

序
章

第
1
章

第
2
章

第
3
章

抛
点
別
構
想

第
4
章

第
5
章

第
6
章

資
料
編

第3章 抛点別構想

拠点別構想

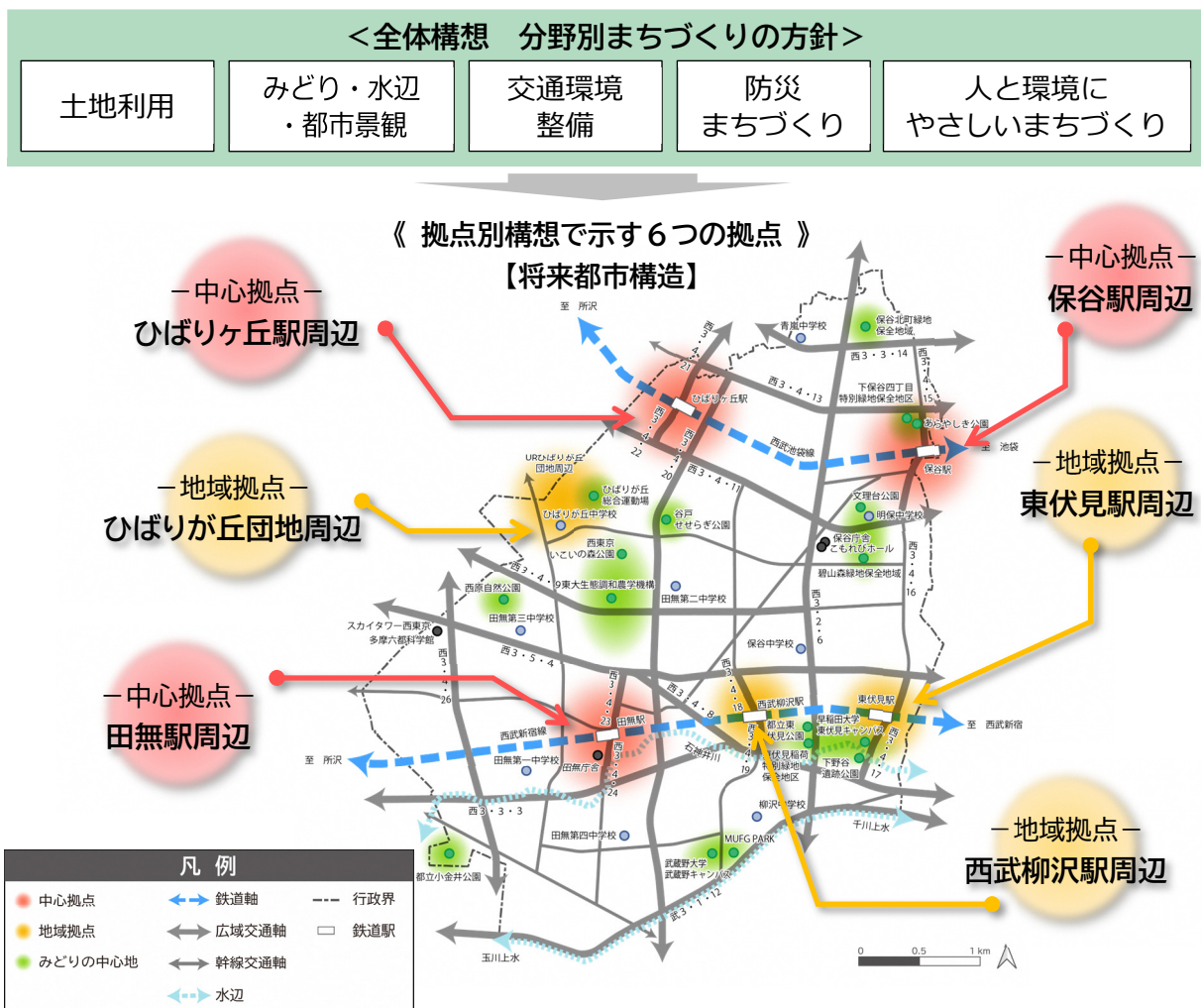
本章では、将来都市構造で位置付けた拠点ごとに、現状と課題を踏まえて、まちづくりの構想を示します。

1 拠点別構想について

全体構想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、それぞれの特性に応じた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。

また、立地適正化計画の要素である「誘導区域及び誘導施設」では、『拠点別構想』の実行性・実現性を高めるため、各拠点の特性に応じた都市機能誘導区域と誘導施設の設定を行うこととします。



2

拠点別構想

(1) 田無駅周辺エリア

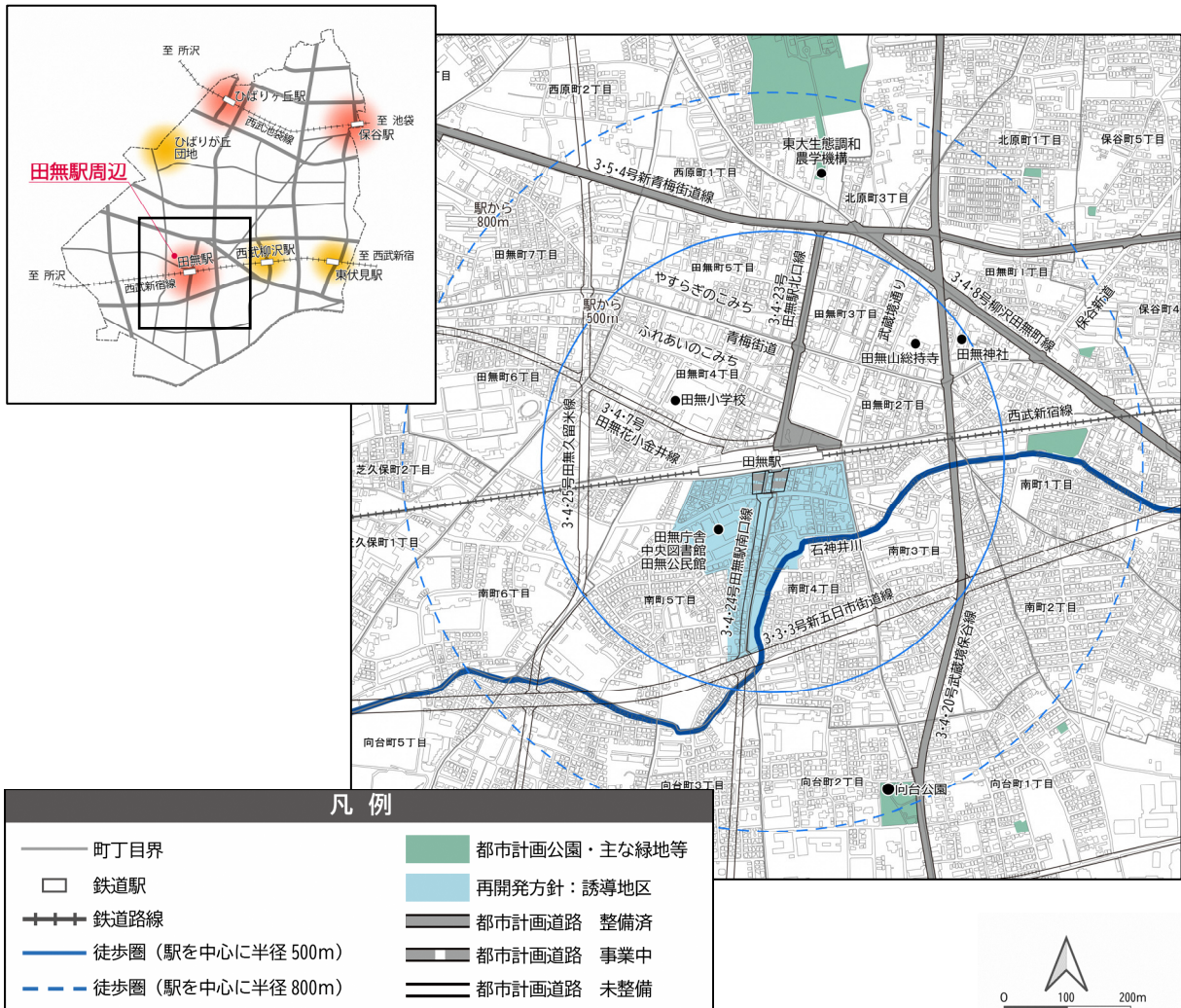
1) 概況

- 田無駅周辺エリアは、市の南西部に位置しています。
- 駅北口は、市街地再開発事業により整備された大型商業施設や集合住宅が建ち、本市の中心的な商業地となっています。
- 駅南口は、庁舎をはじめ、図書館、公民館、スポーツ・文化交流施設などの公共施設が集積しています。
- 商業地や公共施設の集積地を囲むように戸建住宅を中心とする住宅地が広がり、北側には田無神社、田無山総持寺等の社寺があるほか、南側には石神井川が流れています。



田無駅北口

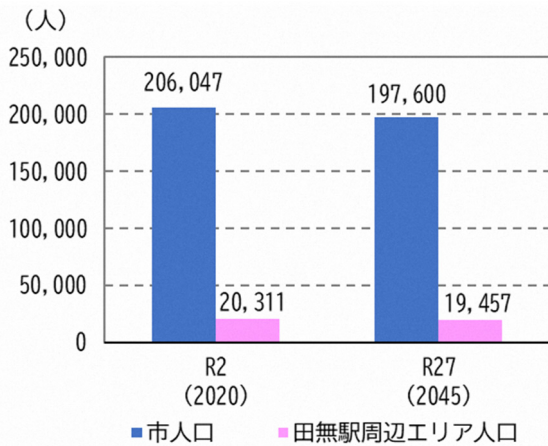
《位置図》



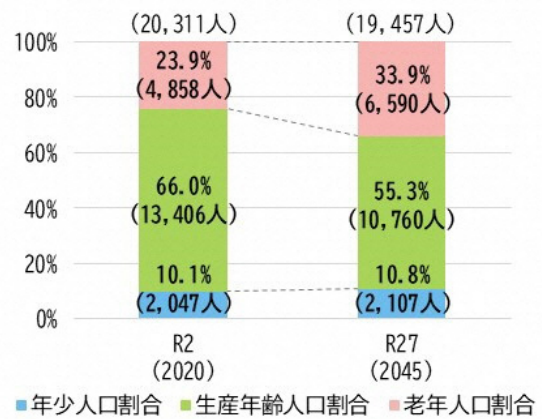
2) 人口動向

- 本エリアの令和2（2020）年12月末現在の人口は20,311人（市全体の9.9%）にあたり、年少人口割合は10.1%、生産年齢人口割合は66.0%、老年人口割合は23.9%となっています。
- 令和27（2045）年の将来人口は、19,457人（市全体の9.8%）と減少すると推計されています。また、年少人口割合は10.8%、生産年齢人口割合は55.3%、老年人口割合33.9%になると推計され、生産年齢人口が減少し、高齢化の進行が予測されています。

《 市全域及び駅周辺エリアの人口 》



《 駅周辺エリアの年齢3区分別人口 》



出典：統計にしよう(令和2(2020)年版)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、平成30(2018)年推計)

