

IV 都市基盤

連携・協働が支える信頼のまちづくり

- まちづくりの基礎的仕組みの構築
- 地域の力を活かしたまちづくりの推進
- 安全で秩序あるまちづくりの推進
- 事業効果の評価とその成果を活かす手法の検討

地域の特色を活かすまちづくりの推進

- 身近な地区レベルでのまちづくりの方策の検討
- 地域の個性、実情に合わせた土地利用の方向性見直し
- 景観行政への積極的取組み

利用者の視点と発想を重視するまちづくり

- ユニバーサルデザインの視点の展開
- まちづくりへの環境共生理念の導入
- 公共施設の適切な維持管理と耐用年数延伸へ取組み

上水道の整備・充実

- 安全でおいしい水の安定供給
- 老朽化した上水施設の維持・更新
- 経営の健全化と安定への取組み

下水道の再整備

- 下水道総合計画の策定
- 下水道処理システムの整備充実
- 新たな水循環システム確立に向けての検討
- 水害対策の推進

道路ネットワークの整備

- ひとにやさしいみちづくりの推進
- 生活道路の整備
- 都市計画道路ネットワーク整備の推進
- 都市計画道路の整備推進
- 外かく環状道路への対応
- まちづくりと連携する道路整備の推進

安全で円滑な交通環境の整備

- 総合的な道路交通環境の整備展開
- 公共交通手段の充実と利用転換促進
- 自転車の駐車・走行対策の推進
- 交通環境でのバリアフリー化の展開

住宅施策の総合的展開

- 計画的な住宅政策への取組み
- 良質な住まいづくりの支援
- 安全・安心な住まいづくりの支援
- 環境に配慮した住まいづくりの支援
- 公的住宅建替えに伴う環境整備の推進

住宅とまちの防災対策の推進

- 災害に強い都市基盤と環境の整備
- 防災空間の確保
- 建築物の被災時安全性の向上

吉祥寺圏の都市基盤整備

「グランドデザイン」に基づく事業の展開

吉祥寺駅周辺の交通対策

「安全、清潔、楽しいまち吉祥寺」の推進

セントラル吉祥寺（中央地区）における重点整備

イースト吉祥寺（東部地区）における重点整備

ウエスト吉祥寺（西部地区）における重点整備

パーク吉祥寺（南口地区）における重点整備

中央圏の都市基盤整備

三鷹駅周辺地区の将来像の検討

交通環境の整備

快適な道づくりの推進

大規模団地建替えと住環境の改善

西久保2・3丁目の整備

武蔵境圏の都市基盤整備

武蔵境駅周辺の総合的まちづくりへの取組み

J R 中央線の連続立体交差事業推進の円滑化

「武蔵野プレイス（仮称）」周辺地区の環境整備

快適な環境の整備

IV 都市基盤

「都市基盤」の範囲は、市民の暮らしや活動を支える施設・設備などの物的社会資本の整備や維持、その方法や仕組みなどである。そこでの事業は「的確な技術の適用」、「長期的な持続性」、「事業規模に伴うコストや地域社会への影響の大きさ」などの特徴を考慮して行わなければならない。

本市は比較的豊かな財政力のもとに市民や市の賢明な選択とたゆまぬ努力によって高水準の都市基盤を整え、広く「住みたいまち」の評価を得てきた。

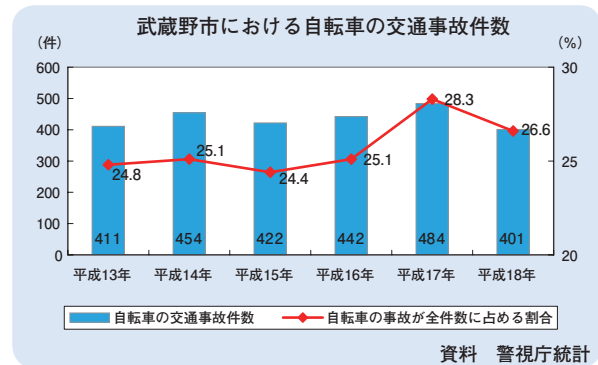
この分野の将来的見通しとして、次の三つの方向がある。

第一は「良好な都市環境の保全・維持及び新たな都市の変化を受け入れるための市、市民、事業者の主体間の協働と連携による対応」である。昨今、三駅周辺市街地における基盤整備や住宅地域での比較的大規模な学校・社宅・工場などの跡地へのマンション開発の動きは著しく、今後もさらに幾つかが予測されている。これらに対して、まず武蔵野市としての将来的まちづくりの基本的指針を打ち出すため「都市マスタープラン」の見直しを行い、あらためて土地利用や道路体系などの明確化を図ることが必要である。

今後のまちづくりの進め方の基本を定めるため、現在、平成20年度制定を目指して「まちづくり条例」を検討している。都市の発展と活性化には一定の変化とそれに伴う整備・開発事業は不可避である。環境に大きな影響を及ぼす事業にあたっては、その適不適の評価・判定や具体化・実施における市民と事業者との利害調整などの問題についての的確で有効な運用に積極的に努めていく。

第二は「市民生活、都市活動が直面する課題への速やかな打開策の着手」である。これには先年の突発的集中的豪雨による一部地区での浸水被害に対する都市型水害防止対策、木造住宅を主とする新耐震基準以前の建築物に対する診断の実施をはじめ短期的に手を打つべき様々な点があげられる。あわせて常日頃市民生活の実情に目を向け問題の所在を見出していく努力が必要である。

