

**三鷹都市計画**  
**都市計画区域の整備、開発及び保全の方針**

**東京都**



## 目次

第1	都市計画の目標.....	1
1	基本的事項	
2	都市づくりの目標と基本理念	
3	東京がめざす広域的な都市の将来像	
4	三鷹都市計画区域の都市の将来像	
第2	区域区分の有無および区域区分を定める際の方針.....	9
1	区域区分の有無	
2	区域区分の方針	
第3	主要な都市計画の決定の方針	
	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針.....	11
1	主要用途の配置の方針	
2	市街地における建築物の密度構成に関する方針	
3	良好な住宅ストック形成の方針	
4	市街地において特に配慮すべき土地利用の方針	
	都市施設に関する都市計画の決定の方針	
A	交通施設の都市計画の決定の方針.....	15
1	基本方針	
2	整備水準の目標	
3	主要な施設の配置の方針	
4	主要な施設の整備の目標	
B	下水道及び河川の都市計画の決定の方針.....	21
1	基本方針	
2	整備水準の目標	
3	主要な施設の配置の方針	
4	主要な施設の整備の目標	
C	その他主要な都市施設等の都市計画の決定の方針.....	23
1	基本方針	
2	主要な施設の整備の方針	

市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針.....	2 4
1 主要な市街地開発事業の決定の方針	
自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針.....	2 5
1 基本方針	
2 整備又は保全の水準	
3 水と緑の骨格を形成する緑地の配置の方針	
4 実現のための都市計画制度適用の方針	
5 主要な緑地の確保目標	
都市防災に関する都市計画の決定の方針.....	3 1
1 基本方針	
2 整備水準の目標	
3 都市防災機能の配置の方針	
4 実現のための都市計画制度適用の方針	
5 都市防災機能の確保目標	
その他都市計画の決定に関する方針	
A 都市景観に係る都市計画に関する方針.....	3 4
1 基本方針	
2 都市景観の形成に関する方針	
B 環境共生都市づくりに係る都市計画に関する方針.....	3 6
1 基本方針	
2 環境共生都市づくりに関する方針	

# 三鷹都市計画・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

## 第1 都市計画の目標

### 1 基本的事項

東京圏全体を視野に入れ、50年先を展望して東京都が策定した「東京の新しい都市づくりビジョン（以下「都市づくりビジョン」という。）」を踏まえ、「都市づくりビジョン」で示した将来像の実現に向けて、都民、企業、NPOなど多様な主体の参加と連携によって戦略的に都市づくりを進める政策誘導型の都市づくりを推進するため、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、「都市計画区域マスタープラン」という。）を策定する。本都市計画区域における土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業等の都市計画は、この都市計画区域マスタープランに即して定めることとする。

都市計画区域マスタープランには、一の都市計画区域の範囲を超えて社会的、経済的に一体となっている東京圏全体を視野に入れ、広域的、根幹的な都市計画に関する事項を主として定める。また、地域特性を踏まえた将来像を実現するため、市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下「区市町村マスタープラン」という。）の反映などに留意しながら、地域に密着した都市計画に関する事項のうち必要な事項を合わせ定めることとする。

なお、都市計画基礎調査等を踏まえ、人口構造、産業構造、技術動向、財政見通しなど社会経済情勢の変化等への対応が必要となった場合には、都市計画区域マスタープランや、都市施設など個別の都市計画についての再検討を行い、適時適切に変更を行うものとする。

#### (1) 目標年次

都市づくりの基本理念、都市の将来像、その実現のための方針及び整備水準の目標については、2025年を目標年次とする。

また、区域区分及び主要な施設などの整備の目標については、2015年を目標年次とする。

#### (2) 範囲

本区域の範囲及び規模は次のとおりである。

区 分	区市町村	範 囲	規 模
三 鷹 都市計画区域	三鷹市	行政区域全域	約1,650ha

## 2 都市づくりの目標と基本理念

東京の都市づくりの目標を「世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京の創造」とし、その実現に向け、政策誘導の視点から今後の都市づくりを進める上で最も基本とすべき事項として、次の5つを都市づくりの理念とする。

### (1) 国際競争力を備えた都市活力の維持・発展

東京が、首都を担う東京圏にあって、今後も都市としての繁栄を続け、そこで暮らす人々が豊かで安定・充実した生活ができるようにするため、ビジネス環境や産業活動の国際競争力を高め、都市活力の維持・発展を図る。

### (2) 持続的発展を可能とする環境との共生

東京が、都市として持続的に繁栄するため、地球環境の保持という視点も含め、東京圏や首都圏全体の環境にも視野を広げながら、都市づくりにおいて、環境負荷の低減や環境との共生を図る。

### (3) 独自性のある都市文化の創造・発信

東京が、魅力ある都市となり、人々が交流し、新たな文化の芽をはぐくむ都市となるため、都市づくりにおいて、歴史的・文化的資産を活かしながら独自性のある都市文化の創造・発信を図る。

### (4) 安全で健康に暮らせる質の高い生活環境の実現

東京が、誰もが安心して住みやすい都市となるため、震災や水害などの災害危険性、十分ではない居住水準、自動車による大気汚染などの生活環境上の課題の改善に加え、ユニバーサルデザインの視点に立った人にやさしいまちづくりの促進や、防犯まちづくりの推進など、安全で健康に暮らせる質の高い生活環境を実現する。

### (5) 多様な主体の参加と連携

東京が、めざすべき将来像に向けた都市づくりを着実に進めるため、都市や地域の将来像や計画等の策定並びに事業実施の過程において、都民や民間事業者、NPO、専門家、地域のまちづくり組織など多様な主体の参加と連携を図る。

### 3 東京がめざす広域的な都市の将来像

#### (1) 環状メガロポリス構造

首都を担う東京圏が国内外で果たすべき役割を踏まえ、東京圏全体を視野に入れた集積のメリットを活かす多機能集約型の環状メガロポリス構造の構築をめざす。

環状メガロポリス構造は、東京圏全体を対象とし、必要な都市機能を適切に配置するとともに、とりわけ環状方向の都市と都市との結びつきを重視して、交通網の整備を進めるなど、東京圏全体の効率的・効果的な機能連携の実現をめざすものである。

#### (2) 環状メガロポリス構造実現のための5つのゾーン分けと将来像

環状メガロポリス構造を実現するためには、東京圏の他縣市との広域連携を強化するとともに、都の区域において、先導的かつ戦略的な取組を展開する必要がある。

このため、東京を以下のとおり、東京圏を視野に入れ、5つのゾーンに区分する。

センター・コア再生ゾーン

東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン

都市環境再生ゾーン

核都市広域連携ゾーン

自然環境保全・活用ゾーン

東京における都市計画区域で定められる都市計画の共通の目標を示し、もって、当該都市計画区域の役割を明確にするため、各ゾーン別に、広域的観点に立った主な地域特性と将来像を示す。

センター・コア再生ゾーン	
ゾーンの特性	おおむね首都高速中央環状線の内側で、首都を担う東京圏の中心に位置し、我が国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たす。皇居を中心に風格ある歴史的景観を備え、日本の政治・経済の中核である都心（大手町、丸の内、有楽町、内幸町、霞ヶ関、永田町、日本橋、八重洲、京橋、銀座及び新橋）、多くの人々が交流し新しい文化を創造・発信している副都心（新宿、渋谷、池袋、大崎、上野・浅草及び錦糸町・亀戸）、大規模跡地などにおける計画的複合開発により形成される新たな魅力を創造する新拠点（品川、秋葉原など、都心、副都心と同様に、多様な機能を備えた複合拠点として育成する新たな拠点）などを有する。また、変化に富む地形を活かした多様な住宅地、日本の産業を支える工業地など多様な機能が存在する。
ゾーンの将来像	・都心では、都市開発諸制度などを活用し、老朽オフィス等の建て替えや、充実した幹線道路網や公共交通網等を活かした市街地の機能更新が進み、国際的なビジネスセン

