

千歳烏山駅前広場南側地区 街づくりに関する説明会

令和7年6月14日（土）・19日（木）

世田谷区 烏山総合支所 駅周辺整備担当課

本日の次第

- 1 開会挨拶
- 2 出席者紹介
- 3 報告事項
 - (1) 千歳烏山駅周辺の街づくり
 - (2) 千歳烏山駅前広場南側地区における再開発事業の検討及び取組み状況等
 - (3) 再開発事業に係る都市計画(たたき台)
 - (4) 今後の流れ
- 4 質疑応答

前回報告会（令和7年1月開催）でのご意見等

前回報告会(令和7年1月開催)でのご意見等

○千歳烏山駅周辺の街づくりについて

- ・ 駅前広場にはバスが入ってくるのか
- ・ 補助216号線は交通安全の配慮をしてほしい
- ・ 京王線の高架下はどうなるのか
- ・ 自転車対策に取り組んでほしい

○駅前広場南側地区の街づくりについて

- ・ 計画されている建物の規模、高さについて説明してほしい
- ・ 周辺への影響について教えてほしい
- ・ どこにでもあるような再開発にはしてほしくない
- ・ スケジュールを教えてほしい
- ・ 情報発信してほしい

前回報告会の様子



1月23日(木) 参加者: 38名



1月26日(日) 参加者: 42名

千歳烏山駅周辺の街づくり

千歳烏山駅周辺の街づくりの状況



京王線連続立体交差事業
事業期間：令和12年度末



駅前広場・補助216号線
事業期間：令和12年度末





千歳烏山駅周辺地区の位置づけ

主要な地域生活拠点



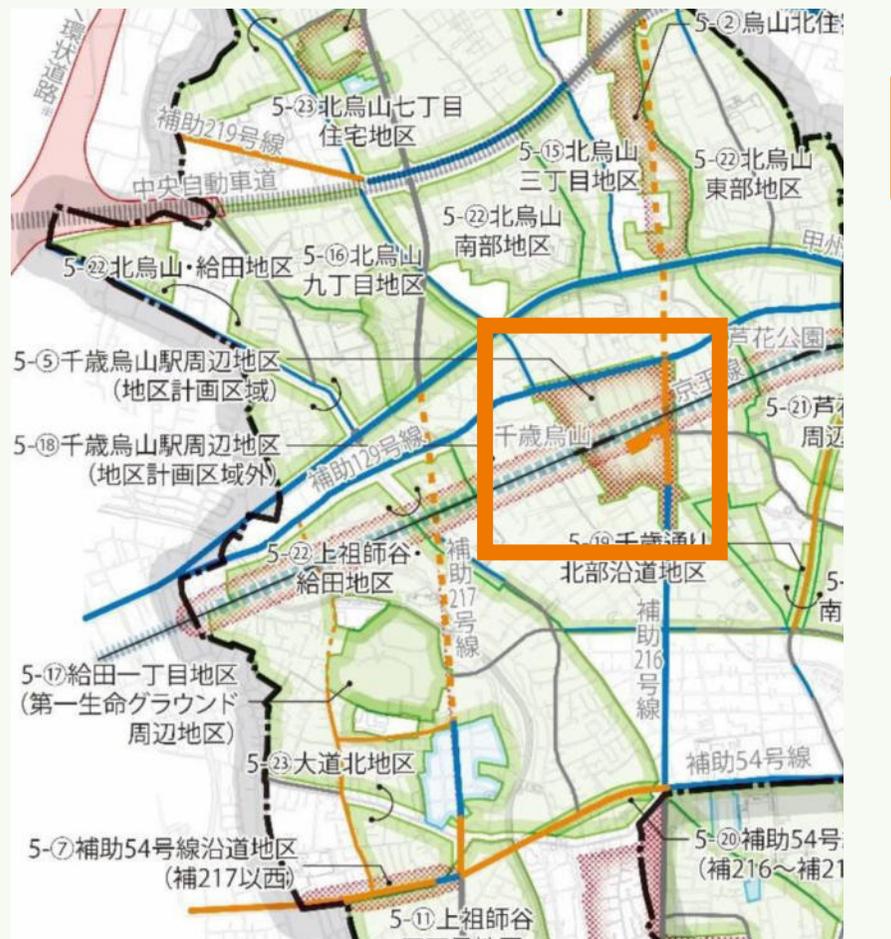
商業・サービス、交流等の機能の充実
区北西部の中心となるにぎわいの拠点

を目指しています

地域整備方針 (見直し中)

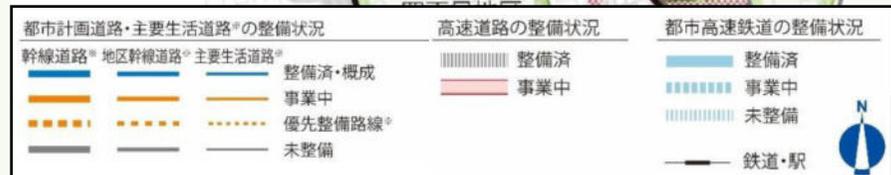
千歳烏山駅周辺地区 (地区計画区域) の位置づけ

街づくりを進めていく地区 (アクションエリア)

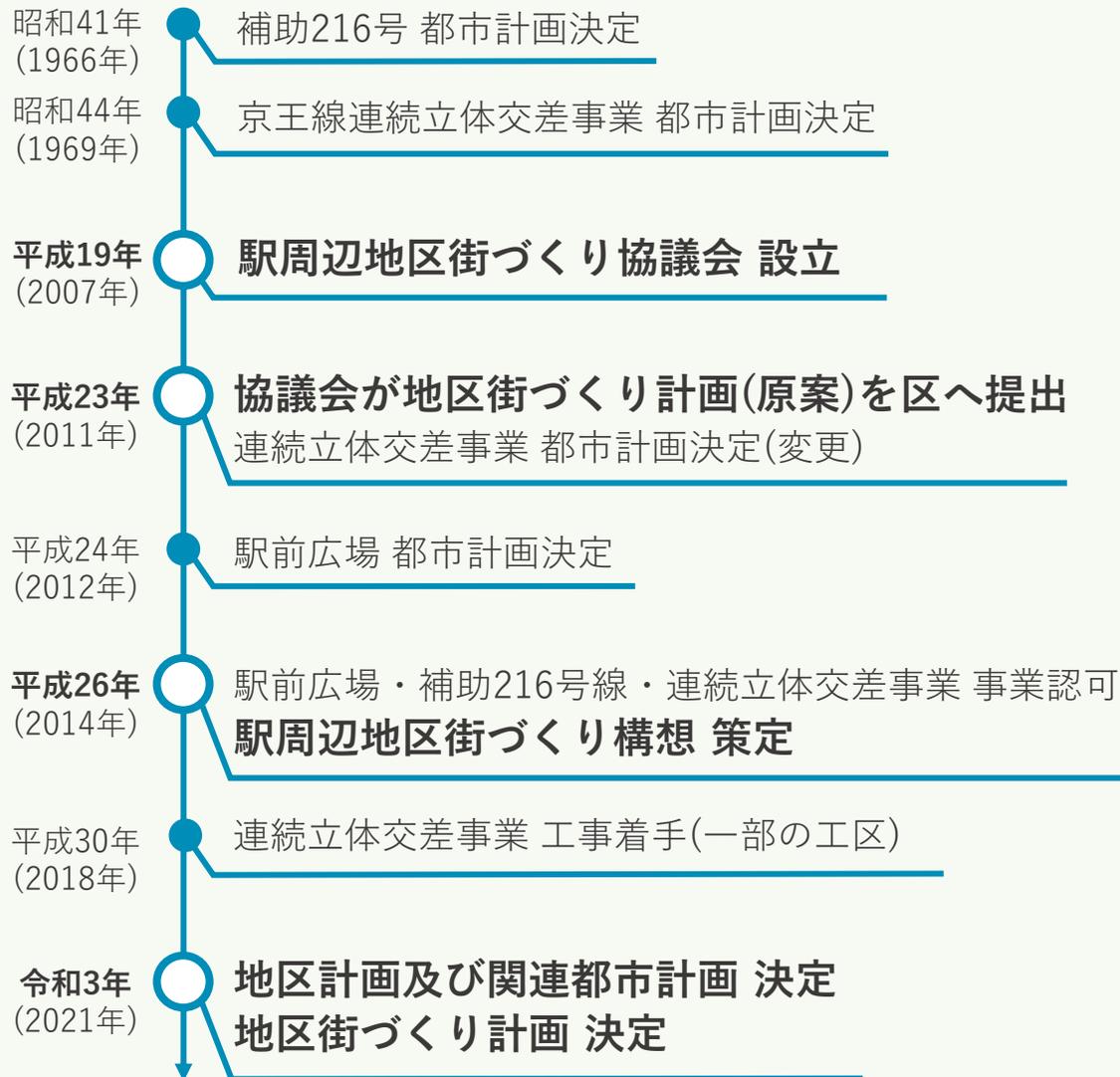


方針

- ・ 駅周辺の整備とあわせ、商店街への通過交通の流入を抑制し、歩きやすく回遊性のある商業環境の魅力アップを図り、安全で快適な歩行者空間の整備を進めます。
- ・ 整備を進める都市計画道路補助216号線と駅前広場周辺は、市街地再開発事業との連携により整備を進め、地権者の生活再建と、まちの玄関口として防災力や交通結節機能の強化を図り、京王線の連続立体交差事業を契機とした南北の回遊性向上の拠点として、歩行者空間や広場を創出し、主要な地域生活拠点にふさわしい活気にぎわいづくりを進めます。
- ・ 安全で快適な歩行者空間の整備とともに、人々の交流のため、駅周辺の公共施設の再編等、施設の充実も図った街づくりを進めます。



