

西東京市都市計画マスタープラン

全体構想（案）

全体構想

「全体構想」は、本市が目指す「将来都市像」、「まちづくりの目標」、「将来都市構造」とこれらの考え方に基づく、「土地利用の方針」、「みどり・水辺・都市景観の方針」、「交通環境整備の方針」、「防災まちづくりの方針」、「人と環境にやさしいまちづくりの方針」の5つの視点（分野）による方針を示します。

1 将来都市像とまちづくりの目標

本市は、東大生態調和農学機構の農場や農地などのみどりに囲まれた住宅環境が特徴であり、今後もみどりを基調としたまちづくりを進めていくことが必要です。

そのため、市内に分布する生産緑地等の農地の保全と活用を図りながら、将来的に予測される人口減少や進行しつつある少子高齢化に対応した公共施設の適切な管理や再編、空き家等の有効的な利活用、道路や公共施設のユニバーサルデザインの推進や通学路等における安全対策などにより、安心して暮らせる環境づくりが必要です。また、駅拠点などをはじめとしたにぎわいの維持・創出や徒歩や自転車、公共交通などの日常生活における交流や移動を支える道路整備により生活の利便性を高めていく必要があります。

近年、地球温暖化に起因するといわれる集中豪雨により、石神井川沿いのほか一部の地域では道路や家屋の浸水などが発生しており、災害に対する取組も求められます。

一方、子どもをはじめとする市民意見としては、今後のまちづくりに重要な要素として、畑、公園などの「みどり」に関する内容や「安全」、「便利」に関する内容がイメージとしてもたれており、将来に残したい要素としては、「自然」、「安全」、「安心」、「美しい景観や街なみ」などがあげられています。

こうした本市における特徴や将来に向けて取り組むべき課題、子どもをはじめとする市民の意向を踏まえ、以下に示す「将来都市像」と「まちづくりの目標」を掲げ、目指すべき将来の都市の姿を明らかにします。

<将来都市像>

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

<まちづくりの目標>

目標1

身近にみどりが
感じられる
まちの形成を
目指します。

目標2

にぎわいと
交流がある
まちの形成を
目指します。

目標3

拠点とつながる
快適な
まちの形成を
目指します。

目標4

だれもが安全に
安心して暮らせる
まちの形成を
目指します。

目標1 身近にみどりを感じられるまちの形成を目指します。

市内に存在する農地は維持・保全を図るとともに、その機能をまちづくりに活かし、みどりと住環境が調和し、空間的なゆとりのあるまちづくりを目指します。

また、地域特性や市民ニーズに応じた公園・緑地の整備を推進し、石神井川や玉川上水、千川上水の連続性のある水辺など、身近で自然に親しみ、やすらぎを感じられるまちづくりを目指します。

目標2 にぎわいと交流があるまちの形成を目指します。

鉄道駅等の拠点では、多世代のニーズに即した都市機能を維持・誘導しつつ、交通結節点としての更なる強化等によって、市内全体のにぎわいの向上や市外へのアクセスの向上などに資する拠点形成を推進します。

今後の少子高齢化等への対応を見据え、総合的かつ計画的な公共施設の管理・再編を推進することで、子どもから高齢者、障害者までだれもが交流でき、コミュニティが生まれる空間の形成を目指します。

また、遺跡や社寺などの地域の歴史的資源を守り、祭りや行事などの文化に触れられるまちづくりを目指します。

目標3 拠点とつながる快適なまちの形成を目指します。

今後の少子高齢化を見据え、鉄道駅等の拠点と市内各所を公共交通などで結ぶ快適なまちづくりをさらに推進し、利便性の高い住環境の形成を目指します。

また、都市計画道路等の更なる整備推進による市内外のネットワーク化を図るとともに、公共交通だけでなく、徒歩や自転車の利用のしやすさの向上にも取り組み、だれもが快適に感じられる利便性の高い日常生活を送ることができる住環境を形成します。

目標4 だれもが安全に安心して暮らせるまちの形成を目指します。

市民の生命と財産を守るため、これまでに取り組んできた雨水対策等のハード対策の更なる推進とともに、情報提供・避難体制の確立等のソフト対策を組み合わせながら、防災・減災の強化に努め、安全に安心して暮らせるまちづくりを目指します。

また、公共施設、道路、公園等でのユニバーサルデザインの推進や、ゼロカーボンシティの取組などによる環境負荷の低減に取り組み、子どもから高齢者、障害者までだれもが安心して暮らせる人と環境にやさしいまちづくりを目指します。

2 将来都市構造

「将来都市像」及び「まちづくりの目標」を目指すための「将来都市構造」を示します。

この「将来都市構造」は、日常生活を支える商業機能をはじめとする各種都市機能が集積し、交通の利便性が高く、人々が行き交う『拠点』、都心をはじめとする市内外の移動や安全で快適な移動を支える『軸』、みどりと水辺に親しめるいこいの空間となる『みどりの中心と水辺』により構成し、「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」を目指します。

(1) 拠点

『拠点』は本市の各種都市機能の集積状況や人々の日常の生活状況から、市内の中心的な商業地を形成する『中心拠点』、交通の利便性が高く、商店等の集積を図る『地域拠点』を設定します。

これらの『拠点』は、それぞれの特性に応じた都市機能の誘導を図ります。

1) 中心拠点

田無駅、ひばりヶ丘駅、保谷駅の周辺では商業施設等が集積する立地状況を活かし、市内外から多くの人々が訪れ、にぎわいが生まれ交流が行われる場となるよう、多様な都市機能の誘導を図るとともに、交通結節点として市内外各地と公共交通などによりつながる拠点の形成を目指します。

2) 地域拠点

東伏見駅、西武柳沢駅の周辺では、商業施設等が集積する立地状況を活かし、日常生活における身近な都市機能の維持・誘導を図るとともに、交通結節点として市内各地と公共交通などによりつながることで、にぎわいが生まれ、交流の場となる拠点の形成を目指します。また、日常生活における必要な都市機能が集積されたひばりが丘団地では、にぎわいと交流の場となるように都市機能を維持・誘導し、拠点の形成を目指していきます。

