

● 都市計画マスタープランの戦略的テーマ ●

現行の都市計画マスタープランは、平成 26 年の中間見直しの際、平成 16 年に策定された都市計画マスタープランにおける“まちづくりの目標”に対し、新たな社会的課題や西東京市が有する地域特性、これまでの施策・事業の成果を踏まえ、重視すべき視点とし、「おおむね 10 年間での取組みを想定した戦略的テーマ」を設定した。

〔テーマ①〕安全・安心が確保されたまち

到達目標	達成状況
<ul style="list-style-type: none"> 毎日の通勤・通学で安全が確保されている 地震や河川氾濫、道路冠水の被害想定を踏まえた災害対応力が高まっている 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の整備に伴い、歩車道分離された道路が増え、通勤・通学での安全性が高まっている 都市計画道路の整備に伴う延焼遮断機能の強化や雨水対策工事による道路冠水への対応、民間建築物の耐震化が進み災害対応力を高めた

<平成 26 年中間見直し時点>	<令和 3 年時点>
<ul style="list-style-type: none"> 公共空間が不足（道路・公園） 避難・延焼防止のための骨格的な道路が少なく、幅員の狭い道路が多い 昼間人口が少ない（昼間の災害時の対応力が不足） 洪水ハザードマップによる浸水想定（石井川、白子川支流） 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路や公園整備により公共空間が創出 <ul style="list-style-type: none"> ■都市計画道路の整備率 約 32%から約 48%^{*1}に増加(H23-R3) ■公園面積 約 32ha から約 36ha に増加 (H23-R3) 都市計画道路の整備に伴い、延焼遮断帯機能が強化され、広幅員かつ歩車道が分離された道路が増加 計画的に雨水対策工事を実施し、道路冠水等の溢水箇所の軽減に努めているが、未だ市内には、溢水箇所が点在している

※1 令和 4 年 1 月までに交通開放した都市計画道路を含む

〔テーマ②〕住宅都市として価値の高いまち

到達目標	達成状況
大規模公園や身近なみどりが居住環境の価値を高めている	比較的大きな公園（500㎡以上）は市内の公園面積の割合から比べると少ないが、公園数は増加傾向にあり、農地等を加えると市内全体でみどりある居住環境となっている

<平成 26 年中間見直し時点>	<令和 3 年時点>
<ul style="list-style-type: none"> 大規模公園が不足 市街地の高密度化、居住水準の低下（敷地面積の小さい建物が多い） 学齢層や子育て層は増えているが、若年層は減少（将来の子育て世代の減少が想定される） 農地や樹林地が多い（土地利用転換の可能性がある） 	<ul style="list-style-type: none"> 公園数は、277 箇所（令和 3 年 4 月時点）。公園 1 箇所あたりの面積は、200㎡～300㎡が最も多く、500㎡以上の比較的大きな公園は少ない 平均敷地面積^{*2}は約 225㎡から約 219㎡に減少傾向（H24-H29） 子育て世代（30～44 歳）は、約 44,000 人から約 40,000 人に減少（H24-R3）、若年層（15～29 歳）は、約 32,000 人、学齢層（0 歳～14 歳）約 25,000 人でほとんど変化がない（H24-R3） 農地は 2.2 ポイント減少し、宅地は 2.4 ポイント増加（H19-H29）

