

第六章

都市基盤の整備

第一節 武蔵野市の都市計画

武蔵野市の都市計画は、東京都が決定した「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）」や、市が策定した「武蔵野市基本構想」と「武蔵野市都市マスタープラン」（↓資料編）を踏まえて計画されている。

都市計画とは、土地の使い方や建物の建て方などのルールをはじめ、まちづくりに必要な事柄について総合的かつ一体的に定め秩序立てて進めていく計画で、用途地域の指定や市街地再開発事業など多岐にわたっている。

都市計画区域

都市計画区域は、都市計画法やその他の法令の適用を受け、区域全体を総合的に整備、開発、および保全することが必要であるとして指定された区域である。

武蔵野町（当時）の都市計画では、まず初めに昭和一四（一九三九）年、隣接する五つの町村（後述）を含めた五・八七平方キロメートルで都市計画区域が決定され、一六年には、道路、広場、公園の計画がなされるとともに、用途地域の指定が行われた。

二二年に武蔵野町が市制を施行、その後二五年に三鷹が、三三年には小金井が市となり、残る田無、保谷も四二年に市制を施行し、各市が独立した都市計画区域を形成した。その時点から武蔵野都市計画は武蔵野市域（当時の面積は一・〇三平方キロメートル）のみで構成されている。

用途地域

用途地域は昭和四八（一九七三）年、都市計画法と建築基準法の抜本的な改正により定められたものを基本としながら、全市的（六一一年の武蔵境駅北口は一部）にはおおむね八年ごとに四回の見直しを行ってきた。

平成八（一九九六）年の改定では、建築基準法と都市計画法が四年に改正されたことよって、用途地域が一二種類に細分化され、このメニューの中から本市では九種類を指定している。

平成一六年の改定では、住居系の用途地域に関して、ゆとりある住環境の保護・形成を図る観点から住宅の敷地面積に最低限度を設けて住宅地の細分化を防止している。

なお、東京都の方針で、平成一六年以降の見直しにおいては「政策誘導型の都市づくり」に転換していくため、地区計画などの地区基準や事業の進捗に併せて、用途地域を随時見直すことが可能となった。

その他の地域・地区

地域・地区の中で高度地区は、武蔵境駅北口再開発に伴うスイングビルが適用されている。この地区は、第一種市街地再開発事業のために高度利用地区を指定し、一〇〇パーセントほど規定の容積率に上乘せしている。

特殊なケースでは、吉祥寺通りに面した東急百貨店のエリアを、昭和四七（一九七二）年に特定街区に決定し、一定の空き地を確保することで容積率などの緩和を図っている。

防火・準防火地域では、建蔽^{べい}率五〇パーセント、容積率一〇〇パーセント以上のところを準防火地域に、容積率四〇〇パーセント以上のところを防火地域に指定している。

生産緑地地区は、平成四（一九九二）年に八七地区、約三三・四六ヘクタールを都市計画決定したが、相続などに

より徐々に減少し、一七年度末では三〇・八〇ヘクターとなっている。

都市施設

・都市計画道路は平成二二（二〇一〇）年現在八路線が事業決定されているが、このうちJ R中央線の連続立体交差化に合わせて事業化されているものが七路線ある。

南北路線では、①調布市と西東京市の埼玉県境を結ぶ幹線道路の三鷹都市計画道路三・二・六（武蔵野都市計画道路三・二・六）号線、②観音院と武蔵野プレイスの間を境南通りから武蔵境駅北口に結ぶ都市計画道路三・四・二七号線、③武蔵境駅北口広場とその取り付け道路の都市計画道路三・三・二三号線、④連雀通りから天文台通りを真っ直ぐ北へアジア大学通りまで結ぶ都市計画道路三・四・二四号線が事業中だ。

東西路線では、⑤連続立体交差化事業の環境側道としての武鉄中付一号線、⑥同二号線、⑦同三号線（以上三路線は、都市高速鉄道東日本旅客鉄道中央本線付属街路〇号線が正式な名称・路線番号）。これとは関連しない路線として、⑧玉川上水に沿った御殿山通りの三鷹橋から万助橋通りまでの都市計画道路七・六・一号線が事業中である。

また、この期を少し越えているが、武蔵野赤十字病院の北側を主要地方道一二号線から三鷹都市計画道路三・二・六号線につながる、都市計画道路三・六・一号線を平成一八年一〇月一二日に市道第三〇八号線として認定し、道法によって事業を開始している。

・東京都市計画外郭環状道路は、昭和四五（一九七〇）年秋の国会で当時の建設相が事実上の凍結宣言したことによって動きが止まっていた。平成一〇（一九九八）年になって東京都が国や関係区市に呼び掛けて連絡会議を作り、翌年、都知事が外環予定地を視察してにわかに関心始めた。

平成一三年の正月、国土交通相が本市と三鷹市の予定地を視察、三月、国と都が地下計画のたたき台を公表、五月

には国土交通相が委員会で遺憾の意を表明し、年末に外環有識者会議、年が明けて一四年、沿線区市長意見交換会が開催された。その後外環P I会議（後述）が二年間続き、国は一五年、大深度地下方式を発表するに至った。一六年になると環境調査に入り、一七年には大深度トンネル技術委員会が設置され、平成一九年三月、東京都は高架部分の都市計画変更に踏み切った。

・都市高速鉄道のJ R中央線三鷹―立川間立体化複々線については、東京都が昭和五四年に調査結果を発表し、総事業費が示された。この事業費を沿線市が負担するについては各市の思惑もあり、地元負担もやむなしの結論に達したのは五九年の中頃である。

その後、国鉄の分割民営化も遅延の要因となり、都とJ R東日本・西武鉄道が基本協定を取り交わしたのは平成三年の末で、都が連続立体交差化事業の都市計画決定したのは六年である。

平成一一年三月、ようやく中央線の高架工事が始まったが、用地買収の難航、二度にわたる仮線への切り替えなどで工事が遅れたことにより、今期での高架化は果たせなかった。

平成一八年末に西武多摩川線が高架化されたが、中央線は、三鷹―国分寺間の下り線が一九年七月に高架となり、二二年一月七日、西国分寺―立川間の上り線の高架化も完了して、三鷹―立川間の連続立体交差化工事は完成した。

・武蔵野都市計画公園は二六か所、同緑地は三か所が現在都市計画決定されている。都市計画公園のうち、一〇ヘクタールを超える大規模な武蔵野中央公園、井の頭公園、小金井公園は都立公園であり、市立公園は、六・六ヘクタールの境公園（未買収）を除くと、全て一ヘクタール以下であり、小規模な公園が多いことが特徴である。

都市計画緑地は三か所とも市立で、グリーンパーク緑地は旧国鉄の引き込み線跡地のため、帯状の緑地帯を形成して

いるし、境山野緑地はナラやクヌギが生い繁り武蔵野の面影を残している。そのほかにも、近年、特色のある公園づくりが進められ、ビオトープ、親水化、雑木林の保全、防災、農業などさまざまなテーマを持った公園や緑地の整備が進められている。

・下水道には、大きく分けて公共下水道と流域下水道がある。本市には終末処理場がないため公共下水道とはいえ、流域下水道と一体となって初めて下水道の機能を果たす流域関連公共下水道である。

排水の系統は三処理区に分かれ、第一、第二処理区は、雨水の排除に利用できる系統的な側溝や水路がないことと、道路の幅も狭く他の埋設物が輻輳することもあって一本の管で処理する合流式下水道となっている。第三処理区は、事業の開始年度が遅く、国の指導もあり、流域下水道計画に整合させるため、汚水と雨水の二系統の管を敷設する分流式下水道が採用されている。

市街地再開発事業

市街地再開発事業には、第一種と第二種があり、第一種事業は「権利変換方式」で行うもので、土地の高度利用によって生み出される新たな床（保留床）の売却などにより、事業費をまかなう方式である。この場合、従前の権利者は従前の資産評価に相当する対価で再開発ビルの床（権利床）を受け取ることができる。武蔵境駅北口地区ではこの第一種市街地再開発事業が取り入れられた。

ちなみに、第二種事業は「管理処分方式」で、いったん施工区域内の土地・建物などを施工者が買取あるいは収用して再開発ビルを建設、従前の権利者が希望（対価を払う）すれば、床が取得できる方式となっている。

一 用途地域の変更

用途地域の役割と 用途地域などの指定は、都市計画法で定めた都市の土地利用の基本となる制度の一つである。

見直しの流れ 都市の用途を適切に区分することによって、機能的な都市活動が出来、良好な都市環境が形成される。そのために土地利用の規制や誘導が必要になってくる。用途地域の指定は、東京都が都市計画として定めている。

昭和四四（一九六九）年に現在の都市計画法が施行されて、新たな制度となつて以来、数度の見直しが行われ現在に至っている。見直しに当たつて都は、「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」を策定し、各市町にあてて、原案の作成依頼を行う。

これを受けて本市では、市議会と都市計画審議会に見直しに関する説明を行うとともに、市報（近年ではホームページも）で知らせ、用途地域など（市で定める高度地区・防火および準防火地域・特別工業地区を含む）に対する意見や要望を受け付ける。寄せられた意見や要望、都の「指定方針及び指定基準」、「武蔵野市都市マスタープラン」などを勘案して市の素案をまとめ、市報特集号などで公表している。

市の素案については、住民説明会を開催し、ここで出た意見などを参考に検討を重ね、市の原案を作成する。市議会に説明したうえで、市都市計画審議会に諮問して、都へ提出する。

すると都から素案が公表される。都は公聴会を開催し、公述の申し出を受ける。こうした経緯の後、都市計画案と

して公表するのである。

市は都の計画案を市報で発表するとともに市議会に説明し、出された意見の要旨を付して、市の都市計画審議会に諮問する。その後、都の都市計画審議会を経て、都市計画変更が決定（告示）されるといふ流れになっている。

なお、武蔵野市内では九種類（住居系六・商業系二・準工業系一）の用途地域が定められているが、以下、今期に四回行われた「用途地域の変更」の概要を記す。

用途地域の変更

武蔵境駅北口の都市計画は昭和六一（一九八六）年八月一二日に東京都が告示し、正式に決定した。その一 計画の内容は、都市計画道路の変更と追加、用途地域の変更である。これに関連して、市の決定事項である防火・準防火地区と高度地区の変更も同日告示した。

武蔵野都市計画道路三・三・二三号武蔵境北口線（旧一・三・五号線、通称本町通り）は、武蔵境駅北口駅前広場への南北取り付け道路である。この道路の幅員は従前一メートルだったものを二メートルに拡幅を決定した。そのため、拡幅後の道路の西端から二メートルの区域が住居地域だったが、駅寄り部分の近隣商業地域の区域と合わせてそれぞれ商業地域に変更した。変更対象面積は約〇・三ヘクタールである。

従前、住居地域であった区域は建蔽率は六〇パーセント、容積率は二〇〇パーセントで準防火地域、近隣商業地域であった区域は建蔽率が八〇パーセント、容積率が三〇〇パーセントで準防火地域に指定されていた。それが、それぞれ商業地域として建蔽率八〇パーセント、容積率五〇〇パーセントの防火地域に変更した。どちらも、第二種高度地区であったが、商業地域になったことにより高度の指定はなくなった。

用途地域の変更

平成元（一九八九）年一〇月一日にも、市全域にわたって用途地域の見直しが行われ、東京都
―その二― が告示した。

この改正は、昭和六一（一九八六）年七月に、東京都が都市計画地方審議会に「東京都における土地利用に関する基本方針」について諮問したことにより、翌年三月に答申が出され、この答申に基づいて都が策定した「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」に従って市案を作成したもので、市案のとおり都が決定した。

見直しの指定方針として、①市街地の安全性の向上、②生活環境の整備と自然環境の保全回復、③機能的な都市形成、を掲げ、建蔽率・容積率は緩和しないことを原則とした。但し、都市計画事業の進捗や地域の環境向上のためなどに限って、例外的に緩和した。

緩和した主なところは、①事業化された都市計画道路の沿道、②周辺住宅地への影響が少ない商業地、③将来の教育施設の拡充を図る学校、④地域環境の整備と保全を図る工場、となっている。（表6―1―1）

変更の内容は、①建蔽率・容積率の変更が三か所（以下、数のみ）、②用途地域の変更二、③高度地区の変更五、④容積率の変更二、⑤容積率と高度地区の変更一、⑥用途地域・建蔽率・容積率・防火地域・高度地区の変更二、⑦建蔽率・容積率・防火地域の変更一、⑧用途地域・容積率・防火地域・高度地区の変更一、で合計一七か所である。

用途地域の変更

平成八（一九九六）年一月一九日に、東京都は用途地域の変更の告示をした。四年六月に都市計
―その三― 画法と建築基準法の一部が改正され、土地利用の混在化を防ぐため、用途地域の詳細化が図られ

た。五年六月二五日から三年以内に新用途地域制度に切り替えることになった。法改正の趣旨を踏まえ、東京都と本市では、昭和後期から平成初期にかけての地価高騰に対応した総合的な土地政策の一環として、また、良好な市街地

表 6-1-1 用途地域等変更個所一覧表

(平成元年10月11日現在)

番号	変更個所	変更前の用途地域等					変更後の用途地域等					摘要	
		用途	建蔽 %	容積 %	防火 高度	面積 (ha)	用途	建蔽 %	容積 %	防火 高度	面積 (ha)		
1	桜堤3丁目地内	1専	30	60	-	1高	1専	40	80	-	1高	約0.9	建蔽・容積の変更
2	桜堤2丁目地内	1専	30	60	-	1高	1専	40	80	-	1高	約2.4	建蔽・容積の変更
3	境5丁目地内	1専	30	60	-	1高	1専	40	80	-	1高	約1.6	建蔽・容積の変更
4	境5丁目地内	住居	60	200	準防	2高	準防	60	200	準防	2高	約2.3	用途の変更
5	境2丁目地内	近商	80	300	準防	2高	商業	80	400	防火	-	約0.7	用途・容積・ 防火・高度の変更
6	関前1・4・5丁目および 境1・2・3・4丁目地内	近商	80	200	準防	2高	近商	80	200	準防	3高	約6.2	高度の変更
		近商	80	300	準防	2高	近商	80	300	準防	3高	約0.9	高度の変更
7	境1丁目地内	商業	80	400	防火	-	商業	80	500	防火	-	約1.2	容積の変更
8	境1丁目地内	近商	80	200	準防	2高	近商	80	200	準防	3高	約0.4	高度の変更
9	関前2・3丁目地内	1専	40	80	-	1高	2専	60	200	準防	2高	約3.9	用途・建蔽・容積・ 防火・高度の変更
10	中町3丁目地内	準工	60	200	準防	2高	住居	60	200	準防	2高	約0.3	用途の変更
		近商	80	200	準防	2高	近商	80	300	準防	3高	約2.3	容積・高度の変更
11	吉祥寺本町2丁目地内	近商	80	300	準防	2高	近商	80	300	準防	3高	約2.4	容積・高度の変更
12	吉祥寺北町1丁目および 吉祥寺東町1丁目地内	近商	80	300	準防	2高	近商	80	300	準防	3高	約1.4	高度の変更
		1専	50	100	準防	1高	1専	50	150	準防	1高	約8.7	容積の変更
13	吉祥寺東町1丁目地内	1専	40	100	-	1高	2専	60	200	準防	2高	約0.5	用途・建蔽・容積・ 防火・高度の変更
14	吉祥寺南町1丁目地内	1専	50	100	準防	1高	2専	80	300	準防	3高	約2.0	高度の変更
15	吉祥寺南町2丁目地内	近商	80	300	準防	2高	近商	80	300	準防	3高	約2.7	高度の変更
16	吉祥寺本町1丁目地内	近商	80	300	準防	2高	近商	80	300	準防	1高	約1.3	建蔽・容積・ 防火の変更
17	吉祥寺東町4丁目地内	1専	40	80	-	1高	1専	50	150	準防	1高	約1.3	建蔽・容積・ 防火の変更

注：用途・防火・高度などに使っている略語については、本文参照

の環境形成、都市の秩序ある発展、適切な住環境の保護などを図るために、住居系用途地域の細分化を中心に見直しを行った。住居系の用途地域は、三種類から七種類に分けられ、合計で八種類から一二種類に細分化された。(表6-1-2)

この見直しの基本的な考え方として、①地域における都市施設の整備状況を考慮し、安易な規制緩和とならないように留意する、②業務地の無秩序な拡大を防止するため、原則として住居系から商業系用途地域への指定替えは行わない、③計画的な都市基盤整備などを推進するものを除き、原則として容積率の変更は行わない、④事業中または事業計画のある路線沿道については見直しを検討する、としている。

新用途地域移行への考え方として、①住居系の用途地域―現在指定されている住居系用途地域については原則移行とする(表6-1-2)。なお、店舗・事務所などの立地を許容する地域については見直しを検討する、②商業系・工業系の用途地域―原則として従来と同様の用途地域に移行し、容積率については原則として変更しない。

用途地域の見直しと同時に、市決定の防火地域、準防火地域、高度地区と都条例による日影規制を見直し変更した。

用途地域の変更 平成一六(二〇〇四)年六月二四日、東京都は用途地域の変更の告示をした。一三年一〇月に策

―その四 定した「東京の新しい都市づくりビジョン」の実現を図るため、一四年七月に「用途地域等に関する指定方針及び指定基準」を作成し、一六年度の都市計画決定に向け、用途地域を見直した。

見直しの基本的な考え方としては、①住環境の保全および向上に配慮し、安易な緩和は行わない、②都市活力の維持、発展と住環境などの調和に配慮する、③都市基盤の進展などを勘案しながら適切な見直しを行う、とした。

その内容は(一)用途地域などの見直しである。①コトブキ工場跡地(境五丁目)を準工業地域から第一種住居地

表6—1—2 新用途地域移行図

(平成8年1月19日現在)

現行制度	新制度	建築できる建物
第一種住居専用地域	第一種低層住居専用地域	低層住宅のための地域。住居環境の保護が優先され、独立した事務所・店舗などは建てられない。住宅と併用の小規模なものは建てられる
	第二種低層住居専用地域	主に低層住宅のための地域。床面積が150㎡までの独立した店舗、飲食店などは建てられる
	第一種中高層住居専用地域	中高層住宅のための地域。大学、病院などのほか床面積が500㎡までの店舗、飲食店などは建てられる
第二種住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	主に中高層住宅のための地域。大学、病院などのほか床面積が1500㎡までの事務所や店舗などの利便施設も建てられる
	第一種住居地域	住居の環境を守るための地域。床面積が3000㎡を超える店舗、事務所などは建てられない
住居地域	第二種住居地域	主に住宅の環境を守るための地域。店舗、事務所は建てられるが、劇場、映画館などは建てられない
	準住居地域	市は指定していない
	近隣商業地域	商業その他の業務施設のための地域。一定規模以上の工場や劇場、映画館、風俗営業の建築物は建てられない
近隣商業地域	商業地域	銀行、映画館、飲食店、百貨店などが集まる地域。危険物の製造工場、貯蔵施設などは建てられない
商業地域	準工業地域	工業と住宅などの混在した地域で、主に軽工業の工場やサービス施設が立地する地域である。危険性、環境悪化が大きい工場は建てられない
準工業地域	工業地域	工場が立地する地域。住宅や店舗は建てられるが、学校、病院、ホテルなどは建てられない
工業地域	工業専用地域	工場のための地域。どんな工場でも建てられるが、住宅、店舗、学校、病院、ホテルなどは建てられない
工業専用地域	工業専用地域	工場のための地域。どんな工場でも建てられるが、住宅、店舗、学校、病院、ホテルなどは建てられない

現行制度・新制度間の用途地域移行の原則(原則移行)

 新制度の規制が現行制度と同様のもの

【東京都 用途地域等に関する指針方針及び指基準】

【副ページの表6—1—1は、市報特集号 平成元年10月31日】

域に、②市道第二九一号線（境二丁目）、都道一二三号線（天文台通り、境南町二・三丁目）の沿道を道路幅員に合わせ、主に第一種中高層住居専用地域に変更した。

(二) 住居系用途において敷地面積の最低限度を定めた。ゆとりある住環境を保護し、形成するには、敷地の無秩序な細分化を防止しなければならない。

住居系用途地域である第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域の六地域を対象に、以下のような変更があった。

① 都市計画決定後の建築物の敷地面積は、最低限度（一〇〇平方メートルもしくは一二〇平方メートル）以上でなければならぬ、② 都市計画決定後に敷地を分割したことによって最低限度に満たなくなった敷地は、原則的に新築や建て替えはできない、③ 都市計画決定時点で、すでに最低限度を満たしていない敷地であっても、これを分割しないで一つの敷地として使う場合は新築や建て替えはできる、④ 都市計画決定後に、道路や公園など公共・公益施設の整備により分割された最低限度に満たない敷地は、新築や建て替えができる、⑤ 公益上必要な巡査派出所、公衆トイレなどは適用外である。

敷地面積の最低限度は、建蔽率が四〇パーセント、容積率が八〇パーセント以下の敷地については一二〇平方メートル、同様に建蔽率が五〇パーセント、容積率が一〇〇パーセント以上の敷地については一〇〇平方メートル、としている。

用途地域の見直しと同時に防火地域、準防火地域、高度地区を変更した。

一 道路整備

市内の道路は、昭和三〇（一九五五）年代頃まで雨が降ればぬかるみ、水たまりができて歩きにくく、車も走りにくい砂利道が多かった。砂利道では砂塵が舞い上がり、沿道の住民は騒音・振動など迷惑を被った。舗装によって車は快適に走行、安全性も高まったが、経年による老朽化と交通量の増大、車両の大型化で損傷も激しくなってきた。

舗装には簡易舗装から高級舗装まである。六二年に市は、良好な道路状態を保つための舗装の耐用年数は平均して二〇年程度としたローリング計画を作成、毎年約四万五〇〇〇平方メートルの改修を行うとした。だが、バブル以降は財政の逼迫から年間一万五〇〇〇〜三万八〇〇〇平方メートルに減らさざるをえなくなっている。

市で管理している道路の延長は、約二四三キロメートル、その面積は約一二七万平方メートルである（平成一七年四月一日現在）。このうち、歩道部とL型排水施設を除くと、車道部舗装面積は約九一萬平方メートル（道路台帳調書によって推定）で、東京ドームの約二〇個分となる。

（一） 都市計画道路

本市の都市計画道路は、昭和一六（一九四一）年一月に当初の計画決定がされた。その後の急激な都市化で交通量が増大したため、三七年七月に大幅に見直し、現在の都市計画道路網の骨格ができた。三九年一〇月には、吉祥寺駅北口広場を含む都市計画道路の計画変更を行い、四五年四月には、武蔵境駅南口広場、それに接続する路線の都市計

画変更をし、六一年八月に、武蔵境駅北口広場とそれに接続する道路を都市計画道路として追加した。

さらに、平成六（一九九四）年五月には、JR中央線と西武鉄道多摩川線の連続立体交差化に伴い、武蔵境駅周辺の南北一体のまちづくりのための道路と、中央線北側の付属街路を追加。これによって平成一七年三月末現在、武蔵野市の都市計画道路は三一路線、延長三九・五キロメートルが計画決定されたことになる。このうち施工された道路の延長は二二・六キロメートル。整備率では市の施工が計画延長の七四パーセント、都の施工が同四五・六パーセント、全体で五七・二パーセントとなり、格段に整備が進んだ（五七年度までの整備率は四六・五パーセント）。近隣自治体の平均をかなり上回っている。

都市計画道路三・三・一五 都市計画道路三・三・一五号吉祥寺駅北口線（都市計画道路の名称は、平成元年六月号線（旧一・三・二号線）に「都市計画法施行について」の建設省都市局長通達により改められた。本文中の道路の名称は改称後のもの。以下同じ）は、路線の中に吉祥寺駅北口広場一万〇四〇〇平方メートルが含まれている。この吉祥寺駅北口の再開発を伴う事業は、昭和三九（一九六四）年一〇月二三日に都市計画決定、四一年一二月に事業決定されていたが、用地買収が難航、足掛け二二年後の六一年三月、ようやく未買収地域を取得し、翌六二年三月、北口広場完成にこぎつけた。（↓本章第二節一）

都市計画道路三・四・七 通称桜通り、温泉通り、アジア大学通りを通過する都市計画道路三・四・七号三鷹駅国号線（旧二・二・三号線）分寺線は、昭和四二（一九六七）年一二月の事業決定以来三四年の歳月と約一四〇億円を投入して、平成一三（二〇〇一）年三月、本市が施行する最長の都市計画道路として完成した。

この都市計画道路は、三鷹駅北口広場を起点として三鷹市、小金井市を経て、小平市の国分寺市境までの全長六・

八キロメートルの延長を持ち、J・R中央線とほぼ平行している地域幹線道路である。このうち、武蔵野都市計画では、三鷹市域を含めた延長約二・五四キロメートル中、三鷹駅北口広場から花の通学路（市道第二三五号線）までの幅員を一六メートル、そこから小金井市境（境五丁目）までの幅員を二二メートルとしている。武蔵野市区間については、交通処理面だけでなく都市防災の強化や都市機能を確保することを目標に、三期に分けて取り組んだ。なお、くぬぎ橋通り（市道第九〇号線）から小金井市境の区間は、事業決定以前に施工されている。

第一期は、三鷹駅北口広場から玉川上水を斜めに横断し、三鷹市上連雀一丁目を通して武蔵野市境一丁目の市境に至る延長九二〇メートル（武蔵野市部分三六〇、三鷹市部分五六〇）で、四二年一二月に着手した。この区間は三鷹市と協定を結び、武蔵野市が施行した。着手以来困難な課題が多かった。その一つは、玉川上水を斜めに通過させる道路のため、下部工事として一一〇メートルほどボックスカルバート（函渠）工法を採用したことである。また、五四年末には、同上水を守る運動を進めている住民団体が自然破壊などを理由に反対したため、工事が中断された。だが、道路両側にサクラなどを植樹すること、玉川上水の自然を最大限に残すことで合意し、工事は再開された。六一年四月に、三鷹駅北口付近の一部を除いて完成、すべての区間を完成したのは平成三（一九九一）年三月である。二四年の事業期間と約三四億円を投入した。開通によって、不便だった三鷹・武蔵境両駅周辺を結ぶ道路として通行時間が短縮するなど、大きな役割を果たしている。

第二期は、昭和五五年七月一五日に事業決定し、三鷹市上連雀一丁目と武蔵野市境二丁目の花の通学路に至る延長一〇八〇メートルを整備した。この区間には武蔵境駅北口の商業地域も含まれるため電線類の地中化などを行い、街並みと景観に配慮して施工した。平成三年四月に、三鷹市と武蔵野市の境界から境二丁目の駅前商店街・すきっぷ通

り(主要地方道一二号線)までの約五五〇メートルが完成した。道路の工事に伴い仙川は暗渠化^{きょ}され、通りの愛称だった温泉通りを、みずき通りと改めた。東への一方通行だったものを相互通行に変更したので、交通の流れが格段に改善された。引き続き西側区間の道路も、一一年三月に完成した。一九年の事業期間と約八二億円を投入した。

第三期は平成四年五月に事業決定した。この区間は境五丁目地内の延長約四九五メートルである。道路幅員が一二メートルと減少するために、車道の幅員を九メートルから七メートルに、歩道の幅員を三・五メートルから二・五メートルへと狭めた。また、亜細亜大学キャンパスのイチョウ並木が歩道の一部に食い込むので当初移植を計画したが、卒業生たちの「イチョウを残して」という声に市が応じ、開校時(昭和一六年五月)、学生たちが境駅前の地主から苗木をもらい、運んで植えたという樹齢六〇年近い一六本の並木を保存することにした。イチョウの根を保護するため、歩車道境界の段差を通常より高くして対応した。九年の事業期間と約二二億円を掛け、平成一三年三月に最後の区間として完成、四月二〇日、開通式典を行った。

本町通り、都市計画道路三・三・ 武蔵境駅周辺の地区はJ・R中央線によって南北に分断されていた。昭和五四(一二三三号線(旧一・三・五号線) 九七九)年三月に南口駅前広場が完成し、南口地区の都市計画道路は次々に整備されたが、北口には確たる駅前広場がなく、中央線三鷹―立川間の高架化を視野に入れた早急な整備が求められていた。

こうした状況から、五九年七月に、武蔵境駅北口地区整備基本計画作成に地元の意向を反映させるため、まちづくり市民委員会が発足。六一年八月に、駅前広場への取り付け道路として、通称本町通り(市道第八四号線)を三・三・二三号線とする都市計画を決定した。三・三・二三号線は、起点付近に設けた六七〇〇平方メートルの駅前広場から

三・四・七号線を終点とする延長一六〇メートルの道路である。幅員は二二メートル（車道は一メートルで二車線、歩道は両サイドとも五・五メートル）。六年八月に事業認可を得て用地買収に入り、駅前広場部分を除いてケヤキの街路樹を配し、電線類の地中化を施した。平成八（一九九六）年九月、歩道の御影石舗装を行い、武蔵境駅北口再開発ビル・通称スイングビルのオープンと同時に工事を終えた。また、駅前広場から市道第六三号線の五宿踏切へ至る主要地方道二二号線は、市道第二六一号線として昭和六三年三月に重複認定した。この道路工事は平成六年三月に完成している。しかし、駅前広場は、三鷹・立川間立体交差化事業との関係で、二二年現在完成を見ていない。

御殿山通り、都市計画道路七・七・六・一号三鷹駅万助橋線は、昭和六一（一九八六）年に清流が復活し、平成六・一号線（旧一小一号線）一五（二〇〇三）年八月二七日に江戸時代の遺産として史跡指定された玉川上水

に沿って計画されている路線である。この都市計画道路は、三鷹駅から井の頭公園に通じる道路で、緑豊かな景観に配慮した人に優しい道づくりが求められている。玉川上水の北側、三鷹橋―むらさき橋間の約四〇〇メートルが未施工で計画幅員は一〇メートルである。一方、玉川上水の南側、三鷹市の都市計画道路（三鷹橋―万助橋の延長約八〇〇メートル、幅員一〇メートル）は平成一四年三月に完成し、「風の散歩道」として親しまれている。市では、一三年一月、事業実施に伴う説明会を開き、一四年一月には市の都市計画道路では初めての試みとして、沿道市民の意向を反映し、愛着の持てる道づくりを進めて行くため「御殿山通り道づくり研究会」を設置した。三〇人の地域住民の参加を得て五回のワークショップを開き、四つの案が出された。それらの提案や市民からの意見を基に、電線類の地中化や、速度抑制のためのスラロームの導入について、法令や条例などを踏まえて関係機関と協議、調整を重ね、整備の基本計画を策定した。用地買収は一四年度から行っている。

成蹊通り、都市計画道路三・五・三・五・一七号下連雀秩父通り線は、昭和三九（一九六四）年二月七日に事業一七号線（旧二・三・五号線）認可を取得して街路事業を始めた。平成一七（二〇〇五）年現在の施工率は延長比で八四・三パーセントである。一部未買収地があつた区間約一四〇メートルの工事は四〇五年度に完了し、残る未施工分三四〇メートルは成蹊学園の敷地（主として緑地）である。

成蹊学園とは、昭和三八年六月に、市長から学園理事長に事業決定をするため道路の構造を示し回答を求めたことに始まり、平成元年から現状打破のため、学園専務理事と市長とのトップ会談を申し入れ、五年一月に会談は実現したが、前向きな回答は得られなかった。一三年度には庁内に部課長による道路整備計画検討調査研究会を設置し、同学園を通過する未整備の区域をより魅力的な道路景観とするデザインの検討や、関係者の理解を得られる実現性の高い整備計画を立て、学園への影響を最小にする案を提示するなどして協議を行っている。

（二） 都道

吉祥寺通り、都市計画 平成四（一九九二）年度から一四年度まで、一〇年の歳月を掛けて通称吉祥寺通り（都道道路三・四・一六号線 一一六号）Ⅱ都市計画道路三・四・一六号関町吉祥寺線の拡幅工事を行った。この事業は、吉祥寺北町二丁目二番地内の市道第三号線から吉祥寺東町二丁目の四軒寺交差点までの五四〇メートルの区間につき幅員一メートルを一六メートルに拡幅し、整備するというものである。

この道路は、平成二年四月に東京都道路整備特別交付金制度を利用して本市が施工することでスタートした。そして、一一年四月からは、「東京都みちづくり・まちづくりパートナー事業」（整備期間は一五年度までの五年間）となつ

た。事業開始は平成四年一月、完成は一五年三月三十一日。

「みちづくり・まちづくりパートナー事業」では、本市が都と委託契約を結び、道路用地の買収と道路工事を行う。都は用地・補償などにかかわる費用を負担し、市は自費工事申請によって工事・設計にかかる費用を負担する。一一年度に限っては工事関係費についても都が負担した。

本市初の行政 吉祥寺通りの事業区域に用地買収ができず幅員の支障となる物件（吉祥寺東町二丁目六〇〇番地）
代執行を実施 があった。この物件が交差点にかかると、北町一丁目と東町二丁目の一部（延長八七・三メートル）がポトルネック状態となり車や歩行者の通行に支障が出ていた。市は移転などの協議をしていたが、建物所有者

と借家人、建物の転使用（又貸し）貸借人とで永年争いがあり、立ち退き問題がこじれていた。平成一一（一九九九）年九月、庁内に収用対策委員会を発足させ、東京都と協議に入った。一三年一月、都に土地収用法の事業認定を申請し、三月一日、都が事業を認定。七月に収用委員会に申し立てた明け渡し裁判が翌年三月に決定した。八月三〇日に東京都知事から、土地所有者と、関係人三人に対し「九月一三日までに移転しない場合、土地収用法一〇二条の規定に基づき行政代執行を行う」という「戒告書」が手渡された。行政代執行は東京都（執行責任者・財務局財産運用部長）が行い、市は補助（代執行補助責任者・都市整備部長）の立場だが、初の行政代執行は五人態勢とし、準備も大掛かりなものとなった。

一〇月二一日午前九時から、雨の中で、土地収用法と行政代執行法に基づく武蔵野市初の行政代執行が実施された。借家人一人が再三の説得で退去したのは午後四時過ぎ。緊急手段で市の防災住宅に居住した（一一月七日に移転先を確保し借家人は防災住宅から退去）。その後建物が解体され、二四日午後五時過ぎ、更地になった現地で代執行終了

宣言と、都から市に明け渡し用地管理権が引き渡された。これで吉祥寺通りと女子大通りの隅切り部分の拡幅が可能となり、水道・電気・ガスの先行工事の後に本工事を行い、一五年三月末に拡幅は完成した。

平和通り、都市計画 平和通り（都道一一五号線）の西側、公園通り（現吉祥寺通り）の買収が進み（昭和四九、

道路三・四・四号線 五〇年）道路整備も進展したため、平和通り商店会の具体的な対応として、共同ビル化の核

となる店舗を誘致する動きが起こった。候補の中からパルコが進出することになり、平和通り商店街は吉祥寺駅からパルコまで、人の流れが自然と多くなることになった。昭和五四（一九七九）年七月、商店会は都に都市計画事業促進を要望。これを受けて都は一〇月に事業説明会を行い、早速測量に入った。翌年一月一六日、事業認可となり延長一九〇メートル、道路幅員一六メートル（車道九・歩道両サイド三・五）の標準的な断面で事業開始。五六年、駅ビル「ロンロン」と平和通りの接続通路として東側に市道第二五〇号線（延長九・九メートル）、西側に市道第二五一号線（延長九・四メートル）、両者とも六メートルの幅員で認定された。それまでであった歩道部のアーケードは六一年五〜八月に掛けて取り払われた。電線類の地中化も行われ、六二年三月、駅前広場の完成と同時に、平和通りは、ハモニカ横丁の一部を除き街路整備が完了、事業効果は大いに上がった。

主要地方道七号線・五日市街道、五日市街道は吉祥寺本町一・二丁目地内の一部、四二五メートルの拡幅工事が**都市計画道路三・四・一〇号線** 成一（一九九九）年九月に終了した。この通りは都市計画道路三・四・一〇号

杉並武蔵野線であり、関前三丁目の武蔵野大学交差点から松庵二丁目の杉並区境まで、幅員一六メートルの計画となっている。しかし、五日市街道の当時の幅員は約一一メートル（両側の歩道が二メートル前後であるため、車道は約七メートルの相互通行）、車線の幅は道路構造令の最小値である。武蔵野八幡神社交差点から東へ吉祥寺駅や杉並方向

に向かう車が多く、都内でも有数の慢性的な渋滞箇所である。五日市街道は東京都施行路線だが、本市の強い要請もあつて昭和六一（一九八六）年一月一日に都は事業に着手した。市が平成元年度から用地買収の折衝をする人的支援を行ったので事業期間が短縮され、平成二一年九月三日には工事が完了した。この事業によって、武蔵野八幡神社交差点には下り車線には練馬方面に、吉祥寺大通り交差点の上り車線には吉祥寺駅方面への右折レーンが設置された。違法駐車防止条例の実施の効果もあつて、路線バスの定時制も格段に向上した。

主要地方道七号線・伏見通り、伏見通りは、都市計画道路三・三・六号（旧一・三・四号）調布保谷線の一部で、

都市計画道路三・三・六号線 全体計画は稲城市と西東京市の埼玉県境までを結ぶ延長一四・二キロメートルの幹線道路である。市内の区間のうち井の頭通りから五日市街道までの延長六六〇メートルは昭和六二（一九八七）年六月二三日、事業認可を取得した。幅員二五メートルで、車道一四メートル、両側歩道四・五メートル、中央分離帯二・〇メートルの断面で事業は順調に進捗、街路の工事が完了したのは平成一一（一九九九）年三月一日で四月二六日に開通した。なお、井の頭通りから南の区間については平成二二年一月三日、幅員三六メートルに計画変更され、二二年現在、用地買収が進んでいる。

**主要地方道一二号線・武蔵境通り、武蔵境通りは都市計画道路三・四・二二号武蔵境保谷線である。昭和六二（一
都市計画道路三・四・二二号線** 九八七）年六月二三日に事業認可を得た。事業規模としては延長一〇九〇メートル、幅員一六メートルだが、これを二期に分けて実施。第一期は、公団通り（市道第六七号線）から五日市街道までの区間を六二年度に開始し、平成一二（二〇〇〇）年度に桜橋の架け替えが終わって完成した。第二期はみずき通（市道第四〇号線）から公団通りまでを、六〇一七年度に施工。この区間は一棟が地権者と借地権者の間で権利関

