



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

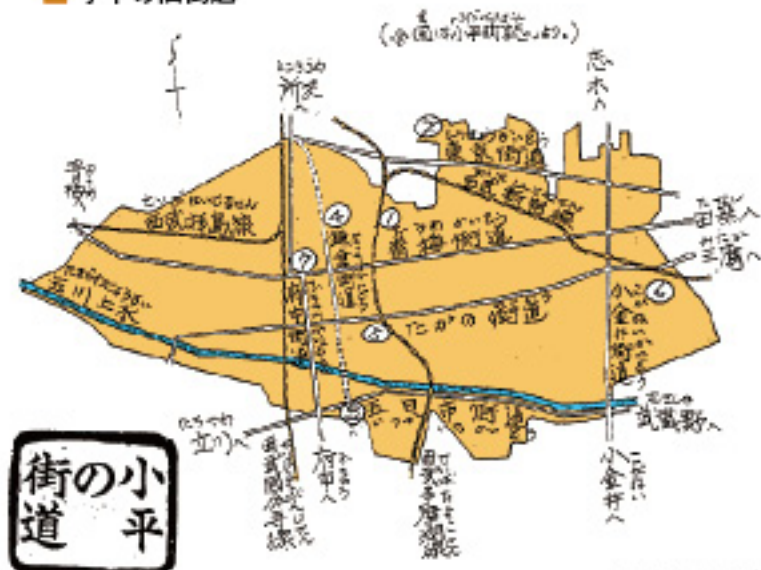
● 玉川上水・野火止用水

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



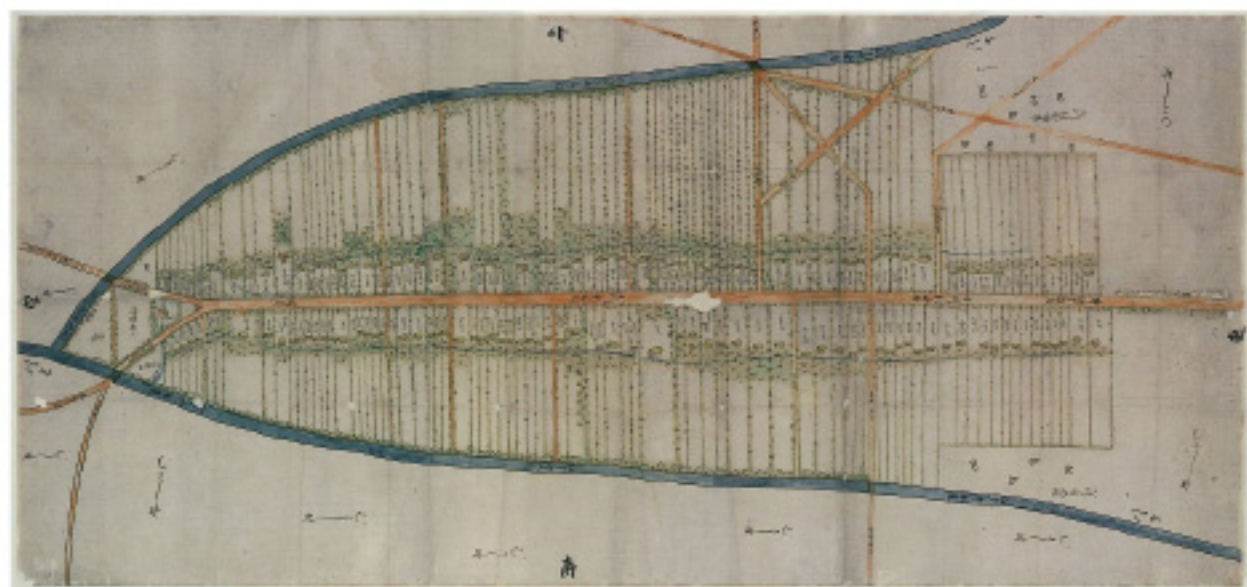
出典：小平の歴史

● 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

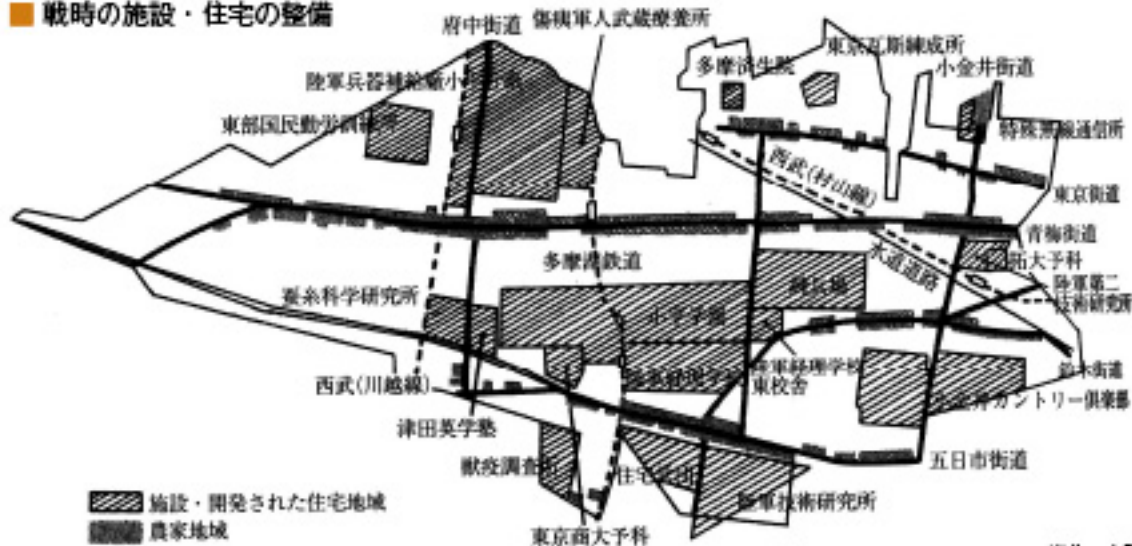
● 鉄道の開通と学園都市開発

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く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「多核連続都市構造」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認し、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、「都会から一番近いプチ田舎」をキャッチフレーズ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—こいだら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、このような取り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形成を進めるとともに、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、道路整備が進化したところでは沿道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、空き家・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、老朽化した構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くらし方への転換を促進し、低炭素社会、循環型社会に対応することが求められています。

