

# 立川市都市計画 マスタープラン

2025 ▶ 2034

(原案)  
デザイン調整中

令和8(2026)年 立川市





# 目次

第1章 はじめに _____	1	第4章 分野別まちづくり方針 _____	47
第1節 計画体系上の位置づけ		第1節 土地利用の方針	
第2節 改定の背景と考え方		第2節 道路・交通の整備方針	
1. 改定の背景		第3節 みどり・環境の形成方針	
2. 改定の考え方		第4節 都市景観の形成方針	
3. 本計画の目的・役割		第5節 安全・安心のまちづくりの方針	
4. 対象区域		1. 福祉のまちづくり方針	
5. 目標年次		2. 住宅・住環境の整備方針	
第3節 立川市都市計画マスタープランの構成		3. 都市防災・防犯に関する方針	
第2章 まちづくりの現状・課題 _____	5	第6節 にぎわい・活力の方針	
第1節 立川市の現況・特性		第5章 地域別・拠点別まちづくり方針 ____	73
1. まちの形成の歴史		第1節 地域別・拠点別まちづくり方針の考え方	
2. 人口		第2節 南地域	
3. 産業		1. 南地域のまちづくりの課題と目標	
第2節 これまでの取組と課題		2. 富士見地区	
1. 土地利用		3. 柴崎地区	
2. 道路・交通		4. 錦・羽衣地区	
3. みどり・環境		第3節 中央地域	
4. 都市景観		1. 中央地域のまちづくりの課題と目標	
5. 安全・安心		2. 曙・高松地区	
第3節 社会や周辺環境の変化		3. 泉・緑地区	
1. 人口構造の変化		第4節 北部東地域	
2. 持続可能な開発目標（SDGs）		1. 北部東地域のまちづくりの課題と目標	
3. カーボンニュートラル宣言		2. 栄地区	
4. 気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化		3. 若葉・幸地区	
5. 持続可能な都市施設・公共施設の構築		第5節 北部中地域	
6. 技術革新・デジタル化の進展		1. 北部中地域のまちづくりの課題と目標	
7. 新型コロナウイルスによる影響		2. 上水南地区	
8. 立川市の周辺における環境変化		3. 上水北地区	
第4節 国や都の動向		第6節 北部西地域	
1. 国の動向		1. 北部西地域のまちづくりの課題と目標	
2. 東京都の動向		2. 一番・西砂地区	
第5節 今後のまちづくりの視点		第7節 拠点別まちづくり方針	
第3章 立川市の将来像 _____	39	1. 立川駅周辺	
第1節 未来ビジョン		2. 玉川上水駅周辺	
第2節 まちづくりの目標		第6章 まちづくりの推進に向けて ____	121
第3節 将来都市構造		第1節 実現に向けての基本的考え方	
1. 都市構造の基本的考え方		1. 総合的なまちづくりの推進	
2. 将来都市構造		2. 市民・事業者・市が一体となったまちづくり	
		3. 重点的・効果的な計画の推進	
		参 考 _____	125
		1. 用語解説	
		2. 策定経過	
		3. 市民参加	







# 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章

# はじめに

はじめに

1章

2章

3章

4章

5章

6章

## 第1節 計画体系上の位置づけ

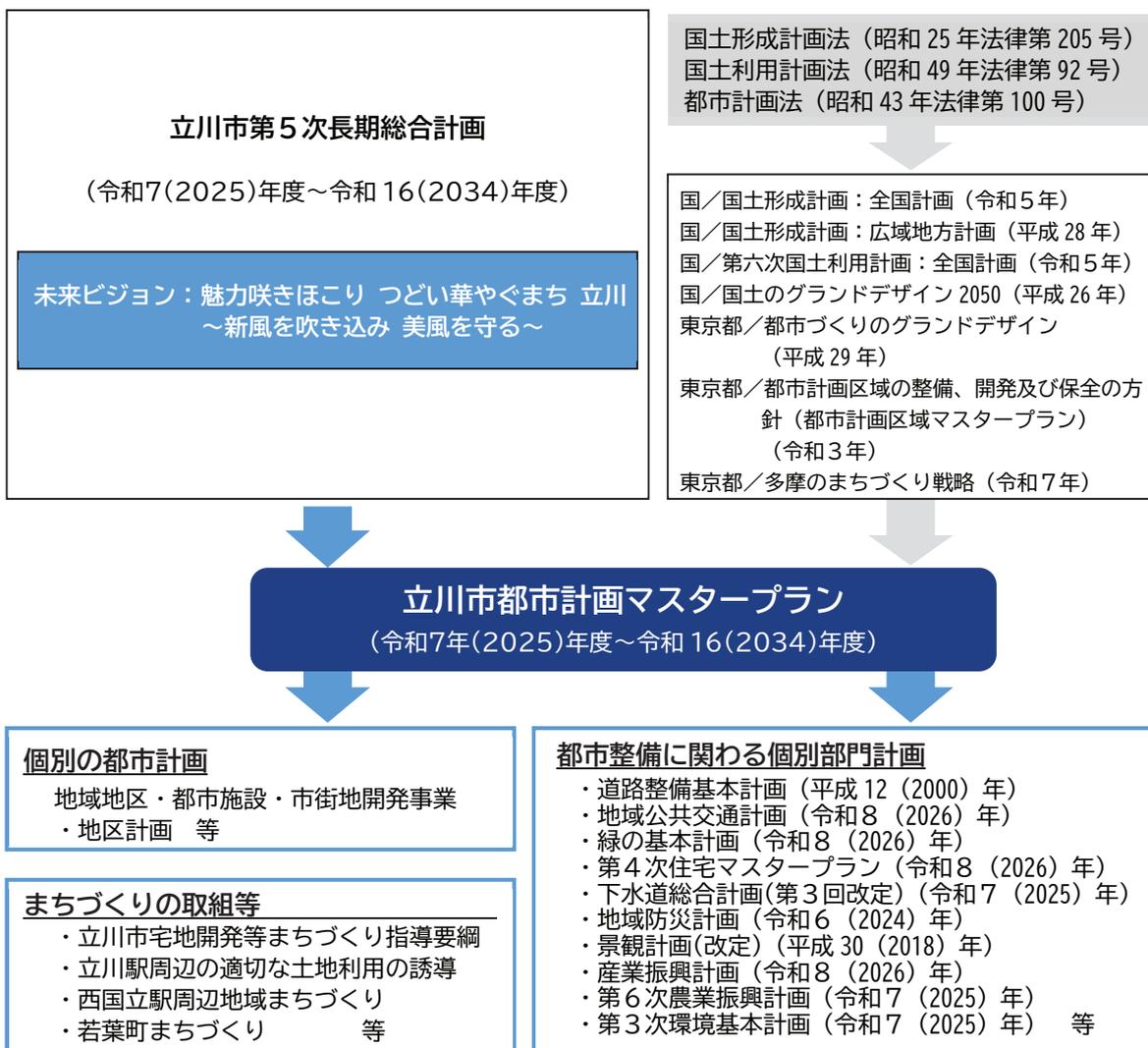
「立川市都市計画マスタープラン（以下、「本計画」と言う）」は、都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として市町村の基本構想並びに「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して策定するものです。

「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5次長期総合計画」との整合を図ります。

本計画と「立川市第5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 本計画と個別計画の関係図



## 第2節 改定の背景と考え方

### 1. 改定の背景

本計画は、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月に策定しました。

その後、平成23（2011）年の中間見直し、平成29（2017）年の改定を経て、目標年次である令和6（2024）年度を迎えたことから改定しました。

平成29（2017）年の改定後、少子化、高齢化が進行しており、本市においてもまもなく人口減少に転じるものと予想されています。また、新型コロナウイルス感染症の拡大など、まちづくりを取り巻く社会や周辺環境は大きく変化しています。

このような中、東京都では、令和3（2021）年に「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」が改定されたほか、本市では、令和7（2025）年度を初年度とする本市基本構想「立川市第5次長期総合計画」を策定しています。

令和3（2021）年の「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」では、2040年代に向けて東京の都市づくりを進め、「成長」と「成熟」が両立した未来の東京を実現していくことを都市づくりの目標とし、東京が目指すべき将来像として広域レベルと地域レベルの都市構造が示されました。また、令和7（2025）年4月に策定された「立川市第5次長期総合計画」では、立川市が目指す新たな10年後のまちの姿である未来ビジョンを「魅力咲きほこり つどい華やぐまち立川 ～新風を吹き込み 美風を守る～」と定めるとともに、この未来ビジョン実現に向けて3つの視点からまちづくりコンセプトを定め、13の政策を進めていくこととしました。

こうした背景を踏まえ、次の考え方のもと改定しました。

### 2. 改定の考え方

- 本市の魅力を引き継ぎ・発展させることにより新たな価値を生み出す

第5次長期総合計画の未来ビジョンにおいて、「これまでの伝統の上に独自性をもった新たな価値を創り出し、磨き上げることにより、更なる魅力を生み出し、時代を牽引するまちへと成長しています。」とあるように、本計画においても本市の魅力を引き継ぎ、さらに発展させていくことで新たな価値を生み出すことを目指します。

- 前回改定以降の社会の変化に対応した計画として見直す

これまでのまちづくりにおいて残された課題に対し引き続き対応を継続しつつ、前回の改定以降における社会の変化を踏まえた計画として改定します。

- 多様な主体と連携したまちづくりのしくみをつくる

人口減少下においても持続的な発展を可能とするため、官民連携手法を活用・構築するなど、マネジメントの視点からまちづくりを進めるための改定を行います。

### 3. 本計画の目的・役割

本計画は、概ね20年後を見据えた将来都市構造を示すとともに、「立川市第5次長期総合計画」において示した、立川市がめざす10年後のまちの姿「未来ビジョン」を、まちづくりの分野から実現するもので、以下の役割を果たします。

#### ■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。

#### ■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。

#### ■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。

#### ■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

本計画は立川市全域を対象とします。なお、本市は全域が線引き都市計画区域であり、市街化区域、市街化調整区域及び合計面積は以下の通りです。また、算出方法の違いにより、市の面積（24.36km<sup>2</sup>）と以下の都市計画決定面積は異なっています。

#### ■都市計画決定面積（令和7年度末時点）

市街化区域	2,079.1ha
市街化調整区域	354.6ha
合計	2,433.7ha

### 5. 目標年次

都市計画は、その目的の実現に時間を要するものであることから、中長期的な見通しをもって定める必要があるため、本計画の目標年次をおおむね20年後とし、2040年代の目指すべき将来都市構造を示します。一方、社会の変化や上位計画を踏まえた見直しも必要となることから、「立川市第5次長期総合計画」との整合を図ります。

## 第3節 立川市都市計画マスタープランの構成

第1章では、本計画の位置づけや改定の背景・考え方等、基本的事項について示します。

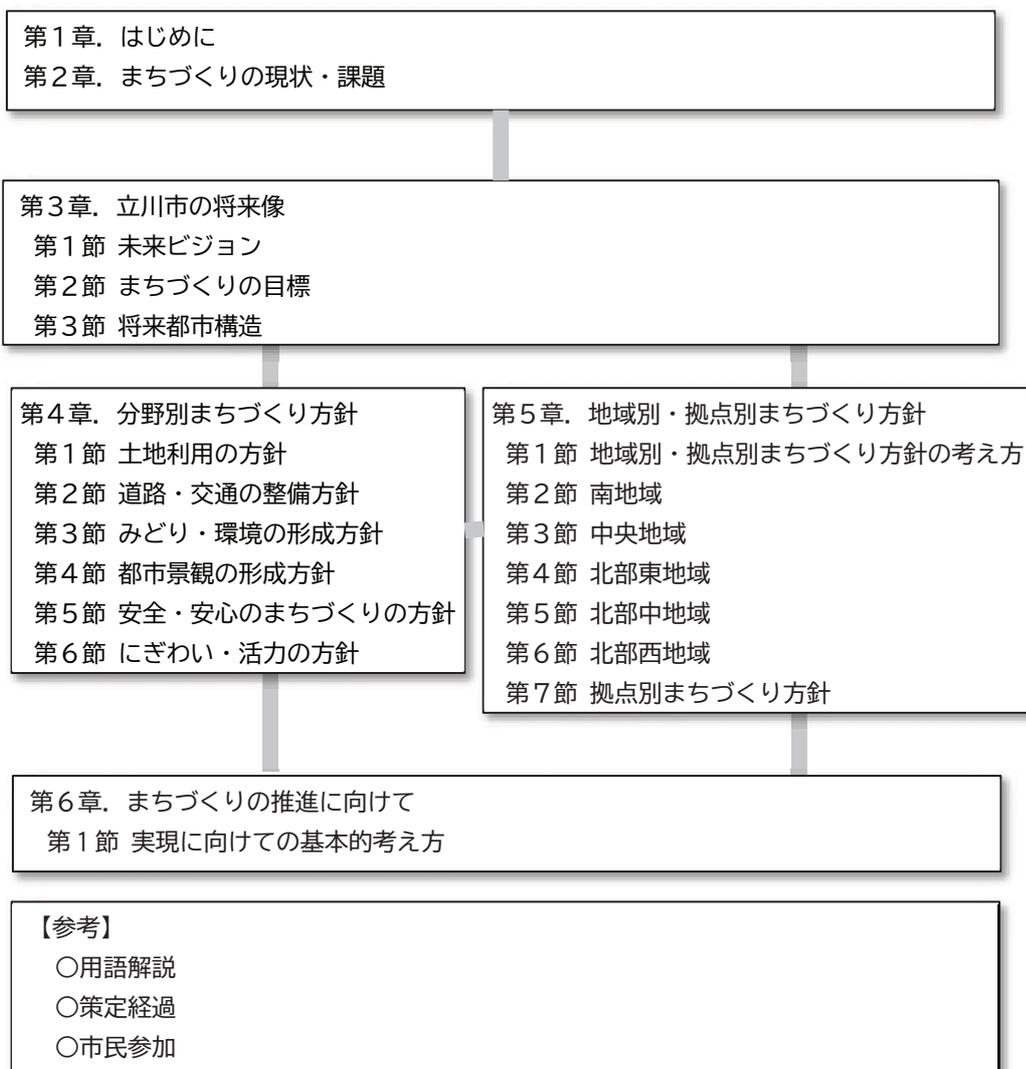
第2章では、本市のまちづくりに関する現況や特性、これまでの取組成果と課題、社会の変化や国・都の動向について整理し、「今後のまちづくりの視点」という5つの視点で今後のまちづくりにおける主要課題を示します。

第3章では、本市が目指す将来像である第5次長期総合計画の未来ビジョンや、まちづくりの目標、将来都市構造を「立川市の将来像」として示します。

第4章では、これらを踏まえて、本市全体に係る分野別の方針を「分野別まちづくり方針」として示します。

第5章では、地域に密着した地域・拠点ごとの将来像とまちづくりの方針を「地域別・拠点別まちづくり方針」として示します。

最後に第6章では、将来像の実現に向けての基本的考え方を示します。



# 2章

## まちづくりの現状・課題

- 第1節 立川市の現況・特性
- 第2節 これまでの取組と課題
- 第3節 社会や周辺環境の変化
- 第4節 国や都の動向
- 第5節 今後のまちづくりの視点





## 第2章

# まちづくりの現状・課題

### 第1節 立川市の現況・特性

#### 1. まちの形成の歴史

##### ①江戸時代

現在の立川市域は、柴崎村（市南側）と砂川村（市北側）に分かれていました。

柴崎村は江戸時代より前から存在していた村で、江戸時代には主に多摩川の段丘崖線に沿って集落が広がっていました（現在の柴崎町・富士見町）。

一方、砂川村は江戸時代に入ってから開発された村で、特に承応3（1654）年に玉川上水が開通し、明暦期（1655～1657年）に五日市街道に沿って砂川分水が開通して以降、五日市街道沿いに集落や短冊状の地割が形成されていきました。享保期（1716～1736年）以降はさらに開発が進み、現在の西砂町・幸町・若葉町・栄町・高松町にも新田村落が形成されました。これらの集落が現在の街並みの基盤となる一方、集落の周囲には農地や林が広がっていました。

図 東京府郡区全図（明治29年）



（出典）立川市史

##### ②立川飛行場の開設

明治22（1889）年に甲武鉄道（現・JR中央線）が新宿―立川間で開通し、立川駅北口が開設されると、北口駅前が商業の拠点となっていきました。その後、明治27（1894）年には青梅鉄道（現・JR青梅線）、昭和4（1929）年には南武鉄道（現・JR南武線）、昭和5（1930）年には五日市鉄道（現・JR五日市線）が立川に乗り入れ、交通の要衝となっていきました。

「鉄道があること」や、「首都東京に近く平坦な地形であること」などにより、大正11（1922）年に立川飛行場が開設されると、羽田空港が開設されるまでの間は、民間航空にも利用されたため、一時は「空の都」としての色彩を持つまちとなりました。

##### ③基地のまち

昭和に入ると、軍国主義的政策が進むにつれて軍事色が濃くなり、立川飛行場は帝国陸軍の拠点となりました。戦時中には、飛行場周辺で軍事施設や飛行機工場などが増加し、軍需産業のまちとして発展しました。これにより従業員が増加するとともに、住宅地や商業地も増加していきました。

北口に遅れて昭和5（1930）年に開設された立川駅南口では住宅が次々と建てられたことから、乱開発を防ぐために耕地整理が行われ、新しい街並みができていきました。

昭和13年には、飛行機工場が大森区（現大田区）から北多摩郡大和村（現東大和市）に

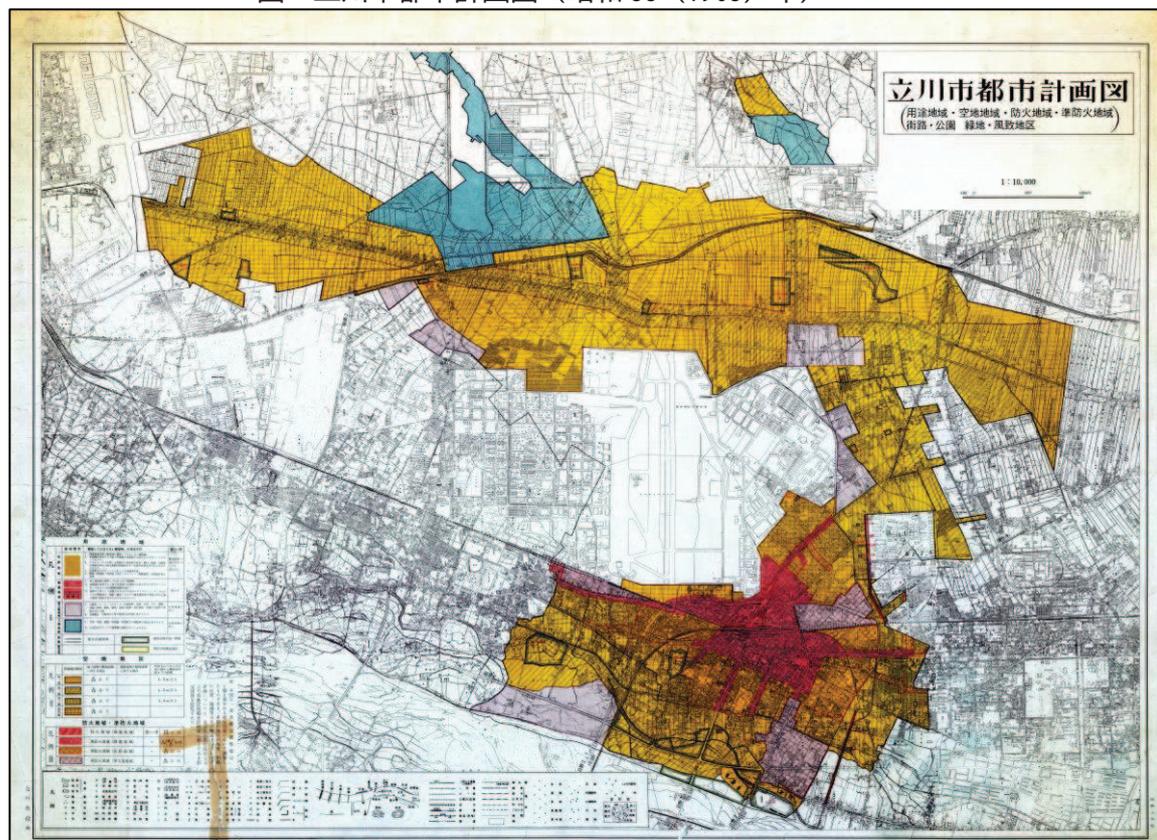
移転し、この工場への資材・製品輸送強化のため、昭和19年に小川～玉川上水間が専用鉄道として開業しました。その後、昭和43年に開業した玉川上水～拝島間と合わせて、現在の西武拝島線が形成されました。

戦後、立川飛行場が米軍基地（立川基地）として接收されると、基地労働者や基地関係の商店が立川駅周辺に形成され、「基地のまち」として米兵を相手とした商売が盛んになっていきました。特に、現在の曙町・富士見町・柴崎町・錦町エリアには、米軍関係者向けの商業施設が立ち並び、戦後の立川の都市構造に大きな影響を与えました。

また、高度経済成長期には、戦後禁止された軍需産業に代わり様々な分野の工場が立川駅南口エリアや栄町・高松町周辺に進出したほか、東京の人口増加の受け皿として住宅団地の開発が進み、ベッドタウンとしての役割も担うようになりました。

昭和38（1963）年には、立川市と砂川町が合併し、概ね現在の立川市域となりました。

図 立川市都市計画図（昭和38（1963）年）



出典：都市整備部都市計画課資料

#### ④砂川闘争と基地返還

米軍は、昭和30（1955）年に、滑走路を北に延伸する立川基地の拡張を計画すると、これに反対する住民を中心とした砂川闘争が起きました。この住民運動を経て、昭和43（1968）年に基地拡張計画が断念され、翌年には米軍機の飛行が停止されました。その後、関東地方の米軍基地再編に伴って、横田基地へと米軍が移転することが発表され、昭和52（1977）年に立川基地が全面返還されたことを契機として、基地跡地を活用したまちづくりが進められていくこととなりました。