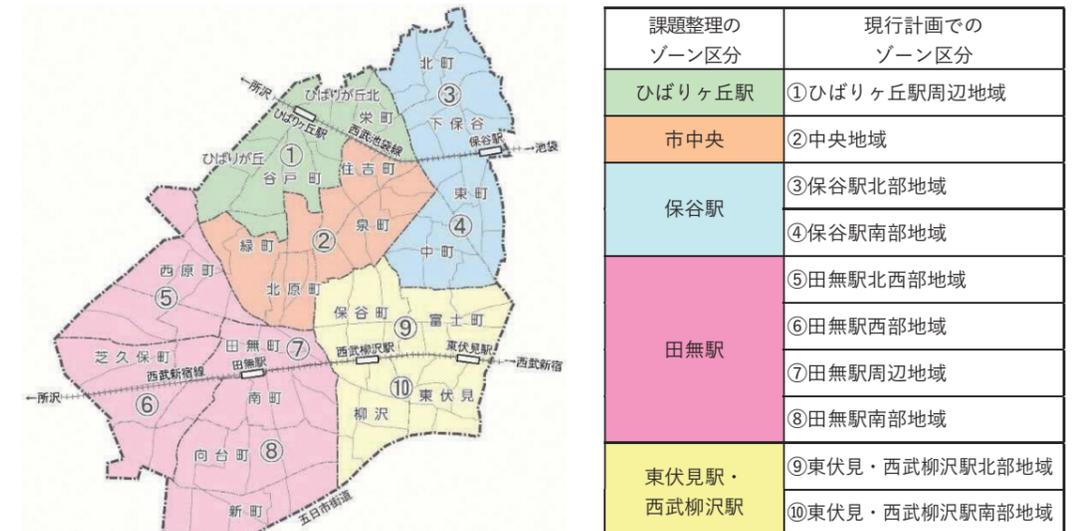
※2 平成 29 年の東京都の土地利用現況調査における宅地に対する平均敷地面積

〔テーマ③〕徒歩、自転車、バスによる駅アクセス利便性の高いまち

到達目標	達成状況
駅へのアクセスの安全性・快適性が高まっている	都市計画道路の整備やコミュニティバスのルート変更等により駅へのアクセスの利便性が高まった。

<平成 26 年中間見直し時点>	<令和 3 年時点>
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅から徒歩圏外で、公共交通空白地域（バス停から 300m以上）が残る 都市の骨格となる都市計画道路の多くが未着手 自動車交通と歩行者・自転車が錯綜 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅から徒歩圏外で、公共交通空白地域（バス停から 300m以上）が残る 市のコミュニティバスは、平成 28 年 4 月にルート見直しを実施した。（利用者の状況調査を行い、令和 2 年 10 月に運行時刻を改正） 市北部を中心に都市計画道路の整備が進み、駅アクセスの利便性が向上 全ての鉄道駅でエスカレーター及びエレベーター設置

課題整理の検討対象とするゾーン区分は、都市計画マスタープランにおける 10 ゾーン（地域別）を基に鉄道駅を中心として次のように集約し、設定したものである。



ゾーン区分図

ゾーンの状況	<平成 26 年中間見直し時点>							
	市全域		ひばりヶ丘駅	市中央	保谷駅	田無駅	東伏見駅・西武柳沢駅	
	人口増加率	(H13-H23)	9.3%	24.4%	1.5%	3.0%	12.6%	4.5%
	昼夜人口比	(H17)	0.78	0.79	0.65	0.66	0.95	0.65
	高齢者人口の割合	(H24)	20.9%	19.9%	24.5%	21.3%	20.0%	21.2%
	子育て世代人口の割合	(H24)	22.9%	25.1%	21.3%	23.8%	22.4%	22.5%
	緑被率 ^{*3}	(H20)	26.0%	24.9%	31.7%	29.5%	25.3%	20.8%
	(参考：緑被率) ^{*4}	(H19)	17.6%	15.9%	20.4%	20.7%	17.5%	14.3%
	<令和 3 年度時点>							
	市全域		ひばりヶ丘駅	市中央	保谷駅	田無駅	東伏見駅・西武柳沢駅	
人口増加率	(H23-R3)	5.8%	13.2%	-0.3%	11.6%	4.9%	0.7%	
昼夜人口比	(H27)	0.77	0.82	0.55	0.69	0.92	0.64	
高齢者人口の割合	(R3)	23.9%	22.6%	27.7%	21.9%	23.6%	24.9%	
子育て世代人口の割合	(R3)	19.4%	20.0%	17.6%	21.1%	19.3%	18.7%	
緑被率 ^{*4}	(H29)	15.1%	14.1%	17.4%	16.0%	14.9%	13.8%	

