

立川市都市計画 マスタープラン

2025 ▶ 2034

令和 8 (2026) 年

立川市



目次

第1章 はじめに 1

- 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
 - 1. 改定の背景
 - 2. 改定の考え方
 - 3. 本計画の目的・役割
 - 4. 対象区域
 - 5. 目標年次
- 第3節 立川市都市計画マスタープランの構成

第2章 まちづくりの現状・課題 5

- 第1節 立川市の現況・特性
 - 1. まちの形成の歴史
 - 2. 人口
 - 3. 産業
- 第2節 これまでの取組と課題
 - 1. 土地利用
 - 2. 道路・交通
 - 3. みどり・環境
 - 4. 都市景観
 - 5. 安全・安心
- 第3節 社会や周辺環境の変化
 - 1. 人口構造の変化
 - 2. 持続可能な開発目標（SDGs）
 - 3. カーボンニュートラル宣言
 - 4. 気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化
 - 5. 持続可能な都市施設・公共施設の構築
 - 6. 技術革新・デジタル化の進展
 - 7. 新型コロナウイルスによる影響
 - 8. 立川市の周辺における環境変化
- 第4節 国や都の動向
 - 1. 国の動向
 - 2. 東京都の動向
- 第5節 今後のまちづくりの視点

第3章 立川市の将来像 39

- 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
 - 1. 都市構造の基本的考え方
 - 2. 将来都市構造

第4章 分野別まちづくり方針 47

- 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
 - 1. 福祉のまちづくり方針
 - 2. 住宅・住環境の整備方針
 - 3. 都市防災・防犯に関する方針
- 第6節 にぎわい・活力の方針

第5章 地域別・拠点別まちづくり方針 73

- 第1節 地域別・拠点別まちづくり方針の考え方
- 第2節 南地域
 - 1. 南地域のまちづくりの課題と目標
 - 2. 富士見地区
 - 3. 柴崎地区
 - 4. 錦・羽衣地区
- 第3節 中央地域
 - 1. 中央地域のまちづくりの課題と目標
 - 2. 曙・高松地区
 - 3. 泉・緑地区
- 第4節 北部東地域
 - 1. 北部東地域のまちづくりの課題と目標
 - 2. 栄地区
 - 3. 若葉・幸地区
- 第5節 北部中地域
 - 1. 北部中地域のまちづくりの課題と目標
 - 2. 上水南地区
 - 3. 上水北地区
- 第6節 北部西地域
 - 1. 北部西地域のまちづくりの課題と目標
 - 2. 一番・西砂地区
- 第7節 拠点別まちづくり方針
 - 1. 立川駅周辺
 - 2. 玉川上水駅周辺

第6章 まちづくりの推進に向けて 121

- 第1節 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
 - 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

第1節 計画体系上の位置づけ

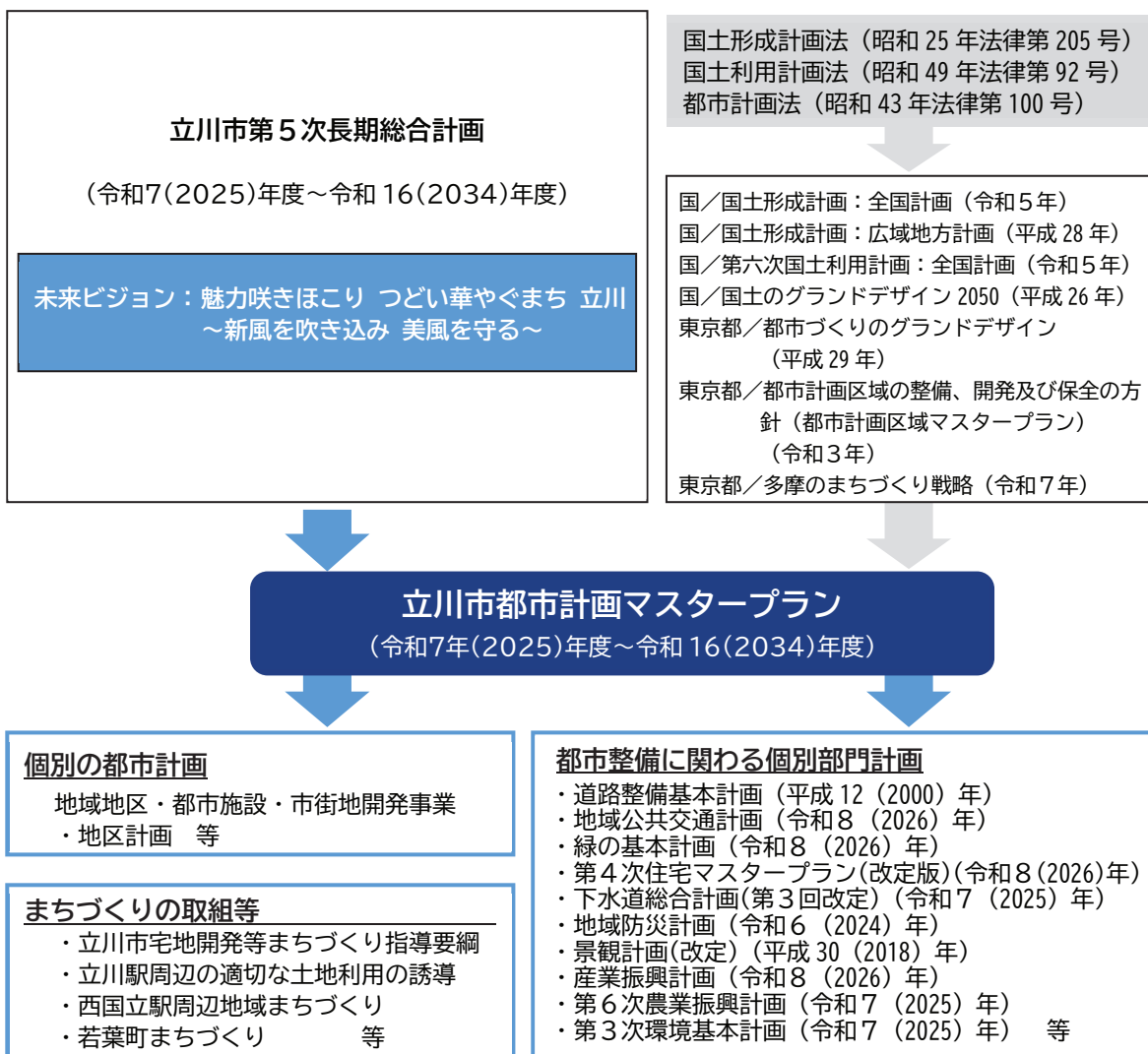
「立川市都市計画マスタープラン（以下、「本計画」と言う）」は、都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として市町村の基本構想並びに「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して策定するものです。

「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、おおむね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（24.36km²）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、中長期的な見直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。

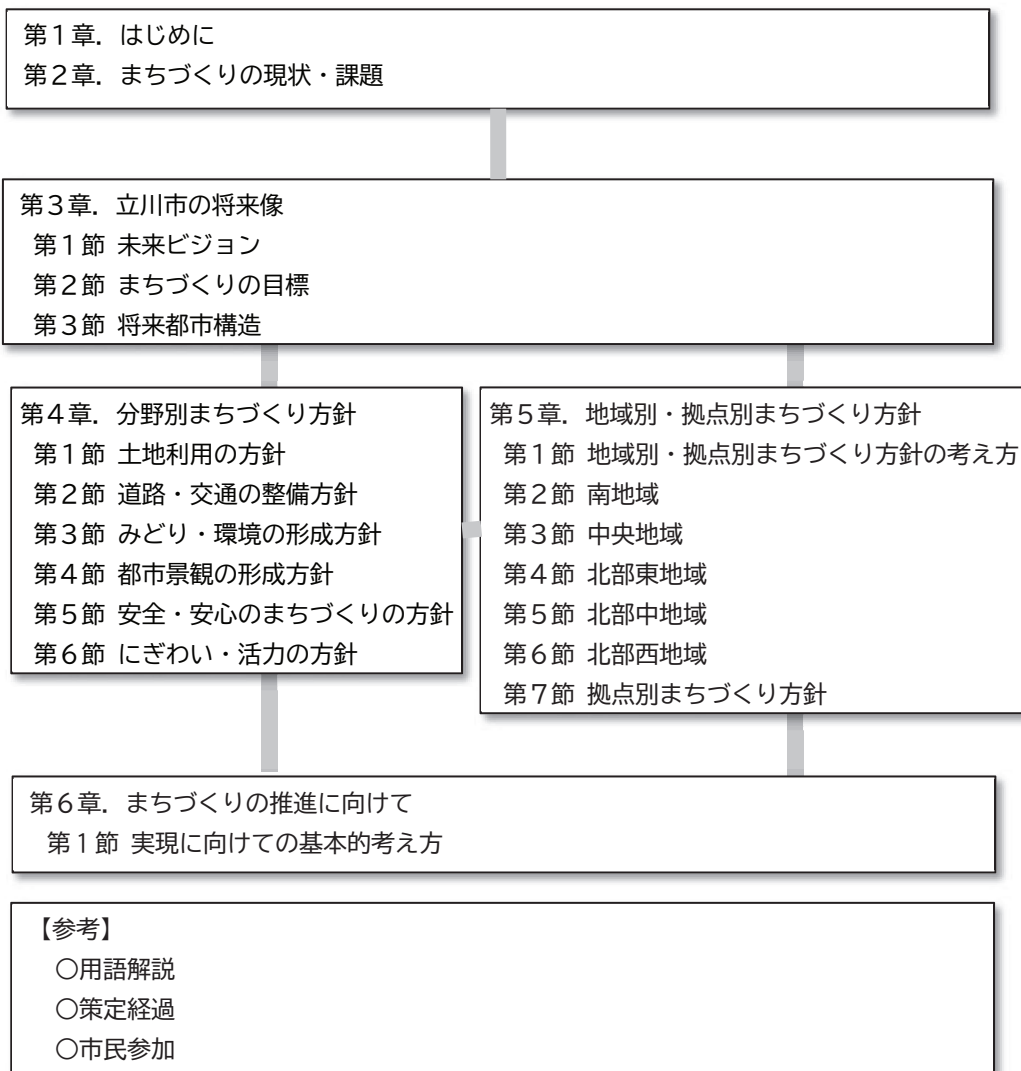
第2章では、本市のまちづくりに関する現況や特性、これまでの取組と課題、社会や周辺環境の変化、国や都の動向について整理し、「今後のまちづくりの視点」という5つの視点で今後のまちづくりにおける主要課題を示します。

