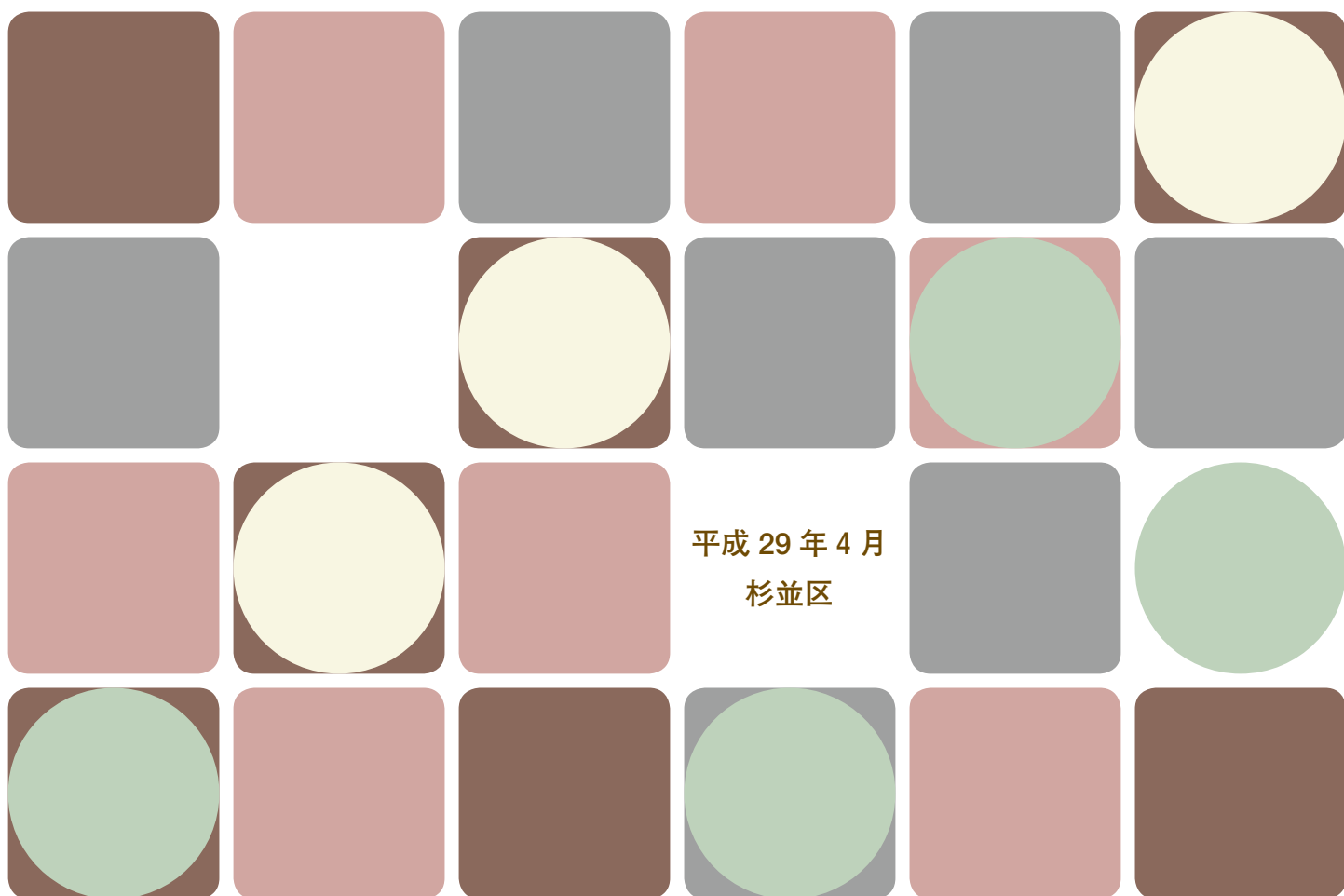


# 荻窪駅周辺 まちづくり方針



# 目次

<b>1.まちづくり方針の策定にあたって</b> .....	<b>1</b>
(1)背景と目的 .....	1
(2)位置づけ .....	2
(3)全体構成 .....	3
(4)対象区域 .....	4
(5)策定プロセス .....	5
<b>2.荻窪駅周辺の特長と課題</b> .....	<b>6</b>
(1)まちの成り立ち .....	6
(2)広域的な位置づけ（中央線沿線、杉並区内） .....	7
(3)主な特長と課題（テーマ別） .....	12
<b>3.まちの将来像・目標</b> .....	<b>13</b>
<b>4.テーマ別の取組の方向性</b> .....	<b>14</b>
<b>5.エリア別の取組の方向性</b> .....	<b>18</b>
<b>6.まちづくり方針の実現に向けて</b> .....	<b>25</b>
(1)具体化に向けた今後の取組 .....	25
(2)今後のスケジュール .....	26

# 1. まちづくり方針の策定にあたって

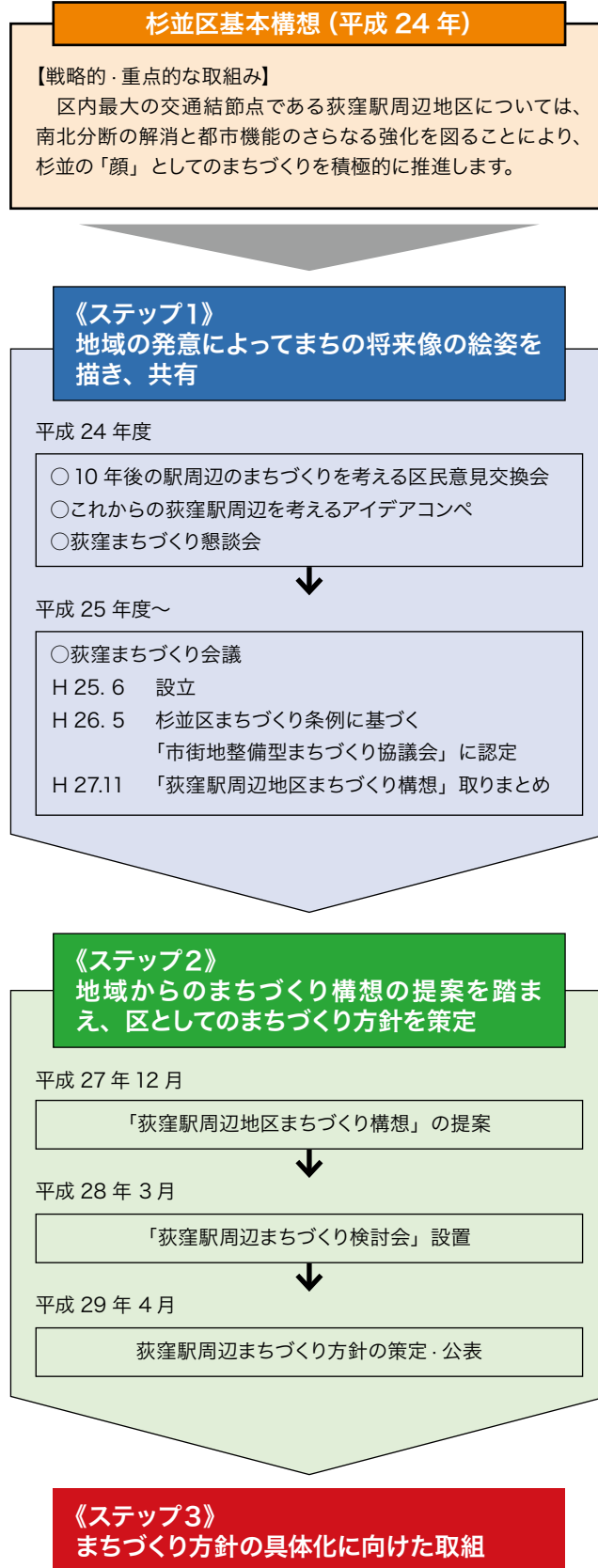
## (1) 背景と目的

- 荻窪駅周辺は、区内最大の交通結節点であり、商業・業務、公共サービス、文化・教育などの都市機能が集積する杉並区の中心的な拠点となっています。
- 一方で、駅前広場機能が必ずしも十分でないことや区内唯一のJR地上駅であることによる駅南北の商店街の分断、回遊性の不足など、他のJR3駅と比べて都市の芯としての課題を抱えています。
- こうした現状のもと、杉並区が住宅都市としての価値をさらに高めていくため、その潜在能力を十分に生かした魅力的でにぎわいのあるまちづくりを推進していくことが求められています。

地域発意によるまちの将来像が「荻窪駅周辺地区まちづくり構想」として、平成27年12月、区に提案されました。

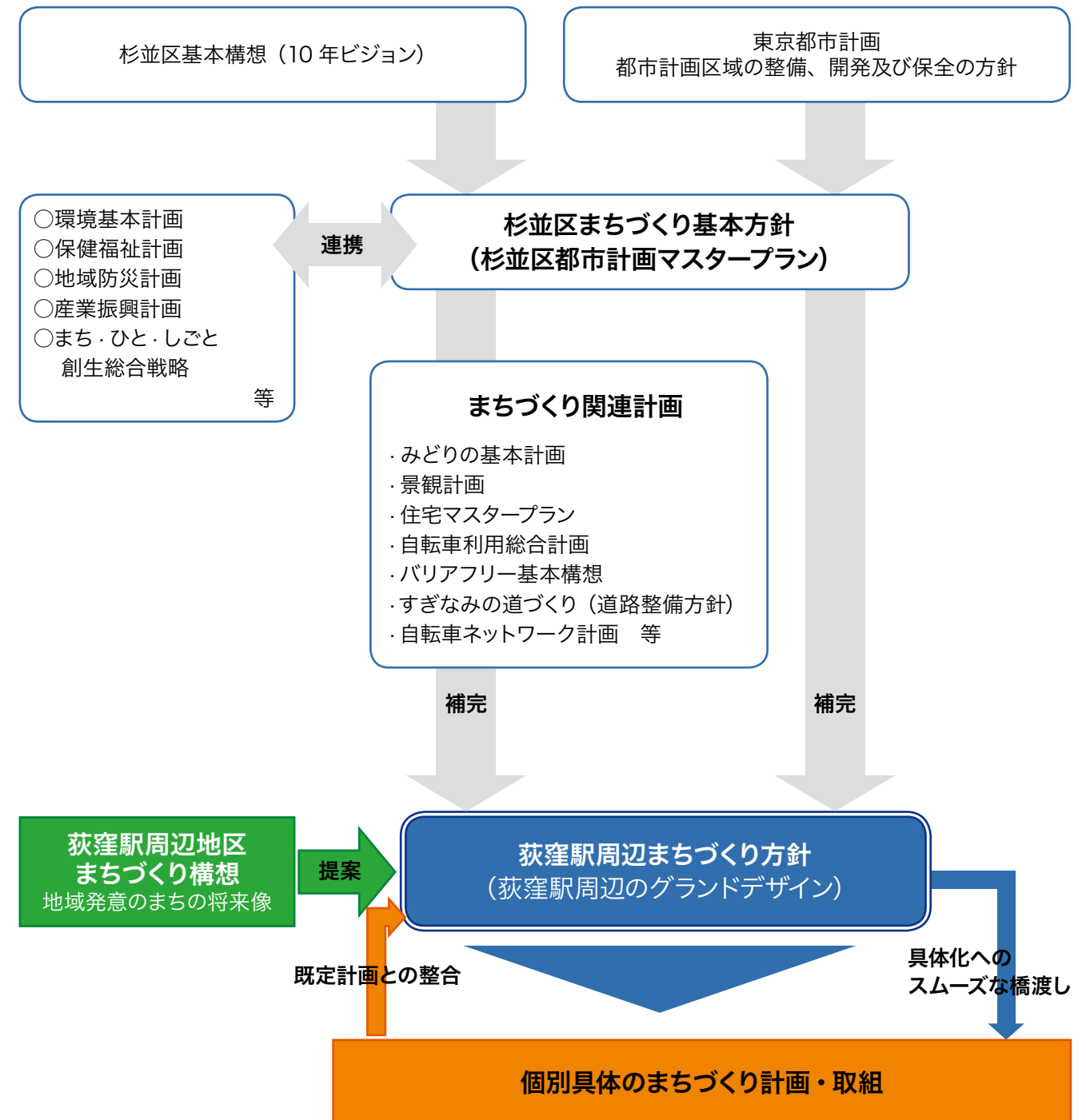
荻窪駅周辺のまちの特長・課題を踏まえ、まちの動向や社会経済状況の変化に対応しながら、区民・事業者・行政が一体となって戦略的・計画的にまちづくりを推進していくため、まちの将来像と目標、その実現に向けた取組の方向性を明らかにする「まちづくり方針」を策定することとしました。

