

# 武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針

平成 19 年 3 月  
立 川 市

## 目 次

1．方針の策定経緯	1
2．本地域の課題	2
(1) 用途地域の指定状況	2
(2) 日産自動車村山工場跡地ゾーニングイメージ 及び土地利用状況	3
(3) 村山工場跡地北地区地区計画の決定状況	4
(4) 農・住・工の混在	5
(5) 都市基盤の脆弱性	6
3．整備手法の検討	9
(1) 土地区画整理事業の検討	10
(2) 土地区画整理事業検討のまとめ	16
4．都市基盤整備	17
(1) 道路事業の検討	18
(2) 駅前広場整備	19
(3) 公園整備等	20
5．都市計画用途の見直し	21
6．武蔵砂川駅周辺地区のまちづくり方針	22
7．武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針(案) に対する市民意見概要	23
参考資料	29
村山工場跡地北地区地区計画立川市決定	30
村山工場跡地北地区地区計画武蔵村山市決定	32

## 1. 方針の策定経緯

武蔵砂川駅周辺地域は本市唯一の工業地域に指定され、地区北側には日産自動車村山工場関連等の工場が立地し、さらに武蔵砂川駅の開設によりスプロール化が進んだ結果、農地・住宅・工業が混在する土地利用状況となった。近年では農地や工場跡地等におけるマンション立地が多く、都市基盤整備等が十分に整備されないまま、市街化が進行している。

生活拠点となる武蔵砂川駅はバリアフリー化の整備が未着手であり、また、駅前広場もなく、商業施設等の生活利便施設も十分とはいえない状況にある。

このような状況の中、平成13年には日産自動車村山工場が生産中止となり工場撤退のため、その跡地利用として商業施設、病院、宗教法人による林苑・寺院等の土地利用転換の計画が進みつつあり、最寄駅となる武蔵砂川駅周辺地区まちづくりの具体的な取り組みが急務となっている。

そこで、平成16年度に行った「武蔵砂川駅周辺地区まちづくり調査」を基に本地域のまちづくりの具体化に向けて行政方針を検討するため「武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針検討分科会」を設置した。

分科会における検討を受け、「武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針」(案)を策定し、広報やホームページで意見募集を行うとともに、出前講座や説明会を開催し、武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針の策定を行った。

## 2. 本地域の課題

### (1) 用途地域の指定状況

武蔵砂川駅周辺地域は本市唯一の工業地域という規制の緩い地域のため、農地や工場跡地等にマンション立地が多く、都市基盤整備等が十分に整備されないまま市街化が進行している。

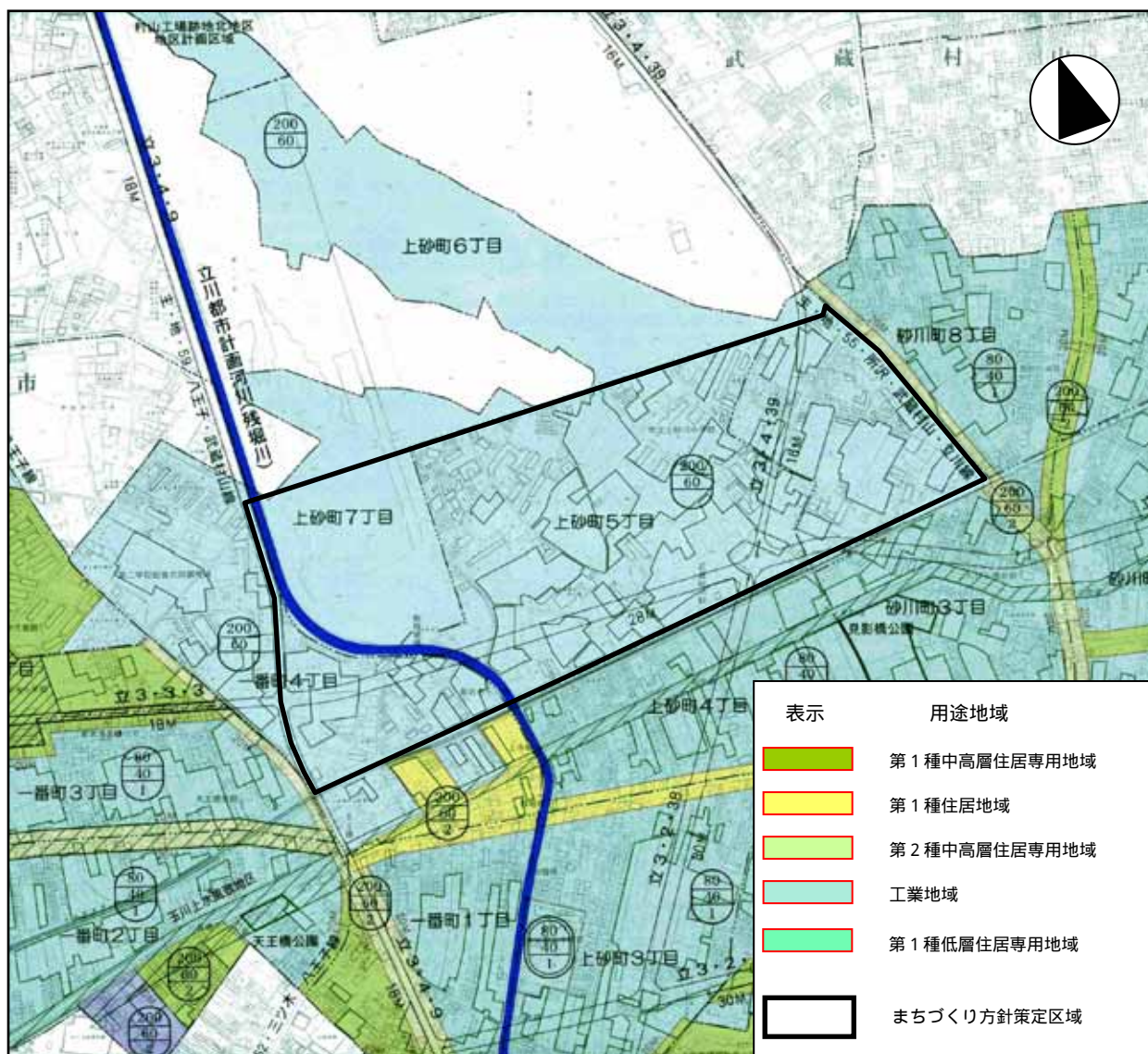


図 用途地域指定状況

(2) 日産自動車村山工場跡地ゾーニングイメージ及び土地利用状況

平成 15 年 3 月に日産自動車村山工場跡地利用協議会の「まちづくり方針」が発表され、その後、下図のように土地利用が進んでおり、本地区を取り巻く状況が変わりつつある。

