

---

# 立川市都市計画マスタープラン

---



平成 29 (2017) 年 6 月改定

立川市



## 立川市都市計画マスタープランの改定にあたって

立川市は、明治22(1889)年の甲武鉄道の開通、大正11(1922)年の立川飛行場の開設、昭和38(1963)年の砂川町との合併等を経て、多摩地域の交通の要衝として発展してまいりました。

昭和38(1963)年の本市の人口は約9万2千人でしたが、本年4月1日では18万2千人を超え、53年ではほぼ2倍となりました。

この間、米軍基地の返還、国営昭和記念公園の建設、西武線の開通のほか、立川駅南口地区の区画整理や立川駅周辺の再開発等により、1日45万人の来街者を迎えるなどの成果を見ることができました。

このようにこれまで本市は、都市計画の基本的な方針として平成13(2001)年に策定した都市計画マスタープランに基づき、市民や事業者の皆さんとともにまちづくりに取り組んでまいりました。しかし、これからは人口減少社会の到来、少子・高齢化のさらなる進行など、過去に経験したことのない大きな時代の変革期を迎えるなかで、地球規模での環境問題や都市劣化等の諸課題についても、対応が求められることとなります。

こうしたなか、平成27(2015)年に策定した第4次長期総合計画では、まちづくりの将来像を「にぎわいとやすらぎの交流都市 立川」に改め、人々の多様な交流等によりまちの発展を目指すこととしました。このことを受けて「立川市都市計画マスタープラン」につきましても、整合を図り改定を行うことといたしました。

今後は、この都市計画マスタープランを基に本市が持続可能な都市としてありつづけるよう、市民の皆さんと課題を共有し、まちづくりを進めていきたいと考えております。

最後に、都市計画マスタープランの改定に関係した多くの皆様に心から厚く御礼申し上げます。

平成29(2017)年6月

立川市長



清水 正一



# 目次

第1章. はじめに	
第1節. 計画体系上の位置づけ	p.1
第2節. 改定の背景と考え方	p.2
第3節. 立川市都市計画マスタープランの構成	p.4
第2章. 立川市のまちづくりにおける課題と今後の取組の方向性	
第1節. 社会環境の変化への対応	p.5
第2節. 土地利用関連	p.7
第3節. 交通関連	p.9
第4節. 公園・緑地・オープンスペース関連	p.11
第5節. 都市環境形成	p.11
第6節. 都市景観形成	p.12
第7節. 安心して暮らし続けられるまちづくり	p.12
第3章. 都市整備基本方針	
第1節. まちづくりの基本理念	p.17
第2節. 将来都市像	p.17
第3節. 将来人口フレーム	p.17
第4節. 将来都市構造	p.18
第4章. 都市整備基本構想	
第1節. 土地利用の方針	p.25
第2節. 都市施設の整備方針	p.30
1. 道路・交通環境の整備方針	p.30
2. 公園・緑地等の整備方針	p.35
第3節. 都市環境の形成方針	p.39
第4節. 都市景観の形成方針	p.39
第5節. 安全・安心のまちづくりの方針	p.40
1. 福祉のまちづくりの方針	p.40
2. 住宅と住宅地の整備方針	p.41
3. 市民生活を支える施設の整備方針	p.43
4. 都市防災・防犯に関する方針	p.43
第5章. 地域別構想	
第1節. 地域別構想の考え方	p.49
第2節. 南地域	p.50
第3節. 中央地域	p.61
第4節. 北部東地域	p.69
第5節. 北部中地域	p.76
第6節. 北部西地域	p.85
第6章. まちづくりの推進のために	
第1節. 実現に向けての基本的考え方	p.89
【参考】まちづくりの新たな展開	p.91
用語解説	p.97



The page features a decorative graphic consisting of two overlapping circles, one in light green and one in light blue, positioned in the upper left quadrant. A thick blue horizontal bar spans the width of the page, intersecting the bottom of the blue circle. The background is white with a light blue vertical bar on the left side.

# 第1章 はじめに

- 第1節 計画体系上の位置づけ
- 第2節 改定の背景と考え方
- 第3節 立川市都市計画マスタープランの構成





## 第1節 計画体系上の位置づけ

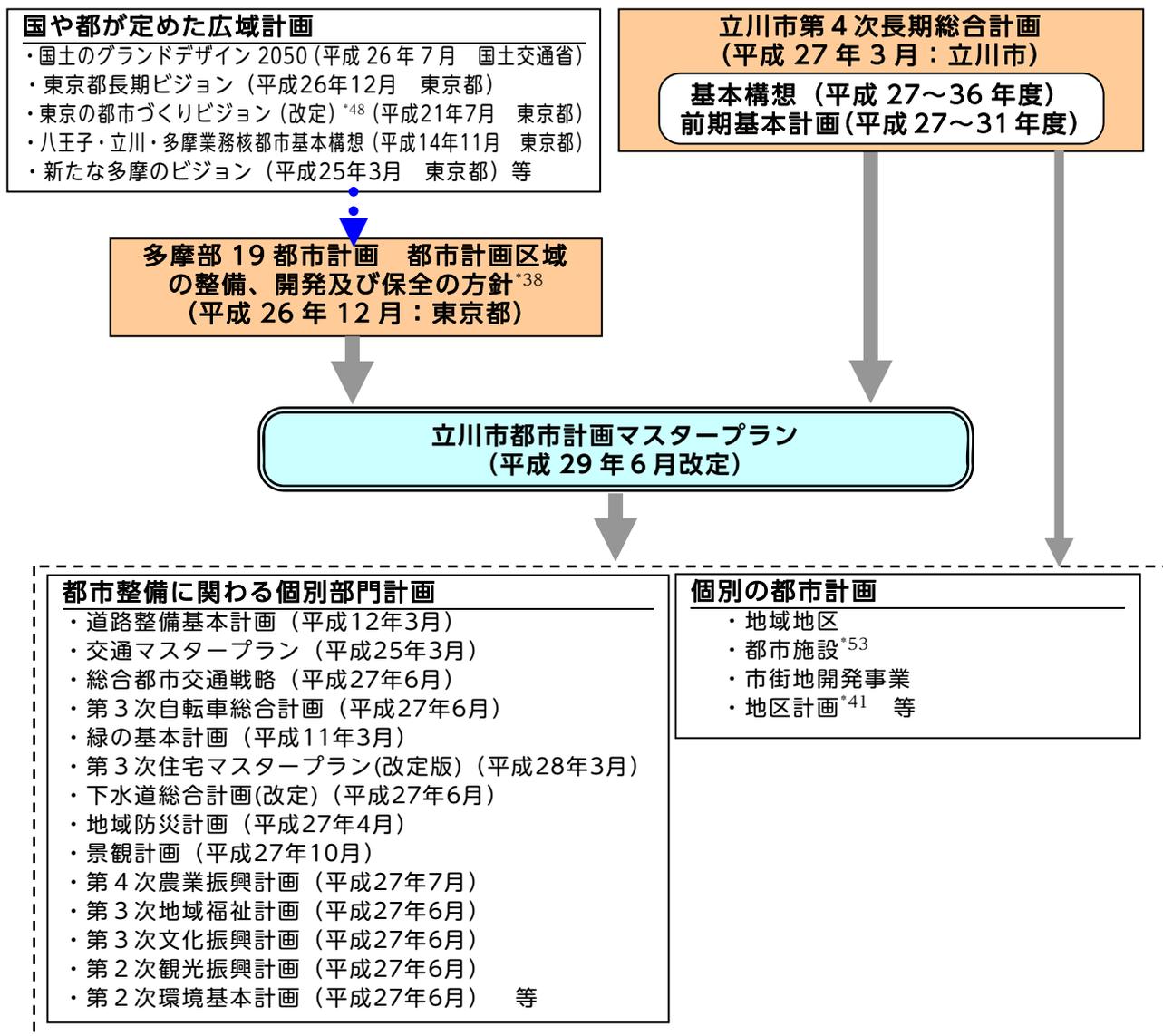
「立川市都市計画マスタープラン」は、都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として市町村の基本構想並びに「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して策定するものです。

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」は、住民に最も近い立場にある市町村が、まちづくりの具体性ある将来ビジョン<sup>\*27</sup>を確立し、地区別のあるべき市街地像を示すとともに、地域別の整備課題に応じた整備方針等をきめ細かくかつ総合的に明らかにする、まちづくりのガイドラインとしての役割を果たすものです。

そのため、土地利用や都市施設<sup>\*53</sup>に関する広域計画や個別部門計画との整合、本市の市政全般にわたる総合的なまちづくりの指針である「立川市第4次長期総合計画」との整合を図ります。

本計画と「立川市第4次長期総合計画」、都市整備に関わる個別部門計画との関係は次の図のとおりです。

図 1-1 立川市都市計画マスタープランと諸計画との関係





## 第2節 改定の背景と考え方

### 1. 改定の背景

「立川市都市計画マスタープラン」は、地域特性を踏まえたまちの将来像やまちづくりの方針等を具体的に示し、無秩序な開発の抑制や適切な土地利用の誘導など計画的な市街地の形成を図るため、多くの市民の方々のご意見を伺いながら、平成13（2001）年3月に策定し、平成23（2011）年3月に中間見直しを行いました。

これまで「立川市都市計画マスタープラン」に掲げた将来像の実現に向けて、市民や事業者の皆さんとともにまちづくりに取り組んできましたが、少子・高齢化の進行、人口減少社会の到来や環境問題等の社会環境、また西武拝島線沿線、立川基地跡地や「西国立駅西地区<sup>\*58</sup>」等のまちづくりの動向等、本市のまちづくりを取り巻く状況は大きく変化しています。

このような状況のなかで、本計画の前提となる本市の基本構想や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」が改定されたことを踏まえ、「立川市都市計画マスタープラン」の見直しを行いました。

### 2. 改定の考え方

平成27（2015）年度を初年度とする本市の基本構想である「立川市第4次長期総合計画」が策定され、また、東京都でも平成26（2014）年度に「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<sup>\*38</sup>」が策定され、これらとの整合を図るため、「立川市都市計画マスタープラン」の改定を行いました。

一方、この「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」の中では、集約型の地域構造への再編という、新たな考え方が示されました。これを受けて本市では、人口減少、少子・超高齢社会においても都市として持続するため、この集約型の地域構造への再編に向け、拠点とネットワークの考え方を反映した見直しを行いました。

改定にあたっては、これからも本市が多摩地域の商業、業務、文化、交流機能等の中心的な役割を發揮することを目指し、本市の個性を生かし地域の実状に即した計画とするとともに、本市の将来像を市民の皆さんと共有し、これからのまちづくりを実現するための分かりやすい計画としました。

改定の過程では、現行計画で位置づけられたまちづくりの目標・方針に関する施策の実施状況を把握し、今後のまちづくりのあり方について有識者の皆さんからアドバイスを受け、説明会やパブリックコメントでいただいたご意見を検討資料として、全体構想及び地域別構想の見直しを行いました。



## 3. 都市計画マスタープランの役割

### 1 実現すべき都市の将来像を示す

都市計画は住民の合意の上に進められるべきものです。市町村が地域特性を踏まえ、住民の意見を反映させながら、都市計画マスタープランの中で将来のまちの姿やまちづくりの方針等を示します。

### 2 個別の都市計画の決定・変更の指針となる

都市計画マスタープランは、中長期的な視点に立ち、おおむね20年先の都市の将来像を明確にするもので、主な土地利用、都市施設<sup>\*53</sup>等について将来のおおむねの配置、規模等を示し、個別の都市計画の決定、変更の指針となるものです。

### 3 個別の都市計画の進め方や事業相互の関係性を総合的に示す

土地利用や都市施設等に関わる個別の都市計画は、相互に調整されることが重要です。都市計画マスタープランで示す将来像に基づいて個別の都市計画を定めることにより相互に整合性を図ります。

### 4 個別の都市計画の位置づけや必要性を市民に分かりやすく示す

都市全体の将来像に基づく土地利用や都市施設等の基本方針、個別の都市計画の位置づけや必要性を、市民に分かりやすく示します。

## 4. 対象区域

対象区域は立川市全域とします(都市計画決定面積:市街化区域<sup>\*23</sup>2,083.1ha<sup>\*64</sup>、市街化調整区域<sup>\*24</sup>354.9haの合計2,438ha)。

## 5. 目標年次

これまでは、平成32(2020)年度を目標年次としてきましたが、今回の見直しの前提である「立川市第4次長期総合計画」と整合を図り平成36(2024)年度を目標年次とします。



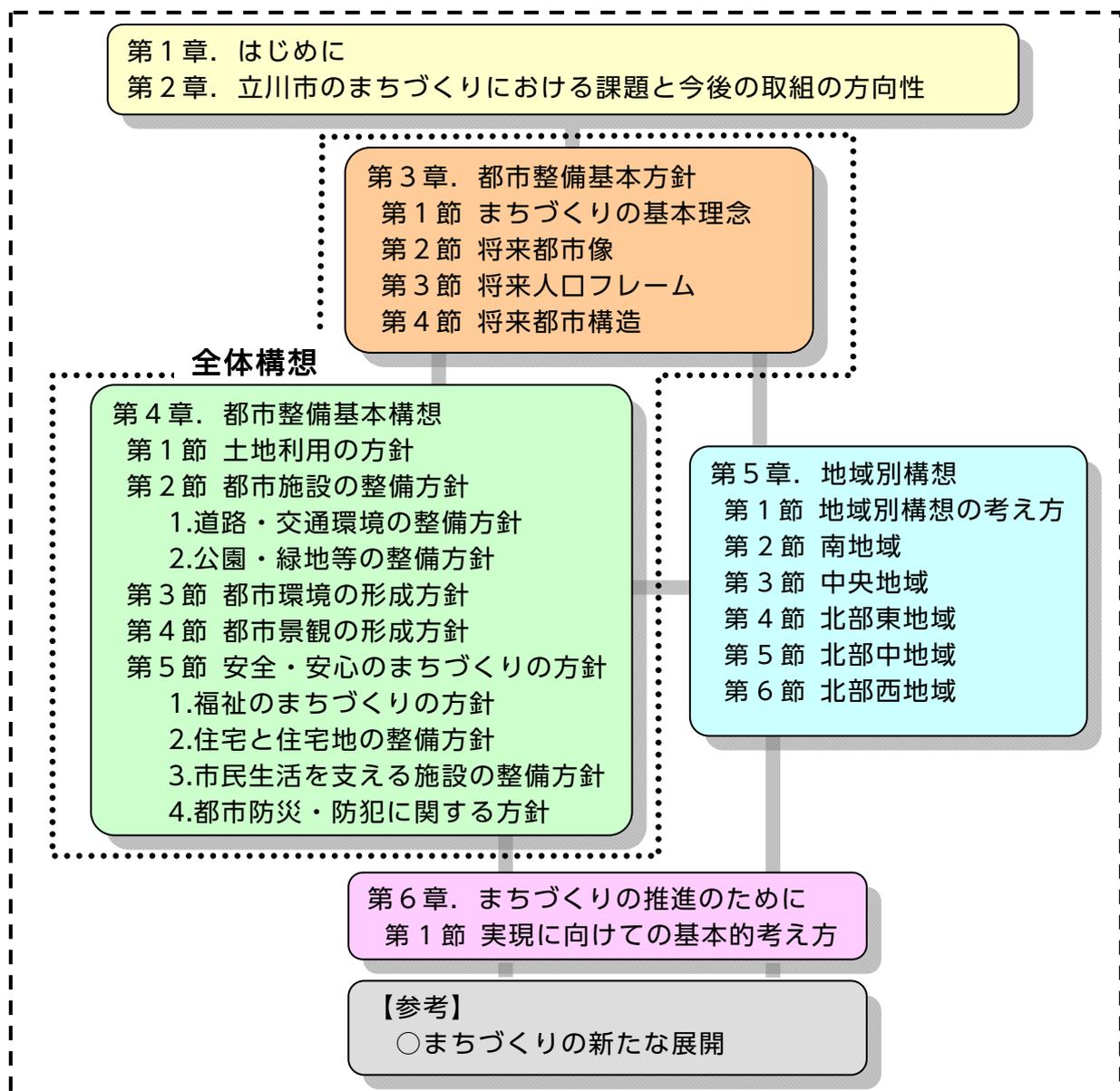
## 第3節 立川市都市計画マスタープランの構成

「立川市都市計画マスタープラン」は大きく分けて「全体構想」と「地域別構想」で構成しています。

全体構想では、将来の本市の都市像や都市構造等をどのように考えるのかということ「都市整備基本方針」で示します。それらの基本的考え方を踏まえて、本市全体の自然環境や道路・交通等の部門別計画である「都市整備基本構想」を示します。「地域別構想」では、地域に密着した地域ごとの将来像とまちづくりの方針を示します。

