

狛江駅周辺まちづくり方針(案)

第1章:まちづくり方針とは

- 1.1 背景と目的
- 1.2 まちづくり方針の位置づけ
- 1.3 対象範囲と目標年次
- 1.4 検討過程

第2章:狛江駅周辺の特徴と今後の視点

- 2.1 狛江駅周辺の特徴整理
- 2.2 狛江駅周辺の特徴と社会の変化
- 2.3 狛江駅周辺の今後の視点

第3章:まちの将来像とまちづくりの方向性

- 3.1 まちの将来像とまちづくりの方向性
- 3.2 新たなライフスタイルのイメージ

第4章:取組方針

- 4.1 取組方針

まちづくり方針の構成

1章

【まちづくり方針とは】

2章

【狛江駅周辺の特徴と今後の視点】

狛江駅周辺の
特徴整理

<参考資料>
上位計画における
位置づけ

<参考資料>
社会情勢と
まちづくりの潮流

狛江駅周辺の特徴と社会の変化

狛江駅周辺の今後の視点

市民意見聴取

3章

【まちの将来像】

セカンドリビングのあるまち

【まちづくりの方向性】

からだで感じるまち

歩きやすい環境が整っている
外に繰り出したいくなる
気軽に体を動かせる
気付くと健康を意識できている
医療×〇〇で健康ライフが叶う
つながりを感じられる
体がうれしい食事が食べられる
心が元気になる自然の空間がある

あそびがあるまち

新しい自分を見つけられる
好きを極められる
食べる楽しみを感じられる
自然に触れる楽しみがある
自分(ぼっち)時間が過ごせる
交流が生まれる
子どもの遊び場が充実している

つながるまち

スムーズな移動で便利になる
まちなかに滞留できる空間がある
道路空間の役割分担が明確
充実した災害対策で安心できる
充実した防犯対策で安心できる
狛江の歴史が未来に紡がれる
水と緑を感じられる
テクノロジーで豊かになる

【新たなライフスタイルのイメージ】

4章

【取組方針】

平坦な地形を活かした、歩いて心地よい居場所で溢れる

コンパクトな市域をつなぐ、安全で円滑な交通環境がある

日常の風景に、豊かな自然や土地の記憶を感じる

多世代が愛着を持って住み続けられる、上質な住環境がある

暮らしを豊かにする多様な機能が集う

駅前にこのまち独自の営みが滲み出す

自然を感じ、賑わいが連続する南北一体のまちなみを描く

いざという時の市民の支えとなる場がある

手と手が届く距離感で、みんなでまちを育てる

第1章 まちづくり方針とは

1.1 背景と目的

1.2 まちづくり方針の位置づけ

1.3 対象範囲と目標年次

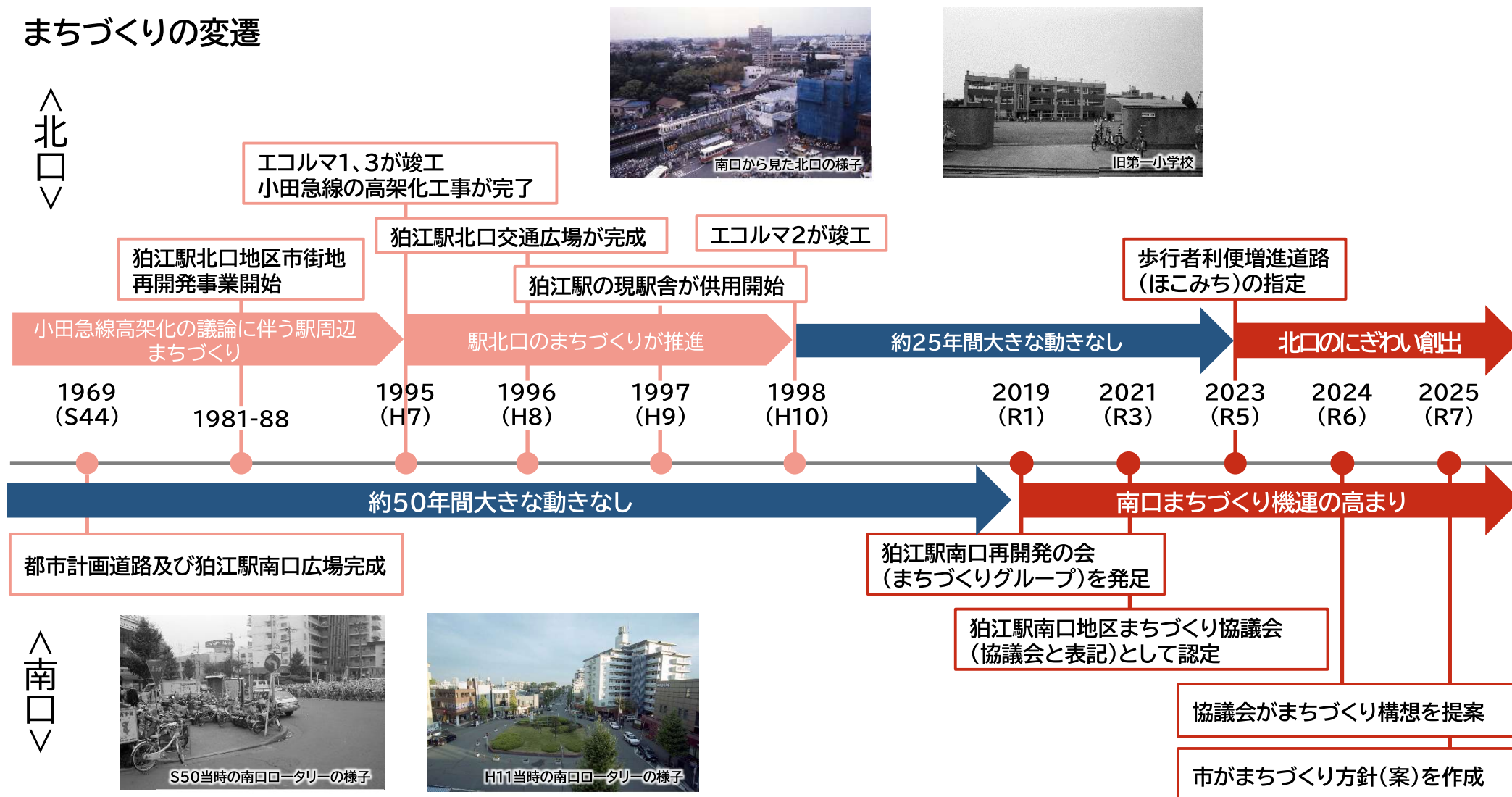
1.4 検討過程

第1章 まちづくり方針とは

1.1 背景と目的

- ・ 狛江駅北口では、小田急線の高架化を要因に再開発事業が行われ、交通結節点として機能するとともに、近年ではほこみちの指定によりにぎわいが創出されている。一方南口では、昭和44年の都市計画道路(狛江駅南口通り)及び狛江駅南口広場が完成して以来、約50年間大きなまちづくりの動きがなかったが、近年地元のまちづくりの機運が高まっている。

まちづくりの変遷



第1章 まちづくり方針とは

1.1 背景と目的

狛江駅周辺については、都市計画マスタープラン・立地適正化計画に一部記載はあるものの、多様なステークホルダーが連携してまちづくりを進められるように、目指すべきまちの将来像を市民とともに考え、わかりやすい方針を策定する必要がある

1.市の重要な位置づけである地区

- 狛江駅周辺は市の**中心・玄関口として重要な場所**であり、まちづくりの要である
- 地域住民、民間事業者及び行政等、多様なステークホルダーと共に目指すまちの**将来像を共有**し、それぞれが連携してまちづくりを進められるような基本的な指針が必要である
- 市の行政計画を踏まえ、狛江市が「**こんなまちになるんだ!**」と期待・注目される指針であることが重要

2.南口のまちづくり機運の高まり

- 協議会活動の活発化により、狛江駅南口周辺地区の**まちづくり機運が高まっている**
- 協議会が提案する“地区まちづくり構想”は、市の**行政計画との整合が必要である**

<参考1> 第92回狛江市まちづくり委員会答申より一部抜粋

(1)当地区まちづくり構想の内容が、条例第6条に掲げるまちづくりに関する施策等(以下「市の施策等」という。)に即していることが確認できるようにすること。

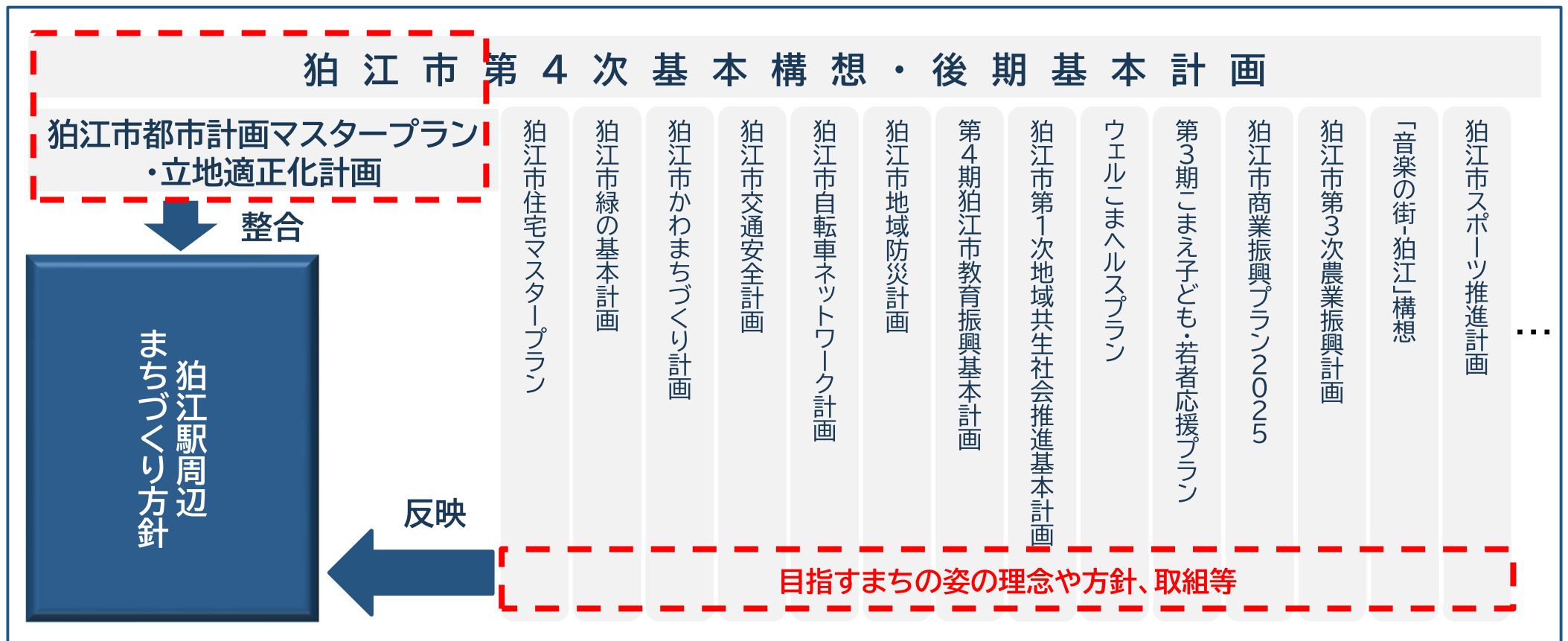
<参考2> 第92回狛江市まちづくり委員会議事録より一部抜粋

「当初提出された構想案に比べ、密度が高くなり、地域への周知も次第に進んできたが、構想としてはまだ不十分な点が残っている。」

第1章 まちづくり方針とは

1.2 まちづくり方針の位置づけ

- 市の各行政計画を踏まえ、狛江市が「こんなまちになるんだ！」と期待・注目される方針
- まちづくりに関わる多様なステークホルダーが、目指すべきまちの将来像を共有し、それぞれが連携してまちづくりを進められるような基本的な指針となるもの
 - ⇒「狛江駅周辺に求められる機能」と「実際に進めていく取組」を示すもの
 - ⇒「各課の計画に記載されている理念や方針、課題解決」を達成できるようにするもの

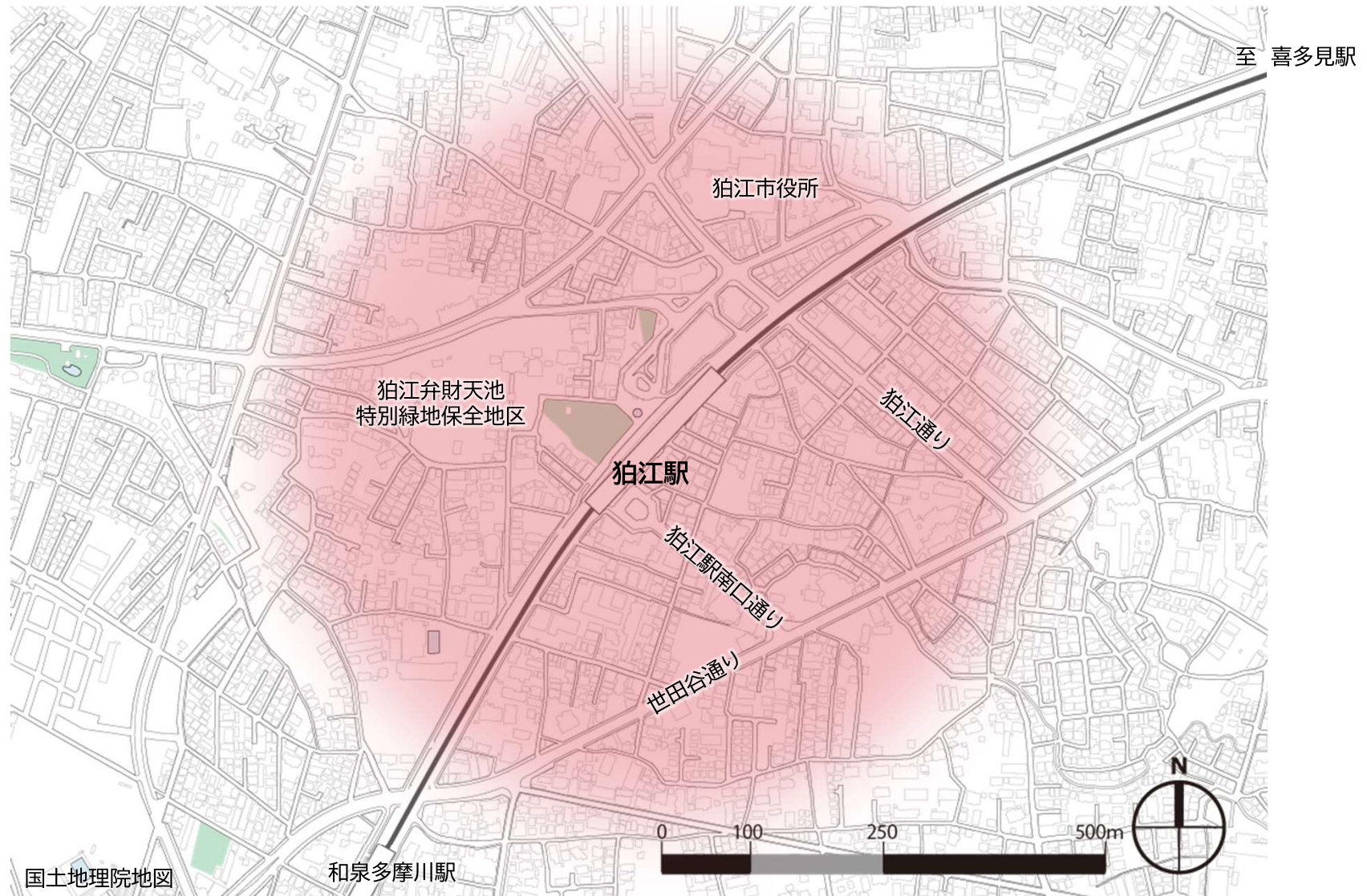


行政計画とまちづくり方針の関係図

第1章 まちづくり方針とは

1.3 対象範囲と目標年次

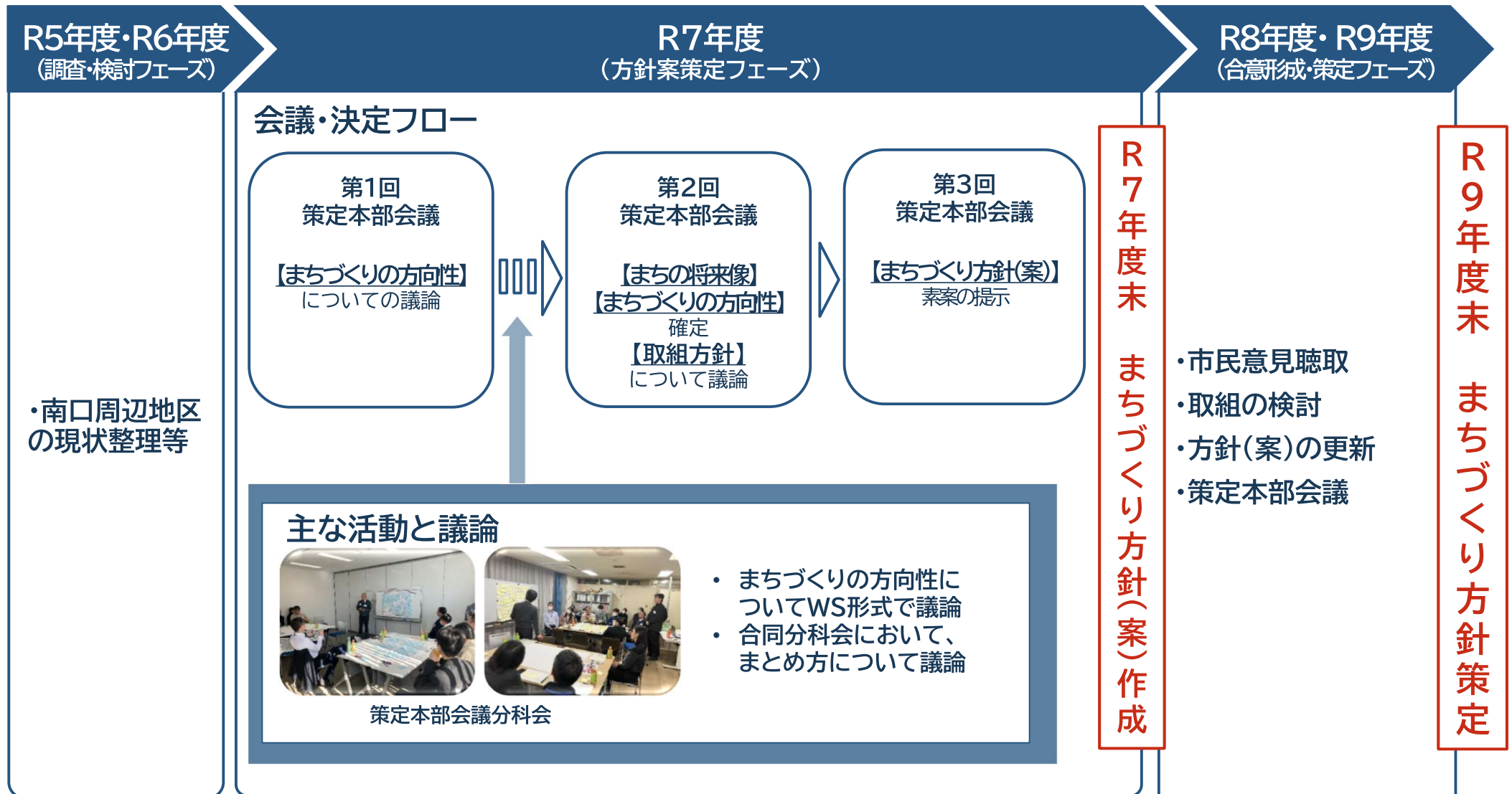
- 対象範囲は、狛江駅を中心としたおよそ半径400m圏を想定する。※400mとは徒歩5分の距離
- 2040年代を将来像実現の目標年次とする。



第1章 まちづくり方針とは

1.4 検討過程

- 令和5年度から市において現状調査等を開始し、令和7年度は市内の策定本部会議において狛江駅周辺まちづくり方針(案)を作成した。これを基に、令和8年度・令和9年度の2か年をかけて、市民意見聴取や取組の検討などを行い、令和9年度末にまちづくり方針として策定予定である。



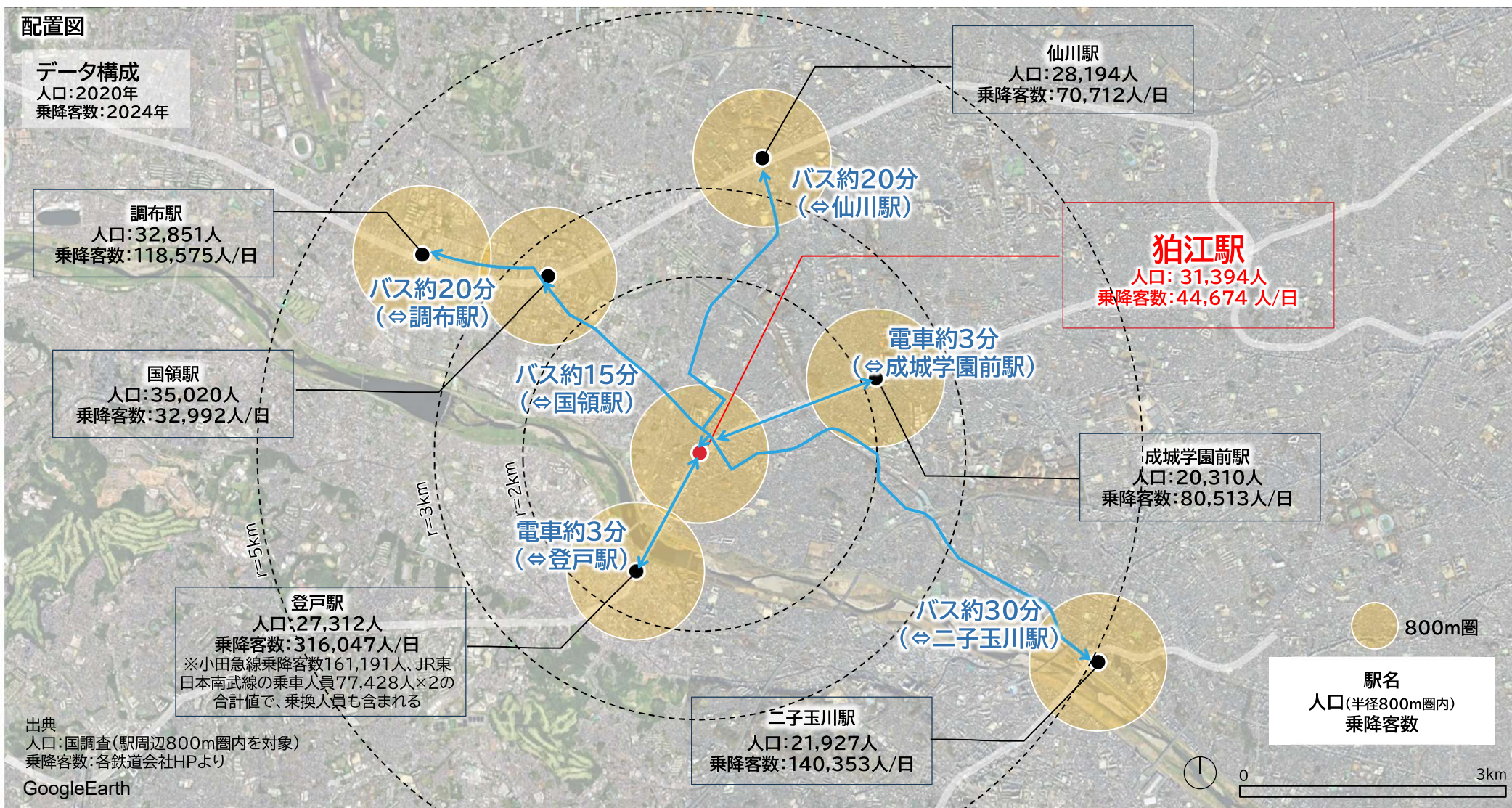
第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

- 2.1 狛江駅周辺の特徴整理
- 2.2 狛江駅周辺の特徴と社会の変化
- 2.3 狛江駅周辺の今後の視点

第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

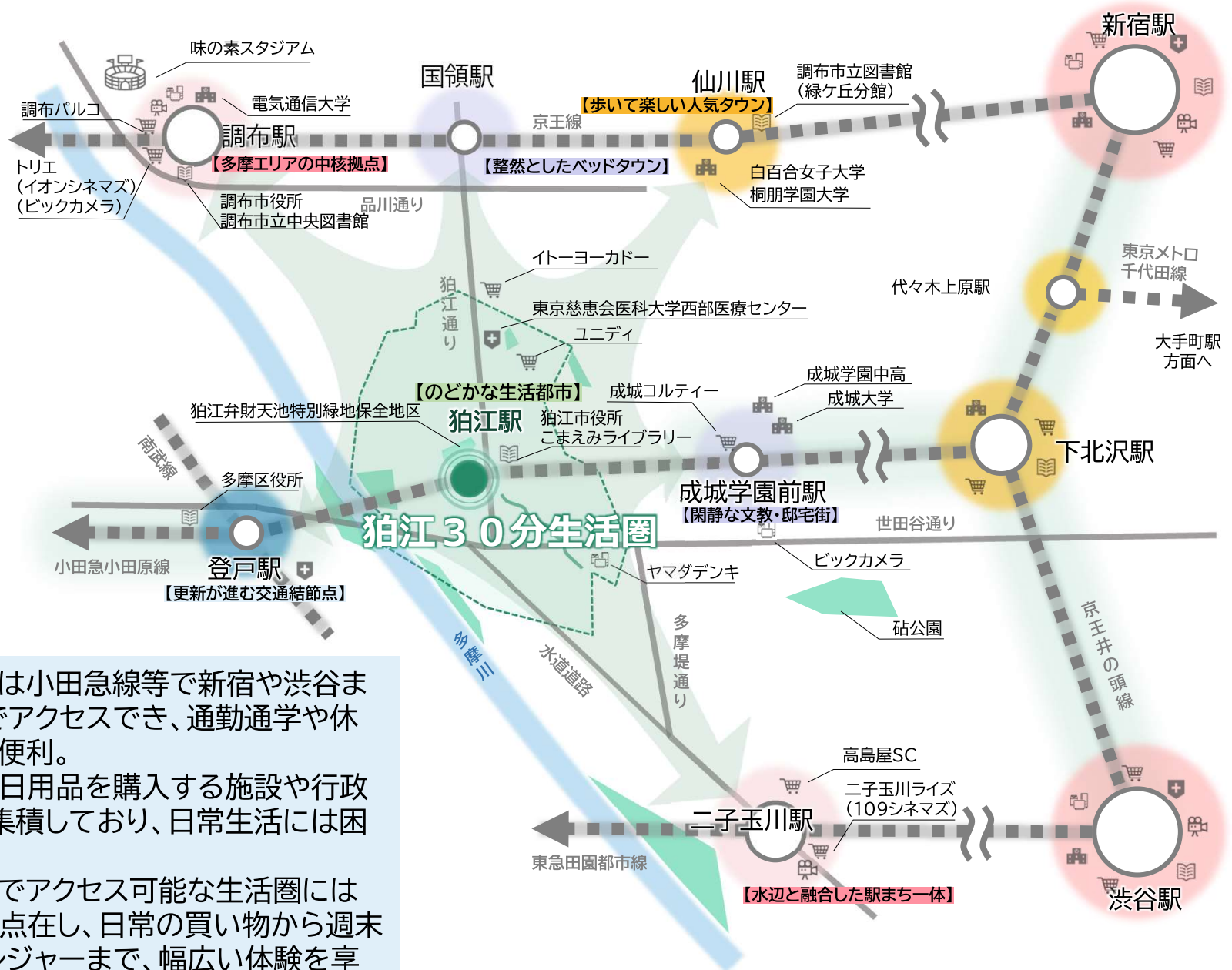
2.1 狛江駅周辺の特徴整理

- 狛江駅周辺の特徴について、近隣他拠点との比較、狛江市やまちづくりの動きのある狛江駅南口周辺地区の現状分析などを踏まえ、次の5つの分野に分けて整理する。(1)住環境、(2)都市機能、(3)交通・インフラ、(4)地域資源、(5)防災
- 比較する近隣他拠点は、鉄道やバス、自動車、自転車でつながる生活圏に含まれる6拠点(調布駅・国領駅・仙川駅・登戸駅・成城学園前駅・二子玉川駅)とする。



第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

2.1 狛江駅周辺の特徴整理:近隣拠点との比較



狛江30分生活圈

- 狛江駅徒歩圏からは小田急線等で新宿や渋谷までもおよそ30分でアクセスでき、通勤通学や休日の買い物なども便利。
- 駅周辺に食料品や日用品を購入する施設や行政施設、文化施設も集積しており、日常生活には困らない。
- 電車・バス・自転車でアクセス可能な生活圈には個性豊かな拠点が点在し、日常の買い物から週末のショッピングやレジャーまで、幅広い体験を享受できる。

第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

2.1 狛江駅周辺の特徴整理:近隣拠点との比較

	まちの概要
狛江駅	【のどかな生活都市】 通勤利便性を背景に住宅都市として発展し、駅周辺に行政施設等、小中規模な最寄り商業が集積。駅至近に緑やほこみちがあるのが特徴。
仙川駅	【歩いて楽しい人気タウン】 中規模の商業施設等を整備し、適度な賑わいのある住宅都市として人気。学校施設により、昼間でも一定の賑わい。
調布駅	【多摩エリアの中核拠点】 多摩エリアの中核拠点として、商業・業務・文化施設が集積。駅前は大規模商業施設の存在が象徴的。
国領駅	【整然としたベッドタウン】 90年代の再開発と京王線連立により発展。面的な商業エリアの広がりはなく、マンションが多くタワーマンションの風景が象徴。
成城学園前駅	【閑静な文教・邸宅街】 駅前から閑静な戸建て住宅地が広がる高級住宅地として知られる。駅ビルの商業と学校施設により、昼間でも一定の賑わい。
二子玉川駅	【水辺と融合した駅まち一体】 大規模再開発、百貨店の存在で、東京西部エリアの拠点。駅周辺はスーパーブロック化されており、デッキや地下でつながる。
登戸駅	【更新が進む交通結節点】 乗換駅として多数の乗降客があるが、駅前の本格的な土地利用は今後。学校や小規模オフィスが点在し、一定の昼間人口が存在。

