

## 2. まちづくり課題の検討

### 1) 地区のまちづくり課題

『まちづくりデータブック 2004』等の現況調査を踏まえ、国分寺駅周辺地区（約 74.5ha）の即地的なまちづくり課題を分野別に抽出すると次の通りである。なお、地区の課題図を次ページに示す。

#### 【交通、都市基盤】

1. 国分寺街道の混雑（国分寺駅への広域的なアクセス道路として交通需要の大きい都道 133 号）
2. 国 3・4・12 の早期事業化（熊野神社通り/国 3・4・6 から北口駅前へのメインアクセス道路として）
3. 歩車分離がなされておらず、危険な北口駅前通り/市道幹 5 号線（駅周辺は歩行者事故が多い）
4. 国分寺駅構内の混雑解消（特に、朝夕のラッシュ時の階段や改札口）
5. 大きな段差で利用し難い南北自由通路の出入口（特に、北側出入口の階段、延長の長いスロープ）
6. タクシープール化している北口駅前広場（アクセス道路も狭く混雑、一般乗用車や大型車は利用し難い）
7. 幅 4 m 未満の狭あい道路網の改善（拡幅やすみ切り確保）
8. 駐車場出入口が面する道路の混雑（特に、南口の大規模駐車場）
9. 駐輪場の不足（新たな用地を確保して駐輪場の設置が必要）

#### 【人口・住宅、土地利用】

1. 小規模・低水準の住宅が多い（ワンルームマンションや木賃アパート等）
2. 駅前商業地なのに土地を有効に利用できない所がある
3. 公共公益施設の不足（生活サービス、集会、文化・交流、観光案内・情報発信等の各種施設機能）
4. 低中層の建物が建て込んでおり、大規模な開発余地は少ない（空き地の大半は中小規模の駐車場等）
5. 樹林地（残り少なくなった緑地）の保全・活用

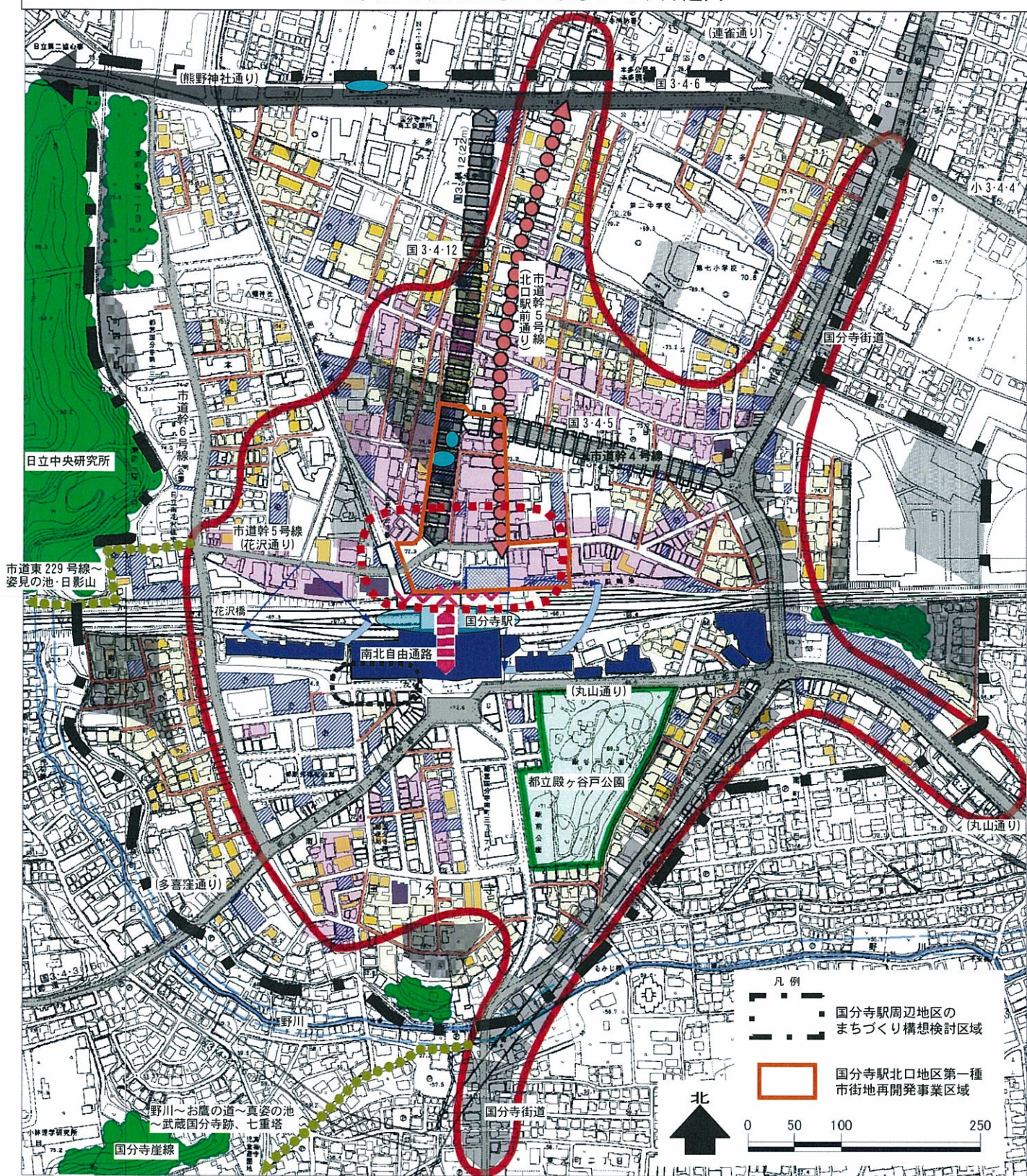
#### 【商業】 ※その他参考資料：国分寺市魅力ある商業振興プラン（H15.3）

1. 回遊性に乏しいフィンガー状の路線商店街
2. 住宅による既存商店街の分断（買物環境の連続性に欠ける）
3. 南北自由通路（駅構内）から駅前商業地へ乗換え客を導き入れる工夫が無い（特に北口）
4. 個人商店は「人口増だが来客者が増えない、零細な家族経営、高齢化、後継者不足」等の問題に直面
5. チェーン店の出店が多く、個性に乏しい商店街（国分寺らしさが無い）
6. 来街者（消費者）からの意見：①安心・快適に買物が出来る歩道・道路整備、②駐輪場や駐車場の充実、③風紀の悪化、④早朝や夜のゴミ散乱、⑤学生等が多い割には洋服や雑貨屋・カフェが少ない、⑥集客力のある映画館や娯楽施設の導入等

#### 【環境・景観、防災 他】

1. 駅前に国分寺らしいシンボル空間や待ち合わせ広場が無い、緑のうるおいも乏しい（特に、北口駅前）
2. 買い物客や来街者がちょっとひと休み出来るようなポケットパーク、商店会や地元町会がイベント等を開催できるような広場やオープンスペースも無い
3. 北口側から南（駅）側を見ると、南口側の板状高層建築群の裏側景観である（北口には街の顔が無い）
4. 駅周辺の歴史や緑・水などの地域資源が活かされていない（南側：殿ヶ谷戸公園はもとより、野川～お鷹の道～真姿の池～武蔵国分寺跡、北側：市道東 229 号線～姿見の池・日影山など）
5. 防災上の問題：密集市街地や円滑かつ速やかな消防活動困難区域の発生、大容量の消防水利不足等