千歳烏山駅周辺の街づくりの経緯



街づくりについての意見交換の様子



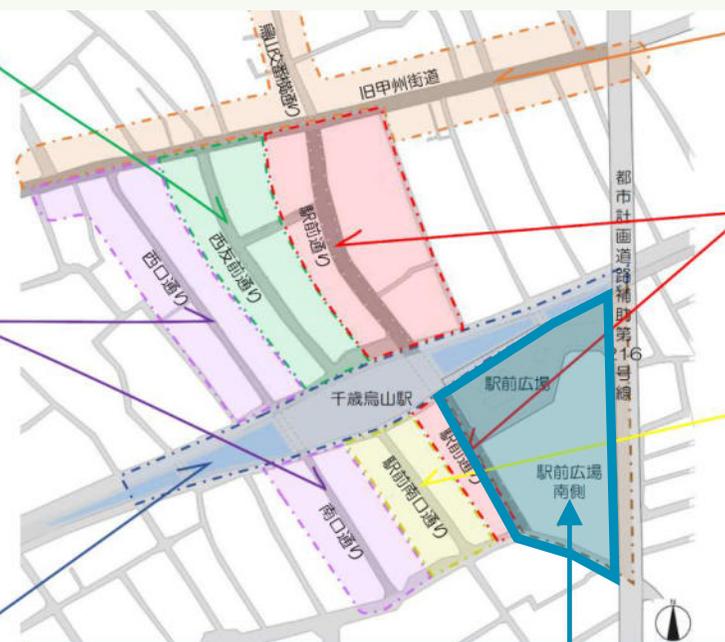
地区計画



地区街づくり計画

千歳烏山駅周辺地区街づくり構想

基本目標：主要な地域生活拠点として更なる発展



VII. 西友前通り

楽しく歩ける交流空間づくり

- ①壁面セットバックによる整った街並みとゆったり空間の演出
- ②東西通路による回遊性、歩く自由度
- ③店舗敷地に自転車を止められる店づくり
- ④区民センター・広場との連携



壁面をセットバックした商店街のイメージ (横浜元町)

VI. 西口通り・南口通り

楽しく歩け憩える通りづくり

- ①壁面セットバックによる整った街並みとゆったり空間の演出
- ②東西通路による回遊性、歩く自由度
- ③店舗敷地に自転車を止められる店づくり
- ④敷地の共同化によるエレベーターの設置など、ユニバーサルデザインの施設づくり



壁面をセットバックした商店街のイメージ (横浜元町)

V. 京王線高架下

高架下の地域貢献の促進

- ①駅前周辺商業との連携
- ②鉄道高架下利用の要望整理



高架下利用のイメージ (駐輪場の事例:大田区統谷)

I. 旧甲州街道・烏山交番横通り

安全に歩ける道づくり

- ①安心して歩ける安全な環境整備
- ②寺町への玄関口としての機能



幅員12m道路の整備イメージ (補68:新宿区牛込中央通り)

II. 駅前通り

安心して歩ける道路環境づくり

- ①通過交通の抑制
- ②自転車駐輪の適正化
- ③時間を過ごせるスペースの工夫



道路空間の活用イメージ (新宿モア四番街)

IV. 駅前南口通り

駅前に相応しい商業・業務機能の集積

- ①商業地としての土地利用の促進
- ②壁面セットバックによる整った街並とゆったり空間の演出
- ③東西通路の整備
- ④南口の駐輪場の街づくりへの転換



店舗での暫定利用のイメージ (代々木VILLAGE)

III. 駅前広場南側

駅前広場に相応しい新しい拠点整備

- ①防災力の強化
- ②南側の新たな商業拠点としての活性化
- ③街区の再編(土地利用の促進、共同化・再開発の検討)

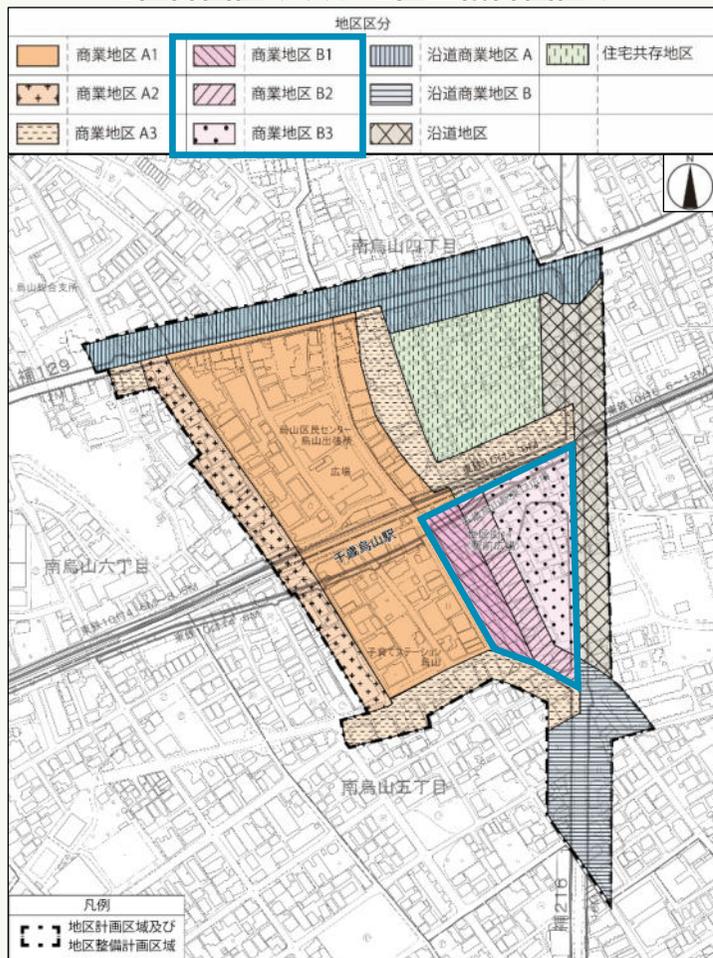


千歳烏山駅前広場のイメージ

千歳烏山駅周辺地区地区計画 (令和3年6月策定)

千歳烏山駅周辺地域地区街づくり計画 (令和3年6月策定)

地区計画区域及び地区整備計画区域



地区計画・地区街づくり計画の目標
「駅南北の交流と人々が集う魅力あふれるまち」

地区の特性に応じて土地利用の方針を定めている

駅前広場南側地区商業地区(B1、B2、B3)の方針

補助216号線及び駅前広場の整備にあわせ、魅力ある駅前商業地の形成及び建築物の敷地の統合を促進し、土地の合理的かつ適正な高度利用と防災性の向上を図る

地域住民による街づくり

駅前広場南側地区の街づくり

駅前広場南側地区では、地権者により、再開発事業を活用した街づくりの検討が進められています。

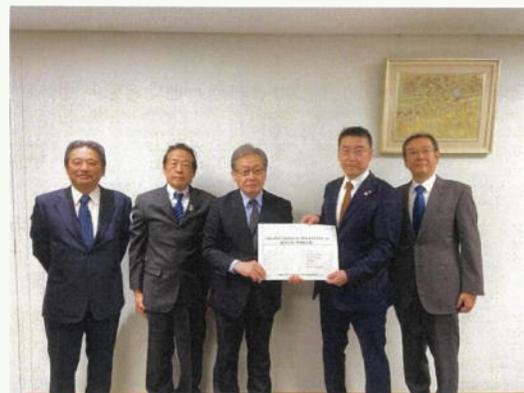


平成27年 地権者ヒアリング等実施

平成27年 まちづくり勉強会設立

令和2年 まちづくり準備会設立

令和4年 再開発準備組合設立



令和7年 世田谷区へ都市計画(準備組合案)を提出

千歳烏山駅前広場南側地区における 再開発事業の検討及び取組み状況等

千歳烏山駅前広場南側地区市街地再開発準備組合

1. 事業概要について(前回の振り返り)

再開発事業を活用する主な目的

① 権利者が主体となった地域課題の解決に向けた魅力的な駅前の実現

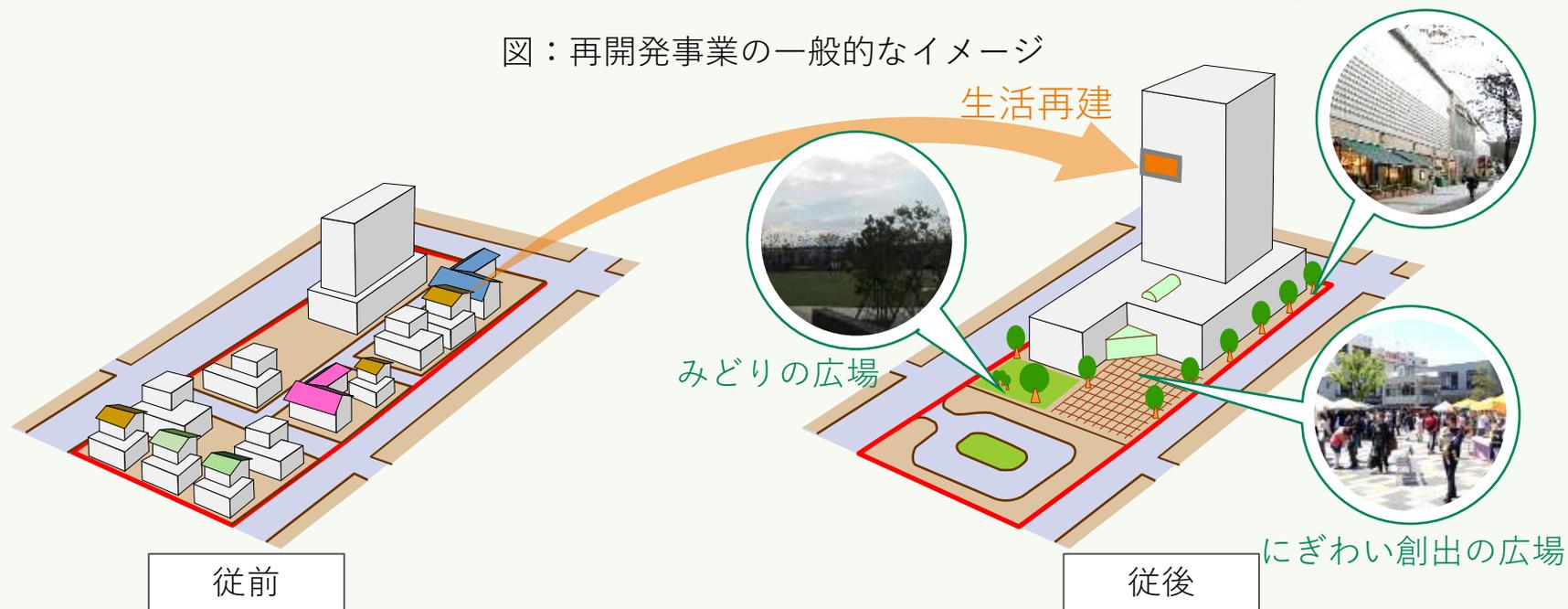
- ▶にぎわい・みどりを創出する 広場の整備
- ▶壁面後退による 歩行者空間の安全性向上

千歳烏山の魅力向上に
つながる地域貢献

② 権利者の営業・居住を継続することが可能（生活再建）

歩行者空間の安全性向上

図：再開発事業の一般的なイメージ



「再開発事業を活用したまちづくりの基本的な考え方」を基に作成

目指すまちづくり(方向性)

- 活気がある駅前にしたい
- 安全で歩きやすい歩道整備
- 楽しく過ごせる施設整備
- 商店街の魅力を上げたい
- 便利な駅前に住み続けたい
- 資産を有効に活用したい



