

2. 交通機能の状況

(1) 駅前広場

- ・荻窪駅北口駅前広場は、平成 23 年 3 月に新たな駅前広場の整備が完了し、バス・タクシーの乗降場所やタクシープール等の適切な配置など、安全性や利便性の向上が図られている。
- ・駅南口には駅前広場は整備されておらず、バスの乗降場所が道路上に設置されている。

【北口：駅前広場】

○面積	……………	3,460 m ²
○バス関連施設	……………	乗車バス：5 台分、降車バス：1 台分
○タクシー関連施設	…	乗車バス：1 台分、降車バス：なし タクシープール：15 台分
○自家用車関連施設	…	なし
○歩行者滞留空間	……………	325 m ² (図上求積による)

【北口：青梅街道】

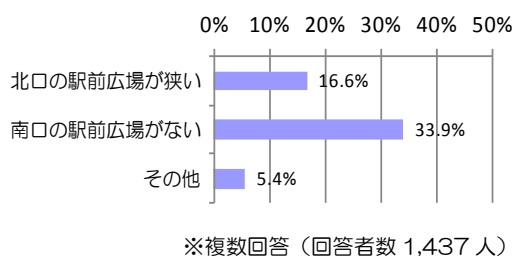
○バス関連施設	……………	乗降バス：5 台分、降車バス：1 台分
---------	-------	---------------------

【南口：補助 131 号線】

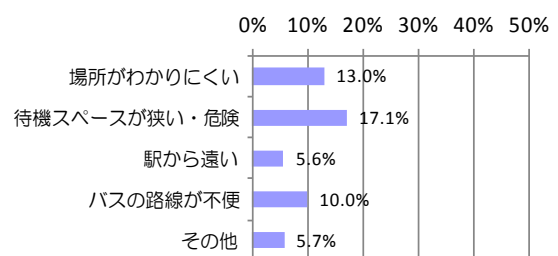
○バス関連施設	……………	乗降バス：4 台分、降車バス：1 台分
---------	-------	---------------------

- ・北口駅前広場の新たな整備により、ターミナル駅としての一定の機能向上が図られたが、バスの乗降バスが広場内に収容しきれず青梅街道の道路上に分散している等の課題が残されており、住民アンケートにおいても、“北口の駅前広場が狭い” “バス停の待機スペースが狭い” という意見が寄せられている。

【駅広場に対する不満】住民アンケートより



【バス停に対する不満】住民アンケートより



- ・これより、今後の荻窪駅の機能向上に向けた検討の参考として、「駅前広場計画指針」（建設省都市局都市交通調査室監修 社団法人日本交通計画協会編集）に基づき、荻窪駅に求められる駅前広場の面積を以下の前提条件により算定する。

【駅の位置付け】

<p>「大都市圏の中間型の駅」</p> <p>荻窪駅は、東京都市圏に位置し、駅周辺にはある程度の商業集積をもちつつ後背地には住宅街を抱えていることから「大都市圏の中間型の駅」とする</p>
--

【鉄道利用者の駅端末分担率】

交通手段	駅端末分担率	出典
バス	18%	平成 17 年大都市交通センサス
タクシー	1%	駅前広場計画指針
自動車	1%	駅前広場計画指針
徒歩・二輪	80%	平成 17 年大都市交通センサス

参考：大都市圏の鉄道利用者の駅端末分担率

	バス	タクシー	自動車	徒歩・二輪
通勤型の駅	10%	1%	8%	81%
中間型の駅	8%	1%	1%	90%
都心型の駅	4%	1%	1%	94%

※駅前広場計画指針より

- ※1) 通勤型の駅：郊外の住宅地を抱えるような駅
- ※2) 都心型の駅：商業・業務地を抱えるような駅
- ※3) 中間型の駅：駅周辺にある程度の商業集積をもちつつ後背地に住宅街を抱えるような駅

- ・本調査では、『駅前広場計画指針』に掲載されている、下記の指標参考値と施設原単位を活用する。

指標参考値		施設原単位	
バス1台当たりの平均乗車客数	40人/台	バス乗降場	70㎡/台
バスサービス時間	5分	バス乗車客の滞留空間	1.0㎡/人
1人当たりバス降車時間	2/60分/人	タクシー乗降場	20㎡/台
タクシーサービス時間	5分	タクシー乗車客の滞留空間	1.0㎡/人
1人当たりタクシー乗車時間	10/60分/人	自家用車乗降場	20㎡/台
1人当たりタクシー降車時間	30/60分/人	自家用車駐車場	30㎡/台
タクシー1台当たり平均乗車人数	1.4人/台	タクシー駐車場	30㎡/台
自家用車平均乗車人数	1.3人/台	計画車道延長	0.4×計画交通量+36.1
自家用車平均停車時間	1分	計画車線幅員	3m+余裕幅員2.5m
バス乗車比率（東京）	0.406		
タクシー乗車比率（東京）	0.649		

- ・なお、以下の項目については『荻窪駅北口地区広場整備基本方針作成調査』（平成13年12月）に記載の数値を活用する。

	バス	タクシー	自家用車
ピーク時平均乗車客数	26.5人/台	1.2人/台	1.1人/台
ピーク時平均降車客数	31.6人/台	1.2人/台	1.2人/台
ピーク時平均乗降客数	22.7人/台	1.2人/台	1.2人/台
乗車ピーク率	13.5%	15.5%	35.1%
降車ピーク率	18.7%	21.1%	31.0%
乗降車ピーク率	12.9%	14.5%	28.1%
乗車比率	0.419	0.924	0.101

- ・鉄道の乗降者人員は、東日本旅客鉄道ホームページと東京メトロホームページより、240,485人/日（JR：170,186人/日、東京メトロ：70,299人/日、平成22年）とする。

① バス乗降場関連面積

○バス乗降関連面積

$$= (\text{バス乗車バス数 [B}_{IB}] + \text{バス降車バス数 [B}_{OB}]) \times \text{バス乗降場施設原単位 [a}_B] \\ + \text{バス待ち滞留客の計画交通量 [N}_{BW}] \times \text{バス乗車客1人当たりの滞留空間 [a}_{BW}]$$

○バス乗車バス数 [B_{IB}]

$$= (\text{ピーク時バス乗車客数}) / (\text{ピーク時バス1台当たり平均乗車客数}) \times (\text{バスサービス時間}) / 60 \\ = (240,485 \times 0.18 \times 0.135 \times 0.419) / 26.5 \times 5 / 60 \\ = 7.70 \rightarrow 8 \text{バス}$$

