幅が減少し、単位時間あたりの作業面積が約10～25%増加	収量センサ付きコンバイン - 収穫と同時に収量・水分量等を測定し、ほ場ごとの収量・食味等のばらつきを把握 - 翌年の施肥設計等に役立てることが可能	ハウス等の環境制御システム データに基づきハウス内環境を最適に保ち、高品質化や収量の増加・安定化が可能	経営・生産管理システム - ほ場や品目ごとの作業実績を見る化 - 記録した情報をもとに、生産コストの見える化や栽培計画・方法の改善、収量予測等に活用可能 - 機能を絞った安価な製品から、経営最適化に向けた分析機能等が充実した製品まで幅広く存在	家畜の生体管理システム 牛の分娩兆候や反芻状況、生乳量など情報を一元管理
農業データ連携基盤（データ連携プラットフォーム）					

（資料：スマート農業をめぐる情勢について（令和6年4月／農林水産省）を基に作成）

最近のトピックス

スマート農業関係の賞（宇宙開発利用大賞、ロボット大賞、イチBizアワード：2023）

第6回宇宙開発利用大賞 内閣総理大臣賞	衛星データを活用した土壌分析技術及び農地区画化技術の提供 ○ AIで衛星画像を解析することで、作物の生育状況や農地の土壌の状態が見える化できるサービスを提供
イチ Biz アワード 2023 最優秀賞	レボサク・車両と圃場の管理システム ○ 農業車両の電源に挿すだけで準天頂衛星システムによる高精度測位データを受信できる端末を開発し、スマホ等で簡単に農作業の進捗状況をリアルタイムに確認できる
第10回ロボット大賞 農林水産大臣賞	自動収穫ロボットを活用した再現可能な農業の実現 ○ ハウス内に貼られたワイヤ上をロボットが移動し、AIで収穫適期のピーマンを判定・収穫
第10回ロボット大賞 中小・ベンチャー企業賞 (中小企業庁長官賞)	総菜盛付ロボット ○ ポテトサラダなどこびりつきの多い不定形な食材を、決められた重量を計測して掴み、一般的な食品工場で求められる生産スピードでトレーに盛り付ける

②沿道商業業務地

新青梅街道拡幅後の沿道においては、駅前の顔となるロードサイド型の飲食関連店舗等の立地誘導をはかります。また、地区計画等の手法により、街並みの統一をはかります。

写真：沿道商業業務施設のイメージ（多摩都市モノレール既開業区間）



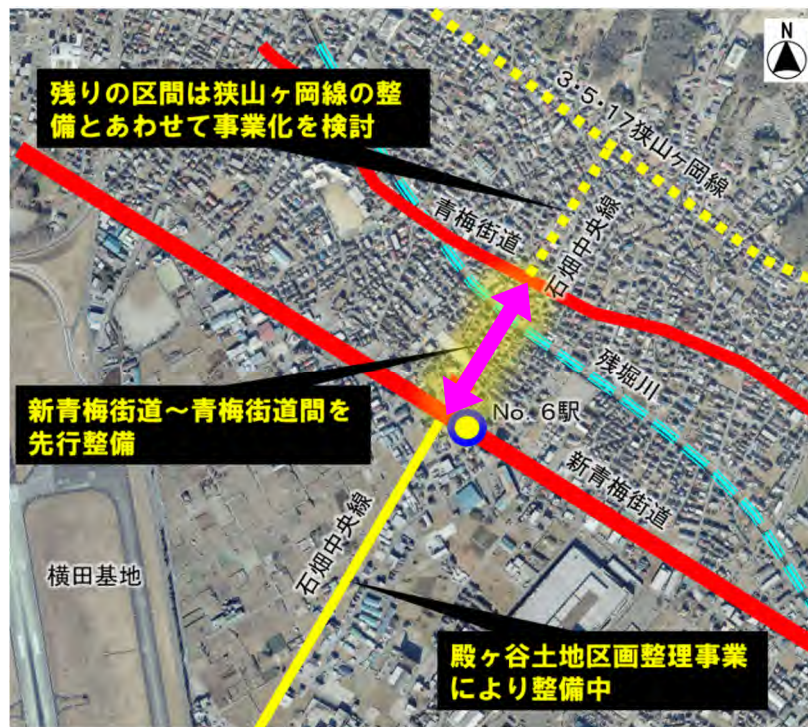
③福生都市計画道路3・5・23号（石畑中央線）

福生都市計画道路3・5・23号（石畑中央線）は、地域間交通軸としてNo.6駅の南北アクセスを担う重要な道路です。新青梅街道から南側の区間は殿ヶ谷土地区画整理事業により整備がすすんでいます。北側の区間は未着手となっています。今後は、福生都市計画道路3・5・17号（狭山ヶ岡線）が未整備であることを踏まえ、青梅街道までの区間を先行して整備し、No.6駅とのアクセス利便性の向上をはかります。なお、当該区間は、「東京都・特別区・26市2町の東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」における優先整備路線に位置付けられています。

