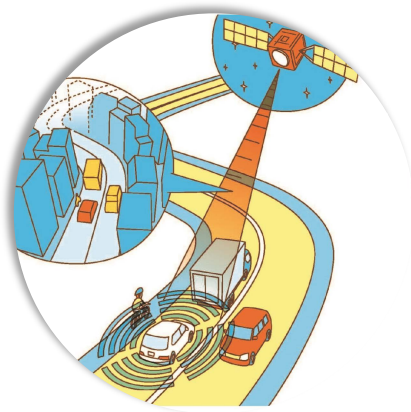
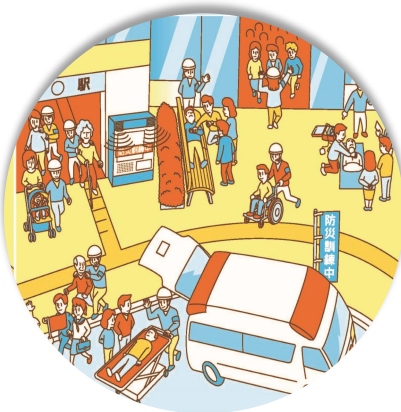
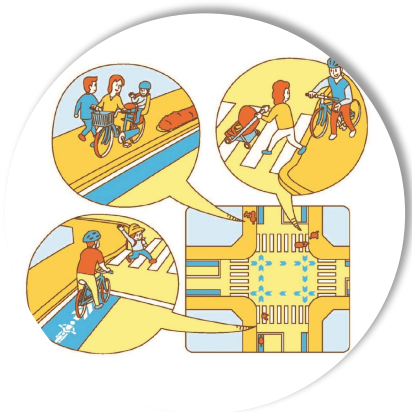
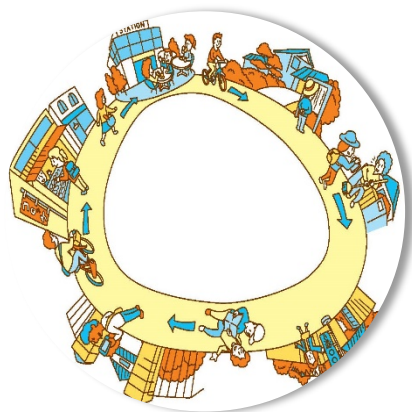


(仮称) 荻窪駅周辺都市総合交通戦略 ～ゆっくり歩いてまちを楽しむために～

(案)



平成 30 年 11 月
杉並区

目 次

1 章 都市総合交通戦略の目的と位置づけ	1
1. はじめに	1
2. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の目的	2
3. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の位置づけ	2
3-1. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の位置づけ	2
3-2. 対象区域	3
3-3. 計画期間	4
4. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の骨格となる4つの視点	4
2 章 荻窪駅周辺の交通環境の現状と課題	5
1. 荻窪駅周辺の特徴	5
1-1. 広域的な荻窪駅周辺の位置づけ	5
1-2. 区内における荻窪駅周辺の位置づけ	7
1-3. まちの概況	9
1-4. 交通の概況	14
2. 荻窪駅周辺の現状・課題	18
2-1. 南北移動・交通結節	18
2-2. 利便性・にぎわい・回遊性	25
2-3. 安全・安心	37
2-4. 将来の社会変化	47
3 章 都市総合交通戦略の基本方針（将来交通環境と戦略目標）	51
1. 南北移動・交通結節	52
2. 利便性・にぎわい・回遊性	53
3. 安全・安心	54
4. 将来の社会変化	55
4 章 都市総合交通戦略の施策の方針と施策パッケージ	57
1. 南北移動・交通結節	57
1-1. らくらく南北往来プログラム	57
1-2. すいすい乗換えプログラム	61
2. 利便性・にぎわい・回遊性	64
2-1. 今日もいつもの商店街プログラム	64
2-2. ぐるっとおでかけまち歩きプログラム	70

2-3. 賢い自転車利用プログラム	75
3. 安全・安心	78
3-1. ホッと道路プログラム	78
3-2. みんなに優しい自転車利用プログラム	82
3-3. 頼れるターミナル駅プログラム	86
4. 将来の社会変化	89
4-1. 新技術活用プログラム	89
【都市総合交通戦略における将来交通の姿】	91
【都市総合交通戦略における施策の対象位置】	92
【都市総合交通戦略の構成の全体像】	93
5章 都市総合交通戦略の施策の実施工程	97
1. 南北移動・交通結節	98
1-1. らくらく南北往来プログラム	98
1-2. すいすい乗換えプログラム	98
2. 利便性・にぎわい・回遊性	99
2-1. 今日もいつもの商店街プログラム	99
2-2. ぐるっとおでかけまち歩きプログラム	101
2-3. 賢い自転車利用プログラム	102
3. 安全・安心	102
3-1. ホッと道路プログラム	102
3-2. みんなに優しい自転車利用プログラム	103
3-3. 頼れるターミナル駅プログラム	103
4. 将来の社会変化	104
4-1. 新技術活用プログラム	104
6章 都市総合交通戦略の評価と推進管理体制	105
1. 評価指標	105
2. 推進管理体制	106
参考資料	108
用語解説	111

1 章 都市総合交通戦略の目的と位置づけ

1. はじめに

都市総合交通戦略とは

- ・都市総合交通戦略は、都市が抱える様々な課題を解決するために、行政や交通事業者、警察、地域住民の方々などの関係者が協力し合って、交通に関する取組とまちづくりをうまく組み合わせ、望ましい都市像の実現に向けてとりまとめる行動計画です。

都市総合交通戦略策定に至る経緯

- ・杉並区は、地域発意による「荻窪駅周辺地区まちづくり構想」を踏まえ、荻窪駅周辺のグラウンドデザインとして「荻窪駅周辺まちづくり方針」を平成 29 年 4 月に策定しました。
- ・同方針においては、「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」というまちの将来像の下、「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」などの実現に向けて、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ため、「総合的な交通戦略の策定・推進」が今後の取組として位置づけられました。
- ・そこで、荻窪駅周辺における都市総合交通戦略を策定するため、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、学識経験者、交通事業者、警察、東京都等と連携して検討を進めて参りました。

都市総合交通戦略策定が目指すもの

- ・検討にあたっては、同方針に掲げる将来像を踏まえ、以下の 5 つの将来交通環境を目指すこととしました。
 - 南北を気軽に行き来できるまち
 - 乗り換えしやすい駅・駅前広場があるまち
 - 普段の買い物・まち歩きを快適に楽しめるまち
 - 誰もが安全に安心して移動できるまち
 - 新たな技術等を生かした安全で快適に移動できるまち
- ・これらの将来交通環境を実現することにより、地域住民の皆さまには「これからも住み続けたい」と思ってもらうこと、荻窪のまちを訪れた方々には「住んでみたい」と思ってもらうことが、住宅都市杉並の芯である荻窪の都市総合交通戦略の重要な目的です。
- ・住んでよし、訪れてよしの「にぎわいと住環境が調和したまち」の実現に向けて、行政だけでなく、交通事業者、警察、荻窪のまちで活動されている企業、町会・自治会、商店会等の地域団体、そして地域住民など、多様な主体が協力・連携してまちの課題に取り組んでいくために、この度、荻窪駅周辺都市総合交通戦略を策定しました。
- ・なお、本戦略が目指すべきものを、まちの皆さまにとってより親しみをもってご理解頂くために、副題を「～ゆっくり歩いてまちを楽しむために～」としました。

2. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の目的

- ・ 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、回遊性の不足などの課題を抱えています。
- ・ 区では、荻窪駅周辺のまちの特徴・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「荻窪駅周辺まちづくり方針」を平成 29 年 4 月に策定しました。
- ・ このまちづくり方針で掲げられたまちの将来像の実現に向けて、荻窪駅周辺の交通環境における課題に対応するため、地域、交通事業者、警察、東京都等と協力して、交通関連の取組と連携した総合的・一体的なまちづくりを推進することを目的として、荻窪駅周辺都市総合交通戦略を策定します。

3. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の位置づけ

3-1. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の位置づけ

- ・ 荻窪駅周辺都市総合交通戦略は、「杉並区基本構想（10 年ビジョン）（平成 24 年 4 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）」、「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）（平成 25 年 10 月）」を上位計画とし、まちづくり関連計画に位置づけられる取組を荻窪駅周辺都市総合交通戦略にも位置づけるなどの整合を図るとともに、荻窪駅周辺の上位のまちづくり計画である「荻窪駅周辺まちづくり方針」の交通施策に関するまちづくりの取組を定めるものとします。

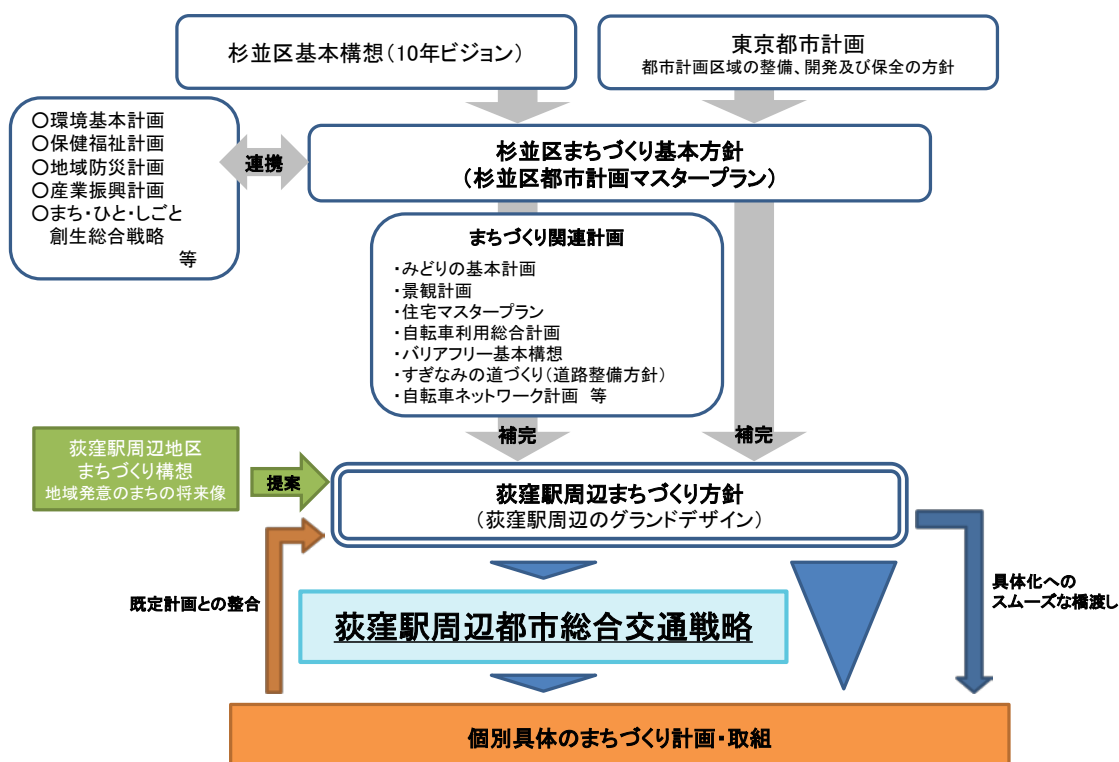


図 1：荻窪駅周辺都市総合交通戦略の位置づけ

3-2. 対象区域

- ・国の「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～（平成 26 年 8 月）」では、「総合交通戦略を展開する対象区域は、地域における将来都市像の実現に必要な都市交通施策を実施するために必要な区域を戦略策定区域として設定する」ことが示されています。
- ・荻窪駅周辺都市総合交通戦略では、「荻窪駅周辺まちづくり方針」に定められた将来都市像の実現を図るため、同方針の対象区域同様に、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範囲とします。（図 2）
- ・ただし、バス・自転車等の駅勢圏が広く、東西方向の鉄道（駅）を南北に結ぶ移動があるため、必要に応じて、対象区域を越えて検討を行うこととします。

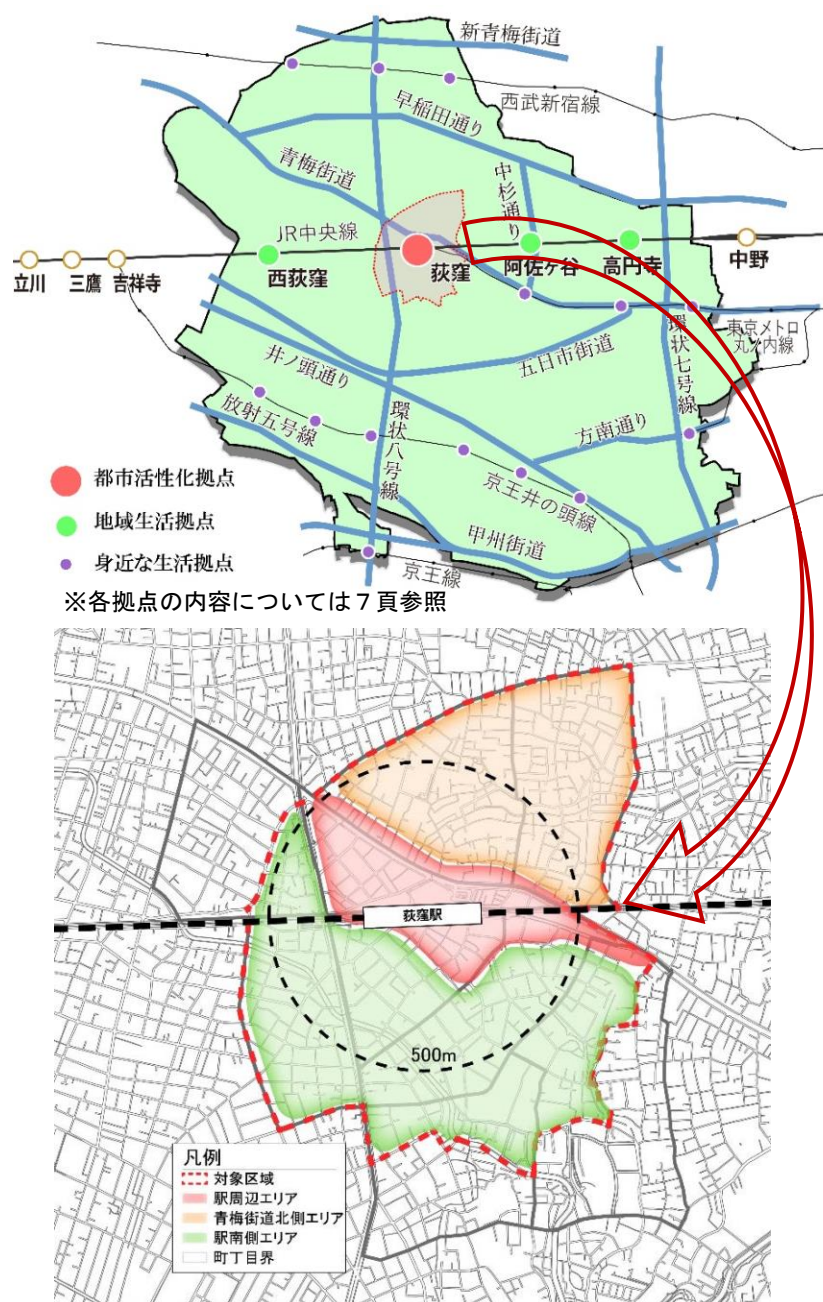


図 2：対象区域（上：杉並区全域、下：荻窪駅周辺都市総合交通戦略の対象区域）

『荻窪駅周辺まちづくり方針』（平成 29 年 4 月、杉並区）より作成

3-3. 計画期間

- ・荻窪駅周辺都市総合交通戦略は、「荻窪駅周辺まちづくり方針」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。

4. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の骨格となる 4 つの視点

- ・荻窪駅周辺都市総合交通戦略では、「荻窪駅周辺まちづくり方針」で示した「将来像」と「4 つの目標」の実現を目指すことを基本とし、「まちづくりと連携した交通施策」を推進していきます。
- ・「荻窪駅周辺まちづくり方針」における将来像と 4 つの目標を踏まえ、荻窪駅周辺都市総合交通戦略の骨格として、「南北移動・交通結節」、「利便性・にぎわい・回遊性」、「安全・安心」、「将来の社会変化」の 4 つの視点を定めます。

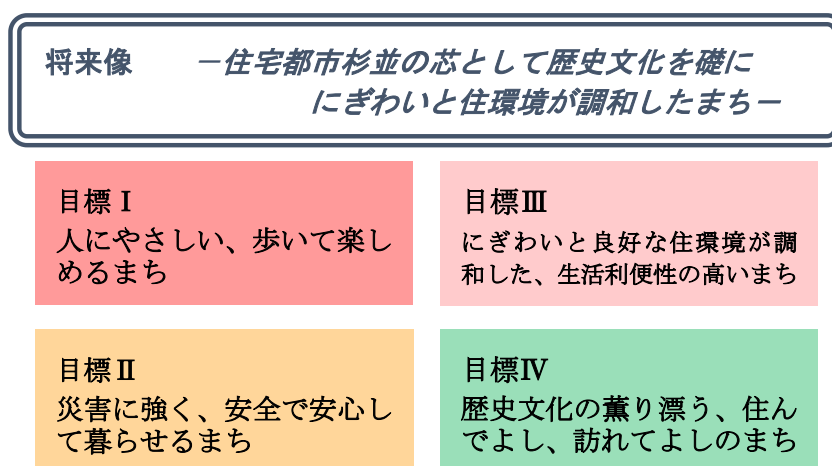


図 3 : 「荻窪駅周辺まちづくり方針」における将来像と 4 つの目標

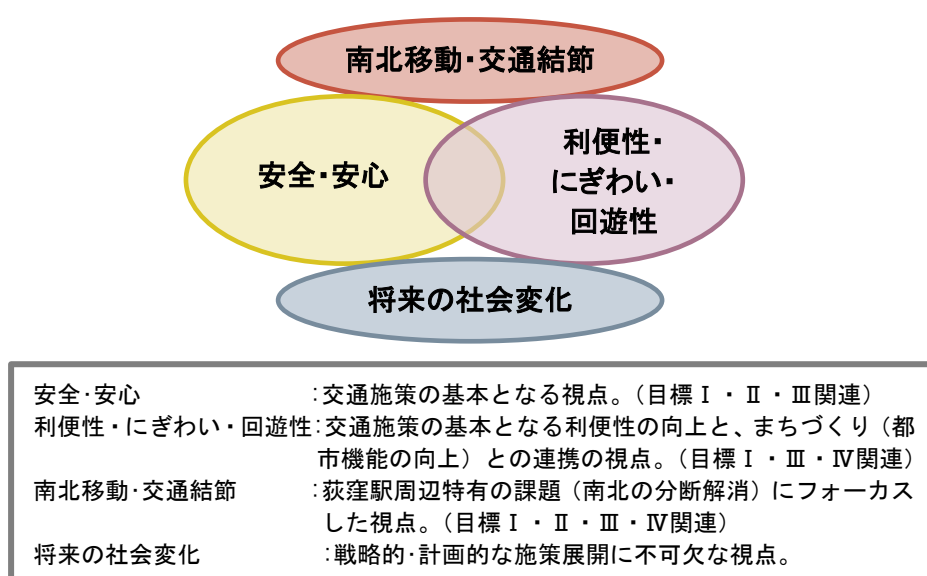


図 4 : 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の骨格となる 4 つの視点

1. 荻窪駅周辺の特徴

1-1. 広域的な荻窪駅周辺の位置づけ

- ・東京都が公表した「都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）」では、新たに 4 つの地域区分と 2 つのゾーンを設定し、荻窪駅周辺は、「新都市生活創造域」に位置づけられています。
- ・また、他の JR 中央線・総武線乗換駅との比較で見えていくと、荻窪駅周辺は、商業・業務機能が集積しつつも、駅周辺の土地利用では、住宅系用地の占める割合が高く、『住宅都市杉並』としての性格が表れています。

(1) 都市づくりのグランドデザインにおける位置づけ

1) 新都市生活創造域

- ・荻窪駅周辺は「新都市生活創造域」として定められ、以下のように描かれています。

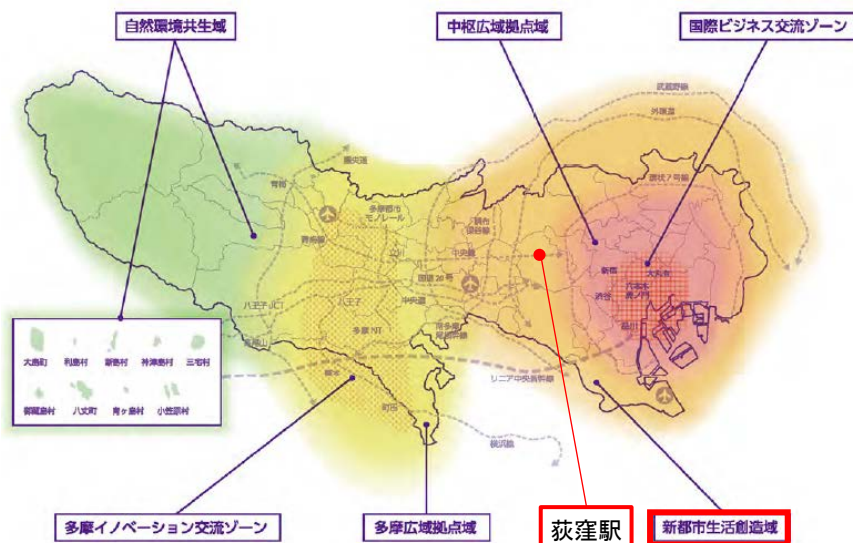


図5：都市づくりのグランドデザインにおけるゾーニング

【出典】『都市づくりのグランドデザイン』（平成 29 年 9 月、東京都）

おおむね環状7号線から、西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境までの区域では、駅を中心に機能を集約した拠点が形成されるとともに、木造住宅密集地域の解消や大規模団地の更新などに併せ、緑と水に囲まれゆとりのある市街地が形成され、子供たちがのびやかに育つことができる快適な住環境が再生・創出されています。

また、良質で機能的な住環境をベースとしながらも、芸術・文化、教育、産業、商業などの機能が複合的に利用されることで、多様なライフスタイルや新たな価値を生み出す場となり、魅力ある個性を発揮しています。

環状・放射方向の公共交通の充実により、区域内の移動が抜本的に改善され、高齢者や子育て世代、障害者の生活と社会参加を支える高い交通利便性が確保され、新たな交流が生まれています。

さらに、農地、屋敷林、樹林地などが保全され、良好な緑地が維持されるとともに、誰もが気軽に利用できる農空間[※]や公園などが確保され、子供や高齢者などのコミュニティ形成を図る身近な緑の空間の一つとして活用されています。

※農空間 本計画では、農地より幅広い概念で、農作物の栽培や収穫体験等に利用されるとともに、教育や福祉、コミュニティ形成などにも利用される場のことをいう。

2) 個別の拠点や地域の将来像

- ・高円寺、阿佐ヶ谷、西荻窪とあわせて、「地域特性に応じた商業や芸術・文化機能等の集積が進み、にぎわいのある拠点が形成されるとともに、駅前に中高層住宅、周辺に質の高い低層住宅が立地するなど、利便性が高く魅力的な街並みが創出されています。」と描かれています。



図6：都市づくりのランドデザインにおけるJR中央線・総武線沿線の拠点

【出典】：『都市づくりのランドデザイン』（平成29年9月、東京都）

（2）JR中央線・総武線沿線における位置づけ

- 「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JR中央線・総武線4駅と荻窪駅とを比較すると、商業・業務機能においては、吉祥寺駅、中野駅の次に、集積しています。また、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	乗降人員（1日）※1	342,150人	165,550人	428,740人	262,047人	450,299人
	鉄道利用に占めるバス利用の割合※2	12.1%	16.1%	20.1%	19.6%	10.1%
	駅前広場の整備状況※3	■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（おおそ駅周辺500m圏域内）※4	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）※5	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圏域内）※6	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・カッ内は容積率）※7		1,380千円/㎡（500%）	1,370千円/㎡（500%）	5,280千円/㎡（700%）	2,180千円/㎡（600%）	3,050千円/㎡（600%）
		565千円/㎡（500%）	666千円/㎡（300%）	2,560千円/㎡（600%）	1,330千円/㎡（600%）	2,030千円/㎡（600%）

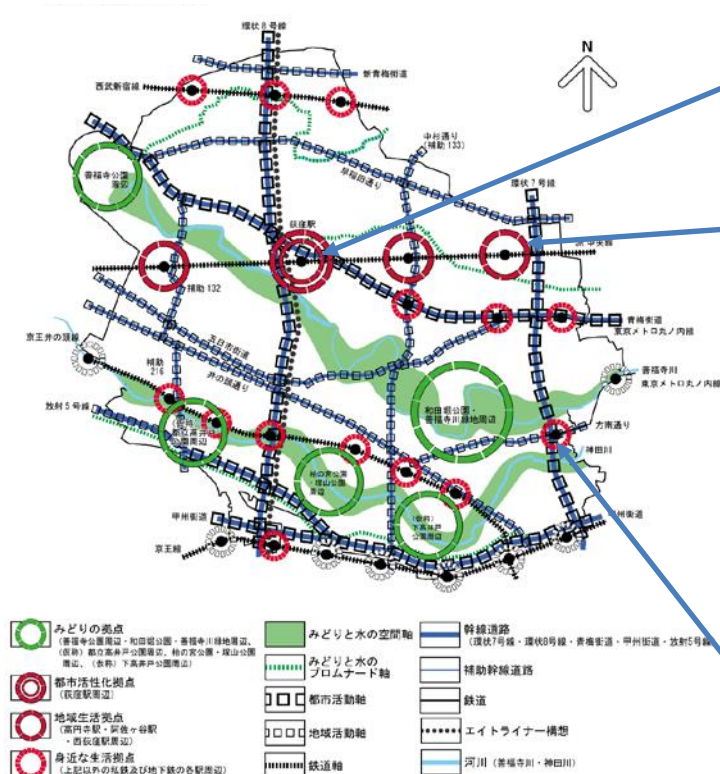
表1：JR中央線・総武線沿線における鉄道乗換駅の比較

- 【出典】：※1：各鉄道会社HP（平成28年、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）

1-2. 区内における荻窪駅周辺の位置づけ

(1) 区内における位置づけ

- 「杉並区まちづくり基本方針」では、「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。



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。

図7：まちづくりの骨格プラン

【出典】：『杉並区まちづくり基本方針』（平成25年10月、杉並区）

(2) 区内のＪＲ中央線・総武線４駅の比較

- 区内でも乗降人員が多いＪＲ中央線・総武線各駅との比較からも、荻窪駅周辺は、区内最大の交通結節点であり、商業・業務などの都市機能が集積する区の中心的な拠点であると言えます。

人口：約 16,500 人
世帯数：約 9,700 世帯

人口：約 16,100 人
世帯数：約 10,000 世帯

人口：約 16,300 人
世帯数：約 10,400 世帯

人口：約 18,000 人
世帯数：約 12,300 世帯



駅名		西荻窪駅	荻窪駅	阿佐ヶ谷駅	高円寺駅
交通結節機能	乗降人員（１日）※１	88,954人	262,047人	89,332人	100,678人
	鉄道利用に占めるバス利用の割合※２	8.0%	19.6%	8.4%	4.2%
	駅前広場の整備状況※３	—	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 （およそ駅周辺 500m圏域内）※４	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）※５	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	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）※６		881千円/㎡ （500%）	2,180千円/㎡ （600%）	1,380千円/㎡ （600%）	888千円/㎡ （500%）
		545千円/㎡ （150%）	1,330千円/㎡ （600%）	625千円/㎡ （500%）	553千円/㎡ （200%）

表２：区内のＪＲ中央線・総武線４駅の比較

【出典】：※１：各鉄道会社ＨＰ掲載データ（平成２８年、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）

1-3. まちの概況

- ・区の人口は、現状、増加傾向にあるものの、今後は、人口減少とともに、少子高齢化が進行していくと推計されています。荻窪駅周辺については、区の人口との比較において、ほぼ同様の傾向を示していることから、今後、同じように推移していくことが想定されます。
- ・大規模商業施設が立地している駅周辺エリアは、商業系用途が多くなっています。青梅街道北側エリア、駅南側エリアは、住宅系用途が多くなっていますが、地域住民の日常生活を支える商店街も多く展開しています。
- ・主に駅南側エリアを中心として、数多くの価値ある魅力的な歴史的・文化的資源が点在しています。また、広く区民等に利用されている公共施設も点在しています。

(1) 区と荻窪駅周辺の人口動向

- ・区全体では過去 10 年間に人口・世帯数ともに増加傾向にあり、荻窪駅周辺も同様です。(図 8、9)
- ・荻窪駅周辺の年齢構成は、区全体と比較して概ね同様です。(図 10、11)
- ・荻窪駅周辺における平成 29 年の高齢化率は 20.3% となっており、区全体の 21.1% と比較して、わずかに低くなっています。
- ・東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を受け、今後都内を訪れる外国人旅行者の増加が見込まれるとともに、区の外国人人口も増加傾向にあります。(図 8)

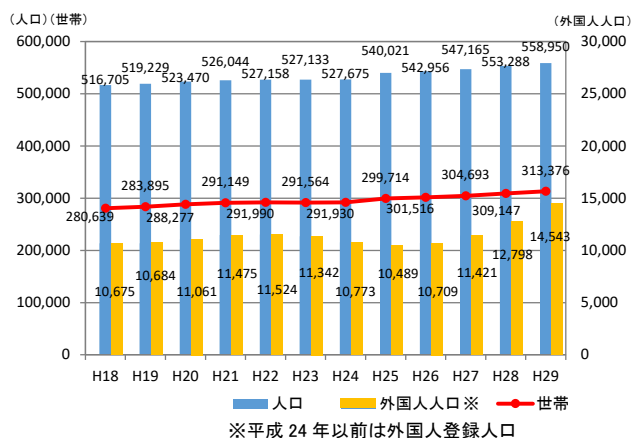


図 8：区の人口・外国人人口・世帯数の推移

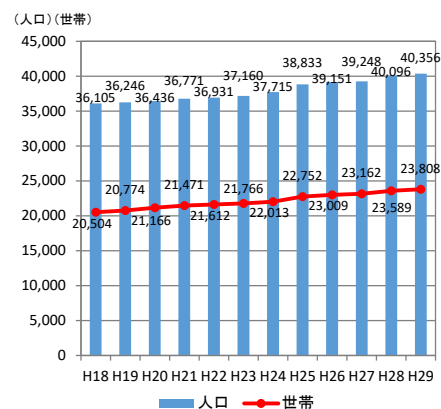


図 9：荻窪駅周辺の人口・世帯数の推移

『杉並区統計書』より作成

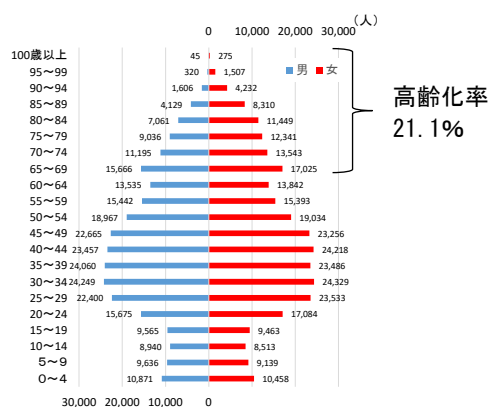


図 10：区の人口構成（平成 29 年）

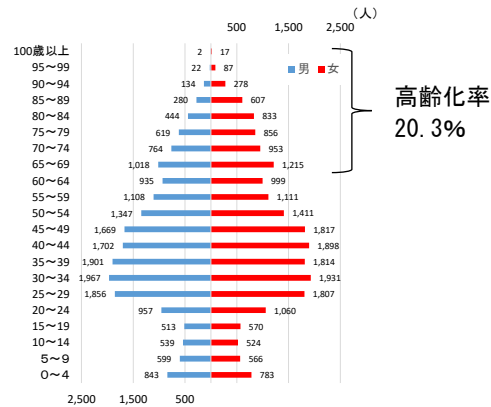


図 11：荻窪駅周辺の人口構成（平成 29 年）

『杉並区統計書』より作成

(2) 区の人口推計

- ・区の人口は、平成 40 年台中頃をピークに、その後人口減少に転じることが推計されています。高齢化は、平成 30 年以降緩やかに進むことが推計されています。

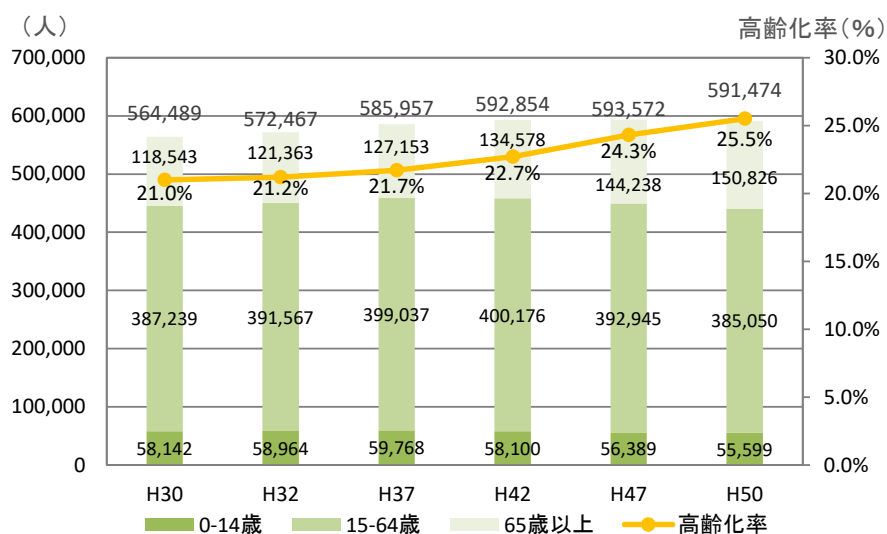


図 12：区の将来人口推計（人）

【出典】：『杉並区総合計画・実行計画』（平成 31 年度、杉並区）（改定中、必要に応じて修正）

(3) 商店街展開

- ・荻窪駅を中心に、複数の商店街が形成されています。
- ・「荻窪駅周辺まちづくり方針」の対象区域には、荻窪駅北側に 14、南側に 7、計 21 の商店街があります。

