

まちづくり手法のケーススタディ

1. 恋ヶ窪駅前ゾーン

〈まちづくりの方向性〉

利便性が高く安全・快適な駅前

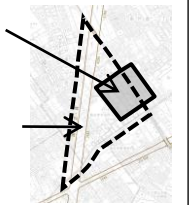
〈目指すまちのイメージ〉

- 日常生活を豊かにし、利便性の高い駅前にふさわしいまちなみの形成
- 安全で円滑な通行環境・駅利用環境の確保
- 快適でゆとりある駅前空間の創出

資料 1

土地利用現況調査の範囲

意向調査の範囲
(恋ヶ窪駅西側ゾーン
住民/回答者数 138)



課題の整理

【意向調査】

恋ヶ窪駅前ゾーンの駅前らしい土地の有効利用や高度利用についての満足度

Category	住民 (回答者数138)	駅利用者 (回答者数68)
不満	37.7%	47.1%
やや不満	27.5%	29.4%
普通	28.3%	14.7%
やや満足	1.4%	7.4%
満足	5.1%	1.5%

住民の居住環境に対する満足度 (回答者数138)

Category	住民 (回答者数138)
建築可能な建物の規模や高さ	0.7%, 10.9%, 59.4%, 12.3%, 7.2%, 9.4%
住環境の静かさや落ち着き	3.8%, 46.4%, 22.5%, 16.7%, 8.7%

恋ヶ窪駅前ゾーンの将来の姿

Category	住民 (回答者数138)	駅利用者 (回答者数68)
近隣住民を対象とした日用品を扱う店舗等と中高層の住宅（5階以上）が調和したまち	32.6%	30.9%
中小規模の店舗・事務所と住宅が調和したまち	31.2%	30.9%
中層の住宅（3～5階程度）を中心としたまち	5.1%	5.9%
低層の住宅（3階以下）を中心としたまち	22.5%	20.6%
複数回答など	2.9%	1.5%
無回答	5.8%	10.3%

【土地利用現況】

現況容積率別棟数割合 [全81棟]

Category	Ratio
180%以上	1.2%
140%～160%	6.2%
120%～140%	2.5%
100%～120%	35.8%
80%～100%	17.3%
80%未満	37.0%

- 駅前らしい土地の有効利用や高度利用についての満足度は低く、将来像としては、近隣住民対象の店舗や中小規模の店舗・事務所と住宅が調和したまちを望む意見が多い。
- 建築可能な建物の規模に対する不満は低い。また、指定容積率200%に対し、現況建物の容積はその半分程度となっている。

【意向調査】

恋ヶ窪駅前ゾーンの歩行者・自転車の通行環境についての満足度

Category	住民 (回答者数138)	駅利用者 (回答者数68)
不満	35.5%	41.2%
やや不満	31.2%	44.1%
普通	29.7%	14.7%
やや満足	0.7%	0.7%
満足	0.7%	0.7%

恋ヶ窪駅前ゾーンに将来必要なもの

Category	住民 (回答者数138)	駅利用者 (回答者数68)
歩行者・自転車の安全な通行環境	68.8%	77.9%
駐車場（自動車・自動二輪）	18.8%	10.3%
駐輪場（自転車）	18.1%	22.1%
車が停車できるスペース	45.7%	39.7%
駅へのアクセス道路	18.8%	20.6%
駅発着のバスルート及びバス停（バスベイ）	20.3%	19.1%
駅前のタクシー乗降場	26.8%	17.6%

【土地利用現況】

幅員別道路延長割合

Category	Ratio
4m未満	21.6%
4m以上6m未満	78.4%

- 歩行者・自転車の通行環境についての満足度は低い（不満・やや不満が住民約65%，駅利用者約85%）。
- 将来必要なものについては、「歩行者・自転車の安全な通行環境」「車が停車できるスペース」が上位となっている。
- アクセス道路やバスベイ，駐車場といった大規模な区画再編を伴う施設を望む意見は，比較的少ない。