※3 平成 20 年度多摩六都みどりの実態調査研究報告書（多摩北部都市広域行政圏協議会）における緑被率

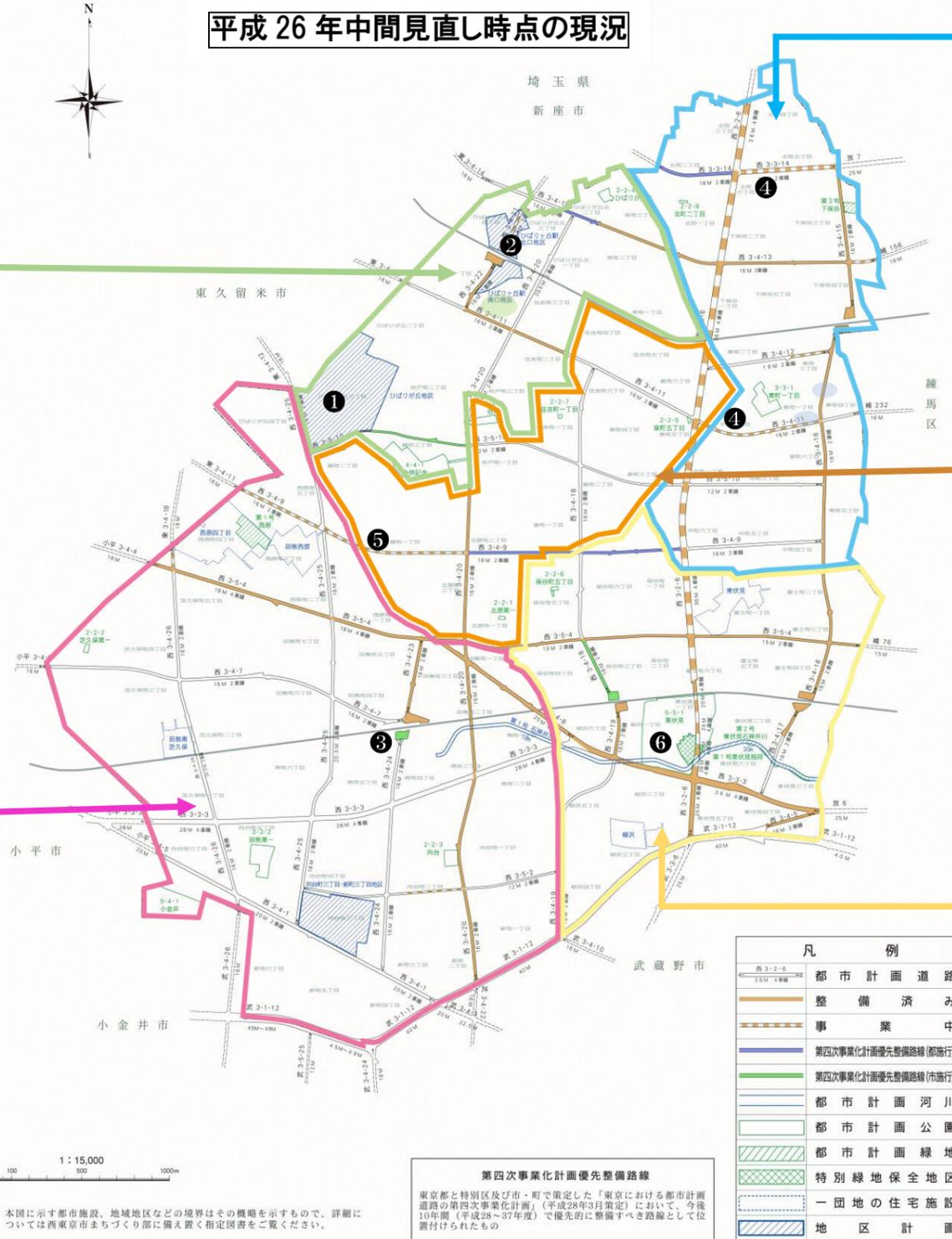
※4 東京都の土地利用現況調査の結果から「公園、運動場等」、「農用地」、「水面・河川・水路」、「森林」を抽出し、算出した緑被率

平成 26 年中間見直し時点から令和3年までのゾーン別・テーマ別の達成状況

現行計画における戦略テーマ

- テーマ①:安全・安心が確保されたまち
- テーマ②:住宅都市として価値の高いまち
- テーマ③:徒歩、自転車、バスによる駅アクセス利便性の高いまち

平成 26 年中間見直し時点の現況



ひばりヶ丘駅	
テーマ①	・市街地の密集(駅北口) ・駅直近の踏切渋滞で自動車と歩行者・自転車が錯綜
テーマ②	・地区計画等によるまちづくり(ひばりヶ丘駅北口地区、ひばりヶ丘駅南口地区、ひばりが丘地区) ・URひばりが丘団地の建替え進行中(多様な世代・住い方での居住)・・・①
テーマ③	・駅南口は駅前広場のバリアフリー化を検討中 ・駅北口は駅アクセス道路(西 3・4・21)整備が進行中・・・②

田無駅	
テーマ①	・市街地の密集(駅南口)
テーマ②	・大規模工場跡地の発生(街並み変化の要因) ・地区計画等によるまちづくり(向台町三丁目・新町三丁目地区)
テーマ③	・北口の駅前空間は整備済み ・南口の駅前空間が未整備(優先整備路線[第三次事業化計画])・・・③ ・駅周辺で自転車と自動車が錯綜

