

武蔵小山駅周辺地域 街並み誘導指針(追補)

賑わい軸ゾーン内まちづくり推進地域のまちづくり

令和元年11月
品川区

【上位計画等】

【上位計画】:2012年以降を追加

東京都

<都市づくりのグランドデザイン (2017.09) >

東京における土地利用に関する基本方針について
(都市づくりのグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方
—個性とみどりで魅力・活力向上— (2019.02答申)
武蔵小山:「活力とにぎわいの拠点」
・個性ある拠点の形成

新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針 (2019.03)

活力とにぎわいの拠点地区での都市開発諸制度の戦略的活用

- ・地域の活力やにぎわいを生み出す機能集積の誘導
- ・生活や就業の場として地域における拠点性の向上
- ・業務、商業の集積は地域特性に応じ、できるだけコンパクトで機能的なものとし、周辺住宅地との調和を図る

品川区

<品川区まちづくりマスタープラン(2013.02)(荏原地区)>

「武蔵小山駅周辺地域まちづくりビジョン」 (2011.12)

「武蔵小山駅周辺地域街並み誘導指針」 (2012.03)

品川区景観計画に基づく「景観重点地区」指定 (2018.06)

武蔵小山商店街振興組合より
「武蔵小山商店街100年後の - Palm vision -」 (2014.08)

【まちづくり推進地域】

「賑わい軸ゾーン」のうち、以下の地域・地区を位置付ける。

まちづくり推進地域

「賑わい軸ゾーン」のうち、商店街を中心とした賑わい軸全体のさらなる賑わいや街並みを継承し、「住み続けたいまち」となるよう推進する地域。細分化された敷地の統合や道路の付け替え、建物の共同建替えなどを行うことで安全・安心なまちづくりを目指す。

賑わい先導地区

「まちづくり推進地域」のうち、賑わい軸の起点としての拠点形成が望まれる地区。

賑わい創生地区

「まちづくり推進地域」のうち、今後賑わいが展開していく地区。

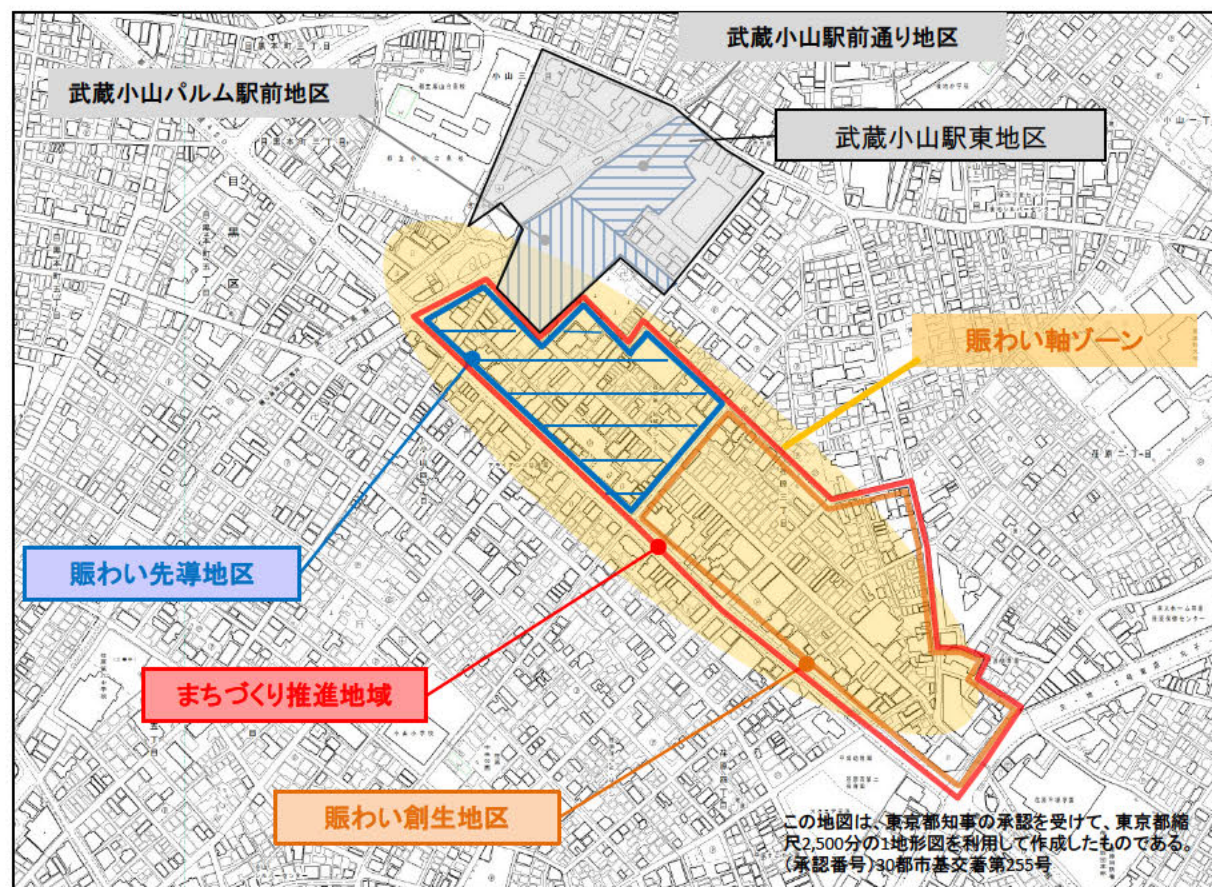


図-1 まちづくり推進地域と賑わい先導地区・賑わい創生地区の範囲

<まちづくり推進地域のまちづくりの目標>

- ・老朽化した密集市街地の更新による個性ある複合市街地の形成
- ・既存商店街の魅力を継承し、景観に配慮した連続的な街並みの形成
- ・未整備幹線道路の整備等による自動車・歩行者交通の整序化
- ・既存の周辺市街地への環境配慮及び改善と防災性向上

