

5

都市基盤

City Infrastructure & Urban Design

この分野の施策は、地域ごとの特性を生かし、市民が参加することによって、より魅力的で活気あふれるまちを生み出すまちづくりを推進するとともに、地域の暮らしを支える道路や上下水道等の都市基盤の整備・維持・更新を行うことを目的とする。

まちづくりについては、これまで培った文化や良好な都市環境を今後も大切に、地域の魅力や価値を向上する活動への支援や、市民と市が連携・協働しながら地域に活力とにぎわいを創出する取組みを推進する。

都市基盤については、市の将来像を見据えた総合的な視点を持ち、新たな価値を創造していくという「再構築」の考え方をもって取り組み、効率的な財政投資を行うことで、引き続き持続可能で災害に強く、ひとにやさしい武蔵野のまちを実現する。



基本施策 1

個性あふれる魅力的な 地域のまちづくり

都市の空間が魅力的な場所であり続けるためには、市民が自ら地域を豊かにする活動に取り組める環境を整備し、地域の実情にきめ細かく対応する必要がある。そのため、地域特性を生かしたまちづくりを推進するとともに、改定した武蔵野市都市計画マスタープラン*2021を踏まえ土地利用の適切な誘導の促進や、ウォークアブル*なまちづくりの推進をはじめとした、駅周辺の魅力・活力を向上するまちづくりに取り組む。

公園・緑地等の公共空間の整備や開発事業に伴う公開空地*の誘導等により、ゆとりある街並みを創出するとともに、街路樹や民有地の緑等を保全することで、良好な都市景観を形成してきたことが高く評価されている。引き続き武蔵野市まちづくり条例*及び武蔵野市景観ガイドライン*に基づく開発調整を行うとともに、今後の屋外広告物*の規制のあり方や誘導の手法について検討する。また、道路の無電柱化、街路樹の整備等により良好な景観を形成し、都市の防災機能や交通環境の向上を図る。

① 地域主体のまちづくりへの支援

地域特性に応じた魅力あるまちづくりを進めていくためには、地域が積み重ねてきた風土や文化、活動を捉え、互いの意思や想いを共有するための地域ビジョンを描き、土地利用や活用に関するまちづくりのルールを定めていくことが必要である。令和3(2021)年度に改定した武蔵野市都市計画マスタープラン*2021では、まちづくり活動の展開と支援の中で、まちづくり活動が円滑に取り組まれるよう、制度やルールの創設、規制の緩和等を行うことや、市街地の再整備の際の官民のオープンスペース*を一体的に捉えた、まちづくり活動を促進することなどを示した。具体的なまちづくり活動としては、コロナ禍を契機に、新しい生活様式の定着に対応したオープンスペース*の利活用が行われている。

心地よい都市空間には、通りや建物だけでなく、その場所を使う人々の多様な活動が必要である。社会実験の実施により街路や公開空地*等オープンスペース*の利活用を促進するなど、市民等による自発的・自立的なエリアマネジメント*活動の展開を支援することで、公共空間の社会的で文化的な価値を創出していく。まちづくりを支援する制度については、武蔵野市まちづくり条例*に基づく支援や、都市再生推進法人*に指定した(一財)武蔵野市開発公社*のまちづくり支援業務の充実等も視野に入れ、具体策を検討する。



元町通りテーブル

② 計画的な土地利用の誘導と 目指すべき都市構造の構築

業務・商業の集積により都市の活力を維持するとともに、良好な住環境を保全するため、都市をマネジメントする視点から、産業振興施策、農業振興施策、地域医療施策等をはじめとした様々な分野との連携を強化する。武蔵野市都市計画マスタープラン*2021では、都市機能の誘導手法や、まちづくりの基礎となる都市構造に関する基本的な方針を示した。少子高齢化の進行や働き方の変化等に対応した暮らしやすい生活圏の形成に向けて、身近な場所における店舗等の生活支援施設、学習や仕事ができる民間施設等の誘導のあり方を研究する。

駅周辺においては、都市機能を誘導・集積していくため、地域の実情に合ったまちづくりの手法等について研究・検討を行う。また、駅周辺を取り囲む地区内環状道路*の形成により、通過車両を迂回させ駅周辺の自動車交通量を抑制することで、歩行者中心のまちづくりを進める。