保谷駅	
テーマ①	・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)
テーマ②	・都市計画道路の整備に伴う市街地環境の変化・・・④
テーマ③	・駅南北の駅前広場や都市計画道路は整備が完了 ・西 3・4・12 の整備が進行中

市中央	
テーマ①	・出火及び地震の危険度が比較的高い
テーマ②	・大規模な緑地空間(東大生態調和農学機構等)・・・⑤ ・西 3・2・6 の整備に伴う市街地環境の変化
テーマ③	・徒歩による駅アクセスが不便 ・バスによる駅アクセスが中心

東伏見駅・西武柳沢駅	
テーマ①	・防災機能の向上・・・⑥ (都立東伏見公園、石神井川、西 3・2・6)
テーマ②	・みどりと水のネットワークの形成が進行中 (都立東伏見公園+石神井川+西 3・2・6)
テーマ③	・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[第三次事業化計画])

(注) 本図に示す都市施設、地域地区などの境界はその概略を示すもので、詳細については西東京市まちづくり部に備え置く指定図書をご覧ください。

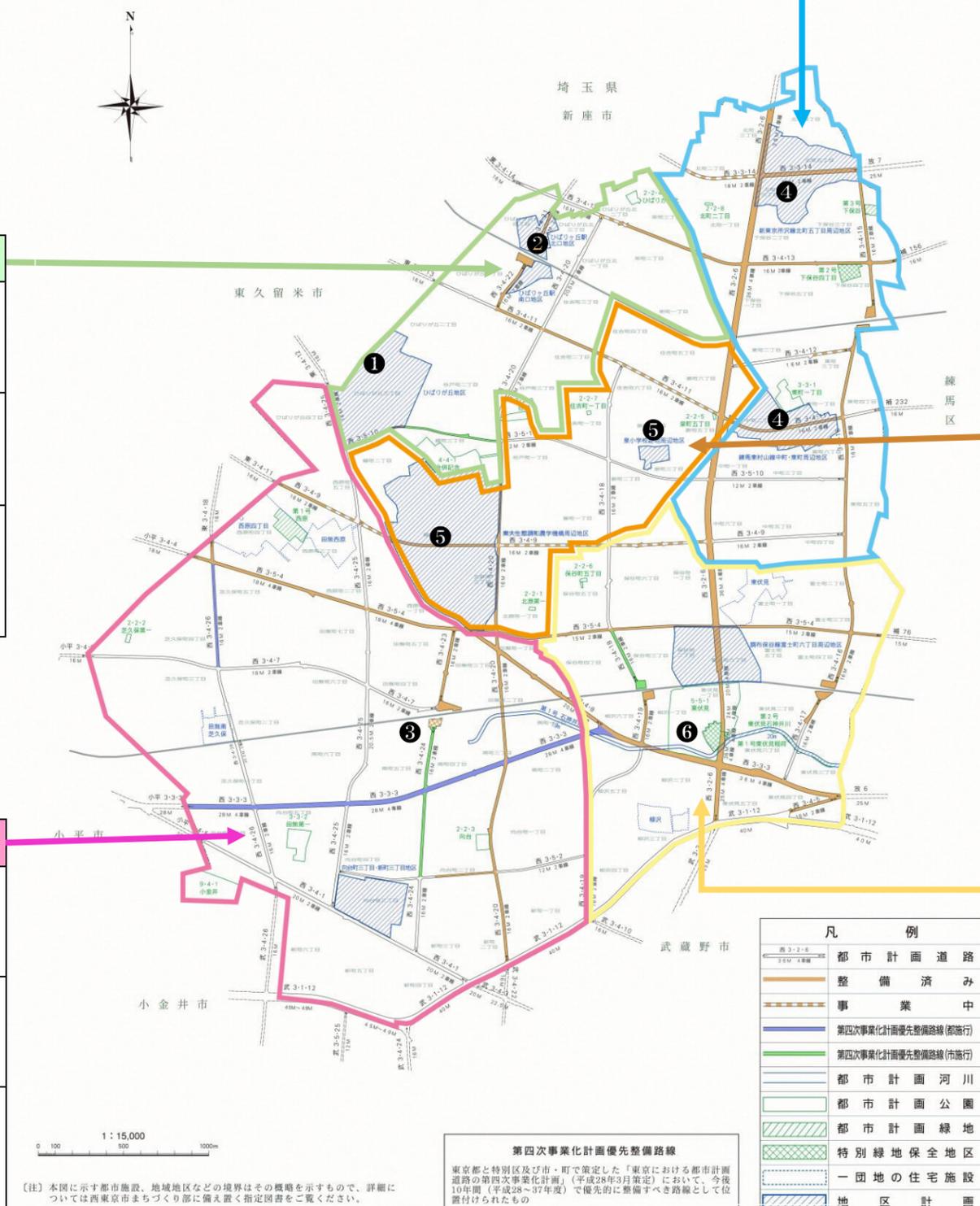
現行計画における戦略テーマ

- テーマ①:安全・安心が確保されたまち
- テーマ②:住宅都市として価値の高いまち
- テーマ③:徒歩、自転車、バスによる駅アクセス利便性の高いまち

ひばりヶ丘駅	
テーマ①	・北口交通広場が事業完了し、駅北口は、密集が一部緩和(H31) ・駅直近の踏切渋滞で自動車と歩行者・自転車が錯綜
テーマ②	・地区計画等によるまちづくり(ひばりヶ丘駅北口地区、ひばりヶ丘駅南口地区) ・ひばりが丘地区地区計画に基づきひばりが丘さくらの道公園が開園(H29) ・URひばりが丘団地の再生・・・①
テーマ③	・南口交通広場のバリアフリー化(バス・タクシー乗降・待機場所等の再編を含む)を実施 ・西 3・4・21(駅北口交通広場を含め)事業完了(H31)・・・② ・西 3・4・13の事業着手(R1)

田無駅	
テーマ①	・田無駅南口交通広場の事業着手(H30)・・・③
テーマ②	・地区計画等によるまちづくり(向台町三丁目・新町三丁目地区)
テーマ③	・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〕)ではあるが、西 3・4・24の事業化に向けて都市計画変更を実施(R3) ・田無駅南口交通広場の事業着手(H30)・・・③ ・西 3・4・9(東久留米境～西原自然公園通り区間)が交通開放(R3)

