

平成 19 年（2007 年）6 月 27 日
建 設 委 員 会 資 料
都市整備部中部地域まちづくり担当

東中野駅周辺まちづくり調査委託の成果について

1. 調査目的

現在、山手通り（環状 6 号線）の拡幅整備事業及び東中野駅前広場整備、軌道上空活用事業等を契機に、地域再生、活性化を主眼として東中野駅周辺のまちづくりを進めるにあたり、地区の現状や特性、地域住民の意向等について調査を行い、進行中の公共施設整備を視野にまちづくりの課題や望ましい方向性を検討し、まちづくり計画策定の基礎資料とする。

2. 調査結果の概要

東中野駅周辺まちづくり調査業務報告書【概要版】・・・別添資料

東中野駅周辺まちづくり調査業務

報 告 書 【概要版】

平成19年3月

中 野 区

- 目 次 -

1. 調査概要	1
2. 基礎調査	1
(1) 上位・関連計画における位置づけ等	1
(2) 現況調査	2
3. 意向調査	3
(1) アンケート調査	3
(2) ヒアリング調査	5
4. 歩行者交通量調査	5
5. 類似事例調査	6
6. まちづくりの問題点・課題	7
(1) 地区の現況評価	7
(2) 地区の特性・問題点	10
(3) まちづくりの課題	10
7. まちづくりの方向性	12
8. まちづくり推進の基本方針	14

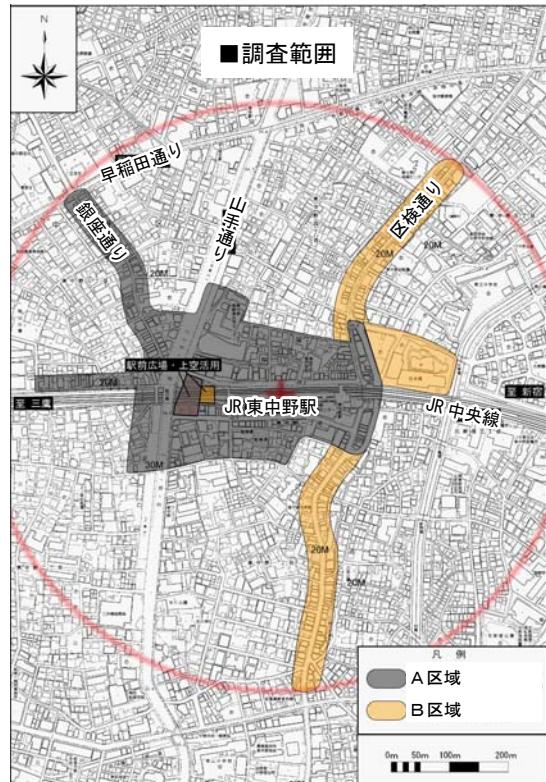
1. 調査概要

調査対象であるJR東中野駅周辺地区は、山手通りの拡幅整備が進み、西口駅前広場の整備も予定される等、大きな変化を迎えており。これら事業を契機として、今後、東中野駅周辺のまちづくりを地域住民と協働で進めるにあたっての、地区の現状や特性、地域住民の意向等について調査を行い、進行中の公共施設整備を視野にまちづくりの課題や望ましい方向性を検討し、まちづくりの基礎資料として活用すべく本調査を行う。

調査範囲（以下 調査地区）

用途地域境界を基に2種類の区域を設定。

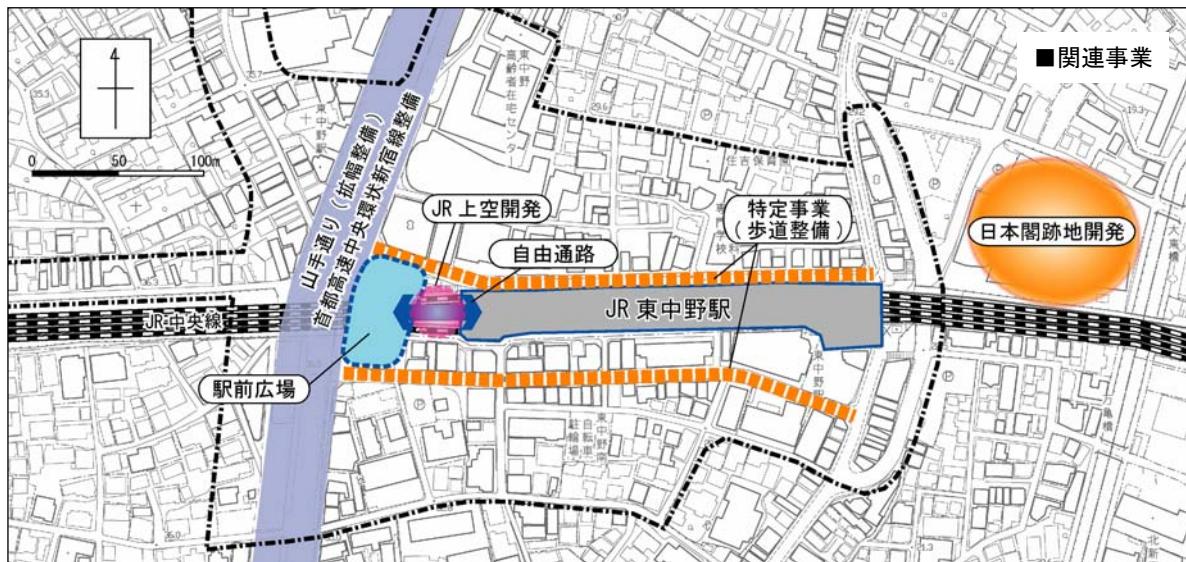
- A区域：基礎調査及びまちづくり方針検討区域。
B区域：基礎調査（意向調査含まず）区域。