第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

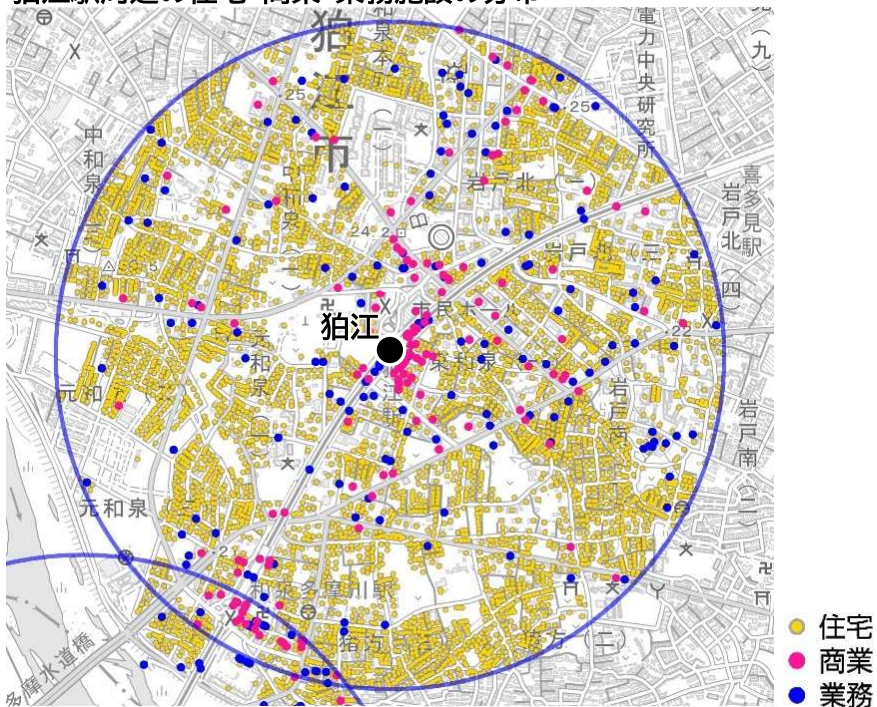
2.2 狛江駅周辺の特徴と社会の変化

(1) 住環境

- 住宅を中心として各拠点に特色のある便利な圏域であり、狛江駅周辺は商業・業務の少ないベッドタウン(P11、参-5~6)
- 駅前に戸建て・アパート・マンションが混在(参-7~8)
- まちとしての認知度は低いが、居住者の満足度は高い(参-9~10)
- 市の収入の半分以上が個人市民税(参-11)
- リモートワークや消費・娯楽などのデジタル化による、居住エリアの価値の再評価(参-29~30)

⇒ 駅前住宅・住宅地としての価値、魅力を高める

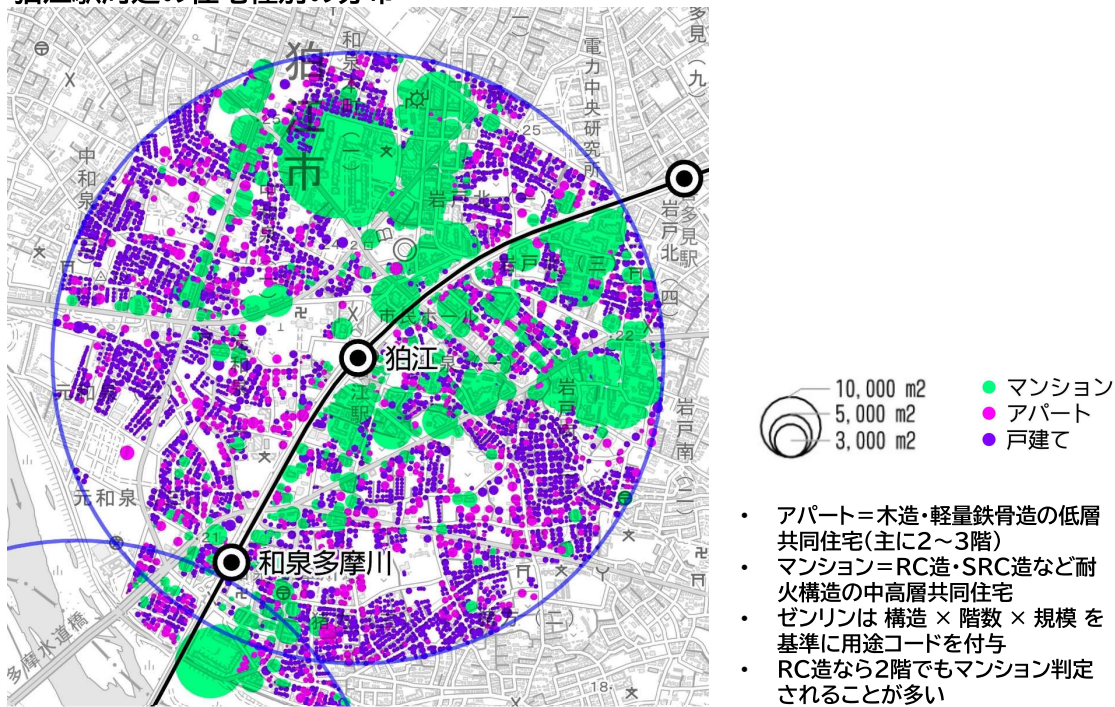
狛江駅周辺の住宅・商業・業務施設の分布



商業・業務機能の集積は限定的で、住宅主体の土地利用

出典: NSRI保有データ(ゼンリン建物ポイントデータ2020)
対象面積: 駅から半径800m

狛江駅周辺の住宅種別の分布



低層共同住宅が多く、多様な住宅種別が混在

※駅前住宅とは: 地域に開かれた利便性の高い施設を有する住宅等 14

第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

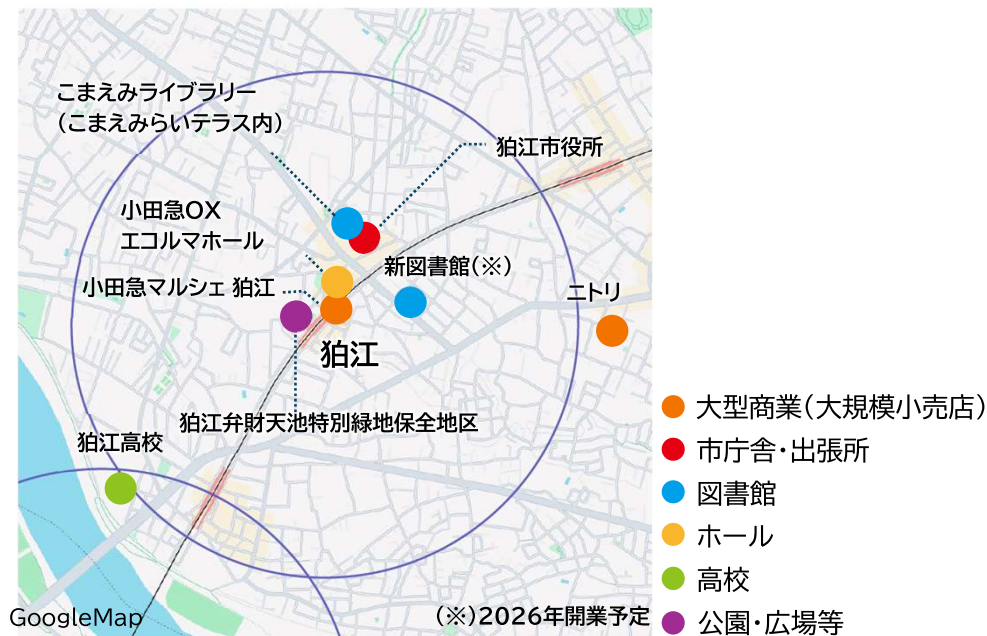
2.2 狛江駅周辺の特徴と社会の変化

(2) 都市機能

- 行政施設等は駅近くにコンパクトに集積(参-13~14)
- 食品・日用品は駅周辺、大規模商業は狛江30分生活圏で充足(参-15~16)
- 人々の消費活動はモノ消費からコト消費・トキ消費へ(参-31)
- デジタル化や健康寿命の延伸でライフスタイルが多様化(参-32)

⇒ 「住宅」の近くに必要な都市機能を駅前に誘導し、ライフスタイルを充実(余暇の充実、健康的な生活、多様な働き方、子育て環境など)

狛江駅周辺の主要施設



市役所・ホール・図書館等の行政・文化機能が駅至近にコンパクトに集積し、市民生活の中心拠点を形成

狛江市の商業施設の立地状況



第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

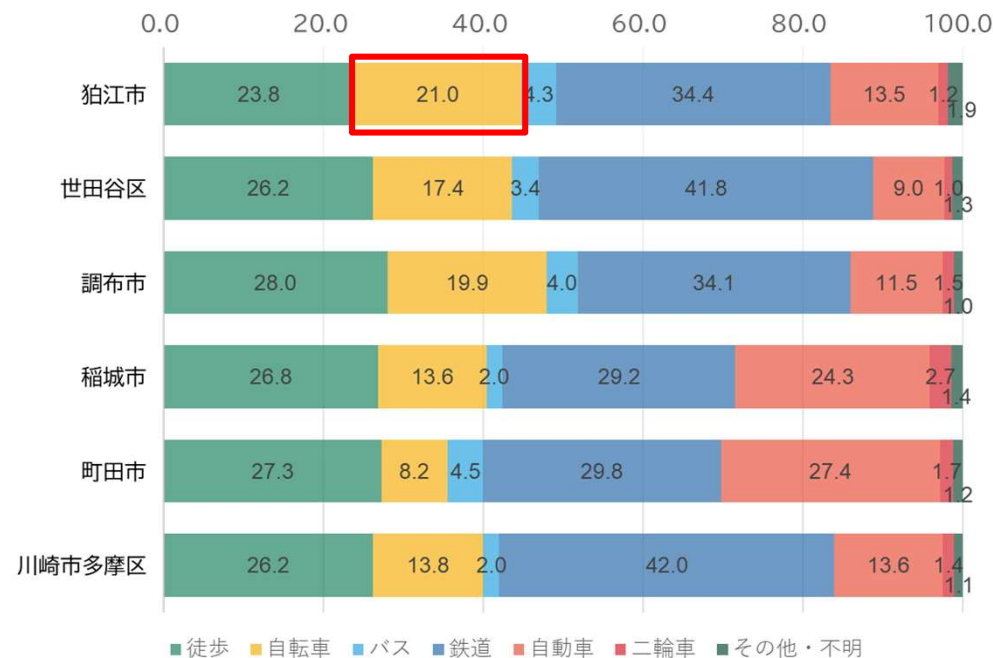
2.2 狛江駅周辺の特徴と社会の変化

(3)交通・インフラ

- 平坦で歩行や自転車移動に適している(参-17~18、21~22)
- 近隣拠点へのアクセスが良い(参-19~20)
- 人中心の空間への転換と地域公共交通再編の動き(参-33)

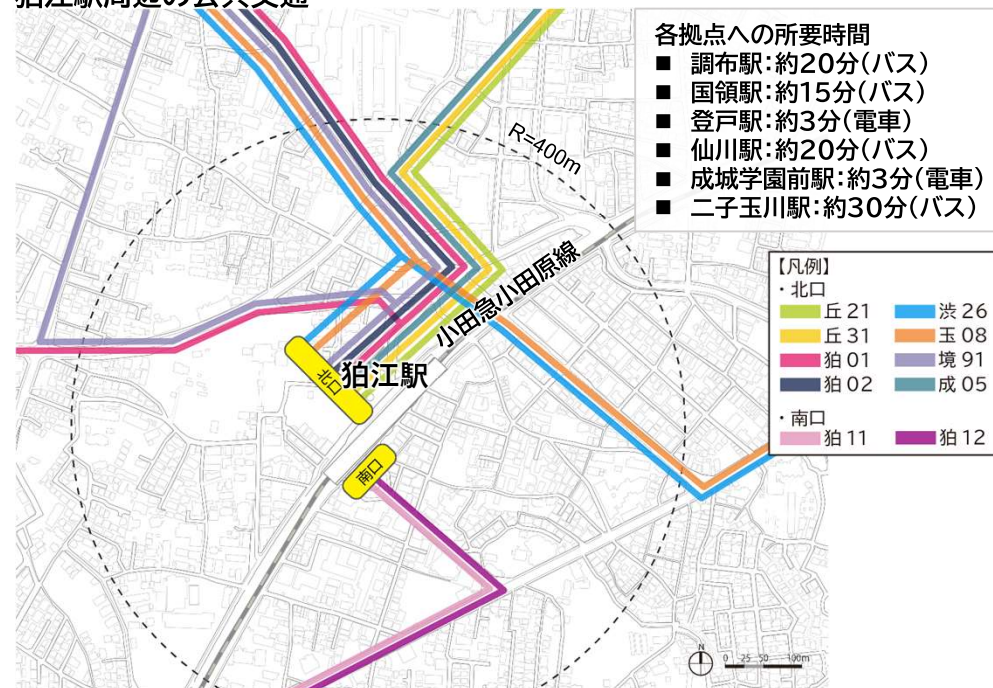
- ⇒ 道路空間を見直し、人中心の空間へ
- ⇒ 公共交通の再編により交通機能を最適化

代表交通手段の割合(周辺都市との比較)



出典: 東京都市圏パーソントリップ調査(平成30(2018)年)

狛江駅周辺の公共交通



出典: 小田急バスHP、京王バスHP
国土地理院地図

第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

2.2 狛江駅周辺の特徴と社会の変化

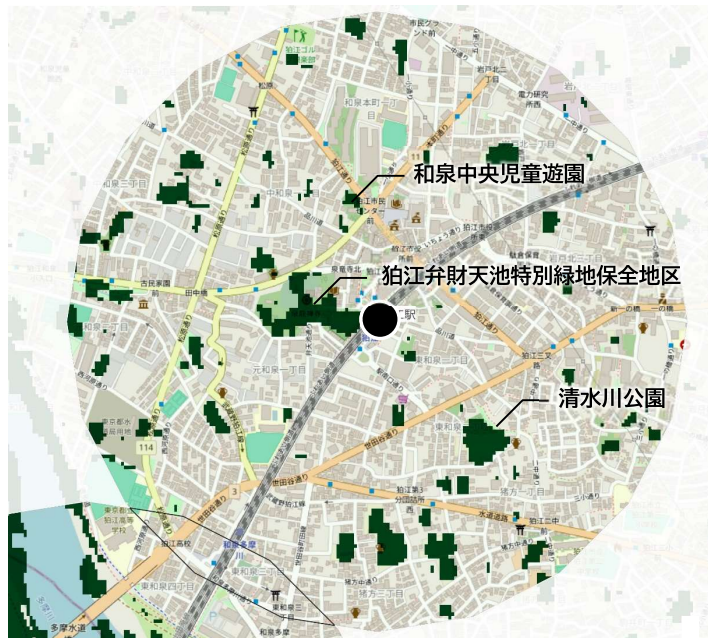
(4) 地域資源

- 駅至近の緑地に加え、自然・歴史資源や農地が点在(参-23、25)
- 文化施設の整備やほこみち等での市民活動が活発(参-24、26)
- 地域の個性に着目したストック活用型都市再生(参-34)

⇒ 緑・歴史のネットワーク化や南北の連携

⇒ 地域独自の営みや市民活動の活性化

狛江駅周辺の緑地



駅至近に「特別緑地保全地区」等の豊かな緑が保全されており、周辺にもまとまった緑が点在

出典: Jaxaの高解像度土地利用土地被覆図を基に編集
https://www.eorc.jaxa.jp/ALOS/jp/dataset/lulc_j.htm

狛江駅周辺の地域資源・市民活動等



狛江弁財天池特別緑地保全地区
市内では希少な、駅前に位置する緑豊かな地域



清水川公園
暗渠の上に緑道や公園などがあるせせらぎの道



泉龍寺
奈良時代の創建と伝わり、江戸時代の建物が残る歴史スポット



亀塚古墳
古くから知られる貴重な歴史資源である狛江古墳群



こまえみらいテラス
2025年11月リニューアルした、多世代が集う学びの交流拠点(中央公民館・こまえみライブラリー・市民活動支援センター)



TAMARIBA
多摩川を楽しみ、多摩川を知るフェスティバル「TAMARIBA」

第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

2.2 狛江駅周辺の特徴と社会の変化

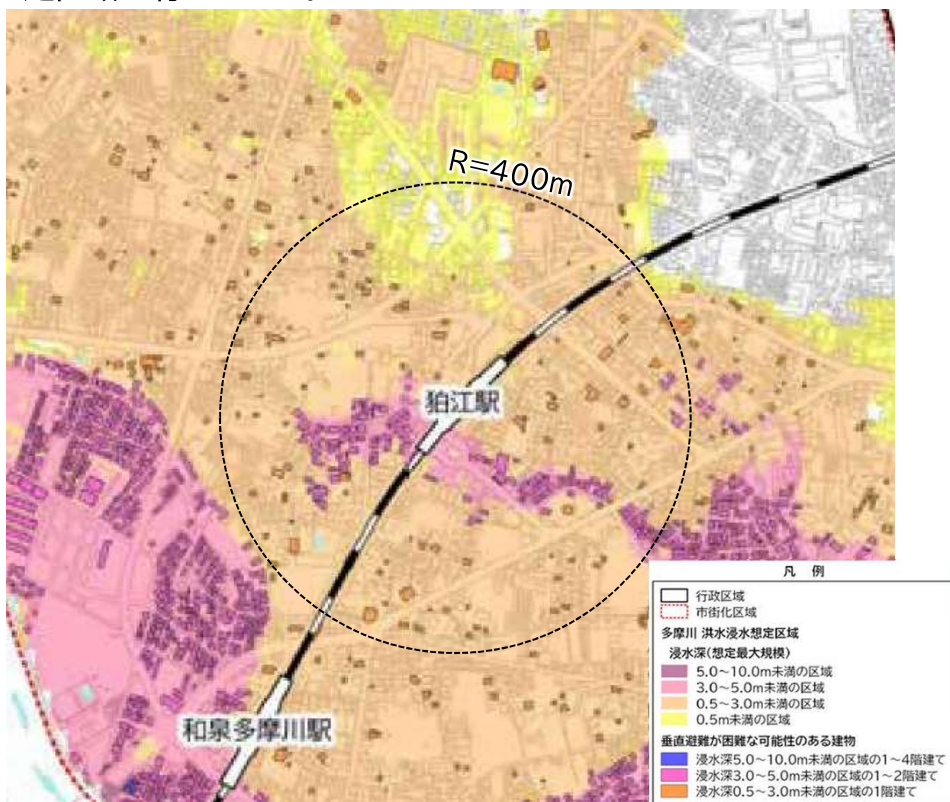
(5)防災

- 狭あい道路や行き止まり道路が多い(参-28)
- 自然災害の頻発化・激甚化により、浸水被害が想定される(参-27、35)

⇒ 防災対策の充実

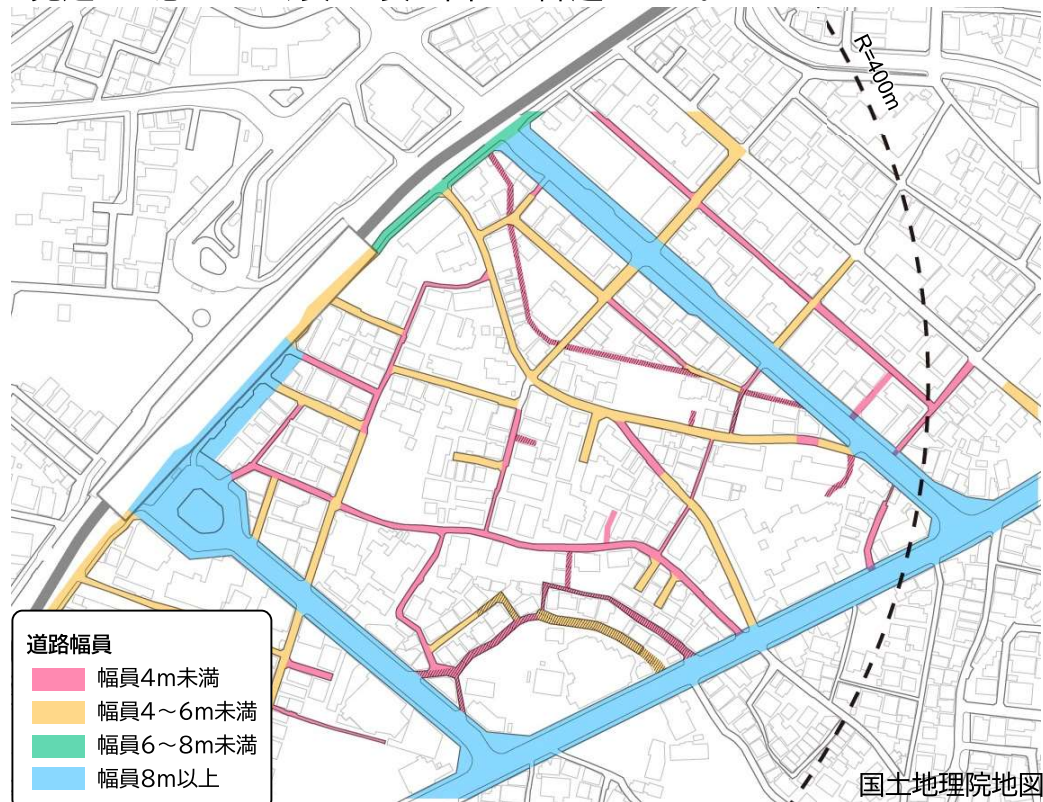
多摩川の洪水浸水想定区域

当地区は0.5～3.0m、3.0～5.0m、5.0～10.0mの浸水想定区域を有している。



狭あい道路(狛江駅南口周辺地区)

幅員4m未満の狭あい道路が多く、緊急車両の通行が困難であったり、見通しが悪いなど、安心・安全面での課題がある。



出典: 狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画(令和4年12月)

第2章 狛江駅周辺の特徴と今後の視点

2.3 狛江駅周辺の今後の視点

狛江駅周辺の住宅都市としての価値をより高めるために

近隣拠点と狛江
(狛江30分生活圏)

×

狛江駅周辺の現状分析
(狛江駅周辺の特徴)

×

社会情勢とまちづくりの潮流
(社会変化)

(1)住環境

- ・ 駅前住宅・住宅地としての価値、魅力を高める

(2)都市機能

- ・ 「住宅」の近くに必要な都市機能を駅前に誘導し、ライフスタイルを充実

(3)交通・インフラ

- ・ 道路空間を見直し、人中心の空間へ
- ・ 公共交通の再編により交通機能を最適化

(4)地域資源

- ・ 緑・歴史のネットワーク化や南北の連携
- ・ 地域独自の営みや市民活動の活性化

(5)防災

- ・ 防災対策の充実

魅力的な近隣拠点(狛江30分生活圏)の中であって、ベッドタウンとして発展してきた狛江。
在宅志向の高まり、価値観の多様化などの社会変化を契機と捉え、
住宅都市としての価値を高めることで、圏域の発展にもつなげていきます。

本計画では、市の玄関口である狛江駅周辺について、「住民の暮らし」に焦点を当てた
まちの将来像やまちづくりの方向性を、「まちづくり方針」として描くこととしました。

第3章 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.1 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.2 新たなライフスタイルのイメージ

第3章 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.1 まちの将来像とまちづくりの方向性

まちの将来像

セカンドリビングのあるまち

便利なベッドタウンとして発展してきた狛江を、時代に合わせた新たなまちへ。
狛江を大きな家に見立てたとき、狛江駅は玄関にあたります。
今はただの通過点に過ぎない駅周辺の空間を、
くつろぎ、楽しみ、集えるもう1つの居間＝「セカンドリビング」にしたい。
狛江の新しい魅力を、北口から南口にさらに広げていきます。



まちづくりの方向性



<身体・心>

外に出て歩きたくなる、
“なんかいいよね”と感じられるまち。
水と緑を感じられる憩いの場や、
お互いを感じられる場があり、
医療・食・地域の連携で
からだ元気に健やかに
過ごせるまちを目指します。



<余白・遊び>

それぞれの余白時間を
好きに愉しめるまち。
家族や友人、個人で過ごせる場や
趣味などの活動ができる場、
子どもの遊び場が充実し、
新しい自分や好きな自分と出会う
“あそび”から育つまちを目指します。

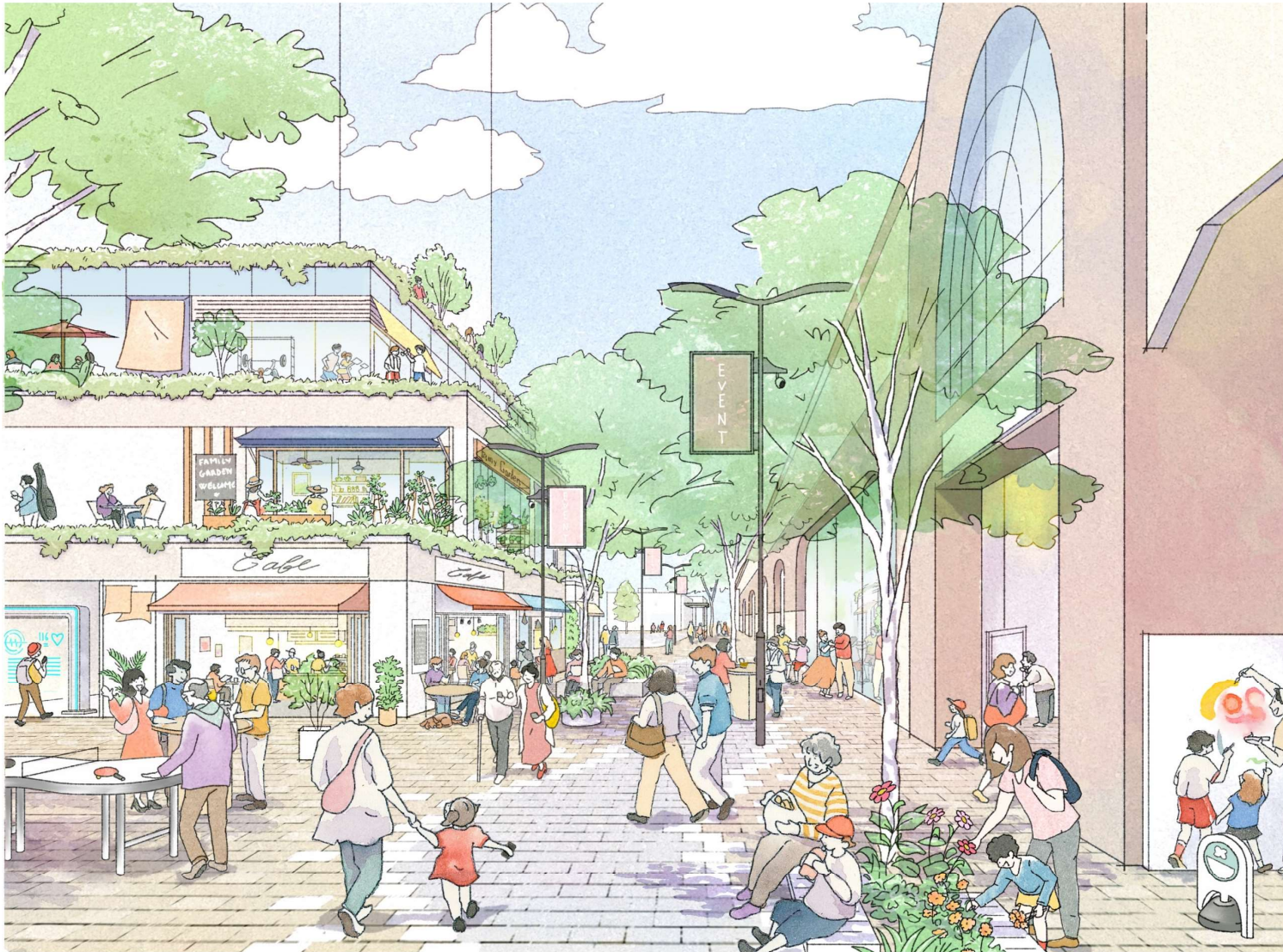


<時間・空間>

狛江の自然や歴史と、
このまちの未来がつながるまち。
災害への備えと地域コミュニティが
安心につながる、人と人が思い思いの距
離感でつながる、交通利便性が高い立地
を活かし周辺地域とつながる。
そんな“つながる”まちを目指します。

第3章 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.2 新たなライフスタイルのイメージ



からだで感じるまち

<身体・心>

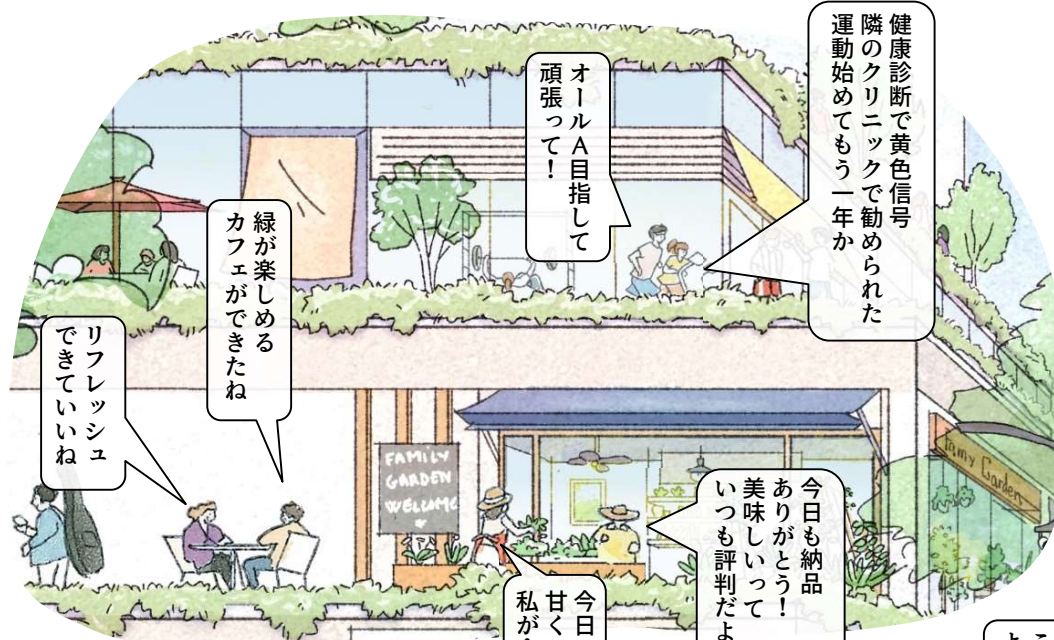
外に出て歩きたくなる、“なんかいいよね”と感じられるまち。水と緑を感じられる憩いの場や、お互いを感じられる場があり、医療・食・地域の連携でからだが元気に健やかに過ごせるまちを目指します。

