

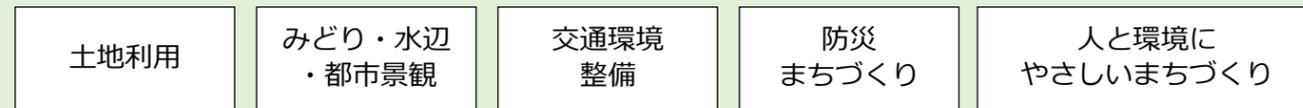
拠点別構想とは

「拠点別構想」では、将来都市構造で位置付けた拠点ごとのまちづくり構想について示します。

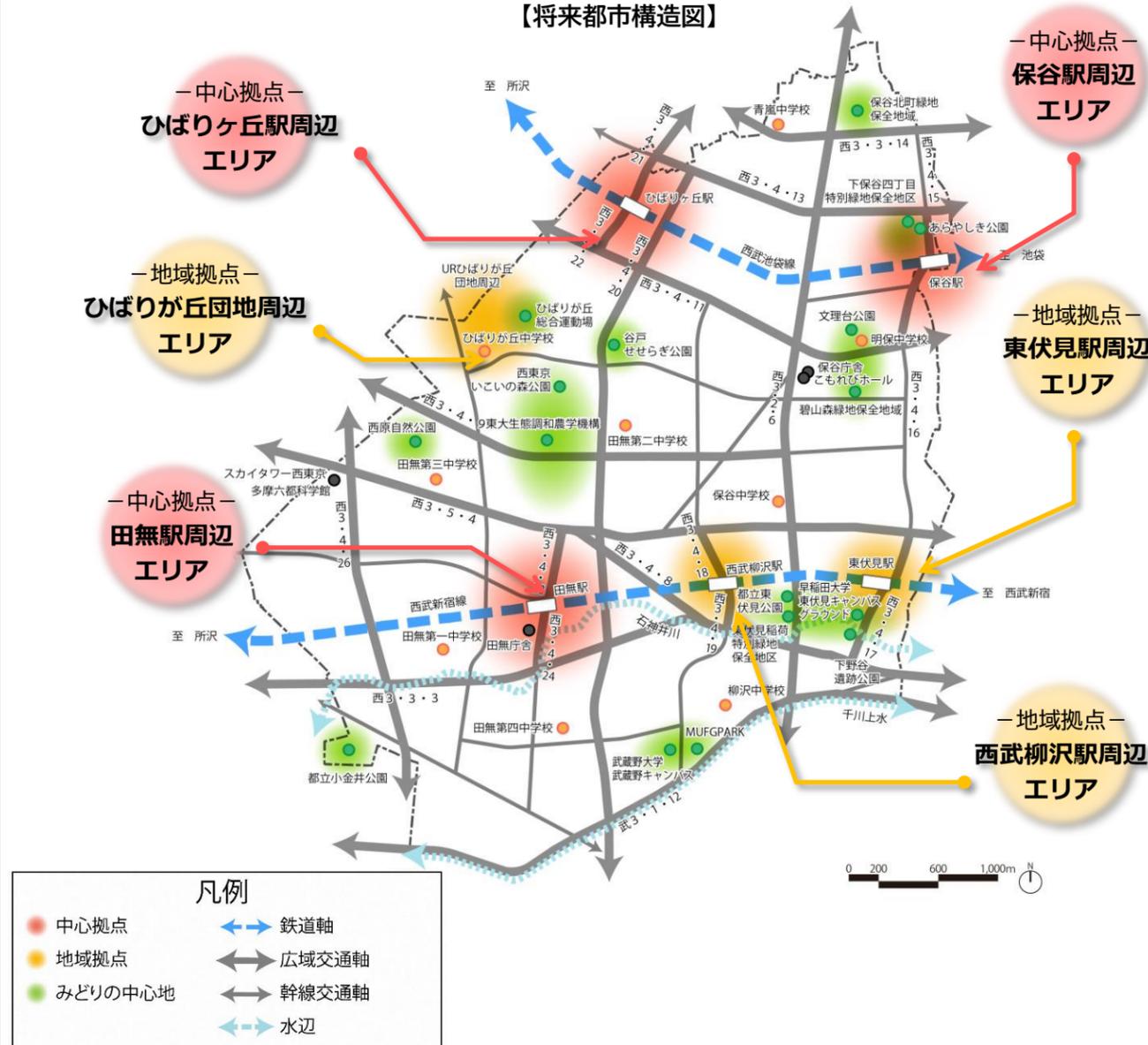
全体構想（案）の将来都市構造で位置付けた「中心拠点」及び「地域拠点」は、将来都市像で掲げる「みどりがかおり 快適でゆとりある みらいにつなぐ住宅都市 西東京」の実現に向け、それぞれの地域特性に応じ、日常生活の利便性を高めながら、拠点性の維持・向上を図るエリアです。

そのため、『拠点別構想』では、「中心拠点」及び「地域拠点」を対象に、全体構想で掲げた分野別まちづくり方針における5つの分野を関連付けながら、拠点ごとにより詳細なまちづくりの方針を示します。

<全体構想 分野別まちづくりの方針>



<拠点別構想で示す6つの拠点>  
【将来都市構造図】



拠点別構想の構成案

拠点別構想の構成は、各拠点をエリア（徒歩圏500m）※1として捉え、エリアごとに「概況」「人口動向」「現状と課題」を整理し、それを踏まえたうえで施策の方向を示すものとします。

構成案 ※1「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」による高齢者徒歩圏の半径500m

1)概況

- 特性を整理します。
  - 例) ●●エリアは、市の中央に位置しています。商業地を囲むように戸建て住宅を中心とする住宅地が形成されています。等

2)人口動向

- 令和2（2020）年12月末現在の人口と令和27（2045）年の将来人口を比較します。（総人口、3区分別〔年少・生産年齢・高齢者〕の人口構成比）
  - 例) 令和2年の人口は、●●人で、3区分別人口割合は、それぞれ●●%、●●%、●●%です。令和27年の将来人口は、●●人に減少すると推計され、高齢化の進行が予測されています。等

3)現状と課題

- 全体構想（案）の分野別まちづくり方針における5つの分野に関連付けながら整理します。
  - ① 土地利用
    - 土地利用状況について現状等を踏まえ、課題を整理します。あわせて土地利用等状況図を示します。
      - 例) 駅北側には商業施設が、駅南側には公共施設が集積しています。空き家が存在しているため、適正な管理が必要です。等
  - ② みどり・水辺・都市景観
    - 公園や農地（生産緑地）などのみどりや、水辺、都市景観について現状等を踏まえ、課題を整理します。あわせて公園・生産緑地等状況図を示します。
      - 例) 駅北側は、生産緑地がまとまり、みどりに囲まれた住環境となっています。みどりの保全を図るとともに、みどり豊かで潤いのある快適な都市環境の形成が必要です。等
  - ③ 交通環境整備・人と環境にやさしいまちづくり※2
    - 都市計画道路等、交通基盤の整備状況や公共交通の状況について現状等を踏まえ、課題を整理します。あわせて交通環境状況図を示します。
      - 例) 駅周辺の基盤整備は進みつつありますが、生活道路では幅員の狭い道路があります。今後の自転車の需要を踏まえると、自転車利用の環境整備が必要です。等
  - ④ 防災まちづくり
    - ハザード情報等、災害の危険性について現状等を踏まえ、課題を整理します。あわせて災害ハザードの状況図を示します。
      - 例) 駅南側の一部では、幅員の狭い道路や建物が密集していることから、東京都が策定した「防災都市づくり推進計画（令和3年3月）」において、「木造住宅密集地域」に位置付けられています。近年、都市型水害の発生が多くみられることから、浸水対策を促進していく必要があります。等

4)施策の方向

- 全体構想で掲げた分野別まちづくりの方針の5つの分野を関連付けながら、当該エリアで展開する施策の方向を整理します。
  - 例) 駅周辺の拠点性を高める機能の誘導      アクセス道路の整備  
みどりの保全と活用      浸水対策の推進      等
- 構想図を作成し、どこでどのような施策を展開するか整理します。

※2 人と環境にやさしいまちづくりについては、交通環境整備との関連性が強いので、拠点別構想では、あわせて整理します。

# 拠点別カルテ 田無駅周辺エリア (田無駅から半径500m圏域)

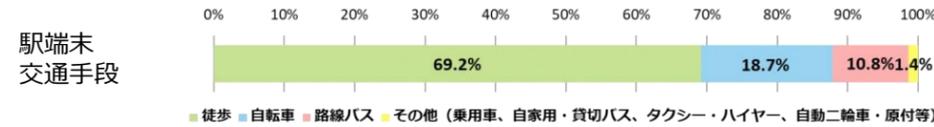
## 人口特性

	単位	令和2年	令和27年
人口	人	20,331	19,457
年少人口(割合)	人(%)	2,047 (10.1%)	2,107 (10.8%)
生産年齢人口(割合)	人(%)	13,406 (66.0%)	10,760 (55.3%)
高齢者人口(割合)	人(%)	4,858 (23.9%)	6,590 (33.9%)

※半径500mの範囲にかかる町丁目の人口を集計しています。  
 出典：統計にしよう(令和2年)  
 国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)

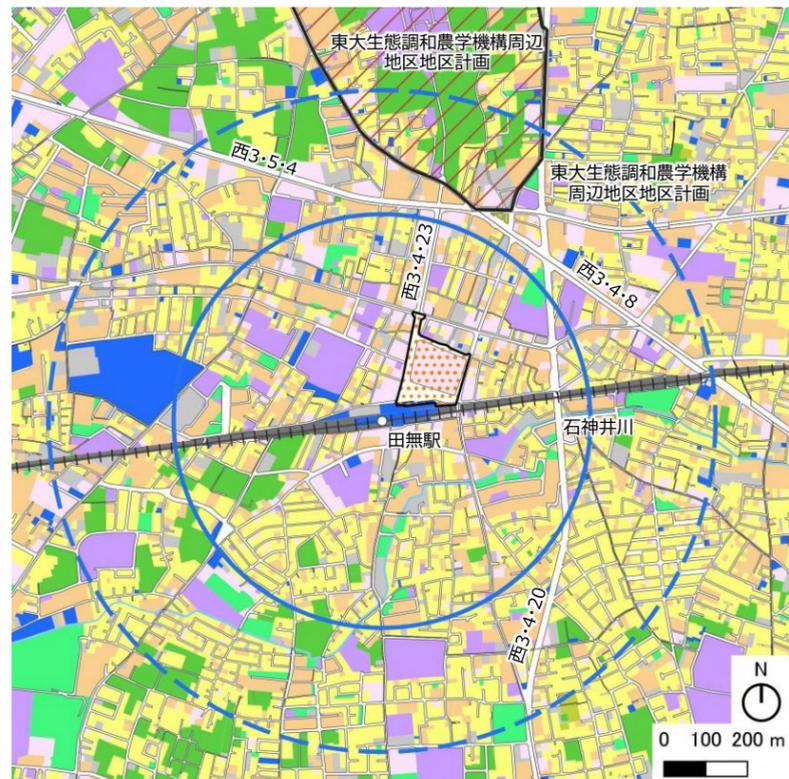
## 公共交通の状況

駅乗降客数 : 75,418人/1日平均  
 バス系統数 : 10系統



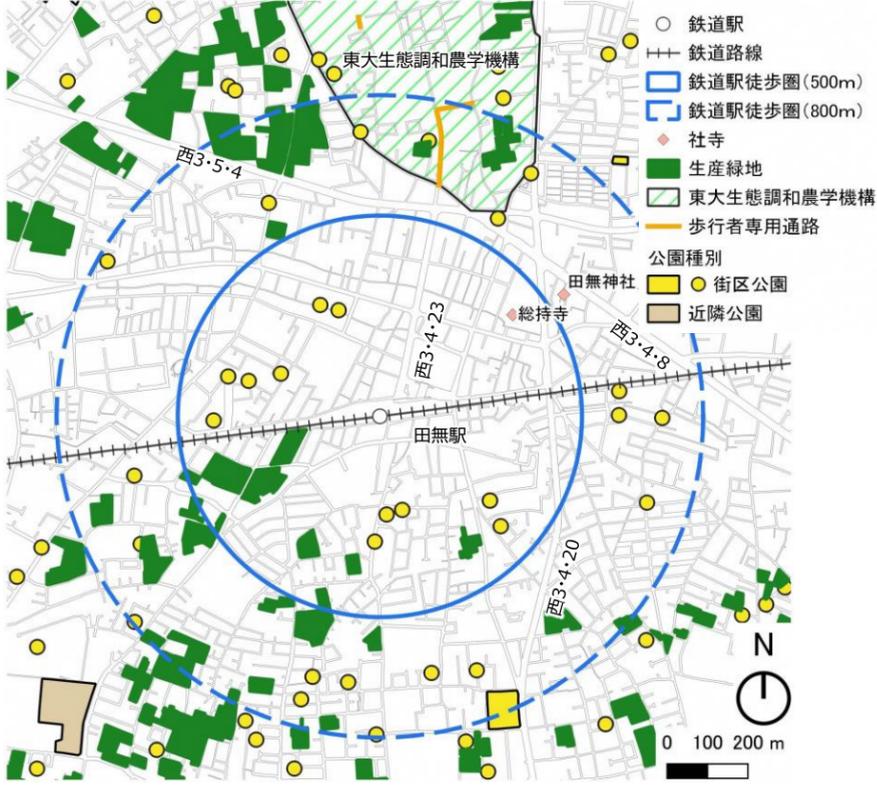
出典：統計にしよう(令和2年)、東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年)

## 土地利用等状況図



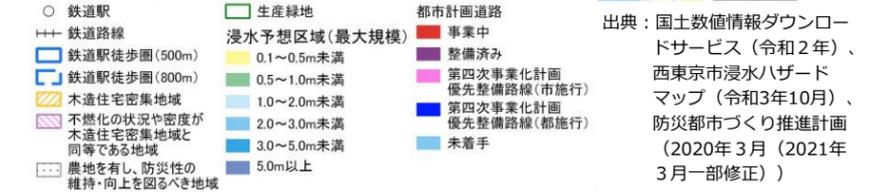
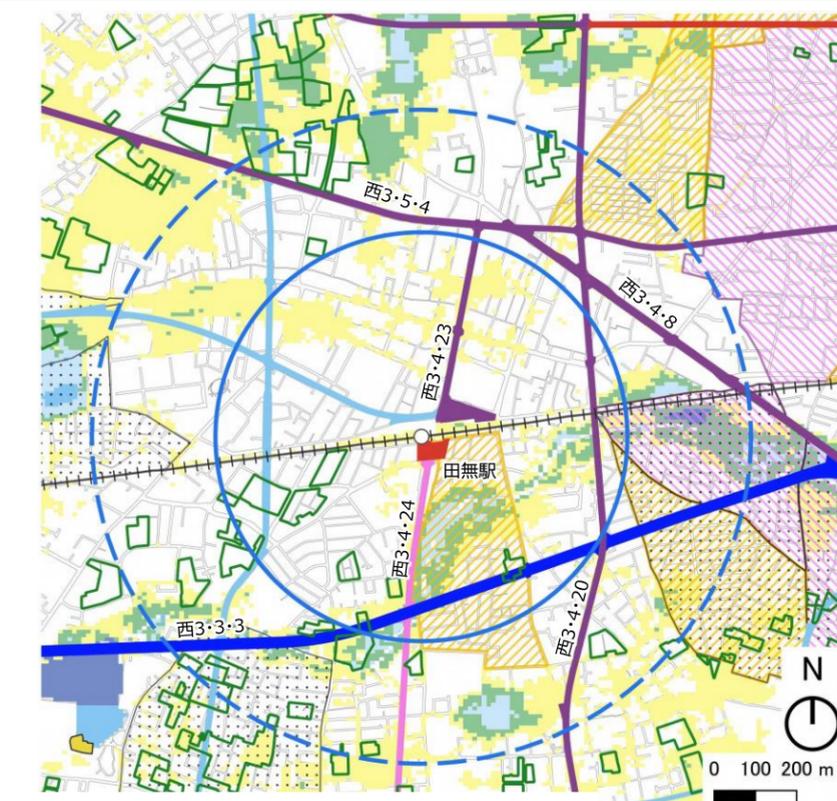
出典：土地利用現況調査(平成29年)一部加工