最後に、将来像の実現に向けての基本的考え方を示します。

図 1-2 立川市都市計画マスタープランの構成





# 第2章

## 立川市のまちづくりにおける課題と 今後の取組の方向性

- 第1節 社会環境の変化への対応
- 第2節 土地利用関連
- 第3節 交通関連
- 第4節 公園・緑地・オープンスペース関連
- 第5節 都市環境形成
- 第6節 都市景観形成
- 第7節 安心して暮らし続けられるまちづくり





### 第1節 社会環境の変化への対応

#### 1. 人口構造・人口配置の変化

これまで、本市の人口は立川基地跡地やJR立川駅周辺等において実施されてきた、市街地開発事業等の推進により増加を続けてきました。しかし、平成27(2015)年に策定した「立川市第4次長期総合計画」では、本市の将来人口は表2-1のように減少に転じていくと予測しています。

また、年齢階層別人口(外国人登録者を含む)では、平成37(2025)年に0~14歳人口は約2万人(11.3%)、15~64歳人口は約11万人(62.7%)、65歳以上人口は約4万5千人(26.0%)となり、少子・高齢化が進展すると見込んでいます。

特に、65歳以上の人口割合は、平成27(2015)年の23.0%から10年間で3.0ポイント増加し、さらに15年後の平成52(2040)年には約33.5%にまで増加する見通しとなっています。

今後の超高齢社会に対応するために、高齢者にとって住みよい住宅の整備や地区レベルでの歩車分離、歩道整備、緑道や水と緑のネットワークの整備、医療・保健・福祉との連携の中で人にやさしいまちづくりの推進が必要となっています。

市内では既に人口減少が生じている地域がある一方、増加傾向が今後も継続する地域も想定され、公共施設の整備や都市基盤の整備が必要とされる地域も生じています。人口構造の変化により公共施設の質的転換が必要となる一方、人口配置の状況により公共施設の再編・都市基盤施設の整備や管理のあり方を検討していかなければなりません。

表 2-1 将来人口の予測 (外国人登録者を含む)

	平成 27 年		平成 32 年		平成 37 年	
	人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)	人口(人)	割合(%)
総人口	179,090	100.0	177,220	100.0	174,592	100.0
0~14 歳	22,423	12.5	20,993	11.9	19,700	11.3
15~64 歳	115,525	64.5	111,696	63.0	109,517	62.7
65 歳以上	41,142	23.0	44,531	25.1	45,375	26.0

注：将来人口は、平成 25 年 1 月 1 日現在の住民基本台帳登録人口(外国人を含む)を基準人口とし、コーホート要因法を用いて推計

(出典：立川市第4次長期総合計画 平成 27 年 3 月)

#### 2. 地域の特性を生かしたまちづくり

JR立川駅周辺や立川基地跡地のまちづくりにより業務・商業等の諸機能の集積が進み、平成22(2010)年の国勢調査では、本市の昼夜間人口比率(昼間人口/夜間人口)は1.13、流入超過人口(昼間人口-夜間人口)は約2万4千人で、どちらも多摩地域で1位となっています。

特に、業務機能の集積については、情報通信系の事業所やサービス業の集積が進んでおり、就業の場を提供する等の役割を担っています。

今後も本市は交通結節点という恵まれた立地を生かし、人々の交流・活動を活性化させる新たな産業機能の誘致・強化、既存の農業や製造業の維持・向上に取り組



むとともに、職住のバランスのとれた自立性の高いまちづくりを進めていきます。

一方、砂川地域には多くの生産緑地<sup>\*31</sup>があり、都市近郊の優位性を生かした新鮮な農産物の供給、地産地消の取組や新たなブランドづくりも展開されています。本市の持つ強みをさらに伸ばすとともに、文化・観光等とも連携し、商業、工業、農業、観光の融合した本市の特性にあったまちづくりを目指す必要があります。

### 3. 人と環境にやさしいまちづくり

本格的な少子・超高齢社会を迎え、高齢者はもとより障害者・子どもまですべての人々にやさしいユニバーサルデザイン<sup>\*69</sup>の視点に立ったまちづくりが求められています。これからは、人々の移動が快適にできるよう配慮するとともに、移動手段の確保にあたっては公共交通の利用を優先し、さらに、環境に負荷をかけない自転車利用を促進する等、人と環境にやさしいまちづくりが重要な課題となっています。

また、地球温暖化<sup>\*6</sup>やオゾン層の破壊、気候変動等の問題も、地球規模で広がっており、深刻な問題となっています。平成 27（2015）年には、地球温暖化防止のため温室効果ガス<sup>\*5</sup>排出抑制を話しあう「国連気候変動枠組条約第 21 回締約国会議（COP21）」が開催され、初めて世界 196 カ国すべての国・地域が、温室効果ガス削減を約束することとなり、平成 32（2020）年以降の温暖化対策の法的枠組みとなる協定の一部は法的拘束力をもつものとなりました。

我が国では、平成 10（1998）年 10 月に公布された地球温暖化対策推進法により、温室効果ガスの削減に取り組んでいますが、地球規模での環境問題への対応は、一人ひとりの身近な生活レベルから大量生産、大量消費型の暮らしを見直し、循環型社会への転換が必要とされます。

### 4. 都市劣化への対応

公共施設は、各種施策を展開する上で重要な役割を担うとともに地域活動の拠点、災害時の避難場所としても位置づけられています。

また、道路・下水道等の都市基盤施設は、市民生活や企業活動に欠かせないものとなっています。

いずれも昭和 40 年代から 50 年代にかけて整備したものが多く、老朽化や耐震化への対応が急務となっています。

公共施設については、人口減少や少子・高齢化の進行を見据えて、施設の再編を進め、都市基盤施設は、対症療法的な補修方法から予防保全的な改修方法に転換し長寿命化を図るなど都市劣化への対応に引き続き取り組んでいきます。

一方、老朽化が進む J R 立川駅周辺等の民間建築物や市内に点在する住宅団地の建替え等も課題となっています。地区計画<sup>\*41</sup>等の諸制度を活用した方策について、関係者とともに調査・研究を進めます。



## 第2節 土地利用関連

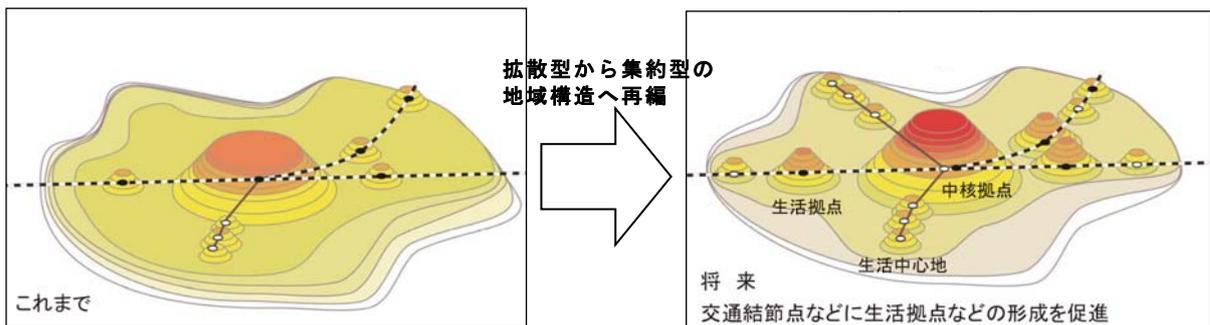
### 1. 集約型の地域構造への再編

「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<sup>\*38</sup>（平成 26（2014）年 12 月：東京都）」では、人口減少や高齢化が進行していく中でも、東京が活力をさらに高めていくために、集約型の地域構造へ再編していくという方向性が示されています。

集約型の地域構造への再編による都市づくりは、人口動態の大きな変化を踏まえて、都市経営コストの効率化の要請に応えつつ、快適な都市生活と機能的な都市活動を確保するものです。基本的な方向性としては、市街地の拡大や都市機能の拡散により対処するのではなく、地域特性を踏まえて選択した拠点的な市街地を再構築するとともに、それを支える都市基盤や交通インフラの整備に取り組みます。各拠点市街地は、公共交通網や広域的な幹線道路網により有機的にネットワーク化が図られ、都市全体として、日常生活を支える都市機能と高度な都市機能とを分担し提供していくこととなります。

本市においても、集約型の地域構造への再編に向けた検討を進めます。

図 2-1 集約型の地域構造への再編イメージ



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（平成 26 年 12 月：東京都）

### 2. 中核拠点の形成

多摩地域の中心都市である本市を代表する地区として、J R 立川駅周辺の基盤充実とともに、立川基地跡地の整備推進が課題となっています。

J R 立川駅周辺地域は、東京圏の都市活力や都市文化をリードする広域的な中核拠点<sup>\*43</sup>として、引き続き業務・商業等の多様な機能の集積を進め、都市基盤の充実と都市機能の更新に取り組みます。都市軸沿道地域<sup>\*55</sup>には、新たな魅力の創出に向け、多摩のオンリーワン<sup>\*37</sup>と呼べる文化・交流機能等を中心とする多様な機能の形成を進めます。

### 3. 生活中心地の形成

J R 青梅線・南武線、西武拝島線の各駅周辺については、身近な地域における人々の活動や交流を図る生活中心地<sup>\*30</sup>として、それぞれの地域の特性に合わせ日常生活を支える機能を中心に集積を進めます。



## 4. 周辺環境と調和した工業の誘導

工業地域では、周辺環境に配慮した操業環境の維持、向上を図ります。また、住居系土地利用が増加傾向にあることから、工場事業者等に向けて環境に関する助言等を積極的に行うとともに、必要に応じて指導を行い、良好な市街地環境の保全・形成に努めます。

## 5. 良好な住環境の保全と誘導

良好な住環境の形成を図るため、基盤整備状況や土地利用現況等の特性に応じて、都市基盤の整備や地域地区制度<sup>\*40</sup>の運用等の取組を行ってきました。今後も都市計画制度等の活用や市民参加により、地区特性に応じた快適で良好な住環境の形成に取り組めます。

特に、木造家屋が密集している地域では、防災上の問題があることから、建物の耐震化・不燃化等による住環境の改善を図ります。

また、一団地の住宅施設<sup>\*2</sup>や集合住宅の老朽化が進行しており、計画的な建替え等を誘導します。

西武拝島線沿線では都市基盤が未整備なまま住宅地が拡大している地区もあることから、駅周辺の基盤整備と緑を生かした計画的なまちづくりを進めます。

## 6. 緑や水辺の保全と活用

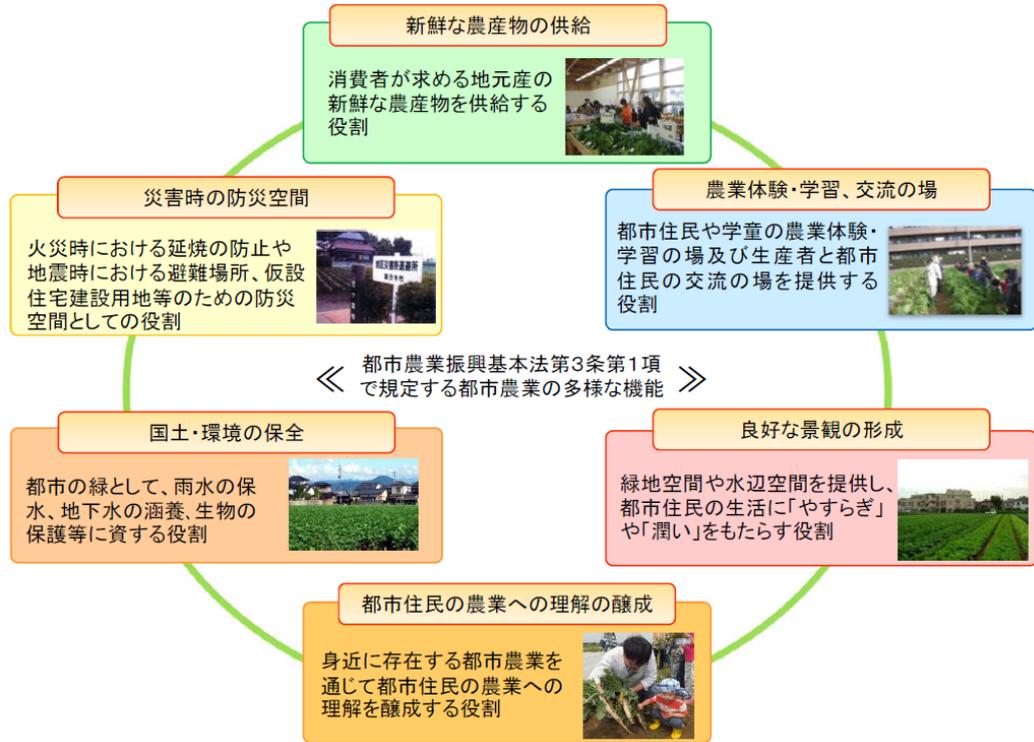
平成27（2015）年4月に公布・施行された「都市農業振興基本法」は、都市農業の多様な機能の発揮と、都市農地の適正な保全を基本理念としています。また、平成28（2016）年5月に閣議決定された「都市農業振興基本計画」は、都市農地の位置づけをこれまでの「宅地化すべきもの」から、都市に「あるべきもの」へと大きく転換し、保全等に向けた必要な施策の方向性を示しています。しかし、本市では過去20年の間に農地の約3割（約100ha<sup>\*64</sup>）が減少しています。こうしたことから、農業経営への支援と連携しつつ生産緑地<sup>\*31</sup>制度等を用いて農地の保全を図る必要があります。

公園・緑地は緑化重点地区<sup>\*71</sup>の立川公園や川越道緑地等を中心に整備を続け、増加傾向にありますが、目標とする市民1人あたり公園緑地面積には到達していません。

緑や水辺は、本市の景観の主要な構成要素の一つであるとともに、防災上の避難場所、緩衝帯や、貴重なオープンスペース<sup>\*4</sup>として、また生物の多様性の確保へも寄与するなど多様な機能を有していることから、引き続き、保全・創出に取り組めます。



図 2-2 都市農業の多様な機能のイメージ



出典：  
都市農業振興基本法のあらまし  
(平成 27 年 7 月：農林水産省、国土交通省)

## 第3節 交通関連

### 1. 総合的な交通環境の構築

少子・超高齢社会が本格化する中で、だれもが快適に移動できるユニバーサルデザイン<sup>69</sup>の視点に立った都市構造への転換が求められています。

今後の集約型の地域構造への再編を意識し、東京都心と中核拠点<sup>43</sup>である J R 立川駅周辺、及び中核拠点と各生活中心地<sup>30</sup>を結ぶ交通ネットワークの維持・強化や、交通円滑化による日々の生活圏の活動を支えることができるまちづくりを進めます。

また、地球環境への負荷低減に対して世界的な取組が進む中で、二酸化炭素排出量の少ない公共交通や自転車の利用促進等、自動車交通に過度に依存しない交通体系の実現によるまちづくりも必要となっていることから、「立川市交通マスタープラン」に基づく総合的な交通環境の構築を進めます。

### 2. 道路の整備と管理

J R 立川駅周辺の幹線道路の整備は進んでいますが、広域的なネットワークを形成する幹線道路の整備が遅れており、市内各所で渋滞や既存住宅地への通過交通の進入が見られます。立川広域防災基地<sup>17</sup>の機能を十分発揮するためにも、引き続き周辺市と本市を結ぶ広域的な道路ネットワークの整備に取り組んでいきます。



一方、生活道路の整備により市内の約3/4の生活道路が幅員4m以上に整備されましたが、引き続き計画的な生活道路の整備が求められています。

北部地域では、街区幹線道路が不十分なまま市街地が形成されており、西武拝島線各駅周辺の基盤整備とあわせた生活道路の整備、建築物の個別更新、開発行為等に応じた道路空間の確保に取り組めます。また、道路空間が常に安全に安心して利用できるよう、定期的な点検と補修を行う予防保全型の管理を進め、施設の延命化と経費の平準化による計画的な道路管理を進めます。

