

**国分寺都市計画道路3・4・11号線
周辺まちづくり基礎調査業務委託**

報告書

平成24年3月

国分寺市

1	調査概要	1
(1)	調査目的	1
(2)	調査対象範囲	1
2	上位・関連計画の整理	2
(1)	上位・関連計画における国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺の位置づけ	2
①	上位・関連計画の関係	2
②	上位計画における国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけの総括	3
③	地区計画・関連計画における国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの総括	8
(2)	上位計画にみる国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域の位置づけ	10
①	第四次国分寺市長期総合計画(国分寺市 H19.3)	10
②	国分寺市都市マスタープラン(国分寺市 H12.3)	10
③	国分寺市緑の基本計画(国分寺市 H23.3)	15
④	国分寺市環境基本計画(国分寺市 H16.3)	17
⑤	国分寺市地域防災計画(国分寺市 H19.3)	18
⑥	国分寺市住宅マスタープラン	18
⑦	国分寺市景観まちづくり指針(国分寺市 H22.9)	19
⑧	国分寺駅周辺地区まちづくり構想(国分寺市、H19.8)	20
⑨	多摩地域における都市計画道路の整備方針(東京都と28市町 H18.4)	21
⑩	東京における今後の景観施策のあり方について【答申】(東京都景観審議会 H18.1)	21
⑪	環境軸基本方針(東京都都市整備局 H18.4)	22
⑫	環境軸ガイドライン(東京都都市整備局 H19.6)	23
(3)	地区計画にみる国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域の位置づけ	25
①	泉町地区地区計画	25
②	第四小学校周辺地区地区計画	27
③	国分寺駅北口地区地区計画	29
(4)	まちづくり計画にみる国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域の位置づけ	30
①	史跡武蔵国分寺跡周辺地区まちづくり計画	30
②	国分寺都市計画道路3・2・8号線沿道まちづくり計画	30
(5)	上位・関連計画における当該地域の位置づけの総括	31
3	社会的条件調査	32
(1)	人口	32
①	国分寺市の人口・世帯数	32
②	国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺の人口特性	34
(2)	社会的圏域	38
①	住民自治組織	38
②	商店会	39
(3)	法規制	40
①	土地利用に関する規制	41
②	まちづくり条例における整備の基準	44
4	物的条件調査	54
(1)	土地状況	55
①	土地利用現況	55

②敷地規模現況	57
(2)建物現況	59
①建物用途別現況	59
②建物階数現況	61
③建物構造現況	63
(3)道路交通状況	65
①道路交通状況の把握の方法	65
②12時間の断面交通量の整理	66
③国分寺街道の交差点別・方向別・時間別自動車交通量の整理	68
④国分寺街道の交差点別・方向別・時間別歩行者・自転車交通量の整理	70
⑤国分寺街道の交通状況の総括	72
(4)地下埋設物状況	73
5 意向調査	74
(1)調査の趣旨	74
(2)調査概要	74
(3)調査結果	76
①集計方法	76
②単純集計の結果	77
③クロス集計の結果	85
④回答者居住地別のアンケート結果のまとめ	134
⑥自由回答	135
6 国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりに関する課題等の検討・整理	137
(1)社会的条件調査、物的条件調査、意向調査の総括	137
(2)課題の検討・整理	139
①課題抽出の視点	139
②地域全域を対象とした課題	140
②課題の整理・検討におけるエリアの区分	143
③エリア別の課題整理	144

参考資料

図表目次

表目次

表 2-1 東京都の上位計画	3
表 2-2 国分寺市の上位計画(その1)	4
表 2-3 国分寺市の上位計画(その2)	5
表 2-4 国分寺市の上位計画(その3)	6
表 2-5 国分寺市の上位計画(その4)	7
表 2-6 国分寺市の地区計画・関連計画(その1)	8
表 2-7 国分寺市の地区計画・関連計画(その1)	9
表 3-1 国分寺市の人口・世帯の推移	32
表 3-2 国分寺市・東京都・多摩地域及び周辺自治体の高齢化率の推移	33
表 3-3 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の年齢別人口内訳	37
表 3-4 町丁目別年齢別人口の推移	37
表 3-5 国分寺街道と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の自治会・町内会	38
表 3-6 公共施設及び公共施設の整備基準(その1)	44
表 3-7 公共施設及び公共施設の整備基準(その2)	46
表 3-8 開発事業の整備基準(その1)	46
表 3-9 開発事業の整備基準(その2)	48
表 3-10 開発事業の整備基準(その3)	49
表 3-11 開発事業の整備基準(その4)	50
表 3-12 開発事業の整備基準(その5)	51
表 3-13 開発事業の整備基準	53
表 3-14 敷地内の緑地等の基準	53
表 3-15 駐車施設の基準	53
表 4-1 物的条件調査に用いた資料	54
表 4-2 調査対象地域に占める国分寺街道沿道の建物の階数別棟数の割合	61
表 5-1 アンケート調査票の回収率	75
表 5-2 各アンケート設問の集計方法	76
表 6-1 課題抽出の視点	139

図目次

図 1-1 調査対象範囲図	1
図 2-1 上位・関連計画の関係	2
図 2-2 将来の都市構造図	11
図 2-3 土地利用方針図	12
図 2-4 道路・交通体系整備図	13
図 2-5 地域別構想(南町・東元町地域)	14
図 2-6 地域別構想(泉町・西元町・東元町地域)	14
図 2-7 国分寺崖線保全・整備地区	15
図 2-8 農地等保全地区	15
図 2-9 水辺保全・整備地区	16
図 2-10 緑化重点地区	16
図 2-11 公園整備地区	16
図 2-12 区域別の景観形成の基本方針	20
図 2-13 泉町地区地区計画の地区計画区域図	25
図 2-14 泉町地区地区計画の地区整備計画図	26
図 2-15 第四小学校周辺地区地区計画の地区計画区域図	27
図 2-16 第四小学校周辺地区地区計画の地区計画区域図	28
図 2-17 国分寺駅北口地区の地区計画区域図	29
図 3-1 国分寺市の人口・世帯の推移	32
図 3-2 国分寺市の人口の推移	32
図 3-3 国分寺市の世帯の推移	32
図 3-4 国分寺市・東京都・多摩地域及び周辺自治体の高齢化率の推移	33
図 3-5 国分寺市内の町丁目別の人口密度	34
図 3-6 国分寺市内の町丁目別の面積あたり世帯数	34
図 3-7 国分寺街道と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の人口・世帯数	35
図 3-8 国分寺街道と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の年齢別人口内訳	36
図 3-9 国分寺街道と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の自治会・町内会	38
図 3-10 商店会の位置図	39

図 3-11 都市計画用途地域図	41
図 3-12 埋蔵文化財包蔵地	42
図 3-13 急傾斜地崩壊危険箇所	43
図 4-1 調査対象地域	54
図 4-2 国分寺市の土地利用用途別面積の割合	55
図 4-3 国分寺市の土地利用現況	55
図 4-4 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の土地利用現況	56
図 4-5 国分寺街道沿道の建物の敷地面積別棟数	57
図 4-6 対象地域の建物の敷地面積別棟数	57
図 4-7 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の敷地面積	58
図 4-8 国分寺街道沿道の建物の用途別棟数	59
図 4-9 対象地域の建物の用途別棟数	59
図 4-10 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の建物の主用途	60
図 4-11 国分寺街道沿道の建物の階数別棟数	61
図 4-12 調査対象地域の建物の階数別棟数	61
図 4-13 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の建物階数	62
図 4-14 国分寺街道沿道の建物の構造別棟数	63
図 4-15 対象地域の建物の構造別棟数	63
図 4-16 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の建物構造	64
図 4-17 国分寺街道の調査地点	65
図 4-18 国分寺市内の 12 時間自動車断面交通量(7:00~19:00)	66
図 4-19 国分寺市内の 12 時間自転車・歩行者断面交通量(7:00~19:00)	67
図 4-20 南町 2 丁目交差点の方向別・時間別自動車交通量	68
図 4-21 東元町 3 丁目交差点の方向別・時間別自動車交通量	69
図 4-22 南町 2 丁目交差点の方向別・時間別歩行者・自転車交通量	70
図 4-23 東元町 3 丁目交差点の方向別・時間別歩行者・自転車交通量	71
図 4-24 調査対象地域の地下埋設物の状況	73
図 5-1 調査対象区域図	75
図 5-2 国 3・4・11 号線の認知度(回答者全体)	77
図 5-3 国分寺街道の現状の課題(回答者全体)	77
図 5-4 現在の国分寺街道のまちなみの課題(回答者全体)	78
図 5-5 道路整備後の国分寺街道の将来像(回答者全体)	78
図 5-6 道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像(回答者全体)	79
図 5-7 国 3・4・11 号線について(回答者全体)	80
図 5-8 整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像(回答者全体)	80
図 5-9 国分寺街道の利用頻度(回答者全体)	81
図 5-10 国分寺街道を利用するときの主な交通手段(回答者全体)	81
図 5-11 国分寺街道を利用するときの主な行動目的(回答者全体)	82
図 5-12 日常的な買い物(食料品等)先(回答者全体)	82
図 5-13 性別	83
図 5-14 年齢	83
図 5-15 世帯構成	83
図 5-16 住所	84
図 5-17 土地・建物の所有状況	84
図 5-18 土地・建物の利用状況	84
図 5-19 居住地別の国 3・4・11 号線の認知度	85
図 5-20 町別の国 3・4・11 号線の認知度	85
図 5-21 居住地別の国分寺街道の現状の課題	86
図 5-22 町別の国分寺街道の現状の課題	87
図 5-23 居住地別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”	88
図 5-24 居住地別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”	88
図 5-25 居住地別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”	89
図 5-26 居住地別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”	89
図 5-27 居住地別の国分寺街道の現状の課題“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”	90
図 5-28 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題	91
図 5-29 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”	92
図 5-30 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”	92
図 5-31 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”	93
図 5-32 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”	93
図 5-33 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”	94
図 5-34 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”	95
図 5-35 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”	96
図 5-36 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”	96
図 5-37 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”	97

図 5-38	交通手段別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”	97
図 5-39	交通手段別の国分寺街道の現状の課題“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”	98
図 5-40	居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題	99
図 5-41	町別の現在の国分寺街道のまちなみの課題	100
図 5-42	居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“古い建物が多く、防災面で不安がある”	101
図 5-43	居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”	101
図 5-44	居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”	102
図 5-45	居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“空き店舗が多く、にぎわいが無い”	102
図 5-46	居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”	103
図 5-47	利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題	104
図 5-48	利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“古い建物が多く、防災面で不安がある”	105
図 5-49	利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”	105
図 5-50	利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”	106
図 5-51	利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“空き店舗が多く、にぎわいが無い”	106
図 5-52	利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”	107
図 5-53	居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像	108
図 5-54	町別の道路整備後の国分寺街道の将来像	109
図 5-55	交通手段別の道路整備後の国分寺街道の将来像	110
図 5-56	居住地別の道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像	111
図 5-57	町別の道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像	112
図 5-58	土地建物所有別別の道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像	113
図 5-59	居住地別の国 3・4・11 号線に期待すること	114
図 5-60	町別の国 3・4・11 号線に期待すること	115
図 5-61	居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”	116
図 5-62	居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“駅へのアクセスがしやすくなること”	116
図 5-63	居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“災害時、有効に活用できること”	117
図 5-64	居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“安全・快適に歩行できること”	117
図 5-65	居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“自転車が安全・快適に通行できること”	118
図 5-66	居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること”	119
図 5-67	居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”	119
図 5-68	交通手段別の道路整備後の国分寺街道の将来像	120
図 5-69	交通手段別の道路整備後の国分寺街道の将来像“国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”	121
図 5-70	交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“駅へのアクセスがしやすくなること”	121
図 5-71	交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“災害時、有効に活用できること”	122
図 5-72	交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“安全・快適に歩行できること”	122
図 5-73	交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“自転車が安全・快適に通行できること”	123
図 5-74	交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“緑豊かな通りとすること”	123
図 5-75	交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること”	124
図 5-76	交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”	124
図 5-77	居住地別の整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像	125
図 5-78	町別の整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像	125
図 5-79	土地建物所有別の整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像	126
図 5-80	居住地別の国分寺街道の利用頻度	127
図 5-81	町別の国分寺街道の利用頻度	127
図 5-82	居住地別の国分寺街道を利用するときの主な交通手段	128
図 5-83	町別の国分寺街道を利用するときの主な交通手段	129
図 5-84	居住地別の国分寺街道を利用するときの主な行動目的	130
図 5-85	町別の国分寺街道を利用するときの主な行動目的	131
図 5-86	居住地別の日常的な買い物(食料品等)先	132
図 5-87	町別の日常的な買い物(食料品等)先	133
図 5-88	回答者居住地別の国分寺街道・国 3・4・11 号線に関する考え方	134
図 5-89	自由回答の項目別の整理	135
図 5-90	居住地別の自由回答	136
図 6-1	社会的条件調査、物的条件調査、意向調査の総括のためのエリア区分	137
図 6-2	エリア別の社会的条件調査、物的条件調査、意向調査の結果	138
図 6-3	多摩直下地震(M7.3)発生時の細街路の閉塞率分布	141
図 6-4	課題の整理・検討におけるエリアの区分	143

1 調査概要

(1) 調査目的

国分寺都市計画道路 3・4・11 号線は市の中心市街地における重要な南北軸となる道路であり、南北道路の整備が大きな課題になっている市及び東京都内において早急な整備が求められている路線である。

こうしたなかで平成 18 年度に策定された「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」において、国分寺市南町 2 丁目から府中市の府中 3・2・2 の 2 号線までの区間が「優先整備路線」として位置づけられた。

本業務は、国分寺 3・4・11 号線の整備に伴う周辺まちづくりのあり方の検討に資するため、沿道地域の現況や住民意向などの必要な基礎調査を行うものである。

(2) 調査対象範囲

国分寺市都市計画道路 3・4・11 号線（国分寺市南町 2 丁目付近～東元町 4 丁目付近）沿道を中心とした市域（国分寺市都市計画道路 3・4・11 号線および国分寺街道の沿道約 50m の範囲）とする。

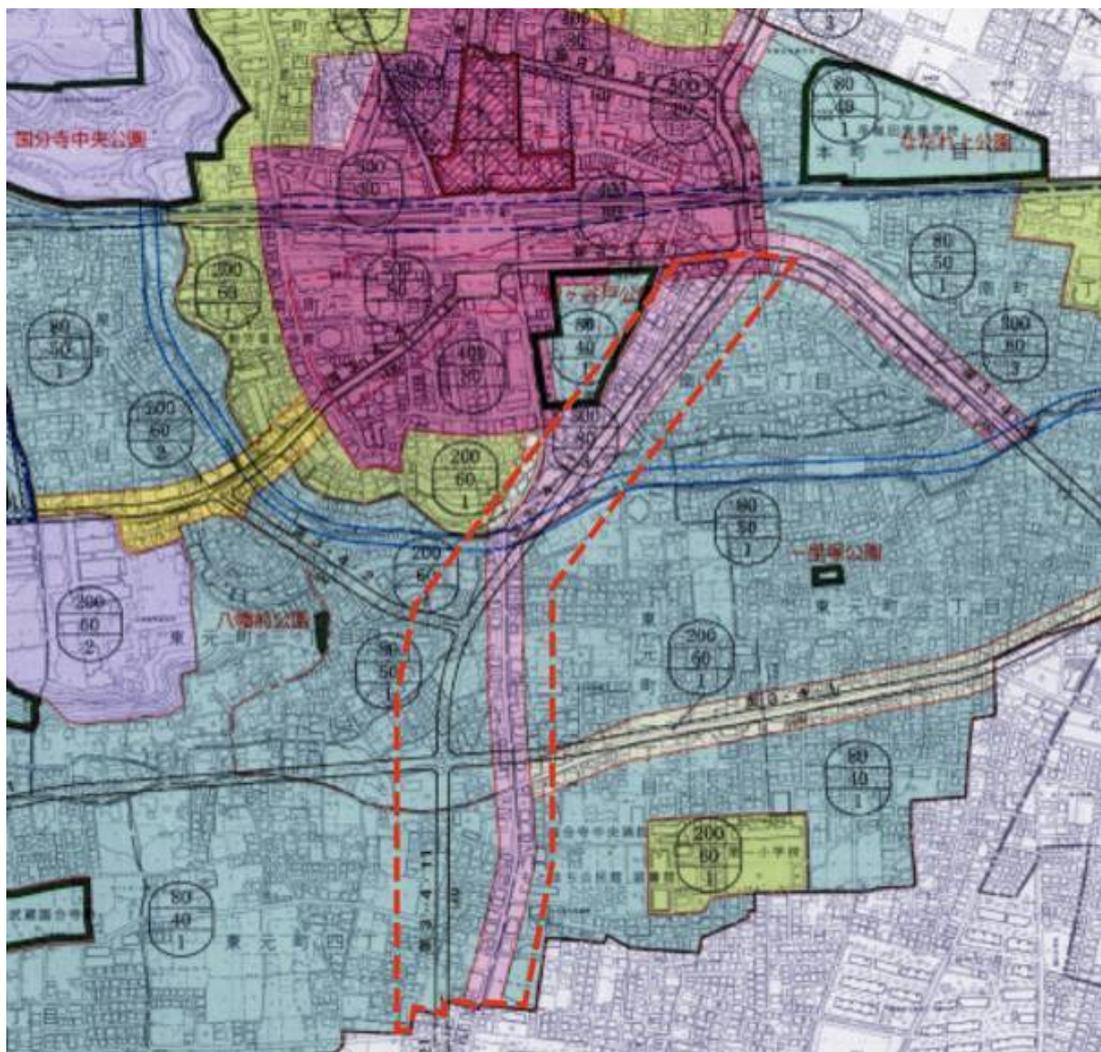


図 1-1 調査対象範囲図

2 上位・関連計画の整理

(1) 上位・関連計画における国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺の位置づけ

① 上位・関連計画の関係

国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりに関する上位・関連計画は、東京都の計画、国分寺市の計画があり、これらの計画における国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけについて以下に整理する。

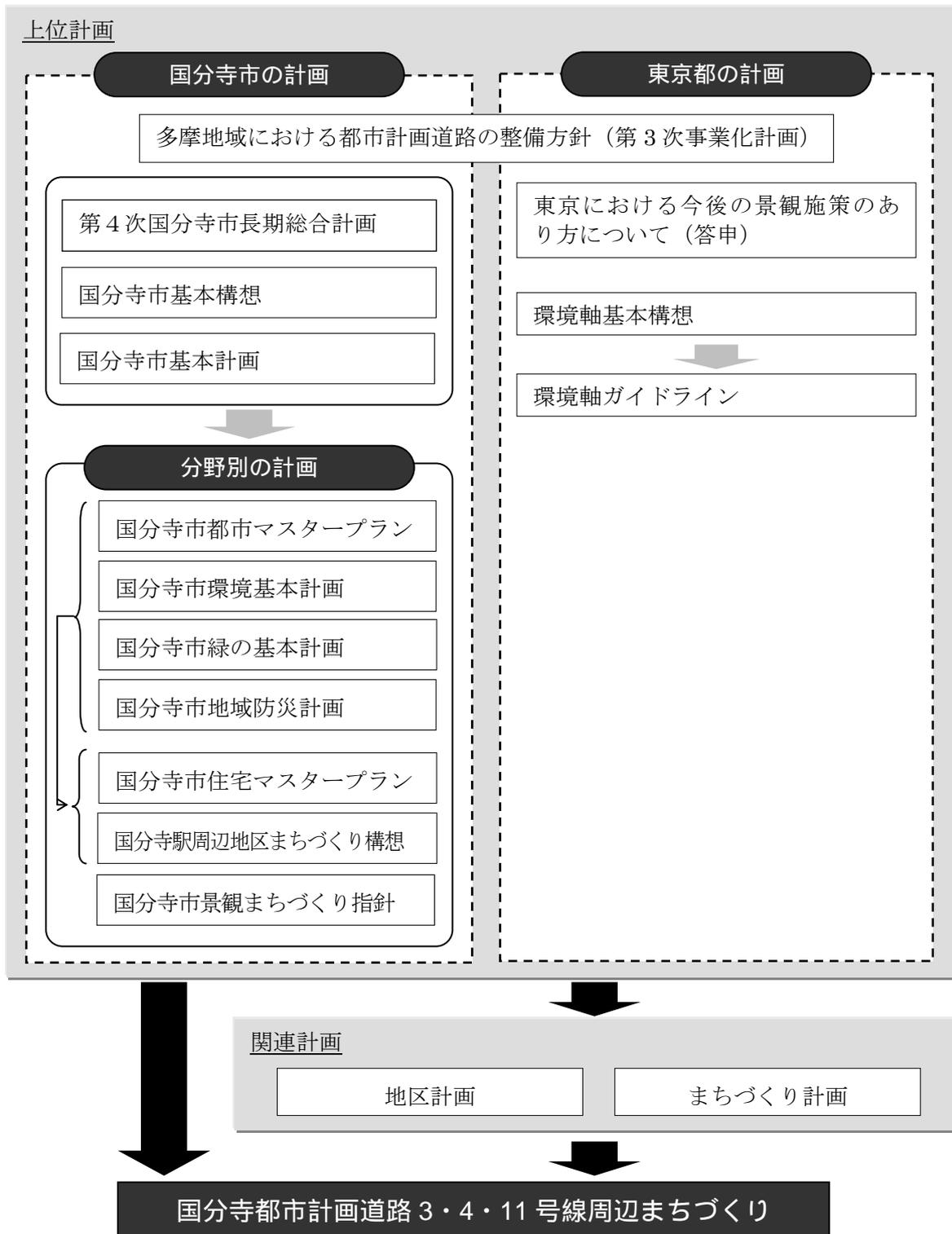


図 2-1 上位・関連計画の関係

②上位計画における国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけの総括

上位計画において国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりに関連する記述を以下に整理する。

表 2-1 東京都の上位計画

計画名	計画の概要	国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目
多摩地域における都市計画道路の整備方針 (東京都と28市町 H18.4)	東京都と28市町が多摩地域の都市計画道路を計画的・効率的に整備するため、未着手の都市計画道路を対象に、平成18年～27年度で優先的に整備すべき路線を定めたもの	国分寺市都市計画道路3・4・11号線外は、平成18年～平成27年の間に優先して整備すべき都施行路線として位置づけられている。
東京における今後の景観施策のあり方について【答申】 (東京都景観審議会 H18.1)	知事からの「東京における今後の景観施策のあり方について」の諮問に対する答申	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路や鉄軌道、河川・運河の護岸の整備などの公共事業に合わせた地域の景観づくりの推進 ・屋外広告物条例に基づく地域ルールの適用を普及させるため、情報提供や技術的支援などを通じて区市町村による地域のまちづくりを促進
環境軸基本方針 (東京都都市整備局 H18.4)	都市施設(道路、公園、河川など)の整備等を契機とし、これら骨格となる都市施設とその周辺のまちづくりを一体として、良好な景観とあわせ、オープンスペースや広がりや厚みをもった豊かなみどりなどにより形成される、「ゆとりと潤いある良好な都市空間」である『環境軸』形成の方向性を提示	<p>取組の方向として以下が挙げられている。</p> <p>【沿道など都市施設周辺での取組(公・民による取組)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道での地区計画の策定などにより、みどり豊かな沿道のまちづくりを進める。 →特に道路整備中の箇所では、誘導容積型の地区計画を活用して、沿道の用途地域を見直すなど、事業進捗と一体的なまちづくりを進める。 ・幹線道路の沿道において、にぎわいやゆとりある歩行空間、豊かなみどりなどを創出するため、都市開発諸制度も含め多様な手法を活用し、環境軸の形成に資する計画を誘導する。 →重点的に進める路線の抽出や、都市開発諸制度の活用などを検討 ・沿道以外のエリアにおいても、環境軸の形成に資する地区計画などの策定を進める。 →環境形成型地区計画などの活用・充実を検討
環境軸ガイドライン (東京都都市整備局 H19.6)	環境軸基本方針に基づく、都や区市町、さらには都民や民間事業者が、環境軸の形成に向けて、都市施設の整備、まちづくりに関する計画や事業などを行う際の指針	<p>道路等都市施設の整備にあたって、配慮すべき事項を4つの側面から示している。</p> <p>道路整備において配慮すべき事項</p> <ol style="list-style-type: none"> ①環境保全機能：道路緑地面積の向上、豊かなみどりの確保、屋敷林などの既存樹木等の保全 ②暮らし・レクリエーション機能：快適な歩行者空間の確保、歩行者の安全性向上、バリアフリー化の推進 ③景観形成機能：街路樹などによる景観形成への配慮、無電柱化など沿道形成への配慮、景観資源の保全と配慮 ④防災機能：緑化による延焼防止機能の向上、無電柱化の推進

表 2-2 国分寺市の上位計画(その1)

計画名	計画の概要	国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目
<p>多摩地域における都市計画道路の整備方針 (東京都と28市町 H18.4)</p>	<p>P3、表2-1を参照</p>	
<p>第四次国分寺市長期総合計画 (国分寺市 H19.3)</p>	<p>地方自治法に基づく「基本構想」と、構想に実効性をもたせるためのより具体的な計画(基本計画、実施計画)から構成され、国分寺市の将来像と基本的な取組を示したもの</p> <p>【基本構想における都市像】(目標年度:平成28年度)</p> <p>まちのデザイン① 参加と協働の理念を基本に、市民一人ひとりの権利を大切に、市民の意見が反映されるまち</p> <p>まちのデザイン② だれもがいいきと暮らし、安心して子育て子育てができるなど、市民の健康と福祉を守るまち</p> <p>まちのデザイン③ 環境を守り、向上させるとともに、環境負荷の少ない機能的な都市基盤整備を図り、市民が安全・快適に暮らせるまち</p> <p>まちのデザイン④ 災害等が発生した場合の危機管理体制の整備を図るとともに、地域の防災力を高め、市民の生命と財産を守るまち</p> <p>まちのデザイン⑤ 国分寺の歴史文化を守るとともに、新しい文化の創造を目指し、心豊かな人が育つまち</p> <p>まちのデザイン⑥ 魅力ある商工・観光のまちをつくとともに、都市農業の育成を図り、経済振興と雇用創出による、活気のあるまち</p>	<p>国分寺市の顔となる国分寺駅周辺地区の整備を推進する中の施策の1つとして位置づけられている。</p>

表 2-3 国分寺市の上位計画(その2)

計画名	計画の概要	国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目
<p>国分寺市都市マスタープラン (国分寺市 H12.3)</p>	<p>長期総合計画（基本構想・基本計画）と東京都の都市計画の内容をうけて、市の責任で展開する都市計画や、市と市民が協働でまちづくりを進めていく際の「基本的な考え方」を示したものの</p> <p>【全体構想におけるまちづくりの目標】（目標年次：2020年）</p> <p>①「国分寺市が目指すまち」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歴史文化を継承・創造し、水と緑が生活にうるおいを与えるまち ・誰もが健康で、安全・快適に暮らせるまち ・未来を見据えた魅力あるまち <p>②「まちで暮らす市民の生活像」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性と快適性を兼ね備えた都市生活 ・歴史文化を感じ、うるおいある環境に育まれた暮らし ・活気に満ち、快適で利便性の高いまちに支えられた魅力ある暮らし ・緑豊かで利便性の高い道路・交通網に支えられ、地域の魅力を身近に感じる暮らし ・ひととひとのつながりや安全で快適な環境に育まれた豊かな暮らし <p>③「将来における基本的なまちの骨組み（将来都市構造）」</p> <p>将来都市構造を構成する要素</p> <ul style="list-style-type: none"> ・個性豊かで魅力あふれる地域のまとまり ・市民にゆとりやうるおい、魅力ある都市生活をもたらす拠点と都市軸 ・国分寺市の魅力が凝縮したこくぶんじトライアングルゾーン 	<p>【全体構想】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国分寺都市計画道路3・4・11号線は主要幹線道路としての位置付けがされている。 ・こくぶんじトライアングルゾーン： 国分寺市の魅力が凝縮したゾーンを、『こくぶんじトライアングルゾーン』に位置づける。ここでは、拠点や都市軸や周辺のまちづくり資源を最大限に活かして、市民みんなが誇る国分寺らしい場所として、その魅力を守り、高めていく。 国分寺市都市計画道路3・4・11号のうち国分寺街道との交差点以北がこくぶんじトライアングルゾーンに含まれている。 <p>【分野別構想】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用方針：国分寺都市計画道路3・4・11号線のうち、国分寺駅周辺は商業業務機能と新しい文化が融合したまちづくり、その他の地域は生活に根ざした商業で、地域の利便性を高めるまちづくりが方針として挙げられている。 ・道路交通体系整備方針：国分寺街道がこくぶんじ恋のみちの整備箇所 <p>【地域別構想】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南町・東元町地域では、国分寺街道などの渋滞や歩行者利用の危険性、低層住宅地内の生活道路など、主として道路に関わる課題があげられている。 ・泉町・西元町・東元町地域（国分寺都市計画道路3・4・11号線と国分寺街道の交差点以南の国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域は『住・農が調和したまちなみ形成が求められるエリア』とされている。
<p>国分寺市緑の基本計画 (国分寺市 H23.3)</p>	<p>都市緑地法第4条に規定されている法定計画で、樹林地や草地などの緑地の保全、公園の整備・維持・管理、住宅地や商業地の緑化促進、公共施設の緑化推進など、国分寺市の緑全般についての緑の将来像を描くとともに、この実現に向けた様々な取組を示し、市民、事業者等、市が一体となって協働で緑地の保全及び緑化を計画的かつ効果的に推進していくための指針となるもの</p>	<p>緑化重点地区のうち国分寺崖線保全・整備地区に国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域の一部が、緑の骨格軸形成地区に国分寺都市計画道路3・4・11号線全体が含まれている。</p>

表 2-4 国分寺市の上位計画(その3)

計画名	計画の概要	国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目
<p>国分寺市環境基本計画 (国分寺市 H16.3)</p>	<p>市民・事業者・市が協働のもとに未来に向かって、健康で恵み豊かな環境の保全・回復・創造するための総合的、基本的な計画都市マスタープランと連携している。</p> <p>目標年度平成 25 年</p> <p>【計画策定の視点】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) あらゆる手段の活用と適切な組み合わせによる環境の保全・回復・創造 2) 科学的に立証の難しい影響の予防 3) 生態系・地球環境への配慮 4) 市民・事業者・市の協働 5) 長期的な視点 6) 実効性の確保の視点 	<p>将来像</p> <p>【道路・交通：安心して気持ちよく歩けるまち】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の方針・施策の体系：道路整備の推進、バリアフリー化の推進、規制・整備による安全な歩行空間の確保 ・自転車の方針・施策の体系：自転車利用の推進、自転車利用のルール <p>【人：安心して暮らせる、人のきずなのあるまち】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの方針・施策の体系：災害に強いまちづくりの推進、交流による地域社会の再生、支援体制の確立 <p>【景観・歴史：国分寺らしい景観、住み続けたいまち】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちなみの景観の方針・施策の体系：地域特性に合った望ましい景観づくりの推進 ・土地利用のルールの方針・施策の体系：住環境保護のための土地利用・開発ルールの徹底、開発による環境への影響を評価するしくみづくり
<p>国分寺市地域防災計画 (国分寺市 H19.3)</p>	<p>災害対策基本法に基づき、国分寺市防災会議が作成する計画で、市民の生命・財産を地震災害などから守るための対策を実施することを目的に、災害に関わる事務又は業務を総合的に定めたものである。また、この計画は災害時はもとより、平常時から行政・市民・防災関係機関・事業者が協力して防災活動に取り組むための指針</p>	<p>防災都市づくりの推進のための計画である広域幹線道路の整備として、都市計画道路 3・2・8 号線と 3・4・11 号線の整備が位置づけられている。</p>
<p>国分寺市住宅マスタープラン (国分寺市 H18.6)</p>	<p>国分寺市住宅マスタープランは、国分寺市の住宅政策を総合的に推進するための基本となる計画で、居住の将来像を示すとともに、それを実現させる方途を示す。</p>	<p>主要施策の推進プログラム</p> <p>【商業まちづくりと都市型住宅の調和するまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国分寺駅周辺における特別用途地区の導入 ・商業地域における適正な住環境確保方策
<p>国分寺駅周辺地区まちづくり構想 (国分寺市、H19.8)</p>	<p>「国分寺駅周辺地区のまちづくりの将来像(グランドデザイン)」を定めるとともに、まちづくりを先導する「国分寺駅北口再開発事業の効果的な推進」と、「同事業と連携した国分寺駅周辺地区のまちづくりの総合的な推進」を図ることを目的としたもの</p>	<p>国分寺市都市計画道路 3・4・11 号のうち野川以北の道路が、国分寺駅周辺地区まちづくり構想の策定区域に含まれている。また、まちづくり構想の実現プログラムに国分寺市都市計画道路 3・4・11 号の整備が挙げられている。</p>

表 2-5 国分寺市の上位計画(その4)

計画名	計画の概要	国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目
<p>国分寺市景観まちづくり指針 (国分寺市 H22.9)</p>	<p>国分寺市のそれぞれの地域で育まれた固有の景観を保全し、後世に伝え残していく視点や、新たに魅力ある景観を育み、活力あふれる景観を創出していく視点をもって景観まちづくりを進めていくとともに「国分寺市まちづくり条例」と連携させ、総合的なまちづくりの一層の推進を図るためのもの</p>	<p>区域別の景観形成の基本方針において、国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺はにぎわいの区域、崖線の区域にあたる。</p> <p>【にぎわいの区域の基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑と水の保全により、市街地を彩る自然景観を形成する。 ・緑化により、うるおいの創出と秩序ある生活景観を形成する。 ・まちの顔となる、歩いて楽しいにぎわいのある商業地景観を形成する。 <p>【崖線の区域の基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・崖線の緑の連続性に配慮し、まとまりのある自然景観を形成する。 ・歴史資産と周囲の要素を一体的に捉え、郷土の文化を受け継ぐ歴史景観を形成する。 ・崖線の緑を活かし、地域の個性を際立たせた生活景観を形成する。 ・自然との調和に配慮した、相互の魅力が引き立つ商業地景観を形成する。

③地区計画・関連計画における国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの総括

表 2-6 国分寺市の地区計画・関連計画(その1)

計画名		計画の概要	国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目
地区計画	泉町地区地区計画	豊かな自然環境・歴史環境と調和した計画的な住宅地の形成と多様な公共公益施設、教育・文化施設などを、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により実現し、質の高い都市空間の育成を図るため、土地利用、地区施設の整備、建築物等の整備の方針を定めたもの	<p>地区施設の整備の方針は道路の整備と併せ、沿道部分に、歩行者の安全性・快適性の充実や優れた街路景観の形成に寄与する敷地内歩道や緑地等の整備を行うとともに、都史跡東山道武蔵路の保存・活用を図る。また、駅前から各敷地内を経由して史跡武蔵国分寺跡方面に至る歩行者軸や、住宅地と都市公園など各施設相互を結ぶ歩行者動線等を、各事業者が協調して整備・保全するように努め、開かれた都市空間として連続的な歩行者ネットワークと機能的な防災アクセスの形成を図るものとされている。</p> <p>国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域、泉町地区はこくぶんじ恋の道に一部接しており、動線のつながりや周辺の景観の調和等を考慮する必要がある。</p>
	第四小学校周辺地区地区計画	<p>下記の立地特性と環境資源を最大限にいかし、自然環境・歴史環境と調和した計画的かつ公益性の高い土地利用と質の高い住環境を整備し、周辺の教育・文化施設、住環境等と調和のとれたまちづくりを計画の目標として、土地利用、地区施設の整備、建築物等の整備の方針を定めたもの</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺に国分寺崖線の豊かな緑と湧水を擁し、史跡武蔵国分寺跡や都立武蔵国分寺公園などにも近接するとともに、区域内には東山道武蔵路が埋蔵しているなど自然環境と歴史的遺産に恵まれた地区である。また、西国分寺駅からも至近にあることから市内でも利便性の高い地区である。 ・国分寺市都市マスタープランにおいても、この地域は「泉町公園エリア」に含まれており、市民がふれあい憩えるまちとすることが求められており、地区に連続した南側は「歴史・文化体験エリア」とし、歴史的資源の保全・活用が求められる地域である。 	<p>地区施設の整備の方針のうち、地区内道路の整備については、土地の有効利用と沿道を含む安全・快適な自動車・歩行者交通を確保するため、市道幹2号線と市道南239号線を結ぶ地区内道路を整備するとともに、優れた街路景観の形成に寄与する公開空地や緑地等の整備を行う。</p> <p>上述の泉町地区同様にこくぶんじ恋の道に一部接しており、動線の周辺の景観の調和等を考慮する必要がある。</p>

表 2-7 国分寺市の地区計画・関連計画(その1)

計画名		計画の概要	国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目
地区計画	国分寺駅北口地区地区計画	<p>こくぶんじトライアングルゾーンの中核となる国分寺北口地区における再開発事業を中心とした、区域の整備・開発及び保全に関する方針を定めたもの</p> <p>【地区計画の目標】</p> <p>①合理的な土地利用と建築物等の更新を目的とすることにより、多様な機能が集積する賑わいと魅力のある都市空間を形成する。</p> <p>②道路や交通広場等の公共施設の再編整備と沿道建物の一体的な空間活用により、国分寺駅南北の連携を高め、回遊性のある快適で安全な都市基盤を形成する。</p> <p>③交通広場等の公共空間と沿道建物の一体的な整備により、国分寺市の新しい顔にふさわしい都市景観を創出する。</p> <p>④利便性高い歩行者道線等の確保や積極的な環境対策の取組等により、人や環境にやさしい快適な環境を創出する。</p>	<p>【地区施設の整備の方針】</p> <p>道路</p> <p>・国分寺駅北口の交通環境の改善と交通負荷の軽減を図るとともに交通広場周辺の街区形成を誘導するため、交通広場を含む都市計画道路及び周辺道路網と連絡する区画道路を整備する。</p> <p>【建築物等の整備の方針】</p> <p>国分寺駅の顔となる象徴的な建築物や親しみやすい空間を整備するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。</p> <p>国分寺街道の野川以北の地域がこくぶんじトライアングルゾーンに含まれていることから、動線や建築部等の形態、意匠について国分寺北口地区との関係を考慮する必要がある。</p>
	まちづくり計画	<p>史跡武蔵国分寺跡周辺地区まちづくり計画</p> <p>史跡武蔵国分寺跡周辺地区まちづくり計画とは、史跡武蔵国分寺跡・お鷹の道・真姿の池湧水群などを含む国分寺緑地周辺地域（まちづくり推進地区）を対象とし、史跡整備と調和した良好な住環境整備の推進を目的とした計画</p>	<p>国分寺都市計画道路3・4・11号はまちづくり推進地区を通過する国分寺都市計画道路3・4・11号と接続しており、景観等の連続性について考慮する必要がある。</p>
	国分寺都市計画道路3・2・8号線沿道まちづくり計画	<p>長期総合計画や国分寺市都市マスタープランなどの上位計画を踏まえ、国分寺都市計画道路328号線沿道のにぎわいや活力などの整備及び開発、農地や緑などの保全のあり方について検討したもの</p>	<p>こくぶんじトライアングルゾーンに国分寺都市計画道路3・2・8号線と国分寺都市計画道路3・4・11号線の一部が含まれている。</p>

(2) 上位計画にみる国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域の位置づけ

①第四次国分寺市長期総合計画（国分寺市 H19.3）

計画の概要

地方自治法に基づく「基本構想」と、構想に実効性をもたせるためのより具体的な計画（基本計画、実施計画）から構成され、国分寺市の将来像と基本的な取組を示したもの

■国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

<まちのデザインについて>

市民が安全・快適に暮らせるまちのうち、重点目標の『市街地整備を計画的に推進します』における個別目標となる『国分寺市の顔となる国分寺駅周辺地区の整備を推進します』の施策の1つとして、国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりが位置づけられている。

②国分寺市都市マスタープラン（国分寺市 H12.3）

計画の概要

長期総合計画（基本構想・基本計画）と東京都の都市計画の内容をうけて、市の責任で展開する都市計画や、市と市民が協働でまちづくりを進めていく際の「基本的な考え方」を示したもの

■国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

<全体構想>

国分寺市都市マスタープランの全体構想における2020年を目標とした、市と市民が共有するまちづくりの目標として、以下の「国分寺市が目指すまち」、「まちで暮らす市民の生活像」、「将来における基本的なまちの骨組み」を示している。

①「国分寺市が目指すまち」

- ・歴史文化を継承・創造し、水と緑が生活にうるおいを与えるまち
- ・誰もが健康で、安全・快適に暮らせるまち
- ・未来を見据えた魅力あるまち

②「まちで暮らす市民の生活像」

- ・利便性と快適性を兼ね備えた都市生活
- ・歴史文化を感じ、うるおいある環境に育まれた暮らし
- ・活気に満ち、快適で利便性の高いまちに支えられた魅力ある暮らし
- ・緑豊かで利便性の高い道路・交通網に支えられ、地域の魅力を身近に感じる暮らし
- ・ひととひとのつながりや安全で快適な環境に育まれた豊かな暮らし

③「将来における基本的なまちの骨組み（将来都市構造）」

＜将来都市構造を構成する要素＞

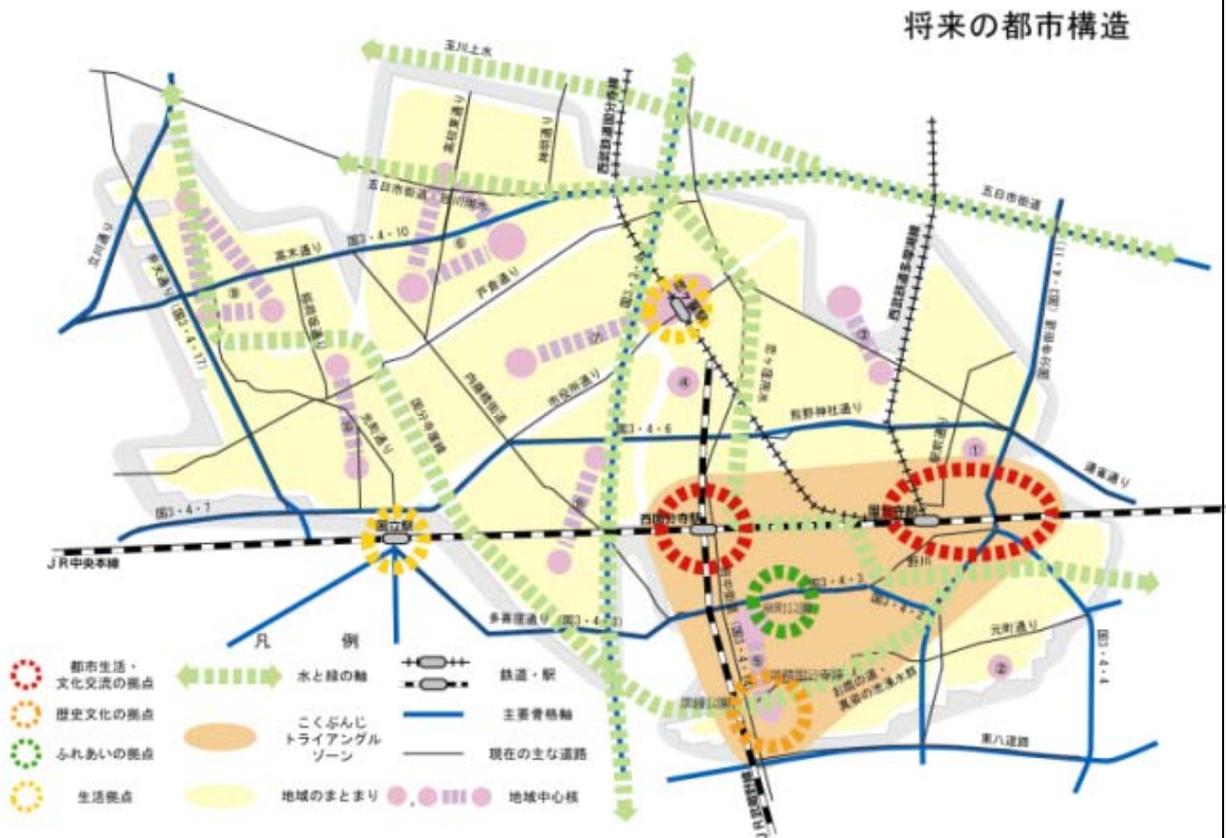
- ・個性豊かで魅力あふれる地域のまとまり
- ・市民にゆとりやうるおい、魅力ある都市生活をもたらす拠点と都市軸
- ・国分寺市の魅力が凝縮したこくぶんじトライアングルゾーン

国分寺都市計画道路 3・4・11 号線

⇒主要幹線道路として位置付けられている。

こくぶんじトライアングルゾーン

⇒国分寺市の魅力が凝縮したゾーンを、『こくぶんじトライアングルゾーン』に位置づけている。ここでは、拠点や都市軸や周辺のまちづくり資源を最大限に活かして、市民みんなが誇る国分寺らしい場所として、その魅力を守り、高めていくとしている。国分寺市都市計画道路 3・4・11 号のうち国分寺街道との交差部以北がこくぶんじトライアングルゾーンに含まれている。



出典：国分寺市都市マスタープラン(平成 12 年)

図 2-2 将来の都市構造図

■土地利用方針

<課題と方針（課題⇒方針）>

- ・国分寺らしい快適な風土を守る
⇒農地や樹林地、歴史文化資源と住宅が調和したうまいあるまちをつくります。
- ・都市としての活力や生活の利便性を高める
⇒市民交流の場や利便性の高い快適な都市生活の場をつくります。
- ・国分寺らしい風土を守るとともに、緑豊かで災害に強いまちをつくる
⇒自動車の騒音、排気ガスや火災の延焼からまちを守る緑豊かな沿道空間をつくります。
- ・新たな産業立地の誘導とともに、周辺住宅地との調和を図り、自立性の高いまちをつくる
⇒国分寺に住み、働ける職住近接の活気のあるまちをつくります。

<国分寺都市計画道路3・4・11号線沿道の土地利用方針>

国分寺駅周辺が商業業務機能と新しい文化が融合したまちづくりとなっている。
また、その他の地域が生活に根ざした商業で、地域の利便性を高めるまちづくりと良好な沿道環境が形成されたまちづくりとなっている。



■道路整備の方針

<課題と方針（課題⇒方針）>

- ・まちの利便性・安全性を高め、ゆとりとるおいをつくりだす

⇒自動車交通を円滑に処理し、安全・快適に歩くことのできる道路ネットワークを確立します。

- ・まちの魅力を身近に感じ、ふれられるみちをつくる

⇒崖線や用水路、河川、樹林地、屋敷林をつなぎ、市民が散歩や思索を楽しむことのできるこくぶんじ恋のみちの整備を進めます。

- ・人間中心のまちをつくる

⇒自動車交通を抑え、公共交通を主体として便利に市内を移動できる交通体系を確立します。

<国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の道路整備方針>

- ・国分寺街道、及び国分寺街道と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線の交差点付近はこくぶんじ恋のみちの整備箇所にあたる。

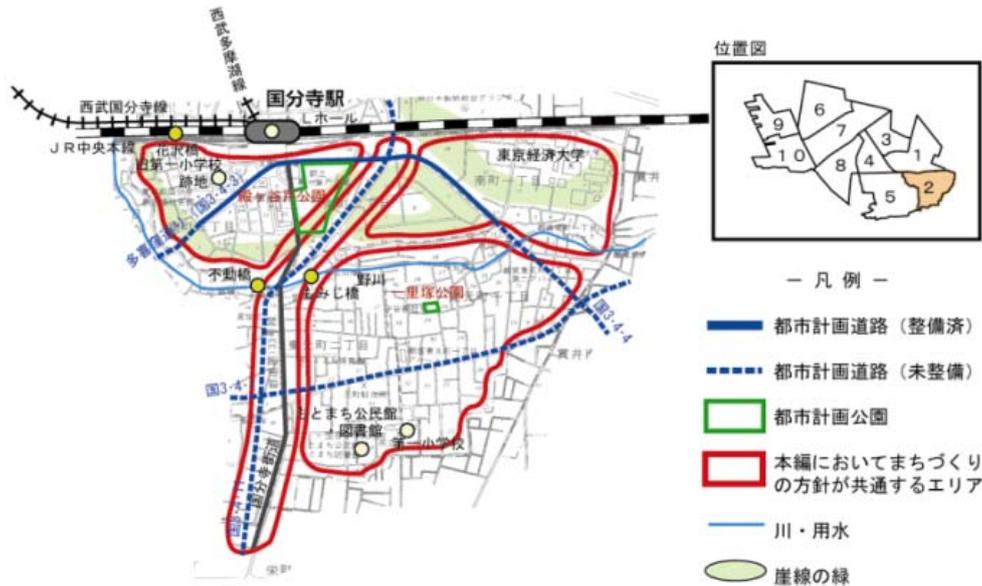


出典：国分寺市都市マスタープラン(平成 12 年)

図 2-4 道路・交通体系整備図

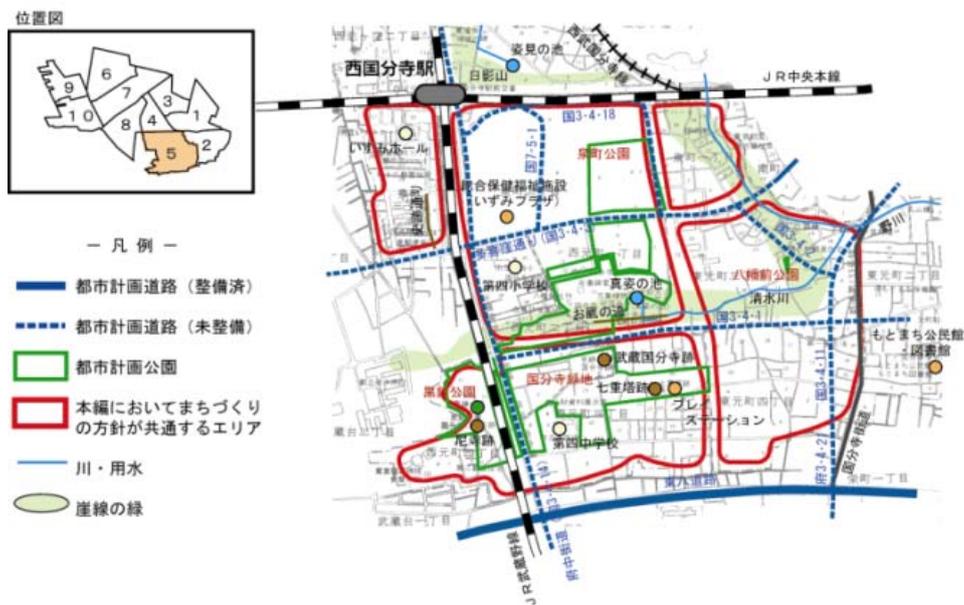
■地域別の構想

- ・南町・東元町地域では、国分寺街道などの渋滞や歩行者利用の危険性、低層住宅地内の生活道路など、主として道路に関わる課題があげられている。
- ・泉町・西元町・東元町地域（国分寺都市計画道路 3・4・11 号線と国分寺街道の交差部以南の国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺地域）は『落ち着いたある住環境エリア：住・農が調和したまちなみ形成が求められるエリア』とされている。



出典：国分寺市都市マスタープラン(平成 12 年)

図 2-5 地域別構想(南町・東元町地域)



出典：国分寺市都市マスタープラン(平成 12 年)

図 2-6 地域別構想(泉町・西元町・東元町地域)

③国分寺市緑の基本計画（国分寺市 H23. 3）

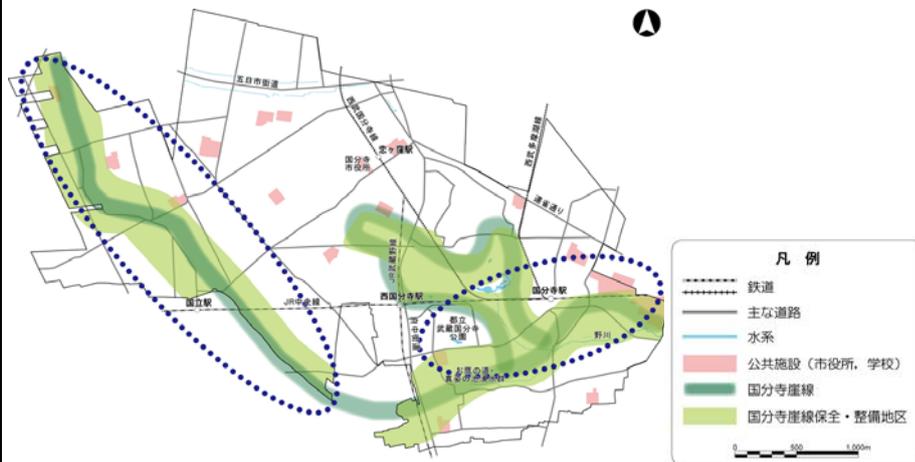
計画の概要

都市緑地法第4条に規定されている法定計画で、樹林地や草地などの緑地の保全、公園の整備・維持・管理、住宅地や商業地の緑化促進、公共施設の緑化推進など、国分寺市の緑全般についての緑の将来像を描くとともに、この実現に向けた様々な取組を示し、市民、事業者等、市が一体となって協働で緑地の保全及び緑化を計画的かつ効果的に推進していくための指針となるもの

■国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

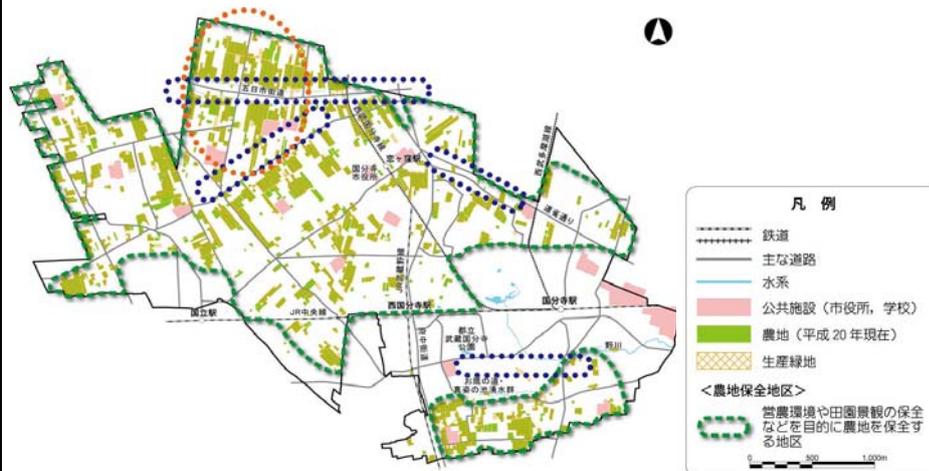
国分寺都市計画道路3・4・11号線のうち国分寺崖線保全・整備地区に野川以北の地域が、農地等保全地区に野川以南の地域が水辺保全・整備地区に野川付近の地域が含まれている。また、緑の骨格軸形成地区に国分寺都市計画道路3・4・11号線全体が含まれている。

公園整備地区においては、国分寺都市計画道路3・4・11号線のうち野川以南の地域が特に身近な公園の整備を検討する区域に含まれている。



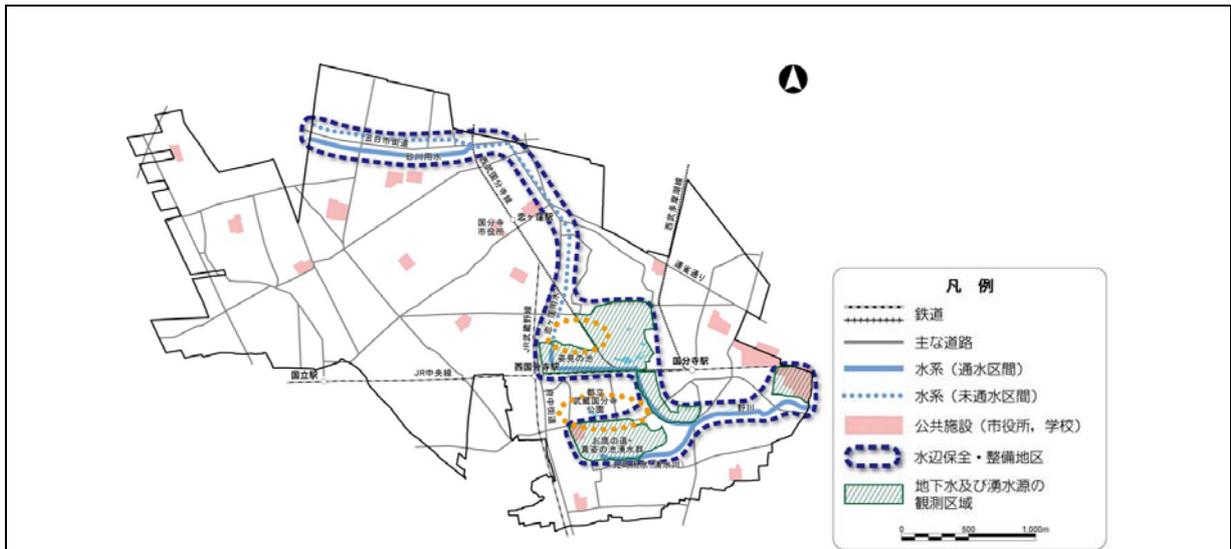
出典；国分寺市緑の基本計画(平成23年)

図 2-7 国分寺崖線保全・整備地区



出典；国分寺市緑の基本計画(平成23年)

図 2-8 農地等保全地区



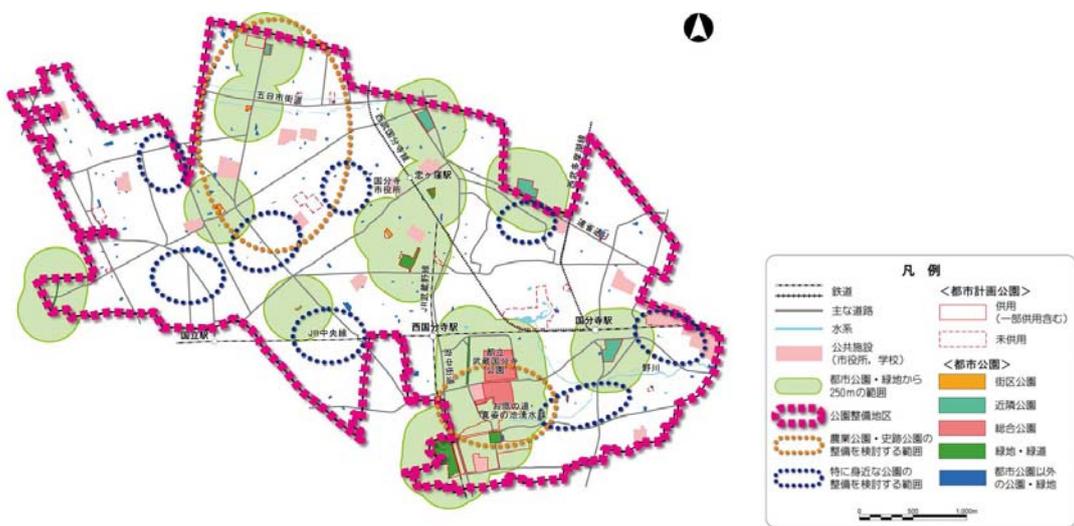
出典:国分寺市緑の基本計画(平成 23 年)

図 2-9 水辺保全・整備地区



出典:国分寺市緑の基本計画(平成 23 年)

図 2-10 緑化重点地区



出典:国分寺市緑の基本計画(平成 23 年)

図 2-11 公園整備地区

④国分寺市環境基本計画（国分寺市 H16.3）

計画の概要

市民・事業者・市が協働のもとに未来に向かって、健康で恵み豊かな環境の保全・回復・創造するための総合的、基本的な計画

■国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

道路・交通：安心して気持ちよく歩けるまち

<歩行者の方針・施策の体系>

①道路整備の推進

- －環境に配慮し、必要な幹線道路の整備を進めます。
- －幅の広い道路の整備を進めます。
- －生活道路を含む整備計画づくりを進めます。
- －右折レーンの新設、交差点の改良などを進めます。
- －コミュニティに対する影響評価を行います。

②バリアフリー化の推進

- －段差のない歩道等の整備を図ります。
- －スロープ等の整備を図ります。

③規制・整備による安全な歩行空間の確保

- －住宅地への通過車両の進入を抑制します。
- －事故防止、スピード抑制のためのカラー舗装の表示やイメージバンプ等の整備を推進
- －散策路ネットワークの整備を進めます。
- －信号等の改良に努めます。
- －横断道路の押しボタン式信号の設置に努めます。

<自転車の方針・施策の体系>

①自転車利用の推進

- －駐輪場の整備を図ります。
- －自転車専用道の検討、設置に努めます。

②自転車利用のルール

- －駐輪モラルの向上を図ります。
- －自転車通行ルールの徹底を図ります。

人：安心して暮らせる、人のきずなのあるまち

<まちづくりの方針・施策の体系>

①災害に強いまちづくりの推進

- －防災まちづくり推進地区の拡大を図ります。

②交流による地域社会の再生

③支援体制の確立

景観・歴史：国分寺らしい景観、住み続けたいまち

- ・まちなみの景観の方針・施策の体系：地域特性に合った望ましい景観づくりの推進
- ・土地利用のルールの方針・施策の体系：住環境保護のための土地利用・開発ルールの徹底開発による環境への影響を評価するしくみづくり

⑤国分寺市地域防災計画（国分寺市 H19.3）

計画の概要

災害対策基本法に基づき、国分寺市防災会議が作成する計画で、市民の生命・財産を地震災害などから守るための対策を実施することを目的に、災害に関わる事務又は業務を総合的に定めたものである。また、この計画は災害時はもとより、平常時から行政・市民・防災関係機関・事業者が協力して防災活動に取り組むための指針

■国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

安全な地域社会と街を形成することにより、災害時の被害を最小限に抑える、また災害時の応急対策活動が迅速かつ的確に行えるよう、事前の準備を行うための計画である『災害予防計画』の目標は以下の 3 点である。

<災害予防計画の目標>

- ①災害に強い地域社会を形成する
- ②災害に強い街をつくる
- ③応急対策活動に対応した備えをつくる

このうち、『②災害に強い街をつくる』に関する計画のうち、『防災都市づくりの推進』の中に都市計画道路の整備、『道路・橋梁、鉄道の整備』の中に都市計画道路 3・2・8、3・4・11 号線の整備が計画されている。

⑥国分寺市住宅マスタープラン

計画の概要

国分寺市住宅マスタープランは、国分寺市の住宅政策を総合的に推進するための基本となる計画で、居住の将来像を示すとともに、それを実現させる方途を示す

■国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

国分寺市の地域特性を生かした質の高い住環境整備の推進プログラムの主要施策である商業まちづくりと都市型住宅の調和するまちづくりのうち、以下の 2 つのが挙げられている。

【商業まちづくりと都市型住宅の調和するまちづくり】

- ・ 特別用途地区の活用による商業地域における住宅立地の制限
- ・ 商業地域における適正な住環境確保方策

■主要施策の推進プログラム

商業まちづくりと都市型住宅の調和するまちづくり

- ・ 国分寺駅周辺における特別用途地区の導入
- ・ 商業地域における適正な住環境確保方策

⑦国分寺市景観まちづくり指針（国分寺市 H22.9）

計画の概要

国分寺市のそれぞれの地域で育まれた固有の景観を保全し、後世に伝え残していく視点や、新たに魅力ある景観を育み、活力あふれる景観を創出していく視点をもって景観まちづくりを進めていくとともに「国分寺市まちづくり条例」と連携させ、総合的なまちづくりの一層の推進を図るためのもの