○バス降車バス数 [B_{OB}]

$$= (\text{ピーク時バス降車客数}) \times (1 \text{人当たり降車所用時間}) / 60 \\ = (240,485 \times 0.18 \times 0.187 \times (1 - 0.419)) \times (2 / 60) / 60 \\ = 2.61 \rightarrow 3 \text{バス}$$

○バス待ち滞留客の計画交通量 [N_{BW}]

$$= (\text{ピーク時バス乗車客数}) \times (\text{バスサービス時間}) / 60 \\ = (240,485 \times 0.18 \times 0.135 \times 0.419) \times 5 / 60 \\ = 204.05 \rightarrow 205 \text{人}$$

よって、バス乗降関連面積 = $(8 + 3) \times 70 + 205 \times 1.0 = \underline{975 \text{ m}^2}$

② タクシー乗降場関連面積

○タクシー乗降関連面積

$$= (\text{タクシー乗車バス数 [B}_{IT}] + \text{タクシー降車バス数 [B}_{OT}]) \\ \times \text{タクシー乗降場施設原単位 [a}_T] + \text{タクシー待ち滞留客の計画交通量 [N}_{TW}] \\ \times \text{タクシー乗車客1人当たりの滞留空間 [a}_{TW}]$$

○タクシー乗車バス数 [B_{IT}]

$$= (\text{ピーク時タクシー乗車客数}) \times (1 \text{人当たりタクシー乗車所要時間}) / 60 \\ = (240,485 \times 0.01 \times 0.155 \times 0.924) \times (10 / 60) / 60 \\ = 0.95 \rightarrow 1 \text{バス}$$

○タクシー降車バス数 [B_{OT}]

$$= (\text{ピーク時タクシー降車客数}) \times (1 \text{人当たりタクシー降車所要時間}) / 60 \\ = (240,485 \times 0.01 \times 0.211 \times (1 - 0.924)) \times (30 / 60) / 60 \\ = 0.32 \rightarrow 1 \text{バス}$$

○タクシー待ち滞留客の計画交通量 [N_{TW}]

$$\begin{aligned} &= (\text{ピーク時タクシー乗車客数}) \times (\text{タクシーサービス時間}) / 60 \\ &= (240,485 \times 0.01 \times 0.155 \times 0.924) \times 5 / 60 \\ &= 28.70 \rightarrow 29 \text{人} \end{aligned}$$

よって、タクシー乗降関連面積 = $(1 + 1) \times 20 + 29 \times 1.0 = 69 \text{ m}^2$

③ 自家用車乗降場関連面積

○自家用車乗降場面積

$$= \text{自家用車乗降バース数 [Bc]} \times \text{自家用車乗降場施設原単位 [ac]}$$

○自家用車乗降バース数 [Bc]

$$\begin{aligned} &= (\text{ピーク時自家用車利用者数}) / (\text{ピーク時自家用車平均乗降人数}) \times (\text{自家用車平均停車時間}) / 60 \\ &= (240,485 \times 0.01 \times 0.281) / 1.2 \times 1 / 60 \\ &= 9.39 \rightarrow 10 \text{バース} \end{aligned}$$

よって、自家用車乗降場関連面積 = $10 \times 20 = 200 \text{ m}^2$

④ 駐車場関連面積（タクシープール面積）

○駐車場関連面積

$$= (\text{タクシー駐車台数の計画交通量 [P_T]}) \times (\text{タクシー駐車場施設原単位 [aP_T]})$$

○タクシー駐車台数の計画交通量 [P_T]

$$\begin{aligned} &= (\text{タクシー待ち滞留客の計画交通量 [N_{TW}]}) / (\text{ピーク時タクシー1台当たり平均乗車人数}) \\ &= 29 / 1.2 \\ &= 24.17 \rightarrow 25 \text{台分} \end{aligned}$$

よって、駐車場関連面積 = $25 \times 30 = 750 \text{ m}^2$

⑤ 歩道面積

- ・ 荻窪駅周辺の商業・業務施設の利用者数およびバス乗り換え人数等が不明なため、現況の歩道面積と同等の面積である 770 m² とする。

⑥ 交通処理のための車道面積

○車道面積＝計画車道延長 [Lc] ×計画車線幅員 [Wc]

○計画車道延長 [Lc]

$$\begin{aligned} &= 0.4 \times (\text{車道に関わる計画交通量}) + 36.1 \\ &= 0.4 \times \{(240,485 \times 0.18 \times 0.419 \times 0.135 / 26.5) \\ &\quad + (240,485 \times 0.18 \times (1 - 0.419) \times 0.187 / 31.6) \\ &\quad + (240,485 \times 0.01 \times 0.924 \times 0.155 / 1.2) \\ &\quad + (240,485 \times 0.01 \times (1 - 0.924) \times 0.211 / 1.2) \\ &\quad + (240,485 \times 0.01 \times 0.281 / 1.2)\} + 36.1 \\ &= 485.51 \text{ m} \end{aligned}$$

よって、車道面積＝485.51 × (3 + 2.5) = 2,670 m²

⑦ 付加的施設の面積

- ・キス&ライド、パーク&ライド、自家用車駐車、二輪車、長距離バス等の計画交通量に要する必要施設面積は特に想定しない。

⑧ 環境空間面積（歩道以外）

- ・環境空間面積は駅前広場面積のうち、車道部を除くすべての面積（歩道及び修景された交通島の面積）と位置付けられている。駅前広場面積に対する環境空間面積の割合は標準的な環境空間比である0.5と設定する。

○環境空間面積 [h]

$$(h + 770) / (975 + 69 + 200 + 750 + 770 + 2670 + 0) = 0.5$$

よって、環境空間面積 [h] = 1,947 m²

- ・以上より、

○荻窪駅に求められる駅前広場面積

$$\begin{aligned} &= \text{バス乗降場関連面積 [975 m²] + タクシー乗降場関連面積 [69 m²] } \\ &\quad + \text{自家用車乗降場関連面積 [200 m²] + 駐車場関連面積 [750 m²] + 歩道面積 [770 m²] } \\ &\quad + \text{交通処理のための車道面積 [2,670 m²] + 付加的施設の面積 [0 m²] + 環境空間面積 [1,947 m²] } \\ &= 7,381 \text{ m}^2 = \text{約 } 7,400 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