### ⑤基地跡地のまちづくり

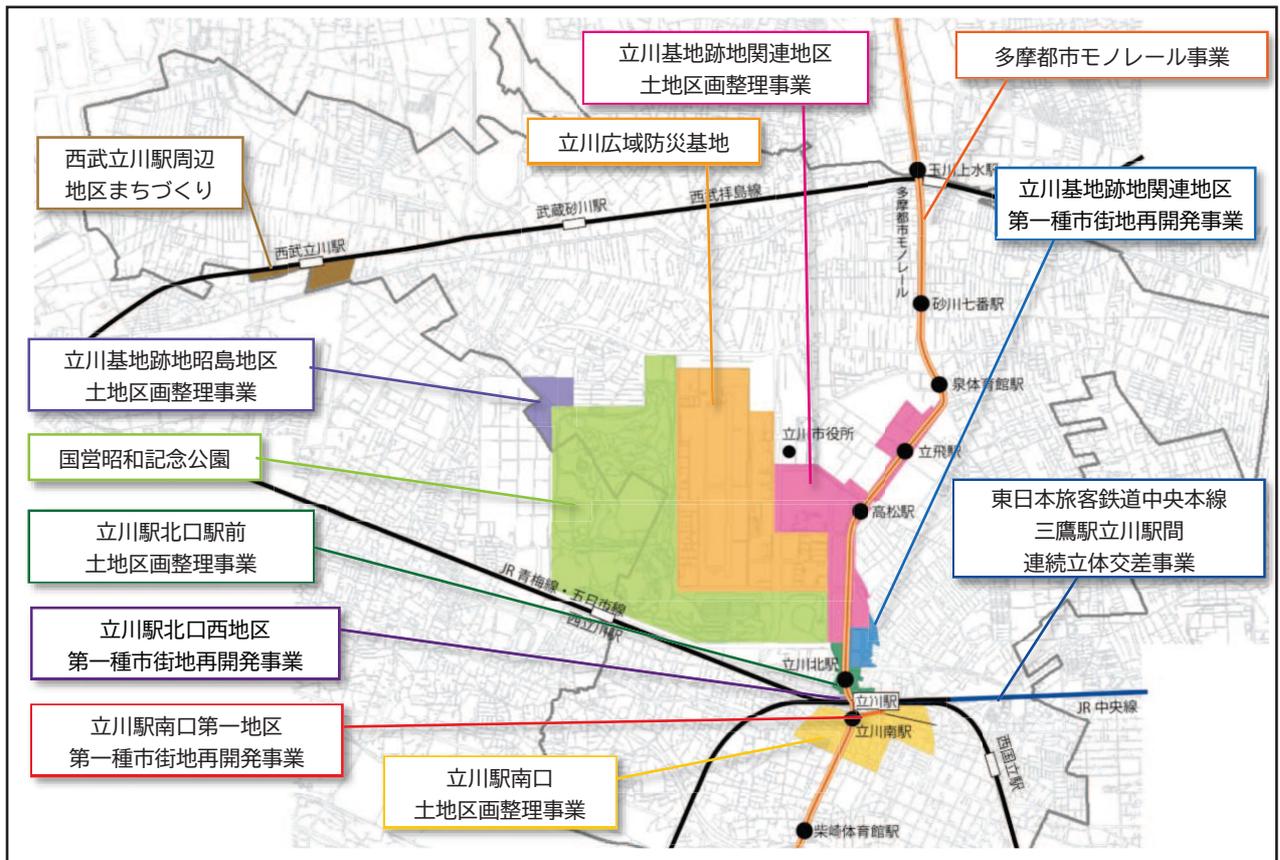
返還された基地跡地は、昭和54（1979）年の「立川飛行場返還国有地の処理の大綱」により、国営公園（昭和記念公園）と広域防災基地、市街地整備にあてることが決定され、昭和58（1983）年に国営昭和記念公園が一部開業しました。

また、東京都区部への一極集中構造を是正するため、昭和51（1976）年の第三次首都圏基本計画において「核都市（第四次首都圏基本計画では「業務核都市」）」として立川が位置づけられ、国の行政機関等が基地跡地に次々と移転されたほか、立川基地跡地関連地区第一種市街地再開発事業により業務・商業施設を中心としたファール立川が整備されました。

また東京都は、多摩地域の自立性向上を図ることを目的として、昭和57（1982）年に多摩地域の拠点となる「心」の一つとして立川を位置づけるとともに、『「多摩都心」立川（T・T・T）計画』を発表し、モノレール等の整備による広域交通網の拡充と市街地整備を重点的に推進し、多摩広域都市圏の拠点都市にふさわしいまちづくりを進めることとしました。これを受けて、立川駅周辺や基地跡地では土地区画整理事業や市街地再開発事業が進められ、平成12（2000）年に多摩都市モノレールが全線開業すると、立川の広域的な交通拠点としての役割はさらに高まり、JR立川駅の1日当たりの平均乗降客数は約34万人（平成30（2018）年度）を記録するなど、多くの人が訪れるまちとなりました。

こうした変遷を経て、立川市は「基地のまち」から「多摩地域の中心都市」へと発展し、多様な都市機能や産業の集積と緑豊かな都市環境が形成されてきました。

図 これまでの主なまちづくり



出典：都市整備部都市計画課資料

## 2. 人口

### ①人口の推移と見通し

これまで本市の人口は増加を続けてきました。しかし、令和7（2025）年に策定した「立川市第5次長期総合計画」では、本市の将来人口は令和10（2028）年をピークに減少に転じていくと予測されています。

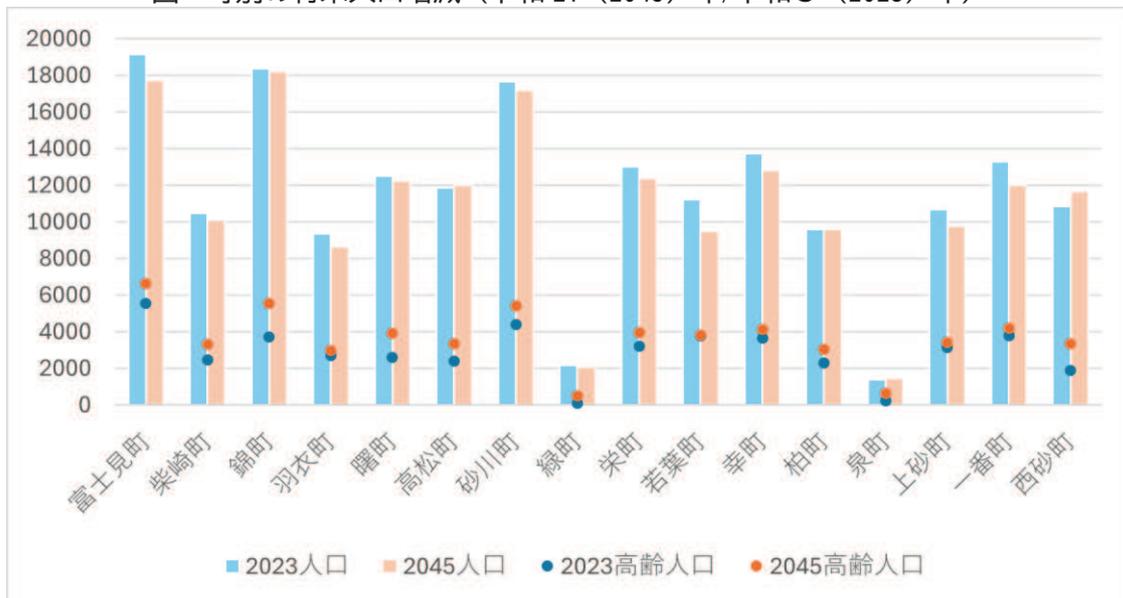
図 将来人口の予測（外国人登録者を含む）



出典：立川市第5次長期総合計画（令和7（2025）年4月）

一方、町別の将来人口推計をみると、多くの地域で減少傾向が見込まれているなか、西砂町や泉町、高松町は増加が見込まれており、地域ごとに人口推移の状況が異なる予測となっています。

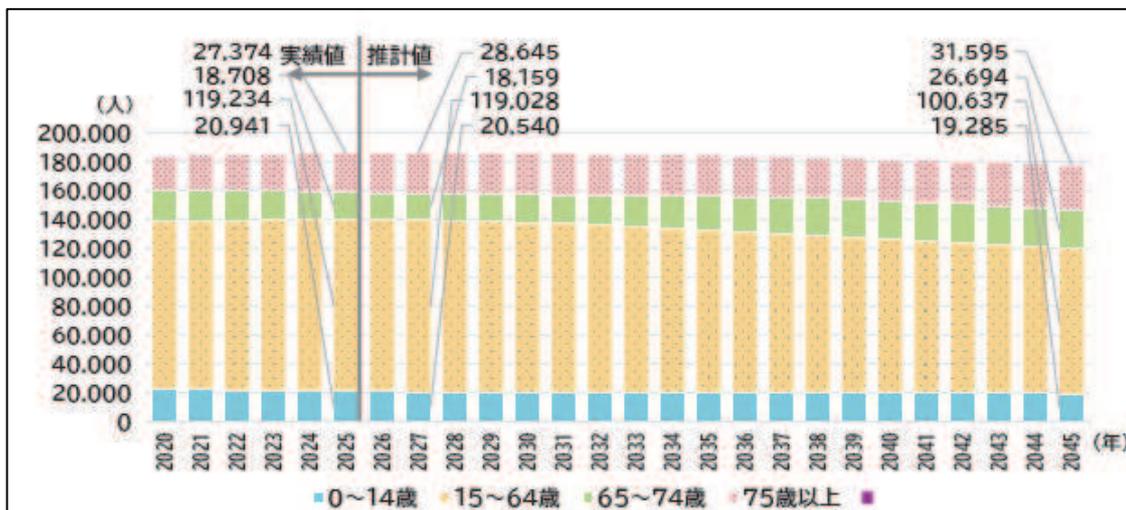
図 町別の将来人口増減（令和27（2045）年/令和5（2023）年）



出典：立川市第5次長期総合計画策定のための将来人口推計調査より作成

また、令和7（2025）年と令和27（2045）年の年齢別人口割合を比較すると、0～14歳人口は11.2%から10.8%、15～64歳の生産年齢人口は64.0%から56.4%と減少する一方、65歳以上の高齢人口は24.7%から32.7%と増加する見通しとなっており、人口構成が大きく変化することが予測されています。

表 年齢4区分別人口・人口割合の見通し



出典：立川市第5次長期総合計画（令和7（2025）年4月）

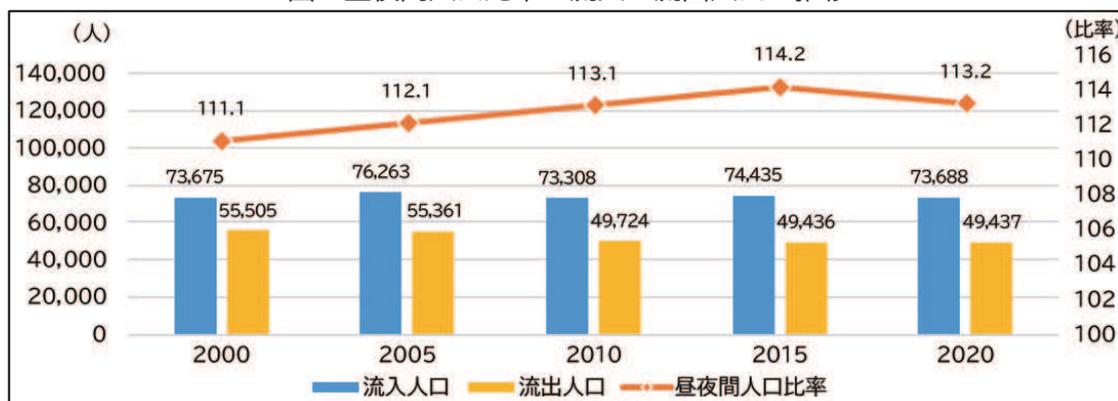
## ②乗車人員と昼夜間人口

多摩地域におけるJR中央線の駅の中で、立川駅の1日平均乗車人員は第1位となっており、JR中央線のすべての駅で見ても、新宿駅、東京駅に次いで第3位となっています。

また、昼間人口は夜間人口を上回って推移しており、昼夜間人口比率は多摩26市中第1位です。多摩26市で比率が100を超えるのは、立川市と武蔵野市のみとなっています。来街者意向調査やパーソントリップ調査によると、特に近隣市から多くの来訪者が来るまちとなっています。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響下で行われた令和2（2020）年の国勢調査では、昼夜間人口比率が減少に転じています。また、平成30（2018）年のパーソントリップ調査（東京都市圏）によれば、東京都市圏全体での総移動回数が減少に転じているほか、業務目的の移動が大きく減少していることがわかっています。

図 昼夜間人口比率と流入・流出人口の推移



出典：総務省「平成12年～令和2年国勢調査」

### 3. 産業

#### ①産業構造と推移

業種別にみると、事業所数比率は「卸売業,小売業」が最も高くを占め、商業都市としての特性が見られます。次いで「宿泊業,飲食サービス業」、「医療,福祉」「不動産業,物品賃貸業」「建設業」と続いています。

従業者数比率は、事業所数と同様に「卸売業,小売業」が最も多く、次いで「サービス業（他に分類されないもの（例：廃棄物処理業や自動車整備業など）」、「医療,福祉」、「宿泊業,飲食サービス業」と続いています。

本市の事業所数の推移をみると、「卸売業,小売業」は横ばい、「宿泊業,飲食サービス業」は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあって減少傾向、一方、「医療,福祉」は増加傾向で推移しています。

図 事業所数

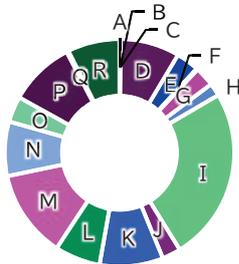
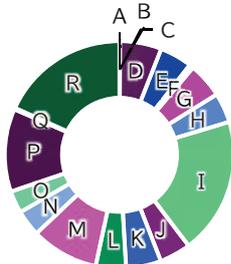


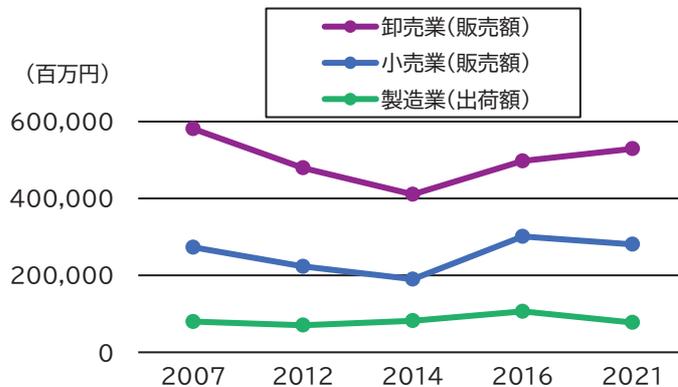
図 従業者数



	事業所数	従業者数
A 農業, 林業	11	81
B 漁業	-	-
C 鉱業, 採石業, 砂利採取業	2	4
D 建設業	642	6,741
E 製造業	248	5,267
F 電気・ガス・熱供給・水道業	14	665
G 情報通信業	214	5,776
H 運輸業, 郵便業	140	4,864
I 卸売業, 小売業	1,898	22,348
J 金融業, 保険業	203	5,078
K 不動産業, 物品賃貸業	689	5,699
L 学術研究, 専門・技術サービス業	494	4,902
M 宿泊業, 飲食サービス業	960	10,977
N 生活関連サービス業, 娯楽業	595	4,300
O 教育, 学習支援業	281	3,647
P 医療, 福祉	714	13,575
Q 複合サービス事業	22	239
R サービス業(他に分類されないもの)	565	21,000
総数	7,692	115,163

出典：経済センサス（令和3（2021）年）

図 販売・出荷額の推移



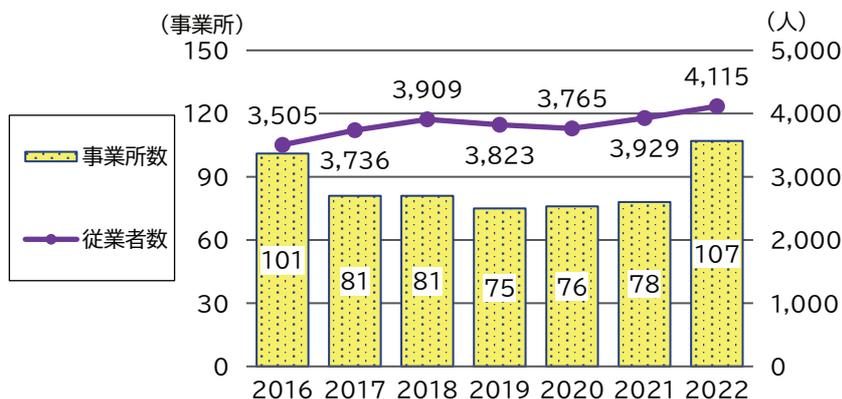
出典：商業統計調査（平成19（2007）年）  
 経済センサス-活動調査（平成24（2012）年）  
 経済センサス-活動調査（平成26（2014）年）  
 経済センサス-活動調査（令和3（2021）年）

## ②工業

本市の製造業における事業所数をみると、食料品製造業や印刷・同関連業といった都心部との近接性を活かした都市型産業や機械器具、金属製品の製造業が多い点が特徴です。

市の製造業の事業所数は、令和元（2019）年以降増加傾向にあり、令和4（2022）年は107事業所となっています。また、従業者数は令和2（2020）年以降増加傾向にあり令和4（2022）年は4,115人となっています。

図 製造業事業所・従業者数の推移



出典：社会・人口統計体系 市区町村データより作成

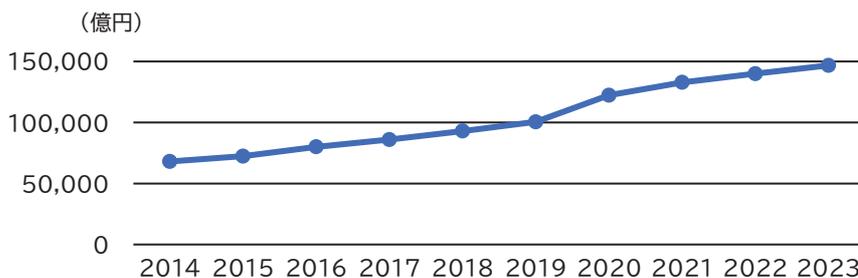
## ③商業

小売業と卸売業をあわせた年間商品販売額は8,100億円であり、多摩26市で比較すると2番目に大きな規模となっています。また、小売業の事業所数は1,097であり、多摩26市で比較すると4番目に多くっており、市外から買い物客を引き寄せるまちとなっています。

一方で、「第6回東京都市圏パーソントリップ調査 新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏」（令和3（2021）年東京都市圏交通計画協議会）によれば、全ての年齢・職業・世帯構成で外出率が減少していること、モビリティ水準が低く外出していない高齢者が東京区部の周辺に集中していることが指摘されています。また、経済産業省「電子商取引に関する市場調査の結果（令和5（2023）年）」によると、BtoC-EC（企業が一般消費者に向けて商品やサービスを販売するインターネット取引）の市場規模は、この10年で約2倍となっています。

これらの傾向や人口減少社会を踏まえ、今後、市内実店舗における売上げへの影響が懸念されます。

図 物販系分野 BtoC-EC 市場規模



出典：電子商取引に関する市場調査報告書（令和5（2023）年度 経済産業省）

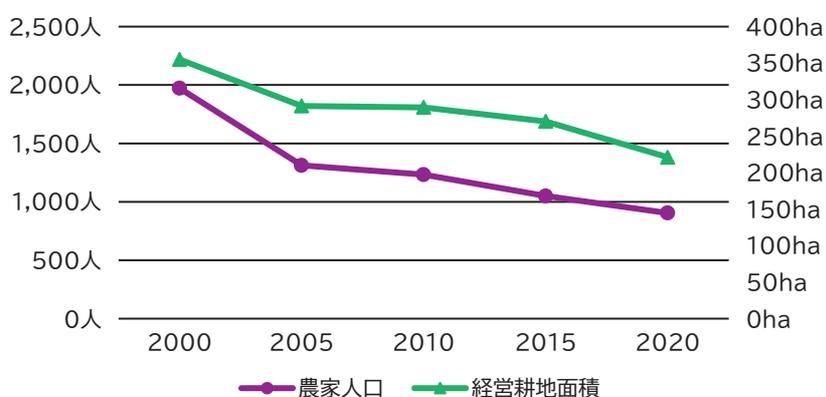
## ④農業

市内北部では東西に走る五日市街道沿いを中心に農地が広がり、植木や野菜、果実、花き、畜産など多様な農畜産物が生産されています。

「立川市第6次農業振興計画（令和7（2025）年）」によると、令和2（2020）年時点での農家数は277戸、令和4（2022）年時点での生産緑地面積は194haとなっており、いずれも北多摩地区17市で最も高い数値となっていますが、農家数・農地面積ともに減少傾向にあります。

「立川市第6次農業振興計画（令和7（2025）年）」によると、市民アンケートでは、市内で営まれている農業・農地の必要性について市民の期待が高いことがうかがえますが、農業者アンケートからは、労働に対して収益が上がらないことや相続税等の税負担、後継者等担い手や販路の確保などが、農業経営を継続する上での大きな問題としてあげられ、農業経営の縮小傾向が見られます。

