

5. 北口再開発事業と連携した総合的まちづくりへの取り組み

(1) 国3・4・12号線の整備

【基本的な考え方】

- 北口駅前再開発事業を効果的に進める都市計画道路の早期整備
- 街路と沿道市街地の一体的整備の推進

1) 国3.4.12号線の現況

※道路諸元等は次ページの現況図1, 2、及びデータブックを参照

- 昭和40年の都市計画決定以来、36年が経過（昭和60年に駅前広場面積を変更）
- 総延長区間：約2,150m（内、約120mが小平市区間）
- 幅員：22m（国3.4.6号線以遠は16m）
- 総延長での接続道路の状況
 - ・国3.4.5号線と国3.4.6号線（西側）：前期事業化予定及び事業決定路線
 - ・国3.4.7号線：現道のない新設の都市計画道路
 - ・連雀通り：一般道路
- 異なる特性をもつ再開発事業区域～国3.4.6号線までの整備区間
 - ・OKストア・パークレーン区間：道路により二分される大規模商業施設
 - ・その他の区間：幅員4m未満の道路基盤（私道が多い）、小規模宅地が多い住宅、店舗の他、低未利用地も見られ、比較的低層建物が立地

2) 早期整備の意義（必要性）

- ① 再開発を契機に総合的なまちづくり（国分寺モールの整備）を促進する。
- ② 再開発で整備する駅前広場の整備効果を高める。
- ③ 再開発で整備する施設建築物（駐車場）へのアクセス条件の向上を図る。
- ④ 北口駅前通り再生への基盤条件（バス・自動車交通の転換）を整える。
- ⑤ 関係権利者の土地活用や生活再建等の意向に極力応え、円滑な事業推進を図る。
- ⑥ 秩序ある沿道土地利用と国分寺のシンボル景観の形成を実現する。

3) 国3.4.12号線の整備により期待される効果

- ① 国分寺市の地域イメージの一新
- ② 駅周辺及び沿道部の土地の高度利用化
- ③ 災害時の避難路と延焼を防止する防火帯の整備
- ④ 土地の適正な価格上昇による税収の向上
- ⑤ バス・自動車交通の集約化による市街地交通環境の改善

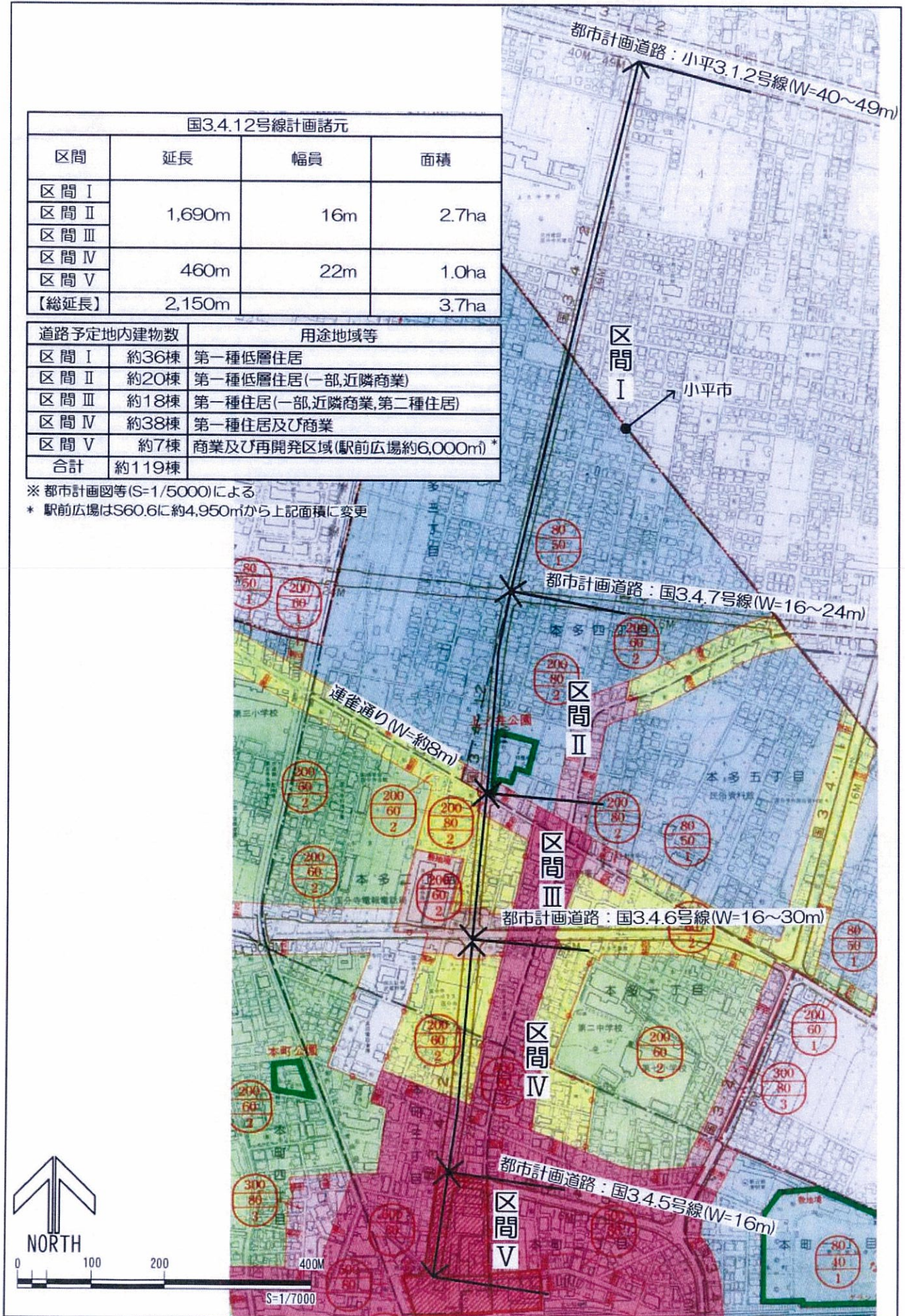
■国 3. 4. 12 号線全線区間の現況 (図 1)

国3.4.12号線計画諸元			
区間	延長	幅員	面積
区間 I	1,690m	16m	2.7ha
区間 II			
区間 III			
区間 IV	460m	22m	1.0ha
区間 V			
【総延長】	2,150m		3.7ha

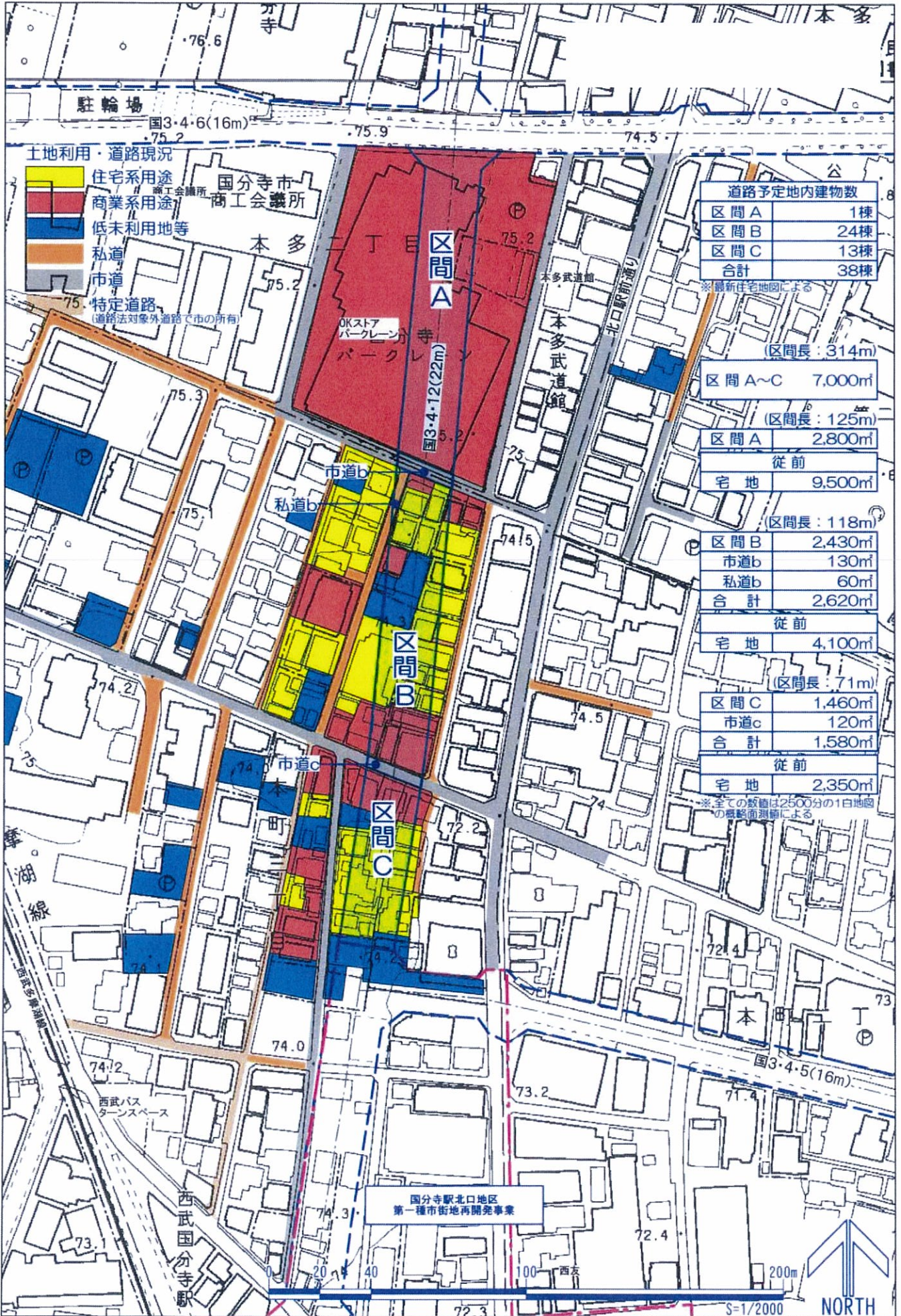
道路予定地内建物数	用途地域等	
区間 I	約36棟	第一種低層住居
区間 II	約20棟	第一種低層住居(一部,近隣商業)
区間 III	約18棟	第一種住居(一部,近隣商業,第二種住居)
区間 IV	約38棟	第一種住居及び商業
区間 V	約7棟	商業及び再開発区域(駅前広場約6,000m ²)*
合計	約119棟	

※ 都市計画図等(S=1/5000)による

* 駅前広場はS60.6に約4,950m²から上記面積に変更



■国 3. 4. 12 号線（駅前周辺区間）沿道地区の現況（図 2）



4) 優先整備区間の考え方

- 優先的に整備する必要がある区間として、再開発から連雀通りまでの区間を対象に、区間Ⅰのケースと区間ⅠとⅡを同時に整備するケースの2つを検討する。(連雀通り以遠は現道のない区間や接続道路がある為除く)
- 国 3.4.6 号線は、暫定的に平面交差の状況で供用されるため、区間Ⅰを整備した場合、西武バスは国 3.4.6～国 3.4.12 号線を経由し、新設駅前広場にアクセスするルートに変更されることが想定される。(図4)
- 但し、将来的に立体交差事業により国 3.4.6 号線が西武多摩湖線下部を抜けるアンダーパスとなれば、交差点Aでの右左折が困難となる。
- したがって、段階的な整備を前提に事業化検討をすすめ、連雀通りまでの区間(Ⅱ)は、連雀通り経由などバスルート再編の可能性を含め、事業実施時期等を再度検討する。



5) 沿道地区整備の考え方

- 優先整備区間（再開発から国 3. 4. 6 号線までの区間）を対象に整備方策等の検討を行う。現道のない市街地を通る都市計画道路の整備は多くの困難性を抱える為、以下に示す二つの案（案 1・案 2 は次頁参照）について比較検討を行った。
- 道路を買収方式で整備する【案 1】は、総事業量は小さい上、早期整備の可能性は高い。しかし、整備後の土地利用、交通環境、街並み等の観点では課題も残る。また、道路区域にかかる人々は立退きを余儀なくされ、住み慣れた土地から離れざるを得なくなる。
- これに対して、道路と沿道市街地を一体的に整備する【案 2】では、整備期間や事業量等が課題となる。しかし、基本的には、住民等の居住・営業が継続されることや「国分寺モール」と呼ぶに相応しい風格ある街並み、複合市街地として賑う都市空間の形成を図るためには、【案 2】が優れている。また、長期的な経済効果による税収アップ等も期待される。
- したがって、今後はこのようなメリット・デメリットや地元意向等を踏まえると共に、両案を市の負担額や整備効果の点から詳細に検討した上で、整備方策等を決定することが望ましい。

■ 整備方策等の比較検討

検討案	案 1 道路のみを整備	案 2 道路と沿道市街地を一体的に整備
事業方策	用地買収方式による事業 (街路事業)	区画整理等の換地手法を用いた街路事業 (沿道区画整理型街路事業等)
土地利用	× 建築困難な小規模敷地や奥行の狭い不整形街区が形成される。 駅前に対応しい土地の合理的利用が難しい。	○ 区画道路に囲まれた整形街区が形成される。 沿道と周辺を含めて基盤整備されるため、土地の高度利用が可能となる。
交通	× 狭隘道路との鋭角交差点等が多数発生し、通行上危険である。	○ 見通しが良く安全な道路や交差点に改善される。
街並み形成	× 不整形敷地に住宅・店舗等のペンシルビルが建ち並ぶ雑然とした街並みとなる。	○ 低層部を店舗等に利用した建物が整然と建ち並んだ街並みが形成される。
地権者への影響	× 用地買収方式のため、地権者の多くは継続居住できなくなる。	○ 事業区域内の土地の交換・分合を行うものであり、従前地権者は地区内で生活・営業できる。
早期整備	○ 国 3. 4. 12 号線の道路区域にかかる地権者等の合意が得られれば、早期整備が期待できる。	× 事業区域は国 3. 4. 12 号線沿道と周辺まで含むため、多数権利者等の合意形成が必要となり、案 1 と比べて一般的には、整備まで時間を要する。
事業費等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 案 2 に比べると、事業量はやや少ないと考えられる。(※) ・ 国 3. 4. 12 の用地買収及び補償額は概算で約 50 億円（再開発区域を除く国 3. 4. 6 号線までの区間） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業区域が広がるため、案 1 に比べて、事業量は大きくなる。(※) ・ 駅周辺整備の経済効果は大きく、長期的な税収アップが期待できる ・ 国 3. 4. 12 を用地買収方式で整備した金額に準じて、市は公共管理者負担金を支出
	(※) 案 2 は事業後の地価上昇率等によって、総事業費や市負担金等は変わるため、詳細な検討が必要となる。	