※駅周辺の人口は駅を中心とした半径500m圏にかかる以下の町丁目の合計（田無町2～6丁目、南町1、3～6丁目）

3) 現状と課題

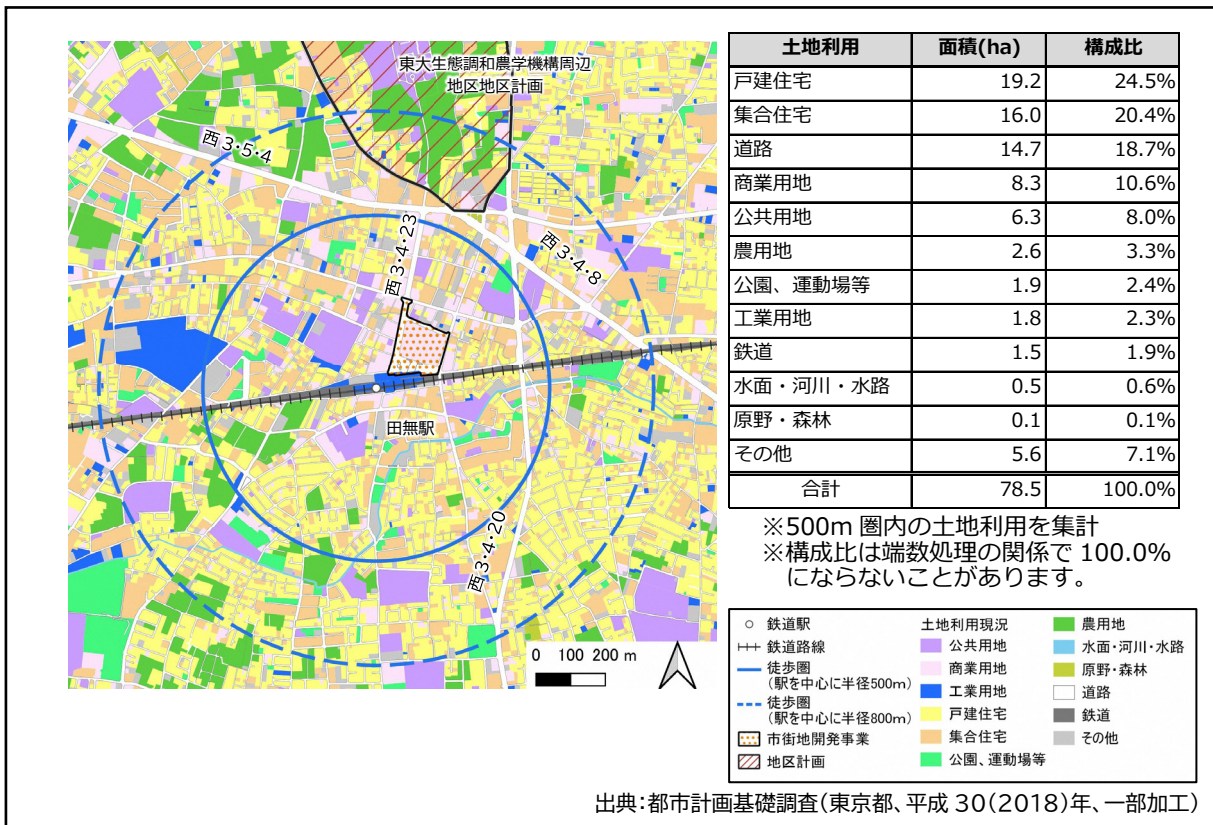
①土地利用

- ・ 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石神井川が流れています。
- ・ 駅北側では、市街地再開発事業により整備した大型商業施設があり、駅前から西東京 3・4・23 号田無駅北口線沿道にかけて小規模店舗等が建ち並んでいます。
- ・ 駅南側では、駅前に小規模店舗が立地し、田無庁舎をはじめとする公共施設のほかに、住宅が広がっています。また、現在、西東京 3・4・24 号田無駅南口線及び交通広場の事業を進めており、街路整備にあわせて建物の更新が進むことが予想されます。
- ・ 将来の人口減少及び老年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と快適で利便性の高い住宅地の形成が必要となっています。また、都市基盤の整備とあわせて、適切に土地利用を誘導するなど、中心拠点にふさわしいまちづくりを進めていくことが必要です。
- ・ 本エリアの西側には第一種低層住居専用地域（建蔽率 40%・容積率 80%）で準防火地域等の指定のない箇所があり、中心拠点にふさわしい住宅地の形成を目指すため、防災性や住環境の向上を図ることが必要です。



田無アスタ

《 土地利用等現況図 》



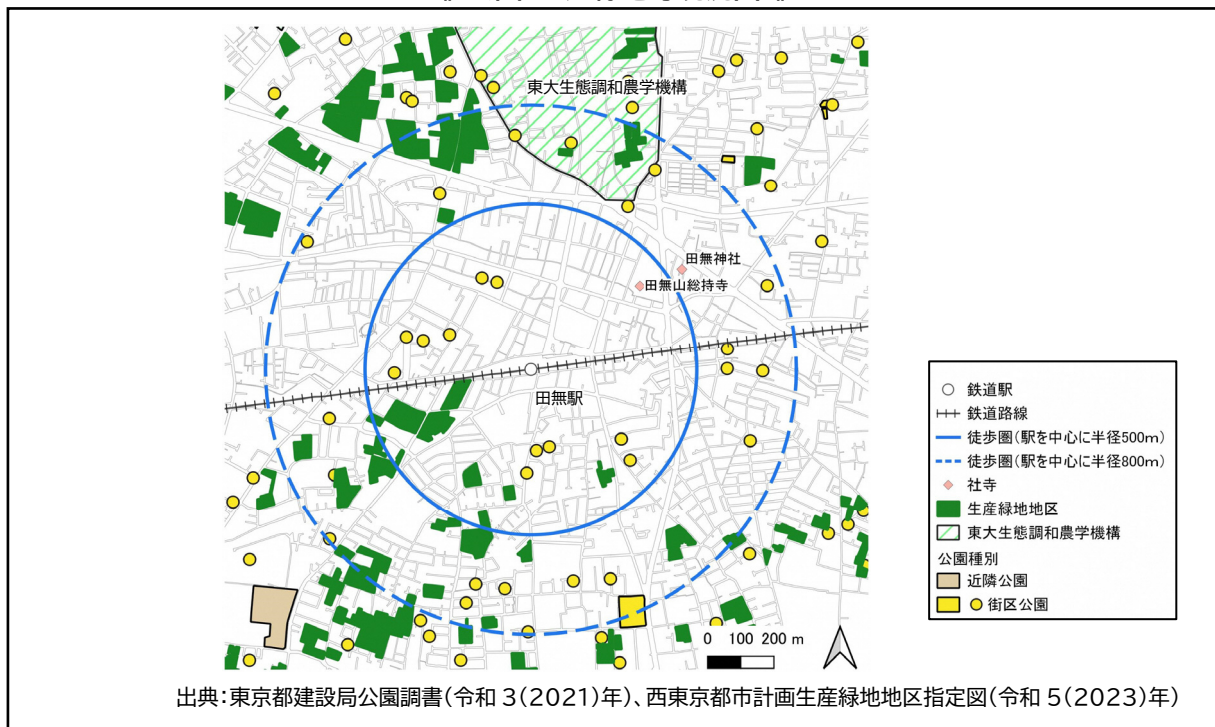
②みどり・水辺・都市景観

- 本エリア内の西側から南側にかけて街区公園や生産緑地があるなど、みどりに囲まれた住環境となっています。
- 本エリア内の北側には田無神社、田無山総持寺の社寺林があり、南側には石神井川が流れています。
- 本エリアのやや北側には東大生態調和農学機構のみどりがあり、住環境の中に大規模なみどりの空間が創出されています。
- みどりや水辺は、まちにゆとりある都市景観を創出するほか、防災、環境保全をはじめ、多様で重要な機能と役割をもっています。
- みどりの保全を図るとともに都市景観におけるみどりの価値の向上や活用を図り、みどり豊かで魅力ある都市環境の形成が必要となっています。



田無山総持寺

《 公園・生産緑地等現況図 》



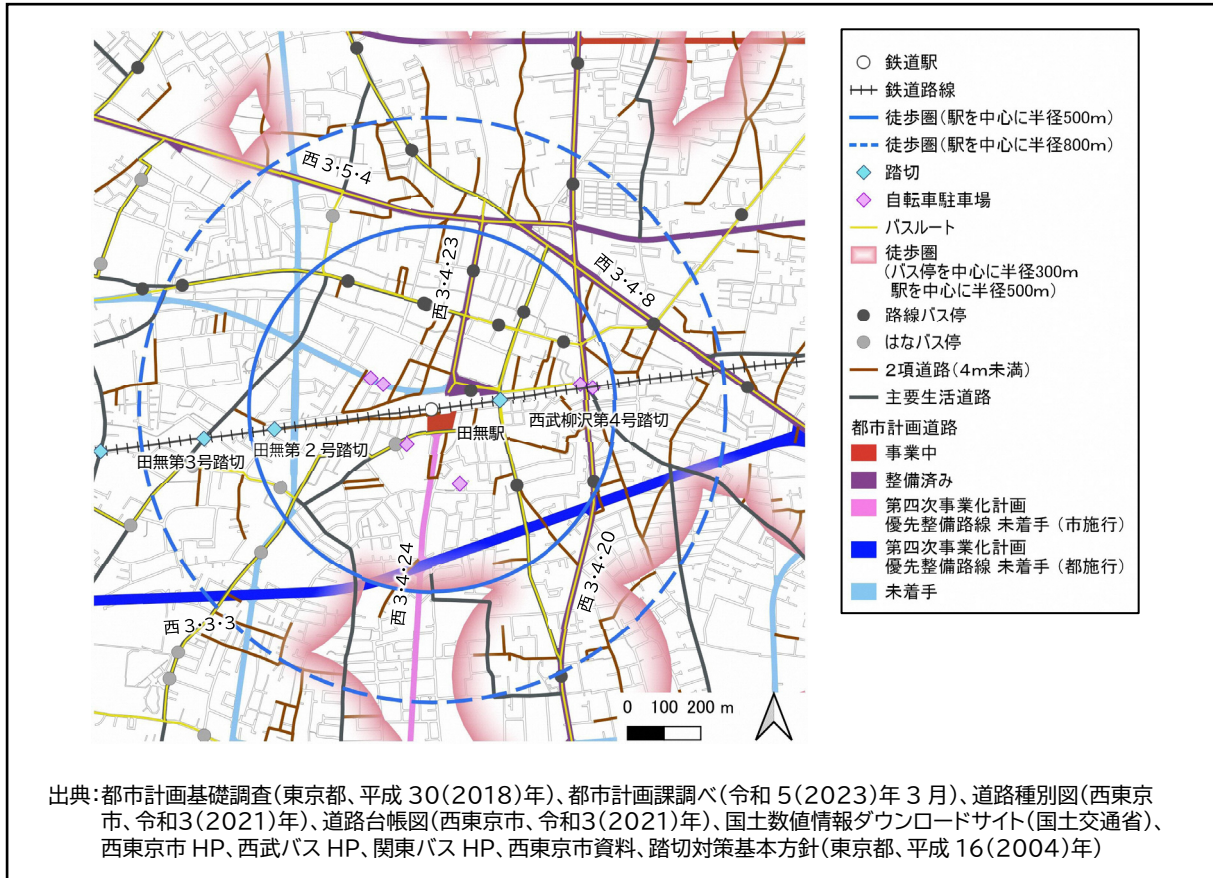
③交通環境整備・人と環境にやさしいまちづくり

- 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 号武蔵境保谷線が整備されています。西東京 3・4・23 号田無駅北口線は、田無駅と東大生態調和農学機構のみどりを結ぶ道路の一部となっています。
- 駅南側では、現在、西東京 3・4・24 号田無駅南口線交通広場が事業中となっています。
- 南北を通る西東京 3・4・24 号田無駅南口線のうち交通広場から西東京 3・5・2 号向台線までの区間と東西方向の西東京 3・3・3 号新五日市街道線が、「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に位置付けられています。西東京 3・4・24 号田無駅南口線については、事業認可に向けた取組を進めています。
- 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もあるほか、西武新宿線の横断は駅付近の踏切（西武柳沢第 4 号など）を通る必要があるため、歩行者、自転車、自動車が錯綜し、安全性に課題があります。
- 踏切は、遮断時間も長く、駅南北の行き来に課題があり、東京都策定の「踏切対策基本方針」において、西武新宿線の田無駅から花小金井駅付近の区間が「鉄道立体化の検討対象区間」に位置付けられています。
- 交通の結節機能を担う北口の交通広場は、市民の移動手段である路線バスやはなバスが発着し、市内の主要なエリアや近隣市を結んでいます。
- 南口の交通広場は未整備のため、路線バスの乗り入れがない状況で現在、南口交通広場の事業を進めており、駅を中心とした交通の結節点としての機能の向上を図ることが必要になっています。
- 駅周辺には自転車駐車を整備し、自転車利用の需要に対応することで、放置自転車の抑制を図っていますが、今後も自転車利用の需要にあわせた環境整備に対応するため、動向を注視する必要があります。



