



# 安らぎの街 武蔵境駅北口

安心・安全な街づくりへの提言



平成18年3月

(社) 中小企業診断協会 東京支部三多摩支会  
地域研究会

<http://albs.biz/chiki/>

# 目 次

はじめに	2
一目でわかる 提言『安らぎの街 武蔵境駅北口』	3
第1章 武蔵境駅北口の現状と特徴	4
第2章 「安らぎの街」への提案	14
第3章 安全な街づくり	16
第4章 安心な地域交流	20
第5章 自転車が共存できる街づくり	22
第6章 提案推進のために公的支援施策の積極的な活用を	33
おわりに	39

## はじめに

わが国経済の最近の動向は、日銀短観の業況判断や上場企業の収益力、設備投資等の改善から長期にわたるデフレは底を打ち、不況から脱出したと報じられています。しかし、こと商業においては、商店街実態調査報告書（中小企業庁：平成15年度）によると「繁栄している」と判断している商店街は2.3%にすぎません。近隣型商店街に限ればわずか0.8%で、一方「衰退している」が43.2%、「停滞している」が53.4%と実に96%を超える商店街が衰退あるいは停滞と判断しています。

さて本書のテーマである武蔵境駅周辺地域は、JR中央線で南北が完全に分断され、駅へのアクセス道路や計画道路等の基盤整備もまだ不十分です。また、地元依存型商店街を形成する小売店中心の北口と核店舗中心の南口に商業集積が見られますが、南北で大きな格差があります。

しかし、2008年に三鷹～国分寺間の使用開始が予定されているJR中央線高架複複線化により、南北の分断が解消され、従来の買物客の流れが一変し商業環境が大きく変化することが予想されます。自治体としても、地元組織と「武蔵境駅舎・広場・街づくり協議会」を設置し、武蔵境にふさわしい駅舎と駅前空間のあり方について検討を進めているようです。

すでに、駅前には、JR中央線高架化に先立って駅前広場の整備が進んでいます。周辺地区には、新築マンションが増えています。さらに今後は団塊世代の引退によって周辺地区に住む高所得層が消費の牽引役へ変わっていくでしょう。こうした変化は、地域住民に愛され、親しまれ、利用される街づくりのチャンスです。

このような武蔵境の環境を念頭に商店街を中心とした街づくりを考えてみようというのが私たちの研究会です。共通点は中小企業診断士という企業の経営を支援する専門家であるという点です。そのなかで街づくりに関心のある人間が集まってできた研究会です。この提案書をまとめるにあたり、武蔵境の街を随分と歩いてみました。的外れな提案もあるかとは思いますが、街づくりの一助になれば幸いです。

## 安らぎの街 武蔵境駅北口

### 現状と特徴・・・第1章

すきっぷ通りとスイングロード商店街の強み

- ・周辺道路の整備
- ・馴染み客は高額所得者層

#### 今後の変化

- ・武蔵境高架新駅建設  
→南口への移動容易化で大型店の脅威が顕在化

#### 強みをさらに磨いて変化をチャンスに変える

- ・馴染み客を知ることが活かしたこだわりの品揃え
- ・接客力を活かした顧客への提案型販売
- ・顧客と同じ居住地であることを活かした関係づくり
- ・商店主同士も顔なじみであることを活かした連携強化

### 「安らぎの街」への提案・・・第2章

商店街から「ショッピングテラスパーク」へ

- ・安全・高品質な品揃えとサービス
- ・地域住民の心の交流の場
- ・便利な交通手段の確保

主役となる利用者 近隣に住む女性  
引退後の団塊世代

### 安全な街づくり・・・第3章

- ・LOHAS志向で美と健康を提案
- ・商店街としてのサービス充実
- ・生鮮3品など店舗構成の充実
- ・安全でホッとする空間づくり
- ・公共サービスも集積したコンパクトシティ

### 安心な地域交流・・・第4章

- ・商店と顧客の交流
- ・各種イベントによる交流
- ・防犯・防災活動

### 自転車が共存できる街づくり・・・第5章

- ・通勤用自転車と駅周辺の駐輪場に収容
- 行政・鉄道会社と連携
- ・買い物自転車専用レーン設定
- 商店街に買い物用自転車置き場を設置

# 第1章 武蔵境駅北口の現状と特徴

## 1.1 商店街に期待される役割

武蔵境駅北口は、商店街が重要な要素になっています。そこで、武蔵境駅北口の話の前に、一般に商店街に期待される役割を整理しておきます。

わが国経済は上昇局面にあります。商業においては、商店街実態調査報告書（中小企業庁：平成15年度）によると「繁栄している」と判断している商店街は2.3%にすぎません。近隣型商店街に限ればわずか0.8%で、一方「衰退している」が43.2%、「停滞している」が53.4%と実に96%を超える商店街が衰退あるいは停滞と判断しています。

商店街の立地タイプ別で見ると、地元依存型商店街と言われる近隣型商店街および地域型商店街のほうが、広域あるいは超広域型商店街より、衰退あるいは停滞傾向が顕著になっています。

### (1) 商店街に期待される役割

環境変化順応型産業ともいわれる流通業界は、急激なスピードで変化しています。大型専門店や、各種宅配サービス、通信販売、さらにはインターネットなどを利用した取引の台頭等新業態、新サービスが次々生み出されており、商店街を取り巻く環境はますます厳しい状況になっています。

消費者の買物行動が多様化し、商業の適正立地も変化する中で、商店街の担うべき役割も時代と共に移り、時流に乗り遅れた商店街は衰退する宿命にあると言っても過言ではありません。

商店街は、地域の中心地に立地する強みを活かし、大型店や競合商店街と差別化した品揃えやサービスはもちろん、地域のコミュニティの支援など、暮らしの拠点としての役割を果たすことが求められています。

これからの、商店街の担うべき役割・機能はどのようにあるべきかを、地域活性化のキーワードとなるであろう「高齢社会」「安心・安全」「循環型社会」について概括してみましよう。

(参考文献：「コミュニティビジネスによる地域商業の活性化」(社)中小企業診断協会編 平成16年)

### (2) 高齢社会と商店街

平成16年10月現在のわが国の人口は、1億2,769万人です。その内65歳以上の高齢者人口は2,488万人で、総人口に占める割合19.5%は過去最高になっています。そして今後さらに割合が高くなることが予測されています。

出生率の低下、長寿化が高齢化現象の主な要因とされていますが高齢化の進展

は労働力人口の減少、経済成長の鈍化、社会保障分野の現役世代負担の増加など、我々の生活に大きな影響を及ぼすことは避けられない事実です。

社会を構成する高齢者の多くは、元気で行動力も経済力もあるという統計結果も出ている反面、老年人口比率が極端に高くなると、地域活力の低下や、高齢者の孤立感の高まりなどを招来する懸念もあると言われてしています。

前述の平成15年度商店街実態調査報告書によりますと、商店街による高齢者対策はほとんど実施されていないのが現状です。しかし、本格的に高齢社会の到来を迎えるにあたり、高齢者対策を推進することは、商店街の将来を見据えたときに必要不可欠であると思います。

商店街として考えられる高齢者対策の一例として高齢者に優しい施設・環境づくりとしてバリアフリー、休憩場・トイレの設置、買物カート・電動三輪車の貸出し、宅配サービス等が考えられます。

### **(3) 安心・安全な商店街の形成**

狭い商店街の道路を縫うように走る車、通行や買物の妨げになっているはみ出し陳列・駐輪、段差の多い通路、放火や違法進入の対象になりやすい空き店舗の増加など高齢者や子どもにとって、安全・安心と言いがたい商店街は少なくありません。

誰もが安心して買物や交流ができる安全な環境と、無農薬・無添加など安全な商品を提供することこそ、商店街が地域において存在意義を発揮でき、また安全快適で、心理的な安心感を与えることを目指すことは重要な課題であると言えます。商店街として考えられる安全対策の一例では、商店街への来街者にとっての安全策として、歩道と車道の分離、車の乗り入れ規制、歩行者天国の実施、放置自転車の撤去・管理、路上障害物の撤去、段差の整備等。地震・火事に対する安全策として、食糧の備蓄、消防団・消防署・警察署などとの連携、避難路の確保と周知の徹底。食に関する安全は前述した無添加、無農薬の食品、例えば、足に負担がかからない履物など健康面を重視した商品等の提供・情報発信などが挙げられます。

### **(4) 循環型社会と商店街**

地域商店街でも「はかり売り」「ばら売り」など包装材の軽減や「修理・修繕」と言った省資源に取り組み、環境問題への関心は高まりつつありますが、情報不足などの要因で、まだ一般に浸透しているとは言いがたい面もあります。

商店街としては、環境問題に関心を持った消費者に対し、環境に優しい商品の情報を積極的に発信し誘導することは、循環型社会形成に向けての重要な役割の一つでもあります。また率先して環境問題に取り組むことは、地域住民に対する

アピールとなり、地域全体で環境問題に取り組むための意識づくりに貢献することにもつながります。また環境活動に取り組んでいる NPO との連携も視野に入れることも必要かと思われます。

商店街として考えられる環境対策の一例として資源としての再利用（リサイクル）・再資源化（リユース）・減量（リデュース）を継続化していくために買物袋の持参励行、過剰包装の削減・減量、空き缶やペットボトル、トレー等の回収、家庭で不用になった衣類・家具・電化製品等のバザー・展示販売や修理・交換等が考えられます。

## 1.2 武蔵野市の概要

武蔵境駅のある武蔵野市は都心から西へ約 20km の地点にあり、新宿副都心と業務核都市である立川との中間に位置し成熟した生活核都市を形成しています。市域は東西に細長く、東から吉祥寺、三鷹、武蔵境と JR 中央線の 3 つの駅勢圏で構成され、それぞれの特徴を生かしたまちづくりを進めています。

