

B U N K Y O

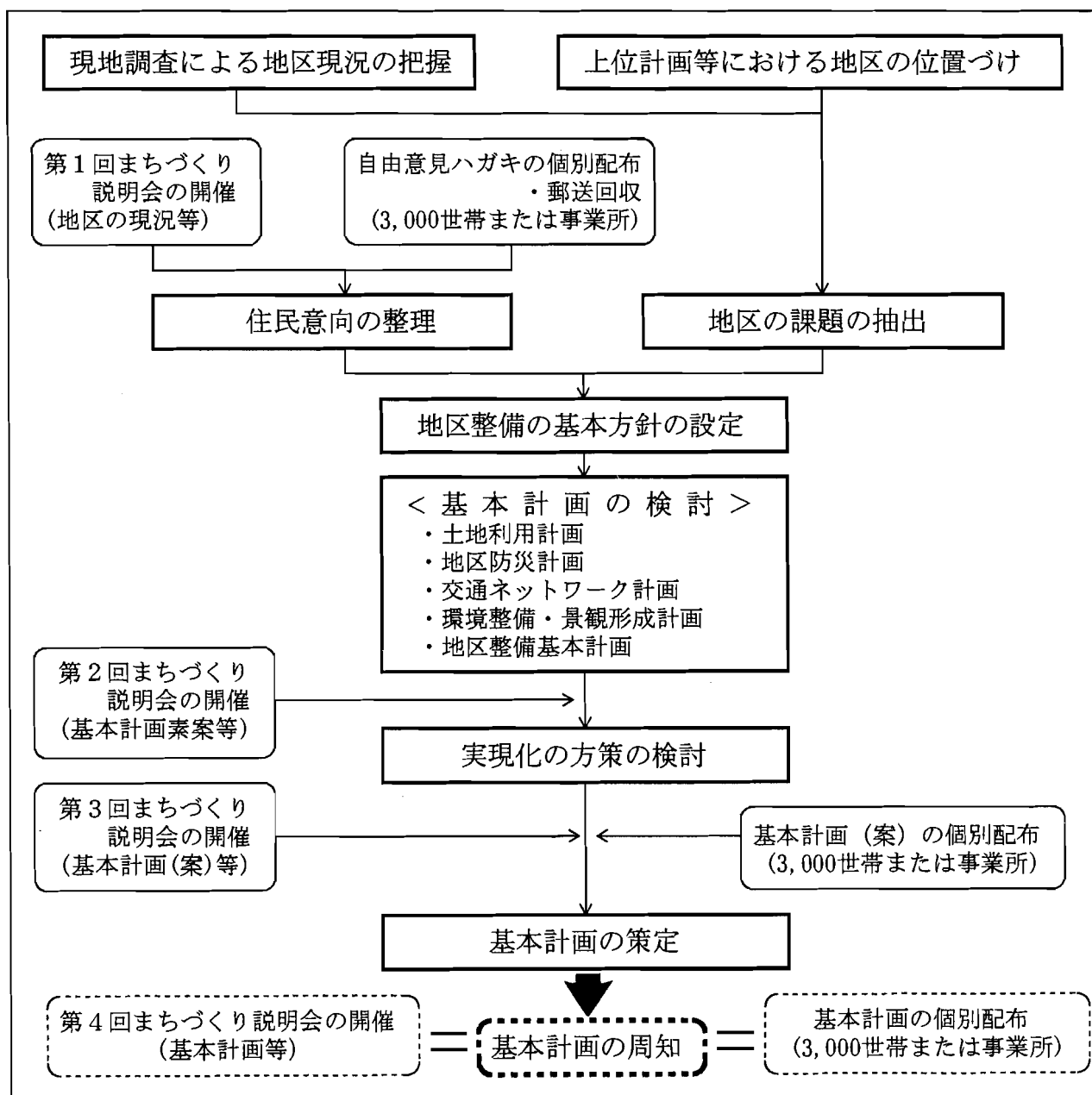
**茗荷谷駅周辺
まちづくり基本計画
(概要版)**

文 京 区

＜概要版目次＞

1. 基本計画の位置づけ	1
2. 地区の現況と課題	2
3. 住民意見の整理	4
4. 地区整備の基本方針	5
5. 土地利用計画	6
6. 地区防災計画	7
7. 交通ネットワーク計画	8
□まちづくり基本計画図	10
□道路整備一覧	11
8. 環境整備・景観形成計画	12
9. まちづくりの進め方	13

□基本計画策定の流れ



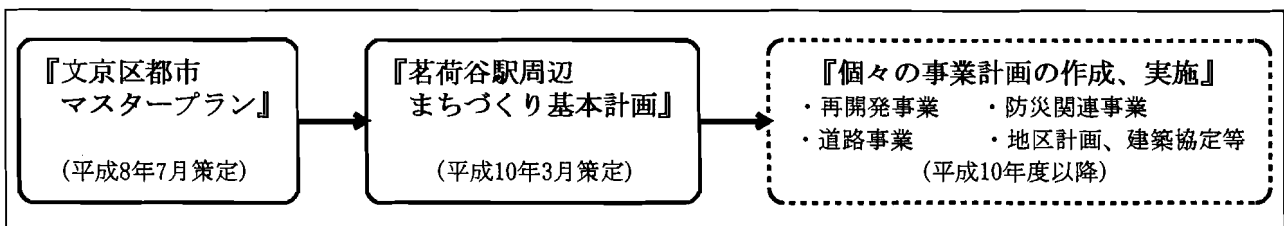
1. 基本計画の位置づけ

1) 基本計画策定の目的

「文京区都市マスタープラン」において、山の手地域における「地域拠点」に位置づけられている茗荷谷駅周辺と小日向住宅地について、地域のまちづくりの出発点となる計画を作成することを目的とします。基本計画の作成に際しては、住民説明会及び自由意見ハガキなどによる意見や提案を参考にしました。

2) 基本計画の位置づけ

本基本計画は、総合的なまちづくりのガイドラインである「文京区都市マスタープラン」の方針に基づき、茗荷谷駅周辺についての具体的なまちづくり計画を示したものです。今後は、住民の合意形成を図りながら、本計画を基本に個々のまちづくり事業の実現を図っていきます。