また、平成27年4月の「都市農業振興基本法」の制定により、国において農業振興基本計画が策定され、都市農地は貴重な緑地として明確に位置づけられるなど、農地の保全に向けては、都市計画の視点からも検討が必要となっています。

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、まちの魅力を向上させて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、平成21年(2009年)改定)

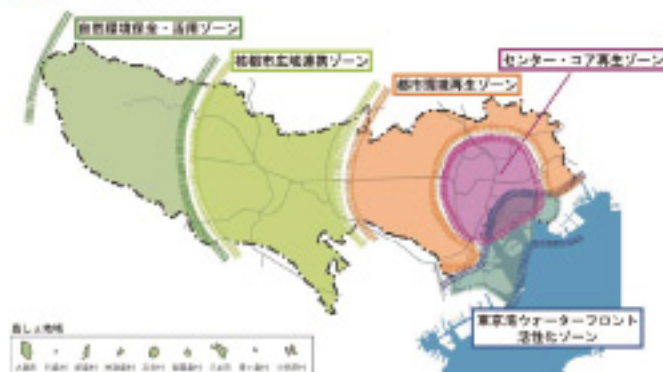
目標年次を2025年として、「環境、緑、景観」に一層重点を置いた新たな基本理念のもと、東京をめざす都市構造として、広域的には、今後とも「環状メガロポリス構造」の実現をめざすとともに、身近な圏域では、駅などを中心に、コンパクトな市街地への再編を進めるとしています。

● 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(2014年)策定)

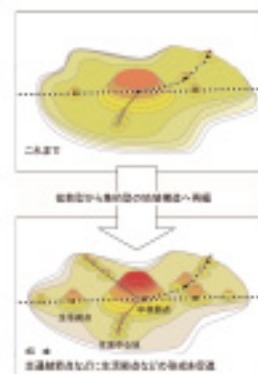
東京の都市づくりビジョンに合わせ、目標年次を2025年として、めざすべき都市像として、「環状メガロポリス構造の実現」と「集約型の地域構造への再編」を掲げています。

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(小川駅～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(2014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、「ボトルネック踏切」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

