

地上部街路に関する必要性（影響）データについて
（武蔵野市版）
（改訂版）

平成 25 年 9 月
東京都 都市整備局

目 次

1. 環境	
大気汚染	1-1
騒音	1-5
振動	1-8
身近な緑の減少	1-9
気温の上昇	1-10
2. 交通	
交通事故の発生	2-1
3. 暮らし	
歩行者と自転車の事故の発生	3-1
地域コミュニティの分断	3-3
住環境の変化	3-6

■本資料の平面図の注意点

- ・ 平面図は都市計画上の権利制限の範囲、用地取得の区域を示すものではありません。
- ・ 平面図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境域確認に用いることはできません。
- ・ 平面図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。

はじめに

昭和41年、高速道路の外環とともに、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、外環ルート上に「外環ノ2」という地上部の街路の都市計画を決定しています。

東京都は、外環の地上部街路について平成17年1月に①現在の都市計画区域を活用して道路と緑地を整備、②都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備、③代替機能を確認して都市計画を廃止、という三つの方向で検討することを基本的な考え方として示しています。

平成20年3月に検討の視点と検討のプロセスを明らかにするため、「外環の地上部の街路について～検討の進め方」を公表し、今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていくこととしました。

本資料は、検討のプロセスにおける「必要性を検討するためのデータ」の一部として、外環の地上部街路の整備により懸念される影響に対する対応や対策事例を示すものです。

本資料を活用し、地上部街路の必要性やあり方などについて、武蔵野地域のみなさまと話し合いを行ってまいります。

検証した影響項目

- 大気汚染
- 騒音
- 振動
- 身近な緑の減少
- 気温の上昇
- 交通事故の発生
- 歩行者と自転車の事故の発生
- 地域コミュニティの分断
- 住環境の変化



【懸念される影響】

- ・地上部街路の整備によって、自動車の排気ガスによる大気汚染が進むのではありませんか。

【検証】

■地上部街路と類似する路線周辺での大気の状態

都では、幹線道路沿道に設置している自動車排出ガス測定局（35 局）において、都内の大気汚染の状態を 24 時間監視しています。

そのうち、地上部街路に類似する 2 車線かつ日交通量 1.0~1.8 万台（平成 32 年推計値）の路線周辺に位置する測定局は、以下の 3 局となっています。

その測定結果（平成 24 年度）をみると、二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）ともに大気汚染に係る環境基準を達成しています。

＜類似する路線周辺の自動車排出ガス測定局における環境基準の達成状況^{※1}（平成 24 年度）＞

測定局	二酸化窒素（NO ₂ ） （環境基準 ^{※2} ：0.06ppm 以下）		浮遊粒子状物質（SPM） （環境基準 ^{※4} ：0.10mg/m ³ 以下）		日交通量 ^{※6} （台/日）
	98%値 ^{※3} （ppm）	環境基準 達成状況	2%除外値 ^{※5} （mg/m ³ ）	環境基準 達成状況	
五日市街道 武蔵境 （武蔵野市）	0.037	達成	0.046	達成	16,137
連雀通り 下連雀 （三鷹市）	0.039	達成	0.045	達成	12,144
小金井街道 東久留米 （東久留米市）	0.038	達成	0.043	達成	12,396

※1：環境基準達成状況は、長期的評価によるものです。

※2：1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。

※3：年間の 1 日平均値のうち、低いほうから 98%に相当するもの（98%値）を、環境基準と比較して評価します。

※4：1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m³ 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m³ 以下であること。

※5：年間の 1 日平均値のうち、高いほうから 2%の範囲内にあるもの（365 日分の測定値がある場合 7 日分の測定値）を除外した後の最高値（2%除外値）を環境基準と比較して評価します。ただし、上記の評価方法にかかわらず環境基準を超える日が 2 日以上連続した場合には、非達成とします。

※6：測定局周辺の路線における平日 1 日の交通量（平成 22 年度道路交通センサス）。

出典：「平成 24 年度 東京都自動車排出ガス測定局の測定結果（東京都環境局）」及び「平成 22 年度 道路交通センサス（国土交通省）」を基に作成



環境

＜類似する路線周辺の測定局における測定場所＞

測定局	測定場所 (☆)
五日市街道武蔵境 (武蔵野市)	
連雀通り下連雀 (三鷹市)	
小金井街道東久留米 (東久留米市)	

また、都では、住宅地域等に設置している一般環境大気測定局（47局）においても、大気汚染の状況を24時間監視しています。

そのうち、前述の五日市街道武蔵境測定局周辺には、武蔵野市関前一般環境大気測定局があります。

その測定結果（平成24年度）をみると、五日市街道武蔵境測定局とほぼ同じ値であり、地上部街路に類似する路線とその周辺の住宅地域の大気の様子は同程度となっています。

＜類似する路線周辺の一般環境大気測定局における環境基準の達成状況※1（平成24年度）＞

測定局	二酸化窒素 (NO ₂) (環境基準※2: 0.06ppm以下)		浮遊粒子状物質 (SPM) (環境基準※4: 0.10mg/m ³ 以下)	
	98%値※3 (ppm)	環境基準 達成状況	2%除外値※5 (mg/m ³)	環境基準 達成状況
武蔵野市関前	0.037	達成	0.041	達成

※1～5: p1-1 参照

出典: 「平成24年度 東京都一般環境大気測定局の測定結果 (東京都環境局)」を基に作成

＜五日市街道武蔵境測定局及び武蔵野市関前一般環境大気測定局の位置＞



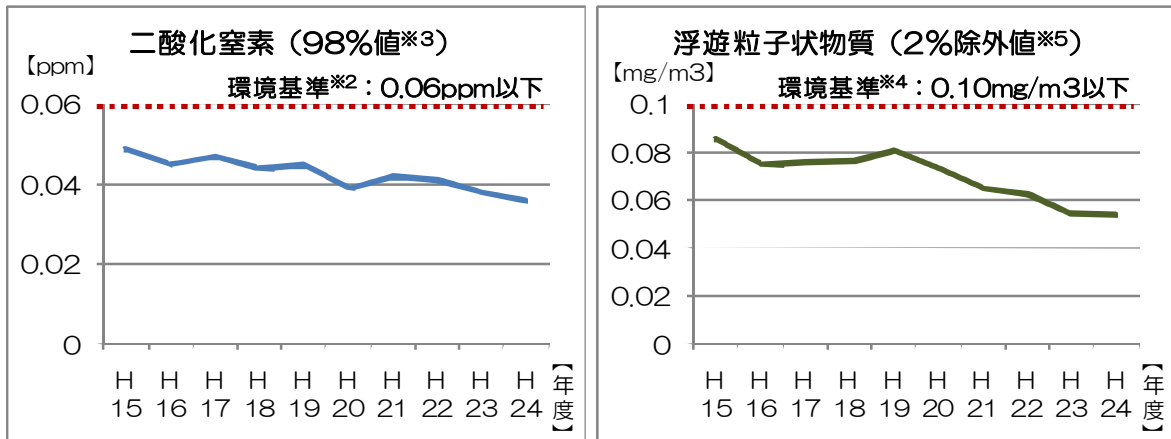


■地上部街路周辺の大気の経年変化

地上部街路周辺には、杉並区久我山一般環境大気測定局があります。

過去 10 年間の測定結果をみると、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに常に大気汚染に係る環境基準を達成しており、近年、大気汚染の状況は改善されてきています。

<地上部街路周辺の測定局における過去 10 年間の環境基準の達成状況^{※1}(平成 15~24 年度)>



※1~5：p1-1 参照

出典：「東京都一般環境大気測定局の測定結果（東京都環境局）」を基に作成

また、国土交通省と都において、平成 16 年 1 月から平成 17 年 1 月に荻窪中学校において大気の状態を調査しています。

その測定結果をみると、杉並区久我山測定局の同時期の測定結果（平成 16 年度）と同程度の値を示しています。杉並区久我山測定局の経年変化の状況から、荻窪中学校の大気汚染の状況についても同様に改善していると考えられます。