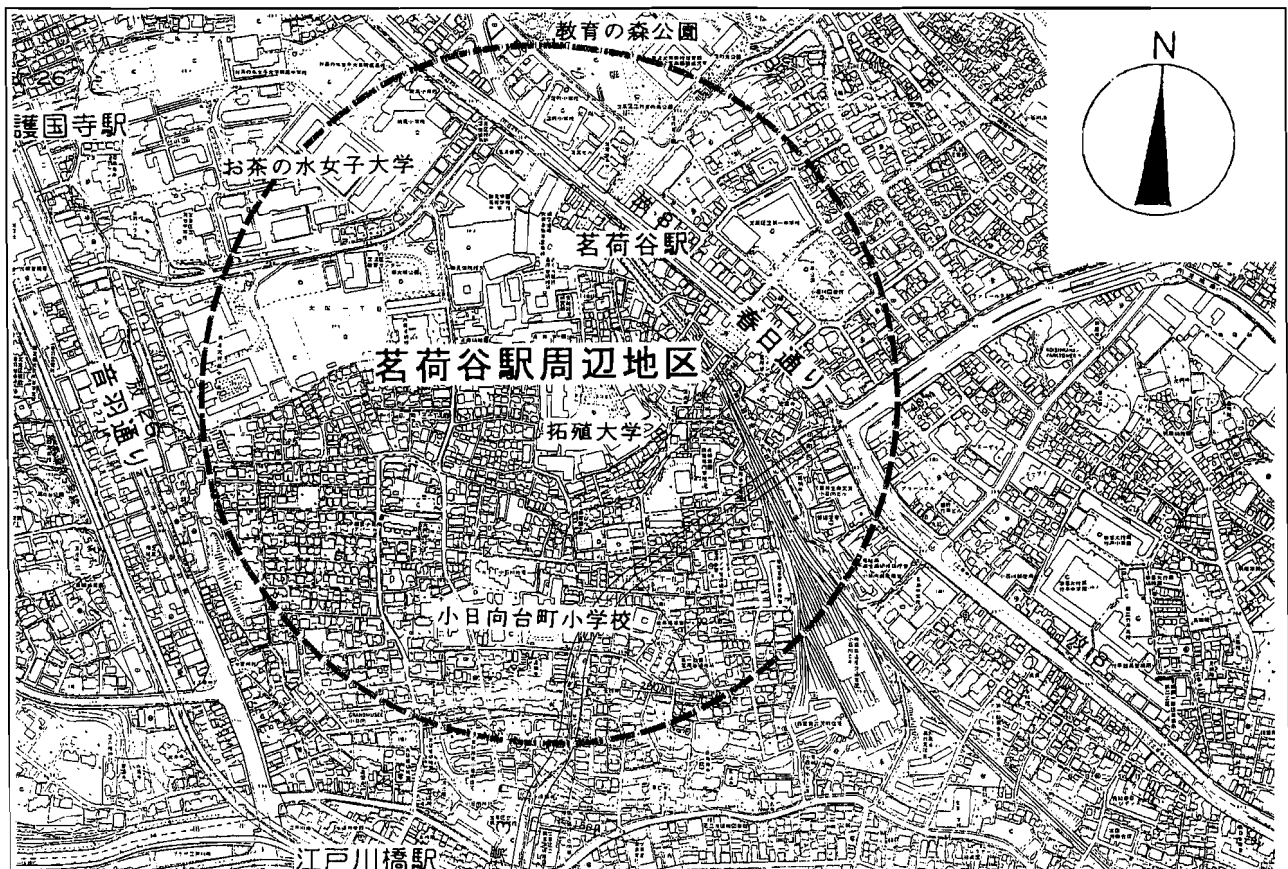


3) 基本計画の対象範囲

<範囲> 茗荷谷駅から約500mの範囲であり、町丁目は大塚1～3丁目、小日向1～4丁目及び小石川5丁目の一部とします。(下図参照)

<面積> 区域面積は約40haとなっています。

□基本計画の範囲



2.地区の現況と課題

1) 地区の現況と動向

若荷谷駅周辺地区の現況特性と問題点、まちづくりの動向を整理すると以下に示すとおりとなります。

<現況特性>

- 区の山の手地域の中央に位置し、交通条件や立地条件などが優れています。
- 若荷谷駅は、1日平均約65,000人が利用する区内最大の駅となっています。
- 都心・副都心に近接した約16,500人が居住する住宅中心のまちとなっています。
- 大学等多くの教育施設が立地し、学生数約15,000人を有するまちとなっています。
- 通勤・通学者を含む昼間人口は夜間人口の2倍となっています。
- 若荷谷駅前や春日通り沿道には、飲食店や小売店等の商業施設が集積しており、多くの業務施設が立地しています。
- 多くの公共公益施設が立地し、1日平均約2,000人が利用する区民生活の拠点となっています。
- 大きな公園、学校及び宅地内の緑などによる連続性のある緑空間が形成されています。
- 高低差約20mの変化に富む地形や坂道に特徴づけられた高台のまちの風景が形成されています。
- 小日向1～3丁目は、江戸の町割りを継承する低層住宅主体の閑静な住宅地となっています。

<問題点>

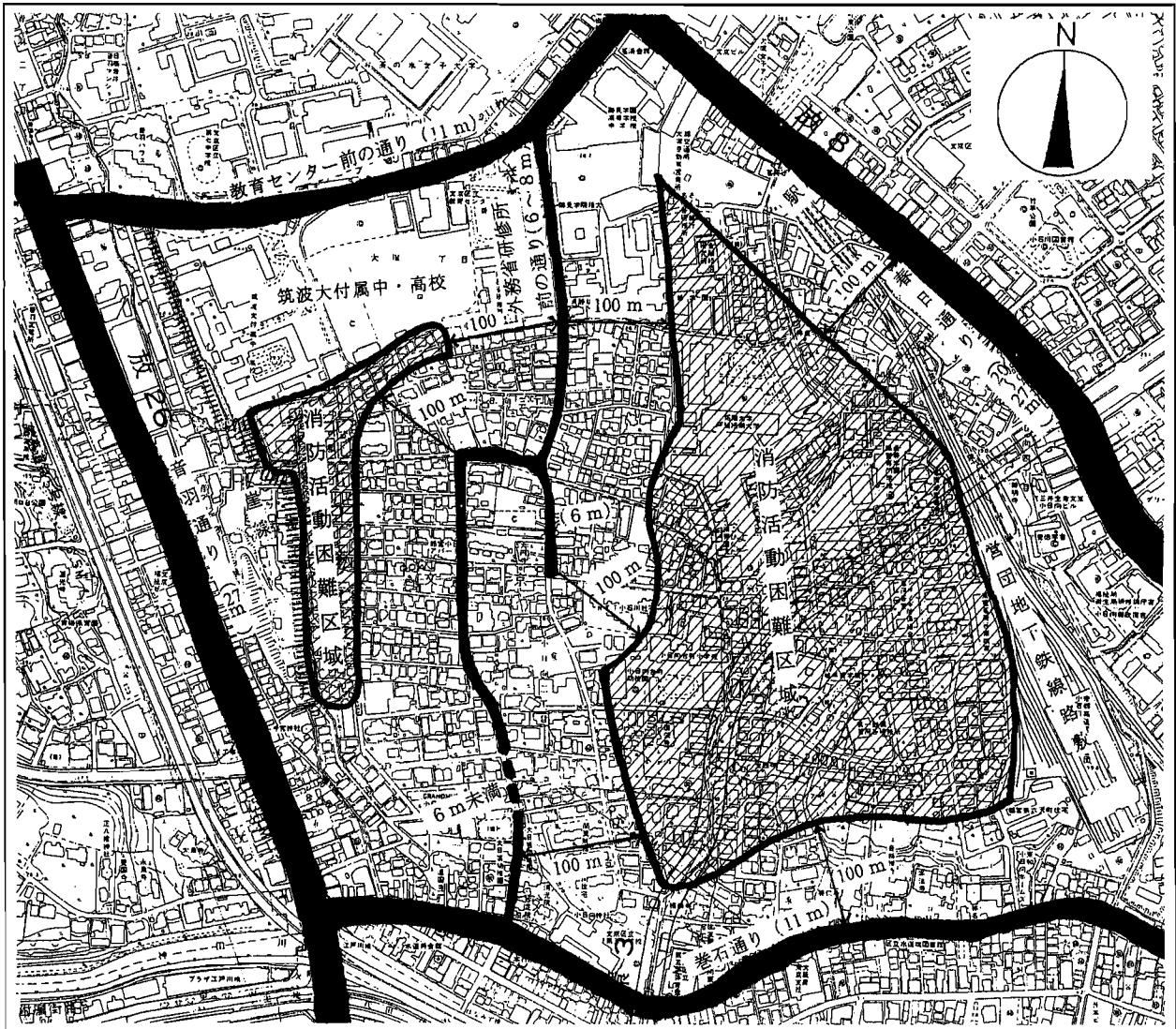
- 居住者や通勤・通学者のための商業施設が不足しています。
- 学生などの若者をひきつける文化・交流施設や憩いのある空間が不足しています。
- 若荷谷駅と周辺主要施設や住宅地を結ぶ安全で快適な歩行者空間が不足しています。
- 消防車等が通行できる道路が不足しており、「消防活動困難区域」(注1)が広く存在しています。
- 居住人口の減少と少子・高齢化が進行しています。
- 小日向住宅地において、道路の約6割は4m未満となっており、まとまったオープンスペースが少ないうえ、木造建物が密集しているところもあります。

