

**西東京都市計画  
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針**

**東京都**



## 目次

第 1	都市計画の目標.....	1
1	基本的事項	
2	都市づくりの目標と基本理念	
3	東京がめざす広域的な都市の将来像	
4	西東京都市計画区域の都市の将来像	
第 2	区域区分の有無および区域区分を定める際の方針.....	9
1	区域区分の有無	
2	区域区分の方針	
第 3	主要な都市計画の決定の方針	
	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針.....	1 1
1	主要用途の配置の方針	
2	市街地における建築物の密度構成に関する方針	
3	良好な住宅ストック形成の方針	
4	市街地において特に配慮すべき土地利用の方針	
5	市街化調整区域の土地利用の方針	
	都市施設に関する都市計画の決定の方針	
A	交通施設の都市計画の決定の方針.....	1 5
1	基本方針	
2	整備水準の目標	
3	主要な施設の配置の方針	
4	主要な施設の整備の目標	
B	下水道及び河川の都市計画の決定の方針.....	2 1
1	基本方針	
2	整備水準の目標	
3	主要な施設の配置の方針	
4	主要な施設の整備の目標	
C	その他主要な都市施設等の都市計画の決定の方針.....	2 3
1	基本方針	
2	主要な施設の整備の方針	

市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針.....	2 4
1 主要な市街地開発事業の決定の方針	
2 市街地整備の目標	
自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針.....	2 5
1 基本方針	
2 整備又は保全の水準	
3 水と緑の骨格を形成する緑地の配置の方針	
4 実現のための都市計画制度適用の方針	
5 主要な緑地の確保目標	
都市防災に関する都市計画の決定の方針.....	3 0
1 基本方針	
2 整備水準の目標	
3 都市防災機能の配置の方針	
4 実現のための都市計画制度適用の方針	
5 都市防災機能の確保目標	
その他都市計画の決定に関する方針	
A 都市景観に係る都市計画に関する方針.....	3 3
1 基本方針	
2 都市景観の形成に関する方針	
B 環境共生都市づくりに係る都市計画に関する方針.....	3 5
1 基本方針	
2 環境共生都市づくりに関する方針	

# 西東京都市計画・都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

## 第 1 都市計画の目標

### 1 基本的事項

東京圏全体を視野に入れ、50年先を展望して東京都が策定した「東京の新しい都市づくりビジョン（以下「都市づくりビジョン」という。）」を踏まえ、「都市づくりビジョン」で示した将来像の実現に向けて、都民、企業、NPOなど多様な主体の参加と連携によって戦略的に都市づくりを進める政策誘導型の都市づくりを推進するため、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下、「都市計画区域マスタープラン」という。）を策定する。本都市計画区域における土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業等の都市計画は、この都市計画区域マスタープランに即して定めることとする。

都市計画区域マスタープランには、一の都市計画区域の範囲を超えて社会的、経済的に一体となっている東京圏全体を視野に入れ、広域的、根幹的な都市計画に関する事項を主として定める。また、地域特性を踏まえた将来像を実現するため、市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下「区市町村マスタープラン」という。）の反映などに留意しながら、地域に密着した都市計画に関する事項のうち必要な事項を合わせ定めることとする。

なお、都市計画基礎調査等を踏まえ、人口構造、産業構造、技術動向、財政見通しなど社会経済情勢の変化等への対応が必要となった場合には、都市計画区域マスタープランや、都市施設など個別の都市計画についての再検討を行い、適時適切に変更を行うものとする。

#### (1) 目標年次

都市づくりの基本理念、都市の将来像、その実現のための方針及び整備水準の目標については、2025年を目標年次とする。

また、区域区分及び主要な施設などの整備の目標については、2015年を目標年次とする。

#### (2) 範囲

本区域の範囲及び規模は次のとおりである。

区 分	区市町村	範 囲	規 模
西 東 京 都市計画区域	西東京市	行政区域全域	約 1 , 5 8 5 ha

## 2 都市づくりの目標と基本理念

東京の都市づくりの目標を「世界をリードする魅力とにぎわいのある国際都市東京の創造」とし、その実現に向け、政策誘導の視点から今後の都市づくりを進める上で最も基本とすべき事項として、次の5つを都市づくりの理念とする。

### (1) 国際競争力を備えた都市活力の維持・発展

東京が、首都を担う東京圏にあって、今後も都市としての繁栄を続け、そこで暮らす人々が豊かで安定・充実した生活ができるようにするため、ビジネス環境や産業活動の国際競争力を高め、都市活力の維持・発展を図る。

### (2) 持続的発展を可能とする環境との共生

東京が、都市として持続的に繁栄するため、地球環境の保持という視点も含め、東京圏や首都圏全体の環境にも視野を広げながら、都市づくりにおいて、環境負荷の低減や環境との共生を図る。

### (3) 独自性のある都市文化の創造・発信

東京が、魅力ある都市となり、人々が交流し、新たな文化の芽をはぐくむ都市となるため、都市づくりにおいて、歴史的・文化的資産を活かしながら独自性のある都市文化の創造・発信を図る。

### (4) 安全で健康に暮らせる質の高い生活環境の実現

東京が、誰もが安心して住みやすい都市となるため、震災や水害などの災害危険性、十分ではない居住水準、自動車による大気汚染などの生活環境上の課題の改善に加え、ユニバーサルデザインの視点に立った人にやさしいまちづくりの促進や、防犯まちづくりの推進など、安全で健康に暮らせる質の高い生活環境を実現する。

### (5) 多様な主体の参加と連携

東京が、めざすべき将来像に向けた都市づくりを着実に進めるため、都市や地域の将来像や計画等の策定並びに事業実施の過程において、都民や民間事業者、NPO、専門家、地域のまちづくり組織など多様な主体の参加と連携を図る。

### 3 東京がめざす広域的な都市の将来像

#### (1) 環状メガロポリス構造

首都を担う東京圏が国内外で果たすべき役割を踏まえ、東京圏全体を視野に入れた集積のメリットを活かす多機能集約型の環状メガロポリス構造の構築をめざす。

環状メガロポリス構造は、東京圏全体を対象とし、必要な都市機能を適切に配置するとともに、とりわけ環状方向の都市と都市との結びつきを重視して、交通網の整備を進めるなど、東京圏全体の効率的・効果的な機能連携の実現をめざすものである。

#### (2) 環状メガロポリス構造実現のための5つのゾーン分けと将来像

環状メガロポリス構造を実現するためには、東京圏の他縣市との広域連携を強化するとともに、都の区域において、先導的かつ戦略的な取組を展開する必要がある。

このため、東京を以下のとおり、東京圏を視野に入れ、5つのゾーンに区分する。

センター・コア再生ゾーン

東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン

都市環境再生ゾーン

核都市広域連携ゾーン

自然環境保全・活用ゾーン

東京における都市計画区域で定められる都市計画の共通の目標を示し、もって、当該都市計画区域の役割を明確にするため、各ゾーン別に、広域的観点に立った主な地域特性と将来像を示す。

