

西東京市都市計画マスタープラン (素案)

目次

序章 都市計画マスタープランとは 1

1	都市計画マスタープランの導入と本市における背景	2
2	都市計画マスタープランが果たす役割	4
3	都市計画マスタープランの位置付け	5
4	目標年次	6
5	見直しについて	6
6	西東京市都市計画マスタープランの構成	7
7	市の概況	8
8	市民のニーズ（西東京市市民意識調査）	10

第1章 全体構想 13

1	まちづくりの基本理念	14
2	まちの将来像	15
1	将来都市像	15
2	まちづくりの目標	16
3	将来都市構造	18
3	近未来の西東京市を見すえた戦略的テーマと取組み方針	22
1	戦略的テーマの設定	22
2	テーマごとの都市づくりのポイント	28
4	分野別のまちづくり基本方針	31
1	土地利用の方針	31
2	みどり・水辺・都市景観の方針	38
3	交通環境整備の方針	42
4	防災まちづくりの方針	49
5	人にやさしいまちづくりの方針	53

第2章 地域別構想 55

1	地域区分	56
2	地域別まちづくりの方針	58
1	ひばりヶ丘駅周辺地域	58
(1)	地域の現況	58
(2)	地域の意識	61
(3)	地域のまちづくり上の課題	61
(4)	地域の将来像	62
(5)	地域のまちづくりの方針	62
2	中央地域	65
(1)	地域の現況	65
(2)	地域の意識	68
(3)	地域のまちづくり上の課題	68
(4)	地域の将来像	69
(5)	地域のまちづくりの方針	69
3	保谷駅北部地域	72
(1)	地域の現況	72
(2)	地域の意識	75
(3)	地域のまちづくり上の課題	75
(4)	地域の将来像	76
(5)	地域のまちづくりの方針	76
4	保谷駅南部地域	79
(1)	地域の現況	79
(2)	地域の意識	82
(3)	地域のまちづくり上の課題	82
(4)	地域の将来像	83
(5)	地域のまちづくりの方針	83

5	田無駅北西部地域	86
(1)	地域の現況	86
(2)	地域の意識	89
(3)	地域のまちづくり上の課題	89
(4)	地域の将来像	90
(5)	地域のまちづくりの方針	90
6	田無駅西部地域	93
(1)	地域の現況	93
(2)	地域の意識	96
(3)	地域のまちづくり上の課題	96
(4)	地域の将来像	97
(5)	地域のまちづくりの方針	97
7	田無駅周辺地域	100
(1)	地域の現況	100
(2)	地域の意識	103
(3)	地域のまちづくり上の課題	103
(4)	地域の将来像	104
(5)	地域のまちづくりの方針	104
8	田無駅南部地域	107
(1)	地域の現況	107
(2)	地域の意識	110
(3)	地域のまちづくり上の課題	110
(4)	地域の将来像	111
(5)	地域のまちづくりの方針	111
9	東伏見・西部柳沢駅北部地域	114
(1)	地域の現況	114
(2)	地域の意識	117
(3)	地域のまちづくり上の課題	117
(4)	地域の将来像	118
(5)	地域のまちづくりの方針	118

10 東伏見・西武柳沢駅南部地域	121
(1) 地域の現況	121
(2) 地域の意識	124
(3) 地域のまちづくり上の課題	124
(4) 地域の将来像	125
(5) 地域のまちづくりの方針	125

第3章 構想実現化方策 129

1 基本的考え方	130
2 まちづくりの進め方	131

資料

資一1 用語の解説

序章

都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランの導入と本市における背景

都市計画マスタープランが果たす役割

都市計画マスタープランの位置付け

目標年次

見直しについて

西東京市都市計画マスタープランの構成

市の概況

市民のニーズ（西東京市市民意識調査）

序章 都市計画マスタープランとは

1 都市計画マスタープランの導入と本市における背景

- 市民と市との「協働*のまちづくり」を推進する必要性を指摘する声の高まりを受けて、平成4(1992)年に都市計画法が改正され制度化されました。
- 旧田無市・旧保谷市のそれぞれが平成12年に策定していましたが、現在の都市計画マスタープランは両市の合併に伴い統合・再編して平成16年7月に策定されたものです。
- 今回の見直しは、策定後の社会的経済状況、西東京市をとりまく社会環境やまちづくりの進捗状況をふまえて、今後のまちづくりの基本方針を現状に適合した将来方針として見直したものです。

① 策定経緯

「都市計画マスタープラン」は、地域住民にとって安全で快適な都市環境をつくりだすための、道路・公園・住宅地づくりなどに関する「基本的(詳細までは示さない)」「総合的(特定分野に偏らない)」「長期的(短期的視点にとらわれ過ぎない)」なまちづくりの方針です。

わが国の社会経済の成熟とともに「地域の問題は、国や都道府県のみならず、住民にとって最も身近な市町村が中心となって解決にあたるべきだ。」「地域の住民の意見をこれまで以上に反映させながら“市民参加のまちづくり”を行うべきだ。」といった声が高まってきました。

こうした状況から、平成4(1992)年に都市計画法が改正され、市町村が主体となり市民参加のもとに策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針(都市計画法第18条の2)」、いわゆる「都市計画マスタープラン(または市町村マスタープラン)」が制度化されました。

旧田無市・旧保谷市では、それぞれ市政運営の基本となる「基本構想*」を策定し、まちづくりを含むさまざまな施策を進めてきましたが、とくに都市づくりに焦点をあてた方針を、長期的な視点にたってまとめ、市民のみなさんにわかりやすく示すこと、それにより市民と行政との「協働のまちづくり」をこれまで以上に発展させていくことが重要であるという認識を深めてきました。

そこで、それぞれ平成12年までに、市民参加を行いながら「都市計画マスタープラン」を策定しました。(当時の田無市では都市計画マスタープランに近い「都市ビジョン構想」がすでにありましたが、都市計画法に基づくまちづくりの方針として改めて策定しました。)

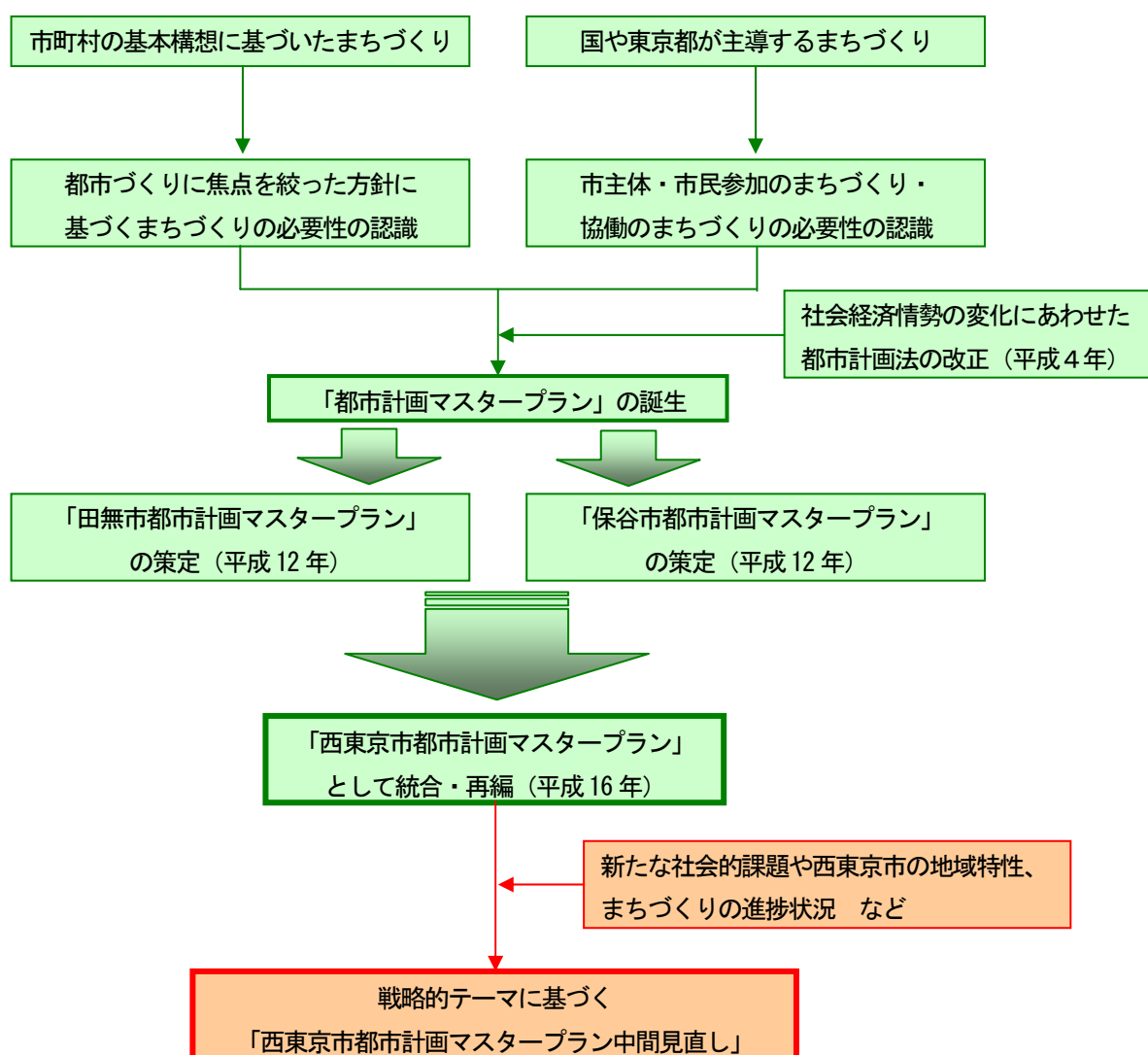
その後、両市が合併し、まちづくりに関連した施策を、統一された考え方で進めていく必要があることから、それぞれの「都市計画マスタープラン」を統合・再編して平成16年に「西東京市都市計画マスタープラン」として改めて策定しています。

*協働：市民活動団体と市が、①相互に対等な関係の下、②互いの特性や立場を十分理解し、認め合いながら、③共通する課題の解決や目標の実現に向けて協力すること

*基本構想：市のまちづくりの基本的な理念であり、市の目指すべき将来像、まちづくりの方向性等を示すもの

② 見直しの背景

今回の中間見直しは、都市計画マスタープランを策定して以来 10 年を経た現在、基本的な方針は現行方針を踏襲しつつ、新たな社会的な課題をはじめとする西東京市を取り巻く外部環境の変化動向やまちづくりの進捗状況をふまえ、残る今後 10 年間に重点的に推進すべき戦略的テーマを設定し、現行の都市計画マスタープランを見直すものです。



図序一1 都市計画マスタープランの誕生と西東京市における策定の流れ

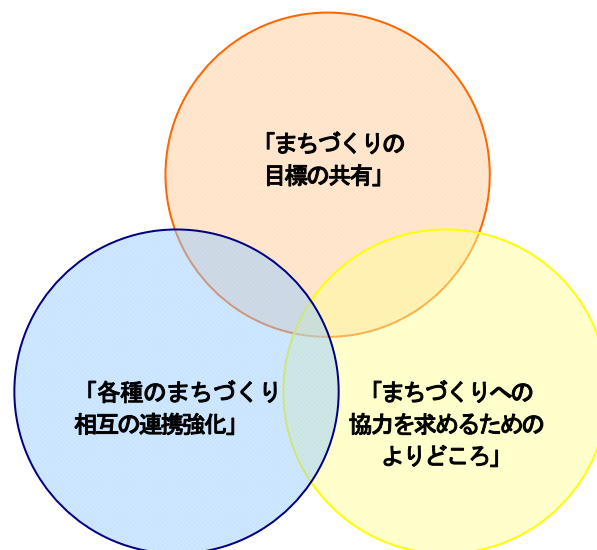
2 都市計画マスタープランが果たす役割

- 「まちづくりの目標の共有」「各種のまちづくり相互の連携強化」などの役割を果たします。
- まちづくりへの協力を求める「よりどころ」としての意義ももっています。

市民・企業・議会・行政が、まちづくりに関する目標を共有できるようになります。それにより、さまざまな主体が連携したまちづくりが円滑に行われることが期待できます。

まちづくりに関する考え方が総合的にまとめられているため、道路づくり、公園づくり、住宅地づくりなど、各分野の実際のまちづくりにあたって、お互いに秩序と連携をもって進むことが期待できます。

東京都や周辺の区市などの行政機関や、企業、個人に対して方針に沿ったまちづくりへの協力を求める「よりどころ(根拠)」が明らかになります。結果として必要な事業が円滑に進むことが期待できます。



図序ー2 「都市計画マスタープラン」の果たす3つの役割

3 都市計画マスタープランの位置付け

- 市の「基本構想」に定める施策内容のうち、特に都市づくりに焦点をあてたものです。
- 道路・公園・住宅など分野別のまちづくり計画の指針となる、いわゆる「西東京市のまちづくりの憲法」ともいえます。

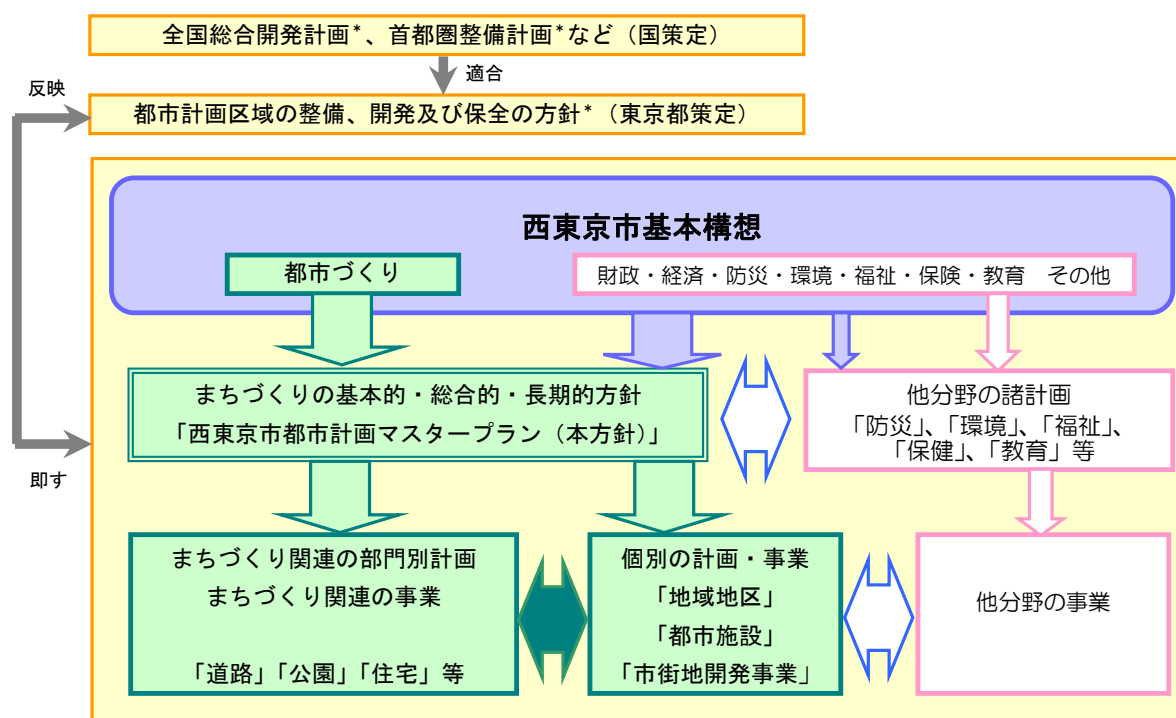
「西東京市都市計画マスタープラン」は、市の「基本構想」に定めるさまざまな施策内容のうち、とくに都市づくりに焦点をあてたものです。また、「基本構想」に示された理念を基本的に継承しつつ、より詳細な考え方を示すものです。

道路・公園・住宅などのまちづくりに関する部門別計画に対しては、本方針が上位の位置付けとなります。

地域地区*、都市施設*（都市計画道路*、都市計画公園*など）、市街地開発事業*など個別の都市計画の決定や変更の際には、それらの根拠としての機能を担います。

「地域防災計画」や「地域福祉計画」など、ほかの分野の諸計画とは対等の関係にあり、それらとの整合を図りつつ本方針を策定するものです。

東京都が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針*」は上位計画となり、「西東京市都市計画マスタープラン」はこれに即して策定します。



図序-3 「西東京市都市計画マスタープラン」の位置づけ

*地域地区、都市施設、都市計画道路、都市計画公園、市街地開発事業：都市計画法に基づいて定められるもので、土地利用の区分、道路や公園などの各種の施設の計画、面的な都市開発事業など

*全国総合開発計画、首都圏整備計画：国土づくりや首都圏の整備など、広域的なまちづくりに関する基本計画で、法に基づいて国が策定

*都市計画区域の整備、開発及び保全の方針：東京都が定める都市計画区域（西東京市全域）の都市計画の基本的な考え方

4 目標年次

○ 現行の「西東京市都市計画マスタープラン」の目標年次は平成 37 (2025) 年前後です。

現行の「西東京市都市計画マスタープラン」に示されている目標年次は、策定からおおむね 20 年後の平成 37 (2025) 年前後となっています。

これは、「目標年次をあまり近すぎる年に設定すると、まちづくりを進める期間が短く、将来像の達成が見込めないこと。そのことで、思い切った方針をつくりにくいこと」「目標年次をあまり遠すぎる年に設定すると、まちづくりの期間があまりにも長期にわたるため、実現に向けた機運が失われやすいこと」などに配慮するためです。

なお、平成 37 (2025) 年に、盛り込まれた内容がすべて実現するというのではなく、その頃に実現に向けた準備を進めている状態のものもあります。

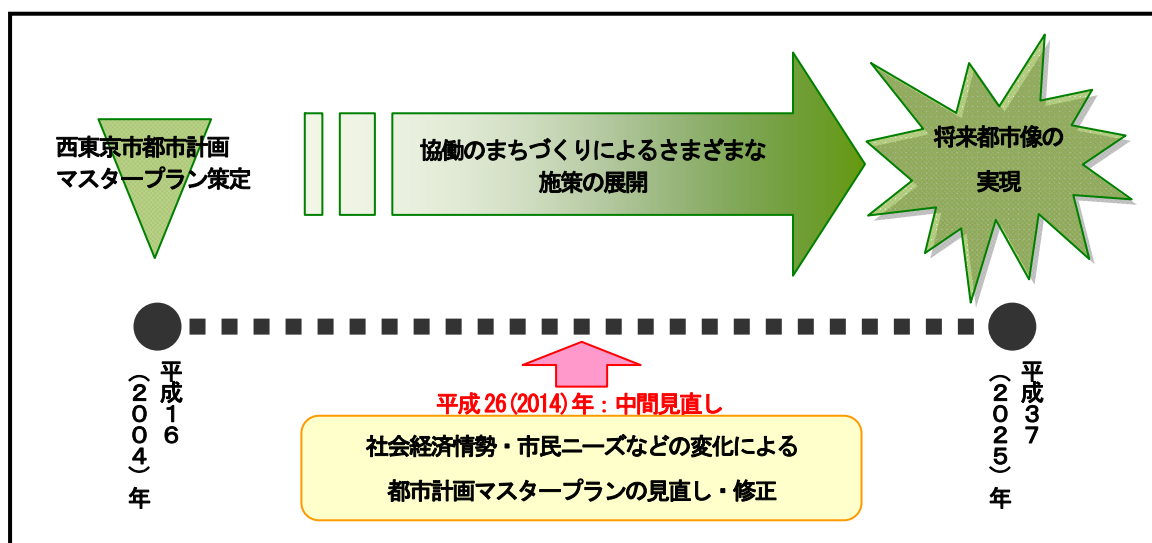
5 見直しについて

○ 社会経済情勢などをふまえて、必要に応じて見直しを検討します。

今後、社会経済情勢の急激な変化や、市民ニーズの変化などが生じることも想定されます。基本理念は安定的なものとして受け継いでいきますが、個別の内容については、こうした動向をふまえて適宜見直しを検討します。

その際には、可能な限り市民の意向を反映させるため、多様な市民参加の手法を講じます。

今回の見直しは、目標年次の中間となる方針策定後 10 年目の社会経済情勢と市民ニーズの変化などをふまえたものとなっています。



図序—4 「西東京市都市計画マスタープラン」の目標年次とその見直し

6 西東京市都市計画マスタープランの構成

○「全体構想」「地域別構想」「構想実現化方策」から構成されます。

「西東京市都市計画マスタープラン」は、市全体のまちづくりを進めるにあたっての基本理念や将来像、施策の方向などをまとめた「全体構想」（“近未来の西東京市を見すえた戦略的テーマと取り組み方針”を新たに追加）、地域別のまちづくりのあり方をまとめた「地域別構想」、そしてそれらを実現するための「構想実現化方策」から構成されています。

【第1章 全体構想】

市全体のまちづくりを進めるにあたり基本理念、将来像、施策の方向などを示したものです。

1 まちづくりの基本理念

・まちづくりを進めるうえで基本とすべき考え方を示したものです。

2 まちの将来像

・まちの将来像のあるべき姿や基本的な構造・骨組みを、文章と図により示したものです。

3 近未来の西東京市を見すえた戦略的テーマと取り組み方針【新規追加項目】

・「新たな社会的課題」「西東京市の特性」「都市づくりの施策・事業の取り組み状況と主要課題」をふまえておおむね10年後を見すえた都市づくりの戦略的テーマを示したものです。
・戦略テーマごとに現況、到達目標、分野別展開イメージを示したものです。

4 分野別のまちづくり基本方針

・「基本理念」や「将来像」を実現するために、さまざまな分野別にどのような施策を進めていくべきなのかを示したものです。
・「土地利用」「みどり・水辺・都市景観」「交通網整備」「防災まちづくり」「人にやさしいまちづくり」についての基本的な方針を示したものです。

【第2章 地域別構想】

市を10の地域に分け、それぞれについてのまちづくりの方向を示したものです。

1 地域区分

・地域を区分した考え方を示したものです。

2 地域別のまちづくりの方針

・10の地域別のまちづくりの方針を示したものです。

【第3章 構想実現化方策】

・構想に示した内容を実現するための方策を示したものです。
・「基本的考え方」「まちづくりの役割分担」「まちづくりの手法と仕組み」「行政評価を活用した進行管理」「まちづくりの推進体制」について示したものです。

図序ー5 「西東京市都市計画マスタープラン」の構成

7 市の概況

○ 東京都心の西北に位置する、面積約 15.85 km²、人口約 19.7 万人の住宅都市です。

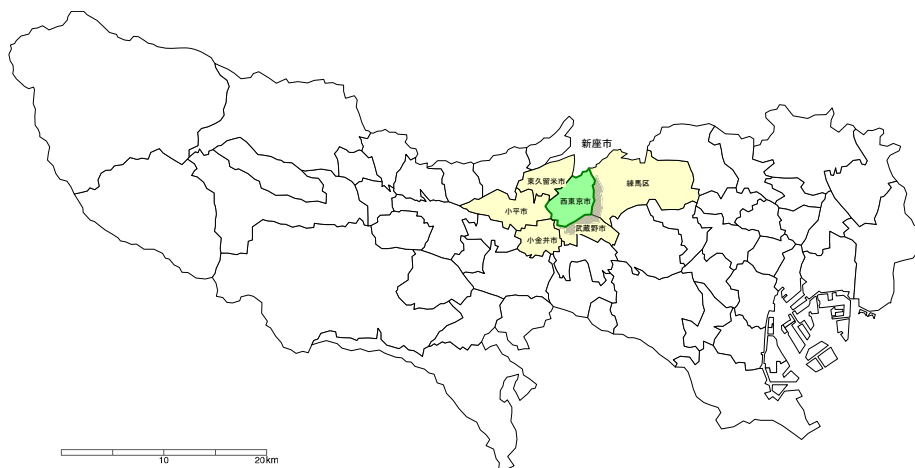
① 位置と地勢

本市は、武蔵野台地のほぼ中央にあり、東京都心の西北(北緯 35 度 44 分、東経 139 度 33 分)に位置し、北は埼玉県新座市、南は武蔵野市及び小金井市、東は練馬区、西は小平市及び東久留米市に接しています。

地勢は北部に白子川、中央部に新川(白子川支流)、南部に石神井川が、それぞれ西部から東部に向かって流れており、その沿岸は 2～3m の低地となっています。

標高は最も高いところで 67m あり、一般には西から東になだらかに傾斜したほぼ平坦な地域です。

地質は関東ローム層で厚さ 10m 以上のところが多く、その下は径 3～5 cm の礫層となっています。



図序—6 西東京市の位置

② 面積

東西 4.8km、南北 5.6km にわたり、面積約 15.85 km²です。

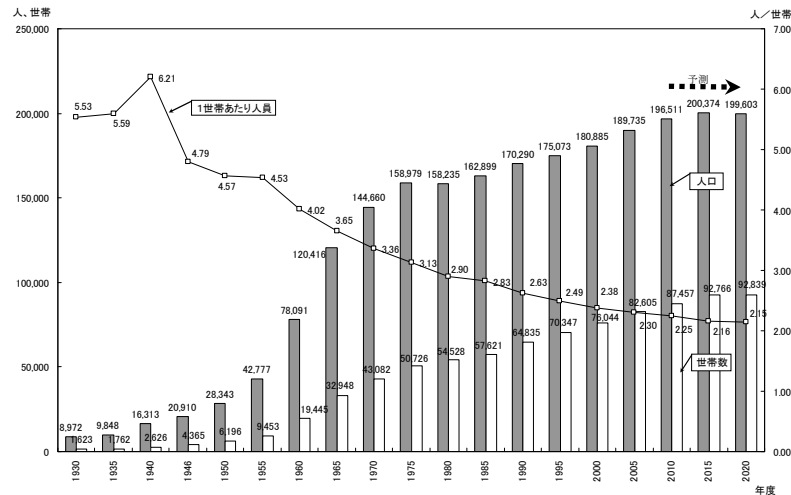
③ 気候

1 年を通じての平均気温は 16.7℃ (最高 39.6℃、最低 -5.9℃)、年間降水量は 1,619.6mm (平成 22 年) あり、総じて気候は温和で住宅都市に適した環境であるといえます。

④ 人口

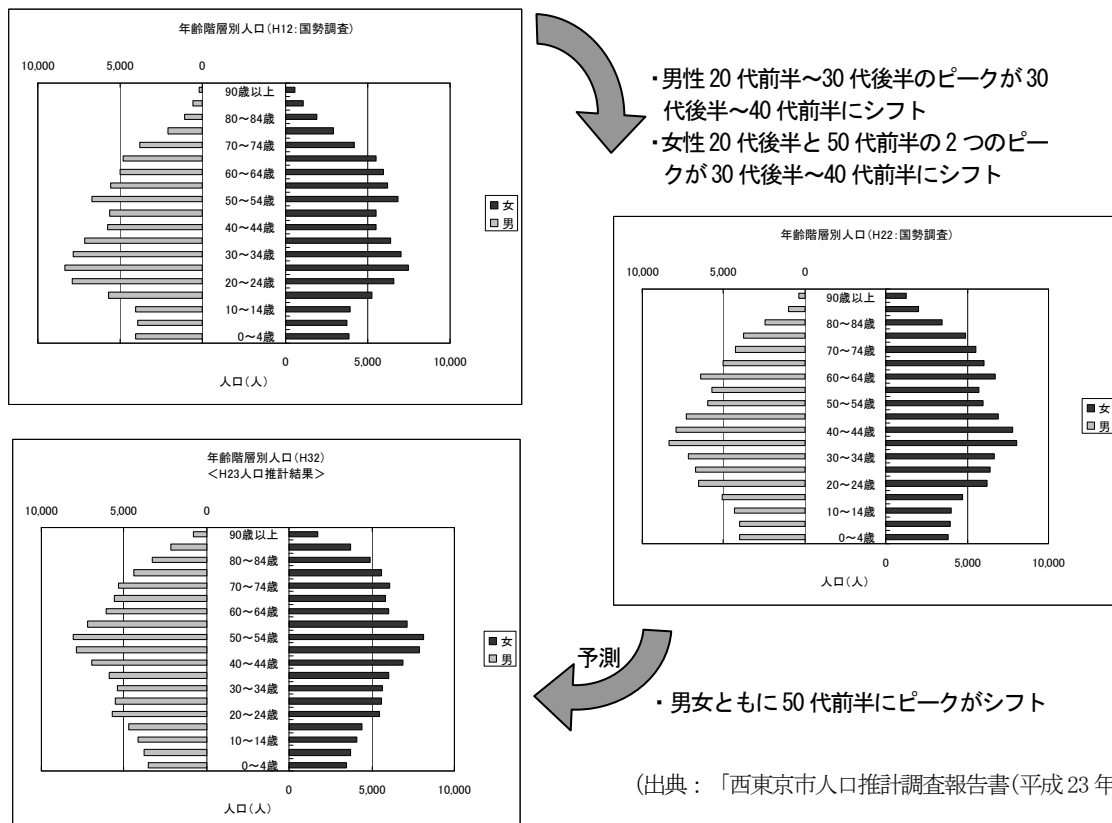
平成 22 年の国勢調査による西東京市の人口は 196,511 人で、年齢 3 区分別人口は、年少人口(0-14 歳)12.3%、生産年齢人口(15-64 歳) 67.4%、老年人口(65 歳以上)20.3%となっています。

人口は、これまで増加してきましたが、平成 27 (2015) 年をピークに減少に転じ、年齢 3 区分別人口のうち年少人口の割合がやや低下、生産年齢人口の割合が低下する反面、老年人口の占める割合だけが増加し、年々高齢化率が高まっていくものと予想されています。



(出典：「西東京市人口推計調査報告書(平成 23 年 12 月)」)

図序-7 人口、世帯数の推移

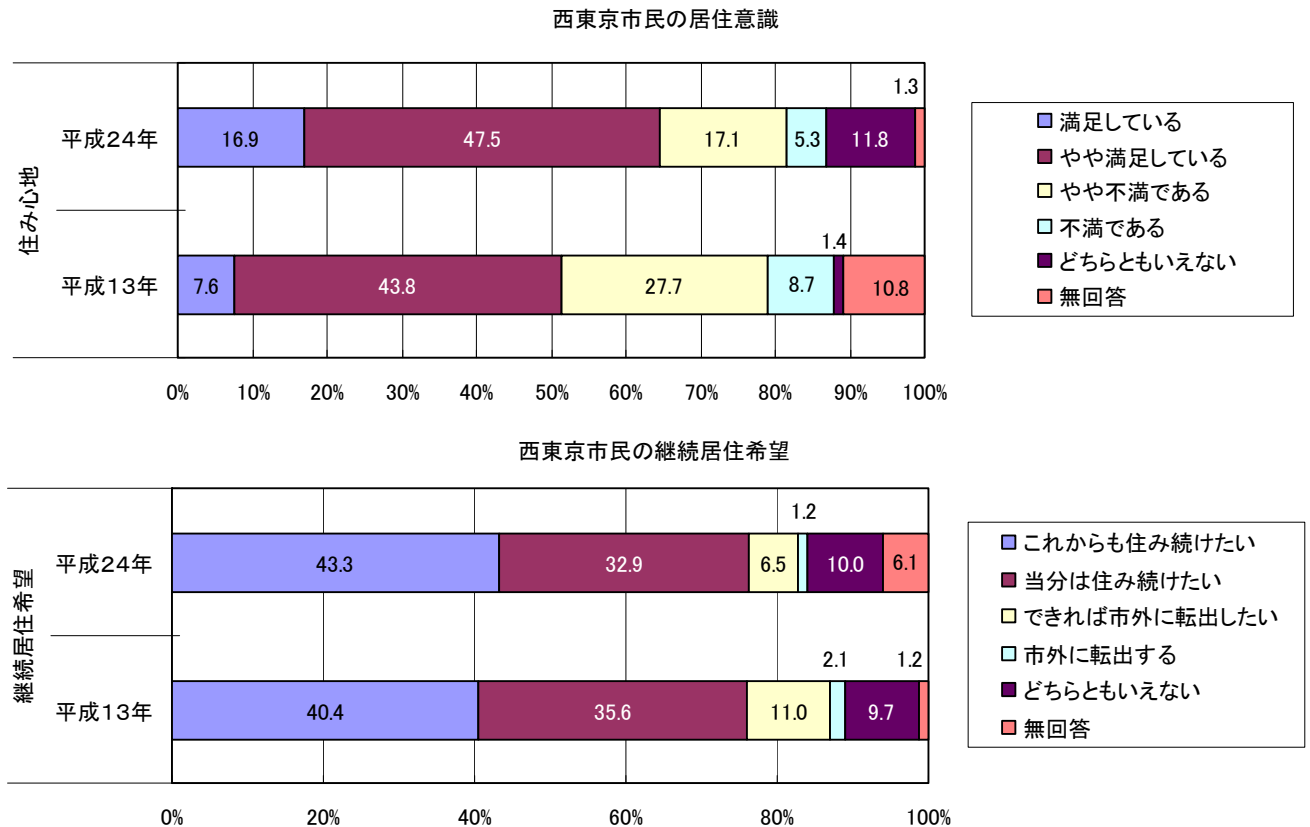


(出典：「西東京市人口推計調査報告書(平成 23 年 12 月)」)

図序-8 年齢構成

8 市民のニーズ（西東京市市民意識調査）

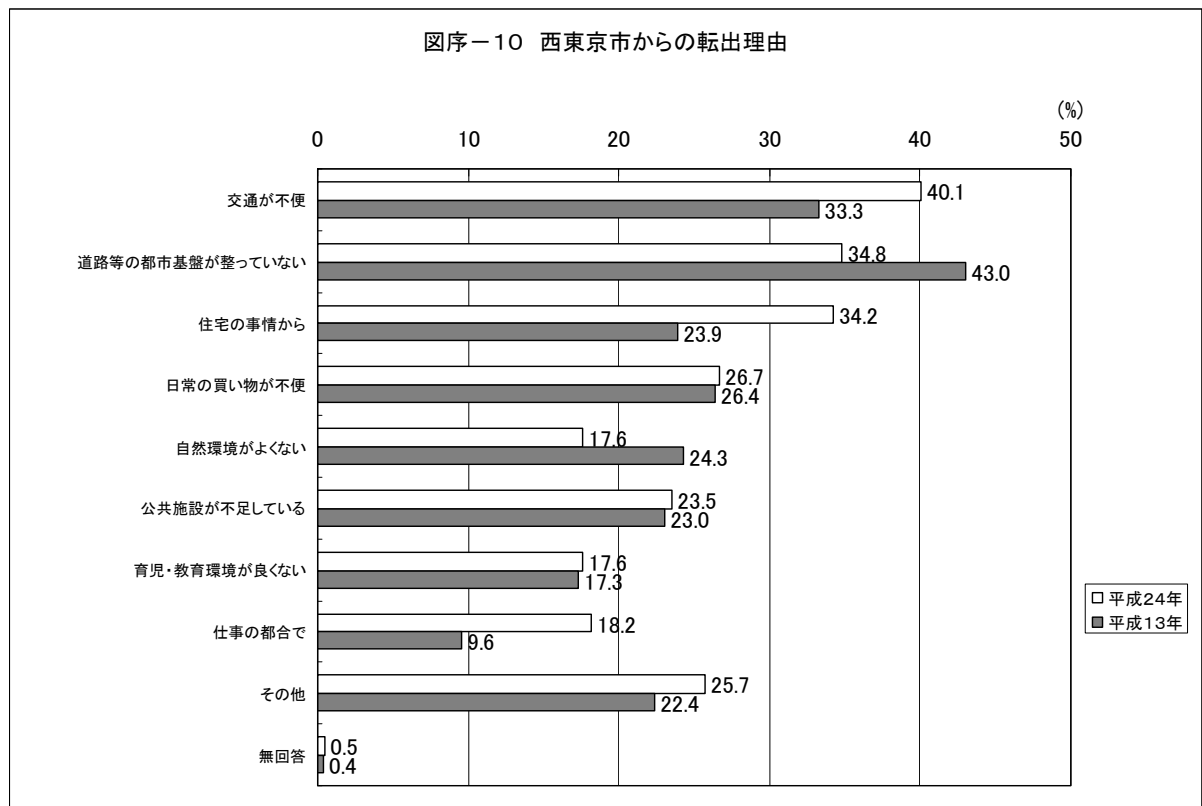
西東京市が実施した「西東京市市民意識調査*」では、現行方針策定前（平成14年3月）と中間見直し時点（平成24年5月）の両調査を比較すると“身近な生活環境の住み心地”において『満足している』が7.6%から16.9%に、“継続居住意向”において『これからも住み続けたい』が40.4%から43.3%へとポイントアップしており、本市が住宅都市として高く評価されていることが分かります。



図序－9 市民居住意識

* 西東京市市民意識調査：市政に対する市民全体の考え方を把握するために西東京市が実施した調査

一方で転出を希望する市民の理由を見ると『交通が不便(40.1%)』や『道路等の都市基盤が整っていない(34.8%)』といったまちづくりに係わる点が依然として上位を占めています。



そして CS (Customer Satisfaction: 顧客満足) 分析した場合、市政に対する意見として『まちづくり』は満足度が最も低い反面、重要度は最も高くなっており、都市整備面での充実が市民から強く望まれていることが分かります。

<平均ポイント順位>

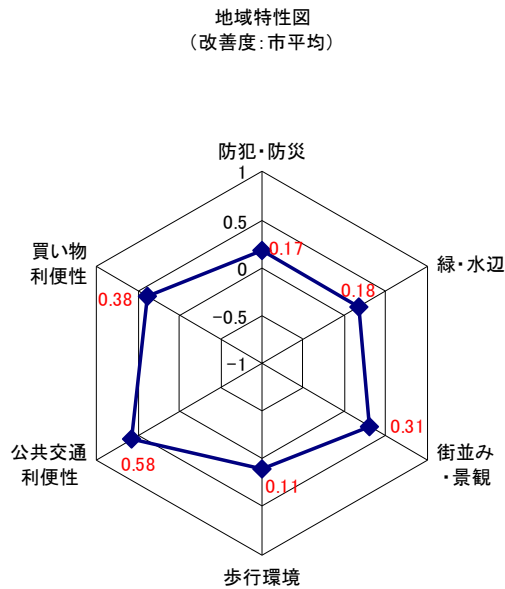
順位	現在の満足度	平均
1	芸術文化	0.12
2	行政運営	0.08
3	社会・平等	0.03
4	環境	0.00
5	子ども	-0.04
6	市民参加	-0.05
7	保健福祉	-0.06
8	産業	-0.23
9	まちづくり	-0.35

順位	今後の重要度	平均
1	まちづくり	1.30
2	子ども	1.18
2	環境	1.18
4	行政運営	1.14
5	保健福祉	1.10
6	芸術文化	0.83
6	産業	0.83
8	社会・平等	0.70
9	市民参加	0.57

