

序章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編



第1章 青梅市の現況と課題

- 1 青梅市の特性
- 2 青梅市の現況動向
- 3 市民意識
- 4 社会経済情勢の変化とまちづくりの視点
- 5 青梅市の現況動向からみたまちづくりの課題



1 青梅市の特性

(1) 位置および地勢

本市は、東京都の西北部、都心から40~60 kmに位置し、東西に17.2 km、南北に9 km、総面積103.31 km²で、市域の6割以上を占めるみどり豊かな山並みと美しい渓谷に囲まれています。

北は、埼玉県飯能市、東は、埼玉県入間市、瑞穂町、羽村市、南は、あきる野市、日の出町、西は、奥多摩町に接しています。

西部は、東京、埼玉、山梨、長野の1都3県におよぶ秩父多摩甲斐国立公園の山地で、御岳山など標高千m近い山々があります。また、多摩川に沿って平地が連なっています。

東部は、多摩川が台地を東西に貫き、羽村市、瑞穂町に連なる比較的平坦な扇状地が広がっています。また、関東山地から連なる丘陵の尾根が、武蔵野台地に張り出しています。

北部は、山地や丘陵地、河川によって構成され、河川に沿って帯状に平地が連なっています。

(2) 沿革

本市は、多摩川と荒川水系の豊かな水に恵まれ、これらの河川の流域では、旧石器時代や縄文時代に、狩猟生活を中心とした集落が営まれました。

弥生時代になると、霞川流域では水田がひらかれ、古墳時代がはじまると、都内でも最大規模の集落が形成されました。

奈良・平安時代に入ると、武蔵国府の造営のための建築用材などの供給地として、多摩川上流にも集落が形成されました。

鎌倉時代のころから、土豪の三田氏が豊富な林産資源を背景に支配を広げ、勝沼城を本拠に多摩川上流域と入間川流域に勢力をのばすようになり

ました。三田氏は、塩船観音寺、武蔵御嶽神社などの神社仏閣の再興に力を注ぐとともに、市場を設置するなど、永禄年間(1558~1569年)まで、青梅地方に独自の文化を築きあげました。

江戸開幕とともに、青梅の大半は幕府の直轄地となり、森下に陣屋が置かれ、整然と区画された市(いち)の立つ町として整備されました。産業としては、多摩川、荒川の水運や青梅街道によって、白壁に使う石灰や木材、織物などの産業が活況を極め、青梅地域一帯は発展しました。また、武蔵野台地の新田開拓のさきがけとなる新町村が開村し、その先導役を果たした吉野織部之助のゆかりの屋敷や大井戸跡は、都の有形文化財・史跡に指定されています。

明治維新以後、明治4(1871)年には青梅地方は神奈川県直轄となりました。その後、青梅を中心とした40か村の村々は、青梅町と調布村、霞村、吉野村、三田村、小曾木村、成木村の1町6か村に統合されました。明治26(1893)年には神奈川県から東京府に編入され、翌年には、立川・青梅間に鉄道が開通しました。

昭和26(1951)年に、青梅町、霞村、調布村が合併し、東京で5番目の市制が施行され「青梅市」が誕生しました。さらに昭和30(1955)年には、隣接する吉野村、三田村、小曾木村、成木村の4か村が編入され現在の市域となりました。

市施行後の昭和28(1953)年から平成10(1998)年までは、土地区画整理事業などの市街地整備により、公共施設の整備と住宅の利用増進を図ってきました。



近年、青梅、東青梅、河辺の各駅周辺では、青梅駅前で行われている市街地再開発事業をはじめ、生涯学習・交流活動の拠点となる文化交流センター、行政運営・災害対策の拠点となる市庁舎、河辺駅北口の整備で誕生した中央図書館、三次救急まで対応する市立青梅総合医療センターなど市民生活を支える拠点施設が整備されています。

かつて、まちの基幹産業だった織物業や林業は産業構造の変化により、往時をしのぶことはできませんが、現在は、東部の工業団地などへの企業誘致や観光資源を活用したまちづくりを推進するとともに、青梅インターチェンジ北側地区において、土地区画整理事業による広域交通ネットワークの利便性を生かした新たな産業拠点の整備を進めています。

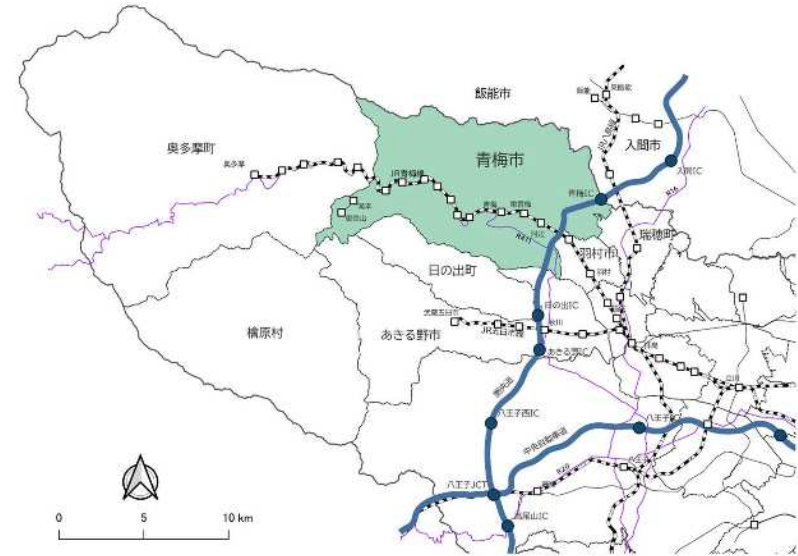
(3) 広域交通体系

鉄道は、多摩川に沿ってJR青梅線が市域を東西に通貫し、東京方面の中央線直通電車により、都心部との連絡が強化されています。周辺地域には、瑞穂町、入間市にJR八高線、飯能市に西武池袋線が通っています。

広域道路網としては、都心方面と奥多摩町・山梨県方面を結ぶ青梅街道・吉野街道が東西方向の交通軸となっています。

東部には、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）が南北に通っており、入間市境に青梅インターチェンジがあり、他県との行き来において利便性が高くなっています。

< 図 1-1 青梅市の位置 >



青梅インターチェンジ



(4) 広域計画における位置付け

ア 第5次首都圏基本計画

首都圏基本計画（国土交通省、平成11年3月）は、首都圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県および山梨県）の整備に関する基本的・総合的な計画です。

首都圏の目標とすべき社会や生活の姿を描くとともに、一極依存構造を是正するための目指すべき地域構造を明らかにし、それらの実現に向けて取り組むべき施策を示しており、本市は広域連携拠点として、以下の整備方針が定められています。

青梅広域連携拠点

本市を中心とする地域については、業務核都市として、青梅線3駅周辺地区、圏央道青梅インターチェンジ周辺地区等を核に、業務、商業等の機能の充実を図るほか、圏央道との近接性をいかして、秋留台地域等との連携を深めながら、工業機能および研究開発機能の集積を高める。



青梅市東部の街なみ

イ 都市づくりのグランドデザイン

都市づくりのグランドデザイン（東京都、平成29年9月）において、本市は、「多摩広域拠点域」、「自然環境共生域」に当たり、次の将来イメージが示されています。

(ア) 多摩広域拠点域

みどり豊かな住環境とともに、商業、文化、サービスなどの生活を支える機能が高度に集積し、便利で魅力と活力のある拠点が形成されています。

また、既存建築物を活用した商業・宿泊施設の立地が進むとともに、歴史や文化などの地域資源を生かした、魅力のある観光のまちが形成されています。

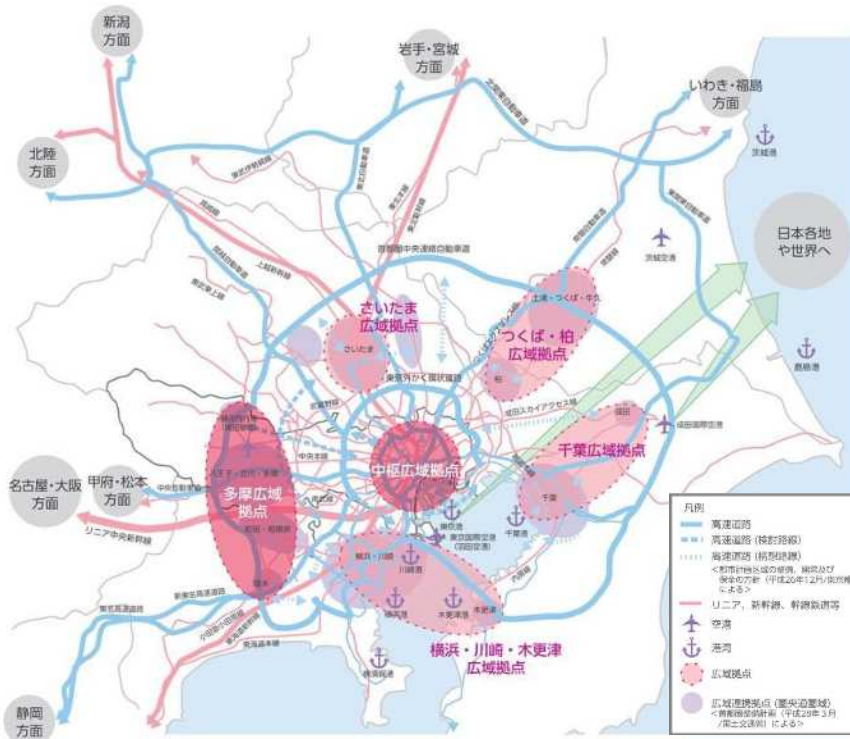
(イ) 自然環境共生域

清流や森林などの自然環境や温泉、地酒といった地域資源が最大限活用されているとともに、人々を惹き付ける豊かな自然環境や地域資源をベースとし、二地域居住やサテライトオフィス、環境教育、スポーツなどの多様な機能も共存することで地域の魅力を発揮し、発信しています。