土地利用

道路・交通環境

まちづくり手法のケーススタディ		
まちづくり手法		○メリット ●デメリット
土地利用	【目 的】店舗等の立地誘導 【まちづくり手法】用途地域見直し ◇ 現行の第二種中高層住居専用地域では店舗等の規模が2階以下かつ 1,500 ㎡以下に制限されることから、用途地域を見直し、店舗面積の制限や建築物の用途の制限を緩和する。	○ 近隣住民を対象とする規模の店舗の建築は制度上可能となる。 ● 用途地域の変更を契機に共同建替え事業等が進まなければ、相応規模の店舗の立地は難しい。 ● 現行のままで日用品を扱う店舗の建築は可能である。緩和により建築可能となるのは、宿泊施設、遊戯・風俗施設、工場・倉庫等であり、住宅との調和を踏まえた上で慎重に検討する必要がある。
	【目 的】店舗等の立地誘導 【まちづくり手法】地区計画 ◇ 1 階部分の用途を店舗等に制限し、賑わいの連続性をつくる。 ◇ 建物の 1 階部分を店舗等にした場合に容積率等にインセンティブを与える手法もある。	○ 規制により建物の 1 階部分は店舗等の設えとなる。 ● 出店者が決まらない場合や撤退後は空き店舗となってしまうことから、手法の詳細な検討とともに、導入には商業ニーズや事業支援策等を含めた検討が必要である。
	【目 的】指定容積率の活用 【まちづくり手法】前面道路の拡幅（道路整備・地区計画） ◇ 建築時には、都市計画で定める容積率（200％）と前面道路幅員（m）×0.4 のいずれか小さい方が適用されることから、指定容積率と同率の容積率となるよう道路を 5m 以上に拡幅する。 ◇ 地区施設（道路）として地区計画で定め、整備する。	○ 現況ではほとんどが幅員 4m の道路であり、拡幅により指定容積率（200％）まで活用できるようになる敷地は多い。 ● 道路拡幅により敷地面積が減少することから、権利者の意向を踏まえた上で慎重に検討する必要がある。
	【目 的】店舗等の立地誘導 駅前通行環境の改善 【まちづくり手法】土地区画整理事業 ◇ 土地区画整理事業により、敷地の整序を図ることにより、施設建設が可能な一定規模の敷地集約化も可能となる。 ◇ 区画道路や駅前空間など、都市基盤もあわせて整備する。	○ 区画道路は幅員 6m 以上が標準であり、一定の車両の集散が見込まれる施設立地に対応できる都市基盤も整備される。 ● 道路整備等の公共減歩により宅地面積は減少する。 ● 保留地処分価格が下落した場合には、権利者の事業費負担率が高くなる。 ● 権利者の意向、事業費等を踏まえた上で慎重に検討する必要がある。
道路・交通環境	【目 的】駅前通行環境の改善 【まちづくり手法】道路の部分拡幅・改良等 ◇ 道路の部分拡幅・改良等により、停車帯の設置や歩行者たまり空間の整備等を行う。	○ 既成市街地への影響を抑え、必要最低限の規模で整備する。 ● 今後の将来推計等を勘案し、導入機能や必要面積について精査するとともに、十分な検討が必要である。

2.市役所通り沿道ゾーン

〈まちづくりの方向性〉
にぎわいと親しみのある安心なまち

〈目指すまちのイメージ〉

- 地域に根ざした店舗を中心とした、にぎわいと活気があり、親しみの持てるまちの形成
- 安全・快適に歩ける環境の創出

土地利用現況調査の範囲

意向調査の範囲
(恋ヶ窪駅西側ゾーン
住民/回答者数 138)



課題の整理

【意向調査】

市役所通り沿道ゾーンの店舗・飲食店等の立地状況に対する満足度

満足度	住民 (回答者数138)	駅利用者 (回答者数68)
不満	26.8%	33.8%
やや不満	37.7%	39.7%
普通	26.8%	23.5%
やや満足	7.2%	1.5%
満足	1.4%	5%
複数回答など		1.5%
無回答		

市役所通り沿道ゾーンの土地の有効利用や高度利用に対する満足度

満足度	住民 (回答者数138)	駅利用者 (回答者数68)
不満	13.8%	29.4%
やや不満	40.6%	33.8%
普通	34.1%	30.9%
やや満足	0.7%	1.5%
満足	0.7%	2.9%
複数回答など		
無回答		

市役所通り沿道ゾーンの将来の姿

将来の姿	住民 (回答者数138)	駅利用者 (回答者数68)
商業施設や交流施設等によってにぎわいと活力のあるまち	16.7%	19.1%
日常の買い物・飲食店等があるまち	27.5%	30.9%
歩行者の安全性や快適性に配慮した沿道環境を整えたまち	27.5%	29.4%
商業施設等と住宅が調和したまち	8.8%	15.9%
複数回答など	10.1%	8.8%
無回答	2.2%	2.9%