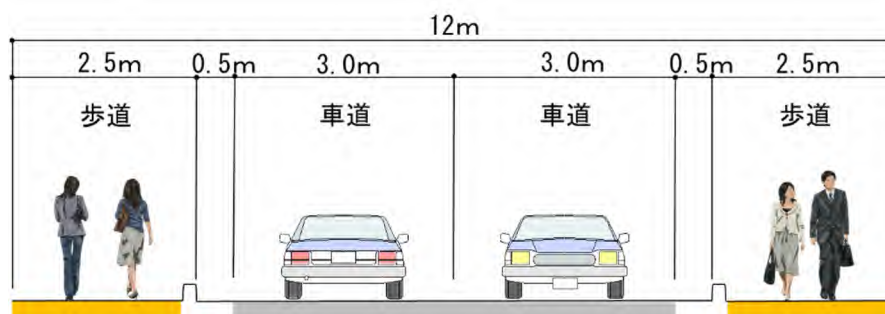
当該区間の整備については、街路事業（用地買収方式）を想定しています。

図：福生都市計画道路3・5・23号（石畑中央線）の先行整備区間

（資料：瑞穂町航空写真に加筆）



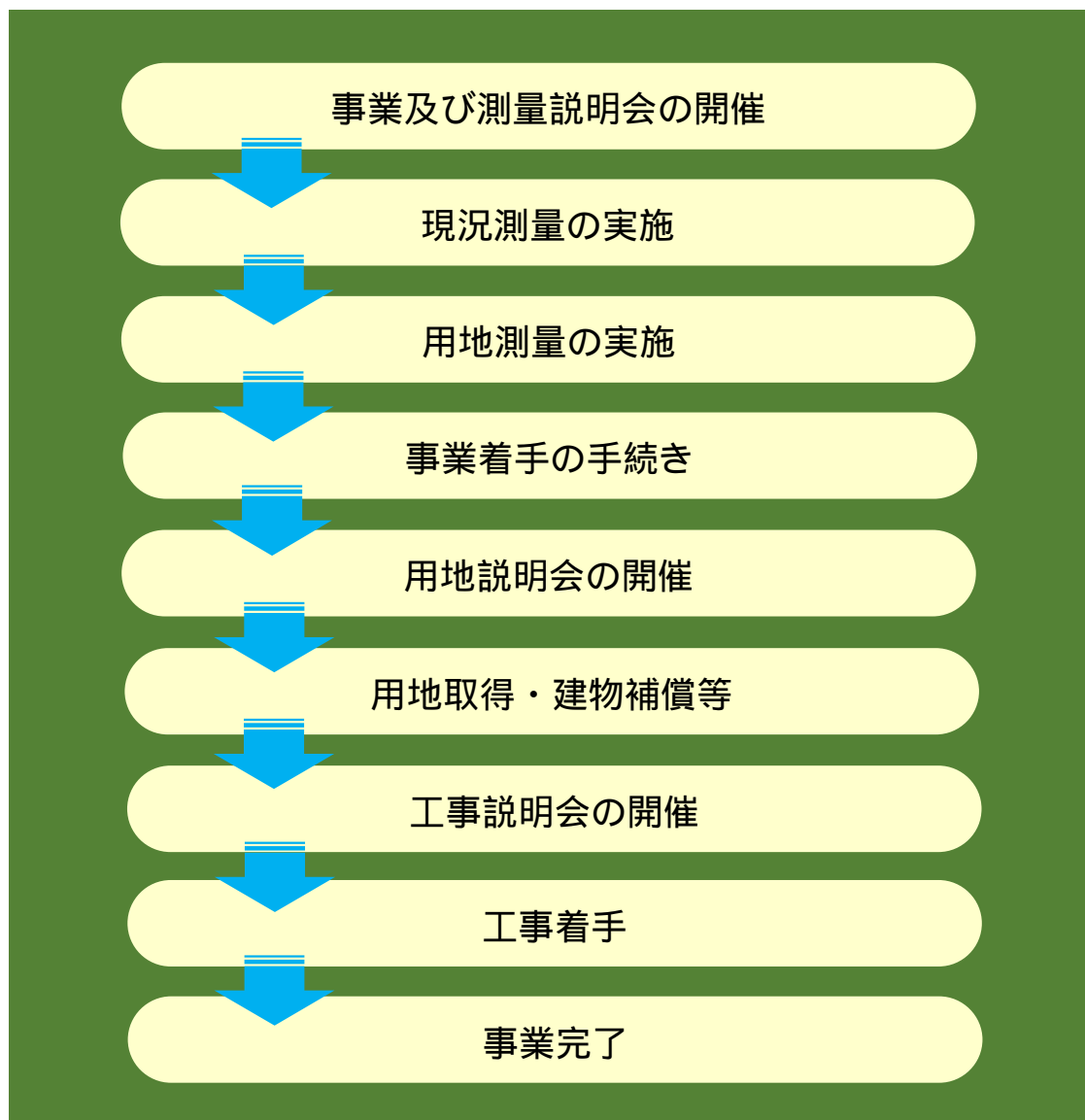
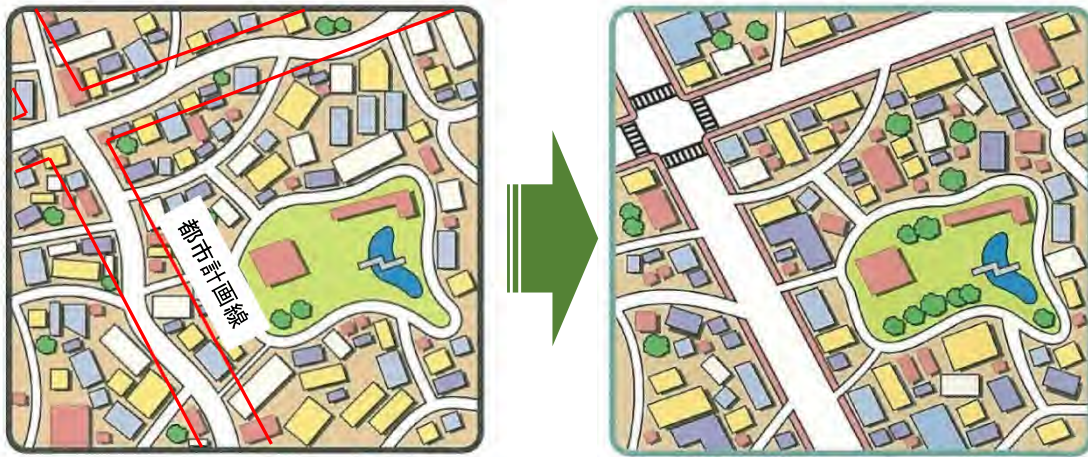
図：福生都市計画道路3・5・23号（石畑中央線）の標準断面



幅員構成については、場所によって異なる場合があります。

図：街路事業の概要（瑞穂町作成）

街路事業は、都市計画線内の土地を取得して都市計画道路を整備します。また事業の流れについては一般的に下図のようになります。



第6章 No.7 駅周辺まちづくり基本計画

(1) 全体構想

No.7 駅周辺においては、町の玄関口としてふさわしいまちづくりを行うべく、商業業務施設の集積を誘導し、回遊性やにぎわいの創出、魅力ある駅前空間への再編をはかります。また、西口周辺においては、公有地を有効活用し、モノレールの開業後を見据えた土地利用を検討していきます。