武蔵野市まちづくり条例*や武蔵野市景観ガイドライン*等の制度や基準については必要に応じた見直しを行う。

③ 魅力的な都市景観の保全と施策の展開

大人も子どもも親しみを感じることができる質の高い景観づくりが求められており、加えてシビックプライド*の醸成においても景観の重要性が増している。引き続き、武蔵野市まちづくり条例*に基づく開発調整や武蔵野市景観ガイドライン*に基づく景観まちづくりに関するワークショップ等を行いながら、市民、事業者等の意識向上を図る。都市景観の重要な構成要素である屋外広告物*における市の関与については、武蔵野市まちづくり条例*に基づく誘導を続けるとともに、市民や事業者の意向も確認しつつ、今後の規制のあり方や適用範囲、誘導の手法について検討していく。

令和5(2023)年3月に策定した武蔵野市景観道路計画*に基づき、無電柱化をはじめとした取組みにより、良好な景観形成、都市防災機能の強化、歩行者等の交通環境の向上を図る。

景観を構成する重要な要素である道路、公園・緑地、公共施設等の整備については、武蔵野市景観ガイドライン*に示す景観の指針に沿って進める。また、今後も街路樹等の適切な管理や、住宅地の花や庭木の保全等により、沿道景観に配慮したまちづくりを進めていく。



市道第212号線の桜並木



景観整備路線事業による無電柱化(七井橋通り)

将来にわたり持続性ある都市基盤づくり

本市は他の自治体に比べ、早い時期から都市基盤を全市的に整備してきた。現在、多くの都市基盤施設等は更新時期を迎えているため、老朽化した施設の安全性の確保や防災機能の向上が必要である。長期的な視点を持ち、施設の更新や維持保全などを計画的に行うために策定した武蔵野市公共施設等総合管理計画*に基づき、都市基盤施設等の計画的・効率的・効果的な更新や維持管理を実現していく。

道路分野

本市の道路施設は、舗装や橋りょう等においては予防保全型の管理を行うとともに、その他の施設に対してはパトロール等による点検を実施し、安全・安心な道路サービスを提供してきた。現状の道路サービスを続けていくうえで、効率的な維持管理に努めるとともに、市民や企業等が道路の維持管理に参画できる仕組みづくりに取り組んでいく。

1 計画的・効率的・持続的な道路施設管理

武蔵野市道路総合管理計画*に基づき、計画的・効率的・持続的な道路管理を推進する。また、効率的な道路施設の状況把握や日常点検等の実施に向けて、道路の損傷診断等における新技術を活用していく。

道路上に無秩序に置かれる違法な路上看板等に対して、各地区の商店会や事業者と連携した啓発活動の体制構築の仕組みづくりについて検討する。

伏見通りは広域的な道路機能を有し、平和通りはまちの賑わいを創出する可能性を秘めている。伏見通りは市が、平和通りは東京都が管理しているが、それぞれの道路機能に適した道路管理主体となることが望ましいことから、東京都と引き続き、移管に向けて協議を進める。

2 市民と行政との連携・協働による道路管理

道路管理について市民等への情報発信と連携・協働を促進するために導入した、アプリを活用した市民通報システムの一層の活用を促進する。また、市民と連携・協働した道路管理の実現に向け、道路の美化活動等を行う市民団体に対して、都市再生推進法人*である(一財)武蔵野市開発公社*と連携して支援の検討を行っていく。

PICK UP 私たちも声を届けています！



【オンライン市民意見交換会】

新たな取組みの一つとして、オンラインでの意見交換会を実施しました。

こんご意見を
いただきました

三鷹駅近くの歩道が街路樹の根上がりの影響でデコボコになっていて危ない。市公式LINEに情報提供の仕組みがあるので、写真を撮って市に送っています。



下水道分野

本市の下水道施設は、昭和40年代(1965～1974)に集中的に整備を進め、昭和62(1987)年に普及率100%を達成した。これからも安定的・持続的に良質な下水道サービスを提供していくため、経営の健全性の確保とともに、中長期にわたり、様々な事業を計画的・効率的に推進していく。

1 持続可能な下水道事業の運営

下水道ストックマネジメント計画に基づき、点検・調査、修繕・改築を着実に推進するとともに、計画の見直しにおいては、これまでに蓄積された施設情報等を最大限活用し、ストックマネジメントの精度向上を図り、計画的かつ効率的に施設を管理する。