平成 16 年 3 月現在、人口は 131 千人・世帯数は 67 千世帯で人口は 10 年前とほとんど変化がないのに対し、世帯数は約 6 千世帯増加し核家族化が進んでいます。

なお、特徴的な点として、市民の平均年収は全国市区の中で兵庫県の芦屋市に次いで全国第 2 位と極めて高く、福祉施設が多いことなども挙げられます。

産業面では事業所総数で約 8,000、そのうち卸、小売飲食店が 46%、サービス業が 39%を占めています。事業所数、従業員数とも年々減少傾向にあり、ちなみに三多摩各市の中で事業所数は 20 位、従業員数で 13 位とベッドタウン化の進行が推測されます。

## 1.3 武蔵境駅の特徴

JR 武蔵境駅は、新宿 立川間に甲武鉄道が開設された明治 23 年（1889 年）4 月に境停車場として三鷹駅より前に誕生しました。1 日 4 往復という鉄道時代で、記録に残っている一番古い大正 5 年（1916 年）の 1 日の乗降客は 432 人だったそうです。

JR 東日本八王子支社による 2004 年度の多摩エリアの駅別乗車ランキングによると、1 日平均乗車人員が最も多いのは立川駅で 148 千人、次いで吉祥寺駅 139 千人、国分寺駅 103 千人でこの三駅が 10 万人を超え、武蔵境駅は三鷹駅、八王子駅に次いで第 8 位の 59 千人です。

学校は亜細亜大学・同短期大学、武蔵野大学などがあり、また定期バスが西武池袋線保谷駅、ひばりが丘駅と、西武新宿線は花小金井駅と桜堤団地など大型団地経由で結ばれています。さらに武蔵野市の「ムーバス」が中央線北側を同線と

並行して走る亜細亜大学通り、北大通りなど区間内に 20 ヶ所のバス停を設け、東小金井駅を結んでいます。

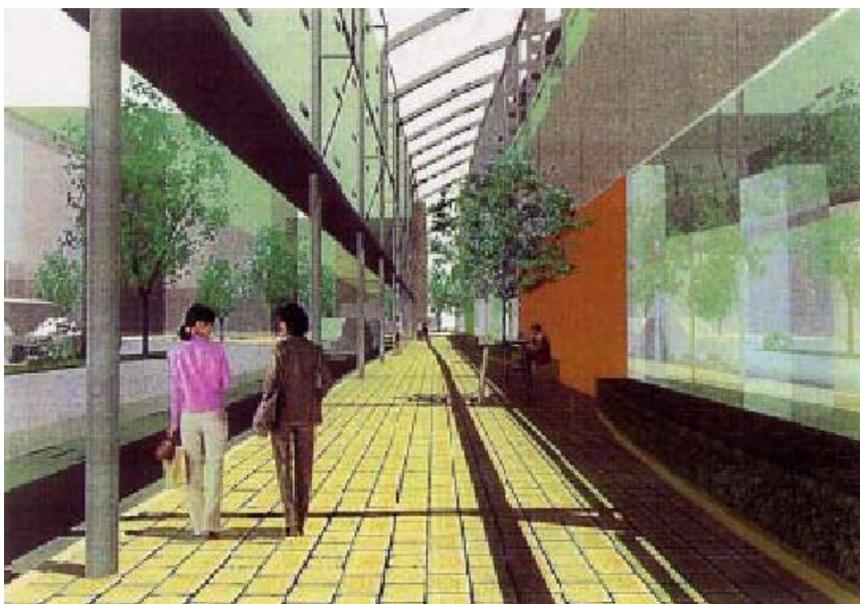
武蔵境駅周辺地域は、JR 中央線で南北が完全に分断され、駅へのアクセス道路や計画道路等の基盤整備もまだ不十分です。また、地元依存型商店街を形成する小売店中心の北口と核店舗中心の南口に商業集積が見られますが、南北で大きな格差があります。

しかし、2008 年には JR 中央線高架複線化により、南北の分断が解消されます。買物客の流れが一変し商業環境の大きな変化が予想されます。

武蔵境駅周辺地区整備イメージ図（出典：武蔵野市ホームページ）



駅前のイメージ（出典：武蔵野市ホームページ）



## 1.4 武蔵境駅北口の現状

武蔵境駅北口駅前には、商店が主役となっています。南口のイトーヨーカ堂に見られる大型核店舗に対して、地元依存型の2つの商店街から構成されています。すきっぷ通り商店街、スイングロード商店街、このおもむきの異なる商店街が駅前から北方に150mほど並列しています。

駅前には、JR中央線高架化に先立って駅前広場の整備が進んでいます。周辺地区には、新築マンションが増えています。さらに今後は団塊世代の引退によって周辺地区に住む高所得層が消費の牽引役へ変わっていくでしょう。ここでは、生活に密接に関連する駅前の商店街・イベント・自転車の観点から現状を整理しました。

### (1) 商店街

#### <すきっぷ通り商店街の概要>

この商店街は駅北口から至近距離にあり、1987年に東京都からモデル商店街事業の指定を受けました。4億5千万円を投じ、道路幅を7.2mから9.2mに拡幅・タイル舗装し車の進入禁止、電線の地中化などを進めました。現在約80店で構成されています。

歩道が広くて整備されているので、車を気にしないで安心して買物ができる良好な買物環境にあります。一方、フランチャイズ・チェーン経営の飲食店が増えるにつれ商店街としての一体感が薄れつつあり、恒例のイベントは毎年行われてはいるものの、盛り上がりやや欠けてきているとの声もあります。

また、近年、商店街の道路は駅までの単なる通行路になっている感もあり、人通りも、かつての賑やかさがなく、商店街としての特色もはっきりしません。

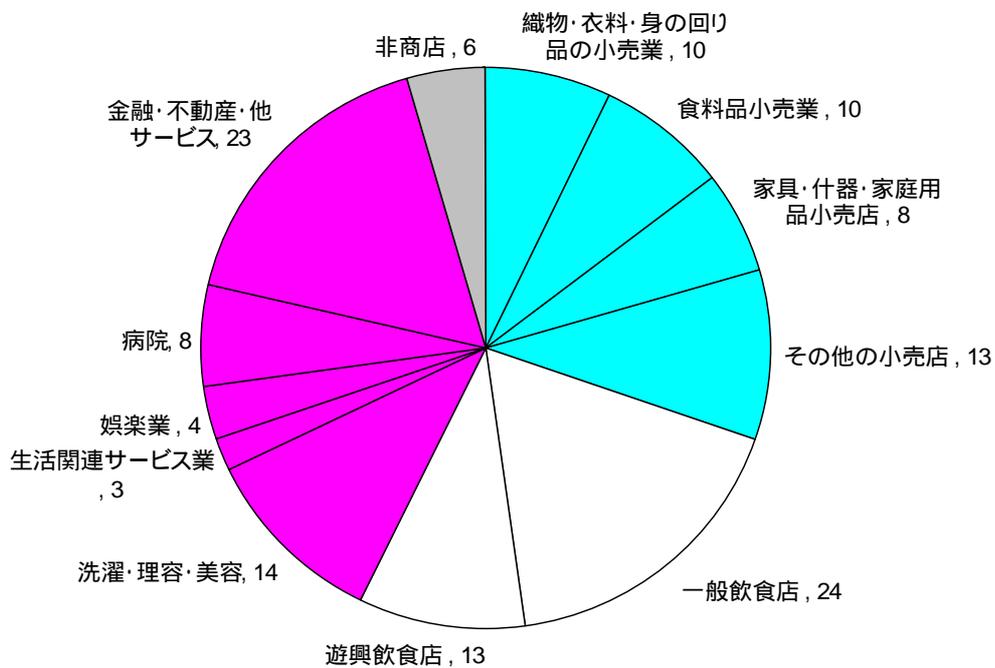
#### <スイングロード商店街の概要>

すきっぷ通りと背中合わせに平行して商店街を構成していて車道を挟んで、両側にかなり広い歩道が確保されてはいるものの、駐輪禁止の看板をよそに、大量の自転車などが放置され利点が活かされていません。また、商店街の中に駐輪場や車のパーキング、マンション、民家などが混在し、駅前商店街としての利便性や機能性は見受けられず、人通りもあまり見かけません。コミュニティの場であって欲しい、武蔵境市民センターの古いプレハブ建物はほとんど人影もなく、商店街の景観を損ねさえしています。

### < 商店街の店舗構成 >

すきっぷ通り商店街、スイングロード商店街の全 136 店を分野別に分類した店舗構成は、次のような特徴があります。

- ・ 大型店舗がない
  - ・ 日用物品の小売店が近隣商店街としては少ない (41 店 30%)  
特に食料品店が 10 店 7%と少ない
  - ・ 飲食店が比較的多い (37 店 27%)
  - ・ サービス業 (理容、美容、病院、金融など) が多い (52 店 38%)
- すきっぷ通り、スイングロードの店舗構成 (2004 年 10 月 全 136 店)



すきっぷ通りの青果店



## **(2) イベント**

武蔵境駅北口では、商店街を中心に様々なイベントが実施されています。代表的なイベントは次のようなものです。イベントは、境商連ファミリースタンプを除いて年に1回~2回の開催が多く、その時にのみ大勢の見物客が詰めかけるといった現象がみられます。

### **<境商連ファミリースタンプ>**

平成12年4月武蔵境商連の武蔵境駅前商店街協同組合、境南協栄会、武蔵境本町通り商工会、武蔵境温泉通り商栄会、緑盛会、西原三栄会、桜堤中央商栄会、富士見通り商店会、武蔵境独歩通り商店会、境南中央商店会の10商店会で開始しました。平成12年秋の南口イトーヨーカ堂の増床による危機感と、JR駅周辺の高架化工事延期で「南北の回遊性向上による地域活性化」という青写真を描いてきた地元商店街の危機感が背景となっています。