■ 参考：各事業の適用イメージ

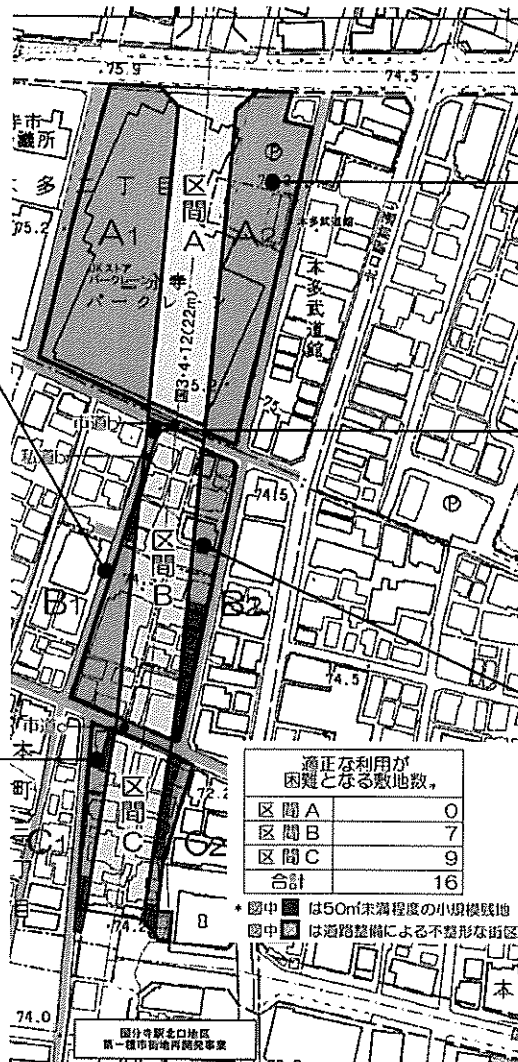
街路事業

案1

- 都市計画事業として用地買収によって行われる事業

特にB1~C2街区は形状や敷地規模の問題に加え、私道も多く、幅員も狭い

小さく不整形な敷地が残れば建築が困難



区間AのOKストア・パーキングはA1とA2街区に2分され、適切な商業施設の建築が困難

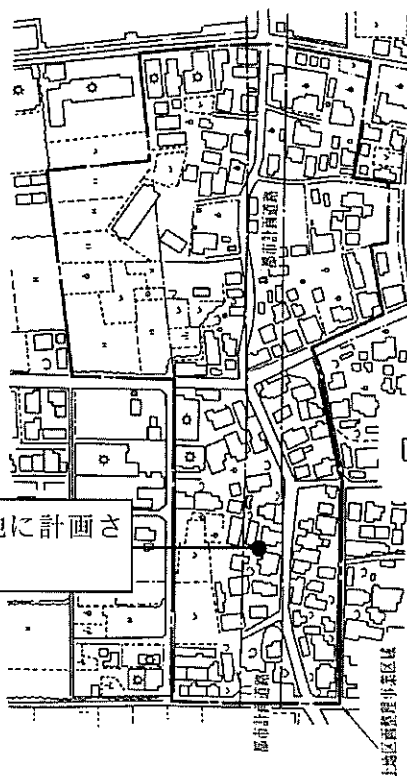
細い道路が鋭角に接続する危険な交差点が多く発生

街区形状や敷地も不整形となり、適正な土地利用が見込めない

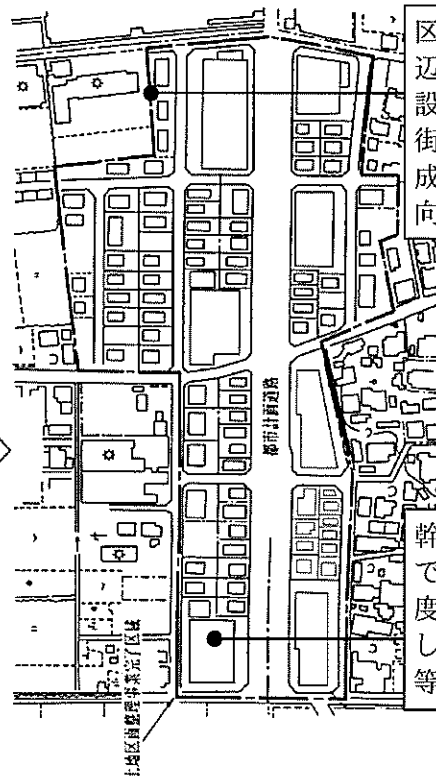
沿道区画整理型
街路事業

案2

- 土地区画整理事業の活用により、都市計画道路と沿道市街地を一体的に整備する
- 公共施設管理者負担金に基づく街路事業



現道のない市街地に計画された都市計画道路



区域を沿道周辺まで含めて設定し、柔軟に街区基盤を形成し、地権者意向に定める

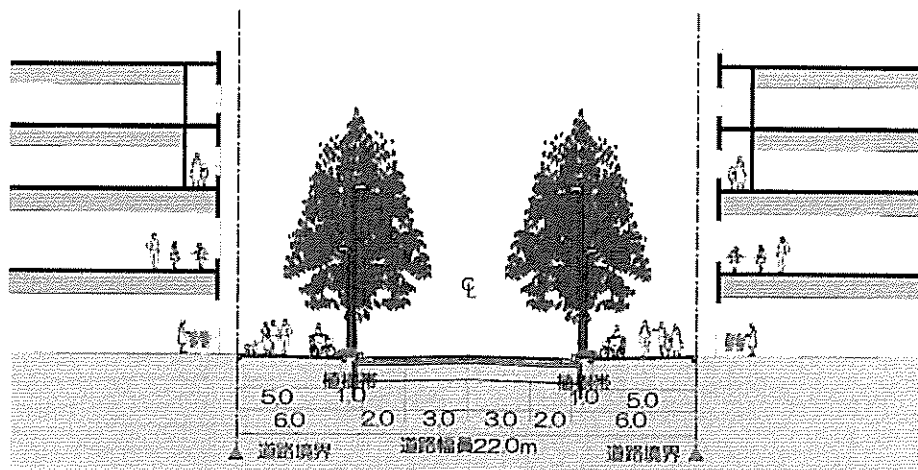
幹線道路沿道では土地の高度利用を促進し、共同化事業等を誘導

6) 沿道地区の一体的整備イメージ

- 道路と沿道市街地を一体的に整備する事業の場合、的確に整備効果を高めるには、沿道部の用途変更、一定ルールによる街並みコントロールなど、適正な規制誘導策が必要となる。
- 以下にその参考イメージとして、国3.4.12号線の標準断面及び道路整備と沿道土地利用の望ましいあり方について例示する。

■国3.4.12号線の標準断面

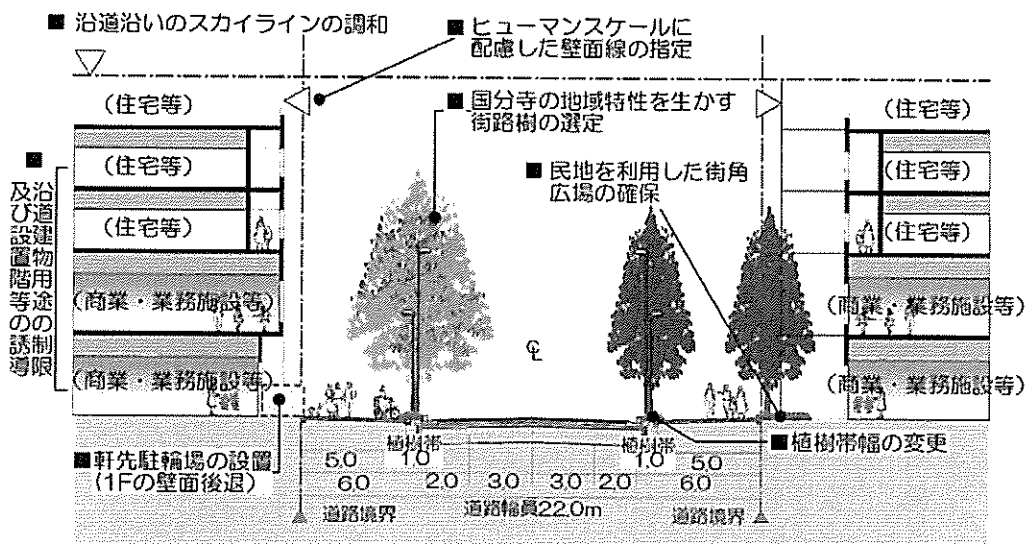
- ・ 車線数は2、車道幅員は3.0m (4種2級相当)とし、停車需要に配慮し、2.0mの停車帯を設ける。
- ・ 歩道幅員は、6.0mとする。道路標識、横断防止柵、車止め等を考慮しても、道路構造令で定められている「自転車歩行者道」の標準幅員4.0mは十分に確保される。



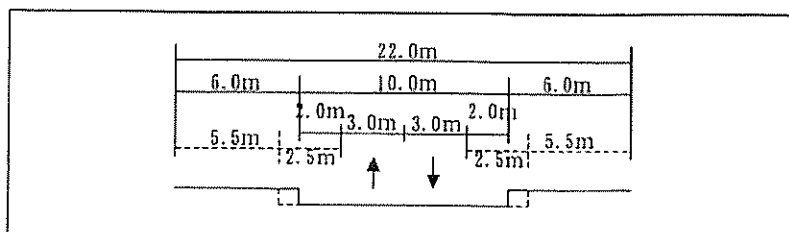
【国 3.4.12号線の標準断面】

■沿道部の発展イメージ

- ・ 沿道の宅地部分では、標準断面に加え、右図に例示したような発展イメージが考えられる。
- ・ また、公共空間及び沿道建築物におけるユニバーサルデザインの積極的な導入も必要とされる。



- ・ 更に、再開発との関係では、交通機能等の分散化を図った場合、再開発内をバスの転回及びタクシーの乗降・滞留スペースは国3.4.12号線路側で対応するケースも考えられる。(右図参照)
- ・ この場合、歩道0.5mに縮小して、バス停車帯を2.5m確保することで可能となる。



【バス乗降機能を付加した場合】

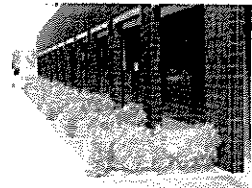
■沿道部との一体的な整備メニューの検討及び参考事例

A ヒューマンスケールな活気ある横丁空間の演出

・セットバック空間を確保し、看板等の歩道への侵食を防ぎ、有効な歩行者空間を確保すると共に、一定の秩序ある空間を形成



看板などは歩道側で定める
セットバックにより開放的な空間でも秩序を形成

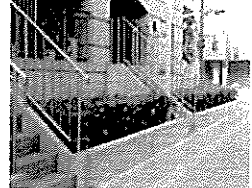


沿道部との一体的な整備メニューの検討及び参考事例



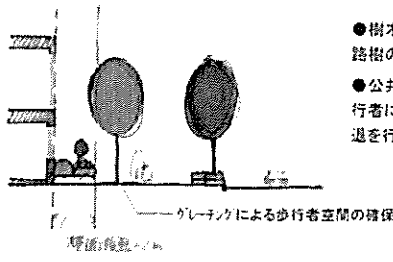
壁面後退設定と緑化推進の誘導

修景に対する負担を配慮し、街区奥行きを踏まえた壁面後退を設定し、後退部内を緑化(例 一律に2m以上とし、奥行き15m以下は奥行き長の10%以上、10m未満は敷地内で緑化を誘導)

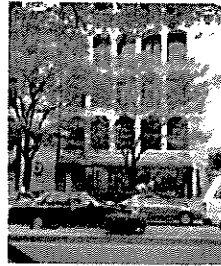


沿道部との一体的な整備メニューの検討及び参考事例

B 街路樹の千鳥配置と宅地内での緑化誘導による緑と調和した沿道景観の形成



- 樹木によるスクリーン効果を狙った街路樹の千鳥配置
- 公共側でのしつらえに加え民地側でも歩行者にやさしい歩道空間を補う為、壁面後退を行い、後退部の緑化誘導を図る

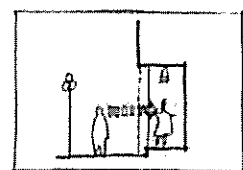
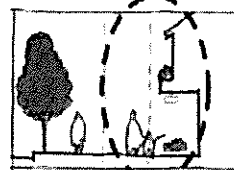
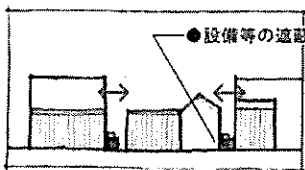
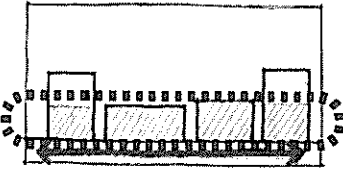