係の争いが発生したため、完成が遅れていた。

天文台通り、都市計画 天文台通りのうち、都市計画道路三・四・二四号西調布境橋線の線引きされた幅員一六メートル**道路三・四・二四号線** トルの部分は、市道第八六号線のアジア大学通りから南へ五八〇メートルの区間を、平成一四（二〇〇二）年度に現況測量、一六年度には用地測量に入った。この事業は、施行中のＪＲ連続立体交差事業が完成すれば踏切がなくなり、拡幅整備によって南北の交通をより向上させることになる。

(三) 市道

昭和五八（一九八三）年度から平成一七（二〇〇五）年度までに行った市道路線の認定は五五路線ある。延長は合わせて約九三三〇メートル。幅員は四〜一八メートルまでさまざまである。特徴的なものを挙げてみよう。

通称すぎみ小路・歩行者と自転車 武蔵境駅南口と武蔵野赤十字病院間は、高齢者、妊産婦、幼児連れなど、かえ**の専用道路、市道第二八八号線** で通りを利用する人が多い。そこでかえで通り（市道第一九九号線）と主要地方道一二号線を結ぶ市道第二八八号線を、すぎみ小路として平成六（一九九四）年一月に認定した。延長は一〇二メートル、幅員は六メートルである。七年三月に完成し、市内で初めて車を通行させない歩行者と自転車だけの専用道路となった。道路法第四八条でいう「まだ供用されていない道路について、区間を定めて、自転車及び歩行者の用に供する道路を指定することができる」（一三第二項）を実施した。福祉のまちづくりの視点から路面は天然の豆砂利を用いて明るい舗装とし、雨水の排水には段差の少ないＶ字溝を用いた。ソーラー式の誘導ブロックは、暗くなると点滅する仕掛けになっている。ベンチも配置した。安心して歩けると好評である。この小路は、武蔵野市福祉のまちづ

くり調査・研究報告書「優しさの見えるまち、武蔵境をめざして」（六年三月）の中で提案され、実現した。

階段状道路で井の頭公園への 井の頭公園には休日など大勢の人が訪れる。多くは中央線か京王線の吉祥寺駅を

アクセス路、市道第一五一号線 利用している。しかし、吉祥寺駅から井の頭公園まで安全かつ快適に歩ける道路がなく、道幅の狭い七井橋通りが主な通行路となっていた。

市では昭和五八（一九八三）年から「井の頭公園への誘導路整備検討調査」を始めた。来園者、地元住民の意向調査、地元の人中心の懇談会などを重ね、六〇年末に計画素案を作った。六三年に、七井橋通りの四メートルの幅員を六メートルに広げるための区域変更を行い、平成二（一九九〇）年度から用地買収を始めており、進行中である。

第三期長期計画では、吉祥寺駅から井の頭公園までの誘導路をもう一本増やすことが提案され、武蔵野公会堂西側通り（市道第一五一号線）を公園まで延長することになった。五年、公園へ抜ける部分を用地買収し、七年三月に中央にスロープを設けた幅六メートルの階段状の道路が完成した。この道路ができて、駅から公園まで人々の流れはスムーズになった。

なぜ階段状道路か、というと、道路と公園の高低差が七メートルもあるからだ。しかも、現況道路と公園までの距離は約三〇メートルしかなかった。当時の「武蔵野市福祉のまちづくりモデル事業」の整備方針に従うとしたら、勾配は最大値でも八パーセントにしなければならなかった。けれども、この場所で勾配八パーセントを守ろうとすれば、井の頭の池まで道路を延ばさなければならぬことになる。それは無理な相談だ。妥協策として、井の頭公園を管理する西部公園管理事務所の占用許可を取り、公園用地内へ約二〇メートル道路を延長したのである。この階段状道路の平均勾配はやむなく一四・〇パーセントとなった。

道路を曲げて大木を残 平成一一（一九九九）年、吉祥寺北町の市民から相続の問題が生じたため、道路用地を寄す、市道第三〇〇号線 付したいと申し出があった。現地を調査すると、大木シンボルツリーに指定されている樹齢一〇〇年のシラカシがあった。道路の線引きを直線にするのと伐採することになる。シラカシは残したい。地権者との交渉が実り、市道第三〇〇号線をカーブさせることで道路認定した。延長は一二九メートル、幅員が五メートル。市道第二四八号線から練馬区との境の市道第三号線を結ぶこの道路は二二年度予算で工事業者と契約、債務負担行為（ゼロ市債）として二二年度早期に施工した。

新設道路用地の寄付

道路用地として寄付を受け、市が新設道路として認定したものは今期一三路線あり、延長は二四五メートルである。寄付された経緯は、相続の関連と、地主が将来の土地利用を勘案して寄付する場合の二通りがある。本来、宅地開発にかかる道路は事業者負担が原則である。本市のように市街化が進み、土地価格が非常に高い所で事業者が開発を進めると、最小限度の道路（行き止まり道路）づけで宅地を分譲するため、互い違いの道路が造られたりする。

市議会で議員からしばしば出る「道路用地の寄付を受けることは市にとってプラスかマイナスか」との質問に対し、土屋市長は「市が一定の道路をきちっと造っておき、秩序ある将来の開発を誘導していったほうがよい」と答弁している。道路の認定などに関する取り扱い規定にもあるが、公道から公道へと通り抜けられる道路ができることは、住民にとっても利便性が増す。と同時に、緊急時や災害時の大事な空間として機能し、また避難路としても有効活用されるはずである。市道第二七三号線（五日市街道―武蔵野中央公園）はその一例である。

通称かたらいの道、通称かたらいの道として親しまれている文化会館通り（市道第一六号線）は、景観整備事業と市道第一六号線として、八丁通りから井の頭通りまでが平成七（一九九五）～八年度に掛けて整備された。電線類地中化事業のモデルとしても注目された。井の頭通りから五日市通りまでは一五～一七年度に施工、この区間は民有地の提供を受けて一・五～三・七メートルの歩道を確保し、ネットフェンスにつる性植物を絡ませたので、ゆったりと快適な道になった。三鷹駅北口―市民文化会館は徒歩一五分。中央通りの路線バスを使わず、中央通りと平行しているこの道を歩く人が多くなった。

（四） 区画道路

区画道路は本市独自の道路計画である。住民や地権者の意向を踏まえて線引き（認定↓区域決定・区域変更）することが求められる。市の西部地区（境南町四丁目）の区画道路、市道第七九号線（富士見通り）と八九号線（中央線南側）の拡幅については、平成元（一九八九）年二月から地元との懇談を始めた。この二路線に関しては、JR中央線三鷹・立川間の連続立体交差化を見通し、南北の地区内交通を円滑にする目的で、市は拡幅整備を進めようとした。だが、地元住民からは、道路を拡幅すれば通過交通が増え、今以上に危険になる、と反対の意見が多く出た。

翌二年六月には、八九号線拡幅反対、三年三月には七九号線拡幅反対の陳情が市議会に相次いで出された。建設委員会での審議の結果、八九号線は、「住宅地における道路計画については、総体的に再検討されたい」との意見付きで採択（三月一日の本会議で議決）された。しかし、七九号線は、四月の市議会議員改選によって審議未了となった。

市は両路線の拡幅整備計画を一時凍結せざるをえなかった。周辺住民の意見を聴くために、四年七月、「富士見通

「りまちづくり研究会」を発足させた。研究会の場でいろいろな課題を話し合い、地域の人や来街者に対するアンケート調査も実施した。

富士見通りの安全性・快適性についてさまざまな指摘があった。研究会で、「拡幅もやむをえない。整備すべきだ」と住民側とも一定の方向づけで合意ができたものと判断した市は、四年一〇月一日付けで、道路法に基づく区域変更（幅員五・四五～七・二七メートルの現況を八・〇メートルに広げる）を行った。一月に拡幅整備事業の説明会を開き、用地買収と併行して、八年度から道路の整備工事を暫定的に進めている。

一方、八九号線については、議会から付された意見の趣旨に沿って、市は沿道住民の個別意識調査を行い、南北交通の円滑化などの必要性を理解してもらうため、個別協議も実施した。

時を同じくして、J R中央線立体交差化事業の三鷹・国分寺の完成時期が一八年と発表があった。これで南北一体のまちづくりが一層必要になってきたことから、八九号線を取り巻く状況も刻々と変化してきた。

市は、それまでJ R中央線から富士見通りの区間、延長約三三〇メートルを幅八メートル以上にする拡幅を提案していたが、J R中央線から市道第一一六号線までの区間が狭あい道路のために、延長約一〇〇メートルのみを対象とし、幅も南側現況幅員と合わせて六・五メートル（中央線との擦り付け部分は九・〇メートル）とすることを決定した。これによって、J R中央線立体交差化事業の完成に合わせ、歩車共存の道路として八九号線は拡幅整備されることになった（二二年一〇月一日区域変更）。八九号線の区域変更に関しては一一月一三日の建設委員会で行行政報告が行われた。

この決定に対し、一二月一八日には再び、八九号線拡幅反対の陳情が出、翌年三月二六日には、八九号線拡幅促進

の陳情が出された。同委員会で審議の結果、拡幅反対の陳情を不採択とし、拡幅促進の陳情を、「地域の住民の不安を解消するため、地権者に誠意を持って事業の説明、報告、協議を重ねること」という付帯意見付きで採択（一三年九月二一日の本会議で議決）した。審議の中で市長は「地域全体としてよくなるように先を見通して線を引く、これが責任あるまちづくりではないか」と強調したが、線引きの成果が明らかになるのはずっと先のことだろう。

区画道路計画には、すでに完成した路線もあるし、着手して一定の区間が完成して部分的に通行できるようになった路線もある。平成一七年度現在、事業中の路線は二三路線ある。その一つ、西久保区画道路は計画を大きく見直して、一七路線を四路線に変更した。他の事業との関連で休止状態の路線も少なからずあり、市の財政面との兼ね合いで進めていくことになる。

北裏区画道路

北裏区画道路は、市の中央部北端を、扶桑通り（市道第九七号線）から吉祥寺通り（都道一一六号線）までの一〇六五メートルにわたって、幅員九・一一・七メートルで東西に貫通するように計画された。第一期事業は昭和三七（一九六二）年に計画が策定された。扶桑通りから青葉小路（市道第一四九号線）までの六三〇メートルである。五六年一〇月には道路法によって市道第二四八号線として認定・区域決定され、実に二年をかけて用地買収が行われ、五八年二月に工事が完了、六月に供用を開始した。

第二期は、東側の残りの部分、青葉小路から吉祥寺通りまでの四三五メートル。計画策定は昭和四五年だが、その後、周辺が次第に住宅密集地帯となったため、四八年一二月の市議会に、反対と促進の両方の請願が出ることになった。市は地元説明会を開催（四九年一二月から五七年一二月まで五回）したが、なおも再々反対と促進の請願・陳情が出された。地元の理解を得る調整に一三年の歳月を要した。五八年に道路法によって市道第二五二号線として認定・

区域決定し、用地買収に着手。市道第三号線の区域変更を行い、青葉小路から練馬区境まで一部を残して工事が完了したのは六一年三月だった。六二年一二月、残りの用地買収を完了。六三年三月、練馬区境から吉祥寺通りまでの工事を終え、四月に全線が開通した。

かんざし道路

武蔵境駅北口には駅前開発に伴い、買い物客の回遊性を考慮して、すきつぷ通りと本町通りとを結ぶように幅員六メートルで線引きした二本の区画道路（通称かんざし道路）がある。南側の一本は市道第二五五号線（延長六〇メートル）、北側の一本が市道第二五六号線（延長五〇メートル）。昭和六二（一九八七）年二月に道路認定が行われ、路面の材質はセラミックタイルを用いて、小川の流れをイメージした模様で仕上げた。市道第二五六号線は平成五（一九九三）年三月に、市道第二五五号線は一部の用地買収が長引いたため、一四年三月に工事が完了した。

（五） 人にやさしいみちづくり

交通安全の観点から、住宅街に車を入り込ませない道路が時に必要になる。いわゆる抜け道として住宅街を通過する車が歩行者を脅かすため、地域住民の要望で、通学・下校時間など、通行禁止の時間帯を設ける対策も採られている。住民も交替で見張り役に立つ。道路を管理する市に構造上の工夫の問い合わせが数多く寄せられる。

交通対策課では、平成一三（二〇〇一）年七月、「人にやさしいみちづくり検討委員会」を設置した。居住者や歩行者の安全と快適性を考慮した道路空間を確保し、秩序ある交通体系を構築しようと話し合った。人にやさしいみちづくり事業の長期的目標は、市内の交通量の多い生活道路全般を対象にしている。短期的目標は宮前通り、宮本小路、



車のスピードを落とさせるボラードで
人にやさしい道づくり（吉祥寺東町宮本小路）

東十一小路、市道第一〇五号線、扶桑通りに絞られた。一三年度、モデル路線として宮前通り（市道第三五号線、西久保一〜三丁目）を改修した。一四年度に、特に交通量の多い路線・宮本小路北（市道第一〇四号線、吉祥寺東町二丁目）と東十一小路（市道第九九号線、吉祥寺東町二丁目）を改修。一五年度に宮本小路南（市道第一〇四号線、吉祥寺東町一丁目・女子大通り南側）と吉祥寺南町三丁目（市道第一〇五号線・秀島病院東―三鷹台駅北市境）を改修した。

改修のポイントは、①スピードを落とさせる、②ドライバーに交差点を明確に認識させる、③カラー舗装によって通行帯をはっきりさせる、の三点である。工事は、それぞれの通りや交差点の状況に合わせて、安全と快適性を考慮した手法を選び、組み合わせた。（↓資料編）

「人にやさしいみちづくり」効果を、整備する前と比較すると、市道第一〇五号線を除き交通量と速度はいずれも減少した。東十一小路で住民に改修効果を聞くと、通過スピードの減速は認めつつも現状への満足度が低い。究極的に住民は通過車両そのものがなくなり、ほぼ居住者専用道路に近い状態になるよう交通規制によって実現してほしいと市や警察に要望している。反対に「交通規制によって生活しにくくなる。これ以上の対策は望まない」と言う住民もいる。

(六) 狭あい道路を順次拡幅

自分たちのまちは自分たちで責任を持つとの考えから、本市では建築確認行政を平成八（一九九六）年から始めた。と同時に、「武蔵野市狭あい道路拡幅整備要綱」を制定した。市の管理道路二四三キロのうち、幅員が四メートルに満たない狭あい道路が三分の一を超える八四キロもあり、まちづくりの観点からも拡幅を行っていく必要がある。家や建築物の建て替えは三〇年後、五〇年後という長いスパンで行われる。狭あい道路拡幅整備要綱では建築確認申請があった時に、建築基準法の後退部分の土地を市に無償で提供（または貸与）してもらい、そしてその後退部分を市が舗装・整備し、安全で快適なまちづくりを順次実現していくのである。建築基準法の建築条件は「四メートル以上の道路に二メートル以上接していなければならない」ので、建築主は個人の責任で後退用地を確保するのが基本である。しかし、後退しながらも、もともと私有地であったという意識からそこに塀や垣根を作ってしまった、道路の拡幅ができなくなる例もある。そこで市では後退用地の拡幅が継続的に実践できる工夫として、L型側溝の位置を下げて造り、そこに後退表示「まちはみちから」のプレートを貼る。これは後退用地確保という「広報」の役割も担う。

狭あい道路拡張整備は道路法と建築基準法の両方から極めて重要な事業となる。本市では、狭あい道路整備は建築主事担当を含めて三人の少数精鋭で行っている。年に二五〇件近い狭あい道路の協議にすべて現地立ち合いをして対応し、住民との信頼関係を深める。要綱制定一〇年後の一七年度の整備実績は一八三八件、延長は一万三〇〇六メートルとなった。だが、進捗率は未だ一五・五パーセント。狭あい道路の解消は息の長い取り組みとなる。

(七) 東京外郭環状道路の都市計画変更

東京外郭環状道路は、都心から半径約一五キロメートルの圏域を環状に、常磐道、東北道、関越道、中央道、東名高速などの放射方向の高速道路を結ぶ延長約八五キロメートルの幹線道路である。昭和四一（一九六六）年七月、高架方式で都市計画決定された。このうち都内の区間は一六キロメートルであり、本市の区間は吉祥寺東町四丁目と吉祥寺南町三丁目の一部で、一・四キロメートルが対象となっている。

しかし、決定以前の四一年三月、新聞報道直後に住民による反対運動が起こり、通過する七区市（練馬、杉並、世田谷の三区と武蔵野、三鷹、調布、狛江の四市）の住民が五月一日、外環反対連盟を結成した。コミユニティが形成された住宅地を分断し、環境の悪化を招くことを懸念したからだ。武蔵野市議会にも四二年六月、「外環道路反対特別委員会」が設置された。四五年一〇月、国会で根本龍太郎建設相（当時）が「地元と話しうる条件が整うまでは強行すべきではない」と答弁（凍結発言）し、三〇年以上凍結状態が続いていた。

平成一〇（一九九八）年三月に、東京都が建設省・関係区市に呼び掛けて「東京外郭環状道路とまちづくりに関する連絡会議」を設置、にわかに動き出した。翌年一〇月、石原慎太郎都知事が本市と練馬区の外環予定地を視察した際、高架方式の現計画は「茶の間を土足で通るようなものだ」と遺憾の意を表し、一二月の都議会で「地下化を基本として計画の具体化に取り組む」と表明した。さらに、一三年一月には、扇千景国土交通相（当時）が三鷹市と吉祥寺南町三丁目の外環予定地を視察した。そして、四月、国と都が地下計画のたたき台を公表し、五月の参議院国土交通委員会で扇国土交通相自ら遺憾の意を表明、「原点に立ち戻って話し合いの場を設けていきたい」と発言した。

その後平成一三年一二月に、国と都で東京環状道路有識者委員会を設置。第一回外環沿線区市市長意見交換会が四一年一月に都庁で開かれ、本市の土屋市長も出席した。その年の六月には東京都と国土交通省主導のP I外環沿線協議会（P Iとはパブリック・インボルブメントの略で、住民や市民に計画の策定への参加を求めるもの）を発足させるなど、計画推進に向けての地固めが開始された。P I外環沿線協議会には沿線七区市の関係者代表二人と行政の担当部長が出席し、国・都と協議する場として外環の必要性から議論が始まった。二年間で四二回協議会を開催した結果、一六年一〇月に取りまとめが公表された。

国は沿道環境を配慮して、構造を高架方式から地下四〇メートル以下の大深度と変更する方針を発表（一五年三月）。六月からは沿線の区市で「外環オープンハウス」（外環の計画などについて展示し、国や都の担当が質問に答えるオープンな会場）を開催した。一六年七月に入ると国は環境の現地観測を実施するとともに、沿線の区市で「地域ごとの話し合い」を開催した。一七年一月には、P I外環沿線協議会に代わってP I外環沿線会議が発足し、沿線区市で「意見を聴く会」が開かれた。九月、国と東京都が「東京外郭環状道路についての考え方」を、一〇月には計画の概念図を発表。年末には、大深度トンネル技術検討委員会が設置された。

一方、武蔵野市議会においては、昭和四二年以来継続して設置されていた外環道路反対特別委員会の名称が一五年九月二六日の第三回定例会における動議で、「反対」の二文字を削除、外環道路特別委員会と名称を変更した。一三年二月に「むさしの外環反対の会」（代表濱本勇三）など地域住民から市議会に出された「同道路計画反対の意思貫徹に関する陳情」を三月議会が採択したため、「反対」の意思は継承されると陳情した住民らは期待していたのだが。

市は東京外郭環状道路（武蔵野区間）にかかわる「生活再建救済制度」の運用を開始した（一七年一月）。三〇年

以上にわたって都市計画上の制限を受け、生活設計に支障を来している人を救済する制度を国が創設したのを受け、本市でも運用を始めることになったのである。救済の対象区域は、同道路の現都市計画線内(幅四〇メートル、約一・四キロ間)。この区域に住む人で建て替えなど生活再建を希望する人が申し出た場合、それらの土地を市土地開発公社が買い取るという制度である。制度を利用した件数は一七年一二月までに二件ある。

これまでを振り返ってみると、国が高架方式から大深度地下方式へと整備方針を変更したことは、かつてない計画変更であり、昭和四一年の都市計画決定以来三〇余年続けてきた市民・市議会・市の三者一体の「反対」運動の成果だといえる。環境アセスメントの手続きを経て、平成一九年三月、東京都都市計画審議会は「大深度地下方式」とする都市計画変更を議決、国土開発幹線自動車道建設会議の議も経て「基本計画」が決定された。

今後の課題として、大深度地下方式が決定してもなお、現計画線上の地上部で「外環のその2」といわれる部分が残るのかという問題を含め、市も市民も総合的なまちづくりとして考えていかなければならない。「外環のその2」が、生活道路と緑が一体となる道づくり、またはグリーンベルトの形成という未来像につながるのか、さらに住民の合意を得られるのかどうか、困難な道のりが予測される。

二 J R 連続立体交差事業は、こうして進んだ

三鷹・立川間立体化複々線 国鉄(現東日本旅客鉄道JR)中央線は、昭和四四(一九六九)年三月に中野駅から三鷹駅間の複々線高架事業が完成した。その年の六月、「三鷹・立川間立体化複々促進協議会が発足

「線促進協議会」（以下、複促協と略）が沿線市など関係する二三（後に二五）市町村によって発足した。

複促協は、三鷹―立川間の高架複々線化によって、踏切での交通渋滞を解消させ輸送力の増強を図り、地域社会の発展と住民福祉の向上を期することと、青梅線・五日市線の都心への直通運転を実現することを目的としている。

国鉄は、中野―三鷹間の工事が完成に近づく中で、都心と郊外との運行時間の短縮を計画し、四二年七月三日から「特別快速電車」を運行させることになった。しかし吉祥寺駅には停車しないことが判明した。吉祥寺駅を通過されては商店街の盛衰にかかわる問題と、「吉祥寺駅前通り商店街振興組合」から反対の請願が出された。

これを受けて四二年九月、市議会に「特別快速電車対策特別委員会」が設置され、四六年六月には「特快停車・高架促進等対策特別委員会」と名称を改めて対策を協議していた。

東京都では、五四年四月に鈴木俊一知事が就任。五二年から進めていた三鷹―立川間立体化複々線（以下、連続立交と略）計画調査結果を発表して総事業費二二五九億円が示された。五五年四月、都は都市長会に説明し都市側（沿線六市）の負担額九一〇億円（地方財政法第二七条に基づく都と市との負担割合を一对一とし）が提示された。

複促協会長や市議会の要請もあつて、市は五六年五月に複促協に加入した。

市長会では市負担の全額を都が負担するよう要望し、複促協でも一貫して全額都負担としていた。高架による受益の度合いは沿線各地で異なる。三鷹市は線路延長が短い。小金井市は長く負担割合が多い。また、各市に財政問題があった。中野―三鷹間高架化の際には地元負担はゼロだったことも要因にある。

武蔵野市の場合には武蔵境駅北口の再開発計画を控えており、高架化による恩恵を受ける度合いは、各市とは異なる。

国立市は、特快が停車しないのなら複促協からの脱会も考えると強硬であった。

五九年二月の複促協正副会長会で土屋武蔵野市長が「都が全額負担すべきだ」という議論をしては事業が遅れるだけではないか。数字は別にして地元が負担する方向にならないか」と提案した。五月二九日の複促協総会でも、「負担ありを認めてもらうことが先決だ」との議論が交わされた末、「全額都負担」から「事業の及ぼす受益を意識しつつ慎重に検討し早期解決を図る」と変更した。新聞は「複促協、地元負担やむなし」と報道した。

一二月に都から高架化試案の発表があった。この試案に対し、各市が意見を出して都市計画決定に向けて作業が進められる。

本市においては武蔵境駅構内の高架北側の事業境域線の位置が従前より南に約一五、六メートル下がった。これに都道の幅員を加えると全体で三六、七メートル相当分が北口駅前広場用地として利用可能な対象地となる。北側の側道については用途地域に併せて六、一五メートルの範囲で幅員が明示された。市は、六〇年五月、都、国鉄宛てに「鉄道境域線については了承する。関連側道については、六メートルにしたい。武蔵境駅にエスカレーターの設置、西口改札口の設置などについて配慮されたい」との意見書を送った。

六一年五月二九日の複促協総会では、負担金問題について、「複促協と市長会で都と交渉を重ねてきた結果、都からは都と沿線市の負担割合を七対三とする案が出され、市長会はこれを最終回答と受け止め、了承した」という報告を全会一致で了承した。

国鉄分割民営化

昭和六〇（一九八五）年七月、国鉄再建監理委員会は経営破綻の国鉄事業の抜本的な改善策として、分割民営化を当時の中曽根康弘首相に提出。翌年一月、国鉄改革関連法案が成立し、六二年四月に、国鉄は六地域に分割民営化され、その一つとして東日本旅客鉄道（JR東日本）が発足した。法案可決後、

複促協は、「国鉄分割民営化後も連続立交事業の継続」を運輸（現国土交通）相に、「事業用地の確保」を国鉄総裁にそれぞれ要望した。

国鉄清算事業団では、債務返済のため、国鉄用地の売却を公表していた。分割民営化後、連続立交事業化の計画決定作業は保留せざるをえなくなった。

六二年一二月、都は、連続立交事業を進めるため、事業費の一部を積み立てる連続立交基金を創設した。この頃、バブル景気で都の財政も税収が好調だった。また、都は六三年九月、「多摩島しょ振興推進本部」（本部長都知事）を設置、多摩地域の都市基盤の整備、産業振興と自立化を図っていく体制を整えた。

同年一〇月、JR東日本が中央線の新タイプの通勤快速（東京―立川間が七分短縮）を走らせ、特快・快速・普通など九九本を増発、青梅線直通の特快を新設する新ダイヤを発表した。しかし増発などによって、開かずの踏切の遮断時間はさらに長くなった。

平成元（一九八九）年三月、市は、鉄道連続立体交差化整備基金条例を制定、地元負担額はまだ決定していなかったが、当面一億円を積み立てた。従前、連続立交の担当は都市開発部長が兼任していたが、同月の人事異動で専任の鉄道対策担当係長（六年四月からは担当課長）を配置して庁内体制を固めた。

一月、都は、「JR中央線三鷹・立川間複々線・立体化調査委員会」（一三人）を発足させ、事業形式、経済波及効果などを多方面から検討し、二年度末にまとめる予定で調査に入った。これでようやく事業の具体化に向けての足掛かりを得ることになる。

都とJR・西武鉄道 平成三（一九九二）年一月二日、鈴木俊一都知事と住田正二JR東日本社長とが連続立

が基本協定

交促進の基本方針について合意した。合意内容は、①都市計画決定は、在来線および計画線

（線増分）の四線を同時に行う、②先に在来線の高架化を実施する、③計画線について需要動向、財源確保の方向などを見極め、構造形式の検討を進める。四年度から基本計画を作成し、環境影響評価を実施して五年度の都市計画決定を目指す（実際は六年度となる）、高架化の事業費は、側道の用地費を含めて約二〇〇億円、となっていた。

四年九月、武蔵野市議会では「連続立交事業の促進及びまちづくり推進に関する決議」を可決。この中で、武蔵境駅周辺の南北一体となったまちづくりを強力に進めるとともに、連続立交の早期実現への決意を表明した。

同月一六日、都と西武鉄道が西武多摩川線の高架化について基本協定を締結した。一二月二三日、五年度の政府予算の国立―立川間約二・八キロメートルは事業採択され、調査費四〇〇万円が認められた。さらに三鷹―国分寺間約六・二キロメートルは七年度事業として採択され、調査費四〇〇万円の予算が計上された。六年三月一八日、都とJRは、連続立交事業の基本協定を締結した。事業の費用および負担などは別途施行協定で決める、在来線の高架化の費用負担は、建設省と運輸省による協定（以下、建運協定と略）による、というものである。

都が連続立体交差 平成六（一九九四）年五月一日、東京都は、JR中央線の三鷹―立川間の高架複々線化事業を都市計画決定 と西武多摩川線の高架化事業を都市計画決定した。

この事業により、①鉄道によって隔てられていた街が一体化し、地域の活性化に強いインパクトを与える、②踏切がなくなり交通渋滞が解消される、③踏切事故がなくなり、道路と鉄道それぞれの安全性が向上する、④新たに生み出される高架下の空間が有効利用できる、⑤鉄道輸送の安全性と輸送力の増大に寄与する、⑥各駅にエレベーター、

エスカレーターが設置され、誰もが快適に使える、などの効果が見込まれる。

この計画が完成すると武蔵境、東小金井、武蔵小金井、国立の四駅が高架になる。事業は国庫補助金と、東京都、武蔵野市ほか沿線五市（三鷹、小金井、国分寺、国立、立川）、ＪＲ東日本、西武鉄道が費用負担して行う。

立体交差化は、ＪＲ中央線の三鷹駅付近―立川駅付近まで約一三・一キロメートルのうち、国分寺―西国分寺の掘り割り状の区間を除く約九キロメートルと、西武多摩川線の武蔵境駅付近約〇・九キロメートルが対象となっている。この事業によって一八か所（市内は五宿、天文台、境西、山中、西原の五か所）の「開かずの踏切」が解消されるとともに、九か所の都市計画道路が立体交差化し、併せて高架化に伴い日影になる北側には、六―一四メートル（市内は六―一三メートル）の側道を設ける。

高架化の事業費は約二〇〇億円、うち約一割をＪＲ東日本、約九割を国、都、地元自治体が負担する。一方、複々線化事業は、ＪＲ東日本が主体となり、高架の地下に二線を増設する。事業費は約一六〇億円。複々線化によって、朝のラッシュ時二三〇パーセントだった混雑率が一八〇パーセント以下に緩和される。

武蔵野市は、同日、高架事業に関連する三本の側道と都市計画道路三・四・二四号線の変更、同三・四・二七号線の計画決定を行った。

事業費用の 平成七（一九九五）年六月三〇日、市議会本会議の行政報告で、都から同意を求められていた地方財
負担割合 政法に基づく事業費用の負担について説明・報告が行われた。

費用負担については、「建運協定」により、鉄道側と都市側が一对九の割合で負担する。都市側負担については国から二分の一の補助を受け、残る二分の一を都が七、沿線市が三の割合で負担する。

沿線市の負担は線路の延長比で算定する。武蔵野市は、路線延長約九・〇キロメートルに対し、市内延長が一・六二キロメートルで、一八パーセントの負担率となり、JR中央線の全体事業費一九五〇億円の中の四一億円、西武多摩川線の全体事業費七〇億円のうち九億円の負担額となった(図6-1-1)。なお、負担額は翌八年四月に都とJRとの施行協定に基づき減額変更があった。土地価格の下落、仮線用地の縮小などにより、事業総額は当初の一九五〇億円から一七二〇億円となり、沿線市負担額は二三〇億円から二一六億円となった。

武蔵野市は四〇億一〇〇〇万円となり、西武多摩川線の九億円と合わせ四九億一〇〇〇万円の負担となった。

七年八月、負担割合の都からの協議に対し、沿線各市は調整して「異議なし」と回答した。昭和五九(一九八四)年の複促協での「負担やむなし」の決定から一一年が経過して負担金問題は決着した。

負担方式を決めるに当たっては、高架化に伴う交差道路の本数、駅勢圏の利用度合い、沿線の経済効果、運輸の利便性などを考慮して決めるという考えもあったが、鉄道構造物は課税され、延長比で税収があることなどを考慮して高架下の利用、交差道路や完成後の側道も含め、おおむね沿線市の通過距離に比例するとして延長比が採用された。

一月二八日、三鷹―立川間一三・一キロメートルが事業認可された。昭和四四年に複促協が発足してから実に二六年の年月を要して、ようやく側道の用地買収に着手できることとなった。完成は一五年度の予定であった。

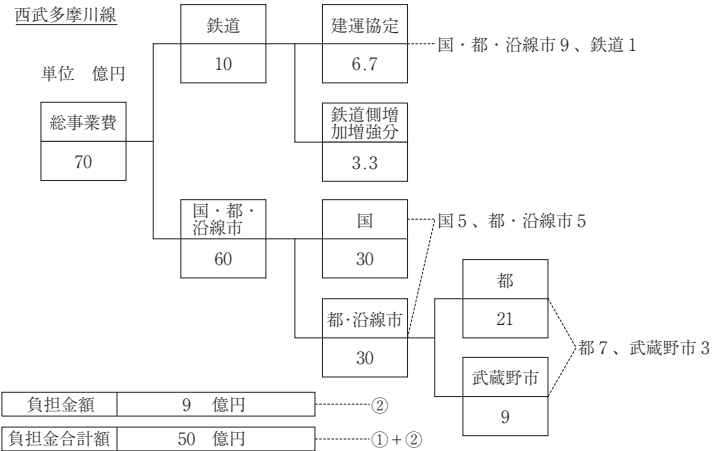
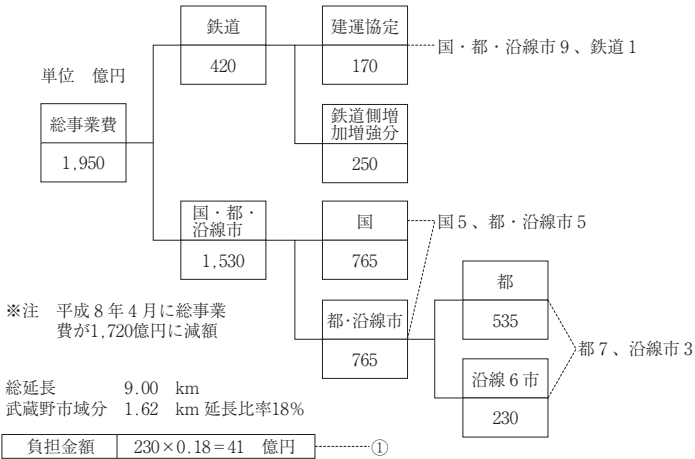
武蔵境駅舎・広場・街 平成八(一九九六)年七月一二日、武蔵境駅舎・広場・街づくり協議会(通称「駅場協」、**づくり協議会が発足** 会長・高橋遼吉)が発足した。地元の境をはじめ境南町、桜堤の三地区にある公私立の幼

稚園、小中学校、高校、大学と各校のPTA、三地区の青少年問題協議会、交通安全協会、防犯協会、老人クラブ、消防団、商店会、企業から六九人が会員になった。

図6-1-1 JR中央線・西武多摩川線連続立体交差化事業費負担割合

中央線

事業区分	負担割合等		概要
	負担区分	負担割合%	
連続立交／複々線	国・都・沿線市	90	建運協定
	JR東日本	10	
連続立交複々線		0	100
		45	55



連続立交分 国・都・沿線市の負担割合
 国が2分の1 残りの2分の1を都7・沿線市3の割合 [東京都建設局鉄道関連事業課]

駅場協の誕生には、その前身といえる「街づくり武蔵境地区懇談会」（座長・清水忠男千葉大学教授・地元住民二人）があり、武蔵境駅舎と周辺環境のデザイン構想をまとめていた。これを受けて、官と民のパートナーシップによって、駅舎を含めた境地区の将来像を考えようと広い層に呼びかけ、再組織したのが駅場協である。

駅場協では武蔵境駅舎の建設に関して、地域住民の意見を取り入れ、地域の独自性を活かした水と緑をイメージしたデザインにすることをうたって、四万一〇三四人の署名を集め、要望書を作成した。要望事項は、①大きな商業施設を駅に関連させて作らないでほしい、②改札口を現状より西側に設置してほしい、③駅利用者のための十分な駐車スペースを高架下に作ってほしい、④二四時間行き来できる南北道路を作ってほしい、⑤水と緑を積極的に導入、ネットワーク化を図ってほしい、⑥お年寄りや、地域の赤十字病院の利用者に配慮した障害のない使いやすい駅にしてほしい、といった六項目を盛り込んだ。これを武蔵野市、東京都、JR東日本、西武鉄道に署名を添えて要望したのである。

さらに翌年、住民から具体的なイメージを募集。一八五点の応募作品を武蔵境開発事務所と西部、桜堤、境南の各コミュニティセンターに展示した。この成果を踏まえて、市と駅場協では「武蔵境駅舎・周辺環境整備基本計画」を策定。市は一〇年九月一八日開催の市議会鉄道対策特別委員会で説明の後、都、JR東日本、西武鉄道に提出した。

武蔵境らしい駅と

まちづくり

この整備基本計画には、基本方針として、①開放感の創出、②水と緑の導入、③交流の場の創出、④障害のない環境の創出（福祉のモデル型）、⑤防災機能の強化、を掲げている。外観については、①駅舎上屋の屋根は弧を描くものに、②自然光がこぼれ、また街並みが見渡せるガラス張りの外壁面に、③外観は乾いた土をイメージする素材や色彩に、④上屋の壁面に小窓を、⑤駅舎北側に隣接する連続したシェルター

(旅客・貨物を雨風から守る施設)を設け、緑の回廊的空間を、⑥駅と境南ふれあい公園(仮称)の連携を考慮し、二階建て以上の建物を建てない、⑦バス停から雨に濡れないで改札口に行くことができるように、⑧自由通路の出入り口は緑を象徴するもの、とした。

平成一一(一九九九)年二月三日、武蔵境駅北口の武蔵野スイングホール(境二丁目)でシンポジウム「武蔵境らしい駅とまちづくり」が約二〇〇人が参加して開かれた。伊藤滋(慶應義塾大学大学院教授)の基調講演のあと、同教授と土屋市長、清水忠男(千葉大学教授)がパネリストとして発言した。

一三年一二月には、駅場協設立五周年記念シンポジウム(榛村純一掛川市長が「掛川市における市民参加型駅づくりの思い出」を基調講演)がスイングホールで開かれ、「行政と市民のパートナーシップ、そして新しい時代の関係」とは」をテーマに掛川市長、伊藤滋、土屋市長が発言した。

掛川市長は新幹線を掛川駅に停車させるため、駅の建設費一三五億円の全額地元負担を約束、うち三〇億円を六万三〇〇〇人の市民募金で実現した苦労話を披露した。

一四年一二月、JR東日本から武蔵境駅のデザインが提案された。この案は、駅場協の意見・要望を基に、市が策定した「武蔵境駅舎・周辺環境整備基本計画」をほぼ踏襲しており、「波型大屋根上屋」はJRと西武鉄道を分割しない一体となったデザインである。この案は、一二月一三日、市議会特別委員会でも報告された。