### 3. 公共交通網の充実

鉄道・多摩都市モノレールの利用者数は増加しており、引き続き鉄道交通・多摩都市モノレール交通の安全性の確保・利便性の向上を関係機関に要請していきます。

また、バスの乗降性、運行形態の改善等バス交通の利便性の向上等を求めています。

コミュニティバス<sup>21</sup>については、交通不便地域の解消、隣接市との共同運行等による利便性の向上を目指します。

### 4. 歩行者・自転車環境の整備

交通事故形態別の発生件数を見ると、自転車が関与した事故件数は減少しているものの、交通事故全体に占める割合はまだ高い状態が続いています。

自転車を都市の重要な交通手段として位置づけ、自転車を生かしたまちづくりを進めるため、自転車の走行環境の整備とともに、利用者のマナー向上を図ります。

また、歩行者等の安全性向上を図るため、ユニバーサルデザイン<sup>69</sup>の視点に立った歩道の整備や無電柱化など歩行者空間の確保に取り組めます。

### 5. J R 立川駅周辺の交通環境の整備

J R 立川駅周辺では、休日の買い物客による駐車待ち渋滞と通勤・通学者や買い物客による放置自転車が依然として発生しています。満・空情報を一元化した情報発信による案内誘導等、各種駐車施策に民間等と協力・連携して取り組むとともに、駐車需給バランス等の動向を踏まえた上で、駐車場の整備のあり方について検討を行います。

また、自転車駐車場の確保とともに放置自転車対策の強化を図ります。

一方、さらなる街のにぎわい創出を図るため、歩行者空間の整備による買い物客の回遊性向上が求められています。歩行者空間の整備にあたっては、J R 立川駅周辺の現状変化を踏まえ、「立川駅前歩道立体化計画」の見直しを検討するとともに、さらなる無電柱化の検討を進めます。



## 第4節 公園・緑地・オープンスペース関連

### 1. 水と緑のネットワークの形成

本市を代表する緑である五日市街道のケヤキ並木、玉川上水沿いの緑地は風致地区<sup>\*63</sup>、立川崖線<sup>\*35</sup>の樹林は緑地保全地域<sup>\*72</sup>、多摩川河川敷等は都市計画緑地に指定されています。また、柴崎分水等の用水は市の史跡に指定し、保全に努めてきました。これらにより、水と緑のネットワークが形成されています。

これからのまちづくりにおいても、快適で質の高い生活環境の創出や都市の魅力の向上を図るとともに、環境負荷の低減が重要な視点となることから、これらの取組を継続し、水と緑の保全を図ります。

### 2. 計画的な公園緑地の整備

「緑の拠点」・「緑の骨格軸」に位置づけられた立川公園や川越道緑地等、公園・緑地の計画的な整備を図ります。

### 3. 農地の保全

都市の農地は、地産地消による農作物の提供のほか、防災空間としての機能、良好な景観の形成、雨水の貯留・浸透と地下水の涵養<sup>\*8</sup>に資する等、多様な機能を備えています。

しかし、都市の農地は減少傾向にあることから、関係機関と連携し、保全に取り組めます。

### 4. 緑の創出

市街化の進展により民有地の緑地は減少傾向にあります。宅地化が進行した地区では、引き続き、屋上緑化や壁面緑化など様々な手法を用いて緑の創出を図ります。

## 第5節 都市環境形成

### 1. 都市の低炭素化の推進

#### ① エネルギーの有効活用

近年、都市における温室効果ガス<sup>\*5</sup>削減に向けた取組が一層求められていることから、まちづくりにあたっては、最先端の省エネ技術、再生可能エネルギー<sup>\*22</sup>等の導入を促進する必要があります。

エネルギーの有効活用を促進するために、事業者の取組を促す情報発信や省エネ化の支援等を行い、都市の低炭素化<sup>\*44</sup>を推進します。



## 2 環境負荷の少ないまちづくり

道路整備による渋滞緩和や公共交通ネットワークの拡充による利用促進、都市における緑の保全・創出への取り組みによって、環境負荷の少ない都市の形成を進めます。

### 2. 都市型公害対策

騒音や大気汚染等の都市型公害は、大きな課題となっています。国や東京都の広域的施策により、渋滞解消、幹線道路の低騒音化、ディーゼル車走行規制や揮発性有機化合物（VOC<sup>62</sup>）の排出規制等の取組が進められています。本市においても引き続き騒音や大気汚染等の対策に取り組むとともに、国や東京都へ広域対策のさらなる充実を求める要望や、情報共有等の連携を強化します。

## 第6節 都市景観形成

### 1. 総合的な景観形成

本市は自然的、都市的、歴史・文化的など様々な要素をもつ多様な景観を有しています。代表的なものとしては、多摩川、残堀川、矢川、玉川上水、柴崎分水、砂川用水等の市内を縦横に流れる身近な水系によるうおいのある景観、立川崖線<sup>35</sup>や国分寺崖線等の特徴的な自然地形からなる景観、国営昭和記念公園の豊かな緑が創出する景観、J R立川駅を中心とした商業拠点としての景観、核都市としての機能の整備・集積により形成された景観、地域の歴史を物語る寺社が創出する景観、江戸時代の新田開発による生産緑地<sup>31</sup>がもたらす緑の豊かさを感じる景観が挙げられます。

このような多様な景観を有する本市の魅力や、市内外の多くの人たちが共有できるよう、景観に対する認識を深めることが求められています。

市民一人ひとりが地域の景観に対する意識や理解を深め、まちづくりにおいて十分に配慮することによって、より魅力的で親しみやすい地域の環境が整備されると考えます。

本市が、豊かさと愛着を感じながら暮らせる街として発展し続けるための、景観づくりを推進します。

## 第7節 安心して暮らし続けられるまちづくり

### 1. ユニバーサルデザインのまちづくり

高齢者や障害者のみならず、だれもが暮らしやすいユニバーサルデザイン<sup>69</sup>の視点に立ったまちづくりを推進します。



## 2. 河川・下水道関連

### 1 整備の推進と適切な維持管理の実施

本市の下水道整備における汚水対策は、概ね整備が完了しています。一方で雨水対策は、全市の整備率が約 80% に達するなか、分流区域の多摩川上流処理区では約 25% にとどまっています。

近年、局所的な集中豪雨が増加してきていること等から、引き続き雨水管整備に取り組むとともに、これまで整備を進めてきた下水道施設の老朽化や耐震化への対応を図ります。

また、都市型水害を防止するためには、河川、下水道の整備を図るとともに、雨水流抑制施設を設置する等、流域の貯留・浸透機能の確保、増進を図る総合的な治水対策を推進します。

### 2 流域下水道への編入

錦町下水処理場のさらなる水質向上や効率的かつ安定した事業運営を行うため、単独処理区の流域下水道北多摩二号処理区への編入に必要な施設を、平成 27 (2015) 年度に都市計画決定しました。今後、関係機関と連携し施設整備に取り組みます。

## 3. 住宅地及び住宅関連

### 1 良質な住宅ストックの形成

人口減少社会を迎え、平成 25 (2013) 年の住宅・土地統計調査によれば、市内の住宅の約 1 割は居住世帯の無い住宅となっています。こうしたことから、今後は住宅の量的確保から多様なニーズに対応した住宅供給、既存住宅の質の維持・向上を図ることが必要です。

このような状況を踏まえ、住宅の老朽化に対応した集合住宅・団地等の計画的な建替え等の誘導を図るとともに、空き家の適正管理を推進します。

また、高齢者や障害者等に配慮した住宅のバリアフリー<sup>59</sup>化支援や福祉目的住宅の供給等、ユニバーサルデザイン<sup>69</sup>の視点に立った住宅対策に取り組みます。



■ 良好な住環境の形成イメージ



## 2 地域特性にあわせた住環境の整備

地区計画制度<sup>\*41</sup>の活用、宅地開発等まちづくり指導要綱に基づく指導等により、良好な地域の住環境の保全・形成を図ることが求められています。

北部地域では、西武拝島線各駅周辺の整備や、「市庁舎北側地域<sup>\*25</sup>」のまちづくりの取組等を通じて、良好な住環境の形成を誘導します。

## 4. 防災関連

### 1 広域防災拠点と連携した基盤整備の推進

立川広域防災基地<sup>\*17</sup>周辺の基盤整備は進んでいますが、立川広域防災基地と近隣市を結ぶ都市計画道路が一部未整備となっています。引き続き立川広域防災基地へのアクセス<sup>\*1</sup>強化を要請するとともに、立川広域防災基地周辺の基盤整備の推進を図ります。



■立川広域防災基地



■立川広域防災基地へのアクセス道路となる都市計画道路 立3・1・34号 中央南北線

### 2 災害に強い市街地の形成

災害時の被害を最小限に抑え、応急・救助活動等を円滑に進めるため、建築物の倒壊・延焼火災を防ぐとともに、緊急輸送道路<sup>\*12</sup>の閉塞を防ぐ取組を進める必要があります。また、市民の避難場所の確保とともに、幹線道路の整備により、消防活動困難区域の減少を図るとともに、市民の避難路を確保することが求められています。

このため、建築物の耐震化・不燃化に向けた取組等を強化するとともに、広幅員道路、公園、農地の確保により、市街地火災の延焼を遮断するための空間を設け、都市の不燃化に取り組みます。

電柱倒壊による道路閉塞を防ぎ、電線類の被災を軽減し、電気や電話等の安定供給を確保するため、道路の無電柱化に計画的に取り組みます。

また、消防水利未充足地域への消火栓設置等の消防設備の充実、耐震性防火貯水槽の整備に取り組みます。



### 3 帰宅困難者対策

帰宅困難者<sup>9</sup>対策を推進するため、都市開発の機会を捉えて、都市開発諸制度や市街地開発事業等を活用し、備蓄倉庫や自家発電設備をはじめ、一時滞在施設の設置の促進が求められています。

事業者等と連携し、帰宅困難者対策を推進します。

## 5. 防犯関連

平成 16 (2004) 年から平成 18 (2006) 年にかけて、市内全域に結成された「あいあいパトロール隊」やシルバー人材センター等により、地域での見守り活動が行われています。また、J R 立川駅周辺では、市民団体、事業者、警察、市が連携した、環境改善に向けた取組が展開されています。

犯罪の機会を与えないまちづくりを進めるため、防犯の視点から見通しの良い公園の整備、街灯の設置、歩道の整備等に取り組みます。

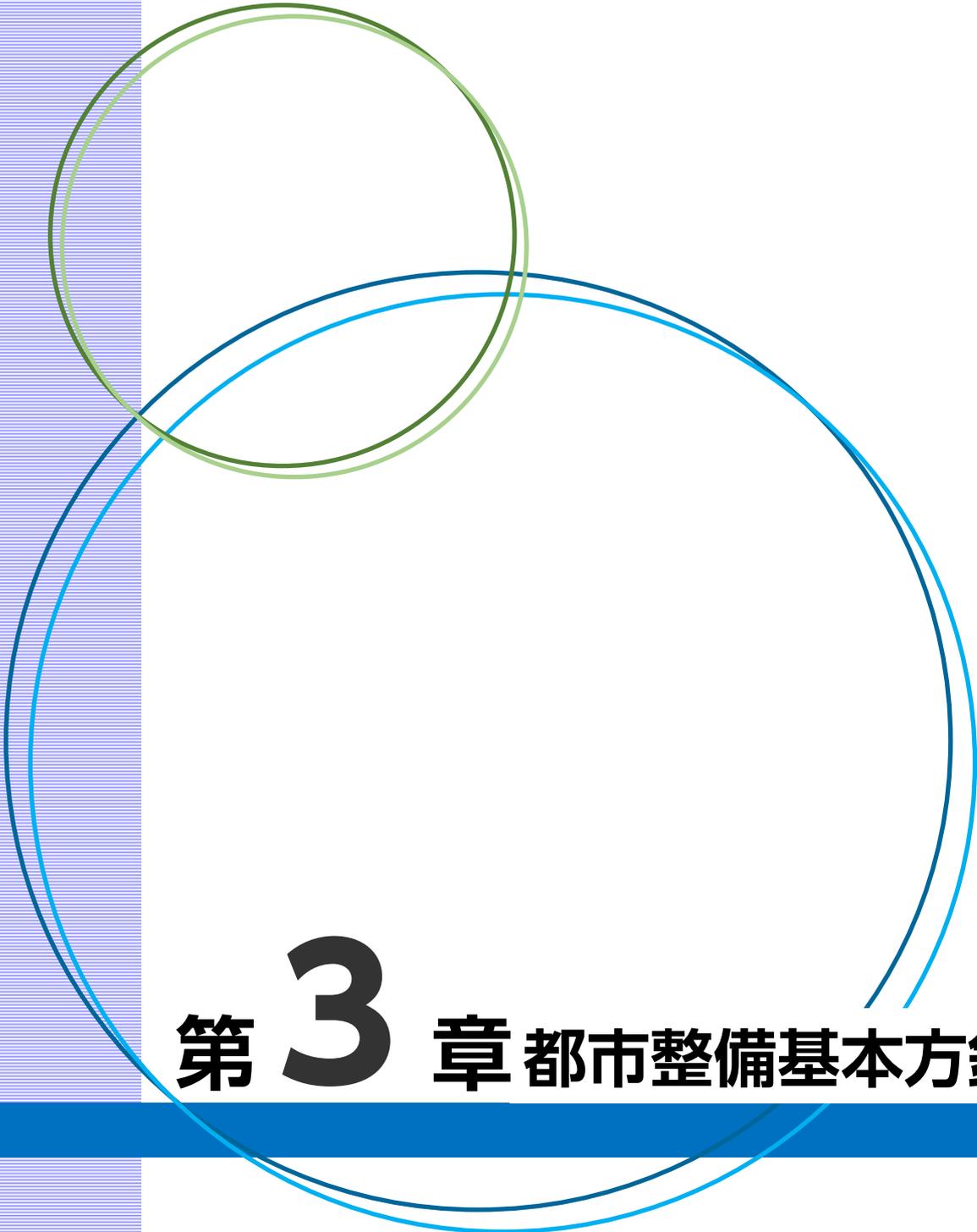


■ 地域での見守り活動（防犯パトロール）



■ 防犯パトロールカー





# 第 3 章 都市整備基本方針

- 第 1 節 まちづくりの基本理念
- 第 2 節 将来都市像
- 第 3 節 将来人口フレーム
- 第 4 節 将来都市構造





## 第1節 まちづくりの基本理念

人口減少、少子・高齢化といった人口構造の変化や都市劣化等、これまでに経験のない時代潮流の中で、本市が持続可能なまちづくりを進めていくため、「人々が交流し、さまざまな価値が生まれる活力あるまち」を基本理念として、次の3つのまちづくりの目標を掲げます。

### ■都市機能集積を生かした持続可能なまちづくり

本市は交通結節点という恵まれた立地条件を生かし、中核拠点<sup>\*43</sup>となるJR立川駅周辺地域や、地域の特性を生かした生活中心地<sup>\*30</sup>からなる拠点的な市街地の形成と、これら拠点の有機的なネットワーク化により、効率的・効果的で持続可能なまちづくりを進めます。

### ■人々が集まり交流する魅力あるまちづくり

多様な都市機能の集積による拠点性や魅力を広く効果的に発信し、各拠点間の人々の移動をより快適にし、活発な都市活動を促すことで、人々の交流を促進してさまざまな価値が生まれ続けるまちづくりを進めます。

また、市内に多く残されている自然環境や景観にも配慮し、快適で質の高い都市空間の形成を進めます。

### ■住み慣れた地域で安全で安心な生活を送ることのできるまちづくり

市街地の不燃化・耐震化、市街地火災の延焼を遮断するための空間の形成等を一層進めるとともに、都市型集中豪雨等への対策を推進する等、災害に強い都市の形成を進めます。

また、だれもが安心して暮らせるように、地域力やコミュニティ<sup>\*19</sup>の維持・向上を図るとともに、生活利便性が高く良好な住環境の形成を進めます。