センター・コア再生ゾーン	
ゾーンの特性	おおむね首都高速中央環状線の内側で、首都を担う東京圏の中心に位置し、我が国の政治・経済・文化の中核としての役割を果たす。皇居を中心に風格ある歴史的景観を備え、日本の政治・経済の中核である都心（大手町、丸の内、有楽町、内幸町、霞ヶ関、永田町、日本橋、八重洲、京橋、銀座及び新橋）、多くの人々が交流し新しい文化を創造・発信している副都心（新宿、渋谷、池袋、大崎、上野・浅草及び錦糸町・亀戸）、大規模跡地などにおける計画的複合開発により形成される新たな魅力を創造する新拠点（品川、秋葉原など、都心、副都心と同様に、多様な機能を備えた複合拠点として育成する新たな拠点）などを有する。また、変化に富む地形を活かした多様な住宅地、日本の産業を支える工業地など多様な機能が存在する。
ゾーンの将来像	・都心では、都市開発諸制度などを活用し、老朽オフィス等の建て替えや、充実した幹線道路網や公共交通網等を活かした市街地の機能更新が進み、国際的なビジネスセン

ターとしての機能集積とともに、緑豊かでゆとりと風格のある街並みが形成されている。

- ・都心、副都心、新拠点などでは、商業系の高容積率メニューや特例容積率適用区域などの活用により、情報通信技術などに関連する新たな産業や多様なニーズに応える商業・飲食サービス等の多様な機能集積が行われ、質の高い文化を創造・発信する魅力的な都市となっている。
- ・地域特性を踏まえ、住居系の高容積率メニュー、中高層階住居専用地区、地区計画等の諸制度の活用により、都市を楽しむ都心居住が推進され職住バランスが回復するとともに、良好な住環境の保全、商業や工業などの機能を合わせ持つ複合市街地の形成が推進され、国際都市にふさわしい良質な居住環境が創出されている。
- ・都市の魅力のひとつとして、東京駅の復元や日本橋川の再生などにより、残された歴史的・文化的資源を活かした街並みや景観が一層充実され、世界に誇れる魅力ある都市空間が形成されている。

#### 東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン

##### ゾーンの特性

本ゾーンは、センター・コア再生ゾーンに接し、隣接県とも連続する東京湾の広大な水辺空間にある。羽田空港や東京港、東京湾岸道路など広域交通インフラがある東京の交通・物流の拠点である。また、産業構造の変化に伴う土地利用転換が見込まれる用地など、大きな潜在的可能性を持っており、業務機能、観光・コンベンション機能、アミューズメント機能などを持つ施設が立地し、多くの来訪者でにぎわいを見せている地域でもある。

##### ゾーンの将来像

- ・東京湾岸道路や第二東京湾岸道路の整備、内陸部へのアクセス強化、国際空港機能の充実など、東京湾ウォーターフロント都市軸を支える広域的な交通ネットワークが形成される。また、国際物流の中心である東京港の機能強化が図られ、新たな物流ネットワークが構築されている。
- ・再開発等促進区を定める地区計画などにより、「水辺の都」として、誰もが水際へ容易にアクセスできる空間を広げることなどで、臨海副都心を中心として業務、産業、商業、住宅、文化、交流など多様な機能の導入や再編が図られ、多くの来訪者でにぎわう、魅力的な都市となっている。
- ・アジアなどとの連携により、国際的な産業技術交流や情報通信技術関連産業の集積が進んでいる。

#### 都市環境再生ゾーン

##### ゾーンの特性

本ゾーンは、水と緑の創生リングを含み、センター・コア再生ゾーンと核都市広域連携ゾーンの間にはさまれる地域にある。住宅地を主体としつつ、地域の中心としてにぎ

わいを見せる個性的なまち、河川、農地、大規模な公園などおいしい水と緑に恵まれたまち、住と工の融合した活気あるまちなど多様な表情を持つ地域である。

また、人口集中期に無秩序な市街化が進行し、木造建築物が集積する地域の形成や都市基盤整備の立ち後れなどにより、安全・生活環境上の課題がみられる地域である。

#### ゾーンの将来像

- ・街区再編まちづくり制度などによる狭小宅地の集約化や細街路の拡幅整備などによる木造建築物が集積する地域の改善、都市型水害を引き起こしていた中小河川の改修が行われ、安全な市街地として再生されている。
- ・河川や道路なども活かした緑の回復、通過交通の流入を防ぐ幹線道路等の地域交通体系の整序、地区計画等による利便性に優れた生活拠点等における魅力的な都市型住宅地の形成などにより、コミュニティの充実した健康で質の高い住環境が創造されている。
- ・水辺を活かしたまちづくりや清流の復活や、都市内農地の積極的な保全や活用が行われ、水と緑の調和した魅力的な居住環境が形成されている。

#### 核都市広域連携ゾーン

##### ゾーンの特性

本ゾーンは、核都市連携都市軸を含む地域であり、丘陵地では豊かな環境を有する住宅地や緑が広がり、多様な機能が集積する立川や八王子などの核都市がにぎわいを見せる。また、大学、研究機関、先端産業などが数多く立地し、産学公の連携が進みつつあるとともに、消費地への近接性を活かした農業も行われるなど、多様な機能を持つ。これら機能の集積とセンター・コアのほか神奈川、埼玉、山梨などとの近接性を活かしながら、独自の魅力ある発展が期待される地域である。

##### ゾーンの将来像

- ・核都市や生活拠点が育成され、また、首都圏中央連絡道路（圏央道）などの都県境を越えた環状方向の広域的なネットワーク形成により、都市間の連携が一層強化され、地域の活力が生み出されている。
- ・情報通信技術を活用した産学公の連携の強化や多摩に住む豊富な人材のネットワークなどによる多様なビジネス・産業機能が育成されるとともに、核都市周辺の交通網の整備も行われ、核都市などを中心に自立した都市圏が形成されている。
- ・敷地内の緑化を促進することによって骨格的な緑と連続したネットワークを形成し、環境負荷の低減、環境との共生を図り緑豊かな都市環境を形成することを目的とした環境形成型地区計画などにより、自然と調和した質の高い良好な居住環境が形成されるとともに、丘陵地、森林などが保全・育成されている。
- ・震災時に都心等の都市機能をバックアップする機能を備え、東京の都市全体としての防災性が向上している。
- ・農地は、自然的環境としての都市の豊かさを支える資源として、また、産業としての

- 農業を振興する視点からも、都市づくりの中で積極的に保全・活用されている。
- 骨格的な水と緑の軸となる多摩川や狭山丘陵、多摩丘陵などの緑地が、このゾーン全体を支える大きな水と緑のネットワークを形成している。

#### 自然環境保全・活用ゾーン

##### ゾーンの特性

本ゾーンは、西多摩地域の山間部を中心とした地域及び伊豆諸島、小笠原諸島からなる。多摩山間部は、豊かな自然が残された森林を有し、隣接県の山間部と一体となって水や環境を保全し、人々の憩いを創出するなど多様な役割を担っている。また、島しょ地域は豊かな海洋資源と独自の文化を持ち、自然体験型の観光などを求め、観光客などが来訪する。

##### ゾーンの将来像

- 豊かな自然を活かした東京圏のレクリエーションゾーンが形成されている。
- 豊かな自然が東京圏全体の環境を支える重要な水と緑の骨格として位置付けられ、野生生物の保護や生息地の保全、さらには地域の人々の生活などにも配慮しつつ、自然環境の保全が図られている。
- 森林の保全に果たす林業の役割を踏まえ、都民との連携による森林の保全・利用が図られている。
- 伊豆諸島や小笠原諸島では、豊富な海洋資源を活かした観光振興が強化され、空港・港湾等を基盤として、島それぞれの独自の文化や気候・風土に立脚した暮らしが充実し、地域が活性化している。
- マリンスポーツのできる美しい海や南国情緒あふれる自然と、そこで営まれる生活・文化など、豊富な観光資源が活用され、長期滞在型リゾートとして、多くの観光客が訪れている。
- 島ごとに特色ある農水産物、伝統や生産者の創意工夫によって開発された加工品などが、島の特産品として店先を彩り、観光客を楽しませている。
- 空港・港湾機能や幹線道路、水道などの都市施設の整備及び情報通信技術の進展などにより、医療、教育などの生活利便性の向上が図られている。