そうした中で、常に市民ニーズの上位を占め、早期打開が求められるのが三駅周辺での都市機能、安全と防災、景観の妨げの原因となってきた自転車乗り入れ、特に駐輪場と放置自転車の問題である。近年は事故発生数の増加なども加わり、抜本的対策への取組みが急がれる。



第三は「長期を見据えた都市基盤の更新への準備」である。

市制施行後60年がたち、本市は多くの施設・設備など都市基盤整備の面でも成熟期を迎えた。しかしこれは同時に上・下水道、道路をはじめ多様な市民施設に至る都市基盤全般について、これからそれらの維持更新の時期に入ることを意味する。

都市基盤整備は概ね事業と投資の規模も大きく、しかも更新には新たな技術革新やシステム転換への対応を要する場合も多い。それだけに今後はこれらのそれぞれについての補修維持と新規更新に向けて「ライフサイクルコスト」などの視点から検討を開始し、将来への準備作業に本格的に取り掛かることが大切である。

1 連携・協働が支える信頼のまちづくり

(1) まちづくりの基礎的仕組みの構築

良好なまちづくりの推進は、充実した都市基盤や残された緑を大切に、地域・地区のあり方と調和した街並み形成や景観など恵まれた居住環境を計画的に守り育てていくことである。

現在平成20年度制定を目指して「まちづくり条例」の検討が進められており、今後のまちづくりはこれに則り、地域の力の活用、市民、事業者、市それぞれの主体的な責任と役割の自覚、そして相互の信頼関係に基づき、協働と連携を基本にすることが必要である。

まちづくりに関するデータベースの開発や事

業評価の研究によって、情報の普及と共有化を促進するなど、市民が主体的に関わるまちづくりを支援するための仕組みを整備する。また、平成22年度を目途に「まちづくりセンター（仮称）」を設置し、多様な市民活動の連携と協力、公民協働のまちづくりを促進する。

本市の将来像、都市づくりの全体及び地域別の方針を明確にする「都市マスタープラン」は平成12年制定以降すでに8年が経過しており、これも平成22年度を目途に一層の市民参加を得て、社会状況の変化などを踏まえて見直しを行う。



沿道部分の緑化により、良好なまちなみを形成した事例

(2) 地域の力を活かしたまちづくりの推進

本市のまちづくりは地域の力、すなわち地域社会における豊富な市民の活動の経験を持つ。協働と連携の時代を迎え、その更なる参加への道を開くため、企画・計画段階に止まらず、道路や公園などの公共施設の維持・管理などを含むより具体的な舞台で市民の知恵や実行力が活かせる方法をまちづくり条例に位置づける。

あわせて、本市及びその周辺に立地する大学や企業などを貴重な地域の力として位置づけ、それぞれが持つ人材、知識・情報、ノウハウの蓄積を多面的にまちづくりに活かす新たな産学公民連携の方向性を積極的に検討する。

(3) 安全で秩序あるまちづくりの推進

構造計算書偽装問題を契機とする建築基準法改正によって建築確認の審査、建築物の中間検査・完了検査が一段と厳しくなった。一方、民間の指定確認検査機関による確認件数が半数を超える状況となってきた。

こうした中で、周辺環境に及ぼす影響の大きさから、建築行為に適正、厳格に対応し、また市のまちづくり施策に関する情報の提供などを通じ、今まで以上に民間の関係機関に協力を求

め、連携を強化していく。

違反建築物の摘発・是正指導には引き続き厳正に対処する。不特定多数の人々が利用する既存建築物などについても関係機関と連携し是正指導を行っていく。

(4) 事業効果の評価とその成果を活かす手法の検討

まちづくりには長期的な展望が求められ、それぞれの事業には計画決定から完了までに長い期間を要する。それだけに市民にとって都市基盤整備の施策内容や事業効果は実感し難いところも多い。

こうした点に理解を得るため、市の行う公共事業の実施にあたっては、市民の暮らしや地域社会にとって優先すべきものや重点的なものを正確に見極め、事業推進に要する時間やコストの管理、及び事業効果の事前アセスメントを徹底化し、透明性を確保する。

将来に向けて、事業の効率的な実施やコスト削減に寄与する民間活力の導入など、新たな手法についての検討にも着手する。

2 地域の特徴を活かすまちづくりの推進

(1) 身近な地区レベルでのまちづくりの方策の検討

市内それぞれの地域の環境特性や変化の動向にきめ細かに配慮し、より魅力と活力に富んだまちづくりに取り組む。

このため「都市マスタープラン」や「地区計画」が描く地域ごとのビジョンの設定・決定に際しては、「まちづくり条例」が定める手順に従い、市民の参加を促し、市民・行政の連携、協働の一層の強化に取り組む。

(2) 地域の個性、実情に合わせた土地利用の方向性見直し

地域の個性や条件に基づいたまちづくりは都市計画、主に用途地域によって規定される。その見直しは、決定権者である都の全市域を対象とする一斉実施の方針から、地域の実情に応じた将来ビジョンに基づき、随時見直すことになった。今後はこの運用方針を活用し、地域ごとの状況に対応する見直しを行う。更に市独自