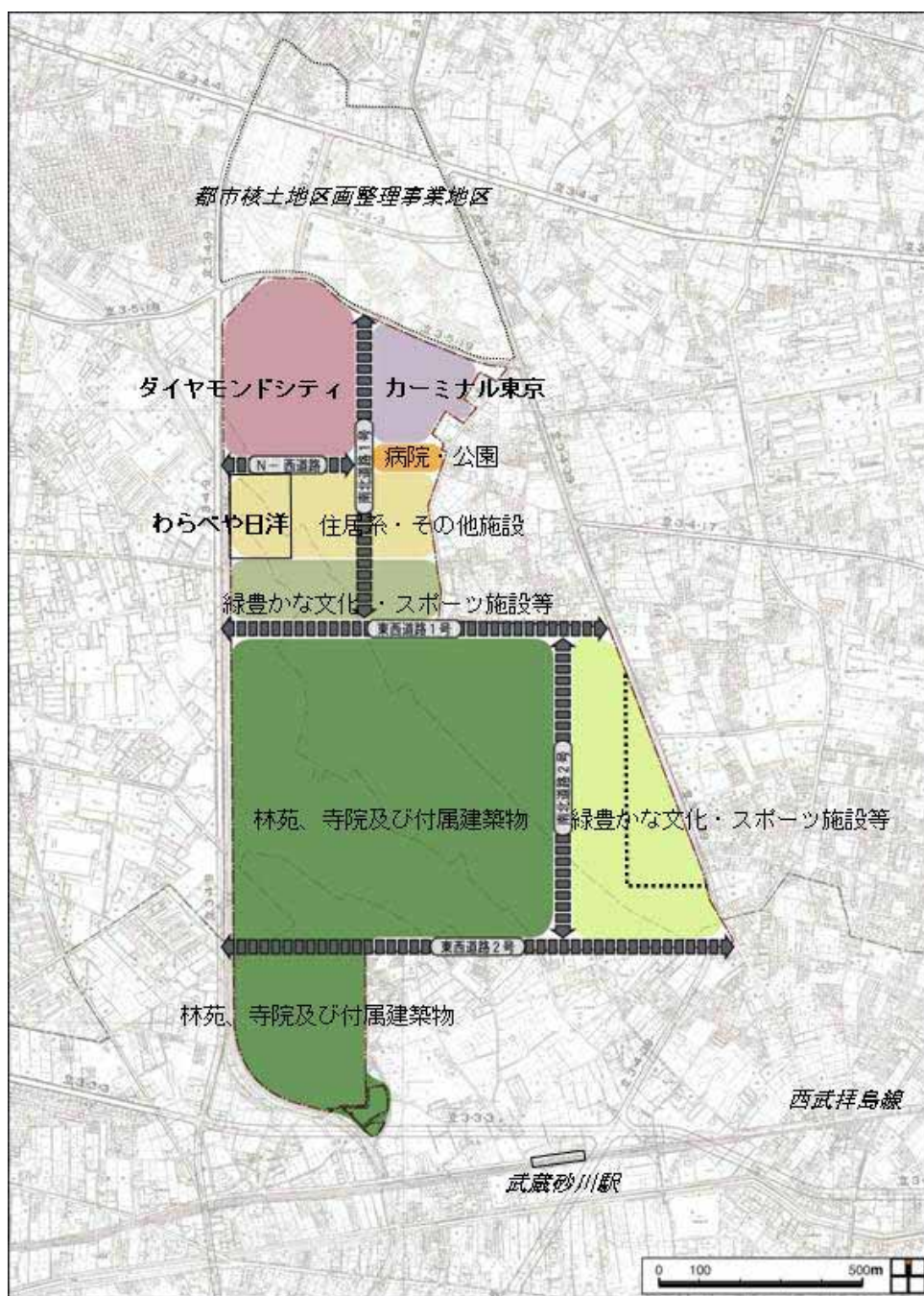


図 日産自動車村山工場跡地ゾーニングイメージ及び土地利用状況

\* 日産自動車村山工場跡地利用協議会「まちづくり方針」のゾーニングイメージ図を基に作成



( 3 ) 村山工場跡地北地区地区計画の決定状況

村山工場跡地北地区については、武蔵村山市及び立川市において下図のような地区計画が決定されている。

詳細については、参考資料( p 3 0 ~ p 3 5 ) 参照。



#### (4) 農・住・工の混在

生産緑地など農地が多く、小・中規模工場、戸建住宅、マンションが混在する土地利用となっている。

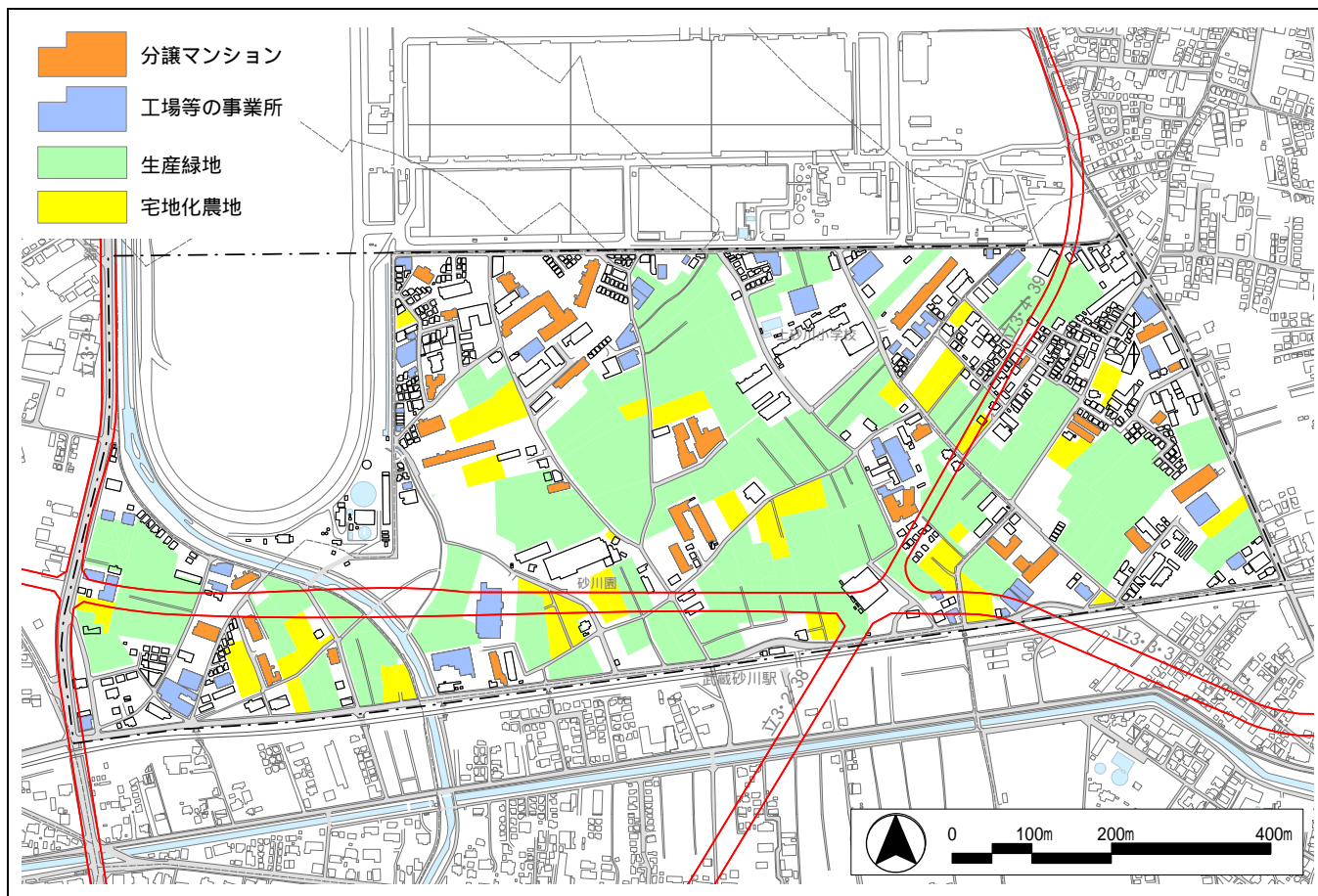


図 分譲マンション、工場等、農地の分布

( 5 ) 都市基盤の脆弱性

ア 道路整備

本地域の道路は幅員 4 m 未満が多く、幅員 6 m 以上についても部分的な整備にとどまり都市基盤が脆弱な状態にある。

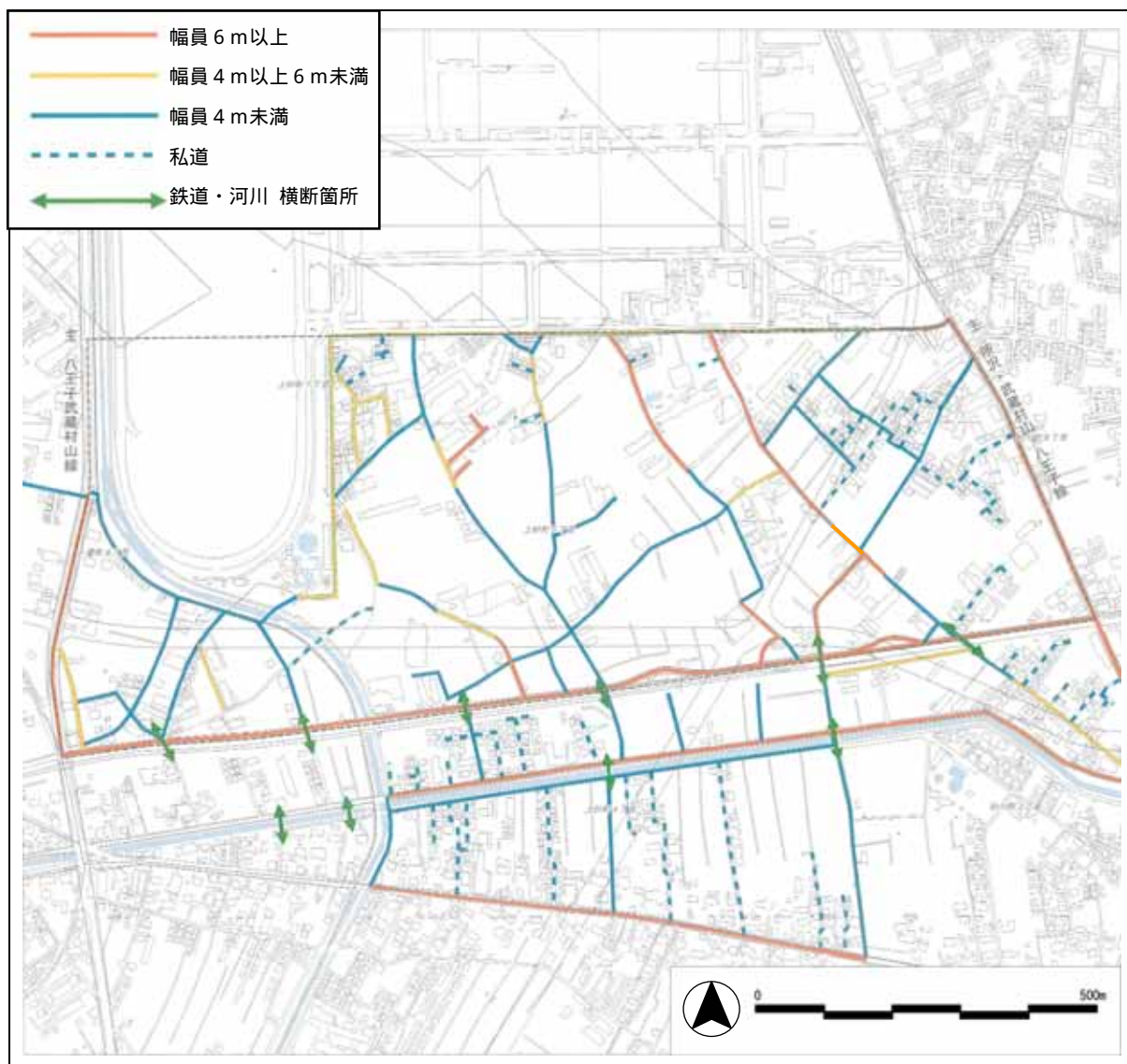


図 対象地区の道路現況



## イ 雨水排水

下水道の雨水整備は道路整備の立ち遅れに伴い一部区域に限られ、大雨時には雨水排水が不十分であるとの住民の指摘があるなど、下水道（雨水管）整備も課題となっている。

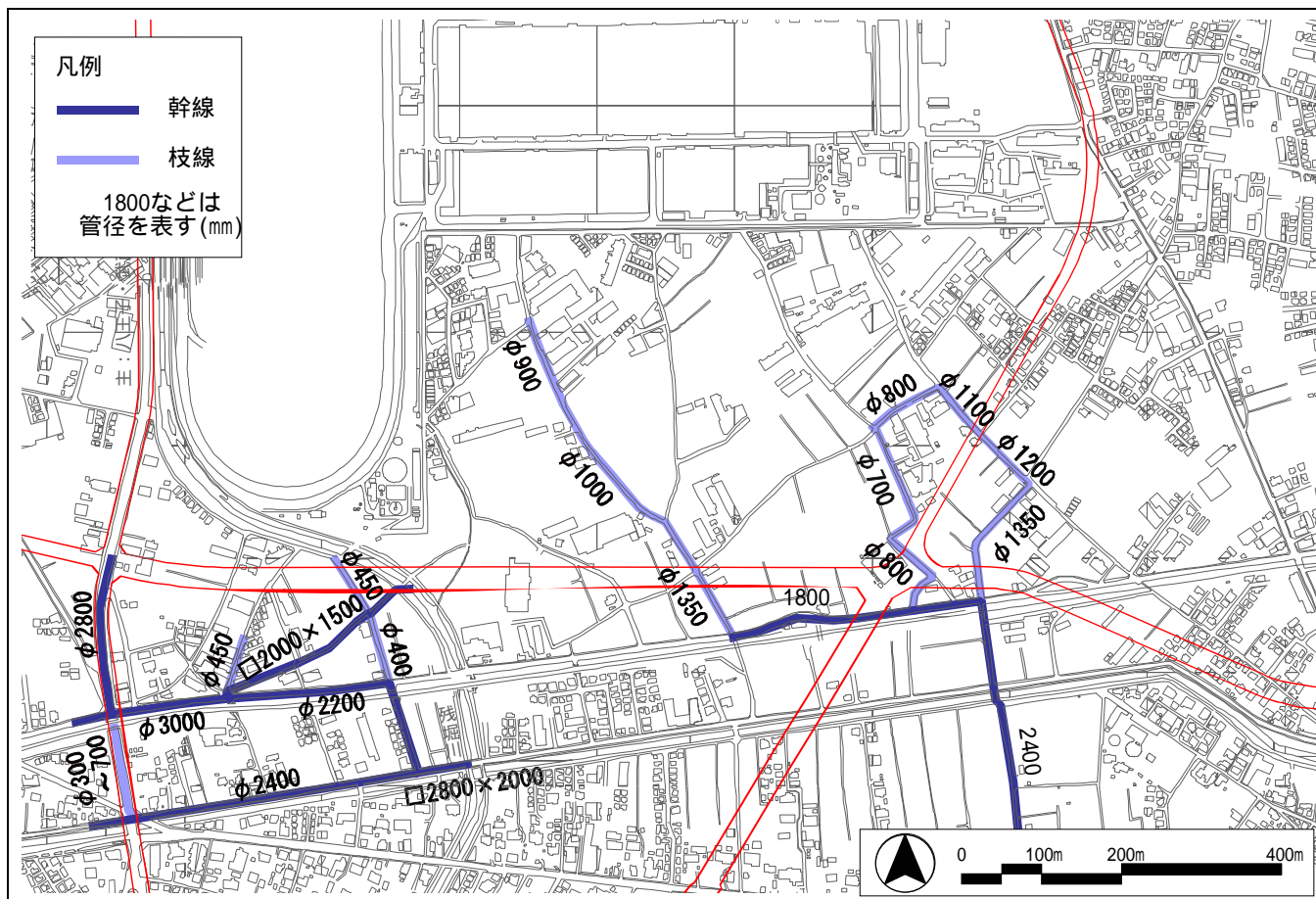


図 下水道（雨水管）整備状況

## ウ 消防活動

本地域は、火災や震災時における緊急車両等の通行可能な幅員 6m 以上の道路が少ないため、地区の大部分が消防活動困難区域となっている。

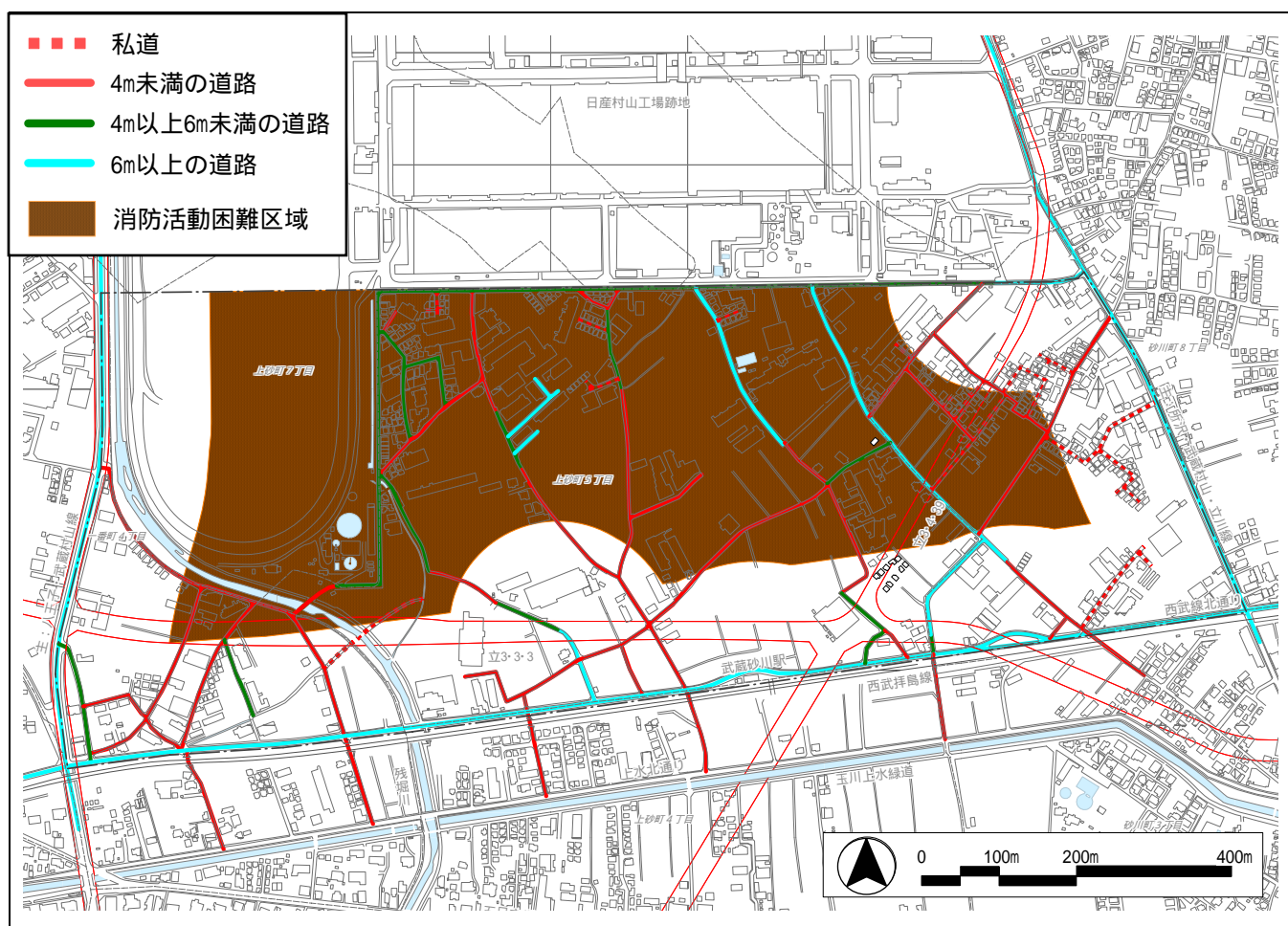


図 消防活動困難区域

注：消防活動困難区域は、国土交通省、総務省消防庁基準の幅員 6 m 以上の道路から半径 140m で評価している。

### 3. 整備手法の検討

#### (1) 土地区画整理事業の検討

本地域のまちづくり課題である農・住・工の混在、都市基盤の脆弱性に対する抜本的な改善を図る手法として用途地域の変更を伴う土地区画整理事業の適用が考えられるが、土地区画整理事業の施行には長期間を要するほか多数の地権者等の合意形成が不可欠である。

