

第1回 東伏見駅周辺まちづくり懇談会



2017/03/14 西東京市

次第

1. 挨拶

2. 議事

- (1) 事務局・懇談会委員の紹介
- (2) 東伏見駅周辺まちづくり懇談会の目的
- (3) 連続立体交差事業とは
- (4) 東伏見駅周辺地区の現況
- (5) 今後の検討スケジュール

3. 閉会

1. 挨拶

(1) 事務局・懇談会委員の紹介



(2) 東伏見駅周辺まちづくり懇談会 の目的



はじめに

- 現状では西武新宿線の踏切による朝夕の交通渋滞が発生しており、歩行者の交通環境や防災面などにおいても課題を抱えているため、それらの解決に向けたまちづくりが必要です。
- また、周辺の住宅地においても良好な住環境の維持や、魅力ある景観形成に向けたまちづくりが必要です。

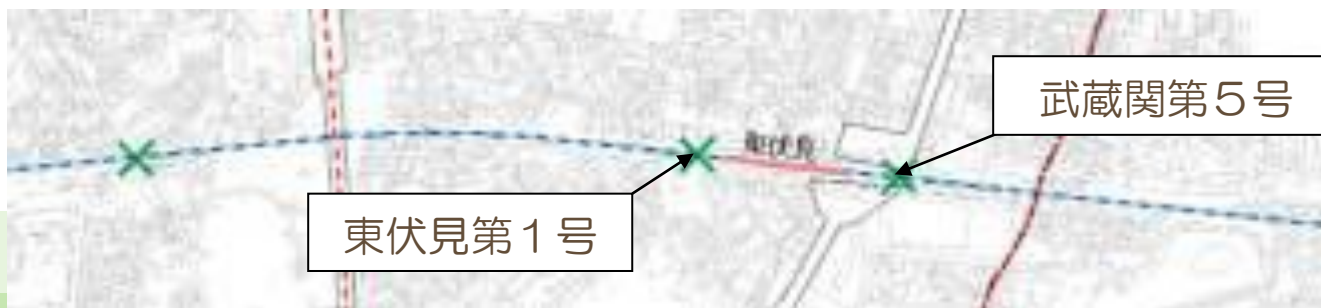


改正踏切道改良促進法に基づき、 改良すべき踏切道の指定

- 平成29年1月、改良すべき踏切道について国土交通大臣が全国529箇所を指定

多摩地域における指定箇所

自治体名	踏切名	鉄道
町田市	柿生4号	小田急電鉄(株) 小田原線
	鶴川1号	
	鶴川5号	
	大戸	東日本旅客鉄道(株) 横浜線
西東京市	武蔵関第5号	西武鉄道(株) 新宿線
	東伏見第1号	



西東京市都市計画マスタープランでは

- 東伏見駅周辺は、西東京市都市計画マスタープランの中で、「生活拠点」に位置付け、近隣居住者のための日用品供給など、生活に密着した商業施設の集積する拠点の形成を目指すとされています。



東伏見駅周辺

将来都市構造図

西東京市都市計画マスタープラン 地域別構想では

東伏見・西武柳沢駅北部地域

③ 交通環境整備の方針

第三次事業化計画の優先整備路線である西東京3・4・18号保谷町住吉線の一部、西東京3・4・9号保谷東村山線について、早期事業化を目指します。生活道路の整備を進め、通過交通の少ない安全で、快適な地域づくりを目指します。路線バスなどの公共交通機関の充実を検討します。長期的な取組みとして、西武新宿線の踏切をなくし、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みを進めます。

東伏見・西武柳沢駅南部地域

③ 交通環境の方針

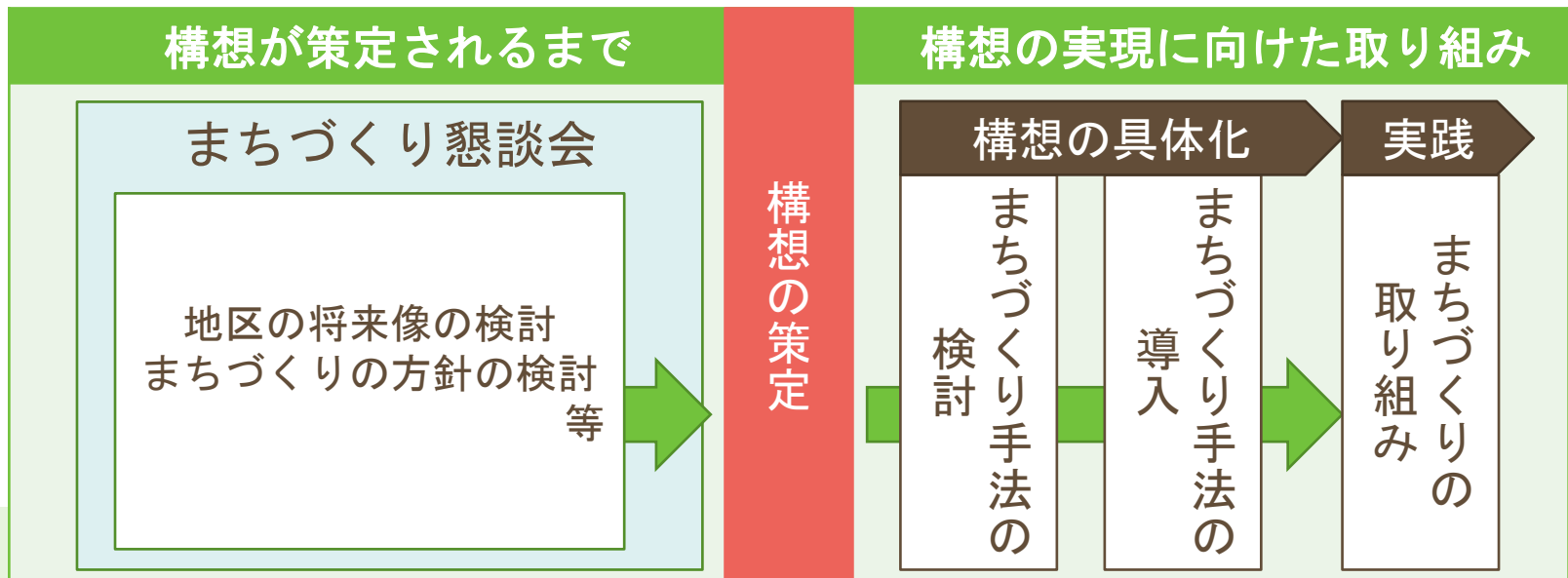
都市計画道路のうち、西東京3・4・17号東伏見線など事業化を目指します。住宅地での通過交通の流入を最小限に抑えるための取組みを進めます。長期的な取組みとして、西武新宿線の踏切をなくし、車や歩行者がスムーズに通行できるよう、連続立体交差化の実現に向けた取組みを進めます。

東伏見駅周辺まちづくり懇談会の目的

- 市では、連続立体交差事業を見据え、東伏見駅周辺をもっと住みやすく、いつまでも住み続けたいまちとしていくため、踏切が除却された後のまちの将来を考えた「東伏見駅周辺まちづくり構想」を策定する予定です。
- 策定にあたり、地域の皆様から委員を募り、策定に向けた意見交換を行うことを目的とします。
- なお、連続立体交差事業の構造形式については、連続立体交差事業の事業主体である東京都が主体となり検討する事項となり、この懇談会で検討する事項ではございません。

駅周辺まちづくり構想とは

- 連続立体交差事業を見据え、地区の将来像を描き、その将来像を実現するため、地区が抱える課題に対するまちづくりの方針を定めます。
- この構想が、構想策定後、具体的なまちづくりの手法を検討する際の指針となります。
- この構想により、新たな権利制限が加わるものではございません。



駅周辺まちづくり構想とは

- 資料 3 : 武蔵関駅周辺まちづくり構想 (練馬区)



●はじめに

武蔵野線沿線の武蔵野駅周辺地区は、現在も多くの学生が通学やサークル活動の場として活用しており、交通の便も向上し、周辺に建設された学生アパートも、駅周辺の商業・サービス業の発展に貢献しています。このように、駅周辺の発展は学生の生活に大きく影響しています。また、この地域は、駅周辺の発展に貢献しています。また、この地域は、駅周辺の発展に貢献しています。

このようにして、4000人以上、武蔵野線沿線の武蔵野駅周辺地区は、現在も多くの学生が通学やサークル活動の場として活用しており、交通の便も向上し、周辺に建設された学生アパートも、駅周辺の商業・サービス業の発展に貢献しています。

この地域は、駅周辺の発展に貢献しています。また、この地域は、駅周辺の発展に貢献しています。



この地域は、駅周辺の発展に貢献しています。また、この地域は、駅周辺の発展に貢献しています。

武蔵野駅周辺地区まちづくり構想

こんなまちになったらいいな！
まちづくり構想の原点にあたり、暮らしの未来を想定しました。
それぞれの暮らしと将来を語り、まちづくりの目標と方針を4つのテーマで定めました。

- 1. 生活の豊かさ
- 2. 安全・安心
- 3. 環境のよさ
- 4. 交流の広がり

1. 生活の豊かさ

子どもの誕生をきっかけに暮らし始めて3年。居心地の良い暮らしを実現したい。子育て支援の充実を望む。子育て支援の充実を望む。子育て支援の充実を望む。

2. 安全・安心

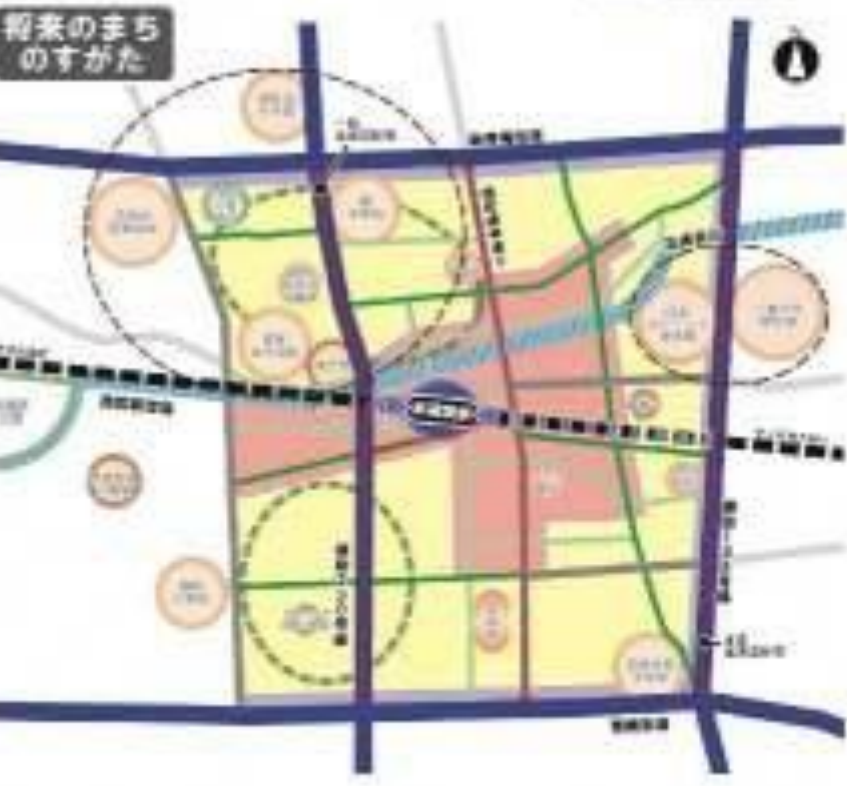
武蔵野駅から通学やサークル活動の場として活用しており、交通の便も向上し、周辺に建設された学生アパートも、駅周辺の商業・サービス業の発展に貢献しています。