活気ある駅前イメージ



安全で歩きやすい歩道イメージ



楽しく過ごせる施設イメージ

まちづくりの方針

「駅周辺の取組と連携したまちづくり」

- ① 駅前で安全に乗換できる駅前広場を整備
- ② 歩きやすい歩行者空間整備に向けて建物壁面を後退
- ③ 駅前での滞留空間や緑化を推進する空地等を整備
- ④ 敷地内にゆとり空間を整備
- ⑤ 建物の耐震化や不燃化による防災性向上
- ⑥ 駅前広場や敷地内を活用した防災スペース等を検討



「再開発事業を活用したまちづくりの基本的な考え方」を基に作成

計画案の考え方(動線)

- ・ 駅南側に新たな賑わいの拠点形成を図るとともに、回遊性の高い、歩いて楽しいまちづくりを実現するために、**低層部の商業施設、広場、歩行者動線等が一体となって賑わい形成を図る計画**とします。
- ・ 駅前通りに面して商業施設を配置し、**既存商店街と一体となった賑わい軸を形成**するとともに、**駅からの人の流れを敷地内に導く動線を確保し、駅前の滞留空間を形成**します。



<店舗と一体となったにぎわい空間>



計画案の考え方(広場)

駅北側と比べて、駅南側には広場が少ない状況にあるため、再開発敷地内に広場を設けることにより待合せやイベント利用等を行える滞留空間の充実を図ります。



「賑わいのある北側広場」

- ・賑わいの核となる滞留広場
- ・施設内の店舗と一体となった、街の玄関にふさわしい活気と賑わい
- ・マルシェ・オープンカフェ等のイベント利用が可能な広場
- ・駅前広場と一体的な空間



「落ち着いたある緑豊かな南側広場」

- ・落ち着いたある緑豊かな空間
- ・歩行者のための安全な滞留空間
- ・休憩スペース等としての憩いの空間
- ・緑豊かな街並み景観を形成 ・災害時の防災空間



計画案の考え方(壁面後退)

駅南側では歩行者空間が狭い等の課題があることから、敷地側に壁面を後退することで安全で歩いて楽しい空間を形成します。



「駅前通り側」

- ・歩道と一体となった歩行者空間
- ・テラス席等の店舗利用が可能な空間
- ・街に開けた商業施設を計画



「補助216号線側」

- ・歩行者空間と緑地帯
- ・歩行者が安全かつ快適に回遊できる空間
- ・潤いを感じることが出来る歩行者環境



「バス通り側」

- ・安全で安心して歩ける歩行者空間を形成

計画案の考え方(建物規模)

“東京都の都市開発諸制度活用方針及び世田谷区の上位計画による位置づけ”や“拠点形成によるにぎわいの維持・創出”、“権利者の生活再建”などの観点を踏まえ容積率を検討

<都や区の上位計画による位置づけ>

連続立体交差事業や駅前広場、補助第216号線の整備にあわせて、土地の高度利用と防災性の向上を図るとともに、商業、サービス、交流などの都市機能が充実した区北西部の中心となるにぎわいの拠点形成を図る地区として位置づけられている

<にぎわいの維持・創出、権利者の生活再建>

地域の課題解決として、広場や歩行者空間を整備します。また、区域の約1/3が公共施設となるため、再開発後の敷地に機能を集約しにぎわいの維持増進を図るとともに権利者が生活再建できる受け皿とする

東京都方針・世田谷区上位計画による位置づけやにぎわいの維持・創出等を踏まえ、

割増容積率200%

建物規模(計画容積率700%)で計画

指定容積率(500%) + 割増容積率(200%)を想定

計画案の考え方(建物形状)

周辺市街地との一体的なにぎわい形成や、周辺市街地環境への配慮等も踏まえた建物形状とします。

■ 建物形状の検討フロー

< 建物規模の考え方 >

東京都や世田谷区の上位計画による位置づけや
にぎわい創出、権利者の生活再建などの観点を踏まえ、
700%の計画容積率とする

< 用途構成 >

商店街と一体的なにぎわいを形成するために
地下1階から地上3階に商業等を配置し、地上4階から
居住継続や新たな駅前居住の受け皿となる住宅を配置

< 地域貢献 >

公共性の高い地域貢献として、
魅力的な空間を創出するため、建築面積を抑えて、
広場の整備・壁面後退を行い、
回遊性の高い、歩いて楽しいまちづくりを実現

< 周辺環境への配慮 >

景観や日影、風環境など
再開発ビルの建設による周辺環境への影響に対する
最大限の配慮

< 建物形状の決定 >

計画可能な範囲で、低層部はフロア面積を広く確保し、
その上にセットバックした高層棟が配置された形状とする

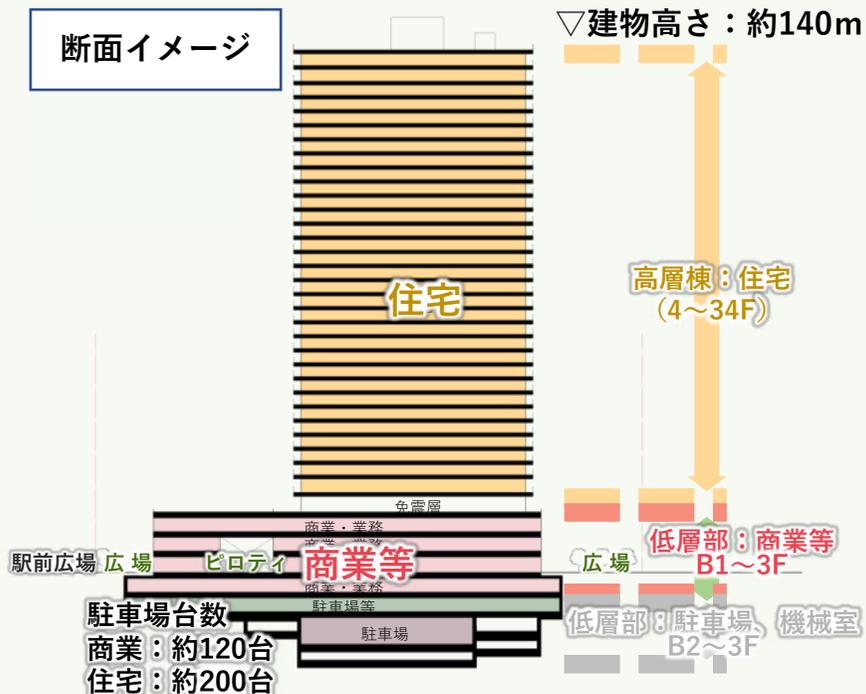
計画案の考え方(建物形状)

同じ規模の 建物の場合	本計画(細く高い建物)	高層部を太く低くした場合
<p>景観</p>	<p>●</p> <ul style="list-style-type: none"> 高層部をセットバックさせることで、周辺市街地に対する圧迫感を軽減 	<p>✗</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺への圧迫感が大きくなる
<p>日影</p>	<p>●</p> <ul style="list-style-type: none"> 長い影が落ちる 日影になる時間が短い <p>建物が南北に長いと、北側への影の影響は比較的少なくなります。</p> <p>細長い建物は影も細く長くなります。影の先の方は、太陽の光が拡散する(まわり込む)ため建物の根元の方より薄くなります。</p>	<p>✗</p> <ul style="list-style-type: none"> 影の長さは短くなる 日影になる時間が長くなる <p>建物の横幅が東西に長いと、北側への影の影響は大きくなります。</p>
<p>風環境</p>	<p>●</p> <ul style="list-style-type: none"> 基壇部を大きく確保することで地上部の歩行空間における風の吹き降ろしの影響を減少 	<p>✗</p> <ul style="list-style-type: none"> 風を受ける面が大きくなる 歩行空間における風の吹き降ろしの影響が大きい
<p>電波障害</p>	<p>▲</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害予測範囲の距離が延びる 	<p>▲</p> <ul style="list-style-type: none"> 障害予測範囲の幅が大きくなる

計画案の考え方(建物形状)

- < 低層部 >
- ・ 商店街等と連携した魅力ある商業空間にするため、フロア面積を大きく確保
 - ・ 壁面を後退させ、商業の滲み出しを感じられる空間を整備
 - ・ 高さを周辺建物と同規模の約20mとし、周辺市街地と調和した街並みを形成

- < 高層部 >
- ・ 区北西部の中心となるにぎわいの拠点としてシンボルとなる景観を形成
 - ・ 低層部からセットバックさせ、周辺市街地への圧迫感の軽減など、周辺環境(景観・日影・風等)に配慮