<地上部街路周辺の測定局における環境基準の達成状況^{※1}（平成 16 年~平成 17 年）>

測定局	二酸化窒素 (NO ₂) (環境基準 ^{※2} ：0.06ppm 以下)		浮遊粒子状物質 (SPM) (環境基準 ^{※4} ：0.10mg/m ³ 以下)	
	98%値 ^{※3} (ppm)	環境基準 達成状況	2%除外値 ^{※5} (mg/m ³)	環境基準 達成状況
荻窪中学校	0.045	達成	0.074	達成
杉並区久我山	0.045	達成	0.075	達成

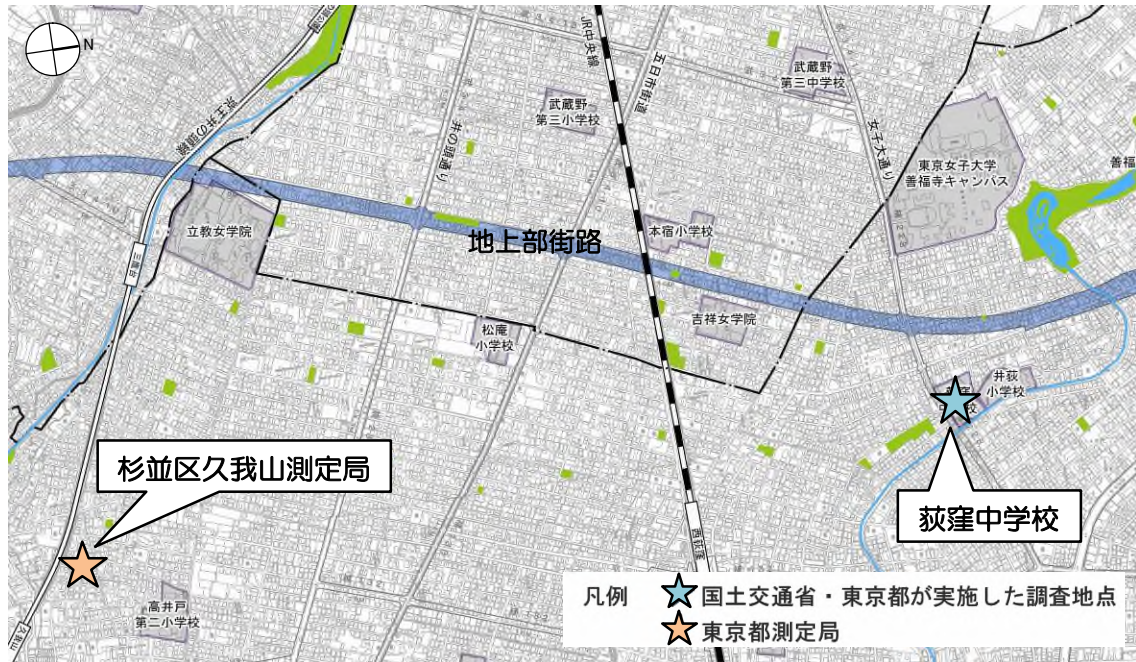
※1~5：p1-1 参照

出典：「平成 16 年度 東京都一般環境大気測定局の測定結果（東京都環境局）」を基に作成



環境

＜地上部街路周辺の一般環境大気測定局等の位置＞



【評価】

- 地上部街路と類似する路線周辺の大気の状態（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）は環境基準は達成していることから、地上部街路が整備された場合においても、地上部街路周辺の大気の状態は環境基準を達成するものと考えられます。



環境

懸念される影響 騒音

【懸念される影響】

- ・地上部街路の整備によって、自動車の走行による騒音が大きくなるのではありませんか。

【検証】

■地上部街路と類似する路線での交通騒音の状況

都では、都内の自動車交通騒音の状況を把握するため、幹線道路沿道の調査地点（188 地点）において、交通騒音状況を毎年調査しています。

そのうち、地上部街路が整備された場合に想定される2車線かつ日交通量 1.0~1.8 万台（平成 32 年推計値）と類似する路線沿道の調査地点は、25 地点となっています。

その測定結果（平成 23 年度）をみると、昼間は 24 地点、夜間は 18 地点において環境基準（昼間：70dB 以下、夜間：65dB 以下）を達成しています。

<類似する路線沿道の調査地点における環境基準の達成状況（平成 23 年度）>

昼間（70dB 以下）	夜間（65dB 以下）
24 地点 / 25 地点中	18 地点 / 25 地点中

出典：「平成 23 年度 道路交通騒音振動調査報告書（東京都環境局）」を基に作成

<参考：騒音の目安>

騒音レベル（単位：dB）	目安
100	電車の通るときのガード下
90	大声による独唱、騒々しい工場内、ピアノ
80	地下鉄の車内（窓を開けたとき）
70	掃除機、騒々しい事務所
60	静かな乗用車、普通の会話
50	静かな事務所
40	深夜の市内、図書館

出典：「平成 23 年度版 武蔵野市の環境保全（武蔵野市）」を基に作成



環境

【評価】

- 地上部街路と類似する路線では、環境基準を達成できていない場合もあることから、地上部街路の整備を行う場合は、できる限り騒音の低減に努めます。
- 道路整備にあたっては、車道からの距離の確保や、車道と歩道間に緑地等の緩衝帯を設けることで、沿道への騒音を減衰させることが可能です。
- さらに、低騒音舗装を敷設することで、自動車から発生する騒音そのものを軽減することも可能です。

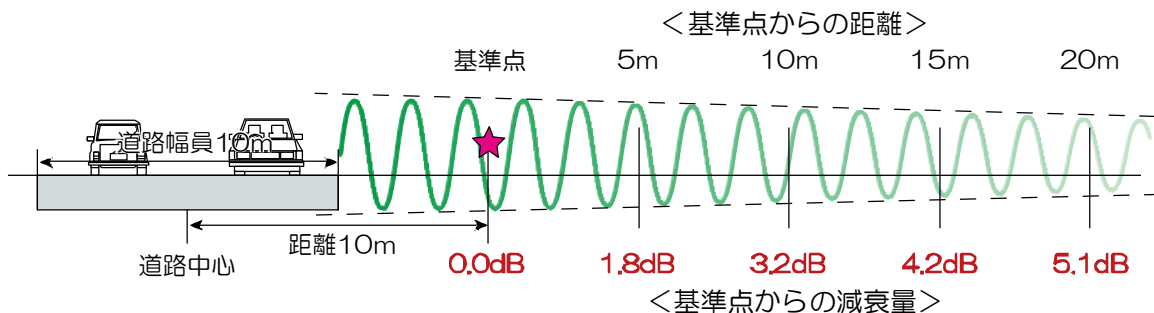
【考えられる対応】

■幅の広い歩道や緑地帯の整備による騒音の減衰

道路を走る自動車からの騒音は、沿道からの距離によって減衰します。その減衰効果は、道路の構造（歩車道の幅員、車線の配置等）、緑地帯や街路樹等の有無によって変化します。

<道路からの距離による騒音の減衰量>

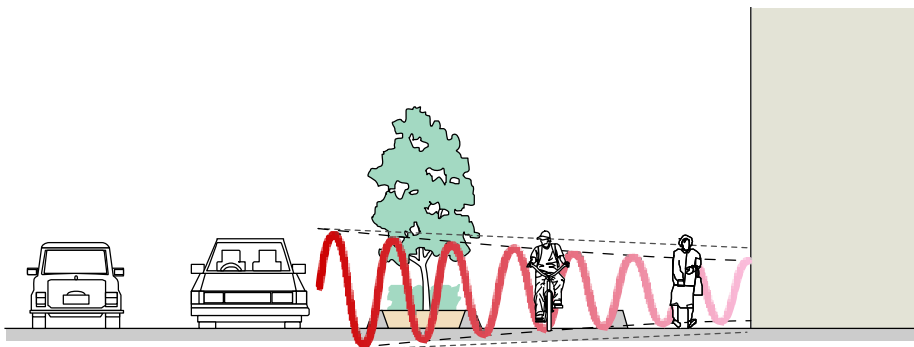
道路中心から 10mの地点を基準点とし、基準点の騒音に対する各距離の減衰量は以下のようになっています。



