

第3回武蔵野市都市計画マスタープラン改定委員会

次 第

令和元年11月25日（月）午後6時30分
武蔵野プレイス フォーラム

- 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
 - ① 環状道路の整備と駅前広場につながる路線の役割について
 - ② 3駅周辺における交通・街並み更新の課題について
- 4 その他

【配布資料】

- 資料1 第2回武蔵野市都市計画マスタープラン改定委員会 会議録
資料2 地域別ワークショップ実施報告（速報版）
資料3 3駅周辺におけるまちづくりの考え方について
資料4 3駅周辺におけるまちづくり・都市計画の課題について
資料5 武蔵野市都市計画マスタープラン改定に伴う事業者ヒアリング 実施報告

会 議 録

会 議 の 名 称	第2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9月30日(月) 開会時刻 午後7時 閉会時刻 午後9時
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)都市計画マスタープラン改定骨子と今後の進め方について (2)住み心地のよい住宅都市の維持・形成について (3)その他
事 務 局	まちづくり推進課

発言者	発言の要旨
A委員	第2回武蔵野市都市計画マスタープラン改定委員会 (1)都市計画マスタープラン改定骨子と今後の進め方について ～事務局より、資料1・2・3を説明し、その後質疑応答、意見交換～ 前回の意見が反映され、都市計画マスタープラン改定骨子は改善されたと思う。今後の課題としてワークショップ(WS)、座談会に市民が参加しやすくなる仕掛け、工夫について議論できれば良いと思う。
事務局	現在考えている工夫としては、子育て施設などに出向き、直接市民の方々に広報するなど、特に子育て世帯へのアプローチを検討している。
B委員	参加すれば暮らしを変えられるなど、暮らしに直結することが感じられるよ

発言者	発言の要旨
C委員	<p><u>うな動機づくりが必要だ</u>と思う。</p> <p>社会が大きく変化しようとしている時代であることを踏まえたビジョンを議論するのであれば、<u>ビジョンを議論するためのビジョンを持ったほうが</u>いいと思う。</p> <p>国分寺市では、地元の企業が Society5.0 を題材として WS を開催するなど、企業が独自に市民を巻き込んだ活動をしている。</p> <p>また、住民はもちろん、<u>武蔵野市に関する市外の居住者（通勤者などの来街者）も市民参加の対象にできると</u>良いと思う。</p>
事務局	<p>出張座談会では、企業も対象にすることを想定している。市報だけの広報では手薄であると感じている。</p>
委員長	<p>練馬区ではかつて市民 WS を実施した際に、150 人ほど集まった実績がある。どのような手法を使ったのか調べると参考になるかもしれない。</p>
D委員	<p>WS などで、テーマを自分事化するために市民に自身の地域のことを語ってもらうのは重要だと思う。参加のハードルを下げるアイデアとして、参加者に武蔵野市の現状と現行計画を見比べてもらい、現行計画の採点してもらうなど、いきなり将来の武蔵野市のあり方を考えるのではなく、考えるきっかけづくりをすると良いと思う。</p> <p>また経験上、<u>多くの企業は地域貢献したい</u>と思っているため、積極的に活用したほうが良いと思う。その際、協力企業名を市民に伝えることで企業と市の win - win な関係を作ることができると思う。</p>
B委員	<p>企業との連携ということでは、施設の公共的な利活用に積極的でスピード感ある企業も市内にはいるため、連携の可能性は考えられる。</p>
E委員	<p>就学前の子供向けに「公園で楽しかったこと」を書いてもらう WS、公園で行うオープンハウス、小中高の授業の一環で WS を行うなど今後、武蔵野市を担っていく子供たちに将来の武蔵野市がどうなったらよいか聞いてみてはどうか。</p>
F委員	<p>「働く」という言葉について、武蔵野市在住で他区市へ勤務、他区市在住で武蔵野市へ勤務しているなど「働く」にはいくつかのパターンがある。テレワークがさらに一般的になる可能性があることを鑑みると、<u>従来通りの夜間人口ベースに市民を考えるのではなく、「働く」ということ</u>もっと柔軟に考えて議論</p>

発言者	発言の要旨
G委員	<p><u>を進めるべきだ</u>と思う。</p> <p>さらに、自動運転が実現することで移動自体が目的となる時代が来ると考えられ、交通新技術への対応について取り入れてみるのも良いと思う。</p> <p>現在策定中の長期計画でも市民参加を呼び掛けていた上でさらに、次期都市計画マスタープランでも市民参加を呼び掛けるため、両者の違いを明確化する必要がある、単なるWSの開催では参加者が集まりにくいと思う。</p> <p>現行計画を策定する際に実施したWSでは、将来ではなく目先の課題に議論が終始していた。<u>いかに多世代の市民が参加し、将来を見据えた議論にできるかが重要だ</u>と思う。</p>
委員長	<p>都市計画マスタープラン改定骨子では、4つの市民意見の収集方法が挙げられているが、収集した<u>市民意見の取りまとめ方に考えを持っていたほうが良い</u>と思う。</p> <p>また、市民参加に対する敷居を下げるためのアイデアとして、市民の方が簡単に考えられるテーマ（子供が安全に生活できる武蔵野市にするためには等）をたくさん用意しておくことも考えられる。</p>
A委員	<p>出張座談会とWSの関係として、出張座談会を受動的ではなく、話を聞きに行きたいところへ出向き、市民参加の機運を醸成した後、WSにも参加してもらうなどの順序も考えられる。</p> <p>また、WS手法として、将来どんなことが起こるのか数百枚のカードに情報として整理し、市民の方にゲーム形式で選んでもらい、長期計画策定で得られた現状課題と合わせ、バックキャスト（現状と将来のギャップを埋める）的に将来都市像をまとめていく方法も考えられる。</p>
A委員	<p>（2）住み心地のよい住宅都市の維持・形成について ～事務局より、資料4・5を説明し、その後質疑応答、意見交換～</p> <p>都市計画マスタープランでは緑化に関して規制し、現在の緑を維持していきたいという主旨なのか。</p>
事務局	<p>これまでも、緑化に関する指導要綱や、まちづくり条例に基づく行政指導により、緑の確保を進めてきた。昨今の東京都の方針として、市街化区域全域に緑化地域を指定する方向性が示されており、今後武蔵野市でも現在の基準よりも厳しい規制をかけて緑化を推進していくことも必要ではないかと考えてい</p>

発言者	発言の要旨
A委員	<p>る。</p> <p><u>生産緑地が宅地化される前に緑を確保する仕組みを入れていただきたい。</u>また、住宅を作るときにディベロッパーによってコミュニティ形成支援の有無が明確に分かれている。このようなコミュニティ形成支援は、住民による緑の維持管理や防災の活動とセットで考えられている。武蔵野市では、<u>これからも共同住宅が増える可能性がある</u>ので、<u>行政指導の項目としてコミュニティ形成支援を位置付けることも必要ではないか。</u></p>
G委員	<p>「土地の履歴」を考えることが大切である。<u>生産緑地が宅地化される際に、例えば宅地化以前の農地でのCO2吸収量と同等のCO2吸収量を実現できるような宅地開発を求めるなど、通常の宅地開発よりも厳しい緑化を義務付ける制度も考えられる。</u></p> <p>また、<u>武蔵野市では歴史的にも都市の財産として緑を大切にしてきたので、継続していく必要がある。</u>しかしながら、公共空間で新たに緑を確保するのが難しい中で緑被地面積は減少している<u>ので、民間の緑をどうしていくべきかを十分に議論し都市計画マスタープランで示していくことが大切である。</u></p>
B委員	<p>体感的に緑があると良いということはわかるが、<u>緑がいかに生活を豊かにするのかを数値で示せると市民にもより伝わりやすいと思う。</u></p> <p>例えば、吉祥寺にある建物の屋上で収穫できるはちみつの量は千葉より1.5倍多いというデータもある。それは周辺に草花が多いということだと思う。</p> <p>私はデイサービスのプランニングにも関わっているのだが、土を触ることで施設利用者が元気になる姿を見ており、高齢化対策としても緑は有効だという実感している。行政がお金をかけてハードを作るのではなく、福祉コミュニティの一環として民間に緑を活用してもらい維持していくことも考えられるのではないか。</p> <p>また質という視点では、大手ディベロッパーが本来の自然を再現した緑化計画を取り入れた開発をした事例もある。また、LEEDのように行政や機関が開発に伴って作られる<u>緑地の質を認証していく仕組みが浸透するとよいと思う。</u></p>
F委員	<p><u>緑は量が多くても管理されていない荒地などでは「住み心地のよい住宅都市」にはならないことから、維持管理されている緑の量が大切であると考えている。</u>本日の資料は量が重要だという内容に見えるので、質も伴う必要があることをしっかりと示すべきである。</p>

発言者	発言の要旨
	<p>また、<u>公共施設の更新に必要な用地が不足していることについては、交換分合など小さい土地を集める仕組みの活用も検討すると良いと思う。またその仕組みの中で、<u>買い取りの申し出が出された生産緑地を活用するといった手法も議論しても良いのではないか。</u></u></p>
D委員	<p>生産緑地が宅地になった場合、緑被地面積はどのように変化するのか。緑被地面積と農地・生産緑地面積の関係を教えて頂きたい。</p>
事務局	<p>緑被地面積には生産農地も含んでいるが、農地が減った分だけ緑被地面積が減少するわけではない。ちなみに、生産緑地所有者の9割以上の方が特定生産緑地指定を望む意向であるが、所有者には高齢者もいるため、生産緑地面積は自然減する可能性がある。</p>
D委員	<p>現行の緑化に関する規制がどうなっているのか、説明していただきたい。</p>
事務局	<p>事業者が一定規模以上の建築行為や開発行為を行う際には、まちづくり条例に基づき敷地に対して20%の面積に相当する緑地を確保するよう指導を受ける義務がある。次に、まちづくり条例の手続きが必要ない規模の建築行為であっても、200㎡以上の敷地で建築を行う場合は、緑化に関する要綱に基づき、20%の緑地を確保するようにお願いしている。そして最後に、200㎡未満の敷地で建築を行う場合は、同じく要綱を参考に20%の緑地を確保するよう周知をしているが、あまり協力を得られていない現状である。</p>
D委員	<p>敷地が200㎡未満という小さな開発の場合においても、市が建築主に対して緑地確保に関して何かしら伝える機会はあるということか、それともルールはあるけれど誰も知らないという状況なのかを伺いたい。</p>
事務局	<p>建築確認の際に窓口で案内はしている。しかしながら、そのやり取りの中で緑化計画に対して変更求めるといったことまでは行っていない。</p>
A委員	<p><u>一定規模以上の開発を対象として、緑化に加えその維持管理を推奨していく仕組みをまちづくり条例に盛り込んでも良いと思う。</u></p> <p>また、武蔵野市であれば<u>生産緑地の担い手不足解消策として農地の借り手と貸し手のマッチング制度は成立するようにも思えるので、宅地化される前の緑を保全する対策も必要である。</u></p>

発言者	発言の要旨
G委員	市内では兼業農家の農地を NPO に貸与し、農業公園として一般に開放するモデルケースづくりも現在進めているところである。
E委員	<p><u>緑の量と質の問題は場合によって異なるので、それを念頭に仕組みを考える必要がある。</u>例えば、農地や樹林は量があることによってヒートアイランド対策や CO2 の吸収に役立ち、宅地では質として街路から見えるように植樹されることなどが大切である。</p> <p>生産緑地に関して、災害時の食料供給源になる生産緑地を上手く使っていくことが武蔵野市のまちづくりにとって大事ではないか。また、新たな用途地域として田園住居地域が設立された中で、都市の中に田園があることをブランドにしていくという方向性も今後検討していくべきではないか。</p> <p>また、開発に伴う緑の確保について、緑化することにより経済的な付加価値が生まれることを事業者へ周知することや、立体公園制度などを生かして開発事業により緑を増やしていくなど、開発と緑が共存できるものとして仕組みを考えていくべきであると思う。</p>
委員長	「 <u>住み心地の良い住宅都市の維持・形成について</u> 」というテーマで緑と公共施設のみを課題として議論に挙げるということに違和感がある。「 <u>住み心地の良い住宅都市</u> 」の全体像を把握した後、緑と公共施設の課題がどのような位置づけとなるのかを示してほしい。
A委員	緑に関して、見せる緑を計る指標である緑視率は把握されているのか。
事務局	<p>緑視率は平成 29 年に行った武蔵野市自然環境等実態調査にて計測している。</p> <p>その結果では平均が 27.6%であり、国が「緑が良く見える」と判断する 25%を上回っている状況である。</p>
A委員	見せる緑がつながっている歩道など戦略的に作ってもよいのではないかと思う。
事務局	<p>(3) その他</p> <p>今回は 11 月 28 日 (月)、場所は駅周辺の公共施設で時間を 30 分前倒し手 18 時 30 分より行う予定である。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>