## 公園・生産緑地等状況図



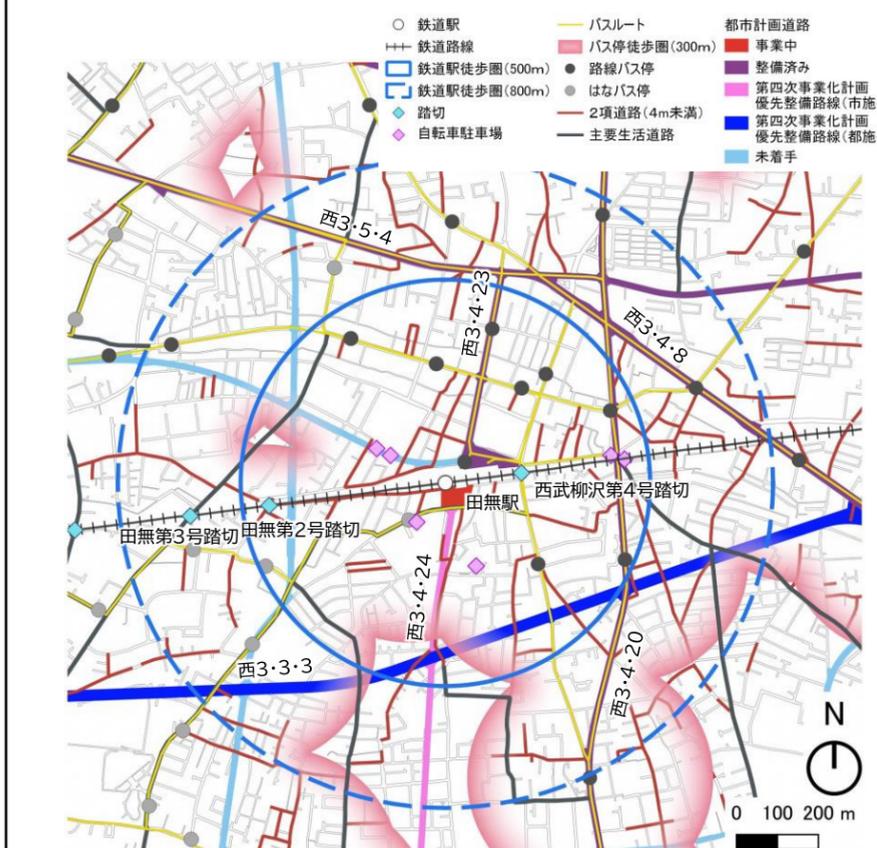
出典：東京都建設局公園調査(令和3年)、西東京都市計画生産緑地地区指定図(令和4年12月)

## 災害ハザードの状況図



出典：国土数値情報ダウンロードサービス(令和2年)、西東京市浸水ハザードマップ(令和3年10月)、防災都市づくり推進計画(2020年3月(2021年3月一部修正))

## 交通環境状況図



出典：土地利用現況調査(平成29年)、令和4年度西東京都市計画図一部加工、指定道路種別図(令和3年)、道路台帳図(令和3年)、西武バスHP

## 分野別の主な現状と課題

### 土地利用

- 駅北側には、商業施設や商店街をはじめ社寺や東大生態調和農学機構のみどりが、駅南側には公共施設が集積し、これらを囲むように住宅地が形成されている
- 将来の人口減少及び高齢者人口割合の増加が予測されていることから、定住人口及び交流人口の維持、増加に向け、個性と魅力ある商業地の形成と快適で利便性の高い住宅地の形成が必要等

### みどり・水辺・都市景観

- 西側から南側にかけて街区公園や生産緑地がある
- 北側には総持寺、田無神社の社寺林があり、南側には石神井川が流れている
- みどりの保全を図るとともに、みどり豊かで潤いのある快適な都市環境の形成が必要等

### 交通環境整備・人と環境にやさしいまちづくり

- 駅北側では、西東京3・4・23号田無駅北口線及び交通広場、西東京3・4・20号線武蔵境保谷線が整備されている
- 駅南側では、西東京3・4・24号田無駅南口交通広場が事業中となっているが、街路部については、未整備となっている。
- 踏切は遮断時間も長く、南北の行き来に課題がある等

### 防災まちづくり

- 駅の南側の一部は、木造住宅密集地に位置付けられている
- 建物の不燃化の促進が必要
- 石神井川沿いは、ハザードマップにおいて浸水予想区域があり、1.0mから2.0mの浸水が予想されている
- 浸水対策の推進が必要等

市民意向（拠点に関連があるものを抜粋）

**まちづくりオープンハウス（R4.9実施）**  
【駅ごとに期待する役割や機能】

⇒「文化活動など交流のための機能」が最も多く、次いで「市内外から人が集まる商業の中心地」、「市民サービスのための公共施設」「交通の利便性」が多くなっています。

**高校生アンケート（R4.11実施）**  
【各駅周辺に必要なと思う施設】

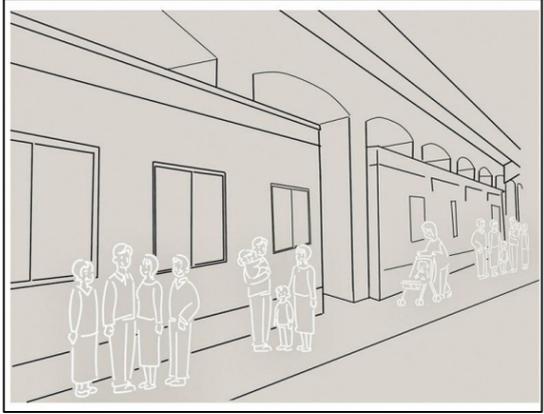
⇒「ショッピングセンター」が最も多く、次いで「自習スペース」「コンビニ」「病院」が多くなっています。

**まちづくりオープンハウス（R4.12実施）**  
【分野別方針について】

<b>土地利用</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最低敷地面積の設定は必要である。</li> <li>駅ににぎわいが必要である。</li> </ul>
<b>みどり・水辺・都市景観</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>景観は重要であり、きれいな水環境を求める。</li> <li>農地は必要である。</li> </ul>
<b>交通環境整備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南口を早急に整備してほしい。</li> <li>市道を含め、狭い道路の歩行者・自転車空間が広がると良い。</li> </ul>

**大学生ワークショップ（R5.2実施）**  
【西東京市への提案】

⇒線路を高架化し、高架下に保育園や、商店街を入れ、街の活性化へ  
⇒カフェやワークスペースの取り入れ



主な施策の方向

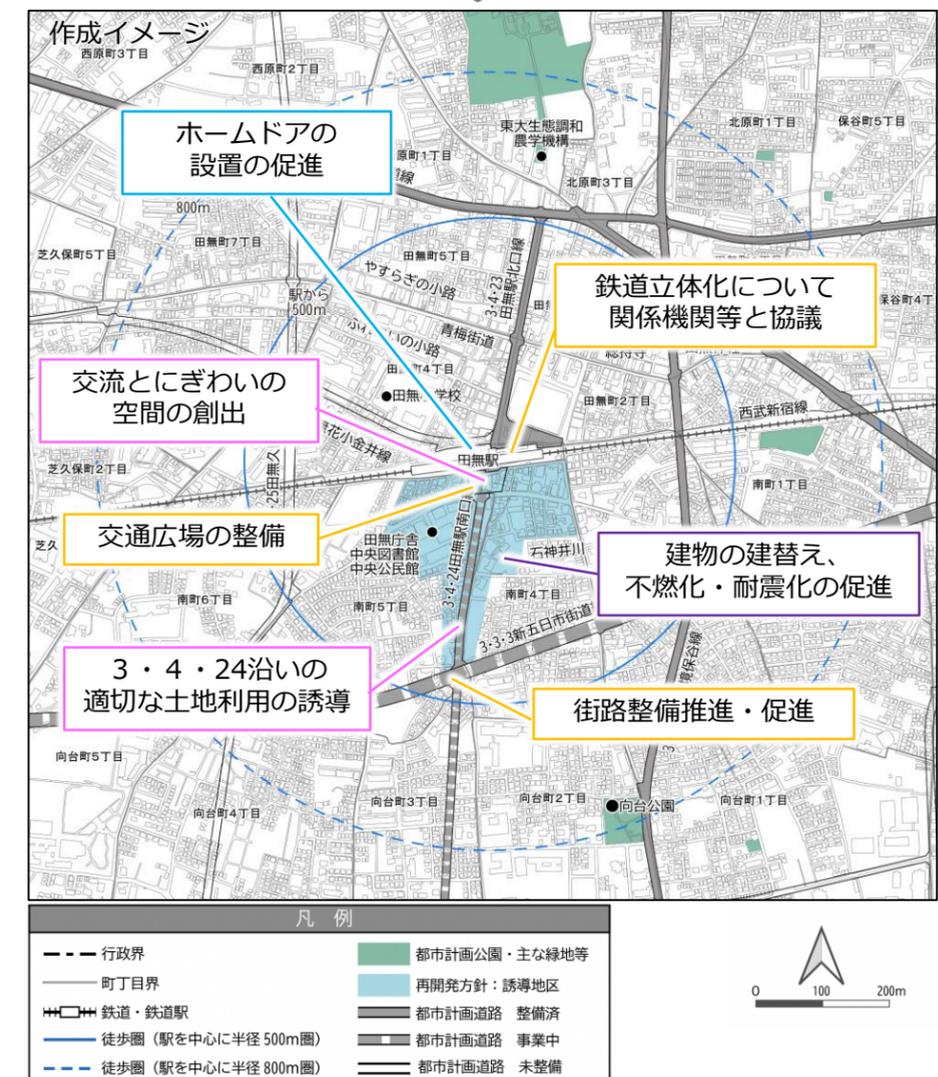
<b>土地利用</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活の利便性を高める機能の誘導</li> <li>交流とにぎわいの空間の創出</li> <li>西東京3・4・24号田無駅南口線沿道の適切な土地利用の誘導</li> <li>住宅地の形成と空き家の有効活用等の促進</li> </ul>
<b>みどり・水辺・都市景観</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な機能を持つ農地の保全と活用</li> <li>まちの玄関口にふさわしい魅力的でシンボリックな景観形成</li> <li>みどりや歴史・自然を感じる個性ある景観の創出</li> </ul>
<b>交通環境整備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西武新宿線の鉄道立体化について関係機関等との協議推進</li> <li>南口交通広場の整備推進及び未整備の都市計画道路の整備推進・促進</li> <li>主要な施設・公園などを結ぶ歩行者ネットワークの構築</li> <li>利便性の高い公共交通ネットワークの構築</li> </ul>
<b>防災まちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>木造住宅密集地域における建物の建替え、不燃化・耐震化の促進</li> <li>浸水、内水氾濫の対策の推進</li> <li>無電柱化に向けた関係機関との協議推進</li> </ul>
<b>人と環境にやさしいまちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全な歩行空間の整備</li> <li>ホームドアの設置の促進</li> </ul>

上位・関連計画（拠点に関連があるものを抜粋）

<b>多摩部19都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>田無駅は「地域の拠点」として位置付けられている。</li> <li>⇒駅周辺では、<b>都市基盤の整備と土地の有効活用</b>が進み、<b>商業等の生活利便施設が集積</b>し、にぎわいのある拠点の形成。</li> <li>地域の拠点からの徒歩圏に、多様な世代やライフスタイルに対応し、<b>活力のある地域コミュニティを育む住宅市街地を誘導</b>する。また、都市開発諸制度を木造住宅密集地域においても適用し、<b>市街地再開発事業等による共同化により、木造住宅密集地域の改善を促進</b>する。</li> </ul>
<b>都市再開発の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>田無駅南口地区は「誘導地区」に位置付けられている。</li> <li>⇒交通広場、都市計画道路の整備に合わせ、<b>地区計画制度などの手法を活用し、駅周辺にふさわしい市街地の整備</b>を図るとともに、<b>周辺の公共公益施設と一体的なにぎわいのある商業地としての育成</b>を目指す。</li> <li>田無駅周辺は、交通結節点としての条件を生かした地域の拠点として<b>商業機能、業務機能の集積</b>を図り、<b>これに対応した交通施設整備を推進</b>する。</li> <li><b>地区計画の活用により地区環境整備</b>を図る。</li> </ul>
<b>住宅市街地の開発整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>生活に必要な都市機能が集積した地域の拠点の形成</b>を進めるとともに、職住の融合、<b>木造住宅密集地域の改善</b>、公園、農地、緑地など<b>みどり豊かな環境の保全・形成</b>などを図り、生活の場としての住宅市街地を整備する。</li> </ul>
<b>都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>田無駅周辺で優先的に整備すべき路線の位置付けのある路線は、以下のとおりです。</li> <li>⇒【都施行の優先整備路線】<b>西東京3・3・3号新五日市街道線</b></li> <li>⇒【市施行の優先整備路線】<b>西東京3・4・24号田無駅南口線</b></li> </ul>
<b>西東京市都市計画マスタープラン（現行計画）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>徒歩、自転車、バスによる駅アクセス利便性の高いまち</b></li> <li>⇒田無駅南口へのアクセス道路が未整備（優先整備路線〔第四次事業化計画〕）等</li> </ul>
<b>西東京市国土強靱化地域計画</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>田無駅周辺に関連する推進方策は以下のとおりです。</li> <li>⇒<b>市街地の整備・安全化、緑地・農地の保全、道路の無電柱化</b>等</li> </ul>