# ■国分寺駅周辺地区のまちづくり課題図



**凡例**

- 国分寺駅周辺地区のまちづくり構想検討区域
- 国分寺駅北口地区第一種市街地再開発事業区域

北

0 50 100 250

**凡例**

<ul style="list-style-type: none"> <li>国分寺街道の混雑 (国分寺駅への広域7分道路)</li> <li>熊野神社通り / 国346</li> <li>国34-12の早期事業化 (北口駅前へのメインアクセス道路)</li> <li>歩車分離がなされておらず、危険な北口駅前通り</li> <li>大型駐車場出入口と道路混雑</li> <li>幅4m未満の狭い道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅構内の混雑 (特に朝夕のラッシュ時の階段や改札口)</li> <li>大きな段差で利用が難しい南北自由通路出入口 (階段、延長の長いロープ)</li> <li>歩行者空間機能がやうおいに乏しく、現状ではタフポールと化している北口駅前広場</li> <li>街路整備等により無くなる駐輪場 (不足要素)</li> <li>北口駅前の多様な不足要素                     <ul style="list-style-type: none"> <li>公共公益施設</li> <li>乗換え客を導き入れる工夫</li> <li>シボル空間、待合せやバト広場、緑のうらおい</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業系用途地域のひろがり・回遊性に乏しいフィッガー状の路線商店街</li> <li>住宅による既存商店街分断、買物環境の連続性に欠ける</li> <li>チェーン店の出店が多く、個性に乏しい商店街</li> <li>指定容積率を使い切れぬ商業地域内の敷地</li> <li>接道不良敷地</li> <li>散在する低未利用地 (中小規模の駐車場等)</li> <li>小規模な木質7分等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>板状の高層建築物とその裏側景観</li> <li>既存樹林地 (残り少ない緑地)</li> <li>駅周辺の歴史や緑・水の地域観光資源へ至ることが出来る既存道路等</li> <li>円滑で速やかな消防活動が困難な区域 (上: 災害時 / 下: 平常時)</li> </ul>
---	--	---	--

## 2) 地域動向からの課題

ここでは、各種統計データを用いて、国分寺駅周辺地区の中央線沿線における立地特性を分析し、まちづくりの課題として考察した結果を示す。

### 1. 若年・単身層に偏った人口・世帯構成

#### ○堅調な人口推移

- ・市の人口は、中央線沿線都市（立川・国立・国分寺・小金井・三鷹・武蔵野市）の中でも堅調な伸び
- ・市内では、国分寺・西国分寺駅直近でのみ人口増加顕著（その外側では人口減少エリアも）

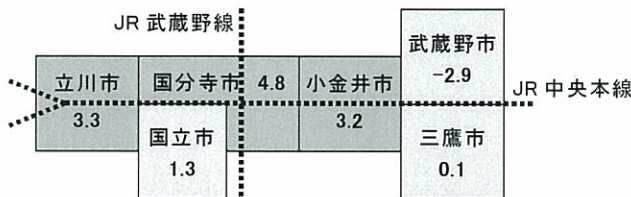
#### ○若年・単身層の集積・増加

- ・国分寺市の年齢別人口は、20才代前半が突出している一方、50～60才代が平均より少ない
- ・世帯構成では、単独世帯（43%）が最多で、その増加も顕著（5年間で16%増加）
- ・市内では国分寺駅周辺に単独世帯が集中

#### ○生活支援機能の低下

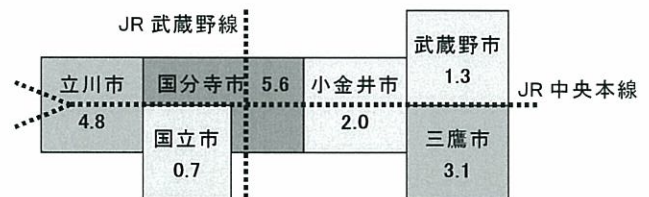
- ・子育て支援の一つである保育所では、待機児童率が都内最高（入所児童14%相当が待機）
- ・国分寺駅周辺は乗降客数（約25万人/日）の割には店舗数が少ない（約340店）  
（乗降客数は立川・吉祥寺駅に次ぐが、店舗数は吉祥寺・立川・三鷹・武蔵小金井より少ない）
- ・小売業の割合が低く、小売業の中でも飲食料品店（スーパー等）の割合が低い

■人口増加率（1995/1990年、単位：%）



※参考：多摩地域平均 3.1%

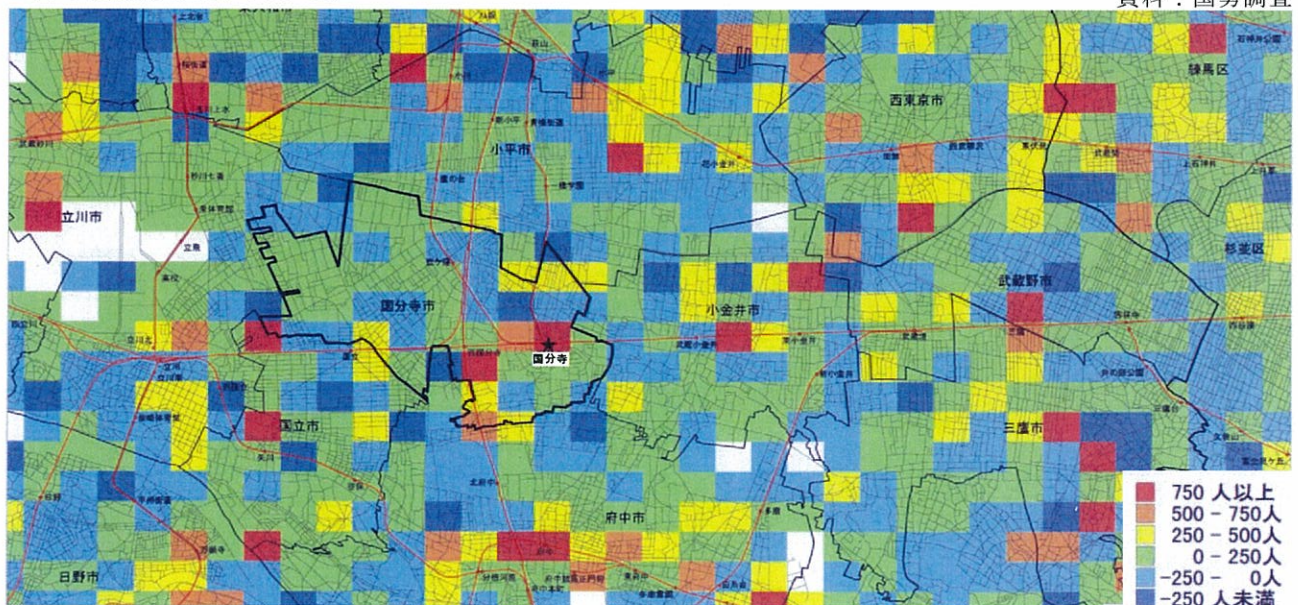
(2005/2000年、単位：%)