2. 基礎調査

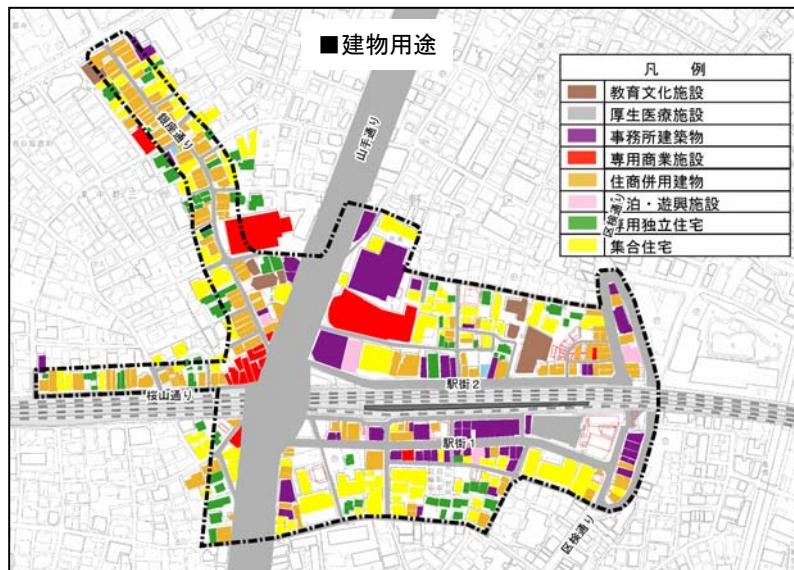
（1）上位・関連計画における位置づけ等

- 中野区都市計画マスターplan：東中野駅周辺は「交流の心」として、その魅力づくりが位置づけられている。
- 中野区交通バリアフリー整備構想：駅南北の線路に平行する都市計画道路（整備済み）において、歩道整備（新設、拡幅、段差解消）が特定事業として位置づけられている。
- その他関連事業：山手通りの拡幅整備（幅員40m）、首都高速中央環状新宿線、駅前広場整備、日本閣跡地の住商複合開発が進行中。さらに、駅前広場と西口改札口を繋ぐ自由通路整備、JRによる自由通路上空の開発が検討されている。



(2) 現況調査

- 人口・世帯数：地区の人口・世帯数は、最近 10 年間は微増。人口密度は 194.8 人/ha。
年齢別では、30 歳代が最も多く、次いで 20 歳代と若い世代が多い。
- 法規制：駅の周りは商業地域。山手通り沿道及び銀座通り等の既存商店街は近隣商業地域。それ以外は住居系用途地域が指定されている。
- 建物状況：建物用途は、JR 東中野駅近辺及び山手通り沿道は商業・業務建物が多く、商店街は住商併用建物、それ以外は住宅が多くなっている。建物構造は、山手通り沿道及び JR 東中野駅周辺は耐火造(非木造)、山手通り西側は防火造(木造)が多い。



- 主要施設分布：調査地区近隣に大型商業施設は少なく、特に JR 線路南側にはない。
- 基盤整備状況：地区内の都市計画道路は、山手通りが整備中でその他は整備済みである。
都市計画道路以外は 4 m未満の狭隘道路が多い。地区内に公園・緑地はない。



- 駅乗降客数：JR 東中野駅は約 78 千人/日で最近 10 年間は概ね微増傾向、大江戸線は約 23 千人/日で開業以来増加し続けている。

3. 意向調査

(1) アンケート調査

地区内の居住者・事業者及び鉄道を利用して東中野に訪れた来街者に対し、アンケート調査を行った。・・・
 居住者・事業者アンケート：配布数1,908票、回収数334票、回収率17.5%
 来街者アンケート（聞き取り調査）：平日・休日計724票

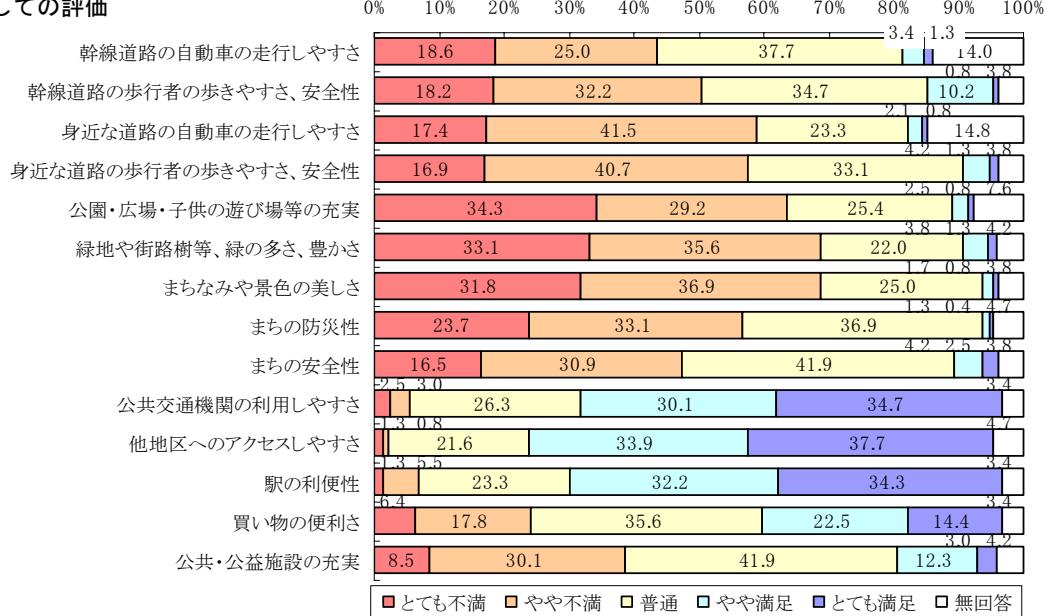
■居住者・事業者アンケート、来街者アンケート結果

対象	結果概要
居住者	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内への居住継続の意向が強いが（約7割）、転出希望者では環境に対する評価が低い。地区に関する評価では公園、緑地、景観といった環境関連の項目で半分以上が不満を感じている。 ・日常利用する交通機関は、鉄道が圧倒的に多く（約9割）、地区の交通の利便性に対する評価が非常に高い。 ・買回り品について、若者は8割以上が地区外で購入しており、60代以上も50%を超えるなど、地区の交通利便性を活用して生活していることがうかがえる。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・営業地、事業地としての評価は分かれれるが、地区内での営業継続意向は強い（約7割）。転出希望者では、集客力（賑わい）に対する評価が低い。 ・営業地、事業地としては基盤整備状況、商業・業務施設の集積状況に対し不満が強い。調査地区を営業地、事業地として魅力を感じていない回答者は、特に集客力（賑わい）に対する不満が強い。 ・営業地、事業地として最も重視されているのは集客性である。
居住者 事業者 共通	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内で進行しているプロジェクトでは、駅前広場整備の認知度が低い。期待度では、山手通りと駅前広場は整備効果に期待する回答者が半数を上回っているが、日本閣跡地開発は評価が分かれている。 ・まちづくりの方向性としては、「商業・業務・住宅が適度に混在するまち」が最も望まれている。しかし、若者（20歳代以下）は「商業地」ではなく「住むまち」を望んでいる。 ・地区に必要な整備としては歩きやすい道路や公園・広場の整備、景観の向上が望まれている。
来街者	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺のイメージとしては、利便性は良さそうであるが賑わいがないという評価となっており、特に賑わいについては調査した場所毎の差が大きく、駅西口より東口、駅北側より南側の評価が低くなっている（最も評価が低いのは東口南側）。 ・必要な施設としては「魅力的なお店」が最も多くなっているが、場所別では昇降施設のない東口で高齢者、身障者等のためのバリアフリー整備が望まれている。