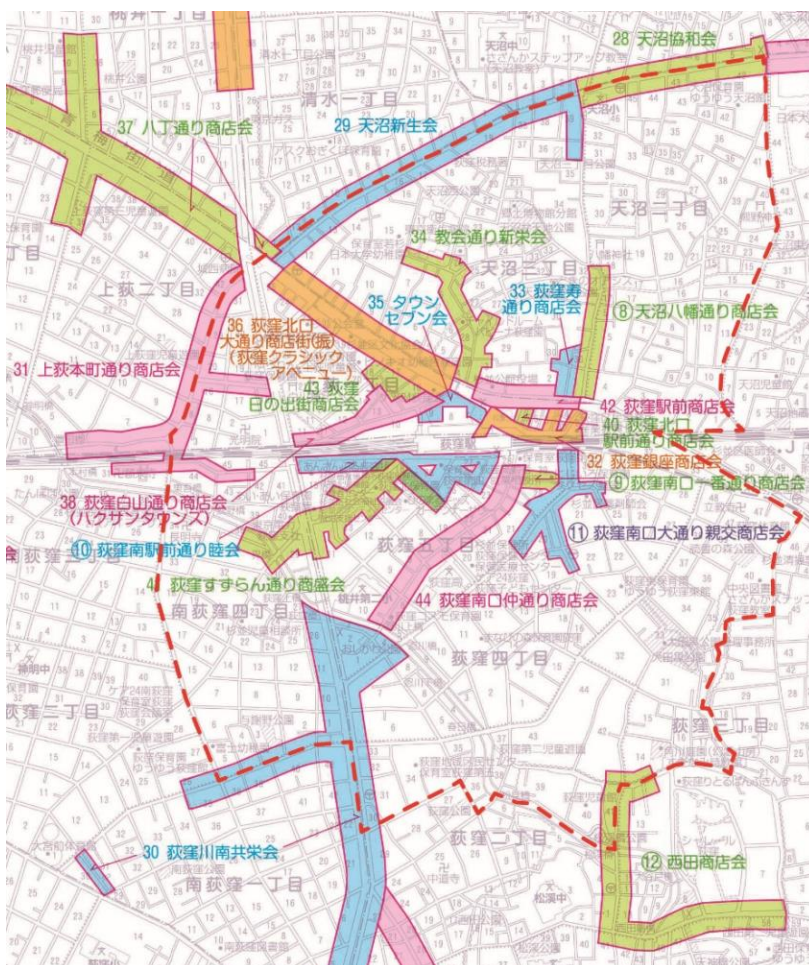


図 13：荻窪駅周辺の商店街

『杉並区商店街マップ』（平成 30 年 3 月、杉並区）より作成

(4) 土地利用

- ・ 荻窪五丁目は、商業系と集合住宅が混在しており、住宅系用途の7割以上が集合住宅です。
- ・ 南荻窪四丁目は、住宅系用途の7割以上が独立住宅です。

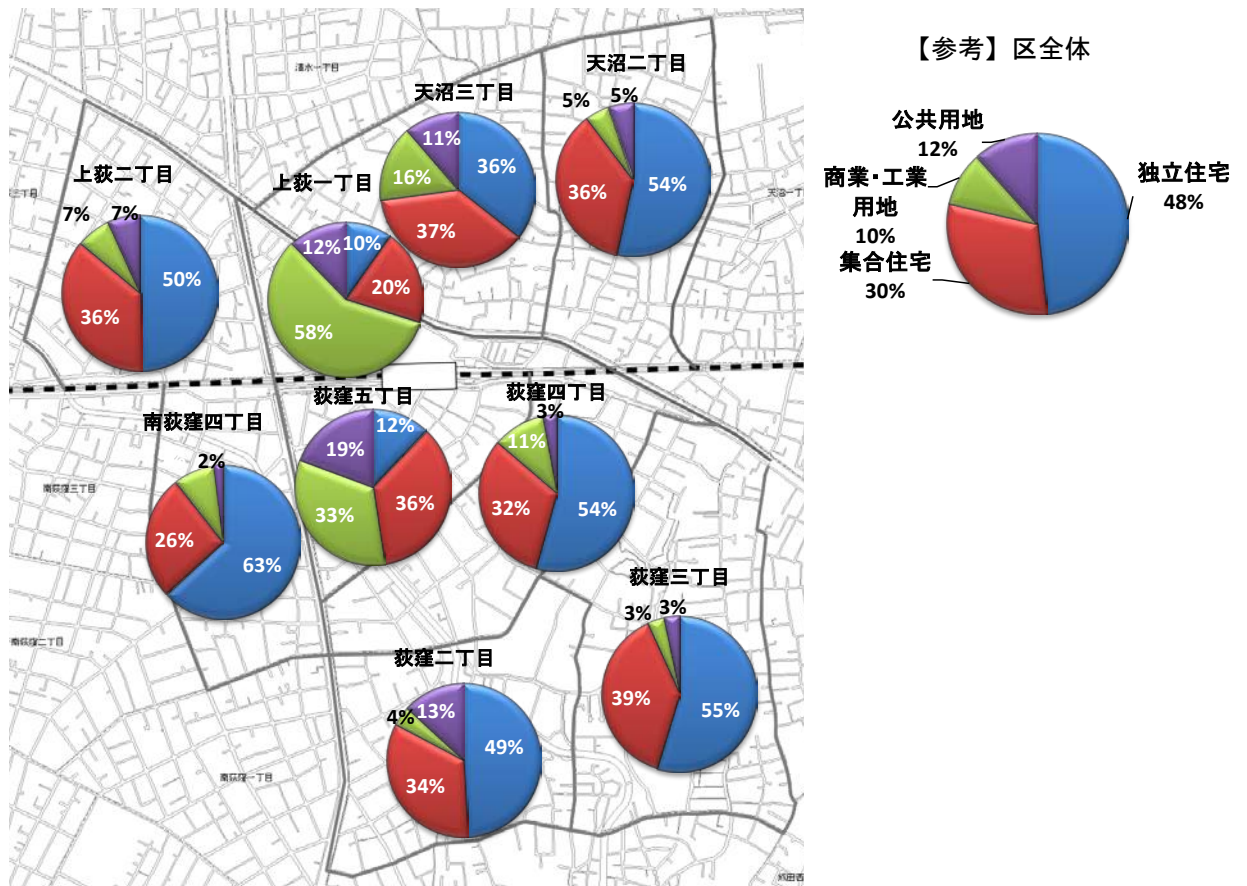


図 14 : 土地利用割合

【出典】: 『土地利用現況調査』(平成 24 年)

(5) 地域資源

- ・荻窪駅北側には杉並公会堂、杉並アニメーションミュージアム、郷土博物館分館、ウェルファーム杉並、荻窪駅南側には、(仮称)荻外荘公園、大田黒公園、角川庭園等、魅力的で価値ある歴史的・文化的資源や、公共施設等が点在しています。

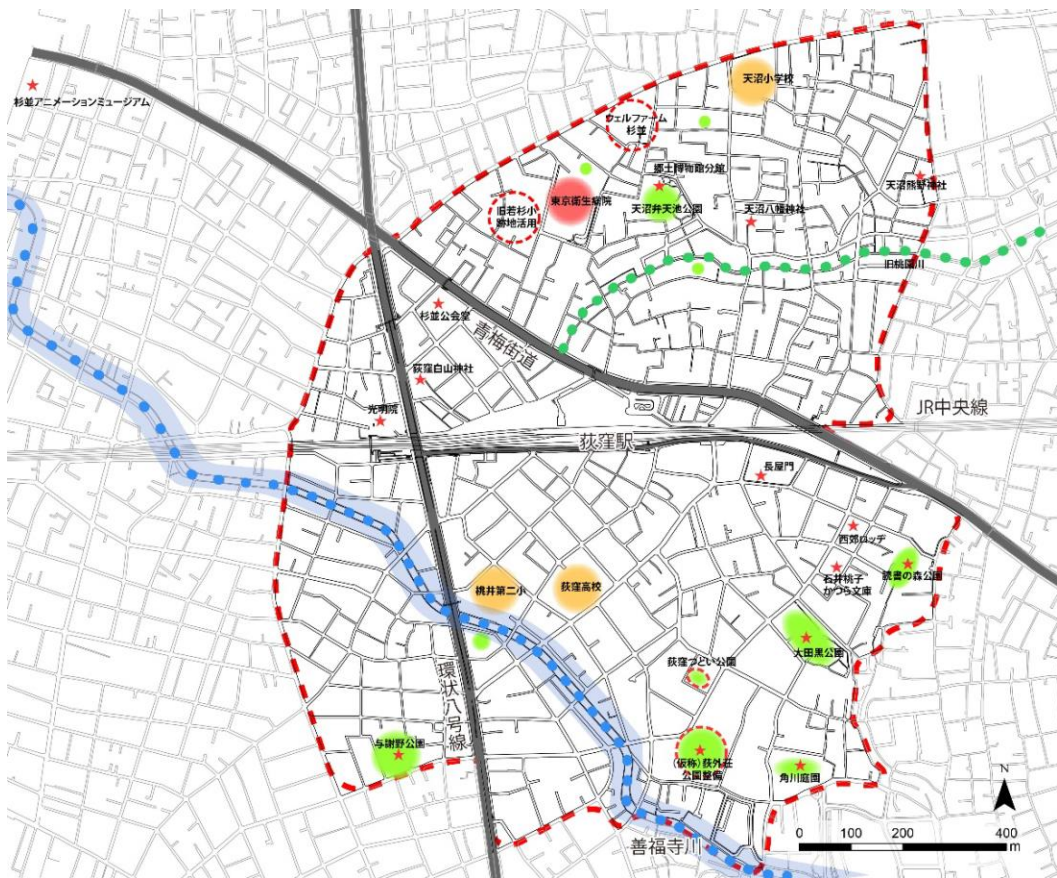


図 15：荻窪駅周辺の主要施設図

『荻窪駅周辺まちづくり基本方針』（平成 29 年 4 月）より作成

(6) 町会・自治会

- ・「荻窪駅周辺まちづくり方針」の対象区域には、荻窪駅北側・南側に7団体ずつ、計14の町会・自治会があります。

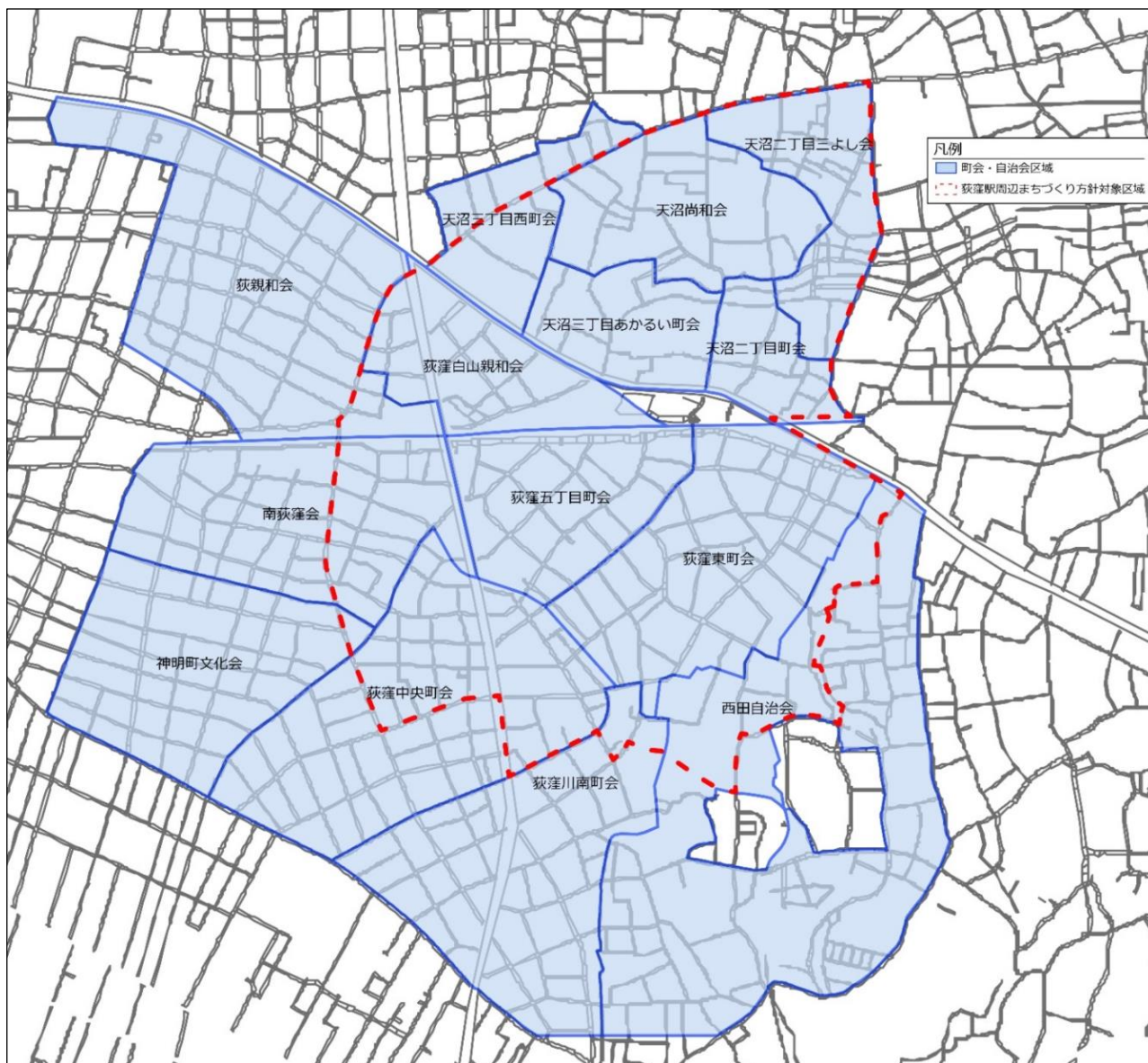


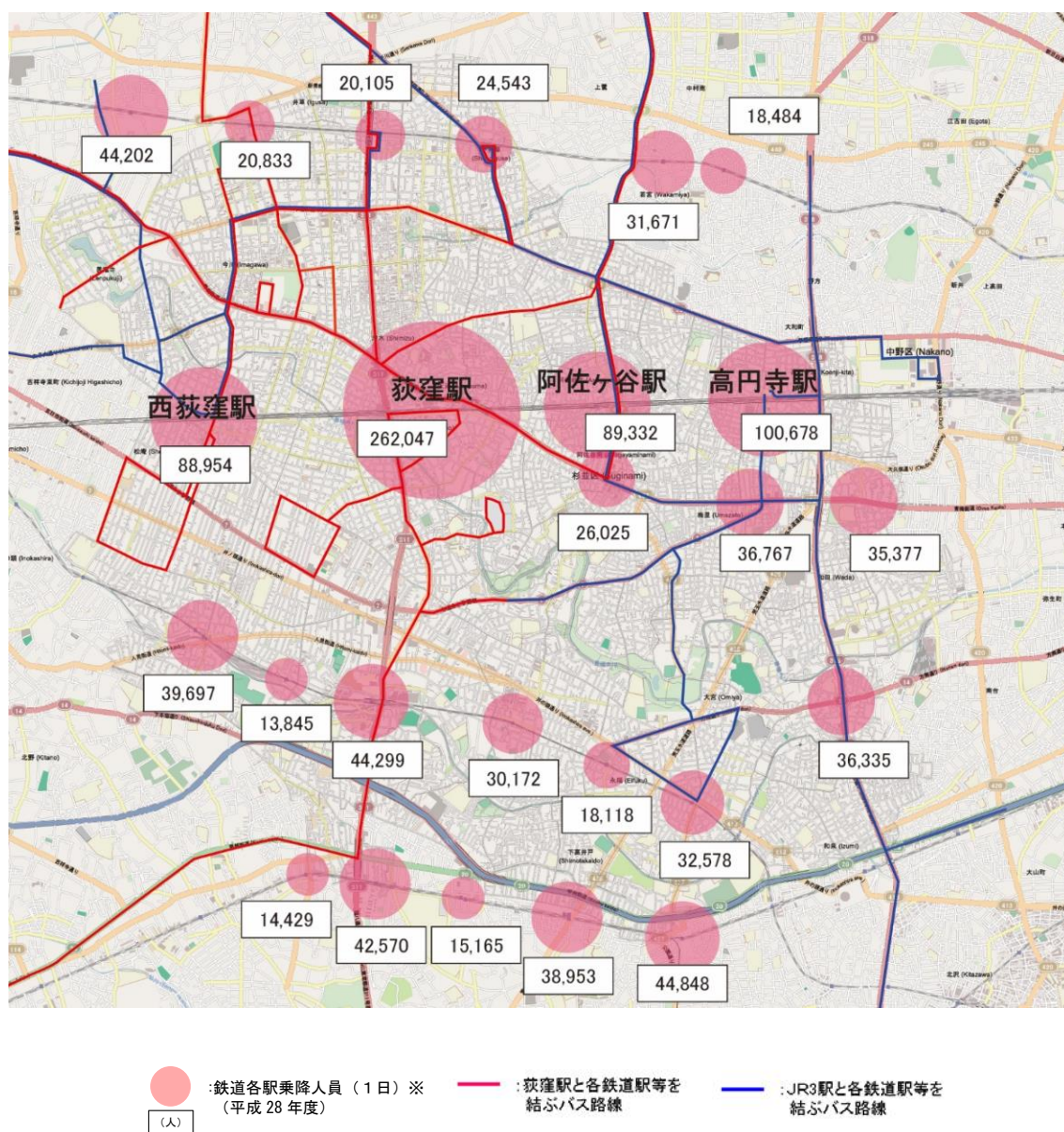
図 16 : 町会・自治会区域図

1-4. 交通の概況

- ・荻窪駅周辺は区内最大の交通結節点であり、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まちです。鉄道やバスなどの公共交通の利便性が高く、その利用者数も増加傾向にあります。

(1) 交通結節点

- ・区内の鉄道各駅の乗降人員（1日）を比較すると、荻窪駅がJR中央線・総武線と東京メトロ丸ノ内線をあわせて約26万人と突出しています。
- ・また、広範囲のバス路線が集約されており、区内最大の交通結節点となっています。



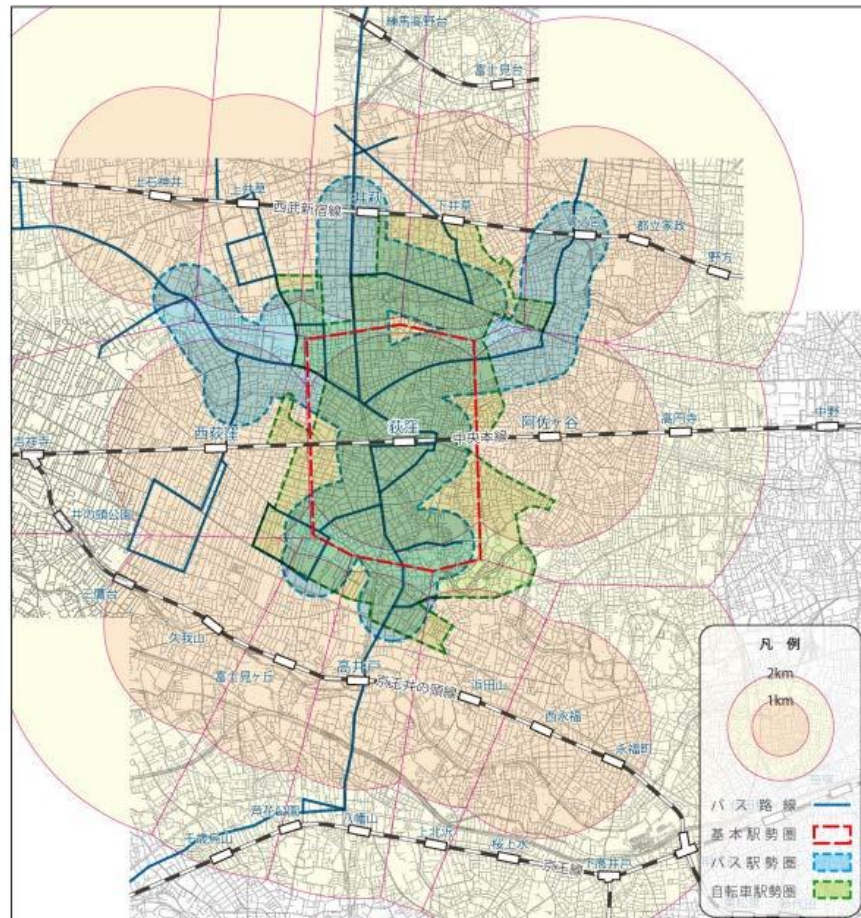
※各鉄道会社 HP 掲載データ（平成28年）

図17: 区内の各駅乗降人員（1日）とバス路線の状況

【出典】: 『平成23年度荻窪駅周辺まちづくり基礎調査報告書』
(平成24年3月、杉並区)

(2) 駅勢圏

- ・バス路線が南北の鉄道駅をつなぐだけでなく、荻窪駅周辺の広範囲を網羅しており、比較的密度の高い運行ダイヤを組んでいることなどから、バスが周辺住民や来街者の重要な交通手段となっていることが伺えます。



○基本駅勢圏

- ・隣接する駅との中間の地点を結んだ範囲

○バス駅勢圏

- ・荻窪駅から10分の距離にあるバス停留所から徒歩5分以内の範囲

○自転車駅勢圏

- ・「杉並区自転車利用総合計画」による自転車の駅勢圏

図 18：荻窪駅駅勢圏図

【出典】：『平成 23 年度荻窪駅周辺まちづくり基礎調査報告書』（平成 24 年 3 月、杉並区）

(3) 荻窪駅乗降人員（ＪＲ・東京メトロ）

- ・ＪＲ荻窪駅の乗降人員（１日）は、若干の変動はあるものの過去 10 年間概ね 17 万人前後で推移しています。（図 19）
- ・東京メトロ荻窪駅の乗降人員は、平成 23 年以降増加傾向にあります。（図 20）
- ・平成 29 年のＪＲ荻窪駅の乗降人員（１日）は 178,982 人、東京メトロ荻窪駅の乗降人員（１日）は 88,478 人です。（ＪＲ荻窪駅については乗車人員を２倍したものを乗降人員とした。）

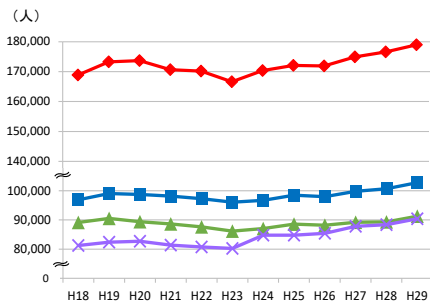


図 19：ＪＲ荻窪駅乗降人員（１日）の推移

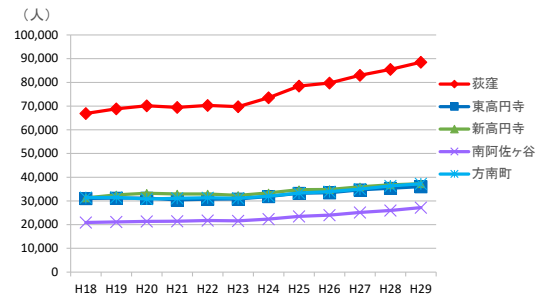


図 20：東京メトロ荻窪駅乗降人員（１日）の推移

【出典】：各鉄道会社 HP 掲載データ（平成 28 年、平成 29 年）
『東京都統計年鑑』（平成 18～27 年度版）

(4) バス乗車人員

- ・荻窪駅には、29 系統のバス路線が集中しており、駅南口から関東バスの路線が 6 系統、駅北口から関東バス・西武バスの路線が 23 系統運行されています。
- ・荻窪駅に乗り入れるバス路線の平成 28 年度における平均乗車人員（１日）は、西武バスが約 1.9 万人、関東バスが約 4.4 万人、合計約 6.2 万人となっています。（表 3）

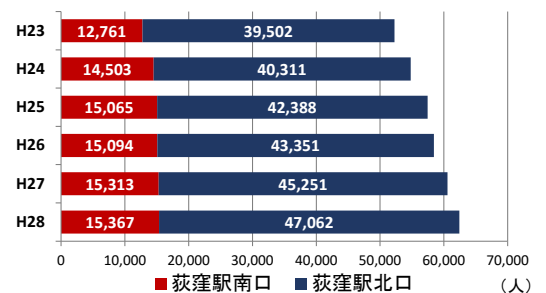


図 21：平均乗車人員（１日）

※ 1 日平均乗車人員：路線全体の利用者数であり、荻窪駅の利用者数を示すものではない

□ 関東バス					
系統番号	路線名	区間	平成26年度	平成27年度	平成28年度
					総数 定期 定期外
荻 05	日 大 線	荻窪駅北口～白鷺一丁目	4,777	4,945	4,957 1,980 2,977
荻 06		荻窪駅北口～中村橋駅			
荻 07		荻窪駅北口～練馬駅			
荻 10	中 瀬 町 線	荻窪駅北口～下井草駅	5,057	5,169	5,223 1,734 3,489
荻 11	井 荻 線	荻窪駅北口～石神井公園駅	1,368	1,417	1,431 390 1,041
荻 12		荻窪駅北口～井荻駅			
荻 30	荻 窪 線	荻窪駅北口～青梅街道営業所	12,195	12,358	12,517 3,951 8,566
荻 32		荻窪駅北口～武蔵関駅			
荻 34		荻窪駅北口～北裏			
荻 35		荻窪駅北口～武蔵野大学			
荻 36		荻窪駅北口～南善福寺	4,017	4,061	4,013 1,838 2,175
荻 40	立 教 線	荻窪駅北口～立教女学院			
荻 31		荻窪駅北口～プロムナード荻窪	1,479	1,487	1,499 607 892
荻 51	川 南 線	荻窪駅南口～シャレード荻窪			
荻 56	高 井 戸 線	荻窪駅南口～日本年金機構入口	8,893	9,015	8,980 3,084 5,896
荻 53		荻窪駅南口～五日市街道営業所			
荻 54		荻窪駅南口～芦花公園駅			
荻 58		荻窪駅南口～北野			
荻 60	春 日 線	荻窪駅南口～宮前三丁目	4,722	4,811	4,888 1,677 3,211
□ 西武バス					
系統番号	路線名	区間	平成26年度	平成27年度	平成28年度
					総数 定期 定期外
荻 13	石神井荻窪線(2)	上井草駅～荻窪駅	7,823	8,591	9,351 1,957 7,394
荻 14	荻 窪 線	荻窪駅～石神井公園駅			
荻 11	石神井荻窪線(1)	荻窪駅～石神井公園駅	642	690	776 172 604
荻 12	井 荻 線	荻窪駅～井荻駅	2,068	2,247	2,568 607 1,961
荻12-1		荻窪駅～南田中車庫			
荻 15	阿 都 線	阿佐ヶ谷駅～長久保	3,319	3,559	3,930 764 3,166
荻15-1		西武車庫～阿佐ヶ谷駅			
荻15-2		大泉学園駅～阿佐ヶ谷駅			
荻 17	高野台荻窪線	練馬高野台駅～荻窪駅	795	840	877 211 666
荻 18	上井草循環	荻窪駅～荻窪駅	1,290	1,374	1,419 341 1,078

表 3：平均乗車人員（１日）の内訳

【出典】：『杉並区統計書』（平成 29 年度版）

(5) 駅周辺への来街者の状況

- ・第5回東京都市圏パーソントリップ調査データのトリップ数※1をもとに、荻窪駅周辺を訪れる人を3つに分類※2（①居住者 ②通勤・通学者 ③来街者）し、JR中央線・総武線沿線他駅と比較すると、トリップ実数ならびにトリップ割合において、荻窪駅周辺は、当該調査が実施された平成20年時点において、中野駅を含む範囲と同程度となっています。
- ・この時点における中野駅を含む範囲は、オフィスビルや大学等が立地する「中野四季の都市」が整備される以前ではあるものの、「中野サンプラザ」や「中野ブロードウェイ」などの広域的な集客施設が立地しており、これと同程度であることから、荻窪駅周辺には比較的多くの来街者が訪問していると考えられます。（図22～24）

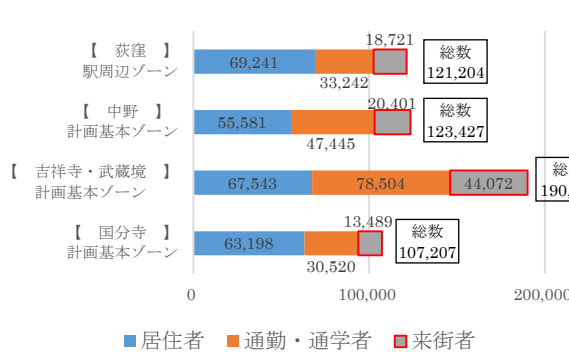


図22: 3分類のトリップ実数

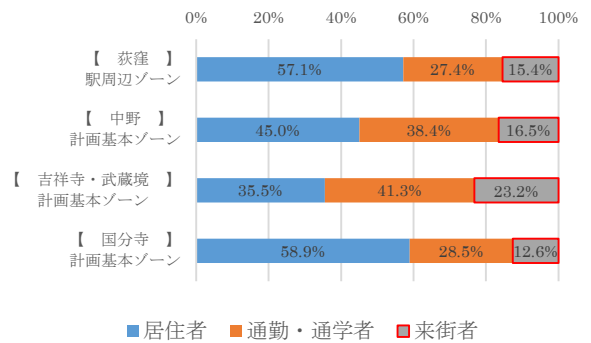


図23: 3分類のトリップ割合

【出典】：『第5回東京都市圏パーソントリップ調査』（平成20年10～11月、東京都市圏交通計画協議会）より作成

※1：「トリップ（Trip）」とは、人または車両がある目的（例えば、出勤とか買物など）を持って起点から終点へ移動する場合に、その一方の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位である。すなわち、パーソントリップは空間的な人の移動を表す概念であり、またその計測単位である。

【出典】：『東京都市圏パーソントリップ調査 PT データ利用の手引き』（平成24年6月、東京都市圏交通計画協議会）

※2：3分類の定義は以下の通りとした。

- ①居住者：対象ゾーン外から内への移動の目的が【帰宅】のトリップをした人
- ②通勤・通学者：対象ゾーン外から内への移動の目的が【自宅―勤務】【自宅―通学】【自宅―業務】のトリップをした人
- ③来街者：対象ゾーン外から内への移動の目的が【自宅―私事】のトリップをした人

※3：対象ゾーンは以下の4つである。

- 【荻窪】駅周辺ゾーン（小ゾーン2つに相当）
 - 【中野】計画基本ゾーン（小ゾーン3つに相当）
 - 【吉祥寺・武蔵境】計画基本ゾーン（小ゾーン5つに相当）
 - 【国分寺】計画基本ゾーン（小ゾーン4つに相当）
- （小ゾーンとは夜間人口約15,000人を目安とした、地区計画の単位となるゾーンレベル）

【出典】：『東京都市圏パーソントリップ調査 PT データ利用の手引き』（平成24年6月、東京都市圏交通計画協議会）

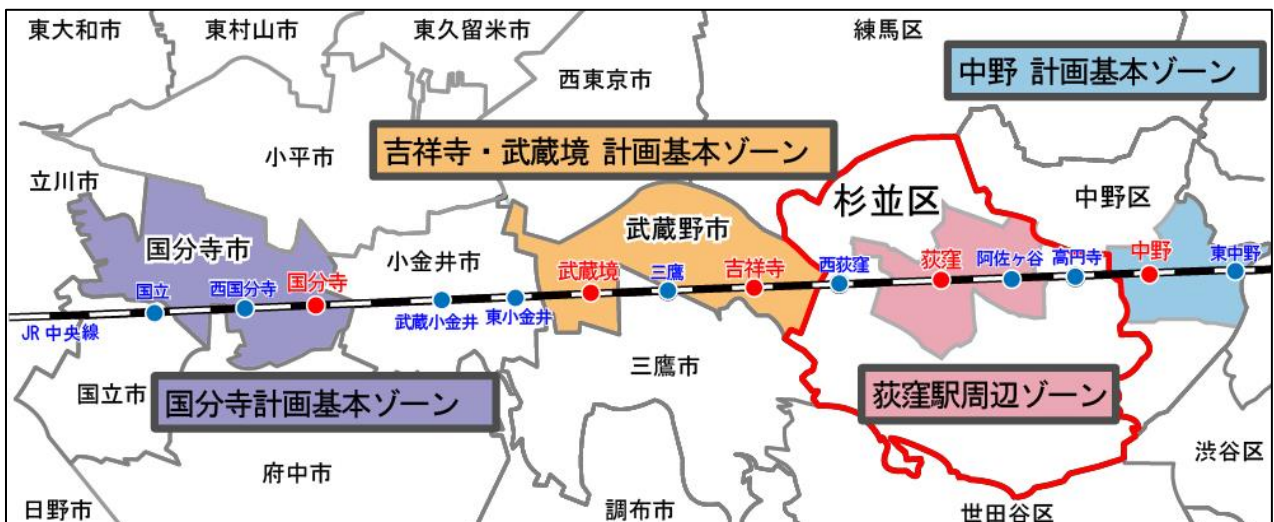


図24: 対象ゾーンの位置

2. 荻窪駅周辺の現状・課題

2-1. 南北移動・交通結節

(1) 南北連絡動線と駅利用の利便性・快適性

1) 動線

- ・東口改札前地下通路は、JR中央線・総武線と東京メトロ丸ノ内線に向かう人、乗り換えの人、南北を移動する人などの利用で混雑している状況が見られます。(図25、表4)

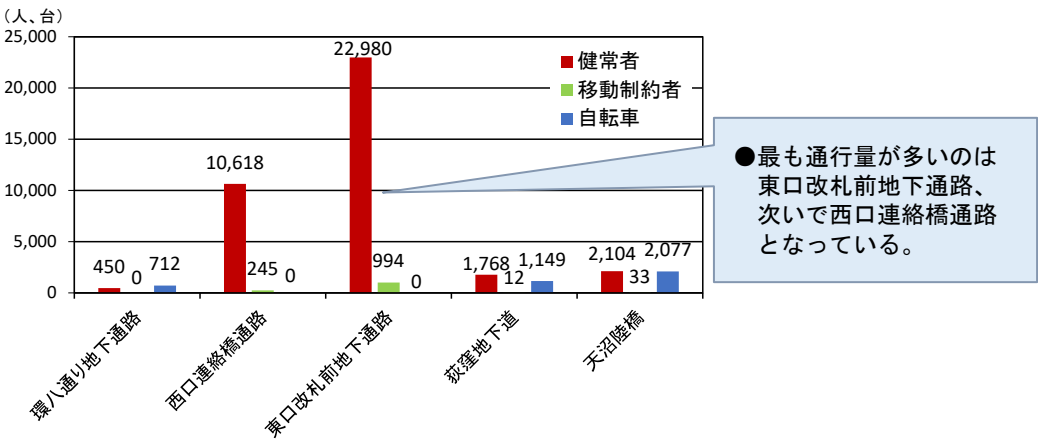


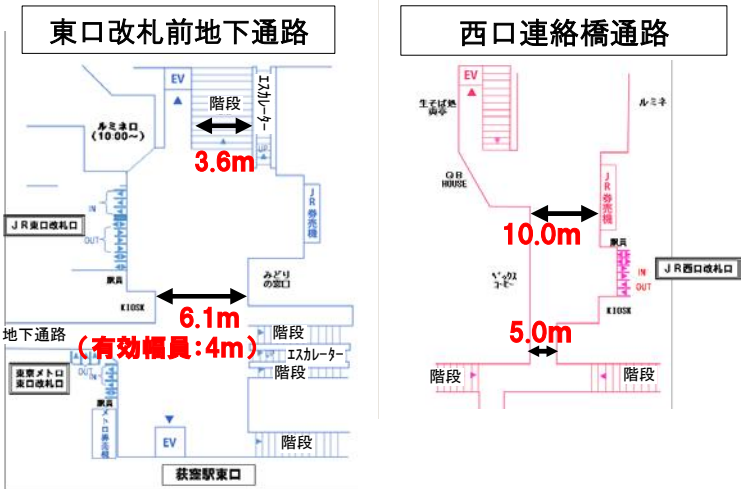
図25：南北連絡動線の歩行者・自転車の通行状況

■ 歩行空間のサービス水準の評価

- ・東口改札前地下通路の階段部・通路中央部では歩行空間のサービス水準はB～Dとなり、自由歩行に制約を受ける状態にある。
- ・西口連絡橋通路の歩行空間のサービス水準は、3つの指標全てで水準Aを確保できている結果となった。