新たなライフスタイルのイメージ

- ① 歩きやすい環境が整っている
- ② 外に繰り出したくなる
- ③ 気軽に体を動かせる
- ④ 気付くと健康を意識できている
- ⑤ 医療×〇〇で健康ライフが叶う
- ⑥ つながりを感じられる
- ⑦ 体がうれしい食事が食べられる
- ⑧ 心が元気になる自然の空間がある

第3章 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.2 新たなライフスタイルのイメージ : 解説



第3章 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.2 新たなライフスタイルのイメージ



あそびがあるまち

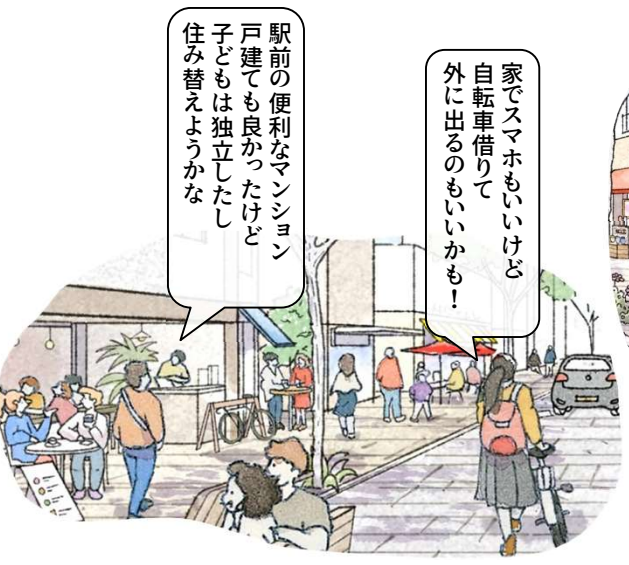
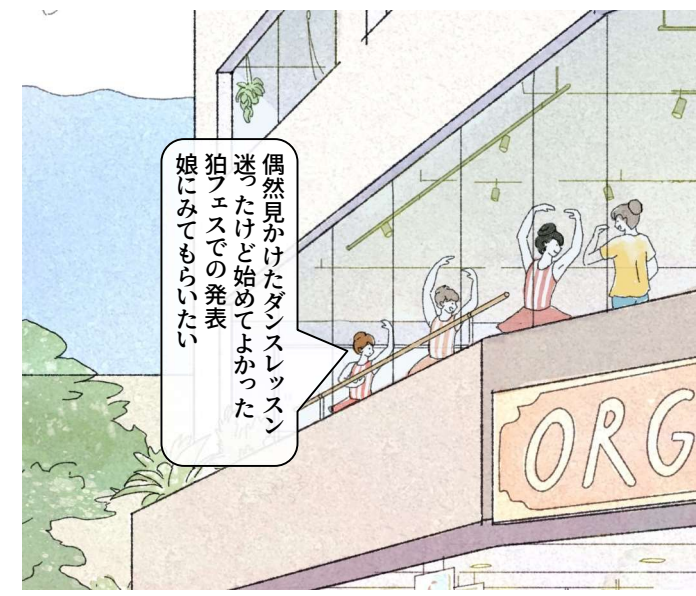
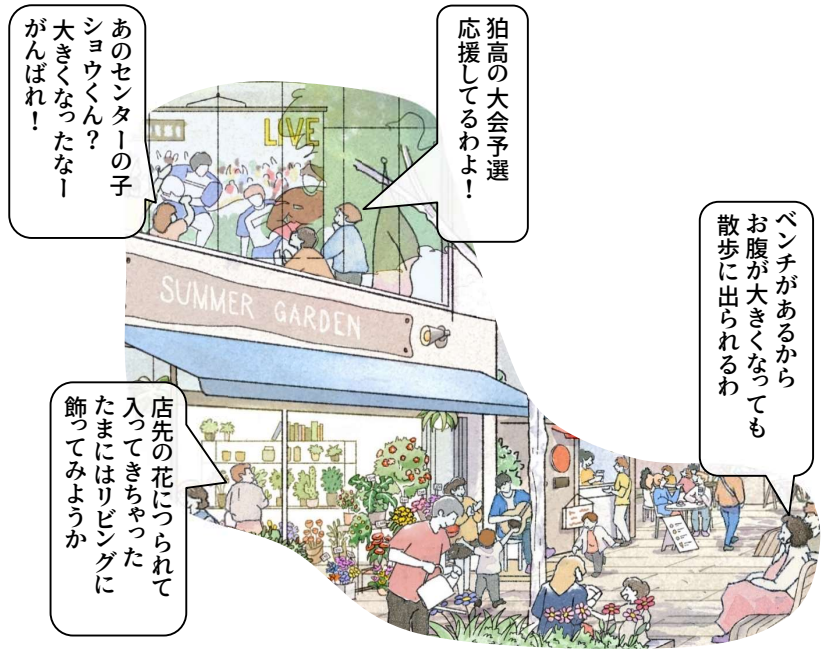
<余白・遊び>
それぞれの余白時間を
好きに愉しめるまち。
家族や友人、個人で過ごせる場や
趣味などの活動ができる場、
子どもの遊び場が充実し、
新しい自分や好きな自分と出会う
“あそび”から育つまちを目指します。

新たなライフスタイルのイメージ

- ① 新しい自分を見つけられる
- ② 好きを極められる
- ③ 食べる楽しみを感じられる
- ④ 自然に触れる楽しみがある
- ⑤ 自分(ぼっち)時間が過ごせる
- ⑥ 交流が生まれる
- ⑦ 子どもの遊び場が充実している

第3章 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.2 新たなライフスタイルのイメージ :解説



第3章 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.2 新たなライフスタイルのイメージ



つながるまち

<時間・空間>

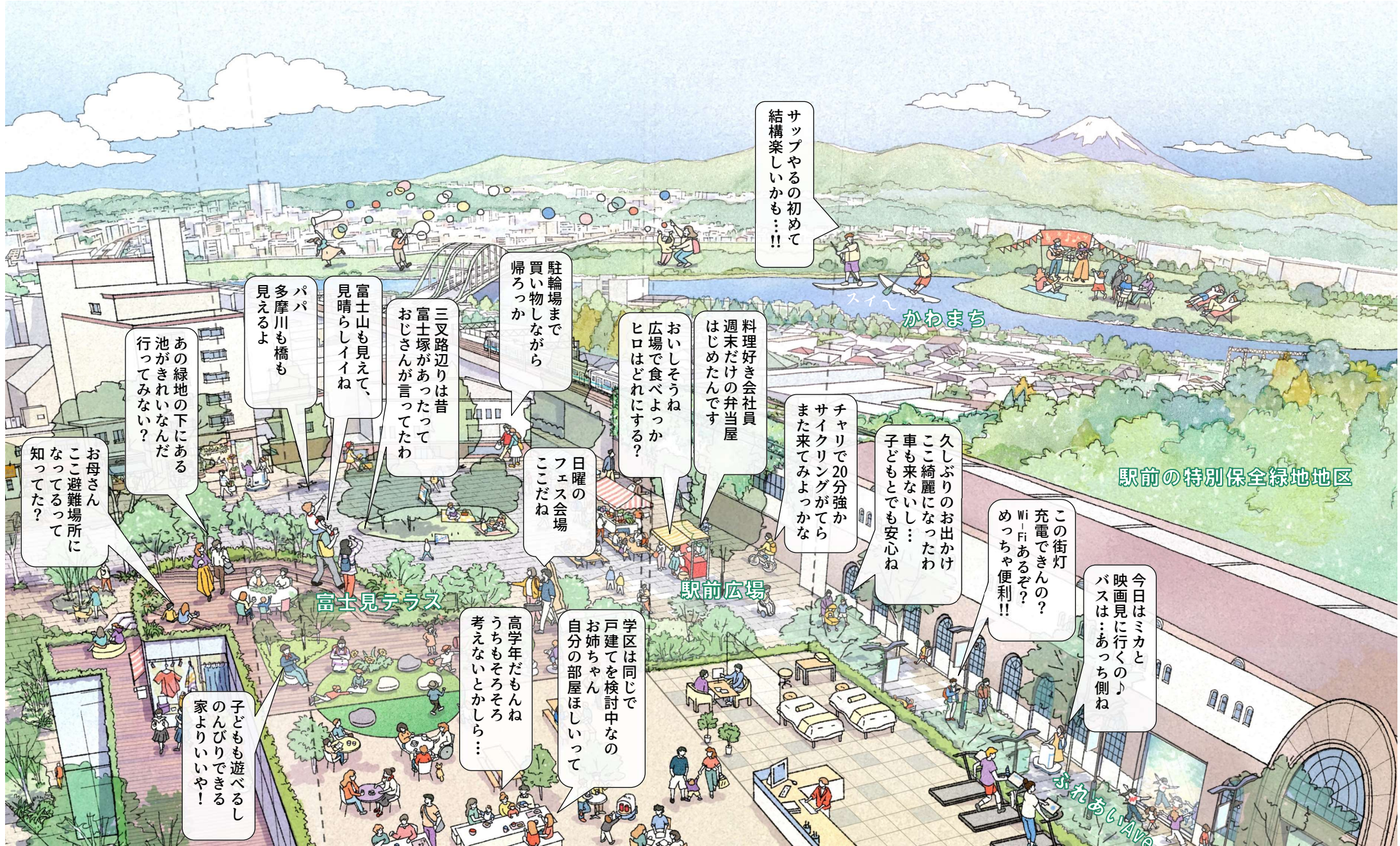
粕江の自然や歴史と、このまちの未来がつながるまち。災害への備えと地域コミュニティが安心につながる、人と人が思い思いの距離感でつながる、交通利便性が高い立地を活かし周辺地域とつながる。そんな“つながる”まちを目指します。

新たなライフスタイルのイメージ

- ① スムーズな移動で便利になる
- ② まちなかに滞留できる場所がある
- ③ 道路空間の役割分担が明確になっている
- ④ 充実した災害対策で安心できる
- ⑤ 充実した防犯対策で安心できる
- ⑥ 粕江の歴史が未来に紡がれる
- ⑦ 水と緑を感じられる
- ⑧ テクノロジーで豊かになる

第3章 まちの将来像とまちづくりの方向性

3.2 新たなライフスタイルのイメージ : 解説



第4章 取組方針

4.1 取組方針

第4章 取組方針

取組方針:一覧

取組方針とは、まちの将来像・まちづくりの方向性の実現に向けて取り組むべき方針について、狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画のまちづくりの分野別方針を踏まえ、9つの分野に分けて示したものです。この取組方針により、行政・市民・民間事業者等の多様な主体が連携してまちづくりを進めていくことを想定しています。

※具体的な施策案については、関係者と調整を行ったものではなく、あくまで案として記載しているものです。狛江駅周辺(主に南口周辺)のまちづくりを推進するために、今後関係者と実現可能性について検討・調整を行っていくものです。

まちの将来像	まちづくりの方向性			取組方針
	からだで感じるまち	あそびがあるまち	つながるまち	
セカンドリビングのあるまち	◎	○	○	1【パブリックスペース】 平坦な地形を活かした、歩いて心地よい居場所で溢れる
			◎	2【道路・交通】 生活圏をつなぐ、安全で円滑な交通環境がある
	○	○	◎	3【水と緑・土地の記憶】 日常の風景に、豊かな自然や土地の記憶を感じる
		○	◎	4【住環境】 だれもが愛着を持って住み続けられる、駅前の良好な住環境がある
	◎	○	○	5【拠点形成】 暮らしを豊かにする多様な機能が集う居場所がある
	○	◎		6【地域の個性】 このまちの良さが駅前からしみだす
	○	○	◎	7【景観】 自然を感じ、賑わいが連続する南北一体のまちなみを描く
			◎	8【安心・安全】 いざという時の市民の支えとなる場がある
	○	◎		9【市民参加・エリアマネジメント】 手と手が届く距離感で、みんなでまちを育てる

第4章 取組方針

取組方針1:パブリックスペース

平坦な地形を活かした、歩いて心地よい居場所で溢れる

狛江のフラットな地形を活かし、誰もが無理なく歩ける空間を拡充します。駅前広場や街路を単なる移動空間から、ベンチや木陰のある「過ごす場所」へ転換し、日常的な滞留を促します。

具体の施策案

#官民連携による公共空間の整備・活用 #ほこみち制度 #駅前の顔づくり #居心地の良い空間づくり #バリアフリー
#道路空間の見直し #多機能性のある公共空間の創出 #暑熱対策 #高架下の有効活用 #西側自由通路の整備
#ふれあい側道の歩行者専用道路化



北口のほこみち、広場

© (一社) まちみらいラボ

将来の南口通りのイメージ

第4章 取組方針

取組方針2:道路・交通

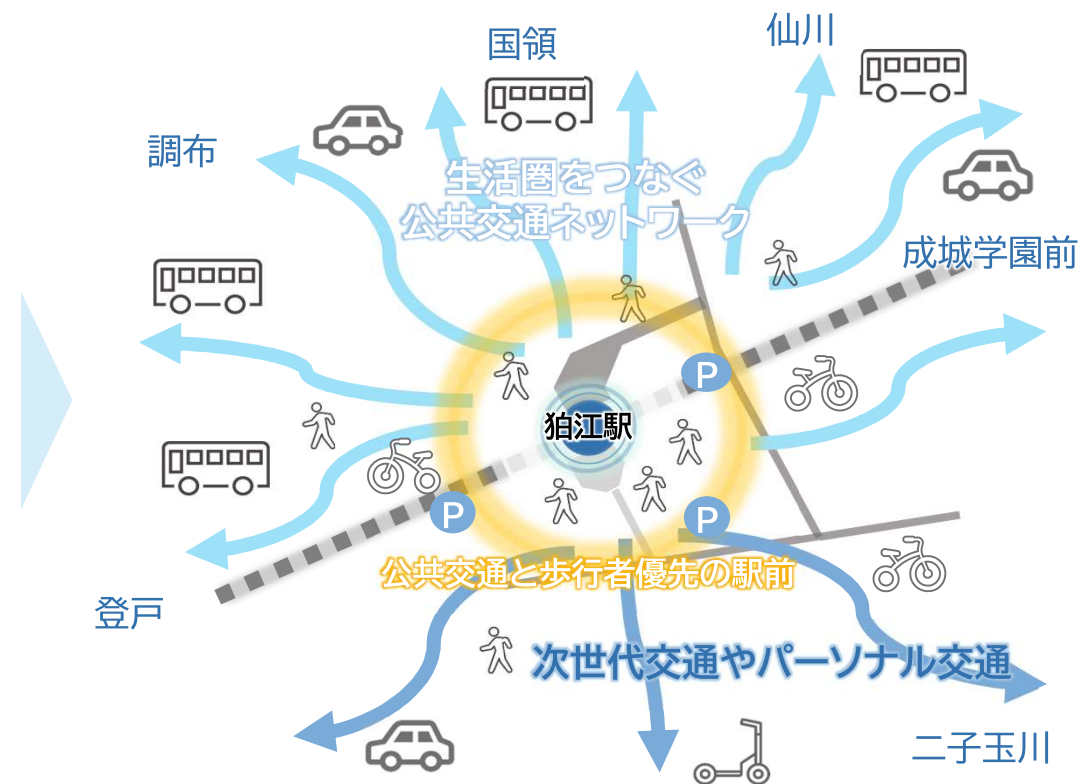
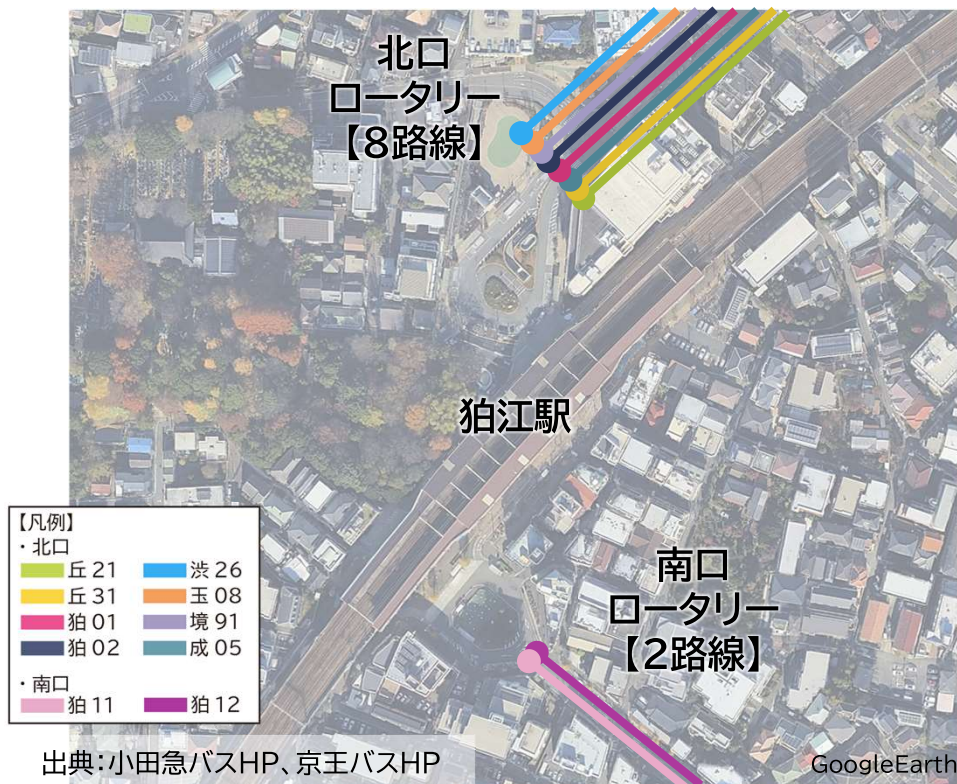
生活圈をつなぐ、安全で円滑な交通環境がある

時代に合わせ、北口と南口の交通機能を最適化します。歩行者優先の駅前や自動車・次世代モビリティ・自転車・歩行者が安全に共存できる環境を整え、コンパクトな狛江市内と周辺圏域をスムーズにつなぎます。



具体の施策案

#安全・快適な道路整備 #次世代モビリティ #駐車場・駐輪場の適正配置
#駅前広場見直し #地域公共交通ネットワークの最適化 #駅前の公共交通の集約 #パーソナル交通の利便性向上



第4章 取組方針

取組方針3:水と緑・土地の記憶

日常の風景に、豊かな自然や土地の記憶を感じる

多摩川や狛江弁財天池特別緑地保全地区等の自然や、農地や歴史的な土地の記憶といった、「点」としての資源を「面・線」でつなぎ、狛江らしい潤いと落ち着きのある景観を形成します。



具体の施策案

特別緑地保全地区等の保全・活用 # みどりのネットワーク形成 # 屋上緑化の推進
古道や古墳、暗渠の利活用 # 山並みへの眺望点の確保 # 潤いを感じる親水空間の整備



第4章 取組方針

取組方針4:住環境

だれもが愛着を持って住み続けられる、駅前の良好な住環境がある

子育て世代から高齢者まで、多様なライフスタイルに応え、誰もが安心して住み続けられる生活環境を整えます。都心近接の利便性を活かし、駅前に相応しい良質な住宅を誘導することで、豊かな環境を実現します。

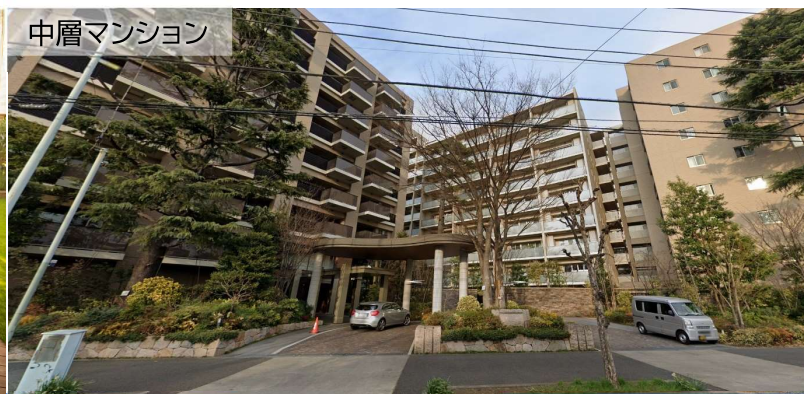
具体の施策案



充実した子育て環境づくりの推進 # 住み替え # 快適で持続可能な生活環境の形成 # 高齢者向け住宅環境づくり # 地域コミュニティの形成
アフォーダブル住宅の誘導 # 多様な住宅 # 住宅低層部の用途の誘導 # 駅前住環境を担う管理組合



オープンスペースやコレクティブハウスでの
コミュニティ形成



中層マンション



高層マンション



共用部の子育て支援スペース

PhotoAC



低層マンション



高層マンション

GoogleMap ストリートビュー

第4章 取組方針

取組方針5:拠点形成

暮らしを豊かにする多様な機能が集う居場所がある

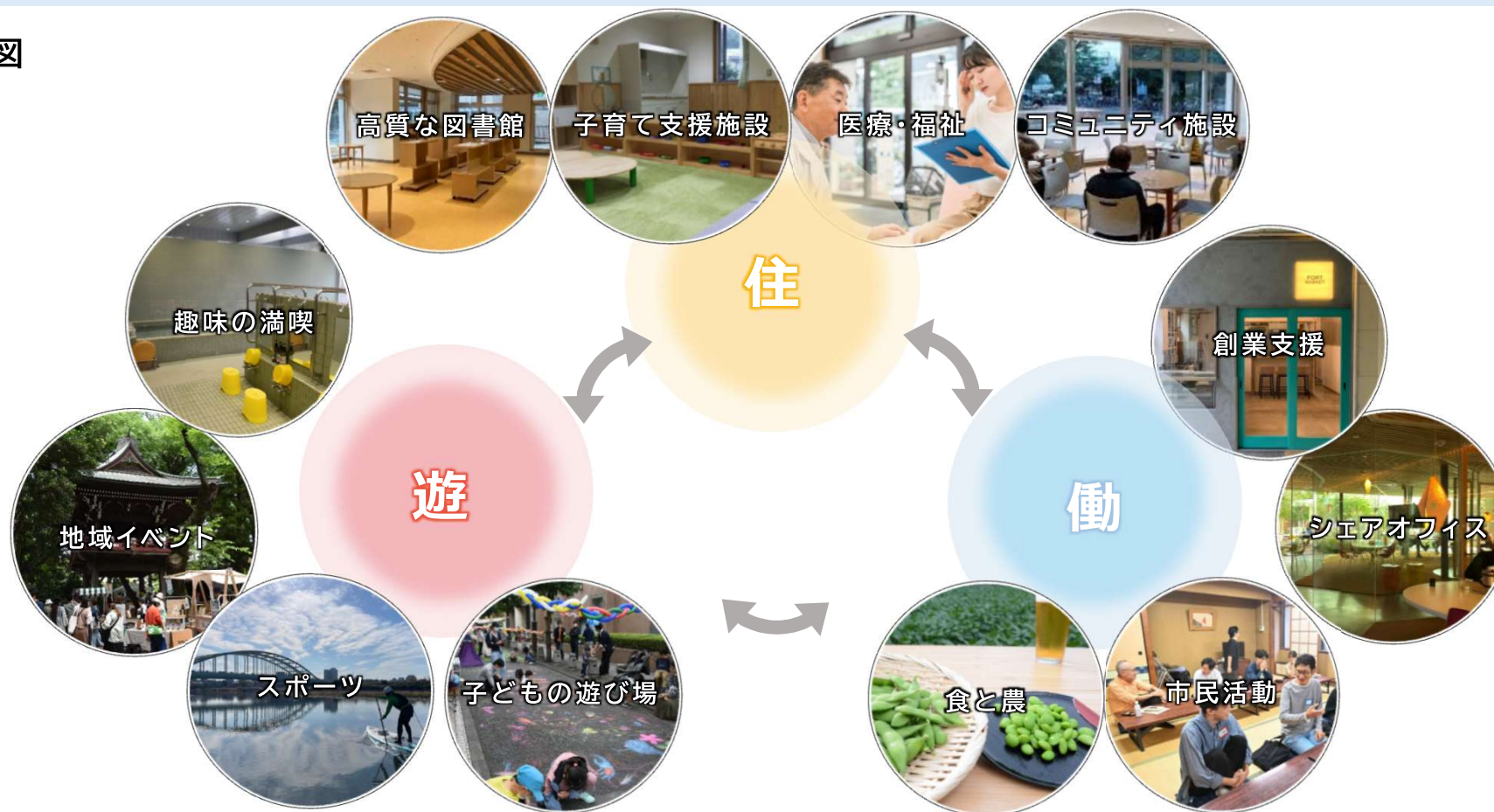
駅前の高度利用等により、まちに適した多様な都市機能を誘導することで暮らしの質を向上させます。住む・働く・遊ぶが市民の日々の暮らしの中で継ぎ目なく融合する、活気ある拠点を形成します。

具体の施策案

#商業・医療・福祉等の都市機能の集約 #幅広い働き方を支える場づくり
#土地の有効活用 #高架下の有効活用



イメージ図



第4章 取組方針

取組方針6:地域の個性

このまちの良さが駅前からしみだす

新しいチャレンジがしやすく、文化資源や都市農業、個人商店といった、地域独自の営みが駅前の風景に溢れ出すことで、画一的ではない固有の場所をつくります。

具体の施策案

#多様な文化・芸術に親しめる場や機会の創出 #地域産農産物の購買促進と普及啓発 #個人店による魅力創出 #起業・創業支援
#地域ブランディングの促進 #リノベーション #高架下の有効活用



【狛江の現在】



第4章 取組方針

取組方針7:景観

自然を感じ、賑わいが連続する南北一体のまちなみを描く

人が行き交う道路や沿道施設において、駅の南北で統一感を持たせるとともに、人の活動がまちに滲み出す、ヒューマンスケールを意識したデザインを誘導します。また、自然を臨む眺望点を確保します。

具体の施策案



- # 狛江市の顔にふさわしい景観づくり
- # 南北で連続する公共空間・沿道景観の形成
- # 自然への視線を確保する眺望配慮
- # 人の生活と地域活動が感じられるまちなみづくり
- # 富士見テラスの整備



北口



南口

第4章 取組方針

取組方針8:安心・安全

いざという時の支えとなる場がある

道路やオープンスペースを整備し災害に強いまちづくりを推進します。また、子どもや高齢者の見守りに配慮した環境を整備します。



具体の施策案

#狭あい道路の拡幅 #地域防災拠点の備蓄機能強化 #避難場所の確保 #共助・地域の見守り体制の充実
#街区再編まちづくりの推進 #通信インフラの充実



現在は、狭あい道路が多く存在し、防災・防犯上の課題がある。
(未整備地域)

GoogleMap ストリートビュー



電線地中化

出典:PhotoAC



イベント等の実施

楽しみながら防災知識を、身に付けることのできる
防災イベント



道路整備

開発と併せて基盤整備が実施
され防災・防犯上の課題が改善
(整備後の地区)

第4章 取組方針

取組方針9:市民活動・エリアマネジメント

手と手が届く距離感で、みんなでまちを育てる

市民・事業者・行政が、顔の見える温かい関係の中で連携できる体制を構築します。道路や広場を自分たちの舞台として使いこなし、持続的にまちの価値を高めるエリアマネジメントを実現します。



具体の施策案

#コミュニティ活動・市民参加の促進 #エリアマネジメント #管理組合との連携 #孤立支援対策

【狛江の現在】市民や企業が連携し、持続的にまちを使いこなす仕組みや公共空間

狛江市民まつり



多摩川いかだレース



狛フェス



TAMARIBA



珈琲参道



狛江駅周辺まちづくり方針(案) 参考資料

参考資料 有識者の意見(抜粋)

令和7年度の庁内の策定本部会議にご参加いただいた3名の有識者からの主な意見を抜粋してご紹介します。いただいた意見を取り入れながら、庁内で検討を進め、まちづくり方針(案)として取りまとめました。

卯月 盛夫 氏(早稲田大学総合研究機構)

- 市民にとって**新鮮さ、横断性**があるテーマが望ましい。
- 「遊び」は都市計画の文脈では珍しく、**魅力的な概念**。遊びが文化や社会形成に重要な役割を果たす考え(オランダ歴史家ヨハン・ホイジンガ)を参考にしてもらいたい。
- **子どもにやさしいまち**はすべての人に暮らしやすい。「**農住都市**」のイメージも大切にしてほしい。
- 企業で働くだけでなく、退職者や主婦・学生等が、市民活動やNPO法人等で**狛江市内で働く**という視点もある。
- まちづくり方針を実現していくためには、**民間と公共の役割分担を明確に**することが重要である。
- 取組方針に、「住宅都市・狛江にふさわしい駅前風景のあり方」を議論するために「**風景又は景観**」の追加を検討してほしい。

吉江 俊 氏(東京大学大学院工学系研究科講師)