約150店舗が加盟。加盟店はスタンプを1枚あたり2円で買い上げ、顧客には100円の買物ごとに1枚のスタンプを進呈。350枚で500円相当の買物もしくは地元金融機関の預金として充てられます。市商連や商工会議所などから支援を受けて、初期負担ゼロで加盟できる体制を整えました。

### **<武蔵境へそ踊り>**

毎年8月の第四土曜日に武蔵境駅前商店街協同組合主催の「武蔵境へそ踊り」が開催されています。「へそ踊り」は上半身裸になってお腹に顔を書き、腰から下にハッピを着て顔を傘で覆って踊るものです。平成17年は8月27日(土)に開催され、全部で17連、総勢200人の踊り手がすきっぷ通りをパレードしました。

### **<スイングロードフェスティバル>**

平成17年のスイングロード商店会(武蔵境本町通り商工会)主催「スイングロードフェスティバル」は、スイング前広場で9月3日午後実施されました。内容は産地野菜の販売、模擬店の出店およびお楽しみ抽選会などです。

### **<武蔵境舞祭>**

正式名称は「大江戸ダンス&サンバ(武蔵境すきっぷ通り)」(主催者:武蔵境駅前商店街協同組合)といい、平成17年は9月17日に実施されました。12時30分から、むさしの囃子が始まり、マツケンサンバ(未就学・大人)、武蔵境大江戸舞祭(小中学生)、サンバフェスティバル(大人)と続く。すきっぷ通りをサンバ踊りなどでパレードします。国際基督教大学(ICU)・武蔵野美術大学・ピーラジル(P-RAZIL)(国分寺にある喫茶店「ぷー横丁」を中心にできたチーム)の3チ

ームも参加しました。

### **<美化運動>**

亜細亜大学学友会主催、地域産学公連携事業の「倫理美化運動」として、毎年2回武蔵野商店街すきっぷ通りから亜細亜大学まで亜細亜大学生が清掃活動を実施しています。

### **<スイングロードふれあい花壇植栽>**

武蔵境駅舎・広場・街づくり協議会（略称：駅場協）主催で平成12年から武蔵境駅北口広場にある「スイングロードふれあい花壇」が初めて設置され、以降春と秋には駅場協の有志と地域住民で花植えを続けています。

### **<フェスティバルバザー>**

武蔵境駅舎・広場・街づくり協議会（略称：駅場協）主催の武蔵境スポーツフェスティバルで、平成11年に第1回フェスティバルバザーを開催して以降、毎年秋に境南ふれあい公園広場で開催されています。

## **（3）自転車**

武蔵境駅周辺は、少し前までは畑が広がった田園風景の豊かな地域でしたが、現在はわずかな面積を除けば、ほぼ住宅地域と言ってよいでしょう。また、都心から近いこともあり、多くはサラリーマン世帯となっています。

駅への交通手段としては、路線バスがかなり整備されていますが、自転車も手軽な交通手段として多くの人に利用されています。

また、自転車通勤の利用範囲は2~3キロと考えられますが、JR武蔵境駅は、約2.5km北の西武線と、約5.5km南の京王線に挟まれた位置にあり、自転車でのアクセスに適しているといえるでしょう

しかし問題は、駅へのアプローチを含めた放置自転車です。通行の妨げになっているだけでなく、美観や防災など様々な面でマイナスです。自転車置場がないわけではありません。むしろ武蔵野市の自転車対策はうまくいっているほうかもしれませぬ。

#### (4) 商店街のSWOT分析

一般企業における戦略プロセスは、企業の経営理念に基づき、企業を取り巻く外部環境や内部環境を分析し、これから進むべき方向性を検討する、いわゆるSWOT分析がよく使われる手法です。

この分析手法は、強み (Strengths)、弱み (Weaknesses)、市場機会 (Opportunities)、脅威 (Threats) を分析し、競合企業と比較することで、自社の強みと弱みを導きだします。さらに、市場の変化、技術の変化など事業環境を分析することで、事業機会の発見やリスク回避を行うことが可能になります。そこで、2つの商店街についても、SWOT分析表で特徴を整理しておきます。

すきっぷ通り商店街のSWOT分析表

	S : 強み	W : 弱み
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の幅が十分確保されている。</li> <li>・車の進入がなく安心して買物ができる。</li> <li>・駅北口から至近距離にある。</li> <li>・近隣に古くからの住宅街があり、馴染み客が多い。</li> <li>・商店街協同組合に活動拠点としての事務所がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・FC経営の飲食店が増え商店街組合としての一体感が薄れてきている。</li> <li>・商店街組合で活動する人が固定化しており、イベント等も多くない。</li> <li>・他の商店街と比べ特徴がわかりにくい。</li> <li>・価格競争により南口の大型店に買物客を食われ、年々、賑わい感が減少している。</li> <li>・店舗の収益が上がらず、後継者のなり手が少ない。</li> <li>・小規模な商店が多い。</li> <li>・食料品店、特に生鮮3品が少ない。</li> <li>・北口には駐輪場の増設余地がない。</li> </ul>
	O : 機会	T : 脅威
外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺は住宅街であり、高額所得者が多い(市民の平均所得は全国第2位)。</li> <li>・マンション建設が増えており顧客数が拡大する。</li> <li>・駅周辺道路が整備されており、JR中央線高架複複線の完成に伴いさらに整備が進む。</li> <li>・高架駅下に大規模な駐輪場の設置が計画されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架完成により、南北の分断が解消され、買物客が大型店のある南口へこれまで以上に流れる恐れがある。</li> <li>・高架化により自転車利用者の増加が予想され、放置自転車が急増する恐れがある。</li> <li>・南口では3,500台分の駐輪場減の計画あり。</li> </ul>

スイングロード商店街のSWOT分析表

	S：強み	W：弱み
内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅北口から至近距離にある。</li> <li>・ 車道を挟んで、両側の歩道スペースが十分確保されている。</li> <li>・ 新たな店舗を建てる余地がある。</li> <li>・ 近隣に古くからの住宅街があり、馴染み客が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商店街の中にマンション・民家などが混在し、商店数も少ないので利便性が劣る。</li> <li>・ 他の商店街との差別化が図られておらず、人通りが少ない。</li> <li>・ 商店街組合の活動が見えない。</li> </ul>
	O：機会	T：脅威
外部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ すきっぷ通り商店街と同じ。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ すきっぷ通り商店街と同じ。</li> </ul>

いずれの商店街も周辺道路が整備され、平均所得が全国第2位の高額所得者を馴染み客としていることが強みです。しかしながら今後、駅の高架化によって南口との交流がしやすくなり、南口の大型店に顧客を奪われるという脅威が顕在化する恐れがあります。

駅の高架化をチャンスとして活かすには、北口の商店街が、これまでも地域の人たちと一体となって発展してきた歴史を踏まえ、次のような考え方で強みをさらに磨く必要があります。

### 商店街の強みを磨く考え方

- ・ 馴染み客を知ることを活かしたこだわりの品揃え
- ・ 接客力を活かした顧客への提案型販売
- ・ 顧客と同じ居住地であることを活かした関係づくり
- ・ 商店主同士も顔なじみであることを活かした連携強化

また、今後は周辺地区に住む団塊世代の引退に伴い、高額所得者が高額消費者へ変わっていくでしょう。新築マンションに住む人の中には、仕事を持つ女性も多いと思われます。こうした変化にも対応できれば、さらにチャンスは広がります。

## 第2章 「安らぎの街」への提案

### 2.1 提案「安らぎの街」

北口の商店街が、駅の高架化をチャンスとして活かすには、強みをさらに磨くことが必要です。ただし、それを有効なものにするには、最も重視する利用者を特定し、関係者が同じ方向を目指して取り組む必要があります。大型店に対抗するためには、商店街全体が「ショッピングのテーマパーク」として機能する必要があるのです。

そこで、本研究会は武蔵境駅北口の街づくりの方向を次のように提案します。

**主役となる利用者：近隣に住む女性および引退後の団塊世代**

**目指す方向：「安らぎの街」**

女性および引退後の団塊世代にとっての「安らぎの街」を実現することで、ファミリー中心の武蔵境南口、若者向けの吉祥寺との差別化が可能になります。

「安らぎの街」は、ハード、ソフト、交通インフラの3つの側面から実現します。詳細は、それぞれ3章から5章に示します。

また、3つの方策には、2章で示したような「強みを磨く考え方」を盛り込んでいます。

- ・ 馴染み客を知ることを活かしたこだわりの品揃え
- ・ 接客力を活かした顧客への提案型販売
- ・ 顧客と同じ居住地であることを活かした関係づくり
- ・ 商店主同士も顔なじみであることを活かした連携強化



### (1) 安全な街づくり(ハード面)・・・3章参照

武蔵野市民は生活水準も高く、価格が多少高くても安全・高品質な商品を求める傾向が強いことが推測されます。そこで、このメリットを最大限活用し、個店の品揃え・サービスや、商店街としてのサービスも安全・高品質を目指します。