の特別用途地区の適用の可能性の検討も含んで、当面する課題に対し、適時適切な土地利用のあり方についての誘導や規制に努めていく。

(3) 景観行政への積極的取組み

本市にふさわしい都市景観の維持・保全と創出を目指し、景観法に基づく景観行政団体の指定に向けて、景観計画の策定と景観条例の制定に努める。

その一環として、道路整備・改修にあわせて、舗装をカラー化し、横断抑止柵や街路灯、ベンチを設置するなどの景観整備を進めていく。

電線類地中化については、これまで三駅周辺の主要幹線道路を対象にしてきたが、今後はより広く問題点や課題を整理し、技術的手法などについて検討し、整備対象路線の拡大を図る。

路上の不法看板などの取締り、指導を引き続き実施する。「環境浄化特別推進地区」に指定されているイースト吉祥寺地区については警察、地元商店街の助力を得て指導、撤去に力を注ぐ。



本町新道

3 利用者の視点と発想を重視するまちづくり

(1) ユニバーサルデザインの視点の展開

本市は早い時期からTWC C（すべての人に優しいまちづくり）の理念を掲げ、バリアフリー、すなわちすでに存在する障壁を取り除く視点からのまちづくりを、様々な面で進めてきた。

今後はその延長線上にバリアフリー化を押し進めるとともに、「バリアフリー新法」の考え方にに基づき、広く市内全域を対象とするユニバーサルデザインの発想に立脚して交通バリアフリー基本構想改定を行い、事業立案の段階からの多くの市民の参加を推進し、誰にとっても快適なまちづくりを進めていく。

誘導標識などのサインについてもユニバーサルデザインと景観の観点から、統一感のある整備を進めるガイドラインを策定する。

(2) まちづくりへの環境共生理念の導入

ハードなものづくりの分野は、地球規模にまで及ぶ今日の環境問題にとってプラス、マイナス様々な具体的関わりを持つ。

こうした面でもこれまで本市は各種施設の建設などにあたって積極的な努力を積み重ねてきたが、今後もこれらを継続、実施するとともに、更に新たな試みに積極的に取り組んでいく。

中でも各種公共事業における環境の負荷を低減する工法、また住まいづくりをはじめ民間施設建設における環境配慮の工夫の採用誘導策について研究を進める。

(3) 公共施設の適切な維持管理と耐用年数延伸への取組み

本市においては上・下水道、道路及び公共建築物など多くの社会資本整備を早期に達成した。今日、耐震補強や保全整備を着実に実施し、耐用年数の延伸への努力を行う。

老朽化の進む下水道の維持管理・再構築に向けては、下水道総合計画において位置付けと計画的実施のプログラムを定める。

市役所、市民文化会館、総合体育館などの大規模施設については計画的な改修を進めて行く。

小中学校については現在策定中の学校改築計画に基づき、施設の耐用年数延伸化に配慮しつつ、長期的には改築を進めていく。学校施設以外の老朽化した公共施設についても改修・改築計画を検討する。

4 上水道の整備・充実

(1) 安全でおいしい水の安定供給

本市の水道事業は、昭和29年の創設以来、市単独の事業として安全でおいしい水の供給を行ってきた。しかし高度成長期の水需要増により昭和43年に都から分水を受けるようになり、現在は市内の深井戸からの供給割合は7割となっている。

水道は日常の市民生活と都市活動、災害時の

「生命の水」として最も重要な基盤であるとともに、ライフラインであり、将来も都市の発展や震災・事故などの状況変化に対して安全で確実な事業運営がなされなければならない。

何よりも安全・安心と安定した供給のために、都営水道との連携のあり方も視野に入れ、浄水場再整備、水源施設整備、配水管網整備などを進めていく。

災害時の給水能力を保つため、バックアップ機能の整備にも力を注ぐ。

(2) 老朽化した上水施設の維持・更新

すでに50年余を経過し老朽化した施設・設備は更新時期を迎える状況にある。将来にわたって安全な水を安定供給していくために、これらの施設・設備の維持・更新を綿密な計画のもとに推進する。

(3) 経営の健全化と安定への取組み

水道事業は水道料金を財源として運営されている。公営企業としての経営の健全化と水の安定供給を確保するには専門性の維持と継承が求められる。この点も考慮しつつ、一部業務の外部化についても検討する。

施設や設備の整備にあたっては、基本となる財政計画を検討、立案し進めて行く必要があり、その円滑で継続的な推進のために受益者負担のあり方や料金体系の見直しを研究する。

5 下水道の再整備

(1) 下水道総合計画の策定

本市の下水道事業は、昭和27年に着手し、昭和62年度には普及率100%となっている。しかし、本市には容量の大きな河川がなく、下水道の流末を他自治体の処理施設に依存しているため、他の自治体との連携を図っていくことが必要不可欠である。現在、整備した管渠の約90%が30年を経過しているため、計画的な維持管理及び再構築計画が必要となる。下水道の将来における方向性を明らかにし、それに向けて整合性のある事業展開を図っていくためには事業運営の体系化が必要となる。このため、今後の整備計画を明確にするとともに、維持管理計画や財政計画を合わせて体系化し、武蔵野市