<まちづくりの動向>

- ◇駅ビルの改築工事が行われています。
- ◇春日通りの拡幅整備が段階的に実施されています。
- ◇都バス営業所を含む駅前再開発事業の実施を図るための地元組織が結成されています。

(注1) 震災時に道路の狭隘に加え、路面の損壊や道路周辺建物等の倒壊あるいは断水等により消防活動が著しく阻害される区域をいいます。本計画では、6mの道路から直線距離で100mの範囲に含まれない区域を基本とし、地形等の要素も考慮に入れた「消防活動困難区域」はP3に示す図のとおりとなります。

□消防活動困難区域図



2) 地区の課題

- ◇若荷谷駅前や春日通りにおける土地の有効利用を図り、地域拠点にふさわしい居住者や学生などを対象とした商業機能の充実を図っていく必要があります。
- ◇回遊性の高い歩行者動線の整備や滞留空間の創出により、駅周辺及び春日通り沿道の商店等の活性化を図っていく必要があります。
- ◇交通量に対応した道路整備を進めるとともに、駅周辺や通過交通の多いところでは歩行者の安全確保のために歩道などの整備を図る必要があります。
- ◇「消防活動困難区域」の解消に必要な防災・生活道路の整備など、住環境の安全確保を図る必要があります。
- ◇良好な住環境を形成するため、細街路の解消やオープンスペースの創出及び宅地内の緑の保全を図る必要があります。
- ◇居住人口の確保など、交通の利便性や文教地区のイメージを生かした都市型住宅の供給を図る必要があります。

3.住民意見の整理

1) 地元説明会及びハガキによる意見の概要

本基本計画の策定に当たり、地元住民を対象とした計3回の全体説明会を開催しました。延べ250名を超える住民や関係者が出席し、約120件の意見・提案が出されました。また、地区内の住民や商店・事務所など約3,000世帯（事業所）を対象に個別配布した自由意見ハガキからも、約200件のまちづくりに関する意見や提案が寄せられました。

計328件の住民意見や提案の内訳は、多い順で「道路等関連」122件、「駅前再開発関連」61件、「住環境関連」59件、「計画全体」48件、「駐車場・駐輪場関連」38件となっています。

□住民説明会の風景



2) 住民意見の整理

<駅前・春日通り沿道関連>

- ◇バス車庫等の活用を含む再開発の早期実施について要望が多くあります。
- ◇再開発による日常生活に必要なスーパーマーケットなどの商業施設、文化施設、住宅、駐車場・駐輪場等の整備について要望があります。
- ◇再開発による春日通りへの歩行者動線、公園や広場等の整備について要望があります。
- ◇利用しやすい駐輪場の整備や違法駐輪の取締りの強化等について要望が多くあります。
- ◇駅周辺道路や春日通りについては、快適な歩行者空間の確保の要望が多くあります。
- ◇春日通りについては、速やかな拡幅整備や渋滞の解消等の要望があります。

<小日向住宅地関連>

- ◇住宅地を通る広い道路については、交通規制等による通過車両抑制の要望がある一方、消防車や緊急車両が通行できる道路網の整備についての要望もあります。
- ◇道路については、住環境への影響等から町割りや袋小路の保全を望む意見がある一方、災害時の危険性や日常生活の不便さ等から、整備を望む声もあります。
- ◇私道や細街路について、整備してほしいとの要望があります。
- ◇環状3号線については、住環境へのマイナス面から見直してほしいという意見と、住環境の改善に是非とも必要との意見があります。

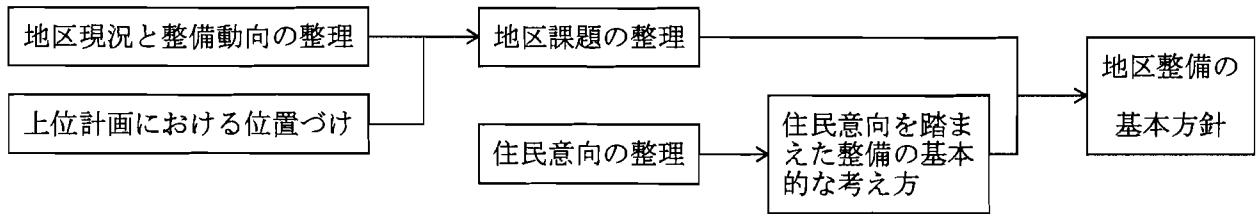
<その他>

- ◇商店街等には、日常生活に必要な店舗などの整備について要望が多くあります。
- ◇路上駐車対策の強化や電柱等の撤去、街並みや緑等の整備について要望があります。

4.地区整備の基本方針

地区の現況と課題、住民意向を踏まえた整備の考え方から、地区整備の基本方針を設定しました。

□基本方針の設定フロー



□地区整備の基本方針

<駅前・春日通り沿道>

□地域拠点の形成

地域住民や学生・就業者など多様なニーズに対応した活気のある地域拠点の形成及び、駅前交通環境等の改善を図るため、バス車庫を含む駅前再開発の早期実施を促進していきます。

□駅前交通条件の改善

安全で快適な歩行者空間の形成や道路ネットワークの整備による駅前交通条件の改善を図るため、駅前道路及び春日通りの整備を推進していきます。

□良好な複合市街地の整備

日常生活に必要な商業施設を中心とした商店街の活性化を図るとともに、良質な住宅供給を推進し、商業・業務・居住機能などのバランスがとれた良好な複合市街地の形成を誘導していきます。

□駐輪対策の推進

道路機能や歩行者の安全及び駅前的美観確保を図るため、違法駐輪に対する取締の強化等を含めた、総合的な駐輪対策を推進していきます。

<小日向住宅地>

□防災道路の整備

震災時のまちの安全を確保するため、消防活動困難区域の解消に必要な防災機能を有する道路等の整備を促進していきます。

□生活道路の整備

住環境の改善、2方向避難通路の確保及び生活の利便性向上を図るため、現状の町割りの保全に努めながら、生活道路やオープンスペース等の整備を誘導していきます。

□住環境の維持・保全

良好な街並みや宅地内の緑空間など地区の特性を生かし、住宅地としての景観形成を誘導しながら住環境の維持・保全を図っていきます。

5.土地利用計画

駅前・春日通り沿道と小日向住宅地のそれぞれの特性を生かしながら、地区整備の方針に基づき、ゾーニングの設定を行いそれぞれの土地利用の方針を示すと以下のとおりとなります。今後は、開発行為や再開発等に際し基本計画をもとに適正な指導を行うとともに、住民合意を図りながら建築協定や地区計画制度等の導入による良好な土地利用を推進していきます。