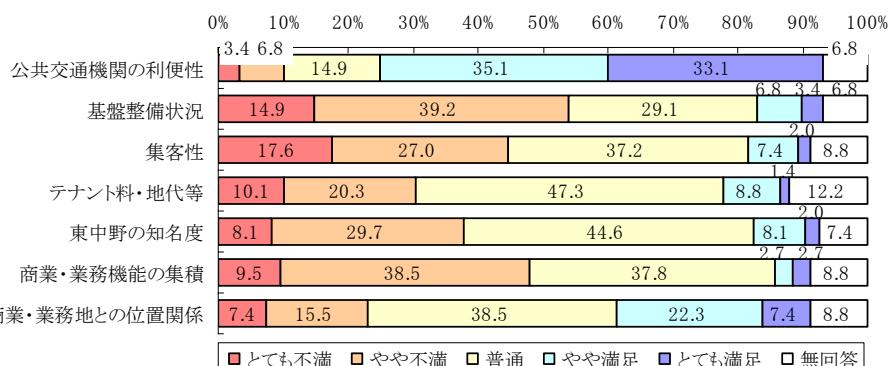
■居住者・事業者アンケート結果 -エリア別整備要望-

対象	整備要望
銀座通り 商店街	<ul style="list-style-type: none"> ・歩きやすい道路の整備が最も望まれているが、地区の評価で不満が強かった防災性の向上も他のエリアより望まれており、他に既存商店街の整備も比較的望まれている。
山手通り 沿道	<ul style="list-style-type: none"> ・歩きやすい道路の整備が50%を超えており、景観の向上も望まれているので、山手通り整備（歩道拡幅、道路緑化）の早期完了が望まれる。
駅近接の 商業・業務地	<ul style="list-style-type: none"> ・居住者から不満が強かった街並みの美化、景観の向上への要望が、5エリア中最も強い。その他、道路の歩きやすさや公園、広場の整備が望まれている。
区検通り 沿道	<ul style="list-style-type: none"> ・道路に関する整備要望は他のエリアより少ないが、公園・広場、緑地の整備は最も要望が強くなっている。また、商業地としての魅力に対する不満を反映して、既存商店街の整備、魅力的な店舗の誘致等の施策が望まれている。
その他の 住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ・歩きやすい歩道や公園、広場、街並みの美化、地区のバリアフリーといった、生活に密着した施設、住宅地として快適性を高める整備が望まれている。

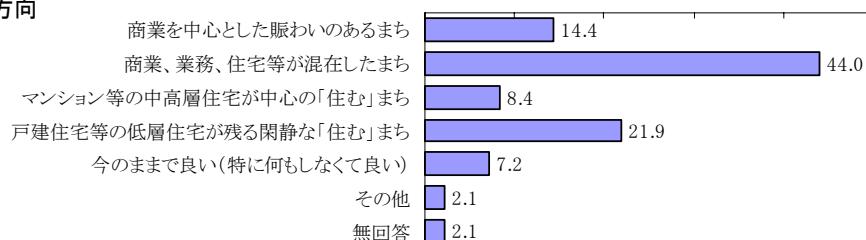
■居住地としての評価



■事業地としての評価



■今後のまちづくりの方向



■地区内の各エリア別 整備要望の強かった上位3項目 一覧表

エリア	1位	2位	3位
銀座通り 商店街	歩きやすい道路の整備 44.4%	街並みの美化・景観の向上 38.1%	防災性の向上、既存商店街の整備、魅力向上 30.2%
山手通り 沿道	歩きやすい道路の整備 52.4%	公園・広場、緑地の整備 42.9%	街並みの美化・景観の向上 42.9%
駅近接の 商業・業務地	街並みの美化・景観の向上 42.9%	歩きやすい道路の整備 37.8%	公園・広場、緑地の整備 31.6%
区検通り 沿道	公園・広場、緑地の整備 46.2%	既存商店街の整備、魅力向上 33.3%	魅力的な店舗・商業施設等の誘致 33.3%
その他の 住宅地	歩きやすい道路の整備 46.2%	公園・広場、緑地の整備 44.6%	街並みの美化・景観の向上 30.8%

※色分けは地区全体の単純集計での順位 ■ : 1位 ■ : 2位 ■ : 3位

(2) ヒアリング調査

商店会（6商店会）及びまちづくり団体（1団体）にヒアリング調査を行った。

■ヒアリング調査結果

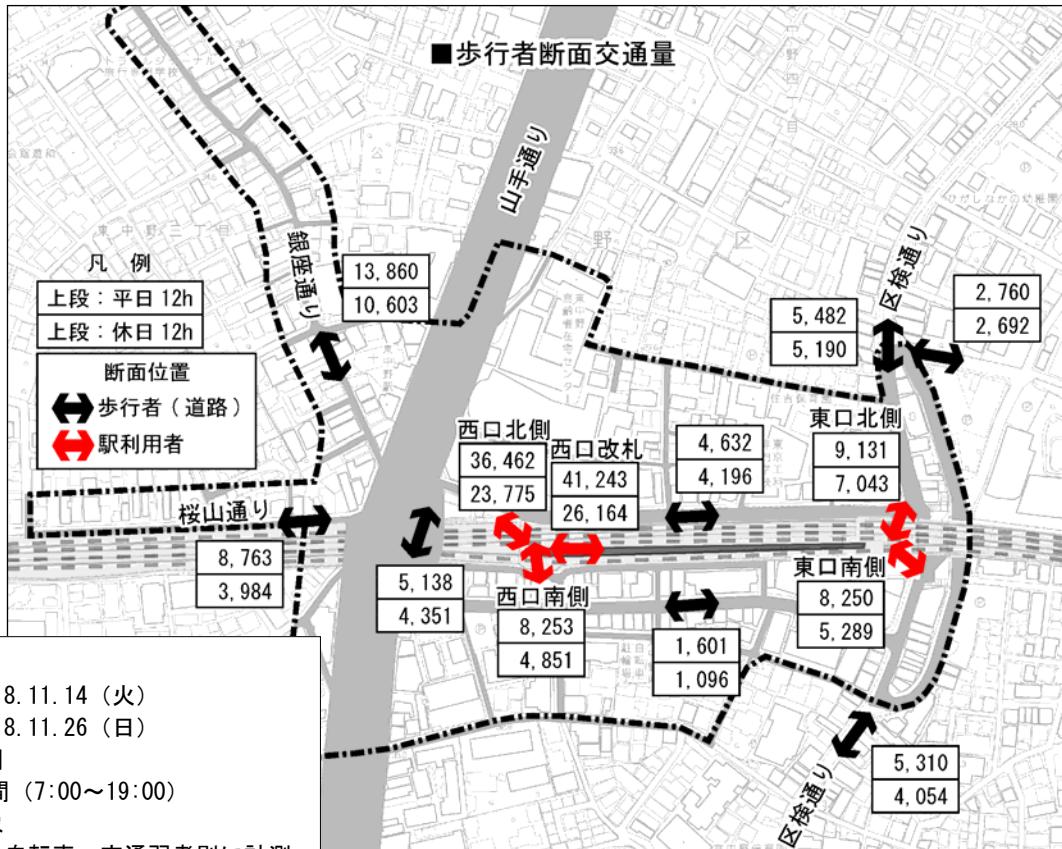
対象	結果概要
商店会	<ul style="list-style-type: none"> 空き店舗が増加していることに問題意識を持っている。 山手通り整備（沿道開発の促進）、日本閣跡地開発による既存商店街の衰退が懸念されているが、日本閣跡地開発に関してはその集客効果に期待する意見もある。
まちづくり団体	<ul style="list-style-type: none"> 地区内には広場的な空間がないので、駅前広場の歩行者広場（イベント空間）としての活用が望まれている。 まちづくりへの住民参加の増加、特に若者の参加が望まれている。