【まちづくり推進地域の現況、課題、誘導方針】

(1)人口・世帯数

【1 現況】

○人口・世帯数

- ・賑わい軸を含む4町丁目（小山三丁目、小山四丁目、荏原三丁目、荏原四丁目）の人口はH25年、世帯数はH27年がピークとなっており、H28年及びH29年は駅前での再開発事業の影響のため、減少（特に小山三丁目）しているが、今後は再開発事業の完成により増加が見込まれる。

【2 課題】

- 人口増加を支える多様な住宅の供給と住み続けたいまちとしての魅力づくり

【3 方針】

- 共同化による住環境の整備と商業の賑わいの継承の相乗効果による魅力創出

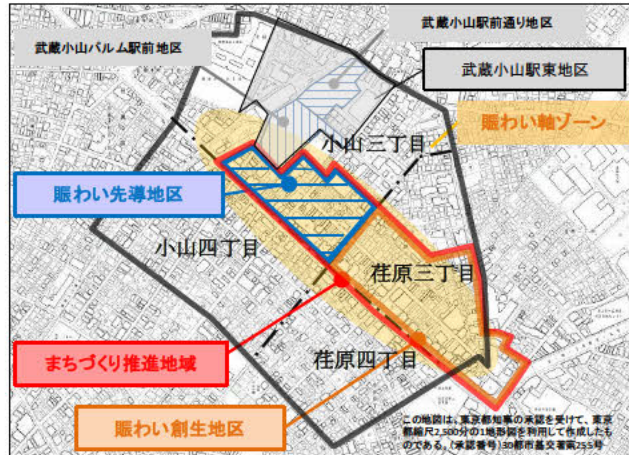


図2 まちづくり推進地域と町丁目の範囲

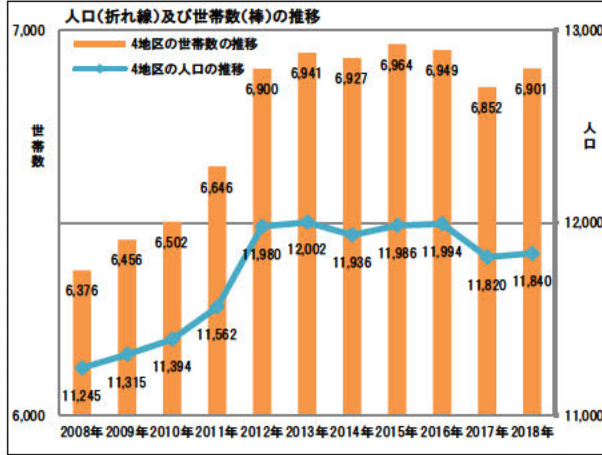


図3 小山三・四丁目、荏原三・四丁目人口・世帯数推移 (住民基本台帳より(各年10月1日)作成)

(2)交通

【1 現況】

- 交通機関の選択が限られる。
 - ・鉄道乗降客数は年々増加傾向
 - ・バスの便が悪い(本数、ルート)
 - ・自転車利用が多く、商店街等での駐輪が多い

【2 課題】

- 交通手段の充実
 - ・駅の混雑緩和
 - ・バスサービスの充実
 - ・駐輪施設の適正配置

【3 方針】

- 鉄道事業者やバス事業者への働きかけ
- 駐輪場の整備

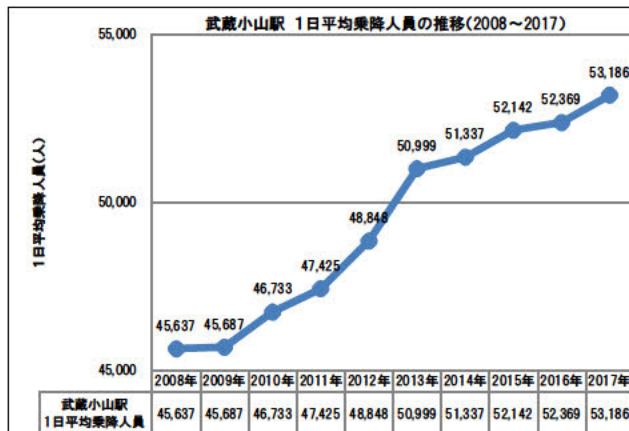


図4 武蔵小山駅 1日平均乗降人員推移

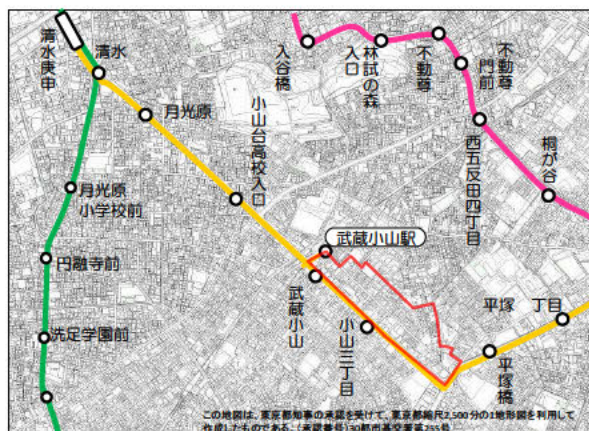


図5 武蔵小山駅周辺バスルート(出典:東急バスHPより作成)

