

V 都市基盤

この分野は、都市活動の基盤となる道路や上下水道等の整備とともに、都市計画マスタープランや地域ごとに市民が定めるまちづくりのビジョンなどを共有しながら、計画的なまちづくりを推進することを目的とする。

本市は、早くから都市基盤整備に着手してきたが、現在は、それらの都市基盤が大規模修繕や更新の時期を迎えている。都市基盤の再整備は避けられないものであるため、将来へ向けて持続可能な都市となるよう効果的に財政投資を図っていく。

基本 施策

1 地域の特性に合ったまちづくりの推進

地域の土地利用に関する一定の規制・ルールが都市計画に定められているが、住環境の保全や地域の活性化など、地域が抱える課題等にきめ細かく対応するためには、地域の特性にあった地域ごとのまちづくりを進めていく必要がある。そのためには地域住民がまちづくりに関するビジョンを定めるとともに共有する必要がある。

今日、近隣関係の希薄化等が進んでいるが、地区のまちづくりビジョンを描き、実現していく過程では、地域参加・市民参加が必須である。個々人のまちづくりへの関心を高めながら、地域と連携することで、地区単位のまちづくりを推進していく。

(1) 参加に基づく計画的なまちづくりの展開

まちづくり条例に、市民のまちづくりへの提案制度等を定めた。地域の合意形成を前提としたこの制度の活用を促すために、市民によるまちづくり活動に対して情報提供等をはじめとする支援のあり方について検討を進める。また、時代や環境の変化等にも的確に対応し、まちづくりに関する施策を効果的に推進していくため、運用の実績を踏まえながら、まちづくり条例の必要な見直しを行っていく。

(2) まちづくりに関する情報の共有化

市民、事業者、市が連携・協働してまちづくり

を進めていくためには、まちづくりのプロセスにおける情報の共有が重要である。そのため、まちづくりに関する個別計画や個別事業の進捗状況に関する情報提供を行う。まちづくりの方向性を示す都市計画マスタープランを市全体で共有するとともに、地域のまちづくりに関して市民がビジョンを策定する過程を支援する。

(3) 土地利用の計画的誘導

用途地域等の都市計画決定権限が、都から市に移管されることから、これまでも増して主体的に土地利用を誘導していく必要がある。都市計画マスタープランに基づく計画的な土地利用を図りながら、地域の特性にあった土地利用を誘導する。また、土地利用の動向を定期的に把握し、その結果を適正な土地利用の基礎資料として活用する。

(4) 調和のとれた都市景観の形成

すでに全域が既成市街地化されていることから新たな開発の余地は少なく、より良い住環境に向けて調和のとれた街並みの形成を進める必要がある。一方、駅周辺の商業地では、乱立した看板等がまちの景観や魅力を阻害している。そこで、良好な景観の実現に向けた景観まちづくり方針を策定するとともに、景観計画、景観ガイドラインや屋外広告物ガイドライン等による具体的な取組みを進める。

基本
施策

2

都市基盤の更新

本市は、早期に市の全域が市街化されたため、都市の基本形態はほぼ完成された成熟した都市である。一方、高度成長期に整備された上下水道をはじめとする都市基盤は更新時期を迎えており、それに要する事業費は非常に大きな額になる（第4章－3 本計画期間における基本課題「課題D」参照）。近年では異常気象による集中豪雨による浸水被害の発生や、東日本大震災の発災もあり、都市基盤整備の重要性が再認識されている。都市基盤の更新は、都市が存続する限り、継続的に実施していく必要があることから、中長期的な財政状況等も勘案しながら、計画的に実施することで、事業費の軽減と平準化を図る。

(1) 都市基盤の再構築と運用管理

老朽化が進む都市基盤については、施設の運用管理を徹底することで長寿命化を図り、施設の質の維持に努める。また、更新に要する財政負担については、世代間の公平の観点も考慮し、事業費の軽減と平準化を図っていく。

(2) 広域連携や市民との協働による道路等の管理

道路や上下水道等は、ネットワークが構築されることにより機能を発揮するものであり、都や周辺区市との連携による整備を推進する。また、道路や公園等の地域社会をつなぐ都市基盤は、地域コミュニケーションの場でもあり、そこでの清掃活動や緑化活動は地域コミュニケーションを醸成する機会でもある。これらのことを市民と市が共有し、市民や多様な主体の参加を得ながら、まちづくりを進めていく。