また、豊かな自然や多様な地域資源が世界中の注目を集め、観光地、スポーツの場、農業・林業を体験する場として親しまれています。

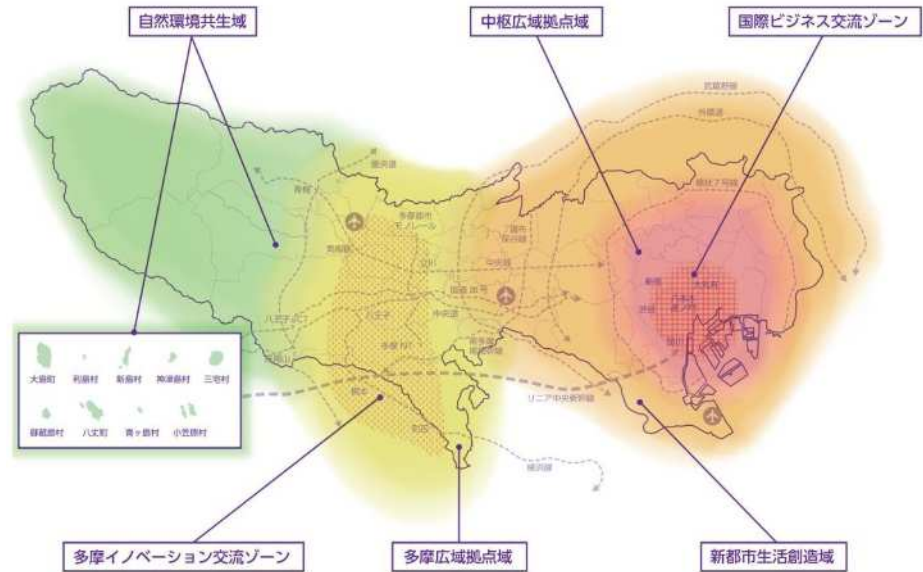


< 図 1-2 広域的なレベルの都市構造イメージ >



出典：都市づくりのグランドデザイン

< 図 1-3 新たな地域区分
(4つの地域区分と2つのエンジンゾーン) >



出典：都市づくりのグランドデザイン

第1章

青梅市の現況と課題



2 青梅市の現況動向

(1) 人口・世帯数等

国勢調査による令和2（2020）年10月1日現在の本市の人口は、133,535人であり、平成17（2005）年をピークに減少傾向にあります。

年齢3区分別人口構成比は、平成12（2000）年に老年人口比率が年少人口比率を上回り、少子高齢化が進んでいます。

一般世帯数は56,354世帯であり、増加傾向が続いています。1世帯当たりの人員は、令和2（2020）年は2.4人/世帯まで減少しています。

社会動態（転入・転出）は、平成24（2012）年以降、社会減となる年が多いものの、令和2（2020）年以降は、社会増に転じています。5歳階級別の人口移動数は、10代後半から20代後半は転出超過であり、大学進学や就職を契機として市外への転出がうかがえます。一方、50代以上は転入超過がみられます。

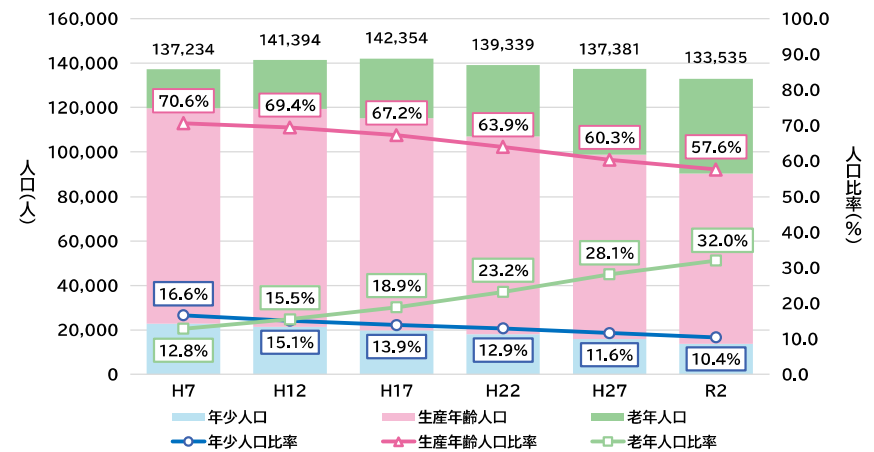


< 図 1-4 人口・世帯数の推移 >



出典：国勢調査

< 図 1-5 年齢3区分別人口構成比の推移 >



出典：国勢調査

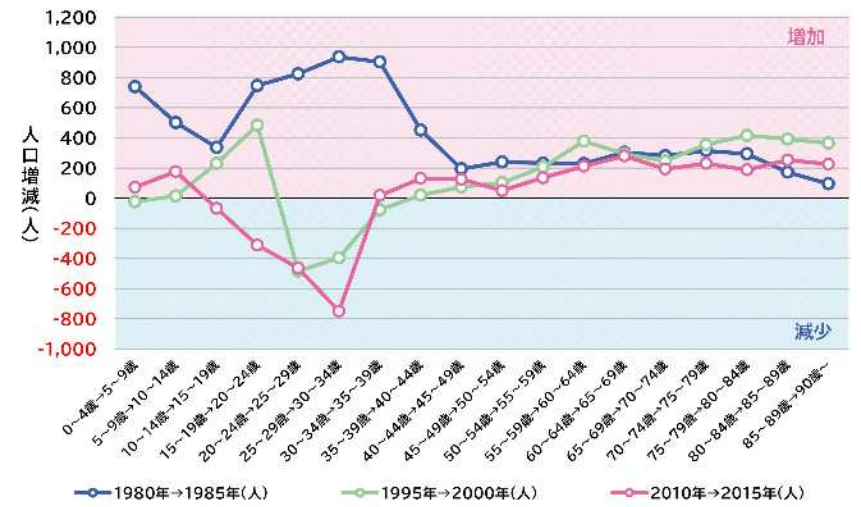


< 図 1-6 人口動態の推移 >



出典：青梅市の統計

< 図 1-7 5歳階級純移動数の推移 >



出典：国勢調査



ア 地区別人口増減率

平成22(2010)年から令和2(2020)年にかけての地区別での人口増減をみると、多くの地区で人口減少が進んでおり、市の北部や西部においては人口が20%を超えて減少している地区が多くみられます。

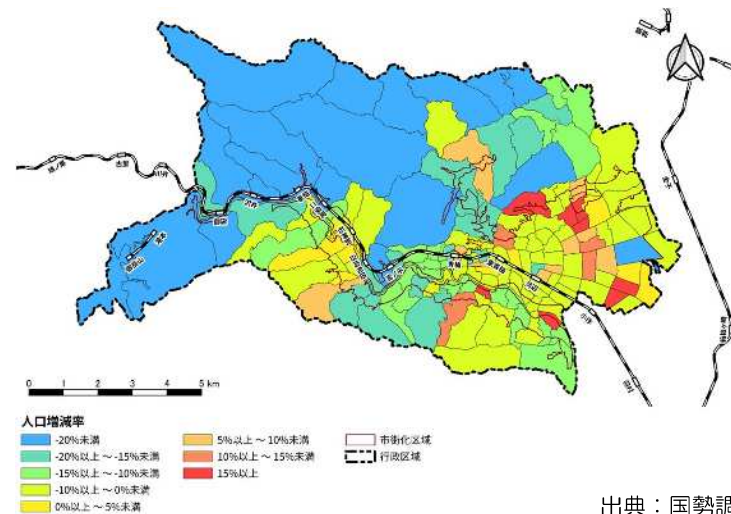
青梅、東青梅、河辺の各駅近隣に位置する一部の地区において5%以上～10%未満の人口増加となっています。また、塩船や今寺などにおいては15%以上の人口増加となっています。

イ 地区別高齢化率

令和2(2020)年時点の地区別での高齢化率をみると、市の西部および北部に位置する地区の多くで高齢化率が50%以上となっています。

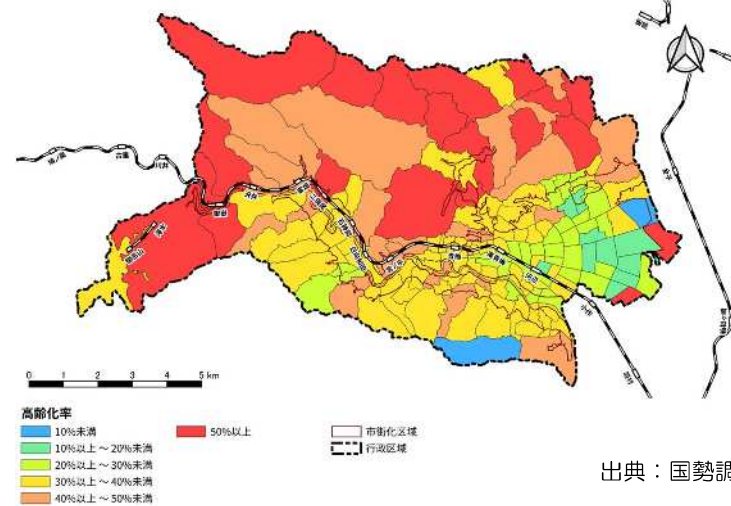
その一方で、小作駅の北側に立地している地区では高齢化率が10%以上～20%未満となっている箇所も多く、市の東側ほど高齢化率が低い傾向にあります。

< 図1-8 地区別の人口増減率(平成22(2010)～令和2(2020)年) >



出典：国勢調査

< 図1-9 地区別の高齢化率(令和2(2020)年) >



出典：国勢調査



ウ 地区別人口密度

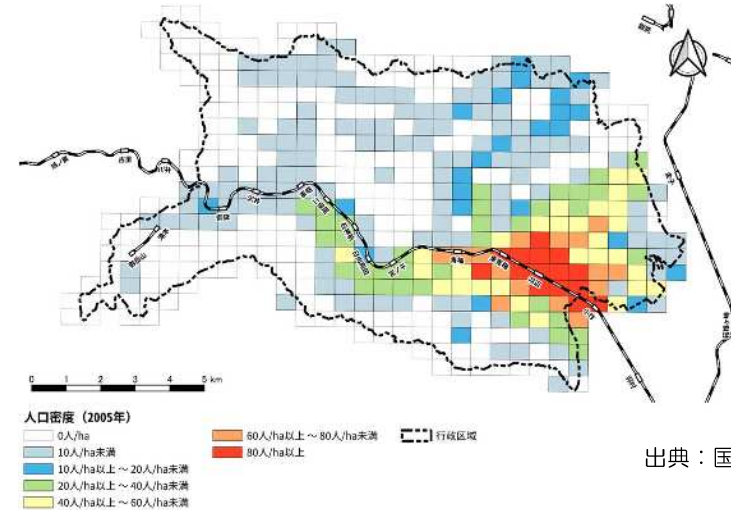
人口密度 40 人/ha 以上のエリア (500mメッシュ) は、青梅、東青梅、河辺の各駅周辺のほか、青梅街道、都道青梅入間線沿いなど、市域の東側に広がっています。

人口密度の変化をみると、平成 17 (2005) 年に人口密度 10 人/ha 以上であった御岳、小曾木、黒沢では、令和 2 (2020) 年に 10 人/ha 未満へと低下しているエリアもみられます。