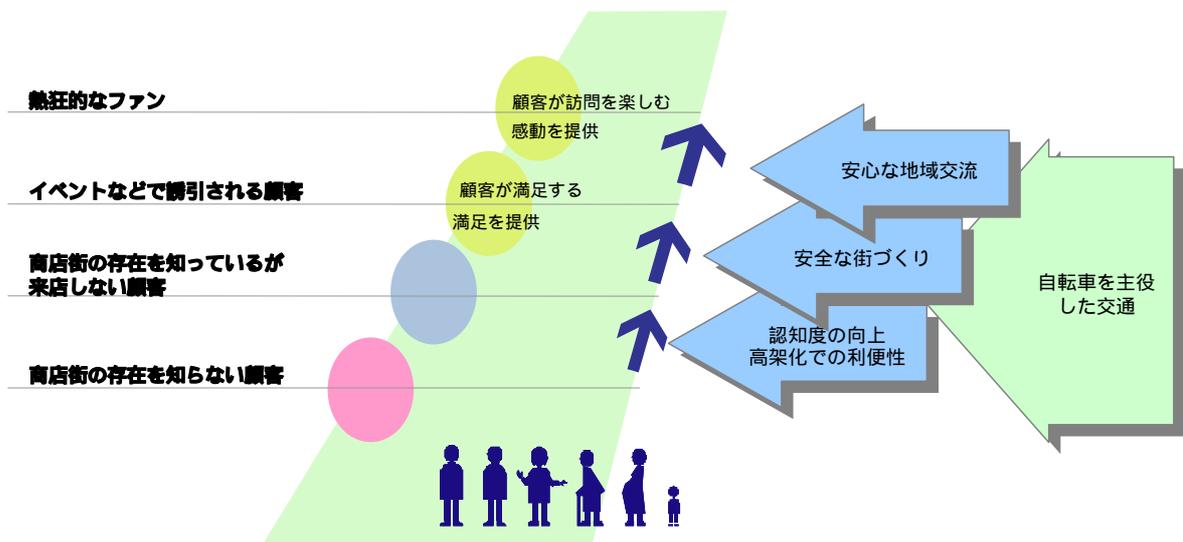
また、ホッとする空間づくり、店舗構成の是正や公共サービスの充実も合わせて実施することで、商店・金融・医院・公共サービスなどが集積した「コンパクトシティ」を実現します。

### (2) 安心な地域交流(ソフト面)・・・4章参照

居住者・商店主・店員などすべての地域住民が安心して生活するには、心と心の交流が必要です。日常の買物を通じた交流、イベントを通じた交流などを意図的に作っていきます。

### (3) 自転車が共存できる街づくり(インフラ面)・・・5章参照

生活を楽しむ「安らぎの街」にするには、そのインフラとして交通面の利便性を上げる必要があります。武蔵境駅周辺は坂が少なく、交通手段として自転車は好適です。道路や駅舎の整備に合わせて自転車交通を整備します。



## 第3章 安全な街づくり

### 3.1 商店の品揃え

商店街全体が安全（買物環境、食品・製品・サービス等）をコンセプト（合言葉）に、各商店は売れ筋商品・サービスに安全を付加価値として「売り」にします。

#### （1）LOHAS 志向で美と健康を提案

毎年、日本経済新聞社が発表している2005年上期（1月～6月）ヒット商品番付の西の大関はLOHASです。これはLifestyles of Health and Sustainabilityの頭文字をとった略語です。「ローハス」と呼び健康的で環境に配慮した商品やサービスを選ぶ生活スタイルのことです。なお、東の横綱は富裕層向けサービスです。

いずれにしても、我々日本人の健康・安全志向がますます高まることは想像に難くありません。

各商店の取り組みの一例としてパン屋、蕎麦屋などの飲食店は遺伝子組換え原料の使用排除はもちろん、無添加、減農の原材料を限定使用し、麦や玄米と言った健康食をセットメニューに組み入れる。野菜、肉、果物などは生産者の顔が見える「トレーサビリティ」の採用。魚は薬品などを使用した養殖物ではない天然物。

靴屋は、リハビリ介護靴、骨粗しょう症や外反母指になりにくい商品をメインに健康・安全面に配慮したコンサルティングセールスを重視します。ちなみに（有）フエアベリッシュは介護靴専門店として繁盛しているようです。

衣料品店は自然素材を生かした身体に優しい衣料を取り揃えます。本屋は健康・安全をテーマにした書籍類の特設コーナーを設けます。

薬屋は健康相談活動を重視し顧客の悩みをじっくり聞ける態勢・店舗レイアウトを整えます。

英国生まれの浴用化粧品メーカー、ラッシュジャパンの一番の人気商品は旬の草花や果実を使った天然素材で手作りの「入浴剤」が女性を中心に大人気です。

電気器具店は高齢者にも取り扱いが易しいセキュリティ商品を重点的に陳列販売する、と言った具合でアイデアは幾らでもあり、商店街コンセプトにマッチした各種防犯・安全安心関連グッズ専門店が集客力の核店舗となるでしょう。

ところで、2005年4月11日の日本経済新聞朝刊は、ローソンが健康志向の新型コンビニ「ナチュラルローソン」の出店を加速し2008年2月までに300～500店に広げると報じています。ターゲットは女性客で、玄米を使った弁当など健康に配慮した品揃えが特徴で安定した収益が見込めると判断しているそうです。

## **3.2 商店街としてのサービス充実**

### **(1) 高齢者向けサービス**

65歳以上の方にシルバーカード「おもいやり手形」を発行し、さらに先着500名様には商店街より500円の買物券がもらえるようにします。また「おもいやり手形」を持参した高齢者(65歳以上)の方には、月1回、「おもいやり日」を決めて、その日に65歳以上の方に10%引きをします。

### **(2) 輸送サービス**

購入した物品を運ぶ買物カートの無料貸出しや宅配サービスの機能が求められます。買物ができない高齢者や子育て中の主婦に対して、買物の宅配サービスを行うサービスを実施します。また省資源の観点から、買物袋持参の顧客にはプラスチックコインを交付し一定枚数が貯まると割引するなどのサービスも面白いでしょう。

## **3.3 店舗展開**

商店街の店舗展開は、顧客の利便性・ニーズに合ったものにしなければなりません。地域住民に対応するには、日常必要性のある物品・サービスにどのように対応するかを検討するのが第一です。

誘致・導入したい店舗として次のようなものが考えられます。

### **(1) 新生活サービス店**

各種の修理・修繕サービスの展開のほか、便利屋と称されるようなサービス業も今後ますますニーズが高まるものと予想されます。

また、女性向けのサービス店として新武蔵境駅舎あるいは空き店舗などに、子育て支援センターなどを誘致します。そこに子どもを預けて商店街で買物をしたお客様の場合は、購入金額に応じて施設への料金は半額、無料などのサービスを提供します。

### **(2) 生鮮3品(肉・魚・野菜)**

近隣商店街として、日配品の充実は欠かせないものです。地域住民のニーズであるほか、来街頻度を高め、街の賑わいを醸し出し活性化に貢献するものです。生鮮3品が少ないと、商店街としての機能が半減します。

LOHASの基礎は食生活です。安全や健康を訴求しやすい業種でもあります。また、マクロビオティック(伝統的な日本食である玄米菜食を中心とした食生活法)を提案する食品スーパー、レストランなどの展開も望まれます。

### **3.4 安全でホッとする空間づくり**

すきっぷ通りは、東京都のモデル商店街事業に指定されたこともあり、歩道のタイル張り、段差の解消、電線の地中化、車の進入禁止などバリアフリーの基盤整備はほぼ出来あがっていて高齢者や子どもづれでも安全に買物ができる良好な環境にあります。

一方、スイングロード商店街は広い歩道スペースを活用し、賑わいや、憩いと癒しのホッとする空間づくりを指向します。幅広い歩道を有効活用し植樹、花壇などで環境を整備します。

癒し、憩い、ホッとできる新たなスポットづくりにむけて商店街全体の取り組みが求められますが、ここの商店街はそうしたスペース確保が可能です。具体的には次のような案が考えられます。

#### **(1) オープンカフェの展開**

街に出向いて買物、人と交流し情報を売る顧客行動を落ち着いてできるようにしたいものです。少しでも商店街での滞留時間を多くしていきたいものです。オープン形式のカフェテリアスポットなどを設け地域住民の憩いの場を提供すれば、駅周辺には大学や専門学校も多く学生達の利用も期待できます。

JR 国立駅南口のカフェテリアは屋根もないエントランスの広いスペースにテーブルやイスを置き、そこで利用者はコーヒーなど飲みながら、ゆったりとくつろいでいる姿が見受けられ参考になるでしょう。

#### **(2) 休憩イス常設（シルバーシート：おもいやりシート）**

スイングロードふれあい花壇とか、すきっぷ通りとスイングロードの間とか、お店の前にスペースがあるところなどに「シルバーシート：おもいやりシート」を設置することにより、高齢者の方が買物をしやすい環境を整えます。

#### **(3) 共食場所の提供（お休みどころ）**

商店街には、多くの飲食店があります。各飲食店が月1回交替で高齢者向けの共食スペース提供と飲食代のサービスを提供したり、空き地・空き店舗を利用した共食スペース提供と飲食代のサービスを提供したらどうでしょうか。

#### **(4) コミュニティハウス**

空き店舗を活用したコミュニティハウスを開設し、休憩所、トイレ、集会所など地域住民の憩いの場を提供します。

### **3.5 公共サービスも集積したコンパクトシティ**

武蔵境駅北口は、商店・金融・医院・公共サービスなどを今以上に集積した「コンパクトシティ」となれば、地域住民の利便性が向上します。その取り組みには、JR 中央線高架化を見据えた住民参加型プロジェクトチームを立ち上げ、中・長期的スタンスで臨むことが効果的ではないでしょうか。

#### **(1) 境市民センターの有効活用**

スイングロード商店街のはずれにあるプレハブの当センターは建替えて市当局の本来業務と共に地域住民が各種習い事やバザー会場、会議室など多目的に利用できる憩いのスペースとして確保できるよう行政を巻き込んだ運動の展開も大きな課題と思われます。当センターの使い勝手が向上すれば、この商店街は、ホッと憩いの場を求める人、家族づれで賑わいを求める人、カルチャーに生きがいを求める人など多種多様なニーズに応えていくことが可能です。

