

## 議事要旨

会議名称	第12回 杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会
日 時	令和7年10月31日（金）13：30～15：30
場 所	杉並区本庁舎6階 第四会議室
出席者	<p><b>【構成員】</b></p> <p>■学識経験者 大沢氏、関口氏、桑田氏</p> <p>■交通事業者 東日本旅客鉄道株式会社、東京地下鉄株式会社、関東バス株式会社、西武バス株式会社、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会、公益財団法人東京タクシーセンター</p> <p>■関係行政機関 東京都建設局第三建設事務所管理課、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課、警視庁荻窪警察署</p> <p>■杉並区関係各課 都市整備部長、まちづくり担当部長、土木担当部長、区民生活部荻窪地域担当課長、産業振興センター次長、都市整備部管理課長兼交通企画担当課長、都市企画担当課長、市街地整備課長、拠点整備担当課長、みどり公園課長、みどり施策担当課長、土木計画課長、都市計画道路担当課長、杉並土木事務所長代理</p> <p><b>【事務局】</b> 杉並区都市整備部市街地整備荻窪まちづくり担当</p> <p><b>【欠席】</b> 一般社団法人東京都個人タクシー協会、東京都建設局第三建設事務所補修課、警視庁交通部交通規制課、政策経営部企画課長、保健福祉部管理課長、土木管理課長</p>
会議次第	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 開会</li> <li>2. 議事 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 荻窪駅周辺まちづくりの取組状況について</li> <li>(2) 評価指標の現状値</li> <li>(3) 施策の取組状況について</li> <li>(4) 情報交換・意見交換</li> <li>(5) 今後の荻窪駅周辺まちづくりに関する検討</li> <li>(6) その他</li> </ol> </li> <li>3. 閉会</li> </ol>

## (1) 荻窪駅周辺まちづくりの取組状況について

### (2) 評価指標の現状値

事務局より、資料3を用いて荻窪駅周辺まちづくりの取組状況を、資料4を用いて評価指標の現状値を、それぞれ報告した。

#### **【構成員からの意見等】**

・資料3-4のサインNo.1のレイアウト案について、更新前は代表的な施設名や住所が掲載されていたものが、更新後はなくなっている。他駅でもこのような行先表示を目安に出口を目指す利用者もいる。表示を省略された理由は。

→サイン板面の大きさが限られている中で英語表記も追記する必要があり、文字量が多い住所表記に関しては掲載しないことにした。いただいた意見については今後のレイアウト調整のタイミングで検討したい。

## (3) 施策の取組状況について

資料5の施策の進捗状況について、主要な取組や動きのあった施策について、各所管から報告をしてもらった。

### **<施策2 荻窪地下道のバリアフリー化に向けた調査・検討>**

令和4年度からトンネルの構造や周辺環境などの確認、利用数に関する調査、地下道の自転車運搬可能なエレベーターの検討を進めてきたが、令和6年度に荻窪地下道利用者に対してバリアフリー化に関するアンケート調査を実施したところ、対策の実施が必要であるにご回答いただいた方が約55%という結果であった。また、「施策1 南北連絡導線の新設・改善に向けた調査・検討・協議」における具体的な取組として、荻窪駅利用者の人流調査を予定していると聞いている。今後の予定としては、荻窪駅周辺の利用者に対しても地下道に関するアンケート調査等の実施を検討するなど、引き続き荻窪地下道のバリアフリー化に向けた調査検討を進める。

### **<施策12 店舗前面(民地)での椅子等の設置による憩いの場づくり>**

杉並区では、令和6年7月から区内全域を対象に、買い物やまち歩き途中で気軽に座って一休みできるようなベンチが広く普及されることを目的として、区民等が民有地にベンチを設置する際の費用を最大5万円まで区が補助する「まちなか木製ベンチ等設置補助事業」を開始している。令和6年度に8基、令和7年度に2基、計10基のベンチが設置されている。残念ながら、「荻窪駅周辺都市総合交通戦略(以下、交通戦略)」の対象範囲には設置はされていないが、よりベンチが広い範囲に設置されるよう、引き続き事業の周知を行っていく。

### <施策27 歴史的・文化的資源と商店街との連携事業の実施>

荻外荘の一般公開を記念して、令和6年12月から約1か月間、荻窪の見どころスポットを巡り、撮影した写真をInstagramに投稿、荻窪の魅力を参加者目線で発信してもらおうフォトラリーを開催した。また、フォトラリーの内容をテレビ番組に取り上げてもらい、広範囲に周知を行うことができた。

### <施策30 散策ルートのPR>

荻外荘のパンフレット、三庭園を巡るリーフレットの作成・配布やInstagramなどでも積極的に情報発信している。なお、荻外荘は令和6年12月にオープンしてから10か月経過したが、年間24,000人の来園を想定に対し、現時点で48,000人の方に来園いただいている。また、令和7年7月にオープンした荻外荘展示棟は、2か月半程で10,000人程度の方にお越しいただいている。当初、地域の方々からオーバーツーリズムについて心配する声もあったが、荻外荘の一般公開後の地域の方々との意見交換会などでは「そういったことはない」と意見をいただいている。