駅場協では、一一年一一月から毎年フェスティバルバザーを開催。収益金を市民募金として市に寄付することにした。一二年には市民募金箱を設置した。市民をはじめ地元の武蔵境自動車教習所(境二丁目)からの寄付もあり、一五年三月に市民募金の五〇〇万円が、さらに一六年六月に二〇四万円(合計七〇四万円)が駅場協から武蔵野市に手

渡された。

市では、一五年一二月、「武蔵野市武蔵境市民まちづくり基金条例」(↓資料編)を制定した。この条例は「市民とともにまちづくりを推進し、武蔵境駅舎の改築に伴い、付随する施設及びその周辺の環境の整備に必要な資金にあてるため」としている。駅場協では、一五年七月に「武蔵境まちづくりNEWS」を創刊し、市民参加による駅舎・広場・まちづくりを進め、地域の交流を図るなどの活動を続けている。

高架工事着工式典

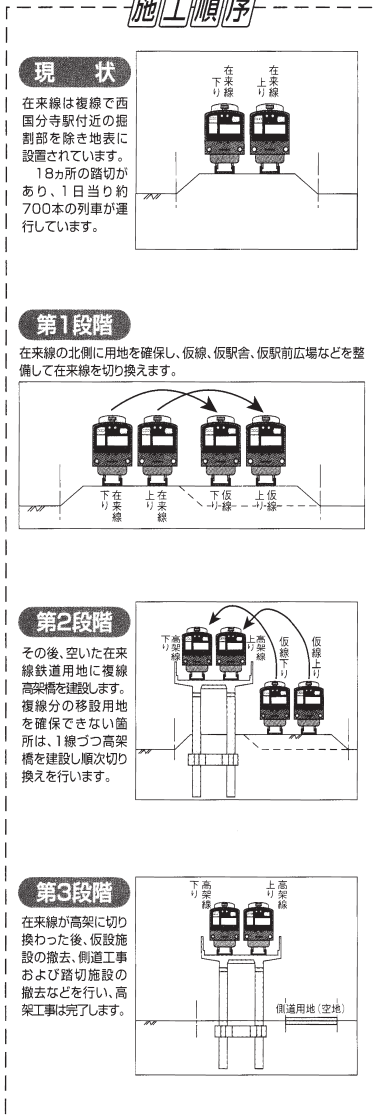
平成一一(一九九九)年三月、中央線高架工事が始まった。同月一八日、記念式典が、武蔵境駅北口の武蔵野スイングビルで行われた。青島幸男東京都知事、松田昌士まさたけ土東日本旅客鉄道社長、土屋市長はじめ中央沿線二市の市長、建設省技監、運輸省局長ら約三〇〇人が出席。青島知事は「財源の確保を国に要請し全力をあげて取り組む」、複促協会長・青木久立川市長は「昭和四四年に複促協が発足して三〇年で高架化に達した」、松田J.R社長は「中央線は一番大切な路線なのに増発も速度を上げるのも限界だった。これで一気に解決する」、土屋市長は「東京西部地域の大動脈、輸送の根幹である。(中央線を挟んだ)南北地域の一体化は永年の沿線各市の悲願。三多摩全体の南北交通の改善に効果を発揮し経済的影響ははかりしれない」と挨拶した。式典後、武蔵境駅北口の仮線用地で、都知事以下代表によってくわ入れ式が行われた。

高架化事業の概要

と施工順序

高架化事業の概要と工事の施工順序は、図6-1-2のとおりである。中央線の高架化施工方法は三段階。第一段階は、在来線の北側に用地を確保し、仮線、仮駅舎を整備、在来線を切り替える。第二段階は、在来線を移してきた用地に複線高架橋を建設、仮線をこの高架に切り替える。第三段階は、在来線が高架に切り替わった後、仮線や踏切施設の撤去を行い完了する。

図6-1-2 連続立体交差事業の概要 JR中央線



[連続立体交差事業の概要]

西武多摩川線の場合、駅舎部分は駅南側に高架橋を作る(図6-1-1-3)。その後、仮駅施設を作る。第二段階で線路を高架橋に切り替える。第三段階で仮ホームを撤去し、残り的高架橋を作る。駅舎や改札口を高架下に設置して完成。駅部以外の一般部は、まず第一段階で線路を仮線に切り替える。第二段階で在来線部分に高架橋を作る。その後、線路を高架橋に切り替えて完成となる。

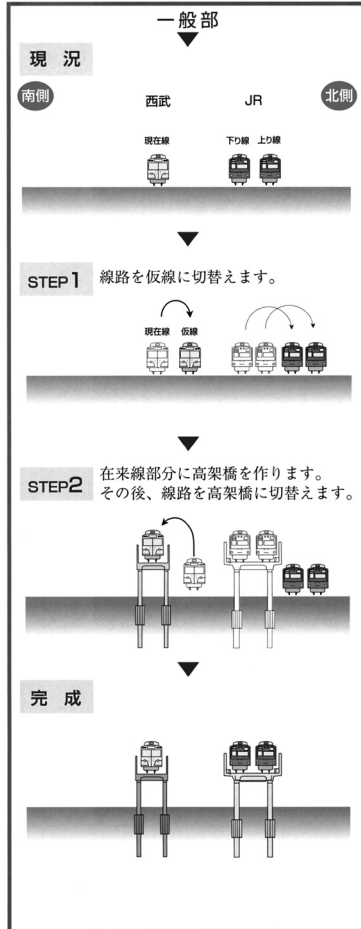
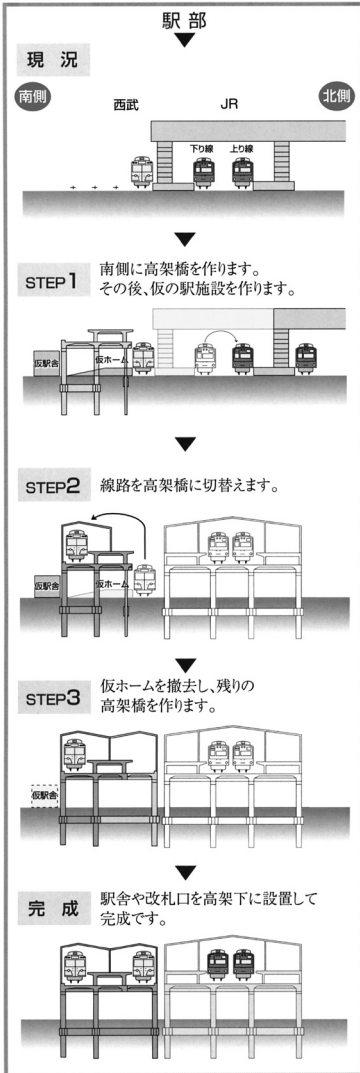
用地買収難航

平成一一(一九九九)年二月一〇日の市議会特別委員会で、高架化事業の市内の用地買収の進捗状況の説明があった。

都の買収は九〇パーセント、武蔵野市独自のまちづくり側道は七八パーセントである。同時に、用地買収の遅れから高架化事業の完成年度を五年間延期することも報告された。

図6-1-3 連続立体交差事業の概要 西武鉄道多摩川線

● 施工順序



撤去
 工事中
 完成

この標準横断面は東京方から高尾方を見たものです。

[連続立体交差事業の概要]

東側区間（三鷹―国分寺間）では下り線が一七年度、上り線は一八年度となる。西側区間（国分寺―立川間）では、下り線が一九年度、上り線が二〇年度完成予定となる。

なお、武蔵小金井駅付近の農地が仮線用地として借用できないことが隘路となつていと報告があつた。仮線用地が生産緑地に当たするため、仮線に使用した場合借地料が数千万円になり、廻つて相続税を数千億円払わなければならぬ。土屋市長と稲葉孝彦小金井市長は、打開策はないものかと大蔵省（現財務省）主税局、国税局などに出向いた。その際、「租税特別措置法の改正が必要であること。そのためには建設省からの改正要求が出てくる必要がある」という助言を受けた。今度は青山脩都副知事とともに建設省に出向く。そこで租税特別措置法の改正を要望する。その結果、一二年八月に建設省の制度改正要望の中に、農地を一時使用する際の納税猶予の特例を適用するための租税特別措置法の改正が入つた。翌年三月に同法の一部を改正する法律施行で、武蔵小金井駅付近の当該農地が同法の適用第一号となつた。

一三年八月に武蔵野市域部分の用地買収が完了した。全線の用地取得が終わつたのは一五年三月である。

一三年三月三〇日、三鷹―東小金井間の仮線工事契約締結。五月二五日、スイングビルで説明会。いよいよ着工されることになる。

中央線上り仮線路、中央線開通以来最大の工事といわれる三鷹―国分寺間の上り線を北側の仮線に移す工事は、平切り替え工事 成一五（二〇〇三）年九月二七―二八日に行われた。三鷹―立川間のダイヤは、運休や単線運

転で大幅に変更となつた。特急あずさなどは、立川駅や八王子駅からの発着となつた。当日は、バス一〇〇数十台による代替輸送を行ったが、三鷹駅などにはバスを待つ乗客で長蛇の列ができた。工事は二八日の午前六時ごろには終

了する予定だった。が、新設した仮線路のポイント（線路分歧器）や、踏切が正常に作動しないトラブルが発生。このため、運転再開予定時刻から八時間近く上下線とも運休し、復旧したのは午後一時五二分で、約一八万人の乗客に影響が出た。原因は初歩的な配線ミスだった。翌二九日、国土交通省は、JR東日本の大塚社長に再発防止を指導、同社長は記者会見で陳謝した。また、三〇日の都議会でもこの問題が取り上げられ、連日マスコミが報道した。

上り仮線の開通で、踏切を横断する距離が長くなった。踏切の遮断時間がさらに延び、人や車が渡りきれずに人身事故も起こりかねなかった。これを避けるため、さきに武蔵野市と小金井市の両市長が都とJR東日本に申し入れていた西原（境南町四丁目）の仮歩道橋が一六年三月一五日に開通した。延長一八・五メートル、幅員三メートルで南北にエレベーターが付いた。

西武多摩川線の切り替え工事は、第一次が一六年四月一七～一八日に、第二次が六月二六日、第三次が一七年三月五日に行われ完了した。

東側区間（三鷹―国分寺間）

東側区間の下り線の仮線への切り替え工事が、平成一六（二〇〇四）年一月七日午

下り全線が仮線に移行

前〇時二〇分頃から六時二〇分の間に行われた。この工事で上下線とも仮線路になる

ため、踏切の長さは着工前と同じになる。工事に伴い、この間、三鷹―国分寺間で電車は運休となり、バスによる代替輸送となった。前年の上り線切り替え時には、トラブルが発生し利用客に迷惑をかけたが、下り線は大きな混乱もなく無事終了した。仮線の切り替えが終わり、一月一〇日、次に始まる高架橋工事説明会が、スイングホールで行われた。席上、三鷹―立川間の全体の事業完成は、二二年度を予定しているとの説明が都からあった。

この後、一八年一二月九日に西武多摩川線の武蔵境―新小金井間の高架化が完了した。また、中央線三鷹―国分寺

表 6—1—3 JR中央線・三鷹—立川間連続立体交差化
および複々線化計画の主な経緯

昭和44年 4月	中央線・荻窪—三鷹間複々線高架化使用開始
6月	三鷹—立川間立体化複々線促進協議会発足
55～	
56年度	中央線・三鷹—立川間他連続立体交差事業調査を実施
59年12月	東京都が高架化案を発表
61年 8月	武蔵境駅北口広場の都市計画決定
62年 4月	国鉄分割民営化
平成元年 4月	武蔵境駅開設100年記念事業実施
3年11月	都知事とJR東日本社長が本事業について合意
4年12月	西側区間（立川—国分寺間）事業が認められる
6年 5月	中央線・西武線の都市計画決定
12月	東側区間（三鷹—国分寺間）事業が認められる
7年11月	三鷹—立川間で事業認可・事業着手
8年 7月	武蔵境駅舎・広場・街づくり協議会発足
11年 3月	着工記念式典開催
13年 3月	東側区間・全線で工事着工
8月	武蔵野市域全区間（都買収区域含む）買収完了
15年 3月	西武多摩川線・事業認可 武蔵境仮駅舎使用開始
9月	東側区間・仮上り線切り替え
16年11月	中央線東側区間下り全線が仮線に移行
18年12月	西武多摩川線高架切り替え
19年 7月	中央線（東側区間）下り線高架化
21年 1月	中央線（西側区間）下り線高架化
12月	中央線（東側区間）上り線高架化
22年11月	中央線（西側区間）上り線高架化

[まちづくり推進課]

間の下り線の高架化が一九年七月一日に完了した。

この西武線と中央線下りの高架化によって開かずの踏切の遮断時間は大幅に短縮されることになった。

高架化事業は、当初予定していた工期が二二年度末まで延長され、全線開通は先送りされた。遅延理由として、地元負担金問題、国鉄分割民営化、バブル景気による地価の異常高騰、用地の取得難航などの問題が山積しており、解決に時間が掛かった。鉄道を持ち上げるのは重い。

第二節 三駅周辺が再開発でイメージアップ

一 吉祥寺圏の整備・懸案の北口広場が完成

吉祥寺駅周辺の再開発は、戦後いち早くその必要性が叫ばれ、昭和二〇年代後半から、その時々々の状況に合わせた構想案が何度となく検討されてきた。昭和三五（一九六〇）年九月には、国立市に移転した東京女子体育短期大学（通称音体）跡地（吉祥寺本町一丁目）の借地権を市は買収し、三七年三月、この跡地を有効活用した「吉祥寺駅周辺の改造計画案」を発表した。この年の五月には「国鉄（現JR）中央線中野―三鷹間の複々線高架化事業」の計画案が発表されるなど、再開発の機運が一気に高まった。

吉祥寺駅周辺の都市計画は、昭和三九年一〇月二三日に計画決定した。この計画では、四本の都市計画道路を線引きした。①通称吉祥寺大通り・都市計画道路三・三・一四号吉祥寺駅南口線（旧一・三・一号线）、②通称吉祥寺大通り・同三・三・一五号吉祥寺駅北口線（旧一・三・二号线、A道路ともいう）、③通称平和通り・同三・四・四号吉祥寺平和通り線（旧二・二・四号线）、④通称本町新道・同三・四・八号吉祥寺本町線（旧二・二・五号线、B道路ともいう）の四本である。紆余曲折を経て四一年二月二〇日には事業決定の認可を取って実施（③は東京都施工）にこぎつけた。

また、音体跡地のビルに接続させ、市街地再開発にも必要な、将来の町割りの基本となる二本の区画道路も計画した。東西線は通称元町通り（市道第一八九号線）、南北線は通称つばめ通り（市道第一九〇号線）であるが、この二本をT字型に配置して、人の流れ（回遊性）を向上させるための道路である。四二年四月四日に認定の公示をした。吉祥寺駅北口広場は、②の事業に入る。広場の面積一万〇四〇〇平方メートルは、A道路の一部分を取り込んだ面積となっている（A道路は四六年四月一日に供用を開始している）。

当初、事業期間は七か年計画で出発したが、数多くの難関にぶつかり、事業期間を四回も変更、一四年も延長せざるをえなかった。事業の核心部分であった駅前の広場用地買収が難航し、その整備が大幅に遅れたためである。

昭和五八年五月に就任した土屋市長は、「このままの状態が続けば吉祥寺の発展と市民生活に重大な影響が出る」と判断した。六月の初市議会の施政方針演説で、市長は「吉祥寺駅北口広場用地の買収は、駅周辺開発事業の中で残された極めて困難な課題であるが、代替施設などの総合的な検討を加え、早期の解決に向かって最大の努力をする」と決意を述べた。

広場部分には未買収地が多くあったため、買収に必要な課題を個別に洗い出した。土地面積の実測、建物の構造、営業状態など、補償額を決めるための調査を進めるとともに、しっかりとした庁内体制を整えた。買収を担当する用地部のメンバーを一新し、建設部、都市開発部との連携も密にする体制をしいた。

関係機関への協力要請

同時に武蔵野市開発公社の執行体制も強化した。昭和五八（一九八三）年四月までは同公社の理事長は助役が兼任していたが、五月からは専任として、理事長に白井鶴満（都市開発部開発公社担当参事）が就任した。技術担当の参事も置いた。事務所をF&Fビル内から吉祥寺駅東側ガード下に

移転、一二月には、市の事業に協力するため、同公社の寄付行為に「まちづくり事業」を加えた。

まもなく未買収の該当者に斡旋する代替施設として、ビルの建設が始まり、六一年三月に、同公社第二ビル（通称ミッシェル・吉祥寺本町一丁目）、同年八月には同第三ビル（通称ミッシェルⅡ・同）が完成した。

広場用地の買収は、五五〇五七年度は一件も契約することができなかったため、五八年度の国庫補助が打ち切られた。このため、市長、助役が国に要請を行った結果、五九年三月七日に四回目の事業期間の変更認可が下りた。

北口駅前広場の未買収は二七件だった。建設省、東京都、国鉄（現JR）と協議し、五九〇六一年度まで三か年の事業執行期間に延長した。第二期長期計画第一次調整計画（昭和六〇〇六五年度〓平成二年度）では、北口広場完成を市政の重点事業の第一に掲げた。

五九年三月五日の市議会本会議の施政方針演説で、市長は、「北口広場用地の取得が難航しておりますが、本年度は執行体制をさらに一層強化し、法的措置を含め、不退転の決意で、解決に向け最大限の努力をいたします」と表明した。

土地収用法適用の準備 市長が施政方針で述べた「法的措置」とは、土地収用法を適用することだった。昭和五九

（一九八四）年度に入り、早速土地収用法についての調査研究に取り掛かった。まず、「都市計画事業等用地買収対策専門委員」（五九年一月二二日規則公布）制度を設置し、弁護士の高瀬駿介、近藤勝の二人に委嘱した。二人の専門委員は「土地収用法の適用をためらっては、かえって市民に損害を与える。大局的に市民の権利を守ることが必要である」と指導・助言をした。事業担当部課の調査・研究が続いた。

土地収用法では、対象となる土地の収用の手続きを保留することはできるが、事業決定の申請と同時に、知事に申

立書を提出しなければならない。収用の手続きを開始するには、事業決定の告示のあった日から三年以内に申し立てをしなければ将来に向かって効力を失ってしまうのである。

しかし、この事業決定時には旧法が適用されていたので、経過措置として、事業決定時に駅前広場部分の土地が保留されているとみなし、三年以上が経過していたが、「手続き開始の申し立て」をすれば効力が生まれるという解釈で、土地収用法を適用することになった。

吉祥寺駅北口広場の収用の手続き開始の告示日は、表向きには不明としていたが、六〇年三月一日を「Xデー」とし、この日をもって土地価格を固定、一切売買価格は上げない、とした。そのうえで、五九年末頃から、これまで地買収を持ちかけても会ってももらえなかった該当者には、用地部の職員が連日攻勢をかけた。

北口駅前広場の事業面積はA道路部分を除くと七〇二〇平方メートルである。国鉄（現JR）用地などを除いて、すでに六〇年一月一七日までに、四五人の地権者の計三七三五平方メートルの買収が終わっていた。残るのは四五一平方メートル。そのうち三四人の地権者の三二五平方メートルについては、すでに協議の目的は立っていたが、最後まで買収協議に応じない四人の地権者（二七平方メートル）に対し、市は、測量の立ち会いを求める文書を出し「一月二三日に測量する」と通告した。収用法適用前の、地権者立ち会いによる測量（権利調査）は、予想とは違って何のトラブルもなく行われた。

しかし、買収協議は一向に進展しないため、市長は土地収用法の適用について、六〇年一月二八日の市議会全員協議会、翌二九日には市都市計画審議会で説明し、了解を得た。

二月八日には、東京都知事に土地収用法第三四条に基づき「手続き開始の申し立て」を行い、三月一日、都知事に

よる「手続き開始の告示」が行われた。その後、都収用委員会が、事業者と権利者との調整を行った結果、四件について和解が成立した。残る一件についても、何とか協議の目的が立ったとして、六一年一月九日、裁決申請を取り下げた。最終調印は、六一年二月二七日であった。一方で、裁決申請を行わない権利者で未買収の該当者には折衝を重ね、六〇年一月二八日までに買収契約が成立していた。これで駅前広場用地の買収契約は終了し、建築物は年度内に次々と取り壊された。六一年四月末、土地の引き渡しが完了。土地収用法による強制収用に至ることなく、吉祥寺駅北口広場用地の全てを、市は取得することができた。

土地価格の急騰

土地収用法適用の手続きを開始した昭和六〇（一九八五）年三月から六二年にかけて、日本経済はバブル時代に入り、土地価格が株価などとともに急騰した。吉祥寺本町一丁目のダイヤ街の土地公示価格は、六〇年一月に、一平方メートルあたり三三〇万円だったが、六二年一月には八〇〇万円となったほどである。

六〇年三月一日（Xデー）に買収する土地価格を固定していなかったら、買収費も倍増し、財政負担も大幅に増大したことだろう。収用法適用を決断し実行した時機は適時であり、幸運であった。

広場造成

用地買収が終わり、広場造成の詰めに入った。広場造成については、まず交通体系をどのようにするかが問題であった。駅周辺全体を見通した交通処理、そのポイントは路線バスの回し方である。昭和五九（一九八四）年から六〇年に駅周辺の路線バスの運行経路調査や交通状況調査を行っており、通称本町新道・市道第二二五号線（伊勢丹の北側の道）を一方通行にして、駅北口を中心とする大きなロータリーを想定してバスを回す案もあったが、市、警察、バス会社が協議した結果、従来のものと基本的には同じになった。タクシー乗り場について

は、北口駅前広場内に設置する意見もあったが、広場がタクシーで混雑しないように、吉祥寺大通り（A道路）のガード下周辺で乗降することになった。なお、ロータリーの配置など広場の平面計画は、今後の交通状況を見たうえで再検討することもありうるとの観点から、ロータリーの境は大型のフラワーポットに植栽を施した形にした。火災に備え、広場の地下に一〇〇トンの貯水槽を設置したことも広場造成の大きな特徴である。

広場の造成案は、六一年五月の建設委員会に説明、地元商店会などにも説明し、武蔵野警察署との協議を経て七月中旬、最終的な基本方針を決めた。この工事は国庫と都費の補助事業として施工するため、都と協議を行いながら設計を進めた。広場造成工事契約は、九月三〇日の市議会本会議で議決され、現場に着手したのは一〇月三日となった。それまでに、先行工事として防火貯水槽の埋設や電線類の地中化、ガス管・水道管の移設などが行われた。また、隣接する三菱銀行の建築工事との調整を行い、駅利用者の安全を図り、路線バスの運行も維持しながら、加えて、現場は曲線の多い道路形態の築造や技術を要する信楽焼の透水ブロック舗装もあって、昼夜にわたる苦勞の多い冬場の工事となった。最後となった交通信号柱の設置など、全ての工事が完了したのは六二年三月一四日、工事費の総額は二億九六五〇万円であった。

駅前広場完成記念 昭和三九（一九六四）年一〇月二三日の都市計画決定から二三年余、四一年一二月二〇日の**事業と式典** 業決定から二〇年余の年月をかけ、市政の重点施策であった吉祥寺駅北口広場が、六二年三月に完成した。完成を記念する事業を行う実行委員会が設置された。

駅前広場完成「87春・吉祥寺フェスティバル」は、三月二日から四月五日まで、北口駅前広場を中心に行われた。ショー、コンサート、パレード、バザー、シンポジウム、売り出し、記念はがき、観光たばこ、テレホンカード、オ



昭和62年3月に完成した吉祥寺駅北口広場

レンジカード、お座敷列車の旅など、多彩に繰り広げ、広場の完成を市民とともに祝った。

完成記念式典は、天候にも恵まれ、三月三十一日午前一一時から北口駅前広場で挙行された。来賓として、鈴木俊一都知事の出席をはじめ、都議会議長、地元選出の衆議院議員、都市長会会長、元・前武蔵野市長、建設省都市局長、国鉄東京第二工事局長らが参列した。

駅前広場完成 駅前広場は、その駅に降り立った人にまちのイメージを伝える「都市の顔」のようなものである。

また鉄道やバスの利用者には、アクセスの便利な「交通空間」を提供し、買い物客や待ち合わせをする人には、「環境空間」を提供する役目がある。したがって駅前広場は景観やアメニティに配慮し、シンボル性を考慮して計画・築造することが重要だ。

吉祥寺駅北口駅前広場の完成によって、①武蔵野市の東の玄関口にふさわしい景観形成と有効な空間が確保された、②歩道の新設や横断歩道の増設によって、新たな歩行者動線を生み出し、商業施設などへの回遊性が増した、③広場内の交通動線の輻輳を避けるため、タクシーの乗り入れを制限したことで、バスや荷捌き車両の運行が円滑になり、安全性と交通の負荷が軽減するなど大きな効果があった。



昭和25年の三鷹駅北口広場。都市計画事業が完成した直後。ロータリーを中心に設計

二 中央圏の整備・三鷹駅北口周辺

最初から期を越えた話になるが、平成二二（二〇一〇）年三月、三鷹駅北口のすぐ目の前に高さ約一〇四メートルのビルが二棟完成した。

北口一带にはそれまで高層ビルはなかったので、駅頭から見る風景が一変した。ビルの周りの道路も広がった。「遅れている」といわれてきた北口再開発の起爆剤となるだろう。

北口広場の整備完了

一枚の写真（上）がある。まるで区画整理が終わったばかりの住宅分譲地のように見える。広場の周辺にビルを、ロータリーには樹木を配し、広場にバスの走る風景を想像してみると。そう、昭和二五（一九五〇）年の三鷹駅北口広場のスナップである。

市内のJR三駅の中で三鷹駅の開設（昭和五年）が一番遅かったが、駅前広場の整備は最も早かった。昭和二四年に、ほぼ今の広さを確保している。同時に三鷹通り（都道二二一号線）と合流する中央大通り（市道第一七号線）も現行の二二メートル幅になった。整備の終わったロータリーの中に四四年、北村西望作の世界連邦平和像が建ち、平成二（一九九〇）年三月、広場西側に残っていた未買収地三六二・六七平方メートルの取得・整備もほぼ終わり、計画面積六〇五〇平方メートルに約一一〇平方メートルを残すだけになっ

た。

整備は終わったが、新たな課題が生じた。都市化と車社会の予想を超える進展で、今期半ば辺りから時に機能不全に近い状態に陥るようになった。

朝の通勤時間帯の北口広場に立ってみる。ひっきりなしにバスが発着する。中央大通りや中町新道（市道第一七六号線）から広場に入り、ロータリーを半周して西側の桜通り（市道第一二号線）に抜ける車もある。三鷹駅を降りて市民文化会館通り（市道第一六号線）に向かう人の群れが、車の流れをよく止める。東側のタクシー乗り場には空車が列を成し、時に中町新道に沿って数十メートルも延びる。放置自転車も少なくない。全体の歯車が少しでも狂うと、バスが中央大通りでじゅずつなぎになり、先を急ぐ通勤客は終点の一つ前のバス停で降りて駅に駆け込む。広場は明らかに限界を迎えつつある。

ちなみに、平成二十一年三月現在、北口広場には関東バス、西武バスの停留所が五か所、ムーバスの発着所三か所のほか、少し離れて桜通りに明治大学付属中・高校（調布市）のスクールバスの乗り場もあり、バスだけで一日約一五〇〇台が広場を出入りしている。

北口を要とする地区を市では中央圏と呼び、昭和五六年策定の「第二期長期計画」で、「緑豊かな文化（行政）ゾーン」と位置づけた。同時に市役所への玄関口となる三鷹駅北口一帯には本市の「正面玄関の風格を与える」とうたったが具体策はなくて、「地元の開発意欲」に待つというにとどまった。前述のように、広場の整備がほとんど終わっていたからだろう。

東西に補助幹線

北口広場は悲鳴を上げ始めている。といってこれ以上拡張する余地はない。打開策として前期来、**道路の構想が** 広場の立体化、地下道建設などが何度も市議会で取り上げられたが、話題の域を出ることはなかった。そこに浮上してきたのが、東西に通じる補助幹線道路を造って、北口広場に入ってくる車の迂回路にしようという構想である。

平成二（一九九〇）年三月に策定された市内三駅周辺を対象とした「駅前広場高度利用構想」で「駅になるべく近い位置に」とされた補助幹線道路はさまざまな検討を経て、三鷹通りから中央大通りを横断して東に延びている市道第一二九号線を現行の六メートル幅から一六・一二メートルに拡幅、その延長上に中町新道まで抜ける一二メートル道路を新たに造る計画にたどりつく。開通すれば中道新道からロータリーに入ってくる車は減るし、井の頭通りの混雑緩和にもつながる。

北口広場から四方に延びる主な道路は四路線ある。正面の中央大通りは前述したように昭和二四（一九四九）年に整備された。東に向かう中町新道は三七年に開通した。西側へ三鷹通りを横断する桜通りは六一年四月、拡幅・整備が終わっている。もう一路線、横河電機や市立中央図書館に通じる文化会館通りは八丁通り（市道第二号線）と五日市街道（主要地方道七号）の間が平成一八（二〇〇六）年三月、整備が終わった。八丁通り―北口広場間も期を越えて二二年七月にほぼ整備が終わった。

市道二九三号線の 平成七（一九九五）年九月、市道第一二九号線の区域変更が行われた。同第二九三号線は、六**用地取得始まる** 年一〇月に認定され、七年九月区域決定された。といって、すんなり事業に着手できる状態に

はなかつた。

一二九号線のうち道幅六メートルの三鷹通り―中央大通り間には家が建て込んでいるし、中央大通り以东には前期来しはしば言及されてきた、権利関係が輻輳した「低・未利用地」が両側にある。その先の二九三号線予定地にはそっくり住居が残っていた。

一二九号線については後に詳しく触れるが、平成八年春、市は手つかずだった二九三号線のうち、西側の一部、四〇メートル分に相当する土地を取得した。開発業者からの寄付もあった。しかし、中町新道までの残る約八六メートル分の取得の用途は全く立っていない（平成二二年現在）。

なお、取得した土地（約四〇〇平方メートル）について、地元八丁商和会などから「子どもの遊び場に使用させて」という要請があり、市では一三年四月から「暫定広場」として開放した。

駅前和二棟の高層ビル

ここで、冒頭に「期を越えた」と書いた北口の高層ビル建設に至る経緯を書いておく。ビルが建ったのは、市の長期計画などではしばしば「駅前の低・未利用地」といわれてきた、市道第一二九号線の両側にある約八四〇〇平方メートルの土地である。北側は住宅と屋敷林が広がり、南側には平成一六（二〇〇四）年夏に伐採されるまで見事な梅林があった。所有権をめぐる長年争いが続いていた話題の土地でもある。

一六年五月、争いに決着がついた。市は早速、市内に「北口地区開発計画調査検討委員会」（第一次）を設けて買収も視野に入れた開発計画の検討に入った。しかし、間もなく土地はそっくり民間の開発事業者社の手に渡ってしまふ。そして一八年五月、事業者から市に、宅地開発指導要綱に沿った「事業計画承認審査願書」が提出された。

市側はそれを受ける形で同年八月、市内に「第二次検討委員会」を設置して対応策を協議する。市と事業者の話し

合いも始まった。細かい経緯は省くが、結局建築基準法に基づく総合設計制度を適用することで話がまとまった。事業者側は容積率の緩和を受ける代わりに、市に対し周辺道路の整備のための約一〇〇〇平方メートルの用地提供、一五〇〇台収容の公共駐輪場、集会スペースの確保を約束した。

この段階で一部地元住民から市や市議会に、ビルの高さをもっと抑えるよう求める陳情が出されたが、要求は通らなかった。

一九年一〇月に着工したビルは、二二年三月完成した。共に高さ一〇三・七メートル、延べ床面積約三万九〇〇〇平方メートル。北側のビルは地上三一階地下三階で、一階に店舗と一五〇平方メートルの公共施設「かたらいの道市民スペース」、二階以上に三三八戸の分譲住宅、地下一階に公共駐輪場が設けられた。一方の駅に近い方の南棟は地上二八階地下三階で、一・二階にスーパー、三・四階にスポーツクラブが入り、五階は診療所を中心にしたクリニックモールとなった。六階以上は分譲住宅で二四四戸が入居した。

ビルの完成に伴い、前述の市道第一二九号線の該当部分は計画通り一二メートル幅となり、東側の市民文化会館通りもまた、一〇メートル幅に拡張された。

三鷹駅・独歩の碑・「武蔵野市の表玄関」に擬せられた三鷹駅は昭和四四（一九六九）年四月、国鉄中央線荻窪と

芸能劇場　―三鷹間の高架化に合わせて、今の二階建て駅舎となった。改札口のある二階は自由通路となつて南口へ行くには便利になったが、身障者や高齢者から「階段の上り下りが一苦労」という声が出て、平成五（一九九三）年一〇月、改札口のある二階に上るエスカレーターが、また一八年二月には下りエスカレーターとエレベーターがそれぞれ設置された。

最初の昭和五八年に約一四万〇七〇〇人だった三鷹駅の一日平均乗降客数は、期末の平成一七年には一七万一〇〇〇人に増えている。

北口を出ると駅舎を背にしてすぐ右手に、武蔵野とゆかりのある明治・大正期の作家国木田独歩の文学碑が建っている。昭和二六年に市が建立した。

三〇年以上経った昭和六二―三年、碑をめぐる市議会でちよつとした「環境論争」があった。発端は西久保一丁目町会長から市議会に出された独歩の碑の移転を求める請願である。「公衆便所、自転車置き場、バス会社の案内所、パチンコ店、交番に囲まれ、独歩を偲ぶ人々にとっては、独歩碑の存在価値を損うもの」（六三年六月一日の市議会議事録から）になっている。この際、西久保一丁目に開園した野鳥の森公園（五三年三月開園）に碑を移しては、とする請願に対し、三鷹駅北口商店会長や中町の住民から「周りを大々的に整備していくことが肝要」（同）といった趣旨の請願・陳情が出て、文教委員会でも四回にわたって審査が行われたのである。（↓資料編）

結局、移転を求める請願は否決され、市では同年一月、二四〇万円を投じて周辺設備の工事を行った。

独歩の碑から程近いJRに沿った通りの一角に昭和五九年二月、武蔵野芸能劇場が誕生した。四階建て、延べ床面積一五七八・六二平方メートル。南向きの正面になまこ壁を採り入れた小粋な感じの建物で、一階がロビー、二階が一〇〇人収容の小ホール、そして三階に栈敷席一〇八、イス席七六の小劇場が出来た。

芸能劇場が出来た背景には、東京都の無形文化財に指定されている糸繰り人形劇団「結城座」が絡んでいる。同座は昭和二三年以来、吉祥寺本町三丁目に本拠を置いて活動してきたが、同地が第一種住居専用地域に指定されているため、これ以上公演活動が続ければ建築基準法や興行場法などに抵触するとして五三年五月、武蔵野保健所から「八

月以降の公演を中止」するよう通知を受けた。

頭を抱えた座長の結城孫三郎らが市や市議会に働きかけ、やがて市立の芸能劇場が出来るに至る経緯は第三章第四節三の「大型文化施設の整備」で紹介した。

結局、市が用地を取得して建てた劇場を、結城座が年間一八〇日間優先使用する形で結城座は危機を脱した。九年に棧敷席は全席イス席に代わったが、駅から一分という地の利の良さ、低料金などが人気を呼び、中小劇団などからの使用申し込みが引きも切らない。小ホールも展覧会などによく利用されている。

武蔵野警察署・平成一六（二〇〇四）年七月、中央大通りと八丁通りの交差点南東の角地に武蔵野警察署の新**中央市政センター**庁舎が落成した。鉄骨鉄筋造り、地上八階地下二階。延べ床面積一万二二七三・九五平方メートルは、三階建てだった旧庁舎の四・三倍もある。

戦前、武蔵野町（当時）は田無警察署の管内だった。市制施行前年の昭和二一（一九四六）年三月、武蔵野警察署が新設された。現在地より東側にあった民間の事業所を仮庁舎にしていたが、二三年、今の場所に移転した。昭和四六年にも建て替えているから、新庁舎は四代目になる。なお、平成一三年四月から新庁舎落成までの三年余は、市役所西側のプレハブの仮庁舎で執務を続けた。

新庁舎の六・七階は寮に充てられ、緊急時の即応態勢が万全となった。五階に約一五〇枚の畳が敷ける道場があり、市内の子どもが柔剣道の練習場に通う姿も見られる。男女別の留置場や都内では二か所目の射撃練習場も地下二階にできた。東西六キロ、南北二キロの管内を、三七〇人の署員が、一二の交番、四つの駐在所と連携しながら市民の安全を守っている。

行政絡みでは平成二年、市内に六か所あった市役所の出張所が廃止となり、同年吉祥寺と武蔵境に、翌三年七月、中町一丁目に中央市政センターが開設された。プレハブ二階建て、延べ床面積三七一・七六平方メートル。

市役所の窓口業務のほとんどは、本庁に行かなくてもセンターの一階で用が足りる。一二年五月から平日の夜八時まで時間を延長するようになり、さらに二〇〇八年八月からは第二・第四日曜日の午前九時から午後四時まで、窓口を開けるようになった。

二階には歴史資料館開設準備担当の事務局が入り、市史編さん作業の拠点になった。

高層ビル地階 北口一带の変化をざっと見てきた。どの道路を歩いても放置自転車が目につく。注意を喚起し、定**に公共駐輪場** 期的に撤去はしても効果は一向に上がらない。

今期も市は駐輪場確保に追われた。昭和五八（一九八三）年から平成一七（二〇〇五）年の間に市が三鷹駅北口に設置した駐輪場は左のとおり。（名称、面積 \parallel 平方メートル、開設年月の順）