グリーンによる歩行者空間の確保

壁面後退メニュー

C 歩いていて楽しい沿道ショッピングができる街なみの形成

歩行者の増加が見込まれるため、車だけでなく歩道を歩く人を意識した店舗づくりが必要

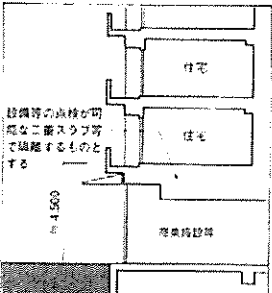


- 街並の連続性・賑わいの連続性に配慮
- 開放的な沿道景観を演出するため、店内が見える透透性のある壁面の利用や隣接建物とのデザイン調整等を誘導

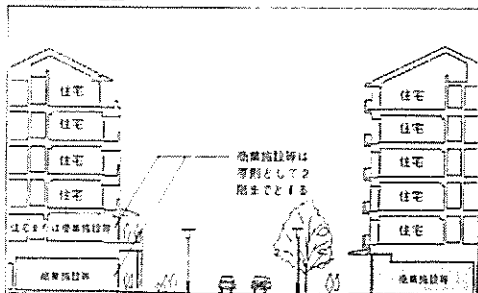
- ヒューマンスケールに配慮し、境界領域を工夫して楽しさを演出

- 沿道に対し大きく向けたショーウィンドウやシャッター等を工夫し、夜間を含めた賑わいを演出

商業施設等の高さ



商業施設等の位置

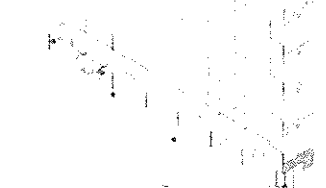


沿道部との一体的な整備メニューの検討及び参考事例



沿道部との一体的な整備メニューの検討及び参考事例

沿道部との一体的な整備メニューの検討及び参考事例



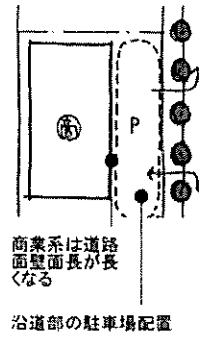
沿道部との一体的な整備メニューの検討及び参考事例



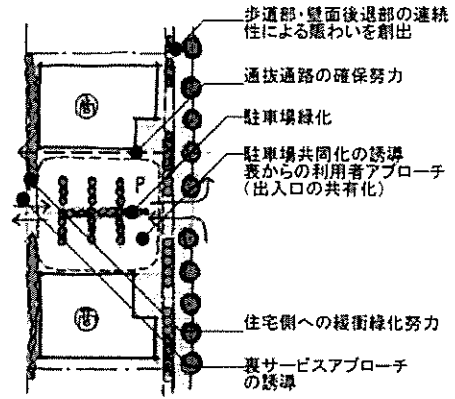
沿道部との一体的な整備メニューの検討及び参考事例

D

駐車場の集約配置及び共同利用化を誘導
利用者アプローチ廻りを含めた外構の協働化を誘導



誘導



E



ストリートファニチャー等の種類と設置方針



「街」の魅力を高めるための施策として、
1. 歩道の快適性を高めるための施策
2. 公共施設・店舗・住宅等の設置誘導
3. 公共施設・店舗・住宅等の設置誘導



※屋外広告物等による沿道景観について

● 現行条例・基準 参考資料1参照

● 現状 乏しい沿道緑環境、色彩の氾濫等

● 主な問題点

- ・物販系店舗が林立(特にディスカウントショップ等)
- ・管理体制が不十分(特に野立広告等)
- ・「共有する」沿道景観の認識不足
- ・強化規制の立地条件に対する事業性への不安(厳しい場合、地権者・事業者共に反発の可能性)



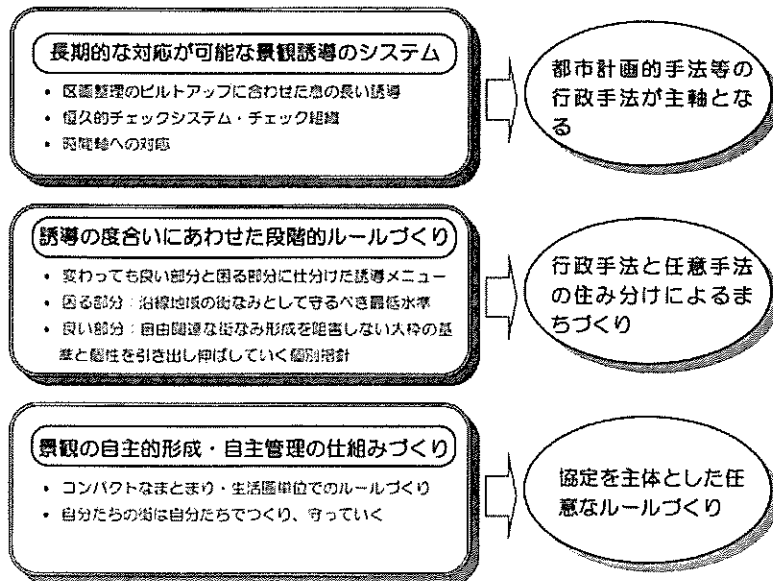
● 誘導方策(案)

← 誘導



- 1 氾濫を助長する赤系広告物を暖色系に誘導(熟成した暖沢林の緑と赤の補色関係を利用すれば暖色系でも赤系同様の効果)
- 2 緑によるスクリーン効果(雑草緑化、暖沢林活用、街路樹の樹種・配置による遮蔽)
- 3 啓蒙活動によるイメージの相乗効果(低質なデザインの自然淘汰に期待)

■ 整備メニューの実施に向けた誘導方策の基本的考え方



7) 国3・4・12号線事業化推進の考え方

沿道における街区単位の土地・建物現況分析や関係権利者への意向調査の実施等を踏まえ、次のような考え方で国3.4.12号線の沿道市街地整備と街路事業の一体的な推進を図り、北口再開発事業が効果的に進められるよう連携していく。

①第三次事業化計画の位置づけを踏まえた重点化

- ・国3.4.12号線は、東京都の多摩地域における都市計画道路整備方針の第三次事業化計画（今後10年間：平成18～27年度）において、「優先整備路線」（市施行、国分寺駅から国3.4.6号線まで、延長460m）に位置づけられた。
- ・よって、今後10年間の事業化を目的に、市が主体となり、市内の都市計画道路網の中でも重点を置いて国3.4.12号線の街路整備を推進していく。

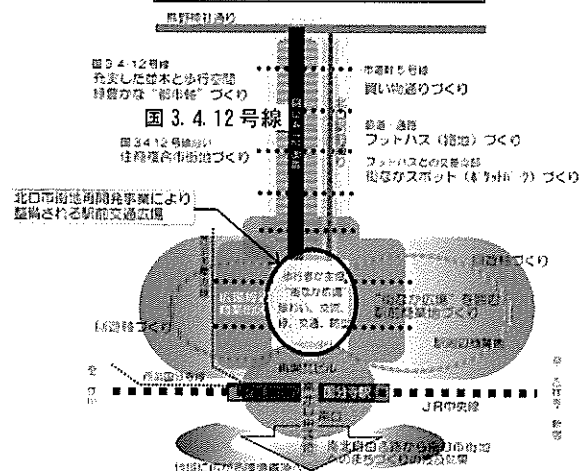
【多摩地域における都市計画道路整備方針 第三次事業化計画の「優先整備路線」】



②まちづくり構想における役割と整備効果の明確化

- ・国3.4.12号線は、まちづくり構想において“国分寺駅北口地区へのメインアクセス軸”、“国分寺モールを形成する都市景観軸”、“北口駅前通り（市道幹5号線）との間で人々が行き交う商業業務軸”となる道路としての役割を有する。
- ・国3.4.12号線の整備により、沿道では地域イメージを一新する景観形成や土地の有効・高度利用の促進、市街地交通環境の改善、防災性の向上など、北口地区の価値やポテンシャルの向上が期待できることから、地区住民等により広く国分寺市民にその位置づけ・役割・必要性を明らかにして、早期事業化を目指す。

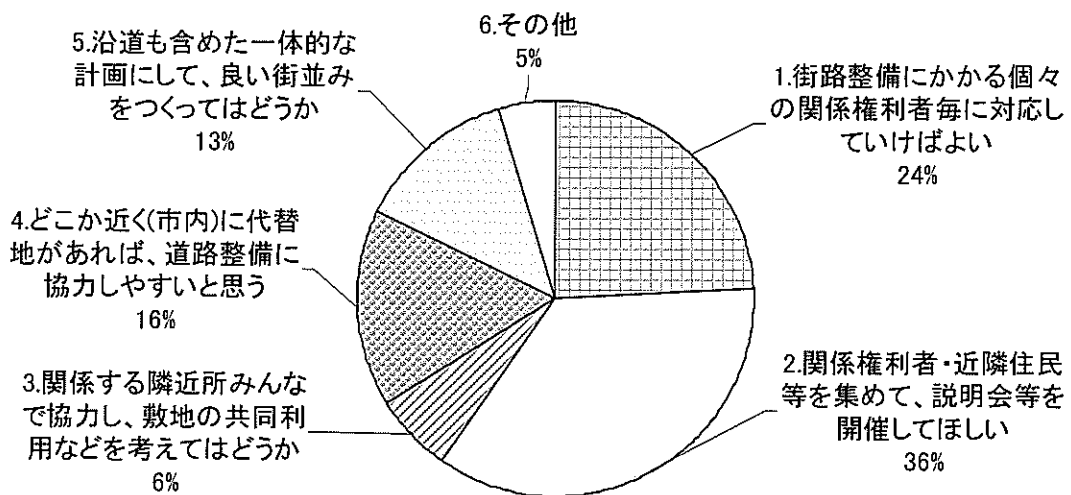
都市構造概念図
(国分寺モールの北側)



③関係住民・権利者への意向調査結果から

- ・長期にわたる建築規制、建築物の老朽化、低層住宅等が大半を占め低効率の土地利用等から、事業化への不安又は不信感があるものの、市に対して「事業化するのであれば早期に責任を持って進めるべき」や「早期に説明会等開催への要請」もある。
- ・よって、優先整備路線の位置づけやまちづくり構想における整備効果等の周知・説明とともに、事業主体である国分寺市との信頼関係を構築しながら進めていくことが不可欠である。

問5: 国3・4・12号線の整備を推進する上で、国分寺市はどのようにして進めていくべきだと、あなたはお考えになりますか(複数回答可)。



④沿道地区まちづくりへの展開（推進地区の指定、まちづくり活動等の実施）

- ・まちづくり構想策定会議から条例に基づく「まちづくり協議会」への移行と併せて、まちづくり構想を市民や地区関係者等に広く周知を図るとともに、より一層の理解・協力を求めていく必要がある。そして、まちづくり構想の重点事業のひとつとして、国3.4.12号線沿道をまちづくり推進地区に位置づけ、協議会又は検討部会等を発足させ、街路と沿道との一体整備の実現に向けてまちづくり活動をスタートさせたい。
- ・そのため、まず沿道住民・権利者への継続的な働き掛けとともに、沿道街区を含む周辺地区へのアンケート調査（第二弾）とまちづくり活動への参加を促し、沿道周辺地区等も含めたまちづくり活動組織をつくり、国3.4.12号線沿道地区の将来像（景観形成や土地利用等）の明確化や沿道地区まちづくり計画を策定していく。

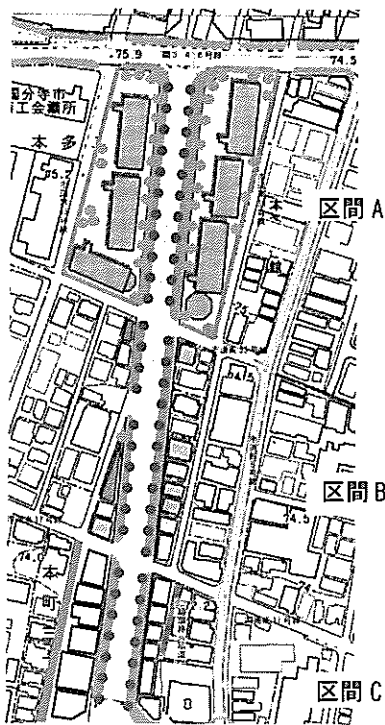
⑤民間開発や共同化、換地手法導入等の可能性の検討

- ・前述のまちづくり活動を通じて、国 3. 4. 12 号線整備に係る大規模敷地（OKストア街区）における街路との一体的な開発整備のあり方や、街路事業により生じる再建がし難い沿道敷地（小規模、不整形）等における共同化事業等の可能性などを検討していく。
- ・同時に、周辺土地所有者の協力や関係権利者の意向を踏まえて、代替地の確保や換地手法の導入の可能性についても検討する。

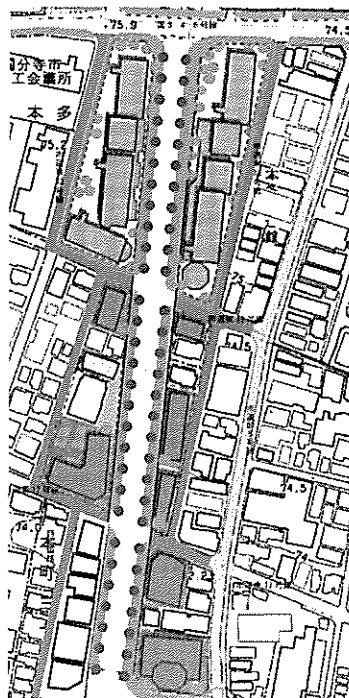
⑥沿道市街地整備に向けたまちづくり誘導の実施

- ・まちづくり協議会等の活動成果（沿道地区の将来像やまちづくり計画）の地元合意の形成、並びに、沿道街区での大規模民間開発や小振りな共同化事業の実現に向け、国 3. 4. 12 号線の事業化にあわせてまちづくり誘導に取り組む。
- ・具体的には、沿道地区の都市計画変更（用途地域や容積率の緩和を含む）や地区計画の活用などによる規制・誘導を図り、沿道市街地整備の実現を支援していく。

