

小平市都市計画マスタープラン改定（素案）

平成28年度

小 平 市

目次

第1部 はじめに	1
第1章 小平市都市計画マスタープランとは.....	1
1 改定の背景と目的.....	1
2 位置づけ.....	2
3 役割.....	3
4 目標年次.....	3
第2章 小平市のまちの現況.....	4
1 位置と地形.....	4
2 人口.....	4
3 土地利用.....	5
4 産業.....	5
5 開発・建築.....	7
第2部 まちづくりを取り巻く状況と見直しの視点	9
第1章 小平市のまちづくりの経緯.....	9
1 まちのなりたちとまちづくりの経緯.....	9
2 前マスタープランまでのまちづくり.....	12
第2章 小平市のまちづくりを取り巻く状況.....	14
1 まちづくりを取り巻く社会的潮流.....	14
2 国、東京都、近隣市の動向.....	15
3 小平市のまちの主な特性と課題.....	17
第3章 マスタープランの見直しの視点.....	21
第3部 全体構想と実現に向けた取組	23
第1章 全体構想.....	24
1 まちの将来像.....	24
2 まちづくりの目標.....	25
3 将来の都市構造.....	27
第2章 まちづくりの目標に基づく戦略.....	31
第3章 まちづくりの方針<部門別>.....	37
1 土地利用の方針.....	38
2 道路・公共交通ネットワーク等の方針.....	42
3 安全・安心なまちづくりの方針.....	46
4 水と緑のまちづくりの方針.....	49
5 良好な住まいづくりの方針.....	52

第4部 地域別構想	55
第1章 地域別構想の概要	55
1 地域別構想の役割	55
2 地域区分の考え方	55
3 「地域」と「地区」の考え方	56
第2章 地域ごとのまちづくりの方針	57
1 西地域 <小川駅周辺、鷹の台駅周辺、東大和市駅周辺>	58
2 中央地域 <小平駅周辺、青梅街道駅周辺、新小平駅周辺、一橋学園駅周辺>	67
3 東地域 <花小金井駅周辺>	74
第5部 都市計画マスタープランの推進	81
第1章 市民生活に身近な地区のまちづくりの推進	81
1 市民主体の地区まちづくりを推進するための考え方	81
2 市民、事業者、市の役割	82
3 市民主体の地区まちづくりの進め方	83
第2章 まちづくりの推進に向けた市の取組	84
1 庁内の連携によるまちづくりの推進	84
2 権限移譲に伴うまちづくりの推進	84
3 広域連携によるまちづくりの推進	84
4 協働のまちづくりの推進	85
5 都市計画マスタープランの見直し	85

第 1 部 はじめに

第 1 章 小平市都市計画マスタープランとは

1 改定の背景と目的

小平市都市計画マスタープランは、平成 11 年（1999 年）10 月に初めて策定されました。上位計画である「小平市第三次長期総合計画－こだいら 21 世紀構想・前期基本計画－」（平成 18（2006 年）年 3 月）との調整・整合を図るため、平成 19 年（2007 年）3 月に改定され、当面の目標年次を平成 28 年度までとしていました。

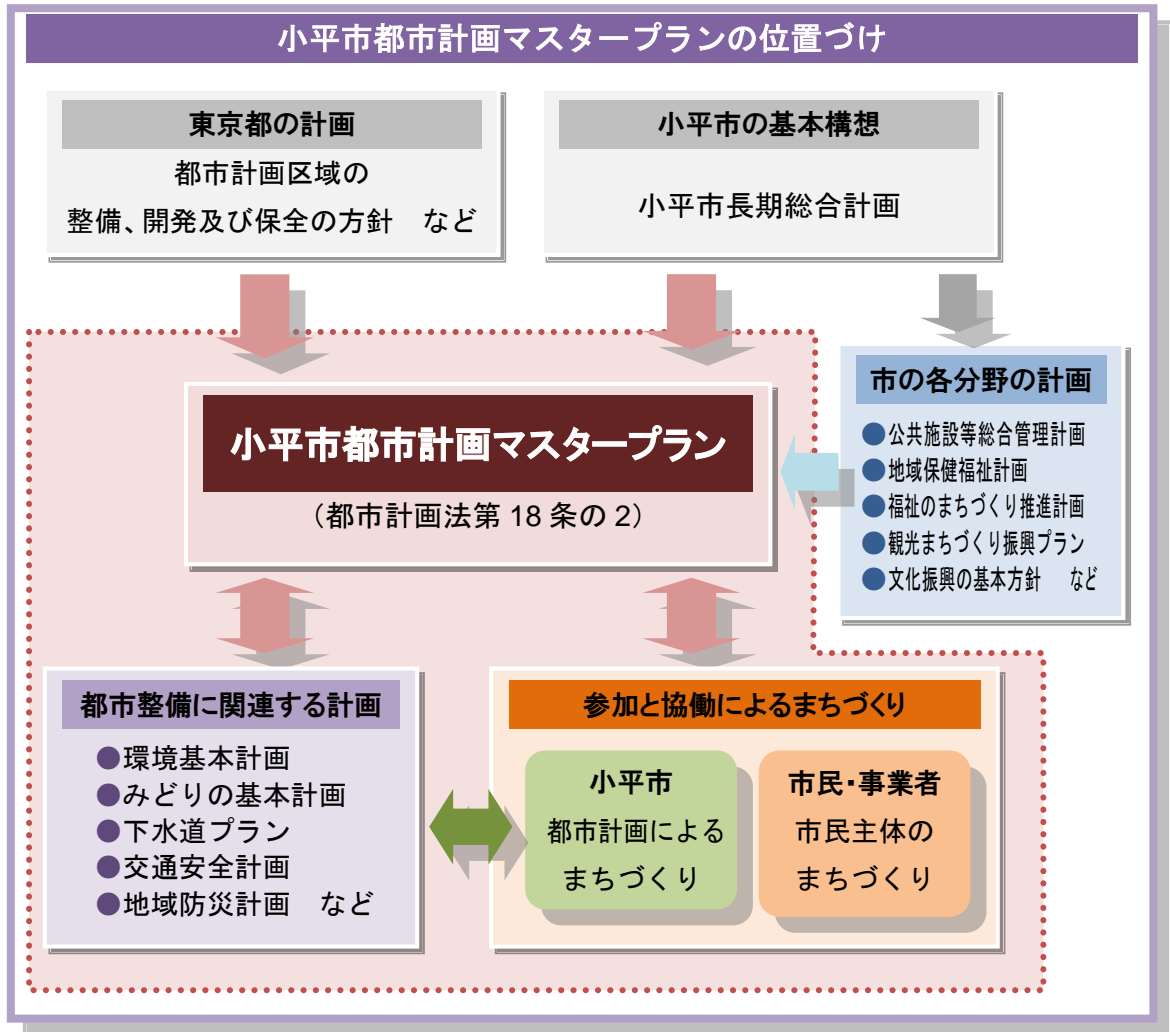
この間、社会経済状況は、少子化・超高齢社会が進展し、市の人口は微増傾向にあるものの人口推計では人口減少が予測されるなど新たな時代を迎え、一方で、都市を巡る状況は、市内外の都市基盤整備による都市構造の移り変わり、国・東京都や市における新たな計画の策定や見直し、地域主権改革による用途地域や風致地区の市への権限移譲などがあり、これらのさまざまな変化への対応を図る必要があります。

また、前マスタープランの「実現化に向けて」を受けて、市民等、事業者、市による参加と協働のまちづくりをめざす「小平市民等提案型まちづくり条例」を平成 22 年（2010 年）10 月に施行し、市民が主体となって身近な地区のまちづくりを進める仕組みが整いました。

このことから、市を取り巻く社会経済状況の変化やまちづくりに関わる事業の進捗に対応し、また関係法令・計画などとの整合を図るため、平成 26 年度から約 3 か年をかけて見直しを行いました。

2 位置づけ

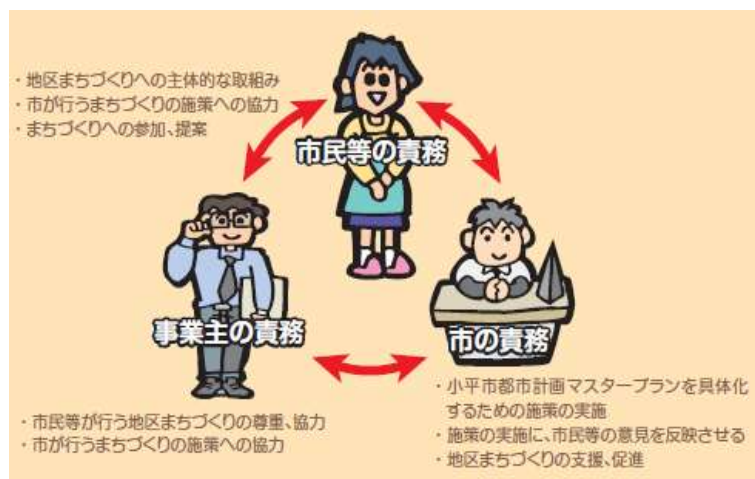
小平市都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2で規定する「市町村の都市計画に関する基本的方針」として位置づけられており、「小平市長期総合計画」および東京都の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して定められるものです。小平市における都市計画やまちづくりを進めるうえでの指針として、さまざまな計画などとの整合を図り、都市の将来像とその実現までの道筋を示すものです。



3 役割

小平市都市計画マスタープランは、主に土地利用や都市基盤などの都市計画の視点から、めざすべき将来都市像などの個別の事業を進めるうえで踏まえるべき基本的な考え方を示すもので、主に次の役割を担います。

- 将来都市像やまちの課題、都市計画に関する方針などを示すことで、これを市民や事業者と市などが共有します。
- 土地利用の規制・誘導や都市基盤の整備、市街地開発事業などの都市計画を定める際の、基本的な指針となります。
- 土地利用や都市基盤などの都市計画だけでなく、健康・福祉、防災、産業、自然環境、コミュニティなど、まちづくりに関するさまざまな分野についても相互の整合を図り、まちづくりを一体として考えます。
- 「小平市民等提案型まちづくり条例」の推進に向けて、市民・事業者・市が相互に連携し、それぞれの立場から主体的に取り組む「参加と協働のまちづくり」を進めるための指針となります。



4 目標年次

(1) 具体的な目標年次

当面の具体的な目標年次は、平成 29 年度から平成 38 年度までの 10 か年とします。

ただし、今後の社会経済状況などの変化により、内容の見直しや修正などの必要性が生じた場合には、本計画の見直しについて適切に対応します。

(2) 長期的な目標年次

まちの将来像やまちづくりの目標の実現には、相当な時間を要すると考えられることから、本計画の最終目標年次は定めません。

第2章 小平市のまちの現況

1 位置と地形

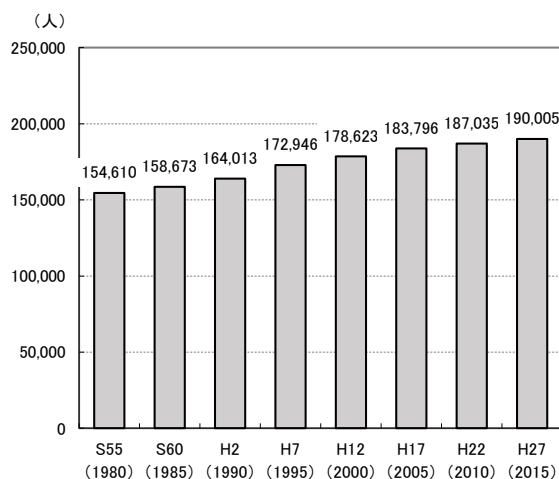
小平市は、東京都心部から西方約 26km に位置し、市域は東西約 10km、南北約 4km で、面積は 20.51km² あり、東は西東京市に、西は東大和市・立川市に、南は小金井市・国分寺市に、北は東久留米市・東村山市に接しています。

市域は、武蔵野台地上に位置した高低差の少ない平坦な地形をなしており、南は玉川上水、北は野火止用水に囲まれたなかに、玉川上水から水を引いた用水路が市内に巡っています。また、玉川上水の開通に伴う新田開発により、青梅街道などの主要な街道を中心に、整然と計画された短冊型の地割の様子は、今もうかがうことができます。

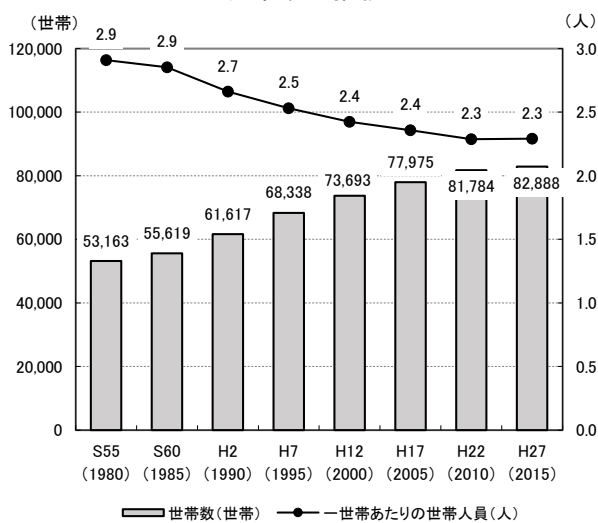
2 人口

小平市の人口および世帯数は、平成 27 年度の国勢調査で、市制施行後初めて人口 19 万人を超え、世帯数も 82,888 世帯と緩やかに増え続けています。また、一世帯あたりの世帯人員は、経年では減少傾向にあるものの、平成 27 年度調査では、前回調査と同じく約 2.3 人となっています。総人口は、大規模宅地開発や集合住宅等の建設により、今後も緩やかに増加する見込みであるものの、近い将来にピークを迎えた後、緩やかな減少に転じると考えられます。年齢階層別に見ると、年少人口（14 歳以下の人口）や生産年齢人口（15 歳から 64 歳の人口）は、経年での減少割合は比較的緩やかではあるものの、依然減少傾向にあり、老年人口（65 歳以上の人口）は明らかな増加の傾向を示しています。

人口の推移

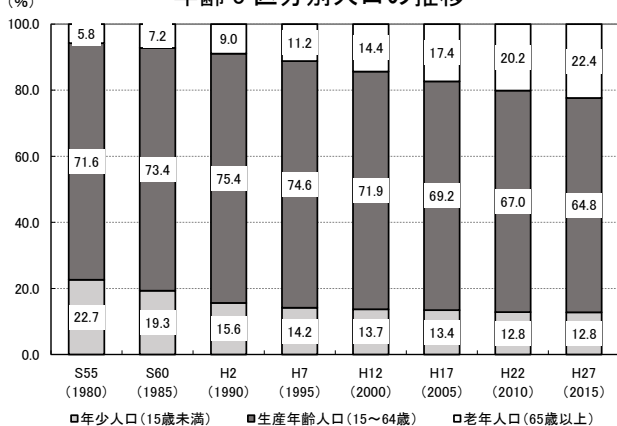


世帯数の推移

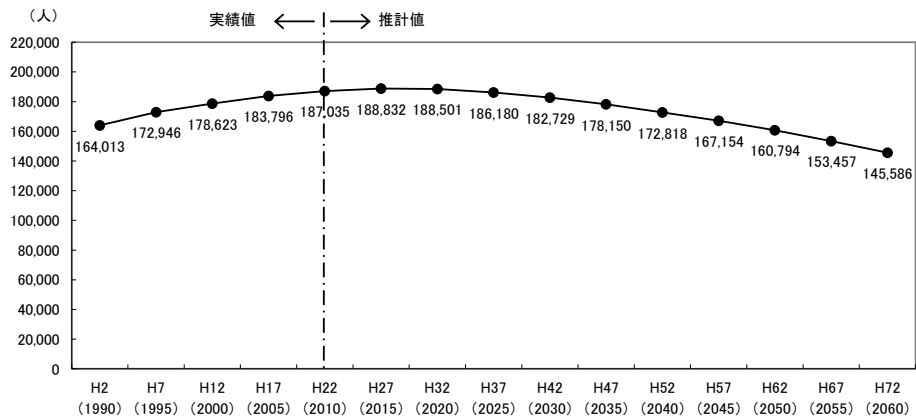


出典：国勢調査（平成 27 年度）

年齢3区分別人口の推移



人口推計



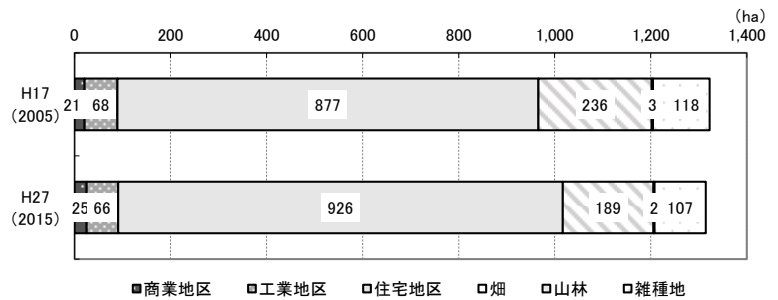
出典：小平市人口推計報告書

3 土地利用

土地面積は、住宅地区が最も多く10年間で約4%増加しており、全体の約70%を占めています。一方、畑は10年間で約4%弱減少しているのが特徴です。

しかし、多摩地域においては、小平市の畑の面積は、現在も比較的多い状況があります。

土地地目別課税面積の推移



出典：小平市「統計書」

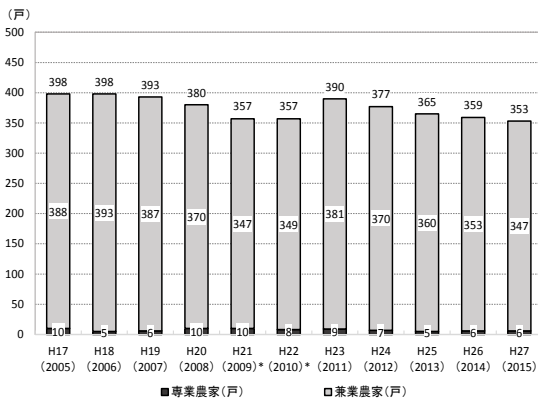
4 産業

(1) 農業

市の農家は、大半が兼業農家となっています。農家数は近年減少傾向にあり5年間で37戸減少し、経営耕地面積についても5年間で約2,900a (29ha) 減少しています。また、一戸あたりの経営耕地面積も、経年では減少傾向となっています。

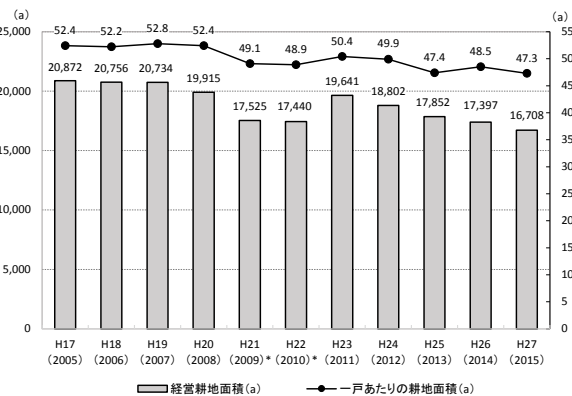
しかし、多摩地域においては、農家数、農家人口とも比較的多い状況があります。

農家数の推移



注) *印の年次は、東京都による簡易調査

経営耕地面積の推移

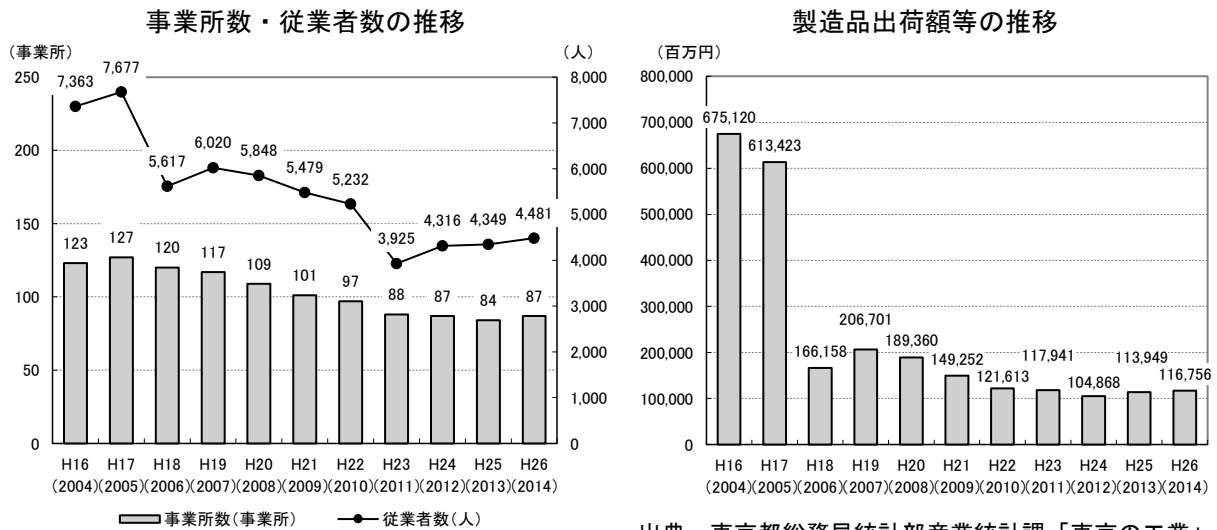


出典：小平市「統計書」

(2) 工業

市の工業については、事業所数・従業者数、製造品出荷額等の推移を見ると、平成17年をピークに全体的には減少しています。

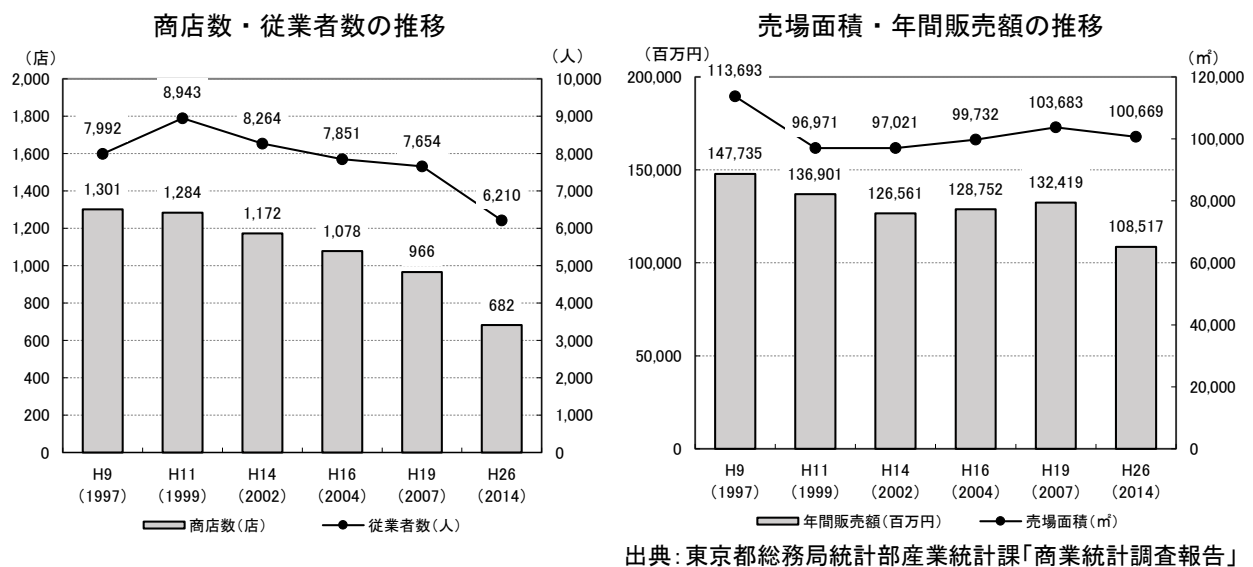
しかし、近年では従業者数、製造品出荷額等において、増加傾向が見られます。



(3) 商業

市の商業については、商店数・従業者数ともに年々減少傾向となっています。

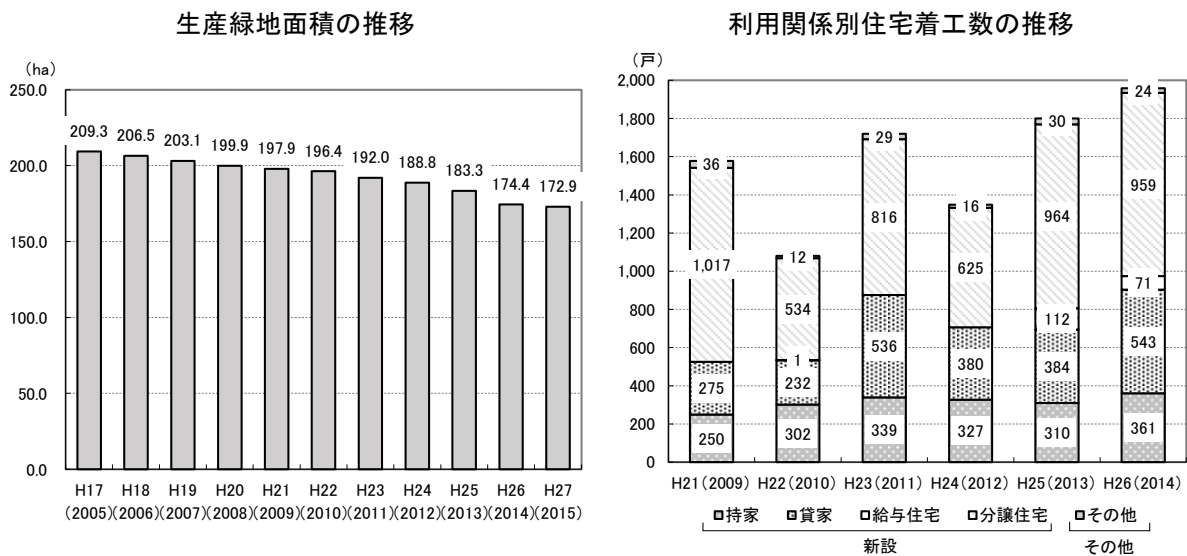
一方で、売場面積・年間販売額は平成11年から平成19年までは増加傾向でしたが、平成26年調査では、減少に転じています。