そこで土地区画整理事業を行う区域を設定し、  
道路整備の効果  
事業性  
合意形成の難易度  
の観点から比較検討を行った。

区域設定にあたっては本地域のあるべき道路網を設定し、これを実現するための全面区画整理案をベースとして上記観点より区域を徐々に絞り込み、一定の整備効果と実現可能性が期待できる案を検討した。

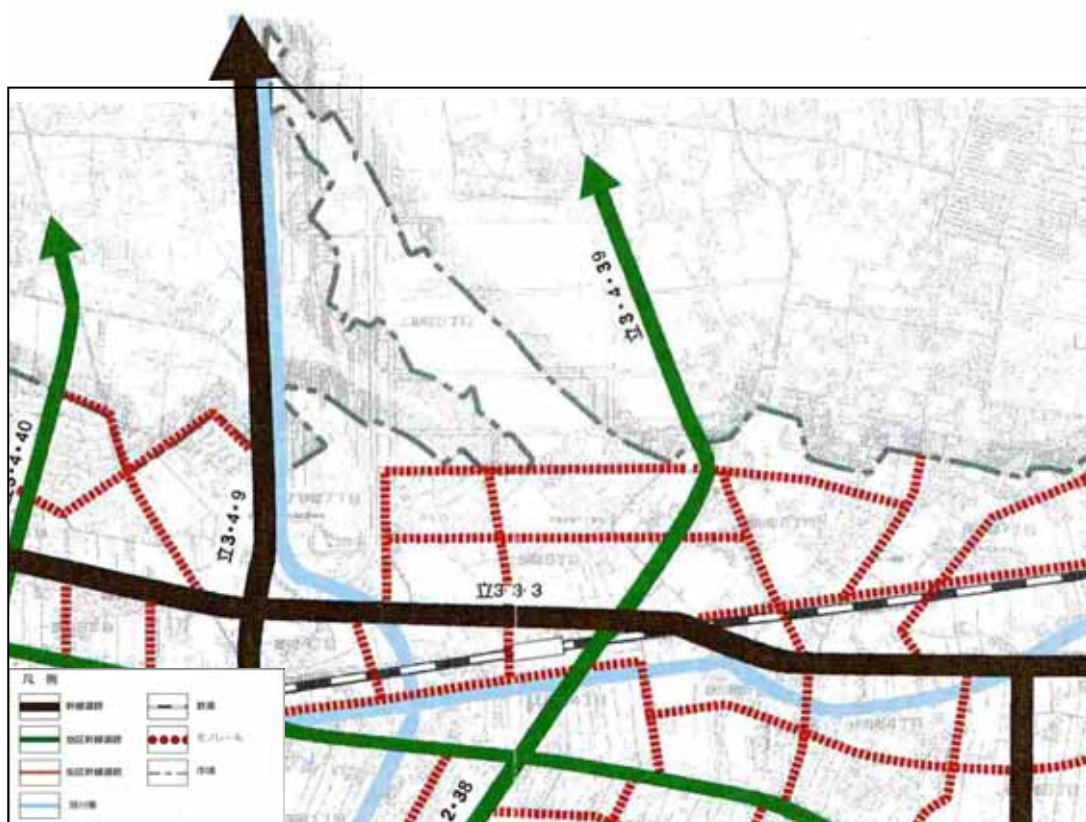
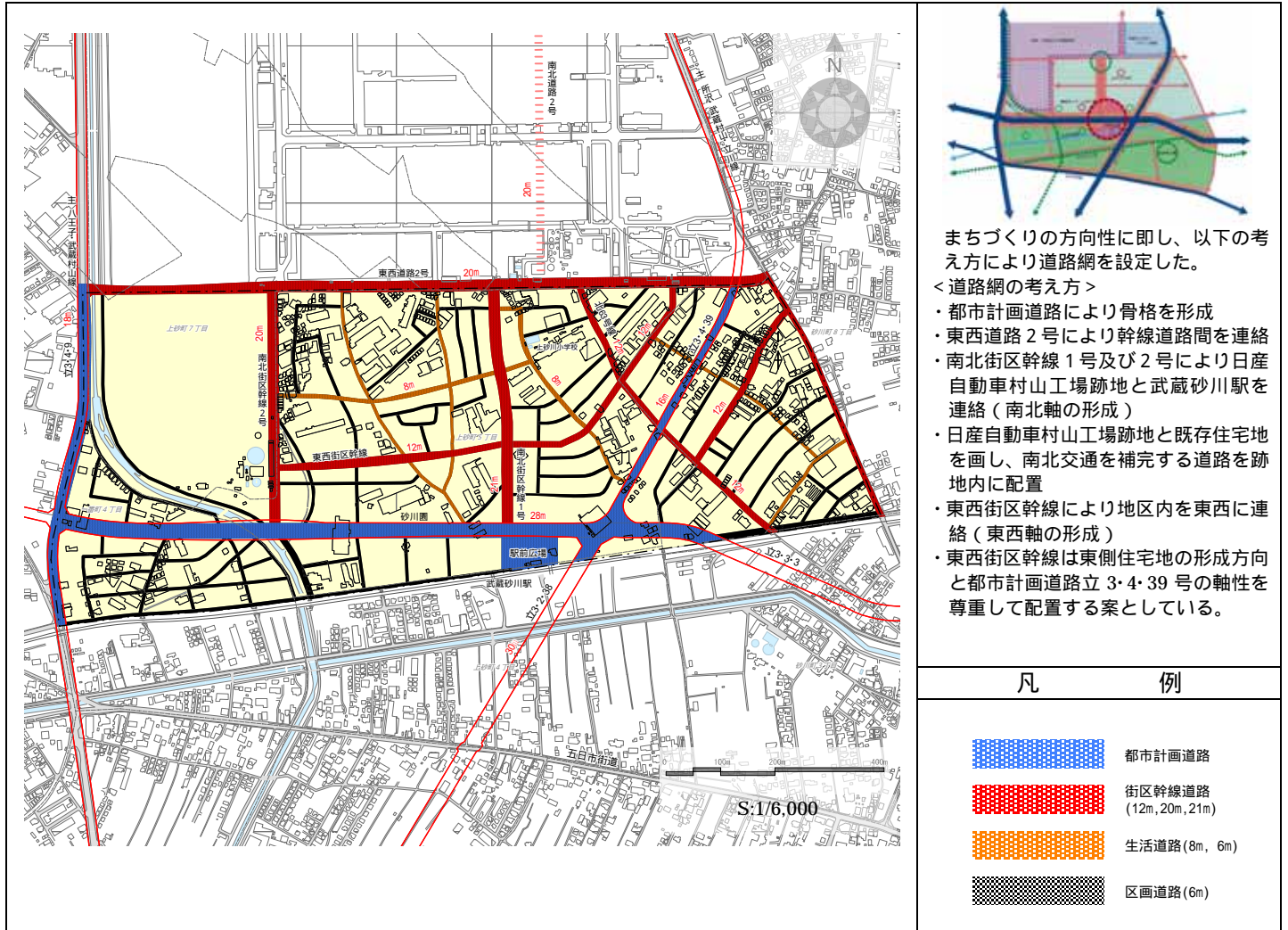


図 立川市都市計画マスタープラン 道路・交通体系整備方針




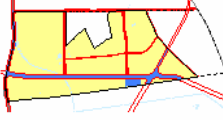
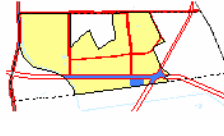
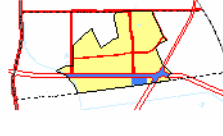
## ア 土地区画整理事業検討のための道路網設定

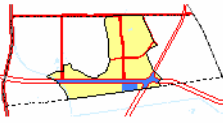
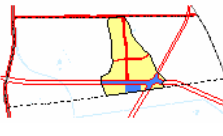

この道路網の設定は次ページ以降における土地区画整理事業を検討するに際し、減歩率や事業費を算出するために都市計画道路及び街区幹線道路基準に一般的な宅地割りを行うための生活道路・区画道路網を設定したものである。