- **自然が多く成熟した住環境**を求める層に狛江の潜在力があると考えられる。
- 健康は、身体的・社会的・精神的健康を包括する視点が必要。また、「人の健康」だけでなく、「人とまちの健康」が循環する視点が重要。
- 「遊び」には、2つの意味があり、余暇や娯楽(Play)に加えて「**余白**」「**可能性**」(Margin)を意味する。
- しごとと子育ては、都心近郊の特色として両立ニーズが高く、統合的なテーマとして整理できる。
- 施策を実施していくにあたり、「**新しい住み手を集める**」「**既存住民が住み続けられる**」「**新しい取組を支援する**」という3段階を意識して設計をしていくことが必要。

山崎 満広 氏(株式会社Green Cities CEO)

- 狛江市は市域が小さい一方で、生活圏・通勤圏は調布市・世田谷区・多摩川沿いへ広がっており、まちづくりのテーマは市境ではなく**生活圏・通勤圏を前提に設定**することが重要。
- 市が旗を振って**民間を誘導(インセンティブと支援の組合せ)**するリーダーシップが必要。
- これから先、ゆっくり走り続けるという気持ちをもってやっていけないといけない。
- 方針にも「余白」を残して、「**どこに伸びしろがあるか**」「**どこに関われるか**」というやり取りを市民とやっていければ、官民ともにまちづくりも楽しいと思えるはずだ。

上位計画における位置づけ: 東京都の計画(都市づくりのグランドデザイン・都市計画区域マスタープラン・多摩のまちづくり戦略)

- 都市づくりのグランドデザインと都市計画区域マスタープランにおいて、大規模な商業、医療、高齢者福祉、子育て支援施設など、都民の生活を支え、柔軟な働き方・暮らし方に対応する都市機能が集積した地域の拠点の形成を図る「**新都市生活創造域**」として位置づけられている。
- 都市計画区域マスタープランと多摩のまちづくり戦略において、商業、医療・福祉などの生活に必要な都市機能や柔軟な働き方・暮らし方にも対応する都市機能の集積を図る「**地域の拠点**」として位置づけられている。

都市づくりのグランドデザイン(令和4年6月)

【新都市生活創造域に位置づけ】

- 狛江駅周辺には、**日常生活を支える**商店街や、文化・交流機能を備えるとともに、多摩川をはじめとする水や緑の保全や拡大、**道路や公園などの整備**が進み、**緑豊かで機能的な市街地**が形成されています。

都市計画区域マスタープラン(令和3年3月)

【新都市生活創造域に位置づけ】

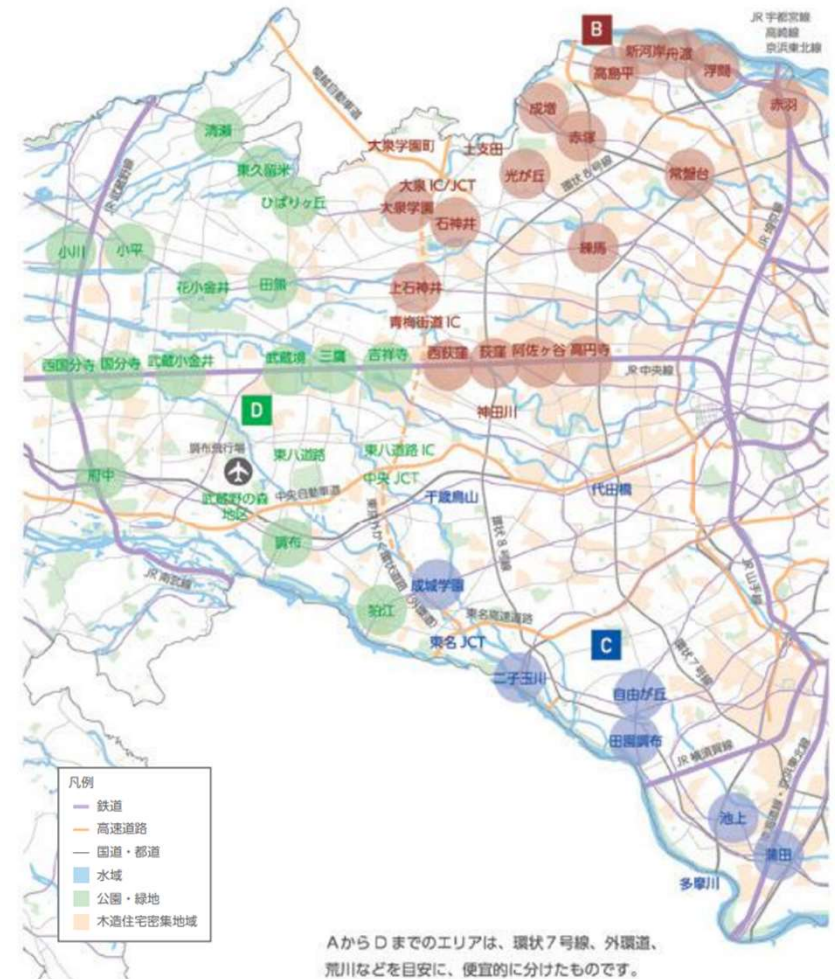
- 駅周辺には、**日常生活を支える**商店街や、文化・交流機能を備えるとともに、多摩川や**重要な環境資源である特別保全緑地地区**をはじめとする水や緑の保全や拡大、道路などの公共施設の整備が進み、**みどり豊かで機能的な地域の拠点**を形成

【地域の拠点に位置づけ】

多摩のまちづくり戦略(令和7年3月)

【地域の拠点に位置づけ】

- 立地適正化計画において**都市機能誘導区域**に設定し、商業施設の連続性がある道路沿道や、市役所等の公共公益施設を含む範囲において都市機能が立地している。
- 市内各地から公共交通によりつながる**交通結節点機能**が充実した拠点を形成している。
- 中心市街地としてふさわしい駅前空間にするため、**狛江弁財天池特別緑地保全地区等の貴重な自然・歴史資源**をいかした景観形成を図り、市民が誇りを持てる魅力的なまちを形成している。



出典: 都市づくりのグランドデザイン

上位計画における位置づけ: 狛江市の計画(狛江市第4次基本構想 後期基本計画)

- 将来都市像「ともに創る 文化育むまち ～水と緑の狛江～」の実現に向け、多様な主体の協働により地域文化や絆を育む社会の構築が目指されている。あわせて、豊かな自然環境と都市の活気が調和した、持続可能なまちづくりを推進することが示されている。

狛江市第4次基本構想 後期基本計画 (狛江市 令和7年3月)

「ともに創る 文化育むまち ～水と緑の狛江～」

◆「ともに創る」

「まちづくりの主体である市民を始め、地域を支える様々な主体がお互いに連携・協働し、支え合うことで、市民参加と市民協働によるまちづくりをより一層進め、安心して笑顔で住み続けられるまちをともに創っていくという想いが込められています。」

◆「文化育むまち」

「都心に近いながらも豊かである「水と緑」を大切にしたい、コンパクトさを活かした市民同士のつながりや絆等、狛江で受け継がれてきた『狛江らしい』、「狛江ならではの」文化をより一層育み、次世代に引き継いでいくことで、愛着や誇りを持つ魅力あるまちを目指していく……という想いが込められています。」

◆「水と緑の狛江」

「多摩川や野川、狛江弁財天池特別緑地保全地区に代表される狛江の貴重な財産である自然環境を大切に守り、それらを暮らしの中に活かすことで、潤いや安らぎを与えてくれる自然環境と、いつまでも住み続けたいと感じる良好な住環境、農商工業を通じた活気やにぎわいが共存しているまちづくりを進めていくという想いが込められています。」



出典: 狛江市第4次基本構想

上位計画における位置づけ: 狛江市の計画(狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画)

- ・ 狛江駅周辺は、狛江市全体の玄関口として「中心拠点」および「都市機能誘導区域」に位置づけられており、商業・医療・文化等の多様な都市機能の集約が目指されている。また、水害リスクへの対応を含めた安全性を確保しつつ、多世代が交流し、利便性と魅力が調和した拠点形成が目指されている。

狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（狛江市 令和4年12月）

「未来へつなげる 住み続けたいまち～住み心地のよさを実感できるまち 狛江～」

【第4章 まちづくりの分野別方針】

中心商業・業務地区の土地利用

中心拠点として機能的でにぎわいのある多様な都市機能の誘導を図る。

にぎわい商業・業務地区の土地利用

中心拠点、地域交流拠点の周辺において、都市機能の誘導や中高層の住宅利用等の複合的な土地利用を図り、にぎわいを創出する地区

防災環境形成エリアの土地利用

河川洪水の影響が大きく想定される区域において、災害にも強い、安心・安全なまちづくりを目指し、ハード・ソフトの対策を特に検討するエリア。

【第6章 立地適正化計画の方針】

狛江駅周辺都市機能誘導区域(中心拠点)

狛江駅から半径500m圏内を基本として、狛江駅からの商業施設の連続性がある道路沿道や、市役所等の公共施設が含まれる範囲に設定します。また、鉄道高下及び両側の沿道についても、施設の誘導先として活用が見込まれることから、和泉多摩川駅周辺と喜多見駅周辺の都市機能誘導区域と連続する形で区域を設定します。

誘導施設として、病院、図書館、市民活動センター、公民館が、誘導型の施設として位置づけられている。

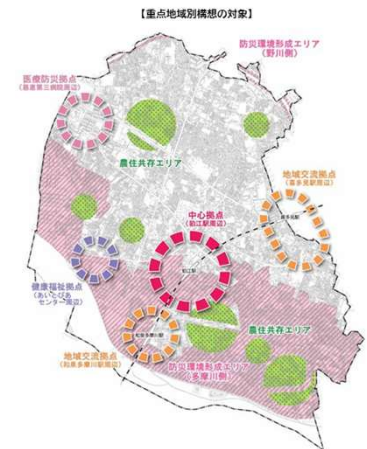
※都市機能誘導区域: 福祉・子育て・医療・商業等の様々な施設について、都市の拠点となる地区に集約させることにより、各種サービスが効率的に提供されるよう設定する区域

【第5章 重点地域別構想 中心拠点(狛江駅周辺)】

市全体の玄関口としてふさわしい利便性と魅力を備えた中心拠点

狛江駅周辺は、市全体の玄関口として、中心市街地の役割を担い、市内外から多くの人々が訪れ、快適な歩行空間の中で活発な都市活動や交流が行われる拠点を目指します。

多世代のニーズに対応した多様な都市機能の誘導を図るとともに、市内各地から公共交通によりつながる交通結節点機能が充実した拠点の形成を目指します。中心市街地としてふさわしい駅前空間として、狛江弁財池特別緑地保全地区等の貴重な自然・歴史資源をいかした景観形成を図り、市民が誇りを持てる魅力的なまちづくりを進めていきます。



【第7章 防災指針】

主な災害リスクと防災上の課題

洪水(多摩川・野川):

- ・多摩川により5.0m未満、72時間未満の浸水のおそれ
- ・両河川により北側一・二丁目にて3.0m未満、24時間未満の浸水のおそれ
- ・多摩川の家屋倒壊等氾濫想定区域(氾濫流・河岸侵食)の存在

内水:

狛江駅東側にて3.0m未満の浸水のおそれ

主な取り組み方針

洪水(多摩川・野川)リスクの低減

- ・一時的な避難場所となる民間避難ビルの確保による避難・防災体制の充実 等

関連する計画:こまえーエキマチビジョン(狛江駅北口周辺エリア 未来ビジョン)

- 官民連携のまちづくりを進めるために関係者が共有する狛江駅北口周辺エリアの将来像が示されている。現在の狛江駅周辺の状況と狛江市が持つ強みや特徴を踏まえて、狛江駅北口周辺エリアの将来イメージと、その実現に向けた各施策の方向性やロードマップ、役割分担を整理したものの。

こまえーエキマチビジョン(狛江駅北口周辺エリア 未来ビジョン) ((一社) 狛江まちみらいラボ 令和7年2月)

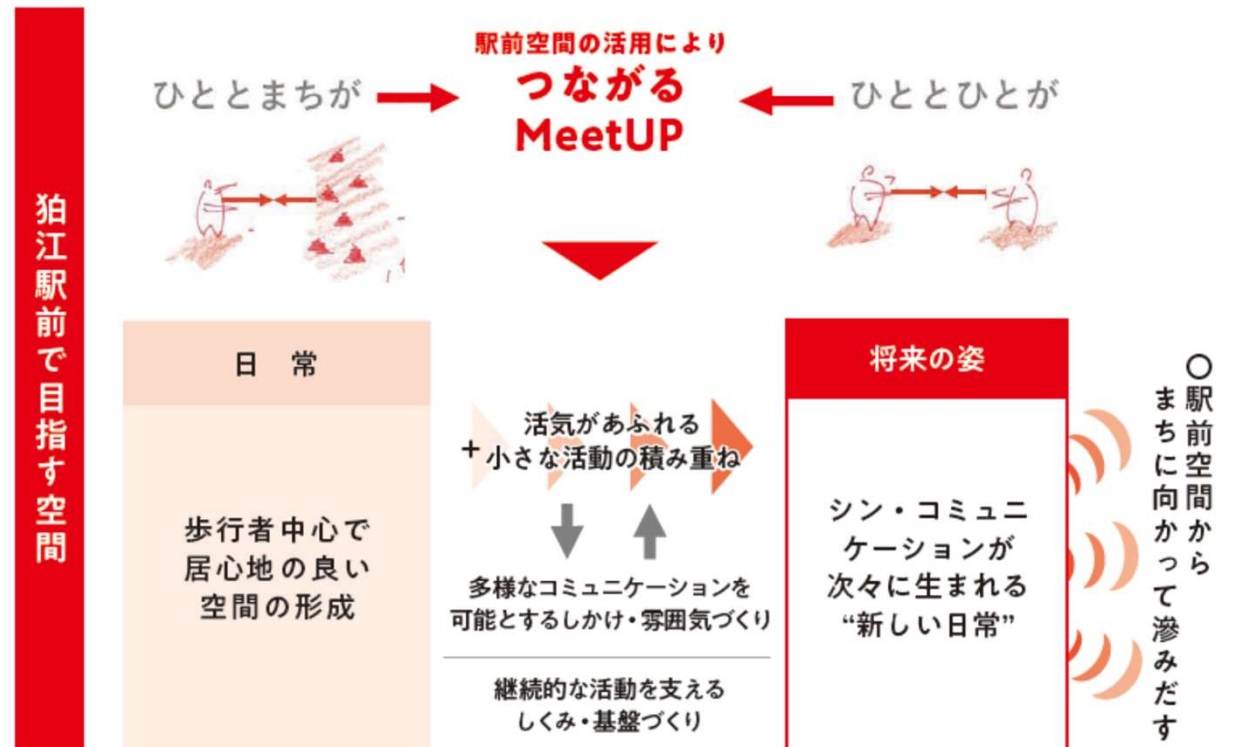
【ビジョンの目的・位置付け、対象エリア】

- 狛江駅北口周辺における官民連携のまちづくりを推進するため、地域の住民や団体、事業者、行政機関等の関係者や、このエリアの空間を活用する“プレイヤー”の皆さんで共有する対象エリアの将来像です。
- これからの狛江駅北口周辺エリアで、様々な主体がそれぞれの活動を展開していく際の指針として、このエリアが持つ独自の価値や可能性を、皆で共有し、広げていくために策定するものです。
- このエキマチビジョンは、狛江駅北口周辺の一帯のエリアのうち、市道や広場をはじめとした市が管理する公共用地を主な対象とします。



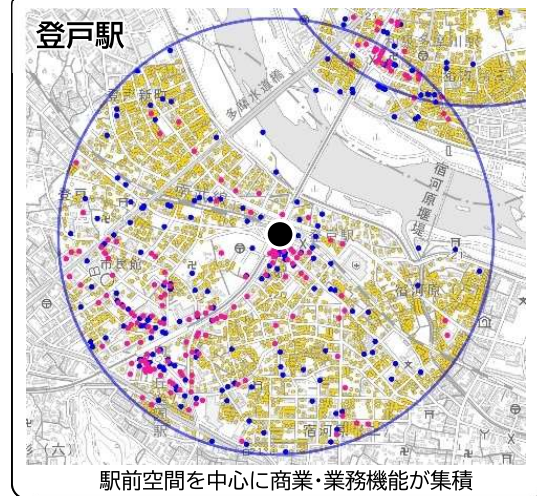
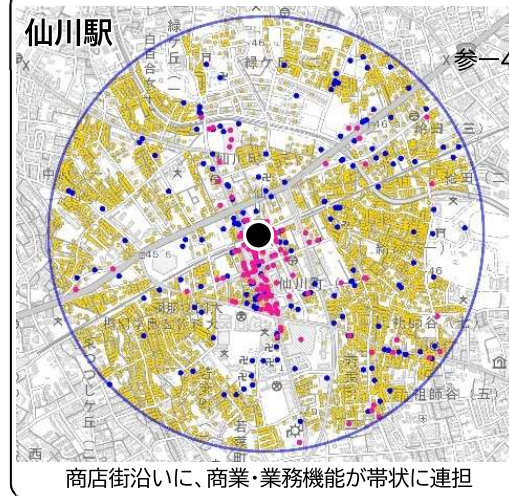
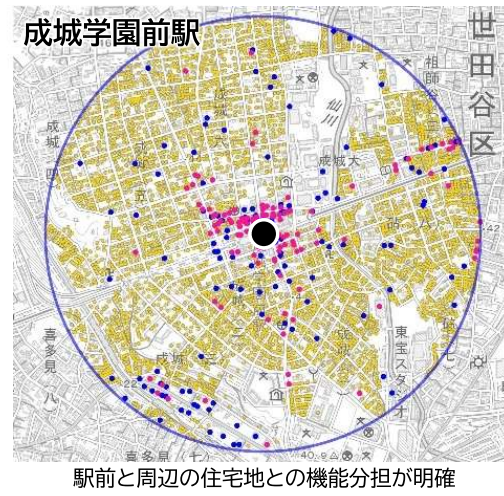
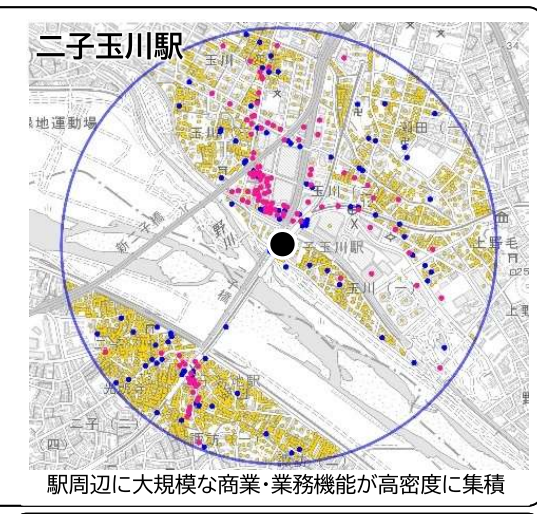
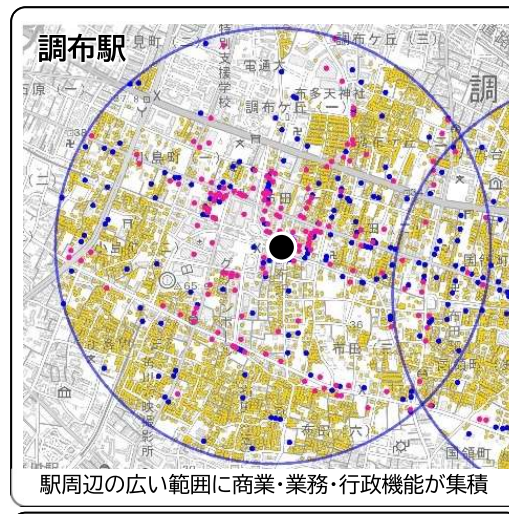
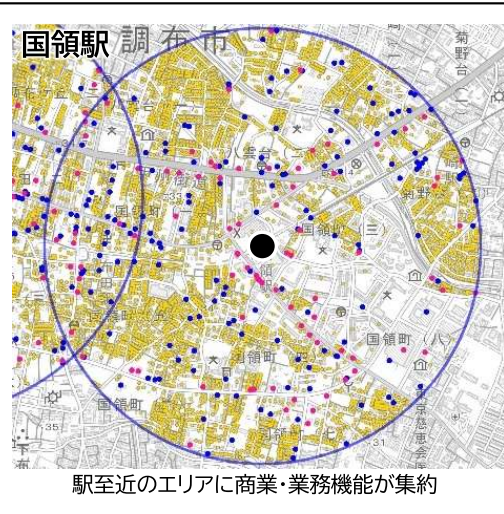
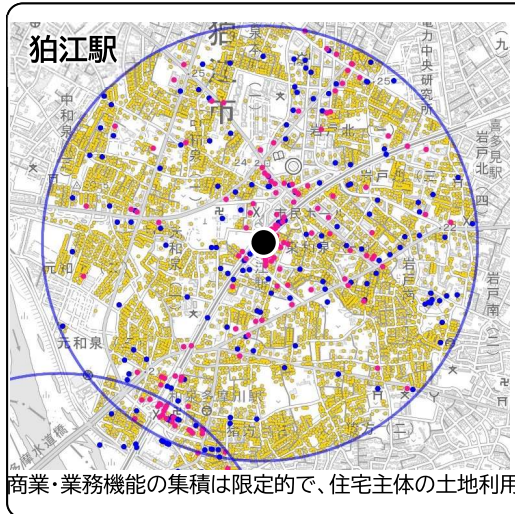
【駅前エリアの将来の姿(コンセプト)】

- ひととまち、ひととひとがつながる狛江駅前。歩行者中心の居心地がよい空間で、狛江ならではの新しいコミュニケーション(シン・コミュニケーション)が次々と生まれ、その賑わいが狛江のまち全体に向かって滲むように広がっていきます。



狛江駅周辺の特徴整理 (1)住環境:住宅・商業・業務施設の分布

- どの拠点も、住宅利用が主体であるまち。
- 商業・業務施設が少ないまち:狛江駅、国領駅、成城学園前駅
- 商業施設が多いまち:仙川駅
- 業務施設が多いまち:登戸駅
- 商業・業務施設が多いまち:調布駅、二子玉川駅

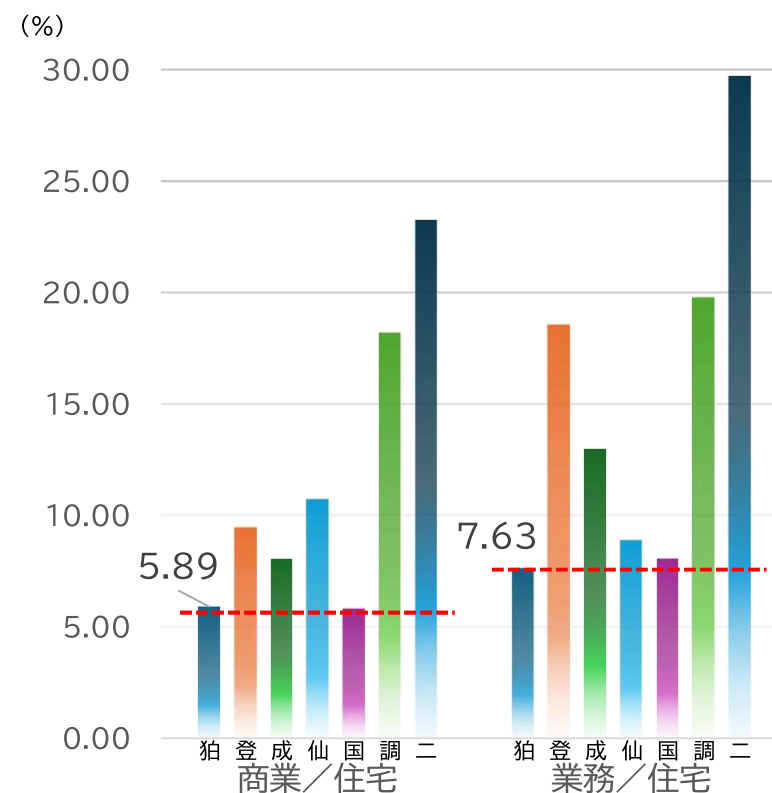
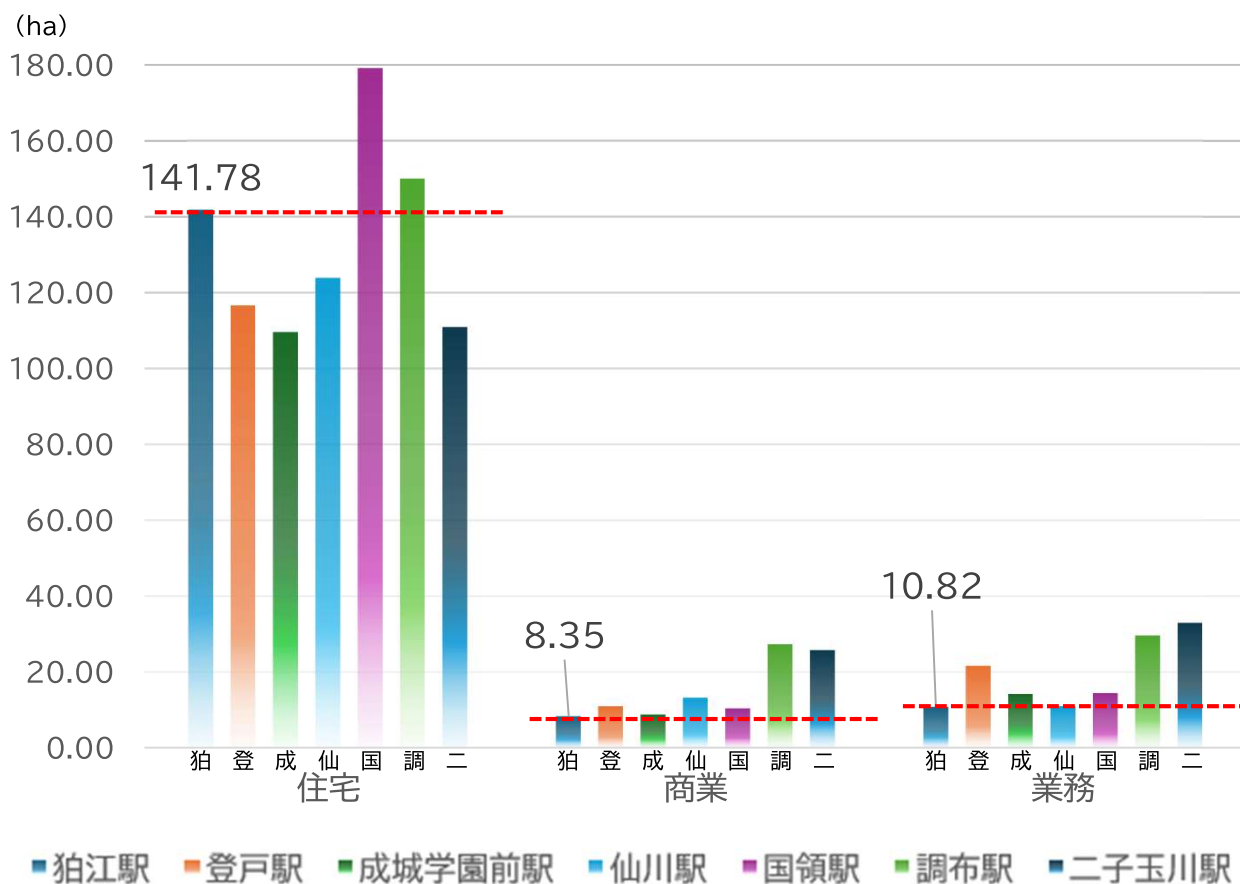