田無駅北口

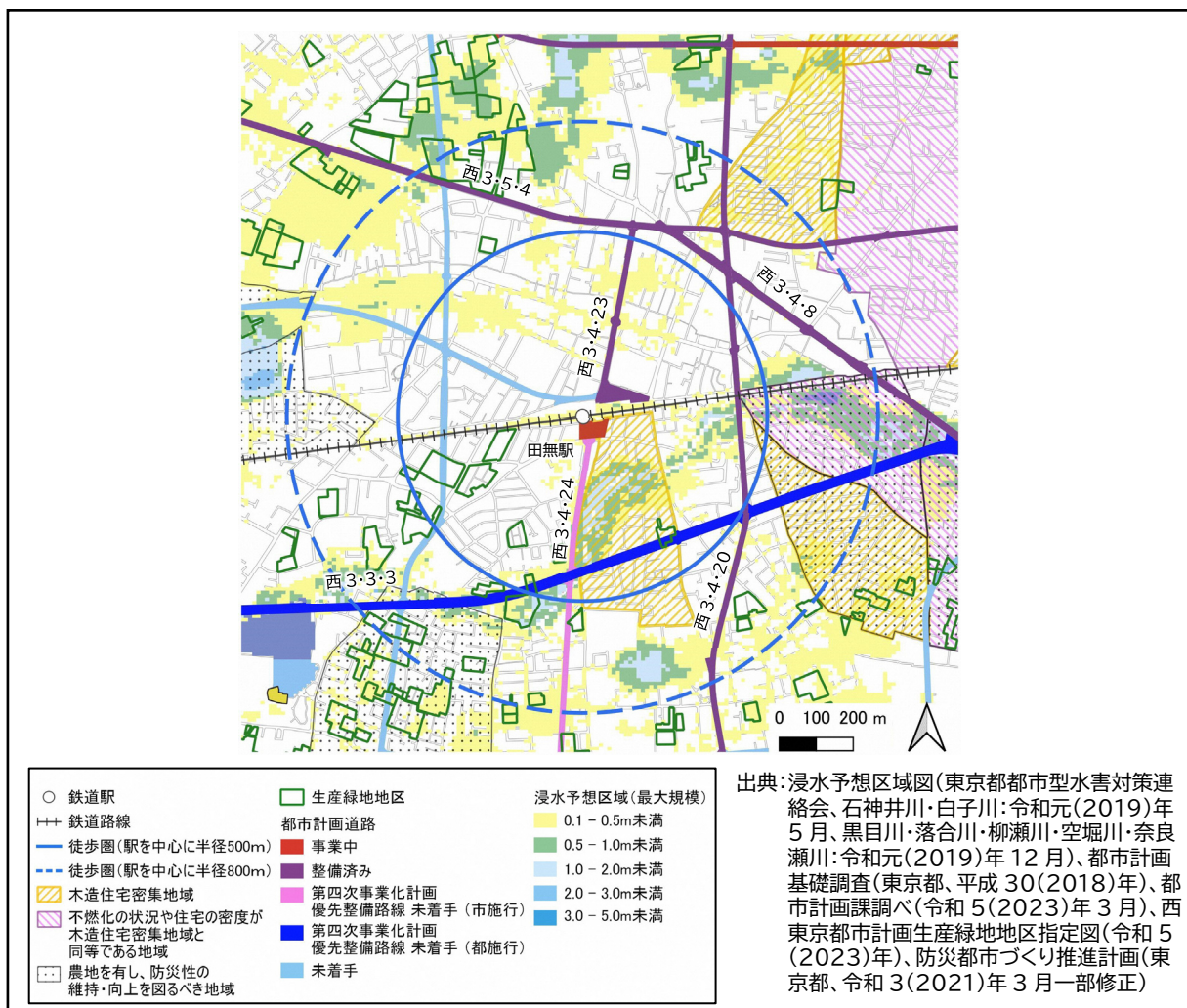
《 交通環境現況図 》



④防災まちづくり

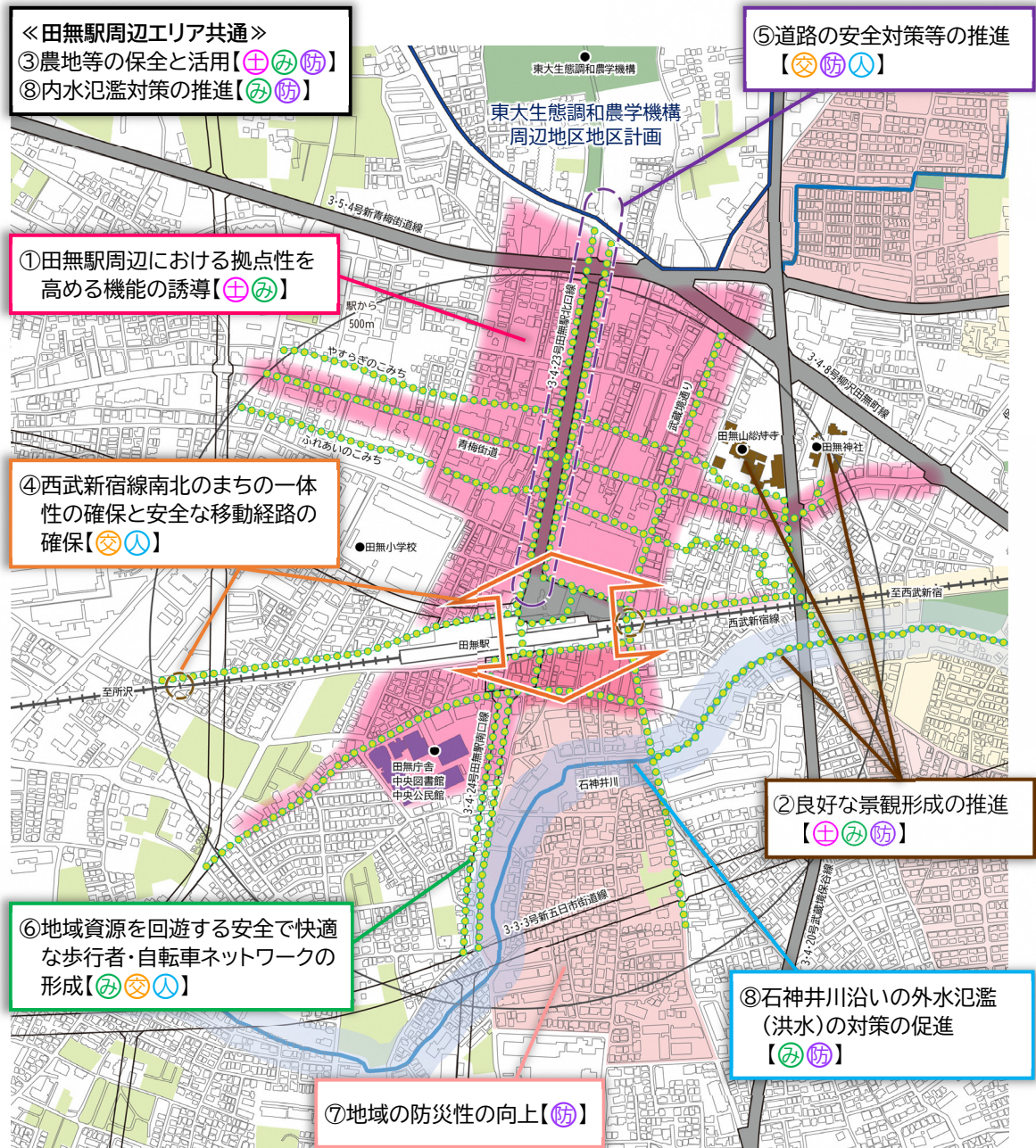
- ・ 駅南側の一部では、幅員の狭い道路や建物が密集していることから、東京都が策定した「防災都市づくり推進計画」において、「木造住宅密集地域」に位置付けられています。
- ・ 南町4丁目の西側を通る西東京3・4・24号田無駅南口線の整備にあたっては、沿道建物の不燃化や延焼防止の空間確保等の地域の防災性の向上と良質な市街地の形成を図りながらまちづくりを進めていく必要があります。
- ・ 本エリアの南側から東側にかけて流れる石神井川沿いは、ハザードマップにおいて浸水予想区域があり、最大で1.0から2.0mの浸水深が想定されています。北側の青梅街道沿いにおいても最大で0.5から1.0mの浸水深が想定されています。
- ・ 河川管理を行う東京都において、芝久保、向台、南町調節池が整備されていますが、近年の降雨状況の変化に対応するため、東京都において石神井川上流地下調節池の整備が予定されており、治水安全度の向上が図られています。

《 災害ハザードの現況図 》

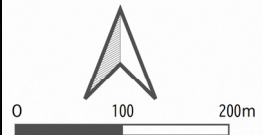


4) 施策の方向

《 拠点別構想図：田無駅周辺エリア 》



凡例	
木造住宅密集地域	鉄道駅
都市計画公園・主な緑地等	鉄道路線
生産緑地地区	徒歩圏(駅を中心に半径500m)
地区計画区域	都市計画道路 整備済
河川等	都市計画道路 事業中
拠点性を高める範囲	都市計画道路 未整備
将来的な歩行者・自転車ネットワーク	踏切



※図中の引き出し枠中の丸付き文字は、全体構想の分野に対応した施策の方向を示しています。

土:土地利用 **み**:みどり・水辺・都市景観 **交**:交通環境整備
防:防災まちづくり **人**:人と環境にやさしいまちづくり

①田無駅周辺における拠点性を高める機能の誘導

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 日常生活の利便性を高める機能をもつ商業施設、金融機関等の誘導、市民ニーズを踏まえた施設の誘導により拠点性を高めます。
- 駅前広場は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を図るとともに、人々が集まり、交流することができるにぎわいの空間を創出します。
- 本市の中心拠点にふさわしい市街地の形成を図るとともに、駅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を目指します。
- 都市開発諸制度を適切に活用し、地域にふさわしい用途の導入や多様な機能集積の促進につなげます。
- 南口の交通広場、西東京 3・4・24 号田無駅南口線の整備にあわせ、地区計画制度などの手法を活用し、地区全体の拠点性の向上につなげます。
- 本エリア内の第一種低層住居専用地域（建蔽率 40%・容積率 80%）に指定されている箇所については、中心拠点にふさわしい住宅地の形成を目指すため、防災性や住環境の向上を図ります。

②良好な景観形成の推進

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 田無神社、総持寺の社寺林や石神井川の地域資源を活かし、歴史や自然を感じる個性ある景観形成を図ります。また、近隣に位置する東大生態調和農学機構のみどり豊かな風景も地域の魅力として位置付け、連携を強化します。

③農地等の保全と活用

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 西側から南側にかけて農地があることから、良好な住環境の形成を推進するとともに、農地がもつ多様な機能を活かした活用方策を検討します。

④西武新宿線南北のまちの一体性の確保と安全な移動経路の確保

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 西武新宿線の踏切を除却し、南北のまちの一体性を確保するため、西武新宿線の立体化について関係機関等と協議を進めます。
- 交通の円滑化や事故の低減に向けた対策を検討します。
- 駅ホームのホームドアの設置については、西武鉄道と連携しながら進めます。

⑤道路の安全対策等の推進

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 西東京 3・4・23 号田無駅北口線など整備済の都市計画道路等においては、少子高齢化に対応したユニバーサルデザイン化、安全対策、自転車通行空間の確保等を推進し、駅につながる道路空間の再配分などを検討します。
- 西東京 3・4・24 号田無駅南口線の整備を推進するとともに西東京 3・3・3 号新五日市街道線の整備を促進し、体系的な道路ネットワークを構成することによって、住宅地内への通過交通の流入抑制等を図り、安全な道路環境を形成します。
- 駅につながる市役所通りにおいては、歩行者の安全や防災性の向上のため、無電柱化を推進します。

⑥地域資源を回遊する安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの形成

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 田無駅、田無庁舎、田無神社、東大生態調和農学機構のみどり、西東京いこいの森公園、石神井川沿い、用水跡を活用したふれあいのこみちは、安全な歩行者の通行を確保し、回遊できる歩行者ネットワークの形成を図ります。
- 田無駅南口から田無庁舎周辺を結ぶ道路及び武蔵境通りは、駅利用者、来庁者等の歩行者が安全で快適な歩行空間を確保します。
- 都市計画道路の整備の際は、自転車通行空間等を確保し、歩行者・自転車のネットワークを形成します。
- 自転車駐車場の確保やシェアサイクルの取組など自転車利用の促進に向けた施策を推進します。

⑦地域の防災性の向上

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 木造住宅密集地域に位置付けられている南町 4 丁目は、西東京 3・4・24 号田無駅南口線の整備を契機とした地区計画の検討や建物の共同化等による不燃化・耐震化を促進するとともに、交差点の隅切り等による安全性を確保します。

⑧石神井川沿いの外水氾濫（洪水）の対策の促進、内水氾濫対策の推進

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 東京都が実施する石神井川の護岸整備や地下調節池の整備等による流域治水対策を促進します。
- 局地的な豪雨に伴う道路冠水などの軽減を図るため、雨水貯留浸透施設の設置や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。
- 民地内を活用した雨水対策や多様な機能をもつ農地の保全を推進します。