5 開発・建築

(1) 開発

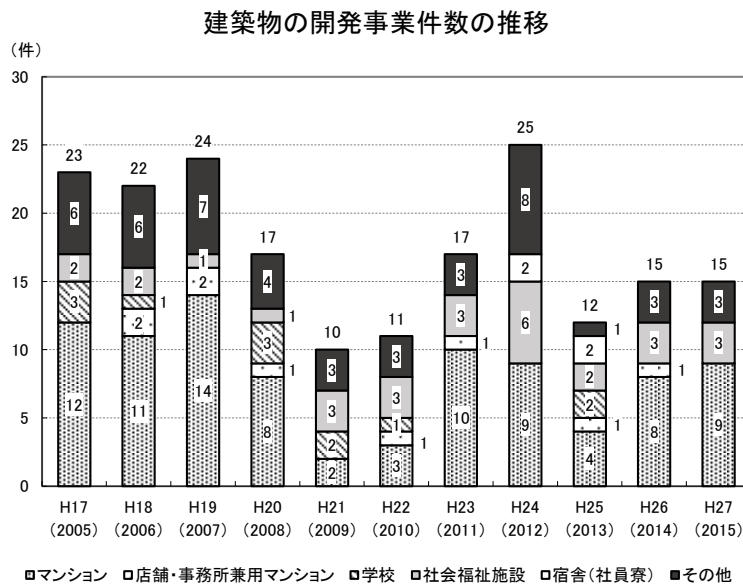
小平市の生産緑地は平成 27 年時点で 172.9ha となり、減少傾向が続いている一方で、住宅着工については、平成 21 年から平成 25 年の間で毎年 1000 戸以上の住戸が新設されており、その中でも分譲住宅の供給戸数が多くなっています。また、市内の建築物の開発事業件数は、毎年 10～25 件程度あり、平成 27 年には 15 件の開発事業が行われ、その中ではマンション開発の占める割合が高くなっています。



出典：左) 小平市「統計書」

右) 東京都都市整備局「建築統計年報」、小平市「統計書」

注) 新設とは新築・増築・改築によって住宅の住戸が新たに造られる工事で、その他とは住宅が増築・改築されることで、住宅の戸が新たに増加しない工事



出典：小平市都市計画課

(2) 住宅

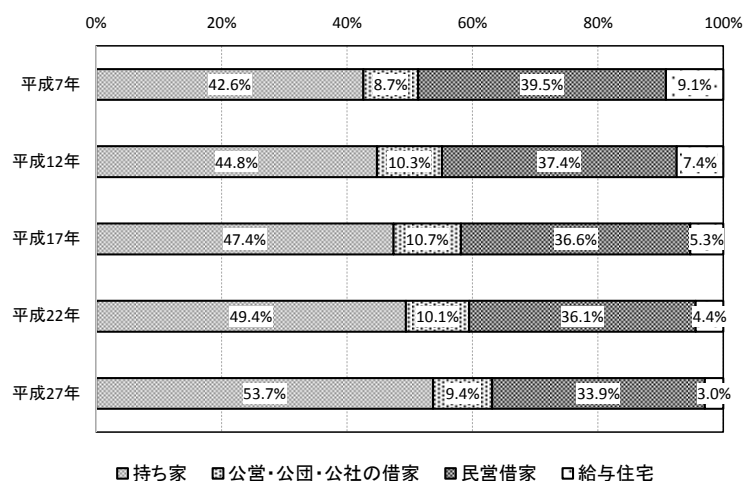
小平市の住宅所有については、持ち家率の増加が続いており、平成27年には5割を超えています。

一方、借家は緩やかに減少しており、その中では給与住宅（社宅、官舎など）の減少が顕著に見られます。

住宅所有関係別世帯数の推移

	平成7年度	平成12年度	平成17年度	平成22年度	平成27年度
持ち家	27,204	31,257	35,254	39,092	43,486
借家	36,634	38,540	39,096	40,057	37,469
公営・公団・公社の借家	5,566	7,215	7,992	7,978	7,620
民営借家	25,228	26,129	27,177	28,584	27,446
給与住宅	5,840	5,196	3,927	3,495	2,403

出典：国勢調査（平成27年度）



出典：総務省「住宅・土地統計調査」

第2部 まちづくりを取り巻く状況と見直しの視点

第1章 小平市のまちづくりの経緯

1 まちのなりたちとまちづくりの経緯

小平市は、平安時代末から室町時代にかけては、東山道武蔵路、鎌倉街道上道などの古道に人々の往来があったものの、水に乏しく生活用水を得ることが難しかったことから、人の定住は見られませんでした。江戸時代に入って、玉川上水の開通による生活用水の確保を契機に、青梅街道の整備とあいまって新田開発が進み、まちとしての歴史が始まりました。

(1) 近世のまちづくり

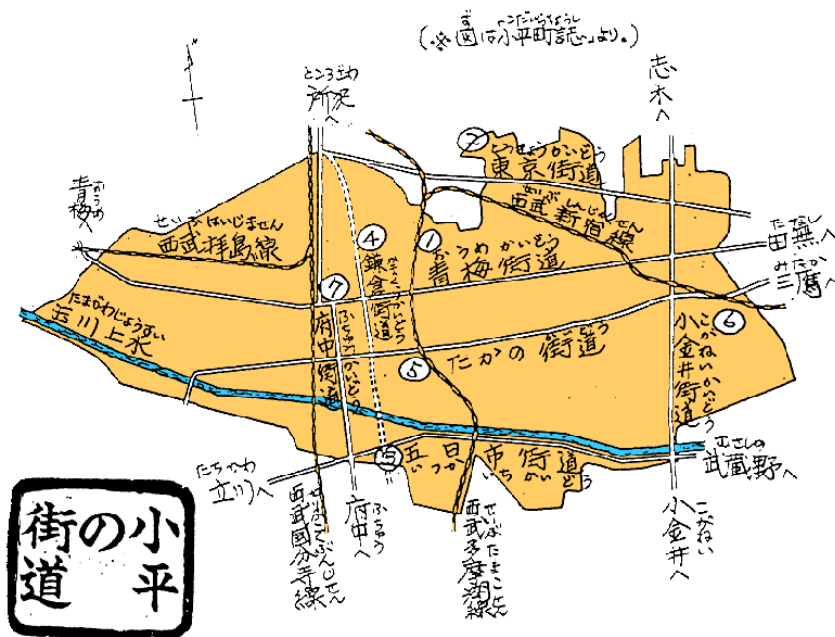
●玉川上水・野火止用水

江戸の人口増加による水不足への対応から多摩川の水を引くため、大工事の末に1654年（承応3年）、玉川上水が完成しました。その後、玉川上水の分水として野火止用水も整備されました。玉川上水の恩恵を受け、小平でも生活用水を確保できるようになりました。

●青梅街道

青梅街道は、江戸城や幕府施設などの建設に必要な石灰を現在の青梅市付近から江戸に運ぶための重要な交通路でした。また、江戸時代の中期以降には商品を運ぶための道としての役割も担うことになりました。

小平の旧街道



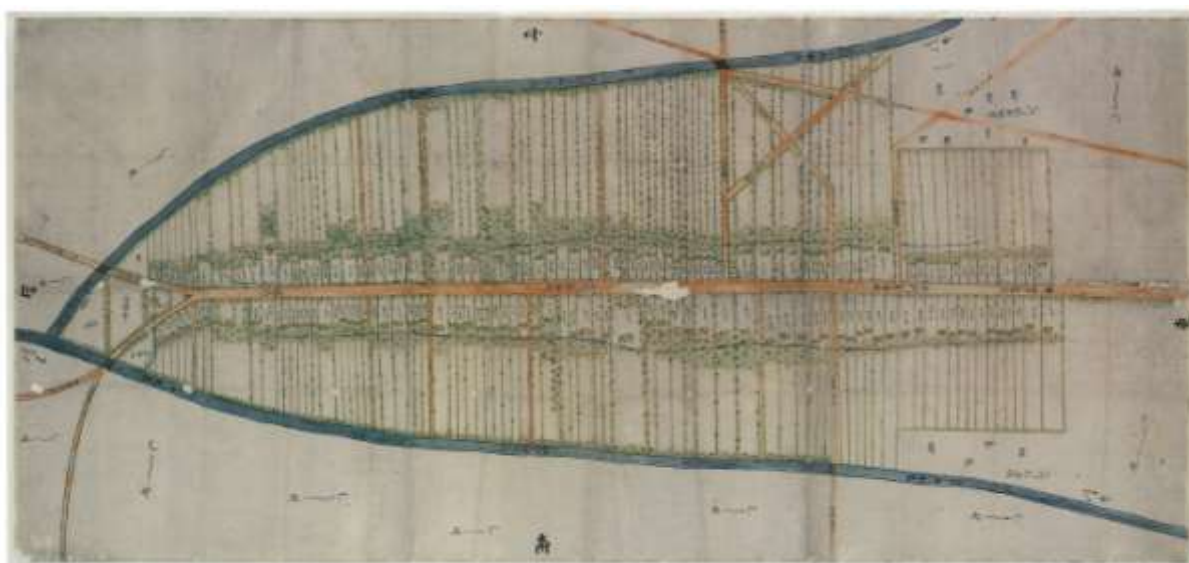
出典：小平の歴史

●列状集落と短冊型農地

玉川上水の通水を契機に、はじめに青梅街道沿いに農家が入植して玉川上水と野火止用水の間で小川新田の開発が開始されました。その後は東京街道、鈴木街道、五日市街道などに沿って鈴木新田、野中新田、大沼田新田、廻田新田などの開発が進められました。

これらはいずれも東西方向の街道に沿って列状に集落が形成され、南北に細長い短冊型の区画となっています。特に小川新田では青梅街道に沿った屋敷林から屋敷地、小川用水、農地、雑木林と続く整然とした土地利用が特徴となっています。

延宝2年（1674年）頃の小川村地割図



延宝2年（1674年）頃作成 【小川家所蔵】

(2) 近代～高度経済成長期以前のまちづくり

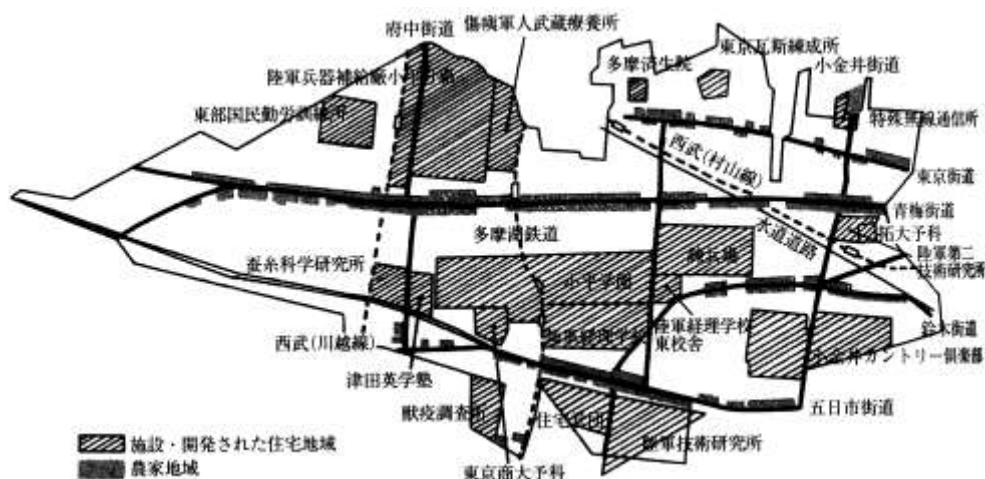
●鉄道の開通と学園都市開発

小平市内の鉄道は明治27年（1894年）に川越鉄道（国分寺～東村山間）が開通した後、昭和2年（1927年）に西武村山線（高田馬場～東村山間）、昭和3年（1928年）に多摩湖鉄道（国分寺～本小平間）が相次いで開通し、その後の住宅地開発のための基盤となりました。大正12年（1923年）の関東大震災の後、大学移転の受け皿として学園都市開発が進められ、大学の誘致とあわせて住宅地として分譲されたことが市街化の大きな契機となりました。この結果、農村的なものは東西の街道に沿って、都市的なものは南北方向に走る鉄道に沿って広がる現在のまちの基本的な構造がつけられることになりました。

●大規模な軍の施設

昭和15年（1940年）以降、軍事都市化の流れにより、小平にも傷痍軍人武蔵療養所（現在の国立研究開発法人国立精神・神経医療研究センター）、東部国民勤労訓練所、陸軍経理学校、参謀本部北多摩通信所、陸軍技術研究所など軍関係の施設が建設され、これに伴う人口増による住宅難の解消のため、住宅営団により桜上水住宅、桜堤住宅が整備されました。軍関連施設の開発は、小平の戦後開発に影響を与え、これらの用地は、国の施設や大規模工場などに転用されています。

戦時の施設・住宅の整備



出典：小平の歴史

●都営住宅の建設と基盤整備

戦後復興に伴い住宅難が深刻化したため、都営住宅が次々と建設されたことで急激に人口が増加し、小・中学校の増設をはじめ、住宅サービスや社会基盤整備が進みました。

(3) 高度経済成長期以降のまちづくり

●工場誘致とスプロール

昭和30年代以降、自己財源の確保のため、積極的に工場の誘致が行われ、こうした動きは従業員の移住などによる人口増加と住民の意識、生活様式の変化などにも影響を与え、近郊都市としての性格を強めていきました。

一方、農地の住宅地化や官有地などでの工場、住宅の建設などにより、道路や下水道などの都市基盤整備が追いつかないまま市街化が進み、結果として防災や環境上の問題のある市街地が生じることにもなりました。

●住宅都市としての形成

戦後の小平学園開発や鉄道の敷設などにより主要なまちの骨格が形成され、これ以降は道路や下水道などの基盤整備が進むと同時に、各駅周辺を中心として、農村から住宅都市への急速に変貌しました。バブル期以降は、市内の駅を結ぶ「多核連環都市構造」の形成の推進とともに、福祉や教育などのソフト面のまちづくりへの関心も高まりました。

●近年のまちづくり

少子化・超高齢社会の進展、将来の人口減少の到来に対応するため、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、基盤整備や地域公共交通と連携したまちづくりが進められました。

一方、将来にわたって活力ある社会を維持していくことを目的とした「小平市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、人口急増期に建設した小・中学校をはじめとする公共施設の更新への課題解決に向けた公共施設マネジメント、「プチ田舎」をコンセプトとした観光まちづくりなど、さまざまな分野との横断的な取組みが図られています。

2 前マスタープランまでのまちづくり

「小平市都市計画マスタープラン」は平成 11 年に策定されました。その後、「小平市第三次長期総合計画—こだいら 21 世紀構想・前期基本計画—」（第三次長期総合計画）が策定されたことや、まちづくりを取り巻く状況の変化などを受け、平成 19 年に見直しが行われ、前マスタープランが策定されました。ここでは、前マスタープランで示されたまちづくりの方向性をもとに、前マスタープランに基づくまちづくりを振り返ります。

●各駅を中心とした生活圏の形成

7つの駅を中心とする地域区分により地域ごとの特性を踏まえた目標とテーマを設定し、まちづくりを進めてきました。

小川駅西口地区では平成 19 年 5 月に、小平駅北口地区では平成 27 年 9 月に、市街地再開発準備組合が設立され、まちづくりの検討が進められています。

公共交通については、平成 16 年 1 月からコミュニティバス（にじバス）が運行を開始し、さらにコミュニティタクシー（ぶるべー号）が各地域で運行され、市内の移動手段の利便性向上が図られています。

●良好な住環境の維持

身近な緑にゆとりある住宅地として、土地利用の規制誘導を進めており、前マスタープランの策定以降、小川町一丁目地区に土地区画整理事業（平成 17 年 1 月）が実施され、事業後に建築物などを適正に誘導するため、土地区画整理地内とその周辺地域に小川町一丁目地区地区計画を設定しました（平成 19 年 12 月）。

地区計画は、花小金井一丁目地区（平成 21 年 7 月）、鈴木町一丁目地区（平成 26 年 12 月）、鈴木町一丁目恵泉地区（平成 28 年 3 月）、小平大和線沿線地区（平成 28 年 3 月）にも設定するなど、将来にわたって良好な住環境が実感できる住宅地として整備が進められています。

●緑の保全と創造

小平グリーンロードと市内に点在する公園・用水路・緑地をみどりのネットワークとして整備してきました。また、旧街道沿いを中心に風致地区制度を活用することで、緑の保全を図っており、このような取組みによって水や緑を身近に感じられる環境が形成されています。

しかし、風致地区内の緑や農地（生産緑地）は、宅地化の進展により減少しつつあり、上水新町一丁目、鈴木町一丁目、小川町一丁目の特別緑地保全地区指定や、生産緑地の追加指定を進めることで、緑の保全を図っています。

●幹線道路沿いの土地利用

平成 18 年 4 月に示された「多摩地域における都市計画道路の整備方針」（第三次事業化計画）に基づき、小平 3・4・10 号線と小平 3・4・21 号線の交差部や小平 3・4・23 号線などの整備により道路ネットワークの整備を進めるとともに、用途地域の見直しなどにより沿道での土地利用の促進に向けた誘導を行ってきました。

都市計画道路の整備は、活発な都市活動を支えるとともに、市民の安全・安心を確保するうえで重要な役割を果たす都市基盤であり、道路整備が進展したところでは沿道での土地利用も進みました。

●連携と協働のまちづくり推進のシステムづくり

前マスタープランに基づき、平成 22 年 10 月に、「小平市民等提案型まちづくり条例」を施行し、市民・事業者・市による参加と協働のまちづくりを推進する土壌ができました。平成 25 年 10 月には、同条例によるまちづくりのモデルケースとして、「小川西町 4 丁目推進地区まちづくり協議会」を発足し、地区のまちづくりについて検討しました。

また、景観と市民参加のまちづくりについて考えていただくための景観まちづくりセミナーや「小平市民等提案型まちづくり条例」の普及・啓発のためのまちづくりフォーラムを実施してきました。

第2章 小平市のまちづくりを取り巻く状況

1 まちづくりを取り巻く社会的潮流

①少子化・超高齢社会、人口減少に対応したまちづくりの必要性の高まり

日本の総人口は年々減少しており、平成27年度の国勢調査でも、調査開始以来、初めての減少となりました。また、年少人口（14歳以下の人口）や生産年齢人口（15歳から64歳の人口）が減少している一方、老年人口（65歳以上の人口）は増加し、高齢化率は約26.6%（平成27年度国勢調査）となっており、約20年後には33%を超える推計となっています。東京などの都市部においては、将来的には人口の減少は避けられないものの、しばらくは微増またはほぼ現状維持の状態が続き、高齢化がさらに進行するといった傾向にあります。

このことから、地域の生活関連サービスの縮小、税収減のなかで公共施設やインフラの更新、輸送サービスの重要性増大、空家・空き店舗などの増加、単身世帯の増加、地域コミュニティの機能低下などの問題が発生すると考えられます。これらの課題解決に向けては、都市経営の効率化、合理化だけでなく、子育て、医療、福祉への配慮、高齢者の健康増進など、ハード・ソフトの両面に対応した、持続可能なまちづくりが必要となります。

②都市の防災に向けたまちづくりの必要性の高まり

東日本大震災や熊本地震など、大規模な震災から得た教訓をもとに、都市の防災や減災に向けた対応が求められています。

そのため、防災・減災の視点を重視した道路整備や空間確保、市街地の不燃化や建物の耐震化、老朽化した橋りょうや下水道などのインフラの改修、さらに震災後の復興のあり方、また市民の防災意識の向上についても対応が求められています。

③地球環境や自然環境に対する問題に対応したまちづくりの必要性の高まり

温室効果ガスの排出により地球温暖化をはじめとして、大量消費に伴い発生する廃棄物処理など、地球環境に関する問題への対応に迫られています。また、東日本大震災の影響による電力不足の経験などから、再生可能エネルギー利用、省エネルギーの取組みへの関心が高まっています。

一方、自然環境においては、都市部を中心に宅地化などの影響で、農地や樹林地などの緑が減少し、自然に囲まれた住環境、まちの景観、多様な動植物への影響が懸念されています。

そのため、エネルギーの効率的な利用や環境に配慮した暮らし方への転換を促進し、低炭素社会、循環型社会への対応が求められています。

④権限移譲と協働のまちづくりの必要性の高まり

国の地域主権改革により、まちづくりを取り巻くさまざまな分野の事務が、基礎自治体へ権限移譲されています。都市計画においては、用途地域や風致地区などの決定権限が基礎自治体に移譲され、地域の独自性をもってまちづくりをすることができるようになりました。

そのため、まちの魅力向上をさせ都市間の競争力を高めるため、参加と協働により、地域の特性を活かした独自性をもったまちづくりへの取組みが求められています。

2 国、東京都、近隣市の動向

(1) 国の動向

●コンパクト・プラス・ネットワーク

平成 26 年に策定された「国土のグランドデザイン 2050」では、キーワードとして『コンパクト・プラス・ネットワーク』を掲げ、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要であるとしています。

(2) 東京都の動向

●東京の都市づくりビジョン（平成 13 年（2001 年）策定、21 年（2009 年）改定）

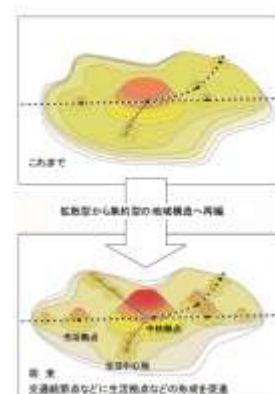
目標年次を 2025 年として、「環境、緑、景観」に一層重点を置いた新たな基本理念のもと、東京が目指す都市構造として、広域的には、今後とも「環状メガロポリス構造」の実現をめざすとともに、身近な圏域では、駅などを中心に、コンパクトな市街地への再編を進めるとしています。

●都市計画区域の整備・開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）（平成 26 年（2015 年）策定）

東京の都市づくりビジョンに合わせ、目標年次を 2025 年として、めざすべき都市像として、「環状メガロポリス構造の実現」と「集約型の地域構造への再編」を掲げています。小平市は「都市環境再生ゾーン」と「核都市広域連携ゾーン」に位置づけられ、「活力ある多摩の拠点育成」「質の高い計画的な住宅地の整備」「産学公連携による産業立地の促進」「緑地や農地の保全と活用」などを図ることとされています。



ゾーン区分図



集約型地域構造への再編イメージ

●都市づくりのグランドデザイン(仮称)(平成29年度策定予定)

2040年代の都市像を示す「都市づくりのグランドデザイン(仮称)」が、平成29年度を目途に行政計画として策定される予定となっています。

東京都都市計画審議会で検討された答申における多摩地域の地域像は、「(仮)多摩イノベーション交流ゾーンでは、積極的に「挑戦」できる環境が整い、多様なイノベーションが生み出されている」、「(仮)都市環境共生域では、緑と水に囲まれたゆとりある市街地や駅周辺に機能集約された拠点を形成」、「(仮)多摩広域拠点域では、リニア中央新幹線や圏央道などのインフラを活用し、広域的な交流が活発に行われ、研究・学術・ものづくりなどの拠点を形成」とされています。

●新たな多摩のビジョン(平成25年(2013年)策定)／●新たな多摩のビジョン行動戦略(平成26年(2014年)策定)

「新たな多摩のビジョン」は、地域のあらゆる主体を対象に、概ね2030年頃を念頭に入れた多摩の進むべき方向性が示されています。

また、「新たな多摩のビジョン行動戦略」は、ビジョンで示した目指すべき多摩の姿を実現するため、①歴史、文化、自然など多摩地域の強みを発揮 ②2020年オリンピック・パラリンピックの開催など歴史的な契機を活用 ③行政、民間企業、NPOなど多摩の総力を結集の3つの基本的な考え方のもとに、東京都、市町村、民間等の多摩地域の各主体の取組みを体系的にとりまとめています。

●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)

都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線が、「活力」「防災」「暮らし」「環境」の4つの目標を踏まえ、選定されています。

小平市においては、優先整備路線として、小平3・3・3号線(西東京市境～花小金井南町二丁目、小平3・4・17～小平3・4・7/都施行)、小平3・4・10号線(小平3・4・21～市道第A-61/市施行)、小平3・4・19号線(小平3・4・14～東久留米市境/市施行)、小平3・4・12号線(小川町～小川西町四丁目/その他施行)、小平3・4・19号線(小平駅～小平3・4・14/その他施行)が選定されています。

(3) 近隣市の主な動向

●近隣自治体における拠点整備等

「都市計画区域の整備・開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)(平成26年(2015年)策定)」において位置づけられた近隣の「核都市」、「生活拠点」、「生活中心地」では、市街地再開発事業などによる拠点整備が進められている地域もあります。

また、東村山駅付近では、「開かずの踏切」をなくし道路交通の円滑化を図るため、西武新宿線、国分寺線および西武園線の連続立体交差事業が進められており、西武新宿線井荻～東伏見駅付近も準備中となっています。

都市計画区域マスタープラン（東京都）における近隣の拠点

核都市	交通利便性などをいかした業務・ビジネス・商業・文化、飲食サービスなど高度な機能集積により、東京圏の都市活力や都市文化をリードする拠点	立川
生活拠点	交通結節点などにおける商業、福祉、文化、教育などの生活機能などの集積により、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた拠点	武蔵小金井 国分寺 国立 田無
生活中心地	特徴ある商店街やコミュニティインフラ（道路、公園、集会施設、子育て支援施設、高齢者介護施設、教育文化施設など）の整った、身近な地域における人々の活動や交流の中心地	東小金井 西国分寺 東村山 東久留米 (花小金井)

3 小平市のまちの主な特性と課題

(1) まちの主な特性

①多くの鉄道駅

市内に鉄道駅を7駅有するだけでなく、近隣市外の多くの駅（菫山駅、八坂駅、東大和市駅、玉川上水駅、国分寺駅、武蔵小金井駅など）も利用可能であるほか、駅勢圏から外れる地域においても、それを補完する形で民間バス路線や公共交通などが発達しているため、都心へのアクセス性に優れています。

また、小川駅西口地区や小平駅北口地区では、市街地再開発事業の計画が進んでおり、本市の新たな拠点として期待が高まっています。

鉄道駅・バス停の勢圏からみる小平市



②利便性の高い住宅都市

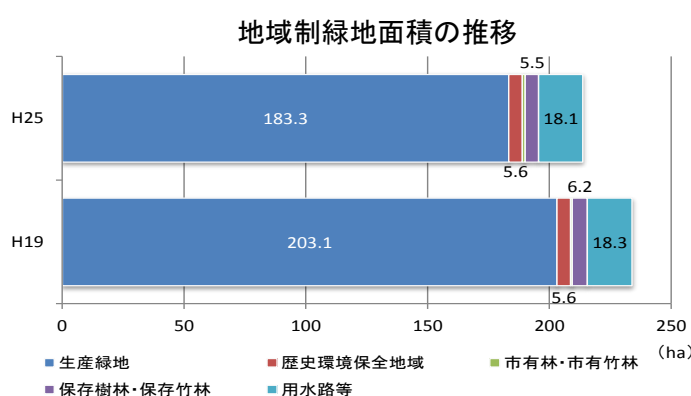
市内では道路や公園などの基盤整備が進みつつあります。大半の市街地が住居系の用途地域に指定され、地形的な特徴などから水害などの危険性が低いこともあり、多くの鉄道駅を有し交通利便性が高いことから、住みやすい住宅都市として広く認知されています。また、本市は平坦な地形であり、歩行者だけでなく、交通手段に通勤通学、買物等幅広く自転車を利用している方が多い傾向にあります。