(3) 建築物の適正な維持管理、安全対策の推進

建築確認・検査における指定検査機関や建築事

務所協会等の民間関係機関との連携強化に取り組むとともに、雑居ビル等の火災やエレベーター・エスカレーターによる事故、外壁落下事故等を未然に防止するため、定期報告制度を積極的に活用するほか、警察・消防等の関係機関や民間関係機関との連携により建築物の安全対策の推進に継続的に取り組む。また、巡回・情報収集等により違反建築への対策の徹底・未然防止に取り組む。

基本
施策

3

利用者の視点を重視した安全で
円滑な交通環境の整備

本市は、東西に横断する鉄道と、鉄道駅から南北方向につながるバス交通が発達しており、ムーバスのネットワークも含めて、地域公共交通の利便性が高い都市である。地形が平坦であることから自転車利用も多い。自転車は環境に優しい移動手段であるが、交通ルールやマナーの啓発を行い、安全な交通環境整備を進めていく。

これまでユニバーサルデザイン等の理念を取り入れ、誰もが利用しやすい交通環境を整備してきたが、高齢社会が進展することから、安全で快適に移動できる交通環境の充実がより一層求められる。歩行者重視の視点により、だれもが安全で快適に移動できるよう、各交通機関のバランスを図りながら、交通環境の整備を推進する。

(1) バリアフリー・ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

バリアフリー新法に基づき高齢者、障害者等が利用する建築物や公園もバリアフリー化の対象とするとともに、重点整備地区はもとより、同地区以外の施設についてもバリアフリー化の取組みを推進することで、すべての人が、地域の中で快適な暮らしを送れるよう人にやさしいユニバーサルデザインのまちづくりを進める。

(2) 歩いて楽しいまちづくりの推進

健康増進や環境負荷の観点からも、歩いて楽しいまちづくりを推進する。また、駅周辺にはまちの魅力を発信する地域資源が多数あり、回遊することによってまちの魅力を直接感じる事が、まちの楽しさとなり、来街者の増加にもつながる。そのため、歩行者が安全に楽しく歩くことができる道路空間づくりを推進し、駅周辺の回遊性の向上を図っていく。

(3) 移動手段の分散化と交通環境の整備

駅周辺には、バス・タクシー・自転車といった多様な移動手段が集中する。交通混雑を緩和するためには、特定の移動手段への過度な依存は避けて、分散化を進める必要がある。各移動手段がスムーズに連携する交通環境の整備や機能分担等の検討を推進する。

(4) 公共交通機関の利用促進

バス交通を補完するムーバスのネットワークが構築されたことにより、交通不便地域は解消されたが、省エネルギー社会の構築や地球環境保全の観点からも、これらの公共交通機関の利用を促進していく必要がある。今後も、さらに利用しやすくなるよう関係機関等との連携を推進する。

(5) 自転車利用環境の整備と交通ルール・マナーの啓発

自転車は環境に優しく、また健康増進にも寄与する移動手段でもあることから、歩行者・自転車・自動車が共存できるような環境整備と交通安全対策を図っていく。一方で、駐輪場の整備を進めてきたことにより放置自転車は減少しているが、すでに市内三駅の周辺には1日約3万台もの自転車が乗り入れているため、公共交通機関の利便性の向上等にも取り組み、多様な移動手段の利用

を促進していく。あわせて、交通事故の半数が自転車に関連する事故でもあることから、自転車の安全な利用のために交通ルールやマナーの啓発を引き続き推進する。



かえで通りの自転車道



自転車安全教室

基本施策 4 道路ネットワークの整備

本市の幹線道路は、はしご型に配置されており、その整備率は約57%と区部並みの高い整備率になっているが、休日等には駅周辺を中心に交通渋滞が発生している。道路はネットワークを形成することにより機能を発揮するものである。防災の観点からも道路ネットワークの重要性は再認識されており、さらに整備を推進していく。

整備の推進にあたっては、歩行者空間の充実や、景観への配慮、スムーズな交通網の確立による騒音・大気汚染の抑制、防災性の向上、沿道市街地の住環境に配慮した道路づくりを進める。