(2) 軸

『軸』は、市内外の移動や交流を支える基盤となる公共交通、都市計画道路等を基本として、『鉄道軸』、『広域交通軸』、『幹線交通軸』を設定します。

1) 鉄道軸

都心等や都市間の連携、交流を確保し、都市の活性化を推進するため、西武池袋線・西武新宿線を『軸』として位置付け、利便性や防災性の向上を図ります。

2) 広域交通軸

市外に渡る広域道路、また市内の移動手段として、拠点間を結ぶ路線バスが通る道路等を『広域交通軸』として設定します。

軸を構成する道路のうち、未整備の道路については、優先順位をつけて整備を推進していきます。また、交通事業者と連携しながら公共交通の強化を図り、歩行者や自転車の利用環境の充実、街路樹などによる都市景観の向上等により、広域的な市外へのアクセスや住宅地への通過交通の流入の軽減を目指すとともに、にぎわいの沿道空間など地域の特性に合った沿道空間の形成を目指します。

また、災害時においては、延焼遮断帯としての機能により、都市の防災機能の向上を図ります。

- 西東京都市計画道路 3・2・6号 調布保谷線
- 西東京都市計画道路 3・3・3号 新五日市街道線
- 西東京都市計画道路 3・3・14号 新東京所沢線
- 西東京都市計画道路 3・4・8号 柳沢田無町線
- 西東京都市計画道路 3・4・9号 保谷東村山線
- 西東京都市計画道路 3・4・11号 練馬東村山線
- 西東京都市計画道路 3・4・13号 保谷秋津線
- 西東京都市計画道路 3・4・15号 保谷北荒屋敷線
- 西東京都市計画道路 3・4・16号 東伏見保谷線
- 西東京都市計画道路 3・4・17号 東伏見線
- 西東京都市計画道路 3・4・18号 保谷町住吉線
- 西東京都市計画道路 3・4・19号 柳沢線
- 西東京都市計画道路 3・4・20号 武蔵境保谷線
- 西東京都市計画道路 3・4・21号 ひばりが丘駅北口線
- 西東京都市計画道路 3・4・22号 ひばりが丘駅南口線
- 西東京都市計画道路 3・4・23号 田無駅北口線
- 西東京都市計画道路 3・4・24号 田無駅南口線
- 西東京都市計画道路 3・4・26号 新小金井久留米線
- 西東京都市計画道路 3・5・4号 新青梅街道線
- 武蔵野都市計画道路 3・1・12号 東京立川線

3) 幹線交通軸

市内全体の円滑な移動空間の確保を図り、広域交通軸を補完する道路を『幹線交通軸』として設定します。軸を構成する道路のうち、未整備の道路については、優先順位をつけて整備を推進していきます。

広域交通軸へのアクセスの確保により、住宅地内への通過交通の流入の軽減、避難経路としての位置付け等により、防災性の向上を目指すとともに、地域の特性にあった沿道空間を目指します。

- 西東京都市計画道路 3・4・1号 高井戸小平線
- 西東京都市計画道路 3・4・5号 東伏見千川線
- 西東京都市計画道路 3・4・7号 田無花小金井線
- 西東京都市計画道路 3・4・9号 保谷東村山線
- 西東京都市計画道路 3・4・12号 東町線
- 西東京都市計画道路 3・4・15号 保谷北荒屋敷線
- 西東京都市計画道路 3・4・16号 東伏見保谷線
- 西東京都市計画道路 3・4・18号 保谷町住吉線
- 西東京都市計画道路 3・4・19号 柳沢線
- 西東京都市計画道路 3・4・24号 田無駅南口線
- 西東京都市計画道路 3・4・25号 田無久留米線
- 西東京都市計画道路 3・5・2号 向台線
- 西東京都市計画道路 3・5・10号 東町西原線
- 都道 233号 保谷新道

(3) みどりの中心地と水辺

市内の主要なみどりは、保全・活用・創出を図り、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まちづくりを目指します。

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

- 西東京いこいの森公園
- 谷戸せせらぎ公園
- 西原自然公園
- 文理台公園
- 下野谷遺跡公園
- 都立小金井公園
- 都立東伏見公園
- 下保谷四丁目特別緑地保全地区
- 東伏見稻荷特別緑地保全地区
- 保谷北町緑地保全地域
- 碧山森緑地保全地域
- 東大生態調和農学機構
- 早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンド
- ひばりが丘総合運動場
- MUFG PARK など

◀ 図 将来都市構造 (案) ▶



凡例	
● 中心拠点	⇄ 鉄道軸
● 地域拠点	⇄ 広域交通軸
● みどりの中心地	⇄ 幹線交通軸
	⇄ 水辺

3 分野別まちづくりの方針

「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」、「人と環境にやさしいまちづくり」の5つの分野ごとに将来のまちづくりの方針を示し、「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」の実現に向けた施策の方向を示します。

(1) 土地利用の方針

1) 現状と課題

本市の土地利用は、宅地の割合が約6割を占め、農地と公園を合わせたみどりの割合は約1割となっており、農地や公園などのみどりと住宅が調和した住宅都市のイメージを作り出しています。しかし、平成19(2007)年と平成29(2017)年の土地利用の変化をみると、宅地が約2.4ポイント増加し、農地が約2.2ポイント減少しており、農地等のみどりの保全を図るとともに、新型コロナウイルス感染症の拡大にともなうライフスタイルの変化や新しい生活様式への対応等を図りながら、敷地の細分化防止等による居住環境の向上、防災性の高い良好な住環境の形成に向けた適切な土地利用を誘導していくことが課題となっています。

近年、人口減少や既存の住宅・建築物の老朽化、社会的ニーズの変化等に伴い、居住その他の使用がなされていない空き家等の増加が社会問題となっています。市内における空き家率は低下傾向にあるものの、適切な管理が行われないと防災、衛生、景観等の地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼすことから、空き家等への対応が課題となっています。

また、市内5駅を中心に商業地区が形成され、商業施設が集積し、市の活力とにぎわいと市民の生活を支える本市の拠点となっており、将来にわたっても、にぎわいを維持・創出する各種機能の適切な誘導等により拠点形成を図ることが課題となっています。

2) 施策の方向

①土地利用の区分ごとの誘導

- みどりと調和した良好な住環境の形成のため、適切な土地利用区分により、地域特性にあわせた土地利用を誘導します。
- 本市の拠点となる中心拠点や地域拠点では、各拠点の特性にあわせた施設の誘導を図り、拠点性の向上を図ります。

②みどりの保全を基調とした土地利用の推進

- 市内の公園・緑地のほか、東大生態調和農学機構等のまとまったみどりや農地の保全・活用、住宅地等の緑化推進などみどりと調和した土地利用を推進します。
- 市街地の再編にあたっては、地域の実情にあった都市開発諸制度等の制度活用も踏まえて検討するとともに、制度を活用する際は、みどりの保全・創出を図ります。