出典：「騒音に係る環境基準の評価マニュアル（環境省）」を基に作成

<街路樹等による騒音の減衰イメージ>

沿道での騒音は、歩道の幅員を十分に確保し、街路樹等を整備した場合、騒音の減衰効果が大きくなります。



※断面図は、例示として単純に示したものです。

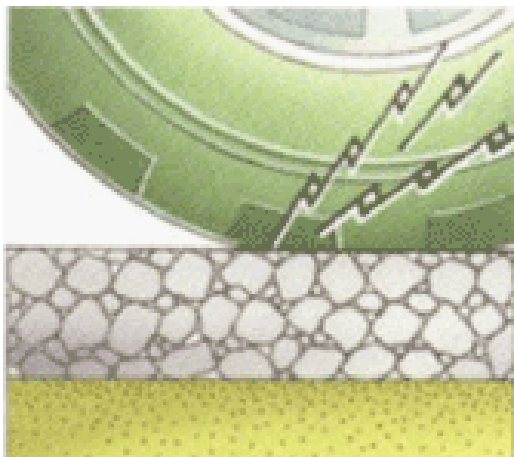


環境

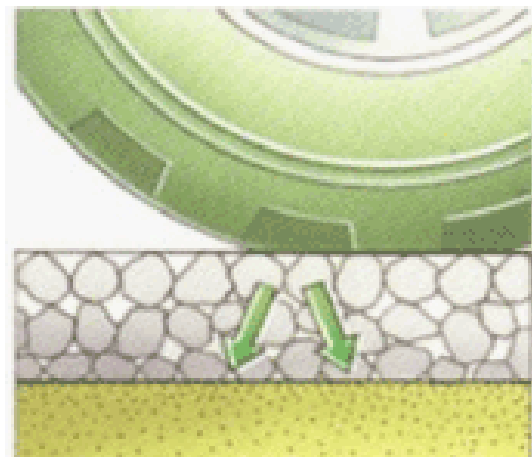
■低騒音舗装の敷設による騒音の軽減

自動車が走行するとき、タイヤと路面の間に空気が入ります。この空気が圧縮・膨張し、騒音が発生しています。低騒音舗装は、こうした空気を舗装の中に逃がすことができ、騒音を軽減する効果があります。また、雨天時には、水たまりがなくなりスリップを抑制する効果も期待されます。

都が低騒音舗装を採用した道路沿道では、交通騒音を3～5dB程度低減した結果が報告されています。



通常の舗装



低騒音舗装

出典：「国土交通省 HP」を基に作成



懸念される影響 振動

【懸念される影響】

- ・地上部街路の整備によって、自動車の走行による振動が大きくなるのではありませんか。

【検証】

■地上部街路と類似する路線での交通振動の状況

都では、都内の自動車交通振動の状況を把握するため、道路沿道の調査地点（328 地点、うち、幹線道路沿道は 312 地点）において、交通振動状況を毎年調査しています。

その測定結果（平成 23 年度）をみると、地上部街路が整備された場合に想定される2車線かつ日交通量 1.0~1.8 万台（平成 32 年推計値）と類似する路線沿道の調査地点（37 地点）を含め、全地点において、東京都の振動の要請限度を超過した調査地点はありませんでした。

<東京都における振動の要請限度※1>

区域	当てはめ区域	昼間	夜間
第一種区域	第一種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第一種住居地域 準住居地域	第二種低層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域 第二種住居地域 用途地域の定めのない地域	65dB 以下 60dB 以下
第二種区域	近隣商業地域 準工業地域	商業地域 工業地域	70dB 以下 65dB 以下

※1：振動規制法において、市町村長は指定地域内における道路交通振動が一定の限度(これを「要請限度」という)を超え道路周辺の生活環境が著しく損なわれると認めるときには、都道府県公安委員会に対して道路交通法に基づく交通規制等の措置を講じるよう要請できます。

出典：「平成 23 年度 道路交通騒音振動調査報告書（東京都環境局）」を基に作成

<参考：振動の目安>

振動レベル（単位：dB）	目安
90	家屋が激しく揺れ、すわりのわるいものが倒れる
80	家屋が揺れ、戸、障子がガタガタと音をたてる
70	大勢の人に感じる程度のもので、戸、障子がわずかに動く
60	静止している人だけに感じる
50	人体に感じない程度

出典：「平成 23 年度版 武蔵野市の環境保全（武蔵野市）」を基に作成

【評価】

- ・幹線道路において、環境省の要請限度を超過する箇所がないことから、地上部街路が整備された場合においても、要請限度を超えるような大きな振動は発生しないものと考えられます。



環境

懸念される影響 身近な緑の減少

【懸念される影響】

- ・地上部街路の整備によって、地上部街路の計画線内の樹木地、雑草地等の既存の緑が失われませんか。

【検証】

■武蔵野市内の緑被地の面積と緑被率

武蔵野市内の緑被率は25.3%となっており、特に、地上部街路が通過する吉祥寺地域は緑被率が22.8%で武蔵野市内3地域の中で最も低くなっています。

また、地上部街路の現在の都市計画線内の緑被地の面積は約1.2haとなっています。

<武蔵野市内の地上部街路の現在の都市計画線内における緑被地の面積>

区間距離 (km)	緑被地の面積※ ¹ (ha)
1.6km	1.2ha

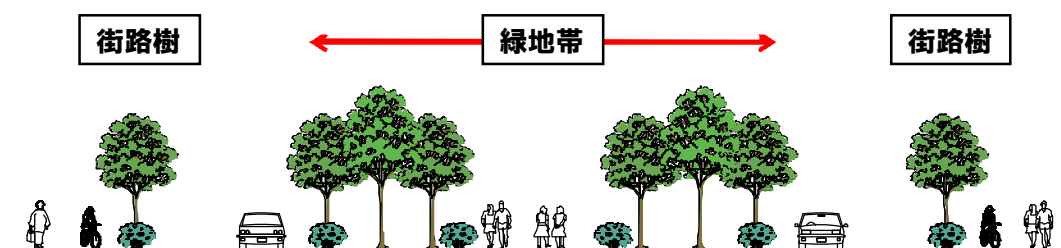
※1：「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）」より

【評価】

- ・現在の都市計画幅員で整備した場合、街路樹や緑地帯を整備することにより、緑の空間を増やすことが可能です。

【考えられる対応】

■緑の創出イメージ



※この断面図は、例示として単純に表したものです。

<武蔵野市内の地上部街路に緑地帯（約20m）を設けた場合の緑被地の面積>

区間距離 (km)	緑被地の面積※ ¹ (ha)
1.6km	3.2ha

※1：「地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて（武蔵野市版）」より



環境

懸念される影響 気温の上昇

【懸念される影響】

- 地上部街路の整備によって、アスファルトやコンクリートの舗装面積が増え、周辺の気温の上昇が懸念されませんか。

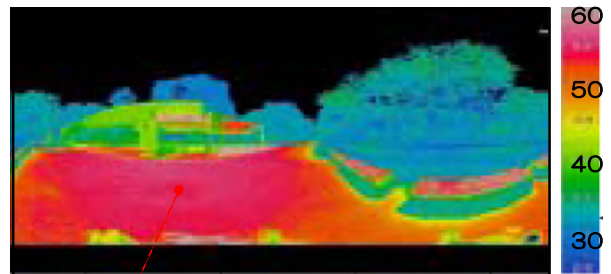
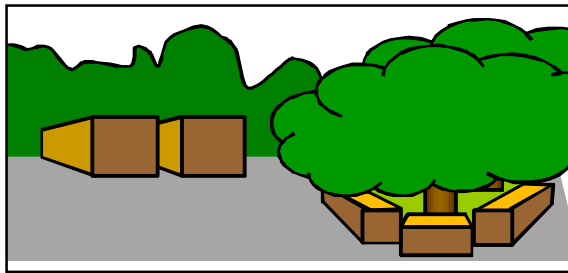
【検証】

