

進化するまち「NEXT-吉祥寺」プロジェクト（素案） パブリックコメント意見要旨と見解

募集期間：平成22年3月10日から3月24日

意見件数：22件(人数：5名)

意見の分類：最終版に反映した意見 及び 吉祥寺グランドデザイン等既存の計画や本プロジェクトに位置づけがある意見：◎

今後の計画実行時に検討する意見：○

今後の参考とする意見：△

該当する方策	分類	パブリックコメント意見要旨	見 解
<協働による 持続的な取り組み> 都市観光の推進	○	吉祥寺の情報発信人とメディアとの合同委員会である吉祥寺PR（広報）委員会を設立し、ばらばらに発信している情報を、この委員会をハブに発信・展開すべきではないか。	平成22年度7月に観光推進機構（仮称）を設立し、まち案内機能を充実させるとともに、まちに広がっている店舗等への回遊を促し、来街者へまちの魅力の発信を図ることを目指します。 まちへ発信する情報の共有化等については、今後、研究していきます。
	○	ムーパークは案内看板などが整備されておらず、使いづらいものとなっている。ムーパークだけではなく、吉祥寺の他の駐車場も可能にしたポーターサービスを拡充すると街を回遊して多数の買い物をしてくれるのではないか。	吉祥寺の魅力である回遊性を高めるためには、ポーターサービスは大変有効です。現在、荷捌き車両対策の一環で共同集配システム導入に向け準備を進めており、その中でポーターサービスについても検討していますが、実現に向けては事業成立性やまちの商店街の協力方策の検討など、解決しなければならない様々な課題があります。
<協働による 持続的な取り組み> 歴史的資源や 文化資源の活用	◎	百貨店の魅力が減少し、消費趣向が多様化し、専門店が台頭している現在、新たな回遊を生み出す、趣味性の高い回遊軸が必要である。 例：演劇を軸とした回遊、アニメーションを軸とした回遊、映画を軸とした回遊、音楽を軸とした回遊、自然散策を軸とした回遊など	既存の施設などを活用した新たな回遊を生み出す趣味性の高い軸の形成については、吉祥寺グランドデザインにおいても、各エリアの個性やエリア間の連携を高めるとともに、吉祥寺全体の回遊性の向上を図るため、まちづくりの考え方として示しています。 今後とも、まちの軸の形成に向けた検討を行います。

該当する方策	分類	パブリックコメント意見要旨	見 解
<p>＜フェーズ1 駅に関する取り組み＞</p> <p>南口駅前広場整備</p>	○	<p>現在まで、買収方式により南口駅前広場整備を進めているが、事業実施の方向性が見えていない。</p> <p>また、バスロータリーとして十分な広さが確保されていないのではないかと懸念されている。</p> <p>市として、南口駅前広場整備の早期実現を図るための新たな整備手法として、住民が検討を進めているような市街地再開発事業を検討すべきである。</p> <p>また、設立を目指している「まちづくり協議会」への支援をしてほしい。</p>	<p>南口駅前広場は、吉祥寺における喫緊に解決すべき課題であると認識しており、整備時期についても、現在実施中の駅改修に併せた整備が必要です。そのため、平成12年の都市計画決定以降、早期完成に向け着実に用地買収等を行っていますが、この度の「NEXT-吉祥寺」プロジェクトでは、更なる方向性として平成26年度を目途に整備することとしました。</p> <p>今後、時間的制約などの諸条件を踏まえながら、駅前広場の完成に向けた手法等について検討するとともに、現在進める用地買収の強化を図ります。</p> <p>なお、まちづくり条例の規定により、地区まちづくり協議会などのまちづくり活動を行う住民や団体を対象として、まちづくりに関する情報提供、財政的な支援を行うことができるとなっていますので、市にご相談ください。（0422-21-1118：吉祥寺まちづくり事務所）</p> <p>南口バスロータリーについては、今後、現在暫定利用されている北口駅前広場を含めた吉祥寺駅全体の課題として捉え、バスやタクシーなどの交通体系を見直しも含め検討します。</p>
<p>＜フェーズ1 駅に関する取り組み＞</p> <p>南口駅前広場整備</p>	◎	<p>バスは吉祥寺駅の乗降客数を増やすだけでなく、街に人を呼び込む手段である。現在、南北に分散されているバスターミナルを統合するとともに、案内施設、人的案内、カーナビを流用した案内システムなどを充実させ、複雑なバス路線をわかりやすくすることが望ましい。</p> <p>また、ノンステップバスの乗降口と歩道縁石のフラット化やバス乗降時に雨に濡れないようなバス停上屋の工夫が必要である。</p>	<p>近年激化する都市間競争の中で今後とも吉祥寺の魅力が維持・向上していくためには、吉祥寺駅に発着するバスを利用して訪れる人々への利便性を考慮することは大切なことです。</p> <p>南口駅前広場は、吉祥寺駅から調布や三鷹方面へのバス利用者の利便性、広域幹線道路である井の頭通りの渋滞緩和、パークロードの歩行者安全性確保、南口の顔作りなどの観点から平成12年に都市計画決定し事業を進めているものです。</p> <p>そのため、バス発着場の南北統合化は考えていませんが、バス利用者を含む案内施設の充実については、都市観光の面からも、今後充実させ、駅やまちの利用者への利便性の向上を図ります。</p> <p>バス停の乗降口や上屋については、駅改修に併せた改修を予定していますので、形状等については今後検討します。</p>

