

会 議 録

| | |
|-----------|--|
| 会 議 の 名 称 | 第3回武蔵野市都市計画マスタープラン改定委員会 |
| 開 催 日 時 | 令和元年11月25日(月) 開会時刻 午後6時30分 閉会時刻 午後8時30分 |
| 開 催 場 所 | 武蔵野プレイス フォーラム |
| 出 席 者 | 柳沢 厚 C-まち計画室 代表者 保井 美樹 法政大学教授 阿部 伸太 東京農業大学准教授 大沢 昌玄 日本大学教授 長島 剛 多摩大学教授 墨 昭宏 公募市民委員 舟木 公一郎 公募市民委員 恩田 秀樹 武蔵野市 |
| 欠 席 者 | — |
| 会 議 の 議 題 | (1)第2回改定委員会の振り返り (2)地域別ワークショップの実施状況について (3)3駅周辺におけるまちづくり・都市計画の課題について |
| 事 務 局 | まちづくり推進課 |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|-----|---|
| A委員 | <p>第3回武蔵野市都市計画マスタープラン改定委員会 (1)第2回改定委員会の振り返り ～事務局より、資料1について報告～</p> <p>(2)地域別ワークショップの実施状況について ～事務局より、資料2を説明し、その後質疑応答、意見交換～</p> <p>「ワークショップで従来とは異なる方々が参加された」とあったが、従来はどのような方々が参加されていたのか。また、今回はどのような募集を行ったのか。</p> |
| 事務局 | 従来はコミュニティ協議会やまちづくりNPOなど、行政と関わる機会の多い団体関係者が多かった。募集方法については、第2回改定委員会にて、委員長 |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|--|---|
| 委員長 | <p>より示唆いただいた練馬区の事例について調べた。練馬区では、前もってまちづくりの中間団体が啓発していた。この事例を参考に、吉祥寺グランドデザインのワークショップ参加者や三鷹ラボの参加者などにも周知した。</p> <p>人数は寂しいがワークショップに参加された方が、都市計画の応援団になってもらえるように引き続き関係性を保つ努力が必要である。参加してもらったことに敬意を払い、今後も継続的にフォローすることが重要と考える。</p> |
| B委員 事務局 | <p>50人にも満たないワークショップ参加者の意見を市民意見としてよいのか。</p> <p>ワークショップのほかに、出張座談会として20以上の団体へのヒヤリングと、既往アンケートや意見募集箱の意見も未来像へ反映する。</p> |
| C委員 事務局 | <p>人数は少なかったかもしれないが、長期計画の意見交換会とは異なる層という印象を受けた。ワークショップという形で、初めて参加した人はどの程度いたのか。出張座談会ではアウトリーチしながら積極的に話を聞きに行き、これまでと違うやり方をすることが大切。人数よりどのようなプロセスで話を聞き、出された意見を書き留めながらマスタープランを作りこめるとよい。</p> <p>初めての参加者を正確に把握していないが、我々が面識のある団体の方は数人であり、8割ほどは初めてお会いする方だったと思う。中には他の分野で市と関わりを持っている方はいるかもしれない。ワークショップでは興味深いご意見を頂けており、今後も関係性を保ちたいと考えている。</p> |
| <p>(3) 3駅周辺における交通・街並み更新の課題について ～事務局より、資料3、4を説明し、その後質疑応答、意見交換～</p> | |
| C委員 事務局 | <p>吉祥寺グランドデザインと都市計画マスタープランはどのような関係なのか。</p> <p>都市計画マスタープランは長期計画の下位の行政計画だが、吉祥寺グランドデザインは行政計画としていない。吉祥寺グランドデザインには、市長も委員として参加し、地域の商業者や知見を持っている方と共に、将来の吉祥寺のビジョンを描いていく。</p> |
| 委員長 | <p>都市計画マスタープランは、吉祥寺グランドデザインと同様に将来ビジョンを描いていくが、吉祥寺グランドデザインの内容についても社会状況などを加味しながら取り入れ、行政計画として位置づけ直す予定。</p> <p>吉祥寺大通りを歩行者中心の空間に変えるには、交通処理をどのように行うべきか。</p> |
| D委員 | <p>道路は自動車中心から人中心に変わりつつある。交通手段における自動車の分担率も低下傾向にあるが、自動車を止むを得ず利用している人もいるので、</p> |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|-----|--|