4. 歩行者交通量調査

駅構内及び地区内の歩行者交通量調査を行った。

■歩行者交通量調査結果

対象	結果概要
駅利用者	<ul style="list-style-type: none"> 西口：改札口は平日 41,243 人、休日 26,164 人。南北方向別では銀座通り方面とも接続する北側方向が南側方向の 4～5 倍と多い。南北自由通路の利用者を算出すると、平日 3,467 人、休日 2,452 人。 東口：北側が平日 9,131 人、休日 7,043 人、南側が平日 8,250 人、休日 5,289 人と西口ほど南北に差がない。 交通弱者（高齢者等）の割合は、西口 0.8%、東口 0.5% 以下と西口の方が高い。
地区内歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 最も歩行者数が多いのは銀座通り商店街で、平日 13,860 人、休日 10,603 人。 平日と休日の差が大きいのは桜山通りで、平日 8,763 人に対し休日 3,984 人。 駅近隣の商業・業務地内は、北側は平日 4,632 人、休日 4,196 人、南側は平日 1,601 人、休日 1,096 人となっており、駅南北で歩行者交通量の差が大きい。



5. 類似事例調査

駅前広場整備、駅周辺開発と既存商店街の関係等を把握するため京王線仙川駅周辺を対象に事例調査を実施した。基盤整備や開発の効果、まちづくりのポイント等を以下にまとめる。

■仙川駅周辺のまちづくりの概要とその効果等



○まちづくりのポイント

大型店舗を地区の商業核と捉え、相互の協力により商店街の活性化に活用している。

⇒基盤整備や大型商業施設の出店等をまちづくりの好機と捉え、活用することが必要。

地権者が事業に協力的であり、さらに商店街が開発に合わせて自主的に景観整備等を行ったため、まちづくりがスムーズに進んだ。

⇒地元商店街、地権者等の協力、及び自主的な活動が不可欠。

商業地としての雰囲気作り（景観、ゆとりある歩行空間の確保等）を行い地区全体の価値を高めることにより、魅力的な店舗の出店が増加し、さらなる魅力の向上へと繋がるという好循環が実現された。