## 荻窪駅周辺まちづくりの流れ

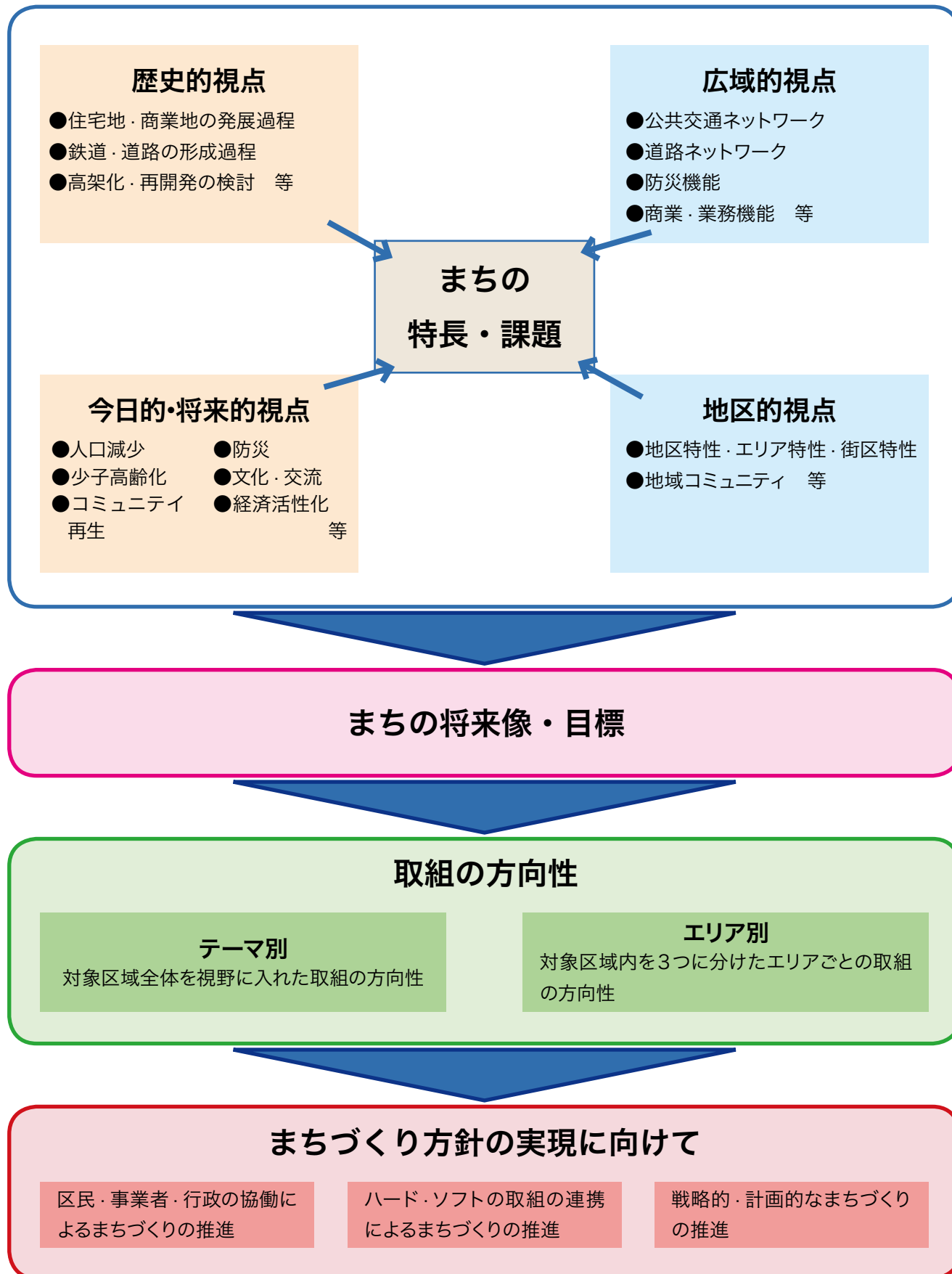


## (2) 位置づけ

- 既定の上位計画や関連計画等を前提とするとともに、『杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）』を補完するものとします。
- まちの将来像と目標、その実現に向けた取組の方向性を明らかにする「荻窪駅周辺のグランドデザイン」として、区民・事業者・行政が共有するものとします。
- 『杉並区まちづくり基本方針』にあわせ、概ね 20 年後の未来を視野に入れたものとします。
- 個別具体のまちづくり計画や取組への橋渡しになるものとします。



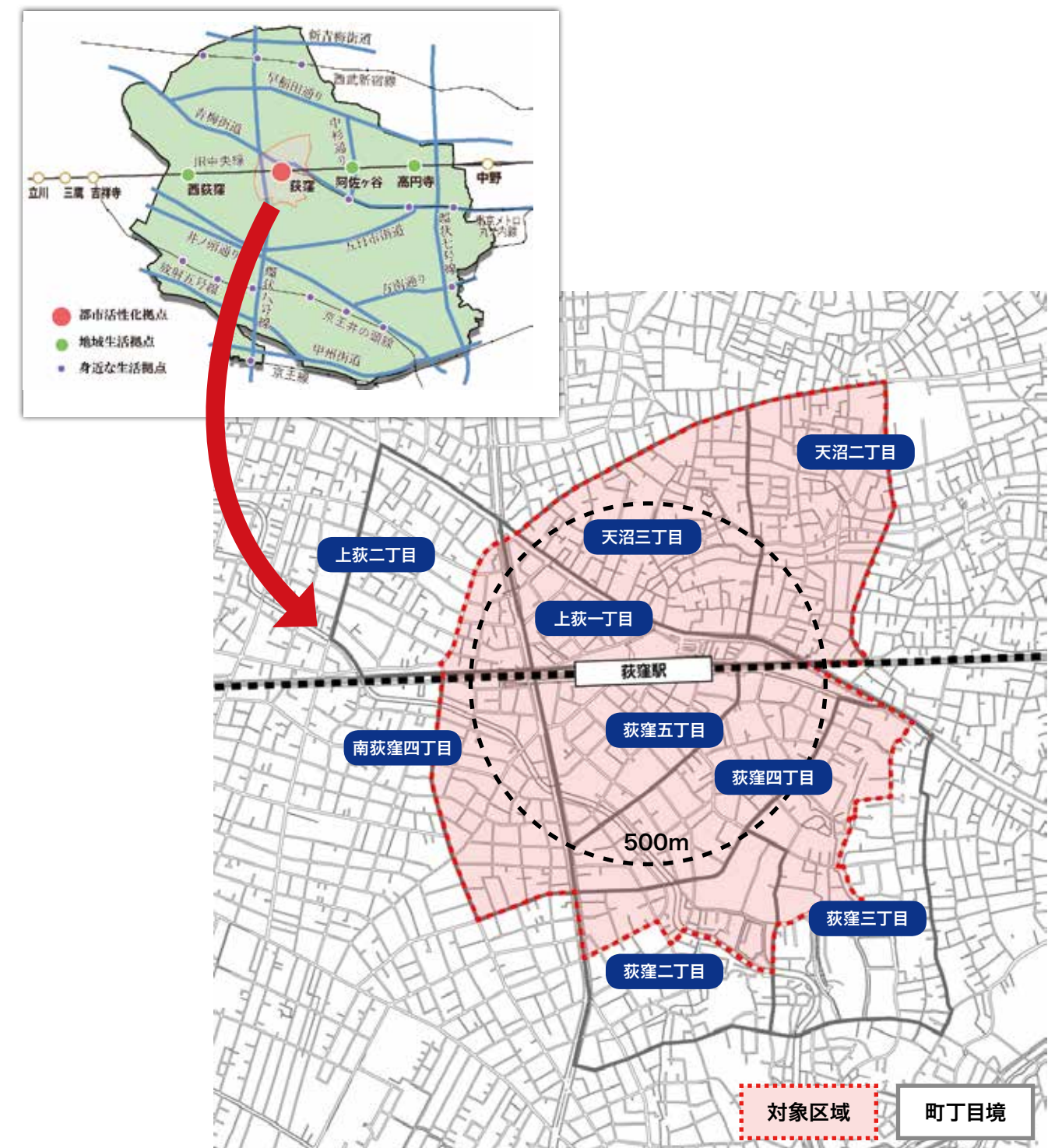
### (3) 全体構成



### (4) 対象区域

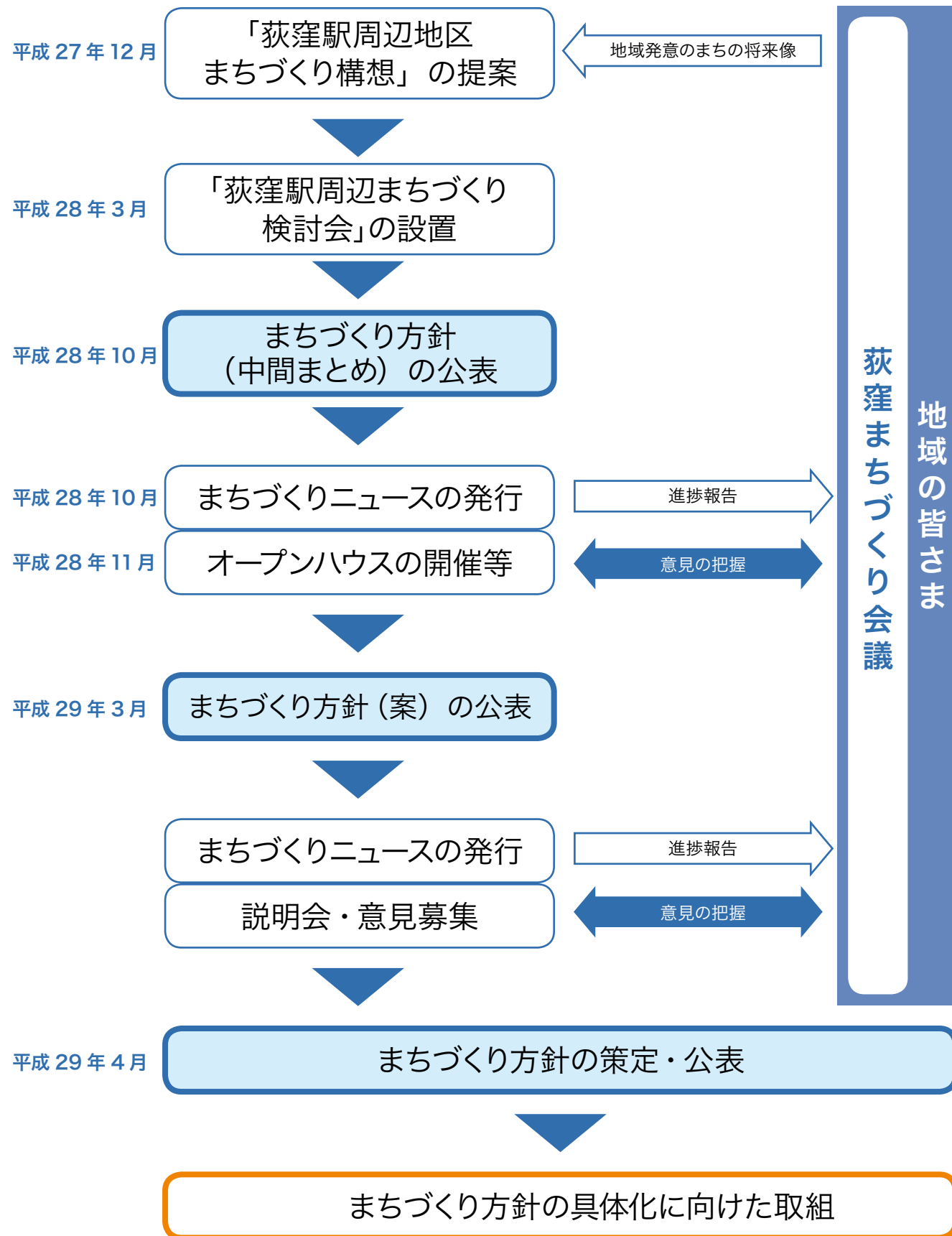
荻窪駅を中心とする半径500mの範囲を基本として、町丁目境や地形地物で区切った下図の範囲を対象区域とします。