地域別ワークショップ 実施報告（速報版）

主旨

「市民が思い描くまちの未来像」を共創するワークショップを開催し、新たな都市計画マスタープランで描く将来像の基礎資料とする。

実施概要

- 第1回 < 吉祥寺 > 日時：令和元年 11月 4日（振休） 場所：武蔵野公会堂
< 武蔵境 > 日時：令和元年 11月 9日（土） 場所：武蔵野スイングホール
< 三 鷹 > 日時：令和元年 11月 24日（日） 場所：武蔵野市役所
第2回 < 3圏域合同 > 日時：令和2年 1月 11日（土） 場所：武蔵野商工会館※予定
(※後日追記：アトレ地下1階 ゆらぎの広場に変更されました)

参加者

市報等からの応募者、学童・保育園保護者などの子育て世代、その他まちづくり活動参加者 等
吉祥寺：15名 武蔵境：9名 三 鷹：8名

プログラム

- 第1回
- ・趣旨説明、市の現状の紹介
 - ・地域の大切な場所の検討
 - ・まちの未来像の検討
(将来を考える上での導入説明、キャラクター設定、まちの未来像の検討)
 - ・結果の共有
- 第2回 3地域と改定委員が未来像を共有するセッション

主な意見：地域の大切な場所（速報版）

① 吉祥寺

A グループ	B グループ	C グループ
<ul style="list-style-type: none"> ・防災機能など様々な機能が含まれた公園 ・地域の貴重な医療機能 ・小規模な商業店舗 ・子どもなどが集う場（コミュニティセンター等） ・歴史的な建物、寺社仏閣 ・きれいな緑 	<ul style="list-style-type: none"> ・豊かな歩行空間 ・個性的な店舗、こだわりの店舗 ・映画、音楽等の文化 ・質の高い緑 ・成蹊大学周辺の閑静な空間 	<ul style="list-style-type: none"> ・子ども向けの公園 ・安心な住環境 ・個性的な店舗、こだわりの店舗 ・井の頭公園などの散歩できる環境

② 武蔵境

A グループ	B グループ
<ul style="list-style-type: none"> ・質の高い住宅 ・駅前の空間（武蔵野プレイス、境南ふれあい広場公園） ・大小さまざまな公園・緑地 ・桜並木などの綺麗な緑 ・大学等 ・歴史的・文化的資源 	<ul style="list-style-type: none"> ・シンボリックな駅前広場 ・境南ふれあい広場公園などの駅前の人が集まれる空間、コミュニケーションがとれる空間 ・自然のままの緑や川、遊歩道 ・地域のだれもが大切と思う歴史的・文化的資源（杵築大社など）

主な意見：まちの未来像（速報版）

① 吉祥寺

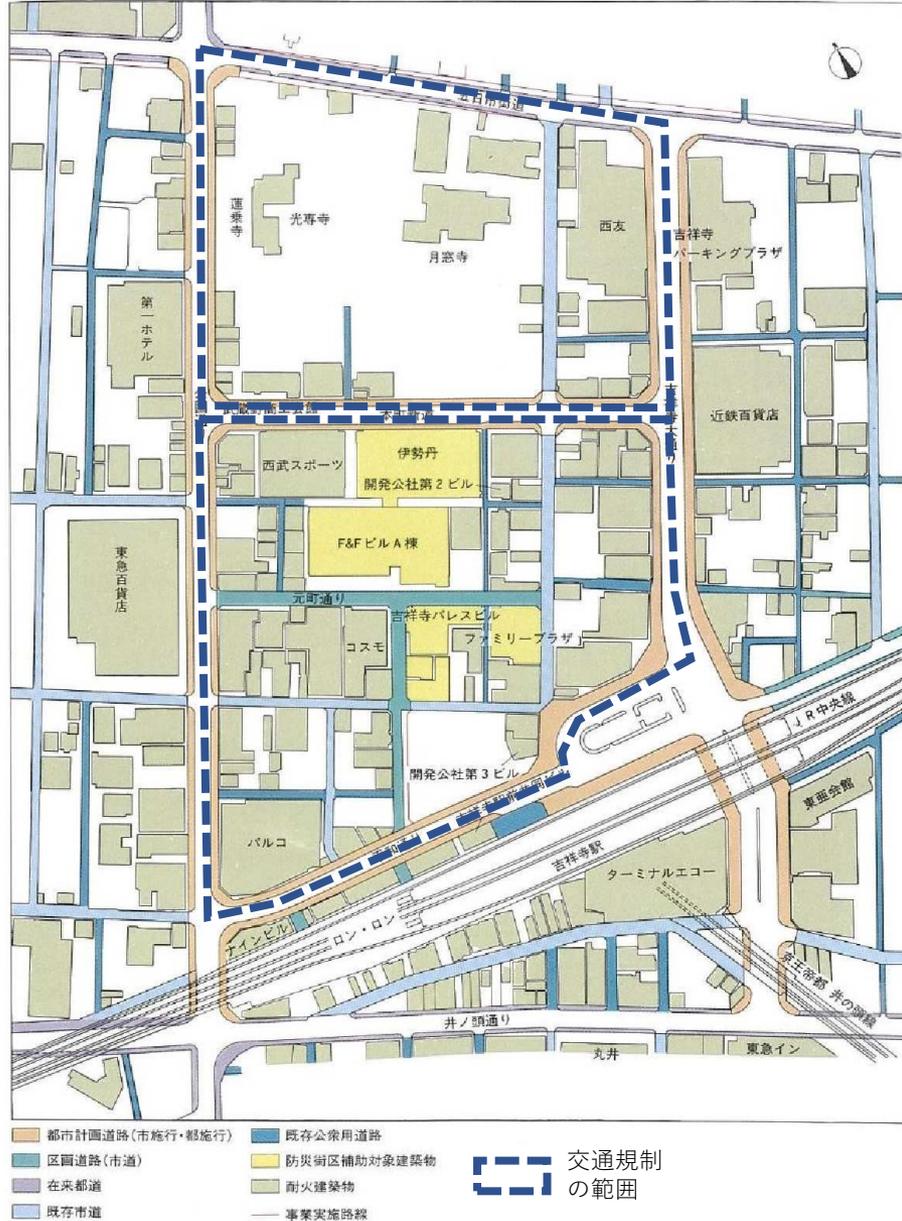
A グ ル ー プ	<p>《テーマ》 便利になった20年後、いかに幸福感を感じるか</p> <p>《主な内容》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農業をテーマにした<u>コミュニケーションの場</u>が充実している ・地域の誇れるお祭りが続いていて、新しいイベントも開催される ・公園もコミュニケーションの場として進化している ・新旧の魅力が混ざり合う駅前空間が形成されている ・ルームシェアの住宅がコミュニケーションの場になっている ・<u>散歩するだけで幸せを感じられる道路空間</u>になっている ・まちづくり活動が普及 ・人材をマッチングする仕組みが整備されている
-----------------------	---

B グ ル ー プ	<p>《テーマ》 生活を楽しむこだわりのまち</p> <p>《主な内容》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 個性的な店舗が創出される ・ <u>自動運転時代に「歩く」が選択される</u> ・ 職住の場所を日々の気分次第で自由に選択できる ・ <u>あらゆる活動ができる公園</u>がある ・ アクティブシニアが多く、多世代交流が活発になっている ・ まちの将来を担う若者がまちなかで活躍している
C グ ル ー プ	<p>《テーマ》 人とのつながり（コミュニティ、魅力、住民目線の住みやすさ）</p> <p>《主な内容》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民同士がコミュニケーションをはかる機会がある ・ 子育てがしやすい環境がある ・ <u>住民が楽しめる場所</u>がある ・ 情報通信技術により、市内の魅力が向上し、魅力を市外へ伝える ・ <u>訪れたいモノ・コト</u>がある

②武蔵境

A グ ル ー プ	<p>《テーマ》 幸せな暮らし</p> <p>《主な内容》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ テレワークができるようなカフェや第2のプレイスなどができ、武蔵境地域内で働ける ・ 商店街に特徴的な店が集り、地元の食材を楽しめる ・ <u>公園が仕事や家族団欒など多目的に使われる場になり、コミュニケーションが濃くなっている</u> ・ プレイスやコミセンに世代を超えて人が集まり、地域のつながりが強くなっている ・ <u>様々な人が利用しやすい道路</u>になっている (無電柱、バリアフリー、まちづくり的な空間活用) ・ 住民意識をもち、地域活動に積極的なまちになっている
B グ ル ー プ	<p>《テーマ》 さんぽが楽しい落ち着いたキャンパスタウン</p> <p>《主な内容》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>散歩で選ばれるまち</u>になっている（散歩したくなる道・沿道の街並み・景観） ・ <u>散歩のためにアクセスしやすい駅前空間</u>になっている (シェアサイクルやカーシェアなど自由自在なアクセス環境) ・ スイングロードの風情ある街並みと大学生が活動するキャンパスタウンが融合し、年齢に関係なく楽しめるまちになっている ・ 各家庭の電子掲示板に地域行事の知らせが届く（ロコミのような広報が実現している） ・ 新技術によって時間的余裕が生まれ、地域活動に参加できる

図9-1 吉祥寺駅周辺再開発事業完成図



整備前の駅前通り（現サンロード）

■ 吉祥寺駅周辺における事業について

（「吉祥寺グランドデザイン改定委員会」第9回幹事会）－（仮称）吉祥寺グランドデザイン2020（素案）－ より抜粋）



■ 吉祥寺駅周辺における事業について

（「吉祥寺グランドデザイン改定委員会」第9回幹事会）－（仮称）吉祥寺グランドデザイン2020（素案）－ より抜粋）

【セントラルエリアのまちづくり】

- ・交通結節機能や物流機能の再編、交通規制等の様々な方策を駆使して、歩行者優先のまちづくりを徹底
- ・バスルートの見直し、吉祥寺大通りの交通広場としての活用等の検討を進め、エリア内へのバス交通を大幅に削減
- ・交通結節機能の再編にあわせて、北口駅前広場や平和通り等のイベント空間化を推進
- ・公共（公的）空間を積極的に活用して、エリア全体で面的な賑わいを創出

【ウエストエリアのまちづくり】

- ・中道通り、昭和通り、大正通りについて電線類地中化、カラー舗装等により快適な歩行環境を整備
- ・主に南北方向の細街路については、通り抜け通行に対し、地域ルール等の方策を講じて住環境を保持
- ・行政と民間が連携して、誰もが安心して長時間滞在できる居場所づくりを推進
- ・利用者と地元住民が参加した公園の活用・運営方法の検討

【イーストエリアのまちづくり】

- ・市有地等を活用し、周辺の民有地とも連携して新たな来街目的を誘発するような機能（空間・施設等）を整備
- ・イブニングタイムの「大人の健全な居場所づくり」を推進
- ・実態に即した交通規制を通じて弁天通り、水門通りの交通機能の役割分担を図る