(2) ひばりヶ丘駅周辺エリア

1) 概況

- ひばりヶ丘駅周辺エリアは、東久留米市及び埼玉県新座市に接する市の北西部に位置しています。
- 駅北口は、小規模店舗が集積し、商店街が形成された商業地となっています。
- 駅南口は市街地再開発事業などにより整備された大型商業施設や集合住宅が建ち、本市の中心的な商業地となっています。
- 商業地を囲むように戸建住宅を中心とする住宅地が形成されています。



ひばりヶ丘駅南口

《 位置図 》



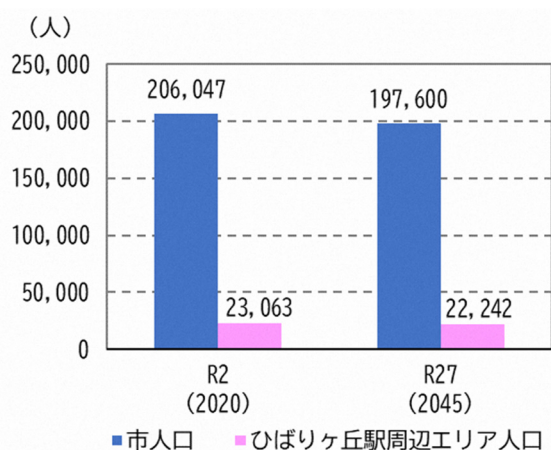
凡例	
--- 行政界	都市計画公園・主な緑地等
— 町丁目界	再開発方針：再開発促進地区
□ 鉄道駅	再開発方針：誘導地区
+++ 鉄道路線	住宅市街地の方針：重点地区
— 徒歩圏（駅を中心に半径500m）	都市計画道路 整備済
- - - 徒歩圏（駅を中心に半径800m）	都市計画道路 事業中
	都市計画道路 未整備



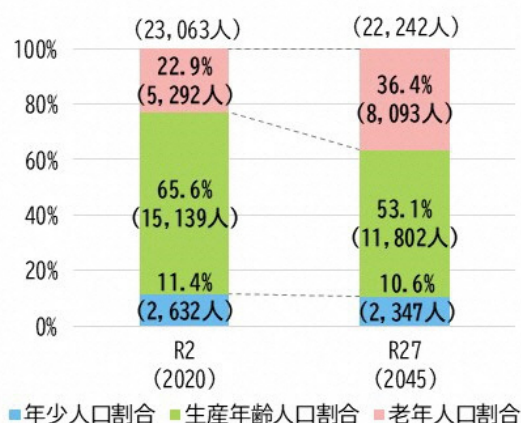
2) 人口動向

- 本エリアの令和2(2020)年12月末現在の人口は23,063人(市全体の11.2%)にあたり、年少人口の割合は11.4%、生産年齢人口割合は65.6%、老年人口割合は22.9%となっています。
- 令和27(2045)年の将来人口は、22,242人(市全体の11.3%)と減少すると推計されています。また、年少人口割合は10.6%、生産年齢人口割合は53.1%、老年人口割合は36.4%になると推計され、生産年齢人口が減少し、高齢化の進行が予測されています。

《 市全域及び駅周辺エリアの人口 》



《 駅周辺エリアの年齢3区分別人口 》



出典:統計にしよう(令和2(2020)年版)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、平成30(2018)年推計)

※駅周辺の人口は駅を中心とした半径500m圏にかかる以下の町丁目の合計(ひばりが丘1~2丁目、ひばりが丘北1~4丁目、住吉町2~3丁目、谷戸町2~3丁目)

3) 現状と課題

①土地利用

- 本エリアは、駅を中心として商業施設、商店街、集合住宅等が集積し、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されています。
- 駅北側は、地域に密着した小規模店舗の集積や西東京 3・4・21 号ひばりが丘駅北口線及び交通広場の整備を踏まえ、沿道建物の更新や商店の立地など、にぎわいのある街並みの形成や防災性の向上を図るため、「ひばりが丘駅北口地区地区計画」を定めています。
- 駅南側は、駅前に商業施設が立地し、市街地再開発事業により複合施設が整備されたほか、にぎわいのある複合市街地の形成を目指した「ひばりが丘駅南口地区地区計画」を定め、土地利用転換を計画的に進めたことにより、複合型の集合住宅が立地しています。
- 将来の人口減少及び老年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と快適で利便性の高い住宅地の形成が必要です。
- 本エリアの東側から南側にかけて第一種低層住居専用地域（建蔽率 40%・容積率 80%）で準防火地域等の指定のない箇所があり、中心拠点にふさわしい住宅地の形成を目指すため、防災性や住環境の向上を図ることが必要です。

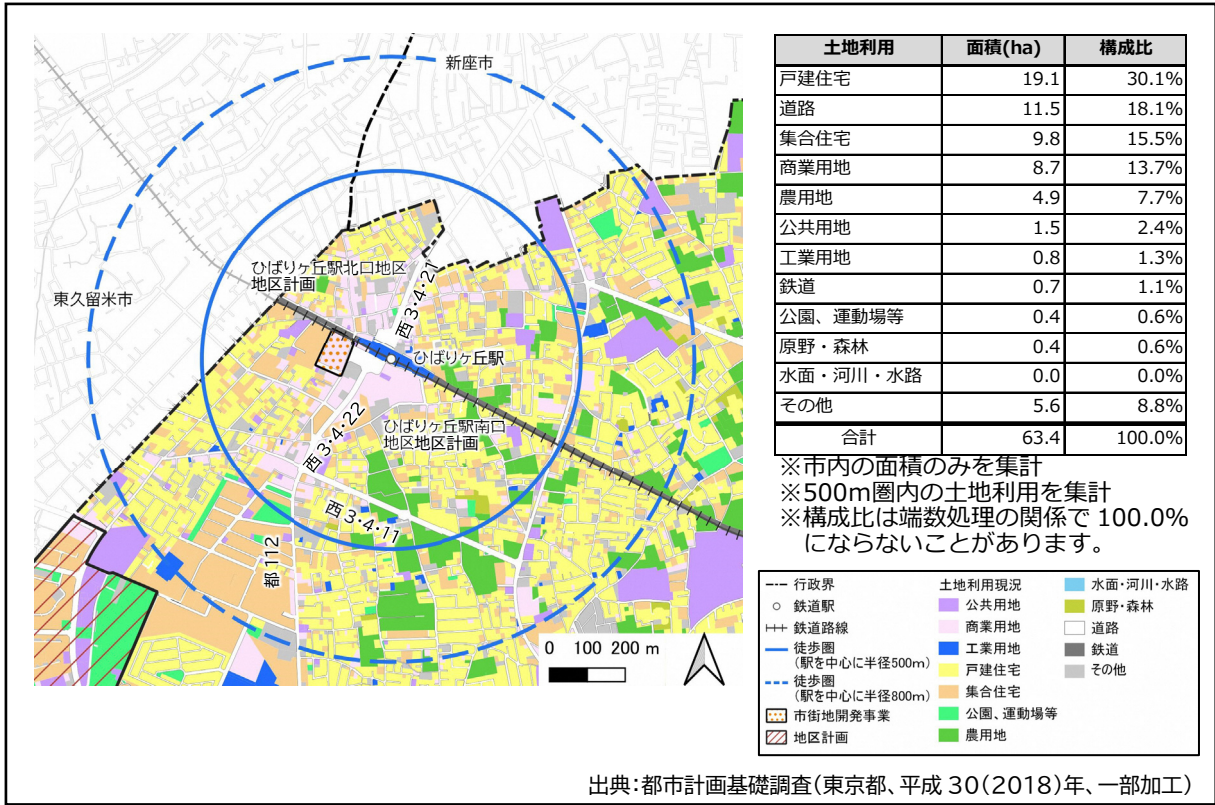


ひばりが丘駅北口



北口商店街（一番通り）

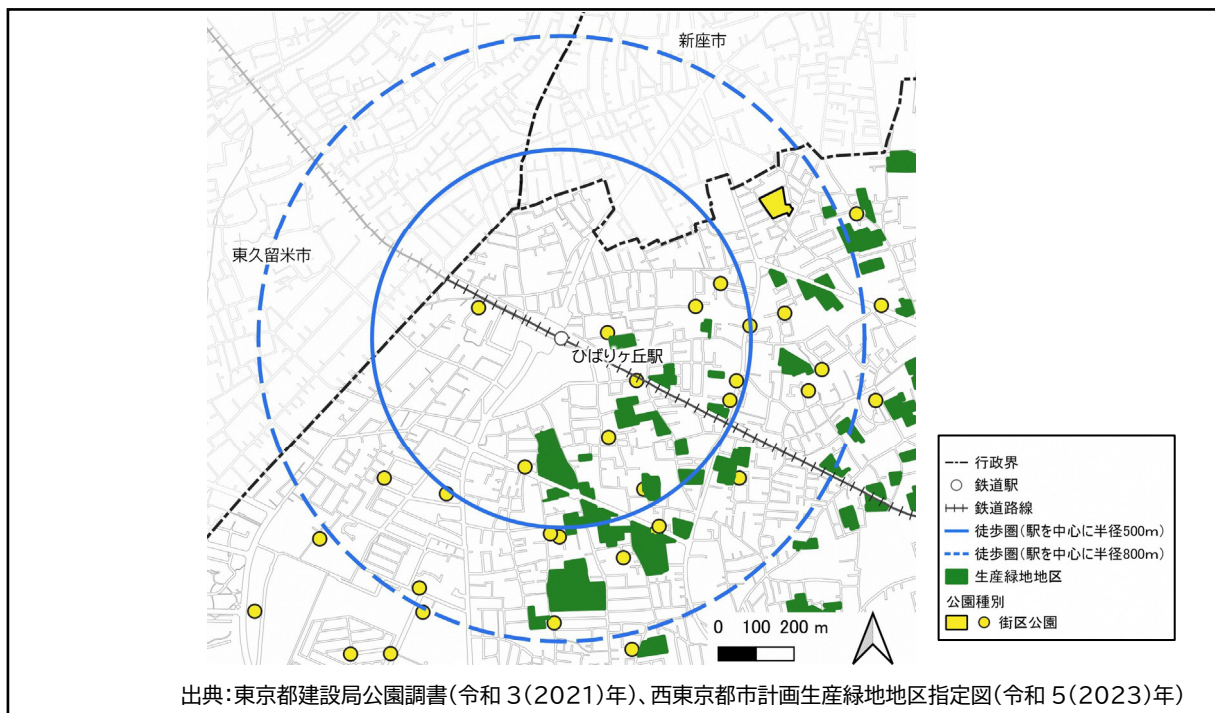
《 土地利用等現況図 》



②みどり・水辺・都市景観

- 本エリアの東側から南側にかけて街区公園や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。一方で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状況にあります。
- みどりは、まちにゆとりのある都市景観を創出するほか、防災、環境保全をはじめ、多様で重要な機能と役割をもっています。
- みどりの保全を図るとともにみどりの価値や質の向上を図り、みどり豊かでうるおいのある快適な都市環境の形成が必要となっています。