- 区内最大の交通結節点として、広域的な位置づけを含めて検討しています。
- 駅勢圏等を踏まえ、周辺地域との関係性に十分留意しています。





(5) 策定プロセス



2. 荻窪駅周辺の特長と課題

(1) まちの成り立ち

●明治 24 (1891) 年に甲武鉄道荻窪駅(現 JR 荻窪駅)が開設し、大正 12 (1923) 年の関東大震災以降、その沿線に人口が流入しました。また、大正 14 (1925) 年から昭和 10 (1935) 年に井荻町土地区画整理事業が行われ、道路、上下水道、電気などのまちの基盤が整備されました。



●中央線の混雑緩和と輸送力の強化を図るため、昭和 37 (1962) 年から複々線高架化工事が行われ、昭和 41 (1966) 年に中野駅から荻窪駅間、昭和 44 (1969) 年に荻窪駅から三鷹駅間の工事が完成しました。これにより、高円寺駅、阿佐ヶ谷駅、西荻窪駅は高架化されましたが、荻窪駅は地上駅となっています。

●駅周辺では、昭和 58 (1983) 年に「荻窪駅北口地区市街地再開発事業」による、再開発ビル・タウンセブンやルミネ荻窪が完成しました。平成 16 (2004) 年には、にぎわいと回遊性に富んだ都市空間の創出を図るため、上荻一丁目等に「低層階商業業務誘導地区」が指定されています。また、平成 23 (2011) 年に荻窪駅北口駅前広場整備が完了しました。



●青梅街道北側では、防災面で課題のある地区として、天沼三丁目において、平成 7 (1995) 年から「住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)」を導入し、地区防災公園(天沼弁天池公園)や東京衛生病院外周道路等の整備が行われました。また、平成 16 (2004) 年に東京都建築安全条例による「新たな防火規制区域」が指定されるなど、防災性の向上を図る取組が進められています。



●荻窪駅南側の大田黒公園周辺の地区は、大正末期から昭和初期にかけて、政治家等が居住し、広い屋敷林をもつ落ち着いた雰囲気のある住宅が、今も残っています。そうした良好な住環境の維持とみどり豊かな落ち着いたまちの形成を図っていくため、平成 8 (1996) 年に「大田黒公園周辺地区地区計画」が都市計画決定されました。



年表			
・明治24年	甲武鉄道荻窪駅(現JR荻窪駅)開設	・平成7年～平成22年	住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)【天沼三丁目地区】
・大正10年	西武軌道会社が青梅街道で路面電車の運行を開始(昭和26年より都電杉並線となり昭和38年廃止)	・平成8年	大田黒公園周辺地区地区計画を都市計画決定 天沼三丁目地区まちづくり計画策定 環状八号線沿道整備計画を都市計画決定
・大正14年～昭和10年	井荻町土地区画整理事業(大正14年都市計画決定)	・平成12年	天沼三丁目地区が「防災再開発促進地区」に指定
・昭和6年～昭和13年	天沼土地区画整理事業(昭和6年都市計画決定)	・平成16年	上荻一丁目等が「低層階商業業務誘導地区(特別用途地区)」に指定 天沼三丁目が「新たな防火規制区域」に指定 荻窪西口連絡橋開通
・昭和30年	天沼陸橋が完成し青梅街道が開通(昭和21年都市計画決定)	・平成17年	都市計画道路補助第131号線(環状八号線以東区間)供用開始(昭和41年都市計画決定)
・昭和37年	営団地下鉄荻窪線(現丸ノ内線)新宿から荻窪間が全線開通	・平成23年	荻窪駅北口広場整備事業完了(昭和21年都市計画決定)
・昭和37年～昭和41年	中央線中野駅～荻窪駅間の複々線高架化工事		
・昭和37年～昭和44年	中央線荻窪駅～三鷹駅間の複々線高架化工事		
・昭和53年～昭和58年	荻窪駅北口地区市街地再開発事業(昭和53年都市計画決定)		

出典：杉並区政史(平成7年・杉並区)、都市整備事業の概要(平成27年・杉並区)

(2) 広域的な位置づけ (中央線沿線①)

- 「東京の都市づくりビジョン」において、東京を5つのゾーンに区分しており、荻窪は「都市環境再生ゾーン」に位置づけられています。
- 「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、荻窪は「生活拠点」に位置づけられています。

核都市広域連携ゾーンの戦略

- ・都市基盤整備等による活力ある多摩の拠点育成
- ・産学公連携による産業立地の促進
- ・緑地や農地の保全と活用
- ・質の高い計画的な住宅地の整備

都市環境再生ゾーンの戦略

- ・コミュニティ活動の根づくコンパクトなまちづくり
- ・河川・道路等の整備やまちづくりにあわせた水と緑の骨格づくり
- ・緑豊かで潤いのある良好な景観の形成
- ・豊かな住環境の形成
- ・木造住宅密集地域の安全性の確保と環境の向上

センターコア再生ゾーンの戦略

- ・国際的なビジネスセンター機能の強化と魅力や活力のある拠点の形成
- ・世界で最も環境負荷の少ない都市づくりの推進
- ・緑に囲まれ、水辺と共存した都市空間の創出
- ・歴史と文化を生かした都市空間の形成
- ・都市を楽しむ都心居住の推進

<武蔵境>

- 道路と鉄道との立体交差化に関連した都市計画道路や交通広場の整備など、商業活性化対策と併せ、南北が一体となったにぎわいのある生活拠点を形成
- 積極的な緑化の推進と農地のある都市景観の保全及び市民の憩いの空間の整備・充実の推進により、良好な住宅地を形成

<荻窪>

- 商業、業務、文化、医療、福祉など多様な都市機能の集積、交通結節機能の強化が図られ、利便性の高い魅力ある生活拠点を形成

- 中核拠点** 交通利便性などをいかした業務・ビジネス、商業、文化、飲食サービスなど高度な機能集積により、東京圏の都市活力や都市文化をリードする拠点
- 生活拠点** 交通結節点などにおける商業、福祉、文化、教育などの生活機能などの集積により、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた拠点
- 生活中心地** 特色ある商店街やコミュニティインフラ（道路、公園、集会施設、子育て支援施設、高齢者介護施設、教育文化施設など）の整った、身近な地域における人々の活動や交流の中心地

<国分寺>

- 駅北口周辺では、交通広場、都市計画道路、区画道路の整備により交通結節点が機能強化され、再開発事業の進行に伴って、商業、業務、居住などの機能が集積するとともに、地域の利便性が向上し、歴史や自然と調和した地域の顔となる生活拠点を形成

<吉祥寺>

- 駅周辺では、広域的な中心性を備えた生活拠点として、大規模店舗と商店街の個性的な店舗が融合し、回遊性の高い都内でも有数のにぎわい空間が更に発展
- 住宅地では、緑豊かな住環境が維持されるとともに、高齢者と子育て世代が共に安心して住み続けることのできる環境が形成

<中野>

- 交通広場の新設と拡張、南北の回遊性を高める自由通路、交通基盤の整備などにより交通結節機能が拡充され、駅、まちそれぞれの機能が融合した、魅力的なにぎわいを生み出す新たな玄関口を形成
- 駅周辺では広域的な拠点性を発揮する生活拠点として、街区の再編や土地の高度利用を進めつつ一体的な整備が行われ、商業、業務、教育、文化、交流、居住、医療、防災など多様な都市機能が集積された、にぎわいと活力のある安全で利便性の高い複合市街地を形成

凡例

- 中核拠点
- 生活拠点
- 生活中心地
- センターコア再生ゾーン
- 都市環境再生ゾーン
- 核都市広域連携ゾーン



(資料：東京の都市づくりビジョン(改定) / 平成 21 年 7 月、東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 / 平成 26 年 12 月)  
 ※「東京の都市づくりビジョン」については、平成 29 年 2 月現在、東京都にて 2040 年代の都市像を示す「都市づくりのグランドデザイン(仮称)」を策定中のため、今後必要に応じて記載内容の見直しを行います。



## (2) 広域的な位置づけ (中央線沿線②)

「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において「生活拠点」として位置づけられ、鉄道乗換駅となっている中央線4駅と荻窪駅とを比較すると、

- 鉄道利用者に占めるバス利用者の割合が、吉祥寺に次いで高くなっています。
- 乗降客数に比べて、駅前広場の面積が小さい状況にあります。
- 商業・業務機能が、吉祥寺、中野の次に、集積している状況となっています。
- 駅周辺の土地利用では、住宅系用地の占める割合が、5駅の中で一番高くなっています。

駅名		国分寺駅	武蔵境駅	吉祥寺駅	荻窪駅	中野駅
交通結節機能	乗降客数(1日) <sup>※1</sup>	332,360人	160,071人	420,040人	251,647人	428,947人
	鉄道利用に占めるバス利用の割合 <sup>※2</sup>	12.1%	16.1%	20.1%	19.6%	10.1%
	駅前広場の整備状況 <sup>※3</sup>	北口広場(約8,000㎡)未整備 南口広場(約1,650㎡)	北口広場(約6,700㎡)概成 南口広場(約6,200㎡)概成	北口広場(約10,400㎡)概成 南口広場(約1,900㎡)未整備	北口広場(約3,460㎡)	北口広場(約2,400㎡) 新北口広場(約17,600㎡)未整備 南口広場(約4,150㎡)概成 西口広場(約1,200㎡)未整備
商業・業務集積(おおよそ駅周辺500m圏内) <sup>※4</sup>	事業所数	1,428	1,108	3,802	2,388	2,549
	従業者数	14,356人	14,081人	37,029人	23,649人	39,549人
小売業集積(駅周辺における商業集積地区内) <sup>※5</sup>	事業所数	194	98	670	234	211
	従業者数	1,820人	1,621人	6,023人	2,026人	1,285人
	売場面積	33,731㎡	28,588㎡	140,679㎡	30,130㎡	21,525㎡
	年間商品販売額	46,398百万円	31,085百万円	163,183百万円	40,914百万円	26,856百万円
土地利用(駅周辺500m圏内) <sup>※6</sup>	公共系用地	37.0%	29.7%	36.1%	29.9%	32.3%
	住宅系用地	46.0%	49.9%	43.4%	57.0%	44.2%
	商業系用地	6.1%	4.1%	14.3%	7.9%	9.7%
	工業系用地	1.4%	2.0%	1.3%	1.4%	2.4%
	その他	9.4%	14.3%	4.9%	3.7%	11.4%
公示地価(上位2地点・カッコ内は容積率) <sup>※7</sup>	1,330千円/㎡(500%) 558千円/㎡(500%)	1,300千円/㎡(500%) 646千円/㎡(300%)	4,840千円/㎡(700%) 2,350千円/㎡(600%)	2,010千円/㎡(600%) 1,230千円/㎡(600%)	2,800千円/㎡(600%) 1,910千円/㎡(600%)	

※1：各鉄道会社HP(2014年度、JR中央線・総武線については乗車人員×2) / ※2：パーソントリップ調査(平成20年) / ※3：各市HP、都市計画図、広場面積は都市計画決定面積 / ※4：経済センサス基礎調査(平成26年) / ※5：商業統計(平成26年) / ※6：東京都市計画地理情報(区部平成23年・多摩部平成19年) / ※7：国土交通省地価公示・都道府県地価調査(平成28年)