③良好な住環境の誘導

- 将来にわたり、敷地の細分化を防ぎ、ゆとりある良好な住環境・防災性の向上を目指し、敷地面積の最低限度の導入を検討します。
- 土地利用の現状や周辺環境の変化を踏まえ、建蔽率、容積率の見直し及び準防火地域の指定についても検討します。

④学校を核としたまちづくり

- 学校施設の建替えなどの機会を捉え、更なるコミュニティの形成を図るため、学校を核とするエリアにおけるまちづくりのルールを検討します。

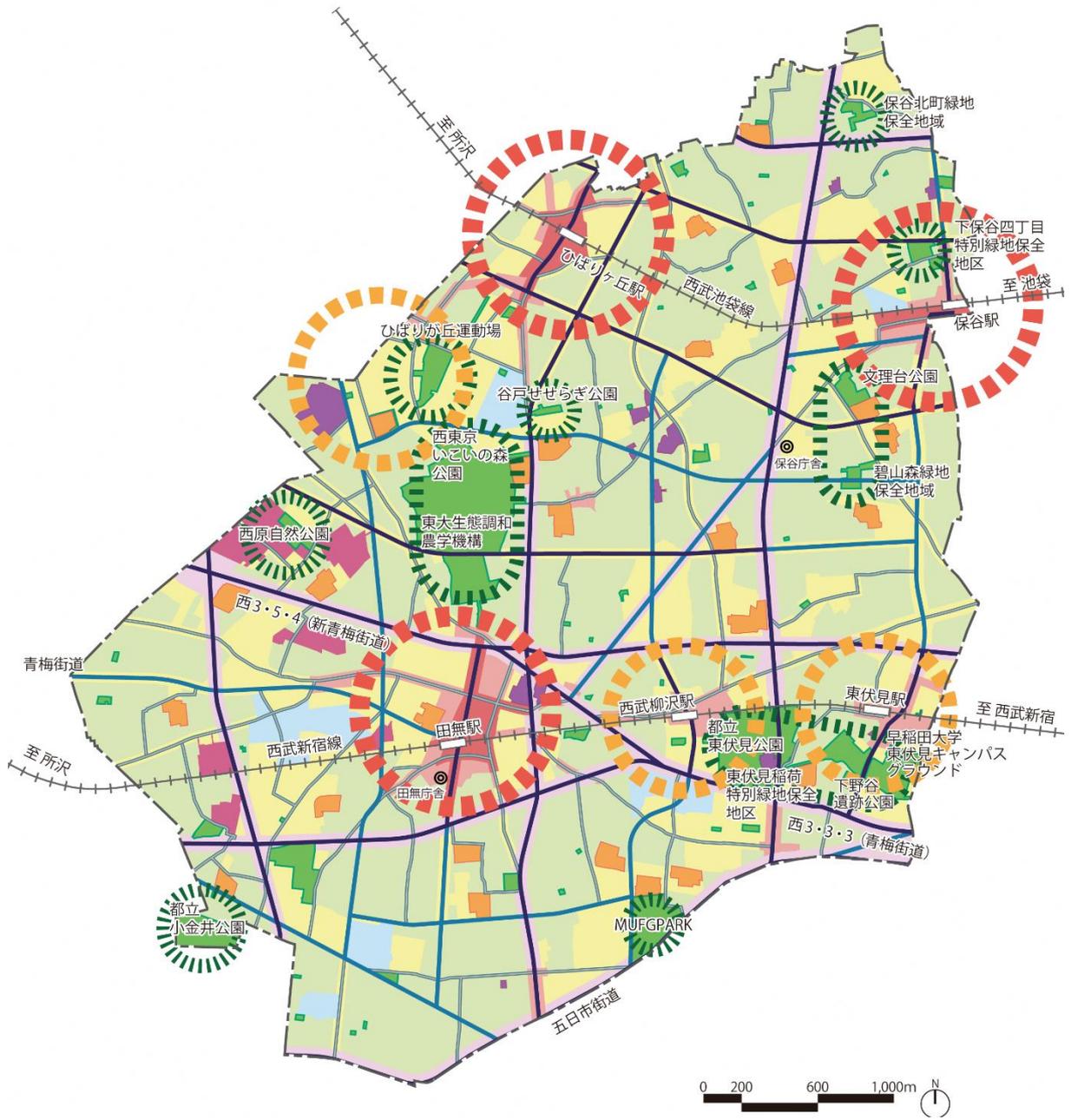
⑤空き家等の対策の推進

- 公民の連携による、空き家等の利活用や流通促進等を図る取組を推進します。

土地利用区分		誘導の方向
①低層住宅地区	低層住宅を主とした良好な住環境の保全を図る地区	<ul style="list-style-type: none">• 地区計画などの各種制度の活用を検討し、地域特性にあった低層住宅とみどりが調和した街なみを誘導します。• 農地や屋敷林・雑木林の保全を通じて、身近にみどりがある魅力ある住環境を誘導します。• 防災性や良好な住環境の向上の観点から、建蔽率や容積率の見直しにあわせた準防火地域等の指定について検討します。
②中層住宅地区	中層住宅を主とした利便性の高い地区	敷地内の緑化等により、良好な住環境を形成し、周辺の低層住宅やみどりと調和した中層住宅地となるよう規制・誘導するとともに、店舗など利便施設を誘導します。
③近隣型商業地区	地域に根ざした店舗等が立地する地区	地域の利用者の日常生活を支える地域に密着した商店街を誘導します。
④商業地区	商業・業務・文化機能が集積する地区	既存の商業施設の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・業務機能を誘導します。

土地利用区分		誘導の方向
⑤都市型産業基盤地区	ものづくりとともにサービス業やソフト産業などの施設が集積する地区	<ul style="list-style-type: none"> • 操業環境と周辺の住環境が調和した地区を指し誘導します。
⑥沿道型市街地地区	広域幹線道路沿道等の特性に応じた土地利用を推進する地区	<ul style="list-style-type: none"> • 広域幹線道路沿道及び後背地における特性を踏まえ、地域の利便性や活力の向上、沿道に残る農地と調和した街なみを誘導します。
⑦新住環境地区	住宅団地の再生を図る地区	<ul style="list-style-type: none"> • 老朽化等が進む大規模な住宅団地の再生にあわせて、周辺環境に配慮したまちづくりを誘導します。