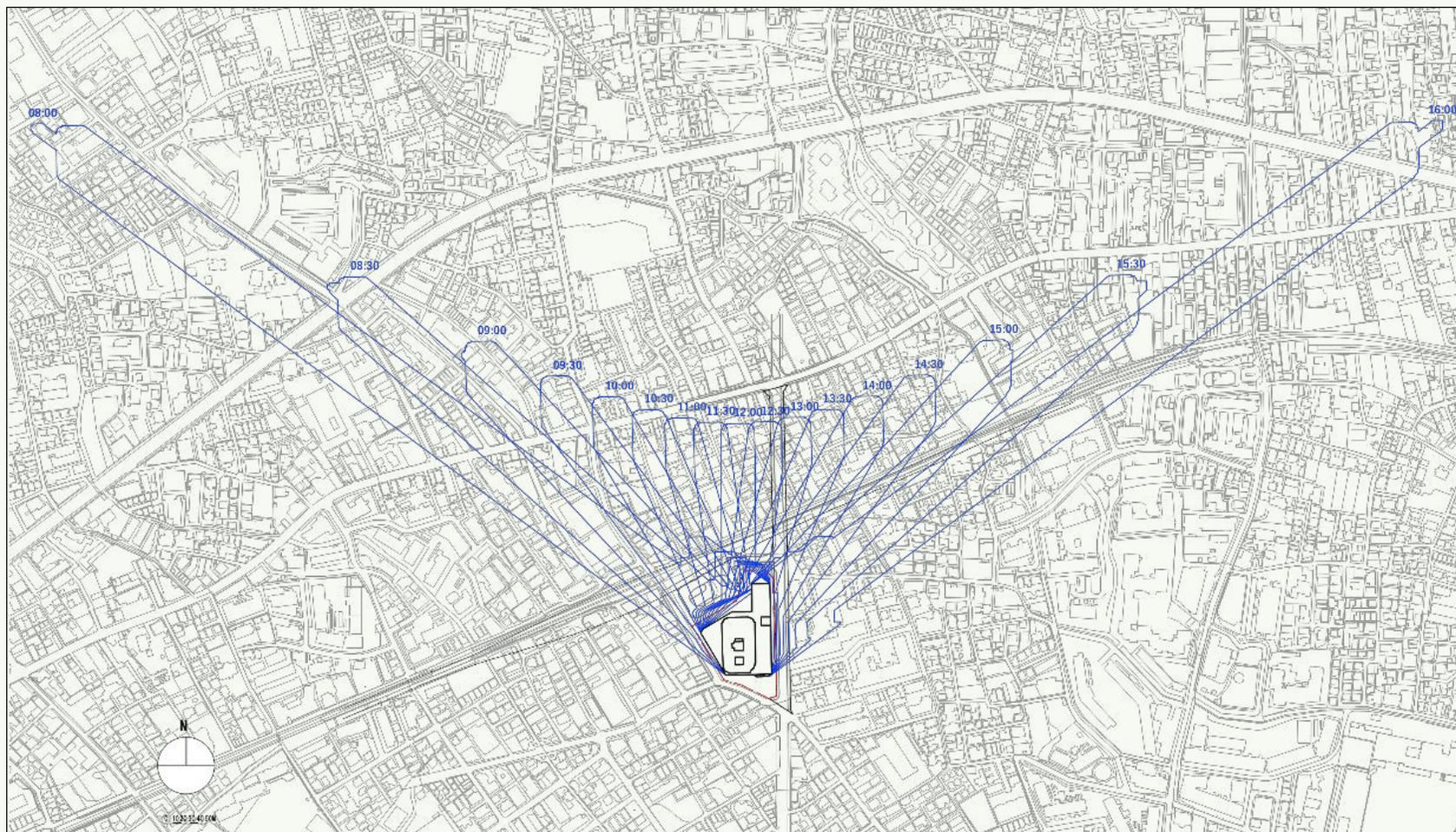
事業スケジュールについて

事業の流れ	STEP 1 勉強・検討	STEP 2 都市計画決定 に向けた取り組み	STEP 3 組合設立 に向けた取り組み	STEP 4 権利変換 に向けた取り組み	STEP 5 工事～竣工
組織	準備会	再開発準備組合		再開発組合	
主な動き	まちづくり準備会 準備組合	都市計画決定	事業計画・組合設立認可	権利変換計画認可	除却工事 新築工事着工 竣工・引き渡し
スケジュール (目安)		2026年度の 都市計画決定を 目指して活動中	2034年度の建物完成を目指して活動中		

2. 周辺環境への影響調査結果について

周辺への影響 ～日影～

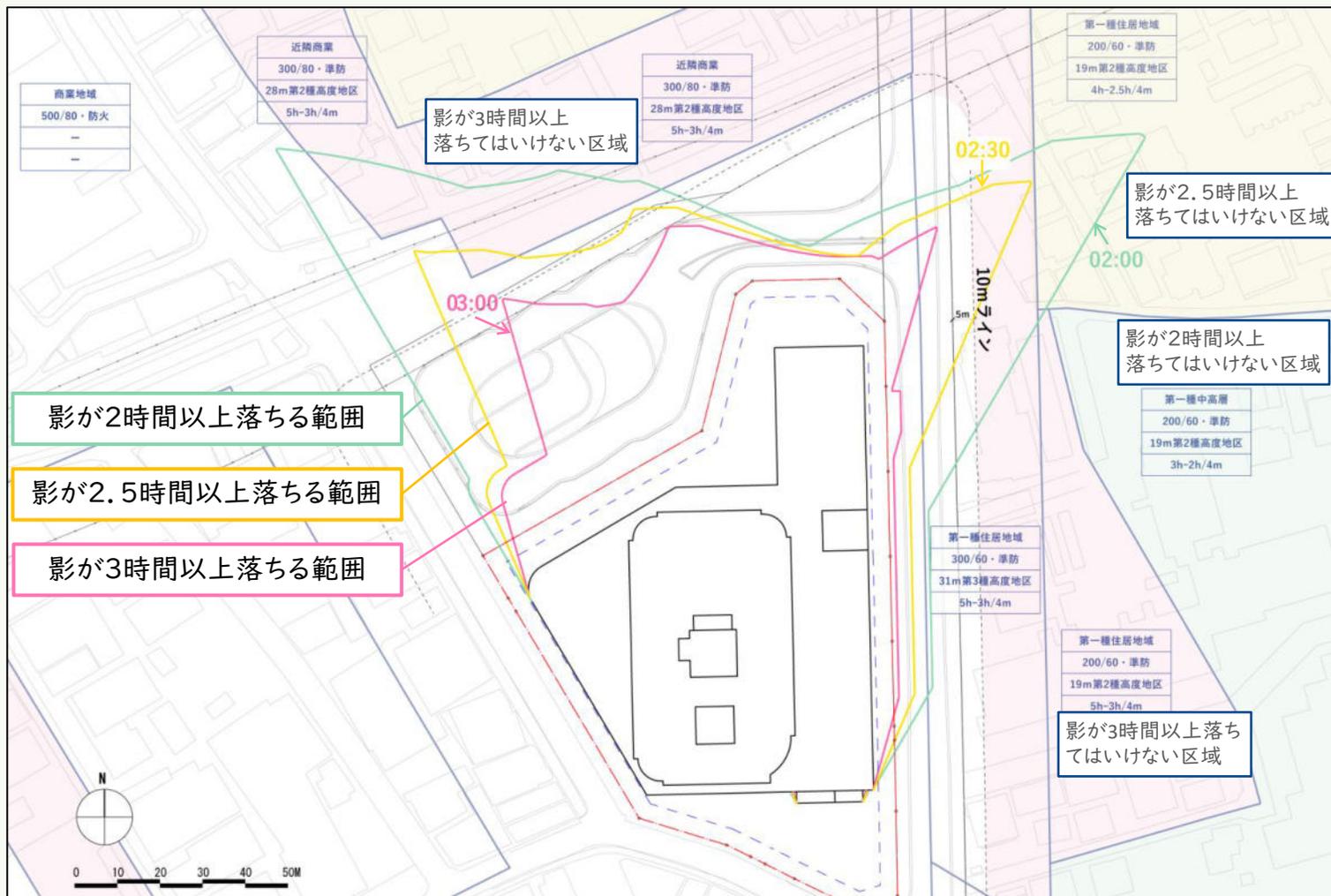
同規模の建物の場合、建物を太くすると日影となる時間が増えるため、細い形状とすることにより影の移動速度が速くなり、日影となる時間を低減するように配慮しています。