ターとしての機能集積とともに、緑豊かでゆとりと風格のある街並みが形成されている。

- ・都心、副都心、新拠点などでは、商業系の高容積率メニューや特例容積率適用区域などの活用により、情報通信技術などに関連する新たな産業や多様なニーズに応える商業・飲食サービス等の多様な機能集積が行われ、質の高い文化を創造・発信する魅力的な都市となっている。
- ・地域特性を踏まえ、住居系の高容積率メニュー、中高層階住居専用地区、地区計画等の諸制度の活用により、都市を楽しむ都心居住が推進され職住バランスが回復するとともに、良好な住環境の保全、商業や工業などの機能を合わせ持つ複合市街地の形成が推進され、国際都市にふさわしい良質な居住環境が創出されている。
- ・都市の魅力のひとつとして、東京駅の復元や日本橋川の再生などにより、残された歴史的・文化的資源を活かした街並みや景観が一層充実され、世界に誇れる魅力ある都市空間が形成されている。

#### 東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン

##### ゾーンの特性

本ゾーンは、センター・コア再生ゾーンに接し、隣接県とも連続する東京湾の広大な水辺空間にある。羽田空港や東京港、東京湾岸道路など広域交通インフラがある東京の交通・物流の拠点である。また、産業構造の変化に伴う土地利用転換が見込まれる用地など、大きな潜在的可能性を持っており、業務機能、観光・コンベンション機能、アミューズメント機能などを持つ施設が立地し、多くの来訪者でにぎわいを見せている地域でもある。

##### ゾーンの将来像

- ・東京湾岸道路や第二東京湾岸道路の整備、内陸部へのアクセス強化、国際空港機能の充実など、東京湾ウォーターフロント都市軸を支える広域的な交通ネットワークが形成される。また、国際物流の中心である東京港の機能強化が図られ、新たな物流ネットワークが構築されている。
- ・再開発等促進区を定める地区計画などにより、「水辺の都」として、誰もが水際へ容易にアクセスできる空間を広げることなどで、臨海副都心を中心として業務、産業、商業、住宅、文化、交流など多様な機能の導入や再編が図られ、多くの来訪者でにぎわう、魅力的な都市となっている。
- ・アジアなどとの連携により、国際的な産業技術交流や情報通信技術関連産業の集積が進んでいる。

#### 都市環境再生ゾーン

##### ゾーンの特性

本ゾーンは、水と緑の創生リングを含み、センター・コア再生ゾーンと核都市広域連携ゾーンの間にはさまれる地域にある。住宅地を主体としつつ、地域の中心としてにぎ

わいを見せる個性的なまち、河川、農地、大規模な公園などうおいのある水と緑に恵まれたまち、住と工の融合した活気あるまちなど多様な表情を持つ地域である。

また、人口集中期に無秩序な市街化が進行し、木造建築物が集積する地域の形成や都市基盤整備の立ち後れなどにより、安全・生活環境上の課題がみられる地域である。

#### ゾーンの将来像

- ・街区再編まちづくり制度などによる狭小宅地の集約化や細街路の拡幅整備などによる木造建築物が密集する地域の改善、都市型水害を引き起こしていた中小河川の改修が行われ、安全な市街地として再生されている。
- ・河川や道路なども活かした緑の回復、通過交通の流入を防ぐ幹線道路等の地域交通体系の整序、地区計画等による利便性に優れた生活拠点等における魅力的な都市型住宅地の形成などにより、コミュニティの充実した健康で質の高い住環境が創造されている。
- ・水辺を活かしたまちづくりや清流の復活や、都市内農地の積極的な保全や活用が行われ、水と緑の調和した魅力的な居住環境が形成されている。

#### 核都市広域連携ゾーン

#### ゾーンの特性

本ゾーンは、核都市連携都市軸を含む地域であり、丘陵地では豊かな環境を有する住宅地や緑が広がり、多様な機能が集積する立川や八王子などの核都市がにぎわいを見せる。また、大学、研究機関、先端産業などが数多く立地し、産学公の連携が進みつつあるとともに、消費地への近接性を活かした農業も行われるなど、多様な機能を持つ。これら機能の集積とセンター・コアのほか神奈川、埼玉、山梨などとの近接性を活かしながら、独自の魅力ある発展が期待される地域である。

#### ゾーンの将来像

- ・核都市や生活拠点が育成され、また、首都圏中央連絡道路（圏央道）などの都県境を越えた環状方向の広域的なネットワーク形成により、都市間の連携が一層強化され、地域の活力が生み出されている。
- ・情報通信技術を活用した産学公の連携の強化や多摩に住む豊富な人材のネットワークなどによる多様なビジネス・産業機能が育成されるとともに、核都市周辺の交通網の整備も行われ、核都市などを中心に自立した都市圏が形成されている。
- ・敷地内の緑化を促進することによって骨格的な緑と連続したネットワークを形成し、環境負荷の低減、環境との共生を図り緑豊かな都市環境を形成することを目的とした環境形成型地区計画などにより、自然と調和した質の高い良好な居住環境が形成されるとともに、丘陵地、森林などが保全・育成されている。
- ・震災時に都心等の都市機能をバックアップする機能を備え、東京の都市全体としての防災性が向上している。
- ・農地は、自然的環境としての都市の豊かさを支える資源として、また、産業としての

- 農業を振興する視点からも、都市づくりの中で積極的に保全・活用されている。
- 骨格的な水と緑の軸となる多摩川や狭山丘陵、多摩丘陵などの緑地が、このゾーン全体を支える大きな水と緑のネットワークを形成している。

#### 自然環境保全・活用ゾーン

##### ゾーンの特性

本ゾーンは、西多摩地域の山間部を中心とした地域及び伊豆諸島、小笠原諸島からなる。多摩山間部は、豊かな自然が残された森林を有し、隣接県の山間部と一体となって水や環境を保全し、人々の憩いを創出するなど多様な役割を担っている。また、島しょ地域は豊かな海洋資源と独自の文化を持ち、自然体験型の観光などを求め、観光客などが来訪する。

##### ゾーンの将来像

- 豊かな自然を活かした東京圏のレクリエーションゾーンが形成されている。
- 豊かな自然が東京圏全体の環境を支える重要な水と緑の骨格として位置付けられ、野生生物の保護や生息地の保全、さらには地域の人々の生活などにも配慮しつつ、自然環境の保全が図られている。
- 森林の保全に果たす林業の役割を踏まえ、都民との連携による森林の保全・利用が図られている。
- 伊豆諸島や小笠原諸島では、豊富な海洋資源を活かした観光振興が強化され、空港・港湾等を基盤として、島それぞれの独自の文化や気候・風土に立脚した暮らしが充実し、地域が活性化している。
- マリンスポーツのできる美しい海や南国情緒あふれる自然と、そこで営まれる生活・文化など、豊富な観光資源が活用され、長期滞在型リゾートとして、多くの観光客が訪れている。
- 島ごとに特色ある農水産物、伝統や生産者の創意工夫によって開発された加工品などが、島の特産品として店先を彩り、観光客を楽しませている。
- 空港・港湾機能や幹線道路、水道などの都市施設の整備及び情報通信技術の進展などにより、医療、教育などの生活利便性の向上が図られている。

### (3) 多摩地域における都市づくりの進め方の概略的方向

「都市づくりビジョン」が示す将来像を多摩地域で実現していくために、それぞれ地域の持つ特性、課題を踏まえながら、展開すべき主要な都市づくり施策について、多摩地域全体を視野に入れつつその概略的方向を以下に示す。