今後増加する老朽化対策事業等をはじめ、下水道事業を安定的に実施するためには、民間活用や広域化・共同化により、執行体制を確保していく必要がある。

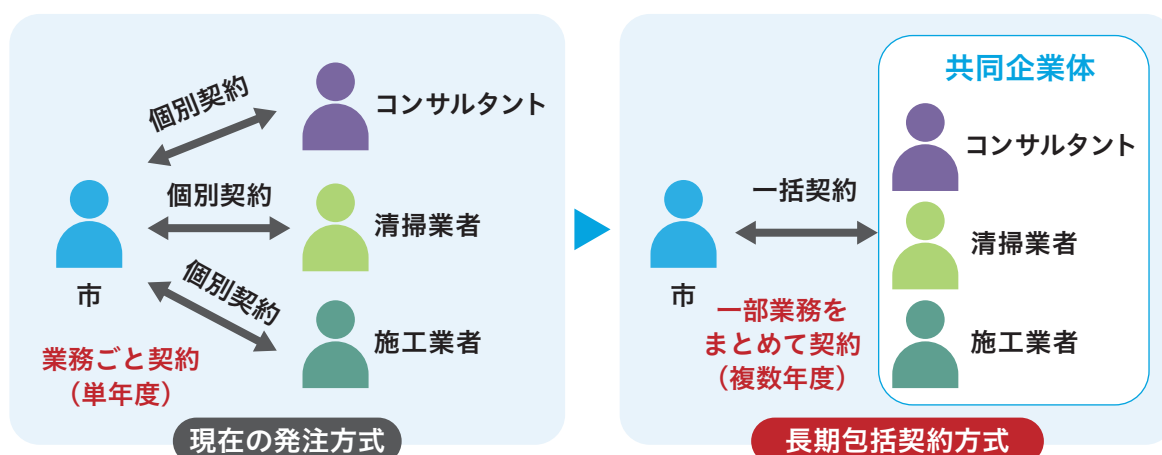
下水道施設の維持管理や修繕・改築等においては、令和6(2024)年度から長期包括契約方式*を試行的に導入し、効果検証を行い、令和10(2028)年度からの本格導入に向けて、事業内容等を検討する。

また、都が令和4(2022)年度に策定した東京都の汚水処理に関する広域化・共同化計画に基づき、災害時の受援体制整備や技術・ノウハウ等の共有など、関係自治体と連携した事業運営を推進する。

長年の課題である野川水再生センター(仮称)の建設に合わせた汚水送水先の切り替え等の大型建設事業について、都の多摩川・荒川等流域別下水道整備総合計画*の見直し状況等に注視し、関係自治体の動向等を踏まえながら、本市の対応方針について検討する。

市内の下水道の雨水排水能力が不足する地域については、近年の気候変動に伴う降雨量の増加等も踏まえ、今後策定する武蔵野市雨水管理計画(仮称)に基づき、中長期にわたって段階的に雨水対策を進め、市内の雨水排水能力の向上を図る。

長期包括契約方式のイメージ図



2 安定的な下水道事業経営

下水道事業の経営安定化に向けて、使用料の見直しや企業債発行額の抑制などの取組みを進めてきたが、今後も浸水対策や老朽化対策、大型下水道建設事業等の必要な建設投資を行うため、使用料や国庫補助金等の財源の確保とともに、公営企業としてのさらなる効率的な事業経営を実施していく。また、4年毎に下水道事業経営の在り方検討を継続し、将来にわたって下水道事業経営の健全化を図っていく。

水道分野

新型コロナウイルス感染症による社会動向の変化や節水機器の普及等の影響もあり、給水量や料金収入は減少傾向となっている。一方、水道施設(浄水場・水源井戸・配水管路)の維持更新や地震等の災害への速やかな対策を進める必要がある。このような状況は、全国的な中小規模水道事業における共通課題であることから、国においても、水道事業の広域化・共同化を、経営基盤強化の有効な手段の一つとしている。

本市においても、今後も市民に安全で安定的な水道水を供給していくため、引き続き都営水道一元化*に向け、具体的な課題整理等の協議を進めるとともに、配水管路の耐震化を進め、水道施設の適切な維持管理を行う。

1 都営水道一元化*の推進

本市は、これまで必要量の100%の水源を確保できないながらも市単独で事業を行ってきたが、全国の中小規模水道事業者と同様の課題を抱えており、今後単独事業を維持していくことは困難である。将来にわたり安全・安心な水道水の供給の持続性を高めるため、都営水道への一元化を目指した取組みを引き続き推進していく。