3. 環境のよさ

このまちに住んで7年以上。環境のよさを重視する。環境のよさを重視する。環境のよさを重視する。

みんなで育てよう！暮らしの未来を共に築いていこう！

① 駅と駅前
② 駅と交通
③ 神井川
④ 進み



質疑応答

(3) 連続立体交差事業とは



連続立体交差事業とは

- ・市街地において道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架化または地下化することで立体化を行い、多数の踏切の除却や新設交差道路との立体交差を実現する都市計画事業

●東京都(**事業主体**):事業の統括 等

●地元区市:側道整備 等

●鉄道事業者:用地取得、補償、鉄道施設工事 等

連続立体交差事業の効果①

- ・ 交通渋滞及び踏切事故の解消

明治通り



都道444号線



連続立体交差事業の効果②

- ・ 総合的なまちづくりによる都市の再生やまちの活性化

JR中央線
武蔵小金井駅南口



京王線
府中駅付近



連続立体交差事業の効果③

- ・ 高架下空間の利用



自転車駐車場



保育所

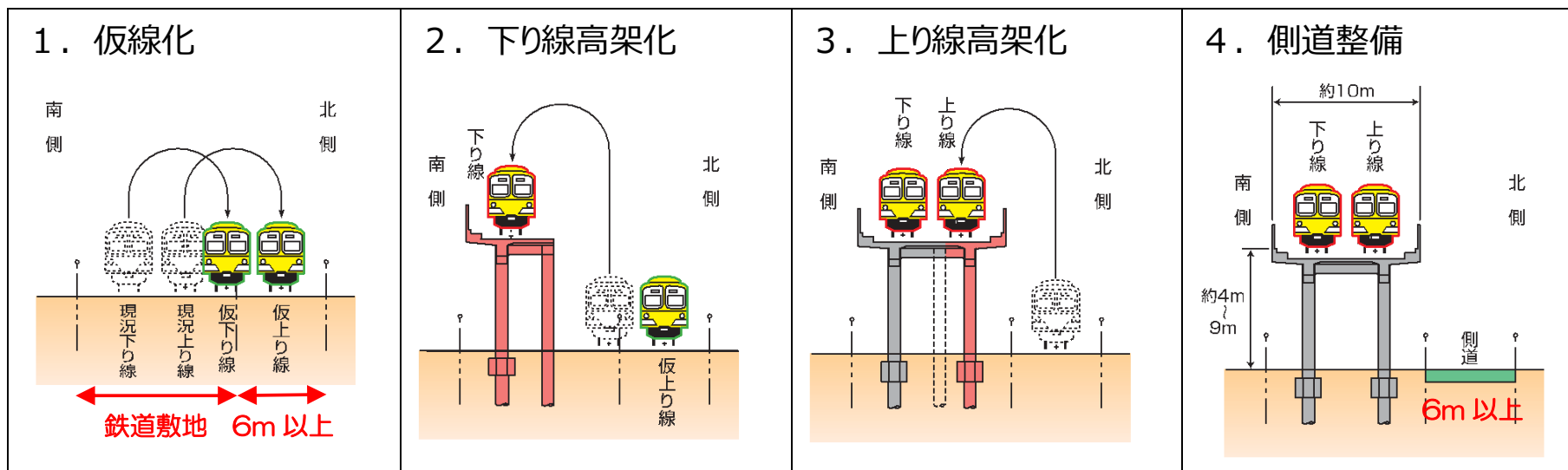


商業施設

連続立体交差事業における代表的な施工方式

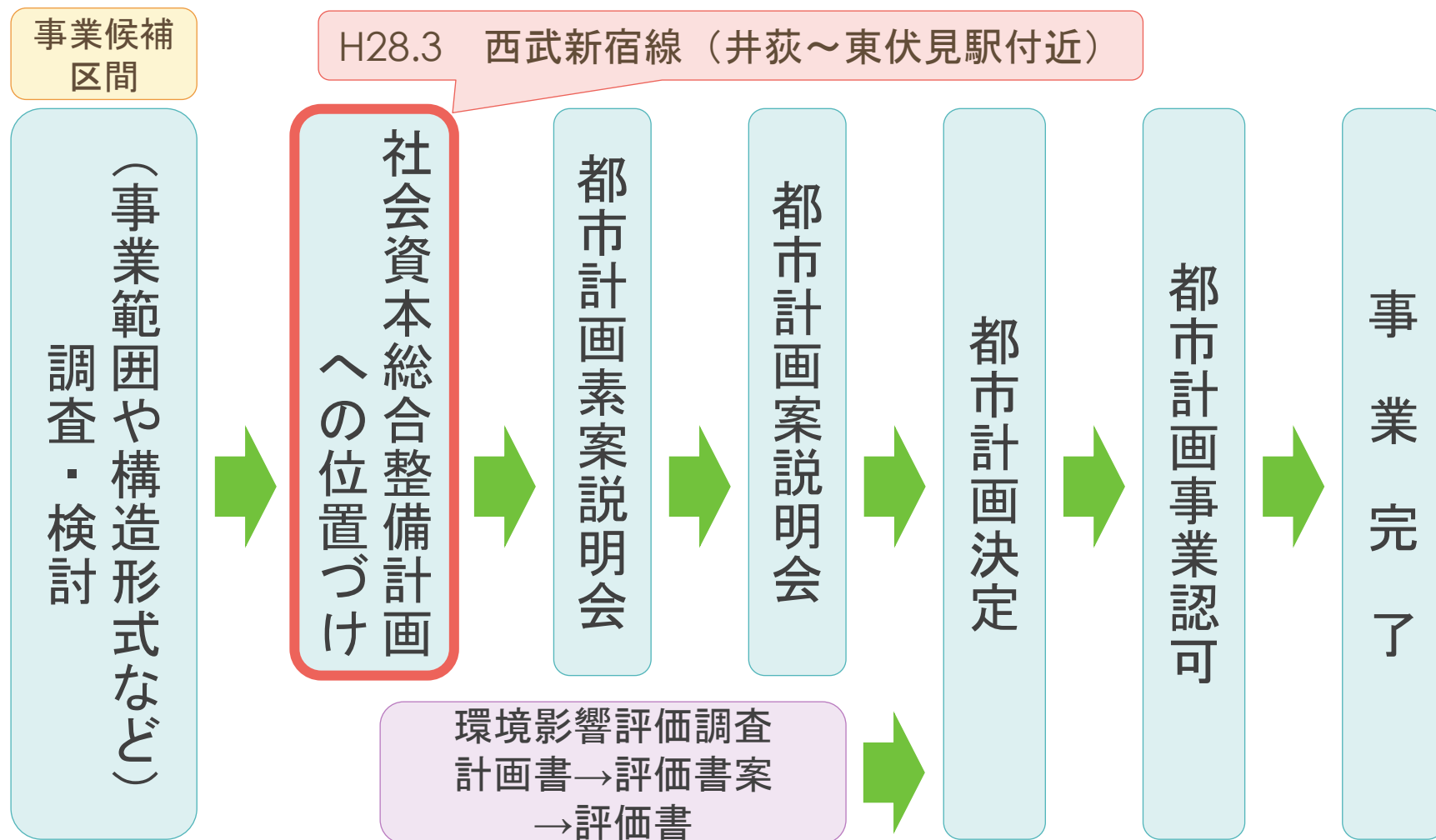
- ・ 北側仮線高架方式

施工順序図



図面：西武鉄道池袋線連続立体交差事業及びこれに伴う付属街路事業
同線複々線化事業の概要（東京都・練馬区・西武鉄道株式会社）

連続立体交差事業の一般的な流れ



質疑応答

(4) 東伏見駅周辺地区の現況



現況の説明項目

- ・ 4 - 1 . 対象地区
- ・ 4 - 2 . 関連計画の位置付け
- ・ 4 - 3 . 土地・建物利用の状況
- ・ 4 - 4 . 交通の状況
- ・ 4 - 5 . 人口・世帯の状況
- ・ 4 - 6 . 防災に関する状況
- ・ 4 - 7 . みどり・水辺・景観の状況

4-1. 対象地区

- 西3・5・4（新青梅街道）、西3・2・6（調布保谷線）、西3・3・3（青梅街道）及び練馬区境に囲われた地区を対象
- 東伏見一丁目、二丁目、三丁目、六丁目、富士町四丁目、五丁目、六丁目



4-2. 関連計画の位置付け

東京都

- ・ 東京都都市づくりビジョン
- ・ 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
- ・ 都市再開発方針等
- ・ 踏切対策基本方針 等