■国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

国分寺市景観まちづくり指針は地域特性などに応じて景観まちづくりを進めていくために、市を3区域に分類し、区域別の景観形成の基本方針を示している。国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺地域のうち、野川より北の地域はにぎわいの区域に含まれており、野川以南の地域は崖線の区域に含まれている。

<基本方針>

にぎわいの区域

- ・緑と水の保全により、市街地を彩る自然景観を形成する。

区域内に残る湧水源などの数少ない自然景観資源を保全するとともに、それらの景観資源が有する歴史的な趣に配慮した景観の形成を目指します。また、こうした景観資源を都市公園、道路、民有空間などの緑でつなぐことで、市街地を彩る自然景観の形成を目指します。

- ・緑化により、うるおいの創出と秩序ある生活景観を形成する。

中高層住宅や戸建住宅の玄関周りや外構など、道路に面した敷地内で緑化を施すことにより、うるおいの感じられる景観の創出と、まちなみとして秩序ある生活景観の形成を目指します。

- ・まちの顔となる、歩いて楽しいにぎわいのある商業地景観を形成する。

建築物は、形態意匠や外壁の素材などを風格のあるものとし、誰もがまちの顔として認める品格の感じられる景観を形成します。また、歩行者の視点に立った屋外広告物の規模や掲出方法の工夫を行うなど、歩いて楽しい商業地景観の形成を目指します。

崖線の区域

- ・崖線の緑の連続性に配慮し、まとまりのある自然景観を形成する。

崖線の斜面林などに見られる緑の連続性が失われないよう配慮し、緑豊かな自然景観の形成を目指します。

- ・歴史資産と周囲の要素を一体的に捉え、郷土の文化を受け継ぐ歴史景観を形成する。

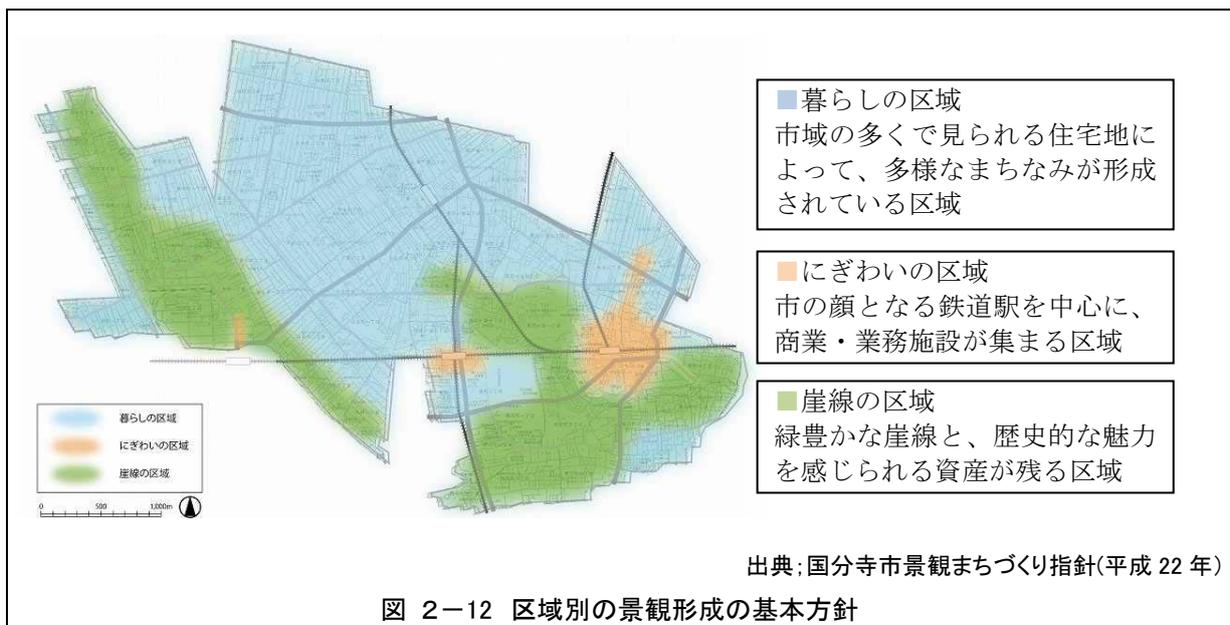
武蔵国分僧寺跡や武蔵国分尼寺跡などを市の歴史を偲ぶ拠点として位置付け、周囲のまちなみがそれらに調和するよう地域住民とともに修景を進めていくことで、趣を感じる歴史景観の形成を目指します。

- ・崖線の緑を活かし、地域の個性を際立たせた生活景観を形成する。

崖線の斜面や裾野などに形成された住宅地では、敷地内の緑化を市民および事業者等が主体となって行うことにより、崖線の緑と一体化した自然豊かな生活景観の形成を目指します。

- ・自然との調和に配慮した、相互の魅力が引き立つ商業地景観を形成する。

商業店舗などの形態意匠、色彩においては、周囲に見られる崖線などの自然景観との調和を図るよう配慮した商業地景観の形成を目指します。



⑧国分寺駅周辺地区まちづくり構想（国分寺市、H19.8）

計画の概要

「国分寺駅周辺地区のまちづくりの将来像（グランドデザイン）」を定めるとともに、まちづくりを先導する「国分寺駅北口再開発事業の効果的な推進」と、「同事業と連携した国分寺駅周辺地区のまちづくりの総合的な推進」を図ることを目的としたもの

■国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

まちづくりの課題の検討において、国分寺街道の混雑、幅 4m 未満の狭あい道路の改善、回遊性に乏しいフィンガー状の路線商店街、住宅による既存商店街の分断、チェーン店の出店が多く個性に乏しい商店街が挙げられている。

<まちづくりの方針>

- ・ 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線の整備：歩行者自転車交通環境の改善
- ・ 殿ヶ谷戸公園を核とした国分寺駅南側の顔となる都市環境の育成（周辺宅地・道路空間などの緑化推進、建築物による良好な街並み誘導など）
- ・ 殿ヶ谷戸公園のまちづくりへの積極的活用（市民を含めた多様な管理方法の検討など）
- ・ 野川の河川改修（親水空間、歩行者・自転車路の整備を契機とする環境ネットワークの形成）

⑨多摩地域における都市計画道路の整備方針（東京都と 28 市町 H18.4）

計画の概要

東京都と国分寺市を含む 28 の市町が多摩地域の都市計画道路を計画的・効率的に整備するため、未着手の都市計画道路を対象に、平成 18 年～27 年度で優先的に整備すべき路線を定めたもの

■国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

国分寺市都市計画道路 3・4・11 号は、平成 18 年～平成 27 年の間に優先して整備すべき路線として位置づけられている。

⑩東京における今後の景観施策のあり方について【答申】（東京都景観審議会 H18.1）

計画の概要

知事からの「東京における今後の景観施策のあり方について」の諮問に対する答申

■国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

- ・幹線道路や鉄軌道、河川・運河の護岸の整備などの公共事業に合わせた地域の景観づくりの推進
- ・屋外広告物条例に基づく地域ルール適用を普及させるため、情報提供や技術的支援などを通じた区市町村による地域のまちづくりの促進

⑪環境軸基本方針（東京都都市整備局 H18.4）

計画の概要

都市施設（道路、公園、河川など）の整備等を契機とし、これら骨格となる都市施設とその周辺のまちづくりを一体として、良好な景観とあわせ、オープンスペースや広がりや厚みをもった豊かなみどりなどにより形成される、「ゆとりと潤いある良好な都市空間」である『環境軸』形成の方向性を提示

■国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

<取組の方向>

ゆとりと潤いある良好な都市空間の創出に向け、公と民の役割分担のもと、それぞれが協力・連携し、以下の方向で取組んでいく。

①都市施設自体での取組（公による取組）

- ・調布保谷線など、環境施設帯や広幅員の歩道を有する質の高い都市施設の計画と整備を進める。
- ・河川においても、沿川のまちづくりを誘導するような計画と施設づくりに努める。

②都市施設相互の連携（整備時期の調整や一体的な整備など）（公による取組）

- ・環境軸の形成に資する道路、公園について、「整備方針」に基づき優先的に整備を進める。
- ・都市施設間相互のつながりに配慮した計画の策定を進める。

③沿道など都市施設周辺での取組（公・民による取組）

- ・沿道での地区計画の策定などにより、みどり豊かな沿道のまちづくりを進める。
→特に道路整備中の箇所では、誘導容積型の地区計画を活用して、沿道の用途地域を見直すなど、事業進捗と一体的なまちづくりを進める。
- ・幹線道路の沿道において、にぎわいやゆとりある歩行空間、豊かなみどりなどを創出するため、都市開発諸制度も含め多様な手法を活用し、環境軸の形成に資する計画を誘導する。
→重点的に進める路線の抽出や、都市開発諸制度の活用などを検討する。
- ・沿道以外のエリアにおいても、環境軸の形成に資する地区計画などの策定を進める。
→環境形成型地区計画などの活用・充実を検討する。

④その他（公・民による取組）

- ・景観施策との連携により、良好な空間づくりを誘導していく。
→道路空間と沿道の土地利用が調和した統一感ある美しい街並みの形成を目指す。
→スカイラインの統一、デザイン、屋外広告物の表示など、景観に優れた開発計画を誘導していく。
- ・「都市計画の提案制度」を活用するなど、民が主体性をもって参画するまちづくりとの連携について検討していく。
- ・環境軸の形成にあたっては、防災都市づくり推進計画などの既定計画に基づく他事業との連携についても検討していく。

⑫環境軸ガイドライン（東京都都市整備局 H19.6）

計画の概要

環境軸基本方針に基づく、都や区市町、さらには都民や民間事業者が、環境軸の形成に向けて、都市施設の整備、まちづくりに関する計画や事業などを行う際の指針

■国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

道路等都市施設の整備にあたって、配慮すべき事項を4つの側面から示す。

道路整備において配慮すべき事項

<①環境保全機能>

○道路緑地面積の向上

- ・道路のみどりは大気浄化などの効果により、快適な沿道環境の創出に重要な役割を担っており、一層の緑地面積の向上に努める。
- ・緑化にあたっては、道路構造や周辺の状況等に応じた適切な植栽形式や、地域の植生や地域特性に応じた樹種を検討する。
- ・植栽形式や使用樹種に適した十分な大きさと良好な土壌をもった植栽基盤と地上部の生育空間を確保する。

○豊かなみどり量の確保

- ・街路樹等の植栽管理にあたっては、緑陰効果等をもたらす豊かな緑量を確保するため、通常の維持管理はもとより、「のびのび街路樹の育成事業」の活用などにより、生育環境の改善や樹木本来の形の維持とみどり量の拡大を行う。

○屋敷林などの既存樹木等の保全

- ・新たな植樹の検討に先立ち、道路予定地内の良好な地域環境を形成する屋敷林など既存樹木において植樹帯への現状保存や移植が可能でかつ街路樹として適している場合には適切な保全対策を検討する。
- ・道路予定地内の畑などの土壌においても、可能な限り植樹帯等への活用について検討する。

<②暮らし・レクリエーション機能>

○快適な歩行者空間の確保

- ・歩行者空間の適切な有効幅員を確保するとともに、無電柱化なども合わせて推進する
- ・また、交差点付近等で歩行者が多く、滞留する恐れのある場所では、地域の状況に応じて滞留機能の確保に努める。
- ・沿道住民等の理解と協力を求め、「東京ふれあいロード・プログラム」の活用などにより、道路利用のモラル向上や潤いのある道路空間の創出に努める。

○歩行者の安全性向上：

- ・舗装材料の検討にあたり、透水性や保水性などの観点に加え、雨天時等の歩行路面の滑りにくさや水はけ等を考慮する。
- ・歩道幅員に余裕がある場合は、舗装材料の色彩等により通行区分を示すなど、歩行者と自転車の通行空間を分離する。なお防犯上の観点から、過度な照度を確保した照明施設の設置なども考慮する。

○バリアフリー化の推進：

- ・高齢者や身体障害者をはじめ多様な利用者があることを考慮し、バリアフリー化やユニバーサルデザインのまちづくりを進める。

<③景観形成機能>

○街路樹などによる景観形成への配慮

- ・良好な景観を維持するためには、道路景観の主要な構成要素であるみどりについて、植樹帯の設置や中央分離帯への植栽、樹種の選定、配植等に配慮する。

○無電柱化など沿道形成への配慮

- ・道路に林立する多くの電柱や電線類は、良好な都市景観を損ねる大きな要因となる。

○景観資源の保全と配慮

- ・橋梁は施設自体が地域の象徴や都市の顔になるものである。このため、歴史的建造物となる橋梁については、貴重な文化遺産として保存に努める。
- ・道路設計にあたり、最重要建造物や東京都選定歴史的建造物、さらには自然景観等の優れた景観資源が周辺にある場合は、舗装材料や照明施設などを含めてこれらに配慮したデザインとする。

<④防災機能>

○緑化による延焼防止機能の向上

- ・道路は火災時の延焼遮断帯としての防災機能を有しているが、一層の延焼防止の機能向上を図るため、遮蔽効果のある植栽を積極的に行う。

○無電柱化の推進

- ・電柱の倒壊による道路閉塞等を回避するため、無電柱化を進める。

(3) 地区計画にみる国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域の位置づけ

① 泉町地区地区計画

計画の概要

豊かな自然環境・歴史環境と調和した計画的な住宅地の形成と多様な公共公益施設、教育・文化施設などを、土地区画整理事業、市街地再開発事業等により実現し、質の高い都市空間の育成を図るため、土地利用、地区施設の整備、建築物等の整備の方針を定めたもの

■ 国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

地区施設の整備の方針は道路の整備と併せ、沿道部分に、歩行者の安全性・快適性の充実や優れた街路景観の形成に寄与する敷地内歩道や緑地等の整備を行うとともに、都史跡東山道武蔵路の保存・活用を図る。また、駅前から各敷地内を経由して史跡武蔵国分寺跡方面に至る歩行者軸や、住宅地と都市公園など各施設相互を結ぶ歩行者動線等を、各事業者が協調して整備・保全するように努め、開かれた都市空間として連続的な歩行者ネットワークと機能的な防災アクセスの形成を図るものとされている。

また、国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺地域、泉町地区はこくぶんじ恋のみちに（国分寺市都市マスタープラン参照）に一部接しており、動線のつながりや周辺の景観の調和等を考慮する必要がある。



出典：泉町地区地区計画

図 2-13 泉町地区地区計画の地区計画区域図



図 2-14 泉町地区地区計画の地区整備計画図

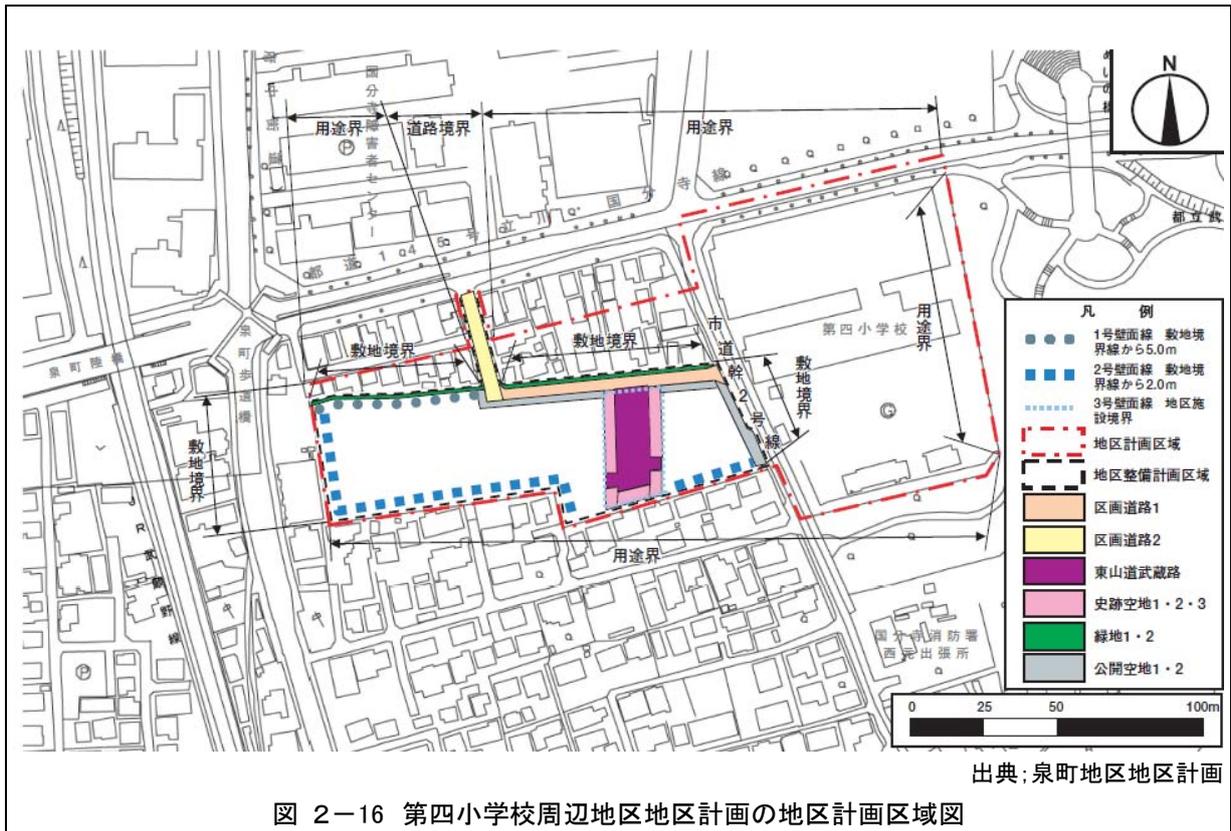


図 2-16 第四小学校周辺地区地区計画の地区計画区域図

③国分寺駅北口地区地区計画

計画の概要

こくぶんじトライアングルゾーンの中核となる国分寺駅北口地区における再開発事業を中心とした、区域の整備・開発及び保全に関する方針を定めたもの

■国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

■地区施設の整備の方針

道路

- ・国分寺駅北口の交通環境の改善と交通負荷の軽減を図るとともに交通広場周辺の街区形成を誘導するため、交通広場を含む都市計画道路及び周辺道路網と連絡する区画道路を整備する。

■建築物等の整備の方針

- ・国分寺駅の顔となる象徴的な建築物や親しみやすい空間を整備するため、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限を定める。
- ・国分寺街道の野川以北の地域がこくぶんじトライアングルゾーンに含まれていることから、動線や建築物等の形態、意匠について国分寺北口地区との関係を考慮する必要がある。

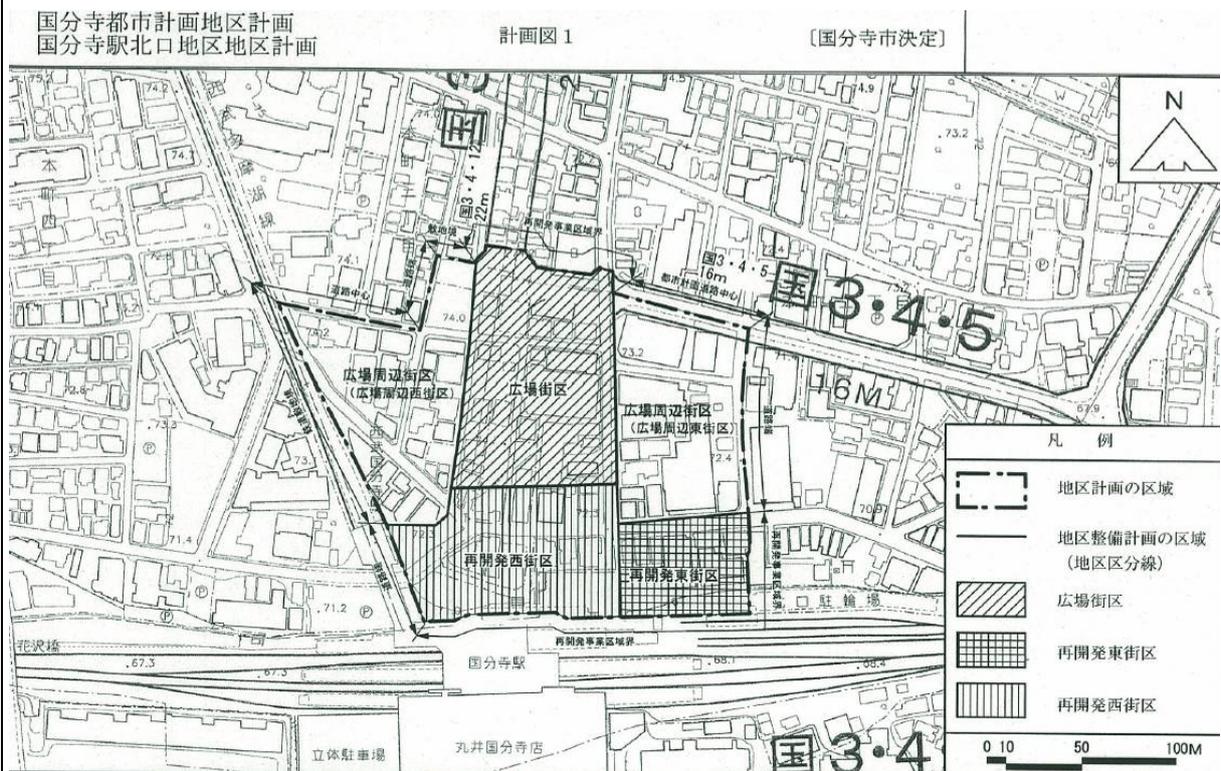


図 2-17 国分寺駅北口地区の地区計画区域図

(4) まちづくり計画にみる国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺地域の位置づけ

① 史跡武蔵国分寺跡周辺地区まちづくり計画

計画の概要

史跡武蔵国分寺跡周辺地区まちづくり計画とは、史跡武蔵国分寺跡・お鷹の道・真姿の池湧水群などを含む国分寺緑地周辺地域（まちづくり推進地区）を対象とし、史跡整備と調和した良好な住環境整備の推進を目的とした計画

■ 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

国分寺都市計画道路 3・4・11 号はまちづくり推進地区を通過する国分寺都市計画道路 3・4・1 号と接続しており、景観等の連続性について考慮する必要がある。

② 国分寺都市計画道路 3・2・8 号線沿道まちづくり計画

計画の概要

長期総合計画や国分寺市都市マスタープランなどの上位計画を踏まえ、国分寺都市計画道路 3・2・8 号線沿道のにぎわいや活力などの整備及び開発、農地や緑などの保全のあり方について検討したもの

■ 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの位置づけ、及び関連する項目

こくぶんじトライアングルゾーンに国分寺都市計画道路 3・2・8 号線と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線の一部が含まれている。

(5) 上位・関連計画における当該地域の位置づけの総括

各上位計画・関連計画における、国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりの位置づけについて、共通して記述されている視点を整理し、それらに対する課題について以下に整理した。

課題1；安全な交通環境・生活環境の整備

- 国分寺市都市マスタープラン等の多くの上位計画において、歩行空間をはじめ、安全な交通環境の整備が求められており、特に国分寺街道は渋滞や歩行者の交通が危険であることから、安全かつ快適な交通環境の整備が課題として重視されている。
- 国分寺都市計画道路3・4・11号線は、国分寺市地域防災計画において防災都市づくりの要素としての重要な位置づけにあるとされているほか、他の上位計画においても防災の機能の付与が求められている。

課題2；自然環境・景観との調和

- 国分寺街道の一部は国分寺崖線に含まれており、野川と交差している。また、国分寺街道周辺には殿ヶ谷戸遺跡等の史跡がある。こうした自然的・歴史的な景観は国分寺市の重要な景観資源であり、まちづくりにおける、これらの自然的・歴史的景観資源の保全は国分寺市環境基本計画や国分寺市景観まちづくり指針にもあげられており、国分寺都市計画道路3・4・11号線沿道まちづくりにおいても、周辺の自然環境や史跡等の景観との調和を図る必要がある。

課題3；にぎわいのある空間の創出

- 国分寺街道において、特に駅周辺部と接する場所は、商業地としての課題・整備方針が示されている。国分寺駅周辺地区まちづくり構想においても、課題として挙げられている項目は、国分寺街道の混雑、幅4m未満の狭あい道路の改善、回遊性に乏しいフィンガー状の路線商店街、住宅による既存商店街の分断、チェーン店の出店が多く個性に乏しい商店街が挙げられていることから、課題1で挙げた交通環境の整備も含めて、にぎわいのある空間の創出を検討していく必要がある。
- 国分寺駅周辺には商業施設も多く、国分寺駅北口地区地区計画もあることから、国分寺駅周辺のまちづくりと連携しつつ、国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺では、まちのにぎわいを創出していく必要があるとされている。

3 社会的条件調査

(1) 人口

① 国分寺市の人口・世帯数

国分寺市の人口については、平成2年から平成7年にかけて微減したものの、以降は増加傾向にある。この増加傾向は多摩地域の伸びよりもやや高い値を示しており、国分寺市は多摩地域の中でも居住ポテンシャルの高い地域であるといえる。

また、世帯数については、増加傾向にあり、その伸びは人口推移よりも大きいため、世帯あたり人口は減少傾向を示し、核家族化が進行している。

表 3-1 国分寺市の人口・世帯の推移

	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
世帯数[世帯]	36,467	41,426	46,335	51,102	55,135	57,775
総人口[人]	95,398	100,982	99,664	111,404	117,604	120,650
1世帯あたり人口	2.62	2.44	2.15	2.18	2.13	2.09



出典：国勢調査(昭和60年～平成22年)

図 3-1 国分寺市の人口・世帯の推移

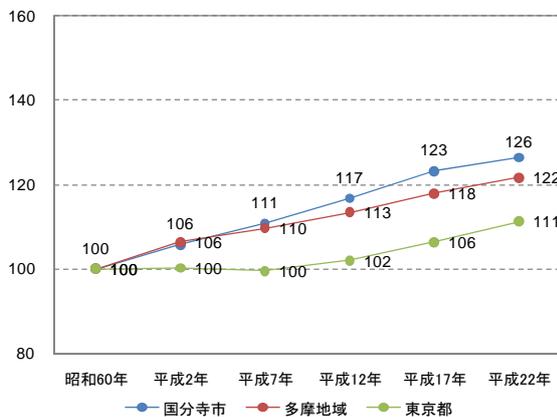


図 3-2 国分寺市の人口の推移
(昭和60年を100とする)

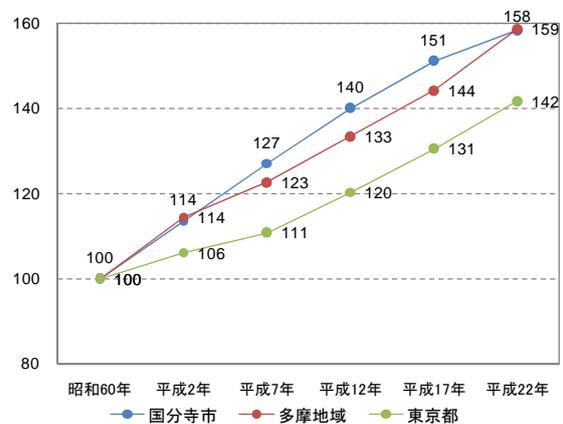


図 3-3 国分寺市の世帯の推移
(昭和60年を100とする)

出典：国勢調査(昭和60年～平成22年)

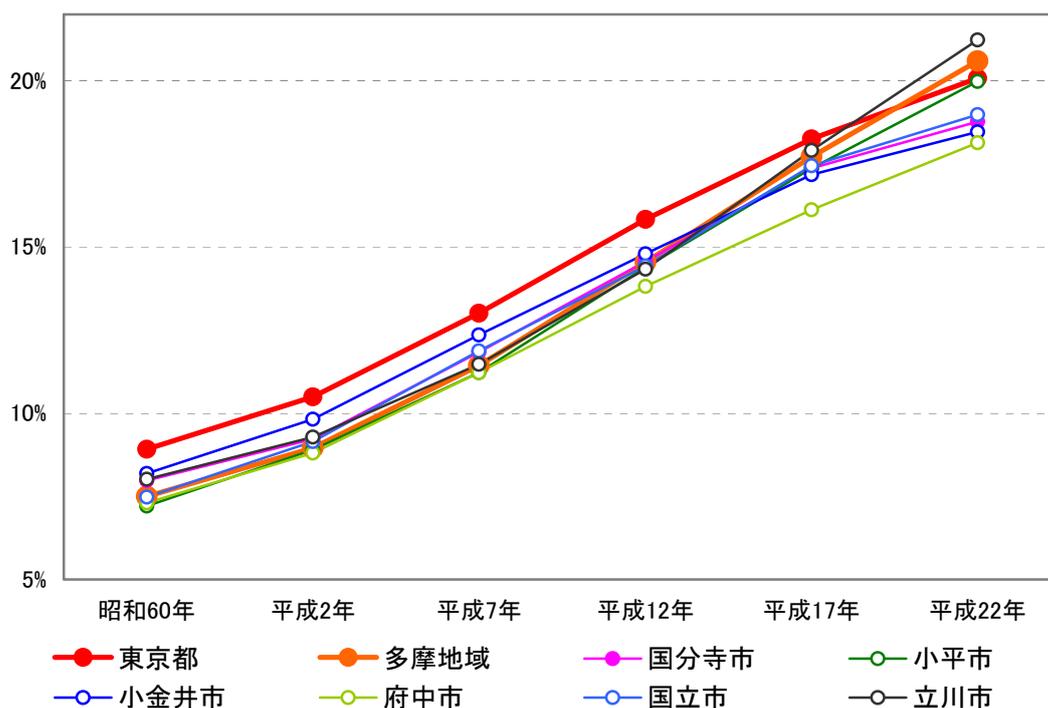
年齢階層別の人口をみると15歳未満の人口が減少傾向にある一方で、65歳以上の高齢者人口は平成2年から、13,000人増加しており、高齢化が進行している状況にあるといえる。

国分寺市の高齢化率は、東京都や多摩地域平均に比べ低い。また、周辺都市と比較しても、やや低い傾向にある。

表 3-2 国分寺市・東京都・多摩地域及び周辺自治体の高齢化率の推移

	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
東京都	8.93%	10.49%	13.00%	15.84%	18.25%	20.08%
多摩地域	7.50%	8.95%	11.44%	14.55%	17.72%	20.59%
国分寺市	7.97%	9.22%	11.84%	14.56%	17.38%	18.78%
小平市	7.20%	8.90%	11.22%	14.39%	17.37%	19.99%
小金井市	8.20%	9.83%	12.35%	14.80%	17.18%	18.47%
府中市	7.30%	8.79%	11.23%	13.81%	16.11%	18.14%
国立市	7.48%	9.16%	11.87%	14.43%	17.45%	18.99%
立川市	8.02%	9.29%	11.48%	14.33%	17.92%	21.24%

出典：国勢調査(昭和60年～平成22年)



出典：国勢調査(昭和60年～平成22年)

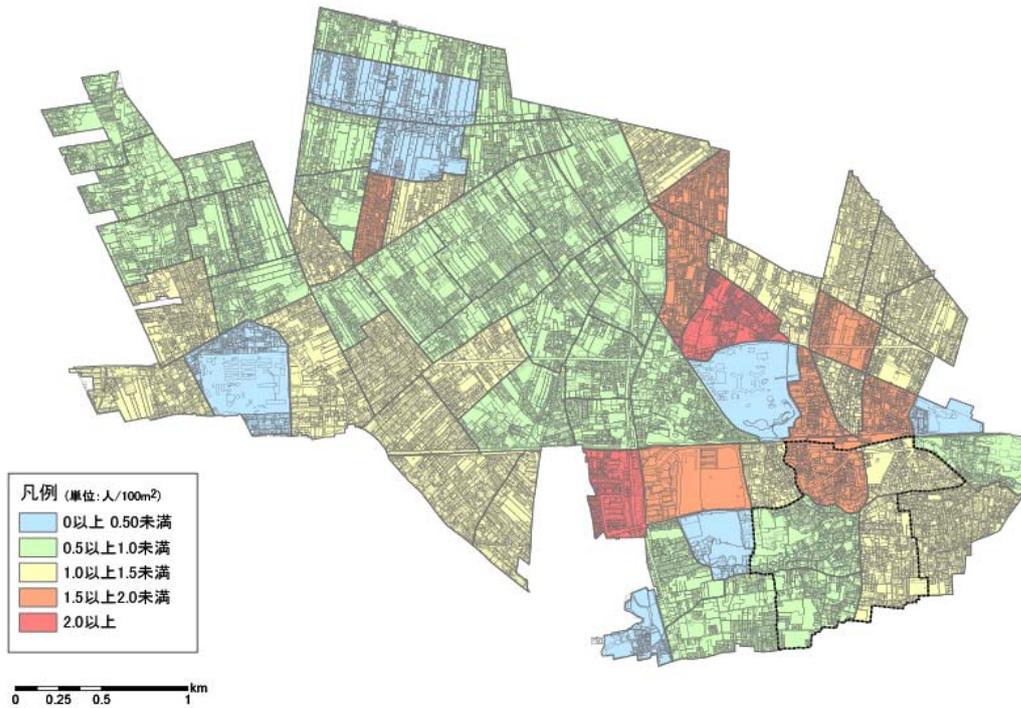
図 3-4 国分寺市・東京都・多摩地域及び周辺自治体の高齢化率の推移

②国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺の人口特性

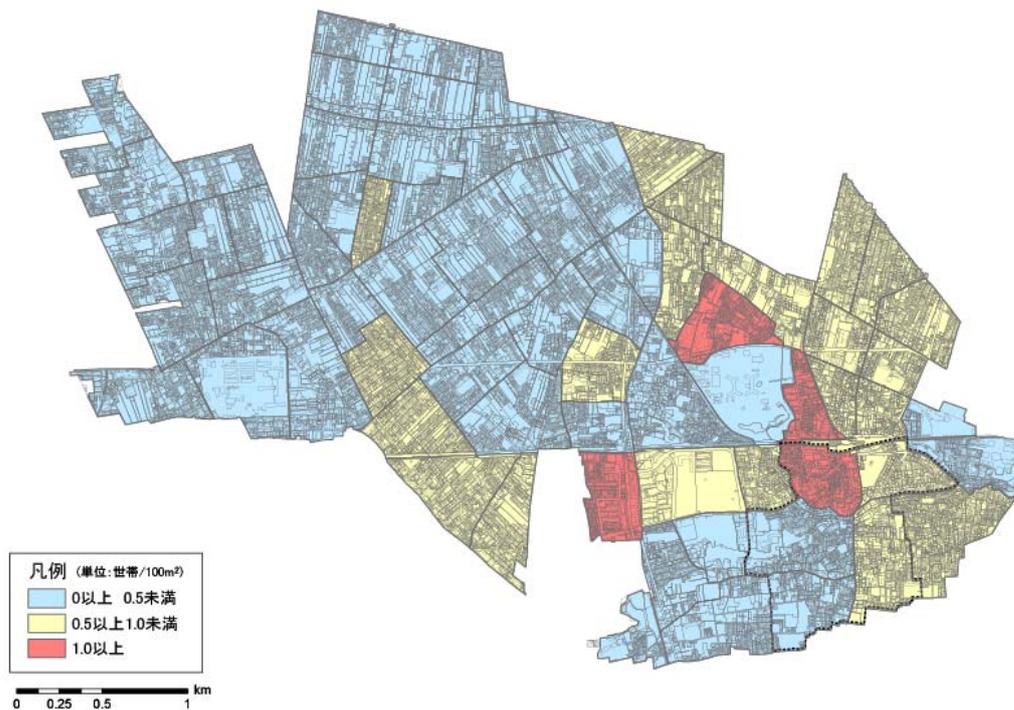
1) 国分寺市内の人口・世帯の分布

人口・世帯数ともに、面積あたりでは、国分寺駅・西国分寺駅・恋ヶ窪駅といった駅周辺が、高い傾向にある。

国分寺街道周辺地域では、面積あたりの人口・世帯数ともに、南町3丁目が高く、次いで国分寺街道以東がやや高くなっている。



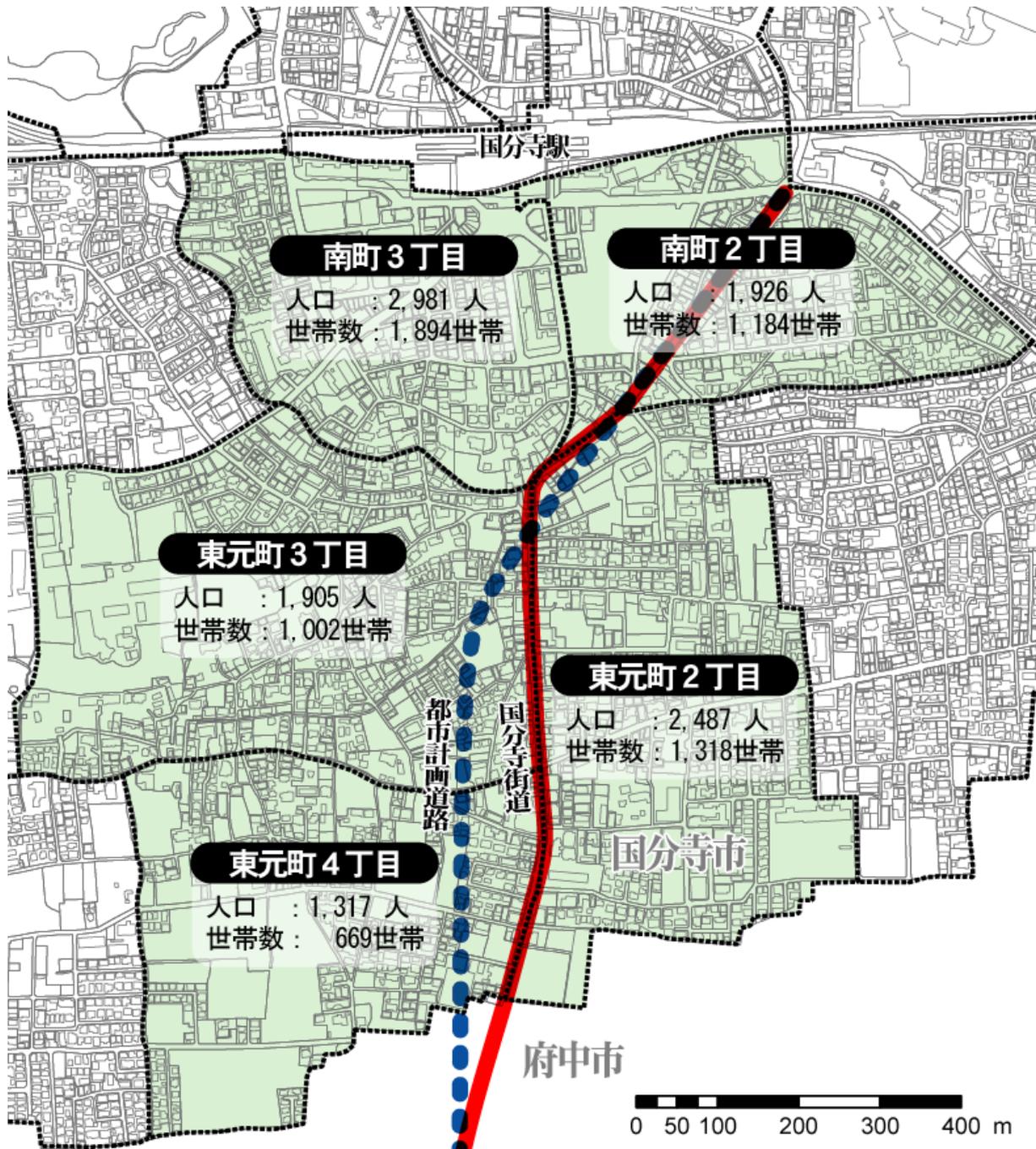
出典；住民基本台帳（平成23年1月）、国勢調査（平成22年）より作成
図 3-5 国分寺市内の町丁目別の人口密度



出典；住民基本台帳（平成23年1月）、国勢調査（平成22年）より作成
図 3-6 国分寺市内の町丁目別の面積あたり世帯数

2) 国分寺街道と国分寺都市計画道路3・4・11号線の人口・世帯数

国分寺市都市計画道路3・4・11号線周辺の地域は、南町2丁目、南町3丁目、東元町2丁目、東元町3丁目、東元町4丁目にあたり、人口の合計は10,616人、世帯数の合計は6,067世帯である。国分寺駅に近い地区において、やや人口・世帯数ともに多くなっている。



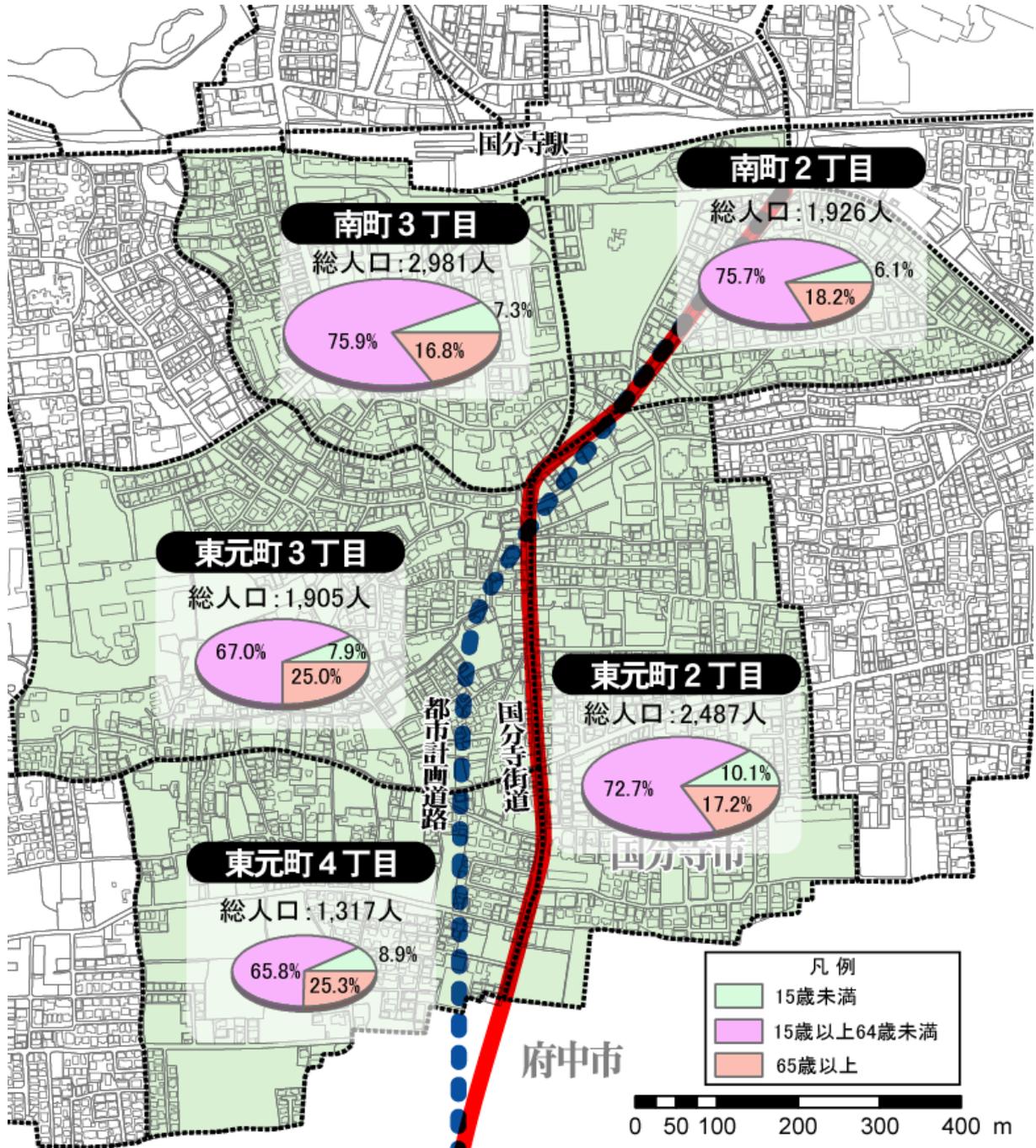
出典：住民基本台帳（平成23年1月）

図 3-7 国分寺街道と国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺の人口、世帯数

3) 国分寺街道と国分寺都市計画道路3・4・11号線の年齢別人口

各町丁目別の高齢化状況については、南町及び東元町2丁目は、市全体の数値と同程度である。しかし、東元町3丁目と4丁目は25%程度となっており、超高齢社会（21%以上）の様相を呈している。

また、経年推移（平成23年／平成21年）では、南町3丁目、東元町3丁目の高齢割合の増加が他の町丁目に比べ高くなっている。



出典：住民基本台帳（平成23年1月）より作成

図 3-8 国分寺街道と国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺の年齢別人口内訳

表 3-3 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の年齢別人口内訳

	南町 2 丁目	南町 3 丁目	東元町 2 丁目	東元町 3 丁目	東元町 4 丁目
総数	1,926	2,981	2,487	1,905	1,317
0～4 歳	44	66	83	42	49
5～9 歳	32	64	81	46	35
10～14 歳	41	88	86	63	33
15～19 歳	70	87	80	60	25
20～24 歳	169	208	181	128	81
25～29 歳	227	360	272	152	126
30～34 歳	193	274	258	135	98
35～39 歳	138	237	180	134	95
40～44 歳	154	263	189	132	105
45～49 歳	126	258	207	140	67
50～54 歳	119	198	153	135	81
55～59 歳	118	181	141	106	84
60～64 歳	144	197	148	155	105
65～69 歳	82	125	106	131	76
70～74 歳	80	124	82	117	94
75 歳以上	189	251	240	229	163

出典：住民基本台帳（平成 23 年 1 月）

表 3-4 町丁目別年齢別人口の推移

		南町 2 丁目	南町 3 丁目	東元町 2 丁目	東元町 3 丁目	東元町 4 丁目
平成 21 年 1 月	0～14 歳	125	230	230	154	101
	15～64 歳	1464	2281	1802	1380	843
	65 歳以上	366	484	431	458	331
平成 22 年 1 月	0～14 歳	120	233	239	155	115
	15～64 歳	1444	2275	1803	1348	855
	65 歳以上	357	500	430	469	330
平成 23 年 1 月	0～14 歳	117	218	250	151	117
	15～64 歳	1458	2263	1809	1277	867
	65 歳以上	351	500	428	477	333
平成 23 年の 平成 21 年比 人口変化率	0～14 歳	-6.4%	-5.2%	8.7%	-1.9%	15.8%
	15～64 歳	-0.4%	-0.8%	0.4%	-7.5%	2.8%
	65 歳以上	-4.1%	3.3%	-0.7%	4.1%	0.6%

出典：住民基本台帳（平成 23 年 1 月）より作成

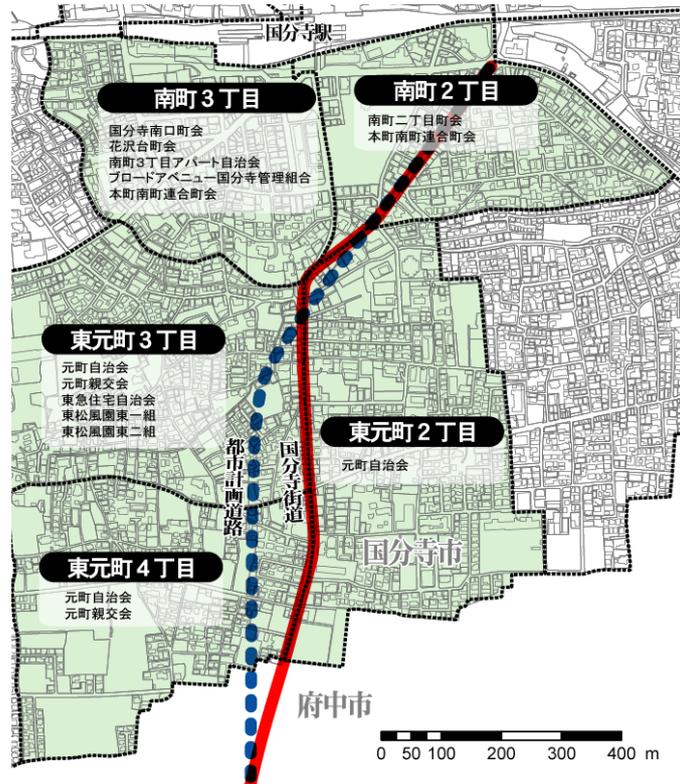
(2) 社会的圏域

① 住民自治組織

国分寺市内には、地域住民同士の親睦をはかりながら、地域の課題を解決するために組織された任意の地域住民団体である自治会・町内会が存在する。

これらの自治会・町内会は防犯・防災・福祉・環境・文化などの活動を実施している。

市内には 125 団体の自治会・町内会が組織されており、活動内容や世帯数などの組織規模はそれぞれ異なる。国分寺街道と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺(南町 2 丁目・3 丁目、東元町 2 丁目・3 丁目・4 丁目の区域)に含まれる自治会・町内会は以下の通りとなる。



出典：国分寺市ホームページ

図 3-9 国分寺街道と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の自治会・町内会

表 3-5 国分寺街道と国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の自治会・町内会

地域	自治会・町内会	自治会・町内会に含まれる町丁目
東元町	元町自治会	東元町 2 丁目 3 丁目 4 丁目 西元町 1 丁目 3 丁目
	元町親交会	東元町 3 丁目 4 丁目
	東急住宅自治会	東元町 3 丁目
	東松風園東一組	東元町 3 丁目
	東松風園東二組	東元町 3 丁目
南町	南町二丁目町会	南町 2 丁目
	国分寺南口町会	南町 3 丁目
	花沢台町会	南町 3 丁目
	南町 3 丁目アパート自治会	南町 3 丁目
	ブロードアベニュー国分寺管理組合	南町 3 丁目
連合組織	本町南町連合町会	本町・南町一帯

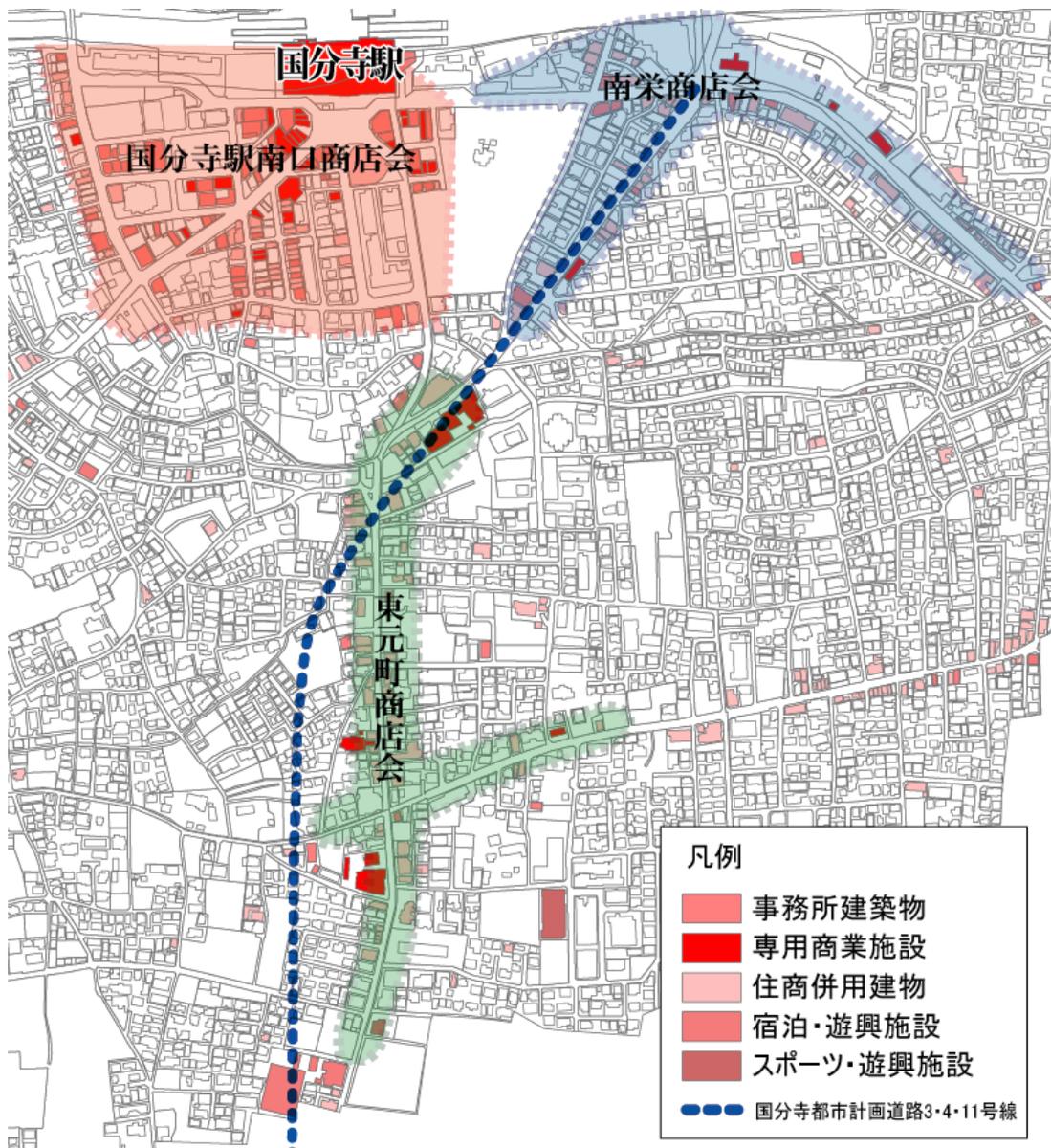
出典：国分寺市ホームページ

②商店会

国分寺駅南方面の商店会は、国分寺駅南口商店会、南栄商店会、東元町商店会の3つがあり、国分寺駅南口商店会には約150、南栄商店会は約60、東元町商店会は約40の店舗が加入している。国分寺駅南口商店会は、比較的多くの店舗が集約しているが、他の商店会については、店舗は点在しており、まとまりは見られない。

なお、商店会は主に以下のような活動を行っている。

- 商店街の基盤整備：街路灯の設置・維持・管理、買い物駐車場・駐輪場
- 販売促進事業：中元・歳末大売り出し、抽選会、ポイントカード
- イベント事業：商店街まつり、盆踊り、パレード、音楽祭、花まつり、感謝祭
- 防犯・防災・美化事業：環境改善、防犯パトロール、クリーンアップ、花いっぱい運動
- 情報発信等：商店会マップ、ミニコミ誌、ホームページ



出典：国分寺市商店街マップより作成

図 3-10 商店会の位置図

(3) 法規制

国分寺街道沿線地域における土地利用に関する規制の状況について次頁より整理する。
整理にあたっては、以下の項目を対象としている。

<土地利用に関する規制>

- 都市計画用途地域
- 埋蔵文化財包蔵地
- 急傾斜地崩壊危険箇所

<まちづくり条例における整備の基準>

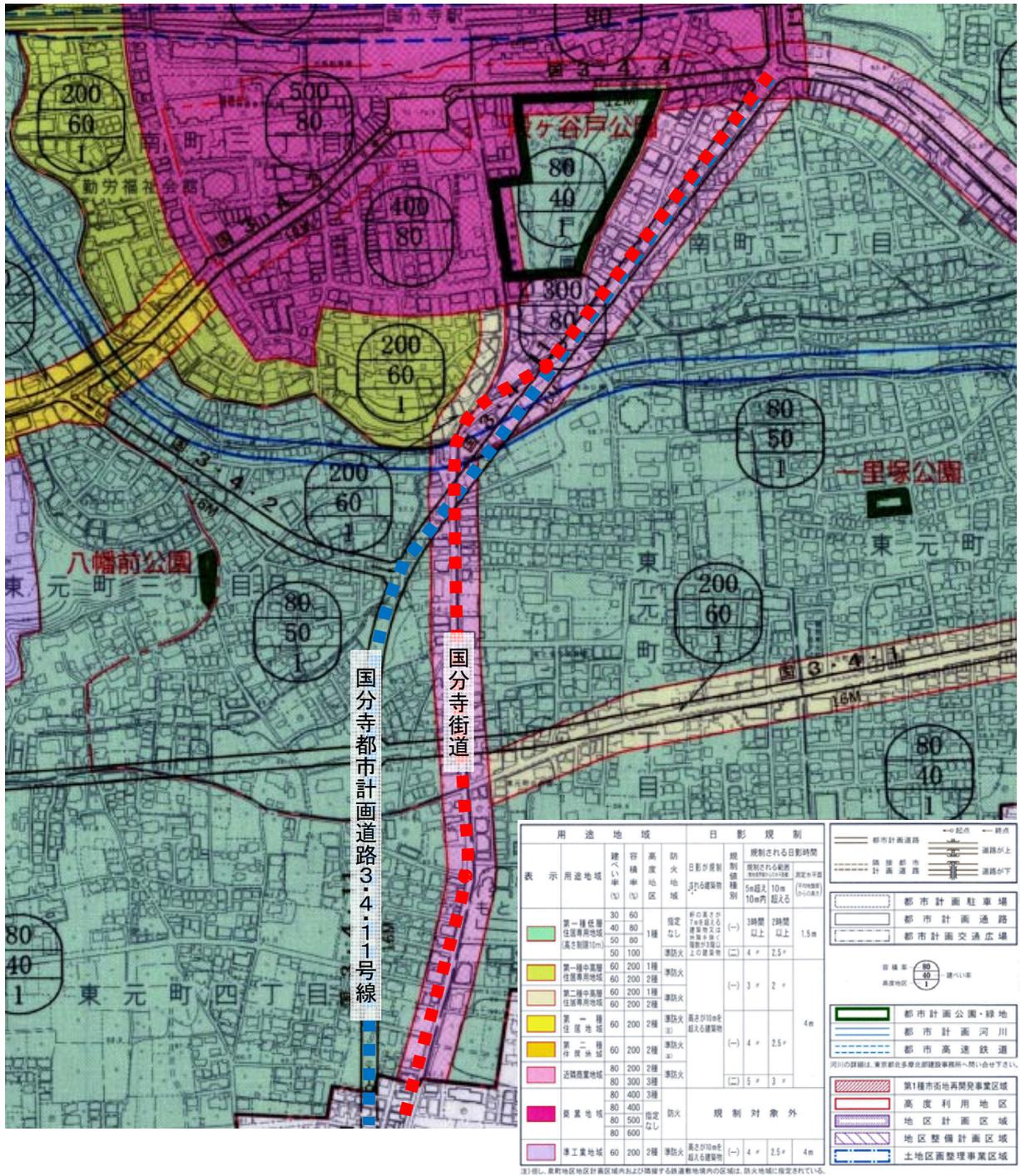
- 公共施設及び公共施設の整備基準
- 開発事業の整備基準
- 建築物高さの基準
- 敷地内の緑地等の基準
- 駐車施設の基準

①土地利用に関する規制

1) 都市計画用途地域

国分寺街道沿道は、近隣商業地域に含まれ、建ぺい率は80%、容積率は300%である。

国分寺街道と国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺は、第1種住居地域、第1種低層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域が指定されているが、大半は、第1種低層住居専用地域に指定され、比較的住宅に純化した土地利用となっている。



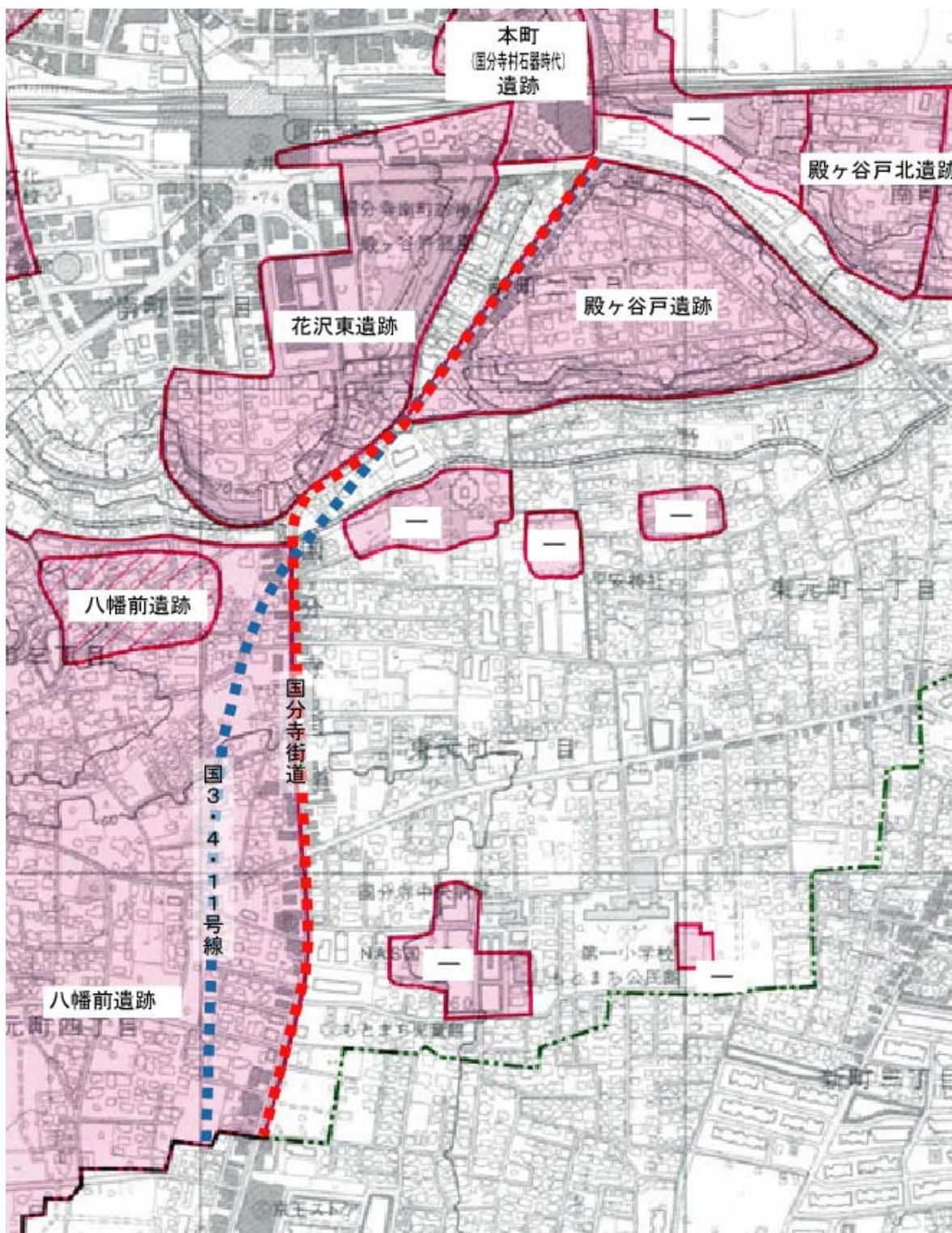
出典；国分寺市都市計画図

図 3-11 都市計画用途地域図

2) 埋蔵文化財包蔵地

国分寺街道周辺には下図に示されるように、文化財保護法における周知の埋蔵文化財包蔵地が多く存在する。特に国分寺都市計画道路3・4・11号線沿線は、ほぼ全域にわたって周知の埋蔵文化財包蔵地となっている。