### (3) 多摩地域における都市づくりの進め方の概略的方向

「都市づくりビジョン」が示す将来像を多摩地域で実現していくために、それぞれ地域の持つ特性、課題を踏まえながら、展開すべき主要な都市づくり施策について、多摩地域全体を視野に入れつつその概略的方向を以下に示す。

- ・核都市広域連携ゾーンに存在する立川、八王子の中心市街地をはじめとする核都市では、東京圏において広域的な中心性を持ち、連携・交流の要となる拠点として、市街地再開発事業や都市開発諸制度を活用して、業務・商業機能等の立地を積極的に誘導するとともに、居住機能との調和を図りながら、業務・商業等多様な機能の導入を図る。
- ・交通結節点などに位置し、商業・業務、文化、生活サービス機能など既存の集積がみられる地区では、市街地再開発事業や地区計画制度による計画的な整備・誘導や、都市開発諸制度の活用等により、業務・商業等の多様な諸機能の集積など、土地利用の高度化を誘導し、地域における拠点性の向上を図る。
- ・都市環境再生ゾーンの鉄道駅周辺や、核都市の周辺などにみられる、建築物が密集し、道路をはじめとする基盤の整備が不十分な地区では、街区再編まちづくり制度の活用等により市街地の再編・整備を図り個性豊かで魅力のある一体的街並みの実現をめざす。
- ・低層住宅地については、地区の特性により、環境形成型地区計画、生産緑地地区等を活用して、ゆとりある緑豊かな環境の保全又は形成を図る。
- ・土地区画整理事業等によりすでに基盤整備がなされ良好な市街地が形成された地区では、地区計画等により良好な環境の維持・保全を図る。

## 4 西東京都市計画区域の都市の将来像

### (1) 本都市計画区域の特性

本区域は、多摩地域の東北端に位置し、都市環境再生ゾーンに属する。

区域南部を流れる石神井川沿いに谷状の低地があるほかは、武蔵野台地上の平坦な地形をなしている。

江戸時代には、青梅街道と所沢街道とが交差することから、宿場町として開け、農産物の集散地として市が立つなど、多摩東部では人々の生活を支える拠点のひとつとして栄えた。田無上水、千川上水の完成により新田開発が進み、畑作を中心とする農村としても発展した。明治以降大正末までは農村地帯の中心地としての性格が強かったが、大正中期から昭和初期にかけての現在の西武池袋線、西武新宿線の開通により近郊住宅地化が進み、大規模な軍需工場や学校なども進出した。戦後はひばりが丘団地などの大規模住宅団地が建設されるなど、住宅市街地としての性格を強め、人口は急増した。

現在、本区域は、住宅市街地の中に農地や屋敷林、社寺林・雑木林等の樹林が点在

し、自然環境の豊かな市街地となっている。田無、ひばりヶ丘、保谷の各駅周辺に比較的規模の大きい商業集積がみられるほか、街道沿いに商業施設が点在する。また、工場、研究機関などの大規模な敷地もみられる。

## (2) 本都市計画区域の持つ課題

西武新宿線と西武池袋線の鉄道駅を中心に日常の生活圏ができているが、南北方向の道路や公共交通が不足しているため、区域内部の行き来が少なく、都市としての一体性の確保、魅力ある拠点の育成が課題となっている。

住宅地と農地とが混在するうるおいのある良好な生活環境を有している一方、人口集中期に無秩序な市街化が進展したため、木造住宅密集地が一部にみられるほか、農道がそのまま道路になり、幅員の不足や、行き止まりの多い道路配置が多いなど、都市基盤整備の立ち後れによる安全・生活環境上の課題がある。

## (3) 本都市計画区域の将来像

調布保谷線のほか、区域内外を結ぶ南北方向の幹線道路の整備を進め、生活道路への通過交通の流入を防ぐとともに、生活道路の線型、幅員の改善を進め、安全な市街地を形成する。

河川や道路なども活かした緑の回復、木造住宅密集地の解消や低層住宅地の細分化防止等による住環境の維持向上、都市内農地の積極的な保全と活用、水辺空間や、公園・緑地の整備、維持・管理を推進し、水と緑を活かした安全・安心に暮らせるゆとりとうるおいのあるまちづくりを進める。

商業機能や業務機能の誘導による駅周辺の拠点性強化を図り、都市としての個性、魅力、自立性の向上をめざす。また道路や公園、駅などの公共空間のバリアフリー化や住環境整備などを進め、誰にとっても住みやすくやさしいまちづくりをめざす。

寺社などの歴史的資源や、祭り・行事などの伝統文化、芸術、工芸などの地域固有の資源を保全し、地域の活性化や良好な景観形成などに活用し、個性あるまちづくりをめざす。

## 第2 区域区分の有無および区域区分を定める際の方針

### 1 区域区分の有無

西東京都市計画区域は、都市計画法第7条第1項第1号イに基づき、区域区分を行う。

### 2 区域区分の方針

#### (1) 市街化区域及び市街化調整区域に配置されるおおむねの人口及び産業の規模

本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

区分	年次	2000年	2015年
都市計画区域内人口		181 千人	おおむね 187 千人
市街化区域人口		181 千人	おおむね 187 千人

(注) 市街化区域内人口は、保留された人口を含むものとする。

本区域における産業の規模を次のとおり想定する。

区分	年次	2000年	2015年
生産規模	工業出荷額	3,206 億円	3,701 億円
	卸小売販売額	2,199 億円	2,255 億円
就業構造	第一次産業	1 千人 (1.5%)	1 千人 (1.3%)
	第二次産業	14 千人 (27.0%)	12 千人 (21.9%)
	第三次産業	37 千人 (71.4%)	42 千人 (76.8%)
	計	52 千人 (100%)	55 千人 (100%)

#### (2) 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、2015年時点で市街化している区域及び当該区域に隣接しおおむね10年以内に優先的かつ計画的市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

年次	2015年
市街化区域面積	おおむね 1,585 ha

(注) 市街化区域面積は、2015年時点における人口の保留フレームに対応する市街化区域面積を含まないものとする。



## 第3 主要な都市計画の決定の方針

### 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

本区域の土地利用は、住宅地の割合が非常に高く、今後も住宅中心の良好な都市環境を維持していく。また、住宅地以外にも、駅周辺の商業地や工業集積地など、市の活性化と地域の生活を支えるための発展的な土地利用を望まれているところもある。そこで人々が暮らしやすい環境を保つため、現在の市街地の特性や将来の望ましい姿を踏まえて土地利用の方針とそのエリアを設定し、適正な機能集積を誘導する。

このため、「東京における土地利用に関する基本方針」(平成14年3月東京都都市計画審議会答申)に基づくなど、政策誘導型都市づくりの視点を重視して土地利用に関する都市計画を定める。

#### 1 主要用途の配置の方針

区域の大部分を占める住宅市街地については、良好な住環境を持つ安全で緑豊かな住宅地の形成を図る。また複合的な市街地については、駅周辺を中心とした商業地区の育成や中心市街地としての機能強化を図るとともに、周辺住宅地の環境と調和した都市型産業地区の誘導や、幹線道路沿道における適正な土地利用の誘導を図る。