● 住宅 ● 商業 ● 業務

※ポイントデータは、主用途(最も面積が大きい用途)で分類される。又は、建物の性質として優先される用途として分類される

狛江駅周辺の特徴整理 (1)住環境:住宅・商業・業務施設の分布

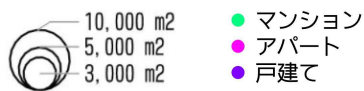
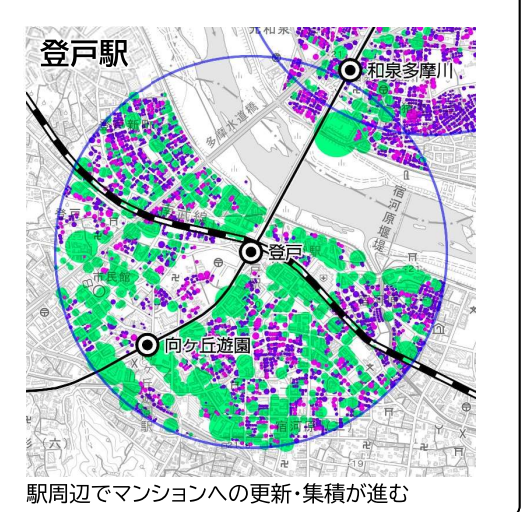
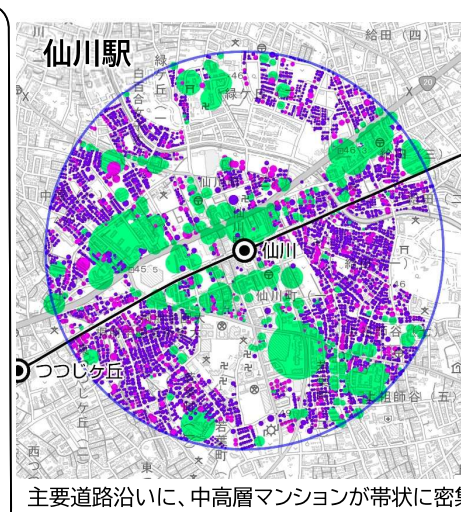
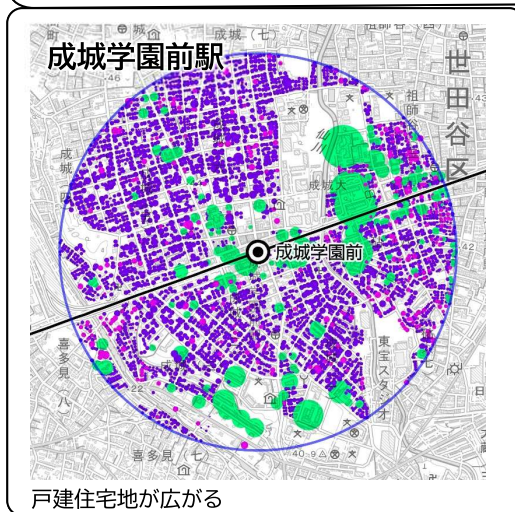
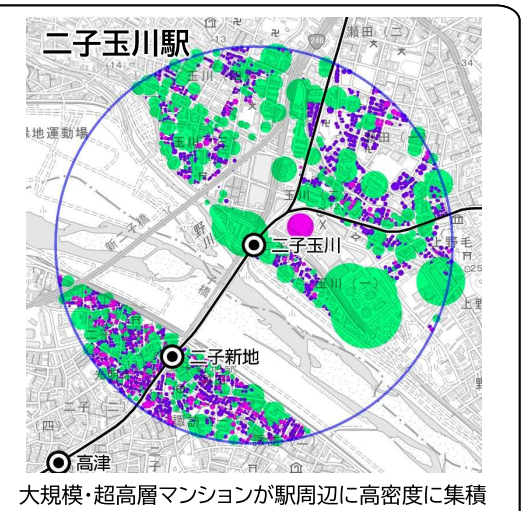
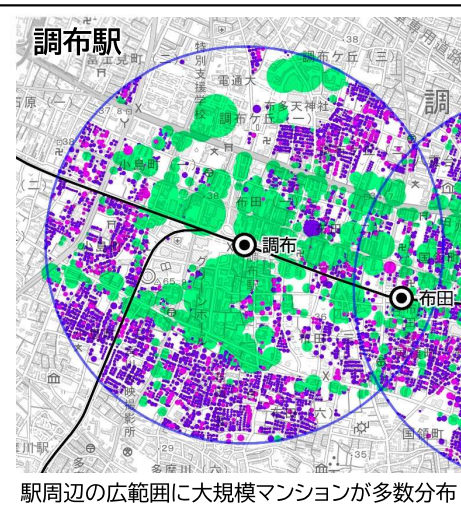
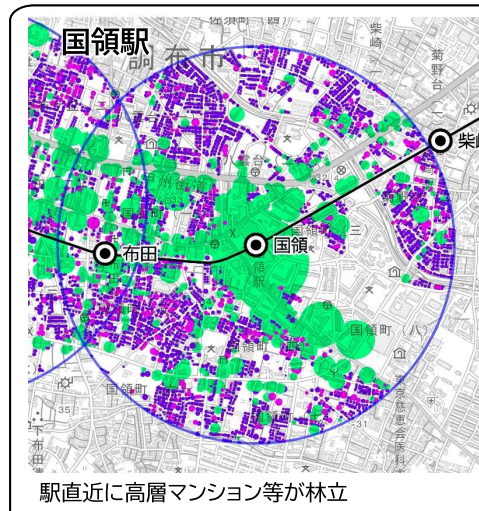
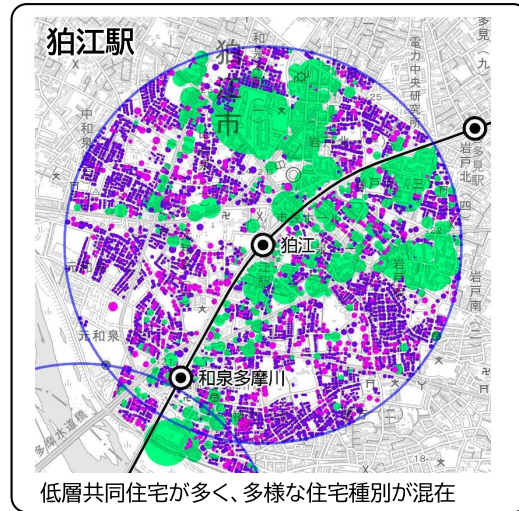
- 住宅面積:1位 国領駅、2位 調布駅、3位 狛江駅、4位 仙川駅、5位 登戸駅、6位 二子玉川駅、7位 成城学園前駅
- 商業面積:1位 調布駅、2位 二子玉川駅、3位 仙川駅、4位 登戸駅、5位 国領駅、6位 成城学園前駅、7位 狛江駅
- 業務面積:1位 二子玉川駅、2位 調布駅、3位 登戸駅、4位 国領駅、5位 成城学園前駅、6位 仙川駅、7位 狛江駅



※住宅の合計対象は、戸建て、マンション、アパート、団地、寮・社宅、住宅系建物、事業所兼住宅の合計
 出典: NSRI保有データ(ゼンリン建物ポイントデータ2020) 対象面積: 駅から半径800m

狛江駅周辺の特徴整理 (1)住環境:住宅種別の分布

- ・ 駅周辺にマンションが多いまち(高利用):国領駅、調布駅、二子玉川駅、仙川駅、登戸駅
- ・ 駅周辺にマンション・アパート・戸建て住宅が混在するまち(中利用):狛江駅
- ・ 駅周辺に戸建て住宅が多いまち(低利用):成城学園前駅

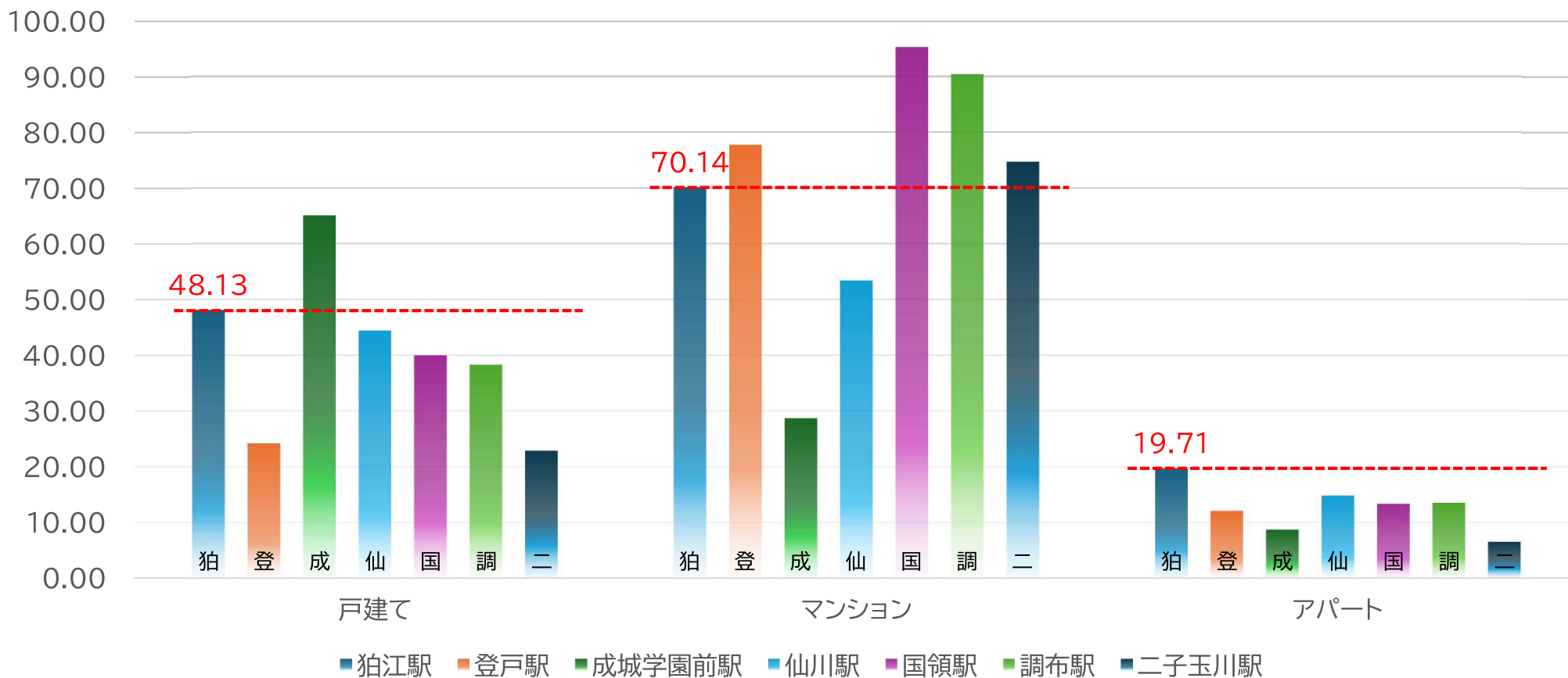


- ・ アパート=木造・軽量鉄骨造の低層共同住宅(主に2~3階)
- ・ マンション=RC造・SRC造など耐火構造の中高層共同住宅
- ・ ゼンリンは 構造 × 階数 × 規模 を基準に用途コードを付与
- ・ RC造なら2階でもマンション判定されることが多い

出典: NSRI保有データ(ゼンリン建物ポイントデータ2020) 対象面積: 駅から半径800m

狛江駅周辺の特徴整理 (1)住環境:住宅種別

- 戸建て床面積:1位 成城学園前駅、2位 狛江駅、3位 仙川駅、4位 国領駅、5位 調布駅、6位 登戸駅、7位 二子玉川駅
- マンション床面積:1位 国領駅、2位 調布駅、3位 登戸駅、4位 二子玉川駅、5位 狛江駅、6位 仙川駅、7位 成城学園前駅
- アパート床面積:1位 狛江駅、2位 仙川駅、3位 調布駅、4位 国領駅、5位 登戸駅、6位 成城学園前駅、7位 二子玉川駅



※住宅の合計対象(戸建て、マンション、アパート、団地、寮・社宅、住宅系建物、事業所兼住宅)の内、戸建て、マンション、アパートのみを対象に集計

※合計対象は、戸建て、マンション、アパートの3種類のみ

出典: NSRI保有データ(ゼンリン建物ポイントデータ2020) 対象面積: 駅から半径800m

狛江駅周辺の特徴整理 (1)住環境:自治体のイメージ

- 「住みたい自治体ランキング」において、東京都狛江市(狛江駅)は150位までの順位外となっており、上位にランクインしている他の自治体と比較して認知度が低い。
- ランクイン項目の内容を分類すると、「交通利便性」「生活利便施設の充実」「文化・娯楽環境の充実」「まちのイメージ・ブランド性」という4つの観点において対象の自治体は評価されている。
- 狛江市は、これら魅力ある拠点が集積する圏域に位置しており、高い利便性を享受できる「住む場所」としてのポテンシャルを有していると言える。

①住みたい自治体ランキング

自治体	駅	順位
東京都狛江市	狛江駅	—
川崎市多摩区	登戸駅	102
東京都調布市	仙川駅 国領駅 調布駅	28
東京都世田谷区	成城学園前駅 二子玉川駅	2

※ランキングは、150位まで

②住みたい自治体ランキング・魅力別TOP 10

自治体	駅	ランクイン項目件数	ランクイン項目の内容
東京都狛江市	狛江駅	0	—
川崎市多摩区	登戸駅	4	<ul style="list-style-type: none"> 夜間救急などに対応できる医療施設がある(病院や診療所など) いろいろな場所に電車・バス移動で行きやすい 通勤・通学など特定の場所に行きやすそう 物価が安いと感じる
東京都調布市	仙川駅 国領駅 調布駅	8	<ul style="list-style-type: none"> いろいろな場所に電車・バス移動で行きやすい 通勤・通学など特定の場所に行きやすそう 駅周辺に生活に必要な施設が揃っており便利だ 幹線通り沿いに生活に必要な施設が揃っており便利だ 魅力的な文化・娯楽施設が充実している(映画館、劇場、美術館、博物館など) 街が閑静である 「街らしさ」を感じる食・街並み・自然があって愛着がもてる 街に賑わいがある
東京都世田谷区	成城学園前駅 二子玉川駅	4	<ul style="list-style-type: none"> 雰囲気やセンスのいい、飲食店や個人商店(書店、美容院、雑貨屋など)がある 街の住民がその街のことを好きそう 人からうらやましがられそう 不動産の資産価値が高そう

※合計41項目の内、上位10内にランクインした項目の件数

狛江駅周辺の特徴整理 (1)住環境:自治体のイメージ

- 「住み続けたい自治体ランキング」では、首都圏人口5万人以上～10万人未満の55自治体の内7位にランクインし、**魅力別TOP10**においても5項目でランクインするなど、**一定の評価**を得ている。
- 狛江の魅力の1つに、「いろいろな場所に電車・バス異動で行きやすい」とあり、交通利便性が高いことが挙げられている。

③住み続けたい自治体ランキング

自治体	駅	順位
		2024
東京都狛江市	狛江駅	87
川崎市多摩区	登戸駅	107
東京都調布市	仙川駅 国領駅 調布駅	31
東京都世田谷区	成城学園前駅 二子玉川駅	14

※ランキングは、150位まで

④住み続けたい自治体ランキング・魅力別TOP10

自治体	駅	順位 (2024)	ランクイン 項目件数
東京都狛江市	狛江駅	7	5

※人口5万人以上から10万人未満の55自治体内、7位。

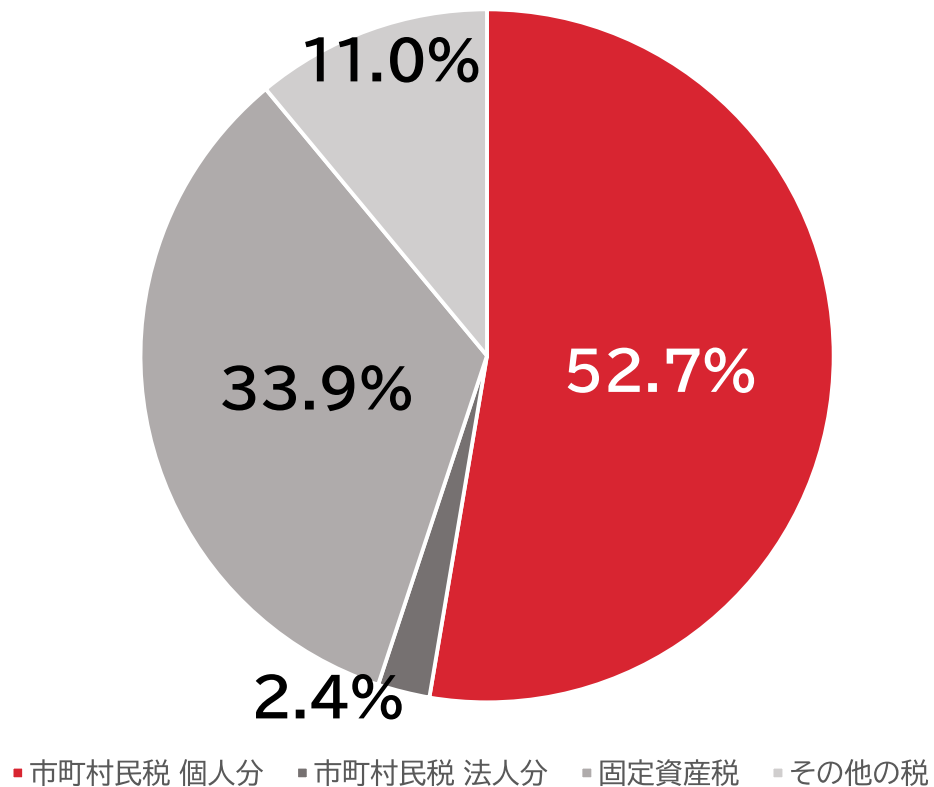
No	項目	ランクイン項目と順位
1	いろいろな場所に電車・バス移動で行きやすい	4
2	通勤・通学など特定の場所に行きやすそう	4
3	散歩・ジョギングしやすい	8
4	街の住民がその街のことを好きそう	8
5	不動産の資産価値が高そう	10

※合計41項目の内、上位10位内にランクインした項目の件数と該当項目
 ※住み続けたい自治体ランキングは上位20位まで、魅力別TOP10は上位10位まで

狛江駅周辺の特徴整理 (1)住環境:(参考)狛江市の歳入の特徴

- ・ 狛江市の税収の約53%が個人の市民税で構成されており、この比率は多摩26市の中で第1位である。
- ・ 住宅都市であることの証であり、今後も住み続けたいまちであり続けることが重要。

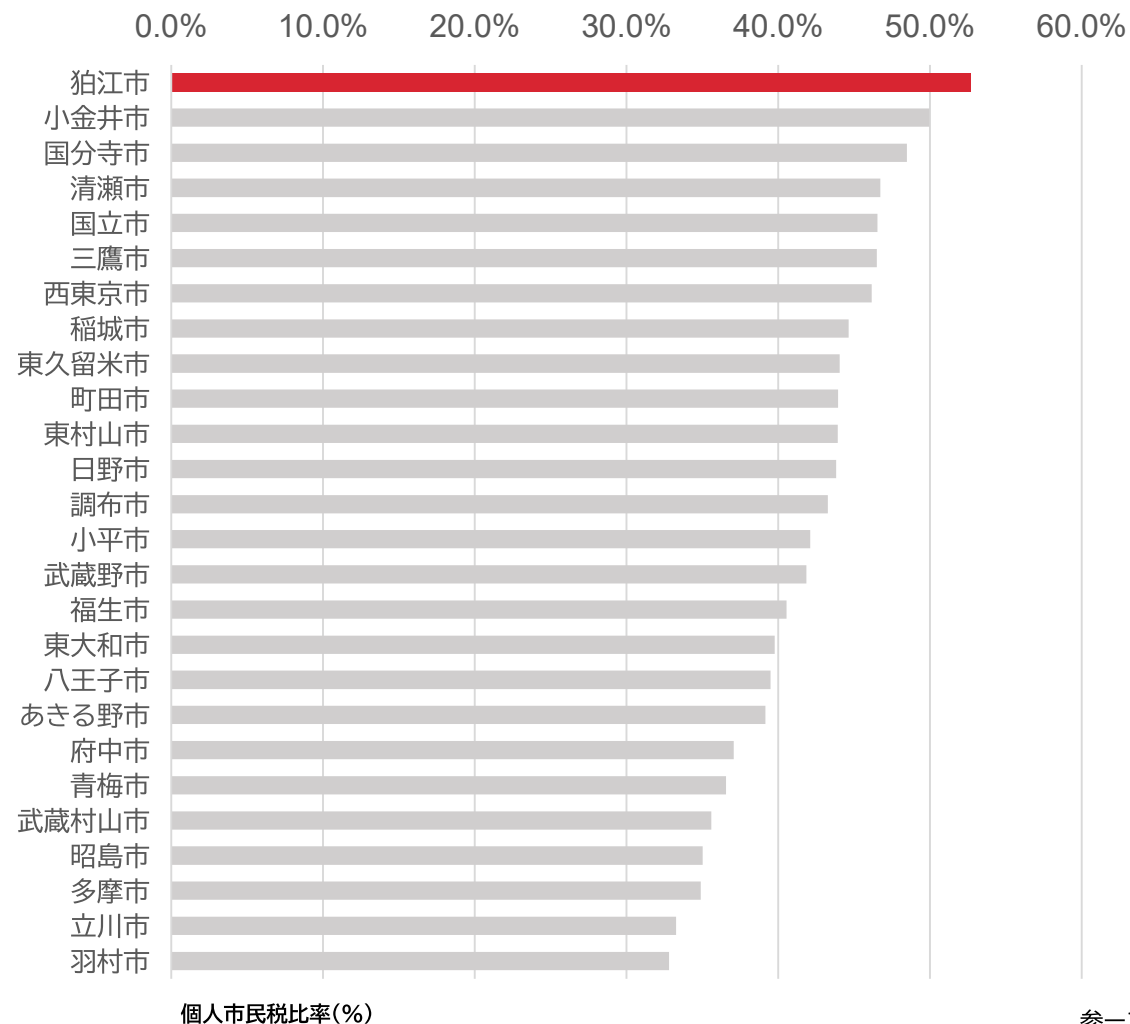
狛江市の市税内訳



出典 市町村決算状況調査結果(東京都総務局行政部市町村課)を基に市集計(R6)

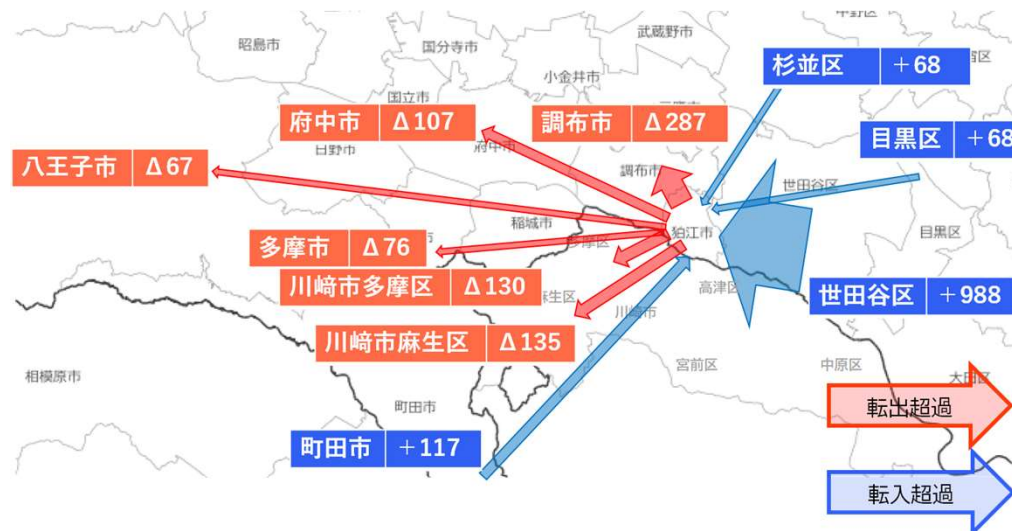
※ その他の税は、市町村税のうち、市町村税、固定資産税を除く全ての税である。

多摩26市 個人市民税比率の比較



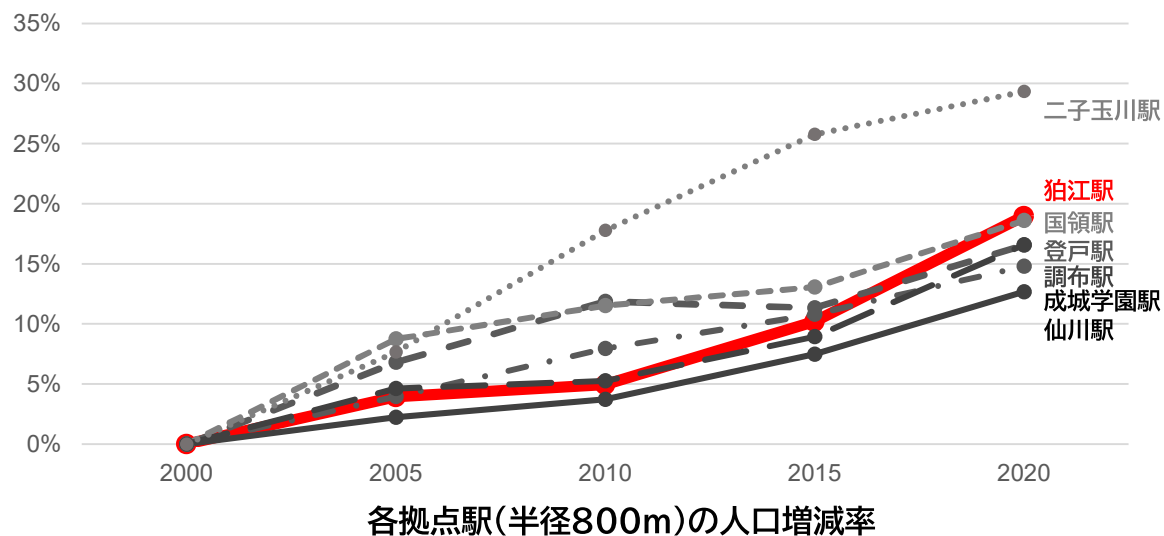
狛江駅周辺の特徴整理 (1)住環境:(参考)狛江市の人口流入

- 東側(世田谷区)から転入し、北側(調布市・府中市)や西側(川崎市麻生区、多摩区)へ転出している。
- 近隣拠点駅周辺も含め、人口は増加傾向。



2020-22 純移動数TOP10(政令市は区毎)

出典 Resas 地域経済分析システムを基に編集

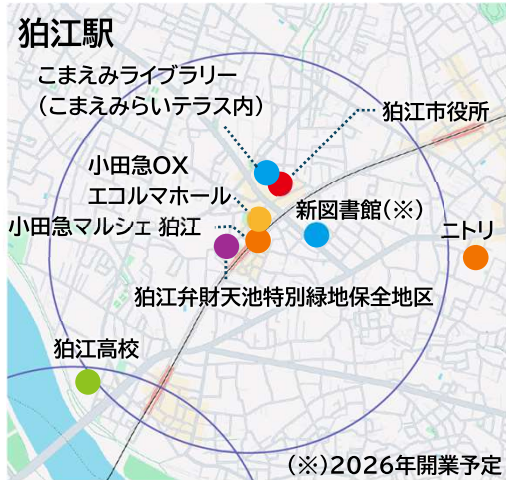


人口増減率 = ((人口の値 - 2000年人口の値) / 基準の値) * 100

出典:国勢調査

狛江駅周辺の特徴整理 (2)都市機能:主要施設プロット

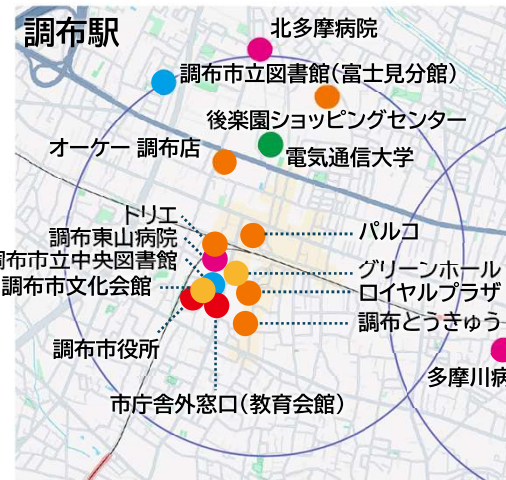
- 大規模商業施設が集積する周辺他駅とは異なり、狛江駅周辺は市役所・図書館・ホール等の行政・文化施設が駅徒歩圏にコンパクトに集積している。また、日常生活に必要な商業施設も駅至近に集積している。



市役所・ホール・図書館等の行政・文化機能が駅至近にコンパクトに集積し、市民生活の中心拠点を形成



駅前再開発ビルに商業・公共施設が集約され、近接して商業施設や大学病院等の医療機能も立地



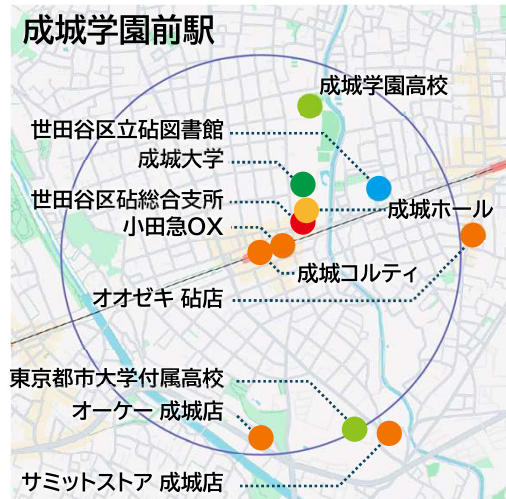
市役所・ホール等の行政・文化機能に加え、広域集客型の商業施設が高密度に集積



大規模再開発により、広域商業・業務機能と公園等の自然環境が一体的に整備・集積

- 医療施設(救急病院)
- 商業(大規模小売店)
- 市庁舎・出張所
- 図書館
- ホール
- 高校
- 大学
- 公園・広場等

出典:全国大型小売店総覧2022
各行政HP
Google map
対象面積:駅から半径800m



大学・高校等の文教施設に囲まれ、駅周辺には質の高い商業・行政サービス機能が立地



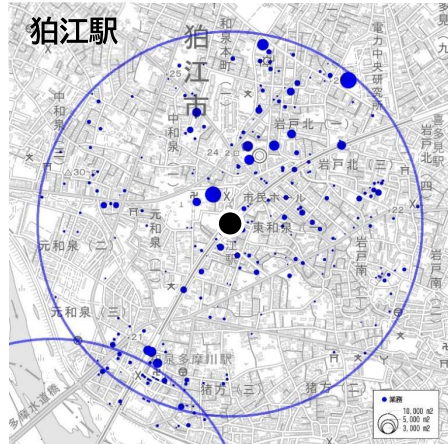
複数の大学・高校や劇場が立地し、商店街と共に芸術・文化・教育の薫る拠点を形成



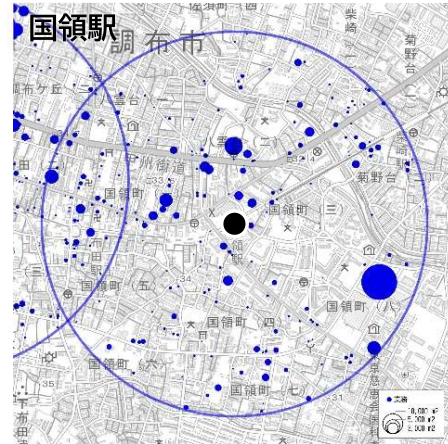
総合病院や大学関連施設に加え、駅周辺の再開発に伴い商業機能の立地が進む

狛江駅周辺の特徴整理 (2)都市機能:業務施設

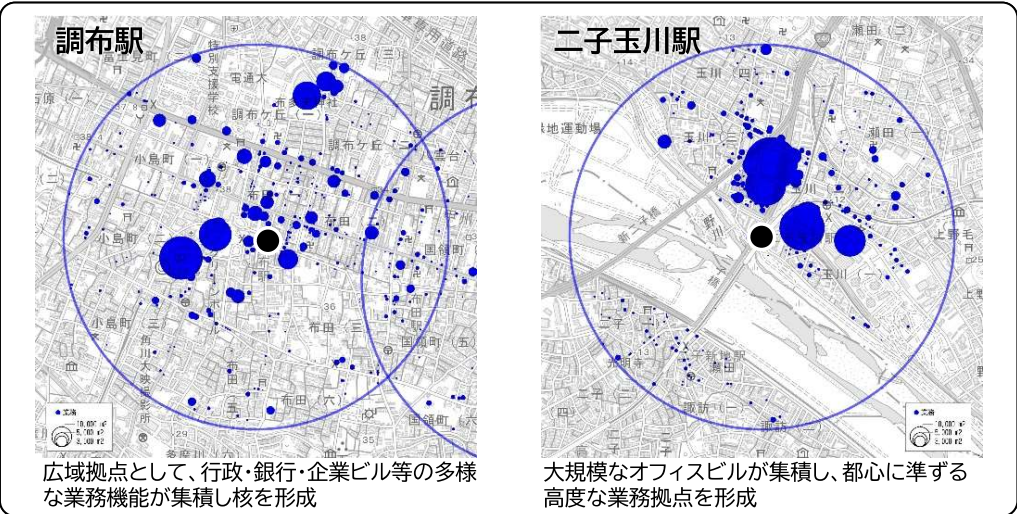
- 駅周辺に小規模業務機能が多いまち: 狛江駅、国領駅、成城学園前駅、仙川駅、登戸駅
- 駅周辺に大規模業務機能が多いまち: 調布駅、二子玉川駅