## (2) 広域的な位置づけ (杉並区内①)

- 「杉並区まちづくり基本方針」において、「鉄道の駅周辺に、都市活性化拠点、地域生活拠点、身近な生活拠点を配置し、都市機能の集積などにより、多心型の拠点形成を図ります」としており、荻窪駅周辺は「都市活性化拠点」に位置づけられています。

■まちづくりの骨格プラン  
(杉並区まちづくり基本方針より抜粋)

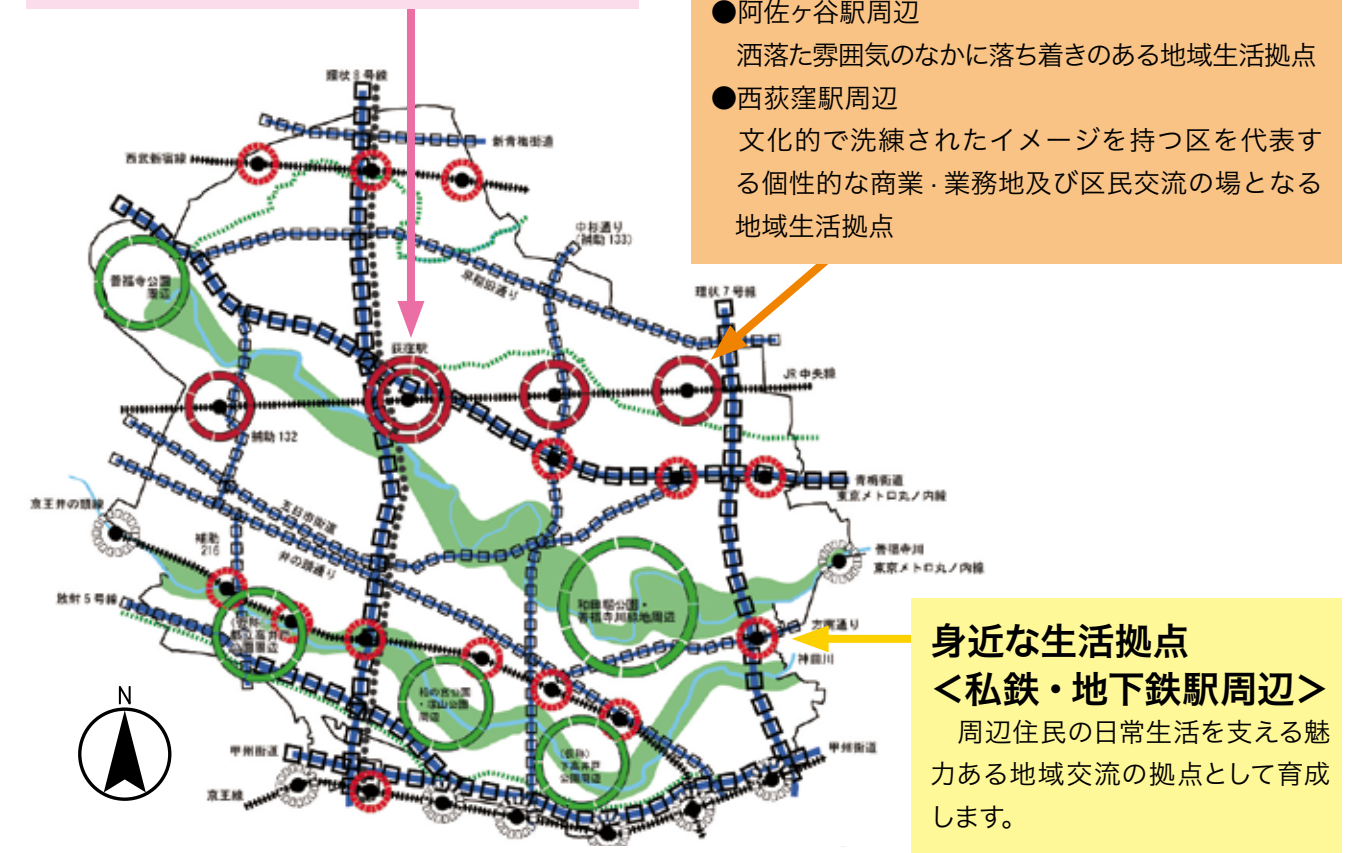
### 都市活性化拠点<荻窪駅周辺>

杉並区の働く、遊ぶ、憩う、集う、学ぶなど、にぎわいの芯として、回遊性の向上など、都市の芯としての機能を強化することで、杉並の魅力の中心としての発展を図ります。

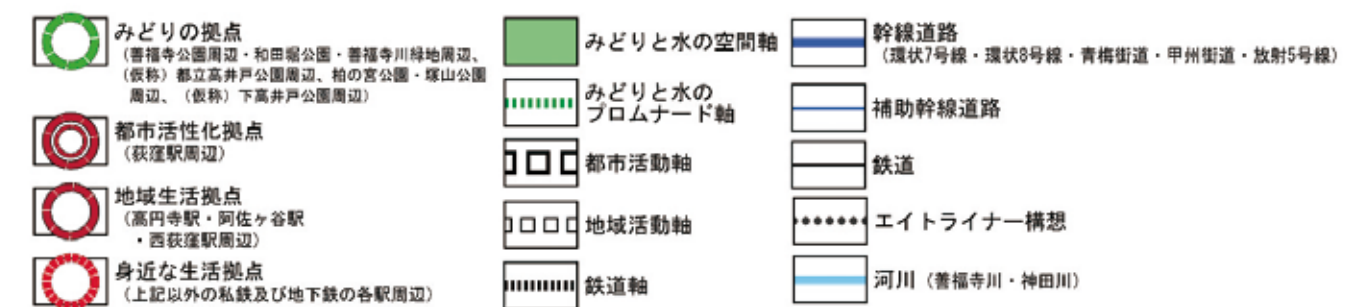
### 地域生活拠点<JR3駅周辺>

それぞれの立地や歴史・文化などの特性を活かしながら、回遊性のある個性的な商業環境を充実していくとともに、多様な都市機能の集積を図り、区民交流の拠点とします。

- 高円寺駅周辺  
歴史のなかに庶民的な活気とにぎわいのある区を代表する地域生活拠点
- 阿佐ヶ谷駅周辺  
洒落た雰囲気の中に落ち着きのある地域生活拠点
- 西荻窪駅周辺  
文化的で洗練されたイメージを持つ区を代表する個性的な商業・業務地及び区民交流の場となる地域生活拠点



身近な生活拠点  
<私鉄・地下鉄駅周辺>  
周辺住民の日常生活を支える魅力ある地域交流の拠点として育成します。





## (2) 広域的な位置づけ (杉並区内②)

区内の中央線3駅と荻窪駅とを比較すると、

- 鉄道利用者に占めるバス利用者の割合が、4駅の中で一番高くなっています。
- 乗降客数では荻窪駅が約25万人と突出していますが、それに比べて駅前広場の面積が小さい状況にあります。
- 商業・業務機能、小売業ともに、4駅の中で一番集積している状況となっています。



駅名		西荻窪駅	荻窪駅	阿佐ヶ谷駅	高円寺駅
交通結節機能	乗降客数(1日) <sup>*1</sup>	85,414人	251,647人	88,202人	97,998人
	鉄道利用に占めるバス利用の割合 <sup>*2</sup>	8.0%	19.6%	8.4%	4.2%
	駅前広場の整備状況 <sup>*3</sup>	—	北口広場(3,460㎡)	北口広場(2,520㎡) 南口広場(3,130㎡)	北口広場(3,474㎡) 南口広場(2,758㎡)
商業・業務集積 (おおよそ駅周辺500m圏内) <sup>*4</sup>	事業所数	1,746	2,388	1,849	2,380
	従業者数	10,881人	23,649人	16,183人	18,191人
小売業集積 (駅周辺における商業集積地区内) <sup>*5</sup>	事業所数	199	234	96	219
	従業者数	1,151人	2,026人	921人	1,248人
	売場面積	13,295㎡	30,130㎡	7,586㎡	15,184㎡
年間商品販売額	年間商品販売額	18,786百万円	40,914百万円	15,476百万円	21,762百万円
	公示地価 (上位2地点・カッコ内は容積率) <sup>*6</sup>	823千円/㎡(500%) 529千円/㎡(150%)	2,010千円/㎡(600%) 1,230千円/㎡(600%)	1,270千円/㎡(600%) 591千円/㎡(500%)	830千円/㎡(500%) 536千円/㎡(200%)

\*1:各鉄道会社HP掲載データ(2014年度、JR中央線・総武線については乗車人員×2) / \*2:パーソントリップ調査(平成20年) / \*3:都市計画施設図(平成28年3月)、広場面積は都市計画決定面積 / \*4:経済センサス基礎調査(平成26年) / \*5:商業統計(平成26年) / \*6:国土交通省地価公示・都道府県地価調査(平成28年)

## (3) 主な特長と課題 (テーマ別)

「まちの成り立ち」、「広域的な位置づけ」を踏まえ、「歴史的視点」、「今日的・将来的視点」、「広域的視点」、「地区的視点」から「安全安心」、「にぎわい活性化」、「暮らしやすさ文化交流」の3つのテーマ別に主な特長と課題を整理するとともに、3テーマ共通の特長・課題を整理しました。

### 安全安心

### 安全安心

### にぎわい活性化

### 暮らしやすさ文化交流

○:特長 ●:課題

- 幹線道路が東西・南北に通る、広域的な交通アクセス性が高い
- 南北連絡動線については、利用者が集中する駅構内通路等の幅員が狭いなど、安全性・快適性の向上を図る必要がある
- 青梅街道北側は狭い道路が多く木造建築物の密集度の高い住宅地となっている
- 歩行者、自転車及び自動車の錯綜により、安全に通行できる生活道路や歩道が少ない
- 台風や集中豪雨などにより、河川沿いや低地などで浸水被害が発生している



▲駅東口の北側階段



▲青梅街道北側の住宅地

### にぎわい活性化

### 暮らしやすさ文化交流

- 商業・業務、公共サービス、文化・教育などの都市機能が集積し、生活利便性が高い
- 駅周辺を中心とし、多くの商店街が展開している
- 商店街の連携や回遊性、買い物客用の駐輪スペースなどの充実を図っていく必要がある
- 商店街等における荷捌き駐車などが、まちの回遊性の阻害要因となっている
- 地域情報などをより効果的に発信していく必要がある

- 区内最大の交通結節点として鉄道やバスなどの公共交通の利便性が高く、鉄道利用者に占めるバス利用者の割合が高い
- 地上駅である鉄道や幹線道路による地域の分断により、まちの回遊性が少ない
- 乗降客数に比べて、駅前広場の面積が小さく、ターミナル機能、駅との連絡機能、災害時を含む滞留・交流機能などについて、拠点駅周辺にふさわしい充実を図っていく必要がある
- 地域のさらなる連携を図っていく必要がある

- 鉄道乗換駅となる中央線沿線の他の生活拠点に比べ、駅周辺での住宅系利用の割合が高い
- 駅南側には、みどり豊かで良好な住宅地エリアがある
- 多様な地域イベントが行われ、多くの歴史的・文化的資源が点在している
- 駅周辺には、みどり・オープンスペースが少ない
- 地域資源を有効に活用していく必要がある