- | | | | | |
|---|-------|---------|-------|------|
| ① | 中町第四 | 二二〇・二〇 | 昭和五九年 | 九月 |
| ② | 中町第五 | 二二九・八〇 | ク | |
| ③ | 三鷹駅北口 | 八三七・七〇 | 昭和六〇年 | 四月 |
| ④ | 中町第六 | 二七一・五八 | 六一年 | 一月 |
| ⑤ | 中町第一 | 一三九一・〇五 | 平成 | 二年一月 |
| ⑥ | 中町第二 | 二〇五七・八三 | 七年 | 九月 |
| ⑦ | 中町第七 | 七六・一七 | 九年 | 四月 |

新設七か所の延べ床面積は、五〇八四・三三平方メートル、収容可能台数は五〇一一台にもなるが、①と②は中央大通りの歩道上に設けた応急措置的な施設、⑦は平成一九年に廃止されている。平成二三年になって、前述のツインビルのうち北側のビルの地下に、一五〇〇台分の駐輪スペースが生まれ、中央大通りにあった①と②は廃止された。

二 武蔵境圏の整備・駅周辺

(一) 武蔵境駅北口 動き出した北口整備基本計画

武蔵境駅北口再開発事業は、昭和五二（一九七七）年九月、当時の後藤喜八郎市長が「駅周辺地区市街地再開発計画案」を発表したのが始まりである。しかし地元関係者の意見が分かれたため、市議会には、市案の白紙撤回を求める請願や、促進を求める陳情が出されるなど、長い間こう着状態が続いた。幾つかの構想案が提出され、議論も重ねられてきたが、いずれも確定的なものとはならなかった。

五四年三月には武蔵境駅南口広場が完成した。南口に比べ大きく遅れをとっていた北口の再開発は、総合的、専門的に整理をしていく段階に来ており、急を要する課題だった。

五八年に土屋正忠が市長に就任。市は五九年五月に、武蔵境駅北口地区再開発のたたき台となる整備基本計画の策定を社団法人全国市街地再開発協会に委託した。同協会は七月一四日、「武蔵境駅北口地区整備基本計画策定委員会」（委員長・日笠端^{たて}東京大学名誉教授・委員二人）を設置し、構想案の検討が始まった。

境・北口まちづくり 市は、この策定作業に広く地元住民の意向を反映させ、地域の社会的、環境的な特性を踏ま

市民委員会

えたまちづくりを進めようと昭和五九（一九八四）年七月二十八日、「武蔵野市境・北口まち

づくり市民委員会」（委員長・田村和寿都市計画連合アトリエ社長・委員二五人）を設置した。

都市計画事業に計画段階から市民を加えた委員会を設置して、意見を聞くという手法は、従来の再開発ではほとんど例を見ない試みであり、武蔵野市ではこれが初めてである。委員に各層から多様な意見を持つ地元関係者と一般市民を二五人集めたのも注目すべきことであった。

委員会設置に至るまでには、地元住民のさまざまな調査、構想案、合意形成への努力があった。それらを踏まえた同委員会の意見や要望が策定に生かされたことを、同委員会は、翌六〇年六月一五日に市長に出した報告の中で強調している。

多様で異なった立場やかかわりを持つ人たちの間に、再開発への一定の相互理解と連帯の心が生まれ、再開発に対する関心と理解も深まった。広い意味でのまちづくりの必要性を喚起でき、大きな意義があった委員会である。

基本整備計画策定 前述した基本計画策定委員会から「武蔵境駅北口整備基本計画策定のための調査報告書」が昭
委員会から報告書 和六〇（一九八五）年三月に出された。

報告書は、武蔵境駅北口の問題点として、①商店街の停滞、②交通施設の未整備、③住環境の未整備を挙げた。そのうえで、「身近で活気ある商業地づくり」「快適な住宅地づくり」「安心して生活できるまちづくり」「背後に良好な住宅地を抱えた落ち着いた駅前づくり」などの整備を進めるとした。六五〇〇平方メートル程度の駅前広場を整備し、本町通りを取り付け道路として武蔵境駅北口のシンボリックな道路（幅員二二メートル）にしていく。ここにはゆった

りした歩道を確保し、安心して歩ける空間にすることを提案している。

武蔵境駅北口地区には公共施設を誘致して文化面を充実させる。土地は高度利用し、商店街の活性化と住環境の整備を図る。「境らしさを創出するまちづくり」の将来像として、①人の流れを誘導する歩道状の空間や人の集まる小広場を提供する、②商店街の活性化につながるような新たな店舗や文化施設、住宅を整備する、③駅前通りのショッピングモールを整備する、④マンション開発などにあたっては、並木道、モールなどの良好な環境づくりに努める、⑤住宅地の環境を守るため、風俗営業施設は「地区計画」または「建築協定」で進出を限定する、あるいは公共施設を適宜配置するなどして抑止する、としている。

武蔵境駅北口都市 基本計画策定委員会から以上のような「報告書」を受けた後、市案が作られた。昭和六一（一）**計画（案）を提案** 九八六）年二月一八日の市議会全員協議会で、「武蔵境駅北口都市計画（案）」として市長から以下のような市案の説明があった。

「五二年当時の後藤市長が発表した計画案は、武蔵境駅北口の北側の民有地を駅前広場に取り込む案であり、該当者や周辺住民から多様な意見が出ている。さらに、国鉄側の状況の変化（六二年四月に国鉄が分割民営化される方針となった）もあり、実現は困難だと判断した。このたび、市街地再開発について最も権威があるとされている（社）全国市街地再開発協会に、市は改めて調査を依頼した。昨年三月に、一定のたたき台となる素案が同協会から出された。この案を基に、さらに研究を重ねて作成した市案を提案したい。よって五二年当時の市案は撤回したい。

五二年当時の案との違いは、駅前広場を南北に奥深く取らず、多少東西に取る点である。広場面積はほとんど変わらない。国鉄用地を最大限に利用する。民地は西側のロータリー部分のみで、南側に今の駅舎部分を含めて国鉄用地

を駅前広場に取り込めるよう、用地を譲ってもらうことを前提にした案である」

市案が出されるまでの経緯は以下のとおりである。

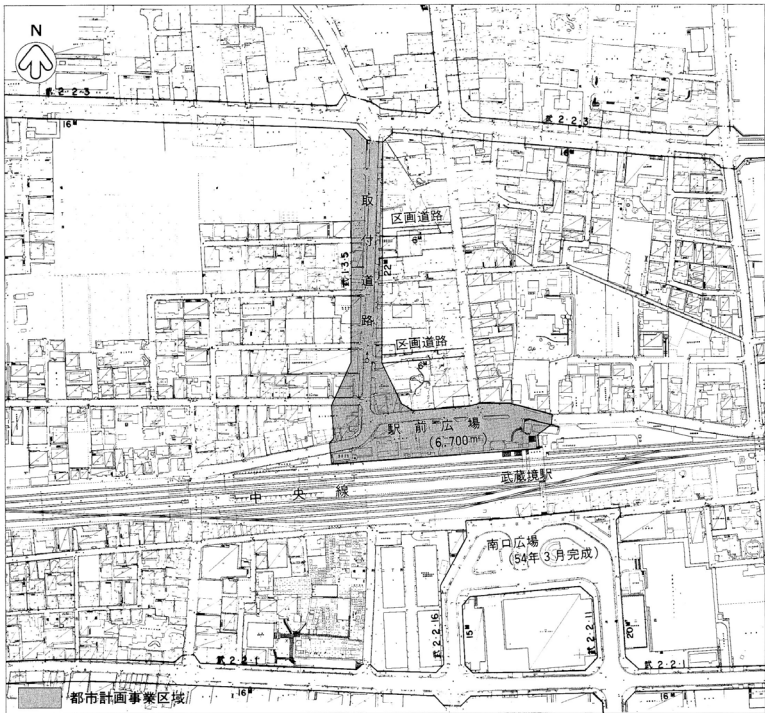
昭和六〇年五月の市議会全員協議会で再開発協会の調査結果を報告。その後、都市計画審議会、地元、まちづくり市民委員会に対して七月上旬までに説明し、大方の理解を得た。そのうえで駅前広場、取り付け道路などについて東京都や国鉄と詰めに入った。庁内の若手研究チームは画像処理システムで研究し、亜細亜大学学生にアンケート調査もした。一方、地元の駅前通り商店街を中心にショッピングモール化の研究をし、駅西地区の再開発はコンサルタンを派遣して、勉強会を行った。

このようにして作られた市案によれば、地区整備はおおむね、①鉄道高架化に対応した公共施設（駅前広場など）の整備、②商業地の魅力を増進、③土地利用を増進、④骨格道路網を整備、⑤公園、区画道路など、都市基盤を整備する、などが課題となっている。

将来像としては、後述する三つのモール化など、トータルなランドデザインを検討して推進するが、第一段階としては、駅前広場と主要取り付け道路を考えていく。取り付け道路は現在の本町通り（市道第八四号線）を活用する。駅前広場は取り付け道路の東側に確保する。東京都、国鉄とも協議を重ねた結果、東京都から六〇年三月に示された三鷹―立川間連続立体交差化事業の都市計画試案に沿って駅前広場を確保するので、従来のホームの北端の線を利用し、駅前の北側の民地まで約三五メートルの奥行きが確保されることになる。

駅前広場の面積六七〇〇平方メートルのうち、五一パーセントを占める国鉄用地約三四五〇平方メートルについては、国鉄と協議の結果、六一年二月三日、国鉄が競争入札によらずに市に売却することが可能となった。この国鉄の

図6-2-1 駅前広場・道路計画 [以下4点・まちづくり推進課]



用地提供の決断と協力が、武蔵境駅北口都市計画の強い推進力となった。

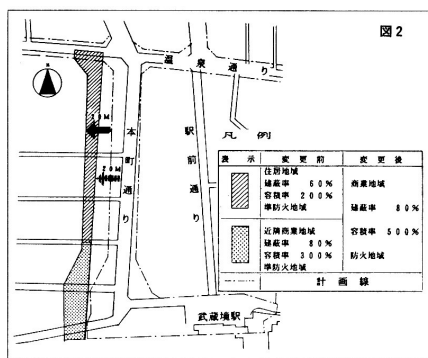
駅前広場計画

図6-2-1のように、
本町通り（市道第八四号

線）を取り付け道路とし、その東側に駅前広場（約六七〇〇平方メートル）を造る計画である。駅前広場を通過する車両に関しては、①バス動線は、取り付け道路（本町通り）の南端部にロータリーを設け、バス乗降場四バスを設定する。東側に向かっての既存バスルートの二バスは残す、②タクシー動線は、ロータリーの東側駅前確保し、一般車と区分する、③一般車の動線は、従来どおり東側への一方通行とする方向で対応する。

駅のコンコースと駅前商店街との連絡に関しては、①商店街と駅舎との接続につい

図6-2-2 用途地域・地区変更図



ては、のちに鉄道高架が実現した時点で国鉄（JR）と協議をすることになるが、駅前通りの延長に出入り口を考えていく、②さらに南北を通すコンコースを本町通りの突き当たりと駅東側にも造るよう国鉄に要請していくことになる。

歩道の幅員は、駅前を八メートル、商店街側を六メートルとし、自転車対策に関しては、基本的に中央線高架下の利用を図る。

取り付け道路

取り付け道路となる本町通りの現況幅員二メートルを二メートルに拡幅する。歩道は東・西側とも幅員五・五メートルとする。延長は一六〇メートルである。取り付け道路は通過交通のための道路ではなく、駅へ誘導する道路である。本町通りは市民会館、都立武蔵高校、亜細亜大学など武蔵境の文化性を代表する地区の道路としてカルチャーモール（三つのモールの一つ）と位置づけ、これにふさわしい地区の形成を図る。

用途地域・地区の変更

市は、用途地域・地区の変更を武蔵境駅北口都市計画と同時にを行うことにした（図6-2-2）。

商業地域については従来、本町通りが幅員一メートルだった時点で道路の端から二〇メートル西側の地域となっていた。本都市計画によって幅員を二メートルに拡幅した後は、拡幅した線から二〇メートルの地域が商業地域となる。さらに駅寄りの近隣商業地域も商業地域とし、面積約〇・三八

クタイトルが変更の対象となった。

公共施設整備 その後、昭和六一（一九八六）年三月の市議会定例会で、「公共施設整備基金条例の一部を改正基金条例の改正 する条例」が可決された。

改正の理由は、新たに基金を積み立て、処分の対象となる事業に「武蔵境駅北口広場・駅周辺開発関連施設」を加えるためである。六〇年度一般会計第四回補正予算に一五億二〇〇万円を新規に基金に積み立てることになった。必要がある場合には、この基金を取り崩すことを条例上明確にしたのである。

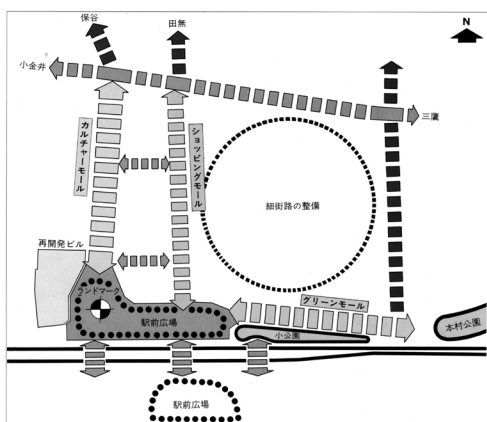
街づくり協定を結ぶ 市の「武蔵境駅北口都市計画案」が決定したのに伴い、「武蔵境駅前商店街協同組合」（下田

照雄理事長、会員七〇人）では、昭和六一（一九八六）年五月二三日に「街づくり協定書」を作成した。

同商店街は、武蔵境駅北口前から北へ約二〇〇メートル続く、駅周辺で最も大きな商店街であるが、店舗は古いものが多く、道路も七・二メートルで狭い。やがて将来、店舗の建て替えが予想されるが、地元では、「無計画な新増築は商店街全体の繁栄にはつながらない」として、一年前から商店街改造の方向を模索してきていた。

街づくり協定書には、商店を新増築する場合、同組合に事前に連絡すること、市と協議したうえで、調和の取れた街並みになるよう調整すること、などを明記した。その狙いは、店舗の一階部分を道路から一メートル、セットバックさせて、将来的に商店街の道路の有効幅を九・二メートルに拡張することにあった。さらに、共同建築の促進を含め、建物の外観・色合い・店舗の業種などについても同組合と協議することがうたわれている。同商店街では、道路が拡張されたらタイトル舗装にしてショッピングモール化したいと考えてあった。

図6-2-3 地区整備コンセプト図



都市計画が正式 決定、事業認可へ 市は「武蔵境駅北口都市計画案」を市議会全員協議会と市都市計画審議会に説明。住民説明会を開催した後、昭和六一（一九八六）年三月二〇日の同審議会に諮問し、原案どおり答申を受け、東京都に提出した。その後は、東京都都市計画地方審議会の議を経て、同年八月二日、都知事の告示が行われ、都市計画道路三・三・二三（旧一・三・五）号武蔵境北口線として正式に計画決定された。

これに関連して、市の決定による防災・準防災と高度地区の変更も同日告示され、ようやく、都市計画の事業化に向けて作業を進めることになった。公共施設の整備やカルチャーモール、ショッピングモール、グリーンモールの三つの「モール化」などのハード面とソフト面も考慮したトータルデザインで「境らしさを創出するまちづくり」に向かって一歩前進した（図6-2-3）。

一年後の八月一七日には、都知事の事業認可を取得した。二年は、バブル経済の真っ只中である。土地価格は高騰し、都市基盤整備のための用地買収は困難を極めた。昭和六二（一九八七）年、国鉄は、武蔵境駅構内の用地を公開競争入札で売却した。応札価格は何と公示価格の四倍にあたる一平方メートル四八五万円。大手デベロッパーが落札した土地には、後に八階建ての学生寮（ライザ武蔵境）が建築された。この時、市は入札に参加

用地買収を中断 武蔵境駅北口再開発事業が始まった昭和六一〜六二年は、バブル経済の真っ只中である。土地価格は

は高騰し、都市基盤整備のための用地買収は困難を極めた。

昭和六二（一九八七）年、国鉄は、武蔵境駅構内の用地を公開競争入札で売却した。応札価格は何と公示価格の四倍にあたる一平方メートル四八五万円。大手デベロッパーが落札した土地には、後に八階建ての学生寮（ライザ武蔵境）が建築された。この時、市は入札に参加

できなかった。この狂乱価格が後を引き、市の用地折衝は全く成り立たず、一年間予算を凍結して用地買収を中断せざるをえなかった。

道路の認定

駅前通りと並行する都市計画道路（本町通り）を結ぶ回遊路として、通称かんざし道路（市道第二五号線と同二五六号線）の二本が、昭和六二（一九八七）年二月の市議会で議決され、認定の公示が行われた。

さらに、六三年三月の市議会で、主要地方道一二号線（都道）のうち、武蔵境駅北口広場から五宿踏切までの区間が、市道第二六一号線として重複認定された。この道路は現況幅員七・二メートルを一五メートルに拡幅し、グリーンモールとして整備される。

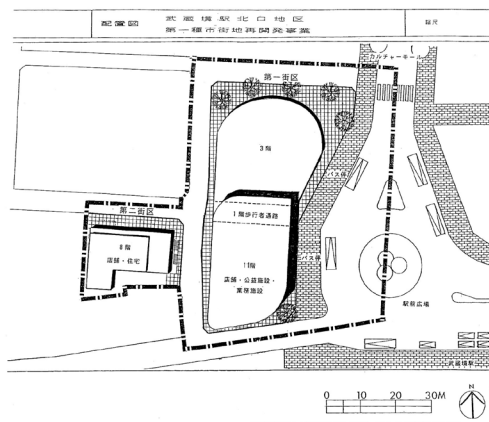
また、東地区に配置する市道第二六二～二六九号線の計八本の路線も、引き続き平成元（一九八九）年一月の市議会で認定された。

すきつぷ通り完成

平成元（一九八九）年一〇月二九日に、すきつぷ通り（武蔵境駅北口駅前通り）が完成した。昭和六二（一九八七）年に東京都モデル商店街事業の指定を受けて、電線などを地中に埋設し、路面は磁器質タイル張りにしたショッピングモールとして生まれ変わった。道路幅員七・二メートル、延長一九二メートル、延べ面積一三九〇平方メートル。事業主体は、武蔵境駅前商店街協同組合で、事業費は東京都、武蔵野市の補助を受けて施工した。電気・ガス・通信の各企業は応分の負担をしている。

同組合は、この駅前通りの愛称を公募した。応募数二二二九点。「すきつぷ通り」誕生。すきつぷ通り完成式典とオーブニングイベントは一〇月二八日～十一月五日に実施され、ハロウィン仮装コンテストなどで盛り上がった。

図6-2-4 再開発事業 配置図



平成二年三月に、同組合は東京都知事から「優良商店街」として表彰されている。受賞の理由は、①武蔵境駅北口周辺の再開発事業に協力し、路面整備をするなど、買い物しやすい通りに一新した、②通りの愛称を公募したり各種イベントを行ったりして地域の人々に親しまれている、など、ショッピングモールの面目躍如である。

武蔵境駅北口地区第一種市街地再開発事業 平成二（一九九〇）年六月四日の市議会全員協議会で、北口駅前広場の西側を対象とする市街地再開発事業

る武蔵境駅北口地区第一種市街地再開発事業（都市再開発法に基づく事業）の手法で再開

発組合施行の事業を行う」という方向性を見たので、市都市計画審議会に諮問する。駅前広場の造成によって、造成地からの移転該当者が出る。この該当者の土地と、市が保有している旧西友ストア部分の土地を含めて、再開発ビル（現武蔵野スイングビル）を建設する。これによって駅前広場と道路を生み出す。また、高度利用をすることによって、権利者の権利の保全と生活の保障を図る。昭和六二（一九八七）年二月に武蔵境駅北口地区市街地再開発準備組合を発足させ、市も一権利者として参画し、都市計画事業を進める立場で指導、助言をしたが、一定の方向が出たという説明だった。

計画している再開発事業の区域内には、住居併用店舗が七戸、住居専用が五戸、公共建て物（旧西友ストア、武蔵境開発事務所）、自転

車倉庫がある。事業施行区域の面積は〇・五ヘクタール。建物を第一街区と第二街区に分けて建てる予定である。第一街区ビルは、建築面積が約一五〇〇平方メートル、延べ床面積が一万二七〇〇平方メートルで、用途は高層部は事務所に、低層部は店舗と公益施設に。高さは高層部が六〇メートル（地上一二階地下一階）、低層部が二〇メートルとなる。第一街区の駐車場（約三四台分）は地下に計画した。

第二街区は建築面積が三五〇平方メートル、延べ床面積が約二五〇〇平方メートルで、用途は一階が店舗、二階以上が住宅。高さは三〇メートル（地上八階地下二階）となっている。

なお、幅員六メートル、延長一二〇メートルの区画道路を、ビルの周囲に付け替え、既存の本町通りから西へ一方通行の道路を歩行者専用通路とする。それとともに、駅前広場には幅員二メートルの歩道状空間を設ける。

北口地区第一種市街地再開発事業は、平成二年一月六日に都市計画決定された。

スイングホールと 平成六（一九九四）年六月二四日、市議会全員協議会が開かれた。ここで市は、武蔵境駅北口 レインボーホールと 再開発ビル（仮称・現スイングビル）の第一街区の建物の配置、一〇階、一一階の公益施設、北側三階建て低層部分の公益施設などの計画案を説明した。

当初の計画が変更されて、第一街区の建物は、地上一一階地下二階、延べ床面積一万二八九八平方メートルとなる。地下一階から地上三階までが店舗で、四階から九階までが事務所。公益施設は、北側低層部の二階と三階、南側高層部の一〇階と一一階とする。駐車場は、地下タワー方式二基で六〇台分。低層部の一階は店舗を予定している。

低層部の二階を音楽ホール（名称は後にスイングホールと決定）とし、三階はホールの吹き抜け部分と出演者の控室などとする。二階音楽ホールの面積は二〇〇平方メートルで一八〇席。うち一四〇席は可動席。ホールは、音楽の

公演や練習、舞台芸術の練習、講演会、映写会などに使われる。

高層部の一一階は、最も眺望のよいロケーションを生かし、市民が利用できるレセプションホール（名称はレインボーホールと決定）とする。面積は三七五平方メートルで三〇〇人程度の立食パーティーができる。二つに分割して使うことも可。調理室はないが配膳室を設け、料理はケータリング方式で対応する。一〇階は、控え室、事務室、倉庫、会議室、ダンススタジオにも使える多目的施設である。九階には市国際交流協会が、武蔵境市政センター（境二丁目）二階から移転する。

再開発ビルの名称は公募により愛称が「スイング」と決まった。八年九月五日、竣工式と祝賀会が催され、商業施設は九月六日に、スイングホールは一〇月一日にオープンした。

武蔵境駅北口のシンボルとなるスイングビルとスイングホールの完成で、駅前の景観は一新した。駅から一分という好条件に恵まれ、使い勝手のよい施設として評判となった。（↓資料編）

オープンして約一年、九年度の利用率を見てみよう。スイングホールが六二・七パーセント、一〇階のスカイクルムは六九・二パーセント、一一階のレインボーサロンは六一・五パーセントと、好調である。

なお、武蔵境駅北口地区市街地再開発組合は、再開発事業が全て終了した九年三月に解散。これに代わって同年六月に、「スイング管理組合」（財・武蔵野市開発公社内）が設立され、スイングビルの管理を行っている。

武蔵境駅南北 武蔵境地区のまちづくりの基本的な目標は、なんといっても駅をはさんだ南北のまちの一体化で**自由通路の着工** がある。JR（旧国鉄）中央線によって南北に分断されている現状の抜本的な打開策は、三鷹―立川間連続立体交差化の完成を待たないと実現しないが、それまでの経過措置として、南北自由通路を新設することに

なった。

折も折、武蔵境駅は平成元（一九八九）年四月に開設一〇〇周年を迎えた。昭和三六（一九六一）年にできた橋上駅が「通路が狭い」「階段が急だ」と、市民から不満の声があり、それにこたえる形で、コンコースとなる南北自由通路（幅員八メートル、延長六〇メートル）を新設する計画を立て、市は二か年にわたって予算に工事費を計上した。工事は東日本旅客鉄道株式会社に委託するため、「武蔵境駅自由通路に係る工事委託について」の議案が、二年九月一二日、市議会に提案された。委託金は六億五七一一万九〇〇〇円。支払いを、二年度に五億円、三年度に残りの一億五七一一万九〇〇〇円とした。工期は三年一〇月二二日まで。議案は即日可決された。

三年八月一日に自由通路が北口方面の西側階段を除いてオープンした。一〇月二二日には全面オープンし、十一月一八日にコンコース内で自由通路完成式典が行われた。

駅前広場を仮整備

自由通路の新設に合わせ、平成三（一九九一）年九月初旬から着手していた北口駅前広場の仮整備も完成した。広場完成までの暫定的な整備だが、広場面積は約二倍に広がった。バス、タクシーのターミナルを広場内に設け、歩行者の安全のためのガードパイプや横断歩道を整備した。バス停留所は東西方向に一列に並び、バス停の上屋と行先案内標示、タクシー乗り場の案内マークも設置した。

従来の駅前駐輪場内にあった三本の大ケヤキは元の場所に残された。広場の西側にあった武蔵野警察署境駅前派出所は駅舎ホーム寄りに新築移転した。従来の駅前広場とは様変わりし、広い空間ができた。

カルチャーモールと 平成六（一九九四）年三月三二日にカルチャーモールとグリーンモールが完成した。カルチャーモールが完成 グリーンモールは、駅前広場西側から武蔵境市政センターまでの約一六〇メートルの区間で、

武蔵境のシンボルロードとして位置づけた。電線なども地中化し、歩道の表層材に御影石を使い、街路灯や、電話ボックス、車止めなどは周囲の景観に合うように配し、街路樹にケヤキを植えた。

グリーンモールは、駅前広場から東寄りの五宿踏切までの約一五〇メートルの区間だが、植栽を多くし、緑の公園風の道路として整備を進めている。南側歩道の小公園などの整備は、JRの高架化が完成した後に実施する。三つのモールのうち、ショッピングモールは、前述したように元年一〇月、すきっぷ通りとして完成している。

同駅北口西地区には、新しい道路を二本計画し、交通環境を向上させる。六年九月の市議会で認定された市道第二九一号線と第二九二号線である。

第二九一号線は、境二丁目の都道二二三号線を起点とし、市道第八五号線までを終点とする延長約二五〇メートル・幅員二メートルの南北道路。第二九二号線は、境二丁目の第二九一号線が起点で、市道第八六号線までの延長約三〇メートル・幅員八メートルの東西道路である。

都市計画道路

いよいよJR中央線の連続立体交差化後の本格的な市街地形成を準備する時期が来た。市は、**三・四・二七号線** 平成二（一九九〇）年から委託調査した「武蔵野市駅前広場高度利用構想」を基に武蔵境駅周辺の総合的な整備のあり方を提案した。「第三期長期計画」（平成五〜一六年）でも、北口駅前広場取り付け道路を南へ延伸し、南口駅前広場から、境南通りへの接続で南北一体化を図る考え方を示している。

市は、都市計画道路三・四・二七号寺前境南線（境南通りから武蔵境駅北口駅前広場まで、延長一五〇メートル・幅員一六メートル）の計画を五年八月の市議会建設委員会で説明した。既存の市道第七四号線（現況幅員約六・三メートル）の区間を両側に拡幅する計画である。東は農林水産省食糧倉庫跡地の一部が、西は観音院の墓地の一部が線引

きされている。

市議会全員協議会、市都市計画審議会、地元説明会、東京都都市計画地方審議会という一連の手続きを経た後、六年五月一日、都知事の告示があり、計画決定された。

JR中央線をまたいで南北のまちを結ぶ道路は、五宿踏切の主要地方道一二号線と天文台踏切の都道一二三号線だが、これに新たな都市計画道路三・四・二七号線が加わることで、南北の駅前広場をつないで、ゆとりある歩行者空間が生まれるはずである。将来的には駐車場・駐輪場の地下利用も考えられるだろう。

一二年二月三日に事業認可を取得し、用地買収に入った。

武蔵境地区のまちづくりは、JR中央線三鷹―立川間連続立体交差化事業の完成を待って、駅前広場、グリーンモール、駅舎、南北道路などがすべて実現する。

(二) 武蔵境駅南口 農水省跡地取得と跡地利用施設計画の立案

平成二二(二〇一〇)年夏―。武蔵境駅南口の旧農水省食糧倉庫跡地に建設中の「ひと・まち・情報創造館 武蔵野プレイス」(以下、武蔵野プレイスと略)は完成を一年後に控えて建物のコンクリート打ちが終わった。

蔵書一四万五〇〇〇冊 まだ工事用の高い囲いにはばまれて外部から全容を見ることができないが、建物の特徴となる横に長い楕円形の大きな窓、工事現場の脇にある現物大の白い窓枠などを眺めている

と一、四階のワークテラスに立つ若者の姿や円窓越しに館内を行き交う男女、また、北側の公園の芝生で憩う人たちの姿が目の前に立ち現れてくる。

敷地面積二一六・二〇平方メートル。地上四階地下三階。延べ床面積九八〇九・七六平方メートル。武蔵野プレスは図書館機能を中核とした、「生涯学習」「市民活動」「青少年活動」を支援する複合施設である。

施設のカオとなる一階には総合案内やカフェ、約五〇〇誌の並ぶ新刊雑誌のスペースなどが、また、カフェから吹き抜けとなった地下一階には図書館機能の蔵書一四万五〇〇〇冊のうちメインとなる約七万五〇〇〇冊の一般書籍が収まる。ダンスや演劇用のスペース、音楽スタジオを備え、青少年の居場所をうたう地下二階、親子や家族の利用を想定した図書フロアとなる二階、NPO活動をはじめ市民活動を支援する会議室や学習室を備えた三階、そして周辺を緑が埋める四階のワークテラスなどが誕生する。

独創性溢れる館内の特徴は後に触れるが、武蔵野プレスが完成する平成二三（二〇一一）年七月には北側に隣接する境南ふれあい広場公園（二一六二・一〇平方メートル）も完成し、昭和五四（一九七九）年一月のイトーヨーカ堂の進出でほぼ終わっていた武蔵野駅南口の開発が三〇余年を経てようやく総仕上げを迎える。

昭和四八年から始まった武蔵野プレス完成に至る長い道のりを振り返る。

発端は昭和四八年

話は三〇余年前に遡る。もちろん前期に属することだが、簡単に流れを追っておく。

昭和四八（一九七三）年六月、現在地にあつた農林省（現農水省）の食糧倉庫が建っている土地を、市は都市計画や武蔵野駅南口の再開発用地として「譲渡」してほしいと東京食糧事務所長宛てに要請文書を提出した。これが、その後長く続く「農水省食糧倉庫跡地問題」の発端である。四か月後の同年一〇月、桜内義雄農相（当時）にも同趣旨の文書を出している。食糧倉庫が移転しそうだという噂話を耳にしての要請だったが、具体的な反応もないまま、しばらく時間が経過する。その間、武蔵野駅南口広場の造成が始まり、駅前にイトーヨーカ堂の進

出が決まる。危機感を抱いた境南町の商店会から市議会に「(食糧倉庫)跡地取得に関する請願」が出され(五一年一二月)、全会一致で採択されたりしたが、事態は依然動かない。

昭和五六年一〇月、市は倉庫移転の情報を得て食糧庁や関東財務局に確認を求めるが、やはり具体的な反応はなかった。翌五七年一月、就任四年目の藤元市長が都知事に宛てて「東京都長期計画に対する要望」の中で、「食糧倉庫が移転した際の跡地に、都の青少年文化センターを」と、誘致計画案を添えて提出したが、こちらは都に事業計画がなく立ち消えになった。

ここまでが前期までの大雑把な動きで、詳しくは『武蔵野市百年史』のIV巻に譲る。

倉庫移転と跡地取得

昭和五八(一九八三)年五月、市長交替。高額退職金問題などの処理に忙殺され、農水省食糧倉庫跡地問題(以下、跡地問題と略)にしばらく表立った動きはなかった。

昭和六一年に入り、食糧倉庫の立川市への移転計画が動き始め、市の動きも本格化する。並行して倉庫用地の一部、約九四〇平方メートルを所有する大林組との折衝も始まった。「市の計画に協力する」と約束した同社は、事実、二年後の跡地取得に前後して、市に土地を譲渡する。

昭和六三年八月、食糧庁管理部長の「移転は六五年度までに完了予定。跡地売却の場合は競争入札にしたい」旨の発言が市に伝わる。越えて平成元(一九八九)年六月、市は食糧庁に対し跡地の優先譲渡(随意契約)を要請した。市単独で買収する意思表示である。「駅前このようなまとまった貴重な土地は二度と出ない」という見通しに立った判断だった。

平成二年一〇月、倉庫は解体されて更地になった。三年三月、食糧庁管理部長から文書で市に、跡地取得の意思の

照会があり、年度内の回答を求められる。時間が無い。市長は早速、市議会全員協議会開会を要請、「都と一体で買収交渉を進めてきた。都にその意思がなければ市単独で取得にあたる旨返答したい」と語る。翌四月に改選を控えた市議の一部から「選挙後まで返事を待てないか」との声も出たが、市長は食糧庁のいう期限通り、「ぜひ買いたい」と文書で回答する。大いなる決断である。ところが市はここで再び長い「眠り」に入る。

バブルの絶頂期である。地価はピークに達していた。取得価格、推定一五〇億円といわれた。おいそれと出せる金額ではない。とりあえず意思表示をしておけば、という判断だった。

文書回答から四年たった平成七年六月、食糧庁は利用計画策定書の早期提出を催促してくるが、市は動かない。続いて八年一〇月、食糧庁から取得の見通しが立たない場合には随意契約による払い下げの件を白紙に戻し競争入札で処分する、との通告を受ける。それでも市は静観を決め込んだ。まるで相手の動きをうかがう持久戦である。

しびれを切らしたように食糧庁が動く。平成九年二月、早急に利用計画を策定し、九年度中に売却契約を締結するよう促し、七月までに購入の意思を確約する書類を提出するよう求めてきた。期限ぎりぎりの七月、市長は市議会全員協議会で改めて取得の意思を表明、それを受けて市議会は九月、跡地利用を検討するための「農水省跡地利用計画検討特別委員会」（以下、農水特別委員会と略）を設置した。

農水特別委員会は平成一〇年三月、「中間報告」をまとめ、「二一世紀を展望した施設になるものを望む」として、①武蔵境図書館、②国際交流・協力のための施設、③青少年子どもセンター、など六つの施設を具体的に示した。

市は議会の意向を受けて利用計画案を練り上げ、同月末、農水省に提出した。

「知、希望、ふれあい、交流、緑」をコンセプトとした計画案は、「公園・緑地系施設」「生涯学習系施設」「ふれあ

い・交流系施設」「共用スペース」「軽食堂・喫茶室」の五施設を挙げ、たとえば「生涯学習系施設」としては武蔵境図書館、青少年チャレンジセンターを、また「ふれあい・交流系施設」ではふれあいセンター、グローバルセンター、リーセンターなどを挙げていた。

計画案は同年七月、食糧庁に承認され、同月売買契約が締結される。市土地開発公社がいったん取得した。三九九二・〇六平方メートルの取得金額は四九億一〇二万余円。三か月後には前述した大林組の所有地も買い取る。総額は約五八億円。すでにバブルが弾けていた。意図したかどうかはともかく、持久戦の結果として市は、当初の予定価格の半額以下で一等地を取得したことになる。

平成一二年二月、市は取得用地の北側二一六二・一平方メートルを都市計画公園とする都市計画を決め、四月から「境南ふれあい広場公園」として暫定開放した。また、南側の半分は翌五月から「武蔵境南口暫定自転車駐輪場」に供される（二〇年一二月、工事開始に伴って閉鎖）。

基本計画づくり

用地の取得が済み、いよいよ施設づくりの検討に入る。

平成一一（一九九九）年三月、市では武蔵境駅周辺地区を「駅を中心としたにぎわいのある生活拠点」として整備することを目的に、「武蔵野市中心市街地活性化基本計画」を策定、食糧倉庫跡地の南半分を公共施設整備事業に、また北半分を境南ふれあい広場公園整備事業に位置づけた。さらに一三年度からの六年間を計画期間とする「第三期長期計画第二次調整計画」（同年三月発表）でも「武蔵境圏の整備」の一環として、「武蔵境の地区図書館をはじめとした、知・文化・自然・青少年をテーマとした、新しい世紀にふさわしい公共施設の構想・計画を策定し、建設を進める」と具体化に向けて大きく踏み出す。

その間、市は平成一二年二月、「二一世紀に必要な公共施設とは何か」と問いかけたアイデアコンペを実施している。短期間に内外から一六七件のアイデアが寄せられ、優秀賞には、施設内や公園、駅などを自然光が差し込む大きな吹き抜け空間でつなぎ、施設の正面に「子どもの塔」を配置した原寛道（千葉県市川市）のプランなど三件が選ばれた。

第二次調整計画が発表された同じ三月、「新公共施設基本計画策定委員会」（委員長・西尾勝国際基督教大学教授）が発足した。同委員会は基本計画を検討する際、新しい手法を採用する。「長期計画などで施設の用途が確立していることを前提に、施設として必要な機能は何かを想定し、それを施設内に割り当てる」のが普通のやり方だが、ここでは最初から既成のイメージにとらわれてしまうことを避けて、「二一世紀に市民が求める公共施設とはどのようなものか、あの場所だからこそできることは何かという観点で、まず、跡地への公共施設づくりの基本的な考え方を整理」し、それを施設検討の「軸」にしてコンセプトや基本機能へと検討を進めたのである。

同委員会は平成一四年二月、基本的な考え方、施設のコンセプト、施設の持つべき基本機能などについて「これまでの議論のまとめ」と題する文書を発表した。〈集う、学ぶ、創る、育む〉知的創造拠点」とし、市民が気軽に立ち寄ることができ、知的活動を通じて交流を図ることができる、開かれた市民活動の拠点を求める」というコンセプトに立って、①自然との調和を図る、②「場所」を活かす、③機能が集まる利点を活かす、④利用者の視点に立つ、⑤市民の主体性を重視する、という五つの基本的考え方を示した。それに基づいて五つの「場」、つまり「知識・情報の場」「創造の場」「表現の場」「体験の場」「集いの場」を設け、それぞれの機能が相互に有機的に結びつくことにより、「交流」という新たな力を生み出すことのできる施設とする、とした。