一方、新町では人口密度 60 人/ha 以上のエリアが拡大しています。

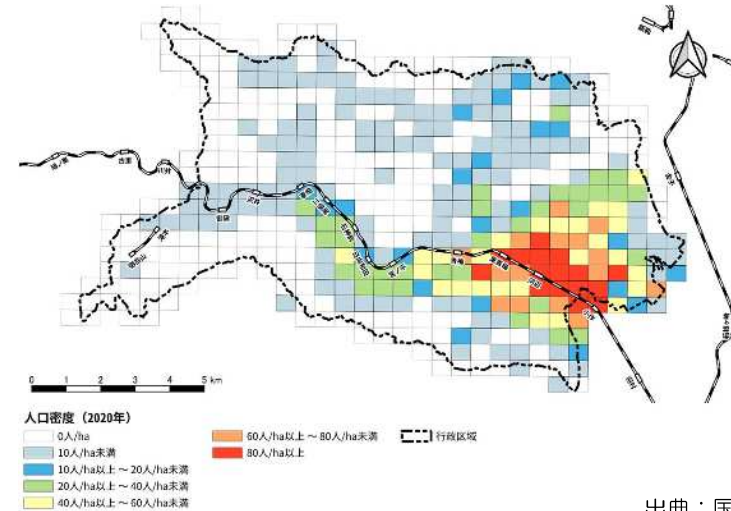
※人口密度 40 人/ha : 都市計画法施行規則に定める既成市街地の基準

< 図 1-10 人口密度 (500mメッシュ) (平成 17 (2005) 年) >



出典：国勢調査

< 図 1-11 人口密度 (500mメッシュ) (令和 2 (2020) 年) >



出典：国勢調査



青梅市の市街地



(2) 土地利用・建物状況等

ア 地形・地質

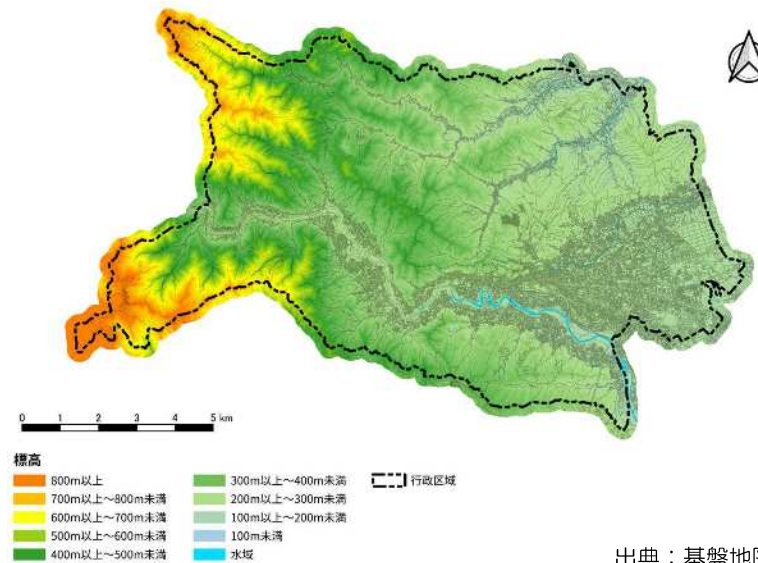
本市は、関東山地と武蔵野台地が接続するところに位置しています。西部の山地は標高 900～1,000m の高地となっており、東に向けて高度を下げ、標高 300m 付近で丘陵地となっています。北部には青梅丘陵・霞丘陵・小曾木丘陵などが、南部には長淵丘陵が位置し、その間を扇状地が開けています。台地の中央を流下する多摩川の両岸は侵食が進み、その上に河岸段丘が形成されています。また、霞川周辺には低地が分布しています。

市域の海拔最高点は鍋割山の 1,084m、最低点は成木川河床（両群橋下流）の 103m で、高低差約 1,000m と起伏に富んでいます。地質は、山地の大部分が秩父古生層からなっており、丘陵地や台地においては、上部層を関東ローム層が覆い、その下を砂れき層が広がっています。

イ 水系

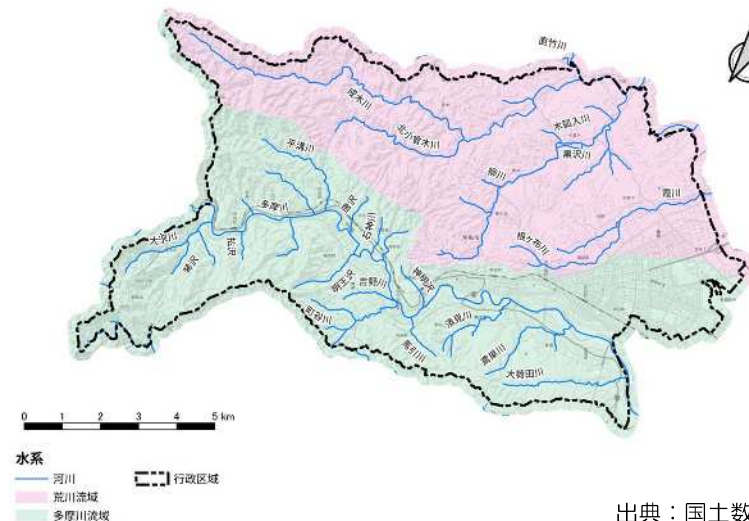
本市の水系は、右図のように、南部の多摩川水系と北部の荒川水系に二分されます。このうち、一級河川は 8 河川で、多摩川水系が 3 河川（多摩川・大荷田川・鳶巣川）、荒川水系が 5 河川（霞川・成木川・黒沢川・北小曾木川・直竹川）となっています。

< 図 1-12 標高の状況 >



出典：基盤地図情報

< 図 1-13 水系 >



出典：国土数値情報



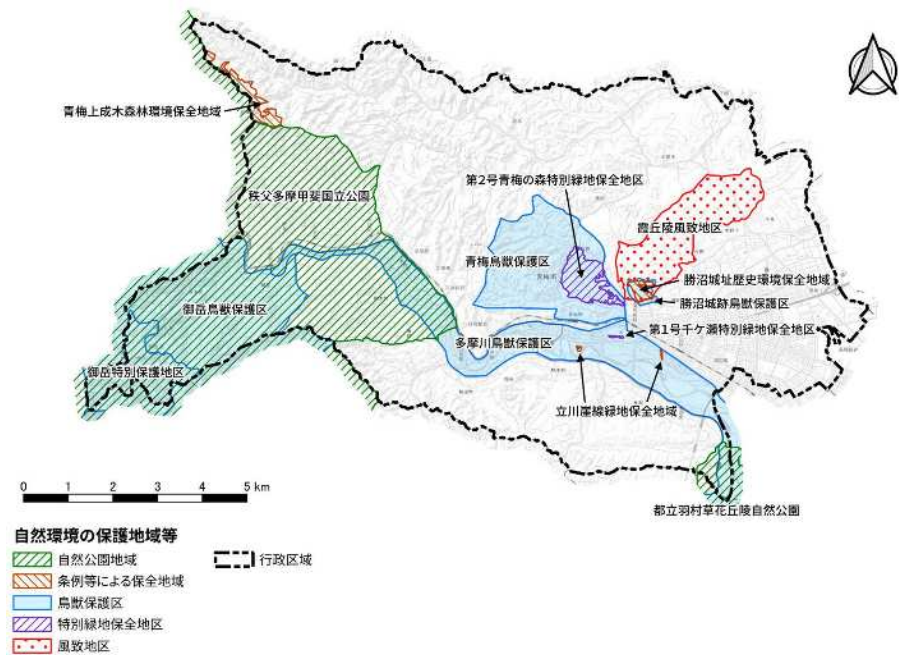
ウ 自然環境

市域西部の御岳山や高水三山をはじめとした山々の一部は、秩父多摩甲斐国立公園に指定され、自然環境の保全が図られるとともに、市内外から多くの登山やハイキングを楽しむ人々が訪れています。また、それらの山地を水源とする多摩川水系や荒川水系の多くの河川が流れ、多摩川については、上流域では自然豊かな溪流の様相を呈し、中下流では広い河原と河岸段丘が形成され、貴重なレクリエーションの場としても親しまれています。東部の扇状地に広がる市街地を包み込むように分布する丘陵地はかつて、里山として人々に利用されてきました。その後、生活様式の変化などにより放置され荒廃しつつありましたが、近年、里山のもつ生物多様性や景観など多様な価値が見直されています。

自然環境の保護や維持保全に関して、自然公園地域、条例等による保全地域、鳥獣保護区、特別緑地保全地区、風致地区などの指定を受けています。



< 図 1-14 自然環境の保護地域等 >



出典：国土数値情報、東京都環境局保全地域の指定状況、おうめ地図情報システム



Ⅱ 土地利用・建物状況

市街化区域は、青梅、東青梅、河辺の各駅周辺の複合市街地と東部の工業団地のほかは、比較的低密度の住宅を中心とした市街地が形成されています。また、多摩川沿いにはマンションが立地し、崖線緑地などの周辺景観との調和が課題となっています。

商業地は、河辺駅周辺に一定の集積がみられますが、近年は東部の青梅街道沿道などにロードサイド型店舗や青梅インターチェンジ周辺における大型店の立地が顕著となっています。青梅、東青梅、河辺の各駅周辺には、業務・商業施設、官公庁施設、医療施設、文化・スポーツ施設が立地しており、本市の核となる都市機能の集積地となっています。

東部の工業団地においては、専用工場や倉庫運輸関係施設などの土地利用がされています。

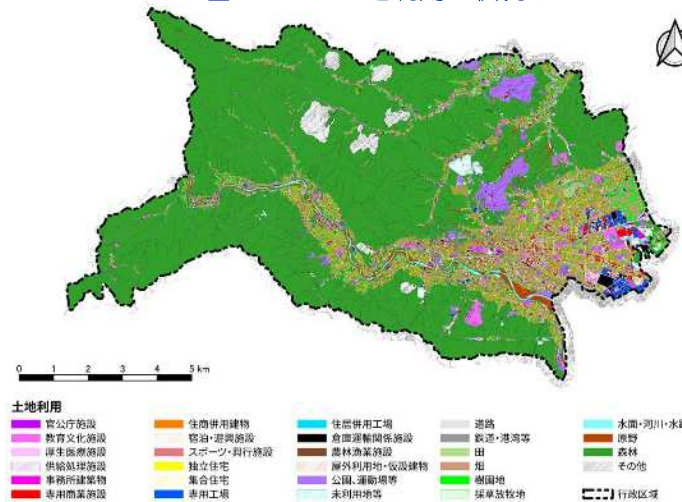
市街化調整区域は、採石場やゴルフ場などが点在しています。北東部の小曾木街道、成木街道沿いに、まとまった集落が形成されているほかは、特別養護老人ホームや関連の病院が多く分布しています。

また、霞水田地区をはじめ東部には、まとまった農地があります。

用途地域で住宅地、商業地、工業地を適正に配置・配分する市街化区域における土地利用割合について、住宅用地は 41.1%、商業用地が 6.4%、工業用地が 6.3%となっています。これらを含めた都市的土地利用が全体の 79.7%を占めています。

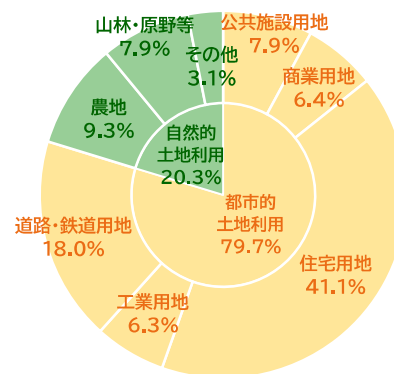
市街化調整区域における土地利用割合について、山林・原野等が 87.5%と最も多く、次点の農地が 3.8%となっています。これらの自然的土地利用が全体の 94.9%を占めています。

< 図 1-15 土地利用の状況 >

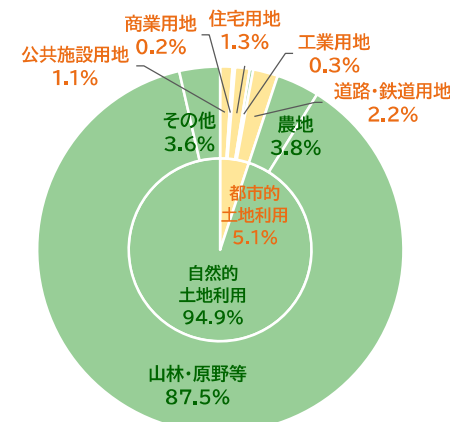


出典：都市計画基礎調査

< 図 1-16 市街化区域の土地利用割合 >



< 図 1-17 市街化調整区域の土地利用割合 >



出典：都市計画基礎調査



(3) 産業

ア 商業

本市の商店数は、減少傾向にあり、令和3（2021）年現在、624店となっています。従業者数と年間商品販売額は平成26（2014）年以降、増加に転じています。

店舗が減少している一方、青梅インターチェンジ周辺にロードサイド型の大型店の出店が進んでいます。

イ 工業

本市の製造業事業所数は、大企業の製造工場の移転等もあり、事業所数・従業者数・製造品出荷額等は、いずれも減少傾向が続いています。

産業分類別の従業者数は、令和5（2023）年現在、「電子部品・デバイス・電子回路製造業」「生産用機械器具製造業」「業務用機械器具製造業」で47.9%を占めています。