(3)道路

【1 現況】

- 道路の機能分担ができていない
- ・細街路が多い
- ・商店街を通過・横断する車両(搬入出含む)がある
- ・住宅地への通過交通の進入(抜け道)がある

【2 課題】

- 道路交通の整序化
- 歩行(住宅地内及び買物客)環境の改善

【3 方針】

- 共同化による交通基盤の整備
- 歩道、歩道状空地の整備による歩車分離

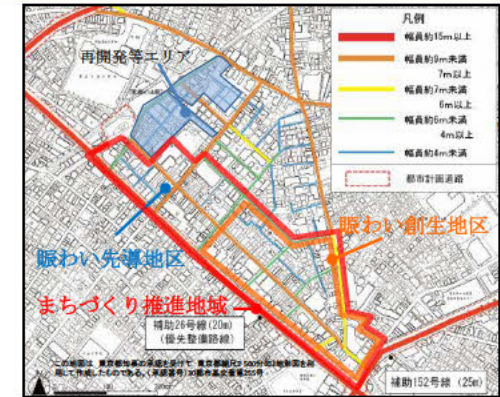


図6 賑わい軸等周辺の道路幅員別現況図 (出典:品川区統合型地図情報提供サービスより作成)

(4)建物

【1 現況】

- 高経年マンション(集合住宅)、独立家屋(専用商業施設、住商併用施設、独立住宅)が多い
- ・木造家屋が密集している
- ・補助26号線沿道では高経年マンションが多い

【2 課題】

- 木造密集市街地の改善
- 高経年マンションの建替え誘導

【3 方針】

- 耐火建築物等への建替え
- 共同化による建替え促進



図7 賑わい軸等周辺の用途別現況図 (2016年都市計画基礎調査より)



図8 賑わい軸等周辺の構造別現況図 (2016年都市計画基礎調査より)

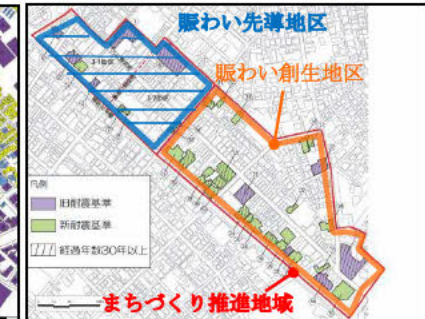


図9 まちづくり推進地域内のマンション分布図 (登記簿調査により作成)

(5)商業活動

【1 現況】

- 商業の状況の変化
 - ・事業所数、販売額の減少
 - ・店舗種別・業種の偏り
 - ・利便施設(休憩所・案内所等)の不足
 - ・アーケードの老朽化

【2 課題】

- 商業環境の改善(街の魅力の創出、店舗・利便施設の誘致等)
- 経過年数が経ったアーケードの架替え

【3 方針】

- 共同化による商業機能・アーケードの更新

	事業所数	従業者数(人)	就業者数(人)	年間販売額(百万円)	売場面積(m ²)	事業所当り販売額	売場面積当り販売額
H14年	266	1,369	統計項目なし	22,960	20,028	86.3百万円	1,146千円/m ²
H19年	219	1,167	1,197	19,184	18,680	87.6百万円	1,027千円/m ²
増減(%)対H14年	△18%	△15%		△16%	△7%		
H26年	163	1,013	1,039	16,330	15,774	100.2百万円	1,035千円/m ²
増減(%)対H19年	△26%	△13%	△13%	△15%	△16%		

図10 商業集積地「武蔵小山」の小売業の推移(東京都との統計より作成)



図11 武蔵小山商店街の状況

【将来のまちのイメージ】

(1) 賑わい

* 文章内の数字(例①)は例示写真番号に対応

地域住民等と一体となった商店街での活動が活発に行われているまち

そのための場として、青空広場や屋上広場(①)、天井が高くなった明るいアーケード空間(②)、活動交流拠点施設等*が整備されている。(*イノベーションセンター、多目的イベントスペース、チャレンジショップ、子育て世代支援等)



①



②

(2) 回遊性

パルム商店街沿いでの立体的な歩行者動線を含め、26号線沿い及び住宅地側まで広がった範囲において、街並みの連続性が保たれつつ、回遊性が高まることで人の行き来が生まれているまち

そのために、壁面が揃い景観に配慮しつつ、商店街に面する2階でのギャラリー(歩廊)・テラス(③)や道路沿い及び街区内の歩行者空間(④)が確保され、さらに広場や屋上広場が配置されている。



③



④

(3) 時の経過への対応

住む人や来街する人の需要に応じた店舗構成やイベント等が随時、その需要の変化に対応できているまち

そのために、商業と連携した住民参加の組織がまちを運営していく体制が出来ている。広場や活動交流拠点施設は、このような組織が運営している(⑤)。



⑤

(4) 居住環境

細街路、歩行者空間及び広場・緑地等の整備が進み安全・安心な居住環境が整ったまち

そのために、地区計画等によって歩行者空間(⑥)の整備が進み、合せて地域住民が守るべきルールも定められ、地域住民の活動も活発化し、安全・安心なまちとなっている。



⑥



⑦

(5) 住宅需給

密集市街地の整備に伴って建設されたマンション等に移り住む人が増え、地域外からの入居者だけに頼らない、地域での住宅需給の循環もできているまち

そのために、高経年マンションを含む再開発や共同化等が進み、マンション居住者だけでなく、地域の住み替え需要にも対応する多世代に対応する都市型住宅(⑦)の整備が進んでいる。



⑧



⑨

(6) 交通

道路や交通機関の整備が進み、大井町や目黒等へ往来がし易い、交通の利便性の高いまち

そのために、バス便もルート及び本数が増え、これらを利用する人のための駅前の歩行者滞留空間(⑧)が整い、駐車場、駐輪場(⑨)も適切に配置されている。

(7) 拠点形成

賑わい軸先導地区では開発整備が進み、まちづくり推進地域のまちづくりの起点としての拠点が形成されているまち

将来のまちのイメージの一部が賑わい先導地区で達成され、まちづくり推進地域全体等でのまちづくり活動(⑩)も始まっている。



⑩

【整備方針】

まちづくり推進地域

「住み続けたいまち」としての魅力づくりに向け、以下を誘導していく。

- ・ 商住混在密集地の環境改善、街並みの形成及び共同建替を誘導する。
- ・ 商店街の利便性の向上に向け荷捌き施設、駐車場・駐輪場、活動交流拠点施設等の適正な配置・整備を誘導する。
- ・ 安全性、利便性の向上に向け公共施設の適正な配置を誘導する。
- ・ アーケードの架替、重層的な歩行者ネットワーク形成を誘導する。