同委員会はこの「議論のまとめ」をたたき台に、市民ヒアリングや市議会特別委員会との意見交換などを行った後、

さらに施設内容、管理運営、公園（北半分）との関係などに検討を加え、平成一五年二月、ほぼ前述の「議論のまとめ」にそった「報告書」を市長に提出した。

施設についていえば、①すべての機能を有機的に一体化する、②フレキシビリティを確保する、③ゆとり空間を設ける、④ユニバーサルデザインに配慮する、⑤緑に囲まれた良好な環境を整える、⑥地球環境に配慮する、という考え方を示し、「図書館機能」を持つ施設、「会議・研究・発表」のための施設、「創造・練習・鑑賞」のための施設、「交流」のための施設、を設けることを説いている。

その後の経緯を追っていくと分かることだが、目指す公共施設の中味は、名称こそ変わっていくが、ほぼこの「報告書」に沿った線で推移していくことになる。

知的創造拠点に

平成一五（二〇〇三）年一〇月、市では新公共施設の具体的計画づくりの前に、早い段階から建築家の知識、能力を最大限に活用し、建築基本計画を策定したほうがよい、との判断で設計プログラムを公募した。一般に行われる設計コンペと違い、設計を委託するうえで最も適した「ひと」を選ぶプログラム方式は大きな話題を呼び、全国から四一四人が名乗りを上げ、うち二〇二人から一次選考の提案書が寄せられた。最終選考は翌一六年二月、一般公開で行われ、二次選考で残った五人の中から建築家の川原田康子（新宿区）が選ばれた。以降、川原田が設計に当たる。

同年五月、市では前委員会の提案を踏まえ、具体的な建設基本計画を策定するため、「農水省跡地利用施設建設基本計画策定委員会」（委員長・古田十二雄市助役）を設置する。川原田も設計者として委員会に加わった。

施設の大枠はすでに固まっている。機能、配置構成、規模、公園との一体化や公園計画、管理運営方法、総事業費

など、計画全体について検討を重ねた同委員会は同年一月の「中間のまとめ」に続き、翌二七年三月、「最終報告書」をまとめあげる。

同じ三月、平成一七年度から始まる市の「第四期基本構想」が出て、「武蔵境のまちづくりの完成」の中で新公共施設は、「知的創造拠点として図書館機能を中心とした『新公共空間』を建設し、多世代にわたる利用と広域的な市民活動の場とする」と位置づけられた。

前委員会の「報告書」も刺激的だったが、この「最終報告書」もメッセージ性が高い。明確にされた一つは、新公共施設の持つべきさまざまな特性を表現するキーワードとして「プレイス(場)」を掲げたこと。「プレイスとは『活動が行われる場所』という意味であるが、同時に、開放性、多様性、共同性、自由な関係性、柔軟性といったニュアンスを合わせ持ち、…前委員会報告書の提言の内容を幅広くとらえ、本施設の特性を表すことばとして最も適当である」と記している。そして、改めて基本理念を、①開放性、②多様性、③創発性、と集約したうえで初めて仮称と断りながら「武蔵野プレイス」という名称を打ち出した。以後この名称がこれまでの「公共施設」に取って替わる。

「知の森へ誘う」と副題が付いた「最終報告書」では、知的創造拠点としての「場」について、新たに目指す施設は、図書館、青少年センター、市民活動センターを単に並置するのではなく、個々の機能が相互に融合し、幅広い市民による積極的な知的交流の場となる全く新しい施設の型が求められるとして、前委員会の決めた「図書館機能」「会議・研究・発表」「創作・練習・鑑賞」「交流」の四つの部分をどう配分し、組み合わせるかに力点を置いている。そして、全階にわたって図書館機能を展開し、他の三つの機能は緩やかにつながるような構成を目指すことで、各機能は図書館機能を媒介として有機的に結びつき、知的交流を誘発するベースが築かれる、として、館内をぶらぶら歩き回るこ

とで新たな情報を得ていく「ブラウジング」という新しいスタイルを打ち出した。

そのうえで、前述した四つの部分を「ライブラリー」「フォーラム」「スタジオ」「市民プラザ」と名づけ、これらが有機的に連携した施設づくりを目指す、としている。

そして「報告書」は、四階にフォーラム、三階に市民オフィス、二階にサブライブラリー、一階に市民プラザ、地下一階にメインライブラリー、さらに地下二階にスタジオ、同三階に駐車場と機械室を配置した「建築計画案」を提示する。「知のギャラリー」「ルーム」というとらえ方が初めて登場した。もちろん、建物と一体化した「交流スペース」としての公園（北半分）計画にも言及している。

また、「管理運営方針」として、四つの機能を従来型のそれぞれの施設を組織毎に個別管理するタテ割り方式ではなく、施設全体を一つの組織として一体的・有機的に管理運営することを基本に据え、市の直営でなく、指定管理者制度を活用し、教育委員会所管の「財団法人武蔵野スポーツ振興事業団」を改組（平成二二年四月、財団法人武蔵野生涯学習振興事業団）して管理運営を委任するのが最適、と結論づけた。この方針は最後まで貫かれる。

川原田の手になる基本設計は同年一〇月に完成した。地上四階地下三階、延べ床面積一万〇二七五平方メートルが「報告書」の内容に沿っていたことはいうまでもない。（↓資料編）

同じ一〇月、任期半ばで辞任した（八月）土屋市長に代わり、邑上守正が市長になる。

見直し案から 邑上新市長が市長選で掲げた公約の一つ、「武蔵野プレイスの見直し」が市議会で激しい反発にあい
実施設計へ うのは、平成一七（二〇〇五）年二月と翌一八年一月の二回にわたって開かれた「基本設計展示

会（オープンハウス）」の後の市議会である。二月の市議会農水特別委員会で公約どおり市長は、基本計画の見直し

案を提示した。基本計画に盛り込まれた四つの機能は維持しつつ、スイングホールなどとの連携を視野に入れて施設のコンパクト化・コストの削減を図るとする見直し案の眼目は、四階のフォーラムと地下二階のスタジオなどを統合、地下三階の駐車場の「隔地駐車」（施設本体と離れた場所に駐車すること）化などで全体の面積を七八〇〇平方メートルに抑え、地上三階地下二階（一部地下三階）にしようというものだった。

それに対して市長交替で野党に転じた議員から、「まず縮小ありきではないか」「隔地駐車は公共施設としてまずい」などといった批判が出て、挙げ句に見直し案を撤回しなければ平成一八年度予算を通さないと態度を硬化させた。事実、三月の定例会で新年度予算は否決された。市議会では「基本設計の趣旨に沿った建設を」とする陳情も採択される。

こうした情勢を踏まえ、邑上市長は五月初旬の農水特別委員会で見直し案を撤回し、改めて基本計画に立ち戻り、①より使い易い施設配置、②管理運営の方法と主体、③駐車場の出入り口の位置、④他施設との連携、の四点に絞って検討する専門家会議を設置することで市議会と調整を図る。

同年七月に設置された「武蔵野プレイス（仮称）専門家会議」（委員長・鬼頭梓・委員六人）は、市長から提案された四点を中心に調整・検討を加え、平成一九年三月、「最終報告書」をまとめた。特徴的なのは、基本計画でいう「図書館機能の展開」を単に書架を設置するといった限定的なものではなく、「知的情報との出会いの場」として広くとらえたこと、「知のギャラリー」も単なる展示の場ではなく「自主運営フォーラム」ととらえたことなどで、同時に各機能において利用者と施設管理者との間で日常的な連携・協議の場を設ける、という利用者重視の新しい提案も行った。また、サブライブラリーと位置づけられている二階に「児童図書」だけでなく、子育て中の親も楽しめる「生活

「関連図書」をそろえること、駐車場の出入り口を交通事情を考慮して西側に移すことなどにふれたうえ、①図書館機能はなるべくまとめる、②一階にぎわいのあるスペースを設ける、③機能が融合するオープンなスペースのイメージを重視する、ことなども考慮して、実施設計に当たろう求めた。

ひと・まち・情報創造館 報告書を受けて市は平成一九（二〇〇七）年六月、「武蔵野ブレイス（仮）」についての

武蔵野ブレイス

基本的な考え」をまとめた。ここでは、オープンなメイン階段とエレベーターのシース

ルー化、三、四階に置く予定だった雑誌を主に一階にまとめて約五〇〇誌を重点配置する、やはり一階に「知のギャラリー」を新設し、中央部に施設全体の案内・紹介ができる「コミュニケーション・カフェ」を作る、各階の中央部分に「オープンブレイス」を配置するなど基本設計に細かい修正を加え、さらに会館事務室を二階から三階に移し、それに伴ってフォーラムは基本設計通り四階に設けることとした。そしてこれにより延べ床面積は基本設計より多少減り、建設コストも二億円減るとはじき出している。

その後市は同年一〇月、「基本設計（修正版）」の概要について」と題する文書を公表するが、この段階で延べ床面積九九三七平方メートル、地上四階地下三階の建物の全容がほぼ姿を現した。修正版に基づいて実施設計が完成するのは平成二〇年八月である。

その間市では三月、「武蔵野ブレイス（仮）管理運営基本方針」をまとめ、これまで検討してきた点を確認するとともに、館内各部門の役割や体制（配置人員）について検討、懸案だった開館時間も九時三〇分～二二時とする方針を固めた。同時に収支想定も出している。そして一一月、名称募集が行われ、応募一六五件の中から関係部局で話し合った結果、同年末、正式名称を「ひと・まち・情報創造館 武蔵野ブレイス」とすることが決まった。

明けて平成二一年一月、工事が始まった。四月、市は武蔵野プレイスの「管理運営指針」をまとめた。ほぼ、前述の基本方針をなぞっている。

市が発表した一〇余種の資料をなぞりながら、武蔵野プレイス実現に至る道を駆け足で追ってきた。討論を重ねる中で微調整を加えながら姿を整えていく過程は、まるで「知の森」を逍遥するようだった。間もなく武蔵野市にまた、全国の耳目を集める先進的な施設が誕生する。

第三節 本市独自の交通対策

一 お年寄り、障害者、妊婦さんなど交通弱者のためにコミュニティバス「ムーバス」

(一) 交通過疎の地域がある

平成二（一九九〇）年一二月に市が開催した都市・交通シンポジウム「武蔵野市の未来都市型を語る」で土屋正忠市長はコミュニティバス運行を提唱した。コミュニティバスとは、買い物や病院などに出掛けるのに利用しやすいマイクロバスを交通過疎の地域に走らせる自治体主導の交通システムのことである。吉祥寺南町の足の不自由な高齢の女性が、「市長への手紙」に、街へ出掛けるのに苦労していると訴えてきたことが市長の提案になった。

市域面積一〇・七三平方キロメートル、東西六・四キロメートル、南北三・一キロメートルの本市には、吉祥寺、三鷹、武蔵境のJR三駅を基点に関東バス、西武バス、京王バス、小田急バス、計四社のバスが乗り入れており、一日八四路線・延べ三三〇〇便（平成一五年七月一日現在）が朝から晩までめまぐるしく運行しているのだから、交通至便の街と誰しも思う。しかし、バス停が近くにない、自転車にも乗れない、歩くには足腰がづらい、また幼児連れだったり妊産婦だったりすれば、なおのこと移動する交通手段がないという、いわゆる交通弱者にとって交通過疎の



子どもにも人気のムーバス、平成7年11月に運行開始

地域がある。

「市内の三駅から一キロで円を引くと、その中におさまらない所が出てくる。駅にアクセスするのに一キロ以上ありバス路線からはずれている、こういう所が交通過疎なんですね。街の中を移動したり、駅まで乗ってくる人を対象にした近々距離・中型バスはないのか」と、市長は先のシンポジウムで発言したのだった。この発言から五年の調査検討期間を経て、コミュニティバス「ムーバス」が本市に実現することになる。

きめの細かい 先のシンポジウムのパネリストの一人に都市交通問題に造りサービスとは 詣の深い岡並木静岡県立大学教授がいた。平成三（一九九一）年一〇月、市は市民交通システム検討委員会（委員長・岡並木教授・委員一二人）を設置した。メンバーには学識経験者のほかに、バス会社の社長室主幹、運輸省（現国土交通省）の地域交通企画課長、東京都の都市計画局多摩道路振興担当課長などが加わった。委員会設置の目的は、平成五年度を初年度とする一二年間の第三期基本構想・長期計画に、交通計画を盛り込むためだった。

高齢者は家にじっとしていたくない、社会や人との付き合いを求めている。しかし、健康な人のように長い距離は歩けない。一〇〇メートル歩いたら腰を下ろして休みたい。ガードレールがあればそれにも腰掛けてしまう。道路の段差や傾斜、駅の階段や乗り物の吊り革など、高齢者にとっては誠に不便

なものが移動の自由を妨げていることが、同委員会の調査で分かってきた。

きめの細かいサービスを提供する新しいバスシステムとして「コミュニティバス」が同委員会から提案された。コミュニティバスは、バス交通の空白・不便地域を解消するものであること、高齢者や子ども連れの人が抵抗感なく利用できるシステムにすること、小型で、狭い道路にも入れ、住宅地の中で乗り降りできること、駅を起点に三〜四キロの環状ルートで、一回りする時間は一五〜三〇分程度、バス停の間隔は二〇〇メートル前後とする、運行時間は朝八時から一八時まで、運行回数は一時間に四本とし、一五分間隔で走る、料金は一〇〇円とする、ことなどである。

コミュニティバス 委員会が提案するコミュニティバスを実現させ、事業化につなげるため、平成五（一九九三）**を実現させたい** 年六月、コミュニティバス実施検討委員会（委員長・岡並木静岡岡県立大学教授・委員九人）が発足する。

運行予定地域の高齢者人口、公共施設などの分布、道路幅、交通規制、予定地域の住民へのアンケート調査を実施し、前の市民交通システム委員会の提示を基にコースを選定して、委員会ですべてのコースの試走を行った。

六年四月、市交通対策課の職員を増員する。専従の係長を配置して、七月にはコミュニティバス推進委員会を設置した。事業主体と運行形態の決定。免許の申請。採算性の面から料金と費用負担を決定。運行路線の確保。交通環境の整備。バス車両の開発。こうした課題の詰めに入った。

（二） 難問解決への長い道のり

難問の第一は、バス事業者の合意を得て、関東運輸局から路線の免許と運賃の認可を受けることだった。さらに、

バス会社に運行を委託する条件の中で出した運賃一〇〇円案は、一般路線の運賃二〇〇円（当時）の半額であるから、バス会社としてはおいそれと首を縦に振れない。

新しい路線を運輸省へ申請する場合、運賃は同一地域同一運賃でなくてはならないという慣行がある。バス会社と関東運輸局に、新しい試みのコミュニティバスの主旨を理解してもらわなければ一歩も進まない。

二つ目の難問は、狭い住宅地内の道路にコミュニティバスを走らせるには警視庁の了解を得なければならないこと。道路の幅が問題だった。道路法第四七条第一項に基づく「車両制限令」の第五条第二項では、「通行する車両の幅は、当該道路の車道の幅員から〇・五メートルを減じたものの二分の一を越えないものでなければならない」となっている。問題は、吉祥寺東町四丁目と接する杉並区の管理道路である。ここを拡張してもらわなければ、バスルートが成り立たない個所があった。杉並区に掛け合い、ようやくのことで解決した。また、予定のバスルートは通学路にも当たることから、きちんとした安全対策が必要だ。通学時間帯にはルートを変更する必要があった。

三つ目の難問は、コミュニティバスの要件を満たすマイクロバスが市販されていなかったこと。新たな開発が必要だった。乗り降りをスムーズにするにはドアが二つあることが望ましい。調査の結果、日野自動車で前と中央にドアのある小型バスの開発を進めており、その車両を活用することができた。

法律の厚い壁

市内のバス会社四社に、コミュニティバスの運行を打診してみた。いずれのバス会社も採算性の点で快い返事はしなかったが、関東バスだけは、一定の条件（赤字を市が補填する方式）のもとで応じてくれる姿勢を示した。新設する路線の料金は一〇〇円。既設路線の二〇〇円の区間での運行を、果たして運輸省が認めて道路運送法第四条による許可が下りるのかどうか。法第四条の許可とは、一般乗合旅客自動車運送事業を行

う者に対する許可である。たとえば福祉バスのように法第八〇条第一項但し書き適用の「特定の人が特定の目的のために運行する」バスの許可とは異なる。コミュニティバスは法第四条の許可でなければ一般乗客を運ぶ目的は果たせない。市の担当者は辛抱強く折衝を重ねなければならなかった。

この頃運輸省では、「メロウ・ソサエティ」「人にやさしい社会を」を提唱しながら、特にこれといった、高齢者に優しい政策もなかったため、本市の法第四条の許可申請を、高齢社会の一つの試みと捉えて高い関心を示してきた。当時の警視総監も、本市がコミュニティバスシステム導入を検討中であることに對し、「放置自転車対策としても有効であろう」と新聞に投稿までしていた（読売新聞 平成六年八月九日付）。

平成七年（一九九五）一月一日、法第四条の許可が下りた。但し経営の安定性などの経過を見るという条件で、当初は九年三月までの限定付きであった。警視庁の許可も下りた。

（三） 市民に愛されるムーバス

いよいよ平成七（一九九五）年一月二六日、コミュニティバス「ムーバス」第一号吉祥寺東循環が走り出した。吉祥寺駅北口を起終点に、大型バスが入れない住宅地の狭い道を循環する二九人乗りの可愛らしいバスだ。駅の東側一周四・二キロを二五分で走る。朝八時から夕方六時まで、一五分ごとに発車する。（↓表6—3—1）

ムーバスという名称は市民から公募して決めた。「MOVE US」。私たちを運ぶ、動かすという意味に武蔵野市の「ム」を絡ませた愛称で山本美智子（吉祥寺南町）の提案である。

ムーバスは銀色のメタリック塗装の車体に、0から9まで、鮮やかな一〇色の大きな算用数字が描かれている。こ

表6-3-1 コミュニティバス「ムーンバス」の路線概要

(平成22年1月14日現在)

起終点	1号路線		2号路線		3号路線(境南循環)		4号路線		5号路線		6号路線		7号路線
	吉祥寺 東循環	吉祥寺 北西循環	西循環	東循環	三鷹駅 北西循環	境西循環	境・ 東小金井線	三鷹・ 吉祥寺循環	境・ 三鷹循環				
路線延長	4.2km	5.2km	3.8km	3.1km	4.9km	2.4km	4.5km	5.2km	4.8km				
所要時間	25分	34分	15分	15分	30分	10分	15分	27分	25分				
運行時間	8:00~ 19:00	8:03~19:38 (土日8:03~ 19:58)	7:10~ 20:50	7:00~ 20:40	8:20~ 20:40	7:05~ 21:20	7:24~ 21:24	7:00~ 21:00	7:00~ 21:00				
運行間隔(分)	15分	13分 (土日10分)	20分	20分	20分	15分	30分	20分	30分				
便数/日	45便	55便 (土日72便)	42便	42便	38便	58便	29便	43便	29便				
バス停数	18	25	18	13	25	11	20	22	23				
料金	100円(未就学児無料)。シルバーバスは利用不可。回数券11枚1,000円。												
運行主体	関東バス(株)	関東バス(株)	小田急バス(株)	関東バス(株)	小田急バス(株)	小田急バス(株)	関東バス(株)	小田急バス(株)	関東バス(株)	小田急バス(株)			
運行開始日	h7.11.26	h10.3.8	h12.11.26	h14.3.23	h16.11.27	h17.5.29	h19.4.1	h19.4.1	h19.4.1				
一日平均乗車数 (平成20年度)	1072.5人	1830.5人	832.6人	528.8人	866.1人	817.0人	538.0人	677.3人	320.6人				

注：運行開始日の「h」は「平成」の略
【交通対策課】

のデザインには、デザイナー・奈木捷雄かつおの「0歳から99歳まで、乗ってほしい」という願いが込められている。正面の0はピンク、誰かがモンローの唇のようだったといったが、つい乗りたくなるムーバスである。料金は大人・子どもともに1000円、未就学児は無料。バスの乗降口は電動補助ステップが出るので一段目の高さは一五センチメートル、楽に乗り降りできる。

幅二メートル、長さ七メートルの車体には、人々に愛される仕掛けが満載されている。車内はベンチ式の一人掛けのほか、一・五人掛けのシートも設けて親子で座れる工夫もしてある。体が揺れないようにシートには手摺りを付けた。握り棒は細く滑りにくくした。握力の弱い人でも直ぐに握れるように何本も作った。運転席の後ろにはコミュニケーションボードを付け、地域の情報交換がボードを通してできるようにした。

そしてまた、コミュニティバスシステムにふさわしいベテランドライバーが配置されている。乗り降りの際の利用者とドライバーの温かい会話に車内の空気が和らぐ。一月から走り出したムーバスは、次第に暮れの街に馴染んできて、一便の乗客が二〇人を超えるようになった。日を重ねる毎に利用客は増え、翌八年七月一〇日には一日一五〇〇人、一便に三六人の超満員である。一〇年七月には、延べ一〇〇万人を突破した。

赤字はついに黒字に

ムーバスの経費だが、バス車両の購入費、バス停留所の設置などの初期投資は市が負担した。その代わり運行に要する人件費、燃料代、車検費などの運営経費は受託バス会社の負担である。スタート時点では収支が赤字の場合、市の補助金で補填するという取り決めだった。平成八（一九九六）年度、市は二〇〇〇万円の補助を予算計上し、一八二〇万円の赤字を補填した。九年度は赤字が四七〇万円に減り、一〇年度には八六〇万円の黒字に転換したため黒字額の二分の一をバス会社が市に寄付するという取り決めがなされた。

路線の増加とともに市内の路線のほか、隣接する三鷹市や小金井市の中を走る路線も新設された。費用はそれぞれの地域の走行キロ数の延長割りで、関係市が負担している。

(四) 快調に走り続けるムーバス

「このバス路線の創設は運輸省や警視庁、関係省庁の大ヒットだ。皆で力を合わせたからできた。人々は新しい交通システムというところコンピューター制御で無人で動くものを考えがちだが、本当は市民生活に溶け込んで、市民に愛されるものこそ新しい交通システムだ」

コミュニティバス実施検討委員会の岡並木委員長はムーバスの成功を見届けて、そう語った。走り出すまで五年間の準備、調査・研究、関係機関との息の長い折衝、道路環境の整備、バス路線申請に対する監督官庁の英断、バス車両製作会社の協力、バス協会、運行バス会社の理解と実践、そして何より地域住民の支えがあって、ムーバスは画期的な成功をおさめ、全国のコミュニティバスの先駆けとなった。

数々の受賞、全国各市の自治体をはじめ交通関係者らの視察も相次いだ。平成八（一九九六）年四月には、国際交通感謝状まで 交通安全学会賞、七月には、車両のデザイン金賞を受賞した。一月には土屋市長、市交通対策課・リポーター編者による『ムーバス快走』をぎょうせいから刊行した。同年一〇月には、日本計画行政学会から計画賞の「優秀賞」を受賞。九年二月にはメロウ・グランプリのユニーク賞、一二年三月にはメロウ・ソサエティ・フォーラム主催の第八回日本生活文化大賞などを受賞している。日本生活文化大賞受賞記念に副賞の一部で、ムーバスのミニカー「チョロQ」を作り、一〇月一日、市内のデパートなどで一台五〇〇円で九〇〇〇個を発売、即日完売した。

売上金全額をトルコ地震（一二年八月一七日発生）の義援金に充てた。チヨロQの人氣から一六年九月にも、ムーバス一〇〇〇万人達成の金色ナンバー・チヨロQを発売している。一三年五月には、自治体総合フェア二〇〇一東京ビッグサイトにムーバスを、レモンキャブ（障害者などが日常的にタクシー替わりに使うレモン色の市管理の小型車。運行は商店主など民間人に委託している）とともに出展させている。一五年九月には、国土交通相からバス交通の発展に寄与したムーバスに感謝状が贈られた。

ムーバスは一〇年三月に第二号線吉祥寺北西循環（関東バス）、一二年一月に第三号線境南東循環・西循環（小田急バス）、一四年三月に第四号線三鷹駅北西循環（関東バス）、一六年一月に第五号線境南循環（小田急バス）、一七年五月に同じく第五号線の境・東小金井線（小田急バス）、一九年三月に第六号線三鷹・吉祥寺循環（関東バス）と、第七号線境・三鷹循環（小田急バス）が走り出したので、市内の交通不便地域はほぼなくなった。（↓資料編）

ムーバスは地域の人に愛され親しまれて、ストライキによる欠便・欠車もなく三六五日快調に走り続けている。

二 放置自転車対策―ワーストワンの汚名返上

昭和五六（一九八一）年頃から都市周辺駅前での放置自転車が、全国的な社会問題となってきた。本市でも、五六年二月一日号の市報によれば、吉祥寺駅周辺に約三二〇〇台、三鷹駅周辺に約一七〇〇台、武蔵境駅周辺に一七〇〇台、その他デパート周辺などの夜間放置が約五〇〇台と推定されていた。

五四年の市政アンケート調査から、重点的に進めてほしい施策は、自転車対策を主とした交通安全対策が第一位で

あり、以来平成四（一九九二）年まで連続一四年間、第一位を占めていた。それほど自転車対策は市民の最大の関心事であった。総務庁（現総務省）の二年に一度の実態調査で吉祥寺駅前の放置自転車台数は、平成元年、二八六六台で全国ワースト九位、三年には四九四九台でワースト一位、五年には三九九七台でワースト二位である。

駅前の放置自転車は、歩道三・五メートルの所に一列では収まりきらず、前輪だけを押し込んで後輪はみだしたまま。歩行者は並んで歩けず、すれ違うこともままならない。車いすや乳母車などの通行はなおさら困難で、放置された自転車が二段積みになっている光景も見受けられた。こんな状態を市は見過ごせず、対策に苦慮していた。

自転車対策関連の単独の法規としては、議員立法で制定された「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」（昭和五五年）、「同一部改正（平成五年）」が唯一あっただけで、あとは道路交通法による交通規則を適用するしかなかった。

（一） 放置自転車は条例によって撤去できる

昭和五八（一九八三）年五月、土屋市長就任後間もなく建設部管理課交通対策担当（副参事）が、「自転車の放置防止に関する条例案」を作成し、九月の市議会に上程、一〇月三日に可決された。

条例の骨子は、自転車の整理区域を設け、その区域内で駐車する場所以外に放置していた場合には整理し、支障がある場合は撤去する。整理区域は自転車対策審議会に諮問し、その旨告示して周知する。移動した引き取り手のない自転車は、告知後六〇日間で処分する。処分の根拠は、「廃棄物の処分及び清掃に関する法律」に基づき、粗大ごみの扱いになる。また、民法第二三九条の無主物の帰属の規定、同二四〇条に定める遺失物法の規定に基づき、六か月

経過後に処分、という内容である。さらに、条例には、施設設置者の責務、市長の責務、自転車利用者の責務、防犯登録の義務、自転車などの小売業者の責務、鉄道営業者の協力、自転車対策審議会の設置、などが規定された。

条例では、市の職員が放置自転車撤去しようとしても、持ち主から、「撤去は警察の所管ではないのか。どのような根拠で撤去するのか」と言われると、法的根拠がないため答えに困っていた。しかし後年、条例改正後は、強制力は弱いものの条例に則って業務ができる根拠が整った。

放置自転車の整理、移動、撤去、処分などの日常業務は繰り返し行われ、現場で利用者とのトラブルが絶えず、担当者の苦労は大変なものであった。しかし、苦労して努力しても、改善の兆しは見えず、放置自転車は増加するばかり。早急な対応を迫られていた。

六〇年一〇月一日、市は交通対策課を新設した。それまで建設部管理課内に交通対策担当を設置していたのだが、増大する交通対策業務に対処し、積極的に新施策を展開する体制を整えた。

自転車駐車を増設

自転車駐車を市が十分用意しないで強制力だけを強めるのでは、市民の足である自転車を悪者にしてしまう。

また、自転車駐車場は、駅から遠くでは利用されない。駅の近くに放置自転車が多いので、駅に近い場所に駐車場を設けたいが、商業施設が建て混んでいる。地価は高く、適地は少ない。しかし、市は多額の財源を投入して、積極的に自転車駐車場を新設していった。(↓資料編)

民間の施設もできた。平成七(一九九五)年二月一七日から、富士銀行吉祥寺支店(現みずほ銀行)が、八年四月六日から東京三菱銀行吉祥寺支店(現三菱東京UFJ銀行)が土曜・日曜・休日に駐車場を自転車置き場として一

般に無料開放を始めた。一六年七月七日に丸井吉祥寺店本館横に一〇七台、続いて隣接する無印良品裏にも二二二台の自転車駐車を民間が開設した。最初の二時間は無料、それ以降は四時間ごとに一〇〇円である。

(二) 自転車法の改正にむけて全国運動を展開

前述した「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」(以下、自転車法と略)と、これに基づく市の「自転車の放置防止に関する条例」の規定の範囲では、抜本的な強制力を持った放置自転車対策を行うには、おのずから限界があった。そこで、平成四(一九九二)年二月一三日、都内二三区をはじめ、主要駅を抱え、放置自転車で苦慮している全国の自治体が、全国自転車問題自治体連絡協議会(全自連)を結成した。会長は岩波三郎練馬区長、副会長は土屋正忠武蔵野市長で、自転車法の欠落部分の法的根拠を、もう一度明確に整備し直してもらいたいという運動を国(当時、総務庁)に対して続けることになった。

総務庁の中には、法改正のための調査委員会が設置されて、審議を重ねた。六月三日には衆議院交通対策特別委員会のメンバーが、自転車法改正を前に、吉祥寺駅周辺の放置自転車の実態を視察した。

平成五年一二月に法改正が行われ、翌六年六月に施行となった。なお改正案は、衆議院に上程する日(五年六月一八日)に内閣不信任案が可決されて、衆議院が解散する事態となり、成立が遅れてしまった。

改正法では、従前、現場の自治体で苦慮していた事項が法的に整備され、放置自転車の撤去、保管、廃棄などの根拠が明確に規定された。自転車のほかに原動機付き自転車(バイク)が対象に加わり、法律名は「自転車の安全…」から「自転車等の安全…」と改められた。

自転車条例の改正

新自転車法施行を目前にして、市では平成六（一九九四）年四月、機構改革が行われた。交通対策課の陣容を課長以下一二人から一四人に増員。交通企画担当（一人）と交通対策係（一人）の係の配分を、交通企画係（七人）と自転車対策係（六人）に改めた。

行政の行う自転車対策業務に理解と協力を得るため、七年三月に、吉祥寺・三鷹・武蔵境の三駅に自転車対策協議会を設置した。放置自転車禁止区域を指定する際に、三駅の協議会が有効に機能した。法改正を受け、市の「自転車の放置防止に関する条例」も、自転車対策基本方針検討委員会の審議を経て、六年十二月、「自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例」となって全面改正され、翌七年六月一五日に施行となった。

新条例の主な改正点は、

一、放置禁止区域の指定

従前の整理区域は廃止。自転車対策審議会の意見を聞いて「放置禁止区域」を指定することができる。この区域に自転車等が放置された場合は随時撤去できる。

二、原動機付き自転車（ミニバイク）の放置

自転車と同様、撤去できる。警察署でこれまで通り道路交通法に基づいて移動を行う。

三、施設の設置者に駐車場の設置義務

放置禁止地域内に、自転車等を大量に駐車しなければならない施設の設置者には駐車場を設けること、また整理することを義務づける。

四、撤去、保管に要する費用の徴収

自転車等を撤去し、保管した時は、自転車一台三〇〇〇円、ミニバイク一台五〇〇〇円を放置した本人が負担する。

五、利用登録に要する費用の徴収

利用登録自転車駐車場の駐車スペースを利用するには、登録料として年間、自転車一台一般四〇〇〇円、学生三〇〇〇円を、ミニバイクは一般六〇〇〇円、学生四五〇〇円を徴収する。

六、民間助成制度を新設

一般の利用者むけに駐車場を作る費用の一部を設置者に助成する。

七、防犯登録の義務化

自転車を購入したら住所・氏名を明記し、防犯登録をすることが所有者の責務となる。

平成七年六月一五日の条例施行日直前まで、交通対策課の職員は、登録駐車場整備のための業務に忙殺された。整理区域が禁止区域に変更になり、前日まで駐車できた場所が翌日から禁止になった。現場では利用者による抵抗、反発。係員が説得しても納得できず、暴力を振るう人も現れ、パトロールカーが出動する騒ぎもあった。職員は新たな登録制導入の周知に努めた。

新条例を施行し、放置禁止区域、移動、撤去、保管、処分などの、法的根拠を明確にしたものの、新条例の趣旨や目的が周知徹底されるまでには、なお日時を要した。

放置自転車が激減

表6-3-2の自転車対策費の推移でも分かるように、特に平成四（一九九二）年度、五年度で積極的に土地購入と借地をし、駐車場を整備してきた結果、三駅合計の放置自転車台数は、

表 6—3—2
年度別自転車対策費用

年度	金額 (千円)
昭和 58年度	74,651
59年度	226,832
60年度	115,966
61年度	149,246
62年度	153,943
63年度	178,053
平成 元年度	219,612
2年度	238,231
3年度	366,179
4年度	1,284,774
5年度	1,743,286
6年度	612,743
7年度	598,726
8年度	445,450
9年度	483,506
10年度	471,032
11年度	1,043,579
12年度	764,771
13年度	459,535
14年度	459,603
15年度	513,138
16年度	465,481
17年度	446,738

五年の六六七四台をピークに、七年には三三〇三台と激減、一一年には一四三五台にまで減った。

駐車場収容可能台数は、五年、一万三一一一台、七年、一万八八九六台、一五年、二万二七八二台となり、一〇年間で九六七一台分増えた。

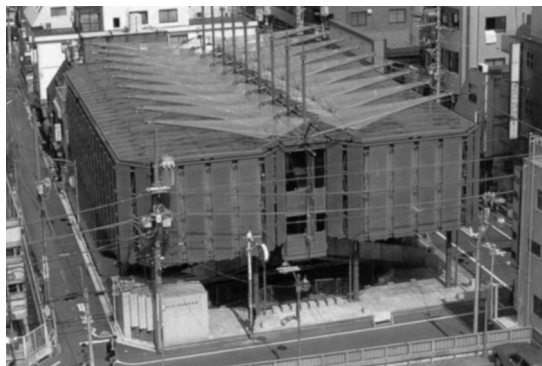
放置自転車は撤去し、保管場所へ移送して二か月間保管し、その間に返還業務を行うのだが、昭和五八(二九八三)年には保管場所は中町自転車保管所だけだった。

五九年六月に北町自転車保管場所(吉祥寺北町五丁目、一八四四平方メートル、一九〇〇台を収容)を、また平成五(一九九三)年四月には、関前自転車保管場所(関前四丁目、三五二八平方メートル、二六〇〇台を収容)を開設して三か所になった。

保管期限が切れて処分する自転車は、五年度で六二〇六台、一六年度で七六四〇台を数えた。この自転車の有効活用を図るため、五年から市は再生自転車海外譲与自治体連絡会(Municipal Coordinating Committee for Overseas Bicycle Assistance 略称M₄CCO₁B₁A)という全国組織を通じて、主として開発途上国のアフリカ諸国やミャンマー

などに贈与した(四〜一七年度までに四四二四台)。

七年一月に発生した阪神・淡路大震災の際にも、本市から神戸市に自転車をトラックで搬送し、有効活用を図った。



公共建築賞を受賞（平成10年）した
末広通り自転車駐車場、平成6年4月完成

(三) 自転車対策費用

市は放置自転車防止のためのあらゆる施策を施してきた。駐車場所の確保・建設に努めるとともに、駐車場の整理、放置禁止区域における放置自転車の撤去、保管、返還業務など、自転車対策業務も自転車やバイクの増加とともに増え、その費用も年々増加した。ちなみに、自転車対策費用は、表6-3-2のとおりである。

対策費用の突出している年度、たとえば昭和五九（一九八四）年度は御殿山駐車場用地購入費に一億〇二〇五万円、平成四（一九九二）年度は武蔵境駅北口駐車場用地購入費に六億四二六一万円、五年度は吉祥寺末広通り駐車場建設と、御殿山駐車場の用地購入費に七億八四七一万円がかかったためである。一一年度は公共施設整備基金として四億二三四五万円を積み立てている。

今後も続く地道な対策

放置自転車ワーストワンの汚名返上を目指して本市は、多額の財源と人材を投入して積極的に対処してきた。その結果、放置自転車は年々減少してきた。

平成五（一九九三）年度には三駅周辺の自転車駐車場の収容可能台数一万三一一一台に対し、停留台数は二万〇四九五台、放置台数六六七四台と放置台数は最高値を示した。一四年には収容可能台数が二万二八四

四台となったため、停留台数二万三六一七台、放置台数二〇一四台と着実に減少してきた。二〇一四台の内訳は吉祥寺駅周辺で一三六〇台、三鷹駅周辺で二四二台、武蔵境駅周辺で四一二台である。

駅に近い裏通りなどは、格好の放置場所となる。自転車整理員は常時見回りをし、注意札を付け、一定の時間後に撤去をするが、撤去しても撤去しても放置する状態は日常化しており、対応にいとまがない。

放置自転車対策業務は、自転車とそれを利用する人がいる限りなくなることはない。

二 全国初の違法駐車防止に関する条例の制定

(一) 吉祥寺駅周辺の交通渋滞

違法駐車防止に関する条例が、平成二(一九九〇)年一月一日に施行された。

昭和四〇(一九六五)年代から、高度経済成長とともに自動車の普及は目覚ましく、市内の自動車の保有台数は、四八年四月一日現在の二万〇八二五台から平成二年三月三十一日には四万五三九二台と急速に増加した。それに伴う道路行政が追いつかず、交通渋滞が都市問題化してきた。市政アンケート調査では、市内の交通渋滞、駅前の放置自転車対策などの交通安全対策は、昭和五四(一九七九)年から平成四年まで一四年間、要望の第一位を占めていた。

市内では都市計画事業が進み、吉祥寺駅周辺の都市計画道路である吉祥寺大通り、本町新道の新設、吉祥寺通り(公園通り)や平和通りの拡幅、北口駅前広場の完成などまちづくりの基幹となる道路が整備されてきた。駅周辺の再開