- ・核都市広域連携ゾーンに存在する立川、八王子の中心市街地をはじめとする核都市では、東京圏において広域的な中心性を持ち、連携・交流の要となる拠点として、市街地再開発事業や都市開発諸制度を活用して、業務・商業機能等の立地を積極的に誘導するとともに、居住機能との調和を図りながら、業務・商業等多様な機能の導入を図る。
- ・交通結節点などに位置し、商業・業務、文化、生活サービス機能など既存の集積がみられる地区では、市街地再開発事業や地区計画制度による計画的な整備・誘導や、都市開発諸制度の活用等により、業務・商業等の多様な諸機能の集積など、土地利用の高度化を誘導し、地域における拠点性の向上を図る。
- ・都市環境再生ゾーンの鉄道駅周辺や、核都市の周辺などにみられる、建築物が密集し、道路をはじめとする基盤の整備が不十分な地区では、街区再編まちづくり制度の活用等により市街地の再編・整備を図り個性豊かで魅力のある一体的街並みの実現をめざす。
- ・低層住宅地については、地区の特性により、環境形成型地区計画、生産緑地地区等を活用して、ゆとりある緑豊かな環境の保全又は形成を図る。
- ・土地区画整理事業等によりすでに基盤整備がなされ良好な市街地が形成された地区では、地区計画等により良好な環境の維持・保全を図る。

## 4 三鷹都市計画区域の都市の将来像

### (1) 本都市計画区域の特性

本区域は、東京都のほぼ中央に位置し、都市環境再生ゾーンに属している。

武蔵野台地上に位置し全般に平坦であるが、野川、仙川、神田川など中小河川の浸食により東部、西部にわずかに起伏を有する。古くから河川や湧水の周辺に集落が形成され、江戸時代に新田開発がすすめられた。昭和初期の三鷹駅開設、井の頭線開通により、純農村から郊外住宅地への変貌が進み、航空機産業を中心とする軍需工場の町としての性格も持ち始めた。都心への近接性から住宅地開発が進展し、大規模団地の進出等により、昭和30年代から40年代にかけて住宅市街地としての性格を強めた。

また、野川公園、井の頭公園などの大規模な緑地や公園や、武蔵野の面影を残した樹林のほか、戦前の軍需工場の跡地に立地した大学や研究機関などの大規模敷地内の豊富な緑により、緑に恵まれた豊かな環境を形成している。

## (2) 本都市計画区域の持つ課題

都市化が比較的早期にすすんだ一方で、周辺自治体に比べ都市計画道路の整備率が低く、特に区域の東側が西側に比べて整備が遅れている。また、農道から発展した生活道路網が多く、災害対策の面からも都市計画道路の整備が課題となっている。また、宅地化の進行に伴い、北部を中心に緑や自然の減少が進んでいる。

鉄道路線が区域周縁部に偏っていることや、幹線道路網の形状、平坦な地形などがあいまって、区域を代表する拠点が中央部に存在しない。都市としての自立性、一体性を保持するための明確な都市構造の構築が課題となっている。

## (3) 本都市計画区域の将来像

南北方向の幹線道路や生活道路の整備を推進するとともに、緑化の推進など住環境を保全するための様々な施策の活用により、さらに良好な住環境の育成を図る。

公園や生活道路が十分に整備された良好な住宅地の中に、河川沿いの起伏ある地形に残る樹林地や、かつての新田集落の名残の農地を保全・活用しながら、公園や生活道路の整備を行う。

歴史的背景や地形による地区毎の個性を活かして、多様な地区の集合する変化に富んだ住宅都市として魅力を高めるとともに、活力ある商業機能や、生活サービス機能が集中する拠点を育成する。

大規模住宅団地や、大学・研究機関、工場などの大規模敷地について、住民のいこいの場、地区毎の個性をもたらす景観資源、また災害時の避難場所など、市民の共有財産としての活用を図る。

また道路や公園、駅などの公共空間のバリアフリー化や住環境整備などを進め、誰にとってもやさしいまちづくりをめざす。

## 第2 区域区分の有無および区域区分を定める際の方針

### 1 区域区分の有無

三鷹都市計画区域は、都市計画法第7条第1項第1号イに基づき、区域区分を行う。

### 2 区域区分の方針

#### (1) 市街化区域及び市街化調整区域に配置されるおおむねの人口及び産業の規模

本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

区分	年次	2000年	2015年
都市計画区域内人口		172 千人	おおむね 174 千人
市街化区域人口		172 千人	おおむね 174 千人

(注) 市街化区域内人口は、保留された人口を含むものとする。

本区域における産業の規模を次のとおり想定する。

区分	年次	2000年	2015年
生産規模	工業出荷額	3,207 億円	4,054 億円
	卸小売販売額	3,453 億円	5,268 億円
就業構造	第一次産業	1 千人 (1.1%)	1 千人 (1.2%)
	第二次産業	17 千人 (27.1%)	14 千人 (21.0%)
	第三次産業	45 千人 (71.8%)	52 千人 (77.8%)
	計	63 千人 (100%)	67 千人 (100%)

#### (2) 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、2015年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接しおおむね10年以内に優先的かつ計画的市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

年次	2015年
市街化区域面積	おおむね 1,650 ha

(注)市街化区域面積は、2015年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。



## 第3 主要な都市計画の決定の方針

### 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

#### 1 主要用途の配置の方針

本区域は、区域の大部分を住居系の土地利用が占めている。今後とも現在の良好な環境を保持しつつ、さらに緑豊かで快適な住環境を形成していく。また、鉄道駅の周辺地区や幹線道路の交差点周辺地区は、住民の生活を支える拠点として育成する。

区域全域において、環境への負荷を低減した環境共生型のまちを形成し、次世代に継承していくとともに、自然環境、歴史的資源などを活かしながら多様な景観や街並みを維持・形成していくことに配慮しつつ、適切な用途配置を行う。

#### (1) 都市軸

三鷹駅から市民センターをつなぐ三鷹通りをはさむ帯状のゾーンを、区域中央部を南北に結ぶ軸と位置づけ、三鷹駅前地区再開発をはじめ軸に沿って立地する既存の公共公益施設を核に多様な機能の集積を誘導する。

東八道路とそれとほぼ平行している人見街道沿いの一帯を、区域を貫く東西軸と位置づけ、道路沿いの景観整備、沿道型の商業施設や都市型産業等の立地を図るほか、軸に沿った住宅地に、地区計画の導入等を検討し、良好な居住環境の形成を図る。

その他の幹線道路も、本区域の一体性向上に寄与する重要な都市構造の構成要素ととらえ、沿道に広がる地区の個性を活かした多様な機能立地を誘導する。

野川、仙川、玉川上水などの中小河川沿いに、住民の交流の拠点となる施設の配置や緑道・遊歩道等の整備、樹木の保全、公園の整備を行い、本区域の豊かな自然環境を活かした歩行者の回遊ネットワークを形成する。

#### (2) 生活拠点、生活中心地

三鷹駅をはじめとする鉄道駅の周辺地区、東八道路と吉祥寺通り、東八道路と武蔵境通りのそれぞれ交差点周辺地区を、住民の日常生活を支える商業機能等が集積する拠点として、特に重点的、先行的な都市整備事業やまちづくりの誘導を図る。