▶商店街に止められている自転車



▲北口駅前広場

▶青梅街道に設置されたバス停



◀駅南側の住宅地

▼荻窪音楽祭

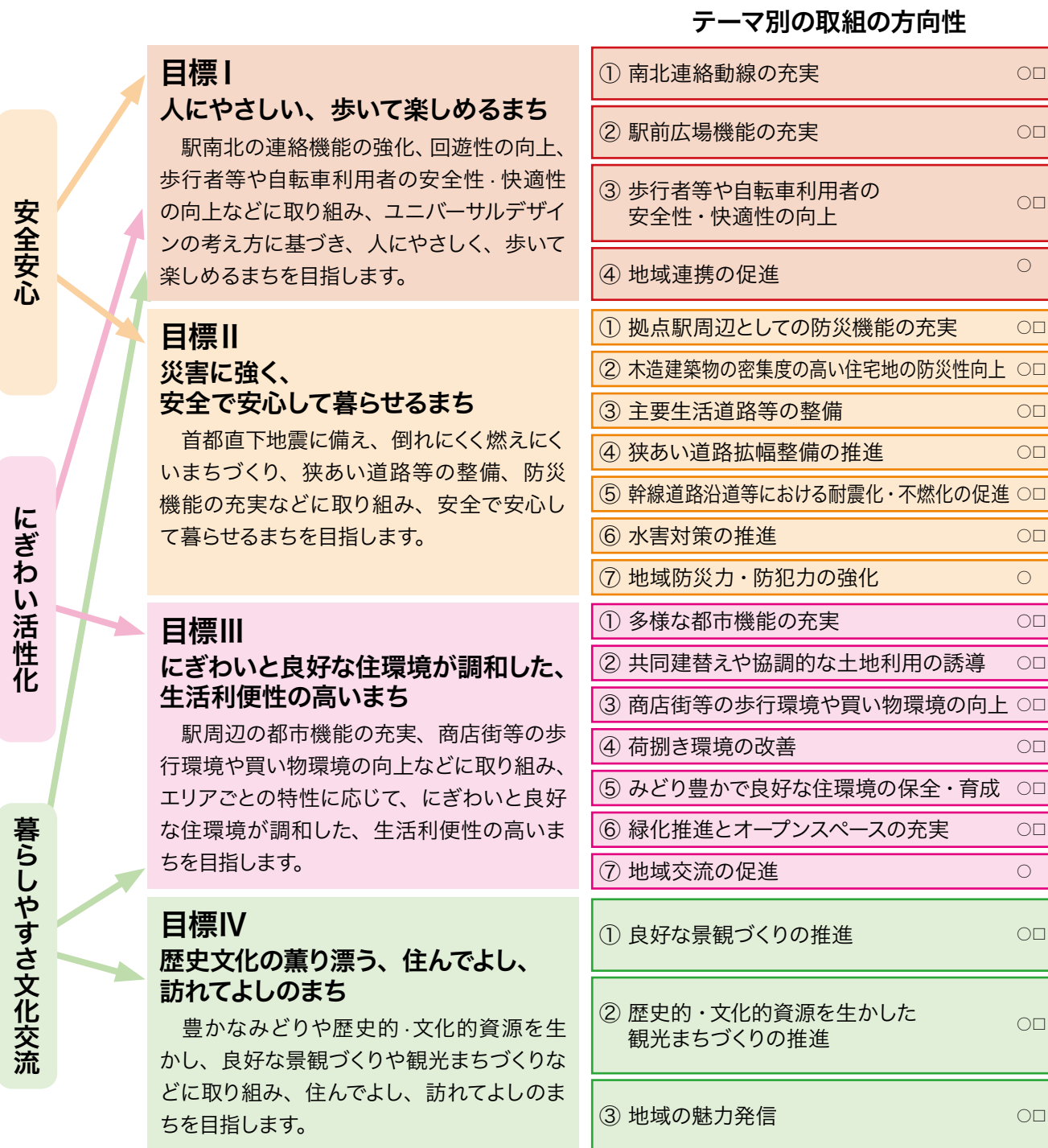


### 3. まちの将来像・目標

#### 将来像 ー住宅都市杉並の芯として 歴史文化を礎に にぎわいと住環境が調和したまちー

荻窪駅周辺は、区内最大の交通結節点であり、商業・業務、公共サービス、文化・教育などの都市機能が集積した、杉並を代表するにぎわいの中心（都市活性化拠点）です。また、歴史的・文化的資源が数多く点在し、みどり豊かな住環境が広がる、住宅都市杉並を代表するまちです。

こうした荻窪駅周辺のまちの特長や個性を生かしつつ、課題である駅南北の連絡機能の強化や回遊性の向上、防災性の向上などに、ハード・ソフトの両面から取り組むことにより、その魅力を更に高め、にぎわいと住環境が調和した、住み続けたい、訪れたいまちを目指します。



主な取組主体 ○：区民及び事業者 □：行政(区等)

### 4. テーマ別の取組の方向性

#### 目標Ⅰ. 「人にやさしい、歩いて楽しめるまち」に向けて

##### ① 南北連絡動線の充実 ○□

●地上駅である鉄道や幹線道路による地域の分断により、まちの回遊性が少ない状況を踏まえ、主として、交通弱者をはじめとした歩行者等の安全で円滑な移動の観点から、南北連絡動線の充実に取り組みます。



▲駅東口改札前の通路

##### ② 駅前広場機能の充実 ○□

●区内最大の交通結節点として、利便性・快適性をさらに高めていくため、バス・タクシーなどのターミナル機能、駅との連絡機能、災害時を含む滞留・交流機能の向上の観点から、駅前広場機能の充実に取り組みます。



▲駅西口改札前の通路

##### ③ 歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上 ○□

●商店が立ち並んでいる買い物道路、通学路、区民施設までの経路など、道路に応じた安全・快適な歩行者空間づくりを進め、車椅子やベビーカーなどの利用者を含めた歩行者等の安全性・快適性の向上を図ります。  
 ●自転車利用者が利用しやすい自転車駐車場の整備、買い物など自転車利用の目的に即した自転車駐車場の充実や自転車走行に係る安全な環境づくりを進めるとともに、自転車利用者の運転マナー向上や交通ルール順守への意識啓発により、自転車利用者の安全性・快適性の向上を図ります。  
 ●歩道と車道の分離などの交通安全対策、自動車交通量や速度の抑制対策、自動車駐車場の適正な確保などについて検討し、歩行者等と自動車及び自転車交通の調整による安全・快適な交通環境づくりに取り組みます。  
 ●『南北連絡動線の充実』、『駅前広場機能の充実』とあわせて、歩行者ネットワークの充実を進め、駅周辺における回遊性の向上を図ります。



▲北口駅前広場

##### ④ 地域連携の促進 ○

●町会等が主体的に実施する事業、商店会等が地域住民や地域団体等と連携して実施する事業への支援など、地域連携の促進に取り組みます。



▲北口駅前広場 (駅舎に隣接したスペース)



## 目標Ⅱ．「災害に強く、安全で安心して暮らせるまち」に向けて

① 拠点駅周辺としての防災機能の充実 

- 幹線道路の環状八号線と青梅街道に近接した区内最大の交通結節点であることから、震災時、公共交通機関の運行停止等に伴う多くの帰宅困難者などにより、大規模な混乱の発生が懸念されるため、駅周辺事業者の行動ルールの徹底、一時滞在施設の確保など、帰宅困難者対策の観点から、拠点駅周辺としての防災機能の充実に取り組みます。
- 東日本大震災の際の教訓を踏まえ、平成25年7月に鉄道事業者、駅周辺の事業者及び地域関係者等が構成員となり設置された「荻窪駅前滞留者対策協議会」と区が中心となって、帰宅困難者の発生を想定した訓練の実施などに取り組みます。



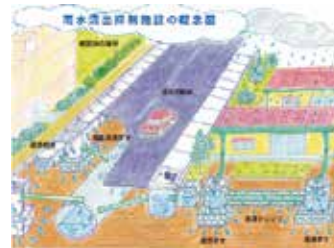
▲「荻窪駅前滞留者対策協議会」の訓練の様子



▲緊急車両の通行の様子



▲狭あい道路拡幅整備の事例



▲雨水流出抑制対策

② 木造建築物の密集度の高い住宅地の防災性向上 

- 木造アパートを中心とした老朽木造住宅の共同・協調的建替え、建築物の耐震化・不燃化を進めるとともに、公園・広場などのオープンスペースの充実や狭あい道路の拡幅整備などにより、木造建築物の密集度の高い住宅地の防災性向上を図ります。

③ 主要生活道路等の整備 

- 『歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上』とともに、災害時における円滑な消防活動や救急・救援活動、安全な避難路の確保の観点から、主要生活道路等の整備や無電柱化の推進に取り組みます。

④ 狭あい道路拡幅整備の推進 

- 災害及び火災の発生時における円滑な避難及び通行を確保するとともに、良好な居住環境を整備するため、幅員4メートル未満の狭あい道路の拡幅整備を推進します。

⑤ 幹線道路沿道等における耐震化・不燃化の促進 

- 大規模災害時に救急救命・消火活動や物資輸送に使用し、復旧・復興の大動脈の役割を担う特定緊急輸送道路に指定されている環状八号線と青梅街道の沿道をはじめ、震災救援所となる区立小・中学校等周辺や震災救援所に至る緊急道路障害物除去路線沿道などについて、建築物の耐震化・不燃化を促進します。

⑥ 水害対策の推進 

- 河川、下水道施設や調節池などの治水施設の整備促進を図るとともに、雨水流出抑制対策を推進します。さらに、洪水ハザードマップ等を利用した浸水に関する情報提供など、水害対策の強化を図っていきます。

⑦ 地域防災力・防犯力の強化 

- 震災時の被害を最小限に抑えるには、自助（「自らの生命は自らが守る」）・共助（「自分たちのまちは自分たちで守る」）・公助（「行政機関、防災関係機関が連携・協力して、地域の安全・安心を守る」）それぞれの分野で、災害に対応する力を高め、連携し合うことが大切であるという観点から、地域防災力の強化に取り組みます。
- 街角や通学路への防犯カメラの設置や区民との協働による防犯パトロール及び環境美化活動等を通じ、犯罪の起こりにくいまちづくりを進めるため、地域防犯力の強化に取り組みます。

## 目標Ⅲ．「にぎわいと良好な住環境が調和した、生活利便性の高いまち」に向けて

① 多様な都市機能の充実 

- 利便性の高い魅力ある都市活性化拠点として、商業・業務、公共サービス、文化・教育、交流、医療・福祉など、多様な都市機能の更なる充実に取り組みます。

② 共同建替えや協調的な土地利用の誘導 

- 低未利用の土地の合理的な高度利用・集約的利用による道路や広場などの公共空間やオープンスペースの確保、面的に広がりのある商業・業務機能と共同住宅の複合した生活拠点づくり、木造建築物の密集度の高い街区の防災性向上などの観点から、現状の街区特性を生かしながら、可能な限りまとまりのある共同建替えや協調的な土地利用の誘導を図ります。

③ 商店街等の歩行環境や買い物環境の向上 

- 商店街などの買い物道路について、誰もが安全で快適に買い物ができる空間の確保に向けて、路面のカラー舗装や路上障害物対策の強化、道路状況等に応じた歩行者空間の拡幅、自転車利用者のマナー向上の喚起と自転車駐車場の充実などにより、歩行環境や買い物環境の向上を図ります。

④ 荷捌き環境の改善 

- 物流は、商業・業務などの経済活動とともに、インターネット通販や宅配便の普及などといった生活利便性を支える役割を担っていますが、末端物流となる荷捌き駐車がまちの回遊性の阻害要因にもなることから、荷捌き環境の改善に取り組みます。

⑤ みどり豊かで良好な住環境の保全・育成 

- 敷地・街区の状況に応じて、生け垣や植栽スペースの設置など道路境界を中心に敷地まわりの緑化を誘導するとともに、屋敷林などの豊かなみどりを持つ敷地規模の大きな街区については、現在の土地利用が維持されるよう誘導し、また敷地の細分化の抑制を図るなど、みどり豊かで良好な住環境の保全・育成に取り組みます。

⑥ 緑化推進とオープンスペースの充実 

- 駅周辺にはみどりやオープンスペースが少ない状況を踏まえ、敷地・街区の状況に応じた緑化の推進や建築物の共同建替えや協調的な土地利用の誘導などによるオープンスペースの充実に取り組みます。