□土地利用ゾーニングの設定（P11参照）

区分	土地利用の方針
駅前・春日通り沿道	<p>土地開発地区</p> <p>◇拠点商業ゾーン (大塚1・3、小石川5及び小日向4丁目)</p> <p>◇地域住民や学生・就業者等の多様なニーズに対応できる商業機能の充実により、にぎわい拠点の形成を図ります。</p> <p>◇地域住民や学生などの若者を対象とした演劇・音楽・サークル等幅広い交流活動の場の形成を図ります。</p> <p>◇多様なライフスタイルに対応できる都市型住宅の整備を図ります。</p> <p>◇道路及び歩行者空間の整備による駅前交通環境の改善と緑化などによる環境空間の整備を図ります。</p> <p>◇春日通り沿道</p> <p>◇日常生活に必要な商業機能の充実による商店の活性化を図りながら、業務機能の集積とともに住宅付置制度などによる居住機能の確保やオープンスペースや歩行者空間の整備を図ります。</p> 
低中層複合ゾーン (大塚1丁目)	<p>◇日常的商業機能の充実や歩行者動線の確保等により商業の活性化を図ります。</p> <p>◇土地の有効利用を促進し、住居と商業などが共存する利便性の高い職住近接型の良好な複合市街地の形成を図ります。</p> <p>◇商業の活性化につながる歩行者空間やオープンスペース等の整備を図ります。</p> 
小日向住宅地	<p>低中層住宅ゾーン (小日向3・4丁目)</p> <p>◇交通の利便性や地形条件等を生かしながら、低層と中層が共存する住宅市街地として、居住機能の充実・建物の防災性能の向上を図ります。</p> <p>◇共同化又は協調建替えを誘導しながら、生活道路及びオープンスペースなどの整備により、住環境の改善を図ります。</p> 
低層住宅ゾーン (小日向1・2丁目)	<p>◇現状の町割りや宅地内の緑を保全しながら、低層の住宅市街地を維持するとともに、協調建替えにより生活道路及びオープンスペースを整備し、住環境の改善を図ります。</p> 
文教施設・公園等	<p>◇学校等の大規模な文教施設内のまとまった緑などを保全するだけでなく、緑化を推進し、快適性と安全性を高めていきます。</p>

6.地区防災計画

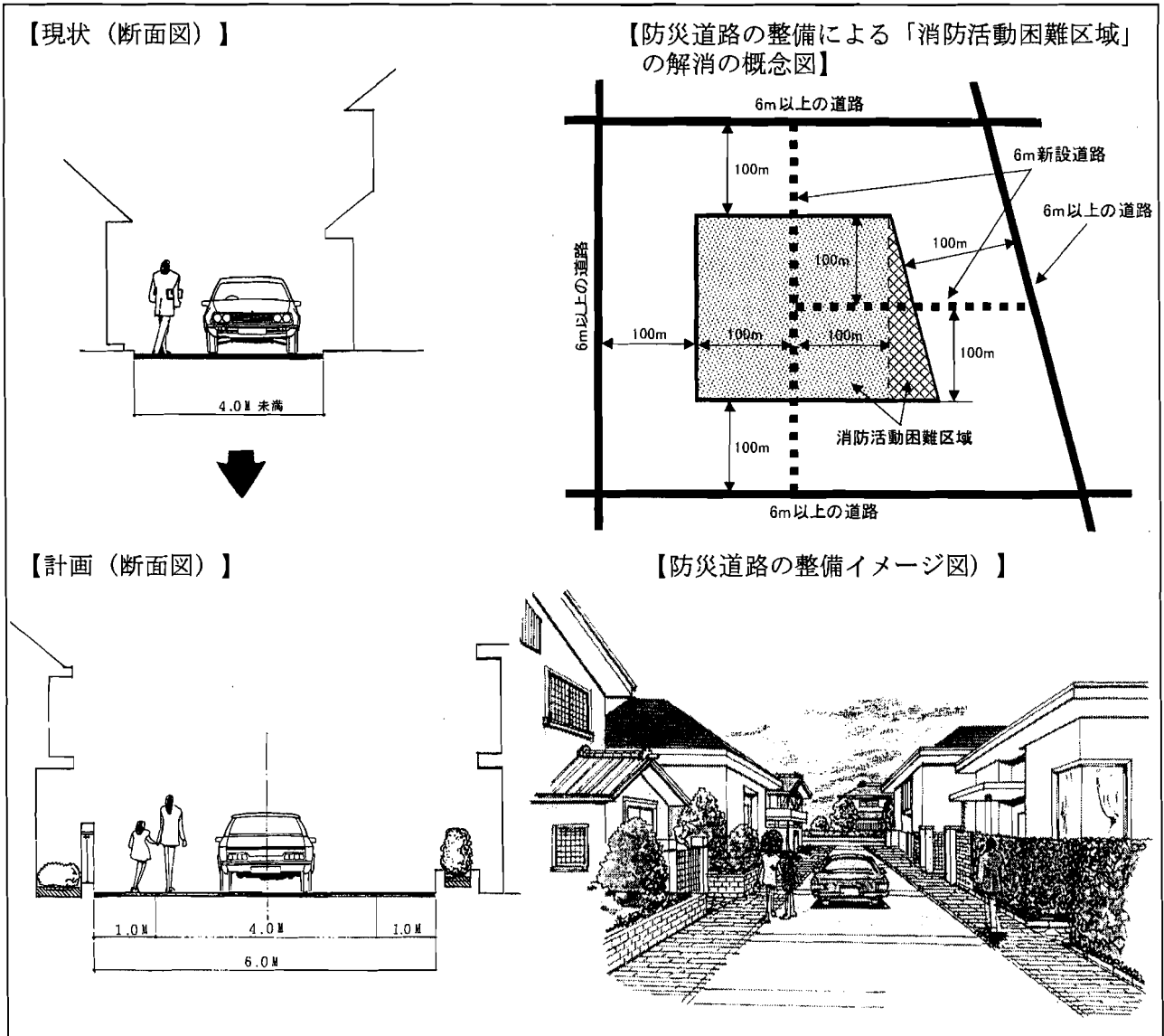
茗荷谷駅周辺地区は、「消防活動困難区域」(P3参照)が広範囲に存在していることから、阪神・淡路大震災のような災害にも対応できるような地区防災性の向上が必要となっています。

災害時に、避難場所や避難所へ安全に避難できるまちを形成していくためには、防災道路の整備による「消防活動困難区域」の解消や建物の防災性の向上などにより、まちの安全性を高めていくことが必要です。また、消防水利や消防器材を適正配置するとともに、それらを有効に活用できる地区防災組織の強化や住民意識の啓発などに努めていくことも重要となっています。このような考え方に基づき、地区防災の基本方針を設定すると次に示すとおりとなります。

<地区防災の方針>

- ◇ソフトとハードの両面から地区防災システムの構築を図ります。
- ◇「消防活動困難地域」の解消に必要な防災道路の整備を図ります。
- ◇個々の宅地から防災道路や避難場所へ通じる2方向避難路の確保を図ります。
- ◇個々の宅地から避難場所・避難所へ通じる道路の沿道の建物の防災性の向上を図ります。
- ◇宅地周りの緑の保全やオープンスペースの整備により防災性能の向上を図ります。