## 第2節 将来都市像

将来都市像は、「立川市第4次長期総合計画」で定める『にぎわいとやすらぎの交流都市 立川』とします。

## 第3節 将来人口フレーム

これまで、本市の人口は増加を続けてきましたが、平成27(2015)年に策定した「立川市第4次長期総合計画」では、本市の将来人口は減少に転ずると推計しています。

「立川市都市計画マスタープラン」における将来人口フレーム<sup>\*28</sup>は、「立川市第4次長期総合計画」と整合を図り、目標年次である平成36(2024)年度の人口を約17万5千人と想定します。



## 第4節 将来都市構造

### 1. 都市構造の基本的考え方

本市の基本的な都市構造は、J R立川駅周辺に業務・商業等の諸機能が集積し、その周辺に住宅地が形成されています。

また、J R立川駅ではJ R 4線（中央線、南武線、青梅線、五日市線）と多摩都市モノレールが接続され、多摩地域の交通の要衝としてその中心性は今後も高まっていくものと考えられます。

しかしながら、広域的な幹線道路網の整備が遅れており、J R立川駅周辺の交通渋滞等により都市活動に支障が生じる場面も考えられます。

また、鉄道網は、市内各地区の分断要素ともなっており、都市の骨格となる幹線道路網の形成が必要とされています。

本市は、中核拠点<sup>\*43</sup>と生活中心地<sup>\*30</sup>の拠点性を高めていき、これらの拠点間や東京都心とを結ぶ交通ネットワークの維持・強化と、日々の生活圏レベルでの交通円滑化を図り、多摩地域での中心性の強化と集約型の地域構造への再編を目指します。



## 2. 将来都市構造

本市の将来都市構造は、土地利用の特性を反映した土地利用ゾーニング<sup>34</sup>と地域特性を踏まえ、主要な鉄道駅の周辺等に形成する拠点、拠点間を結ぶ交通の骨格軸、市街地の骨格軸からなるネットワークで構成されるものと考えます。

図 3-1 将来都市構造の考え方

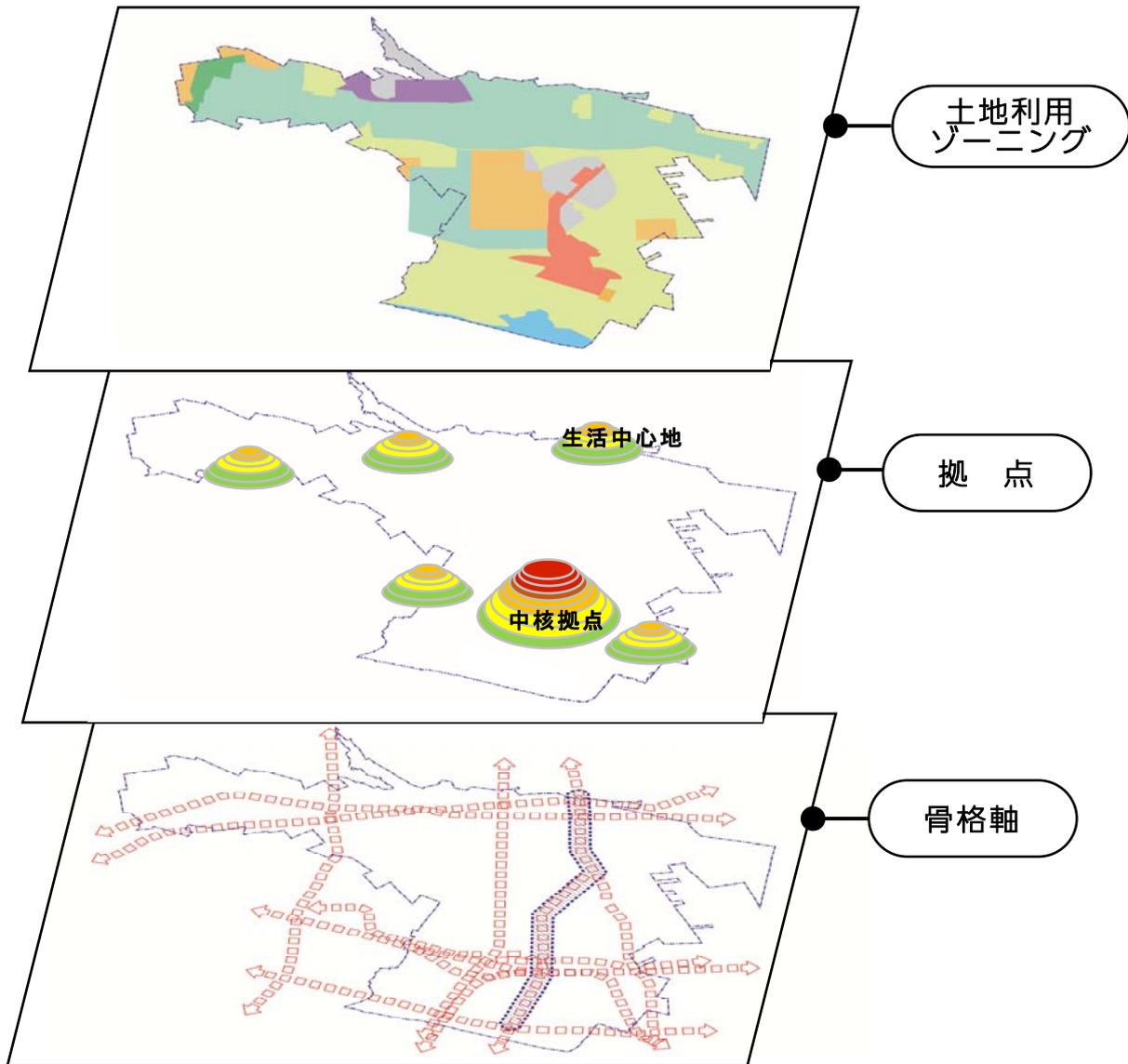
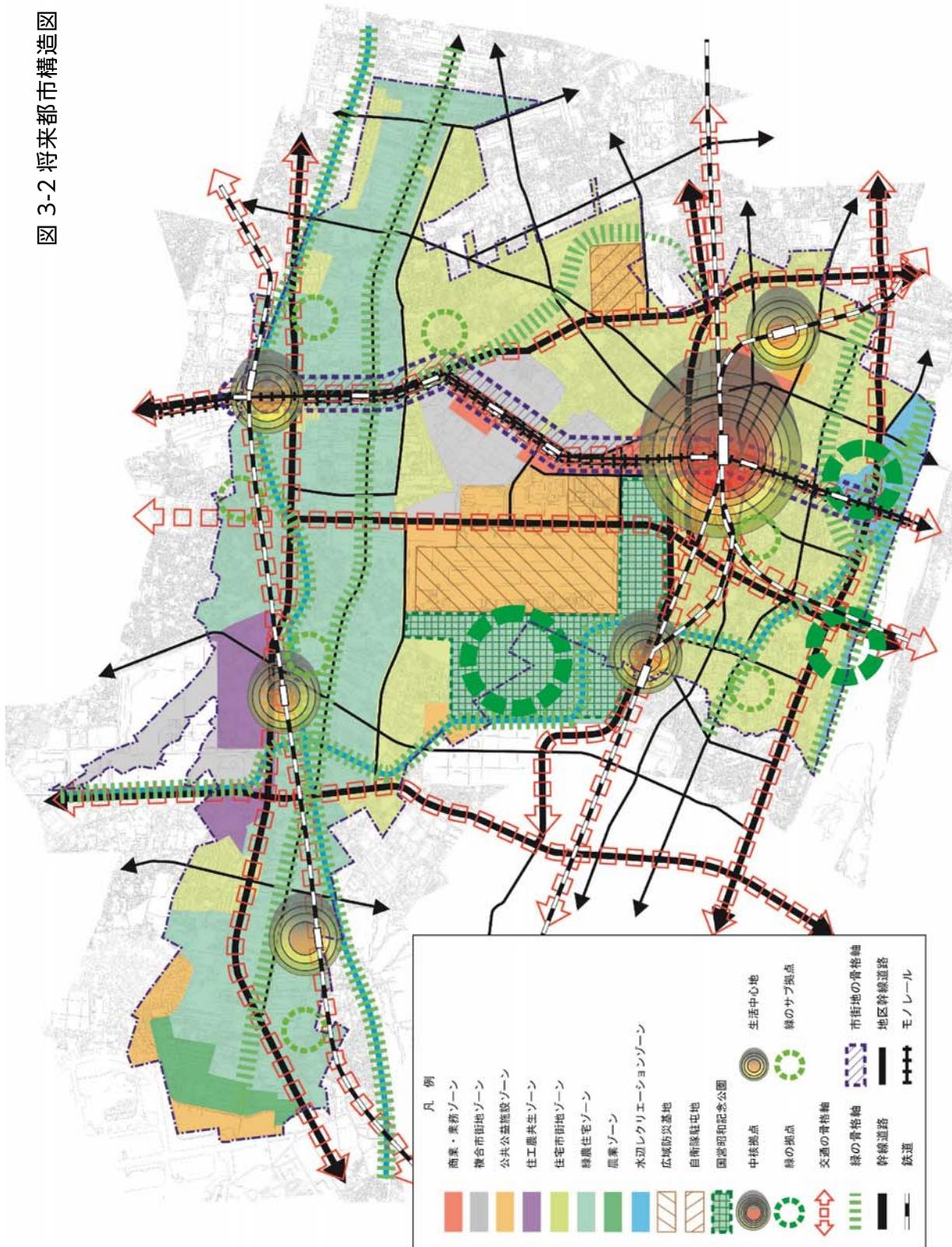




図 3-2 将来都市構造図





## 1 拠点と交通のネットワークの形成

市街地形成と交通ネットワークの視点から、次の拠点と骨格軸を位置づけます。

### 1) 中核拠点

交通利便性等を生かした業務・ビジネス、商業、文化、飲食サービスなど高度な機能集積により、東京圏の都市活力や都市文化をリードする拠点としてＪＲ立川駅周辺地域を位置づけます。

### 2) 生活中心地

特徴のある商店街やコミュニティインフラ<sup>20</sup>（道路、公園、集会施設、子育て支援施設、高齢者介護施設、教育文化施設等）の整った、身近な地域における人々の活動や交流の中心地として、ＪＲ西立川駅・西国立駅、西武拝島線玉川上水駅・武蔵砂川駅・西武立川駅を中心としたエリアを位置づけます。

### 3) 市街地の骨格軸

都市計画道路 立 3・3・27 号 南口大通り線、立 8・1・1 号 都市軸線、立 3・2・31 号 東大通り線、立 3・3・30 号 立川東大和線のうちモノレール路線の区間については、今後、市街地の形成に大きく関わり、本市を特徴づける役割が特に期待されることから、これらを「市街地の骨格軸」として位置づけます。

### 4) 交通の骨格軸

周辺都市とのネットワークを形成し、本市の骨格軸となる次の交通網を「交通の骨格軸」として位置づけます。

#### ① 鉄道

広域的な都市間交通網であるＪＲ中央線、南武線、青梅線、五日市線、及び西武拝島線を位置づけます。

#### ② 新交通

多摩地域の都市間交通網である多摩都市モノレールを位置づけます。

#### ③ 道路

南北骨格軸として、東から、都市計画道路 立 3・3・30 号 立川東大和線、立 3・1・34 号 中央南北線、立 3・4・9 号 八王子村山線を位置づけます。

東西骨格軸として、北から都市計画道路 立 3・3・3 号 新五日市街道線、立 3・2・10 号 緑川通り線、立 3・2・11 号 国営公園南線、立 3・4・5 号 新奥多摩街道線を位置づけます。



■ 広域的な都市間交通網であるＪＲ中央線、西武拝島線



## 2 水と緑のネットワークの形成

水と緑のネットワークの視点から、次の「緑の拠点」と「緑の骨格軸」を位置づけます。

### 1) 緑の拠点

国営昭和記念公園と立川公園、多摩川緑地を「緑の拠点」として位置づけます。また、全市的な配置バランスを考慮し、富士見公園、砂川公園や川越道緑地等の大規模な公園・緑地を「緑のサブ拠点」として位置づけます。

### 2) 緑の骨格軸

玉川上水や残堀川、多摩川周辺、立川崖線<sup>\*35</sup>、主要地方道7号杉並あきる野線(五日市街道)、栄緑地を「緑の骨格軸」として位置づけます。また、「緑の骨格軸」を補完しネットワークを形成する軸として、都市計画道路立3・3・27号南口大通り線、立8・1・1号都市軸線、立3・2・31号東大通り線、立3・3・30号立川東大和線を位置づけます。



■ 「緑の拠点」となる国営昭和記念公園



■ 「緑の骨格軸」となる玉川上水

## 3 土地利用ゾーニング

### 1) 商業・業務ゾーン

J R立川駅周辺と都市軸<sup>\*54</sup>沿道等を「商業・業務ゾーン」として位置づけます。多摩地域の中心都市として、人々の暮らしを支えるために必要な商業・業務機能の充実と、文化・交流施設等の誘導を図ります。

### 2) 複合市街地ゾーン

村山工場跡地や高松町北側の大規模な民間企業用地、「立川基地跡地東側地区」の市街化調整区域<sup>\*24</sup>については、将来、土地利用転換が考えられることから、「複合市街地ゾーン」として位置づけます。

「複合市街地ゾーン」では、周辺と調和した都市機能の導入を図ります。



■ J R立川駅周辺



■ 新たな機能形成が予定される都市軸<sup>\*54</sup>沿道



### 3) 公共公益施設ゾーン

立川広域防災基地<sup>\*17</sup>周辺、市庁舎周辺、「立川基地跡地西側地区」、「立川基地跡地昭島地区」、「西国立駅西地区<sup>\*58</sup>」等、公共公益施設が集積する区域を「公共公益施設ゾーン」として位置づけます。

公共公益施設が集積する地域として、必要な機能の維持・向上を図るとともに、ゆとりと落ち着きのある市街地環境の形成を図ります。

### 4) 住工農共生ゾーン

武蔵村山市に隣接する西武拝島線以北の上砂町周辺を「住工農共生ゾーン」として位置づけます。

「武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針」に基づき、都市基盤整備を図るとともに、周辺環境と調和した工場の操業環境の維持・向上、地区計画<sup>\*41</sup>等を活用した計画的な土地利用の誘導を図ります。

### 5) 住宅市街地ゾーン

JR中央線・青梅線以南や高松町、曙町、栄町周辺、一団地の住宅施設<sup>\*2</sup>を「住宅市街地ゾーン」として位置づけます。

良好な住環境の保全と老朽化した家屋や住宅団地の建替え等の誘導、基盤整備等による住環境の改善を図ります。

### 6) 緑農住宅ゾーン

五日市街道を中心とした市北部の農地と低層住宅地が広がる区域を「緑農住宅ゾーン」として位置づけます。

農地と住宅地が共存する良好な環境を保つ低層住宅地として、生産緑地<sup>\*31</sup>の追加指定とともに保全を図ります。やむを得ず生産緑地を宅地化する際は、農家や周辺住民の意向を踏まえて、地区計画制度等により、地区の特性にふさわしい良好な環境形成への誘導を図ります。

### 7) 農業ゾーン

西砂町周辺の市街化調整区域<sup>\*24</sup>を「農業ゾーン」として位置づけます。

良好な営農環境の保全を図ります。

### 8) 水辺レクリエーションゾーン

多摩川左岸の河川緑地周辺を「水辺レクリエーションゾーン」として位置づけます。市民の憩いの場として、河川の保全や水辺の適切な維持管理を図ります。



■ 公共公益施設が集積する市庁舎周辺



■ 市北部の生産緑地



The page features a decorative graphic consisting of two overlapping circles, one in light green and one in light blue, positioned in the upper left quadrant. A thick blue horizontal bar spans the width of the page, partially overlapping the bottom of the circles. The background is white with a light blue vertical bar on the left side.