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

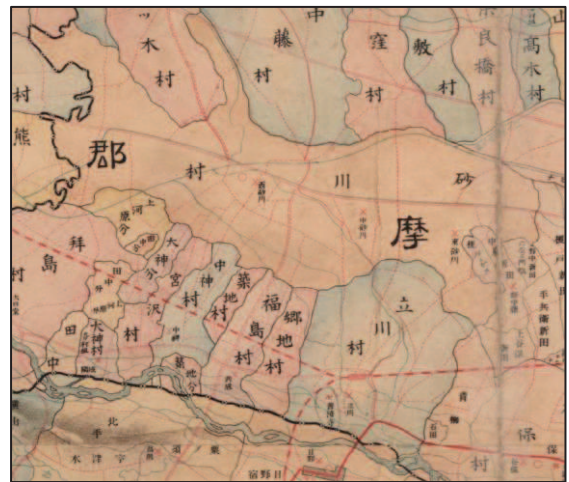
①江戸時代

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、北口駅前には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

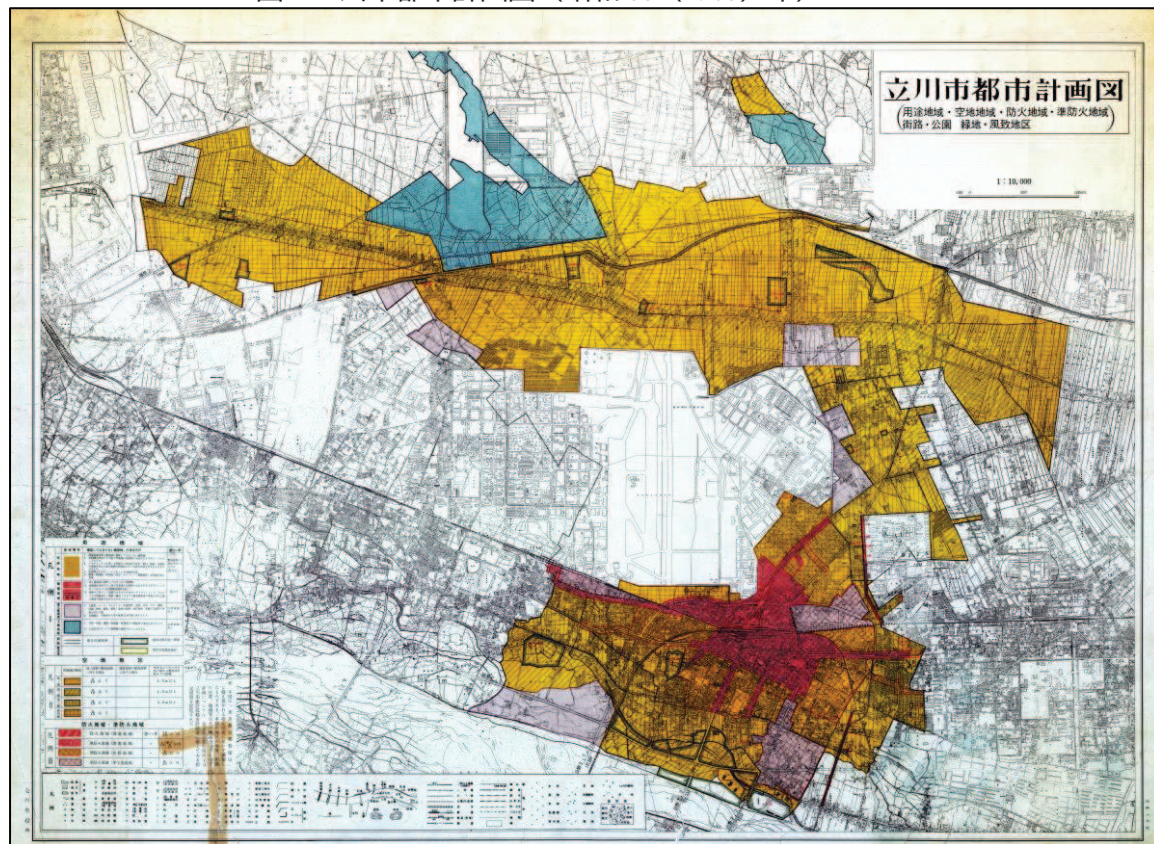
移転し、この工場への資材・製品輸送強化のため、昭和19年に小川～玉川上水間が専用鉄道として開業しました。その後、昭和43年に開業した玉川上水～拝島間と合わせて、現在の西武拝島線が形成されました。

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、おおむ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こりました。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

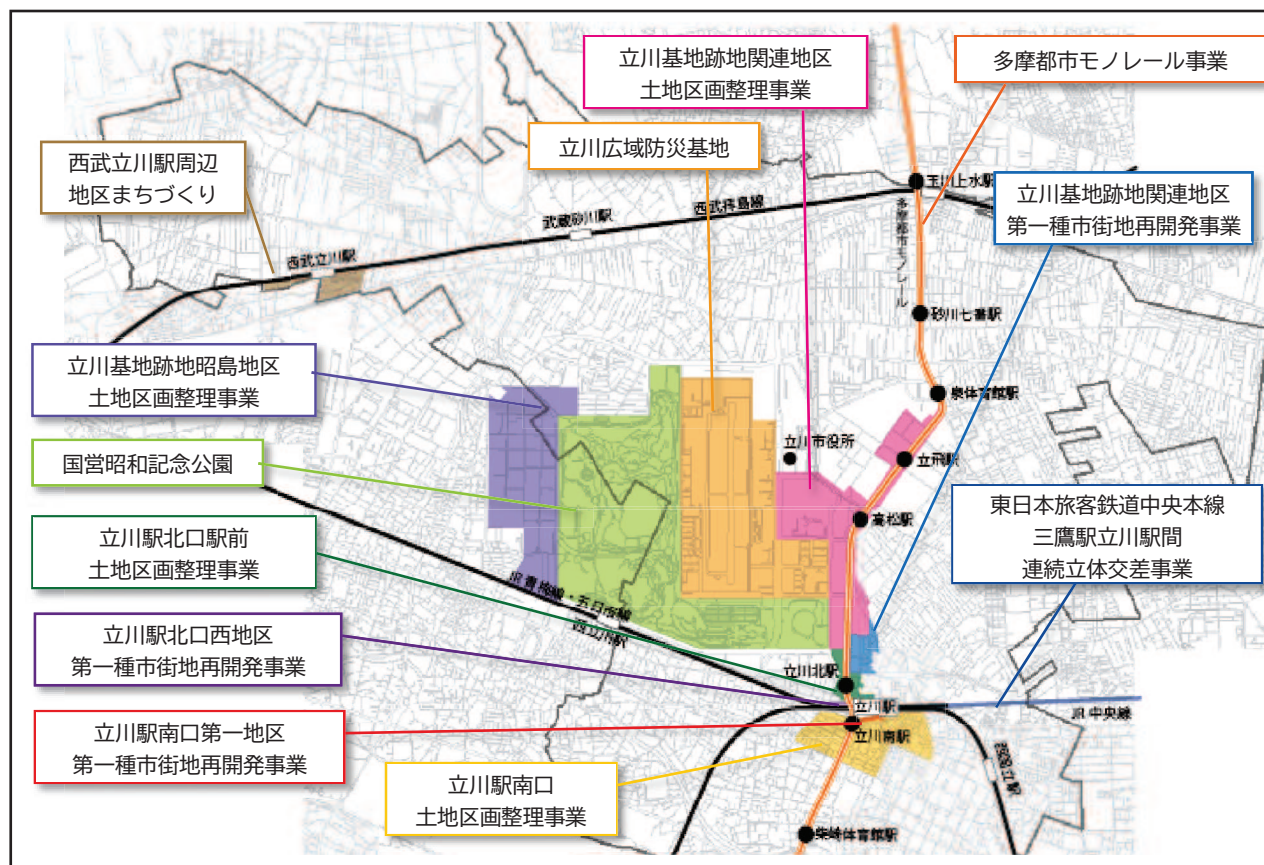
返還された基地跡地は、昭和54（1979）年の「立川飛行場返還国有地の処理の大綱」により、国営公園（昭和記念公園）と広域防災基地、市街地整備にあてることが決定され、昭和58（1983）年に国営昭和記念公園が一部開業しました。