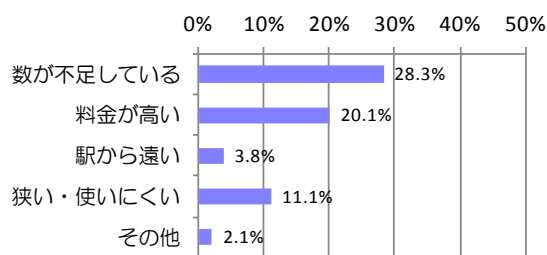
- ・荻窪駅周辺の商業・業務施設の利用者等を考慮した歩道や歩行者の溜まり空間等の歩行者環境をさらに充実させるためには、駅前広場面積をさらに大きくする必要がある。
- ・今回は、駅端末分担率や各ピーク率、バス1台当たりの平均利用人数等について、現状に即した値が把握できなかったため、より正確な駅前広場の面積算定に向け、さらに詳細な検討が必要となる。

(2) 駐車場・駐輪場

① 駐車場

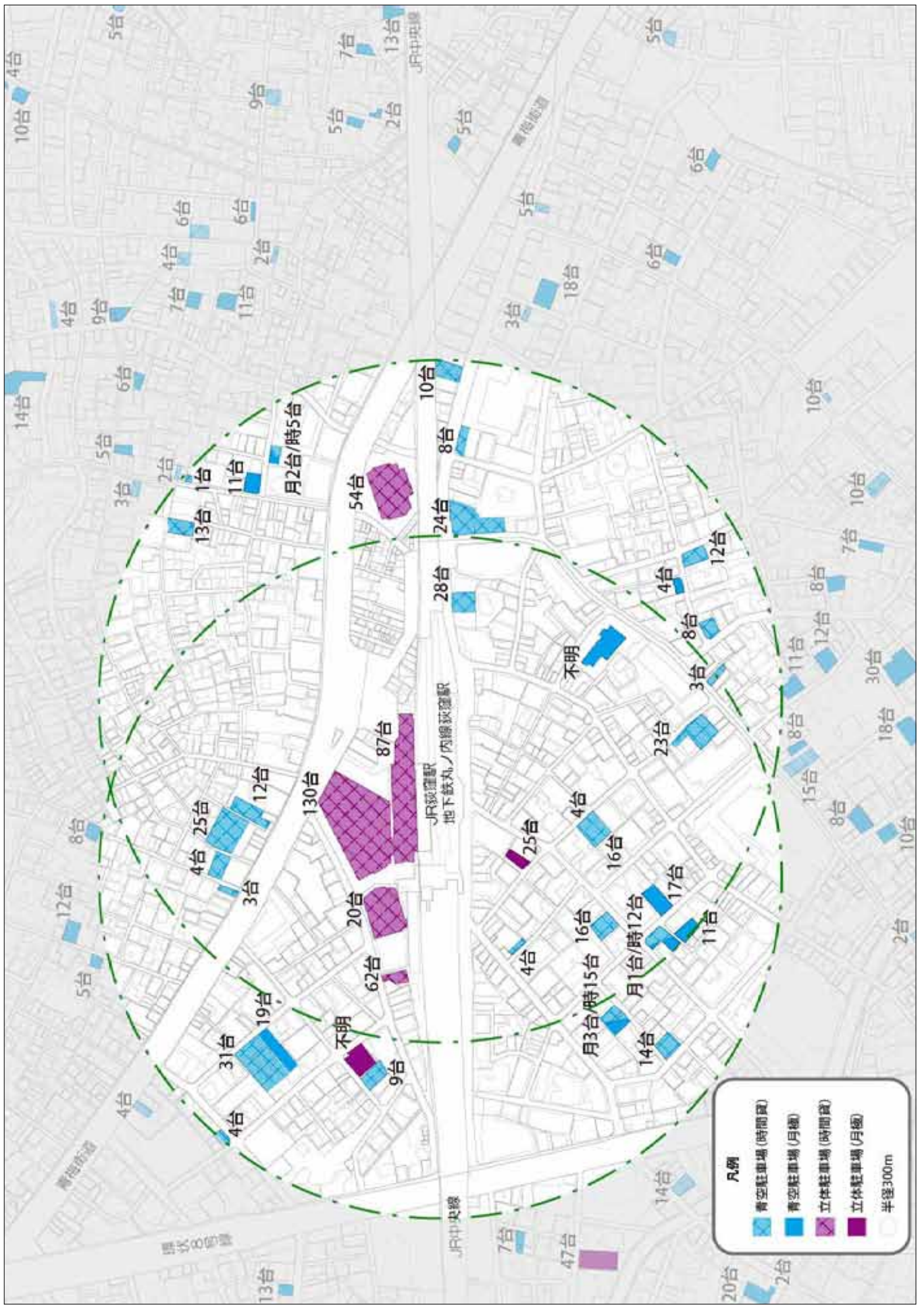
- ・荻窪駅周辺地区における駐車場の分布状況（現地調査により把握）をみると、荻窪駅周辺には時間貸し駐車場が多く分布しており、駅から離れるにつれて小規模な月極駐車場が多く分布している。
- ・また、荻窪駅周辺以外の駐車場は、ほとんど青空駐車場である。
- ・荻窪駅周辺でみると、時間貸し駐車場が570台分（青空駐車場：304台、立体駐車場：266台）整備されているが、『荻窪駅周辺まちづくりに関する住民アンケート調査』によると、駅周辺の駐車場の数が不足していると答えた人が407人(28.8%)と最も多くなっており、その割合も約3割と高くなっている。