の下水道事業が目指すべき方向性を位置づけるため、「武蔵野市下水道総合計画」を策定する。

(2) 下水道処理システムの整備充実

老朽化に起因する陥没事故などが増加しており、耐用年数を超えた管渠などを計画的に更新・再生しなければならない。維持管理の考え方を発生対応型から、予防保全型に転換し、下水道施設の耐用年数の延伸とライフサイクルコストの削減を図る。

震災時におけるライフラインとして必要不可欠となる防災拠点・避難場所などからの排水機能の確保を目的に、主にマンホールと本管の接続部の改修を進め、耐震性の向上を図る。

吉祥寺駅周辺での下水道からの臭気発生にはかねてから進めてきた調査や実験の成果を活かし、原因となっているビルピットなどについて改善に向けて支援手法の研究を行う。

(3) 新たな水循環システム確立に向けての検討

河川に流入する下水道排水からのさらなる水質汚濁防止や雨水の利活用、地下水のかん養を図るための雨水浸透など、環境への負荷を軽減する水循環システムの健全化を進めることが必要である。市内では、雨天時の下水道排水が原因の河川汚濁に対し、公衆衛生上の安全を確保するため、汚濁負荷量の削減、きょう雑物の削減などに取り組む。

(4) 水害対策の推進

近年多発する集中豪雨対策と水循環システム構築のため、下水道施設の能力(降雨強度50mm/h)拡充と雨水浸透・貯留施設の設置などを行う。市立小中学校全18校については平成19年度より5か年で、校庭に雨水貯留浸透施設設置を行う。



雨水貯留浸透施設

民間施設に対しては、平成19年4月改定の「雨水流出抑制施設設置要綱及び雨水浸透施設助成金交付要綱」によって、雨水流出抑制対策を進める。

6 道路ネットワークの整備

(1) ひとにやさしいみちづくりの推進

何よりも生活道路における歩行者の安全・安心の確保のため、通過交通車両の流入量や速度の抑制に実効性ある道路づくりと管理のあり方が問われる。このため、これまで実施した手法や実績に基づき、安全・安心のみちづくりに向けた新たな工夫を検討し、市内全域に広く展開する。

通過交通対策としては、交通規制の見直しなどを含めた総合的な交通体系の再構築が重要である。人にやさしいみちづくり事業は、中長期事業路線の選定とともに事業内容の見直しについても検討を進める。



宮本小路

(2) 生活道路の整備

誰にもやさしく、安全で快適な道路環境づくりのため、3年ごとの点検実施により20年サイクルを目途とする計画的な市道の整備・改修を進める。

区画道路の拡幅整備を積極的に推進し、交通の円滑化や防災性の向上を図る。

安全で快適な住みよいまちづくりを推進するため、沿道の土地所有者などの協力を得て、4m未満の狭あい道路の拡幅整備に努める。

(3) 都市計画道路ネットワーク整備の推進

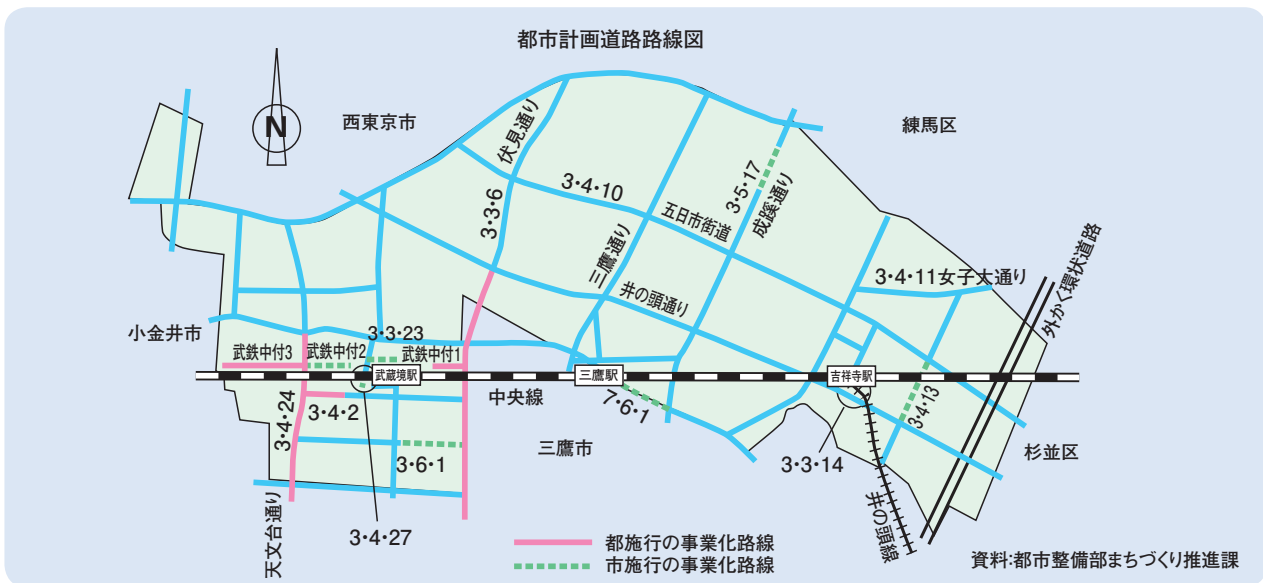
多摩地域全域に共通する南北方向の道路問題は、JR中央線連続立体交差事業の進捗にあわせて、解決に向かうものと考えられる。今後は整備の遅れている東西幹線道路について、事業中の都市計画道路の早期実現促進とともに、関係機関へ働きかけていく。