現況の歩行者交通量(ピーク時)に基づき、歩行空間のサービス水準を評価

- ・「大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル」、「歩行者の空間(J.J.フルーイン)」、「建築設計資料集成<人間>」の3つの評価指標を使用(下表)



■ 各評価指標による現状のサービス水準

評価対象	歩行者交通量(ピーク時)【人/30分】	通路幅員【m】	流動係数【人/㎡・分】 ()内は、人/㎡・秒	大規模開発地区関連交通計画検討マニュアル 《階段/水平路:区分なし》			歩行者の空間(J.J.フルーイン) 《階段/歩行路》			建築設計資料集成<人間> 《階段/水平路》		
				サービス水準	歩行の自由度	水準Aの確保に必要な幅員【m】	サービス水準	歩行の自由度	水準Aの確保に必要な幅員【m】	サービス水準	歩行の自由度	水準Aの確保に必要な幅員【m】
東口改札前地下通路	北口階段 4,145 (AM7:30~AM8:00)	3.6	38.4 (0.64)	水準B	やや制約	5.2	水準D 《階段》	登行速度が制約され対抗流は非常に困難	9.3	水準D 《階段》	ほとんどの歩行者がある程度の制約を受ける	8.5
	通路中央部 6,665 (AM8:00~AM8:30)	4.0 (有効幅員)	55.6 (0.93)	水準B	やや制約	8.3	水準C	追い抜きがしにくく、速度や方向の修正が頻繁になる	11.2	水準C	ある程度の制約が生じる場合がある	9.7
西口連絡橋通路	北側 1,930 (AM8:00~AM8:30)	10.0	6.4 (0.11)	水準A	自由歩行	-	水準A	全く自由に歩行できる	-	水準A	完全確保	-
	南側 1,908 (AM8:00~AM8:30)	5.0	12.7 (0.21)	水準A	自由歩行	-	水準A	全く自由に歩行できる	-	水準A	完全確保	-

表4：東口駅前地下通路及び西口連絡橋通路の歩行空間のサービス水準の評価

2) 滞留空間

- ・「東口改札前地下通路については、通路空間が狭く、改札口周辺で人が待ち合わせのできるスペースもない状況」との意見があります。
- ・「東口改札前地下通路は、災害時や夜間の通行もできるよう、常時開放が必要」との意見があります。

3) 駅改修等の見込み

- ・駅前大規模商業施設は建築後約 35 年が経過し、今後、これらの 2 つの更新期と駅改修とを一体的に捉える必要があります。

4) バリアフリー、通行環境

- ・東口改札前地下通路、西口連絡橋通路は、エレベーターやエスカレーターが整備されているため、高齢者やベビーカー、乳幼児を連れた移動制約者の利用が多くなっています。(表 5、図 26)
- ・しかしながら、
 - 荻窪地下道、環八通り地下通路には昇降設備がありません。(表 5)
 - 環八通り地下通路はスロープが急な部分があります。(図 27)
 - 荻窪地下道は、一部照明が改良されましたが、老朽化している部分も見られます。(図 27)
 - 「荻窪地下道や環八通り地下通路は、防犯面からも夜間等の通行をためらう状況」との意見があります。

			天沼陸橋	荻窪地下道	東口改札前地下通路	西口連絡橋通路	環八通り地下通路
自転車横断			○	○	×	×	○
歩行者横断			○	○	○	○	○
昇降設備	エレベーター		×	×	○	○	×
	エスカレーター	上り	×	×	○	×	×
		下り	×	×	×	×	×
利用時間帯			24h	24h	始発～終電	24h	24h

表 5：南北連絡動線の各種設備状況

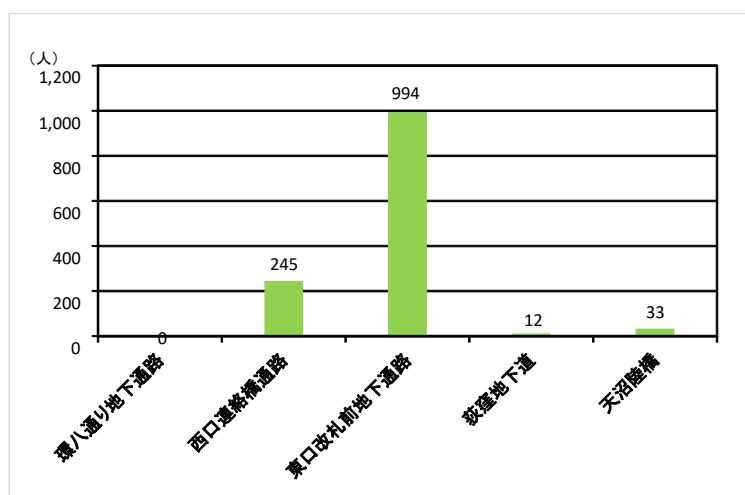


図 26：南北連絡動線の移動制約者の通行量の比較（平成 28 年 6 月（平日 7:00-19:00））

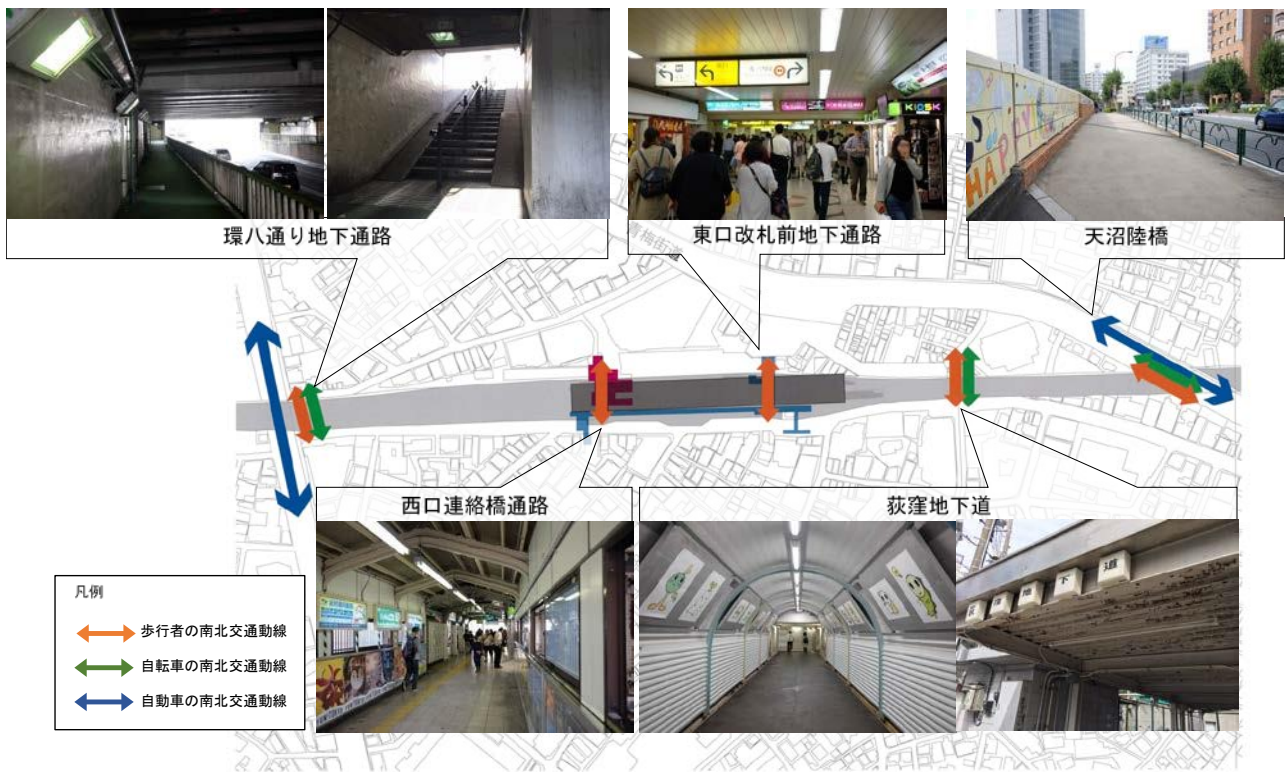


図 27：荻窪駅周辺の南北連絡動線

(2) 駅前広場のターミナル機能

1) 整備状況

- ・北口：ＪＲ中央線・総武線沿線他駅と比較すると、乗降人員に比べて駅前広場の面積が小さい状況にあります。（表６、７）
- ・南口：駅前広場がなく、朝夕のバス発着のピーク時に交通混雑が見られる状況などから、広場整備に向けた用地確保のあり方の検討を進める必要があります。

駅名	国分寺駅	武蔵境駅	吉祥寺駅	荻窪駅	中野駅
乗降人員（１日）※１	342,150人	165,550人	428,740人	262,047人	450,299人
鉄道利用に占めるバス利用の割合※２	12.1%	16.1%	20.1%	19.6%	10.1%
駅前広場の整備状況※３	■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

表６：ＪＲ中央線・総武線沿線の鉄道乗換駅における交通結節機能の比較

【出典】：※１：各鉄道会社ＨＰ掲載データ（平成２８年、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

駅名	西荻窪駅	荻窪駅	阿佐ヶ谷駅	高円寺駅
乗降人員（１日）※１	88,954人	262,047人	89,332人	100,678人
鉄道利用に占めるバス利用の割合※２	8.0%	19.6%	8.4%	4.2%
駅前広場の整備状況※３	—	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㎡）

表７：区内のＪＲ中央線・総武線４駅における交通結節機能の比較

【出典】：※１：各鉄道会社ＨＰ掲載データ（平成２８年、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

2) ターミナル機能

- ・北口：荻窪駅北口広場整備事業（平成２３年３月事業完了）により現在の形状・規模となったことで、一定の利便性・安全性が確保されましたが、バスの待機スペースがなく、「起終点となる全てのバスのりばのロータリー内への設置が望ましい。」との意見があります。（写真１、図２８）
- ・北口：バスの発着台数が、朝夕の通勤・通学時間帯において集中しており、利用者を降車スペースの手前で降ろすこともある状況です。（写真２、図２８～３０）
- ・南口：駅前通りの幅員が比較的広く、一方通行であるため、タクシーが待機できるような状況ですが、降車スペースはない状況です。
- ・北口、南口：荻窪駅北口広場整備事業によりタクシープールが整備されましたが、降車スペースはない状況です。また、車椅子使用者が福祉タクシーを利用する際など、乗車に時間を要する場合には、１台分のタクシーのりばでは、タクシー待ち滞留客は乗車を待つことがあります。
- ・北口、南口：送迎用自家用車のためのスペースがない状況です。
- ・北口、南口：バスと、その他の自動車、歩行者等との交錯が見られます。特に、朝夕の通勤・通学時間帯においては、ロータリー出入口にある横断歩道を通行する歩行者の流れが途切れず、バスをはじめとした自動車の通行に時間がかかる状況です。

3) 北口駅前広場の周辺状況

- ・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が必要です。

4) 駅との連絡機能・案内誘導

- ・バス利用者からの「駅改札を出てバス停に向かう際、バスのりばの位置がわかりづらい」という意見や、バス事業者からの「バスのりばのわかりやすい案内が、東口・西口の改札前にあればよい」という意見があります。

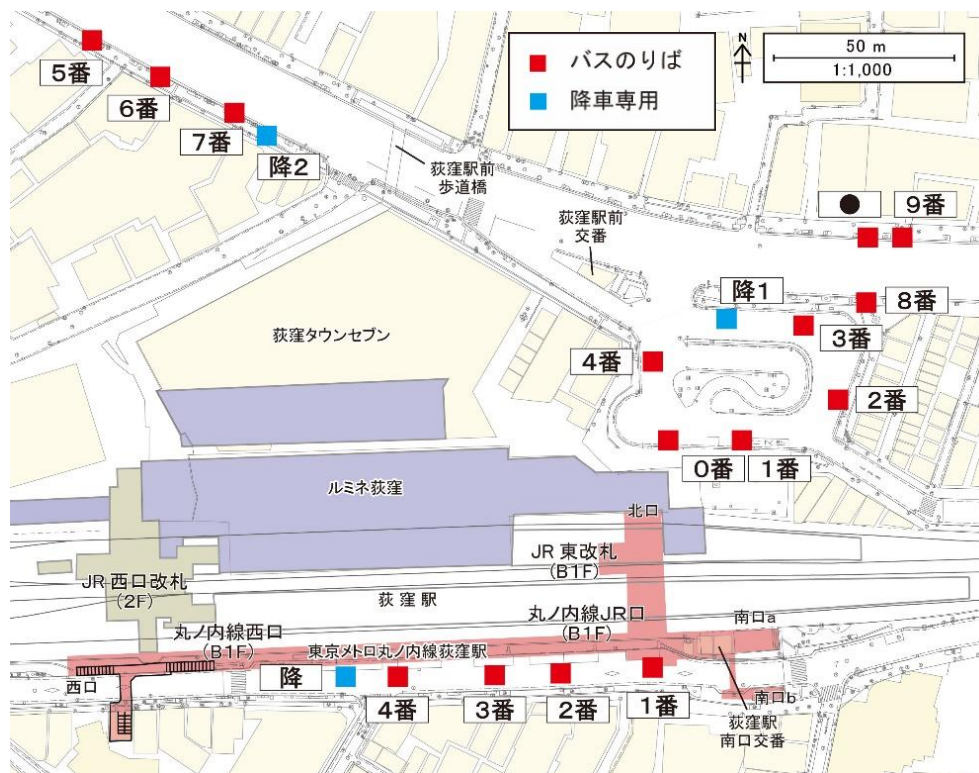


図 28：荻窪駅バスのりば位置図



写真 1：北口駅前広場

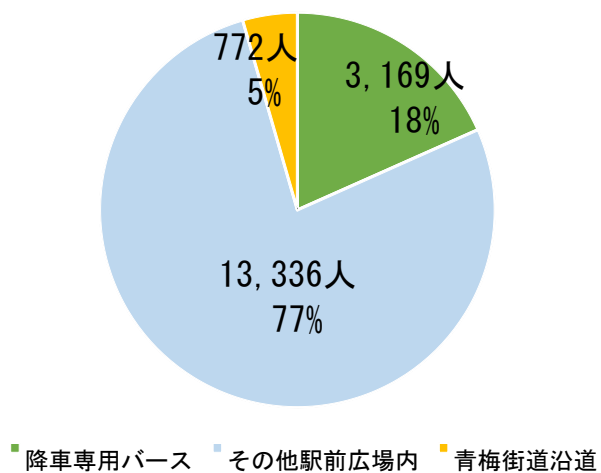


図 29：場所別降車状況



写真 2：朝ピーク時の駅前広場内の降車状況

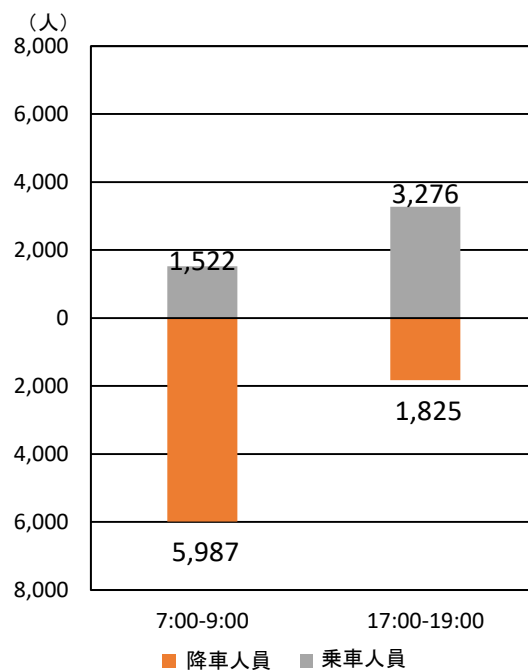


図 30：1 日当たりの乗車人員と降車人員の比較

〈参考〉

■北口バスのりばにおける系統別バス運行本数

バスのりば	系統番号	運行本数 (本/日)	行き先(主な経由地)
0番	荻 34	14	北裏(荻窪警察署前・関町二丁目)
	荻 32	90	武蔵関駅(荻窪警察署前・関町二丁目)
	荻 36	90	南善福寺(荻窪警察署前・善福寺公園)
	荻 35	2	武蔵野大学(荻窪警察署前・関町二丁目・北裏)
	荻 30	84	青梅街道営業所(荻窪警察署前)(※深夜)
		計 280	
1番	荻 30	49	青梅街道営業所(荻窪警察署前)
2番	荻 10	124	下井草駅(清水二丁目・中瀬中学)
	西 51	19	西荻窪駅(清水三丁目・農芸高校)
	西 51-1	21	青梅街道営業所(清水三丁目・農芸高校)
		計 164	
3番	荻 06	18	中村橋駅(日大二高・鷺ノ宮駅)
	荻 07	1	練馬駅(日大二高・鷺ノ宮駅・中村橋駅)
	荻 05	88	白鷺一丁目(日大二高)
	荻 04	29	阿佐谷営業所(日大二高)
		計 136	
4番	荻 40	69	立教女学院(荻窪警察署前・西荻窪駅)
	荻 31	56	プロムナード荻窪(八丁)
		計 125	
5番	荻 12	97	井荻駅(清水二丁目)
	荻 12-1	56	南田中車庫(井荻駅入口)
	荻 12-1 深夜	2	
		計 155	
6番	荻 11	21	石神井公園駅南口(清水二丁目・井荻駅入口)
	荻 14	112	石神井公園駅南口(上井草駅)
	荻 14 深夜	2	
	荻 17	22	練馬高野台駅(井荻駅入口)
		計 157	
7番	荻 15	32	長久保(上井草駅・大泉学園駅南口)
	荻 15-2	3	大泉学園駅南口(上井草駅)
	荻 18	47	荻窪駅(上井草保健センター循環)
		計 82	
8番	阿 02	23	白鷺一丁目(杉並区役所・荻窪駅北口)
9番	阿 05	4	白鷺一丁目(杉並区役所・阿佐ヶ谷駅)
●	荻 15	32	阿佐ヶ谷駅(杉並区役所前)
	荻 15-1	1	
	荻 15-2	2	
		計 35	
降1	降車専用		
降2	西武バス降車専用		

※運行本数は平日

※バスのりばの位置は図 28 参照

【出典】：関東バス HP (平成 30 年 4 月時点)
西武バス HP (平成 30 年 4 月時点)
『乗合バス路線図』(平成 30 年 4 月、西武バス)

2-2. 利便性・にぎわい・回遊性

(1) 駅前広場、商店街などにおけるオープンスペース・歩行環境

1) 駅前広場の交流機能—まちの玄関口として—

- ・荻窪駅北口駅前広場は、阿佐ヶ谷駅や高円寺駅と比べて許可件数が少なく、特に祭り・イベントや撮影が少ない傾向にあり、オープンスペースの不足が要因の一つである可能性があります。(表8)
- ・「日常的にちょっとしたイベントができるような広場・オープンスペースはほとんどない状況」との意見があります。

	荻窪駅 駅前広場	阿佐ヶ谷駅 駅前広場	高円寺駅 駅前広場
公共イベント等※ ¹ への貸出件数※ ²	24 件	54 件	71 件
防犯等の普及啓発活動(官公庁等)	14 件	29 件	31 件
祭り・イベント	4 件	11 件	20 件
撮影(番組制作会社等)	0 件	7 件	13 件
防災訓練	3 件	0 件	1 件
その他※ ³	3 件	7 件	6 件
乗降人員(1日)※ ⁴	262,047 人	89,332 人	100,678 人
駅前広場の整備状況	北口広場 3,460 m ²	北口広場 2,520 m ² 南口広場 3,130 m ²	北口広場 3,474 m ² 南口広場 2,758 m ²

※1 公共イベント等とは、区により駅前広場の使用について許可を得たイベントを指す。

※2 阿佐ヶ谷駅、高円寺駅の許可件数は、北口広場、南口広場の合計

※3 その他は募金活動、相談会等を指す。

※4 各鉄道会社HP掲載データ(平成28年、JR中央線・総武線については乗車人員×2)

表8：区内のJR中央線・総武線鉄道駅における駅前広場の公共イベント等への貸出状況

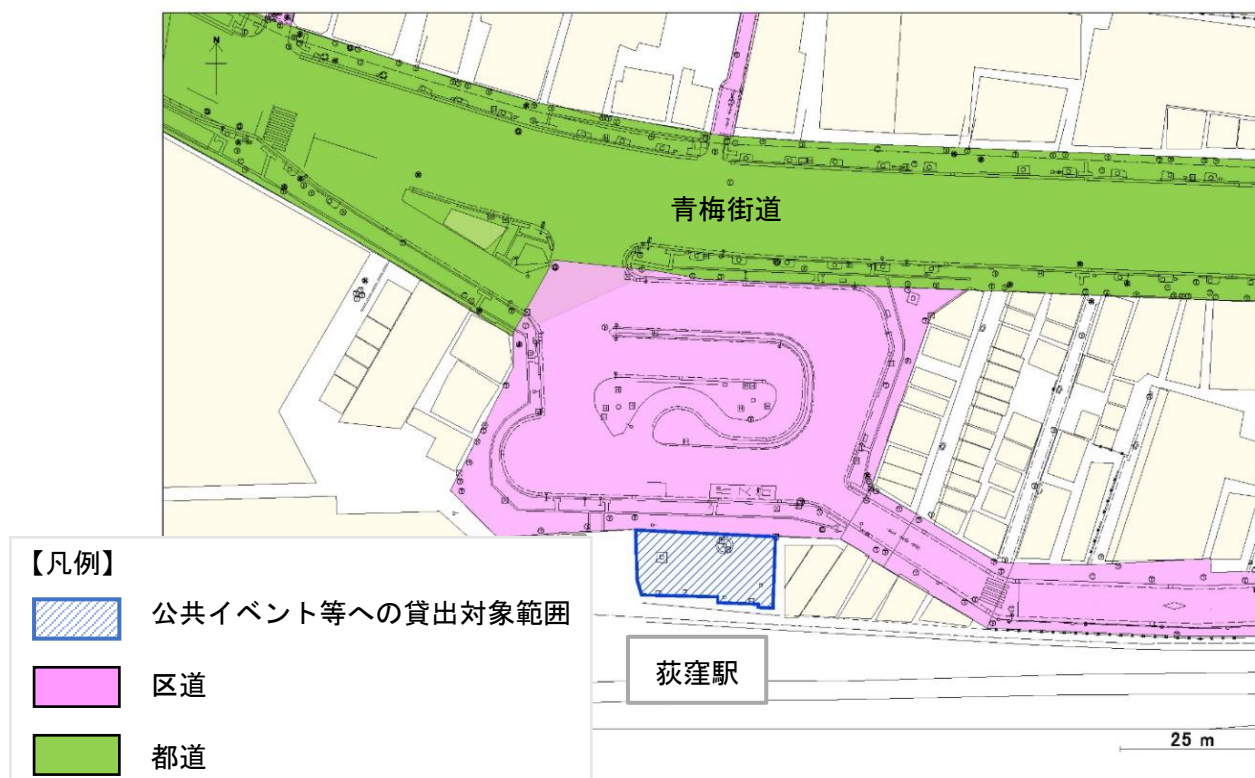


図31：荻窪駅駅前広場の公共イベント等への貸出対象範囲図

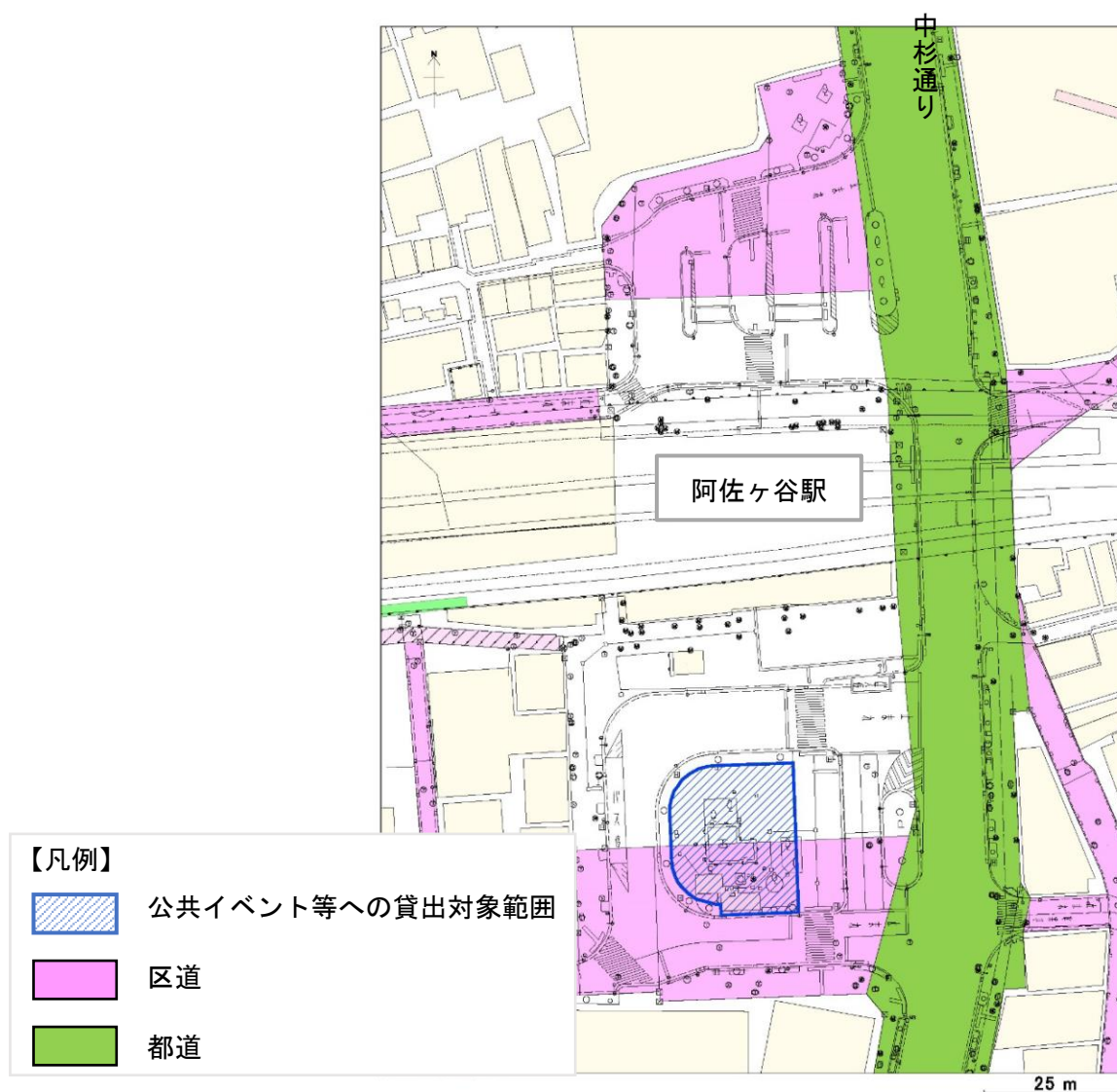


図 32 : 阿佐ヶ谷駅駅前広場の公共イベント等への貸出対象範囲図

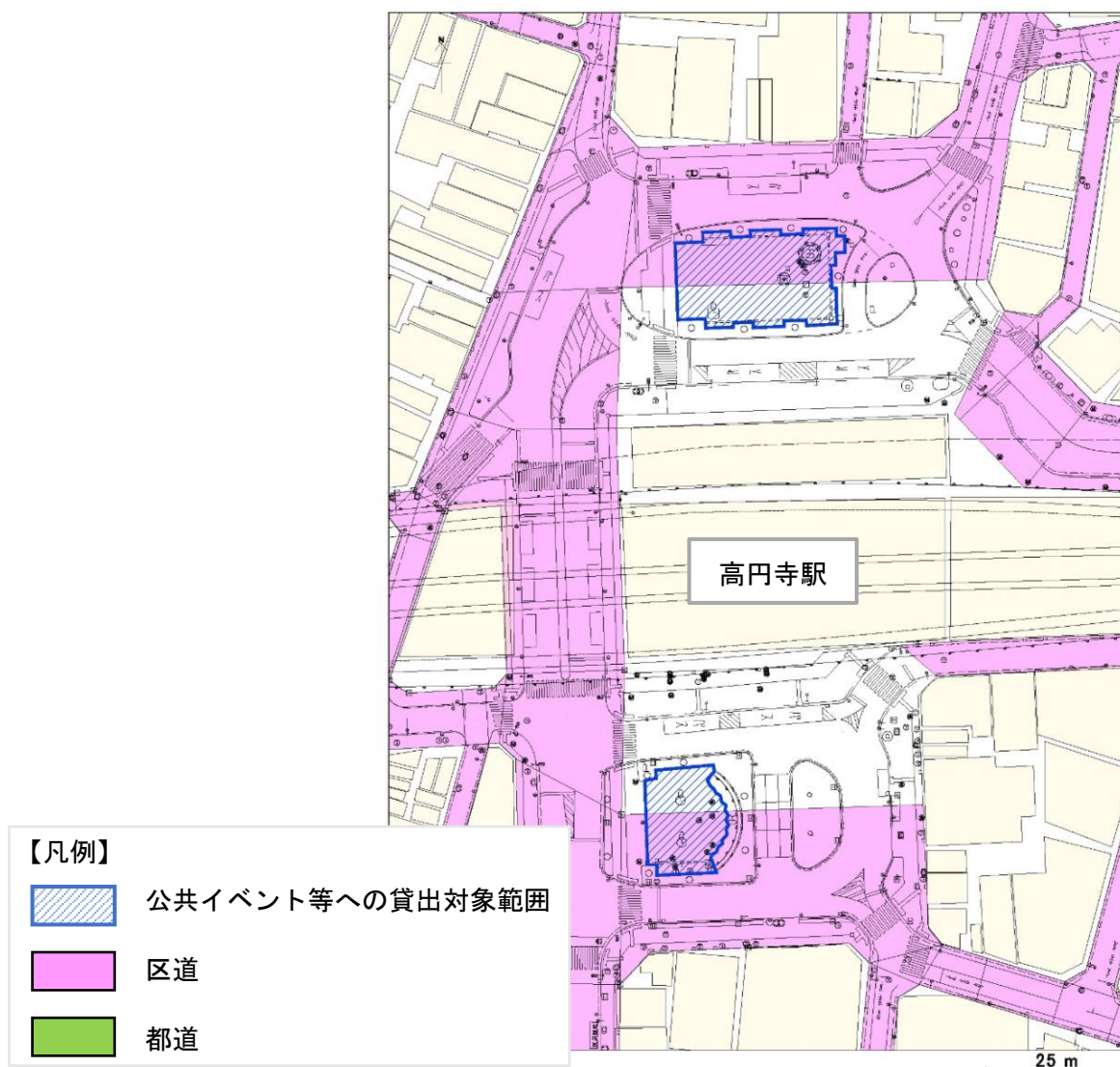


図 33 : 高円寺駅駅前広場の公共イベント等への貸出対象範囲図

2) まちなかでの休息

- ・「高齢者が増加するなか、まちなかに人が休息できる場所が少ない状況」との意見があります。

3) 商店街での自転車利用状況

- ・商店街において往来する自転車が歩行者の間を縫って走る状況が見られるなど、歩行者と自転車とが錯綜しています。(写真3)
- ・荻窪駅周辺では、自転車駐車場の整備が進み、目標とする収容台数は確保されており、通勤・通学者による放置自転車は大幅に減少しました。(表9、10)
- ・一方で、買い物など比較的短時間の駐車の際に、近くに自転車駐車場がないからという理由で、店舗前面などに自転車が駐車されています。そのため、商店街に面した道路には、依然として放置自転車が目立ちます。(写真4)
- ・「買い物に自転車を利用するが、いつも駐輪場の心配が必要で困る。」との意見があります。



写真3：歩行者と自転車の錯綜の様子（教会通り）



写真4：商店街の店舗前面での放置自転車

(平成29年12月22日(金)午前8時撮影)

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

	荻窪駅北口周辺	荻窪駅南口周辺
乗降客数(1日平均)※駅全体	255,093 人	
自転車乗入台数(ピーク時)	5,084 台	3,787 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	4,569 台	3,770 台
民営自転車駐車場収容台数	808 台	543 台
定期使用申請待機者数(予測値)	283 人	44 人

【整備計画】

	荻窪駅北口周辺	荻窪駅南口周辺
①現在収容台数	5,377 台	4,313 台
②目標収容台数	5,367 台	3,831 台
③差異(①-②)	10 台	482 台
必要台数※	0 台	0 台

※必要台数は平成27年度のピーク時乗入台数に定期使用申請待機者(予測値)を加算して算出

表9：荻窪駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況、自転車駐車場整備計画

【出典】：『杉並区自転車利用総合計画【改定】』（平成29年3月、杉並区）

(単位:台)

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
①駐車場内台数	4,842	4,966	4,746	5,352	5,628	6,307
②放置台数	1,836	1,917	1,992	1,834	1,807	1,082
③計(乗入台数)(①+②)	6,678	6,883	6,738	7,186	7,435	7,389
④放置率(②÷③)	27.5%	27.9%	29.6%	25.5%	24.3%	14.6%
参考:区全域での放置率	31.6%	31.8%	31.1%	28.8%	23.8%	20.1%

	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
①駐車場内台数	6,913	7,162	7,268	7,286	7,308	7,279
②放置台数	414	193	164	132	131	131
③計(乗入台数)(①+②)	7,327	7,355	7,432	7,418	7,439	7,410
④放置率(②÷③)	5.7%	2.6%	2.2%	1.8%	1.8%	1.8%
参考:区全域での放置率	13.7%	10.0%	8.6%	6.5%	6.3%	5.8%

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
①駐車場内台数	7,740	7,943	8,591	8,831	8,785	8,786
②放置台数	146	164	131	113	86	75
③計(乗入台数)(①+②)	7,886	8,107	8,722	8,944	8,871	8,861
④放置率(②÷③)	1.9%	2.0%	1.5%	1.3%	1.0%	0.8%
参考:区全域での放置率	6.0%	5.4%	4.7%	4.3%	3.8%	3.5%