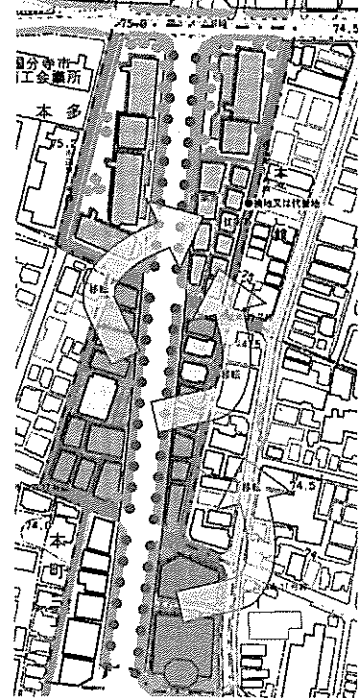
○沿道敷地の整備イメージ
⇒街路事業+沿道敷地で
の適切な個別建替誘導



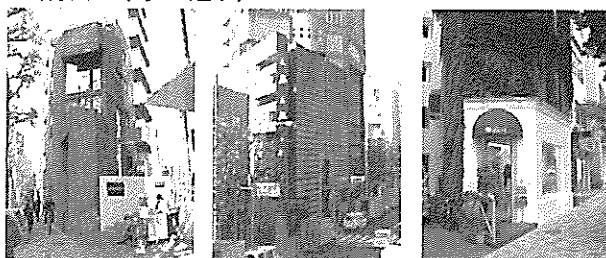
○沿道街区の整備イメージ
⇒街路事業+沿道街区単位でのまち
づくり誘導
(区間 BC) +民間開発事業 (区間 A)



○沿道地区の整備イメージ
⇒区画整理手法の導入
(区間 BC の整備に際して
A 街区一部敷地の活用など)



- 幅員整備により三角形の敷地も生じるが、その形態特性を活かし、個性的な街並み形成を意識した建築デザインによる商業施設等へ建替え
- 下の写真は不整形な小敷地でも街並み形成に寄与している建築物の事例（青山・キラートリ）

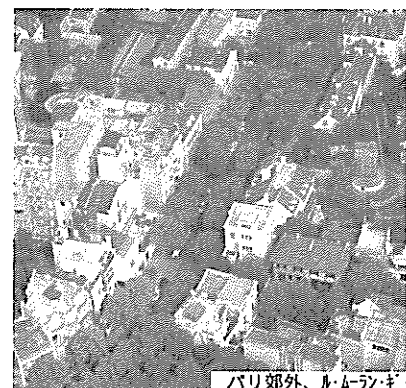


塔の家

美術館

ブティック

●並木の高さ程度の街並みの誘導イメージ



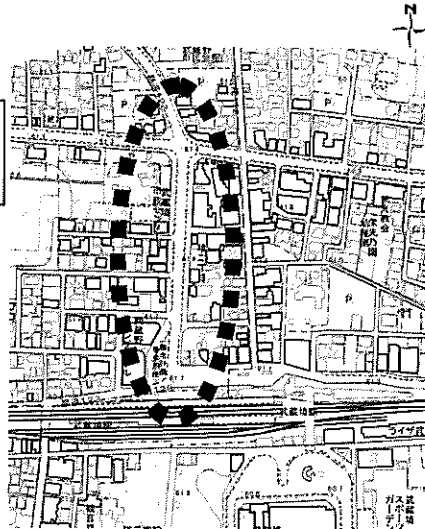
バリ郊外、ル・ムラン・ギヤット

⑦事業スケジュールの明確化

- ・第三次事業化計画（今後10年間：平成18～27年度）の「優先整備路線」（市施行）の位置づけから、当面5年間の短期的な対応とその後の中期的対応の二段階の事業スケジュールを明らかにしながら、実現プログラムへ反映させていく必要がある。
- ・ここでは、短期的には沿道地区まちづくりの推進期間とし、目標としては都市計画の諸手続きに入るための準備期間と捉える。そして中期的（後半5ヵ年）には地区計画の決定から民間開発や建替え、街路事業としては用地買収から工事着工を目標とする期間として捉えることとする。

幅員22m街路の整備事例

武3.3.23号線
武蔵境駅北口（武蔵野市）



北側から見る



J R中央線側から北側を見る

⑧事業費縮減に向けた取り組み

- ・国3.4.12号線（計画幅員22m、延長約314m）の整備面積は約7,000㎡、宅地の買収面積は約6,600㎡、移転補償等にかかる建物は約40棟で、街路単独事業で線的に整備した場合の総事業費は約50億円が見込まれている。
- ・よって、次のような工夫によって事業費の縮減を図っていくことを検討する。
 - * 並行する既存道路の取り込みによる宅地買収面積の削減策や、再建不可能な小敷地・不整形敷地を減らす工夫により残地補償や移転補償費等の削減を図る方策の検討、更に、街路の計画線形の変更等の検討も考えられる。
 - * 市内移転希望の権利者も多いたちから、事業協力を得るため近くに移転できる整備手法の導入や代替地（市有地等）の確保も検討し、円滑な事業推進や移転補償費の削減を図る。

⑨財源の確保

- ・「国分寺市長期総合計画（H19～28）」では、北口駅前再開発事業の推進とあわせて、まちづくり構想についてもその実現に向けて具体的な施策展開が位置付けられている。
- ・よって、市施行の基幹事業としてまちづくり交付金の導入や、一体開発型街路事業等の導入によるまちづくり活動への支援や適切な民間開発投資を誘発していく。

(2) 北口周辺地区の道路整備

【基本的な考え方】

- 国分寺駅周辺地区では、北口再開発事業の効果的推進と事業後の交通流の変化等に適切に対応するため、北口周辺地区の主要な区画道路の改良と交通流の整序化が必要である。そこで、本市まちづくり条例において「道路中心から 4.5m 以上後退し、整備すること」と定めている右図に示す「国分寺駅周辺の道路」を活用又は見直すことにより、安全で快適な交通環境の形成に資する主要な区画道路として整備していく。また、特に北口再開発事業との一体的整備が必要な区間については重点路線に位置づけ、規制誘導とともに事業を導入して道路整備を推進する。
- 主要な区画道路のネットワーク形成に際しては、通過交通の抑制や交通流整序のために必要な幅員構成とするとともに、買い物客や駅利用者等の歩行空間の確保と、複合市街地にふさわしい街並み形成を誘導しながら、北口再開発事業や駅周辺まちづくりとの連携を図った道路空間として整備していく。



1. 国分寺駅周辺にふさわしい安全で快適な「幅 10 m の道路空間」の整備

- ・ 既存道路網を活かした公道と壁面後退部（宅地）による一体的な道路空間づくりとして、市と沿道関係者が協働で整備する。
- ・ 幅員（道路空間）の構成は、自動車の通行に必要な 1 車線 3 m を確保し、交互交通を前提とすると、車道の幅員は 6 m 以上が原則となる。また歩道等の歩行者空間は、別図に示すことを考慮すると幅 2 m を確保したい。よって両側に歩道等の歩行者空間を設けることを前提とすると、道路全体の幅は 10 m（2 車線車道 6 m + 歩道等歩行者空間 2 m × 2）の空間整備が目標となる。

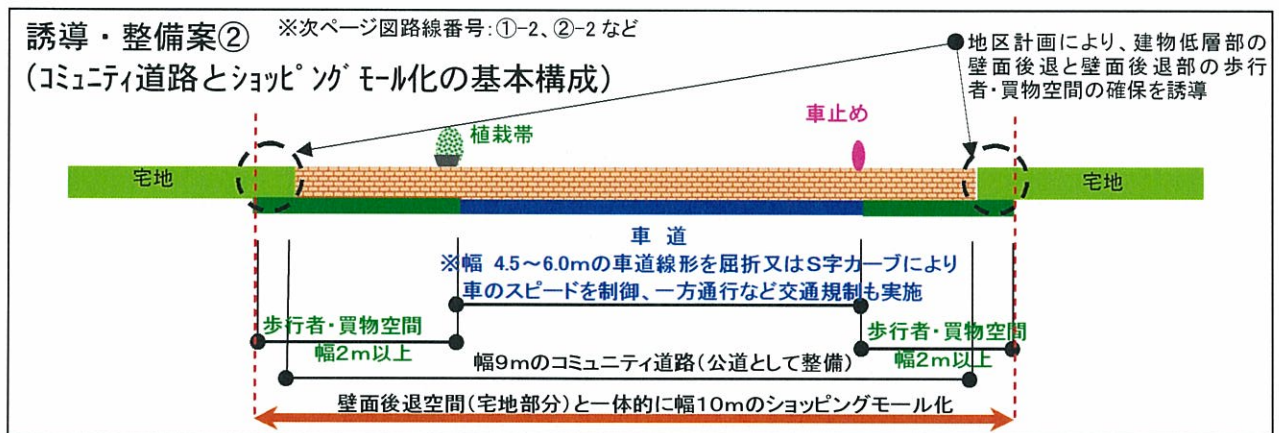
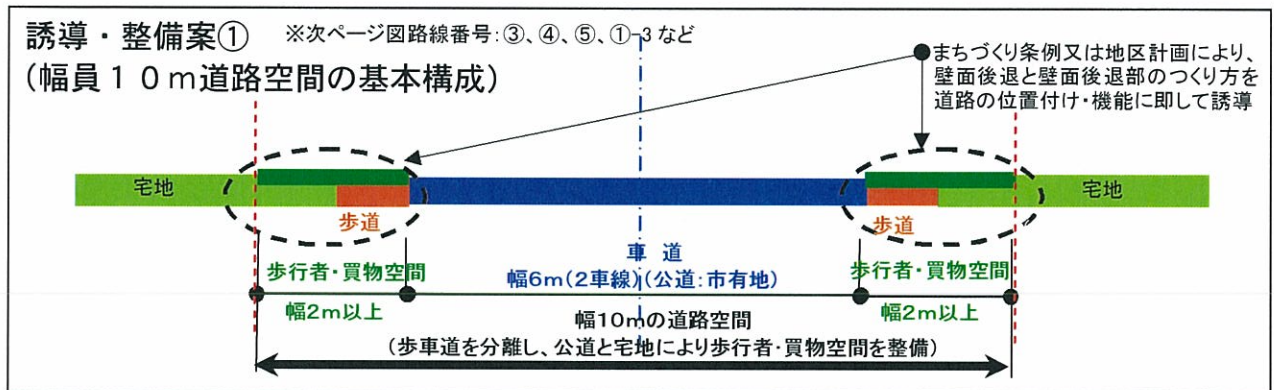
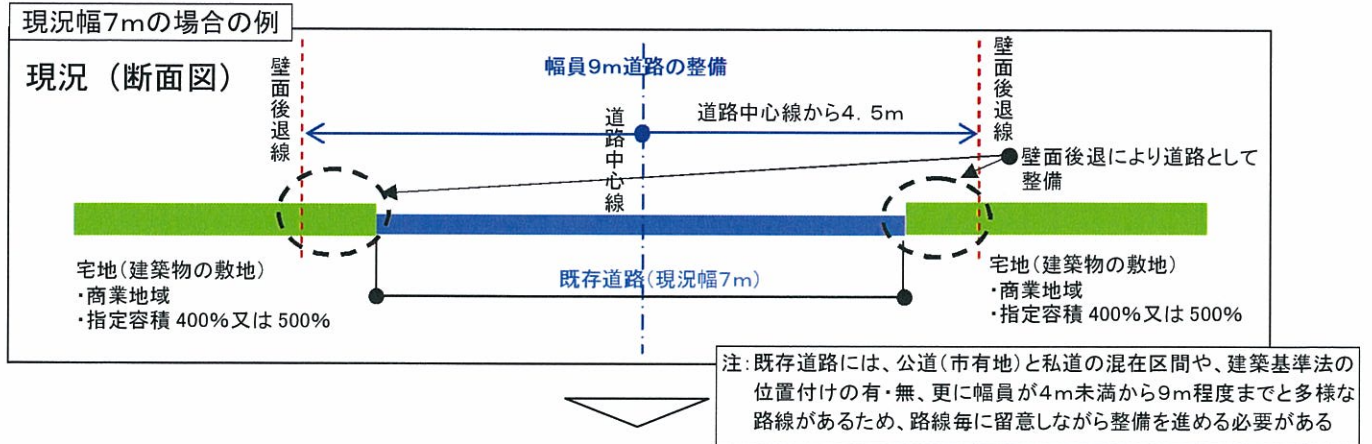
2. 駅北口広場周辺の集散交通（自動車、歩行者等）を適切に処理するためのネットワーク形成と道路交通機能の整備

- ・ 本まちづくり構想における「内環状道路」のネットワーク形成を図る。
- ・ 主要な歩行者・買物動線は「コミュニティ道路」（歩車共存道路）として整備し、賑わいのあるショッピングモール化を誘導する。
- ・ 西友ストア等が位置する街区の外周 3 方の道路は、国 3. 4. 5 号線を軸に P 字型で交通処理する道路（歩車道分離）として整備する。
- ・ その他道路は、商業地内の主要な区画道路（幅 6 m 以上）として整備し、更に、公道の現況幅員と沿道土地利用に応じた壁面後退距離を誘導し、歩行者・買物空間の拡充を図りながら、全体として幅 10 m の道路空間機能を確保する。
- ・ ただし、車両の通行が無い（出来ない）区間や行き止まり区間等については、幅員 4 m 程度の歩行者通路機能の整備や、幅 4 ~ 6 m の区画道路機能の整備を別途検討できることとする。