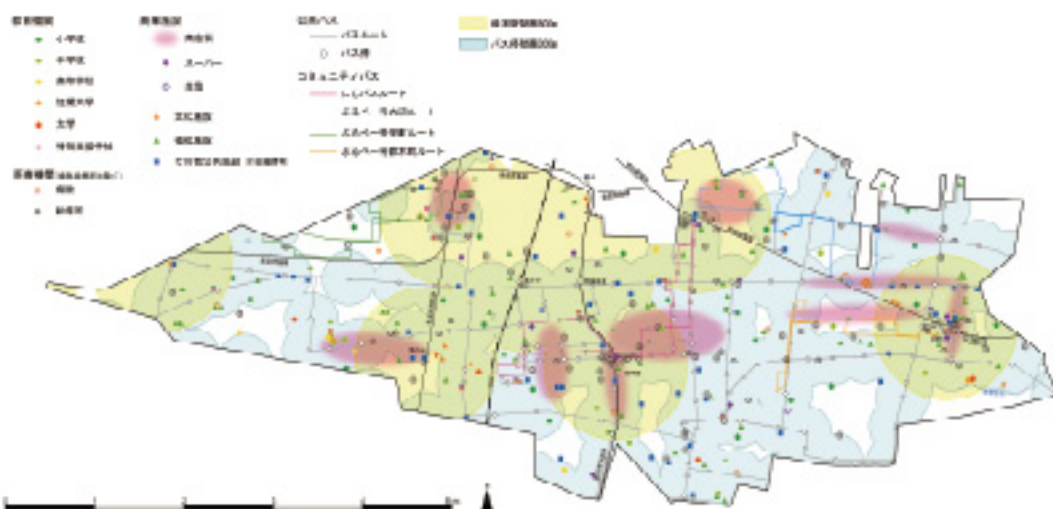
(1) まちの主な特性

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(萩山駅、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路線バスなど公共交通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るため、交通手段として通勤通学、買い物などに幅広く自転車を利用している方が多い傾向にあります。

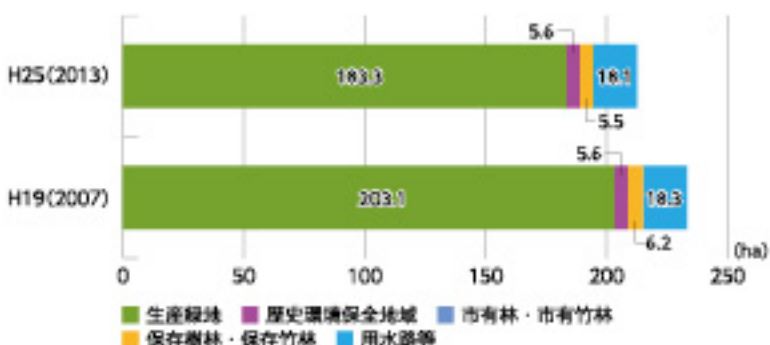
③小平グリーンロードを骨格とした豊かな水と緑

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。

■ 地域制緑地面積の推移



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壌があります。

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ことから、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。今後は、超高齢社会の進展により、市民の最寄駅へのアクセス性向上や買い物など地域内の生活交通の足の確保に向けて、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。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。

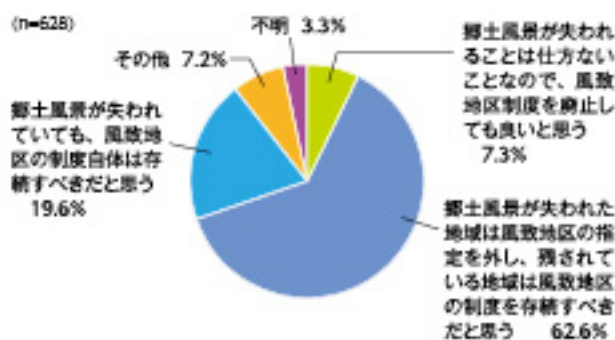
■ みどりの維持・保全

市内では、約169ha(平成28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、平成4年に都市計画決定した生産緑地地区が、平成34年には、都市計画の告示から30年を経過することから、主たる農業従事者の死亡や故障を理由とせず、買取申出を行うことができるようになるため、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。

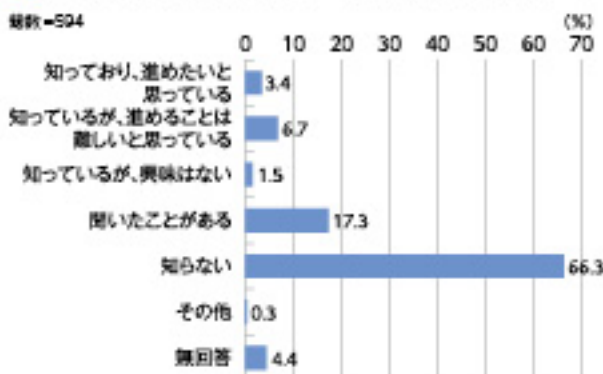
※平成27年度小平市都市計画マスタープラン改定市民アンケート調査結果より

■ 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いましたが、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できつつありますが、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多くありません。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。

⑥参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。

⑦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。

