

● 第Ⅳ章 今後のまちづくりに係る検討 ●

第Ⅰ章～第Ⅲ章における各種アンケート調査及び現況調査、まちづくりの課題等から得られた知見を基に、以下の視点から荻窪駅周辺における今後のまちづくりについての検討を行う。

1. 市街地の分断による影響と分断解消に向けた手法の検討
2. 合理的な土地利用の可能性
3. 公共施設等の集約に向けた検討
4. 類似事例の整理
5. 今後のまちづくりに関する検討

1. 市街地の分断による影響と分断解消に向けた手法の検討

(1) 市街地の分断による影響

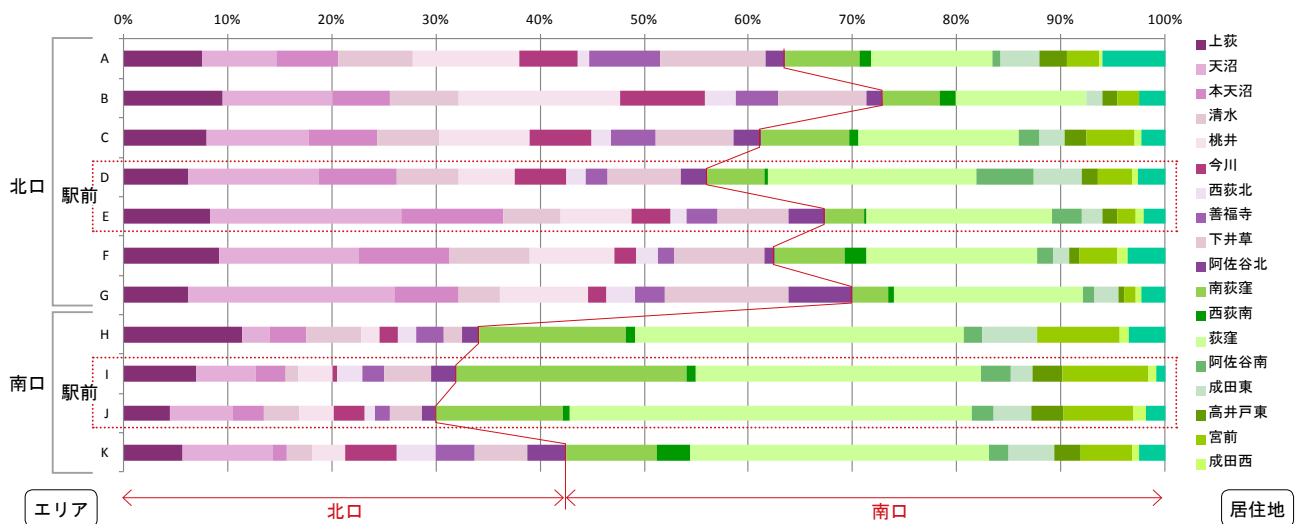
- 市街地の分断による商業業務の機会損失としては、商業における“売上損失”と業務における“移動時間による損失”が考えられるが、これらの機会損失を生む要因として、①心理的な分断感による影響及び②時間ロスに伴う影響について検討する。

*機会損失：買い需要があり、売る側に売る意志があるにもかかわらず、売る側の都合で取引が成立しないことに伴う売り上げの減少を指す。具体的な追加費用が発生する事例は少ないが、売り上げが減ることから損失としてとらえる。

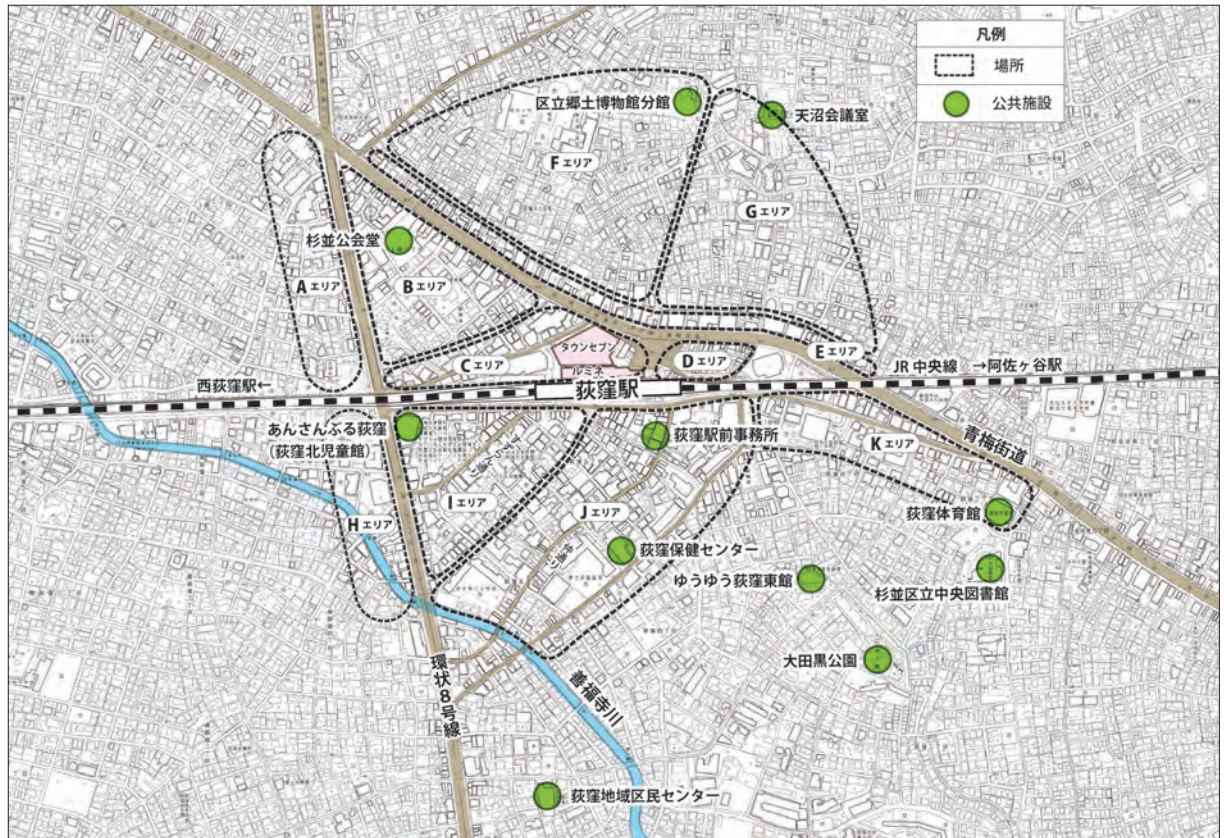
①心理的な分断感による影響

- アンケート調査からは、「駅の反対側には魅力的な店があるものの、行き来がしにくいため、行く気が起こらない」といった意見が多くあげられており、“居住地別の買物によく利用するエリア（下グラフ）”をみても、南北のエリアに対し、駅の反対側の居住者が利用する割合が少なくなっている。
- 道路による分断については、鉄道に比べると利用者の分断感は少ないものの、商業等の面的な広がり障害となっていることを指摘する意見もみられる。
- このことから、駅南北の行き来のしにくさ等が、少なからず種々の都市活動を阻害し、その事による個々人の機会損失を生じており、潜在的に有する社会資本能力の未活用による社会的な機会損失や商業機会の逸出などによる機会損失が生じているものと考えられる。