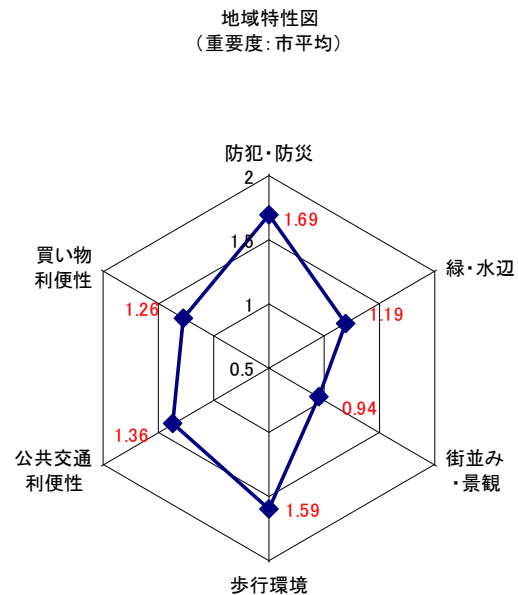
(出典: 「西東京市市民意識調査(平成24年5月)」)

また、10年前と比較した現在のまちづくりに係る生活環境の現況に関する調査結果（改善度）をみると、公共交通利便性や買い物利便性、街並み・景観に比べ防犯・防災や緑・水辺、歩行環境の改善度が低くなっています。

一方、同じ項目に関する今後の生活にとっての重要度について見ると、改善度が低い防犯・防災、歩行環境の重要度が高くなっています。



注：赤字は各項目の市平均スコア



注：赤字は各項目の市平均スコア

(出典：「西東京市市民意識調査（平成24年5月）」)

問5 身近な生活環境について10年前と比較した場合の状況をどのように感じているか。（改善度）
また、今後の生活にとって重要なことか（重要度）

《算出方法》改善度：良くなっている（+2）、やや良くなっている（+1）、
やや悪くなっている（-1）、悪くなっている（-2）、分からない(0)
重要度：重要(+2)、やや重要(+1)、あまり重要でない(-1)、重要でない(-2)、分からない(0)
として回答を数値化し、地域別に平均値を算出

第1章

全体構想

まちづくりの基本理念

まちの将来像

近未来の西東京市を見すえた戦略的テーマと取組み方針

分野別のまちづくり基本方針

第1章 全体構想

1 まちづくりの基本理念

○「みどりの保全と継承」「安全・快適な住宅都市の形成」「まちの活力と魅力の創出」「さまざまな市民ニーズへの対応」をまちづくりの基本理念とします。

① みどりの保全と継承

本市には、「みどり」が比較的多く残されており、東京大学大学院農学生命科学研究科附属生態調和農学機構及び田無演習林（以下「東大生態調和農学機構」という。）のような、大規模にまとまったみどりの空間もみられます。

「みどり」は、市民にいきいきと安らぎを与えるばかりでなく、地域の生態系を守り、ひいては地球レベルの環境問題の解決にも寄与する重要なまちの資源です。

近年の宅地化の進行により減少しつつあるみどりを「武蔵野」の文化として大切に守り育てることで「みどりとともに暮らすまちづくり」を進めます。

② 安全・快適な住宅都市の形成

本市は、都心まで電車で30分程度の距離にあるにもかかわらず、比較的閑静な住宅地となっています。

今後も住宅を中心としたまちとして、安全で快適な住環境を守っていくとともに、ヒューマンスケール*の、「生活者の視点を重視したまちづくり」を進めます。

③ まちの活力と魅力の創出

住宅だけのまちでは、買い物のたびに都心に出かけなければなりませんし、働く場や娯楽・レジャーのための空間がなくては、活力に乏しくまちの魅力は感じられません。

魅力のないまちには人々が定住・定着せず、結果として「みどり」や「良好な住環境」を守ることが難しくなることも想定されます。

閑静な住宅地としての環境を損なわないように留意しつつ、伝統的な産業を守り育てたり、商業地や業務地*の発展を図るなど、まちを活性化するための取組みを都市計画の面から支援します。

④ さまざまな市民ニーズへの対応

市民の価値観は多様化してきており、①～③のほかにもまちづくりに対するさまざまな期待があります。

安全で安心して暮らせる「防犯や防災のまちづくり」、少子高齢社会を支える「人にやさしいまちづくり」など、多様な観点からのまちづくりを総合的に展開します。

*ヒューマンスケール：人間の感覚や行動に適した、適切な空間の規模やものの大きさ

*業務地：業務関係の施設が集積するところ

2 まちの将来像

1 将来都市像

- 『豊かなみどりに包まれた、安全でやすらぎの感じられる住宅都市～にしとうきょう～』を将来都市像として、実現に向けたさまざまな取組みを進めます。

本市は、都心に近接しながらも「武蔵野」の面影が感じられるような「みどり」が比較的多く残されており、良好な住環境を形成しています。

今後、都市化がさらに進展すると予測されますが、安全で快適な、くらしやすいまちづくりを目指して、将来都市像を次のようにかかげ、その実現に向けたさまざまな取組みを市民のみなさんとの協働により進めます。

将来都市像

**豊かなみどりに包まれた、
安全でやすらぎの感じられる住宅都市**

～にしとうきょう～

2 まちづくりの目標

○「将来都市像」を実現するため、5つの目標をかかげます。

- ①みどり豊かなうるおいのあるまちの形成を目指します。
- ②安全で安心して暮らせるまちの形成を目指します。
- ③活力のある産業が息づくまちの形成を目指します。
- ④すべての人たちにとって住みやすいまちの形成を目指します。
- ⑤地域の歴史や文化を大切にしまちの形成を目指します。

① みどり豊かなうるおいのあるまちの形成を目指します。

基本理念に示した「みどりとともに暮らすまちづくり」を進めるためには、公園・緑地の整備・維持管理とともに石神井川などの水辺空間の再生に努め、みどりと水にあふれるいこいの場をつくっていくことが必要です。

また、道路など公共的な空間や個々の建物敷地内のみどりを守り増やしていくことも、市全体のみどりを豊かなものとしていくうえで不可欠です。

これらの取り組みによって、みどりや水辺空間との身近なふれあいを可能とし、ゆとりとうるおいが実感できるまちの形成を目指します。

② 安全で安心して暮らせるまちの形成を目指します。

本市では、道路網が整わないうちに急速に都市化が進んだことから、生活道路への通過交通の流入などがみられ、安全な歩行空間の確保が非常に重要な課題となっています。

また、狭い道路が入り組み、住宅が建て込んだようなところでは、地震や火災などが発生した場合に延焼を招いたり、円滑な避難や救援活動に支障をきたすおそれがあります。河川の氾濫など、水害に対する心配もありますし、急傾斜地ではがけ崩れの心配もあります。

近年では空き巣などの犯罪被害は減少する傾向を示しているものの、依然として犯罪対策は重要な課題となっています。

そのため、交通安全、防災・防犯も含めた、各方面からの安全性を高めることが重要な課題となっており、市民が安心して暮らせるまちの形成を目指します。

③ 活力のある産業が息づくまちの形成を目指します。

本市では、商業、工業、農業などさまざまな産業活動が営まれています。それぞれが抱える課題解決のため、まちづくりの分野からもさまざまな取り組みを行っていくことが期待されています。

駅周辺の商業活性化のためのまちづくりをはじめ、従来型の製造業を守りつつも、サービス業やソフト産業*などの都市型産業*への転換も支援するとともに、農業を継続していくことができるような土地利用計画など、活力のある産業が息づく西東京市となるようなまちづくりを目指します。

④ すべての人たちにとって住みやすいまちの形成を目指します。

少子高齢化の進行など、今後の人口構造の変化を見すえたまちづくりが求められています。

高齢者や障害者などすべての人が安心して生活できるように、道路や公園、駅などの公共空間のバリアフリー化*や住環境の整備などを進め、人にやさしいまちづくりを目指します。

また、これからの社会を支えていく若者や子どもたちが、いつまでも安心して楽しく住み続けられるまちの形成を目指します。

⑤ 地域の歴史や文化を大切にしたまちの形成を目指します。

本市には「武蔵野」の面影を残す農地や雑木林*などが比較的多く残っています。

縄文時代の下野谷遺跡や寺社などの歴史的資源、祭り・行事などの伝統文化、芸術、工芸などの地域固有の資源もみられます。

こうした地域の歴史的・文化的資源を大切に守り、それらを損なうことのないようなまちづくりを目指します。

*ソフト産業：情報通信プログラムや文化作品など、知識・思考によるものをうみだす産業

*都市型産業：都市内に立地することが可能な、公害などのない産業

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

*雑木林：クヌギやコナラなどの広葉樹で構成された、人工的・意図的に作られた林（人工林）のことで、広義には人里周辺の入りやすい林の意を含み、里山と等しく用いられることもある

3 将来都市構造

○ さまざまな「都市拠点」や「都市軸」から、有機的なまちを形成することを目指します。

将来の市の骨格的な構造を明らかにするため、特定の機能集積がみられる「都市拠点」と、それらを結ぶネットワークの中心となる「都市軸」を設定します。

それぞれの「都市拠点」の特色にあわせてさらに機能の集積を図るとともに「都市軸」でそれらをつなぐことにより、地域相互の結びつきを強めていきます。

土地利用や交通網整備の方針など、具体的なまちづくりの施策は、これに基づいて展開していきます。

[都市拠点]

① 行政サービス拠点

田無庁舎と保谷庁舎周辺は、行政、文化、スポーツ、保健福祉などを中心とする総合的な公共公益サービスの中心地として「行政サービス拠点」に位置づけます。

市民にとって利用のしやすい公共公益サービス施設の集積地となるように整備を進めます。

② 商業中心拠点

田無駅、ひばりヶ丘駅周辺は、交通結節点としての立地条件を活かして、商業・業務施設などの集積する「商業中心拠点」に位置づけます。

土地の有効利用と都市基盤の整備を進め、既存のまちと調和しつつもにぎわいを創造するような拠点の形成を目指します。

③ 生活拠点

保谷駅、東伏見駅及び西武柳沢駅周辺は「生活拠点」に位置づけます。

近隣居住者のための日用品供給など、生活に密着した商業施設の集積する拠点の形成を目指します。

④ 文化拠点

新青梅街道近くのスカイタワー西東京周辺は、多摩六都科学館などの立地を活かして、文化・スポーツ・娯楽系の施設集積を誘導する「文化拠点」に位置づけます。

ここは市の境界付近に位置するため、隣接する東久留米市との協議のもと整備を検討します。

保谷こもれびホールやスポーツセンターの立地する保谷庁舎周辺も、これらの資源の活用により市民文化を醸成する「文化拠点」に位置づけます。

文化行政は全市的に推進しますが、そのシンボリックな空間として2つの拠点の機能充実に努めます。

⑤ 住環境創出拠点

URひばりが丘団地周辺は、「住環境創出拠点」に位置づけます。

老朽化した団地の建替えにあわせて、居住環境を継承しつつ、住宅・公共公益施設・高齢者福祉施設などの複合的な機能をもつ住宅地として再生を図ります。

⑥ みどりの拠点

ひばりが丘総合運動場や早稲田大学東伏見運動場、三菱東京UFJ銀行健康保険組合武蔵野運動場などの運動場や谷戸せせらぎ公園や西原自然公園、都立東伏見公園、都立小金井公園、北町緑地保全地域*、東大生態調和農学機構、西東京いこいの森公園などの比較的大規模な公園・緑地など、まとまりあるみどりを有する地区は「みどりの拠点」に位置づけ、みどりとのふれあいや健康づくりの中心地となるような拠点の形成を目指します。

[都市軸]

① 東西都市軸

市内の東西方向の中心軸として、以下の路線を「東西都市軸」と位置づけます。

- 保谷駅周辺の生活拠点やひばりが丘駅周辺の商業中心拠点を結ぶ都市計画道路*の西東京3・4・13号保谷秋津線
- 保谷庁舎周辺の行政サービス拠点・文化拠点やひばりが丘駅周辺の商業中心拠点を結ぶ西東京3・4・11号練馬東村山線
- 西武新宿線の北側に位置し、スカイタワー西東京周辺の文化拠点を通る西東京3・5・4号新青梅街道線（新青梅街道）
- 都立東伏見公園周辺のみどりの拠点や田無駅周辺の商業中心拠点、都立小金井公園周辺のみどりの拠点を結ぶ西東京3・3・3号新五日市街道線（青梅街道、新五日市街道）
- 新青梅街道と青梅街道をつなぐ西東京3・4・8号柳沢田無町線

バス路線を含む広域交通の処理能力の向上とともに、歩行空間の充実や街路樹などによる都市景観の向上に重点をおいて整備を進めます。

これにより、円滑な広域交通処理や、生活道路内への通過交通の流入を減少させることを目指します。

*緑地保全地域：「東京都における自然の保護と回復に関する条例」に基づいて都が指定する自然地・樹林などの保全のために建築制限等を行う地域

*都市計画道路：都市計画法に基づいて、都市施設として位置や幅員等が定められている道路（以降、西東京〇・〇・〇号〇〇線と表示）

② 南北都市軸

つぎの3つの路線は、市内の交通状況や道路整備の進捗状況をふまえて、都市間の広域交通及び市内南北方向の中心軸として「南北都市軸」と位置づけます。

- 田無庁舎周辺の行政サービス拠点、田無駅周辺の商業中心拠点、東大生態調和農学機構周辺のみどりの拠点やひばりが丘駅周辺の商業中心拠点を結ぶ西東京3・4・20号武蔵境保谷線
- 都立東伏見公園周辺のみどりの拠点、保谷庁舎周辺の行政サービス拠点・文化拠点や北町緑地保全地域周辺のみどりの拠点を結び、また、市外からの集客効果も期待される広幅員道路の西東京3・2・6号調布保谷線
- スカイタワー西東京や多摩六都科学館周辺の文化拠点と都立小金井公園周辺のみどりの拠点を結ぶ西東京3・4・26号新小金井久留米線

東西都市軸と同じように、バス路線を含む広域交通の処理能力の向上とともに、歩行空間の充実や街路樹などによる都市景観の向上に重点をおいて整備を進めます。

これにより、円滑な広域交通処理や、生活道路内への通過交通の流入を減少させることを目指します。

【西東京都市計画道路一覧】

名称		計画幅員 (m)	名称		計画幅員 (m)
番号	路線名		番号	路線名	
西東京3・4・1	高井戸小平線	20	西東京3・3・14	新東京所沢線	18～25
西東京3・5・2	向台線	12	西東京3・4・15	保谷北荒屋敷線	16
西東京3・3・3	新五日市街道線	25～36	西東京3・4・16	東伏見保谷線	16
西東京3・5・4	新青梅街道線	15～18	西東京3・4・17	東伏見線	16
西東京3・4・5	東伏見千川線	16	西東京3・4・18	保谷町住吉線	16
西東京3・2・6	調布保谷線	20～36	西東京3・4・19	柳沢線	16
西東京3・4・7	田無花小金井線	16	西東京3・4・20	武蔵境保谷線	16～20.5
西東京3・4・8	柳沢田無町線	20	西東京3・4・21	ひばりが丘駅北口線	16
西東京3・4・9	保谷東村山線	16	西東京3・4・22	ひばりが丘駅南口線	16
西東京3・5・10	東町西原線	12	西東京3・4・23	田無駅北口線	16
西東京3・4・11	練馬東村山線	16	西東京3・4・24	田無駅南口線	16
西東京3・4・12	東町線	16	西東京3・4・25	田無久留米線	16～20.5
西東京3・4・13	保谷秋津線	16	西東京3・4・26	新小金井久留米線	16～20.5

③ 連携都市軸

2つの行政サービス拠点を結ぶ保谷新道（都道233号）などは「連携都市軸」と位置づけ、新たな産業・生活・文化・福祉などの機能の集積を目指します。

④ 水辺軸

都市計画河川に指定されている石神井川や市の南端部を流れる玉川上水・千川上水沿いは、市街地にうるおいを与える「水辺軸」として位置づけます。

みどりの拠点との連携により、みどりと水に親しめるいこいの空間の形成に努めます。

本市における各種拠点および都市軸などを示した将来都市構造図は以下に示す通りです。



図1-1 将来都市構造図

3 近未来の西東京市を見すえた戦略的テーマと取組み方針

平成 16 年 7 月に「西東京市都市計画マスタープラン」が策定されて以降、新たに顕在化した社会的課題や西東京市の地域特性、西東京市の事業取り組み状況をふまえ、課題を抽出した上で今後 10 年間を見すえて戦略的なテーマを設定し、取り組むべき方針を整理すると以下のようにまとめられます。

1 戦略的テーマの設定

(1) 新たな社会的課題

① 持続可能な社会構造への転換

これまで「地球規模の環境や都市・地域の環境」の領域を基本として、将来世代のニーズを満たす可能性を損なうことのない“持続可能な社会”の概念が定着してきました。近年では、人口減少と少子高齢化の同時進行や長引く景気低迷の中で、「地域コミュニティの安定的な継承・継続」や「地域産業・経済面での活力維持」など、安全・安心な暮らしや地域活力の領域からも、都市・地域の持続可能性を追求する姿勢が強まっています。

② 低炭素社会の実現

近年、温室効果ガスの増加に起因する地球温暖化問題が深刻化の度合いを深めており、国においても、平成 22 年に「低炭素都市づくりガイドライン」を策定したほか、平成 24 年には「都市の低炭素化の促進に関する法律」を施行し、集約型都市構造への転換や、これにあわせた都市の低炭素化の取組みを進めようとしています。

【低炭素都市づくりの柱】

- コンパクトな都市構造の実現と交通対策
- エネルギーの効率的な利用と未利用・再生可能エネルギーの活用
- 緑地の保全と都市緑化の推進

③ 安全・安心な都市の再構築

＜大規模災害への対応力＞

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、想定を大幅に超える災害が起こり得ることを我々に示しました。燃料をはじめとする物資の著しい不足、首都圏での大量の帰宅困難者の発生、計画停電等、被災後の暮らしに関わる複雑かつ多様な問題が顕在化し、首都直下型地震への対策も大きく見直される契機となっています。地域の総力の結集、もてる能力の発揮、主体間の連携によって、「自助」「共助」「公助」を実現し、備蓄や非常時のエネルギー確保対策など、日頃からの備えや地震災害の予防、応急対策及び復旧・復興対策などを実施することが重要となっています。

＜日常における安全・安心＞

近年は、地域での犯罪抑止の取組みが定着しつつあり、犯罪発生件数（認知件数）も減少傾向にあります。犯罪の低年齢化や凶悪化の傾向が見られます。また、高齢化が進むなかでは、公共交通による円滑な移動環境の確保や交通安全対策の重要性も高まっており、日常生活をとりまく安全・安心な都市づくりが求められています。

④ 社会全体で都市づくりを担う体制づくり

従来の公共サービスは、主に行政が担ってきましたが、社会ニーズの多様化・領域の拡大、予測される税収の減少によって、行政だけでは対応困難な地域課題が増加しています。地域では、教育や子育て、まちづくり、防犯・防災、医療・福祉などに関わる多様な主体が参加して支え、これを社会全体で応援しようという新しい価値観が生まれています。

（２） 住宅都市として重視すべき西東京市の特性

① 西東京市全体を見渡した特性

●北部と南部に鉄道駅の拠点が分散した都市

市北部に西武池袋線、南部に西武新宿線が走っており、5つの鉄道駅周辺に商業機能がコンパクトに集積しています。そのため駅を起点として、公共交通を中心とした移動環境が重要となっています。（道路ネットワーク、鉄道・バス・自転車等の乗り換え環境、安全な歩行空間など）

●みどりが豊かな都市

市内には、多くの農地、屋敷林*・雑木林などが残されており、全体としてみどりの豊かさを感じますが、徐々に減少する傾向にあり、公園など将来にわたって確保できるみどりが少ない状況にあります。そのため、みどりの保全とともに、景観や歩いて楽しいみちづくりなどを進めるなかで、市民がみどりを豊かに感じる工夫が重要となっています。

●低層中心の風通しのよい住宅都市

本市は、宅地の6割弱を戸建住宅が占めています。集合住宅とあわせて約4分の3が住宅用地であり、低層中心の住宅都市としての特徴が強いまちです。みどりを豊かに感じられる環境の中で、その特性を維持し、さらに価値が高まるようなまちづくりが重要となっています。

※データは平成19年現在、資料は「東京の土地利用」（東京都都市整備局）
(P36 図1-5 土地利用現況図 参照)

●活発な協働まちづくりの力

本市では、市民の主体的な地域活動や文化的活動が活発に行われており、そのような力を、地域の課題解決やまちの魅力向上に活かしていくことが重要となっています。

*屋敷林：農家などの周りを囲んでいる樹林

② ゾーンごとの特性



ひばりヶ丘駅を中心としたゾーン	①ひばりヶ丘駅周辺地域
市中央のゾーン	②中央地域
保谷駅を中心としたゾーン	③保谷駅北部地域 ④保谷駅南部地域
田無駅を中心としたゾーン	⑤田無駅北西部地域 ⑥田無駅西部地域 ⑦田無駅周辺地域 ⑧田無駅南部地域
東伏見駅・西武柳沢駅を中心としたゾーン	⑨東伏見・西武柳沢駅北部地域 ⑩東伏見・西武柳沢駅南部地域

図1-2 ゾーン区分図

●ひばりヶ丘駅を中心としたゾーン

ひばりヶ丘駅を中心に、大規模商業施設や商店街によって商業機能が集積しており、商業の中心的な拠点を形成しています。URひばりが丘団地では、大規模団地の一体的な建替えによって、質の高い中層住宅地の再生が進んでいます。

●市中央のゾーン

東大生態調和農学機構を中心に、みどり豊かでゆったりした住環境に恵まれています。

●保谷駅を中心としたゾーン

保谷駅（駅舎）と一体となった商業施設と商店街が共存した駅周辺を拠点として、周辺には農地と共存した住宅地が広がっています。保谷庁舎を中心として、文化・スポーツ・防災機能とともに行政と文化の拠点が形成されています。

●田無駅を中心としたゾーン

東西・南北方向の幹線道路*（青梅街道・新青梅街道・谷戸新道）が交わるゾーンで、田無駅を中心に大規模商業施設と商店街が共存した商業機能が集積しています。田無庁舎とともに行政と商業の中心的な拠点が形成されており、周辺では、農地と共存した住宅地が広がっているほか、比較的まとまった工業用地や公的住宅も多くみられます。

●東伏見駅・西武柳沢駅を中心としたゾーン

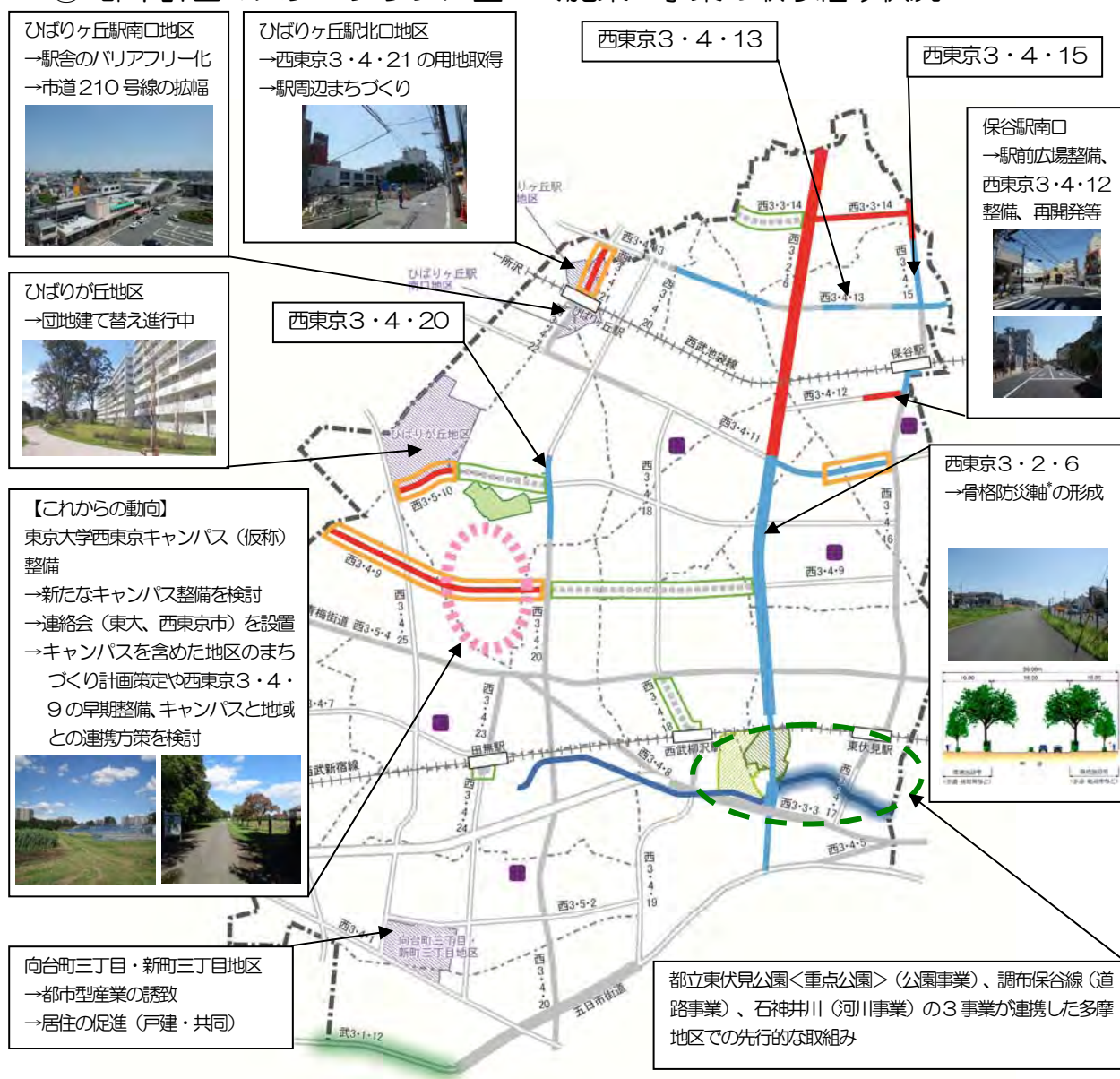
東伏見駅や西武柳沢駅の駅前に商店街が形成されており、周辺には公的住宅を含む住宅地が広がっています。青梅街道・新青梅街道・五日市街道など東西方向の幹線道路と南北方向の西東京3・2・6号調布保谷線・かえで通りが地域の骨格を形成しており、東伏見稲荷神社、都立東伏見公園、下野谷遺跡公園、石神井川など歴史やうるおいの資源に恵まれています。

*幹線道路：広域幹線道路、一般幹線道路、生活幹線道路の総称

(3) 市内における都市づくりの施策・事業の取り組み状況と主要課題

平成16年以降の主な取り組みは、以下に示すとおりとなっています。

① 都市計画マスタープランに基づく施策・事業の取り組み状況



	整備済み	成 果	計 画
道路計画	整備済み	H16年以降整備済み 事業継続中	H16年以降新規事業 着手
河川計画		都市計画公園 優先整備区域（整備中）	第二次優先整備路線→ 第三次優先整備路線 第三次優先整備路線*
公園計画		地区公園	都市計画公園 優先整備区域（未着手）
計画地区		地区計画	都市計画河川
その他		治水対策	

図1-3 施策・事業の取り組み状況図（平成25年5月現在）

*骨格防災軸：広域的な観点から応急復旧体制の確立やライフラインの整備等の防災機能の向上により災害に強い都市構造づくりを図るため、防災上の骨格的ネットワークを形成すべき道路及び大規模河川

*優先整備路線：平成18年4月に東京都と多摩地域の28市町が策定した「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）」において、平成27年度までの間に優先的に整備すべき路線として位置付けられたものを指す

② 今後の都市づくりの主要課題

●ひばりヶ丘駅周辺のまちづくり

駅のバリアフリー化や市道 210 号線の拡幅や地区計画*の適用など、これまでのまちづくりの成果を活かしながら、都市計画道路西東京 3・4・21 号ひばりが丘駅北口線をはじめとする駅北口の整備等によって交通結節点や商業の中心的な拠点としての充実が求められています。

●東伏見地区のみどりと水のネットワークづくり

公園・道路・河川の整備の推進にあわせて、市内外の大規模公園・緑地とのつながりも含めて、歩きたくなるまちとなるよう、みどりと水のネットワークの充実を図ることが求められています。

●東京大学西東京キャンパス（仮称）周辺のまちづくり

東大生態調和農学機構や都市計画道路西東京 3・4・9 号保谷東村山線の整備にあわせて、地域にとっても魅力あるみどりの拠点を損なわないよう、まちづくりを行うことが求められています。

●田無駅南口整備

田無駅南口の駅前空間の整備と一体となって、駅周辺の市街地環境の改善を行っていくことが求められています。

●優先整備路線（第三次事業化計画）等の整備着手

都市計画道路の整備については鋭意事業を進めておりますが、優先整備路線（第三次事業化計画：西東京 3・4・9 号保谷東村山線、西東京 3・5・10 号東町西原線、西東京 3・4・13 号保谷秋津線、西東京 3・3・14 号新東京所沢線、西東京 3・4・18 号保谷町住吉線、西東京 3・4・24 号田無駅南口線）未着手区間は早期の着手を目指します。また、必要性を検証しつつ都市軸を形成する都市計画道路や駅へのアクセス道路として重要な都市計画道路等は次期事業化計画において整備が進められるよう努めていきます。

（４） おおむね 10 年後を見すえた都市づくりの戦略的テーマ

現行都市計画マスタープランでは、まちづくりの目標が設定され都市づくりが進められてきましたが、今回の中間見直しでは、これらの目標をふまえつつ残るおおむね 10 年間に於いて重点的に推し進めるべき目標として次頁に示す 3 つの戦略的テーマを設定します。

〔まちづくりの目標〕（再掲）

- ①みどり豊かなうるおいのあるまちの形成を目指します
- ②安全で安心して暮らせるまちの形成を目指します
- ③活力のある産業が息づくまちの形成を目指します
- ④すべての人たちにとって住みやすいまちの形成を目指します
- ⑤地域の歴史や文化を大切にしたいまちの形成を目指します

*地区計画：法に基づいて地区単位できめ細やかなルールを定めて行うまちづくりのこと

〔おおむね 10 年間の取組みを想定した戦略的テーマ〕

～平成 26（2014）年から、平成 37（2025）年前後までのおおむね 10 年間～

テーマ① 安全・安心が確保されたまち

平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災をきっかけとして、東京都においても平成 24 年 4 月に「首都直下地震等による東京の被害想定」を発表しました。

本市は、昼間人口が少ない住宅都市であり、昼間の発災時に避難・救援活動を支える担い手・地域力が弱く、都市計画道路の体系的な整備などの災害に強い都市構造の確立も道半ばにあります。

今後は、西東京市地域防災計画と連携して、東京都が新たな被害想定を前提として定めた減災目標のもとに、防災まちづくりや災害時の円滑な避難・救急救援活動、復旧・復興を想定した都市づくりを展開していきます。また、高齢化の進展を見すえて、日ごろから災害に備えて多様な世代が支え合える、安心感のあるコミュニティを維持・再生するとともに、そうした力を防犯まちづくりや交通安全対策など、日常の安全・安心を確保するまちづくりにも活かしていきます。

テーマ② 住宅都市として価値の高いまち

本市の北西部に位置する UR ひばりが丘団地は、みどり豊かなゆとりある居住環境を継承しつつ、老朽化した住宅棟の一体的な建替えとともに、住宅・公共公益施設・高齢者福祉施設等の充実により、超高齢社会の到来を見すえた新しい住宅団地に生まれ変わりつつあります。また、市街地再開発事業等に伴って、駅直近の生活利便性を活かした都市型居住も進み、みどり豊かな環境にめぐまれた低層住宅主体の居住に加えて、居住の選択肢が多様化しつつあります。

今後も、ますます多様化するライフスタイル・市民ニーズに対応しながら、ソフトなものづくりなどの都市型産業の振興等と連携した職住近接のまちなど、住宅都市としての新しい価値を創造するまちを目指していきます。同時にハード整備とソフト施策、市民・事業者主体の地域活動の効果的な連携を通じて、西東京の特性を十分に活かした居住の価値創造を進めていきます。

テーマ③ 徒歩、自転車、バスによる駅アクセス利便性の高いまち

本市では、市街地再開発事業*、駅前広場・都市計画道路の整備等により、駅周辺の再生・整備が順次進められており、ひばりヶ丘駅北口でも、都市計画道路の整備と一体となったまちづくりが進められようとしています。

今後は、田無駅南口、西武柳沢駅北口の整備など、駅周辺の交通結節点としての機能や拠点機能の充実を図っていきます。あわせて、市内各駅に徒歩・自転車で安全・快適にアクセスできる道路環境の改善、バス・鉄道の交通不便地域の解消、自転車利用環境の充実など、総合的な交通環境の改善・充実を行うことによって、歩いて楽しく暮らせるまちの実現を目指します。

*市街地再開発事業：木造住宅の密集地などで建物や公共施設の整備を行う事業

2 テーマごとの都市づくりのポイント

設定されたテーマ別に現況を整理し、おおむね 10 年後の到達目標と分野別の展開イメージを整理すると以下のようにまとめられます。

テーマ① 安全・安心が確保されたまち

【現況】

ゾーン	現 況
共 通	・公共空間が不足（道路・公園） ・避難・延焼防止のための骨格的な道路が少なく、幅員の狭い道路が多い ・昼間人口が少ない（昼間の災害時の対応力が不足） ・洪水ハザードマップによる浸水想定（石神井川、白子川支流）
ひばりヶ丘駅を中心としたゾーン	・市街地の密集（駅北口） ・駅直近の踏切渋滞で自動車と歩行者・自転車が錯綜
市中央のゾーン	・出火及び地震の危険度が比較的高い
保谷駅を中心としたゾーン	・バス通りの歩行空間が不足（自動車と歩行者・自転車の錯綜）
田無駅を中心としたゾーン	・市街地の密集（駅南口）
東伏見・西武柳沢駅を中心としたゾーン	・防災機能の向上 （都立東伏見公園、石神井川、西東京 3・2・6 号調布保谷線）

【おおむね 10 年後の到達目標とポイントとなる都市づくりの取組み】

到達 目標	毎日の通勤・通学で安全が確保されている 地震や河川氾濫、道路冠水の被害想定をふまえた災害対応力が高まっている
展開の ポイント	●通勤・通学ルートにおける交通安全対策の充実 ●昼間の災害発生や高齢化を想定した災害に強いまちづくりの推進 ●まちづくりと一体となった総合的な治水対策

【分野別の展開イメージ】

＜交通環境整備分野＞ ◆体系的な道路網の整備（幹線道路・主要生活道路※4 3②参照・生活道路※4 3③参照） ◆新設道路へのユニバーサルデザイン* の導入と既存歩道付道路のバリアフリー化 ◆交通安全施設や防犯灯の設置 ◆通学路等の安全性確保 ＜防災まちづくり分野＞ ◆防災性の高い市街地の形成・拠点整備 ・防災生活圏の形成、緊急輸送ネットワークの整備 ・緑道、避難路、避難広場*等による防災ネットワークの形成と周辺建築物の不燃化・耐震化の促進 ・消防活動困難区域や災害に対する危険度が高いと指摘されている区域の防災性向上 ・防災機能を有する生産緑地*地区等について、緊急避難場所としての活用を目的とした「災害時協力農地」の協定締結および平常時から近隣住民への周知 ・多世代の交流やコミュニティ醸成を考慮した公共建築物や歩行空間等の公共施設の検討 ・駅周辺の基盤整備や帰宅困難者対策 ◆昼間人口が少ない地域特性や高齢化をふまえた防災力の向上（自助・共助） ◆河川改修と流域の雨水流出抑制対策や雨水貯留施設などの道路冠水対策による総合的な治水対策
--

*ユニバーサルデザイン：製品、建物、空間等について、障害者や高齢者などの分けへだてなく初めから考慮して、すべての人が使いやすく、親しみやすいものにすること。

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に、近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所、または避難者が避難のために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

*生産緑地：良好な都市環境を確保するため、農林漁業との調整を図りつつ、計画的に保全を図る都市部に残存する農地

テーマ② 住宅都市として価値の高いまち

【現況】

ゾーン	現 況
共 通	・大規模公園が不足 ・市街地の高密度化、居住水準の低下 (敷地面積の小さい建物が多い) ・学齢層*や子育て層*は増えているが、若年層*は減少 (将来の子育て世代の減少が想定される) ・農地や樹林地が多い(土地利用転換の可能性はある)
ひばりヶ丘駅を中心としたゾーン	・地区計画等によるまちづくり(ひばりヶ丘駅北口地区、ひばりヶ丘駅南口地区、ひばりが丘地区) ・URひばりが丘団地の建替え進行中(多様な世代・住い方での居住)
市中央のゾーン	・大規模な緑地空間(東大生態調和農学機構等) ・西東京3・2・6号調布保谷線の整備に伴う市街地環境の変化
保谷駅を中心としたゾーン	・西東京3・2・6号調布保谷線の整備に伴う市街地環境の変化
田無駅を中心としたゾーン	・大規模工場跡地の発生(街並み変化の要因) ・地区計画等によるまちづくり(向台町三丁目・新町三丁目地区)
東伏見・西武柳沢駅を中心としたゾーン	・みどりと水のネットワークの形成が進行中 (都立東伏見公園+石神井川+西東京3・2・6号調布保谷線)

【おおむね10年後の到達目標とポイントとなる都市づくりの取組み】

到達目標	大規模公園や身近なみどりが、居住環境の価値を高めている
展開のポイント	●みどりと住が近接する魅力ある居住環境の創造 ●西東京3・2・6号調布保谷線沿道における適正な土地利用の誘導 ●土地利用転換時の産業機能の維持や地域の環境改善

【分野別の展開イメージ】

<土地利用分野> ◆良好な居住環境を維持する敷地規模の維持・確保 ◆みどりを継承し、植栽空間等付加価値の高い中層集合住宅の誘導 ◆既存の低層住宅・農地・屋敷林・雑木林と調和した魅力ある沿道型土地利用の誘導 ◆土地利用転換時における適切な建築・開発計画の誘導 (産業機能の維持、コミュニティ機能や植栽等の充実などの地域貢献、周辺環境との調和) <みどり・水辺・都市景観分野> ◆屋敷林・雑木林の保全 ◆農業振興や農・食を介した交流による農地への理解 ◆東大生態調和農学機構の再整備、都立東伏見公園・石神井川改修との連携 ◆みどりの拠点や駅をつなぐ散歩道のネットワーク化 ◆東京都景観条例*に基づく景観形成 <人にやさしいまちづくり分野> ◆だれもが気軽に外出したくなる環境(公共公益施設・民間施設・商店街や公園等の屋外空間)の充実 (高齢者や障害者、子どもや乳幼児連れの保護者等の移動の円滑化)

*学齢層：15歳未満

*若年層：15～29歳

*子育て層：30～44歳

*東京都景観条例：景観づくりを総合的・計画的に進めるため、都が平成9年12月に制定

テーマ③ 徒歩、自転車、バスによる駅アクセス利便性の高いまち

【現況】

ゾーン	現 況
共 通	・鉄道駅から徒歩圏外で、バス空白地域（バス停から 300m以上）が残る ・都市の骨格となる都市計画道路の多くが未着手 →自動車交通と歩行者・自転車が錯綜
ひばりヶ丘駅を中心としたゾーン	・駅南口は駅前広場のバリアフリー化を検討中 ・駅北口は駅アクセス道路（都市計画道路）整備が進行中
市中央のゾーン	・徒歩による駅アクセスが不便 ・バスによる駅アクセスが中心
保谷駅を中心としたゾーン	・駅南北の駅前広場や都市計画道路は整備が完了 ・西東京 3・4・12 号東町線の整備が進行中
田無駅を中心としたゾーン	・北口の駅前空間は整備済み ・南口の駅前空間が未整備（優先整備路線〔第三次事業化計画〕） ・駅周辺で自転車と自動車が錯綜
東伏見・西武柳沢駅を中心としたゾーン	・西武柳沢駅北口へのアクセス道路が未整備（優先整備路線〔第三次事業化計画〕）