周知の埋蔵文化財包蔵地内で、工事等のために発掘を行う場合は、国分寺市への届け出が必要になる。



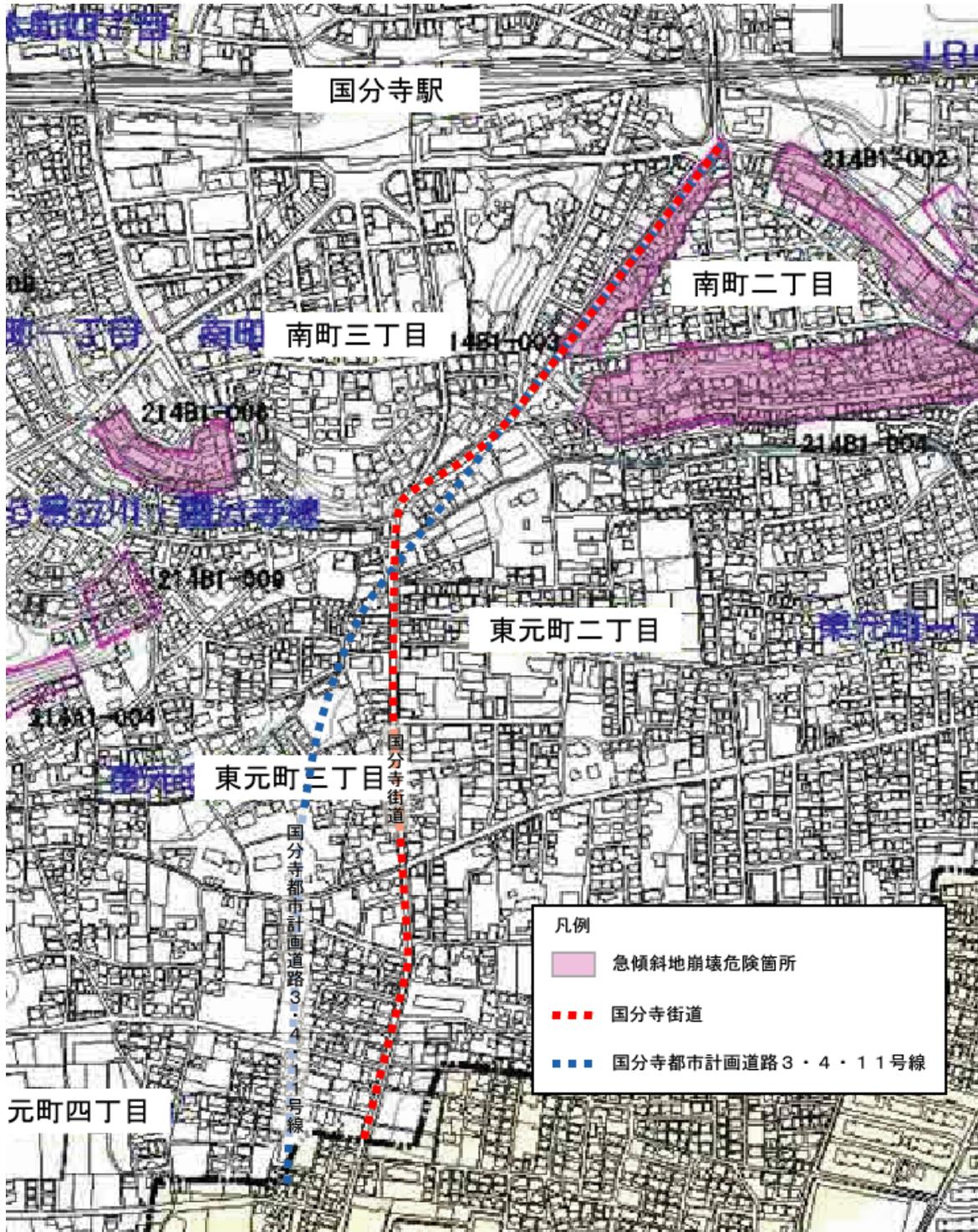
出典：国分寺市遺跡地図

図 3-12 埋蔵文化財包蔵地

3) 急傾斜地崩壊危険箇所

東京都建設局が作成した土砂災害危険箇所マップにおける急傾斜地崩壊危険箇所とは、傾斜度30度以上でその高さが5m以上の急傾斜地のうち、崩壊した場合、人家や公共施設等に被害を及ぼす恐れがある箇所である。

今後、急傾斜地崩壊危険箇所は急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律における急傾斜地崩壊危険区域に指定される可能性があり、指定された場合においては、急傾斜地崩壊防止工事が必要になる場合や、土地の改変について規制がなされる場合がある。



出典：土砂災害危険箇所マップ（東京都建設局）

図 3-13 急傾斜地崩壊危険箇所

②まちづくり条例における整備の基準

国分寺市では、市民の福祉を高め、豊かな緑と水と文化財にはぐくまれた安全で快適なまちづくりの実現を目指しまちづくり条例（平成 16 年 6 月 24 日公布、平成 17 年 1 月 1 日施行）を制定している。

条例では、市の特性を生かしたまちづくりの仕組み、開発事業に伴う手続、土地利用に関する基準を定めており、国分寺都市計画道路 3・4・11 号線の整備、及び沿道での建物利用にあたっては、以下に示す整備基準を満たす必要がある。

1) 公共施設及び公共施設の整備基準

表 3-6 公共施設及び公共施設の整備基準（その 1）

種別	基準
道路	<p>(1) 開発区域内に整備される小区間で通行上支障がない場合の道路は、第 75 条及び第 76 条に定める基準に従い、整備すること。ただし、建築基準法第 42 条（道路の定義）第 1 項第 5 号により特定行政庁から道路の位置の指定を受ける場合を除く。</p> <p>(2) 第 76 条第 1 項第 3 号イの規定により道路を袋路状とするときは、当該道路に接して 1 メートル以上の規則で定める公共的空間を設けることにより、当該道路と一体として 6 メートル以上の幅員を確保すること。</p> <p>(3) 開発区域が接する前面道路（開発区域に接する部分に限る。）の幅員は、6 メートル（小区間で通行上支障がないと市長が認めるときは、4.5 メートル）以上とすること。ただし、当該前面道路と一体的に機能する開発区域の周辺道路の幅員が 6 メートルを超える場合の当該前面道路の幅員は、当該開発区域の周辺道路の幅員以上とすること。</p> <p>(4) 前号の規定にかかわらず、開発区域の面積が 500 平方メートル未満の開発事業における当該開発区域が接する前面道路については、規則で定める基準により、整備することができる。</p> <p>(5) 専ら歩行者の通行の用に供する道路等で、通行の安全上支障がないと市長が認めるものについては、前 2 号に規定する基準は適用しない。</p> <p>(6) 道路及び交通安全施設は、安全かつ円滑な交通が確保できるよう設計施工するとともに、規則で定める基準により整備すること。</p>
公園等	<p>主として住宅の建築を目的とする開発事業で開発区域の面積が 3,000 平方メートル以上のものについては、公園等を第 77 条に定める基準により設置すること。ただし、国分寺崖線区域内においては、開発区域の面積が 3,000 平方メートル以上の開発事業に係る公園等の面積は、第 77 条第 1 号に定める基準に 2% を加えた面積とすること。</p>

参考：公共施設及び公共施設の整備基準に関する条項

第75条

施行令第29条の2第1項第2号の規定により、主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為の開発区域内に整備される小區間で通行上支障が無い場合の道路の幅員は6メートル以上とする。

2 前項の規定にかかわらず、当該開発区域内に整備される道路が次の各号のいずれかに該当するときは、当該各号に定める幅員とすることが出来る。

(1) 2以上の開発区域内の道路に接続し、延長が60メートル以下のとき、5メートル以上

(2) 2以上の開発区域外の道路に接続し、延長が60メートルを超え、120メートル以下のとき5.5メートル以上

3 前2項の規定にかかわらず、地区計画等の地区整備計画が定められている場合又は法令に基づき計画的な土地利用が行われると認める場合の道路の幅員については、これらの計画を定める基準によることができる。

第76条

施行令第29条の2第1項第2号及び第12号の規定により、主として住宅の建築の用に供する目的で行う開発行為の開発区域内に整備される小區間で通行上支障がない場合の道路を袋路状とするときは、次の各号に掲げる道路の延長に応じ、当該各号に定める整備内容としなければならない。この場合において、当該整備される道路が既存の幅員6メートル未満の袋路状道路を接続する場合には、当該整備される道路の延長に、当該既存の袋路状道路が他の道路に接続するまでの部分の延長を加えたものを延長とする。

(1) 道路の延長が35メートル以下のとき幅員5メートル以上であること。

(2) 道路の延長が35メートルを超え、60メートル以下のとき次のいずれかによること。

ア 幅員6メートル以上とすること

イ 幅員5メートル以上とし、道路の延長が35メートルから60メートルまでの区間内に1か所以上の有効な自転車の転回広場を設けること

(3) 道路の延長が60メートルを超え、120メートル以下のとき次のいずれかによること。

ア 幅員6メートル以上とし、道路の延長が120メートルまでの区間内に1箇所以上の展転回広場を設け、かつ、展開広場のうち1箇所以上のものに接続して、開発区域の境界線に至る当該道路と他の道路との接続を予定した土地（道路予定地）を設けること。

イ 幅員5メートル以上とし、当該道路の終端に1箇所及び道路の延長が35メートルから60メートルまでの区間内に1か所以上の有効な自転車の転回広場を設け、かつ、転回広場のうち1箇所以上のものに接続して、道路予定地を設けること。

(4) 道路の延長が120メートルを超えるとき幅員6メートル以上とし、120メートル以内の区間ごとに1か所以上の有効な自転車の転回広場（当該転回広場の設置間隔については60メートル以上120メートル以内とする。）を設けること。この場合において、当該転回広場のうち1箇所は当該道路の終端に設けるものとし、かつ、転回広場1箇所以上のものに接続して、道路予定地を設けること。

2 前項の規定にかかわらず、地区計画等の地区整備計画が定められている場合又は法令に基づき計画的な土地利用が行われると認める場合の整備内容については、これらの計画に定める基準によることができる。

第77条

施行令第29条の2第1項第5号及び第6号の規定により設置すべき公園、緑地又は広場（以下「公園等」という。）の規模は次のとおりとする

(1) 設置すべき公園等の面積は、当該開発区域の面積の6%以上とする。

(2) 開発区域の面積が3,000平方メートル以上50,000平方メートル以上未満の開発行為の場合における公園等の1箇所あたりの面積の最低限度は、180平方メートルとする。

表 3-7 公共施設及び公共施設の整備基準（その2）

種別	基準
下水道施設	下水道施設は、規則で定める基準により設置すること。
消防施設	消火栓及び貯水槽は、開発事業の規模を勘案し、規則で定める基準により設置すること。
廃棄物保管施設	廃棄物の保管場所及び保管施設は、国分寺市廃棄物の処理及び減量並びに再利用に関する条例(平成5年条例第1号)及び規則で定める基準により設置すること。
防災倉庫	50戸以上の住宅の建築を目的とする開発事業については、防災倉庫(災害時に必要とされる用品等を備蓄する施設をいう。)を規則で定める基準により設置すること。
集会所	共同住宅で計画戸数が30戸(ワンルーム建築物にあっては、60戸)以上の開発事業については、集会所を規則で定める基準により設置すること。
子育て支援施設	共同住宅等(ワンルーム建築物を除く。)で計画戸数が100戸以上の開発事業については、子育て支援施設の設置について市長から協議を求められたときは、これに応じなければならない。
街灯	街灯は、規則で定める基準により設置すること。

2) 開発事業の整備基準

表 3-8 開発事業の整備基準（その1）

種別	基準
建築物の敷地面積の最低限度	第41条第1項第1号に該当する開発事業における住宅の用に供する建築物の敷地面積の最低限度は、第78条に定める基準によること。
外壁の後退距離	<p>(1) 第41条第1項第1号に該当する開発事業における住宅の用に供する建築物の外壁又はこれに代わる柱の面(以下「建築物の外壁等」という。)から敷地境界線及び道路境界線までの距離は、1メートル以上とすること。ただし、建築物の外壁等の長さの総合計が3メートル以下である場合は、当該部分に限り、建築物の外壁等から敷地境界線及び道路境界線までの距離は、0.5メートル以上とすることができる。</p> <p>(2) 前号の規定は、法第8条第1項第5号に規定する防火地域又は準防火地域内の建築物(建築物が防火地域又は準防火地域以外の地域にわたるときは、防火地域又は準防火地域に当たる部分に限る。)であって建築物の外壁等が耐火構造のものについては、適用しない。</p>

参考：開発事業の整備基準に関する条項

第 41 条

事業者は、次の各号のいずれかに該当する開発事業を行おうとするときは、当該開発事業に係る設計に着手する前に、規則で定めるところにより、当該開発事業の基本計画（以下「開発基本計画」という。）を市長に届け出なければならない。

- (1) 開発区域の面積が 500 メートル以上の開発事業。ただし、国分寺崖線区域内（当該開発地域が国分寺崖線区域の内外にわたる時の適用については、規則に定めるところによる。）にあつては、300 平方メートル以上の開発事業（一戸建ての住宅の建築を目的とする開発事業及び第 2 条第 5 号に規定する規則で定める建築行為を伴わない土地利用に係る開発事業（墓地の設置を目的とする開発事業を除く。）を除く。）とする。
 - (2) 中高層建築物（最低地盤面（建築物が周囲の地盤と接する最も低い位置をいう。以下同じ。）からの高さが 10 メートルを超える建築物又は地階を含む階数が 3 以上の建築物（最低地盤面からの高さが 10 メートル以下の一戸建ての住宅は除く。）をいう。以下同じ。）の建築。
 - (3) 建築基準法第 87 条（用途の変更に対するこの法律の準用）第 1 項に規定する建築物の用途の変更で、変更する部分の床面積の合計が 1,000 平方メートル以上の開発事業
 - (4) 地区まちづくり整備計画又は都市農地土地利用計画が定められている区域内で行う開発事業
 - (5) 市長がテーマ型まちづくり計画と関係があると認めて、あらかじめ、市民会議の意見を聴いて指定した区域（以下「テーマ型まちづくり計画関係区域」という。）内で行う開発事業。
- 2 一団の土地（2 以上の土地であつて規則で定める一体としての土地の利用に供することが可能であり、かつ、一体として利用していたもの又は所有者が同一であつたものをいう。）の全部又は一部において、同一の事業者（規則で定める相互に関連性を有する事業者も含む。以下同じ。）が、同時に、又は先行する開発事業の完了日（規則で定める開発事業の完了日をいう。以下同じ）前に開発事業を行うとき（規則で定める行為をしたときをいう。以下同じ。）は、これらの開発事業（それぞれの開発区域が隣接していない場合を含む。）は、一の開発事業とみなす。
- 3 隣接した土地において、同一の事業者が、同時に、先行する開発事業の完了日前に、又は先行する開発事業の完了日の翌日から起算して 2 年以内に開発事業を行うときは、これらの開発事業は、一の開発事業とみなす。
- 4 事業者は、市長が必要と認めるときは、その求めに応じ、前 2 項の適用の判断に必要な資料を提出しなければならない。
- 5 第 2 項及び第 3 項の規定にかかわらず、規則で定める市長が特別の理由があると認める開発事業については、一の開発事業とみなさない。

表 3-9 開発事業の整備基準（その2）

種別	基準
建築物の高さ	<p>(1) 建築物の高さは、原則として別表第 4 に定める一般基準の数値以下とすること。ただし、緑地の積極的な確保、公開空地の創出等良好な地域環境の創出に特に寄与すると認められる開発事業については、市長は、あらかじめ市民会議の意見を聴いて、同表に定める特例基準の数値を上限として規則で定める数値以下とすることができる。</p> <p>(2) 前号の規定は、次に掲げる建築物については、適用しない。</p> <p>ア 地区計画等により建築物の高さの最高基準が定められている地区内の建築物</p> <p>イ 市長が市民会議の意見を聴いて公益上やむを得ないと特に認める建築物</p> <p>ウ 施行日において高さが建築部の高さの基準に定める一般基準の数値を超えている建築物の建替えにより建築する建築物であって、当該建替え前の建築物の高さ以下であり、かつ、市長が市民会議の意見を聴いて良好な地域環境の創出が行われると認めるもの</p> <p>(3) 建築物の高さの測定方法その他の事項は、規則で定める。</p>
敷地内の緑地等	<p>(1) 建築物の敷地内の緑地及び空地(以下「緑地等」という。)は、別表第 5 に定める基準によること。</p> <p>(2) 国分寺崖線区域内における開発事業については、前号の規定により設ける緑地等を開発区域外の緑地等と連続する配置とすること。</p> <p>(3) 第 1 号の規定は、敷地の形状、建築物の用途等の理由により緑化等が困難であると特に市長が認める開発事業については、適用しない。</p> <p>(4) 緑地等の位置及び内容は、開発区域周辺の環境を踏まえたまとまりのあるものとし、良好なまちなみ景観の形成に配慮すること。</p> <p>(5) 開発区域内に既存樹木がある場合は、当該既存樹木の保全活用に努めること。</p>

表 3-10 開発事業の整備基準（その3）

種別	基準
駐車施設	<p>(1) 自動車駐車場（道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 3 条（自動車の種類）に規定する普通自動車の駐車のための施設をいう。以下同じ。）、自動二輪車駐車場（同法第 2 条（定義）第 1 項第 10 号に規定する原動機付自転車並びに同法第 3 条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車の駐車のための施設をいう。以下同じ。）及び自転車駐車場は、駐車施設の基準により当該建築物又は当該建築物の敷地内に設置すること。</p> <p>(2) 共同住宅等で計画戸数が 16 戸以上の開発事業については、路上駐車防止のため、荷さばき用、来客用等の一時的な自動車の駐車空間を確保すること。</p> <p>(3) 前 2 号の規定は、近隣商業地域又は商業地域における主として住宅の建築を目的とする開発事業であるとき又は開発区域の形状、接道の状態、周囲の状況、立地条件等により敷地内に自動車駐車場、自動二輪車駐車場及び自転車駐車場並びに荷さばき用、来客用等の一時的な自動車の駐車空間を確保することが困難であると市長が認めるときは、全部又は一部を適用しないことができる。</p> <p>(4) 開発区域が近隣商業地域又は商業地域とその他の用途地域にわたるときの前号の適用については、規則に定めるところによる。</p> <p>(5) 駐車施設の設置に関する基準のうち、規模、規格その他の事項は、規則で定める。</p>
公開空地	<p>第 41 条第 1 項第 1 号又は第 2 号に該当する開発事業（一戸建ての住宅の建築を目的とするものを除く。）であって、開発区域の面積が 1,000 平方メートル以上のものについては、敷地面積の 3%以上の公開空地（歩行者が自由に通行し、又は利用することができる空間の拡充に供するための空地をいう。以下同じ。）を当該開発区域に接する道路に面して確保すること。ただし、開発区域の形状、接道の状態、周囲の状況、立地条件等により公開空地を確保することが困難であると市長が認めるときは、当該公開空地に相当する面積の全部又は一部を敷地内の緑地の設置に代えることができる。</p>
文化財の保護に関する措置	<p>(1) 文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）第 93 条（土木工事等のための発掘に関する届出及び指示）第 1 項の規定で準用する同法第 92 条（調査のための発掘に関する届出、指示及び命令）第 1 項の届出その他同法に規定する手続又は東京都文化財保護条例（昭和 51 年東京都条例第 25 号）若しくは国分寺市文化財の保存と活用に関する条例（平成 22 年条例第 24 号）に規定する手続が必要な開発事業については、国分寺市教育委員会と協議し、文化財を保護するために必要な措置を講ずること。</p> <p>(2) 前号の規定に該当しない開発事業については、国分寺市教育委員会と協議し、文化財の保護に努めること。</p>

表 3-11 開発事業の整備基準（その4）

種別	基準
雨水浸透施設	開発区域内の雨水は、雨水浸透施設を設置し、当該開発区域内において浸透処理すること。ただし、地形条件等により市長が雨水浸透施設の設置に適さないと認める開発事業については、この限りでない。
国分寺崖線の保全及び再生に関する措置	<p>(1) 国分寺崖線区域内の湧水源の周辺で規則で定める区域内において行う開発事業であって、れき層に及ぶ構造物を設ける行為及びその関連行為を伴うものについては、次に定める基準によるものとする。</p> <p>ア 開発区域内に湧水源がある場合は、規則で定めるところにより、開発区域内の地下水位及び湧水源の観測を行うこと。</p> <p>イ 開発区域内に湧水源がない場合は、規則で定めるところにより、開発区域内の地下水位の観測を行うこと。</p> <p>ウ 建築物の基礎工法が湧水に及ぼす影響について、規則で定めるところにより、事前評価を行うとともにその結果を公表すること。</p> <p>(2) 国分寺崖線区域内において行う開発事業であって、建築物の屋上設備又は規則で定める工作物の設置を伴うものについては、その設置について周辺の環境と調和した形態、色彩、素材等についての計画を作成し、市長と協議すること。</p> <p>(3) 第1号に定める区域外において行う開発事業であってれき層に及ぶ構造物を設ける行為及びその関連行為を伴うものについては、国分寺崖線の保全及び再生のための必要な措置に関して市長から協議を求められたときは、これに応じなければならない。</p>
農地隣接開発に関する措置	<p>農地の隣接地において行う開発事業については、次に定める基準によるものとする。</p> <p>(1) 建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から農地に接する部分の敷地境界線までの距離は、1メートル以上とすること。</p> <p>(2) 規則で定めるところにより、農地に接する部分の敷地境界線を緑化すること。ただし、農地に接する部分の敷地境界線の長さが3メートルに満たない場合その他市長が緑化に適さないと認める開発事業については、この限りでない。</p> <p>(3) 開発区域内の土地及び建築物を取得する者に対し、農地及び農作業の特性等を十分説明し、理解を得るように努めること。</p>
ワンルーム建築物に関する措置	ワンルーム建築物の建築を目的とする開発事業については、この条例に定める基準のほか、市長が別に定める基準によること。

表 3-12 開発事業の整備基準（その5）

種別	基準
建築行為を伴わない土地利用に係る開発事業に関する措置	<p>第2条第5号に規定する規則で定める建築行為を伴わない土地利用に係る開発事業(墓地の設置を目的とする開発事業を除く。)については、次に定める基準によるものとする。</p> <p>(1) 規則で定めるところにより、道路境界線に沿って緑化をすること。ただし、開発区域の形状、接道の状態、周囲の状況、立地条件等により緑化をすることが困難であると市長が認めるときは、当該道路境界線に沿っての緑化の全部又は一部を敷地内の緑地の設置に代えることができる。この場合において、設置する緑地の面積は、次号に定める基準により設置される緑地の面積には算入しないものとする。</p> <p>(2) 開発区域内に当該開発区域の面積の10%以上の緑地を設けること。</p> <p>(3) 規則で定めるところにより、管理標識を設置すること。</p>
墓地に関する措置	<p>墓地の設置を目的とする開発事業については、次に定める基準によるものとする。</p> <p>(1) 開発区域内に当該開発区域の面積の20%以上の緑地を設けること。</p> <p>(2) 開発区域の周辺に住宅が立地する場合は、隣地境界線(住宅が立地する部分に限る。)に沿って幅員2メートル以上の緩衝緑地を設けること。</p> <p>(3) 開発区域内に墓所数の5%以上の駐車台数の自動車駐車場を確保すること。</p> <p>(4) 新たな墓地の設置(既存墓地の拡張を除く。)を目的とする開発事業については、墓地から主要な道路に至る道路の幅員は、6メートル以上であること。</p> <p>(5) 市長が別に定める指針に適合するよう配慮されたものであること。</p>
中高層建築物に関する措置	<p>中高層建築物の建築を目的とする開発事業については、規則で定める措置を講ずるよう努めること。</p>
景観に関する協議	<p>良好な都市景観の形成を図るため、開発区域内における建築物等の形態、色彩及び意匠について計画を作成し、市長と協議を行うこと。</p>
防犯に関する協議	<p>安全で安心なまちづくりを推進するため、一戸建ての住宅、共同住宅等及び店舗の建築を目的とする開発事業については、犯罪の防止に資する設備等の設置に関して市長と協議し、市長が別に定める指針に適合するよう努めること。</p>

参考：開発事業の整備基準

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の定義は、当該各号の定めるところによる

- (1) 市民等 市内に住所を有するもの、市内で事業を営む者、市内の土地又は建築物の所有者その他規則で定めるものをいう。
- (2) 国分寺崖線区域 都市緑地法(昭和48年法律第72号)第4条(緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画)第1項の規定により定められた国分寺市緑の基本計画に基づく国分寺外線で以下に定める区域をいう。

国分寺崖線区域：

東元町一丁目の一部、東元町二丁目の一部、東元町三丁目、東元町四丁目、西元町一丁目から西元町四丁目まで、南町一丁目の一部、南町二丁目の一部、南町三丁目の一部、泉町一丁目、東恋ヶ窪一丁目、西恋ヶ窪一丁目の一部、西恋ヶ窪三丁目の一部、日吉町二丁目の一部、内藤一丁目の一部、内藤二丁目の一部、光町一丁目から光町三丁目まで、西町二丁目の一部、西町三丁目の一部、西町四丁目の一部及び西町五丁目の一部

- (3) 公共施設 法第4条(定義)第14項に規定する公共施設をいう。
- (4) 公益施設 廃棄物保管施設、集会所、保育所、小学校、中学校その他住民の福祉を高める施設で公共施設に該当しないものをいう。
- (5) 開発事業 法第4条第12項に規定する開発行為、建築基準法(昭和25年法律第201号)第2条(用語の定義)第13号に規定する建築(以下「建築」という。)、建築の敷地の用に供される土地の面積を減少させる行為その他規則で定める建築行為を伴わない土地利用の開始又は変更をいう。
- (6) 共同住宅等 共同住宅及び長屋をいう。
- (7) ワンルーム建築物 前号に規定する共同住宅等であって、1区分が面積が40平方メートル以下であり、各区分に浴室、便所及び台所を有するものをいう。
- (8) 都市農地 生産緑地(昭和49年法律第68号)第2条(定義)第3号に規定する生産緑地又は現に農業が行われている土地をいう。
- (9) 事業者 開発事業を行おうとする者及び開発事業を行うものをいう。
- (10) 開発区域 開発事業に係る土地の区域をいう。
- (11) 建築確認申請等 建築基準法第6条(建築物の建築等に関する申請及び確認)第1項若しくは第6条の2(国土交通大臣等の指定を受けたものによる確認)第1項の規定による確認の申請又は同法第18条(国、都道府県又は建築主事を置く市町村の建築物に関する確認、検査又は是正措置に関する手続きの特例)第2項の規定による通知をいう。
- (12) 近隣住民 開発区域の近隣で当該開発区域から開発事業の規模に応じて規則で定める距離以内の区域(次号において「近隣区域」という。)において住所を有するものをいう。
- (13) 周辺住民 近隣区域において事業を営む者及び土地又は建築物を所有する者並びに近隣区域の周辺で開発区域から開発事業の規模に応じて規則で定める距離以内において住所を有する者、事業を営む者及び土地又は建築物を所有する者をいう。

3) 建築物高さの基準

表 3-13 開発事業の整備基準

区域	国分寺崖線区域内		国分寺崖線区域外	
	一般基準	特例基準	一般基準	特例基準
第1種中高層住居専用地域, 第2種中高層住居専用地域, 第1種住居地域, 第2種住居地域, 近隣商業地域及び準工業地域	15メートル	20メートル	20メートル	25メートル

4) 敷地内の緑地等の基準

表 3-14 敷地内の緑地等の基準

開発区域の 面積区分	国分寺崖線区域内		国分寺崖線区域外	
	緑化・空地率	緑化率	緑化・空地率	緑化率
1,000 平方メートル未満	20%以上	13%以上	15%以上	12%以上
1,000 平方メートル以上 3,000 平方メートル未満	25%以上	18%以上	20%以上	15%以上
3,000 平方メートル以上	22%以上	15%以上	19%以上	12%以上

5) 駐車施設の基準

表 3-15 駐車施設の基準

建築物の用途	自動車駐車場	自動二輪車駐車場	自転車駐車場
ワンルーム建築物	当該住宅の戸数に 6 分の 1 を乗じて得た台数以上	当該住宅の戸数に 10 分の 1 を乗じて得た台数以上	当該住宅の戸数と同じ台数以上
共同住宅等(ワンルーム建築物を除く。)	当該住宅の戸数に 10 分の 3 を乗じて得た台数以上	当該住宅の戸数に 10 分の 1 を乗じて得た台数以上	当該住宅の戸数に 2 を乗じて得た台数以上
店舗面積の合計が 1,000 平方メートル以上の店舗	想定利用者数及び荷さばきを要する想定利用台数に基づき, 市長が定めた台数		
児童福祉施設, 老人福祉施設その他これらに類するもの	荷さばき, 来客用等の一時的な自動車の駐車空間その他施設の性質に応じ, 市長との協議により定めた台数。ただし, 施設の性質上市長が駐車施設の必要性が無いと認めるものについては, 適用しない。		

4 物的条件調査

国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりの検討にあたって、本業務の調査対象地域（国分寺市都市計画道路 3・4・11 号線および国分寺街道の沿道約 50m の範囲）の、土地利用、建物利用、交通量、地下埋設物の現況について調査を行った。

表 4-1 物的条件調査に用いた資料

調査内容	資料
土地利用	平成 19 年度土地利用現況調査
建物利用	平成 19 年度土地利用現況調査
交通量	平成 22 年度 道路交通センサス 東京都 交通量報告書 平成 20 年度 国分寺市内主要交差点交通量調査 報告書
地下埋設物	地下埋設物台帳（平成 22 年）

なお、土地利用、建物利用に関しては平成 19 年度土地利用現況調査をベースとし、現地踏査を行ったうえで、土地利用現況調査の GIS データを修正している。

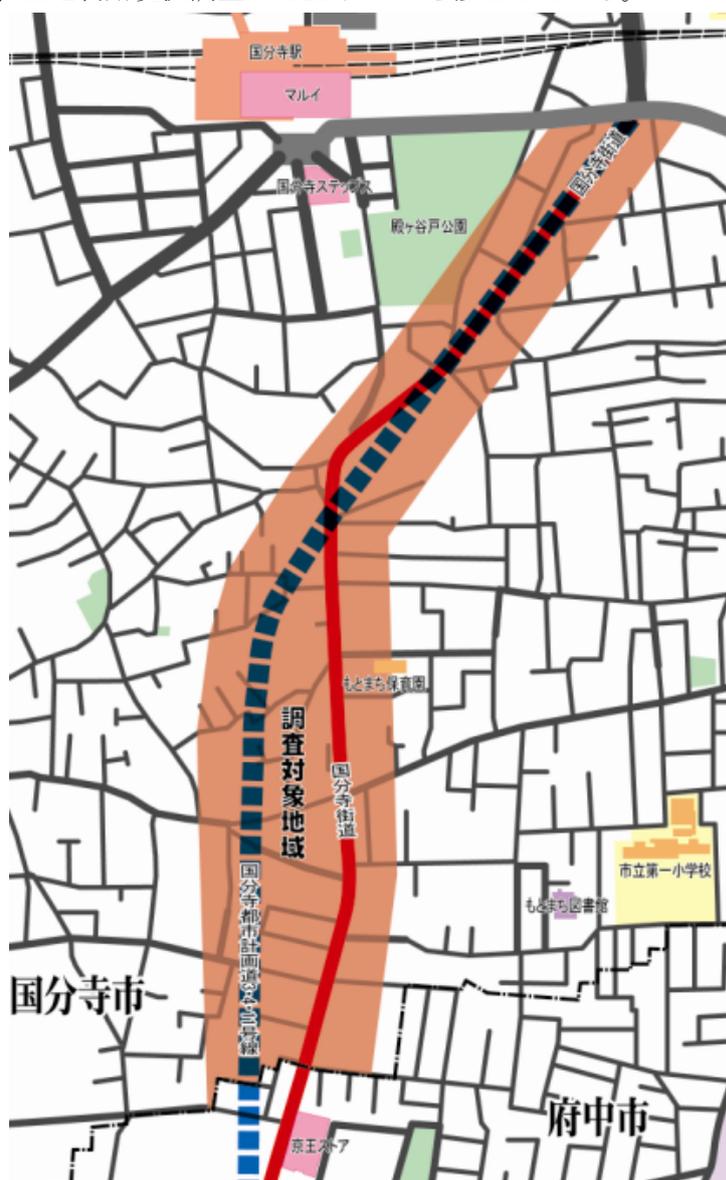


図 4-1 調査対象地域

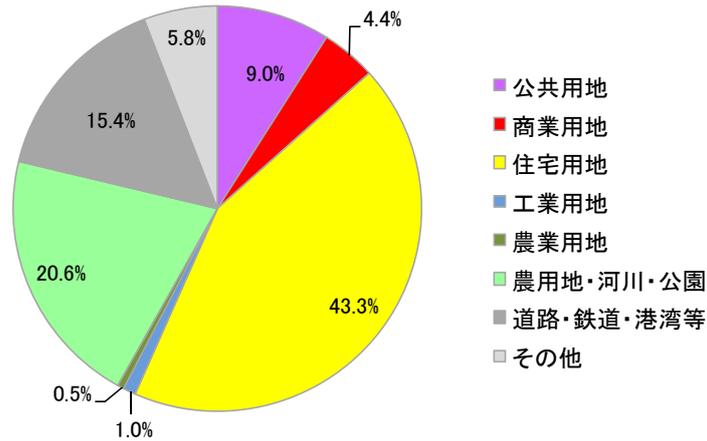
(1) 土地状況

① 土地利用現況

1) 国分寺市内の土地利用の現況

国分寺市内の土地利用の用途は、半数近くが住宅用地であり、その住宅用地の中に農用地・河川・公園が点在している。

商業用地は国分寺駅周辺に集中し、それ以外では、国分寺街道をはじめとする主要道路の沿線に商業用地が多くみられる。



出典；平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）

図 4-2 国分寺市の土地利用用途別面積の割合



出典；平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）

図 4-3 国分寺市の土地利用現況

2) 国分寺街道・国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺の土地利用の現況

国分寺街道周辺の土地は独立住宅、集合住宅、住商併用建物としての利用が多くなっている。また、住宅用地の中に畑・樹林地が点在するように分布しており、緑豊かな住環境の形成に寄与しているものと考えられる。



出典：平成19年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）

図 4-4 国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺の土地利用現況

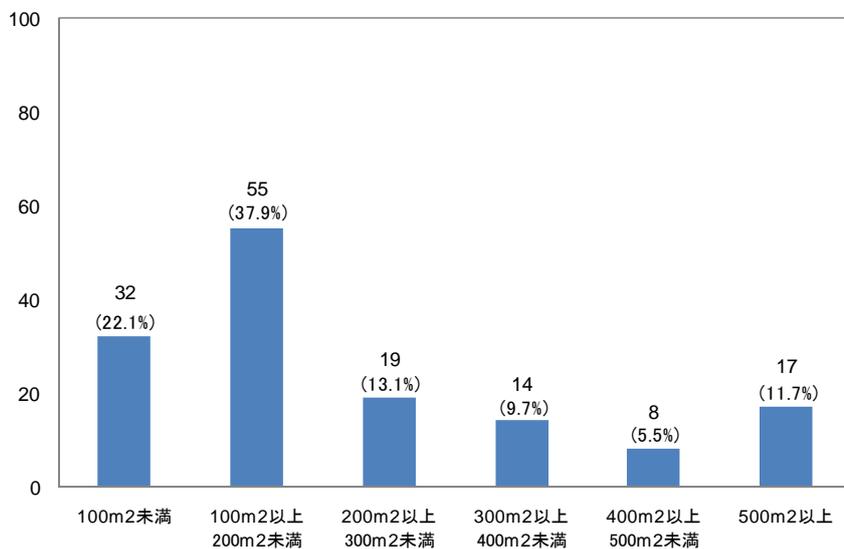
②敷地規模現況

国分寺街道の沿道には、合計 145 棟の建物があり、調査対象地域には合計 569 棟の建物がある。

国分寺街道の沿道及び、本業務の調査対象地域の敷地面積別棟数について整理した。敷地面積のデータが得られなかったため、土地利用現況調査の土地の図形面積をその土地に含まれる建物に按分することで各建物の敷地面積を求めている。

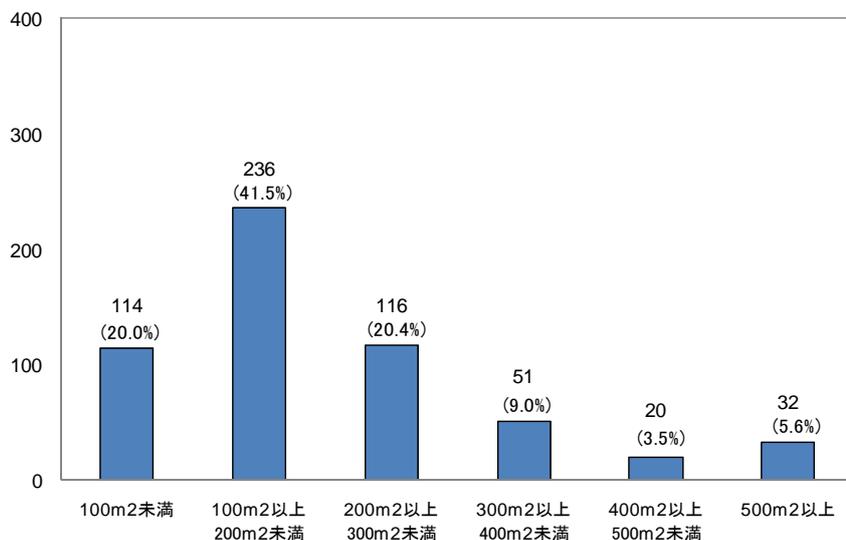
国分寺街道沿道の建物敷地の分布傾向について、敷地規模は、200m²未満の敷地が多くみられる。

対象地域内の建物敷地規模も国分寺街道沿道同様に 200m²未満の建物が多くみられるが、200m²以上 300m²未満の建物の割合も次いで多くなっており、ゆとりある住環境を形成する要因になっているものと考えられる。



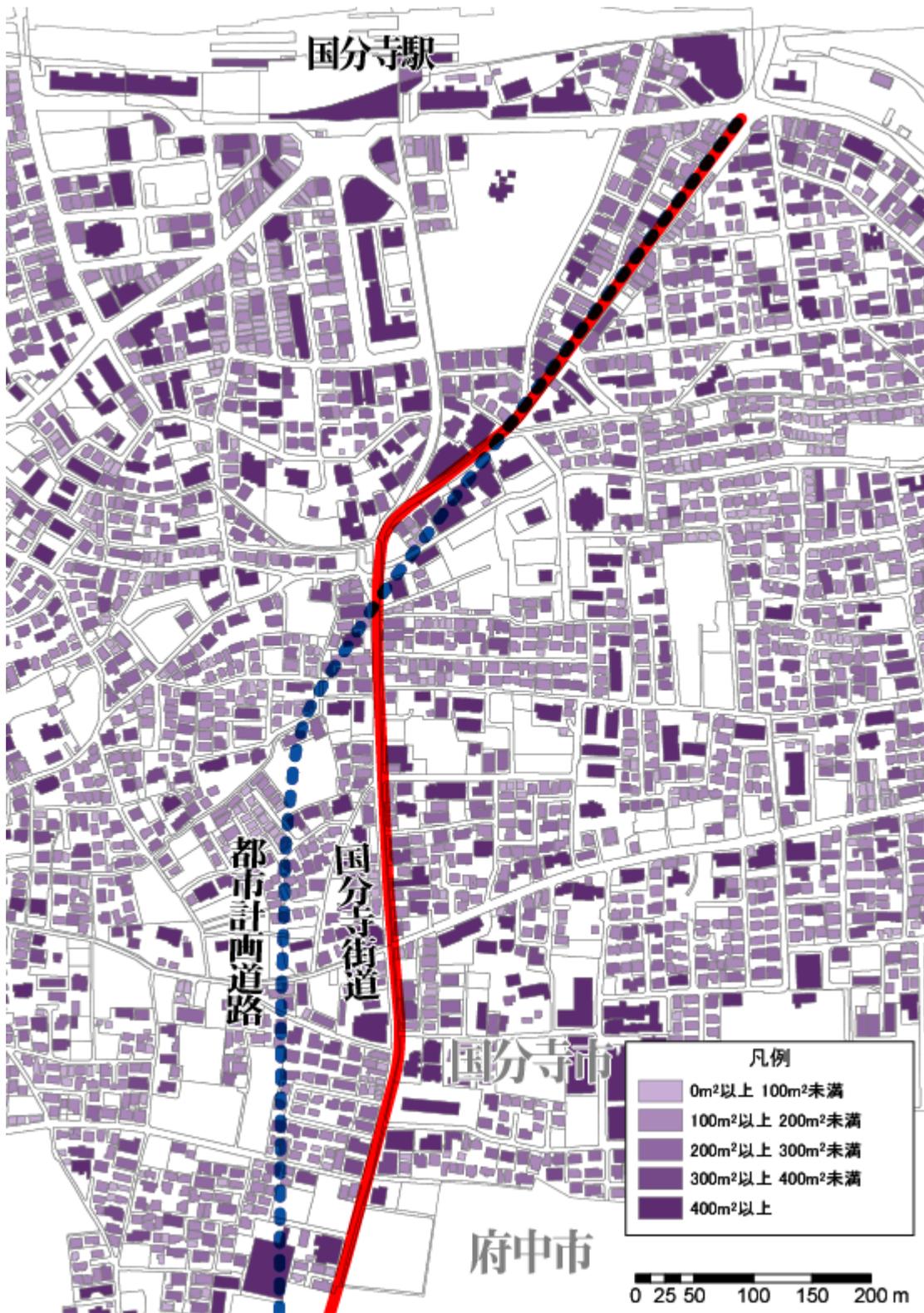
出典；平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-5 国分寺街道沿道の建物の敷地面積別棟数



出典；平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-6 対象地域の建物の敷地面積別棟数



出典：平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-7 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の敷地面積

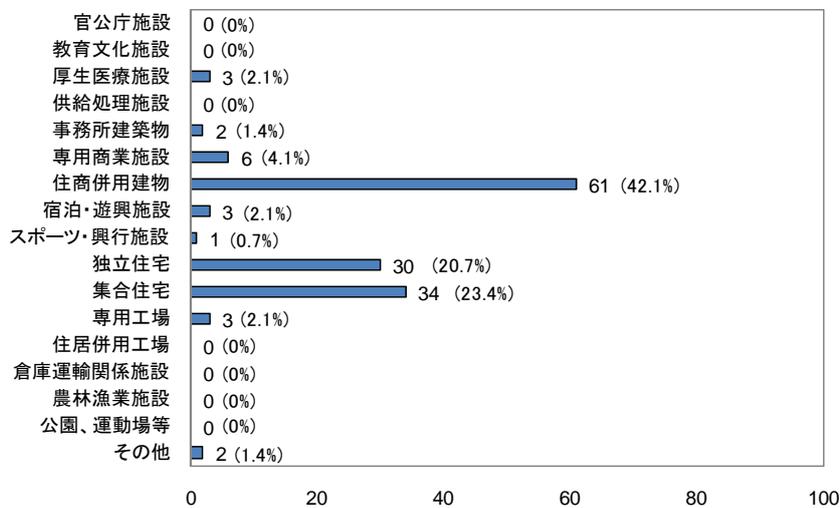
(2) 建物現況

①建物用途別現況

国分寺街道の沿道及び、本業務の調査対象地域（国分寺都市計画道路 3・4・11 号線と国分寺街道の周囲 50m の範囲に含まれる地域）の用途別棟数について整理を行った。

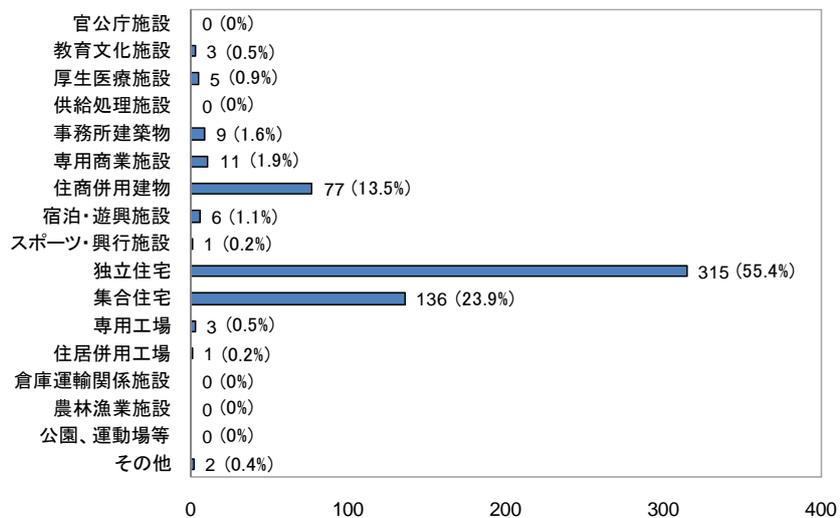
国分寺街道の沿道の建物は住商併用建物が最も多く、次いで、集合住宅、独立住宅が多い。
調査対象地域の建物は独立住宅が最も多く、次いで集合住宅が多い。

また、調査対象地域内の商業系用途の建物（専用商業施設、住商併用建物）の多くは、国分寺街道沿道に立地しており、国分寺街道は調査対象地域内の中でも商業系用途の建物が比較的集まっているといえる。



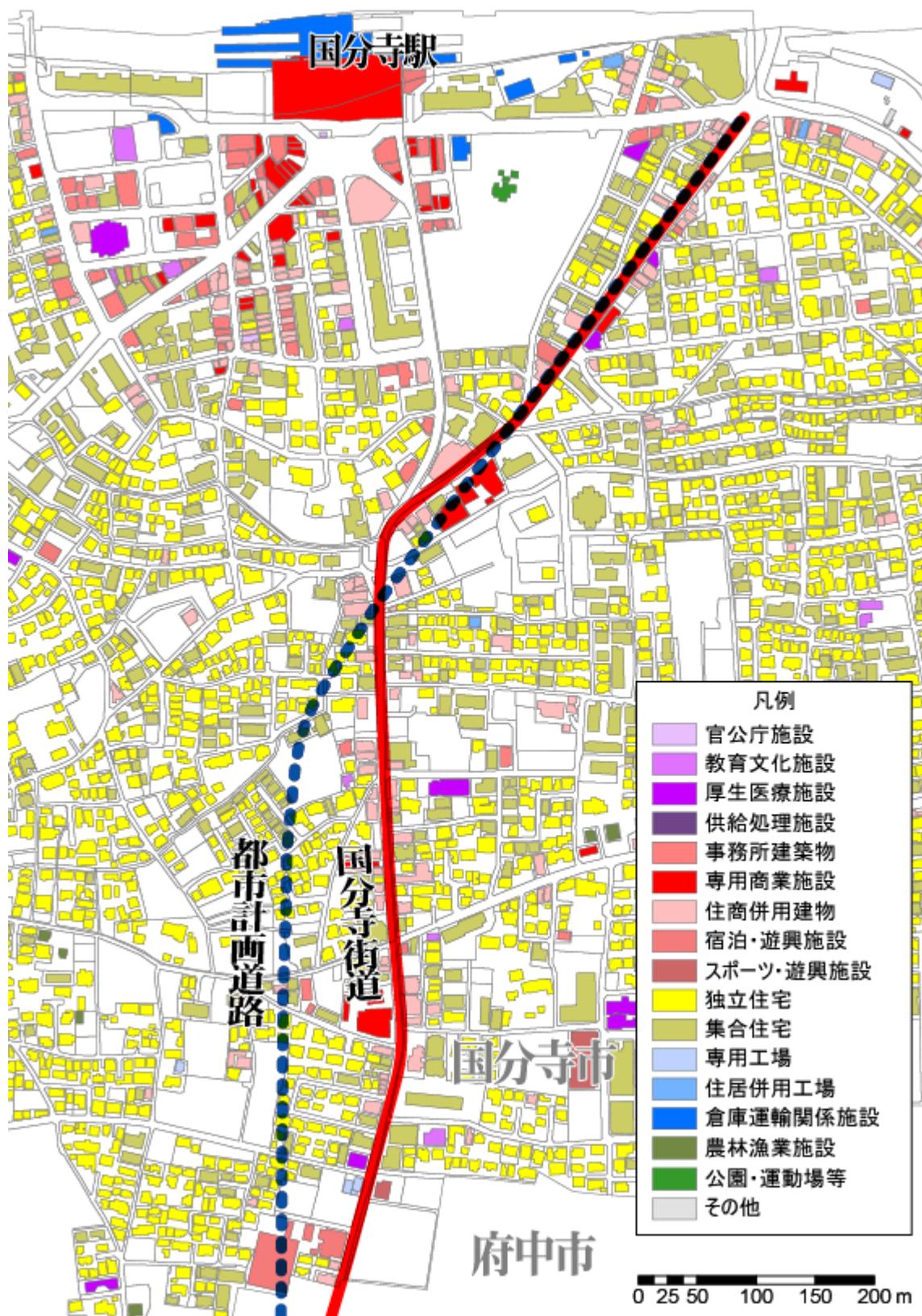
出典；平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-8 国分寺街道沿道の建物の用途別棟数



出典；平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-9 対象地域の建物の用途別棟数



出典：平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）

図 4-10 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の建物の主用途

②建物階数現況

国分寺街道の沿道及び、本業務の調査対象地域の用途別棟数について整理を行った。

国分寺街道沿道は1～2階建の建物（低層建築物）が最も多く、次いで3～5階建の建物（中層建築物）が多い。

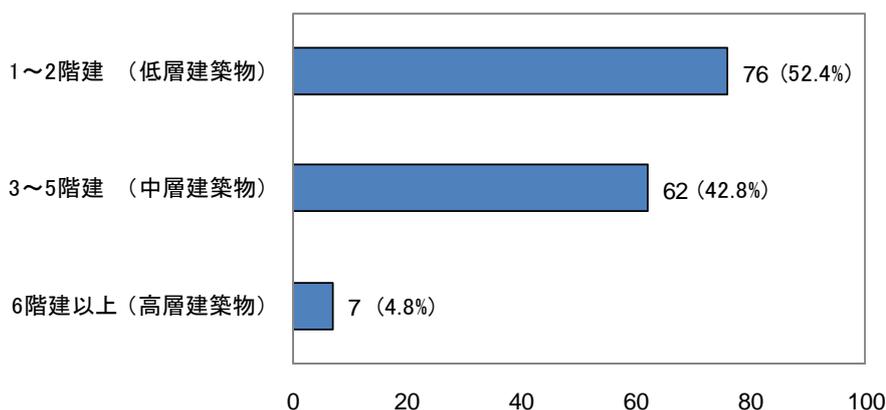
調査対象地域内の8割の建物が低層建築物であり、建物高さは概ね一定に保たれている。

調査対象地域内の中層建築物、高層建築物の半数が国分寺街道沿道に立地していることから、調査対象地域の中でも、国分寺街道沿道には階数の高い建物が集中しているといえる。

表 4-2 調査対象地域に占める国分寺街道沿道の建物の階数別棟数の割合

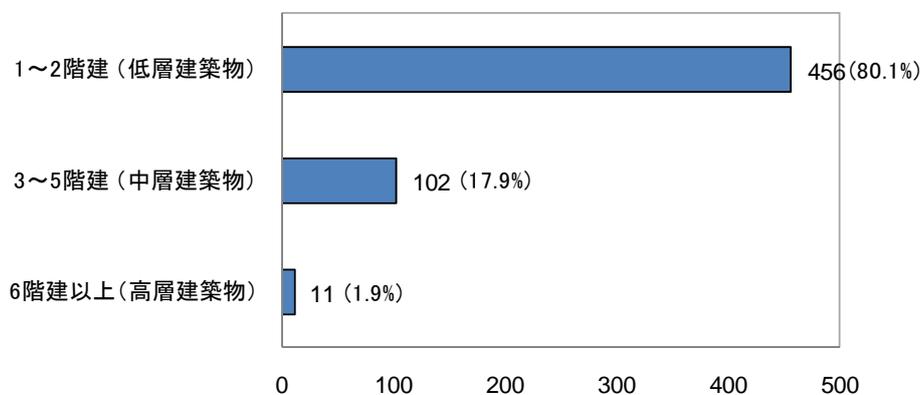
建物	1～2階建 (低層建築物)	3～5階建 (中層建築物)	6階建以上 (高層建築物)	合計
国分寺街道沿道建物	76	62	7	145
調査対象地域内建物	456	102	11	569
国分寺街道沿道建物の割合	16.7%	60.8%	63.6%	25.5%

出典：平成19年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成



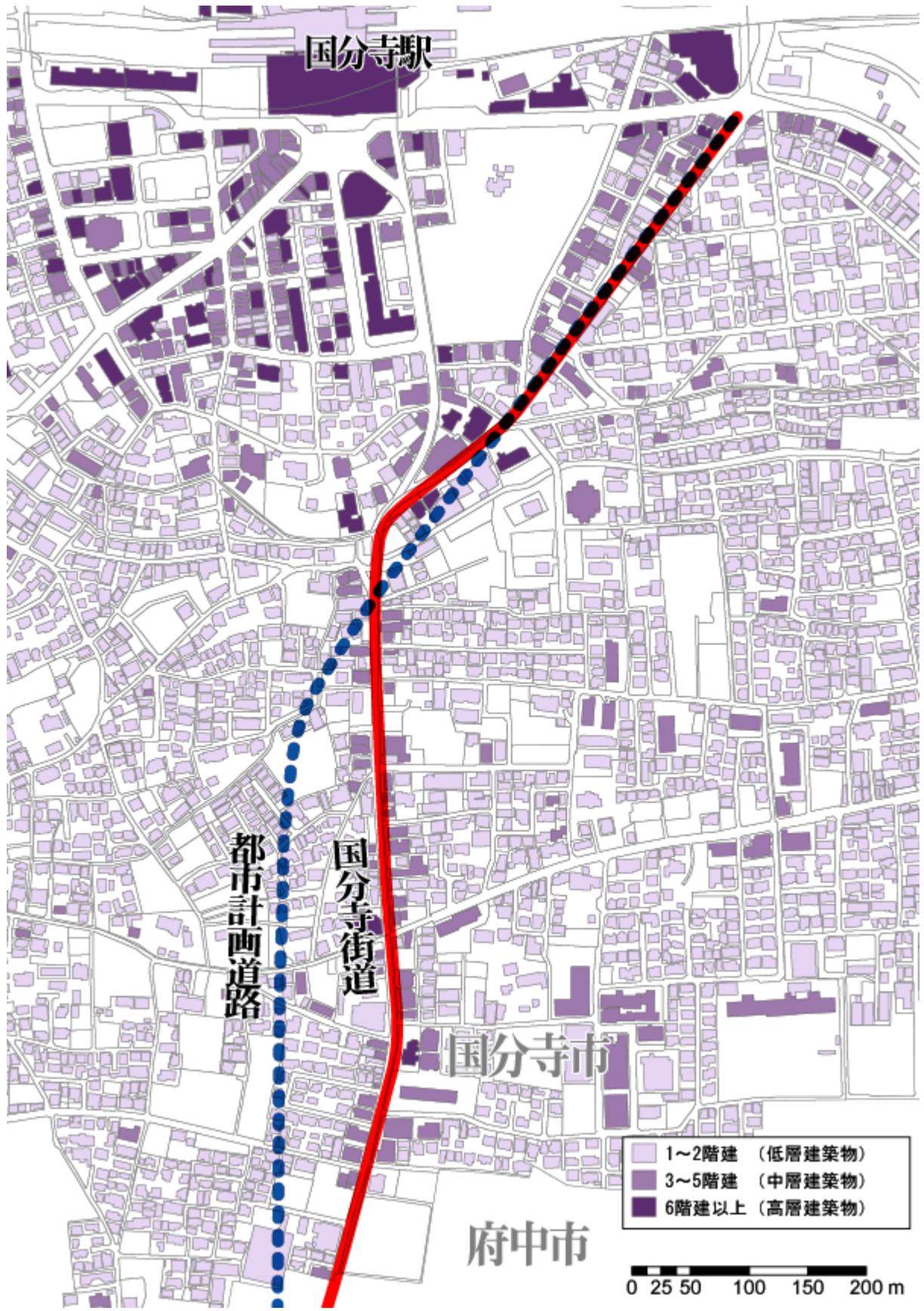
出典：平成19年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-11 国分寺街道沿道の建物の階数別棟数



出典：平成19年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-12 調査対象地域の建物の階数別棟数



出典：平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）

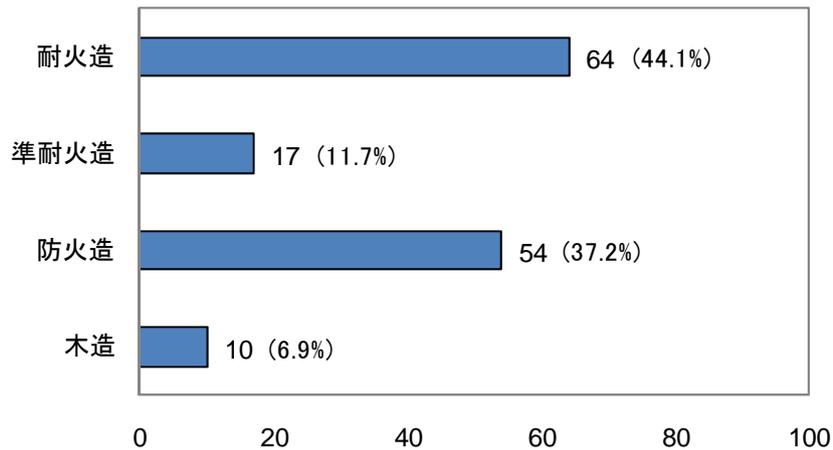
図 4-13 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の建物階数

③建物構造現況

国分寺街道の沿道及び、本業務の調査対象地域の構造別棟数について整理を行った。

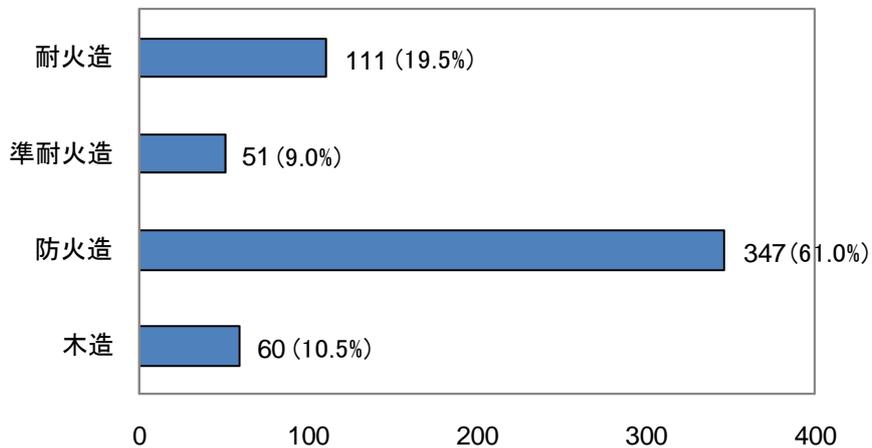
国分寺街道沿道の建物は、耐火造が最も多く、次いで防火造が多い。建物高さや建物用途の分布傾向から、比較的鉄筋コンクリート造、軽量鉄骨造の建築物が多くなっていることが伺える。

対象地域内の建物は防火造の棟数が突出して多く、多くの建物は住宅であることから、木造の住宅が密集していることが伺える。



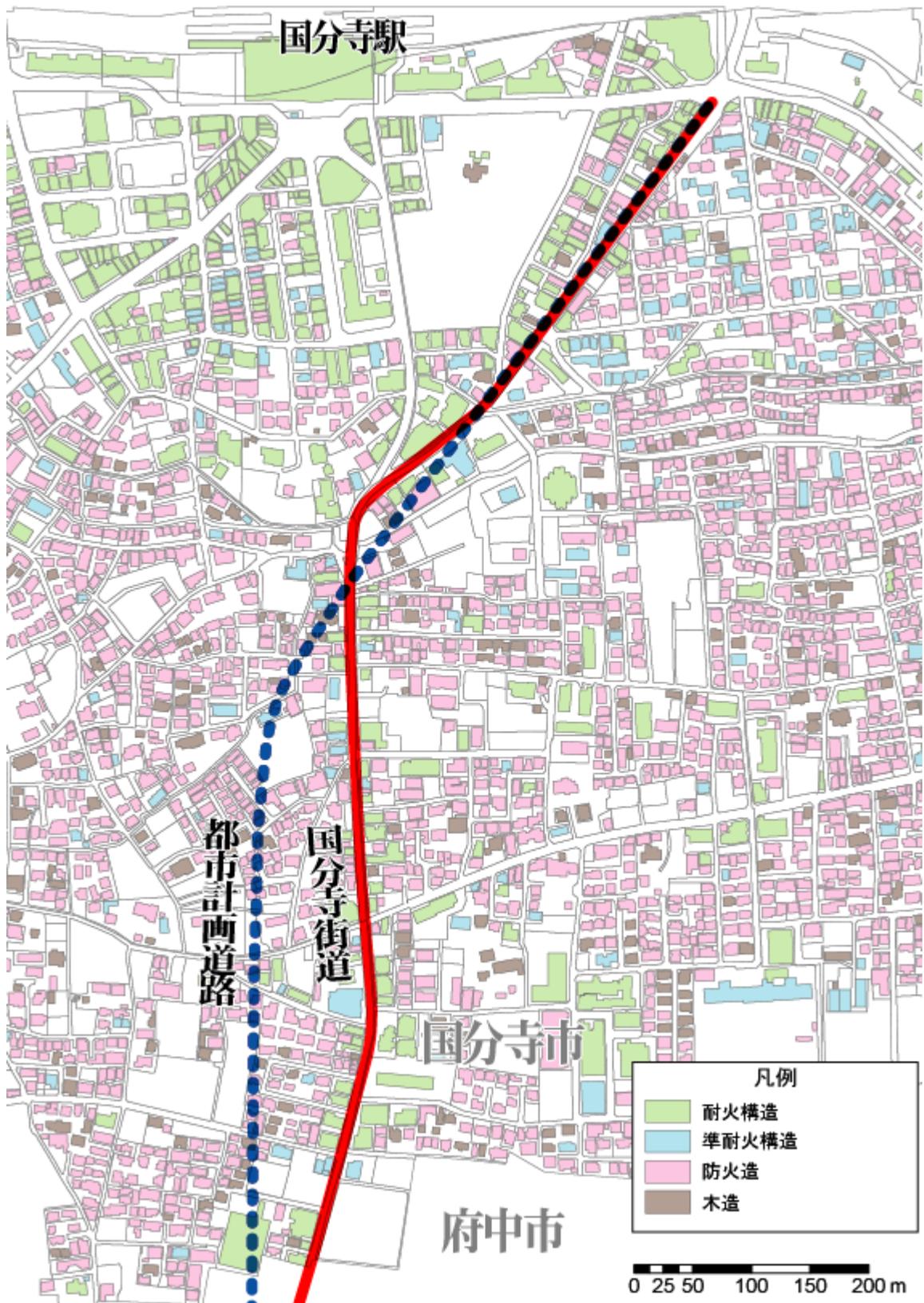
出典；平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-14 国分寺街道沿道の建物の構造別棟数



出典；平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）より作成

図 4-15 対象地域の建物の構造別棟数



出典：平成 19 年度土地利用現況調査（東京都都市整備局）

図 4-16 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺の建物構造

(3) 道路交通状況

① 道路交通状況の把握の方法

道路交通状況の把握を行うために、国分寺街道の自動車（自動車、大型車）、歩行者、自転車の交通量について整理した。整理を行うにあたって平成 20 年度国分寺市内主要交差点交通量調査の結果から、国分寺街道に含まれる南町二丁目交差点と東元町三丁目交差点の交通量について整理した。