図 農家人口・経営耕地面積の推移



出典：立川市統計年報より作成

### 1. 土地利用

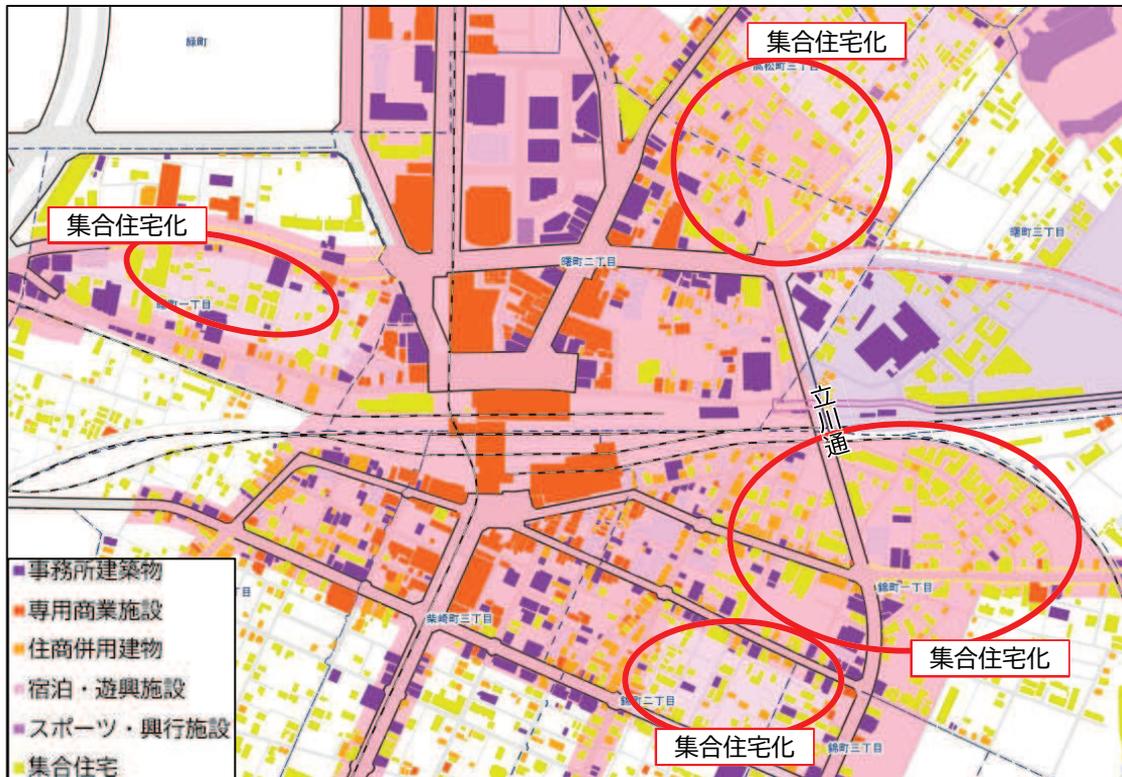
#### (1) 広域的な拠点の形成

本市は、首都圏における「業務核都市」として、また、多摩地域における拠点にふさわしいまちづくりを目指して、土地区画整理事業や市街地再開発事業を推進してきました。これにより、JR立川駅周辺や基地跡地において商業・業務機能が集積してきました。

一方、老朽化が進んでいる地区、細分化した土地や基盤が不十分なために防災性や高度利用の面で課題を抱える地区も存在しています。また、商業・業務系の土地利用から住宅へと転換される事例もみられます。

このため、基盤の充実による高度利用の促進、商業系用途地域における土地利用のあり方の検討と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る必要があります。

図 立川駅周辺の土地利用



出典：土地利用現況調査（令和4（2022）年）より市作成

#### (2) 地域における拠点の形成

平成29（2017）年に改定した都市計画マスタープランでは、「集約型の地域構造」を実現させるため、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、身近な地域における人々の活動や交流の拠点となる「生活中心地」に位置づけてきました。

一方、各拠点により用途地域の指定状況が異なることから、都市機能の集積にも偏りが生じています。特に、市北部の駅周辺では、第一種低層住居専用地域が多く指定されており、「生活中心地」としての機能集積が難しい状況となっているため、用途地域の見直しを含むまちづくりが必要です。

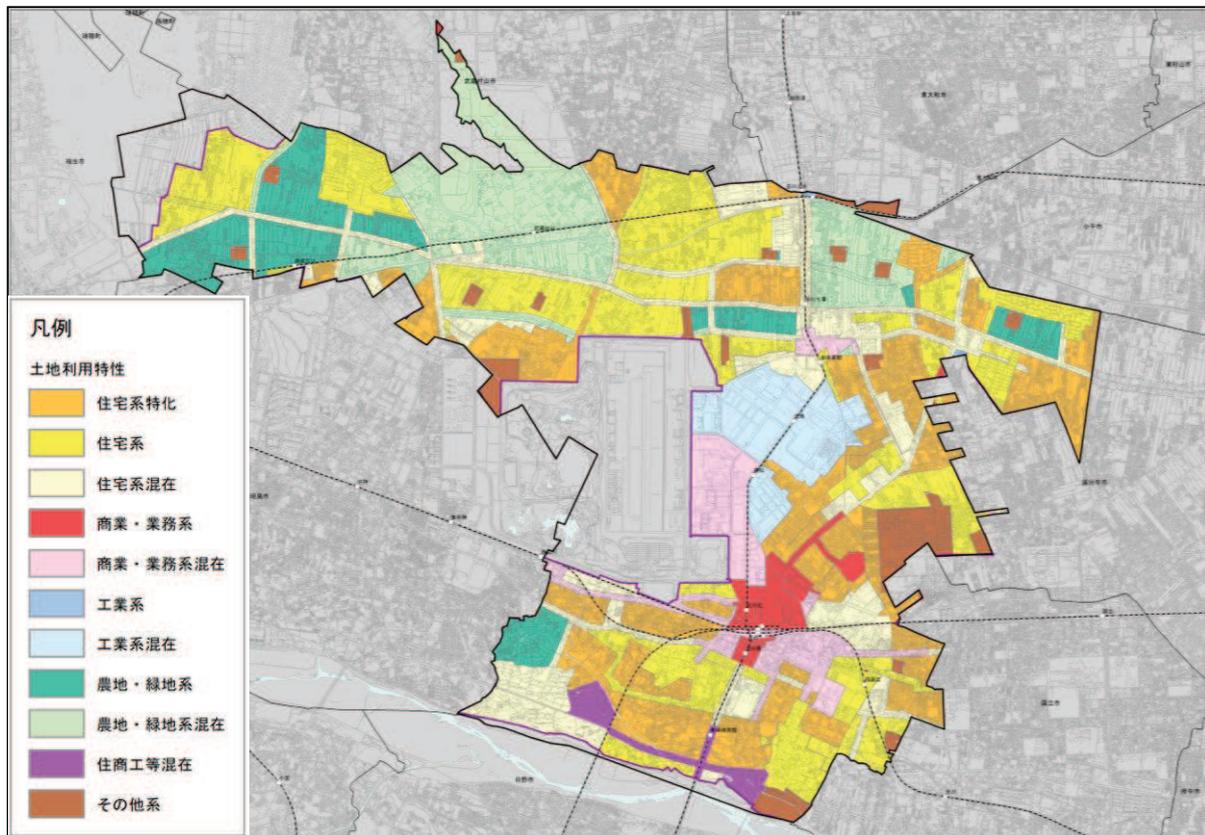
### (3) 良好な市街地環境の形成

市北部では、農地の宅地化に伴い住宅が増加しており、農地と住宅の混在化が進んでいます。上砂町および一番町の工業地域や準工業地域においても、工業系の土地利用は少なく、住宅や農地が多く立地しています。

このほか、令和5(2023)年に実施した都市計画マスタープラン改定基礎調査において、用途地域と現況土地利用の整合性について確認するため、区分条件を設定のうえ用途地域の指定区域に合わせて現況土地利用の類型化を行ったところ、立川駅周辺の近隣商業地域においても住宅の土地利用が過半を占める「住宅系特化」となっています。

商業系・工業系の用途地域において、住宅との混在化が進んでいる地域においては、地区計画等の活用によるきめ細やかな土地利用の誘導が必要です。

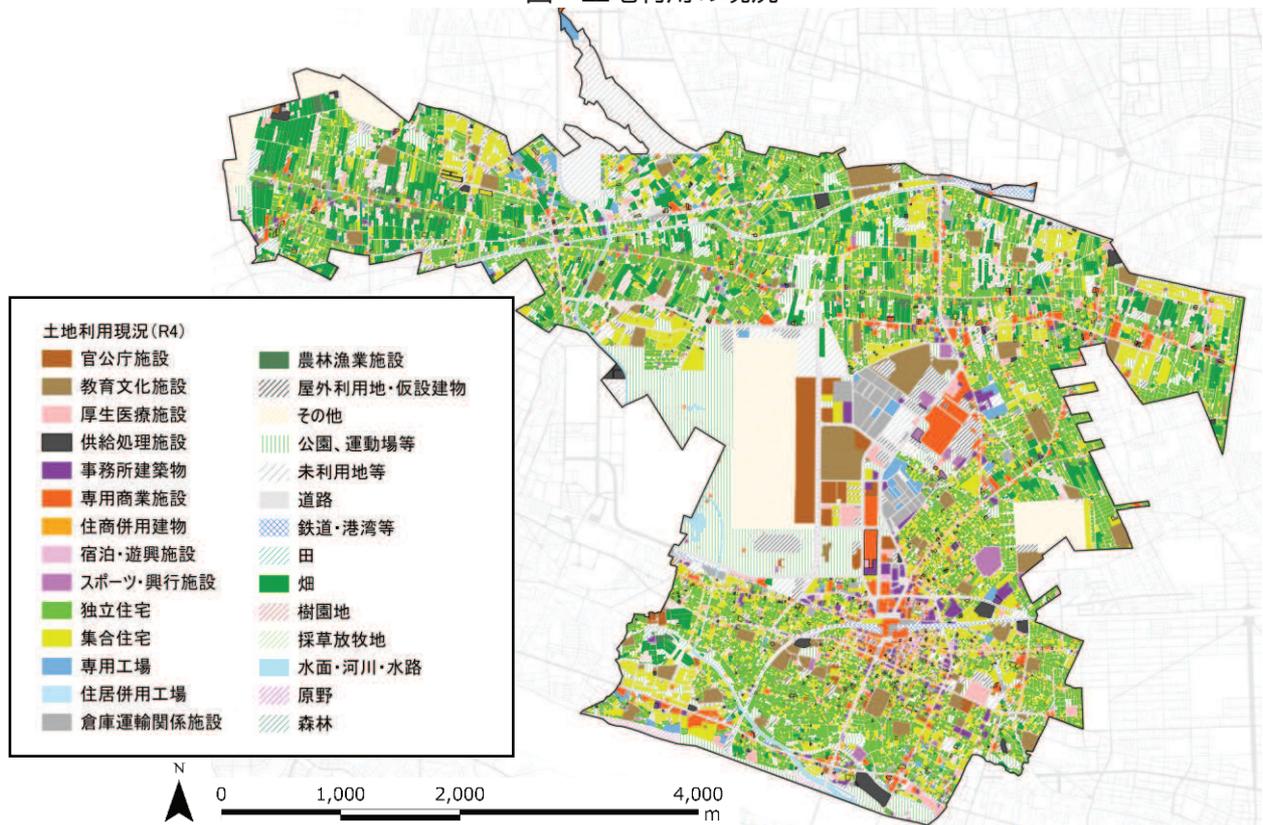
図 現況土地利用の類型化



	区分条件	類型化区分
土地利用構成比が 40%以上	「住宅系」の面積が50%以上の地区	住宅系特化
	「住宅系」の面積が40%以上の地区	住宅系
	「商業・業務系」の面積が40%以上の地区	商業・業務系
	「工業系」の面積が40%以上の地区	工業系
	「農地・緑地系」の面積が40%以上の地区	農地・緑地系
土地利用構成比が 20%以上 (20%以上が複数ある場合は、最も割合の高い区分の“混在”)	「住宅系」の面積が20%以上の地区	住宅系混在
	「商業・業務系」の面積が20%以上の地区	商業・業務系混在
	「工業系」の面積が20%以上の地区	工業系混在
	「農地・緑地系」の面積が20%以上の地区	農地・緑地系混在
その他	「住宅系」「商業系」「工業系」の合計が20%以上の地区	住商工等混在
	上記以外の地区	その他

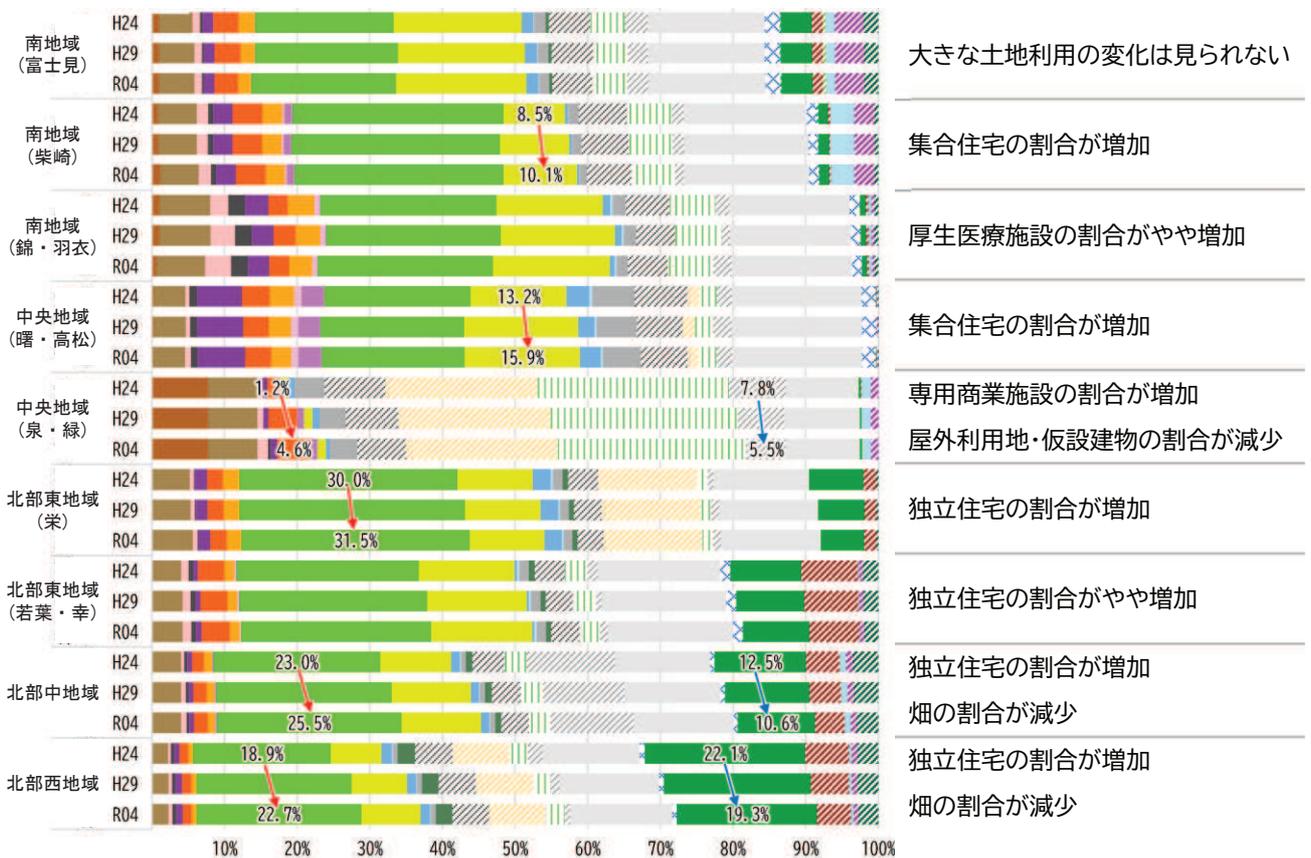
出典：都市計画マスタープラン改定基礎調査（令和5(2023)年3月）

図 土地利用の現況



出典：東京都 土地利用現況調査（令和4（2022）年）

図 土地利用の変遷（平成24（2012）年～令和4（2022）年）



出典：東京都 土地利用現況調査（令和4（2022）年）

## (4) 公共施設の再編

本市の公共施設の多くは、昭和40年代から50年代にかけて建設を行ってきたため、施設の老朽化が進んでいます。このため、「立川市公共施設再編計画（平成29（2017）年）」等に基づき施設の複合化や民間活力の導入等の取組を進めています。

今後の施設再編については、更なる少子化、高齢化や公共交通を取り巻く状況などを踏まえ、交通アクセスを考慮した立地の検討や、複合化による公共施設跡地の活用方法について検討が必要です。

---

### 土地利用分野における近年の主な取組

- ・ 都市軸（サンサンロード）沿道のまちづくり完了
- ・ 「立川基地跡地昭島地区」における土地区画整理事業の進展と清掃工場移転完了
- ・ 村山工場跡地地区地区計画の変更や「武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針」に基づく、計画的な土地利用の誘導（継続）
- ・ 立川駅旧南口バスロータリー跡地（58 街区）の立川市魅力発信拠点施設（コトリンク）の整備完了
- ・ 若葉町まちづくり方針の策定
- ・ 子育て支援・保健センター（はぐくるりん）の整備完了

## 2. 道路・交通

### (1) 道路網

#### ①都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備を計画的、効率的に進めるため、おおむね10年ごとに「事業化計画」を策定し事業を推進するとともに、適宜計画の見直しを行ってきました。

令和7（2025）年度時点の本市の整備率は約59%となっており、多摩地域全体の整備率（令和5（2023）年度末時点で約63%）よりも低い状況となっています。JR立川駅周辺の幹線道路の整備は進んでいる一方、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成住宅地への通過交通の進入が見られることから、早期の整備が必要です。

また、都市計画道路と交差する鉄道網について、JR中央線三鷹駅～立川駅間の連続立体交差事業は完了した一方、JR青梅線・南武線の鉄道立体化、西武拝島線と道路の立体化については未完了であり、市内各地区の交通を分断する要素ともなっています。

図 都市計画道路の進捗（令和7（2025）年度末時点）



出典：都市計画課資料を基に作成

#### ②生活道路の整備状況

生活道路は市民の日常生活に密着した道路であることから、住宅地における歩行者の安全性や快適な居住環境の向上を図るとともに、緊急車両の通行や消防活動困難区域の解消など防災性の向上を図ることを目標として、「立川市道路整備基本計画（平成12（2000）年）」や「生活道路拡幅事業計画（平成29（2017）年）」に基づき順次整備を進めています。また、宅地造成や建築事業等に合わせて、宅地開発等まちづくり指導要綱により生活道路の拡幅や整備を促進しています。

一方、「立川市道路整備基本計画（平成12（2000）年）」は、策定から20年以上が経過しており、実現性の低い区間なども見られることから、必要な整備を進めつつ、社会の変化等に対応した見直しが必要です。

## (2) 公共交通網

### ① 鉄道網

市南部ではJR立川駅を中心としてJR 4線（中央線、南武線、青梅線、五日市線）が、市北部では西武拝島線があり、これらを多摩都市モノレールが南北に結んでいます。

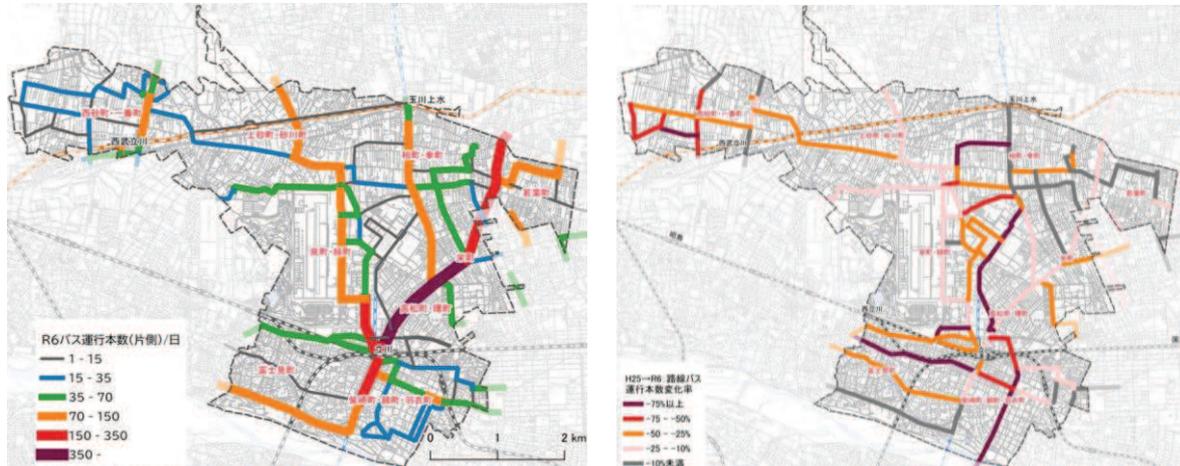
これらの鉄道ネットワークの向上を図るため、JR中央線複々線化の推進と多摩都市モノレール延伸の促進が必要です。

### ② 路線バス

市内の路線バスは、立川駅を起終点として放射状に運行されている路線が中心となっています。また、これを補完する路線としてくるりんバスを運行しています。しかし、近年では、運転手不足や働き方改革、利用者の減少を背景とした減便が相次いでいます。