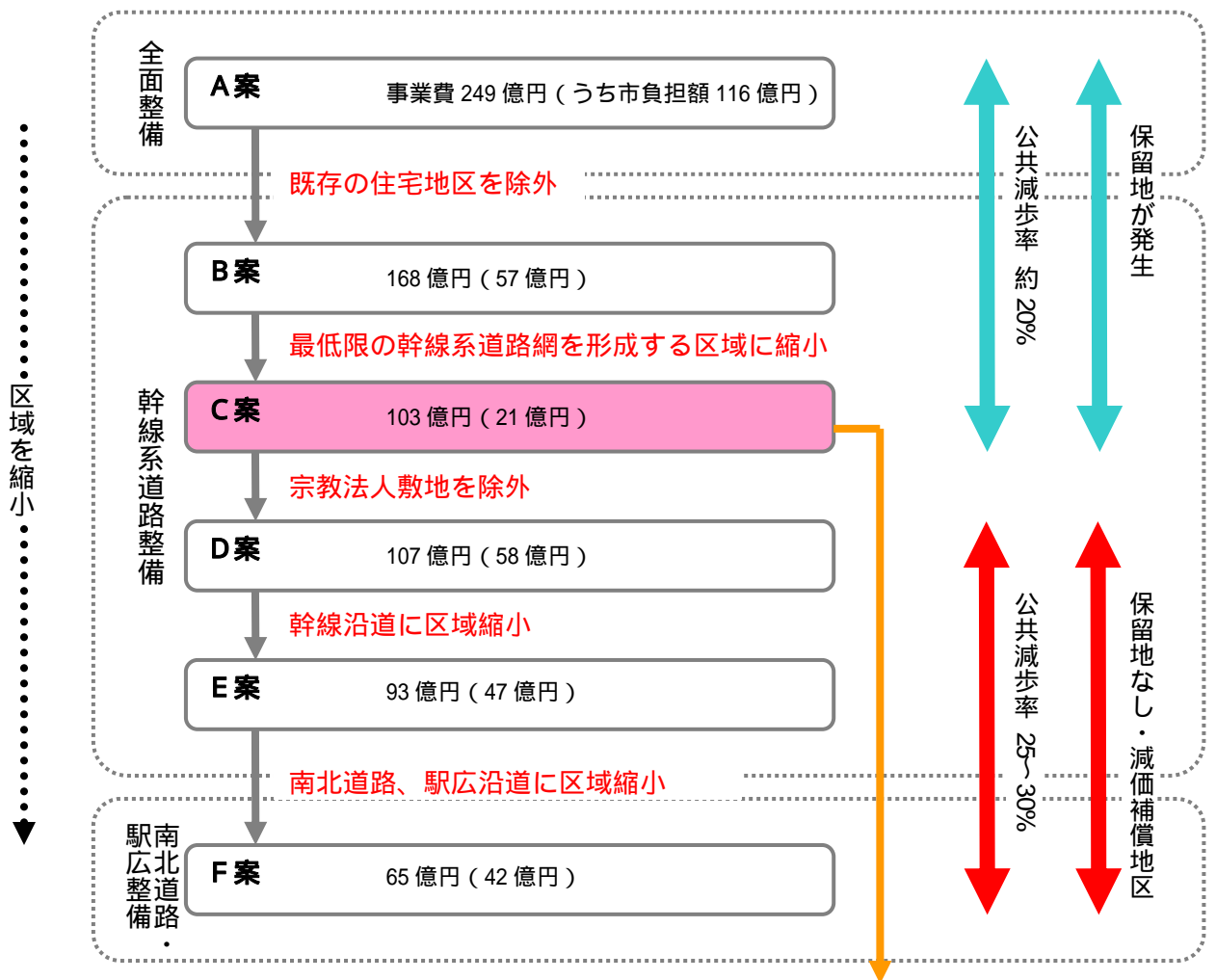


## イ 土地区画整理事業 区域設定の比較検討

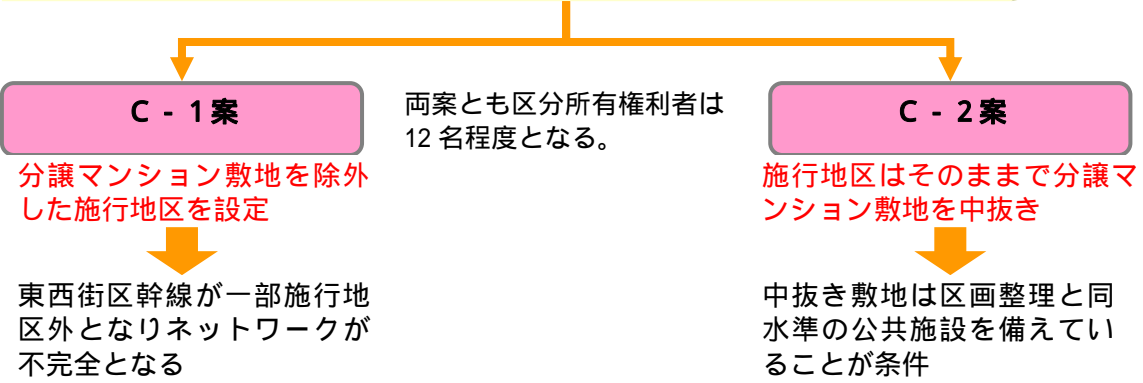
	A案	B案	C案	D案
				
シナリオ	全面区画整理	東西3本、南北3本の幹線系道路を形成	B案から、立3.3.3号残堀川以西及び立3.4.39号を除外	C案から宗教法人敷地を除外
区域面積	75.0ha	54.4ha	41.2ha	27.9ha
増進率	1.28	1.30	1.31	1.30
平均減歩 (公共減歩)	22.1% (20%)	23.0% (21%)	23.7% (20%)	22.8% (25%)
保留地等	16,900㎡	10,800㎡	13,300㎡	減価補償発生
概算事業費 (市負担額)	249億 (116億)	168億 (57億)	103億 (21億)	107億 (58億) *減価補償含む

	E案	F案	F案	
				
シナリオ	D案の施工地区を必要最小限に縮小	南北街区幹線及び駅前広場整備に必要最小限に縮小	南北街区幹線を立3.4.39号及び立3.2.38号の振り替えとした場合	
区域面積	21.8ha	13.5ha	13.5ha	
増進率	1.30	1.30	1.29	
平均減歩 (公共減歩)	22.8% (27%)	23.1% (30%)	22.6% (30%)	
保留地等	減価補償発生	減価補償発生	減価補償発生	
概算事業費 (市負担額)	93億 (47億) *減価補償含む	65億 (42億) *減価補償含む	61億 (40億) *減価補償含む	

ウ 土地区画整理事業の検討フロー図



幹線系道路ネットが形成でき、保留地が発生するなど開発効果が一定程度見込まれ、市負担額も比較的少ないC案に絞った。しかし、区分所有権利者が約 400 人にのぼることから、分譲マンション敷地を除外する区域に絞込んだ C-1 及び C-2 案を検討した。



ただし、分譲マンション敷地を除外するためには、都市計画的な合理性、権利者間の公平性の確保が必要だが、その担保には多くの困難が発生する。

## エ C案

### (メリット)

市負担がA案と比べ約 1/5 と軽く、南北、東西の街区幹線道路など地域の骨格的な道路網が形成される。

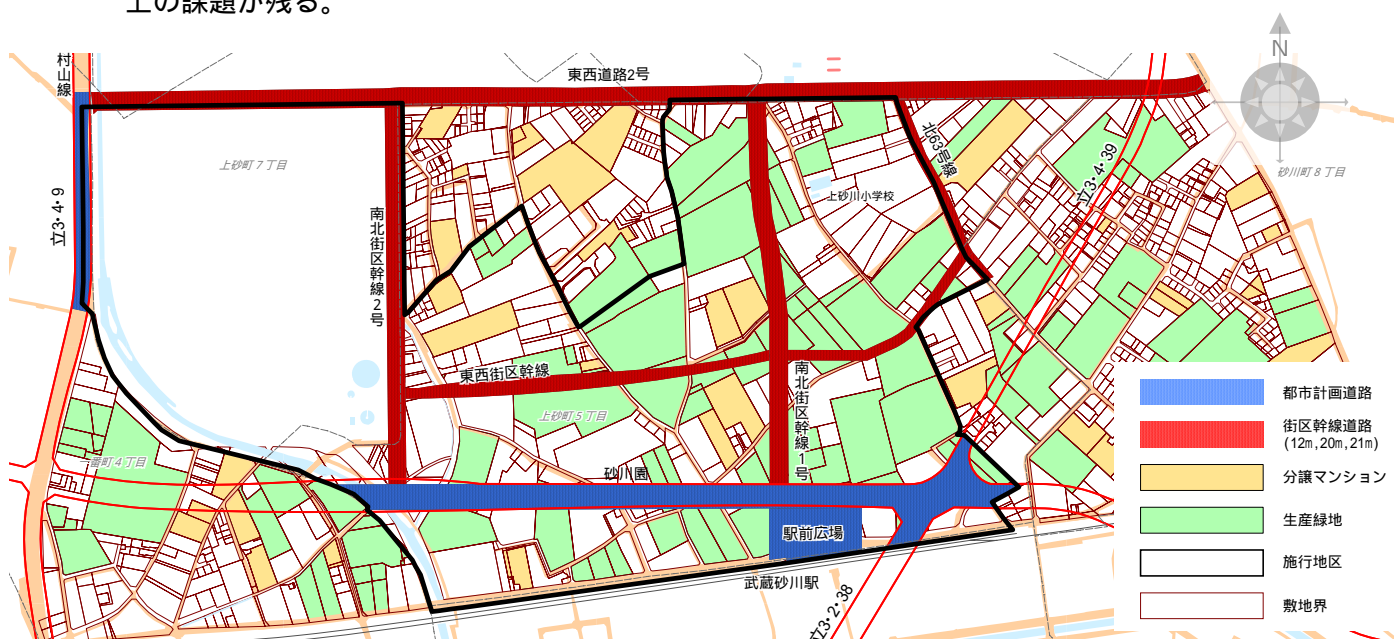
A案と比べ、移転補償費が少なくなることにより市負担が軽くなる。

### (デメリット)

A案と比べ、都市計画道路立3・4・39号、残堀川以西の立3・3・3号が整備されない。

A案と比べ、既存の狭小宅地、住工混在の解消はできない。

減歩困難な分譲マンションの区分所有者が約400人にのぼり、公平性の確保、合意形成上の課題が残る。



### C案の概要

区域面積	411,900 m <sup>2</sup>
地権者数	509 人
一般地権者	108
(内敷地100m <sup>2</sup> 未満)	(25)
マンション等区分地権者	401
平均減歩率	23.7 %
公共減歩	20.0 %
保留地減歩	3.7 %

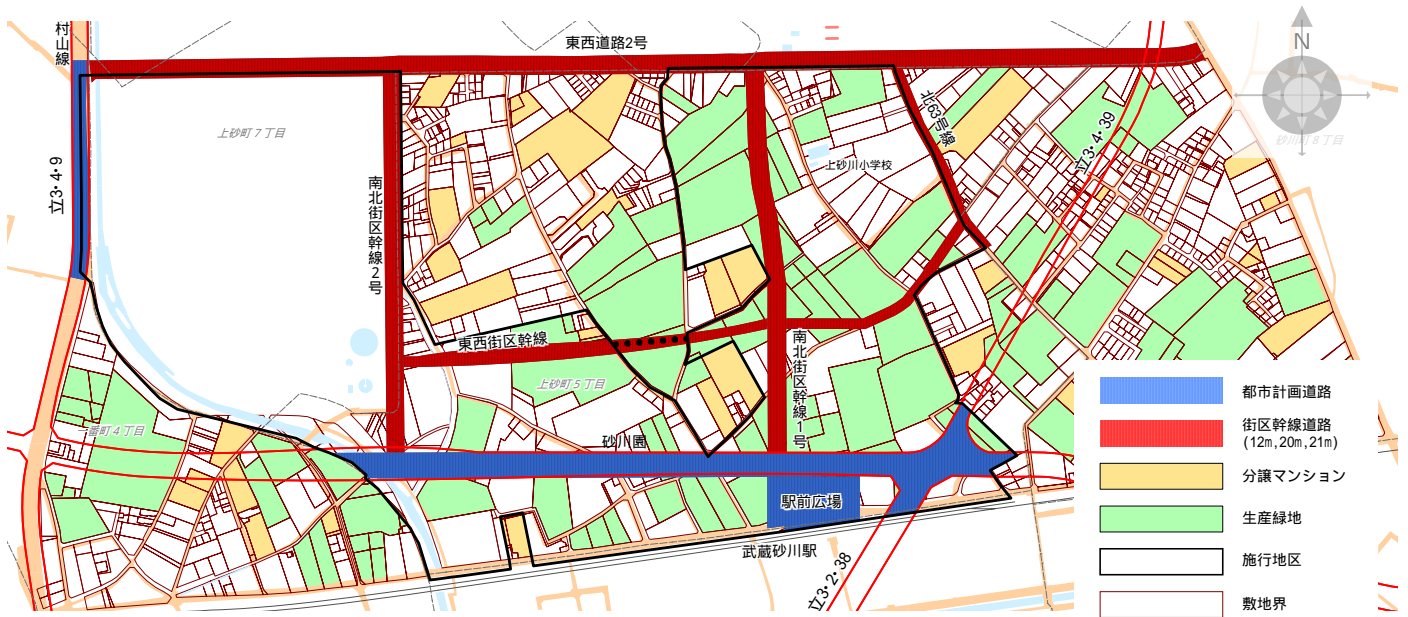
事業費	10,320 百万
道路築造費	1,830
移転補償費	5,300
減価補償費	
ライフライン整備	1,060
整地造成費	590
調査設計費	630
事務費等	910
財源内訳	10,320 百万
国庫補助金	2,980
都公管金	2,980
保留地処分金	2,250
市負担金	2,110

## オ C - 1 案

5つの分譲マンション敷地を除外した施行地区を設定

### 主な課題

東西街区幹線の一部が施行地区外となるため、道路事業等の同時施行により全区間整備を担保する必要がある。



施行地区外の道路整備含む

### C - 1 案の概要

区域面積	362,200 m <sup>2</sup>
地権者数	91 人
一般地権者 (内敷地100m <sup>2</sup> 未満)	79 (16)
マンション等区分地権者	12
平均減歩率	23.0 %
公共減歩	21.0 %
保留地減歩	2.0 %

事業費	8,730 百万	8,868 百万
道路築造費	1,660	
移転補償費	4,330	
減価補償費		
ライフライン整備	900	
整地造成費	520	
調査設計費	570	
事務費等	750	
財源内訳	8,730 百万	8,868 百万
国庫補助金	2,980	2,980
都公管金	2,980	2,980
保留地処分金	1,080	1,080
市負担金	1,690	1,828