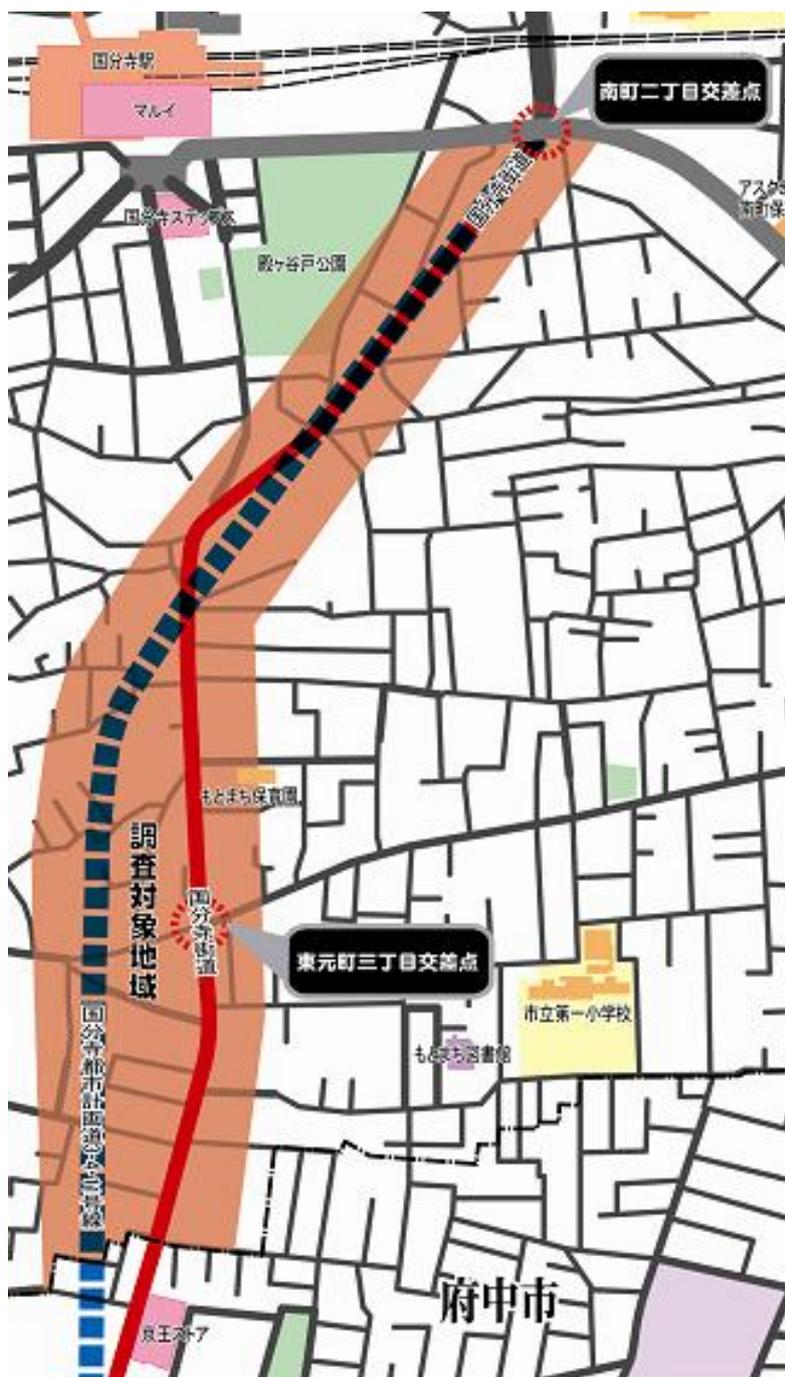


図 4-17 国分寺街道の調査地点

②12時間の断面交通量の整理

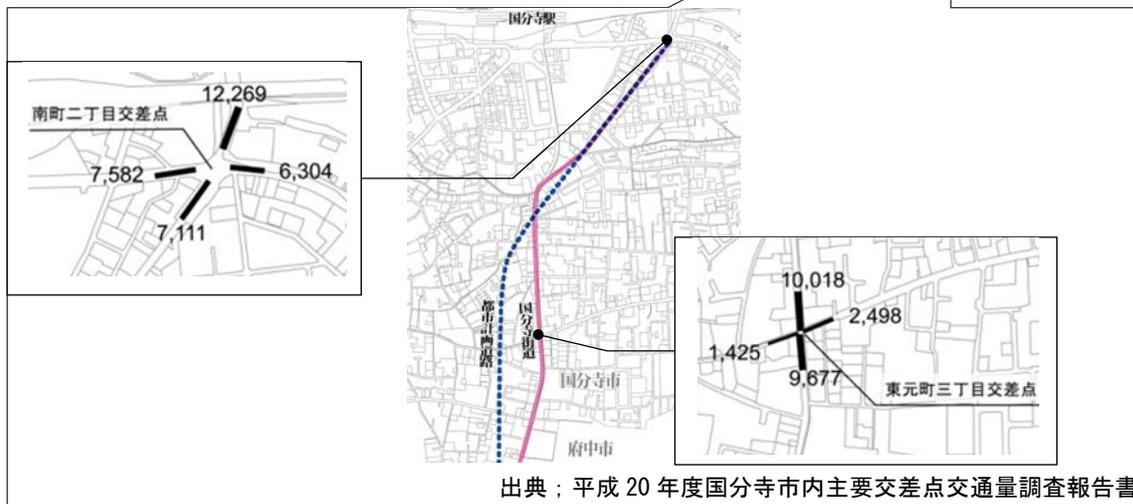
1) 自動車

平成 22 年度道路交通センサスによる国分寺市内の自動車交通量は、下図に示す通りである。市の中央を南北に通る都道 17 号（府中街道）及び、市北西部における幹線道路の交通量が 1 万台を超え、やや多くなっている。

また、平成 20 年における市の交通量調査結果による南町二丁目交差点と東元町三丁目交差点における自動車の 12 時間断面交通量は下図の通りである。国分寺駅に近い南町二丁目交差点では、東西方向の交通量も多いが、主要な交通流動は南北方向となっており、国分寺街道を通過する車両が多くなっている。



出典；平成 22 年度道路交通センサス交通量報告書、東京都建設局



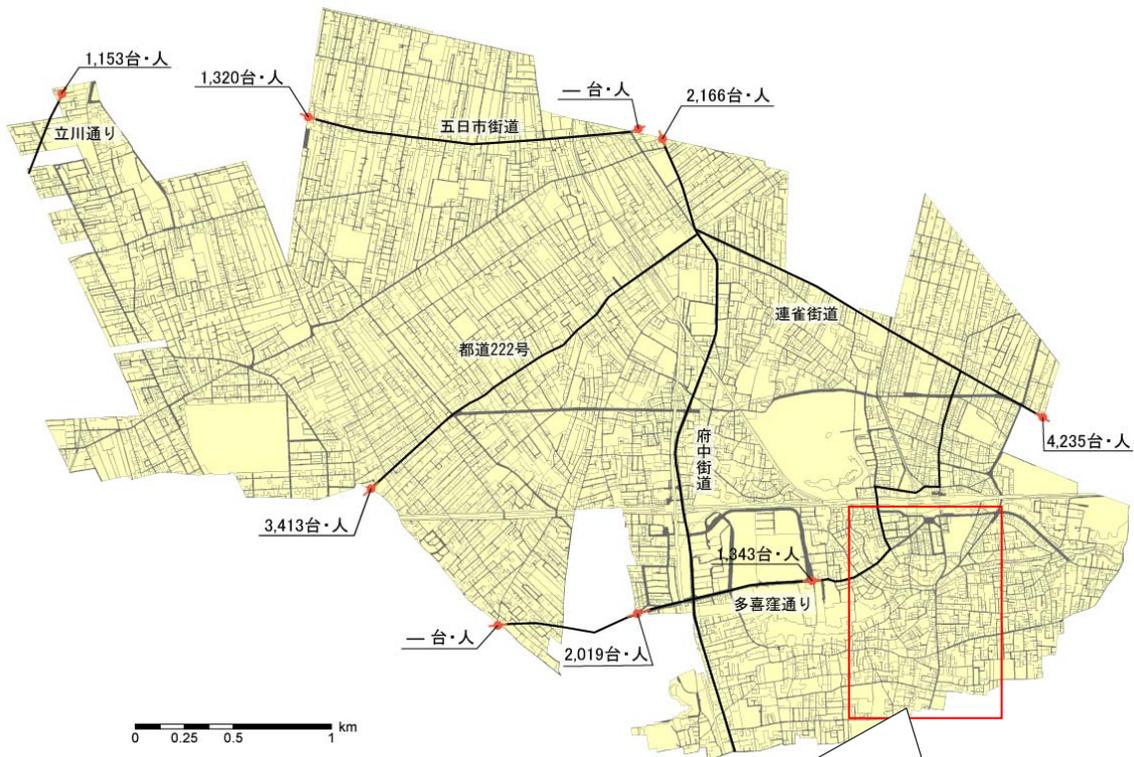
出典；平成 20 年度国分寺市内主要交差点交通量調査報告書

図 4-18 国分寺市内の 12 時間自動車断面交通量 (7:00~19:00)

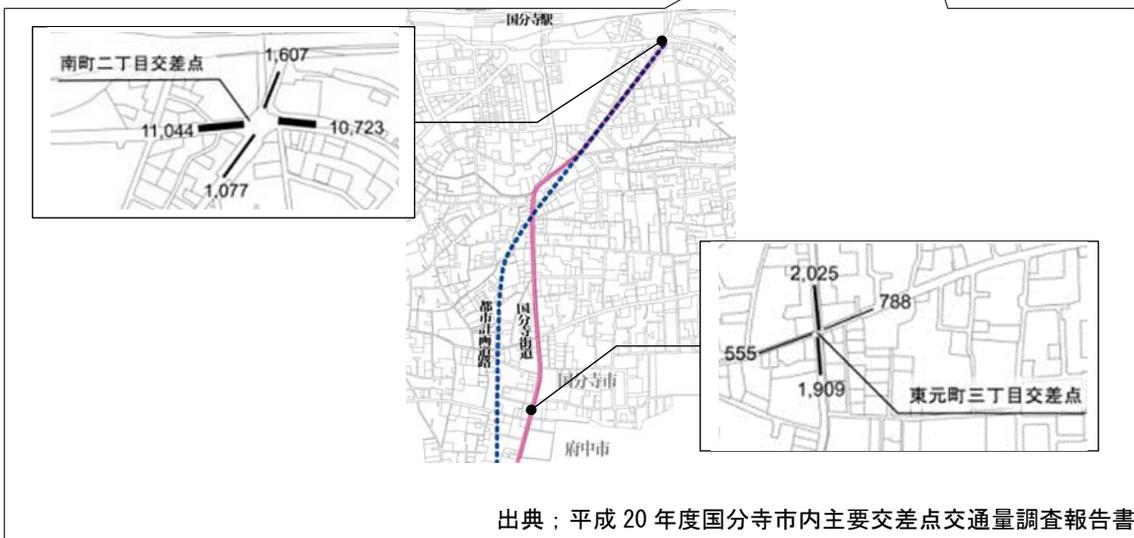
2) 自転車・歩行者

平成 22 年度道路交通センサスによる国分寺市内の自転車・歩行者交通量は、下図に示す通りである。市の東部を通る都道 134 号（連雀街道）の東京学芸大学付近の自転車・歩行者交通量が多くなっている。

また、平成 20 年における市の交通量調査結果による南町二丁目交差点と東元町三丁目交差点における自転車・歩行者の 12 時間断面交通量は、南町二丁目交差点における国分寺街道を南北に通行する歩行者と自転車の人数・台数の合計は 1,000～1,600 であるのに対し、一方、国分寺駅に向かう東西方向の交通量は 10,000 を超え、国分寺駅への自転車・歩行者の主要アクセス路は東西道路であることが伺える。



出典：平成 22 年度道路交通センサス交通量報告書、東京都建設局



出典：平成 20 年度国分寺市内主要交差点交通量調査報告書

図 4-19 国分寺市内の 12 時間自転車・歩行者断面交通量（7:00～19:00）

③国分寺街道の交差点別・方向別・時間別自動車交通量の整理

1) 南町2丁目交差点

流入・流出交通量は、断面 a の 12 時間の交通量がともに約 6,000 台を数え、最も多くなっている。これに対し、他の流入入部の交通量は、3,000 台程度となっており、断面 a から流入した交通量は、各方面に分散していることが伺える。流出方向も同様の傾向が見られる。

交通量のピーク時間については、最も明確にピークが現れているのは、断面 a であり、流出交通量のピーク時間帯は 8:00~9:00 と 17:00~18:00、流入交通量のピーク時間帯は 8:00~9:00 と 16:00~17:00 である。各ピーク時の交通量は約 600~約 650 台であり、片側 1 車線の道路であることを考慮すると処理可能交通量は信号を考慮すると 800 台/h 前後であると想定され、慢性的な混雑はないものと考えられる。

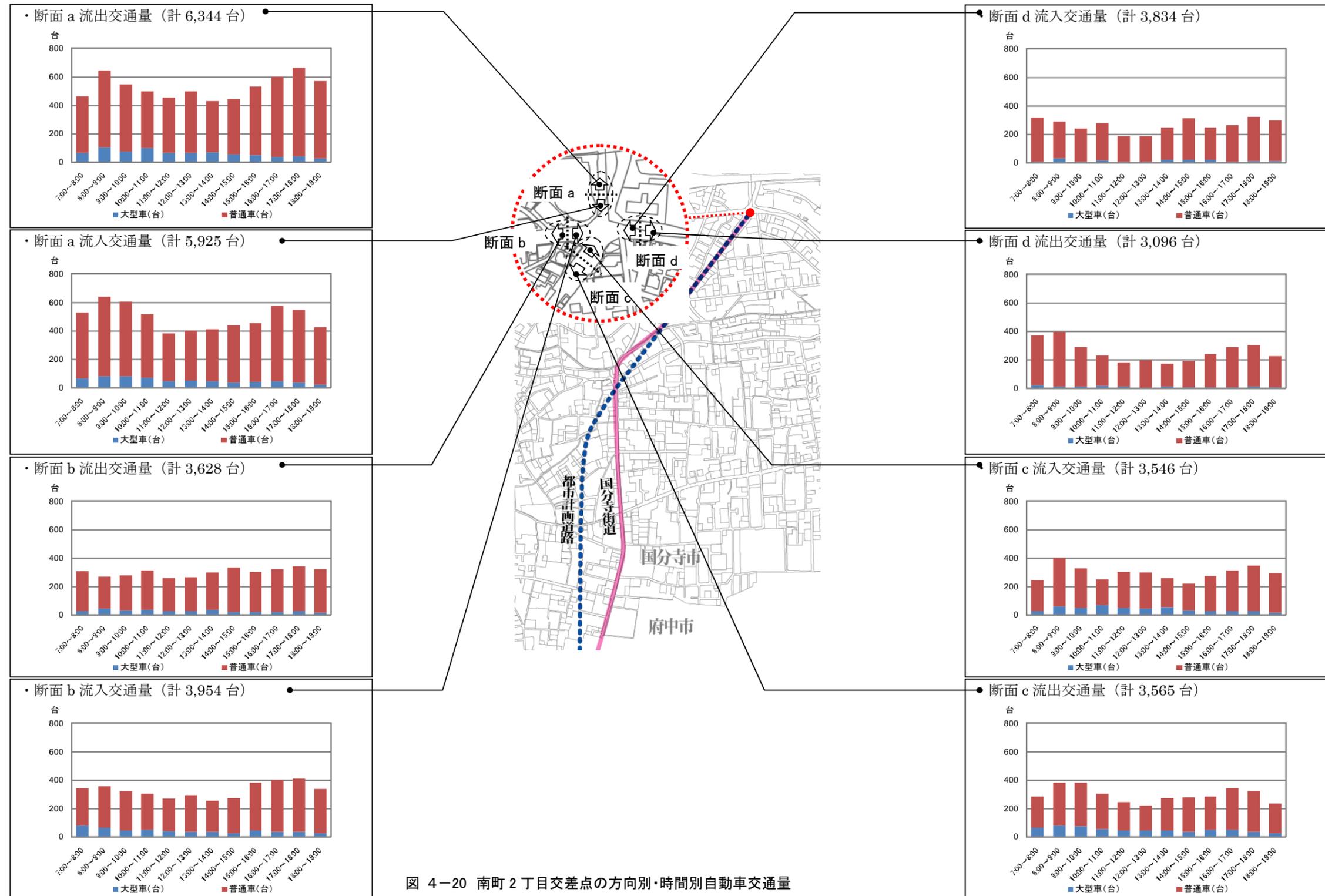


図 4-20 南町 2 丁目交差点の方向別・時間別自動車交通量

出典：平成 20 年度 国分寺市内主要交差点交通量調査報告書

2) 東元町3丁目交差点

流入・流出交通量は、断面 a と断面 c の 12 時間の交通量がともに約 5,000 台を数え、最も多くなっている。これに対し、東西方向の流出入部の交通量は、1,000 台程度となっており、主要な交通流動は南北方向となっていることが伺える。

交通量のピーク時間については、明確にピークが現れていないものの、断面 a では、流出交通量のピーク時間帯が 8:00~9:00 と 17:00~18:00、流入交通量のピーク時間帯が 8:00~12:00 まで断続的に交通量が多く、その後 16:00~17:00 に再度ピークとなっている。断面 c においては、断面 a と連動して交通量のピークが見られる。各ピーク時の交通量は 500 台弱であり、片側 1 車線の道路であることを考慮すると処理可能交通量は信号を考慮すると 800 台/h 前後であると想定され、交差点を起点とする交通渋滞はないものと考えられる。

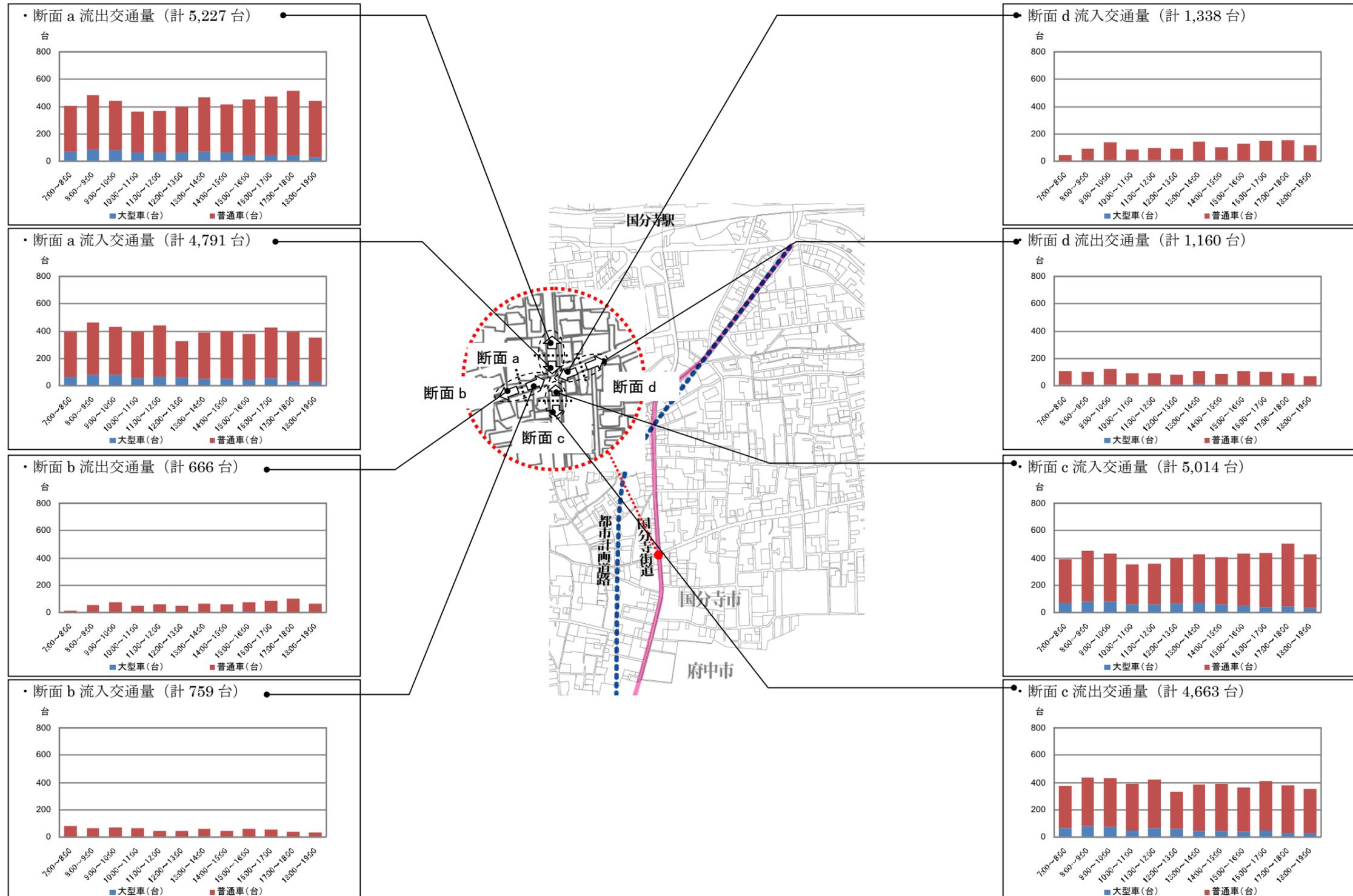


図 4-21 東元町3丁目交差点の方向別・時間別自動車交通量

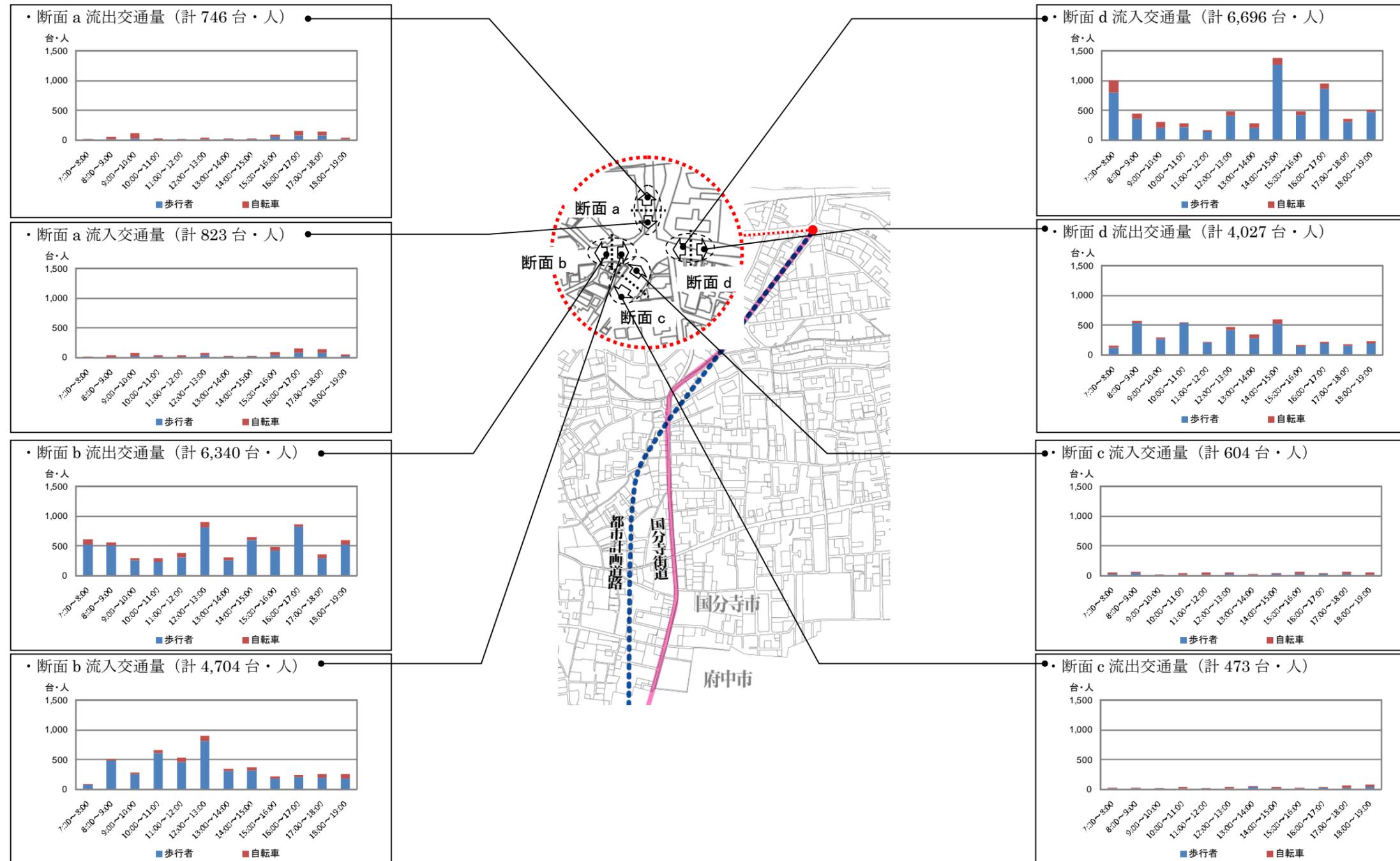
出典；平成 20 年度 国分寺市内主要交差点交通量調査報告書

④国分寺街道の交差点別・方向別・時間別歩行者・自転車交通量の整理

1) 南町2丁目交差点

国分寺街道に流入する断面 a・断面 c の 12 時間の自転車・歩行者交通量は流出入ともに 1,000 台・人に満たず少ない。一方、断面 b・d については、流出入合計で約 10,000 台・人を数え、自転車・歩行者交通量は非常に多くなっている。このことから、国分寺市内全体として、国分寺街道を利用して国分寺駅へアクセスする自転車・歩行者は少なく、主に国分寺街道周辺の居住者に利用されているものと想定される。

なお、断面 b・d について時間帯別交通量をみると、歩行者系交通量が多いとされる時間あたり 500 台・人を超える交通量が時折発生している。

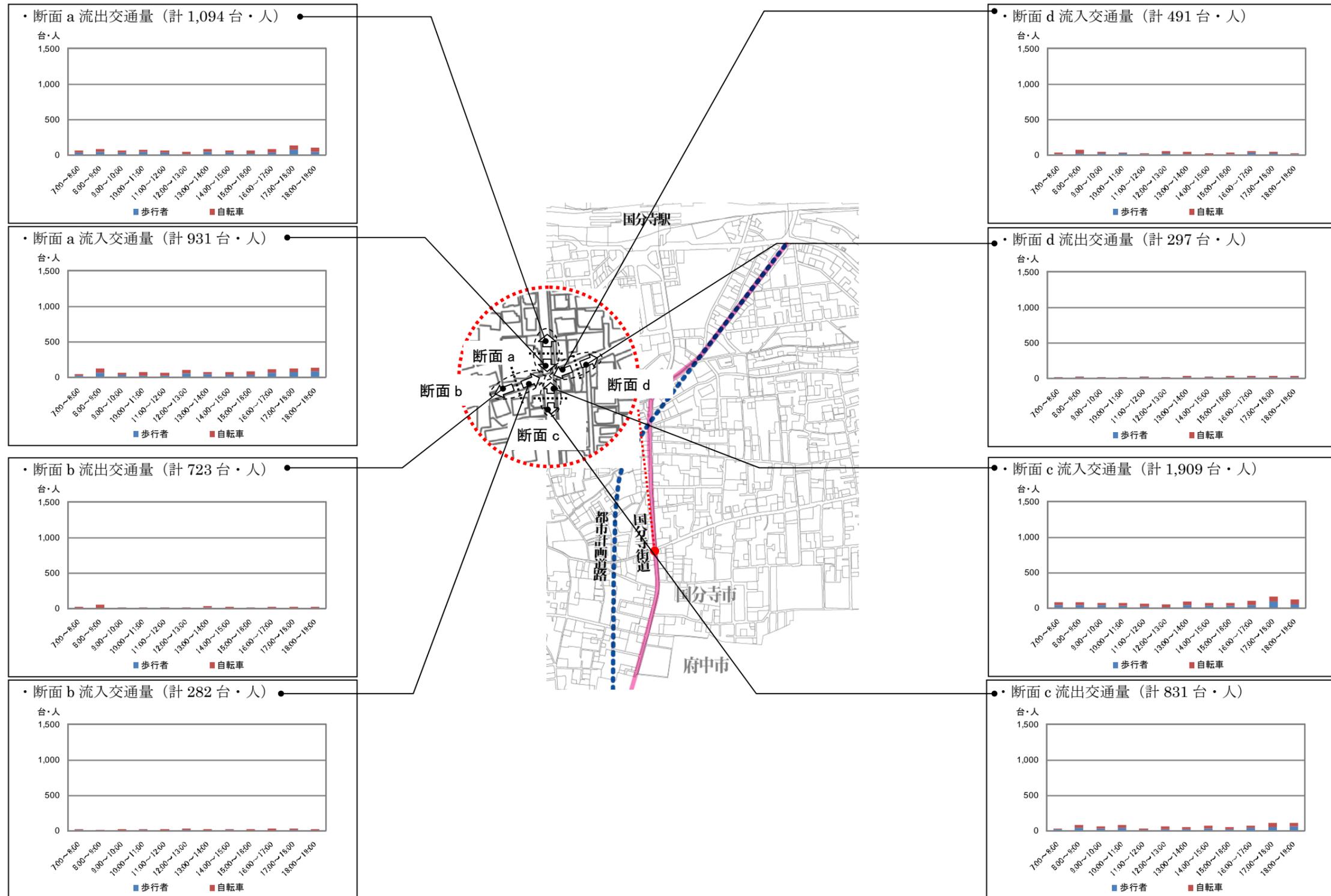


出典；平成 20 年度 国分寺市内主要交差点交通量調査報告書

図 4-22 南町 2 丁目交差点の方向別・時間別歩行者・自転車交通量

2) 東元町3丁目交差点

自転車・歩行者交通量が多い断面は、断面a・断面cである。しかし、断面a・断面cの12時間の流出入自転車・歩行者交通量は約2,000台・人と少ない。
 当該交差点で交通量が多い断面a・断面cの時間帯別交通量をみても流出入合計で100人程度となっている。



出典：平成20年度 国分寺市内主要交差点交通量調査報告書

図 4-23 東元町3丁目交差点の方向別・時間帯別歩行者・自転車交通量

⑤国分寺街道の交通状況の総括

1) 自動車交通量

各交差点における自動車交通量の流出入交通量の状況より、国分寺街道の交通の主な流れは、国分寺街道を通過する交通が多いことが伺えるほか、南町二丁目交差点に北から流入する車両が国分寺駅方面と小金井市方面に分散する傾向があることが伺える。

また、各交差点における自動車交通量については、最も交通量が多い南町二丁目交差点の断面 a でも流出・流入交通量ともにピーク時間で 600 台/時間であることから、信号交差点に起因する交通渋滞は発生していないものと考えられる。

但し、現状では、朝・夕の交通量が多くなる時間帯に交通渋滞が見られる。これは、国分寺街道には、京王電鉄路線バスの幹線となっており、1日約 700 台/日、朝のピーク時間では、約 70 台/時間（上り下り合計）が走っていると同時に、当該路線は道路幅員が狭く、バス停におけるバスバースもないために一般車両がバスを追い抜くことができないことが交通渋滞の要因になっているものと考えられる。

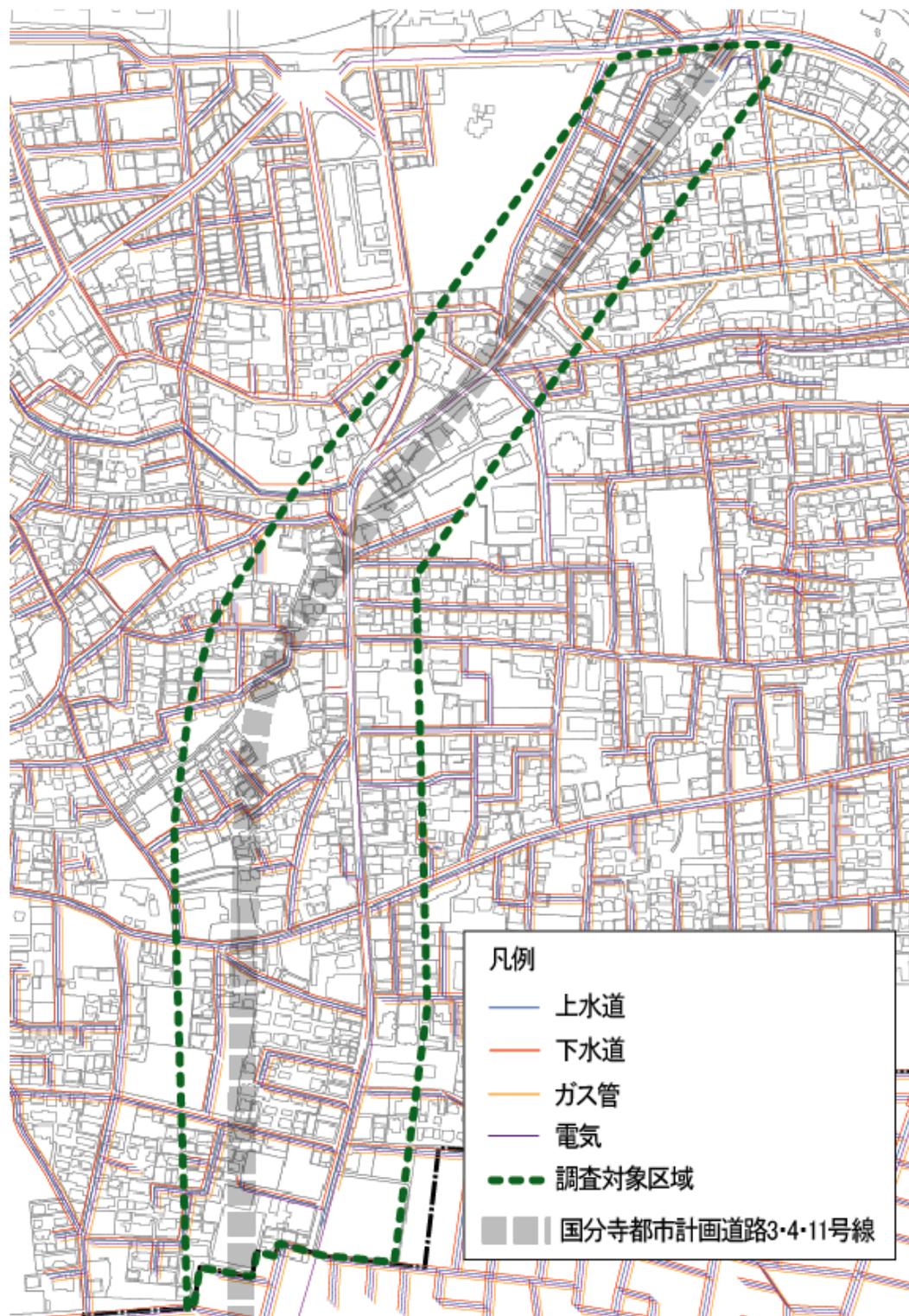
2) 自転車・歩行者交通量

各交差点における自転車・歩行者交通量の流出入交通量の状況より、国分寺街道を利用する自転車・歩行者が少ないことから、国分寺街道は、自転車・歩行者の動線とはなっていないことが伺える。国分寺街道においては、国分寺駅へアクセスする道路の一部であるが、歩道はなく安全・安心して通行することができない。このため、自転車・歩行者は国分寺街道の後背地における住区内道路を利用する傾向にあることが、国分寺街道における自転車・歩行者の交通量が少ない結果を生み出しているものと考えられる。

なお、南町二丁目交差点においては、東西方向の自転車・歩行者交通量が多くなっている。これは、国分寺街道に接続している東西道路には歩道が整備されており、国分寺駅と東京経済大学を結ぶ自転車・歩行者の主要動線となっているためであると考えられる。

(4) 地下埋設物状況

ライフラインである下水道、上水道、ガス管などの地下埋設物の整備状況は、以下のとおりである。国分寺街道は、当該地域の主な幹線道路であるが、地下埋設物の整備状況は不連続となっており、各ライフラインの幹線的機能の収容空間とはなっていない。また、国分寺都市計画道路3・4・11号線沿線では、各ライフラインは都市計画道路を交差するように配置されている。



出典；地下埋設物台帳平面図

図 4-24 調査対象地域の地下埋設物の状況

5 意向調査

(1) 調査の趣旨

国分寺都市計画道路 3・4・11 号線（以下、国 3・4・11 号線）の整備に合わせた、周辺地域の一体的なまちづくりについて検討するため、地域の人々のニーズを定量的に把握することを目的に、調査対象区域（国分寺街道と国 3・4・11 号線周辺約 50m 圏内）の住民へのアンケート調査を実施した。

(2) 調査概要

①調査期間

平成 24 年 1 月 11 日～平成 24 年 1 月 23 日

②アンケート調査対象

アンケートの対象者については、居住地と建物の利用形態によって以下のように区分した。

- 1)国分寺街道沿道の居住者
- 2)国 3・4・11 号線沿道の居住者
- 3)国分寺街道・国 3・4・11 号線重複区間沿道の居住者（主に南町二丁目の国分寺街道沿道の居住者）
- 4)国分寺街道と国 3・4・11 号線沿道外（上記以外の国分寺街道と国 3・4・11 号線周辺約 50m 圏内）の居住者
- 5)国分寺街道沿道の店舗経営者
- 6)国分寺街道沿道の土地建物所有者（調査対象区域外に居住）

③調査方法

- ・調査対象 1)～4)：郵送による配布と回収
- ・調査対象 5)、6)：自治会・商店会を通じた配布と郵送による回収

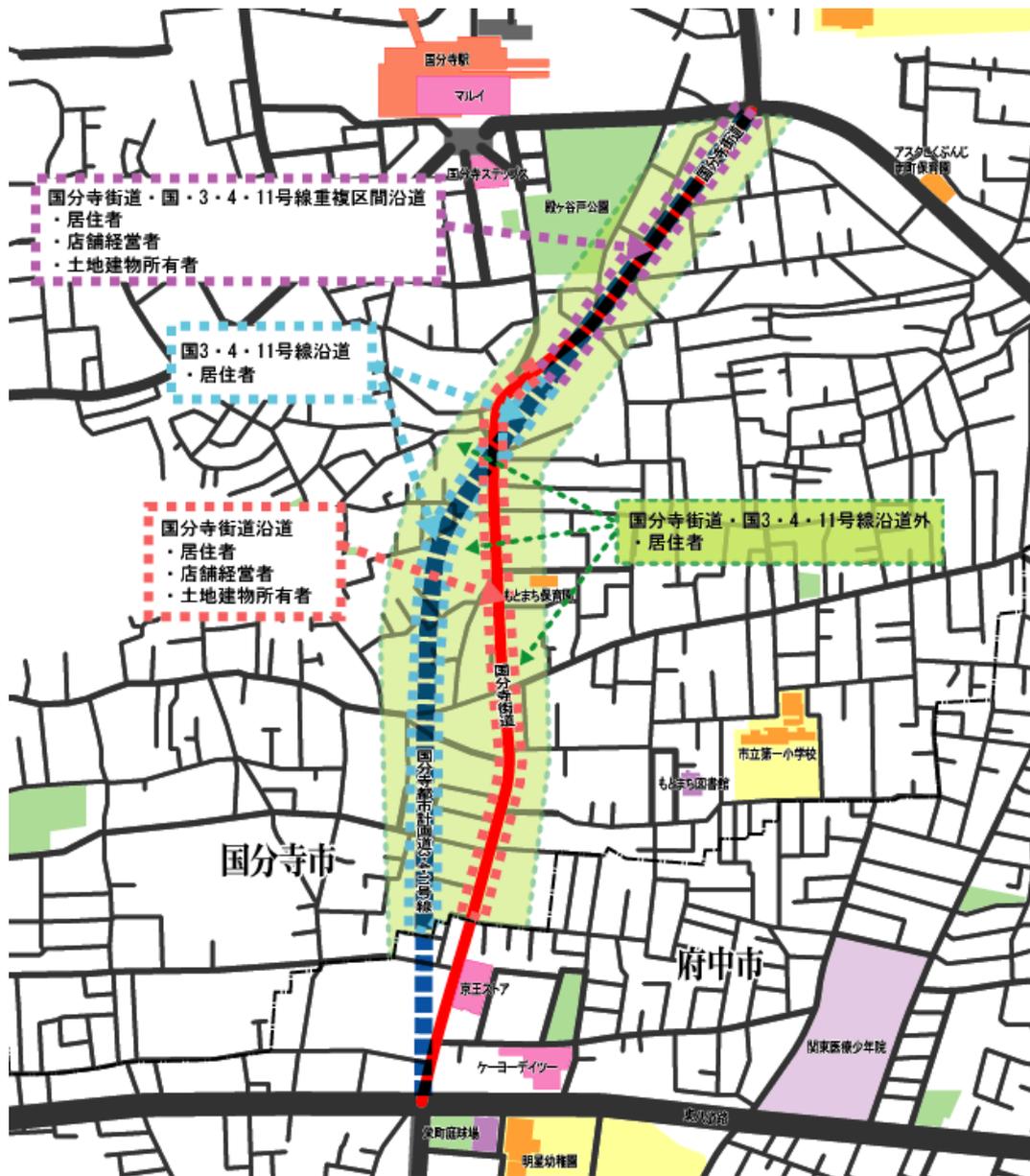


図 5-1 調査対象区域図

※店舗経営者と土地建物所有者については、上図の国分寺街道沿道と国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道でまとめ、国分寺街道沿道の店舗経営者と国分寺街道沿道の土地建物所有者として集計した。

④調査票

参考資料に添付

⑤回収率

表 5-1 アンケート調査票の回収率

	国分寺街道沿道の居住者	国3・4・11号線沿道居住者	国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者	国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道外の居住者	国分寺街道沿道の店舗経営者	国分寺街道沿道の土地建物所有者	合計
配布数	199	108	176	1,089	60	10	1,642
回収数	91	37	50	390	37	1	606
回収率	45.7%	34.3%	28.4%	35.8%	61.7%	10.0%	36.9%

(3) 調査結果

①集計方法

アンケート調査の集計にあたっては、下表のとおり単純集計・クロス集計を行っている。

クロス集計について、“アンケート設問 1～4”の各設問については、国分寺街道の利用頻度や利用のされ方も異なるものと考えられる。このため、まず、国分寺街道の利用頻度や利用のされ方（交通手段）の違いに係わる基礎的な属性である地域住民の居住地の違いによる各設問への意識の差を明らかにする。

また、“2-①”では、現状の交通環境との関連性が強いと、居住地に加えて利用頻度・交通手段の違いによる意識の差を、“2-②”では、国分寺街道沿道を目にする頻度との関連性が強いと考えられるため、居住地に加えて利用頻度の違いによる意識の差を明らかにする。

“2-③、3-①”の各道路のそのものの将来像を把握する設問では、道路整備の方向性において利用する交通手段別に優先する整備の方向性が違うと考えられるため、居住地に加えて交通手段の違いによる意識の差を、“2-④、3-②”の各道路のまちなみのあり方を把握する設問では、道路整備による住環境等の変化に対する意識の違いを捉えるため、居住地に加えて、土地建物所有の違いによる意識の差を把握する。

表 5-2 各アンケート設問の集計方法

アンケート設問	単純集計	クロス集計			
		居住地	利用頻度	交通手段	土地建物所有
1. 国 3・4・11 号線の認知度	○	○			
2. 国分寺街道について					
①国分寺街道の現状の課題	○	○	○	○	
②現在の国分寺街道のまちなみの課題	○	○	○		
③道路整備後の国分寺街道の将来像	○	○		○	
④道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像	○	○			○
3. 国 3・4・11 号線について					
①国 3・4・11 号線に期待すること	○	○		○	
②整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像	○	○			○
4. 日常の行動について					
①国分寺街道の利用頻度	○	○			
②国分寺街道を利用するときの主な交通手段	○	○			
③国分寺街道を利用するときの主な行動目的	○	○			
④日常的な買い物(食料品等)先	○	○			
5. 回答者の属性					
①性別	○				
②年齢	○				
③世帯構成	○				
④住所	○				
⑤土地・建物の所有状況	○				
⑥土地・建物の利用状況	○				

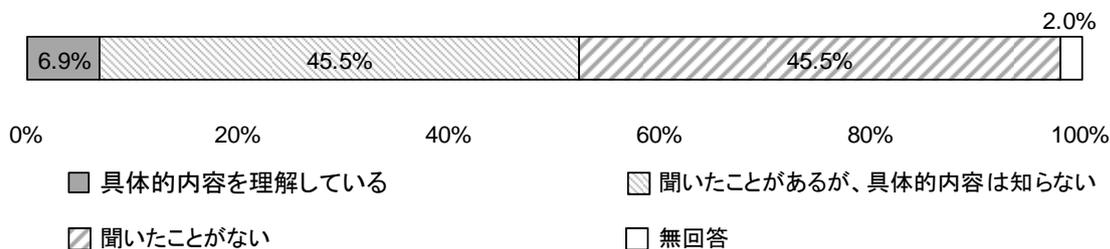
なお、次頁以降のグラフに記載されている%の数値は実際の数値の小数点 2 ケタ目を四捨五入して表示しているため、合計が 100%にならない場合もある。

また、調査結果の概要については、概要版を別途作成し整理している（参考資料に添付）

②単純集計の結果

設問 1 ; 国 3・4・11 号線の認知度

全体の半数以上が国 3・4・11 号線について知っている答え、全体の 6.9%が具体的内容についても理解していること、一定の認知度があるといえる。



(有効回答数 606)

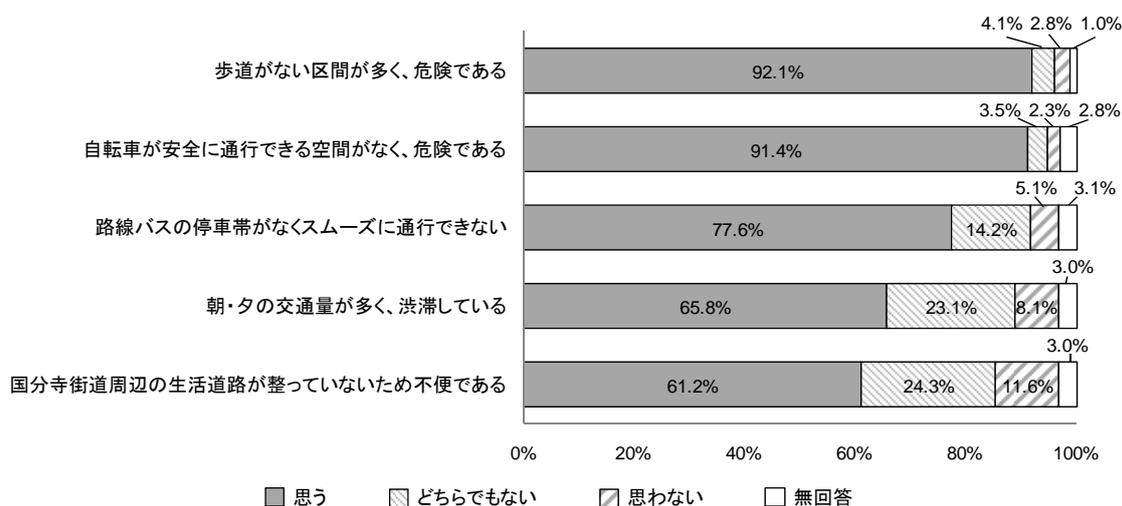
図 5-2 国 3・4・11 号線の認知度(回答者全体)

設問 2 ; 国分寺街道について

設問 2-① ; 国分寺街道の現状の課題

国分寺街道の現状の課題の中でも、“歩道がない区間が多く危険である”と“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”について、90%以上の回答者が課題と考えており、“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”も 77.6%の回答者が課題と考えていることから、国分寺街道が狭いであり、歩行者や自転車の通行が非常に危険であることが、課題として最も重視されているといえる。

また、“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”と“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”についても、60%以上が課題として一定の認識をしているといえる。



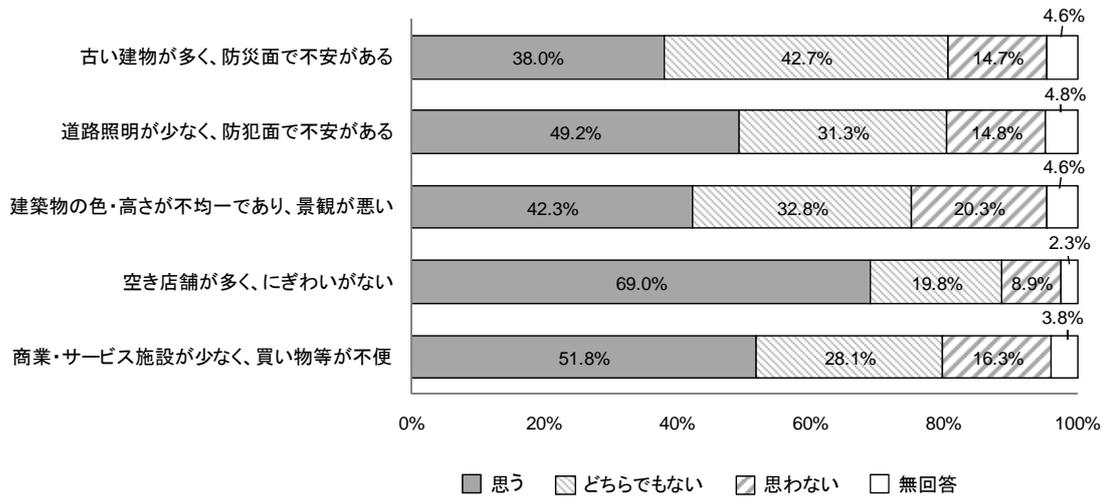
(有効回答数 606)

図 5-3 国分寺街道の現状の課題(回答者全体)

設問 2-②；現在の国分寺街道のまちなみの課題

国分寺街道のまちなみの課題としては、“空き店舗が多く、にぎわいが無い”が最も多く、次いで、“商業サービス施設が少なく、買い物等が不便”が多くみられることから、店舗等施設に関する課題が重視されているといえる。

一方、“古い建物が多く、防災面で不安がある”、“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”、“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”も30%以上と課題として一定の認識を得ている。



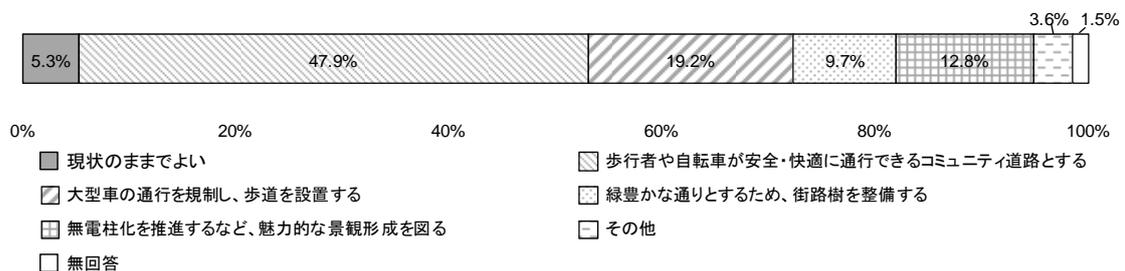
(有効回答数 606)

図 5-4 現在の国分寺街道のまちなみの課題(回答者全体)

設問 2-③；道路整備後の国分寺街道の将来像

“歩行者や自転車が安全・快適に通行できるコミュニティ道路とする”が47.9%と最も多く、次いで、“大型車の通行を規制し、歩道を設置する”が多くみられることから、歩行者・自転車の通行スペースの整備が求められているといえる。

(コミュニティ道路：自動車の通行を主な目的としない道路のこと、歩行者の安全性や快適性を考慮した歩車共存道路)

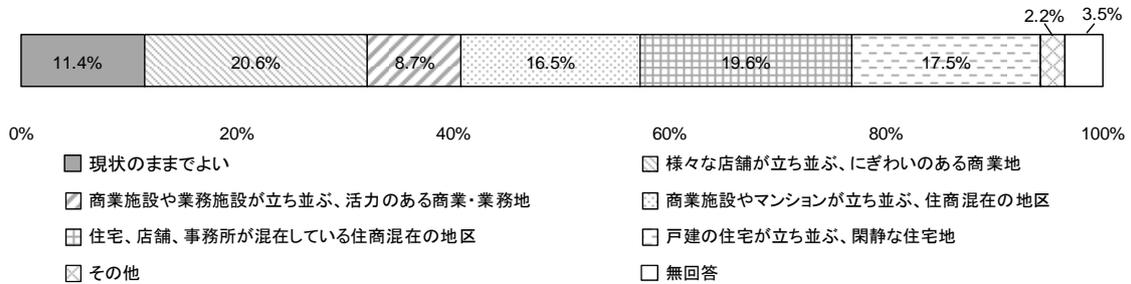


(有効回答数 606)

図 5-5 道路整備後の国分寺街道の将来像(回答者全体)

設問 2-④；道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像

“様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”が 20.6%と最も多く、次いで、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”が 19.6%、と多くみられることから、商業に関する整備を求める意見が多い一方で、“戸建の住宅が立ち並ぶ、閑静な住宅地”も 17.5%と多いことから、国分寺街道沿道のまちなみの将来像は意見が分かれているといえる。



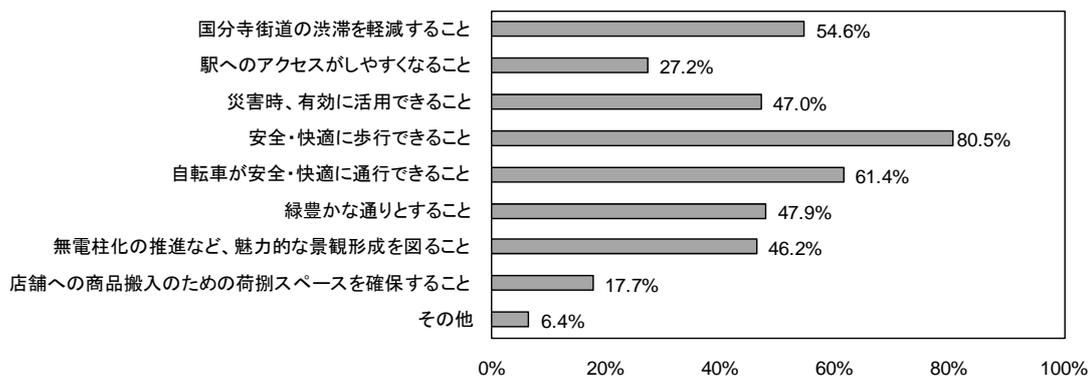
(有効回答数 606)

図 5-6 道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像(回答者全体)

設問 3 ; 国 3・4・11 号線について

設問 3-① ; 国 3・4・11 号線に期待すること

全体として“安全・快適に歩行できること”が 80.5%と最も期待されており、“自転車が安全・快適に通行できること”や“国分寺街道の渋滞を軽減すること”が 50%以上であることから、国 3・4・11 号線に期待することとして重要なことは、交通そのものの安全性や快適性であるといえる。

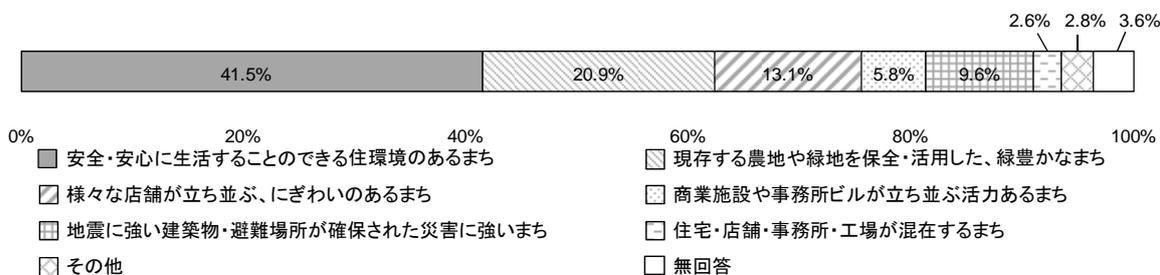


(有効回答数 606)

図 5-7 国 3・4・11 号線について(回答者全体)

設問 3-② ; 整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像

国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像は、“安全・安心に生活することのできる住環境のあるまち”との回答が 41.5%と最も多く、次に多いのが“現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまち”であることから、現状に近いまちなみを望む回答が多いといえる。



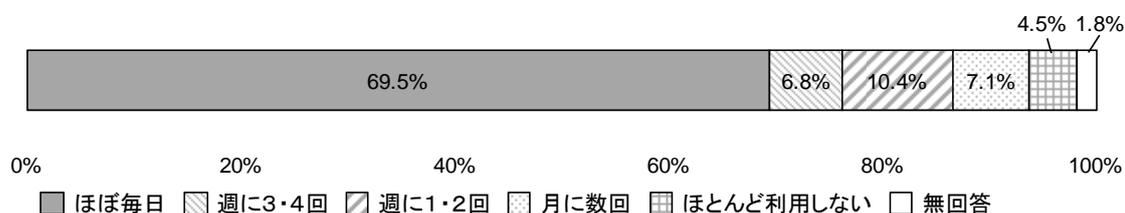
(有効回答数 606)

図 5-8 整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像(回答者全体)

設問 4 ; 日常の行動について

設問 4-① ; 国分寺街道の利用頻度

国分寺街道の利用頻度については“ほぼ毎日”が 69.5%と最も多くみられる。



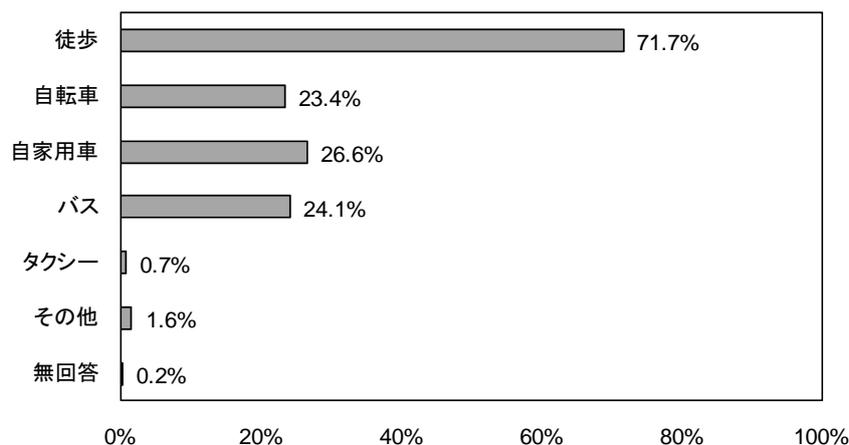
(有効回答数 606)

図 5-9 国分寺街道の利用頻度(回答者全体)

設問 4-② ; 国分寺街道を利用するときの主な交通手段

設問 4-① ; 国分寺街道の利用頻度のうち、“ほとんど利用しない”と回答した方と無回答の人を除いて、集計を行った。

“徒歩”で国分寺街道を利用している人が 71.7%と他の交通手段よりも非常に多くみられる。また、“自転車”、“自家用車”、“バス”は 30%以下となっている。このことから、国分寺街道の主要な交通手段は徒歩であるといえる。



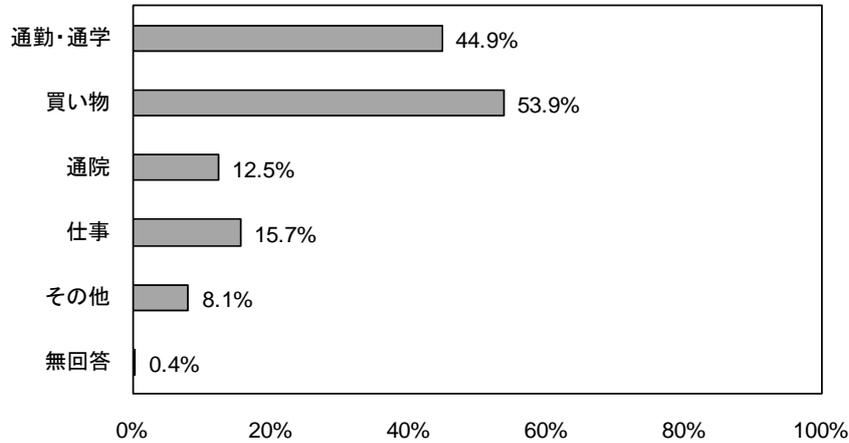
(有効回答数 568)

図 5-10 国分寺街道を利用するときの主な交通手段(回答者全体)

設問 4-③ ; 国分寺街道を利用するときの主な行動目的

設問 4-① ; 国分寺街道の利用頻度のうち、“ほとんど利用しない”と回答した方と無回答の人を除いて、集計を行った。

交通の目的は“買い物”が 53.9%と最も多く、次いで、“通勤・通学”が 44.9%、“仕事”が 15.7%の順に多くみられる。

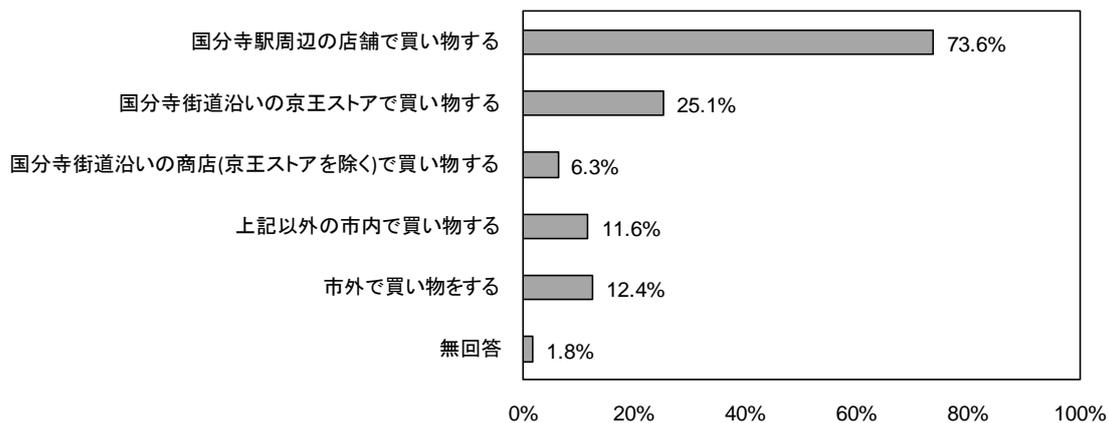


(有効回答数 568)

図 5-11 国分寺街道を利用するときの主な行動目的(回答者全体)

設問 4-④ ; 日常的な買い物(食料品等)先

“国分寺駅周辺の店舗で買い物をする”の割合が 73.6%と最も多く、次いで、“国分寺街道沿いの京王ストアで買い物をする”が 25.1%と多くみられる。また、“国分寺街道沿いの京王ストアを除く商店で買い物をする”の回答が 6.3%であり、非常に少ないといえる。



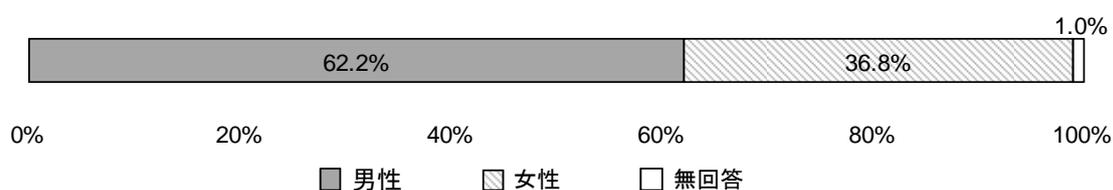
(有効回答数 606)

図 5-12 日常的な買い物(食料品等)先(回答者全体)