< 図 1-18 小売業の商店数・従業者数・年間商品販売額の推移 >



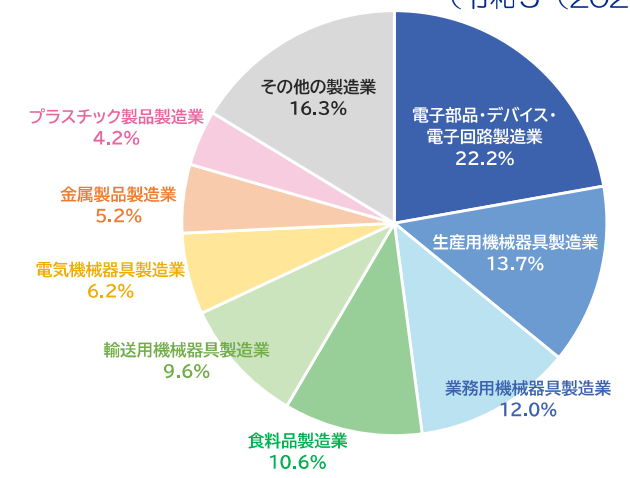
出典：商業統計、経済センサス活動調査

< 図 1-19 工業の事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移（従業者4人以上） >



出典：東京都総務局工業統計調査報告、経済センサス、経済構造実態調査

< 図 1-20 産業分類別事業所の従業者数割合（令和5（2023）年） >



出典：経済構造実態調査（製造業事業所調査）



ウ 農林業

令和5（2023）年12月1日現在の市街化区域の農地は72.8%が生産緑地地区に、市街化調整区域の農地は55.8%が農振農用地に指定されています。

本市の農業における経営耕地面積は、令和2（2020）年現在101haとなっており、平成12（2000）年と比較して、28.0%に減少しています。

農地の転用は、毎年200件近くで推移していましたが、今井土地区画整理事業等に伴い、令和5（2023）年は462件に増加しています。

林業の就業人口は、平成17（2005）年から平成22（2010）年にかけて増加しており、令和2（2020）年現在、72人となっています。

＜ 図 1-22 農地転用状況 ＞



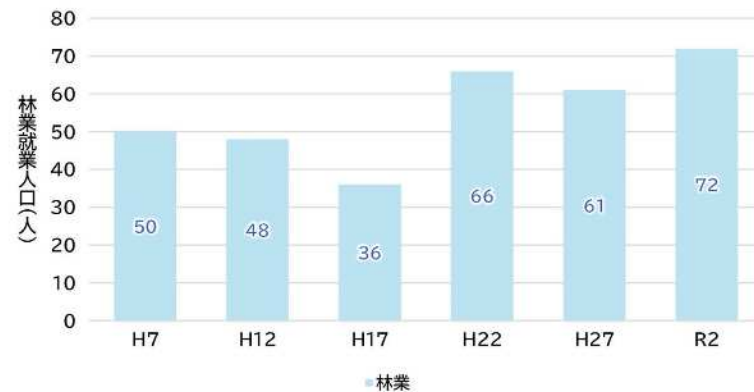
出典：青梅市の統計、青梅市資料

＜ 図 1-21 農家総数・経営耕地面積の推移 ＞



出典：東京都総務局農林業センサス報告

＜ 図 1-23 林業就業人口の推移 ＞



出典：国勢調査



Ⅱ 観光

(ア) 来訪者数の推移

近年の本市への来訪者数は、令和2（2020）年度第3四半期から、前年同時期と比べると来訪者数が減少しており、新型コロナによる外出自粛、県外移動制限の影響等が考えられます。

令和3（2021）年度中は、前年同時期を割り込む状況が続いたものの、令和4（2022）年度第3四半期から、来訪者数は増加傾向となり、令和5（2023）年度第3四半期では、令和元（2019）年度同時期と比べると約8割まで回復しました。

(イ) 宿泊者数の推移

宿泊者数は、令和元（2019）年まで微増してきましたが、令和2（2020）年は、新型コロナの影響により、大きく落ち込みました。

令和3（2021）年には、令和元（2019）年の約8割の水準まで回復し、令和4（2022）年は令和元（2019）年を超える宿泊者数となりました。

これは、国や東京都で実施された全国旅行支援や GoTo トラベル事業による観光需要喚起策の影響だと考えられます。



< 表 1-1 来訪者数の推移（単位：人） >

年度/期	第1四半期(4-6月)		第2四半期(7-9月)		第3四半期(10-12月)		第4四半期(1-3月)	
	来訪者数	増減	来訪者数	増減	来訪者数	増減	来訪者数	増減
令和元年度	-	-	-	-	2,260,400	-	2,201,600	-
令和2年度	1,971,100	-	2,019,600	-	1,903,700	▲356,700	1,770,400	▲431,200
令和3年度	1,818,900	▲152,200	1,781,000	▲238,600	1,807,500	▲96,200	1,657,500	▲112,900
令和4年度	1,754,500	▲64,400	1,725,700	▲55,300	1,860,400	52,900	1,793,200	135,700
令和5年度	1,833,100	78,600	1,842,300	116,600	1,880,000	19,600	-	-

※ヤフー・データソリューション「DS.INSIGHT」から市が独自作成
 ※令和元年度第1四半期および第2四半期はデータがないため未集計
 ※来訪者…青梅市以外に住居があると推定される人の滞在人口

出典：おうめ観光戦略 2024-2028

< 表 1-2 宿泊者数の推移（単位：人） >

宿泊日数別	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
1泊	13,675	13,230	6,728	10,116	18,551
2・3泊	2,592	3,358	1,967	3,049	2,231
4泊以上	0	0	599	898	0
小計	16,267	16,588	9,294	14,063	20,782

※観光予報プラットフォーム（地域経済分析システム RESAS「観光マップ From-to 分析」）から市が独自作成

※データの算出方法において、宿泊実績データのサンプリングをもとに拡大推計をして算出していることから、属性別の延べ宿泊者数（総数）の合計値が一致しない場合がある。

出典：おうめ観光戦略 2024-2028



(4) 通勤・通学

ア 市民の通勤・通学先

市民の就業者のうち46.1%が市内で従業しています。市外で従業している市民の従業先は、23区、羽村市のほか、瑞穂町、立川市等が多くなっています。

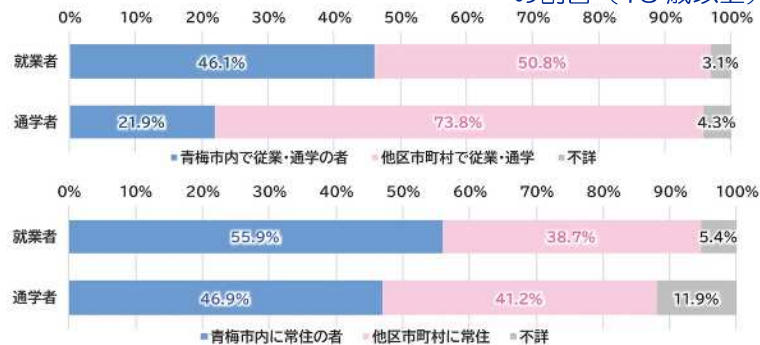
市民の通学者の21.9%が市内に通学していますが、73.8%は市外に通学しています。

イ 市外から青梅市への通勤・通学状況

市内の就業者のうち38.7%が市外からの通勤者となっています。市外から通勤する人の居住地は、羽村市のほか、あきる野市、入間市、飯能市が多くなっています。

市内の学校に通学している通学者の41.2%が市外から通学しています。

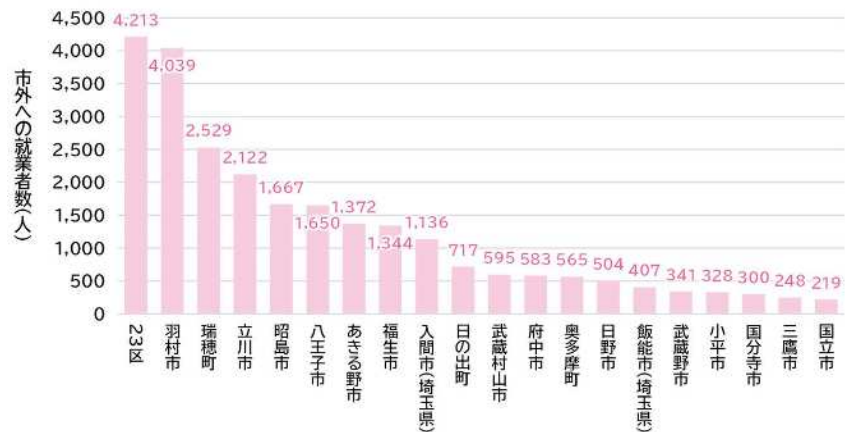
＜ 図 1-24 市常住者（上段）・市への通勤者等（下段）の割合（15歳以上） ＞



※「通学者」とは、学校（予備校などの各種学校、専修学校を含む。）に通っている15歳以上の者をいう。

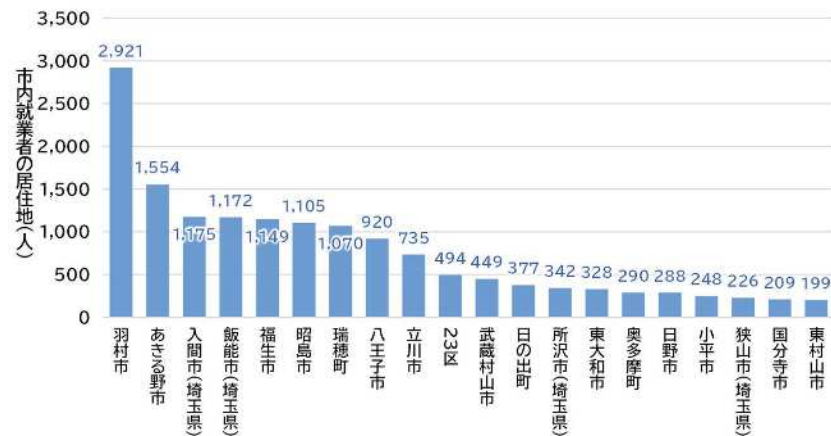
出典：国勢調査

＜ 図 1-25 市外で就業する市民の従業地 ＞



出典：国勢調査

＜ 図 1-26 青梅市で就業する市外の住民の居住地 ＞



出典：国勢調査



(5) 公共交通

ア 鉄道

市内には、JR青梅線のほか、御岳登山鉄道が通っています。JR青梅線の青梅駅からの所要時間は立川駅まで約30分、新宿駅まで約1時間10分となっています。

市内の駅では、年間乗車人員は河辺駅が最も多く、市内各駅の利用者数は新型コロナの影響で減少した令和2（2020）年以降、回復傾向にあります。東部の一部は、隣接する羽村市にある小作駅の利用圏内に含まれ、利用者が多くいます。

