

---

# 立川市都市計画マスタープラン

---

(概要版)



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



## 目次

はじめに	p.2
Ⅰ. 改定の背景と考え方	Ⅱ. 立川市都市計画マスタープランの構成
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	p.3
Ⅰ. 社会環境の変化への対応	Ⅲ. 交通関連
Ⅱ. 土地利用関連	
都市整備基本方針	p.6
Ⅰ. まちづくりの基本理念	Ⅲ. 将来人口フレーム
Ⅱ. 将来都市像	Ⅳ. 将来都市構造
都市整備基本構想	p.8
Ⅰ. 土地利用の方針	Ⅳ. 都市景観の形成方針
Ⅱ. 都市施設の整備方針	Ⅴ. 安全・安心のまちづくりの方針
Ⅲ. 都市環境の形成方針	
地域別構想	p.12
Ⅰ. 南地域	Ⅳ. 北部中地域
Ⅱ. 中央地域	Ⅴ. 北部西地域
Ⅲ. 北部東地域	
まちづくりの推進のために	p.22
Ⅰ. 実現に向けての基本的考え方	

# はじめに

## I. 改定の背景と考え方

「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」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。

特に、「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(平成26(2014)年12月:東京都)」で、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たことを受けて、これからの人口減少、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。

「立川市都市計画マスタープラン」は、これまで平成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。

## II. 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。

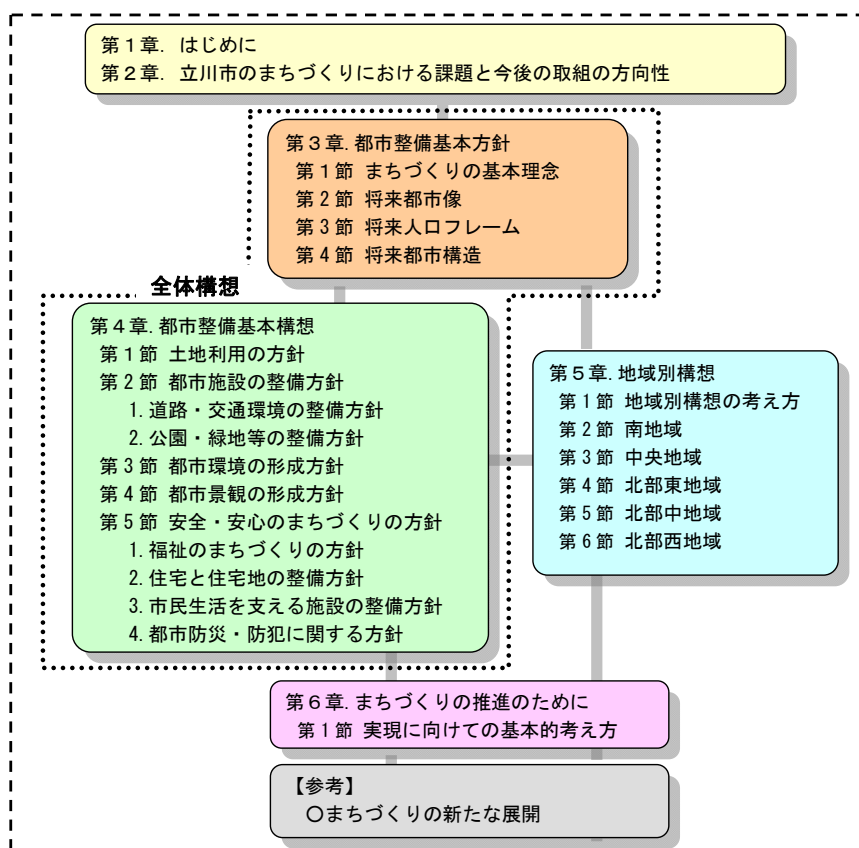


図-1 立川市都市計画マスタープランの構成

# 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

## I. 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J R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-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。

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の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-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

J R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。

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、高齢者とはもとより障害者・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。

### 4. 都市劣化への対応

公共施設および道路・下水道等の都市基盤施設は、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。

## Ⅱ. 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」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。

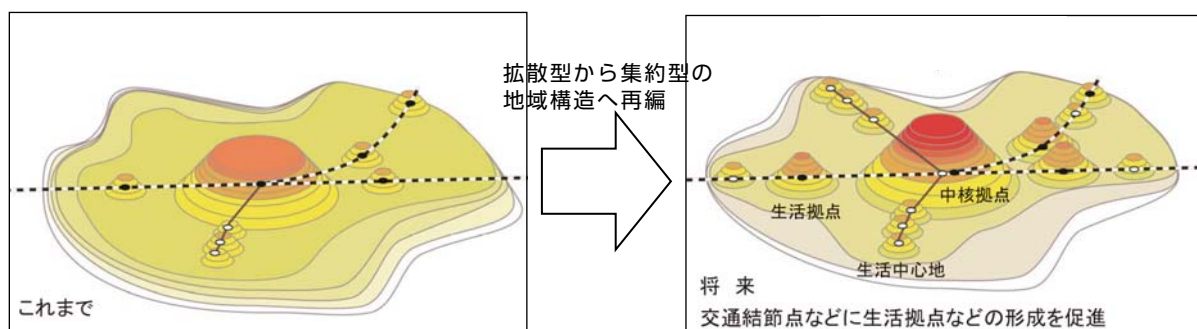
集約型の地域構造への再編による都市づくりは、人口動態の大きな変化を踏まえて、都市経営コストの効率化の要請に応えつつ、快適な都市生活と機能的な都市活動を確保するものです。

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 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、JR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。

JR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。都市軸沿道地域には、新たな魅力の創出に向け、多摩のオンリーワンと呼べる文化・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

JR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. 緑や水辺の保全と活用

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。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制度等を用いて農地の保全を図る必要があります。

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・創出に取り組みます。

## Ⅲ. 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であるＪＲ立川駅周辺、及び中核拠点と各生活中心地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. 道路網の整備と管理

ＪＲ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成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みます。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、自転車に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みます。

### 5. ＪＲ立川駅周辺の交通環境の整備

ＪＲ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、ＪＲ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。

# 都市整備基本方針

## I. 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、さまざまな価値がう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。

## II. 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。

## III. 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。

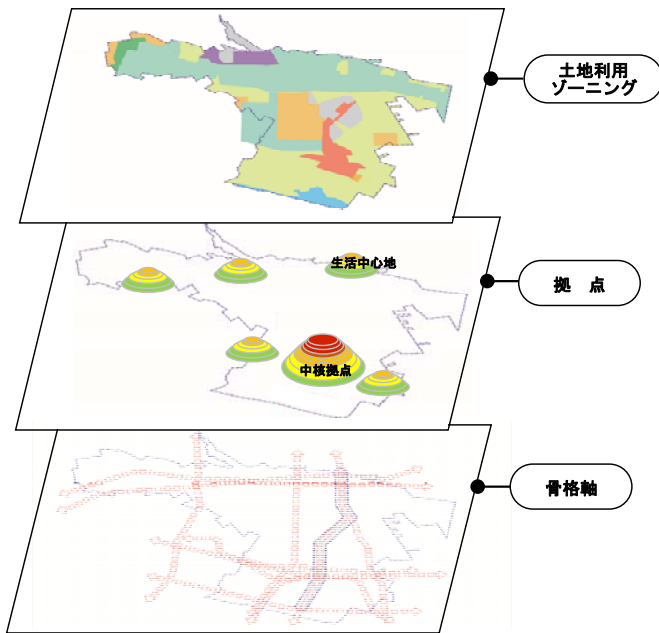
「立川市都市計画マスタープラン」における将来人口フレームは、「立川市第4次長期総合計画」と整合を図り、目標年次である平成36（2024）年度の人口を約17万5千人と想定します。