《図 土地利用方針図》



凡 例			
	広域幹線道路		低層住宅地区
	一般幹線道路		中層住宅地区
	主要生活道路		商業地区
	鉄道		近隣型商業地区
			都市型産業基盤地区
			沿道型市街地地区
			新住環境地区
			中心拠点
			地域拠点
			みどりの中心地
			市役所
			公立小中学校
			社寺
			主な公園・緑地等

(2) みどり・水辺・都市景観の方針

1) 現状と課題

本市は、都心に近いにもかかわらず、公園や農地、社寺林、屋敷林、雑木林などのみどりがあり、みどりと調和した住宅都市としての魅力を生み出し、都市の大きな財産になっています。しかし、近年は農地の宅地化などが進み、徐々に生産緑地を含む農地が減少しつつあり、みどりの保全と活用が課題となっています。

みどりの構成要素の一つである公園は、みどりの中心となる都立東伏見公園や西東京いこいの森公園などの大規模な公園のほか、徒歩圏内(半径 250m以内)に一定規模を有する公園(500㎡以上)も分布していますが、一部空白地域も存在します。また、公園施設は老朽化等がみられ、利用者ニーズにあわせた施設等への更新、魅力の向上が課題となっています。

市内唯一の河川である石神井川は、本市の水辺を感じることができる貴重な自然空間の一つとなっていますが、河川整備が完了していないため、みどりとあわせた活用が課題となっています。

また、みどりは本市にとって景観やレクリエーションの場など様々な要素として重要なものであり、拠点や軸、土地利用の特性に応じてみどりを基調とした景観形成が課題となっています。

2) 施策の方向

①農地の保全と活用

- 農地は、農作物の供給だけでなく、レクリエーションの場、環境保全、防災、歴史・景観形成など、様々な役割を持つことから、本市にとって貴重な財産であると認識し、農地を身近に感じるまちづくりを推進します。
- 農地の保全や新たな価値を創造するため、農業者や市民団体、民間企業、大学など地域の多様な主体が参画する仕組みづくりを推進します。

②みどりの維持と創出

- 市民ニーズに対応した公園施設の更新、魅力の向上を図ります。
- 公園空白地区における公園の整備、農地等の土地利用転換時における公園化を検討します。
- 屋敷林、雑木林、社寺林等のまとまりのあるみどりは、各種制度の検討や周知、推進等により保全を図ります。
- 低層住宅地区、中層住宅地区における敷地内の緑化を促進するため、生垣や花壇の造成、フェンスの緑化の支援や保存樹木等への支援を推進します。
- 幹線道路における街路樹や街路植栽、沿道敷地の緑化等により、みどりの充実を図ります。

③様々な主体との連携強化

- 公園をレクリエーションの場としての機能を高めるため、民間の発想やノウハウの活用と効果的な維持管理を行うため、Park-PFI の検討や指定管理者制度の拡充等による公民連携の検討など、みどりの魅力の向上に向けた取組を推進します。
- みどりの保護や育成、緑地の確保等に向けてみどり基金の効果的な活用の検討を進めます。
- 今後、増加が予想される空き家等については、地域住民と協働した活用等を検討します。

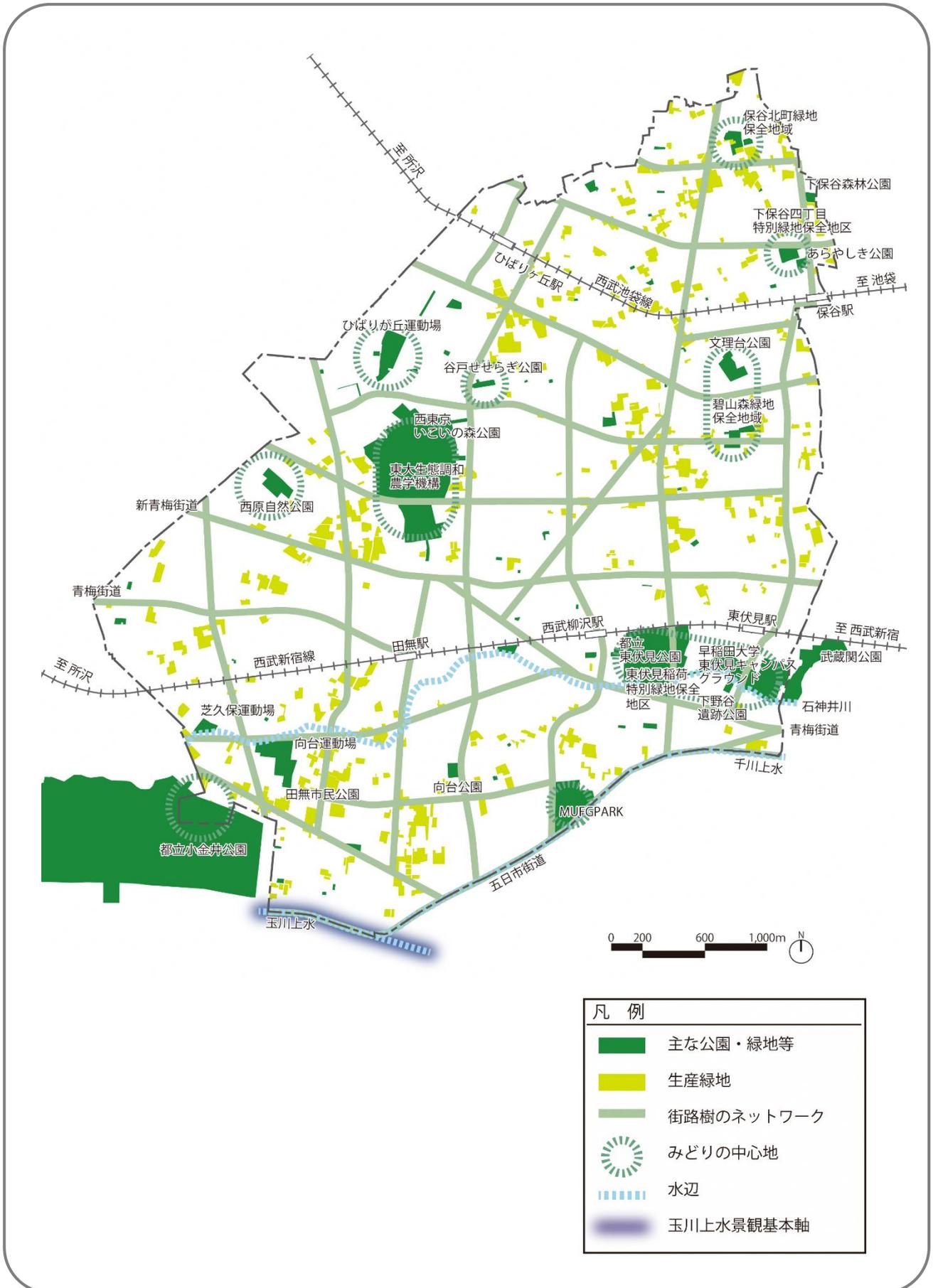
④みどりと水辺のネットワークの形成

- 都立東伏見公園周辺においては、東京都との連携を図りながら、伏見通り、石神井川、東伏見稻荷神社、下野谷遺跡の樹林が一体となったみどりと水に親しめる空間づくりを促進します。
- 市立公園の保全と特別緑地保全地区の指定を継続して推進します。