2 安定的な水道事業運営

節水機器の普及等により、給水量は減少傾向にあるため、大幅な収益の増加は見込めない状況にある。一方、安定的に水道水を供給していくためには、施設の維持管理や施設更新を継続的に実施していく必要がある。そのため、武蔵野市水道事業運営プラン*の財政計画として経営戦略プラン*を位置付け、継続可能な水道事業経営に適した料金体系の検討などを含め策定に着手するとともに、配水管網の耐震化の促進、浄水場施設の設備等の更新、水源施設の維持管理等を適切に行っていく。また、水道水の水質については、水道法による検査が義務付けられている項目だけでなく、有機フッ素化合物*等の水質検査についても、国の動向を注視しながら、継続的に実施し、市民に適切な情報発信を行っていく。

建築分野

災害等への安全性や商業地、住宅地等のまちの環境を守るために、民間関係機関と連携し、安心で秩序あるまちづくりを推進していく。

1 建築物の安全性や質の向上

建築確認や検査の多くを担う民間関係機関との連携や、既存建築物・設備等に対する定期報告制度を活用した適正な使用・維持管理、違反建築物の取締りを強化し、市街地の安全性の向上を図る。

また、良質な建築計画の認定や既存建築物の再生・有効活用に伴う用途変更などに関する制度改善により、長期間、有効に活用され続ける建築物を増やし、市街地の質の向上を図る。

基本施策 3

誰もが利用しやすい交通環境の整備

本市は交通結節点である吉祥寺・三鷹・武蔵境の三駅を中心とした路線バス・ムーバス*・レモンキャブ*等の交通網が形成され、地域公共交通*の利便性が高い都市である。また、起伏が少なく平坦で、自転車の走行に適した地形である。

地域公共交通*の充実による誰もが安全・安心に利用できる交通環境の確保及び自転車利用環境の整備を推進するとともに、ITS*(高度道路交通システム)等の交通に関する新技術について、その安全性も含め動向に注視しながら、交通管理者、交通事業者等と連携し、将来にわたり市民の移動手段の確保を図る。

① 人にやさしいまちづくり

生活様式の変化や少子高齢化の進行等による交通環境の変化に対応するとともに、歩行者優先の歩いて楽しいまちづくりを実現するため、武蔵野市バリアフリー基本構想*2022に基づき、武蔵野市バリアフリー道路特定事業計画*による歩道の新設・拡幅・セミフラット化*、視覚障害者誘導用ブロックの整備・更新等をはじめとして、都市公園*、建築物や地域公共交通*を含め、全ての人にやさしいまちづくりを推進する。また、既存道路の道路改良等にあわせ、幅員構成の見直しや防護柵の新設・改修等を実施し、引き続き安全で快適な道路空間を整備する。

市内で自転車が関与する交通事故の件数は増加傾向にある。自転車利用の際の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図るため、警察や交通安全協会等の様々な関係団体との連携により、自転車の安全利用に関する教育や啓発を段階的かつ体系的に実施する。



バリアフリーに配慮した市道第73号線

※第六期長期計画・第二次調整計画において一部見直されていますので、そちらをご参照ください。

② 市民の移動手段の確保

高齢化の進行等に伴い、交通弱者に対応した交通環境の整備が求められる一方、地域公共交通*における乗務員不足等も生じている。現在の地域公共交通*網を維持しつつ、限られた交通資源を相互補完し、効果的かつ効率的に活用していく必要がある。また、地域公共交通*の利用に不便を感じながらも、レモンキャブ*やリフトタクシーつながり*の登録対象とならない高齢者等に対して、地域公共交通*と福祉交通の連携等による対応を検討する。ムーバス*の事業展開や料金体系については、今後の市民サービスのあり方、受益者負担や公平性、事業効率性等、様々な視点から検討する。

③ 地域の実態に沿った自転車利用環境の整備

公共自転車駐車場は、借地や市有地の暫定利用が多いため、恒久的な用地確保が求められているが、難しい状況にある。また、駅周辺の商業が集積するエリアでは、走行自転車と歩行者との輻輳や、建物更新における附置義務自転車駐車場*の整備が課題となっている。恒久的に維持できる施設の確保に努めるとともに、既存施設の利用形態の検証・見直し等による有効な利活用を図り、民間と連携しつつ、大型車優先ゾーンの設置など駐輪需要への対応を進める。今後設置する公共自転車駐車場については、まちづくりに関する個別計画との整合を図るとともに、駅前から一定程度離れた場所に配置するなど、自転車の走行動線及び駅周辺の歩行環境の確保を考慮し、適正な自転車駐車場の配置について検討する。また、附置義務自転車駐車場*の整備が建物更新の支障となる場合は、隔地設置や地域単位での設置について検討する。

