

IV. 将来像の実現に向けた 取り組み

IV. 将来像の実現に向けた取り組み

将来像の実現に向けた道筋を、基本方針ごとに示します。

■現状・課題

- ・将来像に関連する環境の現状と課題を示します。

■施策の展開と各主体の取り組み

- ・将来像の実現に向けて行う取り組みについて、施策の展開（施策の大綱及び環境配慮指針）の方向性を示します。
- ・施策の展開に沿って、市、事業者、市民が行うべき取り組みを示します。
- ・市、事業者、市民の行う具体的な取り組みを提案します。

基本方針 1：良好な生活環境を確保して、健康で心豊かに過ごす

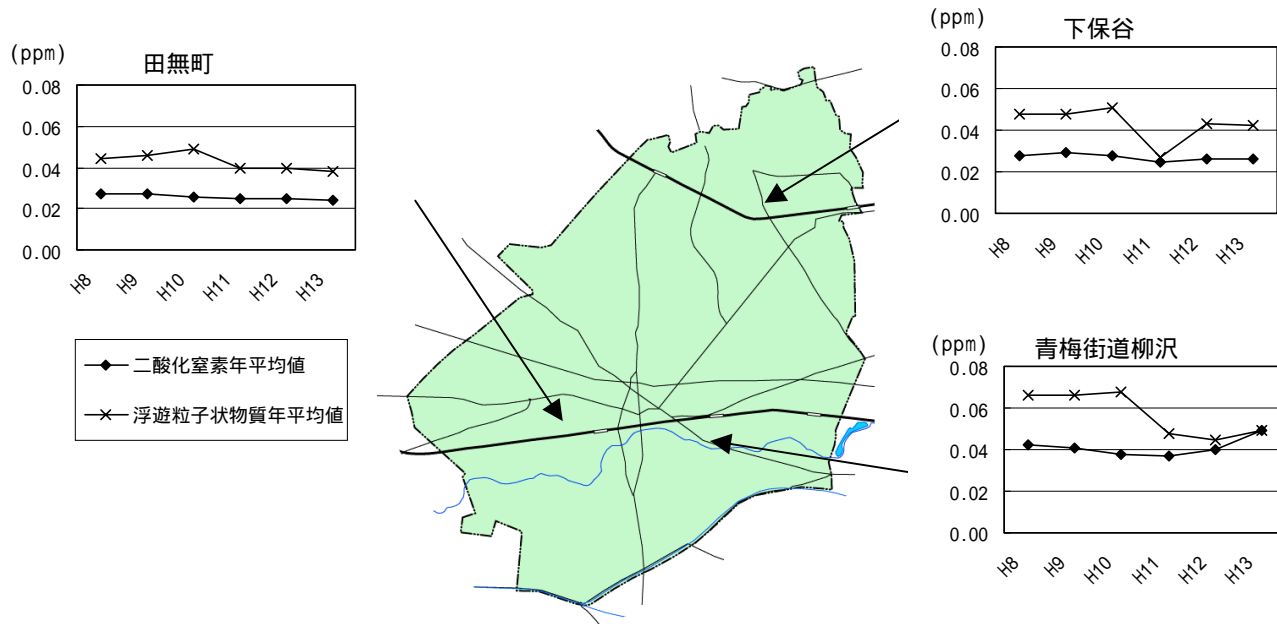
■現状・課題

< 環境汚染の状況 >

自動車交通などに起因する大気汚染

- ・大気汚染を生じさせ、人体に健康被害を及ぼすおそれのある代表的な汚染物質には、二酸化窒素などの窒素酸化物、浮遊粒子状物質、光化学オキシダント、二酸化硫黄、一酸化炭素などがあげられます。
- ・二酸化硫黄や一酸化炭素による汚染については、工場の燃料規制やガソリン車、LPG車に対する排出ガス規制などが徹底されたことから全国的に減少しています。一方で、近年では、主として自動車起源の排出が多い浮遊粒子状物質や窒素酸化物による汚染が問題視されており、排出ガス規制を中心として対策が進められています。西東京市においても、青梅街道や新青梅街道などの幹線道路では自動車交通量が非常に多くなっていることから、特に幹線道路周辺での大気汚染が深刻な状況にあります。東京都などと連携して対策を進めていくことが必要です。
- ・西東京市の位置する東京都多摩北部は、他の地域に比べて光化学スモッグ*の発生頻度が高いという特徴があります。これは、西東京市が地理的に大気汚染物質が収束しやすい所に立地しているためと考えられます。