西東京市

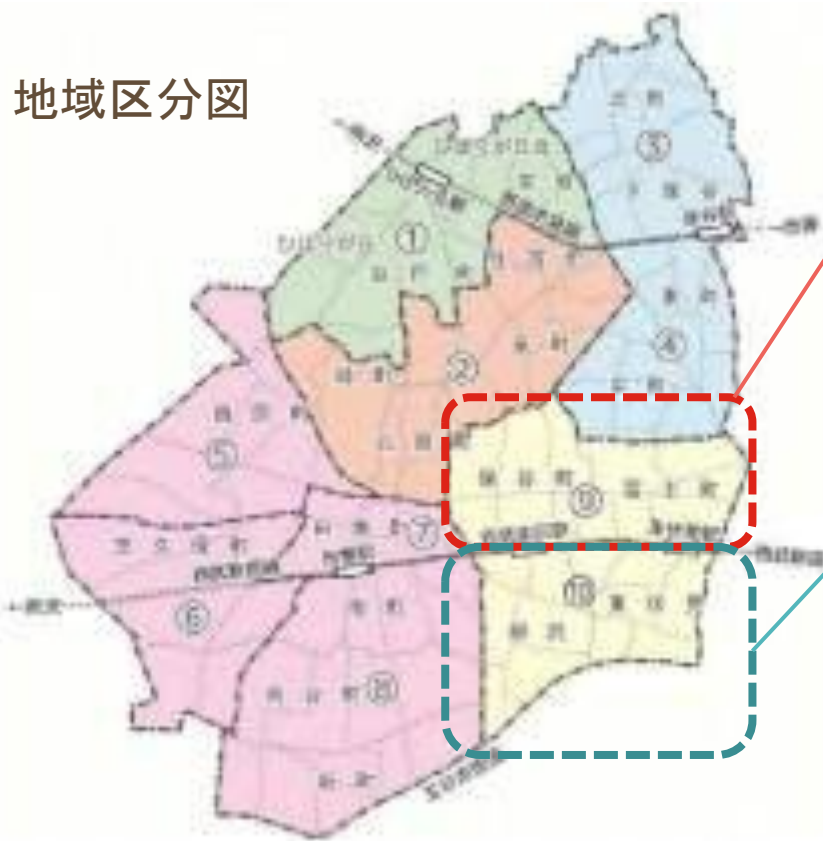
- ・ 西東京市第2次基本構想・基本計画
- ・ **都市計画マスタープラン**
- ・ 住宅マスタープラン
- ・ 地域防災計画
- ・ みどりの基本計画 等



東伏見駅周辺まちづくり構想

西東京市都市計画マスタープラン 地域別構想

地域区分図



東伏見・西武柳沢駅北部地域

将来像 「地域コミュニティを大切にする、人にやさしいまち」

東伏見・西武柳沢駅南部地域

将来像 「坂があり、みどりと水に親しめる健康的なまち」

東伏見・西武柳沢駅北部地域

土地利用の方針

- ・ みどり豊かな住宅地域として住環境の保全・改善
- ・ 低層住宅と中層住宅との共存
- ・ 西東京3・2・6号調布保谷線沿道の住宅地と調和し産業の活力が発揮されるような土地利用の規制・誘導
- ・ 道路特性に応じた土地利用の規制・誘導
- ・ にぎわいのある生活拠点づくり



東伏見・西武柳沢駅北部地域

みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

- ・ 公園・緑地や児童遊園の保全と充実
- ・ みどりと水のネットワークの形成
- ・ 農地の保全・活用
- ・ 地域全体にわたるみどりの保全・創出



東伏見・西武柳沢駅北部地域

交通環境の方針

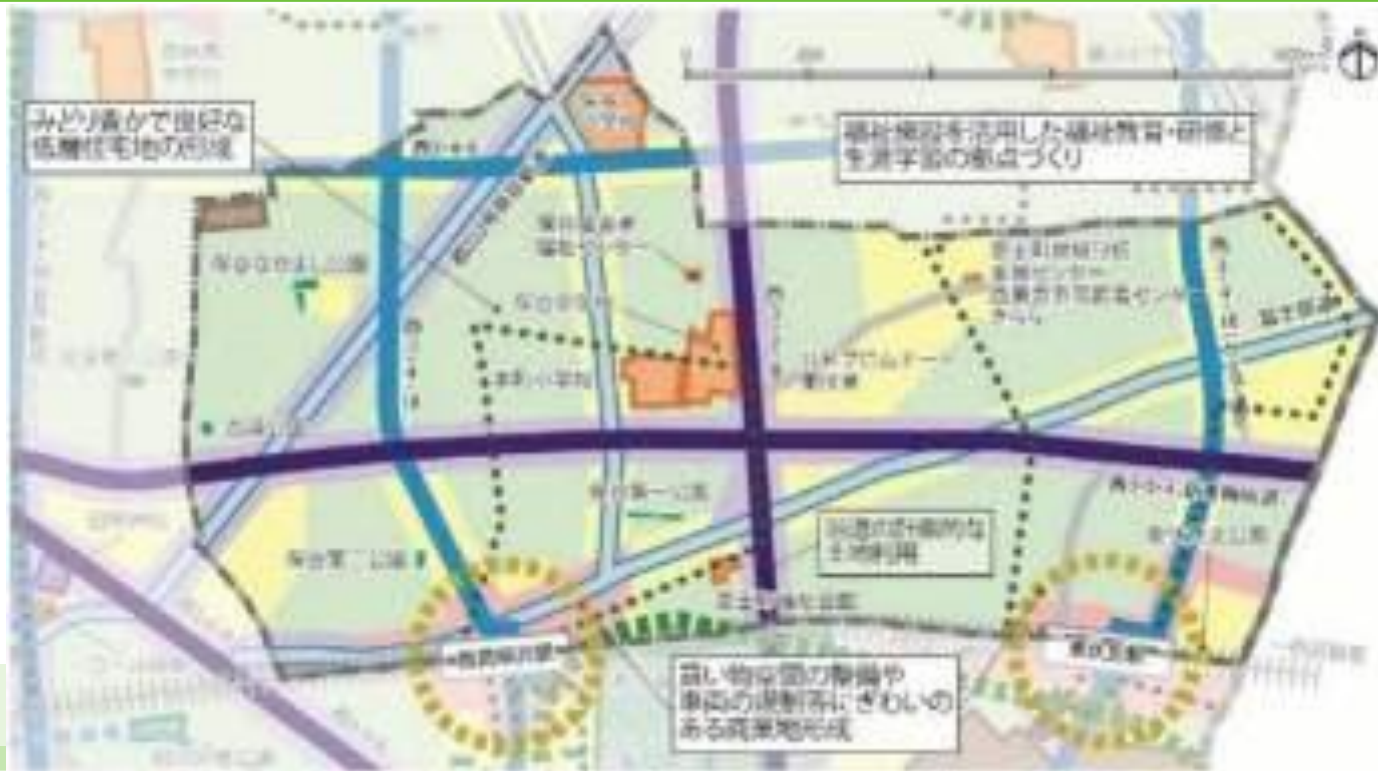
- ・ 通過交通の少ない安全で快適な地域づくり
- ・ 公共交通機関の充実の検討
- ・ 道路と鉄道の連続立体交差化への取組み



東伏見・西武柳沢駅北部地域

防災・人にやさしいまちづくりなどの方針

- ・都市計画道路整備などによる災害時の延焼防止と避難・救援・復興活動の円滑化
- ・農地付近にみられる暗がりの解消
- ・各種の公共公益施設のバリアフリー化



東伏見・西武柳沢駅南部地域

みどり・水辺・景観のまちづくりの方針

- ・ 都立東伏見公園の早期完成の要請
- ・ 地域内の特色のあるさまざまなみどりを保全・活用した美しい景観とみどりと水のネットワークの形成
- ・ 公園・緑地や児童遊園の保全と充実
- ・ 地域全体にわたるみどりの保全・創出



東伏見・西武柳沢駅南部地域 交通環境の方針

- ・ 都市計画道路の事業化
- ・ 通過交通の流入を最小限に抑えるための取組み
- ・ 道路と鉄道の連続立体交差化への取組み



東伏見・西武柳沢駅南部地域

防災・人にやさしいまちづくりなどの方針

- ・ 都市計画道路整備などによる災害時の延焼防止と避難・救援・復興活動の円滑化
- ・ 健康づくりをテーマとするまちづくり
- ・ 駅舎とその周辺空間のバリアフリー化



西東京市都市計画マスタープラン 全体構想

将来都市構造

生活拠点	西武新宿線東伏見駅周辺
	<ul style="list-style-type: none">近隣居住者のための日用品供給など、生活に密着した商業施設の集積する拠点の形成
みどりの拠点	都立東伏見公園、早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンドを含む地区南部
	<ul style="list-style-type: none">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拠点の形成
水辺軸	石神井川
	<ul style="list-style-type: none">みどりの拠点との連携による、みどりと水に親しめるいこいの空間の形成



交通環境整備の方針

広域幹線道路 (都市軸)	東西	西3・3・3 (新青梅街道) 西3・5・4 (青梅街道)
	南北	西3・2・6 (調布保谷線)
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域交通の処理能力の向上 ・ 歩行者空間の充実 ・ 街路樹等による都市景観向上 ・ 生活道路内への通過交通の流入を減少
一般幹線道路		西3・4・16 (かえで通り) 西3・4・17 (東伏見線)
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域幹線道路と同様、様々な機能の充実 ・ 交通動線の錯綜解消のため、主要生活道路、生活道路との機能分担を考慮し、望ましい道路空間や交通規制のあり方を検討