□防災道路の整備イメージ



7.交通ネットワーク計画

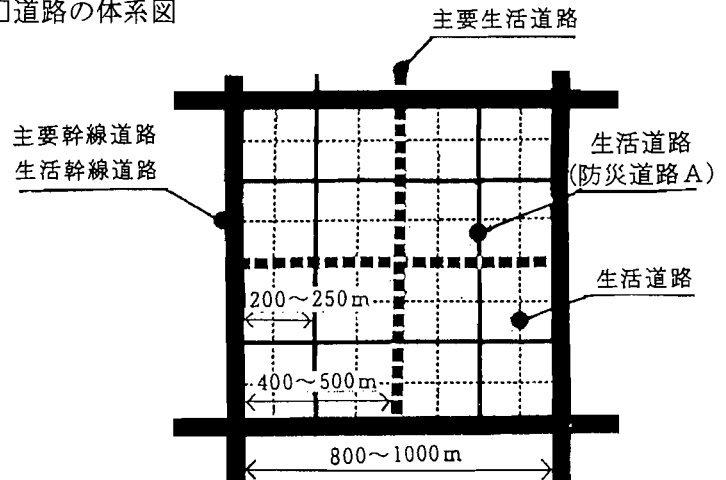
1) 道路体系の整備

自動車交通を円滑に処理するためには、主要幹線道路や生活幹線道路を約800～1,000m、主要生活道路は約400～500mの間隔で配置する必要があります。また、生活道路の内、防災道路Aは震災時に沿道建物が倒壊したときも消防車の通行が可能な幅員6mを確保し、約200～250mの間隔で配置していく必要があります。防災道路Bは、それを補完し、特に宅地から避難場所への避難路として幅員4m以上を確保していく必要があります。

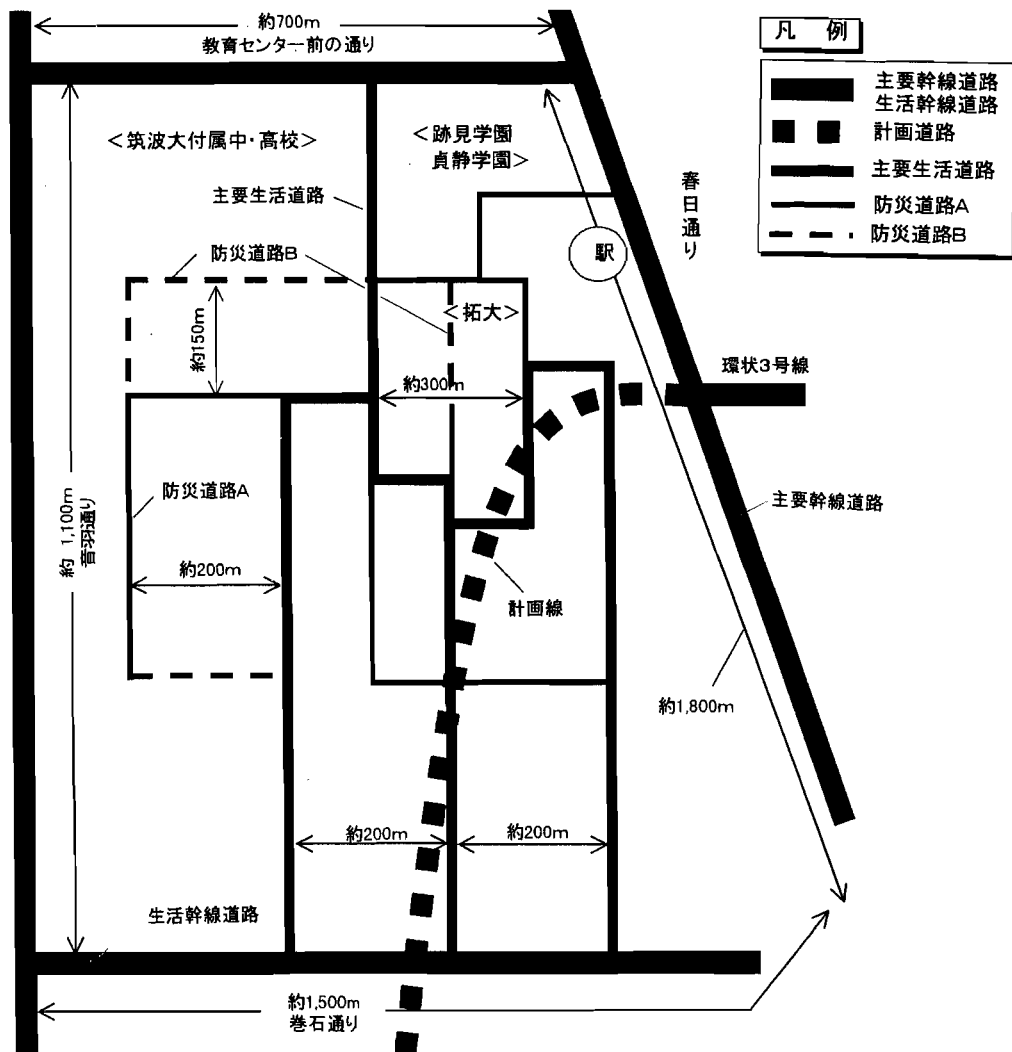
地区において、主要幹線道路である春日通り及び音羽通りの区間の長さは、それぞれ約1,800mと約1,100mになっています。また、生活幹線道路である巻石通りが約1,500m、教育センター前の通りが約700mとなっています。それらの道路の区間は理想とされる800m～1,000mを超えており、主要生活道路の整備も遅れているため、住宅地内を通過する交通が多い原因のひとつと考えられます。