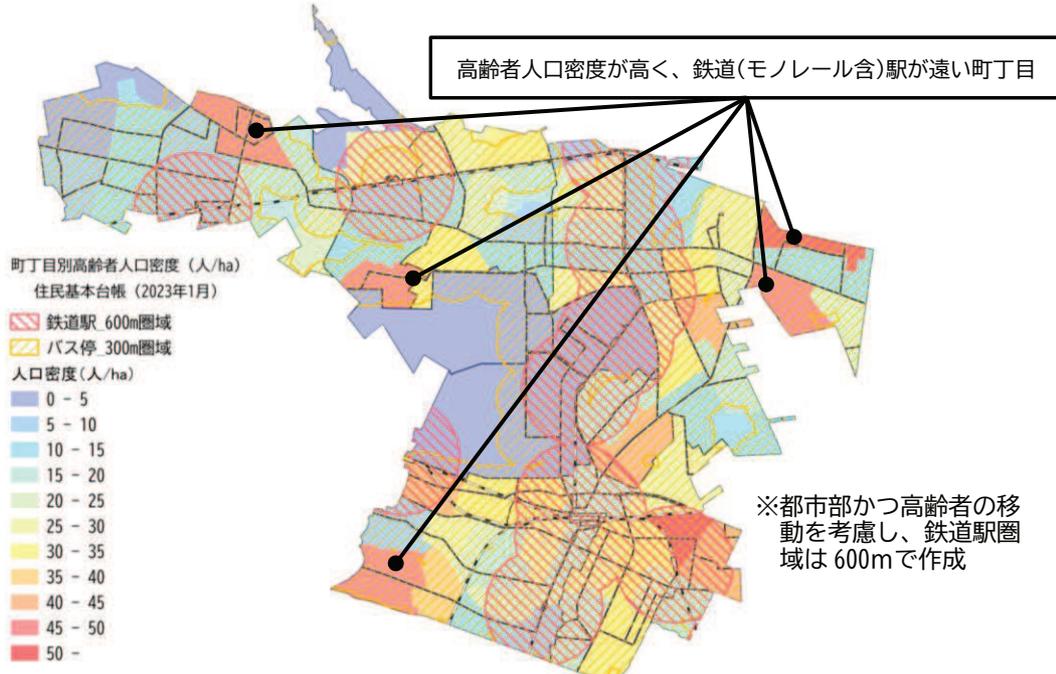
今後の超高齢社会を見据え、主要なバス路線の維持に努めるとともに、地域公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ、多様な移動手段の確保が必要です。

図 路線バス運行状況（令和6（2024）年）・路線バス減便図（くるりんバスを除く）



出典：立川市地域公共交通計画策定に関する調査資料

図 町丁目別 高齢者人口密度（令和5（2023）年）および鉄道駅・バス停圏域



出典：都市計画課作成

## (3) 歩行者・自転車の環境整備

### ①歩行空間

誰もが安全で快適に利用できる歩行空間を確保するため、バリアフリー化や「立川市無電柱化推進計画（令和2（2020）年）」に基づく無電柱化を進めており、今後も継続的な取組が必要となっています。

また、JR立川駅周辺では、「立川駅前歩道立体化計画（平成20（2008）年）」に基づく歩行者デッキの整備により、歩行者の安全性・回遊性向上に取り組んできました。未整備のデッキについては、平成30（2018）年度から平成31（2019）年度にかけて検証を行った結果、すべての区間で必要性は確認されたものの、実現可能性の低い準メインデッキが存在しています。また、民有地におけるサブデッキ（民間デッキ）の整備にあたっては、沿道の土地利用との調整が必要となりますが、一部ではすでに建替えが行われており、計画の見直しが必要となっています。また、整備済みのデッキでは老朽化が進んでおり、将来的な再整備を見据え、効率的な整備手法の研究が必要です。

### ②自転車利用環境

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てきました。今後も、自転車ナビマーク・自転車ナビラインの設置など安全な通行空間の確保を進めていくとともに、公共交通機関との連携や自転車の利便性を高めていく必要があります。

## (4) 交通結節点

### ①駐車場

JR立川駅周辺の約96.7ha（令和7（2025）年4月時点）について駐車場整備地区を都市計画決定しています。現在は、一部の駐車場では特定の時期に渋滞がみられるものの、地区内の整備目標数としては充足しています。

今後は、立川駅周辺における安全な歩行空間やにぎわいの連続した街並みなど、質の高い都市空間を形成する観点から、附置義務駐車場の適切な配置や台数のあり方についてまちづくりと一体的に検討する必要があります。

### ②交通広場

近年では、武蔵砂川駅北口において交通広場の整備を行ったほか、JR西国立駅周辺においても交通広場の都市計画決定に向けた手続きを進めています。また、一団地の住宅施設においては、路線バスのための交通広場が整備されています。

今後、さらなる少子化、高齢化に対応した、誰もが快適に出かけたいくなるまちづくりを進めるため、こうした交通広場の確保等による交通結節機能の向上が必要です。

#### 道路・交通分野における近年の主な取組

- ・ 都市計画道路（立鉄中付第1・第2、立3・2・10、立3・4・15、立3・4・21号線）整備
- ・ 都市計画道路の見直し（立3・4・15号線一部廃止、立3・2・10号線一部幅員縮小）
- ・ 武蔵砂川駅北口における交通広場および街区幹線道路（2級25号線）の一部整備
- ・ 歩道拡幅等による人にやさしい道路づくり（市道1級9号線）
- ・ 「立川駅前歩道立体化計画（平成20（2008）年）」の検証
- ・ JR南武線連続立体交差化計画に合わせた西国立駅における交通広場等の計画の推進

### 3. みどり・環境

#### (1) 公園・緑地

##### ①みどりの保全

本市では、南部に位置する立川崖線の斜面林、北部の玉川上水や五日市街道周辺の農地や屋敷林、中央部西側の国営昭和記念公園等にまとまった緑が残されています。

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、立川崖線の樹林は緑地保全地域、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が、市域全体の緑は、過去20年間で減少傾向にあり、令和5（2023）年度のみどり率は、平成30（2018）年から0.9%減少し36.5%となっています。

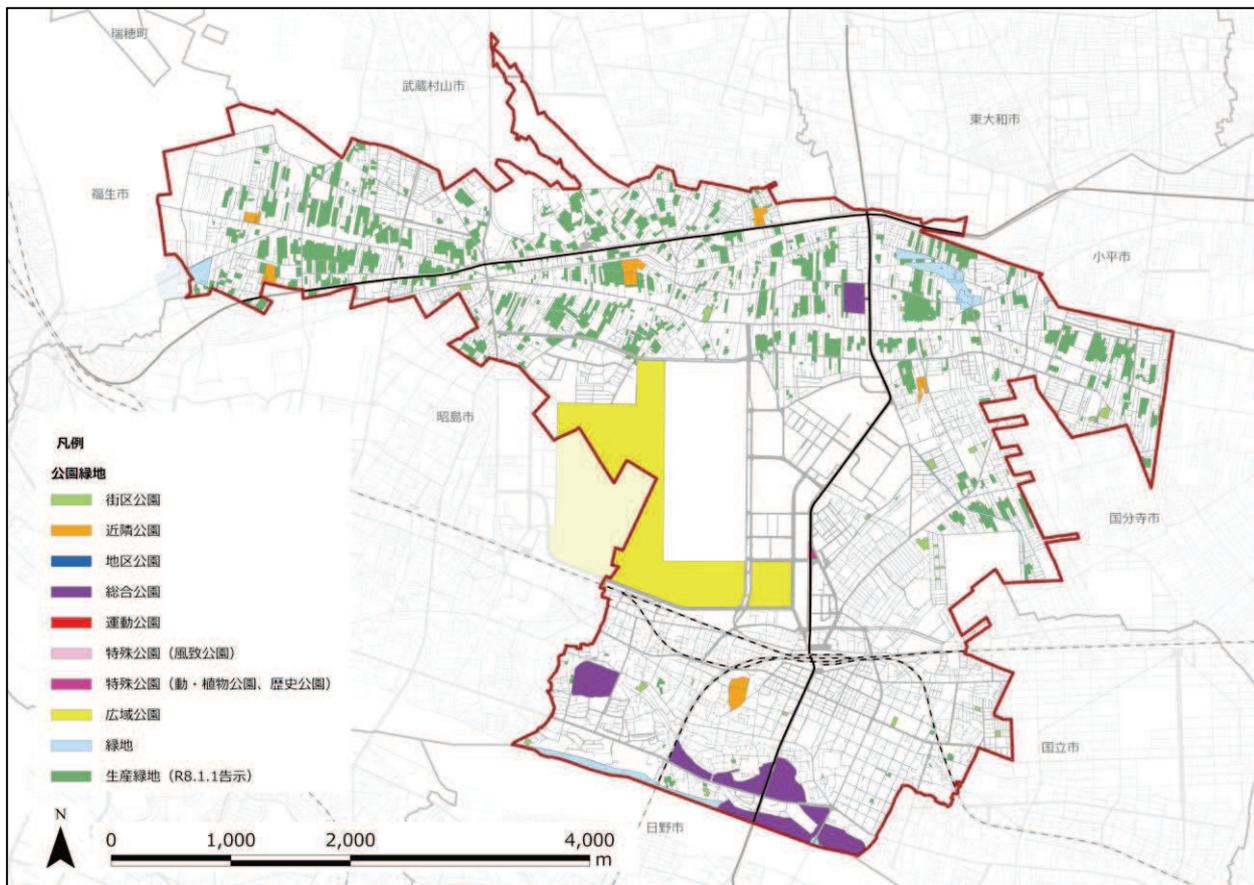
##### ■代表的な水系

多摩川、残堀川、矢川、玉川上水、柴崎分水、砂川用水

##### ■代表的な自然景観

立川崖線、国分寺崖線、国営昭和記念公園、市北部の生産緑地

図 都市計画公園・緑地等の決定状況（令和8（2026）年1月時点）



出典：都市計画課資料を基に作成

## ②都市計画公園・緑地

令和7（2025）年現在の都市計画公園・緑地の供用率は約76%で、国営昭和記念公園を除くと約51%となっています。

引き続き、計画的な公園・緑地の整備を進めるとともに、都市計画決定から長期間未整備の状態となっている都市計画公園・緑地については見直しの検討が必要です。

## ③公園施設・緑地等

本市が管理する都市公園は令和6（2024）年4月時点で101か所、面積にして約58.6haとなっています。このほか、都市公園以外の小規模な公園が156か所あり、宅地開発により年々増加しているうえ、設置後30年以上が経過した公園が多く、施設の老朽化も進行しています。

また、公園の配置について、地域ごとに偏りが見られることから、公園の誘致圏を踏まえた適正配置について検討が必要です。

## （2）農地

都市農地は、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に資する等、多様な機能を備えており、都市に「あるべきもの」として、生産緑地制度や都市農地貸借円滑化（立川市農地バンク制度の設立）等により農地の保全を図っています。しかし、過去30年間において、市街化区域における農地の約4割（約140ha）が減少しており、様々な保全策の活用やしくみの検討が必要です。

## （3）環境負荷の少ない都市の形成

本市においても、都市の二酸化炭素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、公共交通や自転車の利用促進を図るとともに、二酸化炭素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ており、二酸化炭素排出量は、平成25（2013）年度から令和3（2021）年度にかけて約15,000 t-CO<sub>2</sub>削減されています。

ファーレ地区においては、地域冷暖房供給区域を都市計画決定しており、地区内のみならず地区周辺におけるエネルギーの有効活用が実現しているほか、公共施設においては省エネルギー・再生可能エネルギー設備が普及しつつあります。

今後も、削減目標の達成に向けた環境負荷の少ないまちづくりや、エネルギーの有効活用を進める必要があります。

### みどり・環境分野における近年の主な取組

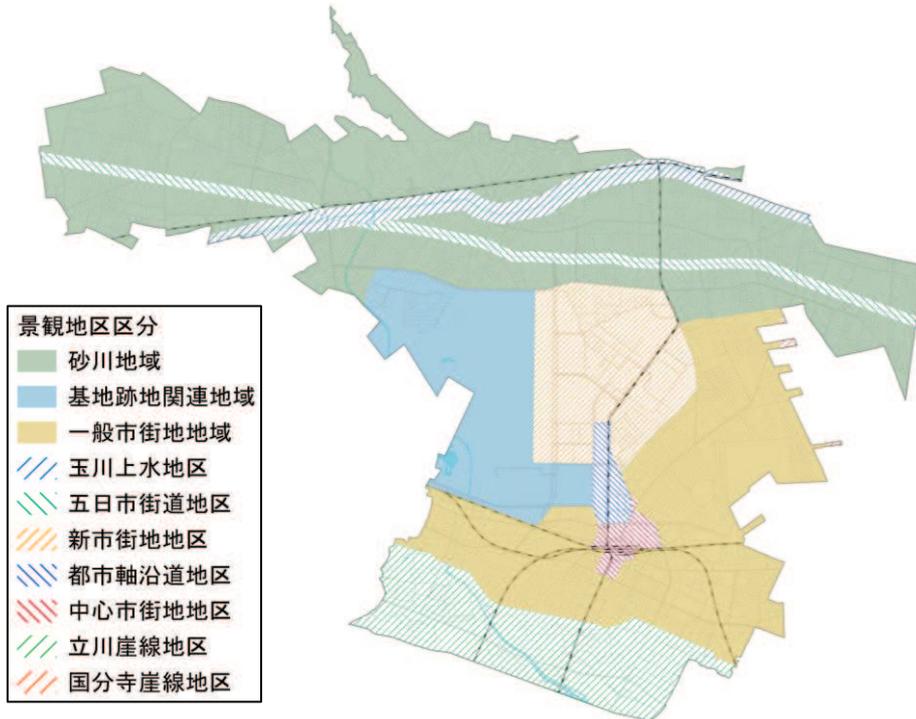
- ・ 都市計画公園の整備（見影橋公園、立川公園、川越道緑地）
- ・ 生産緑地・特定生産緑地の指定や立川市農地バンク制度による都市農地の保全
- ・ 交通渋滞解消に向けたJR南武線の連続立体交差化計画等の推進

## 4. 都市景観

本市は、平成24（2012）年に景観行政団体となり、同年10月に立川市景観計画を策定しました。この計画では、歴史と文化とともに継承されてきた「豊かな緑」と、多様な人々が生活・活動・交流する「活力ある都市」の景観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ており、景観法および立川市景観条例に基づく届出等のほか、景観審議会と景観アドバイザー制度の活用、景観教育などの取組により、良好な景観形成を推進しています。

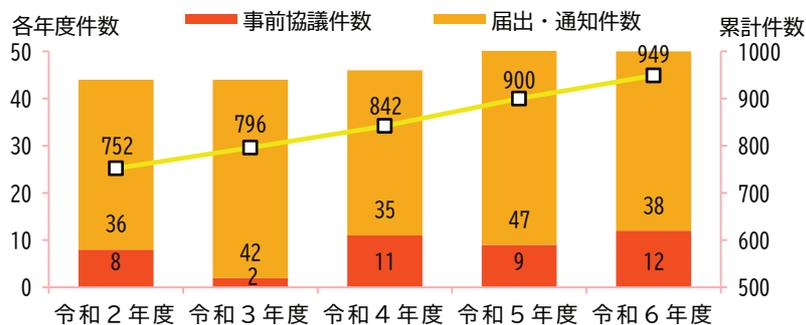
今後の社会変化やまちづくりの動向を踏まえ、柔軟な対応も含めながら、引き続き良好な景観形成の取組を進める必要があります。

図 景観計画における一般地域および景観形成地区



出典：立川市景観計画（平成30（2018）年）

図 事前協議件数、届出・通知件数の推移



出典：都市計画課作成

### 都市景観分野における近年の主な取組

- ・ 小学校の大規模改修に合わせた子どもたちへの景観教育
- ・ 小中学校における景観に関するパネル掲示「たちかわ景観学校キャラバン」
- ・ 一般市民等を対象とした景観セミナー
- ・ 大規模建築事業等における景観審議会と景観アドバイザー制度の活用

## 5. 安全・安心

### (1) 住宅・住宅地

#### ①良質な住宅ストックの形成

本市では住宅総数が世帯数を上回っており、長期間使用することができる良質な住宅ストックの形成・維持を推進しています。令和7（2025）年1月1日現在、耐震基準を満たしている住宅は88.3%、一定のバリアフリー化がされた住宅は42.8%となっています。また、「立川市マンション管理適正化推進計画（令和5（2023）年）」を策定し、良質なマンションストックを形成するため、適正な管理の促進に係る施策を展開しています。引き続き、新築住宅の品質の確保と既存住宅の質の改善が必要です。

#### ②空家対策

令和6（2024）年に実施した空家等実態調査によると、空家等率は1.1%となっています。適切に管理されていない建物があることにより防災、衛生、景観等、生活環境に影響を及ぼすことが懸念されるため、空家等の発生抑制、管理の改善等を図る必要があります。

#### ③一団地の住宅施設の更新

本市では、昭和30年代から40年代にかけて、一団地の住宅施設が7か所都市計画決定されました。このうち、松中団地とけやき台団地については、一団地の住宅施設を廃止するとともに地区計画を定め、建替えの適切な誘導を行ってきました。残る5か所についても老朽化が進んでいることから、建替えによる良好な住環境の形成に向けた対応が必要です。

#### ④地域特性に合わせた住環境の整備

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、宅地開発等まちづくり指導要綱の運用等の取組を行ってきました。引き続き、こうした取組を進めるとともに、住宅以外の用途との混在化が進む地域や、狭あい道路がまとまって存在する地域において、地域特性や市民意見を踏まえた良好な住環境の保全や整備、改善に取り組む必要があります。

### (2) 都市防災

#### ①広域防災拠点機能の向上

立川広域防災基地周辺の基盤整備を進めてきましたが、中央自動車道からのアクセスルートとなる都市計画道路が未整備となっており、アクセス性の向上が必要となっています。

写真 立川広域防災基地



写真 都市計画道路 立3・1・34号線



## ②災害に強い市街地の形成

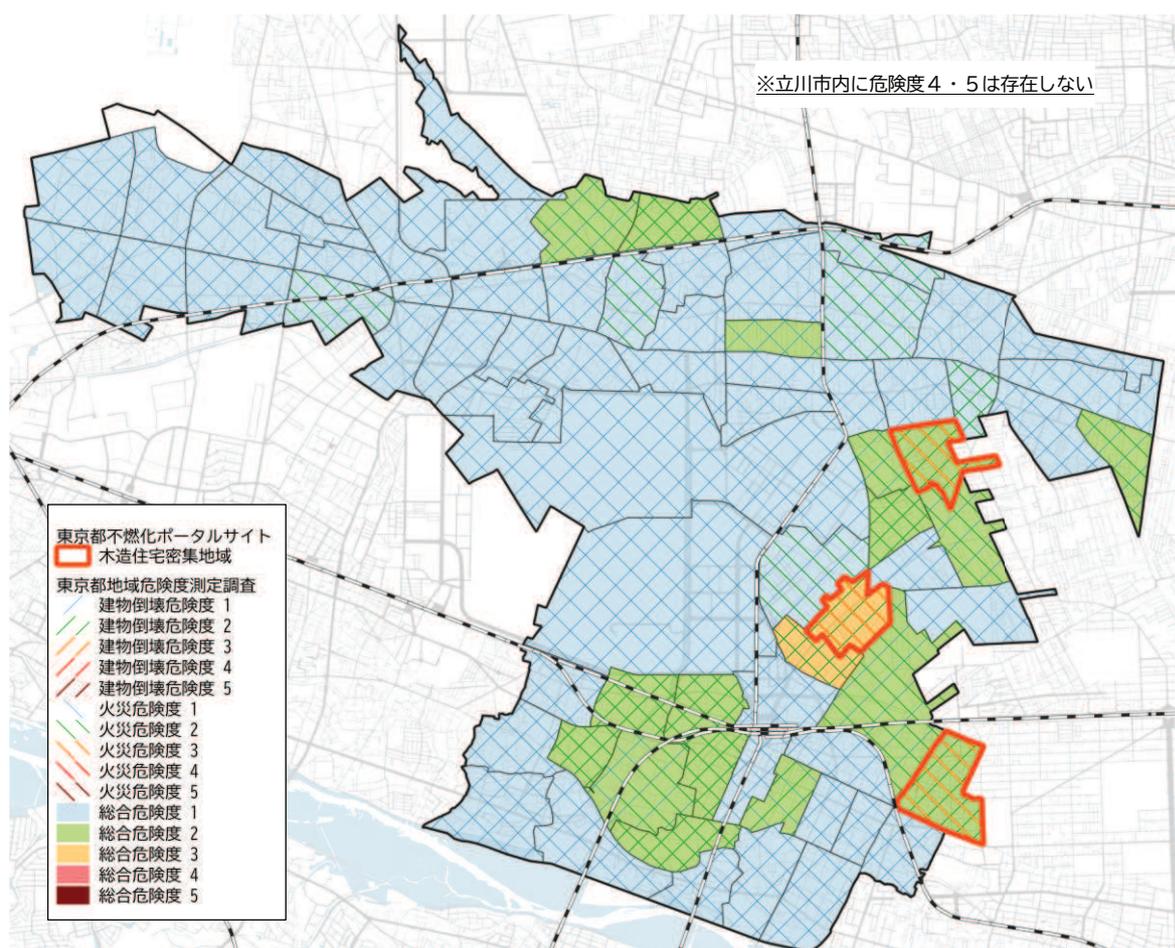
市ではこれまで、建築物の耐震化・不燃化に向けた取組等を強化するとともに、道路や公園・農地の確保により、市街地火災の延焼を遮断するための空間や避難場所の整備を進めるなど、災害に強い市街地の形成に取り組んできました。

引き続き、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、木造家屋が密集する地域をはじめとする市街地の建築物の倒壊・延焼火災を防ぐとともに、緊急輸送道路の閉塞を防ぐ取組を進める必要があります。

また、切迫化する震災への対応として、被災した際の迅速かつ計画的な都市復興を実現できるよう、都市復興のあり方や手順、執行体制等の検討が必要です。

また、市北部では農地の宅地化に伴い、いわゆる行き止まり道路が増加しており、災害時の2方向避難の確保が課題となっています。

図 立川市木造住宅密集地域・地域危険度



出典：東京都不燃化ポータルサイト「地震に関する地域危険度測定調査（第9回）」

### ③防災に資する設備の充実

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、「立川市無電柱化推進計画（令和2（2020）年）」に基づき、道路の無電柱化に計画的に取り組んできました。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んでいます。