3. 歩車道分離による交通安全対策、歩行者主体の道路づくり、連続的な買物空間の確保を図った幅員構成

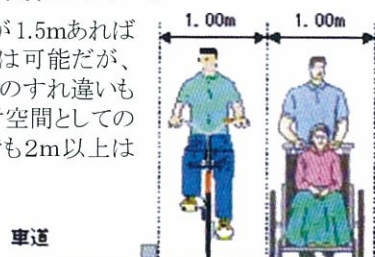
- ・ 幅員 6 m 以上の車道（公道、2 車線）整備を基本とする（ただし、一方通行規制の場合はその限りではない）。
- ・ 車道の両側に、原則として幅 2 m 以上の歩行者・買物空間（公道の歩道 + 壁面後退した宅地部分）を整備する。
- ・ コミュニティ道路（車止め等で歩車分離）と壁面後退空間（宅地）の一体的な整備によるショッピングモールづくりを推進する。

■ 北口周辺地区の道路（国分寺駅周辺の道路）の幅員構成と空間整備の考え方



■ 歩道幅員2m確保について

歩道は、有効幅員が1.5mあれば人と人のすれ違いは可能だが、車椅子や自転車等のすれ違いも考慮すると、歩行者空間としての有効幅員は最低でも2m以上は必要とされている



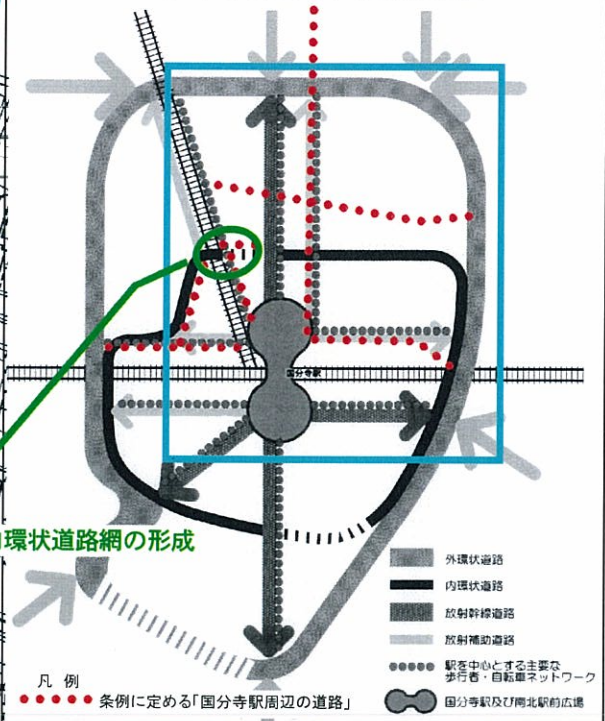
■ コミュニティ道路の事例



■ 北口周辺地区の道路（国分寺駅周辺の道路）の路線・区間別の整備方針（案）

- 「赤」は路線・区間別の誘導・整備方針と幅員構成案
- 「緑」と「青」はその他の道路網整備案を表示
（「国分寺駅周辺道路」として新規追加を検討する区間）

「まちづくり構想」における
道路・歩行者空間等の整備方針図



⇒幅9m以上道路整備（歩車道分離）
・自動車交通処理（幅6m車道）+歩道（幅1.5m以上）の整備で歩行者安全対策
・又は、現道幅員7.5m+壁面後退で歩行者空間（幅2m以上）の確保を誘導

路線番号①：市道幹5号線
延長約610m、幅員7.40~7.75m
42-1-1、指導実績43件

⇒コミュニティ道路整備（歩車共存）
・幅9mのコミュニティ道路整備と併せて、沿道建物低層部の壁面後退により、歩行・買物空間の充実した幅10mのショッピングモールづくりを誘導

路線番号⑦：私道
延長約65m、幅員約4m
42-1-5、指3件
※現在は行き止まりのため、整備すべき幅員構成等は地区計画の地区整備計画（地区施設）の検討の際に別途定めることとする

⇒内環状道路の整備（歩車道分離）
・駅を中心とするリング状道路網形成のため、車道6m+歩道1.5mで歩車道分離（幅9mの公道整備）を図り、加えて沿道50cm以上の壁面後退により、片側幅2m以上の歩行者空間を確保

■区画道路網（幅6m以上）の整備
■主要な区画道路として整備

路線番号⑥：市道東17号線
延長約545m、幅員2.727~7.23m
42-1-1+43ただし書、指17件
⇒幅6m道路整備+歩行者空間確保
・地区内集散交通処理、消防車活動軸
・6m区画道路を軸に壁面後退で片側2m以上の歩行者・買物空間を誘導

■本町2-10街区東側道路の整備（主要な区画道路として整備）

⇒現道+壁面後退で一体的なショッピングモールづくり
・既存道路を軸にコミュニティ道路を整備し、併せて沿道建物の壁面後退により歩行者・買物空間を拡充し、全体として幅10mのショッピングモール化を誘導

⇒幅4m（歩行者通路等）
・歩行者回遊動線の確保
※車両の通行は無い区間とする

路線番号④：市道東21号線
延長約109m
幅員5.46~9m
42-1-1、指6件

路線番号⑤：市道幹5号線
延長約220m
幅員5.53~9m
42-1-1、指8件

路線番号③：市道東3号線
延長約105m
幅員5.454~6.76m
42-1-1、指5件

路線番号②：市道東14号線
延長約310m、幅員2.50~9m
42-1-1+2項+無、指18件

⇒現道+壁面後退で幅10mの道路空間を整備（歩車道分離）
・車道幅6mに加え、残りの市有地と沿道建物の壁面後退で片側2m以上の歩行者・買物空間を誘導し、歩車道分離を図る

花沢通りから駅前への自動車交通を花沢通りへ戻す（広場内への通過交通を排除する）道路網の形成

⇒幅12m道路空間機能の整備（歩車道分離）
・車道幅6m以上+歩道等歩行者空間を片側3m以上確保+建物低層部の壁面後退により歩行者・買物空間の拡充を誘導

国3・4・5号線（内環状道路）と再開発事業区域をネットワークする逆P字型の道路網を形成

(3) 駐車場の整備

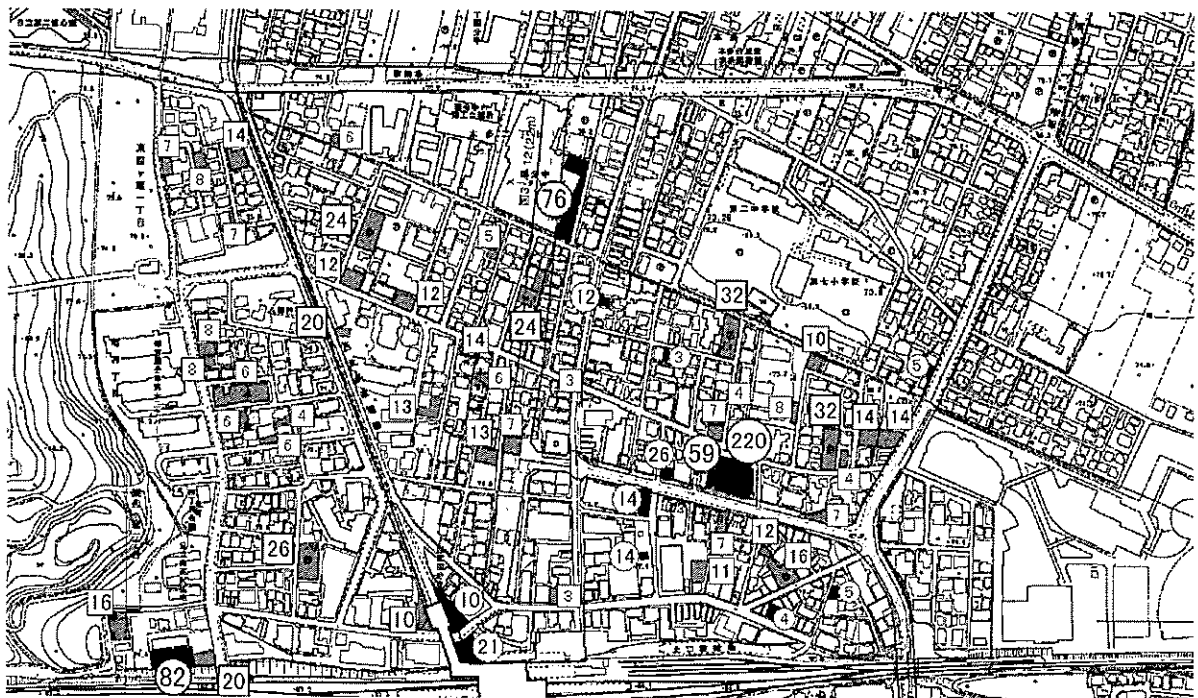
【基本的な考え方】

- ① 北口再開発区域へのアクセス性を高めつつ、周辺道路への路上駐車を抑制するため、北口再開発で整備する施設への自動車及び自動二輪車の利用に対応できる駐車場を整備する。
- ② 北口再開発を契機として、市民の誰でもが訪れやすい駅周辺のまちづくりを進めるため、高齢者や障害者の送迎や大きな荷物のある買い物など、一定の自動車利用に対応できる駐車場を整備する。

1) 駐車場の現況

- ・国分寺駅北口エリアには16ヶ所、合計約560台分の駐車場（月極専用を除く）がある。このうち、北口再開発区域周辺（概ね200m圏）の駐車場は12ヶ所、合計約400台分である。
- ・さらに、北口再開発区域周辺で、かつ利用が当てにできる規模の駐車場として20台以上の駐車場についてみると、3ヶ所、約300台分（再開発区域内の暫定駐車場を除く）となる。
- ・なお、北口再開発区域内には2ヶ所、約30台分の暫定駐車場が設置されているが、満車になる機会は少ないようである。

■ 国分寺駅北口エリアの駐車場の分布



月極駐車場



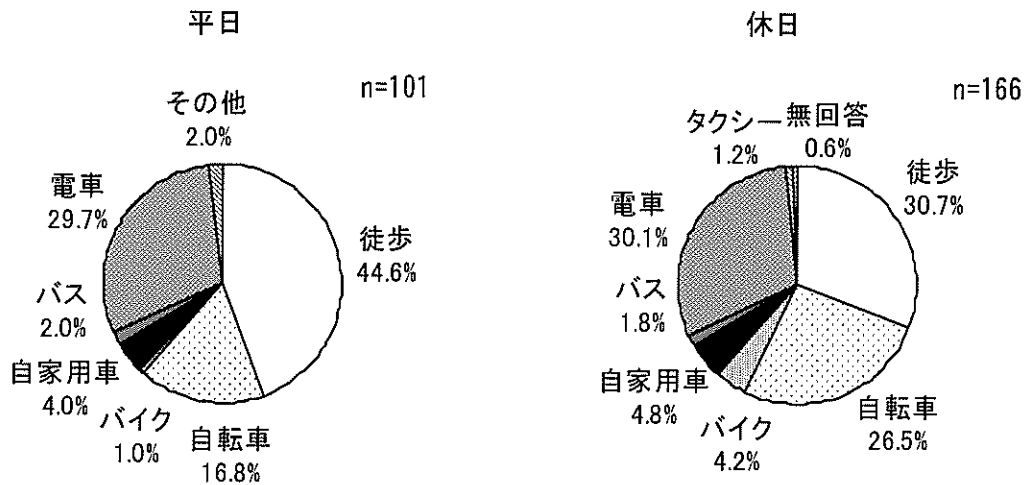
時間貸駐車場

□内の数値は月極、○内は時間貸の駐車台数を示す。

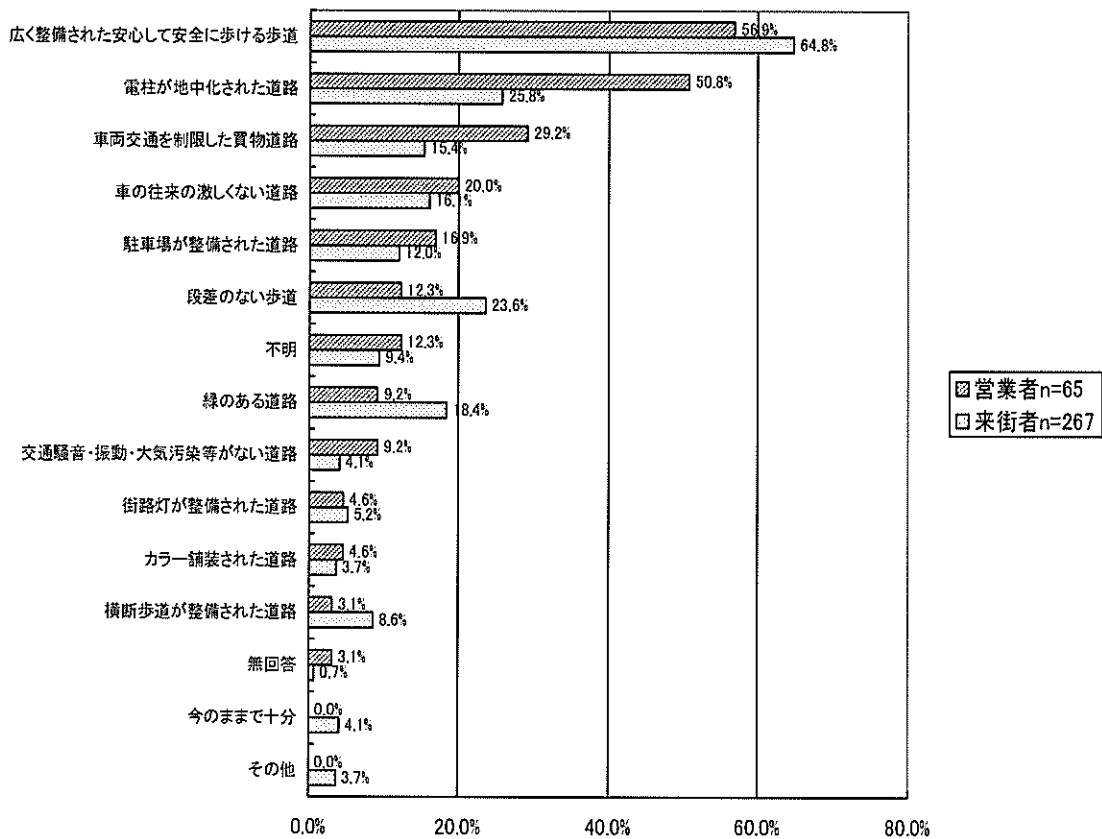
出典：「まちづくりデータブック」による。

- ・北口駅前通り商店街の来街手段をみると、自家用車は平日 4.0%、休日 4.8%となっている。割合としては少ないが、大きな荷物のある買い物など、商店街には一定の自動車利用のニーズがあると云えよう。
- ・しかしながら、北口駅前通りの営業者、来街者はともに、主要来街手段である歩行者及び自転車を重視した道づくりが重要としており、商業活性化施策としての駐車場整備の優先順位は低いものとなっている。