# 第4章 都市整備基本構想

- 第1節 土地利用の方針
- 第2節 都市施設の整備方針
- 第3節 都市環境の形成方針
- 第4節 都市景観の形成方針
- 第5節 安全・安心のまちづくりの方針





## 第1節 土地利用の方針

### 1 基本的考え方

#### 1) 中核拠点の形成

J R立川駅周辺地域は、多摩地域における人々の活動や交流の中心地として、業務・ビジネス、商業、文化、飲食サービスなど高度な機能及び地域の人々の日常生活を支える機能の集積を図ります。

#### 2) 生活中心地の形成

J R西立川駅・西国立駅、西武拝島線玉川上水駅・武蔵砂川駅・西武立川駅を中心としたエリアは、身近な地域における人々の活動や交流の中心地として、地域の特性に合わせ日常生活を支える機能を中心に集積を図ります。

#### 3) 住居系市街地における良好な環境の創出

住居系市街地においては、日常的な利便性向上、生活道路の整備等による交通利便性の向上等、良好な住環境の形成を図ります。

#### 4) 豊かな緑や歴史・風土を守り生かした良好な市街地環境の創出

低炭素社会<sup>\*44</sup>の実現と、生物多様性<sup>\*32</sup>の確保に向けた取組を進め、地域の豊かな緑や自然、風土や歴史を守り生かした市街地環境の創出を図ります。

都市農地は新鮮で安全・安心な農産物の供給とともに、防災や良好な景観形成、雨水の貯留・浸透、地下水の涵養<sup>\*8</sup>、農作業体験・学習・交流の場等の多面的機能をもつことから、生産緑地<sup>\*31</sup>制度を活用し、追加指定とともに保全を図ります。

やむを得ず生産緑地を宅地化する際は、農家や周辺住民の意向を踏まえて、地区計画制度<sup>\*41</sup>等により、地区の特性にふさわしい良好な環境形成への誘導を図ります。

#### 5) 新たな土地利用転換への柔軟な対応・都市計画制度の有効活用

社会環境の変化やまちづくりの動向にあわせ、用途地域や地区計画制度、特別用途地区<sup>\*49</sup>等の都市計画手法の活用により市街地形成を図ります。

都市計画の提案制度<sup>\*52</sup>を含め、新たなまちづくりのしくみとして、まちづくり条例の制定に向けた検討を進めます。

### 2 整備方針

#### 1) 商業・業務地域

中核拠点<sup>\*43</sup>であるJ R立川駅周辺地域と都市軸沿道地域<sup>\*55</sup>を「商業・業務地域」として位置づけます。既存商業・業務機能の強化・充実と、文化・交流機能など多様な都市機能の導入により、広域的な中心性を強化する拠点機能の充実を図ります。

また、地域に住む人々にとっては、生活中心地<sup>\*30</sup>としての性格もあわせもつことから、日常生活に関わる商業機能の充実を図ります。

J R立川駅周辺地域では、基盤整備による高度利用の促進や都市計画制度を活用したよりきめ細やかな土地利用の誘導により、土地の合理的で健全な高度利用や都市機能の更新を図ります。



都市軸沿道地域<sup>\*55</sup>では、多摩のオンリーワン<sup>\*37</sup>施設等の多摩地域の中心都市にふさわしい魅力ある都市機能を誘導します。

## 2) 地域の中心となる商業地域

J R 西立川駅・西国立駅、西武拝島線玉川上水駅・武蔵砂川駅・西武立川駅を中心としたエリアは、生活中心地<sup>\*30</sup>として日常生活に関わる商業機能の集積を図ります。

西武拝島線玉川上水駅南側の都市計画道路 立3・3・30号 立川東大和線沿道、高松町2丁目、3丁目の都市計画道路 立3・5・28号 北口大通り線沿道、栄町4丁目、羽衣町1丁目、2丁目、富士見町1丁目、2丁目の各地区幹線道路等の沿道は、地域の暮らしを支える商業地として整備を図ります。

## 3) 沿道型市街地地域

主要な幹線道路沿道については、低層部は商業・業務機能の立地を図り、中層部は住宅供給を促すことにより、騒音等の環境問題や防災、後背地の低層住宅地の住環境等に配慮した沿道型市街地の形成を図ります。

## 4) 複合市街地地域

「村山工場跡地地区」、「高松町北側地区」、「立川基地跡地東側地区」を「複合市街地地域」として位置づけます。

「村山工場跡地地区」は、関係権利者の意向を取り入れながら、「まちづくり方針<sup>\*66</sup>」に基づく土地利用の誘導と緑地機能の確保・創出を図ります。また、「高松町北側地区」と市街化調整区域<sup>\*24</sup>である「立川基地跡地東側地区」では関係権利者の意向を取り入れながら、計画的な市街地の形成を目指して土地利用の方向性を検討します。

## 5) 公共公益施設地域

### ① ゆとりと落ち着きのある市街地環境の形成

公共公益施設の集積する地域として、必要な機能の維持・向上を図るとともに、ゆとりと落ち着きのある市街地環境の形成を図ります。

### ② 基地跡地等のまちづくり

土地区画整理事業<sup>\*57</sup>によって基盤等が整備された「立川基地跡地昭島地区」は、新たなまちづくりを推進します。また、「立川基地跡地西側地区」は、運動公園<sup>\*3</sup>等の整備を検討します。

### ③ 広域防災拠点機能の維持・向上

国や都と連携して、南関東地域における広域防災拠点機能の維持・向上を図ります。

### ④ 「西国立駅西地区」のまちづくり

「西国立駅西地区<sup>\*58</sup>」は、「西国立駅西地区地区計画」に基づき、生活、文化・交流、医療福祉等の拠点を形成し、にぎわい等の創出を図ります。

## 6) 住工農共生地域

### ① 操業環境の維持・向上

都市計画制度を活用して、周辺環境に配慮した操業環境の維持・向上を図ります。

また、工場事業者等に向けて環境に関する助言等を積極的に行うとともに、必要に応じて指導を行います。



## ② 計画的な土地利用転換の誘導

大規模低・未利用地等においては、新たな土地利用転換により、工業系土地利用が見られず住居系用途等の利用が増加傾向にあります。今後、幹線道路の築造など土地利用の状況が変化することが想定されるため、地権者や周辺住民の意向を取り入れながら、望ましい土地利用の方向性を検討し、地区計画制度<sup>\*41</sup>等を活用して、中高層住宅や開発行為等の計画的な誘導を図ります。

## ③ 都市農地の保全

都市農業振興基本法では、都市農業の多様な機能の発揮と、都市農地の適正な保全を基本理念としています。市街化区域<sup>\*23</sup>内の農地は、市街地の貴重な緑、オープンスペース<sup>\*4</sup>、また都市農業の基盤として、生産緑地地区<sup>\*31</sup>制度を活用して保全を図ります。

# 7) 住宅市街地地域

## ① 良好な住環境の形成

J R立川駅を中心とする商業・業務地域に隣接する住宅地については、都市基盤整備や地区計画制度等の活用により、良好な住環境の形成を図ります。

その周辺の住宅地や住宅団地については、低・中密度住宅地<sup>\*45</sup>として位置づけ、良好な住宅市街地の形成を図ります。

主要な幹線道路沿道や各駅周辺では、都市計画制度の適切な運用により、日常生活に必要な商業施設等の都市機能と住宅が調和し、後背地の住環境に配慮した低・中密度の市街地の形成を図ります。

## ② 良好な住環境の保全

現在、良好な住環境が形成されている地区では、地区計画制度や建築協定<sup>\*16</sup>等を活用して、引き続き住環境の維持・保全を図ります。

## ③ 個別更新による市街地環境の改善

地区計画制度や建築協定等を活用して、周辺環境に配慮した個別建物の建替え・更新を誘導し、市街地環境の改善を図ります。

## ④ 計画的な住環境の更新

更新時期に来ている市内の一団地の住宅施設<sup>\*2</sup>の建替えにあたっては、「一団地の住宅施設の都市計画の見直し方針」に基づき、地区計画制度等を活用して、良好な住宅市街地への誘導を図ります。

# 8) 緑農住宅地域

## ① 良好な住環境の保全・形成

現在、良好な住環境を形成している地区については、引き続き住環境の維持・保全を図ります。その他の住宅地については、低密度住宅地<sup>\*46</sup>として、ゆとりある住環境の形成を図ります。

## ② 西武拝島線沿線まちづくりの推進

西武拝島線各駅を中心としたエリアの生活中心地<sup>\*30</sup>では、道路をはじめとした生活基盤の整備にあわせて、用途地域の見直し、地区計画制度の活用等により日常生活に関わる商業機能等の誘導を図ります。



また、西武立川駅、武蔵砂川駅周辺については、土地区画整理事業<sup>\*57</sup>等の面整備手法の検討や地区計画制度<sup>\*41</sup>の活用等を図り、駅周辺環境の整備とあわせた計画的な市街化を図ります。

### ③ 都市農地の保全と良好な環境形成

都市農業振興基本法では、都市農業の多様な機能の発揮と、都市農地の適正な保全を基本理念としています。市街化区域<sup>\*23</sup>内の農地は、市街地の貴重な緑、オープンスペース<sup>\*4</sup>、また都市農業の基盤として、生産緑地地区<sup>\*31</sup>制度を活用して保全を図ります。やむを得ず生産緑地を宅地化する際は、農家や周辺住民の意向を踏まえて、地区計画制度等により、地区の特性にふさわしい良好な環境形成への誘導を図ります。

## 9) 農業地域

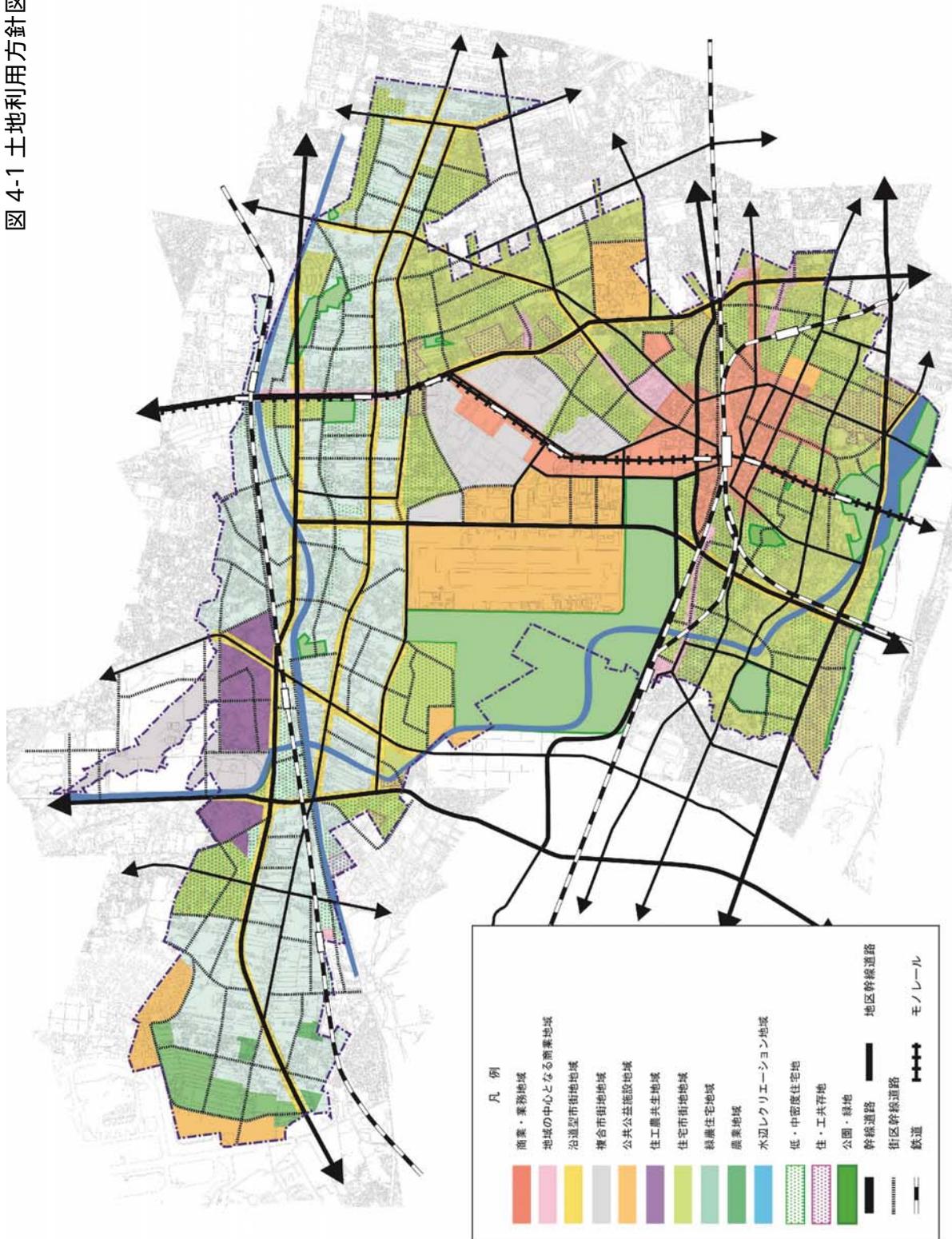
西砂町周辺の市街化調整区域<sup>\*24</sup>については、「農業地域」として都市農業の持つ多様な機能を発揮させるため、適切な保全を図ります。

## 10) 水辺レクリエーション地域

多摩川左岸や立川公園周辺等の市内の貴重な水辺については、適切な維持管理に努めるとともに、市民のレクリエーション資源やうるおいのあるまちづくりへの活用を図ります。



図 4-1 土地利用方針図



※使用している基図の地形情報は平成27年4月時点のものです。



## 第2節 都市施設の整備方針

### 1. 道路・交通環境の整備方針

#### 1 基本的考え方

##### 1) 人や環境にやさしい交通ネットワークの形成

幹線道路等の整備や、鉄道・多摩都市モノレール・バス交通等の利便性向上により、東京都心とＪＲ立川駅周辺地域の中核拠点<sup>\*43</sup>、及び中核拠点と各生活中心地<sup>\*30</sup>間を結ぶ交通ネットワークの維持・強化を目指します。

また、自動車交通に過度に依存しない交通体系の実現のため、公共交通の利用促進、自転車の走行環境や歩道の整備等により、人と環境にやさしく、ユニバーサルデザイン<sup>\*69</sup>の視点に立った、持続可能な交通ネットワークの形成を目指します。



■多摩都市モノレール



■自転車の走行環境や歩道の整備

##### 2) 道路網の形成

道路網の形成にあたっては、近隣の都市間交通に対応し、都市の骨格となる幹線道路、地区の骨格となる地区幹線道路、街区を構成する街区幹線道路、区画道路等、序列ある道路体系の構築を目指します。

幹線道路は、広域ネットワークの確立や近隣の都市間連携を強化する路線として位置づけます。

地区幹線道路は、居住地区<sup>\*11</sup>を明確にし、居住地区内への通過交通の進入を防止します。

幹線道路と地区幹線道路により、市内全域を500m～1,000mのグリッド<sup>\*14</sup>に分割し、都市の骨格を形成します。

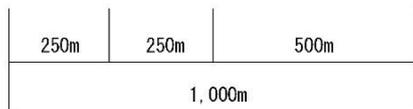
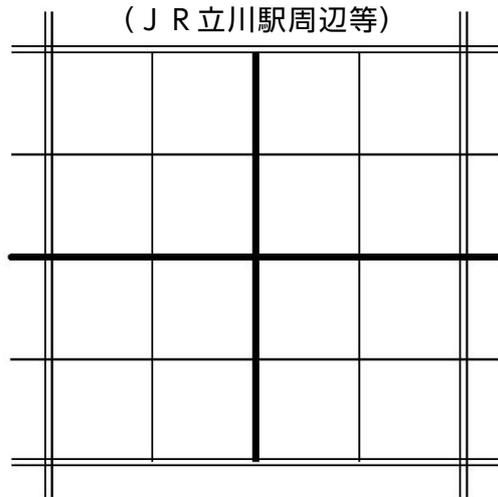
人口密度の高いＪＲ立川駅周辺等は500mグリッドを目標とし、人口密度の比較的低い市北部等については1,000mグリッドを目標に居住地区とし、街区幹線道路を配置し各居住地区の形成を目指します。

街区幹線道路は、幹線道路あるいは地区幹線道路に囲まれた街区の骨格となる道路で、交通機能とともに災害時の避難路や植樹帯の設置等による快適な都市空間を創出する等、防災性の向上や住環境の保全機能を担うものとします。