③小平グリーンロードを骨格とした豊かな水と緑

玉川上水や野火止用水などで構成する小平グリーンロードは、小平市を特徴づける水と緑のネットワークの骨格となっています。

また、青梅街道沿いの短冊型の農地や屋敷林、玉川上水から引かれた用水路などの歴史を受け継いできた特徴的な風景は、農地の宅地化により少なくなっているものの、その地割を踏襲した土地利用がみられ、現在もこのような風景が、ゆとりや安らぎある住環境の創出につながっています。

さらに、武蔵野特有の街道沿いの郷土風景や玉川上水を保全することを目的として、東京道(東京街道)、青梅街道、鈴木道(鈴木街道)、玉川上水の4か所が風致地区に指定されています。



④多くの教育施設や大規模事業所

武蔵野美術大学、白梅学園大学・白梅学園短期大学、津田塾大学、嘉悦大学などの大学をはじめ、国や東京都などの施設も多く立地しているため若い世代が集まる土壤があります。

また、株式会社ブリヂストン、ルネサスエレクトロニクス株式会社、株式会社日立国際電気といった大規模事業所が立地しており、多くの人や知の集積があります。

(2) まちの主な課題

■駅を中心としたまちづくり

市内には多くの鉄道駅があるため鉄道などの交通利便性は高い一方、鉄道駅を中心とする生活圏域における買い物などの機能集積の状況はさまざま、良好な住宅都市として発展してきたため、商業の側面については市外に人が流出し、市内ににぎわいが少ないという声が聞かれます。

また、鉄道駅を玄関口としてみたときに、駅前空間についても脆弱な印象があり、駅が単に電車への乗り継ぎの場となっている状況が垣間みられます。

公共交通については、これまで、鉄道や路線バスなどの基幹交通を補う、地域の需要に応じたコンパクトな生活交通であるコミュニティバス・タクシーを、地域や交通事業者と

協働で検討してきましたが、市民の最寄駅へのアクセスや買い物など地域内の生活交通の足の確保は、超高齢社会の進展により、公共交通の果たす役割が一層高くなっています。

■計画的な道路ネットワークの形成

幹線道路の整備は、渋滞の解消をはじめ、歩車道分離による歩行者や自転車利用者の快適性の向上、沿道緑化による緑の創出、延焼遮断機能としての防災性の向上、沿道利用の促進によるにぎわい創出など多くの効果をもたらします。

しかし、本市の都市計画道路の整備率は42.6%（平成28年3月現在）にとどまっており、多摩地域の都市計画道路の整備率（60%程度）と比べると、道路ネットワークの形成といった観点から、整備推進は重要な課題となっています。また、市内には鉄道駅が多い反面、線路が張り巡らされていることから、踏切による渋滞が発生し、円滑な交通ネットワークの妨げとなっています。

都市計画道路の整備状況



■防災・減災を踏まえたまちづくり

地形的な特徴から、大規模な水害などの危険性は少ないものの、震災に向けた防災・減災の取組みは不可欠です。災害に強い都市構造の構築は、道路、建築物、駅、公園などの公共空間、緑などの複数要素を総合的に整備することによって実現されるものであるため、まちづくりを進めていく中で防災の視点を常に踏まえて、計画的にまちづくりに取り組む必要があります。

また、人口急増期に開発された住宅地では、老朽化が進み、更新の時期を迎えつつあります。また、これらの地域以外にも、老朽化した木造家屋が密集し、幅員の狭い道路が多い住宅地もあり、防災性や快適性の観点から改善の必要があります。

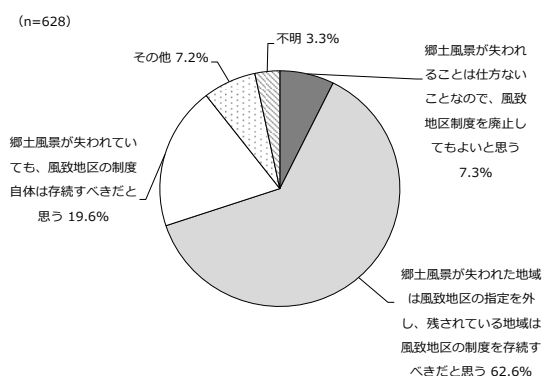
■みどりの維持・保全

市内では、約 173ha（平成 27 年）の農地が生産緑地として指定されていますが、高齢化や相続などに伴い、宅地などに転用され年々減少傾向にあります。

また、生産緑地法が改正された平成 4 年に生産緑地として指定された農地が、平成 34 年に指定解除要件である指定後 30 年を迎えるため、国や東京都の動向を見据えながら、市としての対応も迫られています。

また、風致地区については、沿道の土地利用の変更などによって本来の風景を失い、制度の維持が困難な地域もあります。風致地区条例の制定権限および建築行為の制限に係る許可権限が都から市に移譲されたことから、風致地区の基本的な考え方は維持しつつ、課題解決のために指定の見直しを検討する必要があります。

風致地区制度について



「郷土風景が失われた地域は風致地区の指定を外し、残されている地域は風致地区の制度を存続すべきだと思う」が 62.6%と最も多くなっています。

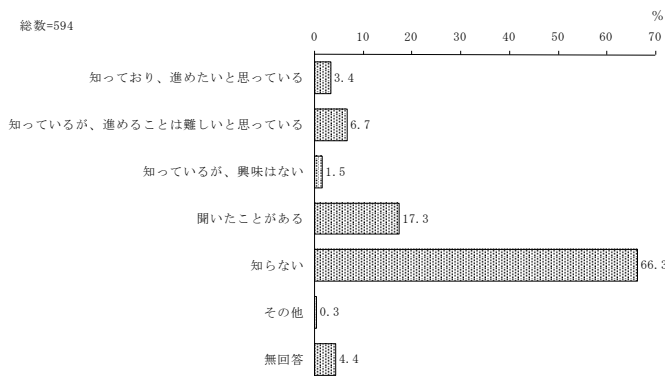
※平成 27 年度小平市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査結果より

■地域のまちづくり

市内の転入者や若い世代の多くは自治会に加入しない状況にあり、地域におけるつながりが希薄になっています。また、住宅の更新期を迎える地域は、核家族などの世帯構成の変化の影響により、建替えよりも転居をする場合が多く、積み上げてきた地域のつながりが失われる心配があります。

一方、市では小平市民等提案型まちづくり条例を制定し、参加と協働のまちづくりに関する具体的な取組みに向けた仕組みは整えましたが、制度そのものの認知度が低いこと、都市計画など専門的な情報がよく理解されていないこと、まちづくりへの主体的な取組みの重要性が十分認識されていないことなどから、条例が活用されていない現状があります。

小平市民等提案型まちづくり条例の認知度について



・協働のまちづくりの推進に向けた土壌は出来つつありますが、認知度は非常に低くなっています。

※平成 26 年度小平市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査結果より

第3章 マスタープランの見直しの視点

前マスタープランに示された「まちづくりの理念」、「まちづくりの目標」、「まちづくりの方向」については、今後10年の本市を展望しても、大きな方向性の変化はないと考えます。

しかし、前マスタープラン策定後における社会経済状況の変化など考慮すべき点もあります。そのため、前マスタープランの基本的な方向性は継承しつつ、継続すべき課題は引き続き取り組み、社会経済状況の変化にも適切に対応しながら、引き続きまちづくりに取り組んでいく必要があると考えます。

これらのことを念頭に今回のマスタープラン見直しの視点を以下のように整理します。

①少子化・超高齢社会、人口減少に対応したまちづくり

本市における総人口や世帯数の推移、また一層の高齢化率の増加を踏まえて、将来的な人口減少を見据えつつ、人口構造の変化に対応したまちづくりが必要です。

そのため、年齢や障がいの有無などに関わらず、多くの人にとって暮らしやすいまちづくりを基本として、これまでの成長・拡大を前提としたまちづくりではなく、まちの魅力やストックを活かした日常生活における買い物などの利便性の確保、これを支える道路や公共交通のあり方、みどりを身近に感じられる空間の保全・形成など、市民や市外の人にとっても愛着や誇りを感じることができ、また健康で快適なくらしができる「小平らしい」まちづくりに向けて計画を見直します。

②安全・安心なまちづくり

東日本大震災や熊本地震などを機に、大規模災害に対する市民意識は高まっており、災害に強いまちづくりが重要です。

そのため、道路ネットワークの整備や市街地開発事業などを通じた都市全体の防災性の向上、災害にも強い低炭素型社会の実現に向けた自立分散型エネルギーの推進、および自助・共助・公助といった防災意識の向上を図りながら、安全・安心なまちづくりの実現に向けて計画を見直します。

③水と緑のあるまちづくり

小平グリーンロードをはじめとした水と緑に囲まれたくらしのある本市では、このようなまちのみどりに対する関心が一層高まっています。

しかし、小平の歴史を感じる郷土風景である農地（生産緑地）や風致地区などのみどりは、年々減少しています。

そのため、小平の風景であるみどりを維持・保全し、またこれらのみどりを活かしたまちづくりに向けて計画を見直します。

④鉄道駅周辺の拠点性を高めるまちづくり

多くの鉄道駅に恵まれ、通勤・通学などに便利なまちである一方、鉄道駅周辺の拠点性が不足しているなどの声が少なくありません。その中で、小川駅西口地区や小平駅北口地区の市街地再開発事業、都市計画道路の整備など、都市基盤の拡充に向けた動きが予定されています。

このような、鉄道駅を中心としたまちづくりの動向を契機に、鉄道駅周辺の拠点性を高めるまちづくりの実現に向けて計画を見直します。

⑤参加と協働のまちづくり

まちづくりを取り巻く複雑化する問題・課題の解決に向けて、市民の身近なまちへの関心を高め、地区ごとのまちづくりを実践していく必要があります。

そのため、小平市自治基本条例や小平市民等提案型まちづくり条例の活用を推進しながら、市民や多くの大学・事業所などのまちづくりの担い手が、主体的に関わることができる参加と協働のまちづくりに向けて計画を見直します。

⑥関連法令、上位・関連計画等との整合

前マスタープラン策定後、国の地域主権改革により、用途地域や風致地区などの決定権限が移譲されたことで、地域特性に応じた土地利用を一層推進することができるようになるなど、市における都市計画行政への重要性が高まっています。

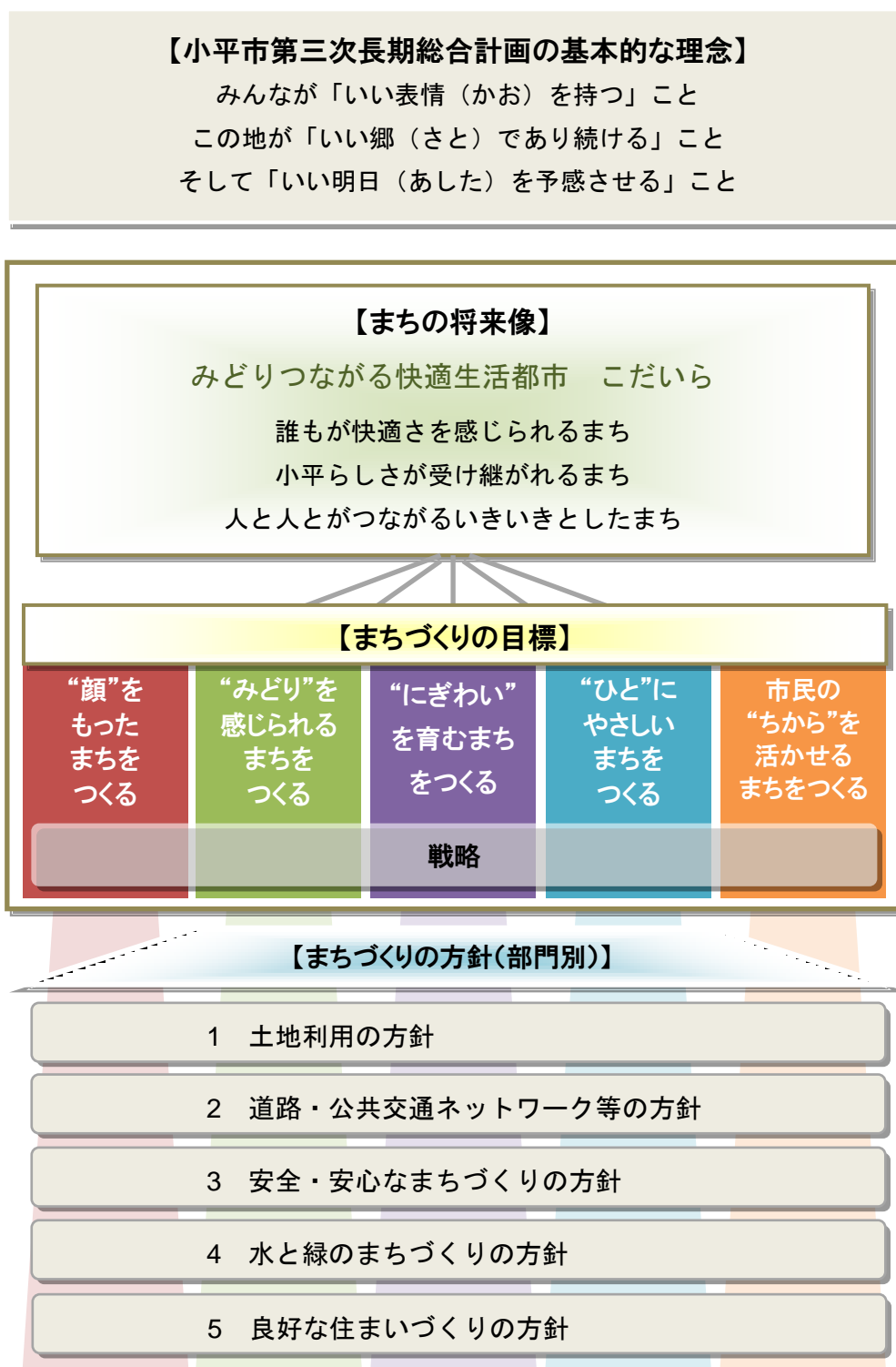
また、まちづくりを取り巻く国の動向を踏まえ、東京都の「都市計画区域の整備・開発および保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」などが改定され、市の関連計画なども策定・見直しが進んでいます。

そのため、関連法令、上位・関連計画などとの整合を十分に図りながら計画を見直します。

第3部 全体構想と実現に向けた取組

本マスタープランでは「小平市第三次長期総合計画—こだいら 21 世紀構想—」の基本的な理念に基づき、「まちの将来像」を設定し、その実現に向けて、今後 10 年間で取り組むべきことを 5 つの「まちづくりの目標」としました。また、これらを下支えする「まちづくりの方針<部門別>」に基づき庁内が連携することで、「まちづくりの目標」を実現する推進力となります。

全体構想と実現に向けた取組の構成



第1章 全体構想

1 まちの将来像

小平市都市計画マスタープラン改定にあたり、本マスタープランにおける市民・事業者・市が共有する将来の小平市について、市民の暮らしを踏まえた「まちの将来像」を示します。

みどりつながる快適生活都市 こだいら

誰もが快適さを感じられるまち

小平の特性や地域資源を活かして、日常の暮らしが安全・安心で快適さを感じられるまちをめざします

小平らしさが受け継がれるまち

小平らしい歴史・文化、自然環境や産業などが将来にわたって受け継がれ、市民の誇りとなってくらしとともに育まれるまちをめざします

人と人がつながるいきいきとしたまち

人と人との交流のなかでにぎわいが生まれ、健康で笑顔があふれたまちをめざします

2 まちづくりの目標

まちの将来像の実現に向けて、マスタープランの見直しの視点を踏まえ、今後10年間で積極的に取り組むべき目標を設定し、5つの「まちづくりの目標」として示します。

まちづくりの目標

まちづくりの目標 1

“顔”をもったまちをつくる

小平市は、各鉄道駅を中心に商業・業務機能の集積や公共交通機能の充実・強化を図り、日常の生活利便性を確保する生活圏を形成してきました。

今後もその基本的な考え方は踏襲しながら、各鉄道駅周辺の特徴や役割に応じてバランスよく機能を配置し、互いに分担・連携しあうことができる、それぞれが独自の“顔”をもったまちづくりを進めます。

また、市内に不足する都市機能については、市内にとどまらず、隣接する市町村における拠点間で分担・連携を図り、拠点間をむすぶ交通ネットワークを確保することで、利便性の高いまちづくりを進めます。

まちづくりの目標 2

“みどり”を感じられるまちをつくる

小平市は、玉川上水などの水と緑に親しむことができる空間、風致地区に指定されている街道沿いのまち並み、小平の新田開発の歴史を感じることができる短冊型農地など、豊かな水と緑がもたらす環境に恵まれています。

また、小平グリーンロードを中心とした水と緑のネットワークが形成されていることから、身近にみどりを感じながら暮らすことができる環境が整った、良好な住宅都市として広く認知されています。

そのため、今後もまちの誇りである小平のみどりを活かしながら、新たなみどりの創出も図り、“みどり”を感じられるまちづくりを進めます。

まちづくりの目標 3

“にぎわい”を育むまちをつくる

小平市は、都心部へのアクセス性に優れている立地にある一方で、小平グリーンロードをはじめとしたほどよい水と緑が残り、また農地が多いため身近に農と触れ合えるなど、都会的な利便性の高さといふささを感じさせるような心地よい自然環境が両立したまちです。

また、株式会社プリチストン、ルネサスエレクトロニクス株式会社、株式会社日立国際電気などの世界の最先端の技術を持った工場・研究施設、さまざまな特色を持った多くの大学などがあることから、多世代にわたる人や魅力ある知が集積しているまちとも言えます。

この多様な地域資源を活かして創出された人の活力や人と人とのつながりのなかで“にぎわい”を育むまちづくりを進めます。

まちづくりの目標 4

“ひと”にやさしいまちをつくる

小平市は、市域がコンパクトで、かつ比較的高低差が少ない平らな地形であり、小平グリーンロードや用水路など特徴的な水と緑のネットワークも形成されていることから、徒歩や自転車に適したまちです。また、多数の鉄道駅が市内および徒歩圏内の近隣市にあるため、公共交通の利便性が高いことも特徴です。

この小平市特有の地形的な特性や都市構造上の特徴を活かした、コンパクトで歩いて暮らせる超高齢社会、人口減少に対応したまちの魅力をより磨くことで、今日的な課題である、災害への対策、地球環境への配慮、健康まちづくりにつながる、誰もが安心、快適に暮らすことができる“ひと”にやさしいまちづくりを進めます。

まちづくりの目標 5

市民の“ちから”を活かせるまちをつくる

まちづくりを取り巻く問題・課題は、超高齢社会、人口減少のみならず、人々のライフスタイルや価値観の多様化など複雑化しています。一方、地域においては市民のまちづくりに対する意識は高まっており、まちづくりの課題解決には、市民の主体的なまちづくりを推進することが重要です。

そのような社会的動向を受け、本市では小平市民等提案型まちづくり条例の制定などにより、市民自らがまちづくりに主体的に関わることができる仕組みが整えられています。

そのため、地域の人々の主体的な活動によるつながりから得られる共感を“ちから”にして、その市民の“ちから”を地域課題の解決に活かすことができるまちづくりを進めます。

3 将来の都市構造

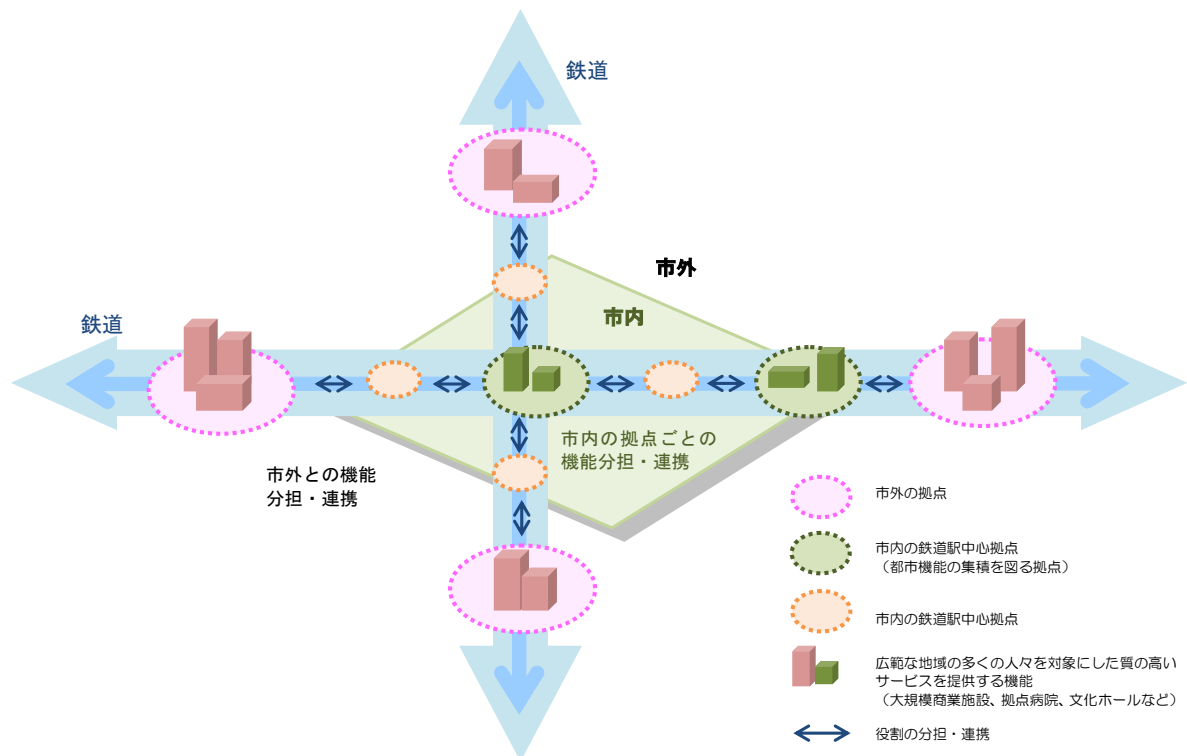
小平市の特徴である多くの鉄道駅を市民の生活圏を踏まえた拠点として位置づけます。また、市の特徴的な自然環境や歴史・文化、産業の拠点を性格に応じて位置づけ、拠点としての性格を育むとともに、交流を支える連携軸（ネットワーク）の強化を図ります。

本市では、これまで鉄道駅周辺を商業・業務核の拠点と位置づけ、拠点を中心とした生活圏域の形成ならびに幹線道路や交通ネットワークの形成を図りながら、利便性の高い市民生活が可能となるまちづくりを進めてきました。

一方、超高齢社会・人口減少などの社会背景を踏まえると、全ての駅周辺に等しく同じ役割や機能を求めるのではなく、それぞれの拠点の特徴を活かし、互いの役割や機能を分担しあい、不足する機能は他の都市も含めた拠点ごとの連携により補う関係性を構築する都市の形成が必要です。

そのため、本マスタープランでは、鉄道駅を中心とした利便性の高い生活圏の形成をめざすという基本的な考え方は踏襲しつつ、メリハリのある役割・機能分担と互いの交流を支える連携軸（ネットワーク）の強化を図ることで、市全体としての都市機能の向上をめざし、持続可能な都市の形成を図ります。

鉄道駅を中心とした拠点ごとの役割や機能の分担・連携イメージ



(1) 拠点

■鉄道駅中心拠点

市内の各鉄道駅を中心とする都市機能が集積する一定の圏域を「鉄道駅中心拠点」として位置づけます。

それぞれの「鉄道駅中心拠点」は、買い物などの生活利便性の確保を図ったうえで、駅や地域の特性に応じた役割や機能を充実させ、不足する機能については他の拠点、または市外との連携により補うことで、市全体として都市機能やくらしの質の向上を図ります。

市街地再開発事業が計画されている小川駅や小平駅、市街地整備が進んでいる花小金井駅については、都市基盤の整備や土地の有効利用を進めることで都市機能の集積を図り、また交通結節点としての機能を充実させるなど、魅力的な市街地の形成をめざします。

■みどりの拠点

まとまりのある緑に触れ合うことができる、じょうすいこぼし付近、小平中央公園付近、小平ふるさと村付近、都立小金井公園、都立小平霊園、都立薬用植物園、萩山公園、東部公園に加えて、将来的に新たな拠点となり得る未整備の都市計画公園を「みどりの拠点」として位置づけ、小平らしいみどりの維持・保全に向けた役割を担います。

■文化・交流拠点

鷹の台駅から一橋学園駅周辺（小平中央公園、市民総合体育館、平櫛田中彫刻美術館、ふれあい下水道館、大学・高校など）まで、小平駅から花小金井駅周辺（ルネこだいら、なかまちテラス）まで、小平ふるさと村、鈴木遺跡、FC 東京小平グラウンドを、多様な世代が交流する「文化・交流拠点」と位置づけ、市内のネットワークの拠点として回遊性を育むとともに、地域のふれあい、歴史・文化の維持、発信の拠点としての役割を担います。

■産業拠点

住宅都市である小平市において貴重な工業系の機能を担う工業地域および準工業地域のうち、小川東町三丁目周辺（工業地域）、天神町一丁目周辺（準工業地域）、御幸町周辺（準工業地域）、上水本町五丁目周辺（準工業地域）を「産業拠点」として位置づけます。市内の大規模な事業所は、企業としての研究・開発の拠点へ再構築する傾向にあり、新たな小平の魅力や価値の創造、市内の大学などとの連携も期待できます。

これに伴い、市内の事業所の従業員数も増えているため、大きな人の動きや新たな知を生み出す拠点としての役割も担います。

(2) 連携軸（ネットワーク）

■交通軸

都市間や拠点間を結ぶ軸は、市内の主要な幹線道路を道路軸、鉄軌道を鉄道軸として都市構造上の骨格となる「交通軸（ネットワーク）」と位置づけ、人の移動や交流を支えるとともに、都市や拠点相互の連携を強化させることで市全体としての都市機能の向上を図ります。