【土地利用現況】

用途別棟数割合〔全57棟〕

用途別棟数割合	割合
官公庁・厚生医療施設	3.5%
事務所建築物	5.3%
専用商業施設	7.0%
住商併用施設	42.1%
独立住宅	22.8%
集合住宅	17.5%
宿泊・遊興施設	1.8%
スポーツ・興行施設	1.8%

- 沿道の店舗・飲食店等の立地状況に対する満足度は低く（不満・やや不満合せて7割前後）、用途別棟数割合を見ても、専用住宅（独立住宅・集合住宅）が4割を占めている。
- 将来像については、「日常の買い物・飲食店等があるまち」が、「商業施設等と住宅が調和したまち」を大きく上回る。

【意向調査】

市役所通り沿道ゾーンの歩行者・自転車の通行環境についての満足度

満足度	住民 (回答者数138)	駅利用者 (回答者数68)
不満	41.3%	50.0%
やや不満	27.5%	29.4%
普通	26.8%	17.6%
やや満足	0.7%	1.5%
満足	3.6%	1.5%
複数回答など		
無回答		

【土地利用現況】

幅員別道路延長割合

幅員別道路延長割合	割合
10m以上	7.1%
4m未満	12.3%
4m以上6m未満	22.7%
6m以上8m未満	4.5%
8m以上10m未満	53.4%

- 歩行者・自転車の通行環境についての満足度は低い（不満・やや不満合せて7割前後）。
- 幅員別道路延長割合において5割以上を占めるのは市役所通りであるが、幅員は約9mで両側に歩道が設置されているものの、近年整備された幹線道路と比べて幅員は広いとはいえない。
- 将来像においても、「歩行者の安全性や快適性に配慮した沿道環境を整えたまち」は2番目に多く、地域に根差した商業環境と同程度に、安全な歩行環境が強く望まれている。

土地利用

道路・交通環境

まちづくり手法のケーススタディ	
まちづくり手法	○メリット ●デメリット
土地利用	【目的】店舗等の立地誘導 【まちづくり手法】容積率の見直し ◇容積率の見直しにより、土地の高度利用を可能とすることで、商業立地を誘導する。 【目的】店舗等の立地誘導 【まちづくり手法】歩行空間の創出 【まちづくり手法】地区計画 ◇地区計画により、建物の1階部分は店舗等に用途を制限し、グランドレベルの賑わいの連続性をつくる。 ◇建物の1階部分を店舗等にした場合に容積率等にインセンティブを与え、立地を誘導する。 ◇道路に接する境界線から建築物の1階部分の壁面を後退させることにより、歩行空間を創出する。 ○活用できる床面積が増えることで、事業可能性が広がると考えられる。 ●隣接する住宅地との容積率の差が過大にならないよう配慮する必要がある（容積率の差がおおむね300%以内）。 ○規制により建物の1階部分は店舗等の設えとなる。 ●出店者が決まらない場合や撤退後は空き店舗になってしまうことから、手法の詳細な検討とともに、導入には商業ニーズや事業支援策等を含めた検討が必要である。 ○各建物の建替えにあわせて壁面後退が行われる。 ●連続した歩行空間が創出されるには、相應の期間がかかる。 ●壁面後退により創出した歩行空間の管理や制限等も含め、権利者の意向を踏まえた上で慎重に検討する必要がある。
	【目的】歩行空間の創出 【まちづくり手法】道路の拡幅 ◇道路の拡幅により、歩道機能を強化する。 ●沿道敷地の用地収用により整備を行うことになることから、権利者の同意が必要である。 ●権利者の意向、事業費等を踏まえた上で慎重に検討する必要がある。 ●道路管理者（都）の同意が必要である。
道路・交通環境	【目的】歩行空間の創出 【まちづくり手法】歩行者専用通路の整備 ◇市役所通りに並行するような歩行者専用通路を整備することで、歩行者交通を分散させる。 ○東西方向の歩行者ルートが増えることは防災上も効果があると考えられる。 ●用地収用により整備を行うことになることから、権利者の同意が必要である。 ●これまで無かった人の往来が起こることから、整備による影響や権利者の意向、事業費等を踏まえた上で慎重に検討する必要がある。 ●市役所通りの歩行者通行量が減少するため、沿道の商業環境に与える影響を踏まえた上で慎重に検討する必要がある。