# IV. 将来都市構造

## 1. 都市構造の基本的考え方

本市では、中核拠点と生活中心地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。

図-3 将来都市構造の考え方



## 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。

### ○拠点の形成

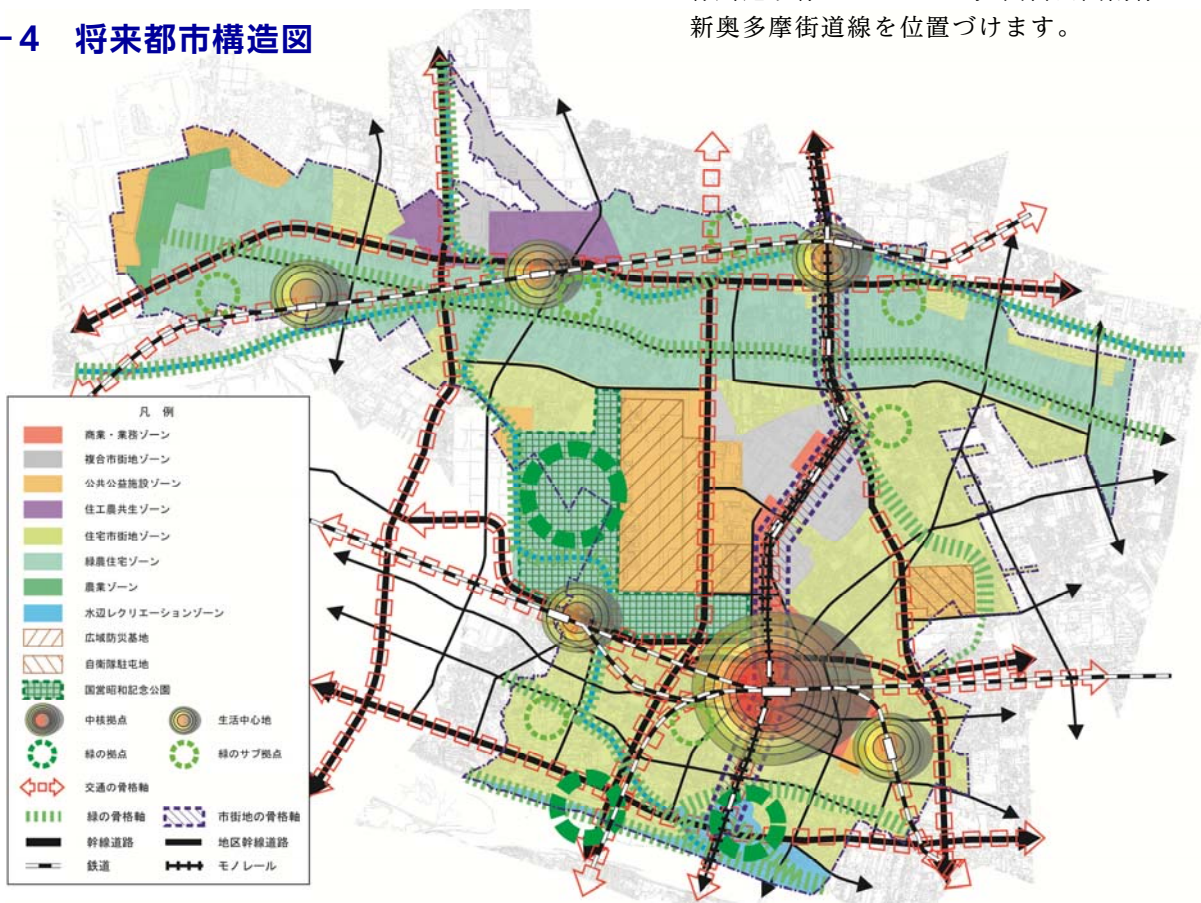
- 中核拠点 = J R 立川駅周辺地域を位置づけます。
- 生活中心地 = J R 西立川駅・西国立駅、西武拝島線 川上水駅・武蔵砂川駅・西武立川駅を中心としたエリアを位置づけます。

### ○交通ネットワークの形成

- 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を位置づけます。
- 交通の骨格軸 = 鉄道は、広域的な都市間交通網である J R 中央線、南武線、青梅線、五日市線、西武拝島線、新交通は、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。

幹線道路は、南北骨格軸として、東から立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。また、東西骨格軸として、北から立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。

図-4 将来都市構造図





# 都市整備基本構想

## I. 土地利用の方針

### 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便利性の向上等、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。

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。

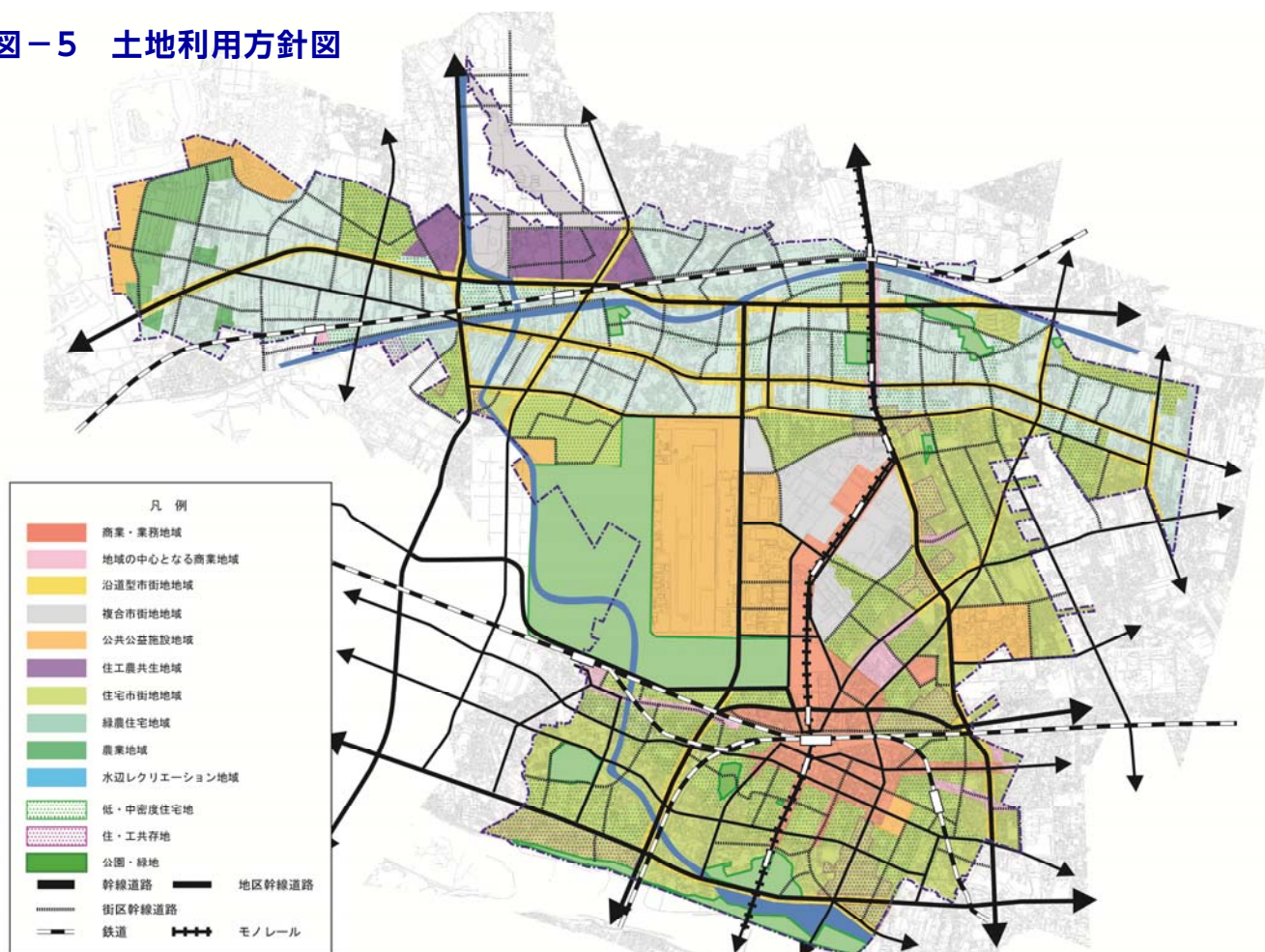
やむを得ず生産緑地を宅地化する際は、農家や周辺住民の意向を踏まえて、地区計画制度等により、地区の特性にふさわしい良好な環境形成への誘導を図ります。

### 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。

図-5 土地利用方針図



## II. 都市施設の整備方針

### 1. 道路・交通環境の整備方針

#### 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J R立川駅周辺地域の中核拠点、及び中核拠点と各生活中心地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。