備考：施行地区外の東西街区幹線の整備費は約 138 百万円（用地費含む）

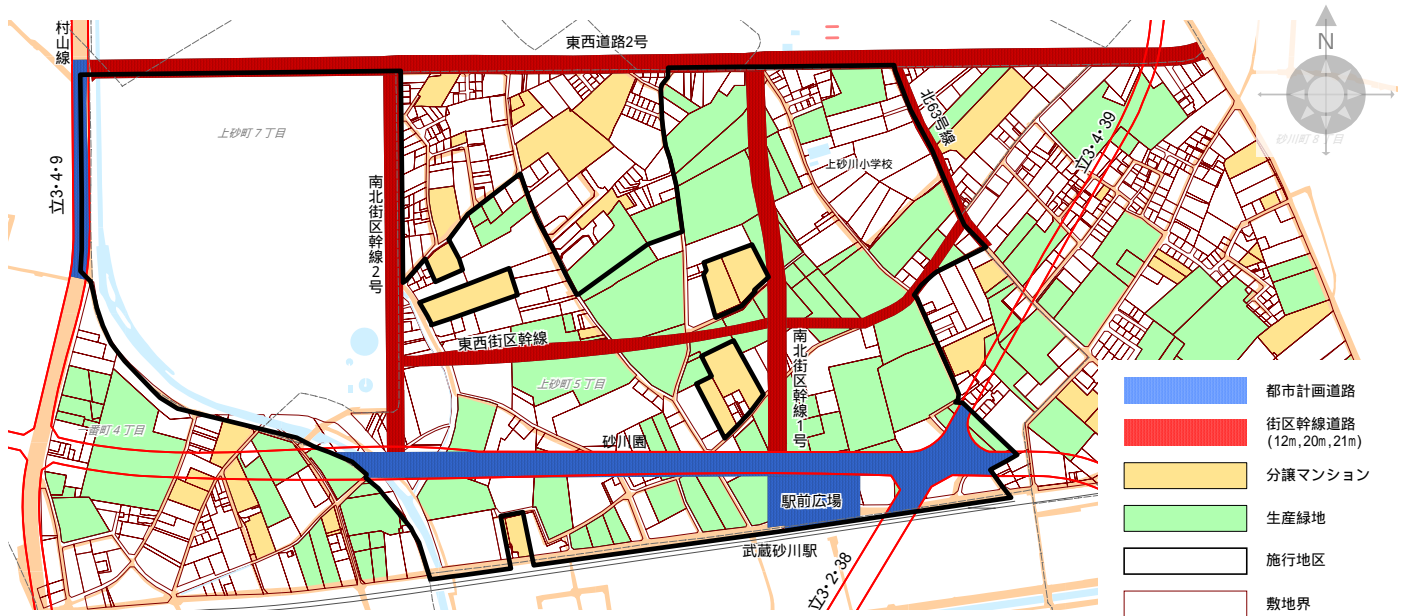


## カ C - 2案

5つの分譲マンション敷地を中抜きした施行地区を設定

### 主な課題

土地区画整理事業運用指針に示す「中抜き施行地区」の例示によると、土地区画整理事業による整備とほぼ同等程度の街路整備が完了していることが条件となっている。



### C - 2案の概要

区域面積	397,700 m <sup>2</sup>
地権者数	113 人
一般地権者 (内敷地100m <sup>2</sup> 未満)	101 (22)
マンション等区分地権者	12
平均減歩率	23.1 %
公共減歩	20.5 %
保留地減歩	2.6 %

事業費	9,440 百万
道路築造費	1,820
移転補償費	4,570
減価補償費	
ライフライン整備	1,050
整地造成費	580
調査設計費	610
事務費等	810
財源内訳	9,440 百万
国庫補助金	2,980
都公管金	2,980
保留地処分金	1,500
市負担金	1,980

## (2) 土地区画整理事業検討のまとめ

### 土地区画整理事業のメリット

街区幹線道路などの骨格的道路整備及び区画道路整備が可能。

農・住・工の混在の解消や、生産緑地と宅地化農地の集約など地権者の土地利用意向に対応しやすい。

生産緑地の区画形質の変更を行える唯一の事業手法である。

面整備と合わせた地区計画等の導入が可能。

### 土地区画整理事業のデメリット

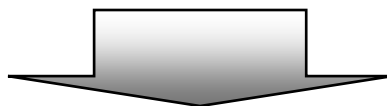
地権者数が多くその合意形成に難航も想定され、時間を要す事は必至で、事業の長期化が予想される。

都市計画決定後の土地利用制限により使用収益開始までの間、相続税対策等の土地利用が制約されることに対する地権者の抵抗感が予想される。

分譲マンションを区域に含むため、C案でも約400名にのぼる区分所有者の精算金に対する同意が得られにくい。

分譲マンション敷地を除外する場合はその合理性、公平性の確保が必要となる。

分譲マンションやミニ開発地の100㎡未満の狭小宅地からは減歩が取りにくいいため、結果的に大規模土地所有者への減歩率が平均減歩率より高くなる。



### 土地区画整理事業の検討結果

日産自動車村山工場跡地の土地利用動向等を踏まえると、早期にまちづくりに着手していく必要がある中、土地区画整理事業では事業着手に至るまでの合意形成等に長期間を要す事が予想されまちづくりの契機を逃す可能性が大きい。よって、土地区画整理事業手法の採用は現実的ではない。

土地の区画形質の変更や農・住・工混在といった課題は残るが、都市基盤整備を優先させ、道路事業としてまちづくりを進める事が実現性を担保する選択すべき手法である。

## 4. 都市基盤整備

### (1) 道路事業の検討

土地区画整理事業の検討において設定した道路網のうち、都市計画道路、街区幹線道路及び駅前広場を道路事業により整備する検討を行った。(C及びC-1、2案参照)

このときの整備の考え方を以下に示す。

#### 都市計画道路の整備

都市計画道路立3・3・3号(新五日市街道)は東京都・28市町の「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第三次事業化計画)」(平成18年度～平成27年度)において優先整備路線に選定されており、事業者である東京都に対し特に本地域を含む区間の早期整備着手を要請していく。

都市計画道路立3・4・39号、立3・2・38号についても市域に不足する南北の幹線道路であるため、「多摩地域における都市計画道路の整備方針」次期事業化計画における優先整備路線に選定し、早期整備ができるよう東京都および関係市と協議を行う。

みちづくり・まちづくりパートナー事業による早期整備着手の検討(ただし、市負担が発生する)。

#### 街区幹線道路の整備

優先的に街区幹線道路の早期整備を図る。

東西道路2号整備にあたっては、事業者である宗教法人及び武蔵村山市等の関係機関と協議を行っていく。

整備にあたっては補助金の導入を要請する(東京都市町村土木補助等)。

#### 道路事業のメリット

道路買収対象の地権者数は数十人程度であることから、事業への合意が出来た路線から早期に事業着手することが可能となる。

街区幹線道路を整備することによりほとんどの消防活動困難区域が解消される。

しかしながら、道路事業としてまちづくりを進めた場合には以下のような課題への対応が考えられる。

#### 道路事業の課題

残地の発生により、沿道の健全な土地利用が促進されない場合への対応。

所有者の意思に関わらず生産緑地解除(残地500㎡未満の場合)の可能性への対応。

農・住・工混在の土地利用の再編、土地の区画が整えられないことへの対応。

土地区画整理事業に比べ土地利用の促進が限定的であることへの対応

更なるマンション建設等のスプロール化を誘発する可能性への対応。

## 道路事業の検討結果

優先整備路線を以下の街区幹線 4 路線とする。

- 東西道路 2 号（仮称）
- 南北街区幹線 1 号（仮称）
- 南北街区幹線 2 号（仮称）
- 東西街区幹線道路（仮称）

## 事業費等総括表

	街区幹線 道路計	東西道路 2 号	南北街区 幹線 2 号	南北街区 幹線 1 号	東西街区 幹線
道路延長	約 2,790m	約 1,270m	約 430m	約 440m	約 650m
幅員		20m	20m	21m	12m
地権者数	30	開 発 事 業 者 整 備	1	15	14
一般地権者	30		1	15	14
（内敷地 100 m <sup>2</sup> 未満）	(1)			(1)	
マンション等区分					
支障建物等	4				4
事業費（百万円）	3,631		1,026	1,359	1,246
市費	3,631		1,026	1,359	1,246
（都費補助有り）	(1,815)		(513)	(679)	(623)

\* 駅前広場暫定整備費及び駅舎改良負担金等は含まず。

\* 各街区幹線道路の延長及び幅員については想定であり、今後道路整備計画の中で決定していく。



## ( 2 ) 駅前広場整備

現在の武蔵砂川駅には駅前広場が無く、前面は東西の通過交通ルートとなっており、駅利用者との動線が交錯している。今後の日産自動車村山工場跡地の土地利用に伴い駅利用者の急増が予想される。

また、武蔵砂川駅はバリアフリー化がされておらず、現駅舎用地内でのバリアフリー化には限界があると聞いており、駅前広場の整備と合わせたバリアフリー化が必要と考えられる。

### 駅前広場整備の検討結果

早期に広場機能を確保するため、当面は市施工により、都市計画決定を行わず必要最低限の暫定整備を行う。

駅前広場の本整備については、駅利用者動向、周辺土地利用動向等を踏まえ関係機関と協議を行いながら検討を行う。

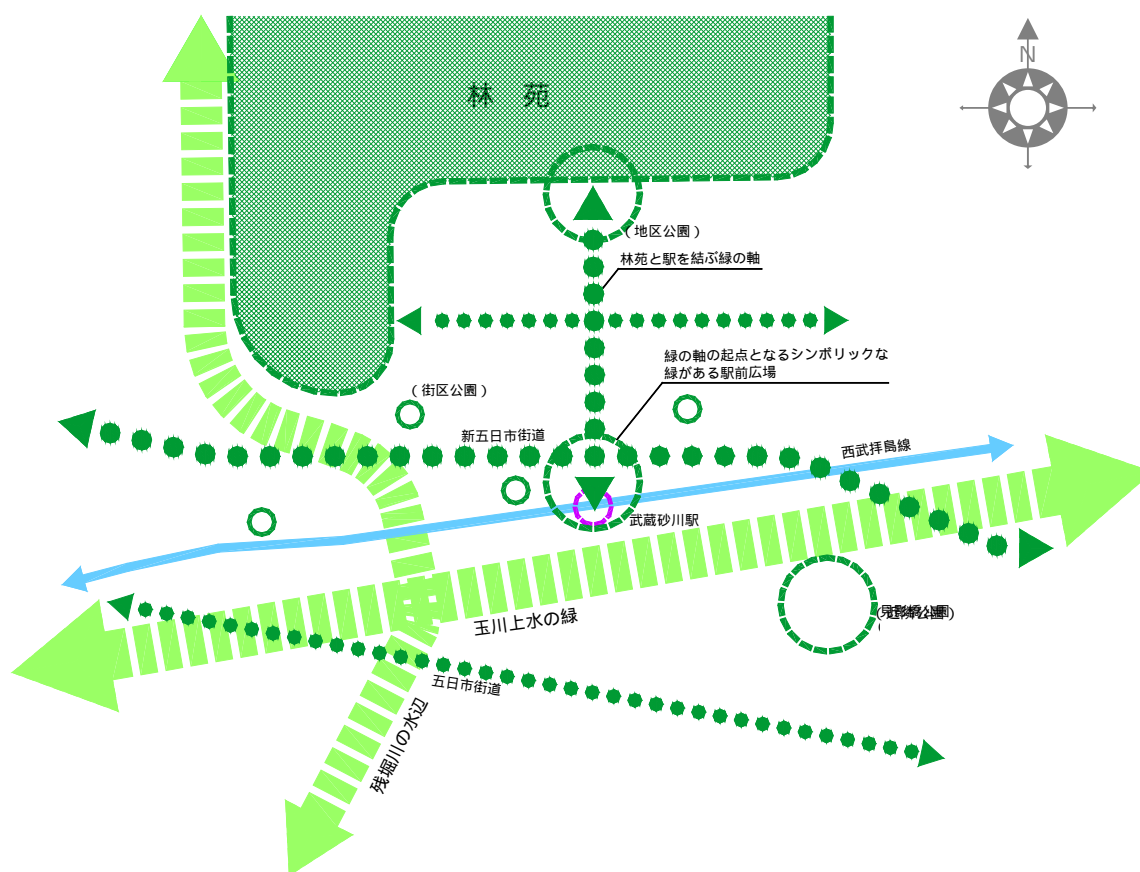
日産自動車村山工場跡地等を含む、生活拠点、サブ拠点として憩いや緑の拠点性を踏まえた整備を行う。

### (3) 公園整備等

日産自動車村山工場跡地を取得した、宗教法人は敷地全体を林苑、寺院等の土地利用を計画しており、一般に開放すると聞いている。

また、地区内には開発行為による提供公園が点在している状況にある。

周辺には、玉川上水、残堀川、五日市街道等に緑のネットワークを形成している。



#### 公園整備等の検討結果

宗教法人による林苑との役割分担を意識した公園等の配置を行う。

武蔵砂川駅を緑の発信点として捉え、林苑と駅を結ぶ南北街区幹線1号を緑の軸を意識して整備を行う。

東西街区幹線道路も緑の軸を意識した整備を行う。

## 5 . 都市計画用途の見直し

アンケートによる住民意向において将来土地利用として、駅前には商業系、その他は低層住居系を希望する声もあるが、現行の工業用途と住民の土地利用意向に乖離があり、都市計画用途の見直しには、以下のような課題がある。よって用途変更によるダウンゾーニングは難しいと考えられるため、地元合意に基づく地区計画等の導入を図ることが現実的と考えられる。