設問 5 ; 回答者の属性について

設問 5-① ; 性別

回答者は“女性” 36.8%に対して、“男性” が 62.2%と男性が多い。

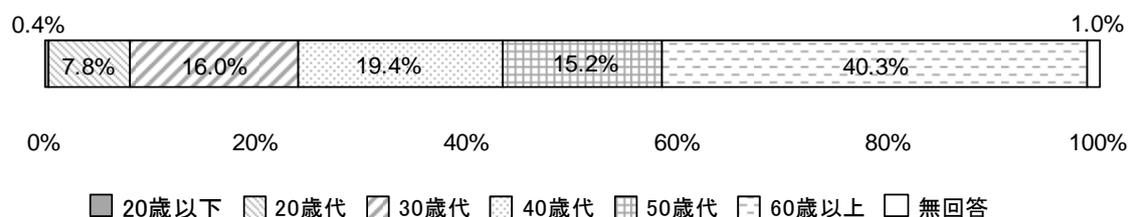


(有効回答数 606)

図 5-13 性別

設問 5-② ; 年齢

年齢別では最も多いのが“60歳以上”であり、次いで、“40歳代”、“30歳代”、“50歳代”の順となっており、回答者の年齢層は高いといえる。

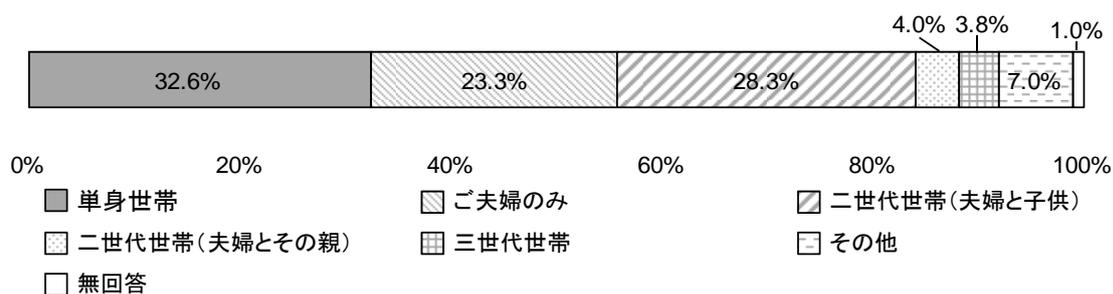


(有効回答数 606)

図 5-14 年齢

設問 5-③ ; 世帯構成

世帯別では、単身世帯が最も多く、次いで、二世帯世帯、夫婦のみの世帯の順に多くみられる。

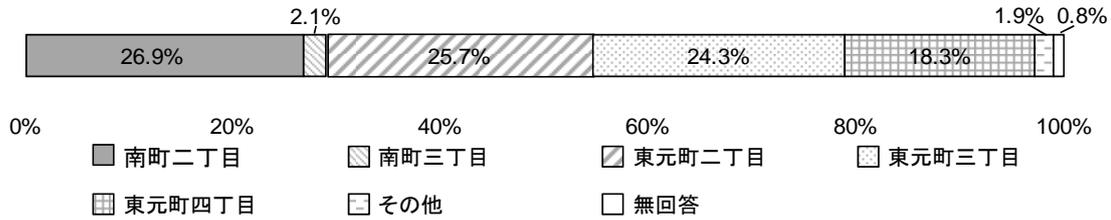


(有効回答数 606)

図 5-15 世帯構成

設問 5-④；住所

住所は、南町二丁目と東元町二丁目と東元町三丁目がそれぞれ 20%以上と多くの割合を占めている。

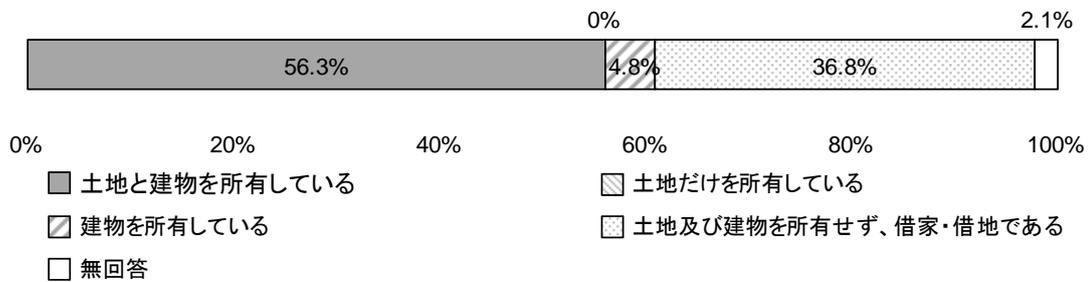


(有効回答数 606)

図 5-16 住所

設問 5-⑤；土地・建物の所有状況

“土地と建物を所有している”人が 50%以上を占めており、“土地だけを所有している”人はみられない。また、借地・借家の人も 36.8%と多くみられる。



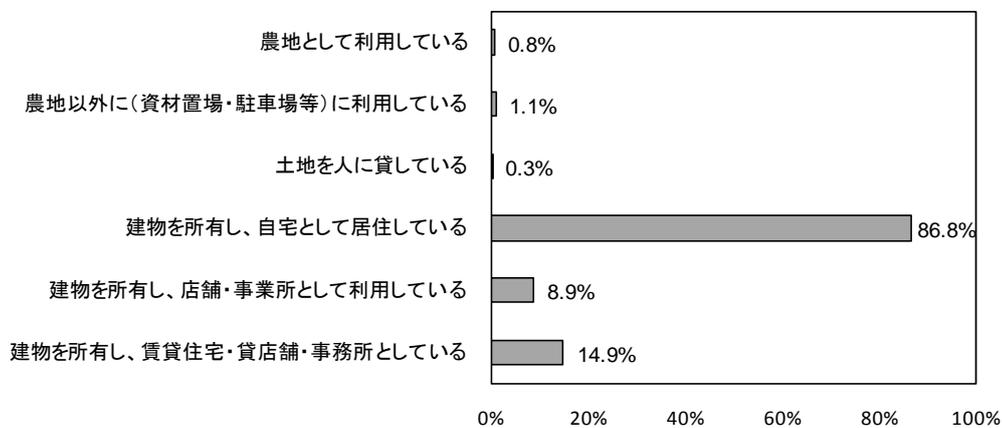
(有効回答数 606)

図 5-17 土地・建物の所有状況

設問 5-⑥；土地・建物の利用状況

設問 5-⑤；土地・建物の所有状況で“土地及び建物を所有せず、借地・借家である”と回答した方と無回答の方を除いて集計している。

86.8%が建物を所有して自宅として居住している。また、店舗・事業所に利用している人が 8.9%、賃貸住宅等で貸し出している人が 14.9%となっている。



(有効回答数 370)

図 5-18 土地・建物の利用状況

③クロス集計の結果

設問 1 ; 国 3・4・11 号線の認知度

■居住地別

「国分寺街道沿道の店舗経営者」は 86.5%と、非常に多くの人々が国 3・4・11 号線について知っているという回答している。また、居住者の中では「国 3・4・11 号線沿道の居住者」が 64.9%と多い。このことから、事業による影響を受ける人の関心が特に高いといえる。

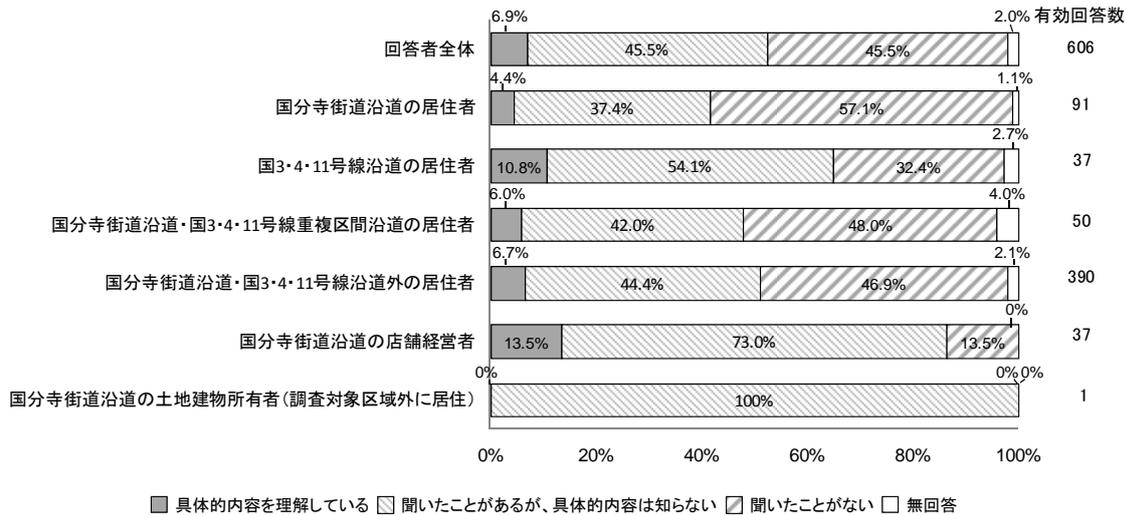


図 5-19 居住地別の国 3・4・11 号線の認知度

町別では「東元町」に居住する人は知っている人の割合が「南町」に居住する人に比べ多い。これは、「東元町」は国 3・4・11 号線の路線が現在、住宅地である場所を通るため、より影響が大きいことから関心が高くなっているためだと考えられる。

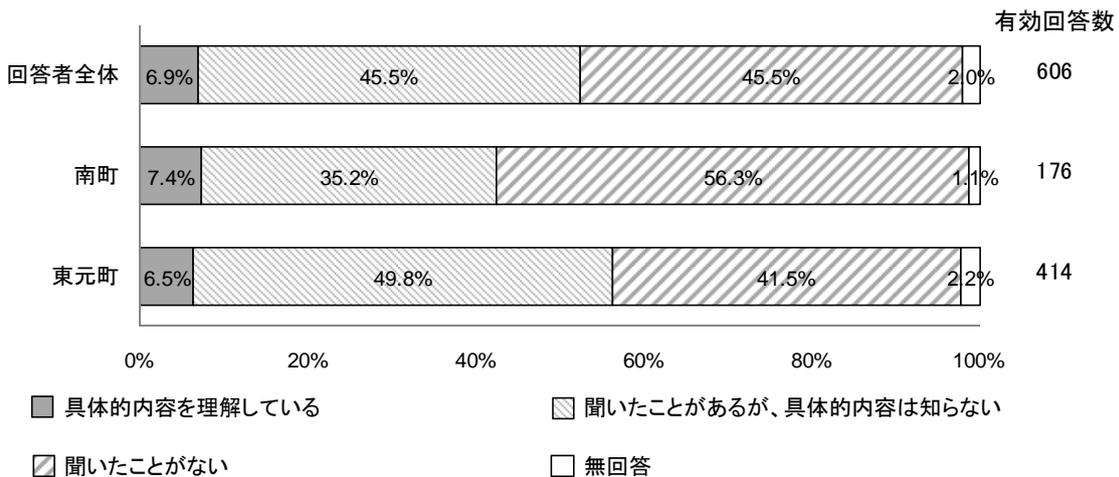


図 5-20 町別の国 3・4・11 号線の認知度

設問 2-①；国分寺街道の現状の課題

■居住地別

●回答者居住地別の国分寺街道の現状の課題（総括）

下図は回答者の居住地別に国分寺街道の課題の各項目について“思う”と答えた人の割合を整理したものである。

国分寺街道の課題の順序については、重複区間沿道の居住者を除き、“歩道がない区間が多く、危険である”、“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”が主要な課題であると認識され、次いで“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”、“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”の順となっている。

重複区間沿道の居住者においては、“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”、“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”の順が逆転している。これは国分寺駅に近い重複区間沿道の居住者は国分寺街道を使わずに別に利用できる道路があるため、国分寺街道の渋滞の問題よりも利用する生活道路の問題を重視しているためだと考えられる。

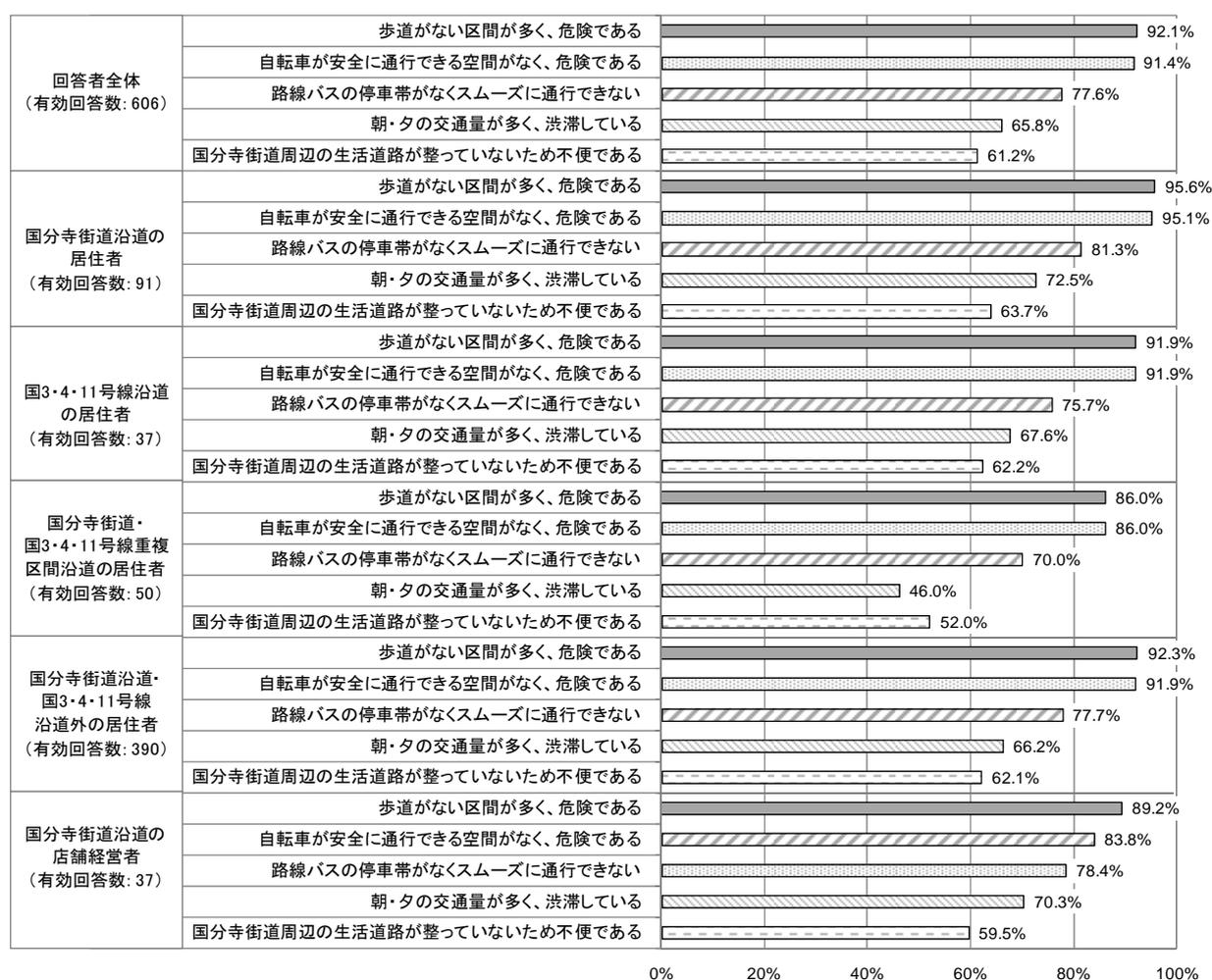


図 5-21 居住地別の国分寺街道の現状の課題

下図は町別に国分寺街道の課題の各項目について“思う”と答えた人の割合を整理したものである。

町別では、“歩道がない区間が多く、危険である”、“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”、“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”は「南町」と「東元町」ともに同程度であるのに対して、“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”と“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”については「東元町」の方が若干高い。

「東元町」は国分寺駅に近い「南町」に比べて、国分寺街道の代替ルートも少ないため、より生活道路が整っていないことや、渋滞の課題を比較的感じやすいためであると考えられる。

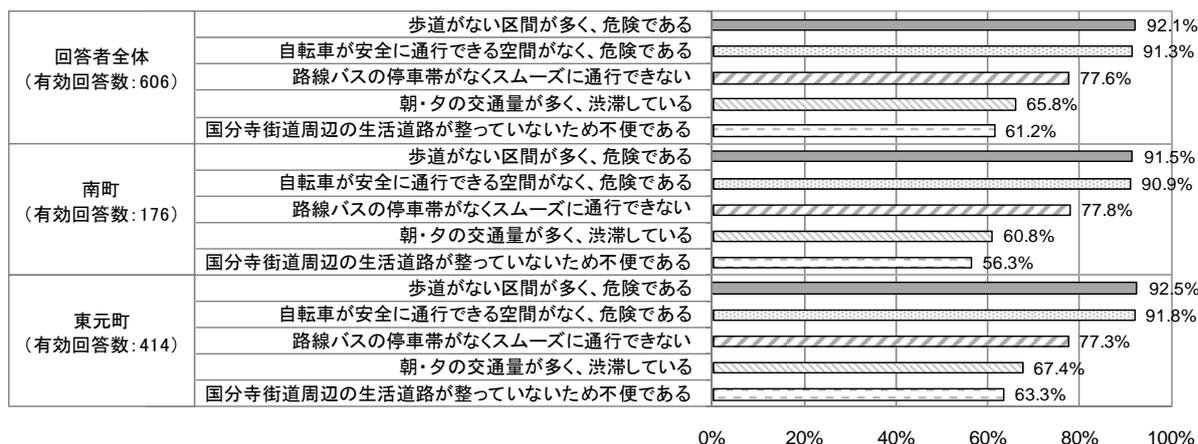


図 5-22 町別の国分寺街道の現状の課題

○居住地別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”

居住地に関わらず、全体として80%以上の回答者が課題であると考えており、調査対象区域全域の居住者・店舗経営者・土地建物所有者にとって重要な課題であるといえる。

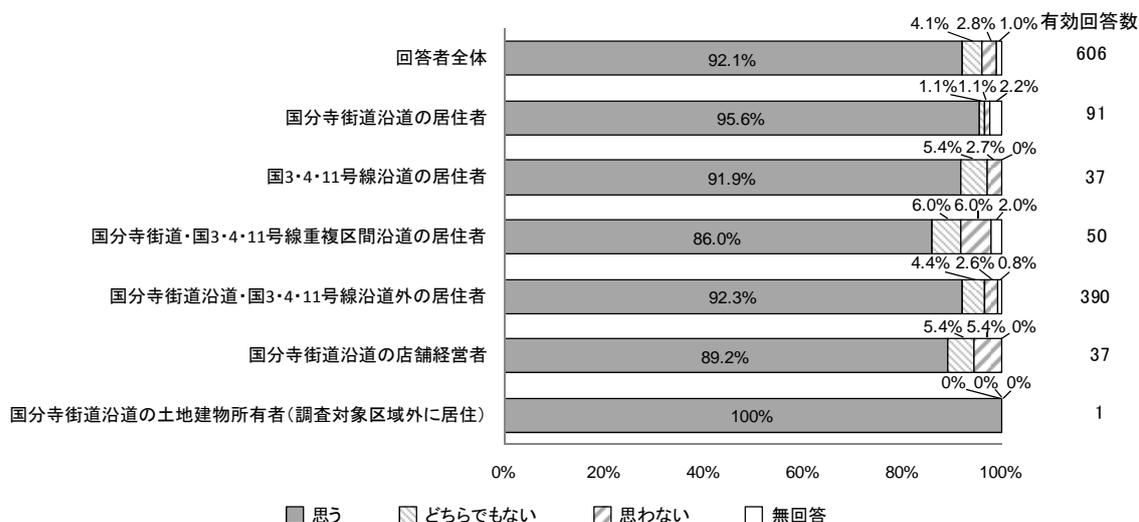


図 5-23 居住地別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”

○居住地別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”

“歩道がない区間が多く、危険である”と同様に、居住地に関わらず、全体として80%以上の回答者が課題であると考えており、調査対象区域全域の居住者・店舗経営者・土地建物所有者にとって重要な課題であるといえる。

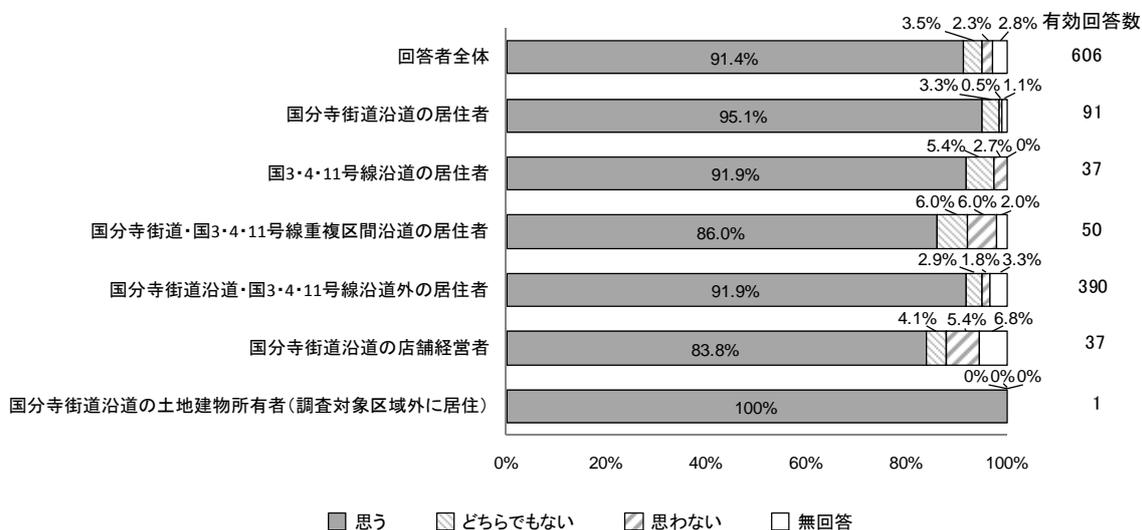


図 5-24 居住地別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”

○居住地別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”

「国分寺街道沿道の居住者」、「国3・4・11号線沿道の居住者」、「国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道外の居住者」、「国分寺街道沿道の店舗経営者」は75%以上の回答者が課題であると考えている。一方で、「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」は70.0%と他の回答者に比べ低い。これは、「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」は国分寺駅の近くに居住しているため、主要な交通の目的地となる国分寺駅に行くために国分寺街道を歩く距離も短いため、課題としてあまり感じていないためだと考えられる。

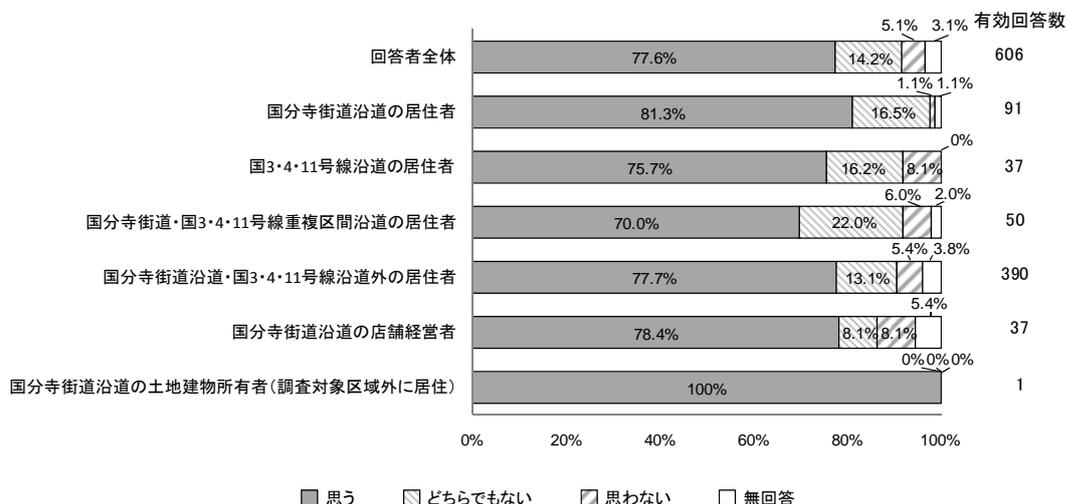


図 5-25 居住地別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”

○居住地別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”

「国分寺街道沿道の居住者」、「国3・4・11号線沿道の居住者」、「国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道外の居住者」、「国分寺街道沿道の店舗経営者」は65%以上の回答者が課題であると考えている。一方で、「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」は46.0%とあまり課題として考えられていないといえる。これは、「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」は国分寺駅の近くに居住しているため、国分寺街道以外の道路も利用できるため、渋滞を課題としてあまり感じていないためだと考えられる。

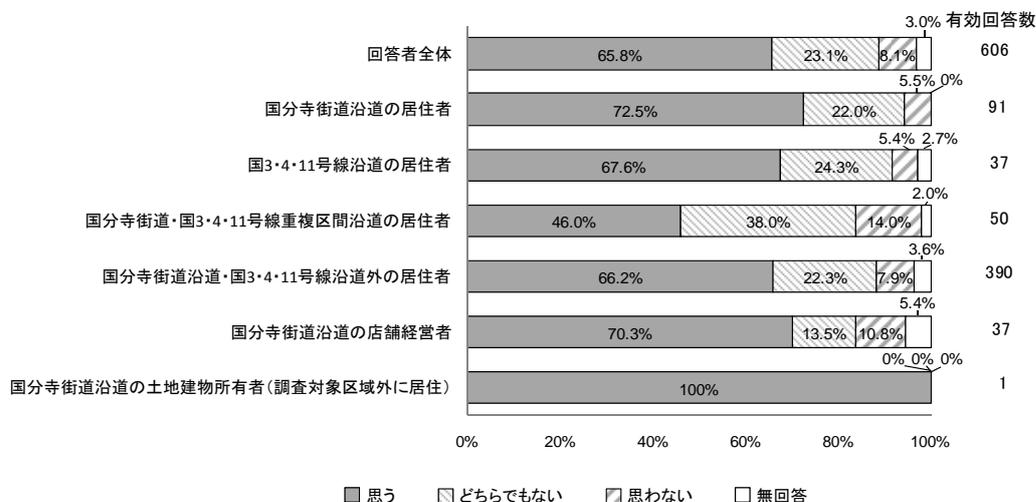


図 5-26 居住地別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”

○居住地別の国分寺街道の現状の課題“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”

「国分寺街道沿道の居住者」、「国3・4・11号線沿道の居住者」、「国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道外の居住者」、「国分寺街道沿道の店舗経営者」は55%以上の回答者が課題であると考えているのに対して、「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」は課題と考えている人の割合が52.0%と他の回答者に比べ低く、課題だと考えていない人の割合が他の回答者に比べ多いといえる。国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道は国分寺駅に近いので、周辺は、比較的、幅員の広い道路も整備されているためであると考えられる。

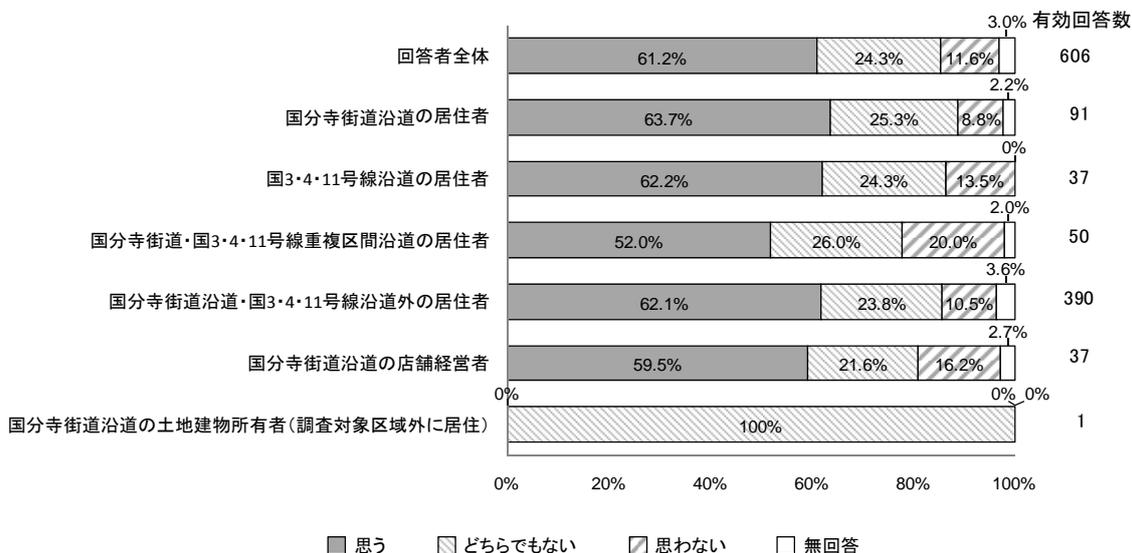


図 5-27 居住地別の国分寺街道の現状の課題“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”

■利用頻度別

●回答者利用頻度別の国分寺街道の現状の課題（総括）

下図は回答者の国分寺街道の利用頻度別に国分寺街道の課題の各項目について“思う”と答えた人の割合を整理したものである。

国分寺街道の課題の順序については、「歩道がない区間が多く、危険である」、次いで「自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である」となっている。利用頻度が少なくなるに従い、この順序は逆転している場合がある。

次いで「路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない」、「朝・夕の交通量が多く、渋滞している」、「生活道路が整っていないため不便である」の順となっている。（週3・4回を除く）

国分寺街道をほとんど利用しない住民においては、「生活道路が整っていないため不便である」が4番目となっている。このことは、国分寺街道をほとんど利用しない住民は、住宅地内の生活道路を主に利用しているものと考えられ、国分寺街道の課題よりも生活道路の課題に目を向ける人が多く発現した結果であるものと考えられる。

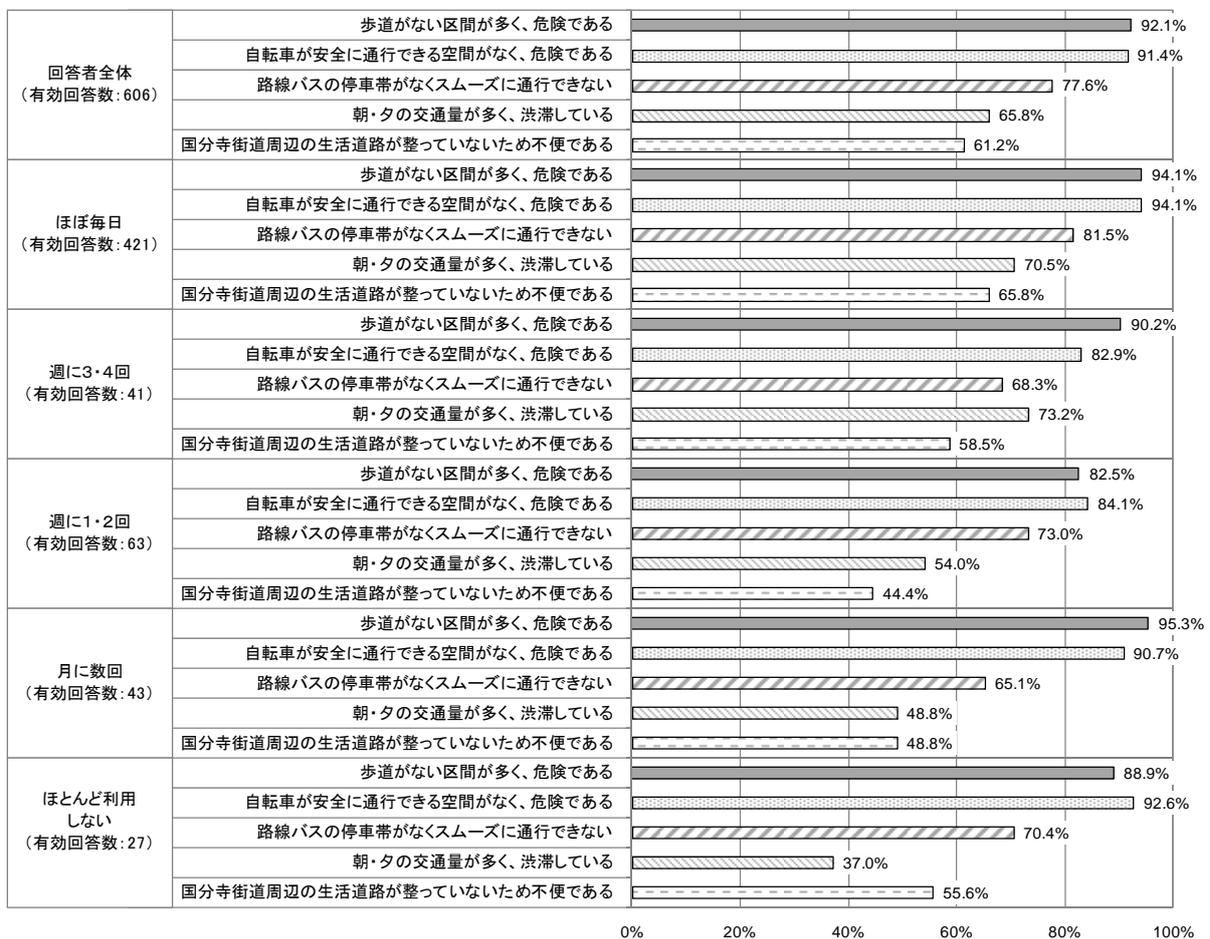


図 5-28 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題

○利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”

無回答を除いて 80%以上が国分寺街道について、“歩道がない区間が多く、危険である”と考えている。利用頻度に関わらない国分寺街道の共通の課題であるといえる。

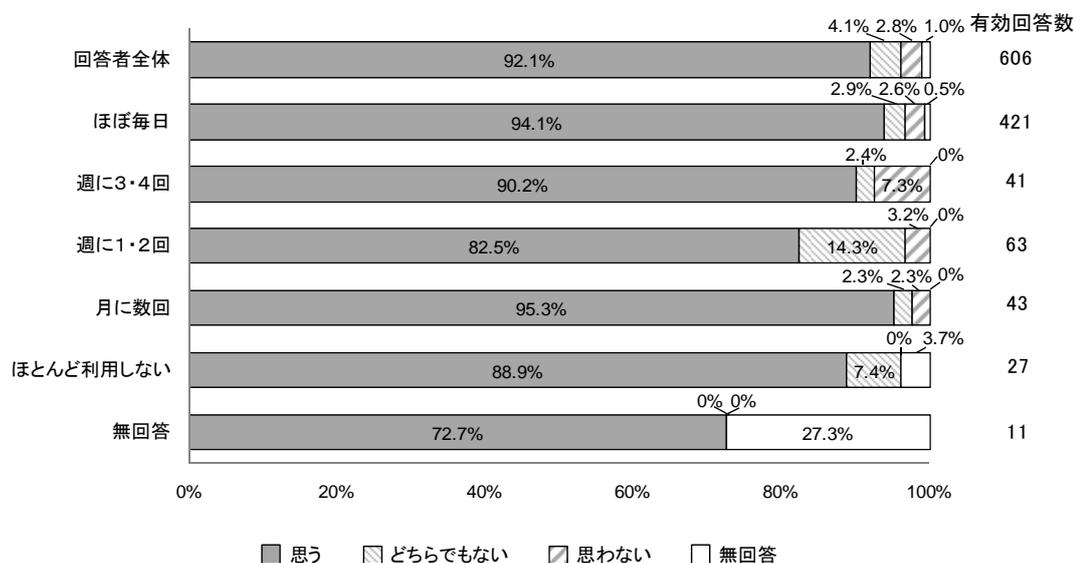


図 5-29 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”

○利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”

無回答を除いて 80%以上が国分寺街道について、“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”と考えていることから、“歩道がない区間が多く、危険である”と同様、利用頻度に関わらない国分寺街道の共通の課題であるといえる。

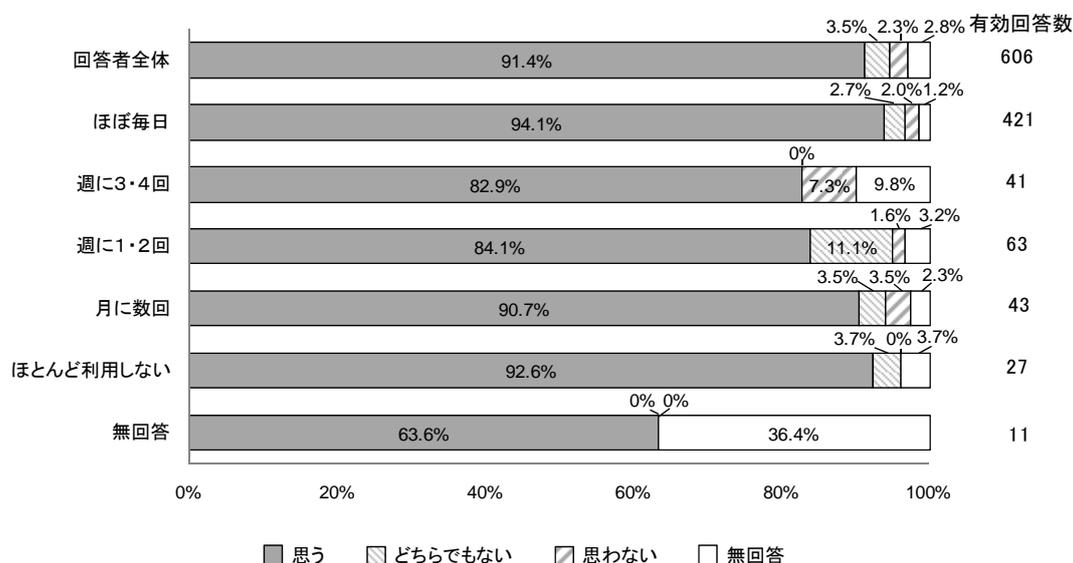


図 5-30 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”

○利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”

「ほぼ毎日」国分寺街道を利用する人は 81.5%、他の利用頻度の回答者は 75%以下が、“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”と回答しており、課題として考えられているといえる。特に、全回答者のうち、「ほぼ毎日」国分寺街道を利用する人の割合は 69.5%（P81 参照）と最も多いことから、多くの利用者が課題であると感じているといえる。

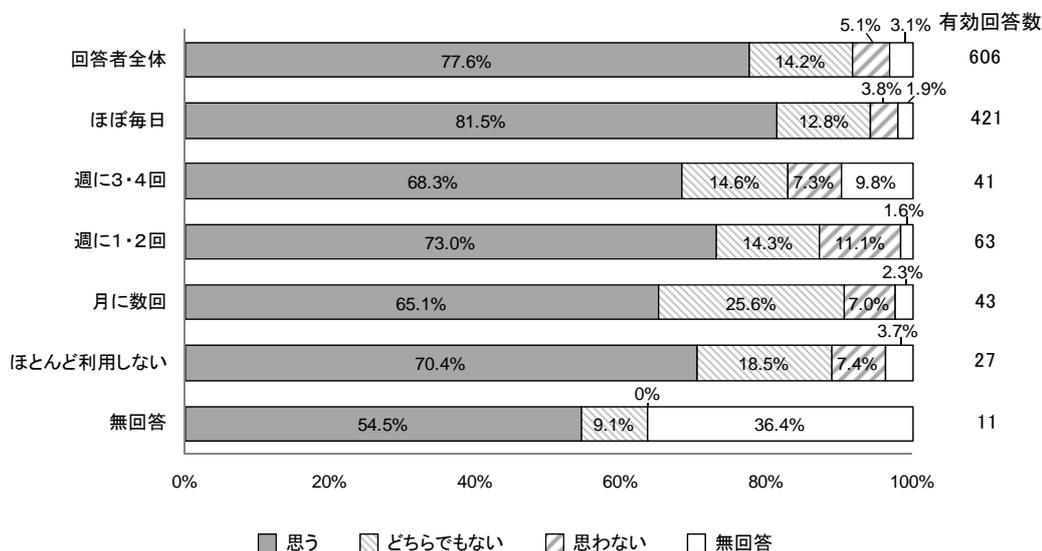


図 5-31 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”

○利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”

国分寺街道を「ほぼ毎日」、又は「週に3・4回」利用する人は 70%以上、「週に1・2回」、「月に数回」利用する人は 60%以下、「ほとんど利用しない」は 37.0%が課題として考えており、利用頻度の高い人が、より課題として考えているという傾向がみられる。

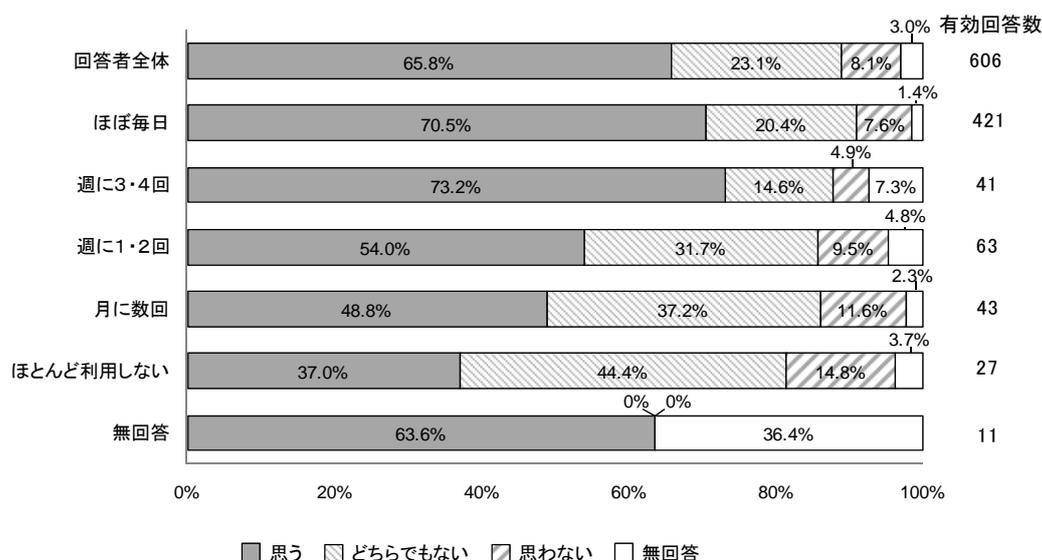


図 5-32 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”

○利用頻度別の国分寺街道の現状の課題 “国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”

“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”と考えている人は、「ほぼ毎日」は65.8%、「週に3・4回」は58.5%で、「週に1・2回」又は「月に数回」は50%以下であり、利用頻度が多い人が、より課題として考えているという傾向がある程度みられる。

また、「ほとんど利用しない」は55.6%と「週に1・2回」又は「月に数回」利用する人より多い。このことは、国分寺街道をほとんど利用しない住民は、住宅地内の生活道路を主に利用しているものと考えられ、国分寺街道の課題よりも生活道路の課題に目を向ける人が多くいるためだと考えられる。

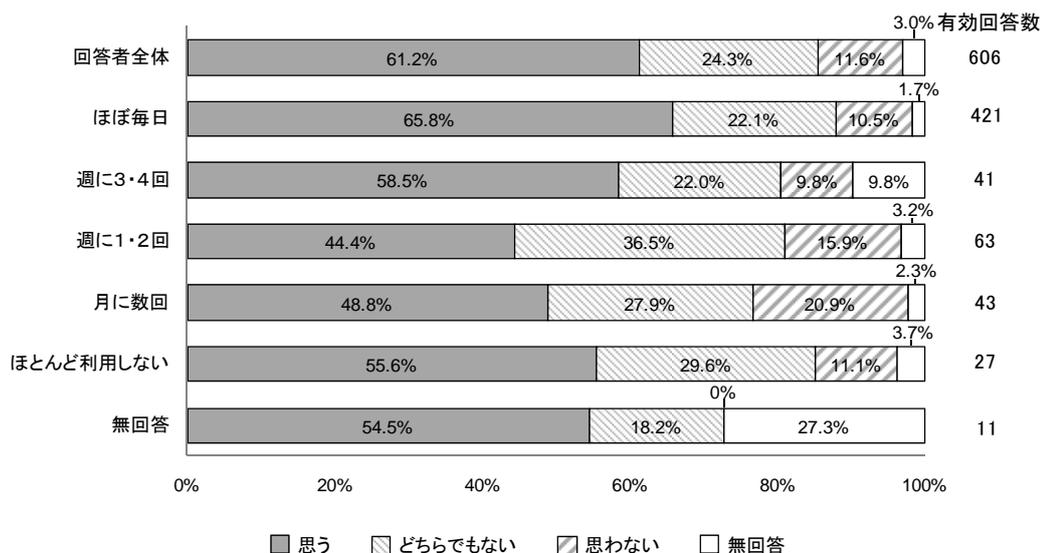


図 5-33 利用頻度別の国分寺街道の現状の課題 “国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”

■交通手段別

●回答者交通手段別の国分寺街道の現状の課題（総括）

下図は回答者の国分寺街道の交通手段別に国分寺街道の課題の各項目について“思う”と答えた人の割合を整理したものである。

国分寺街道の課題の順序については、“歩道がない区間が多く、危険である”、次いで“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”、“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”、“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”、“生活道路が整っていないため不便である”の順となっている。

タクシー利用者においては、“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”が3番目となっているが、有効回答数が十分ではないため、明確な意向の違いであるとはいえない。

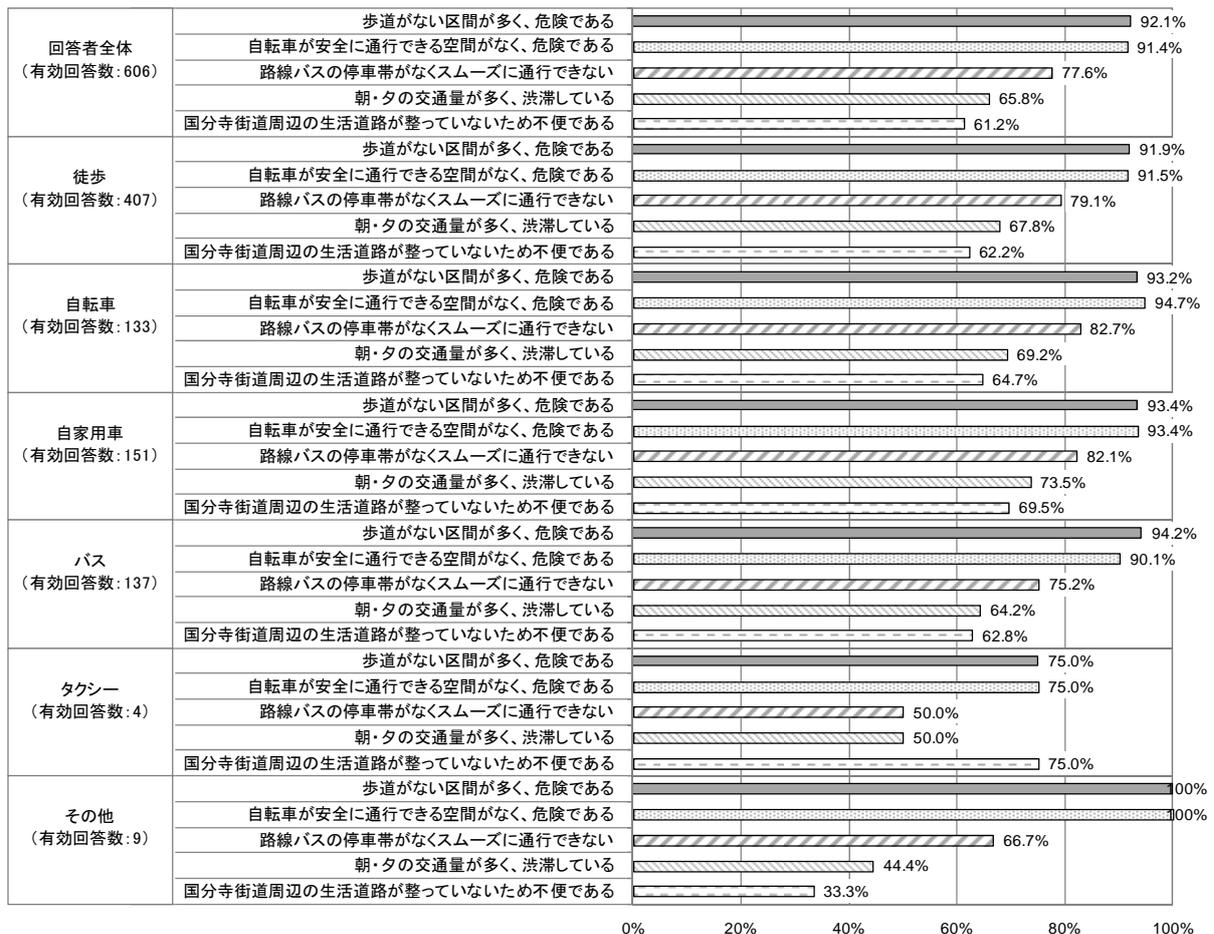


図 5-34 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”

○交通手段別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”

「徒歩」、「自転車」、「自家用車」、「バス」での利用者は90%以上が“歩道がない区間が多く、危険である”と考えており、「タクシー」での利用者についても75.0%（4人中3人）であることから、国分寺街道を利用する際の交通手段によらない共通の課題であるといえる。

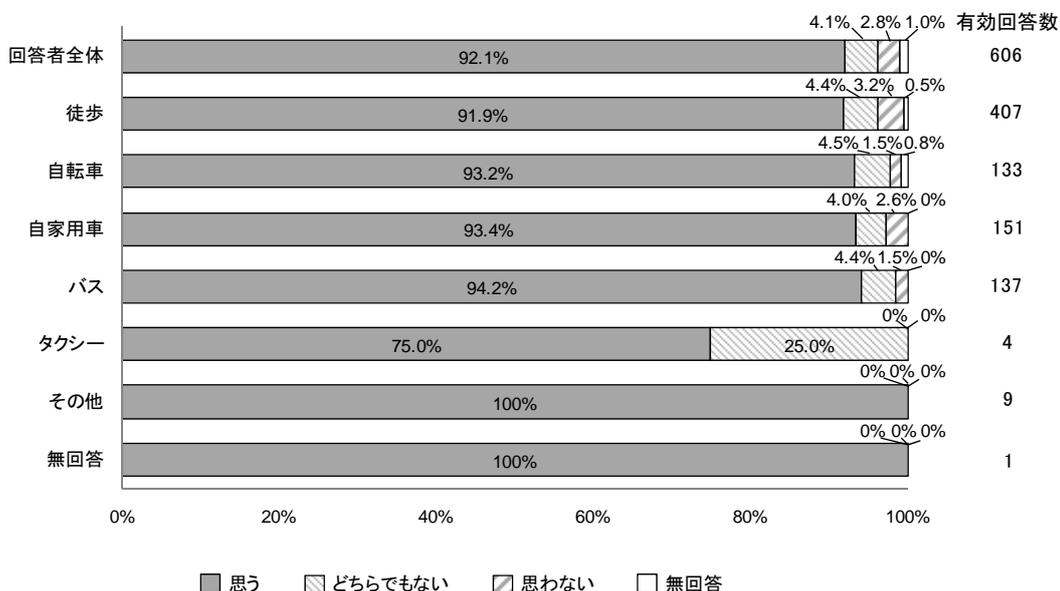


図 5-35 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“歩道がない区間が多く、危険である”

○交通手段別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”

「徒歩」、「自転車」、「自家用車」、「バス」での利用者は90%以上が“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”と考えており、「タクシー」での利用者についても75.0%（4人中3人）であることから、国分寺街道を利用する際の交通手段によらない共通の課題であるといえる。

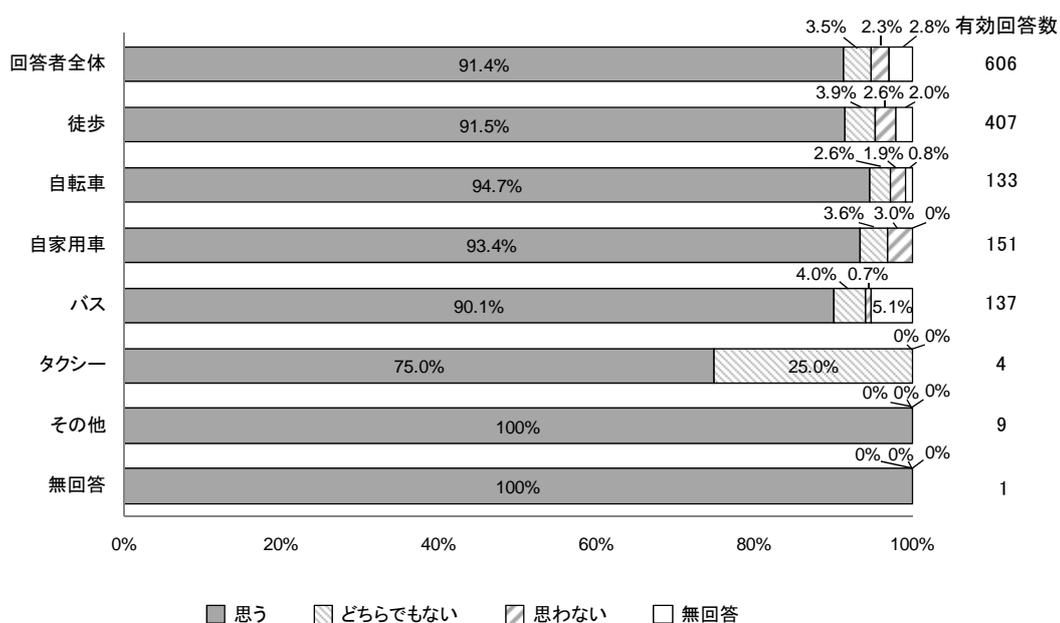


図 5-36 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”

○交通手段別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”

「徒歩」、「自転車」、「自家用車」、「バス」での利用者は75%以上の回答者が“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”と考えており、「タクシー」での利用者は50.0%が課題として考えていることから、“歩道がない区間が多く、危険である”と“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”よりは重視されていないものの、国分寺街道を利用する際の交通手段によらない共通の課題であるといえる。

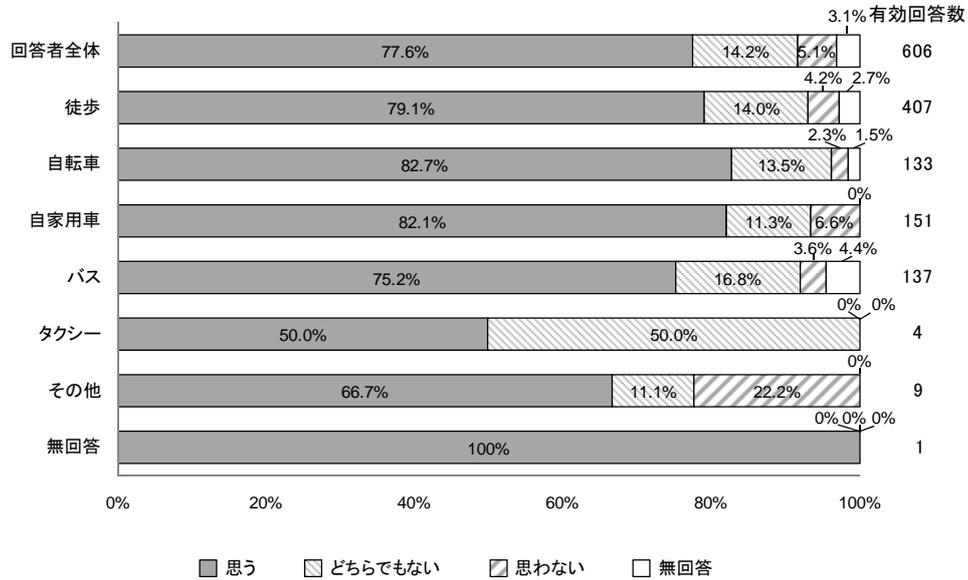


図 5-37 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”

○交通手段別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”

「徒歩」、「自転車」、「自家用車」、「バス」での利用者は60%以上が“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”と考えている。特に、渋滞の影響を受けやすい「自家用車」での利用者は73.5%と最も多い。

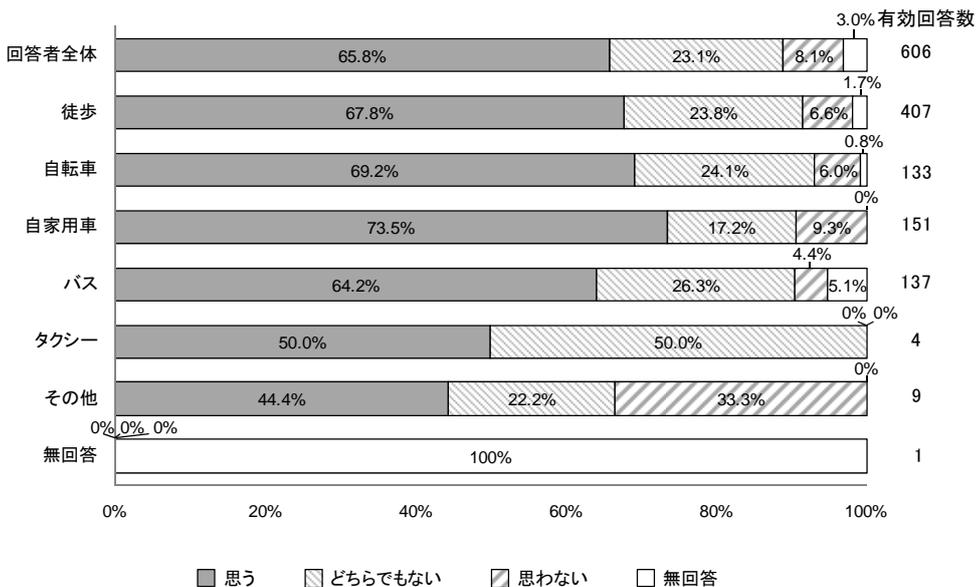


図 5-38 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”

○交通手段別の国分寺街道の現状の課題 “国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”

「徒歩」、「自転車」、「自家用車」、「バス」、「タクシー」での利用者は60%以上が“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”と考えており、国分寺街道を利用する際の交通手段によらない共通の課題であるといえる。

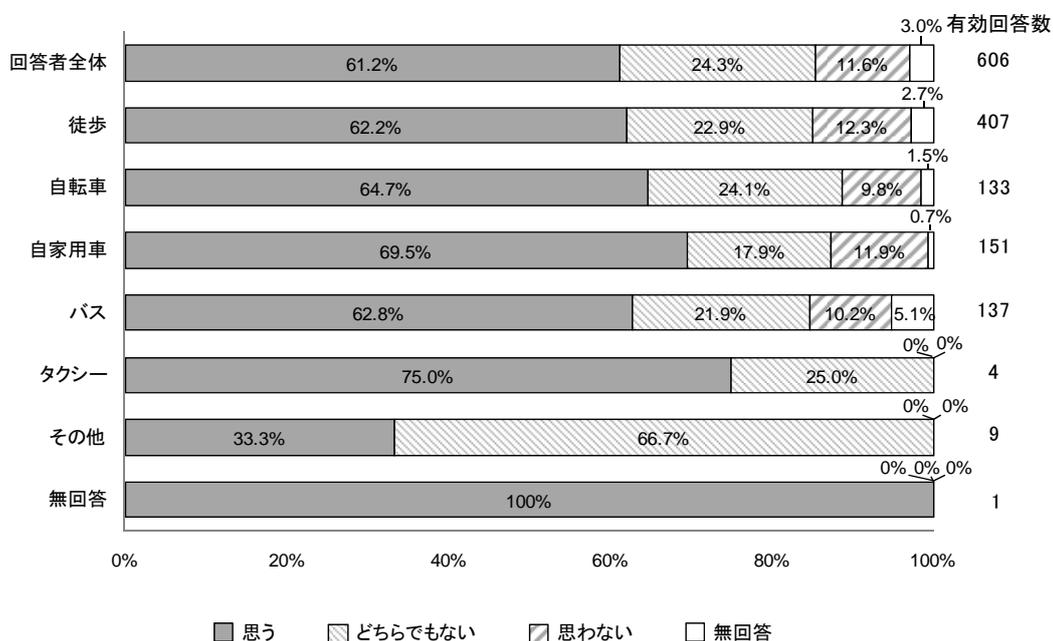


図 5-39 交通手段別の国分寺街道の現状の課題“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”

設問 2-② ; 現在の国分寺街道のまちなみの課題

■居住地別

●回答者居住地別の国分寺街道のまちなみの課題（総括）

下図は回答者の居住地別に国分寺街道のまちなみの課題の各項目について“思う”と答えた人の割合を整理したものである。

国分寺街道のまちなみの課題については、どの居住者も“空き店舗が多く、にぎわいがいい”が主要な課題であると認識されている。

国 3・4・11 号線沿道の居住者は、次いで“古い建物が多く、防災面で不安がある”となっているが、その他の地域の居住者は、“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”が次点となっており、地域住民にとっては、国分寺街道沿いは商業地としての役割を強く求めているものと考えられる。

なお、この傾向は、店舗経営者に強く見られる。

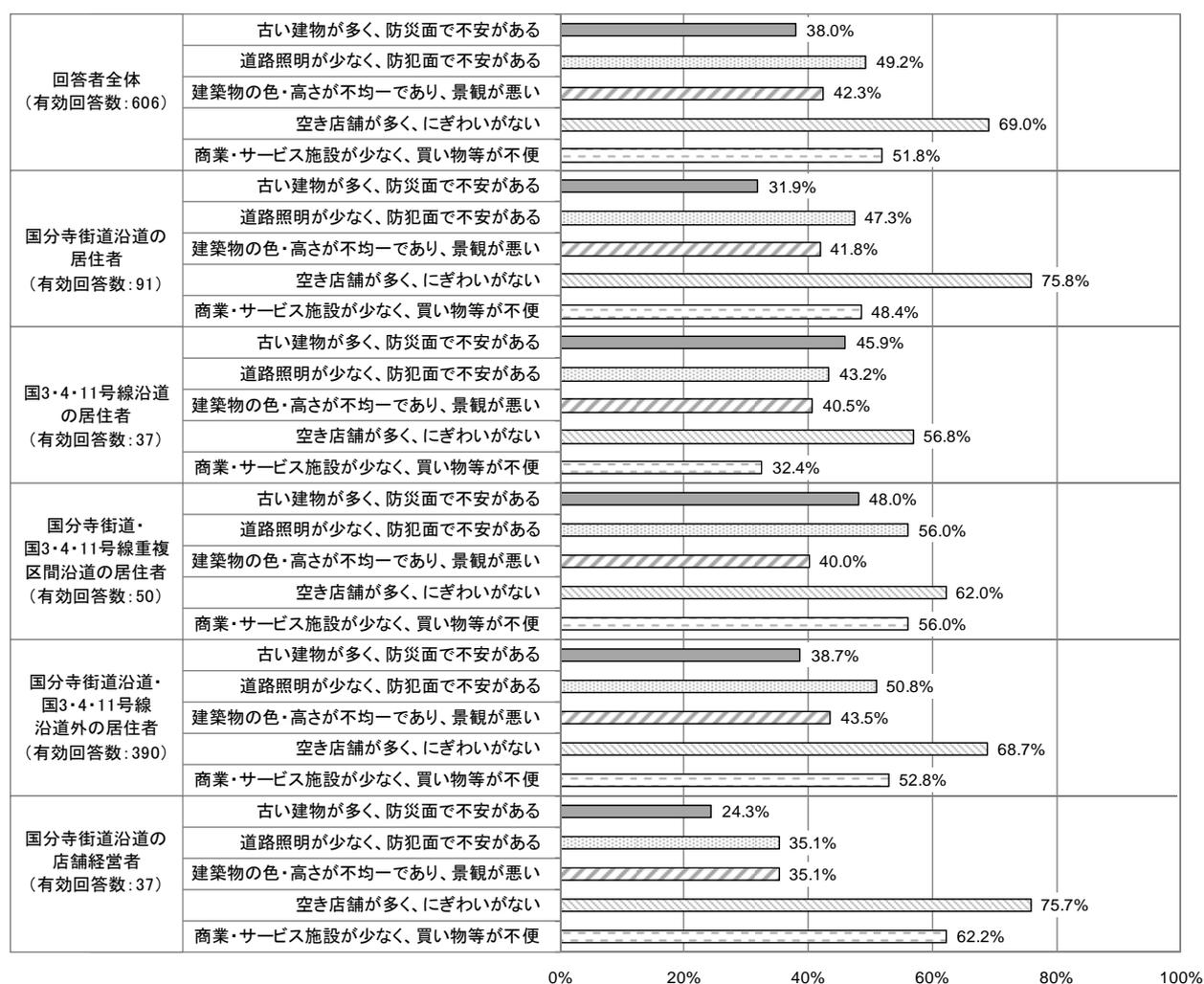


図 5-40 居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題

下図は町別に国分寺街道のまちなみの課題の各項目について“思う”と答えた人の割合を整理したものである。

「南町」と「東元町」ともに、“空き店舗が多く、にぎわいがいい”と考えている人が多くみられるが、国分寺駅に遠い「東元町」の方が若干多い。

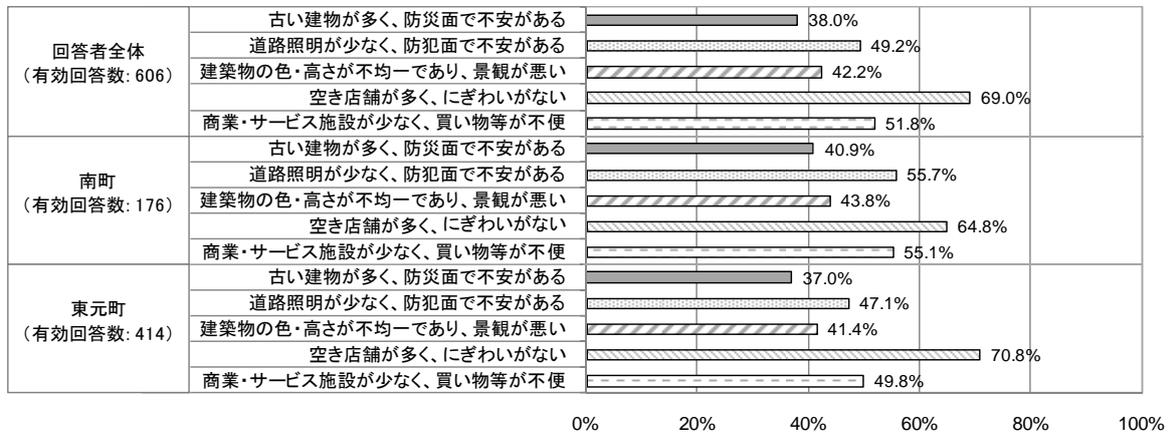


図 5-41 町別の現在の国分寺街道のまちなみの課題

○居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“古い建物が多く、防災面で不安がある”