道路軸

- ＜東 西 軸＞ 新五日市街道線（小平都市計画道路 3・3・3 号線）
新青梅街道線（小平都市計画道路 3・4・4 号線）
- ＜南 北 軸＞ 府中清瀬線（小平都市計画道路 3・4・7 号線）
府中所沢線（小平都市計画道路 3・2・8 号線）
国立駅大和線（小平都市計画道路 3・4・23 号線）

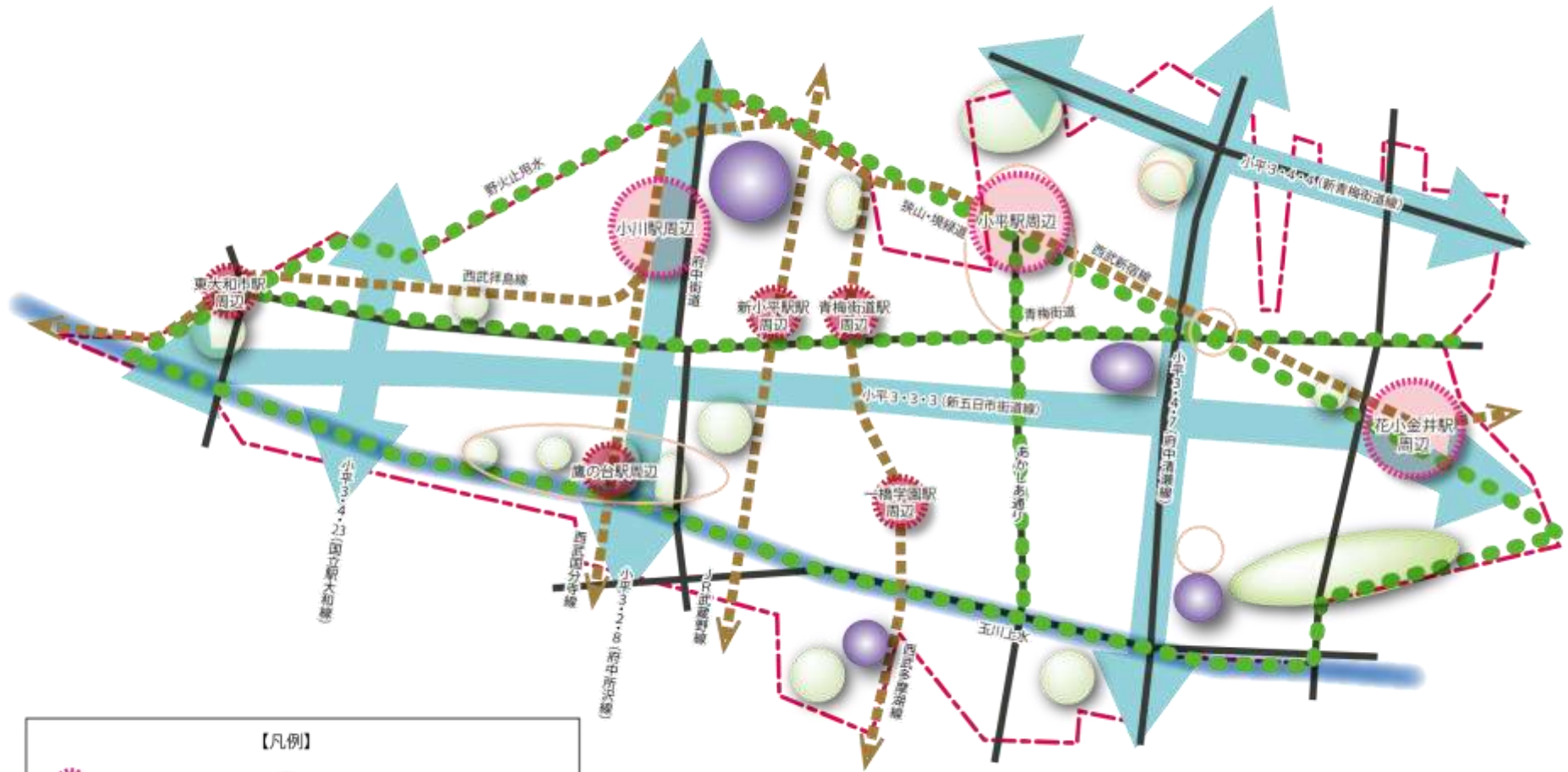
鉄道軸

JR 武蔵野線、西武新宿線、西武国分寺線、西武多摩湖線、西武拝島線

■水と緑の軸

本市の良好なみどりを特徴づけるとともに、市民生活に潤いややすらぎを提供する拠点をつなぐ軸として、玉川上水、狭山・境緑道、野火止用水などで結ぶ小平グリーンロード、市を横断する歴史的に意味のある道路で風致地区に指定している青梅街道、市のシンボル道路であるあかしあ通りを「水と緑の軸（ネットワーク）」として位置づけ、みどりを感ずる空間の創出や特性に応じた歩行者や自転車走行空間の確保を図るなど、人にやさしい魅力的なネットワークの形成を図ります。

将来都市構造図



【凡例】

	鉄道駅中心拠点 (交通結節点としての機能がある)		みどりの拠点		道路軸
	鉄道駅中心拠点		文化・交流拠点		鉄道軸
	産業拠点		水と緑の軸		

鉄道駅中心拠点
 花小金井駅・小平駅・小川駅
 重要な交通結節点としての一定の拠点性を有する駅であり、今後の開発動向等とあわせて、さらなる都市機能の充実・強化を図ります。このことで、他の拠点に不足する都市機能を補う役割も担います。
 青梅街道駅、新小平駅、一橋学園駅、鷹の台駅、東大和市駅
 日常の買い物などの生活利便性の確保を図ったうえで、拠点の特性に応じた役割や機能を充実させ、不足する機能については他の拠点、または市外との分担・連携により補います。

第2章 まちづくりの目標に基づく戦略

第1章「全体構想」で示した5つの「まちづくりの目標」に基づき、今後10年間で重点的に推し進めるべき戦略を示します。

まちづくりの目標 1

“顔”をもったまちをつくる

※全体構想より再掲

戦略1：鉄道駅中心拠点の形成

鉄道駅中心拠点ごとの特性を踏まえた都市機能の充実・強化を図り、市内のそれぞれの拠点、ならびに市外の拠点が互いに役割分担、機能連携をしつつ、交通ネットワークや鉄道駅のターミナル機能の充実・強化によって互いの連携を図ることで、全体として利便性の高いまちの形成を図ります。

具体的には、小川駅西口地区、小平駅北口地区の土地の高度利用などを踏まえた市街地再開発事業の推進、花小金井駅周辺の新五日市街道線（小平3・3・3号線）整備とこれに伴う鉄道立体化の実現による駅南北の一体的な土地の有効利用などにより、鉄道駅中心拠点としての拠点性を高めます。

また、駅前広場や都市計画道路などの整備によって、鉄道やバス、自転車などの乗継利用の充実、地域コミュニティや地域経済の活性化に向けて、交通結節点としての機能の充実・強化を進めます。

戦略2：鉄道駅中心拠点を結ぶ道路・交通ネットワークの充実

拠点ごとの特性に応じた買い物、医療、福祉などの必要な都市機能の役割分担・連携を進めるため、交通結節点としての駅前広場がある鉄道駅を中心に、その他の鉄道駅中心拠点とをつなぐ道路・公共交通ネットワークの充実を図ります。

具体的には、都市計画道路の整備推進、コミュニティバス・コミュニティタクシーによる地域特性に応じた公共交通の移動サービスの検討、また踏切対策や民間バスの乗入れなどに向けた関係機関などへの働きかけを進めていきます。

鉄道駅中心拠点ごとの今後のあり方

鉄道駅中心拠点	今後の拠点のあり方
小川駅 中心拠点	駅東口は大規模事業所の機能転換も視野に入れた操業環境の維持による活気のあるまち、駅西口は国や民間施設などとの連携による「福祉のまち」として発展するとともに、駅西口地区市街地再開発事業による都市機能の集積や交通結節機能の充実により、にぎわいあふれる拠点となります。
鷹の台駅 中心拠点	大学などの学校が集積するまちとして若者が集い、また中央公園、総合体育館小平グリーンロードなどを活かしつつ、周辺の都市計画道路・公園の整備を踏まえた、教育、文化・スポーツによる交流が育まれる拠点となります。
東大和市駅 中心拠点	立川や隣駅の多摩都市モノレールによる広域なアクセス性に優れているため、市の西側の玄関口となり、小平グリーンロードの西端の合流地点として、都立薬用植物園などの緑を活かしたつながりを創出する拠点となります。
小平駅 中心拠点	駅北口は市街地再開発事業によるさまざまな都市機能の集積と周辺道路の整備による回遊性の向上、駅南口はシンボル道路であるあかしあ通りとの連携によるにぎわいあふれ、市の名前を冠した駅にふさわしい役割を担う拠点となります。
新小平駅 中心拠点	都県を越えた南北方向への広域交通の結節点であるため、市外から来訪する方の本市の貴重な玄関口として、小平らしい農を感じる公園の整備などにより、市内の回遊性を育むにふさわしい拠点となります。
青梅街道駅 中心拠点	市役所や中央図書館・公民館などの公共施設や小平ファーマーズ・マーケットの最寄駅であり、災害時の重要な役割を担うとともに、日常では地域内の人と人とのつながりが生まれるにぎわいの拠点となります。
一橋学園駅 中心拠点	周囲に国の機関や教育施設、大規模事業所が立地する環境を活かし、商店街などを中心とした、人や知が集積する一橋学園にふさわしい魅力と活気にあふれる地域の交流の拠点となります。
花小金井駅 中心拠点	新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の整備とこれに伴う鉄道立体化の実現により、駅南北が一体となったまちの形成と多様な都市機能の集積により、市の東側の玄関口として、広域にわたる人のつながりや回遊性を育むにぎわいの拠点となります。

戦略 1：農や歴史を感じることができる公園などの整備

身近に感じる小平らしいみどりを維持・創出するため、郷土風景としての農地や小平の歴史に触れることのできる公園などの空間整備を進めます。

具体的には、小平都市計画公園（3・3・1 鎌倉公園）を活用した農を身近に感じる空間としての農業公園の整備を検討します。

また、日本における旧石器時代の代表的な遺跡である鈴木遺跡は、国指定史跡化をめざし、基本的には原っぱ状の広場として整備を検討します。

戦略 2：身近なみどりの空間をつなぐ水と緑のネットワークの充実

小平グリーンロードを骨格とする、公園や緑地などの身近なみどりの空間をつなぐ水と緑のネットワークを意識したまちづくりを進めます。

具体的には、幹線道路の整備に伴い道路沿道に地区計画を策定するなど、周辺のみどりある風景との調和に配慮したまちづくりを進めます。

また、街道に沿って指定している風致地区について、青梅街道風致地区の新小平駅周辺および青梅街道駅周辺などは、現状で都市の自然的景観が失われている箇所があるため、風致地区の指定を見直したうえで他制度へ移行するなど、周辺の緑の確保に向けたあり方を検討します。

戦略 1：鉄道駅中心拠点の形成にあわせた商業・業務機能などの誘導

鉄道駅中心拠点の拠点性を高めるまちの変化にあわせて、周辺地域と一体となったまちづくりを進めるなかで商業・業務機能の誘導を進めます。

具体的には、小川駅西口地区や小平駅北口地区の市街地再開発事業を契機とした商業・業務機能などの集積を図り、周辺企業などとの官民連携も検討します。また、花小金井駅周辺の新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）整備とこれに伴う鉄道立体化の実現を機に、駅南北が一体となったまちづくりや土地の有効利用などを図ることでにぎわいの創出を図ります。

戦略 2：人のつながりや交流を育む場の整備

市民が住んでいるまちに愛着や誇りを持ち、また市外の人が訪れたいと気持になる魅力あるまちづくりを進めます。

具体的には、都県を越えた来訪者の玄関口として期待する新小平駅周辺に農を身近に感じる空間としての小平都市計画公園（3・3・1 鎌倉公園）整備や鈴木遺跡の国指定史跡化に向けた原っぱ状の広場の整備など、くらしに身近な交流の拠点づくりを進めます。

また、小川駅西口地区や小平駅北口地区の市街地再開発事業に伴い新たな玄関口にふさわしい空間としての駅前広場整備などにより、人のつながりや交流を育む場づくりを進めます。

戦略 1：災害に強いまちづくりに向けた基盤整備

地震や火事などの災害に強い都市の実現に向けて、避難路や避難場所の確保、火事の延焼防止など、安全な暮らしを踏まえたまちづくりを進めます。

特に、新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の整備促進により、災害時の延焼拡大を防止する延焼遮断帯の構築や、鉄道立体化の実現によるまちの分断の解消と避難場所や病院に至る円滑な交通ネットワークの確保など、災害に強いまちづくりに向けた基盤整備を進めます。

戦略 2：低炭素まちづくりの実現に向けた検討

日常生活に便利なまちを形成することで、高齢者、子育て世代を含めて誰もが暮らしやすい持続可能なまちづくりを実現するなかで、同時に環境負荷が軽減されたくらしができるまちづくりを進めます。

具体的には、鉄道駅中心拠点への都市機能の集積を図りつつ、駅前広場や幹線道路の整備による公共交通機関へのアクセス性向上や歩道の確保による徒歩・自転車利用の促進などを図ります。さらに、災害にも強いコージェネレーションによる自立分散型エネルギーや再生可能エネルギーの活用を検討するなど、低炭素まちづくりの実現に向けた検討を進めます。

戦略 3：健康まちづくりの推進

子どもから高齢者まですべての人が、生活の質の向上と健康が実感できるまちの形成を図りつつ、さらなる高齢化の進展を踏まえたまちづくりを進めます。

具体的には、交流の場の創出や公共交通の利便性の向上、歩道整備等による歩行者・自転車走行空間の確保とバリアフリー化を進めるとともに、日常の生活圏域を意識したまちづくりに配慮するなど、人々の外出を自然と促し、地域のつながりが醸成される、日々の快適なくらしの中で健康寿命の延伸につながるまちづくり（健康まちづくり）を進めます。

戦略1：まちづくりに関する学びや気づきを得る機会の提供

市民の主体的なまちづくりの重要性を認識してもらい、まちづくり活動を後押しするための情報提供や身近なまちを意識する機会となる取組みを進めます。

具体的には、住環境の改善、地域資源の保全、地域の歴史や文化の再発見など、地域の実情や課題を踏まえたまちづくりを題材に、講演会の開催、地域住民と市による対話や意見・提案を交わす場を設け、また必要に応じて庁内各部署の横断的な取組みを行うなど、解決した身近な問題やより充実したいまちの魅力への気づきを得る場を提供します。

戦略2：小平市民等提案型まちづくり条例の活用促進

住民の合意形成を図りながら、個性や魅力ある住みよい住環境の形成に資する地区計画制度や建築協定など、市民生活に身近な地区において、市民が主体となったまちづくりルールを取組みを支援します。

具体的には、まちづくりに関する学びの機会や参加の機会を通じてまちづくりへの関心を高めると同時に、市街地再開発事業やマンション建替えなどのまちの変化を契機とした地元への働きかけやまちづくり関係団体への情報提供などを進めます。さらに、地区まちづくりの取組みのステップに応じて、技術的支援、活動費助成、アドバイザー派遣などの必要な支援を行うなど、小平市民等提案型まちづくり条例の活用促進を図りながら、市民主体のまちづくりを進めます。

第3章 まちづくりの方針＜部門別＞

「第3章 まちづくりの方針＜部門別＞」は、前マスタープランの「部門別整備方針」で掲げた6つの方針を概ね踏襲しながら、5つの方針に集約して構成しなおしています。

なお、「まちづくりの方針」は、「まちづくりの目標」を下支えする方針として位置づけています。そのため、まちづくりの方針に基づいて各部門が連携して取り組むことがまちづくりの目標を実現する推進力となります。

まちづくりの方針＜部門別＞

- 1 土地利用の方針
- 2 道路・公共交通ネットワーク等の方針
- 3 安全・安心なまちづくりの方針
- 4 水と緑のまちづくりの方針
- 5 良好な住まいづくりの方針

1 土地利用の方針

(1) 住宅地

①現在の良好な住居系土地利用の維持・保全を図ります

●低層住宅地

低層の戸建て住宅や共同住宅を基本とする住宅地として、ゆとりのある敷地の確保や敷地内の緑化を促進し、良好な住環境の維持・保全に向けた土地利用を図ります。

●中高層住宅地

共同住宅などの中高層住宅を基本とする住宅地のなかで、さまざまな形態・規模の住宅の混在や周囲の低層住宅地に与える影響に十分配慮し、用途地域や高度地区などによる適切な土地利用の誘導を図ります。

●農住混在地

農地や屋敷林などのみどりが残るゆとりが感じられる地域として、緑地空間やオープンスペースとしての機能を活かした、農地と住宅地が調和した落ち着いたある住環境の保全を図ります。

②住環境保全に向けた土地利用の検討を進めます

今後、社会経済状況の変化に伴い、空家等の増加や大規模な土地利用転換などにより、良好な住環境が低下する事態が考えられることから、住環境保全に向けた適切な土地利用について検討します。

(2) 商業地

①地域特性に応じた日常生活圏の形成を図ります

鉄道駅周辺は、既存の商店街を活かすなど、日常のくらしの利便性を確保した生活圏の構築に向けて、日常生活を支える商業機能の維持・誘導を図ります。

また、鉄道駅周辺の地区は、公共施設の集積している地区、にぎわいのある商業機能が集積している地区など、さまざまな特性を有しているため、日常生活を支える買い物などのくらしの利便性については確保しながら、それぞれが持つ地域特性を活かしつつ、互いに分担・連携しあう日常生活圏の形成を図ります。

なお、商業地において、マンションを中心とした住宅の建設が進んでいる傾向があるため、地域特性に応じた商業・業務機能にふさわしい土地利用の誘導を進めます。

②新たなにぎわい拠点づくりを進めます

小川駅西口地区、小平駅北口地区は市街地再開発事業による土地の高度利用や駅前広場の整備を促進し、花小金井駅周辺は新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）整備とこれに伴う鉄道立体化の実現による駅南北が一体となった土地の有効利用を進め、多様な都市機能の集積を図ることで商業地としてのにぎわいを創出します。あわせて、交通利便性のさらなる向

上やユニバーサルデザインへの配慮を図ることで、新たなにぎわいの拠点にふさわしい都市基盤の充実・強化、それに連動した土地利用を進めます。

また、駅前広場や都市計画道路などの整備によって、鉄道やバス、自転車などの乗継利用の利便性の向上だけでなく、地域コミュニティや地域経済の活性化に資する交通結節点としての充実・強化を進めます。

(3) 工業地

①大規模工業地における操業環境の維持・保全を図ります

大規模工場や事業所が立地している地域については、本市の産業を牽引するため、周辺地域の環境に配慮した適切な操業環境の維持・保全を図ります。

②工業地における適切な土地利用誘導を図ります

工業地においては、昨今の産業構造の転換に伴い、既存産業の高度化や研究開発機能へのシフト、また移転や撤退する工場・事業所が増えています。

一方で、新たな産業の発展や職住近接の都市への需要の高まりがあることから、社会経済状況の変化による土地利用や機能の転換がある場合は、周辺の住宅地や環境との調和を基本とし、地区計画制度を活用するなど、地域特性を踏まえて、将来を見据えた適切な土地利用の誘導を図ります。

③工業地における住工調和のあり方について検討します

工業地において既に住宅と工場・事業所の混在がみられる地域については、住環境と工場・事業所が調和した市街地環境の整備を基本としながら、適宜、周辺の状況も見極めて、今後の土地利用のあり方を検討します。

(4) 幹線道路沿道

①後背地の環境保全に配慮した適切な沿道利用を誘導します

幹線道路沿道は、広域的な都市を結ぶ利便性を活かして、沿道サービス型施設や商業・業務施設の立地の誘導を基本としながら、隣接する住宅地との調和を図るなど、地域特性を踏まえた誘導や保全を進めるとともに、沿道の建築物の不燃化により防災機能の向上を図るなど、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を図ります。

(5) 農地・生産緑地

①市街地内の貴重な緑のオープンスペースとして適切な保全に努めます

農地は、農産物の生産の場のみならず、緑地としての機能や災害時のオープンスペースとしての機能、農業体験や環境学習の場としての役割などさまざまな機能を有しているため、市街地内の貴重なみどりの空間として、農業振興施策と連携を図りながら適切な保全に向けた検討を進めます。

(6) 市が管理する土地

①市が管理する土地の効果的な活用方策を検討します

公共施設の用地など市が管理する土地については、将来世代まで持続可能な施設総量や適正配置を進める公共施設マネジメントの取組みなどにあわせて、維持・転用といった有効活用のほか、売却、貸与なども含めた効果的な方策を検討します。

(7) 協働による身近な地区のまちづくり

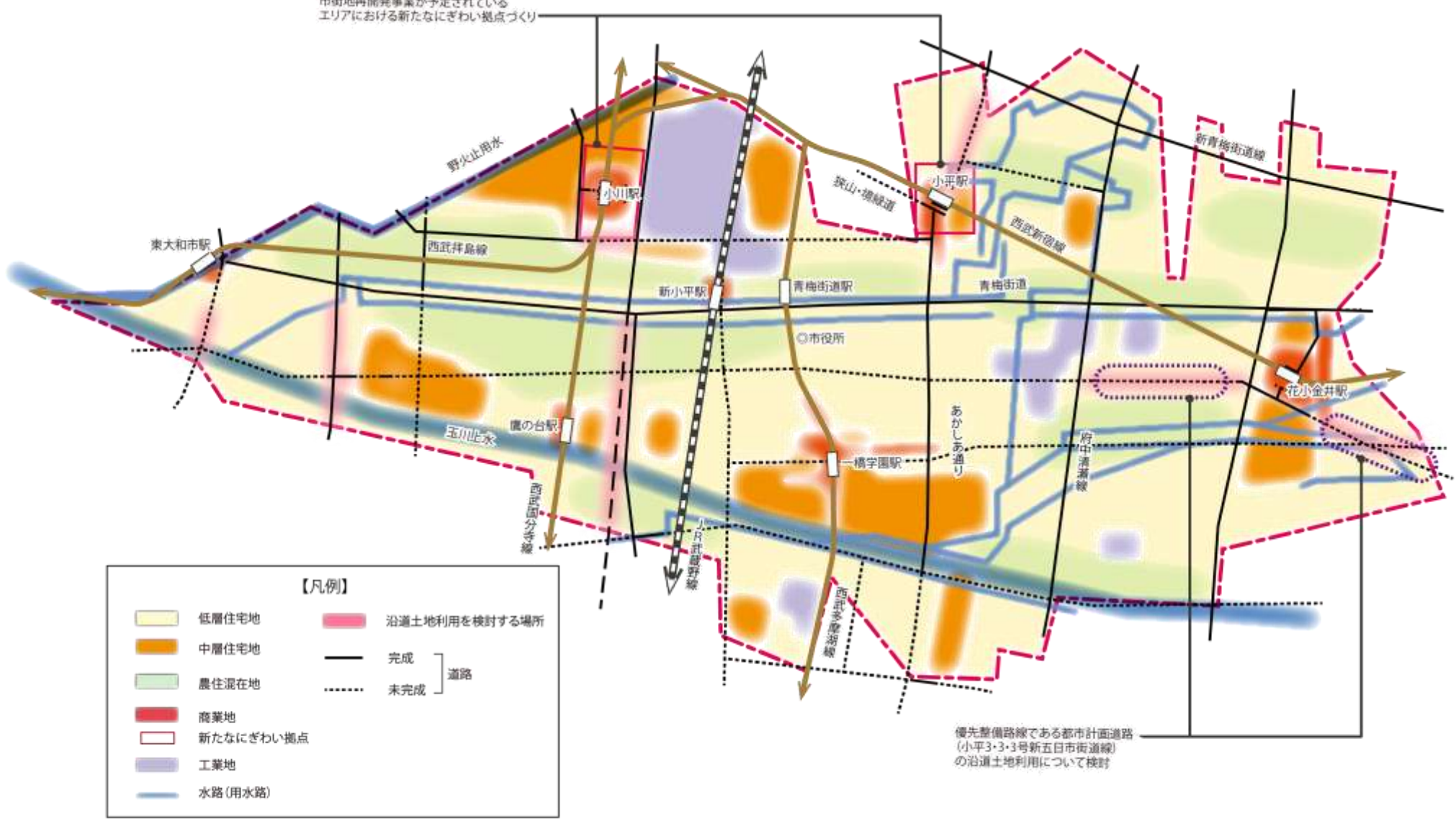
①市民主体のルールづくりによる良好な生活空間を確保します

市民参加による身近な地区のまちづくりを推進するため、「小平市民等提案型まちづくり条例」の活用を促すことにより、市民が主体となり、個性や魅力のある地域特性にあった住みよいまちづくりを推進します。

また、必要に応じて地区計画などの都市計画の手法を活用し、地区の特性に応じた良好な生活空間の維持・形成に取り組みます。

土地利用方針図

市街地再開発事業が予定されている
エリアにおける新たなにぎわい拠点づくり



2 道路・公共交通ネットワーク等の方針

(1) 道路ネットワークの形成

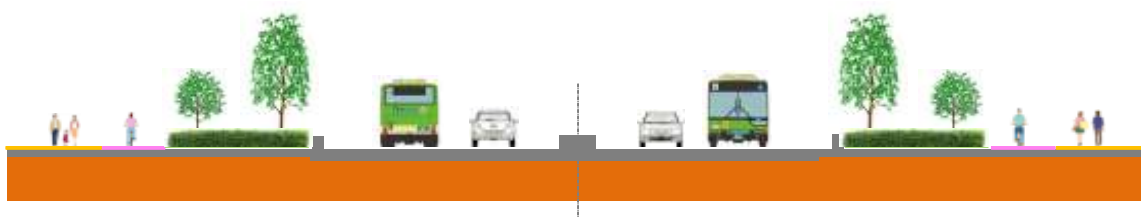
①広域ネットワークを形成する都市計画道路整備を進めます（幹線道路の新設）

広域ネットワークを形成する都市計画道路は、都市の骨格となるため、整備にあたっては、「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）」において優先整備路線に選定された路線を中心に、地域の特性や環境への影響に配慮しながら、早期実現に向けて引き続き取組みを進めます。

また、優先整備路線に選定された新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）は、多摩地域の東西交通円滑化に資する骨格幹線道路の一つであり、事業化にあたっては、施行主体である東京都と調整を図りながら整備を促進します。