【おおむね 10 年後の到達目標とポイントとなる都市づくりの取組み】

到達 目標	駅へのアクセスの安全性・快適性が高まっている
展開の ポイント	●駅周辺のアクセスルートの整備 ●高齢化の進展を見すえた交通不便地域の交通環境の改善

【分野別の展開イメージ】

<交通環境整備分野> ◆ハード整備とソフト施策を効果的に組み合わせたアクセス道路・歩行空間の確保（歩車共存道路*等の整備の検討） ◆自転車利用環境の充実（駅周辺の自転車駐車場の有効活用・放置自転車対策） （都市計画道路の整備による自転車走行空間の確保） （既存道路空間における歩行者・自転車・自動車の分離方法の検討） ◆バスルートの充実・改善（都市計画道路の整備にあわせた民間路線バスの新設・充実・再編の検討・協議） （交通不便地域の解消に向けた「はなバス」のルート改善の検討） <人にやさしいまちづくり分野> ◆駅舎・駅前広場・周辺市街地の連続したバリアフリールートの確保（バス・タクシー・自転車の円滑な乗換え環境の確保）
--

*歩車共存道路等：自動車の走行速度を落とす工夫により歩行者が安心して歩ける道路。歩車共存道路やコミュニティ道路がある

4 分野別のまちづくり基本方針

1 土地利用の方針

○「住宅を中心とした土地利用の維持」「みどりの保全を基調とした土地利用の推進」「まちを活性化させる土地利用の推進」を基本的考え方として、それぞれの地区にふさわしい土地利用を規制・誘導します。

本市の土地利用は、住宅地の割合が非常に高く、今後も住宅を中心としたまちとして良好な住環境を確保する必要があります。さらには、「みどり」の豊かさを十分に活かした住宅都市として価値を高めるようなまちづくりを進めていくことが重要となります。

住宅地以外にも、駅周辺の商業地や工業集積地、幹線道路沿道など、市の活性化と地域の生活を支えるための発展的な土地利用が望まれているところもあります。

そこで、人々が暮らしやすい環境を保つため、現在の市街地の特性や将来の望ましい姿をふまえて「土地利用の基本的考え方」と「エリア別の誘導方針」を設定し、適正な機能集積を誘導します。

(1) 土地利用の基本的考え方

① 住宅を中心とした土地利用の維持

本市は、将来にわたって住宅を中心とした都市とします。

そのため、鉄道駅の周辺部など一部の区域を除いて、ほぼ市全域に住宅が立地するような土地利用を目指します。また、良好な街並みや秩序ある市街地環境の形成を進めるため、新たな地域地区や地区計画の各種制度に関する活用のある方を検討し、総合的に土地利用の誘導を図っていきます。

良好な住環境を将来にわたって守り、さらにつくりだすため、農地や雑木林の保全を図り、生活道路や公園の整備などを進めます。

② みどりの保全を基調とした土地利用の推進

公園・緑地の整備を進めるとともに、東大生態調和農学機構や民間グラウンドなどの大規模でまとまったみどりの保全に努め、それらの機能転換が行われる際には、望ましい土地利用のあり方を検討し、計画的にその実現を図ります。

生産緑地の保全と、それ以外の農地が宅地化される際の計画的な整備を誘導します。また、既存の屋敷林・雑木林の保全と育成を図るとともに、住宅地の緑化を促進します。

土地利用転換に際しては、みどりの育成・保全を図るとともに、その機能転換が行われる際には、望ましい土地利用のあり方を検討し、計画的にその実現を目指します。

③ まちを活性化させる土地利用の推進

鉄道駅の周辺で発展的な土地利用が望まれるところは、商業・業務機能などの適正な機能集積を目指します。

周辺住宅地の環境と調和した都市型産業地区の形成を図ります。

幹線道路の沿道は、その後背地*の住宅への影響に留意しつつ、にぎわいのある街路空間の形成に努めます。とくに歩行者動線を中心となる道路については、まちのシンボル道路と呼ぶにふさわしいような整備を目指します。

(2) エリア別の誘導方針

① 低層住宅地区

幹線道路の後背地などは建物の過密化や高齢化による空き家の動向を把握しつつ、基本的に「低層住宅地区」として、ゆとりをもって建築された戸建て住宅などの低層住宅が集積する地区となるように規制・誘導します。

良好な住環境を維持するため敷地規模の維持や敷地内の緑化の促進を図ります。また、屋敷林・雑木林の保全を通じて、みどりと住が近接した魅力ある居住環境を創出します。さらに、公共公益施設など、生活の利便性を高めたり、コミュニティの醸成を促す施設の立地を目指します。

② 中層住宅地区

集合住宅など、中・低層の住宅が共存する区域は基本的に「中層住宅地区」として、住環境の保全に努めつつ、良好な中・低層住宅が立地する地区となるように規制・誘導します。

人にやさしいまちづくり条例で緑化の確保及び保全による良好な自然環境及び居住環境が確保されるよう指導します。

③ 商業拠点地区

田無駅とひばりヶ丘駅の周辺は「商業拠点地区」とし、既存の店舗集積を活かしながら、業務施設や文化・交流施設など、さまざまな機能をもつ商業・業務施設を中心とした土地利用を誘導します。

また、今以上に交通の利便性を高め、より利用しやすい商業・業務地の形成を目指して、都市基盤の拡充を目指します。

*後背地：道路沿道から住宅地内に入った区域

④ 近隣型商業地区

保谷駅、東伏見駅及び西武柳沢駅の周辺は「近隣型商業地区」とし、近隣居住者にとって利用しやすい地域密着型の商店街としての土地利用を推進します。

⑤ 都市型産業基盤地区

工場・事業所が連坦する区域は「都市型産業基盤地区」とし、周辺住宅地との環境と調和に配慮しながら、ものづくりとともにサービス業やソフト産業などの都市型産業や研究施設の集積を目指します。

土地利用転換が行われる際には、可能な限り産業機能の維持を図りつつ、周辺地域での望ましい土地利用のあり方を検討し、コミュニティ機能や植栽などによる地域環境の改善に資する計画、周辺環境との調和に配慮した計画を誘導します。

⑥ 沿道型市街地地区

広域幹線道路など、交通量が多く見込まれる幹線道路の沿道は「沿道型市街地地区」とし、住宅地としての利便性を高めるサービス施設や地域の活力が醸成されるような土地利用を誘導します。新たな南北都市軸として整備が進められている都市計画道路西東京3・2・6号調布保谷線の沿道については、市外からの集客効果も期待される中、住環境と調和した沿道サービス機能の確保、みどり豊かな街並み景観の形成、防災軸を中心とした地域防災機能の強化を誘導します。

⑦ 住環境創出拠点地区

URひばりが丘団地周辺は「住環境創出拠点地区」とし、老朽化した団地の建替えにあわせて、多様な主体による計画的な住宅・公共公益施設・高齢者福祉施設等の整備を誘導します。従前から培ってきた良好な居住環境を継承しつつ、住宅・スポーツ・レクリエーションなどのさまざまな機能を備えた新しい時代にふさわしい住環境の創出を進めます。

⑧ 文化拠点地区

スカイタワー西東京周辺は「文化拠点地区」とし、文化・スポーツ・娯楽などのレクリエーションの中心地として整備を進めます。

保谷庁舎周辺は、既存の公益施設を有効に活用し市民文化の醸成に取り組みます。

⑨ みどりの拠点地区

まとまりのあるみどりを有する拠点周辺を「みどりの拠点地区」とし、みどりとふれあいや健康づくり、散歩の目的地など、地域にとって魅力あるみどりの拠点としての機能を損なわないようにまちづくりを行います。

【市民・事業者のみなさんへ】

- ・行政は「土地利用の方針」に示した基本的な方向性に沿って、用途地域や特別用途地区などの指定・見直し、開発や建築の指導、地区計画の導入の検討などを行います。
- ・市民・事業者のみなさんには、可能な限りこの方針に沿った建築や開発を行っていただくようお願いします。
- ・また、きめ細かい土地利用を実現するためには、地域のまちづくりの機運が高まる必要があります。行政は、まちづくりの機運が高まるように地域のまちづくり活動を支援します。

H14 から H19 の 5 年間に於ける土地利用の変化動向を見ると、住宅系が増加し、産業系が減少しています。

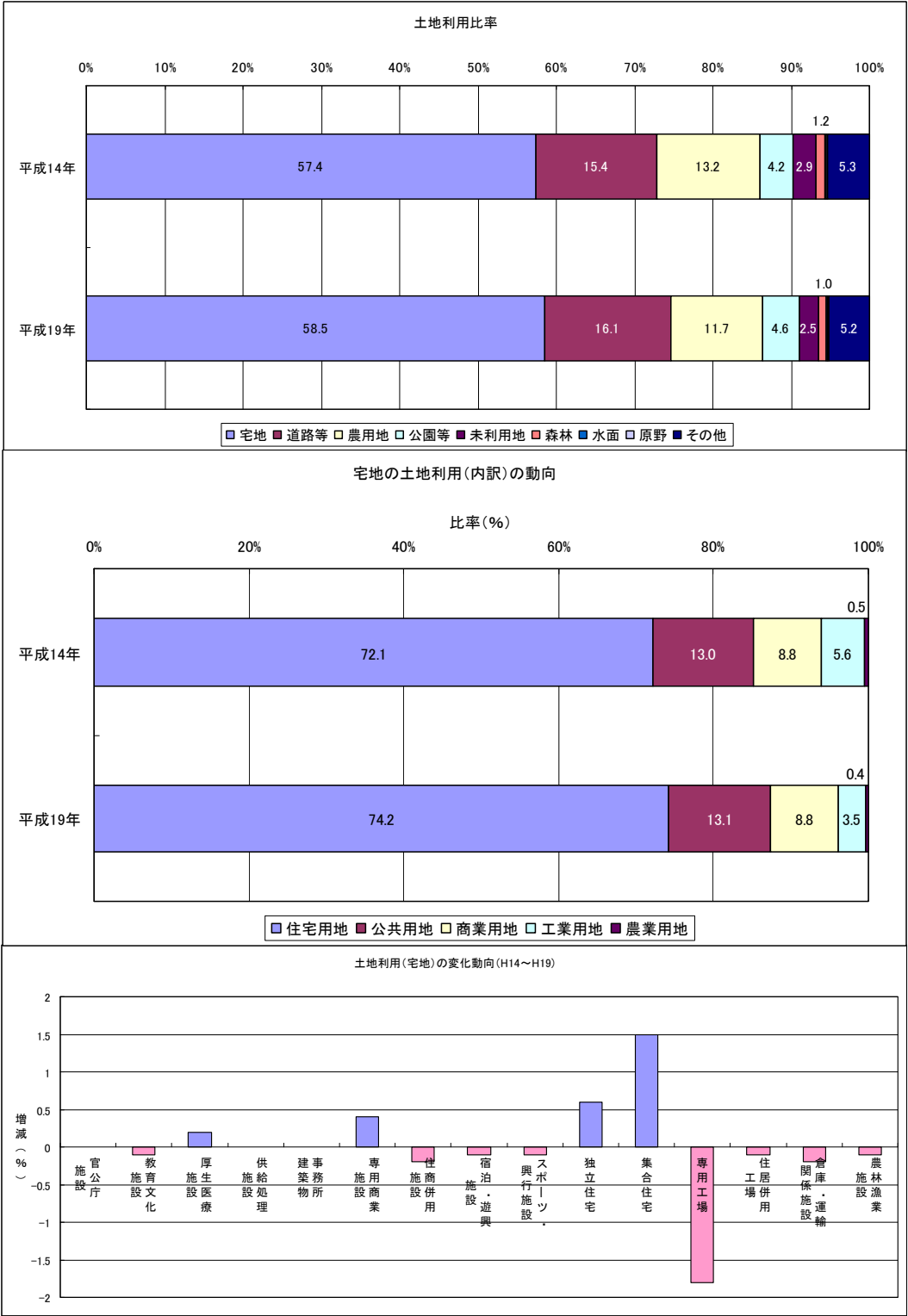


図1-4 土地利用の現況

「平成 19 年東京都土地利用現況調査」を用いて西東京市の土地利用現況を色分けすると以下に示す図となります。

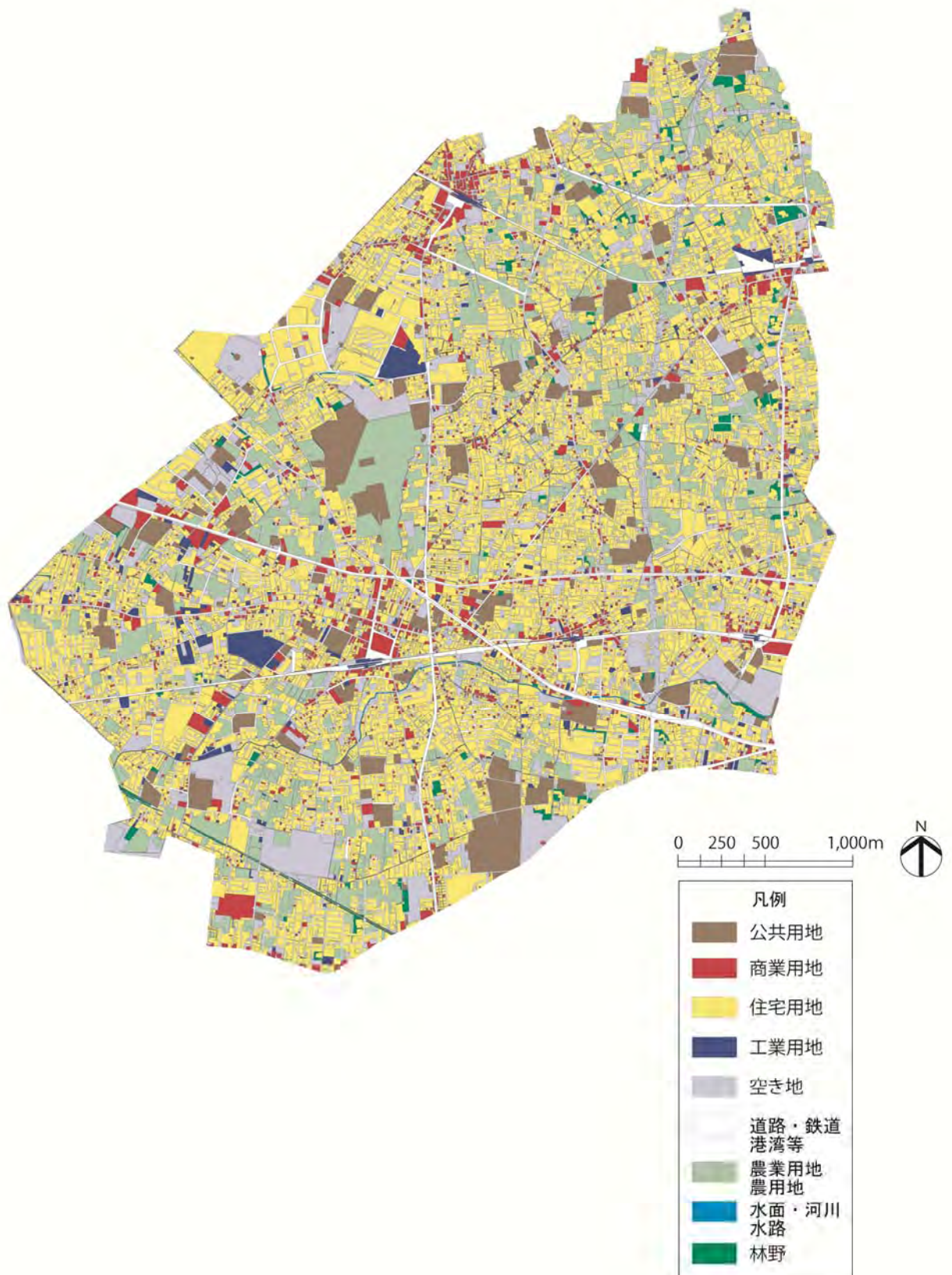


図1－5 土地利用現況図（平成19年現在）

西東京市の将来土地利用方針は、以下に示すとおりです。

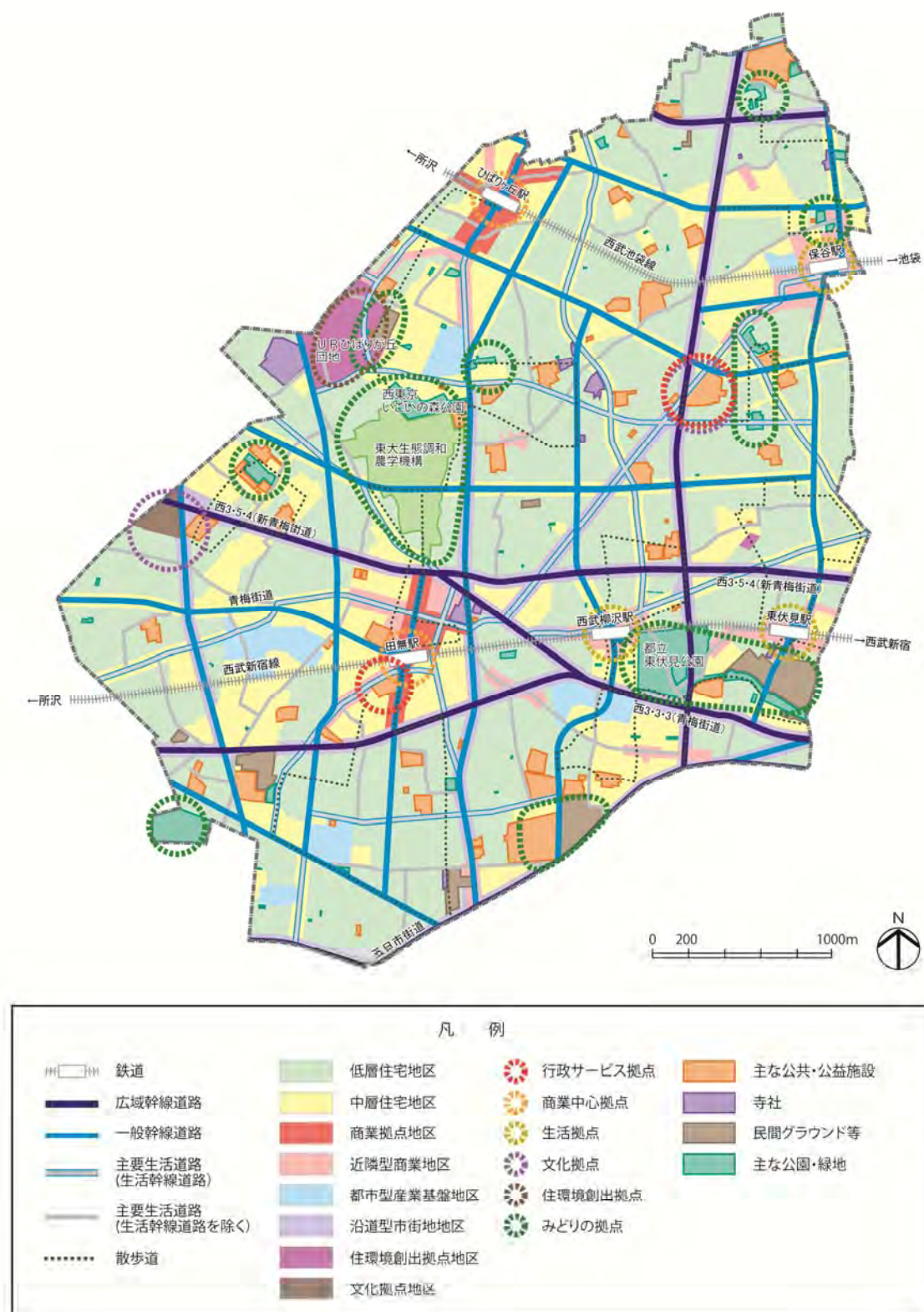


図1-6 土地利用方針図

2 みどり・水辺・都市景観の方針

- 「公園・広場の整備」「まちの中のみどりの充実」「親しみやすい水辺空間の整備」「みどりと水のネットワークの形成」「魅力ある景観形成」の5つの視点から、みどりと水辺の環境づくりと良好な都市景観の形成を進めます。
- 市民との協働による取組みも重視します。

本市は、みどりに比較的恵まれています。近年は農地の宅地化などが進むことによって徐々にみどりが減少しつつあります。

その一方で、本市の中央には、西東京いこいの森公園が整備されたほか、都立東伏見公園・石神井川の整備が進みつつあり、練馬区の武蔵関公園や小金井市、小平市、西東京市、武蔵野市の4市にまたがる都立小金井公園とともに、みどりの拠点が充実してきています。

こうしたみどりや水辺の環境を保全・整備し、散歩道としてつなぐことは、良好な住環境や都市景観を守り育てることにつながります。さらに、心や身体に安らぎを与え、運動・スポーツや学び・創造の場の提供など、市民の健康づくりにも重要な役割を果たすことから、住宅都市としての価値向上を目指す西東京市の重要課題となります。

そのため、公園・広場の整備、まちの中のみどりの充実、親しみやすい水辺空間の整備、みどりと水のネットワークの形成、魅力ある景観形成といった施策を総合的に展開することで、うるおいとやすらぎが感じられるようなまちの形成を図ります。

① 公園・広場の整備

市民のいこいの場となる既存公園の保全に努め、適切な維持管理を継続します。

公園の分布が地域により偏ることのないように、公園の新規整備を推進します。

地域の特性などをふまえて、個性的な公園づくりに努めます。市民農園の運営、直売所のPRなど、農業の活性化とあわせた空間整備にも努力します。

借地公園・マンション付置公園*など、地域で利用されている民間所有の公園・広場が存続するように働きかけるとともに、その創出にも努めます。

農地の宅地化や大規模敷地の土地利用転換時には、その公園化に努めます。

田無市・保谷市の合併、市の一体感のシンボルとして本市の中央に整備された西東京いこいの森公園は、一層親しまれる公園として、市民が気軽に集い、いこえる空間となるよう維持・管理に努めます。

*マンション付置公園：大規模マンションの建設に伴って設置されている公園

② まちの中のみどりの充実

みどり豊かな生活環境をつくるため、市役所の庁舎をはじめとする公共施設内のみどりの充実や街路樹の整備を目指します。

東大生態調和農学機構については、新たなキャンパスとしての再整備にあわせて、多くの市民が農場・演習林の豊かな自然に触れあえる拠点として、さらには食育の場として活用できるよう、検討・協議を進めます。

住宅地や商業地など、民間敷地内についても緑化を推進します。

市内の農地については、生産緑地地区の指定を促進するとともに、農業者の高齢化の動向や生産緑地指定 30 年経過後の農地転用の意向等をふまえて、国の動向に注視し農地保全のあり方を検討します。また、農業体験や食を介して、都市農業への理解を高めることで、居住の魅力を高める農地の多面的な価値・機能の維持に努めます。

特別緑地保全地区*や緑地保全地域などの活用により、雑木林・屋敷林など、市内の貴重なみどりの保全に努めるとともに、樹木・樹林とふれあえる場の創出を目指します。

桜や紅葉などの樹木・花の名所を、守り育てます。

幹線道路の街路樹や街路植栽について、適切な維持管理を続けその充実を目指します。

NPO法人*などによる整備・維持管理や行政による買取りなど、みどりを守り育てるためのさまざまな手法を検討・推進します。

③ 親しみやすい水辺空間の整備

市内を流れる水辺を活用し、みどりと水に親しめるいこいの空間となるよう整備を進めます。

中でも将来都市構造で水辺軸のひとつに位置づけた石神井川沿いは、東京都が進める公園事業（都立東伏見公園）、道路事業（調布保谷線）、河川事業（石神井川）と連携して、東伏見稲荷神社と一体となったみどりと水に親しめる空間づくりを進めていきます。そして、川沿いの遊歩道などを親水機能のある快適な空間としていきます。

④ みどりと水のネットワークの形成

鉄道駅を起点として、公園や遺跡、地域の歴史をしのぶ社寺林、屋敷林・雑木林、畑、並木などをつないで、地域それぞれの特徴ある風景・環境を楽しめる散歩道を位置づけます。散歩道は、歩行者優先や自転車利用に配慮した道路空間やみどり豊かな歩行空間など、それぞれのルートの実情にあわせて歩いて楽しい環境を創出していきます。

将来都市構造でみどりの拠点に位置づけた公園・緑地、近隣市区との境界付近にある武蔵関公園、都立小金井公園などについて、散歩道や河川や幹線道路を軸としたゆとりある歩行空間等で結びます。

これによって、市全体のみどりを連続させ、歩行者や自転車利用者が市内を快適に回遊できるような「みどりと水のネットワーク」の形成に努めます。

*特別緑地保全地区：都市緑地法に基づき無秩序な市街化の防止等を目的に指定する地区

*NPO法人：特定非営利活動法人のこと

⑤ 魅力ある景観形成

東京都景観計画（平成23年4月改定）に基づいて、玉川上水景観基本軸*沿いや本市全域で一定規模以上の建築・開発行為や工作物の設置等に対して、周辺地域の街並みや環境に配慮するよう誘導しています。西東京市においても、今後の土地利用動向を見すえながら、地域特性に沿ったきめ細かな景観誘導の必要性について検討します。

公共建築物の建築・改築、道路・公園等の整備に際しては、周辺景観との調和に配慮するものとし、地域の街並み形成が不十分な地域においては先導的な役割を果たすよう計画段階から留意します。

また、地域固有の景観を守り育てる上では、これらの取組みとともに、屋敷林・雑木林や水辺、農地などの自然的景観、社寺などの歴史的景観の保全、電線類の地中化*とともに、協定づくりや表彰制度など、市民主体の取組みを活発化させる仕組みづくりも検討します。

新しい文化の創造に資するようなまちづくりも重要ですが、既存のまちの文脈と大きくかけ離れることのないように「ヒューマンスケールのまちづくり」に留意します。

⑥ 市民との協働によるみどりのまちづくりの推進

公園・広場づくりや管理などへの市民参加の推進を目指します。

また、住宅都市の価値を高める貴重な資源としての農地に対する認識を高め、保全につなげていくため、農作業や農産物、食を通じた市民の交流・体験など、日常生活の楽しみとなるような機会*を充実させていきます。

民間の緑化活動の誘導・支援を行い、市の大切なみどりを守り育てるための体制を整えます。

みどりについての情報の発信や、みどりに親しむ機会を提供し、誰もが参加できる「みどりのまちづくり」を推進します。

【市民・事業者のみなさんへ】

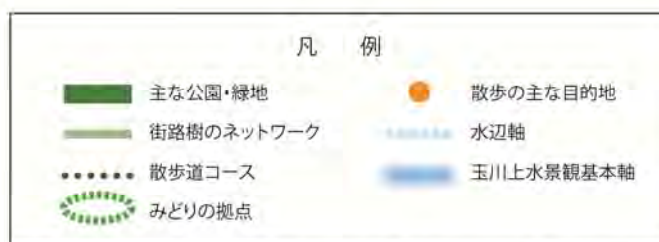
- ・行政は「みどり・水辺・都市景観の方針」に示した基本的な方向性に沿って、緑地の保全、公園や水辺空間の整備、都市景観の向上に向けた規制・誘導などに努めます。
- ・市民・事業者のみなさんには、緑地の維持管理や河川の清掃活動、農・食との交流活動・体験などに積極的に参加いただき、可能な限りこの方針に示したまちづくりへの協力をお願いします。

*玉川上水景観基本軸：特徴的な景観が連続している地域として、特定行為を行う事業者に出発を義務付けている

*電線類の地中化：通行、景観、防災などの観点から、電線類を地中に埋設すること

*日常生活の楽しみとなるような機会：生産者と消費者の交流、市民農園等の活用、学校農園体験・農業体験・援農ボランティアへの参加、食育活動、農業景観散策会の開催など

「水とみどりのネットワーク」に係る “みどりの拠点” や都市公園、ならびに石神井川や千川上水などの水辺空間は以下に示すとおりです。



※散歩道のネットワークは、概念を表しているもので、実際の路線形状を示すものではありません

図1-7 みどりと水辺の整備方針図

3 交通環境整備の方針

○「体系的な道路網の整備」「人と環境にやさしい交通環境の整備」の2つの視点から、市内の交通網の整備を進めます。

本市では、幹線道路*網の整備水準が低いことなどから、各所で発生する渋滞や迂回する車の住宅地への進入、火災時の延焼を防ぐ延焼遮断帯のネットワークの不足などの問題があります。

幅員の狭い生活道路網は、歩行者にとって危険であり、防災面や緊急時の対応にも問題があると考えられます。

また、鉄道不便地域*の解消や高齢者や障害者などの移動手段の充実など、市内の交通網の利便性、安全性、防災性の向上を図ることが求められています。

そこで、幹線道路の整備や歩行者空間・自転車利用環境の充実をはじめとした各種の道路整備、公共交通網の改善、鉄道・バス・タクシー・自転車等の乗換えを行う交通結節点の整備を推進します。

(1) 体系的な道路網の整備

道路は、都市間・拠点間を有機的に結ぶ広域交通を担う幹線道路から地域の日常生活を支える道路に至るまで、それぞれの機能を適切に発揮できるよう段階的・体系的に配置を計画し、整備を進めることで、円滑な広域交通処理や通過交通のない安全で暮らしやすい生活空間の創出が可能となります。

そこで、市内の道路を「広域幹線道路」「一般幹線道路」の都市計画道路等や、「主要生活道路」「生活道路（区画道路）」に体系化し、整備を進めることによって安全・安心に移動できる道路ネットワークの形成を目指します。

① 広域幹線道路

青梅街道など、都市間をつなぎ、都市の骨格を形成する道路は「広域幹線道路」として位置づけ、都市計画道路を中心に計画的に整備を進めます。

とくに西東京3・2・6号調布保谷線については、ゆとりある歩道や植栽帯などで構成される環境施設帯を備えた広幅員の幹線道路として整備を進めます。

整備にあたっては、みどりが失われる場合の代替地への移植や新規緑化などを可能な限り進めるほか、市外からの集客も期待できる沿道の街並みづくりや歩行空間のあり方などについても、幅広く検討します。

*幹線道路：広域幹線道路、一般幹線道路、生活幹線道路の総称

*鉄道不便地域：鉄道駅からの距離が遠いなど、駅の利用が不便な地域

西東京 3・2・6号調布保谷線の写真

図1-8 広域幹線道路の整備イメージ

② 一般幹線道路

「広域幹線道路」に次ぐ市内の主要な道路は「一般幹線道路」として位置づけ、都市計画道路を中心に整備を進めます。

「広域幹線道路」と同じように、さまざまな機能の充実に努めます。

特に、鉄道駅につながる路線では、自動車・自転車・歩行者の動線の錯綜が顕著であることから、「主要生活道路」「生活道路（区画道路）」との機能分担を考慮しながら、望ましい道路空間や交通規制のあり方を検討していきます。

③ 主要生活道路

居住地と幹線道路を連絡し、通勤・通学、買物などで日常的に利用する主要な道路は「主要生活道路」として位置づけ、地区内交通の軸として、自動車交通のほか、バス通り、歩行者・自転車の通行、地区の骨格形成、防災対策上の骨格的道路等、多様な機能を有する道路として整備を進めます。可能な限り歩道と車道の分離に努める一方で、自動車交通の少ない路線では「歩車共存道路等」の整備も検討します。

主要生活道路のうち、都市計画道路網が完全に整備されるまでの間、幹線道路を補完し、幹線道路として通過交通を処理する道路を「生活幹線道路」と位置づけます。

④ 生活道路（区画道路）

そのほかの道路は「生活道路（区画道路）」として位置づけ、交通規制（一方通行化や車両進入の時間規制など）や関係機関との協議を行い歩車共存道路等としての整備、適正な幅員への整備などを進めることにより、歩行者の安全性の確保と居住環境の向上、コミュニティを醸成させることを検討します。

(2) 人と環境にやさしい交通環境の整備

高齢化が進むなかで、誰もが市内を安全・円滑に移動できる環境整備がますます重要となっており、道路空間構成の適正な再編・整備や安全施設の設置、移動手段の充実・改善、ソフト施策などの総合的な取組みによって、その実現を目指します。

また、近年では、低炭素都市づくりに向けて、過度な自動車利用からの脱却（公共交通や自転車への乗換え）、交通渋滞の緩和等の取組みが重要視されており、環境負荷の少ない交通体系の実現に向けた取組みを展開します。

① 公共交通網

バス、鉄道やタクシーといった公共交通網の利便性の向上や連携を進め、自動車以外の交通手段の選択の幅を広げていきます。

特に、バスに関しては、多摩地域における新しい広域的連携軸形成のために西東京 3・2・6 号調布保谷線をはじめとする都市計画道路の整備の進捗にあわせて、路線の新設・充実・再編の必要性や運行可能性に関する検討・協議を進めます。

また、交通不便地域の解消にむけて、民間バス事業者の路線との役割分担を明確にするとともに、道路整備の状況や利用者需要等を考慮しながら、住民のニーズをふまえた公共公益施設へのアクセス性向上に向けて、コミュニティバス*「はなバス」のルートの変更・再編・新設、周辺都市との共同運行・相互乗り入れなどの検討を進めます。

新たな公共交通の必要性や運行可能性についても調査研究を行います。

② 交通結節点及び周辺

〔鉄道・駅周辺〕

市内の 5 駅周辺においては、通過車両による交通混雑、基盤整備の遅れ（狭い道路や行き止まり道路）、自動車・自転車・歩行者等の動線の集中・錯綜などの問題が発生しているため、駅舎・駅前広場・周辺市街地の連続したバリアフリールートの確保やアクセス道路・歩行空間の確保などのハード整備やソフト施策の組み合わせによる効果的な取組みを検討します。

鉄道駅舎の改善にあたっては、利便性や安全性の向上、地域にふさわしい個性あるデザインの採用などについて要請します。

また、市内の踏切については、交通の円滑化や事故の低減にむけた対策を検討し、踏切対策基本方針における鉄道立体化の検討対象区間では、踏切を解消する連続立体交差化の実現を関係機関に要請します。

*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型のバス。本市では「はなバス」の愛称

〔駅前広場〕

5 駅 10 箇所のうち、事業中・未整備となっているひばりヶ丘駅北口、田無駅南口、西武柳沢駅北口について、駅周辺のまちづくりと連携しながら、拠点機能、円滑な乗継ぎや乗換えを確保するための交通結節機能、防災機能等の向上を図るため、早期整備に努めます。

③ 道路空間

誰もが利用できる歩行空間の確保のため、新たな道路の整備にあたってはユニバーサルデザインの導入を前提とするほか、既に歩道が設置されている道路については、バリアフリー化と適切な維持管理を行います。歩道が設置されていない道路については、道路構造やマーキングの工夫による自動車の走行速度の抑制、カラー舗装による自動車と歩行者の分離など、必要に応じて、道路の実情にあった取組みを検討します。

また、交通事故や犯罪の発生を防止するため、市民要望等をふまえながら、交通安全施設や街路灯の設置を進め、狭い道路では建物の壁面後退*により道路空間を確保し、良好な住環境を創出することを検討します。

④ 自転車利用環境

市内 5 駅周辺の自転車駐車場については、需要に応じた整備を進めるとともに周辺開発等にあわせた新設整備を誘導します。あわせて、放置自転車対策等を推進し、駅周辺の自転車利用環境の適正化を進めます。

道路における自転車走行空間は、都市計画道路の整備によって確保することを基本とします。商業中心拠点・生活拠点など、歩行者・自転車の利用が集中する駅周辺においては、道路幅員と交通特性に応じて、既存道路空間における歩行者・自転車・自動車の分離方法などを検討します。

⑤ 通学路等

子どもの通学路等の交通安全施設の整備を充実するとともに、安全点検や見守り活動などの取組みを進めます。

【市民・事業者のみなさんへ】

- ・行政は「交通網整備の方針」に示した基本的な方向性に沿って、歩行空間の充実や道路網の整備、公共交通機関の利便性向上に向けた事業者への要請などに努めます。
- ・市民・事業者のみなさんには、狭い道路に面した建物の壁面後退に努めていただくなど、可能な限りこの方針に沿った協力をお願いします。

*壁面後退：建物の外壁面を、道路境界線より敷地の内側に下げたところに設けること

*第三次事業化計画路線：平成18年4月に東京都と多摩地域の28市町が策定した「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）」において、平成27年度までの間に優先的に整備すべき路線として位置付けられたものを指す