【パークエリアのまちづくり】

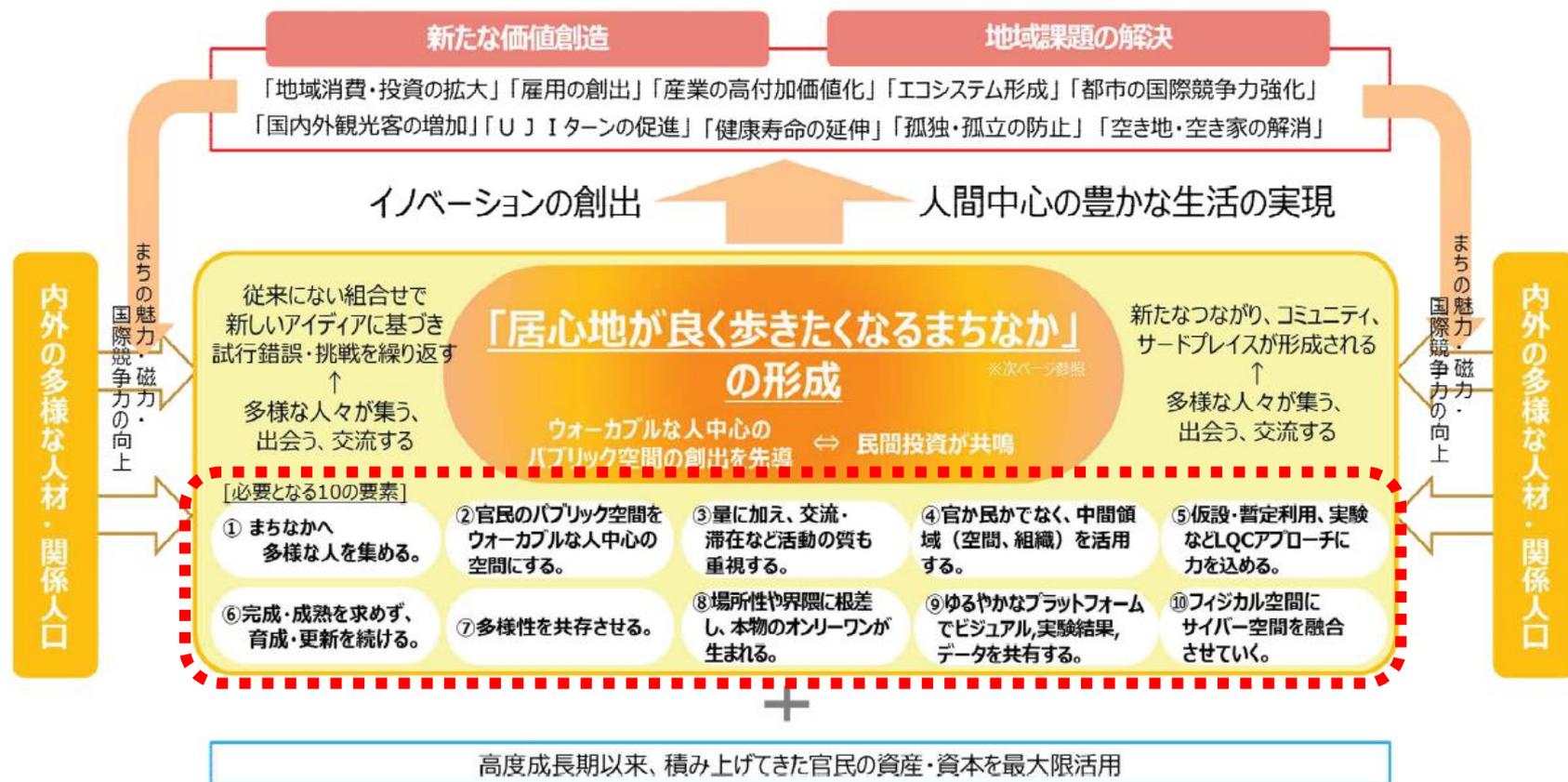
- ・井ノ頭通りを立体的に横断して井の頭公園にアクセスできる歩行者動線を整備
- ・パークロードからバス交通を取り除くとともに、荷捌き拠点の整備、集配送システムの整備等により安心できる歩行環境を創出
- ・パープル通りを誰もが安心して公園にアクセスできるバリアフリールートとして整備
- ・公会堂敷地を活用しながら、雑然とした駅前及び周辺一帯を再生して、公園に向かう玄関口にふさわしい本格的な空間づくりをするとともに、抜本的な交通環境の改善による井ノ頭通りの交通負荷を軽減

「居心地がよく歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

■国の動向【「居心地がよく歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生】

○国土交通省では、企業のオープンイノベーションや女性・高齢者等の活躍など、都市経済・社会における「多様性」の進展などを踏まえ「都市再生」のあり方を検討。

○「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」より、「「居心地がよく歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生」が示されている。



国土交通省都市局「居心地がよく歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生より抜粋

■ 今後のまちづくりの方向性と「10の構成要素」

始
動

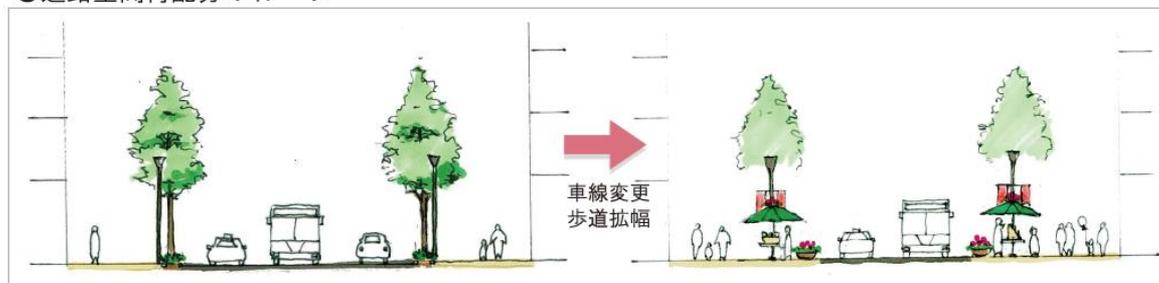
- 要素（1） まちなかへ多様な人を集める。
- 要素（2） 官民のパブリック空間をウォークブルな 人中心の空間にする。
- 要素（3） 量に加え、交流・滞在など活動の質も重視する。
- 要素（4） 官か民かでなく、中間領域（空間、組織）を活用する。
- 要素（5） 仮設・暫定利用、実験などLQCアプローチに力を込める。
- 要素（6） 完成・成熟を求めず、育成・更新を続ける。
- 要素（7） 多様性を共存させる。
- 要素（8） 場所性や界限に根差し、本物のオンリーワンが生まれる。
- 要素（9） ゆるやかなプラットフォームでビジュアル、実験結果、データを共有する。
- 要素（10） フィジカル空間にサイバー空間を融合させていく。

空
間
検
討
と
構
築

運
営
・
継
続

要素（2） 官民のパブリック空間をウォークブルな 人中心の空間にする。

●道路空間再配分のイメージ



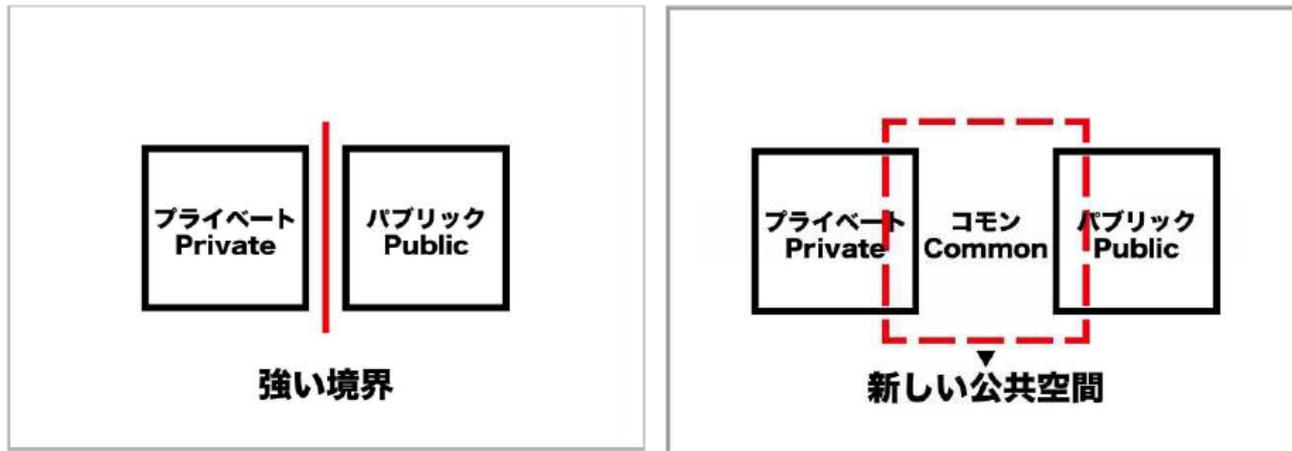
道路空間再配分のイメージ
(三鷹駅北口街づくりビジョンより抜粋)



姫路駅前広場の事例

(国土交通省都市局「居心地がよく歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生より抜粋)

要素（４） 官か民かでなく、中間領域（空間、組織）を活用する。



【横浜市】日本大通り



・沿道地権者や事業者を中心に構成する地域組織「日本大通り活性化委員会」と市が道路占用協議等にかかる協定を締結。
・協定に基づき委員会が道路管理者に対して毎月、一括申請を実施。

要素（５） 仮設・暫定利用、実験などLQCアプローチに力を込める。



平和通り



桜通り

■ 武蔵野都市計画道路の整備状況

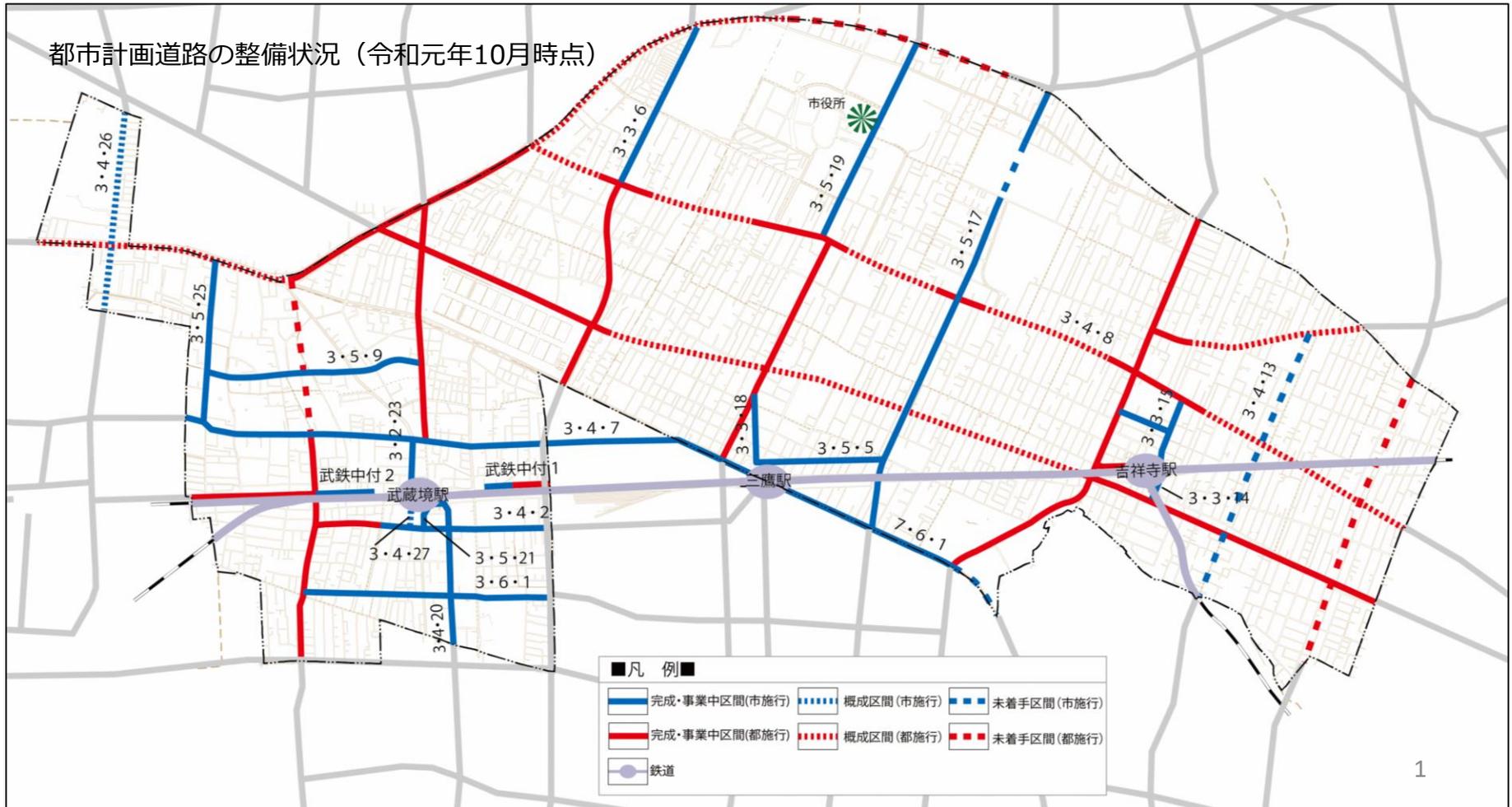
○整備率は約62%であり、区部並みの整備率となっている。現道幅員8m以上の概成道路※を合わせると約81%（都市計画現況調査（H29）を時点修正して算出）であり、自動車交通を処理する道路ネットワークは完成に近づいている。