【駐車場に対する不満】住民アンケートより



※複数回答（回答者数 1,437人）

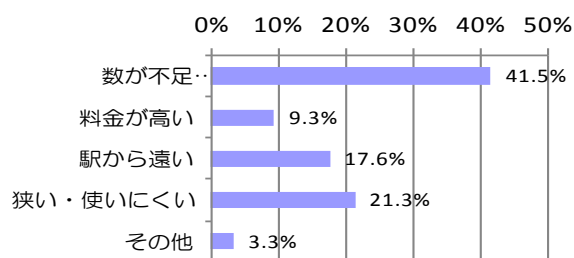
【狹窪駅周辺における駐車場の分布状況】



② 駐輪場

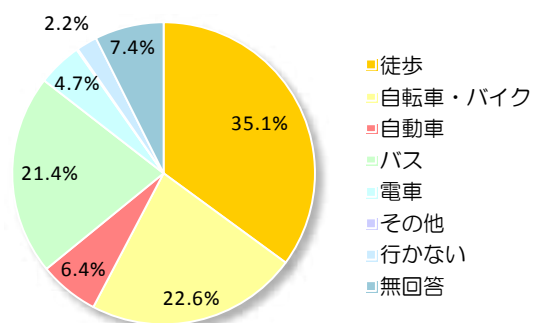
- ・荻窪駅周辺地区における駐輪場の分布状況を見ると、公共駐輪場が8か所、民間駐輪場が4か所整備されており、総収容台数は8,285台。民間駐輪場は全てが一時利用で運営されており、総収容台数は464台で全体の約6%となっている。
- ・また、現在利用されている駐輪場において、一時利用の割合は約4割、定期利用の割合は約6割となっていることから、過半数の利用者が継続的に利用していることが分かる。
- ・さらに公共駐輪場の稼働率は約8～9割と非常に高く、駅北側の繁華街に近接した4つの公共駐輪場では、10割に程近い稼働率となり、飽和状態ともいえる箇所も少なくない。
- ・『荻窪駅周辺まちづくりに関する住民アンケート調査』による結果では、荻窪駅及び駅周辺への交通手段が、1位の徒歩に次ぎ2位が自転車となっており、駅を利用する際に不満に感じていることとして、駐輪場の数が不足しているとの回答者数が非常に多い。

【駐輪場に対する不満】



※複数回答（回答者数 1,437人）

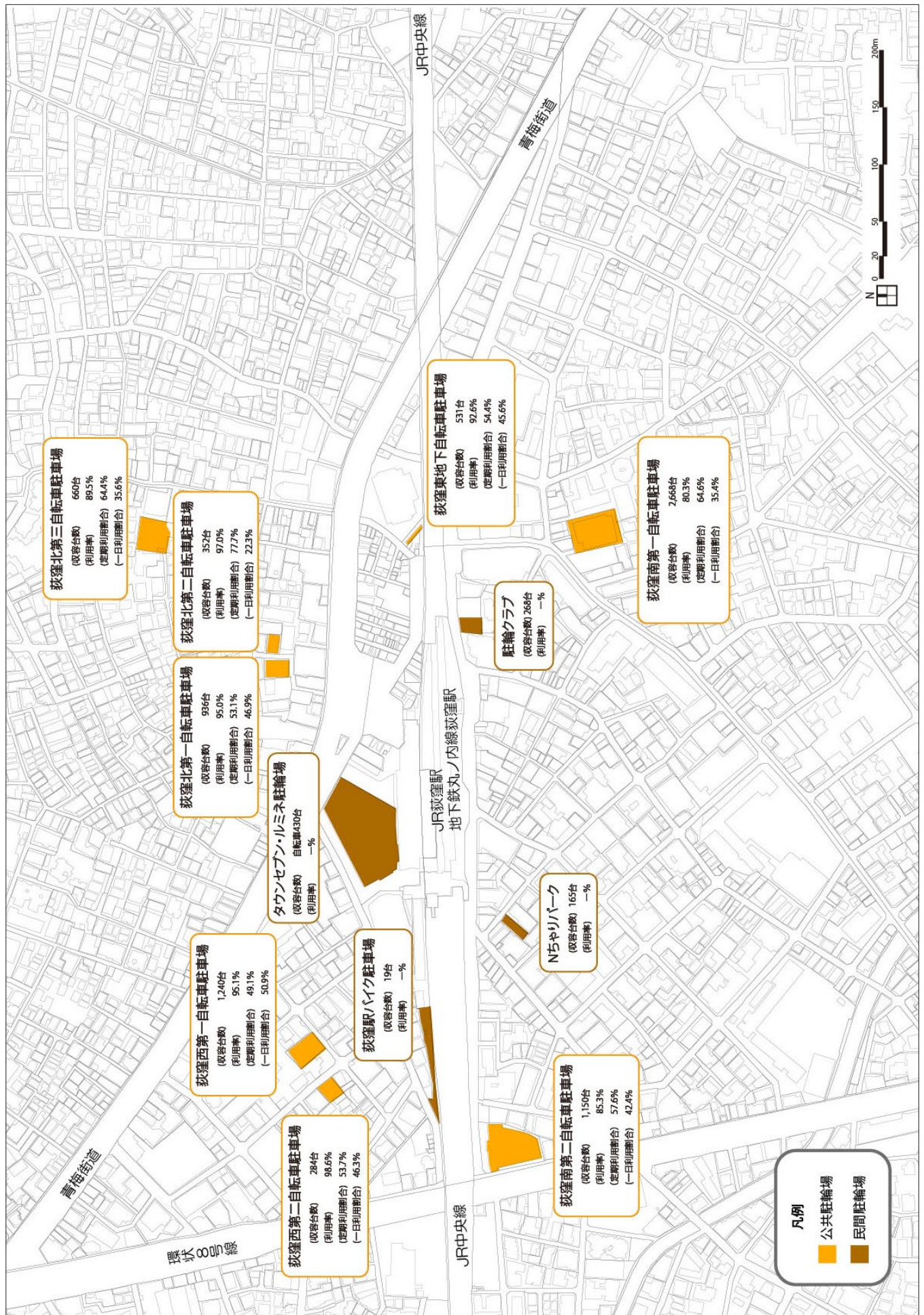
【荻窪駅及び駅周辺への主な交通手段】



住民アンケートより

- ・これらのことから、荻窪駅周辺における駐輪場の収容台数は比較的多く確保されているが、利用者の需要はさらに多く、実態としては需給ギャップが生じ、駐輪場が不足していると考えられる。
- ・しかし、過密な土地利用状況となっている駅周辺での駐輪場の新規整備は困難な状況である。
- ・従って、さらなる利便性と利用促進を図るためには、青空駐輪場の立体化や、駐車場への立体的併設整備等を図るなど、より多くの駐輪台数の確保が求められる。