なお、優先整備路線以外の都市計画道路については、地域のまちづくりにあわせた事業化の検討や施行主体を明確にするなど、東京都と連携しながら、今後の都市計画道路のあり方について検討していきます。

広幅員の都市計画道路の整備イメージ



第四次事業化計画に選定された路線と選定理由

路線名	区間	施行主体	主な選定理由
新五日市街道線 (小平 3・3・3 号線)	西東京市境 ～花小金井南町二丁目	東京都	骨格幹線道路網の形成
	小平3・4・17号線 ～小平3・4・7号線		
小平大和線 (小平 3・4・10 号線)	小平3・4・21号線 ～市道第A-61	小平市	高度防災都市の実現 地域の安全性の向上
小平駅久留米線 (小平 3・4・19 号線)	小平3・4・14号線 ～東久留米市境	小平市	拠点形成と拠点間連携 地域のまちづくりへの貢献
	小平駅～小平3・4・14号線 (交通広場約5,000㎡)	その他	拠点形成と拠点間連携 地域のまちづくりへの貢献
小川駅西線 (小平 3・4・12 号線)	小川駅～小川西町四丁目 (交通広場約3,200㎡)	その他	拠点形成と拠点間連携 地域のまちづくりへの貢献

②市域内の魅力ある道路ネットワークの形成を進めます（幹線道路の改良）

鉄道駅やバス停留所、公共公益施設などを結ぶ既存の幹線道路については、歩道の整備や段差改良によるバリアフリー化を図るなど、幹線道路としての有効利用を進めます。また、あかしあ通りについては、「あかしあ通りグリーンロード化基本計画」に基づき、本市の新たなみどりの骨格として魅力ある道路空間のモデルとして整備を推進します。

③安全で快適なくらしを支える道路整備を推進します（生活道路等）

通過交通の流入が見込まれる道路や通学路指定のある道路については、歩道の整備や交差点改良による見通しの確保、安全標識や防護柵などの交通安全施設の整備により、歩行者の安全性の確保を図ります。また、幅員の狭い道路については、防災性の向上や良好な住環境の確保をめざし、幅員の確保や隅切りの整備などに努めます。

防災上の観点からは、木造住宅の耐震化、ブロック塀などの改善事業を推進し、災害時の道路閉塞を防ぐことによる避難経路の安全確保や延焼防止につなげます。

④歩行者や自転車利用者を大切にされた道路空間を確保します（歩行者・自転車道）

今後のまちづくりを取り巻く多様な課題解決に重要な役割を担うものとして、歩行者や自転車を優先した利用しやすい空間の確保を図るとともに、徒歩や自転車ネットワークの形成を図ります。

また、自転車走行の適正化にあたっては、警視庁と協議のうえ、自転車ナビマークまたは自転車レーンの設置をするとともに、東京都や近隣自治体と連携していきます。

(2) 公共交通ネットワークの形成

①快適な移動を支えるバス路線網を維持します

道路網整備と連携しながら、鉄道、バスによる公共交通網の形成を図ります。

特に、超高齢社会や環境問題への対応としてバス交通は重要な役割を果たすことが期待されることから、市民ニーズに対応した路線網のあり方や運行頻度についてバス事業者と協力して利便性の向上を図ります。

②基盤整備に合わせた新規バス路線を検討します

小川駅西口地区および小平駅北口地区における市街地再開発事業や都市計画道路の整備などのまちの大きな変化に伴う新たな人の流れを想定し、新規のバス路線導入に向けて、交通事業者をはじめとする関係機関との連携を図ります。

③地域特性に応じた交通移動サービスを検討します

超高齢社会の進展や子育て世代などの利便性向上への対応を図るため、最寄駅へのアクセスや買い物がしやすい環境整備等に向けて、引き続き、コミュニティバスやコミュニティタクシーの運行による地域特性に応じた交通移動サービスの検討を進め、地域内の公共交通の利便性の向上を図ります。

(3) 次世代につながる移動しやすい社会基盤の形成

① 鉄道駅の特徴や役割に応じた駅前広場の整備を進めます

駅前広場が確保されていない小川駅西口地区および小平駅北口地区においては市街地再開発事業により整備を推進します。

また、駅前広場が確保されている小川駅東口や花小金井駅南口においては、周囲の都市基盤の整備状況を踏まえながら、新たなにぎわいの創出に向けて、将来的な土地利用や交通動線に配慮し、駅の特徴や役割に応じた駅前広場のあり方を検討します。

② 鉄道駅周辺における自転車駐車場（駐輪場）の整備を進めます

鉄道事業者の協力や、民営自転車等駐車場を設置する制度の活用などにより、駅周辺の自転車駐車場（駐輪場）の整備を促進します。

小川駅西口地区および小平駅北口地区においては、市街地再開発事業による駅前広場整備とあわせて自転車駐車場（駐輪場）の整備を検討します。

また、放置自転車などについては、自転車利用者に対する交通マナーの意識啓発などにより利用者のルールやマナーの向上に取り組みます。

③ 鉄道の連続立体交差の実現に向けて検討します

西武鉄道の連続立体交差について、道路渋滞の緩和や地域の分断解消の効果もある踏切対策として、周辺の都市基盤整備の状況を踏まえつつ、関係市などによる広域的な連携を図るなど実現化の推進に向けて検討し、関係機関に要請していきます。

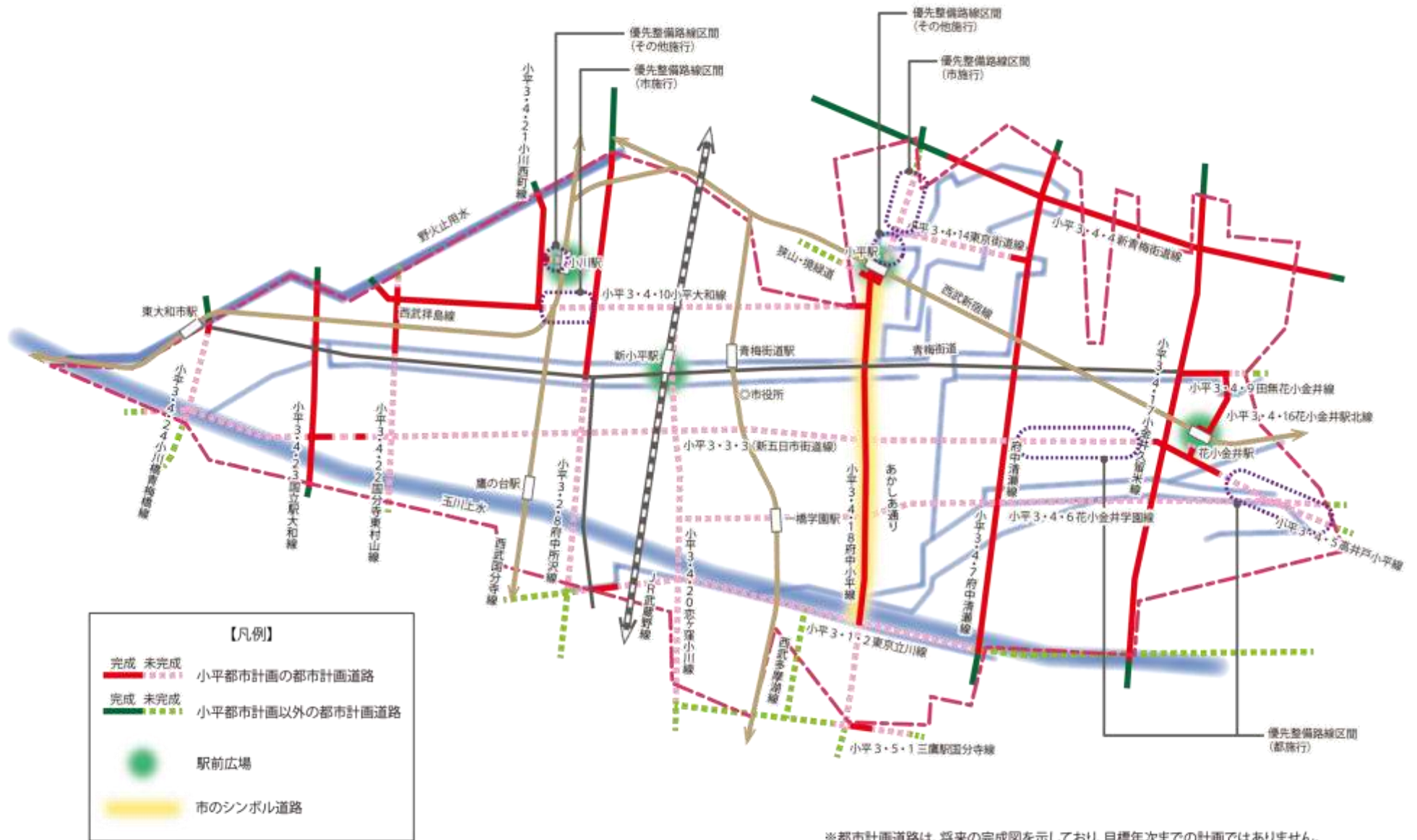
④ インフラ施設の適正な維持管理を図ります

道路、橋りょう、下水道などのインフラ施設について、「(仮称) 公共施設等総合管理計画」や各個別施設計画に基づき、維持管理・更新または長寿命化を計画的に進め、安全・安心の確保とともに、コストの削減や予算の平準化を図り、持続可能なまちづくりに向けた取り組みを進めます。

⑤ 誰もが円滑に移動できるユニバーサルデザインへの対応を行います

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」や「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」、「小平市福祉のまちづくり条例」に基づき、段差の解消や歩道幅員の確保、分かりやすい公共サインの整備など、誰もが円滑に移動できるユニバーサルデザインへの対応を行います。

道路・交通ネットワークの方針図



3 安全・安心なまちづくりの方針

(1) 災害に強い市街地・都市基盤等の形成

①安全な避難路の確保に取り組みます

安全な避難路や消火活動のための空間の確保に向けて、都市計画道路による延焼遮断機能の構築や、市街地再開発事業に伴う駅前広場や一定の幅員が確保された生活道路の整備など、災害の拡大を防ぐとともに安全な避難ができるように基盤整備を進めます。

また、災害時に電柱の倒壊を防ぐとともに、電気などのライフラインの確保を目的として、道路の無電柱化についても検討を進めます。

②建築物の不燃化が進んだ市街地を形成します

火災に強い市街地の形成を図るため、公園などのオープンスペースの確保を図るとともに、防火地域・準防火地域などの指定による建築物の不燃化を進めるなど、火災に強い市街地を形成します。

③密集市街地の改善に向けたまちづくりを進めます

老朽化した木造建築物が密集している地域については、住民の防災意識の向上を図りつつ、必要に応じて地区計画などによる規制、誘導の方策を検討しながら災害に強いまちづくりを推進します。

なお、市街地再開発事業が計画されている地区の周辺においても、建築物の密集が散見されることから、事業推進とあわせてまち全体の防災性の向上に取り組みます。

④建築物等の耐震化や適切な維持管理を促進します

災害時の避難路や物資の流通経路確保のために、特定緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化を促進するとともに、住宅については、耐震診断、耐震改修の支援を推進します。

また、「小平市橋りょう長寿命化修繕計画」に基づく橋りょうの計画的な修繕や、「小平市下水道長寿命化基本構想」に基づく下水道の適正な維持管理・更新を進めます。

⑤防災機能に配慮したオープンスペースなどの確保を進めます

まちの防災機能の向上に向けて、避難場所や延焼拡大防止の役割を果たす、公園、緑地などのオープンスペースの保全・整備を図り、特に市街地における貴重なオープンスペースである農地については、農業施策との連携による保全・活用を推進するなかで、防災空間としての確保を進めます。

また、整備にあたっては、食料や資器材の備蓄機能など多様な防災機能を備えた施設とするよう検討します。

⑥自立分散型のエネルギーの普及に関して検討します

災害発生後も、エネルギー供給の持続性を担保するため、再生可能エネルギーの活用のほか、災害に強いと言われるガス管の整備に恵まれている本市の特性を活かして、自立分散型のエネルギーの普及による電源の多重化について検討を行います。

⑦復興都市づくりについて検討します

震災後の都市復興については、大きな被害を受けた地域の窮状の回復にとどまらず、質の高い持続可能なまちづくりの再建を速やかに図る必要があります。

そのため、迅速かつ計画的な復興に取り組むことができるよう、事前の防災対策だけでなく、被災後の復興都市づくりのあり方について検討します。

⑧局地的大雨等の対策を推進します

局地的大雨による浸水被害などの軽減を図るため、引き続き、雨水流出抑制対策および分流地区の雨水整備の推進を図ります。

(2) 日常の暮らしにおける安全・安心の確保

①空家等の適正管理等を促します

市内の空家等については、その状況や特色などの実態について情報収集したうえで、所有者などへ適正管理を促すとともに、その活用や必要な措置について検討し、生活環境の保全に努めます。

②地域主体の防災まちづくりに取り組みます

一人ひとりの防災意識の向上を図るとともに、地域住民が互いに助けあう共助の仕組みを構築しながら、地域全体の防災力の向上を図ります。

また、自治会や自主防災組織などが主体となった防災計画づくりや防災訓練などを通して、自助・共助の意識の高まりから地域コミュニティの強化にもつなげていきます。

③防犯効果の高いまちづくりを進めます

誰もが安全・安心に暮らせるよう、防犯灯の設置や公園・緑地の死角の解消、自主防犯組織の活動支援などに取り組むことで防犯効果の高いまちづくりの推進を図ります。

また、住民が集い、交流する場や機会の創出により、地域コミュニティの強化を促進することで地域の防犯意識の向上につなげていきます。

4 水と緑のまちづくりの方針

(1) 水と緑の保全と活用

①水と緑のネットワークの形成を強化します

小平グリーンロードを骨格的な水と緑の軸に、公園・緑地などを道路や歩行者空間を介して、人々が憩い、楽しみ、交流を育むことができる空間として活用を図ります。あわせて、市内に生息する貴重な動植物の環境にも配慮します。

また、玉川上水や市内を巡る用水路を活かした水のネットワーク形成を図ることで、親水性のあるまちなかの水辺空間の創出を図ります。

②風致地区の緑の保全を図ります

本市の風致地区内における良好な樹林地や屋敷林などの緑について、引き続き小平市風致地区条例の適切な運用に基づく良好な風致の保全を進めます。

一方、現状において守るべき風致が存在していない地域については、風致地区の指定を廃止したうえで他の制度に移行するなど、適正な緑の確保に向けた見直しを検討します。

③空間としての農地の保全を図ります

農地は農産物の生産機能だけでなく、環境保全や景観形成への側面においても、貴重な緑の空間であると同時に、市街地においては、災害時の避難場所や延焼防止機能としての重要な役割を担っています。

そのため、暮らしに身近な農地の重要性を再認識し、生産緑地地区の指定などによる保全に努めながら、大都市近郊に位置する立地特性も活かした市民農園の推進、援農ボランティアによる担い手の仕組みづくりなどを検討していきます。

また、農業経営基盤の安定化や後継者の育成を図るなど、国や東京都の動向も踏まえながら、都市の農地を維持するための方策について検討していきます。

(2) みどりの創出

①まちなかのみどりの創出を図ります

公共施設については、敷地内の緑化、建築物の屋上緑化や壁面緑化などに取り組み、民間敷地においても、宅地内の緑化を積極的に支援し、暮らしに潤いややすらぎの創出を図ることで、地球温暖化やヒートアイランド対策としての効果を高めます。

また、市内を流れる用水路は、市民に「余裕」「やすらぎ」「潤い」「ふれあい」を与えてくれる貴重な地域資源であることから、水と親しめる整備方策について検討します。

②都市計画公園・緑地の適切な整備と維持・管理を図ります

都市計画公園や緑地の新たな整備については、その必要性や財政状況など総合的な判断のもと、適正な整備を進めると同時に、整備済みの公園・緑地については、適切な維持・管理を行うとともに、計画的な更新によるリニューアルを進めます。

また、出入口の段差解消など施設のバリアフリー化をはじめ、子育て世代が使いやすい環境整備など高齢者から子どもまで誰もが利用しやすい公園をめざした、ユニバーサルデザインへの対応を図ります。

③幹線道路沿道の緑化を推進します

幹線道路は本市の玄関口ともなり得るため、魅力的な空間としての整備が必要であることから、沿道のまち並みに配慮した緑化を推進します。

また、関係機関へ働きかけ、緑豊かな潤いある幹線道路沿道の空間の形成を図ります。

(3) みどりに対する意識の醸成

①協働による公園・緑地の維持・管理を進めます

公園や緑地などの維持・管理については、周辺住民が参加できるアダプト制度などの仕組みを活用し、地域が一体となった維持・管理を進めます。

水と緑のまちづくり方針図



5 良好な住まいづくりの方針

(1) 良好な住環境づくり

①ゆとりを感じるくらしを形成します

小平の郷土風景を形成する風致や屋敷林、農地などの豊かなみどりがある住宅地については、周囲の住環境との調和を図りながら、緑豊かな風景の中にゆとりを感じることができる良好な住宅地の形成、維持・保全を図ります。

②住みよいまちづくりを進めます

良好な住宅都市として市街地の維持・形成に向けて、敷地の細分化や住宅以外の用途の建築物の混在などを防止するため、土地区画整理事業や大規模開発事業などが行われる地区においては地区計画を活用するなど将来にわたる良好な住環境の維持を図ります。

また、既に市街地として形成されている地区においても、地区計画や建築協定などの活用により、住みよいまちの維持・創出を図ります。

③住宅と工場の混在した地域の対応を検討します

主に工業系の用途地域において、住宅地と工場などが混在している地域が見受けられるため、住工の調和が図られた良好な住環境の保全に努めるとともに、現状の用途地域に即した土地利用が図られていない地域の将来のまちづくりや、工場などが撤退した跡地の土地利用転換に向けた対策について検討します。

④大規模住宅団地などの適切な建替え誘導について検討します

老朽化が進む住宅団地の建替えや、一団地の住宅施設の都市計画が指定されている住宅地の更新、また大規模土地利用の転換などについては、事業者との協議・調整により、周辺環境への十分な配慮がされた整備の誘導を図りながら、地区計画などの活用により引き続き良好な住環境の確保に努めます。

⑤建築物の安全性に配慮したまちづくりを進めます

生活の基盤である建築物の安全性に配慮した良好な住環境の形成に向けては、地域の特性を考慮し、効率的な建築行政を推進することが求められていることから、本市でも建築行政の体制の構築を図り、きめ細かいまちづくりのため適切な建築行政事務の執行を進めます。

⑥「循環型まちづくり」を推進します

低炭素社会の実現に向け、市民、事業者、市が一体となって省エネルギーを推進していくとともに、限りある資源・エネルギーの有効利用を図るため、太陽光発電などの再生可能エネルギーの導入促進を図ります。また、循環型社会の実現に向けては、廃棄物の発生抑制（リデュース）、再使用（リユース）、再生利用（リサイクル）といった3Rの取組みを推進するとともに、ごみ処理やリサイクルを安定して適正に行っていきます。

⑦環境に配慮した建築物を誘導します

環境への配慮がされたまちづくりを進めるため、住宅などの建替えや改修などにあたっては、長期優良住宅の促進など低炭素社会の実現をめざします。

また、エネルギー利用の高度化に向けて地域に適合した新エネルギーの導入の検討を進めるなど、環境に配慮した循環型の社会への転換を検討します。

⑧空家等の適正管理等を促します

住宅地における空家等については、防犯、防災、景観、地域コミュニティの形成などの観点から、所有者などへの適正管理を促しつつ、国や東京都の空家等の対策に向けた動向を見据えながら、良好な住環境の形成に努めます。

⑨地域住民が主体となった住環境づくり（ルールづくり等）を支援します

地域特性に応じた住環境や景観の維持・保全に向けて、地域に対するアドバイザー派遣や活動費の助成などにより、地域住民が主体となった住環境づくり（地域住民の合意によるまちづくりルールなど）を支援する中で、「小平市民等提案型まちづくり条例」の活用に向けた取組みを進めます。

(2) 誰もがいきいきと住み続けることができる住環境づくり

①ユニバーサルデザインを充実させた住宅供給を誘導します

高齢者や障がい者などが安心・安全・快適に暮らすことができる福祉のまちづくりに向けて、ユニバーサルデザインを充実させた都市の整備を進めるとともに、建築物の規制・誘導方策について検討します。

②地域コミュニティを育む拠点づくりを検討します

超高齢社会・少子化の進展により、地域におけるつながりが重要となるため、くらしのなかで住民同士が顔を合わせて、ふれあいや交流により地域コミュニティを育むことができる場があるまちづくりを推進します。

③健康まちづくりを推進します

楽しく歩いて移動できるまちにするために、道路や沿道の緑化などの景観、ユニバーサルデザインへの配慮がされた歩行者のための空間整備を進めます。

また、公園・広場などには健康づくりのための遊具を設置するなど、誰もが健康に暮らせることができるように施設整備のあり方を検討します。

④地域包括ケアシステムの構築に向けた配慮をします

高齢化のさらなる進行から、一人暮らしの高齢者や要介護等高齢者が増加することを見込んで、医療・介護・介護予防・住まい・生活支援が一体的に提供される、地域包括ケアシステムの構築に配慮したまちづくりを進めます。

第4部 地域別構想

第1章 地域別構想の概要

1 地域別構想の役割

本マスタープランの地域別構想は、まちの将来像の実現に向けて、それぞれの地域の特性を活かして、今後10年間で取り組むべきまちづくりの方針を示しました。また、それぞれの地域には、大きなまちの動きとして具体的な計画がされている事業等があり、その地区については「鉄道駅周辺地区」として、まちづくりの状況や方向性などを示しました。

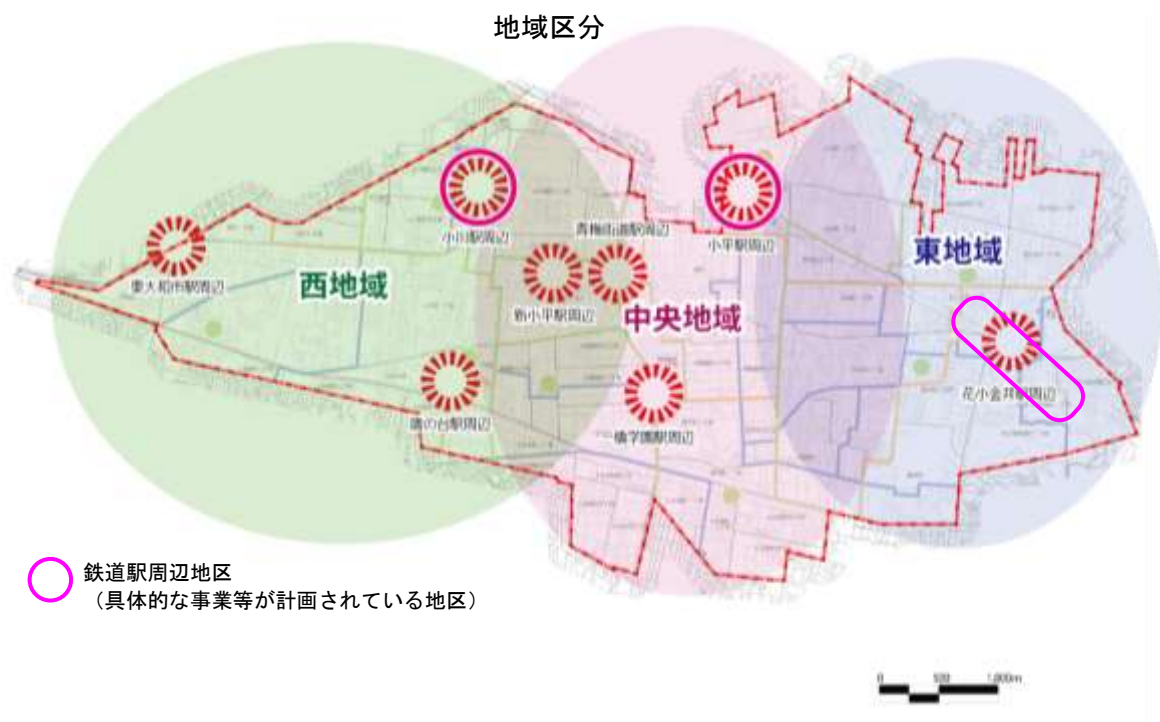
このことで、市民、事業者、そして市が、地域ごとの将来のまちづくりの方向性を共有し、市民主体の地区まちづくりの推進につながっていくことを期待するものです。

2 地域区分の考え方

本マスタープランにおける地域区分は、市域を西地域、中央地域、東地域の大きく3地域としました。この地域区分は、市民生活と密接に関わる「まとまり」としての町丁、コミュニティの中心である小学校区・中学校区、現在の地域包括支援センターを中心とした高齢者の日常生活圏域、市民アンケート調査結果から考えられる生活行動を考慮しています。

今後の都市のあり方において、あらゆる都市機能をバランスよく配置し、互いに分担・連携しあうという考えや、まちの一体性、連続性を踏まえると、必ずしも明確に地域を区分する必要はないことから、地域をまたいで緩やかに区分していることも特徴です。