### 都市計画用途見直し（工業地域 住居系用途地域）の課題

住居系地域への用途変更により新たに日影規制等を行った場合、中層マンション等は既存不適格となる可能性が大きいこと。

工業地域において、工場等を営んでいる事業者への対応が必要であること。

用途地域等の変更に対する地権者の理解が得にくいこと。

### 都市計画用途の見直しの検討結果

都市計画用途の見直しには課題が多く困難と考える。

道路事業を契機に合意形成が可能な地区については地区計画等の手法を活用し、まちづくりのルールを検討していく。

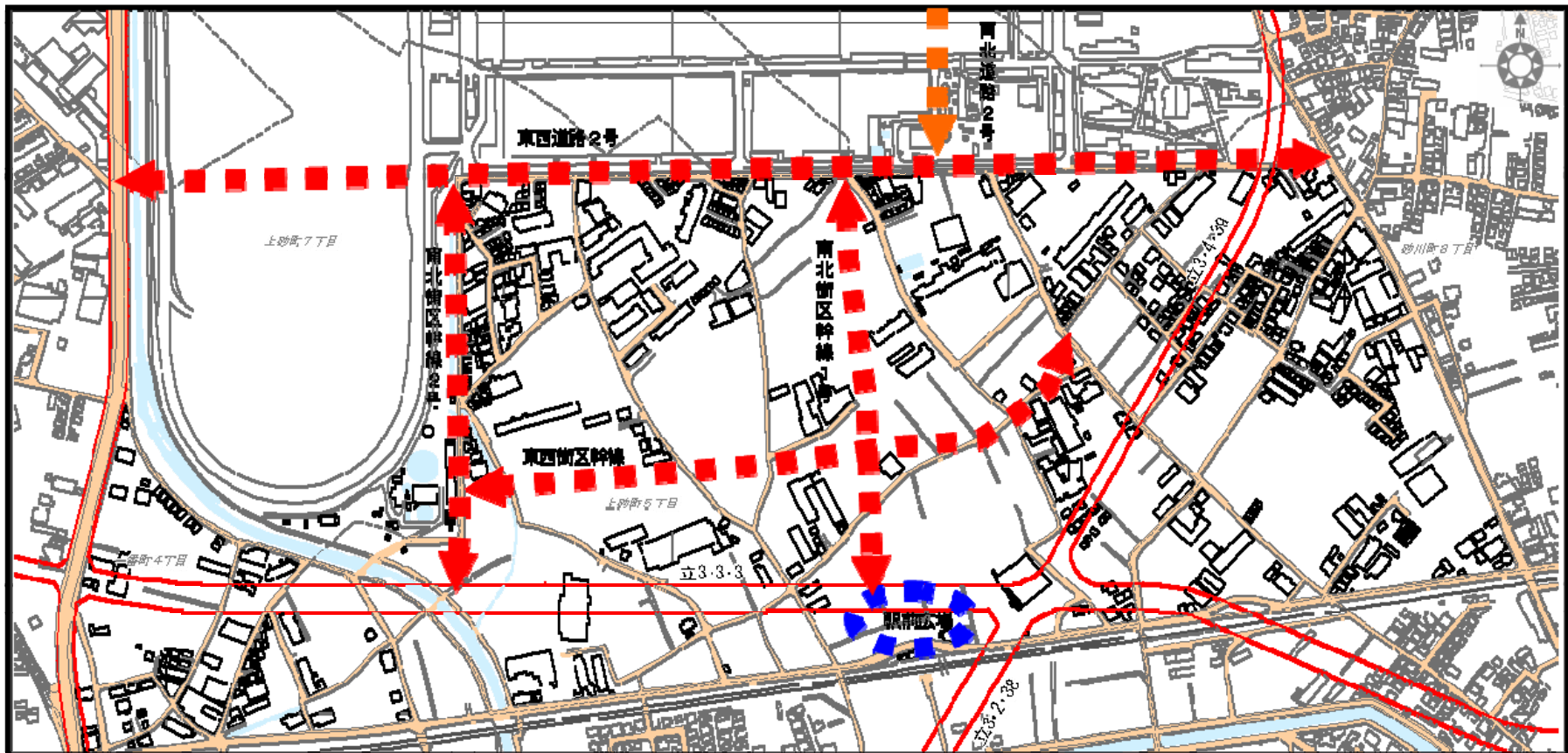
## 6. 武蔵砂川駅周辺地区のまちづくり方針

### 本地域のまちづくりの方針

優先整備路線を以下の街区幹線道路4路線とし、合わせて駅前広場整備と駅舎のバリアフリー化を図る。

- ・ 東西道路2号(仮称)
- ・ 南北街区幹線1号(仮称)
- ・ 南北街区幹線2号(仮称)
- ・ 東西街区幹線(仮称)

道路事業を契機に合意形成が可能な地区については地区計画等の手法を活用し、まちづくりのルールを検討していく。



## 7. 武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針(案)に対する市民意見概要

武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針策定に際し、平成18年10月10日に公表するとともに、広報、市ホームページにおいて意見募集を行いました。

また、その他に出前講座及び説明会を開催いたしました。

- |        |                                  |
|--------|----------------------------------|
| ● 募集期間 | 平成18年10月10日(火)から平成18年11月10日(金)まで |
| ● 意見総数 | 25件(郵送 4件、FAX 2件、Eメール17件、電話 2件、) |
| ● その他  | 出前講座 2回                          |
|        | 説明会 2回                           |
|        | 広聴カード 1通                         |

たくさんのご意見・ご提案をいただき、ありがとうございました。ここでは、頂いた意見概要を分類し枠内に記載するとともに、ご意見に対する市の考え方を枠下に紹介いたします。

### 歩行者の安全に関する意見

- 歩道の狭さに困惑している。
- 歩道が狭く人と人(人と自転車)がすれ違うのもどちらかが立ち止まらなるとままならないのが現状であり、歩道幅の見直しをお願いします。
- 歩道の整備にあつたては、継ぎ目や段差が出ないアスファルト舗装でお願いしたい。
- お年寄りや子供の目線に合わせた、ガードレールまたはスクールゾーンなど安全・安心のまちづくりを実践してください。
- 駅前広場の検討と合わせ、歩道の拡充を是非お願いします。
- 東西道路2号の歩道を拡張し、ガードレールの設置、事故の多い場所の信号機、ミラーなどの取り付けの検討をお願いしたいと思います。
- 計画に歩道拡充が含まれていないなら、是非盛り込む事を切に希望いたします。
- 新設したり拡張する道路には歩道を設けるべきです。
- 道路新設するにあたり車道両側に各5メートル幅の歩行者(傘をさした状態での歩行)舗道の設置を訴えます。両側5メートル幅の舗道設置が不可能であるなら片側5メートル幅、不可能ならば通行禁止にするか一方通行にして頂きたく思います。
- 武蔵砂川周辺道路を一方通行化し、自動車を一定方向だけに流すような形をとり、極力車の流れを分散させ、その分歩道を広げるなど、歩行者にとって安全な整備を早急をお願いします。
- 新おちらし橋から南北に広がる道路の整備。まず既存の道路を何とか、歩行者にとってやさしい道路に変えていただきたい。
- スクールゾーン・シルバーゾーンの拡大。学生、老人たちが安全かつ安心して歩けるようにしていただきたいと切に思う。
- 駅前どおりを自転車が通れるように歩道を広げてほしい。
- 駅までの歩道を広く車いすの通行ができるように。
- 歩道を広く車椅子の通行ができるようにしてほしい。



#### 歩行者の安全に関する意見

- 残堀川沿いの道路に歩道無いため危険である（2級17号線、西65号線、西66号線）、まちづくり方針に挙げ早急に整備（歩道設置）をしてほしい。
- 歩道と車道はガードレールやグリーンベルトで仕切り、歩道を自転車も通れるようにしてほしい。

まちづくり方針で優先整備路線として位置付を行っている街区幹線道路は原則歩道設置を行い歩行者と自動車の分離を図り、歩行者の安全性向上を図っていきたいと考えております。

また、街区幹線道路の整備により、地域における交通処理が向上すると考えております。

#### 自転車に関する交通についての意見

- 自転車専用道路または自転車専用レーンを設けるのも良いかと思えます。
- 道路新設するにあたり自転車専用道路の設置を訴えます。

自転車専用道路や自転車専用レーンにつきましては、今後行う道路整備計画の中でその必要性も含め検討を行っていきたいと考えております。

#### 車に関する交通についての意見

- 駅前広場整備にあたり、駅前広場の違法駐車による道路混雑緩和のため駅前広場への一般車両乗り入れ規制してもらいたい。
- 商業施設の建設に伴い砂川3番及び五日市街道の混雑回避対策を講じて欲しい。
- 東西街区幹線の東端（市道北63号線）に接続するのは、東西道路2号線に抜ける車両増加が予想され児童の危険を感じるので、立3・4・39号線に接続しよう計画してもらいたい。
- 都道の計画道路のように五日市街道から日産跡地まで総合的に考えてもらいたい。
- 小学校を取り囲むような幹線道路をつくるような街づくりには反対。便利より安全を優先に考えて下さい。
- 東西街区幹線道路が北63号線で止まっているが、東西道路2号まで伸ばすよう要望いたします。
- 路線バスが乗り入れられる駅前広場やバスターミナルの整備の必要でしょう。
- 駅ロータリーに身障者用の駐車スペースを確保してほしい。
- 東西道路2号は現在上砂小に通う子供が多いのに道が狭く車が多い、朝の通学時間をスクールゾーンにしてほしい。
- 上砂町の南北道路をつくってもらいたい。
- 南北街区幹線1号は駅中央から北へ抜けるようにしてほしい、東西道路2号を通過して直線十字路になるよう計画してほしい。
- 南北街区幹線1号を北側宗教法人が整備する南北道路2号と一致させてしまうとダイヤモンドシティー等の車が抜け道として使い混雑し、危険な状態になるためずらして設置

#### 車に関する交通についての意見

願いたい。

- 都市計画道路立 3・3・3 号を早期に着工する。都市計画道路立 3・4・39 号は見直しする事。南北街区幹線 1 号など整合させる。
- 一番町 4 丁目付近の市道と残堀川（旧日産側へ）に橋をかけていただきたい。
- 駅を利用する際、南側からでは車はもちろん、徒歩・自転車でも非常に不便。

広域的な交通の処理を行う道路は、都市計画道路と考えております。この方針で位置づけている街区幹線道路とは、居住環境区域内の骨格となり、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アメニティの創出など、防災性の向上や居住環境の保全機能を担う道路と考えております。

都市計画道路立 3・3・3 号は東京都・28 市町の「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」（平成 18 年度から平成 27 年度）において優先整備路線に選定されており、事業者である東京都に対し早期整備着手を要請して行きます。また、都市計画道路立 3・4・39 号、立 3・2・38 号につきましては、「多摩地域における都市計画道路の整備方針」次期事業化計画における優先整備路線に選定し、早期整備ができるよう東京都および関係市と協議を行っていきたくと考えております。

南北街区幹線道路 1 号と南北道路 2 号との線形につきましては、整備事業者である宗教法人、将来道路管理者である武蔵村山市等の関係機関と協議を行っていきます。

なお、街区幹線道路の道路線形や幅員構成等は今後行う道路整備計画の中で検討を行っていきます。

#### 公共施設に関する意見

- 見影橋プール跡地も単に公園だけでなく、駅南口の開発と合わせ計画を練って貰いたい。例えば、体育館と図書館を合わせた施設や駅前乳児施設、玉川上水の景観にマッチした公共施設の建設をしていただきたい。
- 旧砂川地区にも健康会館や中央図書館、子供家庭支援センターをつくってもらいたい。
- 駅の周辺に交番をつくり、市民の安全を確保してほしい。
- 自転車置き場をただで作って欲しい。
- 交番を設置してほしい。

公共施設については、市内全体においてその必要性はもとより、既存施設の建て替え時の統廃合や複合化といった新たな整備方針を定める必要があると考えております。

交番の設置については、東京都の予算編成の中でも毎年要請を行っております。安全・安心まちづくりの地域拠点として、引き続き関係機関へ要請していきたくと考えています。

#### 鉄道に関する意見

- 今後予想される利用客の増加に向けダイヤの本数増加をして欲しい。
- 西武拝島線の利便性があがれば「武蔵砂川周辺」の開発意義がさらに増すと思います。
- 高齢者が増える傾向の中、駅にはバリアフリーを取り入れエスカレーター、エレベータ

### 鉄道に関する意見

ーの設置をしてほしい。

- まずは、エスカレーターやエレベーターを設置しバリアフリー化を図るべきです。また現在の駅舎はプレハブのようで、駅のホームも壁で覆われているので、何となく暗い感じがします。もし、出来れば駅舎も大屋根に改良するなどして、明るく開放的な空間にすべきだと思います。この街の中心的存在ですからきちんとした形にすべきでしょう。
- 西武拝島線を複々線へしてください。また本数増加。

ダイヤの増加等については、鉄道事業者に対し住民の要望として伝えていきたいと考えております。

駅舎のバリアフリー化については、駅前広場の整備と合わせ鉄道事業者等の関係機関と協議を進めて行きます。

### バス路線に関する意見

- ダイヤモンドシティへの鉄道アクセスが一番近い駅になるため、バス運行便の充実や新路線の開発、「かたくりの湯」へのアクセスの充実も是非この機会に考えて頂きたい。
- 市内ではバスは通る所では連なって通るのに、西砂及び一番町あたりは1時間に3本位で不便です。中神駅、東中神駅へ出るバス運行をお願いします。
- 武蔵村山市のMMシャトルバス停をくるりんバス駐車場へ移設を武蔵村山市に働きかけるようお願いします。