御岳登山鉄道は、御岳山を登るケーブルカーで滝本駅と御岳山駅を結んでいます。

イ バス

市内のバス路線網は、主に青梅駅、東青梅駅、河辺駅、小作駅を起終点とし、市街地内や市街地と郊外部を結ぶ路線が配置されていますが、山間部や市街地の一部には、バスや鉄道などの公共交通空白・不便地域が分布しています。

特に、河辺駅と小作駅の間や河辺駅の北側においては、公共交通空白・不便地域に多くの方が居住している状況となっています。

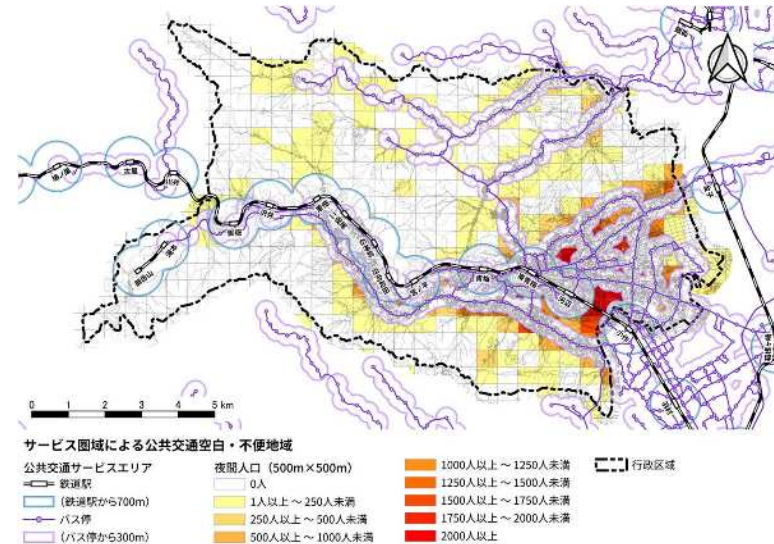


< 図 1-27 JR青梅線の主要駅の年間乗車人員の推移 >



出典：東京都総務局、東京都統計年鑑、JR東日本HP

< 図 1-28 サービス圏域による公共交通空白・不便地域の状況 >



出典：国土数値情報、青梅市公共交通ガイド、青梅市地域公共交通計画



(6) 面的整備の実施状況

昭和40（1965）年代を中心に、9地区において土地区画整理事業が実施され、特に東部の平地部一帯は面的整備が進んでいます。このうち、青梅東部新町土地区画整理事業区域では、2地区に地区計画を定め、良好な居住環境を誘導しています。

東部の青梅インターチェンジ北側地区においては、自然環境に十分配慮しながら、流通業務機能などが集積する拠点として今井土地区画整理事業が進められています。

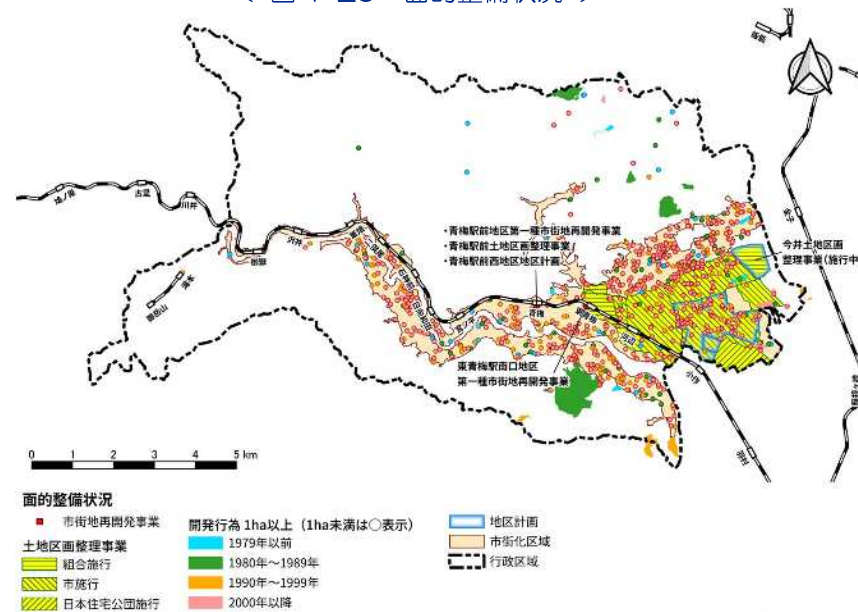
青梅駅前では、商業施設や公益施設、住宅等が融合する複合型再開発ビルの建設が市街地再開発事業により進められています。

東青梅駅南口では、平成9（1997）年に公共施設整備と合わせ、潤いのある駅前のまちづくりに向けた市街地再開発事業が完了しています。



土地区画整理事業により整備された街なみ

< 図 1-29 面的整備状況 >



出典：都市計画基礎調査



(7) 都市施設等の整備状況

ア 道路

都市計画道路は、東部の土地区画整理事業区域内を中心に整備されており、現在は主に多摩川を挟む東西方向の幹線道路等の整備が進められています。また、3・5・5号新奥多摩街道線、3・5・24号根ヶ布長淵線、3・5・26号永山グランド線についても整備を進めています。

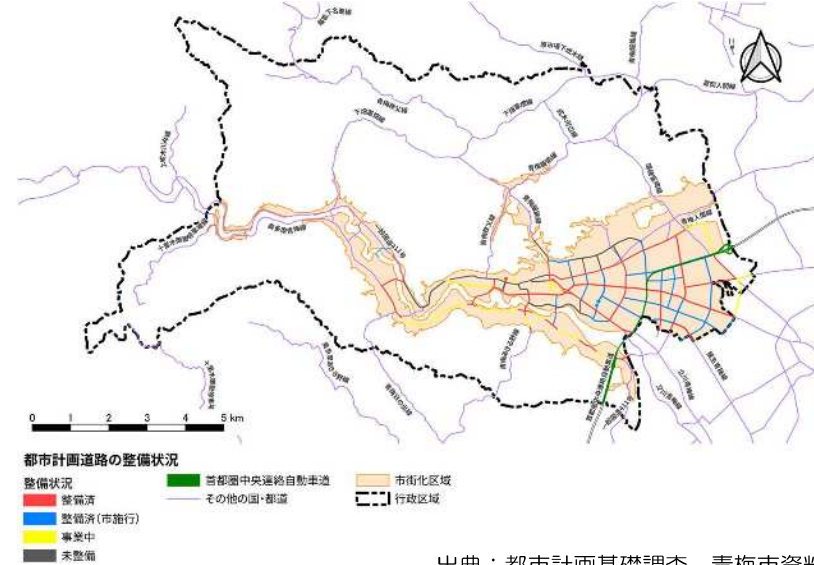
都市計画道路の整備率は、令和6（2024）年度末において、71.7%となっています。

土地区画整理事業区域外の生活道路は、狭あい道路が多く残っています。

東青梅駅や河辺駅の南側を通る奥多摩街道や市南側からあきる野市方面を結ぶ国道411号、東部から瑞穂町方面を結ぶ都道所沢青梅線、北部の都道成木河辺線においてやや混雑度が高くなっています。

北部の一部道路において、大型車混入率が30%以上の区間があります。

< 図 1-30 都市計画道路の整備状況 >

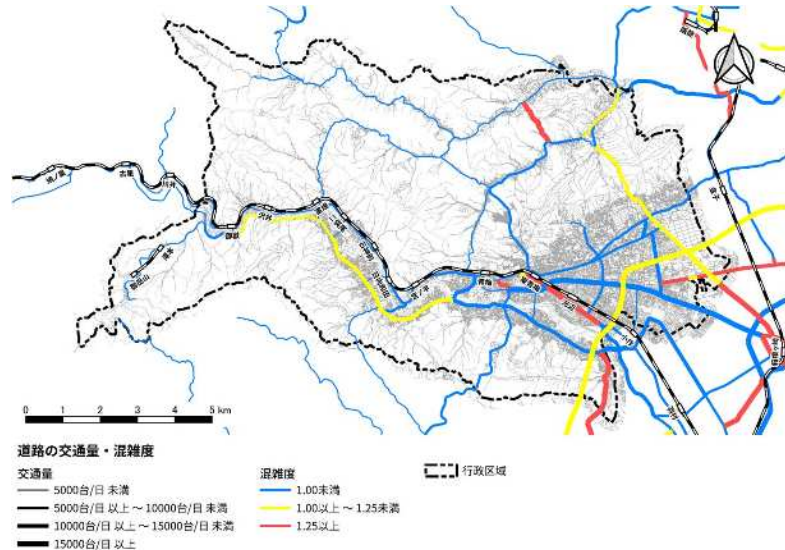


出典：都市計画基礎調査、青梅市資料



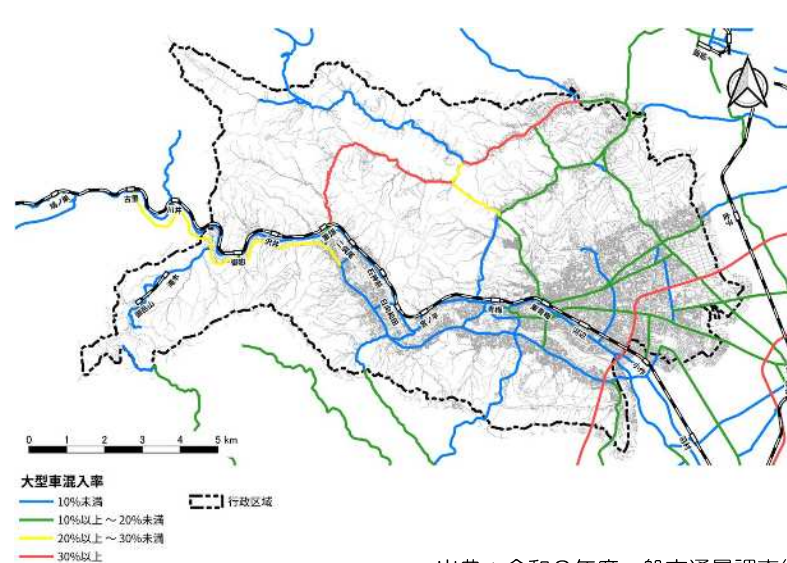


< 図 1-31 道路の交通量・混雑度 >



出典：令和3年度一般交通量調査結果
(可視化ツール) (国土交通省)

< 図 1-32 大型車混入率 >



出典：令和3年度一般交通量調査結果
(可視化ツール) (国土交通省)

< 表 1-3 混雑度 >

混雑度	交通状況
1.00 未満	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00～1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯がピーク時のみ1～2時間程度あるが、何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間のみを中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高く、ピーク時のみの混雑から慢性的な混雑の中間状態にある。

出典：道路の交通容量 (日本道路協会)