公園・緑地の整備を進めるとともに、農地や民間グラウンド等の大規模民有緑地の保全に努める。

##### (1) 生活拠点、生活中心地

田無駅・ひばりヶ丘駅周辺は、商業、福祉、文化、教育などの多様な機能が集積し、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた生活拠点としての育成を図る。そのため、既存の店舗集積を活かしながら業務施設や文化・交流施設など、さまざまな機能を持つ商業・業務を主体とする土地利用を誘導する。

道路等の都市基盤の整備が必要な地区については、土地地区画整理事業などの市街地開発事業や地区計画制度による計画的な整備・誘導により、生活拠点にふさわしい都市空間の形成を図る。

保谷駅、東伏見駅及び西武柳沢駅周辺には、近隣住民の交流の場として身近な商業施設やコミュニティインフラの集積を図り、より身近なコミュニティにおいて、日常生活を支える商店街やコミュニティインフラなどの整った生活の中心地を整備する。

##### (2) 特徴ある複合市街地

青梅街道、新青梅街道などの広域幹線道路沿いは、後背地の住宅地と調和に配慮しながら、業務商業施設、サービス施設など都市の活力が発揮される土地利用を誘導する。

### (3) 工業地

区域内に分散立地する大規模工場は、地区計画の活用等により保護・育成を図る。幹線道路沿いなどに多くみられる中小工場については、周辺住宅地の環境との調和に配慮しながら、生活関連サービス業やソフト産業等の都市型産業や研究施設の集積を図る。

### (4) 住宅地

幹線道路沿道の後背地等は低層住宅地区とし、ゆとりをもって建築された戸建て住宅等の低層住宅が集積する地区として誘導する。

集合住宅等、中・低層の住宅が集積する地区は中層住宅地区とし、住環境の保全に努めつつ、良好な中・低層住宅が集積する地区として誘導する。

## 2 市街地における建築物の密度構成に関する方針

- ・田無駅及びひばりヶ丘駅周辺の業務・商業地は、中高密度の利用とする。
- ・その他の鉄道駅周辺地区の業務・商業地及び幹線道路沿いの複合市街地については、地区特性に応じ、隣接する住宅地との調和に配慮しながら、中密度又は低密度の利用とする。
- ・工業地については、中密度を基本とする。
- ・住宅地については、鉄道駅の周辺及び道路などの都市基盤が十分に整備された大規模住宅団地においては中密度の利用を基本とする。その他の地区は原則として低密度の利用として、良好な住環境の形成を図る。

注) ここでの密度の数値は、商業系市街地にあつては、おおむね、高密度とは容積率 500%以上、中密度とは容積率 300~400%、低密度とは容積率 200%以下、住宅・工業系市街地にあつては、おおむね、高密度とは容積率 300%以上、中密度とは容積率 150~200%、低密度とは容積率 100%以下を想定している。

## 3 良好な住宅ストック形成の方針

- ・生活拠点などにおいて、都市基盤整備の促進などにより土地の有効利用を図り、民間を主体とした良好な住宅ストックの形成を図り、職住近接の都市づくりを推進する。
- ・駅周辺の市街地再開発事業等に基づき、中高層住宅の整備を図る(ひばりヶ丘駅南口、保谷駅南口)。
- ・また、高齢者や身体障害者に配慮したバリアフリーなどの住環境の改善、住宅団地における居住水準の向上等、高水準な住環境の計画的整備を図る。
- ・老朽化した公営住宅、大規模住宅団地内の住棟については、建て替えにより土地の高度利用と不燃化促進を図るとともに、高齢者住宅、障害者向け住宅の確保による住環

境の向上、コミュニティの多様化を図る。

- ・大規模住宅団地においては、住宅・娯楽・産業など、さまざまな機能を持つ新たな住宅地としての展開や環境共生型まちづくりを展開する。

#### **4 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針**

ここでは、政策誘導型の都市づくりを土地の利用の面から進めていくために、特に配慮すべき事項に関する方針を明らかにする。

##### **(1) 土地の高度利用に関する方針**

生活拠点である田無駅・ひばりヶ丘駅周辺は、交通利便性を活かし、商業・業務機能の集積を図るため高度利用を推進する。

##### **(2) 用途転換に関する方針**

機能転換を行う際には望ましい土地利用を検討し、計画的実現を図る。

##### **(3) 居住環境の改善又は維持に関する方針**

災害に対する危険度が高い地域の建築物の不燃化を進めるなど、住環境整備と連動した防災性の向上を図る。

##### **(4) 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針**

生産緑地の保全と、宅地内農地の宅地化の際の計画的な整備を誘導する。

また、良好な自然環境を有する土地については、緑地保全地区の指定など都市緑地保全法の活用を検討し、自然環境と調和した豊かな都市の風致の維持を図る。



## 都市施設に関する都市計画の決定の方針

### A 交通施設の都市計画の決定の方針

#### 1 基本方針

東京圏の発展を図る『環状メガロポリス構造』を実現するには、東京圏における環状方向の都市と都市の結びつきを重視して交通網の整備等を進め、人・モノ・情報の流れを円滑にしていくことが重要である。

そのため、特に環状方向の広域幹線道路の整備を進めるとともに、道路・鉄軌道などの交通施設を体系的に整備・更新し、速達性に優れ、かつ安全性・信頼性が高く、快適で環境負荷の少ない交通ネットワークを形成する。

また、あわせて交通機関相互の乗継ぎの円滑化（シームレス化）とバリアフリー化の推進により、人と環境にやさしい交通サービスを実現する。

整備に当たっては、道路、鉄軌道、その他の交通施設の適切な役割分担のもと、「TDM(交通需要マネジメント)東京行動プラン」に基づくTDM施策等の展開と合わせ、相互に連携が図られた21世紀にふさわしい交通体系の実現を図る。

本区域を含む多摩地域の共通の課題として、多摩地域の自立都市圏としての都市機能強化が求められており、多摩地域の主要都市間の連携を図る幹線道路網の整備が不可欠となっている。

そのため、首都圏中央連絡道路（圏央道）及び東京外かく環状道路（外環）の整備を促進して、広域的な道路ネットワークの形成を図るとともに、調布保谷線等南北道路の重点的な整備を進めて、環状方向の地域間連携の強化を図り、自立都市圏としての広域的な拠点性を高める。

こうした基本的な方針に基づき、本区域および本区域を含む多摩地域の交通体系について次の取り組みを進め、適正な都市機能の確保及び安全で快適な都市空間の確保に努めるものとする。

#### (1) 骨格的交通基盤の整備

##### 道 路

- ・東京圏の広域的な連携を強化し、多摩地域の自立的な発展を図るため、広域的な自動車交通を担う自動車専用道路や都市の骨格となる幹線街路を整備するとともに、市街地の住環境を向上させるために、街区を構成する区画街路等を適切に配置するなど、秩序ある道路体系を構築する。
- ・自動車交通を円滑に処理する道路ネットワークの整備を行うとともに、歩行者や自転車利用者等にとって、安全で快適な空間を確保するための道路の整備を図る。さらに、遊歩道と公園の連携などにより、都民がジョギングなどを行い、健康づくりに利用できる施設としての整備について検討を行なう。

- ・立体交差等による踏切の解消、橋梁の整備、交差点の改良、交通安全施設の整備などにより、安全で円滑な交通の流れを確保する。
- ・良好な地域環境の創出に向け、沿道環境に配慮した道路整備を図り、安全で快適なまちづくりを進める。
- ・歩行者専用道等においては、快適な通行の用に供し、良好な都市環境、都市景観の形成を図るため、緑化等に配慮して整備を進める。