交通環境整備の方針

主要生活道路

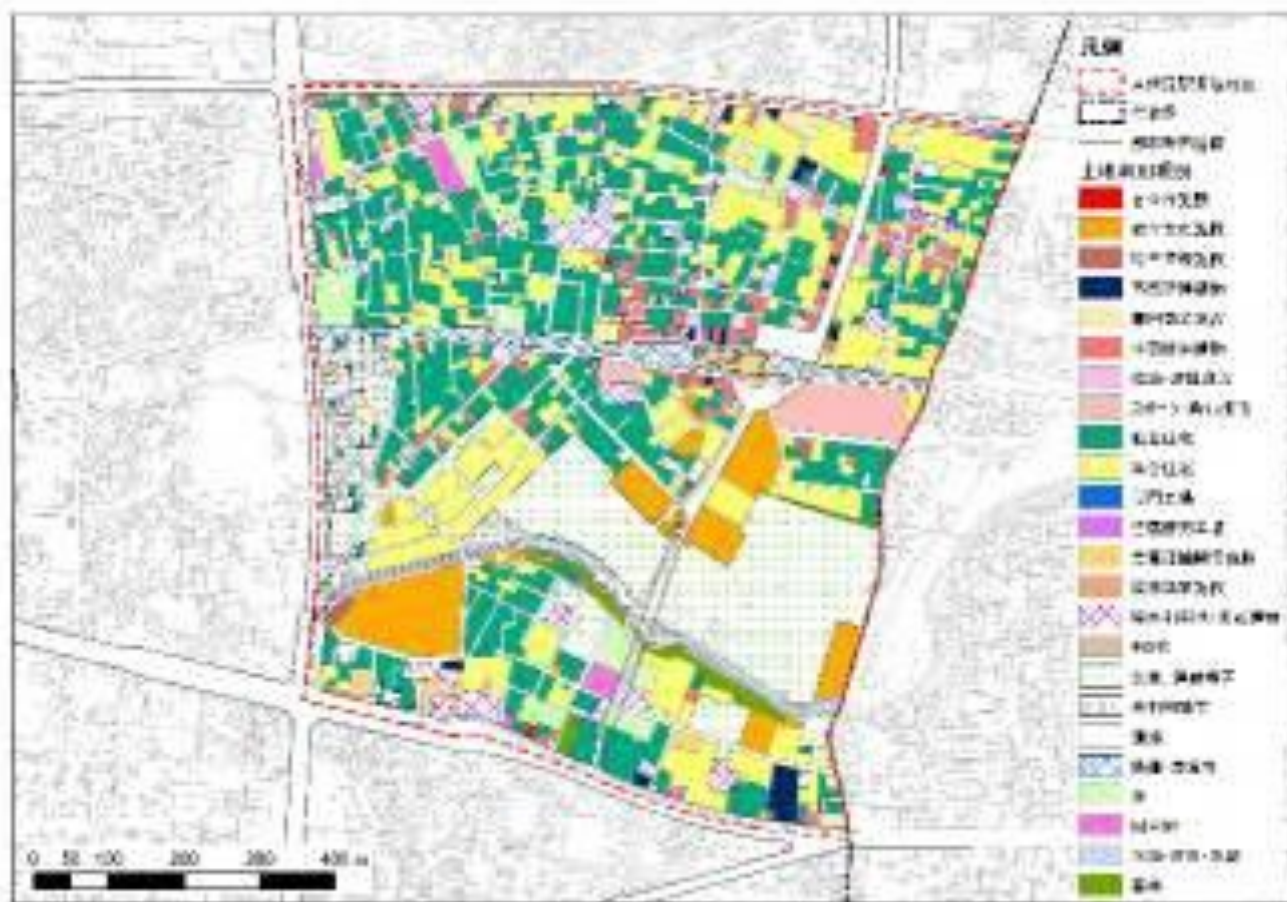
- ・ 自動車のほか、バス、歩行者・自転車の通行、防災対策上の骨格的道路等、多様な機能を有する道路として整備
- ・ 可能な限り歩車分離に努める一方で、自動車交通の少ない路線では「歩車共存道路等」の整備も検討



4-3. 土地・建物利用の状況

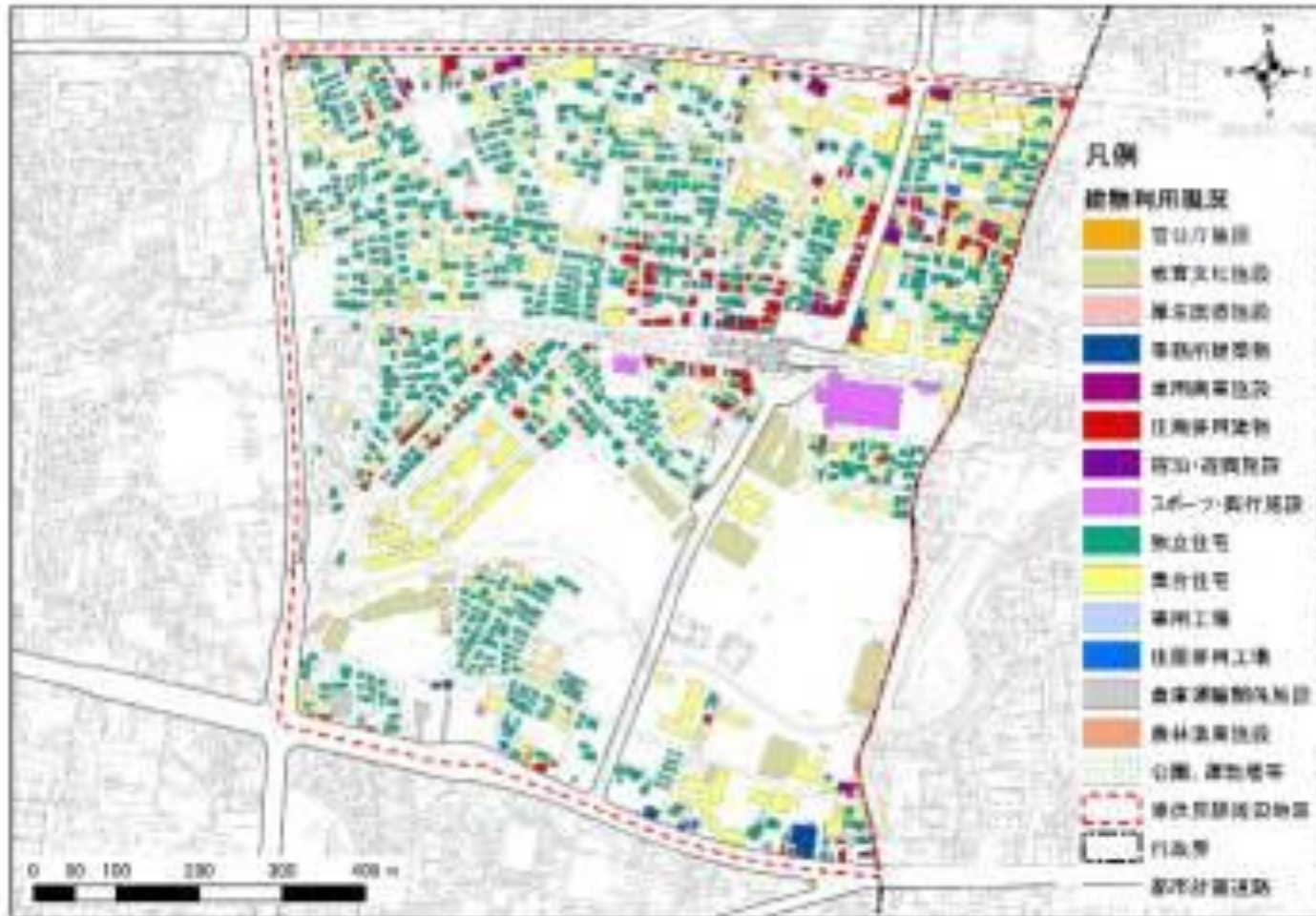
① 土地利用

- 地域の大部分が住宅地（建築敷地に対する住宅用地の割合：75.4%）
- 西武新宿線北側及び西3・5・4（青梅街道）沿い付近に「屋外利用地・仮設建物」、「未利用地等」が点在
- 西武新宿線による市街地分断



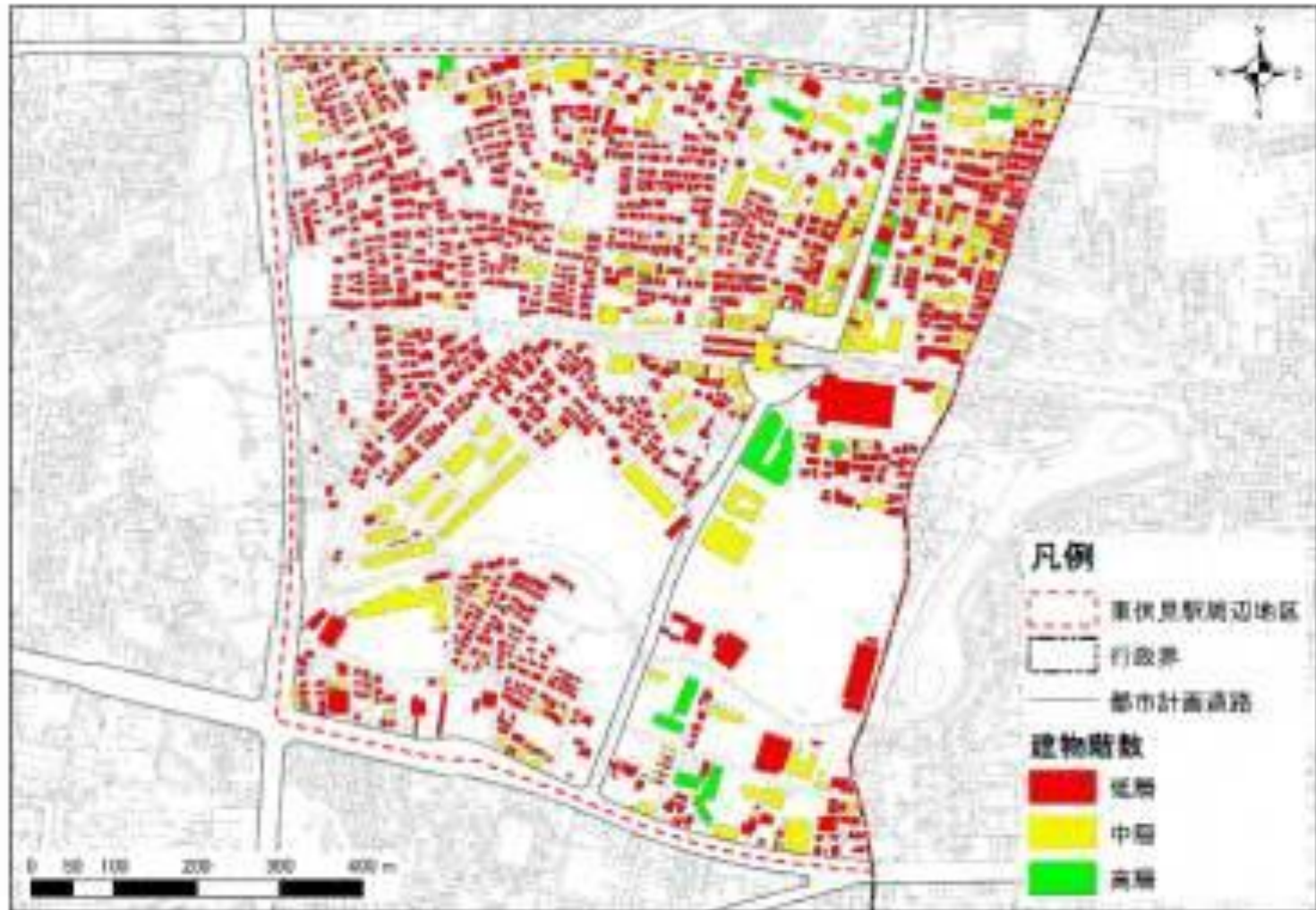
② 建物利用

- 住商併用を含む住宅系用途の建物が9割以上を占めている。
- 駅周辺や西3・4・16（かえで通り）沿道に商業施設が立地



③ 建物階数

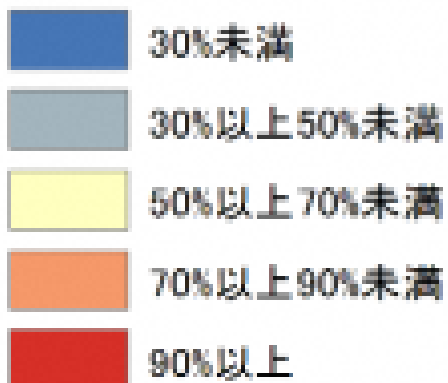
- 低層建築物（1・2階）が全体の84.7%と大部分を占めており、中層建築物（3～5階）は14.5%、高層建築物（6階以上）は0.8%のみとなっている。