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



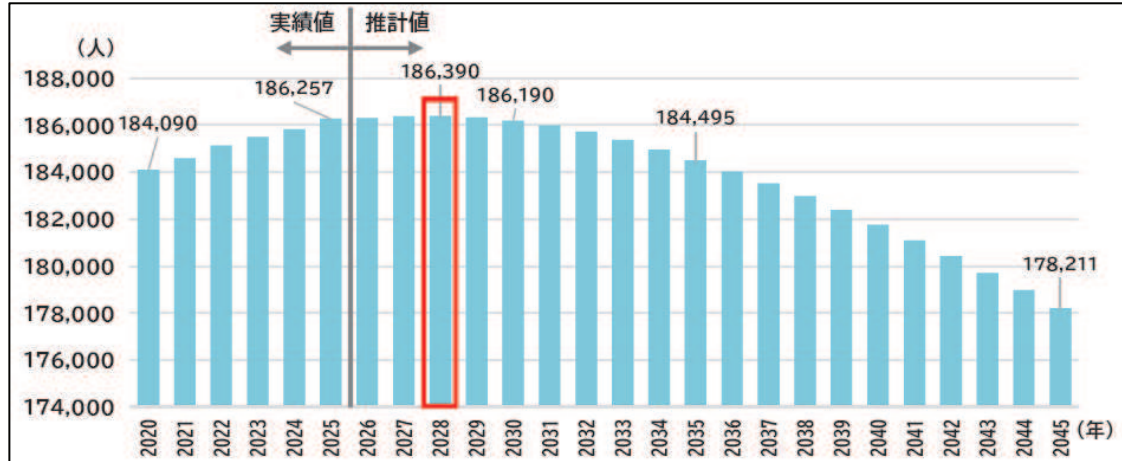
出典：都市整備部都市計画課資料

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。

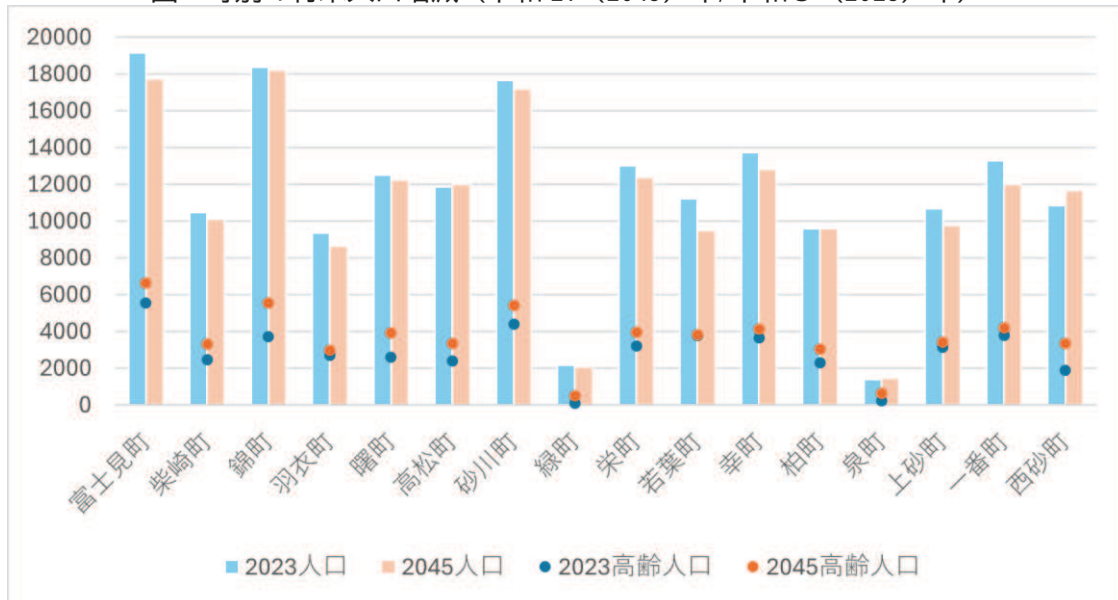
図 将来人口の予測（外国人登録者を含む）



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。

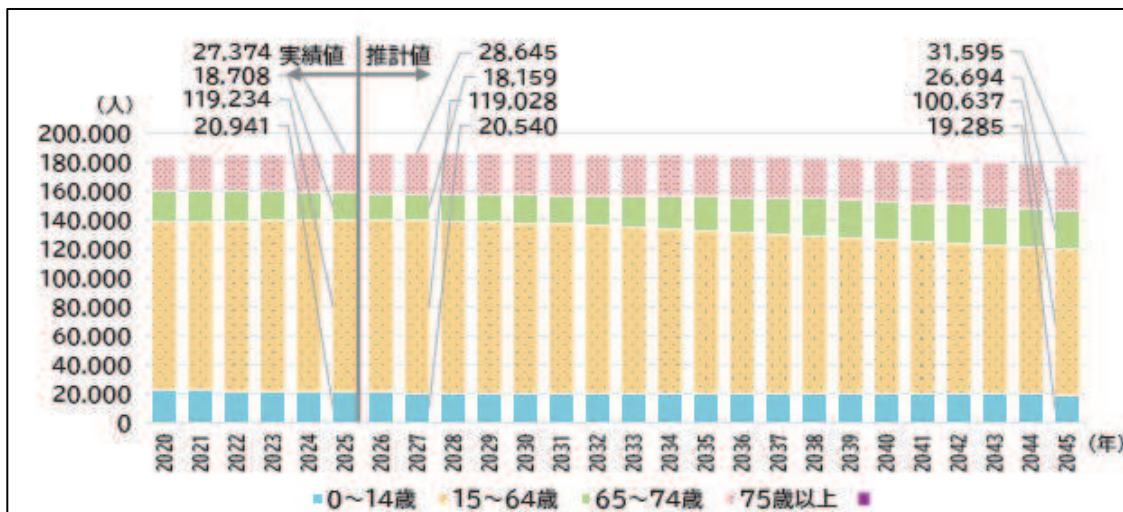
図 町別の将来人口増減（令和27（2045）年/令和5（2023）年）



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）

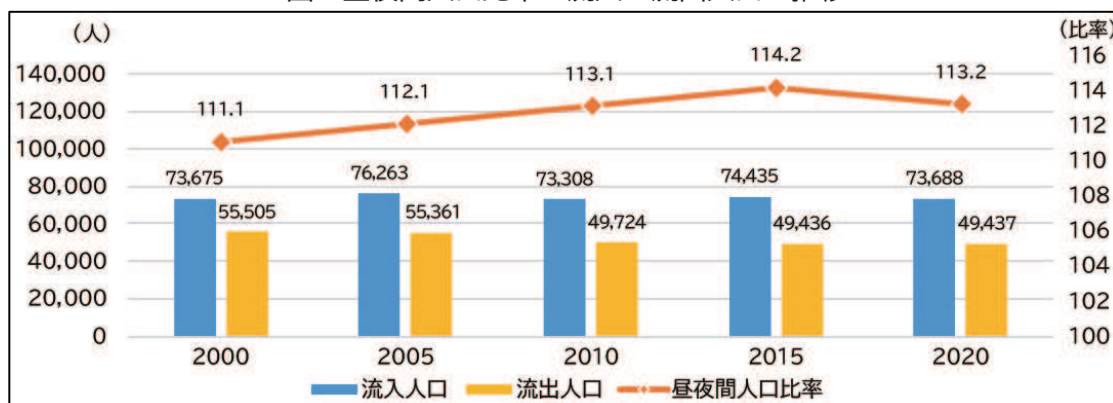
②乗車人員と昼夜間人口

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

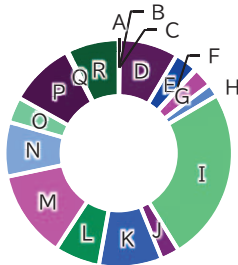
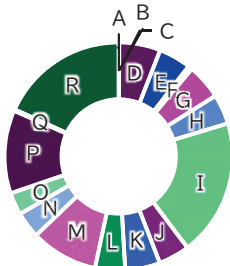