【居住地別の買物によく利用するエリア（住民アンケートより）】



【参考：買物エリアの位置】



◇鉄道による駅南北の分断に関する意見（自由意見より抜粋）

- ・他の駅に比べ、反対側に自転車で楽にふらりと行くのがとても大変でなかなか足が向かない。
- ・北口を中心に生活しています。南口もたまに行くがとても楽しい店がたくさんあります。しかし南北が行き来しにくく面倒くさくてなかなか行く気がしません。
- ・線路に隔てられて南口と北口の利便性が悪い。自転車で行き来がしにくい。せっかくよい商店街が南北にあるのに、自分のエリアの方ばかり行くのはいつももったいないと思いつつ、反対側に行くのが面倒で足を延ばせない。
- ・駅地下通路を通らないと南北を行き来できないので、そこを改善してもらえれば、南口の使用頻度が高くなると思う。
- ・子供の頃から荻窪駅の北口側に住んでいるが北口の間は南口側には行かないような気がします。（南の人は北口に来ない？）
- ・JRの高架が実現するか、しないのか。そこから街づくりの方向性が大きく変わると思う。北口と南口の分離感は両方の側に住んだが、とても大きかった。行きつけの薬局を探し直したくらいです。
- ・北口側に住んでいるので、北口しかわからない。しかし、設問にもあったが、そもそも北口の住人が北口にしか行かないのは住宅圏のみならず南北が行きづらいからだと思う。もっと南口に行ける道を整備してほしい

◇道路による分断に関する意見（自由意見より抜粋）

- ・青梅街道と環状8号線によって街が分断され、面的な広がりを感じない。
- ・北は青梅街道で分断されている。
- ・青梅街道駅前周辺に駅とつながる地下道整備（横断歩道を渡らなくてすむように）
- ・青梅街道が通っているのも行き来がしづらいのではないかと思います。
- ・青梅街道がある上、中央線が横切っているため、土地が分断されています。

②時間ロスに伴う影響

- ・ 駅南北を横断する歩行者・自転車動線としては、駅中央部の南口地下通路（歩行者）、西口連絡橋（歩行者）、駅から東に100 m程離れた位置にある荻窪地下道（歩行者・自転車）、環状8号線沿いの環八連絡通路（歩行者・自転車）があるが、何れも階段の昇り降りや迂回による歩行時間のロス等、歩行を阻害する要因があり、これらの要因を排除することで歩行時間を短縮することが可能である。
- ・ 青梅街道や環状8号線による分断についても、信号待ちや迂回による歩行時間のロスが考えられる。
- ・ 国土交通省による「都市再生総合整備事業及び市街地環境整備事業の新規採択時評価マニュアル案（平成14年）」における歩行時間短縮便益の算定によると、歩行を阻害する要因の排除による歩行者の総短縮時間（歩行時間のロス）の時間的価値を人の機会費用*と捉えて金銭化する以下の算定方法が示されている。

※短縮時間を更なる労働や余暇に当てることができることによる金銭的価値

$$\Sigma \text{時間短縮便益} = \Sigma \text{事業による歩行総短縮時間} \times \text{賃金率} (40 \text{円} / \text{分})$$

《歩行速度の目安》

自由歩行：70～100 m / 分	群衆歩行：50～70 m / 分
階段昇り：40 m / 分	階段降り：45 m / 分

- ・ 仮に、10,000人が1日に2分(信号待ち60秒×2)の待ち時間を要すると考えた場合、800,000円/日、年換算で約3億円の損失を生ずることとなる。

(2) 分断解消に向けた手法

- ・ 中央線沿線の各駅周辺をみると、少なからず道路等の分断要素が見受けられ、鉄道による市街地の分断は沿線都市全般が抱える課題として認識される。
- ・ 沿線における高架によらない課題対応の方法としては、主に歩行者デッキの整備（参照：4. 類似事例）による対応がなされている。
- ・ 荻窪駅においては、鉄道による分断の他に青梅街道や環状8号線による分断も課題となっていることから、駅周辺の街区との連携による歩行者デッキ等の整備を検討することが考えられる。また、地下通路による既存の南北動線があることから、地下通路の拡幅整備等についても、検討していく余地があると考えられる。

2. 合理的な土地利用の可能性

(1) ニーズ

- ・土地利用は、社会経済情勢や居住者等のニーズを充分踏まえ、必要な計画とすることが望ましいと考えられる。

①社会経済ニーズ

- ・これからの市街地整備では、環境負荷を低減し、建築物単体だけでなくプロジェクト全体としてエネルギー消費が少ない都市を目指すことが必要とされている。
- ・低炭素都市づくりを進めていくため、都市機能がコンパクトにまとまった都市構造としていく必要もある。
- ・人口減少・超高齢化の進行、ライフスタイルや価値観の多様化、地球温暖化への取り組みなど都市を取り巻く社会経済情勢が大きく変化しており、たとえば、商業地における超高層マンションの立地や、工業地における大規模店舗の立地など、これまでになかった土地利用が生じてきている。
- ・また、東日本大震災の経験を踏まえると、大規模災害が大都市において発生した場合、交通結節点周辺において、避難者と帰宅困難者等の集中による混乱により、甚大な人的被害が発生するとともに、大都市の都市機能が大きく損なわれる恐れがあることを認識しておかなければならない。駅周辺に関しては、避難者と帰宅困難者等のための一時滞在施設の整備・確保、交通情報・支援情報の提供、日常からの災害予防など、ソフト・ハード両面にわたる総合的な対策が必要とされている。

②居住者等ニーズ

- ・住民アンケートにおいては、「新宿や吉祥寺ほどではなく、ほどほどの規模、中程度の満足が得られるまちがいい」、「今のままで充分」、「今以上の開発は不要」というような意見も多く、大規模開発や大きな発展というよりも、現状を維持しながら、日常生活を支える施設や良好な住環境の充実が図られることが望まれていると思われる。
- ・また、不要と思われる施設としては、「大規模店舗」、「パチンコ店、風俗店等」があげられている。特に、「大規模店舗に関しては、新宿や吉祥寺にまかせて、荻窪駅周辺地区には不要ではないか」という意見が目立った。
- ・ただし、欲しい施設として「家電量販店」をあげる意見も多くみられた。
- ・そのほか「南北分断の解消」、「駅や駅周辺の改善による商業・業務環境の向上」、「歩いて楽しめるまちの志向」など主に生活利便性の向上という観点からのまちづくり

へのニーズが高い。

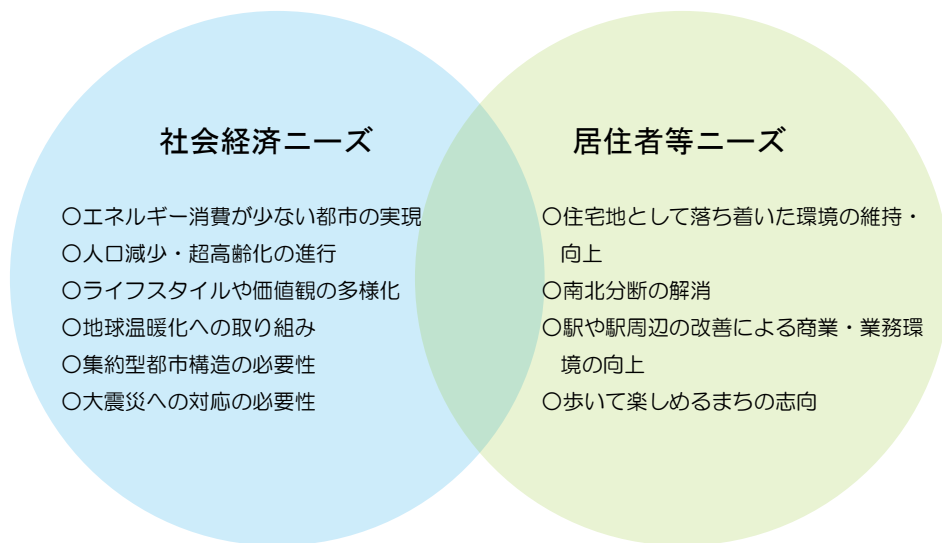
- ・こうしたことから、住宅地として落ち着いた環境を維持・向上していくことに対するニーズは高く、大規模開発を推進し、にぎやかな街になることに対しては慎重な意見が多いように見受けられる。一方、家電量販店等の現在の荻窪駅周辺にない施設の導入を望む声もある。