回答者の別によらず、半数以上が“古い建物が多く、防災面で不安がある”について、どちらでもない又は思わないと回答しており、あまり課題として重視されていないといえる。思うと回答した人の割合が多いのは「国3・4・11号線沿道の居住者」と「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」と、国3・4・11号線沿道にあたる場所に現在居住する回答者である。

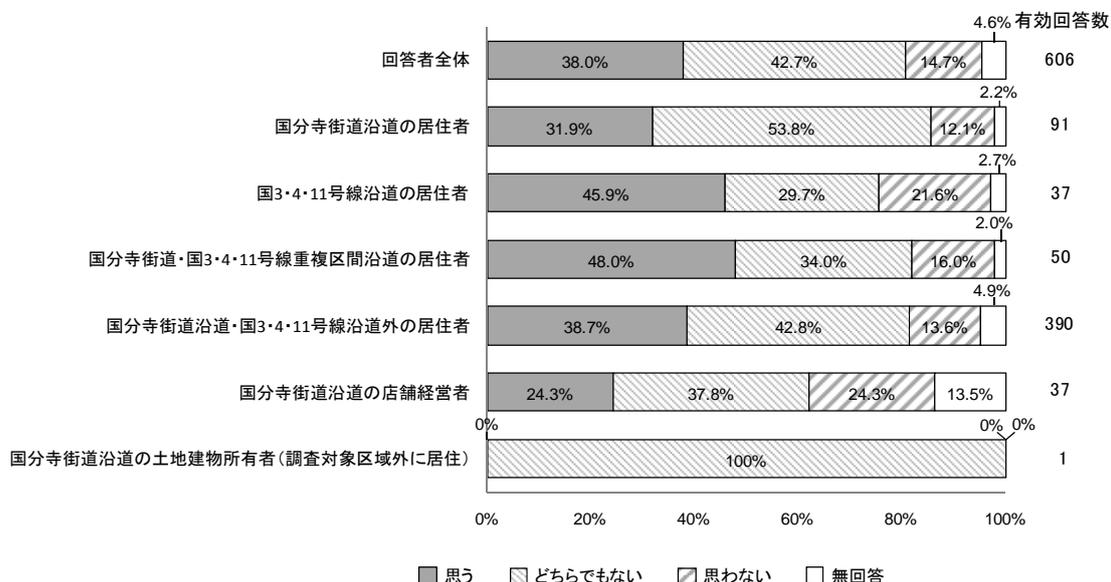


図 5-42 居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“古い建物が多く、防災面で不安がある”

○居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”

「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」と「国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道外の居住者」は半数程度が“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”と考えており、課題として、一定の認識を得ているといえる。他の回答者はどちらでもない、思わないが半数以上であり、あまり課題として認識されていない。

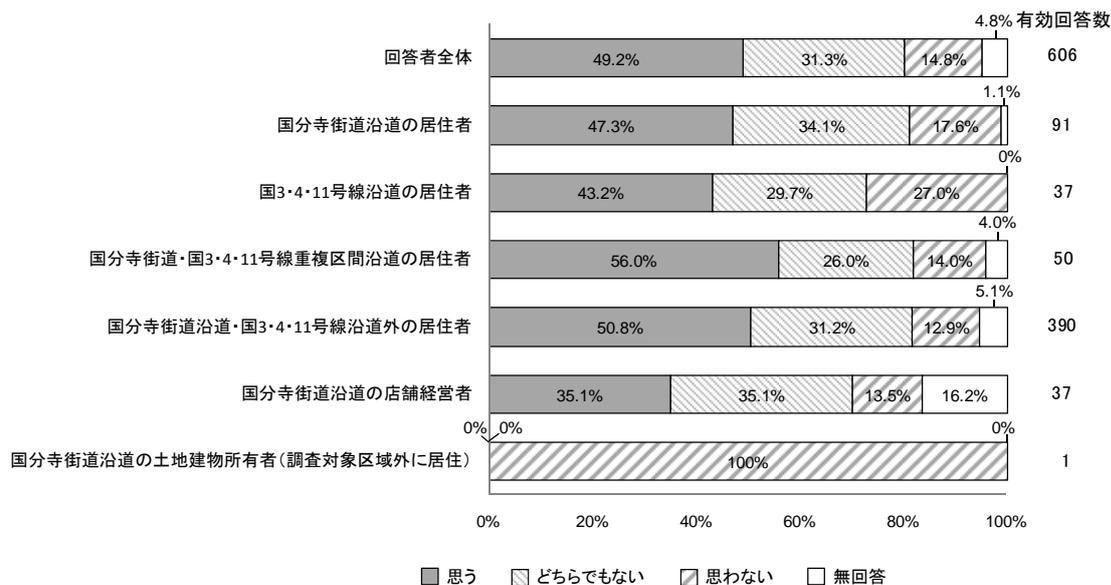


図 5-43 居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”

○居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”

「国分寺街道沿道の土地建物所有者」を除いて、“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”について、どちらでもない又は思わないと考えている人の割合が半数以上であり、回答者の別によらず、課題としてあまり重視されていないといえる。

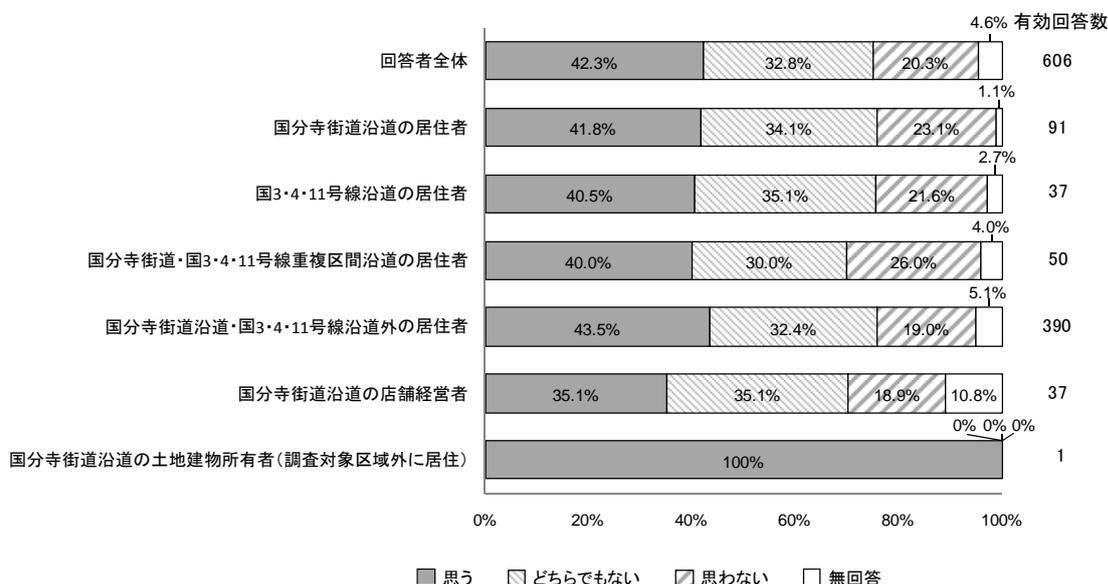


図 5-44 居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”

○居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“空き店舗が多く、にぎわいが少ない”

回答者の別によらず、半数以上が“空き店舗が多く、にぎわいが少ない”と考えている。特に、「国分寺街道沿道の居住者」と「国分寺街道の店舗経営者」で思うと回答した人の割合が多く、現在の国分寺街道沿道に居住・営業している人はより課題として重視している。

しかし、例外として、「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」は施設の多い国分寺駅周辺に居住しているため、国分寺街道沿道に現在居住しているが、“空き店舗が多く、にぎわいが少ない”ことを、他の回答者に比べ、課題としてあまり重視していない。

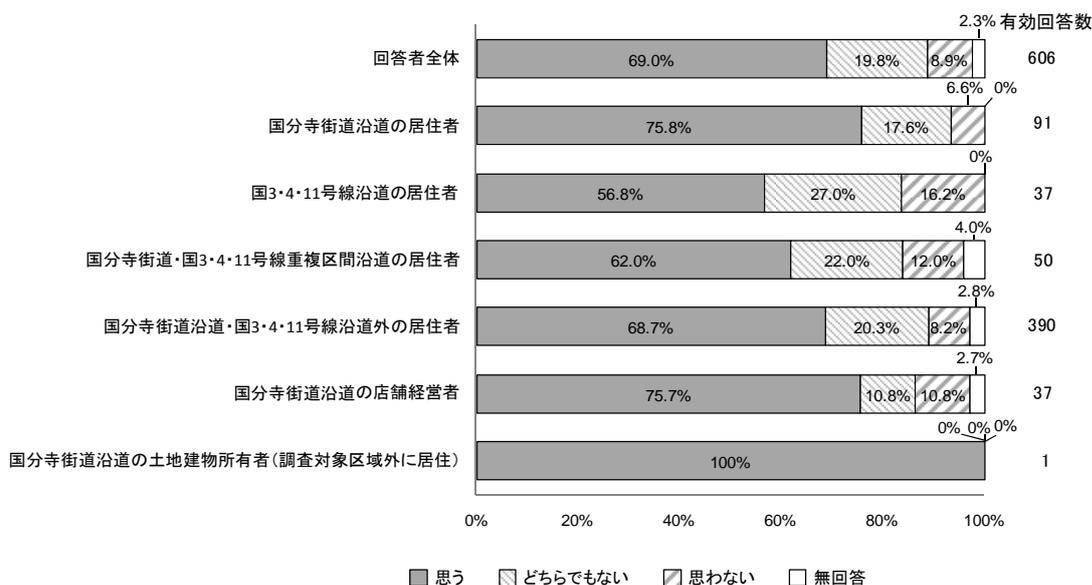


図 5-45 居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“空き店舗が多く、にぎわいが少ない”

○居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”

「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」、「国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道外の居住者」、「国分寺街道沿道の店舗経営者」、「国分寺街道沿道の土地建物所有者」は半数以上が“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”であると考えており、特に店舗経営者がより課題として重視しているといえる。

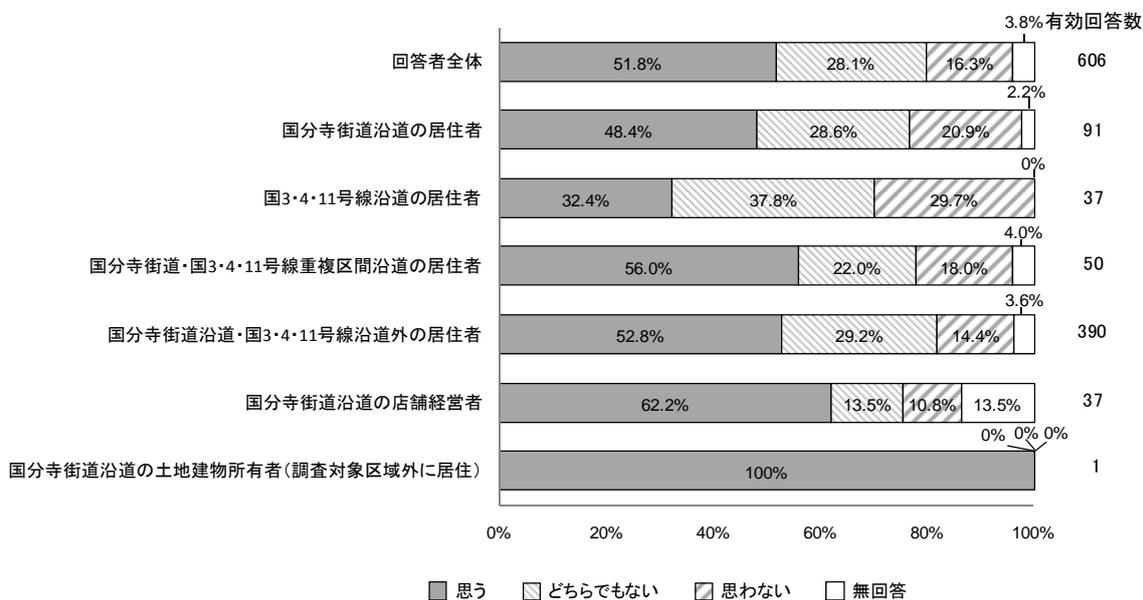


図 5-46 居住地別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”

■利用頻度別

●回答者利用頻度別の国分寺街道のまちなみの課題（総括）

下図は回答者の国分寺街道の利用頻度別に国分寺街道のまちなみの課題の各項目について“思う”と答えた人の割合を整理したものである。

国分寺街道のまちなみの課題については、利用頻度の高い人においては、“空き店舗が多く、にぎわいが無い”が主要な課題であると認識されている。利用頻度が低い人においては、“道路照明がなく、防犯面で不安がある”が主要な課題であると認識されている。

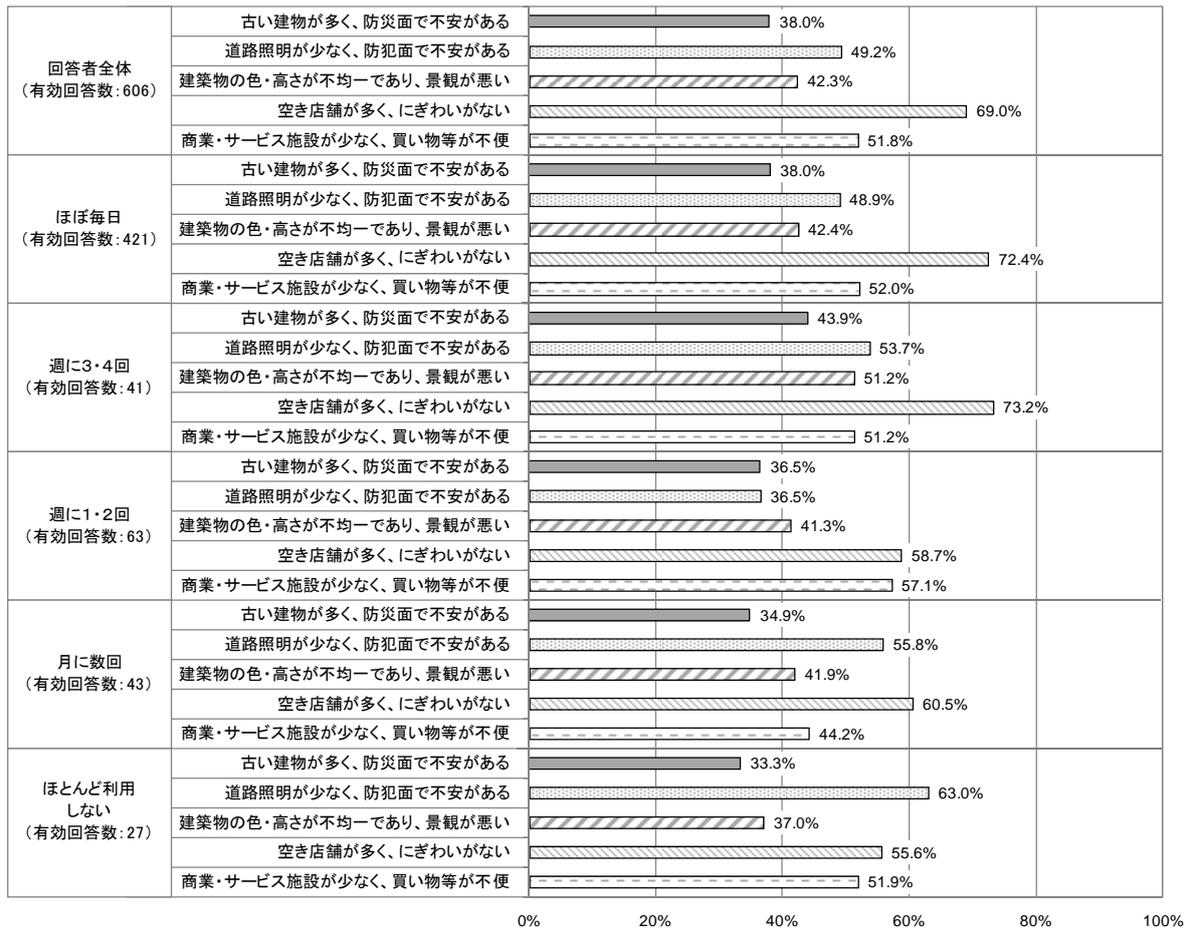


図 5-47 利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題

○利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“古い建物が多く、防災面で不安がある”

利用頻度に関わらず、“古い建物が多く、防災面で不安がある”と思う人の割合が50%以下であり、あまり課題として重視されていないといえる。

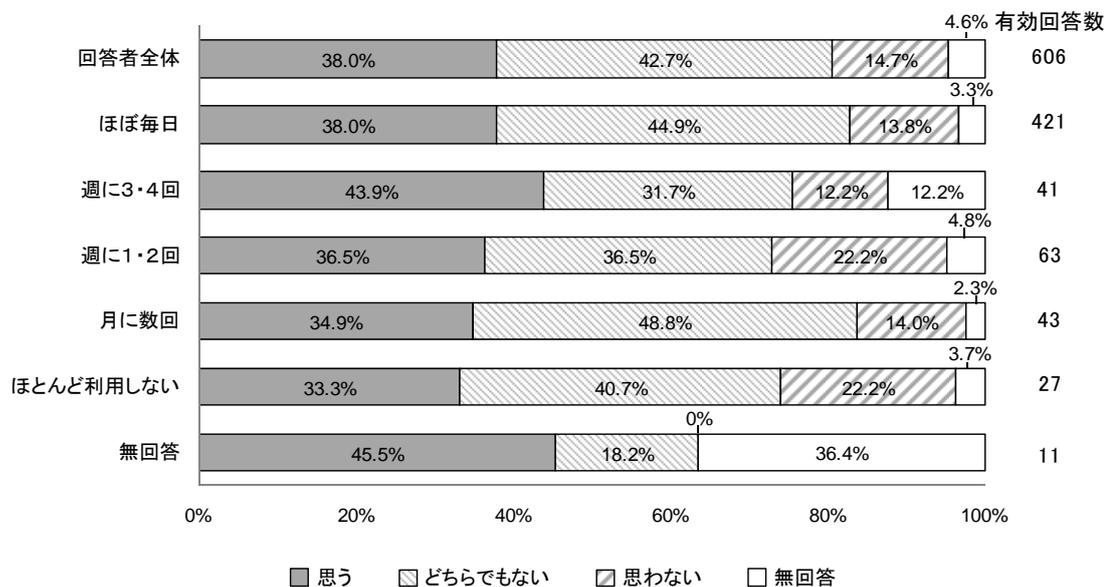


図 5-48 利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“古い建物が多く、防災面で不安がある”

○利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”

“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”と答えた人の割合が最も少ないのは、「ほとんど利用しない」、次いで「月に数回」国分寺街道を利用する人である。

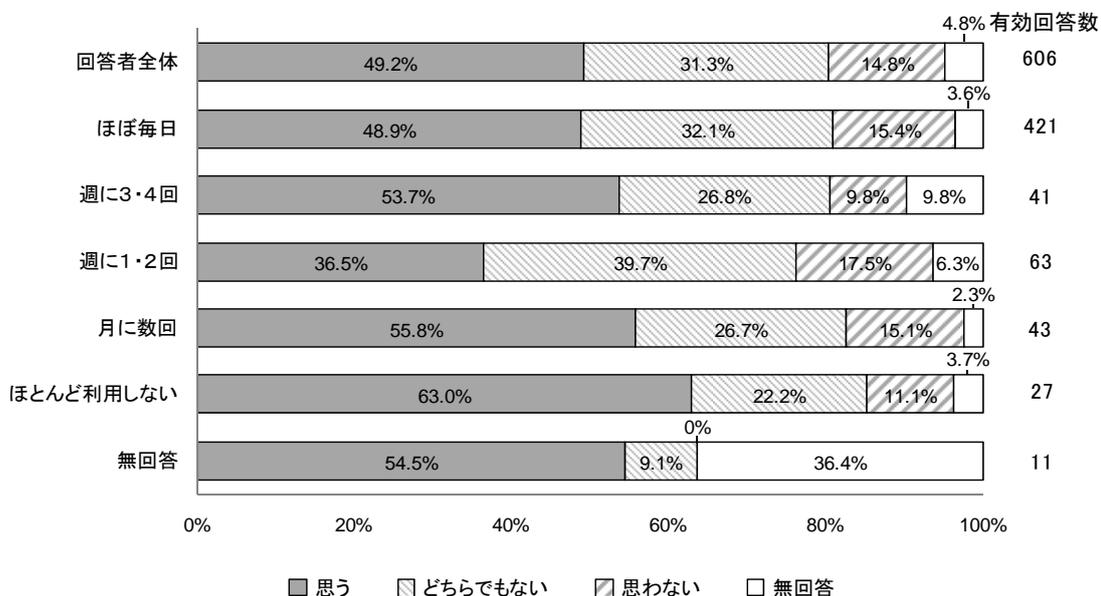


図 5-49 利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”

○利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”

“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”と答えた人の割合は「週3・4回」国分寺街道を利用する人は51.2%、それ以外の人はいは50%以下であり、頻度との相関関係もあまり見られないことから、頻度に関わらず課題としてあまり重視されていないといえる。

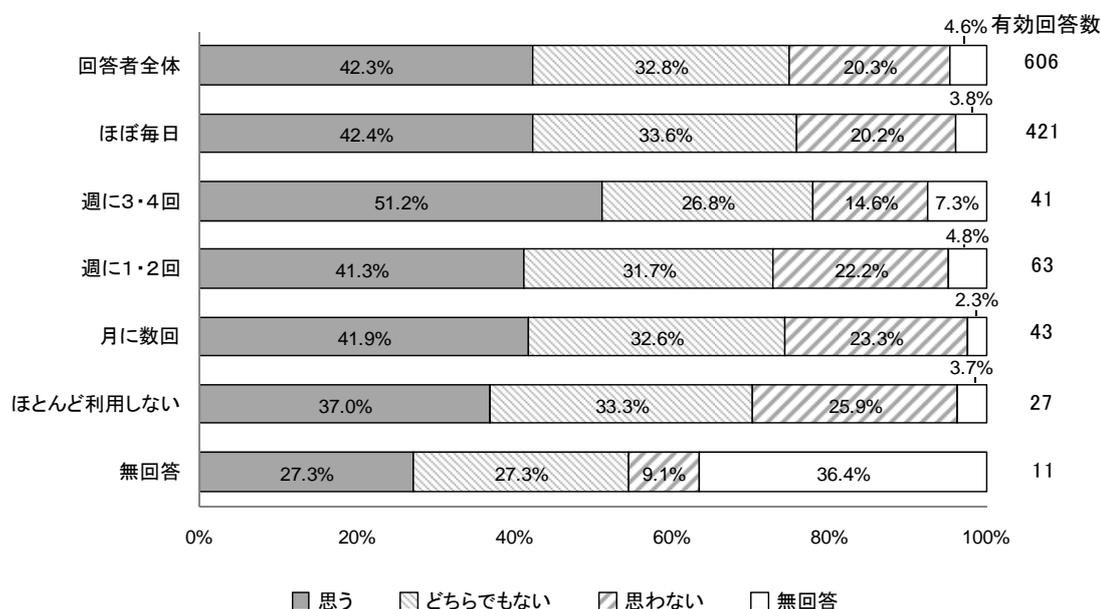


図 5-50 利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”

○利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“空き店舗が多く、にぎわいがいい”

“空き店舗が多く、にぎわいがいい”と考えている人の割合が「ほぼ毎日」、「週に3・4回」国分寺街道を利用する人は70%以上であり、「週に1・2回」、「月に数回」、「ほとんど利用しない」人は70%以下であることから、国分寺街道をよく利用する人はより課題として重視している傾向がみられる。

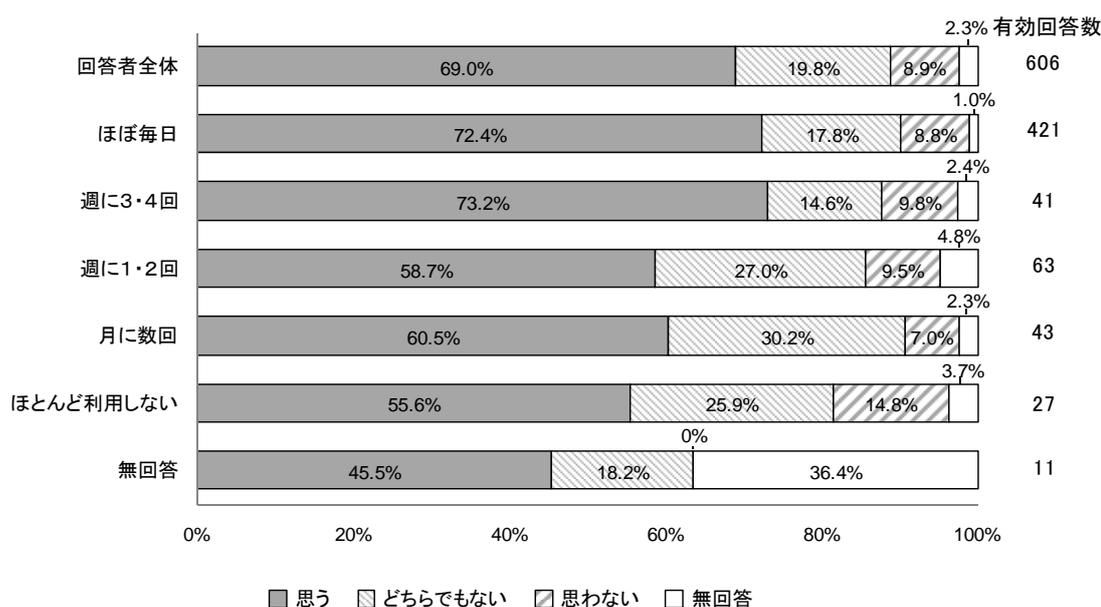


図 5-51 利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“空き店舗が多く、にぎわいがいい”

○利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”

国分寺街道の利用頻度に関わらず、40%以上の回答者が“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”であると考えており、課題としては一定の認識を得ているといえる。

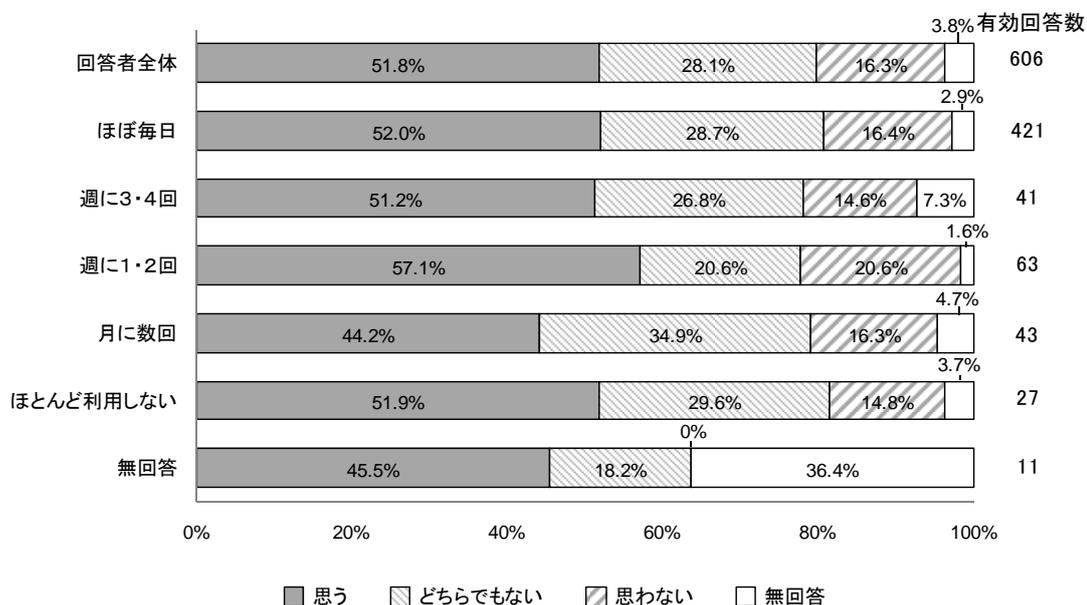


図 5-52 利用頻度別の現在の国分寺街道のまちなみの課題“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”

設問 2-③ ; 道路整備後の国分寺街道の将来像

■居住地別

●回答者居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像（総括）

「国分寺街道沿道の土地建物所有者」を除く、回答者で共通して最も多いのは“歩行者や自転車が安全・快適に通行できるコミュニティ道路とする”である。

2番目に多くみられるのは「国分寺街道沿道の居住者」、「国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道外の居住者」、「国分寺街道沿道の店舗経営者」では“大型車の通行を規制し、歩道を設置する”であるのに対して、「国3・4・11号線沿道の居住者」と「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」は“無電柱化を推進するなど、魅力的な景観形成を図る”であり、国3・4・11号線沿道にあたる場所の居住者は国分寺街道沿道のまちなみの将来像に関して、景観面についても他の回答者より関心を持っているといえる。

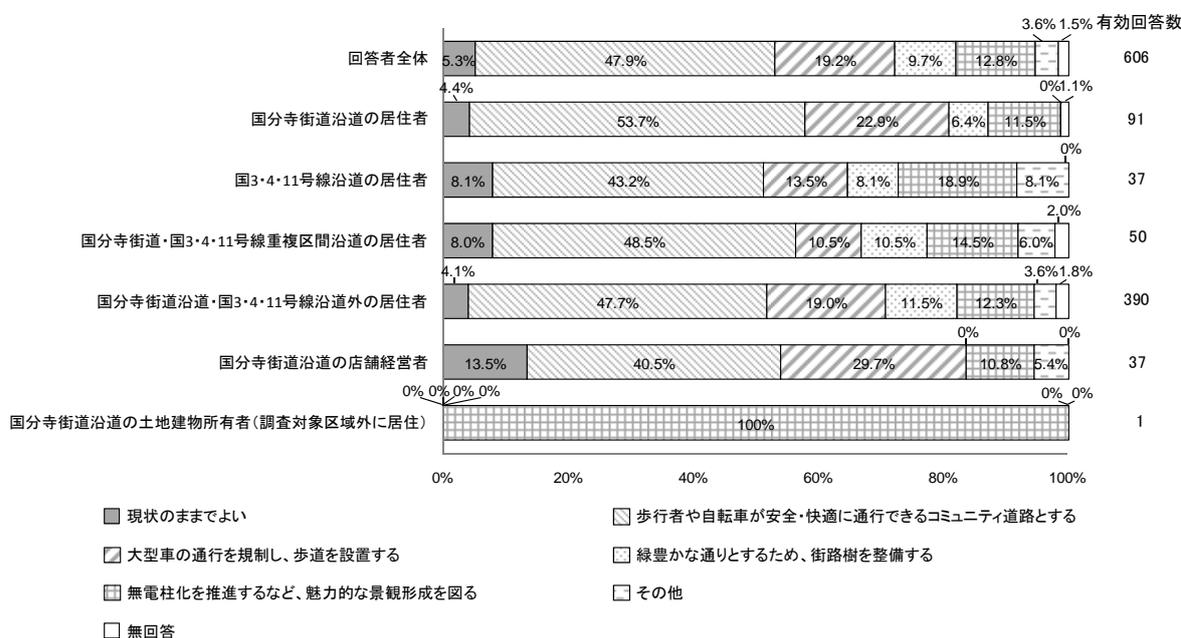


図 5-53 居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像

「南町」と「東元町」では、“大型車の通行を規制し、歩道を設置する”は「東元町」の方が高い。これは、大型車による、歩行者交通への影響を国分寺街道の南側の居住者の方がより問題と感じているためだといえる。

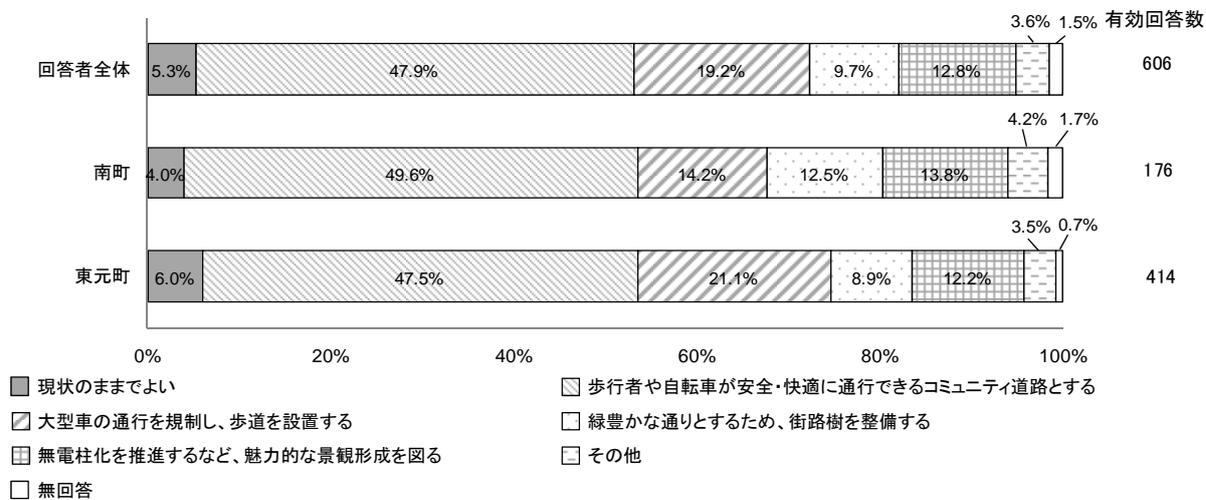


図 5-54 町別の道路整備後の国分寺街道の将来像

■交通手段別

●回答者交通手段別の道路整備後の国分寺街道の将来像（総括）

国分寺街道を利用する際の交通手段の別によらず、“歩行者や自転車が安全・快適に通行できるコミュニティ道路とする”が最も多くみられ、「タクシー」と「無回答」を除いて、2番目に多くみられるのは、“大型車の通行を規制し、歩道を設置する”であり、交通手段の別によらず歩行者・自転車の通行スペースの整備が求められているといえる。

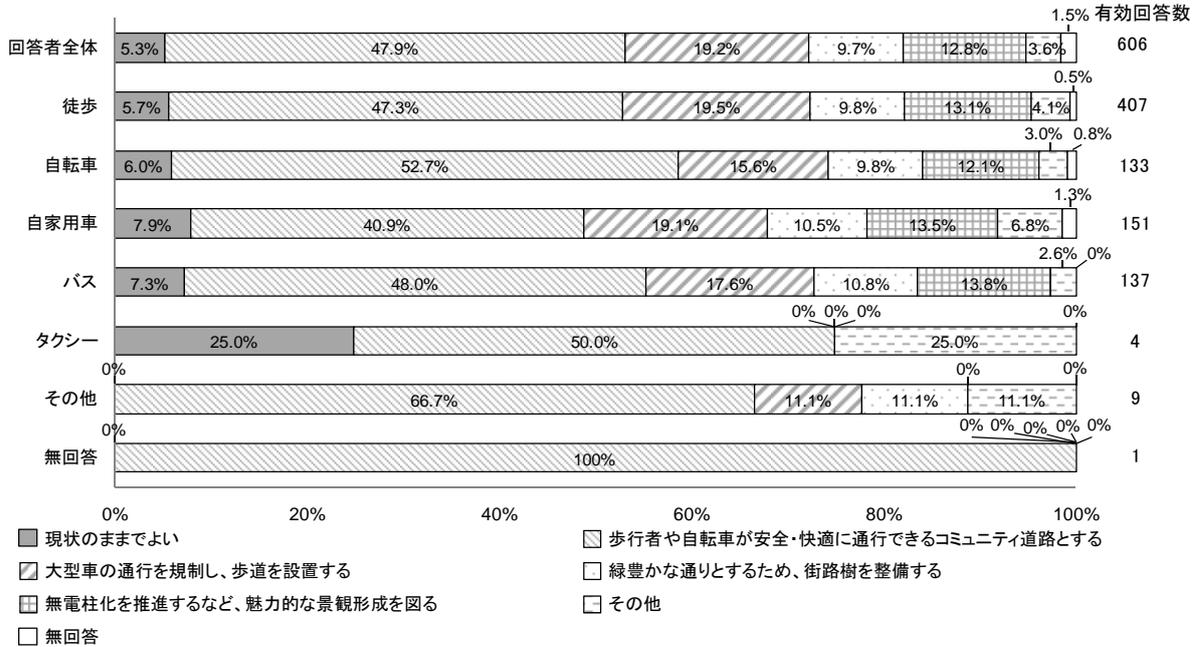


図 5-55 交通手段別の道路整備後の国分寺街道の将来像

設問 2-④；道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像

■居住地別

●回答者居住地別の国分寺街道沿道のまちなみの将来像（総括）

「国分寺街道沿道の居住者」は“様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”、“商業施設やマンションが立ち並ぶ、住商混在の地区”、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”といった商業施設を望む回答が多くみられる。

「国 3・4・11 号線沿道の居住者」は“戸建ての住宅地が立ち並ぶ、閑静な住宅地”最も多く、次いで、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”が多いことから、商業地としての整備より住宅地としての整備を求める回答の方が多いいえる。

「国分寺街道・国 3・4・11 号線重複区間沿道の居住者」は“様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”と“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”が顕著であり、商業地としての整備が求められていると考えられる。

「国分寺街道沿道・国 3・4・11 号線沿道外の居住者」は“様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”、“商業施設やマンションが立ち並ぶ、住商混在の地区”と“戸建ての住宅地が立ち並ぶ、閑静な住宅地”がそれぞれ約 20%を占めており、意見が分かれている。

「国分寺街道の店舗経営者」は“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”が多い一方で、“現状のままでよい”という回答も多くみられる。

以上より、回答者の別に限らず、国分寺街道沿道のまちなみの将来像は様々な意見に分かれているものの、現在の国分寺街道沿道の居住者や店舗経営者は、商業地としての整備を望む回答が比較的多い傾向にあり、それ以外の回答者は住宅地としての整備を望む回答が比較的多い傾向にあるといえる。

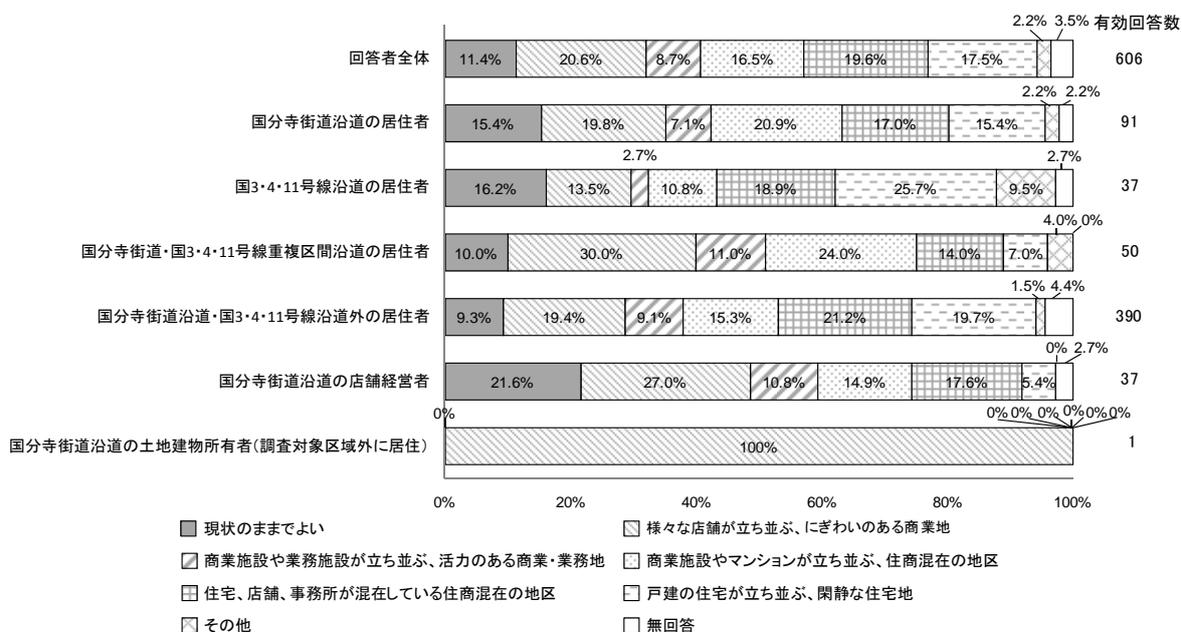


図 5-56 居住地別の道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像

「南町」は“様々な商業地が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”、“商業施設やマンションが立ち並ぶ、住商混在の地区”、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”が多いことから、商業地としてのまちなみを望む声が多いといえる

「東元町」も“様々な商業地が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”が多くみられるが、“現状のままでよい”や“戸建の住宅が立ち並ぶ、閑静な住宅地”も多くみられる。

これは、国 3・4・11 号線が現在の住宅地を通過する「東元町」の居住者は、国分寺街道沿道のまちなみにおいても、より現在の住環境に近い状態となることを望んでいる人が多く、商業地等に変化することへの抵抗が、「南町」よりも強いと考えられる。

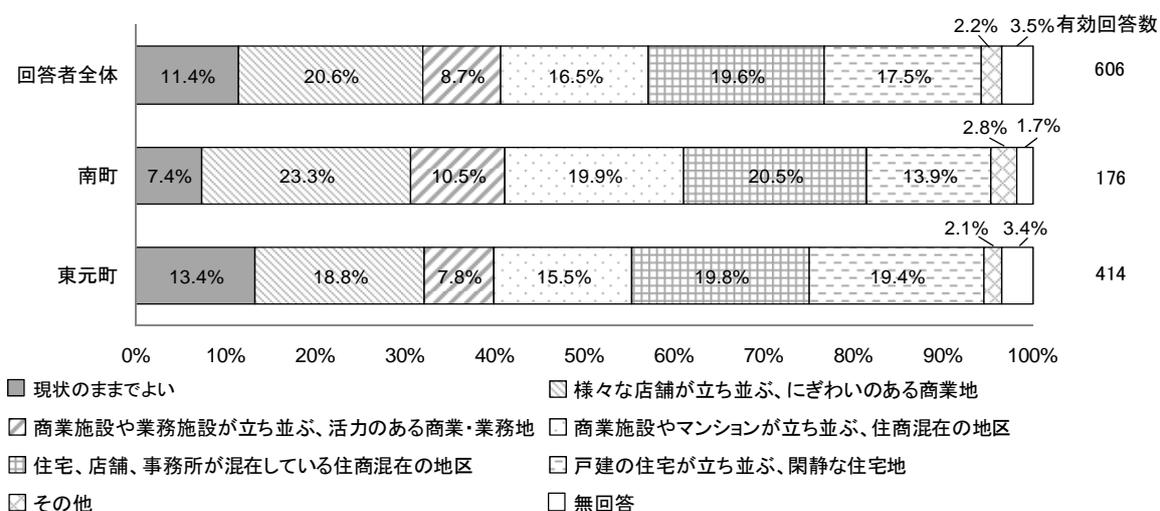


図 5-57 町別の道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像

■土地建物所有別

●土地・建物所有別の国分寺街道沿道のまちなみの将来像（総括）

「土地と建物を所有している」人は“様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”及び“戸建ての住宅地が立ち並ぶ、閑静な住宅地”がそれぞれ約20%であり意見が分かれている。

「建物を所有している」人は“様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”が27.6%と高い一方で、“現状のままでよい”が20.7%、“戸建ての住宅地が立ち並ぶ、閑静な住宅地”であり、回答が分かれているといえる。

「土地及び建物を所有せず借家である」人は“様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地”、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”、“商業施設やマンションが立ち並ぶ、住商混在の地区”が約20%であり、商業地としての整備を求める回答が多いといえる。

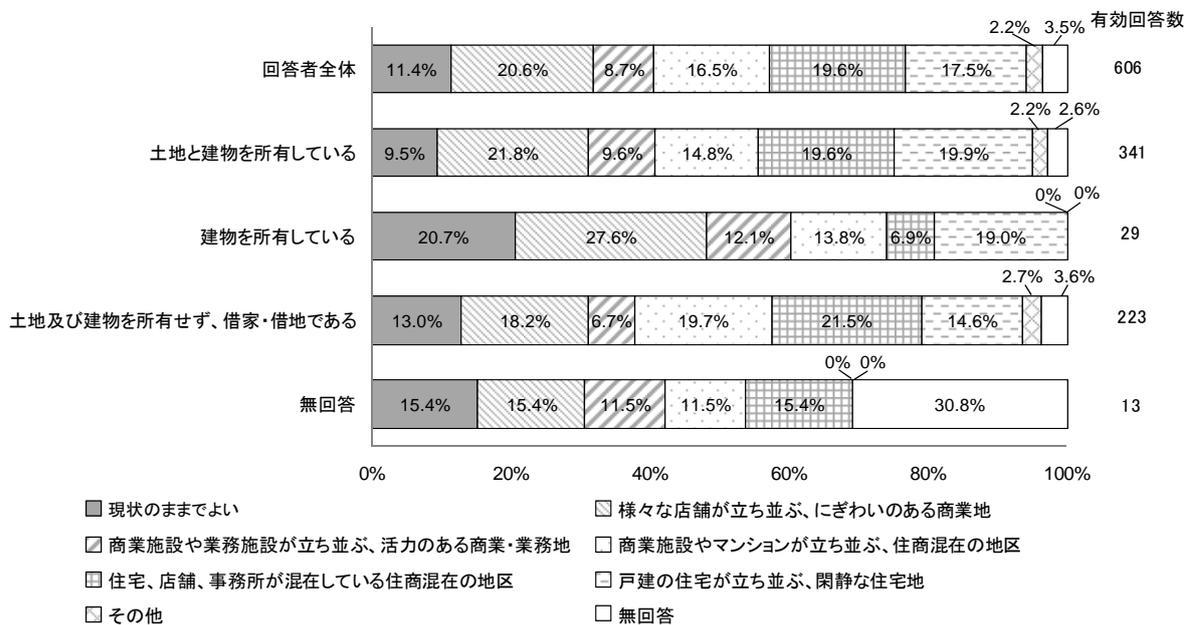


図 5-58 土地建物所有別別の道路整備後の国分寺街道沿道のまちなみの将来像

設問 3-① ; 国 3・4・11 号線に期待すること

■ 居住地別

● 回答者居住地別の国 3・4・11 号線に期待すること (総括)

居住地によらず“安全・快適に歩行できること”と“自転車が安全・快適に通行できること”が特に期待されている。

国分寺街道の課題について朝・夕の交通量が多く渋滞していると考える人の割合が少なかった、「国分寺街道・国 3・4・11 号線重複区間沿道の居住者」は“国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”への期待が小さい。

“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”期待する人の割合は「国分寺街道沿道の店舗経営者」が他の回答者に比べ、倍以上であることから、現在の国分寺街道においても店舗への商品購入のための荷捌スペースがないことが課題となっていると考えられる。

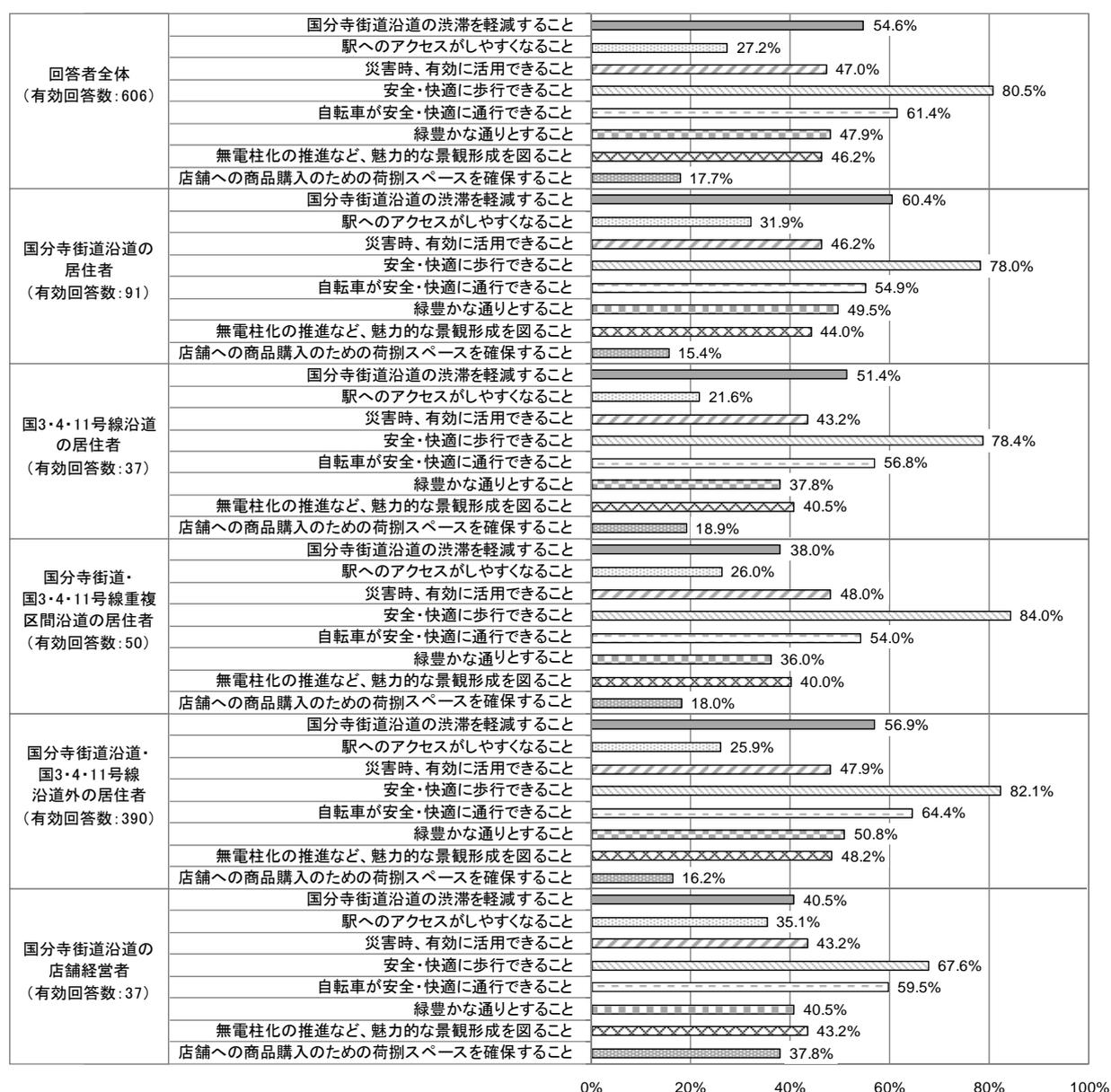


図 5-59 居住地別の国 3・4・11 号線に期待すること

居住地によらず“安全・快適に歩行できること”と“自転車が安全・快適に通行できること”が特に期待されている。

町別の違いは見られない。

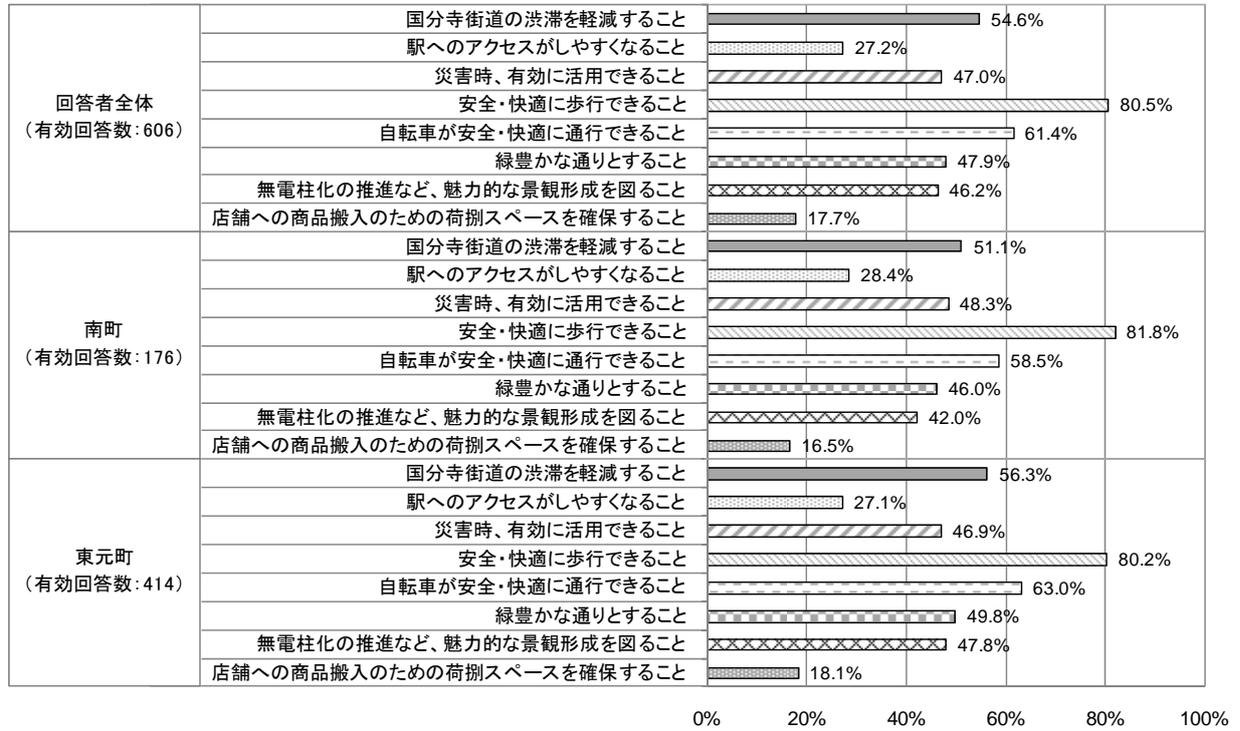


図 5-60 町別の国 3・4・11 号線に期待すること

○居住地別の国3・4・11号線に期待すること“国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”

国分寺街道の課題について朝・夕の交通量が多く渋滞している（P89 参照）と考える人の割合が少なかった、「国分寺街道・国3・4・11号線重複区間沿道の居住者」は“国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”への期待があまりない。それ以外の居住者は半数以上と一定の期待をしている。

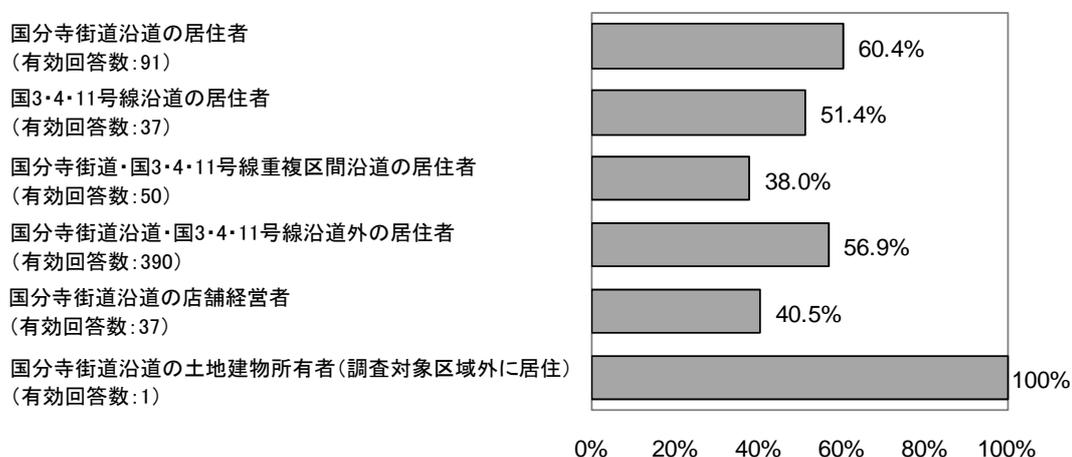


図 5-61 居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”

○居住地別の国3・4・11号線に期待すること“駅へのアクセスがしやすくなること”

「国分寺街道沿道の土地建物所有者」を除いて、“駅へのアクセスがしやすくなること”を期待している人の割合は40%以下であり、あまり期待されていないといえる。

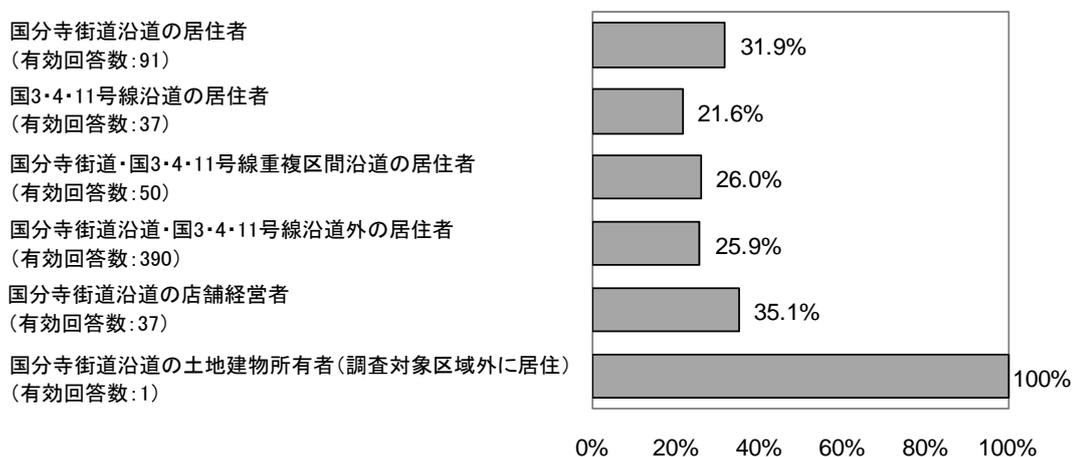


図 5-62 居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“駅へのアクセスがしやすくなること”

○居住地別の国3・4・11号線に期待すること“災害時、有効に活用できること”

「国分寺街道沿道の土地建物所有者」を除いて、“災害時、有効に活用できること”を期待している人の割合は40%以上であり、重要視されていないものの、一定の期待をされているといえる。

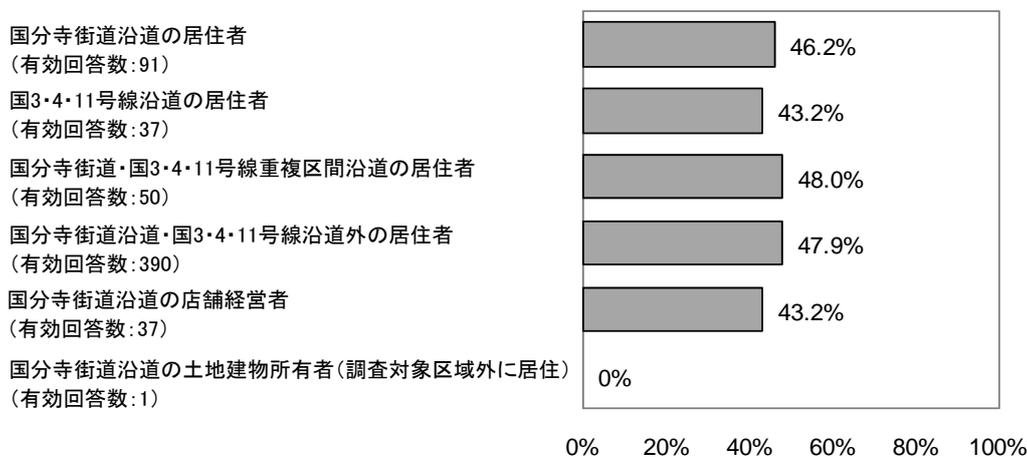


図 5-63 居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“災害時、有効に活用できること”

○居住地別の国3・4・11号線に期待すること“安全・快適に歩行できること”

居住地によらず、60%以上の居住者が“安全・快適に歩行できること”に期待しており、調査対象地域の居住者に非常に大きな期待が寄せられている。「国分寺街道沿道の店舗経営者」は現在の国分寺街道においても“徒歩”での利用が少ない(P128参照)ため、67.6%と居住者より低い、一定の期待をしているといえる。

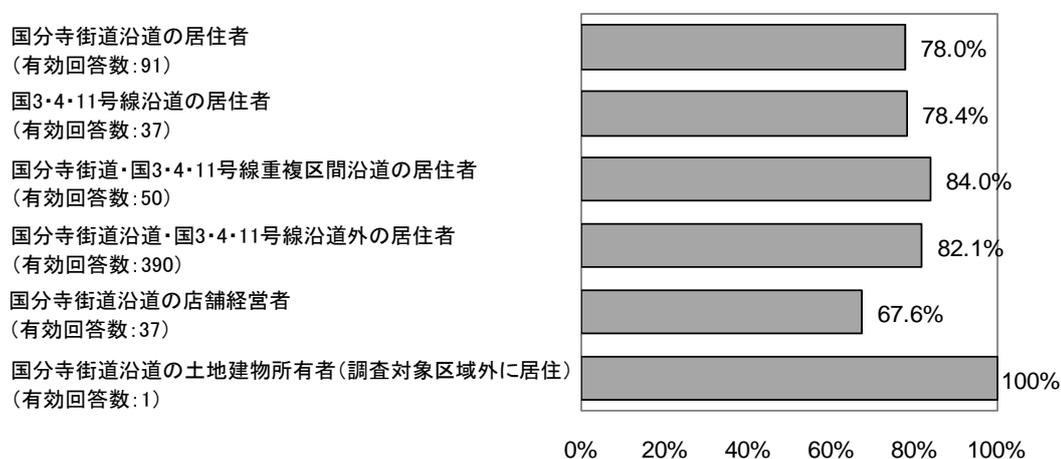


図 5-64 居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“安全・快適に歩行できること”