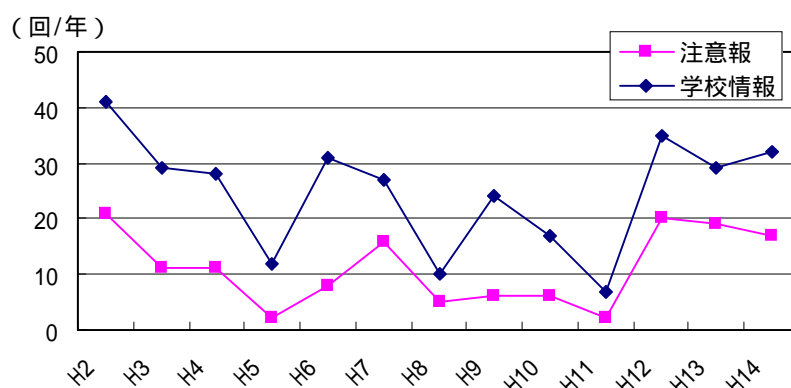
図 - 1 二酸化窒素・浮遊粒子状物質濃度（年平均値）の経年変化



二酸化窒素の環境基準：1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下
 浮遊粒子状物質の環境基準：1時間値の1日平均値が0.10mg/m³以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m³以下
 資料：東京都環境局より作成

光化学スモッグ：自動車や工場から排出された窒素酸化物や炭化水素類などの一次汚染物質が、太陽光線中の紫外線を受けて光化学反応を起こして発生する物質を光化学オキシダントという。日射量が強く、高温・無風などの条件が重なったとき、光化学オキシダントやPAN（パーオキシアセチルナイトレート）等の濃度が局所的に高くなったものを、光化学スモッグと呼ぶ。光化学オキシダントは高濃度だと目やのどの粘膜を強く刺激するなどの直接的な健康被害を引き起こす。