本区域で最も既存の機能集積が進んでいる三鷹駅周辺地区には、本区域の玄関口にふさわしい整備を行うとともに、安全な市街地の形成や防災機能の向上を図る。

三鷹台駅周辺地区は、周辺の優れた居住環境を保全しつつ、歩道などの道路整備や防災機能の向上、周辺の住環境と調和した商業業務施設の充実を図る。

井の頭公園駅周辺地区は、井の頭公園の玄関口としての個性を活かしながら、周辺環境と調和した商業空間や居住空間の維持形成を図る。

新川交差点周辺地区、野崎東八道路沿い周辺地区は、周辺の住環境との調和に配慮

しつつ商業・業務施設、都市型産業等の誘導を図るため、地区計画制度の導入やそれに基づく都市基盤の整備を推進していく。

### (3) 生活道路網とまちづくりブロック

本区域の生活道路網は、新田開発の形態を残し、幅員不足、行き止まりが多いため、生活道路の整備を積極的に推進する。

主な生活道路を緑と水の軸線として位置づけ、住環境にゆとりとうるおいをもたらす空間として整備する。

幹線道路等に囲まれた一定規模のブロックを基礎として生活道路網を整備するとともに、通過交通の抑制、地区計画の導入、防災性の向上をすすめる。

## 2 市街地における建築物の密度構成に関する方針

- ・三鷹駅周辺地区については、中心部は高密度の利用、周辺部は中密度の利用とする。その他の鉄道駅周辺地区については、中密度の利用とする。
- ・住宅地については、本区域の良好な住宅都市としての環境に配慮し、原則として低密度の利用とするが、業務・商業地の周辺の住宅地、既存の大規模集合住宅など、地区特性に応じて中密度の利用も適切に配置する。また、幹線道路沿道や駅周辺での利便性を活かした住宅地についても中密度とする。
- ・工業地については、中密度の利用とする。

注)ここでの密度の数値は、商業系市街地にあつては、おおむね、高密度とは容積率 500%以上、中密度とは容積率 300~400%、低密度とは容積率 200%以下、住宅・工業系市街地にあつては、おおむね、高密度とは容積率 300%以上、中密度とは容積率 150~200%、低密度とは容積率 100%以下を想定している。

## 3 良好な住宅ストック形成の方針

すべての市民が安全で快適な生活が営める住宅市街地の形成をめざす。

都市基盤の整備などにより土地の有効利用を進めるとともに、民間を主体とした良好な住宅ストックの形成を図る。そのため次の方針に基づき住宅供給を促進する。

- ・誰もが年齢や世帯構成に応じて適切な住宅を確保でき、住み慣れた地域で多世代が共に暮らし続けられるよう、高齢者などの居住の安定に対する支援、適切な居住水準の子育てファミリー世帯向け賃貸住宅の建設誘導など、少子・高齢社会に対応した多様な住まいづくりへの支援の検討、公的住宅の改善や建て替えなどにより、多様な世代や世帯に適應する住まいづくりを進める。
- ・良好な住環境の形成につながる質の高い住まいづくりを支援・誘導するしくみを検討するとともに、分譲マンションの質の維持・向上と円滑な建て替えへの支援策を検討する。また、居住者が心身ともに健康に暮らせる住まいづくりへの支援を検討

する。

- ・耐震診断・改修への支援など、住まいの防災・安全性の向上を促す。また、地域の防災性や防犯性の確保に向けた地域住民の活動を育成するなど、安全・安心な住まいづくりを進める。
- ・住民や専門家等と協力して、環境に配慮した住まいづくりや住まい方を検討するとともに、助成等により積極的に支援し、地球環境や自然環境、資源循環などに配慮した住まいづくりを進める。
- ・公的住宅建て替え時に高齢者や障害者に配慮した住宅の確保、民間事業者に対するバリアフリー型住宅の整備に関する指導・助言などにより、人にやさしい住宅の整備をめざす。

## **4 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針**

### **(1) 高度利用に関する方針**

三鷹駅周辺の商業業務地は、駅南口に近接する地区を中心に、市の表玄関としてふさわしいものとするため土地の高度利用と商業・業務環境の改善及び中心市街地としての活性化を図る。また、周辺地区についても再開発誘導地区として合理的な土地利用を図る。

### **(2) 用途転換及び用途純化に関する方針**

本区域は農村形態から工業的色彩の強い都市形態へ、さらに戦後は首都圏の住宅都市として、社会的、経済的影響を受けてきた。特に本区域の中心部の地区は、これらの影響を受け住工混在地区となっているため、居住環境をめぐる種々のトラブルが発生している。そこで、住環境と調和のとれる都市型産業等の業務施設への転換を図る。

また、JR中央線により南北が分断されている地区は、南北の一体的、計画的な土地利用を促進し、JR中央線他連続立体化事業との関連性を持たせた総合的なまちづくりの推進を図る。

なお、三鷹市、調布市及び府中市にまたがる調布基地跡地については、調布基地跡地利用計画に基づき、計画されている施設の整備を図り、周辺の基盤整備とまちづくりを促進する。その他の地区についても地区計画制度などを活用し、計画的な土地利用を促進させ、用途の更新を図る。

### **(3) 居住環境の改善に関する方針**

本区域に見られる老朽化した公営住宅を含む密集住宅地は、周辺地区の居住環境に配慮した住宅の建て替えなどを積極的に進める。

### **(4) 既存の工業地における公害防止に関する方針**

既存の工業地における公害を未然に防止するため、適正な土地利用、工場、事業所の緑化の推進や大気汚染監視体制の強化など、総合的な環境管理の維持に努める。

## 都市施設に関する都市計画の決定の方針

### A 交通施設の都市計画の決定の方針

#### 1 基本方針

東京圏の発展を図る『環状メガロポリス構造』を実現するには、東京圏における環状方向の都市と都市の結びつきを重視して交通網の整備等を進め、人・モノ・情報の流れを円滑にしていくことが重要である。

そのため、特に環状方向の広域幹線道路の整備を進めるとともに、道路・鉄軌道などの交通施設を体系的に整備・更新し、速達性に優れ、かつ安全性・信頼性が高く、快適で環境負荷の少ない交通ネットワークを形成する。

また、あわせて交通機関相互の乗継ぎの円滑化（シームレス化）とバリアフリー化の推進により、人と環境にやさしい交通サービスを実現する。

整備に当たっては、道路、鉄軌道、その他の交通施設の適切な役割分担のもと、「TDM(交通需要マネジメント)東京行動プラン」に基づくTDM施策等の展開と合わせ、相互に連携が図られた21世紀にふさわしい交通体系の実現を図る。

本区域を含む多摩地域の共通の課題として、多摩地域の自立都市圏としての都市機能強化が求められており、多摩地域の主要都市間の連携を図る幹線道路網の整備が不可欠となっている。

そのため、首都圏中央連絡道路（圏央道）及び東京外かく環状道路（外環）の整備を促進して、広域的な道路ネットワークの形成を図るとともに、調布保谷線等南北道路の重点的な整備を進めて、環状方向の地域間連携の強化を図り、自立都市圏としての広域的な拠点性を高める。

こうした基本的な方針に基づき、本区域および本区域を含む多摩地域の交通体系について次の取り組みを進め、適正な都市機能の確保及び安全で快適な都市空間の確保に努めるものとする。

#### (1) 骨格的交通基盤の整備

##### 道 路

- ・東京圏の広域的な連携を強化し、多摩地域の自立的な発展を図るため、広域的な自動車交通を担う自動車専用道路や都市の骨格となる幹線街路を整備するとともに、市街地の住環境を向上させるために、街区を構成する区画街路等を適切に配置するなど、秩序ある道路体系を構築する。
- ・自動車交通を円滑に処理する道路ネットワークの整備を行うとともに、歩行者や自転車利用者等にとって、安全で快適な空間を確保するための道路の整備を図る。さらに、遊歩道と公園の連携などにより、都民がジョギングなどを行い、健康づくりに利用できる施設としての整備について検討を行なう。

- ・立体交差等による踏切の解消、橋梁の整備、交差点の改良、交通安全施設の整備などにより、安全で円滑な交通の流れを確保する。
- ・良好な地域環境の創出に向け、沿道環境に配慮した道路整備を図り、安全で快適なまちづくりを進める。
- ・歩行者専用道等においては、快適な通行の用に供し、良好な都市環境、都市景観の形成を図るため、緑化等配慮して整備を進める。

#### **交通広場（駅前広場等）**

- ・鉄道とバス等との乗り継ぎの利便性を確保するための交通結節機能に加えて、人々の交流や、都市の景観形成、公共サービス等の情報提供、防災活動の拠点等といった都市の広場機能を確保するための施設の整備を図る。