全体構想

①回遊性の向上、にぎわいの創出

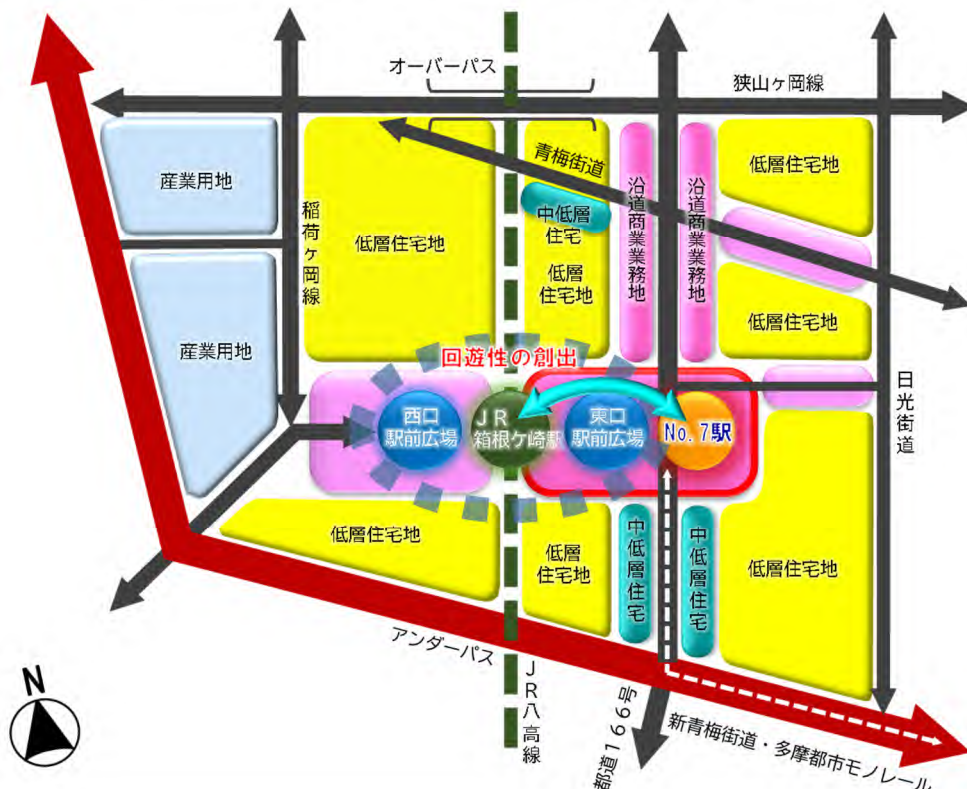
- ・ J R 箱根ヶ崎駅周辺は、中心市街地にふさわしい商業・業務機能が不足していることから、にぎわいのある駅前空間づくりへ向け、J R 箱根ヶ崎駅と多摩都市モノレール No.7 駅間の乗換流動を活用した商業・業務機能を集積し、回遊性の向上と歩行者ネットワークの強化をはかります。
- ・ 多摩都市モノレールが利用できるようになることで交通利便性が向上するため、J R 箱根ヶ崎駅周辺に病院、スーパー等の生活利便施設の誘致も検討します。

②駅前空間の再編

- ・ 多摩都市モノレール No.7 駅の整備に伴う公共交通の利便性向上を契機とし、バリアフリー化の推進や駅周辺に魅力のある都市機能の集積を誘導し、交流人口の増加をはかります。
- ・ 駅周辺の魅力向上とあわせて、駅周辺に住宅と商業の均衡がとれた、土地利用の誘導をはかります。

③地域交流の活性化

- ・ J R 箱根ヶ崎駅西地区の公有地は、駅前という好条件をいかした有効活用をはかることとし、モノレールの開業後を見据えた土地利用を検討します。



(2) 既往の取組

① 瑞穂町箱根ヶ崎駅西土地区画整理事業

箱根ヶ崎駅西地区は、JR箱根ヶ崎駅に隣接し、町の中心市街地を形成する地区であるものの、都市基盤が未整備のまま市街化がすすみ、交通、排水等居住環境の悪化がすすんでいました。このため、道路、公園等の整備を行うとともに、宅地の利用増進をはかり、駅周辺の活性化と健全な市街地の形成をはかることを目的とし、土地区画整理事業を実施しています。

■ 瑞穂町箱根ヶ崎駅西土地区画整理事業概要
(令和6年3月31日現在)

施行者名	瑞穂町
施行面積	約27.4ヘクタール
施行期間	平成8年3月6日～令和14年3月31日
総事業費	約199億円

区域内には地区計画が設定されており、駅前広場を中心に、住宅地が形成されつつあります。

図：瑞穂町箱根ヶ崎駅西土地区画整理事業区域（出典：瑞穂町航空写真に加筆）



②箱根ヶ崎立体交差事業

青梅街道において、踏切の渋滞解消や歩行者の安全確保等のため、道路とＪＲ八高線とを立体交差化する事業が東京都建設局によりすすめられています。また、防災性の向上等を目的として、電線類が地中化されます。

図：箱根ヶ崎立体交差事業完成イメージ（出典：東京都建設局パンフレット）



図：箱根ヶ崎立体交差事業の位置（出典：瑞穂町航空写真に加筆）



(3) 今後の取組

①連絡通路基本計画

No. 7 駅は、東口駅前広場を挟んで J R 箱根ヶ崎駅と接続します。このため、両駅間の乗換利便性の確保を目的として、駅前広場を改修するとともに連絡通路を設置します。また、No. 7 駅利用者のための駐輪場も付近に設置します。さらに、町の玄関口かつ中心市街地としてのにぎわい創出や回遊性の向上、交流活性化を促進するためのデッキ広場を設けます。

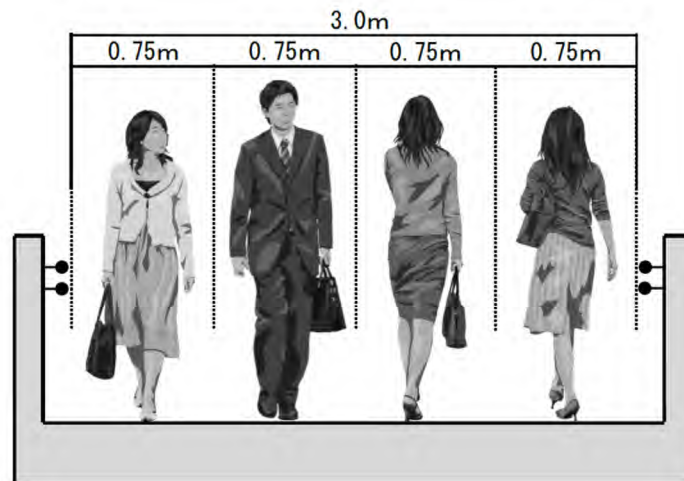
図：駅前空間の整備イメージ



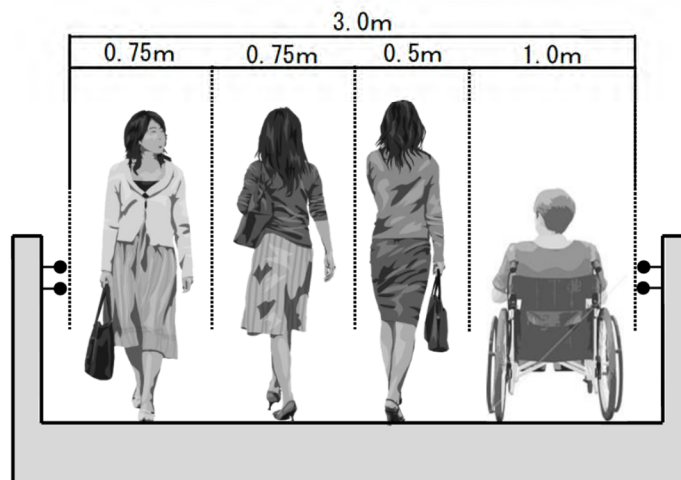
連絡通路の幅員は、健常者が2名ずつ相互通行できる幅員とします。

図：乗換連絡通路の計画幅員（瑞穂町作成）

【通常時】 健常者2名ずつの相互通行



【車いす通行時】 一時的に健常者1名ずつの相互通行及び健常者1名は静止



図：道路利用者の基本的寸法

（出典：道路構造令の解説と運用（令和3年3月／公益社団法人日本道路協会）を基に作成）

	人（成人男子、 荷物等なし）	自転車	車椅子	杖使用者 （2本）	シルバーカー
静止状態	45	60	70	90	70
通行状態	70～75	100	100	120	100