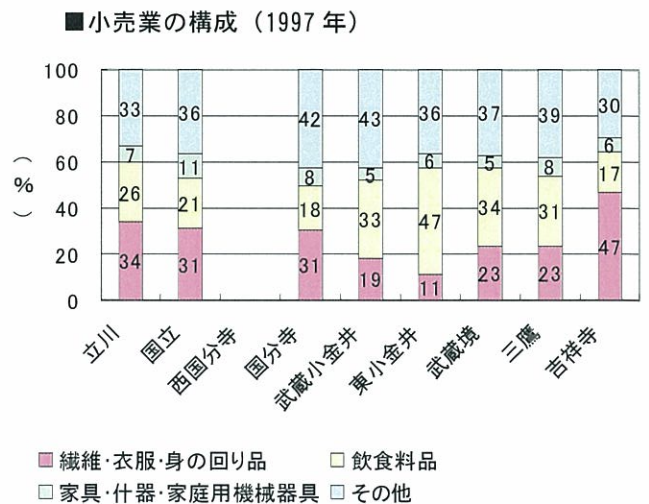
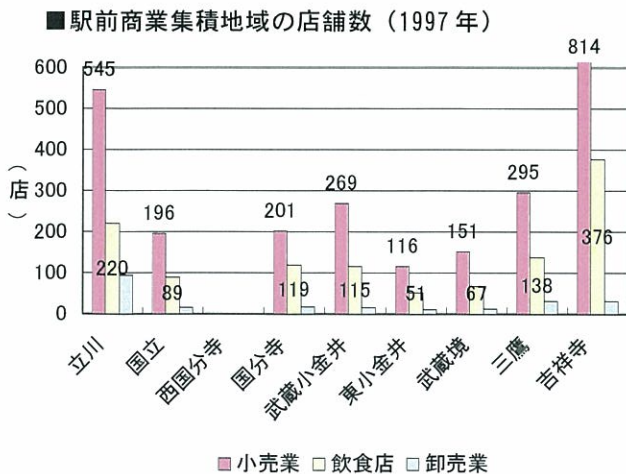
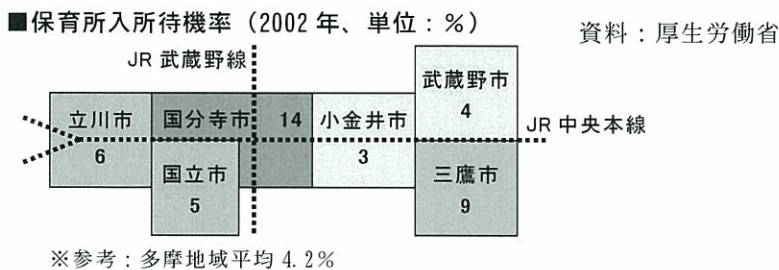
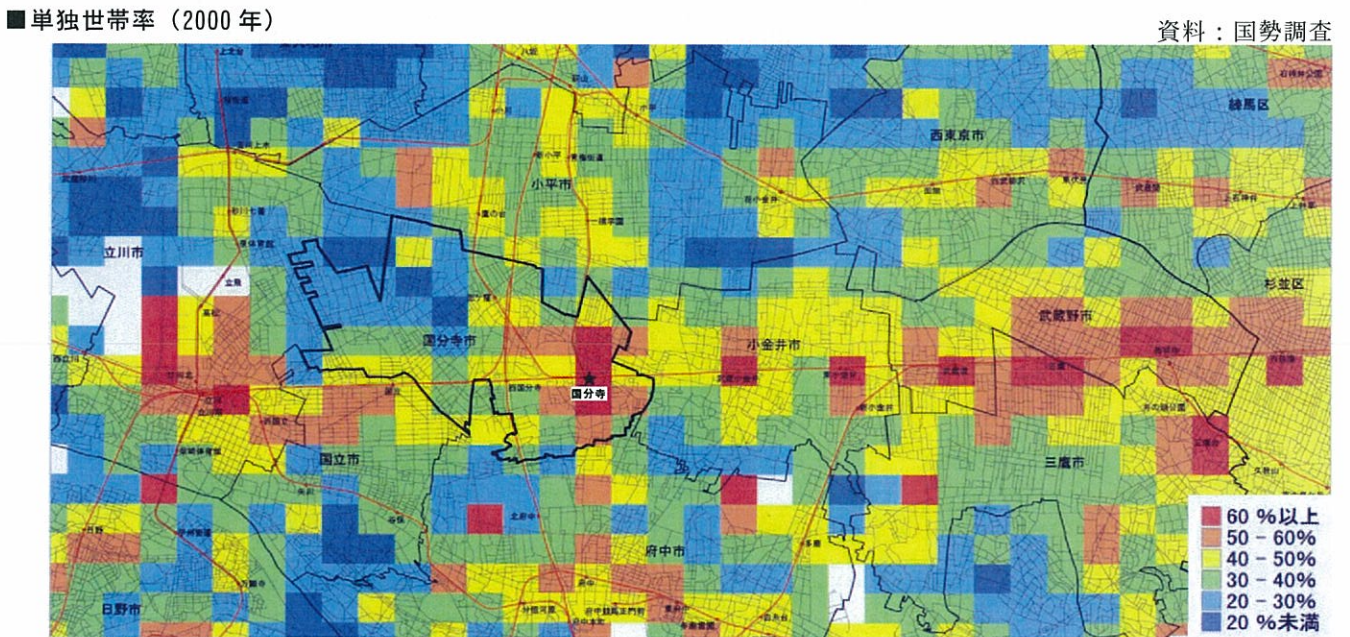
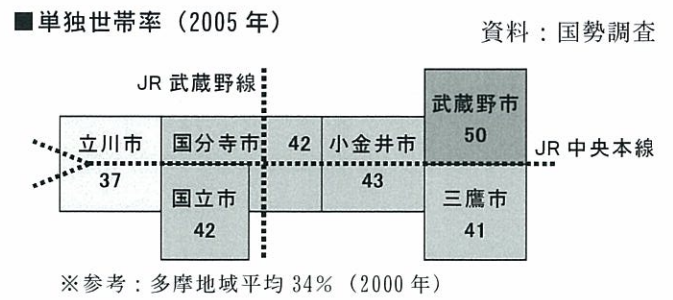
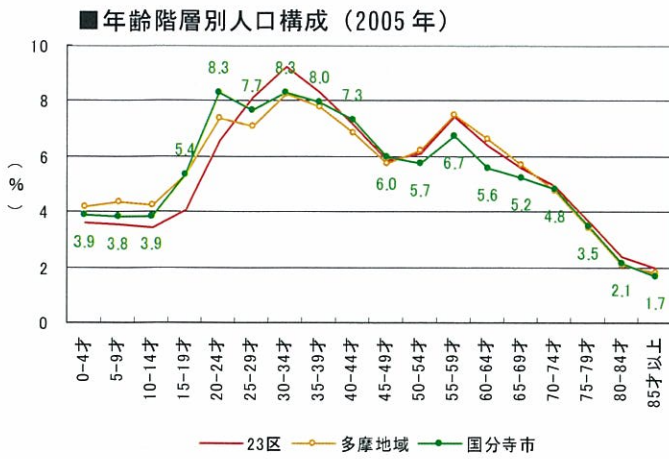


※参考：多摩地域平均 3.4% (2000/1995)

資料：国勢調査

■人口増加数（2000-1995年）





資料：東京の商業集積地域

## 2. 地位低下が懸念される国分寺商業地

### ○鉄道利用者の減少

- ・国分寺駅の乗降客数は246千人（立川・吉祥寺に次ぐ規模）
- ・乗降客のうち、約3割（72千人）がJRと西武線の乗換客
- ・1994～2000年の6年間に乗降客は11%減少（特に西武線の乗降客、定期利用客の減少が顕著）