⑤魅力ある景観形成

- 自然資源、歴史資源を活かした特徴的なみどりと魅力のある景観づくりを推進します。
- 地域の特性にあわせ、地区計画などにより、みどりを基調とした魅力ある景観誘導について検討を進めます。
- 雑木林や水辺、農地などの自然的景観、社寺林や屋敷林などの歴史的景観の保全を図るとともに、市民主体の取組を活発化させる仕組みを検討します。
- 幹線道路の無電柱化を推進し、街路樹や植栽、沿道敷地の緑化によるみどりを基調とした景観につなげます。

《図 みどり・水辺・都市景観方針図》



(3) 交通環境整備の方針

1) 現状と課題

本市は、東西方向の青梅街道・新青梅街道、南北方向の伏見通りの幹線道路を骨格とした道路網となっており、これらの幹線道路は、広域的なネットワーク機能を高めるとともに災害時には緊急輸送を担うほか、延焼を防ぐ延焼遮断帯の役割を担います。

しかし、依然として幹線道路の整備水準が低く、災害時における対応に影響が懸念されるほか、踏切等における混雑や住宅地内への通過交通の流入がみられます。歩道が整備されていない道路もあることから、道路交通の円滑化の確保と歩行者・自転車の安全で快適な歩行・走行空間の確保が課題となっています。

少子高齢化社会を迎え、高齢者の免許返納や環境負荷軽減に対する市民意識の変化などを背景に、公共交通は重要性を増しており、今後需要が増していくことが想定されることから、駅等の交通結節機能を高めるなど、利用者ニーズに対応した公共交通のあり方の検討が課題となっています。

2) 施策の方向

①計画的な都市計画道路の整備の推進

- 東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)における優先整備路線のうち、東京都施行路線の整備要請、市施行路線の早期着手等を目指します。
- その他の都市計画道路においても周辺の基盤整備など、まちづくりの進捗を踏まえた見直しを行いながら事業化に向けて検討していきます。
- 整備にあたっては、歩行者や自転車が安全に快適に通行できる道路とし、安全性の向上を図ります。

		名称	区間
第四次事業化計画優先整備路線	都施行	西東京都市計画道路 3・3・3号 新五日市街道線	西東京 3・4・8 から小平市境
		西東京都市計画道路 3・3・14号 新東京所沢線	西東京 3・2・6 から都県境(新座市境)
		西東京都市計画道路 3・4・13号 保谷秋津線	主要地方道 36号から都県境(新座市境)
		西東京都市計画道路 3・4・26号 新小金井久留米線	西東京 3・4・7 から西東京 3・5・4
	市施行	西東京都市計画道路 3・4・18号 保谷町住吉線	西武柳沢駅から西東京 3・5・4 (交通広場約 2,700㎡)
		西東京都市計画道路 3・4・24号 田無駅南口線	田無駅から西東京 3・5・2 (交通広場約 3,400㎡)
		西東京都市計画道路 3・5・10号 東町西原線	ひばりが丘団地付近(団地交番前交差点付近)から西 3・4・20
事業化に向けた調整を図る路線 (市施行)	西東京都市計画道路 3・5・10号 東町西原線	西 3・4・20号線から西 3・2・6号線区間	
	西東京都市計画道路 3・4・17号 東伏見線		

②都市計画道路を補完する主要生活道路の整備

- 居住地と幹線道路を連絡し、通勤・通学、買物など日常生活を支え、住環境の基盤となる主要生活道路等については、交通機能の維持向上を図っていきます。

③開かずの踏切解消に向けた検討

- 東伏見駅付近における連続立体交差事業を推進するとともに、開かずの踏切の解消に向け、踏切対策基本方針における鉄道立体化の検討対象区間に位置付けられている西武新宿線田無から花小金井駅付近や西武池袋線ひばりヶ丘から東久留米駅付近、大泉学園から保谷駅付近では、踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化の実現に向けた取組を進めます。

④交通結節機能の強化と駅前広場の環境整備

- 鉄道とバスの結節機能を持つ駅前においては、田無駅南口等をはじめとする駅前広場整備や接続する道路等を整備し、乗り換えの利便性を高め、交通結節機能の強化と駅前のにぎわいの向上を図ります。
- 駅前広場を新規に整備する際は、上屋やベンチの設置など利用しやすい環境整備を検討します。

⑤持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 本市の公共交通を担う鉄道、路線バス、はなバス、タクシーの適切な役割分担による連携強化により、利便性の向上を図ります。
- 道路整備の進捗にあわせて、路線バスの経路変更や新規路線の開設等を要請します。
- 周辺都市で運行されているコミュニティバス等との連携、効果的な運行の可能性について調査・研究等を行います。
- 高齢者の人口増加など将来の人口特性や市民ニーズ、施設立地等を踏まえたはなバスのルートの見直し等を検討します。