#### **駐車場**

- ・道路交通を円滑化し、都市機能を維持向上させるために、都市計画法に基づく駐車場整備地区や都市計画駐車場の決定等による駐車施設の計画的な整備を図る。

#### **鉄軌道**

- ・多摩地域の主要都市間の連携と利便性の向上を図り、また、区部との機能分担・連携に向けた交通機能の強化を図るため、鉄軌道の整備を促進する。
- ・踏切解消により、道路交通の円滑化と安全性の向上を図る。

### **(2) 人と環境にやさしい交通サービスの実現**

- ・道路の整備に当たっては、街路樹などの植栽の効果的配置や「東京都福祉のまちづくり条例」等に基づくバリアフリー化の推進などに取り組み、『見て美しい』『歩いて楽しい』『使って便利』空間形成を進め、アメニティや景観を重視するまちづくりを促進する。また、地域の景観軸となる魅力とうるおいあるシンボリックな道路を整備し、生活環境の形成を図る。

#### **《歩行者空間の整備と自転車交通への対応》**

- ・道路整備と合わせた歩行者空間の充実を図る。また、駐輪場の計画的な確保など自転車利用も含めた総合的なネットワークの形成について検討する。

#### **《快適な都市環境の形成》**

- ・歩行者空間の整備にあたっては、市街地開発事業や地区計画制度の活用など、景観や緑の創出による快適な都市環境の形成に配慮した整備を図る。

#### **《高齢者・障害者等への配慮》**

- ・段差の解消や幅員の確保など、高齢者・障害者をはじめ誰もが安全で快適に移動できる歩行者空間の整備を促進する。
- ・鉄道駅でのエレベーター、エスカレーターを設置やノンステップバスの導入など、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）に則し、公共交通機関のバリアフリー化を図るととも

に、道路標識の大型化など交通施設のユニバーサルデザインの観点からの整備を図る。

## 2 整備水準の目標

おおむね20年後の都市施設の整備水準の目標は次のとおりである。

### (1) 道路

年次	2000年	2025年
東京都内を走行する自動車の混雑時平均旅行速度	21 km/h	30 km/h

### (2) 鉄軌道

年次	2000年	2025年
東京圏の鉄道の平均混雑率	180%	150%

(参考) 鉄道混雑率の指標：混雑率180% 身体は触れ合うが、新聞は読める状態  
混雑率150% 肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読める状態

## 3 主要な施設の配置の方針

### (1) 道路

- ・核都市をはじめとする、多摩地域の主要都市間の連携強化を図るとともに、各都市から中央自動車道(中央道)、圏央道等への円滑なアクセス確保を図る。
- ・道路の都市計画を定める際には、広域的な道路網との整合はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路を適切に組み合わせることにより都市計画道路網を形成するように配置する。

これらの基本的な考え方に加え、地形、地質等の自然条件、市街地の形態や現況の土地利用、あるいは保全すべき自然環境、歴史的環境等の社会的条件を踏まえて、以下の方針により都市計画を定める。

#### 自動車専用道路

自動車専用道路は、都市間高速道路を国の計画に適合しつつ国土レベルの広域的な自動車交通を処理するように適切に定めるとともに、大都市等においては、都市高速道路を、幹線街路と連携して広域的な交通や都市内の交通を適切に処理することができるように配置する。

他の道路との接続は、専用の出入路において広域的な自動車交通を適切に分担するように接続する道路及び接続位置を定める。この場合、できる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続すべきであり、区画街路とは接続しないこととする。また、他の都市計画道路とは立体交差とする。

## 幹線街路

幹線街路は、特に多様な機能を有していることから、次のとおりさらに区分して計画することが望ましく、これらの役割分担した道路が適切に組み合わせられるよう配置することにより円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成、災害時の防災性の向上等を図る。

幹線街路は、自動車専用道路とも区画街路とも接続することができるが、自動車専用道路とはできる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続することが望ましく、また、区画街路と接続する場合には区画街路を極力集約して接続する。

幹線街路については、極力右折車線等を考慮した幅員とする。四車線以上の幹線街路が相互に交差するものについては、原則として立体交差とする。

### 主要幹線街路

主要幹線街路は、都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通及び都市内の枢要な地域間相互の交通を集約して処理できるよう適切に配置する。また、主要幹線街路は、特に高い走行機能と交通処理機能を有し、都市構造に対応したネットワークを形成するよう計画する。

### 都市幹線街路

都市幹線街路は、都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理することができるよう適切に配置する。特に市街地内においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内から通過交通を排除し良好な環境を保全するよう適切に配置する。

### 補助幹線街路

補助幹線街路は、主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理することができるよう、また区域内において良好な都市環境を実現するため区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置する。

- ・三鷹3・2・2号東京八王子線をはじめとする幹線道路網の整備を推進し、商業地や業務地など隣接する都市との結びつきを強化する。
- ・多摩地域の広域な都市間を結ぶ軸として三鷹3・2・6号調布保谷線の整備を推進し、多摩地域における南北方向の交通の円滑化を図る。

## 区画街路

区画街路は、適切な規模、形状の街区を形成するとともに、幹線街路等で囲まれた区域内に発生又は集中する交通を円滑に集散するよう、また区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置する。

## 特殊街路

特殊街路に相当する歩行者専用道については、住宅地や商業地等における平面的な

歩行者専用道、駅周辺部における立体的な歩行者専用道（ペDESTリアンデッキ、地下道等）等が考えられ、歩行者の交通の動線と整合を図るとともに、車道との交差をなるべく避け、あるいは立体交差を行い、他の道路の歩道や区画街路、公共交通と連携して歩行者交通のネットワークを形成するよう配置する。

## （２）鉄軌道

- ・ＪＲ中央線（三鷹駅～立川駅間）他連続立体交差事業を促進し、道路交通の円滑化と分断されている市街地の一体化を図る。

## （３）交通広場（駅前広場等）

- ・鉄道駅周辺においては、交通機能の結節点として各交通機関の円滑な動線処理を行うため、交通広場の整備に努め、安全な歩行者空間の確保を図る。

## （４）駐車場

- ・市街地中心部の鉄道駅周辺地区においては、道路交通の円滑化と交通安全性の向上ならびに都市の活性化に寄与する駐車場の計画的な配置と整備を促進する。

## ４ 主要な施設の整備の目標

おおむね１０年以内に整備する主な施設は次のとおりとする。

### （１）道路

主要な幹線道路等の完成

- ・東京外かく環状道路
- ・三鷹３・２・２号東京八王子線
- ・三鷹３・２・６号調布保谷線

### （２）鉄軌道

ＪＲ中央線（三鷹駅～立川駅間）：連続立体交差事業

### （３）交通広場（駅前広場等）

- ・三鷹駅南口



## B 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

### 1 基本方針

水は、人間を含めた生態系にとって良好な環境形成のための大切な要素であり、生活にゆとりやうるおいを与える資源でもある。また良好な都市環境を維持し、持続的発展を可能とする都市づくりには、環境に対する負荷の少ない循環型社会を形成する必要がある。そのため、「東京都水循環マスタープラン」に基づき、良好な水循環の形成するため、以下の4つの基本理念を踏まえて施策を展開する。

環境に与える負荷が小さい水循環の創造

人と自然の共生を育む水循環の形成

都市における効率的な水循環の構築

平常時の豊かで快適な水循環と異常・災害時の安全な水循環の実現

- ・河川、下水道の整備及び流域における雨水の流出抑制対策の総合的な推進により、水害の危険から都民の生命と暮らしを守るとともに、うるおいある水辺の形成や自然環境の保全と回復を図る。
- ・都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害のおそれがある地域について、特定都市河川流域としての、総合的な浸水被害対策を検討する。