広域幹線道路、一般幹線道路、主要生活道路（生活幹線道路とそれ以外）に区分した西東京市内の道路網は、以下に示すとおりです。

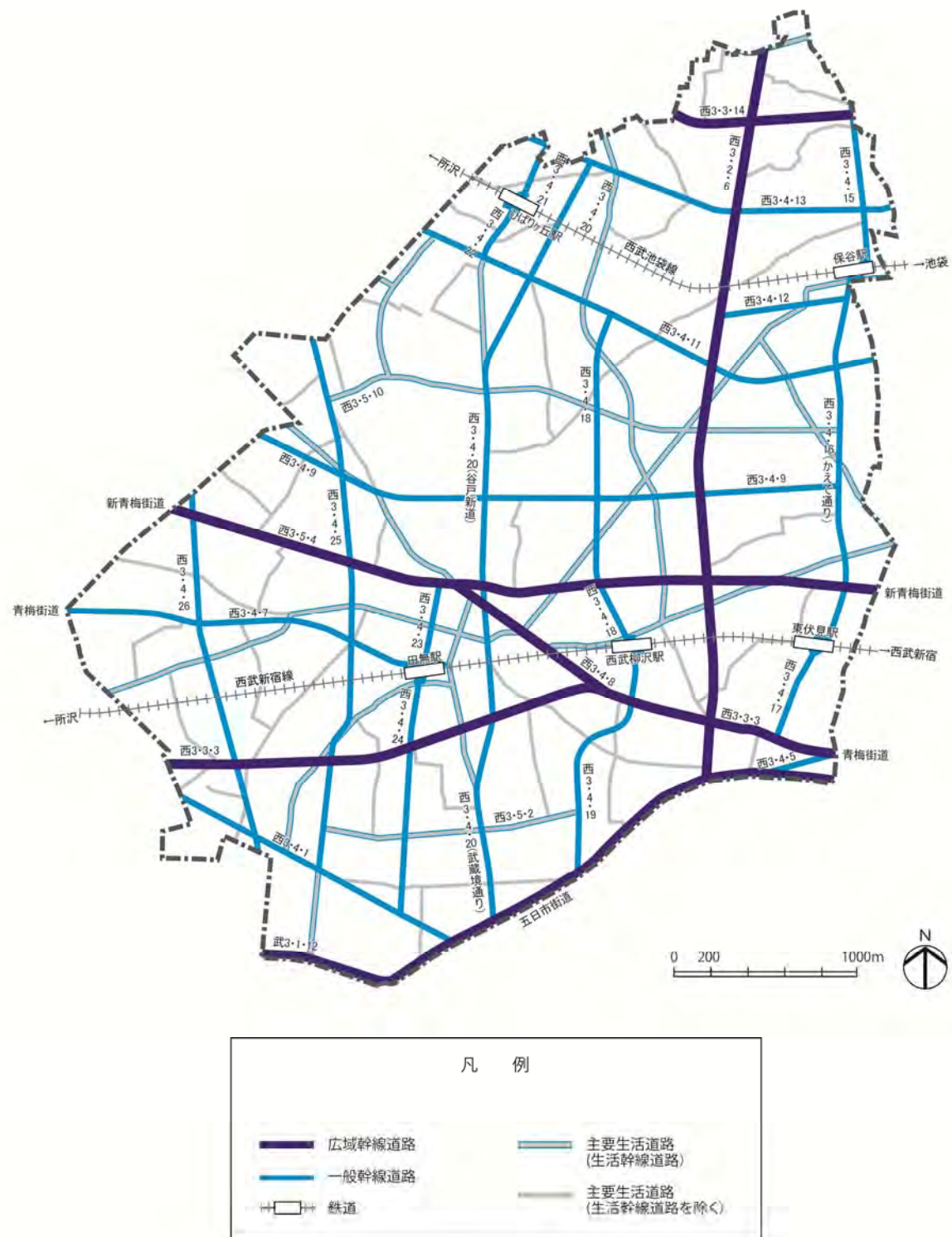


図1-10 交通網整備方針図

西東京市に隣接する市区を含めた道路、鉄道のネットワークを広域交通網図としてまとめると以下のように整理されます。

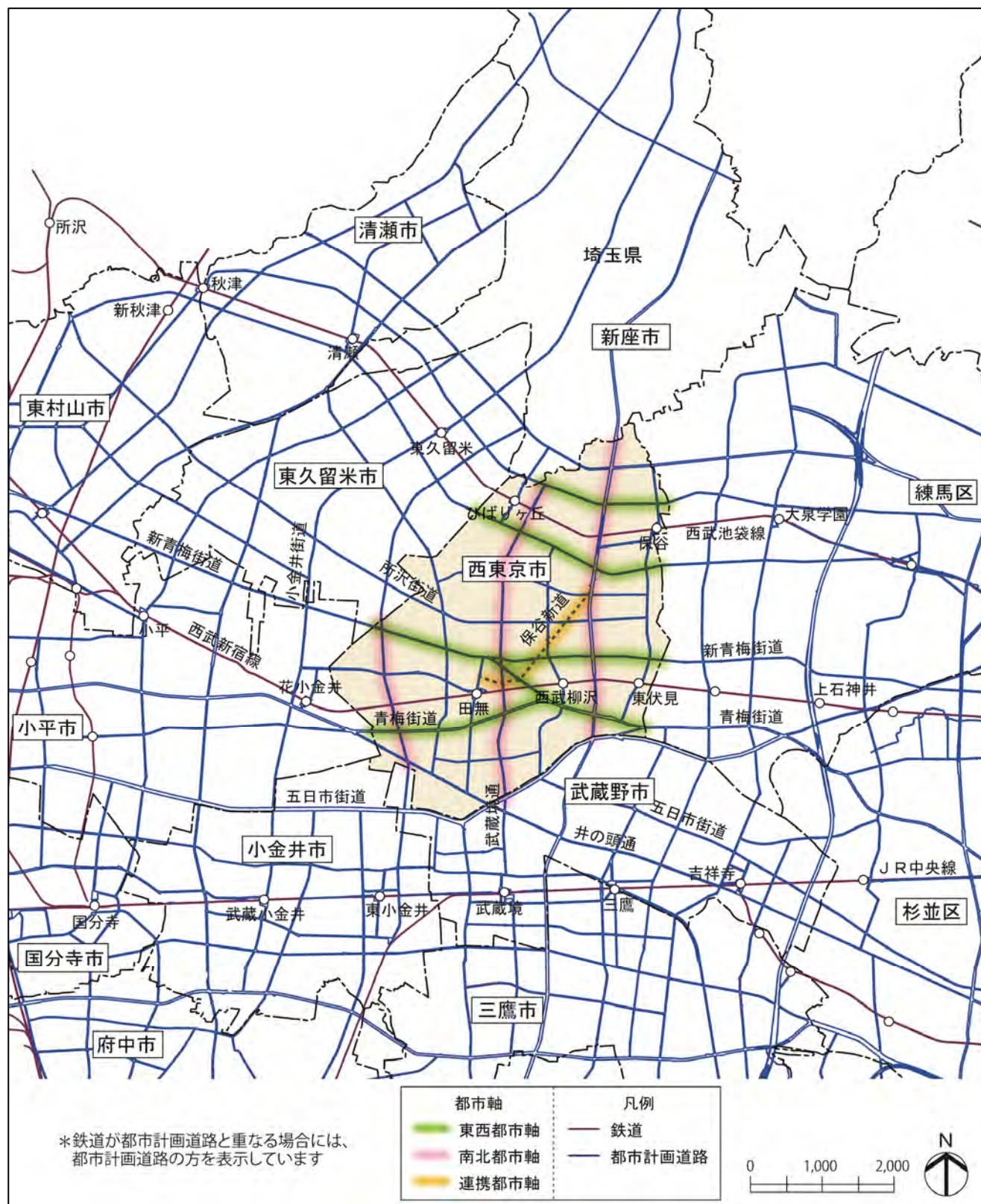


図1-11 広域交通網図

4 防災まちづくりの方針

- 「防災性の高い市街地の形成」「治水対策の推進」「がけ崩れ対策の推進」の3つの視点から、市内の防災性の向上に努めます。
- 地域の防災力を高めるための体制整備にも努めます。

平成23年3月に発生した東日本大震災をはじめとする大規模地震や自然災害の発生、その後の避難・救急救援活動、復旧・復興の取組みの経過は、われわれに多くの教訓を示しています。首都直下地震等の発生による東京都の新たな被害想定、近年のゲリラ豪雨等による短時間での局所的な浸水被害の発生状況等をふまえつつ、地域における防災対策の見直しを行うとともに、コミュニティでの災害対応力を維持・発展させて行く取組みやそのための日ごろの備え、コミュニケーションの重要性が高まっています。

市内には、災害発生時に避難路や避難地として期待できる農地が散在する一方で、狭い道路を挟んで建物が密集している地域があり、地震や火災が発生した際に、被害拡大の恐れがあるほか、消防車両、救急車両の通行が困難な状態にあるため、その対応が求められています。

立ち遅れている幹線道路網の整備や避難所の充実などにより、避難・救援のための空間を整備することも必要です。

水辺空間を安心して楽しむためには、水害対策や河川周辺のがけ崩れ対策も重要となります。

こうした観点から、災害の発生に備え、被害の拡大を防ぐとともに、確実な避難・復興活動ができるような防災まちづくりを推進します。

① 防災性の高い市街地の形成

幹線道路や広場・公園・河川の整備、緑地・農地の保全を通じて、鉄道も含めたオープンスペース*の延焼遮断機能*を活かす防災生活圏の形成とともに、橋梁の整備や道路施設の安全化、緊急輸送ネットワーク整備などにより、災害時の被害を最小限に止めつつ、救助・医療・消火活動・ライフラインの応急復旧、緊急物資輸送等を円滑に行える都市づくりを進めます。

また、緑道の整備や避難路となる幹線道路の緑化、生垣造成支援による沿道の安全化など、防災ネットワークの形成を進めます。避難施設*周辺や避難路の沿道等、防災上重要な地域における、防火地域・準防火地域のあり方について検討します。

消防活動困難地域や災害に対する危険度が高いと指摘されている区域では、消防活動の確保、狭い道路の拡幅、建築敷地の細分化の抑制、建築物の不燃化・耐震化、道路からの壁面後退を誘導するなど、住環境整備と連携した防災まちづくりを行います。

*オープンスペース：道路、公園、広場など、建物に覆われていない土地の総称

*延焼遮断機能：空間を確保することにより火災が燃え広がるのを阻止する機能

*避難施設：地震による家屋の倒壊や焼失等によって被害を受けた方や現に被害を受けるおそれのある方を一時的に受け入れ、保護するために開設する市立学校等の建物

② 防災性の高い拠点整備

公共建築物の耐震化・不燃化、小・中学校の避難施設までのバリアフリー化を進めます。また、公共施設の自立・分散型のエネルギーの確保等を図ることによって、避難・防災活動のための整備を検討します。

また、駅周辺のまちづくりや市街地再開発事業等による面的な市街地整備により、商業中心拠点の防災性を高めるとともに、災害時に多くの帰宅困難者が集中することを想定して、関係機関とともに混乱防止対策を講じます。

③ 治水対策の推進

水害に対する安全性を確保するため、石神井川の河川改修等、治水施設の機能強化を進めます。あわせて、流域全体として河川への雨水流出を抑制するため、農地や緑地の保全、透水性の舗装、流域での雨水貯留・浸透機能を増進する雨水流出抑制施設の普及等、総合的な治水対策を進めます。また、道路冠水箇所については、雨水貯留施設の整備等で対策を進めます。

④ がけ崩れ対策の推進

急傾斜地については、安全性の高い「よう壁^{*}」の整備を指導するなど、がけ崩れ対策を進めます。

⑤ 地域の防災力の強化

〔自助の意識〕

災害発生時において市民が自らの生命、財産を守るため、防災を我がこととして捉え自ら防災対策に取り組む風土を醸成するとともに、防災対策に関する情報の提供や体系的な防災教育の推進により、市民一人ひとりの防災意識及び防災力の向上を図ります。

〔共助の防災活動〕

昼間人口が少なく、災害の危険度が高いと指摘される区域における高齢化の進行など、本市の特徴をふまえて地域防災の担い手が手薄になる昼間の発災に備えることが重要となっています。今後は、地域、事業所、市民活動団体等と連携し、地域防災の担い手の育成を進めるとともに、地域と市民活動団体等をつなぐ仕組みづくり、活動の場の創出、町会・町内会等の防災市民組織等の育成、日常的な地域活動における防災活動の取組みなどを促進します。

また、防災機能を有する生産緑地地区等について、緊急避難場所として「災害時協力農地」の協定を締結し、平常時から近隣住民への周知を図ります。

^{*}よう壁：がけ崩れを防止するためのコンクリート製などの構造物

【市民・事業者のみなさんへ】

- ・行政は「防災まちづくりの方針」に示した基本的な方向性に沿って、道路や公園の整備、密集地の改善誘導、治水対策などを進めます。
- ・市民・事業者のみなさんには、建物の新築・建替えや開発行為などの際に、防災性の向上に留意していただき、可能な限りこの方針に示したまちづくりへの協力をお願いします。

地域防災の要となる骨格防災軸や延焼遮断帯（主要、一般）ならびに地域防災計画において位置づけられている広域避難場所などの避難施設は以下に示すとおりです。

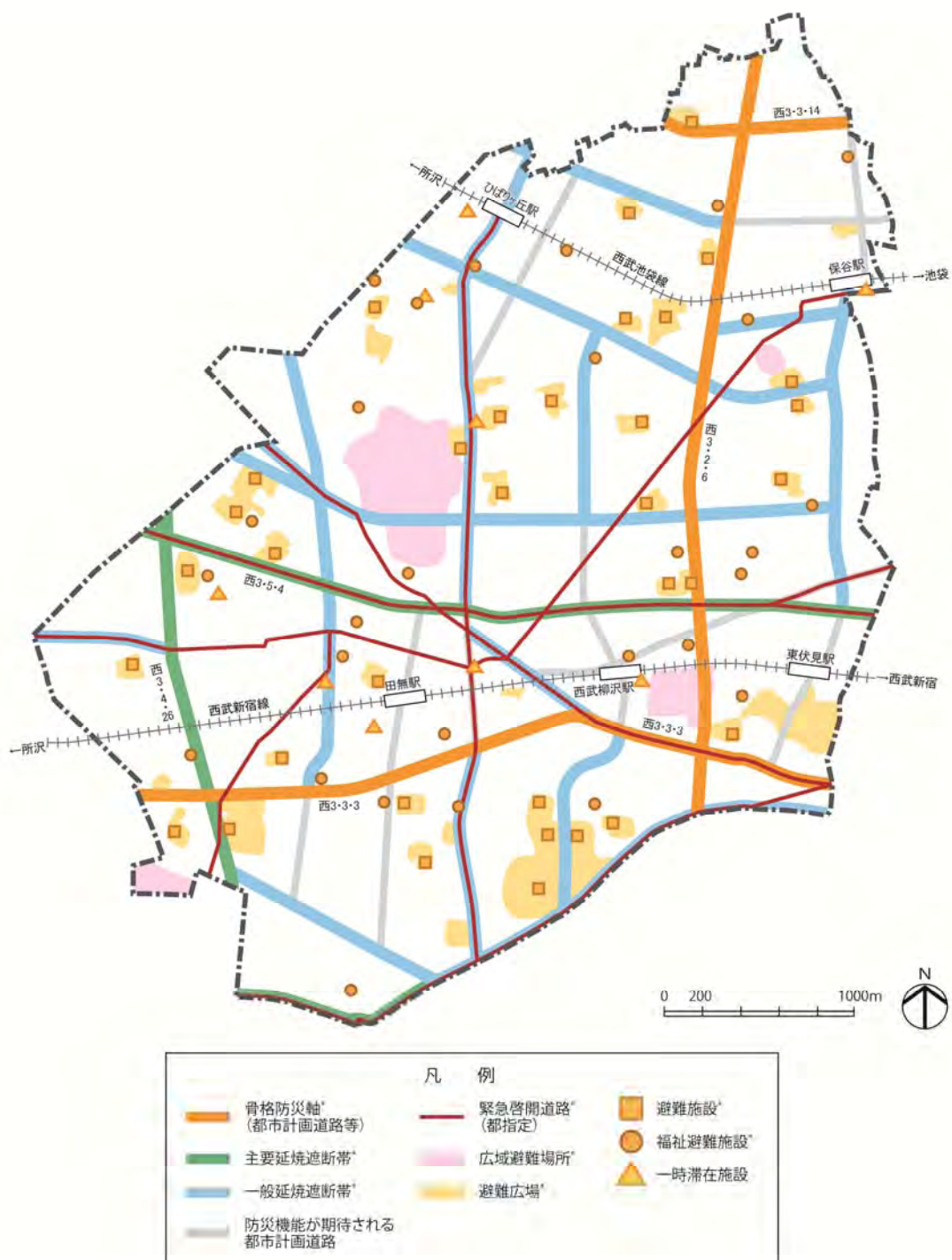


図1-12 防災まちづくり方針図

図の凡例にある * は巻末の「用語の解説」を参照

5 人にやさしいまちづくりの方針

- 「安全で快適な建築物の整備」「安全で快適な屋外空間づくり」の両面から、人にやさしいまちづくりを進めます。
- 福祉施策との連携により、体制整備にも努めます。

全国的に少子高齢化が急速に進行するなかで、高齢者や障害者等の自立意識の高まりとともに、住み慣れた地域で、健康で豊かさを実感できる暮らしを送ることや、安心して子どもを生み育てられる環境が重要となっています。

本市では、「西東京市人にやさしいまちづくり条例」（平成19年12月制定）に基づき、高齢者も若者も、障害のある人もない人も、大人も子どもも、すべての市民が安心して快適な日常を営み、社会的自立や社会参加を容易にし、ひとしく社会、経済、文化その他さまざまな分野の活動に参加できる地域社会を実現していきます。

① 安全で快適な建築物の整備

市役所庁舎においては、だれもが安心して利用できる庁舎を目指して、ユニバーサルデザインの整備を継続して行うとともに、敷地内の緑化や建築物の維持管理を通じて、快適性の向上を図ります。図書館・公民館、文化・スポーツ施設等においても、だれもが利用しやすい公共施設となるよう、バリアフリー化や改良等の対策を検討していきます。

また、市民の日常生活に欠かせない店舗や生活利便施設などにおいては、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称バリアフリー法）」や「東京都福祉のまちづくり条例」に基づき、店舗の入口等の段差を解消するなど、だれもが気軽に利用できる整備を促進していきます。

日常的に利用している民間施設においても、高齢者や障害者、子どもや乳幼児連れの保護者などの外出の支援の取組を広げていきます。

さらに、生活の中心となる住まいにおいては、段差の解消や手すりの設置など、高齢者や障害者が安心して暮らせる住宅の改善を支援することによって、高齢者や障害者の自立と介護者の負担軽減をまちづくりの側面から支援します。

② 安全で快適な屋外空間づくり

すべての人々が気軽に外出したくなるように、そして安全で快適に活動できるように、商店街や駅周辺（駅舎・駅前広場・周辺市街地）、道路、公園などにおいて、段差の解消、電線類地中化などのバリアフリー化を進めるとともに、休憩スペースやベンチなどの設置が進むように、民間事業者や施設、管理者等の協力を得ていきます。

③ 福祉施策との連携による体制整備

福祉に関する意識向上を図り、みんなで高齢者や障害者などを支えていく社会を築くために、人にやさしいまちづくりの必要性・重要性の普及・啓発に努めます。特に大規模災害発生時の避難・救援を想定した日ごろからの見守り活動や公共交通の利用等を想定した外出支援など、福祉施策と連携した活動や支援を広げていきます。

【市民・事業者のみなさんへ】

- ・行政は「人にやさしいまちづくりの方針」に示した基本的な方向性に沿って、屋外空間と公共施設のバリアフリー化に努めます。
- ・市民・事業者のみなさんには、バリアフリー化を含む、人にやさしい建物の新築・建替えや開発などにより、可能な限りこの方針に示したまちづくりへの協力をお願いします。

第2章

地域別構想

地域区分

地域別まちづくりの方針

第2章 地域別構想

1 地域区分

○地域のまちづくり構想を策定する単位として、地域区分を行います。
○既存の計画内容の継承、現況データの把握の容易さ、合併効果の発揮などを総合的に考えて、10の地域に区分しました。

(1) 地域区分の必要性

前章では「全体構想」として、市全体のまちづくりに関する方向性を整理しましたが、この章では「地域別構想」として、地域別のまちづくりの方向性をまとめます。

「地域別構想」は、全体構想では表現しきれない具体的で、きめ細かなまちづくりの方針を地域単位で定めるものです。そのため地域区分が必要となります。

(2) 地域区分の考え方

地域区分にあたっては、主につぎのような方法が考えられます。

- ・上位計画(市の基本構想など)による地域区分を引き継ぐ方法
- ・土地利用特性のまとまり(低層住宅地と中層住宅地と商業地など)により区分する方法
- ・学校区などの社会的つながり(小学校区・中学校区・町会など)により区分する方法
- ・駅勢圏*により区分する方法
- ・公共公益施設の利用圏(公民館・図書館・福社会館・避難場所など)を考えて区分する方法
- ・わかりやすい地形・地物の境界(鉄道・幹線道路・河川など)により区分する方法

ここでは、既存の計画内容の継承、現況データの把握の容易さ、合併効果の発揮などを総合的に考えて、次頁に示す10の地域に区分しました。実際のまちづくりにあたっては、この区分にとらわれ過ぎることなく、柔軟に進めていくものとします。

*駅勢圏：駅を利用する人の居住地や勤務先・通学先などが立地する範囲

- ① ひばりヶ丘駅周辺地域
- ② 中央地域
- ③ 保谷駅北部地域
- ④ 保谷駅南部地域
- ⑤ 田無駅北西部地域
- ⑥ 田無駅西部地域
- ⑦ 田無駅周辺地域
- ⑧ 田無駅南部地域
- ⑨ 東伏見・西武柳沢駅北部地域
- ⑩ 東伏見・西武柳沢駅南部地域

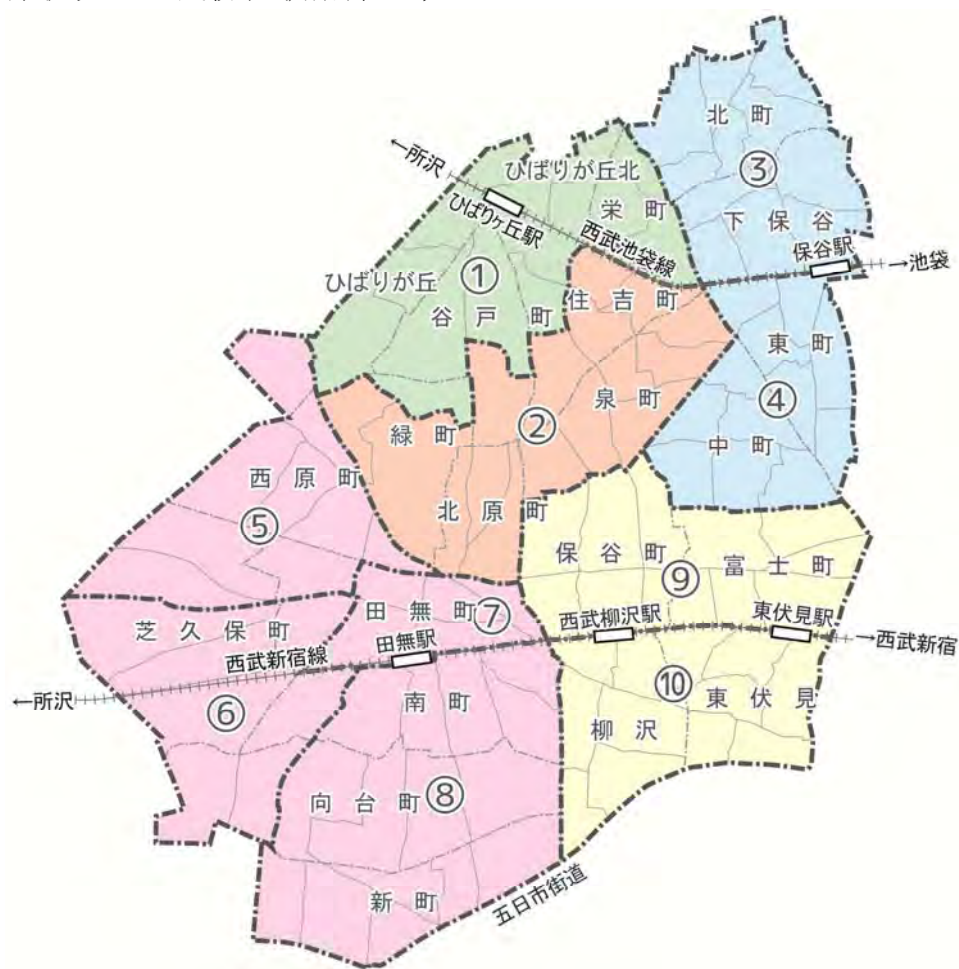


図 2-1 地域区分図

2 地域別のまちづくりの方針

1 ひばりヶ丘駅周辺地域

(1) 地域の現況

① 概況

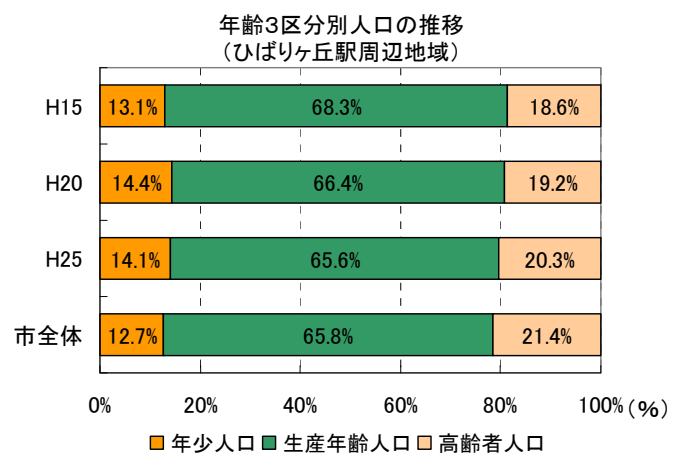
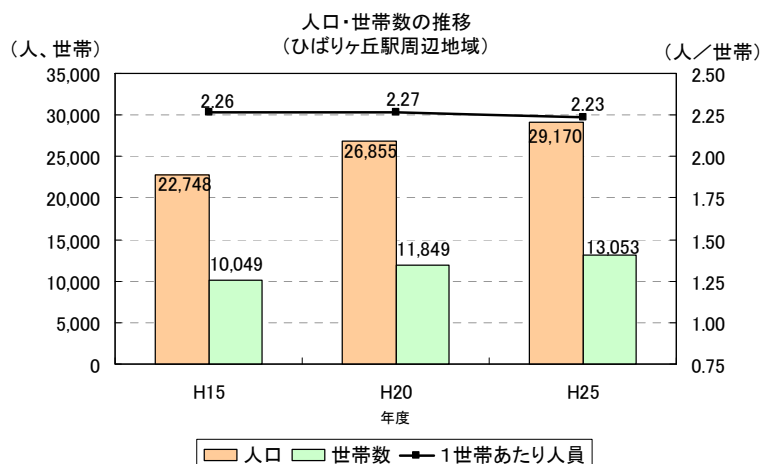
市北西部に位置し、西武池袋線ひばりヶ丘駅周辺の地域です。大正4（1915）年に武蔵野線（現在の西武池袋線）の開通とともに田無町駅が開設され、戦後の公団（現在のUR）ひばりが丘団地の建設にあわせて「ひばりヶ丘駅」に名称が変更されました。南口駅前には、第一種市街地再開発事業*によりアリエビル（再開発ビル）が整備されています。

航空写真

② 人口・世帯

人口は増加傾向にあります。

少子高齢化が進行していますが、市内では年少人口の割合が高い地域です。



※各年1月1日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14歳

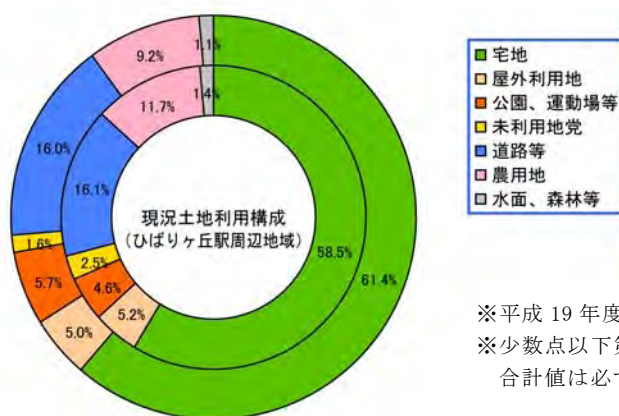
生産年齢人口：15～64歳

高齢者人口：65歳～

*第一種市街地再開発事業：機能更新や基盤整備などを目的に街をつくりかえる法定事業。土地や建物の権利を事業後の再開発ビルの床に権利変換する

③ 土地利用

ひばりヶ丘駅前は南北口とも商業地で、南口は大型店舗とバス通りを中心に広がる小規模店舗からなる商店街が、北口は駅から延びる放射状の道路に沿って小規模店舗からなる商店街が形成されており、その周辺は低層の住宅地となっています。南西部はURひばりが丘団地などの中高層住宅地となっており、東部には比較的農地が多く分布しています。



※平成19年度東京都土地利用現況調査（多摩部）より
 ※少数点以下第1位を四捨五入にしているため、
 合計値は必ずしも100とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

地域内に、谷戸イチョウ公園、ひばりが丘北わんぱく公園、たけのこ公園、中島公園、はなみずき公園、谷戸二丁目第2公園、ひばりが丘三丁目けやき公園、谷戸セントラルパークがあります。白子川は現在、ふたかけされ歩道となっています。その周辺には、農地・屋敷林*、雑木林などの豊かなみどりが存在しています。

⑤ 交通環境

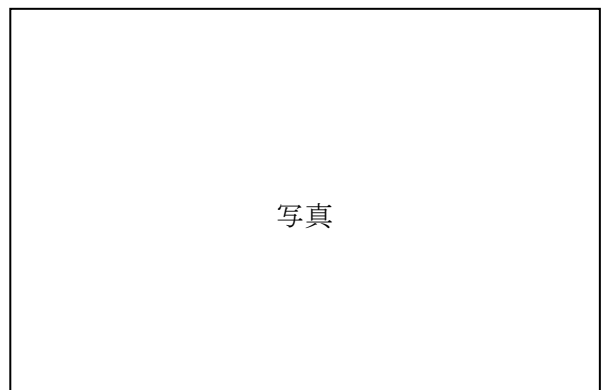
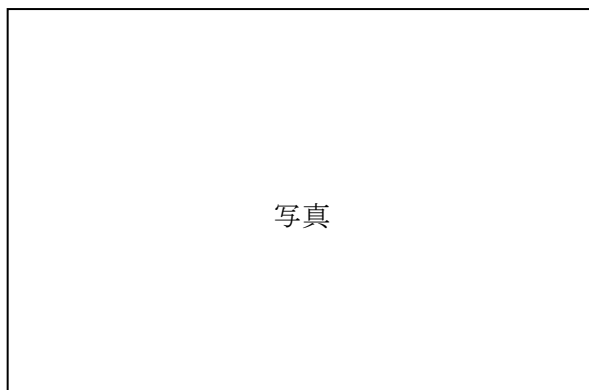
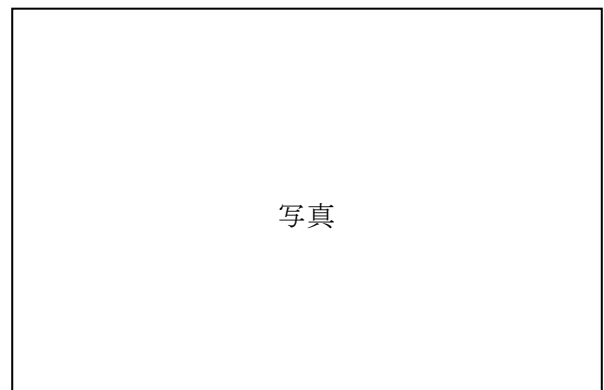
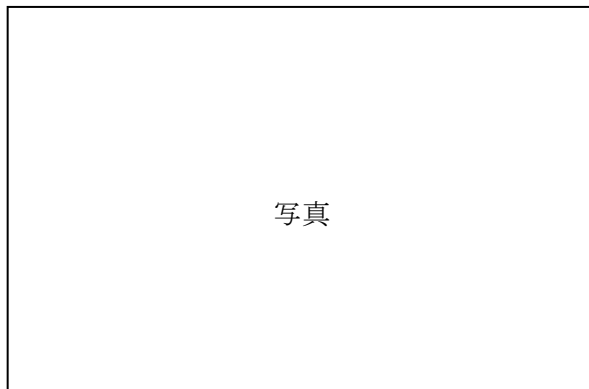
南北方向の保谷志木線(主要地方道36号)と谷戸新道(都道112号)が、地域内の主要な道路になっています。都市計画道路*の西東京3・4・13号保谷秋津線の一部及び西東京3・4・20号武蔵境保谷線の一部、西東京3・4・22号ひばりが丘駅南口線と西東京3・4・11号練馬東村山線の一部が整備済みになっています。また、西東京3・5・10号東町西原線の一部、西東京3・4・21号ひばりが丘駅北口線が事業中です。西武池袋線が地域を東西に横断し、ひばりヶ丘駅と西武新宿線田無駅を結ぶ路線バスが通っています。

*屋敷林：農家などの周りを囲んでいる樹林

*都市計画道路：都市計画法に基づいて、都市施設として位置や幅員等が定められている道路（以降、西東京〇・〇・〇号〇〇線と表示）

⑥ 防災・福祉など

ひばりが丘駅北口周辺は、建物が密集し狭い道路や行き止まり道路が多く、防災上の危険性が高くなっています。今後、事業中の都市計画道路の西東京3・4・21号ひばりが丘駅北口線の整備や地区計画の策定などにより防災面での課題は次第に解決されていくものと期待されます。広域避難場所*として、西東京いこいの森公園が指定されています。避難広場*として、谷戸イチョウ公園、ひばりが丘総合運動場、谷戸小学校、栄小学校、中原小学校が指定されています。福祉施設として、福祉会館（ひばりが丘福祉会館）、地域包括支援センター（栄町、緑町）、特別養護老人ホーム（保谷苑、福寿園ひばりが丘）、介護老人保健施設（葵の園・ひばりが丘、エバグリーン田無）、在宅サービスセンター（谷戸高齢者在宅サービスセンター）があります。

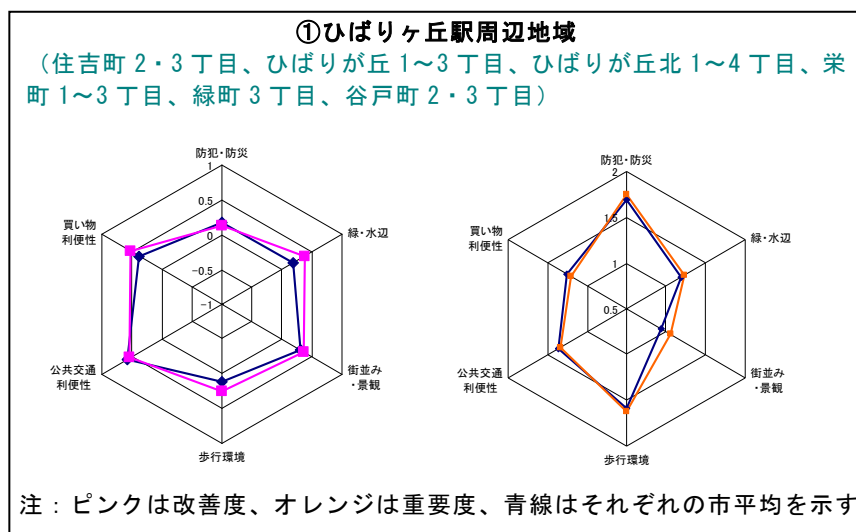


*広域避難場所：大地震等の発生に伴う延焼火災やその他の危険から避難者の生命を保護するために必要な面積を有する大規模公園や緑地等

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

(2) 地域の意識

平成24年度西東京市市民意識調査におけるひばりヶ丘駅周辺地域住民のまちづくりに関する意識を見ると、買い物利便性や歩行環境、緑・水辺に関して市平均以上の改善度を認めており、全体的にまちづくりに係る環境改善を感じていることが分かります。



(3) 地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

ひばりヶ丘駅周辺と、そこから放射状に広がる商業地について、その活性化と防災性の向上が求められます。URひばりが丘団地は、現在、地区計画に基づき再生整備に向けた取組みが進められており、新たなまちづくりの展開が期待されます。

② みどり・水辺・景観

URひばりが丘団地周辺は「みどりの拠点」として保全・活用が望まれます。現在、ふたかけされ歩道となっている白子川について、周辺のみどりも活かした整備が求められます。

③ 交通環境

現在、西東京3・4・20号武蔵境保谷線及び西東京3・4・13号保谷秋津線の一部で整備が完了していますが、田無駅や西武池袋線保谷駅へ向かう交通改善のためにも、全線の完成が待たれます。ひばりヶ丘駅北口周辺やその周辺の住宅地では、西東京3・4・21号ひばりが丘駅北口線が事業中であるものの幹線道路や生活道路などの基盤整備が遅れており、駅前まで、路線バスが入れないなど、防災や交通安全、利便性の面で問題を抱えています。

④ 防災・福祉など

地域の防災性の向上を図るため、ひばりヶ丘駅北口周辺の住宅密集地の整備や、都市計画道路をはじめとする幹線道路や生活道路の整備を進める必要があります。

（４）地域の将来像

「健やかな暮らしとともに、にぎわいのあるまち」～ひばりヶ丘駅周辺地域～

安全で快適な住環境を、地域全体にわたって創出することを目指したまちづくりを進めます。市内では田無駅に次いで乗降客数の多いひばりヶ丘駅を含んだ地域であることから、にぎわいのある「商業中心拠点」をもつまちとしての発展を目指します。駅周辺の基盤整備を進め、安全性と利便性の高い空間づくりを目指します。

（５）地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した３つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

ひばりヶ丘駅の周辺や谷戸新道（都道 112 号）をはじめ、その沿道に商店街を形成しているところは、にぎわいのある商業地として育成・整備を目指します。駅の周辺や幹線道路の沿道では、良質な中層住宅を中心とした市街地の形成を進めます。建替え中のURひばりが丘団地は、周辺環境との調和、住宅以外の用途との複合利用の計画的な推進、自然環境豊かな空間づくりなどに配慮して進めます。そのほかの市街地については、みどり豊かで良質な低層住宅が中心となる区域として、その環境の保全と改善に努めます。

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園・緑地や児童遊園の保全と充実を目指します。新たな整備についても検討します。東大原子核研究所跡地に整備された西東京いこいの森公園については、市民と行政との協働により、適正な維持管理と活用を行います。川沿いの農地・屋敷林*・雑木林の保全とあわせて「みどりと水のネットワーク」の形成を図ります。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全・創出します。

*屋敷林：農家などの周りを囲んでいる樹林

③ 交通環境の方針

都市計画道路の西東京 3・4・21 号ひばりが丘駅北口線（事業中）、西東京 3・4・13 号保谷秋津線、西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線、西東京 3・5・10 号東町西原線（一部事業中）や、そのほかの生活道路の整備を進めることで、ひばりが丘駅周辺の利便性と安全性の向上を目指します。そのほかの都市計画道路についても事業化を目指します。路線バスなどの公共交通機関の充実を図るとともに、コミュニティバス*（はなバス）の駅北口への乗り入れも検討します。ひばりが丘駅の駅舎とその周辺空間について、バリアフリー化*を推進します。長期的な取組みとして、西武池袋線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化を関係機関に要請します。

④ そのほかのまちづくりの方針

都市計画道路の西東京 3・4・21 号ひばりが丘駅北口線の整備などにより、災害時の延焼防止と避難・救援・復興活動の円滑化を目指します。ひばりが丘総合運動場及び西東京いこいの森公園の周辺を避難・防災活動の拠点と位置づけ、施設の整備とアクセスの改善に努めます。とくに防災面での危険性が指摘されている、ひばりが丘駅周辺の商業地で、建物の不燃化・耐震化を促進します。農地付近にみられる暗がりの解消を図るため、照明施設などの設置を検討します。地域内に立地する各種の公共公益施設のバリアフリー化を推進します。市の「商業中心拠点」のひとつとして、賑わいや交流環境の充実について検討します。

*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型バス。本市では「はなバス」の愛称で運行

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

2 中央地域

(1) 地域の現況

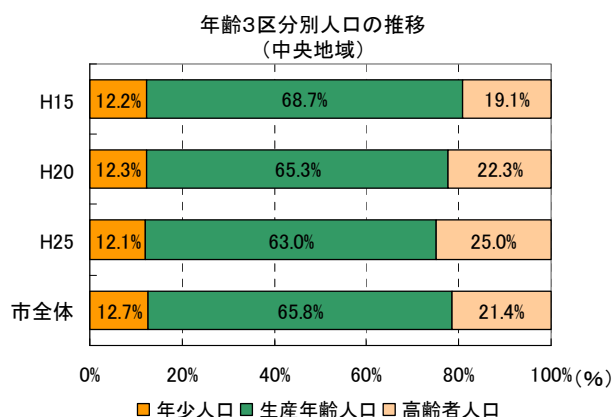
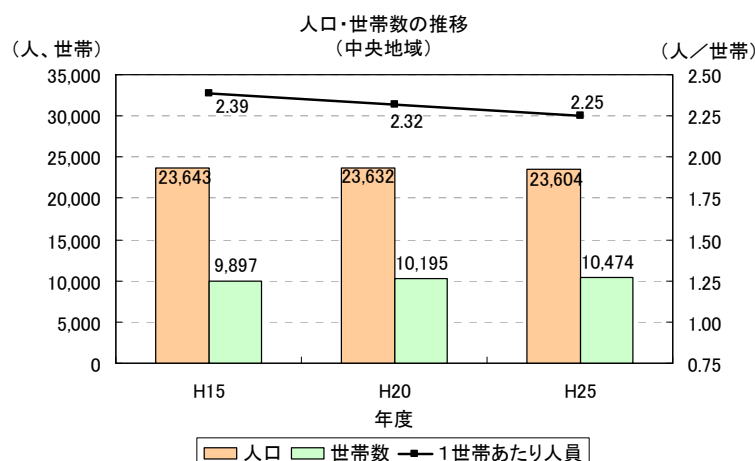
① 概況