本計画では、戸建て住宅を中心とした高台の閑静な住環境を維持・保全をしながら、地区の安全を確保するため、下図に示すような道路ネットワークの整備を進めていきます。

□道路の体系図



□道路配置図

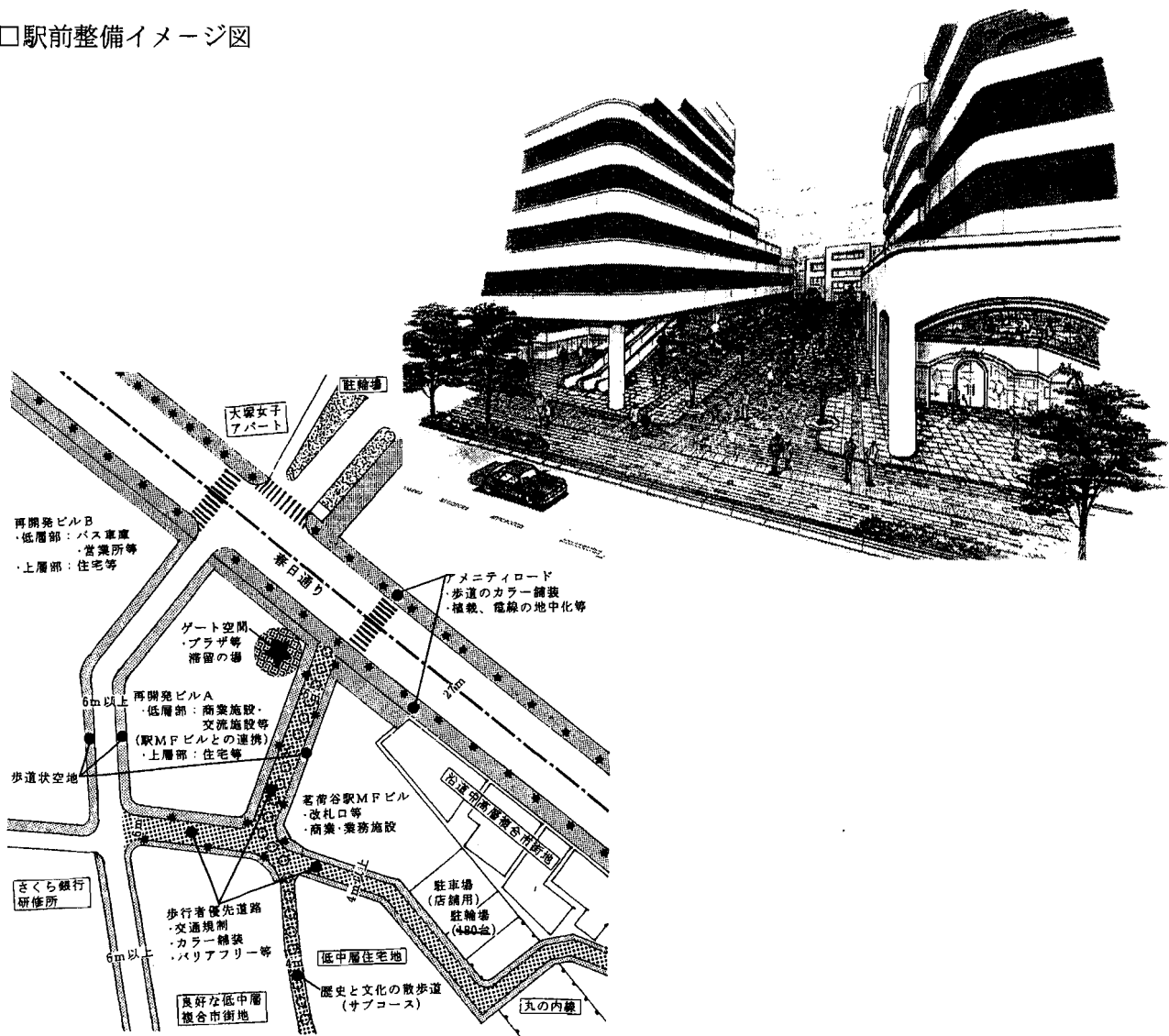


2) 駅前における歩行者動線の整備

茗荷谷駅は、一日平均約65,000人が利用しているにもかかわらず、駅前の道路が狭く、駅に通じる道路も少いため歩行者の安全確保や駅前交通の円滑化を早急に図る必要があります。特に駅前の通りや駅から拓殖大学へ至る道路は歩行者で混雑していますが、その一部は春日通りから小日向住宅地へ通じる防災道路の役割も担っています。そのため、緊急車両が通行できるスペースを確保したうえで、整備を行っていく必要があります。

以上のことから、春日通りから地区内へ通じる道路の新設整備を図るとともに、駅前道路の一部を歩行者優先道路とするなど、駅と周辺主要施設や住宅地を結ぶ歩行者動線ネットワークの整備を進めていきます。

□駅前整備イメージ図

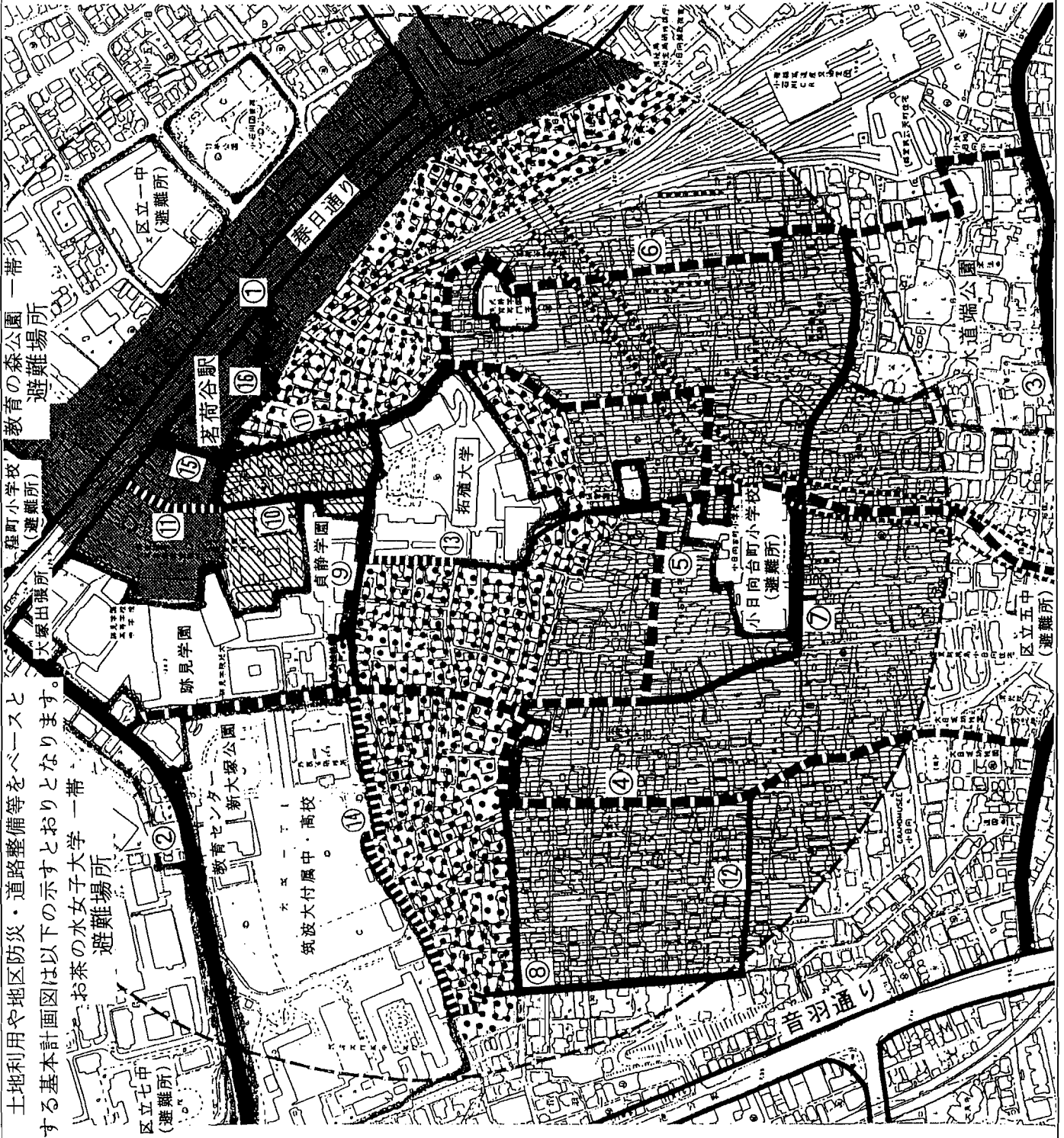


3) 交通の抑制

本計画では、現況道路を利用しながら防災道路や歩行者空間などの整備を行うことを基本としているため、歩車共存の考え方に基づく道路ネットワークの構築が求められています。駅前においては、歩行者の通行量が多いため、駅利用者をも最優先とした道路の整備が必要となります。

一方、住宅地においては、良好な住環境や住民の安全を確保していくため、防災道路などの生活道路の整備に際しては、通過交通に対する規制や自動車の速度に対する制限を設けるなどの対応を検討していく必要があります。



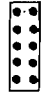

土地利用や地区防災・道路整備等をベースとする基本計画図は以下の示すとおりとなります。お茶の水女子大学 一帯 避難場所









□まちづくり基本計画図

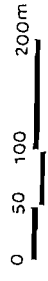
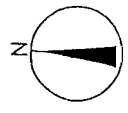
凡例