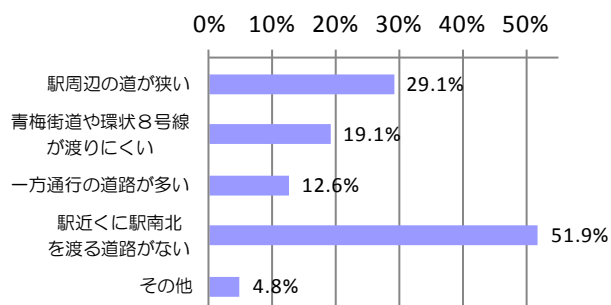
【狹窪駅周辺における駐輪場の分布状況】



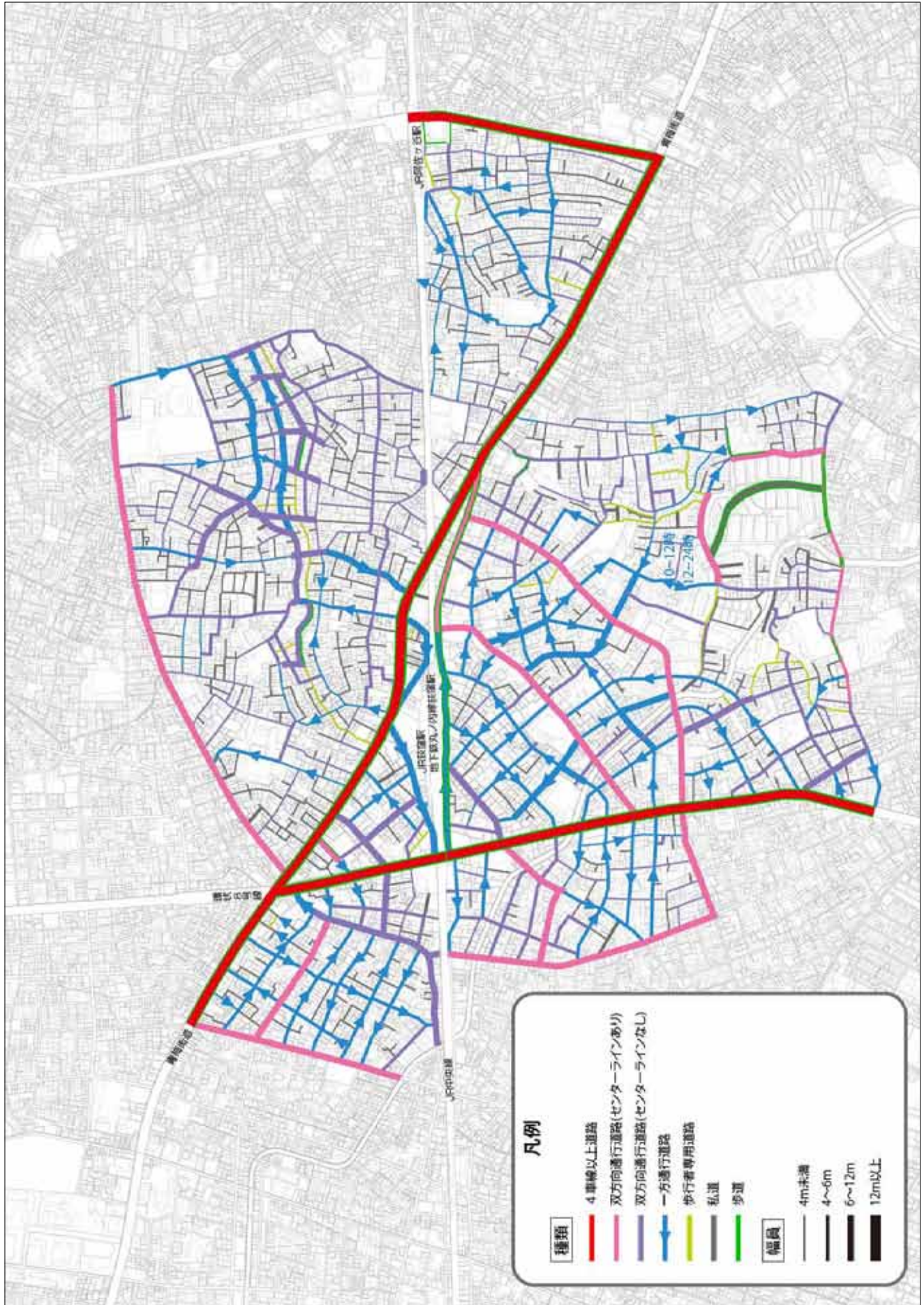
(3) 道路

- ・ 荻窪駅周辺は、4車線以上（道路幅員 12m 以上）の主要幹線道路である青梅街道と環状8号線が東西南北に通る、それを補完するように 6m 以上の2車線道路が整備されているため、自動車によるアクセス性が高い場所となっている。
- ・ 一方、その他の道路は一方通行道路や幅員 4 m未満の私道が多く、歩行者と自動車の分離が十分でないこと等から、駅前等で交通混雑が生じている。
- ・ 自動車交通量をみると、幹線道路は非常に交通量が多いのに対し、環状8号線及び青梅街道・JR中央線に囲まれたエリアの道路は比較的少ないことから、地区内への通過交通の進入は少ないと考えられる。
- ・ 歩行者交通量は荻窪駅の東西に位置するコンコース付近が多く、その周辺部では大幅に減少していることから、荻窪駅を中心として放射状に満遍なく歩行者流動が分散していると考えられる。
- ・ 地区内における通過交通は少ないものの、狭幅員道路や歩道の整備されていない道路では、自動車（事業用車等）と自転車、歩行者の錯綜がみられることから、「杉並区まちづくり基本方針 一杉並区都市計画マスタープラン」において、主要生活道路（幅員イメージ8～13 m）として位置づけられているセンターラインのある2車線道路に、歩道を整備する等、歩行者の安全性と快適性を高める道路空間の整備が望まれる。
- ・ 駅南北の連絡動線については、自動車は青梅街道又は環状8号線に回り込まなくてはならず、歩行者は東口又は西口コンコース等を通るしかなく、グランドレベルのまま線路を横断できないため、住民アンケートにおいても駅周辺に対する不満として“駅近くに駅南北を渡る道路がない”が多くあげられている。
- ・ 「杉並区まちづくり基本方針 一杉並区都市計画マスタープラン」においても、まちづくりの方向性として買物道路としての安全性・快適性の向上や駅南北の連絡機能の強化や一体性の確保が位置づけられている。