該当する方策	分類	パブリックコメント意見要旨	見 解
<p><フェーズ1 駅に関する取組み></p> <p>南北自由通路整備</p>	○	<p>今回南北自由通路が拡幅整備されるが、南口の出口が急に狭くなるので、もっと直線的に南北を結んだ計画とすべきである。</p> <p>サンロード・南北自由通路・七井橋通りを結ぶ導線確保が理想的で、それが無理だとしても、それに近づく案が必要である。</p>	<p>南北自由通路は、市・JR東日本・京王電鉄との連携・協力により現在の形状から南北が直接望める形状となります。幅員についても16mに拡幅され、一部南口への出口部分について南口改札からの動線確保により8.4mと狭まりますが、現在の出口付近の幅より2倍以上の広さとなり、利便性・回遊性が向上します。</p> <p>南北自由通路から各エリアへのアクセス道路についても、回遊性、駅前空間の利便性の向上等の視点から分かりやすい動線確保に努めます。</p>
<p><フェーズ2 まちの軸に関する取組み></p> <p>パークロード (市道第2号線) 沿道の再整備</p>	△	<p>駅から丸井へつながる導線等や南口の連続性を持ったまちづくりのため南口の一体化の開発を行い、パークロードの一般道路機能の廃止、井の頭通りを4車線+バス乗り場のスペースに拡幅するとともに、南口駅前広場を、バスの降車場と井の頭通りへUターンする機能とするとすべきである。</p>	<p>南口については、駅前広場の整備に併せ、パークロード沿道の再整備、井の頭恩賜公園へのアクセス道路となる七井橋通りの整備などを計画していますが、井の頭通りの拡幅整備を含めた一体の再開発については考えておりません。今後、その必要性も含め研究します。</p> <p>パークロードは駅とパークエリアの連携機能強化と回遊性の向上のため歩行者優先化を図り、併せて、沿道についても、共同ビル化等、細分化された土地利用形態の改善により、駅前商業地の有効な空間づくりに向けた検討を行います。</p>
<p><フェーズ2 まちの軸に関する取組み></p> <p>交通体系の見直し (通過交通の排除)</p>	<p>◎</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>△</p>	<p>吉祥寺の商圈の再構築を図るため、周辺規模の大きな団地からの「買い物バス」の運行、駅から1キロ位の周辺無料シャトルバスの運行、定期路線バス網の増設、市区域を越えたムーバス路線の拡充など吉祥寺へのアクセス改善の実効ある措置が必要である。</p> <p>都心流動交通（通過交通）迂回の実現は難しい。吉祥寺での通過交通を滞留させずにスムーズに流す戦略として、吉祥寺中心街の外周を通る五日市街道は東行き、井の頭通りは西行き、吉祥寺通りは北行きなど一方通行化を検討することが現実的である。</p>	<p>吉祥寺グランドデザインにおいても、吉祥寺へのアクセス改善は重要な課題であるとしています。</p> <p>駅からまちに出やすく回遊しやすい環境を早期に整えるべく、駅改修と合わせた施策の展開を図るとともに、周辺地域からの吉祥寺へのアクセス環境の向上やまち中の通過交通の抑制を図る視点から周辺道路を含めた交通体系等の見直しを検討します。</p> <p>吉祥寺都心部における通過交通とアクセス交通の交錯は、慢性的な渋滞やバスの定時運行の妨げなど、まちの魅力向上の阻害要因の一つです。</p> <p>今後、吉祥寺都心へ通過交通を極力流入・滞留させないため、駅周辺や外郭道路を含めた交通体系の検討を行いますが、広域幹線道路である五日市街道、井の頭通り、吉祥寺通りの一方通行化は交通管理者、道路管理者である東京都等との協議が必要となり、かなりハードルが高いことが想定されます。</p>