基本施策 4

安全で快適な道路ネットワークの構築

市内の都市計画道路*の整備率は約62%であり、南北方向に比べ東西方向の整備が進んでいない。計画的・効率的に道路整備に着手している路線がある一方で、未だ着手されていない路線(未着手路線*)があり、歩行空間や自転車の走行空間が十分確保されていない区間については整備に向けた対応を行うとともに、生活道路*の安全対策として、地域交通の安全性や防災性の向上のため、交通安全の取組みや狭あい道路*等の拡幅整備を行う。その他の事業化されていない都市計画道路*や構想段階の区画道路*については、社会情勢や交通需要を踏まえ、今後の交通体系と誰もが使いやすい交通環境のあり方の視点から必要性の検証を継続的に行い、必要な見直しを進める。

① 生活道路*への安全対策

道路ネットワークが十分に構築されていないことなどにより、生活道路*を抜け道として使う通過車両や重量・速度規制等に対する違反車両の流入が課題となっている。引き続き、警察等の関係機関との連携による通学路の危険箇所の点検を行うとともに、地域住民の理解・協力を踏まえた地域単位での安全対策や幹線道路に囲まれたエリアごとの適切な交通処理を検討し、生活道路*の安全性向上を図る。

防災性の向上と交通の円滑化等を図るため、必要な区画道路*を計画的に整備するとともに、幅員4メートルに満たない狭あい道路*においては、沿道の建築物の建替えにあわせて拡幅整備することにより、安全・安心で快適なまちづくりを推進する。



生活道路の安全管理（末広通り）

② 都市計画道路*ネットワーク整備の推進

市内の都市計画道路*は都市計画事業として着手していない区間も多いため、ネットワーク整備の推進によって、円滑な交通処理や生活道路*への通過車両の進入抑制等を行っていく必要がある。また、交通需要に見合った幅員が確保されていない概成道路*では、歩行者や自転車が安全に利用できる環境が整っていない状況にある。

都市計画道路*ネットワークの整備に向け、第四次事業化計画*に基づき優先整備路線に位置付けられた都市計画道路*については、事業主体である東京都と協力して事業を推進していく。特に女子大通りについては歩道が狭く、自転車走行空間も設けられていないため、車いすやベビーカーの利用者、児童生徒等の歩行者や自転車利用者など、誰もが安全・安心に通行できるように拡幅する必要がある。また、一般延焼遮断帯*や緊急輸送道路*としても位置付けられており、拡幅により防災性の向上が図られることから、引き続き、東京都へ早期の事業化を要請する。事業に際し影響を受ける沿道の市民には、今後とも話し合いを行うとともに、生活再建に配慮した丁寧な対応を東京都に求めていく。