### ○低迷する商業環境

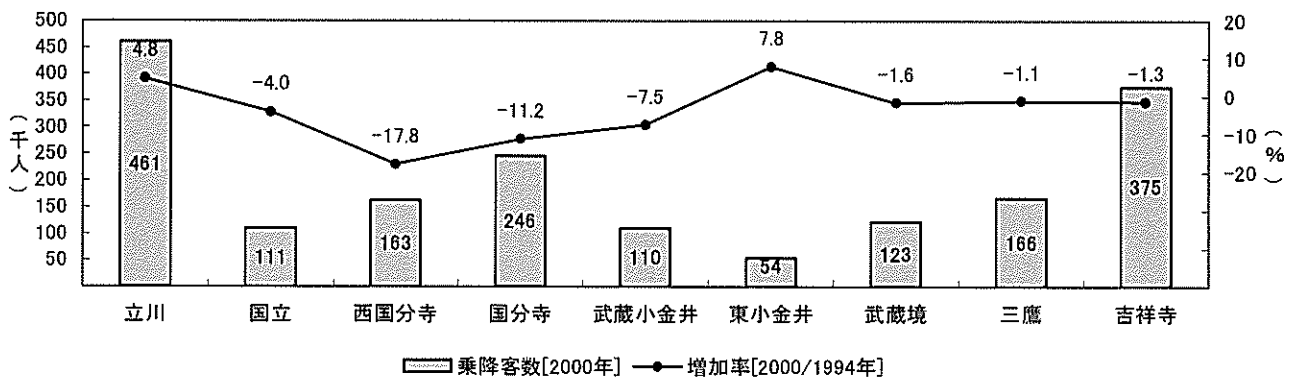
- ・国分寺市の小売業年間販売額は993億円で、吉祥寺駅を抱える武蔵野市や立川市の1/3
- ・商業拠点性を示す人口当たりの販売額は多摩地域平均をも下回っている
- ・販売額自体も多摩地域全体では伸びているにも関わらず、国分寺市は8年間で7%減少

### ○下げ止まった駅前地価（路線価）。上昇傾向への兆しも見られる

- ・国分寺駅前の最高路線価は北口で101万円/m<sup>2</sup>、南口で90万円/m<sup>2</sup>（2006年路線価）
- ・2002～2003年には北口・南口とも2%下落していたが、2005～2006年では下げ止まった
- ・2007年公示地価では北口（本町2-10-5）126万円/m<sup>2</sup>（2006年は118万円/m<sup>2</sup>で6.8%上昇）
- ・乗降客数・小売業販売額の伸びが顕著な立川駅[北口]では2002～2003年の1年間で4%上昇