※ 概成道路：都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、ある程度の車線数を有するなどおおむね機能を満たしている道路。多摩地域においては現況幅員が8m以上の道路

■ 都市計画道路の見直しの動向

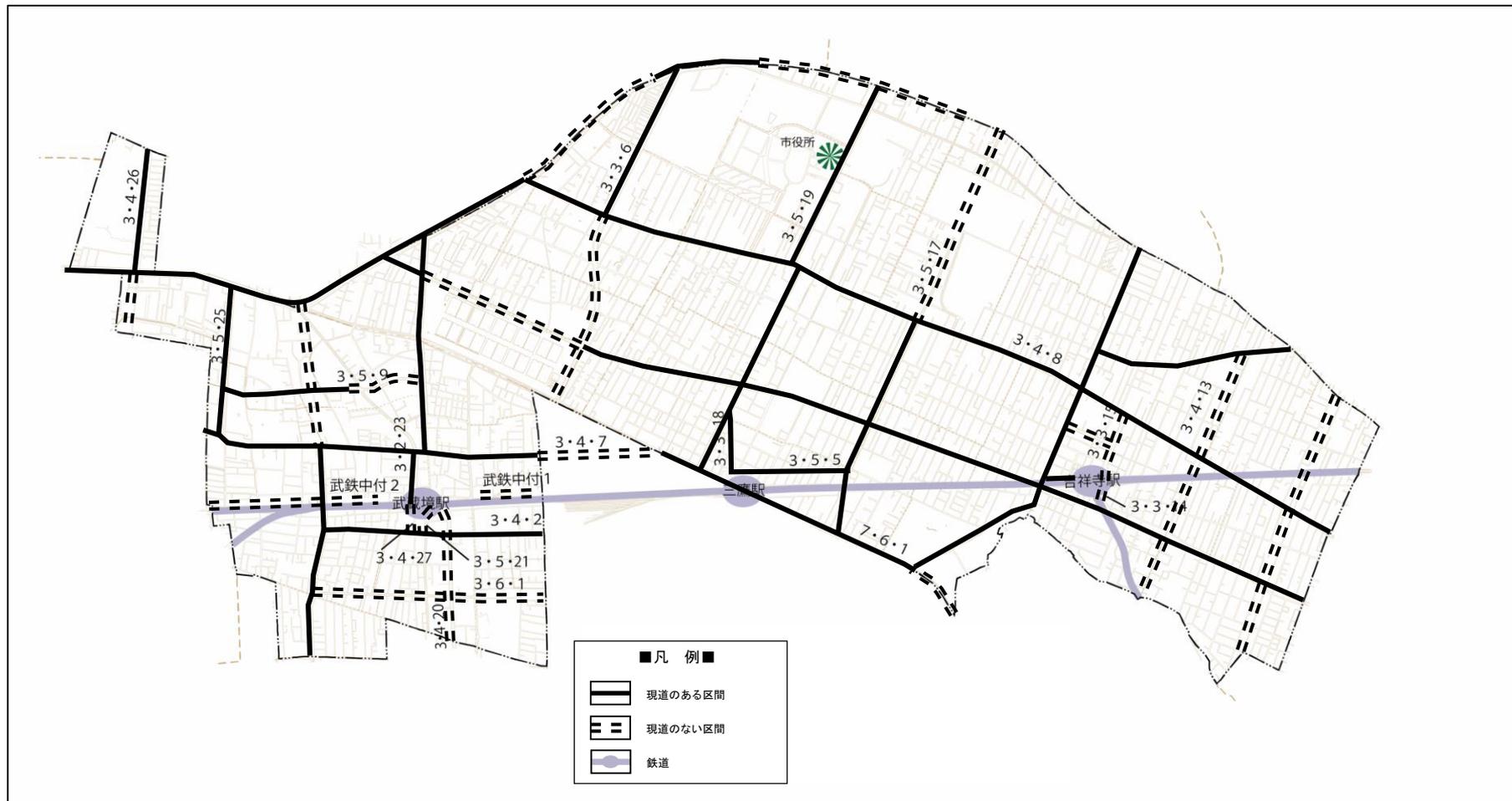
○東京都と23区28市町では、事業化計画を策定する時期を捉え、概ね10年ごとに区間ごとの必要性を検証し見直しを進めてきた。

○併せて「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」の検討を進めており、整備するものは整備し、見直すべきものは見直すという方針の下で見直しを進めている。



武蔵野市内における都市計画道路の整備状況と見直しの動向について

- 【参考】昭和37年当時の道路ネットワーク状況
(形成状況約63%)



道路の段階的な機能分類の適用について

■道路の段階的機能分類（「都市交通計画」より抜粋）

市周辺の例示

①自動車専用道路	都市の骨格を形成する道路であり、トリップ長の長い交通を主に分担する。	中央自動車道
②主要幹線道路	都市の骨格を形成する道路。走行車線4車線、路側車線2車線の計6車線が望ましい。	環状八号線 等
③幹線道路	都市の骨格、地区の外郭を形成する道路。都市内の道路網を形成する基本的な道路である。中・短トリップ長の交通を主に担う。トラフィック機能、アクセス機能、空間機能のいずれもが重要である。原則として4車線を確保し、さらに十分な停車帯を設ける。	調布保谷線、東八道路 等
④補助幹線道路	主要幹線道路あるいは幹線道路に囲まれた地区の骨格を形成する道路である。地区内への集散交通を担う道路であり、通過目的の交通が地区内に入らないように、補助幹線道路の配置パターンを工夫することが望ましい。	市道第129・293、291号線 等
⑤地区道路	補助幹線道路から各戸口へのアクセスを目的とする道路であり、自動車のトリップ長、交通量、及び速度のいずれについても、小さく抑えるべきである。	市道、私道 等
⑥特殊道路	以上のほかに、歩行者や自転車のための専用道路が設けられることがある。	多摩湖自転車道

■ブキャナンレポートによる、都市道路の4分類

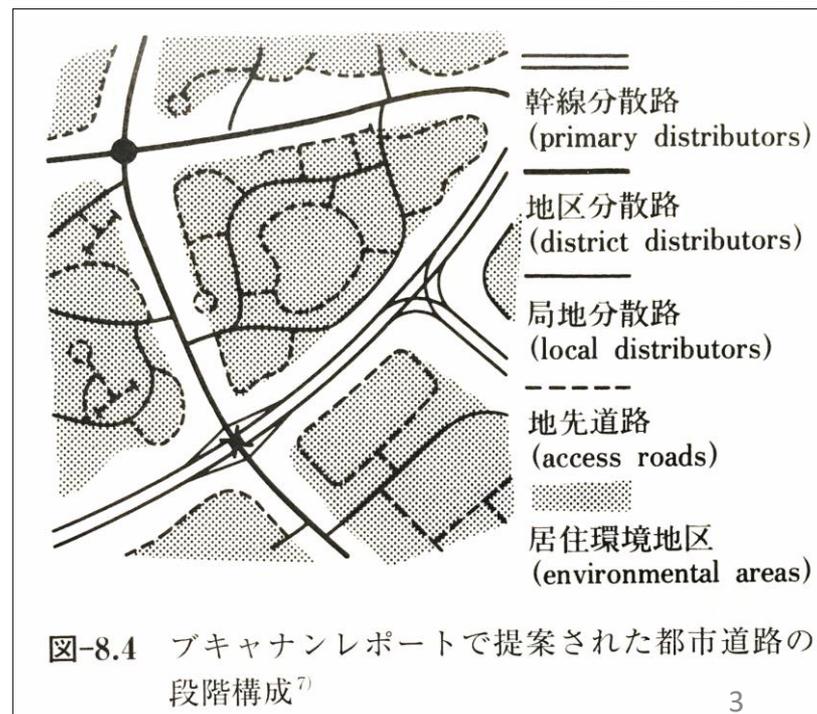
- ①幹線分散路（主要幹線道路に相当）
- ②地区分散路（幹線道路に相当）
- ③局地分散路（補助幹線道路に相当）
- ④地先道路（地区道路に相当）

交通は地先道路から局地分散路を通り、地区分散路から幹線分散路を走り、さらに地区分散路、局地分散路を経て、地先道路を通して目的地に至るように、自動車交通が秩序だった流れとなるような段階的な序列をもった道路構成とする考え方。



■行政運営から導かれる課題

- 従来、個々の区間の整備効果に期待した道路整備を進めてきたが、今後はネットワークの効果が十分に発揮されることを前提としたまちづくりに移行できるのではないか。
- 幹線道路による街区形成を前提に、無電柱化などの事業に合わせて、地区内道路の機能を整理できないか。



■ 行政運営から導かれる課題

○ 駅周辺については、都市計画道路や2車線道路で構成する環状道路を整備し、自動車交通を整理することで、環状道路の内側に、面的な歩きやすいエリアを生み出すことができないか。(右図)

○ 併せて、駅前広場を通過する交通を並走する環状道路へ移転することで、駅前広場に接続する道路については「道路空間の再配分(下図)」や交通規制などを検討することで、利活用できる都市空間を生み出し、まち全体を歩行者を中心とした滞留できるまちづくりとしていくことはできないか。