大規模な業務集積は見られず、生活圏に小規模な事業所が点在

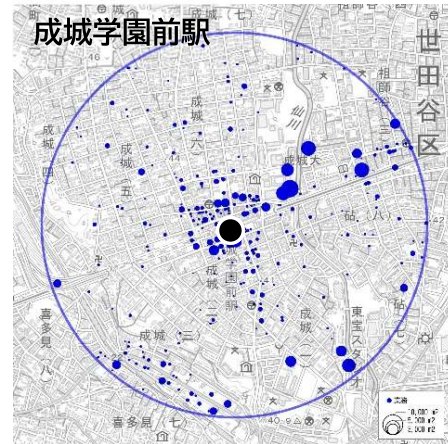


駅前の再開発ビル等に業務機能が集約されているが、その範囲は駅至近に限定

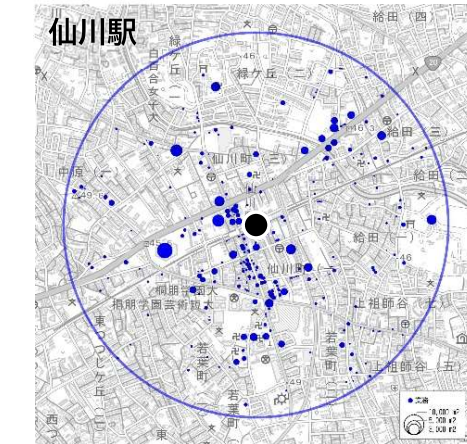


広域拠点として、行政・銀行・企業ビル等の多様な業務機能が集積し核を形成

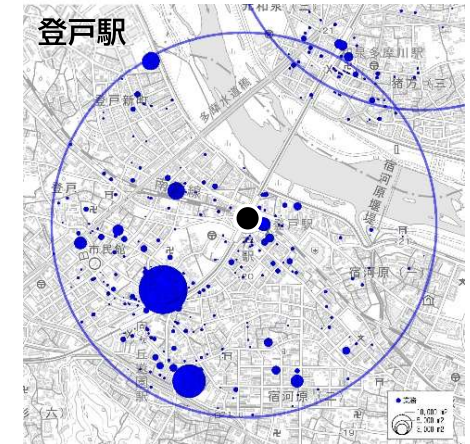
大規模なオフィスビルが集積し、都心に準ずる高度な業務拠点を形成



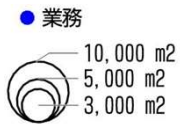
駅周辺に小・中規模の業務機能が点在するが、住宅地との棲み分けは明確



商店街や幹線道路沿いの商業施設と併存する形で、業務機能が帯状に分布



区画整理や再開発により、駅周辺に中規模の業務機能が集約されつつある

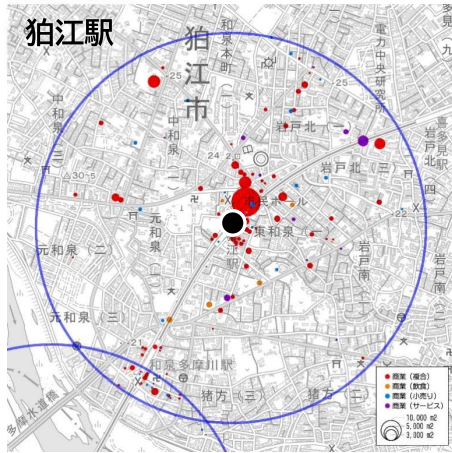


出典:ゼンリン建物ポイントデータ、2020
対象面積:駅から半径800m

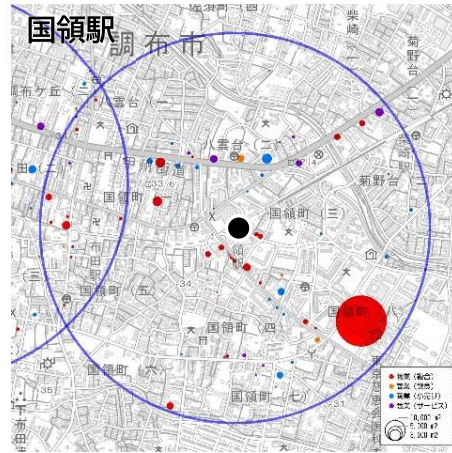
※本データの属性区分は、原則として建物全体のうち最も面積が大きい主用途、または建物の性質上優先される用途に基づいて分類している。そのため、例えば商業用途と住宅用途が併存する建物であっても、住宅部分の床面積が商業部分より大きい場合には、当該建物は「住宅」として分類される。この結果、建物内に商業施設が含まれている場合でも、データ上は住宅用途に計上されているケースがある。

狛江駅周辺の特徴整理 (2)都市機能:商業施設

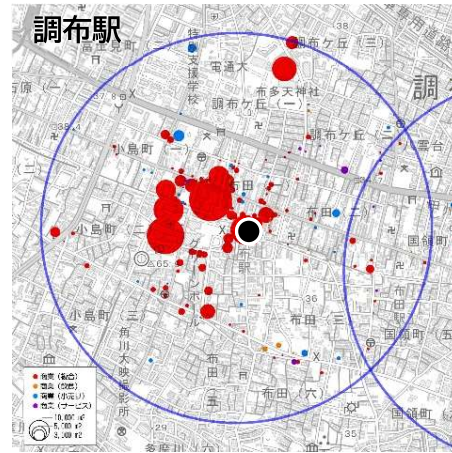
- ・ 駅周辺に小規模商業施設が多いまち: 狛江駅、国領駅、成城学園前駅、登戸駅
- ・ 駅周辺に大規模商業施設が多いまち: 調布駅、二子玉川駅、仙川駅



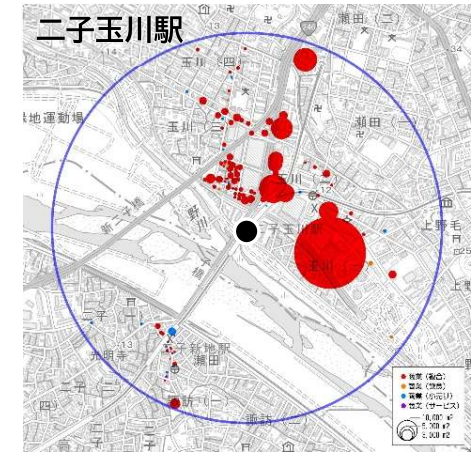
駅直近に中規模の商業機能(複合・飲食等)が集積する一方、周辺への面的な広がりには限定的



駅前のスーパー等に生活利便機能が集約され、高い日常利便性を確保



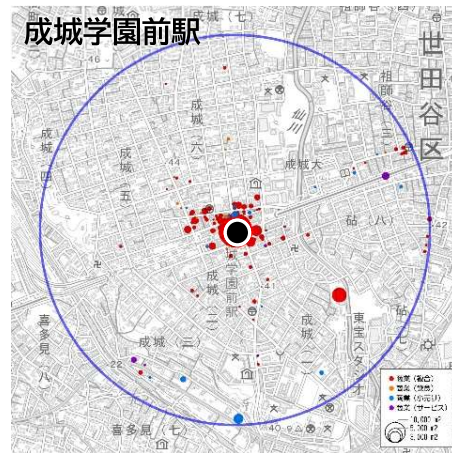
駅周辺の広範囲に大型商業施設が複数立地し、広域からの集客を担う商業核を形成



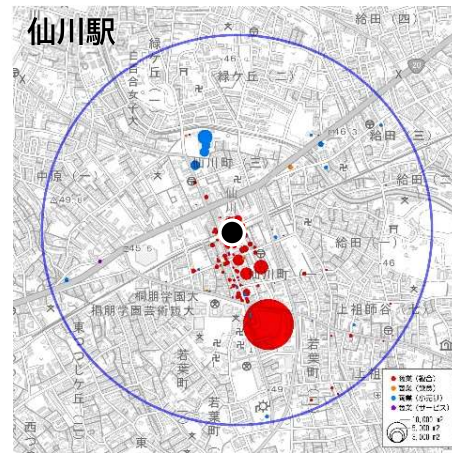
百貨店やSC等の大規模商業施設群が駅周辺に高密度に集積し、圧倒的な商業拠点形成



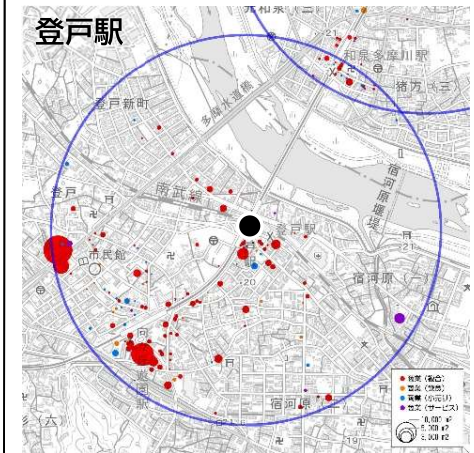
出典:ゼンリン建物ポイントデータ、2020
 対象面積:駅から半径800m
 ※本データの属性区分は、原則として建物全体のうち最も面積が大きい主用途、または建物の性質上優先される用途に基づいて分類している。そのため、例えば商業用途と住宅用途が併存する建物であっても、住宅部分の床面積が商業部分より大きい場合には、当該建物は「住宅」として分類される。この結果、建物内に商業施設が含まれている場合でも、データ上は住宅用途に計上されているケースがある。



駅ビルの商業拠点と商店街に機能が集約され、周辺の閑静な住宅街と明確に棲み分け



駅周辺から幹線道路沿いにかけて、商業施設が帯状に連続し、面的な賑わいを形成

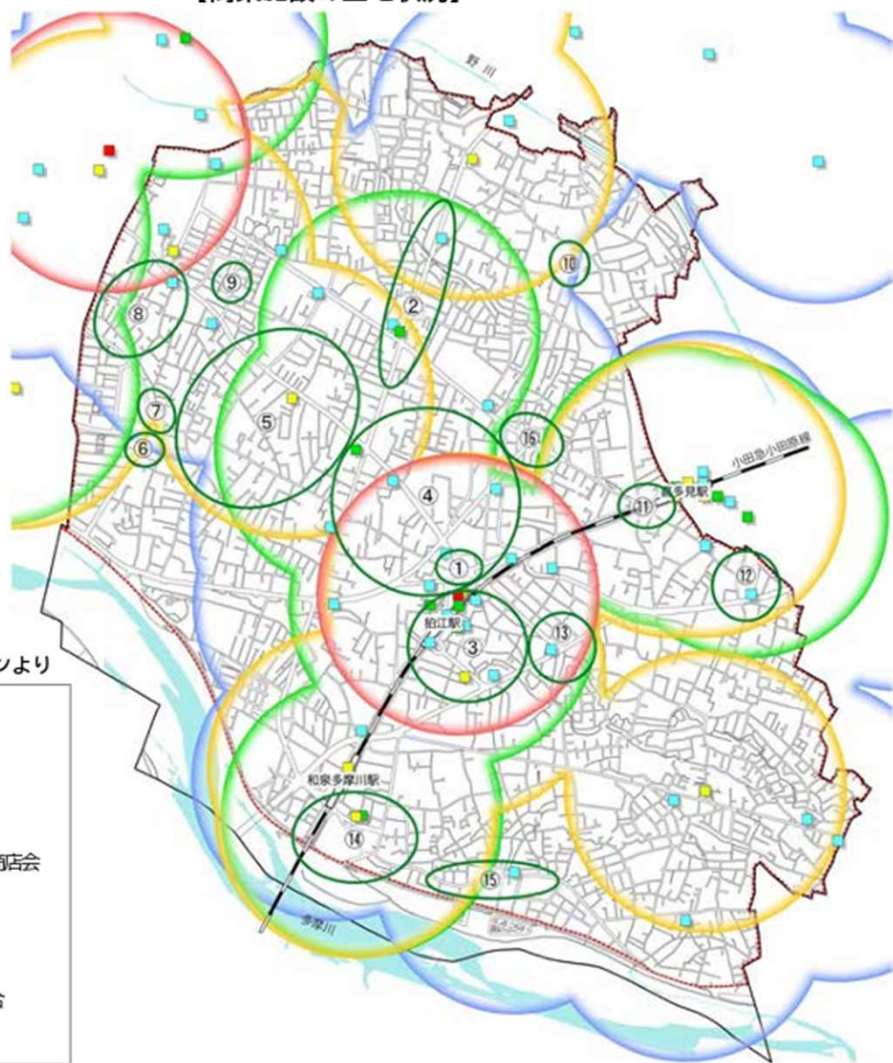


駅前広場や主要動線沿いに商業機能の立地・更新が進む

狛江駅周辺の特徴整理 (2)都市機能:狛江市の商業施設の立地状況

- ・ スーパーマーケットやコンビニエンスストア、ドラッグストアが市内全域に分散配置され、食料品や日用品といった日常的な買い物利便性は、ほぼ全ての居住エリアの徒歩圏内で確保されている。
- ・ 大規模商業施設は駅前のエコルマ1のみであるが、市北西部の一部は、調布市に立地する施設の徒歩利用圏に含まれている。

【商業施設の立地状況】



【狛江市商店会一覧】

○：狛江市商業振興プランより

- ① 狛江セントラル商店街
- ② 御台橋商栄会
- ③ 狛江駅前親栄会
- ④ 狛江駅北口商工振興会
- ⑤ 上和泉商店会
- ⑥ ひかり商店会
- ⑦ 狛江四小前商店会
- ⑧ 狛江ショッピングセンター商店会
- ⑨ 狛江団地商店会
- ⑩ 狛江五小前商店会
- ⑪ 岩戸栄通り商店街
- ⑫ 二の橋通り商店会
- ⑬ 狛江銀座商店会
- ⑭ 和泉多摩川商店街振興組合
- ⑮ 猪方駒井商店会
- ⑯ 狛江中央商店会

※徒歩利用圏：
都市構造の評価に関するハンドブック
(国土交通省)より高齢者の一般的な
徒歩圏である半径500mに設定

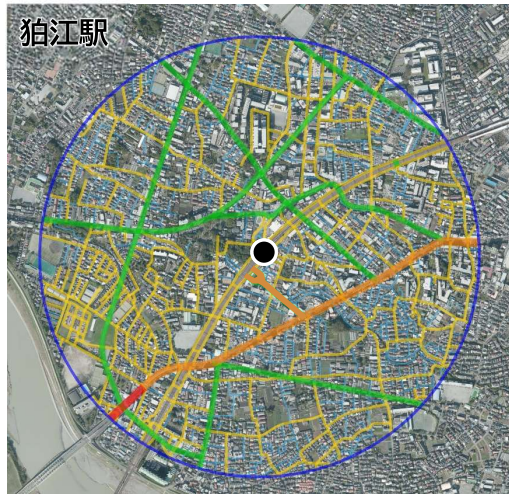
出典：一般社団法人日本ショッピング
センター協会「全国都道府県別 SC 一覧」、
全国スーパーマーケットマップ、
ドラッグストアマップ、
コンビニエンスストア各社ホームページ
(いずれも令和4(2022)年6月)
狛江市商業振興プラン(平成31(2019)年4月)

凡例

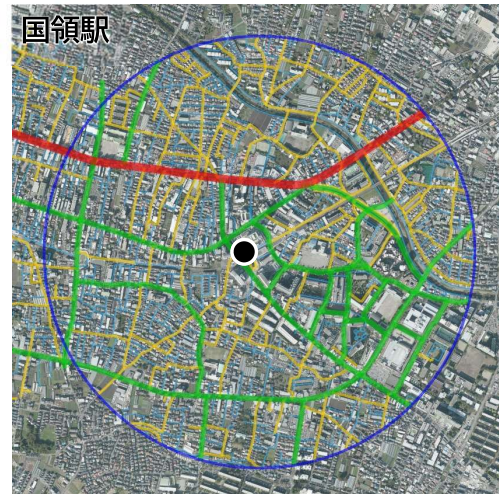
	行政区域		ショッピングセンター
	市街化区域		スーパーマーケット
			ドラッグストア
			コンビニエンスストア
			ショッピングセンター徒歩利用圏(半径500m)
			スーパーマーケット徒歩利用圏(半径500m)
			ドラッグストア徒歩利用圏(半径500m)
			コンビニエンスストア徒歩利用圏(半径500m)

狛江駅周辺の特徴整理 (3)交通・インフラ:道路幅員の整理

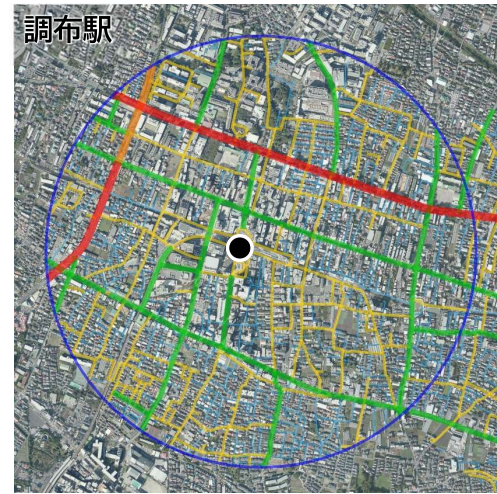
- 各拠点とも都市の骨格となる道路網が形成されているが、狛江駅周辺は広域的な通過交通を担う幹線道路が整備されている一方、他拠点と比較して幅員13m以上の道路割合は低い。さらに駅周辺の整備状況には偏りがあり、特に南口周辺は他拠点で見られるような道路ネットワークが形成されておらず、幅員5.5m未満の細街路が多く残存しているのが特徴である。



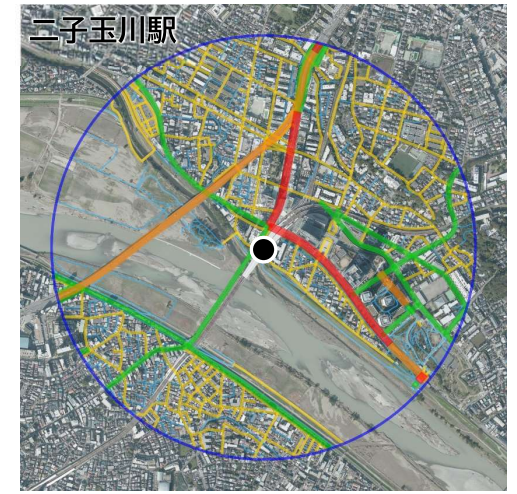
駅の南口周辺を中心に道路基盤整備が課題



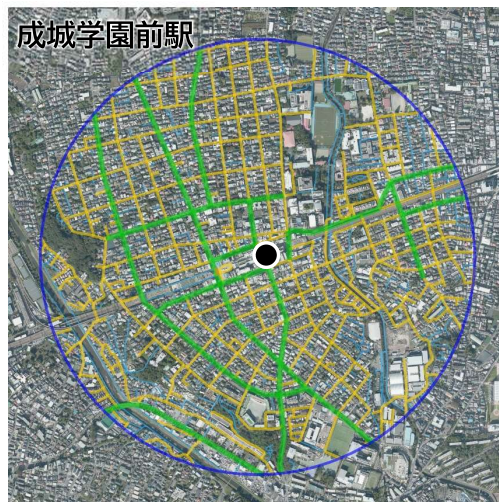
再開発による基盤整備により、安全性と交通円滑化を確保



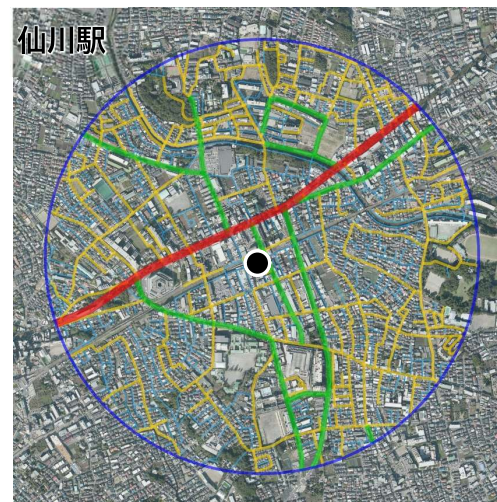
多様な機能を支える広幅員な骨格道路網



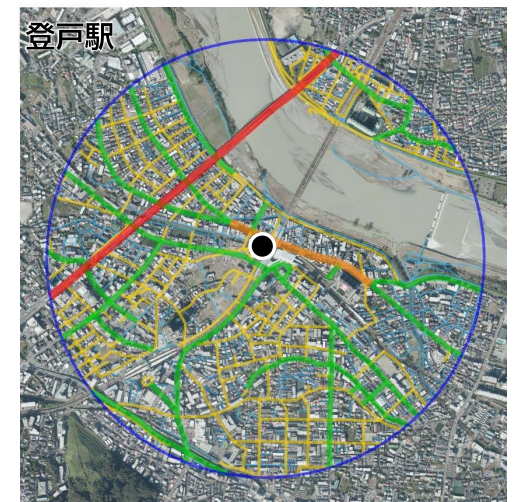
広幅員道路と、歴史的な生活道路が対照的に共存



計画的な構成により、幹線と生活道路が調和した住宅街



商店街や主要動線沿いに一定幅員の道路が配置



一定幅員の道路が整備され、安全な回遊ネットワーク

狛江駅周辺の特徴整理 (3)交通・インフラ:狛江市域の地形

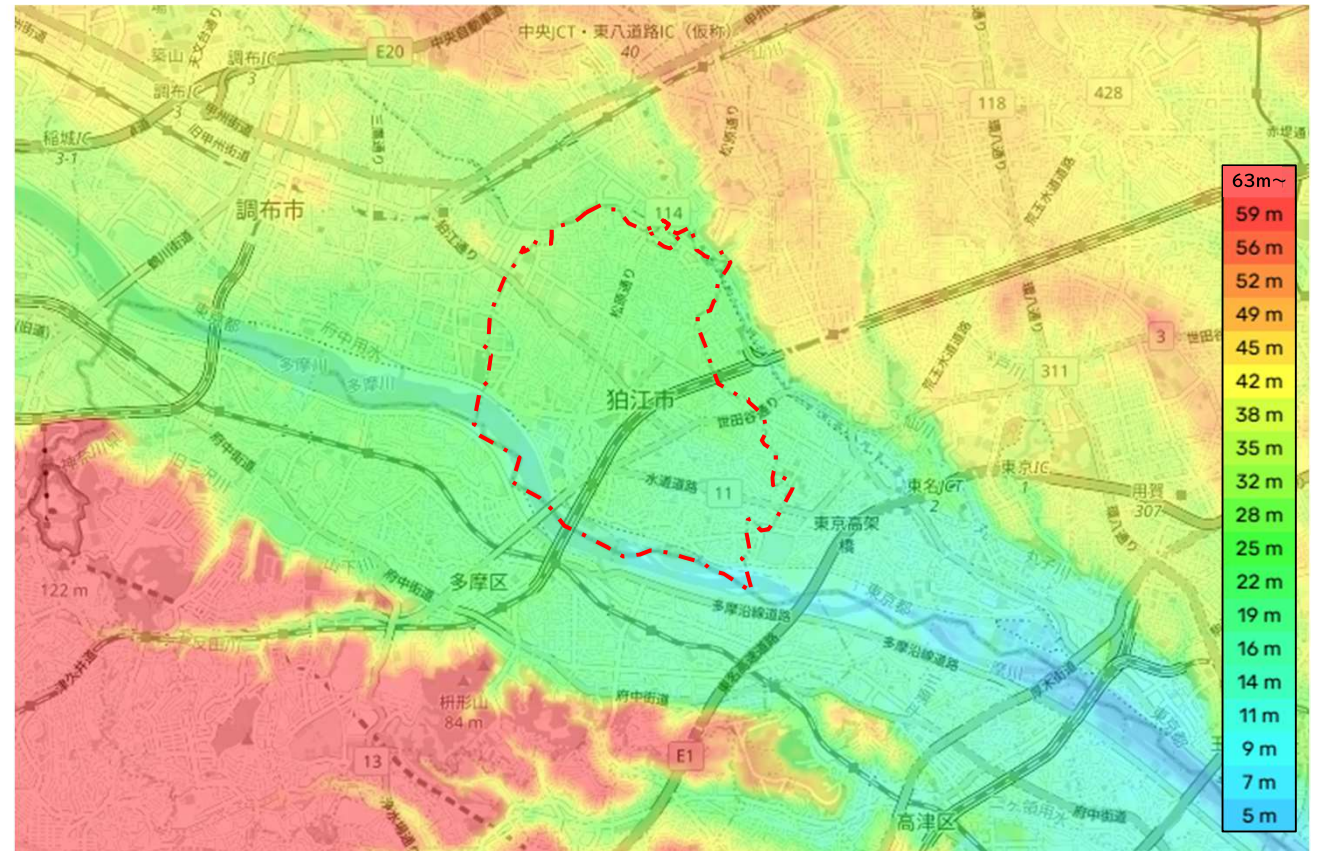
- 狛江市は、電車で新宿駅まで20分ほど、大手町駅まで40分ほどと、交通利便性が高い。
- 市域の面積は6.39km²であり、都内の市では最も小さく、全国でも2番目に小さい市域であり、比較的平坦な地形である。

狛江市の位置



出典：狛江市資料

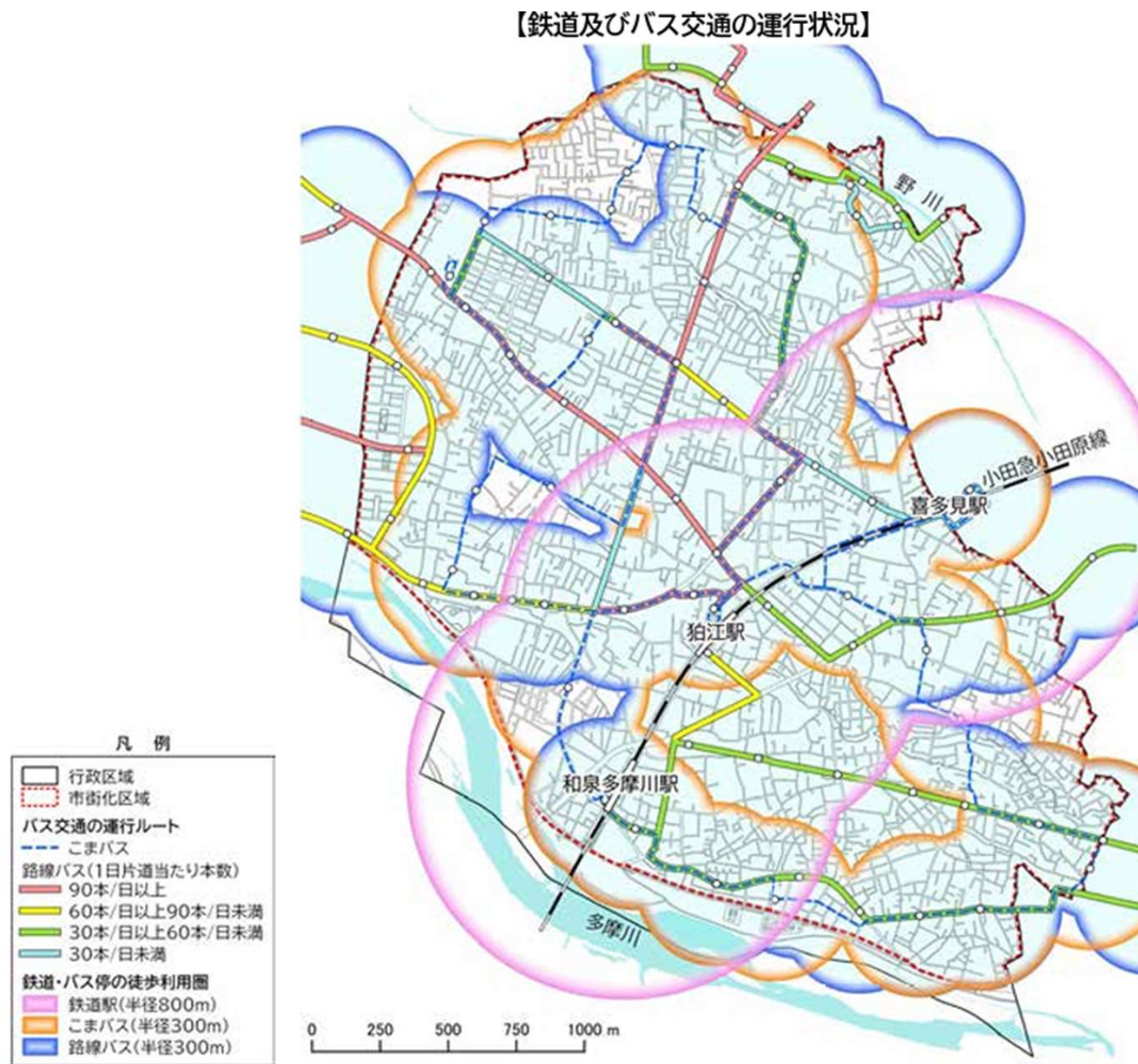
地形(標高)



出典:Topographic-map.com(<https://ja-jp.topographic-map.com/>)の地図を基に、狛江市が区域線などを加筆して作成。
地図データ © OpenStreetMap contributors