<土地利用>

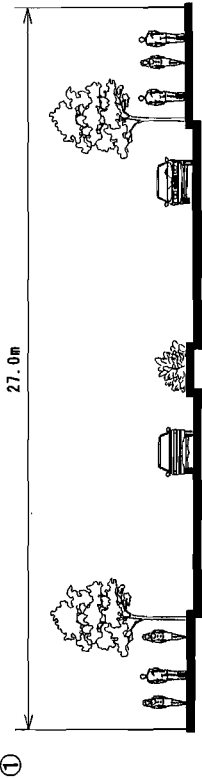
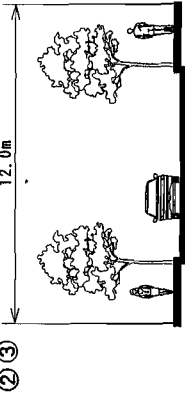
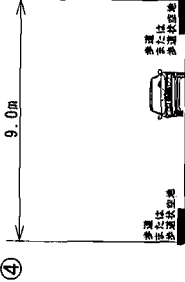
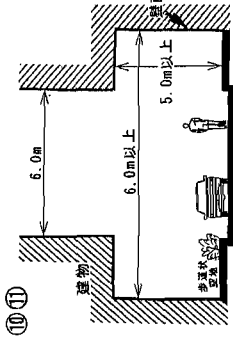
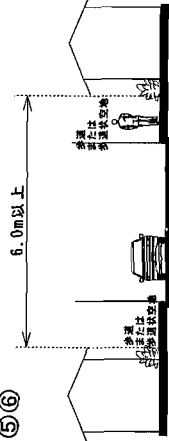
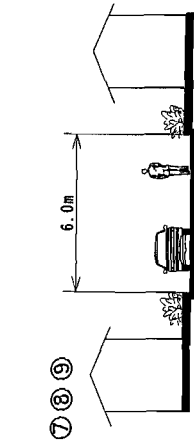
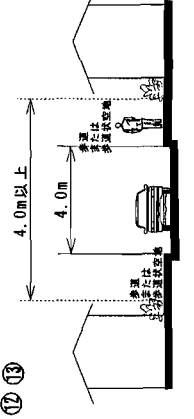
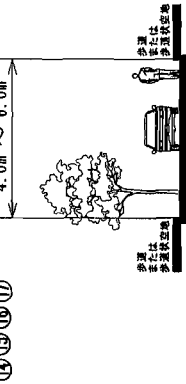
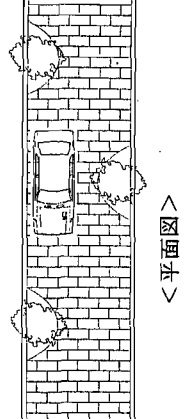
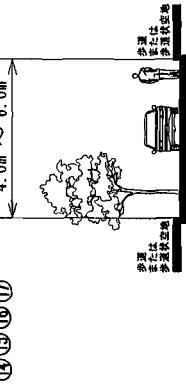
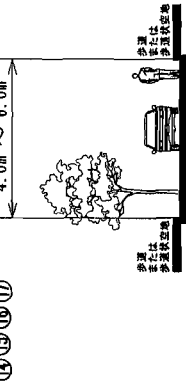
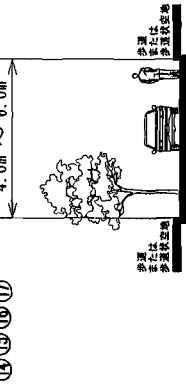
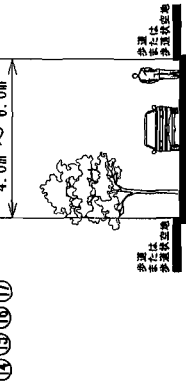
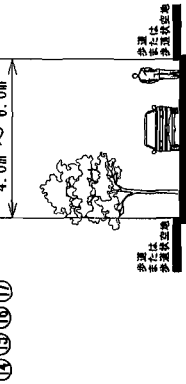
-  拠点商業ゾーン
-  低中層複合ゾーン
-  低中層住宅ゾーン
-  低層住宅ゾーン
-  文教施設・公園等

<地区防災・道路整備>

-  主要幹線道路
-  生活幹線道路(点線は新設)
-  主要生活道路
-  生活道路: 防災道路A(点線は新設)
-  " 防災道路B(点線は新設)
-  " 歩行者優先道路



□道路整備一覽

区分	番号	路線名・区間	幅員	整備の考え方	整備イメージ
主要幹線道路	①	春日通り (国道254号線)	現状：20~27m 計画：27m	都心と池袋副都心を結ぶ通勤通学等が多い通りであり、緑豊かなアメニティロードとして整備を図ります。	
	②	教育センター前の通り	現状：約11m 目標：12m	車道幅は基本的に確保されているが、沿道に学校等が集中していることから、歩道や歩道状空地の確保を中心に整備を図ります。	
	③	巻石通り	現状：5~8m 目標：9m	防災上も重要な道路であり、歩道や歩道状空地の確保を図り、住環境にも配慮しながら整備を図ります。	
主要生活道路	④	外務省研修所前の通り	現状：3~6m 目標：6m以上	地区防災にも重要な役割を担っていることから、今後は車両交通や歩道及び歩道状空地の確保を図り、住環境に配慮した整備を図ります。	
	⑤	寿会館から小日向町小を經由して巻石通りまで	現状：4~6m 目標：6m	消防活動困難区域の解消や避難通路や通学者等の安全確保のための整備を図ります。	
防災道路A	⑥	⑤番から鼠坂前を經由して八幡坂上まで	現状：2~6m 目標：6m	消防活動困難区域の解消や通学者等の安全確保のための整備を図ります。	
	⑦	⑤番から小日向町小の南側を經由して⑥番まで	現状：4~5m 目標：6m以上	消防活動困難区域の解消や通学者等の安全確保のための整備を図ります。	
生活道路	⑧	拓大西門からさくら銀行研修所前まで	現状：現道なし 目標：6m以上	防災・生活道路としての機能強化及び通学者等の安全確保のための整備を図ります。	
	⑨	八幡坂上から④番まで	現状：2~4m 目標：4m以上	小日向住宅地から避難場所への通路の確保、隣接住宅の2方向避難のための整備を図ります。	
防災道路B	⑩	拓大の西側から小日向保育園まで	現状：現道なし 目標：4m以上	駅と周辺大規模文教施設を結ぶ道路の安全性の確保や歩行者交通の円滑な処理を図るため、車交通を制限するなど、歩行者優先道路の整備を図ります。	
	⑪	外務省研修所前から筑波大付属中学校の南側を經由して鼠坂前まで	現状：4~5m 目標：6m		
歩行者優先道路	⑫	若荷谷駅西口前の通り	現状：4~5m 目標：6m		
	⑬	若荷谷駅南口から春日通りまで	現状：4m 目標：4m以上		
	⑭	若荷谷駅南口から拓大まで	現状：3~4m 目標：4m		