#### 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。

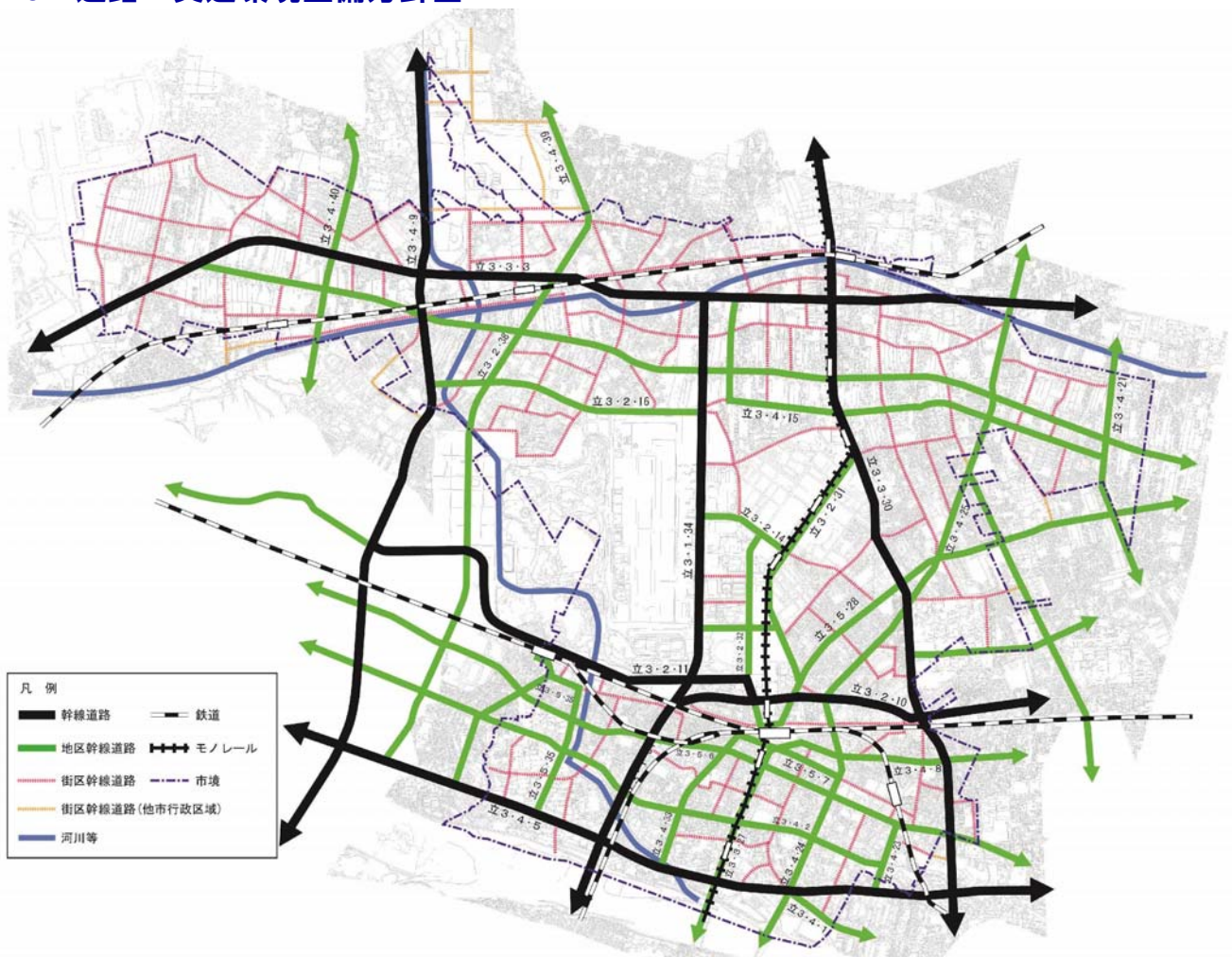
幹線道路と地区幹線道路により、市内全域を500m～1,000mのグリッドに分割し、都市の骨格を形成します。

人口密度の高いJ R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て必要な幅員の確保に努めます。

図-6 道路・交通環境整備方針図



## 2. 公園・緑地等の整備方針

### 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。

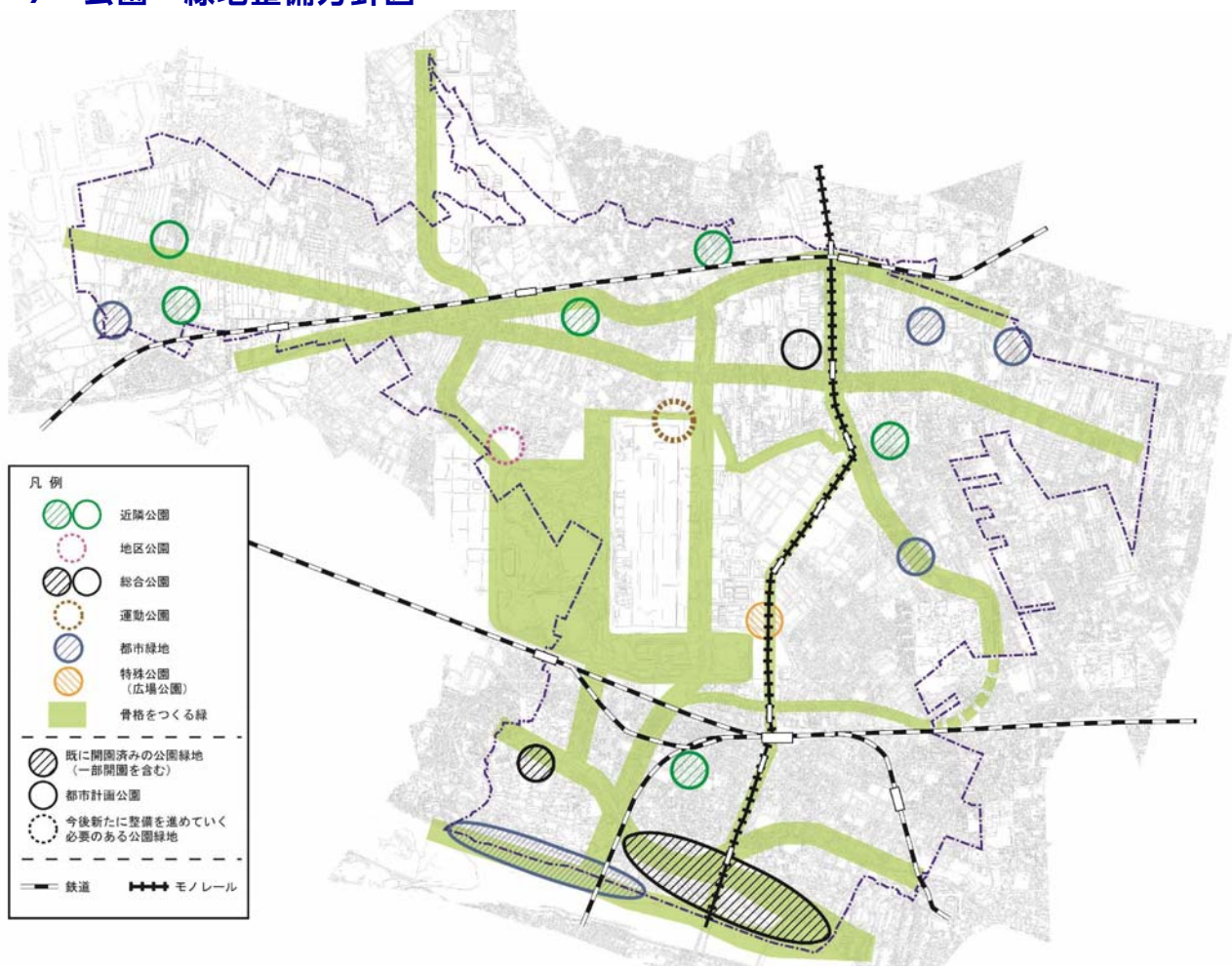
### ②公園・緑地の計画的整備と更新

「立川市緑の基本計画」、「都市計画公園・緑地の整備方針」及び「緑確保の総合的な方針」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。

図-7 公園・緑地整備方針図



## Ⅲ. 都市環境の形成方針

「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。

## Ⅳ. 都市景観の形成方針

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、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。

## Ⅴ. 安全・安心のまちづくりの方針

### 1. 福祉のまちづくり方針

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々の都市施設の整備とともに、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. 住宅と住宅地の整備方針

#### 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。

### 3. 市民生活を支える施設の整備方針

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。

### 4. 都市防災・防犯に関する方針

本市では立川広域防災基地が整備され、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。

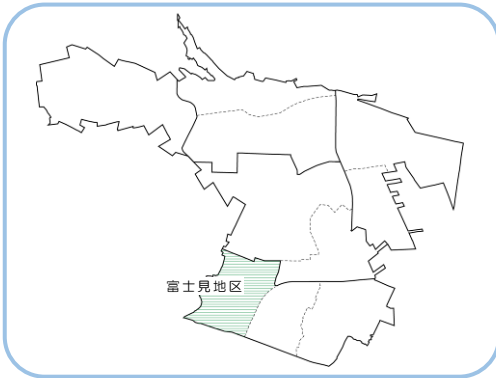
- ①国における広域防災拠点の機能と連携した周辺市街地の整備
- ②市民の生命・財産を守るための対策の確立と帰宅困難者対策の推進
- ③犯罪の機会を与えないまちづくりの推進