市のほぼ中央に位置する地域です。地域の北側を西武池袋線が通り、西武池袋線ひばりヶ丘駅の駅勢圏*に含まれます。住吉町や泉町では、尉殿神社や四軒寺(東禅寺、宝晃院、如意輪寺、宝樹院)を中心に寺町が形成されています。東大生態調和農学機構をはじめ、谷戸せせらぎ公園など、人にうるおいとやすらぎを与えるみどり豊かな施設が比較的多く立地する地域となっています。

航空写真

② 人口・世帯

人口はやや減少傾向にあります。世帯あたりの人口は、市内では比較的多い地域ですが、減少する傾向にあります。高齢者の割合が、市内でも比較的高い地域となっています。



※各年1月1日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14歳

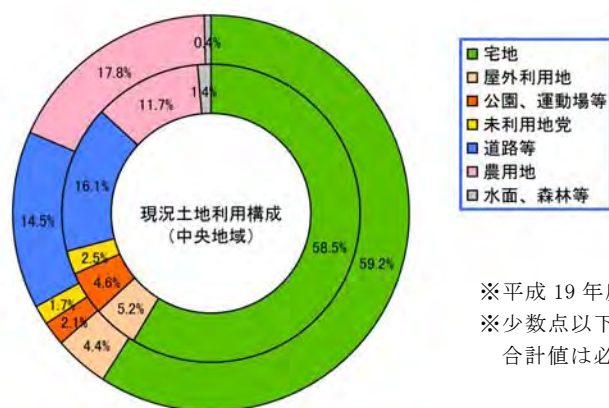
生産年齢人口：15～64歳

高齢者人口：65歳～

*駅勢圏：駅を利用する人の居住地や勤務先・通学先などが立地する範囲

③ 土地利用

全体的に低層の住宅地が中心ですが、地域南西部の多くを東大生態調和農学機構が占めています。



※平成 19 年度東京都土地利用現況調査（多摩部）より
 ※少数点以下第 1 位を四捨五入にしているため、
 合計値は必ずしも 100 とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

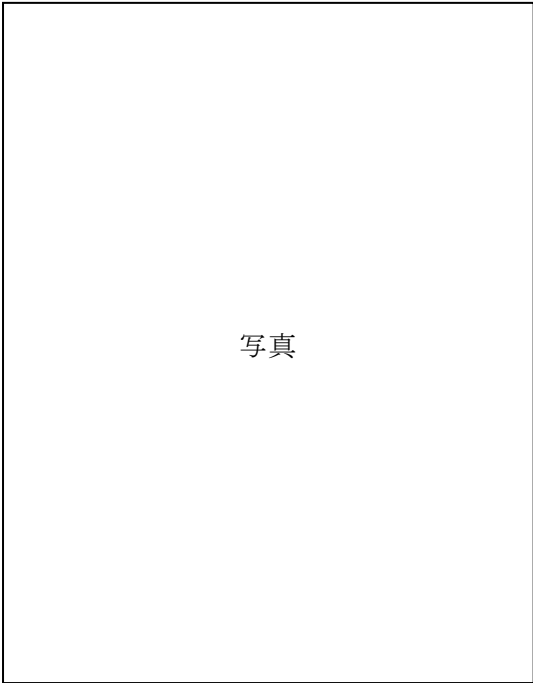
地域南西部に広大な東大生態調和農学機構があり、貴重なみどりの空間を創出しています。現在、東京大学では一部の用地の処分も含め新たなキャンパスとして整備することを検討しており、広く社会に開かれた研究教育の場として計画されています。地域内に、谷戸せせらぎ公園、北原第一公園、泉町きつつき公園、住吉町上宿公園、泉町第三公園、住吉町第三公園、住吉第四公園があります。寺町の中を、ふたかけされた新川が通っています。

⑤ 交通環境

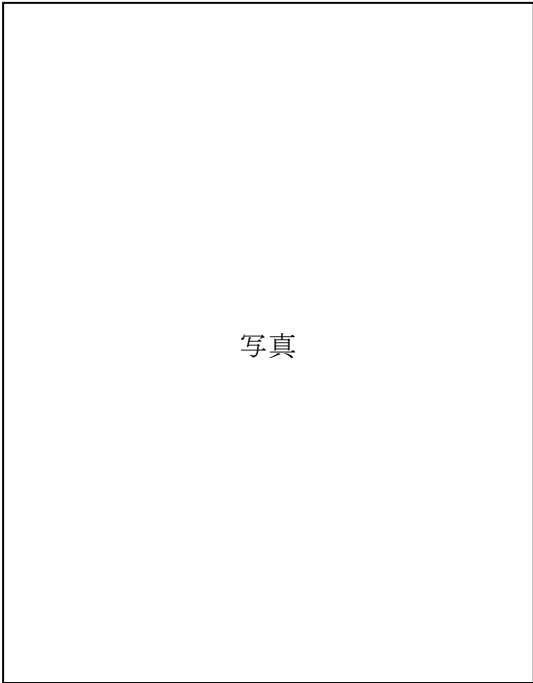
地域内の主要な道路として、南北方向に保谷新道(都道 233 号)が通っています。広域幹線道路として、西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線、西東京 3・2・6 号調布保谷線が整備済みになるなど着実に交通環境が整ってきています。そのほかに、西東京 3・4・9 号保谷東村山線が事業着手するなど都市計画道路の整備が進められています。ひばりヶ丘駅が隣接した地域にあり、地域北部は鉄道利便性の高い地域となっています。ひばりヶ丘駅と西武新宿線田無駅を結ぶバス路線が地域を南北に縦断しています。

⑥ 防災・福祉など

広域避難場所*として、東大生態調和農学機構が指定されています。避難広場*として、都立保谷高等学校・谷戸せせらぎ公園・住吉小学校・泉小学校・谷戸第二小学校・田無第二中学校・ひばりが丘中学校が指定されています。地域の一部に、避難や緊急車両の通行が困難な幅の狭い道路や行き止まり道路がみられ、防災面での危険性が指摘されています。福祉施設として、福祉会館（住吉老人福祉センター）、地域包括支援センター（泉町）があります。



写真



写真



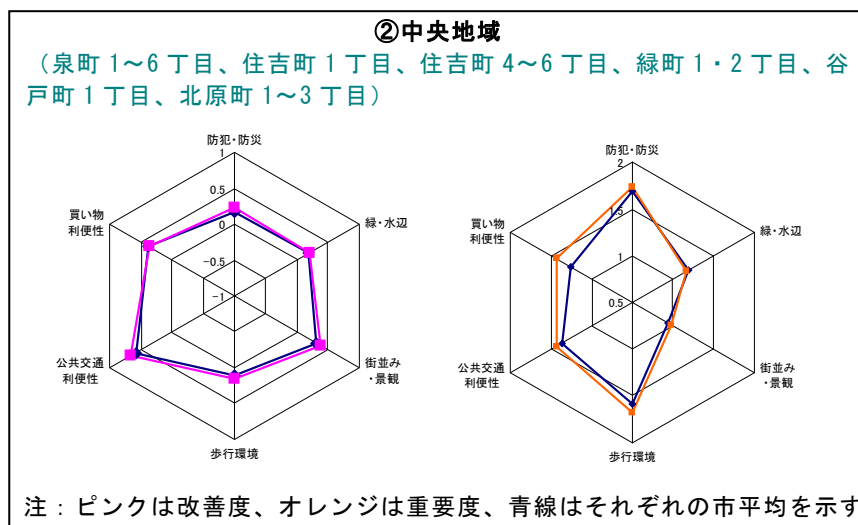
写真

*広域避難場所：大地震等の発生に伴う延焼火災やその他の危険から避難者の生命を保護するために必要な面積を有する大規模公園や緑地等

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

（２）地域の意識

平成 24 年度西東京市市民意識調査における中央地域住民のまちづくりへの意識を見ると、改善度はおおむね市平均並みと感じている一方、買い物利便性や公共交通利便性、歩行環境について、今後とも重要と認識しています。



（３）地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

地域の多くを占める低層住宅地において、住環境の維持・改善と生活道路などの基盤整備の推進が求められます。老朽化しつつある市営・都営住宅の建替え促進と、高齢者・障害者向け住宅の確保も課題となっています。西東京 3・2・6 号調布保谷線の沿道は、後背地*への影響に配慮しつつ広域幹線道路の沿道にふさわしい土地利用を進めていく必要があります。

② みどり・水辺・景観

東大生態調和農学機構は、市内でも最大規模のきわめて貴重な緑地空間となっています。農場部分については形状や機能などが大きく変化することも予想されますが、緑地機能を極力保全していくことが求められます。谷戸せせらぎ公園をはじめとする公園や農地・緑地などの資源を活かして、生態系に配慮した環境と共生する地域づくりが求められます。地域内に残る尉殿神社をはじめとする歴史的資源や新川などを活かした、美しい都市景観の形成が望まれます。

*後背地：道路沿道から住宅地内に入った区域

③ 交通環境

地域内の自動車交通を担う幹線道路の保谷新道(都道 233 号)に加え、西東京 3・2・6 号調布保谷線や西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線の完成により交通環境は大きく改善されたものの、東京外かく環状道路の大泉インターチェンジを利用する通過車両は依然多く、とくに朝夕が混雑し、渋滞を避けるため生活道路へ入ってくる通過車両も多く見られます。道路交通の利便性の向上や防災性を向上させるためにも、西東京 3・4・9 号保谷東村山線の早期完成及び計画区間の事業化を、西東京 3・4・11 号練馬東村山線については事業化を図るなど都市計画道路の事業推進が課題となっています。また、生活道路の整備も遅れているところもあり、防災や交通安全などの面から整備が望まれます。

④ 防災・福祉など

地域の防災機能の向上を図るため、都市計画道路をはじめとする幹線道路の整備や、防災拠点の整備などを進める必要があります。

(4) 地域の将来像

「みどり豊かな、歴史・環境と共生するまち」～中央地域～

東大生態調和農学機構や谷戸せせらぎ公園など、今あるみどりの資源を大切に保全し、みどり豊かな地域づくりを目指します。寺町としての歴史を大切にし、まちづくりに活かします。これらにより、歴史・環境と共生する美しく落ち着いた地域づくりを目指します。

(5) 地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した 3 つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

低層住宅と中層集合住宅が中心の、互いが共存できる土地利用を目指します。地域内に比較的多くみられる農地と調和した、みどり豊かな住環境の形成を図ります。東大生態調和農学機構の再整備における大学の継続的な活動及び周辺市街地の良好な住環境の維持・保全を図るために、計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。西東京 3・4・9 号保谷東村山線の整備の進捗に応じて、沿道の計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。「南北都市軸」に位置づけている西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線、西東京 3・2・6 号調布保谷線の沿道では、とくに計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

東大生態調和農学機構のみどりの保全と活用のため、さまざまな施策を検討します。人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園・緑地や児童遊園の保全と充実を目指します。新たな整備についても検討します。川沿いの農地・屋敷林*・社寺林の保全とあわせて「みどりと水のネットワーク」の形成を図ります。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全・創出します。

③ 交通環境整備の方針

都市計画道路のうち、現在事業が進められている西東京3・4・9号保谷東村山線、西東京3・5・10号東町西原線について、早期完成を目指します。そのほかの都市計画道路についても事業化を目指します。生活幹線道路は、周辺の都市計画道路の整備と共に歩行者優先化を図り、沿道の壁面後退*により歩行空間を充実するなど、歩行者が安心して歩ける道路づくりを目指します。とくに地域の東部で路線バスなどの公共交通機関の充実を図ります。

④ そのほかのまちづくりの方針

西東京3・2・6号調布保谷線の整備などにより、災害時の延焼防止と避難・救援・復興活動の円滑化を目指します。避難する場所としての東大生態調和農学機構、谷戸第二小学校、田無第二中学校へのアクセスの改善等に努めることで、地域の防災性の向上を目指します。農地付近にみられる暗がりの解消を図るため、照明施設などの設置を検討します。地域内に立地する各種の公共公益施設のバリアフリー化*を推進します。

*屋敷林：農家などの周りを囲んでいる樹林

*壁面後退：建物の外壁面を道路境界線より敷地の内側に下げたところに設けること

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

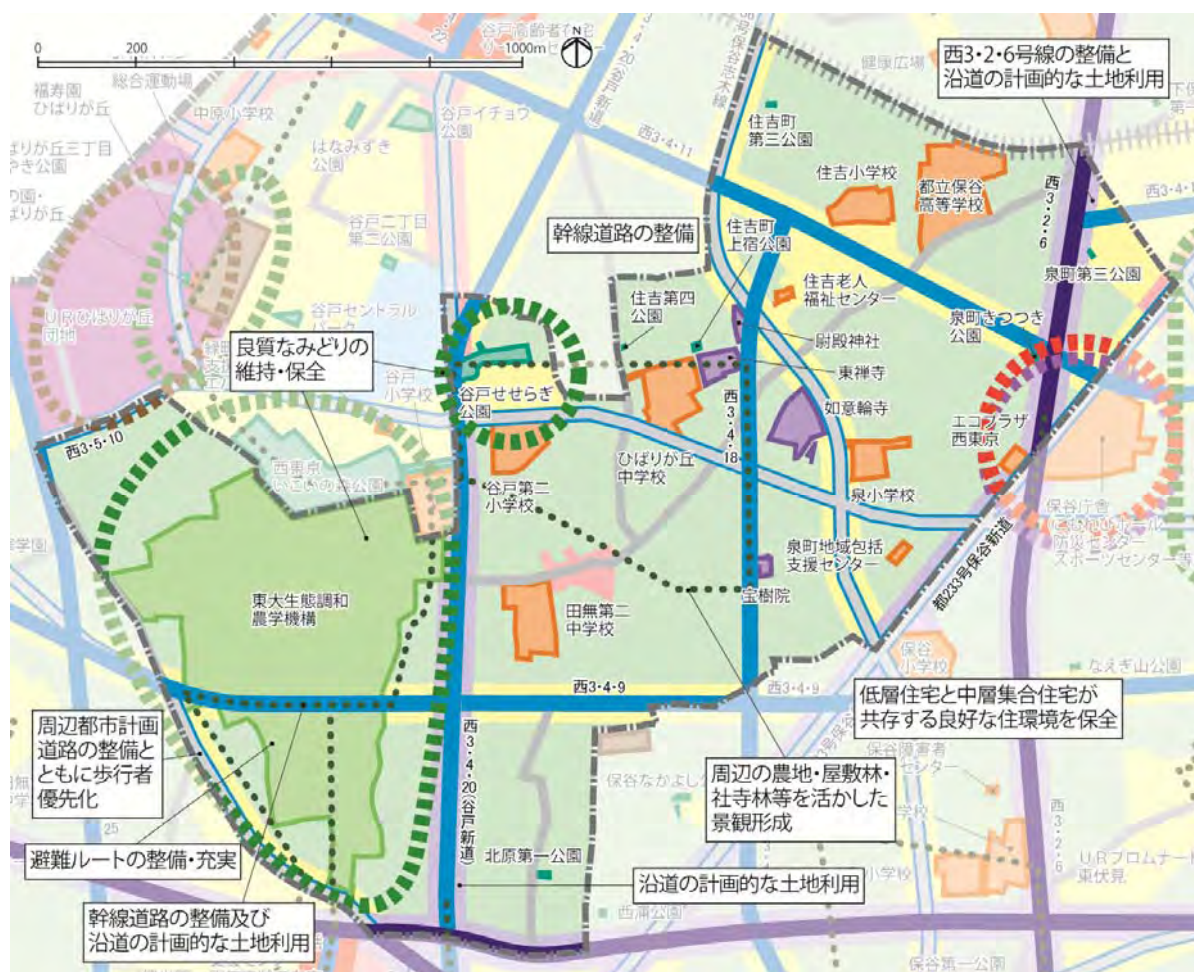


図 2-3 中央地域まちづくり方針図

3 保谷駅北部地域

(1) 地域の現況

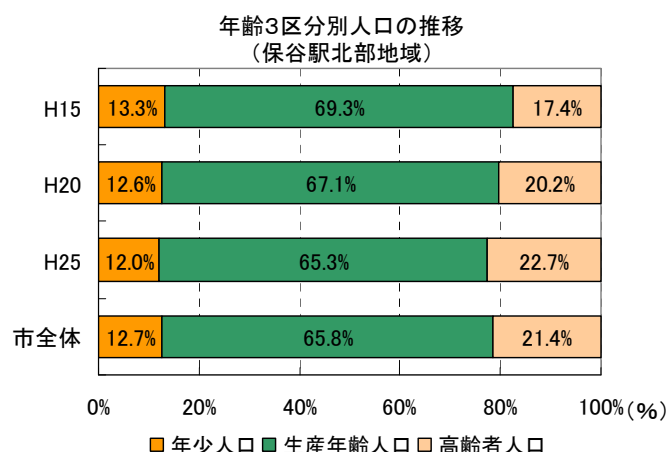
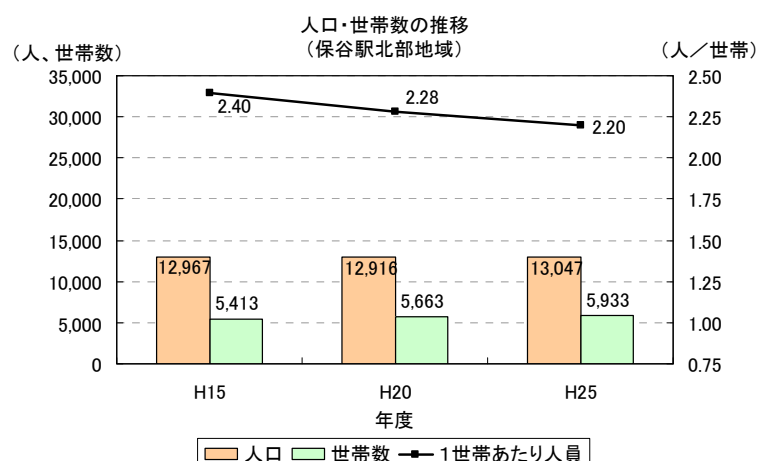
① 概況

市北東部に位置し、西武池袋線保谷駅の北側の地域です。保谷駅の周辺や、保谷駅の北部からひばりヶ丘駅方面に向けて都市計画道路の整備が進んでおり、地域の様相が大きく変わってきています。農地や屋敷林*、社寺林・雑木林などの樹林が多く残っており、市内でも有数のみどり豊かな地域です。この地域は練馬区や埼玉県新座市と隣接しており、保谷駅の利用圏域となっていることなどから、周辺の基盤整備とともに今後大きく発展する可能性をもった地域であるといえます。

航空写真

② 人口・世帯

人口は横ばい状況にあります。世帯当たり人口は、市内では比較的多い地域ですが、減少する傾向にあります。少子高齢化が進行しています。



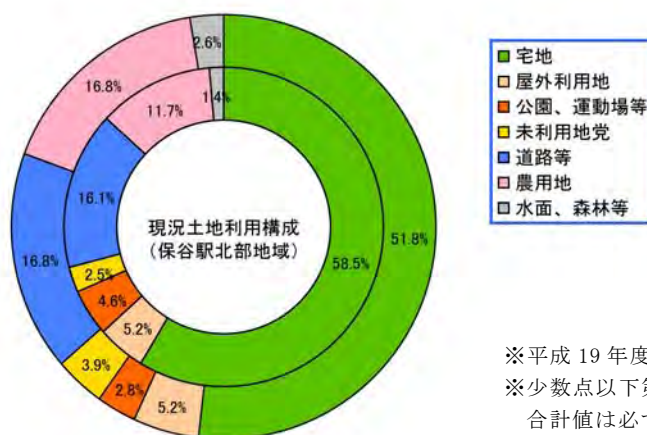
※各年1月1日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14歳
生産年齢人口：15～64歳
高齢者人口：65歳～

*屋敷林：農家などの周りを囲んでいる樹林

③ 土地利用

保谷駅北口周辺には大きな商業集積はみられず、全体に低層住宅を中心とした地域となっています。駅から離れるにしたがって農地が多くみられます。



※平成 19 年度東京都土地利用現況調査（多摩部）より
 ※少数点以下第 1 位を四捨五入にしているため、
 合計値は必ずしも 100 とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

地域内に、青嵐台公園、北町坊が谷戸公園、北町第四公園、下保谷第一公園、白子南公園、あらやしき公園、北宮ノ脇公園があります。白子川は現在、ふたかけされ、歩道となっています。下保谷四丁目特別緑地保全地区*や保谷北町緑地保全地域*があり、その周辺に、農地、屋敷林・雑木林などがまとまってみられます。地域内には屋敷林が点在し、ゆとりある敷地とともにみどりも多いことから、良好な住環境が保たれています。

⑤ 交通環境

都市計画道路として、西東京 3・4・13 号保谷秋津線が整備済みで、西東京 3・2・6 号調布保谷線、西東京 3・4・15 号保谷北荒屋敷線、西東京 3・3・14 号新東京所沢線の一部が事業中となっています。狭い道路や行き止まり道路が多く、生活道路の整備水準の立ち遅れが目立ちます。西武池袋線が地域の南端を東西に走り、その東端に保谷駅が位置しています。保谷駅北口を起点とし、この地域を循環するコミュニティバス（はなバス）が運行しています。

*特別緑地保全地区：都市緑地法に基づき無秩序な市街化の防止等を目的に指定する地区

*緑地保全地域：「東京における自然の保護と回復に関する条例」に基づき、都が指定する自然地・樹林などの保全のために建築制限等を行う地域

⑥ 防災・福祉など

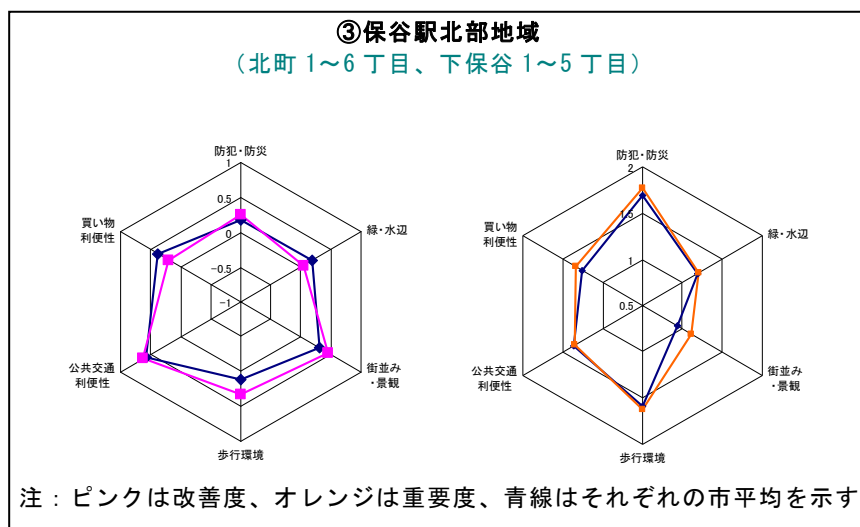
避難広場*として、保谷第一小学校、青嵐中学校が指定されています。福祉施設として、福祉会館（下保谷福祉会館）があります。

写真	写真
写真	写真

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

（２）地域の意識

平成24年度西東京市市民意識調査における保谷駅北部地域住民のまちづくりに関する意識を見ると、買い物利便性、緑・水辺の改善度が市平均より低い一方、歩行環境については改善度を感じています。また、街並み・景観については、改善が認められるものの、今後とも重要と認識されています。



（３）地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

地域全体を通して、基本的に閑静な低層住宅地を中心とした土地利用を守っていく必要があります。その中でも、幹線道路の沿道については、計画的にそれにふさわしい土地利用への転換を図ることが求められます。また、保谷駅北口周辺は、今後にぎわいのある商業地としての活性化も求められます。

② みどり・水辺・景観

市内でも有数のみどりに恵まれた地域として、それらを大切に保全していく必要があります。点在する屋敷林、白子川、下保谷森林公園、保谷北町緑地保全地域、下保谷四丁目特別緑地保全地区といった地域の環境資源を活かした、美しい都市景観の形成が求められます。

③ 交通環境

幅が狭く複雑に入り組んでいる生活道路網を改善していくことが求められます。住宅地内に入る通過交通の排除や、防災性の向上などのため、幹線道路の整備も必要です。保谷駅北口周辺の駅前広場や都市計画道路の整備が一部完了しましたが、それらにつながる道路網の整備や交差点の改良にも努めていく必要があります。

④ 防災・福祉など

農地や緑地などのオープンスペース*に恵まれ、相対的に安全性の高い地域ですが、都市計画道路をはじめとする幹線道路の整備などにより、さらに防災性を高めていく必要があります。

（４）地域の将来像

「にぎわいのある美しい駅前と、豊かなみどりが実感できるまち」～保谷駅北部地域～

保谷駅北口周辺では、都市的なにぎわいをつくりだすとともに、屋敷林などの周辺の景観に配慮した美しい街並みをつくることを目指します。保谷北町緑地保全地域や下保谷森林公園、下保谷四丁目特別緑地保全地区、寺社、白子川などの地域資源を、守り育て活かすことで、豊かなみどりと水が実感できる魅力ある地域づくりを目指します。

（５）地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した３つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

みどり豊かで閑静な低層住宅を中心としたまちの形成を図ります。地域内に残る農地との共生を目指します。保谷駅北口周辺は、「生活拠点」としての位置づけにふさわしい土地利用を規制・誘導します。西東京３・２・６号調布保谷線などの沿道では、住宅地と調和したサービス施設など産業の活力が発揮されるような、計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。

*オープンスペース：道路、公園、広場など建物に覆われていない土地の総称

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園緑地や児童遊園の保全と充実を目指し、新たな整備についても検討します。川沿いの農地・屋敷林・雑木林の保全とあわせて「みどりと水のネットワーク」の形成を図ります。点在する屋敷林、北町緑地保全地域や下保谷四丁目特別緑地保全地区、下保谷森林公園などのみどりの資源を活用して、みどり豊かな美しい都市景観の保全・創出を目指します。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってさらにみどりを保全・創出します。福泉寺や天神社をはじめとする地域の歴史的資源を活かしたまちづくりを進めます。

③ 交通環境の方針

事業中の西東京 3・2・6 号調布保谷線、西東京 3・4・15 号保谷北荒屋敷線などの早期完成を目指します。西東京 3・3・14 号新東京所沢線の未着手部分について早期事業化を目指します。幹線道路の整備にあわせて、路線バスなどの公共交通網の充実を検討します。長期的な取組みとして、西武池袋線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化を関係機関に要請します。

④ そのほかのまちづくりの方針

都市計画道路の西東京 3・2・6 号調布保谷線などの整備により、災害時の延焼防止と避難・救援・復興活動の円滑化を目指します。避難広場に指定されている、保谷第一小学校、青嵐中学校などへのアクセスの改善に努め、地域の防災力の向上を目指します。農地付近にみられる暗がりの解消を図るため、照明施設などの設置を検討します。地域内に立地する各種の公共公益施設のバリアフリー化*を推進します。

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

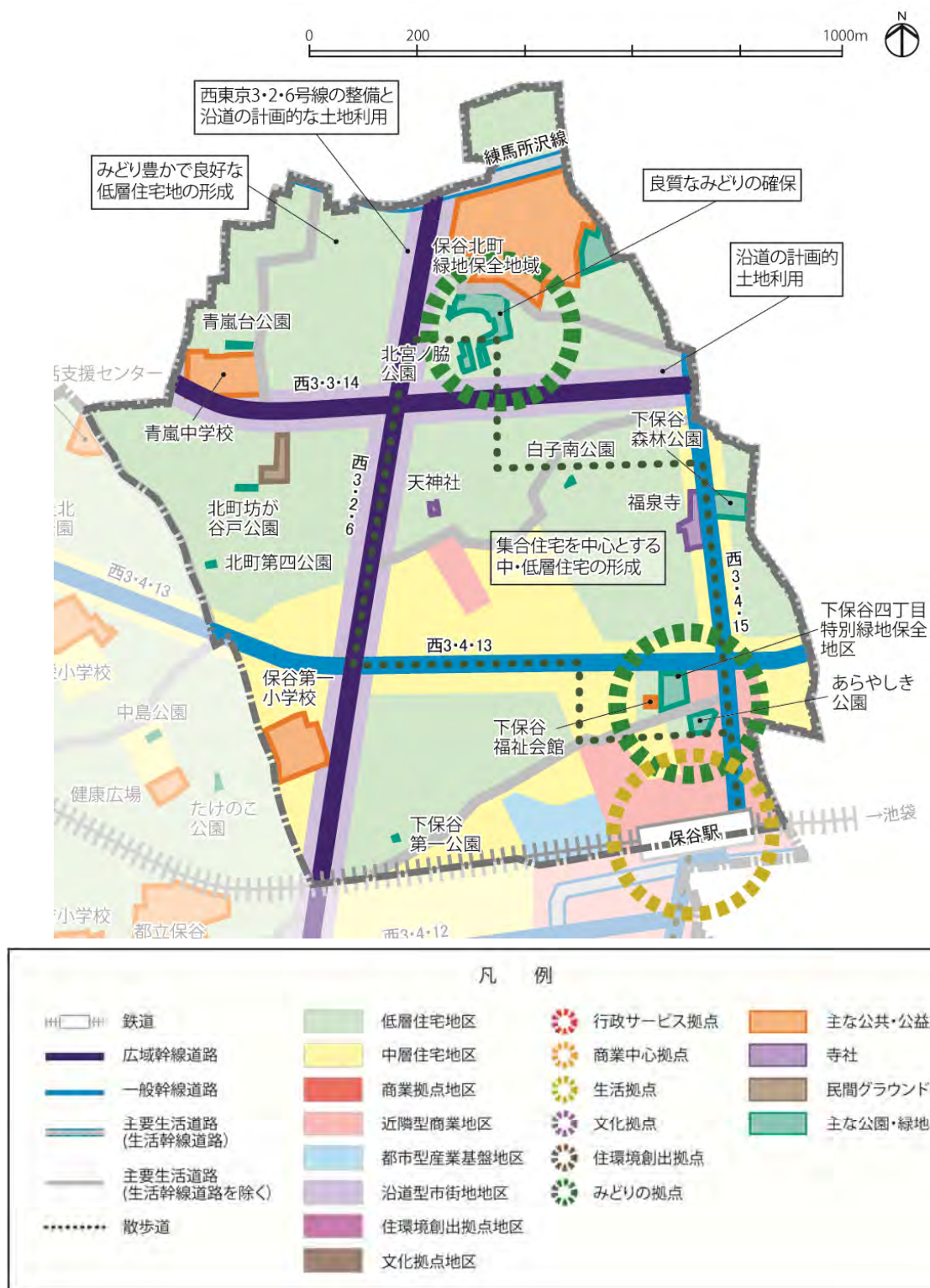


図 2-4 保谷駅北部地域まちづくり方針図

4 保谷駅南部地域

(1) 地域の現況

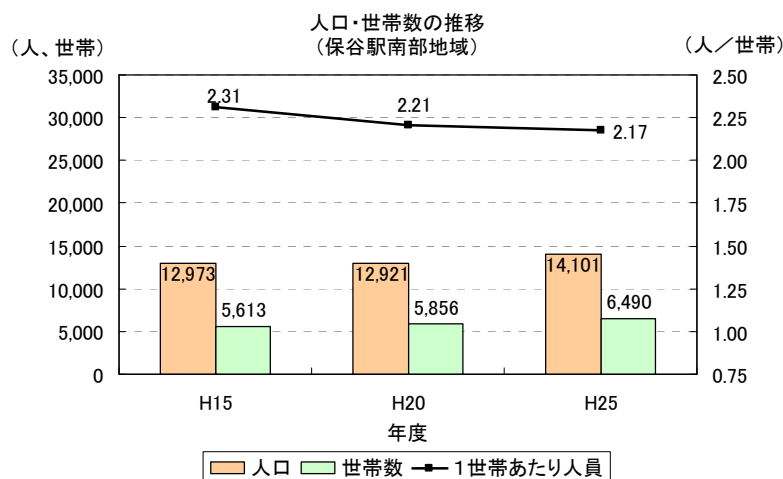
① 概況

市東部に位置し、西武池袋線保谷駅の南側の地域です。保谷庁舎が立地し、周辺には各種の市民交流施設が整備されており行政サービスの拠点が形成されています。保谷駅南口駅前では、再開発事業が完了し利便性が高まっています。

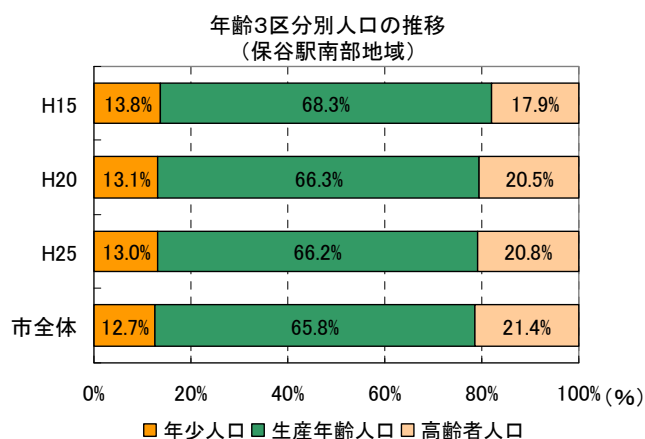
航空写真

② 人口・世帯

人口が増加傾向にあります。高齢化が進行していますが、年少人口の割合については市内では比較的高い地域となっています。



※各年1月1日付住民基本台帳より

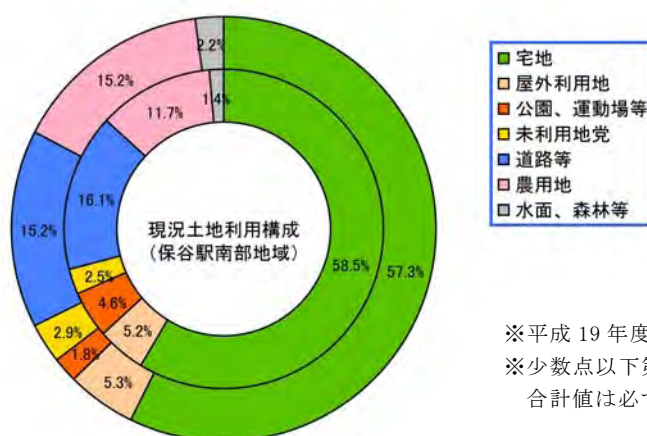


※各年1月1日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14歳
生産年齢人口：15～64歳
高齢者人口：65歳～

③ 土地利用

地域の大部分は低層の住宅地となっています。保谷庁舎周辺には、保谷こもれびホールやスポーツセンターといった公益施設が集積しています。保谷駅南口周辺や保谷新道(都道 233 号)の沿道などに商業地が形成されており、保谷駅南口駅前では、駅前広場や都市計画道路などの基盤整備や商業振興を目的とした再開発事業が完了しています。



※平成 19 年度東京都土地利用現況調査(多摩部)より
 ※少数点以下第 1 位を四捨五入にしているため、
 合計値は必ずしも 100 とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

地域内に、文理台公園・なえぎ山公園があります。碧山森緑地保全地域*があり、その周辺は、農地、屋敷林、竹林、雑木林などのみどり豊かな地域となっています。そのみどりを結ぶように新川が流れていますが、今はふたかけされ、歩道となっています。

*緑地保全地域：「東京における自然の保護と回復に関する条例」に基づき、都が指定する自然地・樹林などの保全のために建築制限等を行う地域

⑤ 交通環境

地域内の主要な道路として、南北方向にかえで通り（西東京 3・4・16 号東伏見保谷線）、保谷新道（都道 233 号）が通っています。広域幹線道路として、西東京 3・2・6 号調布保谷線の事業が完成し、西東京 3・4・12 号東町線は事業中であるものの、西東京 3・4・16 号東伏見保谷線、西東京 3・4・11 号練馬東村山線の一部が事業を完了しています。そのほか、西東京 3・5・10 号東町西原線及び西東京 3・4・9 号保谷東村山線が計画されています。西武池袋線が地域の北端を東西に走り、その東端に保谷駅が位置しています。保谷駅南口から、保谷庁舎を経由して西武新宿線東伏見駅北口にいたるコミュニティバス*（はなバス）が運行しています。

⑥ 防災・福祉など

防災施設として、防災センターがあります。広域避難場所*として、文理台公園が指定されています。避難広場*として、東小学校、碧山小学校、明保中学校が指定されています。



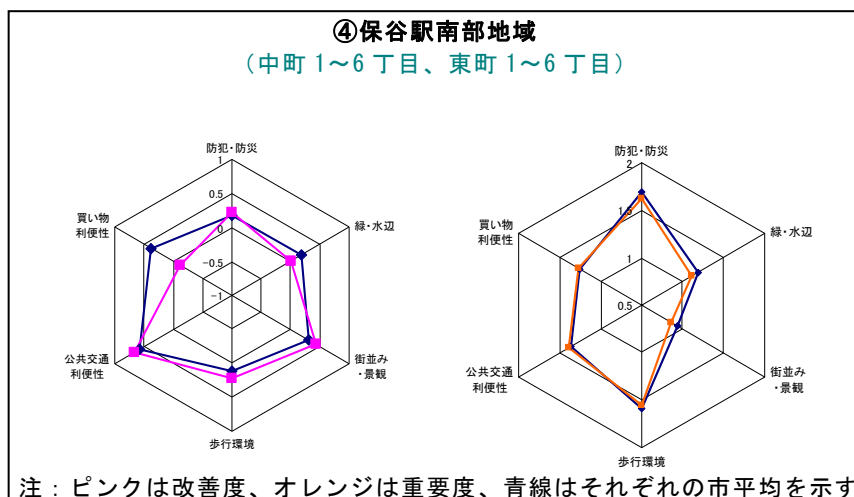
*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型バス。本市では「はなバス」の愛称で運行

*広域避難場所：大地震等の発生に伴う延焼火災やその他の危険から避難者の生命を保護するために必要な面積を有する大規模公園や緑地等

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

(2) 地域の意識

平成24年度西東京市市民意識調査における保谷駅南部地域住民のまちづくりに関する意識を見ると、買い物利便性と緑・水辺の改善度が市平均を下回っています。



(3) 地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

保谷庁舎周辺には、各種の市民交流施設も集積し、地域の内外から人の集まる行政サービスと市民文化の拠点として充実を図ることが求められます。低層住宅地が地域の大部分を占めますが、その住環境の保全と、より一層の基盤整備が必要とされます。幹線道路の沿道では、その機能に見合った計画的な土地利用が求められます。保谷駅南口周辺の商業地や地域の商店街について、活性化が求められます。