■ 地表面の温度上昇の状況

アスファルトやコンクリートは、日差しによって表面の温度が上昇します。

下記の事例においては、気温 32.2℃の際、アスファルト表面の温度は約 50～60℃となっています。

< 地表面別の熱画像 >



表面温度：50～60℃

2005/07/28 11:32 気温：32.2℃

出典：「ヒートアイランド対策ガイドライン 改訂版（平成 25 年 3 月 環境省）」を基に作成



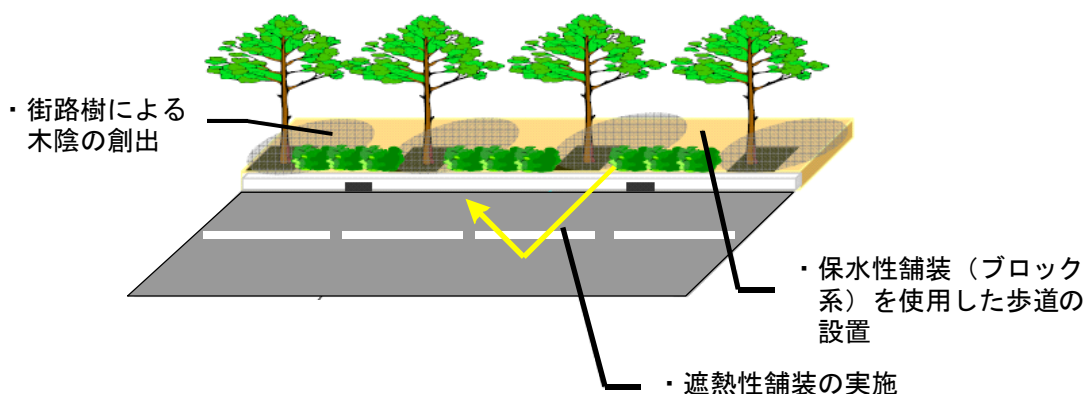
環境

【評価】

- ・舗装による気温上昇に対しては、街路樹を活用した木陰の創出、保水性舗装や遮熱性舗装等を行うことにより、路面温度の上昇を抑制することが可能です。

【考えられる対応】

■路面温度の上昇を抑制するための対応イメージ

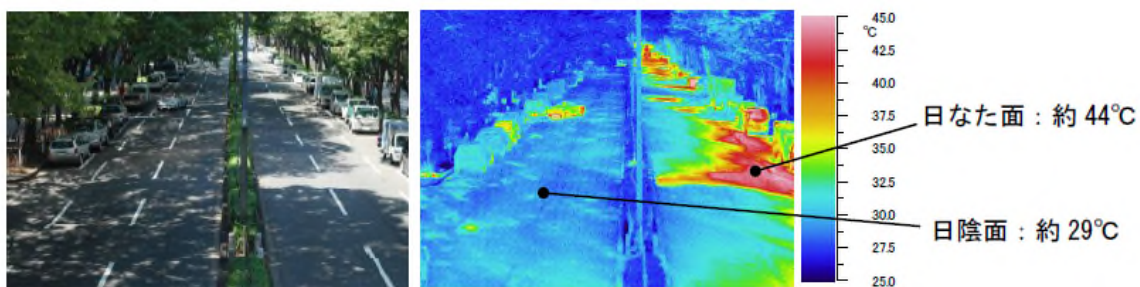


出典：「ヒートアイランド対策ガイドライン（平成 17 年 7 月 東京都環境局）」を基に作成

■街路樹による路面温度の上昇の抑制効果

街路樹が日差しを遮ることにより、路面温度の上昇を抑制できます。

下記の事例では、街路樹により、日差しが遮られている日影面は約 29℃となっており、日なた面と比較すると約 15℃程度の差が見られます。



東京都渋谷区表参道，2008 年 9 月 9 日 12 時，気温 29℃ 資料）平成 20 年度環境省調査

出典：「ヒートアイランド対策ガイドライン 改訂版（平成 25 年 3 月 環境省）」を基に作成

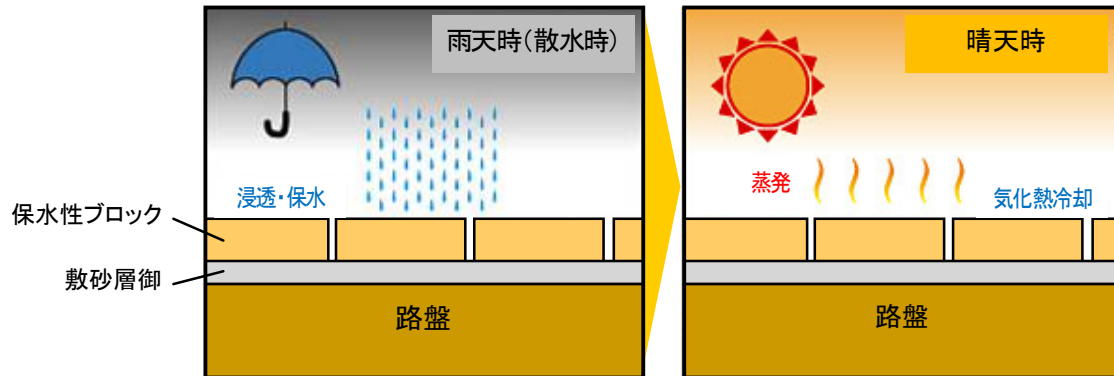


環境

■保水性舗装（ブロック系）による路面温度の上昇の抑制効果

ブロック系の保水性舗装は、降雨・散水による水分をブロック内部の空隙に保持しつつ数日間かけて大気へ蒸発させ、水が気化する際、熱を奪うことにより、路面温度を低下させることができます。

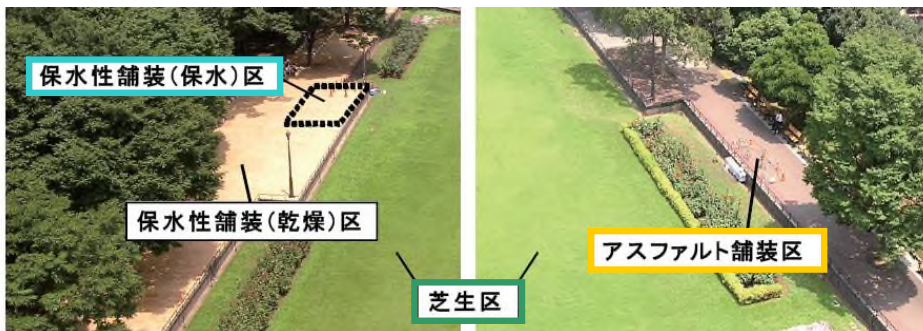
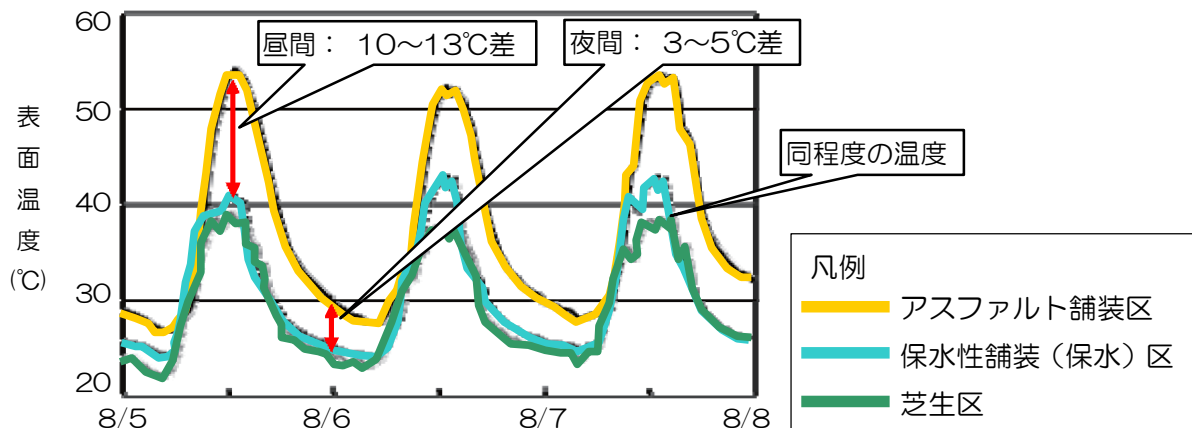
<保水性舗装（ブロック系）のイメージ>