#### (1) 下水道

- ・本区域の下水道については、「多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画」に基づき、公共用水域の環境保全に努めるとともに、水質環境基準の達成と汚泥の減量化、資源化及び処理水の有効利用を進め、下水道施設の多目的利用を図っていく。

#### (2) 河川

- ・本区域の河川については、都市の安全性と快適な環境を確保するため、総合的な治水対策を推進し、公園等と一体になった河川の整備と下水の高度処理水等の活用、あわせて河川の持つ環境機能の向上及び保全を図り、水辺に親しめるような安全で快適な水辺空間の創出を図る。
- ・河道などの整備を推進し、水害の危険から都民の生命と財産を守る。

#### (3) 流域貯留・浸透施設

- ・本区域における治水水準の向上を図るため、下水道、河川の整備とあわせて、流域貯留・浸透事業を推進する。
- ・雨水流出を極力抑制するため、流域貯留・浸透施設を普及促進し、積極的な整備を推進する。
- ・浸水被害が発生している地域においては、雨水排水施設の整備を進めるとともに、流域における雨水浸透域の保全や雨水貯留浸透施設の整備を重点的に進め、浸水被

害の解消を図る。

## 2 整備水準の目標

おおむね20年後の都市施設の整備水準は次のとおりである。

### (1) 河川

本区域内中小河川の1時間50mmの降雨に対する治水安全度達成率100%概成を図る。

## 3 主要な施設の配置の方針

### (1) 下水道

#### ア 下水道施設の整備

- ・本区域の下水道は、流域下水道、流域関連公共下水道、単独公共下水道及び区部流入公共下水道からなっている。「多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画」に基づき、計画的な施設整備を促進する。

#### イ 水質の向上

- ・公共用水域の水質を保全するため、栄養塩類の除去を目的とした高度処理施設の整備を図る。

#### ウ 下水道施設の有効利用

- ・処理場覆蓋上部を公園化するなど下水道施設の多目的利用を図る。

### (2) 河川

- ・本区域の河川においては、下流との整合を図りながら、1時間50mmの降雨に対応できるよう河道などの整備を進める。また、治水対策とあわせ、景観、親水性、生態系の保全・再生など環境面に配慮し、うるおいある川づくりを進めていく。

### (3) 流域貯留・浸透施設

- ・雨水の流出抑制と地下還元を図るため、総合治水の観点及び「水の有効利用促進要綱」に基づき、公共・公益施設及び大規模民間施設の新築・改築時に雨水流出抑制施設の設置を促進する。あわせて、一般住宅についても雨水貯留・浸透施設の普及を図る。

## 4 主要な施設の整備の目標

おおむね10年以内に整備する主な施設は次のとおりとする。

### (1) 河川

野川、仙川

## C その他主要な都市施設等の都市計画決定の方針

### 1 基本方針

本区域における今後の人口動向等を勘案し、快適で文化的な都市生活と機能的な都市活動の向上を図るために長期的視点に立ち必要な公共施設の確保に努める。

### 2 主要な施設の整備の方針

#### (1) ごみ処理施設

人口動向等を勘案し、生活様式や都市活動の多様化に対応したごみ処理施設およびリサイクル施設の整備により、ごみの減量化、再資源化を図る。

#### (2) 小・中学校

人口動向等を勘案し、児童・生徒数の変動にあわせた余裕教室の有効利用や小・中学校の地域特性に即した適正配置による施設整備を図る。

#### (3) その他の中核的施設

生涯教育活動、高度な文化教育活動に関する市民の欲求の高まり及び市民意識の多様化に対応して、文化施設、福祉施設などの整備を図る。

#### (4) 一団地の住宅施設

一団地の住宅施設の都市計画が指定されている大規模な住宅団地においては、地域に必要な道路、公園の整備や緑の保全など骨格的な事項を定めた上で、原則として一団地の住宅施設の都市計画を廃止し、周辺地区の状況も勘案した地区計画への移行を促進する。

## 市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針

### 1 主要な市街地開発事業の決定の方針

市街地開発事業により、都市基盤の整備や質の高い計画的な住宅地の整備などを行い、地域の活性化や職住近接を図り、地域の魅力を一層高めていく。

#### (1) 拠点の整備

- ・三鷹駅周辺地区については、拠点としてふさわしい都市機能への更新と土地の高度利用を図るため、建築物の規制誘導を図るとともに市街地開発事業の活用を努める。
- ・その他の鉄道駅周辺地区においては、商業・業務、文化、交流などの多様な機能が調和した魅力的な生活中心地の形成を図る。

#### (2) 安全な市街地の整備

- ・道路等の都市基盤施設の整備が遅れている地区については、地区特性に応じた面的整備事業を活用し、都市施設と建築物を一体的に整備することにより、防災性の向上を図る。

#### (3) 快適な居住環境の整備

- ・武蔵野の豊かな自然が残されている地区では、地区計画制度等を活用し、残された緑を保全し、住宅地の緑化を図ることにより、心安らぐ閑静な住環境を形成する。
- ・生活道路網の整備が不十分な地区では、地区計画制度と面的整備事業を併用することにより、ゆとりのある市街地を形成する。
- ・比較的低密度の住宅地については、地区計画等の活用により住環境の保全と修復を図る。
- ・農地が混在する地区では、地区計画等の活用により計画的な基盤整備を図るなど、長期的展望に基づくまちづくりを進める。

#### (4) 自然や歴史・文化などの環境を活かした整備

- ・武蔵野の限りある水と緑の環境を積極的に守り育て、水と緑のネットワークを形成し、安らぎと潤いのある都市づくりをめざす。

## 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

### 1 基本方針

#### (1) 本区域の特徴

本区域の中心部は武蔵野段丘上にあり、南西部国分寺崖線を経て多摩川低地に至る。

武蔵野段丘が区部と接する付近及び国分寺崖線には武蔵野れき層が表出し湧水点を形成し、江戸時代の上水源でもあった井の頭を源流点とする神田上水(神田川)や国分寺崖線の緑と一体となった野川を涵養しており、武蔵野台地の水文環境を象徴した地域を形成している。

また本区域の北部には、江戸時代の遺構でもある玉川上水が西から東へ貫流し、良好な歴史的景観を形成している。

#### (2) 基本方針

本地域では、自然の保護と回復を基調とし、地域の自然的、歴史的、社会的特性を活かした都市づくりを進めるため、都市環境の改善と生態系の回復を図る、安全・安心の基盤となる緑地を形成する、多様なレクリエーション需要への対応を図る、都市の風致・景観を向上させることを基本方針とし、隣接する東京、武蔵野、小金井、調布の各都市計画区域との連携を図りながら骨格的な水と緑のネットワークをつくり出す。また、骨格の網目の中は、緑の基本計画による地域のネットワークを充実・強化することにより、区域全体の豊かな都市環境の創出を図る。

### 2 整備又は保全の水準

おおむね20年後の自然的環境の整備水準を以下のとおりとし、多摩地域全体のみどり率80%を維持していく。

#### (1) 緑地の確保水準

2025年までに、緑地の都市計画区域に対する割合をおおむね25%確保することを目標とする。なお、ここで言う緑地とは、公園緑地等の都市施設とする緑地(都市公園、海上公園、条例公園等)、緑の環境を将来にわたり保全すべき区域(社寺境内地、民間遊園地、公開性のある大学・病院、公開空地等)、制度により保全する緑地(緑地保全地区、生産緑地地区等)である。

#### (2) 公園緑地等の都市施設とする緑地の目標水準

2025年までに、公園緑地等の都市施設とする緑地を本区域内人口一人当たりおおむね7㎡確保することを目標とする。

**(3) 緑地保全地区の目標水準**

2025年までに、緑地保全地区をおおむね14ha確保することを目標とする。

### **3 水と緑の骨格を形成する緑地の配置の方針**

#### **(1) 環境保全系統(都市環境の改善と生態系を育む自然地の保全、回復)**

河川、上水路などの水系・崖線に残存する斜面緑地及び伝統的・文化的遺産として価値の高い緑地で構成する。

このため西部では、野川と国分寺崖線上の緑を保全し、東部では、玉川上水、神田川などの水系を、中心部では、市域を南北に横断する仙川水系を緑地として位置づけるとともに、大沢・牟礼・新川に拠点となる緑地を配置する。