図：時刻日影図（冬至・測定面 地盤面から4m）

周辺への影響 ～日影～

周辺の用途地域に定められている日影規制に適合する計画とします。

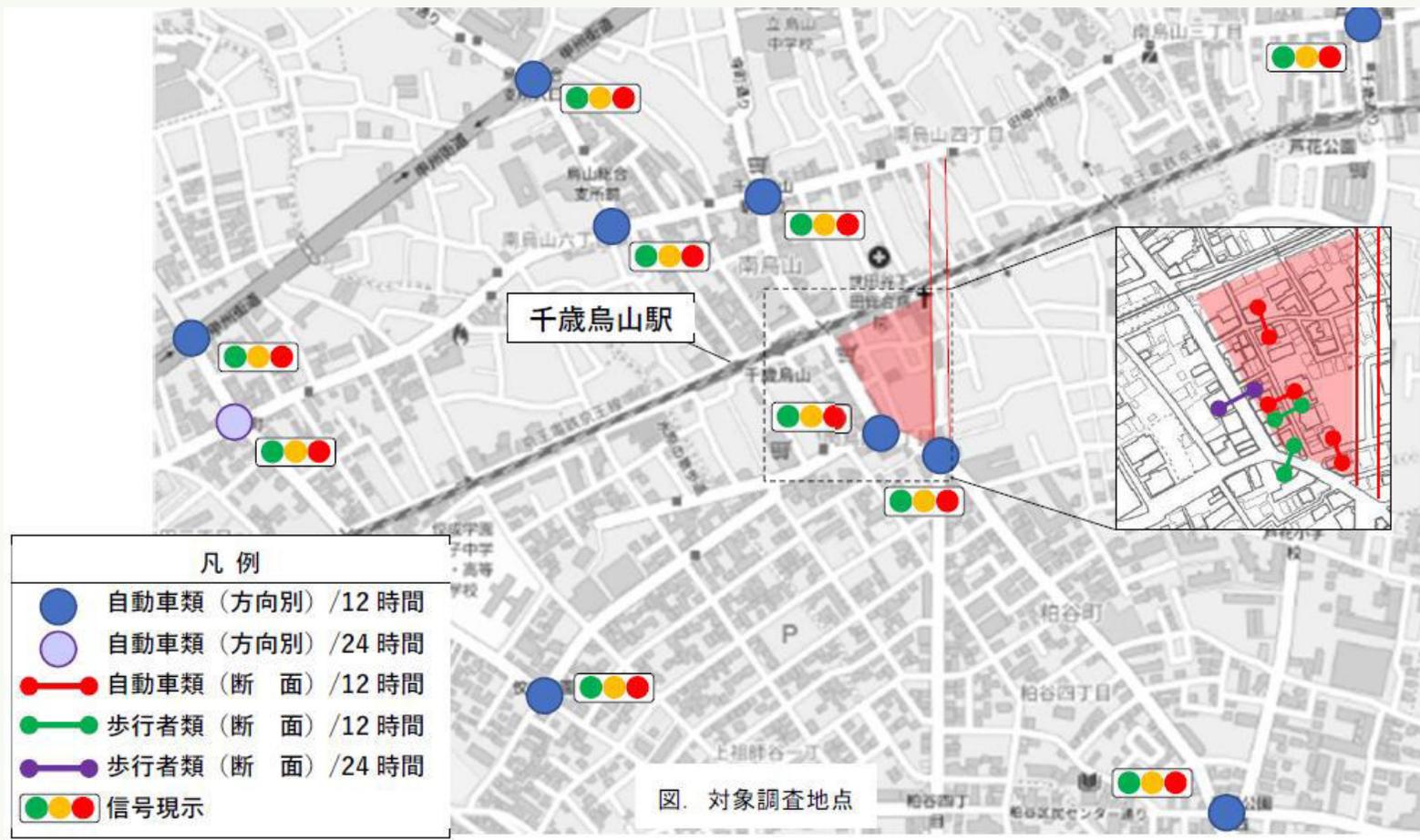


図：等時間日影図（冬至・測定面 地盤面から4m）

周辺への影響 ～周辺交通～

現状の交通量を調査するために、令和6年5月26日（日）、28日（火）の2日間、交通量調査を実施しました。

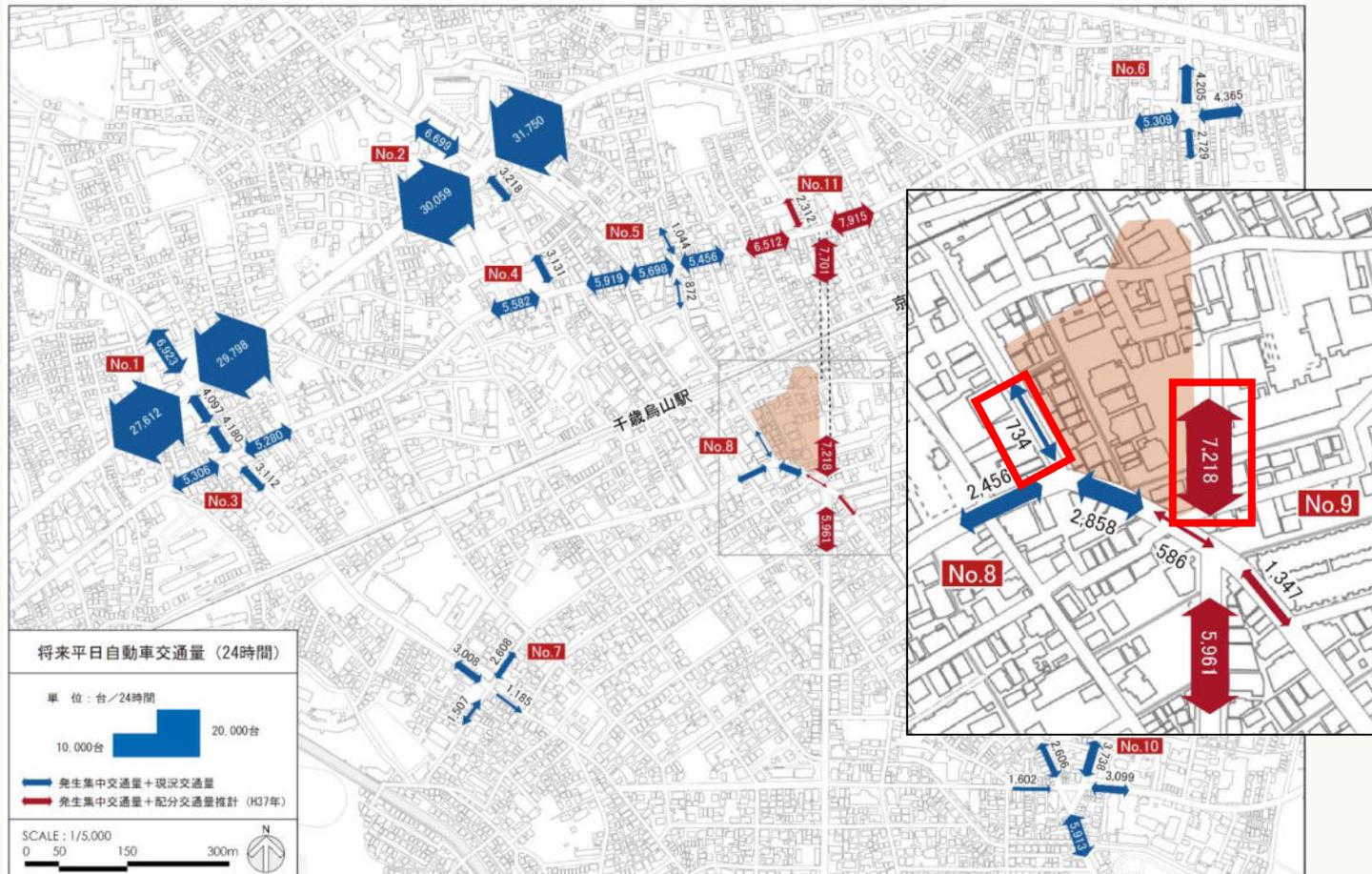
また、調査結果を踏まえ、将来の交通量を推計し、周辺交通への影響を評価しました。



周辺への影響 ～周辺交通（自動車）～

< 将来自動車交通量（平日） >

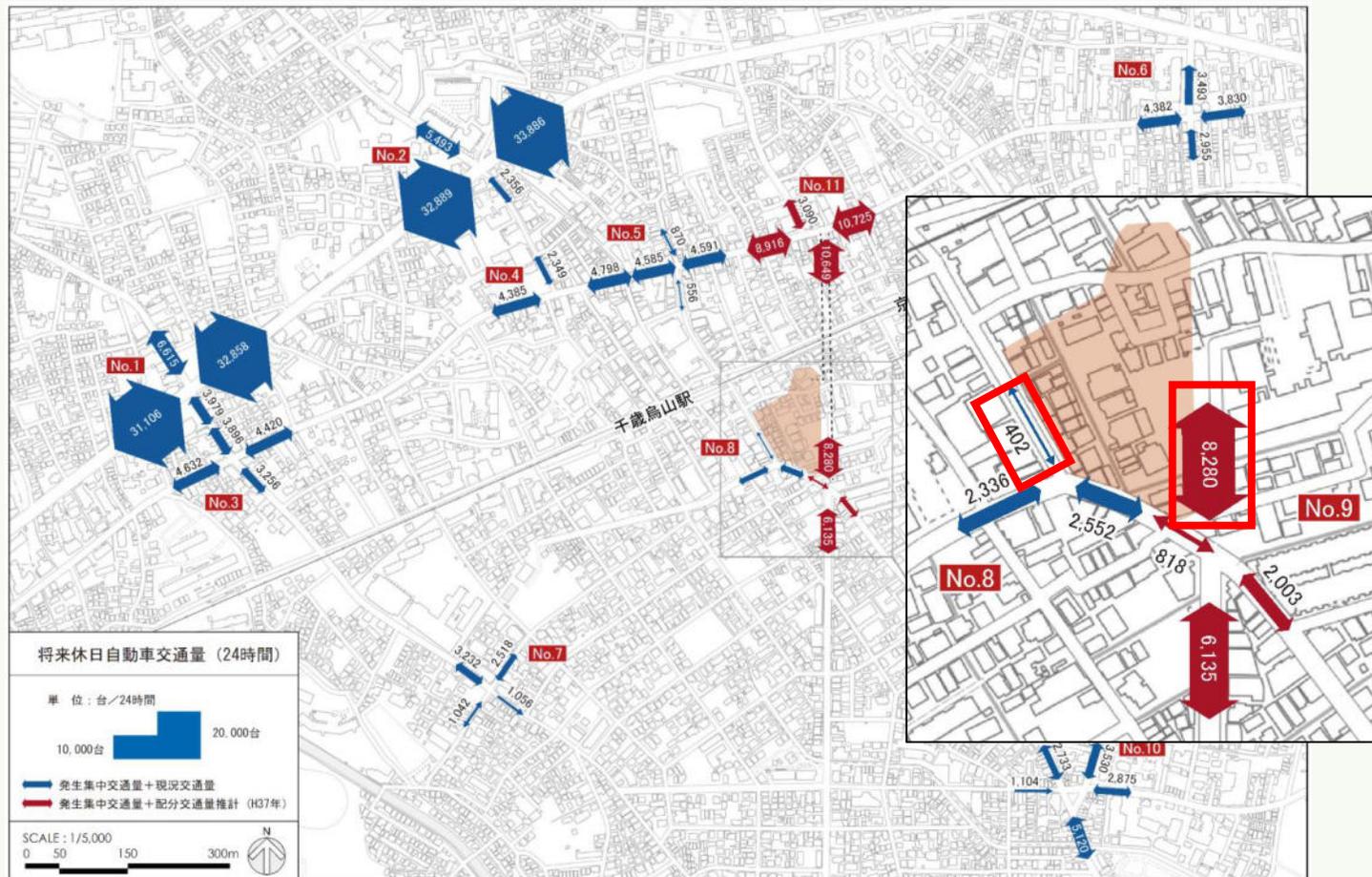
駅前通りの交通量は24時間当たり約730台、補助第216号線は約6,000～8,000台という結果です。



周辺への影響 ～周辺交通（自動車）～

< 将来自動車交通量（休日） >

駅前通りの交通量は24時間当たり約400台と平日よりも少ない結果です。
 補助第216号線は約6,000～11,000台と休日の方が多結果です。



周辺への影響 ～周辺交通（自動車）～

下記地点において、調査結果を踏まえ推計した将来交通量をもとに、平日朝方・夕方、休日夕方のピーク時の交差点解析を行なった結果、いずれも渋滞発生など交通影響上の問題がないことを確認しました。



周辺への影響 ～周辺交通（歩行者）～

<将来歩行者交通量>

駅前通りでは、24時間当たり平日で約28,500人、夕方ピーク時で約2,700人(1時間あたり)の交通量が発生する予測結果です。

※駅前通りの現況交通量(平日24時間)：約14,300人

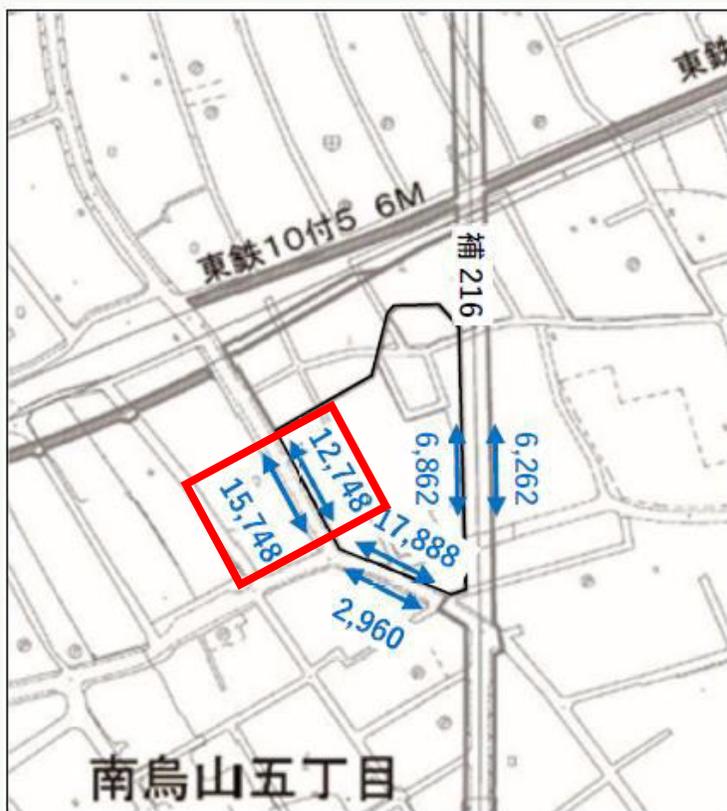


図. 将来交通量 (歩行者/平日 24 時間)