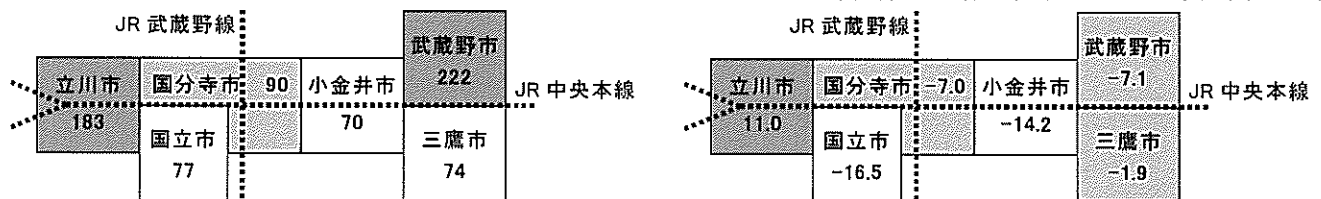
■乗降客数と増加率（単位：千人/日）

資料：都市交通年報



■人口当たり小売業年間販売額（2002年、単位：万円/人）

■小売業年間販売額増加率（2002/1994年、単位：%）



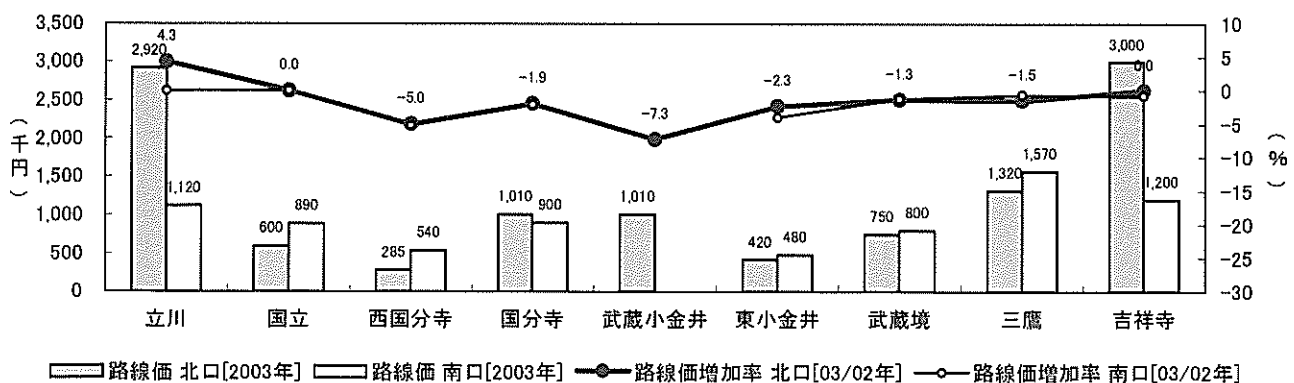
※参考：多摩地域平均 102万円/人

※参考：多摩地域平均 +0.6%

資料：商業統計

■駅前の最高路線価とその推移

資料：路線価図



### 3. 小規模な住宅に対する旺盛な需要

#### ○高水準な住宅価格・賃料水準・マンション供給

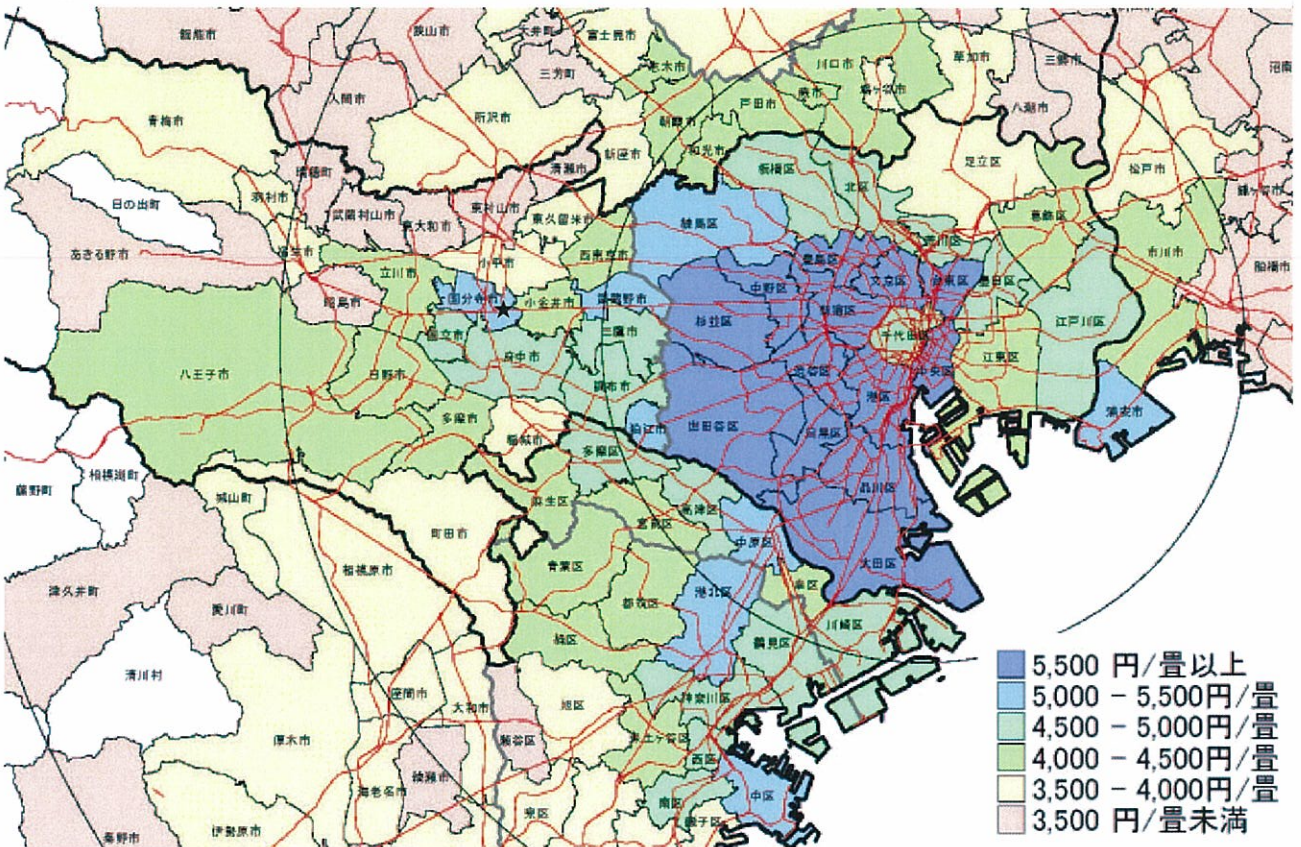
- ・中央線沿線では、武蔵野・国分寺市の賃料水準が高い（同距離圏の中で突出）
- ・駅別のマンション価格・賃料でも、国分寺駅は概ね吉祥寺・三鷹に次ぐ水準
- ・市内におけるマンション立地数と増加傾向は、国分寺駅周辺で顕著

#### ○低い住宅水準

- ・国分寺駅周辺では、民間賃貸住宅が過半を占め、中央線沿線の中で狭小住宅が最も集積（市内の民間賃貸住宅率 43%、平均規模 33 m<sup>2</sup>/戸）
- ・新設されている住宅についても、中央線沿線都市と比較すると小規模

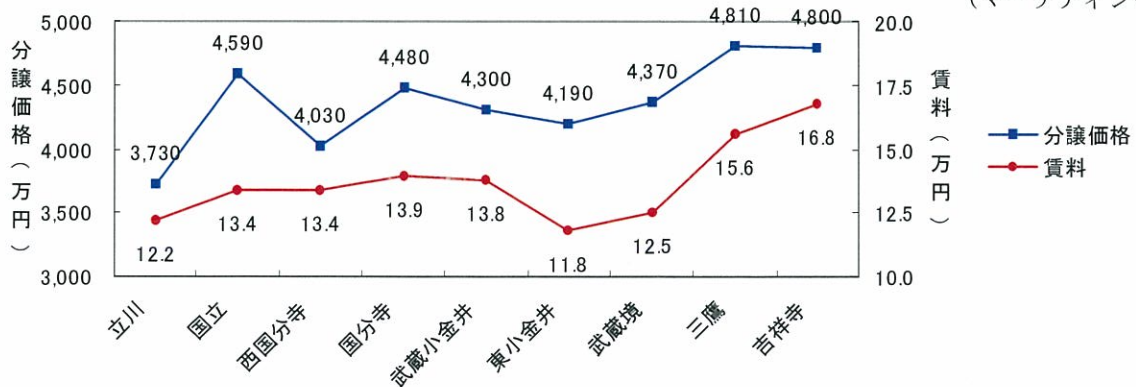
#### ■一畳当たり家賃（1998年）

資料：住宅・土地統計調査



#### ■中央線沿線の分譲価格・賃料水準

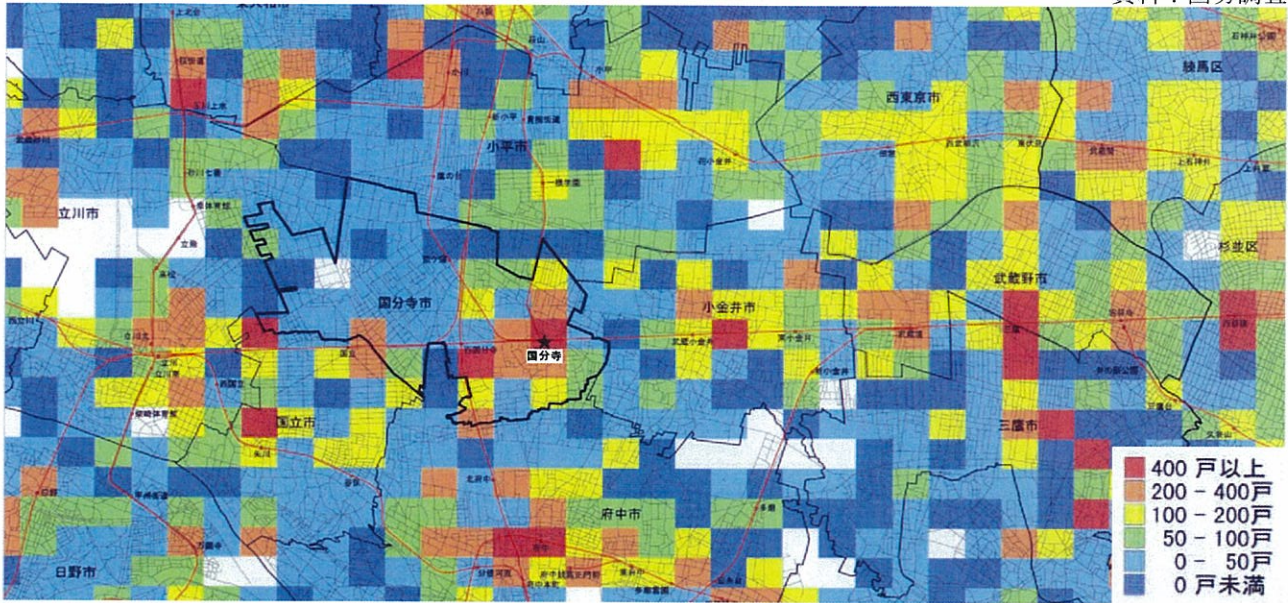
資料：アトラクターズ・ラボH P  
(マーケティング会社)



※分譲価格：各駅徒歩8分の立地にある新築分譲マンション（75 m<sup>2</sup>）の場合の換算値  
 ※賃料：各駅徒歩8分の立地にある新築賃貸マンション（55 m<sup>2</sup>）の場合の換算値