#### **(2) 医院の集積**

住民の高齢化に伴い、治療医療とあわせて予防医療へのニーズがますます高まるものと想定されます。老人特有の足腰痛への対応は欠かせません。

#### **(3) 市民活動支援事業やイベント広場の開設**

子どもを中心としたイベント広場を設けます。子どもを中心とすれば、大人も集まることとなります。また子ども館的なものや、通所介護施設の開設も考えられます。

## 4章 安心な地域交流

### 4.1 商店と顧客の交流

#### (1) 日常の交流

地域交流の第一歩は、商店の日常の販売活動です。販売方式はセルフ販売から face to face の対面販売方式への転換が課題になります。何よりも「真心で顧客の心をつかむ」接客対応が強く求められます。つまり、ハード面のみならずソフト面の充実を如何に図っていくかが大きなポイントです。

#### (2) 情報と体験による交流

情報誌の発行などで情報を発信することが重要です。常に持ち帰ってもらうチラシ、シートを用意しておくのも効果的です(ワンシート作戦)。商品を包装するとき必ずシートやチラシを入れる同梱物作戦も有効です。

1 日店長、インターンシップ(子どもや学生の販売体験)など体験型の交流ができれば最も効果的です。

#### (3) 消費者会議

商店と顧客の交流には、各商店の積極的な協力姿勢と商店街組合の強力な指導性の発揮はもちろん、何より地域住民の参加が不可欠となります。

例えば「食の安全」に関するセミナーの開催や地域住民の買物モニター、販売促進モニター、調査研究の消費者委員等として積極的な参加が求められます。これらのモニターの調査結果などを定期的にフィードバックし各商店の取り組み姿勢を客観的に評価します。努力を怠る店は退場を余儀なくされ、商店街コンセプトにマッチした商店の新規参入で新陳代謝を促すことにもなるでしょう。

各商店の取り組み(点)を、顧客の立場でサービス機能として結び付け(線)商店街全体(面)として、他の商店街、商店と差別化(独自色)し「安全・安心が買える商店街」として大型店と対抗していきます。

### 4.2 各種イベントによる交流

#### (1) バザーや縁日

定期的なバザーや、縁日も安心な地域交流の基盤となります。スイングロードでは広い歩道が活用できます。家庭で不用になった、衣類、家具、電器製品のバザーや、たこ焼き、やきそば、ラーメン屋台、青空市場などを開設し、いわゆる「縁日」「えんにち」として特定日に開催し商店街の賑わいや環境対策を演出します。太鼓、バンド、福祉ファッション、消防講座などバラエティを増やして小規模でも数多く開催することが重要です。

## **(2) 健康相談会**

すきっぷ通り、スイングロードには7つの医院が開業しています。これらの開業医や健康関連 NPO の協力を得て、毎月一定日に血压、体脂肪、肥満度測定会や健康相談会などを開催します。地域の皆さんにきっと喜ばれることと思います。

特に高齢者向けに無料健康相談・診断ができると理想的です。高齢者が商店街にくるきっかけとなります。

## **(3) 女性向けの文化活動**

銀行の会議室を借り受けて、女性や高齢者の関心の高いテーマで無料講習会・講演会を毎月開催します。講師は銀行員・郵便局員・商店街の主人・開業医などとし、時にはテーマにより消費者が講師になってもよいものとします。

## **4.3 防犯・防災活動**

今後、防災・防犯活動は大変重要になってきます。防犯・防災に関する訓練・講演活動、救急・救命・救急医療訓練、防犯・防災グッズ販売、清掃活動が含まれます。

### **(1) 防犯・防災訓練**

防犯・防災訓練および講演には消防署関連・自衛消防団などをお願いし実施します。救急・救命および救急医療活動の訓練・講演には、商店街の開業医・消防署などをお願いし実施します。

### **(2) 防犯・防災グッズ販売**

防犯・防災グッズ販売は、現在商店で取り扱っていない場合は、最も近い商店で取り扱ってまいります。

### **(3) 住民参加の清掃隊**

清掃活動は美観だけでなく防犯・防災にも有効です。美化やポイ捨て防止などのキャンペーン清掃を行います。

### **(4) 地域通貨の発行**

防災・防犯・清掃などの活動参加者に対してファミリースタンプを発行します。ファミリースタンプを地域通貨として利用することで商店街と地域住民の関係づくりを促進します。

## 第5章 自転車と共存できる街づくり

### 5.1 JR中央線の高架化と自転車

JR中央線および西武線の高架化は、武蔵境駅を挟んだ南北間の人の往来がしやすくなることから駅北口地域の商業、文化の新たな展開のチャンスと考えられます。自由な行き来に対するバリアが取り除かれ、新生武蔵境駅が地域のシンボルとなり、さらに駅前商業地域が人にとって安全で優しく「ほっとな空間」になれば、地域の人々にとってより住みやすく活力ある地域に発展していくことが期待されるからです。

先日もすきっぷ通り、スイングロードを歩く機会がありました。スイングロードの車道側に目隠しできるような中高木でも植えると、歩道が広いだけに今の季節、ゆったり、落ち着いた雰囲気となり、「オープンカフェができないかな」などと考えながら歩きました。

しかし、問題は駅へのアプローチを含めた自転車対策です。すきっぷ通りも含め、歩行者と自転車との良い関係、放置自転車問題の解決がなければ、誰もが安心できる「ほっとな空間」の創造は難しいと思われます。

ここでは、変化する武蔵境駅周辺地域と自転車との関係について整理し、JR武蔵境駅をも含めた、より良い空間の創造につながる提案をしていきたいと考えています。

#### (1) 自転車の効用

みんなが自転車をなぜ利用するのか。そこにはどんなメリットがあるのか。そして、なぜ自転車が問題となるのか。以下に、簡単に整理してみました。

##### 自転車のメリット

- ・利用層は子どもから高齢者まで、男も女も誰でも乗れる
- ・安くて、パーソナルで、健康に良い乗り物
- ・家から駅や目的地まで、渋滞もなく、予定通りいける乗り物
- ・1台の駐車スペースが少ない
- ・他の乗り物と比べ、省エネルギーである

インターネットによると、自転車の盛んなオランダでは、1991年に始めた「自転車基本計画」の中で『一貫した国家施策を示すこと』とされ、国を挙げて自転車を推奨しています。さらに自転車利用のプラス面として、次のような項目も挙げられています。

- ・自転車は特に 5km までの距離に向いている
- ・公共交通機関の末端交通に適している
- ・インフラの建設や改良はかなり安い

確かに、国家政策として自転車に対するインフラを整備するのであれば、他の交通手段に対する費用よりは数段に安く整備できます。きちんとした施策に基づいた計画があれば、自転車が悪者になることもないと思います。

また、京都議定書発効による地球温暖化対策も追い風となっています。地球温暖化の原因となっている温室効果ガスである二酸化炭素の発生がバスや自家用車より少ない自転車は、この点からも注目される交通機関になるでしょう。

次に、自転車利用の問題点について整理して見ます。

### 自転車利用の問題点

- ・専用レーンがなく、自動車、歩行者と通行帯が競合している。  
歩行者にとってはスピードが速くて危険
- ・駐輪場が不便あるいは少なく放置しやすい。  
安定性が悪く、倒れやすく危険  
放置された状態は見た目にもよくない（見苦しい）
- ・法的な規制があいまい。  
利用者のマナーに頼らざるを得ない面がある

## （２）高架化と自転車

日常生活と自転車について

街の発展の中で鉄道の果たす役割は大きく、人々の生活も駅を中心にして広がってきました。しかし、反面、鉄道により、人々の自由な往来が妨げられ、街としての一体感が失われるという欠点があります。武蔵境駅周辺も「開かずの踏み切り」に象徴されるように、まさに一体感が損なわれ、不便を強いられていると言えます。

JR 中央線の三鷹駅から国分寺駅までの高架化は、2008 年度に完了します。高架化の目的は鉄道と道路との平面交差部をなくし、安全性、利便性を大幅に向上することです。

しかし、高架化による影響はそれだけでなく、人々の生活や行動パターンに少なからぬ変化を与えることが考えられます。南側に住んでいた人が北側に買物に

行く。北側の人が南側の公園に遊びに行く。バリアがなくなり、自転車が手軽な交通手段として、パーソナルな乗り物として大いに利用されると思われます。人の行き来が増えることは、自転車も増えることになるでしょう。

しかし、駐輪場、放置自転車の状況等の現状を見ますと、このままでは、私たちが目指す、新生武蔵境駅前地域にふさわしい、安心して安全な「安らぎの街」の創造には支障になると考えています。

## 5.2 武蔵境駅周辺地域の自転車の現状

### (1) 武蔵境駅周辺の自転車の状況

武蔵境駅周辺地域の自転車の状況を見てみます。

「武蔵野市自転車等総合計画平成17年4月版」には、「武蔵境駅周辺の駐輪場目標整備台数10,500台」として、下のような調査結果があります。

細かな数字の違いは別として、ピーク時の10,500台に対して、供給駐輪台数も約10,600台と、総量としては足りているとの数字が報告されています。

なお、武蔵野市の計画として武蔵境駅南側の駐輪場が、市の公共建物計画のために廃止となり、3,000を超える大幅な駐輪場不足になることがすでにこの報告書で述べられています。このままでは大変な問題になると思われます。

表 武蔵境駅周辺における自転車乗り入れ台数および駐輪可能台数

		現状台数	
		自転車(台)	原動機付自転車(台)
停留台数、調査結果	10時～11時	8,866	259
	15時～16時	10,438	284
需要量	通勤・通学目的	8,866	259
	買物目的	1,572	25
供給量(収容台数)	月極・利用登録	7,639	397
	一時利用	1,855	59
	大型店舗駐輪場	1,147	37

これとは別に、平成 16 年 10 月に東京都で実施した、駅周辺の放置自転車の状況、乗り入れ台数の状況の調査結果があります。武蔵境駅周辺の状況は放置自転車の多いワーストテンには入っていませんが、乗り入れ台数の多い駅の 9 位に報告されています。乗り入れ台数 8,444 台、放置台数 773 台 となっています。