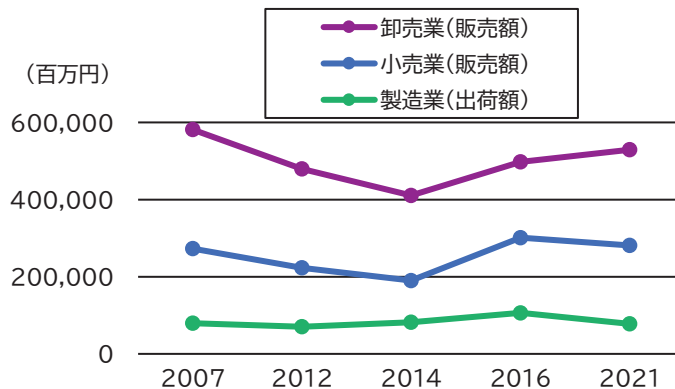
図 従業者数



	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



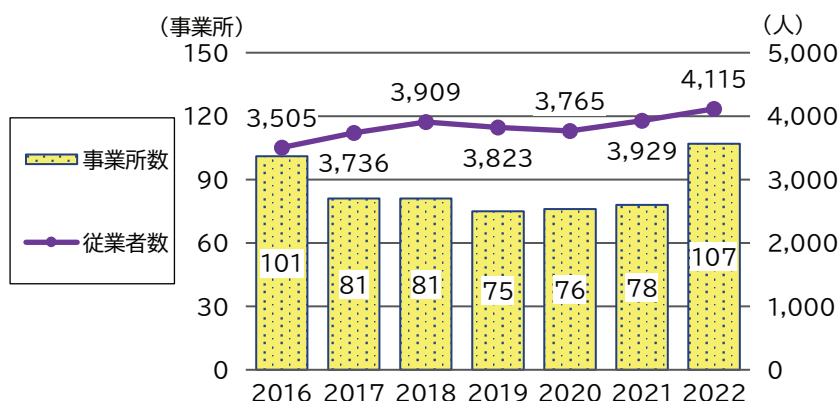
出典：商業統計調査（平成19（2007）年）
 経済センサス-活動調査（平成24（2012）年）
 経済センサス-活動調査（平成26（2014）年）
 経済センサス-活動調査（令和3（2021）年）