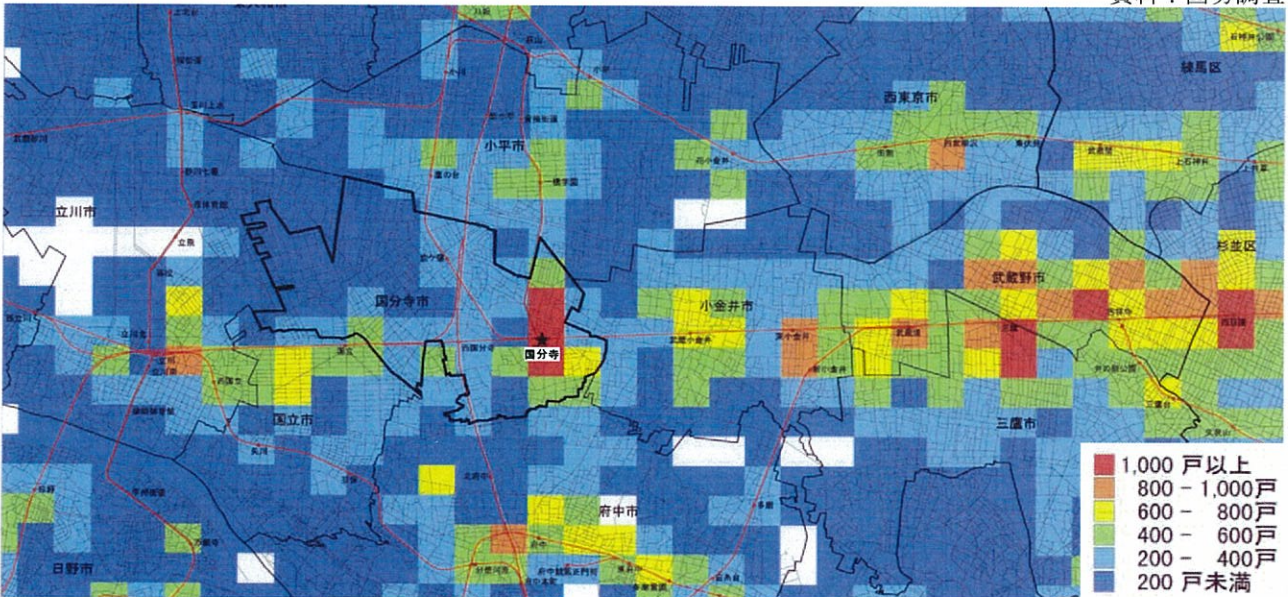
■ 3階建以上共同住宅増加数（2000-1995年）

資料：国勢調査



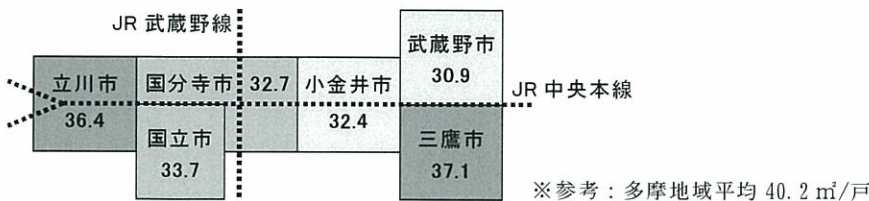
■ 延床 30㎡未満の住宅数（2000年）

資料：国勢調査



■ 民間賃貸住宅の戸当たり延床面積（2000年、単位：㎡/戸）

資料：国勢調査



■ 新設住宅の戸当たり延床面積

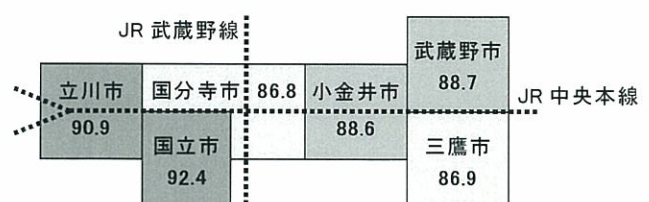
資料：建築統計年報

賃貸住宅（2002年、単位：㎡/戸）

分譲住宅（2002年、単位：㎡/戸）



※参考：多摩地域平均 45.3 ㎡/戸



※参考：多摩地域平均 95.3 ㎡/戸

#### 4. 安全・快適な歩行者・自転車交通を阻害する道路交通網

##### ○徒歩・自転車利用が中心の国分寺駅勢圏

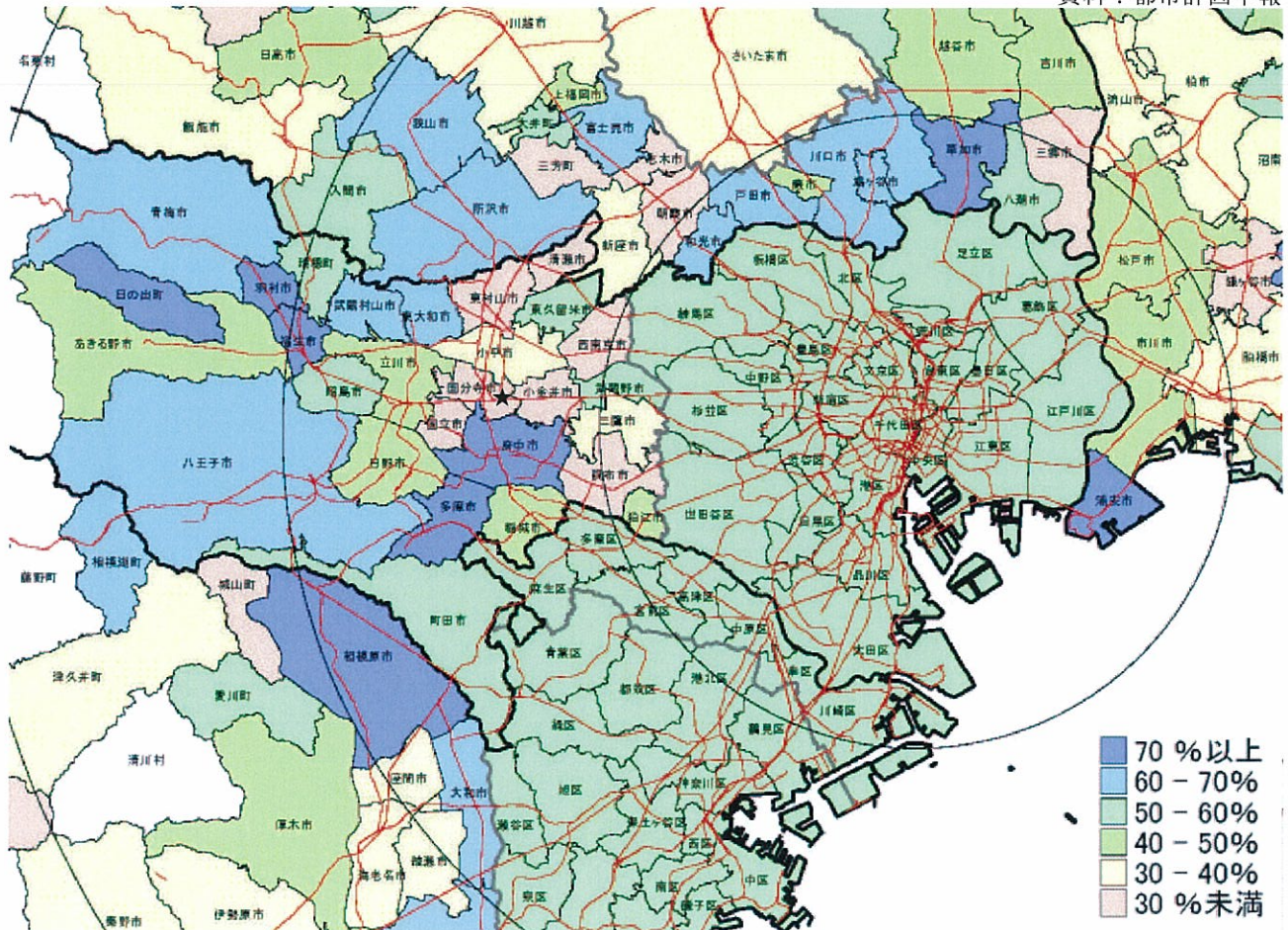
- ・国分寺駅の駅勢圏は、東西方向に2km、南北方向に3km程の小圏域
- ・駅から最も遠いところでも1.5km程の距離で、交通手段は徒歩・自転車が中心