引き続き、防災に資する設備の整備による減災対策を推進する必要があります。

図 市内の無電柱化実施済路線及び計画路線図



出典：都市計画課作成

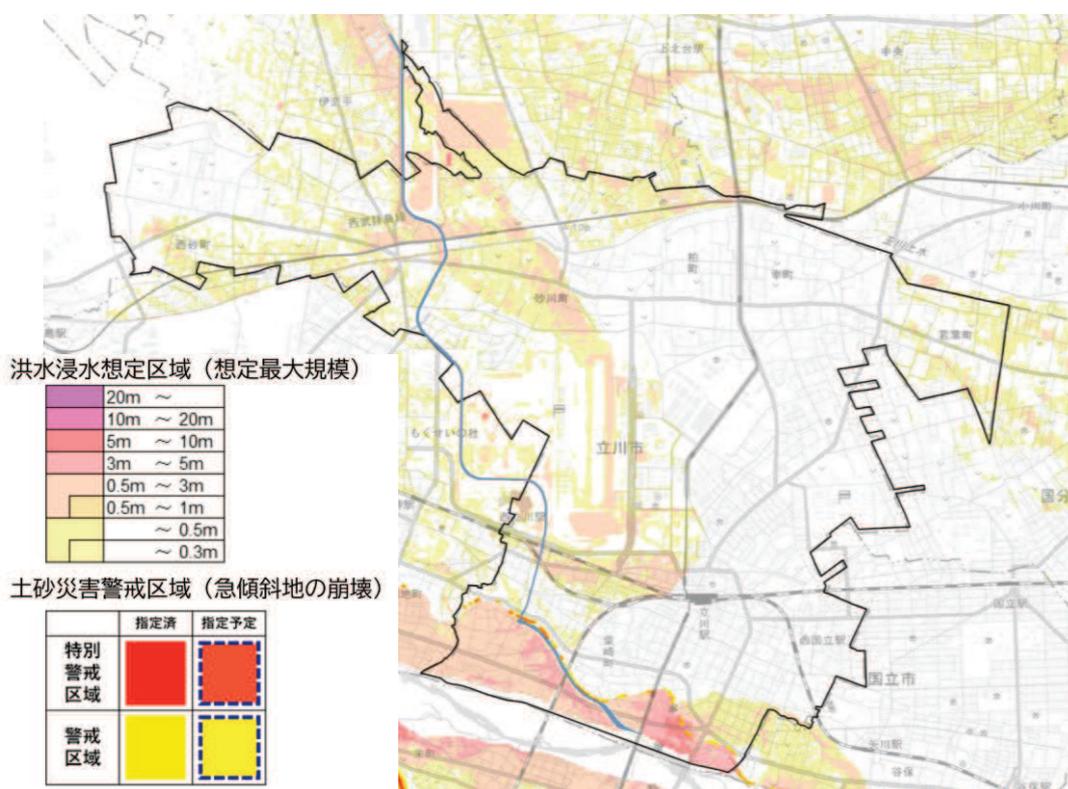
#### ④水害への対応

本市の下水道整備における污水対策は、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82%に達するなか、分流区域の多摩川上流処理区では約33%にとどまっていることから、引き続き浸水被害のある箇所の雨水管整備を優先的に取り組む必要があります。

また、旧単独処理区では、令和6（2024）年3月の流域下水道（北多摩二号処理区）への編入に伴い、北多摩二号水再生センターへ下水送水を開始しました。流域編入後も引き続き活用する錦町ポンプ場（旧錦町下水処理場）の雨水ポンプは老朽化が進んでいることから機能の更新が必要となっています。

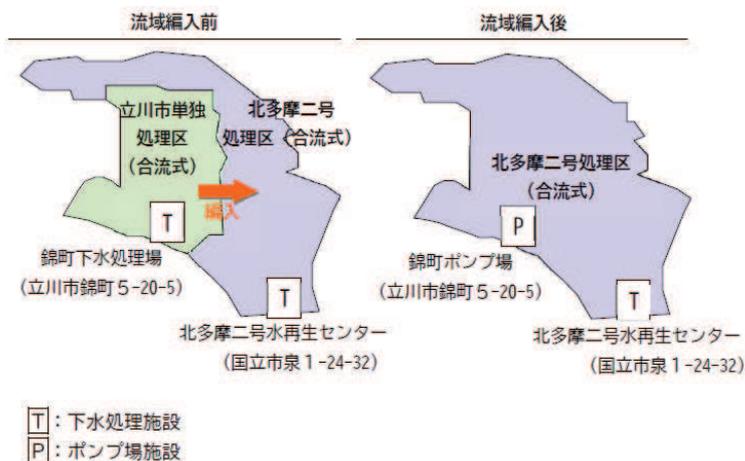
また、総合治水対策として雨水流出抑制施設の整備を推進していますが、近年頻発化・激甚化している水害を踏まえ取組の強化が必要です。

図 洪水想定浸水区域・土砂災害警戒区域



出典：ハザードマップポータルサイト

図 流域編入の概要図



出典：立川市下水道総合計画（令和7（2025）年）

### (3) 防犯対策

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、JR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。

今後も自治会等による地域の防災・防犯活動を支援及び推進することが求められています。あわせて街灯の設置、歩道や公園の見通し整備等の安全・安心なまちづくりを進める必要があります。

写真 地域での見守り活動（防犯パトロール）



写真 防犯パトロールカー



#### 安全・安心分野における近年の主な取組

- ・ 立川市無電柱化推進計画（令和2（2020）年）に基づく無電柱化の推進
- ・ 宅地開発等まちづくり指導要綱に基づく雨水流出抑制施設の整備推進
- ・ 立川市公共下水道単独処理区の北多摩二号処理区への編入完了

## 第3節 社会や周辺環境の変化

### 1. 人口構造の変化

国の総人口は、平成20（2008）年をピークに減少に転じ、人口減少や少子化、高齢化が深刻化しています。これにより、担い手不足の深刻化、少子化に伴う将来の生産年齢人口の減少、人口密度の低下による生活サービス機能利便性の低下、空き地・空き家の増加、地域コミュニティの機能低下など様々な課題に直面することが懸念されています。

本市の将来人口推計では、令和10（2028）年に人口減少へと転じる見通しであり、人口減少に対応したまちづくりを進める必要があります。

### 2. 持続可能な開発目標（SDGs）

平成27（2015）年9月に国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」において、国際社会全体の開発目標として、令和12（2030）年を期限とする「持続可能な開発目標Sustainable Development Goals：略称SDGs」が示されました。

SDGsでは、持続可能な開発のための17の目標（ゴール）と、具体的に達成すべき169のターゲットを設定し、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題に対する総合的な取組が示されています。

図 持続可能な開発目標（SDGs）における17の目標（ゴール）



出典：国連広報センター

### 3. カーボンニュートラル宣言

国は令和2（2020）年10月、2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指すことを宣言しました。その実現に向けた温室効果ガス排出削減目標（平成25（2013）年度比）として、令和12（2030）年度に46%削減、令和17（2035）年度に60%削減、令和22（2040）年度に73%削減の目標を掲げています。本市においても、令和32（2050）年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」の実現を目指すことを令和7（2025）年6月に宣言しました。

カーボンニュートラルの達成に向けては、温室効果ガスの排出量の削減とともに、温室効果ガスの排出量を相殺する吸収量等を確保すべく、吸収源の強化にも取り組む必要があります。

## 4. 気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化

近年、気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化により、甚大な被害が発生しており、特に「令和元年東日本台風」は全国各地に被害をもたらすなど、洪水による被害が増加しています。

今後、地球温暖化の進行に伴って、気象災害の強度と頻度が増加することが懸念される中、気候変動リスクを踏まえた防災・減災、国土強靱化の取組が必要となっており、災害外力の増大に伴い、防ぐことのできない災害も増加することを想定し、ハード・ソフトを組み合わせ、しなやかに対応することが重要です。また、南海トラフ巨大地震や首都直下型地震等の巨大地震の発生等も懸念されており、自然災害対策の重要性がますます高まっています。

## 5. 持続可能な都市施設・公共施設の構築

高度経済成長期以降に集中的に整備された都市施設・公共施設の老朽化が深刻であり、今後、建設から50年以上経過する施設の割合が加速度的に増加していきます。都市施設・公共施設を計画的に維持管理・更新することにより、市民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要があります。

## 6. 技術革新・デジタル化の進展

近年、IoT (Internet of Things)、ロボット、人工知能 (AI)、ビッグデータなどの新たな技術開発が進められており、社会やライフスタイルのあり方に大きく影響を及ぼしています。

国では、サイバー空間と現実空間を高度に融合させたシステムにより経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会である「Society5.0」の実現に向け、スマートシティなどの取組を進めており、防災や都市施設の維持管理のほか、MaaSや自動運転などを活用したスマートモビリティなど、都市の課題解決に向けた将来的な展開が想定されています。

## 7. 新型コロナウイルスによる影響

令和2 (2020) 年以降の新型コロナウイルス感染症拡大は、社会・経済や市民生活に大きな影響を与え、デジタル化が急速に進むとともに生活様式や働き方などに変化をもたらしました。

テレワークの普及により働く場と居住の場が融合し、そのどちらにも快適な環境が求められるようになったほか、自宅周辺の身近な環境における緑やオープンスペースや、オンラインでは代替不可能な経験を提供する機能の重要性が認識されています。

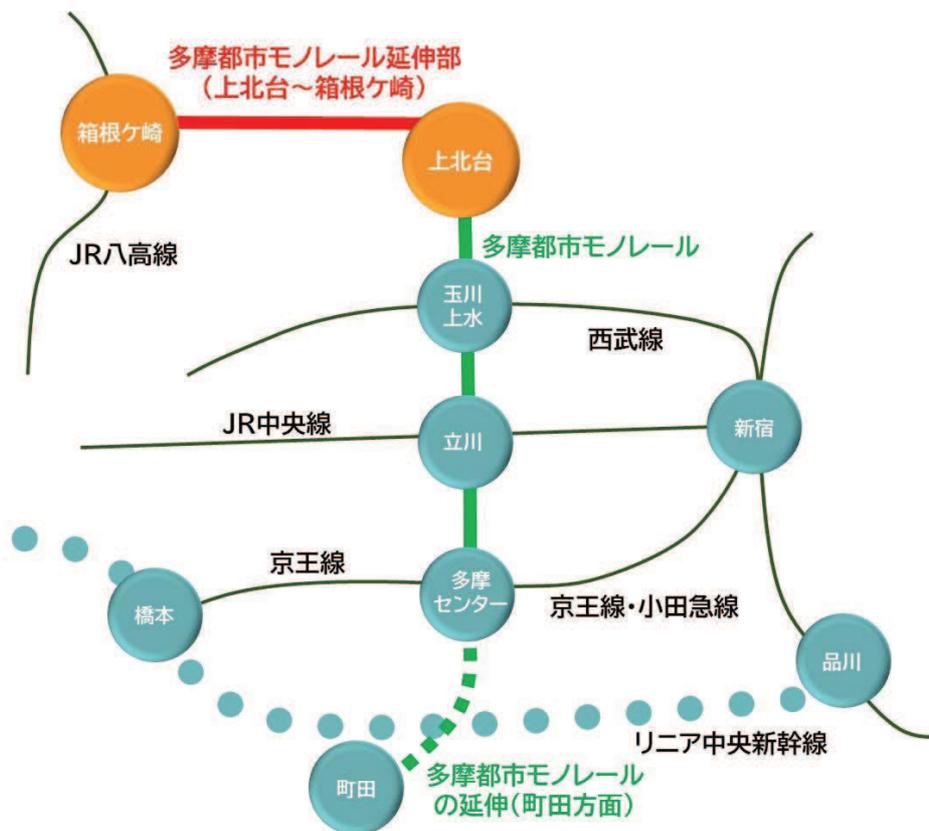
## 8. 立川市の周辺における環境変化

本計画が計画期間の満了を迎える2030年代には、多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎）やリニア中央新幹線の開業が予定されています。

これら広域的な交通ネットワークの取組により、本市における広域的な交通利便性の向上が期待されるとともに、多摩地域における交通環境や人の流れが大きく変化することが想定されます。

特に多摩都市モノレール（上北台～箱根ヶ崎）は、令和7（2025）年11月に事業認可を取得し、2030年代半ばの開業を目指して事業が進められています。このため、沿線の2市1町は、延伸を見据えた地域のポテンシャル（潜在的な力）を最大限に発揮するためのまちづくりの方向性を明らかにすることを目的とした「モノレール沿線まちづくり構想（平成30（2018）年）」を共同で策定し、沿線地域が一体となったまちづくりが進められています。

図 拠点とネットワーク



出典：多摩のまちづくり戦略（令和7（2025）年 東京都）

### 1. 国の動向

#### (1) コンパクト+ネットワークの形成

総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を示す第二次国土形成計画（全国計画）（平成27（2015）年）において、「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とし、そのための国土構造、地域構造として、「コンパクト+ネットワーク」の形成が提示され、その後、経済的インセンティブによって居住と都市機能の立地誘導を進める「立地適正化計画制度」が創設されました。

また、都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする都市の周辺等の交通ネットワーク形成は、居住や都市機能の集積を図ることにより、住民の生活利便性の維持・向上、サービス産業の生産性の向上等による地域経済の活性化、行政サービスの効率化等による行政コストの削減などの具体的な行政目的を実現することとしています。

さらに、頻発化・激甚化する自然災害に対応した安全なまちづくりを推進するため、災害ハザードエリアにおける開発抑制、災害ハザードエリアからの移転の促進なども進められています。

#### (2) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

生産年齢人口の減少や、社会経済の多様化に対応するためには、まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することのできる空間を形成し、まちの魅力を向上させることが必要とされています。このため、国では、市町村による街路の広場化など歩行者滞在空間の創出や、民間事業者による民地部分のオープンスペース化といった、「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出と、まちなかを盛り上げるエリアマネジメントを推進することに対し、支援を行っています。

図 エリアマネジメントの事例



出典：大丸有エリアマネジメント協会

### (3) 国土強靱化の取組

切迫化する巨大地震や激甚化・頻発化する水災害等の自然災害から国民の命と暮らしを守る安全・安心な国土づくりに向け、国土強靱化基本計画等に即して、防災・減災、国土強靱化の取組を一層強化し、事前防災、事前復興の観点からの地域づくりを推進することとしています。

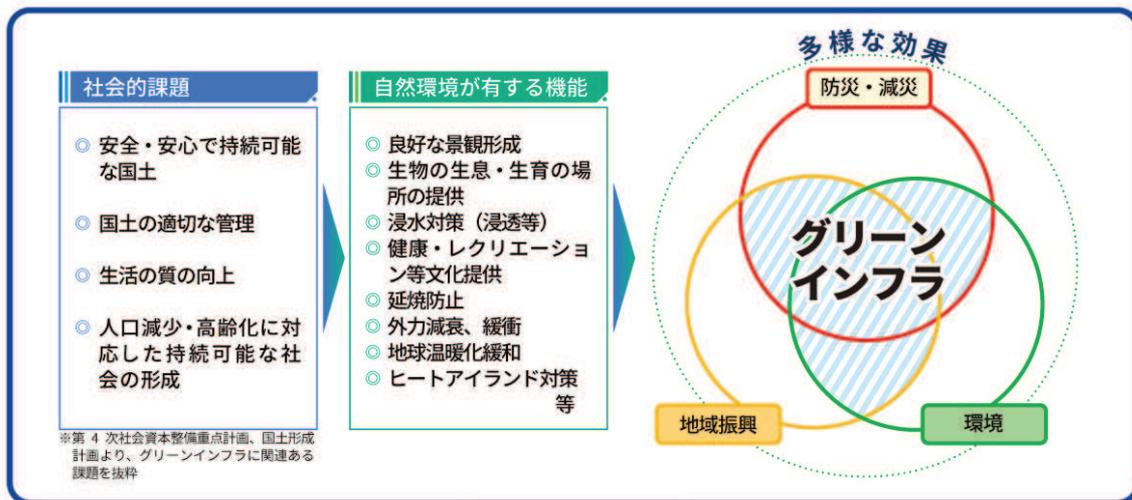
### (4) カーボンニュートラルの実現

都市内の脱炭素化に向けて、シェアサイクルの利用環境整備や、自転車走行空間の整備により、自転車利用を促進することや、まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することができる空間を形成し、都市の魅力を向上させることが必要とされています。

このため、立地適正化計画や低炭素まちづくり計画に基づく居住や都市機能の集約による都市のコンパクト化の推進、地域公共交通計画等を通じた公共交通の利便性向上による利用促進、環境に配慮した民間都市開発の推進等によるエネルギーの効率的利用を支援していくこととしています。

また、都市公園の整備や官公庁施設等における緑化について、官民連携により総合的に推進し、二酸化炭素の吸収源となる自然環境が有する、景観形成、生物多様性の保全、ヒートアイランド現象の緩和、レクリエーション、防災などの多様な機能を活用したグリーンインフラの社会実装を推進しています。

図 グリーンインフラの考え方



◎ 防災・減災や地域振興、生物生息空間の場の提供への貢献等、地域課題への対応

◎ 持続可能な社会、自然共生社会、国土の適切な管理、質の高いインフラ投資への貢献

出典：国土交通省

## (5) 官民連携手法の利用促進

持続的・効率的な都市施設のメンテナンスを実施するための財源確保が必要となる一方、人口減少に伴う税収の減少や、高齢化に伴う社会保障費の増大などにより行政の財政状況が逼迫しつつあることから、国では、PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）やPFI（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）を重要な柱として取組を進めています。また、PPPやPFIでは民間の資金、経営能力、技術的能力を活用することにより、国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的・効果的に公共サービスを提供できる事業として様々な手法が提案されています。

さらに、都市公園において民間事業者が飲食店や売店などを設置・管理・運営し、公園の魅力や利便性を向上させるための制度として、都市公園法に基づく「Park-PFI」も制度化されました。

図 Park-PFI の概要

- 都市公園において飲食店、売店等の公園施設（公募対象公園施設）の設置又は管理を行う民間事業者を、公募により選定する手続き
- 事業者が設置する施設から得られる収益を公園整備に還元することを条件に、事業者には都市公園法の特例措置がインセンティブとして適用される



### Park-PFIの活用によって促される効果

公園管理者側	公共部分の整備に収益を充当させる仕組みが法定化され、選定プロセスが明確化したことで、民間が参入しやすくなり、効果的・効率的な公園の再整備が促進される
事業者側	法律に基づく各種特例措置によって、公園という立地環境を活かしつつ、長期的な戦略をもって安定的な施設運営を行うことが可能となる
公園利用者側	公園の利便性が向上するとともに、公園の周辺も含めたエリアの魅力向上につながる

出典：国土交通省

## 2. 東京都の動向

### (1) 東京の都市構造

東京都は、「未来の東京」戦略ビジョンで示した方向性や、都市づくりのグランドデザインを踏まえ、「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（都市計画区域マスタープラン）」を令和3（2021）年に改定しています。

この方針では、東京での少子高齢・人口減少社会の到来やグローバル化の進展、巨大地震の脅威など国内外における急激な社会変化を見据え、広域レベルと地域レベルの二層の都市構造を示すことにより、都市活力の維持・向上と快適でゆとりのある都市生活を両立していくこととされています。

広域レベルの都市構造では、概成する環状メガロポリス構造を最大限活用し、人・モノ・情報の交流を更に促進していくことが重要とされています。

一方、地域レベルの都市構造では、都市経営コストの効率化を図りながら、快適な都市生活や活発な都市活動を支える機能的かつ効率的な地域構造を構築していくこととされています。

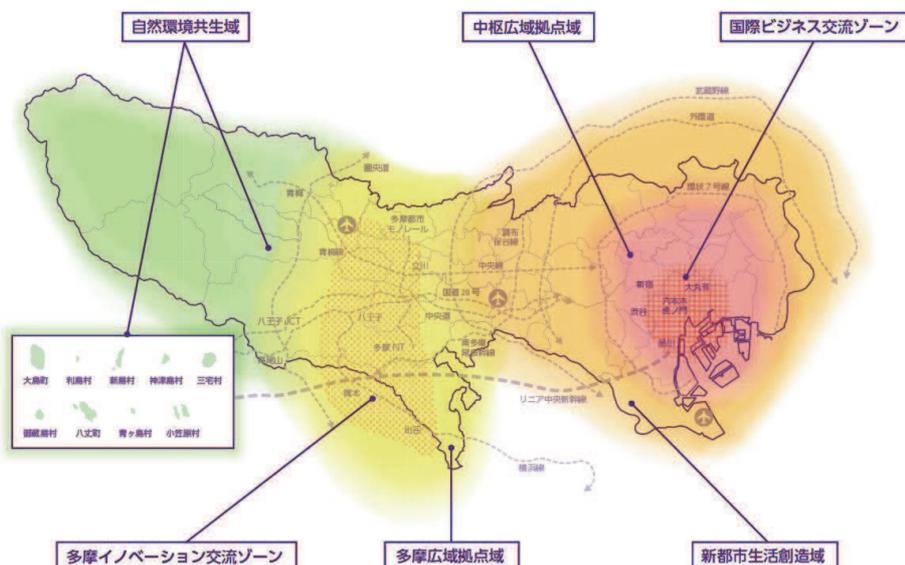
#### ① 広域的なレベルの都市構造（交流・連携・挑戦の都市構造）

本市は、この都市構造において「多摩広域拠点域」及び「多摩イノベーション交流ゾーン」内に位置するとともに、JR立川駅は中核的な拠点として位置付けられ、広域的な都市機能の強化が求められています。

当該拠点では、整備が進む道路・交通ネットワークを活用し、大学や企業、研究機関などとの連携により、業務・商業・産業機能が集積し、広域的観点から経済活力の向上に寄与することが位置付けられています。また、豊かな自然環境や職と住との近接など、多摩ならではの魅力を生かし、その価値を世界に向けて発信し、広域的観点からの発展に寄与する拠点としても位置付けられています。

そのため、「民」の力を積極的に活用し、開発や土地利用転換を進め、産業・経済や芸術・文化といった多様な面からのイノベーションの創出など、東京の魅力を高める都市機能の集積を促進するものとされています。