#### **(2) 防災系統(安全・安心の基礎となる緑地の形成)**

野川、仙川、玉川上水及び神田川緑地の線的緑地を火災拡大防止、避難経路確保のために配置するとともに、広域避難場所となる公園・緑地として、東部に井の頭恩賜公園、西部に国立天文台等を配置する。幹線道路についても、積極的に緑地を配置する。

また、これらに接する農地についても防災空間としての活用を図る。

#### **(3) レクリエーション系統(緑に関する都民の多様な需要に対応)**

都民の増大する多様なレクリエーション需要に対処するため、広域レクリエーション拠点として井の頭公園、野川公園、武蔵野の森公園を配置する。また地域の身近なレクリエーション施設として、都市及び住区基幹公園を配置する。

#### **(4) 景観構成系統(都市の風致・景観の向上)**

良好な景観づくりを進めるため、野川、仙川、玉川上水及び神田川や国分寺崖線を自然的景観の骨格を成す緑地と位置づけ、大沢・牟礼・新川に自然的景観の拠点となる緑地を配置する。



## 4 実現のための都市計画制度適用の方針

### (1) 土地利用に関する方針

土地利用の面においては、自然環境の維持・保全を図り、美しい景観や緑豊かな都市環境を形成するため、地区計画や都市開発諸制度の活用とともに、地域制緑地（法律や条例による土地利用規制等を通じて確保される緑地）を指定し、骨格となる緑とともに、民有地等の緑地を含め、東京の緑の軸を形成していく。

#### 環境形成型地区計画の活用

民有地等の緑を含め環境形成型地区計画を活用することにより、道路、河川、公園緑地等と連動して緑の軸を形成していく。

#### 緑地保全地区等の指定

一団のまとまりをもった樹林地、草地、水辺地及びこれらと一体をなす良好な自然地、特に都市景観構成上保全効果の高い、緑豊かな樹木が連なる崖線等や伝統的・文化的価値のある社寺境内地について保全に努める。

#### 農地を活かした都市環境の保全と積極的な活用

農地のもつ緑地機能に着目し、市民農園など生産緑地の積極的な活用に取り組むなど、農と調和した緑豊かなまちづくりを促進する。

また、災害対策や良好な風致を保全するうえで、配置上特に緑地効果の高い生産緑地については、公園緑地や緑地保全地区の指定を図るなどにより、持続性の確保を図る。

### (2) 都市施設に関する方針

#### 公園緑地等の目標及び配置の方針

都市計画決定されている公園について早期に整備を進め、地域の特性や公園緑地の整備状況に応じ整備を進めるとともに、防災性を重視した公園整備を進める。また、公共施設等が廃止・移転・更新される場合には、それに合わせた新規指定を図る。

都市計画公園、緑地の指定にあたっては、緑の東京計画に基づくほか、緑の基本計画等との整合を図りながら、適正な規模、配置を確保する。

#### 河川の整備に合わせた水と緑の骨格づくり

河川・水路、湧水等の水辺については、生態系にも配慮し、身近な水辺に接することのできる空間として水辺環境の保全と整備を図る。

#### 道路の整備に合わせた水と緑の骨格づくり

広幅員の幹線道路の整備にあたっては、環境施設帯や中央分離帯への植樹帯の設置などにより、豊かな街路樹と広幅員の歩道を有する快適で環境にやさしい道づくりを進め、公共空間を活かした新たな緑の骨格形成を図る。

### **(3) 市街地開発事業に関する方針**

市街地の開発において公園・緑地の確保や屋上緑化、生け垣等による接道部分の緑化の推進に努めると同時に、地域の緑資源を活用し、連続性を持たせることにより、緑豊かな美しいまちづくりの促進を図る。

なお、道路、河川沿いなどの水と緑の骨格を形成する区域においては、道路、河川、公園緑地等の公共施設の緑と、地区計画や緑地協定などによる民有地の緑とを一体的、総合的に整備し、緑地の確保をより一層すすめる。

## **5 主要な緑地の確保目標**

おおむね10年以内に整備する公園緑地

都立公園 武蔵野の森公園

## 都市防災に関する都市計画の決定の方針

### 1 基本方針

#### (1) 本区域の防災上の特徴

本区域の道路網の特徴から東西方向への通り抜け道路が少ない地区があるとともに、各所に見られる狭あい道路・行き止まり道路など、道路、公園等の都市基盤の整備が不十分な地区があり、延焼拡大の防止と避難安全性の確保が課題となっている。

#### (2) 基本方針

##### 火災対策

幹線道路沿道建物の不燃化の促進及び幹線道路や公園等の整備を推進することにより、オープンスペースを確保し、延焼の防止を図るとともに、消防水利の整備・充実を図り、延焼の遅延、阻止を図る。

##### 震災対策

地震時における防災活動の拠点となる公共施設などを中心に、全ての建物の耐震不燃化を図り、避難場所、避難経路の確保に努める。特に避難路沿道に置ける落下倒壊危険物や放置自転車は、災害時の避難行動への支障が予想されるため、これらの改修、撤去に努める。

##### 浸水対策

河川の整備を進めるとともに、施設の維持管理に努め、雨水による浸水等の危険な区域については下水道施設の整備、充実を図る。また、都市型水害の防止等を目的とし、公共施設及び民間施設における雨水の貯留及び地下浸透施設の整備を推進する。

### 2 整備水準の目標

#### (1) 震災対策

- ・市街地の2 km圏毎に、広域避難場所を確保する。

#### (2) 治水対策

1時間50 mmの降雨に対応できるよう河川、下水道の整備を促進するとともに、雨水流出抑制施設を設置し、総合的な治水対策を推進する。

### 3 都市防災機能の配置の方針

#### (1) 震災対策

- ・道路・鉄道・河川等の都市施設の沿道を不燃化により延焼遮断帯を形成する(約1 km間隔)。それらのうち特に整備の重要度が高い延焼遮断帯は、主要延焼遮断帯として位置づける(約2 km間隔)。
- ・環状・放射方向の避難・輸送を担う幹線道路等により形成される、広域的な都市構

造からみて骨格的な防災軸を形成する延焼遮断帯には、骨格防災軸としての機能配置を行う（約3～4km間隔）。

## （2）治水対策

- ・河川と下水道の整備及び雨水貯留・浸透施設の設置により、都市の安全性を確保する。
- ・野川及び仙川流域等において雨水貯留・浸透施設の設置を進める。
- ・浸水被害の状況等を踏まえて緊急性の高い箇所から、下水道管きよのネットワーク化、貯留管の設置などを進め、一部地域への雨水集中の抑制を図る。

## 4 実現のための都市計画制度適用の方針

### （1）災害に強い都市構造の形成

- ・延焼遮断帯の形成を促進するため、防火指定、防災上有効な地区計画指定等諸制度の活用を図る。
- ・道路・鉄道・河川等の都市施設の整備と沿道の不燃化により、延焼遮断帯を整備する。
- ・引き続き延焼遮断帯の形成に資する都市計画道路等の整備を進める。
- ・JR三鷹駅周辺地区は、災害に強い市街地形成のため、市街地開発事業のさらなる活用を図る。
- ・住宅市街地における建築物の不燃化促進、生活道路、小公園等防災空間の整備を図るため、各種面的整備手法のほか、修復的手法も活用し、住環境の改善や防災性の向上を図る。
- ・不燃化及び延焼の拡大防止を図るため、広域的見地及び地域特性を十分考慮して地域地区制度を指定・運用し、土地利用の規制・誘導によって良好な市街地の形成を図る。
- ・建築物の不燃化を推進する。特に防災上重要な避難地周辺や避難路沿道について、建築物の不燃化を推進し、防災性を向上させる。
- ・都市施設である防災施設等の整備を着実に推進する。