(2) 立体的土地利用の可能性

- ・荻窪駅前の最大の課題は「鉄道による南北分断」である。これは、アンケート調査、事業者や有識者へのヒアリング等のいずれの場合においても最大の課題としてあげられた。
- ・これらを解消するためには、地上または地下による南北の接続が考えられるが、現在の荻窪駅周辺は建物が密集しており、駅前広場や歩道にも余裕がない。地下道やデッキの整備には、出入口や昇降施設の設置場所を確保しなければならないため、単にデッキ等だけを整備すれば解消するという問題ではない。
- ・したがって、南北をつなぐ基盤とある程度の面的な拡がりを持った街区整備を同時に進め、限られた土地を有効に使っていくために、ある程度の立体的土地利用を行い、駅前に有効な空地を生み出していくことは必要であると考えられる。
- ・立体的な土地利用を念頭に置いた場合、例えば、市街地再開発事業の導入が考えられるが、これまでのように「事業費を稼ぐための高度利用」は、一部の都心でしか成立しない時代になっている。荻窪駅周辺では、指定容積率 400～600%である上荻一丁目でも、実際に活用されている容積率は約 300%程度にとどまっており、容積の需要は高くないと推測できる。したがって、単純に容積を上げるような開発は地権者等の負担を増大させることにもつながるため、慎重に検討していく必要がある。
- ・ただし、面的開発に際しては、事業性の確保も必要なことである。そのためには、地元商業・業務等の動向や居住者等のニーズにかなう適正な仕様・規模を地元居住者及び商業・事業者とともに考え、開発に伴う負担を軽減できるような方法を模索しつつ、地域の共感を獲得できる、長期的なまちづくり拠点をめざしていくことが重要となってくる。
- ・荻窪駅周辺での立体的土地利用の実現に向けた1つのアイデア、可能性として、今回実施した有識者へのヒアリングにおいては、次のような知見を得ている。
 - 荻窪という既にある一定のクオリティを持ったまちのライフスタイルの価値を高め
ていくような機能の導入
 - 荻窪らしさをイメージできるような場所に
 - 荻窪でないと見られない、体験できないような施設の導入

- 量（床）で勝負せず、質（サービスや機能）で違いを出す開発
- 既に持っている荻窪の文化的なイメージは1つの資源
- 人の交流の場、緑や潤いのあるパブリックスペースの充実を図る
- 外から人を呼べるような機能を第一に考えるのではなく、住んでいる人たちが居心地のよい空間の創出により、自然と外からも人が集まるという方向へ
- 整備するのなら、中途半端なものではなく、駅（鉄道事業者）とまちが一体となって進めることが重要
- 医療モールなどの生活に密着した施設の導入

【荻窪駅周辺における立体的土地利用のイメージ】



ある程度の有効な空地を生み出す必要があるため、ある程度の高度利用は必要

上質なライフスタイル（荻窪スタイル）の実現

例えば…

- 人々がたたずみ、あるいはクラシックやアートイベントなどを楽しむ、新たなパブリックライフを演出する空間の創出
- 人にやさしい、安全・快適な空間の創出（歩行者空間の充実、緑溢れる空間の創出、震災対応を踏まえた空間を持つ建物等）
- 単なる商業的展開でない、日常生活を支える様々な機能の導入（医療・福祉サービスの充実、保育所、図書館、日常を豊かにする品揃えの商業施設等）
- 新しく生まれ変わる駅周辺に対して居住者等が愛着や誇りを醸成できるように、事業化までのプロセス（コミュニケーション）を重視

(3) 事業手法の提案

- ・南北分断解消と駅周辺の面的整備を一体的に進める手法としては、一般的には市街地再開発事業が考えられるが、事業性の確保を念頭に置きつつ、荻窪駅周辺に無理なく溶け込める機能の導入や事業スキーム等の考え方の明確化が重要となる。
- ・例えば、高齢化の進展や共働き家族の増加に伴い、住宅地におけるサービスは民間事業者にとっても新しいビジネスチャンスとなり得る。住宅地としての荻窪を支えていくサービスの導入を積極的に検討し、従来の商業的な展開だけに留まらない施設整備を積極的に検討していく。
- ・事業は、通常、国庫補助金や交付金の導入を前提として計画が組まれるものであり、補助金等の動向によって事業採算は大きく左右されてしまう。必要な財源が安定的に確保できない場合は、事業が長期化するだけでなく、事業全体の存在基盤を失うことにつながる恐れがある。
- ・事業期間の短縮は事業収支を向上する上で重要であるが、特に建物が密集した地域などでは、権利者の調整に多くの時間を要することが、民間事業者にとって事業参入の障害になっている。
- ・地元居住者及び商業・事業者が自ら考え、例えば、次のような手法をいくつか組み合わせることで、地区の規模や特性に応じた開発手法を検討し、採算性の向上を図ることに努めていく。
 - 地域の需要や資金調達力に応じた開発を進めるために、地区内で発生する移転補償費等を開発事業的資金と捉え、事業費に組み込み自己資本比率を向上する。
 - 地価を顕在化させず床処分を前提としないような手法を用いる
 - 街路事業等の他事業との同時施行により、保留床処分リスクの少ない事業の構築
 - 資金負担能力が低い権利者に対しても確実に支援が行われるような低利の融資制度や助成制度の拡充

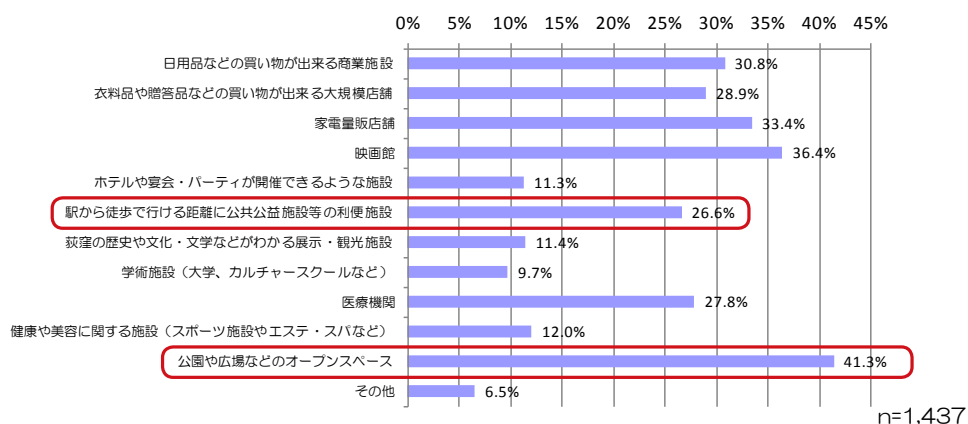
3. 公共施設等の集約に関する検討

- ・住民アンケート及び公共施設等の立地状況から、住民ニーズの高い施設や駅周辺に不足している施設を駅周辺に集約する必要性のある施設として抽出し、各々の駅周辺への集約に関する課題等を検討する。

