

### 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通っており、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する公共交通を中心とした移動環境整備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、良好な景観づくりや歩いて楽しいまちづくりを進めるなど、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）  
(P37 図1-5 土地利用現況図 参照)

#### ●活発な協働によるまちづくりの力

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

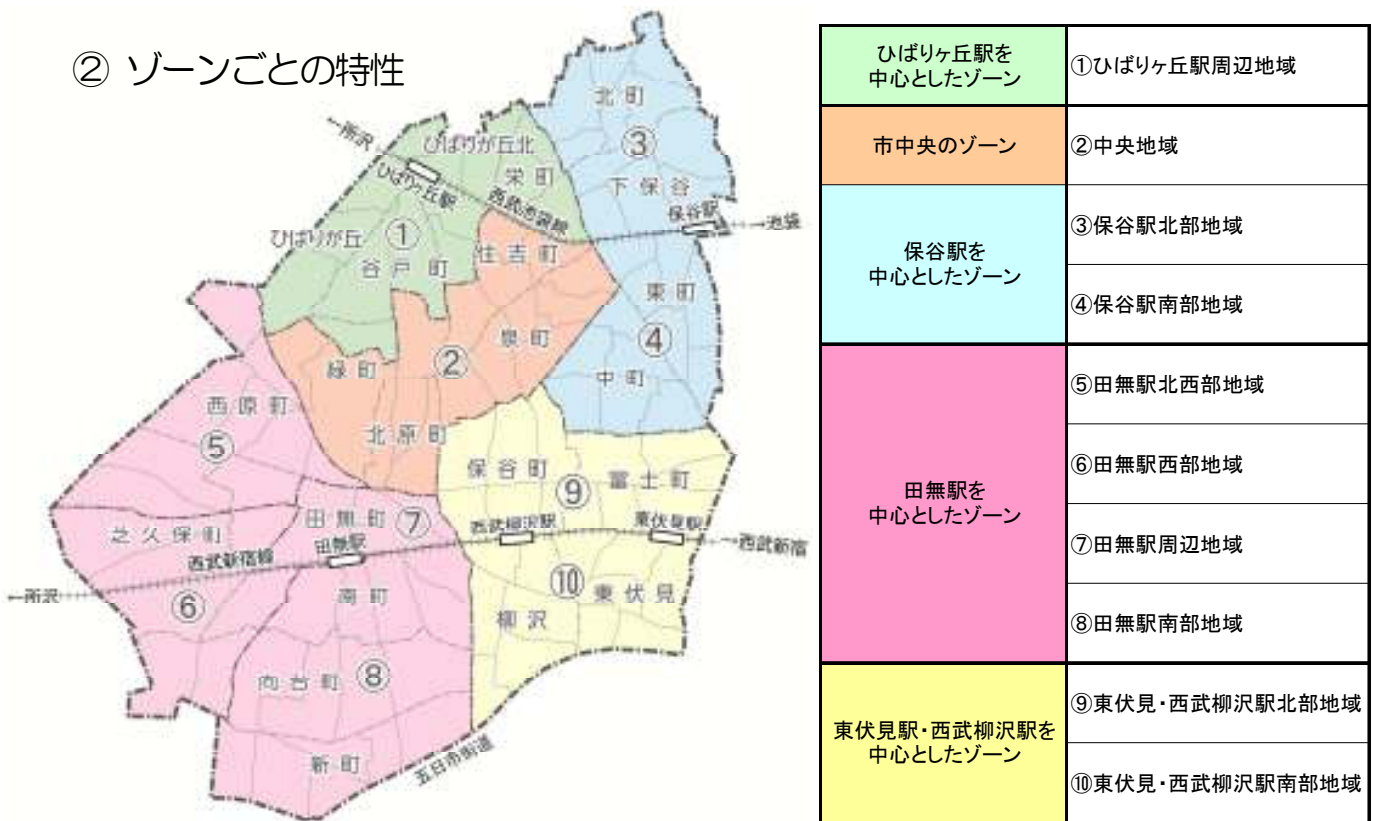


図1-2 ゾーン区分図

●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

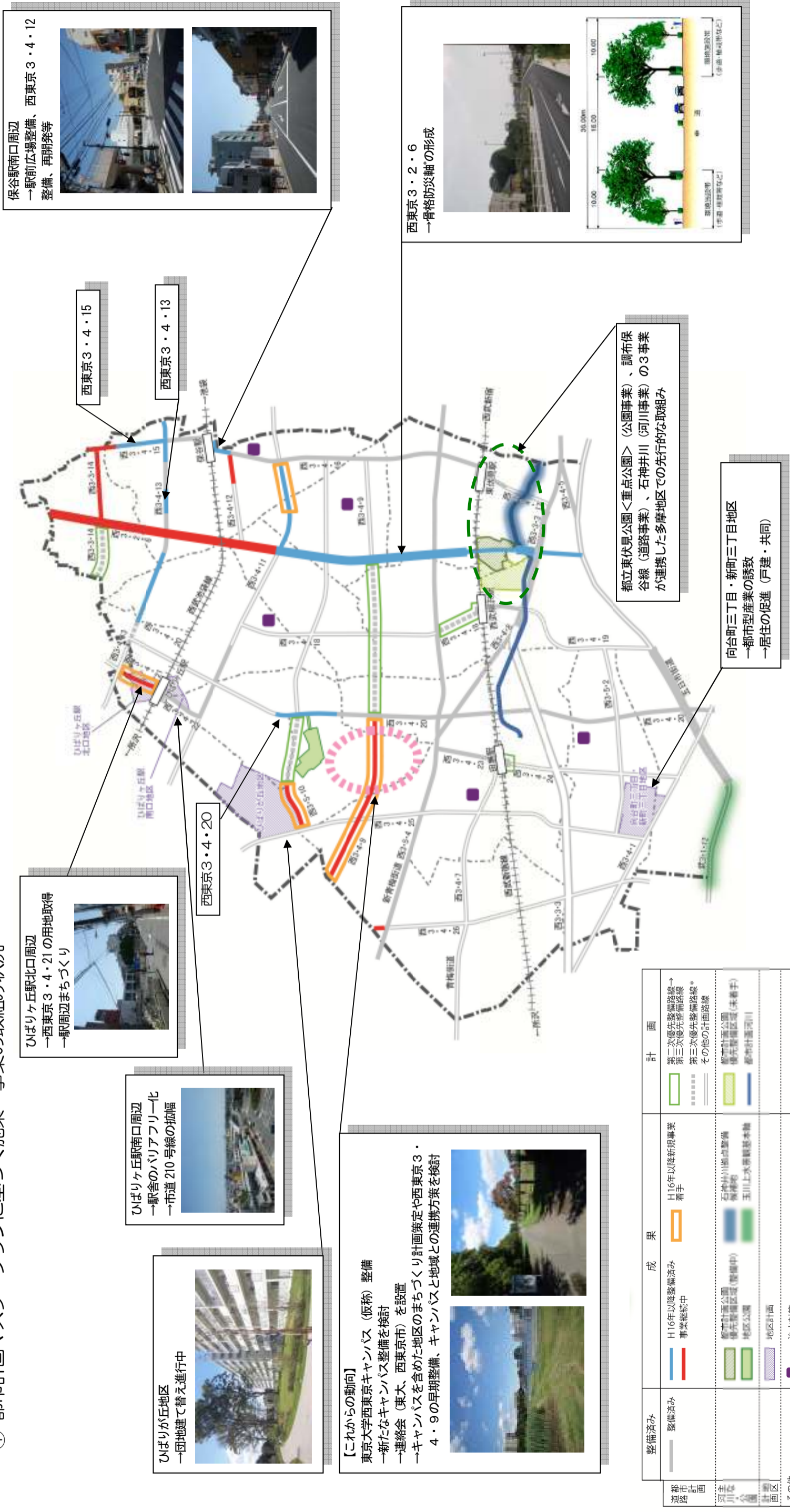
東伏見駅や西武柳沢駅の駅前に商店街が形成されており、周辺には公的住宅を含む住宅地が広がっています。青梅街道・新青梅街道・五日市街道など東西方向の幹線道路と南北方向の西東京3・2・6号調布保谷線・かえで通りが地域の骨格を形成しており、東伏見稲荷神社、都立東伏見公園、下野谷遺跡公園、石神井川など歴史やうるおいの資源に恵まれています。

\* 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おります。

#### 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



\* 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（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づ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、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