発事業の整備とともに、大型商業施設である百貨店やホテル、金融機関、スーパー、その他大型商店のビル建て替えなどが相次いだ。吉祥寺駅周辺は副々都心的な街並みを形成し、生活核都市として変貌してきた。吉祥寺駅の乗降客数は、日曜日・祭日・年末など一日三〇〇四〇万人ともいわれ、にぎわいを極めていた。商品など納品の車両を含め、駅周辺に乗り入れる車の数も増加した。

さらにまた、都心に向かう通過車両も多く、都道である五日市街道が吉祥寺通りと交差する武蔵野八幡宮神社前や、吉祥寺駅南口の井の頭通りの丸井前など、ラッシュ時間帯の渋滞が激しく、二年九月には、八幡宮神社前は警視庁の交通情報センターの交通情報で渋滞地域に常時名を連ねていた。

昭和六二年九月二十九日午前七時から午後七時までの吉祥寺駅周辺の交通量状況調査を見ると、吉祥寺駅南口京王井の頭線高架下が二万一一六七台、北口駅前が二万九一五六台、北口広場が一万〇九二台、吉祥寺駅北が一万六四六五台、八幡宮神社前が二万六五八六台で、これらの約半数を乗用車が占めていた。

駐車台数を調査

平成二（一九九〇）年二月二五日（日）と同年三月二日（金）、二回にわたる吉祥寺駅周辺の主要道路の違法駐車状況を調査した結果を見てみよう。日曜の正午から一二時二〇分の間の違法駐車車の最高の数値は、乗用車二二四台、貨客車六九台、タクシー八台、貨物車四〇台、その他五台、合計三四六台である。同じ日の一八時から同二〇分までで乗用車四六二台、貨客車八七台、タクシー〇台、貨物車一七台、その他一、合計五六七台である。平日（三月二日）の違法駐車は二〇時二〇分から同四〇分までで、乗用車三八八台、貨客車九三台、貨物車三九台、合計五二〇台だった。休日の午後から夕方にかけて、特に乗用車、貨客車の駐車が多く、平日は昼時の貨客車と貨物車が多い。

同日の吉祥寺駅周辺の主要道路別の駐車状況の調査は、一〇〇メートルあたりに何台が駐車しているかを見て、道路の延長数に占める駐車台数の割合を駐車密度として示している。以下、それぞれの主要道路の休日と平日の駐車密度の最高値の時の時刻、駐車台数を記す。

道路名	延長メートル	時刻		駐車台数		密度	
		休日	平日	休日	平日	休日	平日
吉祥寺通り(公園通り)	九六二	一八時	一九時	八九	六四	九・三	六・七
吉祥寺大通り	八九一	二〇時	二〇時	九九	九六	一一・一	一〇・八
本町新道	四五六	一九時	二〇時	四八	五五	一〇・五	一二・一
井の頭通り	九二〇	一九時	一九時	五〇	五八	五・四	六・三
平和通り	三九五	一七時	一二時	二五	三九	六・三	九・九
吉祥寺駅北口ロータリー	二七〇	一九時	一三時	一七	二一	六・三	七・八
すずらん通り	三六五	一〇時	一二時	八	一九	二・二	五・二
市道第七号線	三二五	二〇時	二〇時	三五	二七	一〇・八	八・三

この調査結果から、平和通り、北口ロータリー、すずらん通りを除く他の道路で、休日、平日ともに一七時から二〇時の時間帯が最高値を示していることが分かる。

道路の幅員を見ると、一番広い吉祥寺大通りが二二メートル、そのうち車道部分は一三・五メートル、吉祥寺通りと本町新道が一六メートル、車道部分は一六メートルである。九メートルの車道の両側に車両幅一・八メートルの

乗用車が縦列駐車したら、片側、それぞれ二・七メートルしか残らない。この二・七メートルの車道を大型バスを含めた車両が通過しなければならぬのだ。その時、対向車線から大型車両が進行してきた場合は車線を譲るために待機することになる。右折待ちの車両があったりすると待機する車が並列し、進行が難しくなる。これが渋滞や事故の誘因となる。また、大型店舗の駐車場へ入庫する車両が待機のため停車している場合は、左側一車線は完全にふさがれてしまう。商品の納入や荷物の積み降ろしのための駐車がある場合も同様である。こういった駐車状況であるため、バスの定時運行も保てないことになる。

一方、駐車場について見ると、平成二年には、吉祥寺駅周辺の駐車場数は二〇か所、収容台数は一六二〇台である。

(二) 市の責任で違法駐車をなくす

違法駐車を取り締まりは道路交通法に規定された公安委員会の所管事項で警察の権限であり、違反者には反則金が課せられる。しかし、常時、違法駐車を取り締まるだけの体制は警察にはない。武蔵野警察署交通課は三〇数人。二四時間三交替で交通違反の取り締まり、事故防止、事故処理、交通安全教育、交通犯罪調査などを行っている。

違法駐車問題を警察だけに任せていいのだろうか。市として何かできる方策があるのではないか。違法駐車をさせないように、広く利用者に呼び掛け、指導したり駐車場に案内したりすることは、市の責任でできるはずである。違法駐車が交通渋滞の原因となっているのなら、その原因を市の責任として取り除こうではないか。渋滞の特にひどい駅周辺の道路のうち何路線かを、重点地域として指定し、そこに交通指導員を配置する。そのための条例は作れないだろうか。市側がそのように考え、警察とも協議し、誕生したのが「武蔵野市違法駐車の防止に関する条例」であ

る。

この条例は市の単独の条例である。その根拠となるものは、地方自治法第二条と交通安全対策基本法第四条・第三八条の精神である。地方自治法第二条第三項第八号に、地方公共団体が処理する事務として、「防犯、防災、罹災者の救護、交通安全の保持等を行うこと」（後日、法改正）と規定している点の一つ。そして、交通安全対策基本法第四条に、「地方公共団体は住民の生命、身体及び財産を保持するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講じるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する」と規定しているのを根拠としている。

（三） 違法駐車防止重点地域での指導・啓発始まる

九条からなる「武蔵野市違法駐車防止に関する条例」の目的は、自動車の違法駐車を防止することによって、道路交通の適正化を図り、市民の安全で快適な生活環境を確保することである。違法駐車防止施策を策定し、実施することを市長の責務とし、また、違法駐車防止に努め、市長の行う施策に協力することを市民の責務とした。

さらに、条例は、事業者の駐車場の確保の責務、違法駐車防止の重点地域における措置、重点地域における違法駐車防止のために活動する公共的団体の設立、その育成と助成の項を設けた。罰則規定は設けていない。

条例の最も重要なポイントは、「違法駐車防止重点地域における措置」である。「市長は重点地域において違法駐車の防止に関して必要な指導、啓発などを行うことができる。措置を講ずる時は、警察その他関係行政機関と協議するものとする」とある。この規定が全国初めての画期的なものとなる。

道路交通法では、公安委員会に違法駐車を取り締まる権限を与えているが、市長にはその権限はないので取り締まれない。だが、違法駐車をさせないための指導や、運転者が理解を深め、意識を高めるよう、協力を依頼するなどの啓発行為を市の責任として行うことはできる。あくまで、違法駐車を防止するための措置である。

市長は、第七条という指導、啓発などを、警備業者（警備業法第二条第二項で定める）の認定を受けている者に委託することができる、と規定した。委託を受けた業者は、交通誘導警備の検定合格証の交付を受けた者（国家公安委員会が定める「警備員等の検定に関する規則」の規定による）である。この業務を行う者を「交通指導員」という。条例第七条の具体的施策としての、吉祥寺駅周辺路上駐車対策の実施概要は次のとおりである。

一、目的 吉祥寺駅周辺の違法駐車を防止し、交通渋滞の減少、交通事故の防止、バス運行の定時性の確保及び災害発生時の緊急車両の通行確保等を図る。

二、実施方法 交通指導員を二〇人から三〇人配置し、次の業務を行う。

(一) 違法駐車の防止

① 駐車している車両及び駐車しようとしている車両の運転者に対して、他の場所への移動、駐車場の利用を要請する、② 必要に応じて、セーフティーコーン等を使用し、駐車を防止する、③ 運転者がいない車両、または指導に協力しない車両が交通に重大な支障となる場合は警察に通報する。

(二) 啓発活動

① 路上駐車が、交通渋滞や事故の原因になっていることを訴え、啓発用ちらし、駐車場マップを手渡す、② 運転者がいない場合は、啓発用ちらし、駐車場マップ等をウインドーワイパーに挟み込み

協力を要請する。

三、実施場所

- ①吉祥寺大通り ②吉祥寺通り ③本町新道 ④平和通り ⑤北口ロータリー ⑥井の頭通りなど吉祥寺駅周辺の主要な路線

四、実施日時 土曜日、日曜日、祝（休）日、年末、午後一～六時

五、実施体制

(一) 交通指導業務は警備会社に委託する。

(二) 実施地域に吉祥寺駅周辺駐車対策協議会を設置する。

六、業務開始 平成二（一九九〇）年一〇月中を目途とする（実際には一一月三日に開始した）。

吉祥寺駅周辺駐車対策協議会の構成は、会長を武蔵野市長とし、商店会など、大型店（百貨店など）、バス会社、東京都トラック協会多摩支部第一地区武蔵野分会、東日本旅客鉄道、駐車場関係、商工会議所、交通安全協会、武蔵野市開発公社、東京都北多摩摩南建設事務所、消防署、警察署、市である。

実施概要に倣った違法駐車防止活動が始まった。重点地域には制服姿の交通指導員が立ち、路上に車を止めて立ち去ろうとする人には、駐車場マップなどを伝え、条例の周知に努めている。

(四) 条例の著しい効果

条例施行後、交通指導員による違法駐車防止対策の効果はどうであったのか。

平成三（一九九一）年三月一日号の市報に掲載された重点実施地域六路線の二年一月から三年一月末までの三か月間の駐車実態調査（各月午後二時と四時の平均駐車台数）によれば、条例施行前の二年一〇月二八日、午後四時の駐車台数一八一台に比べ、一月は四三台（二三八台の減）、二月が六八台（一一三台の減）、翌年一月が五一台（一三〇台の減）となり、約六〇～七〇パーセントの減少で、著しい効果が出てきている。さらに、同様の調査で、五年三月の時点では、駐車台数が三三台（一四八台減）となり、八二パーセントの減少率となった。

平成三年度の決算で、違法駐車防止対策経費として、指導、啓発などの業務の委託料、重点地域表示板設置工事費、駐車対策協議会補助金など、合計八四〇〇万円を支出していたが、啓発活動の結果、一七年度決算では五〇〇〇万円に漸減した。

全国の自治体で、初めて実施した違法駐車防止に関する条例は、全国のモデルとなり、各自治体から市へ資料提供の依頼があり、行政視察も相次いだ。都区内をはじめ、多摩地区から全国に同条例が波及し、八年三月の時点で三〇〇余の自治体が条例を制定している。本市における違法駐車防止のための指導、啓発活動の積極的な推進、交通安全への貢献に対し、五年一月一四日には、警視庁から市に感謝状が贈られた。

四 交通バリアフリー基本計画

武蔵野市では、第三期基本構想・長期計画（平成五～一六年度）に、まちづくりの基本理念として「高齢者にやさしいまちは、障害者にも他のすべての人にもやさしい」という福祉の視点を立ったT W C C（Total Welfare

表 6—3—3 武蔵野市および公益企業が実施・検討してきた交通バリアフリーに関する主な事項

交通バリアフリーに関する主な事項	実施検討年度
(1) 福祉環境整備要綱の制定	昭和 59
(2) 五日市街道歩道の電柱の移設・地中化	61
(3) 駅のエスカレーター設置（三鷹駅北口入り口）	平成 5
(4) 違法駐車防止条例の制定	2
(5) 市民交通システム検討委員会の設置	3
(6) 交通対策推進本部の設置	6
(7) 市民交通計画の策定	7
(8) 自転車等の適正利用及び放置防止条例の制定	6
(9) 段差解消等検討委員会の設置	6
(10) 交通安全計画	8～12 13～17
(11) 電線類地中化計画	5
(12) 福祉のまちづくりモデル整備事業	3～7
(13) ムーバスの運行	7
(14) レモンキャブの運行	12
(15) 3 駅のエスカレーター、エレベーターの設置	5～

〔交通バリアフリー基本計画〕

Configurated City) の理念を掲げ、道路、住宅、交通、公共施設などの整備に努めてきた。また、同計画の第一次調整計画（同九〇一四年度）では、優先事業として「ハイモビリティ政策」の推進を掲げ、ムーバス事業（七年度）、レモンキャブ（二二年度）の導入、吉祥寺駅、三鷹駅のエスカレーターの設置などを行い、誰もが安全で快適に移動できるような施策を展開している。（表 6—3—3）

市民交通計画の策定

平成三（一九九一）年一

〇月二日、第三期基本

構想・長期計画を策定するに当たり、市民交通システム検討委員会（委員長・岡並木静岡岡県立大学教授・委員五人）が設置された。同委員会は、後述する市民交通計画（表 6—3—4）策定の軸となる事項について、高齢者のグループインタビューや観察調査を通して検討を行い、四年八月三十一日に市長に報告書を提出した。この報告がコミュニティバス「ムーバス」の誕生につながったことはすでに述べた。

市は、六年六月に交通対策推進本部（市長が本部長）を設置して七年二月に市民交通計画を策定

表 6-3-4 市民交通計画・骨子

(1)	歩行路面の段差、波打ち、傾斜の解消
(2)	歩行者用路側帯の確保
(3)	狭あい道路の整備、ボンエルフ（注①）の導入、イメージハンプ（注②）の設置、歩道のカラー舗装などで歩車道を分離
(4)	ベンチ・休憩施設の整備
(5)	道路上的商品・看板などはみ出しの解消
(6)	ポケットパーク・接道部緑化の推進で憩える空間の確保
(7)	横断歩道の改善、歩車道の段差を少なく。歩行者優先の視点から信号機のサイクルの見直し
(8)	電線類の地中化で快適な歩行環境と景観の整備
(9)	楽しく歩ける道のネットワークの整備
(10)	仙川の親水化、遊歩道化、玉川上水緑道など水辺の道の整備
(11)	交通安全施設の整備
(12)	公共サイン計画、都市景観に調和した統一的なデザインを
(13)	放置自転車の防止、レンタサイクルの導入、自転車レーンの検討
(14)	バス・タクシー交通、路線バスの利便性の向上、定時運行への改善
(15)	吉祥寺駅南口バス降車場所の検討、パークロードに路側帯を設けカラー舗装化で歩行者とバスの共存
(16)	バスターミナルの改善、バス案内板設置、バス乗り場の改善
(17)	高齢者の緊急時における交通手段確保の検討、障害者対象の福祉タクシー「つながり」を高齢者にも拡大
(18)	コミュニティバス（ムーブス）の運行、吉祥寺駅東側地域（平成7年11月運行）、三鷹駅、武蔵境駅地域での運行の検討
(19)	違法駐車防止、路線商店街荷捌き車両対策
(20)	都市計画道路の整備促進、交通渋滞緩和のための右折車線・バスベイ（注③）などの設置
(21)	駅施設の改善、エレベーター・エスカレーター設置、切符の自動販売機の位置を改善
(22)	交通マナーの向上
(23)	市民の協力体制の確立
(24)	長期的な課題、①JR中央線の連続立体交差化に伴う南北交通の変化など、広域的視点で対策を講ずる、②吉祥寺・三鷹・武蔵境駅周辺の再開発の推進と施設整備、③サイクル&バスライド・パーク&バスライド（注④）の検討、④交通セル方式（注⑤）の検討

注：①ボンエルフ 道路の一定幅員の中で車道部分を屈曲させたり、車道面に凹凸をつけるなど自動車の速度を低く抑える手法を取り入れた道路

②イメージハンプ ハンプとは「こぶ」の意味で、自動車に衝撃を与えて運転者に注意を促すもの。イメージハンプは、路面の色や舗装材料の変化で、あたかもそこにハンプがあるように視覚に訴えるもの

③バスベイ 道路を部分的に拡幅したバス専用の駐車スペース。バス乗降の際に発生する交通渋滞の緩和や乗降客の安全性を確保するために設置される

④サイクル&バスライド 駅周辺への自転車の集中を抑制するため、バス停留所付近に自転車駐車を設置し、自転車からバスに乗り換えさせるシステム。パーク&バスライドとは街の中心に車両が集中しないように、中心に入る手前に大きな駐車を作り、そこからはバスで中心まで移動させるように考えられたシステム

⑤交通セル方式 市街地を「セル（細胞）」状に仕切り、都心部の歩行環境と自動車利用の両立を図る政策。セル相互間の自動車流動や都心への流入車をコントロールする。日本国内では、長野市や浜松市などで実施が検討・準備されている

する。同計画は、人間優先の考え方に基づいて基本的な交通手段である歩行（車いすを含む）を中心に、高齢者や障害者が歩きやすく安全で快適な道路を整備することや、公共交通の利便性の向上、自転車や自動車の適正な利用などの交通体系を作ることが目的であり、前述の交通バリアフリー基本構想を先取りした計画であるといえる。

駅のバリアフリー化

市民など利用者から駅のホームにもエスカレーターを設置してほしいという声が強まり、市では、鉄道事業者、国、東京都の協力を得ながら、平成五（一九九三）年一〇月一日に、三鷹駅北口に車いす乗用ステップ付きのエスカレーターを設置、運転を開始した。工事費一億〇五〇〇万円は全額市が負担した。交通バリアフリー法の制定より六年余も前である。

六年二月一四日には、三鷹駅とＪＲ吉祥寺駅のホームにエスカレーターを設置する工事費の一部を負担する旨を決め、榎本龍幸ＪＲ東日本東京地域本社長と、土屋武蔵野市長、安田養次郎三鷹市長が協定書に調印した。こうしてバリアフリー化が進められた市内三駅のエスカレーター、エレベーターの設置経緯は表6-3-5にまとめた（武蔵境駅は中央線連続立体交差化事業中のため仮設）。

このように本市では、福祉の視点に立った安全で快適なまちづくりの実現に向けて、各部門で実績を積み上げ、八年四月には、(財)国際交通安全学会から市民モビリティ向上のための総合交通施策が評価されて同学会金賞を受賞し、さらに九年六月には、交通安全対策で自治相（現総務相）・国家公安委員長表彰を受けている。

武蔵野市の施策を後追いするように、一二年五月、「高齢者・身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法）が制定された。法は、(一) 国が基本方針をつくる、(二) バリアフリー基準（移動円滑化基準）への適合を公共交通事業者に義務づける、(三) 市町村主導による地域のバリアフリー施策

表 6-3-5 駅のバリアフリー化の経緯

駅	運転開始年度(平成)	事業者	機種	上り下り	設置場所	摘要
吉祥寺駅	2年12月	京王電鉄	エスカレーター	上り	発券機—改札口	
	8年3月	JR	エスカレーター	上り	快速線ホーム	市とJRで工事費折半
	8年9月	JR	エスカレーター	上り	中央階段	
	9年2月	JR	エスカレーター	上り	緩行線ホーム	
	13年3月	京王電鉄	エスカレーター	上り	道路—券売機 券売機—ホーム	市負担金4957万円
	15年9月	京王電鉄	エスカレーター	下り	券売機—道路	市負担金2500万円
	17年3月	JR	エスカレーター	下り	快速線、緩行線ホーム	市負担金4163万円
三鷹駅	5年10月	武蔵野市	エスカレーター	上り	駅北口入り口—改札入り口	市負担金1億0500万円
	7年10月	JR	エスカレーター	上り下り	改札口—3・4番ホーム	
	8年12月	JR	エスカレーター	上り下り	改札口—5・6番ホーム	
	11年2月	JR	エスカレーター	上り下り	改札口—1・2番ホーム	全てのホームにエスカレーターが設置
	18年2月	武蔵野市	エスカレーター エレベーター	下り	駅通路—北口入り口 下りエスカレーターの東側	交通バリアフリー構想に基づくスルー型(注)
武蔵境駅	15年3月	JR	エレベーター		仮駅舎—自由通路の北口と南口、中央線上りホーム	連続立体交差化事業を実施中のため、駅舎の改築に伴い総合的にバリアフリー化を実施
	同	JR	エスカレーター	上り	南口	

注：スルー型エレベーター 車いすの人が操作しやすいようにボタンの位置が低く、扉が2か所にあるので、向きを変えずに降りられる。11人乗り

を推進する―①市の基本構想の作成、②基本構想に基づく事業の実施、をうたった。

本市は、一四年六月一日、同法に基づき「武蔵野市交通バリアフリー基本構想策定委員会」(委員長・清水忠男千葉大学教授・委員二三人)を設置した。委員は、学識経験者三人、市民四人、福祉関係者・商工関係者・公安委員会各一人、公共交通事業者七人、道路管理者二人、行政関係者四人。同委員会は、市民意向調査、市民アンケート、障害者・高齢者の団体へのヒアリングと合同現地調査などを行って交通バリアフリー基本構

想（以下、基本構想と略）を策定し、一五年二月に市長に答申した。基本構想では、市と鉄道やバス事業者、市道・都道の管理者、警察などの事業者が協力して平成二二年度までに、駅および駅周辺を含めた重点整備地区内で、バリアフリー化事業を実施するとともに、商店主、企業、ボランティアなどが事業に積極的に協力することを定めた。この基本構想に基づいて、駅構内のエレベーターや上下のエスカレーターの設置をはじめ、視覚障害者誘導用ブロックの整備や歩道の段差解消など、駅と駅周辺のバリアフリー化を重点的に進めていくことになった。

そのうえで吉祥寺・三鷹・武蔵境の三駅周辺を重点整備地区とし、（一）三駅全てに、ホームから駅前広場や周辺道路までのバリアフリー化を実施、（二）鉄道車両については、代替時期に併せてバリアフリー化を求める、（三）バス車両については、ノンステップバスの導入を、（四）道路、信号機などについては、特定経路（注①）と準特定経路（注②）を選定し、優先的にバリアフリー化を、（五）その他の経路、地区についてもバリアフリー歩行空間のネットワーク形成を目指す、ことになった。これに先立ち、一三年九月に設置した交通バリアフリー法庁内検討委員会が一四年三月に報告書をまとめ市長に提出している。

スーパームデル地区に吉祥寺

交通バリアフリーなどを強力に推進するため国土交通省は特別に支援するモデル地

駅周辺地区が指定される

区を募集した。平成一七（二〇〇五）年三月一日、吉祥寺駅周辺地区が「スーパ

モデル地区」に指定された。道路課が前年の一〇月にエントリートしたのだが、応募が全国で三〇九か所あり、現地審査も受けて同地区が選ばれた。スーパームデル地区とは、歩行者優先道路、バリアフリー、電線類の地中化や放置自転車対策など、道路を整備するに当たり「くらしのみちゾーン」「バリアフリー重点整備地区」「面的無電柱化地区」「自転車利用促進地区」の四施策について、国交省が全国の見本となるモデル地区を指定し特別な支援をするもので、

表 6—3—6 路線別事業計画

地区	路線名	管理主体	予定事業年度
吉祥寺駅周辺 重点整備地区	一般都道 吉祥寺通り	東京都	平成17～21
	一般都道 平和通り	東京都 事業は市で実施	整備済み
	市道第191号線 吉祥寺大通り	武蔵野市	18～19
	市道第225号線	武蔵野市	17～18
三鷹駅周辺 重点整備地区	主要地方道 五日市街道	東京都	交差点改良事業で実施
	一般都道 三鷹通り	東京都	17～19
	市道第17号線 中央大通り	武蔵野市	19～20
武蔵境駅周辺 重点整備地区	三鷹駅北口広場	武蔵野市	19～20
	一般都道 境調布線	東京都 武蔵野市	20～22
	市道第84号線	武蔵野市	21～22
	武蔵境駅北口広場	武蔵野市	22
	武蔵境駅南口広場	武蔵野市	21～22

[交通バリアフリー基本構想] (平成17年1月現在)

事業費の二分の一を特別交付金として交付する。バリアフリー重点整備地区は、市部では本市を含む五市が指定された。市は、一七年一月に、市交通バリアフリー道路特定事業計画を策定している。東京都と武蔵野市の道路管理者が連携して、二二年を目標に次のようなバリアフリー化事業を実施するものである。(表6—3—6)

(一) 車道と明確に分離された安全な歩道を設置、(二) 車いすが円滑にすれ違えるよう、二メートル以上の有効幅員を確保、(三) 駐車場出入り口などの歩道が、上下や横方向に急傾斜しないように整備、(四) 車いすが通行しやすいように横方向の傾斜を原則一パーセント(困難な場合は二パーセント)以下に、また、進行方向の傾斜を原則五パーセント(困難な場合は八パーセント)以下に整備、(五) 信号待ちのための平坦な部分を歩道に確保、(六) 視覚障害者誘導用ブロックを設置、(七) 歩道を波打ちとならないように整備、(八) バリアフリー化された横断歩道などの接続部と歩車道境界との段差は二センチメートルを標準に設定、などの内容となっ

ている。

注① 特定経路 重点整備地区内で、駅と高齢者、身体障害者がよく利用する官庁、福祉施設などを結ぶ経路

注② 準特定経路 特定経路に適合した整備が難しい道路で、特定経路に準じて何らかのバリアフリー化の事業を実施する経路

第四節 安全・快適な都市づくり

一 アメニティ

(一) アメニティ都市づくり懇談会

アメニティという視点の議論は、市が「アメニティ都市づくり懇談会」（会長・東原紘道東京大学助教授・委員九人、以下、懇談会と略）を昭和六三（一九八八）年二月に設置したところから始まった。懇談会では、快適で、災害に強く、活力や触れ合いがあり、文化の香り豊かな都市を目指す本市の具体的施策を探ることになった。懇談会は平成元（一九八九）年三月に提言書を出した。

提言によると、アメニティ（英語のAmenity）とは本来、「快適な生活・社会・自然環境」をいうのだが、本市のアメニティ都市づくりの基本にあるものは、多摩地域における中核都市として広域的な責任を担っていくとともに、ハンディを負う人への配慮をする努力をしていくことだという。とはいえ、アメニティ都市づくりの目標と課題は多岐にわたっており、都市空間のほとんどの範囲に何らかのかかわりを持っている。またそれは、個人差や価値観の差が色濃く反映しているため、複雑なものになっている。

成熟した快適な都市づくり。本市のアメニティ都市づくりの重要な柱は、アメニティ・マインド（快適な環境というものに対する意識）の普及にあるという。市民が参加して自らのまちを再発見するタウンウォッチングを今後継続することも「アメニティ・マインド」を育む。ここでいうタウンウォッチングは、次のような視点を集約したカルテを作り、まちづくりライブラリーなどに蓄積することをいう。それは街並みカルテ、緑のカルテ、道のカルテ、遊び場データベースなどである。

アメニティ都市づくり専門委員会を創設する、まちの美観向上に関連する公共標識や案内板のデザインコードを考える、まちづくり顕彰制度のあり方も考える、高齢者・子ども・障害者の歩行の安全性を確保する、道の機能回復と質の向上を検討する、といった内容の提言であった。

この提言を受けて、市は平成二（一九九〇）年九月に「アメニティ都市づくり委員会」（委員長・後藤秀昭 パンスペー ス設計研究所・委員七人）を設置した。委員会では、アメニティの大きな要素には「本市を訪れる人々へのもてなし」があるという考えから、「サインなどのデザインづくり」「道のネーミング」「にぎわいの拠点としての小広場づくり」「楽しい待ち合わせ場所づくり」「夜のネオン、ライト」「個性ある道づくり」などについて、目に見える形で一歩進んだ議論をした。

（二） 美しい都市づくりを重点事業の一つに

「第二期長期計画第二次調整計画」（平成元～六年度）でも、重点事業の一つに「美しい都市（アメニティ）づくり」を掲げ、以下の施策を実施するとした。

①公共下水道整備に伴って整備してきた生活道路を順次改修し、一段と高級な舗装に改めていく、②緑化・環境問題を検討する市民委員会、アメニティ都市づくりを検討する専門委員会を設置する、③市民のアメニティ活動を支援する方法を検討し支援する、④ガードレールなどの交通安全施設や案内板、街路灯その他のストリートファニチャーのデザインを改善する、⑤公衆便所の改良を進める、⑥ごみの収集・運搬方法を改善できるか検討する、⑦屋外広告物、建築物のデザインにも改善を加える、⑧建築確認事務の市移管について検討する。

こうした課題には全市を挙げて解決に向けて取り組み、その後改善・改良されたものも少なくない。たとえば、ごみの収集方法に関しては、ステーション方式のごみ集積所は都市の美観を損い、通行の障害にもなっていた。ごみを担当する生活環境課（現ごみ総合対策課）の試行錯誤を経て「家庭ごみの有料化・戸別収集」（平成一六〇二〇〇四年一〇月一日）の方法が実現し、カラスによるごみの散乱風景はこのまちから姿を消した。

また、前述した懇談会の提言にあった「農業を通して自然とのかかわりを実感できるような圃場を公園化し、随時観察に供する」施策については、新しい公園づくり「農業ふれあい公園」の第一回ワークショップ（平成一七年二月）へとつながり、一九年三月三十一日には関前五丁目に農業ふれあい公園がオープンした。（↓第四章第一節二）

建築確認事務の移管については、本市の人口規模では任意設置となっているが、東京都との協議を重ね、市で業務を行うことになり、八年四月一日から建築指導課が発足、建築主事を配置した。それと同時に「武蔵野市建築計画に関する事前調整要綱」を設けて、建築主と担当課が事前に協議する制度が確立したことにより、狭あい道路の拡幅整備、雨水浸透施設の設置、敷地内の緑化など地域の特性に合わせた居住環境の改善が一層進んだ。

(三) アメニティコンテスト

懇談会の提言にあった「まちづくりの顕彰制度」も早速動き出した。平成四（一九九二）年九月一日には市報で第一回のアメニティコンテスト作品募集（十一月三〇日締め切り）を報じている。この呼びかけに多数の市民がユニークな案を持ち込んだ。「武蔵野市アメニティプラン（むさしのアメニティブックレット01）」に続く「私が見つけたアメニティ'92（むさしのアメニティブックレット02）」に、アメニティコンテストの最優秀賞二点、優秀賞五点などを掲載した。「武蔵野市まちづくり大賞」には七七点の応募があり、「写真による武蔵野市の魅力発見賞」には一三四点の応募があった。五年一月三〇日にはアメニティフェスティバル（市民会館）を開催して表彰式を行った。

まちづくり大賞はかつどう部門で三点が大賞を受賞した。その一つは「道路愛称板の設置」（吉祥寺南町・吉岡進）である。この活動は、まちに親しみを持ってもらおうと、吉祥寺南町三丁目の有志が道の愛称を募集した。住民が応募した「旭小路」「うぐいす小路」「まがり小路」などの愛称を小さな表示板に手書きしては次々と街角に立て、三年がかりで取り付けを終えた。「この活動によって地域コミュニティの輪が一段と広がった」と受賞者は言う。コンテストを提唱したアメニティ都市づくり委員会の後藤秀昭委員長は、「人と人との触れ合いがあつて初めてアメニティの豊かなまちになる」とエールを送る。

第二回まちづくり大賞コンテストのみどり部門大賞は「庭先緑市」（吉祥寺東町・原宇多茂）が受賞した。休日に株分けして育てた草花の鉢に一つひとつ名札を付け、庭先の道路脇に並べると、欲しい人が空き缶に代金を入れて持ち帰ってくれる。まちに緑を増やす活動として、第二回アメニティフェスティバル（五年一〇月三〇日・芸能劇場）

で、第二回から加わった「まちづくりアイデア賞」などとともに表彰された。なお、このフェスティバルでは、大木シンボルツリー2000計画を進める緑化公園課（現緑化環境センター）が募集した「大木2000シンボルマーク」最優秀賞（小学五年・谷剛史）などの表彰や作品展示も併せて行われた。

第一回武蔵野市まちづくりアイデア賞（五年）の一般部・優秀賞には、「ミニサンクチュアリの街づくり」（論文・吉祥寺北町・梅田彰）、「ラッキーマニアベニュー（ガス灯の明かり）」（イラスト・中町・沖島工業株式会社営業企画課）、「水辺の散歩道づくり（玉川上水緑道に小さな橋を架ける）」（イラスト・潮田弘）の三点が選ばれ、ブックレット「私が見つけたアメニティ⁹³」に紹介された。

第三回アメニティコンテスト（六年九～一二月）からは、「音風景発見賞」も加わり、第三回アメニティフェスティバル（七年二月四日・武蔵野公会堂）で、生け垣コンテスト（緑化公園課主催）の受賞者と一緒に表彰された。木々のざわめき、鳥や虫の声、家々から聞こえる生活の音、商店街のにぎわい、自動車や鉄道の音、スピーカーから流れる音楽やアナウンスなど、市民が想いを寄せる「音の風景」を綴った中から、次の二作品が最優秀賞を受賞した。

「木枯らしのあとの静寂・成蹊学園けやき並木（ケヤキの音とともに自分の人生五〇数年の思い出を綴る）」（吉祥寺北町・津田淳一）

「二万光年の音・武蔵野全域（正月の静けさ、澄んだ空気の合間に聞こえてくる星のささやき）」（中村知紀）

たても**武蔵野大賞**・市民が建物やまちに愛着心を持つことによって、良質な街並みが造られていく。同時**まちかどフォトコンテスト**に日常的にまちの美化を心がける啓発活動も広がるに違いない。その効果を狙った**たても武蔵野大賞**・まちかどフォトコンテスト」を市は平成二二（二〇〇〇）年から隔年で実施することになった。

その第一回、たてもの大賞には七三点、フォトコンテストには七九点の応募があった。選考委員は清水忠男（千葉大学工学部教授）ほか四人の有識者。第二回コンテスト（一四年、応募総数一八八点）の選考委員は入江正之（早稲田大学理工学部教授）ほか二人の有識者である。

第一回たてもの武蔵野大賞・住宅部門では永井邸（吉祥寺南町一丁目）、同・一般部門では日本獣医畜産大学（現日本獣医生命科学大学の）本館が選ばれた。まちかどフォトコンテストの小中学生部門では「むさしのの屋敷林」（撮影者・鈴木修平）、一般部門では「むさしのの青空市」（撮影者・市原忠光）が大賞を受賞し、第一回「まちづくりフォーラム」（一三年三月一三日・武蔵野スینگホール）で審査員特別賞などとともに表彰された。この日、第二部ではパネルディスカッション「未来に手渡す、美しいまち武蔵野」を考える」も行われた。

第二回の大賞は「懐かしい白壁の家（吉祥寺本町大野邸）」と「草屋」（御殿山）の二点が受賞した。第二回まちづくりフォーラム（一五年一月二六日・武蔵野スینگホール）は市制施行五五周年記念として行われ、授賞式のほかに、基調講演「武蔵野に森をつくって住もう」（甲斐徹郎チームネット代表取締役）とパネルディスカッション「住まいから広げよう まちのチカラ」などが開かれた。第二回の受賞作品は市報にも掲載されたが、「eいえまち図鑑」（たてものコンテスト・まちづくりフォーラム実行委員会編集）も、第一回、第二回の入選作品集として発行されている。

本市のアメニティ都市づくりの施策がスタートし、アメニティ・マインドが周知されてから二〇余年経つ（平成二二年現在）。三駅周辺や公園には、アメニティ・トイレ「ミカレット」が整備された。境南通りの歩道改修工事では多摩産の間伐材で制作した木製のガードレールを用い、快適な環境づくりに寄与している。市の行う事業の中には、

アメニティ（快適性）を考慮して進めるものが確かに増えた。だが、駅周辺の放置自転車はゼロにはなっていない。なぜか公園にはごみが散らかっている。まちづくりは常に途上にある。人々も行政もアメニティという言葉をあま一口にしなくなったが、それは終わりのない意識行為だと知っているからだろう。（↓資料編）

二 建築確認事務

（一）建築行政・建築確認事務の導入

従来東京都で実施していた建築行政を市で行うため、「第三期基本構想・長期計画」（平成五〜一六年度）で建築主事設置の方針を決定した。

市が建築行政を導入するまでの経緯を遡ってみると、昭和四六（一九七二）年にできた「武蔵野市宅地開発等に関する指導要綱」（以下、宅地開発等指導要綱と略）などによって建築活動をコントロールするという一定の建築行政がある。

四〇年代には、高層マンション建設に伴う日照権などをめぐって紛争が続き、五〇年代には、ストリップ劇場、ラブホテルなど風俗産業の進出阻止の環境浄化市民運動が起きた。

市では五八年一〇月に「武蔵野市旅館・レンタルルームの規制条例」、五九年一月には「武蔵野市旅館の建築等に関する指導要綱」を制定し、建築規制や行政指導を実施してきたが、平成元（一九八九）年には、第二期長期計画第

二次調整計画（元々六年度）で建築主事の導入を検討課題とすることになった。これまでは、都市計画行政は市で、建築基準行政は都で行ってきた。それを、市で一体化して独自の建築行政を司ることで、高齢者や障害者が安心して住み続けられる安全で快適な都市づくりを進めていこうというのである。

都市づくりのための関連法規は多いが、とりわけ「都市計画法」に基づく事業や制限、「建築基準法」に基づく個別建築物の規制、誘導などは、これら二つの法律の運用で、より良好な都市づくりを図ることが行政に課せられている。

東京都は、平成四年に「市への建築行政事務移管についての基本的考え方」を示し、人口一五万人以上の市と折衝を開始した。本市の人口は一五万人以下であるが移管の対象となり、五年四月に企画課に建築主事設置調査担当を置き、庁内に「建築行政導入調査検討委員会」を発足させた。六年四月には、都市開発部に建築主事設置準備担当が、七年四月には、建築指導準備室が設置された。構成は市職員一人、都からの派遣職員二人、臨時嘱託職員一人の体制。同時に前期、後期に分けて市職員を研修のため都に派遣した。

都の支援

建築基準行政を都から市へ移管するに伴って、都から市に支援があった。一つは人的支援である。移管前に都が市職員を受け入れて研修、移管時には都職員を市へ派遣した。二つ目は財政的支援。移管市の財政負担を軽くするため、実施の初動期間（五年間）に都から出る交付金は、建築基準行政に要する経費から確認申請手数料などの収入を差し引いた額の三分の二（第一～第二年度）、二分の一（第三～第四年度）、三分の一（第五年度）と三段階で配分された。本市の場合、建築基準行政導入の初年度にあたる平成八（一九九六）年度の歳入決算額は三九六〇万円であった。