⇒店舗の出店を促すようなまちづくり、歩いてみたくなるようなまちづくり等、地区全体の商業地としての価値を高めることが、継続的な発展へと繋がる。

6. まちづくりの問題点・課題

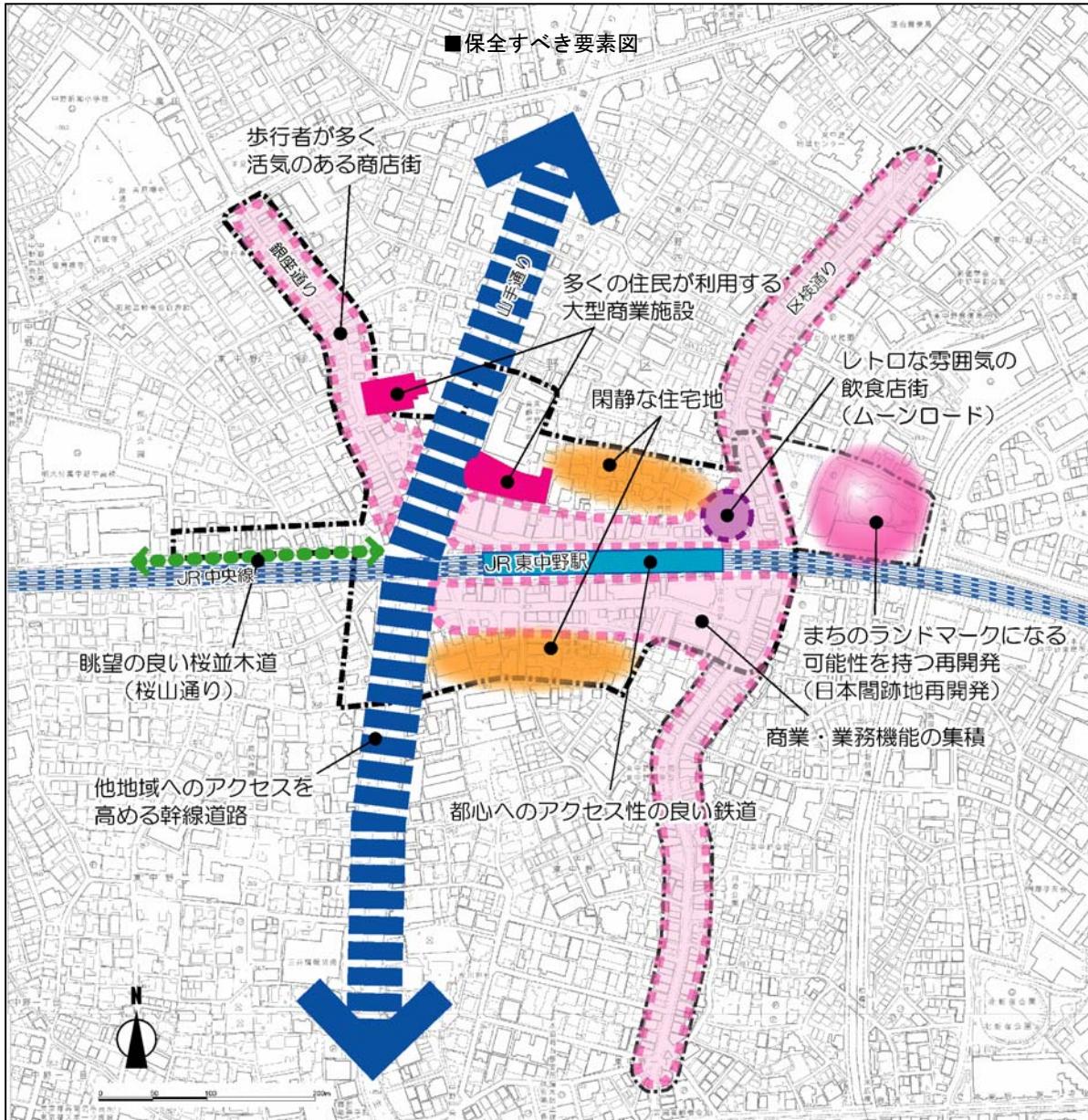
(1) 地区の現況評価

地区の課題を明確にするために、以下の3つの視点から地区現況の評価を行った。

- ・保全すべき要素（良いもの、残すべきもの）
- ・環境を阻害している要素（悪いもの、改善すべきもの）
- ・不足している要素（足りないもの、必要なもの）

■保全すべき要素（今後も維持、保全することが望ましい要素）

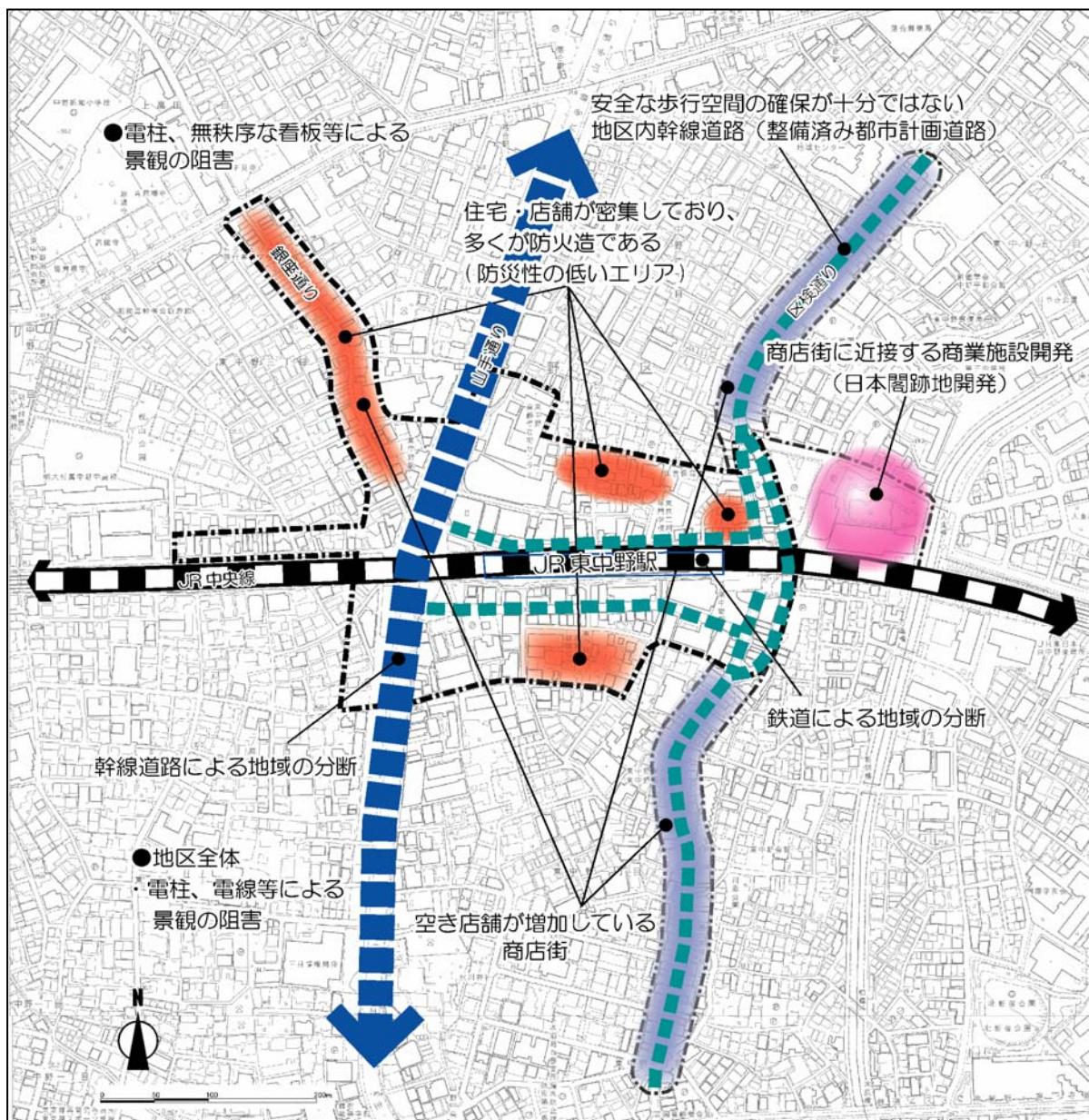
評価項目	特性	要素
保全すべき要素	交通至便な立地条件	東中野駅(JR中央線、都営地下鉄大江戸線) 山手通り
	地域住民の生活を支える商業地	銀座通り 大型商業施設(ライフ、サミットストア) 駅周辺商業地
	閑静な住宅街	JR東中野駅南北の住宅地
	地区のシンボル	桜山通り ムーンロード 日本閣跡地再開発



■環境を阻害している要素（良好な市街地環境の形成を図る上で、改善することが望ましい要素）

評価項目	特性	要素
環境を阻害している要素	災害時の危険性 (防災性が低いエリア)	銀座通り沿道 ムーンロード JR東中野駅南北の住宅地
	地域の分断	JR中央線・総武線 山手通り
	空き店舗の増加による イメージの低下	地区内商店街
	既存商店街に近接する再開発施設	日本閣跡地再開発
	安全な歩行空間の不足	整備済み都市計画道路
	良好な景観の阻害	地区内の電柱や電線等