※西東京市第三次総合計画における主要事業については、現在調整中

施策を実施する場所を整理し、構想図を作成



# 拠点別カルテ ひばりヶ丘駅周辺エリア (ひばりヶ丘駅から半径500m圏域)

## 人口特性

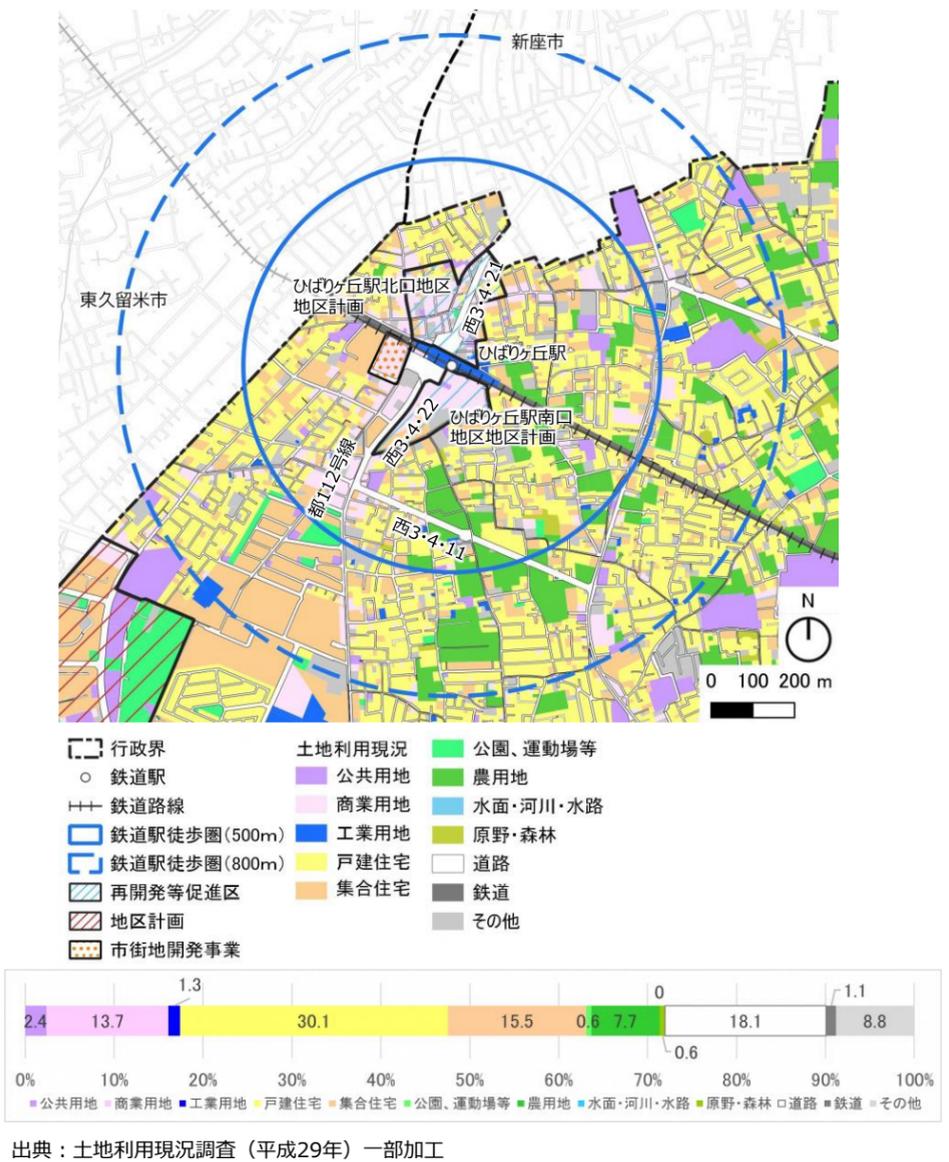
	単位	令和2年	令和27年
人口	人	23,063	22,242
年少人口 (割合)	人 (%)	2,632 (11.4%)	2,347 (10.6%)
生産年齢人口 (割合)	人 (%)	15,139 (65.6%)	11,802 (53.1%)
高齢者人口 (割合)	人 (%)	5,292 (22.9%)	8,093 (36.4%)

※半径500mの範囲にかかる町丁目の人口を集計しています。  
 出典：統計にしようきょう (令和2年)  
 国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口 (平成30年推計)

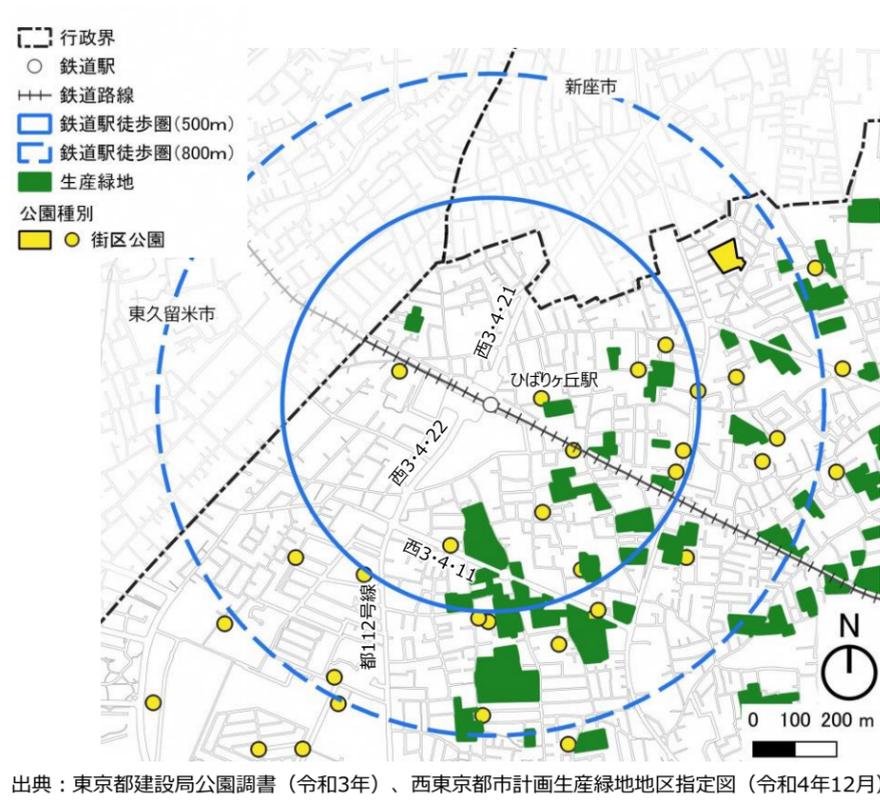
## 公共交通の状況



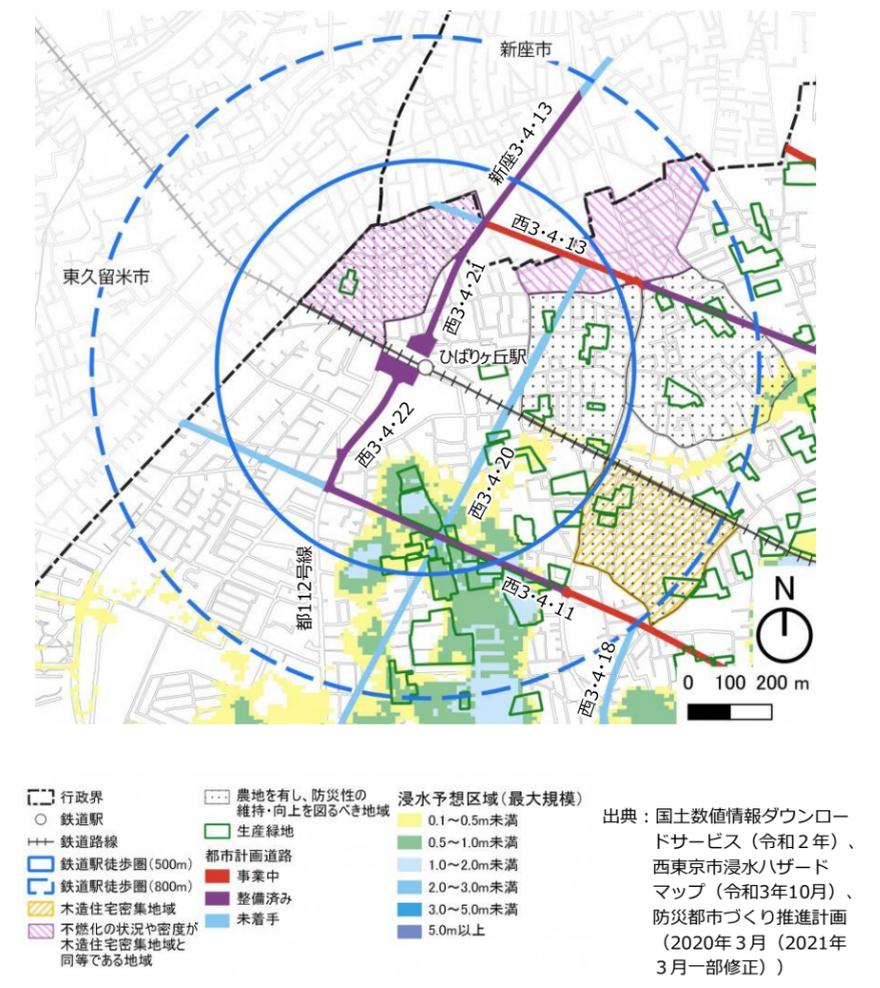
## 土地利用等状況図



## 公園・生産緑地等状況図



## 災害ハザードの状況図



## 交通環境状況図



## 分野別の主な現状と課題

- ### 土地利用
- 駅を中心として商業施設、商店街、集合住宅が集積し、これらを囲むように戸建住宅を中心とする住宅地が形成
  - 将来の人口減少及び高齢者人口割合の増加が予測されていることから、定住人口及び交流人口の維持、増加に向け、個性と魅力ある商業地の形成と快適で利便性の高い住宅地の形成が必要 等
- ### みどり・水辺・都市景観
- 東側から南側にかけて街区公園や生産緑地がある
  - 北側から西側にかけては生産緑地などのみどりが少ない
  - みどりの保全を図るとともに、みどり豊かで潤いのある快適な都市環境の形成が必要 等
- ### 交通環境整備・人と環境にやさしいまちづくり
- 駅北側では、西東京3・4・21号ひばりヶ丘北口線及び交通広場が整備されている
  - 西東京3・4・13号保谷秋津線は、新座市区間を含め事業中となっている
  - 駅南側では、西東京3・4・22号ひばりヶ丘駅南口線及び交通広場が整備されている (交通広場は駅舎のバリアフリー化にあわせて再整備された)
  - 踏切は遮断時間も長く、南北の行き来に課題がある
  - 今後の自転車需要を踏まえると、自転車利用の環境整備が必要 等
- ### 防災まちづくり
- 駅の北側の一部は、農地を有し防災性の維持・向上を図るべき地域及び不燃化の状況や住宅の密度が木造密集地域と同等である地域に位置付けられている
  - 建物の不燃化の促進や農地などのオープンスペースの保全が必要
  - 南側はハザードマップにおいて浸水予想区域があり、1.0mから2.0mの浸水深が予想されている
  - 浸水対策の推進が必要 等

# 拠点別カルテ ひばりヶ丘駅周辺エリア（ひばりヶ丘駅から半径500m圏域）

市民意向（拠点に関連があるものを抜粋）

**まちづくりオープンハウス（R4.9実施）**  
【駅ごとに期待する役割や機能】

⇒「市内外から人が集まる商業の中心地」が最も多く、次いで「市民サービスのための公共施設」、「災害対策による安全性」が多くなっています。

**高校生アンケート（R4.11実施）**  
【各駅周辺に必要なと思う施設】

⇒「ショッピングセンター」が最も多く、次いで「自習スペース」「コンビニ」「病院」が多くなっています。

**まちづくりオープンハウス（R4.12実施）**  
【分野別方針について】

**土地利用**

- 最低敷地面積を設けることで住居の圧迫感がなくなるのは良い。
- 住居のみどりも減ってきているので、増やすまたは維持していきたい。

**交通環境整備**

- 昔からあるような道路は歩道が狭い。
- 車いす利用者が傘をさして安全に通行できるような歩道が欲しい。

**大学生ワークショップ（R5.2実施）**  
【西東京市への提案】

⇒屋上緑化での公園づくり  
⇒段差の少ない道づくりで、歩行者で賑わいのある街へ



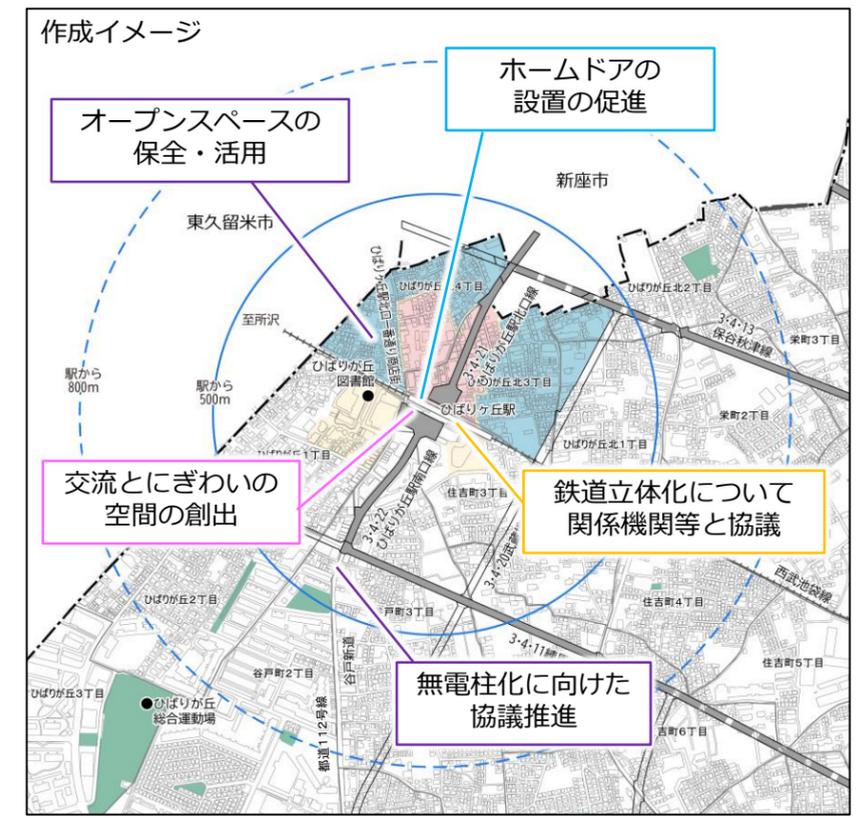
## 主な施策の方向

<b>土地利用</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活の利便性を高める機能の誘導</li> <li>● 交流とにぎわいの空間の創出</li> <li>● 商店街の連続性の確保</li> <li>● 住宅地の形成と空き家の有効活用等の促進</li> </ul> <p>等</p>
<b>みどり・水辺・都市景観</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● みどりの連続性の確保</li> <li>● 多様な機能を持つ農地の保全と活用</li> <li>● 魅力的な景観形成</li> <li>● みどりに囲まれた良好な住環境の創出</li> </ul> <p>等</p>
<b>交通環境整備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 未整備の都市計画道路の整備推進・促進</li> <li>● 西武池袋線の鉄道立体化について関係機関等と協議推進</li> <li>● 主要な施設・公園などを結ぶ歩行者ネットワークの構築</li> <li>● 自転車駐車場など自転車利用促進に向けた施策検討</li> </ul> <p>等</p>
<b>防災まちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 防災面で課題のある地域における建物の建替え、不燃化・耐震化の促進</li> <li>● 浸水、内水氾濫の対策の推進</li> <li>● 無電柱化に向けた関係機関との協議推進</li> <li>● オープンスペースの保全・活用に向けた取組の促進</li> </ul> <p>等</p>
<b>人と環境にやさしいまちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全な歩行空間の整備</li> <li>● ホームドアの設置の促進</li> </ul> <p>等</p>