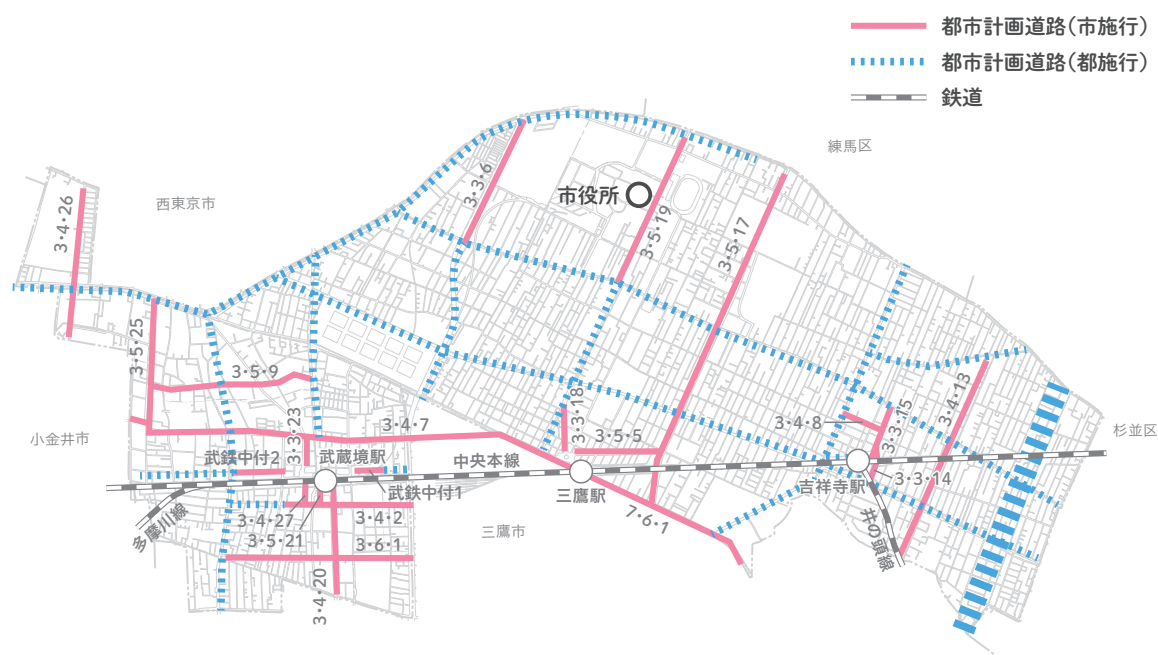
優先整備路線に選定されていない五日市街道や井ノ頭通りについては、歩行者や自転車の安全で快適な通行環境の確保に向け、引き続き東京都に事業化を要請する。

3 外環道路への対応

市内が大深度区間となっている都市高速道路外郭環状線*については、生活道路*が抜け道となるような交通への影響、大気質や地下水等の環境への影響など、工事期間中や開通後の安全性等に対する市民の不安や懸念を払拭していく必要がある。そのため、引き続き、検討課題とその解決に向けてとりまとめた「対応の方針*」の確実な履行と、事業進捗にあわせた適時適切な情報提供を事業者に対して求めるとともに、令和2(2020)年10月に調布市で発生した陥没事故を踏まえ、安全・安心な工事の実施を事業者へ要請していく。

外郭環状線の2*については、地域の安全性の確保、広域的な交通環境の改善等とともに、地域分断や生活道路*への通過交通の流入などによる住環境の悪化等の課題もあるため、総合的な検討が必要となる。本路線は、本市のほか杉並区、三鷹市にまたがる路線であるが、その検討状況は異なっている。話し合いの会*や市議会から必要性を問う意見のほか、話し合いの会*の中間まとめの早期取りまとめの要請等が出されている経緯を踏まえ、今後も地域住民の意見を十分に尊重するとともに、沿線区市の検討状況を注視し、連携を図りながら、引き続き、東京都に対して検討のプロセス*に沿った丁寧な対応を求めている。

都市計画道路路線図



安心して心地よく住み続けられる 住環境づくり

住宅は生活の基盤であるとともに、まちを形づくる基本的な要素である。安心して心地よく住み続けられる住まいや良好な住環境を形成するため、市民、地域、事業者、関連団体等と連携を図りながら、ハード・ソフト両面から住宅施策を総合的かつ計画的に推進する。

① 総合的・計画的な住宅施策の推進

武蔵野市第四次住宅マスタープラン*に基づき、多様化する市民の暮らしへの対応、良質な住まいの確保、安全・魅力あるまちの維持・形成のため、多様な主体と連携・協働し、住宅関連施策を総合的に進めていく。

② 多様な世帯に対応した住まいへの支援

高齢社会の進行等に伴い、住宅困窮世帯(者)の増加が想定されるため、あんしん住まい推進協議会*での協議を踏まえ、庁内関係課・不動産関係団体・福祉関係団体が連携し、賃貸住宅の入居希望者への支援と入居先建物所有者への支援により、住宅困窮世帯(者)の居住の安定確保を図る。

市営住宅については、限られたストックを公平に提供できるよう、適切な入居管理を行うとともに、住戸種別や入居年数の運用について検討を行う。福祉型住宅については、福祉施策との連携を図り、その維持管理の方法について検討を行う。

③ 良好な住環境づくりへの支援

空き住宅等については発生抑制・適正管理・利活用に向けた施策を展開する。高経年の分譲マンションについては、適正な維持管理を促すための支援を行う。また、住宅全般については環境配慮やバリアフリーといった快適性や安全性向上のための支援等、専門家団体等と連携を図りながら、良好な住環境づくりへの支援を進めていく。