| 事務局 | <p>不利益にならないよう注意するべき。交通処理を変更する際には、どの交通手段を利用している人であっても、許容できる範囲に留める必要がある。警察との協議においても、道路本来の機能であるトラフィック機能と都市が求める滞留機能を両立する説明が必要になるため、利用者の許容範囲や関係機関の考え方を踏まえた実現可能な計画とする必要がある。</p> <p>計画的に整備された都市では、5%が公園、25%が道路、70%が宅地とされている。従来の道路空間は宅地を区切っていたが、これからは宅地と宅地を繋ぐ役割を担うことで、都市全体を最大限活用できるまちになれば良いと考える。</p> <p>吉祥寺大通りの東側に未整備の都市計画道がある。広域的な道路ネットワークの観点は別として、例えば五日市街道と井ノ頭通りの間の区間を部分的に整備することで、吉祥寺大通りのトラフィック機能を代替することも1つのアイデアだと考える。吉祥寺大通りは、過去に増加する自動車交通を処理するために整備されたが、地区が分断され東側が歓楽街となったと言われている。車線を減らすことで、東西の往来が誘発され、地区の環境浄化の促進にも繋がらないかと考える。</p> |
| C委員 | <p>吉祥寺大通りが歩行者中心になることは賛成だが、歩行者中心とする範囲は資料に示される範囲だけなのか。吉祥寺グランドデザインでは吉祥寺大通りより東側や、吉祥寺通りより西側も記載されていたと記憶している。姫路市などと異なり、吉祥寺は界隈性であったり、路地に入ったら歩行者中心の空間が連続していることが魅力だと考える。吉祥寺大通りだけでなく、それ以外も歩行者中心の空間にすることで、個性的な店が連なるような環境づくりができるの良い。</p> |
| 委員長 | <p>今回の資料で示された範囲の外にも、歩行者中心の空間がにじみ出していくようなイメージか。</p> |
| C委員 | <p>休日は資料で示された範囲の外まで、既に歩行者中心の空間がにじみ出している。歩行者中心のため自動車が遠慮しながら通行しているような範囲は、歩行者中心のエリアとして位置付けて良いのではないか。</p> |
| B委員 | <p>具体的に道路空間を使っていくことを考えると、三鷹駅は道遊びのような暮らしに近い活用であったり、武蔵境駅は既に実践されている、ビアフェスなどのコンテンツを活用した取組みが想像しやすい。吉祥寺駅が一番悩ましいと考えており、吉祥寺グランドデザインと連動しつつ、賃料の上昇など事業者の現状を踏まえて考える必要がある。また、吉祥寺西公園周辺やイーストエリアの奥について、吉祥寺らしい空間と文化を融合させることを考えなければ都市としての個性がなくなってしまうのではないか。</p> |
| 事務局 | <p>吉祥寺大通りを例に挙げたが、完全に歩行者空間化するよりも道路空間を再</p> |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|-----|--|
| D委員 | <p>配分することで横断しやすくするという都市計画的な視点からである。</p> <p>車道幅員を狭めるには、交通管理者と交通処理について協議する必要があるため、周辺の道路で自動車交通を代替する考えで資料を構成している。</p> <p>吉祥寺大通りと吉祥寺通りを比較すると、吉祥寺通りの方が交通量は多いが、吉祥寺大通りの方が渡りにくく、商業施設もにじみ出していない状況に対して、ハードを整備・運営する中から貢献できるのではないかと考えて示した。</p> <p>流行に乗るだけとならないよう、吉祥寺大通りの歩行者空間を創出する目的を明確にする必要がある。吉祥寺大通りが壁となったことで東側が歓楽街となったのであれば、車道を狭めて歩道を広げることで壁のイメージを払拭できれば良いのではないか。中央分離帯も無くし、週末の人々が多い時間帯は道路空間でイベントを開催するようなことも考えられる。</p> |
| E委員 | <p>一過性のイベントにならないよう、3駅それぞれ道路空間を再配分するには目的をよく考え、都市の利点をハードとソフトの両面から考える必要がある。</p> <p>車で井ノ頭通りを通行していて、吉祥寺駅前には賑わっていると感じるが歩道が狭いとも感じる。歩道を改善する際に、資料3、5ページの「要素(4)」にもあるように、沿道の建替え時にセットバックを行うことで既存道路と一体となった広い幅員の歩道が井ノ頭通りでできないだろうか。</p> <p>また、資料3、3ページに「井ノ頭通りを立体的に横断して井の頭公園にアクセス出来る歩行者動線を整備」とあり実現できればいいと考えるが、ただ道路を横断するだけでなく、そのまま井の頭公園まで行けないだろうか。例えば、沿道建物の2階部分を連続して緑道のようにつなげ、井の頭公園まで緑のネットワークが形成されると良いと考える。</p> <p>吉祥寺は井の頭公園に近いにもかかわらず、井ノ頭通りを通過しても公園の緑を感じられないのはもったいない。他にも、渋谷までのアクセスが良いため、公園の緑が見えるホテルを整備すれば外国人観光客の需要はあると考える。極端な話と承知しているが、吉祥寺グランドデザインの記載にある「立体的に横断して」をもう一步踏み込み、緑と関連付けて上部空間を活用する視点があってもいいのではないか。</p> |