④ 充足容積率 (近隣商業地域及び商業地域)

※充足容積率とは
都市計画で指定された容積率が、
どの程度消化されているかを示す。

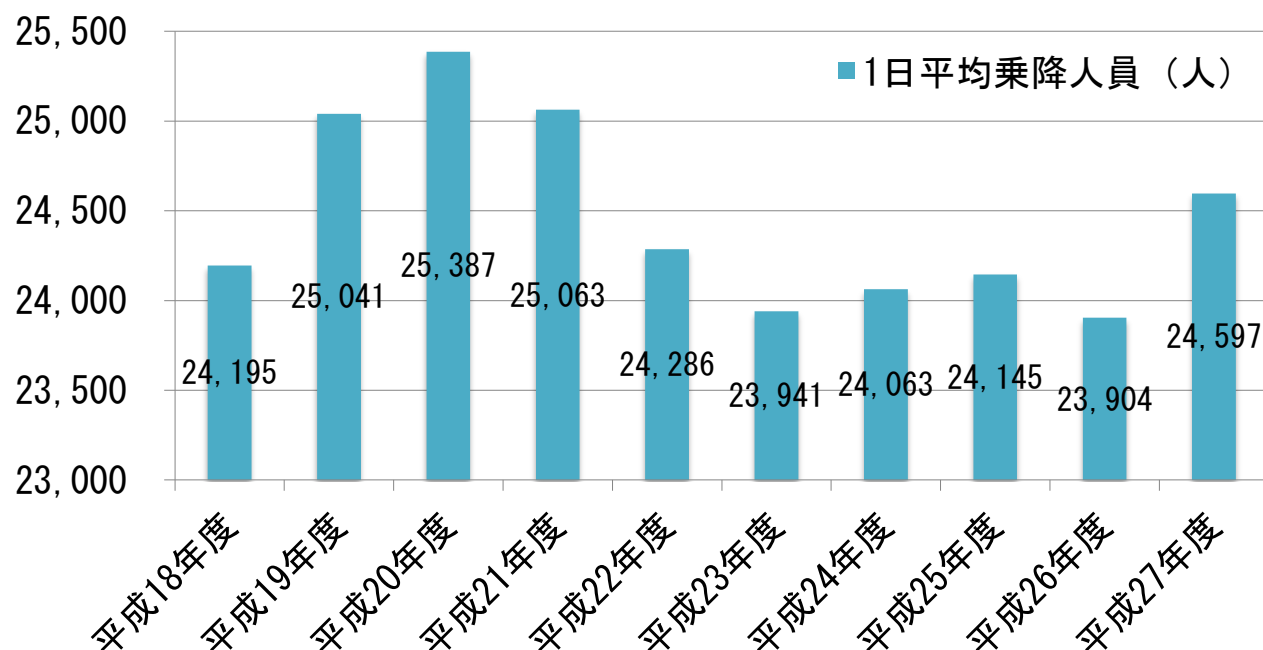
充足容積度



4-4. 交通の状況

① 乗降人員

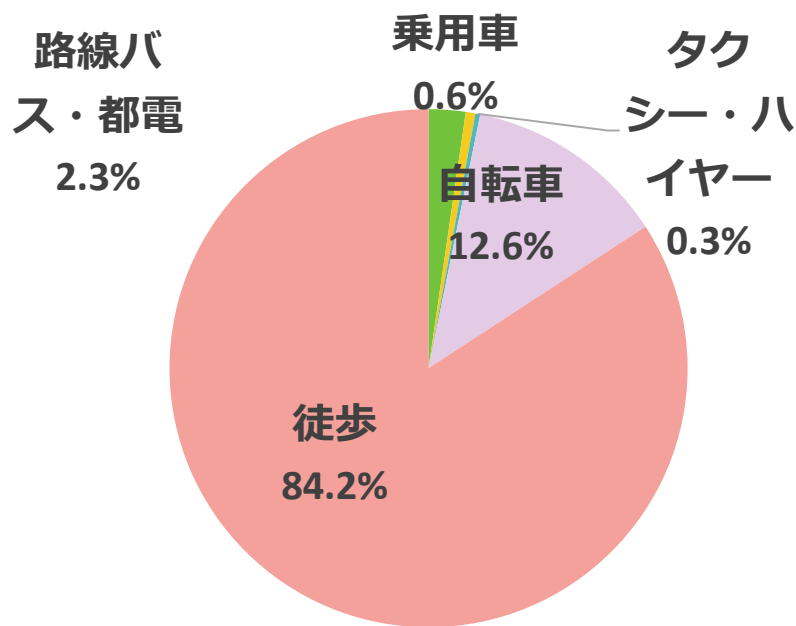
- 1日当り約2.4万人
- 年間約872万人



駅名	1日平均乗降人員		駅前広場の有無
	平成26年度	平成27年度	
上石神井	42,451	43,369	無
武蔵関	28,792	29,559	無
東伏見	23,904	24,597	有 (南北とも)
西武柳沢	16,181	16,383	有 (南口のみ)
田無	73,509	74,808	有 (北口のみ)

② 駅端末交通分担率

- 「徒歩」分担率84.2% 市内の西武新宿線3駅の中で最も高い。
- 市内の西武新宿線の駅に比べ、「路線バス」、「自転車」分担率が低い。



鉄道駅	上石神井	武蔵関	東伏見	西武柳沢	田無
路線バス・都電	9.4	3.8	2.3	11.8	8.9
乗用車	0.3	0.6	0.6	0	0.7
軽乗用車	0	0	0	0	0.1
貨物自動車・軽貨物車	0	0	0	0	0
自家用バス・貸切りバス	0	0	0	0.3	0.3
タクシー・ハイヤー	0	0	0.3	0	0.6
自動二輪車	0	0	0	0	0.1
原動機付き自転車	0	0.2	0	0	0.3
自転車	9.7	9.3	12.6	19.6	19
徒歩	80.4	86.1	84.2	67.8	69.9
その他・不明	0.2	0	0	0.4	0.1
計	100	100	100	100	100