なお、地域区分は、上記の観点を考慮して設定したもので、これまでの地域コミュニティなどに影響を与えるものではありません。



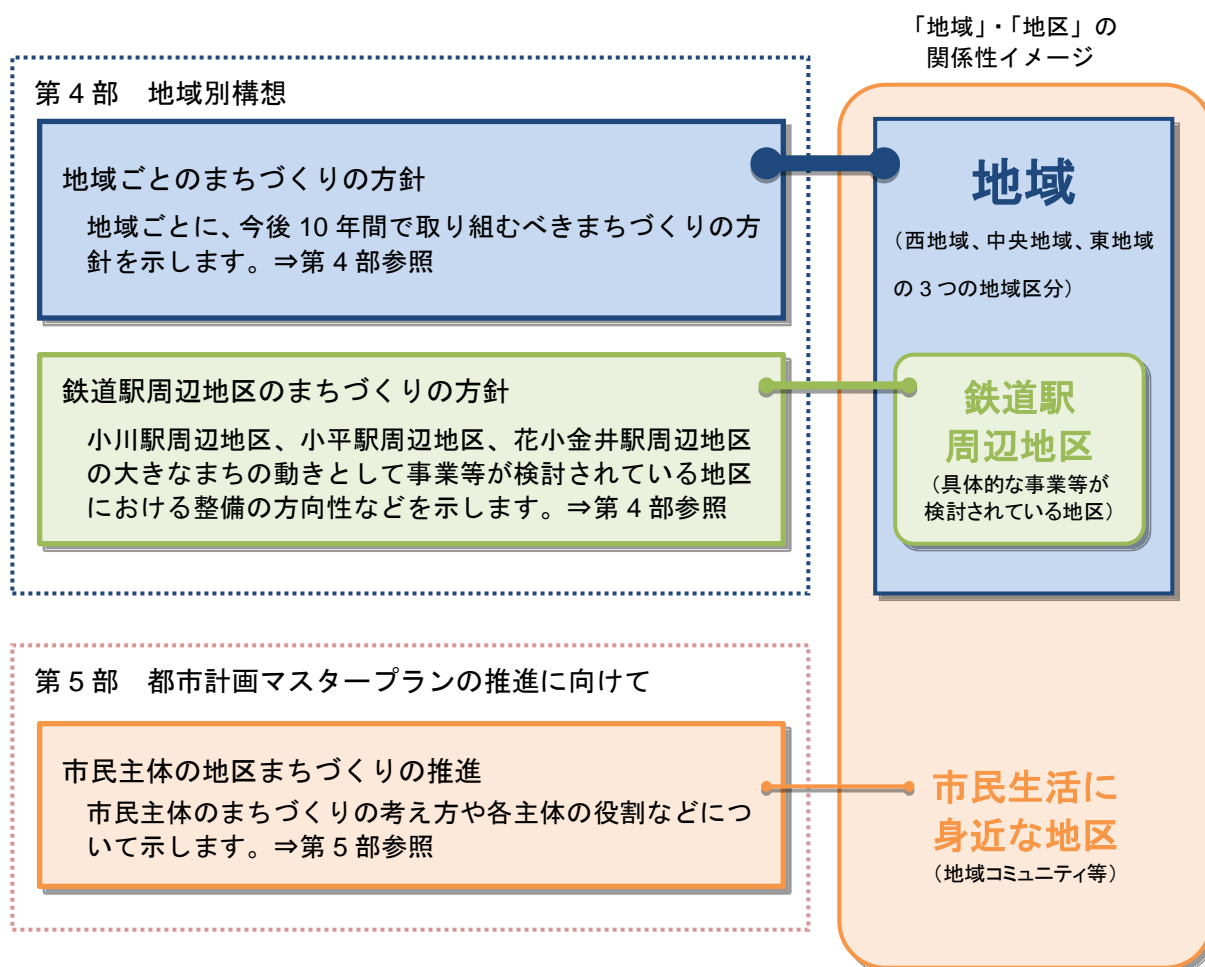
3 「地域」と「地区」の考え方

これまでのマスタープランにおける「鉄道駅を中心とした生活圏の形成」という考え方は、小平市の都市構造においては重要な要素であるためこれを踏襲しつつ、全体構想で示した、これらの鉄道駅ごとの「メリハリのある役割・機能分担」という考え方を地域別構想においても踏まえる必要があります。

本マスタープランの地域別構想における3つの「地域」には、今後、市街地再開発事業が計画されている小川駅や小平駅、新五日市街道線（小平3・3・3号線）の整備と鉄道立体化の実現を推進する花小金井駅がそれぞれ位置しています。そこで、これらの具体的な事業等が計画されている「地区」を「鉄道駅周辺地区」としました。

また、今後のまちづくりにおいては参加と協働のまちづくりが重要です。そのため、各地域や鉄道駅周辺地区の方針を市民や市などが共有し、地域の課題の解決に向けた市民主体のまちづくりに取り組む「市民生活に身近な地区」を設定しました。

第4部「地域別構想」と第5部「都市計画マスタープランの推進に向けて」の関係性



第2章 地域ごとのまちづくりの方針

第2章では、全体構想の「まちづくりの目標」に基づき、地域ごとのまちづくりの方針を設定しています。

まちづくりの目標と地域別のまちづくりの方針の関係図

地域別のまちづくりの方針	西地域						中央地域						東地域					
	みどりを活かした生活空間の形成	民間活力を活かした新たな拠点づくり	良好な道路交通ネットワークの形成と沿道のまちづくり	学生・店主(事業者)と連携したまちの活性化(鷹の台駅周辺)	将来にわたって快適で衛生的な生活に向けた施設更新	防災性向上に向けた地区まちづくり	住民参加による地区まちづくり	シビックゾーンを有する地域としての拠点性の向上	良好なみどりの空間の保全・活用	民間活力を活かした新たな拠点づくり	ひとが中心の魅力的な都市軸の形成	商店街を中心としたまちの活性化	老朽化したまちの再生	にぎわい拠点としての充実・強化	質の高い幹線道路整備と適切な沿道まちづくり	駅周辺の一体的なまちづくり	大規模敷地の配慮ある土地利用の促進	良好なみどりの空間の創出
まちづくりの目標																		
“顔”をもったまちをつくる		●	●	●				●	●	●	●			●	●	●		
“みどり”を感じられるまちをつくる	●	●	●					●	●	●	●				●		●	●
“にぎわい”を育むまちをつくる	●	●		●					●	●	●	●		●	●	●		●
“ひと”にやさしいまちをつくる	●	●	●		●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●
市民の“ちから”を活かせるまちをつくる		●	●	●		●	●			●	●	●	●		●		●	

1 西地域 <小川駅周辺、鷹の台駅周辺、東大和市駅周辺>

1-1 西地域の特徴

- 市域の西部に位置しており、地域内には小川駅、鷹の台駅、東大和市駅の3つの鉄道駅があります。
- 近世の小川村の開発の名残として、南北に細長い短冊型の区画、農地が残り、市内でも豊かな緑を感じることができる空間が広がっています。
- 小川町を中心に、青梅街道に沿って屋敷地・屋敷林、小川用水、農地と続く土地利用が特徴的です。
- 近年は土地区画整理事業により、地域の特徴である農地との調和を図った都市基盤や住宅地の整備も進められています。
- 地域の特徴として、株式会社ブリヂストンなどの大規模な事業所、大学などの教育文化施設といった、まとまった規模の施設の立地がみられます。

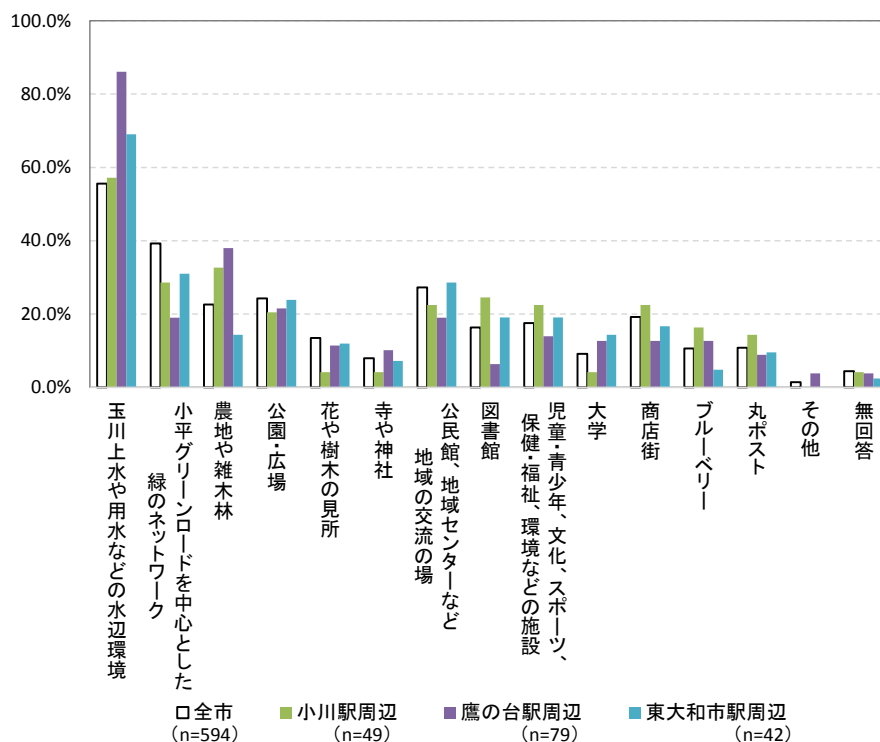
特徴的な資源・施設等

小川駅周辺	<ul style="list-style-type: none">・ 駅東側には、株式会社ブリヂストンが立地し、関連施設（従業員向け住宅、体育館、運動場等）も多数集積しています。・ 駅西側は、職業能力開発総合大学校、東京障害者職業能力開発校、都立小平特別支援学校、都営住宅、財団法人多摩緑成会病院、小平市立障害者福祉センター、小平市立高齢者館などの福祉施設や公共公益施設などが立地しています。
鷹の台駅周辺	<ul style="list-style-type: none">・ 駅周辺に、津田塾大学、白梅学園大学、武蔵野美術大学、朝鮮大学校、創価高等学校のほか、小・中学校など多くの大学や教育施設が立地しているため、若者が多いまちとなっています。・ 駅東側は、小平中央公園、総合体育館など、市民のスポーツ・レクリエーション拠点形成されています。
東大和市駅周辺	<ul style="list-style-type: none">・ 都市計画道路の整備、近接する玉川上水駅からアクセスできる多摩都市モノレールや民間バス路線により、立川市などの市外へのアクセス性に優れています。・ 東大和市やその周辺地域に商業施設が点在しているため、周辺住民の生活利便性は高いという声があります。・ 玉川上水、野火止用水、用水路や東京都薬用植物園などに囲まれ、自然を楽しむ拠点が形成されています。
その他	<ul style="list-style-type: none">・ 地域の周囲は玉川上水や野火止用水に沿って小平グリーンロードが整備され、散策路や憩いの空間が形成されています。・ 屋敷地裏の用水路や小道（たから道）、その背後の農地など、江戸時代の開発当時の暮らしぶりを感じることができる風景が残っています。・ 風致地区に指定されている青梅街道沿いには、ひときわ目を引く立派な屋敷林が残り、心地よい緑陰空間を創出しています。・ 豊かな自然環境が残っており、小動物や猛禽類の生息が確認されています。

主なまちづくりの動向

小川駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・小川駅西口地区の市街地再開発事業に向けた計画が進んでおり、にぎわいの創出や生活利便性の向上が図られ、西地域の大きな拠点としての役割が期待できます。 ・小平大和線（小平 3・4・10 号線）の一部区間が優先整備路線に選定され、整備による道路交通ネットワークの形成や防災性向上などの効果が見込まれます。 ・築年数の古い木造住宅の密集が見受けられる地域では、居住者の高齢化も進んでおり、まちの動きに合わせた改善が必要とされています。 ・開発・生産拠点の再構築を進めている株式会社ブリヂストンとの連携により、民間活力を活かしたまちづくりが期待できます。
鷹の台駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のまちづくりの一環として、小平都市計画公園（3・3・4 鷹の台公園）の整備に向けた検討が進められています。 ・府中所沢線（小平 3・2・8 号線）の整備が進められており、地域の南北の道路交通ネットワークの充実や新たなみどりの創出、歩行者や自転車のための空間整備とともに、これを契機とした鷹の台駅周辺のにぎわいの創出も期待できます。
東大和市駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・小川橋青梅橋線（小平 3・4・24 号線）、新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の一部区間の整備が進められ、立川駅や東大和市方面への南北の交通利便性が向上するとともに、渋滞の緩和など安全の確保が図られます。 ・新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の一部区間や国立駅大和線（小平 3・4・23 号線）の整備を契機に、沿道の土地利用に向けた検討が進められています。 ・中島町には、市のごみの中間処理を東大和市と武蔵村山市との共同で行う小平・村山・大和衛生組合がありますが、ごみ焼却施設と粗大ごみ処理施設の老朽化などに伴う施設の更新が課題となっています。

小平で大切にしたいもの、活かしたいもの（H26 アンケート問5）



1-2 西地域のまちづくりの方針

西地域は、小平グリーンロードに囲まれたなかにも、新田開発の名残を感じられる短冊型農地、風致地区の指定を受ける青梅街道、玉川上水、野火止用水や用水路など、本市のなかでも特に豊かなみどりを楽しむことができる地域です。今後も、地域の特性を生かした豊かなみどりを感じるくらしのあるまちづくりを進めます。

一方、小川駅西口地区市街地再開発事業をはじめ、府中所沢線（小平 3・2・8 号線）や小平大和線（小平 3・4・10 号線）の一部区間の整備、周辺企業における開発・生産機能の再構築などのまちの動きもあることから、これらを契機として、地域のにぎわいを醸成するとともに、誰もが安心できるくらしの確保や地域の交流の場の創出に取り組みます。

また、市内で不足する都市機能については、国立駅大和線（小平 3・4・23 号線）、小川橋青梅橋線（小平 3・4・24 号線）、新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の一部区間による道路・公共交通ネットワークの充実・強化を図ることで、多摩地域の拠点である立川駅周辺との分担・連携を進め、全体としてより魅力あるまちづくりをめざします。

①みどりを活かした生活空間の形成

- 地域の大きな特徴である、小平の新田開発の歴史を伝える短冊型の地割と農地が織り成すくらしの風景、玉川上水や野火止用水沿いの緑は、引き続き良好な住環境を形成する資源として保全・活用を図ります。また、同時にこれらの場所に見られる生物多様性の保全に努めます。
- 玉川上水と野火止用水に挟まれた地域に小川用水、新堀用水が流れる豊かな水辺環境、また小川用水に並行した「たから道」や歴史的な地域資源である新堀用水の「胎内堀」などの小平のふるさとの風景の保全を図ります。
- 多くの人を訪れる中央公園や都立薬用植物園といったみどりの拠点の維持、充実を図るとともに、鷹の台駅西側の小平都市計画公園（3・3・4 鷹の台公園）の整備などにより、市民の憩いの場としての緑地空間の確保を進めます。
- 小平グリーンロードを南北に結ぶ府中所沢線（小平 3・2・8 号線）は、市内の回遊性の向上に向けて、今後の道路整備の際には沿道の緑化などについて東京都と調整を行います。
- 小川四番土地区画整理事業が検討されている地区は、農地がもたらすみどりを意識した住環境の形成に配慮します。
- 小平グリーンロードを骨格、青梅街道の風致地区を軸に、屋敷林や神明宮などの社寺林などの地域の貴重なみどりの資源の保全を図りつつ、これらと地域資源を結ぶ親水整備や住宅地の緑化などを推進することで水と緑のネットワーク化を進めます。
- 西地域の特徴を活かすことで、観光まちづくり振興プランで掲げる「都会から一番近いプチ田舎」が感じられる、歩いて楽しめる子育て世代から高齢者にも好まれる空間を創出し、健康増進にもつながるまちづくりを推進します。

②民間活力を活かした新たな拠点づくり

- 小川駅西口地区は、平成 26 年 2 月に市民、事業者、市等によって策定された「小川駅前周辺地区まちづくりビジョン」に基づいて、西地域の新たな拠点の形成に向けたまちづくりを推進しつつ、この大きな動きを契機として、一体のまちの更新を図ります。
- 小川駅周辺は、駅東側は、株式会社ブリヂストンが立地し、駅西側は、病院、福祉施設、学校などの公共公益施設が立地した福祉のまちが特徴であることから、今後も、その特徴にふさわしい土地利用を維持しつつ、一体的なまちづくりに向けた関係機関への働きかけを進めます。

③良好な道路交通ネットワークの形成と沿道のまちづくり

- 市内の円滑な道路交通ネットワークを形成する都市計画道路である府中所沢線（小平 3・2・8 号線）、小川橋青梅橋線（小平 3・4・24 号線）については、西地域の風景や環境に配慮した整備を進めるよう東京都へ引き続き働きかけます。
- 将来的に小川駅と小平駅の拠点間を結ぶ小平大和線（小平 3・4・10 号線）の一部区間が優先整備路線となったことから、西武鉄道との交差点については関係機関との協議を進めながら周辺環境に配慮した整備を図り、小川駅周辺の基盤整備や道路・交通ネットワークの改善を進めます。
- 府中所沢線（小平 3・2・8 号線）は、歩行者や自転車利用者にやさしい、周辺環境と調和した空間となるよう東京都と協力して整備を進めます。また、この道路の整備によって役割が変わることが想定される府中街道については、地域住民とともに沿道の一体的なまちづくりを検討していきます。
- これらの都市計画道路の整備に伴い沿道の環境が大きく変わるため、西地域の特徴的なみどりの風景に配慮することを基本に、沿道機能の増進や地域活性化、居住環境の保全など多様な観点に留意した適切な土地利用のあり方について検討を行います。

府中所沢線（小平 3・2・8 号線）整備イメージ

玉川上水との交差点付近(イメージ図)



※今後、交通管理者、地元市等と協議をした上で、交差点の形状等について詳細な検討を行います。

出典：東京都「小平都市計画道路 3・2・8 号府中所沢線 事業概要及び測量説明会資料」

④学生・店主(事業者)と連携したまちの活性化(鷹の台駅周辺)

- 鷹の台駅周辺は、駅西側においては小平都市計画公園(3・3・4鷹の台公園)の整備、駅東側においては府中所沢線(小平3・2・8号線)の整備などを契機に、玉川上水、その周辺の緑地、中央公園などとの一体的なまちづくりに配慮し、地域の大学などと鷹の台駅周辺の商店街との連携による交流の場づくりなど、地域が一体となった鷹の台駅周辺のまちの活性化を図ります。

⑤将来にわたって快適で衛生的な生活に向けた施設更新

- 小平・村山・大和衛生組合では、ごみの適正処理を安定的に継続することを通じて、将来にわたって快適で衛生的に暮らせるよう、ごみ処理施設の更新(不燃・粗大ごみ処理施設およびごみ焼却施設の整備)を進めます。これらの施設は、資源化推進などによるごみの減量を踏まえた将来ごみ量に応じた適切な規模としつつ、発電等の熱利用の設備を設けるなど、より環境に配慮した施設とします。

⑥防災性向上に向けた地区まちづくり

- 小川駅周辺には、主に木造住宅を中心とする住宅が密集し、狭あいな道路が多い地区があるため、地区の住民による防災まちづくりに対する意識を高めるとともに、建物の不燃化、耐震化など、防災性の高い良好な住環境の形成に向けた検討を進めます。

⑦住民参加による地区まちづくり

- 小川住宅は、建替えに向けた検討が進められていることから、誰もが安心して暮らし続けることのできる団地再生への取組みとして、一団地の住宅施設の廃止や地区計画の策定に向けた支援をするなど、住民参加によるまちづくりを進めます。

1-3 鉄道駅周辺地区のまちづくりの方針<小川駅周辺地区>

小川駅周辺地区は、狭い生活道路、西口の駅前広場の未整備、地域のにぎわいの減少など、さまざまな課題を抱えています。これらの課題を改善し魅力的なまちづくりをするため、平成 19 年 5 月に小川駅西口地区市街地再開発準備組合が発足され、整備検討が進められてきました。また、市では、平成 26 年 2 月に、市民、事業者、市の参加により、「小川駅前周辺地区まちづくりビジョン」を策定しました。

現在、小川駅西口地区は、東京都の「都市再開発の方針」において、再開発を促進する地区と位置づけられており、環境保全等に配慮しつつ、商業施設・住宅等が共存する複合的な市街地として整備を図る市街地再開発事業の検討が進められています。

①小川駅周辺地区の状況

小川駅周辺地区は、次のような課題を抱えています。

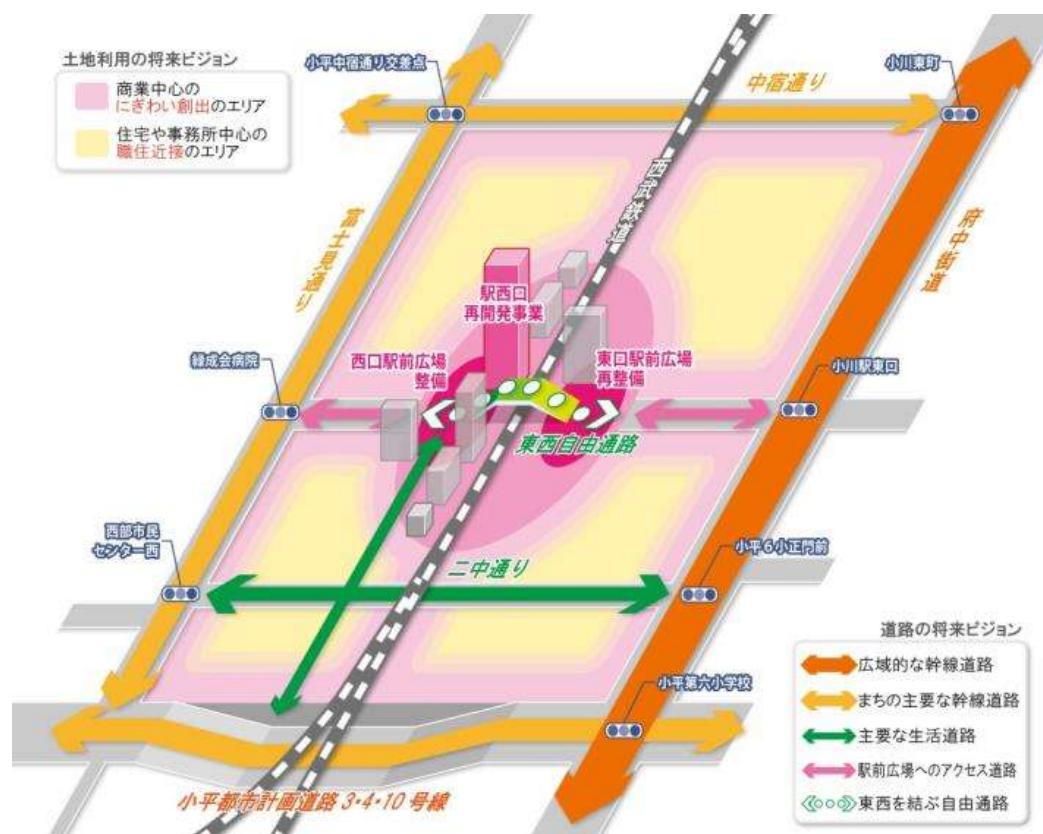
- 駅西口は空間が狭く、歩行者、自転車、自動車が入り混じり、またバスやタクシーが駅前へ進入することはできないため、交通の結節点としての駅前広場の整備が必要です。
- 駅の東西をつなぐ二中通りや中宿通りは、通過交通の車も流れ込むことから、危険や不便を感じるという声があります。
- 地区内の生活道路の多くは幅員が狭く、歩行者、自転車、自動車の混在により危険を感じることがあり、安心して通行できる環境が求められています。
- 狭い道路に沿って多くの古い建物が見られるため、大きな災害があった際には、建物の延焼や倒壊などの不安があります。
- 小川東町、小川西町を結ぶ通路は、踏切以外では、駅の東西自由通路のみとなっており、その通路も、東西の結びつきを積極的に担うものには成り得ていません。
- 駅周辺は文教施設や福祉施設等が立地し、大勢の人が行き来する地区でありながら、道路には幅員の狭い箇所や、通りづらい箇所があるため配慮が必要です。
- 駅周辺の商店街には、通勤や通学の時間帯を除くと人通りは少なく、駅周辺にふさわしいにぎわいは見られません。
- かつてのにぎわいの減少や、住宅地にふさわしい自然環境の乏しさなど、「まちの個性」と呼べるものが見えにくい状況です。

②小川駅周辺地区のまちづくりの方針

- 小川駅西口地区の市街地再開発事業は、土地の高度利用による住宅、商業施設、公共公益施設などが入った高層タワーを地区のシンボルとして、駅前広場、道路、公園、自動車駐車場、駐輪場などとともに整備し、西地域のみどりあふれる良好な住環境に配慮しつつ、商業・業務機能の充実を図るため、地権者を中心とした組合と連携して、民間活力を導入したまちの一体的な整備を推進します。また、駅東口は、駅西口の状況を見ながら、面的整備手法も視野に入れ、より利便性の高い駅前空間の整備に向けた検討を進めます。

- 駅西口地区の整備にあたっては、狭い道路や行き止まり道路の解消、生活道路のバリアフリー化などによる安全で安心な歩行空間を確保し、同時に、緑地や空地などの空間整備、延焼遮断機能の形成や周辺地域の不燃化の促進し、ユニバーサルデザインや防災面に配慮したまちを形成します。
- 駅西口地区の整備により増加する交通量にふさわしい道路の確保と二中通りや中宿通りへの通過交通を減少させる必要があるため、優先整備路線となった小平大和線（小平3・4・10号線）の整備は、鉄道との立体交差により駅の東西方向を結び、歩行者や自動車などが安全に通行できる道路幅員を確保し、駅周辺の交通の円滑化を図ります。また、駅へのアクセス道路や中宿通り、富士見通りなど人通りの多い道路については、歩行空間の確保やベンチ、花壇を設置するなど、誰もが楽しく歩いて回れる道路整備を進め、並行して、駅東西の交流がさらに促進できるように、東西自由通路の整備を検討していきます。