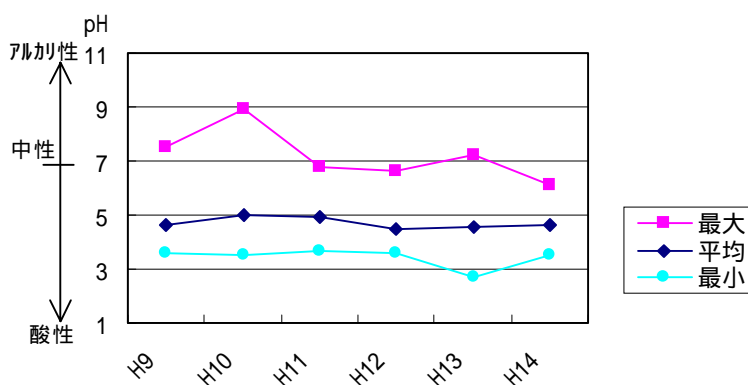
図 - 2 光化学スモッグ注意報・学校情報発令回数（多摩北部）



資料：東京都環境局より作成

- ・酸性雨は、大気中の窒素酸化物や硫黄酸化物の影響で、降雨が強い酸性を示すものですが、西東京市においてもこのところ酸性雨が連続して観測されています。

図 - 3 酸性雨測定データ（pHの最大値、年平均値、最小値）



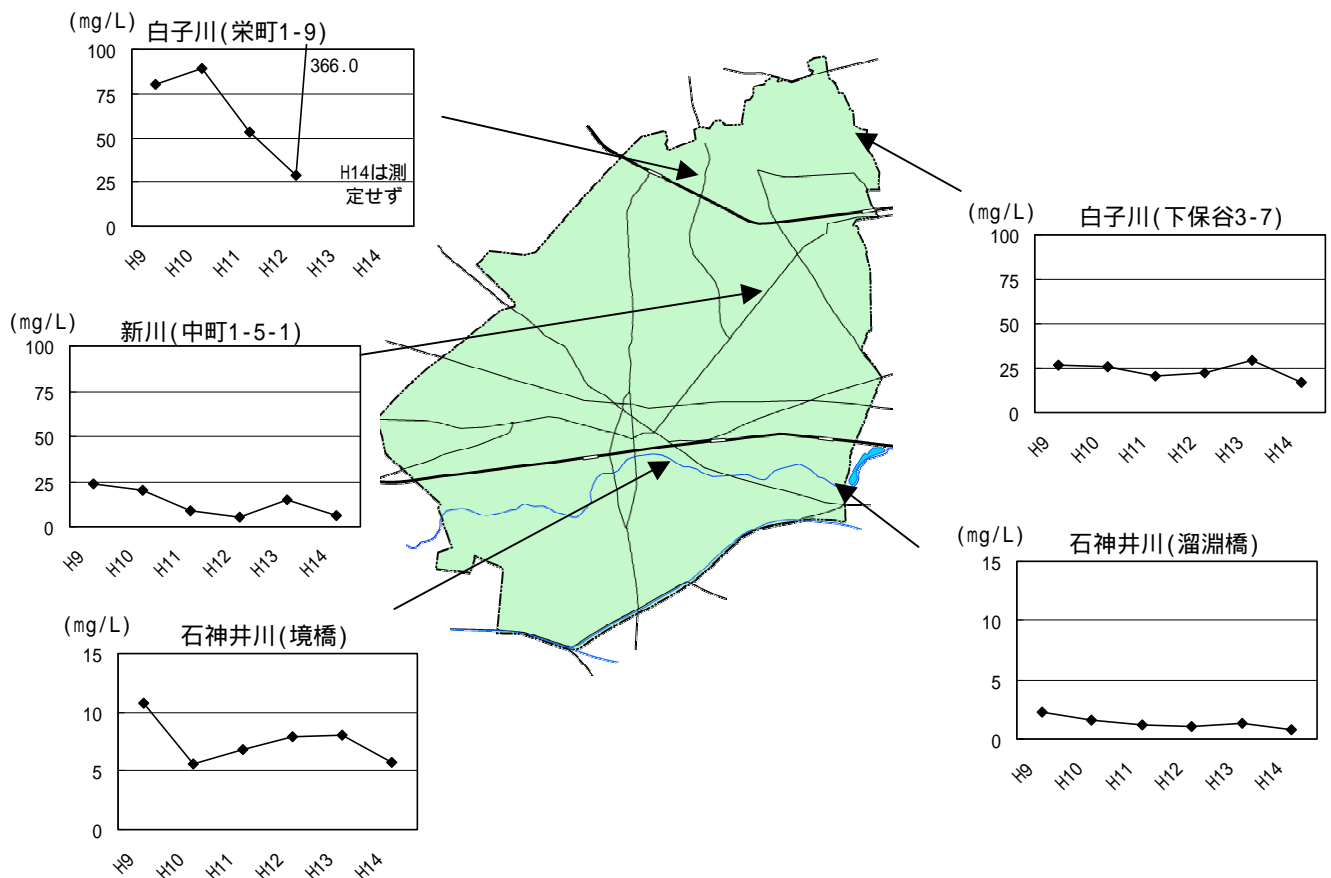
資料：環境保全課より作成

- ・西東京市は、多摩地区の市町村の中でも大気汚染による健康被害認定患者が相対的に多く、市民の健康を確保するという面からも大気汚染対策が重要となっています。
- ・以上のような状況を踏まえ、大気汚染に対しては、自動車交通による大気汚染の改善などに関して、西東京市のみならず、東京都や国などと連携して、広域的な取り組みを推進していくことが重要となります。

石神井川などの水質

- ・西東京市では、公共下水道（污水）整備は 100%完了していますが、今日なお接続していない世帯も存在するため、すべての世帯が公共下水道に接続することが課題となっています。
- ・石神井川の境橋（旧田無・保谷市界）と溜淵橋（練馬区界）における水質調査結果をみると、溜淵橋の BOD 濃度はおよそ 2mg/L と比較的良好ですが、境橋の BOD 濃度*は 5～8mg/L と高いのが現状です。
- ・白子川及びその支流の新川は、全区間が暗渠*となっています。BOD の年平均値はこの5年間で 20～30mg/L と魚のすめる限界とされる 10mg/L を超えています。

図 - 4 石神井川などの BOD 濃度（年平均値）の経年変化



環境基準は、石神井川が C 類型（BOD5mg/L 以下）
 白子川が D 類型（BOD8mg/L 以下）
 資料：環境保全課より作成

BOD 濃度：Biochemical Oxygen Demand（生物化学的酸素要求量）のこと。水質の有機汚濁指標の 1 つであり、水中の有機物を微生物によって分解するときに消費される酸素量のことである。水中の微生物によって分解可能な有機物の量を表すもので、数値が高いほど有機物が多い、つまり水質汚濁が進んでいることを示す。主に河川の水質の指標として活用されている。

暗渠：河川や水路の上面をコンクリート等で被った、ふたかけ河川などのこと。

有害化学物質* など

- ・有害化学物質については、東京都や近隣自治体と協調しながら、モニタリング調査を継続し、汚染の状況などに関して留意していくことが重要です。
- ・ダイオキシン類*については、大気中の濃度測定を、平成 12 年度（2000 年度）は 6 か所、平成 13 年度（2001 年度）は 5 か所で行っており、すべて環境基準*を下回っていますが、引き続き、ダイオキシン類の状況について調査を継続的に行っていくことが重要です。
- ・地下水や土壌に対する有害物質や農薬などによる汚染が全国的に問題となっています。これらは、いったん発生すると汚染の期間が長期にわたるため、汚染の防止が非常に重要となります。そのため、汚染の発生に対する監視を継続的に行う必要があります。