狛江駅周辺の特徴整理 (3)交通・インフラ:狛江駅周辺の公共交通

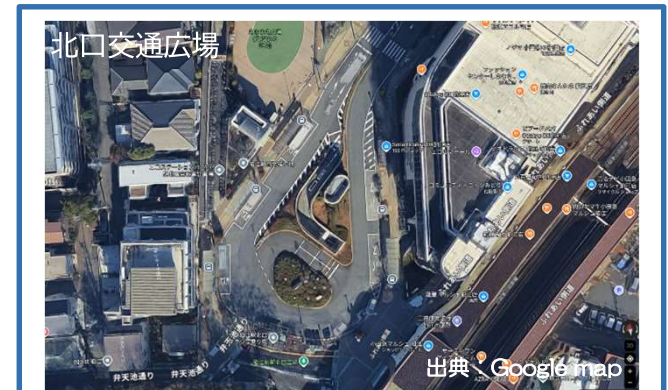
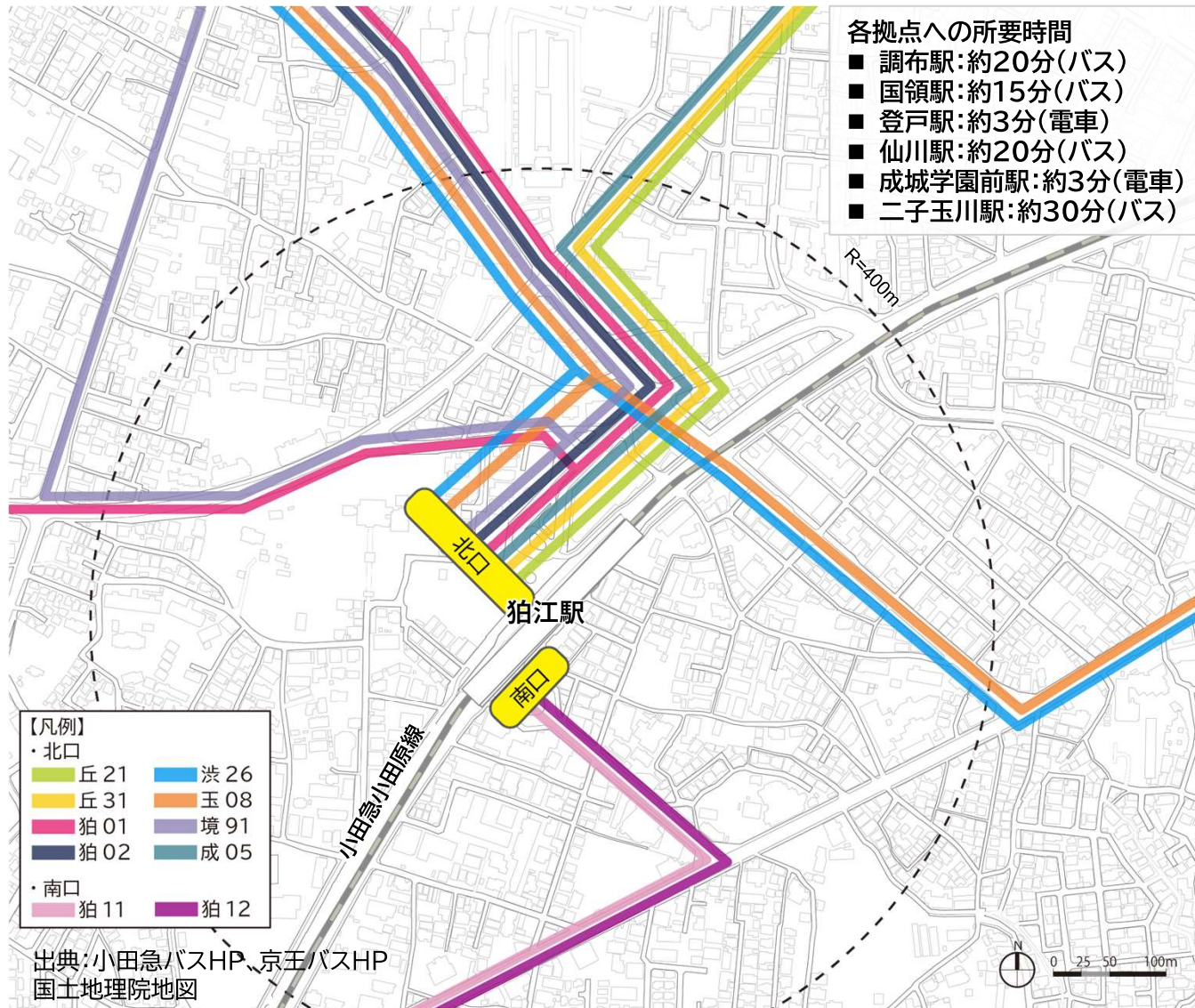
- 鉄道駅およびバス停からの徒歩圏が市内全域を概ね網羅しており、利便性の高いコンパクトな都市構造が実現されている。



出典：小田急バス 運賃・経路・時刻表検索、京王バスナビ 乗換・時刻表検索、
狛江市 こまバス(いずれも令和4(2022)年10月)、国土数値情報(令和4(2022)年)

狛江駅周辺の特徴整理 (3)交通・インフラ: 狛江駅周辺の公共交通

- バス路線等の公共交通は、主に北口ロータリーに集約されている。
- 一方で、南口の発着路線は2路線と限定的である。モビリティ技術の発展等から、交通広場に求められる機能や役割は変わりつつあるため、交通機能の集約や空間を活かした「人中心」の空間へと転換するポテンシャルを有している。



- ・面積: 4,200㎡
- ・タクシー乗降場: 1
- ・バス路線数: 8路線
- ・バス乗降バース数: 5



- ・面積: 2,635㎡
- ・バス路線数: 2路線
- ・バス乗降バース数: 1
- ・貨物車専用バース数: 1

狛江駅周辺の特徴整理 (3)交通・インフラ: 狛江駅周辺の自動車・自転車交通

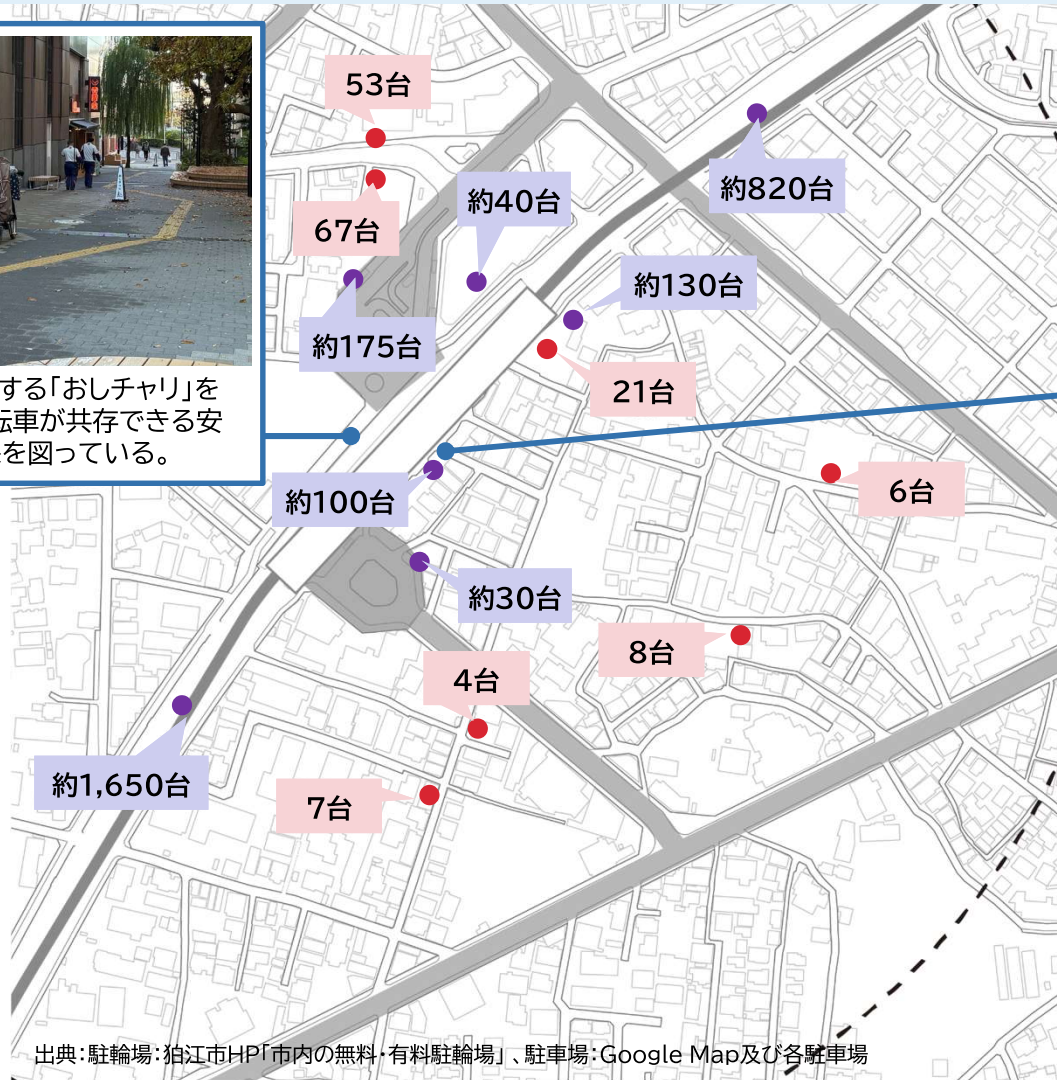
- 平坦な土地で、周辺都市と比較して自転車の利用が全市的に多い。
- 駅至近の高架下が大規模自転車駐輪場として使われている。
- 駐車場は北口に集中している一方、南口では小規模なコインパーキングが街区内に点在している。
- 自動車・自転車交通については、南口周辺で歩車交錯による接触事故のリスクや危険箇所が点在しており、ハード面の安全性確保が課題となっている。



自転車を降りて通行する「おしチャリ」を推進し、歩行者と自転車が共存できる安全な通行空間の確保を図っている。



駐輪場が散在しており自転車と歩行者が接触するリスクが高い。自動車も通行しており、事故の危険性が高い。



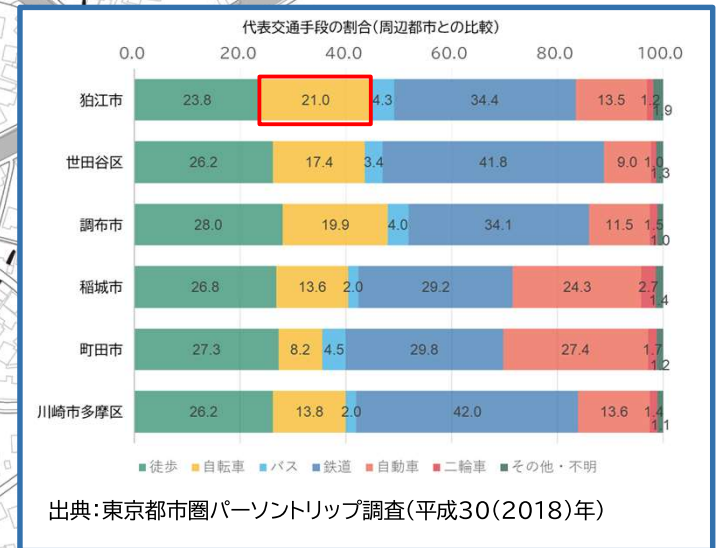
● 駐輪場
● 駐車場

道路幅員

- 幅員4m未満
- 幅員4～6m未満
- 幅員6～8m未満
- 幅員8m以上

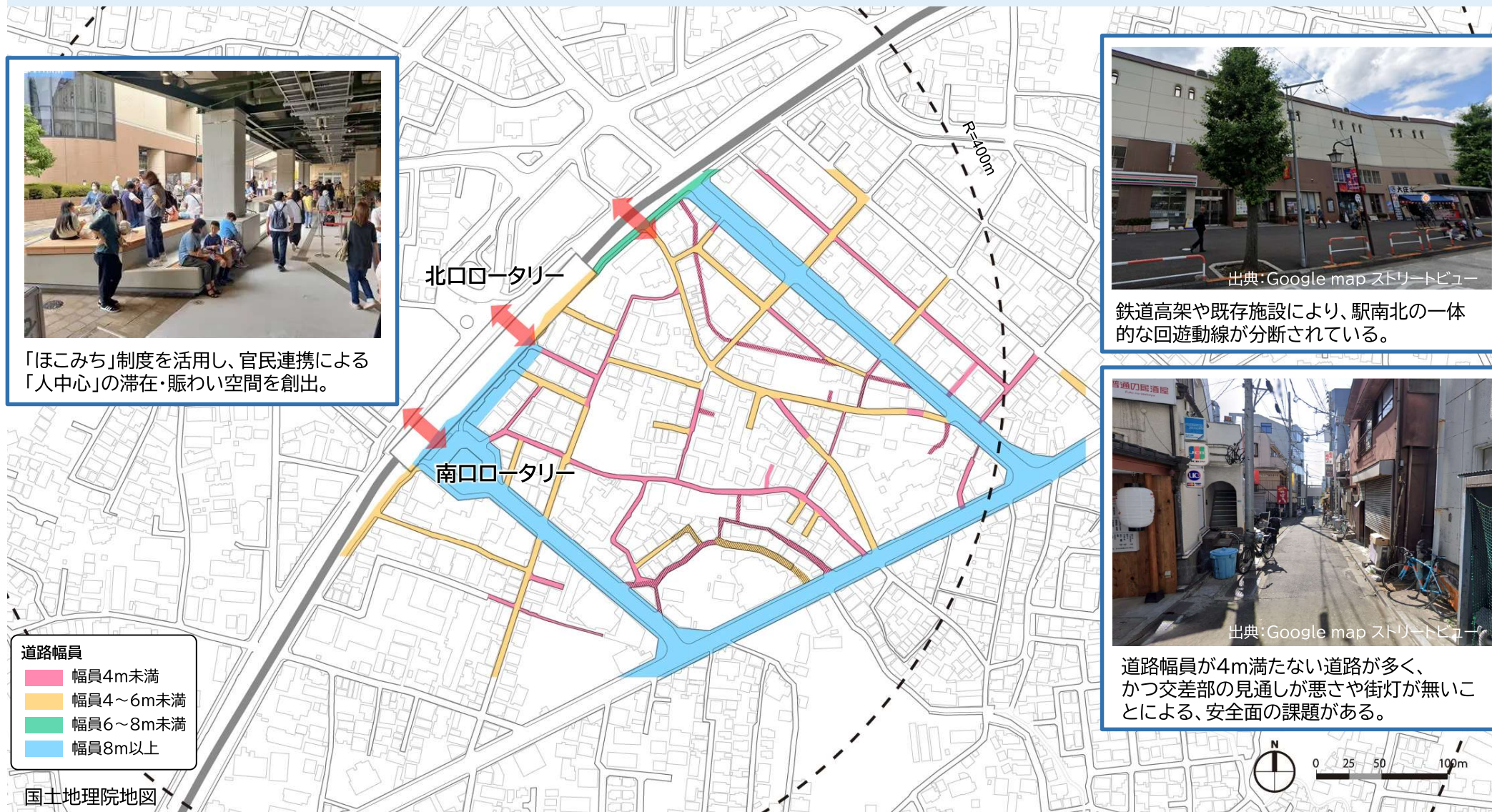
国土地理院地図

出典: 駐輪場: 狛江市HP「市内の無料・有料駐輪場」、駐車場: Google Map及び各駐車場



狛江駅周辺の特徴整理 (3)交通・インフラ: 狛江駅周辺の歩行空間

- 北口では「ほこみち」活用により、道路空間が市民の活動の場となっており、賑わいが生まれている。
- 南口周辺には幅員4m未満の狭隘道路が多く、歩行者の安全性確保が課題となっている。
- また、鉄道高架内の駅や既存施設により「南北の動線」が分断されている。



「ほこみち」制度を活用し、官民連携による「人中心」の滞在・賑わい空間を創出。



鉄道高架や既存施設により、駅南北の一体的な回遊動線が分断されている。



道路幅員が4m満たない道路が多く、かつ交差点の見通しが悪さや街灯が無いことによる、安全面の課題がある。



狛江駅周辺の特徴整理 (4)地域資源:緑地(緑被率)

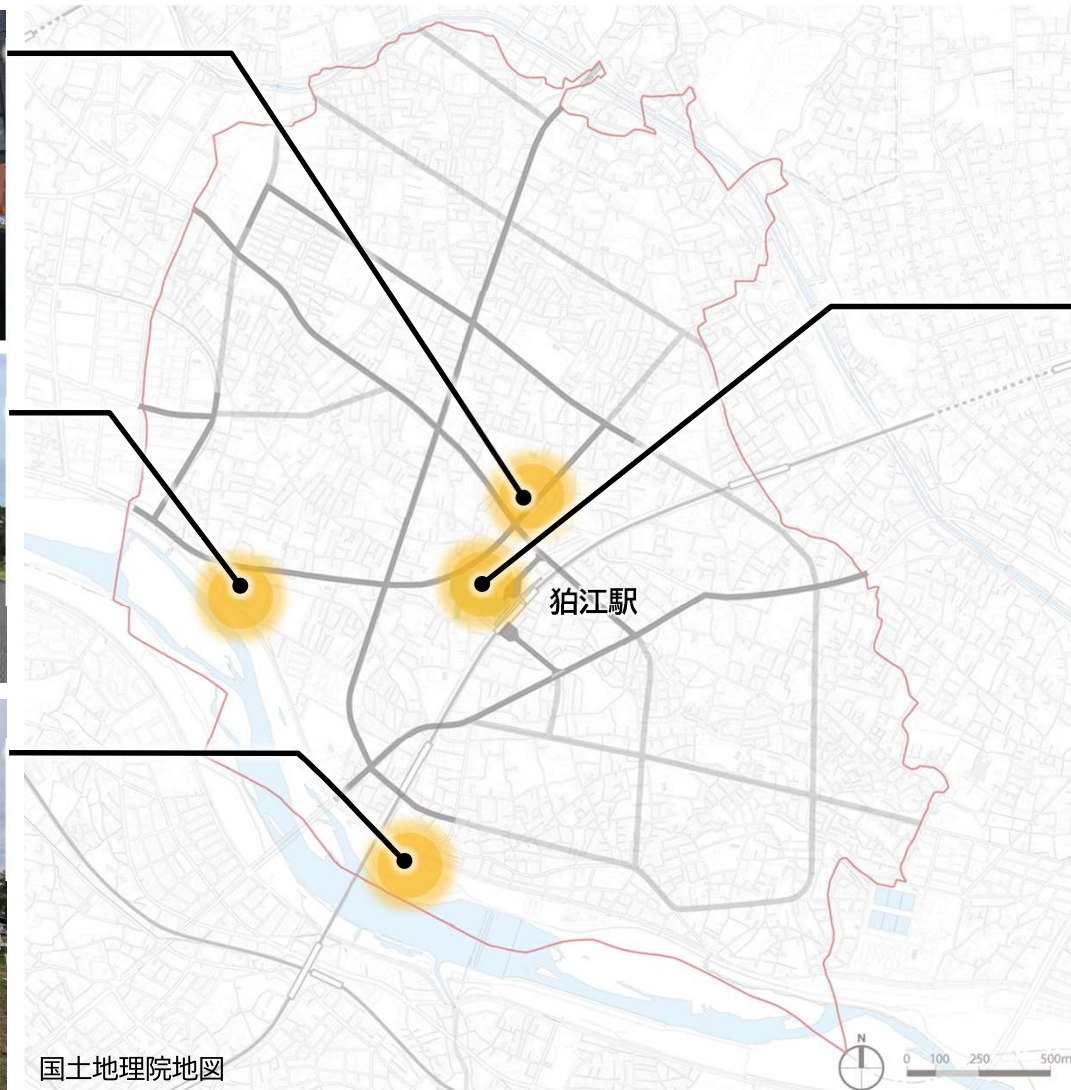
- 各拠点とも一定の緑地資源を有するが、駅直近に、都市のシンボルとなるまとまった緑地が存在するのは狛江駅のみ。



出典: Jaxaの高解像度土地利用土地被覆図を
 基に編集
https://www.eorc.jaxa.jp/ALOS/jp/dataset/lulc_j.htm

狛江駅周辺の特徴整理 (4)地域資源:狛江駅周辺の市民活動

- 「狛江まちみらいラボ」による社会実験や「ほこみち」制度の活用など、新たな市民活動が北口エリアを中心に展開されている。
- 一方で、南口側には活動の受け皿となるオープンスペースが不足しており、多世代が滞在・交流できる「まちの顔」となる象徴的な空間が不足している。



狛江駅周辺の特徴整理 (4)地域資源:狛江駅周辺での公共施設等整備の動向

- 2020年代に入り、子育て支援や文化・交流を支える「ひだまりセンター」「こまえみらいテラス」「新図書館」に加え、地域医療の拠点である「東京慈恵会医科大学西部医療センター」の更新が進行している。
- これら公共・医療インフラの刷新に加え、1960年代建築の大規模団地の建て替えや南口まちづくりに向けた機運が高まっており、駅周辺は居住環境と都市機能の両面で大規模な更新期を迎えている。



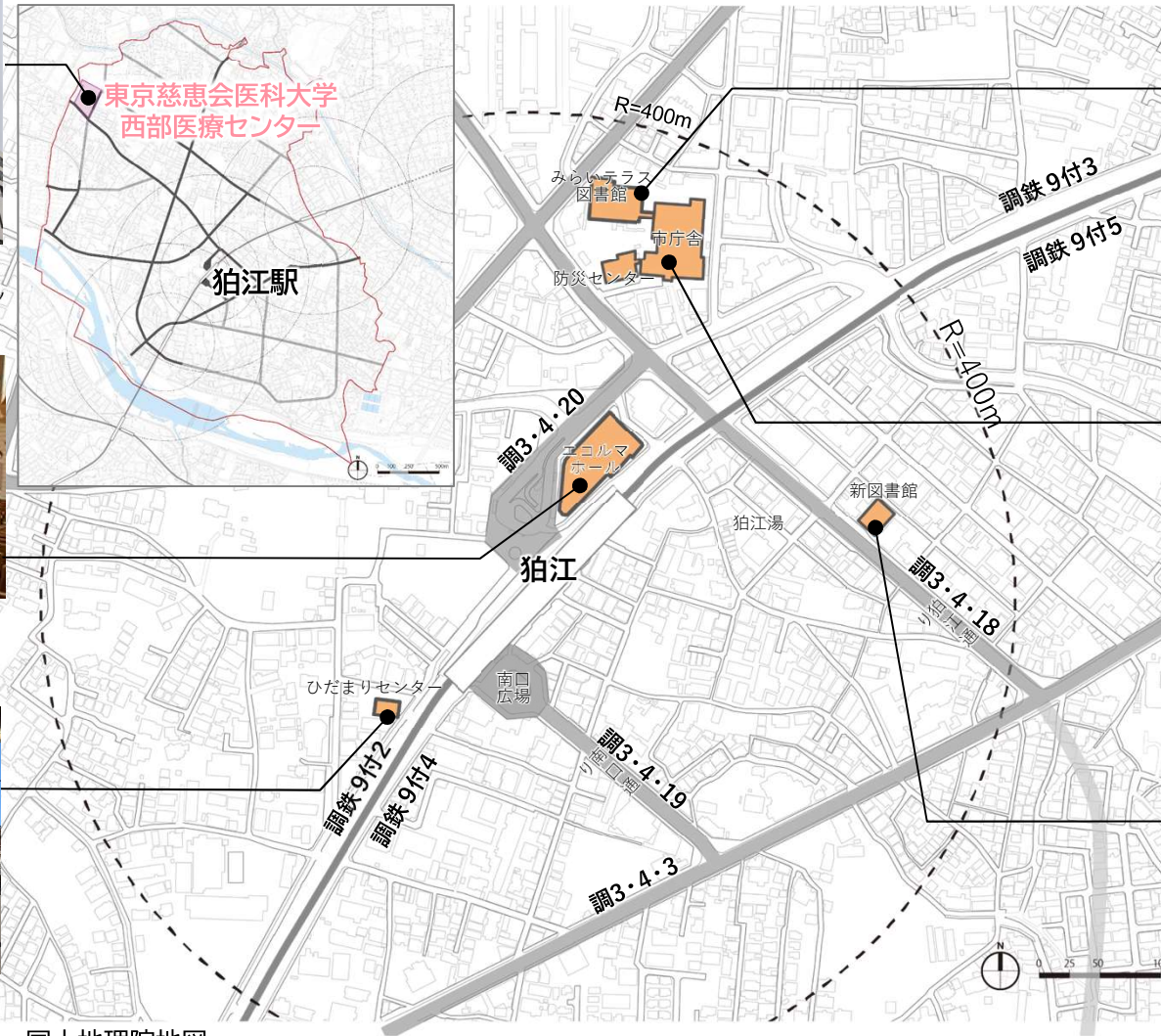
東京慈恵会医科大学西部医療センター
2026年にリニューアル。診療科の連携を強化し地域との連携に取り組んでいる



エコルマホール
2024年12月に大規模改修が完了し、空調設備や客席、内装がリニューアル



ひだまりセンター
2020年に開設。子ども家庭支援センター、児童発達支援センター、教育支援センターの3つの機能が一体となった子育て・教育複合施設



国土地理院地図



こまえみらいテラス
2025年11月リニューアルした、多世代が集う学びの交流拠点(中央公民館・こまえみライブラリー・市民活動支援センター)



狛江市役所・防災センター
市役所は1980年に竣工した市庁舎
防災センターは2013年に竣工した地域防災の公助の拠点である



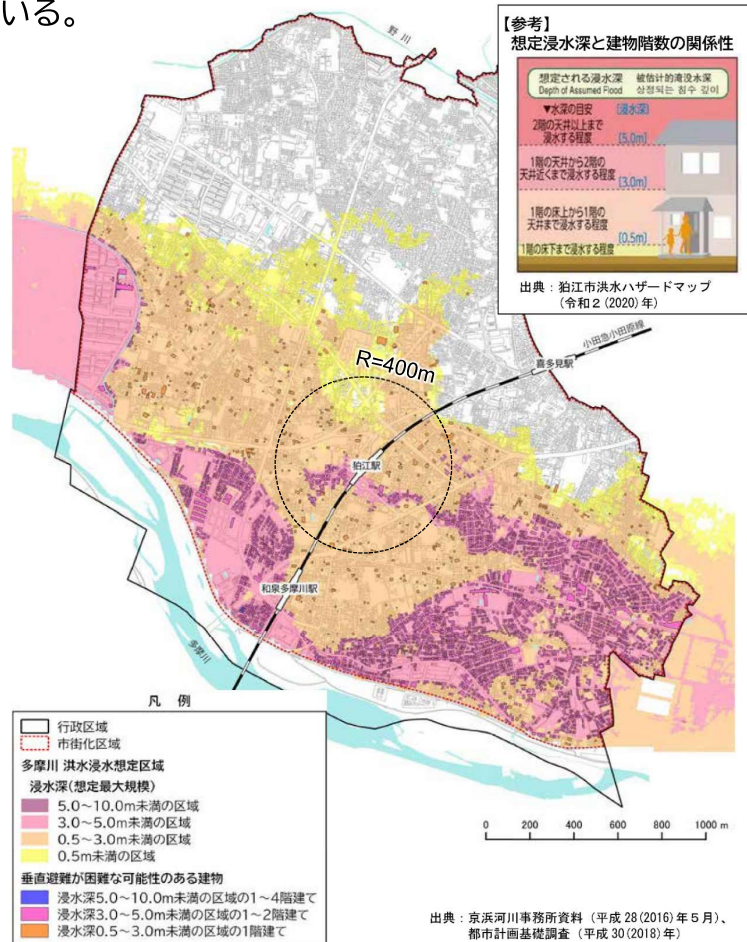
新図書館
2026年10月オープン予定

狛江駅周辺の特徴整理 (5)防災:浸水区域

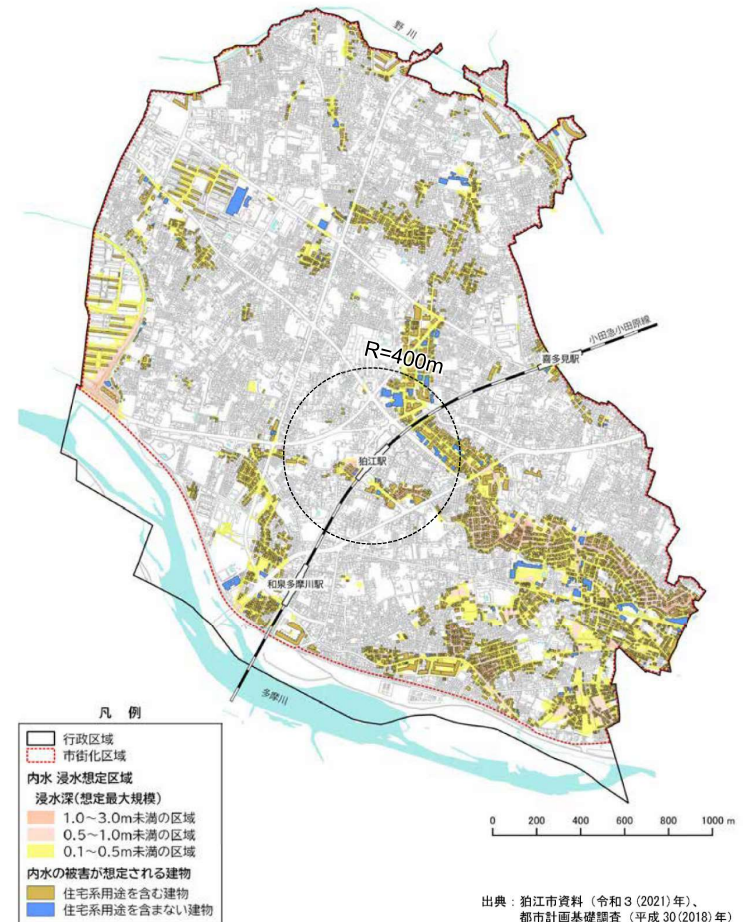
- 多摩川氾濫時、駅周辺の洪水浸水想定は0.5m～5.0m(2階床上浸水相当を含む)、一部5.0～10.0mの浸水が想定されており、広範囲で甚大な被害リスクを抱えている。
- 加えて、市街地の雨水を排水しきれない内水氾濫による被害も想定されており、外水・内水の両面において水害に対する脆弱性が課題となっている。