出典：「路面温度上昇抑制舗装研究会 HP」を基に作成

下記の事例では、日中の保水性舗装区（青枠）は、アスファルト舗装区（黄色枠）に比べて表面の温度が約 10～13℃低くなっています。夜間においても保水性舗装区は、アスファルト舗装区に比べて表面の温度が約 3～5℃低くなっています。

また、保水性舗装区は、芝生区（緑枠）とほぼ同等の温度変化となりました。



出典：「東京都環境科学研究所年報 2007／保水性舗装及び大規模緑地のヒートアイランド緩和機能について（都立日比谷公園における調査）」を基に作成

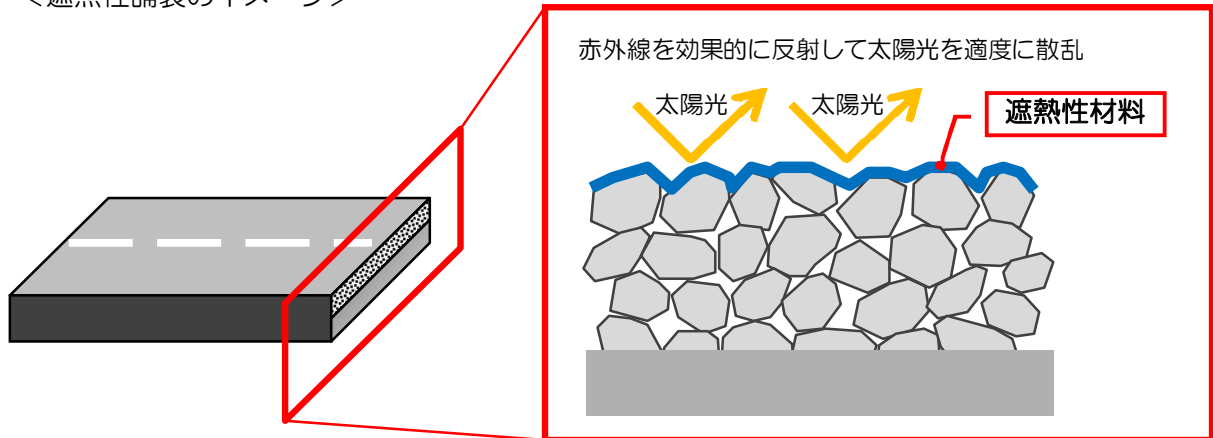


環境

■遮熱性舗装による路面温度の上昇の抑制効果

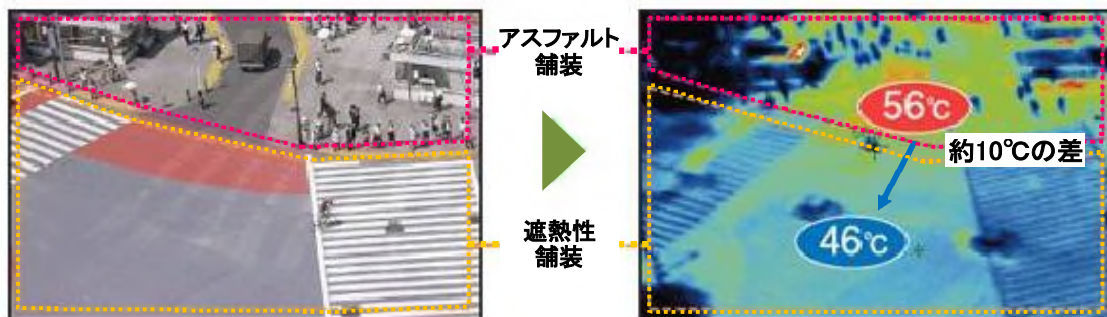
遮熱性舗装は、日射エネルギーの約 50%を占める近赤外線をより多く反射する特殊な材料（遮熱性材料）を舗装表面に塗布するだけで路面温度の上昇を抑制できます。

<遮熱性舗装のイメージ>



出典：「路面温度上昇抑制舗装研究会 HP」を基に作成

下記の事例では、一般のアスファルト舗装に比べて、遮熱性舗装のほうが路面温度が低く、約 10℃低減されています。



出典：「路面温度上昇抑制舗装研究会 HP」を基に作成



交通

懸念される影響 交通事故の発生

【懸念される影響】

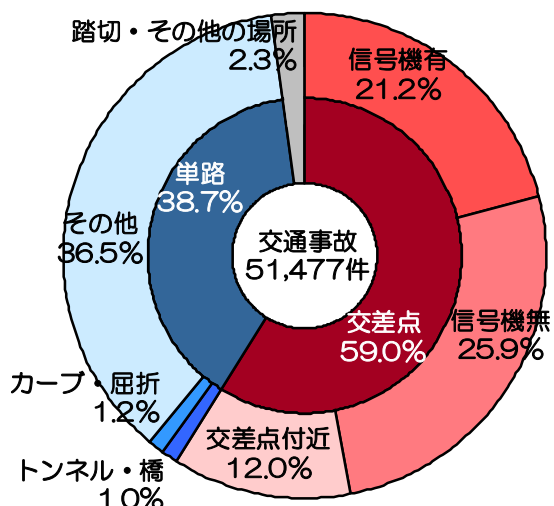
- ・地上部街路の整備によって、交差点が増え、交通事故が増えるのではないのでしょうか。