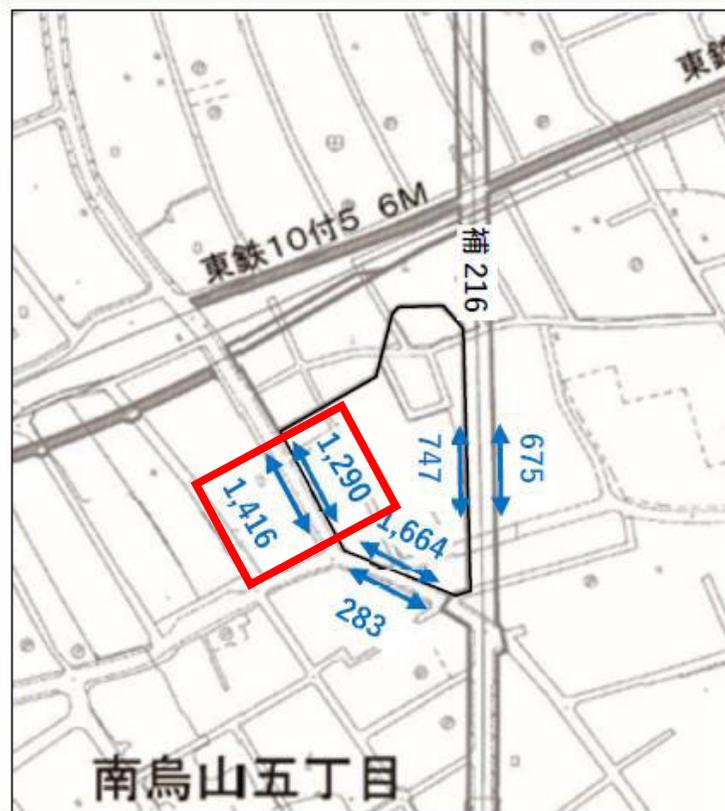


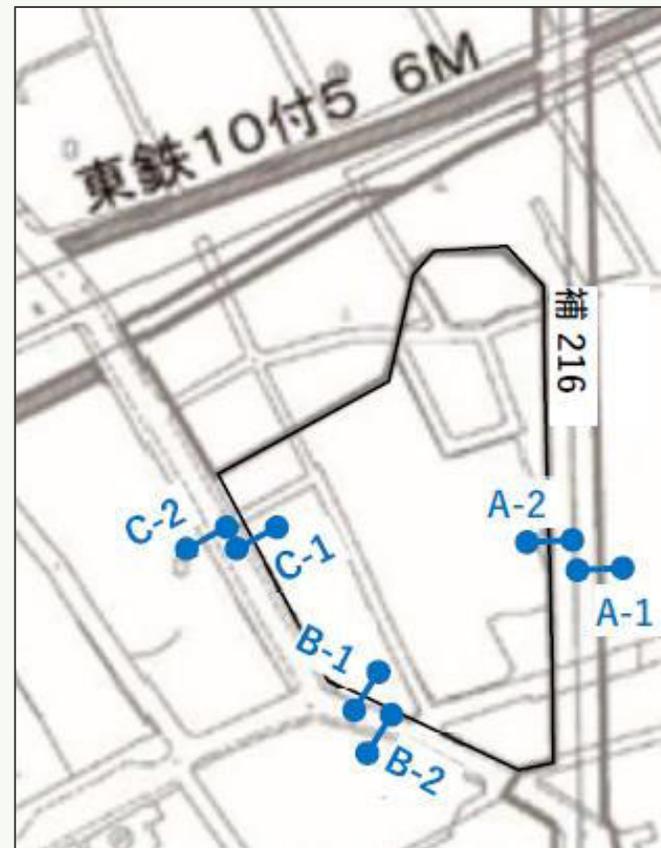
図. 将来交通量 (歩行者/平日夕ピーク時)

周辺への影響 ～周辺交通（歩行者）～

下記地点において、調査結果を踏まえ推計した将来交通量をもとに、敷地内に整備予定の歩道状空地などを踏まえ、平日朝・昼・夕、休日夕方のピーク時の歩行空間のサービス水準を分析した結果、いずれも歩行速度や追い抜きに制約がない歩行区間が確保できることを確認しました。

表. 歩行者サービス水準の算出結果 (将来)

No.	時間帯※1	1時間交通量 (人/時)	15分ピーク率※1 (%)	1分間交通量 (人/分)	有効幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
A-1	平日朝	344	31.3%	7.2	2.5	2.9	A
	平日昼	595	28.6%	11.3		4.5	A
	平日夕	675	32.2%	14.5		5.8	A
	休日夕	590	29.5%	11.6		4.6	A
A-2	平日朝	350	31.3%	7.3	4.5	1.6	A
	平日昼	655	28.6%	12.5		2.8	A
	平日夕	747	32.2%	16		3.6	A
	休日夕	704	29.5%	13.8		3.1	A
B-1	平日朝	1381	29.9%	27.5	2.0	13.8	A
	平日昼	1279	26.7%	22.8		11.4	A
	平日夕	1664	28.3%	31.4		15.7	A
	休日夕	1322	28.1%	24.8		12.4	A
B-2	平日朝	116	31.0%	2.4	0.75	3.2	A
	平日昼	173	26.6%	3.1		4.1	A
	平日夕	283	32.2%	6.1		8.1	A
	休日夕	273	28.2%	5.1		6.8	A
C-1	平日朝	712	30.8%	14.6	4.1	3.6	A
	平日昼	959	28.6%	18.3		4.5	A
	平日夕	1290	29.5%	25.4		6.2	A
	休日夕	1044	26.6%	18.5		4.5	A
C-2	平日朝	1058	31.3%	11.6	1.9	12.3	A
	平日昼	1177	27.8%	11.5		12.1	A
	平日夕	1416	26.7%	13.3		14.0	A
	休日夕	1102	29.5%	11.4		12.1	A



周辺への影響 ～風環境～

現状と、再開発ビル建設後の街の状況をコンピューター上に再現し、再開発ビルの建設による風環境の変化に関する評価を行いました。

建設前（計画地周り拡大）



建設後（計画地周り拡大）



周辺への影響 ～風環境～

風環境の評価では、周辺の建物の状況等により、4つの領域に区分しています。

千歳烏山駅周辺の風環境としては、住宅地相当の領域Aと低中層市街地相当の領域Bに該当します。

評価指標(領域区分※)				年平均風速相当	日最大風速の 年平均相当
※風工学研究所の評価尺度による					
●	領域A	住宅地相当	住宅地で見られる風環境	≦1.2(m/s)	≦2.9(m/s)
●	領域B	低中層市街地相当	住宅とオフィスビルが混在するような市街地で見られる風環境	≦1.8(m/s)	≦4.3(m/s)
●	領域C	中高層市街地相当	オフィス街で見られる風環境	≦2.3(m/s)	≦5.6(m/s)
●	領域D	強風地域相当	一般に好ましくない風環境	>2.3(m/s)	>5.6(m/s)

周辺への影響 ～風環境～

現状は領域Aが主となる風環境ですが、再開発ビル建設後のシミュレーションでは、敷地の西側に1箇所、領域Cとなる観測点が見られました。



周辺への影響 ～風環境～

各通りごとの建設前・建設後の風速の予測結果については、次のようになります。

(単位：m/秒)



	建設前		建設後	
	年平均風速相当	日最大風速の年平均相当	年平均風速相当	日最大風速の年平均相当
補助216号線 (地点49)	1.2	3.0	1.6	3.7
駅前通り (地点95)	0.5	1.2	1.9	4.3
バス通り (地点84)	0.5	1.2	1.7	4.1
駅入口 (地点113)	0.4	1.0	0.5	1.5