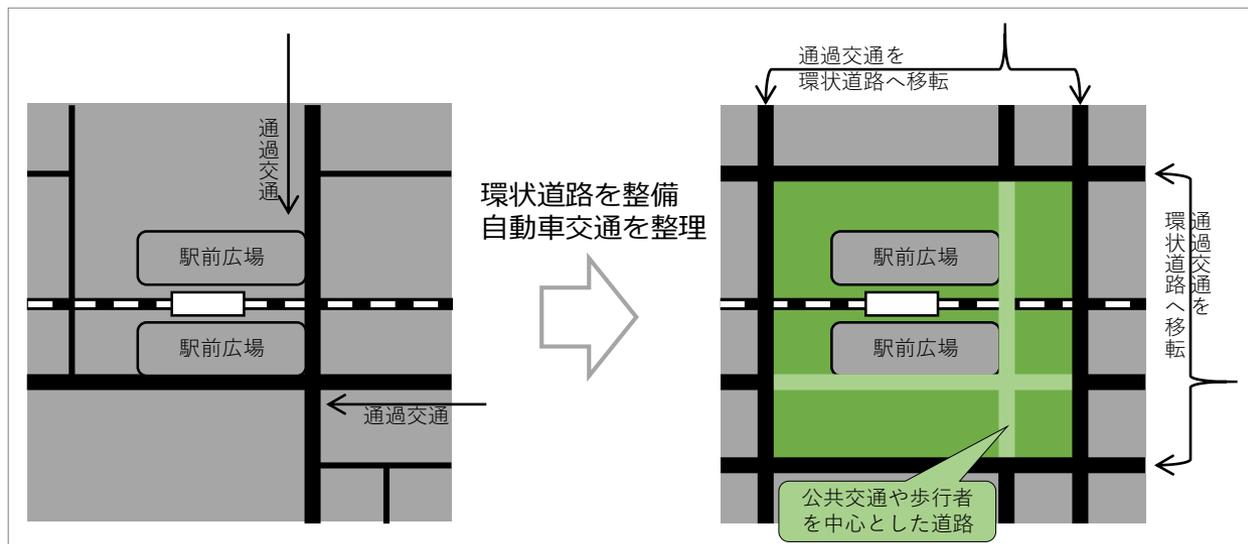


図 環状道路整備の整備効果イメージ

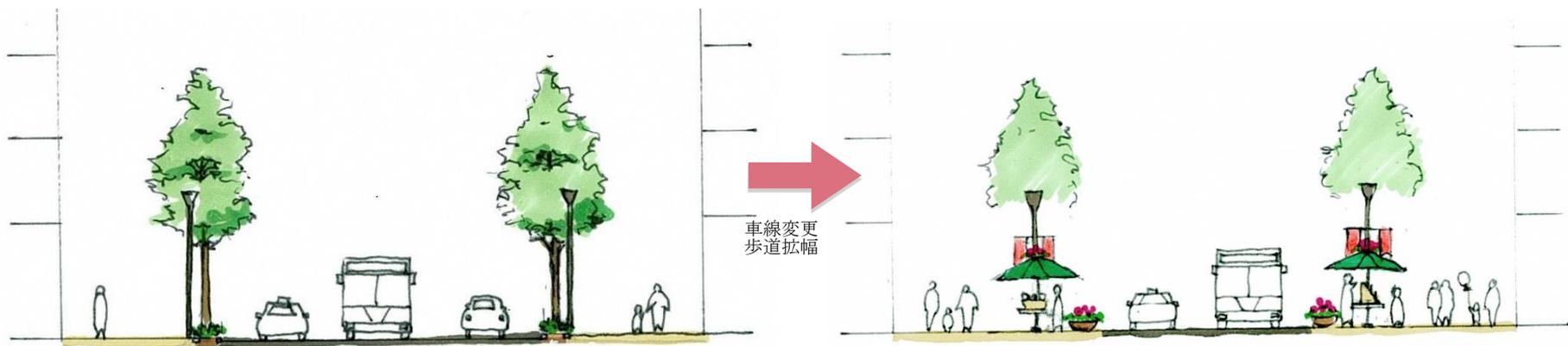


図 道路空間再配分のイメージ (三鷹駅北口街づくりビジョンより)

環状道路の整備と、駅前広場へつながる路線の役割について

■想定される環状道路の形成状況と駅前広場へつながる路線について

○武蔵境駅周辺

- ・連続立体交差事業により、地域の道路整備が大きく進んだ。
- ・環状道路のうち、東側の武蔵境通り（主要地方道12号線）は一部歩道が十分ではないものの2車線が確保されていることから、自動車交通の処理の観点からは環状道路が完成している。
- ・駅前広場へつながる路線のうち、環状道路により自動車通過交通の機能が移転された路線については、歩行者の通行需要が拡大しているのではないかと考えられる。

○三鷹駅北口周辺

- ・混雑する井の頭通り（3・4・3号線）を避けて、駅前広場に接続する都市計画道路を抜けて通過する自動車交通が問題である。
- ・補助幹線道路の整備を進めており、整備後はコンパクトな環状道路が形成される。
- ・駅前広場に接続する中央大通り（3・3・18号線）、中町新道（3・5・5号線）、桜通り（3・4・7号線）、かたらいの道（市道第16号線）の4つの道路を含めた交通体系の検討に着手している。

○吉祥寺駅周辺

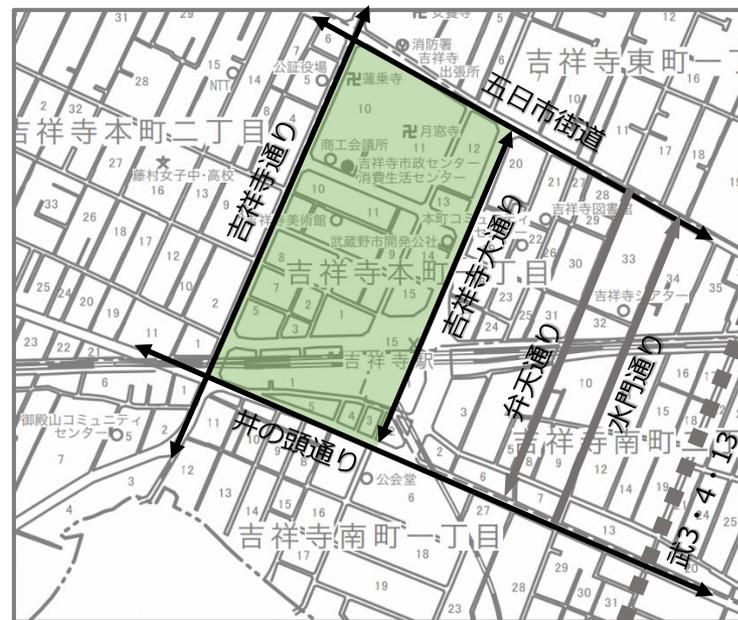
- ・駅周辺を囲む環状道路を想定すると東側の路線がない。駅前広場へ接続する吉祥寺大通り（3・3・15号線）が通過交通処理を担っている。
- ・現在策定中の（仮称）吉祥寺グランドデザイン2020（素案）では、交通結節機能の再編により、北口駅前広場や平和通りのイベント空間化、歩行者優先のまちづくりについて記載されている。
- ・吉祥寺大通り以外で環状道路を形成し、通過交通処理機能を移転させることができないか。



武蔵境駅周辺



三鷹駅周辺



吉祥寺駅周辺

今後のまちづくりにおける視点

■ 吉祥寺駅周辺における事業について （「進化するまち「NEXT-吉祥寺」プロジェクト」—実施状況と後期計画— より抜粋）

1 現在の実施状況と今後の取組み内容

協働による持続的な取組み		
整備方針	実施状況	今後の取組み内容
都市観光の推進	○平成22年度に武蔵野市観光推進機構を設立し、平成25年度に一般社団法人化。 ○平成26年度にJ R吉祥寺駅構内にまち案内所開設。	○武蔵野市観光機構、まち案内所より、外国人旅行者を含む来街者への魅力発信を引き続き推進する。 ○公衆無線LAN等の情報環境整備を実施する。
魅力あるテナントの導入	○平成22年度にコス吉祥寺が開店。 ○公社管理地を貸出し、創業支援や賑わい創出につながるチャレンジマルシェ事業を展開。	○チャレンジマルシェ事業などにより、熱意と獨創性あふれる事業者を支援し、まちの活性化を図る。 ○平成28年度に予定されるコス吉祥寺リニューアルにより、さらに魅力ある商業空間の創出を図る。
まちの快適性の推進	○まちなかの臭気対策を推進するため、商業ビル等の民間施設の下水ビットの交換・改修費を助成。 ○屋外広告物に関する現地調査を実施し、景観の普及啓発のシンポジウムを開催。	○助成事業により下水ビットの交換・改修を促進し、引き続き臭気対策を推進する。 ○平成27年度に策定予定の景観ガイドラインにおいて駅周辺ごとの景観の方向性を示す。
自転車駐車場対策	○平成22年度に歩道上の自転車駐車場を閉鎖し、吉祥寺パーキングプラザ公共自転車駐車場を開設。 ○平成22年度にアトミ御殿山駐輪場の増床工事を助成。	○短時間無料制度導入等により既存駐輪場の有効活用を図りつつ、行政と事業者が連携した駐輪場の整備や運用、活用を引き続き進める。
荷さばき車輛対策	○吉祥寺方式物流対策委員会（平成25年度閉会）を中心とした、路上荷捌き車輛対策の実施。 ○荷さばきルール徹底啓発活動、荷さばきカード事業及び共同集配送事業を実施。	○吉祥寺方式物流対策協議会を地元主体組織内に位置づけ、事業者をはじめとする各関係主体との連携強化と事業の推進を一層図る。
都市の持続性や環境への取組み	○J R吉祥寺駅改良事業及び京王吉祥寺駅ビル建替え事業に伴い、都市部ならではの新たな壁面緑化・屋上緑化を創出。 ○平成24年度に雨水利活用条例を制定。	○既存の緑資源を活用しながら、緑の軸を意識した緑化の指導・誘導を行い緑空間の確保や連続化を図る。 ○雨水利活用条例に基づき、水環境の保全・創出に関わる市民啓発活動事業、助成事業の強化に努める。 ○環境配慮措置について、開発事業者等と創エネ・省エネ・エネルギーの効率的な利用を図るよう調整する。
歴史的資源や文化自然の活用	○井の頭恩賜公園100年実行委員会に参加し、まち歩き事業における歴史散策ルートを設置。 ○平成25年度に吉祥寺の杜宮本小路公園を整備。	○平成29年度に迎える井の頭恩賜公園開園100周年に向け、公園にとどまらず、地元商店街等多様な主体が連携し、歴史的資源の活用を行う。
まちのルールづくり	○平成23年度にイーストエリアにおいて、地元協議会による「イースト吉祥寺のまちづくり方針」を策定。	○エリアごとの個性や魅力あるまちづくりを支援する。

フェーズ1 駅に関する取組み

整備方針	実施状況	今後の取組み内容
J R吉祥寺駅改良	○北口駅舎前面の顔づくりとして、歩行環境を整備。 ○エレベーターの設置等、駅をバリアフリー化。	（事業完了）
京王吉祥寺駅ビル建替え	○平成25年度に京王キラリナ吉祥寺の建替え工事竣工。南口の出入り口部分に歩道状空地が整備され、駅とまちの一体性と安全性が向上。	（事業完了）
南北自由通路整備	○J R吉祥寺駅改良事業及び京王吉祥寺駅ビル建替え事業に合わせ、駅南北自由通路の拡幅・直線化が図られ、回遊性の骨格軸を明確化。	（事業完了）
駅周辺の歩き方マップ・サインの充実、駅の将来像のPR	○駅北口の各種サインを整理・集約し、公共交通乗り場や駅周辺施設等への誘導・案内をスムーズに行うため、平成26年度に駅前総合案内板を設置。 ○武蔵野市観光機構によりマップを作成し、外国人来街者への案内とあわせて啓発も実施。	○駅南口周辺施設等への誘導・案内情報を提供する。 ○まちなかに外国語表記の案内板の設置に向けた方策を推進する。
南口駅前広場整備	○都市計画区域約1,900㎡の地権者との用地交渉を実施。用地買収進捗率40.6%。	○地権者との用地交渉を継続する。 ○事業化に向けたプランの整理を行う。
北口駅前広場の機能更新交通体系の見直し	○平成23年度に吉祥寺駅前交通体系検討会議を設置し、北口駅前広場・市道第191号線を含めた駅周辺の交通体系の問題解決に向け、横断的な協議を実施。 ○吉祥寺駅改良事業に合わせ、平成25年度に駅前広場の一部機能更新工事を実施。	○北口駅前広場の機能更新を含めたバスやタクシー等の駅周辺の交通体系の検討・協議を継続する。