表 10 : 荻窪駅周辺の放置自転車の推移

『駅周辺自転車・バイク乗入台数調査』(杉並区)より作成

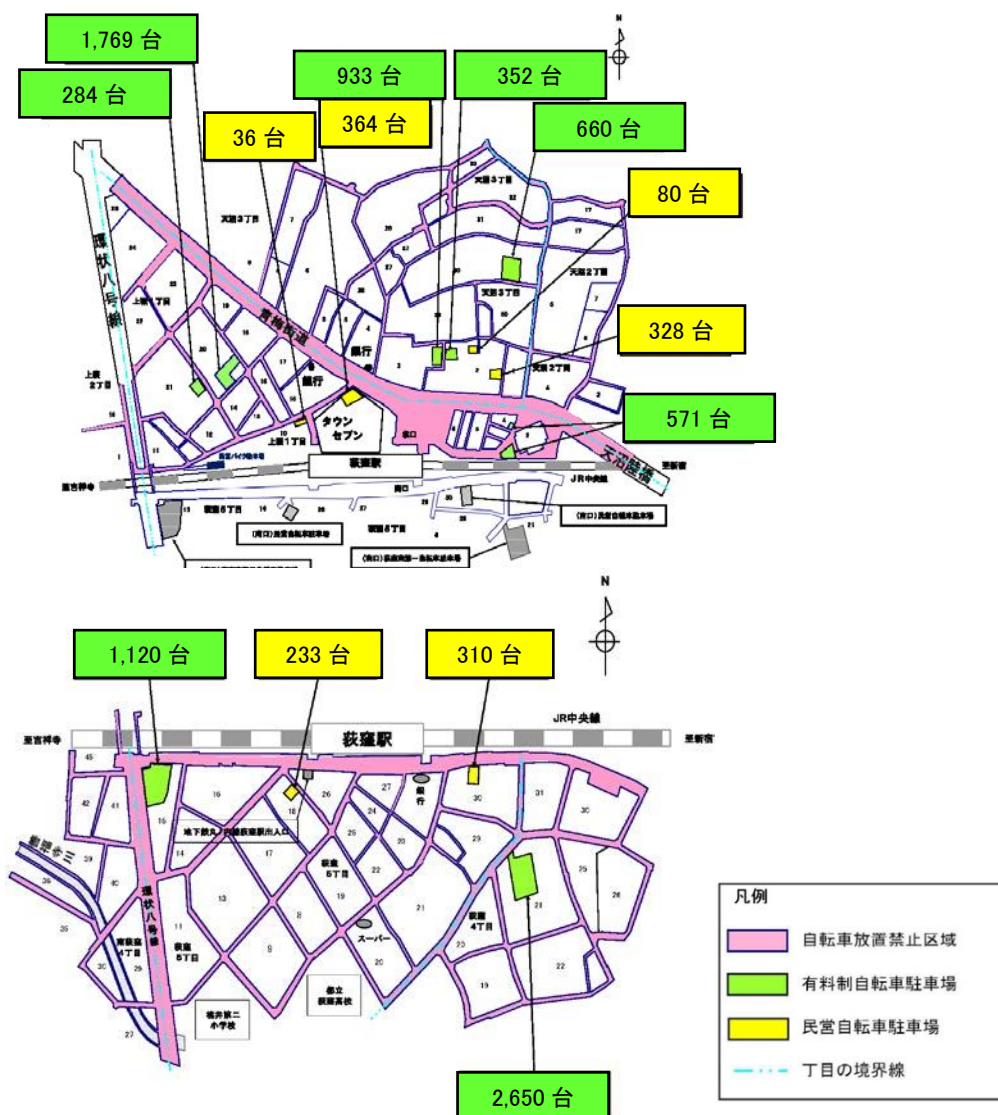


図 34 : 荻窪駅周辺の商店街における自転車駐車場の位置 (上: 北口周辺、下: 南口周辺)

『杉並区自転車利用総合計画【改定】』(平成 29 年 3 月、杉並区)より作成

4) 商店街での歩行環境

- ・道路の段差や凹凸、道路にはみ出した店舗の看板、放置自転車などで、歩行者が歩きづらい状況が見られます。(写真5)



写真5：道路にはみ出した看板

5) 荷捌き状況

- ・商店街等で、端末物流における路上の荷捌きが、まちの回遊性の阻害要因となっています。
- ・駅構内へは、駅前の区道等に駐車し、台車または手運びで横持ち搬送している状況です。



写真6：荷捌き車両と歩行者の交錯

6) 商店街での交通規制の状況

- ・駅周辺の商店街では、自転車の通行の禁止・制限に関わる交通規制が適用されているところがあります。(図35)

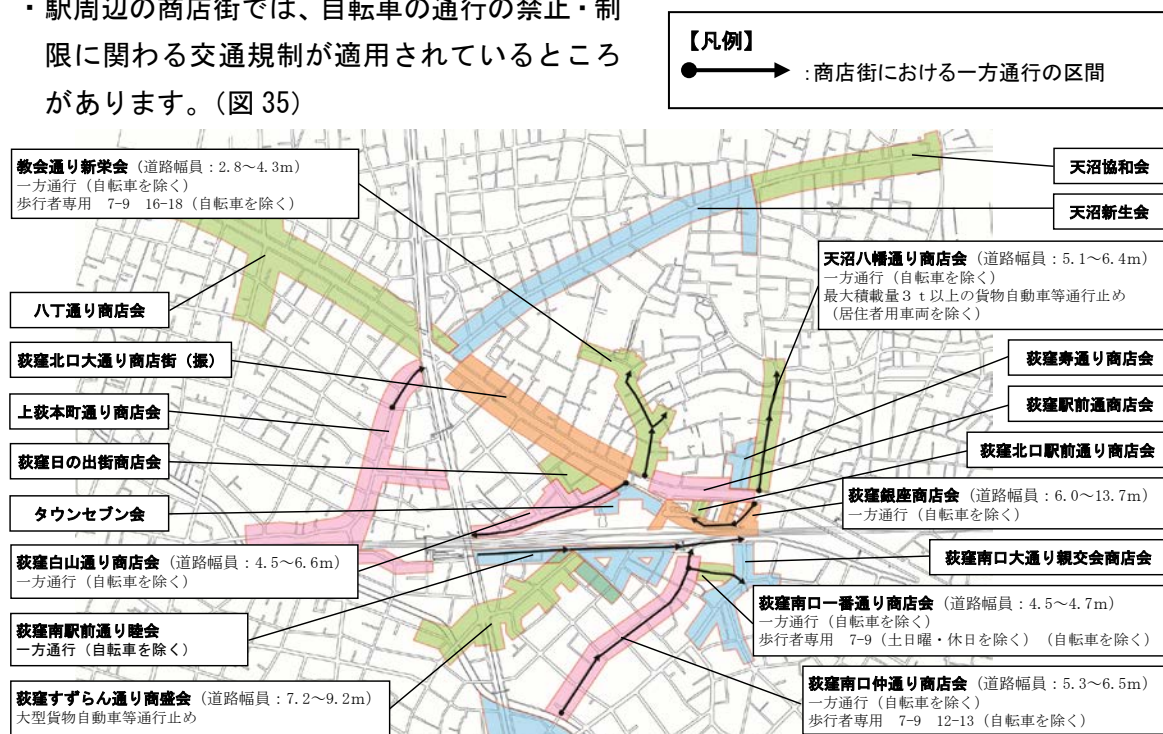


図35：荻窪駅周辺の商店街での交通規制の状況

『杉並区商店街マップ』(平成30年3月、杉並区)より作成

(2) 地域資源等の回遊性

1) 駅や駅前広場における案内・誘導

- ・駅周辺施設へのアクセス状況調査の結果、荻窪駅・駅前で「分かりにくい」と感じる人が一定数おり、利便性に改善の余地があることがわかりました。

①案内・誘導（共通事項）

- ・「来街者にとっては案内標識や誘導サインが重要な要素となりますが、わかりにくい状況」との意見があります。
- ・路線バスにおける多言語化は、ニーズとコストの関係から、実施のレベルを検討している段階です。
- ・「多言語化よりも、伝達能力の高いピクトグラムを活用したほうが良い。」との意見があります。

②案内・誘導（駅構内）

- ・駅構内の案内図、誘導サイン等は、各鉄道事業者の基準に基づき設置されていますが、調査により、来街者の中には「分かりにくい」と感じる人が一定数おり、利便性に改善の余地があることがわかりました。（写真7～10）



写真7：JR改札前の誘導サインと案内図



写真9：JR改札前の誘導サイン



写真8：東京メトロ改札前の誘導サインと案内図



写真10：南口出口への誘導サイン

③案内・誘導（地上部）

- ・北口駅前広場や南口地上部には案内板が設置されていますが、目的施設への行き方に関する利用者からの問合せも多い状況です。



写真11：北口駅前広場の杉並区情報案内板における施設案内・誘導

2) 駅周辺施設へのアクセス状況

①駅北側エリアの公共・公益施設へのアクセス性

- ・駅北側エリアについては、杉並公会堂、郷土博物館分館、東京衛生病院、ウェルファーム杉並、杉並アニメーションミュージアムなどの公共施設が点在しています。
- ・駅周辺施設へのアクセス状況調査により来街者の中には「分かりにくい」と感じる人が一定数おり、利便性に改善の余地があることがわかりました。
- ・団体客が杉並アニメーションミュージアム等を訪問する際に、青梅街道で観光バスを乗り降りすることがあり、幹線道路における円滑な道路交通への影響が懸念されます。

②駅南側エリアの地域資源へのアクセス性

関連計画「杉並区まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 30 年度）」

- 「杉並区まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、人口減少への対応、地方創生の推進にむけた基本目標と基本目標ごとの今後の方向性に基づく具体的な取組を明らかにした課題別の計画です。
- 「杉並区まち・ひと・しごと創生総合戦略」の「【基本目標 2】 1 地域に根差した観光資源の魅力向上」に、「荻外荘の復元・整備を中心とした観光エリアの整備」が位置づけられています。

- ・駅南側エリアには、国指定史跡荻外荘、大田黒公園、角川庭園などの歴史的・文化的資源が点在しています。
- ・あわせて、区では、「荻外荘」の史跡としての価値を一層高めるため、豊島区へ移築された建物を再び荻窪の地に戻し、復元・整備を進めます。
- ・駅周辺の道路は、鉄道に対して斜めに交差していることから、方向を見失いやすい構造になっています。
- ・駅周辺施設へのアクセス状況調査により来街者の中には「分かりにくい」と感じる人が一定数おり、利便性に改善の余地があることがわかりました。
- ・このため、「荻窪駅周辺まちづくり方針」、「杉並区まち・ひと・しごと創生総合戦略」を踏まえ、「荻外荘」をはじめとする歴史的・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る必要があります。（図 36、写真 12～16）
- ・また、区が実施した WEB アンケート調査によると、荻外荘への訪問手段・方法として必要とされるものは、「街歩きマップ、パンフレット」に次いで、「荻外荘までの案内看板」の回答が多くなっており、荻外荘までの案内看板を必要とする割合は、高齢者になるほど高くなる傾向にあります。
- ・駅北側エリアの公共・公益施設へのアクセス性と同様に、団体客が大田黒公園等を訪問する際に、青梅街道で観光バスを乗り降りすることがあり、幹線道路における円滑な道路交通への影響が懸念されます。

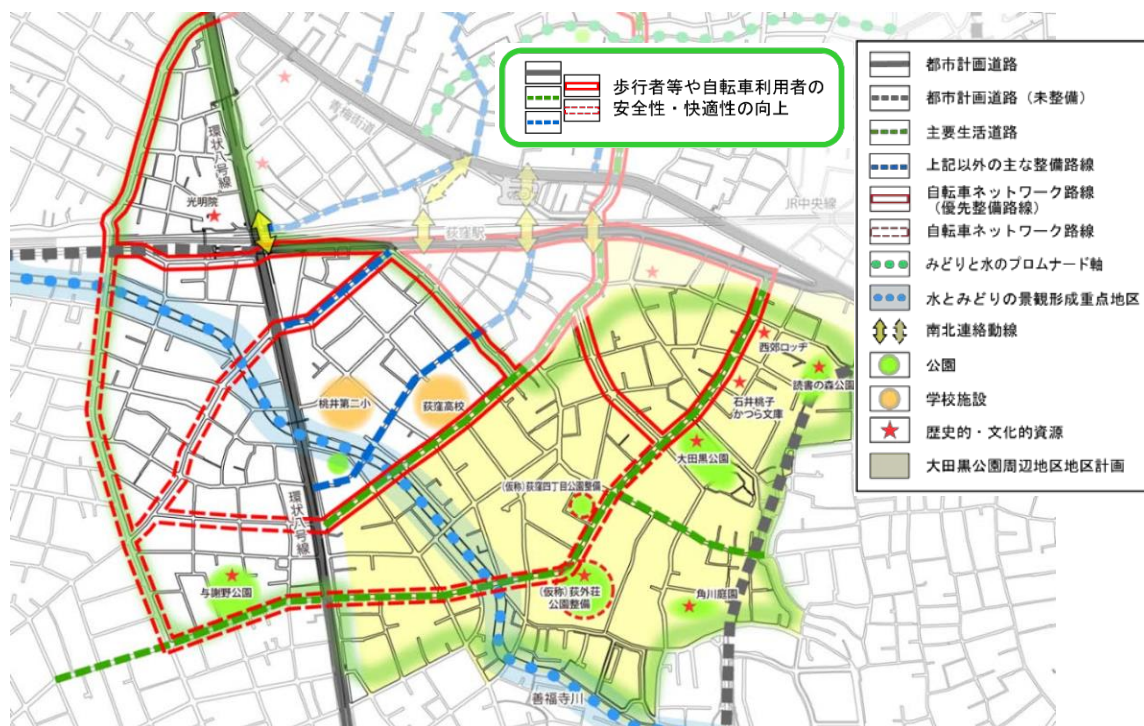


図 36：駅南側エリアの主な取組の方向性

【出典】：『荻窪駅周辺まちづくり方針』（平成 29 年 4 月、杉並区）



写真12：萩外荘
【萩外荘（近衛文麿旧宅）
国の史跡（平成28年3月指定）】



写真13：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）】



写真14：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）】



写真15：区設置の案内・誘導サイン



写真16：区が住宅地の一角に設置している案内・誘導サイン

(3) 自転車利用の利便性

1) 新たな活用スタイル

- ・自転車活用推進法（平成 29 年 5 月施行）においては、シェアサイクル施設の整備が、重点的に検討・実施する施策として示されました。
- ・また、すぎなみフェスタ（平成 29 年 11 月開催）で実施したアンケートにおいて、回答者の約 7 割がシェアサイクルの存在を認知しており、更に、そのうちの 7 割が利用したいという意向を示すなど、区民の関心が高まっています。このことを受け、シェアサイクルの導入に向けた検討を進める必要があります。（図 37）

東京自転車シェアリングとは？

東京都内 9 区（千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区、渋谷区）において、9 区すべてのポートで貸出・返却することが可能となります。

※練馬区では返却できません。

実験期間	2016年5月1日（日）以降も当面の間、継続して実施いたします。
対象地域	千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区、渋谷区 ※サイクルポート470か所、自転車5,600台（2018年6月末時点） 今後順次拡大予定です。
ご利用料金	追加料金なく、現在のご利用料金のままご利用いただけます。



練馬区シェアサイクル
平成 29 年 10 月 1 日開始
事業主体：練馬区
運営：株式会社ドコモ・バイクシェア

単独（貸出返却は区内のみ）

がやりん
平成 19 年 3 月開始
事業主体：世田谷区
運営：公益社団法人世田谷区シルバー人材センター

単独（貸出返却は区内のみ）

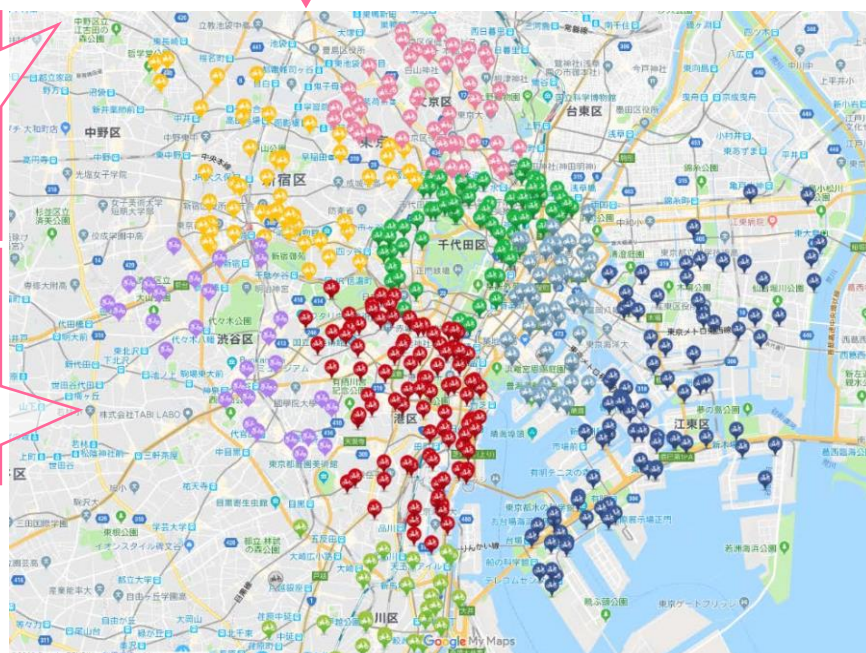


図 37：東京自転車シェアリング（地図：サイクルポート位置）

【出典】：株式会社ドコモ・バイクシェア HP（平成 30 年 10 月時点）

2-3. 安全・安心

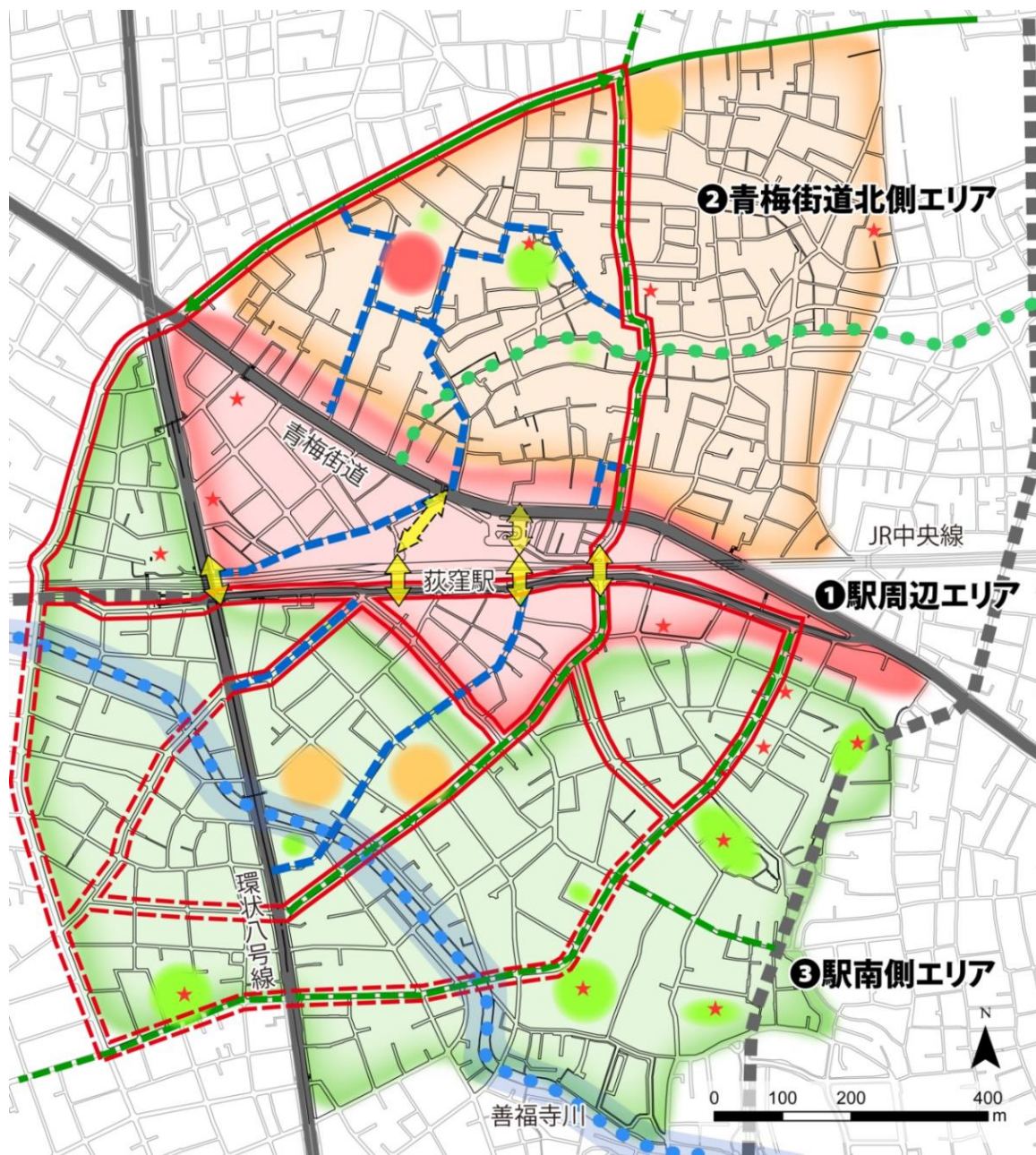
(1) 安全・安心な道路空間

1) 道路整備

関連計画「すぎなみの道づくり（道路整備方針）（平成 29 年 3 月）」

- 「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」は、杉並区まちづくり基本方針の道路・交通体系整備方針のうち、「体系的な道路網の整備」を具体化する計画です。
- 「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」に基づき、将来の道路網の実現に向けて、道路を効率的に整備するために優先的に整備する路線を選定し、選択と集中により道路整備を進めていくこととしています。日大二高通りは、現況の幅員において早期に安全対策行う「安全対策路線」、中長期的に道路拡幅を進める「優先整備路線」の両方に位置づけられています。

- ・ 「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）（平成 28 年 3 月）」において、都市計画道路の優先整備路線に選定された路線は、区域内にはありません。
- ・ 主要生活道路の優先整備路線は、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」の計画期間内（平成 29 年度から平成 37 年度まで）に事業着手を目指します。（図 38）
- ・ 主要生活道路のうち、事故が多い路線及び安全対策の必要性が高い路線を選定した「安全対策路線」については、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」の計画期間内（平成 29 年度から平成 37 年度まで）に対策実施を目指します。（図 38）
- ・ 荻窪駅周辺では、歩道が設置されている道路は、幹線道路以外では、駅南側エリアの数路線に限られます。（図 39）
- ・ 青梅街道北側エリアにおいては、幅員 4 m 未満の道路が特に多い状況です。（図 40）



※1 「自転車ネットワーク路線」:

「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づく、路面標示などにより安全な自転車通行空間を連続的に整備する路線

※2 「みどりと水のプロムナード軸」:

みどりの拠点や駅などの拠点を結ぶ遊歩道

※3 「水とみどりの景観形成重点地区」:

「杉並区景観計画」に基づく、水とみどりを一体的に連続させ、季節感と潤い及び地域の歴史が感じられる景観形成を図る地区

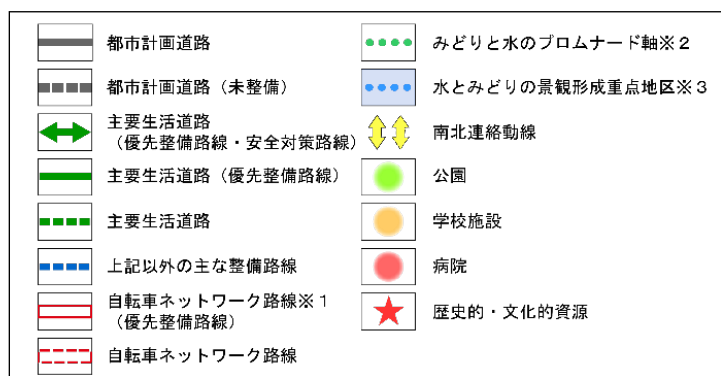


図 38 : 荻窪駅周辺まちづくり方針における取組の方向性

【出典】:『荻窪駅周辺まちづくり方針』(平成 29 年 4 月、杉並区)



図 39 : 歩道設置箇所図 (区道)

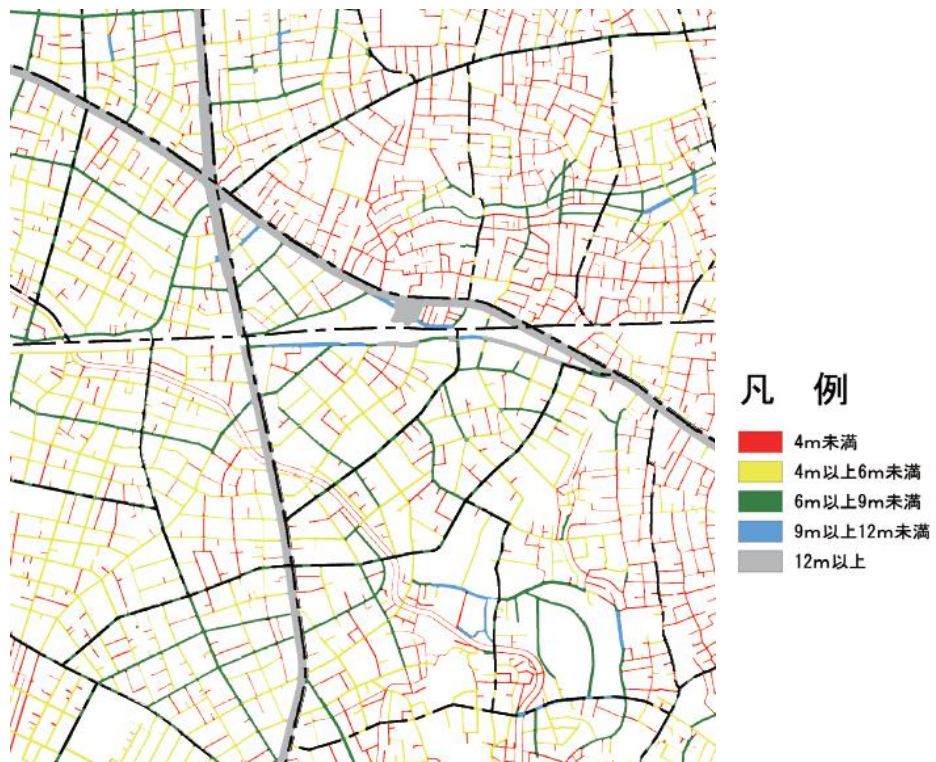


図 40 : 道路幅員ランク図

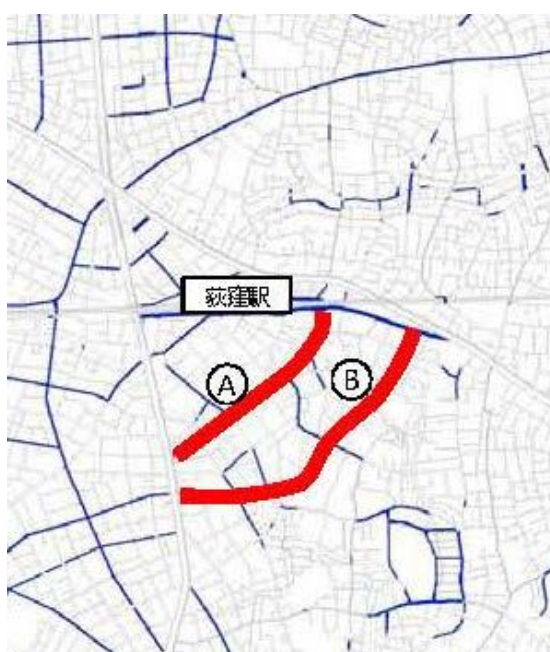
【出典】: 『すぎなみの道づくり (道路整備方針)』 (平成 29 年 3 月、杉並区)

2) 無電柱化

関連計画「杉並区無電柱化推進方針（平成 29 年 11 月）」

- 「杉並区無電柱化推進方針」は、杉並区において無電柱化整備を計画的に進めるため、整備手法の検討や、整備効果の高い路線の選定を行ったものです。
- 生活道路における整備効果の高い路線は、4 路線選定されており、そのうちの 2 路線は、荻窪駅周辺の路線です（本戦略の対象区域内、図 41）。
- 上記 4 路線のうち、優先的に着手する路線（1 路線）を早期に選定するとしています。

- ・荻窪駅周辺では、青梅街道（アーケード部分除く）、白山通り、駅前南口通りは無電柱化されています。
- ・区内における区道の無電柱化整備率は約 1 %となっていますが、区では、平成 29 年 11 月に策定した「杉並区無電柱化推進方針」に基づき、今後無電柱化を進めていきます。荻窪駅周辺においても、2 路線選定されている整備効果の高い路線をはじめとして、駅周辺における無電柱化の調査・検討を進めます。（図 41、表 11）



	路線名	延長
①	区道 2096-1 号 (環状 8 号線～補助 131 号線)	680m
②	区道 2131 号 (環状 8 号線～補助 131 号線)	990m

図 41：荻窪駅周辺における無電柱化による整備効果が高い路線

【出典】：『杉並区無電柱化推進方針』（平成 29 年 11 月、杉並区）

種別	道路延長	無電柱化率
国道・都道	2,450km	約 27%
市区町村道	21,406km	約 2 %
(うち杉並区道)	(約 622km)	(約 1 %)
計	23,856km	

表 11：東京都内の無電柱化率（平成 29 年 4 月時点）

【出典】：『杉並区無電柱化推進方針』（平成 29 年 11 月、杉並区）

3) 交通

- ・ 幹線道路だけでなく、荻窪駅周辺においても歩行者等と自転車・自動車との交錯が見られ、広範囲で事故が発生しています。(図 42、写真 17)
- ・ 幹線道路の青梅街道・環状 8 号線は、通過交通も多く、事故発生が多くなっています。(図 42、写真 18)
- ・ 青梅街道と補助 131 号線（南口駅前通り）において、歩行者（通勤、通学の若年、中年層）の乱横断（歩行者が横断歩道以外の箇所で道路を横断すること）が多く見られます。
- ・ 工事用車両や荷捌き車両の駐停車により、幹線道路において渋滞が発生しています。
- ・ ナビライン等の自転車通行空間上に駐停車された車両を避けるために、車道走行している自転車が、自動車と接触しそうな状況が見られます。(写真 19)

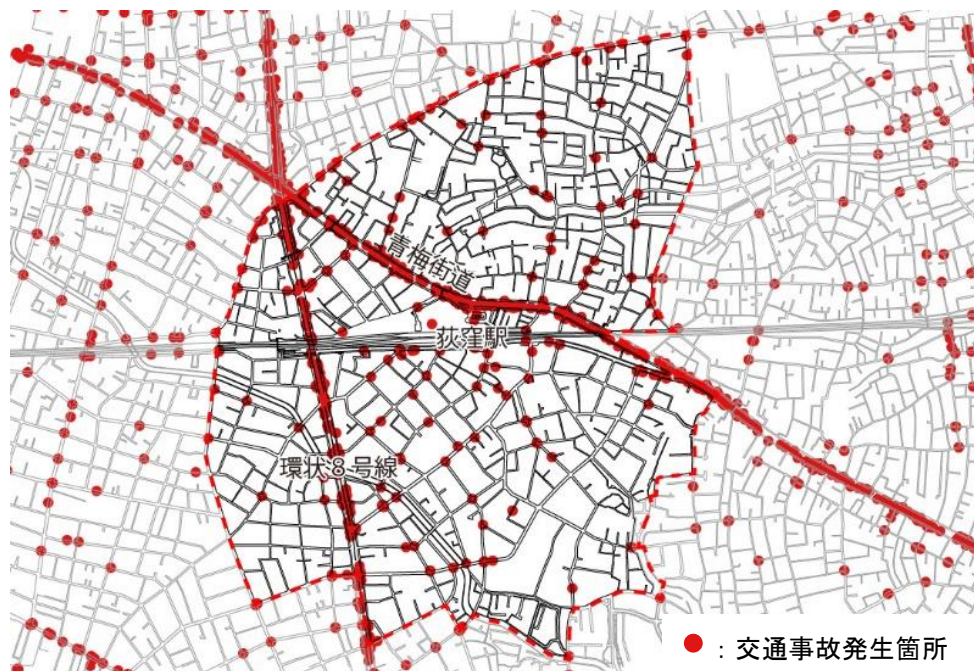


図 42：交通事故発生状況（平成 24～28 年）



写真17：自動車と歩行者の交錯



写真18：青梅街道の車両通行状況



写真19：ナビライン上に停車する業務車両

(2) 安全な自転車利用

関連計画「杉並区自転車ネットワーク計画（平成 29 年 3 月）」

- 「杉並区自転車ネットワーク計画」は、区内にある国道・都道、隣接自治体の道路との連続性を確保しながら、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めるための計画です。
- 「杉並区自転車ネットワーク計画」では、「車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保します。」ということを基本方針としています。
- 上記基本方針の達成に向け、自転車ネットワーク路線、そのうち平成 33（2021）年度までの整備を目指す優先整備路線、及び、交通状況を踏まえた整備形態の考え方を定めています。

1) 事故発生状況

- ・荻窪警察署管内では、交通事故の自転車関与率が約 6 割を占め、都内平均より約 1 割高い状況です。(図 43)
- ・荻窪警察署管内の自転車関与事故件数は、他警察署、区平均より高くなっています。(図 43)

2) 自転車の利用状況

- ・歩道通行時のルールが守られていない状況が多く見られます。(写真 20)
- ・生活道路等を、スピードを緩めず、歩行者の間をすり抜けて走る自転車が多く見られます。(写真 21)

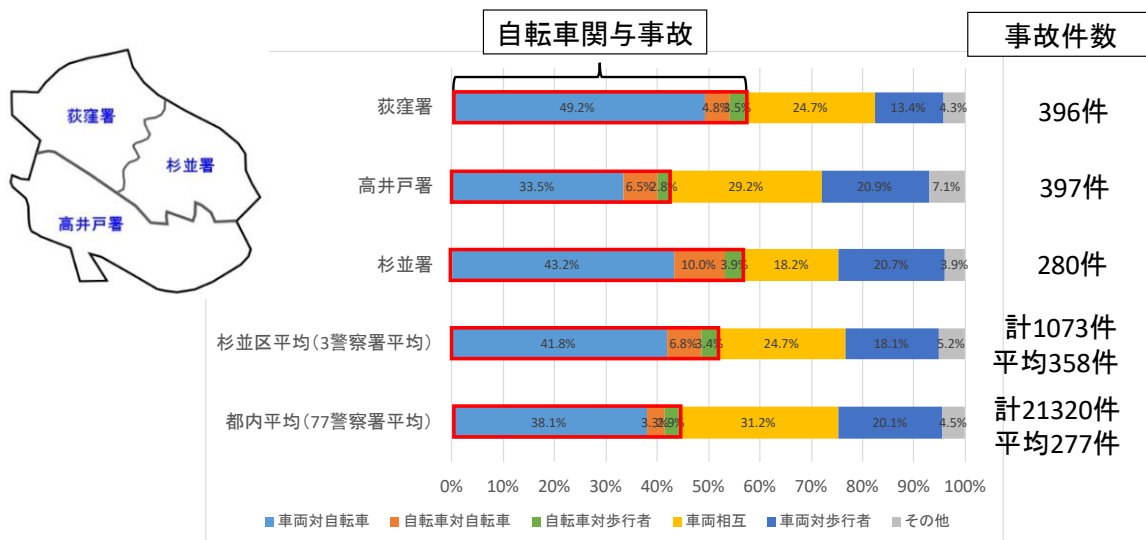


図 43：全事故の当事者別関与状況

【出典】：『杉並区自転車ネットワーク計画』（平成 29 年 3 月）



写真20：自転車の歩道通行状況



写真21：歩行者と自転車の交錯が見られる狭い商店街

(3) ターミナル駅としての安全・安心

1) ホームドア

- ・東京メトロ丸ノ内線については、ホームドアの整備が完了しています。
- ・ＪＲ東日本では、2032 年度末頃までに、東京圏在来線の主要路線全駅（整備済みの 32 駅を含む 330 駅）にホームドアを整備していくこととしています。このうち、荻窪駅については、中央快速線では 2020 年度第 2 四半期以降から 2025 年度末までに、また、中央・総武緩行線では 2032 年度末頃までに、それぞれホームドアの整備が予定されています。