(出典：東京都公式ホームページ / 都内における駅放置自転車の現況についての概要より)

さらに、私どもが 2 回にわたって行なった放置自転車の調査結果があります。これは武蔵境駅北側だけの数字ですが、

1 回目：9 月の土曜日の午後 (14 時頃) 約 870 台

2 回目：10 月の木曜日の夕方 (16 時頃) 約 700 台

となっています。(資料 1)

この台数には、買物客の一時的な自転車と駅利用の長時間放置の自転車が混在していると考えられます。

また、この数字には正式な駐輪場へ駐車している自転車の台数は含まれていませんが、正式な駐輪場の利用状況を見てみますと、駅から離れた駐輪場では利用状況が 3 分の 1 程度のものも見受けられました。自転車対策には、受け入れ台数だけでなく、利便性も考慮した駐輪場対策が必要であることを物語っています。

商店街の集客力を予測するツールに、「ハフモデルの理論」というのがあります。簡単に言うと集客力は店舗の売り場面積に比例し、距離の 2 乗に反比例すると言ったものです。自転車置場も同じで、距離が遠くなると利用度は 2 乗か 3 乗は別にして反比例してくるのは感覚的にわかります。自転車置場は、収容能力だけでなく駅までの距離、商店街への近さが問題で、そうでなければ手軽な乗り物だけに放置された状態になってしまいます。

## (2) 写真で見る武蔵境周辺の自転車の状況

武蔵境駅周辺、すきっぷ通り、スイングロード周辺の放置自転車の現状



スイングロード 歩道 5mの幅



スキップ通り 商店の前は自転車少ない



スキップ通り 銀行前 自転車は二重に放置



スキップ通り 左奥はパチンコ店前



スキップ通り パチンコ店脇路地



商店街事務所 裏通

写真で武蔵境駅周辺の状況を観ましたが、この中から放置自転車がなくなると、いろいろな可能性、アイデアが浮かんできます。少し考えて見ます。

写真：スイングロードの歩道です。高架化後には、この歩道は南口のお寺脇にある緑の多い小道につながります。歩道の幅は5m、車道を含めた道路幅は21m程度ありそうです。歩道から自転車を排除することができると、ゆったりとした雰囲気になることが期待されます。また、車道の幅員に余裕があるため、車道の一部を利用して自転車専用レーンを設けることで自転車利用者には随分と利便性が上がると考えられます。

写真：すきっぷ通り。いつもこの程度の駐輪状況なら、ワゴンセールも可能でしょう。各店舗前に2~3台の駐輪設備を設けても良いと思います。少なくとも昼間は買物用の自転車のみとして、駅への通り抜けの自転車は通行禁止にできれば、常に写真のような状況を作り出せ、安心した買物が可能でしょう。

写真：すきっぷ通りの銀行前の駐輪状況です。この日はまだ良いほうで、時には3重の放置状況となり、そうなると実質的に駐輪場の機能をなしていません。逆に1列の駐輪設備をきちんと設け、それ以上は駐輪禁止にしたほうが機能的にも有効で、危険も無く、見た目もすっきりするでしょう。銀行のお客様の本当の自転車利用状況を調査する必要があるでしょう。

写真、：パチンコ店がらみの放置自転車の状況です。別に専用の駐輪施設を設け、店舗の前をすっきりさせ、商店街との積極的な共存を図っていくことで、集客力もいかされれると思います。

写真の路地は、お客様が自由に使える買物用カートを置くなど、買物用自転車と、ゆっくり買物をしたい人のためのカート者との接点の場として活用することで、商店街利用のお客様の利便性を高めることが期待されます。

写真：放置自転車を排除し、街灯を整備し、自転車専用道路にしてはどうでしょうか。そうすれば、写真で提案したスイングロードの自転車専用道路とあわせ、この地域として自転車の流れが確保でき、昼のすきっぷ通りの自転車の通りぬけ禁止もスムーズに行えるでしょう。

### (3) 放置自転車の分類

次に、これらの状況の下で、どのように対応したら人に優しい地域を創造することができるかを、自転車の放置の状況と使われ方から、2グループに分けて整理してみました。

**Aグループ** : 武蔵境駅への長時間利用者

放置場所：スイングロード歩道、商店街事務所裏通り

駐輪の時間も長く、ほとんどが駅利用の客と考えられます。歩行者の障害になり、今後の安全なまちづくりに際しては支障となるものです。

**Bグループ** : 買物客等の短時間利用者

放置場所：すきっぷ通り、およびスイングロードとの連絡路

買物客の自転車は比較的短期の駐輪と思われれます。ただし、パチンコ店利用の自転車は数も多く、買物客とは別の対応が必要と考えられます。

安全で、安心な、高齢者、幼児等の弱者にも優しいまちづくりを目指す上では、もう少し商店街としての親身なシステム的な対応が必要です。

この2つのグループの駐輪状況は明らかに違い、別個に考える必要があります。しかし、ここで大切なのは「自転車の利用を禁止するのではなく」、「より使いやすくする」の姿勢だと思います。何しろ、自転車は個人個人にとって非常に便利な乗り物なのですから。

## 5.3 対策

自転車対策を考える基本的姿勢は、先にも述べましたが「利用しやすい施設、仕組み、ルール」を如何に作るか、自転車の利用を如何にサポートするかです。利用者も商店街も駅も、地域の皆が納得できるような、お互いの相乗効果を生み出せるような方策がないでしょうか。2つのグループ別に考えて見ます。

### (1) 『Aグループ』: 武蔵境駅への長時間利用者への対応

JR 東日本の協力と地域が一体となった対応、具体的には、「駅の近く」、あるいは「高架下」に自転車置場を設けることにつきます。

武蔵野市の平成 17 年 3 月の自転車等総合計画によれば「基本理念」として「自転車等利用者の高いモラル・マナーと受益者負担原則を背景に、秩序ある・・・」とあります。

そして、新生武蔵境駅のレイアウト図には駅の東端と西端にはっきりと駐輪場

が描かれています。これは、よく考えてみると画期的なことだと思います。改築とはいいながら、これまで駅を作る計画段階で駐輪場の建設を織り込んでいる事例があったでしょうか。鉄道を利用するために自転車で通勤、通学しているお客さんに自転車置場を整備することは、先の「受益者負担原則」から行っても当然のことだと思いますが、これまではなかなか実現しませんでした。

今後何十年と続く鉄道の利用者がこんなに喜ぶ計画はないでしょう。そういう意味では鉄道の高架化は地元貢献への一つのチャンスだったし、それをしっかりものにしたのだといえます。

さらに、環境に優しい鉄道と自転車をセットにして「地球温暖化対策に力を入れている企業」であることをアピールできれば、鉄道利用の促進にもつながるのではないのでしょうか。

そんな風に考えると、従来の駐車場の間隔から少しイメージアップを行い、明るく、清潔で、安心して利用できるものにしたらどうでしょうか。駐輪場の壁を情報提供のスペースとして積極的に利用することも考えられます。具体的な提案を考えてみます。

### **自転車利用者の利便性を上げる対策**

- ・高架下駐輪場の入口を改札とし、そのままホームにつなげる。
  - \*これは JR しかできない駅駐輪場の新しいモデルになるとともに、利用者にとっても駐輪場から駅までの所要時間を大幅に短縮できます
- ・この時「スイカ」も利用して駐輪情報も記録、料金の精算をする。
- ・駐輪場から駅ビル内商店街にも人だけは直接行けるレイアウト
- ・駐輪場内にコンビニ、情報掲示板等を設置する等の付加価値を持たす。
- ・駐輪した自転車を、夕方帰宅するまでに点検してもらうサービス。
  - \*タイヤの空気補充等簡単なメンテナンスは月極駐輪料金に含めることも考えられます。駐輪料金は相場より少し高めの設定も可能でしょうか。

### **JR 側のメリット**

- ・新生武蔵境駅を「安らぎの街」の1つの象徴としてPRできる
  - \*社会への貢献をアピール、企業のイメージアップにつなげる
- ・駐輪場の使用料が期待できる（維持管理費程度ですが）
- ・自転車との相乗効果によって鉄道利用者を増やせる

## 必要な駐輪台数

具体的にどの程度のスペースが必要かを簡単に試算してみました。  
北口側だけの場合、放置自転車（一部買物自転車も含む）が800台程度なので、計画を1,000台と仮定すると、駐輪施設の種類にもよりますが、

置場面積：0.6m×2.0m×1,000台＝1,200㎡、

通路等：置場面積の50%とする＝600㎡

合計 1,800㎡程度となります。

多少の上下差をつけた駐輪設備のタイプにすると、必要幅が0.4m/台となり、同様の計算で、1,200㎡程度が必要となります。

これに対して、JR武蔵境駅のインターネットでの計画図から読み取ると、2,000㎡程度はあるようです。

ただし、南側の放置自転車の状況、また、将来的に現在の駐輪場が大幅に縮小されるとの計画があります。それを考えると、とてもこれだけではまかなえないと思います。このあたり、行政はどのように考えているのか気になるところです。

## （２）「Bグループ」：買物客等の短時間利用者

買物客の利便性を図るだけでなく、高齢者から子どもづれのお母さんまで、安心してゆったりと散歩や買物ができる空間を提供できれば北口周辺の商店街の活性化につながるでしょう。それには次のような自転車対策が考えられます。