（単位：cm）

写真：有効幅員3mの通路例1（東武東上線上福岡駅／埼玉県ふじみ野市）



写真：有効幅員3mの通路例2（大泉学園駅北口ペDESTリアンデッキ／練馬区）



②にぎわい、回遊性創出に向けた取組

モノレール延伸部分の開業により、No. 7 駅とＪＲ八高線との乗換利用者など新たな人の動きが生まれます。これらの人々を取り込み、地域のにぎわいの創出に資する取組をすすめます。ＪＲ箱根ヶ崎駅周辺には商業施設や飲食店が不足し、人の滞留が少ないという現状があります。このため、地権者、事業者、地域等と協力しながら、にぎわいと回遊性の創出をはかり、人々が集まる魅力的な駅前づくりを推進します。にぎわいを町全体へ波及させていくことも重要であり、地域資源の利活用や、観光プロモーション活動等により、人々の移動や交流を促します。

また、これらの取組を実現するため、東京都の「まちづくりマッチングシステム（次頁参照）」の活用、地域の価値を維持・向上させるエリアマネジメントの考え方を取り入れた取組（次頁参照）など、「駅まち空間（※）」づくりについて検討します。

写真：にぎわい・回遊性づくりのイメージ



魅力的な駅前空間・景観づくり



デッキ広場との連携



日用品・地場産品などの販売



カフェなど人が溜まれるスペース

人々が溜まれる空間づくり

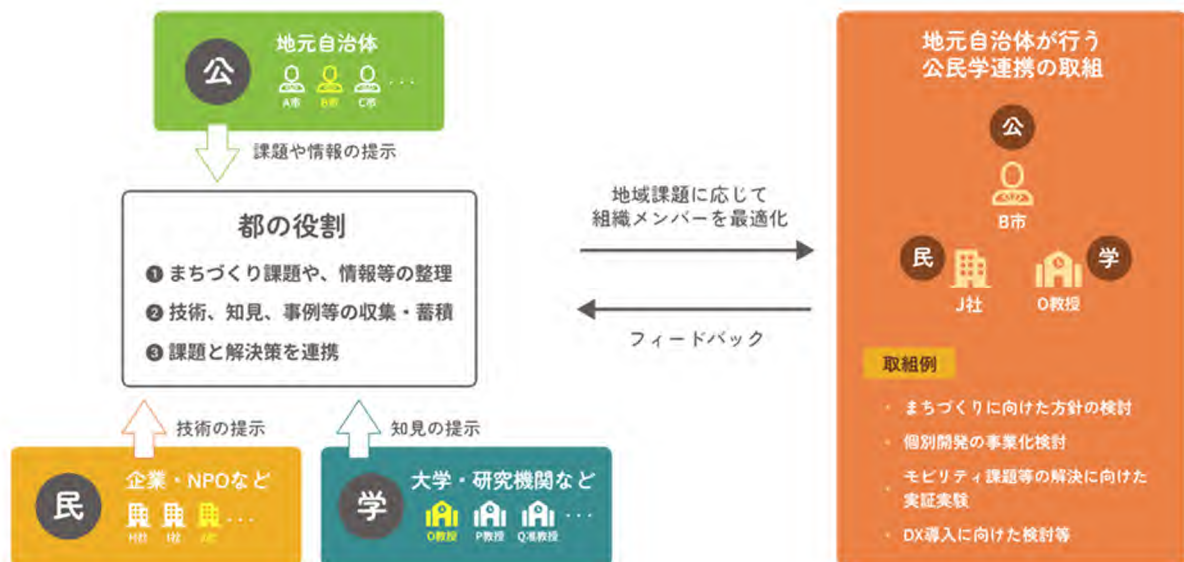


地域資源の利活用

「駅まち空間」とは、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能の配置を検討することが期待される空間です。

図：まちづくりマッチングシステムの概要（出典：まちづくりマッチングシステムHP／東京都）

- ・多摩地域の自治体が登録した課題に対し、課題解決に資する技術やノウハウ、知見を有する専門家や団体が解決策を提案し、専門家や団体と地元自治体をマッチングさせます。
- ・まちづくりに最適なメンバーで検討し、課題解決に向けた方向性を決定し、地元自治体のまちづくりを推進させます。