2) 災害時の対応

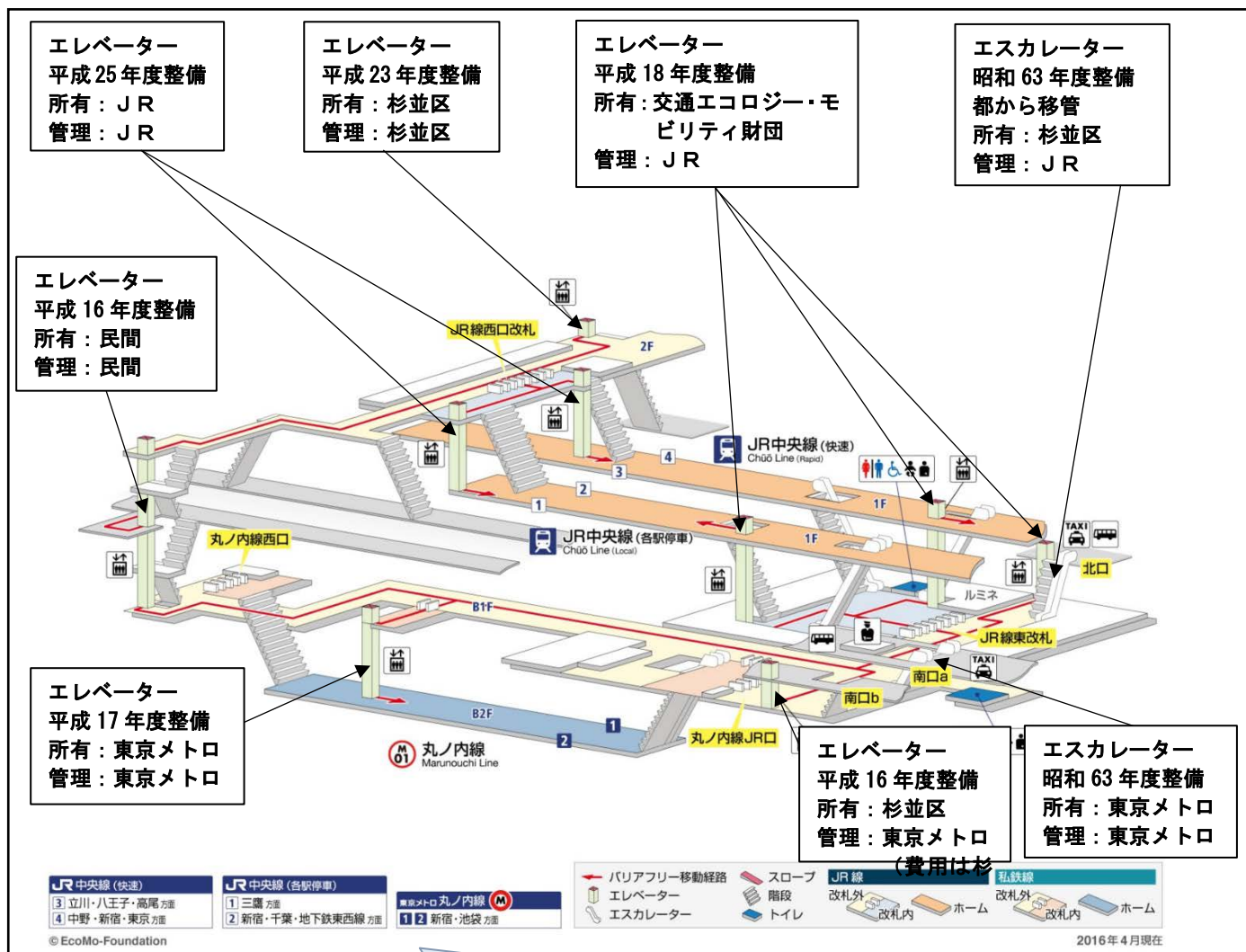
- ・「災害時に来街者の一時滞留空間となるような広場・オープンスペースが不足している状況」との意見があります。
- ・鉄道事業者の対応は以下のとおりです。

「鉄道の復旧を最優先にしつつ、駅構内の安全確認の結果を踏まえたうえで、一時的な滞在場所として、『一時滞在場所』（行政機関が指定する『一時滞在施設』へ移動するまでの一時的な利用者の滞在場所）を案内する。」

「災害時、駅外部の状況が把握できるまで、原則として駅構内の旅客を、構内で最も安全と思われる一定の箇所にとどめる。地下より地上が安全であると認めたときは、あらかじめ指定された広域避難場所を旅客に周知し、その方向の出入口に誘導する。地上より地下が安全であると認めたときは、構内で最も安全と思われる場所であり、かつ、地上への緊急避難に有効な場所を選んで、誘導する。その後、地上の安全が確認された場合、あらかじめ指定された広域避難場所の方向の出入口に誘導する。」

コラム：中央快速線等へのグリーン車サービス開始時期について

- ・ＪＲ東日本では、中央快速線等へのグリーン車サービスについて、2023 年度末のサービス開始を予定しています。
- ・2023 年度末のサービス開始に向け、グリーン車運行区間の全 44 駅及び車両基地等において、運行に必要な駅改良工事や線路改良・信号改良工事等を実施予定です。



●東口改札前地下通路、西口連絡橋通路及び駅構内においては、移動等円滑化経路整備（エレベーター設置等）によるバリアフリー化が完了しています。更に、車いす使用者用トイレや音響式案内整備によるバリアフリー化も完了しています。

図 44：荻窪駅構内バリアフリー整備状況図

【出典】：『らくらくおでかけネット』（交通エコロジー・モビリティ財団）

コラム：防災訓練について

- ・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連絡会」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んでいます。

写真22：「荻窪駅前滞留者対策連絡会」の訓練の様子



2-4. 将来の社会変化

(1) 新技術等の活用

- ・ 近年進展が著しい自動運転技術や超小型モビリティについて、交通事故の削減や高齢者の移動支援、荷捌きスペースの省スペース化などへの活用の可能性を検討する必要があります。

(図 45、46)

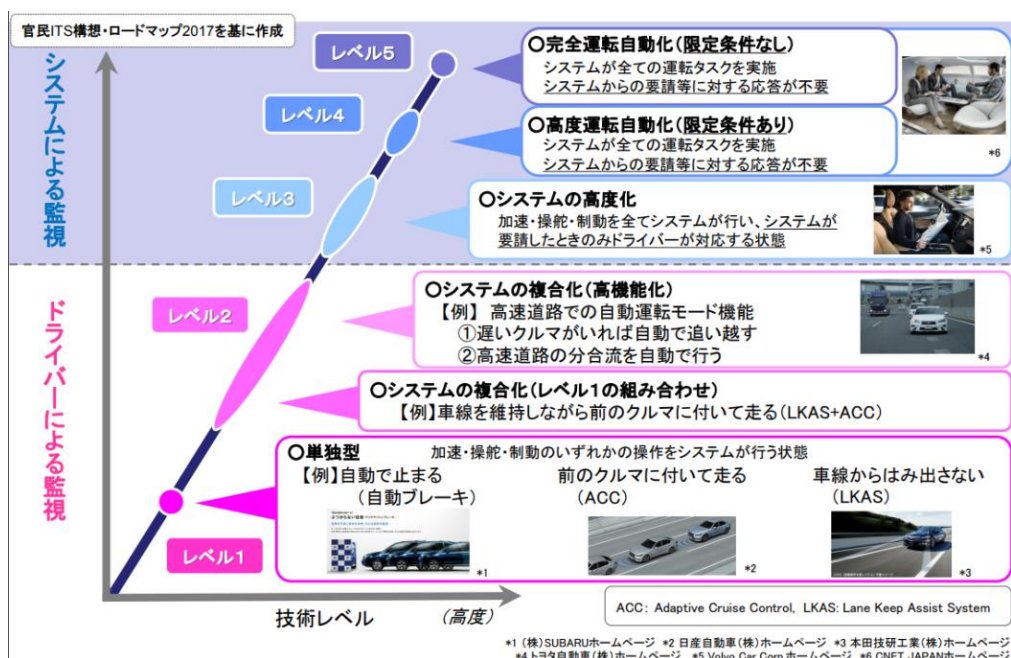


図 45: 自動運転のレベル分け

【出典】:『自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取組』(平成 29 年 6 月、国土交通省)

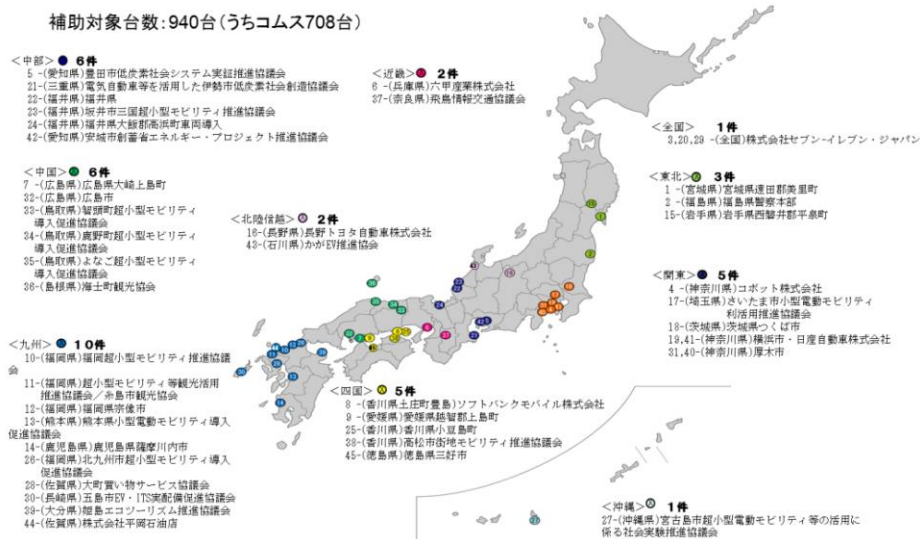
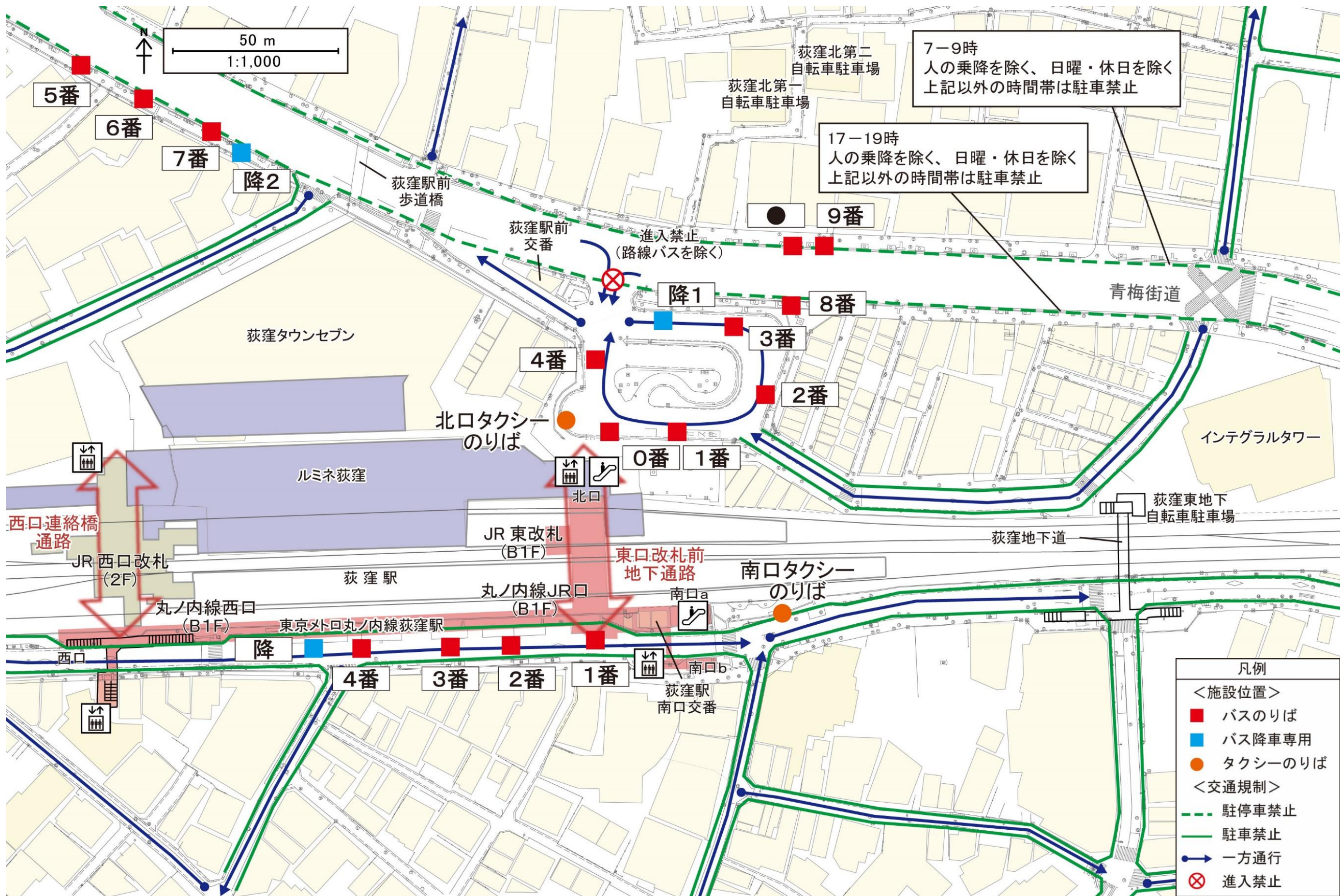


図 46: 超小型モビリティ導入促進事業の実施状況

【出典】:『超小型モビリティの成果と今後』(平成 28 年 3 月、国土交通省 超小型モビリティシンポジウム発表資料)

【荻窪駅周辺の交通施設位置・交通規制】



- ・ 荻窪駅周辺の交通環境の現状と課題を踏まえ、荻窪駅周辺都市総合交通戦略の骨格となる4つの視点ごとに、荻窪駅周辺での将来交通環境と、その実現に向けた戦略目標を定めます。

【将来交通環境と戦略目標】

1. 南北移動・交通結節

【将来交通環境】

南北を気軽に行き来できるまち（目標Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ関連）

- ・まちを分断している鉄道や幹線道路を意識せず、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全・快適に南北を行き来できるようになっています。

○らくらく南北往来プログラム

対象

全ての人

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や、地上駅である鉄道や幹線道路による地域の分断の解消、まちの回遊性向上の観点から、

- ・駅と一体となった南北連絡動線について、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、調査・検討・協議を進め、その充実に取り組みます。
- ・荻窪地下道について、移動円滑化や環境改善に取り組みます。環八通り地下通路については、主に環境改善に取り組みます。

【将来交通環境】

乗り換えしやすい駅・駅前広場があるまち（目標Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ関連）

- ・迷わず、スムーズに乗り換えられるターミナル駅となっています。

○すいすい乗換えプログラム

対象

全ての人

区内最大の交通結節点として、利便性・快適性を更に高める観点から、

- ・バス・タクシーなどのターミナル機能、駅との連絡機能等の充実に向け、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、調査・検討・協議を進め、駅前広場等の駅周辺の基盤整備等に取り組みます。
- ・ＪＲ・メトロ間等の乗換え経路の改善に向けた検討・協議や、駅とバスのりば間のシームレスな案内・誘導に取り組みます。

【将来交通環境】

普段の買い物・まち歩きを快適に楽しめるまち（目標Ⅰ・Ⅲ・Ⅳ関連）

- ・区内最大の乗降人員を有する荻窪駅の、乗換え客を含む日常的な利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しみ、にぎわいと交流が生まれています。
- ・駅前広場では、イベントや憩いのひとときを楽しむことができます。
- ・歩行空間にある様々なバリアが無くなり、充実した案内・誘導サインや休憩スポット等により、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、商店街等を楽しく、快適に移動できています。
- ・地域の日常生活を支える「モノの流れ」と、「人の流れ」が共存しています。
- ・（仮称）荻外荘公園、大田黒公園、角川庭園などを巡るまち歩きの際に、商店街も散策し、食事や買い物などを楽しむことができます。
- ・地域住民が、歴史的・文化的資源の再発見により、地域への愛着や誇りに思う気持ちが深まっています。これにより、地域を訪れる来街者に対しておもてなしの心が育まれ、イベントなどの機会を通じて、来街者との活発な交流が生まれています。
- ・自転車を便利に、快適に、効率よく使っています。

○今日もいつもの商店街プログラム

対象 主として
地域住民

- ・駅周辺のにぎわいと交流を高めるきっかけをつくる観点から、乗換え客を含む日常的な駅の利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しめるよう、まちの玄関口としての駅前広場の交流機能の向上などに取り組みます。
- ・まちのにぎわいの創出や、ユニバーサルデザインの観点から、商店街などの買い物道路について、年齢や障害の有無などに関わらず、また、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全で快適に買い物を楽しめる空間の確保に取り組めます。
- ・まちのにぎわいの創出や、人の流れと地域の日常生活を支える物流との調和の観点から、まちづくりと連携した駐車場施策や荷捌き環境の改善等に取り組めます。

○ぐるっとおでかけまち歩きプログラム

対象 主として
来街者

- ・来街者のまちの回遊性を向上させる観点から、駅構内と地上部との連続性を考慮した、わかりやすくシームレスな案内・誘導サインの整備に取り組めます。
- ・駅周辺のにぎわいと交流を高めるきっかけをつくる観点から、乗換え客を含む日常的な駅の利用者が、気軽に荻窪のまちに出て楽しめるよう、まちの玄関口としての駅前広場の交流機能の向上などに取り組みます。
（再掲）
- ・数多く点在する歴史的・文化的資源を生かした観光まちづくりと、これを通じた地域への愛着や誇りを育む観点から、復原・整備を行う荻外荘と、大田黒公園や角川庭園等の周辺施設との連携を意識した上で、ハード・ソフトの両面から、回遊性の向上に取り組めます。

○賢い自転車利用プログラム

対象 全ての人
（自転車使用者）

- ・駅を中心とした地域住民の移動手段の充実や、まちを巡る来街者の移動手段の確保等の観点から、シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討により、自転車利用者の利便性・快適性の向上に取り組めます。

【将来交通環境】

誰もが安全に安心して移動できるまち（目標Ⅰ・Ⅱ関連）

- ・地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全かつスムーズに通行できる道路となっています。
- ・歩行者等も自転車利用者も安全に移動できるようになっています。
- ・みんなが交通ルールを守り、歩行者等や自転車利用者がお互いに配慮して道路を利用しています。
- ・平常時も災害時も更に安全な駅・駅前広場になっています。

○ホッと道路プログラム

対象 主として
地域住民

- ・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、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」に基づく主要生活道路等の整備や、「杉並区無電柱化推進方針」に基づく無電柱化の推進等により、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全・快適に移動できる道づくりに取り組みます。
- ・交通の安全と円滑化の観点から、まちづくりと連携した駐車場施策や荷捌き環境の改善等に取り組みます。

○みんなに優しい自転車利用プログラム

対象 主として
地域住民

- ・歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上の観点から、「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づく自転車ネットワーク路線の整備に取り組みます。
- ・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等に取り組みます。

○頼れるターミナル駅プログラム

対象 全ての人

- ・災害時の滞留機能の向上の観点から、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、駅前広場等の駅周辺の基盤整備等に取り組みます。
- ・鉄道事業者等の関係者と連携を図りながら、駅と駅前広場等の駅周辺の更なる安全性確保に取り組みます。

4. 将来の社会変化

【将来交通環境】

新たな技術等を生かした安全で快適に移動できるまち

○新技術活用プログラム

対象

全ての人

- ・ 社会経済状況の変化や新たな技術開発の動向等を踏まえ、高齢者等の移動支援や効率的な物流の確保の観点から、自動運転技術等、様々な新しい技術の活用の可能性について調査・検討を進めます。

【各プログラムと本戦略がターゲットとする対象との関係性】

本戦略がターゲットとする対象			
本戦略の骨格となる4つの視点	日常的な荻窪駅利用者(乗換え客含む)		来街者
	地域住民	在勤・在学者	
	1. 南北移動・交通結節	らくらく南北往来プログラム	
		すいすい乗換えプログラム	
	2. 利便性・にぎわい・回遊性	今日もいつもの商店街プログラム	ぐるっとおでかけまち歩きプログラム
賢い自転車利用プログラム			
3. 安全・安心	ホッと道路プログラム		
	みんなに優しい自転車利用プログラム		
	頼れるターミナル駅プログラム		
4. 将来の社会変化	新技術活用プログラム		

1. 南北移動・交通結節

1-1. らくらく南北往来プログラム

【将来交通環境】

南北を気軽に行き来できるまち（目標Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ関連）

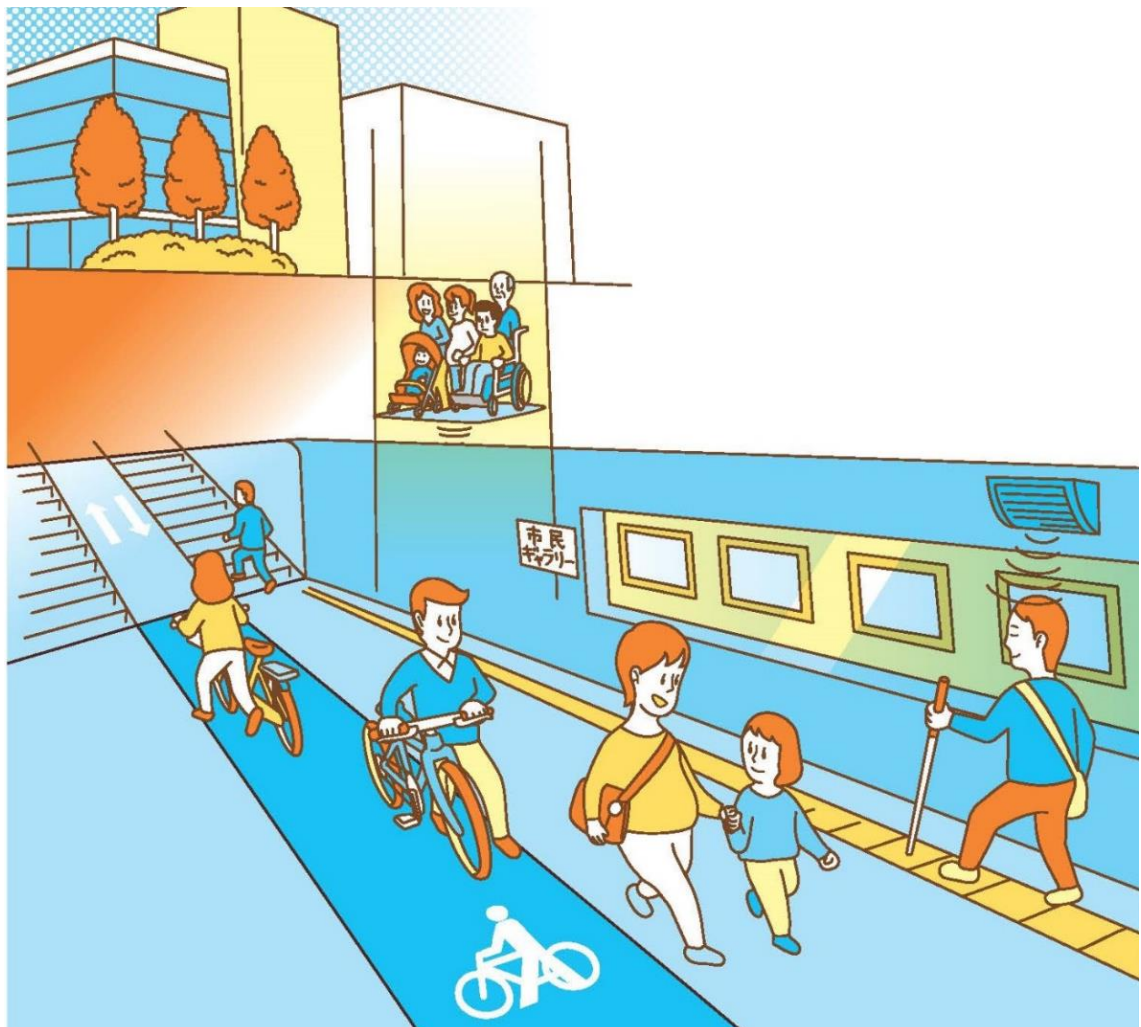
- ・まちを分断している鉄道や幹線道路を意識せず、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全・快適に南北に行き来できるようになっています。

〇らくらく南北往来プログラム

対象 全ての人

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や、地上駅である鉄道や幹線道路による地域の分断の解消、まちの回遊性向上の観点から、

- ・駅と一体となった南北連絡動線について、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、調査・検討・協議を進め、その充実に取り組みます。
- ・荻窪地下道について、移動円滑化や環境改善に取り組みます。環八通り地下通路については、主に環境改善に取り組みます。



「らくらく南北往来プログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

(1) らくらく南北往来プログラム 実行に向けた施策

○駅と一体となった南北連絡動線の改善等

- ・ 既存の東口改札前地下通路、西口連絡橋通路等について、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あわせた既存南北連絡動線の抜本的改善や、新たな動線整備に向けた取組を検討します。
- ・ 当面は、杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会分科会を設置し、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、基礎調査や関係権利者の意向把握等を行い、事業手法等の検討を進めます。

○荻窪地下道及び環八通り地下通路の改善等

- ・ 荻窪地下道におけるエレベーター整備の調査・検討など、バリアフリー化の取組を進めます。
- ・ 荻窪地下道における壁面・照明等の改修等の取組を進めます。
- ・ 荻窪地下道ギャラリーを活用します。
- ・ 荻窪地下道通行時における自転車通行ルールの周知を進めます。
- ・ LED 照明への切り替え等、環八通り地下通路における環境改善を進めます。

〈らくらく南北往来プログラム 施策パッケージ〉

施策 (下段：細施策)	実施工程表 P 98 参照
駅と一体となった南北連絡動線の改善等	
南北連絡動線の新設・改善に向けた調査・検討・協議	
荻窪地下道及び環八通り地下通路の改善等	
荻窪地下道のバリアフリー化に向けた調査・検討	
荻窪地下道の修繕整備	
荻窪地下道ギャラリーの活用	
荻窪地下道通行時の自転車通行ルールの周知	
環八通り地下通路における環境改善の実施	



写真：荻窪地下道のギャラリー

コラム：自転車通行ルールの周知について

- ・大塚駅では、自由通路での自転車の押し歩きを周知するため、「自転車走行禁止 自転車は降りて通行して下さい」の標識を設置するとともに、音声により注意喚起がされています。

写真：自転車の押し歩きの周知（大塚駅）



1-2. すいすい乗換えプログラム

【将来交通環境】

乗り換えしやすい駅・駅前広場があるまち（目標Ⅰ・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ関連）

- ・迷わず、スムーズに乗り換えられるターミナル駅となっています。

○すいすい乗換えプログラム

对象

全ての人

区内最大の交通結節点として、利便性・快適性を更に高める観点から、

- ・バス・タクシーなどのターミナル機能、駅との連絡機能等の充実に向け、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、調査・検討・協議を進め、駅前広場等の駅周辺の基盤整備等に取り組みます。
- ・ＪＲ・メトロ間等の乗換え経路の改善に向けた検討・協議や、駅とバスのりば間のシームレスな案内・誘導に取り組みます。



「すいすい乗換えプログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

(2) すいすい乗換えプログラム 実行に向けた施策

○駅周辺の開発にあわせた基盤整備

- ・北口駅前広場については、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より、バスのりばの集約化、バス・タクシーの降車スペースや一般車両の送迎スペースの確保等を図ります。
- ・当面は、杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会分科会を設置し、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、基礎調査や関係権利者の意向把握等を行い、事業手法等の検討を進めます。(再掲)
- ・南口の駅前広場については、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。

○ＪＲ・メトロ間等の乗換え経路の改善

- ・ＪＲ・メトロ間の乗換え経路の改善を図ります。
- ・当面は、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、基礎調査や関係権利者の意向把握等を行うなど、その実現に向けた検討・協議を進めます。
- ・駅からバスのりばに至るシームレスな案内・誘導のため、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、既存サインの改善・充実に向けた調査・検討・協議を進めます。その際は、高齢者、移動に制約のある方等や、今後増加が見込まれる外国人旅行者の利便性向上のため、わかりやすいバリアフリー動線の確保・案内や多言語化にも配慮します。

〈すいすい乗換えプログラム 施策パッケージ〉

施策 (下段：細施策) 実施工程表 P 98 参照	
駅周辺の開発にあわせた基盤整備	
駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議	
J R・メトロ間等の乗換え経路の改善	
J R・メトロ間の乗換え経路の改善に向けた調査・検討・協議	
シームレスな案内・誘導サインの整備に向けた調査・検討・協議	



写真：総合バス情報案内板（バスタ新宿）

コラム：ターミナル駅における案内サイン共通化

- ・東京都では、都内の各ターミナル駅において、統一感のあるわかりやすい案内サインが整備されることを目指し、自治体、鉄道事業者、道路管理者、関係事業者等が連携して検討を進めるにあたり、特に留意すべき事項について、基本的な考え方を取りまとめた「ターミナル駅における案内サイン共通化指針」を策定しています。



写真：共通化された案内サイン（新宿駅）

2. 利便性・にぎわい・回遊性

2-1. 今日もいつもの商店街プログラム

【将来交通環境】

普段の買い物・まち歩きを快適に楽しめるまち（目標Ⅰ・Ⅲ・Ⅳ関連）

- ・区内最大の乗降人員を有する荻窪駅の、乗り換え客を含む日常的な利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しみ、にぎわいと交流が生まれています。
- ・駅前広場では、イベントや憩いのひとときを楽しむことができます。
- ・歩行空間にある様々なバリアが無くなり、充実した案内・誘導サインや休憩スポット等により、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、商店街等を楽しく、快適に移動できています。
- ・地域の日常生活を支える「モノの流れ」と、「人の流れ」が共存しています。
- ・（仮称）荻外荘公園、大田黒公園、角川庭園などを巡るまち歩きの際に、商店街も散策し、食事や買い物などを楽しむことができます。
- ・地域住民が、歴史的・文化的資源の再発見により、地域への愛着や誇りに思う気持ちが深まっています。これにより、地域を訪れる来街者に対しておもてなしの心が育まれ、イベントなどの機会を通じて、来街者との活発な交流が生まれています。
- ・自転車を便利に、快適に、効率よく使っています。

○今日もいつもの商店街プログラム **対象** 主として地域住民

- ・駅周辺のにぎわいと交流を高めるきっかけをつくる観点から、乗換え客を含む日常的な駅の利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しめるよう、まちの玄関口としての駅前広場の交流機能の向上などに取り組みます。
- ・まちのにぎわいの創出や、ユニバーサルデザインの観点から、商店街などの買い物道路について、年齢や障害の有無などに関わらず、また、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全で快適に買い物を楽しめる空間の確保に取り組みます。
- ・まちのにぎわいの創出や、人の流れと地域の日常生活を支える物流との調和の観点から、まちづくりと連携した駐車場施策や荷捌き環境の改善等に取り組みます。

○ぐるっとおでかけまち歩きプログラム

○賢い自転車利用プログラム



「今日もいつもの商店街プログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

(1) 今日もいつもの商店街プログラム 実行に向けた施策

○まちへ誘うにぎわい拠点の整備

- ・北口駅前広場については、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より、来街者等が待合せや休憩等に利用できる広場スペースの確保や、駅から連続したにぎわい空間の創出を図ります。
- ・当面は、杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会分科会を設置し、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、基礎調査や関係権利者の意向把握等を行い、事業手法等の検討を進めます。(再掲)
- ・短期的な取組としては、来街者等が心地よく待ち合わせや休憩等に利用できるよう、暑熱対策のための微細ミスト設備等を設置するなど、駅周辺のクールスポットの整備を進めます。

○まちなかでくつろぎ楽しめる空間の創出

- ・商店会とのワークショップ等を実施し、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが安全で快適に買い物を楽しめる空間の確保に向けた課題等の共有化を通じ、商店会と連携した取組の機運の醸成を図ります。商店会との連携による具体的な内容として、
 - － 店舗前面（民地）に、ひと休みできる椅子等を設置することによる、買い物客等が憩えるような場づくりに向けて、商店会等と連携した取組を推進します。
 - － 商店街での買い物を快適に楽しめるよう、歩行者等に優しい自転車の押し歩きなど、それぞれの商店街の実情に合わせた独自のルールを定め、周知を行うとともに、マナー向上に取り組めます。また、警視庁、東京都や、小中学校、自転車関係事業者、商店会等と連携し、幅広い自転車利用者に対して自転車の交通ルール等の周知を図るキャンペーン活動等に取り組めます。
 - － ポケットパーク等の憩いの場づくりや、買い物客用駐輪スペースの創出を図ります。
 - － 区、警視庁、商店会が連携し、路上看板や路上陳列の解消等の路上障害物の撤去等に取り組めます。
- ・買い物客用駐輪スペースの充実化を図るため、杉並区民営自転車駐車場育成補助金交付要綱や、自転車駐車場の附置義務制度など、既存制度の周知の徹底、地域の実情に応じた改正等を行い、効果的な運用を図ります。
- ・地域の状況、機運に合わせ、まちづくりルール（建築物1階部分を道路境界から後退して建てるなど）の登録など、ゆとりある快適な歩行空間の形成に向けた活動の支援を行います。

○荷捌きスペースの確保

- ・端末物流対策としては、荷捌き車両と他の交通を空間的・時間的に分離する方策（荷捌きスペースの確保・タイムシェアリングなど）、荷捌き車両の路上駐車抑制（荷捌きルールづくりなど）が挙げられます。
- ・路外における荷捌きスペース確保のため、
 - － 既存駐車場の一部を活用することについて検討します。
 - － 一定規模以上の建築物新設の際の荷捌きスペース設置の誘導について検討します。
- ・路上空間における荷捌きスペース確保について、区と警視庁等の関係者が連携して検討を進めます。
- ・既存駐車場において、荷捌きが集中する時間帯と、駐車需要の少ない時間帯とのマッチングによる荷捌きスペースの確保を検討します。
- ・更なる荷捌き対策の充実に向け、シェアリングエコノミーを活用した住宅地における荷捌き車両対策や、附置義務駐車場の共同荷捌きへの活用に向けた駐車場地域ルールの策定、共同荷捌き場の整備などについて、地域住民や商店会などの関係者との協議を踏まえながら、調査・検討に取り組めます。また、荷捌き対策の充実と、商店街における賑わいの連続性の確保の両立を目指し、駐車場の適切な立地誘導に向けた調査・検討に取り組めます。
- ・警視庁が路上駐車取締りを強化します。

〈今日もいつもの商店街プログラム 施策パッケージ〉

施策 (下段：細施策) 実施工程表 P 99・100 参照	
まちへ誘うにぎわい拠点の整備	
駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議（再掲） クールスポットの整備	
まちのなかでくつろぎ楽しめる空間の創出	
商店街における交通課題等の共有・機運の醸成 店舗前面（民地）での椅子等の設置による憩いの場づくり 商店街等の歩きやすい歩行環境づくり ポケットパーク等の憩いの場づくり 買い物客用駐輪スペースの創出 道路不正使用合同取締りの実施 買い物客用駐輪スペースの充実に向けた既存制度の効果的な運用 ゆとりある快適な歩行空間の形成に向けた活動の支援	
荷捌きスペースの確保	
既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保 一定規模以上の建築の際の荷捌きスペース設置の誘導 路上空間における荷捌きスペース確保 既存駐車場のタイムシェアリング 荷捌き対策の更なる充実化に関する調査・検討・協議 路上駐車取締りの強化	