賑わい先導地区

- ・ 土地の高度利用により賑わい軸の起点としての拠点形成が図れるよう、容積率・高さ・斜線制限の緩和措置を検討する。
- ・ 利便性を生かし、高層部には多世代対応型都市型住宅*の整備を誘導する。
- ・ まちづくり推進地域全体での実現に向け、歩行者ネットワーク、駐車場ネットワークの整備を誘導する。
- ・ 武蔵小山商店街振興組合と協働してアーケードの架替整備を図るよう誘導する。
- ・ 駅前及び住宅地に隣接する立地に配慮し、広場の適正な配置を誘導する。

賑わい創生地区

- ・ 賑わい先導地区に続く地区として、連続したネットワーク及び協調した街並みの形成を図る。
- ・ 公共施設の再編等を進め、住宅地の住環境の維持、改善を図る。
- ・ 上記を誘導するための規制、緩和方策等の研究活動を支援していく。

*多世代対応型都市型住宅：世代、世帯種別さらには外国人の需要に対応した多様な住戸バリエーションや各種フロントサービスを備え、併せて長期優良住宅の認定基準を満たすような住宅。

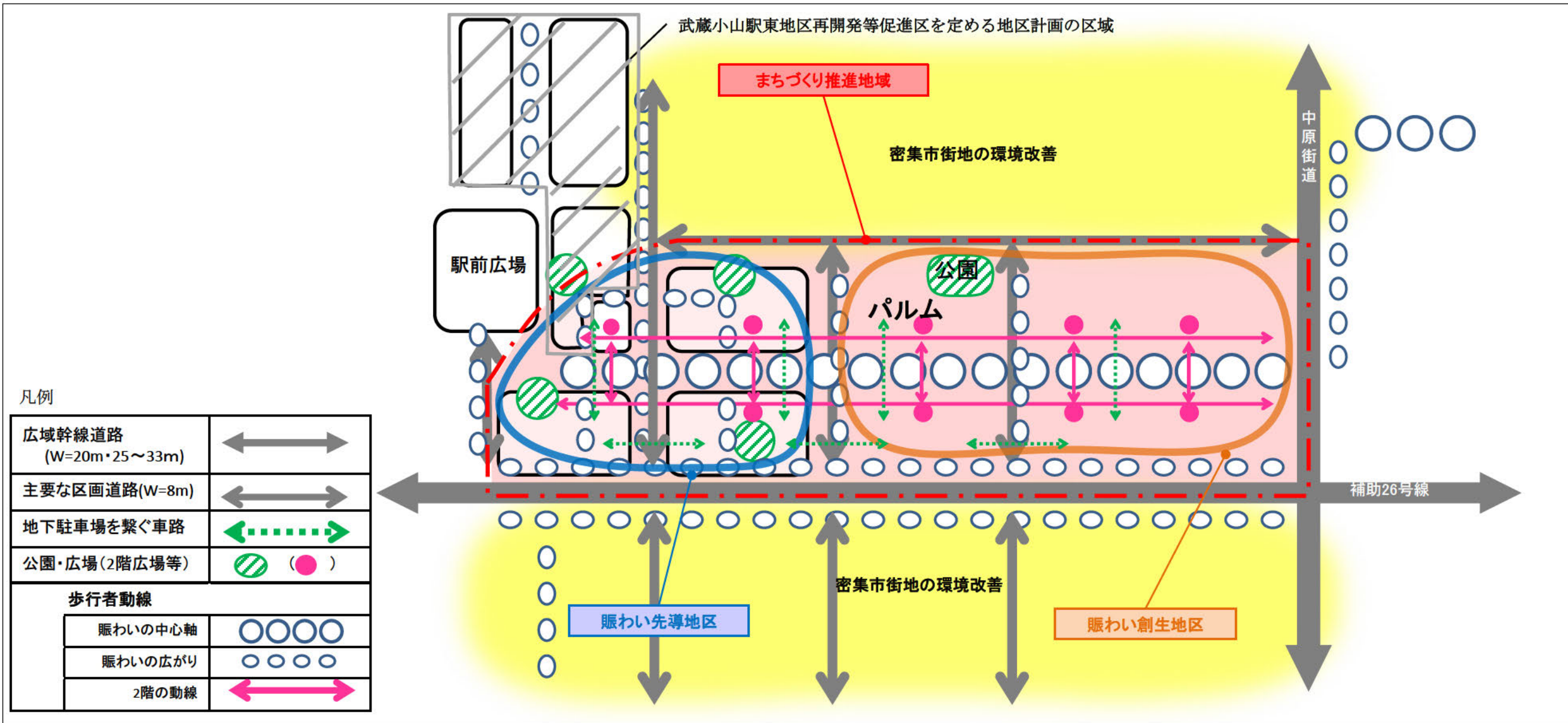


図-12 まちづくり推進地域の整備方針

環境改善と道路の整備誘導

- ・安全な歩行者及び自動車の交通を確保するため、主要となる道路がネットワークとなるような整備と歩道状空地等による歩行空間の整備を誘導する。
- ・現状の路地空間なども大事にした歩行者通路の整備を誘導する。
- ・災害時に対応できる防災施設等の整備を誘導する。