(4) 都市計画道路の整備推進

市施行の都市計画道路については、まず玉川上水の自然・文化を活かした道路景観と強い関わりを持つ都市計画道路7・6・1号線の整備を、市民参加により策定された整備基本計画に基づき推進する。

武蔵境圏の南北一体のまちづくりに貢献する都市計画道路3・4・27号線については、鉄道連続立体交差事業の完成にあわせた駅前広場の整備や公共施設建設事業との全体的な関連を見計らいつつ整備を図っていく。

都施行の都市計画道路については、いずれも



広域的な交通体系の形成、災害時での交通ライフラインの確保などの観点から重要な位置を占めており、整備の促進が急がれる。

都市計画道路3・3・6号線（調布保谷線）の整備では、自転車道など環境施設帯について市民参加によって検討する協議会の設置や事業の円滑な推進を都に働きかけていく。

東西道路である都市計画道路3・4・10号線（五日市街道）、3・4・3号線（井の頭通り）及び3・4・11号線（女子大通り）についても拡幅など事業化の早期促進への働きかけを都に対して行う。

(5) 外かく環状道路への対応

平成19年4月、外かく環状道路本線は高架方式から地下方式に都市計画変更された。しかし現状は地下水への影響や災害時の安全などに関わる知見や情報が少なく、今後もこれら環境や安全の面について、地元市としてより慎重な対応を求めている。

地上部街路の「外環の2」については、本線の地下化を見定めながら、その必要性自体に遡って検討すべき問題である。地元住民への影響を踏まえ、協議や対話の機会を設けていくよう国や都に積極的に働きかけていく。

(6) まちづくりと連携する道路整備の推進

道路の整備に際して、沿道の空間、環境との一体的な視点に立ち、より良好なまちづくりを推進する。

これにあたっては、地域の実情にあった適正な土地利用の誘導などを行えるよう、必要に応じて地区計画を定め、沿道の用途地域などの見直しを図る。

7 安全で円滑な交通環境の整備

(1) 総合的な道路交通環境の整備展開

誰もが利用しやすい交通体系実現のため、市民との協働による「市民交通計画」の推進とその定期的な見直しを実施する。

具体的には、まず交通渋滞や大気汚染などを生む道路交通環境の改善に向けて都市計画道路の整備、「第2次交差点すいすいプラン100事業」の推進に取り組む。あわせて円滑な移動環

境のため、市内道路交通体系を中心に、都や周辺区市と連携し広い視野からの検討を行う。

右折車線の設置、延長などによる交通渋滞の解消については、警察や関係機関と連携し、整備や検討を進める。乗降に長時間を要したり、交通量の多いバス停等については、バスベイの設置の検討やスムーズな自動車走行の確保などによって交通環境の改善に努める。

歩行者の安全・快適な移動のための信号機や横断歩道などの交通安全施設の適切な整備、改修を行うにあたっては、市民の要望や警察との情報交換などを積極的に活用する。

違法駐車は円滑な交通を阻害し、災害時救助活動などの支障となる。警察との連携による啓発活動、道路構造物・道路標示などの施工などを交えて、その防止、削減を図っていく。特に交通渋滞の著しい駅周辺の幹線道路などにおいては、違法駐車防止や荷捌き車両の指導、駐車施設整備の検討を進め、道路交通環境の改善に努める。違法駐車対策と駐車場整備計画の策定に際しては、「道路交通法改正」に伴う民間駐車監視員制度の導入を考慮し、新たな対策の可能性を検討する。

(2) 公共交通手段の充実と利用転換促進

便利な市民の移動とマイカー利用の抑制のため、バスの運行定時性の確保、パークアンドバスライド事業、ムーバス運行による公共交通手段の充実、改善を図る。

路線バスの運行定時性の確保については、駅前交通広場や幹線道路の整備、乗り継ぎの効率化、違法駐車防止などに努める。パークアンドバスライド事業については、駐車場用地の確保に努める。

コミュニティバス・ムーバスは、福祉・環境・交通対策などに成果をあげてきており、ネットワークも7号路線開設により当初目標のバス交通空白・不便地域はほぼ解消された。今後は利用の促進と運営の改善を目指し、広い視点に立って基本方針等の見直しを行い、再整備計画を策定する。バリアフリーや環境への観点から、引き続き、ノンステップ車両の導入とともに、低公害化を進める。

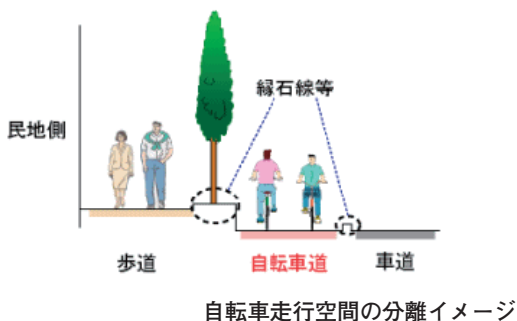
(3) 自転車の駐車・走行対策の推進

駅周辺地区での放置自転車の削減のため、駐輪場の増設を推進し、駅前放置自転車クリーンキャンペーンなどの啓発活動を行う。

かえで通りに自転車道を設置するモデル事業を実施し、安全性の確保、交差点・バス停部分の処理方法などを検証し、隣接市との連携を図りつつ、自転車の走行環境の整備方法を確立する。道路交通法の改正により、自転車の安全利用の促進が図られることから、市としても総合的な環境整備を進めていく。