### （2）水害に強い都市づくり

- ・河川、下水道の整備を促進するとともに、雨水流出抑制施設を設置し、総合的な治水対策を推進する。
- ・貯留・浸透施設は、庁舎や学校など公共・公益施設への設置を推進する。また、民間開発においても、事業者の協力により設置を推進する。
- ・下水道管きよのネットワーク化や貯留管の設置などを進める。

## 5 都市防災機能の確保目標

### (1) 震災対策

- ・多摩地域のうち、延焼遮断帯を設定する区域( 武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、西東京市及び狛江市 ) 全体の骨格防災軸形成率を 90%にする
- ・市街地の 3 km圏毎に、広域避難場所を確保する。



## その他都市計画の決定に関する方針

### A 都市景観に係る都市計画に関する方針

#### 1 基本方針

##### (1) 本区域の特徴

本区域には、かつては武蔵野の原風景といわれた雑木林などが各地に見られたが、今日ではその多くが失われてしまったなかで、点在する屋敷林や歴史的遺構でもある玉川上水等の自然的要素と比較的緑豊かな住宅地があいまって、本区域の代表的な住宅地の景観を構成している。

しかし一方では、豊かな都市景観を損なう調和のない屋外広告物や無秩序なスカイラインなどの良好な都市景観の形成が不十分な面も見られる。

##### (2) 基本方針

本区域は、都市環境再生ゾーンの西部に位置し、本ゾーンでは、緑の軸と一体的に整備された幹線道路や河川等の水辺環境を活かした整備に合わせて、環境形成型地区計画などによって作り出される敷地内の緑も含め、既存の公園や湧水、農地、雑木林などを活用し、武蔵野台地の水と緑の自然環境に恵まれた居住環境の形成をめざしている。

本区域では、景観の整った街並みや良好な居住環境の形成のため、東京都景観条例に基づく景観基本軸及び景観域を基本とし、より個性と特徴のある景観の形成をめざすとともに、ゾーン区分毎の景観形成の方針との整合を図りつつ、本区域ならではの景観づくりを推進する。

また、市が進める施策等とも連携し、良好な景観や住環境の形成を図っていく。

さらに、東京のしゃれた街並みづくり推進条例に位置づけられた街並み景観づくり制度等を活用し、都民等の意欲と創意工夫を活かした都市づくりを推進し、個性豊かで魅力のあるしゃれた街並みを形成する。

#### 2 都市景観の形成に関する方針

東京都景観条例に基づく景観基本軸等の指定による良好な景観形成の誘導や、東京都屋外広告物条例などによる景観の保全などを行っていくとともに次の各施策を展開していく。

##### (1) 「景観基本軸」、「景観域」に関する方針

景観づくりの拠点となる「景観基本軸」、地域性を踏まえた景観づくりを行う「景観域」は次のとおりとする。

[ 景観基本軸 ] 武蔵野軸、 玉川上水軸、 神田川軸、 国分寺崖線軸

[ 景観域 ] 山の手、 武蔵野

## (2) 土地利用に関する方針

地区計画や高度地区の絶対高さ制限の活用

東京の景観の骨格となる景観軸や、武蔵野の面影の残る街並み景観を重視し、風格ある都市空間の形成を図るため、景観基本軸の指定と連携しながら、これまでの用途、容積、密度構成中心の考え方に加え、環境形成型地区計画等の活用や高度地区の絶対高さ制限の導入などを図っていく。

都市開発諸制度の活用

都市開発諸制度の活用により、民間都市開発プロジェクトを通じ、歴史的建造物の復元・保存や、地域固有の歴史や新しい文化創造の視点からのまちづくりを促進するとともに、文化・情報発信地の創出を誘導する。

地域制緑地

緑地保全地区や生産緑地地区等の指定により、自然的・歴史的環境を保全し、良好な都市景観の形成を図る。

## (3) 都市施設に関する方針

沿道緑化を推進し公園や河川と連携させていくことにより、緑豊かな景観を形成していく。

## (4) 市街地開発事業に関する方針

市街地開発事業の実施にあたっては、周辺的环境にも配慮した良好な都市景観の形成に配慮していく。

## B 環境共生都市づくりに係る都市計画に関する方針

### 1 基本方針

#### (1) 本区域の特徴と現状

本区域では、多摩地域の中でも区部に近接し、人口や都市活動の集中による環境への過大な負荷が生じており、環境負荷の軽減に向けた各種の取り組みが追いつけない状況にある。

また、暮らしから排出されるごみや、都市機能の更新に伴う産業廃棄物等が大量に発生しており、処分場の残余年数が逼迫していることも懸念されるなど、実行を伴ったライフスタイルの見直しと合わせ、省エネルギー、省資源に徹した地域循環型のまちづくりが求められている。

#### (2) 基本方針

大気汚染、水環境問題対策の一層の強化充実を図り、区域内の環境改善に向けた施策を引き続き進めていくとともに、地球環境や東京圏全体の環境へ視野を広げ、良好な居住環境の実現及び環境と共生する都市の実現をめざして、環境負荷の少ない都市構造の形成、循環型都市づくり、区域内の環境改善策などを推進する。

### 2 環境共生都市づくりに関する方針

#### (1) 環境負荷の少ない都市構造

- ・都市基盤の整備状況など環境に配慮した上で、土地利用の効率化を図り、職住近接の実現や、多機能集約型の複合市街地の形成などにより、人や物の移動に伴う環境負荷の少ないコンパクトな都市形態の実現を図る。
- ・渋滞の原因となるボトルネックの解消などにより、自動車交通による環境負荷の低減を図る。
- ・公共・公益施設において太陽光発電など自然エネルギーの活用を図り、環境負荷の軽減を図る。
- ・環境に配慮した住宅の普及拡大や業務ビルにおけるエネルギー消費量の削減などにより温室効果ガスの抑制を図るとともに、建築物の長寿命化にも配慮し、環境負荷の低減を図る。
- ・中核拠点など高密度市街地における、地域冷暖房の導入による地域レベルでの環境保全、省エネルギーの可能性について検討する。
- ・都市施設の整備や市街地開発事業の実施に合わせた雨水浸透、貯留施設の設置などによる、雨水の有効利用や地表からの浸透率向上などにより、下水道などへのピーク時の流入雨水を平準化し、河川などへの負荷を軽減するとともに、都市における水循環を推進する。
- ・都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(環境確保条例)や都市開発諸制度の

適切な運用などにより、屋上緑化や雨水浸透施設の設置を促進し、緑の創出や地下水の保全を図る。

- ・東京における自然の保護と回復に関する条例に基づき、一定規模以上の敷地面積での建築物の増改築等において、敷地及び屋上等の緑化を推進し、緑の持つ多面的機能を活用し、都市環境の改善を図る。
- ・事業実施に当たっては、必要に応じ計画段階から環境アセスメント制度を活用し、環境と調和した都市づくりを推進する。

## **(2) 循環型都市づくり**

- ・廃棄物処理計画に定められた施設、公的施設、公共的かつ広域的な処理を行う施設などについては、都市計画施設と位置付けることなどにより計画的整備を図るとともに、民間事業主体による産業廃棄物処理・リサイクル施設についても適切な配置を図る。
- ・資源循環の効率化のため、発生した建設廃棄物等の輸送環境や再資源化施設の整備などにより、首都圏全体での資源循環システム構築を図る。

## **(3) 区域内の環境改善**

- ・環境形成型地区計画の活用等により、良好な居住環境を実現し、区域内の環境改善を図る。
- ・自動車交通による騒音・振動を防止するため、道路構造の改善、沿道環境整備等の対策を総合的に推進する。