図 広域レベルの都市構造のイメージ：4つの地域区分と2つのゾーン



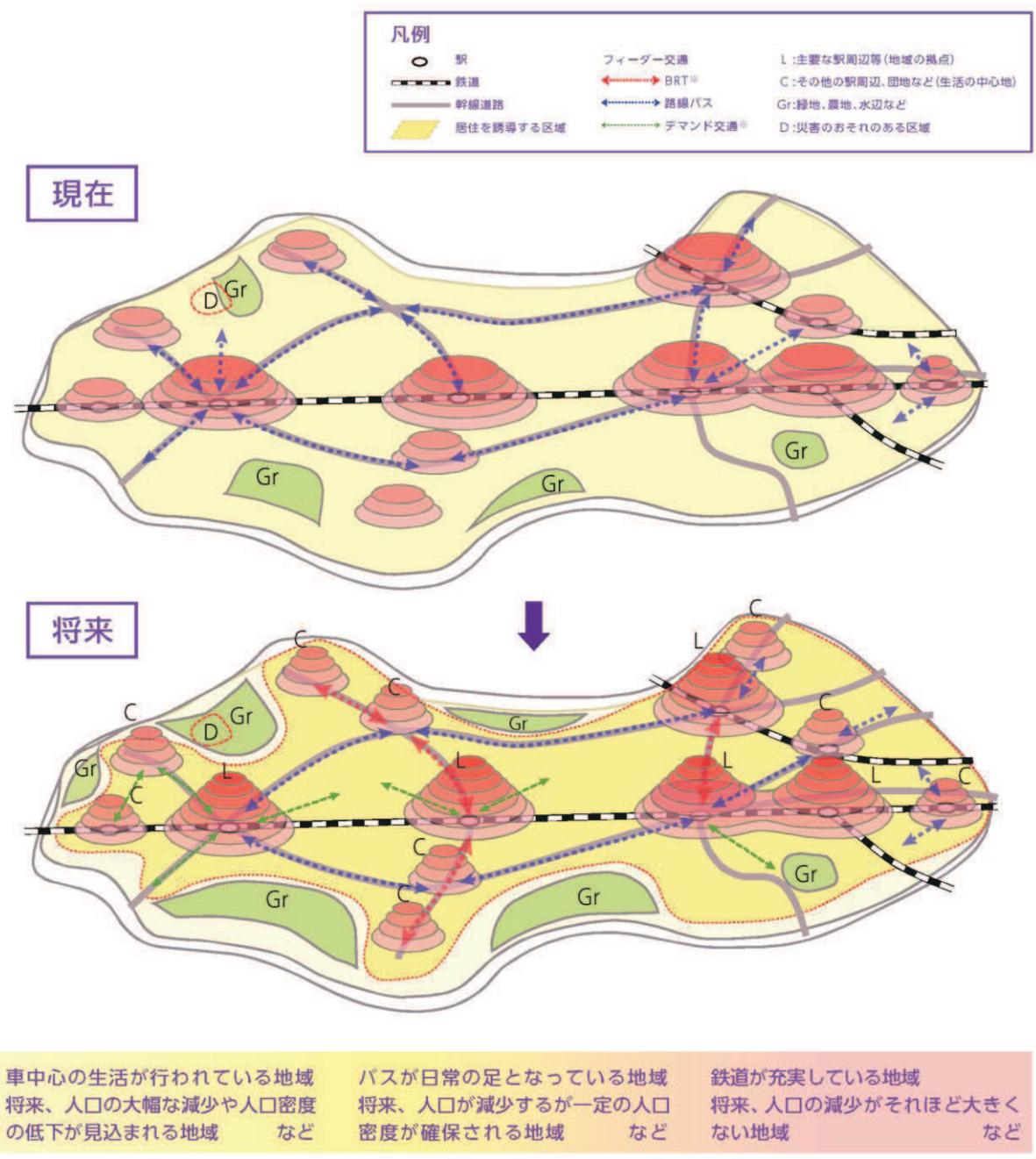
出典：多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和3（2021）年 東京都）

## ②地域的なレベルの都市構造（集約型の地域構造）

地域レベルの都市構造では、都市経営コストの効率化を図りながら、快適な都市生活や都市活動を支える機能的かつ効率的な地域構造を構築していくこととされています。

この都市構造では、主要な駅周辺や身近な中心地に生活に必要な機能を集積させ、その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らすことができるまちへの再構築を図るとともに、駅や中心地から離れた地域では、みどり豊かな良質な環境を形成することとしています。

図 集約型の地域構造のイメージ



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（令和 3（2021）年 東京都）



## 第5節 今後のまちづくりの視点

改定の考え方や、本章第1節から第4節を踏まえ、次のとおり5つの視点で今後のまちづくりの主要課題を整理します。

改定の考え方

本市の魅力を継承・発展させることにより新たな価値を生み出す

### 視点1：多摩地域の中心都市としての視点

本市では、「業務核都市」等の位置づけや交通結節機能を背景として、「基地のまち」から「多摩地域の中心都市」へと発展し、多様な都市機能や産業の集積と、みどり豊かな都市環境を魅力として培ってきました。

一方で今後、人口減少や少子化、高齢化に加え、ライフスタイルや消費活動の多様化など社会的な変化、広域的な交通ネットワークの変化により、従来型の業務・商業施設の利用形態、来訪者数などへの影響が懸念されます。このような状況下で、将来にわたって多摩地域の中心都市として、交流人口を増加させ、周辺市を活性化させていくためには、本市の魅力を継承していくとともに、最大限活用し発展させていくことが重要です。

このため、広域的な道路・交通ネットワークの維持・拡充、多様な都市機能の集積と官民の一体的な魅力ある都市空間の形成、ハード・ソフトの両面から多様な産業の集積をさらに活性化させる取組などを推進する必要があります。

改定の考え方

前回改定以降の社会の変化に対応した計画として見直す

### 視点2：少子・超高齢社会に対応した地域の都市構造の視点

今後の少子・超高齢社会においては、以前にも増して快適な都市生活や都市活動を支える機能的かつ効率的な地域構造の構築が求められます。このため、それぞれの地域においては、徒歩もしくは公共交通でアクセスしやすい駅等の周辺に日常生活を支える機能集積を進め、拠点を形成するとともに、市内に多く残されている自然環境や景観にも配慮した、快適で質の高い都市空間を形成し、出かけたくなるまちづくりを進めることが必要です。また、各拠点間の交通ネットワークの維持や都市計画道路の整備、多様な移動手段の確保により、誰もが活動しやすく出かけやすい都市の形成が必要です。

### 視点3：安全・安心で暮らしやすい生活環境の視点

切迫化する首都直下地震や気候変動に伴う大規模水害などの自然災害を見据えた防災・減災対策を講じるとともに、被災を前提として迅速な復旧・復興を実現させるための「強靱化」の取組を進めています。

引き続き、市街地の不燃化や耐震化、火災の延焼を遮断するための空間の形成、公園・緑地、農地等のオープンスペースの保全等による災害に強い都市の形成、下水道の整備や流域治水対策など、ハード面の対策に加え、迅速な復興を実現するため事前復興や河川の流域に関わる関係者が一体となった取組など、ソフト面からも強くしなやかなまちづくりを推進する必要があります。

また、技術革新や新型コロナウイルスの影響を背景として、自宅と働く場所が一体化した「職住融合」が浸透しつつあるほか、自宅周辺の身近な住環境の重要性が増しています。このため、働き方の多様化に対応した、安全・安心で暮らしやすい住宅や住環境の整備が必要です。

### 視点4：脱炭素社会の実現に向けた視点

カーボンニュートラルの実現に向けて、エネルギー消費量削減や再生可能エネルギーのさらなる導入拡大などの取組とともに、二酸化炭素の吸収源であるみどりの保全・創出が必要です。本市においても、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」の実現を目指すことを令和7（2025）年6月に宣言しました。

このため、ヒートアイランド現象の緩和や生物多様性の保全など、良好な環境の確保に資する水と緑のネットワークの拡充や公園・緑地などの計画的な整備を進めるとともに、農地の保全や地域のみどりを更に充実させる取組が必要です。また、過度に自動車に依存しない交通ネットワークの整備や、建物のZEB・ZEH化の促進等、脱炭素に資するまちづくりを推進する必要があります。

改定の考え方

多様な主体と連携したまちづくりのしくみをつくる

### 視点5：持続可能な都市運営を進める視点

人口減少に伴い人的・財政的な制約が厳しくなるなか、持続的な自治体運営や発展を可能とするためには、官民連携手法の導入により、既存ストックの有効活用や更新、適切な維持管理・運営といったマネジメントが必要です。

また、まちづくりにおいては、市の都市計画や基盤整備に加え、市民や事業者等の建築・開発行為が街並みの形成に大きくかかわっており、地域のコミュニティの維持・向上や、市民や事業者等による主体的なまちづくりを支援する取組やしくみづくりが必要です。

# 3章

## 立川市の将来像

- 第1節 未来ビジョン
- 第2節 まちづくりの目標
- 第3節 将来都市構造





# 第3章

# 立川市の将来像

## 第1節 未来ビジョン

本市の最上位計画である「立川市第5次長期総合計画（令和7（2025）年4月）」では、本市が目指す10年後のまちの姿である「未来ビジョン」を『魅力咲きほこり つどい華やぐまち 立川 ～新風を吹き込み 美風を守る～』と示しました。

本計画は、中長期的な視点から目指すべき将来の都市像を示すとともに、この「未来ビジョン」をまちづくりの分野から実現する計画でもあることから、本計画においても「未来ビジョン」を立川市の将来像とします。

この実現に向けた「まちづくりの目標」を次節において定めるとともに、この目標を踏まえた方針等を4章以降において示します。

図 立川市第5次長期総合計画における「未来ビジョン」

第1章 私たちがめざす未来の立川

1 未来ビジョン

魅力咲きほこり つどい華やぐまち 立川  
～新風を吹き込み 美風を守る～

魅力あふれる立川は、まるで磁石のように、その魅力で人々を惹きつけ、様々な人やものがつどい、やさしさにあふれた華やぐまちを形成しています。立川が生み出す磁力によって立川に訪れ、つどい、立川で働き、住まう人たちが共に結びつきます。加えて、これまでの伝統の上に独自性をもった新たな価値を創り出し、磨きあげることで、更なる磁力を生み出し、時代を牽引するまちへ成長しています。

立川に綿々と受け継がれてきた伝統や文化、先人たちが築きあげ大事に育ててきた立川に、さらに新しい風を呼び込み、常に変化を重ねていくことにより、立川らしさが一層高まります。一不易流行\*1—この考えを大事に、次の世代へ発展的に継承していきます。

未来ビジョンの根底には、次の4つの基本理念があり、まちづくりを進めていく上で重視する考えです。

※1 伝統はしっかりと守りつつも、時流に沿って変化していくこと。

**未来ビジョンの根底に流れる4つの基本理念**

<p><b>やさしさにあふれる</b> —多様性・包摂性—</p> <p>多様性を尊重し合い、誰一人取り残さず、お互い支えあうことによって、誰もが安心して幸せを実感して暮らすことができる地域社会になります。</p>	<p><b>共に創り出す</b> —連携・協働—</p> <p>人や企業が主体的に連携し、イノベーションを生み出すことにより立川らしきまちの発展につなげます。また、地域においてもお互いが結びつくことにより安心して暮らし続けられるやさしい社会になります。</p>	<p><b>時代に挑む</b> —主体性・自立性—</p> <p>次の世代を担う若者や多様な人々の意見を積極的に市政に取り入れ、主体的にチャレンジできる土壌と雰囲気を醸成することにより、他とは異なる独自性を生み出し、時代をリードします。</p>	<p><b>次代に引き継ぐ</b> —発展・継承—</p> <p>今ある立川市の資源を未来、次の世代へ責任を持って、発展的に継承していくことを意識した行動と選択を継続することにより、持続可能な社会になります。</p>
---	--	--	--

出典：立川市第5次長期総合計画（令和7（2025）年4月）

## 第2節 まちづくりの目標

未来ビジョンの実現に向けて、次の5つのまちづくりの目標を掲げます。

- ① 多摩地域の中心都市としてにぎわい続けるまちづくり
  - 都市機能と自然環境が調和する立川の特徴を生かした魅力的でうらおいのあるまちづくりを進めます。
  - 人や企業がつどう都市特性を生かし、商工業や都市農業の振興を推進し、立川のさらなる活力や新たな価値の創造につなげます。
- ② 誰もが出かけやすく、出かけたくなるまちづくり
  - 拠点の形成と道路ネットワークの維持・拡充により、暮らしやすい持続可能な都市を形成し、誰もが出かけやすく、出かけたくなるまちづくりを進めます
  - 多様な移動手段が確保され、活動を支える都市施設の整備を進めるとともに地域の活力を生かしたまちづくりを進めます。
- ③ 安全・安心で暮らしやすいまちづくり
  - 都市の強靭化を進め安全に安心して生活することができるまちづくりを進めます。
  - 多様化するライフスタイルに対応した、誰もが暮らしやすい住環境の形成を進めます。
- ④ 脱炭素社会の実現に向けたまちづくり
  - 良好な地球環境を次世代に引き継ぐため、環境負荷の低減につながる脱炭素のまちづくりを進めます。
- ⑤ 多様な主体による持続可能なまちづくり
  - まちづくりに関わる多様な主体の取組支援や、協働による持続可能なまちづくりのしくみづくりを進めます。

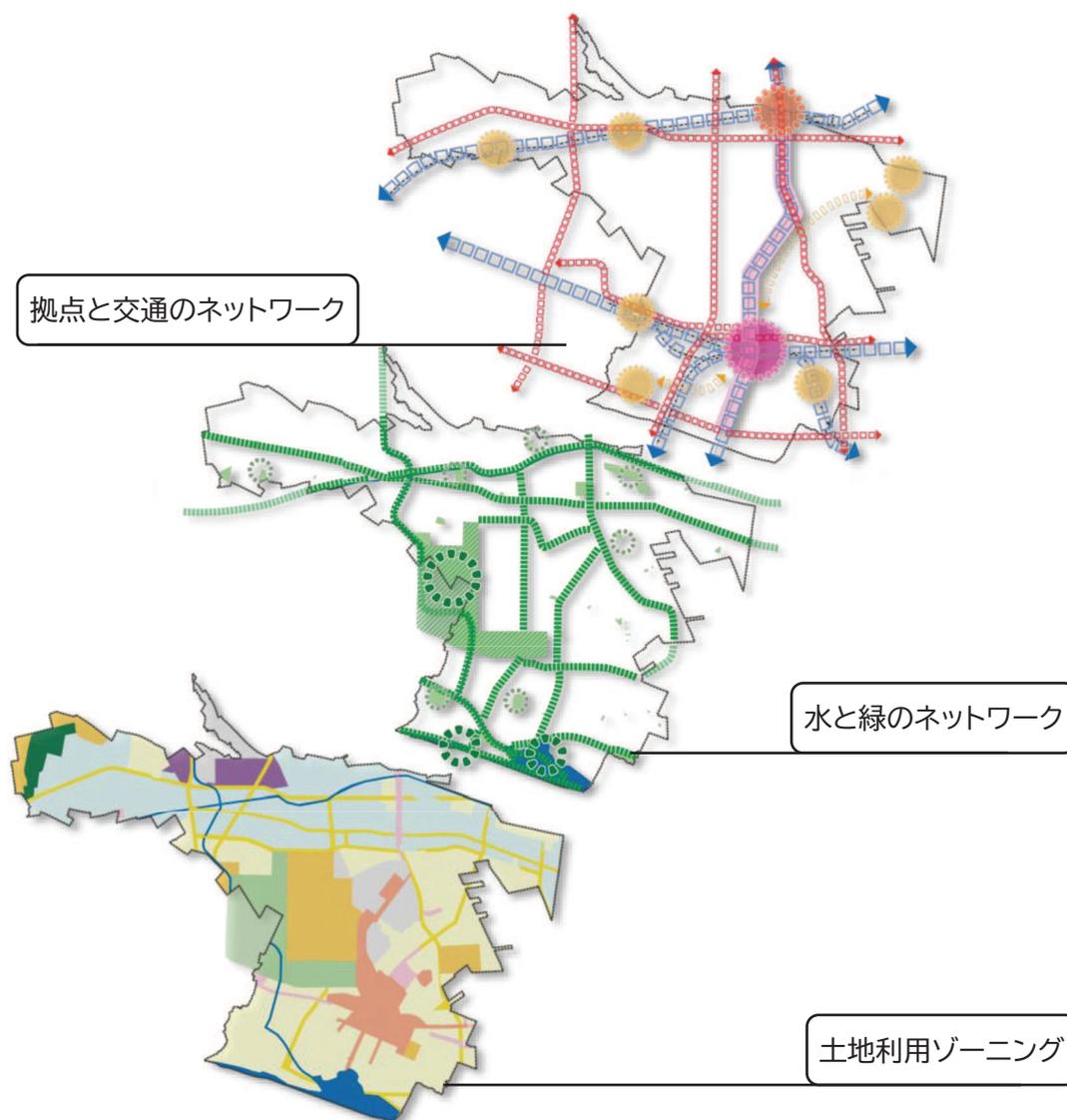
### 1. 都市構造の基本的考え方

本市の将来都市構造は、拠点と交通のネットワーク、水と緑のネットワーク、土地利用の特性を反映した土地利用ゾーニングで構成しています。

本市においても令和10（2028）年をピークとして人口減少に転じる見通しであり、少子化、高齢化が深刻化していく状況においても、多摩地域の中心都市としての特徴を生かした魅力的でうるおいあるまちづくりとともに、誰もが出かけやすく出かけたくなる都市の形成が求められます。このため、本市では、概ね20年後となる2040年代の実現を目標として、各拠点の形成と拠点間の道路・交通ネットワークの維持・強化による集約型の地域構造への再編を目指します。

一方、広域的なレベルにおいては、東京都区部とJR立川駅を結ぶ交通ネットワークの維持・強化や市内外を結ぶ幹線道路の整備推進、立川駅周辺の拠点性向上により、多摩地域での中心性の強化を目指します。

図 将来都市構造の考え方



## 2. 将来都市構造

図 将来都市構造図



1章

2章

3章

4章

5章

6章

立川市の将来像

## (1) 拠点と交通のネットワークの形成

集約型の地域構造への再編に向け、拠点と交通ネットワークを形成する要素として、次の拠点と骨格軸を位置づけます。

### ①中核的な拠点

交通結節性の高いJR立川駅周辺地域を位置づけます。業務・産業、商業、文化・交流などの多様な機能の高度な集積と、国内外の人々の活発な活動や交流が行われ、イノベーションが生まれ続ける拠点として育成します。

### ②地域の拠点

多摩都市モノレールの延伸や都市計画道路の整備など、将来的な交通ネットワークの拡充を見据え、西武拝島線玉川上水駅周辺地域を位置づけます。

交通結節機能を活用した、にぎわいと魅力のある商業空間など日常生活を豊かにする都市機能の集積に加え、文化・芸術等の地域特性を生かした拠点を目指します。柔軟な働き方や暮らし方にも対応する都市機能の集積を進めます。

### ③生活の中心地

JR西立川駅・西国立駅、西武鉄道武蔵砂川駅・西武立川駅といった鉄道駅を中心としたエリアを位置づけます。

また、一団地の住宅施設（既に廃止済みの住宅団地も含む）のうち、将来にわたり一定の人口密度が見込まれる地域に位置し、かつ、主要なバス路線に近接する若葉町団地およびげやき台団地の周辺、富士見町団地の周辺を位置づけます。

人々の活動や交流の場となる生活の中心地では、飲食店や診療所などの生活に必要な都市機能の立地を促進し、地域コミュニティや身近な生活を支える拠点として育成します。

### ④市街地の骨格軸

モノレール路線の区間である都市計画道路 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「市街地の骨格軸」として位置づけます。

## ⑤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鉄道・路線バス・道路網を「交通の骨格軸」として位置づけます。

### ■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、西武拝島線、及び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。

### ■路線バス

市内の拠点を結び、鉄道へのアクセスを支える移動の骨格となる主要なバス路線を位置づけます。

### ■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。

写真 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

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、生物多様性の保全に寄与するなど多様な機能を有しています。

水と緑のネットワークの視点から、次の「緑の拠点」と「緑の軸線」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、富士見公園周辺や砂川公園、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緑の軸線

玉川上水や残堀川、多摩川周辺、立川崖線、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。

写真 「緑の拠点」となる国営昭和記念公園

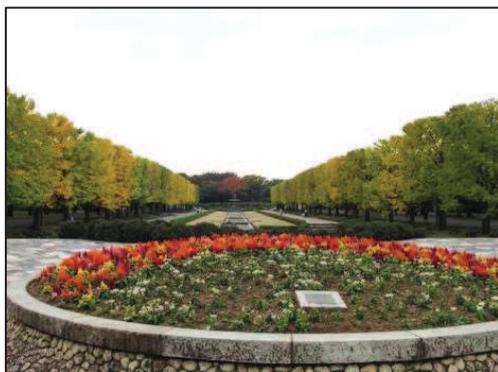
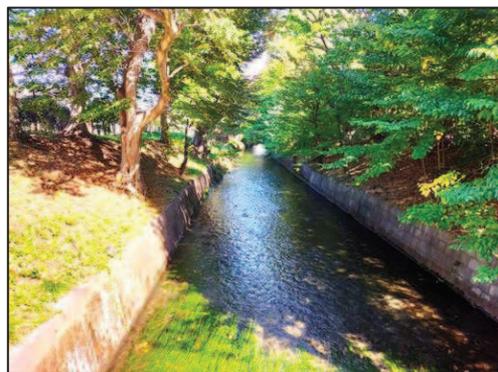


写真 「緑の骨格軸」となる玉川上水



## (3) 土地利用ゾーニング

### ①商業・業務ゾーン

JR立川駅周辺と都市軸沿道等を、多摩地域の中心都市として人々の暮らしを支える「商業・業務ゾーン」として位置づけます。

### 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。

写真 村山工場跡地



### ③公共公益施設ゾーン

立川広域防災基地周辺、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」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。