建築主事・建築審査会 平成七（一九九五）年一月の市議会定例会で、市が八年四月から建築行政を実施すると
などの設置
の行政報告があった。

建築基準法第四条第一項では、人口二五万人以上の市は建築主事を設置する義務があるとしている。人口二五万人未満の本市は都知事と協議して任意に設置できる規定を適用し、設置義務市と同様の建築行政を担うことになった。建築行政は、建築主事と特定行政庁（建築主事を置く市の長）とが一体となつて行つた。建築主事は、独立した行政機関として建築、設備、工作物の確認、工事完了検査を主に、特定行政庁は、建築基準法の認可、指定、認定などの行政行為、違反建築などに対する是正命令など、機関委任事務を行う。

「武蔵野市建築審査会条例」が同定例会で可決された。審査会は、特定行政庁の例外的許可などの裁量行為を第三者的に公正に判断し、建築主事や特定行政庁の処分や不作為に対する審査請求の審理や裁決に当たる。「武蔵野市中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」（以下、紛争予防条例と略）も同定例会で可決された。中高層建築物の建築にかかわる計画の事前公開と紛争の斡旋、調停に関する事項などを定めたものである。それに伴つて、建築審査会委員（弁護士、建築士など五人）と建築紛争調停委員（同三人）が委嘱された。

八年四月一日、建築指導課が設置され、都派遣職員を含む一五人体制で業務を開始した。道路の位置指定に関する事務、狭あい道路整備事業は開発指導課の担当となる。道路の位置指定に関する業務は一四年四月に建築指導課に移管した。

八年六月の第二回市議会定例会に議員提出議案として、「建築基準行政事務実施に関する決議」が出された。その趣旨は、建築主事や担当の職員に対する代弁や調整を議員は個人の立場では差し控えるというもの。全員の賛成で六

表 6-4-1
建築確認申請件数（平成 8 年度）

一般確認	750
許可など	118
計	868

一般確認の内訳

木造	513
鉄骨鉄筋コンクリート造	7
鉄筋コンクリート造	69
鉄骨造	154
コンクリートブロック造	2
その他	5
計	750

月二四日に可決された。

建築行政の実績と効果

五〇件、許可などが一一八件あった。一般確認七五〇件中、木造建築が五二二件（六八パーセント）であった（表 6-4-1）。

違反建築の摘発件数は八年度だけで一八六件あった。前年度、都が武蔵野市で摘発した件数は七一件であるから、約二・六倍となった。それだけ市は是正の指導を行ったのである。ちなみに全体の違反件数は三六〇件あり、その内訳は建蔽率違反一四五件、容積率違反一一四件、確認をとらないものが四三件、となっている。

建築確認申請の際、市内の狭あい道路を拡幅して整備した実績もある。建築基準法で定める「幅員四メートル以上の道路に二メートル以上接していなければならない」という建築条件を満たさない道路の場合、市は狭あい道路拡幅整備要綱に基づいて、確認申請時の協議で後退用地を確保し、後退した土地を市に寄付させるなどして道路整備を進めている。八年度の実績は、整備件数一三四件、延長は一六九六・八メートルだった。

建築行政導入後の効果としては、第一に、建築確認が身近なものになったことが挙げられる。また、市は建築紛争の斡旋をし、市民に対しては建築相談に乗る、審査請求を提起するなど、目目の細かい対応ができるようになった。パトロールの徹底で違反建

築の取り締まりも以前より効果を上げている。

効果の第二は、本市のまちづくりの関連施策との連動が可能になったことである。「武蔵野市建築計画に関する事前調整要綱」を制定（八年四月一日）したことにより、確認申請前に担当部課の指導ができるようになった。

以上のように、宅地開発等指導要綱に基づく計画段階での行政指導の徹底、狭あい道路拡幅整備要綱による狭あい道路対策の目覚ましい成果、緑化に関する指導要綱に基づく住宅の緑化の推進、東京都福祉のまちづくり条例に基づく認定業務の推進といった事業が、建築基準行政をテコに大きく前進するという効果があつたといえる。

なお、宅地開発等指導要綱は建築行政事務導入と同時に八年四月、全面改正された。（↓本節三）

一一年五月一日から建築基準法が改正・施行された。改正点は、①建築確認・検査事務が民間（指定確認検査機関）に新たに開放されたこと、②中間検査制度が導入されたこと、である。本市では、地下を除く階数が三以上で延べ床面積が五〇〇平方メートルを超えるものと、主要構造部が木造で階数が三以上のものが検査対象建築物となった。

なお、本市には直接関係ないが、一七年一月、建築物の耐震構造計算書の偽造事件（強度不足）が発覚して、大きな社会問題となった。

（二） 中高層建築物にかかわる紛争と対策

本市では、昭和四〇（一九六五）年代の半ば頃から、マンションなどの中高層建築物が多くなり、日影問題をはじめとする建築紛争が多発するようになった。

このため、前述のように四六年一〇月に宅地開発等指導要綱を制定して、市民と業者の話し合いの場を設けること

で紛争予防に一定の効果を上げてきてはいる。しかし、法規範性のない要綱は紛争解決の絶対的な決め手とはならず、司法の場で争われることも多くあった。(↓次項)

五一年一月には建築基準法の一部が改正され、新たに中高層建築物に対する日影規制が制度化された。この法改正を受けて、五三年七月、「東京都日影による中高層建築物の高さの制限に関する条例」が公布され、より厳しい制限が課せられることになった。

前述したように、平成八(一九九六)年四月の建築基準行政の事務移管と同時に、市では、紛争予防条例を制定し、紛争を未然に防ぐための調整を行う体制をとることになった。しかし、日当たりの良い住宅地に暮らしていた人々が、ある日突然、近隣のマンション計画などで日照を奪われるとなると、権利保護から建設反対などの紛争に発展していくケースがある。以下、代表的な事例を三件挙げるが、最初の事例は、都が確認事務を行っていた最後の年に起こった紛争である。

地上一三階建てに住民が 三鷹駅北口(中町一丁目)に建設会社フジタが建設を計画した地上一三階地下一階、延建築差し止め申請

べ床面積約六一〇〇平方メートル、高さ四二・七メートルの共同ビル(一〜三階の一部は事務所や店舗、三階以上は住宅六五戸)に対し、平成七(一九九五)年五月八日、付近住民が東京地裁八王子支部に建築差し止めの仮処分申請をした。申請をしたのは、ビル建設予定地周辺の商店主や付近住民ら二〇四人。日照権の侵害に加え、古い商店街の景観を損うと訴えた。フジタは建設に問題はないと反論する。前年の一二月九日に市の宅地開発等指導要綱の事前の計画審査を受けたフジタは住民への説明会を行い、この年二月一五日には建築確認申請の審査を終えた。その後も説明会を持ったが、住民側は納得できず、仮処分申請に踏み切ったのである。その中で住

民はビルの高さをせめて一〇階まで下げてほしいと主張したが、五月一九日、東京地裁八王子支部はフジタに日影の金銭補償の和解を勧告。結局、住民側が仮処分申請を取り下げ、フジタは住民側に解決金を支払い決着した。

マンション新築工事 平成一〇（一九九八）年八月、宅地開発等指導要綱に基づく事前協議書が市に出された。事に関する陳情不採択 業者は住友不動産（以下、住友と略）で、吉祥寺本町四丁目三二番（以前は新日本製鉄の社宅）に、地上八階地下一階建て分譲マンション（戸数一三二戸）を新築するという。

市議会には同年一二月一五日、中町三丁目の住民三八七人から、「吉祥寺本町四丁目の大規模マンション建設に伴う環境の侵害に関する陳情」が出された。陳情には、「南北一〇〇メートル、八階建ての巨大な壁となるマンションは認められない。東西方向に三棟建てに計画を見直してほしい。現設計による建築確認申請は地域住民の要望を十分配慮したうえで受理するようお願いする」とあった。

住友は、一〇月から一二月まで五回住民に説明をしたが合意に至らず、住友側、近隣住民双方から紛争調停の申出書が市に出され、翌一一年一月二日に斡旋が行われた。住民からの妥協案は、①南北棟を五階に、②南北棟のスリット（建物の棟を仕切るすき間）を広くとる、③駐車場入り口を成蹊通り以外に設けてほしい、の三点。二回目の斡旋（同月二二日）では市長が議長役を務めた。住友側は、①七階建てを六階建てに変更、②外廊下を切って階段室型にする、③スリットを二メートルから三メートルにすると回答。三回目、住民側は南北棟の六階建てに同意しつつも新たな六項目を要望。結局、双方の溝は埋まらないまま、市は斡旋を打ち切った。一方、前述の陳情の方は市議会議員の任期満了で審議未了となり、一一年六月四日、新たな市議会に住民（中町三丁目の二四人）から陳情が出されたが、一二月九日の建設委員会と一六日の本会議で不採択となった。

マンション紛争に 三井不動産（以下、三井と略）が平成一四（二〇〇二）年夏、中町二丁目五番（敷地二九〇〇

市長幹旋案

平方メートル）に地上五階地下一階のマンション建設（一六〇戸）を計画した。現場は、幅員四メートルの行き止まり道路と、位置指定道路のみに接する袋地である。

近隣住民は、現場は道路も狭く防災上も不安だと主張し、三井と話し合ったが平行線をたどっていた。一五年二月に、市の宅地開発等指導要綱に基づく承認前に、三井は民間の建築確認審査機関に確認申請をして、三月六日に確認済証の交付を受けた。住民は市長と市議会に建築計画の見直しを求める陳情書を出す。三月四日に、東京地裁八王子支部に三井からは「建築妨害禁止」、住民側からは「建築工事着手差止」の仮処分の申請が出ていた。

三月一日、市は三井側に要綱を守るよう要請。市議会は一七日、三井側に要綱を遵守し、住民と誠意をもって話し合うことを求める決議案と、陳情を全会一致で可決した。

三月下旬、三井側と住民側から調整を依頼された市長が、紛争予防条例に基づいて調整を行ったが平行線で終わる。今度は両者が市長に幹旋案の提出を求めた。幹旋案として、防災上の安全確保のため、建物の西側の公開空き地を広げ、住民の日照権を守るため建物の一部を縮小。当初の計画案で一八六パーセントだった容積率を一六六パーセントに減らすという案が提示された。四月一日、両者はこれを了承し、建築の合意に至った。

三 高層建築の抑制・宅地開発等指導要綱

(一) 『要綱行政が生んだ日照権』を刊行

平成九(一九九七)年一月三日、市は市制施行五〇周年の記念事業の一環として『武蔵野市百年史』の別冊『要綱行政が生んだ日照権』を刊行した。

本市には住環境を取り巻くまちづくりの先駆的な行政の取り組みとして、昭和四六(一九七二)年一〇月に制定した「武蔵野市宅地開発等に関する指導要綱」(以下、宅地開発等指導要綱と略↓資料編)がある。

この要綱の運用をめぐる訴訟などが起こり、要綱の正当性や法規範性など全国的な論議を呼び、国の法律、都の条例などの改正にまで及んだ。

本市の要綱行政の一連の経緯をたどってみる。

昭和四〇年代前半からの経済の高度成長に伴い、都市化が急速に進み、無秩序な開発により生活環境問題や財政を圧迫する状況が発生してきた。武蔵野市では、マンションなど中高層建築物による日照問題で住民と建設業者間で紛争が相次ぎ、また、児童・生徒数の急増による教育施設の整備などの対応にも迫られていた。

昭和三七年以前、市内に三棟しかなかったマンションだが、四四年に二棟、四五年に三〇、四六年に一九、四七年に三二、四八年に三八棟と増えて、平成八年には八四八棟となった。最も多かったのは、昭和六二年の四九棟だ。

周辺住民からは、マンション建設反対、計画の見直し是正を求める請願・陳情が次々と出された。昭和四二年九月から六三年三月までに出された指導要綱・日照権などに関する請願は三九件、陳情は一五件に達した。

四三年三月に、本州市議会で日照権確保に関する意見書が可決されている。四二年一〇月に東京高裁で日照権を認める判決が出たのを受け、住居専用地区における高度規制の対策を早急に立てる強力な立法を求めた意見書である。建設相（現国土交通相）と都知事に提出した。

これら日照の確保などの解決策は本来法律や条例で規制すべきものであるが、市では法の欠落した部分を緊急避難的に補うため、前述のように「宅地開発等指導要綱」を制定した。指導要綱では、無秩序な宅地開発を防止し、中高層建築物による地域住民の被害を排除して必要となる公共・公益施設の整備促進を図るために、宅地開発などを行う事業者に必要な行政指導が出来る。法律や条例のような強制力はないが、その運用により実効性を確保する行政手段として機能し、一定の成果を上げてきた。

全国の指導要綱 昭和五二（一九七七）年二月一日現在、全国三二五六市町村中八八五市町村（二七・二パーセ

制定状況 ント）、大都市圏では六一・八パーセントが指導要綱を制定している。要綱制定年度を見ると、

四七年度が七二団体、四八年度が九七団体。八八五市町村のうちの七二九団体（八二パーセント）が四六〜五〇年度の五年間に、大都市圏では三六三市町村のうちの二八四団体（七八パーセント）が同じ五年間に制定した。六〇年度に要綱保有市町村数は一一七四、平成元（一九八九）年度には一二九四、五年度には一四〇五となった。

宅地開発事業の規定

本市の宅地開発等指導要綱では宅地開発事業で規模が一〇〇〇平方メートル以上のものと、中高層建築物で高さ一〇メートル以上のものを適用範囲とした。事業者は事前に市長に申し

出て、公共・公益施設の設計、費用負担、日照障害、テレビ電波障害などについて、協議し審査を受けなければならない。一〇〇〇平方メートル以上の宅地開発事業の規定は次の内容である。

①道路は幅員六メートル以上とし、L型側溝を事業主が整備、市に無償提供する、②開発面積が三〇〇〇平方メートル以上の場合はその六〜一〇パーセントの公園緑地を事業主が造成し、市に無償提供、③上水道は事業主の費用負担で市が施工、④下水道は事業主が施工して市に無償提供、⑤計画戸数一〇〇〇戸につき小学校を一枚、二〇〇〇戸につき中学校を一枚、学校用地を市に無償提供し、学校建設費用を事業主が負担、⑥消火栓、貯水槽は事業主が設置し、市に無償提供、⑦ごみ集積処理施設を設置、⑧街路灯・防犯灯は事業主が負担、⑨駐車用地を確保する、など。中高層建築物の建設事業の規定は次の内容である。

①日照の影響について市と協議し付近住民の同意を得る、②テレビ電波障害などの障害排除の施設は事業主の負担、窓の目隠しを設置、③住宅公団、都営住宅などが建設する住宅に市民優先入居など配慮、など。

この要綱に従わない事業主に対して、市は上下水道など必要な施設その他の協力を行わないことがある。

指導要綱の運用後

この要綱制定後、開発事業者から開発計画審査願が市に提出されるようになった。これを宅地開発等審査会が審査し、問題がなければ承認をする。大方の事業者は市の指導に従ったが、指導要綱は法律ではないからと指導を拒絶したため、訴訟に発展し長期間にわたって争われたいくつかの例がある。

損害賠償請求、建設工事禁止請求、水道法違反、教育施設負担金返還請求事件などだが、最も長い訴訟は原審から最高裁判決まで一五年かかっている（↓資料編）。いくつかを挙げておく。

(1) 水道法違反事件

山基建設（本社・吉祥寺南町一丁目）が絡んだ水道法違反事件は、昭和五三（一九七八）年三月の告訴から平成元（一九八九）年一二月の最高裁判決まで一一年間かかり、一番の公判だけで延べ三〇回に及んだ。同社が指導要綱に従わなかったため、市は要綱に定める措置を適用して上水道給水契約申し込みを保留した。それに対して同社が後藤喜八郎市長と市職員二人を告訴（後に市職員は不起訴処分となった）、後藤市長が刑事事件として起訴された。

水道法第一五条に定める給水義務条項で水道事業者が給水の申し込みを受けた時は、正当の理由がなければこれを拒んではならないとの規定に抵触したとして争われた。市が給水を保留した措置が正当の理由に当たるとかどうかがもつぱらの争点となった。同時に、法に基づかない指導要綱の法的拘束力が判断の根拠となった。市は要綱行政の正当性と必要性を粘り強く説くとともに、給水を「拒否」したのではなく一時「保留」したのだと主張し続けた。

しかし、「市のとつた行為は、協力しない相手方に強制力を及ぼし、法律による行政の原則を逸脱し、行政指導の範囲を超えるもので適法でない。被告の給水申し込みを拒否した目的は要綱を守らせることにあり、山基マンションは完成し、居住者への給水も拒否することとなり、手段・方法は相当性を欠き、これらの行為について違法性が阻却されることはなく、可罰的違法性があったことは明らかである」との理由で五八年九月二六日、罰金一〇万円の一審の論告求刑があった。翌年二月二四日、求刑どおり罰金一〇万円の一審有罪判決が元市長（後藤喜八郎市長は五四年四月に退任）に下された。

元市長は直ちに東京高等裁判所に控訴するが、六〇年八月三〇日、「給水拒否は行政指導の限界を超えたもので、正当性は認められない」として同高裁は罰金一〇万円の一審判決を支持、控訴を棄却した。

元市長は同年九月一二日、最高裁判所に上告した。しかし平成元（一九八九）年一月八日、同裁判所は「要綱に従わないことは給水拒否の正当の理由にならない」として、罰金一〇万円の二審判決を支持、上告を棄却する決定をし被告元市長の罰金刑が確定した。

（2） 損害請求住民訴訟事件

（1）の裁判で元市長の弁護士費用を市費で支出した件に対し、昭和五四（一九七九）年一〇月三十一日提訴の損害請求住民訴訟事件で、平成二（一九九〇）年三月二三日、最高裁は「刑事事件における弁護士の活動が地方公共団体の事務に当たるとはなく、元市長の弁護士費用の支出は違法であり、市に対する損害賠償責任は免れない」と、一、二審の判断を支持する判決を下した。この間一一年間を費やし、元市長は市に二三万七二〇円を支払った。

同時に原告（山基建設）は地方自治法の規定（勝訴した場合に原告の弁護士費用を市に請求できる）どおり、その費用を市に請求し、市は原告に九六万円を支払った。

（3） 教育施設負担金返還請求事件

昭和五三（一九七八）年九月一三日、賃貸住宅の建築主からすでに納入済み（五二年一月二日）の教育施設負担金（一五二三万二〇〇〇円）の返還請求が提訴された。市が五三年に指導要綱の一部を改正し、教育施設負担金の項を削除したため、改正直前に負担金（寄付金）を支払った原告が不公平感を抱いて返還を求めたのである。

五八年二月九日の一審では「原告が負担金の寄付を拒否すれば市が給水制限をすると畏怖しているのに乗じて寄付

を強制したという認識を持っていたとは到底うかがえない。よつて市の強迫を理由とする原告の寄付の意思表示の取消しはその要件を欠いているから失当である」と返還の主張を退けた。原告は控訴し、新たに国家賠償法に基づく請求を追加した。原告は要綱そのものの違法性、負担金納付の違法公権力の行使性を主張した。

六三年三月二九日、二審判決は「指導要綱そのものが違法とはいえず、納付するよう指導したことが公権力の違法な行使に当たるとは認められない」と原告の訴えを却下した。原告はさらに最高裁に上告した。

平成五（一九九三）年二月一八日、最高裁判決は「寄付金を求めること自体は、強制でなく、任意性を損うことがない限り違法ということとはできない。しかし、負担金は選択の余地のないほど具体的に定められ義務の一部として寄付金を割り当てていて任意の寄付と認めるのは困難である。任意に寄付金を求めるべき行政指導の限度を超えるもので、違法な公権力の行使である。よつて国家賠償法一条一項による負担金納付の違法公権力の行使による損害賠償請求については、破棄を免れず、さらに審理を尽くさせるため原審に差し戻す」との判断を示した。

その後東京高裁で和解案が示され、市は和解案を受け入れた。五年二月六日に市議会に提案し議決ののち、二月二日和解をし、同二八日に和解金二二八万二五四八円を支払い、決着した。

これらの裁判を通して市は指導要綱の正当性を主張したが、要綱はあくまでも法に基づかない法的拘束力のない行政基準であるとして、要綱の運用には行き過ぎあるいは違法があったとの司法の判断があった。しかし、要綱そのものを否定したものではなかった。裁判係争中に市が主張していた日照権の確保などに関していえば、建築基準法は建築物の高さを規制する高度地区の制定などによつて居住環境を保護してきたが、日照を保護するためには必ずしも十分でなかった。このため「建築基準法の改正」（昭和五二年一月施行）が行われ、また、「東京都日影による中高層建



武蔵野市百年史別冊『要綱行政が生んだ日照権』平成9年11月刊行

建築物の高さの制限に関する条例」(五三年一〇月二日施行)が制定されている。こうした法令の整備に伴い、市は指導要綱から住民同意条項を、また併せて教育負担金の規定の項を削除した(都条例と同日施行)。

要綱行政はしかし、法の欠落部分を補完し、慣習的な性格を持つて実効性を確保してきた実績がある。要綱はその後、市政運営に必要な行政基準となっている。

(二) 宅地開発等指導要綱の全文改正

市は平成七(一九九五)年九月一日、「宅地開発等指導要綱調査検討委員会」を設置し、要綱の改正に着手した。総合的なまちづくりの実現を図るため、八年四月一日に導入する建築基準行政に合わせ、指導要綱を国の措置方針と行政手続法(六年一〇月一日施行)を踏まえて、時代に即応したものに改正しようとしたものである。

行政手続法は、行政指導の原則として、「行政機関の任務、事務の範囲を逸脱してはならない。指導の内容が相手方の任意の協力で実現されるものであること、相手方が指導に従わなかったことを理由に不利益な取扱いをしてはならない。申請者が指導に従う意思がないにもかかわらず、指導を継続して申請者の権利の行使を妨げてはならない」と定めている。さらに、「地方自治団体は行政手続法の趣旨にのっとり、行政運営の公正の確保と透明性の向上を図るた

め必要な措置を講ずる」と規定している。

国から要綱是正の通達

昭和五七（一九八二）年以降、建設省（現国土交通省）と自治省（現総務省）から再三にわたって全国の自治体に指導要綱の是正の通達が出された。通達の内容は、指導要綱の運用の適正化と見直しを求めるものである。具体的には、①寄付金の見直し、②中高層建築物の住民同意による遅延、③行政指導の行き過ぎ是正、④公共用地の提供、負担金の必要性・合理性の再検討、などであった。

このような要綱を取り巻く情勢の変化を受け、市への建築行政導入を契機に、まちづくりの施策を包括的にとらえ、建築活動をコントロールしていく次のような要綱の拡充と見直しを行い、平成八（一九九六）年四月一日施行した。

主な改正点は、①要綱の目的は「無秩序な宅地開発の防止、中高層建築による地域住民への被害排除、公共・公益施設の整備促進のための事業主への指導」となっていた。これを「開発行為及び中高層建築物の建築に対する指導の基準を定めて、計画的なまちづくりを推進し、緑豊かで良好な居住環境の促進を図る」と改めた、②適用範囲を「宅地開発で一〇〇〇平方メートル以上、中高層建築物で高さが一〇メートル以上（第一種住居専用地域では、軒の高さが七メートル以上、または地階を除く階数が三以上）」としていたが、「一〇〇〇平方メートル以上」を削除し、中高層建築物の「第一種住居専用地域」を「第一種と第二種低層住居専用地域」と改めた、③五三年の改正ですでに「日照障害・住民の同意・被害の補償」は東京都の「日影制限条例」施行と同時に削除していた。「武蔵野市中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例」に基づいて「標識を設置しなければならない」を加え、「説明会を実施」することと「報告」を義務づけた。

(1) 宅地開発事業に関する改正点

①道路 無償提供の要求主体を市から市長に変え、「建築基準法第四二条第一項第五号の位置指定道路及び同条第二項のみなし道路に接する開発事業については、指定幅員に満たない部分を道路として整備する」ことを義務づけ、開発面積が三〇〇〇平方メートル以上の事業の場合の道路整備および用地の無償提供の規定を「開発面積に拘わらず市が必要と認める道路については、都市計画等の趣旨に沿った開発となるよう努めなければならない」と改めた、②公園 ①「六パーセントの公園設置を義務づけ、用地の無償提供を求めることができる。ただし、一〇パーセントの公開空地を設置した場合は除く」と改正、③緑化の推進 ①「事業区域内にある樹木の保全を行うとともに、道路に面する部分を生垣等による緑化に努めなければならない」という規定を新設、④上水道 ①「上水道施設の整備及び給水等について市との事前協議の義務」を新設、⑤下水道 ①「雨水浸透施設、雨水貯留槽の設置の義務」を新設、⑥公共用地 ①公共用地の無償提供を求めることができるとする規定を、「敷地の利用上やむを得ない場合は公開空地に代替できる」と例外を認めた、⑦消防水利等 ①消防車両の寄り付きおよび梯子架梯について、「消防署長と協議」を新設、⑧清掃施設 ①住宅以外のごみ集積場の設置について「市との協議」を新設、⑨駐車施設 ①駐車施設を自動車と自転車に分け、自転車については「自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例に基づいて設置する」と改正、⑩公害の防止等 ①「工事中の騒音、振動等」の文言を「公害」に改めた、⑪住居用部分の容積率の基準 ①「住居用部分の床面積が敷地面積の二〇〇パーセント又は容積率の五〇パーセントを超えない」努力規定を全文削除、⑫区画面積の基準 ①一区画の面積「第一種・第二種住居専用地域及び住居地域では、一〇〇平方メートル以上、その他は八〇平方メートル以上」を、「住居系地域では一〇〇平方メートル以上、その他は同様」と改正した。

(2) 中高層建築物の建設事業に関する改正点

①敷地内緑地等 Ⅱ「敷地面積の二〇パーセント以上の緑地又は空地の確保」を、「住宅を目的とする建設事業は二〇パーセント以上の緑地、それ以外の建設事業は二〇パーセント以上の空地を確保しなければならない」と改め、②用途混在の防止 Ⅱ「用途の混在による居住環境の悪化や商業、業務機能の妨げにならないように配慮しなければならない」を新設、③居住水準の確保 Ⅱ「適切な住宅規模の確保と良質な住宅の供給を図るため、居住水準を確保するよう努めなければならない」を新設、④ワンルーム形式集合住宅 Ⅱ「円滑な相隣関係と良好な住環境の確保を図るための建設計画をしなければならない」を新設、⑤福祉対策 Ⅱ不特定多数の人の利用する施設を建設する場合、「障害者や高齢者が安全快適に利用できるようにするため、東京都福祉のまちづくり条例及び武蔵野市福祉環境整備指導要綱に基づき計画しなければならない」と改正、⑥ガラス飛散防止装置 Ⅱ「自然災害及び事故等による二次災害を防止するための措置」を新設、⑦勧告及び公表 Ⅱ「要綱に従わない事業主に対して市は、上下水道等必要な施設その他必要な協力を行わないことがある」を削除、代わって「要綱規定を遵守するよう勧告し、勧告に従わなかった時は、行政指導の事実等を公表する。公表する場合、事前に事業主に意見陳述の機会を与える」規定に改正。

(三) 緑町パークタウン

緑町団地建て替え計画 平成四(一九九二)年三月二日、武蔵野緑町団地自治会(緑町二丁目、代表・横山芳男)見直しの請願を採択 九五二九八人)から「公団建て替えに関する請願」が市議会に出された。

住宅・都市整備公団(以下、公団と略、現独立行政法人都市再生機構・UR)は、昭和三二(一九五七)年に建設



12年かけて建て替えが完了した
武蔵野緑町パークタウン(平成15年4月)

るよう計画の見直しを求める意見書を国に出してほしい」という請願は、同年の第一回市議会本会議で全会一致で可決された。

建設相(現国土交通相)への意見書は、「建て替えに当たっては、居住者と十分な話し合いを行い、緑の保全、確保に努めると同時に現居住者が安心して住み続けられる適切な家賃とするよう強く要望する」となった。

(1) 緑町団地の建て替えて協議

緑町公団住宅は三二棟、一〇一九戸。老朽化しており、公団は、居住水準向上のために建て替えると昭和六一(一九八六)年五月に発表した(表6-4-2)。市ではまちづくりや住宅政策の観点から、第三期基本構想・長期計画(平

された緑町公団住宅(賃貸住宅)を老朽化と部屋の手狭さを理由に建て替える事業説明会を平成三年一〇月に開催し、現地事務所を開設した。緑町・桜堤の両団地自治会は、「建て替え後の家賃がそれまでの三〜四倍になるため(2DK二万六〇〇〇円、3DK一万五〇〇〇円、3LDK一万七二〇〇円など)、居住者は団地を出ていかざるをえない。また、一四階建て住宅の子どもへの影響が心配だ。豊かな緑も減少する。任意の建て替えといいつながり、期限付きで契約の解除を迫る事業の進め方は住民を無視している」などの理由から、建て替え事業を見直し、自治会や周辺住民と十分話し合うよう、公団に要望した。また、自治会から「居住者が安心して住み続けられ

表6—4—2 武蔵野緑町団地建て替え事業の計画概要

(1) 建て替え前の団地概要

団地概要	所在地	武蔵野市緑町 2-3		
	敷地面積	69,700㎡		
	用途地域	第1種中高層住居専用地域 (200/60)		
	管理開始	昭和32年		
建物の種類 と規模	公団賃貸住宅	1019戸	都営住宅	0戸
	公団分譲住宅	0戸	施設	-
住宅型式 専用床面積 (戸あたり) 家賃 住宅型式別戸数	(公団賃貸)			
	1 K	12㎡	13,596~16,686円	190戸
	1 DK	29㎡	28,428~36,359円	130戸
	2 DK	32~37㎡	30,488~51,088円	683戸
	3 DK	43㎡	35,535~47,071円	16戸
初年度家賃~第四次空き家賃				
容積率	61%			
駐車台数	176台 (17.3%)			

(2) 事業着手時の計画概要

建物の種類 と規模	公団賃貸住宅	1260戸	都営住宅	0戸
	公団分譲住宅	64戸	施設	-
住宅型式 専用床面積 (戸あたり) 家賃 住宅型式別戸数	(公団賃貸)			
	1 DK	31~37㎡	91,000円 (34㎡)	188戸
	2 DK	40~54㎡	136,000円 (52㎡)	283戸
	3 DK	57~72㎡	151,000円 (58㎡)	634戸
	3 LDK	65~71㎡	172,000円 (66㎡)	85戸
	(公団分譲)			
	2 LDK	60~66㎡	6,300万円 (64㎡)	22戸
3 LDK	69~74㎡	6,700万円 (69㎡)	42戸	
容積率	144%			
駐車台数	794台 (60%)			

(3) 完成時の計画概要

建物の種類 と規模	公団賃貸住宅	855戸	都営住宅	240戸
	公団分譲住宅	0戸	施設	介護老人保健施設
住宅型式 専用床面積 (戸あたり) 家賃 住宅型式別戸数	(公団賃貸)			
	1 K	51㎡	126,300~139,400円	11戸
	1 DK	34~48㎡	77,400~114,400円	71戸
	1 LDK	49~64㎡	114,700~146,000円	88戸
	2 DK	45~52㎡	99,600~132,200円	210戸
	2 LDK	57~68㎡	130,300~178,300円	237戸
	3 DK	58~66㎡	125,800~165,100円	73戸
	3 LDK	66~89㎡	147,000~189,600円	165戸
傾斜家賃については最終家賃 公募時の家賃				
容積率	107%			
駐車台数	456台 (53%)			
管理開始	平成8年3月~15年3月			



建て替え前の緑町団地
(建て替え後、緑町パークタウンとなる)

成五(一六年度)の九つの優先事業の一つに公団の建て替えを位置づけた。

昭和三三年当初は二DK(四・五畳と六畳、台所兼食堂、バス・トイレの専住床面積三五・五四平方メートル、バルコニーの二分の一を含む)の家賃は月額五三五〇円で、庶民羨望のモダンな文化住宅であった。平成三年三月の改築直前の家賃は三万〇七〇〇円になっていた。

昭和六二年に公団が建て替え素案を提示すると、市、公団、地元団地自治会(以下、自治会と略)の動きが活発化した。市議会ではこの問題に関する一般質問が行われた。市では宅地開発等指導要綱に関連する部課で公団への要望事項の検討を始めた。市長は公団に、緑の保全、適正な家賃、高齢者住宅の設置などを申し入れた。自治会では建て替え対策委員会を発足させた。

平成三(一九九一)年に市は公団建て替え対策調査検討委員会を設置。公団は緑町事務所を開設、事業説明会を開催した。自治会では市長を交えて緑町住民懇談会を開催した。

前述の「公団建て替えに関する請願」採択後の四年七月には、市長が公団東京支社を訪問。五年三月二五日、市と公団で次にあげる基本協定を締結した。(一)市と公団は相互に協力し、誠意をもって協議する、(二)事業の概要―①事業区域面積は約七万平方メートル、②住宅規模は約二二〇〇戸、種別は賃貸住宅、分譲住宅および関連施設、③事業計画(表6-4-3)、④事業期間は五年一二月(一二年一〇月。三期の工事に分割、工期毎に協議する、(三)協議は「市宅

表 6-4-3 武蔵野緑町団地建て替え事業計画

	項目	面積など	備考
土地利用計画	宅地	約40,000㎡	
	道路	約9,200㎡	
	公園	約12,300㎡	
	駐車場	約8,300㎡	
施設計画	集会所	2か所	賃貸、分譲に各1か所
	管理事務所	2か所	賃貸、分譲に各1か所
	駐車場	約720台	賃貸戸数の約60% 分譲戸数の約70%
	自転車置場	約1,800台	戸あたり約1.5台

「地開発等指導要綱」と「市福祉環境整備指導要綱」の規定に準じて行う、(四)土地利用計画策定に際して、周辺の既存の生活動線を尊重し、周辺地域との融合化を図る、(五)公園緑地を確保、市が公団から借用している市立緑町公園用地は公団に返還、(六)「市地域高齢者住宅計画」に協力する、(七)事業地区内に生活関連サービスの提供を受けるシニア住宅を計画する場合には、老人保健施設、デイケアサービスセンター、医療施設などの併設を協議する、(八)地区内に都営住宅を併設することに協力し、都との協議を行う、という八項目の協定である。

(2) 緑町パークタウンが完成

公団は、平成七(一九九五)年一月一〇日、新団地の名称を「武蔵野緑町パークタウン」と改称した。

八年三月二九日、第一次戻り入居(三八一戸)を開始し、一〇年一〇月三〇日の第三次で戻り入居は完了した。その後一五年四月五日の第五次までの新規公募と入居が続いた(新規六八戸を含み、計九二三戸)。

完成した新団地の建物は、従前の四〜五階建てから最高で一二階建てとなり、また、屋根は四角い殺風景な陸屋根から趣のある切妻屋根に変わり、建物全体の色彩も、ゾーン毎に落ち着いたブラウン系とブルー系に色分けされて、緑町パークタウンの景観は一変した。

市の都営住宅併設の要望に対しては、九年五月一六日、都から併設決定の

通知があった。都は、一〇年八月に都営住宅建設に着工。当初の公団の計画には、都営住宅の併設計画はなかったため、賃貸一二六〇戸、分譲六四戸の当初の計画を変更し、賃貸を八五五戸にし、分譲を取り止めて、都営住宅二四〇戸を併設することとなった。一一年八月、市と公団が老人保健施設の土地使用賃借契約を締結し、同施設の併設が進んだ。

一二年五月一日、都営住宅六棟（七、八階建て、二四〇戸分）が完成し、七月一日には、市内二か所目となる介護老人保健施設（ハウズグリーンパーク↓第二章第二節三）が完成した。これをもって約一二年間にわたる、いわゆる公団緑町団地の建て替え事業は完了した。

平成一五年四月五日、建て替え完成記念式典が緑町パークタウン集会所で行われた（緑町パークタウン主催、武蔵野市、公団後援）。近隣自治会、商店会、地元自治会からも二二〇人を超える参加があった。式典後、土屋市長、中田雅史^{まさよし}公団理事、延藤安弘千葉大学教授によるシンポジウム「住まいとまちづくり」が開催された。

（四）桜堤一団地の建設

（1）桜堤団地建て替え工事着工と完成

市は、平成八（一九九六）年五月一五日に「都市計画一団地の住宅施設の変更」（桜堤団地の建て替え）案について、市議会全員協議会に説明をした。その後、五月一七日に市都市計画審議会に諮問し、六月一二日に審議会は原案どおり可決、答申をした。九年七月二一日、東京都が告示して桜堤団地の建て替え計画が決定した。

桜堤団地の建て替え事業は、前述した緑町団地の建て替えとは事業の手法が異なっている。緑町団地の場合は、建

築基準法の範囲で建て替えができた。桜堤団地の場合は、一団地の住宅施設として都市計画の網が掛かっている。昭和三三（一九五八）年にすでに都市計画決定（都知事決定）がされていた。三四年の建設から三七七年が経過し、施設の老朽化とともに、施設設備が現在の水準に達していない面が出てきた。

そこで、居住水準の向上と良好な居住環境の形成、土地の有効利用を図るため、改築に当たり都市計画の変更が必要となった。

計画の変更内容は表6—4—4のとおりである。

変更前の名称「武蔵境住宅」は変更後「桜堤一団地の住宅施設」となった。建蔽率、容積率もそれぞれ緩和し、戸数は、現行一五三棟・一八二九戸（二～五階）を、高層化（三～二階）によって五九棟・二三〇〇戸（四七一戸の増設）とする、公共施設である公園は、現行一三か所一万七〇〇〇平方メートルを、一か所二万二〇〇〇平方メートル（五〇〇〇平方メートル拡大）とする、公益的施設として診療所と福祉施設を併設する、という計画である。

工区は三工区に分け、第一期工事完成は一一年春、全工区完成は一五年とした。

家賃は、三DK（五八平方メートル）で一五万六〇〇〇円（後に一三万六〇〇〇円）となる。

建て替えに当たり、市は八年五月に、住宅・都市整備公団（現独立行政法人都市再生機構・UR）以下、公団と略）と基本協定を締結した。内容は、①公園緑地の確保、②生ごみ肥料のコンポストの設置（↓第四章第二節二）、③防災に利用できる雨水貯留施設の設置、④環境システムの整備、⑤都営住宅の併設について都と協議する、などであった。