領域B ≤1.8 ≤4.3

周辺への影響 ～風環境～

防風植栽の配置による防風対策を施すことにより、
低中層市街地に相当する領域Bの風環境となる予測結果になっています。

<対策の概要>



<対策後>



	年平均風速相当		日最大風速の年平均相当	
	建設後 (対策前)	対策後	建設後 (対策前)	対策後
駅前通り(地点95)	1.9	1.7	4.3	3.7

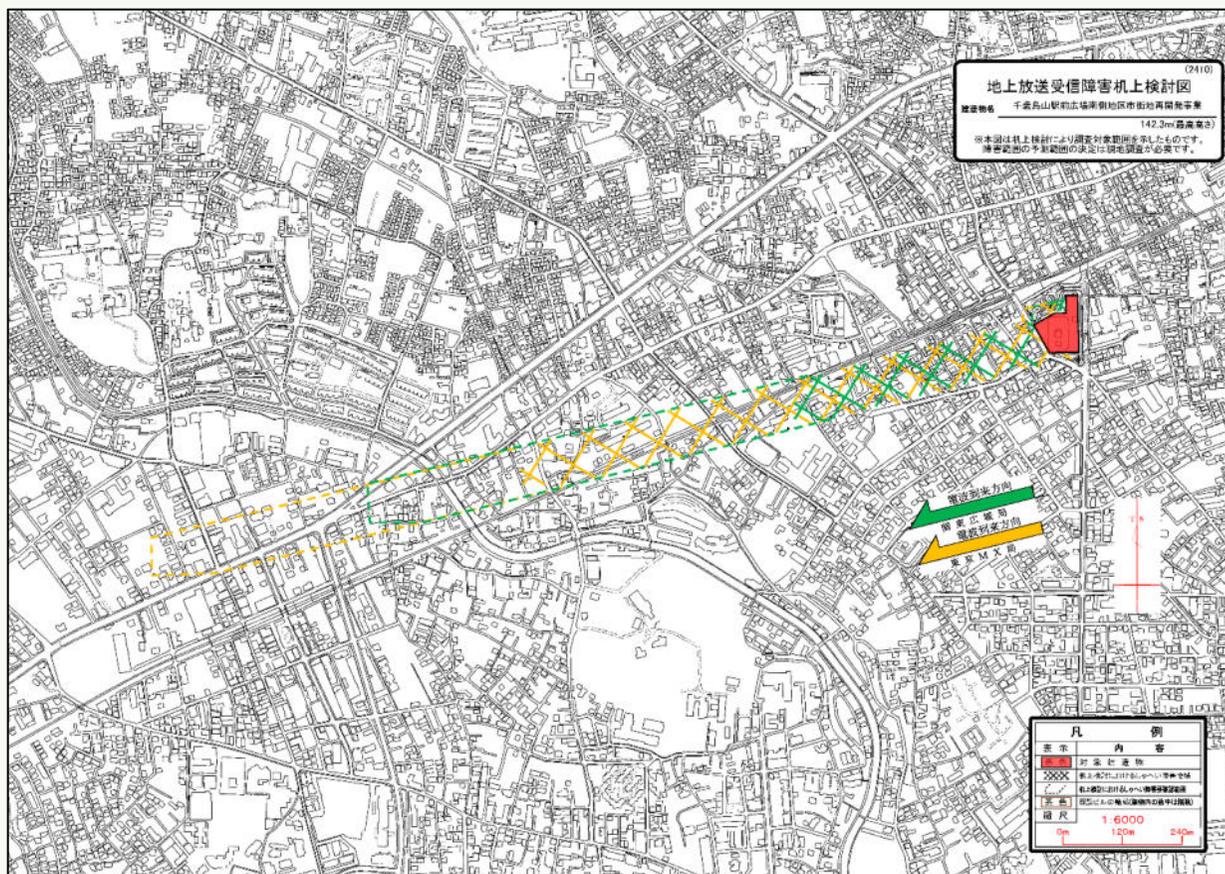
領域B ≤ 1.8 ≤ 4.3

周辺への影響 ～テレビ電波～

再開発ビルの建設により、電波受信に障害が出る可能性がある範囲を机上調査により予測しました。

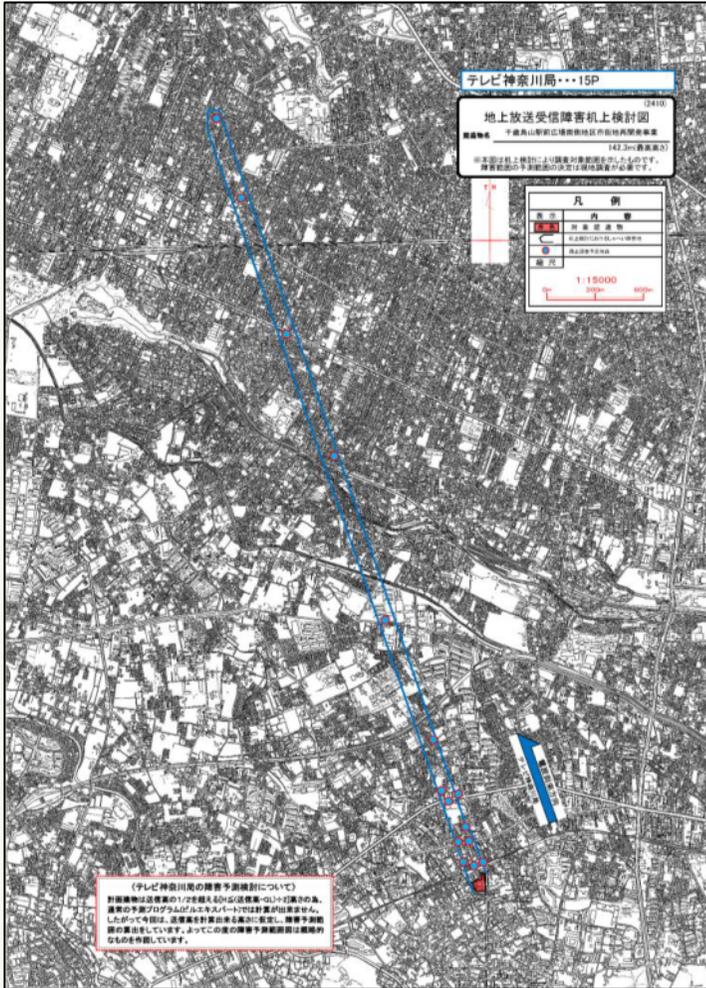
今後、事業進捗に応じ具体的な調査、対応を実施します。

① 関東広域局・東京MX局

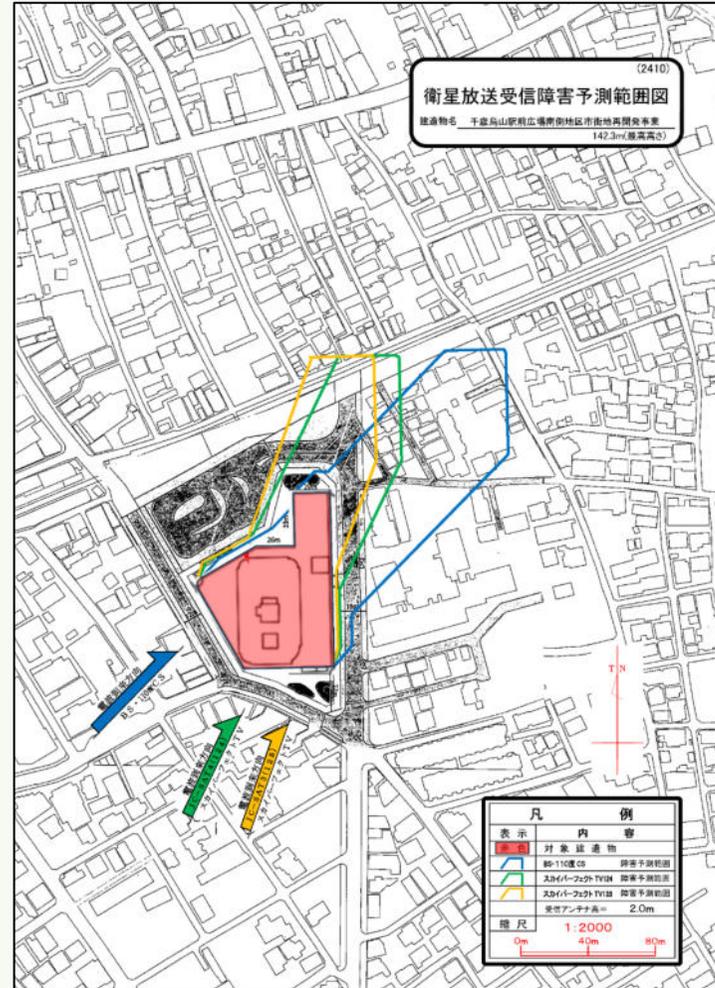


周辺への影響 ～テレビ電波～

② テレビ神奈川局



③ 衛星放送



再開発事業に係る都市計画 (たたき台)

都市計画（たたき台）について

【準備組合】

世田谷区へ都市計画（準備組合案）を提出



【世田谷区】

東京都、世田谷区の上位計画等への整合の確認



【世田谷区】

都市計画（たたき台）の検討

第一種市街地再開発事業（新規）

施行区域面積	約 1.5 ha
公共施設の配置 及び規模	都市計画道路補助第 216 号線：幅員 16 m
	世田谷区画街路第 14 号線：幅員 19.5 m、延長 30 m、 交通広場約 4,000 m ² 含む
	駅前通り（区画道路 7 号） バス通り（区画道路 8 号）
建築敷地面積	約 8,900 m ²
建築面積	約 5,700 m ²
延べ面積	約 88,600 m ²
主要用途	商業・業務、住宅、駐車場
建築物の高さの限度	140 m



市街地再開発事業の都市計画区域(予定)

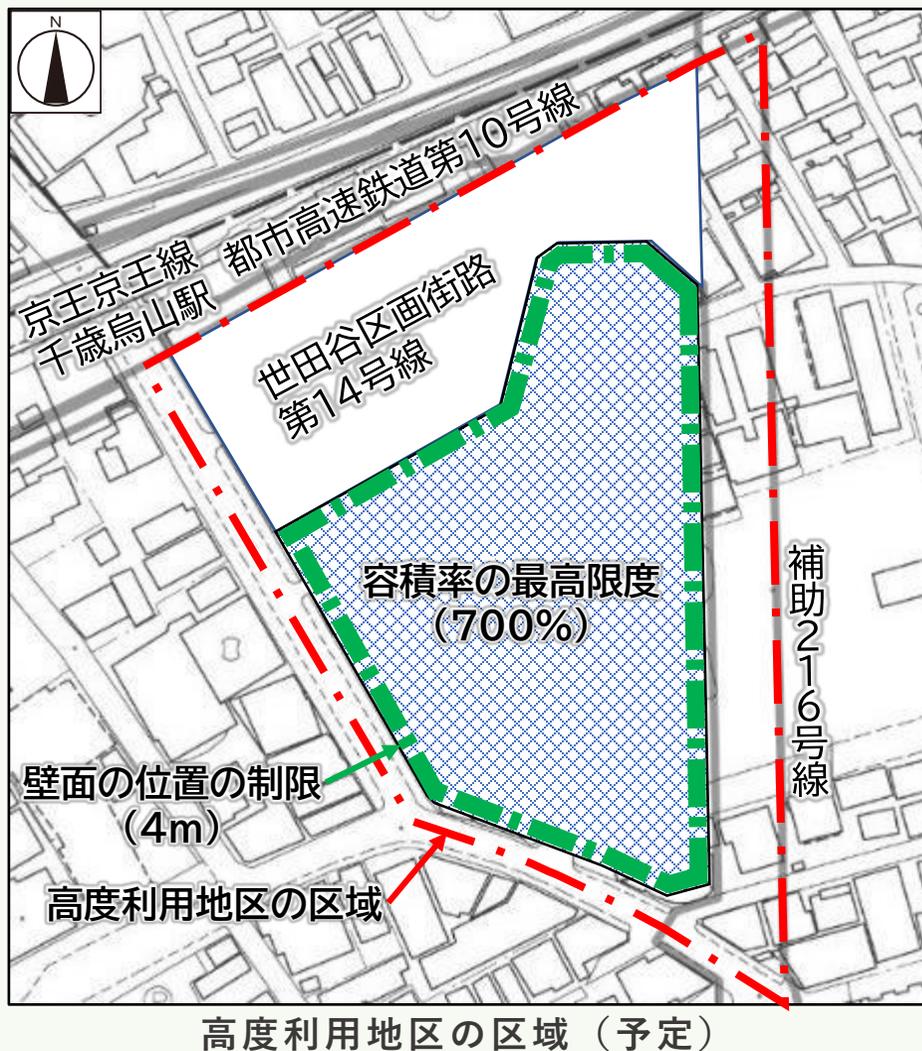
※道路事業重複者については、別途調整予定

高度利用地区（変更）

高度利用地区とは、用途地域内の市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、建築物の容積率の最高限度及び最低限度、建蔽率の最高限度、建築面積の最低限度並びに壁面の位置の制限を定める地区です。

面積	約 1.8 ha
容積率の最高限度	700%
容積率の最低限度	200%
建蔽率の最高限度	50%※
建築面積の最低限度	200㎡
壁面の位置の制限	敷地境界線から 4 m