## 上位・関連計画（拠点に関連があるものを抜粋）

<b>多摩部19都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりヶ丘駅は「地域の拠点」として位置付けられている。⇒駅周辺では、商業を中心とした機能の集積や、安全で快適な歩行者空間の創出により、利便性が高くにぎわいのある地域の拠点を形成。</li> <li>● 地域の拠点からの徒歩圏に、多様な世代やライフスタイルに対応し、<b>活力のある地域コミュニティを育む住宅市街地を誘導</b>する。また、都市開発諸制度を木造住宅密集地域においても適用し、<b>市街地再開発事業等による共同化により、木造住宅密集地域の改善を促進</b>する。</li> </ul>
<b>都市再開発の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりヶ丘駅北口地区は「2項地区（促進地区）」「誘導地区」に位置付けられている。⇒市の北西の玄関口としてのイメージを高め、<b>地域の拠点にふさわしい都市環境を創出</b>する。⇒地区計画制度などの手法を活用し、<b>狭小宅地の集約化や細街路の整備</b>を図る。<b>木造建築物が集積する地域の改善とにぎわいのある商業地としての育成</b>を目指す。</li> <li>● ひばりヶ丘駅周辺は、地域の拠点として<b>商業・業務機能の集積</b>を図り、<b>これに対応した交通施設整備を推進</b>する。</li> <li>● 都市計画道路等の<b>幹線道路の沿道において、計画的な土地利用の規制・誘導</b>を図る。</li> </ul>
<b>住宅市街地の開発整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりヶ丘駅南口地区とひばりヶ丘駅北口地区と住吉三丁目地区は「重点地区」に位置付けられている。⇒（ひばりヶ丘駅南口地区）駅周辺は、既存の店舗集積をいかながら、業務施設や文化・交流施設など、さまざまな機能をもつ<b>商業・業務施設を中心とした土地利用を誘導</b>するとともに、住環境の保全に努めつつ、<b>良好な中・低層住宅が立地する地区として土地利用</b>を図る。⇒（ひばりヶ丘駅北口地区）交通機能及び防災機能を充実・強化するため、<b>道路等の都市基盤の整備と併せて秩序ある街並み形成を誘導</b>し、歩行者に安全な、災害に強いまちづくりを進める。また、<b>敷地の統合、建物の共同建替えや土地の高度利用などによる街区編成</b>を進め、地区全体の防災性の向上と魅力と活力のある商業拠点の形成を目指す。⇒（住吉三丁目地区）良質な居住環境整備と商業及び生活利便施設等のコミュニティインフラの充実を図るとともに、道路、<b>歩行者空間及びオープンスペース等の都市基盤整備</b>による安全かつ快適な街区形成を行い、にぎわいのある複合市街地の形成を図る。</li> <li>● <b>生活に必要な都市機能が集積した地域の拠点の形成</b>を進めるとともに、職住の融合、<b>木造住宅密集地域の改善</b>、公園、農地、緑地など<b>みどり豊かな環境の保全・形成</b>などを図り、生活の場としての住宅市街地を整備する。</li> </ul>
<b>都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりヶ丘駅周辺で優先的に整備すべき路線の位置付けのある路線は、以下のとおりです。⇒【都施行の優先整備路線】<b>西東京3・4・13号保谷秋津線</b></li> </ul>
<b>西東京市都市計画マスタープラン（現行計画）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>安全・安心が確保されたまち</b> ⇒駅直近の踏切渋滞で自動車と歩行者・自転車が錯綜 等</li> </ul>
<b>西東京市国土強靱化地域計画</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりヶ丘駅周辺に関連する推進方策は以下のとおりです。⇒<b>緑地・農地の保全、市街地の整備・安全化、防火地域等の指定の検討、流出抑制施設の整備 等</b></li> </ul>
<b>個別構想</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「ひばりヶ丘駅北口地区まちづくり基本構想」が策定されており、5つの基本方針が示されている。⇒①<b>歩行者優先のまちづくり</b>、②<b>災害に強い、安全安心のまちづくり</b>、③<b>駅の南北を一体的に捉えたまちづくり</b>、④<b>個性的な商店街づくり</b>、⑤<b>魅力あふれる個性豊かな街並みづくり</b></li> </ul>

## 施策を実施する場所を整理し、構想図を作成



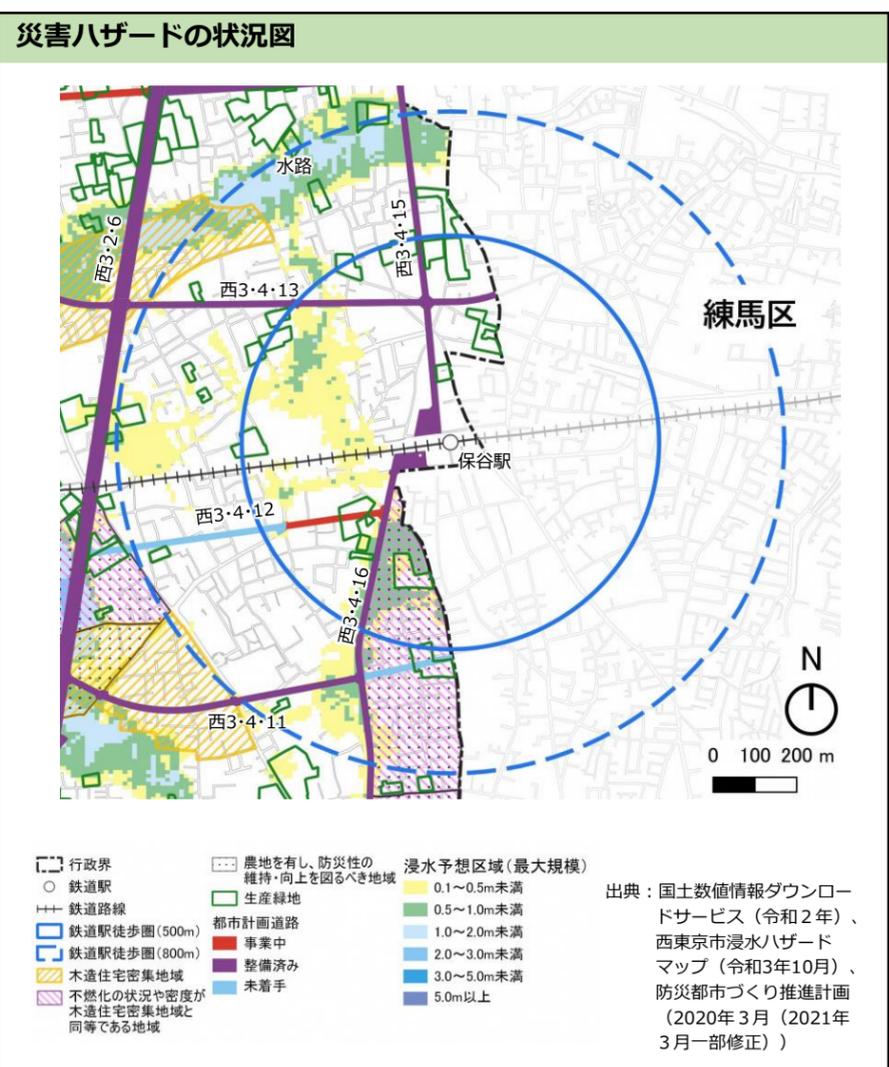
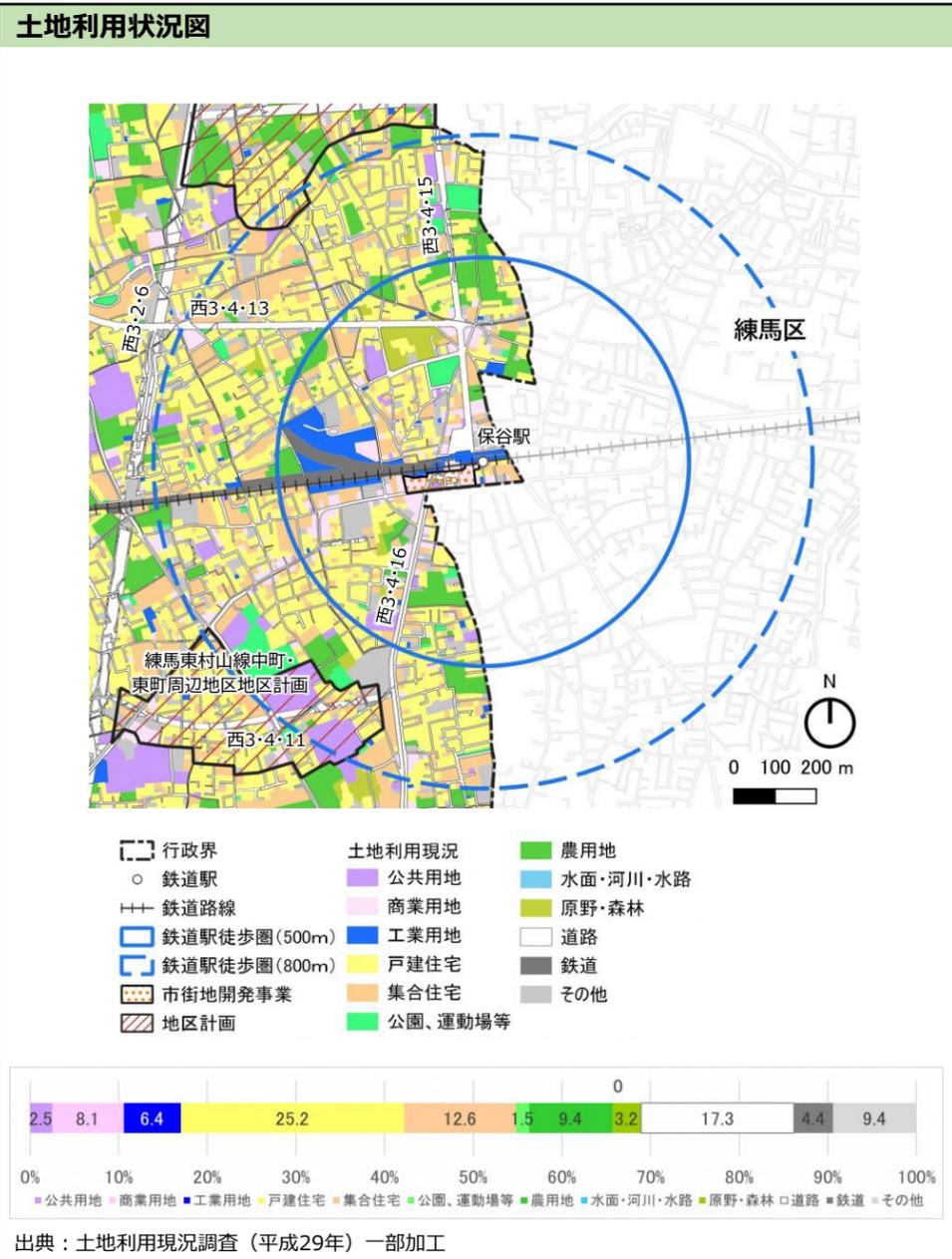
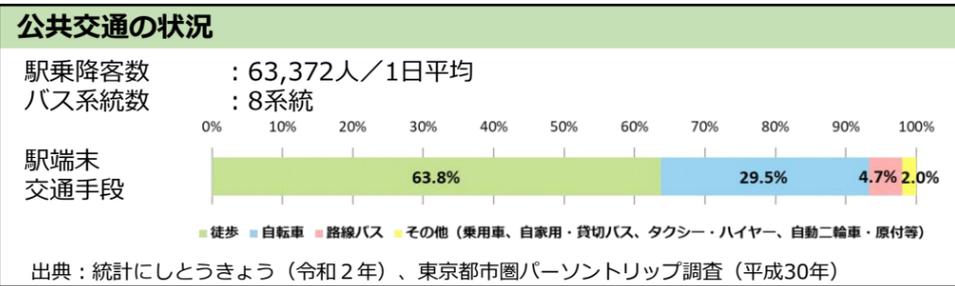
※西東京市第三次総合計画における主要事業については、現在調整中

# 拠点別カルテ 保谷駅周辺エリア（保谷駅から半径500m圏域）

### 人口特性

	単位	令和2年	令和27年
人口	人	11,810	11,901
年少人口（割合）	人（%）	1,347（11.4%）	1,363（11.5%）
生産年齢人口（割合）	人（%）	7,923（67.1%）	6,883（57.8%）
高齢者人口（割合）	人（%）	2,540（21.5%）	3,655（30.7%）

※半径500mの範囲にかかる町丁目の人口を集計しています。  
 出典：統計にしよう（令和2年）  
 国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）



- ### 分野別の主な現状と課題
- #### 土地利用
- 駅北側は、全体的に低層住宅を中心とした住宅地が形成されている
  - 駅南側は、複合施設があるほか、保谷新道（都道233号）の沿道などに小規模店舗が集積している。
  - 将来の人口減少及び高齢者人口割合の増加が予測されていることから、定住人口及び交流人口の維持、増加に向け、個性と魅力ある商業地の形成と快適で利便性の高い住宅地の形成が必要 等
- #### みどり・水辺・都市景観
- 生産緑地や文理台公園などをはじめとした都市公園のほか、下保谷四丁目特別緑地保全地区があり、全体的にバランスよくみどりが配置されている
  - みどりの保全を図るとともに、みどり豊かで潤いのある快適な都市環境の維持・保全が必要 等
- #### 交通環境整備・人と環境にやさしいまちづくり
- 駅北側では、西東京3・4・15号保谷北荒屋敷線及び交通広場が整備されている
  - 駅南側では、西東京3・4・16号東伏見保谷線が整備されている
  - 西東京3・4・12号東町線は事業中となっている
  - バス通りとなっている都道233号線は幅員が狭く歩行者自転車にとって安全性に課題がある
  - 踏切は遮断時間も長く、南北の行き来に課題がある 等
- #### 防災まちづくり
- 駅の南側の一部は、農地を有し防災性の維持・向上を図るべき地域及び不燃化の状況や住宅の密度が木造密集地域と同等である地域に位置付けられている
  - 建物の不燃化の促進や農地などのオープンスペースの保全が必要
  - 北側の水路周辺ではハザードマップにおいて浸水予想区域があり、1.0m未満の浸水深が予想されている
  - 浸水対策の推進が必要 等

拠点別カルテ 保谷駅周辺エリア（保谷駅から半径500m圏域）

市民意向  
(拠点に関連があるものを抜粋)

**まちづくりオープンハウス (R4.9実施)**  
【駅ごとに期待する役割や機能】

⇒「地域の人々が利用する身近な商業地」が最も多く、次いで「市内外から人が集まる商業の中心地」が挙がっています。

**高校生アンケート (R4.11実施)**  
【各駅周辺に必要なと思う施設】

⇒「ショッピングセンター」が最も多く、次いで「病院」「自習スペース」「コンビニ」が多くなっています。

**まちづくりオープンハウス (R4.12実施)**  
【分野別方針について】

土地利用	・保谷駅周辺では商業機能が不足している。
交通環境整備	・道が狭く、歩行者や自転車が危険である。
防災まちづくり	・防災上の観点から最低敷地面積の設定は重要である。

**大学生ワークショップ (R5.2実施)**  
【西東京市への提案】

⇒街の風物詩としてのイベントを開催し、歩行者の楽しめる街づくり



上位・関連計画 (拠点に関連があるものを抜粋)