団地内を流れる仙川については管理者の東京都、公団と市の三者で、コンクリート護岸を改修し、親水化するなど、水辺環境整備を行った。（↓第四章第一節四）

表 6—4—4 武蔵野市都市計画一団地の住宅施設の変更案（概要）

変更事項		変更前		変更後
名称		武蔵境住宅		桜堤一団地の住宅施設
位置		武蔵野市境上水南地区		武蔵野市桜堤1、2丁目地内
面積		約19.37ha		約19.25ha（変更前より減ったのは完成した都市計画道路などを区域から外したことによる）
建築物の 限度	建蔽率	2/10以下(20%以下)実質16%		3/10以下(30%以下)実質20%
	容積率	5/10以下(50%以下)実質42%		16/10以下(160%以下)実質114%
住宅予定 戸数	高層住宅（6～13階）	0戸		約2150戸
	中層住宅（3～5階）	1213戸		約150戸
	低層住宅	620戸		0戸
	計	1833戸 現状 1829戸		2300戸
棟数		153棟		59棟
公共施設	公園	13か所 17,000㎡		11か所 22,000㎡
公益的 施設			(現状)	
	集会所	1か所	2か所	4か所
	管理事務所	1か所	1か所	1か所
	保育所	0	1か所	1か所
	児童館	0	1か所	1か所
	市・出張所	1か所	0	0
	消防団詰め所	0	1か所	1か所
	ポンプ室（水源）	5か所	1か所	1か所
	診療所	1か所	0	1か所
	駐車施設	0	328台	約1,600台
	駐輪施設	0	不明	約3,450台
	派出所	0	1か所	1か所
	公衆便所	0	1か所	1か所
	事務所	0	1か所	1か所
	バス折り返し所	0	1か所	1か所
福祉施設	0	0	1か所	
購買施設 など	店舗	1か所	0	1か所

一一年一〇月に、第一期の戻り入居が始まり、一五年に入居が完了した。第二期工事も一七年九月に完成して入居者の募集があった。

サンヴァリエ桜堤と 公団は、桜堤団地の建て替え後の名称を「サンヴァリエ桜堤」と改称した。団地周辺の景観

改称 は、桜の木を中心に、成育した樹木と仙川水辺公園をはじめ緑の公園に囲まれ、建物もゾー

ンごとにストライプ入りのクールグレイ、ページジュ、パールピンクなどの色彩に区分され識別がしやすく、アメニティの観点からも桜堤の地名にふさわしい静かで落ち着いた住宅地に変貌した。

しかし、一八年三月上旬に公団側より、大きな方向転換が示され、第三期工事個所の建設を取り止めて、民間デベロッパーへの用地売却が決定した。

市が要望していた都営住宅の併設については、公団側で高齢者などが定住できる低家賃制度をつくり、この制度で対応することで併設は実現しなかった。公益的施設の福祉施設の併設については、改築の期間中には実現しなかったが、特別養護老人ホームを民間が団地内に建設することになった。診療所については、地元医師会と継続協議事項となっている。

(2) 市議会、「公団住宅の事業見直しに関する意見書」可決

なお、建て替え工事が進行中の平成一三(二〇〇一)年八月三十一日、「公団住宅の事業見直しに関する陳情」(桜堤一丁目、桜堤団地自治会長丸谷平八郎ほか一団体)が市議会に提出された。

陳情は、政府の行政改革推進事務局が同年八月一〇日に発表した全特殊法人の事業見直し案の中で、住宅・都市整

備公団（現都市再生機構）の賃貸住宅事業について、①新規建設は行わない、②建設・管理は民間に委ねる、③既存の住宅は可能なものから順次売却するとし、同年二月にこの特殊法人改革案が策定されるに先立って出された。見直し案に対し、公団居住者の生活を不安に陥れることのないよう「公団住宅を公共住宅として存続させ、公団賃貸住宅の安易な売却、民営化は行わない」よう、市議会から関係各方面に意見書を提出してもらいたいというものである。陳情は九月二二日の本会議で全会一致で採択された。（↓資料編）

四 住宅マスタープラン策定

（1）武蔵野市住宅マスタープラン「ゆとりある住まい・住環境の実現をめざして」

平成四（一九九二）年九月一八日、市は武蔵野市住宅マスタープラン策定委員会（委員長・日端康雄筑波大学助教・委員九人）を設置した。

設置の目的は、良好な住宅および住環境は武蔵野市の魅力であり、この住環境を望ましい方向に維持し、また誘導していく必要がある、そのために住宅政策を総合的、体系的に推し進めていく基本的指針として住宅マスタープランを策定することである。

マスタープランは、第三期基本構想・長期計画（平成五～一六年度）に掲げられた都市基盤の住宅政策に関する施策を推進するため「東京都住宅マスタープラン」（平成三年七月策定）との整合性や「市地域高齢者住宅計画」（平成三年三月策定）などの内容を踏まえ、まちづくりや福祉的な視点を織り込んだ住宅対策の総合的な指針となる。

武蔵野市住宅マスタープラン「ゆとりある住まい・住環境の実現を目指して」は七年一月に策定された。(↓資料編) マスタープランの目標年次は「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」に基づく国の「供給基本方針」と「東京都住宅マスタープラン」との整合性を図るために平成二二年度とした。

なお、市では平成一〇年四月に、住宅政策を専管する住宅対策課を新設した。

(2) 第二次住宅マスタープラン

平成一二(二〇〇〇)年七月二四日、市は第二次住宅マスタープラン策定委員会(委員長・日端康雄慶應義塾大学大学院教授・委員九人)を設置した。市は同委員会からの報告に基づき、一三―二二年度を計画期間とする第二次住宅マスタープランを策定した。

前回(七―一二年度)のマスタープラン策定後、長期化する景気低迷と財政悪化、少子高齢化社会の進行、環境問題の顕在化など住宅・住環境を取り巻く状況が変化してきた。そのため、第二次マスタープランは、第一次マスタープランを継承しながら状況の変化と今後の動向を視野に入れて見直し、新たな時代の要請にこたえるものとした。

第二次マスタープランの基本理念は、「豊かな住環境の中で、支え合いながら、にこやかに暮らしていける住生活の実現」であり、キーワードを「むさしの・すまいリング」と定めた。(↓資料編)

また、計画実現のための庁内推進体制として、住宅やまちづくり担当、福祉、環境、防災などの庁内関係課による横断的な推進体制を築き、東京都や都市基盤整備公団(現都市再生機構)とも連携して施策を推進することになった。広域的、全国的な対応が必要な施策や制度は都や国に働きかけていく。財源の確保、施策の展開に当たっては、中・

長期的な視点から計画的な予算措置を行い、財源確保のための基金の創設などを検討する、としている。

(3) 武蔵野市地区計画等の案の作成手続きに関する条例

地区計画は、都市計画法に基づく制度で、住民の生活に結びついた地区を単位とし、道路、公園などの位置や建築物に関する制限を、地区の特性に応じてきめ細かく定めるまちづくりの計画である。

地区計画では、道路、公園などの都市施設について、市全体の用途地区の建蔽率・容積率とは別に、地区内のルールとしての建蔽率、容積率の上限、高さの限度、用途の制限などを定めることができる。これによって個々の建築物に法的な規制が掛かるため、地区計画を制定するには、都市計画としての法的な手続きを行う前に、地区計画案の作成手続きなどを条例で定めることが都市計画法で定められている。

第三期長期計画第二次調整計画（平成二三～一八年度）では、地域の状況に合ったまちづくりを進めていくために、地区計画などのルールづくりが必要だとしている。市の都市マスタープラン（二二年六月策定）でも地区計画の適用を掲げている。

地区計画には、市側の発意によるものと、住民側の合意（利害関係者の三分の二以上）に基づいて行政に提案するものがあり、条例は、その際に必要となる原案の申し出方法などを定めたものである。本市では平成一五（二〇〇三）年一月一七日、市議会で可決し、一六年一月一日に施行された。

武蔵野市地区計画等推進団体

助成金交付要綱の制定

この要綱は、地区の特性に応じた良好な街並みの形成や土地の合理的かつ健全な有効利用を図るために、まちづくりを推進する市民団体に対して、その活動経費の一

部を助成し、自主的なまちづくりを促進することが目的である。

助成の対象となる団体は、「地区計画等に関する都市計画の決定や変更、または地区計画等の案の内容となる事項を策定・検討するため、当該地区内の市民または利害関係人で構成され、地区計画等の原案を作成し、その成果を地区内の他の市民や利害関係人に周知することができる団体」としている。

①原案作成や調査研究に要する経費、②広報・パンフレットの作成や配布の経費、講演会などの会場使用料、講師謝礼に要する経費が対象となり、交付の上限は年額三〇万円、期間は三年間が限度となっている。平成一六（二〇〇四）年一〇月一日に施行された。

なお、これらの条例と要綱は、今期での適用事例はなかった。

平成一八（二〇〇六）年一〇月、吉祥寺東町一・三丁目にまたがる法政大学付属第一中学高等学校の移転による跡地を、総合デベロッパーが取得して地上二階建て（三六メートル）の中高層建築を計画したため、吉祥寺東町文教地区地区計画協議会から、地区計画原案の申し出があった。

市では、市のまちづくり計画との整合性について検討を重ね、市議会に行政報告を行い、都市計画審議会に諮問、市案の公告・縦覧、意見書の受け付けなど一連の手続きを経て、一九年一二月三日付で武蔵野市第一号となる「吉祥寺東町地区地区計画」を都市計画決定した。

この結果、高さの最高限度が二四メートルに抑えられ、八階建て・延べ床面積一万七二七五平方メートルのマンションが二一年一二月完成した。この地区計画によって周辺の低層住宅との調和を図るため、公園や歩行者用通路など公共空間の確保も図られ、引き続き良好な住環境が保全された。

なお、住民で組織する地区計画協議会では、助成金交付要綱に基づいて経費を受け、勉強会などを行った。

第五節 水の道、雨を活かせ

一 上水道

当市の水道が都営でなく市営であることは大方の市民の知るところだが、では都下の他の自治体はどうなのだろう。実は自治体単独で水道事業を営んでいるのは、当市を含めて三市しかない。他は全て都営に一元化されている。三市のうち、市内を多摩川が流れる昭島、羽村の両市は豊かな地下水で間に合っているが、当市の場合は、市内各所の深井戸を主要な水源とし、足りない分を都から買って（受水）、市内二か所の本市の浄水場で井戸水とブレンドして使っている。

平成五（一九九三）年、市内の全ての家庭に水道が行き渡り、二四時間・三六五日、蛇口を開けさえすれば誰でも飲料水を得られるようになった。当たり前のように思っているが、世界の水事情を引くまでもなく、これは大変なこと。そのために「安心・安全・安定供給」をモットーに日夜苦闘している関係者がいることを忘れてはなるまい。

（一）「安定供給」を支える深井戸と都からの受水

「安定供給」の大前提は、水源の確保である。前述したように、当市の水道の水源は 市内にある二七本の深井戸

と都から買っている「受水」。前者が供給量の約七割を占め、足りない分を「受水」で補っている。(↓資料編)
 昭和四一(一九六六)年から「受水」が始まった経緯は『武蔵野市百年史』に詳しい。

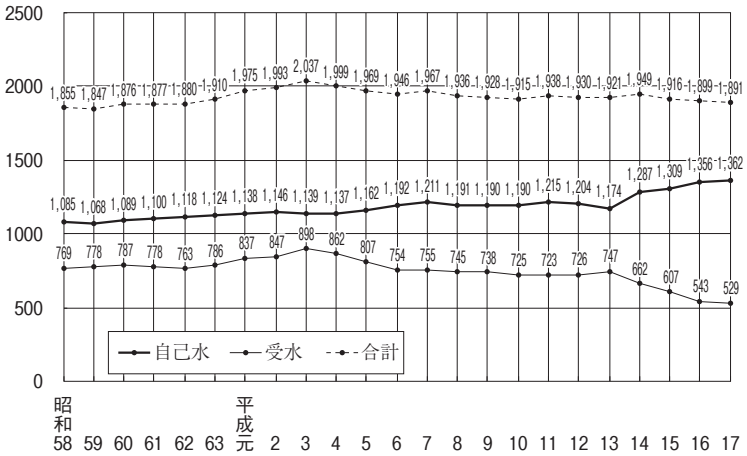
深井戸は二九年に水道が開設されて以来、使用量の変化に応じて増設されてきたが、四七年に東京都の条例で新たな掘削が禁じられて、現行の本数になった。今期は平成七(一九九五)年九月に第四水源の掘り直し、一四年一〇月に第二八、二九水源の新たな掘削、さらに一七年二月に第三水源の掘り替えが行われたが、何れも従来使ってきた深井戸の「更正」に当たり、第一浄水場(吉祥寺北町四丁目)に引いている一五本、第二浄水場(桜堤一丁目)のための一二本は変わっていない。

深井戸から汲み上げる水の総量は期初の昭和五八年度が一〇八五万三二一〇立方メートル、期末の平成一七年度が一三六二万二二八〇立方メートルだった。一方の「受水」は、昭和五八年度が七六九万二九〇〇立方メートルで、平成一七年度は五二九万〇六〇〇立方メートル。使用量がピークとなった平成三年度には「受水」も八九八万三〇〇〇立方メートルと最大を記録、全体の四四・一パーセントを占めたが、経済活動の停滞や省エネ機器の普及などで水道の使用量が減るのに合わせ、六〇一三年度は三八パーセント前後に、一七年度には二八・〇パーセントまで低下した。当然、全体の使用量も減り、四〇一五年度は年間一九〇〇万立方メートル台、一六、七年度は一八〇〇万立方メートル台に落ち、「安定供給」を無理なく維持してきた(図6-5-1)。

余談になるが都からの「受水」は無料ではない。水道事業会計の支出の五割近くを占めている。その意味で使用量の減少は水道会計に大きく寄与していることになる。

図 6—5—1 取水量の推移

(単位：万立方メートル)



注：1000の位で四捨五入 [水道事業年報]

「給水制限」あるも 安定供給を脅かす例の一つに、水不足に

大事には至らず よる給水制限がある。幸いなことに給水

量の七割を占める井戸水に支障はなかったが、都からの受水は利根川水系のダムの貯水量が減って何度か給水制限になった。

水道部の資料から時系列に沿って紹介すると、

昭和六二（一九八七）年六～八月、七一日間。

給水制限一ニパーセント。第一給水区七か所、第二給水区

四か所でバルブ調整。

平成二（一九九〇）年七～九月、五三日間。

給水制限五パーセント・七月二四日～八月三日、同一五日

～九月一四日。給水制限二〇パーセント・八月四～一四日。

いずれも水圧調整。

平成六（一九九四）年七～九月、四九日間。

給水制限五パーセント・七月二二～二八日。同一〇パーセ

ント・七月二九日～八月一六日、同三〇日～九月八日。給

水制限一五パーセント・八月一七～二九日。いずれも水圧

調整。

平成七（一九九五）年二～三月、三六日間。

給水制限五パーセント・二月二日～三月二七日。水圧調整。

平成八（一九九六）年八～九月、四一日間。

給水制限五パーセント・八月一六～二〇日。同一〇パーセント・八月二一～二三日、九月一～二五日。給水制限

一五パーセント・八月二四～三一日。いずれも水圧調整。

平成一三（二〇〇一）年八月

利根川水系の取水制限（八月一〇日）はあったが給水制限に至らず解除（同二七日）。

給水制限が行われる場合、前もって都水道局多摩水道対策本部から市に分水量削減の実施要請がくる。市では節水対策会議を開き、市報や広報車で市民に節水を呼びかけ、また各戸にビラを配布したり大口需要者などに直接、節水依頼をしたりするが、大抵の場合、水圧の調整で済むので断水に至るケースは減多にない。

一例として給水制限一〇パーセントの八年八月二一日の記録を見ると、市内の公園の噴水を止め、プールのシャワーのバルブを調整したほか、桜堤団地（現サンヴァリエ桜堤）の一〇三～一〇五号棟の三階以上に節水協力の要請を行い、二〇リットル入りポリタンク四〇個を不測の事態に備えて配置した。この日、第二給水区に属する同団地や三階以上のマンションなどで水が出にくくなるケースがあった。

平成一四年以降、給水制限に至った例はない。

給水制限にならなくても、水の出が悪くなるケースがある。中高層ビルやマンションでは、水道水をいったん貯水槽にためてから給水する「受水タンク方式」が一般的だった。その分、水圧の関係で幾分水の出が悪くなることもあつ

たが、平成一〇年八月から三階建ての建物に水道本管の圧力だけで直接給水する「直圧直結給水方式」を導入、さらに一五年四月からは四〇一〇階建ての建物に水道管の圧力に建物ごとに加圧して給水する「増圧直結給水方式」を導入したことで「貯水槽」が不要となり、事態が大幅に改善された。一五年以降、三階建て以上の建物では後者が主流となった。

(二) 石綿セメント管からダクタイル鋳鉄管へ

水道の「安心・安全」には、水道管のメンテナンスが欠かせない。昭和三〇年代に布設した水道管は、三〇年、四〇年を経て老朽化が激しく、特に配水管に使われている石綿セメント管は強度に問題があり、道路の振動や圧力で破損するおそれもあって、漏水の原因にもなる。

たとえば、平成五年度には緑町で連続して四か所、西久保、境でも各一か所、破損するケースがあった。

そこで昭和四〇年代から一部で始まった強度に優れたダクタイル鋳鉄管への切り替えが平成二(一九九〇)年度から本格化、前年までの二倍にあたる年間二〇〇〇メートルのペースとなり、さらに六年度からは三〇〇〇メートルに増えた。その矢先に起きたのが七年一月の阪神・淡路大震災である。市では計画を練り上げて年間四〇〇〇〜五〇〇〇メートルにピッチを上げ、さらにその後、阪神・淡路大震災で耐震継ぎ手付きのダクタイル鋳鉄管が耐震性に優れていたことが分かると一一年度から耐震継ぎ手付きに変更、一五年度には延べ七万七八八メートル全ての交換を終えた。

また、配水管から家庭に引いている鉛給水管も、一三年度から市の負担で順次、ステンレス管に取り替えた。

阪神・淡路大震災では、市は五回にわたって視察団を被災地に派遣、ほかにも多くの教訓を得ている。何よりも非常時の水源の確保である。

市では昭和六一（一九八六）年、災害時に電気が止まって浄水場が使用不能になった場合に備え、深井戸三か所に自家発電機を設置したが、阪神・淡路大震災を受けて平成一二、一四、一五年に各一か所に設けるなど、今期末までに九か所に自家発電機を設置した。

また、九年度からは災害時の避難所になっている市立小中学校に非常時の井戸を設置、今期末までに市立一八校全てに設置した。

ほかに、市防災安全部の手で災害時の応急救水に備えて市内三か所の防災広場に耐震性貯水槽が設けられた。

二四時間・三六五日 深井戸から浄水場に送られてくる地下水は、法令で定められた殺菌のため、まず塩素で消毒の安全をめざして される。水道開設以来、市販の液化塩素を使っていたが、第一浄水場では昭和六二（一九八七）年一〇月から自家生成の次亜塩素酸ナトリウムに切り換えた。効能はさして変わらないが、大量の液化塩素輸送に伴う危険はなくなった。平成四（一九九二）年二月から、第二浄水場も同様に切り換えた。

水質管理には万全が期されている。浄水場の蛇口では水の色、濁り具合、残留塩素の検査が一日一回、また一般細菌、大腸菌、有機物なども月一回検査するほか、水道法で年一回以上、あるいは三年に一回以上の検査を要求されている項目も、当市では三か月に一回実施している。また、蛇口に至るまでの水道水を年間五〇〇〇か所以上で採水して、検査もしてきた。

水質検査については五年一二月に水質基準が変更され、義務項目が二六から四六に増えたが、滞りなく対応した。

一六年度に市内の管末六か所に自動水質計を設置したことで、浄水場での二四時間・三六五日の水質監視もできるようになった。

前後するが平成一一年の七月から一〇月にかけて第一給水区の吉祥寺地区で「赤水が出た」「黒く濁った水が出る」という騒ぎがあり、メディアで「広範囲に赤水」（朝日新聞 七月二〇日付）などと報じられた。

黒水は井戸水に含まれるマンガンに消毒用の塩素が反応して水道管に黒い塊が付着したものが、また赤水はさび止めコーティングが施されていない古い鑄鉄管のさびが水圧の変化ではがれ、水道水に混入したものだ。

水道部では一一月、第一給水区の水道管を洗うとともに、濁り水の原因の一つである井戸水に含まれる鉄分やマンガンを除去するため同年一二月、第一浄水場に「除鉄・除マンガンろ過装置」を設置した。一三年二月には、第二浄水場にも同じ装置を設置した。

その後、濁り水の元になった鑄鉄管をダクタイル鑄鉄管に取り替えたのは、前に書いた。

水質と同様、施設の安全管理も今期、大幅に強化された。契機となったのは阪神・淡路大震災と同じ七年に起きた東京の地下鉄サリン事件や、一〇年の和歌山カレー事件である。

七年度から着手した浄水場施設、取水施設などへの不法侵入に備えたさまざまな安全施設は、一一年度までにおおむね完了した。たとえば、浄水場、貯水池、ポンプ場、深井戸などには二四時間監視機器が設置され、周囲には約一・八メートルのフェンスや赤外線センサー、監視カメラ、マイク、スピーカーなどが取り付けられ、一日何回も巡回・点検が行われるようになった。

(三) 都営一元化問題に一応の決着

昭和四一（一九六六）年から始まった都からの受水は、都営一元化問題とも深く絡んでいる。

東京の水道は区部が都営で、多摩地区は長く各市町村に委ねられていた。財政面での負担にあえぐ市町村は、区部との格差是正も絡めて、都営水道への一元化を求めてきた。本市も運動の先頭に立った経緯については、『武蔵野市百年史』に譲る。

しかし、今期に入って市の姿勢が変わった。市長が水道を重要なライフラインと位置づけ、市営を維持する方針を打ち出したのである。

皮肉なことに市町村の一元化要求を拒んでいた都側は昭和四六年、都水道事業調査専門委員会の助言を入れて一元化に舵を切り換え、四八年から順次統合を進めてきた。平成一四（二〇〇二）年の三鷹市の統合（第九次）で対象としていた三〇自治体（当時）のうち、二七自治体を一元化した。

その間、過去のいきさつもあって都は折にふれ当市に統合を促してきた。平成八年一二月には、当時未統合だった五市に、「平成一一年度末をもって一元化計画を終了」する予定として、統合するかどうか「最終的」な確認を求めた。市は九年三月、「当面は市の事業で行きたい」と回答する。続いて二年七月、今度は「平成一三年度末をもって（一元化計画を）終結する方向」としてまた市の意向を打診してきた。同時に、一元化計画終了をもって分水（受水）も打ち切る、と最後通牒的な文言も添えられていた。市は八月、「可能な限り本市の事業」で経営すべきであり、長期計画に基づいて進めている「配水管網などの重要な整備が完了する段階で統合の必要性も含めて検討したい」と

回答、そのうえで改めて、一四年度以降の分水も「引き続きご高配いただきたい」と書き添えた。(↓資料編)

都は結局、前記三市を残して一三年度末で統合計画を打ち切った。本市への分水はそのまま続いている。その後、都からの働きかけはないまま現在(平成二二年)に至っている。

(四) 通水五〇周年で各種イベント

平成一六(二〇〇四)年は、市内に水道が通ってから五〇年の記念すべき年となった。

水道の半世紀を簡単になぞっておく。昭和二六(一九五一)年、事業確認許可がおりて三鷹通り・中央通りから東側の吉祥寺地区(第一給水区)から工事が始まった。給水が始まったのは二九年である。四年かかって第一給水区全域が給水可能になった。続いて着手した第二給水区(三鷹通り・中央通り以西)も三四年から給水が始まり、三年で全域に行き渡った。途中、水不足で三鷹市の助けを借りた(三六年)こともあるが、四一年から足りない分を東京都から買う(受水)ようになった。四四年に普及率は九九パーセントを超え、平成五年に一〇〇パーセントを達成した。

通水五〇周年を迎えて市では平成一六年一〇月一日、武蔵野スイングホールで記念式典を開催、式典後、坂本康山梨大学大学院教授が「子どもたちの未来につながる水道」の演題で記念講演を行った。

水道部ではこの年、式典に先立って各種イベントを行っている。六月五日(第二浄水場)、同六日(第一浄水場)の第一弾ではパネル展示、子ども対象の水の実験教室などの他、友好都市の新潟県小国町(現長岡市)から講師を迎えて小学三年生以上を対象に武蔵野の水を使った「紙すき授業」も行った。

第二弾は八月一日と同二日。募集した四〇人の参加を得て「夏休み親子へ水へのバス見学会」を行い、東京都水

道歴史館、水の科学館を見学、続いて第三弾として九月から一〇月にかけて、市民文化会館、商工会館地域情報コーナー、市民会館を会場に「三地域巡回」でパネル展示、ビデオ上映などを行った。

話題をさらったのは五〇周年で売り出した井戸水を詰めた五〇〇ミリリットル入りのペットボトル。「水・好き」の文字が躍る一本一〇〇円のペットボトルは人気を呼び、この年一萬五二〇〇本を売り上げた。

同年一〇月、中越地震で友好都市の小国町（現長岡市）が被災すると、このペットボトル二万本が贈られた。

(五) 各種合理化で赤字を抑える努力

水道事業会計にも簡単に触れておく。

水道事業は、地方公営企業法により独立採算制で営まれることになっている。一部例外はあるが、基本的には全て水道料収入で賄われている。市税は投入されない。

本市のように人口の増減が少ない自治体では使用量収入は安定しているが、半面、値上げをしない限り、大幅な増収は見込めない。それでも、人件費を例に挙げるまでもなく、支出は年々増えていく。

今期がスタートした昭和五八（一九八三）年四月、水道料金は平均で七七・四パーセント値上げした。実は二年前に市議会に提案されながら、曲折があつて前年二月の臨時市議会で一年間の緩和期間を設けるのを条件に承認されたため、実施が今期にずれ込んだ結果だった。

次に値上げされたのは、平成七（一九九五）年一月。平均二八・六パーセント上がった。料金値上げの改正条例が市議会に提案されたのは前年六月の定例会だった。説明に立った市長は、「一二年間値上げしないで企業努力を重ね

てきたが、…四年後には一六億六八〇〇万円の累積資金不足が見込まれる事態となった。本市の水源の四〇パーセント（注・当時）を占める都からの表流水の受水費が六月から一六パーセント値上がりした。老朽管の計画的更新、特に石綿管の積極的な改良工事の実施」などに多大な経費を要することなどを理由に、同年九月からの値上げ承認を求めた。結局、実施日を七年一月とする修正案が可決され、同時にそれまで市が負担してきた消費税も徴収することになった。ほかに九年四月から消費税が上がった分、使用者負担は増えたが、それ以降値上げはなかった。

水道事業会計については、第一節の「特別会計」で触れているので重複を避けるが、今期を通じて単年度で赤字を計上したのは平成六年度だけ。他の年度は繰り越し金などをやりくりして黒字決算を維持している。

市側のいう企業努力の一端を、合理化の側面から記しておく。

昭和六〇年七月、集金制を廃止。全て口座振り込みか納入通知書に。

平成二年四月、検針業務を民間に委託。

八年四月、引越しなどに伴う中止精算検針業務を民間に委託。

一一年四月、第二浄水場の夜間、土日、休日などのポンプ運転管理業務を民間委託。当直一人減。

一二年四月、同浄水場の平日のポンプ運転管理業務を民間委託。当直一人減。

ほかに、昭和六一年一二月には電子計算システムの導入で会計業務などの効率化が飛躍的に増し、平成一二年一〇月には水道料金のコピーでの納付もできるようになった。

期初八三人いた水道部員は、期末の一七年度には五三人に減り、人件費は大幅に減っている。

二 公共下水道

(一) 全市域水洗化を達成

武蔵野市は、昭和の初期から徐々に人口が増え始め、郊外住宅地化が進んできた。当時は下水道がなく、雨水は市域を東西に走る五日市街道の一部と、今の四軒寺交差点から善福寺川へ通じる女子大通りの側溝によって排除されるだけで、汚水も雨水も至る所にたまって自然蒸発に任せる状態だった。衛生上はもちろん、泥で歩行が困難になるなど交通上も問題が多く、下水道整備に対する住民の要望は非常に高かった。

このような状況から、本市の下水道は、昭和二六（一九五一）年に多摩地区初の下水道として都市計画決定し、翌年四月、吉祥寺駅北口付近の下水道管布設工事から建設が始まった。

その後、昭和四五年に第一処理区（善福寺川・神田川排水区）、四九年に第二処理区（野川排水区）、五九年には第三処理区（石神井川排水区）の一分区が水洗可能となった。そして、六二年三月、桜堤三丁目の排水管が田無幹線へ接続され、四月五日には第三処理区の二分区が供用開始となって、全市域水洗化が可能な普及率一〇〇パーセントを達成した。（↓資料編）

下水道の整備を開始してから完成まで三六年、市全域に張り巡らされた管渠の延長は二四〇キロメートル。平成一七（二〇〇五）年度末での延長は二五〇キロメートルに及び、市民の快適な生活を支えるために休むことなく働いて

いる。

建設の時代から維持管理の時代を経て半世紀が経つ。管渠の標準的耐用年数は五〇年だから、すでに更新時期を迎えている。今後、更新などにより多くの費用が必要となるが、施設の長寿命化を視野に入れた再構築の実施、浸水対策、耐震化、合流式下水道の改善などさまざまな課題の解決に向けて、限られた財源の中で着実な対応が求められる。

(二) 雨水流抑制施設設置事業

降雨量に対して水路や管渠などに流れこむ雨水量の比率を流出係数というが、都市化によって緑地や畑地などの浸透域が年々減少しているため、この係数は増大の一途をたどってきた。

下水道事業の認可を受けた当時（昭和二六年）は、六〇パーセントが浸透して四〇パーセントが水路や下水道管に流れ込むと算出（排水区ごとに計算・市全域の平均値）し、流出係数〇・四で施設計画を作った。昭和四四（一九六九）年の事業認可変更時には〇・五八となり、現在の流出係数は〇・六五。その分、下水道管への流入負荷が増大している。

下水道は完備したが、その内の九二パーセントは合流式下水道である。汚水と一緒に相当量の雨水が下水処理場（平成一六年・水再生センターと改称）へ送られるため、処理費が余分に掛かっている。また、一定量を超える雨量があると、汚水を希釈した水が他区市の河川に放流され、水質汚濁の原因になっている。ちなみに残る八パーセントは分流式下水道と呼ばれ、汚水と雨水を別々の管路系統で排除する方式である。

こうしたことから、総合的な治水対策の一環として、雨水流出抑制施設を設置することにより、河川への雨水流出を抑制し、都市型水害の軽減を図り、地下水その他自然環境の保全と回復に資することを目的として、平成八（一九九六）年四月に武蔵野市雨水流出抑制施設設置要綱（↓資料編）を定めた（それ以前は東京都の要綱を準用していた）。

公共施設・民間施設を問わず抑制対策量を定めて、雨水流出抑制施設の設置に努めてもらう内容となっている。

平成一七年度末までに、市内で施工（市施工を含む）されている雨水浸透施設と数量を挙げてみる。浸透人孔三二三か所、浸透ます一万九三〇四か所、浸透管（トレンチ）三万三七〇四メートル、浸透側溝一五九四メートル、浸透舗装アスファルト分六万二二九平方メートル・ブロック分四万二五一平方メートルで合計一〇万三三九〇平方メートル、道路浸透ます一二七五か所、その他（貯留池）三九三立方メートル。これを能力で換算すると、浸透量が一時間あたり四万〇四六立方メートル、貯留量は二四六一立方メートルとなる。

東京都環境局の「湧水かん養域調査」では、井の頭公園の池の湧水かん養域は八・〇二平方キロメートルと想定され、その内の七六パーセント（六・一二平方キロメートル）が武蔵野市域とされている。この点からも、雨水流出を抑制（浸透）して、地下水のかん養を図ることが必要とされている。

（三） 雨水浸透施設助成金交付事業

平成六（一九九四）年四月、市は雨水浸透施設助成金交付要綱（資料編）を施行した。助成する雨水浸透施設は、雨水を地中に浸透させるための構造を有する浸透ますと浸透トレンチ（ますを連絡する有孔管、多孔管）に限定し、個人が住宅などに設置するものを対象としている。浸透施設は、雨水流出抑制施設技術指針で構造や施工方法などの

細目を定めている。浸透ますの個数や浸透トレンチの長さで必要な抑制対策量を満足させなければならない。

助成金事業の内容は、時期によって変化している。①平成六・七年度は、都と市の補助が二分の二つで限度額は四〇万円、②八〜一三年度までは、都・市・施主の負担割合が三分の一ずつで限度額は二〇万円に減少、③一四〜一八年度までは、都の補助がなくなり、市と施主で半分ずつの負担となつて、限度額は変わらず。そして一九年度より、国の補助が四五パーセント付くことになり、残りの五五パーセントを都と市が折半して助成するようになった。限度額も敷地面積に一〇〇〇円を乗じたものへと拡大された。

件数と助成額で見ると、①は一か年の平均が七二件で、助成額は一件平均で一五万四八〇〇円、②は五〇件で、一〇万九四〇〇円、③は六件で、八万九〇〇〇円と極端に少なくなった。

市では市民に、雨水浸透施設を設置してもらうため、雨水浸透施設助成金交付事業の内容を、市報やホームページに掲載してPRに努める一方、設計や施工に携わる関係者には説明会を開催し、協力を呼びかけている。しかし、助成金事業は知っているが、申請手続きや検査に立ち合うわずらわしさから、自費で施工している例が多いという。

この制度が始まった平成六年度から一七年度の間に、民間施設で雨水浸透施設設置対象件数は四七二九件、そのうち助成金の交付件数は四七一件で、約一〇パーセントにとどまっている。

集中豪雨への対策

多くの自治体の下水道計画は、降雨強度五〇ミリメートル（一時間あたりの雨量）の雨を処理できるように設定し、整備している。しかし、近年の異常気象や大型台風によって、全国的に水害の発生が見受けられるようになった。これは、雨水の放流先である河川が、おおむね降雨強度五〇ミリメートルで整備されていることも一つの要因となっている。

市内でこれまで浸水被害が多く発生している吉祥寺北町一・二丁目と吉祥寺東町四丁目の地域は、善福寺幹線が布設されている五日市街道や女子大通りよりも地盤が低く、すり鉢状の地形の低地部に位置している。このため、地表を流れてくる雨水が集まりやすい状況にあり、浸水被害が頻発する地区となっている。

市では、一時間あたり五〇ミリメートルまでの雨水を排除できるよう、下水道の整備を進めてきているが、都市化が進んで道路や宅地の開発で、コンクリートやアスファルト舗装を施したため、不透透域が拡大し続けている。一時的に下水道管や河川に集中する雨水を時間差を設けて排除できれば、被害を減らすことができる。それには、規模の大きい管路や調整池、ポンプ場などの整備が必要であり、その効果が発揮されるまでには長い年月と多大な費用が掛かる。それでも、安全・安心な社会が求められている状況から、時間的・財政的制約の中での、緊急かつ効率的な浸水被害の軽減を図る施策を講じなければならない。

市では、平成一七（二〇〇五）年九月四日の集中豪雨による被害（↓第五章第一節一）の経験を生かし、一八年度の事業で吉祥寺北町二丁目の市立第四小学校校庭に五〇〇トン、青葉公園に二〇〇トンの貯留・浸透施設を設置した。以前は一定量を超える雨量があると、四小を囲む道路には校庭から白濁色の水が流れ出ていたが、この施設を設けたことによって治まった。

下水道課では、平成一九年度から五か年計画で市立小中学校全校に五〇〇トンから八〇〇トンの貯留・浸透施設を設置するため、国の補助制度を活用していくことになり、順次、工事が進んでいる。

(四) 下水道使用料の改定

下水道使用料は、下水道管渠など下水道施設の維持管理費に充てる「使用料」と下水道の終末処理費に充てる「処理委託費」の二つに区分される。処理委託費は、市が単独で行っている下水道終末処理場がなく、全て東京都の水再生センター（落合、森ヶ崎、清瀬）に委託しているため支払うものである。

今期、最初の使用料改定は昭和六〇（一九八五）年四月で、使用料八円は変更なく、処理委託費を三二円から三八円に改定し、一立方メートルあたり（水道汚水の場合・以下同じ）四六円とした。同年一〇月には、使用料を八円から一五円にして、処理委託費を五三円に改定、さらに平成七（一九九五）年には、都の処理委託費が四二円に上がったために改定し、四月から五七円となった。

大きな改定を行ったのは平成九（一九九七）年四月である。武蔵野市中期行財政運営懇談会の答申で、下水道使用料適正化の指摘を受け、受益者負担の適正化と下水道事業の経営健全化を図るために使用料体系を改正、前年九月の市議会定例会に下水道条例の改正案を上程し可決されていた。

この改定は、使用料の体系を従来の単純従量使用料から、基本使用料および従量増使用料に改定したこと。今までの算出方法では、大量排出者と一般排出者の間に不均衡が生じていた。また基本使用料を設定していなかったため、少量使用者からは検針費用や建設に要した経費も回収できなかった。

これらの矛盾を解消するために、汚水の排出量により使用料が加重される従量増使用料に体系を改め、基本料を設定したことにより、最低限の費用については受益者に平等に負担してもらうことにした。

さらに、平成元年から施行された消費税については、八年度までは下水道使用料に含んでいなかったが、九年六月以降の検針分から適用するため、同年三月市議会で条例の一部改正の議決を得た。その後、二一年度現在まで下水道使用料の改定は行われていない。(↓資料編)

なお、下水道事業を担当していた市の下水道部は、建設の時代から維持管理の時代へ移るにつれ、事業規模が縮小された。そのため、下水道部は昭和五六年に下水道事務所となり、六〇年四月からは建設部下水道課、そして平成一四年四月には都市整備部下水道課と組織が変更され、今日に至っている。