⑦ 地域交流の促進 

- 町会・自治会活動の活性化、地域による高齢者や子どもなどの見守り体制の充実、多世代が交流できる場づくりなど、地域交流の促進に取り組みます。



▲カラー舗装された商店街



▲道路上での荷捌き駐車事例



▲屋上緑化の事例



目標Ⅳ「歴史文化の薫り漂う、住んでよし、訪れてよしのまち」に向けて

① 良好な景観づくりの推進 ○□

●景観形成とみどりの保全・育成を進めている大田黒公園周辺におけるモデル地区の取組をはじめ、環状八号線や青梅街道における魅力的な沿道景観の形成など、それぞれの特性に応じた良好な景観づくりに取り組みます。



▲大田黒公園周辺の景観

② 歴史的・文化的資源を生かした観光まちづくりの推進 ○□

●数多く点在する魅力的で価値ある歴史的・文化的資源を生かし、区民や来街者が歩いて楽しめることができるよう、住宅都市としての観光まちづくりに取り組みます。



▲青梅街道沿道の景観

③ 地域の魅力発信 ○□

●地域の魅力を高め、住む人、訪れる人、誰もが親しめるようにするとともに、その魅力を効果的にわかりやすく区内外へ伝える情報発信力を強化するなど、地域の魅力発信に取り組みます。

●荻窪駅周辺の歴史的・文化的資源



▲大田黒公園  
【旧大田黒家住宅洋館、旧大田黒家住宅蔵  
国の登録有形文化財（平成28年11月登録）】



▲荻外荘  
【荻外荘（近衛文麿旧宅） 国の史跡（平成28年3月指定）】

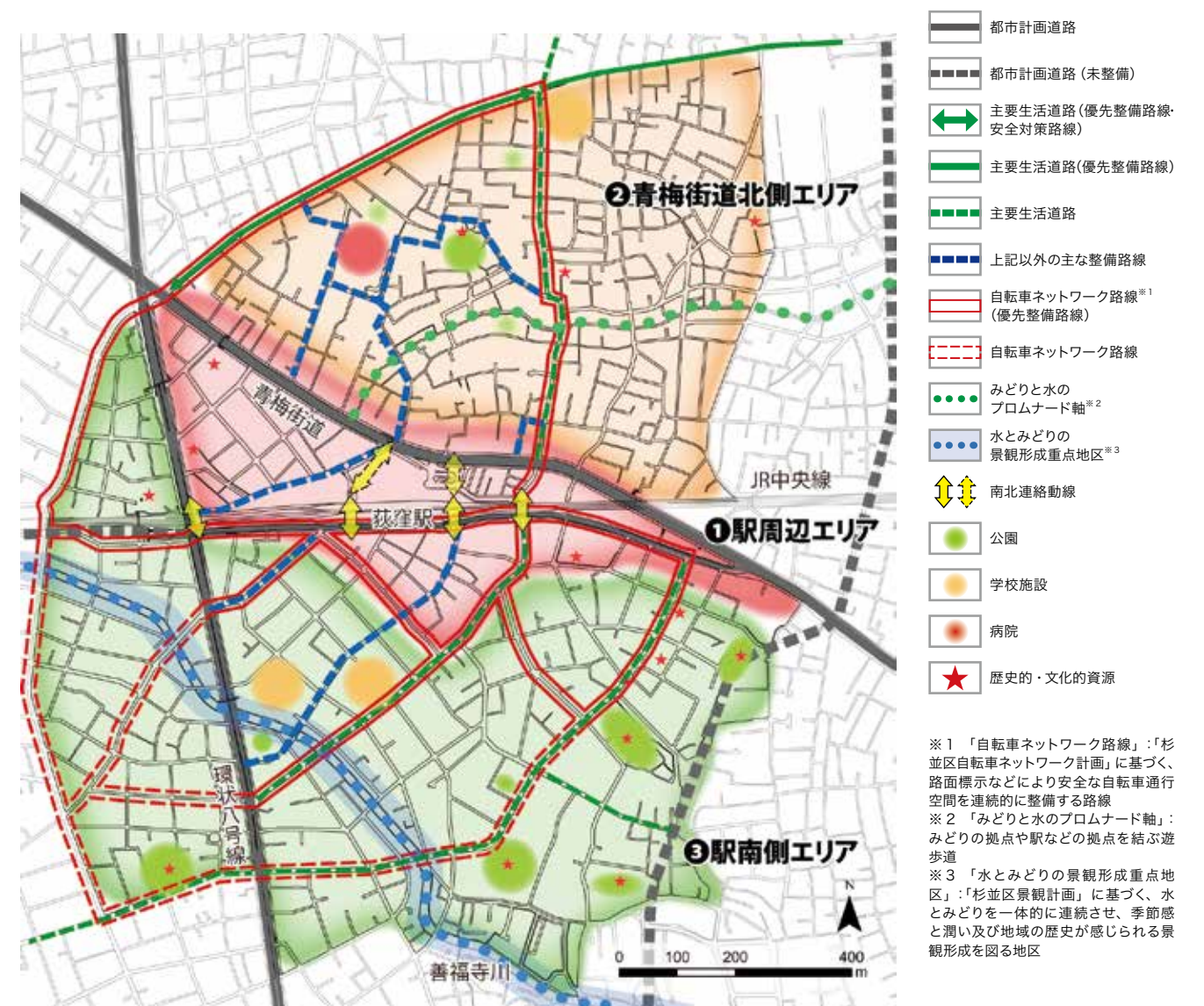


▲角川庭園・幻戯山房  
【幻戯山房（旧角川家住宅主屋）  
国の登録有形文化財（平成21年11月登録）】



▲杉並公会堂

5. エリア別の取組の方向性



【① 駅周辺エリア】

●多様な都市機能の高度な集積により、住宅都市杉並の芯にふさわしいにぎわいの創出と魅力の向上を図ります。《目標Ⅰ・Ⅲ・Ⅳ》  
●ハード・ソフト両面からの南北連絡動線や駅前広場機能の充実により、回遊性や災害時を含む滞留機能の向上を図ります。《目標Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ》

【② 青梅街道北側エリア】

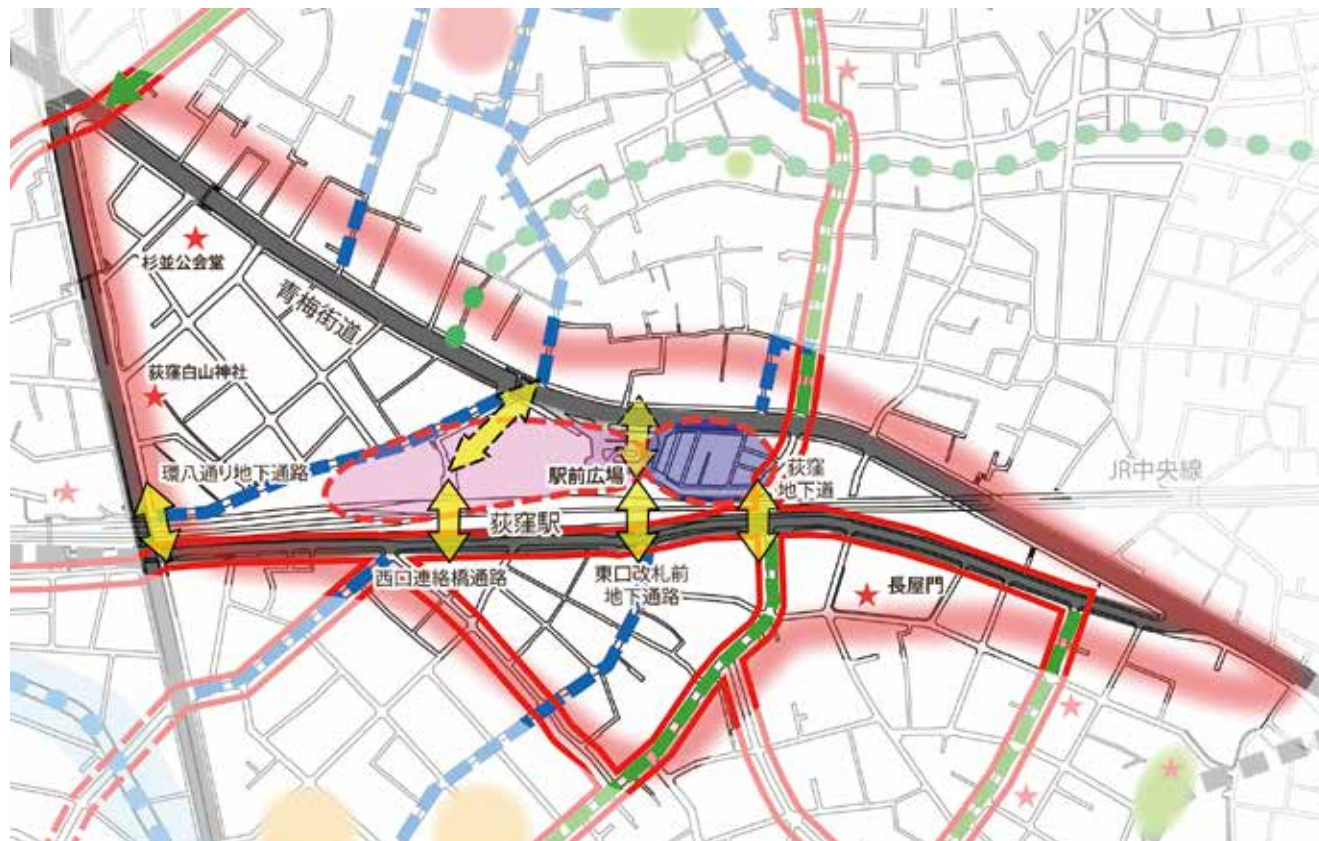
●木造建築物の密集度の高い住宅地の防災性の向上を図るとともに、住環境とにぎわいや健康・福祉の拠点が共存し、多世代が健康で安心して暮らせるまちづくりを進めます。《目標Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ》

【③ 駅南側エリア】

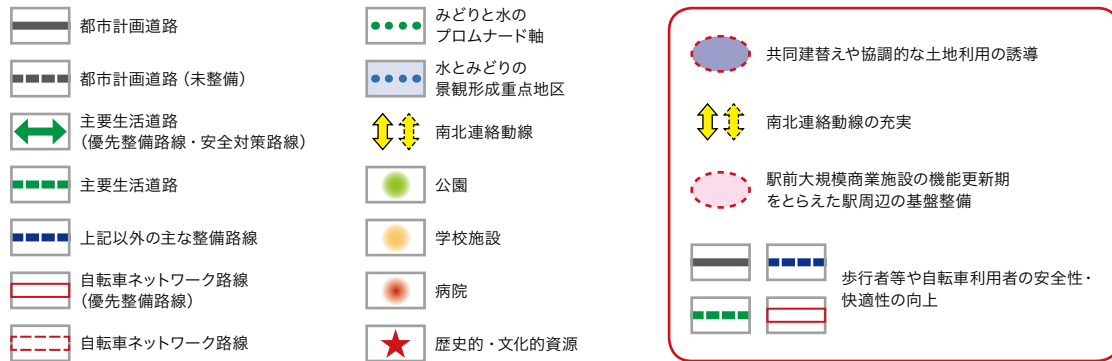
●みどり豊かで良好な住環境や景観を保全・育成しつつ、駅から住宅地へと続く身近な商店街の維持・創出を図ります。《目標Ⅰ・Ⅲ》  
●歴史的・文化的資源の集積を生かし、区民や来街者が歩いて楽しめることができるよう、住宅都市としての観光まちづくりを進めます。《目標Ⅰ・Ⅳ》



## ① 駅周辺エリアの主な取組の方向性



※南北連絡動線の名称については、上図に示す名称をまちづくり方針の中で使用しています。



### 1. 共同建替えや協調的な土地利用の誘導

<目標Ⅰ-①・②、目標Ⅱ-①、目標Ⅲ-①・②>

- 低層階商業業務誘導地区における建築物の用途規制などにより、面的に広がりのある商業・業務機能と共同住宅の複合した生活拠点づくりを進めます。
- 災害時を含む滞留・交流スペースの確保や多様な都市機能の充実などに向け、都市開発諸制度等の活用も視野に公共的な貢献を伴う共同建替え等を誘導します。
- 特に、北口駅前広場東側に隣接する街区については、低未利用で木造建築物の密集度が高く防災上課題を抱えている現状にあり、南北連絡動線、駅前広場機能及び拠点駅周辺としての防災機能などの充実も視野に、関係権利者の意向や動向を把握しつつ、共同建替え等の誘導を図ります。