① 荻窪駅周辺に立地が望まれている公共施設等 ～住民アンケートより～

- ・今回実施した住民アンケートでは、公園や広場などのオープンスペースの充実や駅から徒歩圏内に公共施設等の利便施設の立地を望む意見が多く多くみられ、(下グラフ参照)、公共施設等の駅周辺への集約の必要性が認識されている。
- ・具体的な施設の内容としては、アンケート調査の自由意見から次の施設があげられた。

◇駅周辺にあるとよい、またはより充実した方がよいと思う施設（住民アンケートより）



《住民アンケートで要望のあった公共施設等》

●コミュニティ施設

- ・住民アンケートでは、集会所やパーティ、映画上映等、多様な目的に対応したコミュニティ施設に対する要望があげられた。
- ・駅周辺におけるコミュニティ施設の立地状況をみると、駅から500m圏内には、駅南口の「あんさんぶる荻窪」、駅北口の「杉並公会堂」及び「天沼会議室」が立地しており、会議室や遊戯室等については、一定程度の充実が図られている。
- ・一方、アンケートでは駅に直結した施設への要望や施設の利用料金に対する不満の声もみられることから、今後はコミュニティ施設の利用状況や住民の意向を勘案しながら、駅周辺の建物の高度利用等に合わせた施設の整備や既存施設におけるサービスの向上等に関する検討が望まれる。

住民アンケートの自由意見

- 公共施設をよく利用するが、利用者が多く、なかなか場所が取れないので、増やしてほしい。
- 多目的ホールや宴会、パーティ等が出来るコミュニティ施設があるといいと思う。
- 駅に隣接して公会堂や多目的ホール等の施設が欲しい。
- 映画館も公会堂は高価でなかなか使いにくい。気安く使えるホールがほしい。

●図書館

- ・住民アンケートでは、駅に近接した図書館の整備に対する要望がみられた。
- ・荻窪駅に最も近い中央図書館は、駅から500m以上離れているため、駅利用者にとっては図書館を利用しにくい状況となっている。

住民アンケートの自由意見

- 駅の近くにぜひ、図書館を作ってほしいです。
- 図書館や映画館が駅前にあるなど、浦和に似た雰囲気してもらえると便利だと思う。
- 駅の中または荻窪駅前事務所に区立図書館の返却ポストがあると助かる。
- 図書館や美術館が駅の近くにあると行きやすい。

●歴史・文化施設

- ・各種アンケート調査からは、荻窪駅周辺の印象として、まちに特徴がなく中途半端であるという意見が多くあげられ、荻窪の歴史的な背景や地域資源を活かしきれていないのではないかという指摘もみられた。
- ・荻窪駅周辺には、駅に近接した施設は少ないものの、郷土博物館分館や杉並公会堂、大田黒公園等、歴史や文化等の荻窪らしさを感じられる施設がある他、多くの文化人の活動拠点となっていたこともあり、文化人に縁のある地や建物等が点在している。
- ・有識者ヒアリングにおいては、これらの地域資源を結び、回遊性を向上させることにより荻窪の特徴や魅力をアピールするといったアイデアを得ているところであり、荻窪らしさを感じさせる取り組みとしては、新たな施設整備ではなく、地域と連携しながら既存施設の有効活用や資源の掘り起こし、PR活動等を検討していくことが望まれる。

住民アンケートの自由意見

- 商業施設以外で頑張してほしい杉並区。買い物メインの街ではない部分で荻窪らしさを売りにしてほしい。(杉並アニメーションミュージアムみたいなものとか、プラネタリウムとかをもっと売りにしてもいいと思う)

●育児関連施設

- ・住民アンケート調査では、駅周辺に育児施設や子供と一緒に遊べる施設等の充実を望む意見が多くあげられている。
- ・育児施設については、駅周辺の分布状況を見ると、通常の保育園・幼稚園の他、児童館や一時保育等の多様なサービスを提供する育児施設が複数立地しており、一定程度育児施設の充実が図られていると考えられる。
- ・一方、子連れで楽しめるような公園やオープンスペースが不足しているため、駅周辺を利用する際の休憩場所や交流場所等として利用できる居心地のよい空間の整備について検討していくことが望まれる。

住民アンケートの自由意見

- 学童を含め、保育・教育施設を増やしてほしいです。(小学校内の学童施設を作ってください)
- 駅の周辺に保育所があるとすごく便利。
- 育児関係の施設が増えれば、もっと若い人も集まると思う。
- 北口にも子供が遊べるような施設がほしい。
- 子育て世代の多い街なので親子特にベビー連れと一緒に楽しめる公共施設、飲食店の充実を期待。児童館以外のプレイルームがあるとうれしい。
- 子供と一緒に過ごせる場所がタウンセブンしかない。
- 乳幼児を安全・安心に遊ばせられる駅前施設の新設を望む。若い保護者たちが自然に集まり、そこに「生活の知恵」を持っている専門スタッフによるアドバイスが受けられる仕組みも併用できるようにすると、子供たちにとっても若い保護者にとっても「生活の知恵」の持ち主にとっても楽しい場所になると思う。

●医療機関

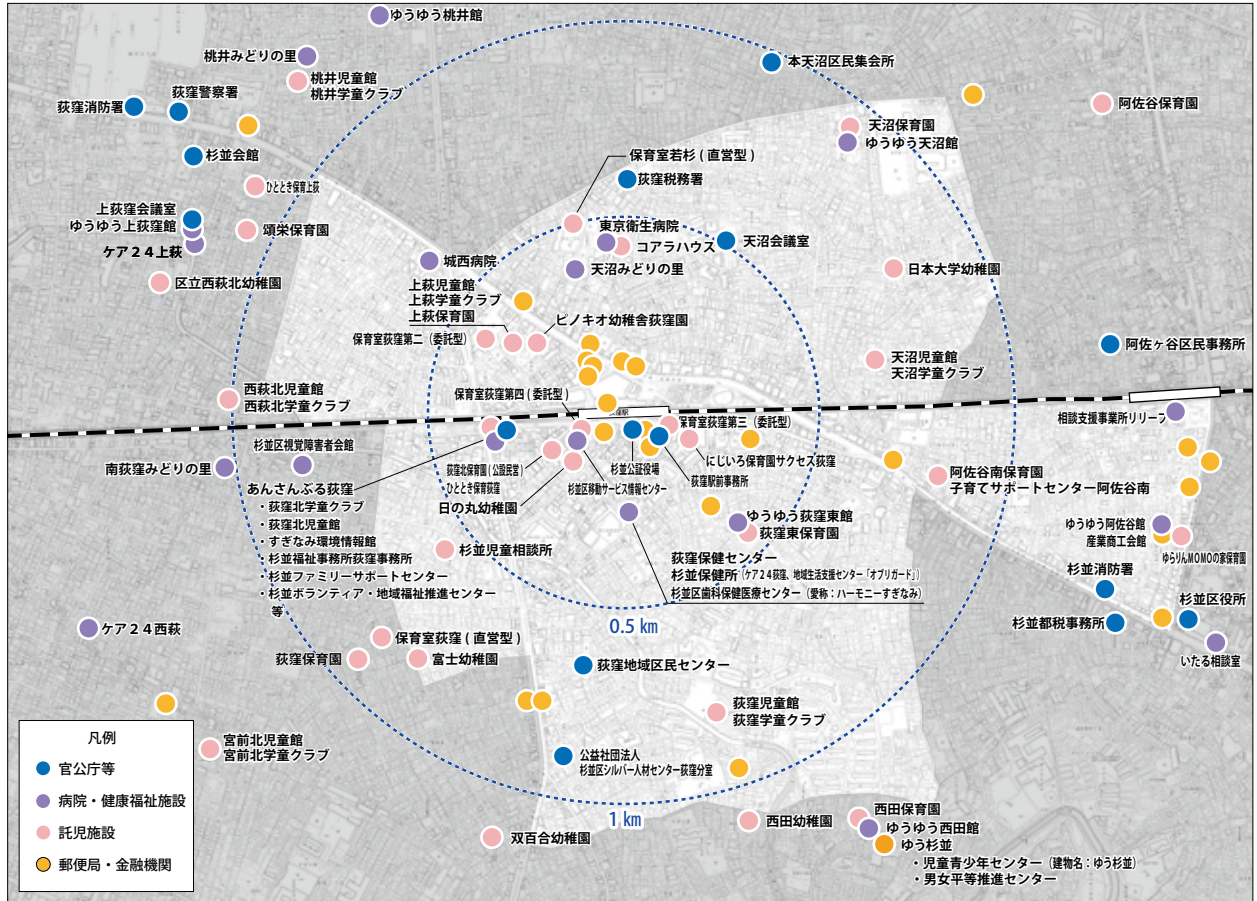
- ・アンケート調査では、医療機関や郵便局が少ないこと、駅南北における立地場所の偏りがあることについて不満の声があげられている。
- ・医療機関については、区内の救急医療機関7つのうち、2つが駅北口(500 m圏周辺)に位置しているが、南口には大規模な医療機関がなく、診療所についても診療科目によって駅南北で偏りがみられる。
- ・医療機関及び金融機関のさらなる充実を図るため、建物の高度利用等にあわせた駅周辺への誘致等を検討することが望まれる。