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

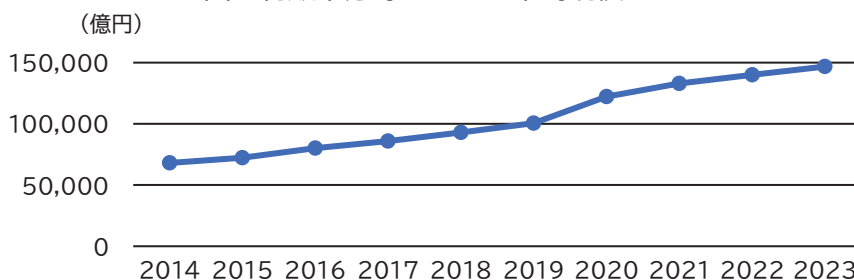
③商業

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）

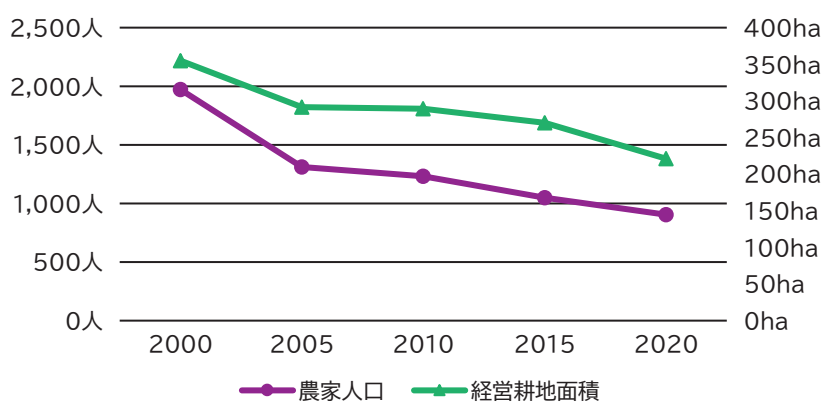
④農業

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

第2節 これまでの取組と課題

1. 土地利用

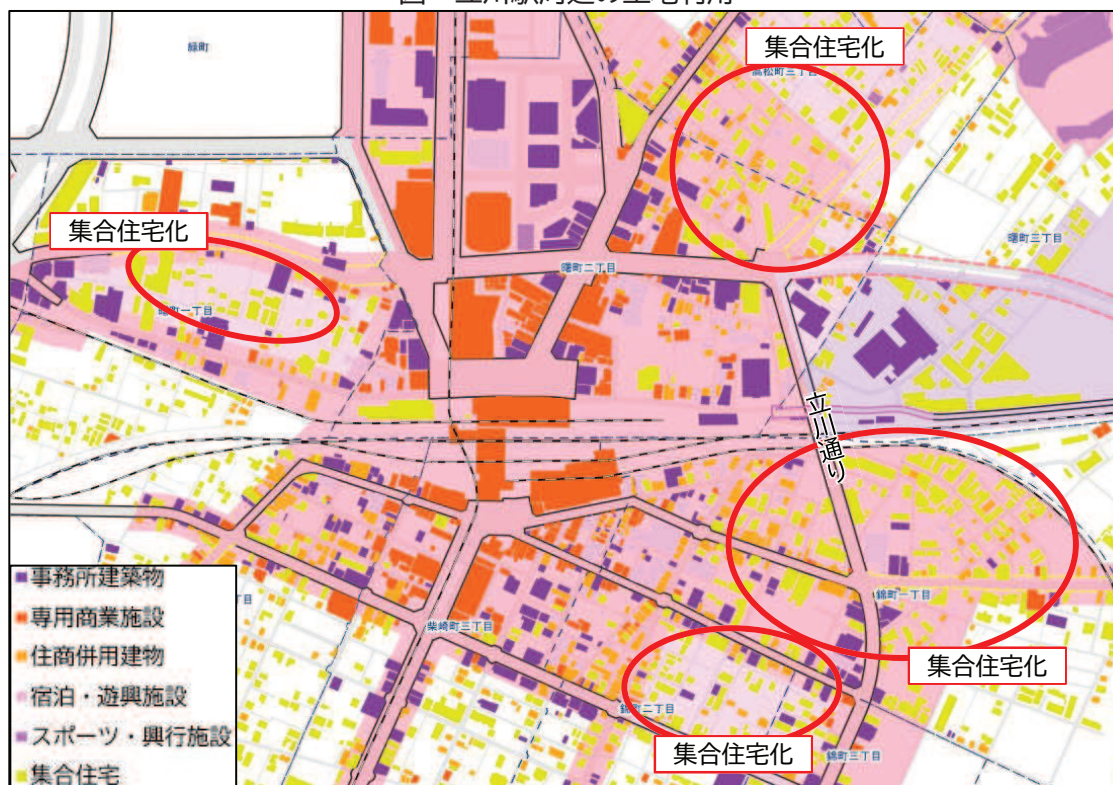
(1) 広域的な拠点の形成

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。

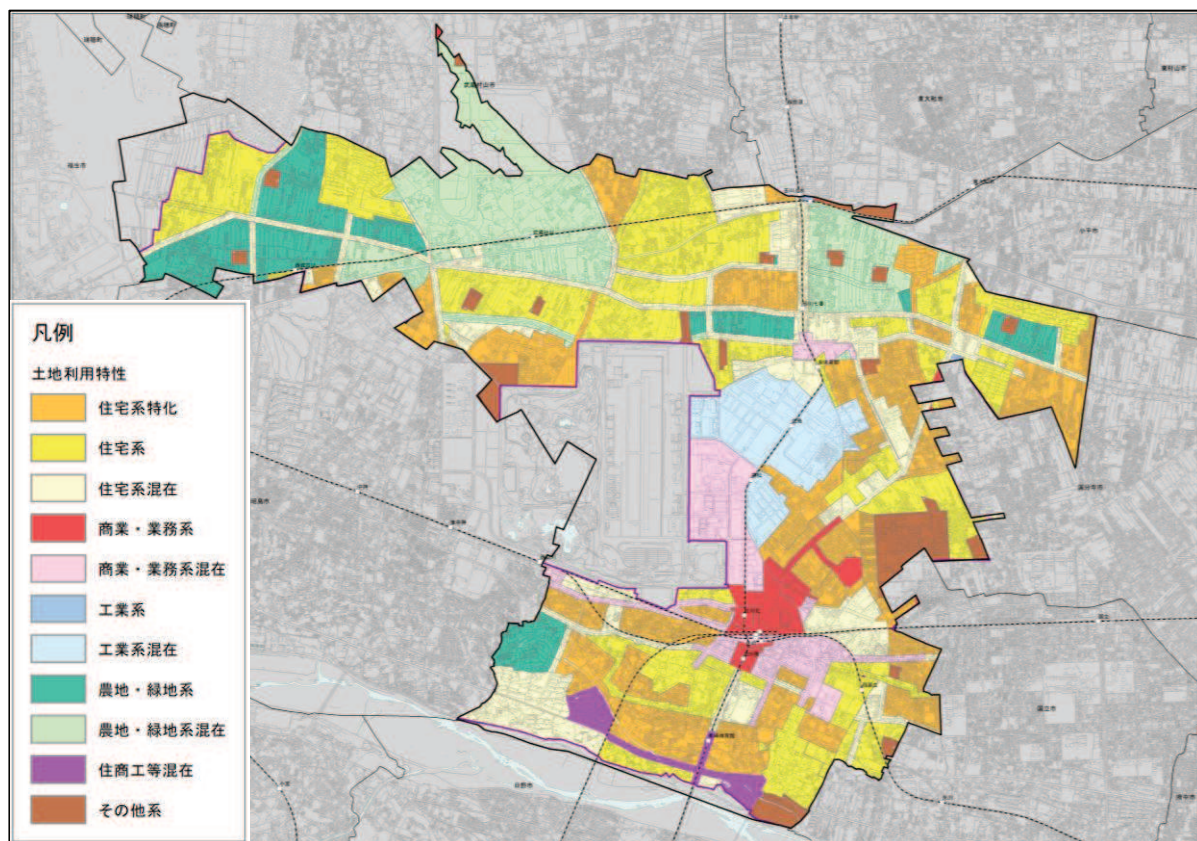
(3) 良好な市街地環境の形成

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。

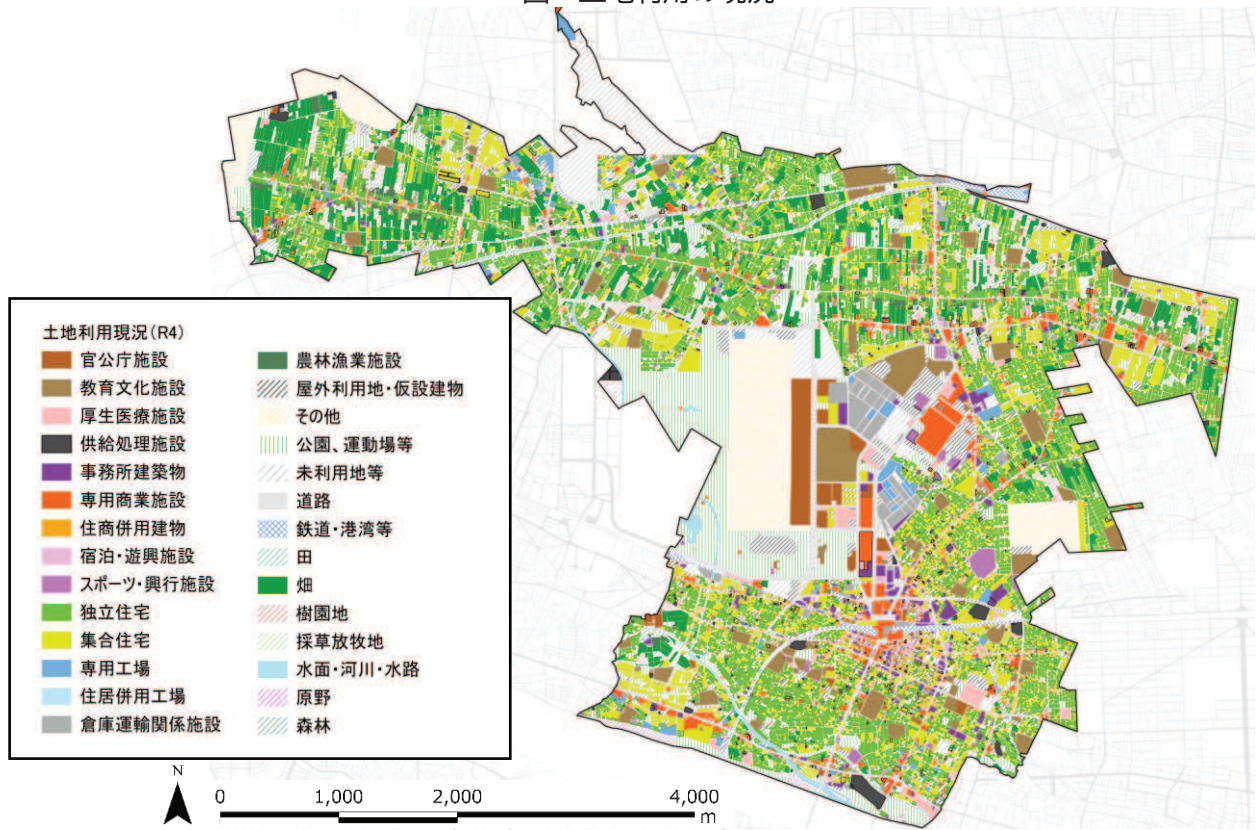
図 現況土地利用の類型化



	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

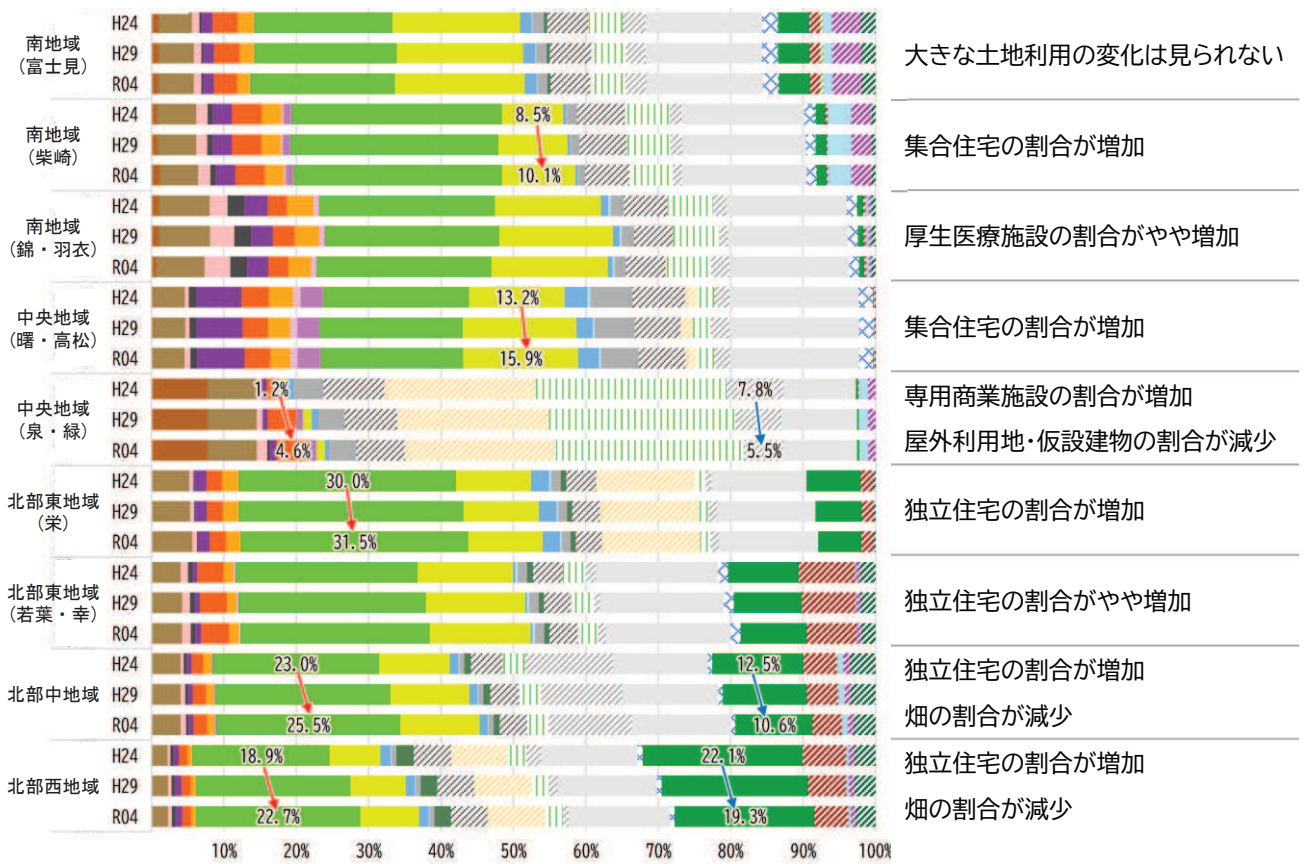
出典：都市計画マスタープラン改定基礎調査（令和5(2023)年3月）

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JR4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。

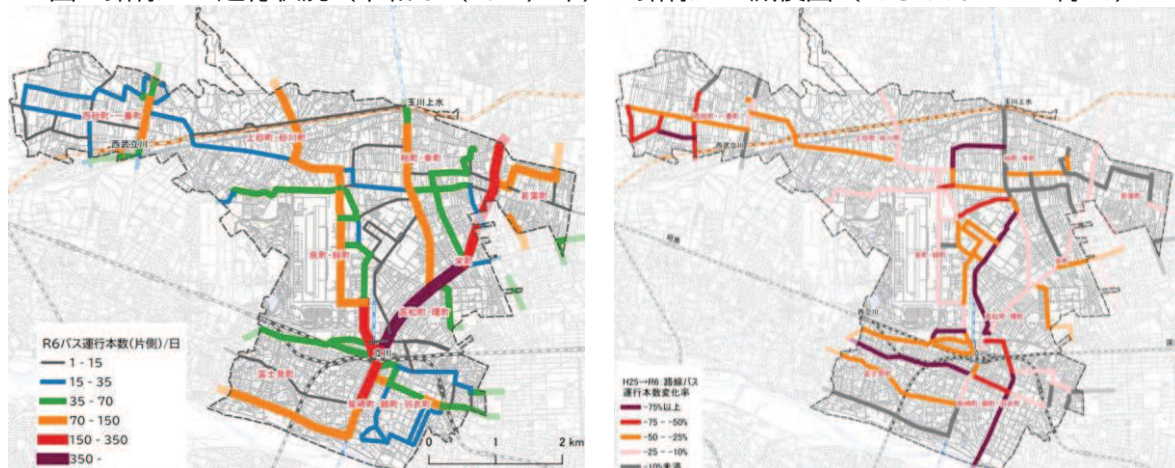
これらの鉄道ネットワークの向上を図るため、JR中央線複々線化の推進と多摩都市モノレール延伸の促進が必要です。