##### ○駅への快適なアクセス道路の不足

- ・多摩地域東部は都市計画道路整備の遅れが目立つ
- ・国分寺市の整備進捗率は都内最低（2001年現在12%、多摩地域平均51%）
- ・国分寺駅周辺は、概ね整備済みの広域幹線道路に囲まれている  
（東：新小金井街道[20m]、西：府中街道[20m]、南：東八道路[幅員30m]、北：五日市街道[20m]）
- ・広域幹線道路の内側（駅や広域幹線道路へのアクセス道路）は未整備な道路が多い
- ・国分寺街道等の既存道路には自動車交通が集中し、安全な歩行者・自転車・バス交通を阻害







■都市計画道路整備進捗率（2001年）

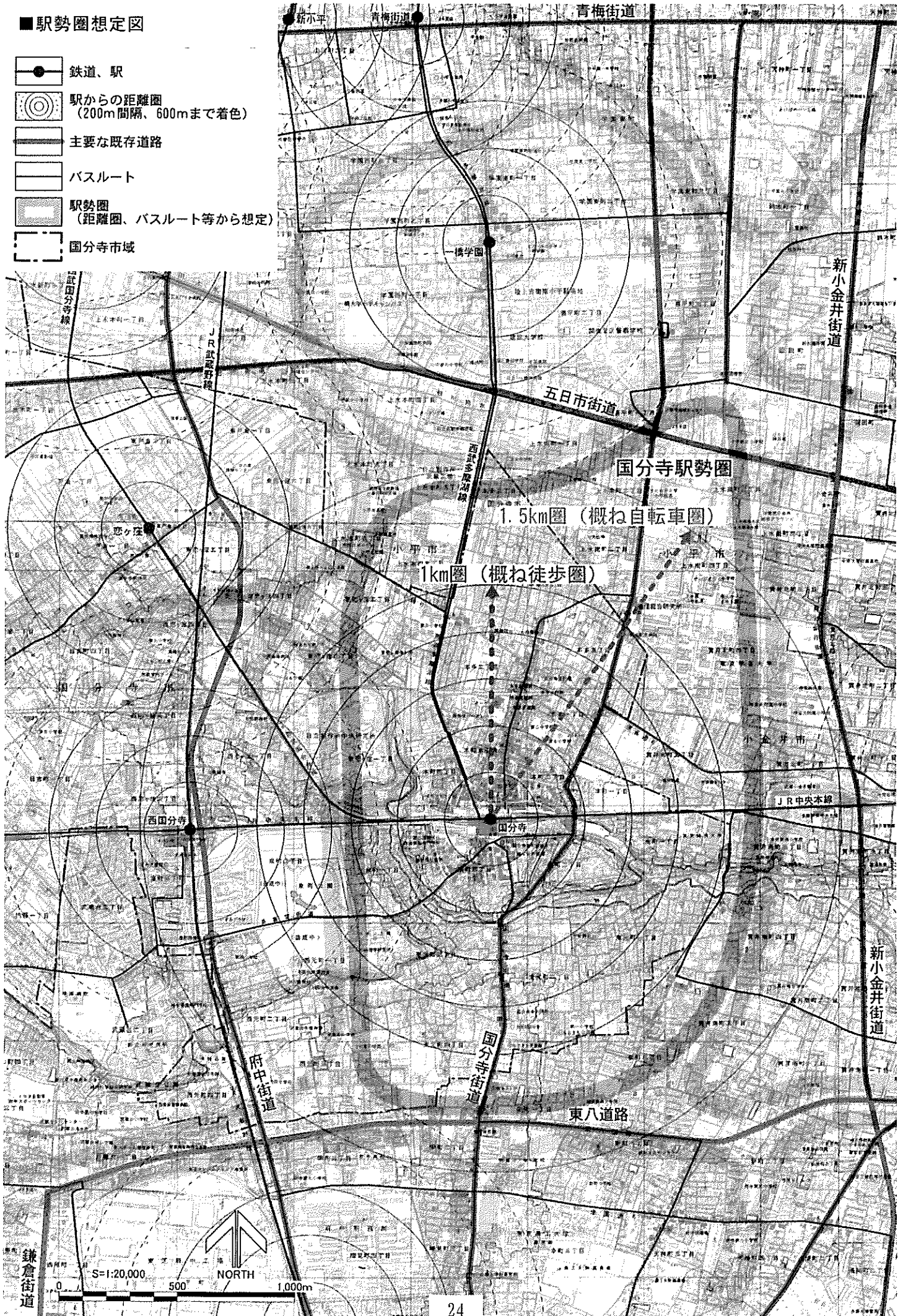
資料：都市計画年報





■ 駅勢圏想定図

-  鉄道、駅
-  駅からの距離圏  
(200m間隔、600mまで着色)
-  主要な既存道路
-  バスルート
-  駅勢圏  
(距離圏、バスルート等から想定)
-  国分寺市域



### 3) 地域環境資源の活用

#### 【地域にひろがる環境資源のまちづくりへの活用】

国分寺駅周辺地区を取り囲む国分寺市内には、国分寺崖線（武蔵野台地における武蔵野段丘と立川段丘の境にある古多摩川の河岸段丘）や湧水群などの豊かな自然、また、史跡武蔵国分寺跡などの貴重な歴史的遺産、さらには江戸時代の新田開発以降、人々の暮らしのなかではぐくまれてきた農地や雑木林、五日市街道のけやき並木など、心温まる景観の形成と豊かな環境に恵まれてきた。

更に下の図は、国分寺市観光協会作成の観光マップであるが、国分寺駅や殿ヶ谷戸庭園から歩いて10～20分、お鷹の道（せせらぎと湧水群）等に沿って武蔵国分寺跡へ至ることができることと、その周辺の豊富な地域資源を紹介しているものであり、電車で国分寺を訪れるハイカーなど来街者にとって、国分寺駅は西国分寺駅とともにこの地域への玄関口であることも表している。