住民アンケートの自由意見

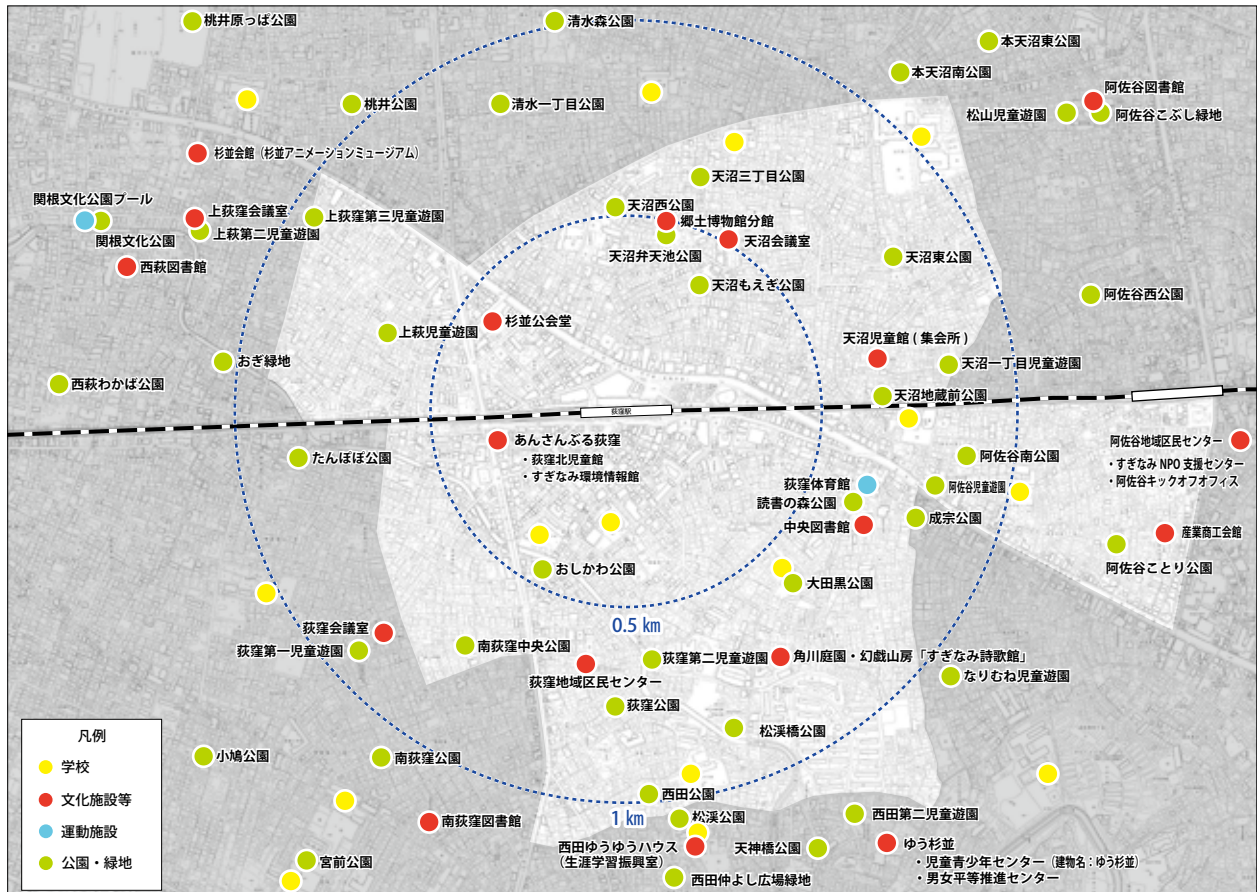
医療機関に関する意見

- 医療機関をもっと充実してほしい。杉並区は人口数の割に小児科・総合病院が少ない。
- 南口に小児科を増やしてほしい。
- 徒歩圏内で公共施設や病院があるといい。
- 南口に住んでいますが、大きな病院が近くになく(北口には衛生病院がある)北口や荻窪病院、高井戸の浴風会などで徒歩とは言わず、南口に大きな病院があると安心できる。
- 総合病院、3次救急総合病院がほしい。
- 医療機関が充実していて助かる。

【荻窪駅周辺の公共施設等の立地状況（既に一定程度の集約がみられる施設）】



【荻窪駅周辺の公共施設等の立地状況（駅から距離がある施設）】



4. 類似事例の整理

・ 鉄道による市街地の分断を課題として抱える既成市街地における、鉄道の高架化・地下化を前提としない課題解消の主な手法として、歩道立体化（ペDESTリアンデッキ・地下）が考えられるが、荻窪駅周辺では鉄道の他、青梅街道による市街地の分断についても課題となっており、これらを一体的に解決する方法として、駅周辺の街区と連携した歩行者ネットワークを整備することが望まれることから、以下に駅周辺の街区と連携した歩道立体化による再生事例を事業手法別に整理する。

- 民間活力を活かした整備誘導事例：ひばりヶ丘駅、立川駅
- 行政主導による整備事例：三鷹駅
- 市街地再開発事業による整備事例：八王子駅、大崎駅

【荻窪駅】



【ひばりヶ丘駅】



【立川駅】



【三鷹駅】



【八王子駅】



【大崎駅】



※ google earth より

● 民間活力を活かした整備誘導事例

(1) ひばりヶ丘駅

- 西武池袋線 - [1日平均乗車人員 33,756 人 (平成 22 年度、西武鉄道発表 ※乗車人員 = 乗降人数 ÷ 2)]