商店街の賑わいづくり

- ・商店街全体で利用できる荷捌き、駐車・駐輪場、活動交流拠点施設の整備を誘導する。
- ・商店街の回遊性強化のため、2階部分の歩行者通路(ギャラリー(歩廊))、建物間の歩行者通路(ギャラリー(歩廊))をつなぐデッキの整備を誘導する。
- ・老朽化しつつあるアーケードについては、整備する建物の階高及び2階部分の歩行者通路(ギャラリー(歩廊))に配慮した高さが確保できるよう、架替整備を誘導する。
- ・商店街の横断をおさえた駐車場出入口の配置及び駐車場の地下での連結整備を誘導する。

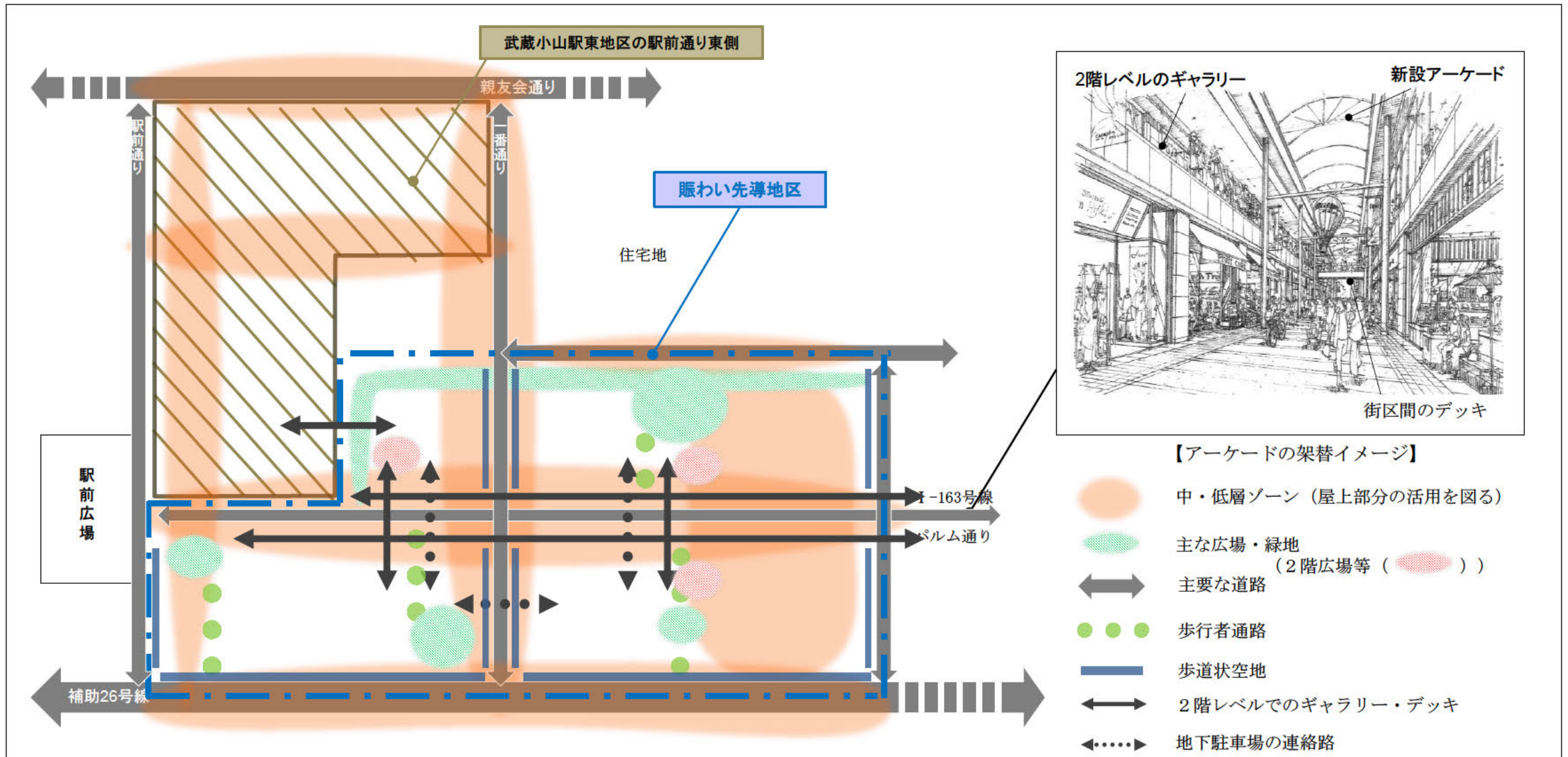


図-13 商店街の賑わいづくりと中低層ゾーンの配置誘導イメージ図

中低層ゾーン等の配置誘導

周辺への環境配慮（空間の抜けの確保）及び連続した街並み形成（賑わい誘導）に向けて、中低層ゾーン及び広場・緑地を図-13のように適正に配置する。このことにより、各道路沿いは中低層ゾーンの街並みが形成され、あわせて広幅員道路（補助26号線）の整備やアーケードが架替えられることから高層建物による圧迫感が低減されることになる。

建築物の壁面の位置及び斜線制限等の緩和

中低層ゾーン等を図-13及び図-14に示すように配置、誘導するために壁面の位置、道路斜線及び道路幅員による容積率の制限の緩和並びに実現に向けた容積の適正配分を活用していく。