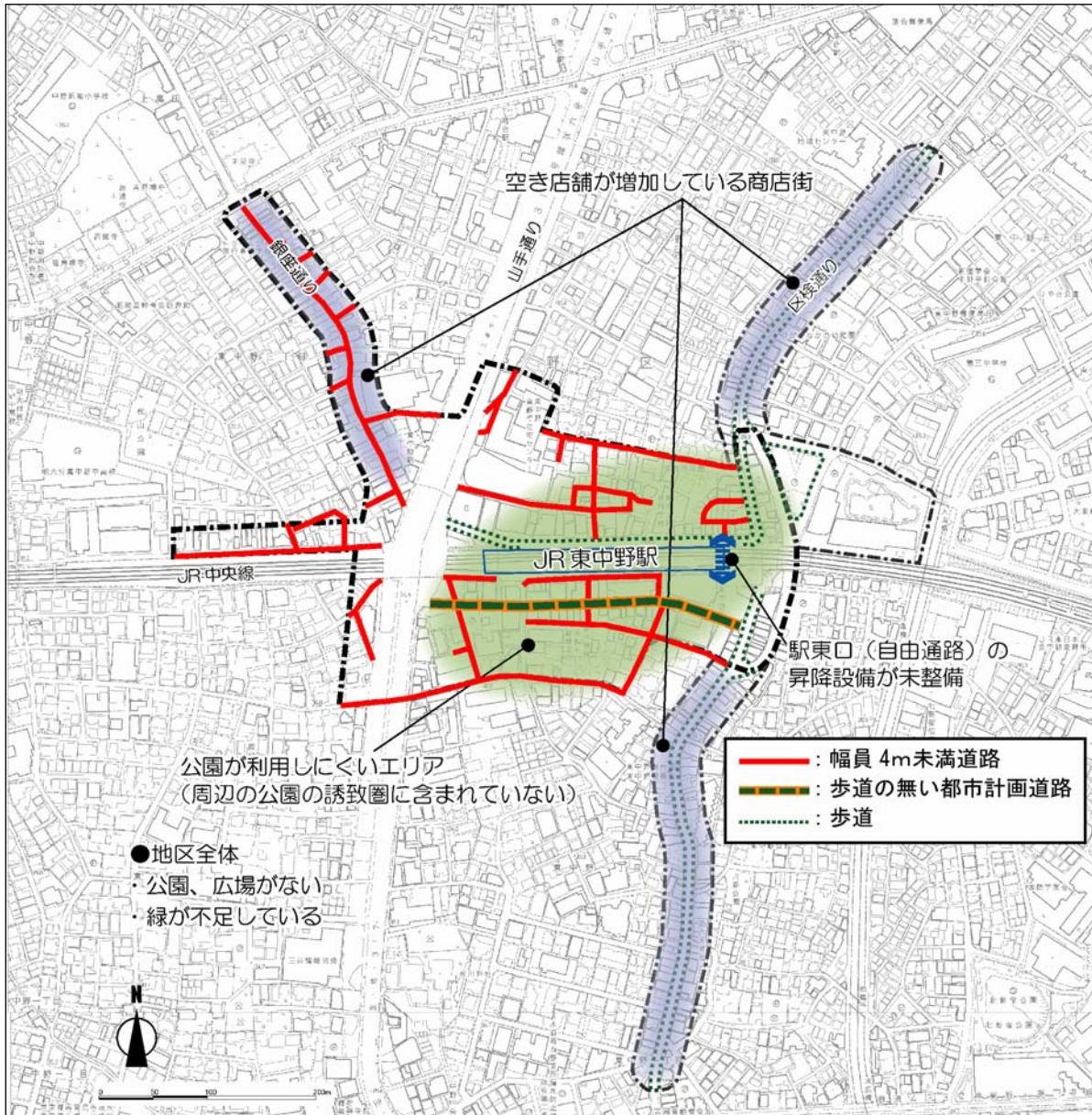
■環境を阻害している要素図



■不足している要素（地区内で整備が望まれる要素）

評価項目	特性	要素
不足している要素	道路整備が不十分	地区内道路 地区内歩道
	公園が不十分	山手通り東側地域
	駅のバリアフリー施設 が不十分	JR東中野駅東口自由通路
	空き店舗の増加	地区内商店街

■不足している要素図



(2) 地区の特性・問題点

現況特性

- 交通網の充実：利便性の高い鉄道駅（JR 中央線、地下鉄大江戸線）と広域道路（環状 6 号線が地区を縦断）。アンケート調査でも非常に評価されている。
- 利便性の高い立地条件：5km 圏内に新宿、池袋、渋谷等の大規模商業・業務地が立地するなど、恵まれた位置にある。
- 基幹的基盤整備、大規模開発等の進行：山手通りや駅前広場の整備、日本閣跡地開発等が進行中。これらに誘発されてさらに開発が進行する可能性もある。
- 商業・業務、住宅が適度に混在する土地利用：駅近くの商業・業務地と裏手に広がる閑静な低層住宅地といった、適度に混在した利便性の良い土地利用状況。

問題点

- 身近な基盤施設整備の遅れ：都市計画道路以外の道路は狭隘で、幅員 4 m 未満の道路も多い。整備済みの都市計画道路も歩行空間の確保が十分ではない。地区内には公園、広場がなく、公園利用が不便な地区となっており、居住者の不満が非常に強い。
- 既存商店街の活力低下：東中野駅乗降客数は増加し続けているが、駅近くの既存商店街では空き店舗が増加しており、商業統計調査によると店舗数、売り上げ等は下降傾向が続いている。日本閣跡地開発や山手通り沿道開発により、既存商店街の顧客の減少も懸念されている。
- 地区内の格差：アンケートでは、駅西口に比べ東口付近は商業地としての賑わい不足が指摘されている。さらに駅南側の商業地の道路は、歩行者が北側の道路の 3 分の 1 程度と少ないなど、同一の駅でありながら、駅東西、南北で賑わいに格差がある。
- 東中野駅周辺を素通りする駅利用者：東中野駅の乗降客数は概ね増加傾向にあり、大江戸線も開業以来増加し続けているが、大江戸線乗降客の大半（約 7 割）が JR 乗り換え客と考えられ、大江戸線利用者の大半にとって、東中野駅はただ通過するだけの駅となっている。
- 地区的分断：地区は JR 線路や山手通りにより分断されており、これが地区内の回遊を妨げている。特に、南北の連絡路である JR 東中野駅の自由通路は、東口と西口の間隔が広く東口はエレベーター等の昇降施設がないなど、利用しにくい構造となっている。
- 地区的顔としてふさわしくない街並み：JR 線路沿いの市街地は駅のホームから望むことが出来るが、景観に配慮した基盤整備や、街並み誘導等も特に行われておらず、駅南側は一部が線路に背を向けるような街並みになっているなど、まちの顔として機能していない。

(3) まちづくりの課題

○大規模開発等、まちづくりインパクトの活用

地区内では各種プロジェクトが進行中であり、さらに JR の上空開発等、さらなる開発が検討されている。これらを既存商店街への脅威ではなくまちづくりの好機ととらえ、東中野地区の魅力向上に活用することが望まれる。

○地区内の回遊を促すまちづくり

地区内で進行中の各基盤整備や、開発の効果を地区内全体に波及させために、駅利用者等をまちなかへ誘導する仕組みづくり、歩き回りたくなる街並みづくり等、地区内の回遊を促すようなまちづくりが必要である。

○東中野の顔づくり（まちのイメージアップ）

商業地としての雰囲気（賑わい）づくり、歩いてみたくなるまちづくりが必要であり、地区の顔となる駅周辺を中心に、より魅力的な街並みを実現し東中野地区のイメージアップを図る必要がある。特に、駅前広場及びその周辺は魅力的な駅前空間を形成し、駅前広場利用者、鉄道乗り換え客等を東中野に惹き付ける役割が求められる。