※駅端末交通分担率とは：駅を利用する方の出発地から駅までと駅から目的地までの交通手段別の構成比

③ 駅前広場

・ 北口

バス停車場2箇所とタクシー待機場1箇所、昭和56年整備



・ 南口

バス停車場1箇所、昭和59年整備



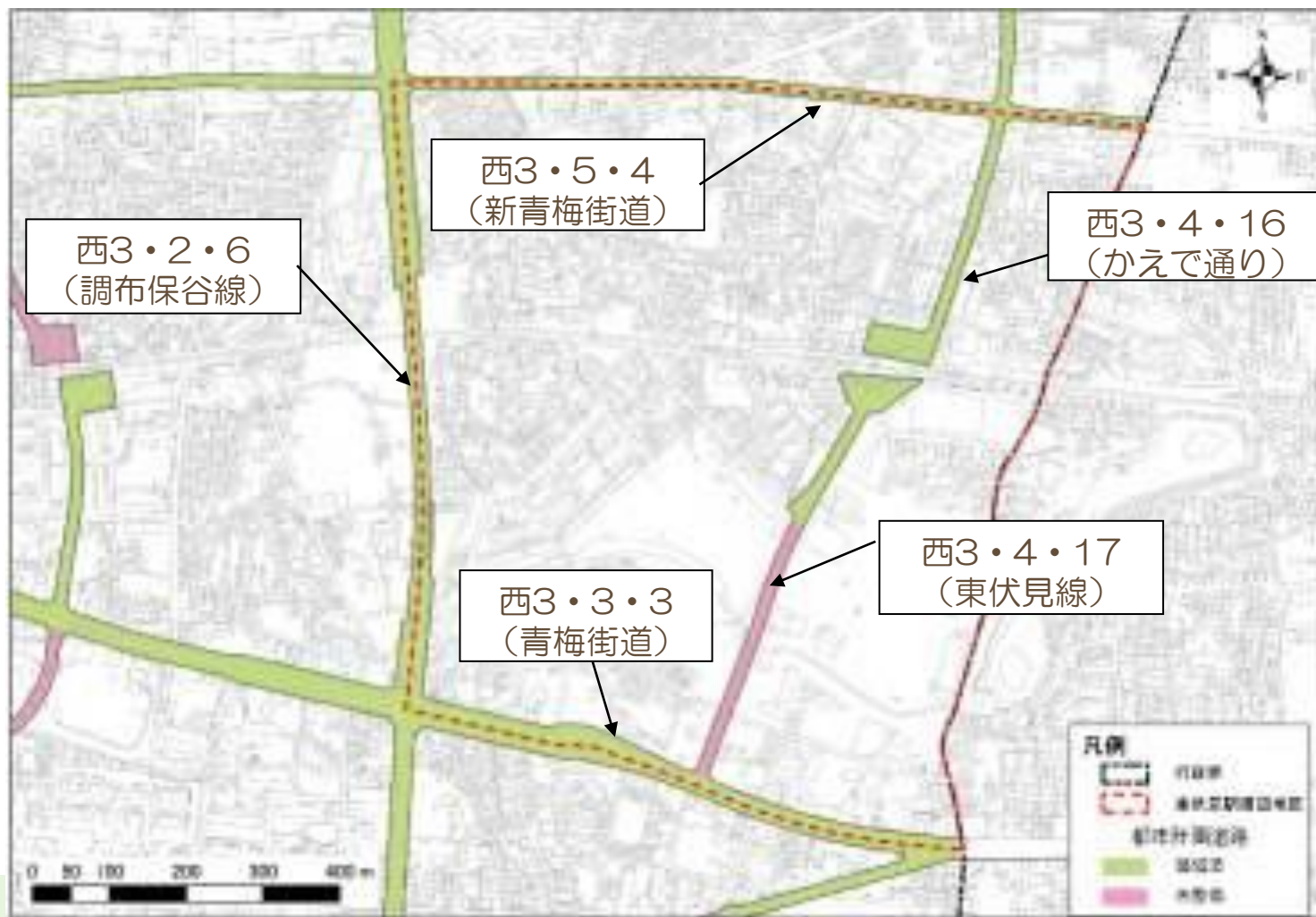
④ バス

- ・ 北口：5系統のバス路線により、保谷駅、吉祥寺駅、三鷹駅と結ばれている。
- ・ 南口：1系統のバス路線（はなバス）により、田無駅と結ばれている。



⑤ 都市計画道路

- 西3・4・17（東伏見線）が、早稲田大学西寮付近以南において、未整備



⑦ 交通事故発生箇所

- 西3・5・4（新青梅街道）、西3・2・6（調布保谷線）、西3・3・3（青梅街道）の3路線沿いに分布
- 特に、これら道路が交差する交差点付近において集中

対象地区



⑧ 自転車撤去台数

- 北口に2ヶ所（計506台）、南口に3ヶ所（計1,012台、うち41台はバイク駐車場）、合計1,518台の自転車駐車が整備
- 東伏見駅の周辺は、自転車放置禁止区域に指定されている。

東伏見駅	平成26年度	平成27年度
	撤去台数	撤去台数
北口	236	196
南口	440	215
(合計)	676	411



4-5. 人口・世帯の状況

集計方法について

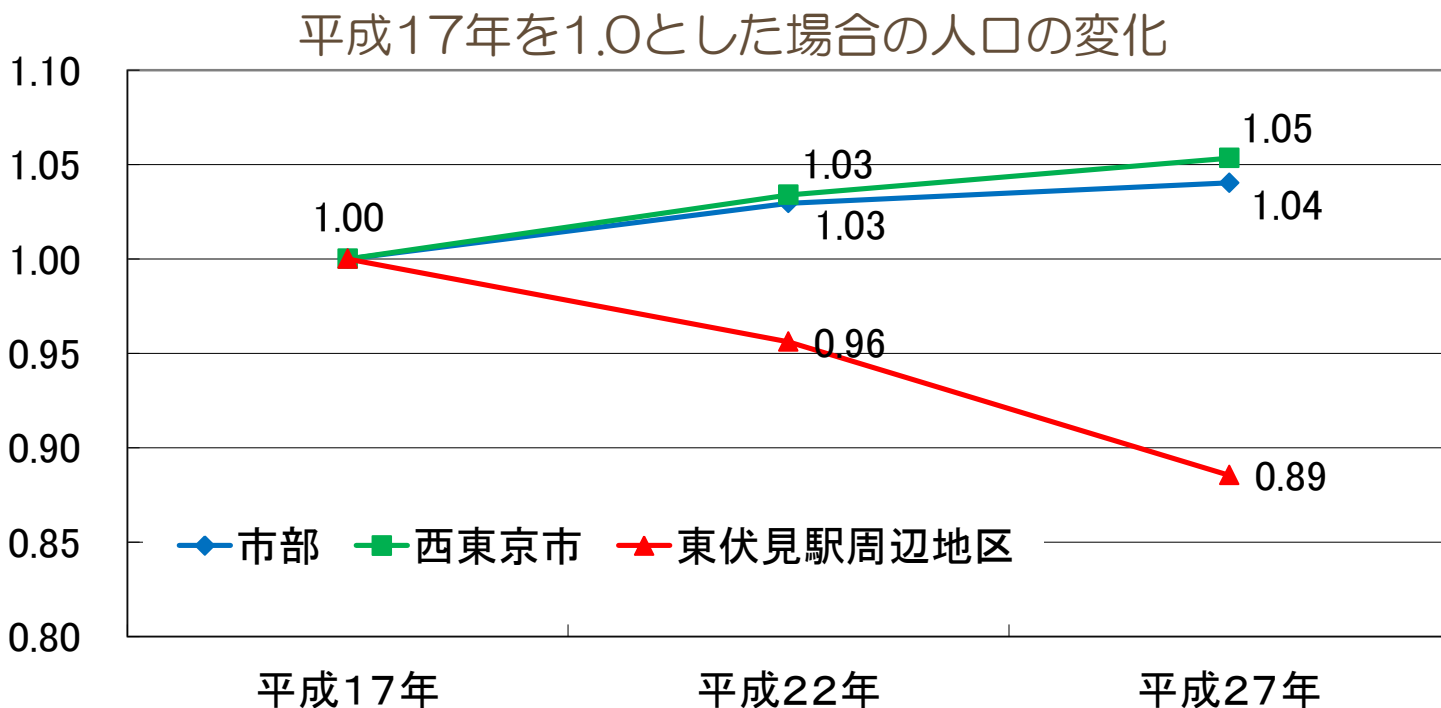
- 東伏見駅周辺地区の数値は、東伏見一丁目、二丁目、三丁目、六丁目、富士町四丁目、五丁目、六丁目の合計



① 人口

- 市の傾向とは異なり減少傾向にあり、10年前の平成17年よりも999人減少

	平成17年	平成22年	平成27年
市部	3,887,161	4,001,781	4,043,532
西東京市	185,140	191,421	195,028
東伏見駅周辺地区	8,725	8,342	7,726

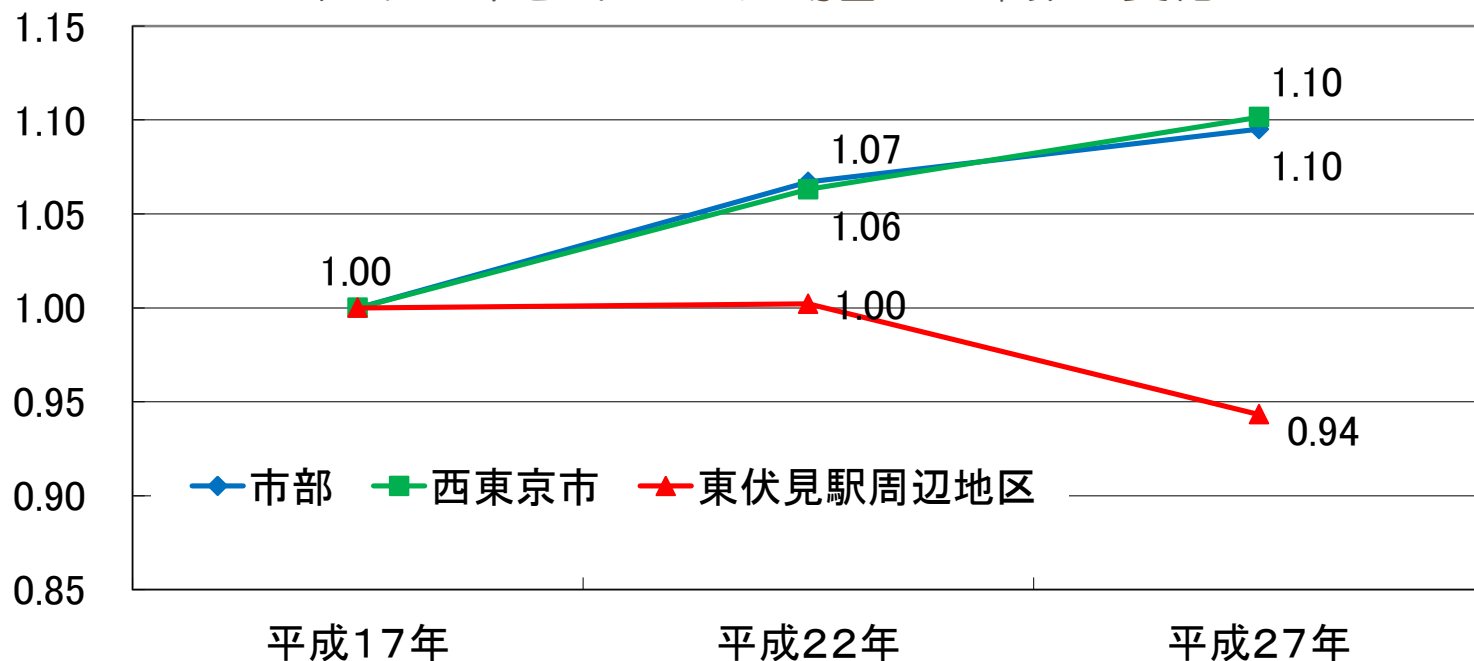


② 世帯数

- 市の傾向とは異なり減少傾向にあり、10年前の平成17年よりも242世帯減少

	平成17年	平成22年	平成27年
市部	1,701,054	1,814,982	1,862,843
西東京市	82,446	87,645	90,809
東伏見駅周辺地区	4,267	4,276	4,025