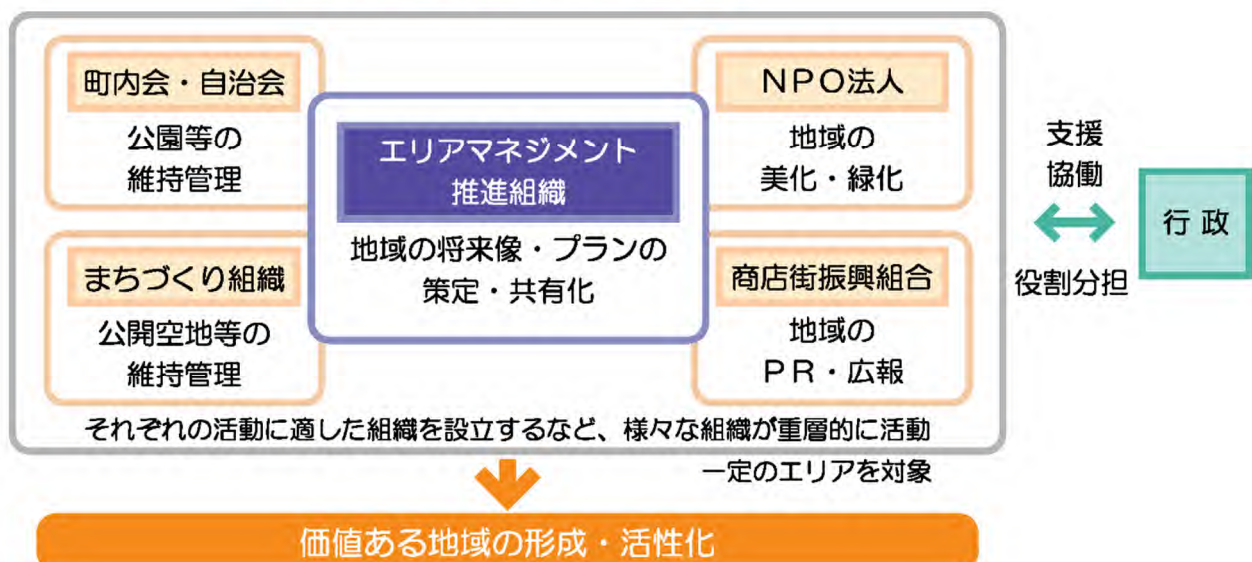


図：エリアマネジメントの概念

（出典：エリアマネジメントのすすめ（平成22年2月／国土交通省土地・水資源局土地政策課））

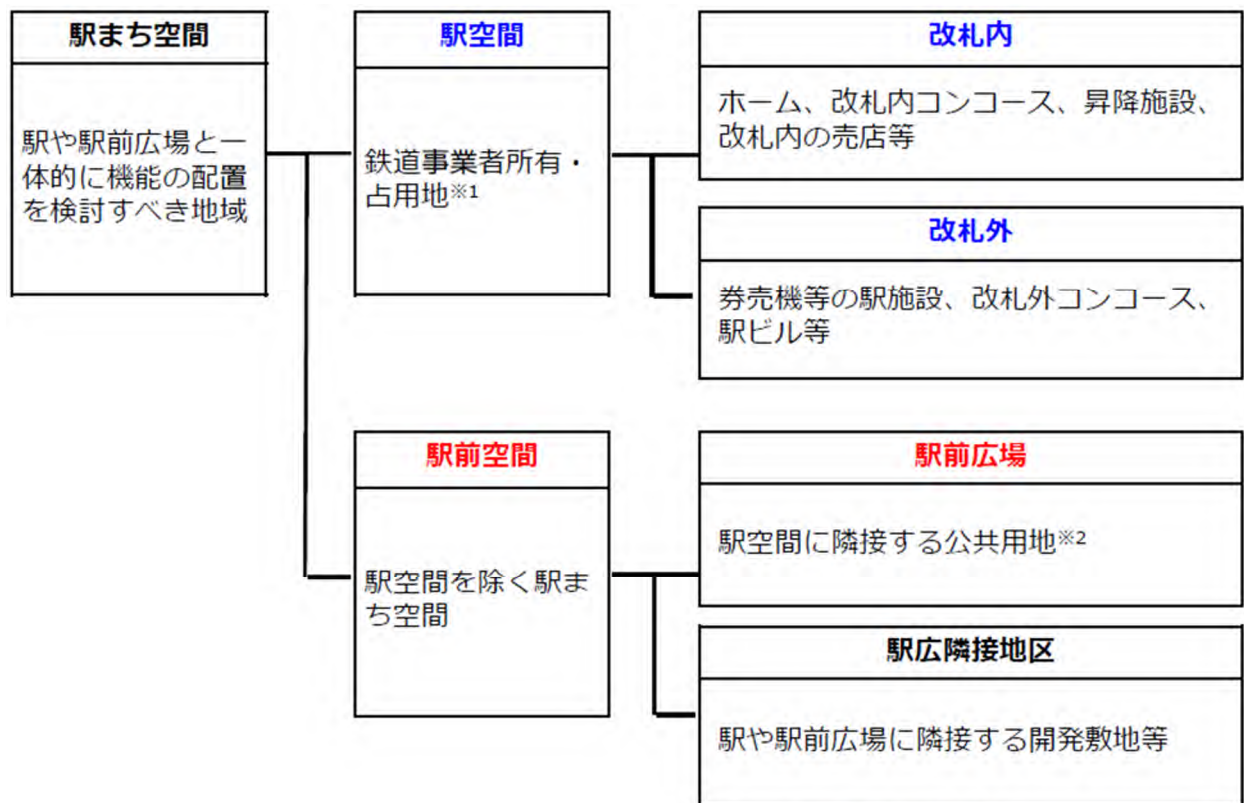
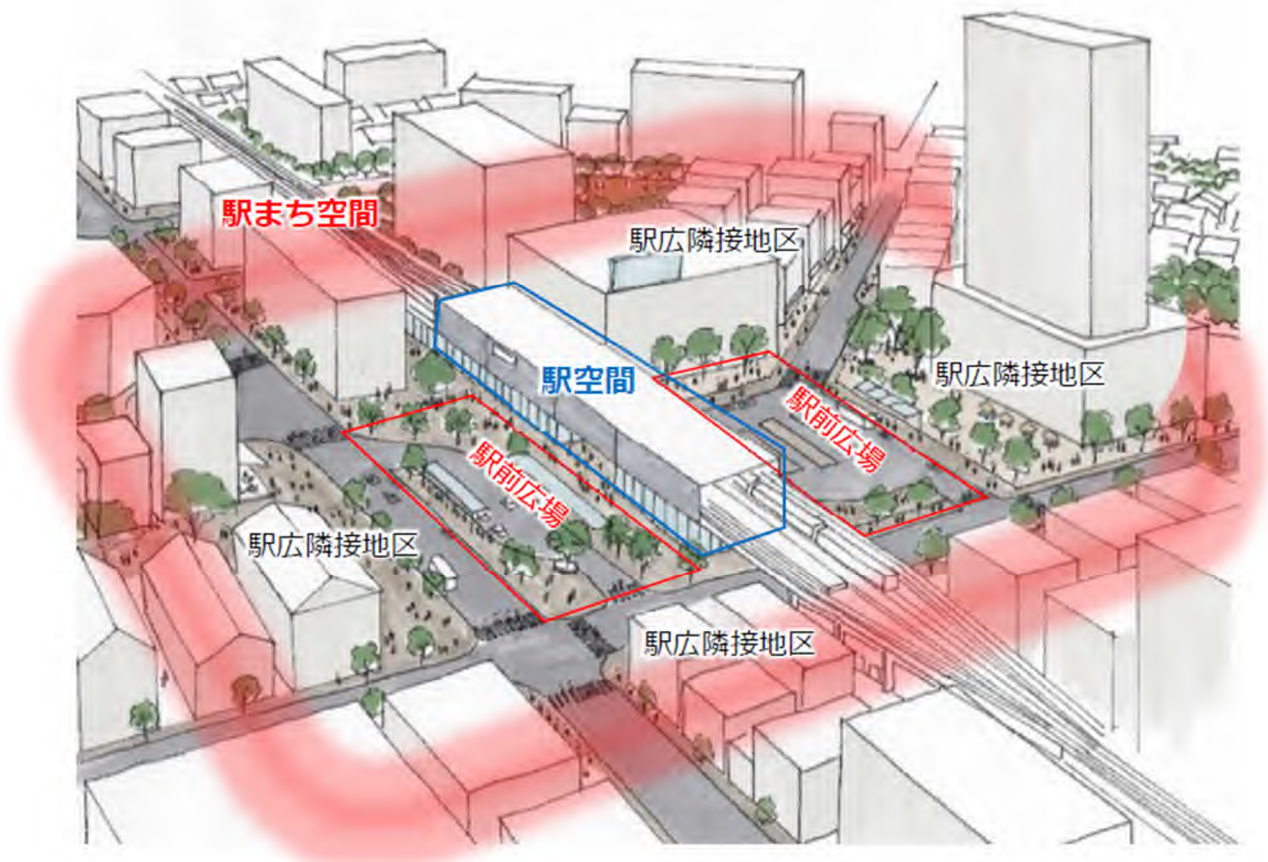
- ・一定のエリア内の住民、事業者、地権者等が推進組織となり、価値ある地域の形成・活性化に向けた取組を総合的かつ継続的にすすめるものです。
- ・商業業務地などでは、市街地開発と連動した街並み景観の誘導、地域美化やイベントの開催、広報などの地域プロモーションの展開といった取り組みもあります。