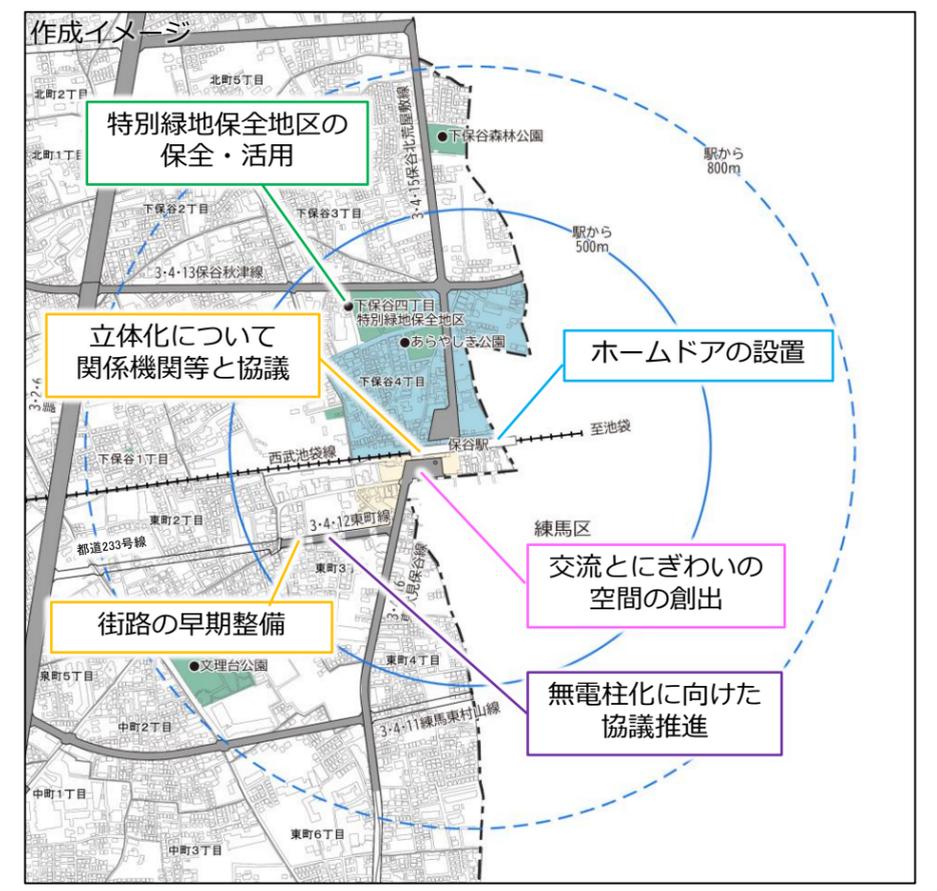
多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>●保谷駅は「地域の拠点」として位置付けられている。</li> <li>⇒<b>駅南口周辺では、安全な歩行空間が確保されるとともに、日常生活を支える地域に密着した既存商店街の活性化が図られたにぎわいのある地域の拠点を形成。</b></li> <li>⇒<b>駅北側では、都道計画道路沿道での周辺環境と調和した土地利用が進むとともに、みどり豊かな環境の中で良好な住宅地を形成。</b></li> </ul>
都市再開発の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>●保谷駅北口地区は「誘導地区」に位置付けられている。</li> <li>⇒<b>都市計画道路沿道及び駅周辺は、地区計画制度などの手法を活用し、緑豊かな都市景観の形成を図るとともに、生活拠点にふさわしい賑わいのある商業地としての育成を目指す。</b></li> <li>●保谷駅周辺は、地域の拠点として<b>日常の買い物の利便性が向上するような商業機能の集積を図り、これに対応した交通施設整備を推進する。</b></li> <li>●<b>都市計画道路等の幹線道路の沿道において、計画的な土地利用の規制・誘導を図る。</b></li> </ul>
住宅市街地の開発整備の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>●保谷駅南口地区は「重点地区」に位置付けられている。</li> <li>⇒<b>駅周辺は、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土地利用を推進するとともに、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して土地利用を図る。</b></li> <li>●<b>生活に必要な都市機能が集積した地域の拠点の形成を進めるとともに、職住の融合、木造住宅密集地域の改善、公園、農地、緑地などみどり豊かな環境の保全・形成などを図り、生活の場としての住宅市街地を整備する。</b></li> </ul>
西東京市都市計画マスタープラン (現行計画)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>安全・安心が確保されたまち</b></li> <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) 等</li> </ul>
西東京市 国土強靱化地域計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●保谷駅周辺に関連する推進方策は以下のとおりです。</li> <li>⇒<b>緑地・農地の保全、市街地の整備・安全化、道路の無電柱化、防火地域等の指定の検討、流出抑制施設の整備 等</b></li> </ul>

※西東京市第三次総合計画における主要事業については、現在調整中

主な施策の方向

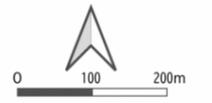
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>●生活の利便性を高める機能の誘導</li> <li>●交流とにぎわいの空間の創出</li> </ul> <p>等</p>
みどり・水辺・都市景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>●多様な機能を持つ農地の保全と活用</li> <li>●下保谷四丁目特別緑地保全地区の保全・活用</li> <li>●みどりの連続性の確保</li> </ul> <p>等</p>
交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●西武池袋線の鉄道立体化について関係機関等と協議</li> <li>●西東京3・4・12号東町線の早期整備</li> <li>●バス通り (都道233号線) の無電柱化の推進を東京都へ要請</li> <li>●西東京3・4・16号東伏見保谷線の道路空間の再配分やユニバーサルデザイン化の検討</li> </ul> <p>等</p>
防災まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●防災面で課題のある地域における建物の建替え、不燃化・耐震化の促進</li> <li>●浸水、内水氾濫の対策の推進</li> <li>●無電柱化に向けた関係機関との協議推進</li> <li>●オープンスペースの保全・活用に向けた取組の促進</li> </ul> <p>等</p>
人と環境にやさしいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安全な歩行空間の確保</li> <li>●ホームドアの設置の促進</li> </ul> <p>等</p>

施策を実施する場所を整理し、構想図を作成



凡例

行政界	都市計画公園・主な緑地等
町丁目界	再開発方針：誘導地区
鉄道・鉄道駅	住宅市街地の方針：重点地区
徒歩圏 (駅を中心に半径500m圏)	都市計画道路 整備済
徒歩圏 (駅を中心に半径800m圏)	都市計画道路 事業中
	都市計画道路 未整備

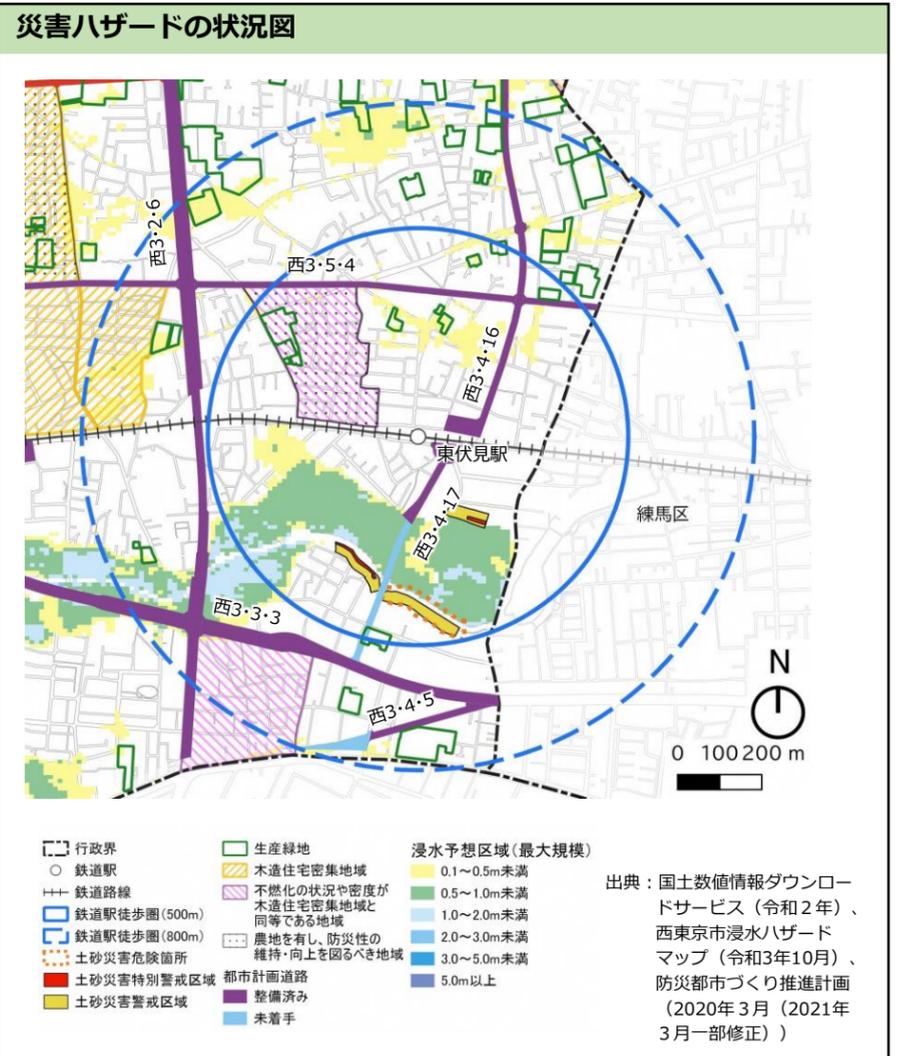
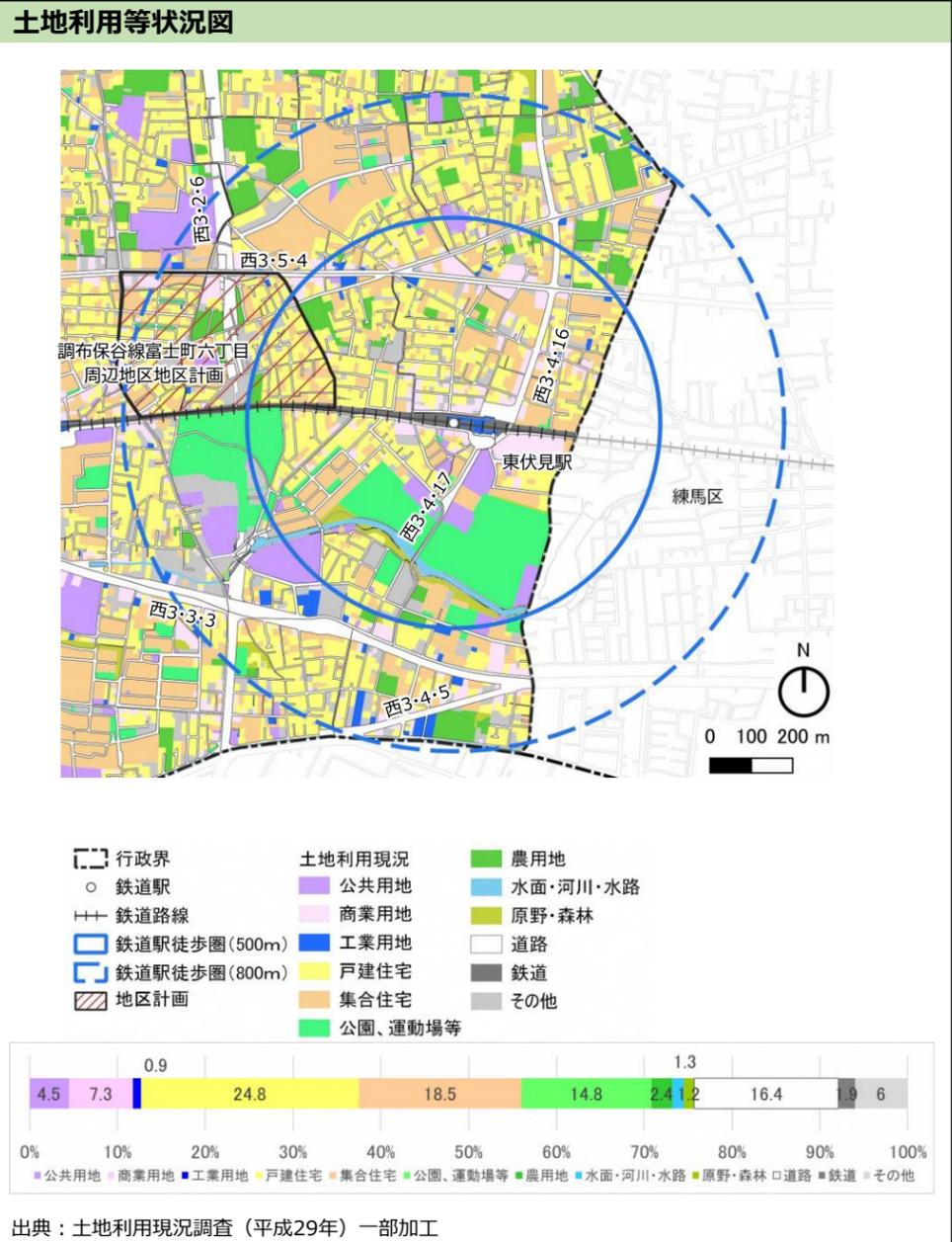
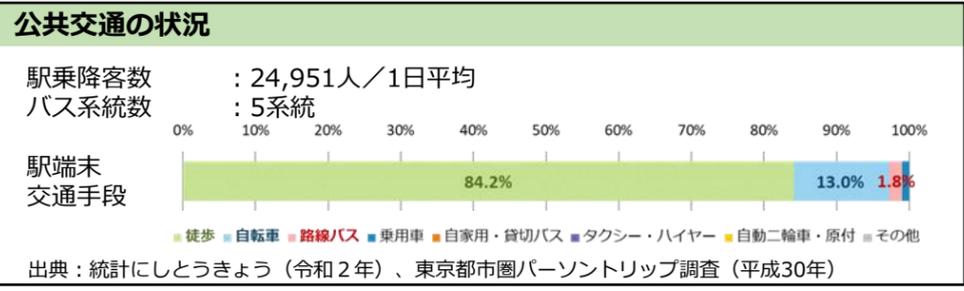


# 拠点別カルテ 東伏見駅周辺エリア（東伏見駅から半径500m圏域）

### 人口特性

	単位	令和2年	令和27年
人口	人	14,254	13,815
年少人口（割合）	人（%）	1,452（10.2%）	1,477（10.7%）
生産年齢人口（割合）	人（%）	9,603（67.4%）	7,696（55.7%）
高齢者人口（割合）	人（%）	3,199（22.4%）	4,642（33.6%）

※半径500mの範囲にかかる町丁目の人口を集計しています。  
 出典：統計にしよう（令和2年）  
 国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）



- ### 分野別の主な現状と課題
- 土地利用**
    - 駅北側は、住居系土地利用が多くを占め、低層住宅と中層住宅による良好な住宅地が形成されている
    - 駅南側は、早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンドや商業施設が立地
    - 高齢化の進行をふまえ、日常生活における利便性のさらなる向上が必要 等
  - みどり・水辺・都市景観**
    - 駅北側は、生産緑地がまとまり、みどりに囲まれた住環境となっている
    - 駅南側は、東伏見稲荷神社や下野谷遺跡等の歴史資源や早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンド、石神井川の緑地などのみどりがある
    - みどりと水辺の資源の保全・活用を図る必要がある 等
  - 交通環境整備・人と環境にやさしいまちづくり**
    - 駅北側では、西東京3・4・16号東伏見線及び交通広場や西東京3・5・4新青梅街道線が整備されている
    - 駅南側では、西東京3・4・17号東伏見線のうち交通広場から東伏見駅南側交差点まで整備されている
    - 駅周辺の道路整備は進みつつあるが、西武新宿線の連続立体交差事業（井草～東伏見間）を契機としてさらなる基盤整備が必要 等
  - 防災まちづくり**
    - 駅の北側の一部は、農地を有し防災性の維持・向上を図るべき地域及び不燃化の状況や住宅の密度が木造密集地域と同等である地域に位置付けられている
    - 建物の不燃化の促進や農地などのオープンスペースの保全が必要
    - 石神井川沿いはハザードマップにおいて浸水予想区域があり、3.0～5.0m未満の浸水深が予想されている
    - 浸水対策の推進が必要
    - 石神井川沿いの一部の地域においては、土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域に指定されている
    - 土砂災害特別警戒区域においては危険性の周知などが必要 等