### 安心できる対策

高架下に駐輪場が確保できることを前提に安心できる対策を考えてみました。具体的には、歩行者と自転車の混合通行をできるだけ避け、両者の安全を確保することです。

- ・当地域の駅までの自転車走行専用レーンを設ける。
  - \* スイングロードの車道部：現車道幅11mを7mとし、両サイドの歩道側に2mの自転車走行レーンを設け、高架下駐輪場までつなげる。
  - \* すきっぷ通り商店街事務所の裏道を整備し自転車専用道路とする。
- ・ すきっぷ通り：昼間は、自転車は買物客専用とし通り抜けは禁止とする。
  - \* 朝と夜は、高架下駐輪場までの通勤・通学用自転車は通行可能。
- ・ パチンコ店には店舗内駐輪場、専用駐輪場の設置を義務付ける。

### 利便性を高める

- ・ すきっぷ通りとスイングロードとの連絡路に自転車、カート置場を設ける。
  - 自転車での買物客は、カート車で買物できるようにする。
  - カート置場をバス停にも設け、徒歩買物客の利便性も高める。

- ・各商店の前に3台程度の商店専用の自転車置場設備を設ける。
- ・空き店舗、収益の合わない店舗を買物用自転車の駐輪場にする。  
パチンコ店の駐輪場としても良い。店舗の所有者には賃貸の保証を行う。
- ・自転車取付けタイプの買物かごを貸出す。(自転車をカート代わりに)
- ・高齢者対応の宅配制度を、徒歩での買物客へも適用し、買物自転車の台数を減らす。(有料化、ポイントカードでの利用等)
- ・現行のレンタサイクルシステムの普及促進を図る。

以上、武蔵境駅北口地域の商店街活性化の一環として自転車問題解消への提案を行ってきました。ただ、高架化の完成までそれほどの時間はありません。そして、施設の問題は、時間がたてばたつほど費用が何倍もかかります。タイミングを逃さない対応が必要です。

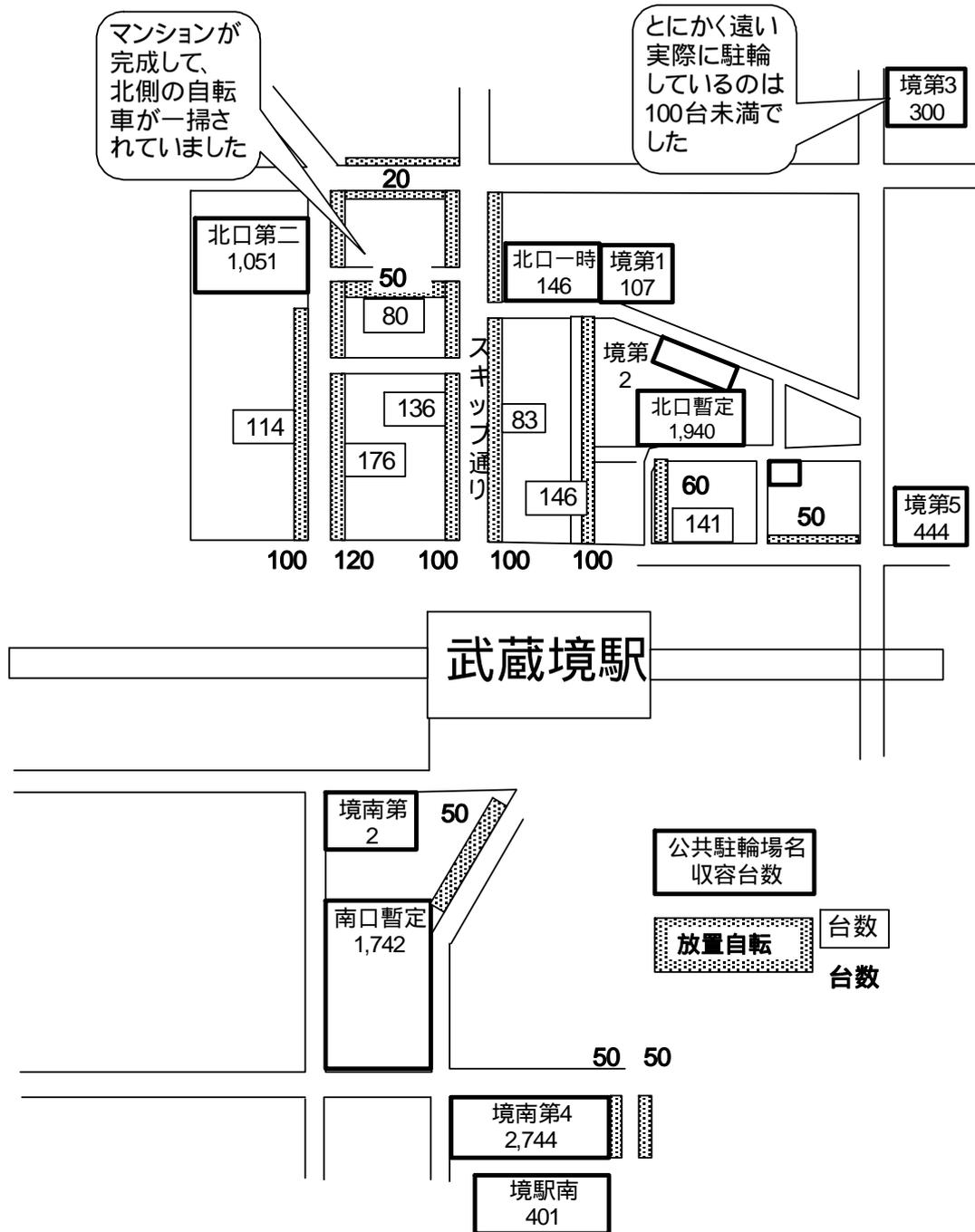
人々の生活に合わせたこの地域の持続的な発展のためには、人に優しい、安心できる空間を是非とも創設していくことが必要だと思います。

地域のこれからの発展のためにも、高架化のこのチャンスを逃すことなく、行政、JRとも連携をして自転車問題に取り組んでいくことを希望いたします。

#### スイングロード歩道上の自転車



【資料1】 武蔵境駅北口 放置自転車等調査



武蔵境駅北口 放置自転車等調査

調査日 平成17年9月3日(土)14時  
買物・放置自転車:876台(他バイク11)

調査日 平成17年10月27日(木)16時  
買物・放置自転車:850台

## 第6章 提案推進のために公的支援施策の積極的な活用を

激変する環境に対応して、武蔵境駅北口商店街が存続・発展していくための「安らぎの街」を実現する施策を、安全な街づくり（ハード面）、安心な地域交流（ソフト面）、自転車が共存できる街づくり（インフラ面）の3つの側面から提案いたしました。これらの提案についてご検証いただき、有効と思われるものについては予算化して、実施して頂ければ幸いです。

実施しようとする資金が問題になりますが、公的支援を活用する道があります。提案推進のために使える東京都および国の支援施策を紹介いたしますので、ご検討下さい。基本的には公的支援が採択されたら実施するというような補助金頼みの計画ではなく、商店街活性化の事業を商店会自らが計画・実施する中で、公的支援の申請も併せて行い、採択された場合は、その事業を数倍大きくして実行できると考えた方が良いでしょう。

### 6.1 東京都の支援施策

東京都の支援施策には、「地域商業の活性化事業」があります。その中で、商店会として使えるようなものは「魅力ある商店街づくり事業」です。この事業も細目では以下の4つの事業に分かれます。使えるようなのは、「新元気を出せ商店街事業」や「商店街グランプリ」、「進め！若手商人人材育成事業」です。是非挑戦してみても如何でしょうか。（注：金額は平成17年度の予算です）

#### （1）商店街活性化対策（商店街振興組合連合会研修補助金）：26 百万円

#### （2）魅力ある商店街づくり 2,857 百万円

新元気を出せ！商店街事業：2,500 百万円（平成16年度1,500 百万円）

- ・東京都は、区市町村の負担の義務化（100万円以下を除く）をしており、負担割合は区市町村が1/3、東京都が1/3、商工会が1/3です。本事業は3者が一体になって推進することを求めています。200万円/件を超える案件については事前に区市町村に対しても予算化を依頼しておく必要があります。
- ・内容はイベントと活性化事業です。17年度の予算は2,300百万円（昨年の実績1,500百万円）です。昨年の実績では、イベントが1,879件、活性化が298件で、計2,177件です。1件あたりの平均金額は689千円となります。具体的取組み内容としては地域福祉、環境・リサイクル、安全・安心など、コミュニティの核としての活動が増加しています。武蔵境駅北口商店街の場合もこれらの大きな流れに沿うものです。

- ・本事業の応募申請は商店会が区、市、町、村を經由して東京都の窓口に行きます。

**【新規】商店街グランプリ：約6百万円**

- ・先進的、優良な取組み事例を表彰し、広く都民に紹介する事業です。
- ・平成17年度は応募した商店街の全てのイベントを紹介した冊子を発行しました。応募する価値があるのではないのでしょうか。

**【新規】地域連携型モデル商店街事業：200百万円**

地域と連携し、地域起こしやまちづくりを集中して行うモデル事業を支援する事業です。

**進め！若手商人育成事業：50百万円**

商店街を担う若手商人を中心に据えた[人づくり]への多面的取組みを支援する事業です。(専門家チームの派遣・商人大学校・商人インターンシップ・若手商人研究会等)