< 道路交通 >

市民の移動手段と交通

- ・道路交通のあり方については、車中心から人中心の、歩く人に配慮したまちづくりを進めることが重要です。これまでの交通施策のあり方について、今後は発想の転換が求められます。
- ・西東京市は比較的平坦な地形であることから自転車利用に適しているといえますが、これまでは自動車の通行を中心に道路整備が進められてきました。今後は自転車利用のための安全確保や利便性の向上が課題となります。
- ・歩道と自転車道の整備に関しては、市民意識調査（平成 15 年 3 月）では、市民の満足度が低い結果となっています。歩道が整備されている区間であっても、十分な幅が確保されていない地点や、段差が多く利用しにくい地点があります。自転車の通行や車椅子での通行などにも配慮しながら、歩道の整備を進める必要があります。
- ・市内の公共交通機関としては、路線バスのほか、コミュニティバス（愛称「はなバス」）が運行されており、市民の重要な移動手段となっています。今後の「はなバス」の運行のあり方については、その必要性や運行ルートなどが市民のニーズに応じたものとなるよう、検討していくことが重要です。
- ・現在の自動車は、燃料の消費にともなう温室効果ガスの排出や窒素酸化物などの大気汚染物質の排出といった環境への負荷を与えるものであるため、自動車交通量の抑制及び低公害車*の普及などの取り組みを進めていくことが重要となります。

有害化学物質：人間や野生生物等に悪影響を及ぼす化学物質であり、特に比較的低濃度でも影響があるものが有害化学物質といわれる。ダイオキシン類など、環境ホルモンと呼ばれる化学物質も含まれる。国内では特定化学物質の環境への排出量の把握等及び管理の改善の促進に関する法律（PRT法）の導入などによる対策が進められている。

ダイオキシン類：ポリ塩化ジベンゾパラダイオキシン（PCDD）とポリ塩化ジベンゾフラン（PCDF）の総称。PCBの中で同様の毒性を持つコプラナーPCBも含めてダイオキシン類と呼ぶ。塩素の入ったものを焼却する過程などで生じる。

環境基準：人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準として、大気、水、土壌、騒音をどの程度に保つことを目標に施策を実施していくのかという目標を定めたもの。

低公害車：運行にともなって排出される窒素酸化物が無いが、または相当程度少ない自動車のことで、主にガソリンや軽油に代わる燃料用いる電気自動車、メタノール自動車、天然ガス自動車、ハイブリット車などを指す。

生活道路

- ・住宅地では、道路が狭い地域も多く残されています。こうした区間における通過交通などの自動車の入り込みにより、歩行者の安全性や防災上の問題が指摘されています。また、自動車の利用に際しても利便性が損なわれています。

都市計画道路整備（幹線道路の整備）

- ・骨格的な道路整備がともなわないうちに急速に都市化が進んだため、幹線道路が効果的に配置されているとはいえない状況にあります。
- ・新たな道路整備や道路の拡幅は、交通渋滞の緩和などに寄与するものであっても、同時に交通量の増加や大気環境の悪化をもたらす場合もあります。したがって、自然環境や生活環境に十分な配慮を行うことが必要です。
- ・交差点や鉄道の踏切などで、円滑な交通が妨げられ、交通渋滞などの発生している地点については、適切な対策を検討していく必要があります。
- ・青梅街道や新青梅街道では、交通量が非常に多く、渋滞の発生や交通安全上の問題のみならず、自動車排出ガスによる大気汚染や騒音・振動なども懸念される状況にあります。これら幹線道路では、通過交通が多くを占めているため、市民の自動車利用抑制に加え、通過交通対策を講じることにより、大気汚染の改善を目指すことが重要といえます。