市民意向（拠点に関連があるものを抜粋）

まちづくりオープンハウス  
(R4.9実施)  
【駅ごとに期待する役割や機能】

⇒「市内外から人が集まる商業の中心地」が最も多く、次いで「交通の利便性」、「災害対策による安全性」が多くなっています。

高校生アンケート  
(R4.11実施)  
【各駅周辺に必要なと思う施設】

⇒「ショッピングセンター」が最も多く、次いで「病院」「自習スペース」「コンビニ」が多くなっています。

まちづくりオープンハウス  
(R4.12実施)  
【分野別方針について】

**みどり・水辺・都市景観**

- ・みどりや花の管理について、市民の力を活用する等の記載があると住民側も入っていきやすい。
- ・スポーツができる環境があると良い。

**交通環境整備**

- ・旧青梅街道は狭くて危険。
- ・地域住民が集まる拠点がどこなのか。地域の活動のための拠点が遠い。

大学生ワークショップ  
(R5.2実施)  
【西東京市への提案】

⇒スポーツ施設・公園・緑道を基点とし、高架下でつないだアクティブな活動によるまちづくり



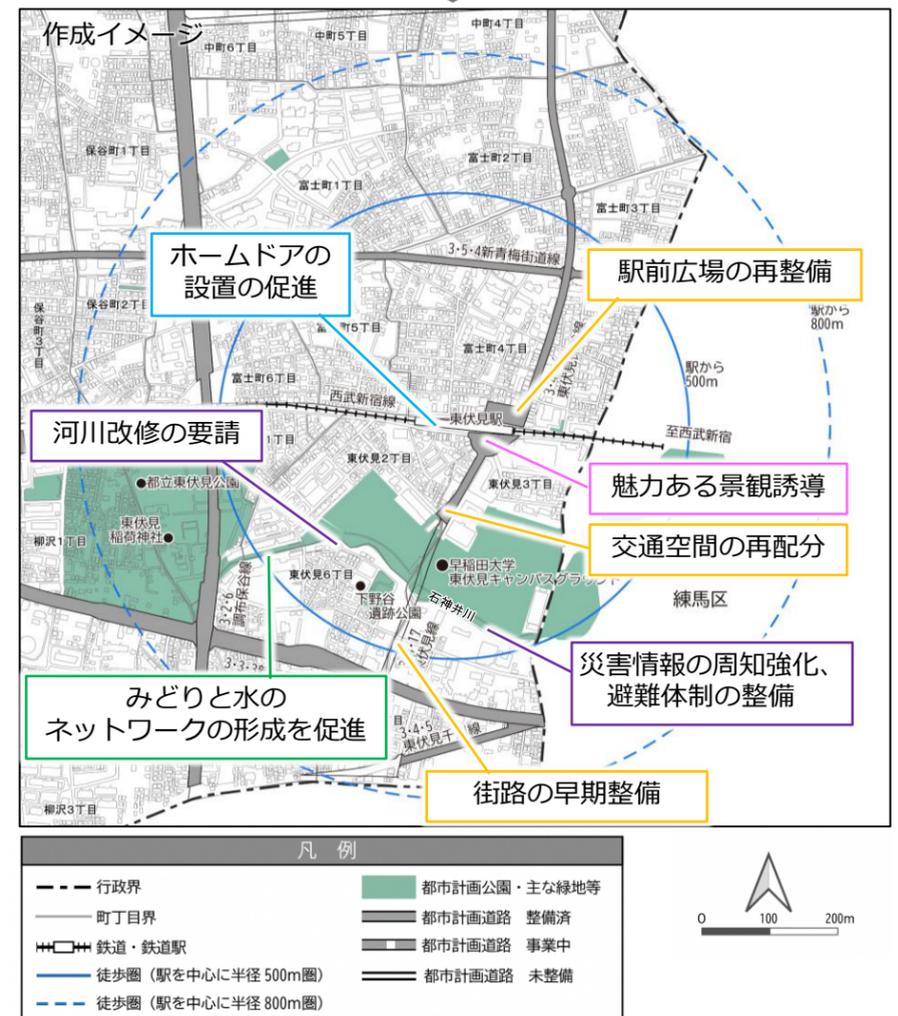
主な施策の方向

土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活の利便性を高める機能の誘導</li> <li>● 交流とにぎわいの空間の創出</li> <li>● 公民連携による高架下利用など駅前にふさわしい魅力あるまちづくりの推進 等</li> </ul>
みどり・水辺・都市景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域資源を積極的に活用し、人々がにぎわうまちづくりの検討</li> <li>● 主要な道路や地域資源につながる道路沿道の緑化など、みどりと水辺のネットワークの形成を促進 等</li> </ul>
交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 西武新宿線の連続立体交差事業（井荻駅～西武柳沢駅間）の促進</li> <li>● 連続立体交差事業を契機とした西東京3・4・17号東伏見線の整備の推進</li> <li>● 駅前広場の再整備や整備済の都市計画道路における道路空間の再配分</li> <li>● 駅前広場の整備等に合わせたバス路線の再編・充実の検討 等</li> </ul>
防災まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 防災面で課題のある地域における建物の建替え、不燃化・耐震化の促進</li> <li>● 外水氾濫の対策の推進に向け石神井川の河川改修などの整備を東京都へ要請</li> <li>● 土砂災害特別警戒区域等の周知強化や避難体制の整備 等</li> </ul>
人と環境にやさしいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全な歩行空間の確保</li> <li>● ホームドアの設置の促進 等</li> </ul>

上位・関連計画（拠点に関連があるものを抜粋）

多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、 開発及び保全の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東伏見駅は「生活の中心地」として位置付けられている。</li> <li>⇒駅南口周辺では、石神井川や東伏見公園、歴史的資源などを生かした<b>水と緑のネットワーク</b>を形成するとともに、<b>道路と鉄道の立体交差化</b>や<b>都市計画道路などの整備</b>が進み、<b>生活に密着した商業施設</b>の集積する生活の中心地を形成。</li> <li>● 生活の中心地からの徒歩圏に、<b>多様な世代やライフスタイルに対応し、活力のある地域コミュニティ</b>を育む<b>住宅市街地</b>を誘導する。</li> </ul>
都市再開発の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東伏見駅周辺は、生活の中心地として<b>日常の買い物の利便性が向上するような商業集積</b>を図り、<b>これに対応した交通施設整備</b>を推進する。</li> <li>● 都市計画道路等の幹線道路の沿道において、計画的な土地利用の規制・誘導を図る。</li> </ul>
住宅市街地の 開発整備の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の拠点以外の駅周辺など公共交通の利便の高い場所では、<b>生活に密着した都市機能が立地する生活の中心地の形成</b>を図る。</li> </ul>
西東京市都市計画マスター プラン（現行計画）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>徒歩、自転車、バスによる駅アクセス利便性の高いまち</b></li> <li>⇒西武新宿線（井荻駅～西武柳沢駅間）の鉄道連続立体交差化の実現 等</li> </ul>
西東京市 国土強靱化地域計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東伏見駅周辺に関連する推進方策は以下のとおりです。</li> <li>⇒<b>流出抑制施設の整備、土砂災害警戒区域への対策</b>、住宅・建築物の所有者等に対する<b>耐震化の啓発、防災ネットワークの形成、市街地の整備・安全化</b> 等</li> </ul>
個別構想	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「東伏見駅周辺地区まちづくり構想」が策定されており、5つの分野別方針が示されている。</li> <li>①土地利用：<b>地域の資源などを活かし、にぎわい、交流の活性化</b></li> <li>②住宅地：<b>みどり豊かで、快適に暮らし続けられる住環境づくり</b></li> <li>③みどり・水辺・景観：<b>地域資源を積極的に活用し、人々がにぎわうまちづくり</b></li> <li>④交通環境：<b>安全で歩きやすく、使いやすい道路などの交通環境の形成</b></li> <li>⑤防災・防犯：<b>災害に強く、安全で安心して生活できるまちの形成</b></li> </ul>

施策を実施する場所を整理し、構想図を作成



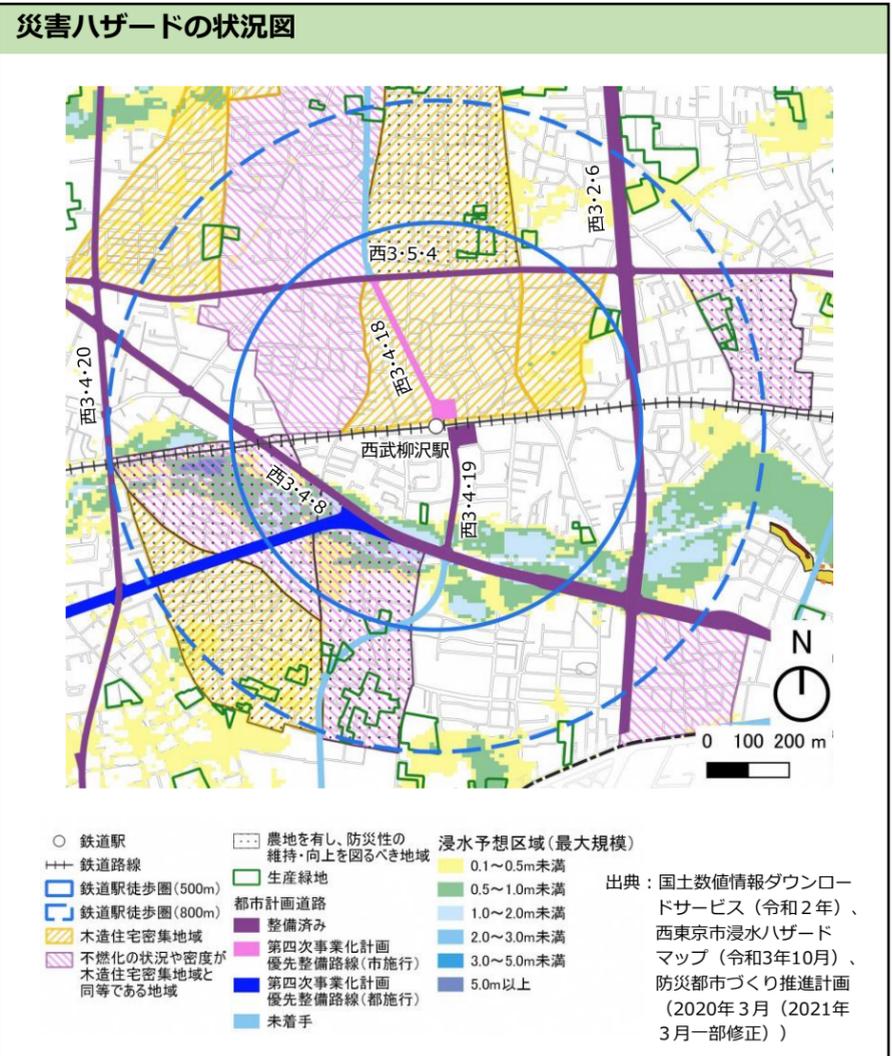
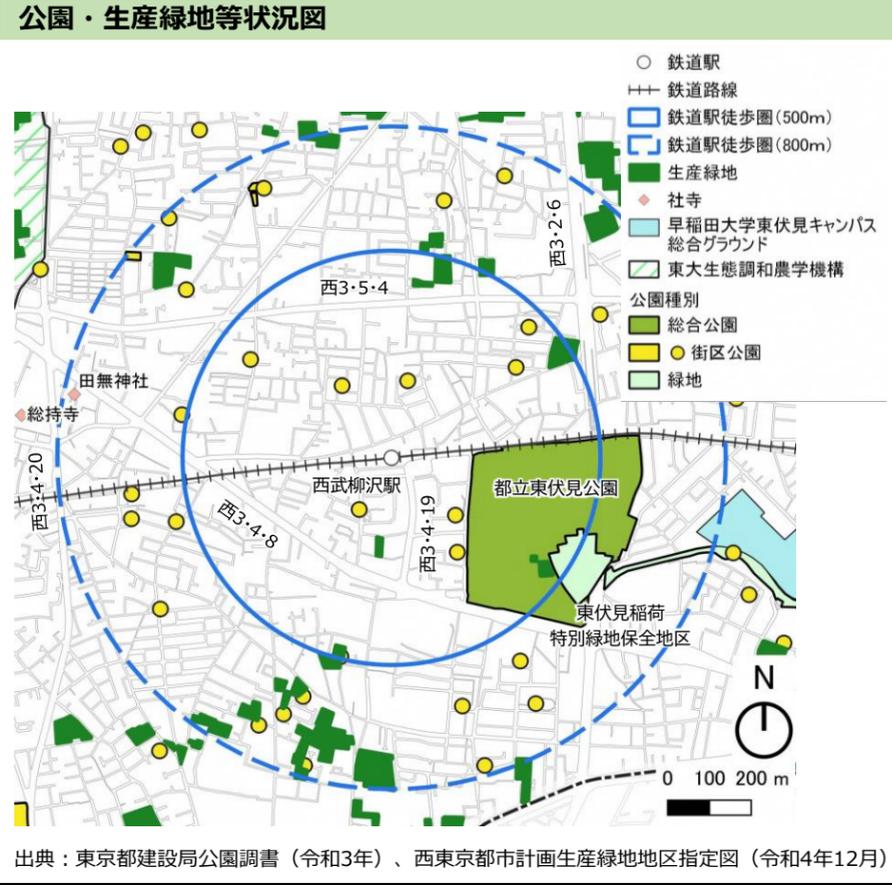
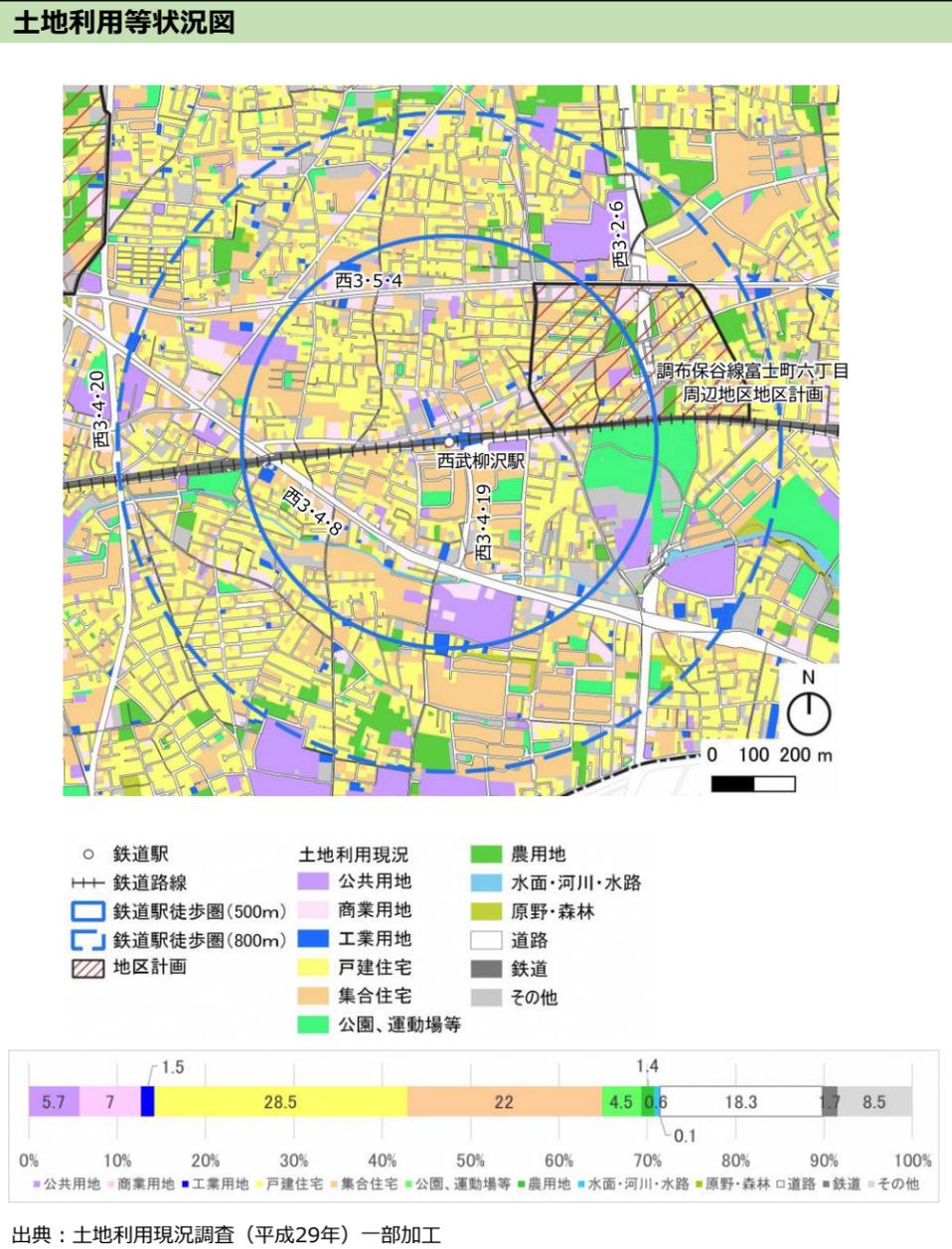
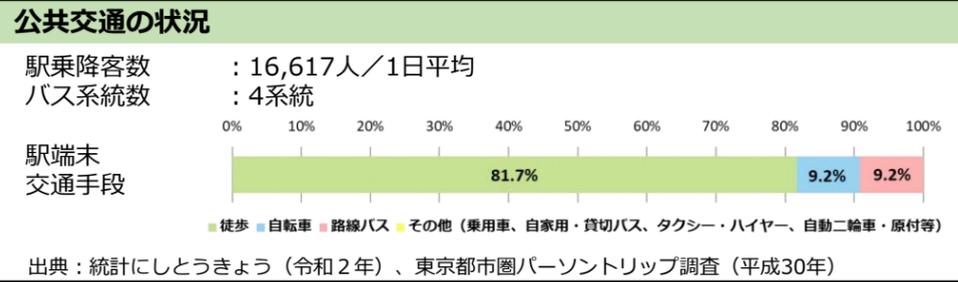
※西東京市第三次総合計画における主要事業については、現在調整中