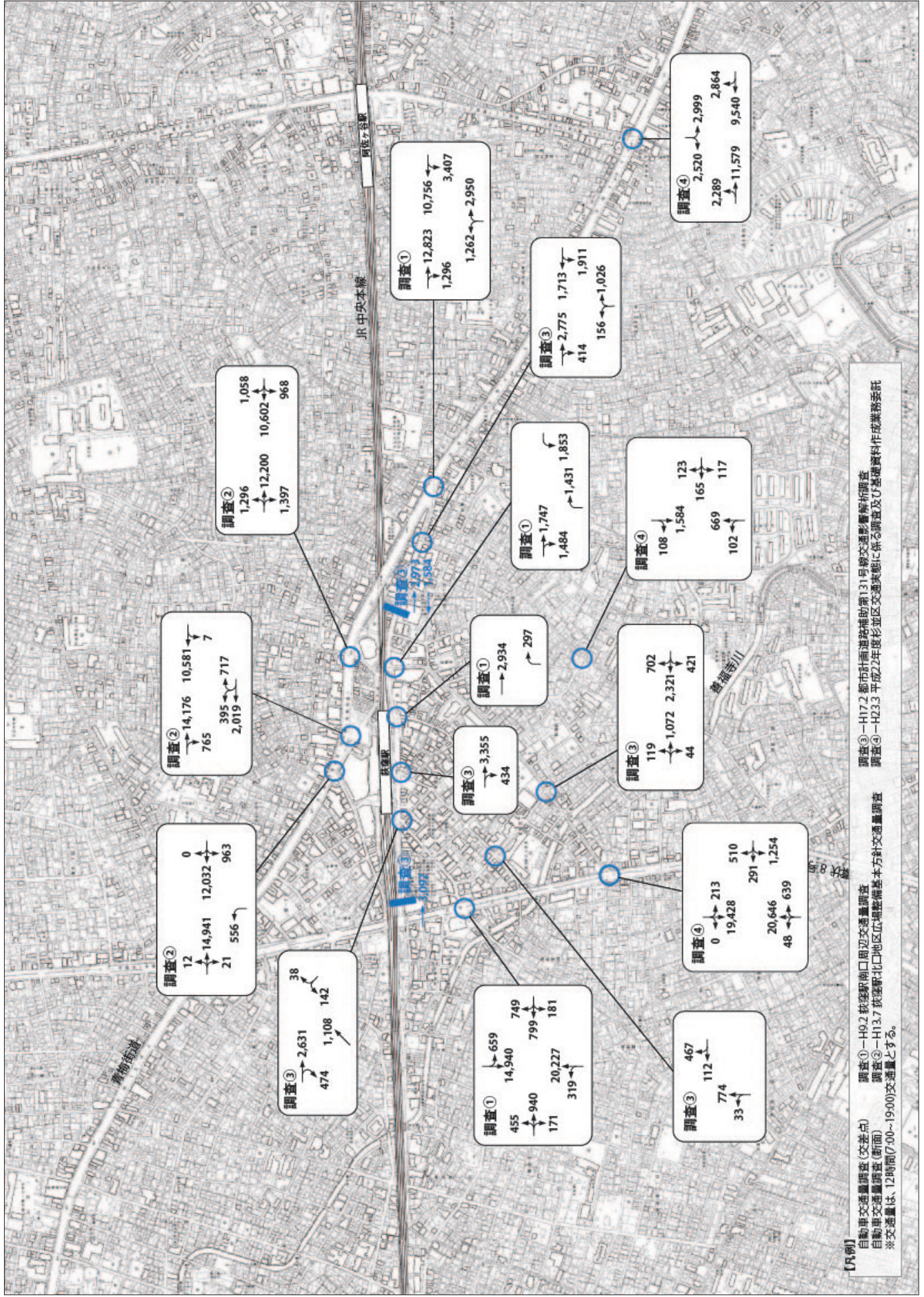
【駅周辺に対する不満】住民アンケートより



※複数回答（回答者数 1,437 人）

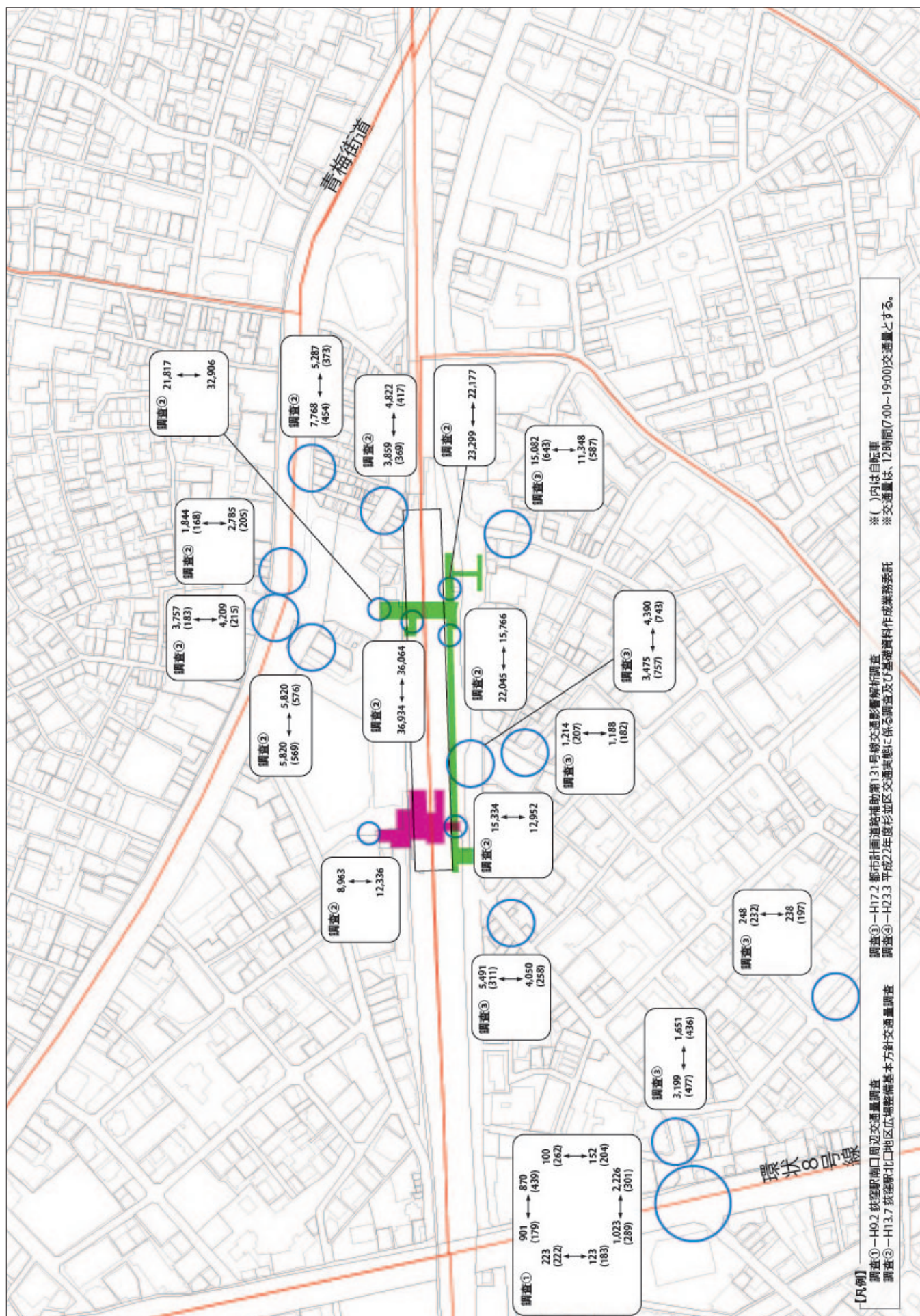


【狹窪駅周辺における車両交通量の現況】



【凡例】
 自動車交通量調査(交差点)
 自動車交通量調査(断面)
 ※交通量は、12時間(7:00~19:00)交通量とする。

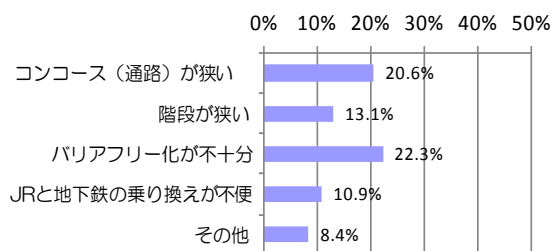
【狹窪駅周辺における歩行者・自転車交通量の現況】



(4) 駅施設と交通弱者対策

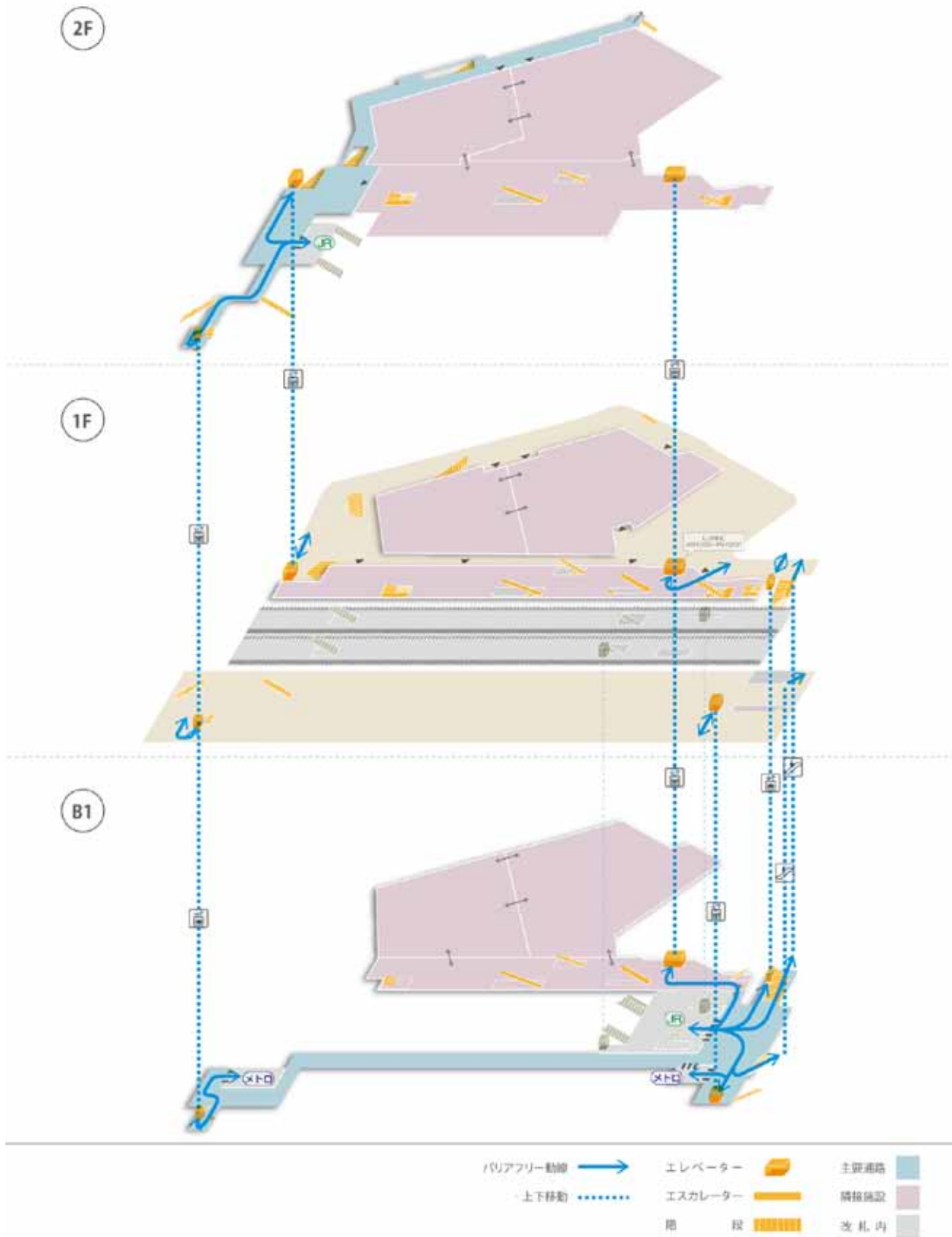
- ・荻窪駅は北口、南口、西口の3つの入口を持ち、JR・地下鉄ともに駅東西両方向からのアプローチが可能である。
- ・東側の改札は地下にあり、地上階の北口、南口からの接続で、JR・地下鉄両線の改札を備えている。
- ・また西側の改札はJR改札が二階部にあり、デッキにより南北の地上階と連結されている。地下鉄改札は地下階にあり、駅南西部のビル内より進入する構造となっている。
- ・また、地下階での東西部は通路により繋がり、両方向への往来が可能となっている。
- ・改札階へ行くことが可能な駅構内のエレベーターは計4基設置されており、駅西側の南北にそれぞれ1基、東側の南北にそれぞれ1基あることから、東西南北から駅構内へのエレベーターによる進入が可能となっている。
- ・しかし、エスカレーターについては駅東部の北口及び南口に1基ずつ整備されているのみで、しかもそれぞれ昇り方向しか備えられていない。
- ・『荻窪駅周辺まちづくりに関する住民アンケート調査』では、バリアフリー化が不十分であると感じている人が2割強と多く、次いでコンコース（通路）が狭いという意見が2割程度あることから、駅構内の往来に課題がある事が分かる。
- ・従って、駅構内における利便性の向上と利用促進を図るためには、駅コンコースの拡幅や駅に直結している駅ビル「ルミネ」内のエレベーターやエスカレーターを活用した歩行者動線の設定等の改善方法が考えられる。