| 事務局 | <p>長期計画でも井の頭公園への新たな歩行者動線について議論された。吉祥寺グランドデザインは行政計画ではないので、実現に向けた議論は行われていないが、井の頭公園の資産を使い切れていないことは課題と認識している。</p> <p>また、南口は駅前広場が都市計画決定されており、パークロードへのバスの侵入をなくせるよう事業を進めている。広場が整備されれば、歩行者の滞留空間は整備されるが、井ノ頭通りを渡った先については今後検討していく必要がある。</p> |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|-----|--|
| F委員 | <p>吉祥寺グランドデザインの委員会では、複数の委員が井ノ頭通りを渡る歩行者動線や公会堂周辺の再編について言及している。第六期長期計画においても、今後10年間で検討を行うこととしている。</p> <p>吉祥寺は環状道路の内側だけでなく、全体が回遊性を持ち、歩いて楽しいまちを目指すべだが、イーストエリアについては吉祥寺大通りが障害になっている。吉祥寺大通りが整備される前の地域は、住宅街と一体となった商業地だったが、道路整備によりエリアが分かれてしまい歓楽街となった。現在は区画道路の整備をはじめ、環境浄化を図っているが土地取得などに時間を要している。本日の資料は吉祥寺大通りの再編により歩行者空間を創出し、まちの雰囲気をよくするということだが、トラフィック機能の代替が課題となる。弁天通りや水門通りの活用などによって自動車交通量を処理する必要がある。</p> |
| A委員 | <p>吉祥寺が大変よく考えられたまちだと再認識するとともに、今回の都市計画マスタープランにおいても未来のことを考えて策定する必要があると考える。</p> <p>資料3の1ページの図について、大きい土地を有する百貨店が今後建て替わるときに、どのような土地利用がされるのか考えなくてはいけない。また、自動運転などの新しい技術が進展しているため、社会情勢を見据えた検討が必要。具体案があるわけではないが、数十年後のまちにそぐわないことが無いよう、留意する必要がある。</p> |
| 委員長 | <p>これまでの話を整理すると、3駅周辺について幹線道路をウォークブルにすることに関して異論はない。吉祥寺駅周辺については、井の頭公園を活用する視点、整備の具体的な目的や目標を明確にすること、幹線道路で囲われた街区内だけでなく、周辺へのにじみだしについても考える必要がある。</p> <p>付け加えると、ウォークブルシティを掲げるのであれば、駅周辺の歩きやすさに加え、一般住宅地ではどのようなことができるのか議論が必要。本日の資料は公共空間の使い方に視点が偏っている。ウォークブルな通りについては、沿道の建築や外部空間にどう関わってもらうか併せて考える必要がある。</p> |
| 事務局 | <p>都市計画道路のような、都市と都市、地区と地区を結ぶ道路のため着実に整備することで、適切に通過交通が処理され、駅周辺、住宅地にかかわらず地区内への通過交通の流入が排除されていくという、道路を段階的に機能分類する考え方が、ブキャナンレポートとして1960年代に示されており、この考え方は現在まで道路ネットワークの考え方の基礎となってきたし、今後も変わらないものと捉えている。</p> <p>自動運転などの新技術についても、道路の段階的な機能分類と秩序だった道路構成となる将来道路ネットワークを前提に、車の制御技術が研究されているという話を聞いている。</p> |
| C委員 | <p>吉祥寺大通りは中央分離帯があることで分断されていると感じるが、中央分</p> |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|-----|---|
| | <p>離帯をなくすことはできないのか。</p> |
| D委員 | <p>道路構造令では、4車線以上の道路は往復方向別に分離するとある。吉祥寺大通りを2車線にするのであれば中央分離帯を無くすことは可能だろう。</p> |
| F委員 | <p>吉祥寺大通りの中央分離帯の内、吉祥寺駅南側は地下駐車場の換気扇用地も兼ねており、吉祥寺駅北口も南口の延長で整備された可能性がある。</p> |
| C委員 | <p>歩行者中心を目指して社会実験などを行っても、まちの人に賛同してもらえなければ意味がなく、道路空間の活用を働きかける行政と地域で温度差がある事例も聞いている。ウォークブルは道路空間だけではなく、まちの滞留空間全体の中で考える必要があり、盛り上げ方も含め工夫する必要があると考える。吉祥寺については、都市再生を行う地域はどこなのか、限界性を持たせる地域はどこなのか、広く議論しながら道路やパブリックスペースの話をしないと誰もついてこないのではないかと危惧する。</p> |
| 事務局 | <p>吉祥寺大通りの東側に魅力的なコンテンツが必要との意見があった。産業や文化との連携は必要と考えるが、都市基盤分野ができるようなアイデアはないだろうか。</p> |