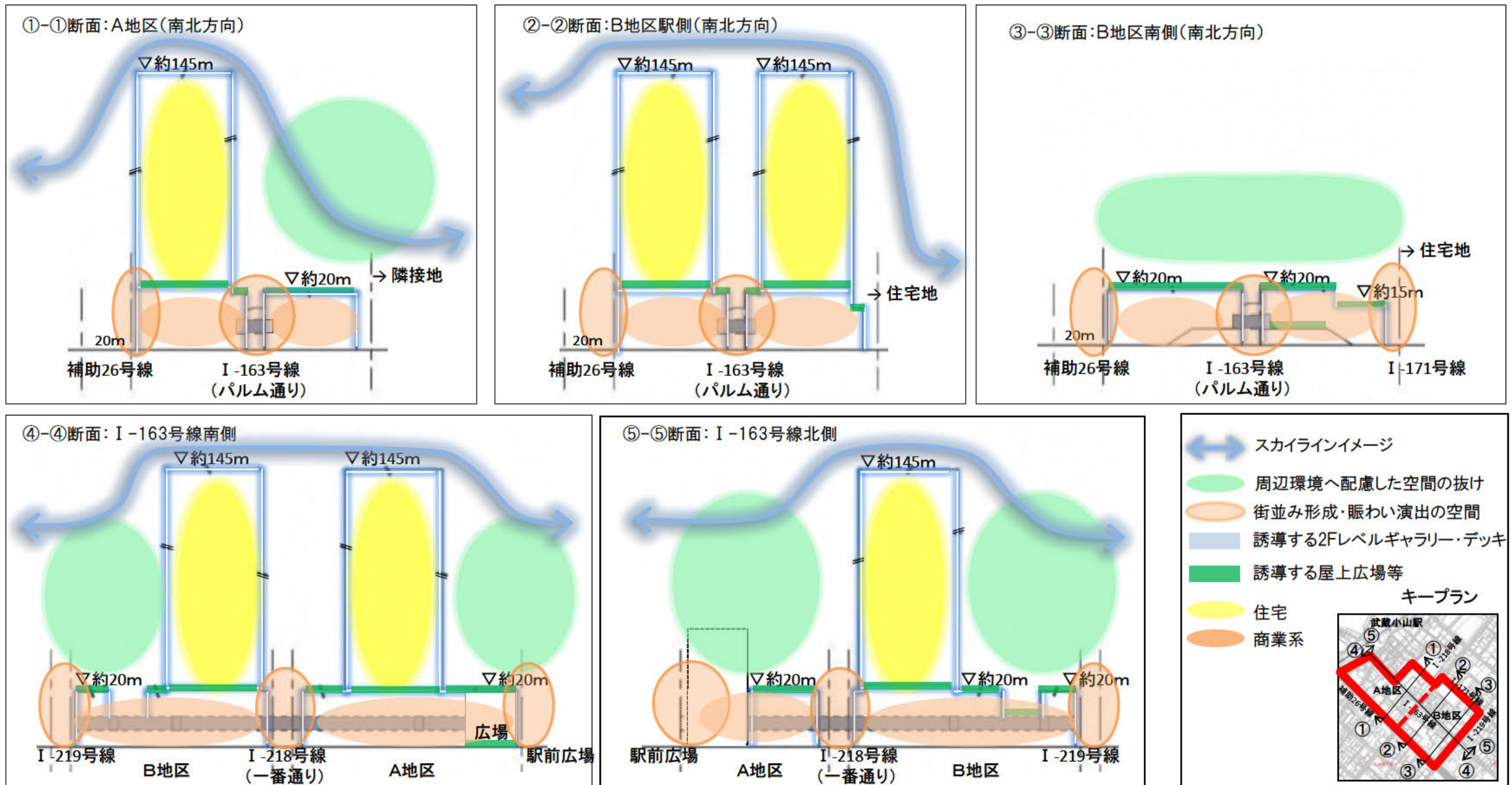
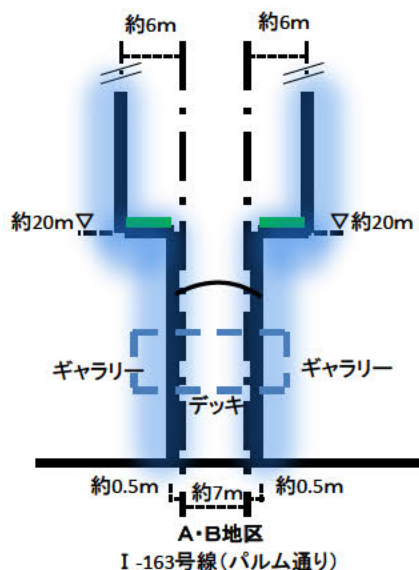


図-14 建物配置の断面イメージ

【賑わい先導地区における整備方針③】

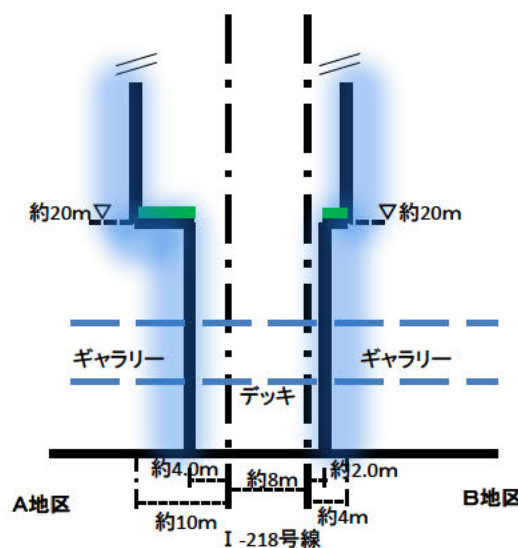
I-163号線（パルム商店街）

賑わい軸の主軸であり、賑わい演出及び連続した街並みを形成する道路。パルム駅前地区のI-163号沿いの壁面後退距離と合わせ連続した街並みの形成を図ることなどから両側で壁面後退は約0.5mとする。中層部の高さの限度は3層の商業、サービス、活動交流拠点施設の賑わい空間とすることから約20mとする。