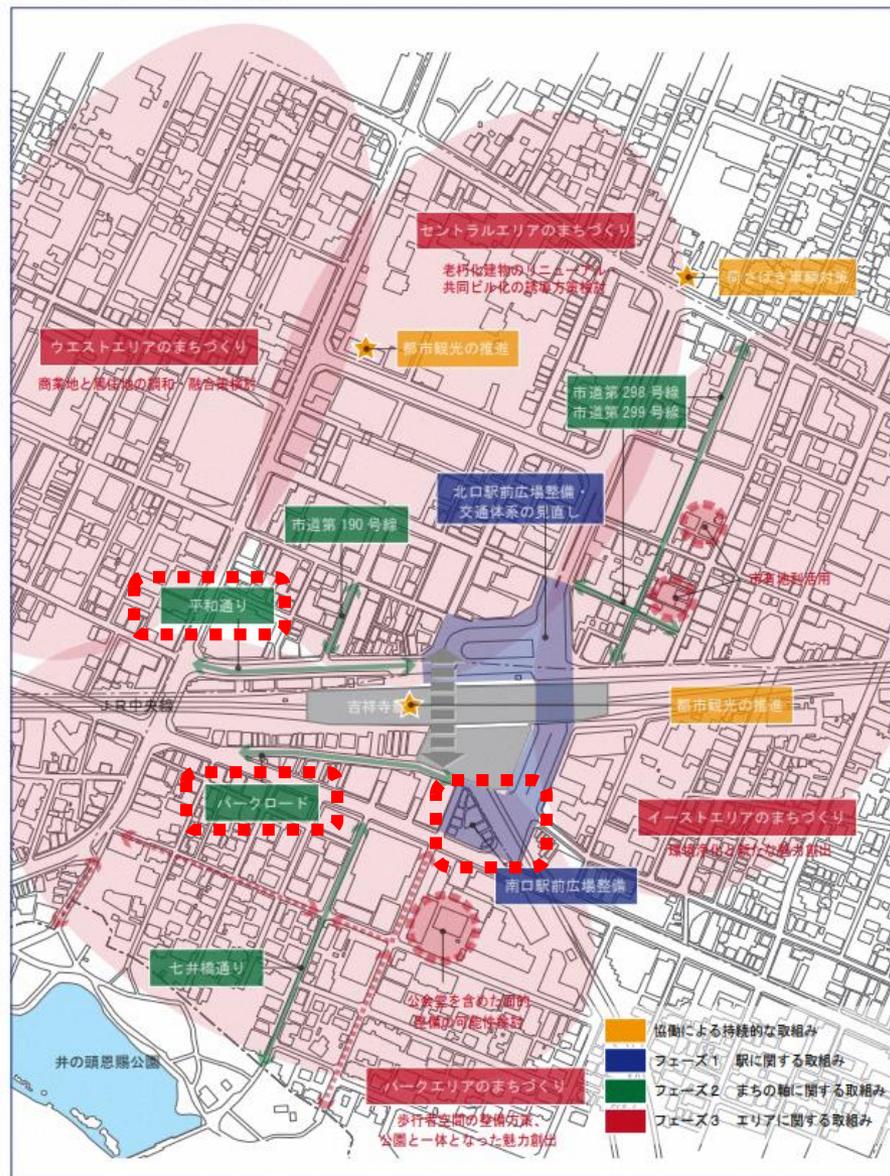
フェーズ2 まちの軸に関する取組み

整備方針	実施状況	今後の取組み内容
市道第298、299号線の整備	○市道第298号線の用地買収率は66.9%、同299号線の用地買収率は26.6%。 ○用地買収済部分については、仮整備等を実施。	○引き続き地権者との用地交渉を継続。駅から図書館などの文化施設へのアクセス道路、イーストエリア内の核となる道路としての整備を継続する。
市道第190号線の整備	○用地買収率は71.4%。 ○平成25年度に地元商店会との意見交換会2回実施。 ○区域の明示のため、現況測量を実施。	○引き続き地権者との用地交渉を継続。駅からセントラルエリアへのアクセス道路、エリア内の核となる道路としての整備を推進する。
七井橋通り（市道第151号線）の整備	○用地買収率は77.4%。 ○景観整備路線事業計画として総延長215mのうち、南区間（約80m）を早期事業化路線とし、地元との意見交換を進めながら、平成25年度より電線共同溝設置工事を開始し、平成26年度は道路整備工事を実施。	○引き続き地権者との用地交渉を継続。駅から井の頭恩賜公園へのアクセス道路、井の頭恩賜公園等の景観、バリアフリーに配慮した整備を継続する。
広域的交通体系の見直し	○大部分が幅員不足である、女子大通りや五日市街道、井の頭通りの既成道路について、生活道路への通過交通流入の課題等解決のため、計画幅員通りの整備を東京都に要望。	○引き続き東京都に対して、計画幅員通りの整備を要望する。
回遊拠点の不足解消	○まちづくり条例に基づく協議により、歩道状空地や公園空地、広場等のオープンスペースを確保。	○民間ビルや道路空間等を利用し、回遊の核となるスペース確保の研究を行う。 ○まちづくり条例に基づく協議により、オープンスペースの確保を継続する。
平和通り（都道115号線）の再整備	○整備方針の研究・検討の実施。	○東京都やバス事業者との協議を含め、歩行者優先化を検証し、駅とセントラルエリアの連携強化を図る。
パークロード（市道第2号線）沿道の再整備	○沿道の老朽化建物の建物更新や共同ビル化の研究を行うために、平成25年度に駅前高度利用商業地域リニューアルまちづくり基礎調査を実施。	○南口駅前広場整備に合わせて、歩行者優先化を図る。 ○老朽化した建物のリニューアルや共同化を含む、駅前商業地の空間づくりに向けた方策を推進する。

フェーズ3 エリアに関する取組み

整備方針	実施状況	今後の取組み内容
セントラルエリアのまちづくり	○沿道の老朽化建物の建物更新や共同ビル化の研究を行うために、平成25年度に駅前高度利用商業地域リニューアルまちづくり基礎調査を実施し、基礎データを整理。	○防災性の向上や「吉祥寺の顔ゾーン」としてまちの雰囲気づくりなどの観点から、老朽化した建物のリニューアルや共同ビル化の誘導等の方策を推進する。
ウエストエリアのまちづくり	○産業振興計画や都市計画マスタープランを踏まえた商業空間と居住空間との調和・融合を検討するとともに、地域まちづくりルール策定に向けた相談や支援を実施。	○安全で快適な歩行空間・買物空間の形成等、商業地と住宅地が調和・融合した複合市街地の形成に向け、誘導や規制・緩和等を含めたまちづくり手法を検討する。
イーストエリアのまちづくり	○暫定自転車駐車場として利用していた市有地について、平成23年度に隣接地権者との土地を交換。 ○本町コミュニティセンターのバリアフリー化に合わせた市有地の共同ビル化、高度利用化の方策について、庁内関係課の検討を実施。	○環境浄化の取組みを着実に進めるとともに、新たな魅力向上に向けた方策を検討する。 ○暫定自転車駐車場を含む市有地の利活用・事業化の方策を検討し、早期整備を目指す。
パークエリアのまちづくり	○老朽化の進む武蔵野公会堂について、市全体におけるホール機能のあり方について検討を開始。 ○井の頭恩賜公園と一体化したエリアの魅力向上のため、将来像の研究及び市有地を含めた再整備の方向性を検討調査。	○市全体におけるホール機能のあり方を検証するとともに、エリアの課題解決を視野に入れ、公会堂を含めた面的な整備の可能性を検討する。 ○井の頭恩賜公園の雰囲気を感じられる商業地と居住地の調和・融合した複合市街地の形成に向け、公園へのアクセス強化を含めた歩行者空間の整備方針を検討する。

2 まちづくりの今後の展開イメージ



3 後期計画のスケジュール

「NEXT - 吉住寺」のこれまでの実施状況の把握と今後の取り組み内容の整理を行ったことを受け、平成26年度以降の取り組みスケジュールを以下のとおり定める。



■ 現行計画の事業効果について
 ○フェーズ1、2の着実な履行により、平和通りの移管と再整備、及び南口駅前広場整備と連動するパークロード再整備などによる歩行者中心の空間創出が期待される。

■ 行政運営から導かれる課題
 ○フェーズ3については、行政、民間がそれぞれ主体的に解決すべき課題の精査が必要

■行政運営から導かれる課題

○フェーズ3のうち、老朽化建物の更新など民間資産運用に関する課題や、賑わい創出・コミュニティ形成など市民に関する課題等、民間や市民が主体的に取り組む課題については、必要に応じた支援をすべきではないか。

○民間建物の更新時期を捉えて、商店が連続する街並みの維持や回遊性の向上を図っていくことが考えられる。

○一般的に一定規模以上の商業施設などを建築する場合には、附置義務駐車場を設置する必要がある(下表)。セントラルエリアにおいては、車両通行止め等の交通規制が掛かっているにも関わらず、附置義務駐車場を求めることとなっている(右図)。

また、個々の建物に附置義務駐車場、駐輪場を設置していくと、沿道商店が不連続になることで、市民や来街者にとって魅力喪失につながる懸念され、附置義務駐車場の集約化など対策を講じる必要がある。

(附置義務駐車場が適用される規模：駐車場法、東京都駐車場条例)
商業地域等で飲食店、事務所などの特定用途の床面積と、非特定用途の床面積に3/4を乗じた合計面積1,500㎡以上の建築物を新築する場合

(附置義務駐輪場が適用される規模)
(武蔵野市まちづくり条例,開発事業に伴う自転車駐車場の設置の基準)
集客施設でその部分の床面積が500㎡以上の建築物を建築、用途変更する場合等
(武蔵野市自転車等の適正利用及び放置防止に関する条例,同施行規則)
店舗面積400㎡以上の百貨店,スーパーマーケット等、500㎡以上の銀行等金融機関もしくは300㎡以上の遊技場、学習、教養、趣味等の教授目的施設を建築する場合など