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。

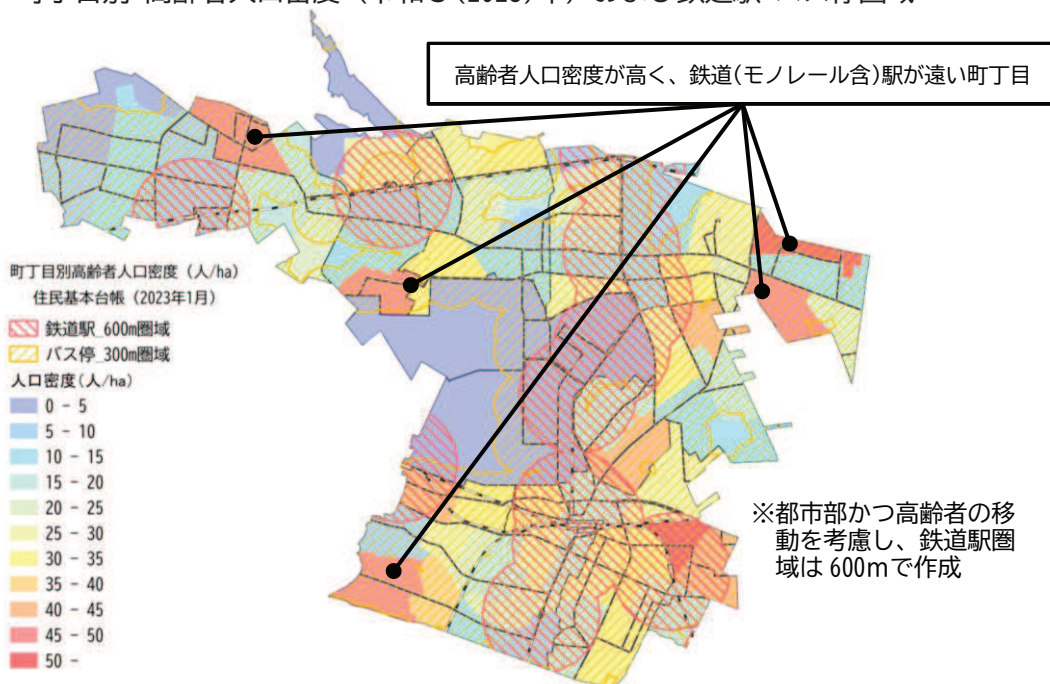
今後の超高齢社会を見据え、主要なバス路線の維持に努めるとともに、地域公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ、多様な移動手段の確保が必要です。

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、更なる少子化、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。

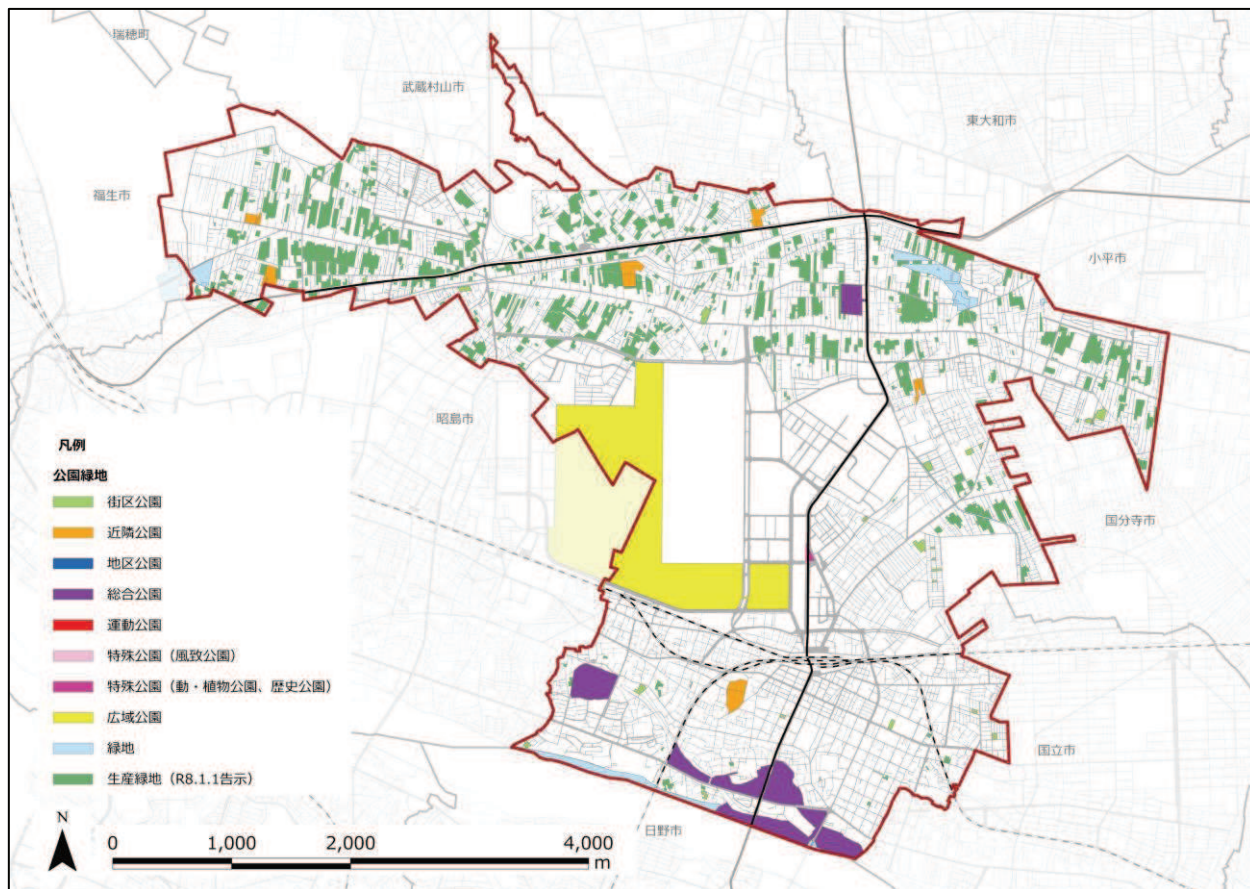
■代表的な水系

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賃借円滑化（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-CO₂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

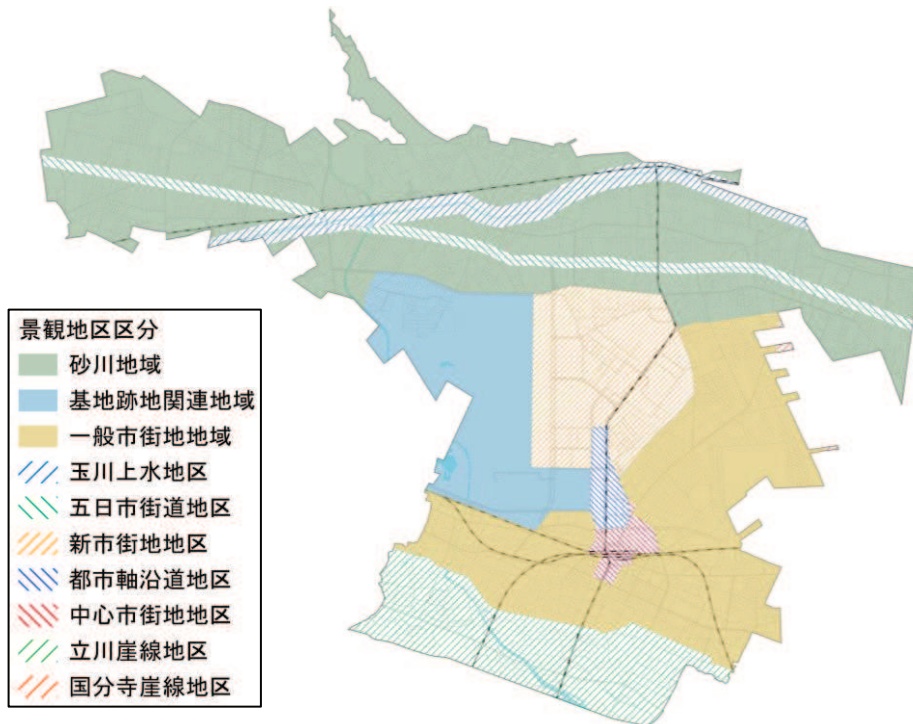
- ・ 都市計画公園の整備（見影橋公園、立川公園、川越道緑地）
- ・ 生産緑地・特定生産緑地の指定や立川市農地バンク制度による都市農地の保全
- ・ 交通渋滞解消に向けたJR南武線の連続立体交差化計画等の推進

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。

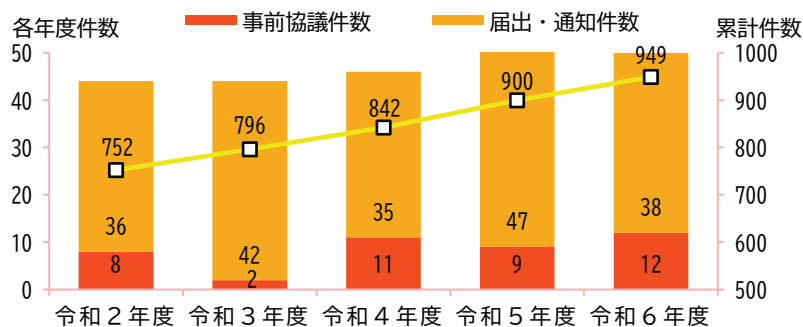
今後の社会変化やまちづくりの動向を踏まえ、柔軟な対応も含めながら、引き続き良好な景観形成の取組を進める必要があります。