まちの将来ビジョン

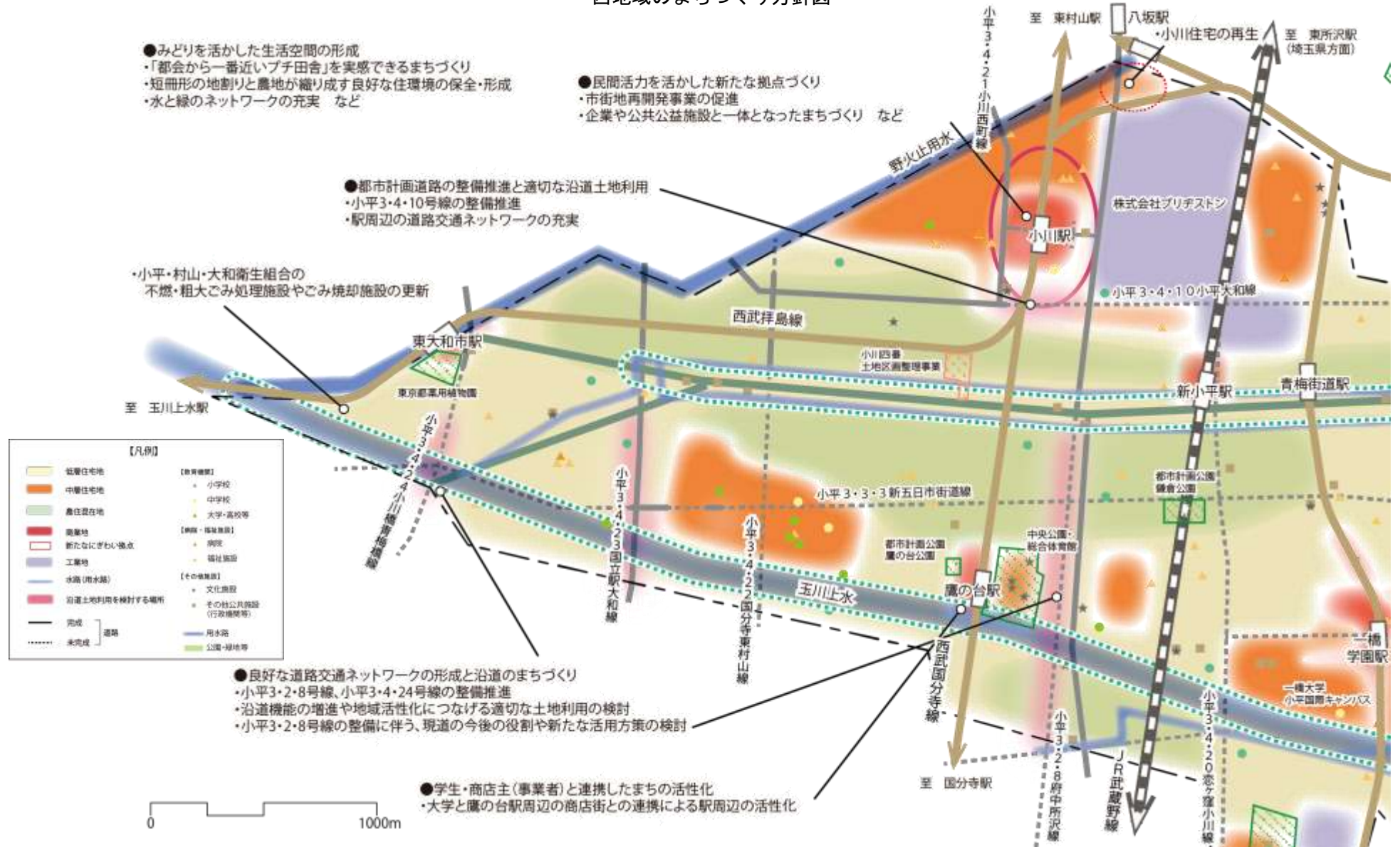


③小川駅周辺地区の整備に伴う周辺へのまちづくりの効果

- 地区のシンボルとなる高層タワーなどの整備により、買い物、医療、福祉などの多様な都市機能が集積されることで、近隣の拠点における都市機能の不足を補います。また、駅前広場や幹線道路の整備により、誰もが円滑にバスやタクシーなどの公共交通機関に乗り継げる交通結節点として、地域の内外に住む人や、学校・職場に通う人たちが集まるにぎわいの拠点ともなり、さらなる地域全体の活性化につながります。

- 地区のシンボルとなる高層タワーや駅前広場などを含めた空間は、みどりや周辺のまち並みと調和した魅力的な景観を形成し、府中所沢線（小平 3・2・8 号線）や野火止用水にも近接していることから歩行者や自転車利用者による回遊性を高めるうえでの拠点となります。
- 小平大和線（小平 3・4・10 号線）の整備により、二中通りや中宿通りへの通過交通が減少し、踏切などによる渋滞も解消され、再開発事業による駅周辺の生活道路の改善もあいまって、誰もが安全、快適に通行できるまちになると同時に、緊急車両等が通行しやすくなるなど防災機能が向上し、安全・安心な災害に強いまちになります。また、このようなまちの変化を契機として、地区内のみならず周囲の老朽化した建物の更新などへの動きを刺激し、周辺地区の防災性の向上も期待されます。

西地域のまちづくり方針図



2 中央地域 <小平駅周辺、青梅街道駅周辺、新小平駅周辺、一橋学園駅周辺>

2-1 中央地域の特徴

- 市域の中央部に位置しており、地域内には小平駅、青梅街道駅、新小平駅、一橋学園駅の4つの鉄道駅があります。
- 市役所や警察署、消防署、ルネこだいら、中央図書館、中央公民館のほか、東京むさし農業協同組合など、多くの公共施設が集まっています。
- 地域の南側には、大学などの教育文化施設など公的な機関がまとまって立地しています。
- 地域の南側に位置する一橋学園駅周辺は、国分寺方面へのアクセス性に優れていることから、市域を越えた国分寺駅周辺も生活圏の一部となっていることが特徴です。
- 地域内は、戸建ての住宅地や小平団地などの集合住宅地といった住居系土地利用が大部分を占めていますが、地域住民の高齢化に伴って、木造建築物や集合住宅の老朽化も進んでいるエリアが多くあります。

特徴的な資源・施設等

小平駅周辺

- ・ルネこだいら、なかまちテラスなど、芸術文化に親しむことができる施設、資源が点在しています。
- ・駅北側には、都立小平霊園やFC東京グランドなど、来訪者が多い施設が立地しています。
- ・本市のシンボル道路であるあかしあ通りは、小平駅を起点に狭山・境緑道と玉川上水緑道までをつないでいます。

新小平駅 〜青梅街道駅周辺

- ・市役所、中央公民館・中央図書館など主要な公共施設が集積するシビックゾーンが形成されています。
- ・青梅街道駅近くには小平ファーマーズ・マーケットがオープンし、新たなにぎわいや交流が創出されています。
- ・新小平駅と青梅街道駅は、徒歩数分の距離にあり、乗換えのための人の往来があることから、この間ににぎわいの創出が期待されます。
- ・新小平駅は、都県をまたぐ広域な都市間を結ぶ路線であることから、まちの魅力を磨くことで、市外からの来訪者が期待できます。

一橋学園駅周辺

- ・駅周辺には、個人商店が建ち並ぶ一橋学園駅周辺を象徴する商店街が形成され、平成28年度には、「こだいら観光まちづくり協会」や「こだいらコワーキングスペース すだち」がオープンするなど活気やつながりがあふれる魅力的な空間となっています。
- ・近隣には、関東管区警察学校、国土交通大学校、陸上自衛隊小平学校（駐屯地）、一橋大学小平国際キャンパスなどの教育施設と小平団地が近接して立地し、一団の空間を形成しています。
- ・玉川上水以南には、戸建の住宅地が広がるほか、ルネサスエレクトロニクス株式会社や国立研究開発法人情報通信研究機構などの集積がありますが、生活圏域はアクセス性に優れている国分寺駅や武蔵小金井駅方面となっています。

主なまちづくりの動向

小平駅周辺

- ・小平駅北口地区は、市街地再開発準備組合が設立され、市街地再開発事業の実施を見据えたまちづくりの検討が進んでいます。
- ・駅北側において、駅へ南北方向のアクセス道路となる小平駅久留米線（小平 3・4・19 号線）や東西方向を結ぶ東京街道線（小平 3・4・14 号線）は、駅北口地区市街地再開発事業と一体となった整備が検討されています。
- ・市の中央を南北に縦断する小平市のシンボル道路であるあかしあ通りをグリーンロード化して、魅力ある都市空間を創出する取組みが進んでいます。

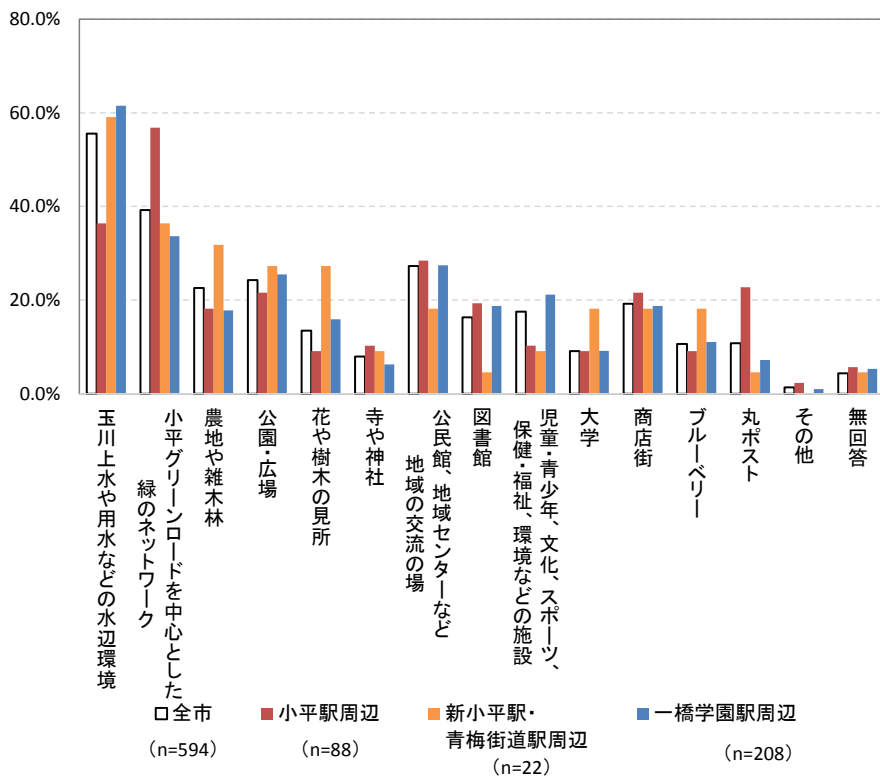
新小平駅～青梅街道駅周辺

- ・青梅街道の風致地区は、現状において守るべき風致が認められない箇所が散見されることから、風致地区の指定の解除または他制度への移行など、見直しの検討が進められています。
- ・小平市リサイクルセンターは、施設や設備の老朽化などによるリサイクル施設の更新と周囲の広場などを含めた整備の検討が進んでいます。
- ・新小平駅の南側に位置する小平都市計画公園（3・3・1 鎌倉公園）は、市の特徴的な農地の維持と農を身近に感じる空間の創出に向けた整備を検討しています。
- ・小平都市計画公園（3・3・1 鎌倉公園）の整備にあたっては、周辺の道路などの基盤整備も含めた一体のまちづくりを検討しています。

一橋学園駅周辺

- ・国分寺駅北口の市街地再開発事業を契機に、一橋学園駅前商店街を中心とした地域の活性化について検討を求める声が挙がっています。
- ・駅周辺や玉川上水以南の戸建住宅地の一部においては、老朽化した木造住宅が密集しているエリアが見受けられます。

小平で大切にしたいもの、活かしたいもの（H26 アンケート問5）



2-2 中央地域のまちづくりの方針

中央地域の中でも新小平駅と青梅街道駅周辺のエリアは、市役所、健康福祉事務センター、警察署、消防署など主要な行政機関が集積していることから、引き続き本市のシビックゾーンとして機能の充実・強化を図るとともに、災害時においては災害対策本部等の拠点としての機能を維持に向けた整備を図ります。

さらに、新小平駅の周辺は、開発余地を多く残すエリアであることから、周辺の住みよい住環境を活かしたまちづくりを進めるとともに、都県を越えた来訪者の玄関口にふさわしいにぎわいと憩いの場の整備を進めます。

小平駅北口地区では、市街地再開発事業の実施に向けた検討が進められていることから、今後は駅南口との連携を視野に入れ、拠点性の向上を図ります。また、小平駅南口から南方に伸びる本市のシンボル道路であるあかしあ通りでは、「あかしあ通りグリーンロード化基本計画」に基づき、緑豊かな都市空間の実現に向けた取組みを進めます。

市の南に隣接する国分寺市では、国分寺駅北口地区市街地再開発事業が進められており、中央線沿線における拠点性が高まっていることから、国分寺駅との機能分担・連携関係に配慮した利便性の高いまちづくりを進めていきます。

①シビックゾーンを有する地域としての拠点性の向上

- 公共公益施設が集積する新小平駅、青梅街道駅周辺地域は、安全・安心・快適なまちづくりを支える本市の防災拠点として、市役所を中心とした防災機能の向上を図り、本市のシビックゾーンとしてふさわしいまちを形成します。
- 新リサイクルセンターは、市民の生活から排出されたビン・カンなどの資源物の中間処理を行うとともに環境学習の場として整備し、建物の緑化や太陽光発電の設置を行い、周辺環境と調和したデザインとします。また、敷地内東側は、イベントなどでもできる多目的広場や健康遊具などを整備し、地域の憩いの場として活用します。

②良好なみどりの空間の保全・活用

- 新小平駅は、北は埼玉県方面、南は川崎方面とつながる、南北方向への広域交通の結節点となっており、市外から来訪する方の本市の玄関口となるため、新小平駅周辺の景観形成に配慮するとともに、小平らしい農を身近に感じる農業公園として小平都市計画公園（3・3・1 鎌倉公園）の整備を検討するなど、訪れたい魅力あるまちづくりを進めます。また、公園整備にあたっては、隣接する新五日市街道線（小平3・3・3号線）の一部区間などの周辺の基盤整備も検討し、青梅街道駅周辺との回遊性を高めるまちづくりのあり方を検討するなかで、健康増進にもつながるまちづくりを進めます。
- 小平の歴史的な郷土風景を伝える風致地区について、現状でその存在が失われている新小平駅周辺および青梅街道駅周辺においては、風致地区の指定見直しと他の制度への移行、また周辺の緑の確保に向けたあり方について検討を行います。

③民間活力を活かした新たな拠点づくり

- 小平駅北口地区では、平成 27 年 9 月に市街地再開発準備組合が設立され、市街地再開発事業の実現に向けた検討が進められていることから、引き続き事業化の促進を図ります。さらに、都立小平霊園などの周辺のみどりとの調和に配慮しつつ、商業・業務機能や住宅機能等の集積によるにぎわいの創出、駅前広場の整備による利便性の向上を図るとともに、災害に強い自立した拠点の形成をめざします。
- 優先整備路線となった小平駅久留米線（小平 3・4・19 号線）整備は、小平グリーンロードや都立小平霊園のみどりとの調和に配慮しつつ、歩行者や自転車利用者の通行に配慮した道路整備を東京都や近隣市との連携により進めます。また、市街地再開発事業により拠点性の高まる小平駅北口地区へのアクセス性を高めるとともに、周辺市街地の防災性、安全性の向上に資する整備を進めます。

④ひとが中心の魅力的な都市軸の形成

- 小平駅を起点とした、まちのシンボル道路であるあかしあ通りは、小平駅北口再開発事業や「なかまちテラス」との連携を図りつつ、「あかしあ通りグリーンロード化基本計画」に基づく、市民、事業者との連携により、歩いて楽しい、人が中心の魅力的な都市空間を形成します。さらに、観光資源としての役割も期待し、周辺地域の産業活性化につながる整備のあり方を検討します。

⑤商店街を中心としたまちの活性化

- 一橋学園駅周辺は、隣駅である国分寺駅の北口再開発事業による新たなにぎわいの創出を見据えつつ、地域にふさわしい商店街を中心とした魅力と活気にあふれるまちの維持・向上に向けて、地域住民の交流の場づくりにより、協働のまちづくりを進めるなど必要な方策を検討します。

⑥老朽化したまちの再生

- 中央地域は、建築年数の古い建物が多く、一部の地区では老朽化した木造住宅が密集したエリアが見受けられます。そのため、特に道路や公園等の都市基盤が不十分であると認められる地域については、解決に向けた手法を検討しつつ、防災性の高い安全な住環境の形成をめざします。
- 老朽化した大規模団地において、再生に向けた動きがある場合は、まちの広範囲に影響を及ぼすことから、地域特性に応じたまちづくりを促すとともに、住民主体の地区まちづくりに向けた支援を行っていきます。

2-3 鉄道駅周辺地区のまちづくりの方針<小平駅周辺地区>

小平駅北口周辺地区は、公共交通への乗継ぎが不便、区内や地区の外周道路の問題、まちのにぎわいの低下、防災面への配慮など、多くの課題を抱えています。このため、平成 25 年 2 月に小平駅北口地区再開発協議会を発足し、平成 27 年 9 月には小平駅北口地区市街地再開発準備組合が設立され、市街地再開発事業の実施による、課題解決に向けたまちづくりの検討が進められています。

東京都の「都市再開発の方針」では、この地区は計画的な再開発が必要な市街地とされており、この約 2.1ha については、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区（再開発促進地区）に位置づけられています。そのため、駅前広場等の公共施設を整備し、商業施設、都市型住宅などの都市機能の集積を図っていきます。また、再開発事業と並行して、優先整備路線となった小平駅久留米線（小平 3・4・19 号線）の整備を推進し、東京街道線（小平 3・4・14 号線）の整備を促進することで、市の名前を冠した「小平駅」にふさわしい拠点としての活性化を図ります。



再開発事業検討区域
(小平駅北口地区)

①小平駅周辺地区の状況

- 駅周辺には比較的若い世代が居住している傾向があるものの、高度利用が図られていないなど駅前としての優位性を活かしきれていないため、若い世代が求める駅前における住宅ニーズを十分に満たしていない状況があります。
- 駅周辺には日常生活に必要な商業施設が少なく、駅前であるにも関わらず周辺住民の生活利便性は高いとは言えず、郵便局や金融機関に関する要望も多いことから、駅前にふさわしい商業・業務機能の集積が望まれています。
- 駅北口は、駅前広場が整備されていないことから駅前へのバスの乗入れがなく、小平市コミュニティタクシー大沼ルートの利用に際しては東京街道沿いまで移動する必要があり、交通結節点としての機能向上が必要です。
- 市街地再開発事業を計画している区域内の道路は、十分な幅員が確保できておらず、行き止まりやクランク状の道路、敷地の接道状況が不十分な部分もあり、また線路沿いには側道がないことから、駅周辺の円滑な交通動線やオープンスペースの確保、および防災面への配慮などが必要です。
- 周辺の交通について、駅西側にある踏切付近は、交差点を横断する歩行者・自転車と自動車とが交錯しており、安全性の問題があります。また、この踏切については、国の「踏切安全通行カルテ」により、「開かずの踏切」として抽出されるなど、緊急に対策の検討が必要な踏切とされています。
- 駅周辺の利便性を求める声が多い一方で、周辺のみどりとの調和を図ったまちづくりへの要望も多く、駅前整備に際しては、周辺の自然環境との調和やみどりの創出に配慮することが必要です。

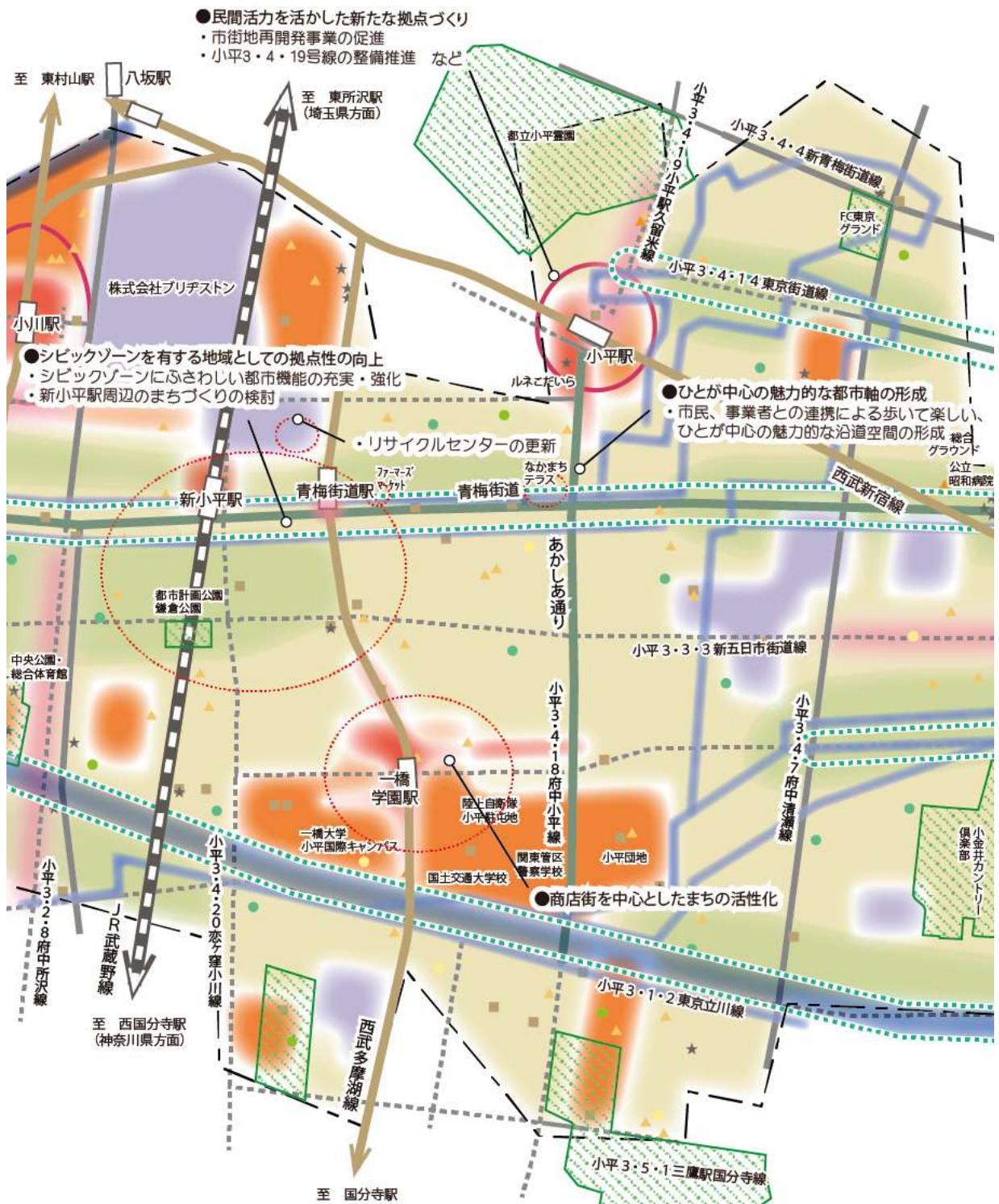
②小平駅周辺地区のまちづくりの方針

- 小平駅北口地区は、駅周辺を含めた地域活性化や周辺の道路整備に伴う駅への交通利便性の向上を図るため、駅前の高度利用による土地の有効利用を進め、タワー型の共同住宅に商業施設を導入し、自動車や自転車の駐車を設置するなど、市街地再開発事業と一体のまちづくりを推進します。
- 北口の駅前広場は、交通結節点としての機能と都市の広場機能に配慮した形状にすると同時に、ユニバーサルデザインに配慮することで周辺と一体となった解放感を創出し、駅利用者のみならず駅に集う人々のにぎわいの醸成を図ります。
- 駅前の空間には、建築物への緑化を図るとともに、樹木などの植栽やポケットパークなどによるみどりの演出を行い、また北側の用水路を活かすことで、都立小平霊園などのみどりと調和した個性ある魅力的なまちづくりを推進します。
- 優先整備路線となった南北方向の小平駅久留米線（小平 3・4・19 号線）などの道路整備や駅前広場整備の推進により交通利便性を高めるとともに、円滑な道路交通ネットワークの確保を図ります。また、整備にあたっては、十分な歩行者空間の整備、無電柱化、沿道の緑化により周辺のまち並みとの調和に配慮し、沿道については、風致地区の見直しや建築物の不燃化など、適切な土地利用を図ることで、一体的なまちづくりを推進します。
- 市街地再開発事業に合わせ、「開かずの踏切」などの課題解消に向けて検討し、駅西側の踏切を利用する歩行者や自転車利用者の安全性の向上を図ります。
- 小平駅周辺には、広域避難場所である都立小平霊園や FC 東京グランドなどのいっとき避難場所、災害医療支援病院である多摩済生病院などがあり、既に防災面における充実がみられますが、市街地再開発事業や都市計画道路の整備により、さらなる防災機能を有する拠点性の高いまちが形成されます。

③小平駅周辺地区の整備に伴う周辺へのまちづくりの効果

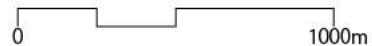
- 小平駅北口地区市街地再開発事業によるにぎわいの創出、小平駅久留米線（小平 3・4・19 号線）整備による駅へのアクセス性向上により、市内ばかりでなく市外からの来訪も見込まれ、本市の新たな玄関口としての役割が期待できます。
- 駅北側は、都立小平霊園へつながる小平駅久留米線（小平 3・4・19 号線）の整備に伴う歩行者空間の整備のほか、FC 東京グランドにつながる東京街道線（小平 3・4・14 号線）の歩道整備の促進を図るとともに、駅南側は、地区のシンボル道路であるあかしあ通りからルネこだいら、なかまちテラスなど、一体として地域資源を活用することで回遊性を高めることで、市外の人にとって訪れたい魅力的なまちとなり、これにより育まれる人と人とのつながりが市民の愛着を生み、いきいきとしたくらしのある健康まちづくりにもつながることが期待されます。

中央地域のまちづくり方針図



【凡例】

住宅用地	【教育施設】
中層住宅地	● 小学校
高層住宅地	● 中学校
商業地	● 大学・高校等
新たなぎわい拠点	【病院・福祉施設】
工業地	● 病院
水路(用水路)	● 福祉施設
沿道土地利用を検討する場所	【その他施設】
完成	● 文化施設
未完成	● その他公共施設(行政機関等)
	● 公園・緑地等



3 東地域 <花小金井駅周辺>

3-1 東地域の特徴

- 市域の東部に位置し、地域内には市内で最も乗降客数が多い花小金井駅があります。
- 駅北口は面的な整備がなされ、南口にも駅前広場が設けられていることなどから、駅周辺の都市基盤は市内の他の駅に比べて充実しています。
- 駅北側には、多くの集合住宅や商業施設が立地しており、市内の鉄道駅のなかで最も都市機能が集積した拠点として認知されています。
- 地域全域をみると、住宅系土地利用が大半を占めており、南側は大規模なマンション建設により、大幅な人口増が見込まれています。
- 地域の北側には貴重なオープンスペースでもある一団の農地や東部公園、南側には広域避難場所でもある小金井カントリー倶楽部や都立小金井公園など、まとまった緑の空間が広がっており、これら緑の存在は市域の周囲を取り巻くグリーンロードとあいまって本地域の良好な水と緑の空間形成に大きく寄与しています。