**目指せ！都市型商店街づくり事業：407百万円(平成16年度605百万円)**

**(3) 大型商店出店指導：19百万円(平成16年度20百万円)**

**(4) 中心市街地商業活性化基金への補助：0.6百万円**

## 6.2 国の商業活性化施策

次に国の商業活性化施策です。事業としては中小商業活性化創業等支援事業があります。経営者・後継者・開業予定者を対象にした人材育成事業です。

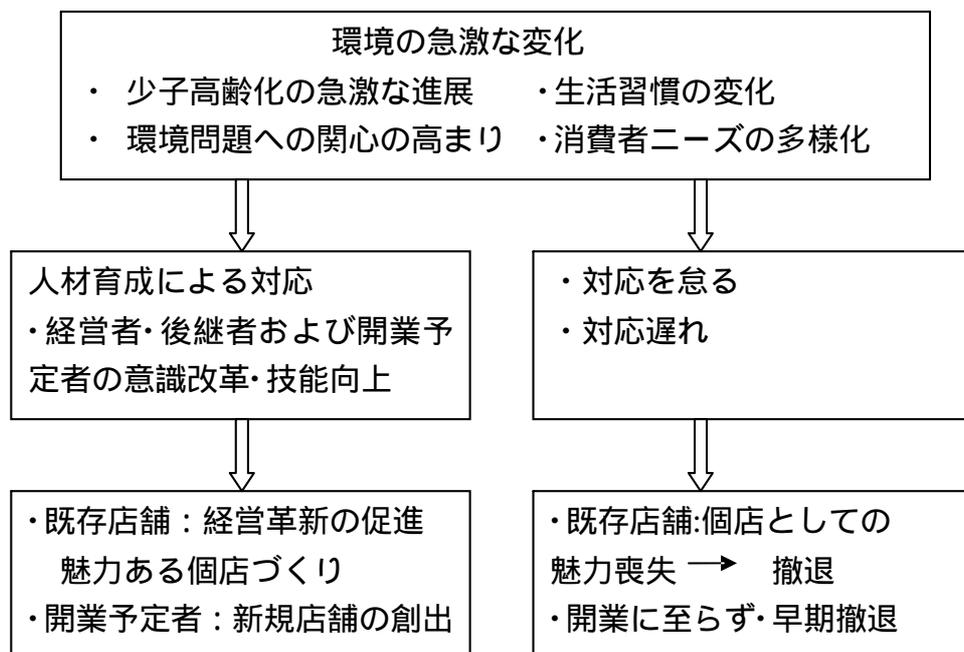
<http://www.kanto.meti.go.jp/seisaku/ryutsu/shougyou/20040728syouninjuku.html>

### (1) 中小商業活性化創業等支援事業

目的：

- ・中小商業経営者およびその後継者そして開業予定者を対象に人材教育を行い、受講者の意識改革と技能向上によって新規店舗の創出や既存店舗の経営革新を促進し、ひいては、中小商業の活性化を図ることです。
- ・具体的には、教育によって上記の対象者に環境の急激な変化とその影響(対応を怠りや、対応の遅れが、既存店の撤退や新規開店のチャンス喪失に繋がること)を再認識させ、それらの変化に対応・存続して行くための意識改革、技能の向上を図ることです。
- ・最終的にはそれを出発点にして新規店舗の創出や既存店舗の経営革新を促進することです。以下にその流れを示します。

#### 中小企業活性化創業等支援事業の狙い



補助対象事業：

- ・ 経営ノウハウ、店づくりの実務を習得する座学講習事業
- ・ 空き店舗や繁盛店を活用し繁盛店主等から直に技を習得する体験実習事業
- ・ 学生やNPO、地域住民と連携して実施する既存店舗の経営革新事業
- ・ 上記3事業の組合わせで実施する事業

補助対象者：

商工会議所・商工会・事業協同組合・商工会連合会・構成者の2/3以上が中小事業者である任意団体等

補助金額：

補助率は対象経費の1/2以内 補助金の規模は100万以上（補助対象費用200万円以上）

本事業の公募の時期・期間：

公募の時期は例年3月末で、公募期間は約1ヶ月です。

公募申請の方法：

商工会等の補助対象者が、経済産業省関東経済産業局の窓口（産業部商業振興室）対して、所定の申請書で行います。

- ・ 公募申請書
- ・ 事業実施計画書
- ・ 経費明細書
- ・ 組合（団体）等概略書
- ・ 添付書類（定款等・直近年度の事業報告書および決算関係書類）

所定の申請書類はホームページからダウンロードすることができます。

公募に当たってのアドバイス：

商店会で応募する場合は補助対象者の任意団体になります。単独で応募することも可能ですが、複数の商店会が連携して事業計画を作成し、所属の商工会等に働きかけをして、商工会から応募するのが良いと思います。また、応募資料の作成に当たっては初めての場合、かなり労力が掛かりますので、中小企業診断士等の専門家を活用されることをお勧めいたします。

## (2) 少子高齢化等対応中小商業活性化事業

平成18年度より新設された事業です。

目的：

商工会、商工会議所等が行なう中小商業の活性化の取り組みで少子化、高齢化、安全・安心などの問題に対応するものを支援し、地域における商店街等の社会的・公共的役割などの向上を促進し、少子化などの課題に対応していくことです。

補助事業者：

商店街振興組合、商工会、商工会議所、事業組合等

ソフト事業については、NPO・社会福祉法人も対象になります。

補助率：1/2

補助額：上限1億5千万円、下限150万円（補助対象事業300万円）

対象補助事業：

・施設整備（ハード事業）

コミュニティホール等の設置

バリアフリー、環境リサイクル、防犯対応設備等

・活性化支援事業（ソフト事業）

商店街活性化支援：組合、NPO等が行なう福祉・コミュニティビジネスや共通駐車券システム等により商店街の活性化を図る事業

空き店舗活用支援：組合、NPO、社会福祉法人等が空き店舗等を活用してチャレンジショップ、保育サービス、高齢者交流施設等コミュニティ施設を設置運営する事業

人材育成・経営革新支援：組合、NPO等が講習、実習等を通して行うまちづくりを担う商店街の後継者、新規創業予定者等に対する人材育成等を行う事業

応募方法：

- ・補助対象事業者が市町村の商業振興担当課を通して、要望者を関東経済産業局窓口 流通・サービス産業課 へ提出する。
- ・提出された要望書をもとに必要に応じて関東経済産業局窓口よりヒアリングを受け、事業の実施体制、事業効果等の審査を受ける。
- ・採択決定後、交付申請書を提出して、交付決定後事業化開始となる。

### **(3) 戦略的中心市街地中小商業等活性化支援事業**

本事業は中心市街地の活性化のため、まちなか居住の推進や来街者増加等、まちづくりと一体となった地域の取り組みに対して、重点的に支援するものです。

内容としては少子高齢化等中小商業活性化事業の規模を大きくした事業といえます。

本書では、3つの事業を紹介しましたが、毎年度変わります 事業の新設・廃止や金額の変更等 ので、要注意です。

中小商業活性化創業等支援事業や少子高齢化等中小商業活性化事業のソフト事業は、武蔵境駅北口商店街の活性化に大いに活用できる内容だと思います。是非チャレンジしてみてください。必要ならいつでもご支援いたします。

## **6.3 その他の支援施策**

### **(1) 中小企業振興公社(地域支援センター)のパワーアップ作戦事業**

地元の診断士(診断士会)・中小企業振興公社に所定の紙で申し込むと、無料で店頭指導やセミナーの受講ができます(2名×3店舗×1回)。

### **(2) 商工会連合会の専門家派遣事業**

個店が商工会経由で申し込むと、最大3回の個別支援を無料で受けることができます。

## おわりに

「地域研究会」は、“三多摩を知り、三多摩を愛し、三多摩のために微力をつくそう！”という趣旨で「三多摩地域づくりネットワーク研究会」として1995年11月17日に第1回研究会が開催したのが始まりです。2003年に、「地域研究会」に名称を変更し今日に至っております。

三多摩を地盤として広く地域に密着した問題を取り上げ、調査・研究を行い地域の皆様および関連団体にささやかな提言を行っております。

今回は“武蔵境駅北口”を取り上げ、ここに小草紙にまとめました。これらを単なる“絵に描いた餅”にせず可能な範囲で実行するためには、アクションプランの策定、そして実行です。関連公共機関、地域の皆さんと共に、私たち中小企業診断士がお手伝いできればと切に願っております。

(社団法人中小企業診断協会とは、国家資格である中小企業診断士を会員とした中小企業支援の全国的な専門家集団です。その傘下の東京支部 三多摩支会は約340名の会員を擁している集団です。)

地域研究会のホームページ <http://albs.biz/chiiki/>

今までに発刊した提言書もダウンロードできます。

「国分寺の都市農業 - 農・住近接の街づくりへの提言 - 」 2004年3月

「立川柴崎の地域づくりへの提言 - カルチャーロード柴崎 - 」 2002年7月

## 地域研究会 会員名簿

氏名	住所	電話・メール	専門分野等
若槻 直	229-0032 相模原市 矢部 1-23-18	042-755-8296 n.wakatsuki@albs.biz	製造業の新事業創造 地域研究会代表
関 明	181-0013 三鷹市下 連雀 6-2-12-101	0422-46-1015 a-seki@nifty.com	経営戦略・経営計画 地域研究会総務
細谷 和丈	187-0022 小平市上 水本町 6-5-8-204	0423-22-5387 whosoya@topaz.ocn.ne.jp	環境経営・経営計画 地域研究会総務
北口 良夫	208-0021 武蔵村山 市三ツ藤 1-60-14	0425-60-2260 kitaguchi.keiejimuso@nifty.com	品質・環境 ISO
飯島 康	180-0011 武蔵野市 八幡町 1-4-34	0422-54-4275 iijimaya@parkcity.ne.jp	建設業の経営管理・施 工管理
中山 健二	191-0062 日野市多 摩平 3-23-3	042-581-7857 kenzi@blue.ocn.ne.jp	経営計画・財務計画
岡部 功一	183-0057 府中市晴 見町 1-28-4-406	042-361-0037 okabe.koichi@mx5.ttcn.ne.jp	製造業ナレッジの他業 種への展開
福本 勲	167-0022 杉並区下 井草 2-3-2	isao_fukumoto@yahoo.co.jp	製造業の IT 戦略・ 経営計画

## 本書に関するお問い合わせ先

若槻 直（わかつき なおし）

携帯番号：090-6317-2157

メール：n.wakatsuki@albs.biz