# 地域別構想

## I. 南地域

●地域の将来像 『自然と歴史・文化を生かした活気のある住みやすいまち』

### 1. 富士見地区

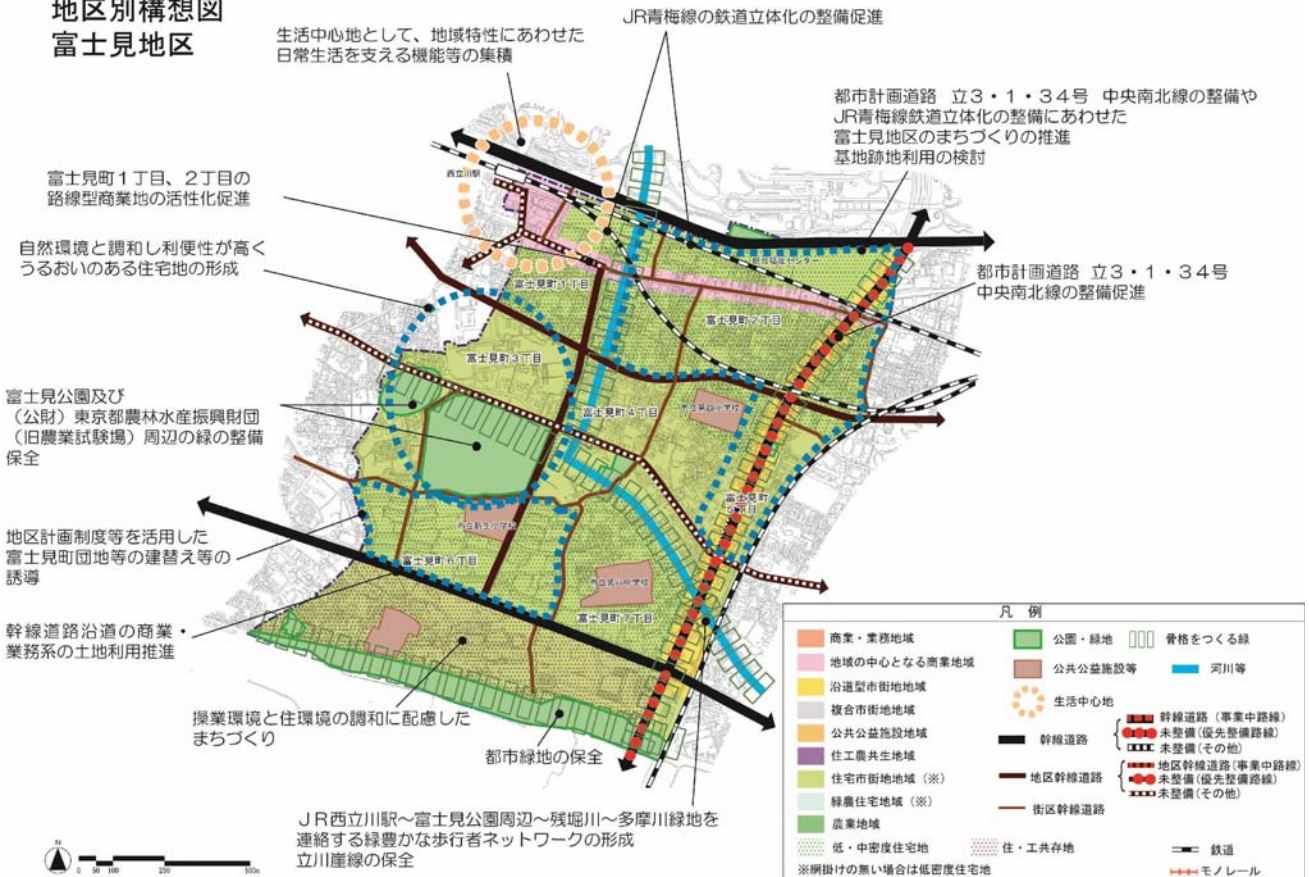


#### ●まちづくりの目標

市街地環境の改善等により、計画的な市街地づくりを進めます。

生活中心地であるJR西立川駅を中心としたエリアでは、地域の特性に合わせ日常生活を支える機能等の集積を進めます。また、富士見公園周辺の豊かな自然環境と調和した住環境の整備を進め、うるおいのある住宅地の形成を図ります。

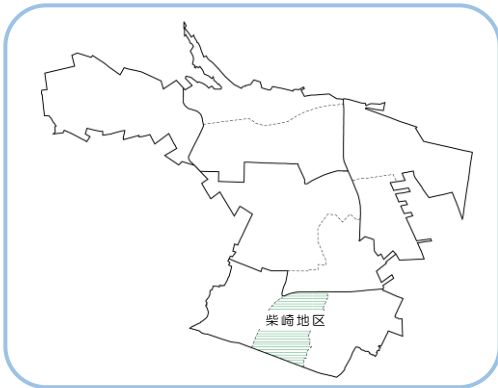
図-8  
地区別構想図  
富士見地区



#### ●主要な施策

- 幹線道路等の整備やJR青梅線の鉄道立体化の動向に応じたまちづくりの推進
- 富士見町団地の建替え等に伴う地区計画の検討
- JR青梅線の鉄道立体化の早期事業化要請
- 都市計画道路 立3・1・34号 中央南北線の整備促進
- 街区幹線道路等の整備推進
- 緑の拠点となる富士見公園の整備推進
- 立川崖線等の緑地の保全
- 住区基幹公園の整備推進