② みどり・水辺・景観

碧山森緑地保全地域や文理台公園周辺などは「みどりの拠点」として保全・活用が望めます。ふたかけされた新川は、周辺のみどりと融合した快適な歩行空間として整備することが望めます。

③ 交通環境

東京外かく環状道路の大泉インターチェンジを利用する通過車両が、保谷新道(都道233号)に多く流入していることから、その対策が求められます。南北方向にはかえで通り(西東京3・4・16号東伏見保谷線)、保谷新道(都道233号)、西東京3・2・6号調布保谷線といった道路が通っているものの、東西方向の幹線道路、特に隣接する区部につながる道路が少なく引き続き整備が必要です。全体的に生活道路の幅が狭く、行き止まり道路も多いことから、その改善が求められます。

④ 防災・福祉など

地域の防災機能の向上を図るため、都市計画道路をはじめとする幹線道路の整備とともに、生活道路の改善を進める必要があります。保谷庁舎周辺は、防災センターを中心に防災拠点としての役割を果たすことが期待されています。

（４）地域の将来像

「にぎわいがあり、市民の集いと交流を可能にするまち」～保谷駅南部地域～

保谷駅南口駅前の再開発事業の完了を契機とした、にぎわいのある安全な空間の形成を目指します。保谷庁舎周辺の既存施設を活かして、市民の集いや交流をさらに進め、市民文化を向上させるようなまちづくりを目指します。これらにより、閑静な住環境を保ちつつも利便性や活気を兼ね備えた地域の形成を目指します。

（５）地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した３つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

保谷庁舎周辺を「行政サービス拠点」「文化拠点」として位置づけ、行政サービスを提供するとともに、市民の交流、市民文化の醸成を深めることができる地域に育成整備します。保谷駅南口周辺では、再開発事業の完了を契機として、今ある商店街のさらなる発展や、安全な歩行空間の確保などを図ります。西東京３・２・６号調布保谷線の沿道では、住宅地と調和したサービス施設など、産業の活力が発揮されるような計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。そのほかの区域では、低層住宅中心の、ゆとりある住宅地の維持・形成を目指します。とくに地域東部の良質な低層住宅地については、その住環境の保全に努めます。住宅地と接している工場については、周辺との共存を図り、規制・誘導します。地域内に残る農地との共生を目指します。

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

文理台公園をはじめとする公園や碧山森緑地保全地域は、適切に維持管理を続け、将来にわたって大切に保全します。人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園・緑地や児童遊園の保全と充実を目指します。新たな整備についても検討します。川沿いにある碧山森緑地保全地域や農地・屋敷林*などの保全とあわせて「みどりと水のネットワーク」の形成を図ります。みどり豊かな都市景観の形成を図ります。保谷庁舎をはじめとする公共公益施設周辺の積極的な緑化に努めます。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全・創出します。

③ 交通環境の方針

西東京 3・4・9 号保谷東村山線の一部について、早期事業化を目指します。そのほかの都市計画道路についても事業化を目指します。路線バスなどの公共交通網の充実を検討します。長期的な取組みとして、西武池袋線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化を関係機関に要請します。

④ そのほかのまちづくりの方針

都市計画道路の西東京 3・2・6 号調布保谷線などの整備により、災害時の延焼防止と避難・救援・復興活動の円滑化を目指します。保谷庁舎周辺は、防災活動の拠点であることからアクセスの改善に努めます。農地付近にみられる暗がりの解消を図るため、照明施設などの設置を検討します。そのほか、地域内に立地する各種の公共公益施設やその周辺についてもバリアフリー化*を進めます。

*屋敷林：農家などの周りを囲んでいる樹林

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

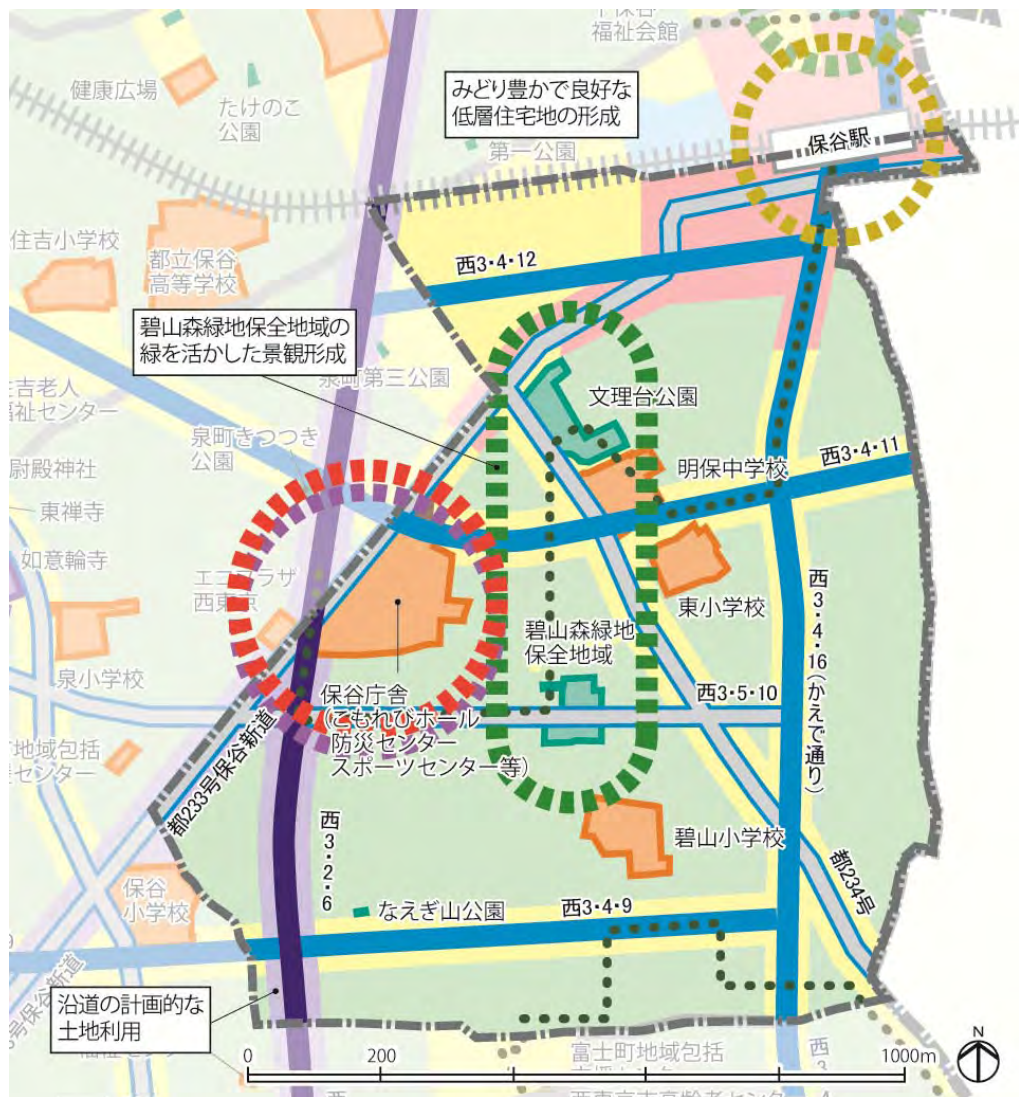


図 2-5 保谷駅南部地域まちづくり方針図

5 田無駅北西部地域

(1) 地域の現況

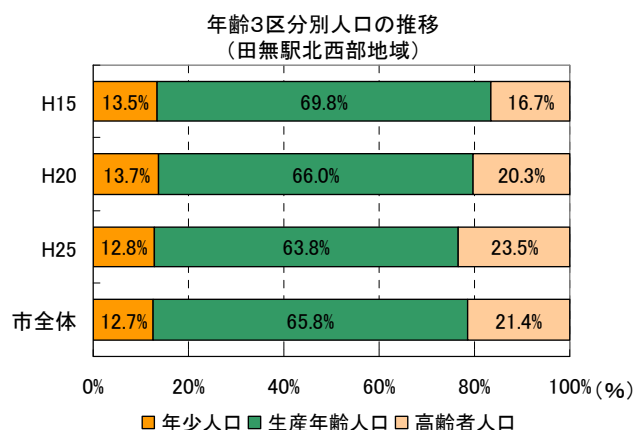
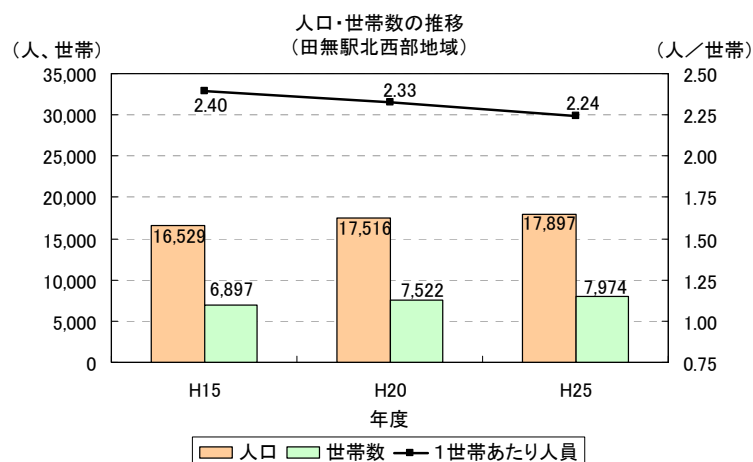
① 概況

市西部に位置し、西武新宿線田無駅北西方向の地域です。全体的に低層住宅を中心とする地域ですが、多摩六都科学館などの文化・娯楽施設もあります。西原自然公園のような樹林地もみられます。

航空写真

② 人口・世帯

人口が増加傾向にあります。世帯あたりの人口が市内では比較的多い地域ですが、減少する傾向にあります。少子高齢化が進行しています。



※各年1月1日付住民基本台帳より

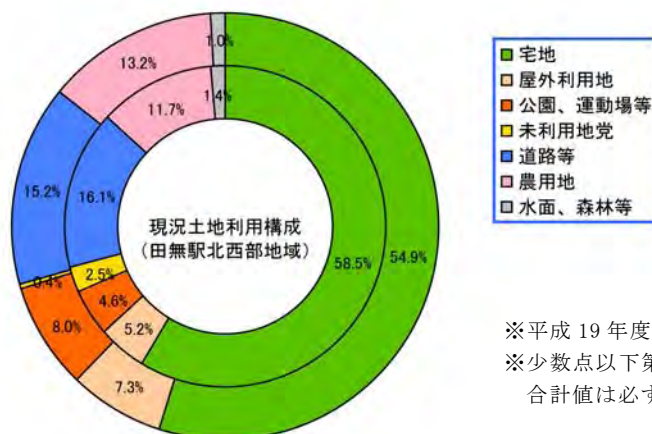
※年少人口：0～14歳

生産年齢人口：15～64歳

高齢者人口：65歳～

③ 土地利用

低層住宅地が多くを占めていますが、都営住宅などの大規模な集合住宅地も比較的多くみられます。



※平成 19 年度東京都土地利用現況調査（多摩部）より
 ※少数点以下第 1 位を四捨五入にしているため、
 合計値は必ずしも 100 とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

かつての「武蔵野」の面影を伝える雑木林を原型のまま取り入れた西原自然公園が、市民活動の力もあって保全・整備されています。そのほかの公園としては、芝久保第一公園があります。全体的に、比較的落ち着いた、すっきりとした景観が形成されています。

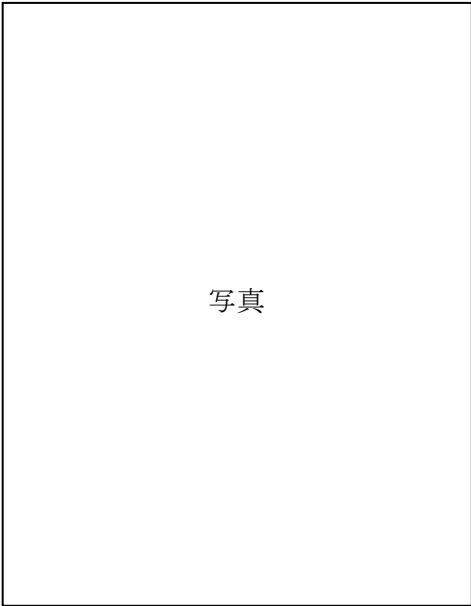
⑤ 交通環境

地域内の主要な道路として、新青梅街道(西東京 3・5・4 号新青梅街道線)が整備されています。西東京 3・4・26 号新小金井久留米線の一部及び西東京 3・4・9 号保谷東村山線が事業中です。そのほかに、都市計画道路として西東京 3・4・25 号田無久留米線をはじめ 2 路線が計画されています。田無駅と西武池袋線ひばりヶ丘駅を結ぶバス路線や、「田無駅入口」と花小金井駅を結ぶバス路線があります。田無駅北口から、芝久保地域を經由して多摩六都科学館へいたるコミュニティバス*（はなバス）が運行しています。

*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型バス。本市では「はなバス」の愛称で運行

⑥ 防災・福祉など

避難広場*として、日本文華学園、西原自然公園、けやき小学校、田無第三中学校が指定されています。狭い道路や行き止まり道路が多く、地域の南部などには住宅が密集する区域もみられることから、災害発生時の危険性がやや高くなっています。福祉施設として、地域包括支援センター（西原町）、特別養護老人ホーム(グリーンロード、クレイン)があります。



写真



写真



写真

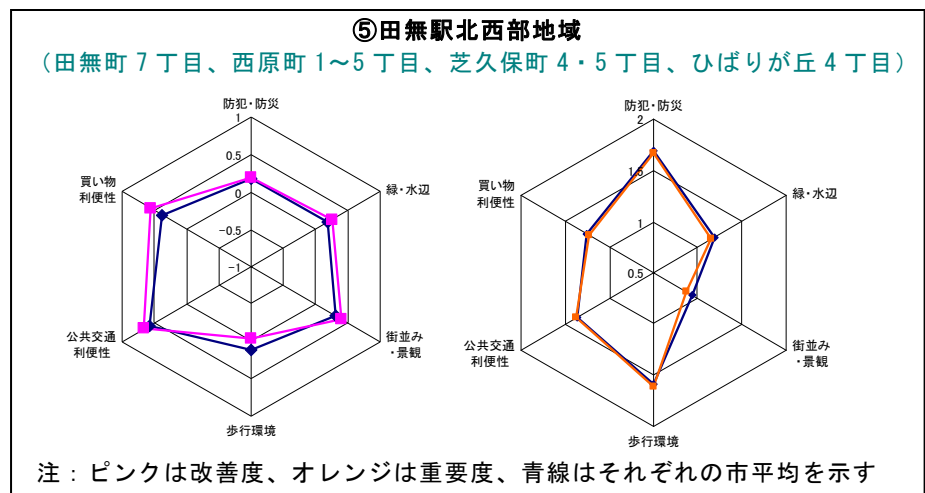


写真

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

（２）地域のまちづくり上の課題

平成 24 年度西東京市市民意識調査における田無駅北西部地域の住民に関するまちづくりへの意識を見ると、歩行環境の改善度が市平均を下回っているものの、それ以外の項目についてはいずれも市平均を上回っています。



（３）地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

低層住宅地と中層住宅地とが共存する地域づくりが必要です。スカイタワー西東京周辺に、文化・スポーツ・娯楽系の施設の集積を誘導していくことで「文化拠点」として、より一層地域の魅力を高めていくことが求められます。

② みどり・水辺・景観

西原自然公園や農地など、自然的環境が比較的多くみられる地域として、それらの保全と活用がこれからの重要な課題となります。

③ 交通環境

住環境の改善、防災性や文化施設へのアクセスの向上などのため、生活道路の整備をはじめとする交通網充実のための取組みが重要です。

④ 防災・福祉など

地域の防災性の向上を図るため、生活道路の整備による避難路の充実が求められます。

(4) 地域の将来像

「自然とふれあえ、文化が息づくまち」～田無駅北西部地域～

西原自然公園などの環境資源を活かして、自然豊かなまちづくりを進めます。多摩六都科学館などの文化施設が立地することから、文化が息づくまちの形成を図ります。

(5) 地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した3つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

低層住宅と中層住宅を中心とした地域内にあって住環境の保全・改善を図りながら、地域内に残る農地との共生も目指します。新青梅街道などの沿道では、幹線道路沿いにふさわしい計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。スカイツリー西東京や多摩六都科学館の周辺では、文化的機能のさらなる集積を図ることを検討します。

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

西原自然公園は適切に維持管理を続け、将来にわたって大切に保全します。人にやさしいまちづくり条例*によって確保された公園緑地や児童遊園の保全と充実を目指します。新たな整備についても検討します。「文化拠点」に位置づけた一帯で、とくに特徴的な景観形成を図ります。久米川街道や東京街道にみられるけやき並木の保全充実を目指します。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全創出します。

③ 交通環境の方針

西東京3・4・26号新小金井久留米線について、早期事業化を目指します。そのほかの都市計画道路について事業化を目指します。生活道路の整備や沿道の壁面後退*などを進めることで、安全で快適な住宅地の形成を図ります。ひばりヶ丘駅方面など、ほかの地域へのアクセスの改善を目指します。

*人にやさしいまちづくり条例：開発事業に伴う開発許可の基準などを定めるもの

*壁面後退：建物の外壁面を道路境界線より敷地の内側に下げたところに設けること

④ そのほかのまちづくりの方針

避難広場に指定されている、けやき小学校や田無第三中学校などへのアクセスの改善に努め、地域の防災性の向上を目指します。農地付近にみられる暗がりの解消を図るため、照明設置などの設置を検討します。地域内に立地する各種の公共公益施設のバリアフリー化*等を推進します。北芝久保庚申塔などの歴史的資源を保全・活用することで、地域の文化を後世に伝えます。

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

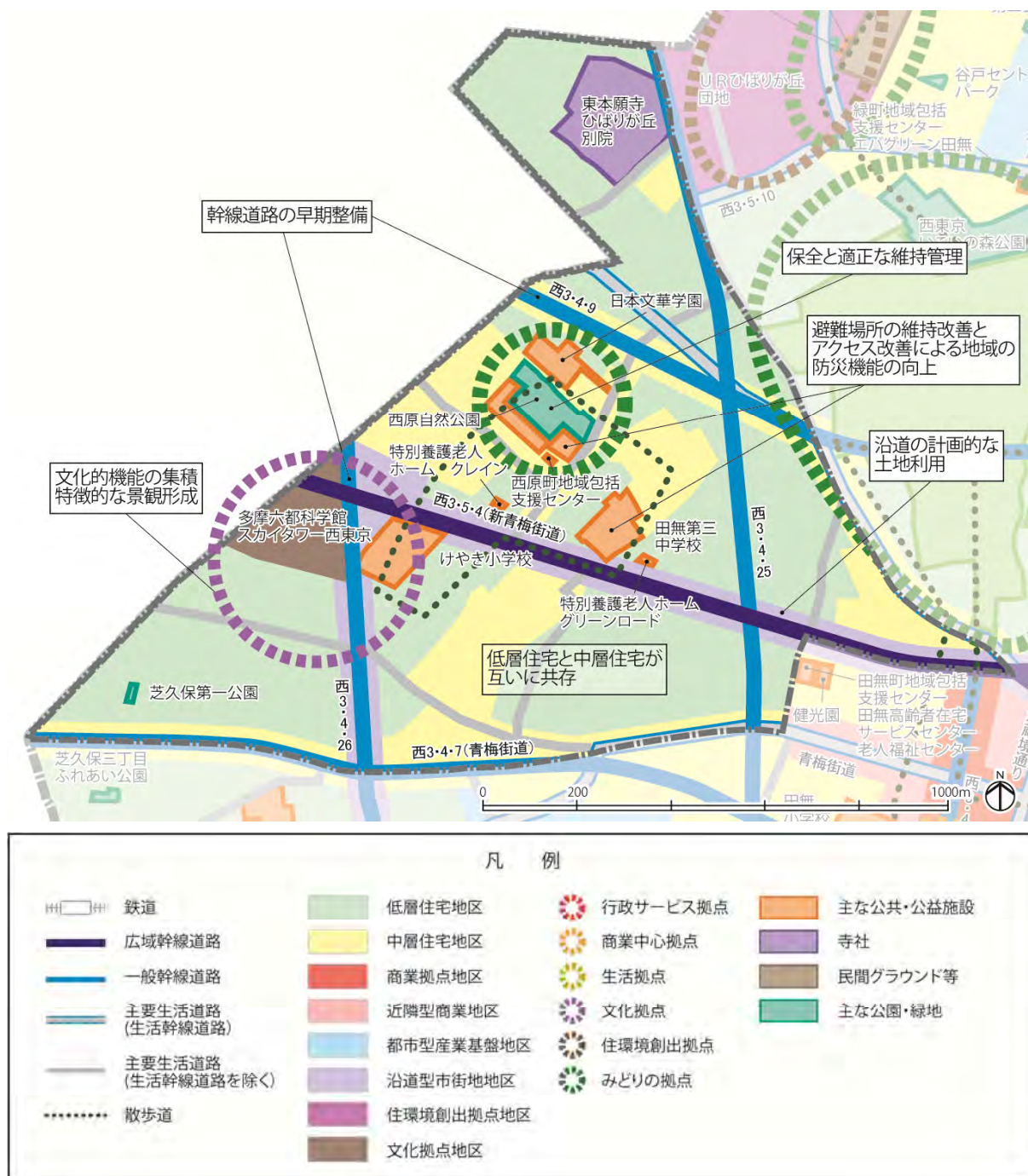


図 2-6 田無駅北西部地域まちづくり方針図

6 田無駅西部地域

(1) 地域の現況

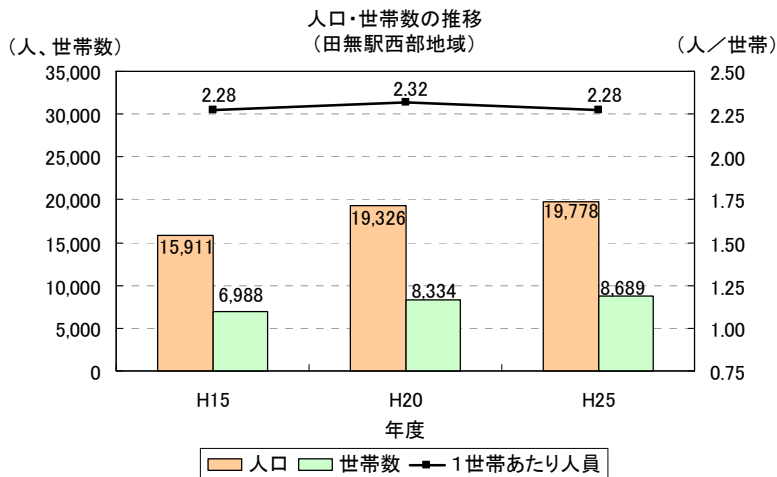
① 概況

市西部に位置し、田無駅西方向の地域で、低層住宅地の中に、工場や農地などが混在する地域です。昭和初期にシチズン時計田無工場や三共田無工場といった大規模工場が建設され、社宅の建設により人口が増加しました。近年、工場の一部移転により民間マンションや商業施設などに転換しました。また、昭和 59(1984)年に総合体育館が開館したほか、都立小金井公園・田無市民公園などがあり、市民のいこいの場となっています。

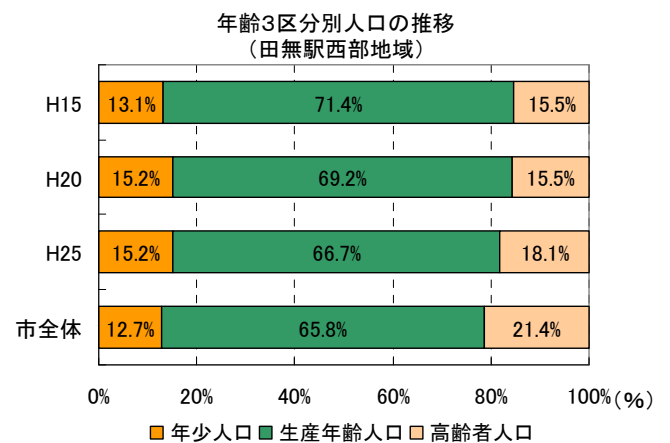
航空写真

② 人口・世帯

人口が市内で最も増加している地域です。少子高齢化が進行していますが、市内では高齢者の割合が最も少ない地域です。



※各年 1 月 1 日付住民基本台帳より

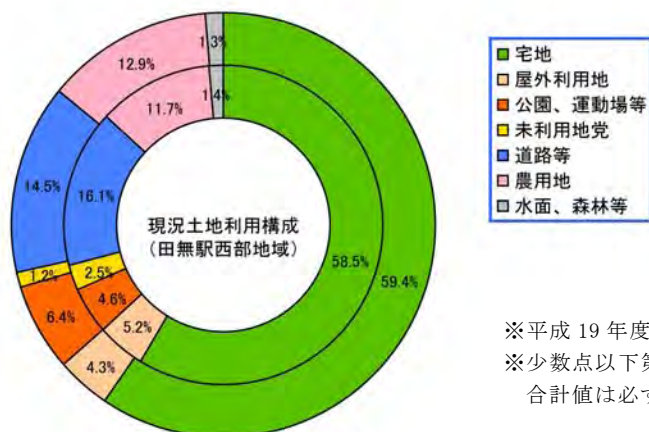


※各年 1 月 1 日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14 歳
生産年齢人口：15～64 歳
高齢者人口：65 歳～

③ 土地利用

大規模工場が立地しているため、工場地の割合が市内でも高い地域となっています。そのほかは、低層住宅と農地が中心の地域です。



※平成 19 年度東京都土地利用現況調査（多摩部）より
 ※少数点以下第 1 位を四捨五入にしているため、
 合計値は必ずしも 100 とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

地域内に都立小金井公園、田無市民公園、けやき台公園、上向台公園、芝久保一丁目さくらの丘公園、芝久保三丁目ふれあい公園があります。地域の南部を、狭山・境緑道(多摩湖自転車歩行者道)が東西に横断しています。地域の南部を、東西方向に石神井川が流れています。市民公園グラウンドや総合体育館・向台運動場といったスポーツ施設が多く分布しています。

⑤ 交通環境

地域内の主要な道路として、青梅街道(主要地方道 5 号)などが通っています。西東京 3・3・3 号新五日市街道線をはじめ、都市計画道路 5 路線が計画されています。「田無駅入口」から花小金井駅、地域南部から武蔵境駅・吉祥寺駅へ向かうバス路線があります。田無駅北口から芝久保地域を經由して、多摩六都科学館へいたるコミュニティバス*（はなバス）が運行しています。

*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型バス。本市では「はなバス」の愛称で運行

⑥ 防災・福祉など

広域避難場所*として、都立小金井公園が指定されています。避難広場*として芝久保小学校、芝久保調節池*、田無第一中学校、上向台小学校、向台調節池、都立田無高等学校が指定されています。地域の中央部などに、避難や緊急車両の通行が困難な狭い道路や行き止まり道路がみられ、防災面での危険性が指摘されています。

写真

写真

写真

写真

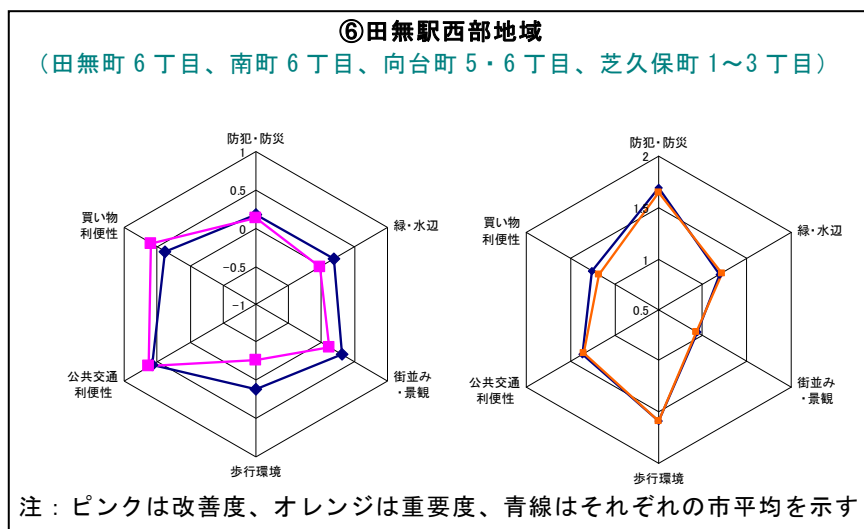
*広域避難場所：大地震等の発生に伴う延焼火災やその他の危険から避難者の生命を保護するために必要な面積を有する大規模公園や緑地等

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

*調整池：増水時に河川の水位を調節するため、河川沿いに設置される池

(2) 地域の意識

平成 24 年度西東京市市民意識調査における田無駅西部地域住民のまちづくりに関する意識を見ると、緑・水辺、街並み・景観、歩行環境の改善度が市平均を大きく下回っており、改善の余地が大きいことが分かります。



(3) 地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

本地域には、市の産業を支える工場が多数立地しています。周辺の住宅地との共存に配慮しながら、今後も操業環境を維持していくことが求められます。また、将来的には産業構造の変革により、土地利用の転換の可能性もありますが、そのような場合に、計画的な土地利用を誘導していくことが重要となります。

② みどり・水辺・景観

本地域には、都立小金井公園や田無市民公園、狭山・境緑道(多摩湖自転車歩行者道)などがあり、市民に親しまれる空間となっています。一方、石神井川が流れていますが、コンクリート護岸となっており、水と親しめる空間とはいえません。今後は、石神井川の親水化・多自然化の取組みとともに、狭山・境緑道(多摩湖自転車歩行者道)の保全・充実や「みどりの散歩道」の整備などにより、地域全体に「みどりと水のネットワーク」をつくりだしていくことが求められます。

③ 交通環境

西東京 3・3・3 号新五日市街道線や西東京 3・4・26 号新小金井久留米線などの都市計画道路が計画されていますが、道路交通の利便性を向上させるとともに、防災性や住環境を向上させるためにも、整備促進が課題となっています。

④ 防災・福祉など

地域の防災性の向上を図るため、生活道路の整備による避難路の充実が求められます。石神井川について、洪水対策が必要とされます。

(4) 地域の将来像

「いこいと活力の共存するまち」～田無駅西部地域～

都立小金井公園・田無市民公園、石神井川の水辺空間、狭山・境緑道(多摩湖自転車歩行者道)などの立地を活かして、いこいの空間の保全と創出を目指します。市の産業を支える工場が多数立地し、都立田無高等学校、総合体育館などの施設もみられることから、活力あるまちづくりも目指します。

(5) 地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した3つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

低層住宅と中層住宅を中心とした地域内にあって住環境の保全・改善を図りながら、地域内に残る農地との共生も目指します。市の産業を支える工場と周辺住宅地との共存を規制・誘導します。将来土地利用転換が行われる場合には、地域にとってふさわしい土地利用が行われるように努めます。

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

田無市民公園は、適切に維持管理を続け、将来にわたって大切に保全します。人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園緑地や児童遊園の保全と充実を目指します。新たな整備についても検討します。石神井川の水資源を活かして、親水空間の整備や緑道化の可能性を検討します。周辺の公園・緑地との連携により「みどりと水のネットワーク」の形成を図ります。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全・創出します。

③ 交通環境の方針

西東京 3・3・3 号新五日市街道線、西東京 3・4・26 号新小金井久留米線について、早期事業化を目指します。そのほかの都市計画道路についても事業化を目指します。生活幹線道路は、周辺の都市計画道路の整備とともに歩行者優先化を図り、沿道の壁面後退*により歩行空間を充実するなど、歩行者が安心して歩ける道路づくりを目指します。狭い道路やクランク状の生活道路が多く危険箇所がみられるため、その改善に努めます。長期的な取組みとして、西武新宿線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化を関係機関に要請します。

④ そのほかのまちづくりの方針

広域避難場所に指定されている都立小金井公園、避難広場の向台調節池や田無第一中学校などへのアクセスの改善に努め、地域の防災性の向上を目指します。農地付近にみられる暗がりの解消を図るため、照明設置などの設置を検討します。工場と周辺住宅地との間に植栽帯をはじめとする緩衝帯を設けることなどにより、環境対策を推進します。地域内に立地する各種の公共公益施設のバリアフリー化*を推進します。南芝久保庚申塔などの歴史的資源を保全・活用することで、地域の文化を後世に伝えます。

*壁面後退：建物の外壁面を道路境界線より敷地の内側に下げたところに設けること

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

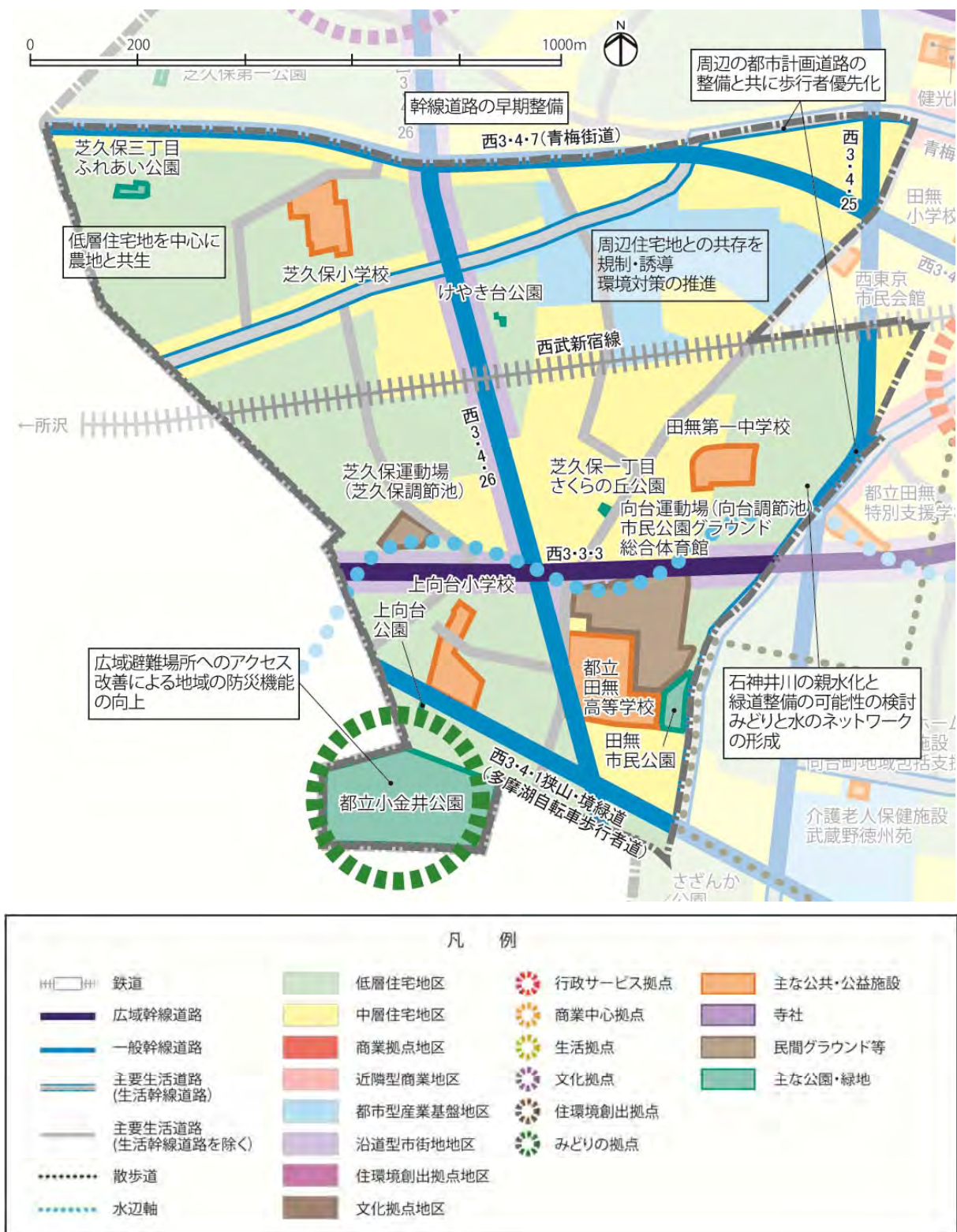


図 2-7 田無駅西部地域まちづくり方針図

7 田無駅周辺地域

(1) 地域の現況

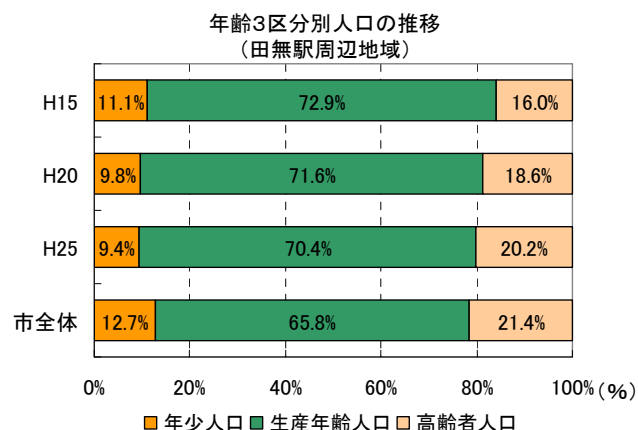
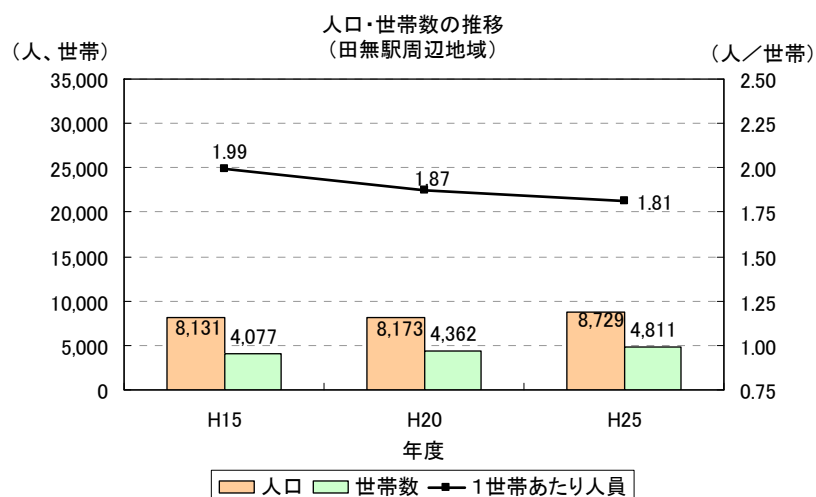
① 概況

市南西部に位置し、西武新宿線田無駅北側の地域です。昭和初期の西武新宿線の開通(東村山~高田馬場間)とともに田無駅が開設され、周辺の開発が進みました。市を代表する商業地であり、近年には田無駅北口地区第一種市街地再開発事業*が行われ、田無駅駅舎の改良工事も終了しています。田無神社のイチョウ・総持寺のケヤキなどをはじめとする指定文化財が多くみられる地域です。