【検証】

■類型別の事故発生状況

都内における類型別の事故発生件数をみると、交差点での交通事故が約6割となっています。

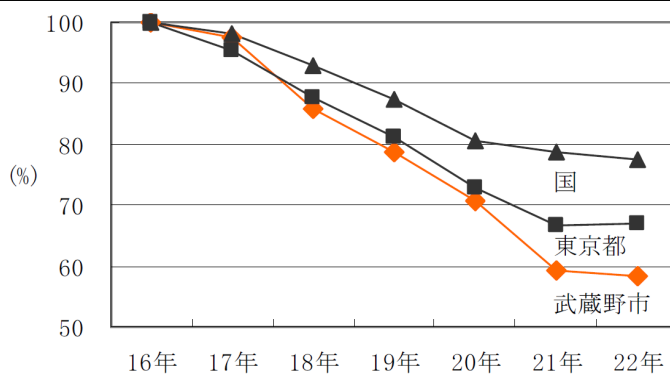
<類型別の事故発生件数の割合>



出典：「交通事故統計年報 平成23年度版（財団法人交通事故総合分析センター）」を基に作成

<参考：武蔵野市内の事故発生件数>

武蔵野市における事故発生件数は減少傾向にあるため、今後もこの傾向を維持できるよう対策が必要となります。



出典：第3次武蔵野市市民交通計画



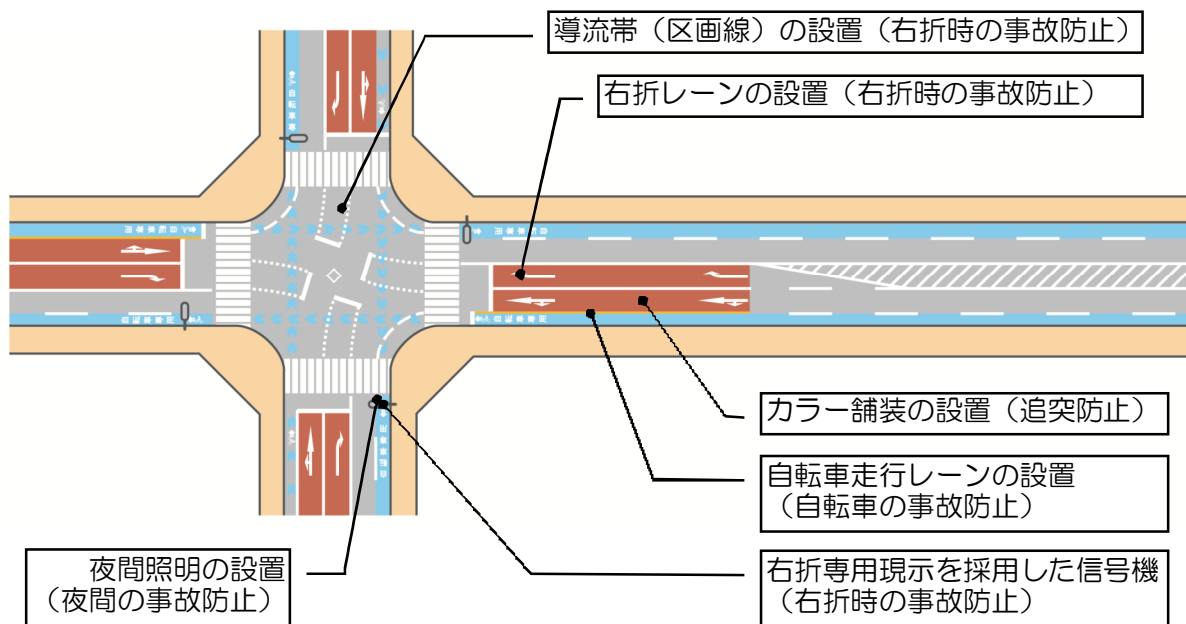
交通

【評価】

- 交差点部での事故対策としては、右折レーン、道路照明や導流帯を設置するとともに、右折専用現示の採用、カラー舗装等の交通安全施設を設置することにより、交通事故の減少が可能と考えられます。

【考えられる対応】

■交差点部の安全対策イメージ



出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年 11 月、国土交通省・警察庁）」を基に作成

<道路照明>



小金井街道小金井橋交差点（小金井市桜町）

<カラー舗装>



ジュネーブ平和通り（品川区東品川）



暮らし

懸念される影響 歩行者と自転車の事故の発生

【懸念される影響】

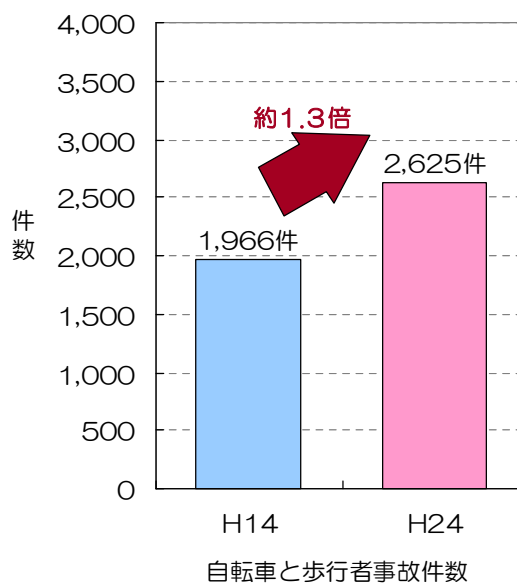
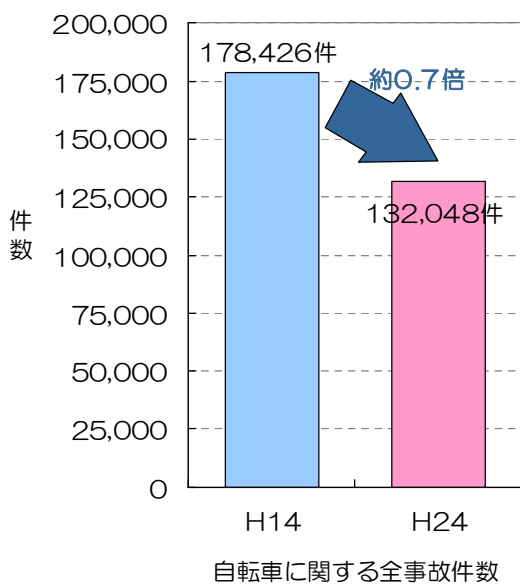
- ・地上部街路の整備によって、歩行者と自転車の事故が増えるのではないのでしょうか。

【検証】

■自転車の事故発生状況

自転車に関する交通事故件数をみると、平成14年から平成24年の10年間で約0.7倍に減少している一方で、自転車と歩行者の事故は約1.3倍に増加しています。

<自転車の事故発生件数>



出典：「警察庁 HP」を基に作成



暮らし

【評価】

- 近年増加している自転車と歩行者の事故対策としては、独立した自転車走行空間等を設置することにより、自転車と歩行者の接触機会を減らすことで、交通事故の減少が可能と考えられます。

【考えられる対応】

■自転車道等の整備による事故件数の減少

国土交通省と警察庁において、平成20年1月に全国98地区を対象に自転車通行環境整備に関する社会実験を行った結果、下記の全ての整備手法において、1年間の自転車関連事故の発生件数が整備前よりも減少しました。

特に、独立した自転車走行空間や自転車専用通行帯を整備した路線における自転車関連事故の減少幅は大きくなりました。

＜自転車道の整備に関する社会実験の結果＞

整備手法	路線数	整備前 (件/年・km)	整備後 (件/年・km)	増減率
自転車道	28	3.8	2.8	-26%
自転車専用通行帯	35	3.7	2.4	-36%
自転車歩行者道（普通自転車歩道通行可）	54	2.7	2.4	-11%
自転車歩行者道内の自転車通行位置の 明示（普通自転車の歩行通行部分）	90	3.5	3.0	-14%

＜独立した自転車走行空間＞



武蔵境通り（調布市深大寺北町）

＜自転車専用通行帯（自転車レーン）＞



都道431号（渋谷区幡ヶ谷）



暮らし

懸念される影響 地域コミュニティの分断

【懸念される影響】

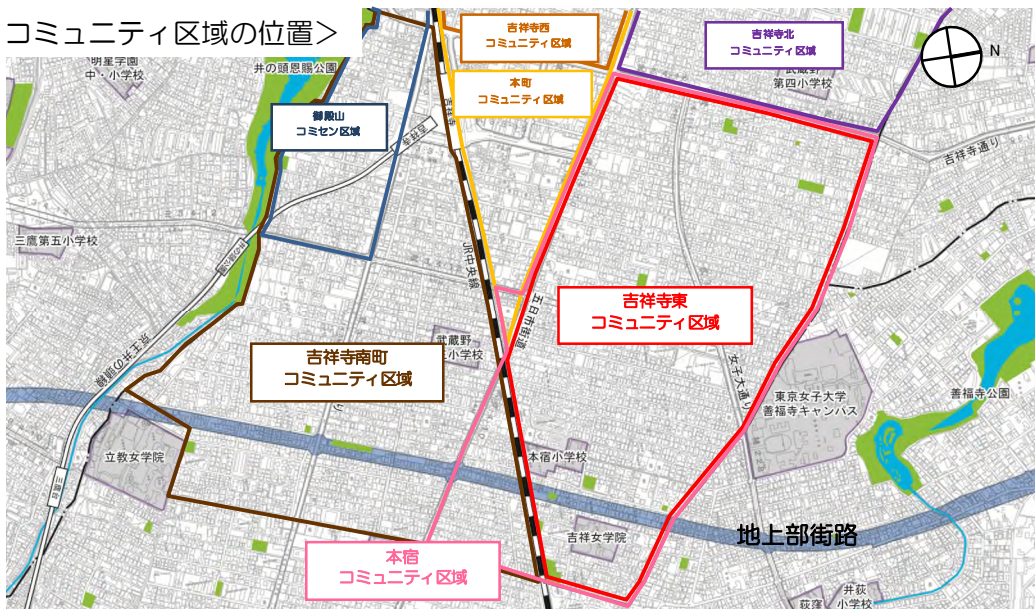
- ・地上部街路が整備されると、コミュニティ区域や学区内を通過し、地域としての一体感に影響しませんか。
- ・また、幹線道路を横断することになるので、特に、子どもや高齢者の危険性が増すのではないのでしょうか。