【地区の課題】

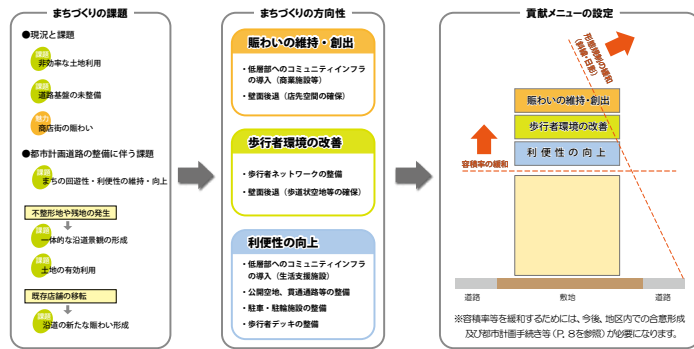
- ・駅南北をつなぐ道路や駅へのアクセス動線となる道路の幅員が狭く、地区全体における道路等の都市基盤が不足していることから、安全・快適な歩行者空間の確保、合理的な土地利用、防災性の向上などが課題
- ・都市計画道路の整備に伴う、沿道の建物更新に合わせたにぎわい施設の誘導や駅前通りにふさわしい街並みの形成



【課題解消に向けた取り組み】

■ 街区再編まちづくり制度の活用による地域主体のまちづくりの推進

- ・東京都の「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づく街区再編まちづくり制度※を活用し、地区の課題解消に寄与するまちづくりへの貢献内容に応じて容積率等を緩和することにより、地域主体のまちづくりを促進する仕組みを採用。
- ・まちづくりへの貢献内容として、歩行者デッキの整備や歩道状空地の確保等を定め、合意形成の整った地区から小規模・段階的に整備していくことを想定している。



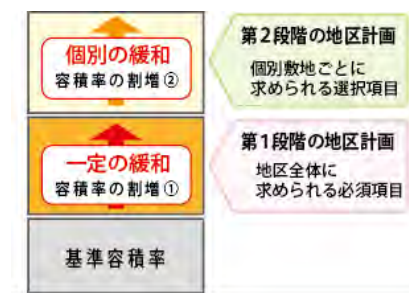
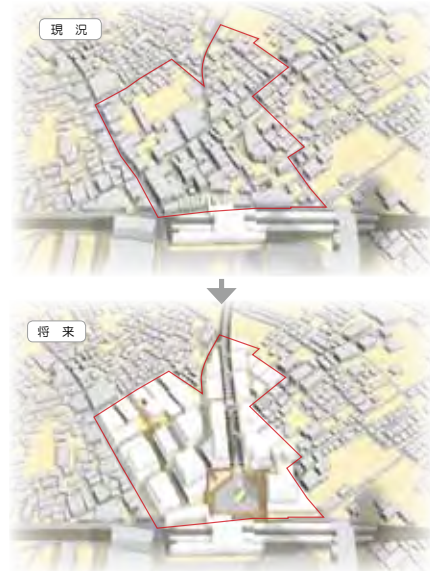
《計画の概要》

名称：ひばりヶ丘駅北口地区街並み再生地区 (H22.8.25)
ひばりヶ丘駅北口地区地区計画 (H23.11.21)

- ・街区再編まちづくり制度は、対象地区を「街並み再生地区」に指定し、地域におけるまちづくりのガイドラインとなる「街並み再生方針」を定め、その内容を再開発等促進区を定める地区計画として具体化していく仕組みとなっている。
- ・ひばりヶ丘駅北口地区では、「街並み再生方針」において、街並み再生に必要な取組みの重要度や貢献度に応じて、効果的なインセンティブの付与を図るため、容積率の割増を段階的に設定している。

- 「街並み再生の貢献項目① (地区全体に求められる必須項目)」 ⇒ 容積率の割増①
- 「街並み再生の貢献項目② (個別敷地ごとに求められる選択項目)」 ⇒ 容積率の割増②

- ・現在は、「第一段階の地区計画」として、地区全体に貢献項目①を再開発等促進区を定める地区計画に定め、一定の緩和を設ける仕組みとしている。
- ・今後は「第二段階の地区計画」として、個別開発の進捗に応じて貢献項目②を定めることにより、個別の貢献に応じた容積率の緩和を受けることが可能になる。



(2) 立川駅

-JR 中央線、多摩都市モノレール- [JR 中央線の1日平均乗車人員 157,517 人 (平成 22 年度、JR 東日本発表)]

【地区の課題】

- ・大規模な都市基盤整備に伴い土地利用の増進が図られる中、増大と必要性が予想される歩行者交通に対応するため、歩行者空間の整備が課題



※従前の様子、出典：立川市ホームページ



【課題解消に向けた取り組み】

- 駅南北をつなぎ、回遊性の向上に寄与する歩行者デッキの整備
 - ・JR立川駅と多摩都市モノレール立川南・北駅を相互に結ぶ歩行者専用デッキを土地区画整理事業等により整備
- 民間建物の建替時に歩行者デッキの整備を誘導することを定めたマスタープランを策定
 - ・駅周辺における幅広い歩行者ネットワークの実現に向け、民有地において、駅周辺街区の回遊性高める歩行者デッキの整備を誘導することを定めた「立川駅前歩道立体化計画」を策定
 - ・歩行者・自動車交通の円滑化という利便性の向上にとどまらず、街づくりの視点から歩道の位置づけを見直し、豊かなオープンスペースの形成と街の活性化を目指している。

《事業・計画の概要》

名称：立川駅北口駅前土地区画整理事業 (H 16.11)
立川駅前歩道立体化計画 (H20.3)

- ・公共側が整備するメインデッキと準メインデッキ及び民間側が整備するサブデッキにより構成され、幅広いネットワーク化が実現できるよう、段階的整備が可能な仕組みを採用

[メインデッキ]

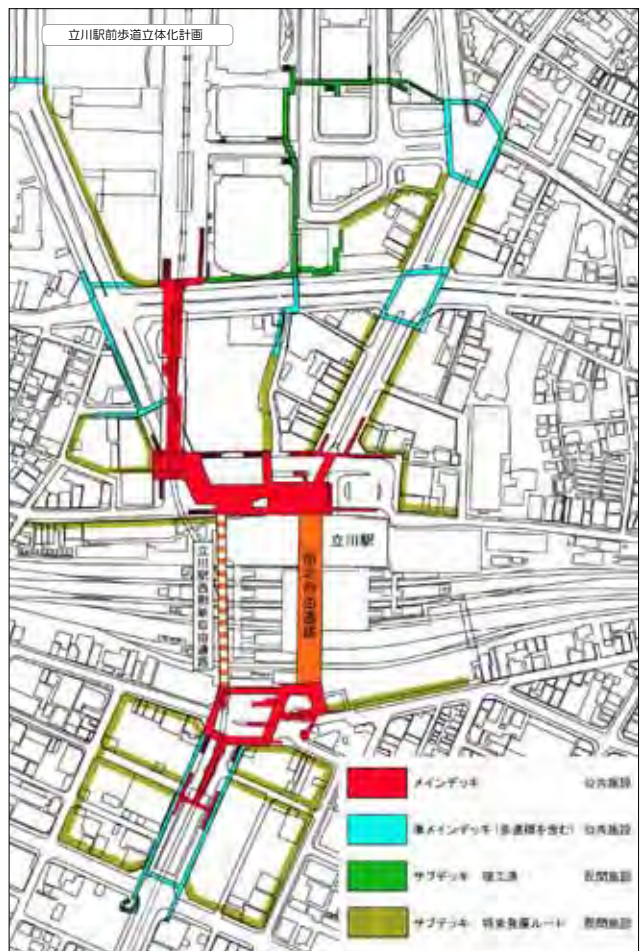
JR 立川駅とモノレール南北駅及び都市軸を連絡する歩行者の主動線デッキであり、都市計画施設として公共側が整備する