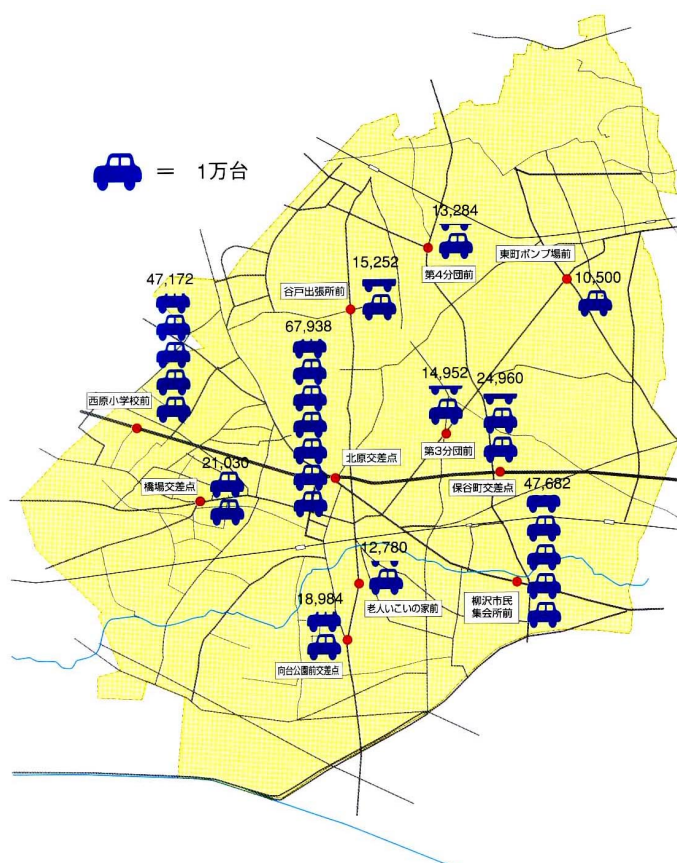
表 - 1 1人当たりの自動車保有台数

1人あたりの自動車保有台数	西東京市	東京都全体	全国
	0.411台	0.378台	0.603台

東京都・全国は平成14年度末、西東京市はH13年度末
資料：「日本統計年間」「統計にしとうきょう 平成14年版」より作成

- ・市民の自動車保有台数は0.411台/人と全国平均より低く、東京都全体よりやや多い程度です。

図 - 5 市内の自動車交通量



平成 13 年度
出典：西東京市の環境

< 都市景観・都市環境 >

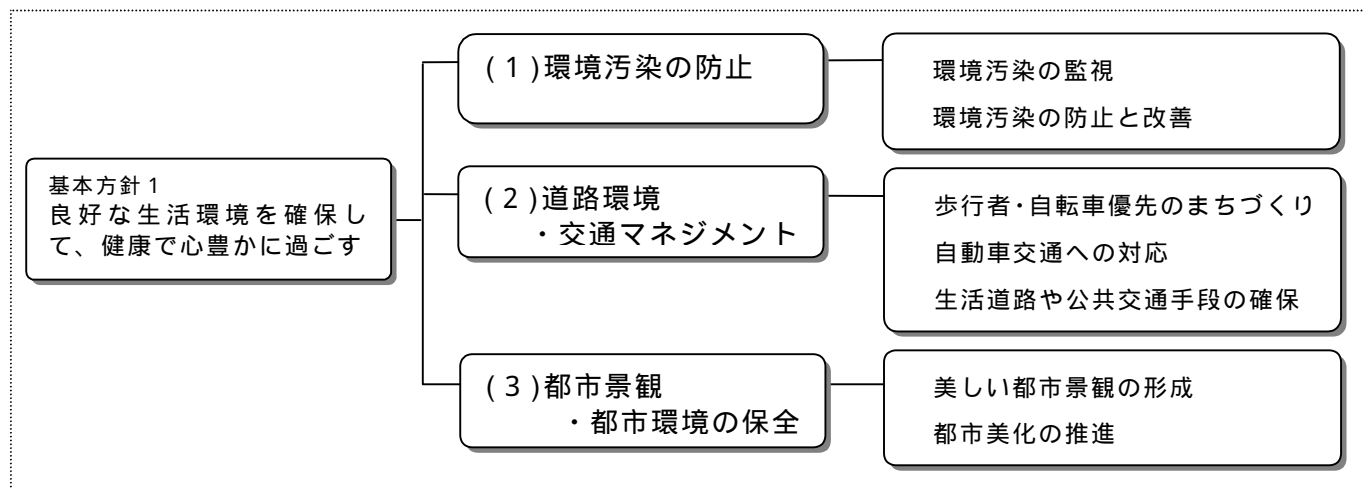
- ・宅地開発に対しては、「西東京市宅地開発等に関する指導要綱」に基づき指導を行っています。しかし、都市景観の保全に向けた総合的な計画や指針などについては、西東京市では定められていないのが現状です。
- ・ひばりヶ丘駅周辺では市街地整備計画が進められており、また、保谷駅南口では交通安全性の向上などの観点も含めた再開発事業が進められています。
- ・大型マンションなどの大規模建築物の建築については、都市景観面に加えて、周辺住民の生活環境への影響も想定されるため、環境影響評価制度（環境アセスメント）*の活用などにより、緑地を残すなど環境への配慮を行うことが重要となります。
- ・空き缶、空き瓶、たばこの吸い殻などの回収を行う美化活動として、老人会やたばこ組合の協力による環境美化キャンペーンが実施されています。また、駅前などでは放置自転車が交通の妨げとなることもあるため、放置自転車の撤去や、自転車利用者への啓発活動などを行っています。

環境影響評価制度：開発事業の実施に先だって、事業による環境への影響について調査、予測、評価し、その結果に基づいて環境保全に配慮することを定めた手法・制度のこと。日本では平成 11 年（1999 年）4 月から環境影響評価法が施行された。

■施策の展開と各主体の取り組み

施策の展開に当たっては、環境の将来像の指標となる事項について実現可能性等を考慮しながら、数値目標を設定し、進行管理を行う必要があります。

基本方針1に関しては、大気中の二酸化窒素濃度、浮遊粒子状物質濃度や河川の水質などについて、環境基準を踏まえた上で、環境を改善するための目標を設定することが求められます。



(1) 環境汚染の防止

施策の展開

大気汚染や水質汚濁などといった環境汚染に対しては、発生状況の監視を行い、防止に向けた取り組みを計画・策定し、環境の改善を進める必要があります。したがって、以下のような施策の展開を図ることが望ましいと考えます。