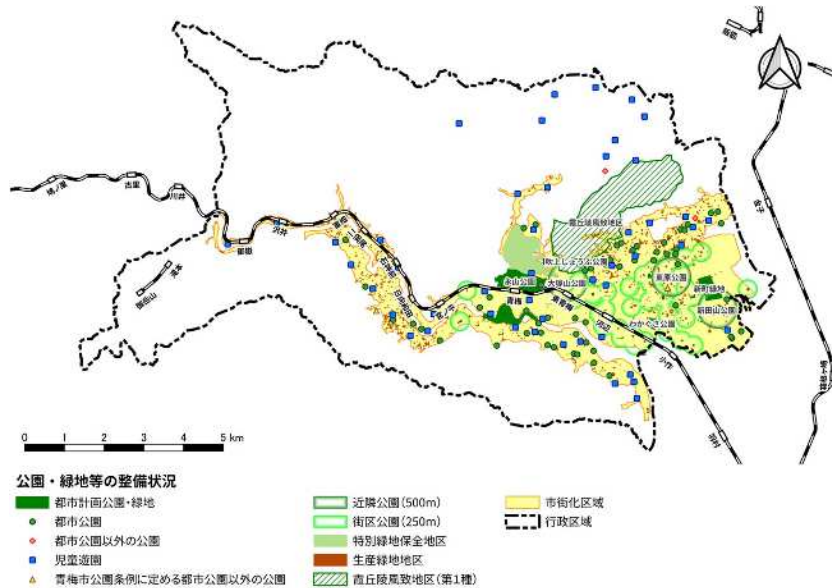
イ 公園・緑地等

市内の公園・緑地等のうち、整備が完了し使用できる公園（供用公園）は、170か所、88.53haあり、未整備の公園（未供用公園）を含めた場合は、172か所、163.63haとなります。

また、令和7（2025）年4月1日時点の1人当たり都市公園面積は、10.63㎡となっています。

市内43か所にある都市計画公園74.78haのうち、51.46haを供用しており、市内3か所にある都市計画緑地58.9haのうち、7.4haを供用しています。

＜ 図 1-33 公園・緑地等の整備状況 ＞



出典：おうめ地図情報システム

＜ 表 1-4 公園・緑地等の種別と現況 ＞

種別	共用公園の現況量			未共用公園を含む現況量		
	箇所	面積 (ha)	市民1人当たり面積(m ² /人)	箇所	面積 (ha)	市民1人当たり面積(m ² /人)
児童遊園	51	4.06	0.32	51	4.06	0.32
住区基幹公園	街区公園	88	12.42	89	13.30	
	近隣公園	3	7.78	3	7.78	
	地区公園	1	6.20	1	6.20	
	小計	92	26.40	93	27.28	2.12
都市基幹公園	総合公園	0	0.00	0	0.00	
	運動公園	1	25.11	1	47.80	
	小計	1	25.11	1	47.80	3.72
都市緑地等	特殊公園	1	2.10	1	2.10	
	広場公園	1	0.04	1	0.04	
	緩衝緑地	1	1.40	1	1.40	
	都市緑地	8	6.30	9	57.83	
	都市林	1	0.31	1	0.31	
	小計	12	10.15	13	61.68	4.79
都市公園 計	105	61.66	4.79	107	136.76	10.63
その他条例等による公園	14	22.81	1.77	14	22.81	1.77
合計	170	88.53	6.88	172	163.63	12.72

※一人当たり公園面積は、令和7年4月1日時点の面積および人口（128,653人）より算出

※未供用の公園部分は、都市計画決定しているが未供用部分とする。

出典：青梅市みどりの基本計画

＜ 表 1-5 都市計画公園・緑地 ＞

	街区公園	近隣公園	地区公園	運動公園	特殊公園	緑地
箇所数	37	3	1	1	1	3
面積(ha)	10.90	7.78	6.2	47.8	2.1	58.9

資料：青梅市都市計画図



生産緑地地区の指定面積は、平成 27(2015)年度から令和 6(2024)年度の 10 年間で、約 134.27ha から約 113.13ha と 15.7%減少しています。これは、相続や期間経過などを契機に農地転用が行われ、戸建住宅などが建設されたものです。生産緑地地区の指定から 30 年が経過する農地等は買取り申出が可能となり、生産緑地地区を解除することが可能です。この期間経過による解除が、令和 4 (2022) 年度以降における指定面積減少の要因となっております。

< 図 1-34 生産緑地地区の推移 >



出典：青梅市資料





ウ 下水道・河川

公共下水道は、多摩川流域下水道多摩川上流処理区関連公共下水道（分流式）として昭和47（1972）年から事業を着手しました。

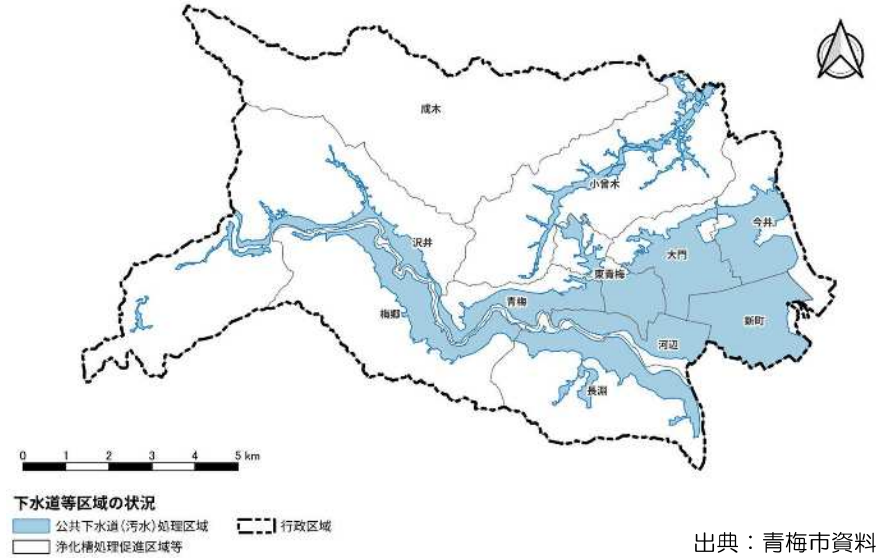
汚水事業については、令和5（2023）年8月に公共下水道排水区域面積を約2,429haに変更し、令和5（2023）年度末における供用開始面積は2,179haとなりました。現在は御岳山地区などの下水道未普及地域や浄化槽処理促進区域等における合併処理浄化槽の整備を進めています。

雨水事業については、これまでに流域下水道多摩川上流（雨水）幹線や霞台放流渠等を整備し治水対策を行ってきました。

また、雨水流出を制御する雨水浸透施設や雨水小型貯留槽の設置を促進しています。

多摩川水系、荒川水系に属す多くの河川は、治水機能の向上などの整備が進められています。霞川については、平成4（1992）年に金子橋から5.5kmが都市計画決定され、平成18（2006）年度に霞川調節池が完成し、その上流の河川改修が進められています。

< 図 1-35 下水道等区域の状況 >





(8) 防災

ア 地震

本市では、立川断層帯が活断層として確認されています。立川断層帯地震による被害想定では、市の南東部で震度6強から、一部では震度7の強い揺れが生じることが予測されています。

イ 水害

国土交通省および東京都は想定し得る最大規模の降雨による浸水区域を、浸水想定（予想）区域として指定しています。

市内で想定されている浸水深は、浅いところで0.1~0.5m、深いところでは5.0m以上の恐れがあると予想されています。

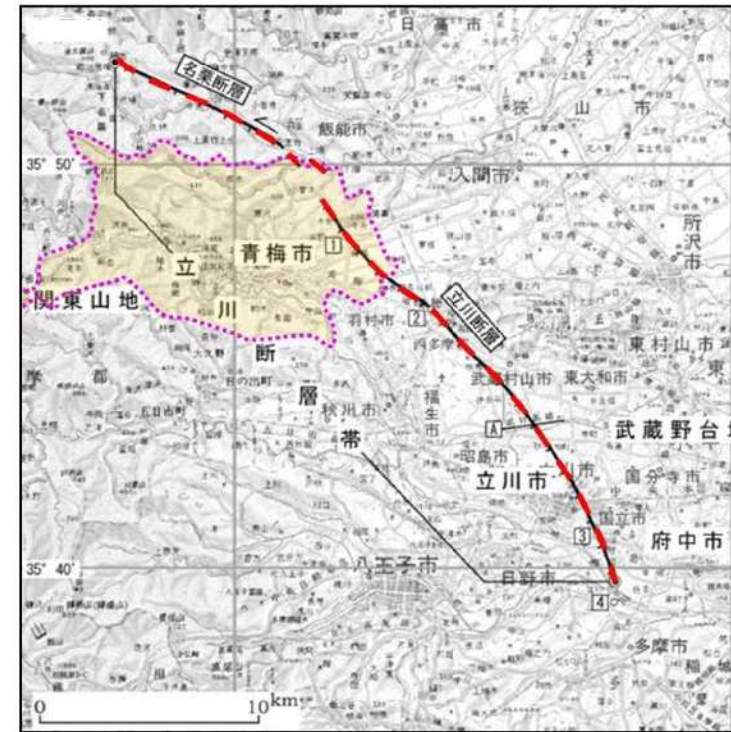
ウ 土砂災害

土砂災害防止法にもとづき、がけ崩れや土石流などの土砂災害から市民の生命を守るため、土砂災害警戒区域および土砂災害特別警戒区域が指定されています。

エ 防火地域・準防火地域

建築物の密集が著しい市街地では、災害などにより火災が発生すると大きな被害を受けます。そのため、その地域内の建築物を耐火構造等に制限することにより延焼を防止し、大火災の発生を未然に防ぐ制度として、「防火地域」が約26.4ha、「準防火地域」が約1,420.7ha指定されています。

< 図 1-36 立川断層帯 >



出典：「地震調査研究推進本部」資料

< 表 1-6 土砂災害警戒区域指定状況 (令和6(2024)年12月現在) >

	警戒区域箇所数	うち特別警戒区域
土砂災害警戒区域	1,539 箇所	1,444 箇所
急傾斜地の崩壊(がけ崩れ)	1,118 箇所	1,077 箇所
土石流	418 箇所	367 箇所
地滑り	3 箇所	0 箇所

出典：東京都建設局



3 市民意識

(1) 市民アンケート調査結果

青梅市都市計画マスタープランの改定にかかる市民アンケート調査
 ・令和5(2023)年12月実施(1,030名/3,000名(回収率 34.3%))

まちづくりについて、満足度が高い項目は、「下水道等の整備状況」「自然景観の保全」「住宅地の環境」が挙げられています。満足度が低い項目は、「バスの利用しやすさ」「空き家対策」「誰もが利用・移動しやすいまちづくり」「地域商業・工業の活性化」が挙げられています。

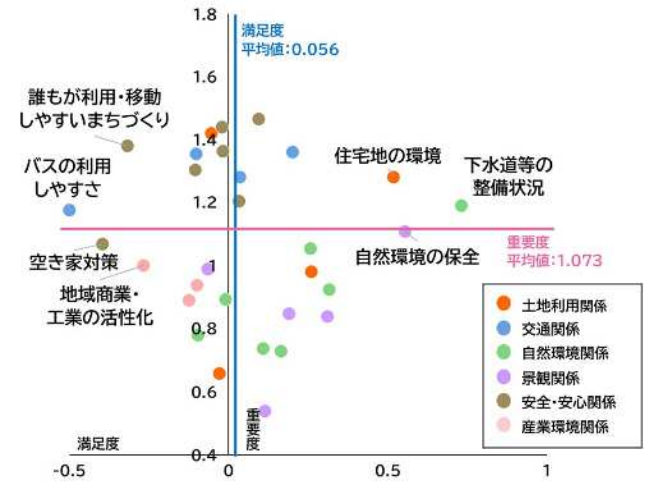
人口減少等により懸念される問題に対しては、「生活に必要なインフラを維持するために必要な税負担割合が大きくなる(26.7%)」、「鉄道やバス等の公共交通が減便や廃止になる(26.3%)」が特に多くなっています。