[準メインデッキ]

街区の活性化が図られ、かつ公共性の高い歩行者ネットワークの形成がされるデッキであり、原則として公共施設内の民有地側に公共側が整備する

[サブデッキ]

メインデッキや準メインデッキを補完し、民間ビルの活性化と街区内の回遊性を高めるデッキであり、民有地に民間が整備する。再開発やビルの建替時にサブデッキの整備を誘導するとともに、整備に際しては、国の補助制度を活用するなどして、必要に応じて助成することができる



※出典：立川駅前歩道立体化計画

● 行政主導による整備事例

(3) 三鷹駅

-JR 中央線 - [1日平均乗車人員 90,214 人 (平成 22 年度、JR 東日本発表)]

【地区の課題】

- ・災害時の防災拠点となるスペース不足や、駅前広場が狭いことによるバス・タクシーなどの自動車動線と歩行者・自転車動線の錯綜、昇降施設（エスカレーター、エレベーター）の不足等が課題



【課題解消に向けた取り組み】

- 公共事業として歩行者デッキ等を整備、同時に民間支援事業により駅前空間の一体的整備を実施
- ・公共事業として三鷹駅南口駅前広場第1期、第2期整備事業で歩行者デッキを整備するとともに、周辺建物の開発事業について行政が積極的な指導、支援を行い、国・都の助成制度等を活用し、事業の早期実現を図った。
- ・広場の東側に位置する第12地区等東側地区協同ビルには、三鷹駅前市政窓口や三鷹ネットワーク大学が入居、広場南西側に位置する西側地区協同ビルには、駅前デッキの西側を拡張することで、三鷹駅までの人の流れをより円滑にし、駅前空間を一体的に整備している。

《事業・計画の概要》

名称：

《公共事業》

三鷹駅南口駅前広場第1期整備事業 (H5)

三鷹駅南口駅前広場第2期整備事業 (H18)

《民間支援事業》

第12地区等東側地区協同ビル建設支援事業(H17)

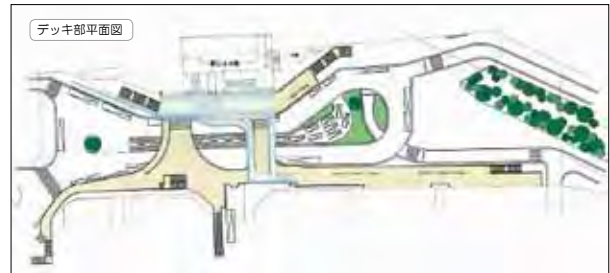
西側地区協同ビル建設支援事業 (H19)

- ・昭和37年に約 8,000 m²に拡張整備することが都市計画決定。円滑な事業推進を図るため、事業を東西に分割して段階的に進め、平成5年に第1期事業として西側の約 4,000 m²を整備、平成18年に第2期事業として東側の約 4,000 m²の整備が完了

- ・バリアフリー推進のため、歩道の拡幅、バス停やタクシープールの再配置、デッキの新設・拡張、エレベーターやエスカレーターの増設などを行っている
- ・老朽化した三鷹橋を架け替え、耐震性を向上させるとともに歩道と車道を分離し交通上の安全を確保している

「風の散歩道」の起点付近に「緑の小ひろば」を整備し、玉川上水との一体感を演出している

- ・これらの結果、三鷹駅、玉川上水、井の頭公園、三鷹の森ジブリ美術館などが、バリアフリーを考慮した安全で格調の高い駅前広場や道路で一体的に結ばれた。



※出典：三鷹市ホームページ

(4) 八王子駅

-JR 中央線 - [1日平均乗車人員 80,219 人 (平成 22 年度、JR 東日本発表)]

【地区の課題】

- ・八王子駅は鉄道が高架化されておらず、鉄道による南北の分断が課題
- ・北口周辺の開発が先行し、まちの活性化の中心となっていたが、八王子駅南口市街地再開発事業を起爆剤として、八王子駅の南北を一体とした周辺地区を、首都圏西部の中核都市にふさわしい魅力を発信する多摩地区の拠点都市として再生復活することが課題



【課題解消に向けた取り組み】

■ 駅南北をつなぐ歩行者デッキの整備

- ・JR八王子駅の北口と南口の回遊性を強化するため、歩行者デッキにより地上部分で南北通路を確保
- ・一方、歩行者デッキが周辺の商業施設等に接続していないため、周辺街区を含めた一体的な回遊性の向上に対する効果は限定的

■ 周辺の商業環境の改善、公益施設の設置

- ・都市間競争に勝ち、地元商業活性化のための起爆剤として、商業施設を核とした複合ビルを建設
- ・教育・文化機能や学術研究、交流機能や情報提供機能などを備えた学園都市にふさわしい交流活動拠点となる学園都市センターをビル内に設置

《計画の概要》

名称：
《北口》
八王子駅北口地区第一種市街地再開発事業 (H9)
《南口》
八王子駅南口地区市街地再開発事業 (H23)

■ 北口

- ・八王子駅は昭和 50 年代に駅ビル化され、平成 11 年に地下駐車場が整備され、続いてペDESTリアンデッキ(マルベリーブリッジ)が整備されて現在の状況に整った。
- ・駅の東側にはタクシープールが、中央部分には 3 つのバスレーンがあり、現在は 15 のバス乗り場が設置されている。

■ 南口

- ・市街地再開発事業により、駅前広場を約 3,000 m²から約 8,000 m²(ペDESTリアンデッキ約 1,800 m²を含む)に拡幅整備した。
- ・JR 八王子駅からペDESTリアンデッキに接続される通路は、JR ビル内に整備されるが、建物内部とは区切られ、24 時間開放となる。(JR と八王子市が管理協定締結)



(5) 大崎駅

-JR 山手線 - [1日平均乗車人員 126,436 人 (平成 22 年度、JR 東日本発表)]

【地区の課題】

- ・道路等の都市基盤施設が脆弱であるため、再開発等に合わせた都市基盤施設の強化が課題
- ・新幹線の品川駅停車や品川～羽田空港間のアクセス強化などに合わせた交通広場など交通結節機能の強化が課題



【課題解消に向けた取り組み】

■ 駅東西をつなぐ歩行者デッキの整備

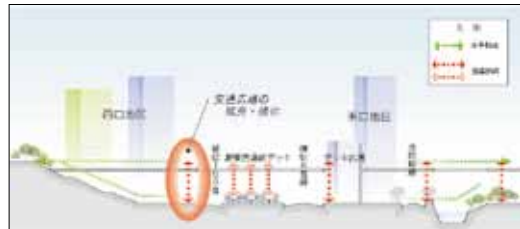
- ・大崎駅東口と西口をつなぐ歩行者デッキ整備や、バリアフリー化などを進め、地域連携を高める歩行者ネットワークを充実

■ 交通広場機能の強化

- ・大崎駅西口地区の再開発により生み出す交通広場機能を強化し、駅東西連絡通路と一体となった交通結節機能を強化

■ 再開発に合わせた地区内幹線道路機能の強化

- ・東五反田地区の再開発に併せたソニー通りと山手通りを連絡する地域内の地区幹線道路機能を強化
- ・また、関連する事業者間において協動的に道路整備を実施
- ・一方、民間施行による道路の維持管理については、事業採算性等が課題