#### **交通広場（駅前広場等）**

- ・鉄道とバス等との乗り継ぎの利便性を確保するための交通結節機能に加えて、人々の交流や、都市の景観形成、公共サービス等の情報提供、防災活動の拠点等といった都市の広場機能を確保するための施設の整備を図る。

#### **駐車場**

- ・道路交通を円滑化し、都市機能を維持向上させるために、都市計画法に基づく駐車場整備地区や都市計画駐車場の決定等による駐車施設の計画的な整備を図る。

#### **鉄軌道**

- ・多摩地域の主要都市間の連携と利便性の向上を図り、また、区部との機能分担・連携に向けた交通機能の強化を図るため、鉄軌道の整備を促進する。
- ・踏切解消により、道路交通の円滑化と安全性の向上を図る。

### **（２）人と環境にやさしい交通サービスの実現**

- ・道路の整備に当たっては、街路樹などの植栽の効果的配置や「東京都福祉のまちづくり条例」等に基づくバリアフリー化の推進などに取り組み、『見て美しい』『歩いて楽しい』『使って便利』空間形成を進め、アメニティや景観を重視するまちづくりを促進する。また、地域の景観軸となる魅力とうるおいあるシンボリックな道路を整備し、生活環境の形成を図る。

#### **《歩行者空間の整備と自転車交通への対応》**

- ・道路整備と合わせた歩行者空間の充実を図る。また、駐輪場の計画的な確保など自転車利用も含めた総合的なネットワークの形成について検討する。

#### **《快適な都市環境の形成》**

- ・歩行者空間の整備にあたっては、市街地開発事業や地区計画制度の活用など、景観や緑の創出による快適な都市環境の形成に配慮した整備を図る。

#### **《高齢者・障害者等への配慮》**

- ・段差の解消や幅員の確保など、高齢者・障害者をはじめ誰もが安全で快適に移動できる歩行者空間の整備を促進する。
- ・鉄道駅でのエレベーター、エスカレーターを設置やノンステップバスの導入など、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）に則し、公共交通機関のバリアフリー化を図るととも

に、道路標識の大型化など交通施設のユニバーサルデザインの観点からの整備を図る。

## 2 整備水準の目標

おおむね20年後の都市施設の整備水準の目標は次のとおりである。

### (1) 道路

年次	2000年	2025年
東京都内を走行する自動車の混雑時平均旅行速度	21 km/h	30 km/h

### (2) 鉄軌道

年次	2000年	2025年
東京圏の鉄道の平均混雑率	180%	150%

(参考) 鉄道混雑率の指標：混雑率180% 身体は触れ合うが、新聞は読める状態  
混雑率150% 肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読める状態

## 3 主要な施設の配置の方針

### (1) 道路

- ・核都市をはじめとする、多摩地域の主要都市間の連携強化を図るとともに、各都市から中央自動車道(中央道)、圏央道等への円滑なアクセス確保を図る。
- ・道路の都市計画を定める際には、広域的な道路網との整合はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路を適切に組み合わせることにより都市計画道路網を形成するよう配置する。

これらの基本的な考え方に加え、地形、地質等の自然条件、市街地の形態や現況の土地利用、あるいは保全すべき自然環境、歴史的環境等の社会的条件を踏まえて、以下の方針により都市計画を定める。

#### 自動車専用道路

自動車専用道路は、都市間高速道路を国の計画に適合しつつ国土レベルの広域的な自動車交通を処理するように適切に定めるとともに、大都市等においては、都市高速道路を、幹線街路と連携して広域的な交通や都市内の交通を適切に処理することができるよう配置する。

他の道路との接続は、専用の出入路において広域的な自動車交通を適切に分担するよう接続する道路及び接続位置を定める。この場合、できる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続すべきであり、区画街路とは接続しないこととする。また、他の都市計画道路とは立体交差とする。

## **幹線街路**

幹線街路は、特に多様な機能を有していることから、次のとおりさらに区分して計画することが望ましく、これらの役割分担した道路が適切に組み合わせられるよう配置することにより円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成、災害時の防災性の向上等を図る。

幹線街路は、自動車専用道路とも区画街路とも接続することができるが、自動車専用道路とはできる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続することが望ましく、また、区画街路と接続する場合には区画街路を極力集約して接続する。

幹線街路については、極力右折車線等を考慮した幅員とする。四車線以上の幹線街路が相互に交差するものについては、原則として立体交差とする。

### **主要幹線街路**

主要幹線街路は、都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通及び都市内の枢要な地域間相互の交通を集約して処理できるよう適切に配置する。また、主要幹線街路は、特に高い走行機能と交通処理機能を有し、都市構造に対応したネットワークを形成するよう計画する。

### **都市幹線街路**

都市幹線街路は、都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理することができるよう適切に配置する。特に市街地内においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内から通過交通を排除し良好な環境を保全するよう適切に配置する。

### **補助幹線街路**

補助幹線街路は、主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理することができるよう、また区域内において良好な都市環境を実現するため区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置する。

- ・西東京 3・2・6号調布保谷線等の整備を推進し、多摩地域における南北方向の交通の円滑化を図る。
- ・西東京 3・3・3号新五日市街道線等の幹線道路の整備を推進し、商業地や業務地など隣接する都市との結びつきを強化する。
- ・西東京 3・4・12号東町線、西東京 3・4・13号保谷秋津線、西東京 3・4・20号武蔵境保谷線の整備を推進し、駅へのアクセス向上と市内の交通ネットワークの形成を図る。

## **区画街路**

区画街路は、適切な規模、形状の街区を形成するとともに、幹線街路等で囲まれた区域内に発生又は集中する交通を円滑に集散するよう、また区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置する。

#### **特殊街路**

特殊街路に相当する歩行者専用道については、住宅地や商業地等における平面的な歩行者専用道、駅周辺部における立体的な歩行者専用道（ペDESTリアンデッキ、地下道等）等が考えられ、歩行者の交通の動線と整合を図るとともに、車道との交差をなるべく避け、あるいは立体交差を行い、他の道路の歩道や区画街路、公共交通と連携して歩行者交通のネットワークを形成するよう配置する。

### **（２）交通広場（駅前広場等）**

- ・保谷駅、西武柳沢駅、田無駅など鉄道駅周辺においては、交通機能の結節点として各交通機関の円滑な動線処理を行うため、駅前広場の整備に努め、安全な歩行空間の確保を図る。

### **（３）駐車場**

- ・市街地中心部の鉄道駅周辺地区においては、道路交通の円滑化と交通安全性の向上ならびに都市の活性化に寄与する駐車場の計画的な配置と整備を促進する。

## **４ 主要な施設の整備の目標**

おおむね10年以内に整備する主な施設は次のとおりとする。

### **（１）道路**

主要な幹線道路等の完成

- ・西東京3・2・6号調布保谷線

### **（２）交通広場（駅前広場等）**

- ・保谷駅南口
- ・西武柳沢駅北口
- ・田無駅南口



## B 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

### 1 基本方針

水は、人間を含めた生態系にとって良好な環境形成のための大切な要素であり、生活にゆとりやうるおいを与える資源でもある。また良好な都市環境を維持し、持続的発展を可能とする都市づくりには、環境に対する負荷の少ない循環型社会を形成する必要がある。そのため、「東京都水循環マスタープラン」に基づき、良好な水循環を形成するため、以下の4つの基本理念を踏まえて施策を展開する。