## 2. 柴崎地区

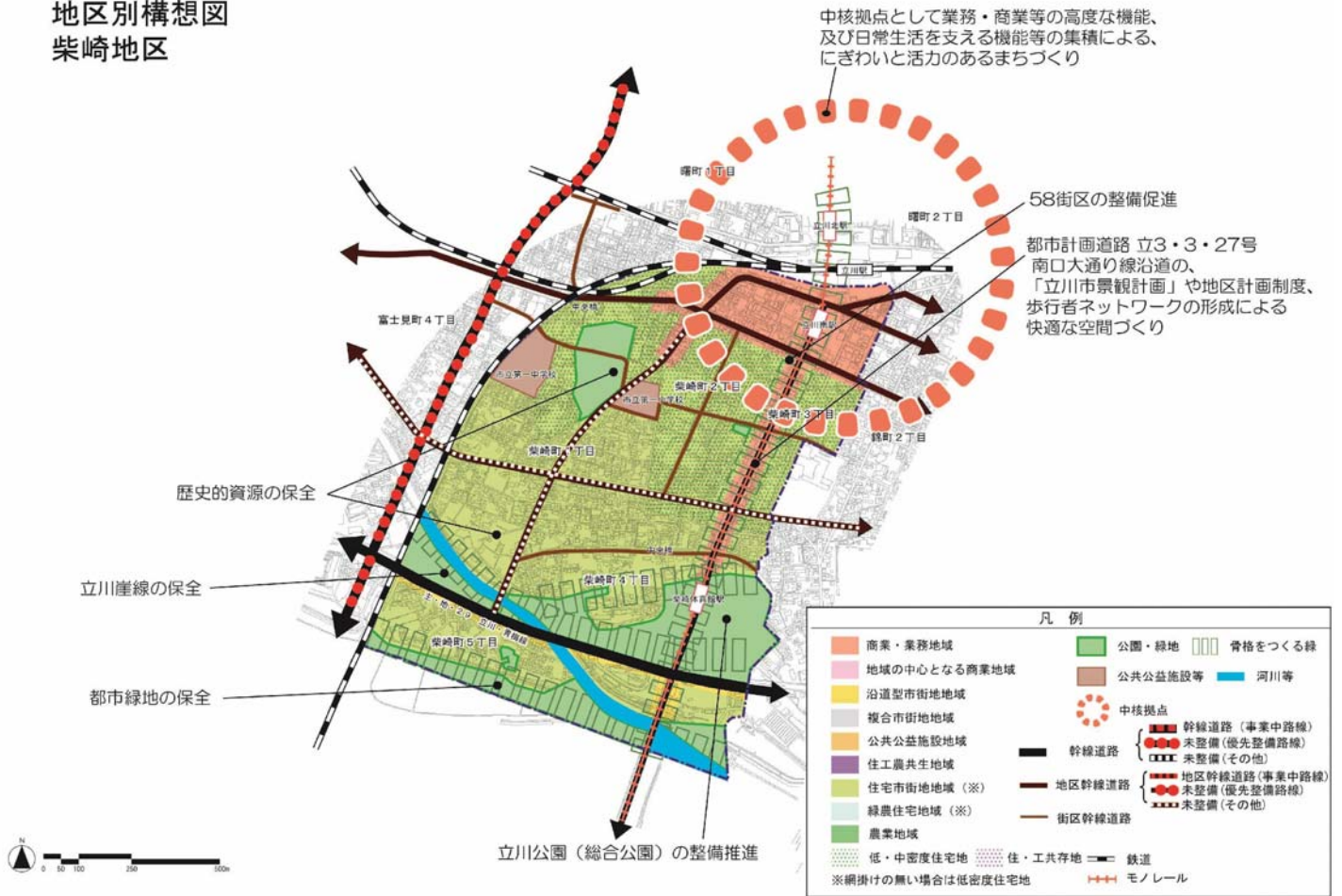


### ●まちづくりの目標

中核拠点の一翼を担うJR立川駅南口周辺は、南地域の顔として良好な街並みの形成、業務・商業等の高度な機能、及び日常生活を支える機能等の集積により、にぎわいと活力のあるまちづくりを進めます。また、多摩川周辺の豊かな緑地空間を生かした快適な住環境の整備を進め、うるおいのある住宅地の形成を図ります。

図-9

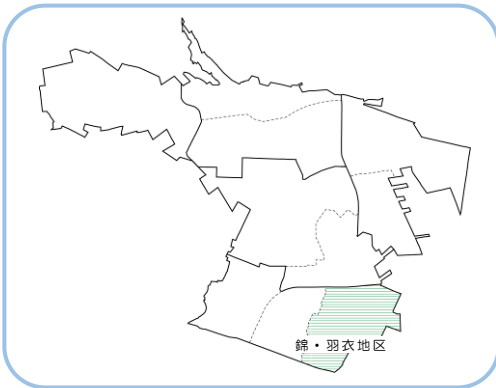
地区別構想図  
柴崎地区



### ●主要な施策

- 58街区の整備促進
- 「立川駅前歩道立体化計画」の見直し検討とそれに基づく歩行者デッキの整備推進
- 街区幹線道路等の整備推進
- 緑の拠点となる立川公園の整備推進
- 立川崖線等の緑地の保全
- 住区基幹公園の整備推進

### 3. 錦・羽衣地区



#### ●まちづくりの目標

生活中心地であるJR西国立駅を中心としたエリアでは、地域の特性に合わせ日常生活を支える機能等の集積を進めます。

既存の良好な市街地環境の保全・形成を図りつつ、「西国立駅西地区」では、生活、文化・交流、医療福祉等の拠点の形成を図り、新しい街並みづくりを進めます。

図-10  
地区別構想図  
錦・羽衣地区



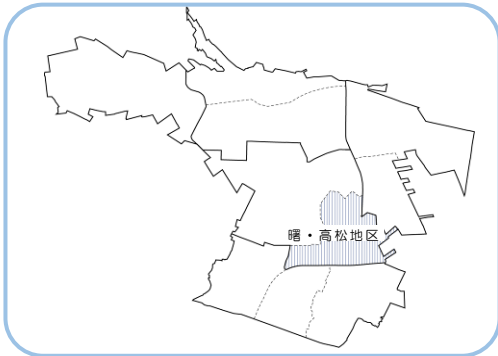
#### ●主要な施策

- 都市計画道路 立3・3・30号 立川東大和線の整備促進
- 都市計画道路 立3・4・5号 新奥多摩街道線の整備促進
- 街区幹線道路等の整備促進
- 道路無電柱化の推進
- 立川崖線等の緑地の保全
- 緑の拠点となる立川公園の整備推進
- 住区基幹公園の整備推進
- 「西国立駅西地区地区計画」に基づくまちづくりの具体化の促進
- 立川公園陸上競技場の改築
- 単独処理区の北多摩二号処理区への編入の推進と、錦町下水処理場の跡地活用の検討

## II. 中央地域

### ●地域の将来像『多摩地域の中心都市となるにぎわいとやすらぎの調和したまち』

#### 1. 曙・高松地区



#### ●まちづくりの目標

中核拠点の一翼を担うJR立川駅北口周辺は、商業機能の充実と、業務機能の強化を図り、広域的な商業・業務拠点形成します。また、日常生活を支える機能等の集積とともに、周辺の住環境の整備を進め、うるおいのある住宅地の形成を図ります。

図-11  
地区別構想図  
曙・高松地区

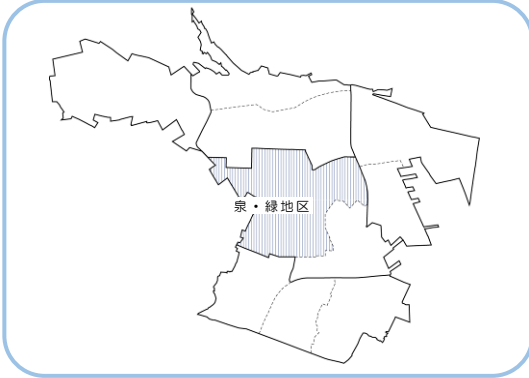


#### ●主要な施策

- 都市計画道路 立3・3・30号 立川東大和線の整備促進
- 都市計画道路 立3・2・10号 緑川通り線、立鉄中付第1号線・第2号線の整備推進
- 「立川駅前歩道立体化計画」の見直し検討とそれに基づく歩行者デッキの整備推進
- 歩行者ネットワークの形成
- 街区幹線道路等の整備推進
- 住区基幹公園の整備推進