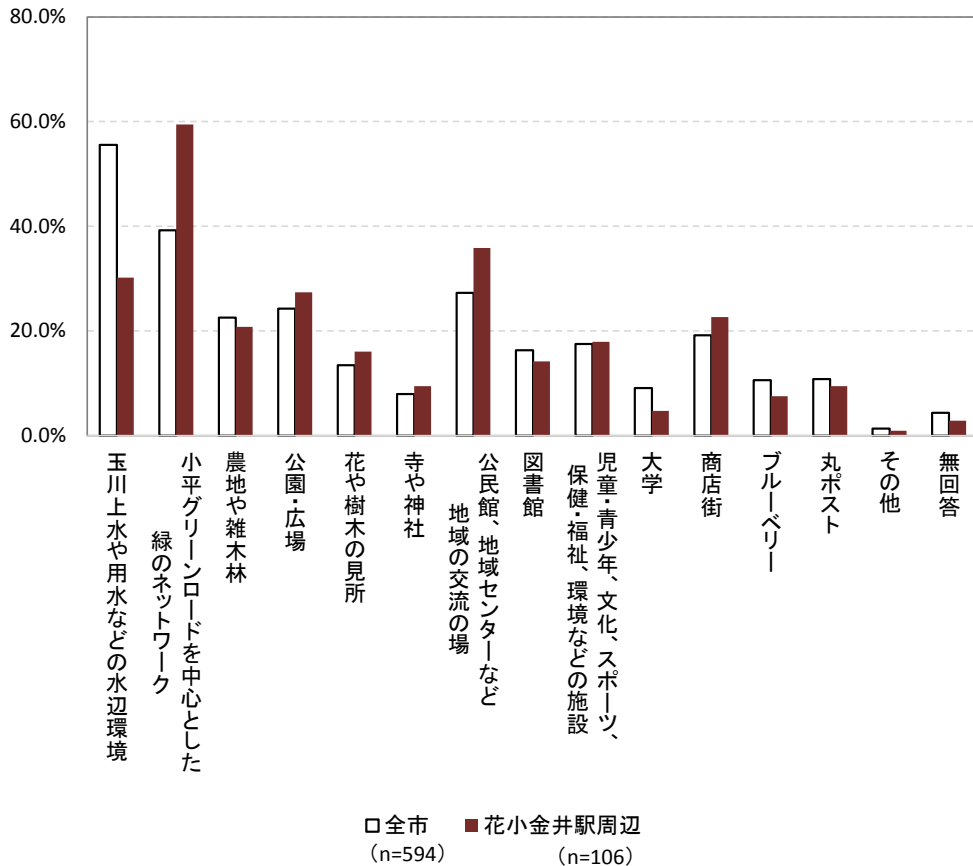
特徴的な資源・施設等

花 小 金 井 駅 周 辺	<ul style="list-style-type: none">・花小金井駅周辺は、駅前広場や周辺の道路などの都市基盤が充実しています。・都心まで約 20 分という利便性とマンションなどの集合住宅や商業施設がほどよく集積しているため、交通や買い物の利便性に恵まれた都市型居住が可能なエリアとなっています。・駅に隣接する小金井街道は、南の国分寺駅や武蔵小金井駅から北の東久留米市内まで、民間バス路線が充実しており、市域を越えて南北の交通利便性が高くなっています。
そ の 他	<ul style="list-style-type: none">・地域の南側には、小金井カントリー倶楽部や都立小金井公園など、まとまった緑の空間が広がっています。また、玉川上水沿いには、かつて観光地として名高かった小金井桜の名勝があります・鈴木町地域には、日本における旧石器時代を代表する遺跡の一つである鈴木遺跡があります。・東地域と中央地域にまたがるエリアには、災害拠点病院である公立昭和病院があります。・公立昭和病院に隣接した丸井総合グラウンドおよび地域の南側にある千代田区グラウンド（千代田区立花小金井運動施設）は、市内でも数少ないヘリコプター臨時離着陸場候補地となっています。

主なまちづくりの動向

花 小 金 井 駅 周 辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅南側では、優先整備路線に選定された新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の整備の促進による広域道路ネットワークの形成が期待される一方で、整備される道路が、小平グリーンロードや商店街の一部と重なっているなどの課題もあります。 ・ 東京都の「踏切対策基本方針」では、西武新宿線の田無～花小金井駅付近が鉄道立体化の検討対象区間として抽出されているため、円滑な交通の実現や市街地の一体化が期待されています。
そ の 他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間企業社宅跡地の土地利用転換により、今後の周辺へのまちづくりの影響について留意する必要があります。 ・ 鈴木遺跡は国指定史跡化をめざしており、遺跡包蔵地の保存のため、基本的には原っぱ状の広場としての整備を検討しています。

小平で大切にしたいもの、活かしたいもの（H26 アンケート問5）



3-2 東地域のまちづくりの方針

東地域は、市内で最も乗降客数が多く、都心まで約 20 分というアクセス性に優れた花小金井駅の特性を活かしたまちの形成を図ります。そのため、商業集積のある駅北口に加え、新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の整備に伴い駅南口のにぎわいを創出するとともに、西武新宿線の田無から花小金井駅付近の鉄道立体化による一体のまちづくりを実現し、都市機能の充実や駅へのアクセス性向上を図ります。

また、地域の南側に位置し国指定史跡化をめざしている鈴木遺跡は、文化・交流の拠点と位置づけ、地域の誇りとなる空間としての整備を図ります。さらに、地域の貴重な緑の空間としての役割を担っている都立小金井公園や玉川上水などとのネットワーク化を図り、回遊性を高めるなど、周辺のみどりや良好な住環境と調和させた魅力的なまちづくりを進めます。

さらに、東地域には都立小金井公園をはじめ、東地域と中央地域にまたがるエリアには公立昭和病院、ヘリコプター臨時離着陸場候補地となっている丸井総合グラウンドや千代田区グラウンド（千代田区立花小金井運動施設）などがあり、これらの空間は市内の防災上の重要な地域となることから、東地域は、花小金井駅周辺を中心としたにぎわいの集積と、これを囲むゆとりあるみどりの空間の調和を図ることで、防災面の強化も図っていきます。

①にぎわい拠点としての充実・強化

- 花小金井駅周辺は、市内で最もにぎわいのある拠点であると市民から認知されており、東京都の方針でも多摩地域における生活中心地という位置づけとなっています。そのため、周辺地域のみどり豊かな住環境との調和を図りつつ、拠点性を高めるさまざまなまちの動きに配慮しながら、子育て世代を中心とした若い世代から高齢の世代にとっても魅力的な都市機能の充実・強化を図っていきます。

②質の高い幹線道路整備と適切な沿道まちづくり

- 優先整備路線となった新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）は、市内を東西に横断する主要幹線道路として整備を促進します。一方で、一部の区間は小平グリーンロードと重複することから、良好なみどりの保全・創出、歩行者や自転車走行空間の確保など、周辺環境と調和した質の高い幹線道路の整備を東京都へ働きかけます。
- 新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の整備区間は、地域ごとにさまざまな特徴を有していることから、沿道の土地利用の混乱や景観の質的低下などを防ぐため、地域特性に応じた土地利用の規制・誘導方策について、地域住民の参加により検討を進めます。

③駅周辺の一体的なまちづくり

- 花小金井駅周辺の一体的なまちづくりや交通渋滞の解消などを図るため、新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の整備を促進し、これに伴い西武新宿線の田無から花小金井駅付近の鉄道立体化の実現に向けて、周辺地域のまちづくりに対する機運を高めると同時に、関係機関への働きかけを行います。

④大規模敷地の配慮ある土地利用の促進

- 大規模敷地において土地利用転換が想定される場合には、周辺のみどり豊かな住環境に配慮し、調和の図られた適正な土地利用の誘導を行います。
- 東地域は、防災面において重要なまとまった空間があることから、市の防災面において、重要な位置づけがある敷地については、引き続きその役割の維持に向けた方策の検討や働きかけを行います。

⑤良好なみどりの空間の創出

- 国指定史跡化をめざしている鈴木遺跡は、日本における旧石器時代の代表的な遺跡として、遺跡包蔵地の保存のため、基本的には原っぱ状の広場として整備し、市民の誇りとして親しまれる地域の文化・交流拠点の創出を図ります。

3-3 鉄道駅周辺地区のまちづくりの方針<花小金井駅周辺地区>

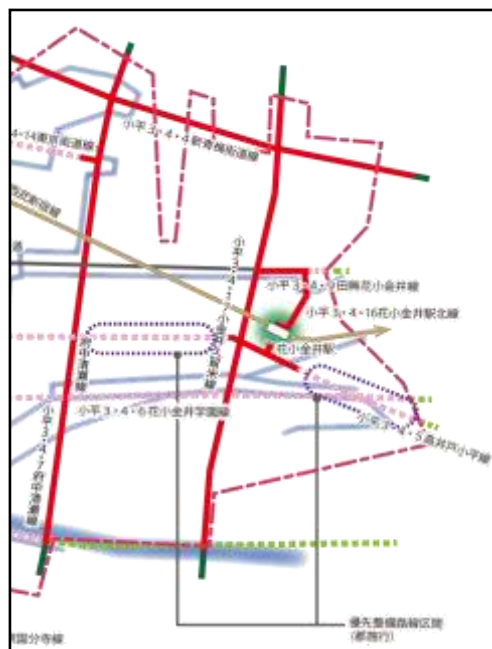
花小金井駅周辺地区は、平成 11 年度に南口駅前広場が築造され、平成 17 年度には駅北口で住宅市街地総合整備事業により、駅前広場、アクセス道路の都市基盤施設とともに、商業施設、集合住宅や図書館などの公益施設が整備され、都市機能の集積による魅力的なまちとして、市民から認知されています。

この度、駅南口を東西に抜ける都市計画道路が優先整備路線として選定されました。また、西武鉄道の花小金井駅を含む区間については、東京都により鉄道立体化に向けた検討対象区間として抽出されています。

このことから、花小金井駅周辺地区のさらなる発展に向けた取組みを進めます。

①花小金井駅周辺地区の状況

- 駅北口は、商業集積や公共施設などの立地によるにぎわいが創出されていますが、駅南口は駅前広場があるものの、北口に比べて魅力的な商業・業務機能の集積は少ない状況です。
- 駅西側に隣接する小金井街道の踏切は、南北の幹線道路の慢性的な渋滞を発生させ、また地域を分断させる要因となっています。
- 東京都の「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）」（平成 28 年）において、新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の内、一部区間（西東京市境～花小金井南町二丁目／小平 3・4・17 号線（小金井街道）～小平 3・4・7 号線（新小金井街道））が、優先整備路線となりました。
- 東京都の「踏切対策基本方針」（平成 16 年）では、「田無～花小金井駅付近」が、鉄道立体化の検討対象区間として抽出されています。
- 一方、新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）は、小平グリーンロードや既存の商店街と重複する箇所も見受けられることから、みどりの保全方策や周辺住民の利便性確保に向けた検討を地域住民とともに進めていく必要があります。

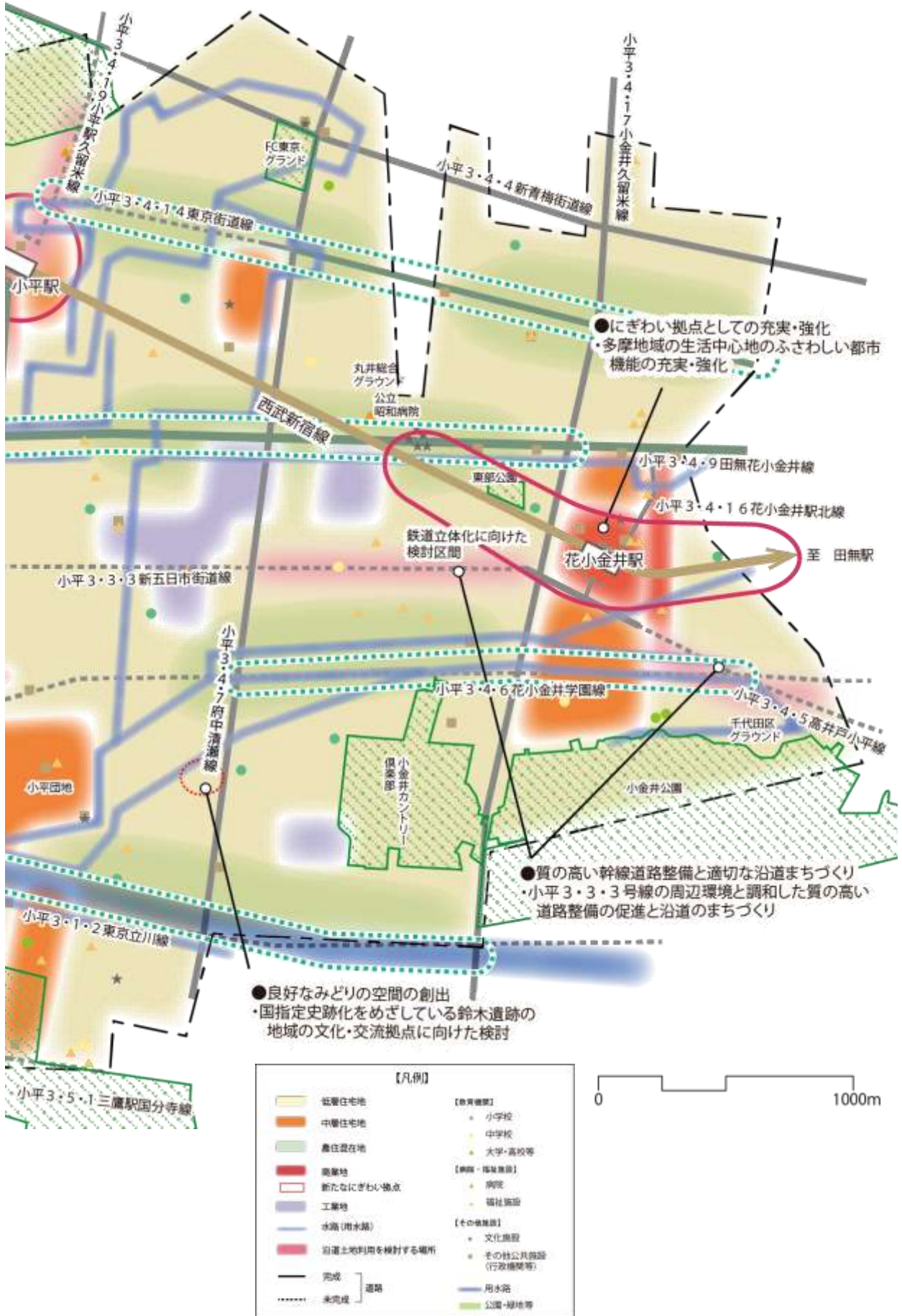


②花小金井駅周辺地区のまちづくりの方針

- 新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）の整備促進とこれに伴う鉄道立体化の実現、駅南口の土地の有効利用、新五日市街道線（小平 3・3・3 号線）沿道の多様な地域特性を踏まえた土地利用を図ることで、駅の南北にわたった一体的なまちづくりが可能となることから、市の中心的なにぎわいの創出と周辺のみどりが融合した魅力的なまちの形成に向けて検討を進めます。また、検討にあたっては、地域住民の参加によるまちづくりを進めます。

- 幹線道路整備や鉄道立体化により周辺の道路渋滞は緩和され、花小金井駅を中心とした人や車の広域に渡る道路ネットワークの充実・強化が図られます。また、公共交通ネットワークの充実・強化も図られることから、花小金井駅周辺地区へのアクセス性が向上し、小平グリーンロードや都立小金井公園、国指定史跡化をめざす鈴木遺跡などを結ぶネットワークにより人の交流が促進され、市民のまちに対する誇りの高まりと来訪者にとって魅力的なまちの形成に向けた取組みが活性化することも期待されます。
- 鉄道立体化によるまちの一体化、避難場所や病院までの交通遮断の解消を図りつつ、幹線道路整備に伴う延焼遮断帯の構築など、災害に強いまちづくりを進めます。

東地域のまちづくり方針図



第5部 都市計画マスタープランの推進

第1章 市民生活に身近な地区のまちづくりの推進

本マスタープランでは「まちづくりの目標」として、「“顔”をもったまちをつくる」、「“みどり”を感じられるまちをつくる」、「“にぎわい”を育むまちをつくる」、「“ひと”にやさしいまちをつくる」と「市民の“ちから”を活かせるまちをつくる」という5つの目標を設定しました。その中で、「市民のちから」は全てのまちづくりのベースとなる要素であり、これからの本市のまちづくりにおいては、市民参加による取組みは必要不可欠です。

そのため、本マスタープランでは、市民、事業者、市がまちの将来像やまちづくりの目標などを共有し、相互に連携して、それぞれの立場から主体的に取り組む「参加と協働のまちづくり」を推進していきます。

1 市民主体の地区まちづくりを推進するための考え方

(1) 「市民生活に身近な地区」の考え方

本マスタープランでは、全体構想で市全体のめざすべき将来像やその実現に向けたまちづくり方針などを示しました。また、地域別構想においては市内を3つの「地域」に分けて地域ごとの大きな方向性を示したうえで、各地域の中で今後、具体的な事業等が計画されている地区として、小川駅、小平駅、花小金井駅周辺地区を「鉄道駅周辺地区」とし、より詳細なまちづくりの方針を示しています。

さらに、「市民生活に身近な地区」は、暮らしに身近なあらゆる範囲を表現しており、それぞれの「地区」では、住民（事業者を含む）が中心となってまちの課題やニーズを踏まえつつ、めざす将来像を共有し、その実現に向けた地区ごとのまちづくりを自らが考え、実践していく必要があります。

(2) 「小平市民等提案型まちづくり条例」の活用

前マスタープランでは、マスタープランの実現化に向けた基本的な考え方として、「連携と協働のまちづくり」を掲げ、市民、事業者、市の連携と協働により、住宅都市こだいらにふさわしい都市空間や環境の形成をめざしたまちづくりの推進を図るため、平成22年10月に「小平市民等提案型まちづくり条例」を策定しました。この条例は、身近な地区の個性や魅力のある住みよいまちづくりを進めるため、市民が主体となって土地利用に関する計画の策定などに向けた活動の仕組みを定めています。

本マスタープランにおいても、前マスタープランの考え方を継承し、この条例を活用しながら、市民主体の地区まちづくりを推進していきます。

2 市民、事業者、市の役割

協働のまちづくりを推進するにあたっては、市民、事業者、市がそれぞれの立場で、できることを考え、相互に役割分担、連携を図りながらまちづくりに取り組む必要があります。

■市民

- ・相互の協力と理解により、個性や魅力のある住みよいまちづくりを推進するため、地区の特性を活かした地区まちづくりに主体的に取り組むよう努めます。
- ・市が行う個性や魅力のある住みよいまちづくりに関する施策に協力します。
- ・個性や魅力のある住みよいまちづくりを推進するための計画の策定に参加し、必要な提案を行うことができます。

■事業者

- ・地域社会の一員としての自覚と責任をもち、建築行為等がまちづくりに及ぼす影響を自覚し、市民による地区まちづくりを尊重するとともに、環境に配慮し、個性や魅力のある住みよいまちづくりへの協力を努めます。
- ・市が行う個性や魅力のある住みよいまちづくりに関する施策に協力します。

■市

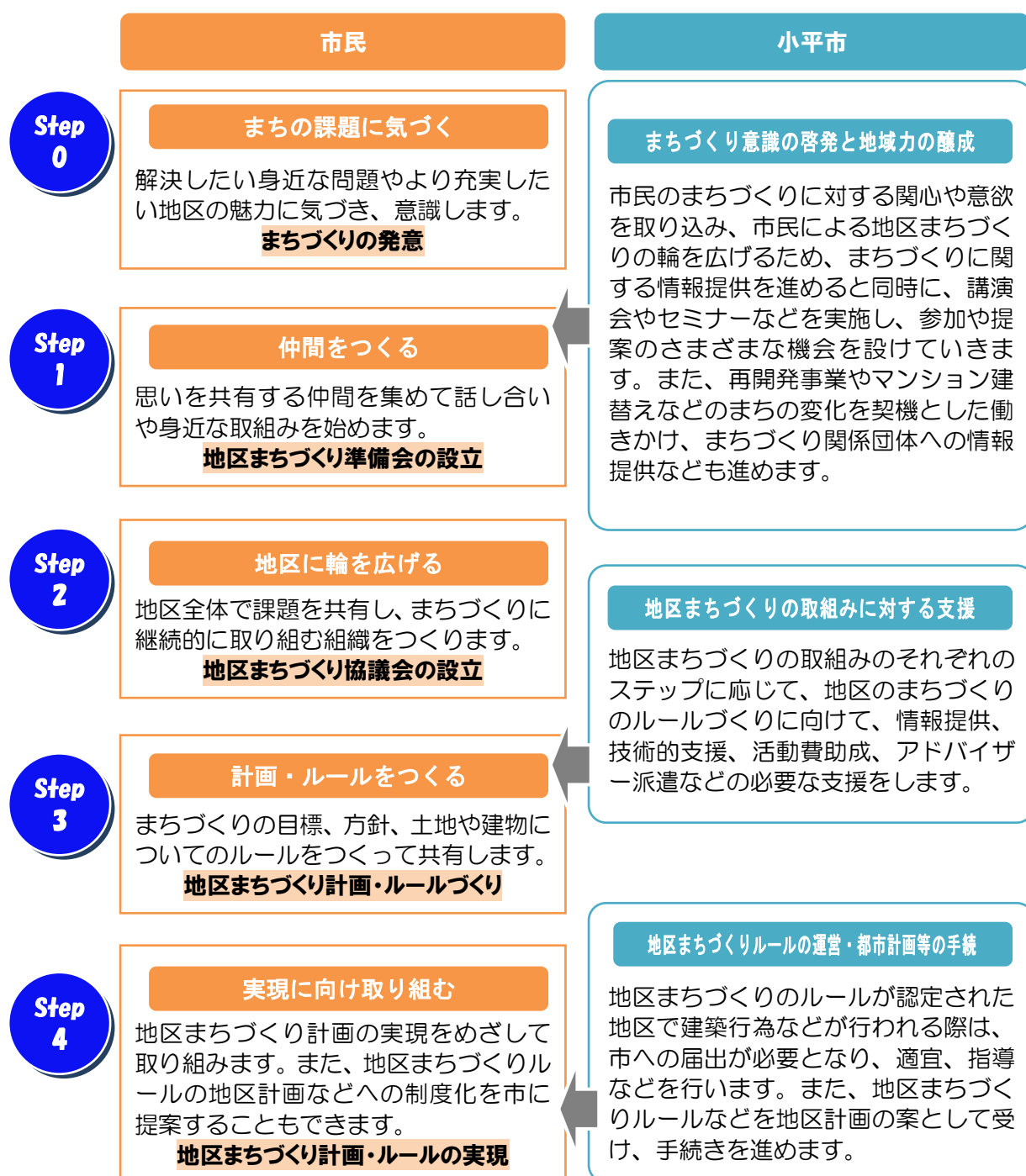
- ・本マスタープランに掲げる将来の都市像の具体化をめざし、個性や魅力のある住みよいまちづくりを推進するために必要な施策を策定し、その実施に努めます。
- ・上記の施策の策定および実施にあたり、市民の意見を十分に反映させるよう努めます。
- ・地区まちづくりを支援し、その促進に努めます。

3 市民主体の地区まちづくりの進め方

本マスタープランの地域別構想は、地区まちづくりを考えるうえで基本となる地域の特性や、まちづくりに活用できる資源などが示されているため、地区まちづくりの取組みを進めていくうえでのガイドラインとしての役割も担います。

また、市民が主体的にまちづくりに取り組むためには、市民のまちづくりに対する意識、関心が高まる必要があることから、市は条例の周知やまちづくりに関する情報提供、まちづくりへの参加機会の提供など、必要な支援を行っていきます。

地区まちづくりのステップ



第2章 まちづくりの推進に向けた市の取組

1 市内の連携によるまちづくりの推進

都市計画マスタープランに描かれた将来像の実現や地域・地区ごとの特性を活かした個性あるまちづくりを具体化していくためには、道路、公園などのハード面の量的整備だけでなく、そこに暮らす市民の生活という視点に立ったまちづくりが求められます。

そのため、本マスタープランでは、市民アンケートやまちづくりカフェなどで市民の声を丁寧に拾い上げながら、今後10年間で積極的に取り組むべきまちづくりの方向性を「まちづくりの目標」として設定しました。

本マスタープランがめざすまちの将来像を実現するためには、市民の日常生活につながる健康、福祉、環境、防災、産業振興、観光など各分野における個別計画などにおいても都市計画マスタープランの考えが反映され、具体的な事業として進展する必要があることから、市内関係部署と連携を図り、全庁的に取り組んでいきます。

2 権限移譲に伴うまちづくりの推進

超高齢社会が進展し、人口減少が見込まれるなど、社会経済状況が変化するなか、建築物の安全性および住環境に対する住民の意識が高まっており、これまでの市街化の進展に伴う都市基盤の面的、線的整備の手法に加え、今後は個々の建築物の安全性や住環境との調和をめざすことがまちづくりにおいて重要になっています。

そのため、今後も市民が主体となった身近な地区のまちづくりにより、建築協定や地区まちづくりルールなどの手法を推進します。

その一方、現在東京都が行っている建築行政事務（建築指導事務）については、市が建築行政事務を執り行うよう東京都と協議を進め、都市計画によるまちづくりに重ねて、個々の建築行為に対する規制、誘導方策を併用することにより、よりきめ細やかなまちづくりの実現をめざします。

3 広域連携によるまちづくりの推進

本マスタープランのまちづくりの目標1「“顔”をもったまちをつくる」では、「市内に不足する都市機能については、市内にとどまらず、隣接する市町村における拠点間で分担・連携を図り、拠点間をむすぶ交通ネットワークを確保することで、利便性の高いまちづくりを進めます。」としています。

今後のまちづくりにおいては、駅周辺の拠点機能にとどまらず、道路、土地利用、公共交通、また市民生活など、市域をまたいだ広域的な連携が重要となることから、さまざまな分野における連携を常に視野に入れながら、より効果的なまちづくりを推進します。

4 協働のまちづくりの推進

協働のまちづくりの推進のためには、まちづくりの主体がまちづくりそのものに関心を持つことが重要です。そのため、市民や事業者等に対するまちづくり情報の提供など、まちづくりへの参加の契機となる場の提供を行っていきます。

また、本市は、これまでに景観まちづくりセミナーや地区まちづくりフォーラム、まちづくりカフェなど、さまざまな市民参加の取組みを進めてきました。このような取組みをさらに発展させ、本市のまちづくり人材の育成も視野に入れた取組みを進めます。

5 都市計画マスタープランの見直し

都市計画マスタープランは、中長期的な展望に立つ、土地利用などの都市計画分野に関する総合的な将来ビジョンとなるため、マスタープランに基づく具体的な事業については、各分野の個別計画などをもとに実践されていきます。

本マスタープランでは、当面の具体的な目標年次を平成 38 年度としていますが、社会経済状況の変化や上位計画の改定など、マスタープランの内容の見直しの必要が生じた場合には、国や東京都の関連計画との整合を図りつつ、市民参加により見直しの作業を進めます。