都市計画道路 路線図



都市計画道路（市施工）

平成23年3月31日現在

図対 番号	都市計画道路番号	計 画		施行済	施行率	計画決定
	名 称	幅員m	延長m	延長m	延長比%	年月日
①	3・6・1号 下連雀境南線	11	1,110	771	69.5%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
②	3・4・2号 三鷹駅南口寺南線	16	750	750	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
③	3・5・5号 三鷹駅八丁通り線	15	520	520	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
④	3・3・6号 調布保谷線	25	770	770	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑤	3・4・7号 三鷹駅国分寺線	16 (12)	2,540 (590)	2,540 (590)	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑥	3・4・8号 吉祥寺本町線	16	230	230	100.0%	昭和39年10月23日 建設省告示3,030号
⑦	3・5・9号 水吐桜堤線	12	980	980	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑧	3・4・13号 井の頭本田線	16	1,330	0	0.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑨	3・3・14号 吉祥寺駅南口線	22	50 (広場1,900)	50	100.0% (広場0.0)	昭和39年10月23日 建設省告示3,030号
⑩	3・3・15号 吉祥寺駅北口線	22	240 (広場10,400)	240 (広場10,400)	100.0%	昭和39年10月23日 建設省告示3,030号
⑪	3・5・17号 下連雀秩父通り線	12 (12~18)	2,160 (194)	1,820 (194)	84.3%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑫	3・3・18号 三鷹駅北口線	22	320 (広場6,050)	320 (広場6,050)	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑬	3・5・19号 中央通り線	15 (16) (22)	960 (270) (180)	960 (270) (180)	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑭	3・4・20号 野崎武蔵境駅南口線	16 (20)	590 (60) (広場6,200)	590 (60) (広場6,200)	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑮	3・5・21号 武蔵境駅境南線	15	60	60	100.0%	昭和45年4月28日 武蔵野市告示第44号
⑯	3・3・23号 武蔵境駅北口線	22	160 (広場6,700)	160	100.0% (広場0.0)	昭和61年8月12日 東京都告示第876号
⑰	3・5・25号 桜堤中央通り線	12	740	740	100.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑱	3・4・26号 新小金井久留米線	16	920	0	0.0%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
⑲	3・4・27号 寺前境南線	16	150	0	0.0%	平成6年5月11日 東京都告示第599号
⑳	7・6・1号 三鷹駅万助橋線	10	1,140	400	35.1%	昭和37年7月26日 建設省告示1,776号
㉑	武鉄中付1	6~13	70	0	0.0%	平成6年5月11日 武蔵野市告示第38号
㉒	武鉄中付2	10.5	300	0	0.0%	平成6年5月11日 武蔵野市告示第38号
	合 計		16,090	11,901	74.0%	

資料：都市整備部まちづくり推進課

(1) 生活道路の整備

住宅地内の身近な生活道路は、身近な公共空間であり、住宅から幹線道路までの移動経路でもあることから、歩行者の安全性、快適性や楽しさを重視した整備を進めていく。また、生活道路内に安全な歩行者空間を確保するため、関係機関や市民との連携や協力のもと、交通規制・交通ルール及びマナー向上などの取組みを推進することで、歩行環境の整備を図っていく。

(2) 都市計画道路ネットワーク整備の推進

市内の都市計画道路網の整備率は、市施行分は74%の進捗であるが、都施行分は約46%と低い状況である。特に、五日市街道、井の頭通り、女子大通り等は地域間を結ぶ幹線道路であることから、これらの事業化について都へ要請を行っていく。また、武蔵境駅周辺等のまちづくりに連動する都市計画道路の整備を進めながら道路ネットワークの完成を目指していく。

(3) 外環への対応

地下方式に変更された都市高速道路外郭環状線については国等の動向を注視し、引き続き市民の抱く不安や懸念を払拭するため、大気質や地下水等の環境への影響や安全性などについて慎重に検討することや、事業の各段階に応じて、必要な情報提供を国に求めている。また、外郭環状線の2については地域の安全性の確保、交通環境の改善等とともに、地域分断や住環境の悪化など市民の抱く懸念や不安を十分に踏まえた総合的な検討が必要となる。今後も市は地域住民の意見を十分に尊重するとともに、データを踏まえた都市機能の向上や沿線地域との連携等について適切な対応を検討し、国や都にその対応を求めている。