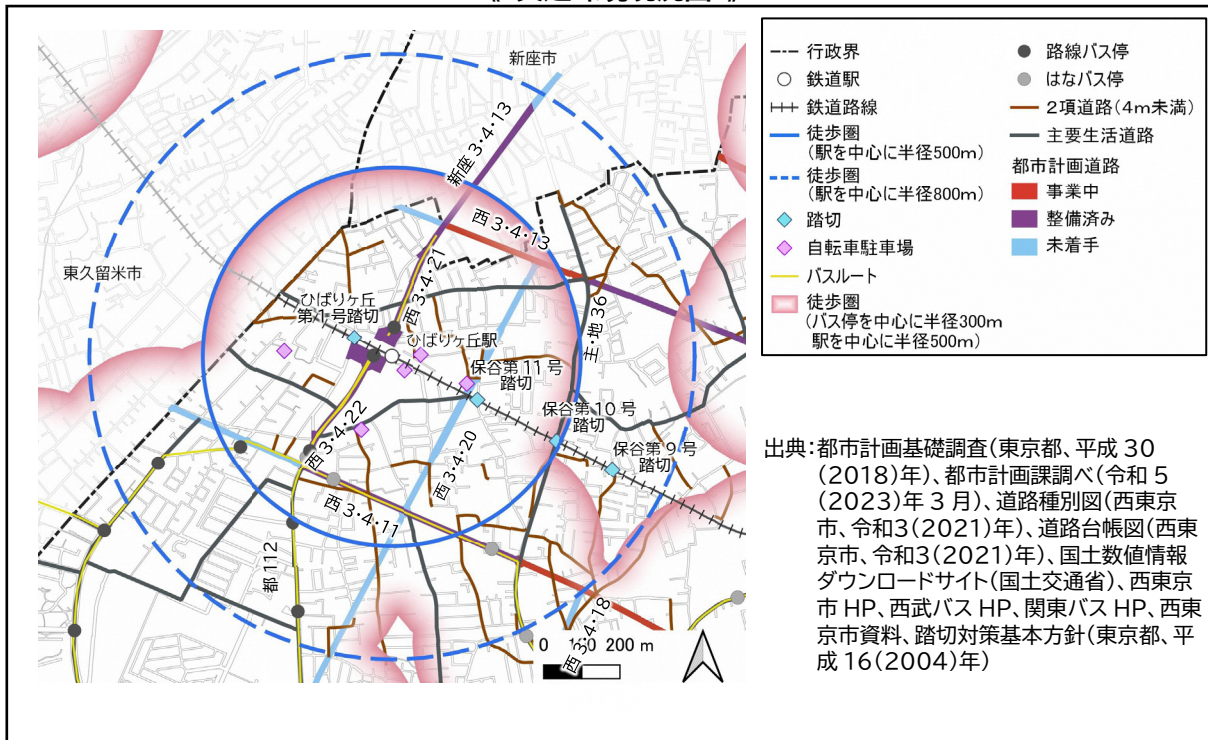
《 公園・生産緑地等現況図 》



③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、駅へのアクセス道路となる西東京 3・4・21 号ひばりが丘駅北口線及び交通広場が整備されています。また、西東京 3・4・21 号ひばりが丘駅北口線と接続する西東京 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ます。
- ・ 駅南側では、西東京 3・4・22 号ひばりが丘駅南口線及び交通広場が整備されています。交通広場については、駅舎のバリアフリー化にあわせて再整備されました。西東京 3・4・11 号練馬東村山線が主要地方道 36 号線との交差点から西東京 3・2・6 号調布保谷線までの区間が事業中となっています。
- ・ 西東京 3・4・22 号ひばりが丘駅南口線と西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線との間の都道 112 号線の区間については、拠点間を結ぶ主要な道路であるものの、無電柱化されていないため、だれもが歩きやすい歩行空間の確保や災害発生時の通行確保に課題があります。
- ・ 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もあるほか、西武池袋線の横断は幅員の狭い踏切（ひばりヶ丘第 1 号など）を通る必要があるため、歩行者、自転車、自動車が錯綜し、安全性に課題があります。
- ・ 踏切は遮断時間も長く、駅南北の行き来に課題があり、東京都策定の「踏切対策基本方針」において、西武池袋線のひばりヶ丘駅から東久留米駅付近の区間が「鉄道立体化の検討対象区間」に位置付けられています。
- ・ 交通の結節機能を担う南北の交通広場は、市民の移動手段である路線バスやはなバスが発着し、市内の主要なエリアや近隣市を結んでいます。
- ・ 駅周辺には自転車駐車を整備し、自転車利用の需要に対応することで、放置自転車の抑制を図っていますが、自転車利用の需要を踏まえると、安定的な自転車駐車の環境整備が必要となります。

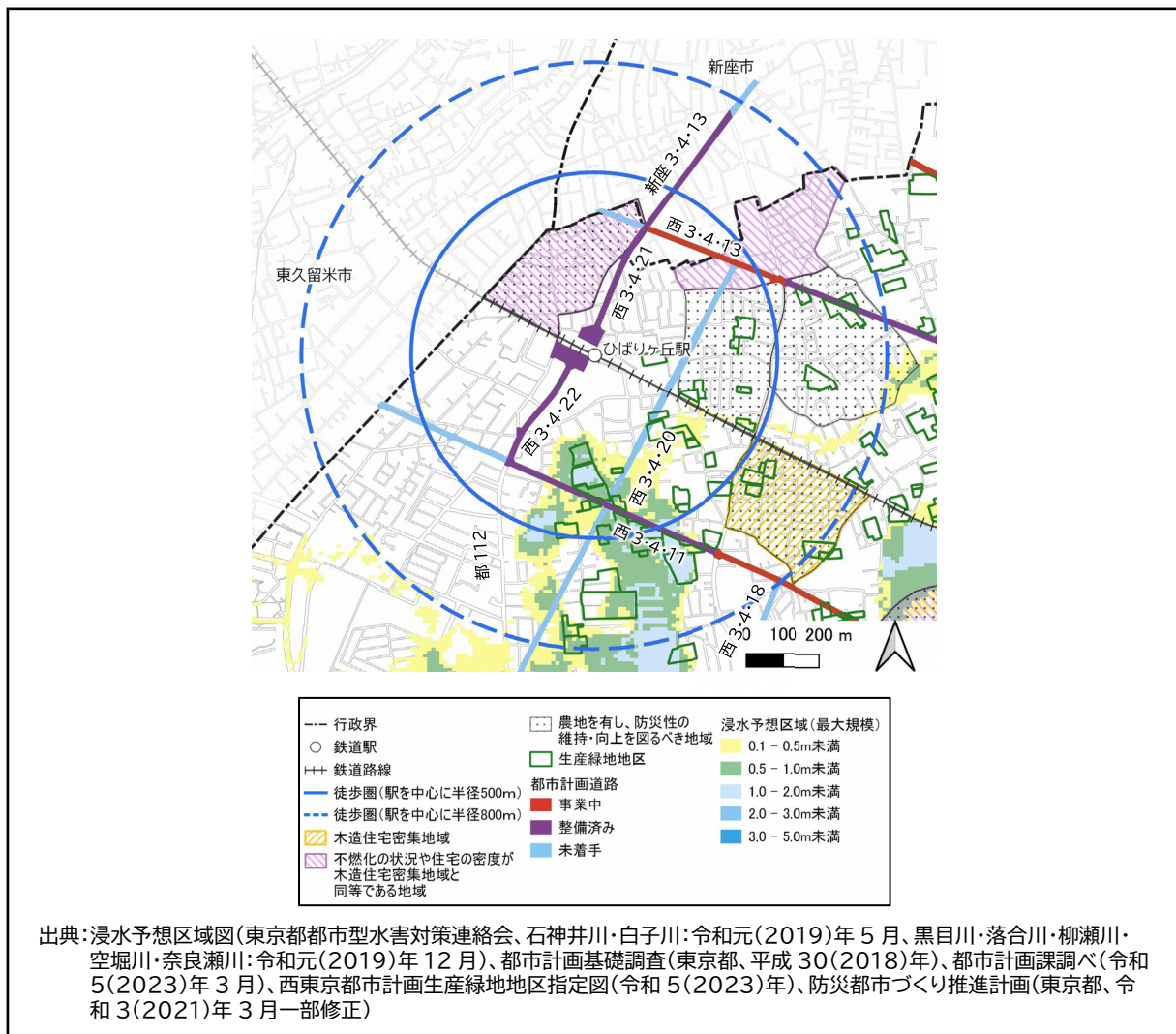
《 交通環境現況図 》



④防災まちづくり

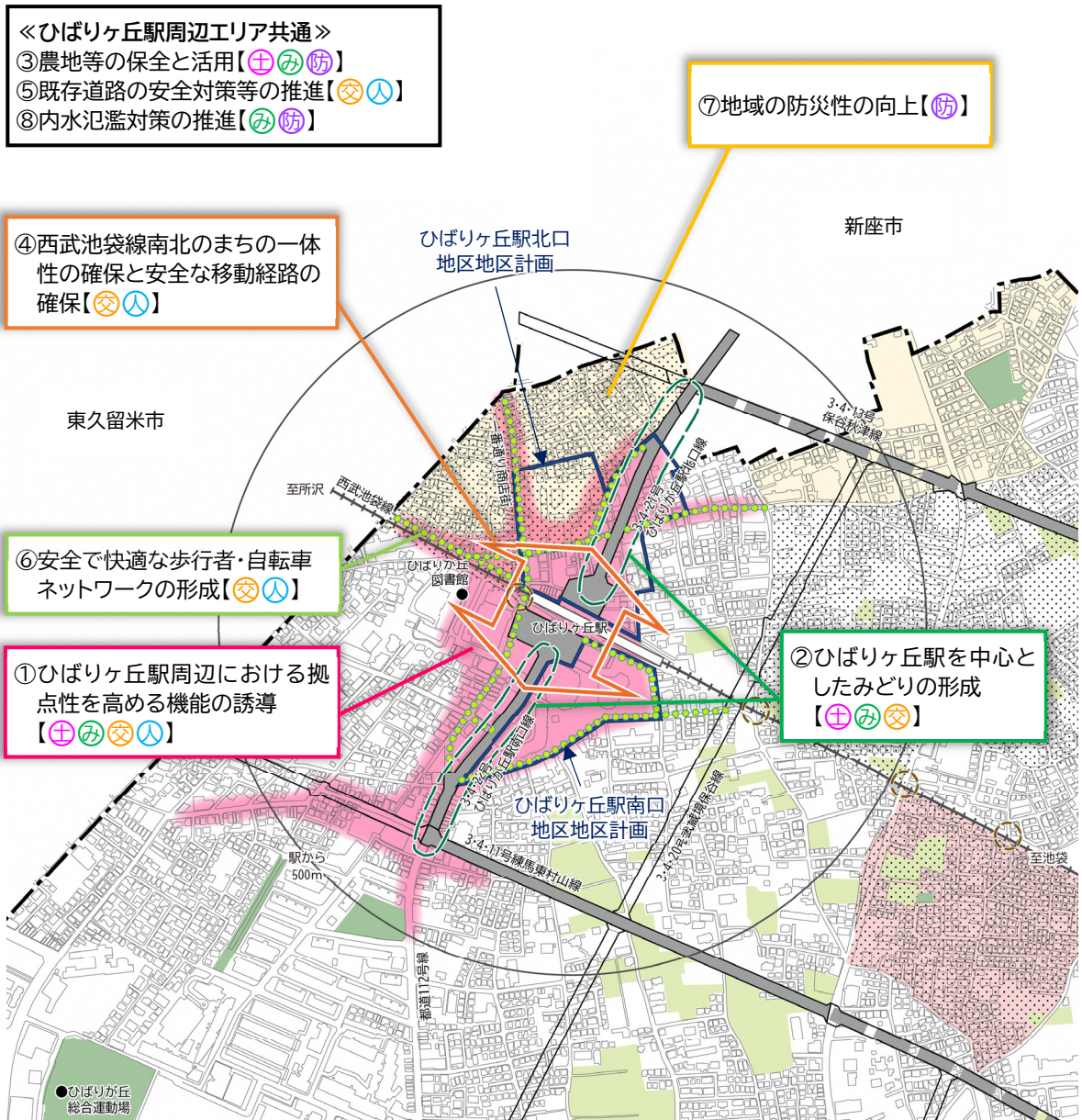
- 本エリアの北側の一部では、幅員の狭い道路や建物が密集しており、東京都策定の「防災都市づくり推進計画」において「不燃化の状況や住宅の密度が木造住宅密集地域と同等である地域」の位置付けに加え、「農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域」に位置付けられています。
- 不燃化の促進や、農地等のオープンスペースの保全、避難経路となる歩行空間の確保など、地域の特性に応じた防災性の維持・向上を図ることが必要です。
- 本エリアの南側は、ハザードマップにおいて浸水予想区域があり、最大で 1.0～2.0 m未満の浸水深が想定されています。
- 近年、都市型水害の発生が多く見られることから、浸水対策を推進していくことが必要です。

《 災害ハザードの現況図 》

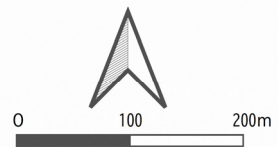


4) 施策の方向

《 拠点別構想図：ひばりヶ丘駅周辺エリア 》



凡 例			
	木造住宅密集地域		鉄道駅
	不燃化の状況や住宅の密度が木造住宅密集地域と同等である地域		鉄道路線
	農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域		徒歩圏（駅を中心に半径500m）
	都市計画公園・主な緑地等		都市計画道路 整備済
	生産緑地地区		都市計画道路 事業中
	地区計画区域		都市計画道路 未整備
	拠点性を高める範囲		踏切
	将来的な歩行者・自転車ネットワーク		行政界