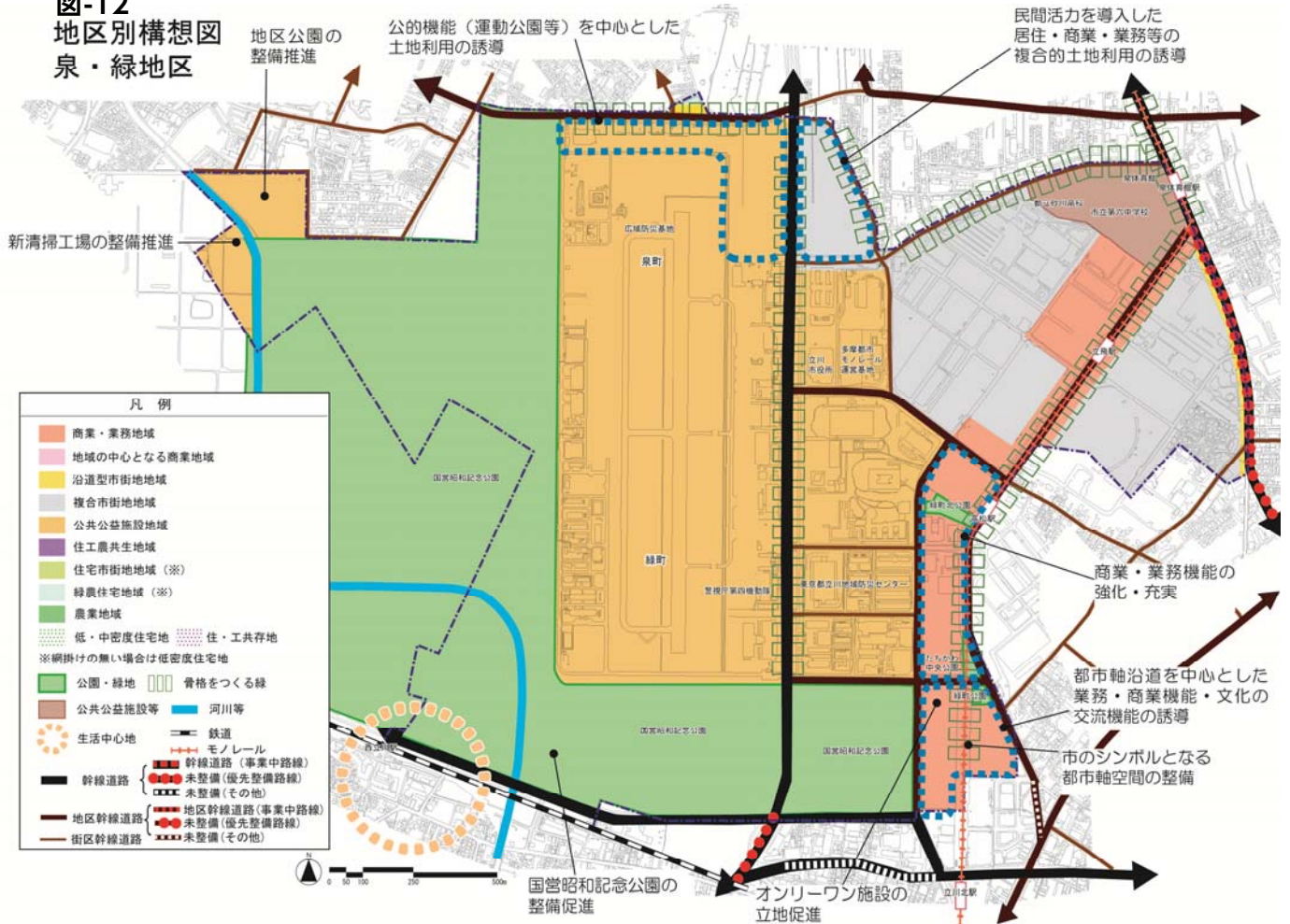
## 2. 泉・緑地区



### ●まちづくりの目標

本地区は立川広域防災基地や国営昭和記念公園が立地しており、業務機能・商業機能の強化や文化・情報・交流機能等の導入を図ることにより職住が近接し、良好な景観形成にも配慮した豊かな緑と一体となったまちづくりを進めます。

図-12  
地区別構想図  
泉・緑地区



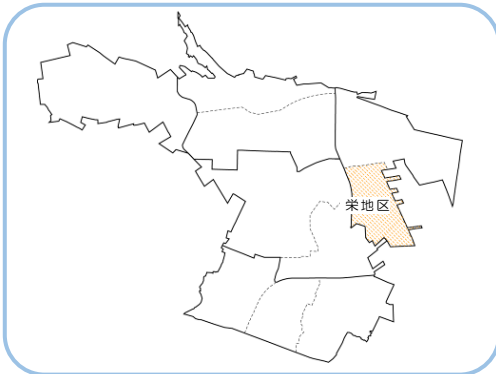
### ●主要な施策

- 「市庁舎北側地域」のまちづくりの推進
- 「立川基地跡地昭島地区」における新清掃工場の整備推進
- 都市軸沿道地域の多摩オンリーワン施設の立地促進
- 街区幹線道路等の整備推進
- 運動公園、地区公園の整備推進

# Ⅲ. 北部東地域

## ●地域の将来像 『いきいき暮らせる緑豊かなうるおいのあるまち』

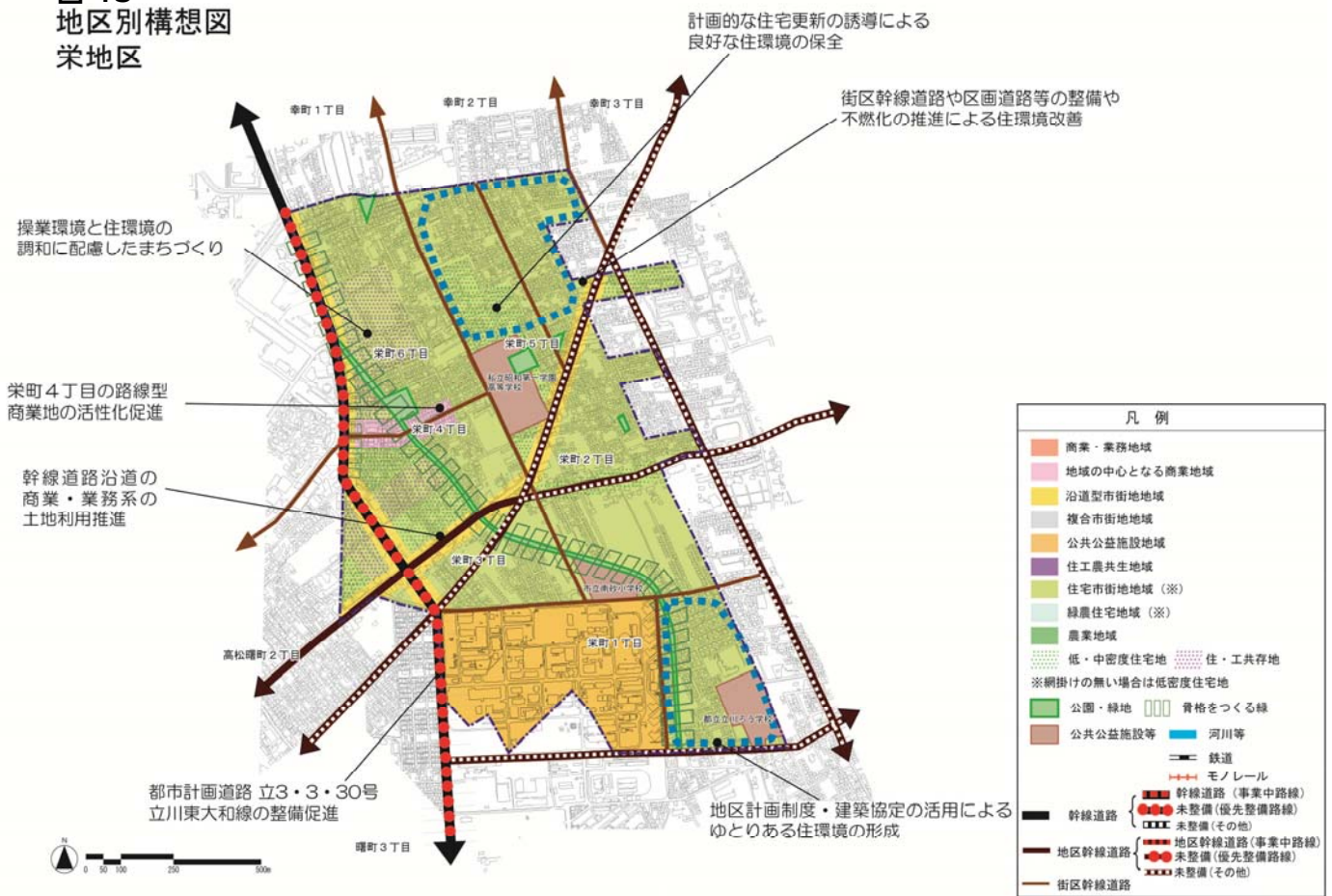
### 1. 栄地区



#### ●まちづくりの目標

街区幹線道路の整備や公園の整備、水と緑のネットワークの形成により、緑豊かなうるおいあるまちづくりを進めます。

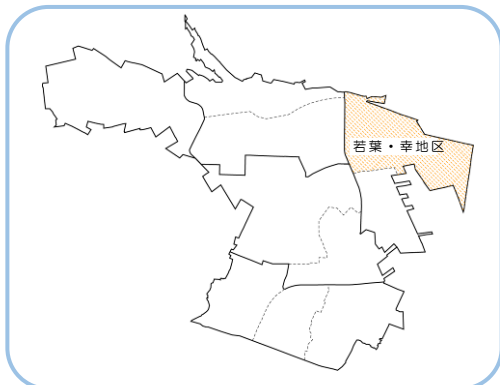
図-13  
地区別構想図  
栄地区



#### ●主要な施策

- 地区計画による良好な住環境の保全
- 都市計画道路 立3・3・30号 立川東大和線の整備促進
- 街区幹線道路等の整備推進
- 住区基幹公園の整備推進
- 生産緑地の保全