令和3年時点の現況



保谷駅	
テーマ①	・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) ・西 3・2・6(西 3・4・13～新座市境)の4車線化完了(R3) ・西 3・3・14(練馬区境～西 3・2・6)が事業完了(H29)
テーマ②	・都市計画道路の整備に伴う市街地環境の変化・・・④ ■地区計画の策定 練馬東村山線中町・東町周辺地区地区計画(H26) 新東京所沢線北町五丁目周辺地区地区計画(H27/H31)
テーマ③	・西 3・4・12の整備は事業中 ・西 3・2・6(西 3・4・13～新座市境)が4車線化完了(R3) ・西 3・3・14(練馬区境～西 3・2・6)が事業完了(H29) ・西 3・3・14(西 3・2・6～新座市境)が事業着手(H30)

市中央	
テーマ①	・都市計画道路等の基盤整備が進みつつあるが、未だに地震の危険度が比較的高く、かつ高齢化率の高い地域が多い
テーマ②	・大規模な緑地空間(東大生態調和農学機構等)・・・⑤ ■地区計画の策定 東大生態調和農学機構周辺地区(H27/R3)、泉小学校跡地周辺地区(H30) ・泉小学校跡地周辺地区地区計画に基づき泉小わくわく公園が開園(R2) ・西 3・2・6の整備に伴う市街地環境の変化
テーマ③	・徒歩による駅アクセスが不便 ・バスによる駅アクセスが中心 ・西 3・4・9(東大農場区間)が開通(R3) ・西 3・4・11(西 3・2・6～保谷志木線)に事業着手(R2)

東伏見駅・西武柳沢駅	
テーマ①	・防災機能の向上・・・⑥ ■都立東伏見公園開園(H25) ■石神井川の整備 溜漕橋～東伏見橋整備完了(H28) ■西 3・2・6(青梅街道～西 3・4・11)交通開放(H25)
テーマ②	・みどり水のネットワークの形成(都立東伏見公園+石神井川+西 3・2・6) ■地区計画の策定 調布保谷線富士町六丁目周辺地区地区計画(H25/H28)
テーマ③	・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〕) ・西武新宿線(井荻駅～西武柳沢駅間)の鉄道連続立体交差化に向け都市計画決定(R3)

出典:都市計画図(令和2年4月)

※事業中のうち交通開放した都市計画道路については、整備済みを含む
※令和3年度中に交通開放した都市計画道路については、都市計画課調べにより反映
※表中の文字の黒網掛けは、引き続き課題として残る事項