○既存商店街の活性化

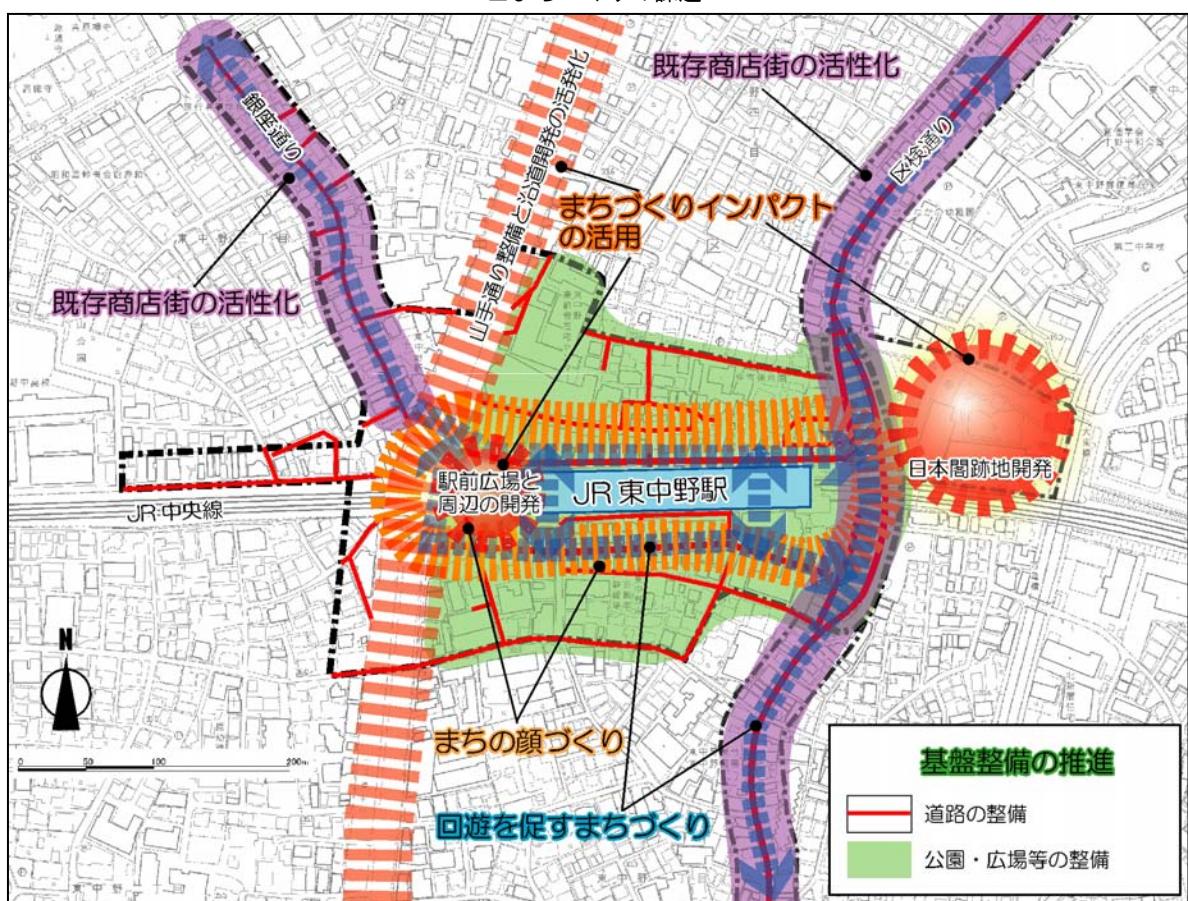
地区の魅力向上には商店街の活性化が不可欠であるので、商店街の基盤整備、街並みづくりに加え、多くの人々を商店街に誘導する仕組みづくりが望まれる。

特に駅東口付近、区検通り沿道の商店街を活性化することにより、駅東西の回遊が生まれ、地区全体の活性化が期待できる。

○身近な基盤整備の推進

居住地として評価されている東中野の魅力を高めるためには、生活に密着する身近な基盤施設の整備が必要である。また、整備済み都市計画道路においても、歩道拡幅・段差解消、歩道新設等、整備内容を再検討し、バリアフリーや良好な道路景観といった、道路空間の質的向上を図ることが望まれる。

■まちづくりの課題



7. まちづくりの方向性

本地区は、交通の利便性の高さと、商業・業務・居住機能の適度な混在が大きな魅力となっており、アンケート調査でも多くの人がこれを評価している。

現在進行中の各種プロジェクトは、地区の利便性の向上や商業・業務地としての魅力向上に大きく寄与すると考えられる。

中野区において「交流の心」として位置づけられる東中野を、より魅力的なまちへと変貌させていくため、プロジェクトが進行している今をまちづくりの好機と捉え、必要な基盤整備や環境改善を進めまちの空間的な魅力を高めるとともに、商業、業務、居住の適度な混在を維持しつつ、それぞれの機能や質を高めていくことが望まれる。

まちづくりの目標

地区内の各種プロジェクトを活用したまちの魅力づくりの推進

基本方針

○歩行者が主役の歩きたくなるまちづくり

東中野は、駅を中心にコンパクトにまとまる「歩いて生活や活動ができるまち」である。この特性を生かし、地区内の回遊を促す、歩行者が主役の歩きたくなるまちづくりを目指す。このため、駅東口（南北自由通路）のバリアフリー化、歩きやすい道路づくり、人々の滞留空間づくりなどを行う。

○東中野の顔づくり（まちのイメージアップ）

東中野を訪れる多くの人に、ここで住み、働き、ショッピングを楽しみたいと感じてもらえるように、東中野の顔づくり、まちのイメージアップを目指す。このため、駅周辺、線路沿い、幹線道路沿など多くの人の目につく空間を中心に、街並みの整備を積極的に行うとともに、おしゃれな店舗の誘致などを行う。

○地区東西のにぎわい拠点の形成

鉄道の乗り換え客を中心に、より多くの人をまちなかに呼び込むため、JR 東中野駅東西の出口付近を中心とした賑わい拠点の形成を目指す。このため、駅前広場の整備や自由通路の整備・充実を行うとともに、周辺での民間開発などを誘導し、多くの人を惹き付ける賑わいのある空間づくりを行う。