※図中の引き出し枠中の丸付き文字は、全体構想の分野に対応した施策の方向を示しています。

(土):土地利用 (み):みどり・水辺・都市景観 (交):交通環境整備
 (防):防災まちづくり (人):人と環境にやさしいまちづくり

①ひばりヶ丘駅周辺における拠点性を高める機能の誘導

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 日常生活の利便性を高める機能をもつ商業施設等の誘導、市民ニーズを踏まえた施設の誘導により拠点性を高めます。
- 駅前広場は人々が集まり、交流することができるにぎわいの空間を創出します。
- 地区計画制度などの手法を活用し、狭小宅地の集約化や細街路の整備を図るとともに、にぎわいのある商業地としての育成を目指します。
- 都市開発諸制度を適切に活用し、地域にふさわしい用途の導入や多様な機能集積の促進につなげます。
- ひばりヶ丘駅北口に広がる商店街では、建物更新時の壁面後退等により、歩行者空間を創出するとともに、低層部への商業施設等の誘導等により、商店街の連続性を確保します。
- 本エリア内の第一種低層住居専用地域（建蔽率 40%・容積率 80%）に指定されている箇所については、中心拠点にふさわしい住宅地の形成を目指すため、防災性や住環境の向上を図ります。

②ひばりヶ丘駅を中心としたみどりの形成

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 西東京 3・4・11 号練馬東村山線、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・4・21 号ひばりが丘駅北口線、西東京 3・4・22 号ひばりが丘駅南口線は、道路植栽等により、みどりの連続性を創出します。
- 西東京 3・4・21 号ひばりが丘駅北口線の整備に伴い発生した残地については活用を検討します。
- ひばりヶ丘駅北口一番通り西側にある低未利用地等については、まちの拠点となる空間としての活用を検討します。

③農地等の保全と活用

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 農地は、都市景観などに寄与するため、保全・活用について検討します。
- 西東京 3・4・11 号練馬東村山線沿いでは、戸建住宅を中心にまとまった農地があることから、みどりに囲まれた利便性の高い、良好な住環境の形成を推進するとともに、農地がもつ多様な機能を活かした活用方策を検討します。

④西武池袋線南北のまちの一体性の確保と安全な移動経路の確保

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 西武池袋線の踏切を除却し、南北のまちの一体性を確保するため、西武池袋線の立体化について関係機関等と協議を進めます。
- 西武池袋線の立体化の検討状況を踏まえて、西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線など、南北を結ぶ道路においては、整備を検討し、安全で快適な移動空間を確保します。
- 現在、東京都で事業中の西東京 3・4・13 号保谷秋津線については、早期整備を要請します。
- 交通の円滑化や事故の低減に向けた対策を検討します。
- 駅ホームのホームドアの設置については、西武鉄道と連携しながら進めます。

⑤既存道路の安全対策等の推進

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 商店街や住宅地内に見られる見通しの悪い交差点については、隅切りの確保等により、安全性の向上を図ります。
- 拠点間を結ぶ道路である都道 112 号線のうち、西東京 3・4・22 号ひばりが丘駅南口線から西東京 3・4・20 号武蔵境保谷線については、無電柱化の推進を東京都に要請していきます。

⑥安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの形成

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 駅を中心に、北口商店街や主要な施設、公園などを結ぶ歩行者ネットワークの形成を進めます。
- 都市計画道路の整備の際は、自転車通行空間等を確保し、歩行者・自転車のネットワークを形成します。
- 自転車駐車場の確保やシェアサイクルの取組など自転車利用の促進に向けた施策を推進します。

⑦地域の防災性の向上

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 防災性に課題のある地域については、建物の共同建替えの促進、土地の高度利用などによる街区再編、敷地面積の最低限度の導入、防火地域・準防火地域の指定、農地等のオープンスペースの保全などの取組を検討します。

⑧内水氾濫対策の推進

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 局地的な豪雨に伴う道路冠水などの軽減を図るため、雨水幹線の整備や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。
- 民地内を活用した雨水対策や多様な機能をもつ農地の保全を推進します。

(3) 保谷駅周辺エリア

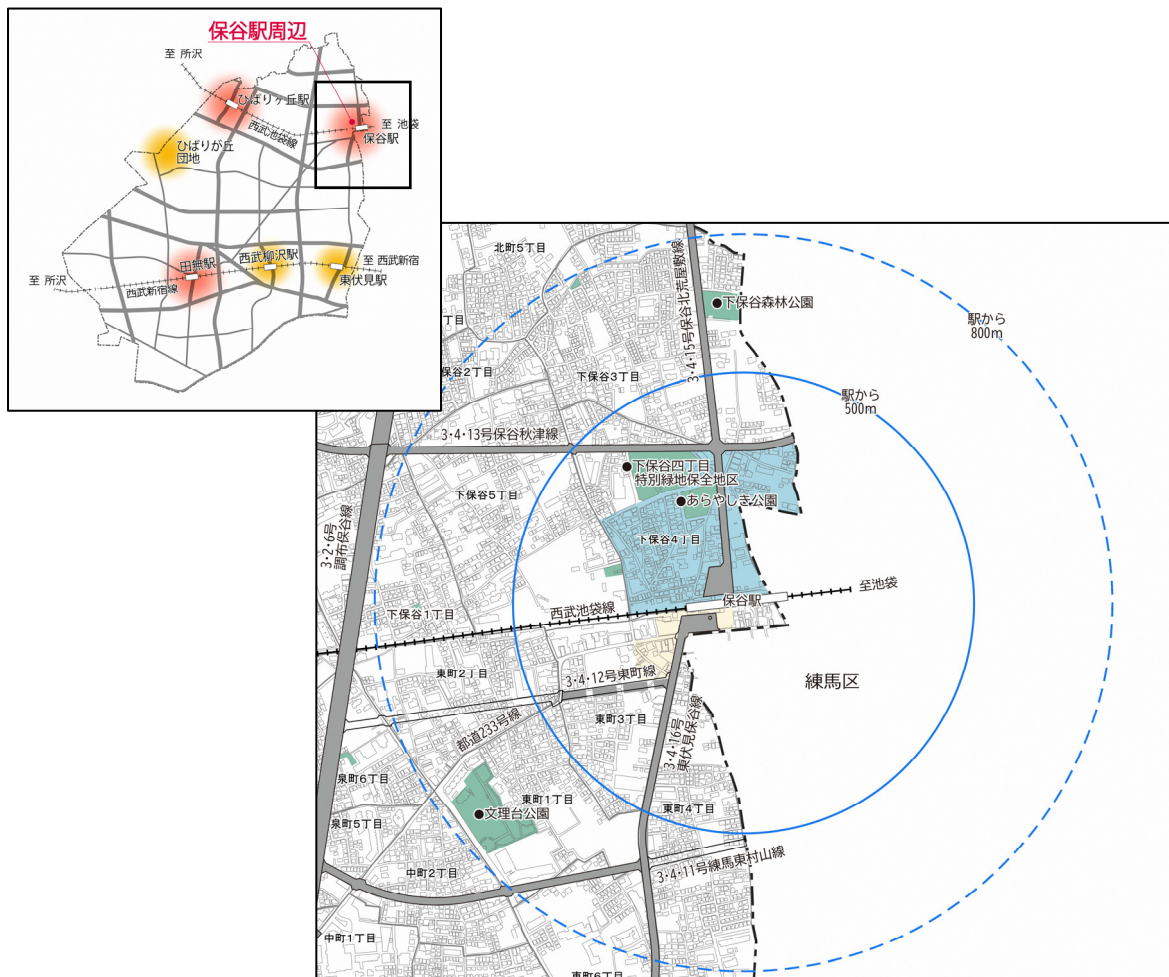
1) 概況

- 保谷駅周辺エリアは、練馬区に接する市の北東部に位置しています。
- 駅北口は、全体的に戸建住宅を中心とする住宅地が形成されています。
- 駅南口は、市街地再開発事業によりスーパーマーケットや大型商業施設、集合住宅が建ち、本市の中心的な商業地となっています。
- 本エリアは生産緑地や下保谷四丁目特別緑地保全地区があり、みどりが多いことが特徴となっています。



保谷駅南口

《 位置図 》



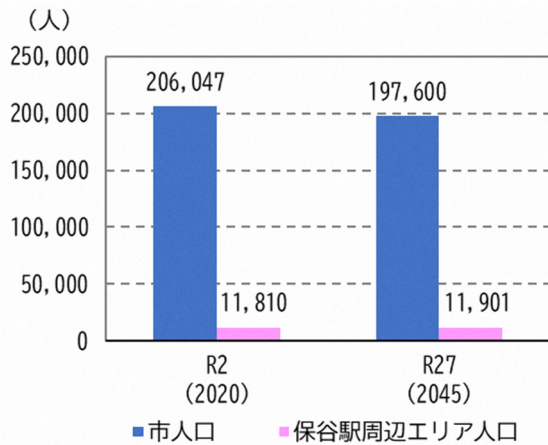
凡例	
--- 行政界	都市計画公園・主な緑地等
— 町丁目界	再開発方針：誘導地区
□ 鉄道駅	住宅市街地の方針：重点地区
++++ 鉄道路線	都市計画道路 整備済
— 徒歩圏（駅を中心に半径500m）	都市計画道路 事業中
- - - 徒歩圏（駅を中心に半径800m）	都市計画道路 未整備



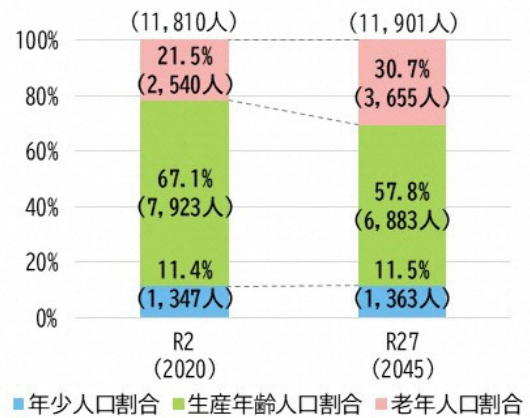
2) 人口動向

- 本エリアの令和 2（2020）年 12 月末現在の人口は 11,810 人（市全体の 5.7%）に
あたり、年少人口割合は 11.4%、生産年齢人口割合は 67.1%、老年人口割合は 21.5%
となっています。
- 令和 27（2045）年の将来人口は、11,901 人（市全体の 6.0%）と微増すると推計さ
れています。また、年少人口割合は 11.5%と横ばいで推移する一方、生産年齢人口割
合は 57.8%、老年人口割合は 30.7%になると推計され、生産年齢人口が減少し、高
齢化の進行が予測されています。

《 市全域及び駅周辺エリアの人口 》



《 駅周辺エリアの年齢 3 区分別人口 》



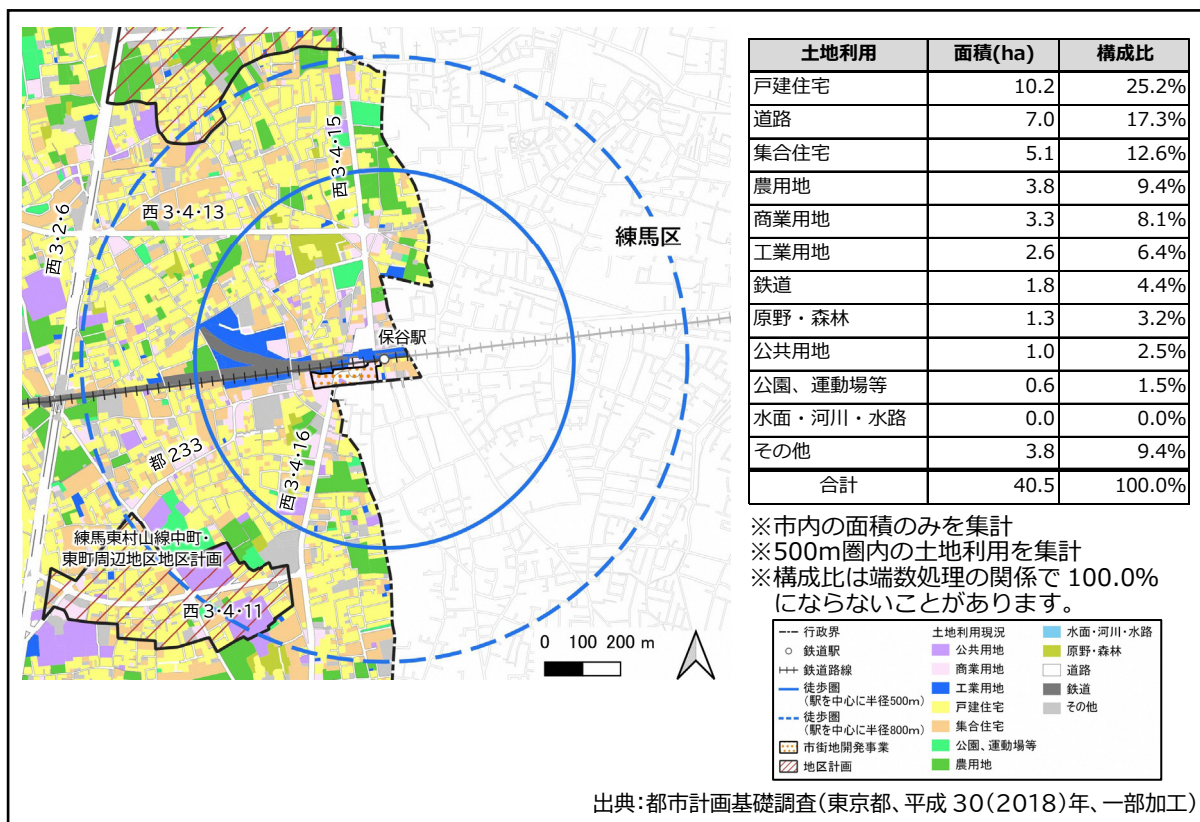
出典：統計にしよう(令和 2(2020)年版)、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所、平成 30(2018)年推計)
 ※駅周辺の人口は駅を中心とした半径 500m 圏にかかる以下の町丁目の合計（下保谷 3～5 丁目、東町 1～4 丁目）