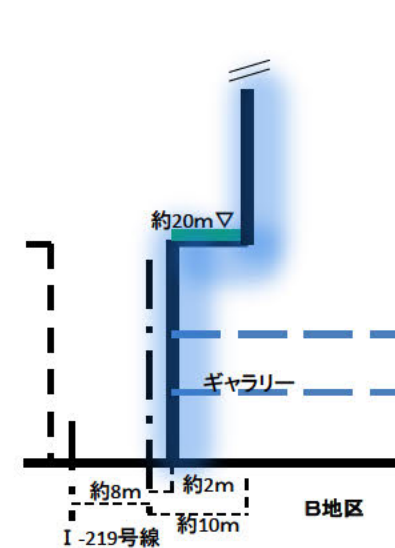
I-218号線（一番通り商店街）

パルム商店街と直交する商店街を形成しており、賑わいの連続性を確保する道路。A地区側では武蔵小山駅東地区との整合やA地区側の広場等の配置を考慮し、壁面後退は約4m、B地区ではパルム商店街の連続が途切れないう壁面後退は約2mとする。中層部の高さの限度は3層の商業・サービス、活動交流拠点施設の賑わい空間とすることや高層部での開放的な空間を確保することを考慮し、約20mとする。



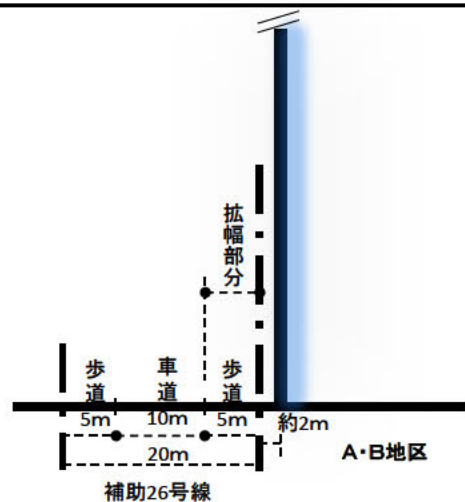
I-219号線

パルム商店街と直交する商店街の連続する道路。パルム商店街の連続性が途切れないようにすること、及び回遊性の確保を図ることから壁面後退は約2mとする。中層部の高さの限度は3層の商業・サービス、活動交流拠点施設の賑わい空間とすることや高層部での開放的な空間を確保することを考慮し約20mとする。



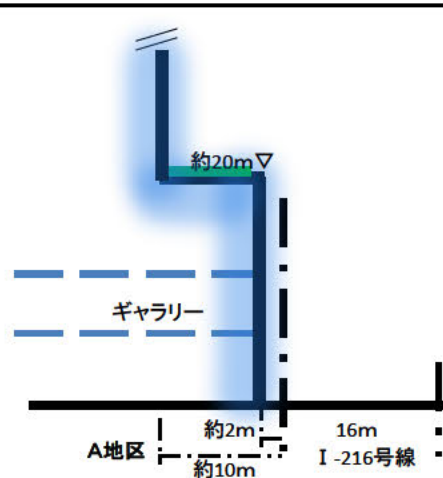
補助26号線

既存の商店街を残しつつ、住宅エントランスなどが共存する賑わいと閑静なたたずまいが形成される道路。都市計画道路の整備により幅員5mの歩道整備が予定されていることから、壁面後退は約2mとする。中層部の高さの限度は広幅員道路に面することにより、圧迫感の低減、安全性の確保が図られることから設けないこととする。



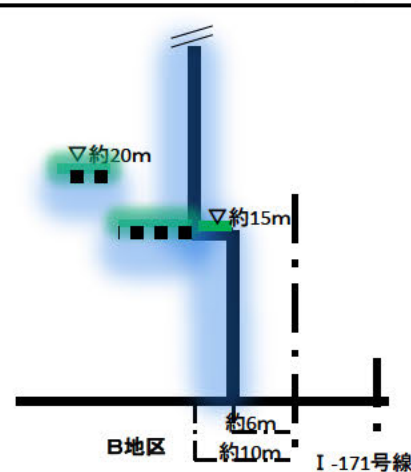
I-216号線（駅前広場）

駅前広場に至る都市計画道路（I-216号線完成済）。駅前に面する商業の賑わいの起点ともなり、あわせて開発に伴いさらに歩道部分が拡幅されることになることから、その拡幅後の歩道幅員を勘案し、壁面後退は約2mとする。中層部の高さの限度は3層の商業・サービス、活動交流拠点施設の賑わい空間とすることや高層部での開放的な空間を確保することを考慮し約20mとする。



I-171号線

住宅地との境になる道路。住宅地の環境に配慮し、緑地・緑道を配置することとする。そのため、北側住宅地への環境に配慮し壁面後退は約6mとする。中層部の高さの限度はI-171号線に面する部分は北側斜線の制限内に納まるよう約15mとする。ただし、I-171号線と交差するI-219号線沿いで北側斜線の影響がない部分では、3層の商業・サービス、活動交流拠点施設の賑わい空間とすることや高層部での開放的な空間を確保することを考慮し約20mとする。