駐輪場については、現在市内三駅周辺での収容台数は約2万3,500台であるが、依然不足しており、新たな場所の確保に努力するとともに、引き続き商店会やJRなどにも設置について要請していく。また、既存駐輪場の立体化など効率的利用のあり方、各駐輪場の利用形態、市民優遇の利用料金などの見直しについて検討する。

近年本市においても自転車による対人事故の増加が急速に問題化してきている。対策としては、運転者に対する交通ルールの周知、自転車安全利用のための講習会やマナーアップキャンペーンなどを通じ運転マナーの向上を図る。また、警察など関係機関との連携によって安全利用の促進をより強力に推進していく。



(4) 交通環境でのバリアフリー化の展開

交通バリアフリー基本構想に基づき、重点整備地区内の特定経路とともに準特定経路の整備を推進する。今後はさらに「バリアフリー新法」の主旨を活かしユニバーサルデザインの考え方に立ち、公共施設や公益性の高い施設はもちろんのこと、道路から建物、都市空間へとバリアフリー整備を広げ、誰もが暮らしやすいまちづくりの推進を図る。

また、歩道の環境整備も推進し、ベンチを設

置するなど利用者に親しまれる場所となるように整備する。



境南通りのベンチと木製ガードレール

8 住宅施策の総合的展開

(1) 計画的な住宅政策への取組み

これまで良好な住環境を誇ってきた武蔵野市であるが、市民のライフスタイルを反映して住まい方と住宅のあり方には大きな変化と多様化が進みつつある。

こうした状況を受けて、新たに「住宅マスタープラン」を平成22年度中に参加型で改定を行う。高齢者を含む単身世帯や若年ファミリー世帯の増加など、住宅、住環境を取り巻く多様な市民のニーズに対応する、きめ細やかで、適切な公的支援策を検討していく。

また、近く契約更新時期を迎える福祉型住宅についても、福祉政策と住宅政策の整合を図りつつ、福祉型住宅のあり方について検討する。

(2) 良質な住まいづくりの支援

大多数が私有財産である住宅に対する施策は、間接的支援と誘導策が基本である。市民の住生活に密着し、実効性ある支援と誘導の中身が求められる。

良質な民間住宅建設を誘導するため、優良事例の紹介などの情報提供を行い、政策誘導につなげる新たな制度の創設について調査、研究する。

また、高齢者や障害者、外国人など様々な市民の安心居住の支援に向けて、民間事業者や賃貸住宅オーナーなどに協力を求め、住宅情報のネットワーク化を推進する。

マンションの老朽化に伴う様々な問題が懸念される。分譲マンションについては、管理組合や区分所有者の自助努力を基本に、維持管理の

ノウハウや建替えについての取組み方法などの支援を行うとともに、賃貸マンションの老朽化の問題について研究を行う。

(3) 安全・安心な住まいづくりの支援

防犯性を高め、安全・安心な住まいと地域づくりを推進するため、「防犯助成制度」を継続し、防犯情報提供などの対策に一層努める。

防災面では、耐震性向上を図るため、耐震診断・改修費用助成及び耐震アドバイザー派遣事業を引き続き実施するとともに、制度の見直しを行い、住宅の耐震化をさらに強化、促進する。

また、発災時の初期被害軽減対応の重要性と、家具の転倒やブロック塀倒壊の防止など防災対策に対する市の支援の周知に努める。

(4) 環境に配慮した住まいづくりの支援

環境に配慮した住まいづくりを進めるため、引き続きエコライフ体験機器や雨水貯留タンクの貸出しを行うとともに、今後の事業手法について検討する。

(5) 公的住宅建替えに伴う環境整備の推進

市内の公的住宅団地の建替えにあたって、より良好な住環境の創出に向けて、事業スケジュールにあわせて、住民や事業者と必要な協議を行う。

都営武蔵野アパートについては、緑豊かな歩行者専用道路「緑の回廊」の整備や市道の線形改良を、旧桜堤団地については、関係機関と密接な連携を図り、地区計画の方針に沿ったまちづくりを目指す。

市営西久保住宅については老朽化対策及び居住環境の向上の観点から建替事業(桜堤へ移転)を推進する。

9 住宅とまちの防災対策の推進

(1) 災害に強い都市基盤と環境の整備

地震、風水害など多様な災害を想定し、災害発生後の対応策も織り込んだ計画に基づき、都市基盤整備を推進し、安全・安心なまちを構築していく。

被災後のスムーズな復興も視野に、応急危険度判定体制の確立や震災復興マニュアルの策定

など包括的な備えを講じる。

(2) 防災空間の確保

公開空地や公園などの避難空間の確保とともに、幹線道路沿道の高度利用の誘導や木造建築物の不燃化の促進によって、延焼を遮断する機能などの拡充を図る。

(3) 建築物の被災時安全性の向上

「耐震改修促進計画」に基づき、震災などに備え公共建築物、不特定多数者利用の民間施設、住居系建築物を中心に、耐震診断や耐震改修を進める。相談窓口や助成制度についてもさらに充実し、減災対策の充実を図る。