コラム：プレイスメイキング（まちなかの居場所づくり）について

- ・プレイスメイキングとは、昭和 35 年頃からアメリカで提唱された、あらゆる住環境において居心地の良い心的価値をつくり、生活の質を高める場所づくりの概念です。
- ・平成 26 年に、国土交通省主催のプレイスメイキングに関するシンポジウム（プレイスメイキング シンポジウム 2014「ヒューマンスケールのまちづくり」）が開催されました。
- ・平成 27 年には、国土交通省による「居心地を良くし、にぎわい・活気のある都市空間・歩行者空間の創出」について、弘前市の吉野町緑地、豊島区グリーン大通りにおいて実証事業が行われました。
- ・これらに引き続き、平成 29 年には、豊島区において「グリーン大通リエリアマネジメント協議会（事務局：豊島区）」の主催による、道路空間等を活用したイベント「ikebukuro living loop」が行われました。



写真：「ikebukuro living loop」の様子

コラム：自治体と民間事業者が連携した駐輪場シェアサービスについて

- ・神奈川県大和市では民間会社と連携して、駐輪場シェアサービス「みんちゅう」を提供しています。
- ・民間会社は、インターネット、スマートフォンアプリを通して、わずかな時間から空いている土地・スペースを誰でも貸し出すことができ、誰でも借りることのできる、駐輪場のシェアサービスを運営し、大和市は、提携駐輪場内の不正駐輪の警告・移動・保管を行っています。

2-2. ぐるっとおでかけまち歩きプログラム

【将来交通環境】

普段の買い物・まち歩きを快適に楽しめるまち（目標Ⅰ・Ⅲ・Ⅳ関連）

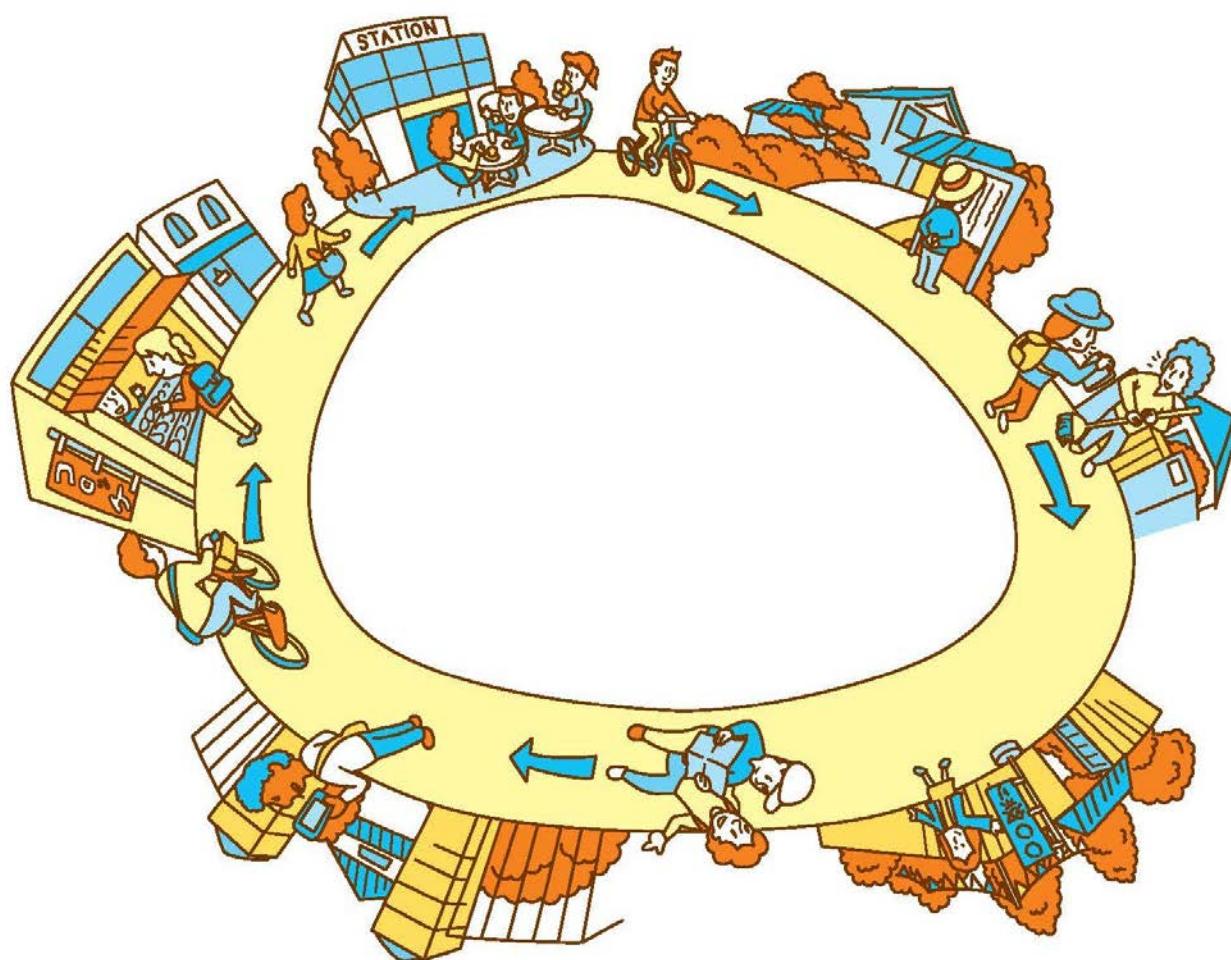
- ・ 区内最大の乗降人員を有する荻窪駅の、乗換え客を含む日常的な利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しみ、にぎわいと交流が生まれています。
- ・ 駅前広場では、イベントや憩いのひとときを楽しむことができます。
- ・ 歩行空間にある様々なバリアが無くなり、充実した案内・誘導サインや休憩スポット等により、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、商店街等を楽しく、快適に移動できています。
- ・ 地域の日常生活を支える「モノの流れ」と、「人の流れ」が共存しています。
- ・ （仮称）荻外荘公園、大田黒公園、角川庭園などを巡るまち歩きの際に、商店街も散策し、食事や買い物などを楽しむことができます。
- ・ 地域住民が、歴史的・文化的資源の再発見により、地域への愛着や誇りに思う気持ちが深まっています。これにより、地域を訪れる来街者に対しておもてなしの心が育まれ、イベントなどの機会を通じて、来街者との活発な交流が生まれています。
- ・ 自転車を便利に、快適に、効率よく使っています。

○今日もいつもの商店街プログラム

○ぐるっとおでかけまち歩きプログラム **対象** 主として来街者

- ・ 来街者のまちの回遊性を向上させる観点から、駅構内と地上部との連続性を考慮した、わかりやすくシームレスな案内・誘導サインの整備に取り組めます。
- ・ 駅周辺のにぎわいと交流を高めるきっかけをつくる観点から、乗換え客を含む日常的な駅の利用者が、気軽に荻窪のまちに出て楽しめるよう、まちの玄関口としての駅前広場の交流機能の向上などに取り組めます。（再掲）
- ・ 数多く点在する歴史的・文化的資源を生かした観光まちづくりと、これを通じた地域への愛着や誇りを育む観点から、復原・整備を行う荻外荘と、大田黒公園や角川庭園等の周辺施設との連携を意識した上で、ハード・ソフトの両面から、回遊性の向上に取り組めます。

○賢い自転車利用プログラム



「ぐるっとおでかけまち歩きプログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

(2) ぐるっとおでかけまち歩きプログラム 実行に向けた施策

○わかりやすい案内・誘導サインの整備

- ・杉並公会堂や杉並アニメーションミュージアム、ウェルファーム杉並、東京衛生病院等の公共公益施設や、タウンセブン等の大規模商業施設や商店街等、駅周辺の利用者が多い施設・にぎわい形成に資する施設群を含めた、総合的な案内・誘導サインを整備します。
- ・限られたスペースで多くの情報量を発信できることなどから、デジタルサイネージ等を活用した案内板の設置に取り組みます。また、これらの案内板において、外国人旅行者が、公衆無線 LAN (Wi-Fi) を利用するためのスマートフォンアプリをダウンロードできる機能を付加するなど、外国人旅行者にとって利便性の高い案内板について検討します。
- ・駅からバスのりばに至るシームレスな案内・誘導のため、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、既存サインの改善・充実に向けた調査・検討・協議を進めます。その際は、高齢者、移動に制約のある方等や、今後増加が見込まれる外国人旅行者の利便性向上のため、わかりやすいバリアフリー動線の確保・案内や多言語化にも配慮します。(再掲)
- ・電気事業者等と連携し、トランスボックスを活用した案内・誘導に取り組みます。

○まちへ誘うにぎわい拠点の整備

- ・北口駅前広場については、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より、来街者等が待合せや休憩等に利用できる広場スペースの確保や、駅から連続したにぎわい空間の創出を図ります。(再掲)
- ・当面は、杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会分科会を設置し、区と鉄道事業者等の関係者が連携を図り、基礎調査や関係権利者の意向把握等を行い、事業手法等の検討を進めます。(再掲)
- ・商店街と、駅周辺に点在する歴史的・文化的資源とが連携した、地域の更なる魅力発信に資するイベントの開催等により、気軽に荻窪のまちに出て楽しめる取組を進めます。

○駅周辺の回遊性の向上

- ・駅周辺の回遊性向上に取り組みます。その方策として、まず駅南側エリアを対象としてまち歩きの主なルートとなる区道への案内・誘導サインの設置などについて検討し、(仮称)荻窪駅南側エリア回遊性向上アクションプランを取りまとめます。
- ・まちの魅力の発信機能を兼ね備えた案内・誘導サインの設置などに取り組みます。その方策として、案内・誘導サインの板面に荻窪の歴史に関するエピソードを盛り込み、まちの魅力を知り、楽しみながら目的地までたどり着くことができる仕組みづくりを進めます。
- ・これまで設定した散策ルートの更なるPRに取り組みます。
- ・各歴史的・文化的資源を連携させたイベントの開催などにより、これらの資源の更なる魅力発信、知名度向上に取り組みます。
- ・新たな移動手段の提供として、シェアサイクル事業の実施に向けて、調査・検討を行います。あわせて、民営型シェアサイクル事業の動きを注視し、そのあり方についても検討します。
- ・ポートの設置については、公共施設の敷地や民有地の活用を検討します。あわせて、歩行者等の安全で円滑な通行の確保を前提とした、路上へのポート設置についても検討します。
- ・シェアサイクル事業の実施にあわせて、「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づき、駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備を進めます。
- ・自転車を利用した来街者の利便性向上のため、(仮称)荻外荘公園、大田黒公園、角川庭園等における使いやすい駐輪スペースの整備に取り組みます。
- ・まち歩きツアーなどのスポットとして対応できるよう、観光バス等の利用環境の確保に向け、調査・検討します。調査・検討にあたっては、荷捌き車両とのスペースのタイムシェアリングなど、

地域の資源等の有効活用に配慮します。（観光バスの利用環境の確保に向けた調査・検討については、杉並アニメーションミュージアムなどの公共・公益施設も対象とします。）

- ・平成 28 年度に南口駅前通りに施工した、かるたを題材とし荻窪の歴史的・文化的資源を紹介するトランスボックスのラッピングの更なる周知を図り、回遊性向上に取り組みます。

〈ぐるっとおでかけまち歩きプログラム 施策パッケージ〉

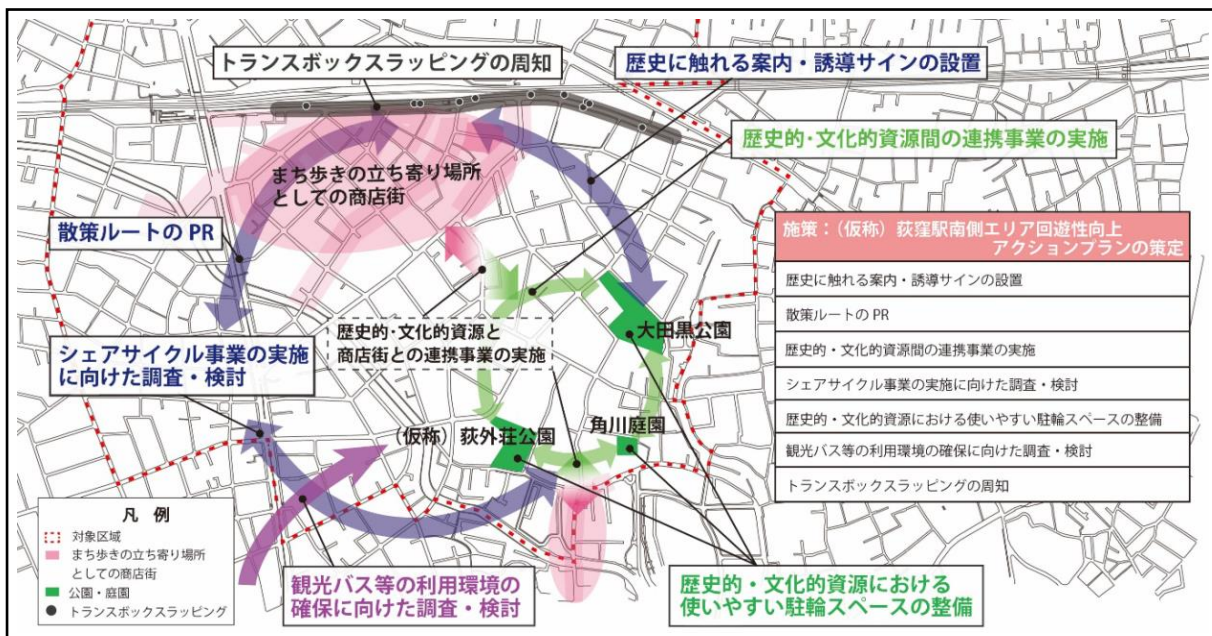
施策 (下段：細施策)	実施工程表 P101 参照
わかりやすい案内・誘導サインの整備	
デジタルサイネージ等の設置	
シームレスな案内・誘導サインの整備に向けた調査・検討・協議（再掲）	
トランスボックスを活用した案内・誘導	
まちへ誘うにぎわい拠点の整備（再掲）	
駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議（再掲）	
歴史的・文化的資源と商店街との連携事業の実施	
駅周辺の回遊性の向上	
（仮称）荻窪駅南側エリア回遊性向上アクションプランの策定	
歴史に触れる案内・誘導サインの設置	
散策ルートの PR	
歴史的・文化的資源間の連携事業の実施	
シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討	
歴史的・文化的資源における使いやすい駐輪スペースの整備	
観光バス等の利用環境の確保に向けた調査・検討	
トランスボックスラッピングの周知	

コラム：デジタルサイネージを活用した観光案内標識について

- ・東京都及び公益財団法人東京観光財団では、平成27年度から外国人旅行者の利便性向上を目的に、高機能型観光案内標識（デジタルサイネージ）の整備を進めています。
- ・高機能型観光案内標識では、観光情報などを多言語で提供し、タッチパネルディスプレイにより、観光スポット、宿泊施設、飲食店、ATMの検索、道順案内等の機能があります。



写真：東京都によるデジタルサイネージを活用した観光案内標識（新宿区西新宿付近）



図：（仮称）荻窪駅南側エリア回遊性向上アクションプランの概念図

コラム：北区「飛鳥山3つの博物館」連携事業について

- ・北区飛鳥山公園内にある「北区飛鳥山博物館」、「紙の博物館」、「渋沢史料館」の3館は、「飛鳥山3つの博物館」として、ホームページ開設、シンボルマーク・ロゴタイプ作成、合同企画の開催、共通券の発売、案内サイン設置、オリジナルグッズ販売など、連携事業を展開しています。



写真：案内サイン（北区飛鳥山公園付近）

2-3. 賢い自転車利用プログラム

【将来交通環境】

普段の買い物・まち歩きを快適に楽しめるまち（目標Ⅰ・Ⅲ・Ⅳ関連）

- ・区内最大の乗降人員を有する荻窪駅の、乗換え客を含む日常的な利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しみ、にぎわいと交流が生まれています。
- ・駅前広場では、イベントや憩いのひとときを楽しむことができます。
- ・歩行空間にある様々なバリアが無くなり、充実した案内・誘導サインや休憩スポット等により、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、商店街等を楽しく、快適に移動できています。
- ・地域の日常生活を支える「モノの流れ」と、「人の流れ」が共存しています。
- ・（仮称）荻外荘公園、大田黒公園、角川庭園などを巡るまち歩きの際に、商店街も散策し、食事や買い物などを楽しむことができます。
- ・地域住民が、歴史的・文化的資源の再発見により、地域への愛着や誇りに思う気持ちが深まっています。これにより、地域を訪れる来街者に対しておもてなしの心が育まれ、イベントなどの機会を通じて、来街者との活発な交流が生まれています。
- ・自転車を便利に、快適に、効率よく使っています。

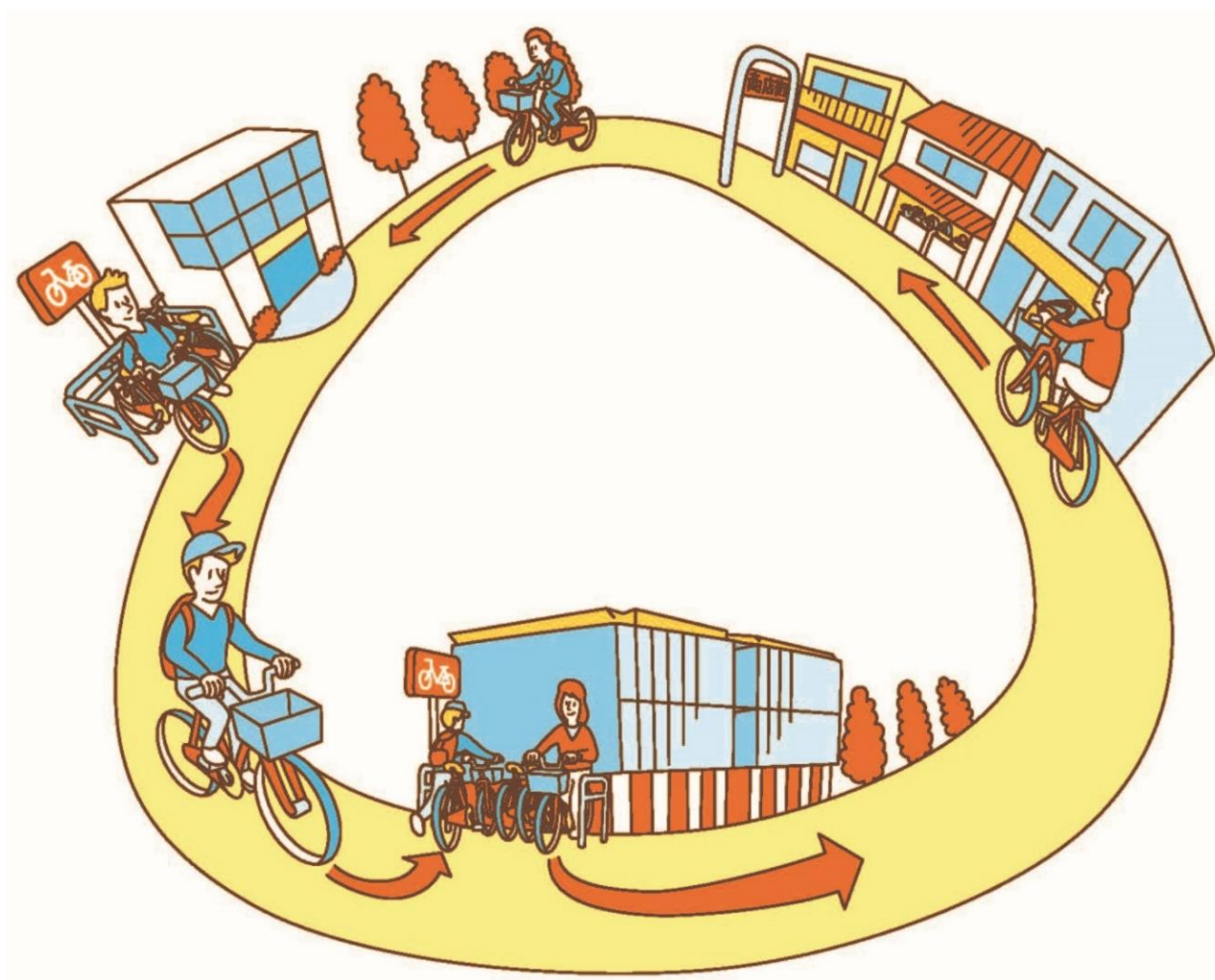
○今日もいつもの商店街プログラム

○ぐるっとおでかけまち歩きプログラム

○賢い自転車利用プログラム

対象 全ての人（自転車使用者）

- ・駅を中心とした地域住民の移動手段の充実や、まちを巡る来街者の移動手段の確保等の観点から、シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討により、自転車利用者の利便性・快適性の向上に取り組めます。



「賢い自転車利用プログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

(3) 賢い自転車利用プログラム 実行に向けた施策

○新たな自転車利用の推進

- ・新たな移動手段の提供として、シェアサイクル事業の実施に向けて、調査・検討を行います。あわせて、民営型シェアサイクル事業の動きを注視し、そのあり方についても検討します。(再掲)
- ・ポートの設置については、公共施設の敷地や民有地の活用を検討します。あわせて、歩行者等の安全で円滑な通行の確保を前提とした、路上へのポート設置についても検討します。(再掲)
- ・シェアサイクル事業の実施にあわせて、「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づき、駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備を進めます。(再掲)

〈賢い自転車利用プログラム 施策パッケージ〉

施策 (下段：細施策)		実施工程表 P102 参照
新たな自転車利用の推進		
シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討 (再掲)		

コラム：シェアサイクルについて

- ・シェアサイクルとは、一定の地域内に複数配置されたサイクルポートにおいて自由に貸出・返却できる貸し自転車で、借りたサイクルポートとは異なるサイクルポートに返却することができます。
- ・近年では、民間企業主導での、シェアサイクルサービスが普及しつつあります。
- ・ポートを設けないシェアサイクル事業においては、シェアリングに使用される自転車が道路上に放置されるといった問題も起きているようです。



写真：シェアサイクルのサイクルポート
(千代田区神田錦町付近)

3. 安全・安心

3-1. ホット道路プログラム

【将来交通環境】

誰もが安全に安心して移動できるまち（目標Ⅰ・Ⅱ関連）

- ・ 地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全かつスムーズに通行できる道路となっています。
- ・ 歩行者等も自転車利用者も安全に移動できるようになっています。
- ・ みんなが交通ルールを守り、歩行者等や自転車利用者がお互いに配慮して道路を利用しています。
- ・ 平常時も災害時も更に安全な駅・駅前広場になっています。

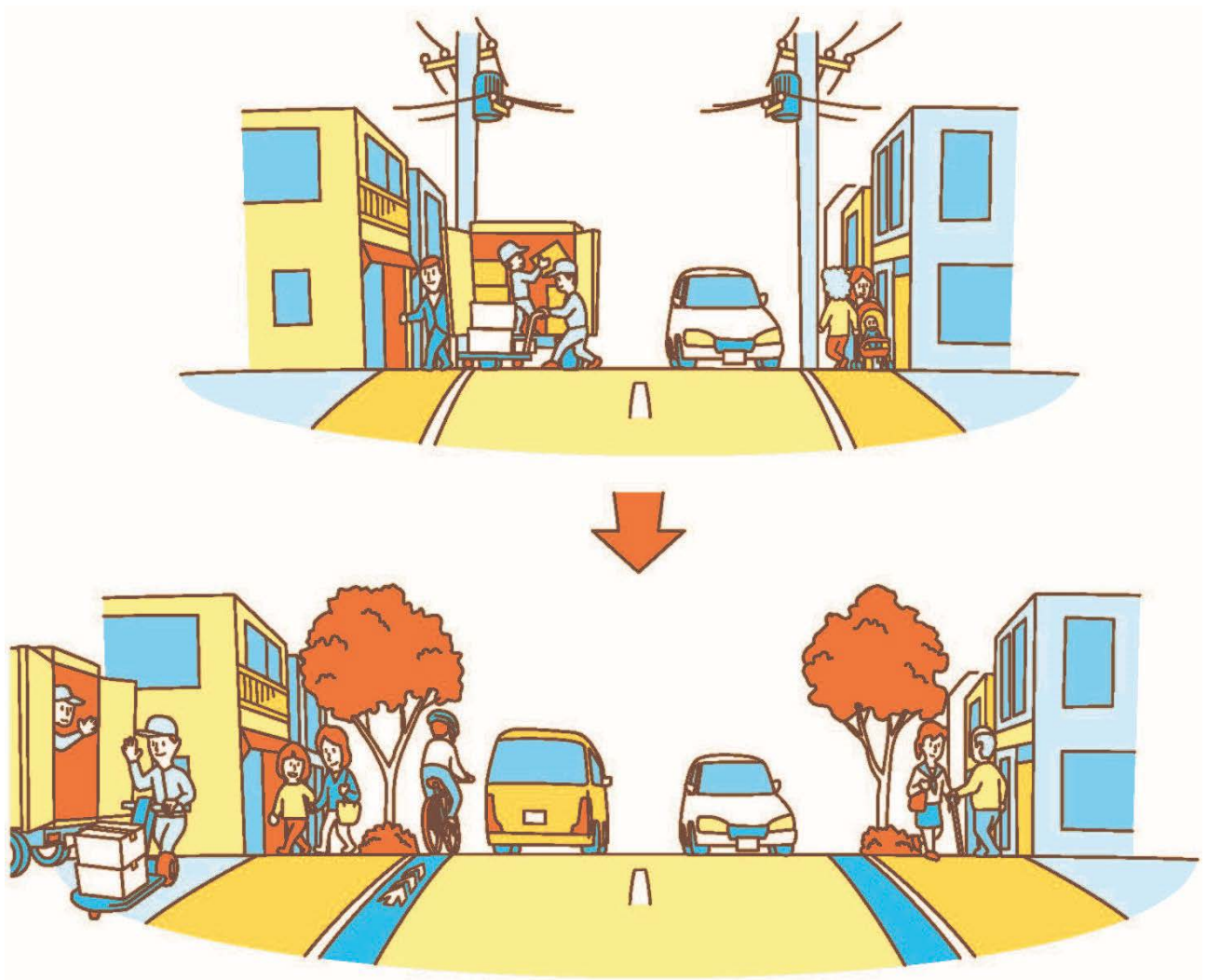
○ホット道路プログラム

対象 主として地域住民

- ・ 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、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」に基づく主要生活道路等の整備や、「杉並区無電柱化推進方針」に基づく無電柱化の推進等により、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全・快適に移動できる道づくりに取り組みます。
- ・ 交通の安全と円滑化の観点から、まちづくりと連携した駐車場施策や荷捌き環境の改善等に取り組みます。

○みんなに優しい自転車利用プログラム

○頼れるターミナル駅プログラム



「ホッと道路プログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

(1) ホット道路プログラム 実行に向けた施策

○安全で快適な道路の整備

- ・日大通りについては、平成 30 年度に、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」に基づき、主要生活道路の安全対策路線としての整備が完了しました。今後は、同方針に基づき、優先整備路線としての整備を進めます。
- ・「杉並区無電柱化推進方針」に基づき、駅周辺における無電柱化に向けた調査・検討を進めます。
- ・住宅地等において、車両の走行速度抑制や通過交通の排除などの生活道路対策を進めます。
- ・警視庁、東京都等と連携して、イベントやキャンペーン等、交通安全啓発活動に取り組みます。

○荷捌きスペースの確保（再掲）

- ・端末物流対策としては、荷捌き車両と他の交通を空間的・時間的に分離する方策（荷捌きスペースの確保・タイムシェアリングなど）、荷捌き車両の路上駐車抑制（荷捌きルールづくりなど）が挙げられます。（再掲）
- ・路外における荷捌きスペース確保のため、
 - ― 既存駐車場の一部を活用することについて検討します。（再掲）
 - ― 一定規模以上の建築物新設の際の荷捌きスペース設置の誘導について検討します。（再掲）
- ・路上空間における荷捌きスペース確保について、区と警視庁等の関係者が連携して検討を進めます。（再掲）
- ・既存駐車場において、荷捌きが集中する時間帯と、駐車需要の少ない時間帯とのマッチングによる荷捌きスペースの確保を検討します。（再掲）
- ・更なる荷捌き対策の充実に向け、シェアリングエコノミーを活用した住宅地における荷捌き車両対策や、附置義務駐車場の共同荷捌きへの活用に向けた駐車場地域ルールの策定、共同荷捌き場の整備などについて、地域住民や商店会などの関係者との協議を踏まえながら、調査・検討に取り組みます。また、荷捌き対策の充実と、商店街における賑わいの連続性の確保の両立を目指し、駐車場の適切な立地誘導に向けた調査・検討に取り組みます。（再掲）
- ・警視庁が路上駐車取締りを強化します。（再掲）

〈ホッと道路プログラム 施策パッケージ〉

施策 (下段：細施策)	実施工程表 P102 参照
安全で快適な道路の整備	
主要生活道路（日大通り）の整備	
駅周辺における無電柱化の調査・検討	
住宅地等における生活道路対策の実施	
交通安全啓発活動の実施	
荷捌きスペースの確保（再掲）	
既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保（再掲）	
一定規模以上の建築の際の荷捌きスペース設置の誘導（再掲）	
路上空間における荷捌きスペース確保（再掲）	
既存駐車場のタイムシェアリング（再掲）	
荷捌き対策の更なる充実化に関する調査・検討・協議（再掲）	
路上駐車取締りの強化（再掲）	

コラム：ゾーン 30 について

- ・ゾーン 30 は、生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つです。
- ・区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内におけるクルマの走行速度や通り抜けを抑制します。



写真：ゾーン 30 を指定している住宅地（杉並区内）

3-2. みんなに優しい自転車利用プログラム

【将来交通環境】

誰もが安全に安心して移動できるまち（目標Ⅰ・Ⅱ関連）

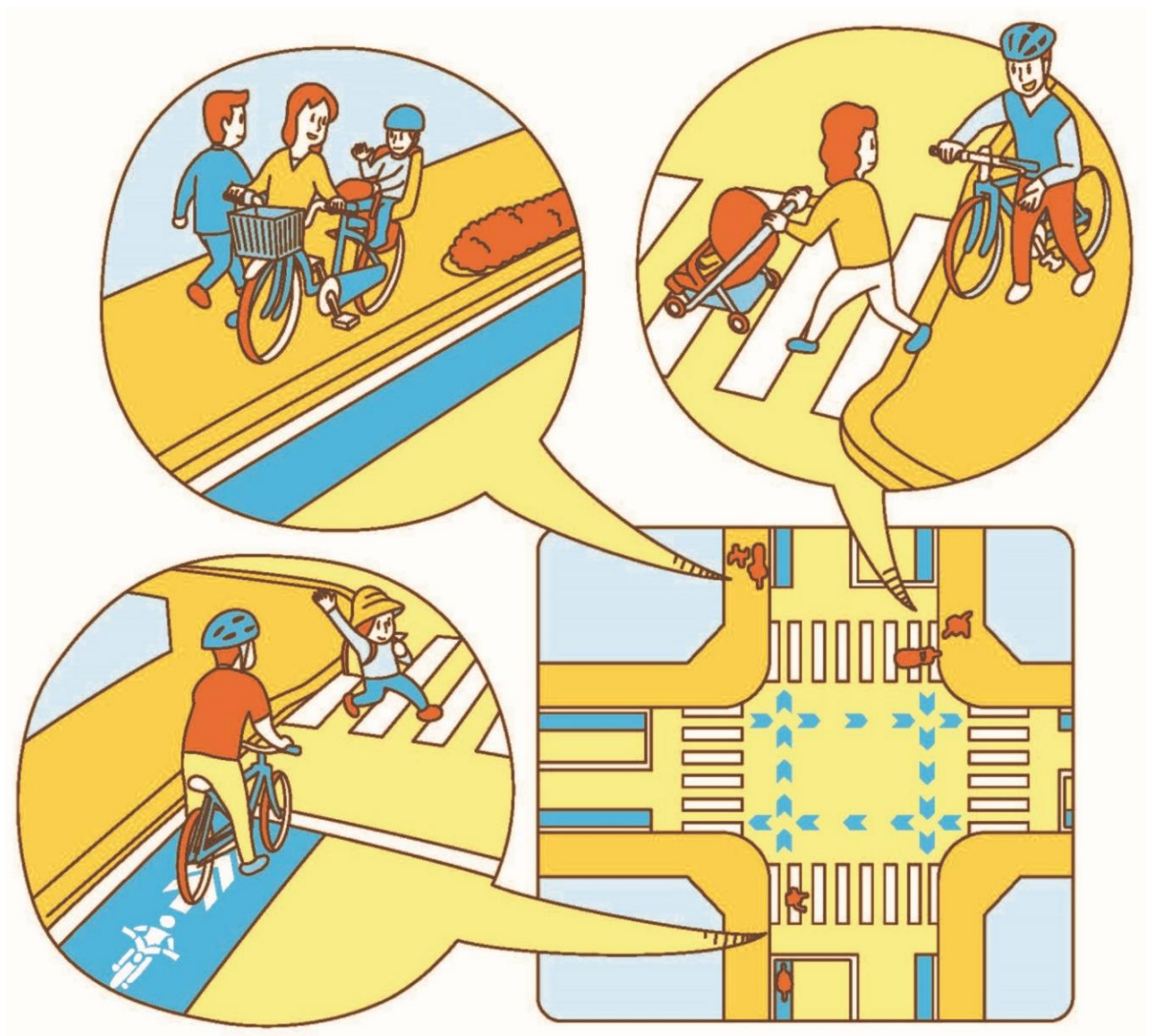
- ・ 地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全かつスムーズに通行できる道路となっています。
- ・ 歩行者等も自転車利用者も安全に移動できるようになっています。
- ・ みんなが交通ルールを守り、歩行者等や自転車利用者がお互いに配慮して道路を利用しています。
- ・ 平常時も災害時も更に安全な駅・駅前広場になっています。

○ホッと道路プログラム

○みんなに優しい自転車利用プログラム 対象 主として地域住民

- ・ 歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上の観点から、「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づく自転車ネットワーク路線の整備に取り組めます。
- ・ 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等に取り組めます。