エリアマネジメントのイメージ



図：駅まち空間の概念

(出典：駅まち再構築事例集（令和2年7月／国土交通省都市局街路交通施設課）)



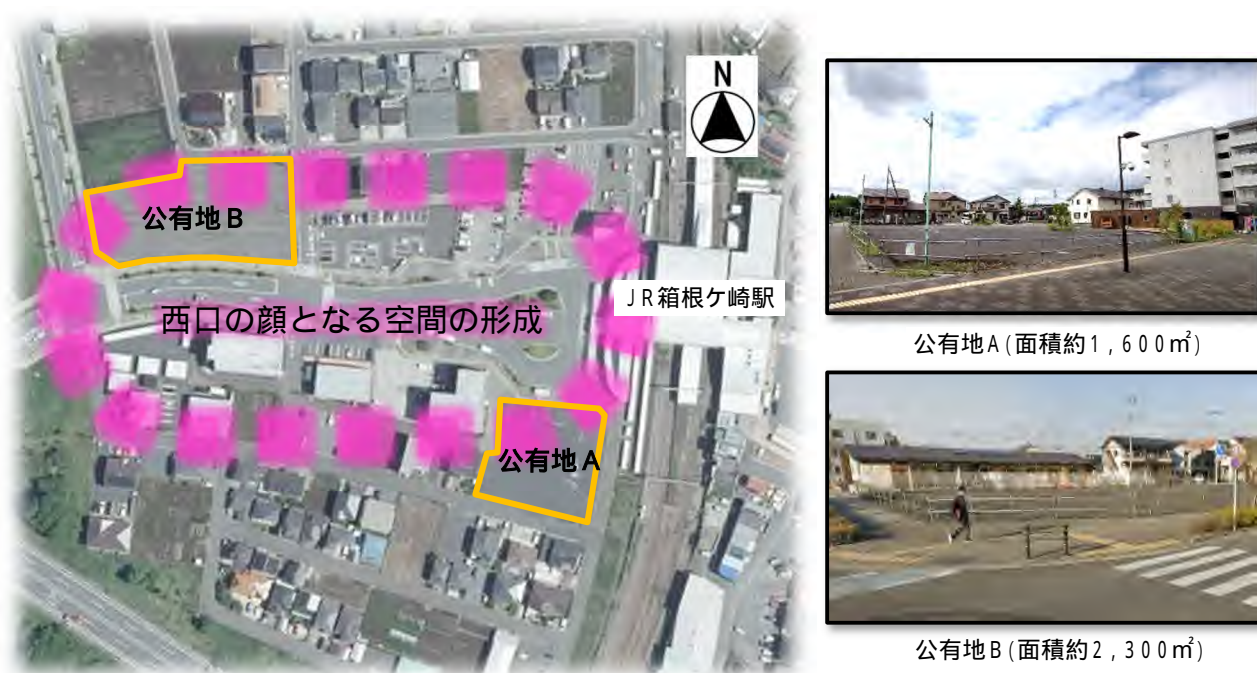
※1 協定駅前広場は除く

※2 協定駅前広場内の鉄道事業者所有・占用地を含む

③西口公有地活用計画

J R箱根ヶ崎駅西口地区は、土地区画整理事業が終盤を迎えており、道路交通基盤の整備や土地利用が進展しつつあります。これを踏まえ、今後は駅西口周辺のまちづくりをすすめます。駅西口周辺には、町が管理する2か所の公有地（※）があります。駅前という利便性の高い場所であることから、これらの公有地を有効活用し、西口の顔となる空間づくりを誘導します。なお、モノレールが開業するまでの当面の期間については、地域のにぎわい創出のための暫定的な活用をはかります。

図：公有地活用のイメージ



公有地を活用した『OHAKOマーケット』の様子
(令和6年2月4日(日)開催)



暫定インフラOHAKOYA
(公有地A内に整備)

公有地：現在は、区画整理事業（瑞穂町施行）の事業管理地の位置付けとなっています。

④将来的な土地利用方針の検討

公有地を活用したまちづくりについては、公益社団法人東京都都市づくり公社と瑞穂町が協働で検討をすすめてきました。この経緯により立ち上げた『箱根ヶ崎駅西公有地活用プロジェクト（OHAKOプロジェクト）』を踏まえ、今後、将来的な土地利用方針を検討します。

箱根ヶ崎駅西地区まちづくりのテーマ

平成7年度(1995年)の事業認可から25年余りが経過、事業完了に向け、換地処分を令和8年度(2026年)に予定していることを見据え、箱根ヶ崎駅西口のにぎわい創出をはかり、ポテンシャルを上げ、将来的な利用転換につなげる。

【短期】にぎわいの創出

【中期】コミュニティ拠点づくり

【長期】将来的な土地利用方針の検討

箱根ヶ崎駅西地区の公有地活用検討に関する協定（令和4年3月～令和7年3月）

公益社団法人東京都都市づくり公社と瑞穂町が協定を締結し、協働でまちづくりの検討を開始

令和4年度

箱根ヶ崎駅西地区の公有地活用検討会

箱根ヶ崎駅西地区公有地活用検討実行委員会

● 中期的検討：町・公社の職員により構成

【検討事項】

- 箱根ヶ崎駅西地区の将来的な土地利用方針
- 箱根ヶ崎駅西口周辺の段階的にぎわい創出

● 短期的検討：町・公社の若手職員により構成

【検討事項】

- 箱根ヶ崎駅西口の駅前公有地の暫定的及び短期的なにぎわい創出に関する調査及び企画立案

令和5年2月：町おこしイベント「OHAKO」の開催

令和5年度

町、事業者、住民による事業へ展開

- 町民参加のOHAKOミートアップ、OHAKOミーティングを実施しながら、イベントや暫定インフラの設置について意見交換
- 令和6年2月、町民主導による「OHAKOマーケット」の開催

令和6年度

- 瑞穂町が都補助を活用して公有地に暫定インフラ(OHAKOYA)を整備
- 町民、町、事業者による運営体制を検討し、コミュニティ拠点づくりを実施

プロジェクトを踏まえながら、モノレール延伸を見据えた将来的な土地利用を決定

第7章 モノレール延伸と町全体のまちづくりとの連携

(1) 多摩都市モノレール延伸とまちづくりの連携

上位関連計画におけるまちづくりの連携を下図に整理します。なお、まちづくりにおいては、モノレールの利便性をいかし、隣接する自治体（武蔵村山市、入間市、青梅市、羽村市、福生市など）との結びつきを強め、市町連携のもと町の発展につなげていきます。