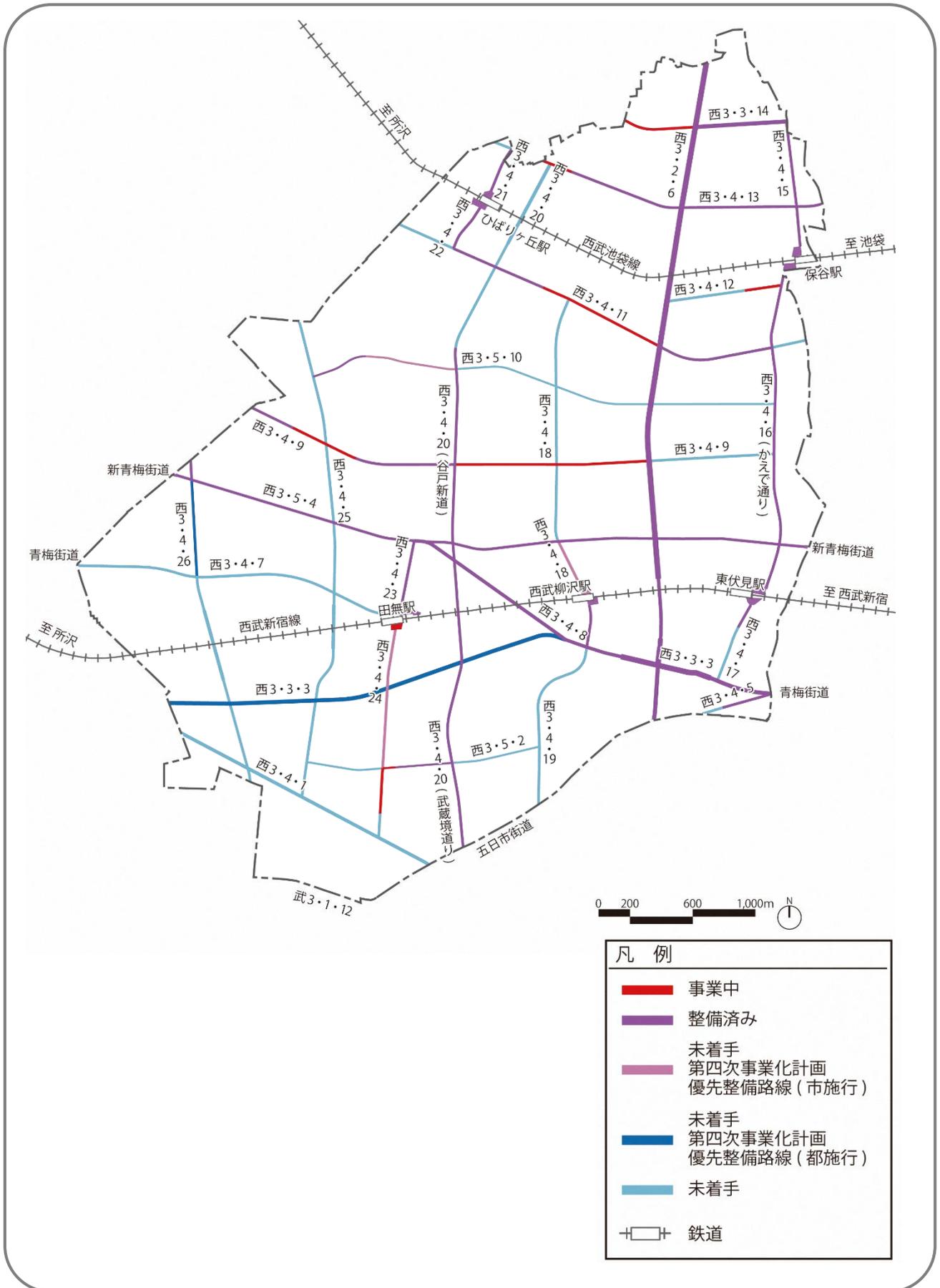
⑥道路の安全性・快適性の確保

- 地区計画制度などの活用により、建築物の建替え等にあわせた拡幅等を検討します。
- 歩行者及び自転車利用者の交通事故の防止など、誰もが安全に通行できるよう、ユニバーサルデザインの推進をはじめ、路側帯や道路標識等の整備のほかゾーン 30 等の交通規制に関する施策など交通安全対策について検討します。
- 通学路においては、学校関係者や田無警察署員などと連携し、市内の危険箇所等を点検するなど、児童等の安全確保に向けた取組について検討します。
- 通学路等の敷地沿いにおけるブロック塀等の改修への助成による倒壊防止等の支援を行い、安全性・快適性を確保します。
- 都市計画道路の整備にあわせた無電柱化により、歩行者等の安全性を確保します。

⑦徒歩や自転車等への移動手段の転換促進

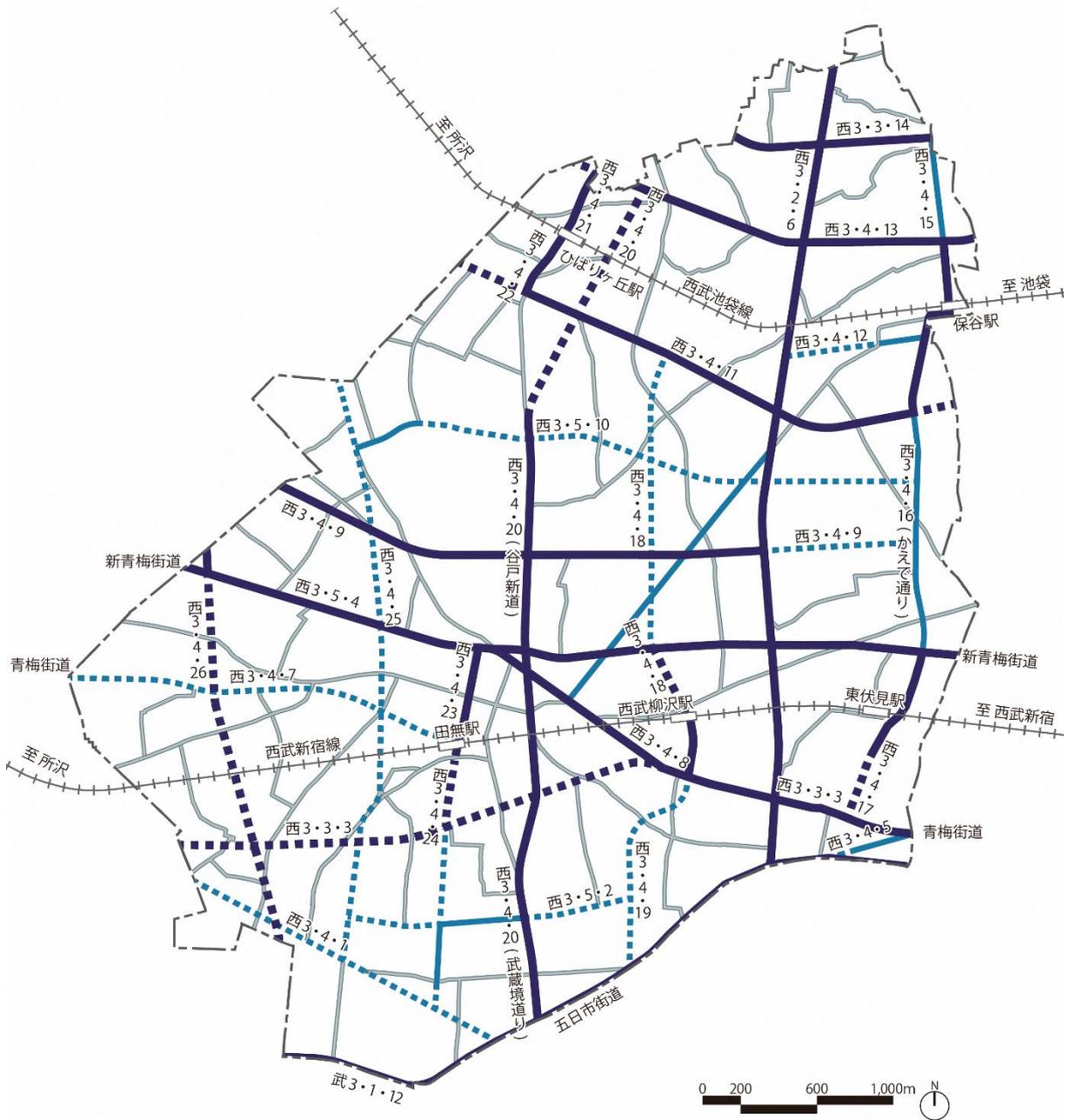
- 一定規模以上の幅員を有する幹線道路においては、道路空間の再配分の検討などを推進するとともに自動車から徒歩や自転車利用への転換を促進します。
- シェアサイクルなどの移動サービスを気軽に利用できる環境整備や駅周辺の自転車駐車場の整備などにより利便性向上を図ります。