○頼れるターミナル駅プログラム



「みんなに優しい自転車利用プログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

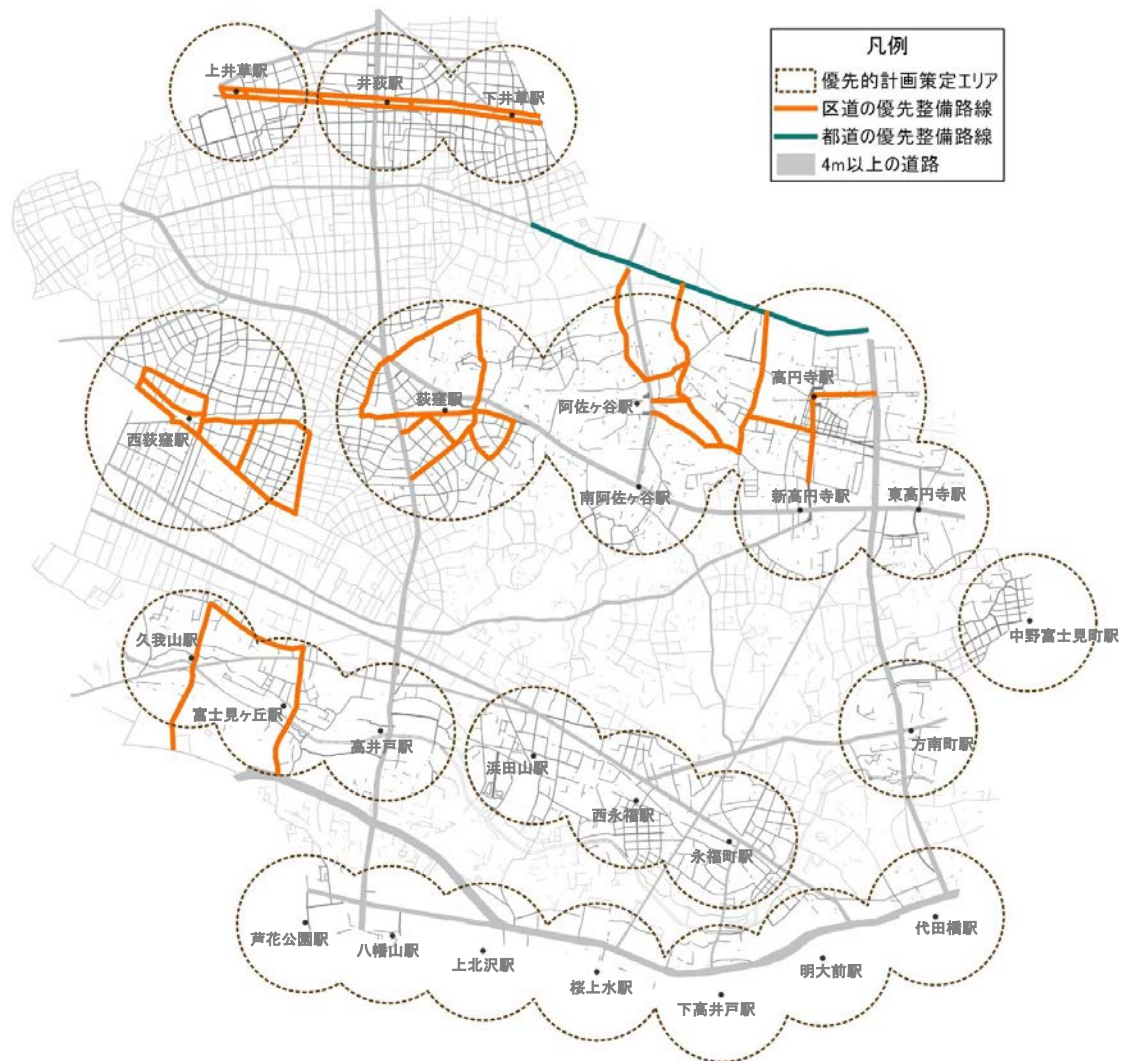
(2) みんなに優しい自転車利用プログラム 実行に向けた施策

○自転車と歩行者・自動車が共存できる環境整備

- ・商店街での買い物を快適に楽しめるよう、歩行者等に優しい自転車の押し歩きなど、それぞれの商店街の実情に合わせた独自のルールを定め、周知を行うとともに、マナー向上に取り組みます。また、警視庁、東京都や、小中学校、自転車関係事業者、商店会等と連携し、幅広い自転車利用者に対して自転車の交通ルール等の周知を図るキャンペーン活動等に取り組みます。(再掲)
- ・「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づき、駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備を進めます。
- ・荻窪地下道通行時における自転車通行ルールの周知を進めます。(再掲)

〈みんなに優しい自転車利用プログラム 施策パッケージ〉

施策 (下段：細施策)		実工程表 P103 参照
自転車と歩行者・自動車が共存できる環境整備		
商店街等の歩きやすい歩行環境づくり (再掲)		
駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備		
荻窪地下道通行時の自転車通行ルールの周知 (再掲)		



図：杉並区自転車ネットワーク優先整備路線図

【出典】：『杉並区自転車ネットワーク計画』（平成 29 年 3 月、杉並区）

3-3. 頼れるターミナル駅プログラム

【将来交通環境】

誰もが安全に安心して移動できるまち（目標Ⅰ・Ⅱ関連）

- ・ 地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全かつスムーズに通行できる道路となっています。
- ・ 歩行者等も自転車利用者も安全に移動できるようになっています。
- ・ みんなが交通ルールを守り、歩行者等や自転車利用者がお互いに配慮して道路を利用しています。
- ・ 平常時も災害時も更に安全な駅・駅前広場になっています。

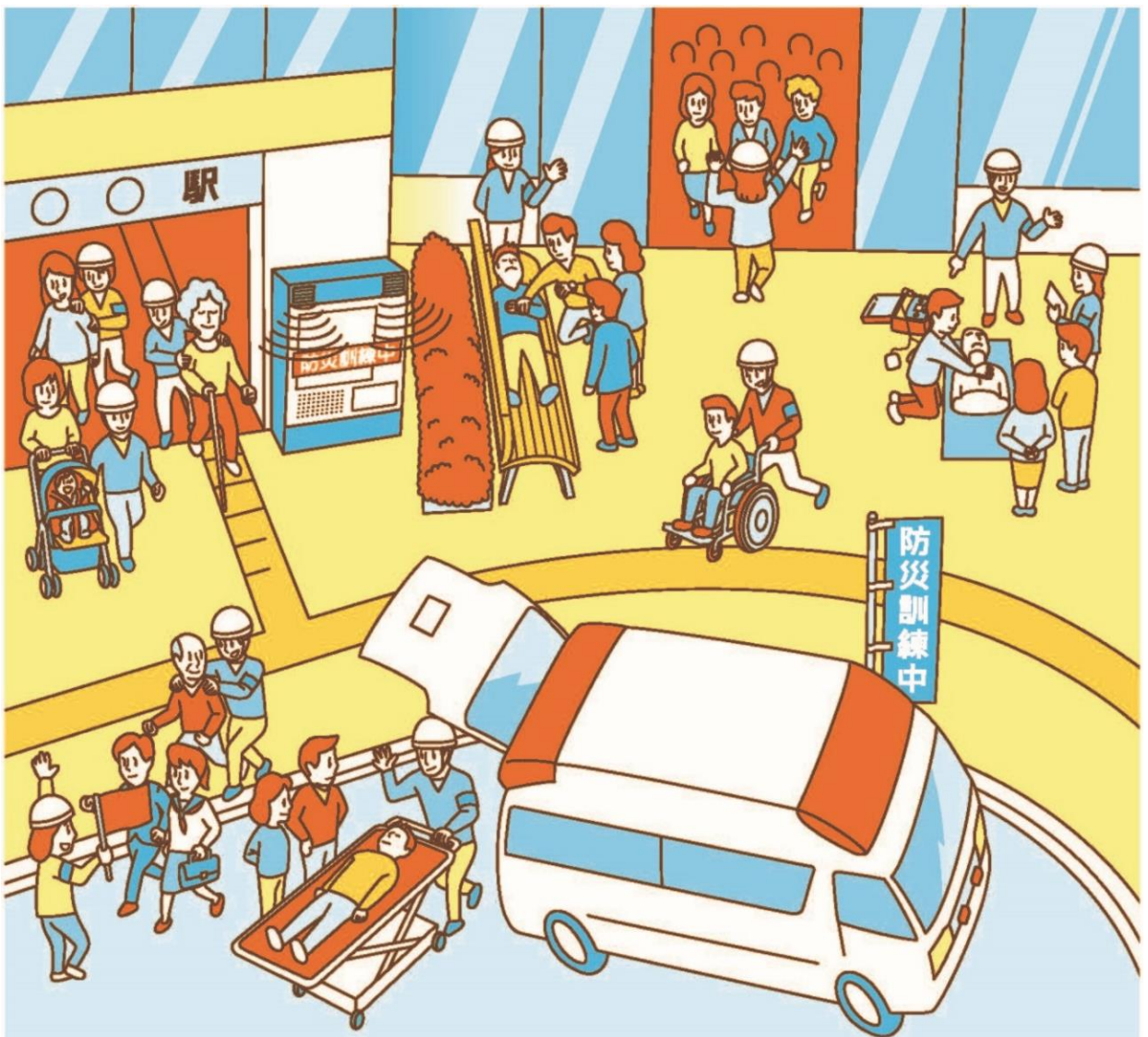
○ホッと道路プログラム

○みんなに優しい自転車利用プログラム

○頼れるターミナル駅プログラム

対象 全ての人

- ・ 災害時の滞留機能の向上の観点から、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、駅前広場等の駅周辺の基盤整備等に取り組みます。
- ・ 鉄道事業者等の関係者と連携を図りながら、駅と駅前広場等の駅周辺の更なる安全性確保に取り組みます。



「頼れるターミナル駅プログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

○駅周辺の開発にあわせた基盤整備（再掲）

- ## ○駅や駅周辺における安全性の向上

- ## 〈頼れるターミナル駅プログラム 施策パッケージ〉

コラム：帰宅困難者支援マップについて

- [illegible]



88

4. 将来の社会変化

4-1. 新技術活用プログラム

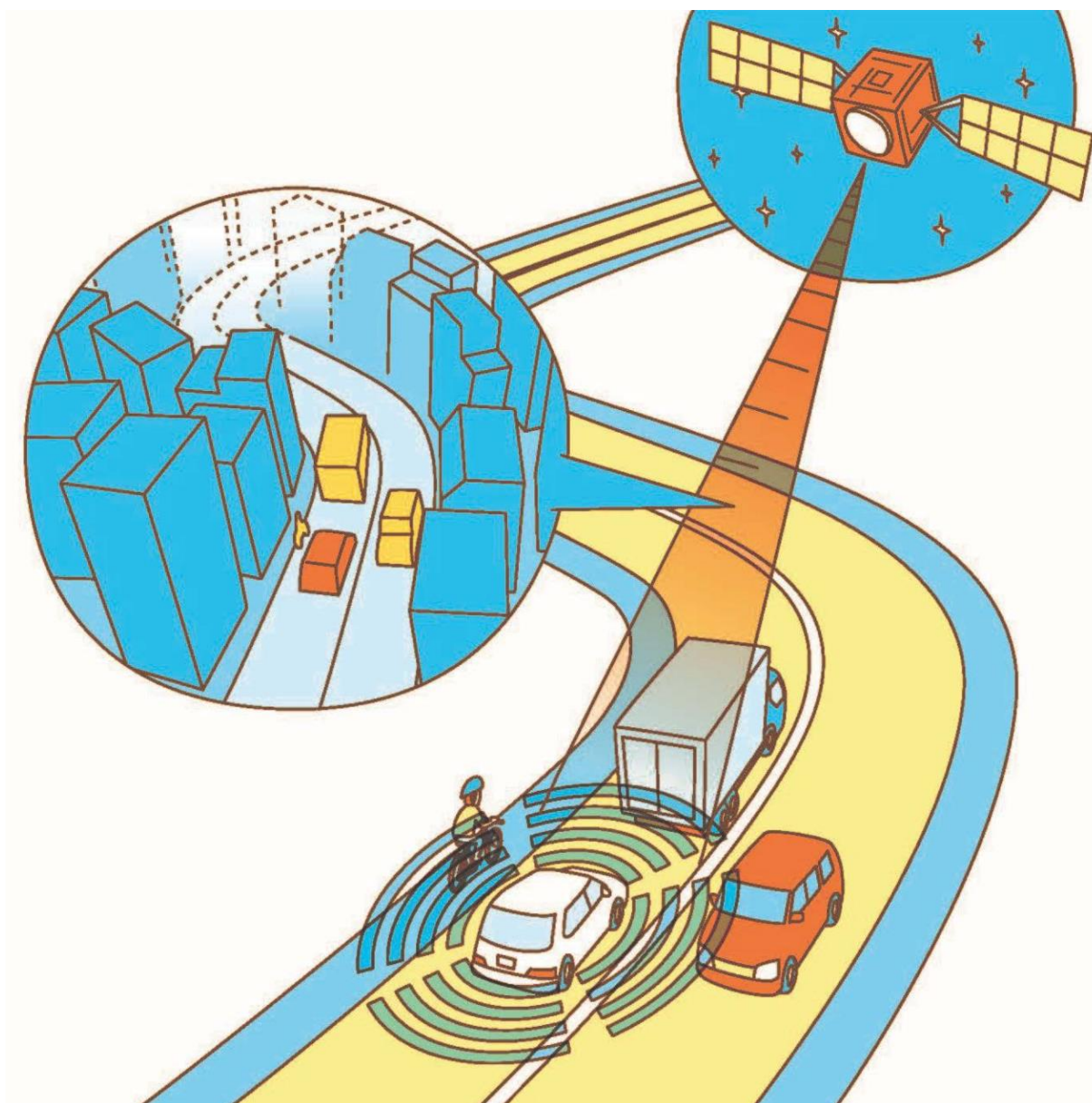
【将来交通環境】

新たな技術等を生かした安全で快適に移動できるまち

○新技術活用プログラム

対象 全ての人

- ・社会経済状況の変化や新たな技術開発の動向等を踏まえ、高齢者等の移動支援や効率的な物流の確保の観点から、自動運転技術等、様々な新しい技術の活用の可能性について調査・検討を進めます。



「新技術活用プログラム」で実現したい荻窪駅周辺の将来イメージ

(1) 新技術活用プログラム 実行に向けた施策

○新たな技術の活用

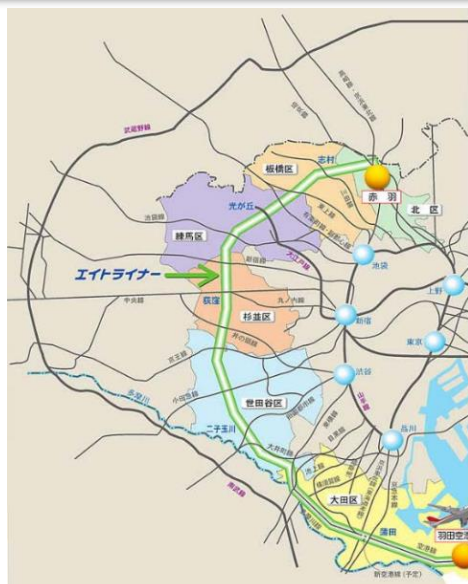
- ・交通事故の低減や高齢者等の移動支援、物流の新たな手段等への将来的な活用を視野に、自動運転公道実証実験等に協力します。

〈新技術活用プログラム 施策パッケージ〉

施策 (下段：細施策)	実施工程表 P104 参照
新たな技術の活用	
自動運転公道実証実験への協力	

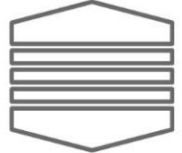
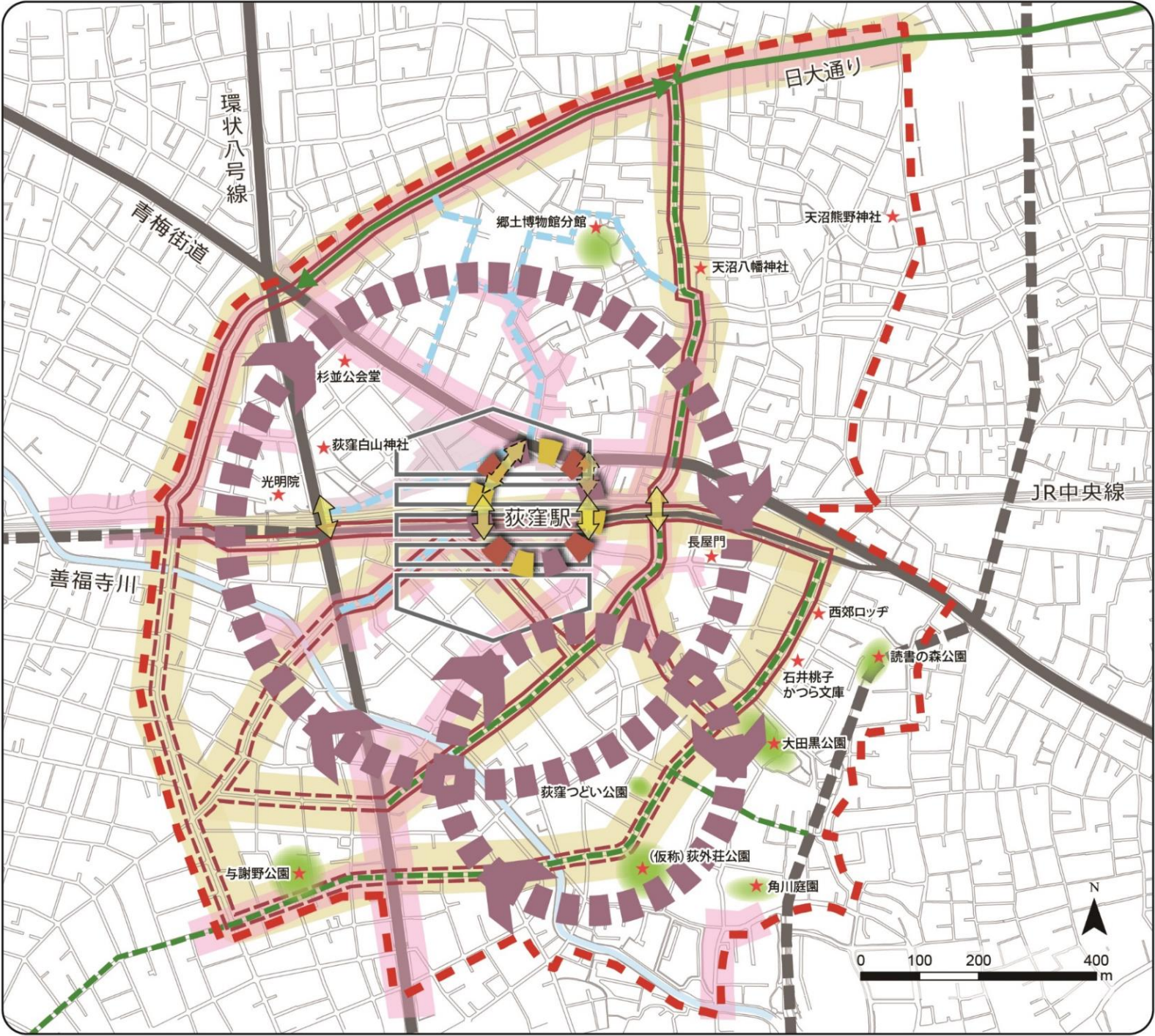
コラム：エイトライナーについて

- ・エイトライナーとは、環八通りの地下などを利用して、羽田空港と赤羽駅とを結び、大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、板橋区、北区を通る、環状鉄道計画です。
- ・「平成28年4月 交通政策審議会答申第198号において「地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクト」として位置付けられたエイトライナーについて、構想実現に向けて、関係地方公共団体等と連携し、調査を進めています。



図：エイトライナー整備構想図
【出典】エイトライナー促進協議会 HP

【都市総合交通戦略における将来交通の姿】



- 駅と一体となった南北連絡動線の改善等
- 荻窪地下道及び環八通り地下通路の改善等



- 駅周辺の開発にあわせた基盤整備
- JR・メトロ間等の乗換え経路の改善
- まちへ誘うにぎわい拠点の整備
- わかりやすい案内・誘導サインの整備
- 駅や駅周辺における安全性の向上



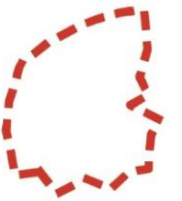
- まちのなかでくつろぎ楽しめる空間の創出
- 荷捌きスペースの確保（※商店街周辺も含む）



- 駅周辺の回遊性の向上



- 安全で快適な道路の整備
- 自転車と歩行者・自動車が共存できる環境整備



- [対象区域全域に係る施策]
- 新たな自転車利用の推進
- 新たな技術の活用

地図に関する凡例

- 都市計画道路
- 都市計画道路（未整備）
- 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
- 主な主要区画道路等の整備路線

- 交通戦略の対象区域
- 自転車ネットワーク路線 ※1（優先整備路線）
- 自転車ネットワーク路線
- 商店街

- 公園
- 歴史的・文化的資源
- 南北連絡動線

※1「自転車ネットワーク」
「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づく、路面標示などにより
安全な自転車通行空間を連続的に整備する路線

施策に関する凡例

- 1. 南北移動・交通接結に関する施策
- 2. 利便性・にぎわい・回遊性に関する施策
- 3. 安全・安心に関する施策
- 4. 将来の社会変化に関する施策

※主な施策の対象位置を示しています。
必要に応じて、対象区域全域においても施策の実施を検討します。

【都市総合交通戦略における施策の対象位置】

●対象区域全域に係る施策

買い物客用駐輪スペースの充実に向けた既存制度の効果的な運用	駅周辺における無電柱化の調査・検討
ゆとりある快適な歩行空間の形成に向けた活動の支援	住宅地等における生活道路対策の実施
既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保	交通安全啓発活動の実施
一定規模以上の建築の際の荷捌きスペース設置の誘導	駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備
路上空間における荷捌きスペース確保	帰宅困難者支援マップの作成・配布
既存駐車場のタイムシェアリング	自動運転公道実証実験への協力
荷捌き対策の更なる充実化に関する調査・検討・協議	
路上駐車取締りの強化	
シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討（再掲）	

●商店街に係る施策

商店街における交通課題等の共有・機運の醸成
店舗前面（民地）での椅子等の設置による憩いの場づくり
商店街等の歩きやすい歩行環境づくり
ポケットパーク等の憩いの場づくり
買い物客用駐輪スペースの創出
道路不正使用合同取締りの実施
歴史的・文化的資源と商店街との連携事業の実施

●駅周辺の回遊性向上に係る施策

（仮称）荻窪駅南側エリア回遊性向上アクションプランの策定
歴史に触れる案内・誘導サインの設置
散策ルートでのPR
歴史的・文化的資源間の連携事業の実施
シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討
歴史的・文化的資源における使いやすい駐輪スペースの整備
観光バス等の利用環境の確保に向けた調査・検討
トランスボックスラッピングの周知

●トランスボックスに係る施策

トランスボックスを活用した案内・誘導

●JR荻窪駅 改札内に係る施策

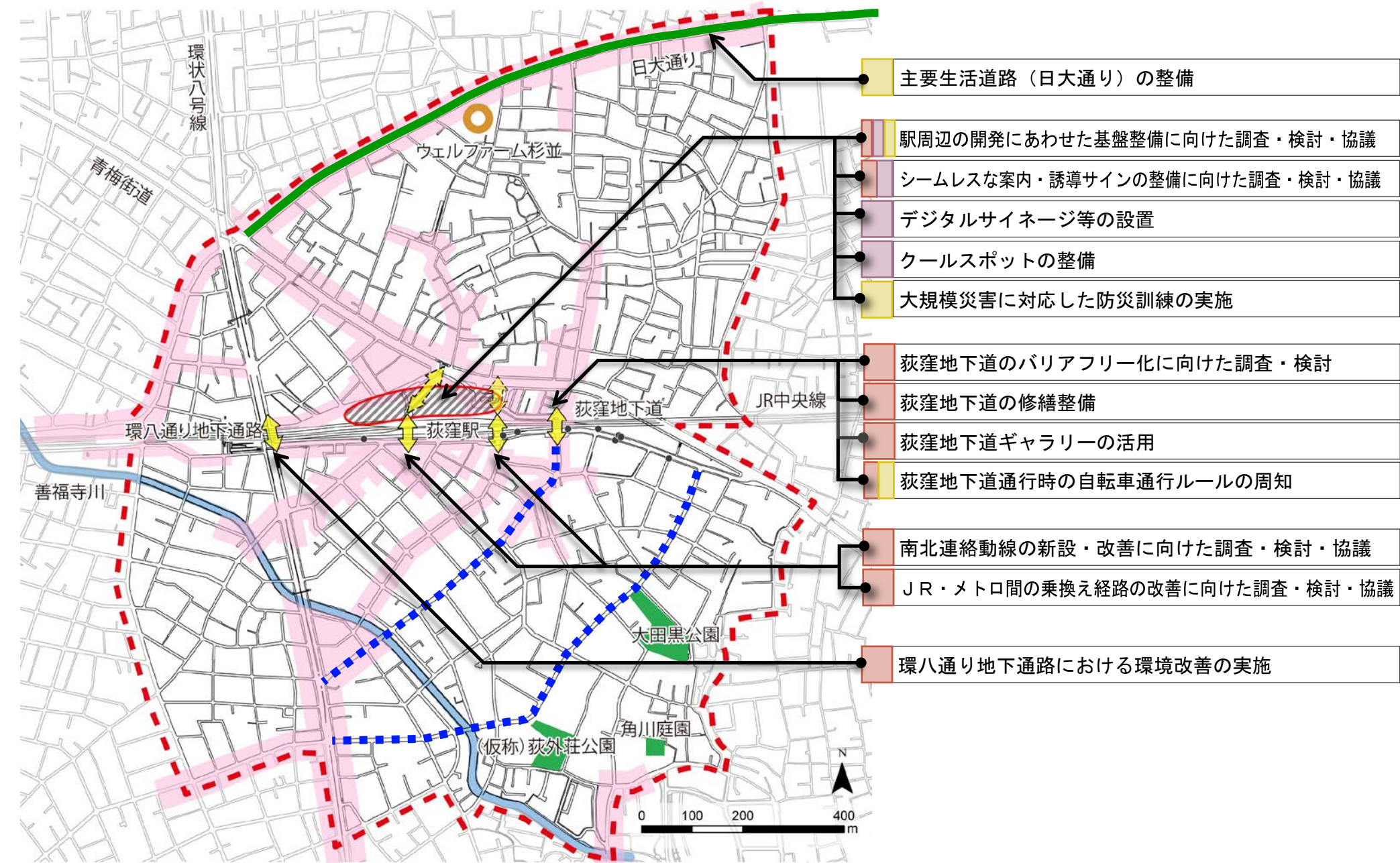
ホームドア設置の推進

施策に関する凡例

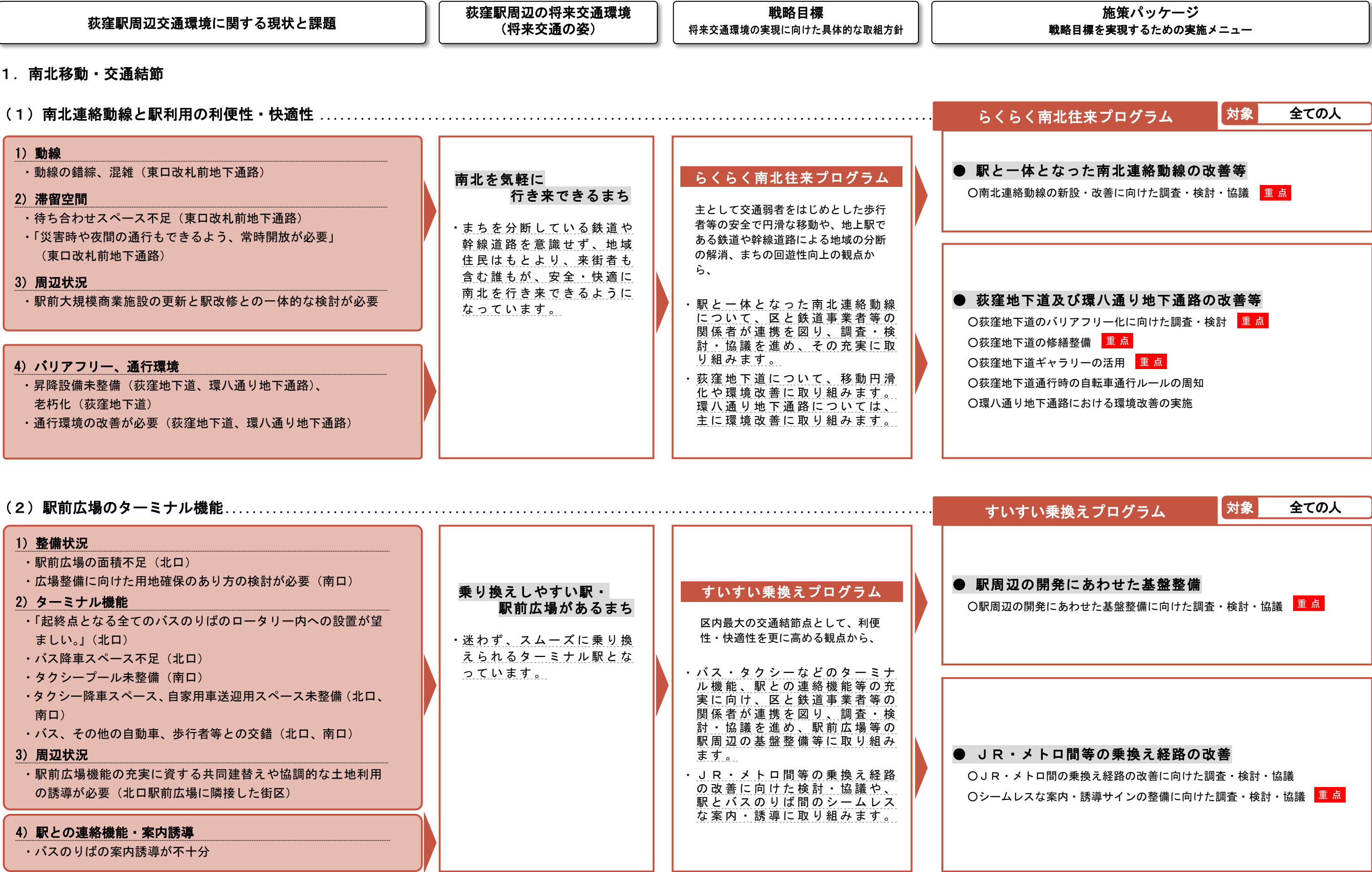
1. 南北移動・交通接結に関する施策
2. 利便性・にぎわい・回遊性に関する施策
3. 安全・安心に関する施策
4. 将来の社会変化に関する施策

地図に関する凡例

- 交通戦略の対象区域
- 商店街
- 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
- 南北連絡動線
- 主要生活道路（優先整備路線）
- 荻窪駅周辺における無電柱化による整備効果が高い路線
- トランスボックスラッピング



【都市総合交通戦略の構成の全体像】



2 利便性・にぎわい・回遊性

(1) 駅前広場、商店街などにおけるオープンスペース・歩行環境

1) 駅前広場の交流機能

- ・オープンスペース不足（北口）

2) まちなかでの休息

- ・「まちなかに人が休息できる場所が少ない」

3) 商店街での自転車利用状況

- ・一部の商店街で、歩行者と自転車とが錯綜
- ・一部の商店街で、買い物客等の放置自転車が目立つ
- ・「自転車での買い物の際に、いつも駐輪場の心配が必要で困る」

4) 商店街での歩行環境

- ・道路の段差や凹凸、放置自転車等で歩行者が歩きづらい

5) 荷捌き状況

- ・端末物流における路上の荷捌きがまちの回遊性を阻害（商店街）

普段の買い物・まち歩きを 快適に楽しめるまち

- ・区内最大の乗降人員を有する荻窪駅の、乗り換え客を含む日常的な利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しみ、にぎわいと交流が生まれています。
- ・駅前広場では、イベントや憩いのひとときを楽しむことができます。
- ・歩行空間にある様々なバリアが無くなり、充実した案内・誘導サインや休憩スポット等により、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、商店街等を楽しく、快適に移動できています。
- ・地域の日常生活を支える「モノの流れ」と、「人の流れ」が共存しています。
- ・（仮称）荻外荘公園、大田黒公園、角川庭園などを巡るまち歩きの際に、商店街も散策し、食事や買い物などを楽しむことができます。
- ・地域住民が、歴史的・文化的資源の再発見により、地域への愛着や誇りに思う気持ちが深まっています。これにより、地域を訪れる来街者に対しておもてなしの心が育まれ、イベントなどの機会を通じて、来街者との活発な交流が生まれています。
- ・自転車を便利に、快適に、効率よく使っています。

今日もいつもの商店街プログラム

- ・駅周辺のにぎわいと交流を高めるきっかけをつくる観点から、乗換え客を含む日常的な駅の利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しめるよう、まちの玄関口としての駅前広場の交流機能の向上などに取り組みます。
- ・まちのにぎわいの創出や、ユニバーサルデザインの観点から、商店街などの買い物道路について、年齢や障害の有無などに関わらず、また、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全で快適に買い物を楽しめる空間の確保に取り組みます。
- ・まちのにぎわいの創出や、人の流れと地域の日常生活を支える物流との調和の観点から、まちづくりと連携した駐車場施策や荷捌き環境の改善等に取り組みます。

ぐるっとおでかけまち歩きプログラム

- ・来街者のまちの回遊性を向上させる観点から、駅構内と地上部との連続性を考慮した、わかりやすくシームレスな案内・誘導サインの整備に取り組みます。
- ・駅周辺のにぎわいと交流を高めるきっかけをつくる観点から、乗換え客を含む日常的な駅の利用者等が、気軽に荻窪のまちに出て楽しめるよう、まちの玄関口としての駅前広場の交流機能の向上などに取り組みます。（再掲）
- ・数多く点在する歴史的・文化的資源を生かした観光まちづくりと、これを通じた地域への愛着や誇りを育む観点から、復原・整備を行う荻外荘と、大田黒公園や角川庭園等の周辺施設との連携を意識した上で、ハード・ソフトの両面から、回遊性の向上に取り組みます。

賢い自転車利用プログラム

- ・駅を中心とした地域住民の移動手段の充実や、まちを巡る来街者の移動手段の確保等の観点から、シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討により、自転車利用者の利便性・快適性の向上に取り組みます。

今日もいつもの商店街プログラム

対象 主として地域住民

● まちへ誘うにぎわい拠点の整備

- 駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議 **重点** **再掲**
- クールスポットの整備 **重点**

● まちのなかでくつろぎ楽しめる空間の創出

- 商店街における交通課題等の共有・機運の醸成 **重点**
- 店舗前面（民地）での椅子等の設置による憩いの場づくり
- 商店街等の歩きやすい歩行環境づくり **重点**
- ポケットパーク等の憩いの場づくり
- 買い物客用駐輪スペースの創出
- 道路不正使用合同取締りの実施
- 買い物客用駐輪スペースの充実に向けた既存制度の効果的な運用 **重点**
- ゆとりある快適な歩行空間の形成に向けた活動の支援

● 荷捌きスペースの確保

- 既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保
- 一定規模以上の建築の際の荷捌きスペース設置の誘導
- 路上空間における荷捌きスペース確保
- 既存駐車場のタイムシェアリング
- 荷捌き対策の更なる充実化に関する調査・検討・協議
- 路上駐車取締りの強化

ぐるっとおでかけまち歩きプログラム

対象 主として来街者

● わかりやすい案内・誘導サインの整備

- デジタルサイネージ等の設置 **重点**
- シームレスな案内・誘導サインの整備に向けた調査・検討・協議 **重点** **再掲**
- トランスボックスを活用した案内・誘導

● まちへ誘うにぎわい拠点の整備 **再掲**

- 駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議 **重点** **再掲**
- 歴史的・文化的資源と商店街との連携事業の実施

● 駅周辺の回遊性の向上

- （仮称）荻窪駅南側エリア回遊性向上アクションプランの策定 **重点**
- 歴史に触れる案内・誘導サインの設置
- 散策ルートのPR
- 歴史的・文化的資源間の連携事業の実施
- シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討 **重点**
- 歴史的・文化的資源における使いやすい駐輪スペースの整備
- 観光バス等の利用環境の確保に向けた調査・検討
- トランスボックスラッピングの周知

賢い自転車利用プログラム

対象 全ての人(自転車使用者)