### <施策31 歴史的・文化的資源間の連携事業の実施>

荻外荘はメディアにも取り上げていただいております、それが放映されることでたくさんの方に来園いただいている。

### <施策37 駅周辺における無電柱化の調査・検討>

荻窪南側の地域では「特別区道2096-1号線（保健所バス通り）」と「特別区道2131号線（荻外荘通り）」の2路線の無電柱化を進めている。「保健所バス通り」では、すでに工事に入っており、昨年からは企業が道路の下に埋設されている水道管などの移設工事を行っている。来年度からは電線共同溝の工事に入る。現場作業はまだまだ続くため、しばらく地元の方にはご迷惑をおかけしている状況。一方、「荻外荘通り」の方は現在、測量設計などを行っている。こちらは通学路になっていて、ガードレールで歩車道が区切られてはいるものの歩道が非常に狭く、ガードレールの歩道側に電柱があるため、児童がいったん車道に出ないといけないような状況があり、無電柱化を早急に進めていきたいというところである。

### 【構成員からの意見等】

・資料3-1にあるグリーンスローモビリティについて、利用者から喜ばれているとのことだったが、資料5の施策一覧の中には名前が出てきていない。掲載していない理由はあるのか。支障がないのであれば掲載した方がいい。

→グリーンスローモビリティは交通戦略の策定後に具体的な話がでたため、施策一覧には掲載していない。

・施策38 ゾーン30プラスについて、荻窪のように直接的に変えていくことが簡単にはできないまちにおいて、非常にいい取組だと思うが、地域住民の方から要望や意見は寄せられているのか。

→ゾーン30プラスを行ったことによる、苦情等は入っていない。住民の方から「車がスピードを落としたね。」というような声をいただいている。

・施策12 まちなか木製ベンチの設置実績について、詳しく教えてほしい。

→令和6年度が8基、令和7年度が2基の合計10基。設置場所の分類としては、民間住宅が多く、教会などにも設置されている。

・年に一回程度、このように進捗状況を報告し、共有していくことが荻窪の街の価値を持続的に高めるうえで重要だと考える。引き続き、ちょっとしたところでもいいので、報告をお願いしたい。

#### (4) 意見交換・情報交換

交通事業者より近年の状況の報告があり、意見交換・情報交換を行った。

##### <鉄道事業者>

・ホームドアの設置について、昨年までは2031年度までを目標として掲げていたが、中央線快速・総武線などの都内の駅については2028年度までに整備を推進する。(JR東日本)

・混雑緩和のため、2026年3月からオフピーク定期券の対象エリアの拡大を予定している。(JR東日本)

・ワンマン運転の拡大、新しい券売機の導入などによる新技術導入による省人化をおこなっていく。(JR東日本)

・2026年3月14日に運賃改定を実施する予定。冊子等で周知を行っている。(JR東日本)

・荻窪駅の2024年度の1日平均乗降員数は86,000人ほどで、コロナ前の92%程度まで回復している。(東京メトロ)

・全線で見るとコロナ前と比較して、定期利用が9割弱まで回復し、定期外利用が10割を超えているため、総じて100%程度に回復している。(東京メトロ)

##### <バス事業者>

・乗降員数がコロナ前と比較して、9割強くらいまで回復している。特に夏季は猛暑のため、利用者が増えた。(関東バス)

・一方で、運転士不足というのが課題となっており、減便やダイヤ改正を行った。(関東バス)

・自転車の関与する事故が大きな問題となっており、警視庁と協力して自転車マナー向上活動

にも取り組んでいる。(関東バス)

- ・荻窪駅周辺サインについて、バス運転士の負担軽減にも繋がると考えられるため、ぜひ充実をお願いしたい。直近だと新宿西口が大きく変更となった際、案内変更の周知の難しさを実感した。(関東バス)

- ・収支関係でいうとコロナ前の2019年と比較しても遜色ない程度まで回復している。一方で物価高騰、担い手確保のための設備投資や人件費上昇のため、支出が多くかかっている。(西武バス)

- ・ガソリン価格の暫定税率廃止の協議が行われているが、バス事業者として興味を持っている。事業者には恩恵がある一方、自家用車の交通量が増え、定時運行に支障が生じる可能性もある。(西武バス)

### <タクシー事業者>

- ・タクシー業界全体としてはコロナ前に比べて乗務員数は9割ほどまで戻ってきている。中でも若年層の採用が進んでおり、その理由として、2種免許取得までの必要経年数の変更、ナビゲーションシステムなどの新技術導入の効果などが考えられる。(東京ハイヤー・タクシー協会)

- ・夜間の酔客が増えており、車内でのカスタマーハラスメントの増加が問題となっている。また、路上横臥も増えていて、警察に通報して無事事故に遭うこともなく表彰されることがある一方、気が付かず轢いてしまわないように、気を揉んでいる。(東京ハイヤー・タクシー協会)