日産自動車村山工場跡地の土地利用状況等を踏まえ、バス事業者や武蔵村山市等の関係機関と新たなバス路線や循環バスについて協議を行っていきたいと考えております。

### まちづくり方針対象区域に関する意見

- 北口だけでなく武蔵砂川駅南口の出入りを含め周辺の道路を考えなおして欲しい。

本地域は立川市唯一の工業地域となっており、その結果、農・住・工の混在する課題の多い地域となっております。まず、課題の多い武蔵砂川駅の北側の地域のまちづくりに取り組む事が急務と考えております。

### 公園や緑に関する意見

- 緑豊かなまちづくり、駅周辺から武蔵村山市を「グリーンベルト」にし新しい観光名所にしましょう。
- 残堀川の清流の復活
- 駅前が発展した方がいいが、緑を多く残してほしいと思っています。
- 上砂町5丁目地域には公園施設が少ない上に小さい公園ばかりで、未就児の子供が遊べる安全で安心な公園が近くに無い。是非安心できる公園をつくっていただきたいと切に願う所です。

#### 公園や緑に関する意見

- 広い道路であれば並木道にするのもいいかと思います。
- 駅周辺に土地が取得できれば、公園や「サンサンロード」のような市民広場を整備すべきだと思います。このような広場があればただ広場として存在するのではなく、イベントや災害時の避難所としても使えるでしょう。また、すべてをアスファルトやブロックで埋め尽くすのではなく、木を植えたり芝生を植えるなどして土を露出させる部分をつくり、少しでも自然的な空間を作り出すと良いかと思います。
- あいている空き地を公園にしてほしい。

本地区は急速な宅地化に伴い、公園等の不足が指摘されております。

市は「立川市緑の基本計画」に基づき、市域全体を視野に入れた効率的な施設整備を検討してまいります。

また、宗教法人により整備が計画されている林苑との役割分担を意識した公園等の配置や街区幹線道路を緑の軸と捉え整備を行っていきたいと考えております。

#### 道路照明、信号機等に関する意見

- 信号機の設置は後からでは難しいので、道路計画にしっかり入れていただきたい。また、周辺道路の通学路に新たな信号機を含め計画が必要です。
- 新しい道路に関わらず、新しい道路開発に伴い、周辺道路の交通量も増えてきます。周辺道路の通学路の新たな信号機設置を含め計画が必要です。
- 道は狭く、夜は暗く、交通量があるのに信号がなかったり安心して歩けない。
- 駅までの道が暗いため街灯を増やして欲しい。

街区幹線道路整備の中で道路照明の適正な配置を検討して行きます。また、信号機の設置につきましては交通管理者である警視庁と協議を行って行きます。

#### 下水道整備に関する意見

- 大雨が降ると道路が川の様になりとても危険な状態になります。

年次計画に基づき、雨水管の整備を行っておりますが、本地域の道路は狭隘かつ側溝が整備されていない道路がほとんどであり、雨水排水整備は十分な状況にありません。

街区幹線道路の整備に合わせ、雨水管の整備も図っていきたいと考えております。

#### 用途地域に関する意見

- 工業地域ですが駅周辺を商業地域にしてほしい。
- 広い範囲の駅周辺の用途地域の見直しをする。

アンケートによる住民意向では、駅前商業系、その他は低層住居系を希望する声もありますが、現行の工業用途と住民意向には乖離がありますが、用途地域の見直しには課題も多く難しいと考えております。地区計画等を活用したまちづくりのルールを定めて行くことを検討してまいります。

#### その他

- 駅前広場及び道路整備にあたり駅前商店が立地されるよう誘致活動を実施して欲しい。
- 道路建設により駐車場がなくなったり、マンションが乱立する恐れもあり、土地の交換等による駐車場の確保をお願いします。
- 幼稚園に入るまで親たちの交流がなかなかうまくいっていない現状がある。近くにファーストフードや喫茶店のような店も無い。気軽に交流ができる公園や、子連れで入れるようなお店があれば嬉しいです。
- 郵便局、医院、銀行といった生活基盤があまりにも不足していると思います。このような生活基盤を維持すべく、駅前を中心に誘致してもいいのではないかと思います。
- 100円PARKを作って欲しい。
- 駅の近くに簡単な集会所を作って欲しい。

道路、下水道、駅舎改良やバス路線といった都市基盤が整備される事により、武蔵砂川駅周辺地区の魅力が向上し、民間における経済活動も活発化されることを期待しております。



## 参 考 资 料

## 村山工場跡地北地区地区計画立川市決定

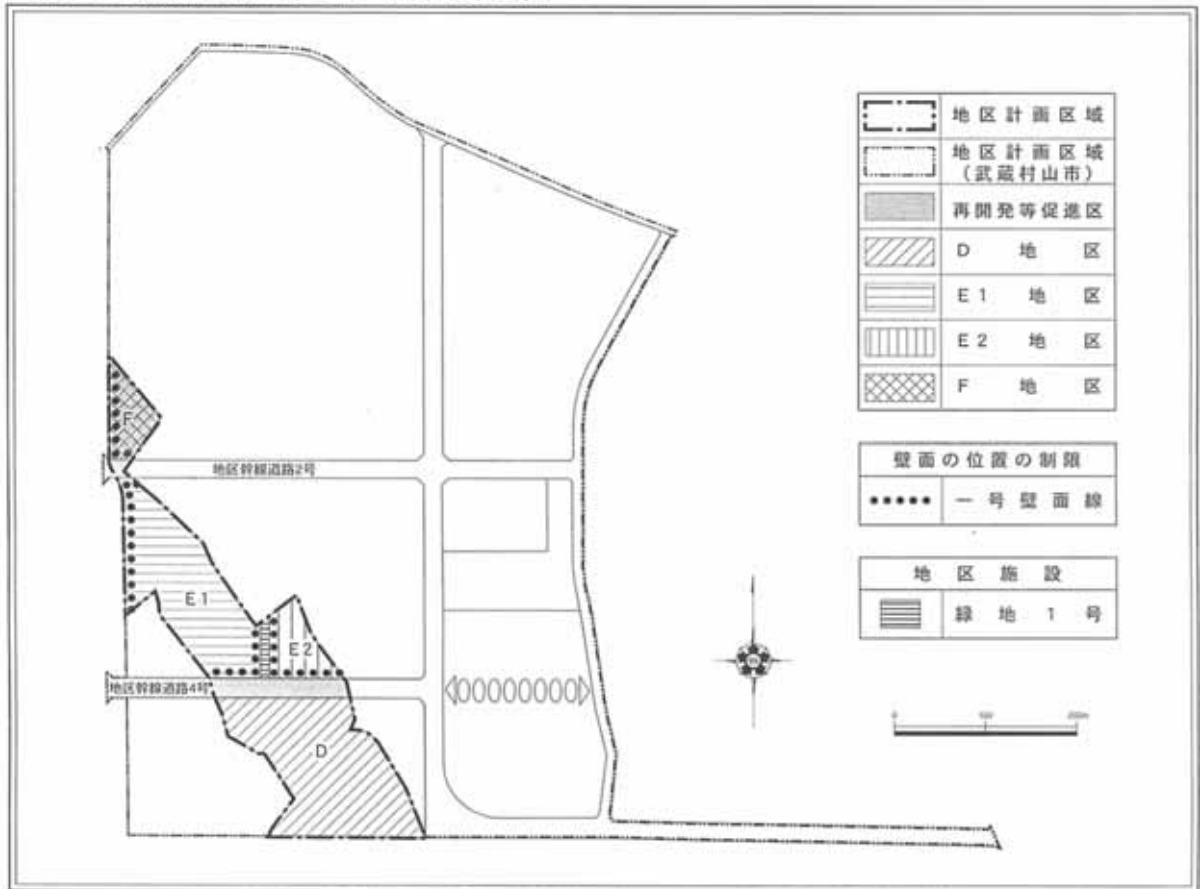
名称	村山工場跡地北地区地区計画	
位置	立川市上砂町六丁目地内	
面積	約 5.0ha	
地区計画の目標	約 140ha に及ぶ大規模工場跡地内の一部である当地区の円滑な土地利用転換を推進し、地域の活力や新たな雇用を創出する、賑わいと活気にあふれた複合的な市街地を形成するため、商業、居住、文化機能等の多様な機能が調和したまちづくりを進める。また、地域の交通ネットワークに配慮した都市基盤施設の整備を図るとともに、自然環境を活かした緑あふれる環境空間の整備により、魅力ある良好な市街地空間を形成する。	
区域の整備・開発及び保全に関する方針	土地利用の基本方針	工場跡地のまちづくり方針における土地利用の考え方をふまえつつ、地域活性化に資する多様な機能が調和した複合的な市街地を形成するため、以下の方針を定める。 (1) 地域の活力の増進と生活の利便向上に資する土地利用の促進を図るため、以下のように定める。 ① D 地区は、まちづくり方針に位置付けられている工場跡地南側における林苑構想との緑の連続性に配慮しつつ、環境と調和した文化機能やスポーツ施設等の導入を図る。 ② E1 及び E2 地区は、周辺環境との調和に配慮しつつ、生活・産業機能を中心に地域ニーズに応じた利用を図る。 ③ F 地区は、賑わい創出の起点となり、地域活力向上の中核となる商業機能を導入する。 (2) 地域特性に配慮した道路網の整備を図ることにより良好な都市環境を創出する。
	地区施設等の整備の方針	(1) 土地利用転換に伴う新たな機能立地を進めるため、円滑な交通処理を図るネットワークを形成する地区幹線道路を整備する。 (2) 地区幹線道路においては、周辺市街地の歩行者ネットワークを視野に、ゆとりある快適な歩行者空間の形成を図る。
	建築物等の整備の方針	(1) 大規模土地利用転換にふさわしい良好な都市環境の形成と周辺環境に配慮した市街地形成を図るため、また、狭山丘陵や残堀川をはじめとした豊かな自然環境に囲まれた立地特性を活かした魅力的な景観形成を図るため、建築物の用途の制限、建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限など、地区特性に応じて必要な建築物等に関する事項を定める。 (2) うるおいとやすらぎのある都市環境を形成するため、道路、公園等の緑化空間と調和のとれた一体的な景観形成の推進に努める。

再開発等促進区	位置	立川市上砂町六丁目地内		
	面積	約 0.7ha		
	土地利用に関する基本方針	① F 地区は、地域活性化拠点にふさわしい商業、アミューズメント機能等を備えた複合施設を導入する。また、隣接地区との連続性に配慮した歩行者ネットワークの形成を図ることにより、地域に開かれた回遊性のある施設整備を行う。 ② 大規模工場跡地周辺の交通環境を改善するとともに、土地利用転換に伴う交通需要に早期に対応するため、地区幹線道路の整備を行う。		
主要な公共施設の配置及び規模	名称	幅員	延長	備考
	地区幹線道路 2 号	20m	約 15m	新設
	地区幹線道路 4 号	20m	約 145m	新設

地区整備計画	位置	立川市上砂町六丁目地内				
	面積	約 2.2ha				
	地区施設の配置及び規模	種類	名称	面積	備考	
		その他公共空地	緑地 1 号	約 350㎡	新設	
	地区の区分	名称	E1 地区	E2 地区	F 地区	
		面積	約 1.7ha	約 0.5ha	約 0.4ha	
	建築物等に關する事項	建築物等の用途の制限	建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）別表第 2（ウ）項第 2 号に規定する危険物の貯蔵又は処理に供する建築物は建築してはならない。		建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）別表第 2（ハ）項並びに（ニ）項第 5 号及び第 6 号に規定する建築物は建築してはならない。	
		建築物の敷地面積の最低限度	3,000㎡			
		壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱は計画図に示す壁面を超えて建築してはならない。		建築物の外壁又はこれに代わる柱は計画図に示す壁面を超えて建築してはならない。ただし、道路上に設けられた橋断歩道橋又は道路の上空に設けられた渡り廊下と接続する渡り廊下その他これらに類する用途に供する建築物等の部分で、当該建築敷地内に存するものを除く。	
		建築物等の高さの最高限度	31m 高さは、建築基準法施行令第 2 条第 1 項第 6 号本文に定める高さとする。			
建築物等の形態又は意匠の制限		① 建築物の外壁又はこれに代わる柱の色彩は、原則として原色を避けるなど、周辺環境と調和した落ち着いた色調とする。 ② 屋外広告物は、建築物との一体性、歩行者空間との調和等に配慮した設置位置、形態、規模、デザイン等とし、良好な都市景観形成に努める。				
かき又はさくの構造の制限	建築物に付随する門又はへい構造は、植栽又はフェンス等の透視可能で開放性のあるものとし、コンクリートブロック又は、これに類するものは設置してはならない。ただし、建築物の保安・管理上やむを得ない場合はこの限りではない。					

「地区計画の区域、再開発等促進区の区域、地区整備計画の区域、主要な公共施設及び地区施設の配置並びに壁面の位置の制限は、計画図に示すとおり。」  
(理由) 土地利用転換にあわせた都市機能の更新を図り、多様な機能が複合した良好な都市環境を形成するため、地区計画を変更する。