表 附置義務駐車場、駐輪場の適用規模

○また、建て替え促進の観点から街並み誘導型地区計画など現行と同程度の規模の建替えや回遊性の向上に必要な規制誘導が必要ではないか。

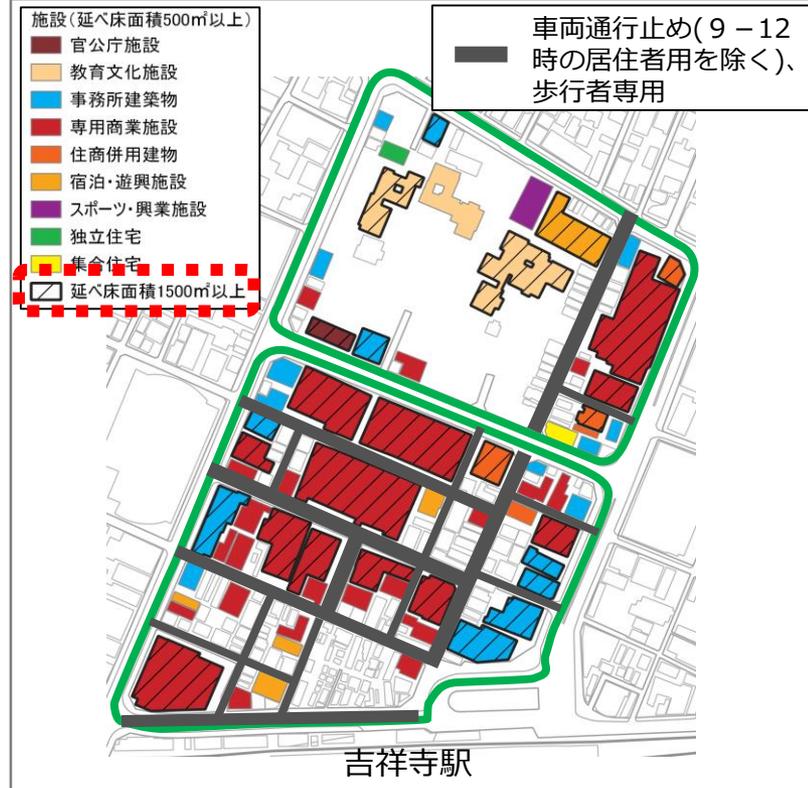


図 セントラルエリアの交通規制

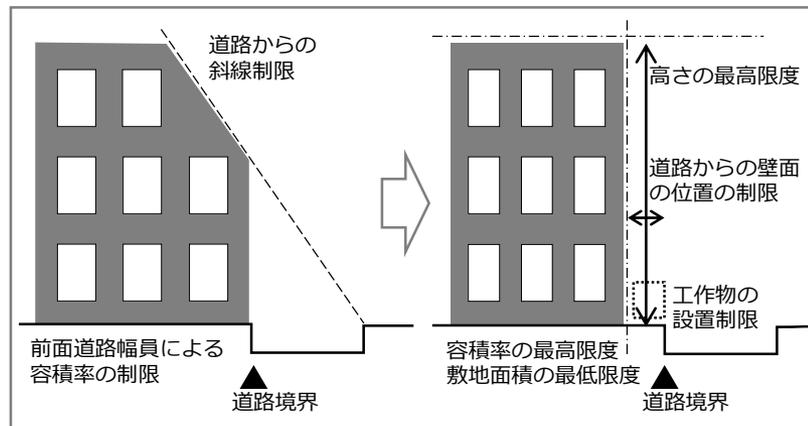


図 街並み誘導型地区計画のイメージ 8

吉祥寺駅周辺における現行計画事業と課題について

■ 行政運営から導かれる課題

- フェーズ3のうち、公会堂用地の利活用と公園の魅力を活かした整備のほか、井の頭通り沿道のバス停の取り扱いについては、行政が主体的に取り組む必要がある。
- 商業地域内で更新時期を迎える公共施設（公会堂）や市有地等（暫定駐輪場など）は、新たな都市機能設置や魅力づくりに向けて、まちづくりの種地と考えることができないか。
- 特に公会堂用地は吉祥寺駅周辺では特に大きな市有地等（1,900㎡）である。周辺地権者の協力を得られる場合には都市計画を緩和する可能性を含めて、新たな都市機能設置について検討が必要ではないか。

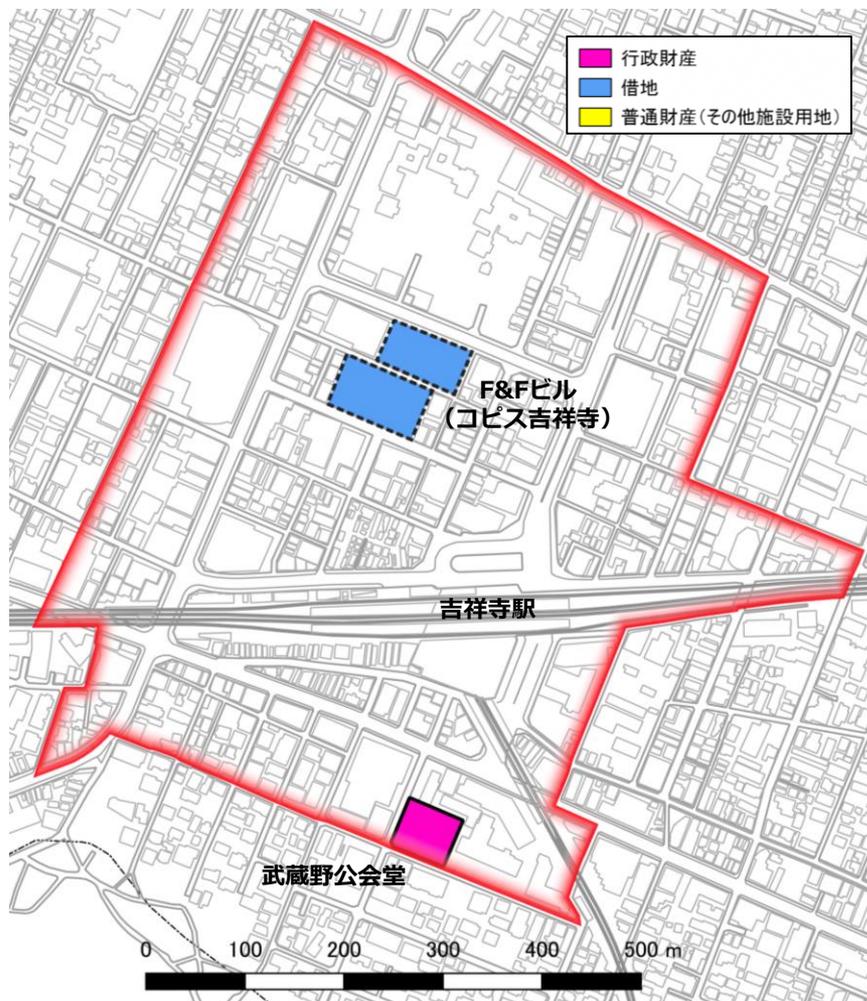


表 吉祥寺駅周辺商業地域内の市有地等（1,000㎡以上）に立地する公共施設

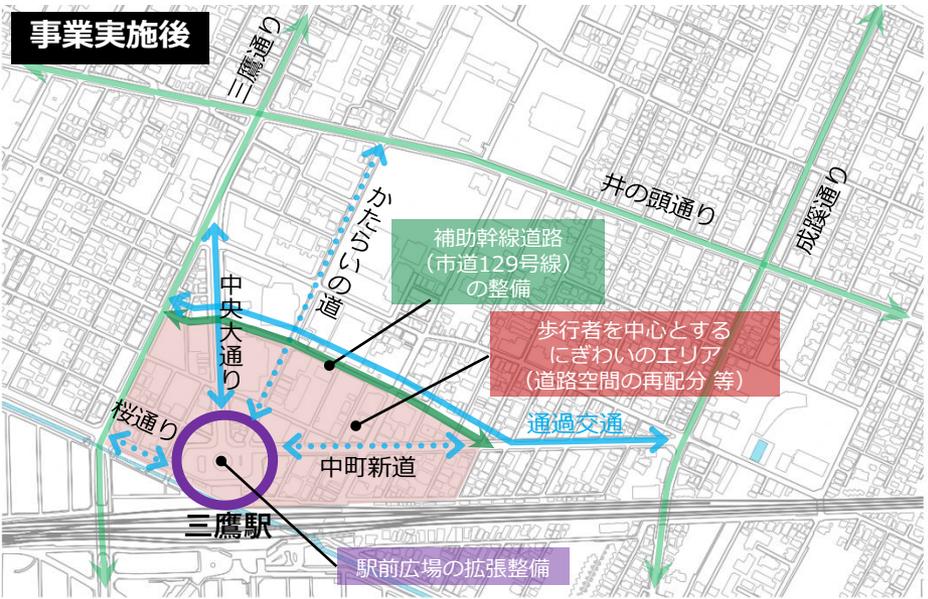
敷地面積 (㎡)	分類	立地施設
約6,300	借地	F&Fビル（コピス吉祥寺）
約1,900	行政財産	武蔵野公会堂

図 吉祥寺駅周辺商業地域内の市有地等

三鷹駅周辺における現行計画事業と課題について

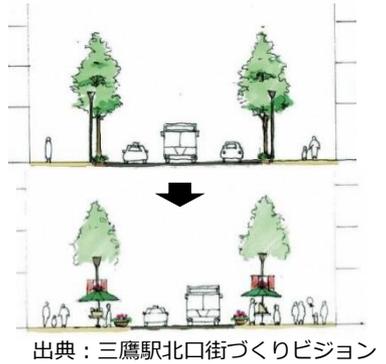
■三鷹駅周辺における事業について

- 補助幹線道路の整備を進めており、整備後はコンパクトな環状道路が完成し、通過交通が外周道路に誘導される。
- 補助幹線道路の整備を契機に、補助幹線道路南側で新たな地域の交通体系構築に向け着手している。
(中央大通り、中町新道、桜通り、かたらいの道において、幅員構成の見直し等による道路空間の再配分)
- 幅員構成の見直しに伴って車道空間が圧縮されるため、荷捌き車両や自転車への影響が懸念される。駐輪場のフリンジ部への集約や共同集配スペースの配置が求められる。



道路空間の再配分のイメージ

- 中央大通り：
トランジットモールによる公共交通の優先化、幅員構成の見直し等による歩行空間の充実
- 桜通り：
玉川上水の緑を活かした歩行空間の充実のため幅員構成の見直し
- 中道新道：
侵入車両の減少に合わせた歩行空間の充実など
- かたらいの道：
公共施設を結ぶ特性を考慮し、歩行者優先の安全な空間とするための交通規制など



拡張後の駅前広場のイメージ



■ 行政運営から導かれる課題

- 市有地等（自転車駐車場など）が散在しており、商業地域らしい連続性が見られない街並みになっている。歩行者中心のにぎわいのエリア創出のため、市有地等を種地や代替地として活用することについて検討が必要ではないか。
- その他の市有地等（芸術劇場、中央市政センター）も含め、公共施設のあり方や耐用年数を踏まえた有効活用の検討が必要ではないか。