【検証】

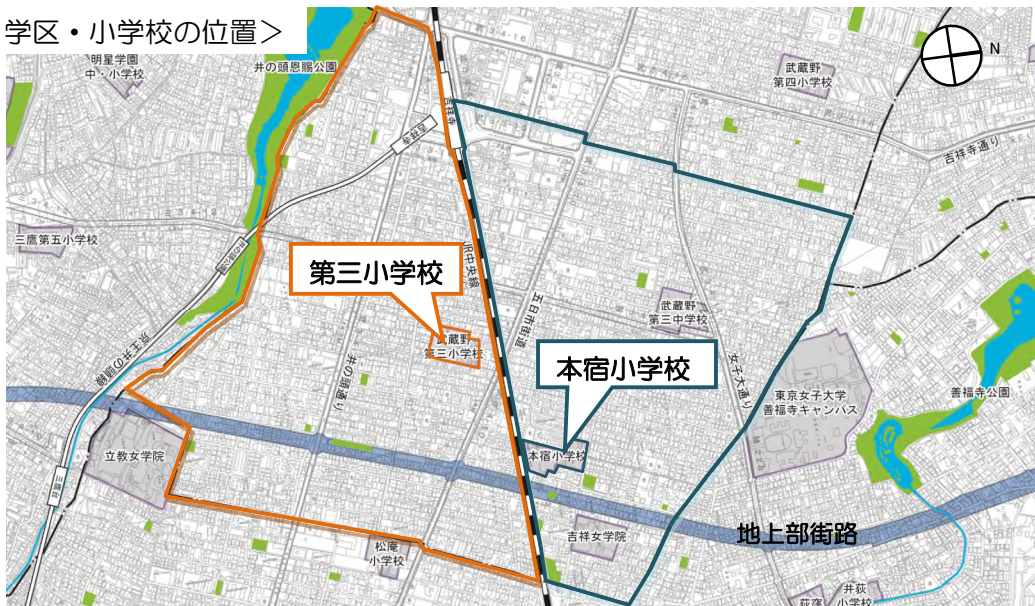
■地上部街路周辺のコミュニティ区域及び学区の位置

地上部街路周辺には、以下のコミュニティ区域及び学区が位置しています。

＜コミュニティ区域の位置＞



＜学区・小学校の位置＞





暮らし

【評価】

- 道路の横断箇所を適切に配置することにより、通学路や主な生活動線、コミュニティ区域の一体性に配慮し、影響を緩和することが可能と考えられます。
- また、緑地などを活用することにより、日常生活の憩いの場を創出し、新たな地域活動やコミュニティの場として利用することも可能です。

【考えられる対応】

■通学路に配慮した横断歩道の設置

環状八号線（環八通り）は、練馬東小学校の学区を通過しています。通学路と環八通りが交差する箇所には、信号機や横断歩道等が適切に設置されています。



練馬東小学校の学区・通学路



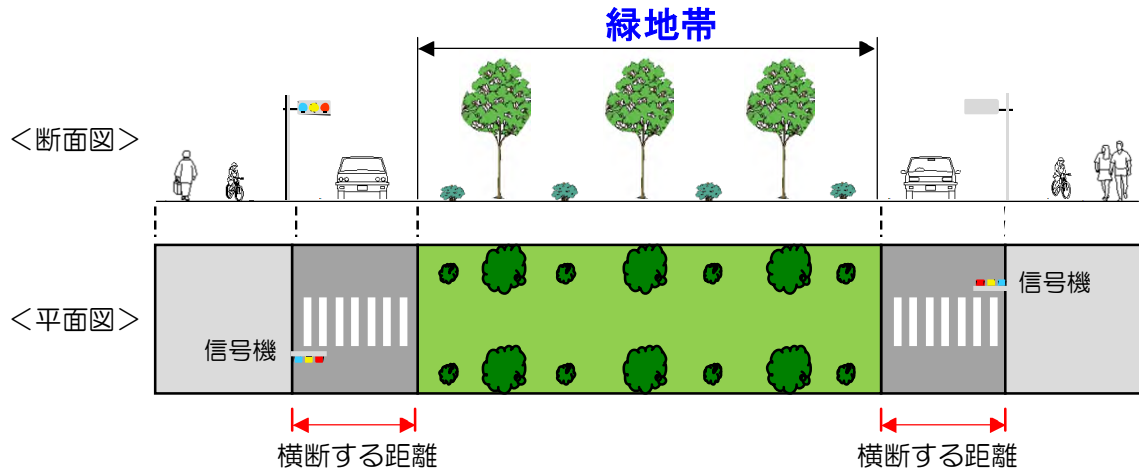
信号機、横断歩道の設置（環八通り 春日町2丁目付近）



暮らし

■中央に緑地帯を配置した横断イメージ

中央に緑地帯を配置することで、安全に信号を待てる環境（待機スペースや照明等）を確保することができます。



※断面図は、例示として単純に示したものです。

■中央帯の地域での活用事例

文京区の環状3号線では、昭和35年に坂の舗装が行われた際、当時の花を植える運動の一つとして桜の木約150本が植えられました。桜は、地元の人々の手で育てられ、立派な桜並木に成長しました。また、中央部は緑道として整備され、憩いの場となっています。



さくら並木



遊歩道などの整備

出典：文京区 HP



暮らし

懸念される影響 住環境の変化

【懸念される影響】

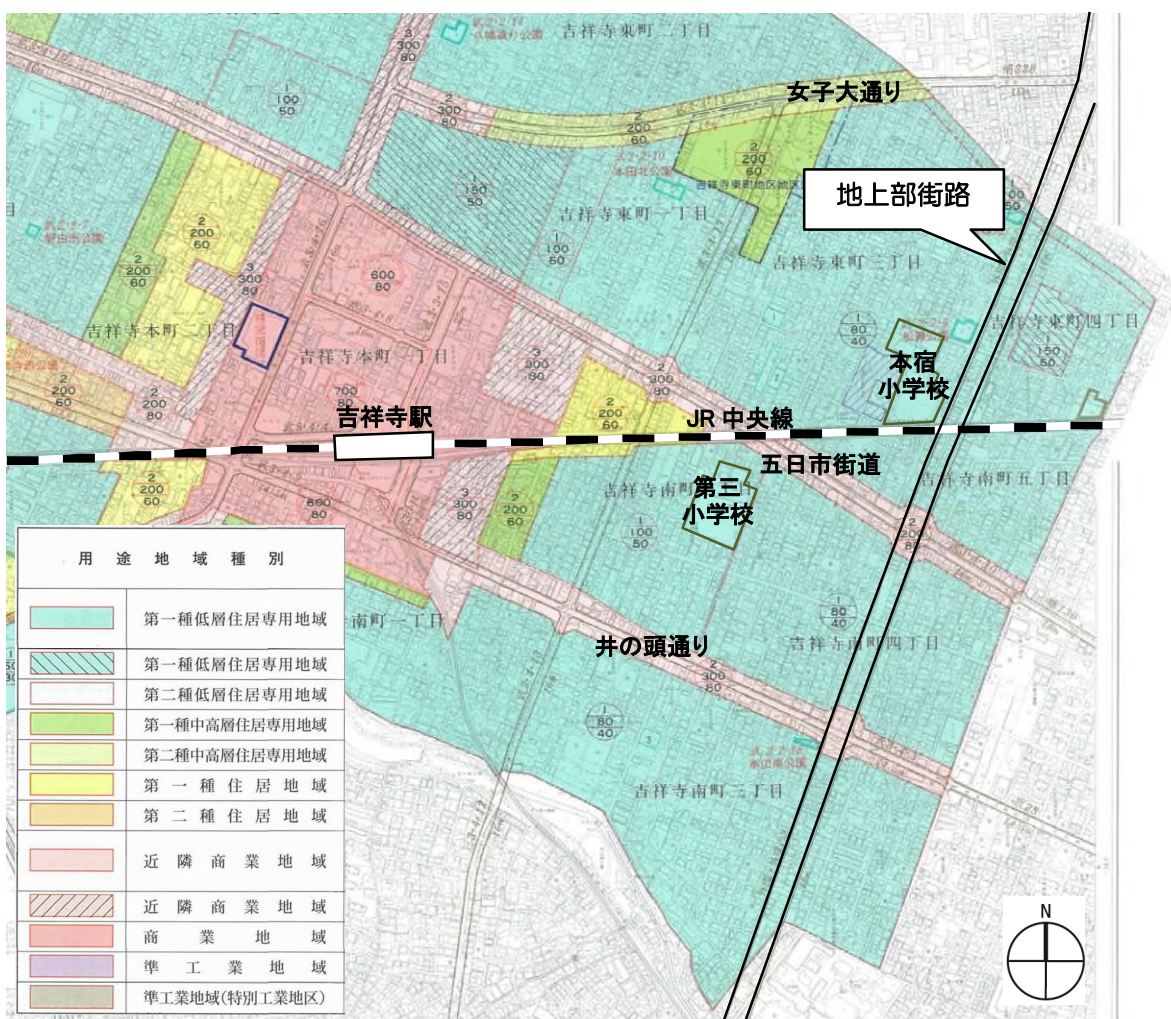
- ・地上部街路の整備によって、沿道の開発が進み、良好な住環境が維持できなくなるのではありませんか。