○ 北口駅前通りへの来街手段



○ 北口駅前通りにとって望ましい道路状況 (3つまで複数選択)



出典：「北口駅前通り沿道営業者アンケート調査、来街者インタビュー調査」

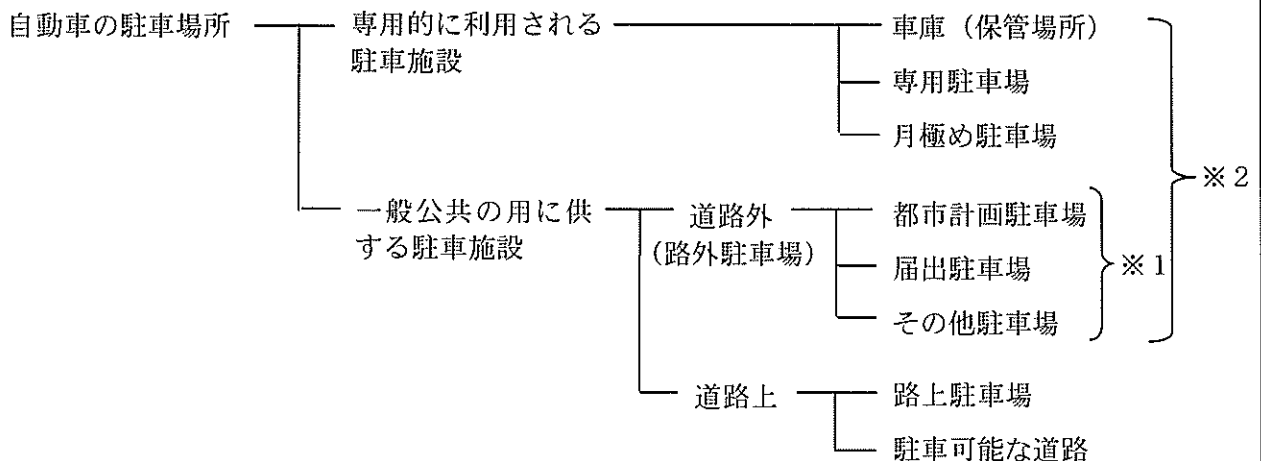
(平成 16 年 11 月実施) による。

2) 駐車場整備の方針

- ① 北口再開発においては、種々の法令等で建築物に付置が義務づけられている規模及び実態的に不可欠と考えられる規模の駐車場（自動二輪車の駐車スペースを含む）の整備を行うことを基本とする。具体的な駐輪場規模は、今後、再開発事業計画において決定することとなる。
- ② したがって、北口再開発で整備する駐車場については、再開発区域内施設の駐車需要を主たる対象とするが、駅周辺への一定の自動車利用へのニーズにも対応していくため、一般市民の利用可能な公共的な駐車スペース（時間貸スペース）をできるだけ多く確保するよう努める。
- ③ なお、北口再開発区域近傍において民間駐車場に空きスペースがある場合や、民間駐車場の新設予定がある場合、これらを北口再開発の隔地駐車場として位置づけ、民間駐車場の有効利用と北口再開発区域内の駐車場整備費の縮減を同時に達成するといった手法についても検討していく。
- ④ 幹線道路沿道などでの大規模な開発事業については、北口再開発区域同様、一般市民の利用可能な公共的な駐車スペースを確保するよう要請していく。なお、開発事業に伴う公共的な駐車スペースの整備に対しては、種々の制度を活用し、公的支援を行っていく。
- ⑤ 当面、公共駐車場の整備は考えないが、国 3・4・12 号線の整備の見通しが明らかになった時点で、市街地の動向を踏まえ、公共駐車場整備のあり方について再検討を行う。
- ⑥ 一方、今後、街の活性化とともに荷さばき車輛の駐停車需要も増大することが予想される。これらが交通の安全性・円滑性を損ねることがないように、一定規模以上の建物には東京都駐車場条例に基づく荷さばき駐車施設の整備を図る。また、小規模店舗の連担する商店街通りには、荷さばきのルールづくりを行いつつ、共同の荷さばき駐停車施設等の整備を目指す。

<参考：駐車施設の種類>

駐車場は以下のように分類できる。



※1. 本資料では、上図において「一般公共の用に供する駐車施設のうち路外駐車場」を総称して「公共的駐車場あるいは駐車スペース」、さらにそのなかで市や市の外郭団体などが所有あるいは管理するものを「公共駐車場」と呼んでいる。

※2. 上図において北口再開発で整備する駐車場は、一部が「専用的に利用される駐車施設」、一部が「一般公共の用に供する駐車施設」に区分される。

(4) 駐輪場の整備

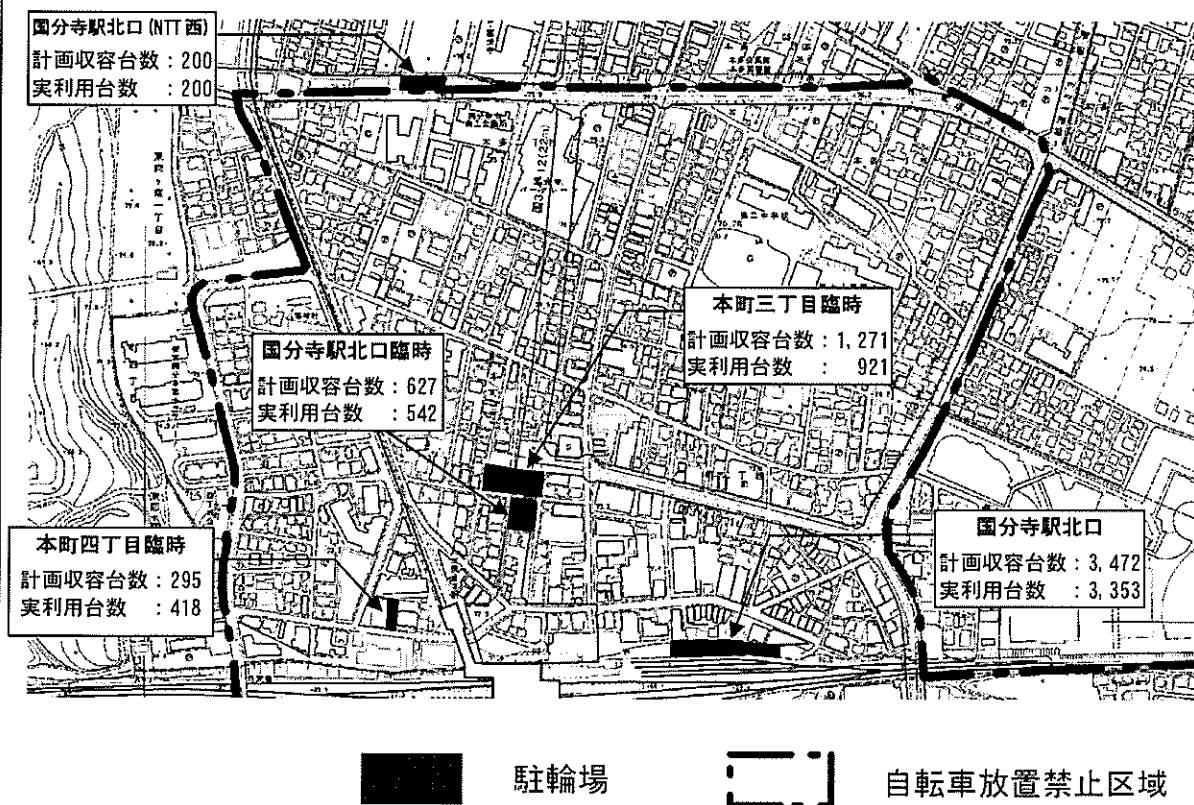
【基本的な考え方】

- ① 北口再開発における道路、駅前広場の整備とともに、駅及び駅周辺への自転車（原付バイクを含む）利用の環境を整えるものとし、公共駐輪場の再編整備を行っていく。
- ② 公共駐輪場は通勤・通学者などが、帰宅時に駅周辺の商業施設を利用しやすい位置に配置し、商業活性化を支援していく。
- ③ 北口再開発区域内の商業施設等の利用者に対する駐輪場については、公共駐輪場とは別に北口再開発区域内に確保する。

1) 駐輪場の現況

- ・国分寺駅北口エリアには現在、5ヶ所、合計約5,900台分の公共駐輪場が整備されている。また、実際の利用台数は5,390台/日となっている。(H18年度)
- ・量的には相当台数の駐輪場が整備されているが、このうち北口駐輪場の一部及びその他4ヶ所のすべての合計約3,000台分が北口再開発あるいは道路事業用地内にあり、北口再開発の進捗にあわせて適正規模の駐輪場を再編整備することが不可欠となっている。

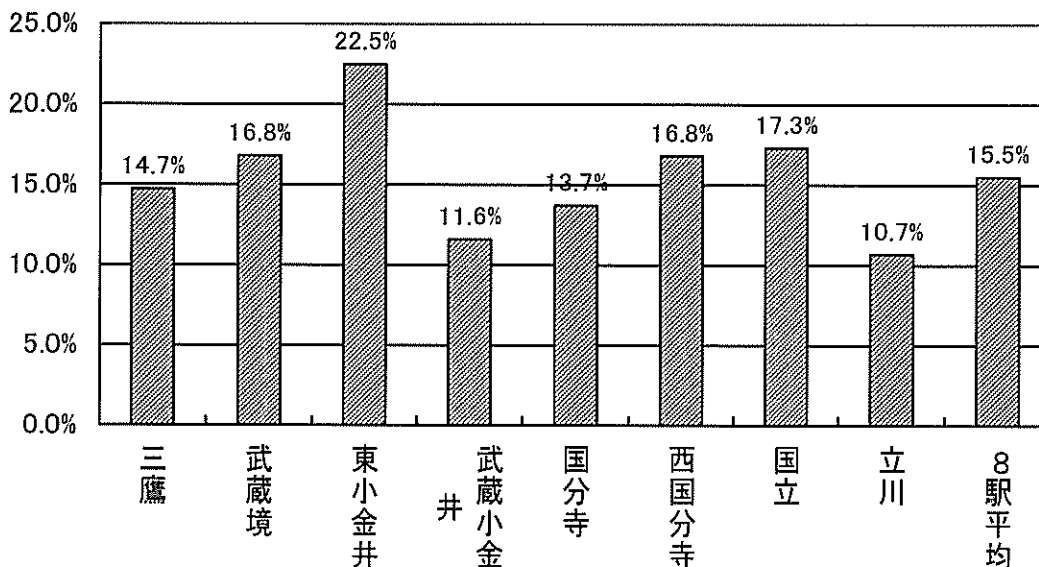
■ 国分寺駅北口エリアの駐輪場の分布と利用状況



注：計画収容台数は平成18年4月1日現在
1日平均利用台数は平成18年4～9月の利用実態(国分寺市調べ)

- ・駐輪場利用者の多くは鉄道利用者である。そこで、まず、中央線各駅の鉄道利用者の端末交通手段別の割合をみると以下のものであり、国分寺駅は平均的なレベルにある。

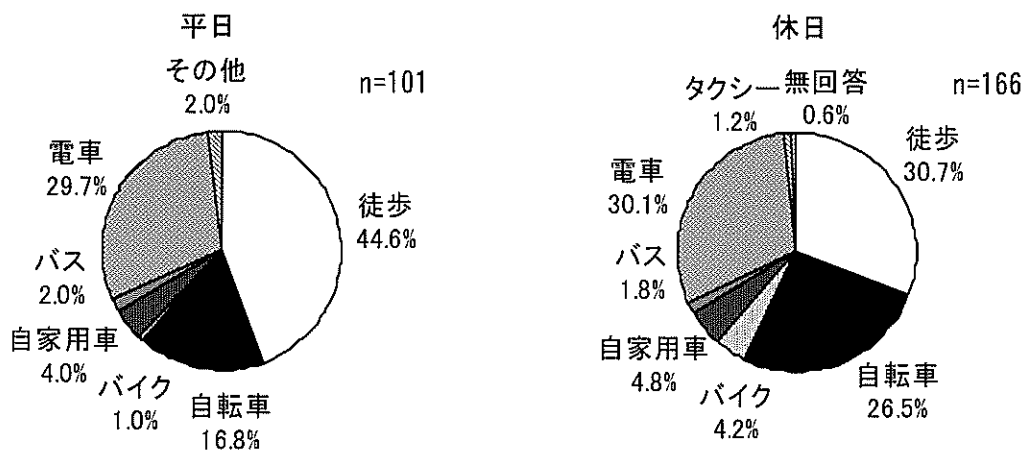
○ 鉄道利用者の自転車利用率



出典：「H10年度 東京都市圏PT調査」による。

- ・一方、北口駅前通り商店街への来街手段をみると、自転車利用者は平日で16.8%、休日では26.5%となっており、休日では徒歩30.7%に匹敵する利用率となっている。商店街への主要な交通手段と云える。