図：上位関連計画におけるまちづくりとの連携イメージ（瑞穂町都市計画マスタープランに加筆）

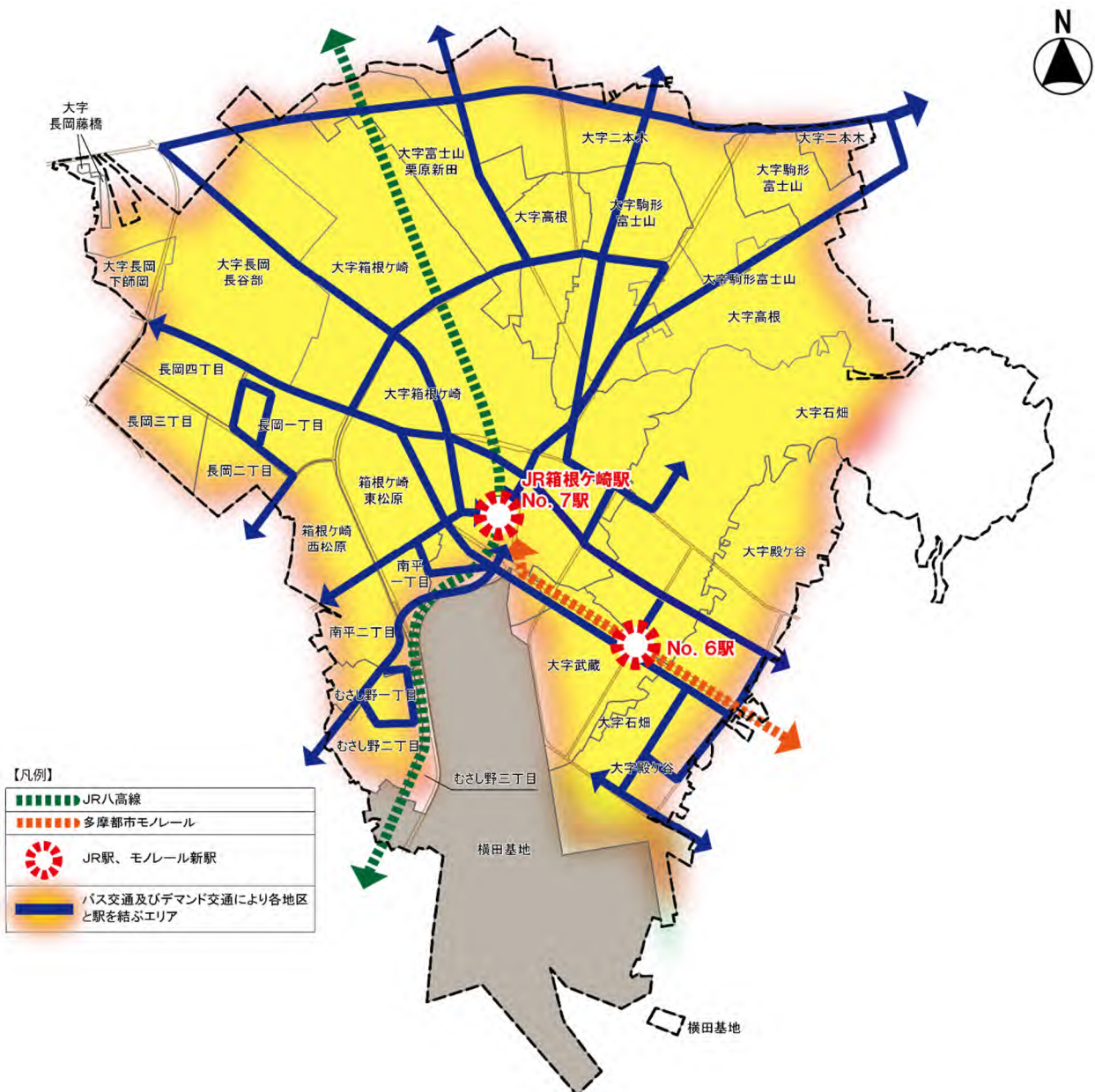


(2) モノレールと連携した地域公共交通ネットワークの充実

モノレール延伸の効果を最大限に引き出し、その恩恵を町全体に波及させるためには、町内各地区と駅とのアクセス利便性を確保し、町全体の生活利便性を高める取組が必要です。このため、路線バスやコミュニティバスに加え、新たに実証実験運行を開始したデマンド交通や自動運転バスを含めた地域公共交通ネットワークの充実化をすすめます。その手段として、地域公共交通に関するマスタープランである「瑞穂町地域公共交通計画」の策定を令和7年度に予定しています。同計画では、自家用車に過度に依存しない交通体系の実現に向け、路線バスやフィーダー交通等のあるべき姿を描くとともに、公共交通の再編や運行情報の提供等の施策を検討します。

立地適正化計画及び地域公共交通計画との連携により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりの実現を目指します。

図:モノレールと連携した公共交通ネットワークのイメージ(瑞穂町作成)



(3) 新駅の開業に伴う生活への影響について

No. 6 駅及び No. 7 駅の開業に伴う住民生活への影響について、下表のように想定します。

表：新駅の開業に伴う生活への影響（想定）

新駅	生活への影響
No. 6 駅	●駅周辺に広がる住宅地からの移動手段の選択肢が増え、公共交通を利用可能な時間帯が拡大されます（ダイヤ未定）。加えて、定時性や安全性、運行本数等の確保により移動利便性が向上し、通勤・通学環境が改善します。 ●駅周辺には、大型商業施設が立地しており、アクセス利便性の向上に伴って集客力や持続可能性が向上します。また、新たな商業施設が出店しやすくなるなど事業環境が改善します。 ●殿ヶ谷地区には、工業の集積地が形成されつつあり、通勤環境の向上が、雇用の創出や新たな企業の進出等を促進します。 ●福生都市計画道路3・5・23号（石畑中央線）の整備と併せたバス交通網等の再編により、町内他地域を含めたアクセス利便性が向上します。 ●産業近代化拠点におけるイノベーション・DX・スマート農業等の導入により、工業及び農業の活性化が町全体に波及します。 ●産業近代化拠点において新たな起業家が育成され、定住人口及び関係人口が増加します。 ●狭山丘陵への玄関口として、レジャー・観光需要を喚起することで、町外からの新たな人の流れが生まれます。 ●自家用車からの交通手段の転換により、新青梅街道及びその周辺の渋滞が緩和されます。
No. 7 駅	●No. 7 駅から立川方面へ乗換なく移動可能になり、また、西武線や京王線等との乗換利便性が向上することで、移動経路の選択肢が充実します。 ●町の玄関口として商業・業務機能を集積し、にぎわいのある駅前空間づくりをすすめることで、住民の生活利便性が向上します。 ●町内各地区においても、箱根ヶ崎地区をハブとしたバス交通等との連携により、モノレールの恩恵が波及します。また、町内の工業地域においては、都心方面や埼玉県方面等からの就職機会の拡大が見込まれます。 ●JR八高線との連携により、沿線各市からの新たな移動需要が生まれることで、駅周辺の事業環境が改善します。 ●町の顔として、魅力を発信する機能が充実することで、駅を起点とした来街者への移動が促進され、町内全域の商業や観光地が活性化します。