写真 JR立川駅周辺



### 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。

### 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、一団地の住宅施設を「住宅市街地ゾーン」として位置づけます。

写真 都市軸沿道



### 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。

写真 市北部の生産緑地



### ⑦農業ゾーン

良好な営農環境が広がる西砂町周辺の市街化調整区域を「農業ゾーン」として位置づけます。

### 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。

# 4章

## 分野別まちづくり方針

- 第1節 土地利用の方針
- 第2節 道路・交通の整備方針
- 第3節 みどり・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6節 にぎわい・活力の方針





# 第4章

# 分野別まちづくり方針

## 第1節 土地利用の方針

### 1) 基本的な考え方

#### ①拠点の形成

各拠点の位置づけに応じた都市機能の集積により、将来都市構造の実現を目指します。

#### ②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。今後の人口減少に伴う宅地需要の減退や空き家の増加などを見据え、最低敷地面積の活用等によりゆとりある住環境の形成を図ります。ライフスタイルの多様化を踏まえ、第一種低層住居専用地域において複合的な土地利用の誘導を検討します。

#### ③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

脱炭素社会の実現と生物多様性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。

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。

#### ④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、特別用途地区等の都市計画手法の活用により市街地形成を図ります。

大規模な土地利用転換や開発事業に際しては、適切な土地利用を誘導するため新たなスキームを検討します。

## (2) 整備方針

### ①商業・業務地域

広域的な観点から、商業・業務機能の集積の強化・充実と、文化・交流機能など多様な都市機能の高度な集積を誘導するとともに、イノベーションの創出や多様化するライフスタイルの実現を支える都市機能の集積を図ります。

一方で、日常生活に関わる商業機能については、立川駅前にふさわしい土地利用とのバランスを取りつつ充実を図ります。また、住宅については、中核的な拠点としての都市機能の集積に配慮し、商業・業務機能の立地を阻害しないよう立地や規模等を誘導します。

こうした方針を前提として、関係団体等とともに立川駅周辺における適切な土地利用の誘導に向けた検討を行い、将来像として共有します。これを基に、脱炭素化の実現や生物多様性の保全にも配慮しながら、にぎわいが連続した土地利用を誘導します。

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。

都市軸沿道地域では、多摩のオンリーワン施設等により多摩地域の中心都市にふさわしい魅力ある都市機能を維持します。

### ②地域の中心となる商業地域

西武拝島線玉川上水駅周辺地域は、広域的な観点において地域の拠点としての機能が求められています。多様な働き方や暮らし方に対応した都市機能の集積を検討します。

J R西立川駅・西国立駅、西武拝島線西武立川駅を中心としたエリアは、生活の中心地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」は、関係権利者の意向を踏まえながら、「まちづくり方針」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。

「高松町北側地区」と市街化調整区域である「立川基地跡地東側地区」は、関係権利者の意向を踏まえながら、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

### ■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。

写真 公共公益施設が集積する市庁舎周辺



### ■基地跡地等のまちづくり

「立川基地跡地西側地区」は、運動公園等の整備を検討します。

### ■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。

写真 クリーンセンターたちむにい



### ■「西国立駅西地区」のまちづくり

「西国立駅西地区」は、南武線連続立体交差化計画の進捗に合わせ、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

### ■操業環境の維持・向上

工業振興を図る地域として、都市計画制度の活用による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。

### ■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、工業系土地利用が減少し、住居系用途等の土地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踏まえながら、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。

### ■都市農地の保全

市街化区域内の農地は、市街地の貴重な緑、オープンスペース、また都市農業の基盤として、生産緑地地区制度を活用して保全を図ります。

## ⑦住宅市街地地域

### ■良好な住環境の形成

市街地の規模に合わせ、段階的な密度・高さの住宅地を誘導することで良好な住環境の保全・形成を図ります。

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、都市施設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、商業施設等の後背地の住環境に配慮した市街地の形成を図ります。第一種低層住居専用地域においては、特別用途地区等の活用により、住環境との調和に配慮した小規模な飲食店などの複合的な土地利用を誘導し、誰もが豊かで暮らしやすい住環境の形成を図ります。

### ■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等を活用して、引き続き住環境の維持・保全を図ります。

### ■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。

### ■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るとともに、建替えにより創出される用地については生活利便施設の誘導を図ります。

図 Park-PFIによる小規模な飲食店のイメージ



## ⑧緑農住宅地域

### ■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、低密度住宅地として、ゆとりある住環境の形成を図ります。第一種低層住居専用地域においては、特別用途地区等の活用により、住環境との調和に配慮した小規模な飲食店などの複合的な土地利用を誘導し、誰もが豊かで暮らしやすい住環境の形成を図ります。

### ■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地域の拠点・生活の中心地では、既存農地との調和に配慮しながら、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。

西武立川駅、武蔵砂川駅周辺については、土地区画整理事業等の面整備手法の検討や地区計画制度の活用等を図り、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。

### ■都市農地の保全と良好な環境形成

市街化区域内の農地は、市街地の貴重な緑、オープンスペース、また都市農業の基盤として、生産緑地地区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、地区計画制度等の活用により、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。

## ⑪公共施設の土地利用

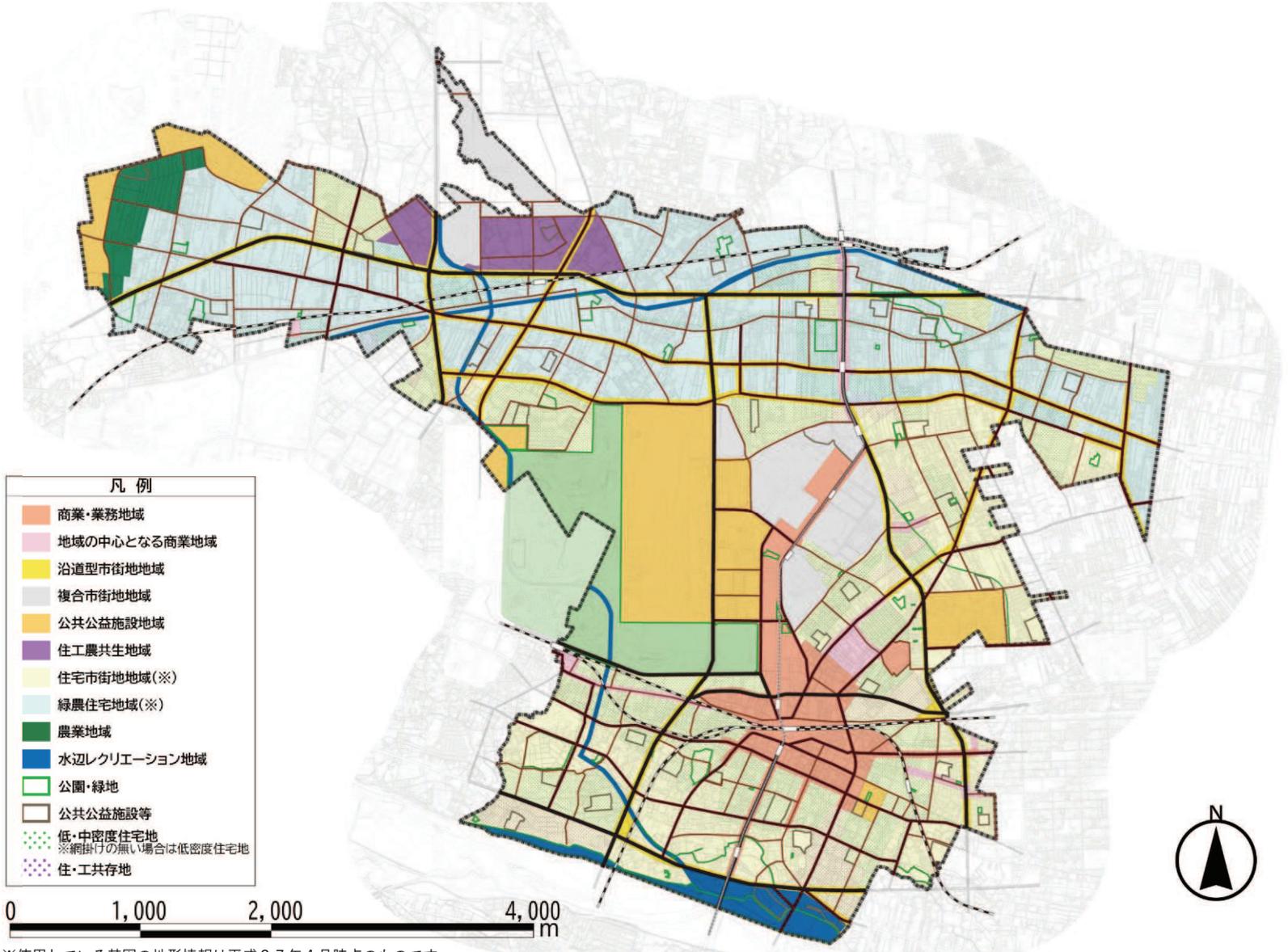
### ■跡地の活用

「公共施設再編計画（平成29（2017）年）」等により集約再編された施設の跡地活用については、地域特性やまちづくりの課題を踏まえ、必要に応じて地区計画制度等の活用により、適切な土地利用の誘導を図ります。

### ■施設の立地検討

集約型の地域構造の実現に向けて、身近な地域における人々の活動や交流の場となっている施設については、公共交通によるアクセスを考慮し、地域の拠点や生活の中心地などの拠点への誘導・再編を目指します。

図 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 道路・交通の整備方針

### (1) 基本的な考え方

#### ①持続可能な公共交通ネットワークの構築

都市間を結ぶ鉄道・多摩都市モノレールの維持・強化や、拠点間を結ぶ主要なバス路線のネットワークの維持、多様な移動手段の展開など、交通手段の適切な役割分担のもと、様々な交通手段を乗り継ぐことで、出かけたい場所まで移動することができる持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

#### ②官民が連携した都市空間の創出

官民が連携し、民有地と道路空間の一部を一体的に有効活用することにより、「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」を目指します。

#### ③道路網の形成

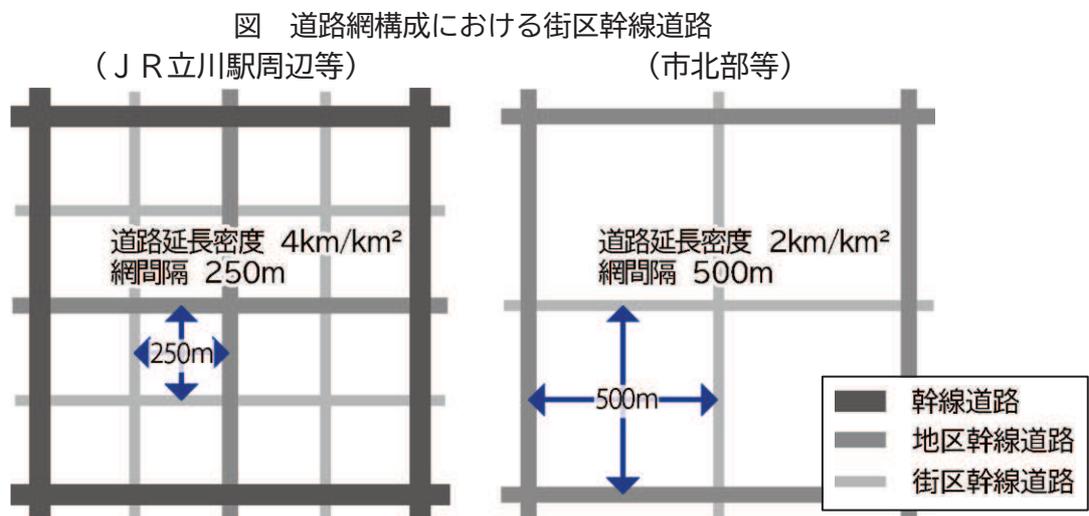
道路網の形成にあたっては、近隣の都市間交通に対応し、都市の骨格となる幹線道路、地区の骨格となる地区幹線道路、街区を構成する街区幹線道路、区画道路等、序列ある道路体系の構築を目指します。

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します。

区画道路は、沿道の土地、建物へのアクセス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。



## (2) 整備方針

### ①道路の整備

#### ■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（令和8（2026）年）」では、「都市の強靱化」「人やモノの自由な移動」「安全で快適な道路空間の創出」「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（立3・4・8号線以南）、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（立3・2・16号線以北）、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、東京都に対し早期事業化を要請します。

幹線道路の都市計画道路 立3・2・10号 緑川通り線（立3・4・24号線、立3・4・25号線以東）、街区幹線道路の立鉄中付第1号線については、東京都が施行する立3・3・30号 立川東大和線と合わせて整備を進めるとともに、立鉄中付第2号線についても整備を進めます。

地区幹線道路の都市計画道路 立3・4・15号 すすかけ通り線（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、未整備区間の整備を進めます。

##### ◇ 鉄道の立体化

市内の交通を分断する要素ともなっていることから、JR青梅線の鉄道立体化や、西武拝島線と道路の立体化の促進について関係機関に要請します。また、連続立体交差化に向けた都市計画決定手続きが進められているJR南武線（谷保駅～立川駅間）については、早期事業化と整備を促進します。

写真 立川駅周辺の道路状況



##### ◇ 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（令和8（2026）年）」において、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、その西側の区間も含め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。

## ■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

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。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。

なお、「立川市道路整備基本計画（平成12（2000）年）」は策定から20年以上が経過しており、人口分布の変化や実現性の低い区間などが見られることから、内容を精査のうえ見直しを行います。

一方、快適な歩行空間の確保や防災、都市景観等の観点から、「立川市無電柱化推進計画（令和2（2020）年）」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合わせた区画道路・私道の整備・誘導を行います。

宅地造成等に伴う開発行為により整備される道路については、円滑な日常の移動や災害時の避難が可能となるよう誘導するとともに、無電柱化の促進について東京都の動向を注視しながら取り組みます。

## ②公共交通ネットワークの確保

### ■鉄道・多摩都市モノレールの利便性向上

東京都区部中心部とのネットワーク充実による、利用者の利便性向上や都市間連携の強化を図るため、JR中央線複々線化の早期事業化を関係機関に要請します。

南北交通機能の強化を図るため、多摩都市モノレールについて、2030年代半ばの開業を目指し事業が進められている上北台～箱根ヶ崎間の整備促進と、町田方面への早期実現を関係機関に要請します。

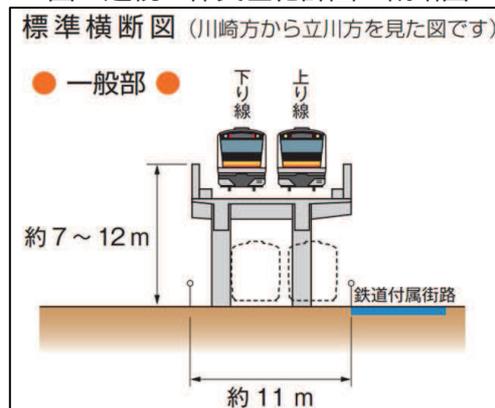
### ■持続可能なバス交通網等の確保

都市活動を支える公共交通の維持や、地域内の日常生活における移動需要への対応のため、「立川市地域公共交通計画（令和8（2026）年）」に基づき、近隣都市間や拠点間を結ぶ主要なバス路線の維持とともに多様な移動手段を展開します。

写真 自転車の走行環境や歩道の整備



図 連続立体交差化計画の概略図



出典：JR 南武線事業パンフレット

### ③歩行者・自転車空間の整備

#### ■歩行者にやさしい道づくり

「東京都福祉のまちづくり条例」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るとともに、地区計画制度の活用による歩道状空地の確保など、歩行空間の拡充を図ります。

#### ■自転車利用環境の整備

「第2次自転車活用推進計画（令和7（2025）年）」に基づき、環境にやさしい自転車の利用促進や、歩行者・自転車・自動車とともに安全に通行できる環境の整備（自転車ナビマーク、自転車ナビラインの設置）を進めます。

また、シェアサイクル事業の展開により、市民だけでなく来訪者も自転車を利用できる環境づくりを進めるため、ポート設置を促進します。

#### ■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。特に、JR立川駅周辺では、官民が連携し、民有地と道路空間の一部を一体的に有効活用することにより、人々の出会いや交流を生み出す都市空間を創出し、まちの魅力向上を図ります。

「立川駅前歩道立体化計画（平成20（2008）年）」におけるデッキについては、沿道の土地利用と合わせて一体的な検討が必要であることから、関係団体等とともにJR立川駅周辺の土地利用の検討と合わせて、まちの魅力向上に向けた歩行空間のあり方を整理し、これを踏まえた計画の見直し等を進めます。

また、将来的な再整備に向けた民間活力による再整備のしくみについても研究を進めます。

写真 自転車環境の整備



写真 JR立川駅北口のタクロス広場



#### ④交通結節点の整備

J R立川駅周辺の駐車場については、これまでの量的な整備から転換し、安全な歩行空間や魅力ある街並み形成、質の高い都市空間を形成する観点から、附置義務台数の見直しや適切な配置、集約化を検討します。

西国立駅においては、J R南武線連続立体交差化計画に合わせて交通広場の整備を推進します。

生活の中心地内の一団地の住宅施設については、交通広場（バス停車場）を確保するとともに、モビリティハブの整備を検討するなど、交通結節機能の向上を図ります。

図 道路・交通環境整備方針図



## 第3節 みどり・環境の形成方針

### (1) 基本的な考え方

今ある貴重な緑を守り、あらゆる場所に新たな緑を創出して緑の総量（みどり率）を維持するため、生物多様性に配慮しながら、都市計画公園・緑地の整備、農地等の保全を推進するとともに、多様な主体との協働により、みどりの保全・創出と質の向上を目指します。

また、これと合わせて再生可能エネルギーの導入などエネルギーの有効活用と環境負荷の少ない建築物の普及や交通体系の形成を進め、脱炭素社会の実現を目指します。

### (2) 整備方針

#### ①水と緑のネットワーク形成

##### ■緑の拠点・軸線の形成

##### ◇ 緑の拠点の形成

「緑の拠点」である立川公園（総合公園）、多摩川緑地（都市緑地）の整備を図ります。また、「緑のサブ拠点」である富士見公園（総合公園）、砂川公園（近隣公園）、川越道緑地（都市緑地）等の整備を図ります。

##### ◇ 緑の軸線の形成

「緑の拠点」とともに、緑の骨格を形成する「緑の骨格軸」である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、立川崖線の緑、栄緑地は、都市計画制度等を活用して保全を図るとともに、これらの「緑の骨格軸」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。

##### ◇ 厚みとつながりのあるみどりの充実

「緑の拠点」や「緑の骨格軸」に隣接する民間開発事業においては、積極的な緑化を誘導し、厚みとつながりのある水と緑のネットワーク形成を図ります。

##### ■地域の緑の保全・創出

##### ◇ 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

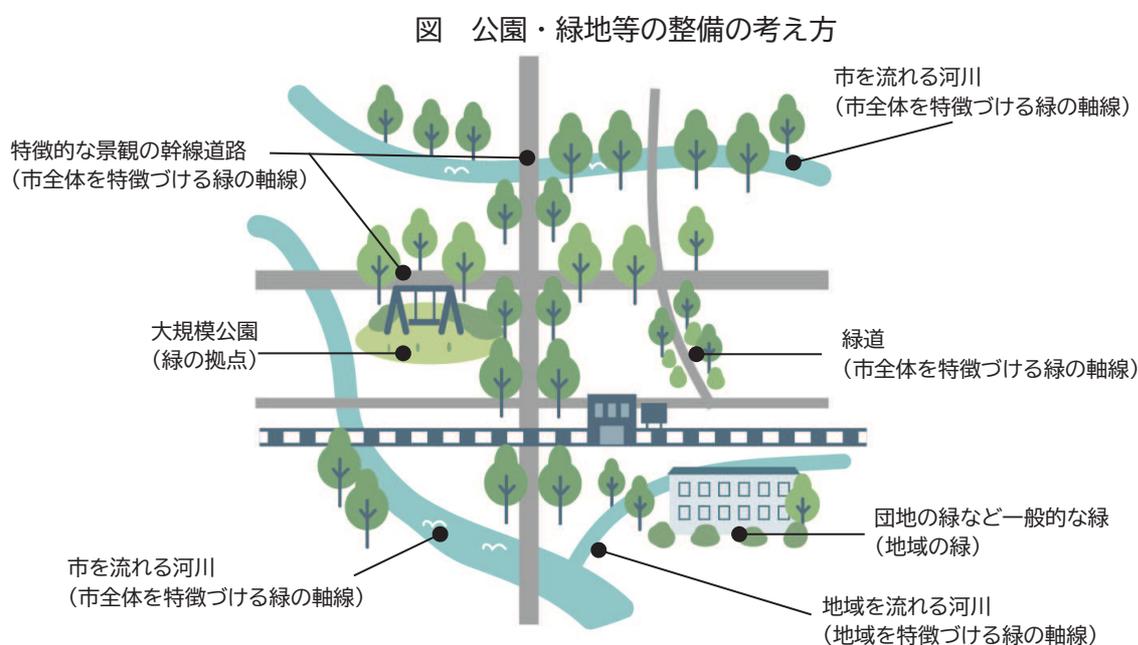
市街地開発事業や、幹線道路整備等の事業の中で計画的な緑の導入を図ります。

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」に基づく、屋上緑化や壁面緑化により緑の創出を図ります。

緑化重点地区の拡大を積極的に検討するとともに、市民緑地認定制度等の活用により、民有地内の緑化を促進します。特にJR立川駅周辺においては、官民が連携し、民有地と公園等の一部を一体的に有効活用することにより、人々の出会いや交流を生み出す都市空間の創出に取り組みます。

## ◇ 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、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は、特別緑地保全地区等を活用して保全を図ります。