○居住地別の国3・4・11号線に期待すること“自転車が安全・快適に通行できること”

50%以上が“自転車が安全・快適に通行できること”に期待しており。歩行者ほどではないが自転車の通行環境についても大きな期待が寄せられているといえる。

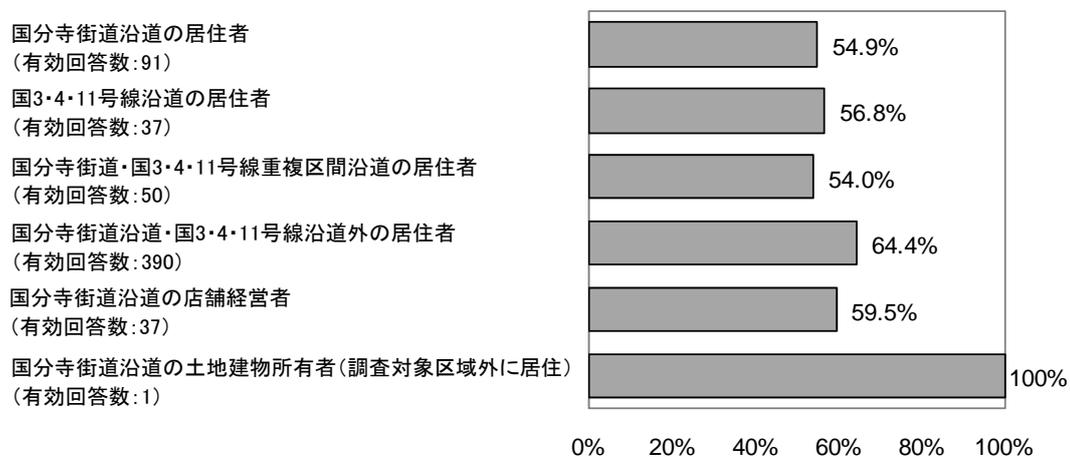
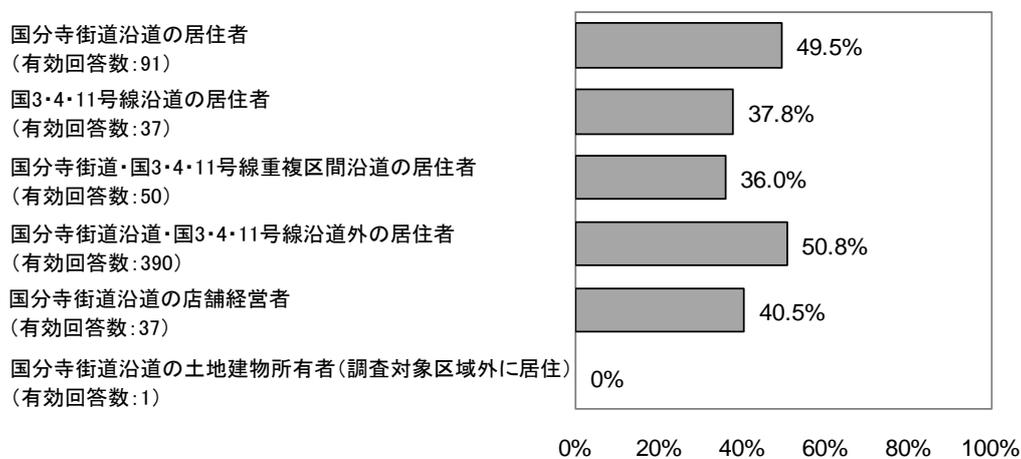


図 5-65 居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“自転車が安全・快適に通行できること”

○居住地別の国3・4・11号線に期待すること“緑豊かな通りとすること”

「国分寺街道沿道の居住者」と「国分寺街道沿道・国3・4・11号線沿道外の居住者」のうち、“緑豊かな通りとすること”に期待している人は50.8%であり、それ以外は半数に満たない。



○居住地別の国3・4・11号線に期待すること“無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること”

「国分寺街道沿道の土地建物所有者」を除いて、“無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること”を期待している人の割合は40%以上であり、重要視されていないものの、一定の期待をされているといえる。

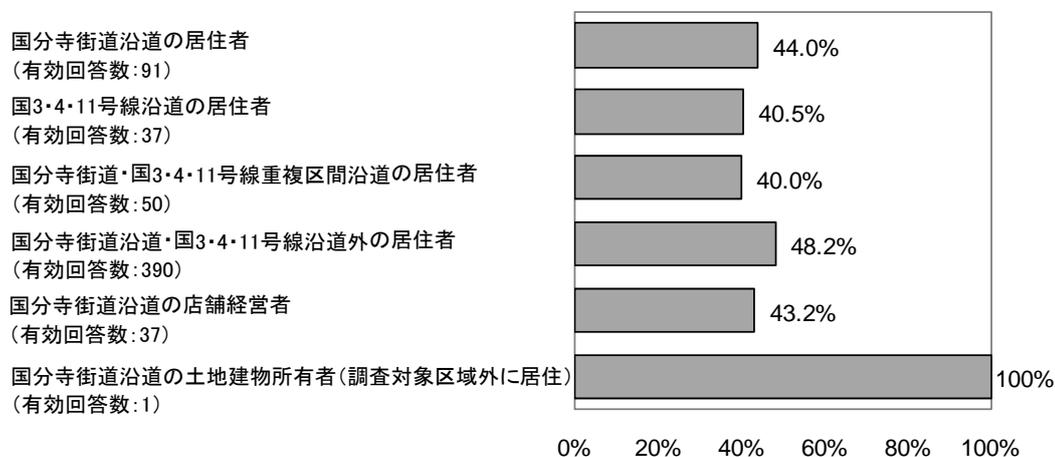


図 5-66 居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること”

○居住地別の国3・4・11号線に期待すること“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”

“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”を期待する人の割合は「国分寺街道沿道の店舗経営者」が他の回答者に比べ極めて高いことから、現在の国分寺街道においても店舗経営者が荷捌スペースを確保することを課題として考えている可能性があるといえる。

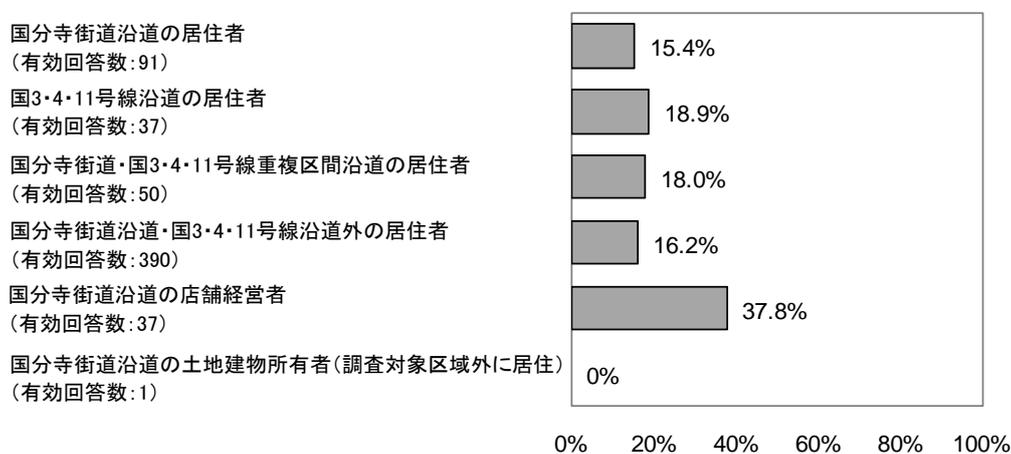


図 5-67 居住地別の道路整備後の国分寺街道の将来像“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”

■交通手段別

●回答者交通手段別の国3・4・11号線に期待すること（総括）

交通手段によらず、“安全・快適に歩行できること”と“自転車が安全・快適に通行できること”が期待が大きく、特に自転車は当事者であるため、“自転車が安全・快適に通行できること”への期待が他の交通手段に比べ高い。

車で立ち寄ることになる「自家用車」、「タクシー」での利用者は“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”への期待が比較的高い結果となっている。

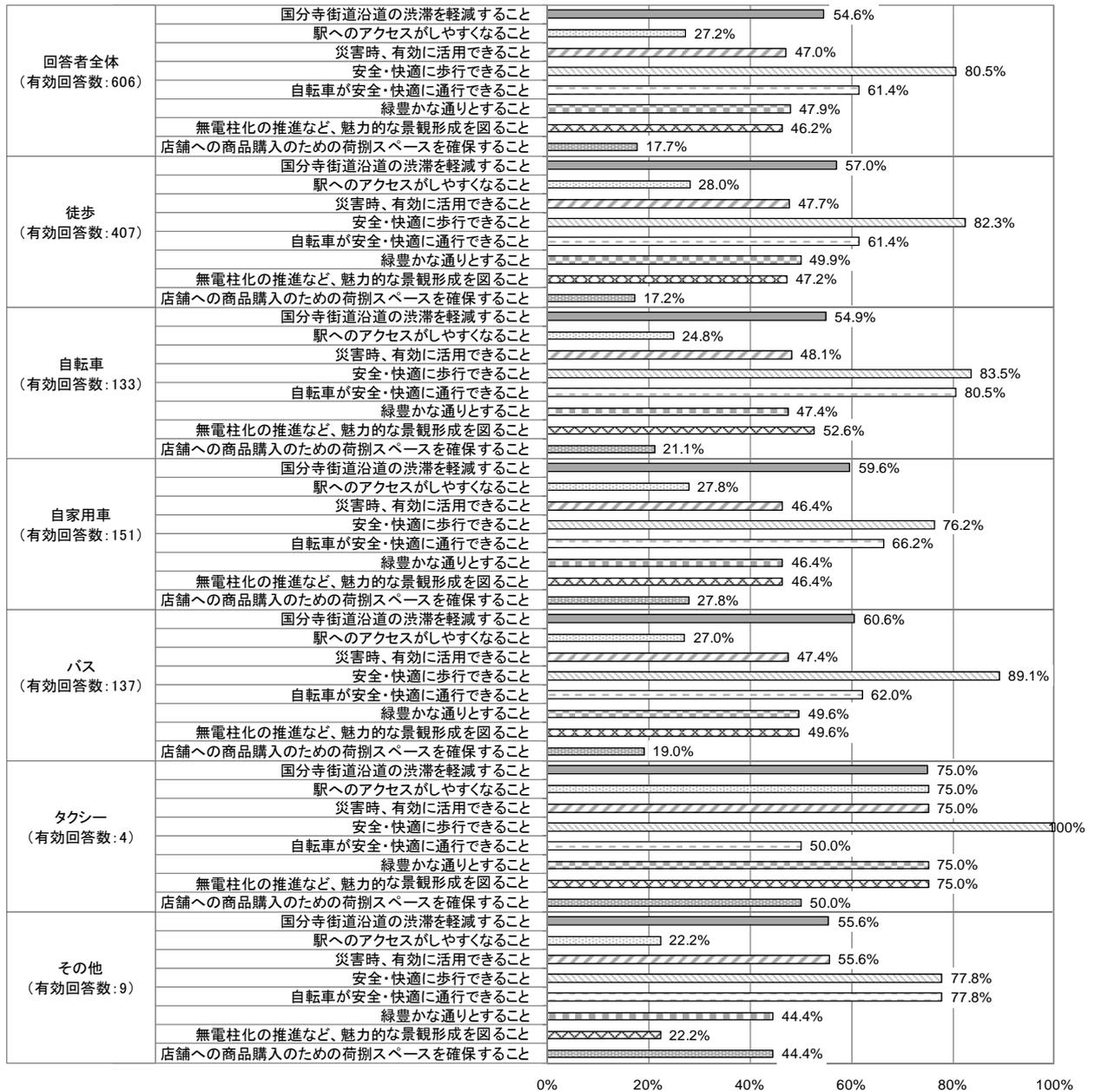


図 5-68 交通手段別の道路整備後の国分寺街道の将来像

○交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること “国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”

国分寺街道を利用する際の交通手段に関わらず、50%以上が“国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”に期待している。

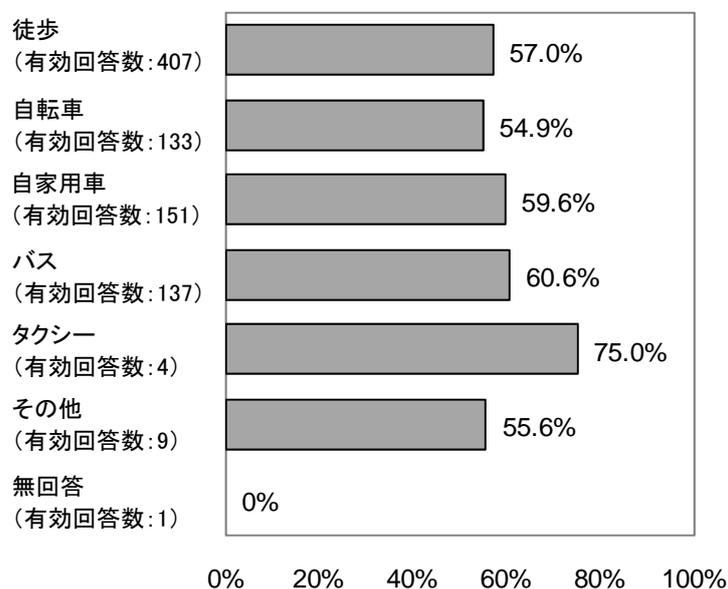


図 5-69 交通手段別の道路整備後の国分寺街道の将来像“国分寺街道沿道の渋滞を軽減すること”

○交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること “駅へのアクセスがしやすくなること”

“駅へのアクセスがしやすくなること”に期待する人の割合は「タクシー」での利用者が 75.0%と顕著に高く、それ以外の交通手段では 30%以下となっている。これは、タクシーにおいては主要施設が集中する駅を目的地としやすいためであると考えられる。

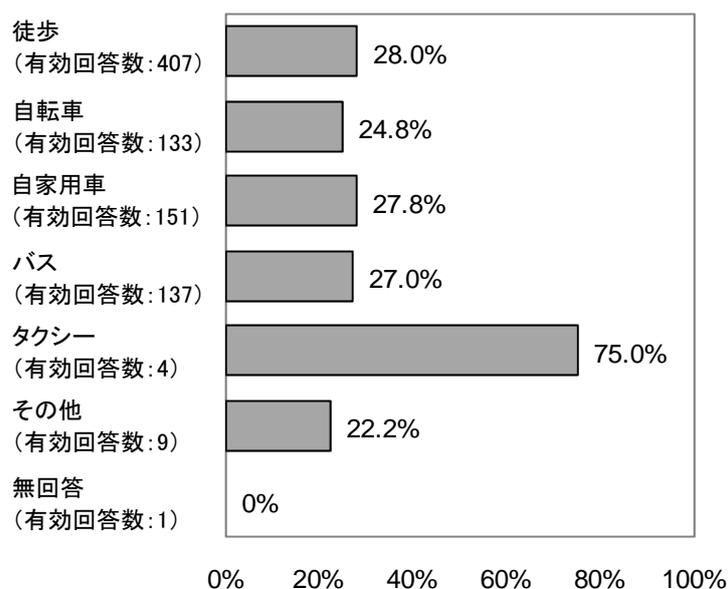


図 5-70 交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“駅へのアクセスがしやすくなること”

○交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること “災害時、有効に活用できること”

国分寺街道を利用する際の交通手段に関わらず、40%以上が “災害時、有効に活用できること” に期待している。

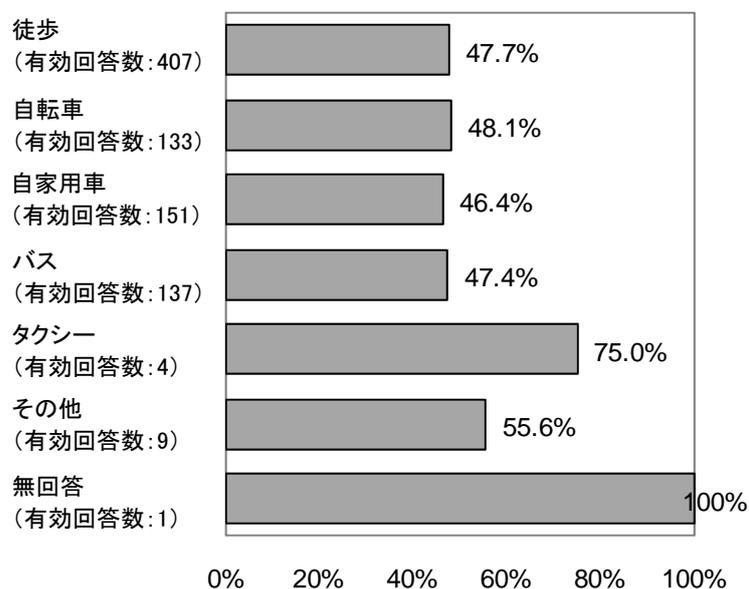


図 5-71 交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること “災害時、有効に活用できること”

○交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること “安全・快適に歩行できること”

全ての交通手段で、70%以上が “安全・快適に歩行できること” に期待しており、交通手段に関わらず非常に高い期待を寄せられているといえる。

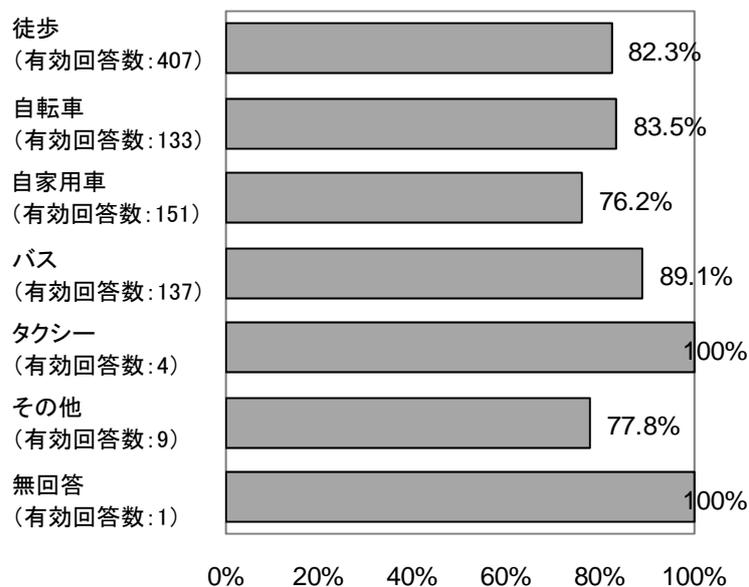


図 5-72 交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること “安全・快適に歩行できること”

○交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること “自転車及安全・快適に通行できること”

全ての交通手段で、50%以上が“安全・快適に歩行できること”に期待している。特に自転車での利用者が当事者であるため 80.5%と最も多い。

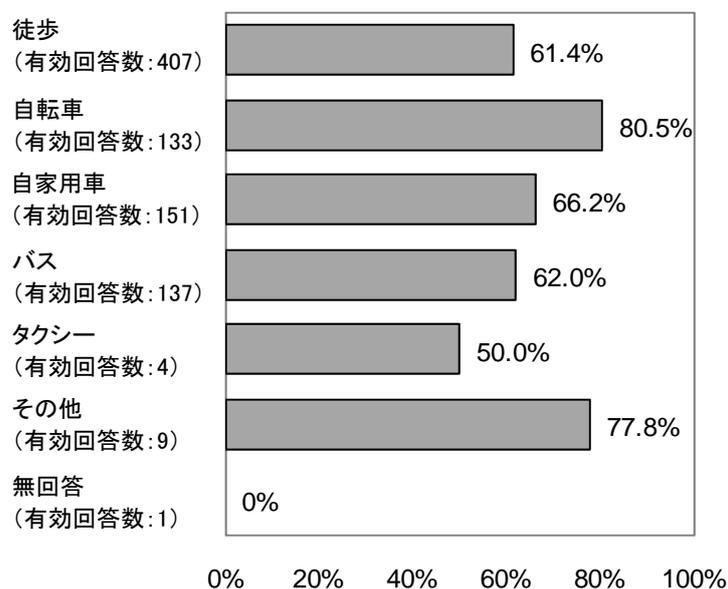


図 5-73 交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“自転車及安全・快適に通行できること”

○交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること “緑豊かな通りとすること”

国分寺街道を利用する際の交通手段に関わらず、40%以上が“緑豊かな通りとすること”に期待している。

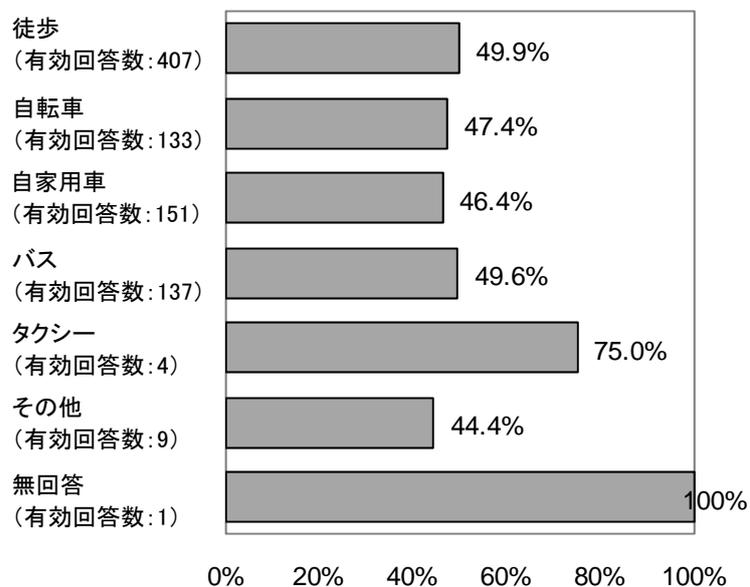


図 5-74 交通手段別の国 3・4・11 号線に期待すること“緑豊かな通りとすること”

○交通手段別の国3・4・11号線に期待すること“無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること”

国分寺街道を利用する際の交通手段に関わらず、40%以上が“無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること”に期待している。

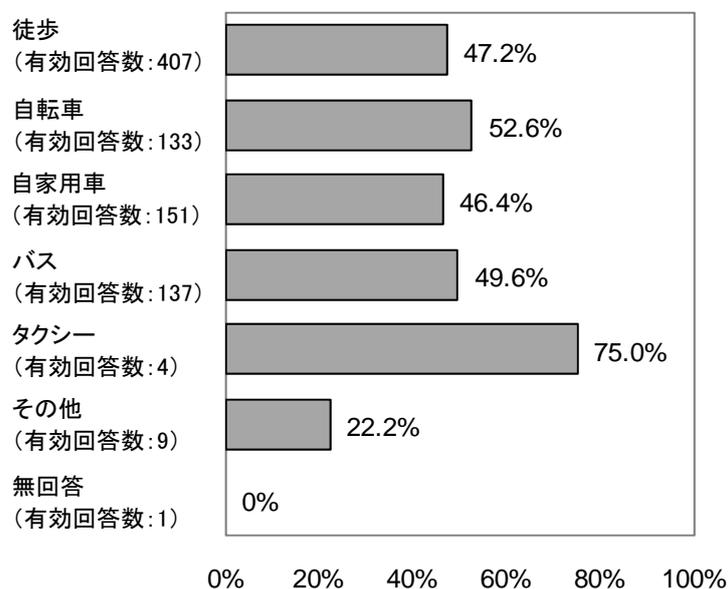


図 5-75 交通手段別の国3・4・11号線に期待すること“無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること”

○交通手段別の国3・4・11号線に期待すること“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”

交通手段のうち、「徒歩」、「自転車」、「バス」での利用者の“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”の期待が低く、車で立ち寄ることになる「自家用車」、「タクシー」での利用者の割合が比較的高い結果となっている。

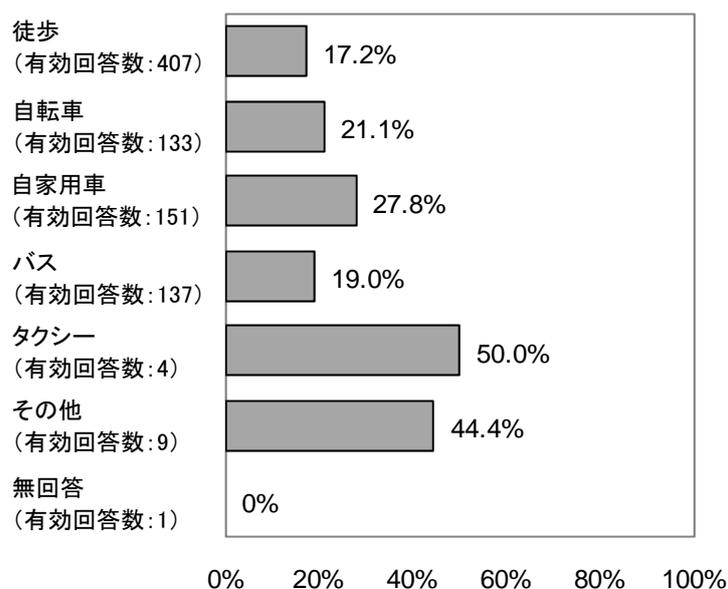


図 5-76 交通手段別の国3・4・11号線に期待すること“店舗への商品購入のための荷捌スペースを確保すること”

設問 3-② ; 整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像

■ 居住地別

居住地に限らず居住者の回答は“安全・安心に生活することのできる住環境のあるまち”との回答が最も多く、次に多いのが“現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまち”となっている。

一方、「国分寺街道沿道の店舗経営者」は“様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのあるまち”が 24.3%と他に比べて、大きな割合を占めており、居住者と店舗経営者の間に国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像に若干のずれがみられる。

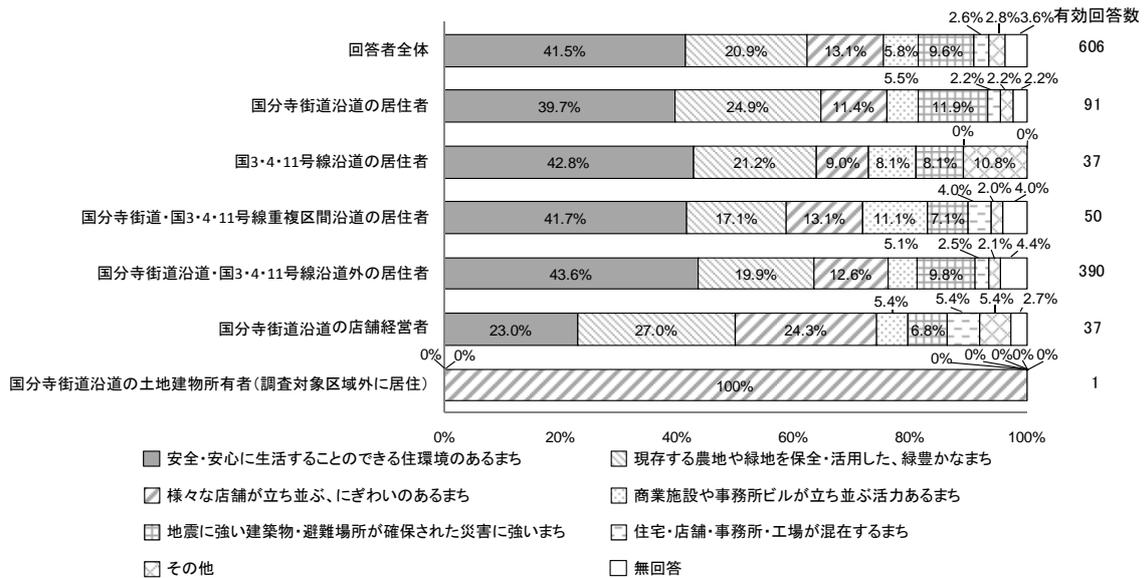


図 5-77 居住地別の整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像

町別では「南町」、「東元町」ともに、“安全・安心に生活することのできる住環境のあるまち”と“現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまち”が多い、「東元町」は“現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまち”が「南町」より多くみられる。

このことから、国分寺街道のまちなみの将来像同様に「東元町」の居住者は現状のまちなみに近い状態となることを望む声が多いといえる。

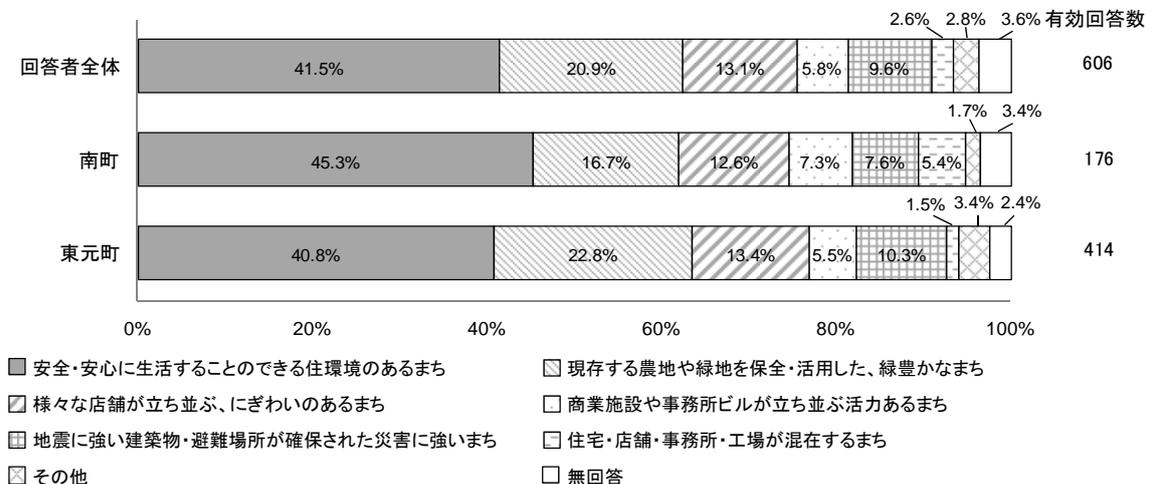


図 5-78 町別の整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像

■土地建物所有別

全体として、安全・安心に生活することのできる住環境のあるまちとの回答が最も多く、次に多いのが現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまちとなっており、土地所有の状況の別による違いはみられない。

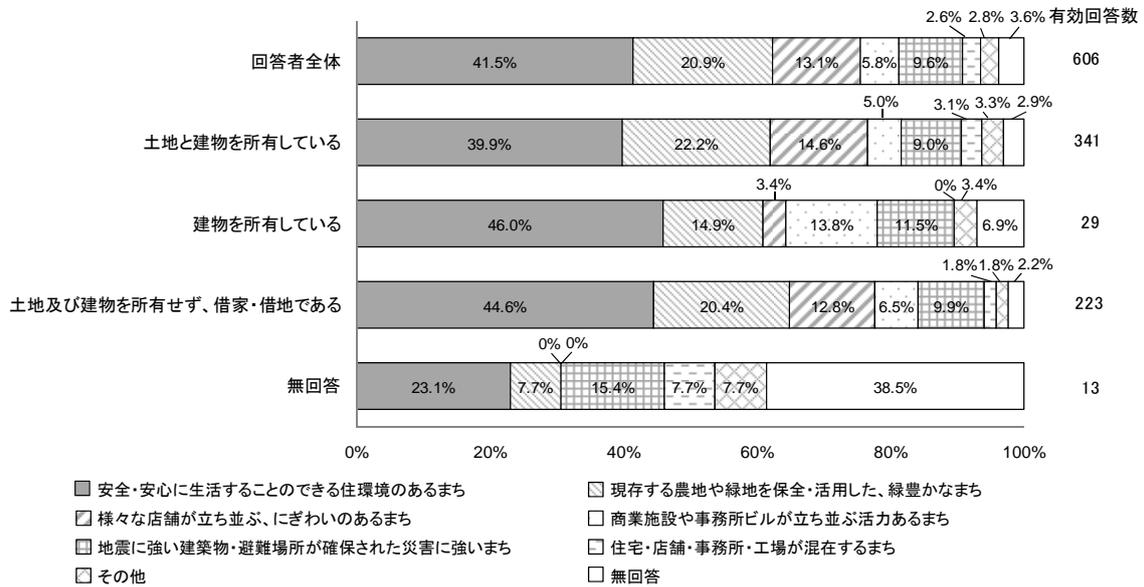


図 5-79 土地建物所有別の整備後の国 3・4・11 号線沿道のまちなみの将来像

設問 4-① ; 国分寺街道の利用頻度

■居住地別

「国分寺街道沿道の居住者」と「国 3・4・11 号線沿道の居住者」と「国分寺街道沿道の店舗経営者」はそれぞれ、“ほぼ毎日”が80%以上となっているが、「国分寺街道・国 3・4・11 号線沿道重複区間の居住者」と「国分寺街道沿道・国 3・4・11 号線沿道外の居住者」はそれよりもほぼ毎日の占める割合が小さくなっている。これは、「国分寺街道・国 3・4・11 号線沿道重複区間の居住者」は主要な施設の集まる国分寺駅に近く、国分寺駅へのルートも整備されていること、「国分寺街道・国 3・4・11 号線沿道外」は国分寺街道から多少離れているため、国分寺街道以外の道路を使いやすいことのためであると考えられる。

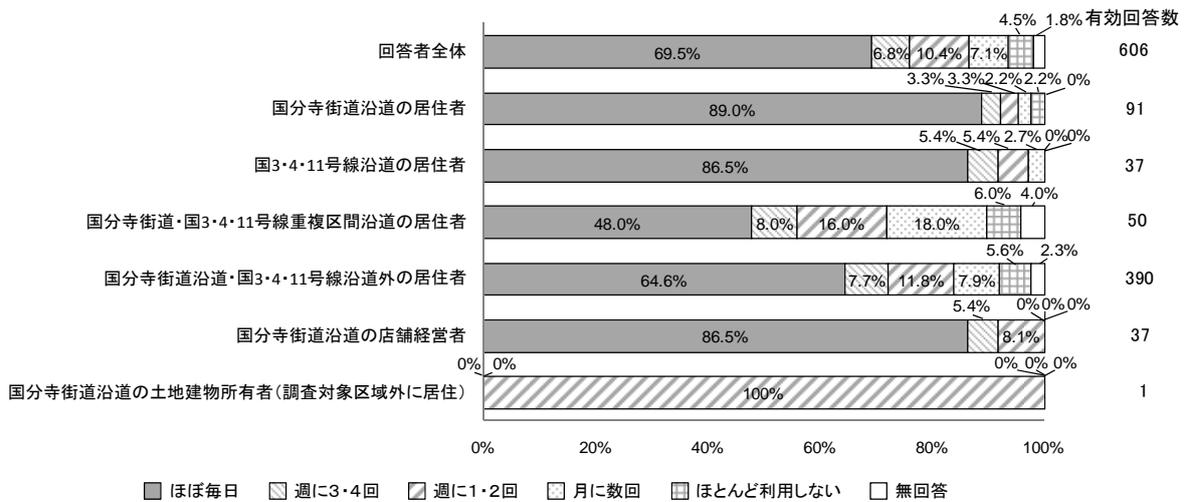


図 5-80 居住地別の国分寺街道の利用頻度

「東元町」が“ほぼ毎日”が83.8%であるのに対して、「南町」は半数にも満たない。これは、町別の国分寺街道を利用するときの主な行動目的(P131)をみると、“通勤・通学”が少ないことから、南町の居住者は国分寺街道が必要となる他地域に通勤・通学している人が少ないため、“ほぼ毎日”利用する人が少ないと考えられる。一方で、「南町」は“週1・2回”と“月に数回”の割合が大きい。これは、代替道路の多い「南町」では国分寺街道の依存度が低いことが理由としてあげられる。

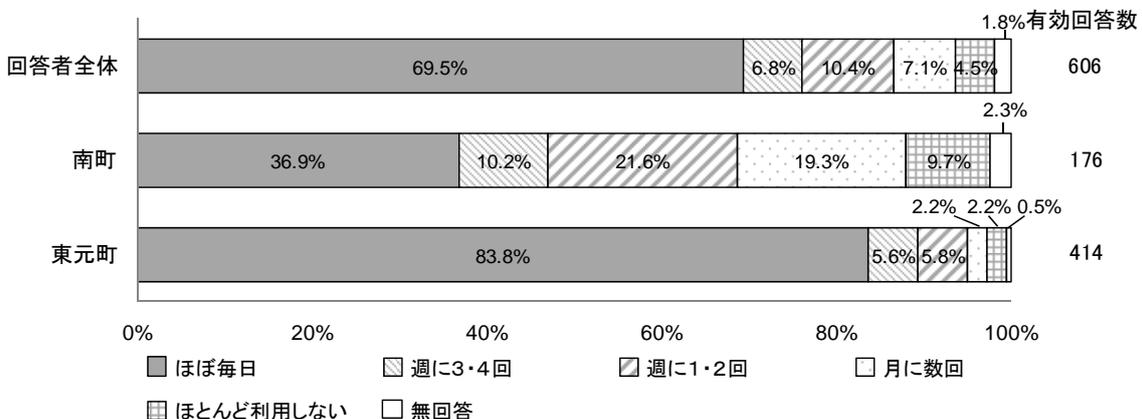


図 5-81 町別の国分寺街道の利用頻度

設問 4-② ; 国分寺街道を利用するときの主な交通手段

■居住地別

国分寺街道沿道の居住者は、“徒歩”で国分寺街道を利用している人が最も多く、次いで、“バス”での利用者が多くみられる。

国3・4・11号線沿道居住者は、“徒歩”で国分寺街道を利用している人が91.9%と最も多く、ほとんどの人が徒歩で国分寺街道を利用しているといえる。次いで、“バス”での利用者が多くみられる。

国分寺街道沿道の店舗経営者は、居住者と違い、“自家用車”での利用が最も多くみられ、次いで“徒歩”での利用が多くみられる。これは、店舗経営者は、国分寺街道を利用するときの主な行動目的（P130 参照）を“仕事”であるする人が極めて多いことから、仕事の用として“自家用車”を利用する人が多いためであると考えられる。

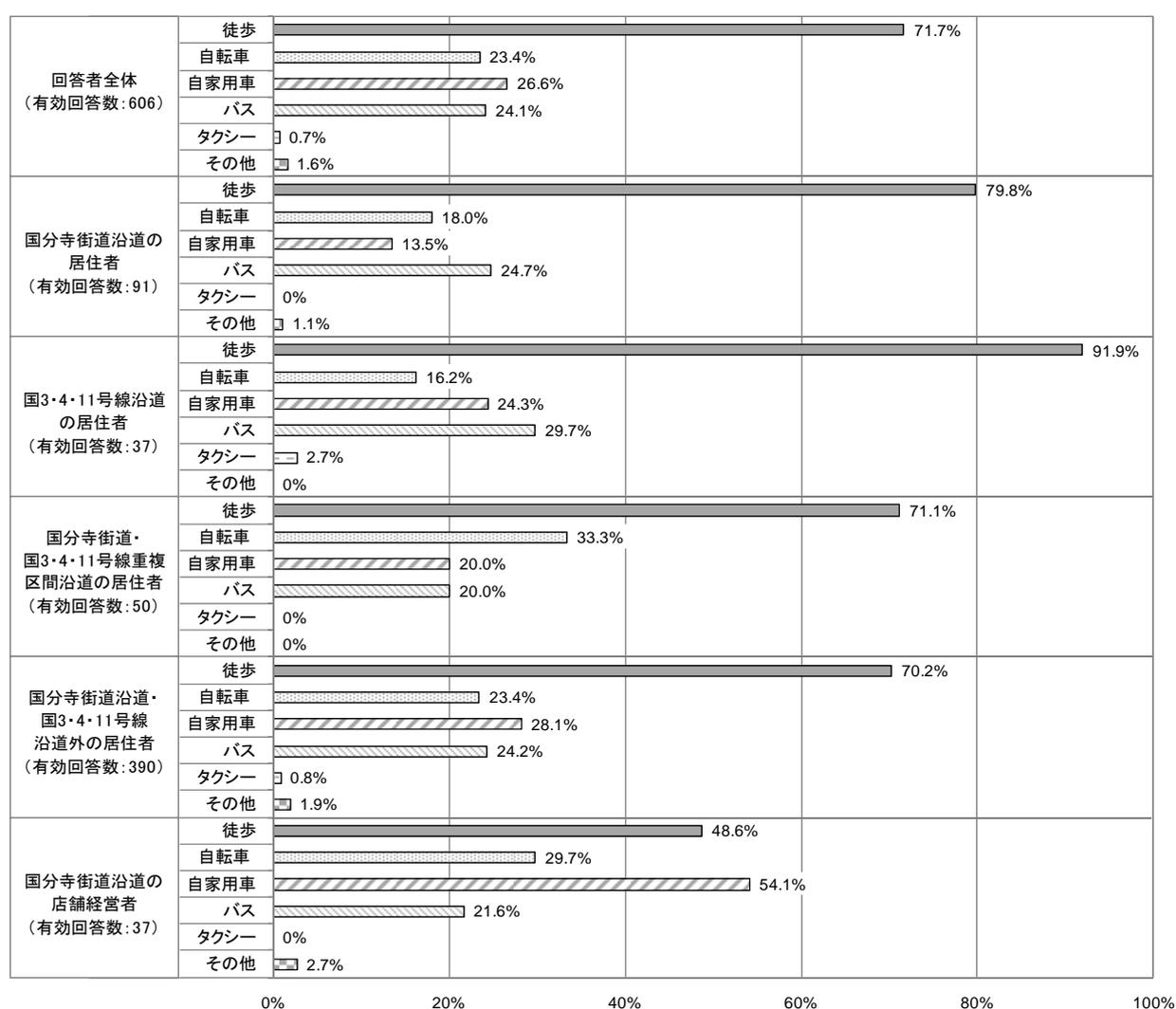


図 5-82 居住地別の国分寺街道を利用するときの主な交通手段

「南町」が“徒歩”が56.8%であるのに対し、東元町では78.2%である。
 また、「南町」は“自家用車”が若干多い。

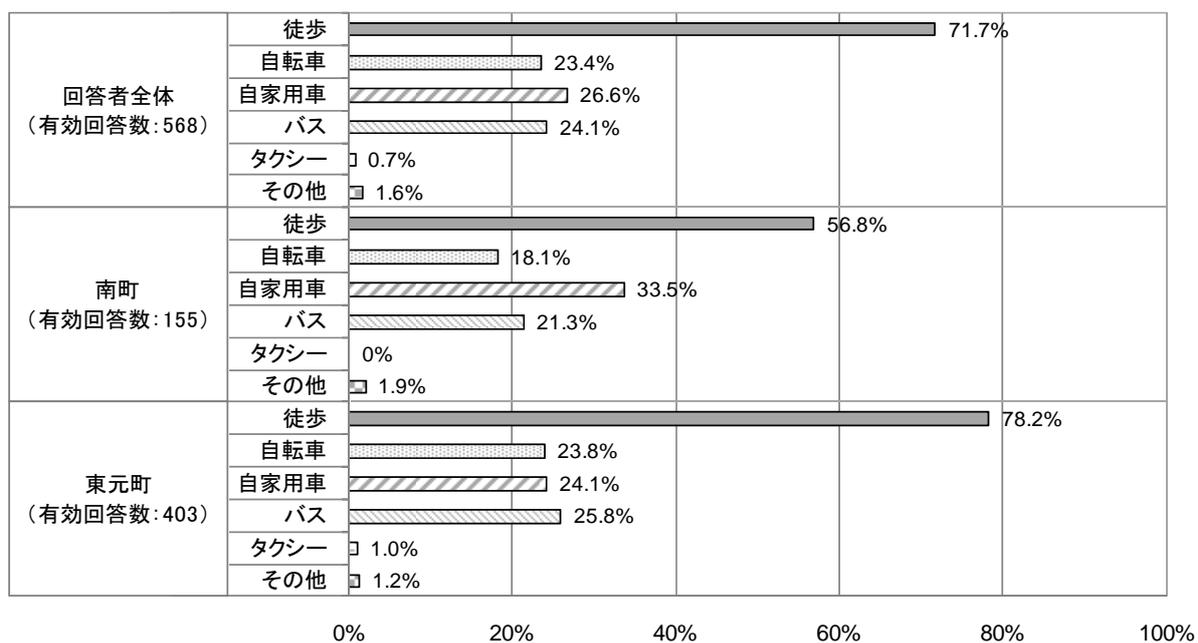


図 5-83 町別の国分寺街道を利用するときの主な交通手段

設問 4-③ ; 国分寺街道を利用するときの主な行動目的

■居住地別

国分寺街道沿道の居住者など国 3・4・11 号線沿道居住者を除く居住者は、“通勤・通学”での利用が最も多く、次いで、“買い物”での利用が多くみられる。

国 3・4・11 号線沿道居住者は、“買い物”での利用が最も多く、次いで“通勤・通学”での利用が多くみられる。“通院”や“仕事”での利用も、16.2%と他の居住者に比べ多いといえる。

国分寺街道沿道の店舗経営者は、“仕事”での利用が最も多くみられる。また、居住者と比べると、“通勤・通学”と“買い物”での利用が少ないといえる。“仕事”での利用が“通勤・通学”での利用の 2 倍以上であることから、「国分寺街道沿道の店舗経営者」は住宅と事務所・店舗が一体となった建物で、生活や仕事をしている人が多いと推測される。

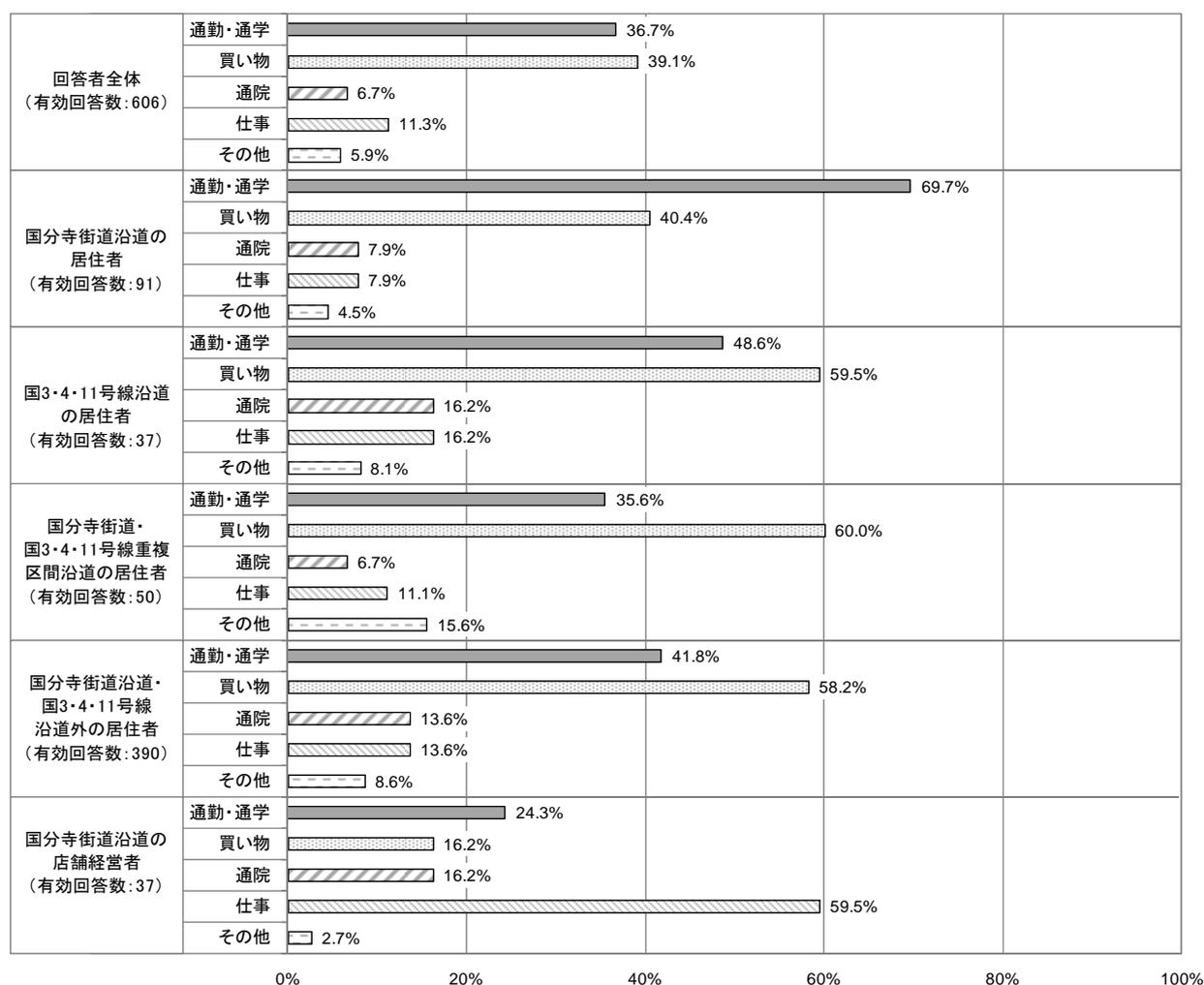


図 5-84 居住地別の国分寺街道を利用するときの主な行動目的

「南町」は“通勤・通学”が27.7%であるのに対して、「東元町」は51.9%以上である。このことから、「南町」には他地域に通勤・通学している人が少ないと考えられる。このことは、“買い物”においては「南町」が「東元町」を上回っていること理由であるとも考えられ、主に日常の買い物に国分寺街道を利用していると考えられる。

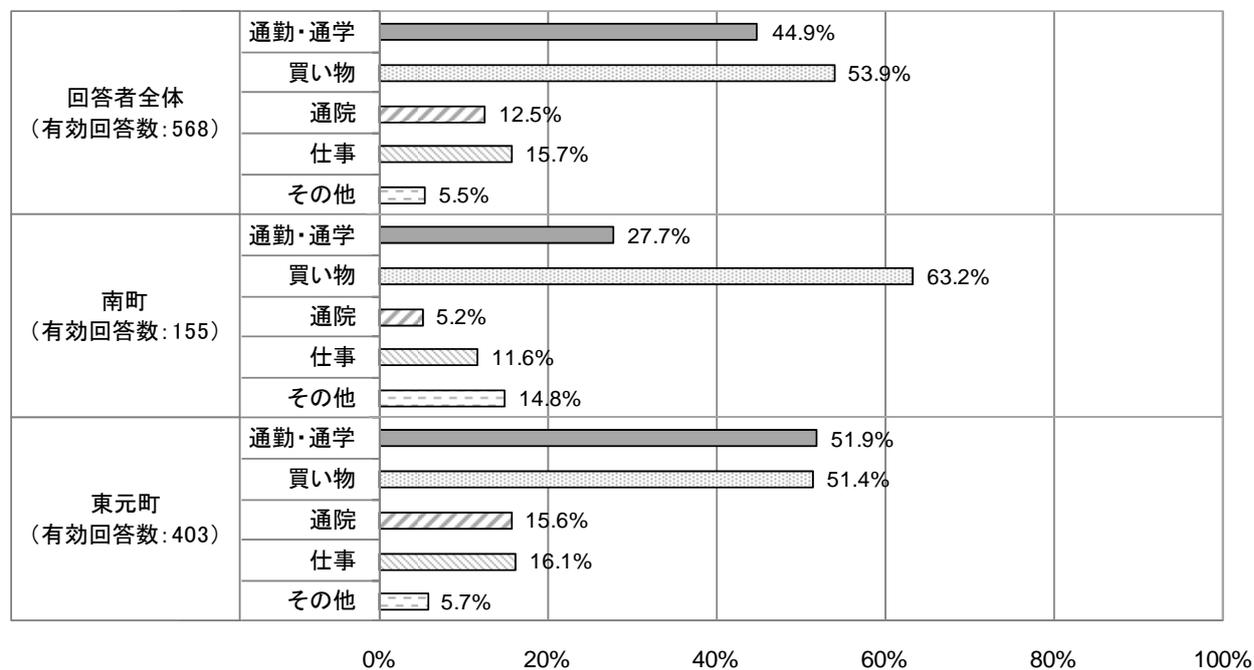


図 5-85 町別の国分寺街道を利用するときの主な行動目的

設問 4-④ ; 日常的な買い物（食料品等）先

■居住地別

国分寺街道沿道の居住者、国 3・4・11 号線沿道居住者は、“国分寺駅周辺の店舗で買い物する”が最も多く、次いで、“国分寺沿道沿いの京王ストアで買い物する”が多くみられる。

国分寺街道・国 3・4・11 号線重複区間沿道の居住者は、“国分寺駅周辺の店舗で買い物する”が 94.0%と最も多い一方で、その他の店舗での買い物は 10%以下である。このことから、ほとんどの人が国分寺駅周辺の店舗で買い物をしているといえる。これは、「国分寺街道・国 3・4・11 号線重複区間沿道の居住者」は国分寺駅に近い場所に住んでいるため、国分寺街道を歩いて沿道の店舗を利用するよりも、国分寺駅周辺の店舗を利用する方が便利であるためであると考えられる。

国分寺街道沿道・国 3・4・11 号線沿道外の居住者は、“国分寺駅周辺の店舗で買い物する”が最も多く、次いで、“国分寺沿道沿いの京王ストアで買い物する”が多くみられる。

国分寺街道沿道の店舗経営者は、“国分寺駅周辺の店舗で買い物する”が最も多く、次いで、“市外で買い物する”が多くみられる。居住者と比べ、“国分寺駅周辺の店舗で買い物する”の割合が少なく、それ以外が多い傾向にある。これは、主な交通手段が自家用車が多いため、日常の行動範囲が他の回答者に比べ広いためであると考えられる。

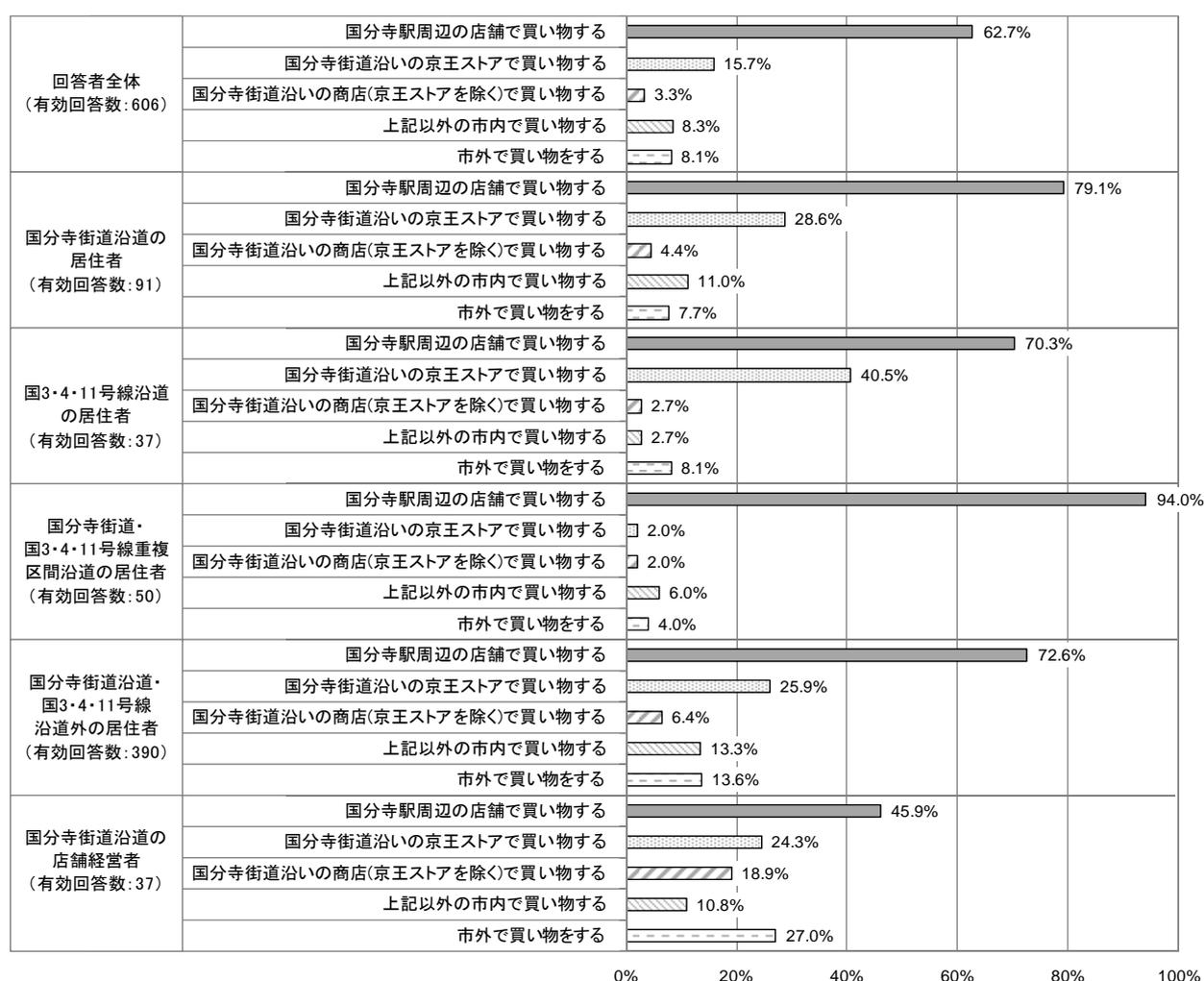


図 5-86 居住地別の日常的な買い物(食料品等)先

「南町」はほぼ、国分寺駅周辺の店舗のみで買い物をしているといえる。

「東元町」でも国分寺駅周辺の店舗が最も多いものの、京王ストアをはじめとした国分寺駅周辺以外での買い物が「南町」より多く、様々な店舗を利用しているといえる。

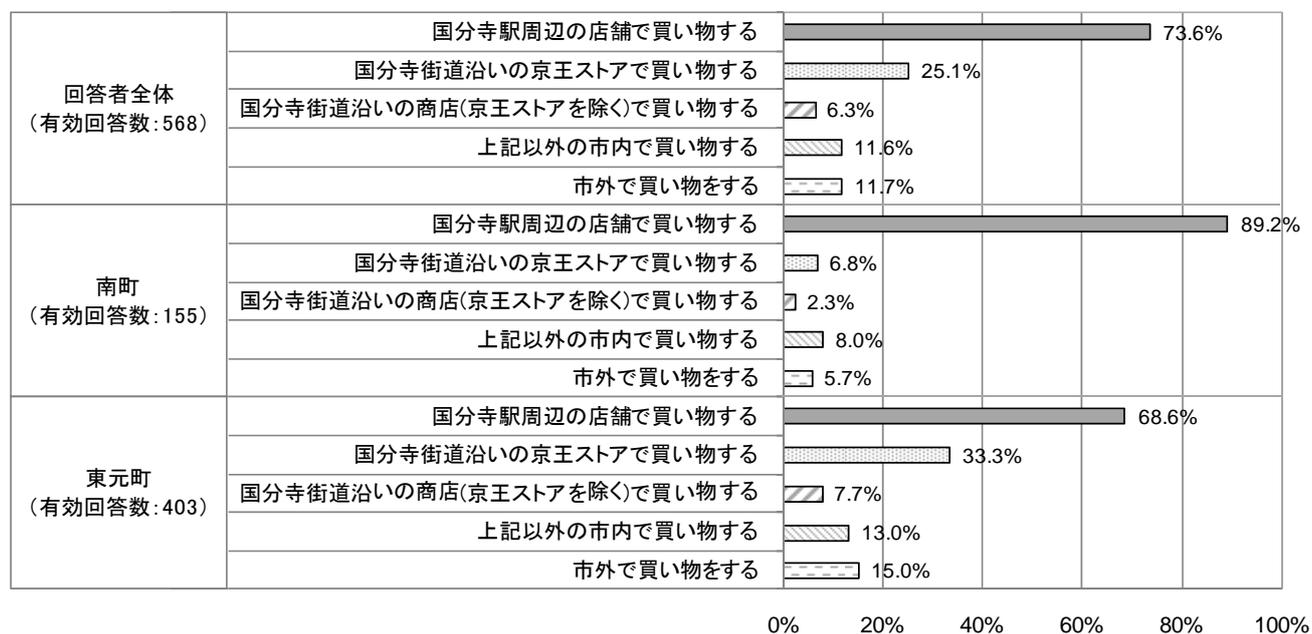


図 5-87 町別の日常的な買い物(食料品等)先

④回答者居住地別のアンケート結果のまとめ

アンケート結果から得られた、国分寺街道・国3・4・11号線に関する考え方の回答者居住地別の特徴を以下に整理した。

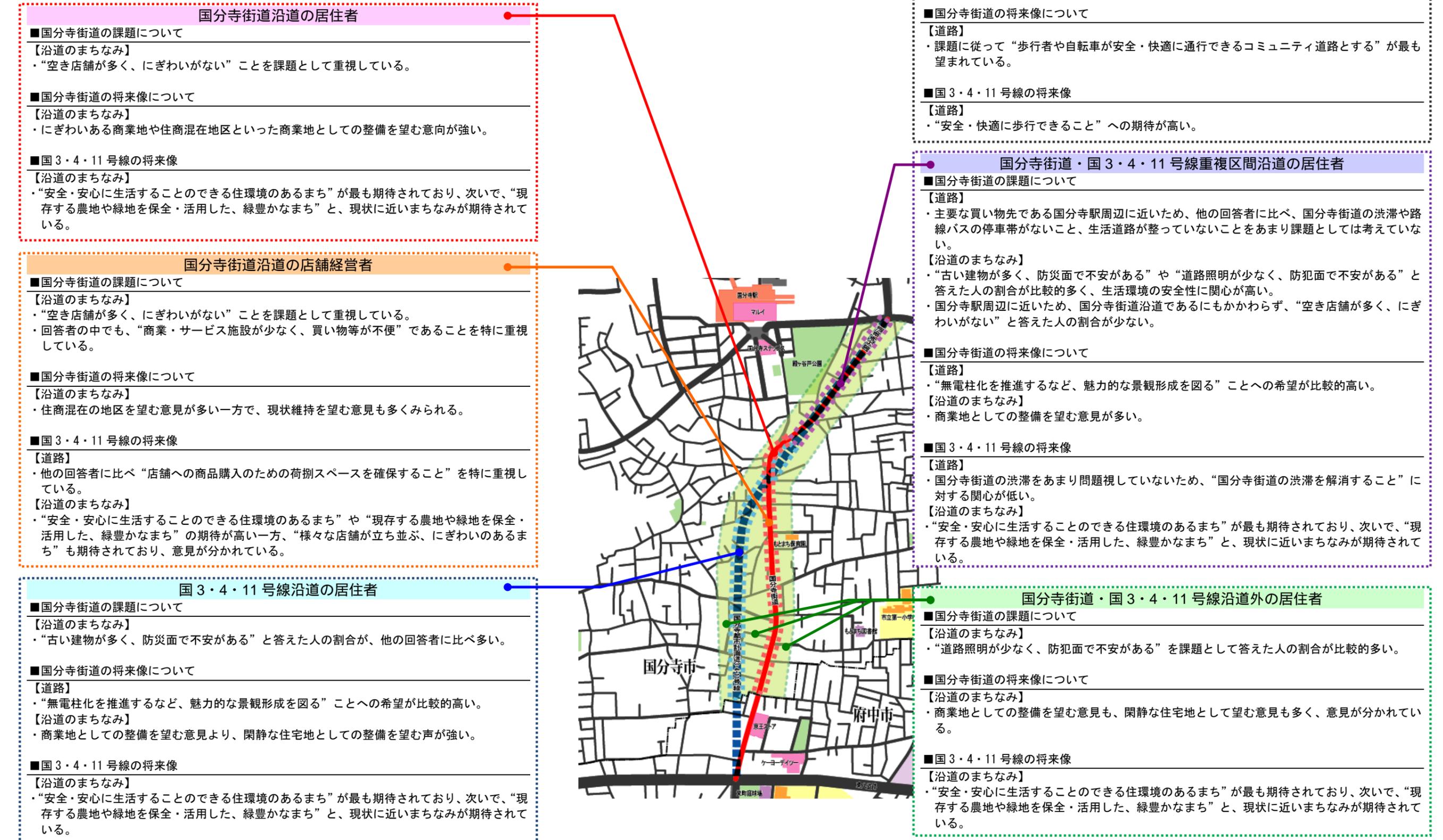


図 5-88 回答者居住地別の国分寺街道・国3・4・11号線に関する考え方

⑥自由回答

1) 自由回答の概要

アンケートの自由記入欄の内容を各項目別に以下のように整理した。また、自由回答の内容は複数の項目を含んでいるため、整理した各項目の合計数は自由回答の数より多い。

自由記入をされた人数は 296 人*であり、アンケートの約半数に自由回答があったことになり、都市計画道路の整備計画は住民から非常に高い関心が寄せられているといえる。