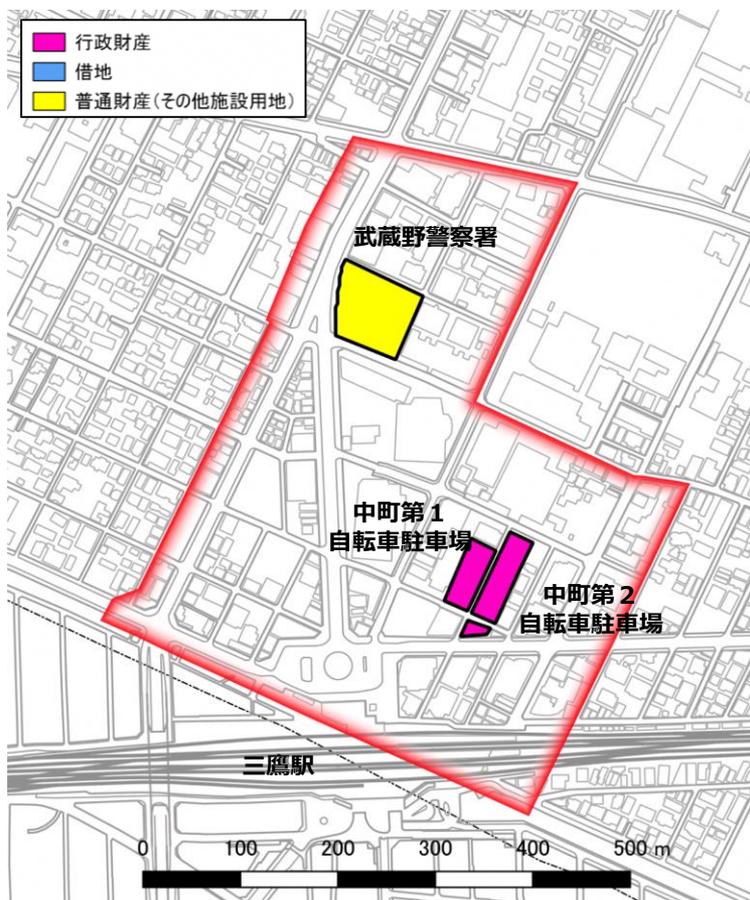


表 三鷹駅周辺商業地域内の市有地等（1,000㎡以上）に立地する公共施設

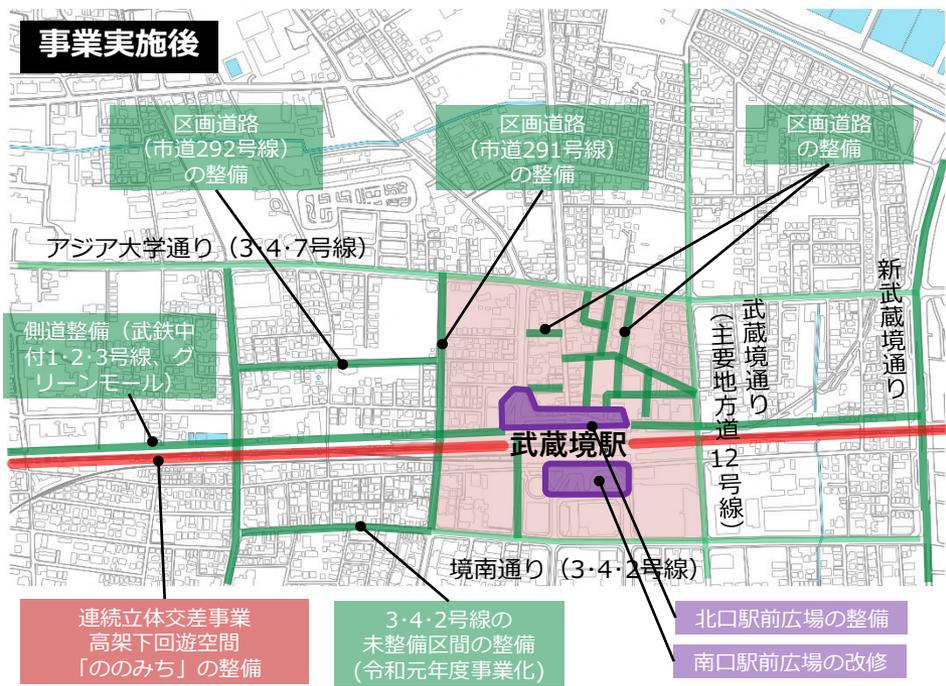
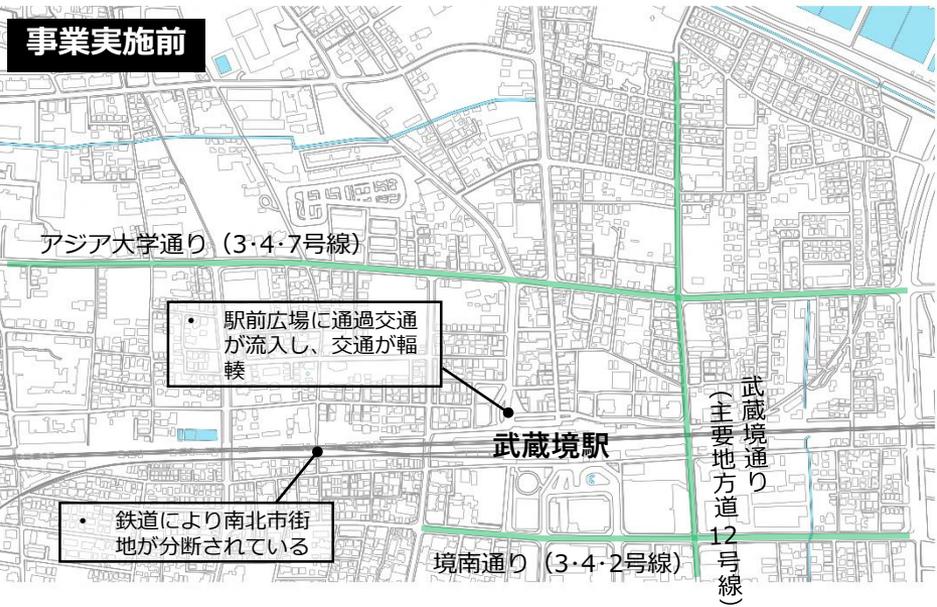
敷地面積 (㎡)	分類	立地施設
約4,500	普通財産	武蔵野警察署
約1,100	行政財産	中町第1自転車駐車場
約1,900	行政財産	中町第2自転車駐車場 (中町バイク駐車場を含む)

図 三鷹駅周辺商業地域内の市有地等

武蔵境駅周辺における現行計画事業と課題について

■ 武蔵境駅周辺における事業について

- 連続立体交差事業により、地域の道路整備が大きく進んだ。
- 環状道路のうち、武蔵境通り（主要地方道12号線）は一部歩道が十分ではないものの2車線が確保されていることから、自動車交通処理の観点からは環状道路が完成している。
- 駅前広場へつながる路線のうち、環状道路により自動車通過交通の機能が移転された路線については、通過する自動車交通が移転されたことから歩行者の通行需要が拡大していると考えられる。今後、周辺の状況変化を踏まえた道路整備の検討が求められる。



武蔵境駅周辺における現行計画事業と課題について

■ 行政運営から導かれる課題

- 連続立体交差事業の高架下には未利用箇所が残っているが、その他の市有地等でまちづくりの種地となる箇所は見られない。
- 境南ふれあい広場公園や、連続立体交差事業の実施により整備された高架下回遊歩行空間「ののみち」など、新たに整備された公共空間の利活用に取り組む必要がある。

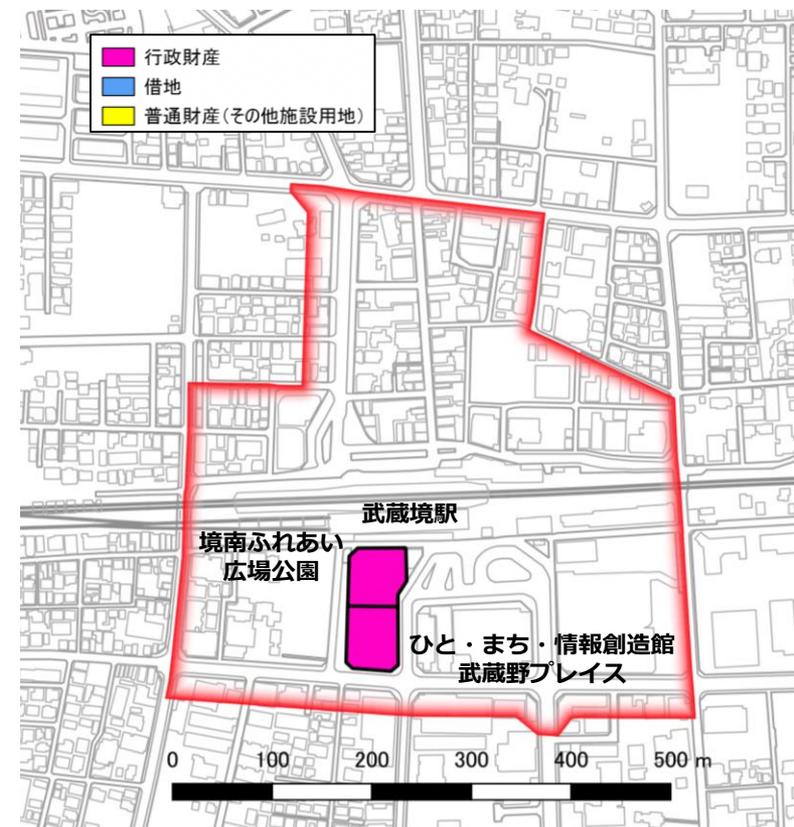


表 武蔵境駅周辺商業地域内の市有地等（1,000㎡以上）に立地する公共施設

面積 (㎡)	分類	立地施設
約2,200	行政財産	境南ふれあい広場公園
約2,200	行政財産	ひと・まち・情報 創造館 武蔵野プレイス

図 武蔵境駅周辺商業地域内の市有地等

武蔵野市都市計画マスタープラン改定に伴う事業者ヒアリング 実施報告

実施時期 : 令和元年9月～10月

ヒアリング先 : デベロッパー

駅周辺で商業・業務用途の土地利用が進むことを期待して用途地域を定めるとともに、まちづくり条例に基づく協議で事業者に対して用途の適正化を求めてきた。今後の建物の更新時期を捉え、実態を把握する資料の1つとして、商業・業務用途の建物を建築・運営する事業者に対して、市内3駅の開発需要や規制・誘導などについてヒアリングを行った。

①「3駅周辺(吉祥寺・三鷹・武蔵境)」の需要について	<p>【吉祥寺】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 吉祥寺では住宅と比較するとオフィスの需要は小さい印象。 ● 複数路線にアクセスできる交通利便性、活動人口が多いことから、オフィスニーズの掘り起こしは十分に期待できる。 ● 吉祥寺ではおしゃれなアフター5を重要視する人が多い業態のオフィスニーズは十分にあると思う。 ● 吉祥寺駅の南側は、北側よりも商業需要が劣るが、南側で積極的に容積率を緩和するなど、インセンティブを与えると効果があるのではないか。 ● 商業環境についてアイレベル以上(2階以上)となってしまうと、目的意識をもって来店する店舗以外は客足が遠のく印象がある。道路幅員も狭い印象。
	<p>【三鷹・武蔵境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 三鷹駅、武蔵境駅は住宅がメインであり、商業施設の開発は考えていない。高齢者住宅としての開発は考えられる。 ● 三鷹駅南口は業務用途のイメージが強い。
	<p>【3駅共通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 賃貸オフィスの需要は厳しいが、自用ビル(自社で所有するビル)であれば可能性はあるかもしれない。 ● 社会動向を踏まえると、サテライトオフィスやシェアオフィスであれば可能性はあるかもしれない。 ● 賃料が既に高い場所では建て替え実施前後で賃料の差が生まれにくく、権利者の建て替えの意向が弱くなる傾向にある。建替え意向醸成の工夫が必要だと思う。

②用途適正化を促進する規制誘導、開発指導について

【容積率緩和】

- オフィスを誘導する手法として有効なのは、インセンティブ（容積緩和）による誘導である。
- インセンティブを用いた事例として、大胆な容積緩和で需要をコントロールし、宿泊施設などの不足している施設の供給に成功した自治体もある。
- 育成用途として商業機能を入れる代わりに容積率や高さ緩和による高層マンションの建設を認めることも考えられるが、需要に見合わない量の店舗床の整備は事業者の負担が大きく、結果として空き店舗を生むことになってしまう虞がある。
- 歩行者の目につく1階部分をいかに賑わい空間として創出するかが重要。量ではなく質を求める規制・誘導が望ましいと考える。

【街並み誘導型地区計画】

- 都市開発諸制度や、まちづくり条例の協議対象とならない、50～100坪程度の中小規模開発を、街並み誘導型の地区計画により斜線規制を緩和するほか用途規制等してコントロールする手法が現実的と考える。
- ただし、街並み誘導型地区計画は一般的に、地権者の2/3以上の合意が必要のためハードルが高く、武蔵野市に合った手法にアレンジする必要がある。（武蔵野市は条例により1/2以上の合意にハードルを引き下げている。）

【附置義務駐車場】

- 駐車場、駐輪場の附置義務があるエリアでは開発可能な床面積や1階間口が狭まる等の制約があるため事業が成立しづらい。車の乗り入れを禁止して附置義務を緩和すると、一気に民間建築物の更新が進む可能性がある。

【首長によるトップダウン】

- 規制をかけずに首長が宣言する形でも開発誘導に効果はあるが、事業者によっては法令による規制が無いと効果が見込めない場合もある。

【参考となる事例】

- 二子玉川では、大企業の本社が駅の再開発ビルに移転して以降、夜間の飲食店の出入りが顕著に増加し、駅周辺で商業業務系の土地利用が図られるようになってきている。
- みなとみらい21地区は、かつて住宅需要が旺盛だったが、商業・業務の規制誘導に根気強く取り組んだことによって、現在のオフィスエリアの地位が確立された。

③業務商業施設の建設後のエリアマネジメントについて	<p>【担い手育成・行政支援】</p> <ul style="list-style-type: none">● エリアマネジメントを主導する組織が必要であり、組織の活動費や人件費を賄うことができるだけの組織収入源が必要となるため、どの組織もその確保が課題となっている。担い手の育成が重要で、補助金によって運営を支援するのではなく、組織の収益で事業を回せるよう支援することが望ましい。● 他自治体では産業部署が中心となって賑わいづくりを支援している場合もある。
	<p>【エリアマネジメントのポイント】</p> <ul style="list-style-type: none">● 継続的に管理・更新されていく賃貸は、まちづくりの観点から重要な所有形態であるが、分譲化をチェックし、防ぐ手立てはない。● 吉祥寺駅周辺には滞留空間が少ない。ヨドバシカメラの裏側などでも、滞留空間があれば人が滞留している。