● 新たな自転車利用の推進

- シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討 **重点** **再掲**

(2) 地域資源等の回遊性

1) 駅や駅前広場における案内・誘導

- ・駅周辺施設へのアクセスについて一定数が「分かりにくい」（荻窪駅・駅前）
- ① 案内・誘導（共通事項）
 - ・「案内標識や誘導サインがわかりにくい状況」
 - ・路線バスでの多言語化は、実施のレベルを検討している段階
 - ・「多言語化よりも、ピクトグラムを活用したほうが良い」
- ② 案内・誘導（駅構内）
 - ・「分かりにくい」と感じる来街者が一定数存在し、改善の余地がある
- ③ 案内・誘導（地上部）
 - ・目的施設への行き方に関する利用者からの問合せも多い

2) 駅周辺施設へのアクセス状況

- ① 駅北側エリアの公共・公益施設へのアクセス性
 - ・「分かりにくい」と感じる来街者が一定数存在し、改善の余地がある
 - ・青梅街道での観光バス乗降により、円滑な道路交通への影響が懸念
- ② 駅南側エリアの地域資源へのアクセス性
 - ・駅周辺の道路は、方向を見失いやすい線形
 - ・「分かりにくい」と感じる来街者が一定数存在し、改善の余地がある
 - ・歴史的・文化的資源の集積を生かした観光まちづくりの推進の必要性
 - ・地域資源への訪問の際に「まち歩きマップ、パンフレット」・「案内看板」へのニーズが高い
 - ・青梅街道での観光バス乗降により、円滑な道路交通への影響が懸念

(3) 自転車利用の利便性

1) 新たな活用スタイル

- ・シェアサイクルに対する区民の関心の高まり

荻窪駅周辺交通環境に関する現状と課題

荻窪駅周辺の将来交通環境 (将来交通の姿)

戦略目標 将来交通環境の実現に向けた具体的な取組方針

施策パッケージ 戦略目標を実現するための実施メニュー

3 安全・安心

(1) 安全・安心な道路空間

1) 道路整備

- ・「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は、平成 37 年度までに事業着手を、安全対策路線は、平成 37 年度までに対策実施を目指す
- ・幹線道路以外で歩道が設置されている道路は、駅南側エリアの数路線のみ
- ・幅員 4 m 未満の道路が特に多い（青梅街道北側エリア）

2) 無電柱化

- ・青梅街道（一部除く）、白山通り、補助 131 号線（南口駅前通り）は無電柱化
- ・「杉並区無電柱化推進方針」に基づき、今後無電柱化を推進

3) 交通

- ・歩行者等と自転車・自動車との交錯、広範囲で事故が発生
- ・青梅街道・環状 8 号線は、通過交通も多く、事故発生が多い
- ・青梅街道と補助 131 号線（南口駅前通り）で、歩行者の乱横断が多い
- ・自転車通行空間上に駐停車された車両を避けるために、車道走行している自転車が、自動車と接触しそうな状況
- ・工事用車両や荷捌き車両の駐停車により、幹線道路で渋滞が発生

誰もが安全に 安心して移動できるまち

- ・地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全かつスムーズに通行できる道路となっています。
- ・歩行者等も自転車利用者も安全に移動できるようになっています。
- ・みんなが交通ルールを守り、歩行者等や自転車利用者がお互いに配慮して道路を利用しています。
- ・平常時も災害時も更に安全な駅・駅前広場になっています。

ホッと道路プログラム

- ・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、「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」に基づく主要生活道路等の整備や、「杉並区無電柱化推進方針」に基づく無電柱化の推進等により、地域住民はもとより、来街者も含む誰もが、安全・快適に移動できる道づくりに取り組みます。
- ・交通の安全と円滑化の観点から、まちづくりと連携した駐車場施策や荷捌き環境の改善等に取り組みます。

みんなに優しい自転車利用プログラム

- ・歩行者等や自転車利用者の安全性・快適性の向上の観点から、「杉並区自転車ネットワーク計画」に基づく自転車ネットワーク路線の整備に取り組みます。
- ・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等に取り組みます。

頼れるターミナル駅プログラム

- ・災害時の滞留機能の向上の観点から、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、駅前広場等の駅周辺の基盤整備等に取り組みます。
- ・鉄道事業者等の関係者と連携を図りながら、駅と駅前広場等の駅周辺の更なる安全性確保に取り組みます。

(2) 安全な自転車利用

1) 事故発生状況

- ・荻窪署管内の交通事故の自転車関与率が約 6 割を占め、都内平均より約 1 割高い
- ・荻窪署管内の自転車関与事故件数は、他警察署、区平均より高い

2) 自転車の利用状況

- ・歩道通行時のルールが守られていない状況が多い
- ・生活道路等を、スピードを緩めず、歩行者の間をすり抜けて走る自転車が多い

(3) ターミナル駅としての安全・安心

1) ホームドア

- ・東京メトロ丸ノ内線：ホームドアの整備が完了
- ・JR 中央快速線：2020 年第 2 四半期から 2025 年度末までに整備予定
- ・JR 総武緩行線：2032 年度末頃までに整備予定

2) 災害時の対応

- ・「災害時に来街者の一時滞留空間となるような広場・オープンスペースが不足」

ホッと道路プログラム

対象 主として地域住民

● 安全で快適な道路の整備

- 主要生活道路（日大通り）の整備 **重点**

- 駅周辺における無電柱化の調査・検討 **重点**

- 住宅地等における生活道路対策の実施
- 交通安全啓発活動の実施

● 荷捌きスペースの確保 **再掲**

- 既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保 **再掲**
- 一定規模以上の建築の際の荷捌きスペース設置の誘導 **再掲**
- 路上空間における荷捌きスペース確保 **再掲**
- 既存駐車場のタイムシェアリング **再掲**
- 荷捌き対策の更なる充実化に関する調査・検討・協議 **再掲**
- 路上駐車取締りの強化 **再掲**

みんなに優しい自転車利用プログラム

対象 主として地域住民

● 自転車と歩行者・自動車が共存できる環境整備

- 商店街等の歩きやすい歩行環境づくり **重点** **再掲**
- 駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備 **重点**
- 荻窪地下道通行時の自転車通行ルールの周知 **再掲**

頼れるターミナル駅プログラム

対象 全ての人

● 駅周辺の開発にあわせた基盤整備 **再掲**

- 駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議 **重点**

● 駅や駅周辺における安全性の向上

- ホームドア設置の推進

- 大規模災害に対応した防災訓練の実施 **重点**
- 帰宅困難者支援マップの作成・配付

4 将来の社会変化

(1) 新技術等の活用

- ・自動運転技術等について、交通事故の削減や高齢者の移動支援、荷捌きスペースの省スペース化などへの活用可能性の検討が必要

新たな技術等を生かした 安全で快適に移動できるまち

新技術活用プログラム

- ・社会経済状況の変化や新たな技術開発の動向等を踏まえ、高齢者等の移動支援や効率的な物流の確保の観点から、自動運転技術等、様々な新しい技術の活用の可能性について調査・検討を進めます。

新技術活用プログラム

対象 全ての人

● 新たな技術の活用

- 自動運転公道実証実験への協力

- ・ 将来交通環境の実現に向け、施策パッケージに定めた施策・細施策について、「いつ」、「誰が」、「何をするか」を、実施工程表として設定します。
- ・ これらの細施策のうち、下記のいずれかに合致するものを重点施策として位置づけます。

【重点施策の抽出要件】

- － 南北の行き来などまちの回遊性向上に関する施策
- － 杉並区実行計画に位置づけのある施策

1. 南北移動・交通結節

1-1. らくらく南北往来プログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	実施時期		
			▼平成 31 年度 短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10 ～20 年）
駅と一体となった南北連絡動線の改善等					
南北連絡動線の新設・改善に向けた調査・検討・協議	○	杉並区 鉄道事業者 関係権利者	分科会設置 基礎調査や関係権利者の意向把握等 南北連絡動線の新設・改善に向けた調査・検討・協議		
荻窪地下道及び環八通り地下通路の改善等					
荻窪地下道のバリアフリー化に向けた調査・検討	○	杉並区	荻窪地下道のバリアフリー化に向けた調査・検討		
荻窪地下道の修繕整備	➡		荻窪地下道の修繕整備		
荻窪地下道ギャラリーの活用	➡		荻窪地下道ギャラリーの活用		
荻窪地下道通行時の自転車通行ルールの周知		杉並区 警視庁	荻窪地下道通行時の 自転車通行ルールの周知		
環八通り地下通路における環境改善の実施		東京都	環八通り地下通路における 環境改善の実施		

【重点施策の凡例】

○：重点施策

➤：重点施策のうちすぐに具体化を図る施策

【実施時期の凡例】

➤：施策の実施期間

➤➤：施策の取組を継続させていく期間

1-2. すいすい乗換えプログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	実施時期		
			▼平成 31 年度 短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10 ～20 年）
駅周辺の開発にあわせた基盤整備					
駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議	○	杉並区 警視庁 鉄道事業者 バス事業者 ハイヤー・タクシー事業者 関係権利者	分科会設置 基礎調査や関係権利者の意向把握等	基盤整備に向けた調査・検討・協議	
ＪＲ・メトロ間等の乗換え経路の改善			調整等		
ＪＲ・メトロ間の乗換え経路の改善に向けた調査・検討・協議		杉並区 鉄道事業者	ＪＲ・メトロ間の乗換え経路の改善に向けた調査・検討・協議		
シームレスな案内・誘導サインの整備に向けた調査・検討・協議	➡	杉並区 鉄道事業者 バス事業者 ハイヤー・タクシー事業者 (東京都)	調整等 案内・誘導サインの整備に向けた調査・検討・協議		

2. 利便性・にぎわい・回遊性

2-1. 今日もいつもの商店街プログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	実施時期		
			平成 31 年度 短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～ 10 年）	長期（概ね 10 ～ 20 年）
まちへ誘うにぎわい拠点の整備					
駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議（再掲）	○	杉並区 警視庁 鉄道事業者 バス事業者 ハイヤー・タクシー事業者 関係権利者	分科会設置 基礎調査や関係権利者の意向把握等	基盤整備に向けた調査・検討・協議	
クールスポットの整備	➡➡	杉並区	クールスポットの整備		
まちのなかでくつろぎ楽しめる空間の創出					
商店街における交通課題等の共有・機運の醸成	➡➡	杉並区 商店会	商店街における課題 共有・機運の醸成		
店舗前面（民地）での椅子等の設置による憩いの場づくり			店舗前面（民地）での 憩いの場づくり		
商店街等の歩きやすい歩行環境づくり	➡➡	杉並区 商店会 東京都 警視庁 交通安全協会 町会・自治会	商店街等の歩きやすい歩行環 境づくり	➡➡➡➡➡➡➡➡	➡➡➡➡➡➡➡➡
ポケットパーク等の憩いの場づくり		杉並区 商店会		ポケットパーク等の 憩いの場づくり	
買い物客用駐輪スペースの創出				買い物客用 駐輪スペースの創出	
道路不正使用合同取締りの実施		杉並区 警視庁 商店会	道路不正使用合同取締りの 実施	➡➡➡➡➡➡➡➡	➡➡➡➡➡➡➡➡
買い物客用駐輪スペースの充実に向けた既存制度の効果的な運用	➡➡	杉並区	駐輪スペースの充実に向けた 既存制度の効果的な運用		
ゆとりある快適な歩行空間の形成に向けた活動の支援				ゆとりある快適な歩行空間の 形成に向けた活動の支援	➡➡➡➡➡➡➡➡

【重点施策の凡例】

○：重点施策

➤：重点施策のうちすぐに具体化を図る施策

【実施時期の凡例】

：施策の実施期間

➡➡➡ : 施策の取組を継続させていく期間

※次頁に続きます

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	実施時期		
			平成 31 年度 短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10 ～20 年）
荷捌きスペースの確保					
既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保		杉並区 商店会 （トラック事業者） （駐車場事業者）	荷捌きスペースの確保に 向けた調査・研究	既存駐車場を活用した荷捌き スペースの確保	
一定規模以上の建築の際の荷捌きスペース設置の誘導		杉並区		一定規模以上の建築の際の荷 捌きスペース設置の誘導	
路上空間における荷捌きスペース確保		杉並区 警視庁	路上空間における荷捌きスペース確保		
既存駐車場のタイムシェアリング		杉並区 商店会 （トラック事業者） （駐車場事業者）	荷捌きスペースの確保に向 けた調査・研究	既存駐車場のタイムシェアリ ング	
荷捌き対策の更なる充実化に関する調査・検討・協議				荷捌き対策の更なる充実化に 関する調査・検討・協議	
路上駐車取締りの強化		警視庁	路上駐車取締りの強化		

●

重点施策

➡➡

重点施策のうちすぐに具体化を図る施策

施策の実施期間

➡➡➡

施策の取組を継続させていく期間

100

2-2. ぐるっとおでかけまち歩きプログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	平成 31 年度		
			短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10 ～20 年）
わかりやすい案内・誘導サインの整備					
デジタルサイネージ等の設置	➡	杉並区	デジタルサイネージ等の設置		
シームレスな案内・誘導サインの整備に向けた調査・検討・協議（再掲）	➡	杉並区 鉄道事業者 バス事業者 ハイヤー・タクシー事業者 (東京都)	案内・誘導サインの整備に向けた調査・検討・協議		
トランスボックスを活用した案内・誘導		杉並区 (電気事業者)	トランスボックスを活用した案内・誘導		
まちへ誘うにぎわい拠点の整備（再掲）					
駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議（再掲）	◎	杉並区 警視庁 鉄道事業者 バス事業者 ハイヤー・タクシー事業者 関係権利者	分科会設置 基礎調査や関係権利者の意向把握等		
歴史的・文化的資源と商店街との連携事業の実施		杉並区 商店会	連携事業の実施		
駅周辺の回遊性の向上					
（仮称）荻窪駅南側エリア回遊性向上アクションプランの策定	➡	杉並区	アクションプランの策定		
歴史に触れる案内・誘導サインの設置			案内・誘導サイン設置		
散策ルートの PR			散策ルートの PR		
歴史的・文化的資源間の連携事業の実施			連携事業の実施		
シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討	➡	杉並区 (警視庁)	シェアサイクル事業の調査・検討		
歴史的・文化的資源における使いやすい駐輪スペースの整備		杉並区	駐輪スペースの整備		
観光バス等の利用環境の確保に向けた調査・検討			観光バス等の利用環境の確保に向けた調査・検討		
トランスボックスラッピングの周知			トランスボックスラッピングの周知		

【重点施策の凡例】

○：重点施策

》：重点施策のうちすぐに具体化を図る施策

【実施時期の凡例】

：施策の実施期間

》：施策の取組を継続させていく期間

2-3. 賢い自転車利用プログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	▼平成 31 年度	実施時期		
			短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10～20 年）	
新たな自転車利用の推進						
シェアサイクル事業の実施に向けた調査・検討（再掲）	➡	杉並区 (警視庁)	シェアサイクル事業の調査・ 検討	➡➡➡➡➡➡	➡➡➡➡➡➡	

【重点施策の凡例】

●：重点施策

➡➡：重点施策のうちすぐに具体化を図る施策

【実施時期の凡例】

➡：施策の実施期間

➡➡：施策の取組を継続させていく期間

3. 安全・安心

3-1. ホットと道路プログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	平成 31 年度		
			短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10 ～20 年）
安全で快適な道路の整備					
主要生活道路（日大通り）の整備	○	杉並区	主要生活道路（日大通り）の整備（優先整備路線としての整備）		
駅周辺における無電柱化の調査・検討	○		駅周辺における無電柱化の調査・検討		
住宅地等における生活道路対策の実施		警視庁 (杉並区)	生活道路対策の実施	➡➡➡➡➡➡	➡➡➡➡➡➡
交通安全啓発活動の実施		杉並区 東京都 警視庁 交通安全協会 町会・自治会 商店会	交通安全啓発活動の実施	➡➡➡➡➡➡	➡➡➡➡➡➡
荷捌きスペースの確保（再掲）					
既存駐車場を活用した荷捌きスペースの確保（再掲）		杉並区 商店会 (トラック事業者) (駐車場事業者)	荷捌きスペースの確保に 向けた調査・研究	既存駐車場を活用した荷捌き スペースの確保	
一定規模以上の建築の際の荷捌きスペース設置の誘導 (再掲)		杉並区		一定規模以上の建築の際の荷 捌きスペース設置の誘導	
路上空間における荷捌きスペース確保（再掲）		杉並区 警視庁	路上空間における荷捌きスペース確保		
既存駐車場のタイムシェアリング（再掲）		杉並区 商店会 (トラック事業者) (駐車場事業者)	荷捌きスペースの確保に向 けた調査・研究	既存駐車場のタイムシェアリ ング	
荷捌き対策の更なる充実化に関する調査・検討・協議 (再掲)				荷捌き対策の更なる充実化に 関する調査・検討・協議	
路上駐車取締りの強化（再掲）		警視庁	路上駐車取締りの強化	➡➡➡➡➡➡	➡➡➡➡➡➡

3-2. みんなに優しい自転車利用プログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	実施時期		
			▼平成 31 年度 短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10 ～20 年）
自転車と歩行者・自動車が共存できる環境整備					
商店街等の歩きやすい歩行環境づくり（再掲）	➡	杉並区 商店会 東京都 警視庁 交通安全協会 町会・自治会	商店街等の歩きやすい 歩行環境づくり	➡➡➡➡➡➡	➡➡➡➡➡➡
駅周辺の自転車ネットワーク路線の整備	➡	杉並区 警視庁	自転車ネットワーク路線の整備		
荻窪地下道通行時の自転車通行ルールの周知（再掲）			荻窪地下道通行時の 自転車通行ルールの周知	➡➡➡➡➡➡	➡➡➡➡➡➡

【重点施策の凡例】

●：重点施策

⤵：重点施策のうちすぐに具体化を図る施策

【実施時期の凡例】

➡：施策の実施期間

⤵⤵：施策の取組を継続させていく期間

3-3. 頼れるターミナル駅プログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	▼平成 31 年度	実施時期	
			短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10 ～20 年）
駅周辺の開発にあわせた基盤整備（再掲）					
駅周辺の開発にあわせた基盤整備に向けた調査・検討・協議	○	杉並区 警視庁 鉄道事業者 バス事業者 ハイヤー・タクシー事業者 関係権利者	分科会設置 基礎調査や関係権利者の意向把握等	基盤整備に向けた調査・検討・協議	
駅や駅周辺における安全性の向上					
ホームドア設置の推進		杉並区 鉄道事業者		ホームドア設置の推進	
大規模災害に対応した防災訓練の実施	➡	杉並区 鉄道事業者 バス事業者 ハイヤー・タクシー事業者 警視庁 その他荻窪駅前滞留者対策連絡会委員等	防災訓練の実施		
帰宅困難者支援マップの作成・配布		杉並区	帰宅困難者支援マップの作成・配布		

4. 将来の社会変化

4-1. 新技術活用プログラム

施策 (下段：細施策)	重点 施策	実施主体 (関連組織)	実施時期		
			▼平成 31 年度 短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10～20 年）
新たな技術の活用					
自動運転公道実証実験への協力		杉並区	自動運転行動実証実験への 協力		

【重点施策の凡例】

：重点施策

：重点施策のうちすぐに具体化を図る施策

【実施時期の凡例】

：施策の実施期間

：施策の取組を継続させていく期間

6章 都市総合交通戦略の評価と推進管理体制

1. 評価指標

- ・ 1章「はじめに」で述べた通り、住宅都市杉並の芯である荻窪における都市総合交通戦略は、地域住民の皆さまには「これからも住み続けたい」と思ってもらえる、荻窪のまちを訪れた方々には「住んでみたい」「また訪れてみたい」と思ってもらえる、住んでよし、訪れてよしの「にぎわいと住環境が調和したまち」を実現することを重要な目的としています。
- ・ そのために、4章の各施策パッケージに取り組んで行きますが、その取組効果を把握し、戦略の推進管理の参考とするため、以下3つの評価指標を設定します。

○「荻窪駅の1日平均乗降人員」

荻窪駅の1日平均乗降人員は、近年増加傾向で推移していますが、人口（＝定住者数）との相関が見られること、来街者数の傾向を把握することができることから、評価指標として設定します。

○「駅周辺の満足度」及び「駅周辺施設アクセスの満足度」

主に来街者の利便性向上に関する効果を把握することができることから、評価指標として設定します。

〈 評価指標の現状値と目標値 〉

指標	現状値（直近4ヵ年）				目標値 （平成40年度） （2028年度）
	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	
荻窪駅の1日平均乗降人員（人）※1	257,975人	262,047人	267,460人	—	297,000人 を上回る値
駅周辺の満足度（％）※2	—	—	—	79.9%	84.4%
駅周辺施設アクセスの満足度（％）※3	—	—	69.7%	—	75.3%

※1：各鉄道事業者ホームページ掲載データをもとに集計 ※2：区民意向調査から集計

※3：個別調査をもとに集計（現状値は、杉並アニメーションミュージアム、杉並公会堂、大田黒公園へのアクセス満足度の平均値）

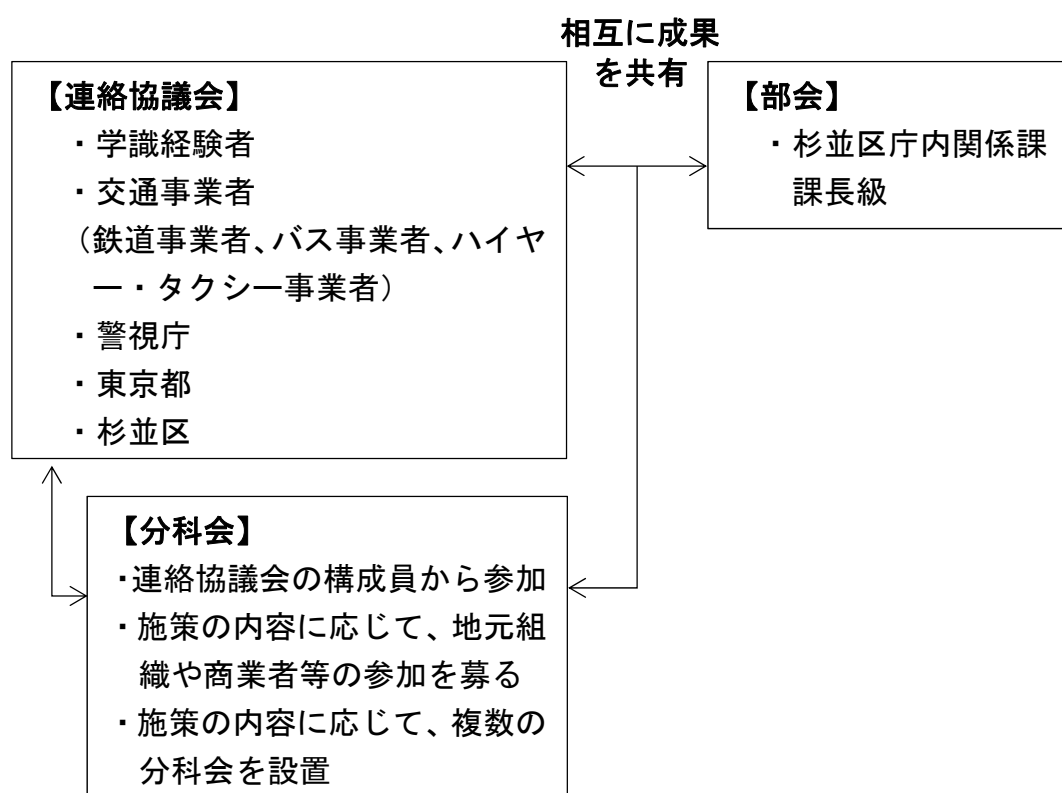
目標値設定の考え方

- ・ 本戦略は、概ね20年後の将来交通環境の実現に向けたものですが、目標値の設定年次は、短期・中期に実施する施策の効果発現が見込める時期として、計画期間の中間にあたる概ね10年後とし、評価時点において把握可能な最新の数値によって評価を行います。なお、概ね20年後の目標値については、10年後の評価値を踏まえて再設定します。
- ・ 「荻窪駅の1日平均乗降人員」の目標値については、本戦略の推進により、現状値を踏まえた10年後の推定値を上回ることができる、ということを想定して設定しています。
- ・ 「駅周辺の満足度」及び「駅周辺施設アクセスの満足度」の目標値については、現状において満足と感じていない人の一定割合が、本戦略の推進により「満足」に転じることを想定して設定しています。

2. 推進管理体制

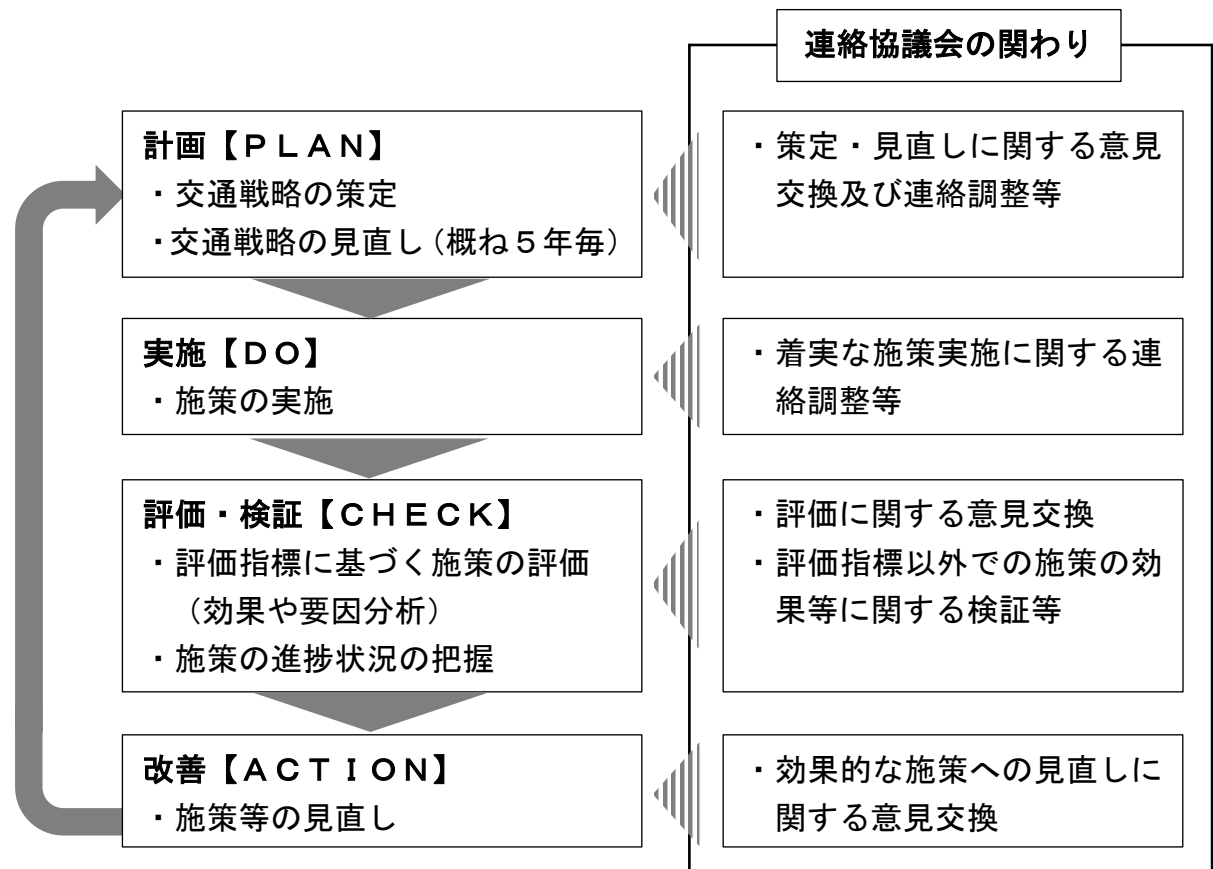
2-1. 荻窪駅周辺都市総合交通戦略の推進体制

- ・本戦略は、学識経験者、交通事業者、警視庁、東京都、杉並区により構成する「杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会」（以下、「連絡協議会」という。）における意見交換を行いながら、杉並区庁内組織である「杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略部会」（以下、「部会」という。）による検討を経て策定しました。
- ・都市総合交通戦略の推進にあたっては、実施主体と実施時期を明確にするとともに、実施主体となる様々な関係者が相互に連携し、総合的・一体的に取り組むことが重要です。
- ・そのため、連絡協議会において、概ね年に1度、継続的な意見交換及び連絡調整を行い、着実な施策の展開を図ります。
- ・加えて、連絡協議会では、都市総合交通戦略に定めた評価指標だけでは汲み取ることが困難な、まちづくりへの効果についても意見交換し、情報の共有化を図ります。
- ・施策の推進にあたって、より重点的かつ専門的な検討を行う必要がある場合には、当該施策に関連する関係者等による「分科会」を設置します。
- ・さらに、施策の主な実施主体となる杉並区においては、部会による庁内の横断的な連携により、着実な施策の展開を図ります。



2-2. P D C Aサイクルによる施策の推進管理

- ・都市総合交通戦略を効果的かつ効率的に展開していくためには、施策パッケージを着実に実施するとともに、実施後には適切な評価をし、その結果に基づく柔軟な見直しを図ることが有効です。
- ・そのため、下図に示すP D C Aサイクルに基づき、施策の推進管理を実施します。



【参考資料】荻窪駅周辺まちづくり方針と荻窪駅周辺都市総合交通戦略の施策との関係

●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

まちづくり方針 における目標	都市総合交通戦略の施策（実施工程）		
	短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10～20 年）
目標Ⅰ－① 南北連絡動線の充実	駅と一体となった南北連絡動線の改善等		
	荻窪地下道及び環八通り地下通路の改善等		
目標Ⅰ－② 駅前広場機能の充実	駅周辺の開発にあわせた基盤整備		
	ＪＲ・メトロ間等の乗換え経路の改善		
目標Ⅱ－③ 主要生活道路等の整備	安全で快適な道路の整備		
目標Ⅰ－③ 歩行者等や自転車利用者の 安全性・快適性の向上			
	自転車と歩行者・自動車が共存できる環境整備		
	新たな自転車 利用の推進		
目標Ⅲ－③ 商店街等の歩行環境や買い物環境の向上	まちのなかでくつろぎ楽しめる空間の創出		
目標Ⅲ－④ 荷捌き環境の改善	荷捌きスペースの確保		

●駅周辺エリアにおける都市機能・防災機能の充実

まちづくり方針 における目標	都市総合交通戦略の施策（実施工程）		
	短期（概ね 5 年）	中期（概ね 5 ～10 年）	長期（概ね 10～20 年）
目標Ⅱ－① 拠点駅としての防災機能 の充実	駅周辺の開発にあわせた基盤整備（再掲）		
	駅や駅周辺における安全性の向上		
目標Ⅲ－① 多様な都市機能の充実	まちへ誘うにぎわい拠点の整備		
目標Ⅲ－② 共同建替えや協調的な土地 利用の誘導			
	駅周辺の開発にあわせた基盤整備		

●観光まちづくりの推進

まちづくり方針 における目標	都市総合交通戦略の施策（実施工程）		
	短期（概ね５年）	中期（概ね５～１０年）	長期（概ね１０～２０年）
目標Ⅳ－② 歴史的・文化的資源を生かした観光まちづくりの推進			
	わかりやすい案内・誘導サインの整備		
目標Ⅳ－③ 地域の魅力発信			
	まちへ誘うにぎわい拠点の整備		
	駅周辺の回遊性の向上		

【参考資料】 杉並区荻窪駅周辺総合交通戦略連絡協議会の構成

区分	所属・役職		
学識経験者	日本大学	教授	大沢 昌玄
	首都大学東京	名誉教授	高見澤 邦郎
	株式会社都市計画設計研究所	代表取締役	関口 太一
鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部企画室	企画調整課長	
	東京地下鉄株式会社 鉄道本部鉄道統括部	渉外・工事調整担当課長	
バス事業者	関東バス株式会社 運輸部	運行計画担当部長補佐	
	西武バス株式会社 運輸計画部	計画課長	
ハイヤー・ タクシー 事業者	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会	乗務員指導委員会副委員長	
	公益財団法人 東京タクシーセンター 指導部	施設管理課 課長代理	
	一般社団法人 東京都個人タクシー協会	業務課長	
警視庁	交通部交通規制課	都市交通管理室長	
	荻窪警察署	交通課長	
東京都	都市整備局都市基盤部	交通企画課長	
	第三建設事務所	管理課長	
		補修課長	
杉並区	政策経営部	企画課長	
	区民生活部	副参事（荻窪地域担当）	
	産業振興センター	産業振興センター次長	
	保健福祉部	管理課長	
	都市整備部	都市整備部長	
		まちづくり担当部長	
		土木担当部長	
		管理課長	
		都市企画担当課長	
		交通施策担当課長	
		副参事（荻窪地区まちづくり担当）	
		市街地整備課長	
		拠点整備担当課長	
		土木管理課長	
		土木計画課長	
		みどり施策担当課長	
		杉並土木事務所長	

【用語解説】

用語	説明
シームレス (P52、53、61、62、63、70、72、73、93、94、98、101)	シームレスとは、「継ぎ目のない」という意味であり、公共交通分野におけるシームレスとは、乗継ぎ等の公共交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすることです。
自動運転公道実証実験 (P90、92、95、104)	平成30年1月に、区と民間事業者2社、東京大学の4者による協定をもとに、都内初となる住宅街の公道を利用した自動運転車の実証実験が井草森公園の周辺で実施されました。自動運転技術の発展により、将来的には交通事故の低減や渋滞の解消、高齢者の移動手段の確保などの効果が期待できることから、区は、締結した協定に基づき、今後も自動運転技術への協力を行っていくこととしています。
端末物流 (P30、66、80、94)	端末物流とは、物流事業者の広域的な物流施設や都市内配送用の物流施設（配送センター等）から、最終的な到着地に届けられる物流のことです。人や物の両方が集中する都市部においては、路上での荷捌き等による交通渋滞や歩行者との錯綜などから、端末物流対策が求められています。
デジタルサイネージ (P72、73、74、92、94、101)	デジタルサイネージとは、屋外・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って、情報を発信するメディアの総称です。ディスプレイ技術の発展、デジタルネットワークや無線 LAN の普及に伴い、施設の利用者や往来者に分かりやすく豊富な情報を提供する手段として活用されています。
トランスボックス (P72、73、92、94、101)	トランスボックスとは、電力供給のための変圧器やスイッチなどが収納されており、国土交通省が推奨している無電柱化に伴い、設置が必要となる機器のことです。荻窪駅周辺では、南口駅前通りのトランスボックス11基に、荻窪の歴史的・文化的な資源を紹介するラッピングを施しています。
トリップ (P17)	トリップ (Trip) とは、人または車両がある目的（例えば、出勤とか買物など）を持って起点から終点へ移動する場合に、その一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位のことです。すなわち、パーソントリップは空間的な人の移動を表す概念であり、またその計測単位のことです。
ピクトグラム (P31、94)	ピクトグラムとは、案内用図記号のことで、不特定多数の人々が利用する公共交通機関や公共施設、観光施設等において、文字・言語によらず対象物、概念または状態に関する情報を提供するものです。日本工業規格 (JIS) にも定められ、視力の低下した高齢者や移動に制約のある方、外国人旅行者等も理解が容易な情報提供手法として、日本を含め世界中の公共交通機関、観光施設等で広く提示されています。