【検証】

■地上部街路周辺の用途地域

地上部街路が計画されている区域は、ほとんどが第一種低層住居専用地域です。そのうち、五日市街道と井の頭通りと交差する区間が近隣商業地域に指定されています。

大部分を占める第一種低層住居専用地域は、低層住宅の良好な住環境を守る地域となっており、店舗や事務所等の建築は一定規模以下のものに限定されています。



出典：「武蔵野都市計画図」を基に作成



暮らし

■武蔵野市における地上部街路周辺の土地利用方針

「武蔵野市都市計画マスタープラン（平成 23 年 4 月）」において地上部街路が計画されている区域は、良好な住環境を保全する低層住宅地として位置付けられています。

〈武蔵野市都市計画マスタープランにおける地域別土地利用方針〉



まちづくりに活かしていく吉祥寺地域の資源

- 玉川・千川上水
- 残していきたい地域の歴史的資源
- コミュニティセンター
- 文化施設
- 都立井の頭恩賜公園
- 緑道、並木道、街路樹
- 福祉施設
- 学校
- その他
- 遺構、遺物の分布している可能性が高い区域

吉祥寺地域で取組むべきまちづくり

- 緑や農地のゆとりを活かしたまちづくり
- 学園を活かしたまちづくり
- 北口マーケットの整備
- 吉祥寺西部の住宅と商業用途が共存する市街地の形成
- 良好な住環境を保全する低層住宅地**
- 中高層住宅地における良好な住環境の形成
- JR中央線による南北分断の解消
- 特定土地利用維持ゾーン
- 駅前の高度利用商業地域
- 広域的商業誘地の形成
- 都立井の頭恩賜公園と一体となったにぎわいの創出
- 井の頭公園・水辺を活かしたまちづくり
- エリアごとのまちづくり
- 吉祥寺駅東部地区の整備
- 駅前交通の整理
- 特に狭い道路の整備が必要な地区
- 未整備の都市計画道路
- 地区計画に基づくまちづくり
- 建築協定に基づくまちづくり
- 水害対策
- 生活密着型店舗と住宅の共存
- 玉川上水景観基本軸

出典：「武蔵野市都市計画マスタープラン（平成 23 年 4 月）」を基に作成



暮らし

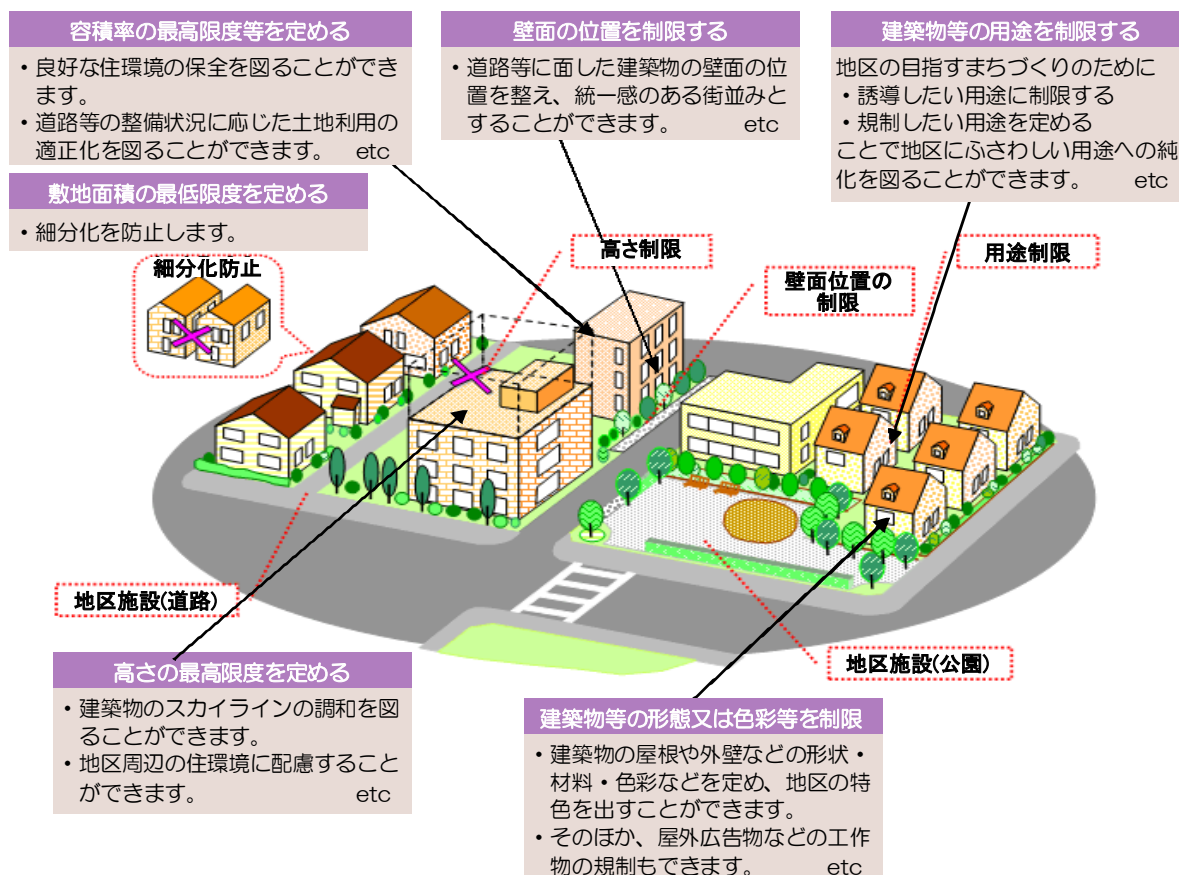
【評価】

- 沿道の用途地域が変更されなければ、低層住宅中心の土地利用が継続されることとなります。
- 地区計画などを活用し、建物の用途や形態、容積率の最高限度など、まちづくりのルールを新たに定めることにより、地域特性を活かしたまちづくりを進めていくことも考えられます。

【考えられる対応】

■地区計画の活用

地区計画とは、地区の課題や特徴を踏まえ、住民と区市町村とが連携しながら、地区の目指すべき将来像を設定し、「まちづくり」を進めていく手法です。地区計画を定めることにより、以下に示すようなルールを設け、地域特性を活かしたまちづくりを進めることが可能です。



出典：「東京都都市整備局 HP」を基に作成