環境に与える負荷が小さい水循環の創造

人と自然の共生を育む水循環の形成

都市における効率的な水循環の構築

平常時の豊かで快適な水循環と異常・災害時の安全な水循環の実現

- ・河川、下水道の整備及び流域における雨水の流出抑制対策の総合的な推進により、水害の危険から都民の生命と暮らしを守るとともに、うるおいある水辺の形成や自然環境の保全と回復を図る。
- ・都市部を流れる河川の流域において、著しい浸水被害のおそれがある地域について、特定都市河川流域としての、総合的な浸水被害対策を検討する。

#### (1) 下水道

- ・本区域の下水道については、「多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画」に基づき、流域関連公共下水道の整備を促進し、公共用水域の環境保全に努める。

#### (2) 河川

- ・本区域の河川については、都市の安全性と快適な環境を確保するため、総合的な治水対策を推進し、公園等と一体になった河川の整備と下水の高度処理水等の活用、あわせて河川を持つ環境機能の向上及び保全を図り、水辺に親しめるような安全で快適な水辺空間の創出を図る。
- ・河道などの整備を推進し、水害の危険から都民の生命と財産を守る。

#### (3) 流域貯留・浸透施設

- ・本区域における治水水準の向上を図るため、下水道、河川の整備とあわせて、流域貯留・浸透事業を推進する。
- ・雨水流出を極力抑制するため、流域貯留・浸透施設を普及促進し、積極的な整備を推進する。
- ・浸水被害が発生している地域においては、雨水排水施設の整備を進めるとともに、流域における雨水浸透域の保全や雨水貯留浸透施設の整備を重点的に進め、浸水被害の解消を図る。

## 2 整備水準の目標

おおむね20年後の都市施設の整備水準は次のとおりである。

### (1) 下水道

- ・下水道普及率100%の整備を図る。

### (2) 河川

- ・本区域内中小河川の1時間50mmの降雨に対する治水安全度達成率100%概成を図る。

## 3 主要な施設の配置の方針

### (1) 下水道

#### 下水道施設の整備

- ・本区域の下水道は、流域下水道及び流域関連公共下水道からなっている。「多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画」に基づき、計画的な施設整備を促進する。

### (2) 河川

- ・本区域の河川においては、下流との整合を図りながら、1時間50mmの降雨に対応できるよう河道などの整備を進める。また、治水対策とあわせ、景観、親水性、生態系の保全・再生など環境面に配慮し、うるおいある川づくりを進めていく。

### (3) 流域貯留・浸透施設

- ・雨水の流出抑制と地下還元を図るため、総合治水の観点及び「水の有効利用促進要綱」に基づき、公共・公益施設及び大規模民間施設の新築・改築時に雨水流出抑制施設の設置を促進する。あわせて、一般住宅についても雨水貯留・浸透施設の普及を図る。

## 4 主要な施設の整備の目標

おおむね10年以内に整備する主な施設は次のとおりとする。

### (1) 下水道

- ・西東京市公共下水道

### (2) 河川

- ・石神井川

## C その他主要な都市施設等の都市計画決定の方針

### 1 基本方針

本区域における今後の人口動向等を勘案し、快適で文化的な都市生活と機能的な都市活動の向上を図るために長期的視点に立ち必要な公共施設の確保に努める。

### 2 主要な施設の整備の方針

#### (1) ごみ処理施設

人口動向等を勘案し、生活様式や都市活動の多様化に対応したごみ処理施設およびリサイクル施設の整備により、ごみの減量化、再資源化を図る。

#### (2) 小・中学校

人口動向等を勘案し、児童・生徒数の変動にあわせた余裕教室の有効利用や地域特性に即した適正配置を図る。

#### (3) その他の中核的施設

生涯教育活動、高度な文化教育活動に関する市民の欲求の高まり及び市民意識の多様化に対応して、文化施設、福祉施設などの整備を図る。

#### (4) 一団地の住宅施設

一団地の住宅施設の都市計画が指定されている大規模な住宅団地においては、地域に必要な道路、公園の整備や緑の保全など骨格的な事項を定めた上で、原則として一団地の住宅施設の都市計画を廃止し、周辺地区の状況も勘案した地区計画への移行を促進する。

## 市街地開発事業に関する都市計画の決定の方針

### 1 主要な市街地開発事業の決定の方針

市街地開発事業により、都市活動の維持・発展や居住環境の向上など活力と魅力ある都市づくりを推進するため、都市基盤の整備、防災性の向上、業務・商業・居住・文化など、多様な機能の適正な配置を図る。

#### (1) 拠点の整備

- ・保谷駅南口地区は、駅前広場や都市計画道路などの基盤整備とともに、商業振興・建築物の不燃化促進を目的として再開発の事業化を目指している。
- ・ひばりヶ丘駅南口地区は、駅前の市街地再開発事業による整備区域を中心に、駅周辺の一層の基盤整備を進め、防災面での安全性の確保に努めるとともに、路線バスの整備やコミュニティバスの運行等、生活の利便を支える公共交通網、商業機能のより一層の充実を図り、交通利便性とにぎわいのある拠点の形成をめざす。

### 2 市街地整備の目標

おおむね10年以内に事業実施を予定している地区は次のとおりである。

拠点として整備する地区

- ・保谷駅南口地区、ひばりヶ丘駅南口地区において、市街地再開発事業を行う。

## 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

### 1 基本方針

#### (1) 本区域の特徴

本区域は、武蔵野台地のほぼ中央にあって、多摩地域の東北端に位置し、北部に白子川、中央部に新川（白子川支流）、南部に石神井川があり、それぞれ西部より東部に向かって流れており、西から東になだらかに傾斜したほぼ平坦な地域である。

#### (2) 基本方針

住宅地の形成など急速な都市化が進んだ本区域では、自然の保護と回復を基調とし、地域の自然的、歴史的、社会的特性を活かした都市づくりを進めるため、都市環境の改善と生態系の回復、安全・安心の基盤となる緑地の形成、多様なレクリエーション需要への対応、都市の風致・景観の向上、を基本方針とし、隣接する東京、東村山、小平、小金井、武蔵野の各都市計画区域や、埼玉などとの連携を図りながら骨格的な水と緑のネットワークをつくり出す。また、骨格の網目の中は、緑の基本計画による地域のネットワークを充実・強化することにより、区域全体の豊かな都市環境の創出を図る。

### 2 整備または保全の水準

おおむね20年後の自然的環境の整備水準を以下のとおりとし、多摩地域のみどり率80%を維持していく。

#### (1) 緑地の確保水準

2025年までに、緑地の都市計画区域に対する割合をおおむね20%程度確保することを目標とする。なお、ここで言う緑地とは、公園緑地等の都市施設とする緑地（都市公園、海上公園、条例公園等）、緑の環境を将来にわたり保全すべき区域（社寺境内地、民間遊園地、公開性のある大学・病院、公開空地等）、制度により保全する緑地（緑地保全地区、生産緑地地区等）である。

#### (2) 公園緑地等の都市施設とする緑地の目標水準

2025年までに、公園緑地等の都市施設とする緑地を本区域内人口一人当たりおおむね8㎡確保することを目標とする

#### (3) 緑地保全地区の目標水準

2025年までに、緑地保全地区をおおむね1.3ha確保することを目標とする。



### **3 水と緑の骨格を形成する緑地の配置の方針**

#### **(1) 環境保全系統(都市環境の改善と生態系を育む自然地の保全、回復)**

- ・生産緑地の保全、既存の屋敷林・樹林地、農地の保全と育成を図る。
- ・東大附属農場・演習林や大規模工場用地の緑の育成と保全を図る。
- ・水辺の自然地を保全し、生態系の維持、回復を図る。