①環境汚染の監視

大気汚染や河川の水質汚濁に関しては、継続的に調査を行い、問題発生 of 早期発見や汚染状況の監視を行います。

幹線道路周辺や建設工事などにもなう騒音・振動の発生、また土壌汚染や地下水汚染などの環境汚染が想定される場合には調査を実施し、発生状況の把握に努めます。

有害化学物質については、環境影響などに関する情報の収集とともに、汚染の発生状況の把握に努めます。

さらに、市、事業者、市民で環境の状況に関する共通の認識を持つために、市民ボランティアやNPOなどが日常的に調査に参加できるような環境を監視する仕組みを検討します。

②環境汚染の防止と改善

自動車の利用は大気環境への負荷が大きいことから、自動車交通による大気汚染や騒音・振動の軽減を図ります。そのため、市民や事業者の自動車利用に関する意識の変化を求めていくことにより、自動車利用の抑制や低公害車の普及を進めていきます。

また、大気汚染に関しては、西東京市だけでなく広域的な視点から対策を進めていくことが特に重要となるため、国や東京都、近隣自治体と協力し、歩調を合わせながら取り組みを進めていきます。

土壌汚染や地下水汚染については、問題が発生した際には汚染者負担の原則によって、速やかに改善を図ります。

①環境汚染の監視

各主体の取り組み	
市の取り組み	<ul style="list-style-type: none">・ 河川の水質や大気汚染、騒音、地下水汚染などの状況について、定期的な調査をすることにより、環境汚染の発生状況を監視します。・ ディーゼル車規制*や土壌汚染対策など、国や東京都の取り組みに協力、連携して環境汚染対策を推進します。・ 国や東京都などで行われている環境調査の把握、新たな環境汚染問題の状況など、環境に関する情報を収集していきます。・ 公害問題に関する情報を、市のホームページや広報紙などを通じて事業者や市民に積極的に提供します。
事業者の取り組み	<ul style="list-style-type: none">・ 工場などの排煙や排水などは、適正に処理されているか自主的に検査を行います。・ 化学物質の使用、排出、廃棄などについては管理体制を整え、環境に大きな負荷を与えるおそれの強い化学物質については、できるだけ使用量を削減するよう努めます。・ 大気汚染や河川の水質、有害化学物質など、環境汚染に関する情報をもとに、必要な対応を行います。・ 実施している公害対策や事業活動にともなって環境に与えている負荷の状況などについて、市民や市に情報を提供します。
市民の取り組み	<ul style="list-style-type: none">・ 大気汚染や河川の水質、土壌、地下水などに日常的に関心を払い、それらに対する監視や調査を、市民団体などで自発的に行います。・ 調査結果を市や事業者に提供し、情報を共有します。・ 大気や井戸水の汚染、河川の水質など、環境汚染に関する情報の把握に努めます。・ 大気汚染や河川の水質に関して、市民ボランティアやNPOなどが日常的に調査に参加できるような環境指標の設定を検討します。

ディーゼル車規制：東京都は環境確保条例により、排出される有害物質が一定の基準に適合しないディーゼル車に対して、平成 15 年（2003 年）10 月から都内での走行を禁止しています。

②環境汚染の防止と改善

各主体の取り組み	
市の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の抑制、低公害車の普及、公共下水道への接続、建設工事などにおける公害対策の徹底などに関して、市民や事業者の意識の高揚を図ります。 ・環境汚染の防止に向けて、関係機関と協力しながら対策を進めます。 ・公害問題が発生した際には、関係機関との協力や当事者間での理解、対策の促進などにより解決を図ります。 ・自動車利用の抑制や低公害車の導入など、環境汚染の防止に関して庁内での率直的な取り組みを進めます。 ・大気汚染に関する近隣自治体や東京都との連携による通報システムを検討します。
事業者の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・業務用自動車の走行ルート効率化や排気ガス対策の徹底、アイドリングストップなど環境に配慮した運転マナーの徹底、低公害車の導入などにより、大気汚染物質の発生の抑制に努めます。 ・工場や事業場からの排出ガスや排水の処理を適切に行い、公害の発生防止に努めます。 ・工場の操業や建設工事の実施の際などには、騒音・振動対策を十分に行います。 ・有害物質などが土壌に浸透しないような対策を行います。 ・農地への農薬や肥料の過剰投入、不適切な使用を行わないよう配慮します。
市民の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関や自転車の利用、徒歩などにより、自動車の利用を減らします。 ・アイドリングストップなど、環境に配慮した自動車運転を心がけます。また、自動車の購入の際は、低公害車を検討します。 ・ごみの自家焼却は有害物質発生の原因となる恐れもあり、また近隣への迷惑となることもあるため、行わないようにします。 ・殺虫剤や除草剤の過剰使用は、環境汚染の原因となることがあるため控えます。 ・生ごみや廃油を排水溝から流さない、公共下水道に未接続の世帯では接続するなどにより、生活排水による河川水質の悪化を抑制します。 ・生活騒音などで、近隣に迷惑をかけるような行動を慎みます。