基本 施策 5 下水道の再整備

下水道は、昭和62年には普及率100%を達成したが、初期に布設したものは既に更新時期を迎えており、今後は多くの管きょが一斉に更新時期を迎える。また、下水道の9割以上が合流式であり、汚水と雨水の排除が同時であることから、雨天時には大量の雨水が流れ込み、未処理の下水がそのまま善福寺川や神田川等へ放流されてしまう問題がある。市内に終末処理施設を持たないことから、下流域への配慮を欠かしてはならない。そのために、都や関係区市等との連携により、広域的な視点で施設全体の整備を推進するとともに、応分の費用負担を行う責務がある。下流域への配慮に加え、地下水涵養による良好な水環境の創出のため、雨水浸透ます等の雨水貯留浸透施設の設置を行政、市民の役割分担で進めていく。

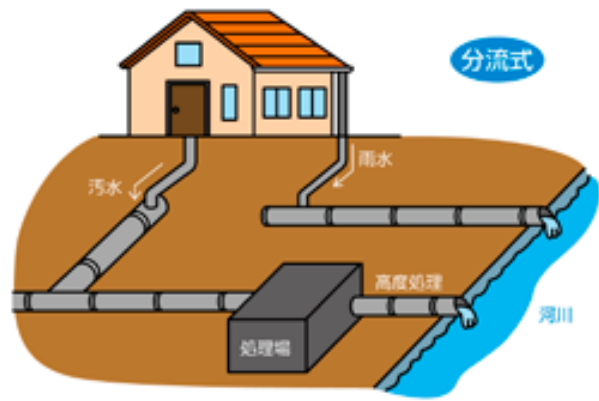


雨水貯留浸透施設の設置工事

(1) 下水道経営の健全化

早い時期に管網の整備を終えたことから、起債償還費のピークは過ぎており、本市の下水道特別会計は単年度収支は黒字であり、使用料単価も全国平均や周辺市よりも低くなっている。しかし、今後は管きょの更新や浸水対策、都の水再生セン

■合流式と分流式のイメージ図



ターの増改築等に伴う負担金の発生などにより、歳入不足となることが懸念されるため、状況を市民に説明しながら下水道使用料の見直しも検討し、下水道経営の健全化を進める。

(2) 下水道総合計画の推進

継続的に良好なサービスを提供するとともに、限られた財源の中で、下水道施設の老朽化対策、都市型浸水や地震への対応、地下水の涵養等の多様な課題に着実に対応していくため、下水道総合計画に従い重点的かつ計画的に事業を推進していく。

(3) 下水道臭気対策の推進

ビルの地下には、汚水、雑排水、厨房用排水等を一時貯留する排水槽（ビルピット）があるが、この排水槽中で腐敗が進行すると下水道管への放流時に、雨水ます等から悪臭を発生させる場合がある。特に吉祥寺駅周辺等において、臭気が発生しており、自主的な設備の改善を支援するための助成制度の活用などこれまで以上に建物所有者への協力要請を求めながら下水道臭気対策を進める。

(4) 新たな水循環システム確立と水害対策の推進

本市の下水道は大半が合流式下水道であるため、未処理下水やきょう雑物の河川への流出を抑制す

るための合流改善対策を積極的に推進する必要がある。また突発的な集中豪雨等による浸水被害を低減するため、雨水貯留浸透施設の整備や住宅への雨水浸透施設設置の促進等を行い、神田川・善福寺川流域等の環境向上を進めるとともに、新たな水循環システムの確立を目指す。

基本 施策

6

住宅施策の総合的な取組み

住まいは、市民一人ひとりにとって生活の原点であるとともに、社会生活や地域のコミュニティ活動を支える拠点でもある。また、都市や景観を構成する重要な要素でもあり、緑豊かで良好な住環境は市民共有の財産である。

本市では、まちづくりや福祉的な視点を含めて住宅施策を総合的に推進してきており、高齢化社会の進展に備えて、福祉分野等との連携を強化していく。その際、民間の住宅供給者等との協力関係は必要不可欠であり、公的住宅供給者や民間賃貸住宅供給事業者等との連携を継続していく。また、市営住宅、福祉型住宅については、その維持管理コストの縮減や公平性などの観点も勘案しながら管理運営を行っていく。

(1) 計画的な住宅施策の推進

良好な住環境を次世代に引き継いでいくため、まちづくりや福祉等の関連する施策分野や民間住宅供給事業者等と連携を図りながら、住宅施策を総合的、計画的に展開していく。また、市営住宅、福祉型住宅については、市民全体の公平性の観点等も勘案しながら、効率的で適切な管理・運用を行っていく。

