

## 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 社会経済情勢の変化とまちづくりの視点
- 4 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40～60kmに位置し、東西に17.2km、南北に9km、総面積103.26km<sup>2</sup>で、市域の63%を占める緑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、御岳山など標高千メートル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、多摩川流域との尾根を隔てた荒川流域で、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ぼ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)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年には青梅地方は神奈川県いづの直轄となりました。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年から平成10年までは、土地区画整理事業<sup>\*</sup>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。

現在は、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、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の開通により広域的な交通ネットワークを生かした、新たなまちづくりを進めています。

### (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、周辺地域には、瑞穂町、埼玉県入間市に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(圏央道)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開設され、北は関越自動車道、南は中央自動車道と接続しています。近年のうちに神奈川区間、埼玉区間の整備の進捗<sup>しんちよく</sup>により、東名高速道路、東北自動車道とも接続され、首都圏や広域の交通ネットワークが強化されつつあります。

図1-1 青梅市位置図



#### (4) 広域計画における位置づけ

本市は、「首都圏基本計画」において、業務核都市\*に位置づけられています。業務核都市「青梅」は、「青梅業務核都市基本構想」において、首都圏における広域連携拠点として中核的な施設の整備や活用を進めるとともに、豊かな自然環境を背景とした観光産業や農林業の育成を図るなど、青梅らしさを十分生かした整備を進めることとしています。

また、「東京の都市づくりビジョン」においては、「核都市広域連携ゾーン」と「自然環境保全・活用ゾーン」にゾーニングされ、それぞれの地域の将来像が示されています。

「核都市広域連携ゾーン」の青梅、東青梅、河辺では、業務・商業、文化、サービスなどの多様な機能が集積し、連携する複合市街地として、青梅インターチェンジ周辺では、物流などの産業拠点の形成を図ることとしています。

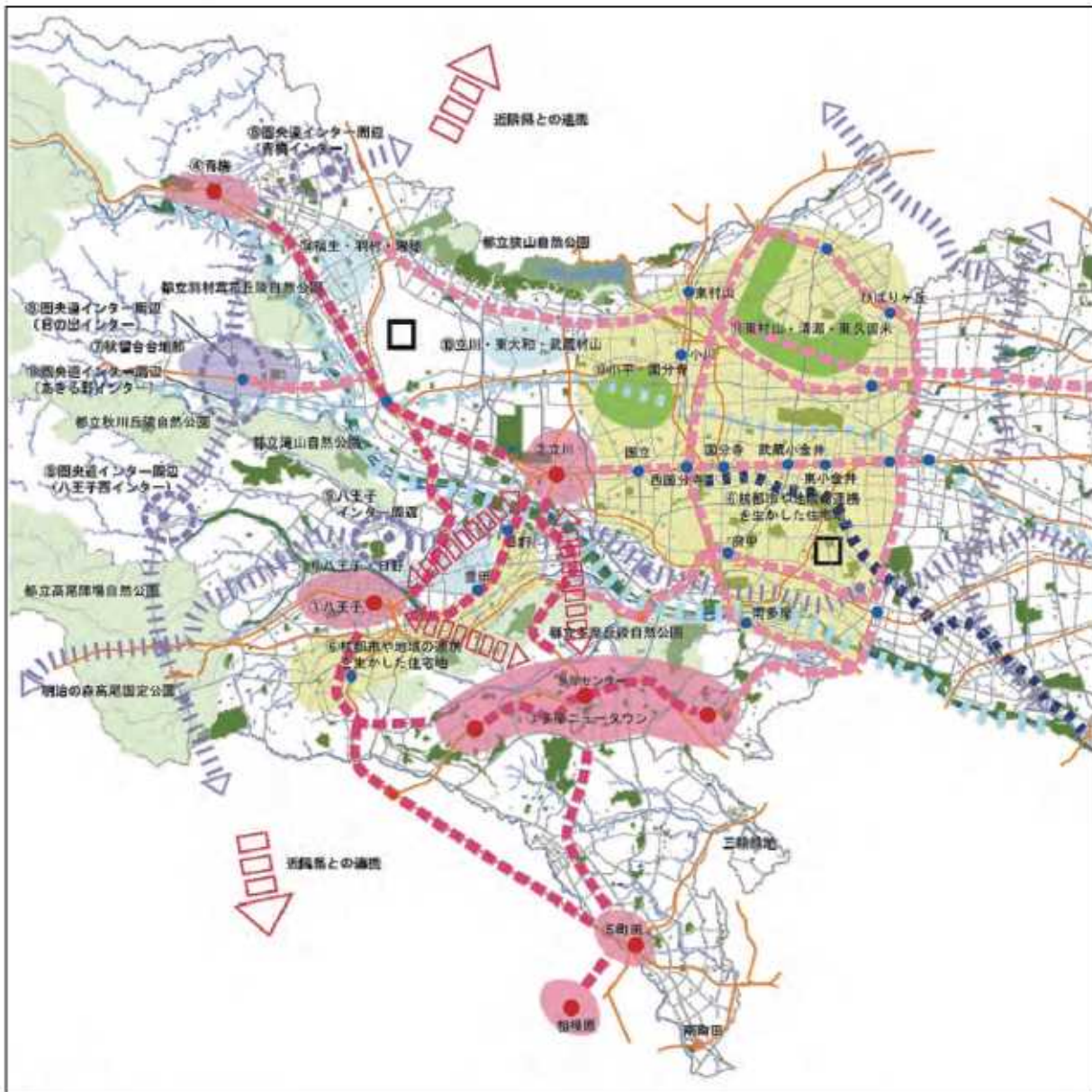
「自然環境保全・活用ゾーン」の多摩川渓流域や御岳山周辺では、自然体験や文化・歴史資源に親しめる観光レクリエーションエリアの形成を図ることとしています。

図1-2 首都圏の地域構造(イメージ図)



出典：第5次首都圏基本計画（H11.3 国土庁）

図1-3 核都市広域連携ゾーンの地域像



凡例

	核都市周辺地区		核都市間の連携		道路
	住工複合地区		地域を結ぶ主要な連携軸		中核拠点(核都市)
	農住・調和地区		高速道路ネットワーク		インターチェンジ
	自然公園(国立・国定・都立)		水の軸(景観基本軸)		公園・緑地等
	物流などの産業立地地区		崖線軸(景観基本軸)		空港・飛行場
			鉄軌道		

出典：東京の都市づくりビジョン(改定)(H21.7 東京都都市整備局)