《図 都市計画道路の整備状況図》



凡例	
—	事業中
—	整備済み
—	未着手 第四次事業化計画 優先整備路線 (市施行)
—	未着手 第四次事業化計画 優先整備路線 (都施行)
—	未着手
	鉄道

《 図 交通環境整備方針図 》



凡 例	
	広域幹線道路 (整備済・事業中)
	広域幹線道路 (未整備)
	一般幹線道路 (整備済・事業中)
	一般幹線道路 (未整備)
	主要生活道路
	鉄道

(4) 防災まちづくりの方針

1) 現状と課題

本市は、概ね平坦な地形であり、土砂災害等の自然災害について比較的风险が低い都市ですが、石神井川流域の東伏見の一部に急傾斜地があり、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域に指定されています。

近年、局地的な豪雨により、各地で浸水被害を受けることがありますが、市内においては、石神井川流域や水路において、豪雨による浸水想定区域が存在し、雨量により道路冠水する箇所が想定されるなど、内水氾濫への対応が課題となっています。

また、高度経済成長期に急激に市街化がスプロール的に進み、地震による建築物の倒壊や延焼が想定される木造住宅密集地域等に指定されている地区があります。そのため、建築物の不燃化・耐震化等の対策が求められており、防災性の高い都市づくりが課題となっています。

2) 施策の方向

①防災性の高い市街地の形成

- 低層住宅地区等における敷地面積の最低限度の導入や建蔽率、容積率の見直しにあわせて、防火地域・準防火地域の指定を検討することで、防災性の向上を図ります。
- 災害を想定し、迅速かつ計画的な都市復興を実現できるよう、都市復興に向けた執行体制をあらかじめ検討し、市民などと公民の連携を図り事前復興の取組を推進します。

②幹線道路の整備による延焼遮断帯の形成

- 地域防災の要となる骨格防災軸や延焼遮断帯となる西東京 3・3・14 号新東京所沢線の着実な事業推進、未着手となっている西東京 3・3・3 号新五日市街道線の早期事業化を施行主体である東京都に要請します。また、西東京 3・4・26 号新小金井久留米線については、西東京 3・5・4 号新青梅街道線より南側区間についても東京都に対して早期事業化を要請します。
- 新たに整備する都市計画道路は、延焼遮断等の機能として効果を発揮するとともに都市計画道路沿道では、建築物の不燃化・耐震化を促進します。

③救助、消火活動や円滑な物資輸送を可能にする幹線道路等の整備

- 災害時における物資輸送、救助・救援活動、消防活動等を円滑にする幹線道路等の整備を推進します。
- 「東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例」に基づき、東京都や関係機関と連携しながら、所有者に対する耐震診断の義務付けや建築物の耐震化を推進し、沿道建築物の安全性の向上を図ります。
- 物資供給ルート確保・充実に向けて、鉄道連続立体交差事業や付属街路整備等による踏切除却、駅周辺における交通結節機能の強化を推進します。
- 一定規模以上の土地利用転換があった際には、防災上有効な幅員とされている 6 m が確保できるよう、道路中心線から 3 m のセットバックを指導します。

④避難経路や広域避難場所、避難広場等の確保

- 広域避難場所や避難所等に通じる幹線道路等の整備・改良にあわせて、沿道の建築物の不燃化・耐震化等を促進し、安全な避難経路を確保します。
- 広域避難場所及び避難広場として位置付けられている公園については、その機能の保全に努めます。また、新たな公園を整備する際は、防災機能を持つ公園として整備を進め、市全体の防災性の向上を図ります。

⑤建築物の耐震化

- 耐震改修促進計画に基づき、建築物の所有者等が主体的に耐震化に取り組むことができるよう、耐震診断及び耐震改修を行いやすい環境の整備や負担軽減のための制度等の構築を検討します。

⑥土砂災害警戒区域等への対策

- 土砂災害警戒区域等においては、適宜対策を検討するとともに、ハザードマップによる市民への周知や警戒避難体制を整備します。

⑦雨水対策の推進

- 局地的な豪雨に伴う道路冠水など市内の浸水地域の軽減を図るため、雨水幹線の整備や浸水箇所に応じた雨水貯留浸透施設の設置、既設雨水管きよの改修などの浸水対策事業を推進します。
- 雨水流出抑制の一環として宅地開発に対する雨水流出抑制の指導や個人住宅への雨水浸透施設設置工事に対する助成事業を推進します。
- グリーンインフラとしてみどりが持つ貯留機能・雨水流出抑制機能を活用するため、農地の保全や緑地等の整備を促進します。
- 石神井川の河川護岸整備等により、流域治水対策を促進します。