(2) 多様な世代・世帯に適応する住まいづくり

ライフステージやライフスタイル、世帯構成に応じた住居の選択を後押しするための支援として、住み替え支援制度を推進する。また、国や都による住宅に関する各制度の活用や他の住宅供給事業者との連携を進め住宅供給を誘導していく。

(3) 良質な住まいづくりへの支援

住まいの質を高めるため、専門家や住宅に関連する団体との連携を推進するとともに、良好な住環境が形成されるよう、まちづくり関連部署と連携し、開発業者に対する指導を継続していく。

市民の世帯の7割がマンション等の集合住宅に居住しているため、定期的な管理等に関する実態把握を行うとともに、建替え・改修や適切な維持管理に関する支援を行う。また、マンション等の集合住宅と周辺地域とのコミュニティ形成や連携・協力関係の構築を支援していく。

基本 施策 7 三駅周辺まちづくりの推進

鉄道駅を中心として形成されているまちの魅力を高めていくため、それぞれの個性を活かしたまちづくりを推進する。

(1) 吉祥寺地区

本計画の期間内に吉祥寺駅の大改修が完了予定

であるが、これは数十年に一度の機会であり、魅力あるまちづくりにつなげる必要がある。特に近接する井の頭公園を活かしたまちづくりとともに、南口駅前広場の完成を急ぐ必要がある。そのため、進化するまち『NEXT-吉祥寺プロジェクト』に基づき、駅前広場や南北骨格軸の整備等を進めることで、「回遊性の充実」、「安全・安心の向上」を目指したまちづくりを推進する。



吉祥寺駅南口



吉祥寺駅北口

① 交通環境の整備

北口駅前広場では、タクシーやバス等の交通輻輳が課題となっている。また、駅南口ではパークロードを路線バスが通行する危険な状態が続いており、南口駅前広場の整備とともに、その改善を急ぐ必要がある。また、井の頭公園は貴重な資源であり、七井橋通りの整備等により、歩行環境を改善する。

② 土地利用

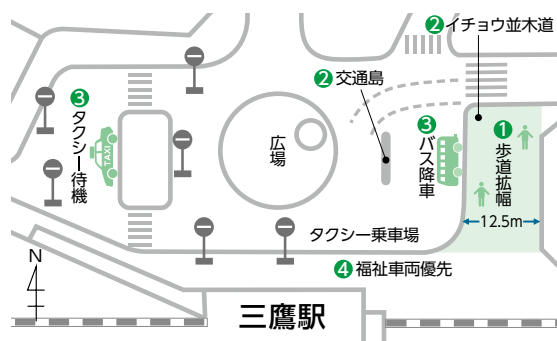
吉祥寺グランドデザインに基づきゾーンごと

の課題に応じたまちづくりを推進するとともに、全体の回遊性を向上させることで、活性化及びブランド力の維持・向上を図る。駅周辺の公共施設については、吉祥寺地区に散在する市有地を有効活用し、長期的な視点で適正な配置について検討を進める。特に、武蔵野公会堂は築50年になろうとしており、施設の老朽化が進んでいる。商業エリアと井の頭公園の間の動線上に位置しており、同地の利活用はまちづくりのうえでも大きな要素となる。これらのことを念頭に、公会堂敷地の利活用について検討を進める。

(2) 中央地区

三鷹駅前の低・未利用地であった一部の街区が民間の開発によって高度利用されたものの、全体的には道路拡幅事業等が完了していないことから、土地の高度利用が図られていない状況にある。そこで、三鷹駅北口まちづくり構想を策定することで、散在する低・未利用地を適切な土地利用へ誘導し、駅周辺にふさわしい街並みへつなげるとともに、交通体系のあり方について検討し、補助幹線道路等の整備を進める。また、玉川上水等の緑と水を活かしたまちづくりを進める。

■ 三鷹駅北口ロータリーの改善



① 交通環境の整備

三鷹駅北口では、計画されている補助幹線道路の進捗を図るとともに、その完了にあわせて駅周辺全体の交通体系の見直しを行う。また、タクシーの待機方法を検討するなど、より良い交通環境を整えるためのルール化を進める。

② 土地利用

道路事業等の都市基盤整備を推進するとともに、駅前地区にふさわしい土地利用を推進し、活気があり魅力的な街並み形成を促進する。市が保有する低・未利用地については、民間活力の導入を含めた有効活用等について検討を進める。