3) 現状と課題

①土地利用

- ・本エリアは、住宅系土地利用が多くを占め、駅周辺にはスーパーマーケットや小規模店舗等の商業施設、医療、子育て、福祉施設等の立地とともに「保谷駅南口地区第一種市街地再開発事業」による交通広場整備とあわせた買物環境と良好な住環境が整備されています。
- ・駅北側は、大きな商業集積は見られず、交通広場を中心に商業施設がみられ、全体的に低層住宅を中心とした住宅地が形成されています。
- ・駅南側は、市街地再開発事業により複合施設が整備されたほか、保谷新道（都道 233 号線）の沿道などに小規模店舗が集積し、にぎわいのある商業地が形成されています。
- ・将来の老年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、多世代のニーズを踏まえた都市機能の維持・誘導等により、更なる魅力の向上を図る必要があります。また、都市基盤の整備とあわせて、適切に土地利用を誘導するなど、中心拠点にふさわしいまちづくりを進めていくことが必要です。
- ・本エリアの北側と南側には第一種低層住居専用地域（建蔽率 40%・容積率 80%）で準防火地域等の指定のない箇所があり、中心拠点にふさわしい住宅地の形成を目指すため、防災性や住環境の向上を図ることが必要です。

《 土地利用等現況図 》



②みどり・水辺・都市景観

- ・本エリア及びその周辺には生産緑地や文理台公園をはじめとした近隣公園のほか、下保谷四丁目特別緑地保全地区があり、他の拠点に比べてみどりが多いことが特徴となっています。
- ・みどりは、まちにゆとりのある都市景観を創出するほか、防災、環境保全をはじめ、多様で重要な機能と役割をもっています。
- ・駅至近の利便性から、生産緑地において宅地化が進むことが想定されるため、農地の保全とともに、多様なみどりを有する特徴を活かしながら、より自然を感じる空間形成等を図る必要があります。
- ・下保谷四丁目特別緑地保全地区をはじめとした屋敷林や天神社の社寺林などがまとまってみられ、良好な住環境が保たれています。

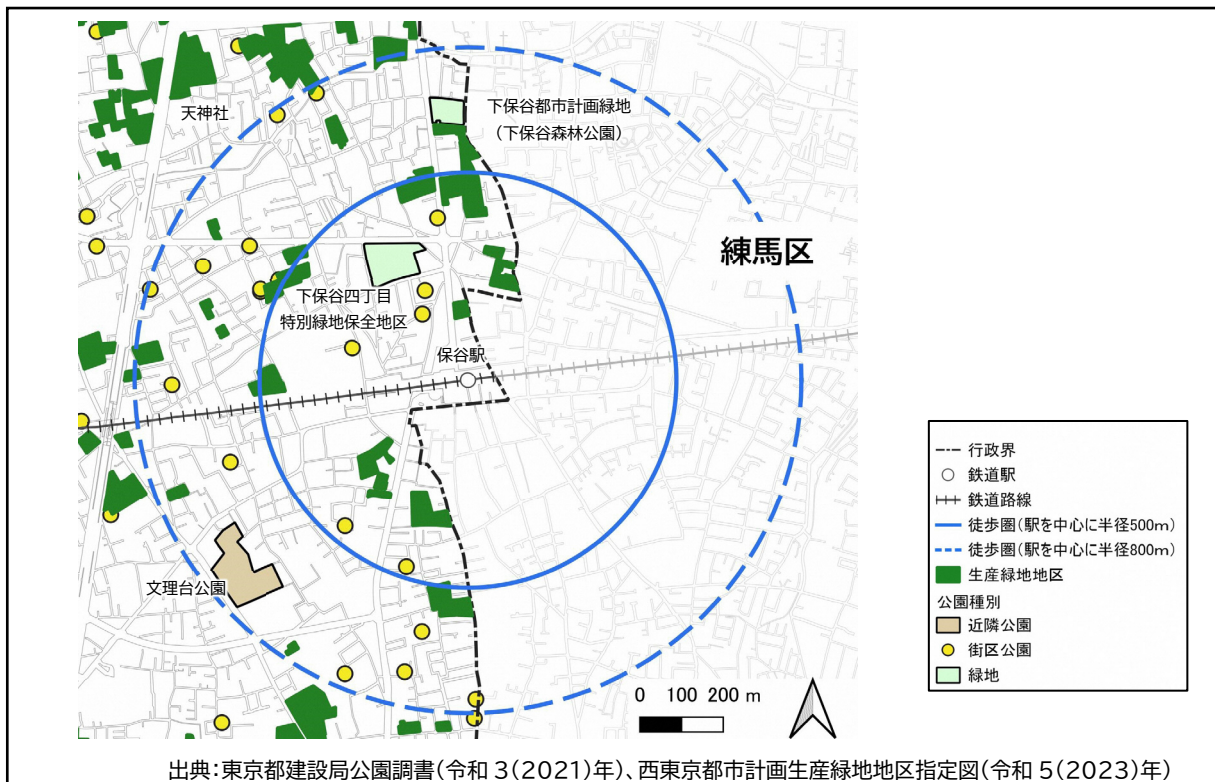


あらやしき公園



下保谷四丁目特別緑地保全地区

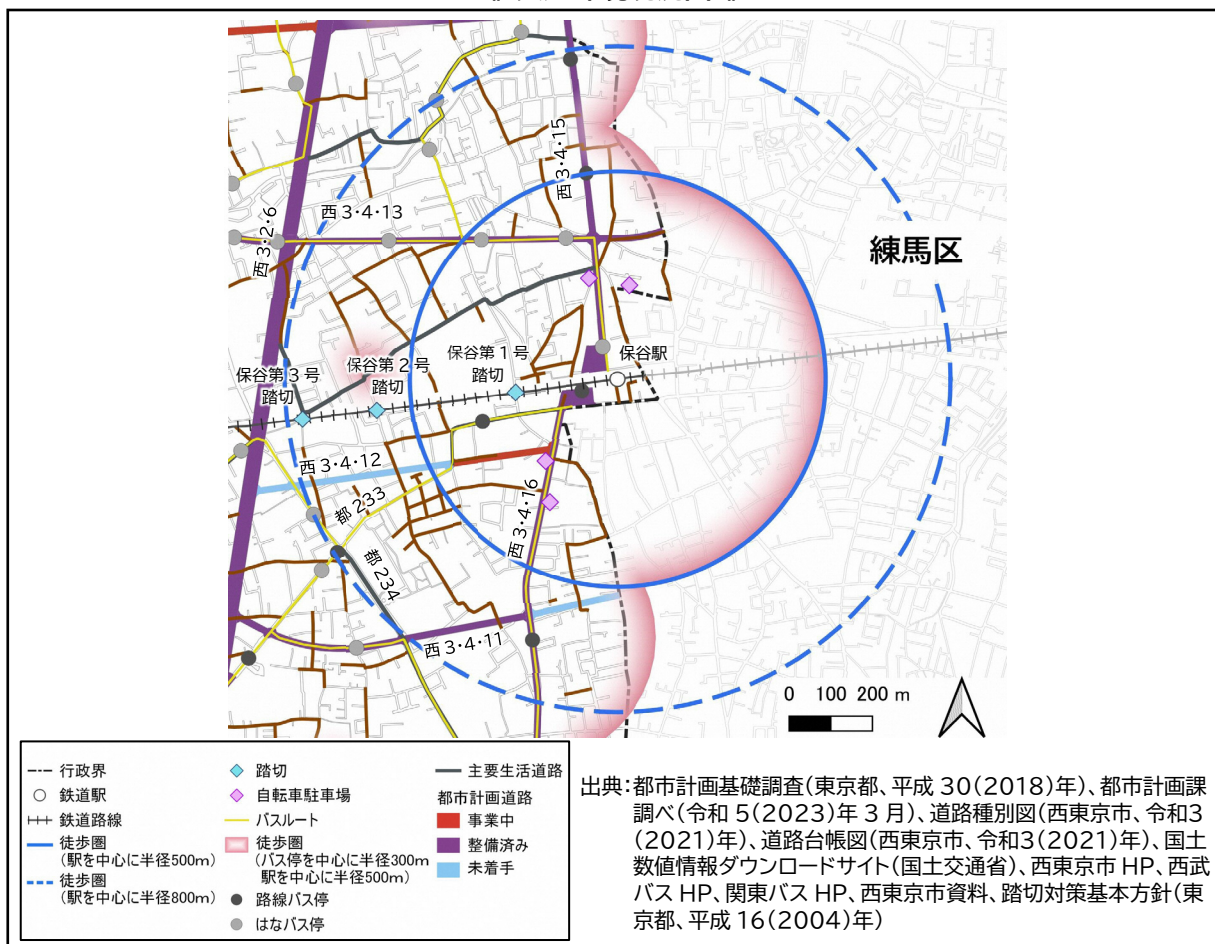
《 公園・生産緑地等現況図 》



③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、駅へのアクセス道路となる、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ます。
- ・ 駅南側では、西東京 3・4・16 号東伏見保谷線及び交通広場が整備済みであり、交通広場からは運行頻度の高い路線バスが運行し、鉄道利用とともに交通結節点としての機能を有しています。
- ・ 都道 233 号線はバス通りとなっているものの、道路幅員が狭く歩行者・自転車にとって安全性に課題があります。
- ・ 安全性の向上に向け、交通需要等を踏まえながら、都道 233 号線や西東京 3・4・16 号東伏見保谷線等の道路改修や一部事業中の西東京 3・4・12 号東町線の整備により、道路の機能向上や歩行者や自転車の安全性を確保する必要があります。
- ・ 西武池袋線南北の連絡は、歩行者は駅自由通路がありますが、自動車や自転車は駅付近の幅員の狭い踏切のみであり、交通が錯綜し、危険な状況にあります。
- ・ 踏切は、遮断時間も長く、駅南北の行き来に課題があり、東京都策定の「踏切対策基本方針」において、西武池袋線の大泉学園駅から保谷駅付近の区間が「鉄道立体化の検討対象区間」に位置付けられています。
- ・ 駅南北の連絡、まちの一体性が弱くなっており、人・自転車・自動車の南北の移動の利便性と安全性を確保する必要があります。
- ・ 駅周辺には自転車駐車を整備し、自転車利用の需要に対応することで、放置自転車の抑制を図っていますが、今後も自転車利用の需要にあわせた環境整備に対応するため、動向を注視する必要があります。