市営桜堤住宅

基本施策 6

活力とにぎわいのある 駅周辺のまちづくり

社会情勢の変化や都市間競争が激しくなる中、交通結節点である吉祥寺・三鷹・武蔵境駅周辺においては、交通・防災・文化・商業等の様々な視点により、それぞれの地域の魅力を生かしながら、活力とにぎわいを創出する取組みを推進していく。

1 吉祥寺駅周辺

様々な人が親しみ、集い、活気と魅力があるまちであり続けるため、引き続き、都立井の頭恩賜公園等の自然環境、回遊性や界限性を備えた商業地、閑静な住宅地等、これまでに蓄積された資源を活用しながら、市民、事業者等と連携してまちづくりに取り組む。

セントラルエリアは、ハーモニカ横丁*をはじめとした吉祥寺ならではの魅力を有しているが、建築物の高経年化等の問題を抱えている。区画道路*の整備促進、附置義務駐車場*や自転車駐車場の適正配置、地区計画の策定による合理的な土地利用等により建築物の建替え促進を図る。あわせて、(一財)武蔵野市開発公社*が検討を進めているF & Fビルの更新を視野に入れたあり方について、まちづくりの観点から関与していく。

パークエリアは、公共交通利用者の利便性や歩行者の安全性を向上するため、南口駅前広場の整備を推進するとともに、吉祥寺大通りの広場利用や周辺街区の活用の可能性を検討し、交通環境基本方針の策定を進める。また、社会実験やオープンハウスを通じた将来のまちづくりへの機運醸成を図り、市民やまちの関係者との対話を経て、都市基盤に加え、芸術文化、産業・経済等の視点や有識者の知見を踏まえ、武蔵野公会堂を含むパークエリアの将来像の立案を目指す。

イーストエリアは、これまでの環境浄化の取組みを継続するとともに、武蔵野市まちづくり条例*に基づき民間開発事業の調整を行うことで、良好な街並みの形成に努める。また、吉祥寺シアターの立地や音楽スタジオの集積などにより新たな魅力が芽生えつつあるが、まだまちの潜在力を十分に引き出せていない。快適性や安全性、地域性を備えた魅力あるエリアを形成するため、点在する公共自転車駐車場の吉祥寺本町1丁目27番街区への集約化、消防団第2分団詰所の建替え、本町コミュニティセンターの移転に向けた具体的検討を進めるとともに、基盤整備の基本となる市道第298号線・299号線の拡幅整備事業を行う。

ウエストエリアは、歩行者が多い道路に進入する自動車や自転車への対応や景観に配慮した道路空間の整備等、住環境と商業環境の調和に留意したまちづくりを多様な主体とともに進める。



吉祥寺駅

2 三鷹駅周辺

三鷹駅周辺は、三鷹駅北口街づくりビジョン*に位置付けられた「住む人、働く人が集い、心地よく過ごす街」の実現に向けて地域に関わる様々な主体と連携しながらまちづくりを進めてきた。

補助幹線道路*の整備を契機とした交通環境の変化を見据え、広く意見を聴く場としてワークショップやオープンハウス、三鷹駅北口に関係の深い団体の意見を聴く場として研究会を開催しており、これらを踏まえ交通環境基本方針を策定したうえで、実現性の観点で検討を深める。駅前広場の拡充については、民間の開発動向を踏まえた事業手法も視野に入れ多角的な観点から検討する。

これらの検討を踏まえ玉川上水を生かした緑豊かでのぎわいの広がる空間の創出やパブリックスペースを利活用したにぎわいづくり、企業にとって魅力ある立地環境と良好な住環境との調和と充実等を図るため、三鷹駅北口街づくりビジョン*の改定を行う。



三鷹駅

3 武蔵境駅周辺

武蔵境駅周辺は、「うるおい・ふれあい・にぎわい、これからのまち武蔵境」を定め、鉄道の高架化に伴う南北一体のまちづくりを進めるとともに、地元商店街や各市民団体による市民参加で、魅力あるまちづくりに取り組んできた。これまで駅周辺の都市基盤整備を進めてきたが、引き続き、武蔵境駅北口の区画道路*や天文台通り等の駅周辺の道路整備に取り組むとともに、駅前の貴重なオープンスペース*である境南ふれあい広場公園の再整備を含めた検討を実施するなど、地域が主体となったまちのにぎわいづくりを継続的に支援し、駅周辺の魅力を向上させるための取組みを進める。



武蔵境駅