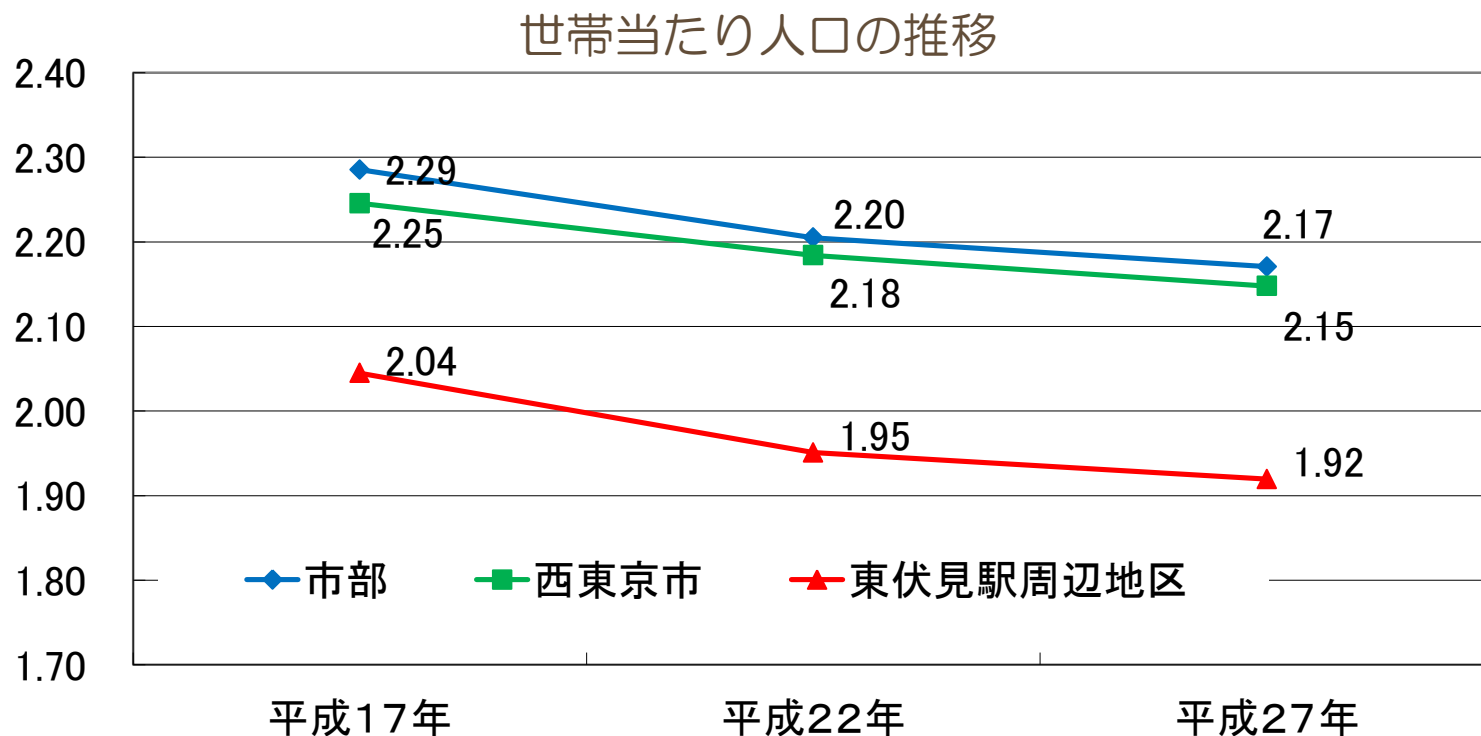
平成17年を1.0とした場合の世帯数の変化



③ 世帯当たり人口

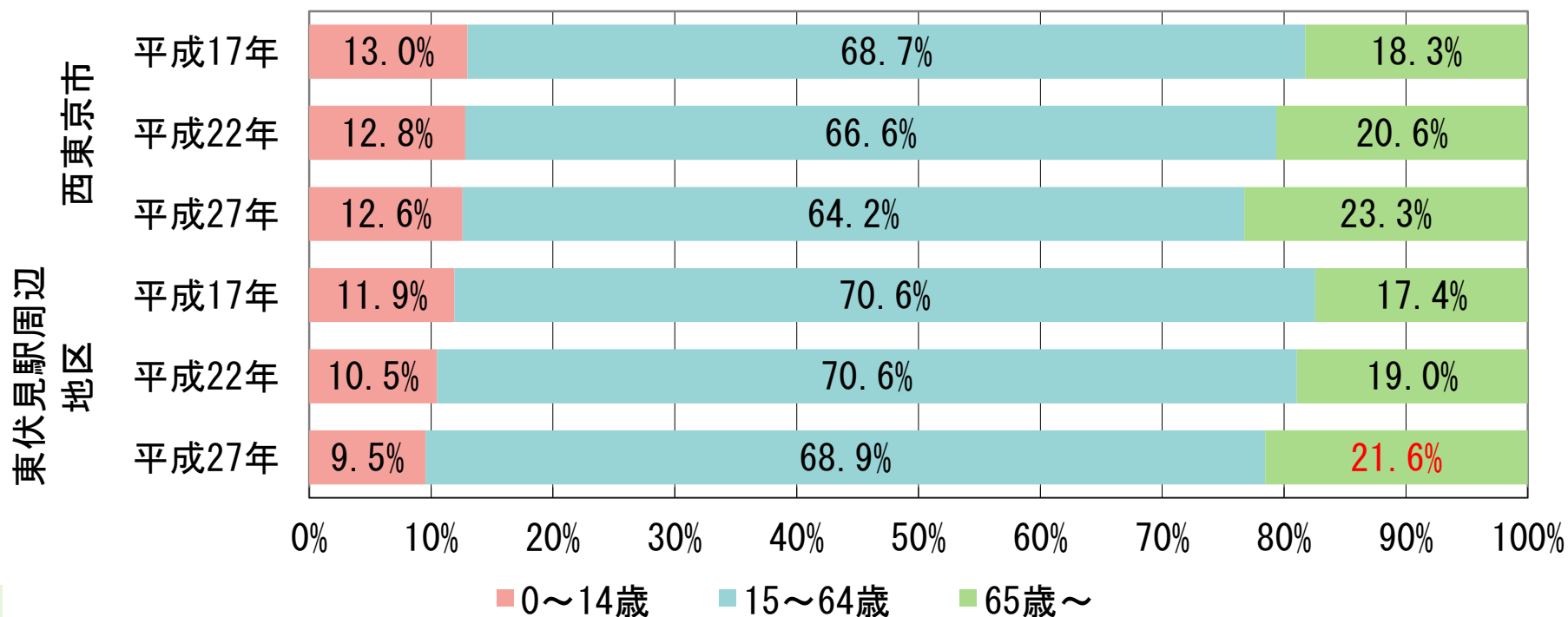
- 平成27年で1.92人/世帯となっており、西東京市よりも0.23人/世帯低い。

	平成17年	平成22年	平成27年
市部	2.29	2.20	2.17
西東京市	2.25	2.18	2.15
東伏見駅周辺地区	2.04	1.94	1.92



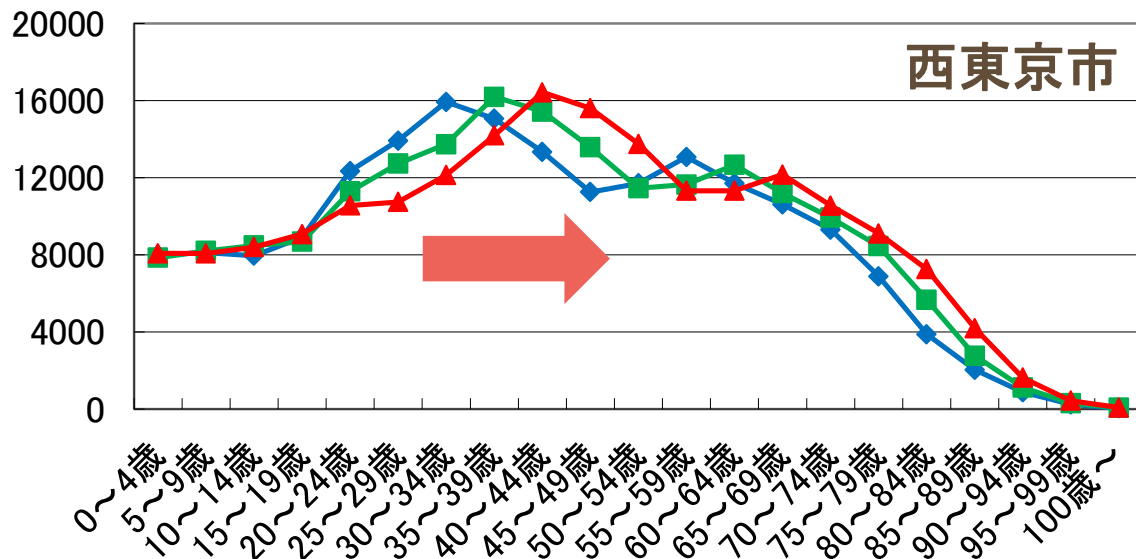
④ 年齢階層別人口

- 東伏見駅周辺地区の年齢階層別人口は、西東京市と比較して高齢者人口（65歳以上）、年少人口（0～14歳）の割合が低く、生産年齢人口（15～64歳）の割合が高い。
- 平成17年から平成27年の推移をみると、西東京市、東伏見駅周辺地区は、いずれも少子高齢化が進行している。



⑤ 5歳階級別人口

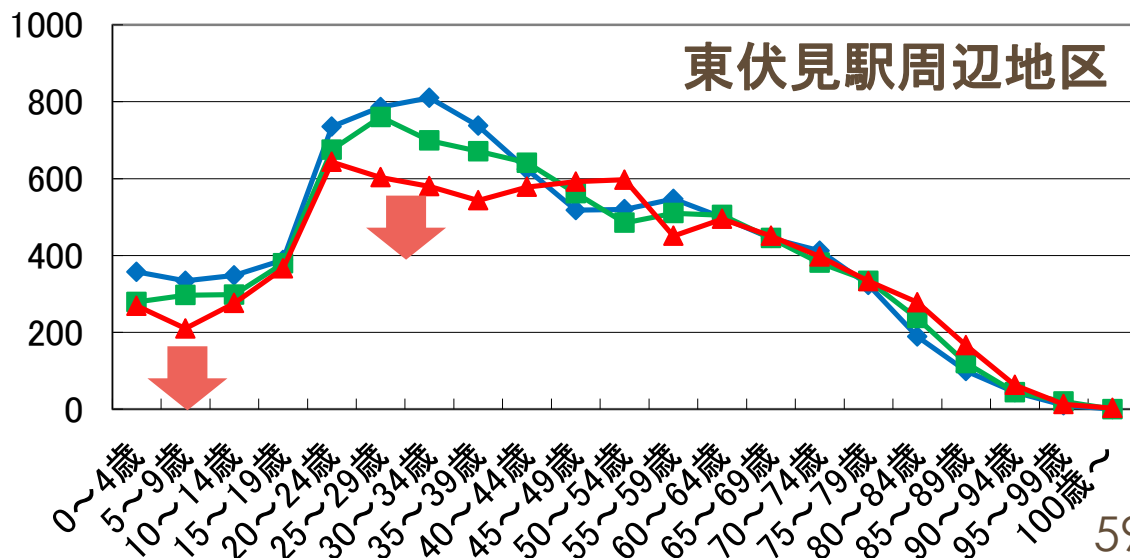
- 西東京市では、5歳階級別人口の山が高齢の方に向かって年を追ってずれている。
- 対象地区では、25歳～34歳の人口が大きく減少しているほか、15歳未満の人口も減少している。