航空写真

② 人口・世帯

人口は増加傾向にあります。少子高齢化が進行しており、とくに年少人口の割合は市内で最も少ない地域です。



※各年1月1日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14歳

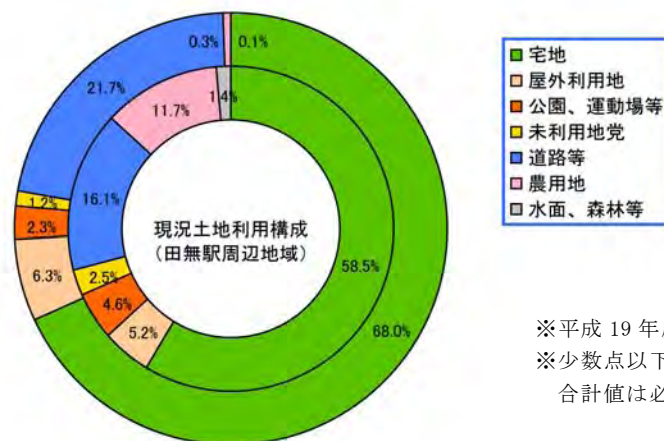
生産年齢人口：15～64歳

高齢者人口：65歳～

*第一種市街地再開発事業：機能更新や基盤整備などを目的に街をつくりかえる法定事業。土地や建物の権利を事業後の再開発ビルの床に権利変換する

③ 土地利用

田無駅周辺は市内の中心的な商業地のひとつとなっており、地域内の建物床面積の1／3以上を商業施設が占めています。新青梅街道(西東京3・5・4号新青梅街道線)や駅前から北に延びる西東京3・4・23号田無駅北口線の沿道などでは、住宅と商業施設などの複合的な市街地が形成されています。



※平成19年度東京都土地利用現況調査(多摩部)より
※少数点以下第1位を四捨五入にしているため、
合計値は必ずしも100とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

人にやさしいまちづくり条例による公園・緑地がいくつかみられますが、大規模な公園などはみられません。商業施設が集積していることもあって、市内でみどりが最も少ない地域となっています。駅付近では近代的・都市的な景観が形成されています。

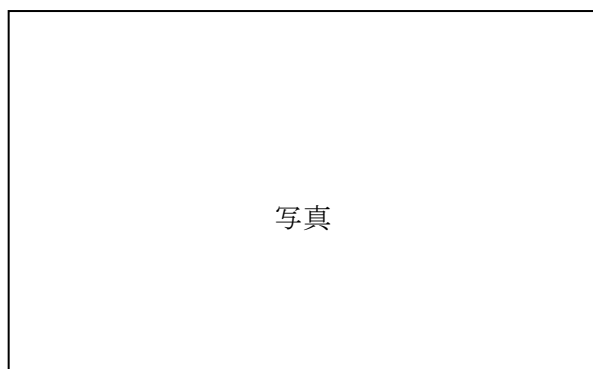
⑤ 交通環境

地域内の主要な道路として、新青梅街道(西東京3・5・4号新青梅街道線)や西東京3・4・8号柳沢田無町線、西東京3・4・20号武蔵境保谷線、西東京3・4・23号田無駅北口線が整備されています。そのほかに西東京3・4・7号田無花小金井線及び西東京3・4・25号田無久留米線が計画されています。西武新宿線が地域の南端を東西に横断し、そのほぼ中央に田無駅があり、鉄道利便性の高い地域となっています。田無駅北口から市内各地域に向けて、路線バスやコミュニティバス* (はなバス) が通っています。

*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型バス。本市では「はなバス」の愛称で運行

⑥ 防災・福祉など

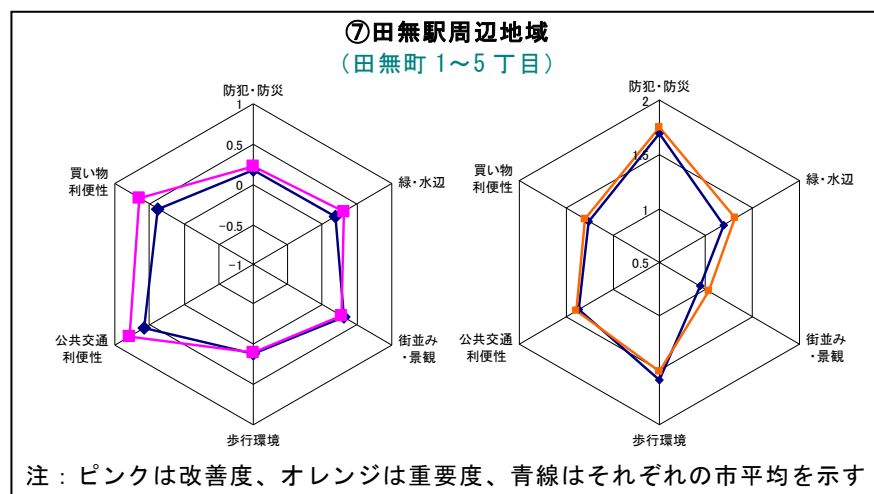
避難広場*として、田無小学校が指定されています。人が多く集まり、商業施設なども集積していることから、市内では相対的に災害危険度の高い地域であると考えられます。福祉施設として、福祉会館（老人福祉センター）、地域包括支援センター（田無町）、特別養護老人ホーム（健光園）、在宅サービスセンター（田無高齢者在宅サービスセンター）があります。



*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

（２）地域の意識

平成 24 年度西東京市
市民意識調査における
田無駅周辺地域住民の
まちづくりに関する意
識を見ると、買い物利便
性や公共交通利便性、歩
行環境の改善度が大き
く市平均を上回っており、その他の項目についてもおおむね市平均並みとまちづくりに関する改善度が高い地域となっています。



（３）地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

田無駅前の商業集積を維持し、さらに拠点性を高めていく必要があります。人が多く集まる特性を活かして、文化・交流機能を付加し、より一層魅力のある駅前空間を形成することが求められます。周辺住宅地の居住環境に配慮したまちづくりを進めることも重要です。

② みどり・水辺・景観

本地域は、駅前で土地の高度利用が進んでおり、公園など、みどりの空間が不足する傾向にあります。新たに大規模な公園を生み出すことは難しい状況にあります。都市計画道路の整備や建築物の建替えなどの機会に街路植栽の充実や敷地内の緑化を進めていくことが求められます。

③ 交通環境

市の「東西都市軸」となる新青梅街道が整備済みで、「南北都市軸」となる西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線についても、本地域内では整備済みですが、駅周辺の混雑を解消するため、そのほかの都市計画道路の事業化が求められます。また、駅周辺における自転車交通や歩行者の安全性確保も大きな課題です。

④ 防災・福祉など

市の内外から多くの人が集まる地域として、また商業施設などの集積する地域としての防災対策の推進が必要となっています。すべての人が安全で快適に活動できるよう、多くの人が利用する施設において、さらなるバリアフリー化*が求められます。神社・仏閣などに残された貴重な文化財を保全・活用することも重要です。

（４）地域の将来像

「人が集い、にぎわいあふれるまち」～田無駅周辺地域～

市内のみならず、通勤・通学・買い物などで市外から訪れる人たちにとっても魅力的な、風格と活気ある地域づくりを目指します。商業機能の充実に加えて、文化機能や交流機能の強化も目指します。居住者にとっても住みやすい地域づくりを進めます。

（５）地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した３つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

第一種市街地再開発事業の完了した田無駅北口は「商業中心拠点」としての位置けにふさわしい土地利用を継続し、またその維持・管理に努めます。近接する区域については、望ましいまちづくりを検討します。新青梅街道などの沿道では、幹線道路沿いにふさわしい計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。とくに西東京３・４・２３号田無駅北口線の沿道は、市のシンボルとなるような土地利用を目指します。周辺住宅地の居住環境の悪化を招かないようなまちづくりに留意します。

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園・緑地の保全と充実を目指します。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全・創出します。幹線道路が集中する市内随一の交通結節点であるため、歩行者の安全確保と自動車公害対策の観点から、みどりの緩衝帯の設置などを進めます。とくに田無駅前付近で、風格ある美しい都市景観の形成を目指し、田無神社や総持寺を中心とする地域の歴史的資源を活かしたまちづくりを進めます。

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

③ 交通環境整備の方針

駅周辺の混雑解消という観点からも、計画されている都市計画道路について、事業化を目指します。生活幹線道路は、周辺の都市計画道路の整備とともに歩行者優先化を図り、沿道の壁面後退*により歩行空間を充実するなど、歩行者が安心して歩ける道路づくりを目指します。長期的な取組みとして、西武新宿線の連続立体交差化により武蔵境通り(主要地方道 12 号線)の踏切の解消を目指します。長期的な取組みとして、西武新宿線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化を関係機関に要請します。

④ そのほかのまちづくりの方針

避難広場に指定されている、田無小学校へのアクセスの改善に努め、地域の防災性の向上を目指します。人が多く集まる地域であるため、とくに防災・防犯・福祉に配慮したまちづくりを行います。地域内に立地する各種の公共公益施設のバリアフリー化を推進します。市の「商業中心拠点」のひとつとして、情報発信や交流などのための空間整備について検討します。

*壁面後退：建物の外壁面を道路境界線より敷地の内側に下げたところに設けること

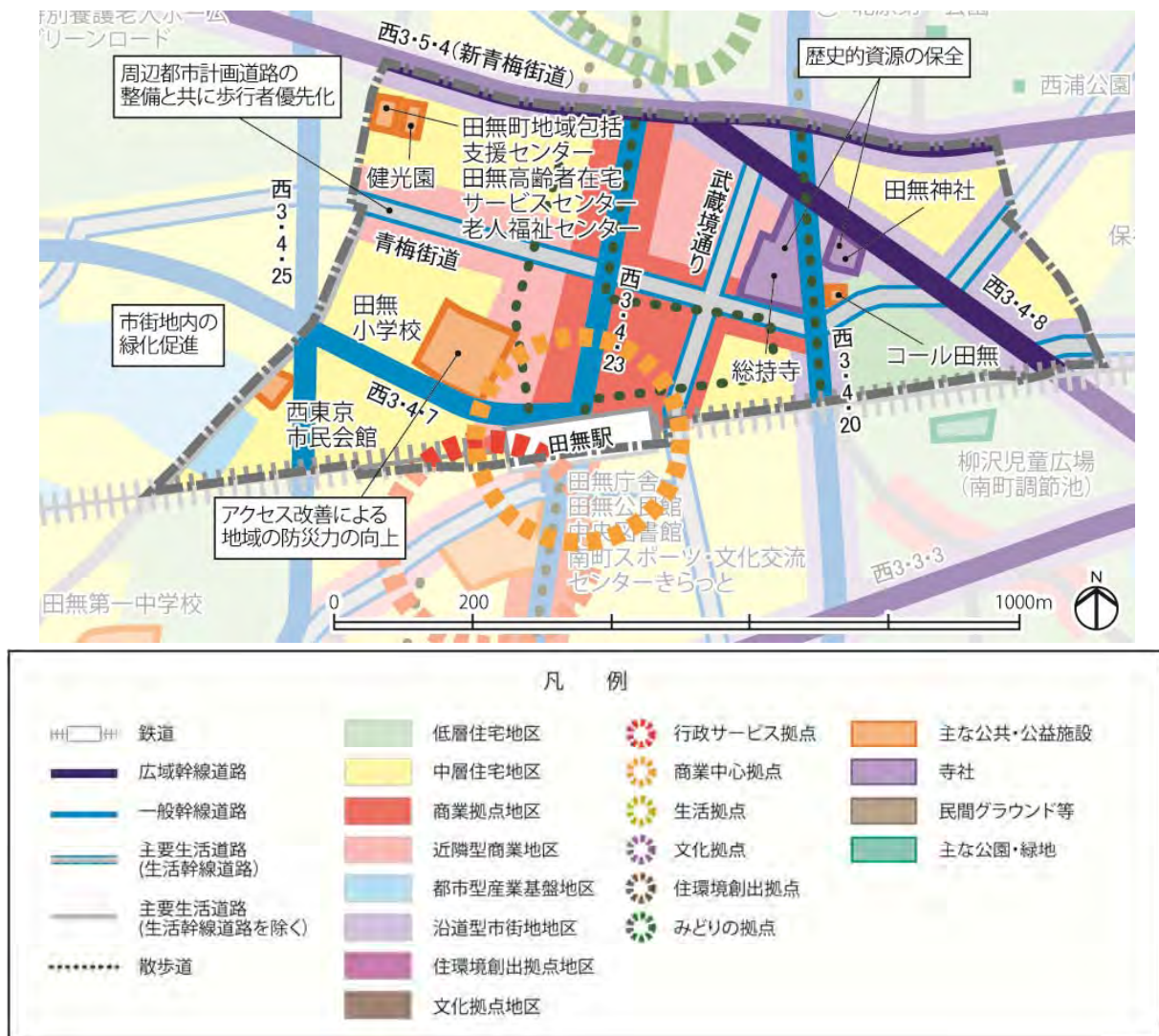


図 2-8 田無駅周辺地域まちづくり方針図

8 田無駅南部地域

(1) 地域の現況

① 概況

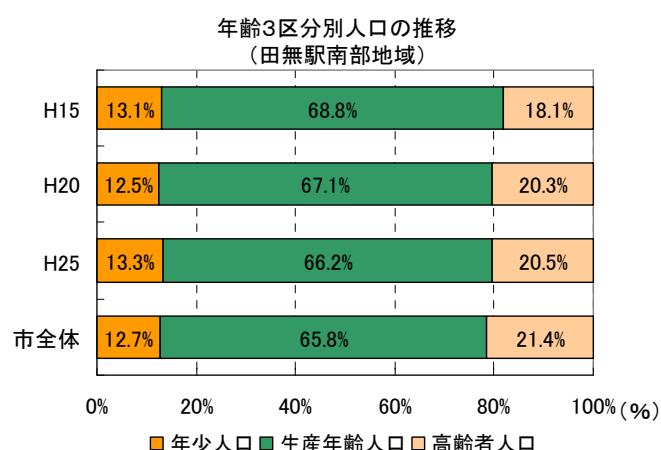
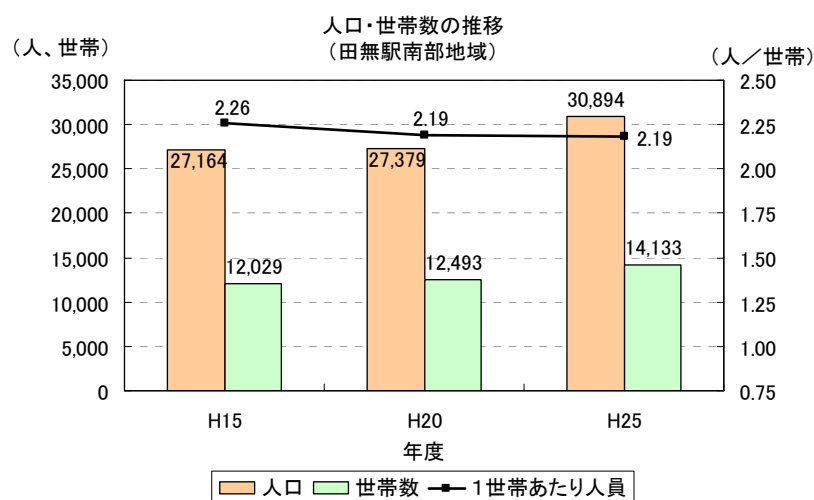
市南西部に位置し、西武新宿線田無駅南側の地域です。昭和初期の西武新宿線の開通(東村山～高田馬場間)とともに田無駅が開設され、工場や教育施設の進出とともに周辺の開発が進みました。その後、その一部が移転し、UR住宅や民間マンションなどが建設され、農地の宅地化も進行しています。田無庁舎・田無公民館・中央図書館など、公共公益施設の集まった地域となっています。近年田無駅の改良工事が完了し、田無駅北口と連携したまちづくりが望まれています。



また、大規模工場跡地では住宅系を中心として福祉・医療及び商業等の都市型産業が複合した大規模な開発が行われています。

② 人口・世帯

人口は市内でも増加傾向が大きい地域です。少子高齢化が進行していますが、とくに高齢者の割合が市内でも高い地域となっています。

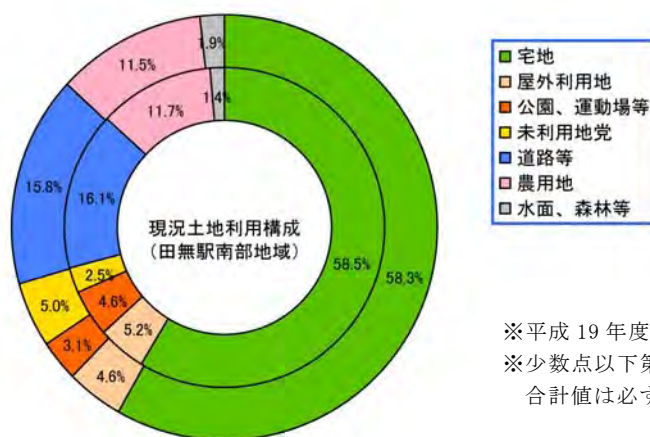


※各年1月1日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14歳
生産年齢人口：15～64歳
高齢者人口：65歳～

③ 土地利用

田無駅南口周辺に商業集積が見られる他、地域内の建物床面積の3／4を住宅が占めており、大規模工場跡地では産業機能を維持しつつ大規模住宅が建設されるなど住宅地としての性格の強い地域となっています。農地は市平均並みに残されているものの宅地化が進行しています。



※平成19年度東京都土地利用現況調査（多摩部）より
※少数点以下第1位を四捨五入にしているため、
合計値は必ずしも100とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

地域内に、向台公園、向台第二公園、新町さつき公園、さざんか公園、新町つつじ公園、美向台公園、おおぞら公園、上保谷新田公園や狭山・境緑道(多摩湖自転車歩行者道)が整備されています。地域の北部を東西に石神井川が流れているほか、南部には玉川上水や千川上水もあり、周辺の農地・屋敷林*とともに比較のみどりと水の資源に恵まれた地域となっています。玉川上水周辺は、東京都景観条例*に基づく「玉川上水景観基本軸*」として指定され、優れた景観を保全・活用していく地域となっています。環境対策として地区計画により工場と周辺住宅地との間に植栽帯をはじめとする緩衝帯を設けています。

*屋敷林：農家などの周りを囲んでいる樹林

*東京都景観条例：景観づくりを総合的・計画的に進めるため、都が平成9年12月に制定

*玉川上水景観基本軸：特徴的な景観が連続している地域として特定行為を行う事業者に出出を義務付けている

⑤ 交通環境

地域内の主要な道路として、西東京 3・4・8 柳沢田無町線、西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線、武蔵野 3・1・12 号東京立川線の一部の整備が完了しています。西東京 3・3・3 号新五日市街道線をはじめ、都市計画道路 6 路線が計画されています。地域の南部に、狭山・境緑道(多摩湖自転車歩行者道)が整備されています。地域の北端を西武新宿線が東西に横断し、そのやや西側に田無駅があり、地域の北部は鉄道利便性の高い地域となっています。南端部は駅から遠く離れていますが、田無駅や J R 中央線武蔵境・三鷹・吉祥寺の各駅とバス路線で結ばれています。田無駅北口から多摩六都科学館や東伏見駅南口にいたるコミュニティバス* (はなバス) が運行しています。

⑥ 防災・福祉など

避難広場*として、南町調節池・柳沢小学校・向台小学校・田無第四中学校・都立田無工業高等学校・向台公園・岩倉高等学校総合運動場・武蔵野大学が指定されています。とくに地域の北部で住宅が密集する傾向にあるほか、避難や緊急車両の通行が困難な狭い道路や行き止まり道路も多くみられ、防災面での危険性が指摘されています。福祉施設として、福祉会館(新町福祉会館、老人憩いの家「おあしす」)、地域包括支援センター(新町、向台町)、特別養護老人ホーム(緑寿園、サンメール尚和、フローラ田無)、介護老人保健施設(武蔵野徳洲苑、ハートフル田無)があります。武蔵野大学が立地し、社会教育や生涯学習を担う豊富な人材を抱えています。

写真

写真

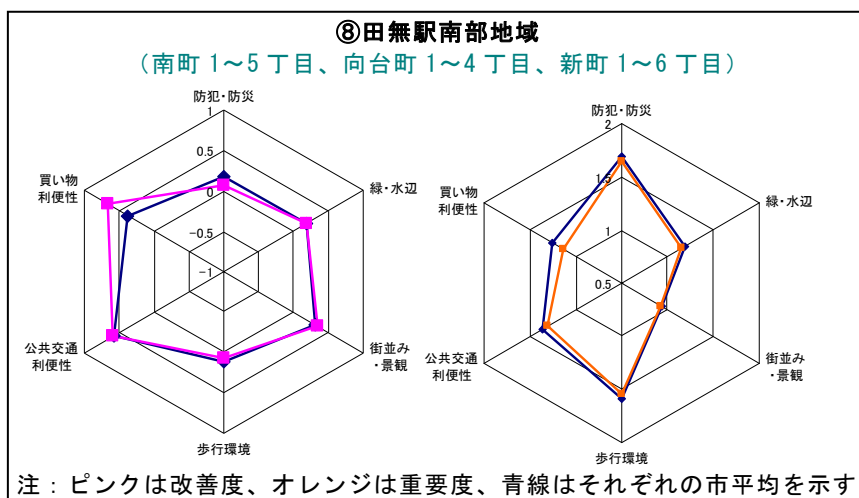
写真

*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型バス。本市では「はなバス」の愛称で運行

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

(2) 地域の意識

平成 24 年度西東京市市民意識調査における田無駅南部地域住民のまちづくりに関する意識を見ると、買い物利便性についての改善度が高い反面、防犯・防災についての改善度は市平均以下となっています。



(3) 地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

農地が多く残る低層住宅地の住環境の保全・改善が求められます。田無駅の周辺や幹線道路の沿道などでは、その立地条件にふさわしい土地利用の推進が求められます。西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線は、「南北都市軸」としての位置づけにふさわしい沿道の整備が求められます。

② みどり・水辺・景観

武蔵野大学周辺は、「みどりの拠点」としての位置づけをふまえてみどりの保全・活用が望まれます。農地の保全と活用も課題です。現在はコンクリート護岸となっている石神井川について、親水化・多自然化を進め、さらには玉川上水・千川上水や周辺農地、公園・緑地空間を含めた「みどりと水のネットワーク」の形成を図っていくことが求められます。

③ 交通環境

西東京 3・3・3 号新五日市街道線などの都市計画道路が計画されていますが、道路交通の利便性を向上させるとともに、防災性や住環境を向上させるためにも、整備促進が課題となっています。狭山・境緑道(多摩湖自転車歩行者道)や玉川上水・千川上水沿いの道路など、歩行者のための空間の維持・充実も求められています。道路のバリアフリー化*も必要です。南北を結ぶ道路が分断されているところもあることから、地区内の交通処理が課題となっています。

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

④ 防災・福祉など

地域の防災性の向上を図るため、都市計画道路をはじめとする幹線道路沿道による延焼遮断帯*の形成を進める必要があります。石神井川については、洪水対策が必要とされます。

(4) 地域の将来像

「農とくらしが共生する、ゆとりのあるまち」～田無駅南部地域～

田無駅に近接しているにもかかわらず、農地が残る現状を活かして「農とくらしの共生」を目指します。農地の保全とともに、市民が親しみ利用できるような活用も目指します。狭山・境緑道(多摩湖自転車歩行者道)や石神井川などの地域資源も活用し、ゆとりの感じられる地域づくりを目指します。

(5) 地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した3つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

地域内に残る農地との共生を目指します。田無駅南口周辺では、にぎわいのある空間形成を図り、望ましいまちづくりの検討を行います。そのほかの区域では、低層住宅中心の、ゆとりある住宅地の維持・形成を目指します。

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

向台公園・向台第二公園・美向台公園といった公園は、適切に維持管理を続け将来にわたって大切に保全します。人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園・緑地や児童遊園の保全と充実を目指します。新たな整備についても検討します。石神井川の水資源を活かして、親水空間の整備や緑道化の可能性を検討し、周辺の公園・緑地との連携により「みどりと水のネットワーク」の形成を図ります。田無駅南口周辺は、「商業中心拠点」のひとつとして、とくに計画的な景観形成に努めます。玉川上水周辺は、玉川上水景観基本軸基本計画に沿った地域にふさわしい優れた景観の形成に努め、地域全体をみどり豊かな街並みにすることを目指します。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、田無庁舎をはじめとする建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全・創出します。

*延焼遮断帯：地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園などの都市施設及びこれらと近接する耐火建築物などにより構成される帯状の不燃空間

③ 交通環境整備の方針

西東京 3・3・3 号新五日市街道線と、そこから田無駅南口へ延びる西東京 3・4・24 号田無駅南口線について早期事業化を目指します。そのほかの都市計画道路についても事業化を目指します。生活幹線道路は、周辺の都市計画道路の整備とともに歩行者優先化を図り、沿道の壁面後退*により歩行空間を充実するなど、歩行者が安心して歩ける道路づくりを目指します。長期的な取組みとして、西武新宿線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化を関係機関に要請します。

④ そのほかのまちづくりの方針

避難広場へのアクセスの改善に努め、地域の防災性の向上を目指します。社会福祉施設(緑寿園、サンメール尚和など)や教育施設(武蔵野大学)を核として、福祉教育・研修と生涯学習の拠点づくりを目指します。各種のコミュニティ施設の充実にも努めます。地域内に立地する各種の公共公益施設のバリアフリー化を推進します。市民の伝統文化活動の継承を図っていくため、伝統文化に親しめる施設の設置について検討します。農地付近にみられる暗がりの解消を図るため、照明施設などの設置を検討します。

*壁面後退：建物の外壁面を道路境界線より敷地の内側に下げたところに設けること

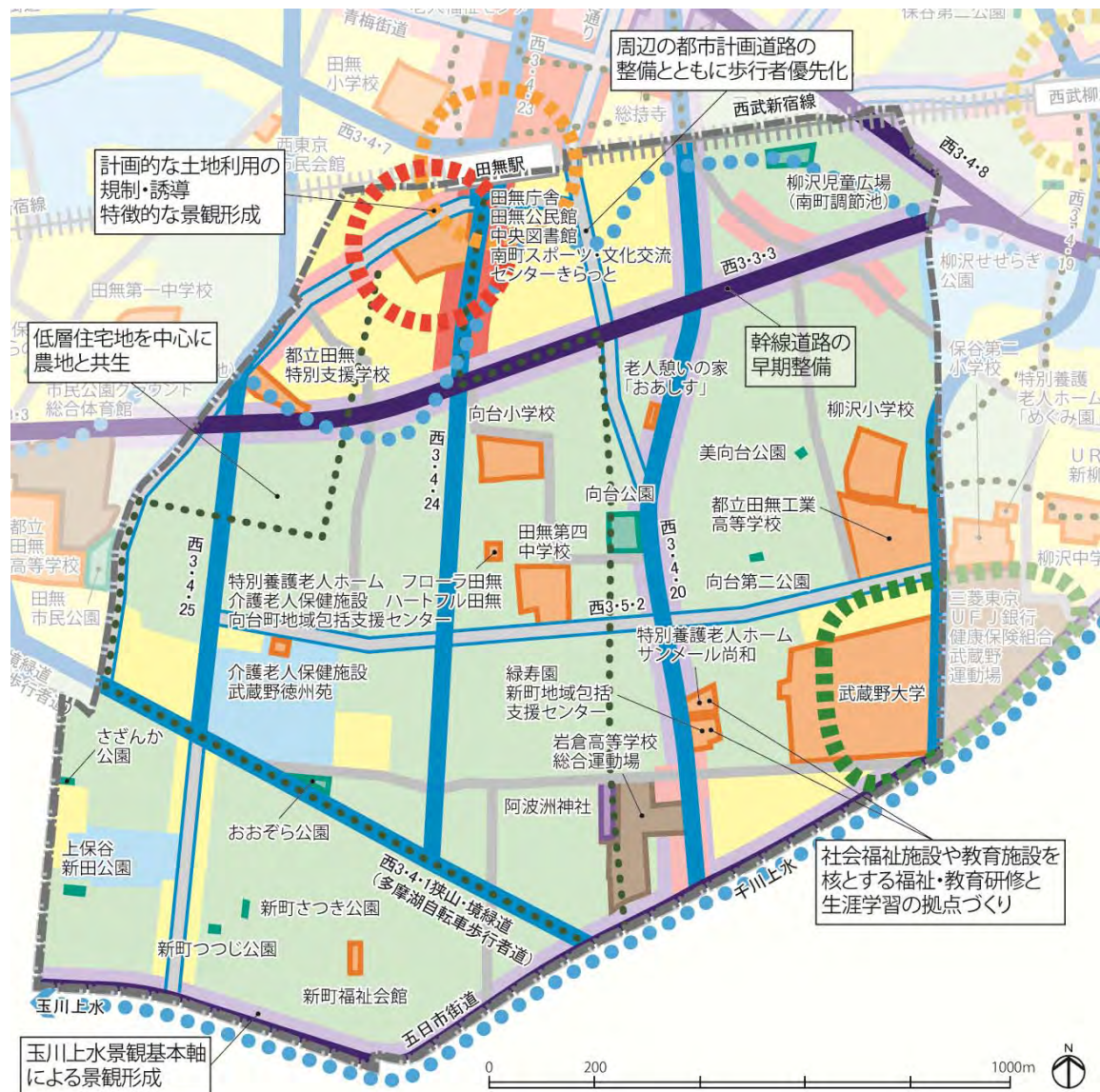


図 2-9 田無駅南部地域まちづくり方針図

9 東伏見・西武柳沢駅北部地域

(1) 地域の現況

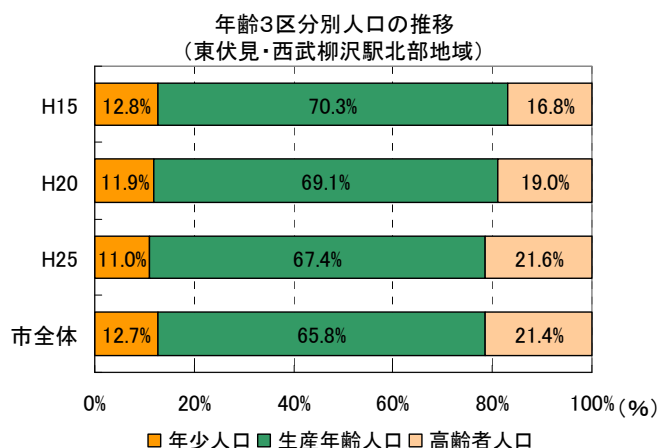
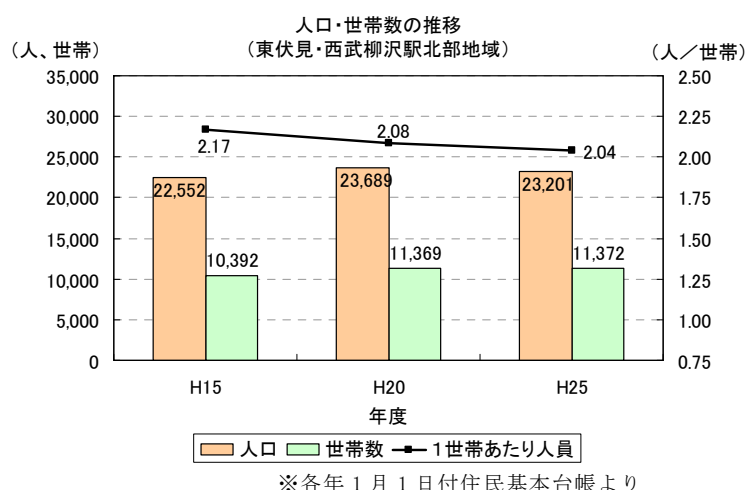
① 概況

市南東部に位置し、西武新宿線東伏見駅・西武柳沢駅北側の地域です。昭和初期の西武新宿線(東村山～高田馬場間)の開通にともなって、東伏見駅と西武柳沢駅の2駅が設置され、周辺の開発が進行しました。2つの駅間が短いことから、2つの駅勢圏*が重なり合っひとつの生活圏を構成しています。保谷障害者福祉センターや富士町福祉会館、高齢者センターきらら(在宅介護支援センター)といった福祉施設があります。URプロムナード東伏見として団地の再生事業が完了しています。

航空写真

② 人口・世帯

人口は横ばい状態にあります。市内では世帯あたりの人口が少ない地域です。少子高齢化が進行しています。



※各年1月1日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14歳

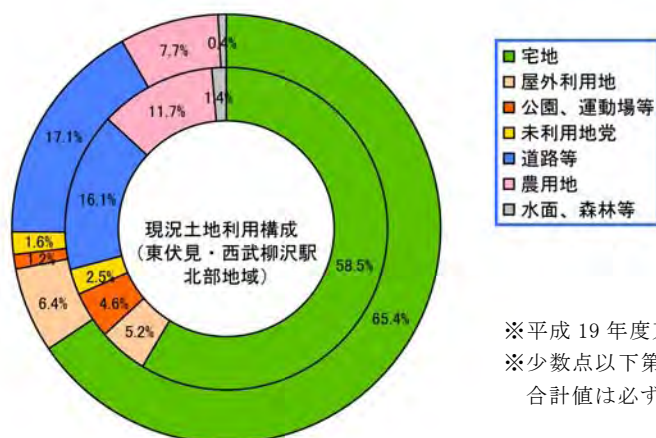
生産年齢人口：15～64歳

高齢者人口：65歳～

*駅勢圏：駅を利用する人の居住地や勤務先・通学先などが立地する範囲

③ 土地利用

地域の大部分が低層住宅地となっています。大規模な住宅団地の再生・整備の取組みとしてURプロムナード東伏見があります。東伏見駅・西武柳沢駅の北口周辺などには地域に密着した商業地が形成されています。新青梅街道や保谷新道(都道 233 号)沿道などでは、沿道型サービス施設*があります。



※平成 19 年度東京都土地利用現況調査(多摩部)より
 ※少数点以下第 1 位を四捨五入にしているため、
 合計値は必ずしも 100 とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

地域内に、保谷なかよし公園、保谷第一公園、保谷第二公園、東伏見北公園、西浦公園があります。田柄川が地域を東西に流れていますが、今はふたかけされ、歩道となっています。

*沿道型サービス施設：幹線道路の沿道で主に自動車利用者に物品やサービスを提供する商業施設等

⑤ 交通環境

地域内の主要な道路として、東西方向に新青梅街道(西東京 3・5・4 新青梅街道線)、南北方向にかえで通り(西東京 3・4・16 号東伏見保谷線)、保谷新道(都道 233 号)などが通っています。また西東京 3・2・6 号調布保谷線の整備が完成しています。そのほかに、都市計画道路として西東京 3・4・18 号保谷町住吉線と西東京 3・4・9 号保谷東村山線が計画されています。西武新宿線が地域の南端を東西に走り、そのほぼ両端に東伏見駅と西武柳沢駅があります。保谷駅から西東京 3・2・6 号調布保谷線を経由し、J R 中央線三鷹駅を結ぶ路線や保谷駅から田無駅を結ぶ路線、保谷駅から柳沢駅通りを経由し、J R 中央線吉祥寺駅を結ぶバス路線があります。東伏見駅北口から保谷庁舎を経由して保谷駅南口にいたるコミュニティバス*(はなバス)が運行しています。

⑥ 防災・福祉など

避難広場*として、保谷小学校、本町小学校、保谷中学校が指定されています。福祉施設として、福祉会館(富士町福祉会館)、地域包括支援センター(富士町)、在宅サービスセンター(西東京市高齢者センターきらら)があります。

写真

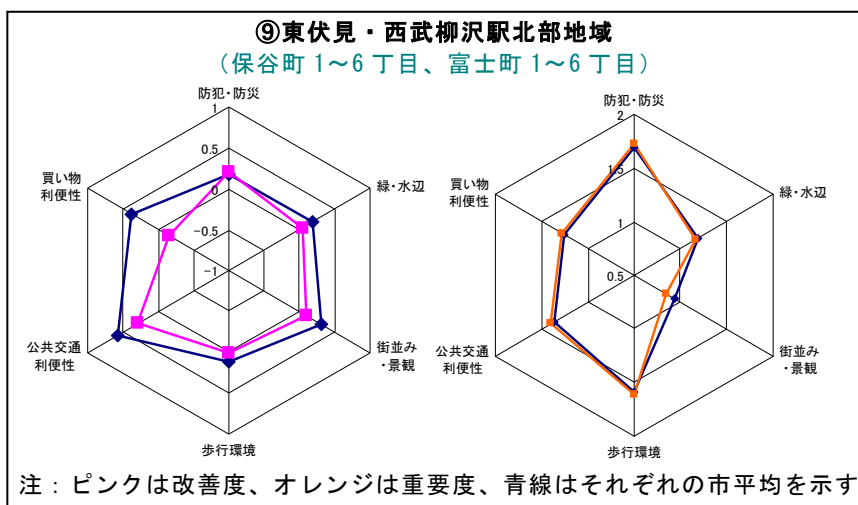
写真

*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型バス。本市では「はなバス」の愛称で運行

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

(2) 地域の意識

平成 24 年度西東京市市民意識調査における東伏見・西武柳沢駅北部地域住民のまちづくりに関する意識を見ると、防犯・防災以外は全て市平均以下の改善度となっており、改善の余地が大きく残されていることが分かります。



(3) 地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

地域の大部分を占める低層住宅地において、その住環境の保全と生活道路の改善などの基盤整備が必要とされます。幹線道路の沿道では、それに見合った計画的な土地利用が求められます。東伏見駅北口と西武柳沢駅北口周辺の商業地については、地域に密着した商業の活性化が求められます。

② みどり・水辺・景観

URプロムナード東伏見周辺は「みどりの拠点」としての位置づけをふまえて、みどりの保全・活用が望まれます。田柄川を、周辺のみどりと融合した快適な歩行空間として整備することが望まれます。

③ 交通環境

外かく環状道路の大泉インターチェンジを利用する通過車両などが、保谷新道(都道 233 号)に多く流入していることから、その対策が求められます。全体的に生活道路の幅が狭く、行き止まり道路も多いことから、その改善が求められます。とくに西武柳沢駅北口では、道路などの基盤整備が十分でないため、安心して買物できる環境づくりが課題となっています。

④ 防災・福祉など

地域の防災性の向上を図るため、都市計画道路をはじめとする幹線道路沿道による延焼遮断帯*の形成を進める必要があります。地域中央部に集積する福祉施設の有効活用や周辺のバリアフリー化*などが望まれます。

(4) 地域の将来像

「地域コミュニティを大切にする、人にやさしいまち」～ 東伏見・西武柳沢駅北部地域～

地域内に多く立地する福祉施設を核としたまちづくりを行います。広域幹線道路(西東京3・2・6号調布保谷線)の整備の機会を活かして、沿道での計画的なまちづくりを進めます。これらにより、地域コミュニティを大切にする人にやさしく温かみがある地域づくりを目指します。

(5) 地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した3つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