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

1章 はじめに
2章 まちづくりの現状・課題
3章 立川市の将来像
4章 分野別まちづくり方針
5章 まちづくりの推進に向けて
6章 地域別・拠点別まちづくり方針

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

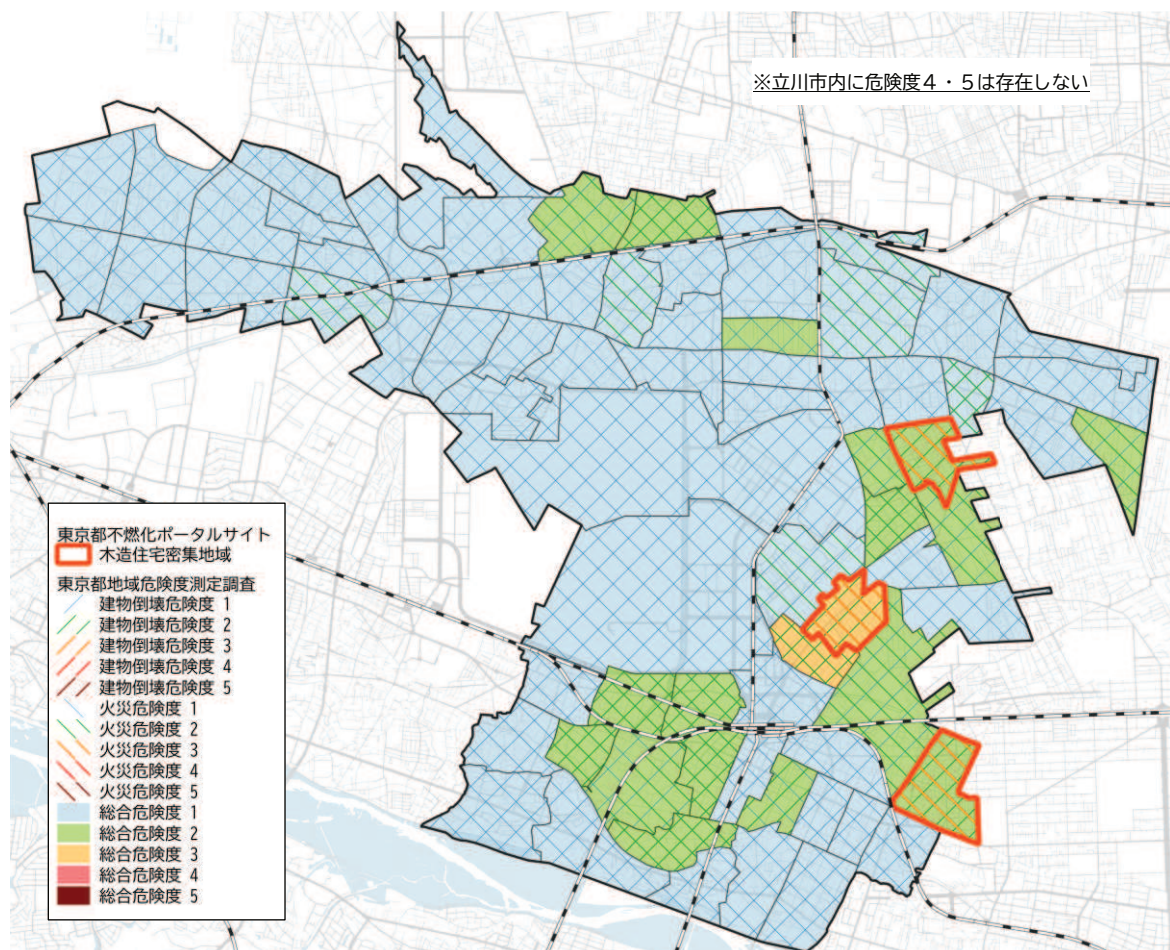
市ではこれまで、建築物の耐震化・不燃化に向けた取組等を強化するとともに、道路や公園・農地の確保により、市街地火災の延焼を遮断するための空間や避難場所の整備を進めるなど、災害に強い市街地の形成に取り組んできました。

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

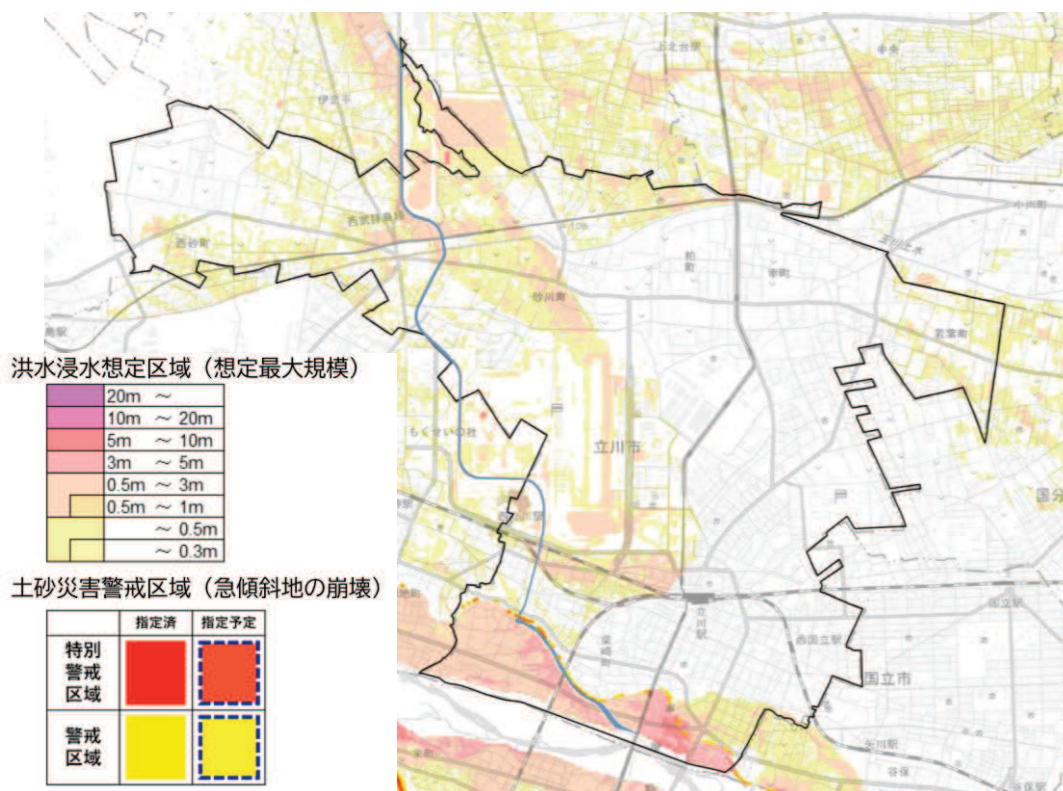
④水害への対応

本市の下水道整備における污水対策は、おおむ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。

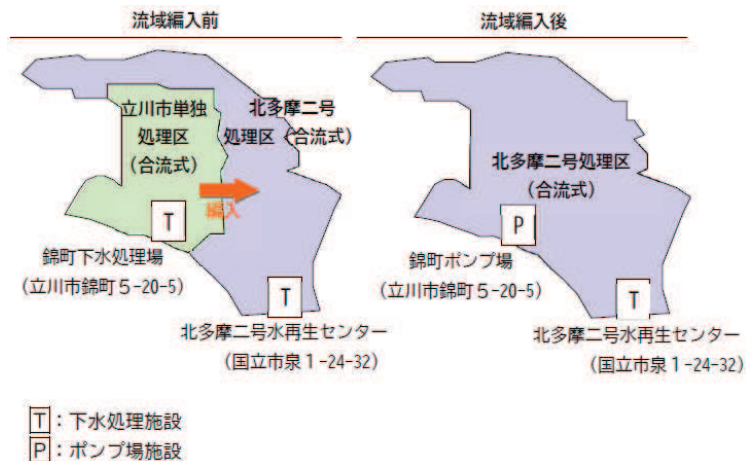
また、総合治水対策として雨水流出抑制施設の整備を推進していますが、近年頻発化・激甚化している水害を踏まえ取組の強化が必要です。