該当する方策	分類	パブリックコメント意見要旨	見 解
<p><フェーズ3 エリアに関する取組み></p> <p>パークエリアのまちづくり (市有地の活用等の検討)</p>	◎	<p>武蔵野公会堂は設備も古く時代に合った催しの受入れに支障を来しているため、この街に相応しい公会堂として早急に建替えを行うことが必要である。</p> <p>建替えの際は、複合施設として、複数のホール、美術館（現在の吉祥寺美術館を拡充・移転）、窓から井の頭公園が一望できるレストランなどを併設し、多くの人が集う魅力的な場所とすることが必要である。（後期の方策）</p>	<p>武蔵野公会堂は、平成26年には築50年を迎え、今後、施設の老朽化対策や利用者のバリアフリー対応の面から、武蔵野公会堂のあり方も含め、建替えを視野に入れた市有地の利活用方策を検討します。</p>
	△	<p>武蔵野公会堂を含む吉祥寺南町1丁目6番において、吉祥寺コーポと隣接する井の頭線、そこから井の頭道路までの三角地帯を総合開発し、低層階を駅舎（井の頭線の新たな公園に近い改札口を作る）とショッピング・ゾーン、上層部は業務、住宅にし、併せて公会堂の建替えを計画するべきだ。</p>	<p>井の頭線と隣接した吉祥寺南町1丁目の再開発については、今後、パークエリア全体のまちづくりの検討の中で、総合的に検討することが必要であると考えていますが、現在、公会堂を含む再開発については考えておりません。</p>
	△	<p>武蔵野公会堂前の通りが「パープル通り」と呼ばれているが、この付近の市民以外には殆んど知られておらず、また「パープル」の由来がわかりづらいことは、地域の情報発信にとって障害である。そのため、この通りの通称名を、遠方からの来街者にも分かりやすい「公会堂通り」と改称すべきである。（前期の方策）</p>	<p>パープル通りという名称については、市として正式に指定したのではなく、武蔵野公会堂のパープルホールにちなんで、地域の方々の通称名となっているものです。</p> <p>今後とも、道路の通称名につきましては、市民、利用者に判りやすく、親しみが持てるような名称の指定に努めます。</p>
	△	<p>吉祥寺駅から井の頭公園へ向かう人の流れに対して、交通量の多い井の頭通りが障害である。駅ビルから井の頭通りの上を渡る歩行者デッキの建設してほしい。これにより井の頭通りの南側エリアへの来街者の回遊性も抜本的に改善され、街の魅力も一段と向上するものと思われる。（後期の方策）</p> <p>類似意見1件あり</p>	<p>駅南口から広域幹線道路である井の頭通りを跨ぐ歩行者デッキについては、南口駅前の雰囲気、回遊性の向上、安全な歩行者空間の確保、駅前商業エリアの活性化、井の頭恩賜公園までのアクセス改善など、様々な視点から検討していくことが必要です。また、民間ビルへの連絡については、民間事業者との連携や協力が必要不可欠であり、今後、その必要性も含め、南口の駅前広場整備と併せ研究します。</p>

該当する方策	分類	パブリックコメント意見要旨	見 解
<p><フェーズ3 エリアに関する取組み></p> <p>パークエリアのまちづくり (市有地の活用等の検討)</p>	△	<p>井の頭通りから井の頭恩賜公園に向かう道路のうち七井橋通りに多くの商店が集積し、人通りもここに集中する結果、この地域への来街者の回遊性の障害になっている。武蔵野公会堂前の通り沿いにも集客力のある魅力的な商店を誘導し、来街者の回遊性を大幅に改善し、この地域一帯が「面」として一層の活性化を図ってほしい。(前期の方策)</p>	<p>パークエリアについては、井の頭恩賜公園と一体となった憩い・安らぎゾーンとして、公園の雰囲気を感じられる商業空間と居住環境との調和を図るまちづくりに取り組んでいきます。</p> <p>そのため、この地域の核となる七井橋通りを、緑の連続性や景観に配慮しながら、駅から井の頭恩賜公園へのアクセス道路として拡幅整備します。</p> <p>武蔵野公会堂西側の通りを含めた面的な集客力のある店舗の誘導については、この地域の一部が第一種低層住居専用地域であるとともに、公会堂、病院、マンション、戸建住宅などが混在していることから、パークエリア全体のまちづくりを捉え、地域住民と協働のもと、今後その必要性も含め研究します。</p>
<p>そ の 他</p>	◎	<p>吉祥寺地域全体を盛り上げるため、近隣の街々との差別化を図れ、遠隔地からも多くの来街者を惹き付け、街の一層の活性化に繋がるような、新たなイベントを企画する必要がある。(前期の方策)</p>	<p>中央線沿線における集客力のある大規模店舗の開業や、JR改札内の「エキナカ」商業施設の整備などによる都市間競争の中では、今後とも吉祥寺が魅力を維持・向上していくための施策の展開が必要です。</p> <p>そのため、平成22年度は「NEXT-吉祥寺」活性化事業の予算化を図り、吉祥寺の魅力である回遊性を高めるため、街のオープンスペースなどを活用し、街全体で、来街者が自由に楽しめるようなイベントを開催し、積極的な集客事業を展開していきます。</p> <p>F&Fビルの1階オープンスペースでは、テナント新規オープンまでの期間ですが、自由演奏やストリートパフォーマンスなどの各種イベントがスタートしております。</p> <p>今後とも、地元商店街等との連携・協力のもと、吉祥寺の魅力の維持・向上に努めます。</p>
	△	<p>一般から寄付された自転車をレンタルする吉祥寺イエロー自転車について、優先的に大型店などの一等地にレンタル場所を設置し、使えるようにすべきである。</p>	<p>まち歩きを楽しむということが吉祥寺の魅力ですが、レンタサイクルの導入については、都市観光の視点からは、吉祥寺を拠点とした周辺の地域の拠点へのアクセス環境の改善となりますが、吉祥寺都心部に自転車を流入させることにもなるため、その必要性も含め様々な角度から今後研究します。</p>