みどり豊かな住宅地を中心とした地域として住環境の保全・改善を目指します。とくに低層住宅と中層住宅との共存を目指します。西東京3・2・6号調布保谷線の沿道では、住宅地と調和したサービス施設など、産業の活力が発揮されるような計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。新青梅街道・保谷新道(都道233号)などの沿道でも、おのこの道路の特性にふさわしい、計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。東伏見駅・西武柳沢駅の北口周辺については、日常の買物のためのにぎわいのある「生活拠点」づくりを目指します。

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園・緑地や児童遊園の保全と充実を目指します。新たな整備についても検討します。川沿いの公園や緑地の保全と合わせて「みどりと水のネットワーク」の形成を図ります。農地の保全・活用を目指します。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全・創出します。

*延焼遮断帯：地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園などの都市施設及びこれらと近接する耐火建築物などにより構成される帯状の不燃空間

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

③ 交通環境整備の方針

西東京 3・4・18 号保谷町住吉線の一部、西東京 3・4・9 号保谷東村山線について、早期事業化を目指します。そのほかの都市計画道路についても事業化を目指します。生活道路の整備を進め、通過交通の少ない安全で、快適な地域づくりを目指します。路線バスなどの公共交通機関の充実を検討します。長期的な取組みとして、西武新宿線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化を関係機関に要請します。

④ そのほかのまちづくりの方針

都市計画道路の整備などにより、災害時の延焼防止と避難・救援・復興活動の円滑化を目指します。地域内に立地する福祉施設を活用した福祉教育・研修と生涯学習の拠点づくりについて検討します。農地付近にみられる暗がりの解消を図るため、照明施設などの設置を検討します。地域内に立地する各種の公共公益施設のバリアフリー化を推進します。



図 2-10 東伏見・西武柳沢駅北部地域まちづくり方針図

10 東伏見・西武柳沢駅南部地域

(1) 地域の現況

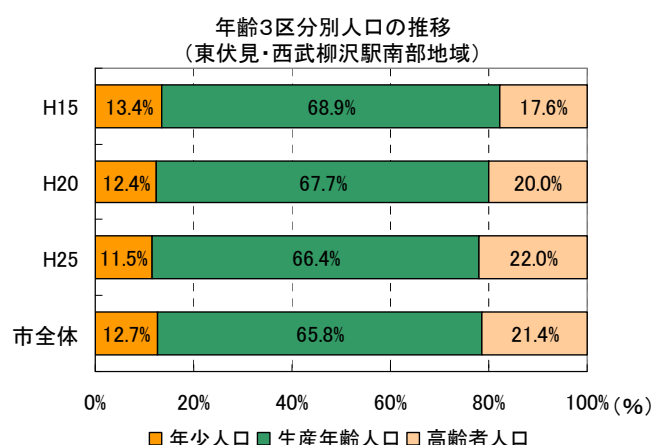
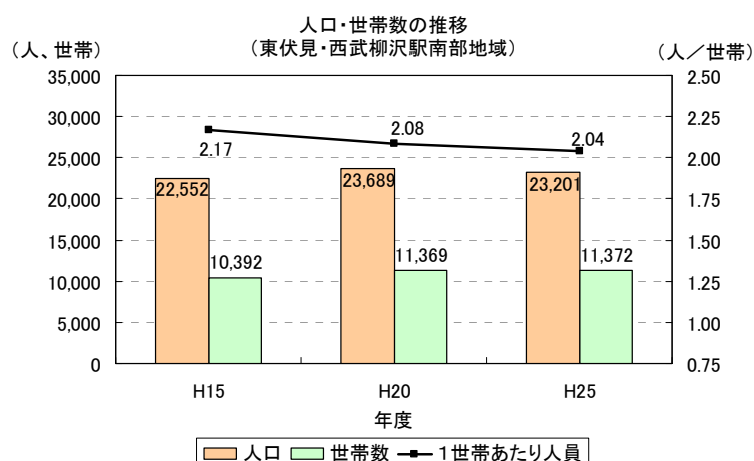
① 概況

市南東部に位置し、西武新宿線東伏見駅・西武柳沢駅南側の地域です。昭和初期の西武新宿線(東村山～高田馬場間)の開通にともなって、東伏見駅と西武柳沢駅の2駅が設置され、開発が進行しました。2つの駅間が短いことから、2つの駅勢圏*が重なり合っってひとつの生活圏を構成しています。早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンドや三菱東京UFJ銀行健康保険組合武蔵野運動場などの大規模施設が点在しています。

航空写真

② 人口・世帯

人口は減少傾向にあります。市内では世帯あたりの人口が少ない地域です。少子高齢化が進行しています。



※各年1月1日付住民基本台帳より

※年少人口：0～14歳

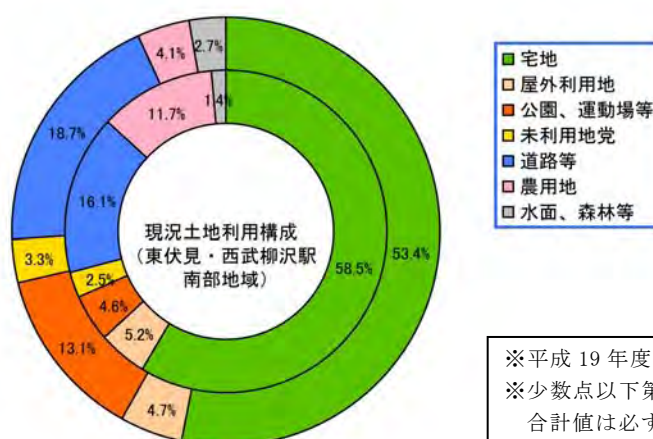
生産年齢人口：15～64歳

高齢者人口：65歳～

*駅勢圏：駅を利用する人の居住地や勤務先・通学先などが立地する範囲

③ 土地利用

2 駅の周辺は、近隣居住者の生活に身近な商業地域となっています。青梅街道や五日市街道・東伏見通り（西東京 3・2・6 号調布保谷線）といった幹線道路の沿道は、住宅・商業などの複合した市街地が形成されています。UR 新柳沢団地や戸建て住宅地の開発が進むなど、地域内の農地は、市平均以下の割合となっています。



※平成 19 年度東京都土地利用現況調査（多摩部）より
 ※少数点以下第 1 位を四捨五入にしているため、
 合計値は必ずしも 100 とならない

※内側：市平均 外側：本地域

④ みどり・水辺・景観

都立東伏見公園が計画され、これまでに確保されていた千駄山広場を含め都立東伏見公園として一部が開放されています。東伏見稲荷緑地保全地区内に東伏見稲荷神社があり、良好な景観を形成し多くの市民に親しまれています。そのほかに、柳沢第 4 公園、しじゅうから公園、むくのき公園、柳沢せせらぎ公園、都立東伏見公園、下野谷遺跡公園があります。千川上水に沿って、緑道が整備されています。東伏見稲荷神社から早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンドにかけての石神井川沿岸は、比較的豊かなみどりが連続しています。また東伏見石神井川緑地が計画されています。

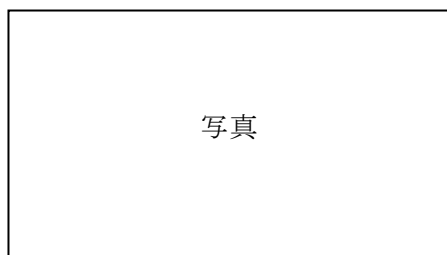


⑤ 交通環境

地域内の主要な道路として、東西方向の青梅街道(西東京 3・3・3 号新五日市街道線と西東京 3・4・8 号柳沢田無町線)や五日市街道(武蔵野 3・1・12 号東京立川線)などが通っています。ほかに、西東京 3・4・5 号東伏見千川線や西東京 3・4・17 号東伏見線及び西東京 3・4・19 号柳沢線の一部が整備済みになっています。また青梅街道と交差する西東京 3・2・6 号調布保谷線の整備が完成しています。地域の東側の一帯は石神井川に向かって傾斜していることもあり、道路の連続性が悪くなっています。青梅街道から迂回する車両の生活道路への進入もみられます。西武新宿線が地域の北端を東西に走り、そのほぼ両端に東伏見駅と西武柳沢駅があります。西武柳沢駅南口から JR 中央線三鷹・吉祥寺の各駅にいたるバス路線があります。西武柳沢駅南口は、西東京市と青梅市を結ぶ都営バス路線の起点となっています。東伏見駅南口から五日市街道を通り、田無駅北口にいたるコミュニティバス* (はなバス) が運行しています。

⑥ 防災・福祉など

広域避難場所*として都立東伏見公園が指定されています。避難広場*として、早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンド、三菱東京 U F J 銀行健康保険組合武蔵野運動場、東伏見小学校、保谷第二小学校、柳沢中学校が指定されています。生活道路網の整備水準が低いことから、防災性に問題を抱えています。福祉施設として、特別養護老人ホーム (めぐみ園) があります。



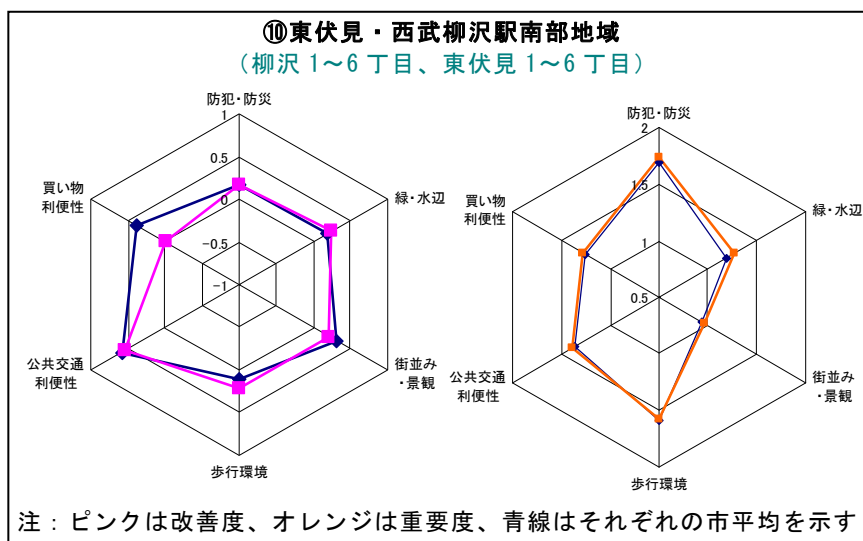
*コミュニティバス：路線バスの運行していない地域を運行する小型バス。本市では「はなバス」の愛称で運行

*広域避難場所：大地震等の発生に伴う延焼火災やその他の危険から避難者の生命を保護するために必要な面積を有する大規模公園や緑地等

*避難広場：広域避難場所へ避難する前に近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所。または、避難者が避難するために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

(2) 地域の意識

平成 24 年度西東京市市民意識調査における東伏見・西武柳沢駅南部地域住民のまちづくりに関する意識を見ると、公共交通利便性や歩行環境、緑・水辺の改善度が市平均並みである反面、買い物利便性の面で大きく市平均を下回っている。



(3) 地域のまちづくり上の課題

① 土地利用

住宅地では住環境の保全と基盤整備が必要とされます。五日市街道などの幹線道路の沿道では、その役割に見合った計画的な土地利用が求められます。東伏見駅・西武柳沢駅の南口周辺の商業地については、地域に根ざした活性化が求められます。

② みどり・水辺・景観

都立東伏見公園から早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンドにかけての石神井川周辺や、三菱東京UFJ銀行健康保険組合武蔵野運動場周辺は「みどりの拠点」としての位置づけをふまえた、とくに積極的なみどりの保全・活用策の推進が望まれます。

③ 交通環境

道路交通の利便性を向上させるとともに、防災性や住環境を向上させるためにも、都市計画道路の整備促進が課題となっています。生活道路へ進入する通過交通への対策が求められます。生活道路の改善のみならず、石神井川や千川上水沿いなどの歩行空間の充実も求められます。

④ 防災・福祉など

地域の防災性の向上を図るため、都市計画道路をはじめとする幹線道路沿道による延焼遮断帯*の形成を進める必要があります。石神井川については、洪水対策やがけ崩れ対策が必要とされます。地域内に立地する福祉施設や民間グラウンドなどの有効活用と周辺のバリアフリー化*などが望まれます。

(4) 地域の将来像

「坂があり、みどりと水に親しめる健康的なまち」～東伏見・西武柳沢駅南部地域～

石神井川に向かつてゆるやかに傾斜する地形的な特徴を活かした地域づくりを目指します。石神井川や農地・都立東伏見公園をはじめとする公園の保全・整備により、みどりと水に親しめるまちの形成を目指します。学校のグラウンドや寺社、福祉施設などの多様な施設の存在を活かして、健やかに暮らせる健康的なまちづくりを目指します。

(5) 地域のまちづくりの方針

地域のまちづくり方針については、先に設定した3つの戦略的テーマに留意しつつ分野ごとに整理すると以下のようにまとめられます。

① 土地利用の方針

東伏見駅・西武柳沢駅の南口周辺は「近隣型商業地区」として、地域に密着した日常の買物の利便性が向上するような商業施設の集積を目指します。東伏見通り(西東京3・2・6号調布保谷線)、青梅街道(西東京3・3・3号新五日市街道線)、五日市街道(武蔵野3・1・12号東京立川線)といった広域幹線道路の沿道では、幹線道路の沿道にふさわしい計画的な土地利用の規制・誘導を図ります。「南北都市軸」に位置づけている西東京3・2・6号調布保谷線の沿道では、とくに計画的なまちづくりを進めます。ゆるやかに傾斜する地形的な特性に配慮した土地利用を目指します。幹線道路の後背地*に位置する住宅地では、低層住宅と中層住宅の共存したまちの形成を目指します。「都市型産業*基盤地区」では新たな産業への転換やほかの用途への転換も視野に入れつつ、地域との共存を目指します。

*延焼遮断帯：地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園などの都市施設及びこれらと近接する耐火建築物などにより構成される带状の不燃空間

*バリアフリー化：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

*後背地：道路沿道から住宅地内に入った区域

*都市型産業：都市内に立地することが可能な公害などのない産業

② みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

現在事業が進められている都立東伏見公園の早期完成を東京都に要請します。あわせて都内でも有数の縄文時代の住居跡である下野谷遺跡公園や東伏見稲荷神社・鎮守の森、早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンドなど地域内の特色のあるさまざまなみどりを保全・活用して、美しい景観と「みどりと水のネットワーク」の形成を目指します。人にやさしいまちづくり条例によって確保された公園・緑地や児童遊園の保全と充実を目指します。新たな整備についても検討します。千川上水の歩行空間の整備を目指します。地域内に散在する小規模な緑地の保全と充実、建物の敷地内や屋上・壁面の緑化、生垣化などを総合的に進めることで、地域全体にわたってみどりを保全・創出します。

③ 交通環境の方針

都市計画道路のうち、西東京 3・4・17 号東伏見線など事業化を目指します。住宅地での通過交通の流入を最小限に抑えるための取組みを進めます。長期的な取組みとして、西武新宿線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるように、連続立体交差化を関係機関に要請します。

④ そのほかのまちづくりの方針

西東京 3・2・6 号調布保谷線の整備や民間施設の大規模なオープンスペース*の活用などにより、災害時の延焼防止と避難救援・復興活動の円滑化を目指します。特別養護老人ホーム（めぐみ園）・三菱東京UFJ 銀行健康保険組合武蔵野運動場・早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンドを核にした健康づくりをテーマとするまちづくりに向けた検討を行います。工場と周辺住宅地との間に植栽帯をはじめとする緩衝帯を設けることなどにより、環境対策を推進します。東伏見駅・西武柳沢駅の駅舎とその周辺空間について、バリアフリー化を推進します。

*オープンスペース：道路、公園、広場など、建物に覆われていない土地の総称

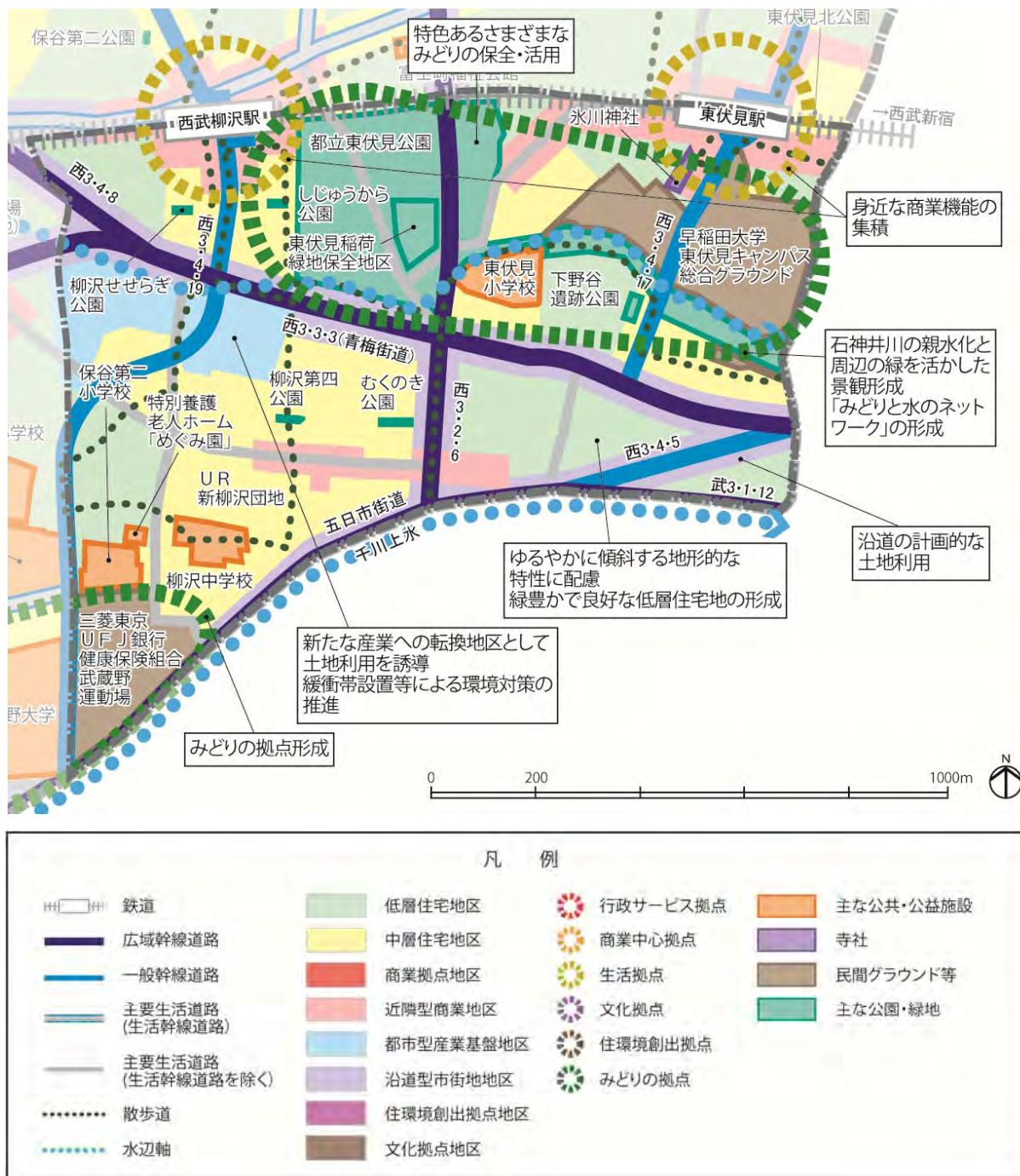


図 2-11 東伏見・西武柳沢駅南部地域まちづくり方針図

第3章

構想実現化方策

基本的考え方

まちづくりの進め方

第3章 構想実現化方策

- 全体構想や地域別構想に示した「まちづくりの方針」や「まちづくりの施策」を実現するためには、様々な取組みが必要となります。
- その考え方を「構想実現化方策」として示します。

1 基本的考え方

全体構想や地域別構想におけるまちづくりの方針は、「土地利用」「みどり・水辺・都市景観」「交通環境整備」「防災まちづくり」「人にやさしいまちづくり」の各分野の連携のもと総合的に展開していきます。

今後、住宅都市としての本市の価値を持続させ、さらに高めていくためには、公共の福祉を重視しつつ、地球環境問題への対応、人とみどりの触れ合い、すべての市民が暮らしやすい環境づくりなど、“人”“暮らし”の視点に立脚した取組みが特に重要となります。

そのため、地域コミュニティの中心的な役割を担う自治会・町内会、NPOや市民活動団体との連携・協力体制を一層充実させ、地域主体の多様かつ活発なまちづくり活動と行政の施策・事業が相乗効果を生み出すような「協働のまちづくり」を積極的に推進していきます。

また行政経営のなかでも、まちづくりの目標と達成のための効果的な施策・事業の立案・実行とその成果の適切な評価を行い、より効果的な施策・事業を着実に実施できるよう取り組んでいきます。

このような考え方のもと、本市では、特に次の4点に留意して各種の取組みを進めます。

- (1) 適切な役割分担
- (2) 適切な手法の選択
- (3) 行政評価を活用した進行管理
- (4) まちづくりの推進体制の整備

2 まちづくりの進め方

(1) まちづくりの役割分担

行政と市民活動団体はともに公共を担っていますが、地域の課題は多岐にわたるため、行政や市民活動団体がそれぞれ単独で実施するよりも双方の特性を活かし協働*することでより効率的・効果的に地域の課題を解決することが可能となります。

基本的な考え方として、市民が主体的にまちづくり活動を展開し、暮らしやすい地域の環境づくり、課題解決に対して、住民自治の観点から市民と行政とが共に担い、協働して取組めるような地域社会の成熟化を目指します。

行政は、情報公開・普及などの各種取組みを行う一方で、特に大規模・広域的で長期的・専門的な視点を要するまちづくりを担っていきます。

また、市民のみなさんにもまちづくりの理解や知識をより一層深めていただき、行政とのパートナーシップを築きながら、地域の個性が活かせるまちづくりや地区レベルのまちづくりの活動、計画提案・策定・推進に多様な力を発揮していただけるよう、体制づくりを進めていきます。

* 協働：市民活動団体と市が、①相互に対等な関係の下、②互いの特性や立場を十分理解し、認め合いながら、③共通する課題の解決や目標の実現に向けて協力すること

(2) まちづくりの手法と仕組み

住宅都市としての本市の価値を持続させ、“人”“暮らし”の視点に立脚したさまざまなまちづくりや協働のまちづくりを展開するために、つぎのような手法や仕組みの有効性を検討・検証しつつ、施策・事業を立案し、適用・実施します。

① 計画的な土地利用を実現するために

⇒用途地域制度*、特別用途地区制度 など

② 根幹的な都市施設を整備するために

⇒都市施設などの都市計画決定*、街路事業*、公園整備事業 など

③ 面的な市街地の改善のために

⇒市街地再開発事業*、土地区画整理事業* など

④ 地区単位のきめ細かいまちづくりのために

⇒地区計画*（地域に住んでいる方が中心となって、まちのルールを決めることも可能です）建築協定・緑地協定* など

⑤ 適切な開発や建築を規制・誘導するために

⇒開発許可制度*、建築確認制度* など

⑥ 市独自のまちづくりを可能とするために

⇒人にやさしいまちづくり条例、まちづくり憲章 など

⑦ 新たな社会ニーズに対応した戦略的なまちづくりのために

⇒都市施設や公共施設、公共的空間の維持管理や、人口構成や社会ニーズの変化に迅速に対応した機能転換・再編

⇒全体構想で定めた戦略的テーマに基づく効果的な施策・事業の推進 など

* 用途地域制度、特別用途地域制度：住宅地や商業地などに区分して、建物の用途や大きさを規定する制度

* 都市計画決定：用途地域、都市施設、開発事業などを都市計画法に基づいて定めること

* 街路事業：道路整備の事業手法のひとつ

* 市街地再開発事業：木造住宅の密集地などで、建物や公共施設の整備を行う事業

* 土地区画整理事業：宅地の整形化や道路の整備など、面的にまちをつくりかえる事業

* 地区計画：法に基づいて、地区単位で、きめ細やかなルールを定めて行うまちづくりのこと

* 建築協定・緑地協定：地区全員の合意のもとに、一定のルールを定めるもの

* 開発許可制度：一定規模以上の開発行為について、その内容の審査や行政指導を行う制度

* 建築確認制度：新築や建て替え等に際して、法的条件を満たしているかどうかを確認する制度

⑧ 協働のまちづくりを持続可能なものとするために

- ⇒協働のまちづくりを推進するためのイベント（シンポジウム・討論会・まち歩き・学習会・まちづくり関連のコンテストや表彰制度の導入）
- ⇒地域の魅力・価値向上や課題解決を担い、地域に根ざして活動する組織の育成と協働事業の展開 など

（３） 行政評価を活用した進行管理

全体構想・地域別構想の方針については、市政の根幹的な計画である総合計画の実施計画にあわせて優先度の高い施策・事業を具体化するとともに、達成すべき目標を明確化し、施策・事業の実施につなげていきます。

また、施策評価による施策それぞれの達成状況・社会状況の変化及び市民の満足度・重要度からの総合的な評価を受け、施策の合理的な展開を検討します。同時に施策目標の達成へ向けた個別の事務事業の貢献度を利用し、評価します。

重要度が高く、成果が求められる施策については拡充・重点化する一方で、効果の少なかった施策については、その原因を研究し、実施方法の変更や施策の転換などを検討します。

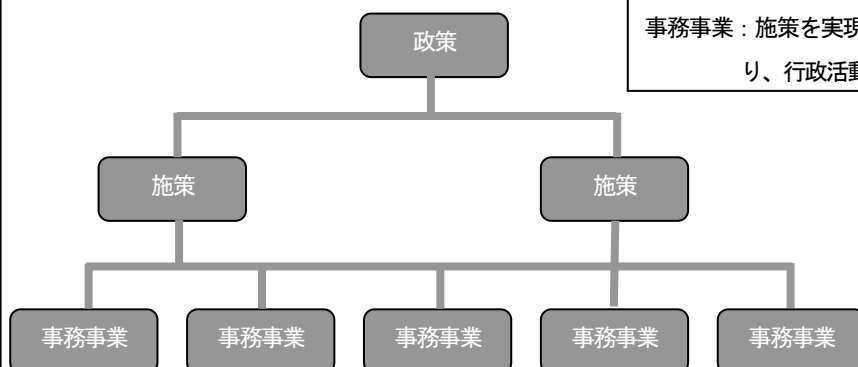
【参考：西東京市における行政評価制度】

○ 行政評価とは

行政評価とは、「政策・施策・事務事業からなる政策体系を対象に、その成果や実績などを、事前、中間または事後において、有効性、効率性などの観点から評価するもの」です。その目的は、PDCA（Plan 計画→Do 実施→Check 評価→Action 見直し）という経営のマネジメント・サイクルを確立することにより、計画（Plan）の有効性と、実施（Do）の効率性の向上を図ることです。

こうした行政評価制度を導入することにより、事業所管課や計画所管課が、事業の成果を組織的、定期的、客観的に見直し、データに基づく改革・改善を行いやすくなるという効果が期待できます。

《行政の政策体系図》



政 策：特定の行政課題に対応するために立案された方針であり、行政活動の大きな単位をいう
施 策：政策を実現するための具体的な方策をいう
事務事業：施策を実現するための個々の事務事業であり、行政活動の一番小さな単位をいう

（４） まちづくりの推進体制

① 庁内体制の整備

市民のみなさんに分かりやすい庁内体制の充実に努めます。

実際のまちづくりでは、分野横断的な取組みが必要となるため、いわゆる「縦割り」とならないよう関連部局との連携の強化を目指します。

市報や様々な情報コミュニケーション手段を活用してまちづくりに関する広報活動の充実に努めます。

② さまざまな主体との連携の推進

周辺自治体と日頃からまちづくりに関する情報交換を行い、必要に応じて共同のまちづくりを推進します。

国・東京都や、各種の公的機関との間でも随時情報交換を行い、適切な役割分担によりまちづくりを進めます。

市内のまちづくりに関するNPOなどの連携や地域のまちづくり活動団体の育成にも努めます。

③ 市民協働の体制整備

地域やまちづくりの情報を正確かつ速やかに発信するとともに、個別に取組みテーマをもって活動している各団体どうしの交流を進めたり、人材育成などの面でまちづくりの裾野を広げるような地域主体のまちづくり活動や組織（例：〇〇地域まちづくり協議会など）の設立、運営の支援を進めます。

④ 持続的なまちづくりのマネジメント

都市計画に関する事業や都市基盤施設・公共施設等の維持管理を戦略的・継続的に実施するため、国や東京都の補助金の有効活用とともに、自主財源の確保に努力します。

また、まちづくり事業への「基金*」の活用や民間企業の資金・ノウハウを積極的に活用した事業展開を適切に行えるようにしていきます。

さらに、NPO等の企画提案事業（市との協働事業）の実施や自立性・公益性の高い活動組織の育成を通じて、地域で主体的に暮らしを支える社会サービス・まちづくりの一端を担える体制を充実させていきます。

* 基金：特定の目的を定めて、あらかじめ事業費用などの積み立てを行う制度

資料

用語の解説

資－１ 用語の解説

(五十音順に記述)

あ行

*一般延焼遮断帯

：骨格防災軸及び主要延焼遮断帯以外で防災生活圏を構成する延焼遮断帯

*駅勢圏

：「駅の勢力圏」を略したもので、駅を利用する人の居住地や通勤先・通学先などが立地する範囲を示し、駅から居住地まで徒歩だけでみた場合、約1 Kmくらいの圏域となる

*NPO法人

：特定非営利活動促進法に基づき法人格を取得した法人のことであり、NPO法人のうち一定の基準を満たし所轄庁の認定を受けた法人を認定NPO法人といい、税制上の優遇措置を受けることができる

*延焼遮断機能

：道路、河川、鉄道、公園等の都市施設と、それら沿線の一定範囲に建つ耐火建築物により構成される帯状の不燃空間を確保することにより、大地震時において市街地大火を阻止する機能のこと

*延焼遮断帯

：地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物により構成される帯状の不燃空間。震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能も担う

*沿道型サービス施設

：幹線道路の沿道で主に自動車利用者に物品やサービスを提供するガソリンスタンドやファミリーレストラン、大規模小売店、運輸施設などのこと

*オープンスペース

：道路、公園、広場など、建物に覆われていない土地の総称で、都市におけるゆとり空間のこと

か行

*開発許可制度

：一定規模以上の民間による開発行為が行われる場合、その内容を行政が審査し、必要に応じて指導し、許可する制度のことであり、開発に見合った道路や公園などの都市基盤の提供などが義務付けられている

*街路事業

：道路整備の事業手法のひとつ

*幹線道路

：交通環境整備の方針の中で、広域幹線道路、一般幹線道路、生活幹線道路の位置付けがなされたものの総称を指す

*基金

：特定の目的を定めて、あらかじめ事業費用などの積み立てを行う制度

***基本構想**

：市のまちづくりの基本的な理念であり、市の目指すべき将来像、まちづくりの方向性等を示すもの

***協働**

：市民活動団体と市が①相互に対等な関係の下、②互いの特性や立場を十分理解し、認め合いながら、③共通する課題の解決や目標の実現に向けて協力すること

***業務地**

：公務、商取引、販売のほか生産、流通などの業務施設が集積するところ

***緊急啓開道路**

：地震等の災害発生時に、被災地及び被災者に対する教護活動、支援物資・食料等の輸送を迅速かつ確実にするために、緊急道路障害物除去（「倒壊した建築物等の路上障害物の除去」および「陥没や亀裂等の応急補修」）を優先的に実施する路線のこと

***建築確認制度**

：新築や建て替えに際して、法的条件を満たしているかどうかを確認する制度

***建築協定**

：建物の高さ・壁面位置・デザイン・垣や柵の種類等を住民間で話し合っ区域のルールとして定めるもので、全員の合意を必要としているが、地区計画と異なり都市計画に定められるものではなく、あくまで紳士協定としての性質をもっている

***後背地**

：道路沿道から住宅地内に入った区域

***広域避難場所**

：大地震などの発生に伴う延焼火災やその他の危険から、避難者の生命を保護するために必要な面積を有する大規模公園や緑地等

***骨格防災軸**

：広域的な観点から応急復旧体制の確立やライフラインの整備等の防災機能の向上により災害に強い都市構造づくりを図るため、防災上の骨格的ネットワークを形成すべき道路及び大規模河川

***コミュニティバス**

：路線バスと乗り合いタクシーの間を埋める小型のバスで、バス不便地域を運行する新しい乗りバスの総称であり、本市では「はなバス」の愛称で運行

さ行

***主要延焼遮断帯**

：都市計画道路を中心として、河川、鉄道等により、防災生活圏ができるだけ一定の大きさになるようにメッシュ状に配置された延焼遮断帯の中でも、特に整備の重要度が高いと考えられる幹線道路（骨格防災軸間を二分する骨格幹線道路）

***生産緑地**

：良好な都市環境を確保するため、農林漁業との調整を図りつつ計画的な保全を図る都市部に残存する農地のこと

***全国総合開発計画、首都圏整備計画**

：国土づくりや首都圏の整備など、広域的なまちづくりに関する基本計画で、法に基づいて

国が策定

***雑木林**

：クヌギやコナラなどの広葉樹で構成された、人工的・意図的に作られた林（人工林）のことで、広義には人里周辺の入りやすい林の意を含み、里山と等しく用いられることもある

***市街地再開発事業**

：木造住宅の密集地などで、建物や公共施設の整備を行う事業

***ソフト産業**

：情報通信プログラムや文化作品など、知識・思考によりものを生み出す産業

た行

***第一種市街地再開発事業**

：機能更新や基盤整備などを目的に街をつくりかえる法定事業。土地や建物の権利を事業後の再開発ビルの床に権利変換する

***第三次事業化計画路線**

：都市計画道路のうち、平成 18～27 年度の間に優先的に整備する路線として東京都と市が位置づけたもの（平成 18 年 4 月策定）であり、優先整備路線と同じ

***玉川上水景観基本軸**

：東京都景観条例に基づき、特徴的な景観が連続している地域を景観軸として指定しており、玉川上水の中心から両側それぞれ 100m の区域を玉川上水基本軸として指定し、景観基本軸の範囲内で特定行為を行う事業者に出発を義務付けている

***地域地区、都市施設、都市計画道路、都市計画公園、市街地開発事業**

：都市計画法に基づいて定められるもので、土地利用の区分、道路や公園などの各種の施設の計画、面的な都市開発事業などのこと

***地区計画**

：用途地域のような広域的な視点からのゾーニング手法に対して、地区からの発想できめ細やかな地区の特性に応じたまちづくりを行うための手法で、建物の用途・高さ・壁面位置などを地域住民が参加して検討し定め、地区の環境保全・改善を図るもの。規制強化と併せて容積率規制の緩和などを行う場合もある

***調節池**

：集中豪雨などの増水時に河川の水位を調整するため、河川沿いに設置される池のこと

***鉄道不便地域**

：鉄道駅からの距離が遠い、バス路線が無いなど、駅の利用が不便な地域のこと

***電線類の地中化**

：円滑な道路交通の確保、道路景観の整備、防災上の観点から電線類を地中に埋設すること

***東京都景観条例**

：東京の自然を活かし、歴史と文化を継承し、地域の個性と多様な魅力を発展させるために、必要な事項を定めて景観づくりを総合的・計画的に進めるための条例のことで、東京都が平成 9 年 12 月に制定

***都市型産業**

：都市内に積極的に立地させることのできる産業のことをいい、公害による環境汚染がないことが前提で、都市の情報集積や消費地に近いことを活かした情報産業やファッション産

業などがあげられる

***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）**

：すべての都市計画区域について区域区分を始めとした都市計画の基本的な方針（都市計画区域マスタープラン）で都道府県が定めるもの

***都市計画決定**

：用途地域・都市計画道路などの根幹的な施設・市街地開発事業等について、その基本的内容を都市計画審議会で審議し（規模・内容により東京都決定、西東京市決定がある）、公告・縦覧などの手続きを経て法的に定めるもので、都市計画施設内では建築制限がある

***都市計画道路**

：都市計画法に規定された都市施設の一つであり、都市計画決定された道路のことで、種類、名称、位置、区域、種別及び車線数やその他構造を定めており、安全・快適な交通の確保、みどりの空間の確保、活力と魅力ある都市の形成、防災強化、上下水道・ガス等の収容など様々な機能を有している。

***特別緑地保全地区**

：都市緑地法に基づき無秩序な市街化の防止等を目的に指定する地区

***土地区画整理事業**

：宅地の整形化や道路の整備など、面的にまちをつくりかえる事業

な行

***日常生活の楽しみとなるような機会**

：生産者と消費者の交流、市民農園等の活用、学校農園体験・農業体験・援農ボランティアへの参加、食育活動、農業景観散策会の開催など

***西東京市市民意識調査**

：市政に対する市民全体の考え方を把握するために西東京市が実施した調査

は行

***バリアフリー化**

：障壁を取り除き、誰もが利用しやすい都市環境をつくること

***避難広場**

：広域避難場所へ避難する前に、近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所、または避難者が避難のために一時的に集団を形成する場所で、集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド等

***避難施設**

：地震による家屋の倒壊や焼失等によって被害を受けた方や現に被害を受けるおそれのある方を一時的に受け入れ、保護するために開設する学校の建物

***人にやさしいまちづくり条例**

：市・市民・事業者等のそれぞれの役割と責務を明らかにし、人にやさしいまちづくりを進めていく上での基本的事項ならびに開発事業に伴う手続ならびに都市計画法の規定に基づく開発許可の基準及びその他の基準を定めたもの

***ヒューマンスケール**

：人間の感覚や行動に適した、適切な空間の規模やものの大きさ

***福祉避難施設**

：自宅や避難施設で生活している高齢者や障害者の方等に対し、介護等の必要なサービスを提供する社会福祉施設等

***ふたかけ水路**

：コンクリートなどのふたをかけた水路

***壁面後退**

：建物の外壁面を、道路境界線より敷地の内側に下げたところに設けること

***歩車共存道路等**

：自動車の走行速度を落とす工夫により歩行者が安心して歩ける道路。歩車共存道路やコミュニティ道路がある

ま行***マンション付置公園**

：大規模マンションの建設に伴って設置されている公園

や行***屋敷林**

：農家などの周りを囲んでいる樹林

***優先整備路線（第三次事業化計画）**

：平成 18 年 4 月に東京都と多摩地域の 28 市町が策定した「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）」において、平成 27 年度までの間に優先的に整備すべき路線として位置付けられたものを指す

***ユニバーサルデザイン**

：製品、建物、空間等について、障害者や高齢者などの分けへだてなく初めから考慮して、すべての人が使いやすく、親しみやすいものにすること

***よう壁**

：がけ崩れを防止するためのコンクリート製などの構造物

***用途地域制度、特別用途地域制度**

：住宅地や商業地などに区分して、建物の用途や大きさを規定する制度

ら行***緑地協定**

：「都市緑地保全法」に定められた制度で、地域住民の自主的な緑化の意思を尊重しながら地域緑化を推進しようとするもので、都市計画区域内の一定の区域の土地所有者等全員の合意により、緑化協定区域、樹木等の種類とその植栽場所、垣または柵の構造等の必要事項を定め、市長の認可を得て締結される協定のこと

***緑地保全地域**

：「東京における自然の保護と回復に関する条例」に基づき、都が指定する自然地・樹林などの保全のために建築制限等を行う地域