◆ 平成17年

■ 平成22年

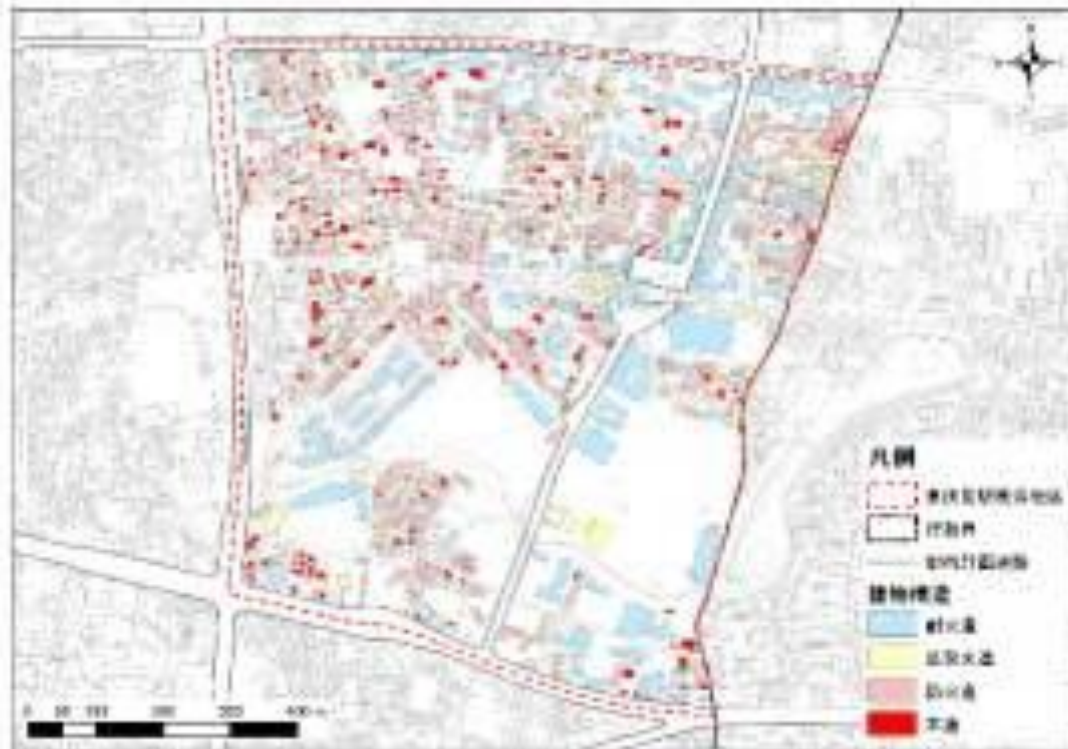
▲ 平成27年



4-6. 防災に関する状況

① 建物構造

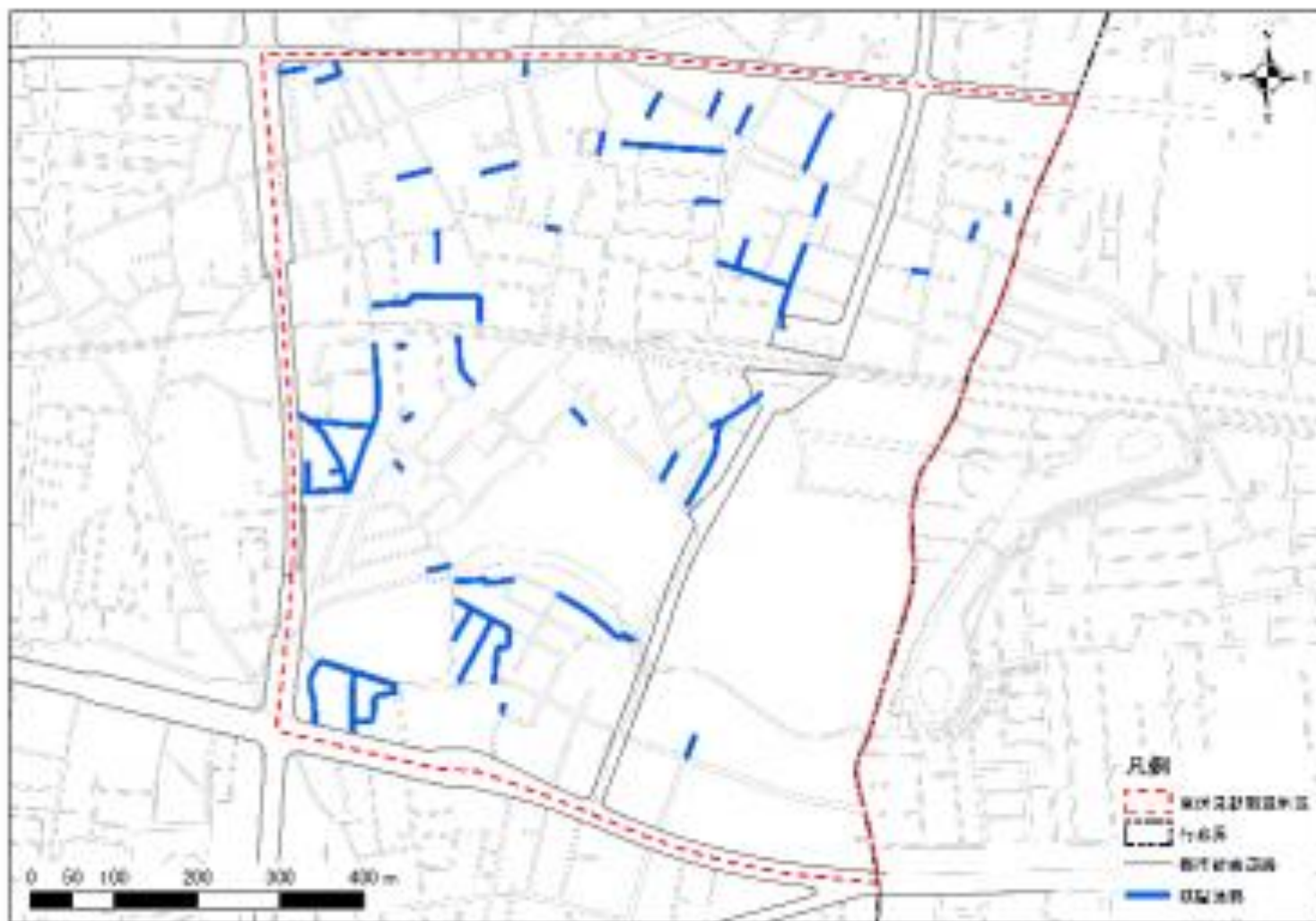
- 耐火造が17.5%、準耐火造が19.2%、防火造が52.2%、木造が11.1%となっている。
- 防火造、木造の非耐火構造の建築物が多く散在している。



耐火構造	耐火造	主要構造部が耐火構造（鉄筋コンクリート造等）でできている建築物
	準耐火造	① 外壁が耐火造で屋根が不燃材料（コンクリート、モルタル等）でできている建築物 ② 主要構造部が不燃材料でできている建築物 ③ 防火被覆した木造の建築物
非耐火構造	防火造	柱及びはりが木造で、屋根及び外壁が不燃材料（モルタル、しっくい等）でできている建築物
	木造	主要構造部が木造で、他の区分に該当しない建築物

② 道路幅員

- 地区の大部分を占める低層住宅地において狭隘道路が存在している。



③ 災害時活動困難度を考慮した総合危険度

- 西武新宿線北側の富士見町4丁目～6丁目は危険度2、その他の丁目は危険度1に指定されている。

※総合危険度とは：建物倒壊危険度と火災危険度を合わせて評価した危険度



④ 避難場所等

- ・ 広域避難場所（都立東伏見公園）と避難広場（早稲田大学東伏見キャンパス総合グラウンド、東伏見小学校）が西武新宿線南側に立地
- ・ 西3・3・3（新青梅街道）、西3・5・4（青梅街道）が緊急輸送道路に、西3・2・6（調布保谷線）、西3・4・16（かえで通り）が緊急啓開道路に指定



※緊急輸送道路：地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路のこと
緊急啓開道路：地震等の災害発生時に、被災地及び被災者に対する教護活動、支援物資・食料等の輸送を迅速かつ確実にするために、緊急道路障害物除去を優先的に実施する路線のこと

4-7. みどり・水辺・景観の状況

東伏見公園



東伏見アイスアリーナ



東伏見稲荷神社



石神井川



下野谷遺跡公園



本日

次回以降

東伏見駅周辺地区の 現況

- 上位関連計画の位置付け
- 土地・建物利用の状況
- 交通の状況
- 人口・世帯の状況
- 防災に関する状況
- その他の状況

将来像の検討

4つのテーマごとにまちの課題を捉え、まちづくりの方針を検討します。

駅周辺

課題

方針

住宅地

課題

方針

みどり
水辺
景観

課題

方針

交通

課題

方針

質疑応答

(5) 今後の検討スケジュール



スケジュール

内容

3月	第1回懇談会		本日
4月	第2回懇談会	<ul style="list-style-type: none">・ 地区の将来像・ 地区の現況・課題・方針	その1
5月	第3回懇談会	<ul style="list-style-type: none">・ 地区の現況・課題・方針	その2
6月	連続立体交差事業実施済みの地区の現地見学会		
7月	第4回懇談会	<ul style="list-style-type: none">・ 交通基盤整備に関する説明・意見交換	その1
8月	第5回懇談会	<ul style="list-style-type: none">・ 交通基盤整備に関する説明・意見交換・ 策定後のスケジュール	その2

スケジュール

内容

9月

- 10月 第6回懇談会
- ・ 全体の振り返り
 - ・ まちづくり構想（素案）の提示

11月

12月 地区説明会（2回程度）

H30.
1月 パブリックコメント

- 2月 第7回懇談会
- ・ パブリックコメントのご意見とその対応
 - ・ まちづくり構想の説明

まちづくり構想の公表

質疑応答

3. 閉会