▲北口駅前広場東側に隣接する街区

### 2. 南北連絡動線の充実 <目標Ⅰ-①、目標Ⅲ-②>

- 荻窪地下道について、安全性・快適性を高めるための改善整備を進めます。
- 既存の東口改札前地下通路、西口連絡橋通路等について、鉄道事業者等の関係者と連携を図りながら、安全性・快適性を更に高める取組を検討します。
- 駅前大規模商業施設の機能更新期や周辺街区での共同建替え等の機会をとらえた駅周辺の基盤整備について、鉄道事業者等の関係者との意見交換を継続しながら中長期的に検討を進めます。
- なお、JR線路の高架化や地下化は、環状八号線や青梅街道が既に立体交差しており、連続立体交差事業の採択要件を満たしていないことから、長期的に慎重に検討します。



▲荻窪地下道

### 3. 駅前広場機能の充実 <目標Ⅰ-②、目標Ⅲ-②>

- 北口駅前広場に隣接した街区において、駅前広場機能の充実に資する「共同建替えや協調的な土地利用の誘導」を図るとともに、バス・タクシーなどのターミナル機能、駅との連絡機能、災害時を含む滞留・交流機能の向上に向けて、駅前大規模商業施設の機能更新期をとらえた駅周辺の基盤整備について、鉄道事業者等の関係者との意見交換を継続しながら、中長期的に検討を進めます。
- 駅南口の広場については、地域住民の意向、用地確保の課題、交通環境などを踏まえ、中長期的に検討を進めます。



▲駅南口前の通りに設置されたバス停

### 4. 歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上

<目標Ⅰ-③、目標Ⅲ-③>

- 商店街等の歩行環境や買い物環境の向上の観点から、歩行空間のバリアフリー化や路面のカラー舗装化、路上障害物対策の強化、無電柱化の検討などに取り組みます。
- 歩行者等や自転車利用者の安全性向上の観点から、「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の整備を進めます。また、交通安全対策として、自動車の交通量や速度の抑制対策、自転車利用者の運転マナー向上や交通ルール順守への意識啓発などに取り組みます。
- 使いやすい自転車ラックの導入、利用者の目的に即した買い物客等用自転車駐車場の充実に取り組みます。
- まちの回遊性向上の観点から、サイン・案内板の充実などにより、杉並公会堂等の公共施設へのアクセス性の向上を図ります。



▲自転車ネットワーク路線の整備事例(駅南口)

### 5. 荷捌き環境の改善 <目標Ⅰ-③、目標Ⅲ-③・④>

- まちの回遊性向上の観点から、商店会や関連事業者等と連携し、社会実験等の実施も視野に、共同荷捌きスペースの確保や荷捌き駐車場の時間規制などの荷捌き環境の改善に向けた検討を進めます。

### 6. 地域の魅力発信 <目標Ⅳ-②・③>

- イベント・企画展等の開催、インターネットやSNS等を活用した地域情報の発信、トランスボックス\*ラッピングによる歴史的・文化的資源のPRなどとともに、観光資源等の情報発信拠点の整備に向けた検討を進めます。

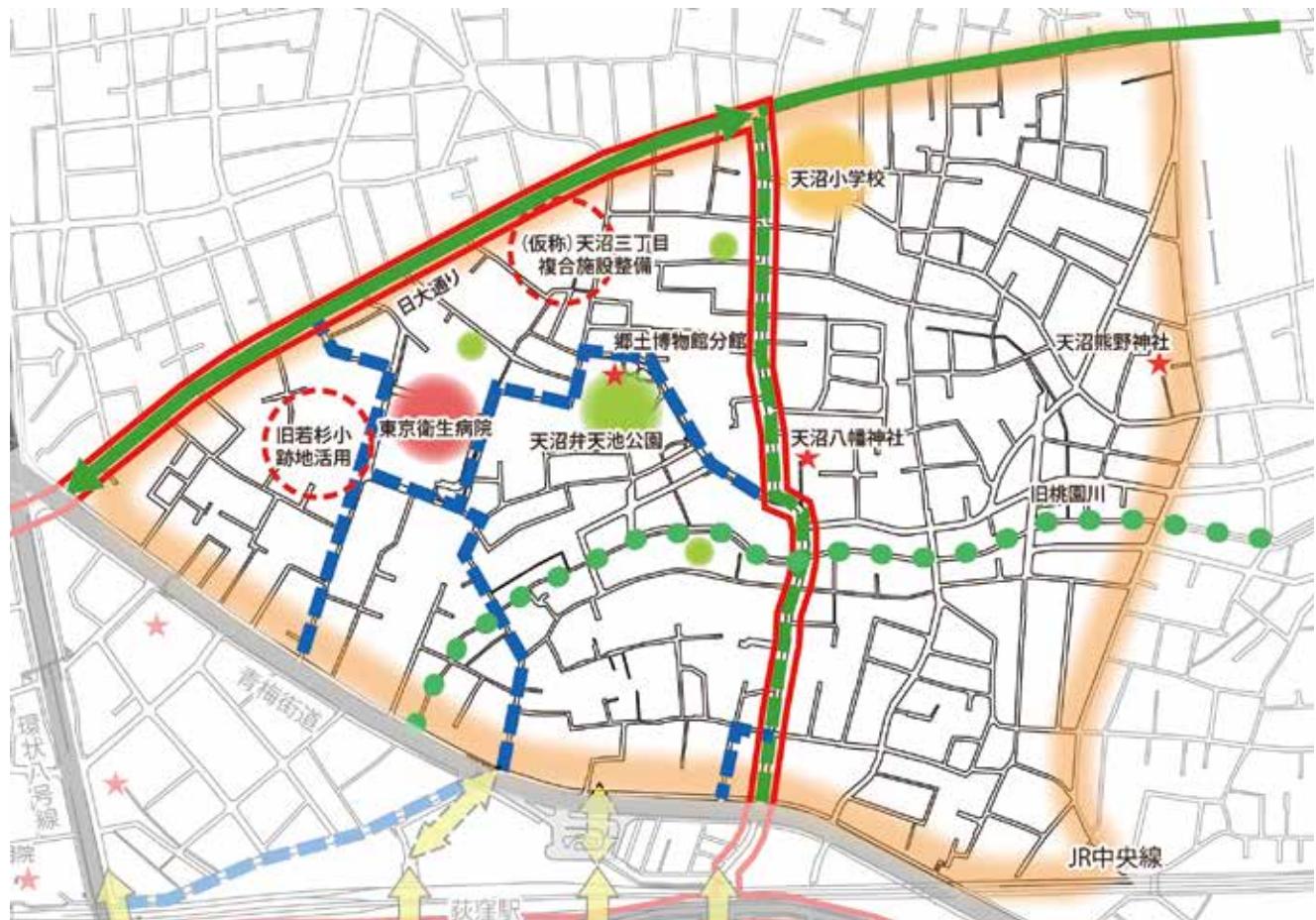


▲トランスボックスラッピング(荻窪駅南口での事例)

\*トランスボックス：無電柱化に伴い設置が必要となる「配電地上機器」



②青梅街道北側エリアの主な取組の方向性



- 都市計画道路
- 主要生活道路(優先整備路線・安全対策路線)
- 主要生活道路(優先整備路線)
- 主要生活道路
- 上記以外の主な整備路線
- 自転車ネットワーク路線(優先整備路線)
- みどり水のpromenade軸
- 南北連絡線
- 公園
- 学校施設
- 病院
- 歴史的・文化的資源

- 歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上

1. 主要生活道路等の整備 <目標II-③>

- 防災性の向上、安全で快適な歩行者空間の確保や自転車利用の推進などの観点から、「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」に基づき、主要生活道路の優先整備路線(日大通り)の拡幅整備に取り組みます。また、道路幅員や沿道土地利用を踏まえた無電柱化の検討に取り組みます。
- 災害時における避難路等を確保するため、震災救援所(旧若杉小学校)や緊急医療救護所(東京衛生病院)などへのアクセス道路の拡幅整備や隅切りの確保のほか、接道部緑化助成などにより、沿道のブロック塀や万年塀の生け垣化・フェンス緑化の誘導を図ります。

2. 狭あい道路拡幅整備の推進 <目標II-④>

- 「杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例」による拡幅整備及び後退用地における支障物件除却の指導・勧告等、重点地区(天沼地区)での戸別訪問による拡幅整備の協力依頼など、狭あい道路拡幅整備事業を推進します。また、拡幅整備後の電柱セットバックを電力事業者等へ要請し、防災性の向上を図ります。



▲旧若杉小周辺の拡幅整備事例

3. 木造建築物の密集度の高い住宅地の防災性向上 <目標II-②>

- 建築物の耐震化・不燃化、公園・広場などのオープンスペースの充実の観点から、木造アパートを中心とした老朽木造住宅の共同・協調的建替を促進します。
- 「新たな防火規制」(天沼三丁目)による建築物の耐火性能の強化や、「建築物の不燃化助成」などによる震災救援所(旧若杉小学校・天沼小学校)周辺や震災救援所に至る緊急道路障害物除去路線沿道の不燃化促進に取り組めます。



▲地区防災公園(天沼井天池公園) ▲木造住宅の共同建替えの他区事例

4. 地域防災力の強化 <目標II-⑦>

- 防災意識の啓発、初期消火設備の充実、初期消火や応急救護に関する防災訓練、震災救援所の運営訓練、消防団への支援などにより地域防災力の向上を図ります。



▲防災訓練の様子

5. 歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上 <目標I-③、目標III-③>

- 商店街等の歩行環境や買い物環境の向上の観点から、歩行空間のバリアフリー化や路面のカラー舗装化、路上障害物対策の強化、無電柱化の検討などに取り組めます。
- 歩行者等や自転車利用者の安全性向上の観点から、「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の整備を進めるとともに、「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」に基づき、安全対策路線(日大通り)の整備を進めます。また、交通安全対策として、自動車の交通量や速度の抑制対策、自転車利用者の運転マナー向上や交通ルール順守への意識啓発などに取り組めます。
- 使いやすい自転車ラックの導入、利用者の目的に即した買い物客等用自転車駐車場の充実に取り組めます。
- まちの回遊性向上の観点から、サイン・案内板の充実などにより、(仮称)天沼三丁目複合施設等の公共施設へのアクセス性の向上を図ります。



③ 駅南側エリアの主な取組の方向性

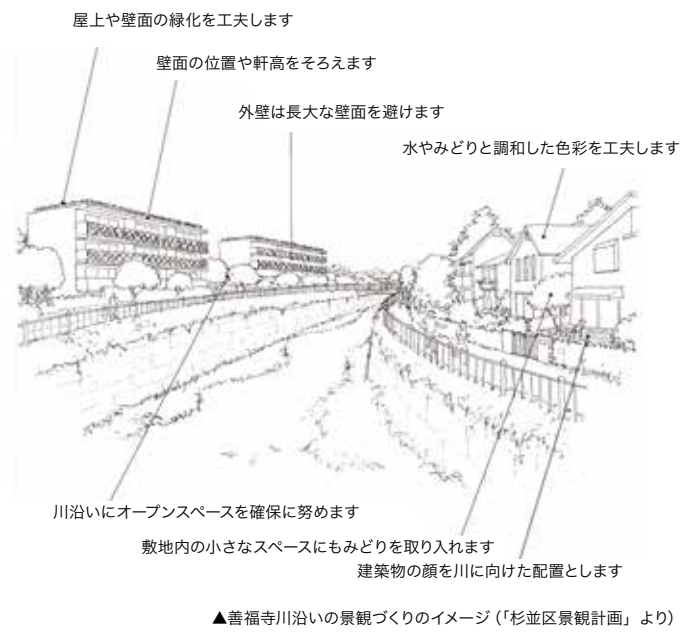


1. みどり豊かで良好な住環境の保全・育成 <目標III-⑤>

- 「大田黒公園周辺地区地区計画」による建築物の敷地面積の最低限度、壁面の位置、建築物等の形態又は意匠、垣又はさくの構造の制限などにより、良好な住環境の維持とみどり豊かな落ち着いたまちなみの形成を図ります。
- みどり豊かで良好な住環境を保全・育成するため、屋敷林、樹木などの保護指定の促進や屋上・壁面・接道部緑化助成などによる民有地緑化の推進を図ります。