○業務機能の強化

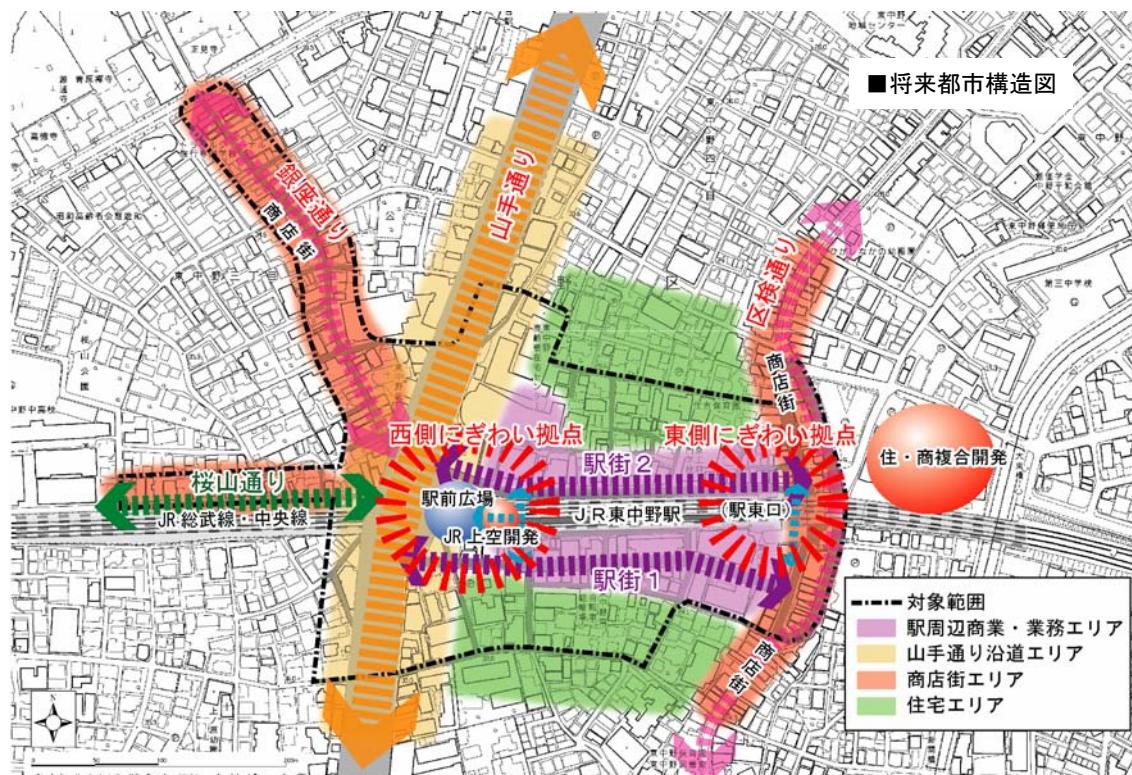
利便性の高い交通網、新宿等に近い恵まれた立地条件に加え、整備が進む山手通りや駅前広場などにより東中野の業務地としての魅力は高まると考えられる。このため、山手通り沿道や駅周辺を中心に土地の高度利用を促進し、各種サービス機能の充実や環境整備も進めながら、業務施設の立地を誘導する。

○既存商店街の活性化

各商店街が相互に連携・協力し、進行中の各種プロジェクトによる波及効果を上手く活用しながら、商店街の活性化を目指す。このため、歩きやすく快適な歩行空間の確保、ファサードの整備、魅力的な店舗の誘致などを行う。

○住みやすいまちの実現

居住地として魅力を高めるため、「快適」（住環境の改善）、「安心」（防災性の向上等）をキーワードに身近な基盤施設の整備を推進する。



■拠点・エリア別のまちづくり方針

拠点・エリア		まちづくりの方針	
都市拠点	西側 賑わい 拠点	<ul style="list-style-type: none"> 駅利用者を「東中野」に惹き付け、まちなかへの回遊を促すような駅前空間の形成。 JR東中野駅については、駅前広場や自由通路、店舗の整備等、駅の機能強化。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区の中心的空間となる駅前広場の整備。 駅前広場周辺の魅力的な街並み形成。 駅利用者がまちに出やすいような仕掛けづくり。
	東側 賑わい 拠点		<ul style="list-style-type: none"> 来街者を地区の東側に誘導する拠点地区として、魅力的な街並み形成。 駅自由通路のバリアフリー化、広場空間の整備等による駅東口の利便性向上。
駅周辺 商業・業務 エリア	駅北側	<ul style="list-style-type: none"> 東中野のイメージを形成するエリアとして、にぎわいの雰囲気づくり。 東西の拠点を結ぶため、地区内の回遊を促すような道路整備、街並みづくり。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅から見える商業地、東西の拠点を繋ぐ回遊軸として、快適な歩行空間の確保とにぎわい街並みづくり。 個性的な映画館、趣のあるムーンロード等、個性的な地域資源のまちづくりへの活用。
	駅南側	<ul style="list-style-type: none"> 利便性の高い商業・業務地として、土地の高度利用を促進し、商業・業務機能を強化。 	<ul style="list-style-type: none"> 東西の拠点を繋ぐ回遊軸として、快適な歩行空間の確保とともに、にぎわい街並みづくり。 線路沿い道路をコミュニティ道路化等、線路に向いた街並みづくり。
山手通り沿道エリア		<ul style="list-style-type: none"> 利便性の高い商業・業務地として、土地の高度利用、沿道の開発を促進。 1階部分への店舗の誘致等、歩くまちとしての魅力づくりに資する開発の誘導。 	
商店街 エリア	銀座通り 沿道	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺と並ぶ東中野のイメージを構成するもう一つの「顔」。 近隣住民向けの歩行者主体の商業地として、歩行者が快適に買い物が出来る道路整備や、優良な店舗の出店を促す魅力のある街並みの創出。 	<ul style="list-style-type: none"> 沿道店舗のセットバック等を含め、ゆとりある歩行空間の確保。 商店街としての賑わいを演出する道路景観整備や街並みの誘導。
	区検通り 沿道		<ul style="list-style-type: none"> 快適な歩行空間の整備を進める。 歩いてみたくなる商店街の実現のため、魅力的な店舗の誘致、にぎわいの演出等を推進。
住宅エリア		<ul style="list-style-type: none"> 居住環境の保全、快適性、安全性を高める基盤施設整備、市街化の誘導等の推進。 主要な区画道路の拡幅等、より防災性を高めるまちづくり。 	

8. まちづくり推進の基本方針

まちづくりの目標、基本方針を実現するために、以下の方針に則してまちづくりを推進することが望まれる。

○地区内で進行中の各事業に合わせたまちづくりの推進

調査地区内で進む各種基盤施設整備、民間開発等を地区の活性化に最大限に活かすためには、それら事業のタイミングに合わせて、関連する施設整備、規制誘導方策等を行うことが望ましい。そのために、全体的なまちづくりの流れを想定し、関連事業それぞれの事業期間（整備時期）と調整を図り、まちづくりプログラムを設定する必要がある。

具体的施策例

- ・まちづくりプログラムの設定
- ・関連事業の事業主体を交えたまちづくり検討会の開催

○住民、事業者の主体的なまちづくりの推進

調査地区の大きな問題として、既存商店街の活性化があるが、それには各商店主の主体的な活動が必要不可欠である。また、居住地として魅力的なまちとするためには、実際に住む居住者の視点でまちづくりを行うことが望まれる。

そこで、今後のまちづくりを進める主体を住民、事業者と位置づけ、主体的にまちづくりを推進できるような推進体制を確立するとともに、広報活動等を積極的に行いまちづくりへの関心の醸成と参加の誘導を図る。

具体的施策例

- ・まちづくり検討組織の創設（協議会の開催）
- ・ワークショップ等参加型まちづくりの推進
- ・まちづくり瓦版、専用ホームページ、まちづくり情報センターの設置等、まちづくり広報活動の活発化
- ・まちづくりアドバイザーの派遣