## 2. 若葉・幸地区

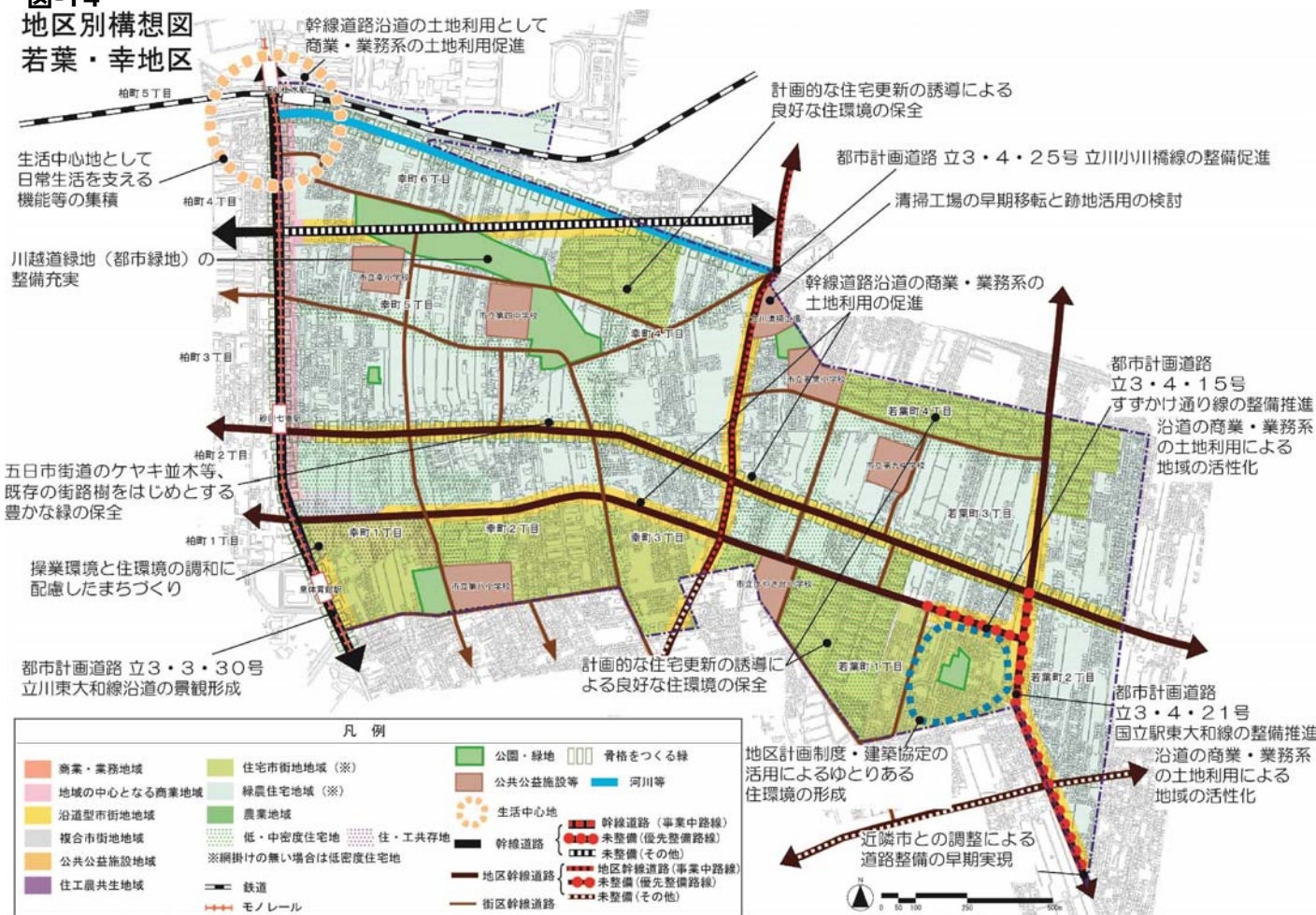


### ●まちづくりの目標

武蔵野の面影を残す豊かな緑を保全しながら、うるおいある住宅地の形成を図ります。

生活中心地である玉川上水駅を中心としたエリアでは、道路環境の整備など基盤整備を推進し、地域の特性に合わせて日常生活を支える機能等の集積を進めます。

図-14  
地区別構想図  
若葉・幸地区



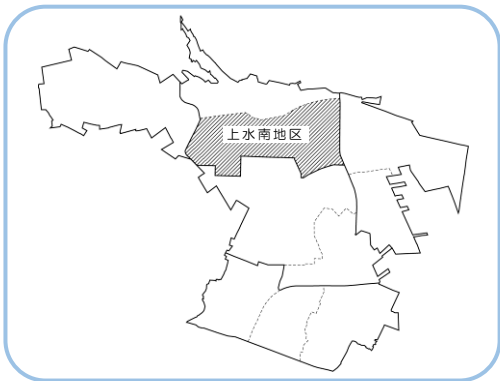
### ●主要な施策

- 地区計画制度等の活用によるゆとりある住環境の保全・形成
- 都市計画道路 立3・4・25号 立川小川橋線の整備促進
- 都市計画道路 立3・4・21号 国立駅東大和線の整備推進
- 都市計画道路 立3・4・15号 すずかけ通り線の整備推進
- 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)
- 緑の拠点となる川越道緑地の整備充実
- 街区幹線道路等の整備推進
- 住区基幹公園の整備推進
- 生産緑地の保全
- 清掃工場の早期移転と跡地活用の検討

# IV. 北部中地域

## ●地域の将来像 『自然と人と産業が調和するまち』

### 1. 上水南地区



#### ●まちづくりの目標

まとまった生産緑地等の豊かな緑を保全しながら、ゆとりのある住環境の整備を進めます。

生活中心地である玉川上水駅を中心としたエリアでは、道路環境の整備等、基盤整備を推進し、地域の特性に合わせ日常生活を支える機能等の集積を進めます。

図-15

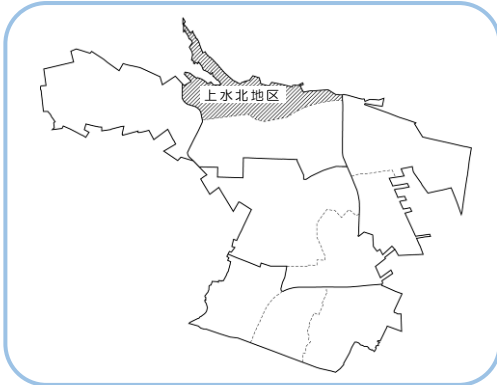
#### 地区別構想図 上水南地区



#### ●主要な施策

- 「市庁舎北側地域」のまちづくりの推進
- 都市計画道路 立3・1・34号 中央南北線の整備促進
- 都市計画道路 立3・3・3号 新五日市街道線の整備促進
- 都市計画道路 立3・2・38号 国営公園西線の整備促進
- 都市計画道路 立3・4・15号 すずかけ通り線の見直し検討
- 街区幹線道路等の整備推進
- 生産緑地の保全
- 住区基幹公園の整備推進

## 2. 上水北地区



### ●まちづくりの目標

歴史ある玉川上水周辺の自然環境や、まとまった生産緑地を保全しながら、生活中心地である武蔵砂川駅を中心としたエリアでは、市街地整備や、地域特性に合わせ日常生活を支える機能等の集積を進め、操業環境と住環境との調和等、多様な都市活動に対応できるまちづくりを進めます。

図-16  
地区別構想図  
上水北地区



### ●主要な施策

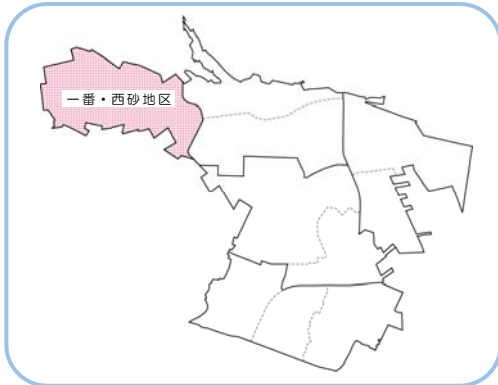
- 村山工場跡地の地区計画や「武蔵砂川駅周辺地区まちづくり方針」に基づく、計画的な土地利用の誘導
- 都市計画道路 立3・3・3号 新五日市街道線の整備促進
- 都市計画道路 立3・2・38号 国営公園西線の整備促進
- 都市計画道路 立3・4・39号 武蔵砂川駅榎線の整備促進
- 「武蔵砂川駅北側地区街区幹線道路整備事業計画」

- 等に基づく道路整備の推進 (市道2級25号線、東西街区幹線、南北街区幹線2号、東西道路2号)
- 武蔵砂川駅駅前広場の整備推進
- 街区幹線道路等の整備促進
- 生産緑地の保全
- 砂川公園の整備拡充や住区基幹公園の整備推進
- 多摩川上流処理区域内の空堀川流域・流域下水道雨水幹線の整備要請
- 多摩川上流処理区域内の残堀川流域雨水幹線管きよや枝線の整備推進