| B委員 | <p>駅前の歩行者天国は既に散見されている。吉祥寺で歩行者空間を設ける意味は何か、ここでしかできない空間の活用は何かなどを明確にする必要がある。</p> <p>電動キックボードは、原付バイクと同様にナンバーやヘルメットが義務化されているが、今後の法改正により緩和される可能性がある。ウォークブルで歩行者に配慮することも必要だが、いずれ3駅間を行き来することがもっと容易になる時が来るのではないかと考えている。</p> |
| F委員 | <p>長期計画の市民意見でも、法の規制が緩和されれば自転車から電動キックボードに転換するのではないかという意見があった。</p> |
| B委員 | <p>自転車を所有するという概念がなくなり、駐輪場も不要な時代が来るかもしれない。</p> |
| A委員 | <p>開発に併せて新しい商業施設が入るだけでなく、大きな企業が誘致される事例もある。未来を考えるうえで大きい業務施設が入る未来も考えられるのではないか。</p> |
| 事務局 | <p>業務施設の需要については、資料5にあるように、事業者ヒヤリングをデベロッパーに行った。事業者によっては、吉祥寺には複数路線にアクセスできる交通利便性や、昼の活動人口の多さからオフィスニーズもあるのではないかという意見もある。ビルを所有し、運営する視点からは、貸しビルを運営リスクが高く、自社用ビルであれば可能性はあるという意見や、昨今の働き方の変化を鑑みると、住宅地としての需要が高い武蔵野市ではサテライトオフィスやシェアオフィスの立地に関しては有利であるという意見などがあった。</p> |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|------------------------------------|---|
| E委員 事務局 | <p>二子玉川へ企業が移転した理由に緑が多い点があげられ、開発と合わせて隣接する公園、敷地内に緑が多く整備されている。吉祥寺で開発をする際も井の頭公園との一体性や緑道が重要と考える。</p> <p>また、事業を新たに進めるには、上位計画で位置付けられていることが重要。ウォークブルに向け沿道がセットバックして幅員の広い歩道を形成することも考えられる。セットバックを求める際は、計画に位置付けられていることで具体的に説明することができる。柏の葉キャンパス駅前が公共用地と民有地が一体的となり、幅員の広い歩行空間が整備された事例と考える。</p> <p>他の自治体によっては、駅前で建築する際に、低層階を商業や業務施設にしないと指定容積率を制限される制度がある。しかし、制度が導入されても実態としては、商業や業務施設を作ることなく、容積率を制限されても1階から全てマンションとして建てる方を選択されている。商業や業務を強く誘導するには、更なる緩和が必要ではないかとも考えている。</p> <p>また、セットバックについては建築面積の減少分を補うように容積率の緩和をするなどしなければ、現実的には難しいと考えている。</p> |
| A委員 | <p>神奈川県内の自治体は積極的に企業誘致をしているが、都内、多摩地域の自治体は積極的な企業誘致をしてこなかった。多摩地域にマンションや大型商業施設ばかり増加しているため、三鷹や吉祥寺でも、土地に空きがでたら業務施設を誘致していくことも必要だと考えている。高さ制限を緩和するとかではなく、企業を誘致する部署の設置や東京都に協力を依頼するなどの対策が必要ではないのか。</p> |
| E委員 | <p>東京駅のような容積率の移転もアイデアの一つではないか。</p> |
| C委員 | <p>容積率もそうだが附置義務駐車場もエリアでどのように配分するか考えるとエリアマネジメントにつながる。大丸有エリアでは附置義務駐車場を緩和する代わりに負担金を徴収し、交通の環境整備に充てている。様々なものをエリア単位で把握し、コントロールする仕組みを検討できれば良いのではないか。</p> |
| D委員 | <p>今後の議論によるが、今年の法改正で立体道路制度の適用範囲が広がり、道路の上をこれまで以上に活用できるようになった。</p> <p>三駅周辺の道路の評価については、自動車交通量から評価するのではなく、歩行者の通行量などから再評価する必要があると考えている。歩行者量から歩道が狭いのか十分なのか、自動車を迂回させるべきか否か判断すべきではないか。また、歩行者が多く歩道を拡幅したいが困難ということがあれば、滞留空間を整備することで混雑時を避けて歩けるような仕組みも考えられる。歩行者がまちなかに滞留することで、新たなビジネスにもつながるのではないか。</p> <p>最後に、Mass の考えをどうするか。20年後に市内で自動運転が普及している</p> |

| 発言者 | 発言の要旨 |
|-----|---|
| 委員長 | <p>ことは難しいかもしれないが、統合型モビリティサービスが普及すると見込まれる中で、外出したくなる仕組みを検討し持続的に取り組む必要がある。</p> <p>参考になる意見がたくさん出た。マンション以外の施設誘導については時間をかけて考える必要がある。超高層建物を建てることも問題だと考える。</p> <p style="text-align: right;">以上</p> |