(2) 小学生アンケート調査結果

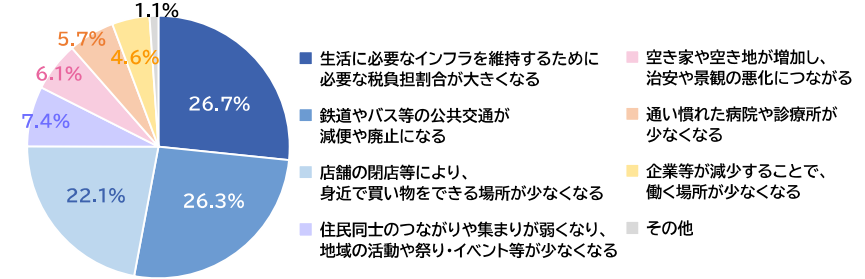
青梅市の「みどり」についての小学生アンケート調査
 ・令和6(2024)年6月実施(538名/811名(回収率 66.3%))

「大人になっても青梅市に住み続けたいと思うか」といった設問に対して、「思う(42.9%)」、「やや思う(28.1%)」の合計が71.0%となっています。

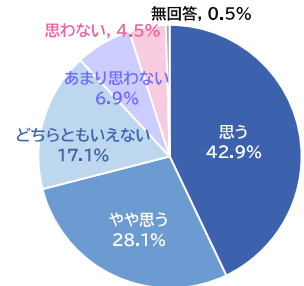
< 図 1-37 まちづくりについての満足度(市民) >



< 図 1-38 人口減少等により懸念される問題(市民) >



< 図 1-39 大人になっても青梅市に住み続けたいと思うか(小学生) >





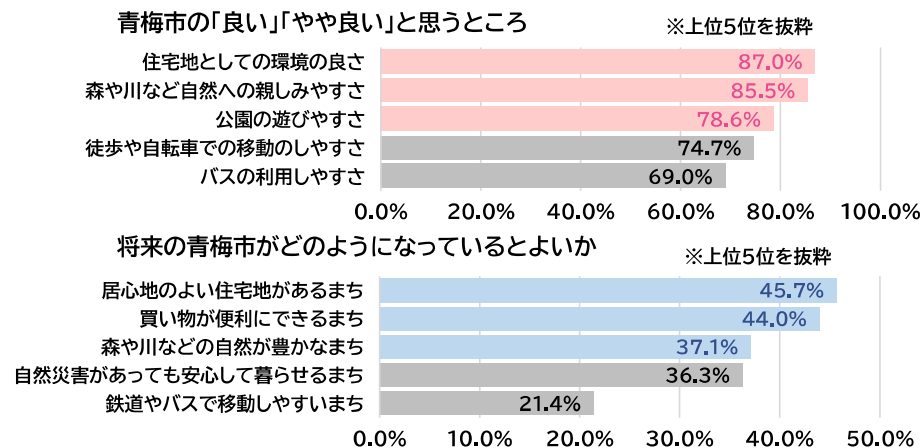
(3) 中学生アンケート調査結果

青梅市都市計画マスタープランの改定にかかる中学生アンケート調査
 ・令和6（2024）年7月実施（744名/894名（回収率83.2%））

現状は、「住宅地としての環境の良さ」や「森や川など自然への親しみやすさ」「公園の遊びやすさ」が好印象となっています。

将来は、「居心地のよい住宅地があるまち」や「買い物が便利にできるまち」「森や川などの自然が豊かなまち」が望まれています。

< 図1-40 地域の印象と将来について（中学生） >



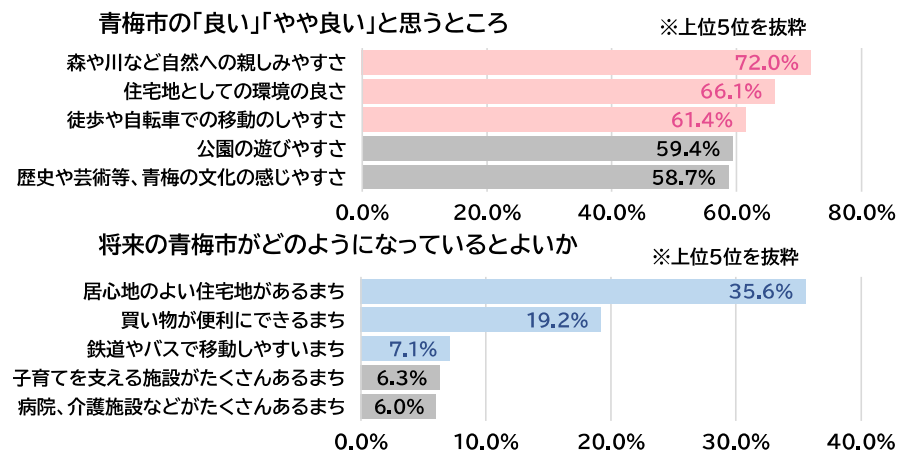
(4) 高校生アンケート調査結果

青梅市の「みどり」についての高校生アンケート調査
 ・令和6（2024）年12月実施（254名/352名（回収率72.2%））

現状は、「森や川などの自然への親しみやすさ」や「住宅地としての環境の良さ」「徒歩や自転車での移動のしやすさ」が好印象となっています。

将来は、「居心地のよい住宅地があるまち」や「買い物が便利にできるまち」「鉄道やバスで移動しやすいまち」が望まれています。

< 図1-41 青梅市の印象と将来について（高校生） >





(5) 地域別座談会におけるアンケート調査結果

青梅市都市計画マスタープラン改定に伴う地域別座談会
 「まちづくりワークショップ～これからの青梅市について考えよう～」

① 令和6年11月17日 場所：小曾木市民センター、参加者7名
 ② 令和6年11月23日 場所：青梅市役所、参加者8名
 ③ 令和6年11月24日 場所：梅郷市民センター、参加者9名

[テーマ1] 人口減少・少子高齢化に対応したまちづくり
 [テーマ2] 誰もが安全で安心のまちづくり
 [テーマ3] 自然・文化などの地域資源を守り、活かすまちづくり

<実施概要>

地域別座談会の参加者に対し、上記にある各テーマのまちづくりを進めていく上でまちづくりの方向性として重要だと思ふ項目(右図参照)についてシールを貼ってもらう形式のアンケート調査を実施しました。

調査結果については当日のグループワークの際に活用しています。

<調査結果>

- 全体的に「交通サービス」や「空き家対策」、「自然環境の保全」、「景観資源・自然景観の保全」への回答が多い傾向です。
- 北部で実施した1日目は、「公園づくり」や「農業環境」への回答が少なかった一方、「空き家対策」に対する回答が多くなっています。
- 東部で実施した2日目は、「居住環境」への回答が少なかった一方、「交通サービス」への回答が多くなっています。
- 西部で実施した3日目は、「自然環境の保全」、「景観資源・自然景観の保全」に対する回答が多くなっています。

< 図 1-42 地域別座談会におけるアンケート調査結果 >



※着色箇所は各テーマで最も回答の多かった項目



4 社会経済情勢の変化とまちづくりの視点

本計画の策定にあたって踏まえるべき社会経済情勢の概要を以下に整理します。

(1) 人口減少・少子高齢化の進行

人口減少・少子高齢化の進行により、高齢者単身世帯や空き家の増加に伴う防災や防犯性の低下などへの対策や、財政や人口規模に応じた公共施設等（公共施設、インフラ施設）の整備が必要となります。

(2) 持続可能性とSDGs

2015年の国連サミットにおいて、2030年までに、だれひとり取り残さない持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標として、「SDGs（持続可能な開発目標）」が採択され、日本においても多くの自治体でその方向性を踏まえたまちづくりが重視されています。

(3) Well-being（ウェルビーイング）の向上

近年は、価値観やライフスタイルの多様化に伴い、多くの人々が身体的、精神的、社会的、経済的に良好で満たされた「Well-being」の状態にあることが重視されています。

(4) 脱炭素に資するまちづくり

地球温暖化をはじめ、環境問題に対する関心が高まる中、都市・地域構造や交通システムは中長期的に二酸化炭素排出量に影響を与え続けることから、都市分野においても脱炭素に資する都市・地域づくり、グリーンインフラの推進が必要となります。

(5) ウォーカブルなまちなかの形成

人口減少・少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、居心地が良く歩きたくなるまちなかを創出することが求められています。

(6) 安全・安心に暮らし続けられるまちづくり

近年の激甚化・頻発化する台風や集中豪雨による土砂崩れ・洪水への対応、阪神・淡路大震災や東日本大震災などを教訓とした切迫する地震への対応など、安全・安心に暮らし続けられる災害に強い都市・地域づくりが求められています。

(7) まちづくり分野のDXの推進

情報通信技術の発達・普及は、消費生活やコミュニケーションのあり方に変化をもたらしています。まちづくり分野においても「デジタル・トランスフォーメーション（DX）」の推進が求められています。

(8) エリアマネジメントによるまちづくり

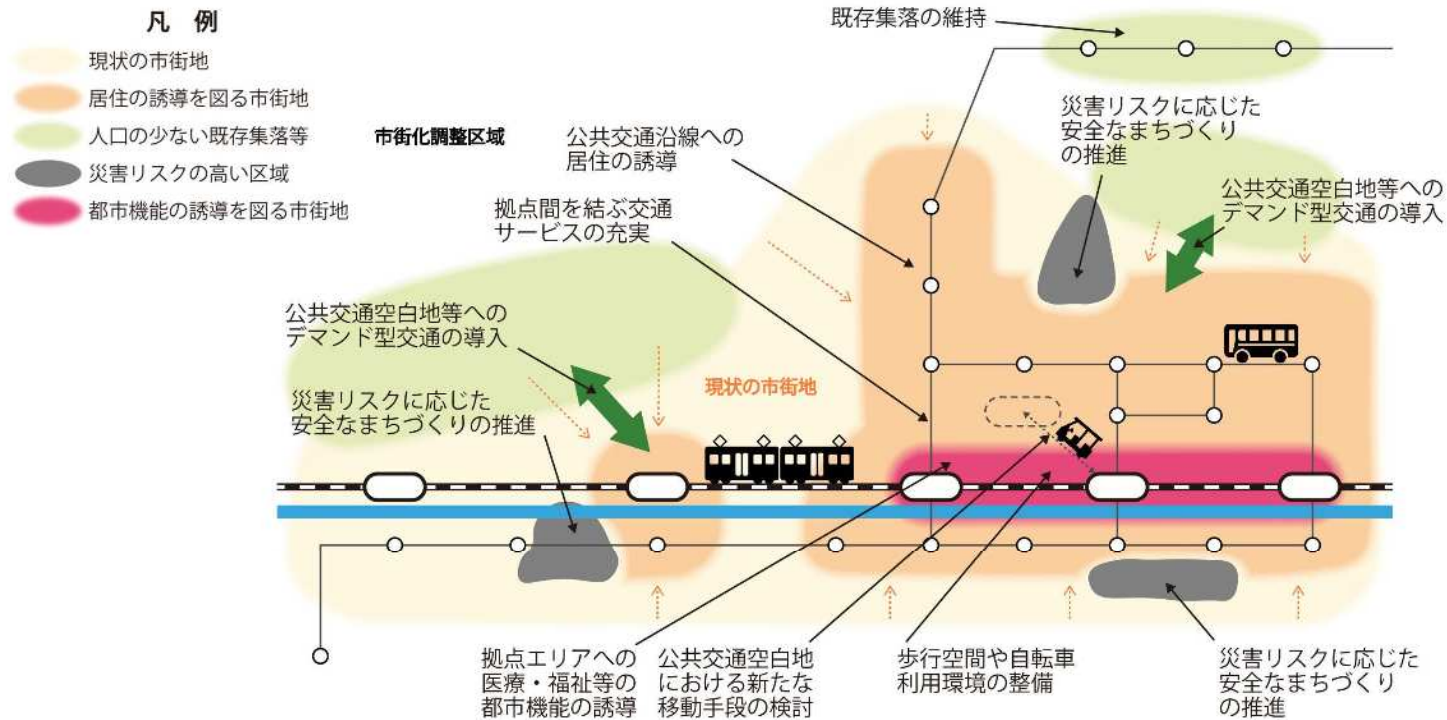
人口減少社会を迎え、これからのまちづくりは「つくること」から「育てること」へシフトしていく必要があるといわれ、幅広い多様な主体が一体となって、地域の価値を高める様々な活動（エリアマネジメント）が求められています。