#### **(2) 防災系統(安全・安心の基礎となる緑地の形成)**

- ・広域避難場所として東大附属農場・演習林、合併記念公園、文理台公園、都立小金井公園、千駄山広場を配置する。
- ・住区基幹公園は、一時避難場所として活用するほか、農地についても防災空間としての活用を図る。

#### **(3) レクリエーション系統(緑に関する都民の多様な需要に対応)**

- ・緑化の促進や水辺空間の保全、またそれらを活用した憩いの場の創出などにより、日常生活において心のゆとりを得られるような市街地の形成をめざす。

#### **(4) 景観構成系統(都市の風致・環境の向上)**

- ・屋敷林や水辺などの自然的環境、寺社等の歴史的景観の保全を図る。
- ・街並み全体の景観形成を誘導するため、民間開発や建築行為の場合にも地域の景観イメージにそった建設を誘導する。



## 4 実現のための都市計画制度適用の方針

### (1) 土地利用に関する方針

自然環境の維持・保全を図り、美しい景観や緑豊かな都市環境を形成するため、地域制緑地（法律や条例による土地利用規制等を通じて確保される緑地）の指定や、生産緑地地区制度の活用による農地の保全のほか、民有地等の緑について環境形成型地区計画等を活用し、道路、河川、公園緑地等と連動して東京の緑の軸を形成していく。

### (2) 都市施設に関する方針

#### 公園緑地等の目標及び配置の方針

都市計画公園、緑地の指定にあたっては、緑の東京計画に基づくほか、緑の基本計画との整合を図りながら、適正な規模、配置を確保し、水と緑の骨格形成に効果的な公園の整備を推進する。また、公共施設等が廃止・移転・更新される場合には、それに合わせた新規指定を図る。

- ・防災機能を向上させる公園の整備を図るとともに、宅地内農地の宅地化の際の計画的整備を誘導し、大規模敷地の土地利用転換時にはその公園化に努める。
- ・東京の緑の軸の形成に資する公園の整備を推進する。
- ・公園・緑地・グラウンド・農地等を、河川沿いや歩行空間にゆとりのある幹線道路、緑道・散歩道で結び、緑と水のネットワークを形成する。

#### 河川の整備に合わせた水と緑の骨格づくり

- ・治水対策として行う護岸整備等にあわせ、自然に配慮した緑豊かな川づくりを進める。また、散策路の整備などにより河川環境の向上を図る。

#### 道路の整備に合わせた水と緑の骨格づくり

- ・広幅員の幹線道路の整備にあたっては、必要に応じ環境施設帯や中央分離帯への植樹帯の設置などにより、豊かな街路樹と広幅員の歩道を有する快適で環境にやさしい道づくりを進め、公共空間を活かした新たな緑の骨格形成を図る。

### (3) 市街地開発事業に関する方針

- ・都市計画道路の整備に合わせて沿道の緑化を推進する。

## 5 主要な緑地の確保目標

おおむね10年以内に整備する公園緑地

都立公園      東伏見公園

市立公園      合併記念公園

## 都市防災に関する都市計画の決定の方針

### 1 基本方針

#### (1) 本区域の防災上の特徴

狭あいな道路を挟んで中高層建築物が立ち並ぶ地区が存在し、地震や火災が発生した際に、被害が拡大する恐れがあるほか、消火・救急活動が困難な状態にある。

集中豪雨による床上下浸水といった都市型水害が生じている。また、整備が必要な河川がある。

#### (2) 基本方針

火災対策・震災対策

- ・幹線道路、生活道路網の整備及び公園・緑地などのオープンスペースの取得により延焼の防止を図り、避難経路及び救援経路を確保する。
- ・密集市街地など火災に対する危険性が高い地区の建築物の不燃化を促進し、延焼の防止を図る。
- ・公園、広場、公共施設の充実や防災センターの活用、小・中学校の防災拠点化を図り、避難・防災活動拠点の整備を推進する。
- ・緊急避難時に使われる公園では、放送施設や視覚情報等によっても情報伝達が出来るように配慮するとともに、スロープや手すり等の整備により、高齢者、身体障害者が出入りしやすい環境を整える。

浸水対策

- ・河川や下水道の整備などにより、水害に対する安全性を確保するとともに、雨水貯留・浸透施設の設置を推進することにより、雨水の流出を抑制する。

### 2 整備水準の目標

#### (1) 震災対策

- ・市街地の2 km圏毎に、広域避難場所を確保する。

#### (2) 治水対策

- ・1時間50 mmの降雨に対応できるよう河川、下水道の整備を促進するとともに、雨水流出抑制施設を設置し、総合的な治水対策を推進する。

### 3 都市防災機能の配置の方針

#### (1) 震災対策

- ・建築物が集中する中心市街地では、再開発事業等面的整備を推進し、広幅員道路の整備や沿道緑化の充実、公園・緑地等のオープンスペースの十分な配置により、市

街地の防災性の向上を図る。その他、耐火建築物への建て替え誘導の促進など、適切なまちづくり手法の活用によって災害に強い市街地への更新を進める。

- ・避難経路・避難場所の確保及び救助・復興活動を容易にするため、公園・緑地・都市計画道路の計画的な配置を図る。
- ・主要な幹線道路・鉄道等の都市施設の整備及び沿線の不燃化により延焼の防止・遅延を図るとともに、市街地のブロック化による延焼遮断効果の発揮を図る。
- ・都市施設である防災施設等の整備を着実に推進する。
- ・公園、緑地などオープンスペースの確保を図る。
- ・上下水道などライフラインの防災機能の向上を促進する。
- ・貯水槽の設置など、消防水利を充実する。
- ・狭あい道路、生活道路の整備による消防活動困難区域の解消を図る。

## (2) 治水対策

- ・河川と下水道の整備及び雨水貯留・浸透施設の設置により、都市の安全性を確保する。
- ・石神井川の河川整備を進める。
- ・環境にも配慮した雨水流出抑制対策のため、透水性舗装、雨水貯留施設及び排水枡を活用する。
- ・局所的集中豪雨への対応として、放流先河川の整備状況を見ながら下水道管きよを整備推進する。

## 4 実現のための都市計画方針

### (1) 災害に強い都市構造の形成

- ・都市計画道路や避難場所の周辺など、重点的に不燃化を促進する地域を指定し、防災性を向上させる。
- ・公園、広場、公共施設の充実や防災センターの活用、小・中学校の防災拠点化を図り、避難・防災活動拠点の整備を進める。
- ・幹線道路、生活道路網の整備や公園緑地などのオープンスペースの確保を進め、延焼遮断空間や避難経路、救援経路を確保する。
- ・道路・鉄道・河川等の都市施設の整備及び沿道建築物の不燃化により延焼の防止・遅延を図るとともに、市街地のブロック化による延焼遮断効果の発揮を図る。
- ・区域の防災性向上に資する都市計画道路等の整備を進めるとともに、その沿道地区において市街地開発事業や地区計画による、一体的かつ効率的まちづくりを図る。
- ・都市計画道路の整備に合わせた用途地域等の指定を行い、防火地域の拡大を図る。
- ・市街地開発事業などの活用などにより、建築物の不燃化、小規模宅地の解消を図り、木造住宅密集地の防災性の向上を促進する。

- ・老朽化による建築物等への被害が想定される地区では、公共施設の耐震性強化をはじめ、協調建て替えや共同建て替えの活用により老朽建築物の更新を促進し、地震や火災に強い建築物作りを進める。