※建築基準法第53条第6項第1号に該当する建築物については、+20%

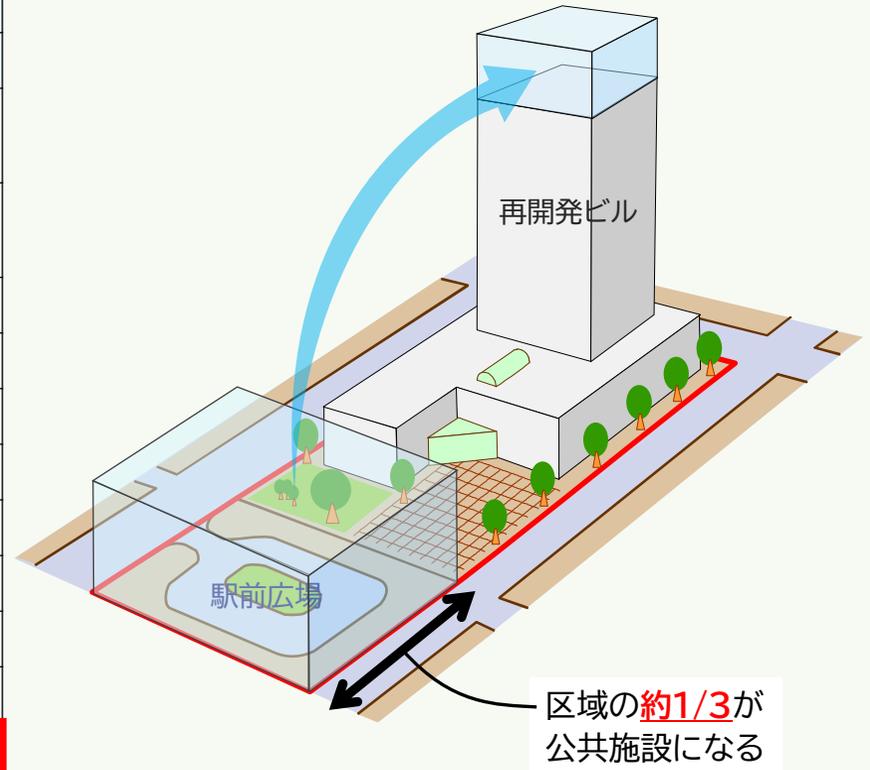


高度利用地区（変更） ～緩和(割増し)容積率の考え方～

容積率緩和のための要件

緩和(割増し)容積率		緩和(割増し)するための要件		
		建ぺい率減	壁面後退	広場
100%	(1)	指定建ぺい率 -20%	敷地境界から 4m	-
	(2)	-20%	2m	敷地面積の 15%
	(3)	-20%	3m	10%
	(4)	-30%	2m	-
150%	(1)	-20%	2m	20%
	(2)	-20%	3m	15%
	(3)	-20%	4m	10%
	(4)	-30%	5m	-
200%	(1)	-30%	2m	30%
	(2)	-30%	3m	25%
	(3)	-30%	4m	20%

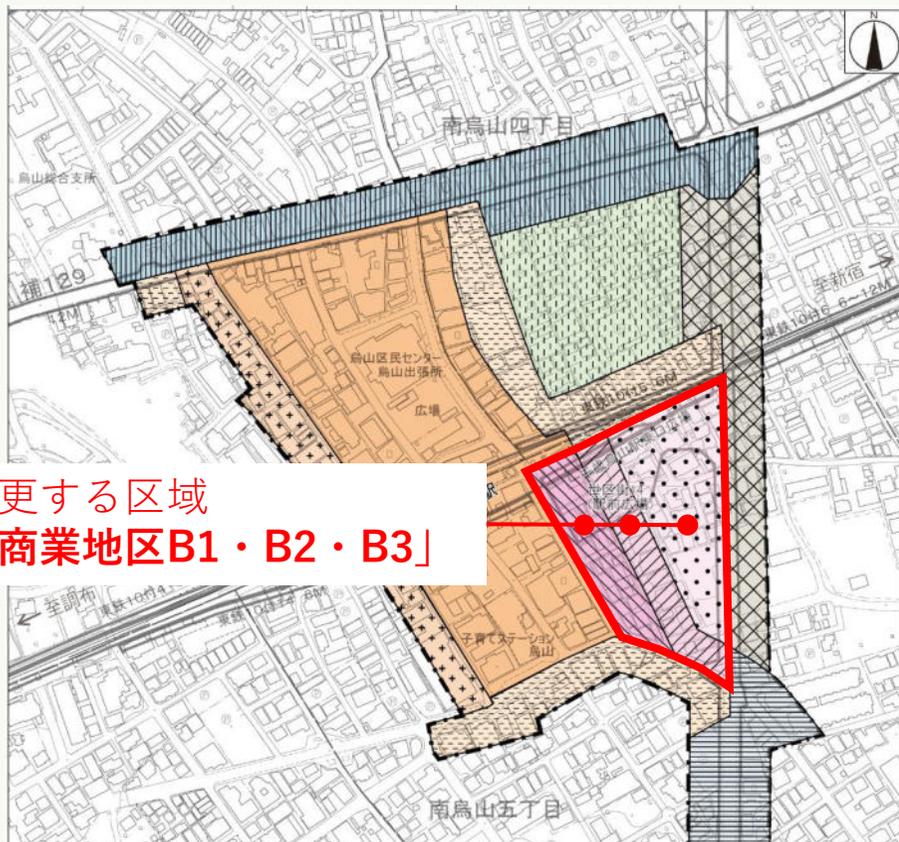
東京都高度利用地区指定方針及び指定基準を基に作成



区域の1/3が公共施設となり、地域のにぎわいの維持・創出等が求められることから、東京都高度利用地区指定方針及び指定基準に定める広場や歩行者空間を整備することにより、緩和(割増し)容積率を200%とする

千歳鳥山駅周辺地区地区計画（変更）

第一種市街地再開発事業、高度利用地区の内容に合わせて、令和3年に策定した地区計画、地区街づくり計画の内容を一部変更します。



変更する区域
「商業地区B1・B2・B3」

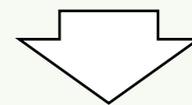
地区区分			
	商業地区 A1		商業地区 B1
	商業地区 A2		商業地区 B2
	商業地区 A3		商業地区 B3
	沿道商業地区 A		沿道商業地区 B
	住宅共存地区		沿道地区

地区区分の変更

【現行】

地区区分	容積率の最高限度	高さの最高限度
商業地区B1	500%	—
商業地区B2	300%*	—
商業地区B3	200%*	45m*

※敷地面積2000㎡未満の場合



【変更】

地区区分	容積率の最高限度	高さの最高限度
商業地区B	500%*	140m

※高度利用地区により、700%まで可能となります

千歳烏山駅周辺地区地区計画（変更）

地区施設の新設

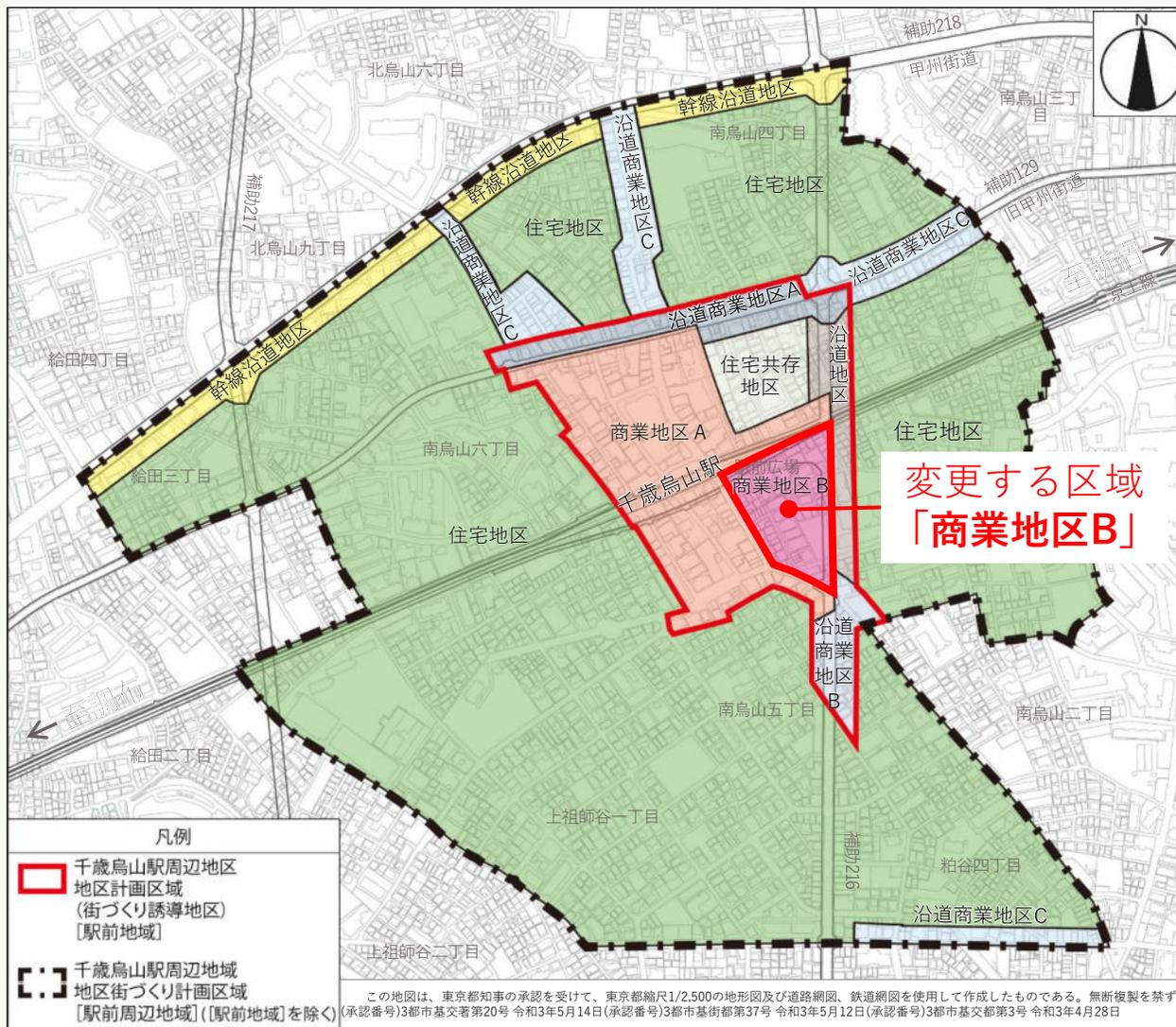
広場	
北広場：	約1,700㎡
南広場：	約560㎡

歩道状空地	
駅前通り側：	幅員2m
補助216号線側：	幅員2m
南側：	幅員4m



千歳烏山駅周辺地域 地区街づくり計画（変更）

※変更は、地区計画区域の商業地区Bのみ



今後の流れ

今後の流れ

都市計画決定に向けた手続き