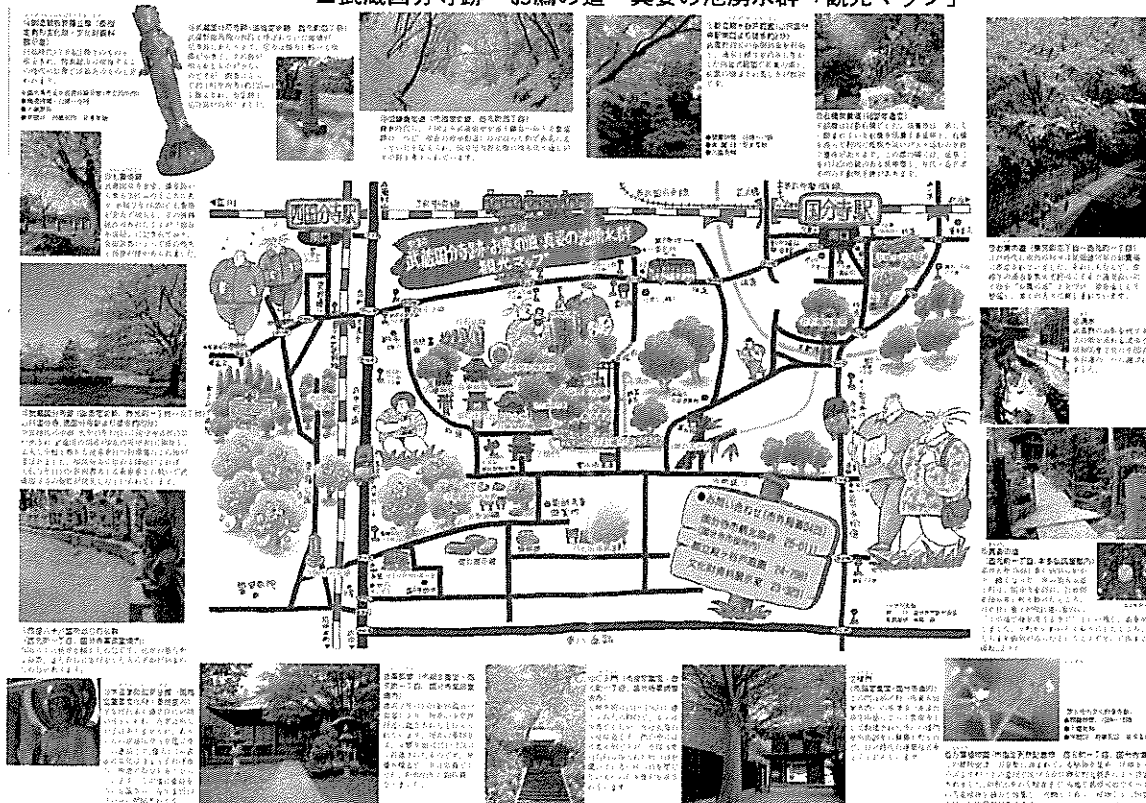
特に、お鷹の道・真姿の池湧水群は、市街地に残された貴重な湧水群として全国名水百選のひとつであり、年間を通じてほぼ変わらぬ豊富な水量を維持している。

また、この地域においては、東京都の「歴史と文化の散歩道（府中国分寺コース）」や「雑木林のみち（国分寺コース“みずかみのみち”）」が指定されているとともに、最近では、美しい日本の「歩きたくなるみち」500選（平成16年12月、日本の社会が車優先から人優先へ転換していくうえでの象徴的な意味と地域振興に役立てたいとのねらいから、国土交通省等の後援のもと、財団法人日本ウォーキング協会等が決定）にも選ばれるなど、単に国分寺市や東京都に留まらず、首都圏および全国的な環境資源として捉えても大げさではないと思われる。

国分寺駅はまさにこの地域環境資源のネットワークの入口であり、このネットワークの起点としてまちづくり構想の中に明確に位置づけ、玄関口にふさわしい施設整備とその集積を進め、駅周辺地区の活性化につなげていくべきと考えられる。

なお、武蔵国分寺周辺以外にも国分寺駅を起点とする四方への推奨ルート（国分寺市のホームページより）もあるので、あわせて次ページで紹介しておく。

■武蔵国分寺跡・お鷹の道・真姿の池湧水群「観光マップ」



■国分寺駅を起点とする周辺地域への散策推奨ルート（市ホームページの観光マップより）

ルート①： 武蔵野新田と野川源流コース【約 4km】  
 国分寺駅北口の繁華街や、住宅地にも歴史を物語る物が残っています。  
 夙妻太夫と武蔵野夫人の女性二人に思いをめぐらせると、恋ヶ窪という地名が切なくロマンチックに感じられます。



ルート③： はけの道コース【約 2.5km】  
 はけ（国分寺崖線）沿いの道を歩くと、たくさんの湧水にめぐり会えます。  
 湧水は水温の変化が少ないため、季節によって冷たく感じたり、暖かく感じたりします。

ルート②： こくぶんじ 恋のみち【約 5.0km】  
 「美しい日本の歩きたくなるみち 500 選（日本ウォーキング協会）」に選ばれました。  
 武蔵国分寺は、天平の時代に国の華にふさわしい四神相應の地といわれました。  
 ”お鷹の道・真姿の池湧水群”は東京都に2か所しかない全国名水100選のひとつです。都心から電車で30分ほどのところで、豊かな緑と湧水を楽しむことができます。  
 また、全国68か所で最大級の国分寺があった地であり、旧跡・文化財が多数存在します。

## 【『国分寺市環境基本計画』と連携したまちづくりの展開】

前述までのような豊富な地域環境資源も、急激な都市化の進展に伴い、これらのおかげがえのない財産は減少の一途をたどっているといえる。もちろん国分寺駅周辺地区も例外ではない。

その一方で、環境に対する市民の問題意識は、緑や貴重な生物の減少といった地域環境にとどまらず、大量生産、大量消費、大量廃棄といった社会の流れのなかで、物質的には豊かになった反面、大気汚染やその他の公害、ごみや資源・エネルギー問題などにもおよんでいる。また、市民の日常生活や事業活動が原因となる環境問題も多いことから、市民の誰もが被害者であると同時に、加害者にもなるという認識に至っている。

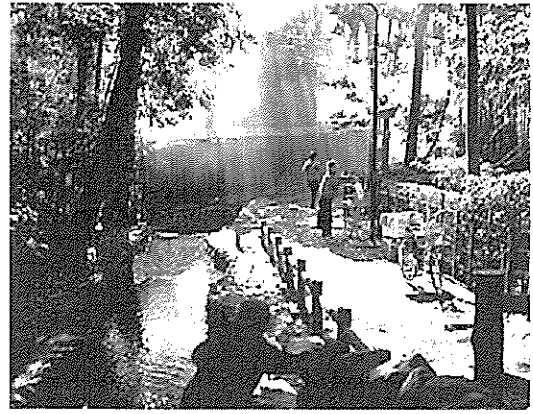
また東京都においては、環境負荷の少ない先進的な環境都市を実現するため、CO<sub>2</sub>の大量削減促進（カーボンマイナス東京10年プロジェクト）等が提案されていることから、当該地域においてもエコ・プランニングの取り組みが求められている状況である。

このような複雑で多岐にわたる環境問題は、行政の取り組みや市民、事業者による個別の対応だけでは解決できないことから、環境問題に対する取り組みを有効なものにするため、国分寺市では、地域の課題を地域で解決するため、市民・事業者・市が“協働”して“健康で恵み豊かな環境を享受し、将来世代へ継承する”ため、平成16年3月に『国分寺市環境基本計画』が策定されたところである。

国分寺駅周辺まちづくり構想の策定に際しても、上述のような理念や将来像等と連携を図り、市民・事業者・市が共通の認識のうえに立って、ともに考え、ともに行動しながら、国分寺らしい地域資源を活かしたまちづくりを進めていくことが重要であると思われる。

なお、『国分寺市環境基本計画』は、本来、上位計画の項で紹介すべきであるが、地域環境への取り組みの重要性に鑑み、本項で述べることとした。

### ■お鷹の道と湧水



### ■殿ヶ谷戸庭園