2. 良好な景観づくりの推進 <目標IV-①>

- 「杉並区景観計画」に基づく、水とみどりの景観形成重点地区において、水とみどりの一体感が連続して感じられる河川景観の形成、みどり豊かな川沿いの歩行空間の創出、川と川沿いの地域が調和したまちなみ景観の形成を図ります。
- 「大田黒公園周辺モデル地区」における景観づくりを推進するため、景観まちづくりニュースの発行やイベント・シンポジウム等の開催などに取り組みます。



3. 歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上 <目標I-③、目標III-③>

- 商店街等の歩行環境や買い物環境の向上の観点から、歩行空間のバリアフリー化や路面のカラー舗装化、路上障害物対策の強化、無電柱化の検討などに取り組みます。
- 歩行者等や自転車利用者の安全性向上の観点から、「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車ネットワーク路線の整備を進めます。また、交通安全対策として、自動車の交通量や速度の抑制対策、自転車利用者の運転マナー向上や交通ルール順守への意識啓発などに取り組みます。
- 使いやすい自転車ラックの導入、利用者の目的に即した買い物客等用自転車駐車場の充実に取り組みます。
- まちの回遊性向上の観点から、サイン・案内板の充実などにより、歴史的・文化的資源や公共施設へのアクセス性の向上を図ります。

4. 歴史的・文化的資源を生かした観光まちづくりの推進 <目標IV-②>

- 荻外荘の復原・整備を行うとともに、展示・イベント等を通じて観光資源としての魅力向上を図ります。
- 「杉並区まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、大田黒公園・角川庭園等の周辺施設との連携や回遊性を意識した上で、散策ルートやサイン・案内板等の整備、イベント等の開催など、荻外荘を中心に周辺エリアをハード・ソフトの両面から観光資源として整備します。



▲(仮称) 荻外荘公園



▲大田黒公園でのイベント(紅葉のライトアップ)



# 6. まちづくり方針の実現に向けて

## (1) 具体化に向けた今後の取組

### 1. 区民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進

まちづくり方針の具体化にあたっては、区民・事業者・行政が、この方針で示すまちの将来像と目標、その実現に向けた取組の方向性を共有し、それぞれが担う役割と責務を果たしながら、協働してまちづくりを進めていく必要があります。

区では、まちづくり方針に基づき、行政主体の整備事業等の実施、民間事業等の適切な規制・誘導、区民主体のまちづくり活動の支援などに取り組むとともに、総合的な視点から、区民・事業者と連携した取組の進行管理と調整を図っていきます。

### 2. ハード・ソフトの取組の連携によるまちづくりの推進

まちづくり方針の実現に向けて、様々な地域資源の活用や、まちの特長と個性を生かすライフスタイルや住まい方を意識し、基盤整備などのハード面の取組と地域・産業・文化活動などのソフト面の取組の連携によるまちづくりを進めます。

区では、町会、自治会、商店会をはじめ、荻窪まちづくり会議、NPO等の多様な地域の関係者との意見交換や情報共有を行いながら、地域主体によるエリアマネジメント<sup>※</sup>など、まちづくりのルールづくりや公共空間の効果的な利活用等の取組を積極的に支援します。

<sup>※</sup>エリアマネジメント：地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み（国土交通省『エリアマネジメント推進マニュアル』より）

### 3. 戦略的・計画的なまちづくりの推進

まちづくり方針の実現に向けた様々な取組については、緊急性や実現可能性、費用対効果等を踏まえつつ、その実施時期について、短期【概ね5年】、中長期【概ね5～20年】的な視点をもって、戦略的・計画的に進めていく必要があります。

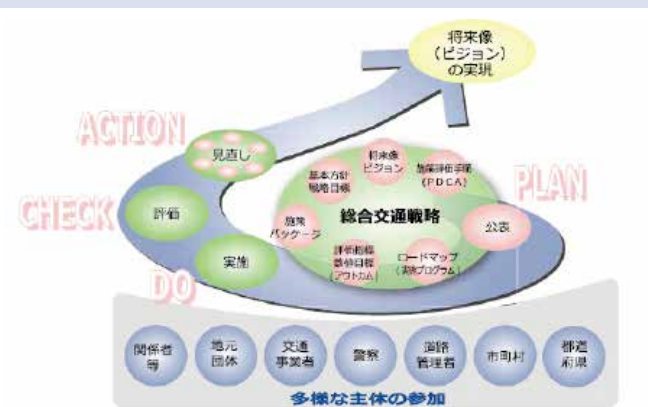
区では、それぞれの取組の進捗状況や効果を検証しながら、概ね5年を目途にまちづくり方針の見直しを行い、まちの動向や社会経済状況の変化に的確に対応したまちづくりの推進を図っていきます。

まちづくり方針の具体化に向けた取組の1つとして

#### 「総合的な交通戦略の策定・推進」に取り組みます

駅周辺エリアにおける主な取組の方向性として示す「南北連絡動線の充実」、「駅前広場機能の充実」、「歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上」など、まちづくり方針の実現に向けては、交通関連の取組と合わせて、総合的・一体的にまちづくりを進めていくことが重要になってきます。

区では、荻窪駅周辺における総合的な交通のあり方と必要となるハード・ソフトの取組などについて、交通事業者等と連携して検討を進め、「(仮称)荻窪駅周辺総合交通戦略」を策定し、まちづくり方針の具体化に向けて取り組んでいきます。



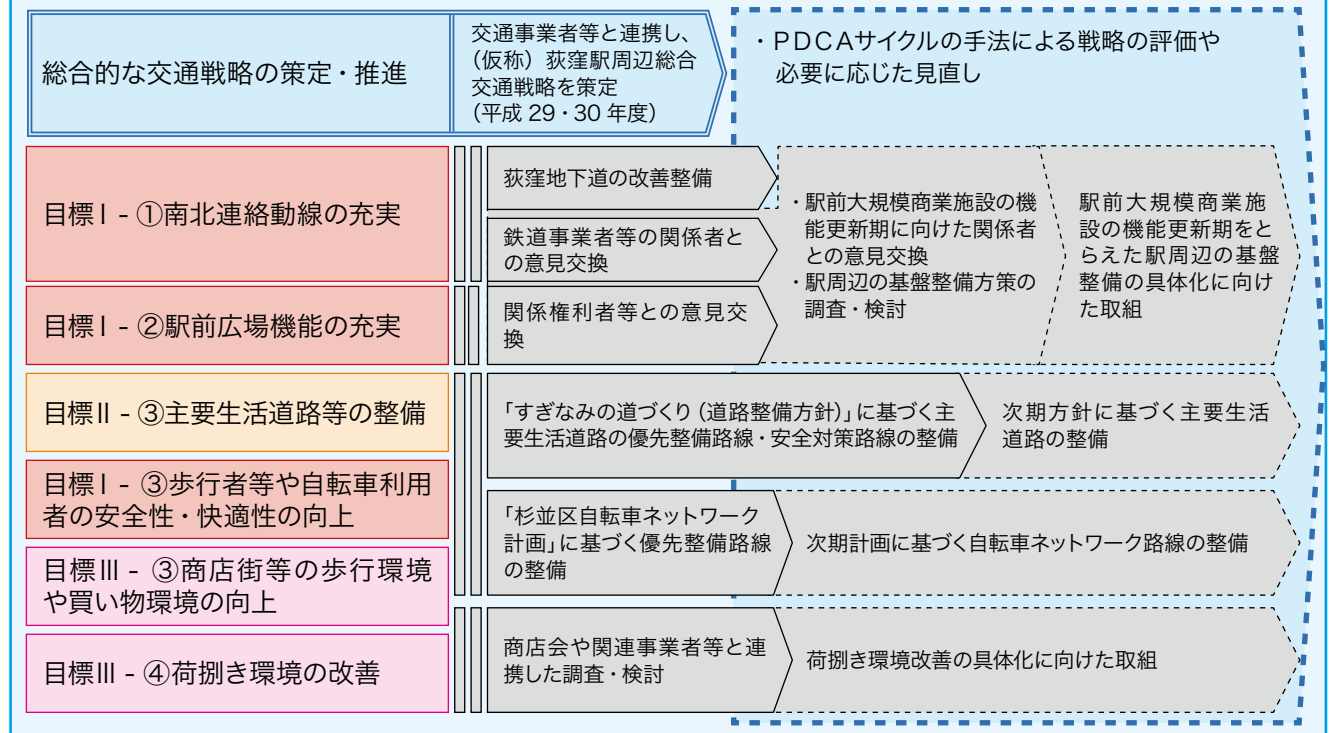
(国土交通省『都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～』より)

## (2) 今後のスケジュール（主な取組例）

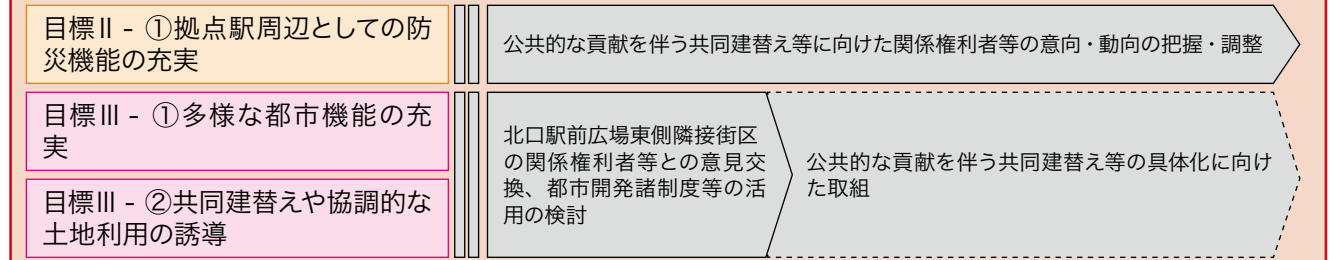
まちの将来像を実現するための4つの目標を踏まえ、主に「交通関連の取組と連携した総合的・一体的なまちづくりの推進」、「駅周辺エリアにおける都市機能・防災機能の充実」、「観光まちづくりの推進」の観点から、各取組について、一定的・総合的に進行管理を行います。

短期的取組（概ね5年） → 中長期的取組（概ね5～20年）

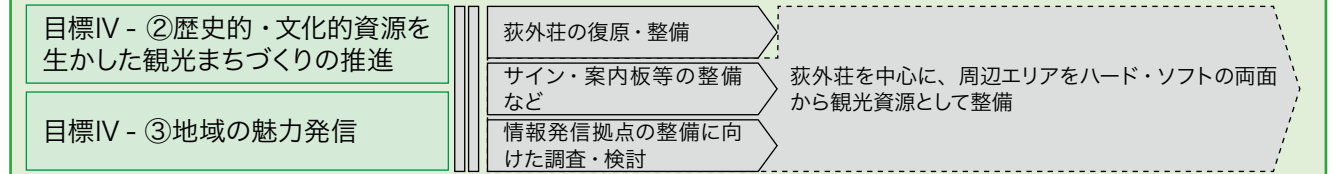
### 交通関連の取組と連携した総合的・一体的なまちづくりの推進



### 駅周辺エリアにおける都市機能・防災機能の充実



### 観光まちづくりの推進



### 既定事業等の推進

継続的な取組

## 荻窪駅周辺まちづくり方針

平成 30 年 3 月発行

編集・発行 杉並区都市整備部まちづくり推進課荻窪まちづくり担当  
〒166-8570 杉並区阿佐谷南一丁目 15 番 1 号  
TEL(03)3312-2111(代)

登録印刷物番号  
29-0067