# 拠点別カルテ 西武柳沢駅周辺エリア（西武柳沢駅から半径500m圏域）

### 人口特性

	単位	令和2年	令和27年
人口	人	26,656	25,338
年少人口（割合）	人（%）	2,881（10.8%）	2,735（10.8%）
生産年齢人口（割合）	人（%）	17,308（64.9%）	13,919（54.9%）
高齢者人口（割合）	人（%）	6,467（24.3%）	8,684（34.3%）

※半径500mの範囲にかかる町丁目の人口を集計しています。  
 出典：統計にしようきょう（令和2年）  
 国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）



- ### 分野別の主な現状と課題
- 土地利用**
    - 駅北側は、富士街道沿いに商店街があり、その周辺に住宅を中心とした土地利用が広がっている
    - 駅南側は、駅前に大規模な集合住宅があり、その周辺に戸建て住宅が広がっている
    - 高齢化の進行をふまえ、日常生活における利便性のさらなる向上が必要 等
  - みどり・水辺・都市景観**
    - 駅南側は、都立東伏見公園や東伏見稲荷神社、石神井川の緑地などのみどりが存在している
    - 石神井川は、河川改修事業が進められている
    - みどりと水辺の資源の保全・活用を図る必要がある 等
  - 交通環境整備・人と環境にやさしいまちづくり**
    - 駅北側では、西東京3・5・4号新青梅街道線が整備されているが、西東京3・4・18号保谷町住吉線が未整備
    - 駅南側では、西東京3・4・8柳沢田無線（青梅街道）、西東京3・4・19号柳沢線の交通広場から青梅街道までの区間が整備されている
    - 西武新宿線の横断は歩行者、自転車、自動車が錯綜し、安全性に課題がある 等
  - 防災まちづくり**
    - 西側から北側にかけて、木造密集地域及びび不燃化の状況や住宅の密度が木造密集地域と同等である地域に位置付けられているほか、その一部は農地を有し防災性の維持・向上を図るべき地域にも位置付けられている
    - 建物の不燃化の促進や農地などのオープンスペースの保全が必要
    - 石神井川沿いはハザードマップにおいて浸水予想区域があり、1.0～2.0m未満の浸水深が予想されている
    - 浸水対策の推進が必要 等

市民意向（拠点に関連があるものを抜粋）

<p><b>まちづくりオープンハウス（R4.9実施）</b> 【駅ごとに期待する役割や機能】</p> <p>⇒「地域の人々が利用する身近な商業地」及び「イベントや人通りによるにぎわい」が並んで最も多くなっており、次いで「交通の利便性」「文化活動など交流のための機能」が多くなっています。</p> <p><b>高校生アンケート（R4.11実施）</b> 【各駅周辺に必要なと思う施設】</p> <p>⇒「ショッピングセンター」が最も多く、次いで「病院」「コンビニ」「自習スペース」が多くなっています。</p>	<p><b>まちづくりオープンハウス（R4.12実施）</b> 【分野別方針について】</p> <table border="1"> <tr> <td style="background-color: #f4cccc;"> <p><b>土地利用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭小住宅が目立つため、火災が不安。</li> <li>駅のにぎわいが欲しい</li> </ul> </td> <td style="background-color: #f4cccc;"> <p><b>みどり・水辺・都市景観</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東伏見公園と連携して子どもが楽しめるまちづくりを考えてほしい。</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #f4cccc;"> <p><b>交通環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北口の道路が狭く、自転車の移動が危険である。</li> </ul> </td> <td style="background-color: #f4cccc;"> <p><b>防災まちづくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺から避難所までが遠い。また、避難所までの道路が狭く、大変。</li> </ul> </td> </tr> </table>	<p><b>土地利用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭小住宅が目立つため、火災が不安。</li> <li>駅のにぎわいが欲しい</li> </ul>	<p><b>みどり・水辺・都市景観</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東伏見公園と連携して子どもが楽しめるまちづくりを考えてほしい。</li> </ul>	<p><b>交通環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北口の道路が狭く、自転車の移動が危険である。</li> </ul>	<p><b>防災まちづくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺から避難所までが遠い。また、避難所までの道路が狭く、大変。</li> </ul>	<p><b>大学生ワークショップ（R5.2実施）</b> 【西東京市への提案】</p> <p>⇒商店街を中心とした多世代交流 ⇒店前の中間領域の利用 ⇒木造住宅密集地域の解消による人の居場所の形成</p> 
<p><b>土地利用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>狭小住宅が目立つため、火災が不安。</li> <li>駅のにぎわいが欲しい</li> </ul>	<p><b>みどり・水辺・都市景観</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東伏見公園と連携して子どもが楽しめるまちづくりを考えてほしい。</li> </ul>					
<p><b>交通環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>北口の道路が狭く、自転車の移動が危険である。</li> </ul>	<p><b>防災まちづくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺から避難所までが遠い。また、避難所までの道路が狭く、大変。</li> </ul>					

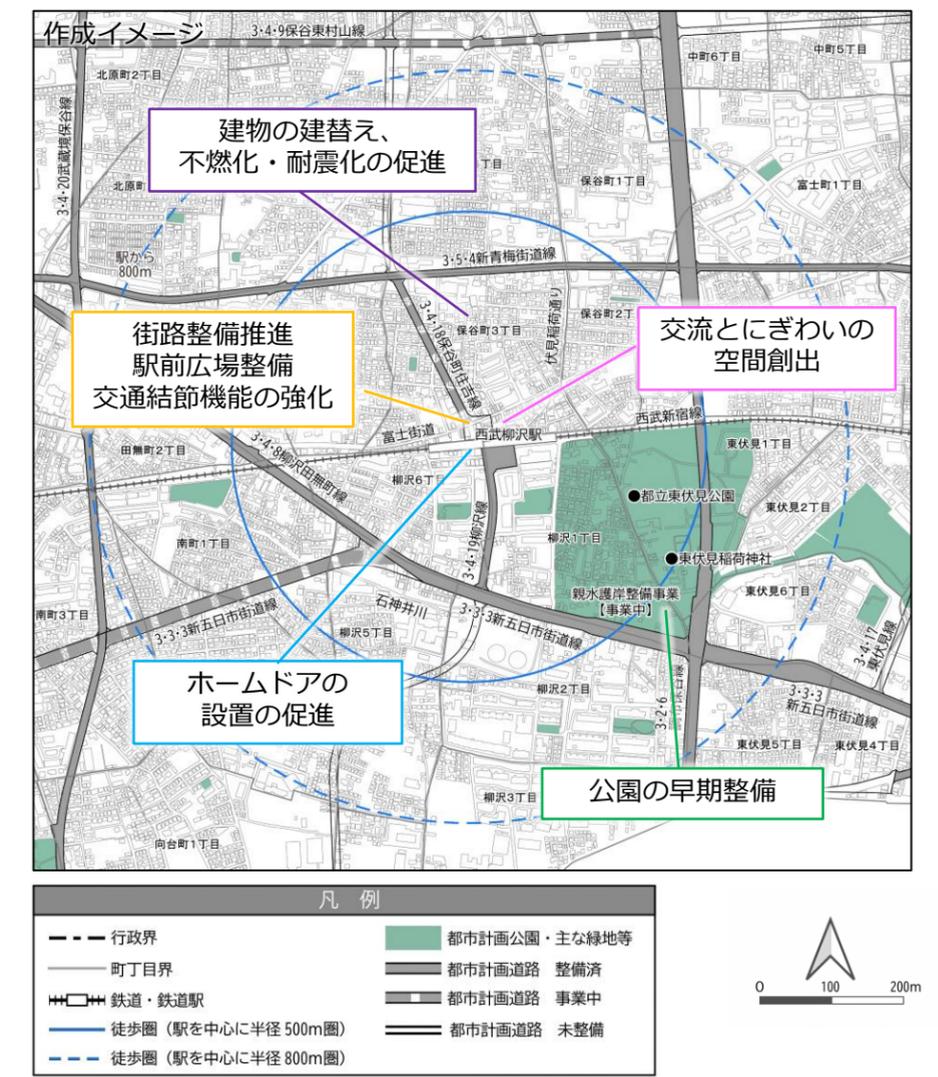
**主な施策の方向**

<p><b>土地利用</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活の利便性を高める機能の配置誘導</li> <li>交流とにぎわいの空間の創出</li> <li>良好な住宅地の形成と空き家の有効活用</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
<p><b>みどり・水辺・都市景観</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東伏見公園の早期整備の要請</li> <li>みどりと水辺の連続性の確保</li> <li>歴史資源やみどりを活かした魅力的でシンボリックな景観形成</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
<p><b>交通環境整備</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西武新宿線の鉄道立体化について関係機関等と協議</li> <li>北口駅前広場整備と西東京3・4・18号保谷町住吉線の整備推進</li> <li>駅や公園・水辺などを結ぶ歩行者ネットワークの構築</li> <li>歩行者・自転車の安全で快適な歩行・走行空間の確保</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
<p><b>防災まちづくり</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>防災面で課題のある地域における建物の建替え、不燃化・耐震化の促進</li> <li>浸水、内水氾濫の対策の推進</li> <li>オープンスペースの保全・活用に向けた取組の推進</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
<p><b>人と環境にやさしいまちづくり</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全な歩行空間の確保</li> <li>ホームドアの設置促進</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

**上位・関連計画（拠点に関連があるものを抜粋）**

<p><b>多摩部19都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西武柳沢駅は「生活の中心地」として位置付けられている。</li> <li>⇒駅北口周辺では、<b>交通広場や道路の整備</b>により、安全で快適な交通機能が充実するとともに、<b>日常生活の利便性を高める商業施設が集積し、にぎわいのある暮らしやすい生活の中心地を形成</b>。</li> <li>●生活の中心地からの徒歩圏に、多様な世代やライフスタイルに対応し、<b>活力のある地域コミュニティを育む住宅市街地を誘導</b>する。</li> </ul>
<p><b>都市再開発の方針</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●西武柳沢駅周辺は、生活の中心地として<b>日常の買い物の利便性が向上するような商業集積を図り、これに対応した交通施設整備を推進</b>する。</li> <li>●都市計画道路等の<b>幹線道路の沿道において、計画的な土地利用の規制・誘導</b>を図る。</li> </ul>
<p><b>住宅市街地の開発整備の方針</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域の拠点以外の駅周辺など公共交通の利便の高い場所では、<b>生活に密着した都市機能が立地する生活の中心地の形成</b>を図る。</li> </ul>
<p><b>都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●西武柳沢駅周辺で優先的に整備すべき路線の位置付けのある路線は、以下のとおりです。</li> <li>⇒【都施行の優先整備路線】<b>西東京3・3・3号新五日市街道線</b></li> <li>⇒【市施行の優先整備路線】<b>西東京3・4・18号保谷町住吉線</b></li> </ul>
<p><b>西東京市都市計画マスタープラン（現行計画）</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>徒歩、自転車、バスによる駅アクセス利便性の高いまち</b></li> <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〔第四次事業化計画〕）等</li> </ul>
<p><b>西東京市国土強靱化地域計画</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●西武柳沢駅周辺に関連する推進方策は以下のとおりです。</li> <li>⇒<b>幹線道路の整備、市街地の整備・安全化、消火活動困難地域の防災・減災対策、緑地・農地の保全、流出抑制施設の整備</b>等</li> </ul>