都市計画マスタープランでまちづくりの目標を設定し、都市づくりを進めてきましたが、今回の中間見直しでは、これらの目標をふまえて残るおおむね 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、駅周辺では、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中心の居住に加えて、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共空間が不足（道路・公園）</li> <li>・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</li> <li>・昼間人口が少ない（昼間の災害時の対応力が不足）</li> <li>・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）</li> </ul>
ひばりヶ丘駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の密集（駅北口）</li> <li>・駅直近の踏切渋滞で自動車と歩行者・自転車が錯綜</li> </ul>
市中央のゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出火及び地震の危険度が比較的高い</li> </ul>
保谷駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul>
田無駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の密集（駅南口）</li> </ul>
東伏見・西武柳沢駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul>

#### 【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	<p>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</p>
展開のポイント	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通勤・通学ルートにおける交通安全対策の充実</li> <li>●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</li> <li>●まちづくりと一体となった総合的な治水対策</li> </ul>

#### 【分野別の展開イメージ】

<p>&lt;交通環境整備分野&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆体系的な道路網の整備（幹線道路・主要生活道路 ※P44③参照・生活道路 ※P44④参照）</li> <li>◆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</li> <li>◆交通安全施設や防犯灯の設置</li> <li>◆通学路等の安全性確保</li> </ul> <p>&lt;防災まちづくり分野&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆防災性の高い市街地の形成・拠点整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・防災生活圏の形成、緊急輸送ネットワークの整備</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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の近隣住民への周知</li> <li>・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</li> <li>・駅周辺の基盤整備や帰宅困難者対策</li> </ul> </li> <li>◆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）</li> <li>◆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</li> </ul>
--

\* 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

\* 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模公園が不足</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・農地や樹林地が多い(土地利用転換の可能性はある)</li> </ul>
ひばりヶ丘駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>
市中央のゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模な緑地空間(東大生態調和農学機構等)</li> <li>・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</li> </ul>
保谷駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
田無駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模工場跡地の発生(街並み変化の要因)</li> <li>・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)</li> </ul>
東伏見・西武柳沢駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> </ul>

### 【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●みどりと住が近接する魅力ある居住環境の創造</li> <li>●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</li> <li>●土地利用転換時の産業機能の維持や地域の環境改善</li> </ul>

### 【分野別の展開イメージ】

<p><b>&lt;土地利用分野&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆良好な居住環境を維持する敷地規模の維持・確保</li> <li>◆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</li> <li>◆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</li> <li>◆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)</li> </ul> <p><b>&lt;みどり・水辺・都市景観分野&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆屋敷林・雑木林の保全</li> <li>◆農業振興や農・食を介した交流による農地への理解</li> <li>◆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</li> <li>◆みどりの拠点や駅をつなぐ散歩道のネットワーク化</li> <li>◆東京都景観条例*に基づく良好な景観の形成</li> </ul> <p><b>&lt;人にやさしいまちづくり分野&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆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)</li> </ul>
---

\* 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：良好な景観を形成し、美しく風格ある東京の形成を目的とした条例で、平成9年12月に制定され、平成18年に全部改正された

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
ひばりヶ丘駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅南口は駅前広場のバリアフリー化を検討中</li> <li>・駅北口は駅アクセス道路（都市計画道路）整備が進行中</li> </ul>
市中央のゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩による駅アクセスが不便</li> <li>・バスによる駅アクセスが中心</li> </ul>
保谷駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅南北の駅前広場や都市計画道路は整備が完了</li> <li>・西東京3・4・12号東町線の整備が進行中</li> </ul>
田無駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北口の駅前空間は整備済み</li> <li>・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〕）</li> <li>・駅周辺で自転車と自動車が錯綜</li> </ul>
東伏見・西武柳沢駅を中心としたゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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〕）</li> </ul>

### 【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅周辺のアクセスルートの整備</li> <li>●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</li> </ul>

### 【分野別の展開イメージ】

<p>&lt;交通環境整備分野&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ハード整備とソフト施策を効果的に組みあわせたアクセス道路の整備・歩行空間の確保（歩車共存道路等*の整備の検討や自転車利用者に対するマナーの向上策等）</li> <li>◆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）</li> <li>◆バスルートの充実・改善（都市計画道路の整備にあわせた路線バスルートの新設・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）</li> </ul> <p>&lt;人にやさしいまちづくり分野&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆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）</li> </ul>
---

\* 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で、歩車共存道路やコミュニティ道路がある