また、震災などの発生時における被災建築物の応急危険度の早期判定の体制整備や復旧のための被災度区分判定の仕組みを検討する。

既存雑居ビルについては、関係機関と連携し、防災安全対策の指導などをさらに強化していく。

10 吉祥寺圏の都市基盤整備

(1) 「グランドデザイン」に基づく事業の展開

「吉祥寺グランドデザイン」に基づき、優先性と実現性を判断し、着実に整備を進める。

① 駅南北通路の良好化

吉祥寺の魅力である回遊性の向上には、駅を挟む南北ゾーンの連絡改善が極めて重要である。そのため、JRや京王電鉄など関係主体との協働により、現在の駅南北通路の自由通路化と拡幅、動線の明確化を早期に実現する。



吉祥寺駅南北通路の現状

② 吉祥寺方式による荷捌き車両対策の推進

商業活動などを支える荷捌き車両の多さは、

他方では歩行者の回遊性を阻害する要因の一つになっている。都市間競争における吉祥寺の優位の保持など、今後に向けてのまちづくりの一環として、荷捌き作業の路上から路外への転換などの工夫が求められる。

試行によりすでに一定の実現性も確かめられているように、共助の視点に立つ吉祥寺方式としての地元商業者、運送事業者、駐車場事業者、関係行政機関等の多分野の関係者から成る協議会を設置し、具体的な荷捌き対策に積極的に取り組む。



平和通りの状況

③駐輪場等の地下利用可能性に関する本格的な検討

吉祥寺における道路や交通環境等の基盤整備の必要性は依然高い。しかしながら、外側への拡大も難しい中心市街地部での未利用空地は極めて限られており、地価も高い。そのため、特に大規模駐輪場としての利活用に向けて着目されているのが地下空間である。

すでに基礎調査もスタートしており、今後その着実な継続と成果検討に沿って、早急に結論を得るよう努力する。

第四期長期計画の主な実績

★吉祥寺の未来を展望し総合的なまちづくりの方向性を定める「吉祥寺グランドデザイン」を平成19年3月に策定した。

(2) 吉祥寺駅周辺の交通対策

今後は、荷捌き車両、客待ちタクシー、バイク等も視野に、総合的な違法駐車対策を講じる。

乗り入れ自転車に対する駐輪場の確保は、長年の懸案であり、このために公共用地の立体利用や先の地下空間利用など抜本的な対策を検討する。

(3) 「安全、清潔、楽しいまち吉祥寺」の推進

「安全、清潔、楽しいまち吉祥寺」であるために、引き続き迷惑喫煙、ポイ捨て、落書きの防止に努めるとともに、ハード面では雑居ビル等を対象とし、建物や設備を点検し、防災や防犯対策を推進する。

(4) セントラル吉祥寺（中央地区）における重点整備

駅に近接し、戦後のマーケットの雰囲気を残す北口ハモニカ横丁は、ここ数年新規店舗の参入などによって急速に賑わいを取り戻し、吉祥寺の都市観光の代表的スポットとして脚光を浴びつつある。しかしもともとの基盤の脆弱さに老朽化が加わり、火災や事故等の防災上の危険が懸念される状態にある。

そうした課題の解決に向けて、関係者との連携を強化し、まちづくりの推進体制や、ライフラインとなる基盤整備などについて、検討を行う。

(5) イースト吉祥寺（東部地区）における重点整備

長期にわたって環境浄化の取組みが進められ、図書館、吉祥寺シアターも建設され、まちのイメージにも徐々に変化が見られつつある。今後は住民を主体に望ましいまちのあり方を明らかにしつつ、まちづくりを推進する。

このため、区画道路の市道第298号線、同第299号線の整備の推進により、都市基盤の構築と適切な土地利用や機能の誘導を促進するとともに、現在地区の将来ビジョンとして地元関係者が中心となって策定を進めている地区計画を基礎として、市有地の活用も含め、新たなまちづくりへの歩みを支援していく。

(6) ウェスト吉祥寺（西部地区）における重点整備

もともと良好な住宅地とつながり、新たな路面店の展開にも恵まれ、吉祥寺の中では最も活性化の動きが著しい地区である。しかし、その反面周辺住宅地への商業・サービス系店舗のしみ出しも見られるなど、両者間の均衡の維持を図る必要も生じてきている。そのため、地区計画などの制度を活かし、より詳細な地区のあり方について検討を進める。

(7) パーク吉祥寺（南口地区）における重点整備

吉祥寺駅南口は、井の頭公園と一体となった魅力作りが期待されている。その導入部としての南口駅前交通広場の整備には、バスの利便性向上や、駅に隣接するパークロードの歩行者優先化、井の頭通りの交通渋滞緩和などの役割が課せられており、着実な用地取得交渉により駅前広場の早期完成を目指す。

また広場整備を契機に、関係権利者や社会の動向を見定めながら、南口全体の将来像となる「吉祥寺駅南口周辺再整備構想」の検討を進める。

駅から井の頭公園への魅力的なポイントの集まるアクセス道路である七井橋通りについては、より快適な道路空間づくりを目指して、整備を行う。

11 中央圏の都市基盤整備

(1) 三鷹駅周辺地区の将来像の検討

北口駅前の民間大規模開発の進展にあわせて、今後比較的短期間での駅周辺地区の変容は著しいものと想定される。

「三鷹駅北口地区開発計画調査検討委員会」の基本方針に沿って、道路用地・駐輪場などの提供による一定の基盤整備も予定されている。これを契機に、更に広く三鷹駅北口周辺地区全体に及ぶ都市機能配置や活性化など、より幅広い視点から将来的なまちづくりの方針について検討と提案を行う。