【駅舎に対する不満】 住民アンケートより



※複数回答（回答者数 1,437 人）

■ 荻窪駅の構造



※ルミネのフロアガイド、駅の構内案内図を基に作成

(5) バスの利用状況と駅勢圏

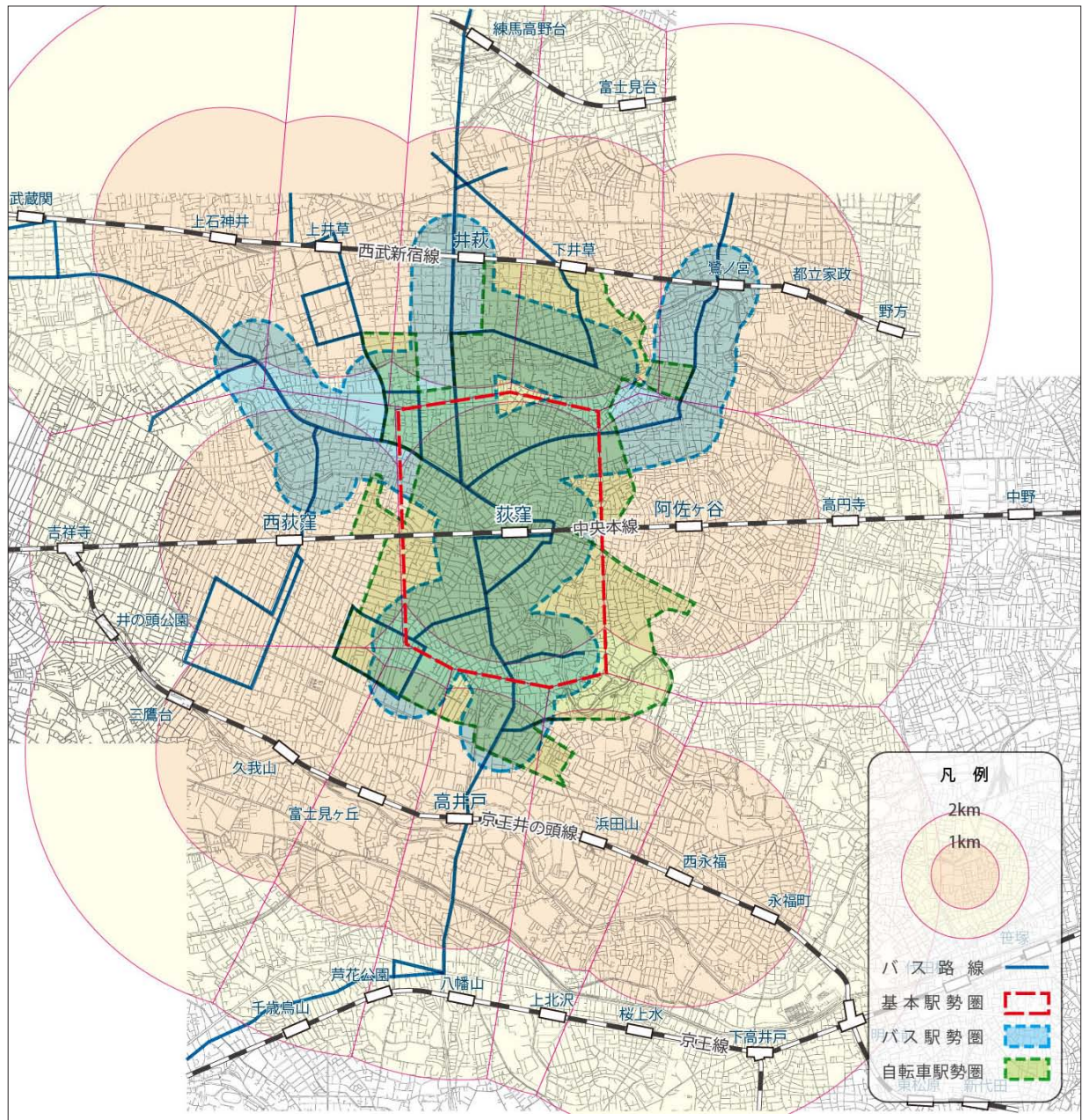
- ・路線バスについては、南口から関東バスの路線が、北口からは関東バス・西武バスの路線が運行されている。
- ・これらのバス路線は南北の鉄道駅をつなぐだけでなく、主要施設や駅から離れた住宅地までに及び、荻窪駅周辺の広範囲を網羅している。運行状況についても、比較的密度の高い運行ダイヤが組まれており、周辺住民や来訪者の重要な交通手段となっていることがわかる。
- ・住民アンケートによると、バスを利用して荻窪駅までの所要時間は、「15分未満」が46.1%と最も多くなっている。

【バス利用者の荻窪駅までの所要時間】 住民アンケートより

選択項目	人数	構成比
15分未満	142	46.1%
15分以上30分未満	119	38.6%
30分以上1時間未満	7	2.3%
1時間以上	2	0.6%
無回答	38	12.3%
合計	308	100.0%

- ・以上のことから、荻窪駅の駅勢圏を考えると、荻窪駅は隣接する駅との距離が近く（西荻窪駅1.9 km、阿佐ヶ谷駅1.4 km）、南北方向にも西武新宿線、京王井の頭線が通っている。
- ・このために、一般的な駅利用圏である徒歩：1km、二輪：2kmを考慮すると、各駅の駅勢圏が重なるような状況となっている。
- ・また、バスを利用した場合の駅勢圏を考えると、家からバス停までの所要時間を5分と仮定すると、荻窪駅から10分の距離にあるバス停までが駅勢圏と考えられる。
- ・そして、「杉並区自転車利用総合計画」による自転車の駅勢圏を加えたものが荻窪駅の駅勢圏と考えられ、その範囲は下図のとおりである。

【駅勢圏の現況】



【狹窪駅周辺地区におけるバス路線図】