村山工場跡地北地区地区計画計画図



## 村山工場跡地北地区地区計画武蔵村山市決定

### 立川都市計画地区計画の変更 (武蔵村山市決定)

都市計画村山工場跡地北地区地区計画を次のように変更する。

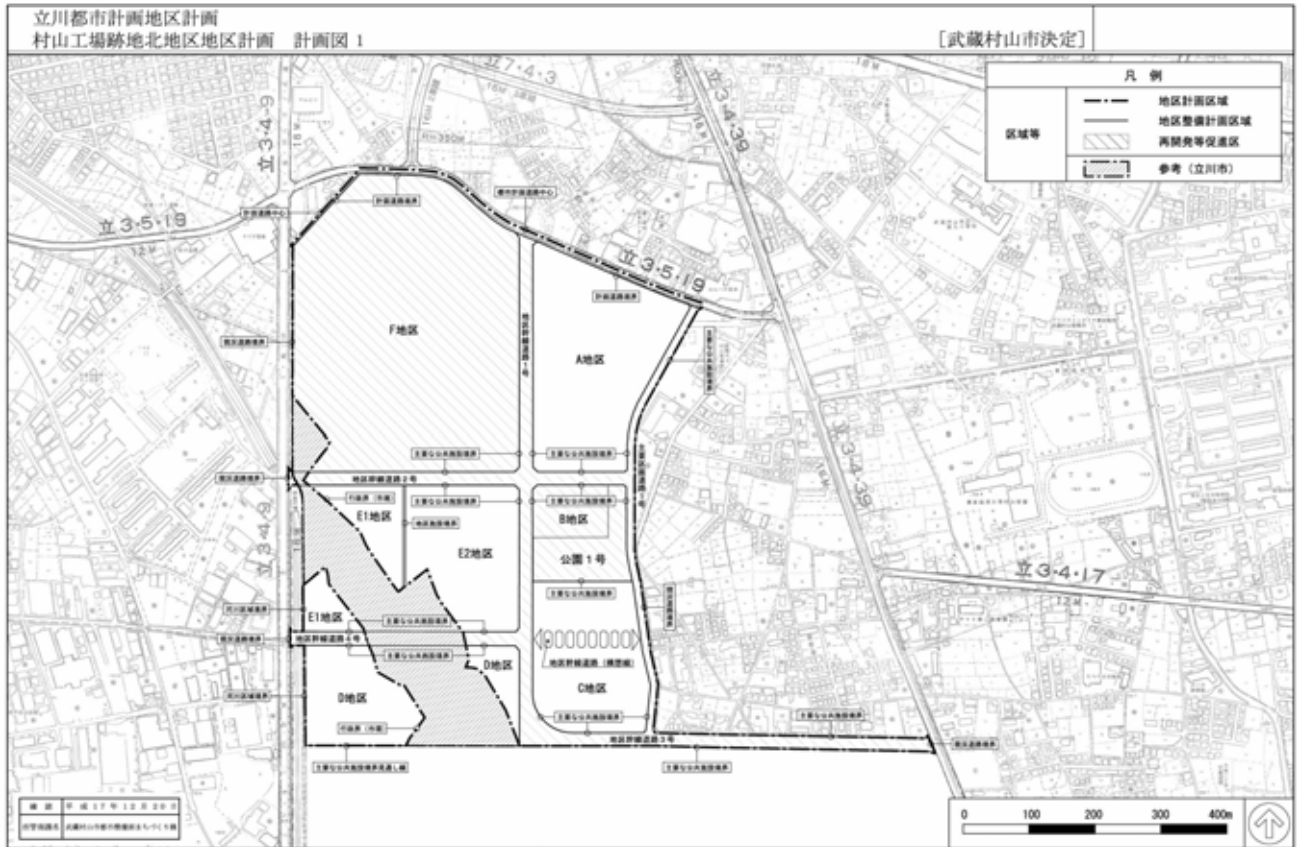
名 称	村山工場跡地北地区地区計画					
位 置	武蔵村山市榎一丁目地内					
面 積	約38.1ha					
地区計画の目標	約140haに及ぶ大規模工場跡地内の一部である当地区の円滑な土地利用転換を推進し、地域の活力や新たな雇創出する、賑わいと活気にあふれた中心市街地を形成するため、商業、居住、文化機能等の多様な機能が調和したまちづくりを進める。また、地域の交通ネットワークに配慮した都市基盤施設の整備を図るとともに、自然環境を活かした緑あふれる環境空間の整備により、魅力ある良好な市街地空間を形成する。					
区域の整備・開発及び保全に関する方針	土地利用の基本方針	<p>工場跡地のまちづくり方針における土地利用の考え方をふまえつつ、武蔵村山都市核土地地区面整理事業地区等周辺地域との連携を図りながら、地域活性化に資する多様な機能が複合した新しい中心市街地を形成するため、以下の方針を定める。</p> <p>(1) 地域の活力の増進と生活の利便向上に資する土地利用の促進を図るため、土地利用の方針を以下のように定める。</p> <p>① A地区は、賑わい創出の起点となる商業・業務機能を導入する。</p> <p>② B地区は、地域の生活を支援する医療サービス機能を導入する。</p> <p>③ C地区は、周辺環境との調和に配慮しつつ、生活・文化機能を中心に地域ニーズに応じた利用を図る。</p> <p>④ D地区は、まちづくり方針に位置づけられている工場跡地南側における林苑構想との緑の連続性に配慮しつつ、環境と調和した文化機能やスポーツ施設等の導入を図る。</p> <p>⑤ E1及びE2地区は、周辺環境との調和に配慮しつつ、生活・産業機能を中心に地域ニーズに応じた利用を図る。</p> <p>⑥ F地区は、賑わい創出の起点となり、地域活力向上の中核となる商業機能を導入する。</p> <p>(2) 地域特性に配慮した道路網の整備を図り、併せてB地区内において公園を整備することにより、良好な都市環境を創出する。</p>				
	地区施設等の整備の方針	<p>① 東西・南北の地域分断を解消するとともに、土地利用転換に伴う新たな機能立地を支え、円滑な交通処理を図るネットワークを形成するための地区幹線道路及び主要区画道路を整備する。</p> <p>② 地区幹線道路及び主要区画道路においては、周辺市街地の歩行者ネットワークとの連携を視野に入れつつ、ゆとりある快適な歩行者空間を確保することとし、必要に応じて歩道状空地を設けるなど、歩道と一体となった歩行者空間の形成を図る。</p> <p>③ 周辺市街地との連続性を創出する緑のネットワークの中心を形成するため、計画地の中央部において地域に開かれた公園を整備する。</p>				
	建築物等の整備の方針	<p>① 大規模土地利用転換にふさわしい良好な都市環境の形成と周辺環境に配慮した市街地形成を図るため、また、狭山丘陵や残堀川をはじめとした豊かな自然環境に囲まれた立地特性を活かした魅力的な景観形成を図るため、建築物の用途の制限、建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限など、地区特性に応じて必要な建築物等に関する事項を定める。</p> <p>② うるおいとやすらぎのある都市環境を形成するため、敷地内の空地の緑化を図るとともに、道路、公園等の緑化空間と調和のとれた一体的な景観形成の推進に努める。</p> <p>③ 地区全体の交通環境を勘案して適切な規模の駐車施設を整備し、街並みの連続性に配慮しつつ出入口を設置する。</p>				
再開発等促進区	位 置	武蔵村山市榎一丁目地内				
	面 積	約20.5ha				
	土地利用に関する基本方針	<p>① B地区は、地域に必要な医療を確保するため、良質かつ適切な医療サービスを提供する医療施設を導入する。また、隣接する公園と一体的な環境形成を図ることにより、良好な環境空間の創出に資する整備を行う。</p> <p>② F地区は、地域活性化拠点にふさわしい商業、アミューズメント機能等を備えた複合施設を導入する。また、隣接地区との連続性に配慮した歩行者ネットワークの形成を図ることにより、地域に開かれた回遊性のある施設整備を行う。</p> <p>③ 地域の交通環境の改善と土地利用転換に伴う交通需要に早期に対応するため、地区内道路の現道拡幅及び新設整備を行う。</p>				
	主要な公共施設の配置及び規模	名称	幅員	延長	面積	備考
		地区幹線道路1号	20m	約740m	—	新設
		地区幹線道路2号	20m	約480m	—	新設
		地区幹線道路3号	20m	約610m	—	新設
	地区幹線道路4号	20m	約195m	—	新設	
	主要区画道路1号	12m	約670m	—	新設 一部現道拡幅	
	公園1号	—	—	約1.0ha	新設	
位 置	武蔵村山市榎一丁目地内					

地区整備計画	面積	約10.6ha					約15.3ha					
	地区施設配置及び規模	種類	名称	幅員	延長	面積	備考	名称	幅員	延長	面積	備考
	その他公共空地	歩道状空地1号	3m	約260m	——	——	新設	歩行者通路1号	4m	約450m	——	一部建物内(幅員:8m)概略的配置を示す
								歩行者通路2号	4m	約350m	——	一部建物内(幅員:8m)概略的配置を示す
		緑地1号	——	——	約750㎡	——	新設	交通プラザ	——	——	約2,400㎡	概略的配置を示す
歩道状空地2号								3m	約150m	——	——	
地区の区分	名称	A地区		E1地区		E2地区		B地区		F地区		
	面積	約5.7ha		約1.6ha		約3.3ha		約1.9ha		約13.4ha		
建築物等に関する事項	建築物等の用途の制限	建築基準法(昭和25年法律第201号)別表第2(ぬ)項第2号に規定する危険物の貯蔵又は処理に供する建築物は建築してはならない。		建築基準法(昭和25年法律第201号)別表第2(ぬ)項第2号に規定する危険物の貯蔵又は処理に供する建築物は建築してはならない。		建築基準法(昭和25年法律第201号)別表第2(ほ)項並びに(に)項第5号及び第6号に規定する建築物は建築してはならない。		建築基準法(昭和25年法律第201号)別表第2(ほ)項並びに(に)項第5号及び第6号に規定する建築物は建築してはならない。		次の各号に掲げる用途の建築物は建築してはならない。 ① 建築基準法(昭和25年法律第201号)別表第2(り)項第1号から第3号に規定する工場及び第4号に規定する危険物の貯蔵又は処理に供するもの。 ② 建築基準法別表第2(い)項第1号から第3号に規定する住宅の用に供するもの。 ③ 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第2条第6項に掲げる店舗型風俗特殊営業の用に供するもの。		
	建築物の敷地の面積の最低限度	1,000㎡		3,000㎡		3,000㎡		1,000㎡		3,000㎡		
建築物等に関する事項	壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱は計画図に示す壁面を超えて建築してはならない。ただし、道路上に設けられた横断歩道橋又は道路の上空に設けられた渡り廊下と接続する渡り廊下その他これらに類する用途に供する建築物等の部分で、当該建築敷地内に存するものを除く。		建築物の外壁又はこれに代わる柱は計画図に示す壁面を超えて建築してはならない。		建築物の外壁又はこれに代わる柱は計画図に示す壁面を超えて建築してはならない。ただし、道路上に設けられた横断歩道橋又は道路の上空に設けられた渡り廊下と接続する渡り廊下その他これらに類する用途に供する建築物等の部分で、当該建築敷地内に存するものを除く。		建築物の外壁又はこれに代わる柱は計画図に示す壁面を超えて建築してはならない。ただし、道路上に設けられた横断歩道橋又は道路の上空に設けられた渡り廊下と接続する渡り廊下その他これらに類する用途に供する建築物等の部分で、当該建築敷地内に存するものを除く。				
	建築物等の高さの最高限度	31m 高さは、建築基準法施行令第2条第1項第6号本文に定める高さとする。										
	建築物等の形態又は意匠の制限	① 建築物の外壁又はこれに代わる柱の色彩は、原則として原色を避けるなど、周辺環境と調和した落ち着いた落ち着いた色調とする。 ② 屋外広告物は、建築物との一体性、歩行者空間との調和等に配慮した設置位置、形態、規模、デザイン等とし、良好な都市景観の形成に努める。										
	かき又はさく構造の制限	建築物に付随する門又はへの構造は、植栽又はフェンス等の透視可能で開放性のあるものとし、コンクリートブロック又は、これに類するものは設置してはならない。ただし、建築物の保安・管理上やむを得ない場合はこの限りではない。										

「地区計画の区域、再開発等促進区の区域、地区整備計画の区域、主要な公共施設及び地区施設の配置並びに壁面の位置の制限は、計画図に示すとおり」

(理由) 土地利用転換にあわせた都市機能の更新を図り、多様な機能が複合した良好な都市環境を形成するため、地区計画を変更する。







## 武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針

発行 平成 19 年 3 月  
編集 立川市総合政策部都市づくり課  
〒190-0022 立川市錦町 3 丁目 2 番 26 号  
TEL 042-523-2111(代)