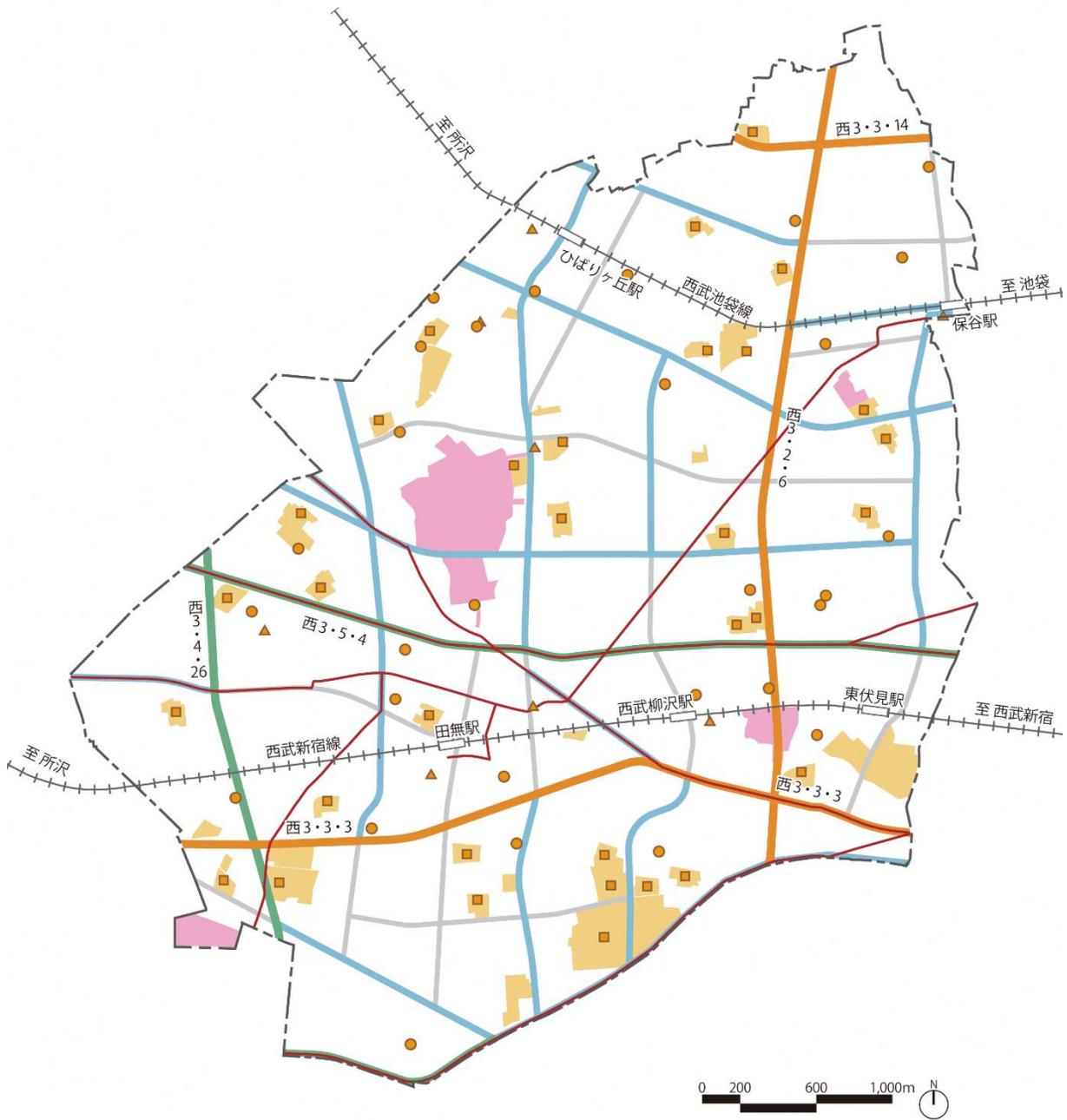
⑧避難所となる公共施設の耐震化、自立・分散型エネルギーの確保

- 耐震性の低い公共施設の耐震化や地震時における落下防止対策、大規模空間の天井落下防止対策など、計画的な耐震化及び改修を推進し、避難所となる公共施設の防災性の向上を図ります。
- 避難生活の環境確保のため、太陽光発電や太陽熱利用設備、小型風力発電の利用及び家庭用燃料電池、蓄電池、電気自動車の蓄電池としての利用など、本市の特性に配慮した再生可能エネルギーの導入を推進します。

⑨防災機能を持つ農地・緑地の保全

- 営農者の協力のもと、災害時協力農地を確保し、災害時における避難所としての活用を図るとともに、位置について近隣住民への周知を図ります。
- 防災性の向上に資する緑地を確保・保全します。

◀図 防災まちづくり方針図▶



凡 例	
	骨格防災軸 (都市計画道路等)
	主要延焼遮断帯
	一般延焼遮断帯
	防災機能が期待される 都市計画道路
	緊急輸送道路 (都指定)
	広域避難場所
	避難広場
	避難所
	福祉避難所
	一時滞在施設

(5) 人と環境にやさしいまちづくりの方針

1) 現状と課題

65歳以上の高齢者は、令和47(2045)年には34.3%まで増加することが予測されています。だれもが安心して快適な日常を営み、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や安心して子どもを産み育てられる環境の整備がまちづくりに求められているといえます。

また、次世代を担う子どもたちが、より良い環境の中で暮らせるよう、環境負荷の少ない脱炭素行動社会の形成に向けた取組を進めることが必要になっています。

2) 施策の方向

①安全で快適な建築物の整備

- だれもが使いやすいよう、公共施設のユニバーサルデザインを推進します。
- だれもが不自由のない日常生活を送れるよう、住宅や店舗等の民間建築物のユニバーサルデザインに対する支援を行います。

②安全で快適な屋外環境づくり

- だれもが外出しやすい屋外環境を整備します。
- 駅及び駅へのアクセス道路などのユニバーサルデザインを推進するとともに、駅周辺整備にあわせ道路と建築物との段差の解消等、快適な移動経路の整備を推進します。
- 無電柱化などによる、歩行者空間の安全性・快適性を高め、景観にも配慮した道路空間の形成により、外出したくなる屋外環境の整備を推進します。
- 公園のユニバーサルデザインを推進し、屋外の活動を支援します。

③だれもが利用しやすい公共交通の環境整備

- 鉄道事業者には駅ホームにおけるホームドア等の設置等を要請します。
- 都市計画道路など、幅員が広い道路の整備にあたっては、バス停付近において車いす利用者のスムーズな乗降や上屋、ベンチの設置が可能になるよう歩道幅員を確保し、バス事業者の積極的な整備を要請します。

④脱炭素化に向けた「西東京市ゼロカーボンシティガイドライン」の取組の推進

- 市民、事業者とともに、エネルギーの節約、省エネ住宅、公共交通の利用促進、徒歩や自転車利用への転換など日常生活における脱炭素化に向け「西東京市ゼロカーボンシティガイドライン」の取組を推進します。