キープラン

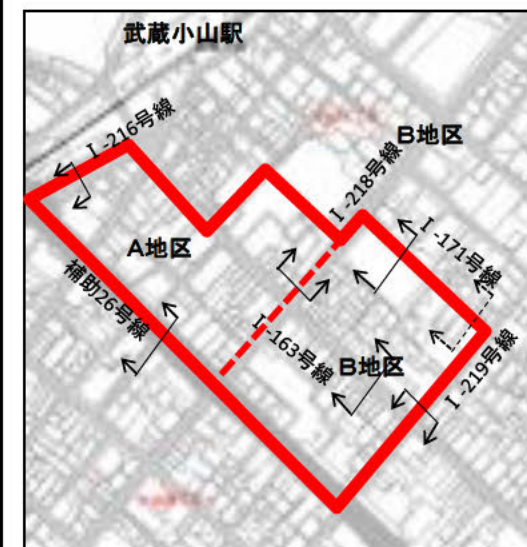
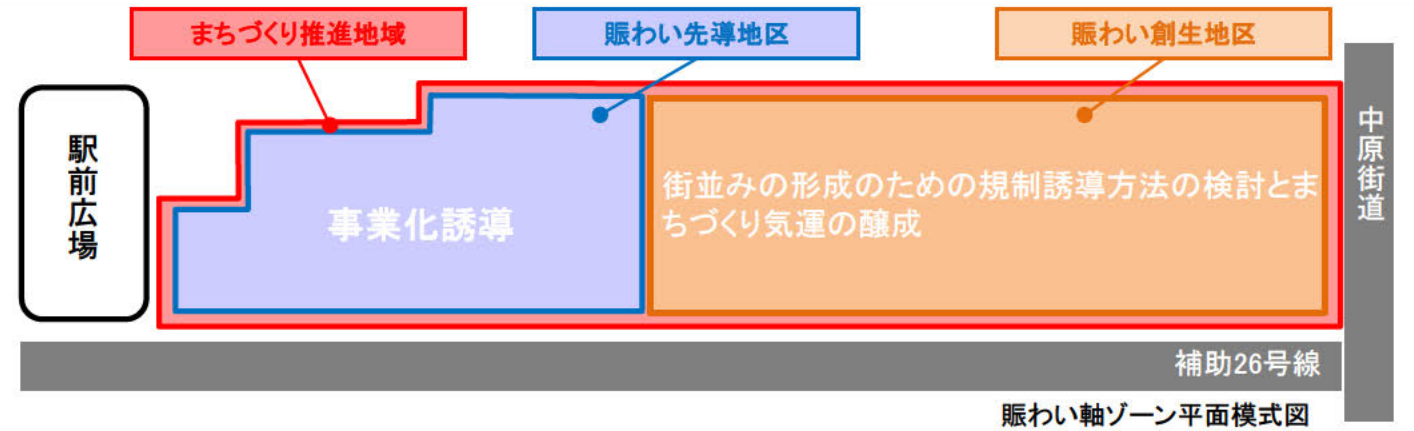


図-15 各道路で誘導する街並み(断面イメージ)

高層部の壁面位置については、周辺の市街地環境への影響について総合的な検証を行うこととする。

Step1. 事業化誘導と規制誘導等の活用

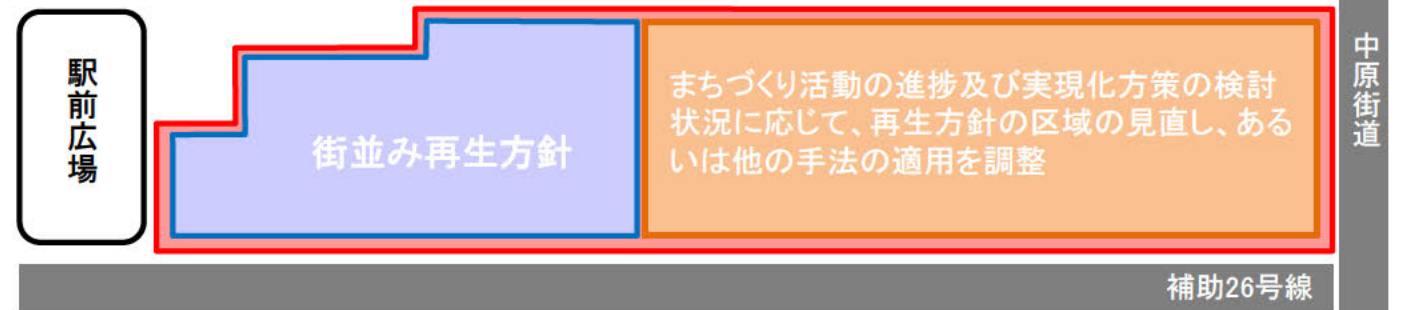
まちづくり活動が活発な地区では事業化を誘導し、その他地域では街並み誘導のための規制誘導方法の検討を進めつつ、まちづくり活動の気運を醸成していく。



賑わい軸ゾーン平面模式図

Step2. 街並み再生方針の段階的活用

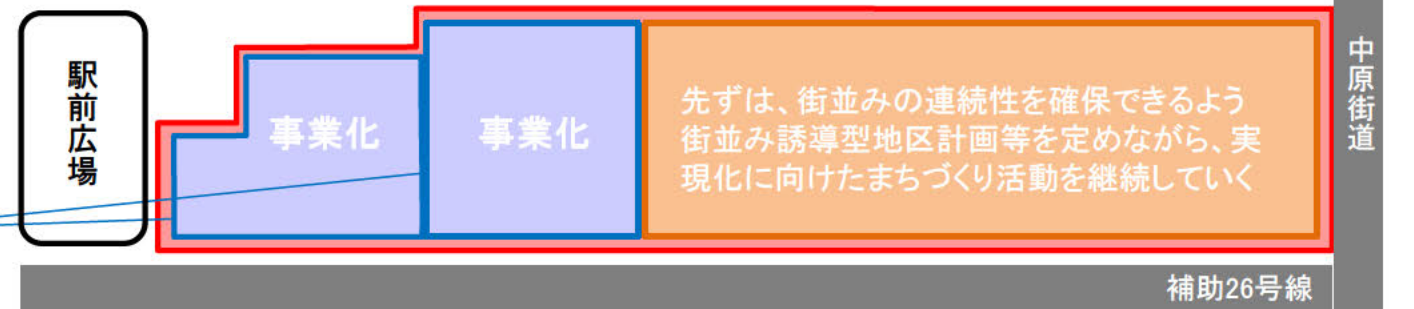
事業化の気運が高まった地域に東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づく、街並み再生方針を指定し、まちづくり活動の進捗に応じ順次区域等を見直していく。



補助26号線

Step3. 街並み再生地区での事業化段階

まちづくり（事業化）活動の単位毎に再開発等促進区を定める地区計画（街並みを誘導する方針を含む）及び市街地再開発事業の都市計画を定めていく。



補助26号線