(2) 道路環境・交通マネジメント

施策の展開

道路については、都市居住域での自動車中心のシステムからの転換という世界的潮流を見据えて、歩行者や自転車などの活用と安全性、利便性など、環境面からの対策を推進していく必要があります。

したがって、以下のような施策の展開を図ることが望ましいと考えます。

①歩行者・自転車優先のまちづくり

市、事業者、市民が一体となって、歩行者や環境にやさしい身近な交通手段である自転車に配慮した道路交通のあり方などを検討して、まちづくりを進めます。そのため、交通マネジメント*に基づいた、道路交通環境の整備を進めていきます。

②自動車交通への対応

幹線道路は、自動車交通の流れを円滑にし、住宅地などにおける通過交通の進入を抑制する効果が期待できることから、必要性を十分に検討し、適切に整備を行っていきます。

鉄道の踏切や幹線道路の交差点など、円滑な交通の流れに影響を及ぼしている地点に関しては、関係機関と連携しながら対応を進めることにより、交通渋滞の緩和を図っていきます。

自動車交通は、様々な環境への負荷を与えるものであることを認識し、自動車利用の抑制に向けた取り組みを進めます。

③生活道路や公共交通手段の確保

通勤、通学、買い物などで日常的に市民が利用する生活道路については、安全に利用できるよう整備を進めていきます。新たに必要な道路を造るだけでなく、特に既存の道路の安全性向上などを積極的に進めるものとします。

公共交通手段については、市民交通の便の確保という目的に加え、自動車の利用を抑制するという面からも重要であることから、市内での公共交通網の充実に努めます。

交通マネジメント：自動車の利用方法を見直すことで交通渋滞の緩和を図ること。交通需要マネジメント（TDM）ともいう。渋滞緩和策としては、電車など公共交通機関への利用転換、パークアンドライド、共同利用など。自動車利用量の低減にもつながるため、大気汚染防止の点でも期待される。

①歩行者・自転車優先のまちづくり

各主体の取り組み	
市の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・人に優しい歩行者空間を確保するため、歩車道の段差解消や電線の地中化を、関係機関と協力しながら進めていきます。 ・自転車の活用を促進するため、市内の駅周辺などにおいて自転車駐車場の整備を行います。 ・市民や事業者に、自動車利用を自粛し、徒歩や自転車利用を行うよう、意識啓発を行います。 ・市内の交通量、交通経路の調査を行います。 ・今後の新たな幹線道路整備に当たっては、将来的な社会情勢の変化や道路整備による環境への影響などについて十分に配慮し、市民の意見を取り入れながら検討を行います。また、国や東京都などと連携しながら進めていきます。 ・総合的な交通計画や道路整備計画を策定し、体系的に取り組みを進めます。 ・自転車の活用を重視した取り組みとして、自転車の安全な通行ができるような道路の確保、自転車や歩行者中心の道路環境形成に向けた検討を行います。
事業者の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車通勤の従業員に対して、自転車や徒歩、公共交通機関の利用を呼びかけます。 ・今後の道路交通のあり方について市民や市と検討を行います。
市民の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・近距離の移動などでは自転車利用や徒歩を心がけます。 ・今後の道路交通のあり方について検討を行います。

②自動車交通への対応

各主体の取り組み	
市の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通の円滑な流れを確保するため、都市計画道路を中心として、幹線道路の整備を進めます。 ・道路の整備に当たっては、歩車道の分離や歩道の広幅員化を進め、歩行者や自転車利用者の安全を確保していきます。また、車いすなども含め様々な利用者が安全に利用できるよう、ユニバーサルデザイン*の観点から整備を行います。 ・幹線道路の整備に当たっては、将来の歩行者中心社会に向けての配慮として、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設置するなど、地域環境特性を活かした環境配慮を行います。 ・道路交通の円滑化を図るため、鉄道の連続立体交差化に向けて、近隣自治体などと広域的に連携しながら調査・研究を進めるとともに、事

ユニバーサルデザイン：あらゆる人が利用可能なように、都市空間やその構成要素の対応可能な範囲をできる限り拡張するデザインの試み。

	<p>業者に対する要請を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の交差点など、交通渋滞の多発する地点では、渋滞の解消に向けて、関係機関との連携のもとで、有効な対策を検討していきます。
事業者の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の道路整備のあり方について、市民や市とともに検討を行います。 ・自動車利用をできるだけ抑制し、公共交通機関や自転車などの利用を増やすようにします。 ・共同配送を検討します。
市民の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の道路整備について、事業者や市とともに検討を行います。 ・環境への負荷を減らすため自動車利用をできるだけ抑制し、公共交通機関や自転車などの利用を増やすようにします。 ・路上駐車など、交通渋滞の原因となる行為はしません。