(4) 新駅の開業に伴う町の関連計画等への影響について

No. 6 駅及び No. 7 駅の開業に伴う町の関連計画等への影響について、下表に整理します。

表：新駅の開業に伴う町の関連計画等への影響

関連計画等	新駅の影響
瑞穂町都市計画 マスタープラン (令和3年3月)	●No. 6 駅周辺は、駅周辺に広がる住宅地の住民だけでなく、産業近代化拠点や大型商業施設等の駅利用者が日常的に集まるエリアとなります。このため、さらなる商業・業務施設等の立地が期待され、「生活サービス拠点」の形成がさらに促進されます。 ●No. 7 駅及び J R 箱根ヶ崎駅周辺は、モノレール延伸と一体的な交通ターミナル機能が実装され、商業・業務機能の集積が促進されます。また、モノレール延伸部のまちづくりを通じて、中心市街地にふさわしい、景観にも優れた街並みが形成され、「みずほの顔交流拠点」の形成がさらに促進されます。
瑞穂町道路整備 方針 (令和5年3月)	●モノレール延伸部のまちづくりに伴い整備される交通結節点や公共施設等への移動需要が発生し、道路整備が促進されます。 ●バスルート等の地域内移動に必要な道路の整備が促進され、地域公共交通の利便性が向上します。 ●地域拠点と連携した道路ネットワークの形成により、交通円滑化がはかられ、町全体の防災性、利便性や住環境等が向上します。
瑞穂町立地適正 化計画 (令和7年3月)	●No. 6 駅及び No. 7 駅周辺は、「都市機能誘導区域」および「居住誘導区域」に設定されています。また、No. 6 駅周辺に立地する武蔵地区は「準都市機能誘導区域（※）」に設定されています。 ●新駅の開業に伴う需要増加に応じて、都市機能の誘導が期待されるとともに、生活利便性の向上による居住誘導が促進されます。また、町外からの移住需要の増加も期待されます。

【準都市機能誘導区域】

立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域は市街化区域内にのみ設定ができます。一方で、武蔵地区については、瑞穂町において新産業導入・育成拠点の形成が計画されています。また、「東京都都市計画区域マスタープラン」においても「多摩広域拠点域」として位置づけられています。当該地区は市街化調整区域ですが、この拠点形成の計画をふまえ、瑞穂町立地適正化計画では「準都市機能誘導区域」として設定します。

第8章 基本計画の実現へ向けて

(1) 取組方向について

基本計画の推進においては、町だけでなく、関係機関や町民の皆様の協力が不可欠です。今後も緊密な連携をはかりながら、協働のまちづくりをすすめていきます。

また、SDGsの理念を踏まえ、経済、社会及び環境をめぐる広範な課題に対して統合的に取り組みます。SDGsは、2015年に国連サミットにおいて採択された「誰一人取り残さない」社会の実現を目指すものです。これにより、まちづくり施策との相乗効果として政策全体の最適化、地域課題解決の加速化が期待できます。

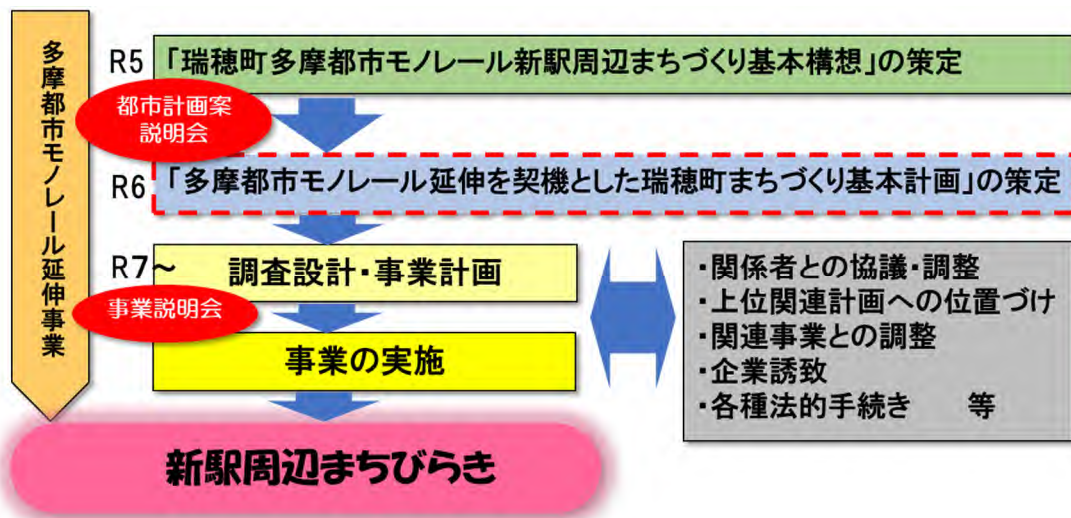


(2) 今後の流れについて

令和5年度の「基本構想」及び今年度の「基本計画」に基づき、令和7年度以降、具体的な調査設計や事業計画の立案をすすめ、国や都の補助金を活用しながら、事業の実施に向けて取り組んでいきます。

また、No.7駅～JR箱根ヶ崎駅間の連絡通路については、交通管理者や鉄軌道事業者等との協議・調整をすすめながら整備に向けた検討をすすめます。

図：今後の流れ



(資料) 基本計画の策定経緯

(1) パブリックコメントの実施

基本計画（案）について町のホームページに公表し、ご意見をいただきました。いただいたご意見に対する町の回答については、ホームページに記載させていただいています。

【パブリックコメントの実施状況】

- 実施期間：令和6年8月20日（火）～令和6年9月2日（月）まで
- ご意見の数：20件（5名）

(2) まちづくり懇談会の実施

基本計画（案）について、町内外の方々にご参加いただき意見交換を行いました。

【まちづくり懇談会の開催状況】

- 名称：多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画策定に伴うまちづくり懇談会
- 開催日時：令和6年9月26日（木）19:00～20:30
令和6年9月28日（土）10:00～11:30
- 場所：瑞穂町役場1階ホール
- 参加者数：計35名



多摩都市モノレール延伸を契機とした
瑞穂町まちづくり基本計画

令和7年3月

発行 瑞穂町 都市整備部 交通政策モノレール推進課

TEL 042-513-9379

FAX 042-556-3401

e-mail koutuu@town.mizuho.tokyo.jp



瑞穂町

すみたいまち
つながるまち
あたらしいまち