# V. 北部西地域

## ●地域の将来像 『自然環境を大切にしたいゆとりあるまち』

### 1. 一番・西砂地区

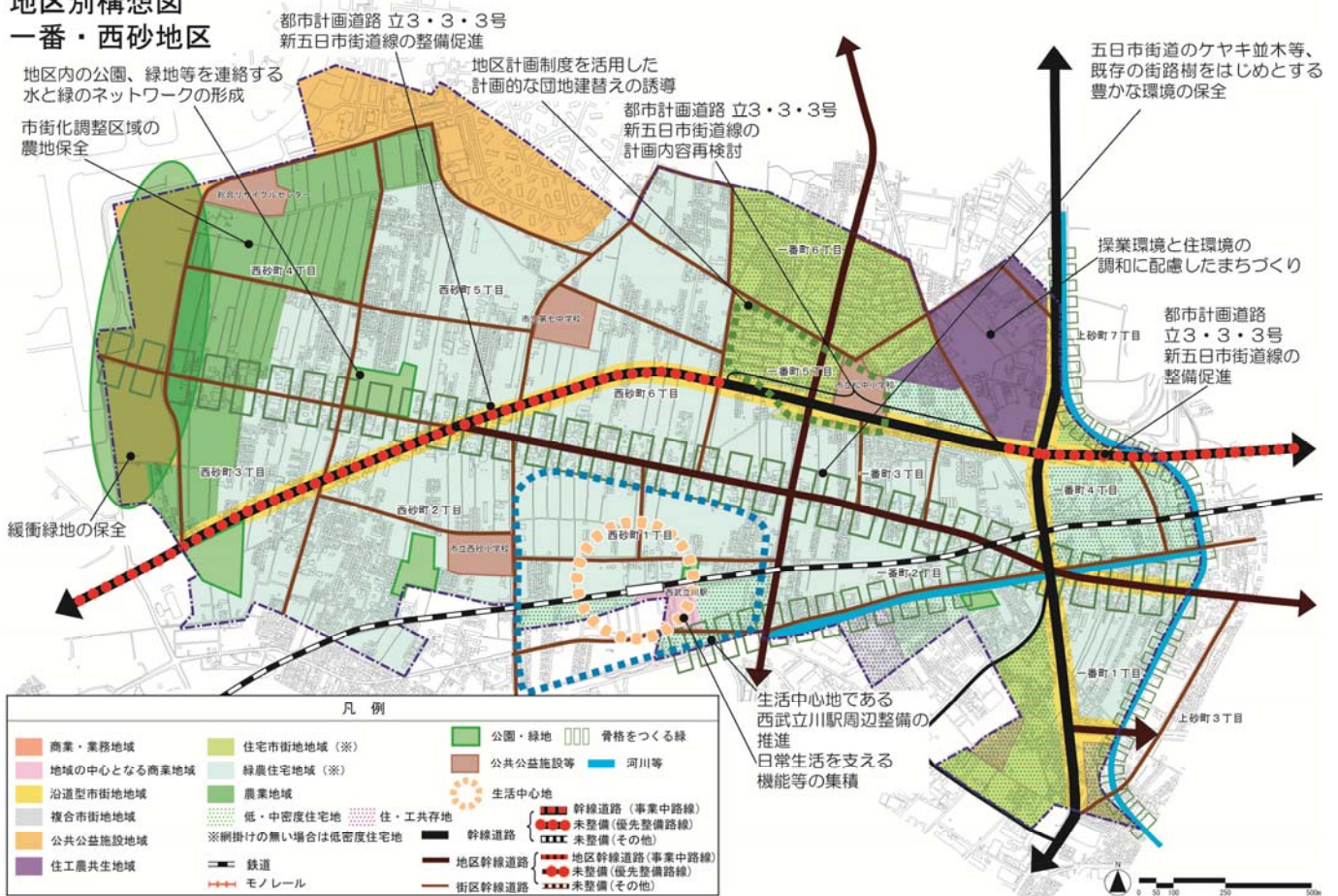


#### ●まちづくりの目標

農地等の豊かな緑を保全しながら、生活中心地である西武立川駅を中心としたエリアでは、周辺整備を行い、地域の特性に合わせ日常生活を支える機能等の集積を進め、利便性の向上を図るとともに、農地景観に調和したゆとりある住宅地の形成を図ります。

図-17

地区別構想図  
一番・西砂地区



#### ●主要な施策

- 都市計画道路 立3・3・3号 新五日市街道線の整備促進、計画内容再検討
- 街区幹線道路等の整備推進
- 生産緑地の保全
- 住区基幹公園の整備推進
- 多摩川上流処理区域内の残堀川流域雨水幹線管きよや枝線の整備推進

# まちづくりの推進のために

## I. 実現に向けての基本的考え方

### 1. 総合的なまちづくりの推進

#### ①まちづくりの展開における視点

各地域のまちづくりの推進にあたっては、市全域と、地域からの両方の視点により総合的なまちづくりを推進していくことが必要です。

また、人口減少、少子・超高齢社会に対応するためには、環境や交通、防災、福祉、住宅、産業等の様々な分野を超えた、総合的な視点からまちづくりを進めることが重要となります。

#### ②総合的計画体系の確立

本計画は、都市計画に関わる個別部門の計画を総合的にとりまとめたものであり、今後は個別部門計画立案時の上位計画として位置づけられるものです。

本計画の推進にあたっては、個別部門計画の充実を図り、相互の連携を強化し、総合的な取組を進めます。

#### ③都市計画マスタープランの見直し・評価

都市計画マスタープランは、概ね20年後を見据えたまちづくりの方向性を定める計画ですが、計画期間が長期に渡るため、計画期間内の社会環境の変化に対応した見直しが必要となります。

また、上位計画である本市の基本構想や基本計画、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」との整合を図る必要があります。

関連分野の施策事業との円滑な連携、効率的な行政運営の推進のため、本計画に基づく施策、事業については本市の行政評価(施策評価・事務事業評価)制度を活用し、一定期間ごとに評価・点検を行うことが重要で、その結果に応じて本計画の見直しも必要となります。

### 2. 市民・事業者・行政が一体となったまちづくり

#### ①市民・事業者・行政の適切な役割分担・協働に基づくまちづくりの推進

まちづくりの推進にあたっては、市民・事業者・行政が適切な役割分担を行い相互の協力と協働による取組を基本とします。「立川市都市計画マスタープラン」の役割は、本市の都市計画行政の指針であるとともに、市民や事業者に対するまちづくりへの理解と協力を得るための指針でもあります。

今後も、市民・事業者・行政が一体となったまちづくりに向けて、本計画を活用しながら、よりよいまちづくりの推進に取り組みます。

#### ②まちづくりに関する情報の公開

まちづくりに対する市民・事業者の理解と関心を高め、市民・事業者が主体となったまちづくり活動

を促すため、市はまちづくりの課題や意義、まちづくりの手法、市民や事業者によるまちづくりを支援するしくみ等のまちづくりに関する情報を公開・提供します。

#### ③関係機関との連携

国、東京都をはじめとする関係行政機関や鉄道事業者、バス事業者、大規模な民間開発事業者等の民間企業と積極的に協議・調整を図ります。

また、立川基地跡地や村山工場跡地等の隣接市にまたがる区域のまちづくりの確実な実現に向けて、隣接市と積極的に協議・調整を図ります。

関係機関との連携にあたっては、本計画を立川市のまちづくりの基本的考え方として示し、理解と協力を求めながら進めていきます。

### 3. 重点的・効果的な計画の推進

#### ①重点的・戦略的なまちづくり事業の展開

今後の少子・高齢化の進行や産業構造の変化等の社会環境の変化に対応し、限りある財源を有効に活用するため、これからのまちづくりには、重点的な事業の展開が求められています。

具体的事業の推進にあたっては、行政評価の運用や費用対効果の分析により事業の優先順位を定め、「立川市第4次長期総合計画」及び個別計画にもとづき、重点的・戦略的なまちづくり事業を展開します。

#### ②ライフサイクルコストを考慮した効果的・効率的な事業の推進

事業の推進にあたっては、国・東京都の補助金・交付金制度等の積極的な活用を図るとともに、整備費用のみならず将来の運営・維持管理費用も含めたライフサイクルコストの最適化等の取組を行い、効果的・効率的な事業の推進を図ります。

---

# 立川市都市計画マスタープラン

---

(概要版)

平成 29 (2017) 年 6 月改定

発行・編集：立川市まちづくり部都市計画課

〒190-8666 東京都立川市泉町 1156 番地の 9

電 話 042 (523) 2111 (代表)

F A X 042 (522) 9725

- ・本書は、視認性・判読性に優れたユニバーサルデザイン (UD) フォントを使用しています。
- ・本書では東京都縮尺 1/2,500 地形図(平成 27 年度版)を使用した図版を用いています。(MMT 利許第 27006 号-60)
- ・無断複製を禁じます。