区画道路は、沿道の土地、建物へのアクセス<sup>\*1</sup>機能を有する路線として位置づけ、地区の状況にあわせ必要な幅員の確保に努めます。



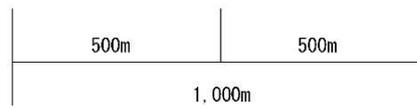
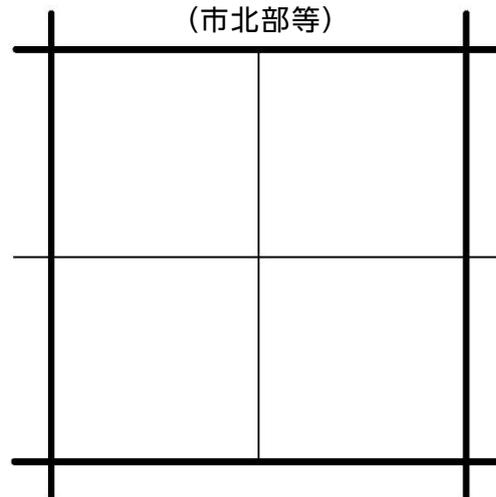
図 4-2 道路網構成における街区幹線道路  
( J R 立川駅周辺等 )



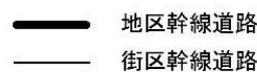
- ・網間隔：250m
- ・道路延長密度：4km/km<sup>2</sup>



(市北部等)



- ・網間隔：500m
- ・道路延長密度：2km/km<sup>2</sup>



## 2 整備方針

### 1) 総合的な交通環境の構築

「立川市交通マスタープラン」と、施策の実施計画である「立川市総合都市交通戦略」に基づき、バス交通や自転車交通等の交通施策を推進します。

### 2) 道路の整備

#### ① 幹線道路・地区幹線道路の整備

##### ◇ 計画的な幹線道路・地区幹線道路等の整備

「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）<sup>\*47</sup>」では、「都市活力の強化」「都市防災の強化」「安全で快適な都市空間の創出」「都市環境の向上」を都市計画道路の整備に関わる基本目標としています。

この方針に基づき、東京都が優先的に整備すべき南北の骨格幹線道路となる都市計画道路 立3・3・30号 立川東大和線や、立3・1・34号 中央南北線、南北の地区幹線道路となる立3・4・39号 武蔵砂川駅複線、立3・2・38号 国営公園西線、東西の骨格幹線道路となる立3・3・3号 新五日市街道線、立3・4・5号 新奥多摩街道線については、早期事業化を要請します。

また、幹線道路の都市計画道路 立3・2・10号 緑川通り線、街区幹線道路の立鉄中付第1号線<sup>\*36</sup>については、東京都が施行する立3・3・30号 立川東大和線の事業化に合わせて整備を図ります。

地区幹線道路の都市計画道路 立3・4・15号 すずかけ通り線（市道東112号線



～立3・4・21号線まで)、立3・4・21号 国立駅東大和線の市施行区間については、小平3・4・23号 国立駅東大和線の整備完了を受けて、未整備区間の整備を進めます。

#### ◇ 社会環境の変化、まちづくりの進捗状況に応じた幹線道路・地区幹線道路の検討

「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）<sup>\*47</sup>」において、見直し候補路線に位置づけられた、地区幹線道路の都市計画道路 立3・4・15号 すぐかけ通り線（立3・3・3号線～砂川町五丁目区間）は地域の視点から改めて路線の必要性等を検証し、必要な手続を進めます。また、計画内容再検討路線に位置づけられた幹線道路の都市計画道路 立3・3・3号 新五日市街道線（都道162号～西砂町六丁目区間）は、都市計画の内容について検討し、必要な手続等に向けた準備を進めます。

その他の未整備の都市計画道路については、事業着手までにさらに期間を要することから、広域的なネットワークの形成を前提に、改めて都市計画道路網について検討します。

### ② 生活道路の整備

#### ◇ 安全で快適な市民の生活基盤となる街区幹線道路の計画的整備

「立川市道路整備基本計画」や「生活道路拡幅事業計画」等に基づき、街区幹線道路は、災害時の主要な避難路、遮断帯としても機能するよう、計画的な整備を推進します。区画道路は、地域的な役割や交通状況等に応じた整備に取り組みます。

また、市北部の農地が多く分布する地区においては、市街地のスプロール<sup>\*29</sup>化を防止するため、街区幹線道路の計画的な配置を行います。

さらに、快適な歩行者空間の確保や防災、都市景観等の観点から、「道路無電柱化計画」に基づき、無電柱化を進めます。

#### ◇ 建築行為・開発行為にあわせた区画道路・私道の改善

地区の実状に配慮し、宅地の造成、建物の建設や建替え等にあわせた区画道路・私道の整備・誘導を行います。

### ③ 総合的な道路管理システムによる適切な道路管理

これまでに整備を行った道路、道路橋、デッキ、道路付属物（街路灯、防護柵、反射鏡、標識、横断歩道橋等）等の老朽化に対応するため、定期的な点検を実施して状態を把握し、計画的な補修、更新を図ります。

道路占用物の把握、道路占用台帳の整備、道路占用についての受益者負担の適正化を図るとともに、占用工事における事故防止のため道路占用企業に対して、道路占用工事の適正施工と占用物件の適正管理を指導します。

市民や事業者による安全で快適な道路利用を進めるため、たて看板等の路上違反広告物の撤去活動の推進、適切な道路使用のための啓発活動の充実、周辺住民の意向を反映した適切な街路樹・植栽帯の維持管理や道路改修を図ります。

## 3) 公共交通網の整備

### ① 鉄道・多摩都市モノレールの利便性向上

J R中央本線三鷹駅立川駅間連続立体交差事業は完了し、踏切渋滞や地域分断の解消に効果をあげました。

引き続き東京都心とのネットワークの強化を図るため、J R中央本線複々線化の早期事業化を関係機関に要請します。



また、ＪＲ青梅線とＪＲ南武線の鉄道立体化の早期事業化、西武拝島線と道路の立体化の促進についても、関係機関に強力に要請します。

南北交通機能の強化を図るため、多摩都市モノレールの路線の延伸について関係機関に要請します。

## ② 持続可能なバス交通網等の確保

公共交通として有機的・効率的に連携がとれ、市民生活に根づいたバス交通網等の確保を促進します。



■ 市民生活に根づいた交通網を形成する路線バスとコミュニティバス<sup>\*21</sup>

## 4) 歩行者空間の整備

### ① 歩行者にやさしい道づくり

「立川市福祉のまちづくり指針」に基づき、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置等ユニバーサルデザイン<sup>\*69</sup>の視点に立った整備を進めます。

既存の幹線道路・生活道路については、計画的な改良による歩行者・自転車利用者の安全を重視した道路整備や無電柱化等を進めます。

### ② 自転車利用環境の整備

環境にやさしい自転車の利用を促進するため、自転車の走行環境や自転車駐車場の整備等を進めます。

レンタサイクル事業の展開により、市民の利用だけでなく来街者にも自転車が利用できる環境づくりを進めます。

### ③ にぎわい・交流空間の形成

歩行者の安全性を確保した上で、地元関係者の合意形成に基づく地域の活性化に資する歩道・広場等の活用を図ります。また JR 立川駅周辺地域では、地域の利便性を高めるため、ペDESTリアンデッキ<sup>\*65</sup>等による歩行者の安全性・回遊性の向上を図ります。



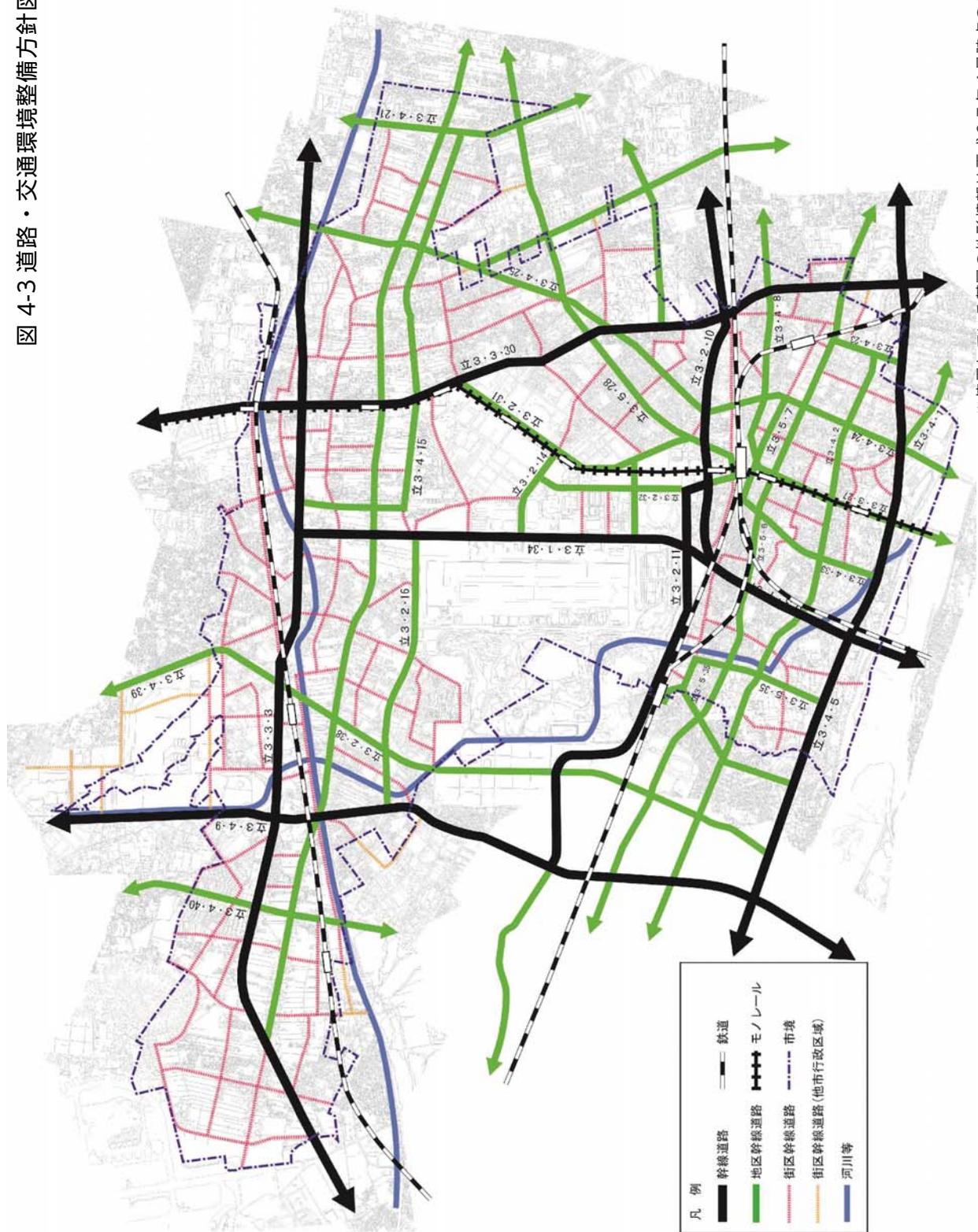
■ ＪＲ立川駅北口に整備されたタクロス広場



■ 都市軸<sup>\*54</sup>で開催された「立川よいと祭り」  
出典：立川市地域文化振興財団ＨＰ



図 4-3 道路・交通環境整備方針図



※使用している基図の地形情報は平成27年4月時点のものです。



## 2. 公園・緑地等の整備方針

### 1 基本的考え方

#### 1) 骨格となる緑の保全とネットワークの形成

五日市街道沿いの緑や玉川上水周辺の緑、多摩川の河川緑地、立川崖線<sup>\*35</sup>の緑は本市の自然や歴史を象徴するものです。

生活環境の快適さの向上や災害に強いまちづくり等を実現するため、骨格となる自然的・歴史的な緑をベースとして、地域の特性を生かしながら新たな緑の創出、憩いの場や広場の創出等により、線的、面的に緑を形成し、市全体の水と緑のネットワークの形成を目指します。

#### 2) 公園・緑地の計画的整備と更新

「立川市緑の基本計画」、「都市計画公園・緑地の整備方針<sup>\*51</sup>」及び「緑確保の総合的な方針<sup>\*67</sup>」に基づく公園・緑地の計画的整備や緑の確保と、「立川市公園施設長寿命化計画」等に基づく老朽化が進む公園・緑地の計画的更新を目指します。

#### 3) 協働による公園・緑地の維持・管理

市民との協働による公園・緑地機能の適切な維持管理を目指します。

### 2 整備方針

#### 1) 水と緑のネットワーク形成

##### ① 緑の拠点・軸線の形成

##### ◇ 緑の拠点の形成

国営昭和記念公園とともに緑の骨格を形成する「緑の拠点」として立川公園（総合公園<sup>\*33</sup>）、多摩川緑地（都市緑地<sup>\*56</sup>）、また全市的な配置バランスを考慮し「緑のサブ拠点」として富士見公園（総合公園）、砂川公園（近隣公園<sup>\*13</sup>）、川越道緑地（都市緑地）等の整備を図ります。

まちづくりの事業の中で、緑の街並みを形成する「緑の拠点」として、基地跡地を中心とした市街地開発事業で都市内の新たな緑を創出します。

##### ◇ 緑の軸線の形成

「緑の拠点」とともに、緑の骨格を形成する「緑の軸線」として五日市街道のケヤキ並木、水系軸である玉川上水、残堀川～根川、多摩川、立川崖線<sup>\*35</sup>の緑、栄緑地を位置づけ、都市計画制度等を活用してその保全を図ります。

このような既存の緑を補完し、ネットワークを形成する「緑の軸線」として、幹線道路の緑化を推進します。

##### ◇ 都市防災に寄与する緑の整備

主要な幹線道路においては、市街地火災の延焼遮断に寄与する街路樹の導入を推進します。

##### ② 地域の緑の保全・創出

##### ◇ 生産緑地の保全

砂川地区を中心に広がる農地は、良好な景観の形成や都市内の貴重なオープンスペース<sup>\*4</sup>等の多様な機能を持つことから保全しつつ、経営生産基盤としての機能の向上に努めるとともに、体験型農園など市民が親しめる活用も図ります。

五日市街道や玉川上水沿いの比較的まとまりのある優良な農地は、農業や食への



理解を深める場や環境に貢献することのできる緑地としての機能、災害時の避難空間としての機能等を積極的に評価するとともに、緑とともに生きてきた先人のくらしを伝える原風景として保全を図ります。

◇ 市街地の緑の保全・創出

市街地においては、地域特性に応じ、緑豊かな、憩いとやすらぎのあるまちづくりを進め、緑の保全・創出を推進します。

◇ 計画的な緑の創出

市街地開発事業や、幹線道路整備等の事業の中で計画的な緑の導入を図ります。特にJR立川駅周辺や立川基地跡地等において、街路樹など緑の導入を図り、魅力ある空間を形成します。

宅地開発等まちづくり指導要綱等を活用した民有地の緑化や接道部の緑化、東京都の「東京における自然の保護と回復に関する条例」に基づき、屋上緑化や壁面緑化により緑の創出を図ります。