(9) コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

社会インフラの維持・管理コスト削減や生活利便性の向上等につながるコンパクトなまちづくりの実現に向けて、中心的な市街地の充実だけでなく、日常生活を営む身近なエリア（ネイバーフッド）にも必要な機能が確保された地域生活拠点の形成と、都市の骨格となる公共交通（ネットワーク）の確保が必要となります。

＜ 図 1-43 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり概念図 ＞



第1章

青梅市の現況と課題



5 青梅市の現況動向からみたまちづくりの課題

社会経済情勢の変化を踏まえ、本市の現況動向からみたまちづくりの課題を整理しました。

(1) 人口減少・少子高齢化等による基本的な課題

ア 将来的な人口減少を踏まえたコンパクトなまちづくり

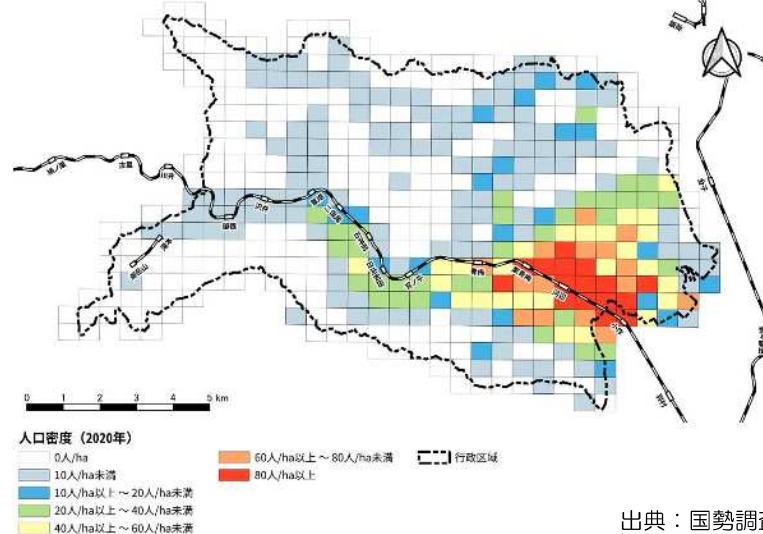
本市の人口は、平成17(2005)年をピークに減少傾向にあり、少子高齢化が進んでいます。人口密度をみると、将来的に低密度のエリアが北部、西部で広がるほか、東部においても40人/haのエリアの縮小が見込まれます。人口減少・少子高齢化の進行により、一定の人口に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスや公共交通の維持ができなくなることから、人口減少・少子高齢化に対応した都市機能の集約によるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりが必要です。

< 図 1-44 青梅市の人口構造の推移と予測 >



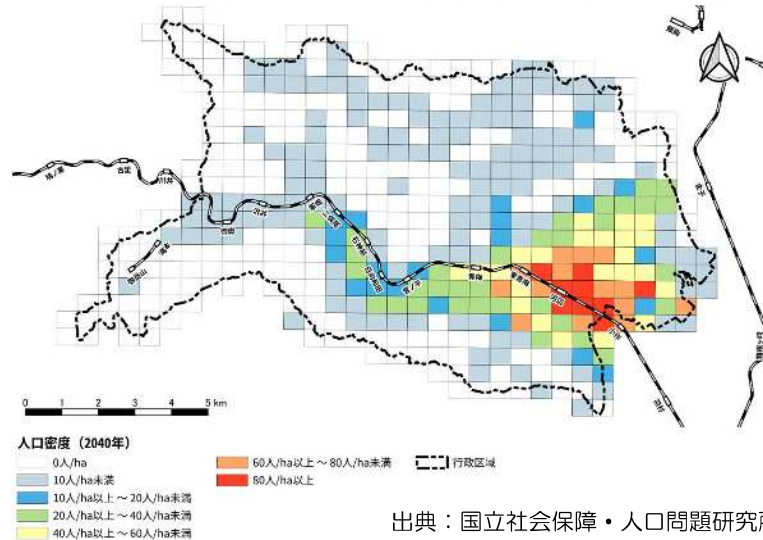
出典：国勢調査、青梅市人口ビジョン（令和5年3月改定版）

< 図 1-45 人口密度（500mメッシュ）（令和2（2020）年） >



出典：国勢調査

< 図 1-46 人口密度（500mメッシュ）（令和22（2040）年） >



出典：国立社会保障・人口問題研究所



イ 官民ストックの活用による市民サービスの向上

将来的な人口減少により歳入の大幅な伸びが期待できない中、新たな都市基盤の整備や公共施設等（公共施設、インフラ施設）の維持が困難になることが予想され、既存の公共施設等や民間施設の官民ストックの有効活用を基本とした取組が求められます。

(2) 土地利用の課題

ア 地域特性に応じた住みよい住環境の形成

西部の市街地や北部の既存集落では高齢化率が高く、人口密度も低下する見込みとなっているため、高齢者等への生活の利便性の確保や低密度な人口規模に対応した公共施設等の機能の維持など、地域住民が日常生活を営む身近なエリアにも必要な機能を確保することが必要です。

イ 市民の買い物環境の向上

市街地から距離がある北部・西部を中心とした買い物環境の向上が課題となっています。今後、さらに高齢化が進み、買い物を困難と感じる市民が増えることが予測されていることから、市民がアクセスしやすい駅周辺や幹線道路沿いでの買い物環境の向上が必要です。

ウ 産業集積の維持・発展に向けた工業用地の確保

既存の工業団地や工業地域の用地を上回る需要があることから、市内立地企業が事業拡張時に用地を取得することが困難になっているため、産業集積に向けた土地利用を促進することが必要です。

エ 良好な都市環境の形成に資する農地の保全・活用

本市の農地は減少傾向にある中、市街化区域の農地の約7割が生産緑

地地区に指定されています。これらの農地は、環境保全、レクリエーション、防災、景観などの多面的な機能を有し、良好な都市環境の形成に資することを踏まえ、都市農地の保全・活用に取り組むことが必要です。

(3) 交通体系の課題

ア 都市のネットワーク軸となる幹線道路等の整備

将来の人口減少に対応したコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の形成に対応していくため、引き続き、主要な公共施設や駅周辺を結ぶネットワーク形成や安全な歩行者空間の確保等に向けた幹線道路等の整備が必要です。

イ 地域の需要に応じた公共交通サービスの確保

市内にはJR青梅線や路線バスなどが運行され、市民生活に欠かせない交通手段となっていますが、公共交通空白・不便地域が存在しているため、既存の公共交通の維持・利便性の向上や新たな公共交通の導入を図ることが必要です。

(4) 自然・都市環境形成の課題

ア 多摩川の崖線や美しい森林の自然環境の保全

多摩川の崖線は、多くの湧水や動植物の生息・生育空間として、市街地の貴重な自然地となっており、本市のかけがえのない資源となっています。また、市域の多くを占める森林は、土砂災害の防止、二酸化炭素の吸収による地球温暖化防止、水資源のかん養など、多面的な公益的機能を有しているため、自然環境の積極的な保全に努めることが必要です。



イ グリーンインフラの推進

グリーンインフラの推進により、地球温暖化の緩和や浸水対策、生き物の生息・生育空間の提供など環境への効果などが期待されているため、本市のインフラ施設の整備においてもグリーンインフラの考え方や技術の導入などに努めることが必要です。

ウ カーボンニュートラルの実現

地球温暖化対策に関する状況は大きく変化しています。本市においても、令和4（2022）年2月に「ゼロカーボンシティ宣言」を表明しており、カーボンニュートラルの実現に向けたまちづくりが必要です。

(5) 景観形成の課題

ア 都市と自然・歴史が調和した景観の形成

本市では、「青梅市の美しい風景を育む条例」にもとづき、優れた景観づくりを進めています。引き続き、都市と自然・歴史が調和した景観を育んでいくことが必要です。

イ 市民・事業者との協働による景観まちづくりの推進

本市では、多摩川沿いと青梅駅周辺を「景観形成地区」に指定し、良好な街なみの形成を誘導しています。また、市民による街なみ景観づくりに関しても、市民の理解と協力が必要です。

(6) 都市施設等の課題

ア 公共施設等の規模や機能の最適化

人口減少が進む中、公共施設等の利用や使用頻度が低下することが課題となっているため、将来の人口規模に応じた公共施設等の規模や機能の最適化を進めることが必要です。

イ 河川等の治水機能の維持・充実

水害は近年激甚化・頻発化しており、冠水や浸水への早急な対策が必要となっているため、河川改修や雨水調節池などの整備等により水害の防止に努めることが必要です。

ウ 公共施設等の老朽化への対応

公共施設等は、今後、老朽化の進行が想定されているため、公共施設等の適切な維持管理や改築の実施等により、都市機能の確保に努めることが必要です。



多摩川崖線の景観



(7) 安全・安心のまちづくりの課題

ア 地震や風水害等の発生に対する対策の強化

丘陵地・山地では土砂災害の危険性があり、東部では立川断層帯による地震に伴う被害が発生するおそれもあるため、安全な避難経路の確保や建築物・ライフラインの耐震化等による災害に強いまちづくりが必要です。

イ 空き家対策による安全な市街地等の形成

本市の令和5（2023）年の空き家数は市内にある住宅の約1割を占め、多摩地域市町村と比較しても高い割合となっています。防災・防犯・景観などの面から空き家対策の強化による安全な市街地、住宅地等の形成が必要です。

ウ 犯罪や交通事故が発生しにくいまちづくり

人口減少、高齢者の増加に伴う地域コミュニティの衰退等による、地域の防犯力の低下や高齢ドライバーによる交通事故の増加が懸念されます。引き続き、犯罪や交通事故が発生しにくいまちづくりが必要です。

(8) 産業環境の課題

ア 産業の集積による働く場の確保

本市の若者世代は転出超過であり、就職を契機として市外への転出がうかがえます。若者世代に魅力的な働く場を確保するため、市内企業の事業拡大の支援や市外企業の誘致を推進していく必要があります。

イ 本市特有の自然や歴史・文化資源を生かした観光まちづくりの推進

市内には、山や川、渓谷などの美しい自然や、それらを生かしたりパークアクティビティ、温泉、歴史ある街なみ、寺社・旧家・旧跡などがあり、これら既存の資源を生かした観光まちづくりを推進することが必要です。