③生活道路や公共交通手段の確保

各主体の取り組み	
市の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路の整備状況や利用状況を把握し、地域の実情にあわせた生活道路の拡幅や新設といった整備を進めます。 ・安全な交通を確保するため、交通危険個所を把握するとともに、危険個所の局所改修や、カーブミラー等の道路安全施設の整備を実施していきます。 ・安全性や地域住民にとっての利便性に配慮し、生活道路における自動車の進入規制などの方策を、関係機関と共に検討します。 ・コミュニティバス（はなバス）の運行について、運行路線や便数など、需要に応じて計画的に推進していきます。 ・自動車利用を減らし公共交通機関などの利用を増やすよう、市民や事業者に働きかけます。
事業者の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の生活の妨げとならないよう、生活道路へは自動車で進入しないようにします。 ・環境への負荷を減らすため、市内移動は自転車やバス、電車などの利用を心がけます。
市民の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の生活の妨げとならないよう、生活道路へは自動車で進入しないようにします。 ・環境への負荷を減らすため、市内移動は自転車やバス、電車などの利用を心がけます。

(3) 都市景観・都市環境の保全

施策の展開

より質の高い生活環境を確保するため、美しい街並みを形成するための取り組みを進めていく必要があります。

したがって、以下のような施策の展開を図ることが望ましいと考えます。

①美しい都市景観の形成

地域の特性を活かし、自然と都市機能の調和した美しい都市景観の形成に向けて、景観に関して市民による合意を形成することが重要です。これを踏まえて、都市景観をつくる実効的な方策を検討していきます。そして、市、事業者、市民の多様な協力により、美しさと機能性を兼ね備えた街並み形成のための行動と、その支援を進めていきます。

②都市美化の推進

都市美化に向けては、放置自転車、粗大ごみの不法投棄、たばこや空き缶のポイ捨てなどに関して、市民一人ひとりがまちをきれいにしよう心がけていくことが必要です。そのためには、啓発事業を進めるとともに、具体的な取り組みについての方策を検討していきます。

また、市内清掃や美化活動については、市、事業者、市民の協力により街をきれいにする活動を推進していきます。

①美しい都市景観の形成

各主体の取り組み

市の取り組み

- ・市民による検討会を立ち上げ、都市景観について市民の合意形成を図ります。
- ・地域の特性を活かした都市づくりを計画的に進めるため、都市計画マスタープランの策定、用途地域の見直しを行います。
- ・良好な景観整備のための取り組みや条例、規制などの検討を行います。特に、高層マンションなどの大規模建築物に関しては、良好な地域景観の形成の面からも対応を検討していきます。
- ・住宅マスタープランの策定を通じ、良好な住宅地の形成を推進します。
- ・地区計画制度*の推進や宅地開発指導要綱により、都市景観形成の観点からまとまりのある住宅地の形成を進めます。
- ・屋外広告物、看板などが都市景観に与える影響について検討し、対策を検討します。

地区計画制度：土地所有者などの合意により、市町村が都市計画の一つとして決定するもので、比較的小規模の地区を対象に、建築物の用途、形態等の制限や公園、道路など必要な計画を定める。

	<ul style="list-style-type: none"> ・街路灯などの夜間照明は、地域の状況に応じた設置を行うよう配慮します。これにより、夜間照明による市民生活や動植物への悪影響を防止します。
事業者の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所を建てる際には、周辺の景観と調和に配慮します。 ・事業所の緑化により、みどり豊かな街並み形成に貢献します。 ・屋外広告物や看板は規則に従い、都市景観を乱さないような設置に配慮します。 ・夜間サーチライトの上空への照射など、過度な夜間照明を自粛します。
市民の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・都市景観についての検討に参加します。 ・家を建てる際には、周辺の景観と調和に配慮します。 ・庭やバルコニーの緑化、ブロック塀の生け垣化などにより、みどり豊かな街並み形成に貢献します。

②都市美化の推進

各主体の取り組み	
市の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・都市美化に向けた市民の自主的な活動を支援していきます。 ・駅周辺などにおける路上禁煙地区の設定や歩きタバコの規制など、タバコのマナー向上に向けた方策を検討します。 ・自転車の放置をなくすために、駅周辺などを中心に自転車駐車場への誘導などの取り組みを推進します。 ・粗大ごみなどの不法投棄行為の防止に向けて、事業者や市民へごみ出しルールに関する周知の徹底を図ります。
事業者の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所周辺などの美化活動を、市や市民と協力して行います。 ・ごみは適切に処理し、不法投棄は行いません。
市民の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・タバコの吸い殻や空き缶、ペットボトルなどのポイ捨て問題に、市や事業者と一緒に取り組みます。 ・家の周りやごみ集積所の清掃を、地域の美化活動として行います。 ・市内美化を進めるため、道路や河川などの清掃活動に参加します。 ・家電などの廃棄の際は適切に処理し、不法投棄は行いません。