多摩川の洪水浸水想定区域

当地区は0.5～3.0m、3.0～5.0m、5.0～10.0mの浸水想定区域を有している。



内水浸水想定区域(浸水深:想定最大規模)と建築分布の重ね図



狛江駅周辺の特徴整理 (5)防災:狭あい道路

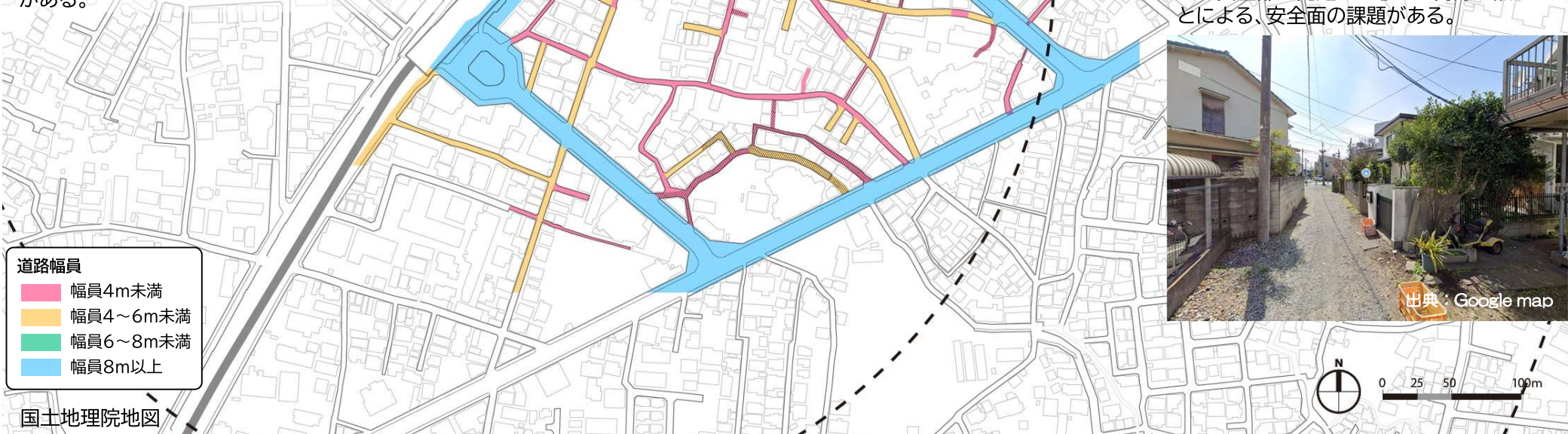
- 南口周辺には幅員4m未満の狭あい道路が多く残存しており、見通しも悪く、街路灯が整備されていない道路も存在しており、安心・安全面での課題がある。
- 狭あい道路のため、建て替えができない接道不良宅地も多く、住環境の質の低下や緊急車両の通行困難といった防災面での脆弱性が懸念される。



狭あい道路が多く存在し、防災・防犯上の課題がある。



道路幅員が4m満たない道路が多く、かつ交差点の見通しが悪さや街灯が無いことによる、安全面の課題がある。



道路幅員	
■	幅員4m未満
■	幅員4～6m未満
■	幅員6～8m未満
■	幅員8m以上

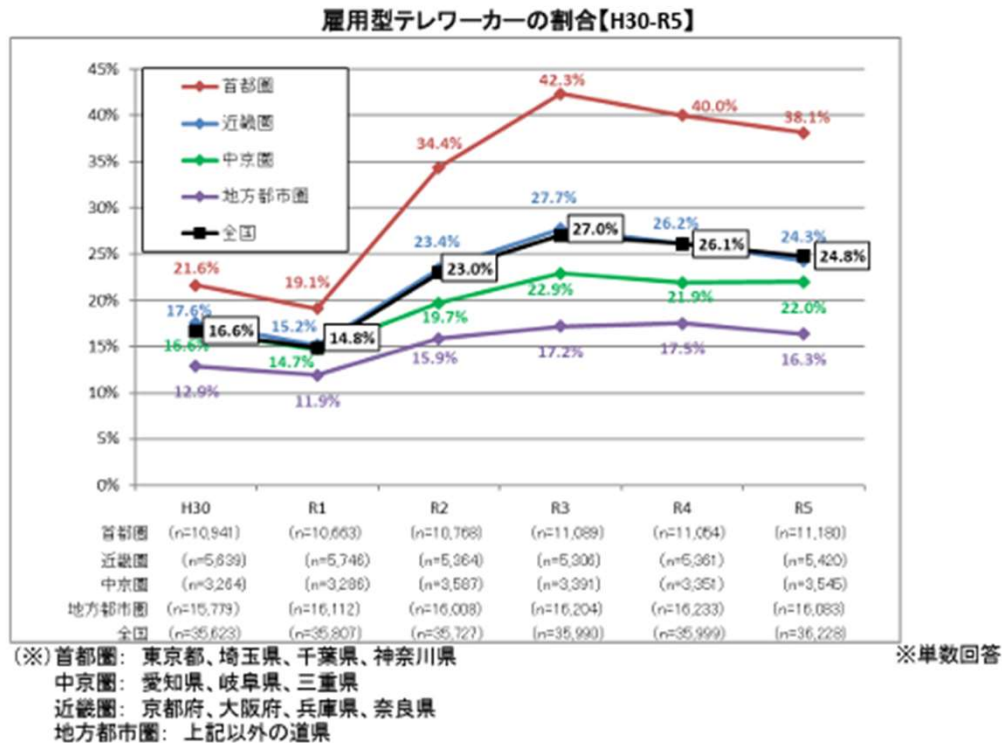
国土地理院地図

社会情勢とまちづくりの潮流:職住融合と居住エリアの価値の再評価

- デジタル技術の進展とテレワークの定着により、都心通勤を前提とした典型的ベッドタウンのライフスタイルから、職・住・遊が近接する自律的な生活圏への変化が進んでいる。

「職住近接」型生活圏への構造転換

雇用型テレワーカーの割合を勤務地域別にみると、首都圏で1.9ポイント減少したが、令和2年度以降は3割超の水準を維持。コロナ禍を経て、週1~4日テレワーク(出勤とテレワークを組み合わせるハイブリッドワーク)を実施する割合が増加傾向。



出典:国土交通省 令和5年度テレワーク人口実態調査-調査結果(概要)

世界潮流としての「15分都市」

買い物、仕事、娯楽、文化、スポーツ、医療など、生活に必要なものすべてが自宅から徒歩15分、自転車5分圏内でアクセスできるという考えである。この構想の実現に当たっては、既存の施設をさまざまな形で有効活用することを基本としており、例えば、学校の校庭を開放し、市民のレクリエーションや文化活動の場としている。



出典:パリ市ウェブサイト

出典:国土交通白書 2022

社会情勢とまちづくりの潮流:職住融合と居住エリアの価値の再評価

- テレワークの普及により在宅勤務者の通勤時間が減少し、年代別に睡眠・育児・趣味など各自のライフスタイルに応じた時間活用が進んでいる。また、2016～2021年比で「休養・くつろぎ」の時間が20分増加するなど、個人の余暇時間が全体的に拡大する傾向にある。

「テレワーク」の普及等により、在宅勤務時間が増加

- 生活時間の指定日が平日で仕事があった日(出張・研修などの日を除く。)の有業者のうち、その日にテレワーク(在宅勤務)をしていた人は全体の6.7%
- テレワーク(在宅勤務)をしていた人はしていない人に比べ睡眠、趣味・娯楽などの時間が長く、通勤・通学、身の回りの用事などの時間が短い。
- テレワークにより通勤時間が減少する一方で、25～34歳では睡眠、趣味・娯楽、35～44歳では育児、45～54歳では睡眠、食事の時間がそれぞれ長くなっている。

年齢階級別テレワークをした人口(2021年)ー平日、有業者

	仕事のある日(出張・研修などを除く)		
	うちテレワークをした人口		
	人口(千人)	人口(千人)	テレワーク実施割合(%)
総数	52867	3542	6.7
15～24歳	3570	109	3.1
25～34歳	8587	847	9.9
35～44歳	10969	965	8.8
45～54歳	13533	837	6.2
55～64歳	9467	564	6.0
65歳以上	6742	219	3.2

年齢階級、テレワークの実施の有無別生活時間(2021年)ー平日、有業者

	(時間、分)							
	総数		うち25～34歳		うち35～44歳		うち45～54歳	
	テレワーク(在宅勤務)	テレワーク以外	テレワーク(在宅勤務)	テレワーク以外	テレワーク(在宅勤務)	テレワーク以外	テレワーク(在宅勤務)	テレワーク以外
睡眠	7.32	7.14	8.06	7.25	7.18	7.17	7.16	6.59
身の回りの用事	1.09	1.19	0.56	1.13	1.07	1.18	1.17	1.20
食事	1.35	1.26	1.30	1.15	1.29	1.18	1.40	1.24
通勤・通学	0.04	1.07	0.03	1.15	0.05	1.08	0.05	1.08
仕事	8.37	8.24	8.59	9.06	8.50	8.50	8.42	8.43
学業	0.02	0.05	0.02	0.02	0.00	0.03	0.03	0.02
家事	0.51	0.52	0.36	0.27	0.56	0.57	1.08	1.06
介護・看護	0.02	0.01	0.01	0.00	0.02	0.01	0.03	0.01
育児	0.17	0.07	0.13	0.15	0.41	0.18	0.09	0.04
買い物	0.09	0.10	0.10	0.06	0.07	0.08	0.08	0.11
移動 ¹⁾	0.10	0.09	0.05	0.08	0.11	0.09	0.09	0.09
テレビ ²⁾	0.58	1.06	0.22	0.28	0.37	0.39	1.10	1.03
休養・くつろぎ	1.30	1.22	1.30	1.31	1.31	1.21	1.24	1.21
学習・自己啓発 ³⁾	0.10	0.04	0.15	0.04	0.10	0.03	0.06	0.03
趣味・娯楽	0.35	0.19	1.00	0.32	0.35	0.18	0.23	0.13
スポーツ	0.09	0.04	0.06	0.03	0.08	0.03	0.09	0.04
ボランティア ⁴⁾	0.00	0.01	-	0.00	0.01	0.01	0.00	0.00
交際・付き合い	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.01	0.03
受診・療養	0.02	0.02	0.01	0.01	0.04	0.01	0.01	0.01
その他	0.05	0.05	0.02	0.05	0.06	0.04	0.05	0.05

1) 移動(通勤・通学を除く)

3) 学習・自己啓発・訓練(学業以外)

2) テレビ・ラジオ・新聞・雑誌

4) ボランティア活動・社会参加活動

「休養・くつろぎ」の個人の余暇に係る時間が増加

- 2016年-2021年に比べ休養・くつろぎの時間が20分の増加(通勤・通学を除く)、テレビ・ラジオ・新聞・雑誌及び交際・付き合いの時間が7分の減少

男女、行動の種類別生活時間(2016年、2021年)一週全体

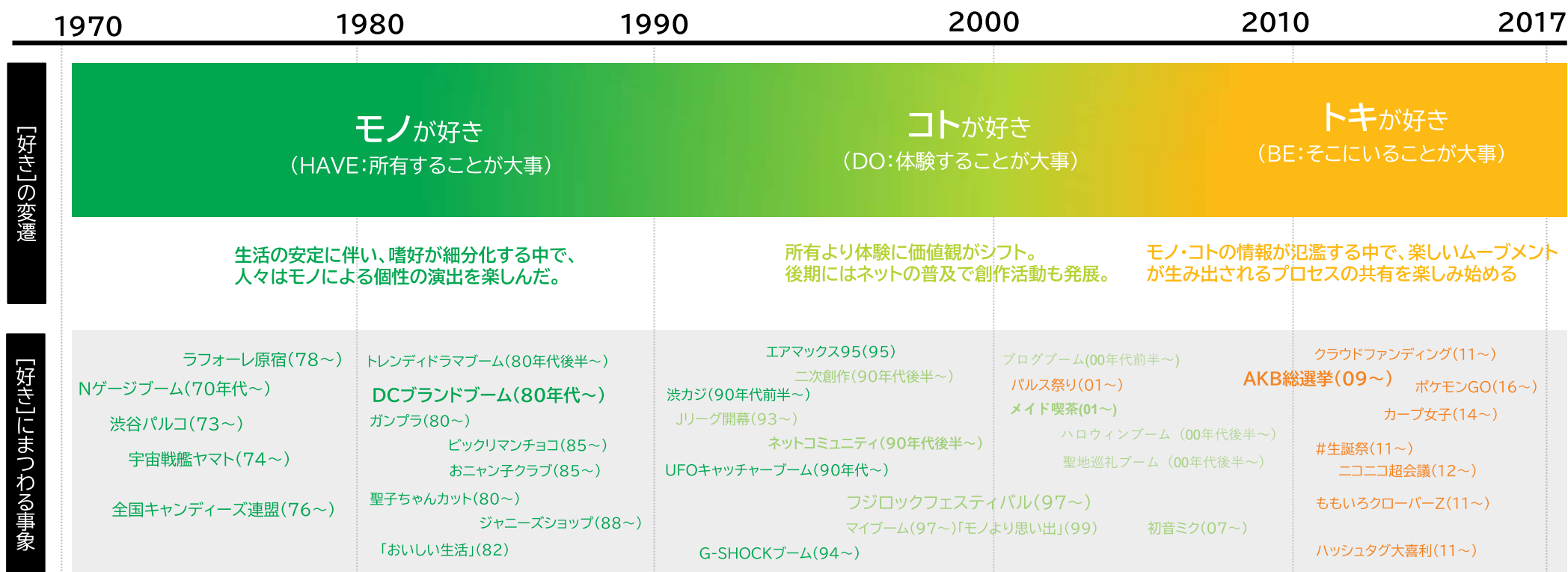
	総数			男			女		
	2016年	2021年	増減	2016年	2021年	増減	2016年	2021年	増減
	(時間、分)								
1次活動	10.41	10.57	0.16	10.34	10.50	0.16	10.49	11.03	0.14
睡眠	7.40	7.54	0.14	7.45	7.58	0.13	7.35	7.49	0.14
身の回りの用事	1.22	1.24	0.02	1.11	1.14	0.03	1.31	1.32	0.01
食事	1.40	1.39	-0.01	1.38	1.37	-0.01	1.43	1.41	-0.02
2次活動	6.57	6.47	-0.10	6.50	6.36	-0.14	7.03	6.57	-0.06
仕事等	4.49	4.37	-0.12	6.08	5.45	-0.23	3.35	3.33	-0.02
通勤・通学	0.34	0.31	-0.03	0.43	0.38	-0.05	0.25	0.24	-0.01
仕事	3.33	3.28	-0.05	4.41	4.27	-0.14	2.29	2.32	0.03
学業	0.42	0.38	-0.04	0.44	0.40	-0.04	0.41	0.37	-0.04
家事関連	2.08	2.10	0.02	0.44	0.51	0.07	3.28	3.24	-0.04
家事	1.23	1.27	0.04	0.19	0.25	0.06	2.24	2.26	0.02
介護・看護	0.04	0.03	-0.01	0.02	0.02	0.00	0.06	0.04	-0.02
育児	0.15	0.14	-0.01	0.06	0.06	0.00	0.24	0.21	-0.03
買い物	0.26	0.26	0.00	0.17	0.18	0.01	0.34	0.33	-0.01
3次活動	6.22	6.16	-0.06	6.36	6.34	-0.02	6.09	6.00	-0.09
移動(通勤・通学を除く)	0.29	0.22	-0.07	0.28	0.21	-0.07	0.30	0.23	-0.07
テレビ・ラジオ・新聞・雑誌	2.15	2.08	-0.07	2.19	2.11	-0.08	2.11	2.05	-0.06
休養・くつろぎ	1.37	1.57	0.20	1.37	1.59	0.22	1.36	1.56	0.20
学習・自己啓発・訓練(学業以外)	0.13	0.13	0.00	0.13	0.13	0.00	0.12	0.12	0.00
趣味・娯楽	0.47	0.48	0.01	0.57	1.00	0.03	0.37	0.37	0.00
スポーツ	0.14	0.13	-0.01	0.18	0.16	-0.02	0.10	0.10	0.00
ボランティア活動・社会参加活動	0.04	0.02	-0.02	0.04	0.02	-0.02	0.04	0.02	-0.02
交際・付き合い	0.17	0.10	-0.07	0.15	0.08	-0.07	0.19	0.12	-0.07
受診・療養	0.08	0.07	-0.01	0.07	0.06	-0.01	0.09	0.08	-0.01
その他	0.19	0.16	-0.03	0.17	0.15	-0.02	0.20	0.17	-0.03

社会情勢とまちづくりの潮流:消費行動の変容-モノからコト、そしてトキへ-

- 社会の成熟化に伴い、人々の消費行動は物質的な「所有(モノ)」から「体験(コト)」を重視する価値観へ、さらに近年は、その場限りの参加や社会的な共感を重視する「トキ」へと変容している。

価値観の高度化と「トキ消費」

「トキ消費」とは、博報堂生活総合研究所(以下、生活総研)が2017年から提唱しているモノ、コトに続く消費潮流です。1970年代から80年代にかけてのモノ消費の時代、生活者は人より新しいモノや珍しいモノを持つこと、所有に価値を見出していました。モノが揃ってきた90年代頃から、人より新しいコトや珍しいコトの体験が価値となるコト消費が活性化。しかし、その後、人気を集めたり、世の中で話題になる事象のなかには、コト消費の活性化というだけでは説明しきれないものも出始めました。「その時・その場でしか味わえない盛り上がりを楽しみたい」という欲求が背景にあるからだと分析。こうした欲求のもとに生まれる消費を「トキ消費」と名付けました。



出典:博報堂生活総合研究所(文字サイズ等一部修正)

社会情勢とまちづくりの潮流:長寿命化とライフスタイルの多様化・Well-being

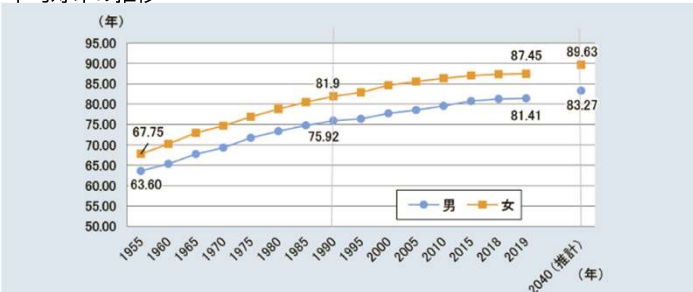
- 平均寿命および健康寿命の着実な延伸により「人生100年時代」が到来する中、市民のライフスタイルは多様化している。特に現役世代を中心に学習や自己啓発等への活動意欲が高まっている。

人口の動向について

1990(平成2)年に男性75.92歳、女性81.90歳であった平均寿命は、2019(令和元)年までの約30年間で約5年以上伸びて男性81.41年、女性87.45年となった。今後の約20年間で約2年伸び、2040(令和22)年には男性83.27年、女性89.63年になると推計されている。

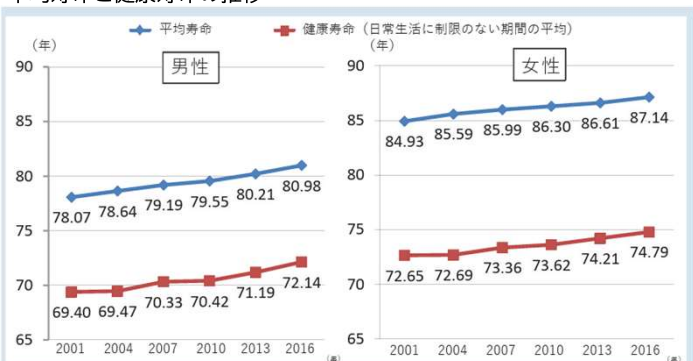
身体機能の変化などもあり、健康寿命で見ると、2001(平成13)年から2016(平成28)年にかけての15年間で男女とも延伸している

平均寿命の推移



資料：2019年までは厚生労働省政策統括官付参事官付人口動態・保健社会統計室「令和元年簡易生命表」、2040年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」における出生中位・死亡中位推計。

平均寿命と健康寿命の推移



資料：平均寿命については、2010年につき厚生労働省政策統括官付参事官付人口動態・保健社会統計室「完全生命表」、他の年につき「簡易生命表」、健康寿命については厚生労働省政策統括官付参事官付人口動態・保健社会統計室「簡易生命表」、「人口動態統計」、厚生労働省政策統括官付参事官付世帯統計室「国民生活基礎調査」、総務省統計局「人口推計」より算出。

出典：令和2年版厚生労働白書－令和時代の社会保障と働き方を考える－

「学習・自己啓発・訓練」の行動者率は39.6%で、5年前より2.7ポイント上昇

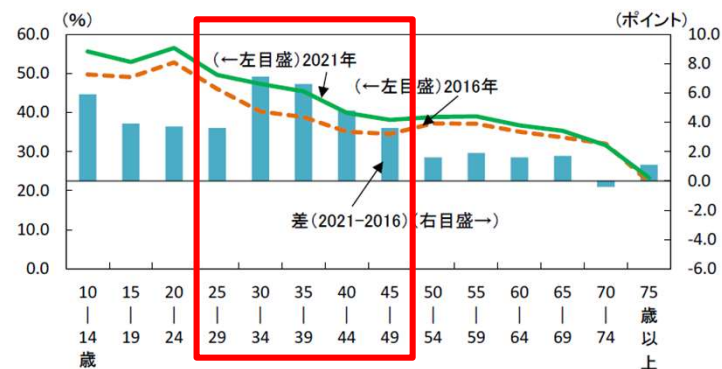
男女別にみると、男性が3.3ポイント、女性が2.1ポイントそれぞれ上昇している。年齢階級別にみると、70～74歳を除く全ての年齢階級で上昇しており、30～34歳では7.1ポイント、35～39歳では6.6ポイントそれぞれ上昇しており、特に30歳代で上昇幅が大きくなっている。

「学習・自己啓発・訓練」の男女別行動者数及び行動者率

(2016年、2021年)

	行動者数(千人)			行動者率(%、ポイント)		
	2016年	2021年	増減	2016年	2021年	増減
総数	41832	44556	2724	36.9	39.6	2.7
男	20127	21801	1674	36.5	39.8	3.3
女	21704	22755	1051	37.4	39.5	2.1

「学習・自己啓発・訓練」の年齢階級別行動者率(2016年、2021年)



※健康寿命とは、健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間である。

出典：令和3年社会生活基本調査 生活時間及び生活行動に関する結果結果、総務省、令和4年8月31日

社会情勢とまちづくりの潮流:ストック活用型都市再生と地域の個性

- 人口減少・成熟社会を背景に、既存ストック(資産)の有効活用やエリアマネジメントによる、地域の固有性を活かした都市再生の主流となっている。

街区再編まちづくり制度を活用した既存ビルのリノベーションによる再生まちづくり

個性豊かで魅力的な街並みや建築物を保全するとともに、産業の集積をさらに高め、あわせて緑豊かで歩きやすい空間の創出、新しい働き方や住まい方に対応した業務・居住機能の確保などにより、賑わいと活力のある魅力的な市街地の形成を図るため、補助制度と規制緩和の仕組みを活用し、既存ビルのリノベーションによる再生まちづくりを積極的に展開していきます。



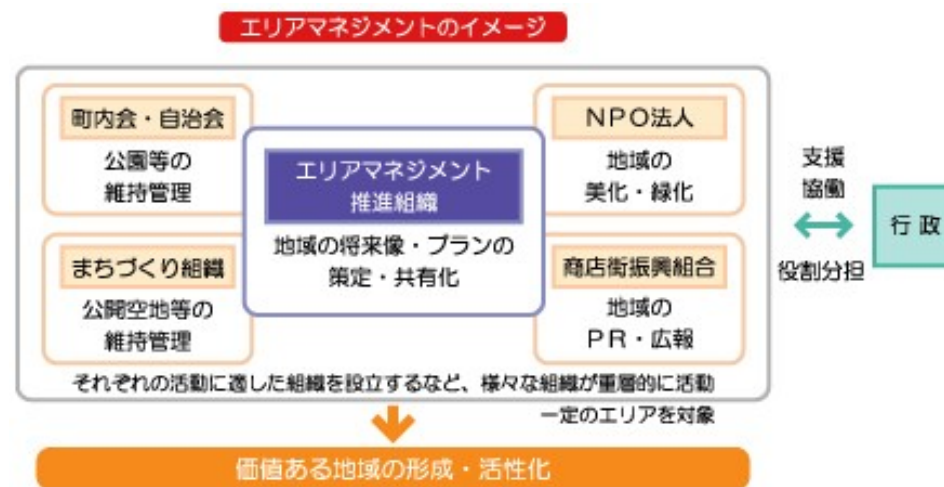
出典:東京都 リノベーションによるまちづくり

エリアマネジメント

エリアマネジメントとは、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のことをいいます。

「良好な環境や地域の価値の維持・向上」には、快適で魅力に富む環境の創出や美しい街並みの形成、資産価値の保全・増進等に加えて、人をひきつけるブランド力の形成、安全・安心な地域づくり、良好なコミュニティの形成、地域の伝統・文化の継承など、ソフトな領域のものも含まれます。

例えば、戸建て住宅地において、快適で魅力的な環境の創出、美しい街並みの形成、安全、安心な地域づくりなど、多彩なエリアマネジメント活動が展開されることにより、総合的な地域環境の質が高まることが期待できます。



出典:国土交通省 エリアマネジメントのすすめ

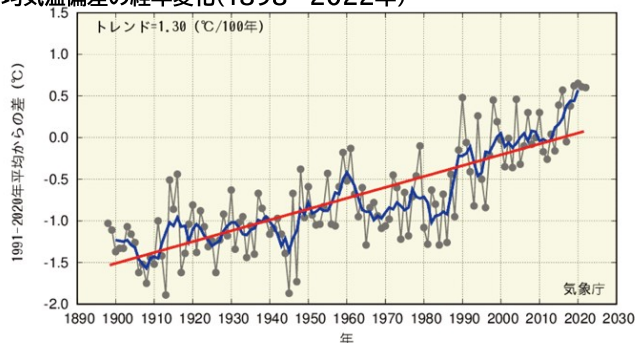
社会情勢とまちづくりの潮流:自然災害の激甚化

- 地球温暖化等の気候変動の進行に伴い、全国的な気温・海面水温の上昇や短時間強雨の発生頻度の増加など、気象災害の激甚化・頻発化が顕著となっている。これに加え、首都直下地震等の大規模地震リスクも切迫する中、複合的な災害リスクの増大を前提とした都市の強靱化への対応が不可欠となっている。

我が国を取り巻く環境の変化と課題

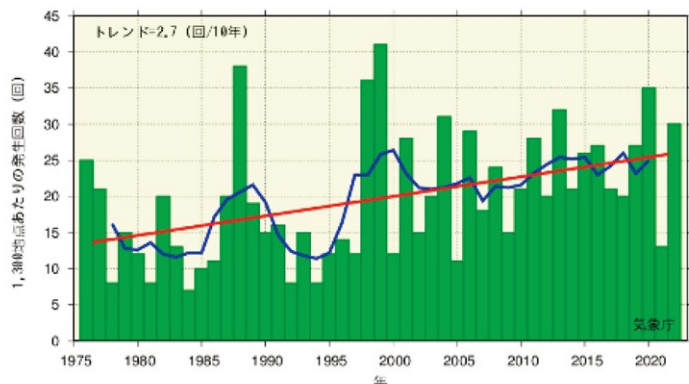
近年では、令和元年東日本台風、令和2年7月豪雨等により大きな被害を受けており、令和4年度に入ってから、令和4年8月の大雨、令和4年台風第14号、同第15号等により、被害が立て続けに発生している。近年の平均気温の上昇や大雨の頻度の増加など、気候変動とその影響が全国各地で現れており、我が国にとって重要な問題であるこの100年で気象災害の激甚化・頻発化が目に見える形で進んできており、地球温暖化の進行に伴って、この傾向が続くことが見込まれている。また、今後発生が想定されている首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震や火山噴火への備えも怠ることはできない。

日本の年平均気温偏差の経年変化(1898~2022年)



偏差の基準値は1991~2020年の30年平均値。黒線は、国内15観測地点での各年の値(基準値からの偏差)を平均した値を示している。青線は偏差の5年移動平均値、赤線は長期変化傾向(この期間の平均的な変化傾向)を示している。なお、長期変化傾向は信頼水準99%で統計的に有意である。

1時間降水量80mm以上の年間発生回数(日数)の経年変化(1976~2022年)



緑色棒グラフは全国のアメダス地点の各年の年間発生回数(日数)を示す(1,300地点あたりに換算した値)。青色折れ線は5年移動平均値、赤色直線は長期変化傾向(この期間の平均的な変化傾向)を示す。なお、日数の増加はそれぞれ信頼水準99%で統計的に有意である。

出典:令和5年版 防災白書 | 特集1 第2章 第1節 自然災害の激甚化・頻発化等

令和元年東日本台風時の浸水被害

令和元年10月6日に南島島近海で発生した台風第19号は、マリアナ諸島を西に進みながら、7日には大型で猛烈な台風となり、小笠原近海を北北西に進んだ。気象庁は令和2年2月19日、令和元年に発生した台風第19号を「令和元年東日本台風」と命名した。狛江市は10月12日朝から10mmを超える強い雨が観測され、台風上陸前の14時に最大雨量となる38.5mmを観測、11日17時からの累積雨量は299.5mm(うち、12日は291.5mm)を記録した。



六郷さくら通りの浸水状況
(12日16時32分頃)



西和泉地区の浸水状況
(13日0時頃)



駒井町一丁目付近の浸水状況
(12日17時18分頃)



駒井町一丁目付近の浸水状況
(12日22時頃)

出典:令和元年東日本台風狛江市の記録