(3) 武蔵境地区

武蔵野プレイスの完成や鉄道連続立体交差事業の進捗により、南北一体のまちづくりが着実に進められている。駅周辺の道路や駅前広場といった都市基盤整備を進めるとともに、地元各種団体による地域の交流や商店会の活性化等、今後も地域住民を中心に多様な主体が連携し南北一体となったにぎわいづくりに取り組み、商業・産業等の発展を図る。

① 交通環境の整備

J R中央本線及び西武鉄道多摩川線連続立体交差事業により高架化が完了し、南北一体のまちづくりの実現に向け、駅前広場や都市計画道路等の整備を進める。あわせて、ムーバスの路線網について改めて検証するとともに、まちの回遊性や利便性を向上させるために案内機能を充実させ、まちのにぎわいを創出していく。

② 土地利用

今後も、市民、商業者、関係団体など多くの

関係者が連携して、武蔵境らしい街並みの形成と南北一体の新しいまちづくりを推進していく。また、各地域商店街がにぎわいと活気に満ちるよう、道路整備や休憩スペースの設置等により、安心して買い物ができる空間づくりを進める。市民の利便性を考慮し、武蔵境市政センターを移転する。



鉄道高架化（平成 21 年 12 月）により踏切が解消された武蔵境駅周辺

基本 施策 8 安全でおいしい水の安定供給

市単独の事業により安全でおいしい水の供給を行ってきている。水道は日常の市民生活と都市活動、災害時の「生命の水」として重要なライフラインであり、都市の状況変化や震災・事故等に対応した安全で確実な事業運営がなされなければならない。そのため、老朽化している浄水場施設や水源施設の適正な維持管理や、老朽化した配水管網の整備、耐震化向上を計画的に進めていく。また、貴重な自己水源である深井戸の維持・更新を計画的に進めていく。また、衛生面でも優れる直結給水方式の普及に努める。

災害時や事故等においても水道水を安定供給するためには、都水道局との連絡管等のネットワークによるバックアップ機能確立の必要があり、都営水道との一元化に向けた検討を進めていく。

（1）おいしい水の供給

安全はもとより、おいしい水への市民ニーズも高いものがある。そのため、貯水槽水道の建物所有者には、衛生問題等も改善できる直結給水の普及を図る。

（2）経営の効率化

日割計算・口座振替割引制度の導入や電子マネーでの支払サービス等の検討を行い利便性の向上を図る。また、調定・収納事務の包括的な委託を進める等、組織のスリム化を図り、経営の効率化に努める。

（3）水道施設の整備と災害時の安定供給

市民にとって最も重要なライフラインの一つである水道水の安定供給を図るため、配水管の新設や老朽管の更新等を行い、配水管路の耐震化を推進する。また、経年劣化した深井戸等の水源施設や浄水場施設のポンプ設備、電気設備、計装設備、ろ過設備等を計画的に維持、更新するとともに、災害等による停電時でも水の供給を確保できるよう、水源に自家発電装置を設置し非常災害用給水施設として整備していく。



上水道耐震化工事

(4) 都営一元化へ向けた検討

災害や事故等で浄水場施設・管路施設などの水道施設に被害を受けた場合を想定したバックアップ機能が確立されておらず、発災時には大規模な断水等が発生する恐れがある。都の水道管とつながることにより、水道水の安定供給は一層高まることになるため、都営水道との一元化に向けた検討を進めていく。

■ 主な事業の実施予定及び事業費

*事業費については、新規事業と建設事業を除き、レベルアップ分を記載している。

(単位：百万円)

主な事業	年度別計画				
	24	25	26	27	28
用途地域等の見直し				6	4
高さ制限の導入検討	5	1			
道路の景観整備の推進	294	196	137	137	137
バリアフリー基本構想に基づく事業の推進					
交通安全施設の整備					
駐輪場の整備と既存駐輪場の有効活用の推進					
下水道管きよの再構築		825	825	1,791	1,791
合流式下水道改善事業	1,639	3,124			
雨水貯留浸透施設の設置の推進	60	60	60	60	60
吉祥寺駅北口駅前広場の機能更新	4	10	200		
吉祥寺駅南口駅前広場の整備	1,500	1,500	1,500		
三鷹駅北口まちづくり構想の策定	5				
武蔵境駅舎周辺環境整備事業（北側駅舎連続施設）	236	261			
都市計画道路3・3・23号線事業	14	1,327	240	320	
上水道配水管網整備の推進	510	550	550	550	550