**施策を実施する場所を整理し、構想図を作成**



※西東京市第三次総合計画における主要事業については、現在調整中

# 拠点別カルテ ひばりが丘団地周辺エリア（ひばりが丘駅の地区計画区域の重心から半径500m圏域）

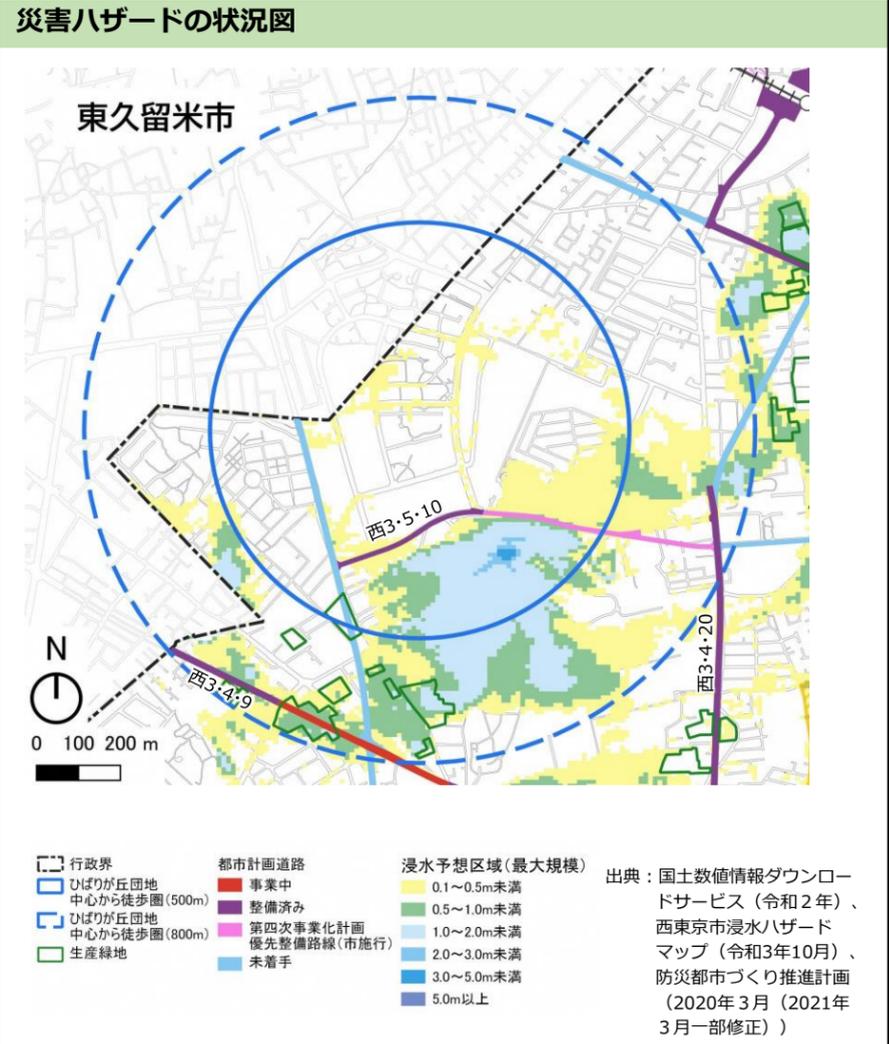
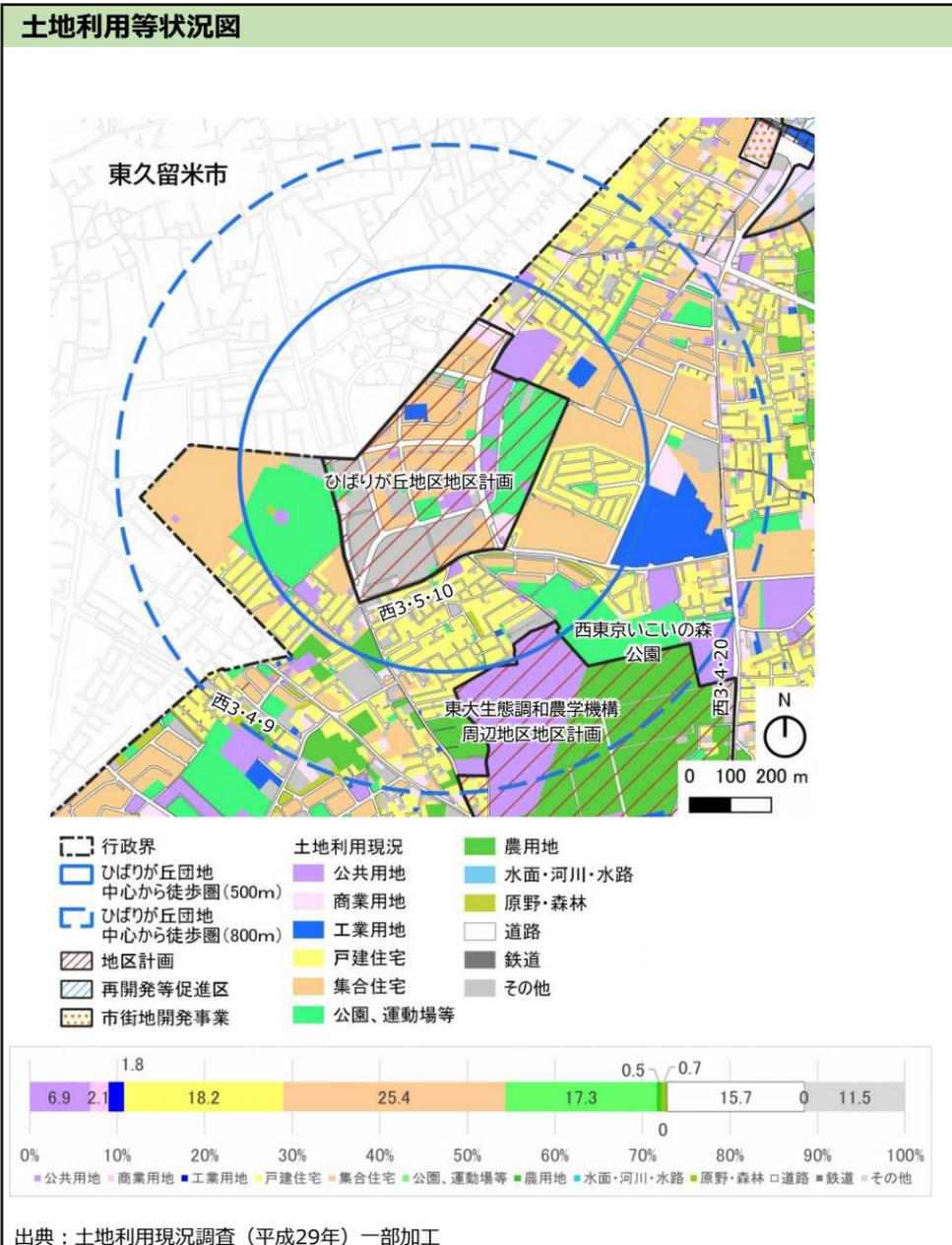
### 人口特性

	単位	令和2年	令和27年
人口	人	19,821	19,676
年少人口（割合）	人（%）	2,962（14.9%）	2,116（10.8%）
生産年齢人口（割合）	人（%）	12,580（63.5%）	10,805（54.9%）
高齢者人口（割合）	人（%）	4,279（21.6%）	6,755（34.3%）

※半径500mの範囲にかかる町丁目の人口を集計しています。  
 出典：統計にしよう（令和2年）  
 国立社会保障・人口問題研究所日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）

### 公共交通の状況

バス系統数：2系統



- ### 分野別の主な現状と課題
- #### 土地利用
- 地区計画区域内では、商業施設、中学校、福祉施設、公園等が立地している
  - ひばりが丘団地周辺には、一部の沿道に商店が建ち並び、東側から南側にかけて戸建て住宅、集合住宅が広がっている
  - 高齢化の進行をふまえ、日常生活における利便性のさらなる向上が必要 等
- #### みどり・水辺・都市景観
- ひばりが丘団地は、従前の団地が培ってきたみどりに囲まれた良好な住環境が継承されている
  - 地区施設の公園、緑地が点在するほか西東京いこいの森公園があり、緑に囲まれた良好な住環境が形成されている
  - みどりの保全を図るとともに、みどり豊かで潤いのある快適な都市環境の形成が必要 等
- #### 交通環境整備・人と環境にやさしいまちづくり
- 西東京3・5・10号東町西原線の一部が整備されているが、未整備区間がある
  - 狭い道路はほとんど見られず、良好な道路環境が形成されている 等
- #### 防災まちづくり
- 南側から東側にかけてハザードマップにおいて浸水予想区域があり、1.0m以上の浸水深が予想されている
  - 浸水対策の推進が必要 等

市民意向（拠点に関連があるものを抜粋）

**まちづくりオープンハウス (R4.9実施)**  
【まちづくりに必要な要素は?】

⇒「健康」応援都市における公園づくりの推進」が最も多く、次いで「地域特性に応じた土地利用の誘導」、「空き家、空き地の有効活用」、「水害対策の推進」が多くなっています。

**高校生アンケート (R4.11実施)**  
【各駅周辺に必要なと思う施設】

⇒「ショッピングセンター」が最も多く、次いで「自習スペース」「コンビニ」「病院」が多くなっています。

**まちづくりオープンハウス (R4.12実施)**  
【分野別方針について】

<b>みどり・水辺・都市景観</b>	・道路の整備によって自然が消えていくので、畑や公園は残してほしい。
<b>交通環境整備</b>	・自転車・車・歩行者の共存や安全対策への取り組みに期待する。
<b>防災まちづくり</b>	・ハード・ソフトの取り組みのバランスが重要。

**大学生ワークショップ (R5.2実施)**  
【西東京市への提案】

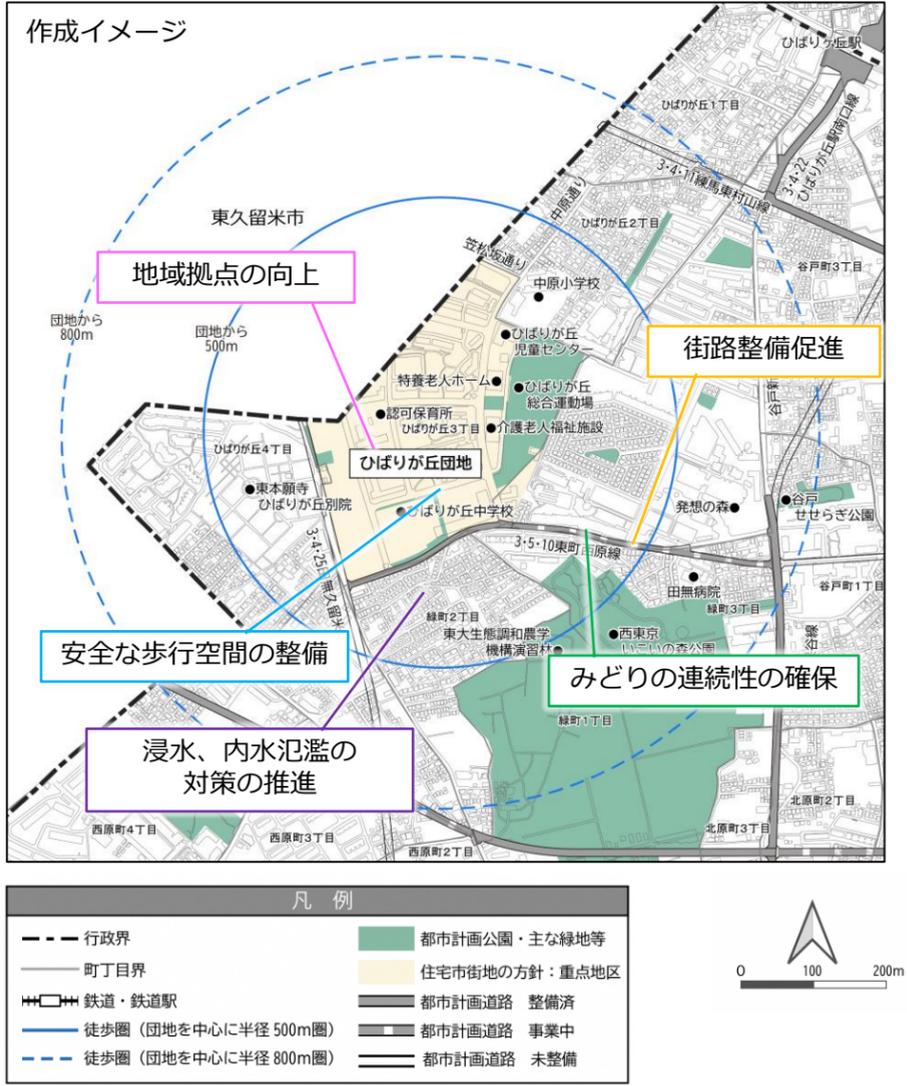
⇒「小中学校」を地域拠点としたまちづくり  
⇒「小学校」「中学校」の放課後利用



主な施策の方向

<b>土地利用</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活の利便性を高める機能の誘導</li> <li>● 地域の拠点性の向上</li> <li>● 良好な住宅地の形成と空き家の有効活用等の促進</li> </ul> 等
<b>みどり・水辺・都市景観</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 良好な景観形成を担うみどりの保全</li> <li>● 西東京いこいの森公園をはじめ、公園・運動場等を結びみどりの連続性の確保</li> </ul> 等
<b>交通環境整備</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 西東京3・5・10号東町西原線の整備推進</li> <li>● 主要な施設・公園を結ぶ歩行者ネットワークの構築</li> <li>● 歩行者・自転車の安全で快適な歩行・走行空間の確保</li> </ul> 等
<b>防災まちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 浸水、内水氾濫の対策の推進</li> </ul> 等
<b>人と環境にやさしいまちづくり</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全な歩行空間の整備</li> </ul> 等

施策を実施する場所を整理し、構想図を作成



上位・関連計画（拠点に関連があるものを抜粋）

<b>多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりが丘団地は「生活の中心地」として位置付けられている。</li> <li>⇒大規模団地周辺では、<b>地域主体の活動が活発</b>に行われ、<b>魅力的で交流が生まれる住宅市街地が形成</b>。</li> <li>● 生活の中心地からの徒歩圏に、<b>多様な世代やライフスタイルに対応し、活力のある地域コミュニティを育む住宅市街地を誘導</b>する。</li> </ul>
<b>住宅市街地の開発整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりが丘地区は「重点地区」に位置付けられている。</li> <li>⇒従前の団地が培ってきた良好な居住環境を継承しつつ、新しい時代にふさわしい住宅地とするため、都市再生機構による賃貸住宅だけでなく、多様な供給主体による住宅の整備、<b>公共公益施設の整備拡充や高齢者福祉施設等の整備を誘導</b>し、生活拠点としてふさわしいまちづくりを目指す。</li> <li>● 高度経済成長期に建設された大規模団地などでは、更新に伴い、地域の課題に対応した<b>日常の買い物、子育て支援、高齢者福祉などの機能導入、バリアフリー化</b>などが進み、<b>地域活力やコミュニティの維持・向上</b>が図られ、安全・安心な質の高いまちを実現していく。</li> </ul>
<b>都市計画道路の整備方針 (第四次事業化計画)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりが丘団地周辺で優先的に整備すべき路線の位置付けのある路線は、以下のとおりです。</li> <li>⇒【市施行の優先整備路線】 <b>西東京3・5・10号東町西原線</b></li> </ul>
<b>西東京市 国土強靱化地域計画</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ひばりが丘団地周辺に関連する推進方策は以下のとおりです。</li> <li>⇒<b>幹線道路の整備、流出抑制施設の整備</b></li> </ul>

※西東京市第三次総合計画における主要事業については、現在調整中