該当する方策	分類	パブリックコメント意見要旨	見 解
そ の 他	○	吉祥寺の庶民の歴史的写真をアーカイブするプロジェクト「吉祥寺今昔写真館」を実施している。収集した写真の整理や展示・発表などのスペースの確保にはコストがかかるため、市が支援すべきである。	吉祥寺の歴史的写真の収集については、直接、市のみが支援するのではなく、吉祥寺のまちづくりの観点から総合的な支援を検討することが必要であると考えています。 収集した写真等の展示については、吉祥寺だけでなく、美術館、図書館などの市内全域の公共スペースなどでの展示についても可能と思われますので、今後どのような支援方策があるかを含め研究します。
	○	道路に面した、使っていない壁空間の有効利用による吉祥寺ストリート・アート・ギャラリーの取組みが実施されようとしているが、これは放置自転車対策としても有効に働くものと期待している。市は、今後増やしていくために財政的の支援をすべきである。	回遊性の阻害要因である路上放置自転車対策は、このことを自らの課題として捉え、地元商業者、企業、地域住民、市が協働により持続的に取り組むことがあります。 放置自転車対策については、自転車駐車場整備のほか、提案のような取組みも必要であると考えておりますので、今後、どのような支援方策があるかを含め研究します。
	△	西武多摩川線の吉祥寺乗り入れ、湘南新宿ラインや臨海線に乗り入れるホリデー快速の設定、特別快速の吉祥寺停車等、鉄道運行形態の見直しを行い、吉祥寺駅の乗降客数を増やすべきである。	吉祥寺が近年激化する都市間競争の中で今後とも魅力を維持・向上していくためには、吉祥寺駅を利用して訪れる人々への利便性を考慮することは大切なことです。 特別快速の吉祥寺駅停車については、以前からJRに対し要望している経緯はありますが、吉祥寺駅の形状や運行形態などから実現化は図られていません。西武線のJR乗り入れなど鉄道の運行形態の見直しについてはハードルが高いことが想定されます。
	△	車の流入量を増やさず、来街者を増やすため、外環・東八道路ジャンクションに駐車場を設け、吉祥寺と結ぶシャトルバスを運行することなどを検討すべきである。 吉祥寺の散策範囲の拡大を図るため、外環の2の車道の一部を歩行者専用道路とすべきである。	外かく環状道路については、事業主体である国及び東京都などの関係機関と調整を図っており、特に、地上部の計画である「外環の2」については、本線の地下化に伴い、その必要性の有無から検討すべきものと考えています。 外かく環状道路の整備を前提とした提案については、今後の具体的な事業の検討が成される時点で、改めて検討が必要であると考えています。
	○	「安心して歩ける街」は、新宿、渋谷、立川に無い魅力である。早くから交通規制を敷き、歩行者優先を推進している吉祥寺は、ストラスブール（フランス）をモデルにした交通政策を実施し、パークロードや平和通りの歩行者優先化、ムーパークのようなパーク＆ライドの推進を進めるべきである。	ストラスブールに見られる都心部における自動車流入の規制や、平和通りの歩行者優先化、ムーパークの拡充などについては、バスやタクシーなども含めた交通体系の総合的な見直しの中で検討します。 パークロードについては、南口駅前広場整備に併せ、歩行者優先化を図ります。