○ 北口駅前通りへの来街手段



出典：「北口駅前通り来街者インタビュー調査」(平成16年11月実施)による。

- ・なお、北口駅前通り商店街への来街目的をみると、平日、休日とも30%近くが「通勤・通学途中」としている。徒歩及び自転車による通勤・通学途中の人々のキャッチアップが商業活性化に有効と考えられる。

2) 駐輪場整備の方針

- ① 北口再開発と歩調をあわせながら、現在の公共臨時駐輪場の代替施設として、新たな公共駐輪場を整備する。整備規模は下記より、約3,000台とする。

<公共駐輪場の整備規模>

- i) 北口再開発事業に伴う臨時駐輪場の消失台数分：約3,004台
- ii) 将来的な駅勢圏人口の伸び率：1.062（約20年後）
- iii) バスルート整備に伴う転換量：約7%
- iv) 整備規模： $i \times ii \times (1.0 - iii) = 2,967 \approx 3,000$ 台

- ② 公共駐輪場の整備位置については、候補地を設定し、駅への利便性、周辺商業施設の支援施設（鉄道利用者のキャッチアップ）としての位置づけ、事業性、投資効率等を勘案し、適地選定を進めた結果、下記に示すとおり北口再開発区域内の駅前広場地下に設置することとする。

<公共駐輪場の候補地>

- i) 北口駐輪場の改築による増床
- ii) 北口再開発区域内の道路、駅前広場内（地表または地下）
- iii) 北口再開発区域内の建物内（地上または地下）
- iv) 鉄道用地内の遊休地
- v) 上記以外の用地

<北口駅前広場地下駐輪場の選定理由>

- i) 駅に近く最も利便性が高い
- ii) 鉄道を利用する通勤通学者が帰り道に北口駅前通りの商店街を利用しやすい
- iii) 駅前広場地下にあるため周辺市街地への影響が最も少ない
- iv) 再開発事業と一体的に整備できる
- v) 大規模な自走式駐輪場として整備ができるため管理コストを圧縮できる

- ③ 公共駐輪場は地下形式となることから自転車専用とするとともに、利便性、防犯性、快適性の向上を図るため、種々な工夫を行っていくものとする。なお、原付バイクについては既設の北口駐輪場の駐車スペースを拡大することで対応する。
- ④ 公共駐輪場は受益者負担の対象施設であり、一定の収益が見込まれるため、PFIや指定管理者制度の導入等の事業手法について検討を進める。
- ⑤ 公共駐輪場は鉄道利便施設の性格も合わせ持つ。このため、公共駐輪場の整備にあたっては、鉄道事業者へ協力要請していく。
- ⑥ 駅周辺については、放置自転車対策を強化するとともに、特に、歩行者交通の集中が著しい駅前広場については、歩行者最優先の観点から、自転車通行禁止区域とすることを検討する。
- ⑦ 公共駐輪場の整備に際しては、アクセスルートの整備を一体的に行う必要がある。基幹ルートとして国3・4・12号線の早期整備が望まれるが、自転車交通の集中する既存道路については自動車の一方通行化、歩行者通行帯のカラー舗装化、等により、交通安全性の強化を図る。また、自転車利用のマナーの向上に関するPR活動を展開する。
- ⑧ なお、北口再開発区域内の商業施設等の利用者に対する駐輪場は、公共駐輪場とは別に北口再開発区域内に確保する。
- ⑨ また、北口駅前通りなどにおける商店街の共同駐輪場の整備を誘導するため、公的支援策について検討を進める。
- ⑩ 南口エリアについては、北口エリアにおける再開発事業→臨時駐輪場の閉鎖といった逼迫した状態にない。しかし、自転車利用の環境整備については、北口エリア同様に取り組んでいく。

■北口駅前広場地下駐輪場の配置と地上設置物の整備イメージ

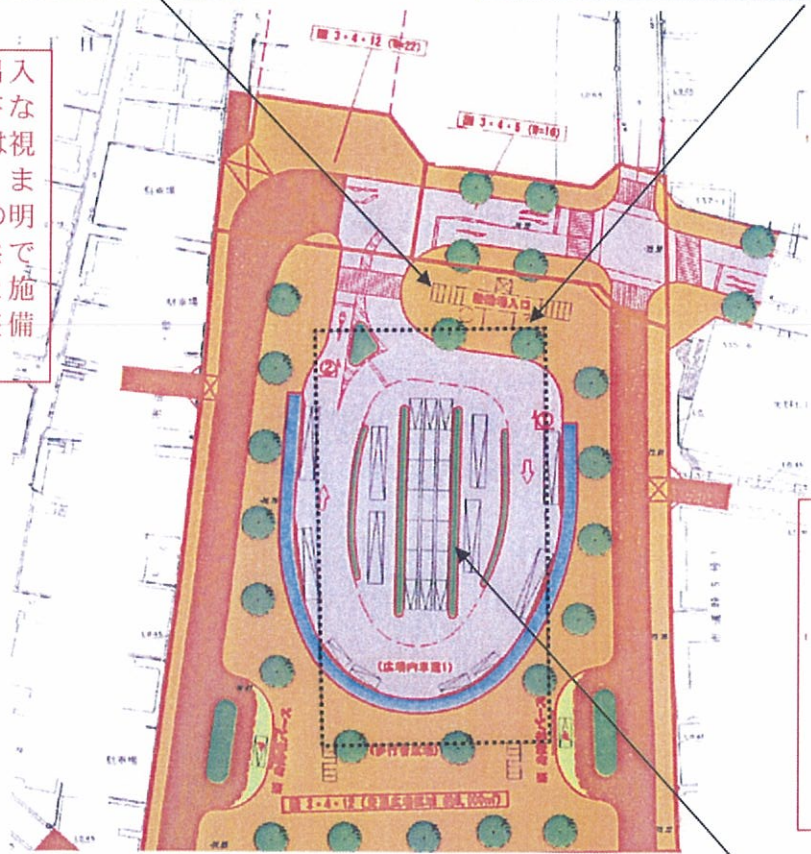


駐輪場出入口



換気塔

▲駐輪場の出入口や換気塔などは、昼間は視線を遮らず、また、夜は街の明かりを提供できるような施設として整備していく。



▼地下駐輪場となることから、通風・採光のためにトップライトなどを設置するとともに、照明施設の工夫により快適性、防犯性の向上を図っていく。

＜地下駐輪場の施設概要＞

面積 : 2,600 m² (約 70m×約 38m)
 設置台数 : 3,000 台 (2 段スライドラック)
 自転車出入口 : 2 箇所 (オートスロープ付)
 (広場北端)
 歩行者出入口 : 2 箇所 (南側)
 (広場南側)
 換気塔 : 2 箇所 (吸気、排気)



トップライト

(5) 駅前通りを中心とした北口商店街の整備

ここでは、駅前通りを中心とした北口商店街の現況と課題を整理し、北口再開発事業エリアと共存可能な既存商店街の整備方針を示すものとする。

【基本的な考え方】

- 再開発エリアと既存商店街エリアの共存共栄による駅前地区全体の商業活性化
- 道路環境の整備、時間帯交通規制等による安全に、安心して歩いて買物ができる環境の提供

1) 駅前通りを中心とした北口商店街の現況と課題

現況)

- 駅前通りを中心として組織されている4商店会（東栄会、国分寺北口駅前商店会、八日会商店会、本多札ノ丘商店会）を含むエリアには、商店会への未加盟を含め151店舗が立地。
- 業種構成を見ると、物販73店舗（48.3%）、飲食51店舗（33.8%）、サービス27店舗（17.9%）で、飲食店・サービス店の合計が78店舗（51.7%）と過半数以上の構成比を占める。
*次頁の「店舗分布図」参照
- 駅周辺地区全体（南口商店街エリア含）売上高の約65%、面積の約75%を大型店が占有。
- 駅前通りは国分寺駅北口から熊野神社通りまで約500m商店が連なり、国分寺駅北口地区において住宅地と駅前をつなぐ動線として重要な位置を占める。
- 駅前通りを含む駅周辺地区には横丁的空間が形成されている。

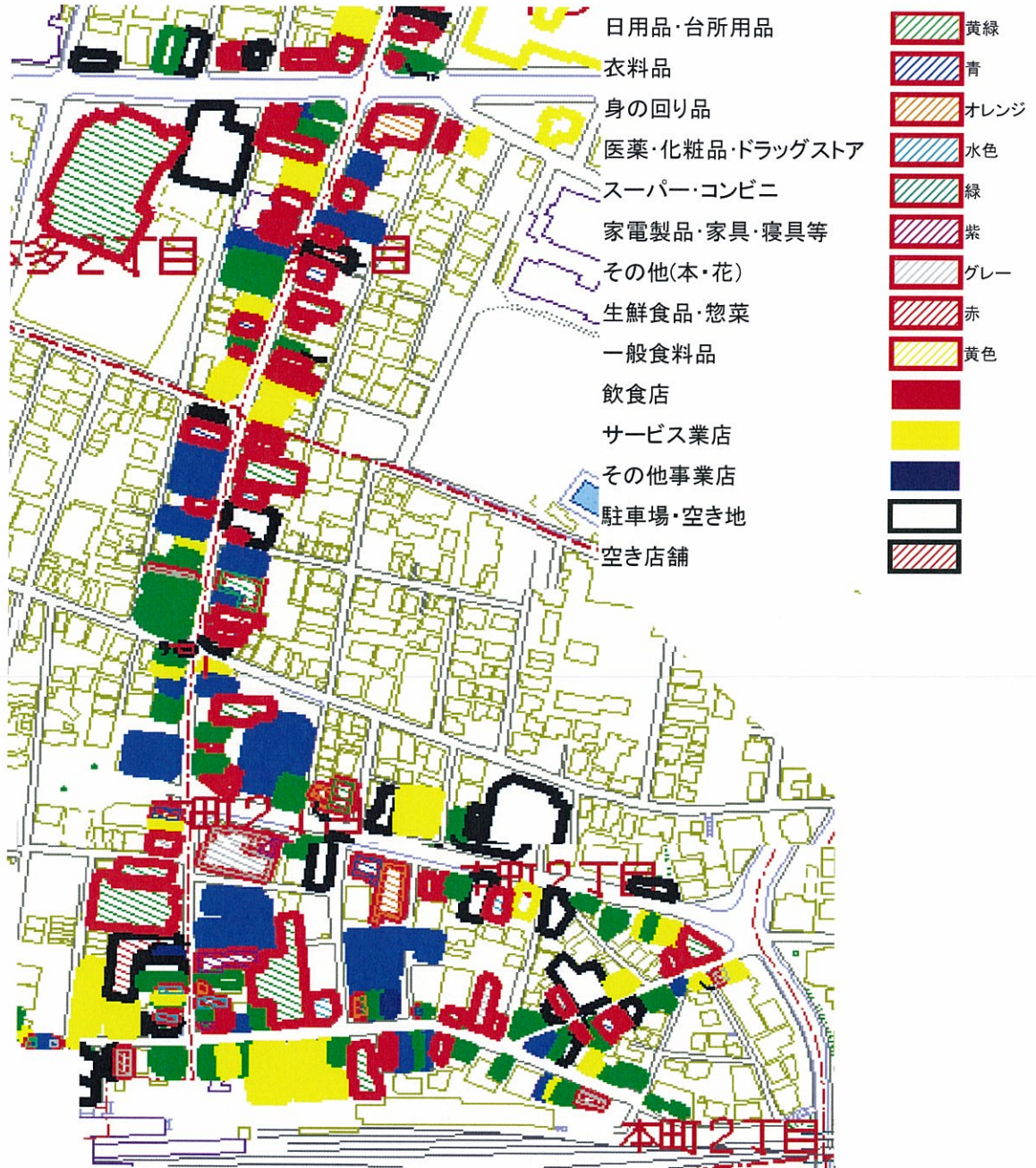
課題)

- 駅前通りは歩車道未分離等の危険な道路状況⇒「安全な買い物環境」の欠如。
 - ・ 営業者アンケート・来街者インタビューの結果によると、危険な道路状況への不満が上位回答を占め、営業者・来街者共に約90%が「駅前通りの改善が必要」と回答。
*次々頁の「アンケート、インタビュー調査結果（抜粋）」参照
- 業種構成の偏りによる、近隣住民への商品提供の不備。
 - ・ 飲食店、サービス店の比率が高まることによる近隣住民に対する最寄需要対応の不備。
- 再開発エリアの整備による大型店依存傾向の拡大⇒既存商店街エリアの衰退。

北口駅前通りの現況



■北口駅前通りを中心とした北口商店街の業種別店舗分布



	物販		飲食		サービス		飲食+サービス		合計	
	店	%	店	%	店	%	店	%	店	%
本多札ノ丘商店会	20	60.6%	6	18.2%	7	21.2%	13	39.4%	33	21.9%
八日会商店会	15	48.4%	13	41.9%	3	9.7%	16	51.6%	31	20.5%
国分寺北口駅前商店会	20	51.3%	12	30.8%	7	17.9%	19	48.7%	39	25.8%
東栄会	18	37.5%	20	41.7%	10	20.8%	30	62.5%	48	31.8%
合計	73	48.3%	51	33.8%	27	17.9%	78	51.7%	151	100.0%

出典：平成15年度 国分寺市商業環境実態調査報告書 (H16.3)