この地区に多く散在する、市有地を含む低・未利用地の適切な利用、歩行者と自動車が幅そろう駅前広場や、駅周辺地区を含めた交通動線の再検討を行っていく。

(2) 交通環境の整備

交通環境については道路体系と駐輪場が課題である。

まず駅前広場への流入・通過交通の迂回道路の役割を担う補助幹線道路などの整備に積極的にあたっていく。

駐輪場についての現状は、駅北口周辺での収容台数は約 4,900 台であるが、将来の増加も含めて、いまだ不足している。三鷹駅北口周辺の将来的なまちづくりの方針に沿って整備を進めていく。駐輪場の設置については、引き続き

地元商店会や J R などに要請していく。

(3) 快適な道づくりの推進

三鷹駅から市民文化会館に向かう道路を「かたらいの道」と名づけ、電線類の地中化、植樹帯設置、インターロッキングブロック舗装など景観に配慮し、整備を進めている。

今後は、大型開発に伴う駅周辺の道路の整備にあわせ、快適で、潤いある道づくりに努める。



電線類地中化を進めている「かたらいの道」

(4) 大規模団地建替えと住環境の改善

この圏域では、緑町の都営武蔵野アパートの建替えが進行中であり、スケジュールにあわせ、住環境の改善、向上の実現を目指し、住民、事業者を交え必要な協議、調整を行う。

(5) 西久保 2・3 丁目の整備

長年の懸案である西久保 2・3 丁目の木造住宅密集地域については、市道第 295 号線をはじめ区画道路や狭あい道路、公園などの公共空間の拡充、整備を促進し、地域の快適性、安全性、防災性の一層の向上を図る。

12 武蔵境圏の都市基盤整備

(1) 武蔵境駅周辺の総合的まちづくりへの取組み

J R 中央線及び西武多摩川線の鉄道連続立体交差事業は、本計画期間中の上り線の高架化によって完成し、武蔵境のまちは南北一体化による新たな時代に入る。

これを目指して、「武蔵境駅舎・広場・街づくり協議会」を中心に進められてきた議論の成果を踏まえ、駅舎づくり、駅前広場整備、高架下利用、駅北口周辺の区画道路や都市計画道路 3・4・24 号線（天文台通り）の整備などと多岐に及ぶ事業について、総合的な視野から相互連

携を図って、順次具体化、実施していく。

西東京市など隣接する周辺市との境界部にも新たな開発の動きが見られる今日、本市域への影響も予想される。行政間の連携を深めるとともに、広域の観点からの対応も進める。

(2) JR 中央線の連続立体交差事業推進の円滑化

J R 中央線及び西武多摩川線の鉄道連続立体交差事業は駅舎改良や市内 6 か所の踏切除去、側道整備など鉄道関連施設自体の改善、整備にも直結する。

市は、高架下の無償利用できる部分を含めて利用計画を定め、公共施設の整備を進める。

鉄道関連事業として、高架下空間の駐輪場としての利用など、これらが市民生活や地域社会に配慮し、プラスをもたらすよう J R はじめ関係機関に対し要請していく。

また、長期的課題として J R 中央線の複々線化（地下線）についても、その事業化を働きかける。

第四期長期計画の主な実績

★平成 18 年 12 月、西武多摩川線の武蔵境駅付近の約 840 m 区間について高架化。平成 19 年 7 月には J R 中央線三鷹駅～国分寺駅間の約 6.2km の下り線が高架化され、同区間にある 13 か所の踏み切りで遮断時間及び横断距離が短縮された。

(3) 「武蔵野プレイス（仮称）」周辺地区の環境整備

「武蔵野プレイス（仮称）」は武蔵境駅南口に近接し、武蔵境のシンボルとしても位置づけられる。この建設にあわせて、北側に連続する公園や周辺道路、駐輪場など一帯の環境を、文化創造と豊かな緑をコンセプトとして整備し、積極的に武蔵境のまちの魅力づくりを図っていく。

(4) 快適な環境の整備

南北地域ともまだ緑地景観に富んでいる武蔵境圏域では、今後のまちづくりにおいても、緑の保全、活用が期待される。

武蔵境圏を流れる仙川水辺環境の整備「仙川リメイク」を引き続き進めていく。



武蔵境駅南側の外観（整備イメージ）

● 主な施策・事業の実施予定及び事業費

（単位：百万円）

主な施策・事業	年度別計画（事業費）				
	20	21	22	23	24
まちづくり条例の制定	4				
都市マスタープランの見直し		3	3		
景観計画の策定と景観条例の制定	4	4	4		
上水道配水管網整備の推進	750	1,300	1,730	1,730	1,860
下水道総合計画の策定	13				
人にやさしいみちづくりの推進	15				
ムーバス再整備計画の策定	7	5			
吉祥寺駅南北通路の良好化	14				
吉祥寺地下利用の可能性に関する検討	10				
三鷹駅北口地区の再整備方針の策定			3	3	
武蔵野プレイス（仮称）の建設	437	1,519	3,511	55	
鉄道連続立体交差事業の完成	286	415	1,108		