《計画の概要》

名称：

**大崎駅西口中地区
第一種市街地再開
発事業 (H 21) 他**

- ・大崎駅東西自由通路と敷地背後の市街地を結び歩行者デッキ等の歩行者空間の拡充整備を図り、大崎駅を中心に形成される歩行者ネットワークを形成している。



※出典：大崎駅周辺地域 都市再生ビジョン

5. 今後のまちづくりに関する検討

①潜在力とボトルネック要因（阻害要因）

- ・現況及びアンケート、ヒアリング調査等を通じて得た知見から、荻窪駅周辺の潜在力とボトルネック要因は次のようなものであると考えられる。（詳細は、前述のSWOT分析参照）

《潜在力》

- 交通結節点としての利便性が高い
- 住宅地として需要が高い
- 駅周辺に公共施設が多く集積し利便性が高い
- 広域幹線道路が2本あり利便性が高い
- 多くの商店街が展開している
- 歴史や文化・文学が感じられる施設が多い
- 規模の大きなイベントを継続開催している
- 荻窪駅周辺地区に愛着を感じている住民が多い
- ・潜在力をみると、落ち着いた住宅地としての魅力や生活利便性が高いまちということが浮き彫りとなり、そうした力を内在するまちだからこそ、愛着を感じている住民も多いものと思われる。
- ・また、歴史や文学等の文化的背景やクラシックを中心としたイベント開催などまちがもつイメージに落ち着きや風格といったものを与えているものと思われる。

《ボトルネック要因（阻害要因）》

- 鉄道駅や幹線道路による南北の分断が問題視されている
- 安全に通行できる生活道路が少ない
- 一部地域では狭小な宅地が多く建て詰まりがみられる
- 荻窪駅および駅周辺に関する問題が多く指摘されている
- 駐車場・駐輪場の不足
- 自転車に関する問題が多く指摘されている
- 単なる乗り換え駅のあるまちになっている
- 回遊性のあるまちになっていない可能性が高い

— 今後成長する商業地としての評価が低い

— まちの個性となり得る要素は多いが活かされてない

- ・最大のボトルネック要因は、「南北分断」であり、一連の調査の中でも多くの方から指摘があった。JR中央線、青梅街道、環状八号線により、拡がりを感じられず、その範囲以上のまちの成長はないのではないかと指摘が多かった。事業者からは、営業先でも「南北の間での行き来がしづらいため、居住地の反対側の地区では買い物をしていない」という話はよく聞くという指摘もあり、営業機会の損失を生んでいることが確認できる。
- ・特にJR中央線による南北分断に関しては、地下道の整備等も実施しているものの、「暗くて怖い」、「億劫で反対側には行かない」というような意見が多く聞かれ、心理的な要因も南北分断に大きく影響してしまっている。
- ・街頭でアンケートを募ったときには「反対側の地区のことはよく分からない」と話す住民も多く、コミュニティとしても南北間の交流は少ないものと思われる。
- ・まちの成長を促すためには、まちとしての良好なイメージ、安全性、安心感等を維持した上で、投資の阻害要因となっているものを排除する、といったことが必要である。しかし、現状では木造密集市街地や安全に通行できる生活道路の不足、駐車場・駐輪場の不足など、ゆとりや潤いに欠ける要因が多々ある。これらは、新たな投資、事業等を誘導する場合の阻害要因ともなっていると見え、改善が必要と考えられる。

②今後のまちづくりの方向性

- ・杉並区のこれまでのまちづくり行政においては、荻窪駅周辺の地区ごとの特徴を活かした取組が続けられている。駅周辺部の賑わいを期待する地区では、駅を中心とした活性化の方策が模索されてきているが、課題も多く、なかなか実現するまでには至っていない。
- ・外延部に拡がる住宅地においては、良好な住宅地を維持・更新するとともに、密集住宅市街地においては改善を進めるという住宅中心の政策が取られ、着実に進められている。
- ・住民等のニーズも、現在の住宅地をより便利に住みやすくして欲しいということが基本となっていると思われることから、これまでの取組をより一層積極的に行い、実現していくことが求められている。
- ・駅の南北ではまちとしての生い立ちや土地利用の特性が異なる等、ある意味別のまちとして発展してきた経緯がある。一方で、今後のまちづくりを考えれば、都市としての一体性を確保し、機能向上を図る必要があることから、それぞれの地区の主

体性や歴史、アイデンティティを尊重しつつ、都市としての一体感が感じられるまちづくりが望まれる。

- ・荻窪駅周辺の地区については、かつて、北東地区の市街地再開発事業が成立しなかったことなどもあるため、課題は大きいものと思われる。したがって、杉並区まちづくり条例に定めるまちづくり推進地区の指定等も活用しながら、地元商業・事業者、住民等と協働で、十分な時間を掛けて進めることにより、地域の共感を獲得しながら息の長いまちづくりを続けていくことが必要となる。
- ・現況及び各種アンケート調査、ヒアリング調査等に基づき、評価の高い点、課題等を整理し、SWOT分析を行った結果、今後、荻窪駅周辺地区におけるよりよいまちづくりのための取組検討方針として次のようなものを整理している。

ボトルネック要因の改善により、発展・成長の可能性を高めていくための取組方針

■ 駅南北の連絡機能強化や一体性の確保

■ 合理的な土地利用の誘導による駅前空間等の充実

■ 安全で快適な歩行者空間の創出とネットワーク化

■ 行政と地域が一体となった地域活性化

- ・上記に掲げる4つの事項は、住民の改善へのニーズが高いが、実現に向けては課題の多い事項である。ボトルネック要因の改善に重点的に取組むことによって、住民の満足度が一気に高まったり、市街地の「潜在力」が増え、これまで以上の発展・成長の可能性が高まることが予想される。したがって、良好な市街地形成を推進するため、これらの事項に重点的に取組む地区を「まちづくり推進地区」の区域に指定し、行政と地元住民等が適切な役割分担のもとに積極的に検討を進めることも考えられる。

ボトルネック要因を顕在化・悪化させないための取組方針

■ 災害に強いまちづくりの推進

- ・上記に掲げる事項は、喫緊で課題の解決を図らなくてはならない事項である。
- ・特に災害等の課題が多い地区は、既に東京都防災都市づくり推進計画の整備地域に指定されており、これまで進められた取組での改善を継続していくことは重要だと考えられる。
- ・併せて、交通結節点でもある荻窪駅周辺では、先の東日本大震災の教訓を踏まえ、帰宅困難者への対応等についても今後、検討していかなくてはならない。

潜在力を活かし社会経済環境の変化に対応するための取組方針

■住民参加型まちづくりの推進

- 個性ある界隈が面的に広がる商業・業務機能と共同住宅が複合した生活拠点づくり
- ・上記に掲げる2つの事項は、「潜在力」を活用しながら、新しい社会変化に対処していく取組であるため、「荻窪の個性」をより際立たせるための取組と捉えられる。

潜在力を活かし、成長させていくための取組方針

■風格ある住宅地の保全・育成

■暮らしを支える魅力的で個性ある生活拠点の形成

- ・上記に掲げる2つの事項は、既にまちの「潜在力」として一定の評価があり、他の地区と比べて優位性や潜在的なパワーがある事項でもあるまちの資源を守り、磨きをかけつつ、拡大させていく取組である。
- ・これは、これまで当地区で実施してきた取組を地道に続けていくこととも言え、地区計画等で保全の方針が打ち出されている地区等を中心に住民等の理解を得ながら、進めていくことが重要である。