8.環境整備・景観形成計画

地域の環境や景観の特性を踏まえ、環境整備・景観形成の方針を示すと以下のとおりとなります。

<環境整備・景観形成の方針>

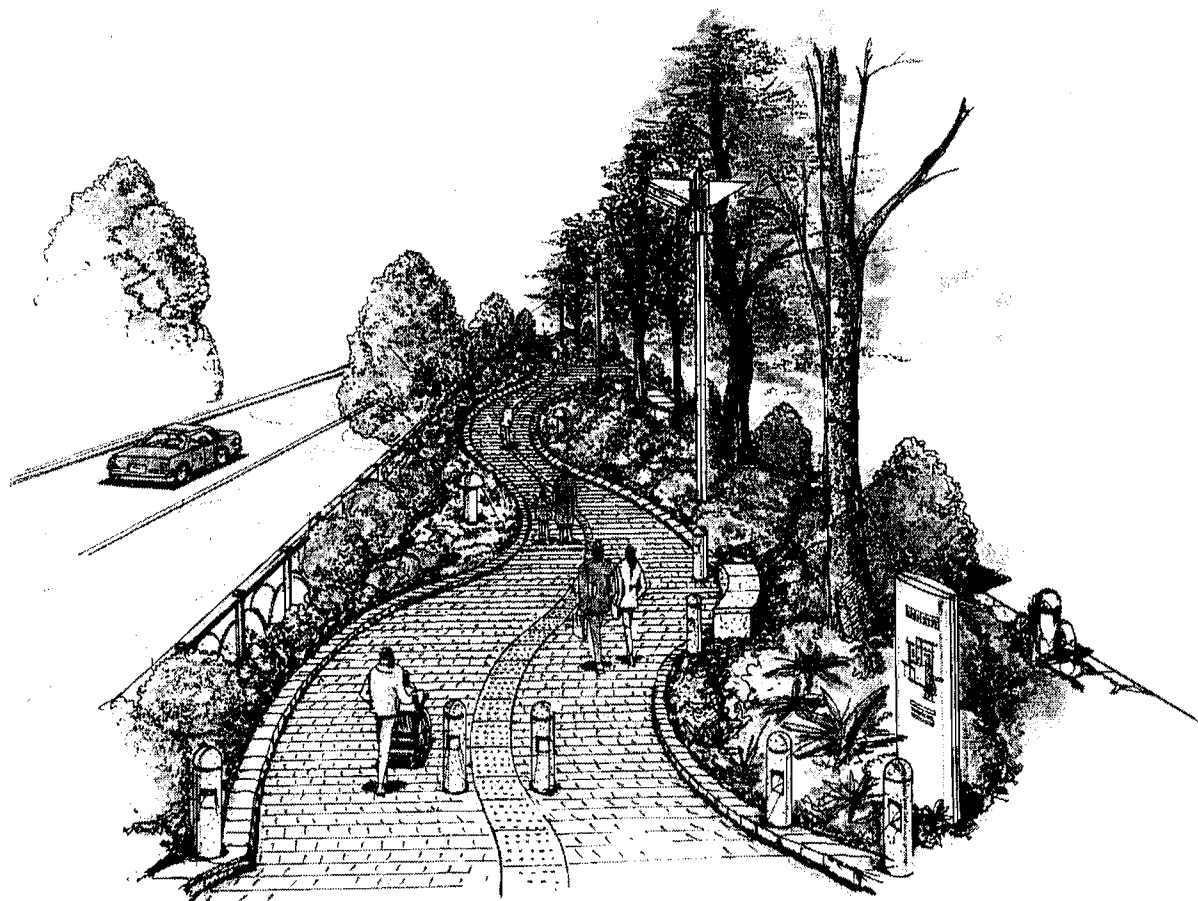
<駅前・春日通り沿道>

- ◇駅舎整備や再開発計画を核とした地域拠点にふさわしい景観の創出を図っていきます。
- ◇再開発等による駅前交流空間の整備を図っていきます。
- ◇春日通りの拡幅整備に伴うアメニティロードの整備を推進していきます。
- ◇沿道の公園や学校などの公共公益施設と歩行者空間の一体的な整備を推進し、緑と水のネットワークの形成や緑化道路の整備を図っていきます。
- ◇オープンスペースや豊かな緑を有する良好な複合市街地の整備を図っていきます。
- ◇駅周辺の道路や商業施設等については、バリアフリーの理念に基づく整備を推進し、高齢者や障害者が利用しやすく安全で快適に暮らせる環境の形成を図っていきます。

<小日向住宅地>

- ◇生活道路やオープンスペース等の整備により、安全で快適な住環境の実現に努めていきます。
- ◇現状の町割りや宅地内の緑を大切にしながら、歴史を感じさせる閑静な住宅地の保全を図っていきます。
- ◇起伏に富んだ地形を活用しながら坂道の魅力を高めていきます。
- ◇土地利用の更新にあわせて緑化や環境美化の推進に努めていきます。

□公園等の公共公益施設を活用した緑化道路の整備イメージ図



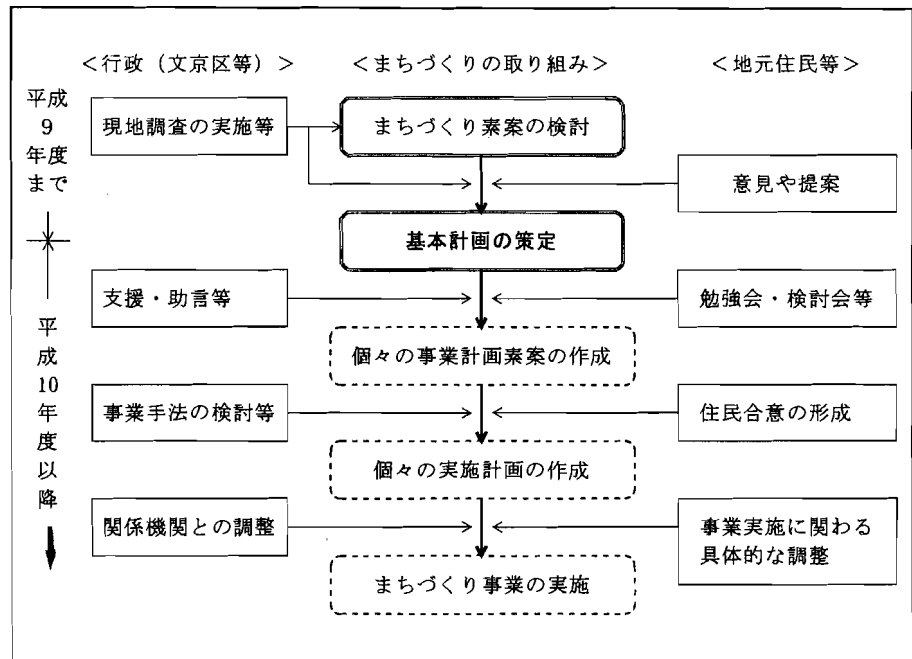
9.まちづくりの進め方

1) まちづくりの取り組み

本基本計画は、「文京区都市マスタープラン」に基づき茗荷谷駅周辺地区のまちづくりを推進していくための基本案を示したものです。計画の作成にあたっては、住民説明会等を通じて可能な限り住民意向の反映に努めてきました。

今後は、本基本計画を地域のまちづくりの出発点として住民合意の形成を図りながら、事業手法の検討を含め、個々のまちづくり事業を推進していきます。

□まちづくりの展開



2) 住民の役割

住民主体のまちづくりを推進していくためには、本基本計画を出発点として、住民が自分たちのまちの課題を把握し、まちづくりの必要性を認識していくことが重要です。

また、勉強会や研究会の開催を通じて、地区ごとの協議組織をつくり、立場・考え方が異なる住民同士が議論するとともに、必要に応じて行政の支援・援助を求めながら、合意形成を図っていくことも重要です。

さらに、行政のまちづくりに対する考え方や方針・計画についての理解を深めていくことも重要です。

このような住民の活動により、参加型のまちづくりを推進し、まち全体を均整のとれた魅力的なものとしていくことが重要です。

3) 行政の役割

行政は、住民のパートナーとしてまちづくりに関する情報や技術の提供、住民のまちづくり活動への支援・助言を行うとともに、地域の住民が主体的に活動できる組織の育成や勉強会・検討会等の活動を支援し、まちづくり活動の場の形成を図っていきます。

また、学校や企業のまちづくりへの協力の働きかけやまちづくりのための財源の確保等の役割を果たしていきます。

さらに、まちづくり事業の推進を容易にするため、事業手法の具体的適用や関係機関との調整を進めていきます。



茗荷谷駅周辺まちづくり基本計画（概要版）

1998年3月

編集・発行 文京区都市計画部計画調整課
〒112-0003
東京都文京区春日1-16-21
電話 03-5803-1235