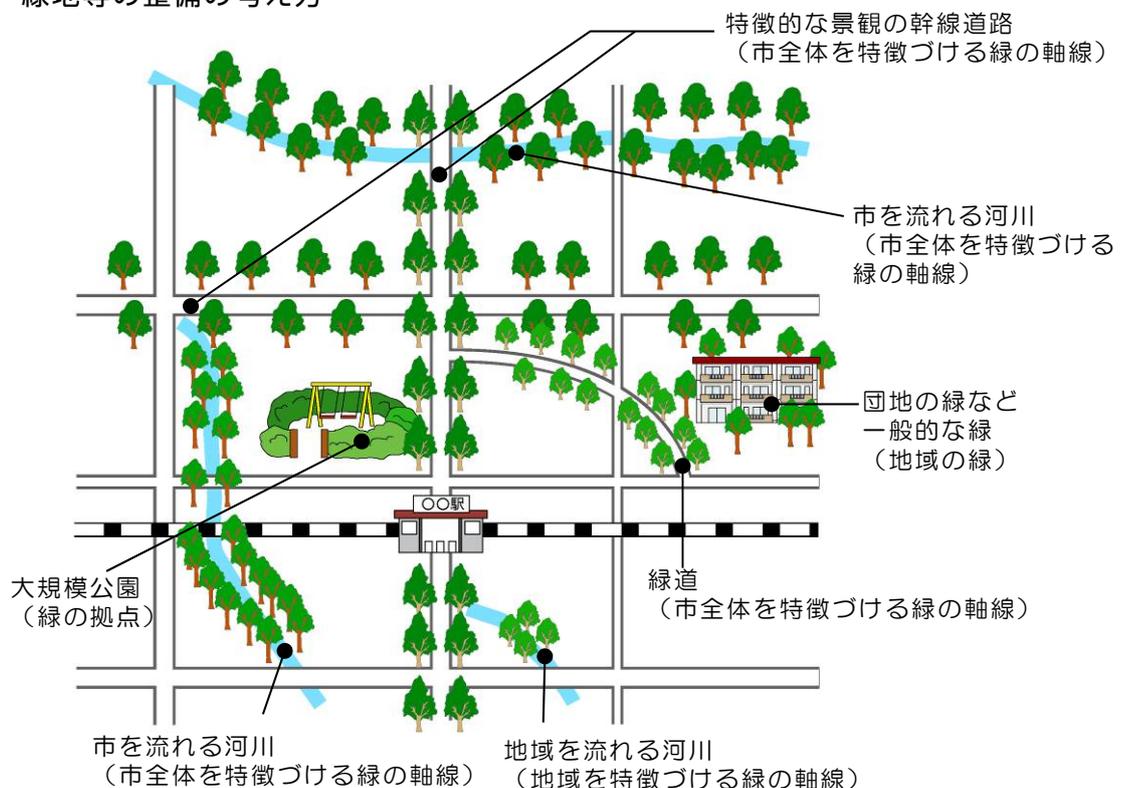
特に緑化重点地区<sup>71</sup>である「立川基地跡地整備地区」では、重点的に緑化を推進します。

◇ 歴史的な緑の保全

市街地における神社の緑や街角の大樹、屋敷林<sup>68</sup>、分水・用水路等、地域の歴史・風土を伝える地域資源である緑の保全を図るとともに、これらの緑をまちの景観ポイントとして、また、まちの魅力づくりとして、特徴ある地域整備への活用を図ります。

民有地に残された歴史のある樹木・樹林の保護指定に取り組みます。

図 4-4 公園・緑地等の整備の考え方





## 2) 計画的、効率的な公園・緑地の整備、維持管理

### ① 計画的な公園・緑地の整備

#### ◇ 緑のネットワークの形成

生活環境の向上、自然環境との調和、災害に強いまちづくり、多摩地域の中心都市にふさわしい都市環境の形成を目指して、現況の特色ある緑を生かした立川らしさにあふれる緑豊かなまちづくりを進めるため、公園の整備、緑の保全・創出による緑のネットワークの形成を図ります。

#### ◇ 公園・緑地の整備方針

「立川市緑の基本計画」に基づき、市全体の緑の骨格となる拠点として、総合公園<sup>\*33</sup>等の都市基幹公園<sup>\*50</sup>の整備を推進します。

各地域の開発動向等を踏まえ、良好な市街地環境と生活に身近な緑を確保するため、適正な誘致圏を基本としながら、地区公園<sup>\*42</sup>、近隣公園<sup>\*13</sup>・街区公園<sup>\*7</sup>など住区基幹公園<sup>\*26</sup>の整備を推進します。

### ② 社会環境の変化、まちづくりの進捗状況に応じた公園・緑地の見直しと更新

未着手の都市計画公園の見直しにあたっては、「都市計画公園・緑地の整備方針<sup>\*51</sup>」等をもとに検討を行います。

老朽化が進む公園・緑地については、「立川市公園施設長寿命化計画」等に基づき、公園施設等の計画的な更新や改修を推進します。

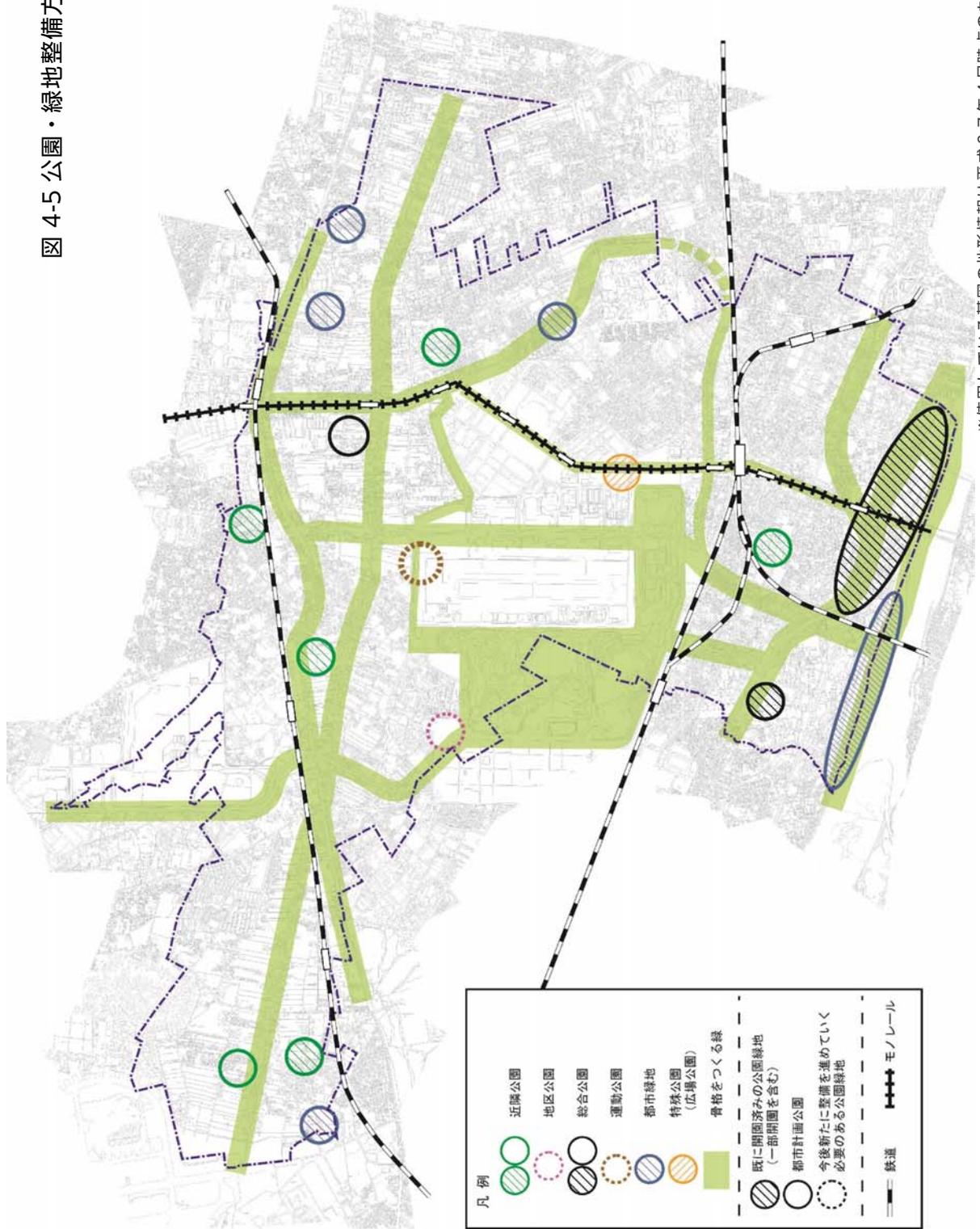
### ③ 市民との協働による公園施設・緑地等の維持管理

公園・緑地機能の適切な維持管理を進めるため、公園等清掃美化協力員会制度等による市民との協働によって、公園緑地の維持管理を進めます。

また、市民・事業者との協働により樹木・樹林等の保全を図ります。



図 4-5 公園・緑地整備方針図



※使用している基図の地形情報は平成27年4月時点のものです。



## 第3節 都市環境の形成方針

### 1 基本的考え方

「立川市第4次長期総合計画」では、「安全で、環境にやさしい快適なまち」を目標都市像の1つに掲げ、その実現のために、温暖化<sup>\*6</sup>対策を推進することとしています。

温暖化対策は、市民や事業者への意識啓発や省エネルギー対策の推進に加え、まちづくりの分野での取組も重要であることから、都市としてのエネルギーの有効活用や環境負荷の少ないまちづくりを目指します。

### 2 整備方針

#### 1) エネルギーの有効活用

まちづくりにあたっては、最先端の省エネルギーや再生可能エネルギー<sup>\*22</sup>機器等の普及促進を図ります。

また、温暖化対策を推進するため、事業者の取組を促す情報発信を行い、都市の低炭素化<sup>\*44</sup>を積極的に推進します。

#### 2) 環境負荷の少ない都市の形成

都市のCO<sub>2</sub>排出量を削減するため、広域交通ネットワークの形成や鉄道立体化等の推進による交通渋滞の解消を図ります。また公共交通ネットワークの整備・充実による利用促進、自転車の走行環境の整備による利用促進を図ります。

CO<sub>2</sub>の吸収源である緑の保全や創出等により、環境負荷の少ない都市の形成を進めます。

## 第4節 都市景観の形成方針

### 1 基本的考え方

本市の魅力は、新田開発に由来する農地、寺社等の歴史や文化を伝える趣、残堀川・玉川上水の水の流れと周辺に連なる緑によるうおいある環境、都市軸<sup>\*54</sup>周辺やJ R立川駅等のにぎわいの拠点、崖線等の特徴的な地形、国営昭和記念公園等のまとまりのある緑等、地域の特性が共生しているところにあります。

歴史と文化とともに継承されてきた「豊かな緑」と、核都市として多様な人々が生活・活動・交流する「活力ある都市」とが心地よくつながる魅力的な景観をつくり、次世代に受け継ぐことを目指します。

### 2 整備方針

#### 1) 総合的な景観行政の推進

「立川市景観計画」に基づき、関係法制度の活用等を図りながら、総合的な景観行政を推進します。

また、立川崖線<sup>\*35</sup>や玉川上水など近隣市とまたがって形成されている景観の保全について、広域的に連携を図りながら取り組むとともに、道路や河川、公園等を活用しながら、国、都と連携した景観づくりに取り組みます。



## 2) 地域の特性を生かした良好な景観の形成

「景観法」及び「立川市景観条例」や「東京都屋外広告物条例」に基づく届出・許可制度による対象建築物等への規制誘導、景観地区<sup>\*15</sup>制度や地区計画制度<sup>\*41</sup>等による地区独自の景観形成等により、地域特性を生かした景観の形成を図ります。

## 3) 地域の景観資源等の活用

歴史や文化を伝える大切な建築物や樹木等を積極的に保全・活用していくために、保存樹木や樹林指定等の制度活用、「景観法」及び「立川市景観条例」に基づく景観重要建造物・景観重要樹木の指定、文化財制度等を活用して、私有地に残されている歴史ある資源や地域住民に親しまれてきた貴重な緑の保全を図ります。

## 4) 市民・事業者・行政の協働による景観の形成

市民・事業者・市は、自らの役割を果たすとともに、相互の役割を理解し、本市の良好な景観形成に向けて、協働・連携を図ります。

また、景観資産としての認定等を推進するとともに、景観づくりに貢献した団体や優れた景観形成の要素となる建築物等に対する表彰制度等の活用を検討します。

さらに、景観づくりに関する市民講座の開催等による景観教育の推進等、景観に対する市民・事業者への意識啓発を図ります。

# 第5節 安全・安心のまちづくりの方針

## 1. 福祉のまちづくり方針

### 1 基本的考え方

子どもから高齢者まで、すべての市民が社会の一員として、経済活動や社会活動に参加していくために、移動や活動のしやすさを確保するきめ細かなまちづくりが必要です。そのため、公共建築物、道路、公園、公共交通機関等の個別の都市施設<sup>\*53</sup>の整備とともに、広くまちづくり全般にわたってすべての市民が自由に安全に行動できるよう総合的なまちづくりを目指します。

### 2 整備方針

#### 1) 適切な福祉機能の配置

民間の知恵や手法を導入する等、子どもから高齢者まで、幅広い市民の利用に配慮しながら、適正な福祉機能の配置に努めます。

#### 2) だれもが暮らしやすい市街地の形成

ユニバーサルデザイン<sup>\*69</sup>の視点に立った、公共施設、都市施設や交通施設のバリアフリー<sup>\*59</sup>化、英語をはじめとした多言語化のほか、ピクトグラム<sup>\*60</sup>を活用したサインの設置等の取組を進めます。

「立川市福祉のまちづくり指針」に基づき、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロックの設置等の交通施設、道路、公園等の都市施設の整備を進めるとともに、安全に通行できるよう、歩行者空間の拡大、段差の解消を図り、無電柱化、違法駐車対策、放置自転車、たて看板等の障害物対策を推進します。



公共建築物はもとより、公共的性格の強い民間建築物においても、「東京都福祉のまちづくり条例」に基づき、出入り口、通路、エレベーター、階段、便所、駐車場等、だれもが安心して利用できる施設整備の指導・助言を行います。

## 2. 住宅と住宅地の整備方針

### 1 基本的考え方

#### 1) 良好な住宅市街地の形成

多摩地域の中心都市として職と住の近接した都市構造の形成、自然環境の豊かさと都市的利便性をあわせ持つ住宅市街地の形成を目指します。

#### 2) 多様な人々が交流するまちの実現

多様な年齢や職業・所得水準の人々が交流して暮らせるまちの実現を図り、定住化を目指します。

ユニバーサルデザイン<sup>\*69</sup>の視点に立ち、高齢者や障害者等だれもが安心していきいきと生活できるよう、住宅のバリアフリー<sup>\*59</sup>化の推進や、日常生活を支障なく行うことのできる住環境の形成を目指します。

#### 3) 適切な住宅更新

老朽化した住宅団地等の建替え等を促進し、安心して住み続けられる住環境の形成を目指します。

建物の不燃化・耐震化やオープンスペース<sup>\*4</sup>の確保等の防災対策の充実による、快適で安全な住環境の形成を目指します。

#### 4) 地域特性を生かした住環境の保全・形成

地域ぐるみの地域の魅力向上への取組や、歴史、風土、文化等、地域の特性を生かした住環境の保全・形成を目指します。

### 2 整備方針

#### 1) ゆとりある居住空間の確保

##### ① 良質な住宅ストックの形成

バリアフリーに対応した住宅、長期使用が可能な住宅や環境に配慮した住宅等の良質な住宅の誘導を進めます。

##### ② 市営住宅の確保等

国や東京都の住宅施策の方針及び「立川市第3次住宅マスタープラン（改定版）」等に基づき計画的に、既存市営住宅の質の維持・向上を図ります。

また、公的な賃貸住宅ストックの有効活用について検討します。

##### ③ 民間分譲マンション管理の適正化への支援策の検討

民間分譲マンションの実態を把握するとともに、管理・建替え等に関する情報提供や相談体制の整備等を含めた支援を図ります。



## 2) 高齢者や障害者等が暮らしやすい住環境の形成

本格的な超高齢社会に対応するため、バリアフリーに対応した住宅や長期使用が可能な住宅等の良質な住宅の誘導、高齢者や障害者等の居住の安定等の住宅対策を検討します。

高齢者や障害者、子育て世帯の居住の安定等の為、安全でゆとりあるまちづくりを推進するとともに、生活を支える地域コミュニティ<sup>\*19</sup>への支援を行います。また、子育て世帯に対する支援のあり方を検討します。

## 3) 災害に強い住環境の整備

### ① 木造家屋が密集する地域等の防災機能の向上

木造家屋が密集する市街地や老朽化した木造住宅が連なる地域では、建築物の不燃化・共同化<sup>\*10</sup>の促進、地区計画制度<sup>\*41</sup>を活用した道路境界線からの壁面後退や敷地面積の最低限度の設定、新たな防火規制区域の指定検討、都市計画制度等の活用による市街地の防災機能の向上を図ります。

### ② 民間建築物の耐震化の促進

民間建築物の耐震化を図るため、民間住宅等の耐震診断・耐震改修を促進します。

## 4) 地域の特性にあわせた住環境の整備

### ① 良好な住環境の保全

優れた住宅地景観が維持されたゆとりある住宅地や貴重な自然、雑木林、屋敷林<sup>\*68</sup>等が残された良好な住宅地においては、地区計画制度や建築協定<sup>\*16</sup>等の活用、宅地開発等まちづくり指導要綱に基づく指導等により、これらの良好な住環境を保全します。