## ②都市農地の保全

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、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、生産緑地地区制度の活用や立川市農地バンク制度を通じた貸借を推進するほか、東京都独自の制度である「農の風景育成地区」の指定も視野に入れながら、保全を図ります。また、やむを得ず生産緑地を宅地化する際は、農的空間を残した開発行為の誘導策を検討します。

### ③計画的、効率的な公園・緑地の整備、維持管理

#### ■計画的な公園・緑地の整備

「立川市緑の基本計画（令和8（2026）年）」に基づき、市全体の緑の骨格となる拠点として、総合公園等の都市基幹公園の整備を推進します。清掃工場跡地については、「若葉町まちづくり方針（令和5（2023）年）」を踏まえ、公園や広場、緑地等としての活用を進めます。

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、近隣公園・街区公園など住区基幹公園を適正に配置します。

#### ■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

長期未着手の都市計画公園・緑地の見直しにあたっては、「都市計画公園・緑地の整備方針（令和2（2020）年）」等をもとに検討します。

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（平成27（2015）年）」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。

「立川市公園施設等管理運営方針（令和8（2026）年）」に基づき、計画的な公園の再編や樹木管理、開発行為により市に提供される公園設置基準等の見直し、民間活力の導入等により、新たな時代のニーズに応えた市民のための公園づくりに取り組んでいきます。

#### ■市民・事業者等との協働による公園施設・緑地等の維持管理・更新

公園等清掃美化協力員会制度等による市民との協働のほか、官民連携手法の活用による事業者等との協働により、公園の維持管理や更新、質の向上を図ります。

### ④省エネルギー化の推進

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機器等の普及促進を図ります。

公共施設においては、新築・建替え時にZEB Ready以上の実現を目指すとともに、改修時においては省エネルギー性能の向上を図ります。

大規模開発事業や都市開発諸制度を活用する事業に対しては、省エネルギー性能の高い建築物を誘導するとともに再生可能エネルギーの導入促進を進めます。

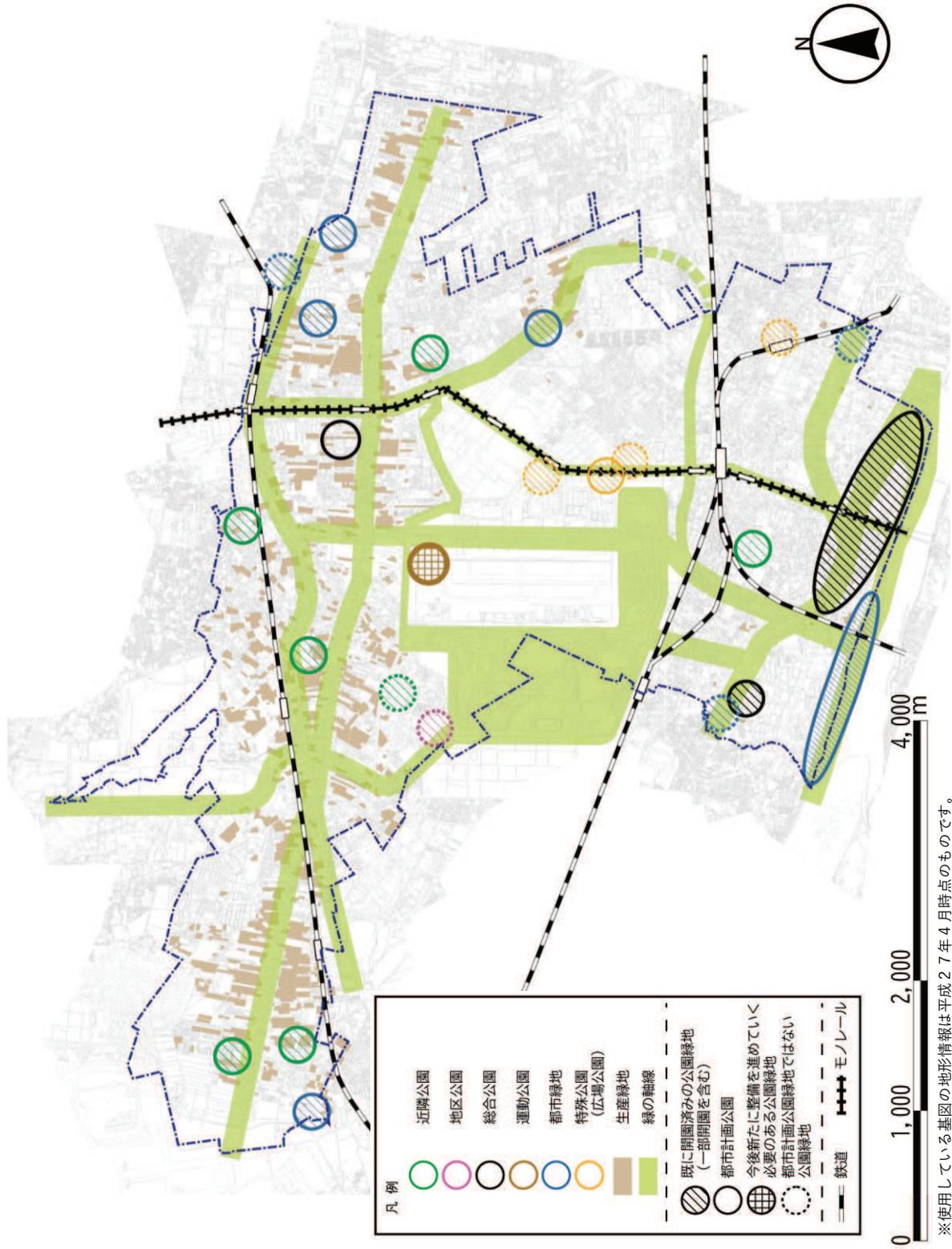
### ⑤環境負荷の少ない都市の形成

都市の二酸化炭素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、自転車の走行環境整備による利用促進やシェアサイクルの普及促進を図ります。

さらに、二酸化炭素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。

図 緑の配置方針図



## 第4節 都市景観の形成方針

### (1) 基本的な考え方

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るおいある環境、都市軸周辺やJR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、多摩地域の中心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（平成30（2018）年）」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。なお、「立川市景観計画（平成30（2018）年）」については、上位・関連計画や社会の変化、まちづくりの動向を踏まえるとともに、夜間景観のあり方を示すなどの見直しを検討します。

立川崖線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。

良好な景観の形成を担保していくため、道路や公園、公共施設等の整備や屋外広告物の表示等、市民や事業者との連携についてしくみを検討します。

#### 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、景観地区制度や地区計画制度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、民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、本市の良好な景観の保全・形成に向けて、協働・連携を図ります。

さらに、景観アドバイザー制度の活用や、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。

### 1. 福祉のまちづくり方針

#### (1) 基本的な考え方

ユニバーサルデザインの理念に基づき、高齢者や障害者を含めたすべての人が、安全で、安心して、かつ、快適に暮らし、または訪れることができる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、将来都市構造を踏まえた適切な福祉機能の配置に努めます。

##### ②誰もが暮らしやすい市街地の形成

「東京都福祉のまちづくり条例」に基づき、公共交通施設や道路、公園においては、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整備を進めるとともに、建築物においても、出入り口、通路、エレベーター、階段、便所、駐車場等、誰もが安心して利用できる、ユニバーサルデザインの視点に立った施設整備を推進します。

道路においては、安全に通行できるよう、歩行空間の拡大とともに、無電柱化、違法駐車・放置自転車対策、たて看板等の障害物対策を推進します。

## 2. 住宅・住環境の整備方針

### (1) 基本的な考え方

高齢者や子育て世代、障害者などあらゆる人々に暮らしやすい場を提供するとともに、利便性、快適性の高い働く場と居住の場の融合を図るなど、ライフスタイルや価値観の多様化に応じて、住み、働き、憩う場を選択することができる都市を目指します。

### (2) 整備方針

#### ①良質な住宅ストックの形成

##### ■質の高い住宅の誘導

バリアフリーに対応した、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ストックの形成を誘導します。また、再生可能エネルギー設備等の設置による脱炭素化や発災時の在宅避難に資する住宅を誘導します。

##### ■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4次住宅マスタープラン（令和8（2026）年）」、「立川市営住宅長寿命化計画（令和3（2021）年）」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。

##### ■民間分譲マンション管理の適正化

「立川市マンション管理適正化推進計画（令和5（2023）年）」に基づき、管理・建替え等に関する情報提供や講座の開催、相談体制の整備等を含めた支援を図ります。

#### ②誰も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、バリアフリーに配慮した住宅の誘導や住環境の形成を推進するとともに、高齢者や障害者、子育て世帯の居住の安定確保や、生活を支える地域コミュニティへの支援を行います。また、子育て世帯に適した住宅の供給促進など、子育て世帯が暮らしやすい住まいづくりを推進します。

#### ③空き家の適正管理・利活用

「立川市空家等対策計画（改定版）（令和8（2026）年）」に基づき、法改正の動向を注視しながら、空家等の発生抑制の啓発や適正管理、利活用の促進を図ります。

## ④地域特性に合わせた住環境の整備

### ■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、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際しては、まちづくりに向けた市民参加の機運醸成を図り、地域の協力を得ながら検討します。

五日市道風致地区や玉川上水風致地区内にあつては「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。

公共交通の利便性が低い地域においては、敷地面積の最低限度の指定等により低密化を図り、ゆとりある住環境を形成します。

### ■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るとともに、近年進みつつあるテレワークなど働き方の多様化を踏まえ、職住融合に対応した住宅や住環境の誘導策についても検討を進めます。

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、やむを得ず宅地化する際は、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、円滑な日常の移動や災害時の避難に配慮した、ゆとりある良好な住環境の形成を図ります。

その他、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みます。

### ■既存市街地の住環境の改善

従前からの市街地において、住宅以外の用途との混在化が進む地域や、狭あい道路がまとまって存在する地域など、土地利用の状況に応じて、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、更新時期に来ている市内の一団地の住宅施設の建替えにあたっては、「立川市一団地の住宅施設の都市計画の見直し方針（平成21（2009）年）」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るとともに、建替えにより創出される用地については生活利便施設の誘導等により住環境の改善を図ります。

### 3. 都市防災・防犯に関する方針

#### (1) 基本的な考え方

多摩東部直下・立川断層帯地震や、近年頻発する集中豪雨等に起因する風水害・土砂災害等に備え、防災・減災の取組を進めるとともに、迅速な復旧・復興に資する取組を推進し、強くしなやかなまちづくりを目指します。

また、多くの来訪者が訪れる多摩地域の中心都市として、帰宅困難者対策や立川駅周辺の防犯対策を進めます。

#### (2) 整備方針

##### ①広域防災拠点と連携した基盤整備

###### ■立川広域防災基地と近隣市を結ぶ都市計画道路の整備促進

広域防災拠点としての機能を強化するため、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（仮称富士見四ツ谷橋）の早期整備と、中央自動車道への接続を関係機関に要請します。

###### ■立川広域防災基地周辺の基盤整備推進と災害支援環境の強化

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」のまちづくりを推進します。

また、関係機関と連携し、物資輸送従事者の待機しやすい環境の確保や域内移動の確保により、災害支援環境の強化を図ります。

##### ②災害に強い市街地の形成

###### ■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、地区計画制度の活用や建築物の共同化の促進等を通じて、耐火・準耐火構造の中高層建築物の誘導等を図ります。

また、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。

今後、整備される都市計画道路の沿道については、早期の防火・準防火地域の指定により着実な延焼遮断帯の形成を目指します。

図 延焼遮断帯のイメージ



出典：東京都防災都市づくり推進計画 基本方針（令和7（2025）年改定）

#### ◇水と緑などの活用による延焼の遮断

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など、水と緑のネットワーク形成により延焼の遮断する機能を確保します。

また、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。

### ■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地域では、地区計画制度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。

#### ◇市街地の不燃化

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・共同化の促進、地区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。

交通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。

## ◇ 消防活動困難区域の解消

幹線道路の整備により、消防活動困難区域の解消を図ります。

## ◇ 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するとともに、宅地開発の進行・公共施設整備事業等にあわせた防火水槽の整備、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。

---

### ■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。

無電柱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を確保します。

「立川市上下水道耐震化計画（下水道）（令和6（2024）年度）」に基づき、一次避難所等の重要施設下流の下水道施設の耐震化を計画的・重点的に進めます。

#### ◇ 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、民間住宅等への戸別訪問やアドバイザー派遣、助成による耐震診断・耐震改修等を促進します。

---

### ■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浸水リスクを軽減するため、優先度の高い未整備地域において雨水管整備を進めるとともに、雨庭等のグリーンインフラの活用や、道路や公園、宅地内への雨水流出抑制施設を設置するなどの治水対策を進めます。

さらに、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。

浸水想定区域においては、新たな宅地化や敷地の細分化を抑制するとともに、避難施設等の整備・誘導や居室の床面高さの制限などの浸水対策を検討します。

写真 雨庭のイメージ



### ③避難場所・避難路の整備

#### ■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・緑地の計画的な整備や都市農地の維持・保全によりオープンスペースを確保します。

#### ■避難路等の整備

##### ◇ 避難路の整備

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視認性の良い誘導標識の設置に努めます。

住宅地へのアクセス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を図ります。避難路の拡幅整備が困難な地域では、地区計画制度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。

### ④復興事前準備の推進

#### ■復興まちづくりの考え方

震災復興マニュアルや事前復興計画の策定も含めた事前復興に関する取組について検討します。

被災の際には、将来都市構造の実現を前提としつつ、同様の被災を繰り返さない復興まちづくりを行います。また、被害状況の大きさに応じて土地区画整理事業などの市街地整備手法を実施するとともに、道路・公園など都市施設の整備を合わせて行います。

### ⑤帰宅困難者対策の推進

「東京都帰宅困難者対策条例」における自助・共助・公助の考え方に基づき、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。

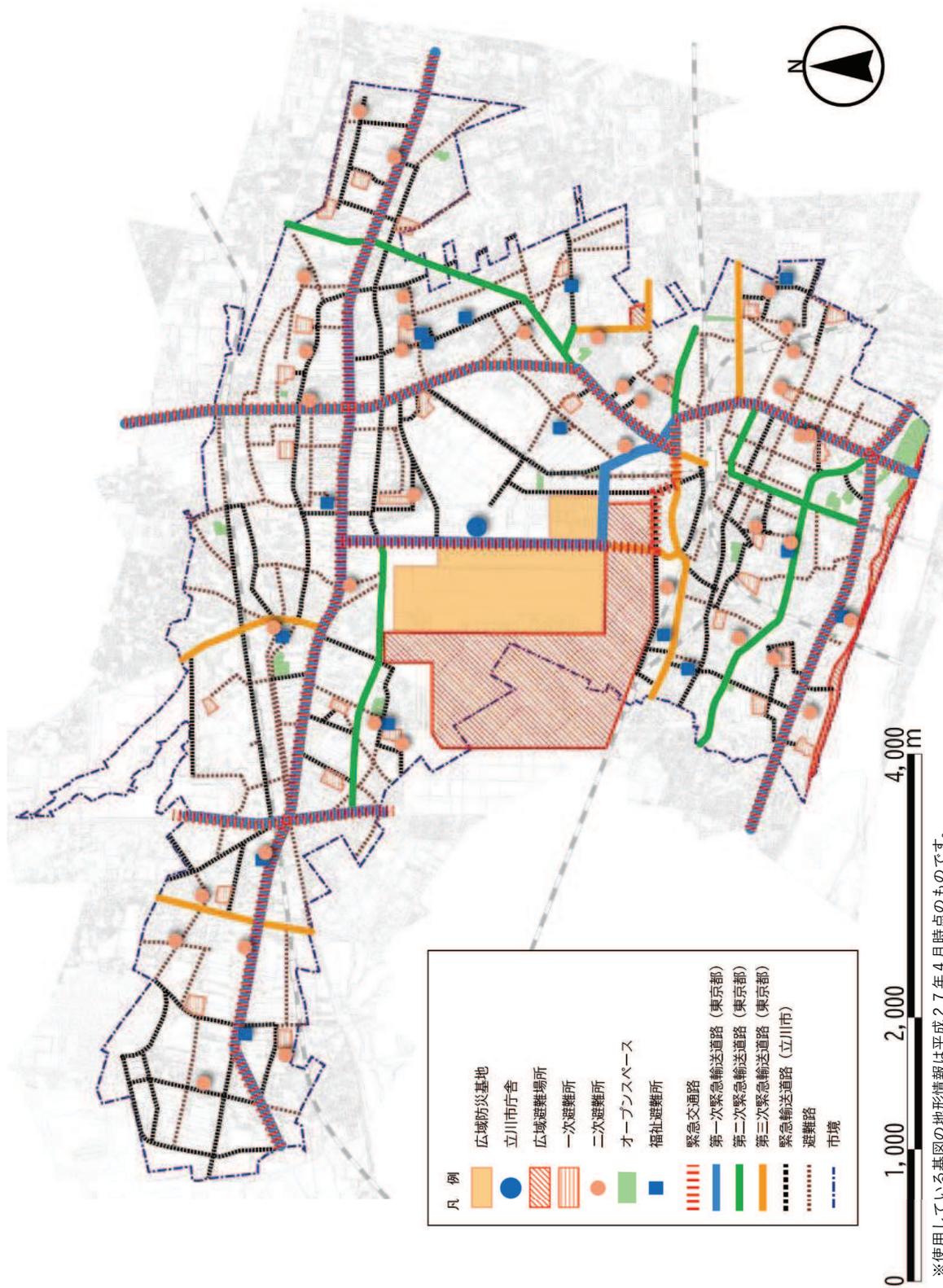
また、都市開発の機会をとらえ、都市開発諸制度や市街地開発事業等を活用した帰宅困難者対策を検討します。

### ⑥防犯対策等の推進

警察との相互協力を軸にすえながら、地域団体、事業者等と連携したパトロールの実施や、様々な啓発活動により、JR立川駅周辺の体感治安やマナーの向上に取り組みます。

また、防犯の視点から、自治会等による防犯カメラの設置補助や、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 避難路及び緊急輸送道路と避難場所



1章

2章

3章

4章

5章

6章

分野別まちづくり方針

### (1) 基本的な考え方

「多摩イノベーション交流ゾーン」における拠点として、本市の特徴である多様な産業集積を生かし、地域経済の活性化やイノベーションの創出を推進するとともに、活発な交流を促す都市空間の形成を図り、にぎわいのあるまちづくりを目指します。

また、住宅地における活発な活動や交流を支え、地域における活力の維持・向上を目指します。

### (2) 整備方針

#### ①産業まちづくりによるにぎわいの創出

##### ■商業の活性化

J R立川駅周辺における住宅等の立地のあり方や、低層部への商業・業務機能等の誘導、歩行空間のあり方、駐車場の適正配置などについて、地域の関係団体等とともに検討するとともに、これを踏まえた土地利用の誘導により、立川駅周辺の商業の活性化、にぎわいの連続性向上を図ります。

##### ■エリアマネジメントの推進

J R立川駅周辺では、まちづくり関係団体や民間事業者と連携し、まちの価値の維持・向上に取り組むとともに、官民が連携し、民有地と道路、公園等の一部を一体的に有効活用することにより、人々の出会いや交流を生み出す都市空間の創出に取り組めます。

##### ■農のあるにぎわいづくり

身近に存在する農地の保全とともに、農産物直売所や体験型農園、農家レストランなど農に触れる機会を創出し、農のあるにぎわいづくりを進めます。

##### ■工業地域を活用した地域経済の活性化

工業地域が指定されている区域については、貴重な工業系用地として事業所や従業員の増加による地域経済の活性化や工業振興を図るため、ハード・ソフトの両面から支援策を検討します。

##### ■観光資源によるにぎわいづくり

各地域が有する歴史的資源や自然的資源、都市的資源などの発掘等と合わせて、良好な景観形成を進め、より魅力的な観光資源をつくり出します。

スポーツ、アニメ・ドラマ、グルメ、アートなど、様々な観光資源の魅力が発信され、市民や来訪者が体験・交流する場の創出により、人々の交流の活性化や市内の回遊性、再来訪の増進に取り組めます。

J R立川駅周辺では、都市開発諸制度等を活用しM I C E関連施設を誘導するとともに、関係団体との連携による積極的なM I C Eの誘致により来訪者の増加を図ります。

## ■新たな産業によるにぎわい

成長が期待される産業の事業者、新たな事業分野の開拓や革新的な技術開発等が見込まれるスタートアップの立地・集積を促す施策を展開し、事業者や来訪者が集い、活力を生み出す場づくりを進めます。

## ②地域における活力の創出

### ■日常生活を支える拠点の形成

鉄道駅周辺や一団地の住宅施設においては、拠点の位置づけに応じた都市機能を誘導し、地域住民の日常生活を支える商業機能やコミュニティスペースの設置等による生活利便性の向上を図ります。

### ■快適な住宅地の実現

多様な移動手段の確保や歩行空間の拡充等により地域内の交通利便性向上を図るとともに、住宅地における複合的な土地利用の誘導や公園の質の向上等により、徒歩や公共交通を利用して快適に暮らすことができる住宅地の実現を図ります。

### ■地域コミュニティの活性化

商店街が実施するイベント等を支援するほか、地域における交流の場として地域福祉アンテナショップの活用を推進するとともに、本市の特徴である都市農業が持つ農業体験・学習・交流機能の活用を検討します。

一団地の住宅施設の更新に合わせて、コミュニティカフェや地域活動のイベントスペース、子育て支援機能や医療・福祉機能等の導入による多世代交流を促進し、いきいきと暮らすことができる環境を創出します。

### ■地域資源を活かしたまちづくり

それぞれの住宅地に特有の自然環境や歴史資源を活かした地域づくりの推進やコミュニティの強化を図るため、住民主体のまちづくり活動を支援していきます。

図 スタートアップ支援イメージ  
Startup Hub Tokyo (TAMA)



出典：東京都産業労働局

写真 団地コミュニティの活性化



出典：UR 都市機構 HP UR 暮らしのカレッジ