## **(2) 水害に強い都市づくり**

- ・河川、下水道の整備を促進するとともに、雨水流出抑制施設を設置し、総合的な治水対策を推進する。
- ・調節池の設置並びに石神井川及び白子川流域において、雨水貯留・浸透施設の設置を推進する。

## **5 都市防災機能の確保目標**

下記事項について、おおむね10年以内の達成を目標とする。

### **(1) 震災対策**

- ・多摩地域のうち、延焼遮断帯を設定する区域(武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、西東京市及び狛江市)全体の骨格防災軸形成率を90%にする
- ・市街地の3km圏毎に、広域避難場所を確保する。

### **(2) 治水対策**

- ・区域内の中小河川について、1時間50mmの降雨に対処できるよう整備を推進する。

## その他都市計画の決定に関する方針

### A 都市景観に係る都市計画に関する方針

#### 1 基本方針

##### (1) 本区域の特徴

本区域は、東大附属農場・演習林、生産緑地、屋敷林、寺社林及び水辺からなる自然的景観と寺社等の歴史的景観が点在する景観を有しているが、一方では豊かな都市景観を損なう調和のない屋外広告物や無秩序なスカイライン、歴史的・自然的環境の損失など、良好な都市景観の形成が不十分な面も見られる。

##### (2) 基本方針

本区域は、都市環境再生ゾーンの西部に位置し、本ゾーンでは、緑の軸と一体的に整備された幹線道路や河川等の水辺環境を活かした整備に合わせて、環境形成型地区計画などによって作り出される敷地内の緑も含め、既存の公園や湧水、農地、雑木林などを活用し、武蔵野台地の水と緑の自然環境に恵まれた居住環境の形成をめざしている。

本区域では、東京全体の景観の骨格となる景観基本軸や景観域をもとに、ゾーン区分毎の景観形成の方針や市の策定する景観に係る計画等との整合を図りつつ、屋敷林や水辺などの自然的景観、寺社等の歴史的景観の保全等、景観に対する配慮や取組を積極的に行うことにより、個性と特徴のある景観の形成をめざすとともに、本区域ならではの景観づくりを推進する。

さらに、東京のしゃれた街並みづくり推進条例に位置づけられた、街並み景観づくり制度等を活用し、都民等の意欲と創意工夫を活かした都市づくりを推進し、個性豊かで魅力のあるしゃれた街並みを形成する。

#### 2 都市景観の形成に関する方針

東京都景観条例に基づく景観基本軸等の指定による良好な景観形成の誘導や、東京都屋外広告物条例などによる景観の保全などを行っていくとともに次の各施策を展開していく。

##### (1) 「景観基本軸」、「景観域」に関する方針

景観づくりの拠点となる「景観基本軸」、地域性を踏まえた景観づくりを行う「景観域」は次のとおりとする。

[ 景観基本軸 ] 玉川上水軸、 武蔵野軸

[ 景 観 域 ] 武蔵野

## **( 2 ) 土地利用に関する方針**

地区計画や高度地区の絶対高さ制限の活用

東京の景観の骨格となる景観軸や、武蔵野の面影の残る街並み景観を重視し、風格ある都市空間の形成を図るため、景観基本軸の指定と連携しながら、これまでの用途、容積、密度構成中心の考え方に加え、環境形成型地区計画等の活用や高度地区の絶対高さ制限の導入などを図っていく。

都市開発諸制度の活用

都市開発諸制度の活用により、民間都市開発プロジェクトを通じ、歴史的建造物の復元・保存や、地域固有の歴史や新しい文化創造の視点からのまちづくりを促進するとともに、文化・情報発信地の創出を誘導する。

地域制緑地

緑地保全地区や生産緑地地区等の指定により、自然的・歴史的環境を保全し、良好な都市景観の形成を図る。

## **( 3 ) 都市施設に関する方針**

沿道緑化を推進し公園や河川とつなげていくことにより、緑豊かな武蔵野台地の景観を形成していく。

## **( 4 ) 市街地開発事業に関する方針**

市街地開発事業の実施にあたっては、周辺の環境にも配慮した良好な都市景観形成の視点から、高さ、壁面位置や形態等に加え、色彩の調和を図っていく。

## B 環境共生都市づくりに係る都市計画に関する方針

### 1 基本方針

#### (1) 本区域の特徴と現状

本区域では、多摩地域の中でも区部に近接し、人口や都市活動の集中による環境への過大な負荷が生じており、環境負荷の軽減に向けた各種の取り組みが追いつけない状況にある。

また、暮らしから排出されるごみや、都市機能の更新に伴う産業廃棄物等が大量に発生しており、処分場の残余年数が逼迫していることも懸念されるなど、実行を伴ったライフスタイルの見直しと合わせ、省エネルギー、省資源に徹した地域循環型のまちづくりが求められている。

#### (2) 基本方針

大気汚染、水環境問題対策の一層の強化充実を図り、区域内の環境改善に向けた施策を引き続き進めていくとともに、地球環境や東京圏全体の環境へ視野を広げ、良好な居住環境の実現及び環境と共生する都市の実現をめざして、環境負荷の少ない都市構造の形成、循環型都市づくり、区域内の環境改善策などを推進する。

### 2 環境共生都市づくりに関する方針

#### (1) 環境負荷の少ない都市構造

- ・都市基盤の整備状況など環境に配慮した上で、土地利用の効率化を図り、職住近接の実現や、多機能集約型の複合市街地の形成などにより、人や物の移動に伴う環境負荷の少ないコンパクトな都市形態の実現を図る。
- ・渋滞の原因となるボトルネックの解消などにより、自動車交通による環境負荷の低減を図る。
- ・公共・公益施設において太陽光発電など自然エネルギーの活用を図り、環境負荷の軽減を図る。
- ・環境に配慮した住宅の普及拡大や業務ビルにおけるエネルギー消費量の削減などにより温室効果ガスの抑制を図るとともに、建築物の長寿命化にも配慮し、環境負荷の低減を図る。
- ・中核拠点など高密度市街地における、地域冷暖房の導入による地域レベルでの環境保全、省エネルギーの可能性について検討する。
- ・都市施設の整備や市街地開発事業の実施に合わせた雨水浸透、貯留施設の設置などによる、雨水の有効利用や地表からの浸透率向上などにより、下水道などへのピーク時の流入雨水を平準化し、河川などへの負荷を軽減するとともに、都市における水循環を推進する。
- ・都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(環境確保条例)や都市開発諸制度の

適切な運用などにより、屋上緑化や雨水浸透施設の設置を促進し、緑の創出や地下水の保全を図る。

- ・東京における自然の保護と回復に関する条例に基づき、一定規模以上の敷地面積での建築物の増改築等において、敷地及び屋上等の緑化を推進し、緑の持つ多面的機能を活用し、都市環境の改善を図る。
- ・事業実施に当たっては、必要に応じ計画段階から環境アセスメント制度を活用し、環境と調和した都市づくりを推進する。

## **(2) 循環型都市づくり**

- ・廃棄物処理計画に定められた施設、公的施設、公共的かつ広域的な処理を行う施設などについては、都市計画施設と位置付けることなどにより計画的整備を図るとともに、民間事業主体による産業廃棄物処理・リサイクル施設についても適切な配置を図る。
- ・資源循環の効率化のため、発生した建設廃棄物等の輸送環境や再資源化施設の整備などにより、首都圏全体での資源循環システム構築を図る。

## **(3) 区域内の環境改善**

- ・環境形成型地区計画の活用等により、良好な居住環境を実現し、区域内の環境改善を図る。
- ・自動車交通による騒音・振動を防止するため、道路構造の改善、沿道環境整備等の対策を総合的に推進する。