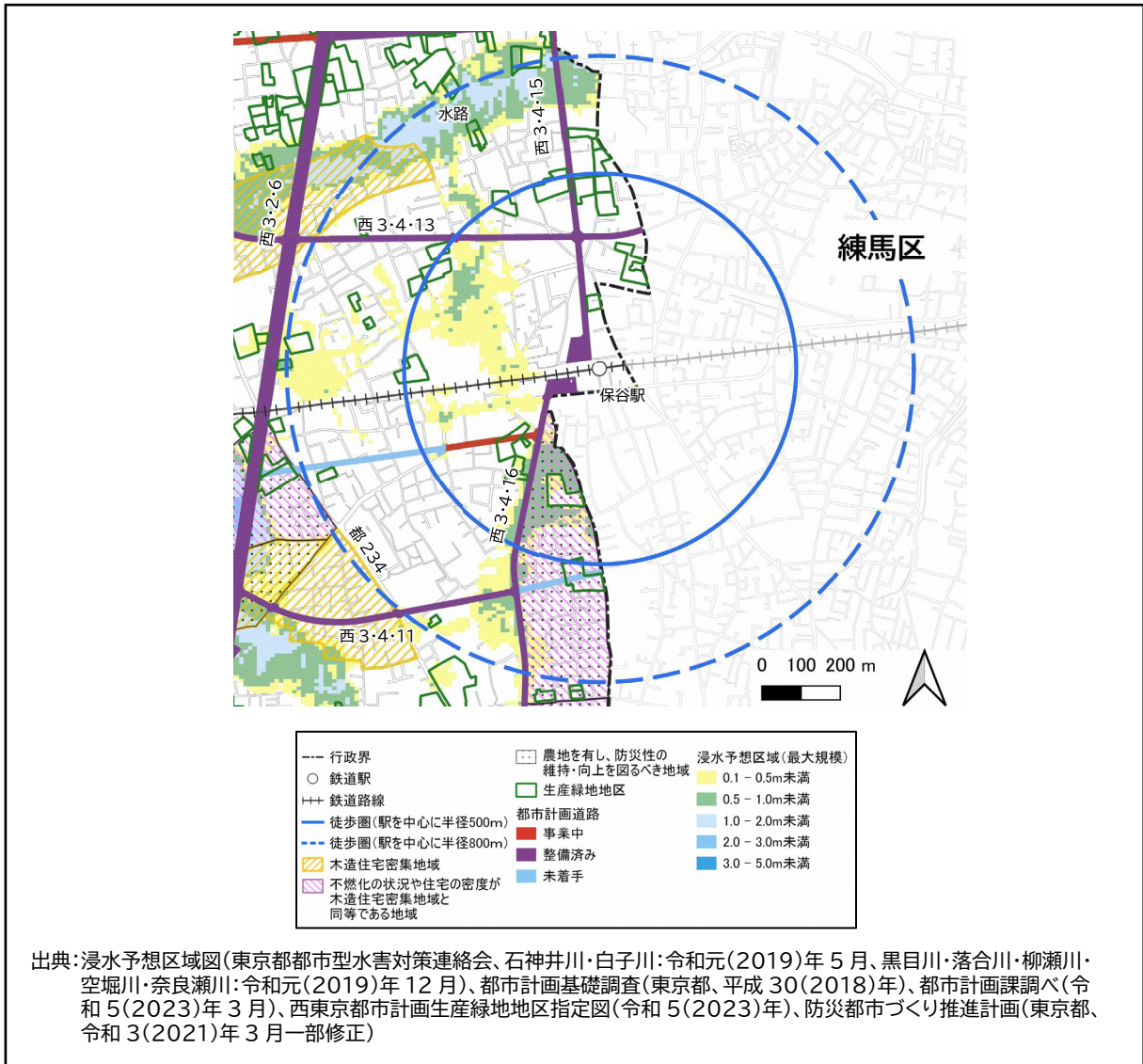
《 交通環境現況図 》



④防災まちづくり

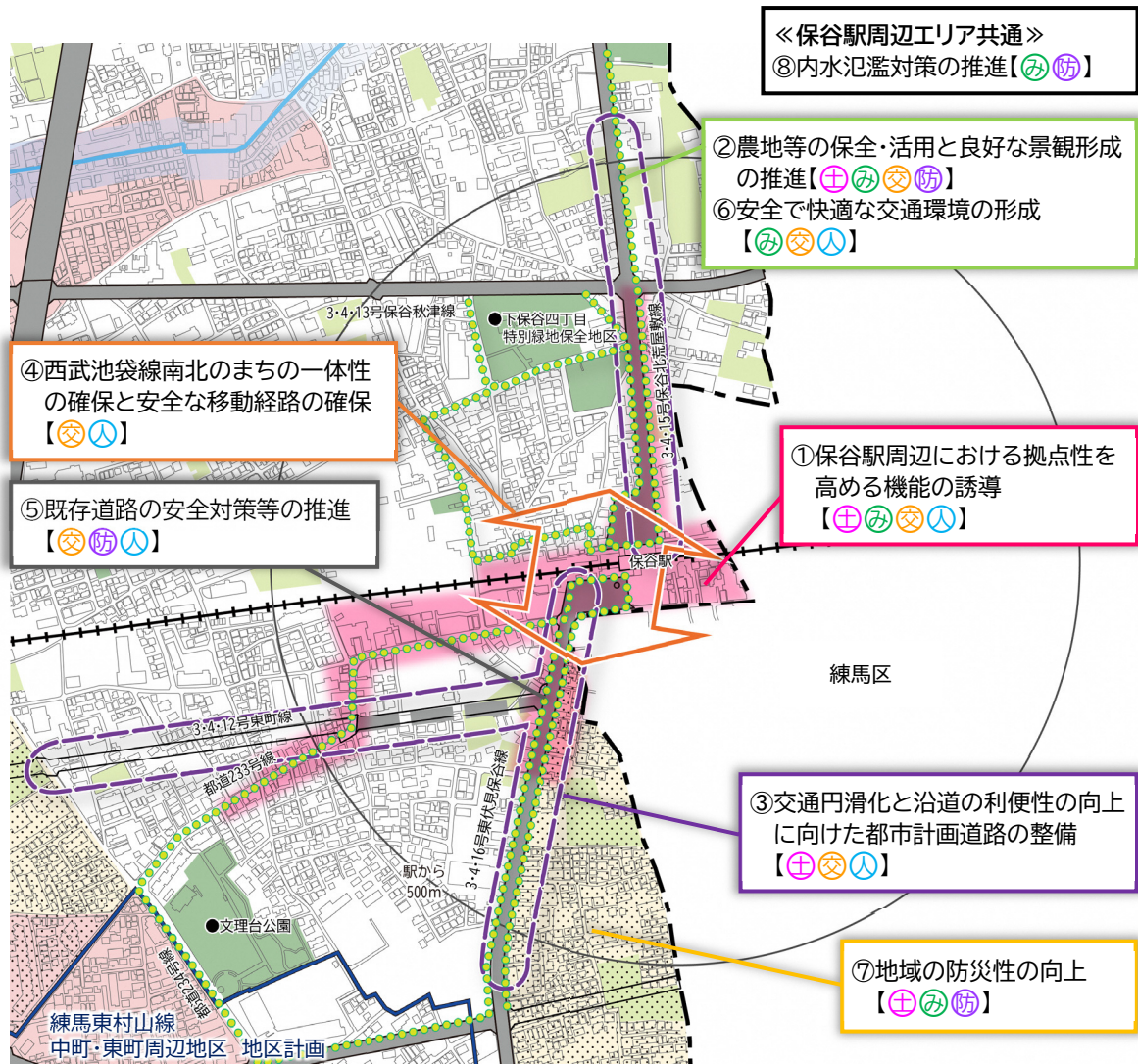
- 本エリアの駅南側の一部では、東京都策定の「防災都市づくり推進計画」において「農地を有し防災性の向上を図るべき地域」に位置付けられています。
- 農地等のオープンスペースの保全、避難経路となる歩行空間の確保など、防災性の維持・向上を図ることが必要です。
- 本エリアの南側から西側にかけて、ハザードマップにおいて浸水予想区域があり、最大で 1.0m未滿の浸水が想定されており、浸水対策を推進していくことが必要です。

《 災害ハザードの現況図 》

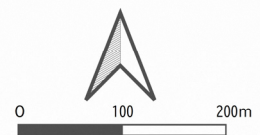


4) 施策の方向

《 拠点別構想図：保谷駅周辺エリア 》



凡例			
	木造住宅密集地域		鉄道駅
	不燃化の状況や住宅の密度が木造住宅密集地域と同等である地域		鉄道路線
	農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域		徒歩圏（駅を中心に半径500m）
	都市計画公園・主な緑地等		都市計画道路 整備済
	生産緑地地区		都市計画道路 事業中
	地区計画区域		都市計画道路 未整備
	河川等		行政界
	拠点性を高める範囲		
	将来的な歩行者・自転車ネットワーク		



※図中の引き出し枠中の丸付き文字は、全体構想の分野に対応した施策の方向を示しています。

- | | | | | | |
|--|---------|--|----------------|--|--------|
| | 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 | | |

①保谷駅周辺における拠点性を高める機能の誘導

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 日常生活の利便性を高める機能をもつ商業機能や業務機能の誘導のほか、道路や公園などの基盤整備やユニバーサルデザイン化により駅周辺の拠点性を高めます。
- 拠点内の骨格を構成する西東京3・4・15号保谷北荒屋敷線、西東京3・4・16号東伏見保谷線の沿道や駅周辺では、地域特性にあわせた土地利用を誘導するとともに、拠点にふさわしいにぎわいがある商業地としての育成を目指します。
- 都市開発諸制度を適切に活用し、地域にふさわしい用途の導入や多様な機能集積の促進につなげます。
- 本エリア内の第一種低層住居専用地域（建蔽率40%・容積率80%）に指定されている箇所については、中心拠点にふさわしい住宅地の形成を目指すため、防災性や住環境の向上を図ります。

②農地等の保全・活用と良好な景観形成の推進

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 農地・屋敷林は、都市景観などに寄与するため、保全・活用について検討します。
- 保谷駅から文理台公園や下保谷四丁目特別緑地保全地区等の特徴あるみどりとつながる道路の植栽等により、みどりのネットワーク形成と景観形成を図ります。

③交通円滑化と沿道の利便性の向上に向けた都市計画道路の整備

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 安全性の向上に向け、交通需要等を踏まえた道路改善や沿道における計画的な土地利用の誘導を図ります。
- 一部事業中の西東京3・4・12号東町線の早期整備を促進するとともに、無電柱化を促進します。
- 西東京3・4・16号東伏見保谷線においては、道路空間の再配分やユニバーサルデザイン化について検討します。

④西武池袋線南北のまちの一体性の確保と安全な移動経路の確保

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 西武池袋線の踏切を除去し、南北のまちの一体性を確保するため、西武池袋線の立体化について関係機関等と協議を進めます。
- 駅南北を結ぶ歩行者空間、自転車通行空間の確保等により、安全な移動空間を確保します。
- 交通の円滑化や事故の低減に向けた対策を検討します。
- 駅ホームのホームドアの設置については、西武鉄道と連携しながら進めます。

⑤既存道路の安全対策等の推進

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 西東京 3・4・16 号東伏見保谷線など整備済の都市計画道路等においては、少子高齢化に対応したユニバーサルデザイン化、安全対策、自転車通行空間の確保等を推進し、駅につながる道路空間の再配分などを検討します。
- 駅から連続した快適な歩行空間の確保や防災性の向上を図るため、都道 233 号線のうち、事業中の西東京 3・4・12 号東町線から都道 234 号線までの区間については、無電柱化を促進します。
- 都道 233 号線のうち、保谷駅南口から事業中の西東京 3・4・12 号東町線の区間については、安全な歩行空間の確保に向けて、東京都と協議を行います。

⑥安全で快適な交通環境の形成

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 保谷駅から文理台公園や下保谷四丁目特別緑地保全地区などを結ぶ道路等においては、個性ある景観づくりとあわせて、安全な歩行者の通行、快適な自転車の通行を確保し、本エリア内を結ぶ歩行者・自転車ネットワークの形成を図ります。
- 保谷駅周辺の道路は、歩行者の動線を明確化し、駅利用者等が安全で快適に歩ける歩行環境を確保します。
- 自転車駐車場の確保やシェアサイクルの取組など、自転車利用の促進に向けた施策を推進します。

⑦地域の防災性の向上

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 防災性に課題のある地域については、敷地面積の最低限度の導入、農地等のオープンスペースの保全などの取組を検討します。

⑧内水氾濫対策の推進

全体構想との関連	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
----------	------	-------------	--------	---------	----------------

- 局地的な豪雨に伴う道路冠水などの軽減を図るため、雨水幹線の整備や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。
- 民地内を活用した雨水対策や多様な機能をもつ農地の保全を推進します。