- ・夏の集中豪雨でタクシーのりばに長蛇の列ができたことがあった。冬になると雪の心配も出てくるので、対策をとっていきたい。(東京タクシーセンター)

### 【構成員からの意見等】

- ・区民から「荻窪駅改札前の通路が、ラッシュ時に混雑して危険な状況だ」という意見が寄せられている。JR荻窪駅はみどりの窓口がなくなり、入れ替わりでいろんな店舗が入っている状況であり、こういったスペースを混雑解消のために活用する対策も考えられる。混雑緩和のための対策として、店舗以外の活用方法について考えはあるか。

→個別具体の場所について、この場で回答することはできないが、ご相談いただければ解決策を考えていきたいと思う。

## (5) 今後の荻窪駅周辺まちづくりに関する検討

事務局より、荻窪駅周辺まちづくりの課題や今後の方針などについて報告を行った。

- ・交通戦略の上位計画の「荻窪駅周辺まちづくり方針（以下、まちづくり方針）」であるが、平成27年に地元のまちづくり団体である荻窪まちづくり会議から区に提出された「荻窪駅周辺まちづくり構想」を受け平成29年4月に策定された。その後、まちづくり方針で掲げた将来像の実現に向けて、交通関係の課題を解決するために、平成31年1月に交通戦略が策定された経緯がある。
- ・まちづくり方針は令和8年度末で策定後10年を迎えるため、来年度から改定を視野に入れた見直しを行いたいと考えている。
- ・また、区全体の地域交通に関する計画として「杉並区地域公共交通計画（以下、地域公共交通）」が令和5年3月に策定され、交通戦略と同様に地域公共交通活性化協議会を開催している。本日、ご出席いただいている委員の中には地域公共交通活性化協議会にも参加されている方がおり、両協議会で類似した内容の話がされる場面もあるのかと思います。課題として認識をしている。来年度以降の荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会については、既存施策の進捗報告は継続して行いつつも、連絡協議会のあり方について検討していきたい。

### **【構成員からの意見等】**

- ・杉並区は立地適正化計画の策定について、どのような考えか。  
→令和5年度に立地適正化計画の策定が再開発等の要件になるということになり、現在、他の区と情報共有を行っている。杉並区としては他自治体や東京都などと情報交換をしながら検討していく考えである。
- ・交通戦略の正式名称は「荻窪駅周辺 都市総合交通戦略」であり、「都市」という言葉が入っている。移動と都市と土地利用をどのように融合させていくか、荻窪という街を考える上では「都市」と「交通」の両方を考えていく必要がある。
- ・荻窪はおそらく大きな開発がないため、できるところから、小さなことから、まちづくりを進めていこうということで、交通戦略を策定した経緯があったと思う。上位計画の地域公共交通の他にも、杉並区都市計画マスタープランまたは立地適正化計画などの関係性も考えながら改定を検討していただきたい。

## (6) その他

学識経験者より講評をいただいた。

・サイン計画について、複数の事業者がいる中で統一的なデザインで整備をするということは大変良いことだと感じた。今回はサイン計画だったが、空間デザインにおいても、利用者が官民の境界を気付かないくらいまで無くしていくことが大事だと考える。こういったサイン事業はもっと区民にアピールしていったほうがいい。

・計画を改定する際は上位計画との関係性、他の計画などにも目を配り、タイミングを計りながら行うことが大事だと考える。

・中央線沿線でいうと、新宿駅は再開発中で、中野駅も駅前でビル計画が進んでいるという状況で、中央線各駅の位置づけが以前よりも明確になってきたと感じている。まちづくり方針を議論していたときは、「区内中央線駅の中でも荻窪駅は中野駅に対抗できる駅にしようではないか。」という意見が出ていた。ところが、10年近く経過して、新宿駅や中野駅は業務地化しており、杉並区内の駅は住宅都市としての駅の在り方を追求しており、中でも荻窪は中心的な役割を担っていると感じている。そのような個性を持った魅力的な駅とはどうあるべきかという議論に、交通環境サイドからアプローチしていくとよいのではと考える。

・方針の策定から時間が経過すると、その間の技術革新により、当初想定していなかったことが実現できそうになっているという状況もあると思う。やはり時点修正というのは必要で、改定の際は新技術なども検討しながら行っていただきたい。

・最近、国の方では、「余白を楽しむ」とか、「パブリックライフ」とか、「個性」という話が出てきているが、荻外荘や大田黒公園、ベンチプロジェクトなどは街の中の余韻をうまく使用し、人々に休んでもらう空間を作ろうという取組で、荻窪はその先行型だったのではないかと思っている。

・新宿や渋谷などは分かりやすく変わっているが、荻窪は分かりにくいけど変わっている。分かりにくいものはどうしても説明しないと伝わらない。ちょっとしたことでも構わないので、年に1回の進捗報告をお願いしたい。

以上