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。

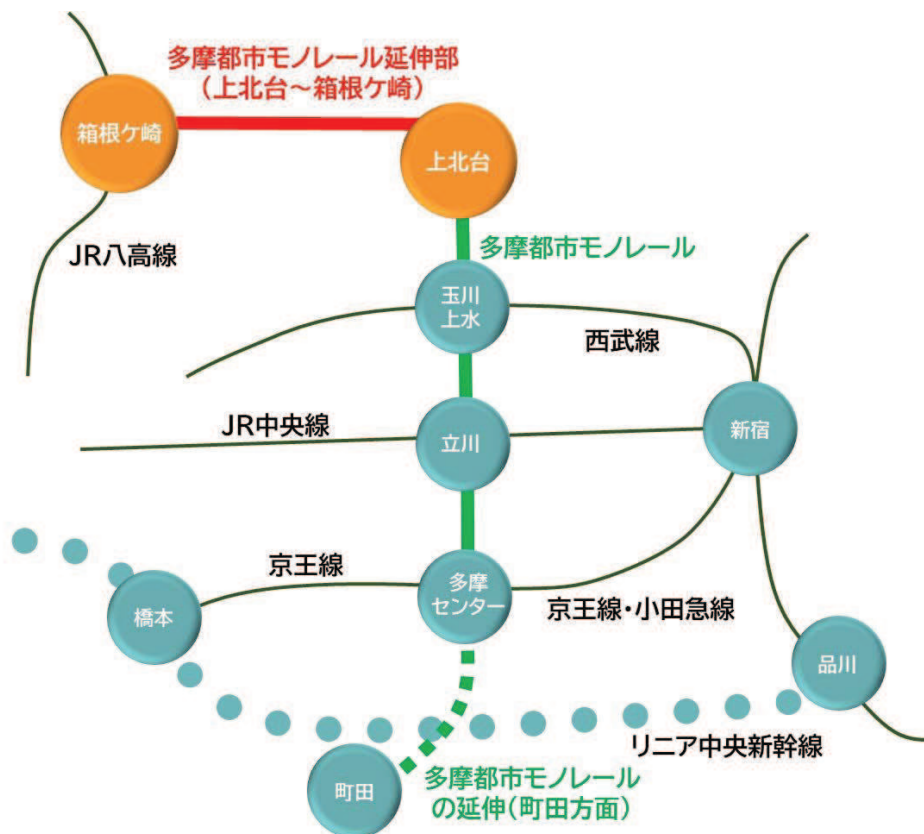
8. 立川市の周辺における環境変化

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



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。

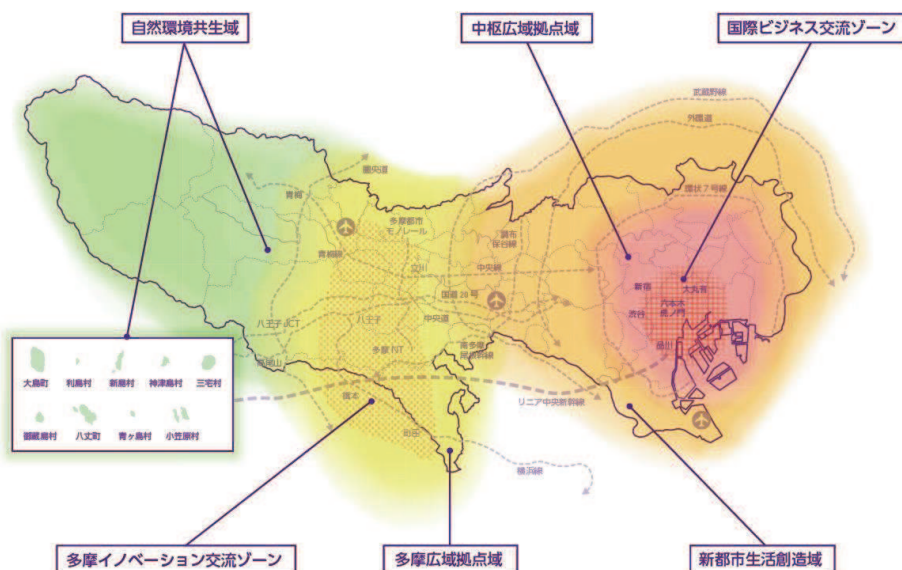
① 広域的なレベルの都市構造（交流・連携・挑戦の都市構造）

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



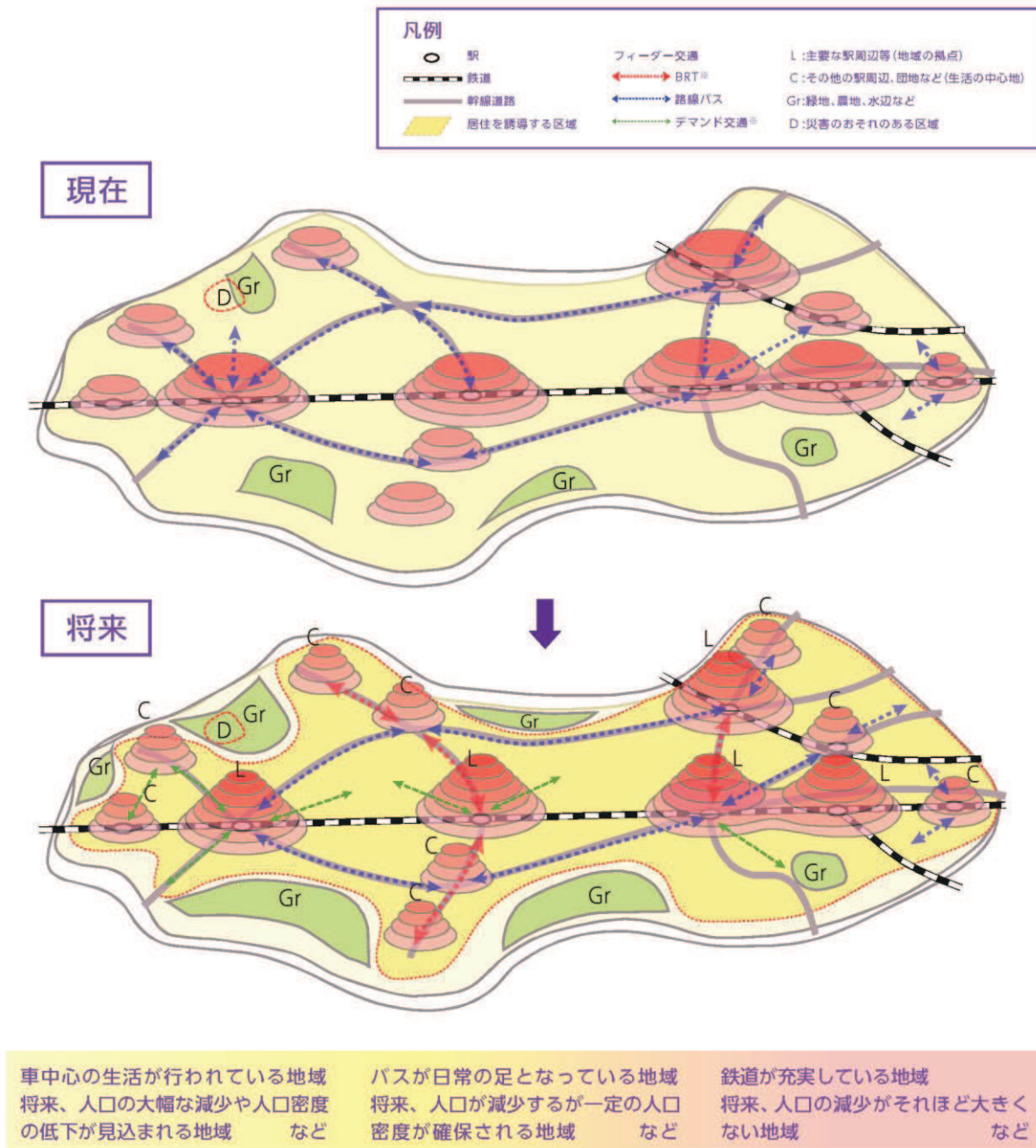
出典：多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（令和3（2021）年 東京都）

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）

(2) 強靱化の取組

東京都では「100年先も安心」な東京を目指し、「TOKYO強靱化プロジェクト(令和4(2022)年)」を立上げ、5つの危機(風水害・地震・火山噴火・電力等途絶・感染症)に対し2040年代に目指す姿や方向性を提示しました。

また、令和5(2023)年12月には、その道筋を確かなものとするため、気候変動の影響なども踏まえ、ハード・ソフトの両面から施策を強化し、次の3つをポイントとしてアップグレードしています。

- ①世界各地で風水害や地震が頻発する中、「100年先も安心」を目指し、リーディング事業を強化・拡充するなど5つの危機への備えのレベルアップ
- ②深刻度を増す気候変動を踏まえ豪雨対策を一層強化するとともに、多くの都民が暮らすマンション防災、災害時の電源確保やグリーンインフラなど、強靱かつ、サステナブルな都市を目指し取組を加速
- ③プロジェクトに掲げる、2040年代の到達点(政策目標)の確実な達成に向け、新たに中間目標を設定し、取組を加速

本市においては、広域防災拠点である立川広域防災基地へのアクセスルートとなる都市計画道路として立3・1・34号線(中央南北線ほか)、立3・3・30号線(立川東大和線)および立3・4・5号線(新奥多摩街道)の整備や、JR南武線の連続立体交差化計画の推進がリーディング事業として示されています。

また、東京都は、都全体の災害対応力を高めるため、立川広域防災基地において東京都防災センターが被災した際の代替施設となる新たな防災拠点の整備を進めることとしており、この防災拠点の機能を十分に発揮するためにも、アクセスルートとなる都市計画道路の整備が重要となっています。

図 リーディング事業「広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路等の事業推進」



出典：TOKYO 強靱化プロジェクト upgrade I (令和5(2023)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更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。