地区計画制度や建築協定等の活用には、まちづくりに向けた市民参加の意識高揚を図り、地元の協力を得ながら検討します。

また、五日市道風致地区<sup>\*63</sup>や玉川上水風致地区内には「立川市風致地区条例」に基づく建築行為等の許可処分によって良好な風致を保全します。

### ② 良好な住環境の整備

多摩地域の中心都市として職と住の近接した都市構造の形成を図り、都市基盤整備と住宅供給の一体的な推進等、まちづくりと連動した住宅供給を推進します。

市北部に多く残されている都市農地については、保全を前提としますが、やむを得ず宅地化する際は、道路等の基盤整備や土地の細分化の防止に配慮しつつ、面的整備手法の導入や地区計画制度の活用、宅地開発等まちづくり指導要綱に基づく指導等を通じて、良好な住環境の形成を図ります。

### ③ 既存市街地の住環境の改善

従前からの市街地においては、土地利用の状況に応じ、地区計画制度等の活用による個別建替えにあわせた建築物の規制・誘導により快適な住環境の確保を図ります。

また、市内の空き家の実態把握に取り組み、適正管理に向けた検討を進めます。



### 3. 市民生活を支える施設の整備方針

#### 1 基本的考え方

今後、安全に安心して公共施設等を利用できるように、市民の理解と協力を得ながら、機能を重視した再編等、総合的な視点で計画的なマネジメントを目指します。

#### 2 整備方針

##### 効率的な施設の整備・管理運営

各公共施設に求められる機能、効率的な設備の保全や維持管理方法を踏まえて、施設の複合化や指定管理者制度の活用等、効率的な施設の整備・管理運営に取り組みます。

老朽化した施設の長寿命化と更新の必要性を踏まえて、「立川市公共施設あり方方針」に基づき、コスト削減とサービス水準の維持、効率的な管理運営等を図るとともに、公共施設の再編やファシリティマネジメント<sup>\*61</sup>のしくみづくりに取り組みます。

### 4. 都市防災・防犯に関する方針

#### 1 基本的考え方

本市では立川広域防災基地<sup>\*17</sup>が整備され、広域的な拠点施設として位置づけられています。また、多摩地域の中心都市として、商業・業務、文化等の都市機能の集積に取り組んでおり、災害に強いまちづくりが重要な課題となっています。次のような方針により総合的な防災・防犯のまちづくりを目指します。

- 1 国における広域防災拠点の機能と連携した周辺市街地の整備
- 2 市民の生命・財産を守るための対策の確立と帰宅困難者<sup>\*9</sup>対策の推進
- 3 犯罪の機会を与えないまちづくりの推進

#### 2 整備方針

##### 1) 広域防災拠点と連携した基盤整備

###### ① 立川広域防災基地と近隣市を結ぶ都市計画道路の整備推進

広域防災拠点としての機能を強化するとともに、緊急物資の輸送、救援・救護活動のルート確保や安全な避難路の確保、市街地火災の延焼防止のため、引き続き、立川広域防災基地と近隣市を結ぶ、都市計画道路 立3・1・34号 中央南北線やその南伸部である多摩川架橋（仮称富士見橋）の早期整備と、さらに中央自動車道への接続を関係機関に要請します。

###### ② 立川広域防災基地周辺の基盤整備の推進

立川広域防災基地周辺の不燃化や基盤整備を進めるとともに、「市庁舎北側地域<sup>\*25</sup>」のまちづくりを推進します。



## 2) 災害に強い市街地の形成

### ① 市街地火災の延焼を遮断する機能の強化

#### ◇ 幹線道路沿道の不燃化

市街地火災の延焼を遮断する機能は、幹線道路とその幅員に応じた沿道30mにおける建築物の不燃化により発揮されます。

幹線道路沿道の延焼を遮断する機能をさらに強化するため、特に木造家屋が密集している地域では、防火地域、準防火地域の指定、地区計画制度<sup>\*41</sup>の活用や建築物の共同化<sup>\*10</sup>の促進等を通じて、耐火・準耐火構造の中高層建築物の誘導等を図ります。

過密化した都市の災害による被害を軽減するため、延焼を遮断する機能が有効に発揮される幅員11m以上の都市計画道路等の幹線道路を対象として、沿道の不燃化を促進します。

(参考)「東京都防災都市づくり推進計画（改定）」での延焼を遮断する機能の考え方

#### 延焼遮断帯の形成

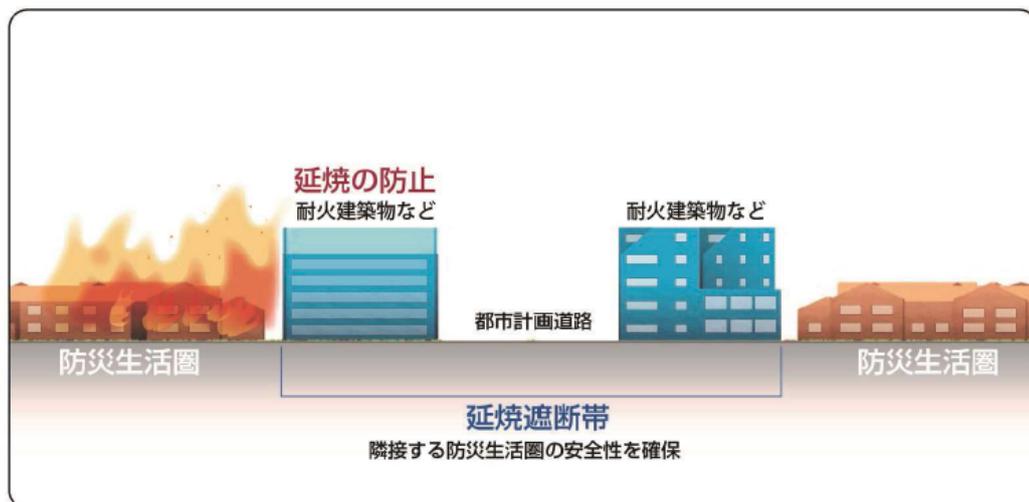
幅員 27m以上

幅員 24m以上 27m未満      沿道 30m の不燃化率 40%以上

幅員 16m以上 24m未満      沿道 30m の不燃化率 60%以上

幅員 11m以上 16m未満      沿道 30m の不燃化率 80%以上

のいずれかに相当する路線



防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ

#### ◇ 河川・鉄道沿線の不燃化

多摩川、残堀川、玉川上水等の空間の活用や、河川等に沿った緑道の配置、鉄道沿線の不燃化等を促進し、延焼を遮断する機能の強化を図ります。

#### ◇ 水と緑のネットワークの形成

大規模なオープンスペース<sup>\*4</sup>を有し、広域的な避難場所となる国営昭和記念公園、多摩川河川敷、立川第二中学校一帯を相互に結ぶ緑道の整備や幹線道路の緑化を推進し、延焼を遮断する機能を有する水と緑のネットワークの形成を図ります。



## ② 市街地の整備

### ◇ 土地利用の適切な規制・誘導

都市の不燃化と延焼の拡大防止を図るため、広域的な見地や地域の特性を十分考慮して用途地域制度、防火地域・準防火地域制度を指定・運用するとともに、土地利用の規制・誘導によって良好な市街地の形成を図ります。

特に、木造家屋が密集する市街地や老朽化した木造住宅が連なる地域では、地区計画制度<sup>\*41</sup>を活用した道路境界線からの壁面後退や敷地面積の最低限度の設定、新たな防火規制区域の指定検討等により、市街地の防災機能の向上を図ります。

### ◇ 防災性の高い市街地の形成

市街地開発事業等の面的整備や地区計画制度等の活用により、適正な道路空間の配置、宅地内の緑の確保、緑化の推進、オープンスペース<sup>\*4</sup>の確保等により防災性の高い市街地の形成を図ります。

特に、木造家屋が密集する市街地や老朽化した木造住宅が連なる地域では、土地利用の適切な規制・誘導とあわせて、建築物の不燃化・共同化<sup>\*10</sup>の促進、都市計画制度等の活用による整備手法の検討等により、市街地の防災機能の向上を図ります。

駅前広場の整備や沿道型の商業地の形成においては、建築物の不燃化・共同化の推進による防災性の向上を図ります。

計画的に緊急輸送道路<sup>\*12</sup>等の無電柱化を推進し、災害時の電柱倒壊による道路閉塞を防ぐことで、都市防災機能の強化を図ります。

土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域等の指定状況により、警戒避難体制の整備等を検討します。

### ◇ 消防活動困難区域の減少

幹線道路の整備により、消防活動困難区域の減少を図ります。

### ◇ 防災・消防設備の整備推進

地震火災等に備え、基盤整備等にあわせて消防水利を適正に配置し、有効活用を図ります。

宅地開発の進行・公共施設整備事業等にあわせた耐震性貯水槽の整備を図ります。消防水利未充足地域への消火栓設置等の消防設備の充実を図ります。

## ③ 都市の耐震化の推進

### ◇ 都市施設の耐震化の推進

橋りょうの耐震化の推進や、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を促進し、大地震の発生時に救急救命活動の生命線となり、緊急支援物資の輸送、復旧及び復興の大動脈となる道路の機能を確保します。

電線類の地中化により電気や電話等の被災を軽減するとともに、上水道やガス施設等の耐震化を促進し、災害時にも機能する都市施設<sup>\*53</sup>を確保します。

下水道施設は、地震発生時にも最低限有すべき機能を維持するため、一次避難所下流の管きょとマンホールの接続部、軌道下の管きょ等を優先的に耐震化し、併せて下水道管の流下機能を確保するための減災対策を進めます。

### ◇ 民間建築物の耐震化の促進

民間建築物の耐震化を図るため、民間住宅等の耐震診断・耐震改修を促進します。



#### ④ 水害に強いまちづくり

##### ◇ 雨水災害対策の推進

都市型集中豪雨等による道路冠水等の浸水被害を軽減するため、下水道整備を進めるとともに、雨水浸透施設の普及促進を図ります。

### 3) 避難場所・避難路の整備

#### ① 避難場所の整備推進

防災性の維持・向上を図るため、都市計画公園の計画的な整備によりオープンスペース<sup>\*4</sup>を確保します。

#### ② 避難路等の整備・避難路沿道の不燃化の促進

##### ◇ 避難路の整備・避難路沿道の不燃化の促進

緊急車両の通行や市街地火災の延焼を遮断する機能をもつ都市計画道路等の幹線道路や地区幹線道路について整備を進めるとともに、緊急輸送道路<sup>\*12</sup>等の避難路沿道は、建物の不燃化・耐震化を促進します。

広域避難場所である国営昭和記念公園、立川第二中学校一帯、多摩川河川敷、及び小・中学校を中心とした一次避難所への街区幹線道路等の避難路を整備するとともに、避難所等に適切に誘導するための誘導標識の設置に努めます。

住宅地へのアクセス<sup>\*1</sup>を主たる機能とする区画道路についても、緊急車両の通行確保や消防活動困難区域の減少を図り、防災性を向上するための整備を進めます。

避難路の拡幅整備が困難な地域では、地区計画制度<sup>\*41</sup>等を活用した道路境界線からの壁面後退等により、建築物の倒壊や窓ガラスの落下等による避難路の閉塞防止を図ります。

##### ◇ 道路環境の整備

路上駐車防止により、災害時の避難の安全性や消防救急活動に支障のある地区の道路機能の確保に努めます。

##### ◇ 橋りょうの整備

橋りょうの落下を防止するため、耐震補強を計画的に進め、避難路の確保を図ります。

#### ③ 農地・緑地の保全

生産緑地<sup>\*31</sup>等の市街地内の比較的まとまりのある優良農地や緑地は、災害時に一時的な避難場所としての活用が考えられることから、各種施策を有効活用し、都市内の貴重なオープンスペースとして保全を図ります。

### 4) 帰宅困難者対策の推進

「東京都帰宅困難者<sup>\*9</sup>対策条例」における自助・共助・公助の考え方にに基づき、駅や大規模集客施設での利用者保護や一時滞在施設の確保等、東京都、国、民間事業者等の各機関と連携した取組を推進します。

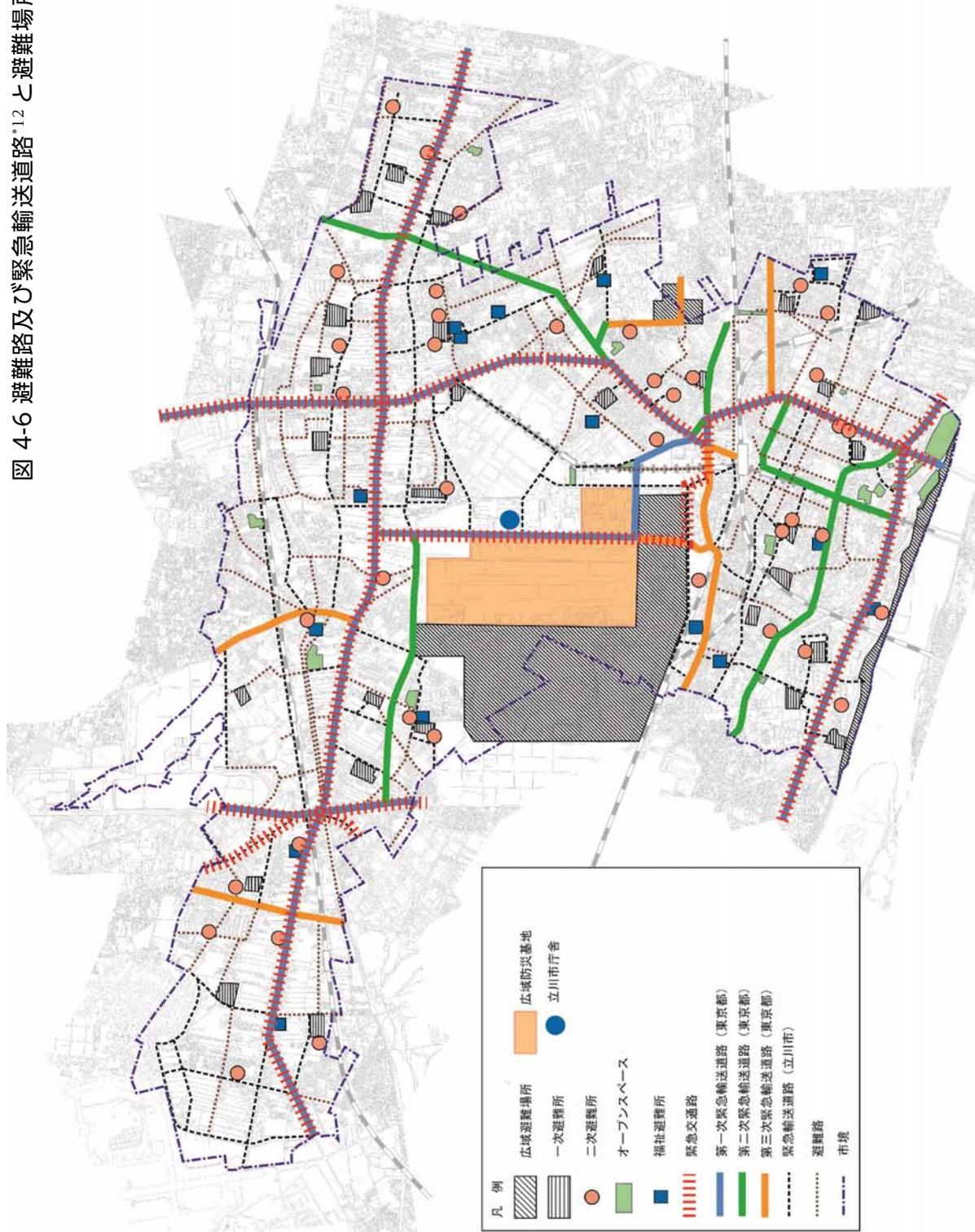
また、都市開発の機会をとらえ、都市開発諸制度や市街地開発事業等を活用した帰宅困難者対策を検討します。

### 5) 防犯対策等の推進

地域の防犯活動支援と市民団体、事業者、警察、市が連携した、J R 立川駅周辺環境改善に向けた取組を展開するとともに、防犯の視点から、見通しの良い公園の整備、街灯の設置、歩道の整備等の取組を推進します。



図 4-6 避難路及び緊急輸送道路<sup>12</sup>と避難場所



※使用している基図の地形情報は平成27年4月時点のものです。