※店舗数は商店会を含む地域エリアに存在する店の数であり、商店会未加入店を含む。

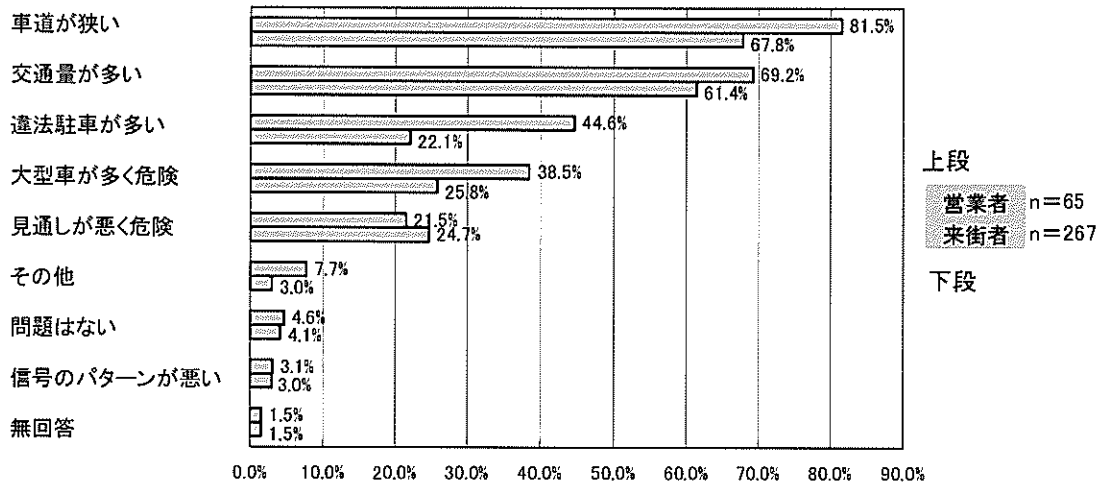
■国分寺駅北口駅前通りの整備に関する沿道商店街及び来街者意向調査結果（抜粋）

1 現状の駅前通りについて

1-1 自動車交通について

【Q:現状の、駅前通りの自動車交通に関してどのような感想をお持ちですか(当てはまる項目全てに○をつけてください)。】

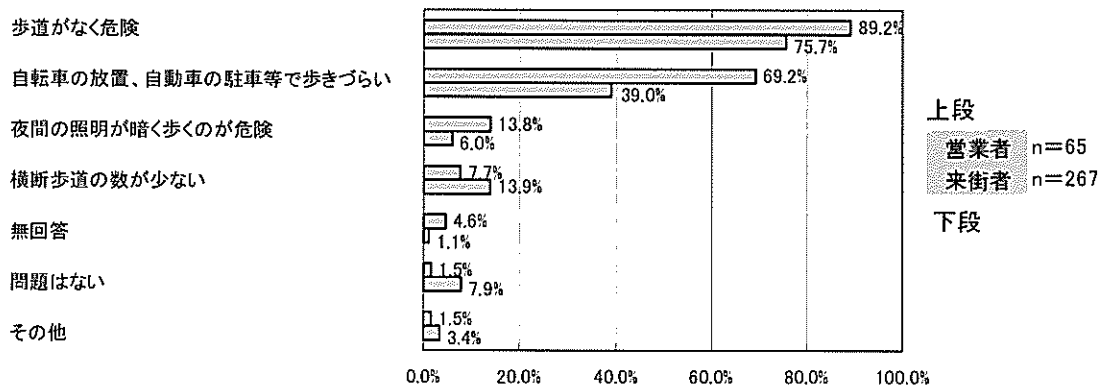
●営業者(以下「営」)、来街者(以下「来」)ともに「車道が狭い」が最も多く(営・81.5%、来・67.8%)、次いで「交通量が多い」(営・69.2%、来61.4%)、「違法駐車が多い」(営・44.6%、来・22.1%)、「大型車が多く危険」(営38.5%、来・25.8%)「見通しが悪く危険」(営・21.5%、来・24.7%)などが上位回答となっており、営業者・来街者ともに車道が狭く危険要因が多い(安全性に問題がある)と認識していることが伺える。



1-2 歩行者交通について

【Q:現状の、駅前通りの歩行者交通に関してどのような感想をお持ちですか(当てはまる項目全てに○をつけてください)。】

●営業者(以下「営」)、来街者(以下「来」)ともに「歩道がなく危険」が最も多く(営・89.2%、来・75.7%)、次いで「自転車の放置、自動車の駐車等で歩きづらい」(営・69.2%、来39.0%)が続いており、営業者・来街者ともに快適で安全な歩行空間が確保されていないと感じていることが伺える。



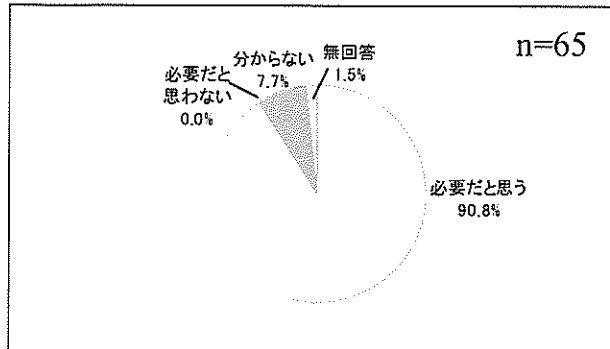
2 望ましい駅前通りについて

2-1 駅前通り改善の必要性の有無について

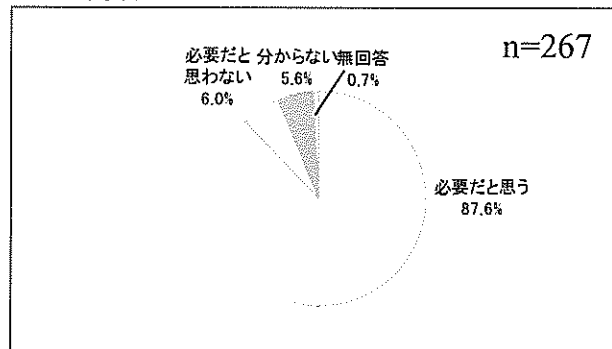
【Q: 今後、駅前通りの改善が必要だと思いますか。】

● 営業者(以下「営」)、来街者(以下「来」)ともに約90%の人が「必要だと思う」(営・90.8%、来・87.6%)と回答している。また、来街者では「必要だと思わない」が6.0%あるが、営業者では0.0%となっている。

○ 営業者



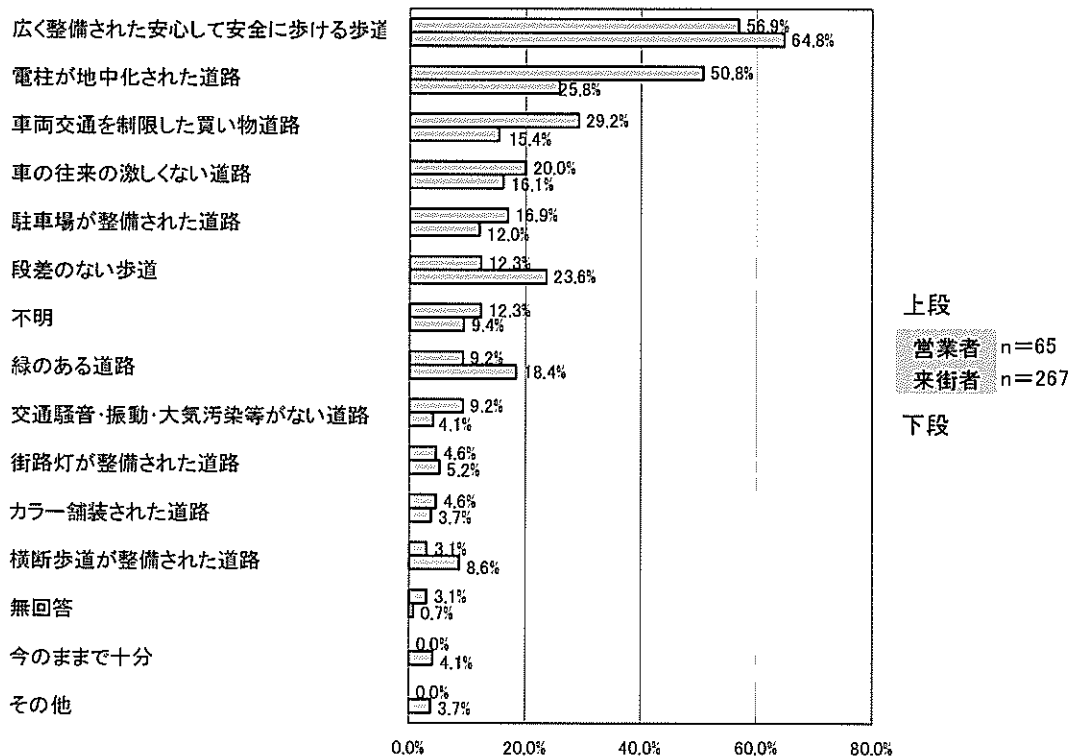
○ 来街者



2-2 望ましい道路状況について

【Q: 駅前通り沿いの商店街を利用するお客様にとって望ましい道路状況とはどのようなものだと思いますか(3つ以内に○をつけてください)。】

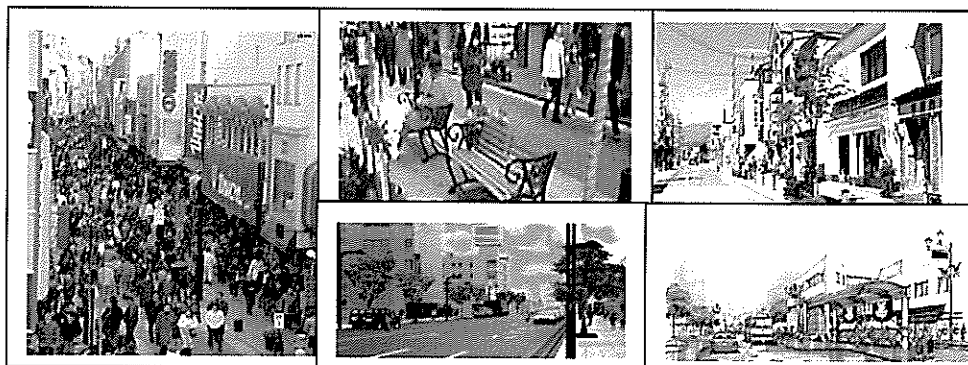
● 営業者(以下「営」)、来街者(以下「来」)ともに「広く整備された安心して安全に歩ける歩道」が最も多く(営・56.9%、来・64.8%)、次いで「電柱が地中化された道路」(営・50.8%、来・25.8%)となっている。3位以下をみると、営業者は「車両交通を制限した買い物道路」(29.2%)、「車の往来の激しくない道路」(20.0%)と続き、安全性の確保意向が高くなっている。一方で、来街者は「段差の無い歩道」(23.6%)、「緑のある道路」(18.4%)と続き、営業者に比して安全性とともに歩道及び景観整備の意向が大きいことが伺える。



2) 駅前通りを中心とした北口商店街の整備方針

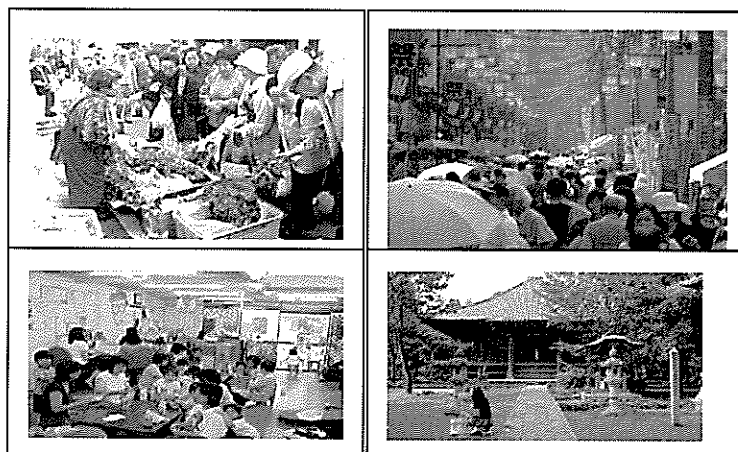
①ハード整備イメージ：道路整備による安全な買い物環境の提供

- ・メインターゲットと据える徒歩、自転車で来街する近隣住民が安全に、安心して歩いて買い物ができる環境の整備を実現する。
- ・国3・4・12号線の整備に伴う駅前通りの時間帯交通規制等による買物優先道路化の検討を進める。
- ・再開発エリア整備後は、再開発エリアに面する駅前通り東側は既存商店が連なる片側商店街となる。買い物客の誘導のためにも、再開発エリアに面する駅前通り東側の歩道整備を行う。



②ソフト戦略：地域コミュニティの核としての商店街

- ・デイリー需要を満たす業種の充実及び店舗の適正配置を目指す。
- ・広域からの集客見込みも想定できる再開発エリアとは別に、既存商店街エリアは近隣居住の消費者をメインターゲットとして据え、「サービス、エンターテインメント、楽しさ、にぎわい、憩い、コミュニティ機能の充実、地域資源の活用」等の「商品購買機能」や「利便性」だけでは無い場の提供を志向する商業のあり方を目指す。



③整備の具体化に向けて

- ・まちづくりを含めた商業の活性化の推進を担当する地元の受け皿組織が国分寺市にはまだ無いので、整備事業の具体化にあたっては、まちづくり活動を主体的に展開することが出来る組織の立ち上げから始める必要がある。
- ・従って、国3・4・12号線の整備に併せた「既存商店街の整備」の事業化の検討は「中期」目標であるが、具体的事業を推進する「受け皿組織」の立ち上げを「短期」目標としてプログラム化する。
- ・「受け皿組織」の具体例としては、中心市街地活性化制度の中に位置づけられる「TMO*」や、税制・金融面等での優遇措置が受けられる商店街組織を法人化した「商店街振興組合、事業共同組合」等が考えられる。

*TMOとは、タウンマネジメントオーガニゼーションの略で、商店街組織・行政・市民などの様々な組織等の調整の場となって、中心市街地再生のための活動を先導し、その実現を図るための組織のこと。