国分寺街道の道路の現状については、“歩行者にとって危険である”といった回答がアンケート調査における国分寺街道の課題の調査結果同様多くみられた。道路整備やまちなみの整備に関しては、“歩行者・自転車の通行スペースを整備すべき”との回答がアンケート調査の国分寺街道や国3・4・11号線の将来像に関する回答同様多くみられた。また、“自然環境を保全すべき”等、アンケートでは多くはみられなかった回答も多かった。

国分寺街道周辺地域の課題改善、都市計画道路や沿道のまちなみ整備等を求めるご意見	
課題の改善・都市計画道路の整備等を求めるご意見	343 件
うち現状の交通の課題の改善を求めるご意見	69 件
歩行者にとって危険	33 件
交通弱者にとって危険で不便	10 件
自転車にとって危険	9 件
騒音・排気ガスが問題	5 件
渋滞が問題	4 件
その他	8 件
うち道路やまちなみの整備に関するご意見	274 件
歩行者・自転車の通行空間を整備すべき	66 件
都市計画道路を早期に整備すべき	38 件
整備にあたって自然環境を保全すべき	31 件
整備にあたって住環境を保全すべき	18 件
整備にあたって景観に配慮すべき	15 件
にぎわいを創出する施設等の整備が必要	14 件
交通規制を行うべき	10 件
国分寺街道を整備すべき	12 件
無電柱化すべき	8 件
その他	62 件

都市計画道路の整備に反対のご意見	11 件
-------------------------	-------------

その他、行政に対する要望	
・本計画の内容等を開示すべき	27 件
・都市計画に関して	13 件
・行政に関して	12 件

*2種類以上のご意見を書かれている方がいるためご意見の合計は、自由回答された人数より、意見の種類は多くなります

図 5-89 自由回答の項目別の整理

2) 居住別自由回答

南町と東元町で、自由回答の国分寺街道の課題や道路やまちなみの整備に関するの内容を居住地別に整理した。

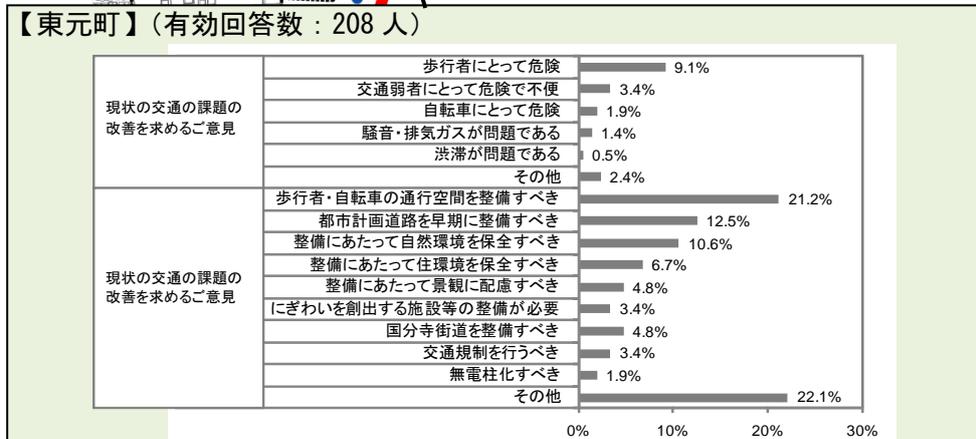
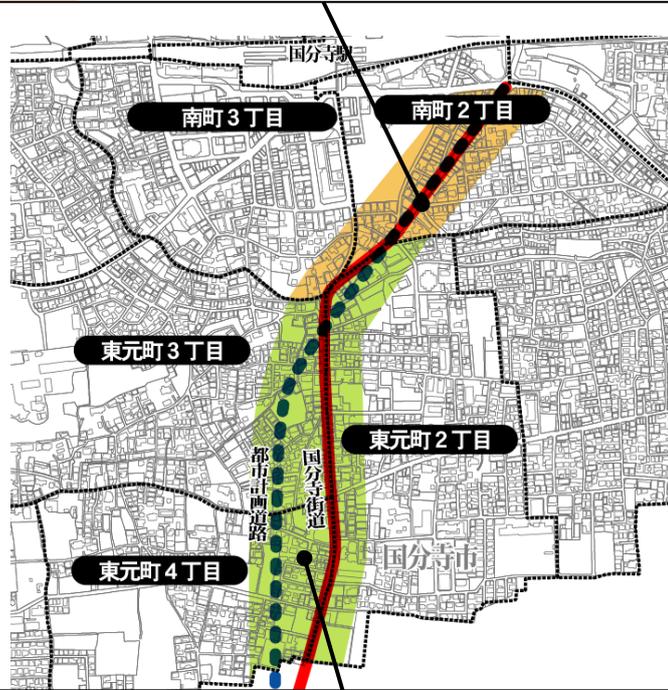
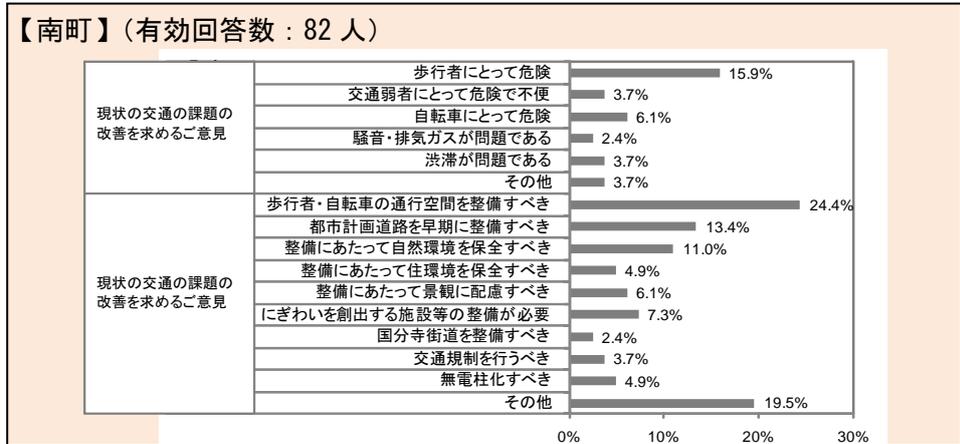


図 5-90 居住地別の自由回答

6 国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりに関する課題等の検討・整理

(1) 社会的条件調査、物的条件調査、意向調査の総括

社会的条件調査、物的条件調査、意向調査の総括にあたっては、アンケートの区分をもとにエリア区分を下図のように整理した上で行った。

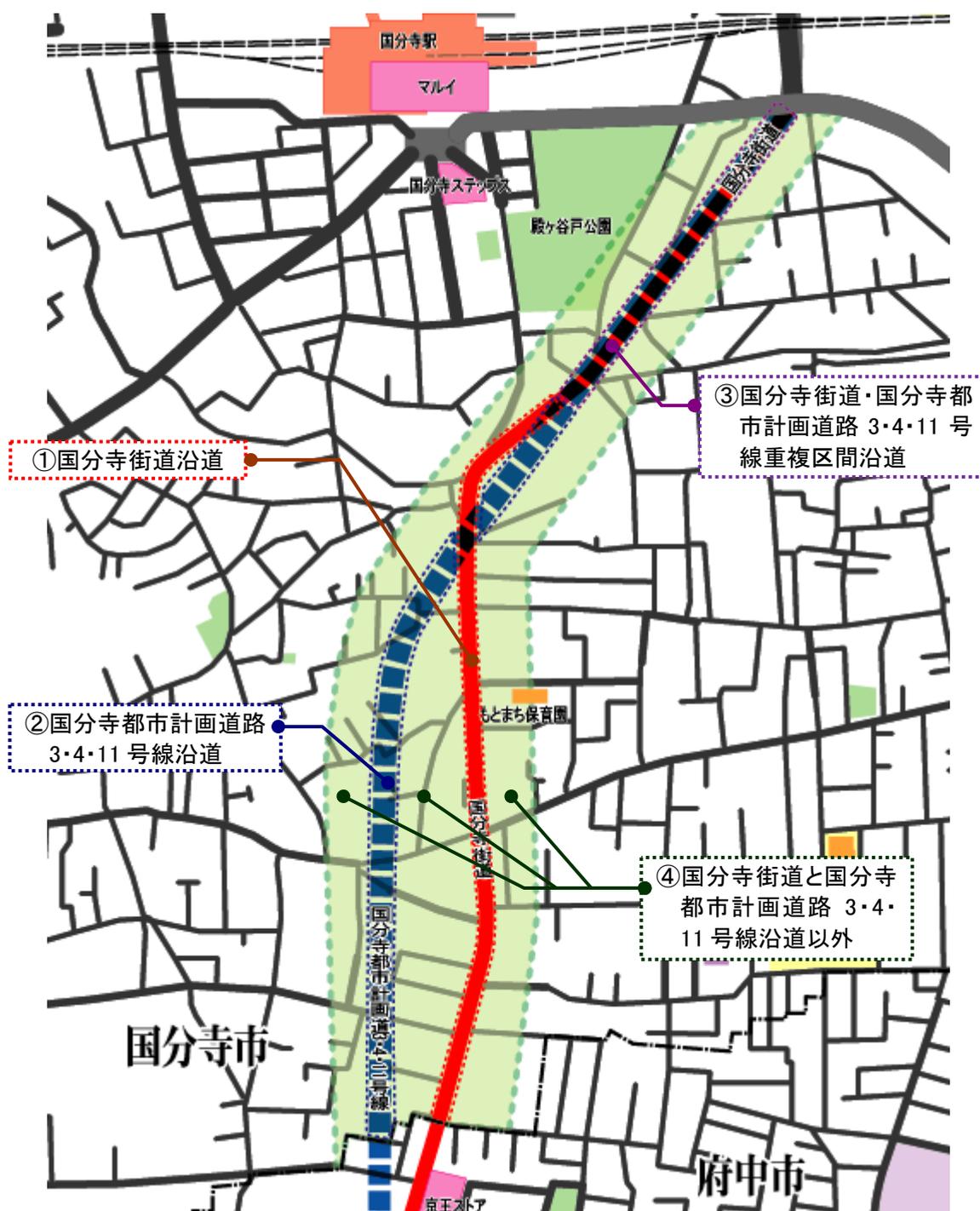


図 6-1 社会的条件調査、物的条件調査、意向調査の総括のためのエリア区分

エリア別の社会的条件調査、物的条件調査、意向調査の結果を以下に整理する。

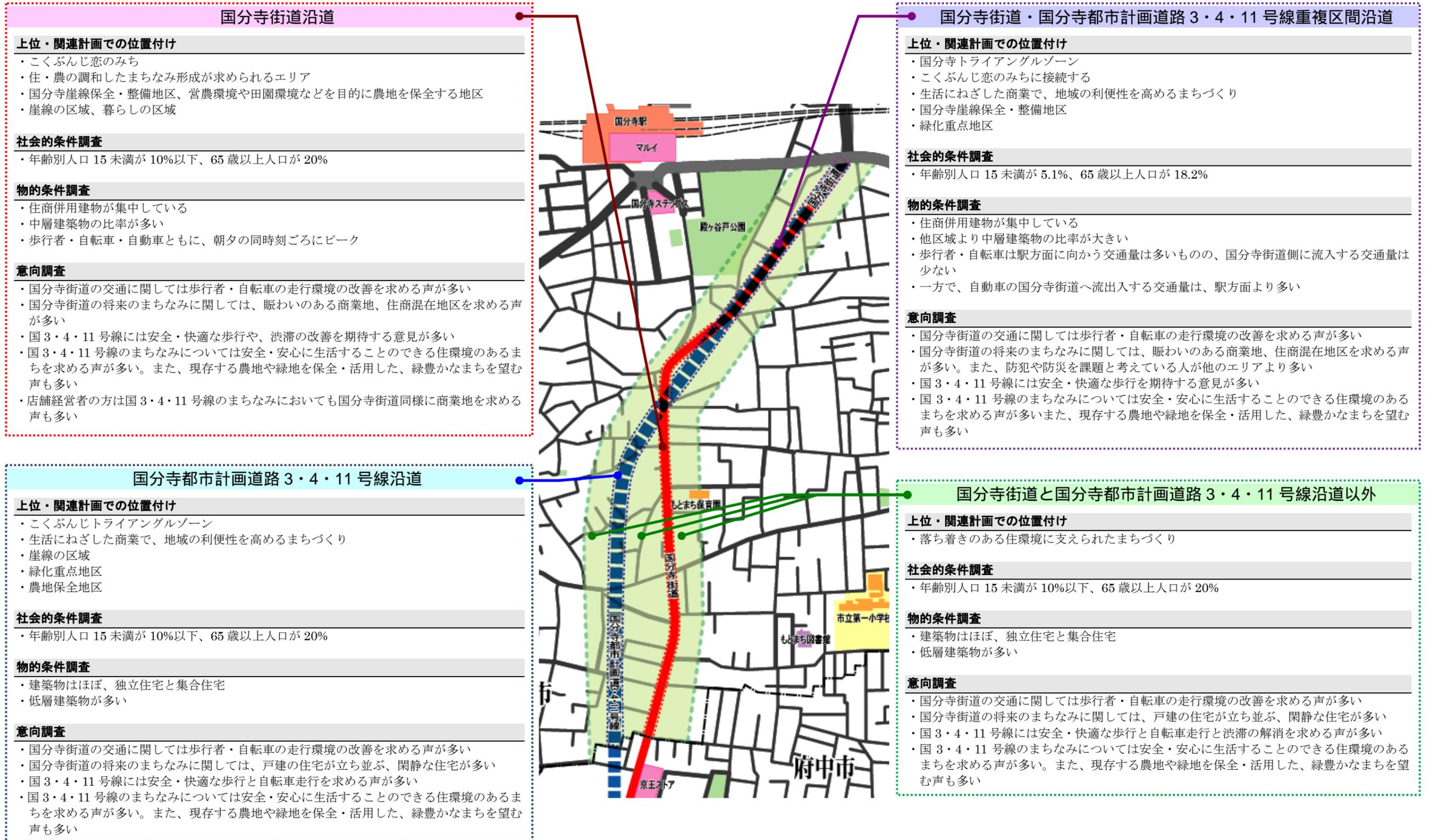


図 6-2 エリア別の社会的条件調査、物的条件調査、意向調査の結果

(2) 課題の検討・整理

①課題抽出の視点

以上までの調査を結果をもとに、国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりに関する課題の抽出を行う。

課題の抽出にあたっては、以下に示すようにまちづくりに関する課題を網羅的に把握するため、「交通環境」、「住環境」、「景観」、「地域活性化」の観点からそれぞれ整理するものとする。

表 6-1 課題抽出の視点

課題抽出の視点	内容
交通環境	国分寺街道、国分寺都市計画道路3・4・11号線の別に歩行者・自転車利用者の安全性・快適性に関する課題を整理する。 また、国分寺街道は、朝・夕に交通渋滞が見られることから、その要因を念頭に、交通の円滑化に関する課題についても整理する。
住環境	市民の安全・安心な生活環境を維持する観点から、当該地域の防災・防犯に関する課題を整理する。なお、対策は道路沿道地域と、その背後地で異なるため、区分して整理する。 また、当該地域は緑豊かな地域であり、住民もこの環境の維持を望んでいる。このため、快適性の観点からも住環境に関する課題を整理する。
自然的・歴史的景観	当該地域は、国分寺崖線に代表されるように、緑が多く残る地域である一方、歴史性も深い地域である。 このため、自然的・歴史的景観を保全・育成していくための課題について整理するものとする。
まちづくり	当該地域は、国分寺駅に近接する地域ではあるが、近年では商店街に空き店舗も見られ、商店街の衰退が懸念される。 このため、国分寺駅周辺地区との関連性を念頭に置きつつ、まちづくりのあり方に関する課題について整理する。

②地域全域を対象とした課題

1) 交通環境に関する課題

現状の国分寺街道には、従来より十分な歩道が確保されていないため、“歩行者・自転車利用者の安全性の確保”が強く求められている。

また、近年においては、健康ブームを背景に自転車利用者が増加する傾向があるほか、関東地域一円では、東日本大震災に伴う公共交通の麻痺により、多くの帰宅困難者が発生し、震災時の交通手段の確保の観点からも自転車利用は、今後も増加するものと考えられ、都市計画道路の整備、国分寺街道の整備にあたっては、各道路の歩道空間の確保に加え、自転車走行空間の確保も重要である。

このため、国分寺街道、国分寺都市計画道路 3・4・11 号線での歩行空間の確保、自転車走行空間の確保にあたっては、各道路が担うべき役割を考慮した上での検討が必要である。

国分寺都市計画道路 3・4・11 号線においては、国分寺街道がこれまで担ってきた自動車交通を代替する路線として位置づけ、多くの自動車交通を担う前提のもと、安全な歩行空間、自転車走行空間を確保するため、歩車分離を前提に、ゆとりある歩行空間の確保、自転車走行空間の確保を図っていくことが必要である。

国分寺街道においては、これまで担ってきた自動車交通の多くが国分寺都市計画道路 3・4・11 号線に代替されるため、歩行者・自転車優先の道路構造を目指した、検討を行っていくことが必要である。

なお、自転車走行空間の確保にあたっては、平成 23 年 10 月 25 日に「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」（警察庁丙交企発第 85 号等）を発出し、自転車に関する総合対策を推進しているほか、国土交通省においても「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」が安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会より提言されていることを踏まえ、各道路の交通処理上の役割を念頭に据えながら検討を行うことが必要である。



▲歩道での歩行者通行帯と自転車走行帯の区分例



▲警視庁発表の自転車ナビマーク

2) 住環境に関する課題

国分寺街道周辺地域は、従来からの木造住宅が密集する地域である。平成 18 年度の都市計画基礎調査によると独立住宅、及び住商併用住宅を併せると地域における建築物棟数の約 70%を占めている。

これらの住宅は、建替えなどの新陳代謝はあるものの昔ながらの住宅も多く、庭や生垣などがあり、緑豊かな落ち着いた住環境を形成している。



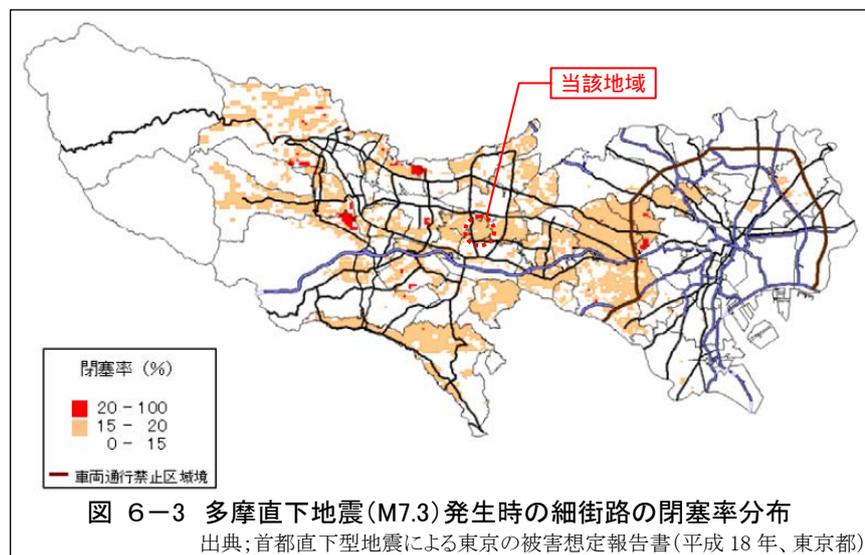
▲国分寺街道沿線地域の住宅地

こうした特色を有する住宅地は、国分寺市の特徴でもあり、都市計画マスタープランの地域別構想でも国分寺都市計画道路 3・4・11 号線沿線地域は、『落ち着いたある住環境エリア；住・農が調和したまちなみ形成が求められるエリア』としている。さらに、地域住民のまちづくりへの意向も、国分寺街道を沿道を除いては、“安全・安心に生活することのできる住環境のあるまち”、“現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまち”と現状に近いまちなみ形成が求められている。

このため、国分寺都市計画道路 3・4・11 号線整備後の街並みについても、現存する緑（農地、庭、生垣等）を適切に保全し、現状の景観を維持していくことが必要である。

但し、木造住宅が密集する当該地域は、震災による火災への不安も残るものと考えられる。東京都による「首都直下型地震による東京の被害想定報告書（平成 18 年）」では、多摩直下

型地震が発生した際の細街路の閉塞率が 15～20%となっている地域が、当該地区のほぼ全域に広がっている。国分寺都市計画道路 3・4・11 号線沿線地域では、都市計画道路の整備に併せた沿道建築物の耐震化・不燃化を推進することで延焼



防止機能を向上させることができ、沿道住民の理解と協力を得ながら安全な住環境整備を行っていくことも必要である。

また、防犯面でも課題が残る。国分寺街道から一本中に入ると見通しの利かない細街路が入組んでいるほか、街路灯の整備も十分ではないため、地域住民は、防犯の観点からも問題意識を有しており、国分寺都市計画道路 3・4・11 号線の整備、国分寺街道の再整備を通じて、夜間でも安心して通行することのできる環境を創出していくことが必要である。

3) 自然的・歴史的景観に関する課題

国分寺街道周辺地域は、武蔵野の自然の地形、すなわち段丘の崖にできた谷を利用した「回遊式林泉庭園」がある。この庭園は、文化財保護法（第2条）により芸術上又は観賞上価値の高い日本庭園として、都指定名勝に指定されている。また、一級河川野川が当該地域のほぼ中央を東西に流れ、その周辺には緑豊かな散策道なども整備され、多くの人々に親しまれている。

こうした、自然景観や歴史資源は、生垣や庭のある閑静な住宅地とあいまって、良好な住環境を形成している。

このため、国分寺都市計画道路3・4・11号線の整備、国分寺街道の再整備にあたっては、地域の特徴である歴史的・自然的景観を生かし、各路線の将来における沿道利用特性を考慮した緑の配置を行っていくことが必要である。

特に、国分寺都市計画道路3・4・11号線においては、沿道地域住民が緑豊かな街の形成を望んでおり、現存する農地や緑地と調和した整備を行っていくことが必要である。



▲殿ヶ谷戸公園



▲閑静な住宅地

4) まちづくりに関する課題

現在の国分寺街道周辺地域は、国分寺街道沿道には商業施設が立地しているものの、その後背地は独立住宅・集合住宅の立地に特化した純粋な住宅地となっている。

しかし、国分寺街道沿道の商業施設には、空き店舗も数多く見られるようになっており、一部は集合住宅に建て変わるなど、土地利用の転換も進みつつある、商店街としての賑わいは、低下する傾向にあるものと考えられる。

こうした現状を反映するかのよう、地域住民のまちづくりへの意向も、国分寺街道沿道では、沿道住民・后背地の住民ともににぎわいのある商業地への再生を望み、国分寺都市計画道路3・4・11号線沿線、その周辺地域では、現状の緑豊かな閑静な住宅地の形成を望んでいる。

以上をふまえ、国分寺街道沿線地域、及び国分寺街道と国分寺都市計画道路3・4・11号線の重複区間を除く地域では、現状の緑豊かな閑静な住宅地が維持していくことが必要である。

特に国分寺都市計画道路3・4・11号線沿道では、都市計画道路の整備をきっかけに商業施



▲国分寺街道沿道の商店街

設の立地が進み、住宅と商業施設の混在化が進み、住民の意向とは異なるまちなみが形成される可能性があるため、周辺の良い住環境を阻害することのないよう土地利用規制を図っていく必要がある。

一方、国分寺街道沿道地域、及び国分寺街道と国分寺都市計画道路3・4・11号線の重複区間沿道地域では、賑わいのある商業地の再生を図っていく必要がある。但し、重複区間においては、賑わい創出に対する意向がやや低いこと、国分寺駅に近いことを念頭に置きつつ、土地の高度利用と住商複合の土地利用を推進していくことも必要であるものと考えられる。

②課題の整理・検討におけるエリアの区分

国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりに関する課題を詳細に整理するために、課題の整理、検討を行うエリアを以下のように区分した。



図 6-4 課題の整理・検討におけるエリアの区分

③エリア別の課題整理

1) エリアA

<p>交通環境</p>	<p>●国分寺駅周辺市街へのアクセス道路の一部として、安全・快適な歩行者・自転車の交通の確保を図る必要がある。</p> <p><対策例></p> <p>①歩行者と自転車利用者、両者の安全な通行路を確保するため、ゆとりある歩道空間の確保と、歩行者通行帯と自転車通行帯の分離(都へ要請)</p> <p>②国土交通省・警察庁による自転車通行帯の整備の考え方を踏まえた自転車通行帯の整備(都へ要請)</p> <p>●市東部の幹線道路として、円滑な交通流動の創出を図る必要がある。</p> <p><対策例></p> <p>①円滑な自動車交通の流動確保、バス停での乗降時における安全確保のためのバス停車帯、バス停の整備(都へ要請)</p> <p>②主要交差点における右折車線の確保による渋滞抑制(都へ要請)</p>
<p>住環境</p>	<p>【国分寺街道と国3・4・11号線の沿道】</p> <p>●沿道住民が安全・安心に暮らせる防災性・防犯性の高い沿道空間の形成が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①沿道建築物の中高層化による延焼遮断帯の形成</p> <p>②街路灯(防犯灯)の整備、電線類の地中化(都へ要請)</p> <p>●国分寺駅へのアクセス道路にふさわしい質の高い住環境、周辺環境と調和した緑豊かな住環境の形成</p> <p><対策例></p> <p>①壁面後退の促進によるゆとりある沿道景観の創出と、建物前面への緑の配置によるうるおいある景観形成を実現する地区計画指定の検討</p> <p>【国分寺街道と国3・4・11号線の後背地】</p> <p>●沿道住民が安心して暮らせる防犯性の高い住環境の形成が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①街路灯(防犯灯)の整備</p> <p>②沿道建築物の更新に併せた背後地における道路幅員の確保</p>
<p>自然的・歴史的景観</p>	<p>【国分寺街道と国3・4・11号線の沿道】</p> <p>●緑豊かな周辺環境との調和、緑の骨格軸の形成、歴史的景観の演出を図るための景観形成が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①季節感のある街路樹の植栽。但し、自転車利用の安全確保のため、高木植栽を中心とする。(都へ要請)</p> <p>②殿ヶ谷戸公園に近接する道路にふさわしい街路灯デザインの適用と、歩道の美装化</p> <p>【国分寺街道と国3・4・11号線の後背地】</p> <p>●緑の保全、野川の活用による緑豊かな景観の保全に努めていくことが必要である</p> <p><対策例></p> <p>①野川の護岸改修と沿線の緑道化、周辺散策道との接続による緑のネットワークの形成</p> <p>②農地の適正な保全と、生垣や庭などの民地内緑の保全・創出</p>
<p>まちづくり</p>	<p>【国分寺街道と国3・4・11号線の沿道】</p> <p>●国分寺駅に近いことを念頭に置いた、土地の高度利用と住商複合の利便性の高いまちづくりを推進していくことが必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①低層階を商業施設、中高層階を住居とした沿道建築物の中高層化を促進する地域地区の指定</p>

2) エリアB

<p>交通環境</p>	<p>●国分寺都市計画道路3・4・11号線への主たる交通機能の代替を踏まえ、安全にショッピングのできる交通環境の創出を図ることが必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①商店への商品搬入など、荷捌きを考慮した自動車の時間帯流入規制の実施</p> <p>②交通弱者の交通手段確保を目指し、国分寺市地域バス「ぶんバス」等の公共交通のみを通行可とするトランジットモール化</p> <p>●快適にショッピングのできる歩行者系を重視した道路整備の推進が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①歩車共存道路への再整備</p> 
<p>住環境</p>	<p>●沿道住民が安心・便利して暮らせる住環境の形成が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①街路灯(防犯灯)の整備</p> <p>②空き店舗への生活利便施設のテナント誘致</p>
<p>自然的・歴史的景観</p>	<p>【国分寺街道の沿道】</p> <p>●商店街の魅力・賑わいの演出を図るための景観形成が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①季節感のある街路樹の植栽。</p> <p>②プランターの設置と、商店会や地域住民による管理の実施(アダプト制度の活用)</p> <p>②街路灯デザインの適用と、歩道・車道的美装化</p> <p>【国分寺街道の後背地】</p> <p>●緑の保全による緑豊かな景観の保全に努めていくことが必要である</p> <p><対策例></p> <p>①農地の適正な保全と、生垣や庭などの民地内緑の保全・創出</p>
<p>まちづくり</p>	<p>【国分寺街道の沿道】</p> <p>●商店街の賑わいを持続させる地域主体のまちづくりを推進していくことが必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①商店会のNPO法人化を通じた都市再生整備法人への指定と、エリアマネジメントの展開による自立した商店街の形成支援</p> <p>※エリアマネジメントの活動例</p> <p>A; 空き店舗の管理と、空き店舗を活用したテナント誘致と運営(チャレンジショップなど)</p> <p>B; 道路空間での収益事業の実施(フラッグバナー広告、サポーター花壇、イベント誘致、オープンカフェ、露店誘致など)</p>   <p>②都市利便増進協定の活用による国分寺街道(道路空間)での、商店会による収益事業の実施による持続性の高い商店街の形成</p>

3) エリアC

<p>交通環境</p>	<p>●国分寺駅周辺市街へのアクセス道路の一部として、安全・快適な歩行者・自転車の交通の確保を図る必要がある。</p> <p><対策例></p> <p>①歩行者と自転車利用者、両者の安全な通行路を確保するため、ゆとりある歩道空間の確保と、歩行者通行帯と自転車通行帯の分離(都へ要請)</p> <p>②国土交通省・警察庁による自転車通行帯の整備の考え方を踏まえた自転車通行帯の整備(都へ要請)</p> <p>●市東部の幹線道路として、円滑な交通流動の創出を図る必要がある。</p> <p><対策例></p> <p>①円滑な自動車交通の流動確保、バス停での乗降時における安全確保のためのバス停車帯、バス停の整備(都へ要請)</p> <p>②主要交差点における右折車線の確保による渋滞抑制(都へ要請)</p>
<p>住環境</p>	<p>【国3・4・11号線の沿道】</p> <p>●沿道住民が安全・安心に暮らせる防災性・防犯性の高い沿道空間の形成が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①高木を中心とした延焼遮断帯の形成、住宅の建替えに伴う不燃化建築物への転換の促進</p> <p>②街路灯(防犯灯)の整備、電線類の地中化(都へ要請)</p> <p>●現在の緑豊かな住環境、周辺環境と調和した住環境の形成</p> <p><対策例></p> <p>①建物高さ規制、建物用途規制(地区計画等)による現在の住環境の保全</p> <p>【国3・4・11号線の後背地】</p> <p>●沿道住民が安心して暮らせる防犯性の高い住環境の形成が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①街路灯(防犯灯)の整備</p> <p>②都市計画道路の整備に併せた背後地の一体的街区再編成による住区内道路の幅員確保</p>
<p>自然的・歴史的景観</p>	<p>【国3・4・11号線の沿道】</p> <p>●緑豊かな周辺環境との調和、緑の骨格軸の形成、歴史的景観の演出を図るための景観形成が必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①季節感のある街路樹の植栽。但し、自転車利用の安全確保のため、高木植栽を中心とする。(都へ要請)</p> <p>②「こくぶんじ恋のみち」に接続する道路にふさわしい街路灯デザインの適用と、歩道的美装化、サインの充実</p> <p>【国3・4・11号線の後背地】</p> <p>●緑の保全による緑豊かな景観の保全に努めていくことが必要である</p> <p><対策例></p> <p>①農地の適正な保全と、生垣や庭などの民地内緑の保全・創出</p>
<p>まちづくり</p>	<p>【国3・4・11号線の沿道】</p> <p>●現在の緑豊かな住環境の維持を図っていくことが必要である。</p> <p><対策例></p> <p>①建物高さ規制、建物用途規制(地区計画等)による沿道の建築規制の実施を検討</p>

参考資料

- 国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりに関するアンケート調査調査票
- 国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりに関するアンケート調査の結果報告

国分寺都市計画道路3・4・11号線周辺まちづくりに 関するアンケート調査

■アンケート調査へのご協力をお願い■

日頃から国分寺市のまちづくり行政に対して、ご理解、ご協力をいただきありがとうございます。

現在、国分寺市では国分寺都市計画道路3・4・11号線の整備に合わせた、周辺地域の一体的なまちづくりについて検討しております。

このアンケート調査は、国分寺都市計画道路3・4・11号線と周辺地域の一体的なまちづくりの方向性についての検討を行うために、周辺地域にお住まい、又は建物・土地の所有者の方々に、地域の現状の課題や今後のまちづくりについての考えをお伺いするものです。

お忙しい中誠に恐縮ですが、ご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

平成二十四年一月 国分寺市長 星野信夫

■アンケートにお答えいただく前にお読み下さい■

- ①封筒には、この調査票のほか、返信用封筒が入っています。
- ②返信は、同封の『返信用封筒』に入れて、ご返送ください。**切手は必要ありません。**
- ③平成24年1月23日(月)までに、お近くの郵便ポストにご投函ください。
- ④お答えいただいた内容は、個人が特定できないかたちで統計的に処理し、集計・分析を行います。本調査の目的外で使用することはありません。

■調査について■

【調査主体】国分寺市都市建設部都市計画課

【連絡先】国分寺市都市建設部都市計画課

TEL 042-325-0111(455)

国分寺都市計画道路 3・4・11 号線外の概要

国分寺市都市マスタープランでは、国分寺都市計画道路 3・4・11 号線（以下、国 3・4・11 号線）は、市の中心市街地における重要な南北軸となる主要幹線道路としての整備を進め、その一方で野川以南の国分寺街道は、ショッピングモール化を推進していくこととしています。

また、東京都と 28 市町で共同の検討組織を設け、平成 18 年度に策定した「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」では、国 3・4・11 号線のうち、国分寺市南町 2 丁目から府中市の東八道路までの区間が「優先整備路線」として位置づけられました。今後東京都により、設計・測量・地元説明などを経て整備が進められる予定です。



1 国3・4・11号線について

あなたは、前のページに示す都市計画道路についてご存知でしたか？（ は1つ）

- 1 具体的内容を理解している
- 2 聞いたことがあるが、具体的内容は知らない
- 3 聞いたことがない

2 国分寺街道について

国分寺街道の現状についてどのようにお考えですか？。それぞれの項目で、あなたのお考えにあてはまる番号に“ ”をつけてください。

1.思う 2.どちらでもない 3.思わない

- | | | | |
|--------------------------------|---|---|---|
| (A) 歩道がない区間が多く、危険である | 1 | 2 | 3 |
| (B) 自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である | 1 | 2 | 3 |
| (C) 路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない | 1 | 2 | 3 |
| (D) 朝・夕の交通量が多く、渋滞している | 1 | 2 | 3 |
| (E) 国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である | 1 | 2 | 3 |

現在の国分寺街道の沿道のまちなみについて、どのようにお考えですか？。それぞれの項目で、あなたのお考えにあてはまる番号に“ ”をつけてください。

1.思う 2.どちらでもない 3.思わない

- | | | | |
|---------------------------|---|---|---|
| (A) 古い建物が多く、防災面で不安がある | 1 | 2 | 3 |
| (B) 道路照明が少なく、防犯面で不安がある | 1 | 2 | 3 |
| (C) 建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い | 1 | 2 | 3 |
| (D) 空き店舗が多く、にぎわいが無い | 1 | 2 | 3 |
| (E) 商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便 | 1 | 2 | 3 |

道路整備後、国分寺街道の将来像はどうあるべきと考えますか？（ は1つ）

- 1 現状のままでよい
- 2 歩行者や自転車が安全・快適に通行できるコミュニティ道路^{*1}とする
- 3 大型車の通行を規制し、歩道を設置する
- 4 緑豊かな通りとするため、街路樹を整備する
- 5 無電柱化を推進するなど、魅力的な景観形成を図る
- 6 その他（ ）

※1 コミュニティ道路；自動車の通行を主な目的としない道路のことをいいます。歩行者の安全性や快適性を考慮した歩車共存道路です。

道路整備後、国分寺街道沿道のまちなみの将来像はどうあるべきと考えますか？（ は1つ）

- 1 現状のままでよい
- 2 様々な店舗が立ち並ぶ、にぎわいのある商業地
- 3 商業施設や業務施設が立ち並ぶ、活力のある商業・業務地
- 4 商業施設やマンションが立ち並ぶ、住商混在の地区
- 5 住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区
- 6 戸建の住宅が立ち並ぶ、閑静な住宅地
- 7 その他（ ）

3 国3・4・11号線について

国3・4・11号線は、幅員16mの道路としてされる予定です。下の写真は、国3・4・11号線と同じ幅員をもつ道路の写真です。

以降の設問については、写真のような規模の道路が整備されることを想定してお答えください。



国3・4・11号線に期待することについてお答えください。（あてはまるもの全て）

- 1 国分寺街道の渋滞を軽減すること
- 2 駅へのアクセスがしやすくなること
- 3 災害時、有効に活用できること
- 4 安全・快適に歩行できること
- 5 自転車が安全・快適に通行できること
- 6 緑豊かな通りとすること
- 7 無電柱化の推進など、魅力的な景観形成を図ること
- 8 店舗への商品搬入のための荷捌スペースを確保すること
- 9 その他（ ）

道路整備後の国3・4・11号線沿道のまちなみの将来像はどうあるべきと考えますか？（ は1つ）

- | | |
|---|----------------------------|
| 1 | 安全・安心に生活することのできる住環境のあるまち |
| 2 | 現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまち |
| 3 | 様々な店舗が立ち並び、にぎわいのあるまち |
| 4 | 商業施設や事務所ビルが立ち並び活力あるまち |
| 5 | 地震に強い建築物・避難場所が確保された災害に強いまち |
| 6 | 住宅・店舗・事務所・工場が混在するまち |
| 7 | その他（ ） |

4 日常の行動について

国分寺街道の利用頻度についてお答えください。

- | | | | | | |
|---|------|---|----------------|---|--------|
| 1 | ほぼ毎日 | 2 | 週に3・4回 | 3 | 週に1・2回 |
| 4 | 月に数回 | 5 | ほとんど利用しない（→④へ） | | |

国分寺街道を利用するときの主な交通手段についてお答えください。

- | | | | | | |
|---|----|---|------|---|--------|
| 1 | 徒歩 | 2 | 自転車 | 3 | 自家用車 |
| 4 | バス | 5 | タクシー | 6 | その他（ ） |

国分寺街道を利用するときの主な行動目的についてお答えください。

- | | | | | | |
|---|-------|---|--------|---|----|
| 1 | 通勤・通学 | 2 | 買い物 | 3 | 通院 |
| 4 | 仕事 | 5 | その他（ ） | | |

日常的な買い物（食料品等）先についてお答えください。

- | | |
|---|----------------------------|
| 1 | 国分寺駅周辺の店舗で買い物する |
| 2 | 国分寺街道沿いの京王ストアで買い物する |
| 3 | 国分寺街道沿いの商店(京王ストアを除く)で買い物する |
| 4 | 1～3以外の市内で買い物する（具体的に ） |
| 5 | 市外で買い物をする（具体的に ） |

5 あなたご自身とご家族について

あなたご自身の性別についてお答えください。

- | | |
|------|------|
| 1 男性 | 2 女性 |
|------|------|

あなたご自身の年齢についてお答えください。

- | | | |
|----------|---------|---------|
| 1 20 歳以下 | 2 20 歳代 | 3 30 歳代 |
| 4 40 歳代 | 5 50 歳代 | 6 60 歳代 |
| 7 60 歳以上 | | |

世帯構成についてお答えください。

- | | |
|----------------|-----------------|
| 1 単身世帯 | 2 ご夫婦のみ |
| 3 二世帯世帯（夫婦と子供） | 4 二世帯世帯（夫婦とその親） |
| 5 三世帯世帯 | 6 その他 |

お住まいはどちらですか？（ は1つ）

- | | | |
|----------|----------|----------|
| 1 南町二丁目 | 2 南町三丁目 | 3 東元町二丁目 |
| 4 東元町三丁目 | 5 東元町四丁目 | 6 その他（ ） |

現在、土地・建物をどのように所有されていますか？（ は1つ）

- | |
|------------------------|
| 1 土地と建物を所有している |
| 2 土地だけを所有している |
| 3 建物を所有している |
| 4 土地及び建物を所有せず、借家・借地である |

【前の設問 で“ 1 ”～“ 3 ”と回答された方に伺います。】

所有されている土地・建物をどのように利用されていますか？（あてはまるもの全て）

- | |
|----------------------------|
| 1 農地として利用している |
| 2 農地以外に（資材置場・駐車場等）に利用している |
| 3 土地を人に貸している |
| 4 建物を所有し、自宅として居住している |
| 5 建物を所有し、店舗・事業所として利用している |
| 6 建物を所有し、賃貸住宅・貸店舗・事務所としている |

6 国分寺街道周辺地域のまちづくりについてのご意見

国分寺街道、国3・4・11号線周辺のまちづくりについてご意見がございましたら、下記にご記入ください。

以上でアンケート調査は終了です。ご協力ありがとうございました。

国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりに 関するアンケート調査の結果報告

国分寺街道周辺にお住まいの皆様へ

国分寺市が平成 24 年 1 月に実施しました、『国分寺都市計画道路 3・4・11 号線周辺まちづくりに関するアンケート調査』にご協力いただき、誠にありがとうございました。このたび、調査結果のとりまとめを行いましたので皆様に概要のご報告をさせていただきます。

調査概要

■ 調査対象

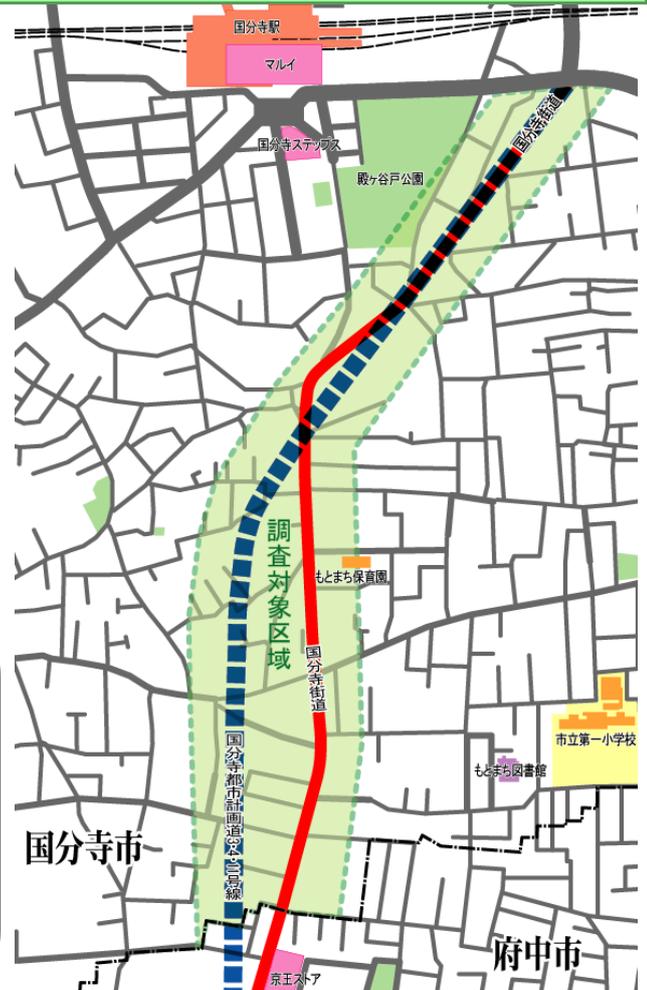
- ・ 調査対象区域（国 3・4・11 号線及び国分寺街道から約 50m 圏内）の居住者と土地建物所有者
- ・ 国分寺街道沿道の店舗経営者

■ 調査実施期間

平成 24 年 1 月 11 日～平成 24 年 1 月 23 日

■ 回収率

	合計	居住者	店舗 経営者	土地・建物 所有者
配布数	1,642	1,572	60	10
回収数	606	568	37	1
回収率	36.9%	36.1%	61.7%	10.0%



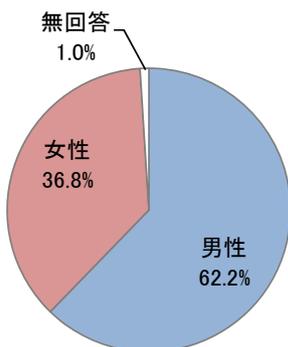
国分寺都市計画道路 3・4・11 号線外について

国分寺都市計画道路 3・4・11 号線外（以下、国 3・4・11 号線）は南北道路の整備が大きな課題になっている市及び東京都内において、東京都による整備が計画されている路線です。

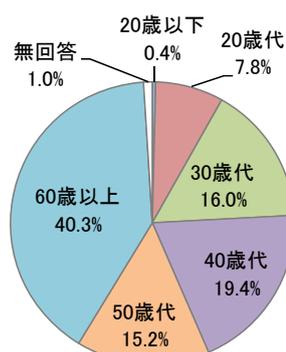
平成 18 年度に策定された「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」において、国分寺市南町 2 丁目から府中市の東八道路までの区間を「優先整備路線」として位置づけています。

回答者の属性

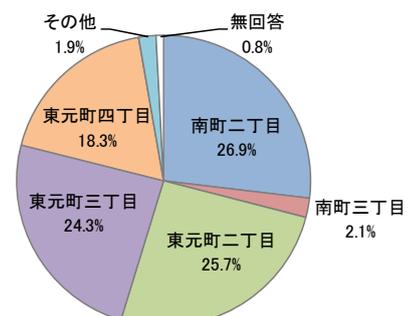
■ 性別



■ 年齢



■ 住所

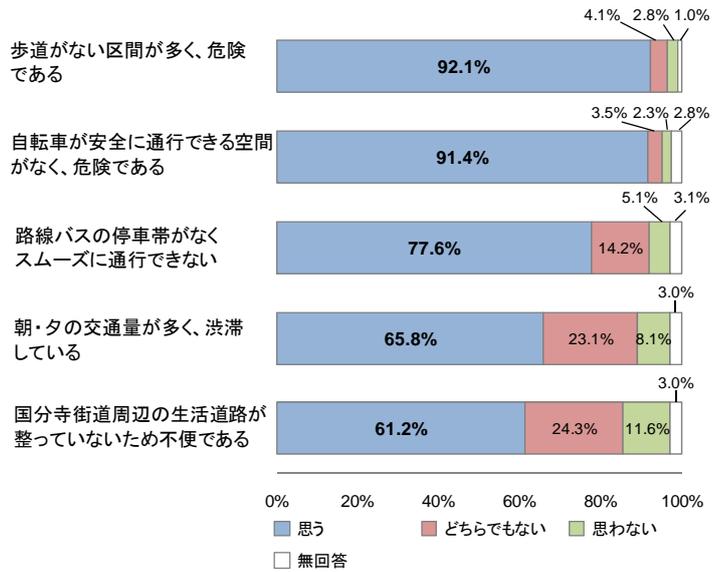


※グラフの数値は実際の数値の小数点 2 ケタ目を四捨五入して表示していますので、合計が 100%にならない場合もあります。

現状の国分寺街道の課題

■ 交通の課題について

○5つの項目全てで、60%以上の方が課題として認識していることが分かります。中でも、“歩道がない区間が多く、危険である”と“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”については90%以上の方が課題として認識していることが分かります。

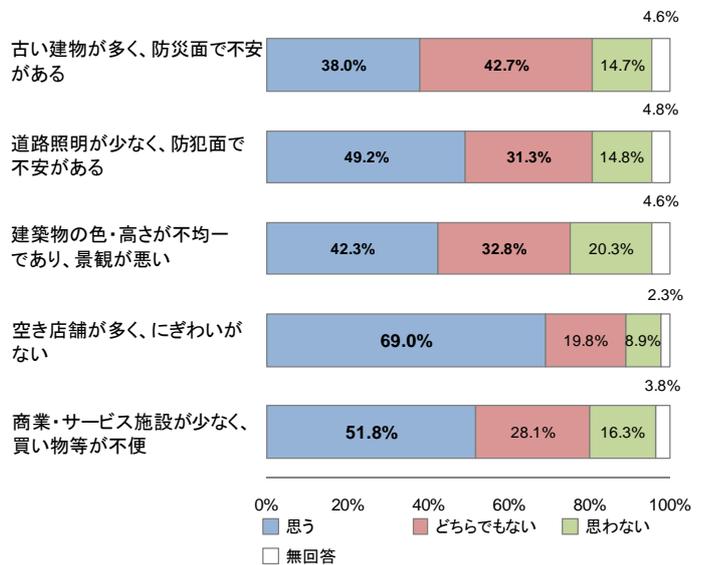


(有効回答数：606)

■ まちなみの課題について

○“空き店舗が多く、にぎわいが無い”と“商業・サービス施設が少なく、買い物等が不便”の2項目は50%以上の方が課題として認識していることが分かります。

○“古い建物が多く防災面で不安がある”と、“道路照明が少なく、防犯面で不安がある”と“建築物の色・高さが不均一であり、景観が悪い”についても30%以上と、課題として一定の認識を得ています。

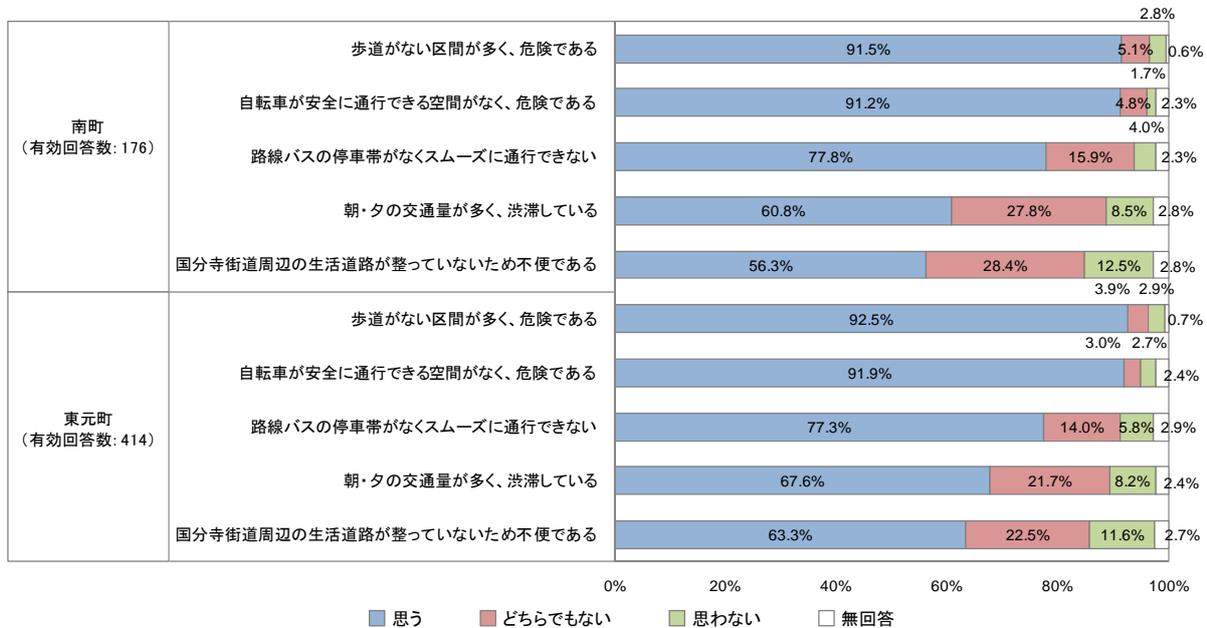


(有効回答数：606)

住所別の国分寺街道の課題

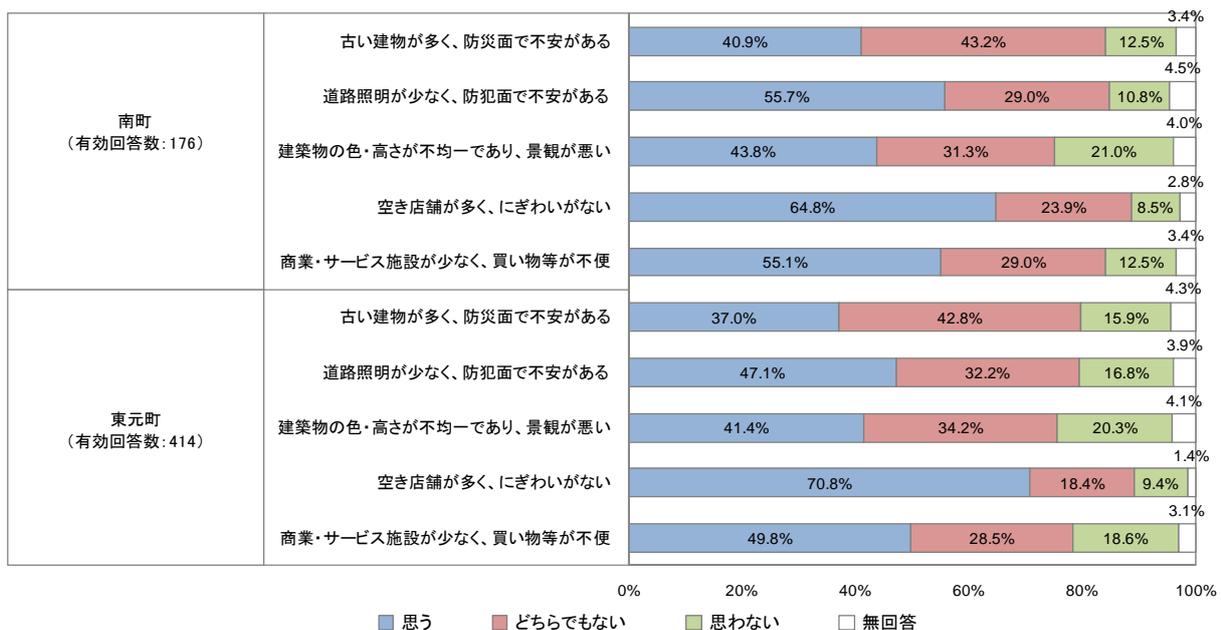
■ 住所別の交通の課題について

○町別では、“歩道がない区間が多く、危険である”、“自転車が安全に通行できる空間がなく、危険である”、“路線バスの停車帯がなくスムーズに通行できない”は課題であると答えた人の割合が「南町」と「東元町」ともに同程度であるのに対して、“朝・夕の交通量が多く、渋滞している”と“国分寺街道周辺の生活道路が整っていないため不便である”については「東元町」の方が若干多いといえます。



■ 住所別のまちなみの課題について

○「南町」と「東元町」ともに、“空き店舗が多く、にぎわいが無い”と考えている人が多く、その割合は「東元町」の方が若干多いといえます。



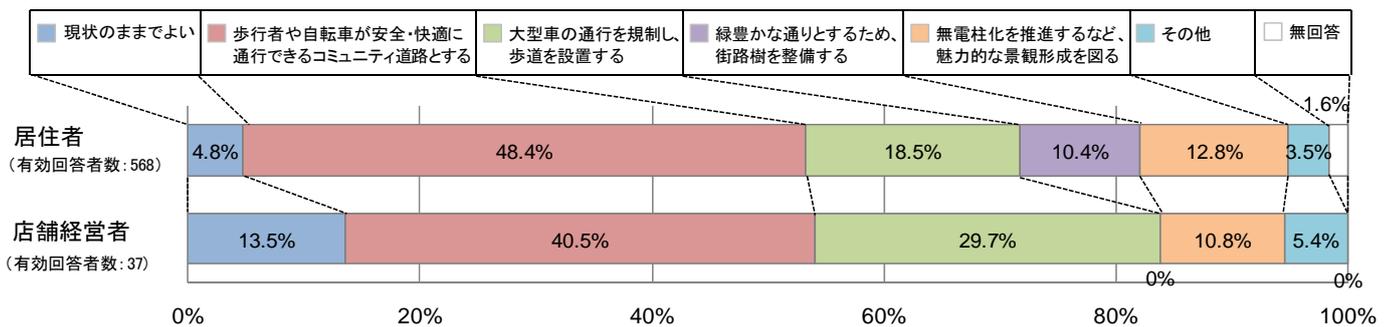
※グラフの数値は実際の数値の小数点2ケタ目を四捨五入して表示していますので、合計が100%にならない場合もあります。

国分寺街道の道路と沿道のまちなみの整備のあり方

■ 道路の将来像について

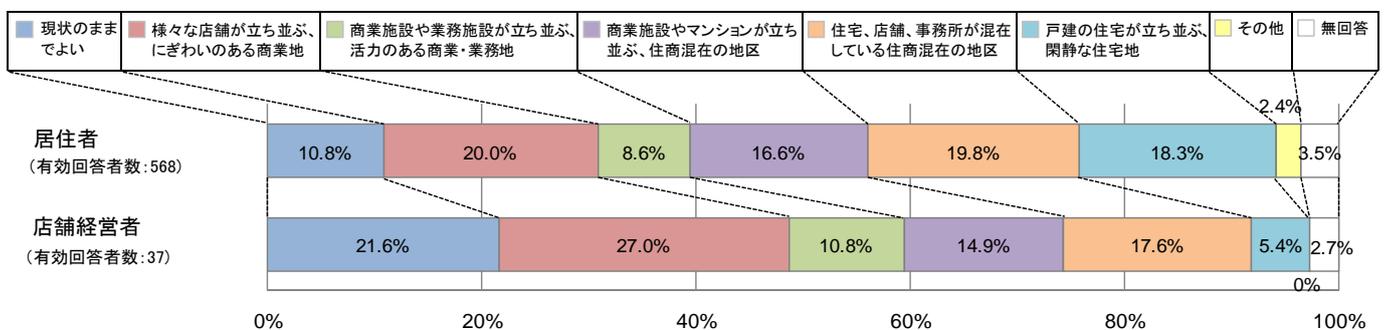
- 「居住者」、「店舗経営者」とともに“歩行者や自転車が安全・快適に通行できるコミュニティ道路とする”が最も多く、次いで“大型車の通行を規制し、歩道を設置する”が多くみられることから歩行者や自転車が安全に通行できる道路整備が国分寺街道に求められています。
- 「居住者」は、“緑豊かな通りとするため、街路樹を整備する”が10.4%であるのに対し、「店舗経営者」は0%と街路樹の整備への関心については違いがみられます。

(コミュニティ道路:自動車の通行を主な目的としない、歩行者の安全性や快適性を考慮した歩車共存道路です。)



■ 沿道のまちなみの将来像について

- 「居住者」、「店舗経営者」とともに“様々な店舗が立ち並び、にぎわいのある商業地”と“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”の2項目が共通して多いといえます。
- 「居住者」は“戸建の住宅が立ち並び、閑静な住宅地”が多く、店舗経営者は“現状のままでよい”が多くみられる点が違いといえます。
- 沿道のまちなみの将来像については、「居住者」、「店舗経営者」とともに意見が分かれているといえます。

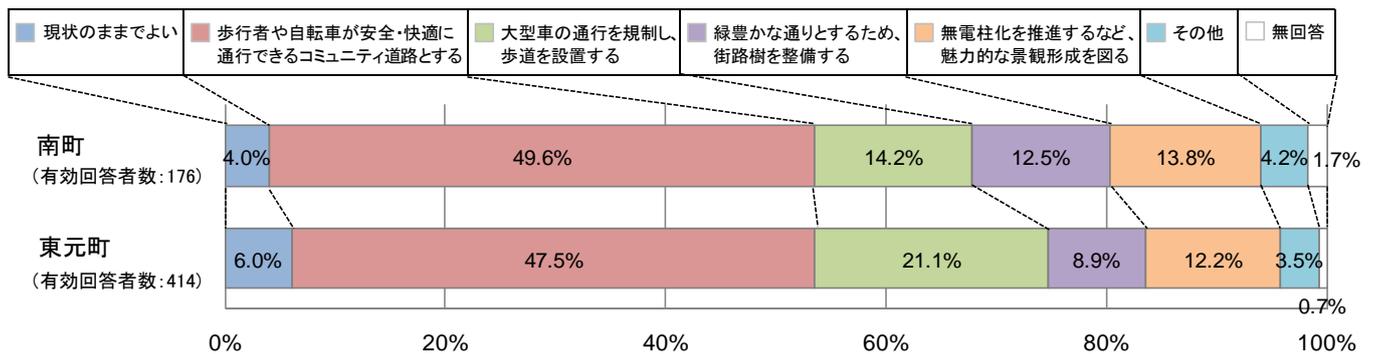


住所別の国分寺街道の道路と沿道のまちなみの整備のあり方

■ 住所別の道路の将来像について

○住所によらず“歩行者や自転車が安全・快適に通行できるコミュニティ道路とする”が最も多くみられます。

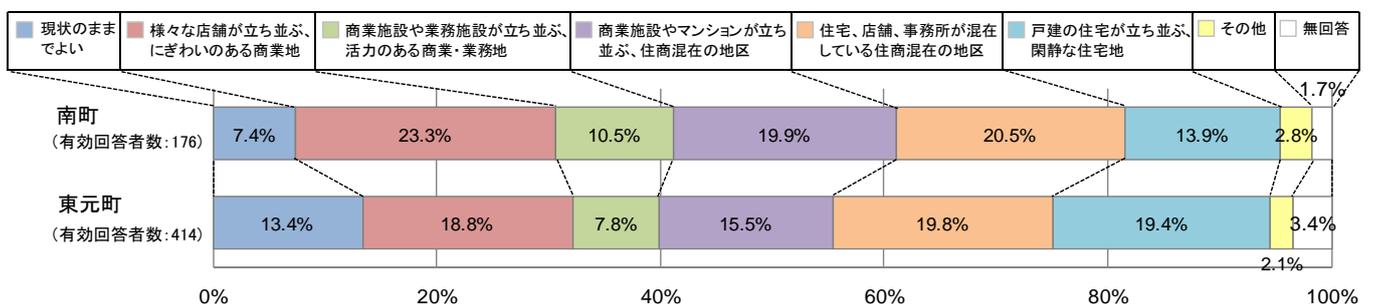
○「南町」と「東元町」では、“大型車の通行を規制し、歩道を設置する”に大きな差がみられます。「東元町」の方が高いことから、大型車による、歩行者交通への影響を国分寺街道の南側の居住者の方がより問題と感じているといえます。



■ 住所別の沿道のまちなみの将来像について

○「南町」は“様々な店舗が立ち並び、にぎわいのある商業地”、“商業施設やマンションが立ち並び、住商混在の地区”、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”が多いことから、商業地としてのまちなみを望む声が多いといえます。

○「東元町」も“様々な商業地が立ち並び、にぎわいのある商業地”、“住宅、店舗、事務所が混在している住商混在の地区”が多くみられますが、“現状のままでよい”や“戸建の住宅が立ち並び、閑静な住宅地”も「南町」に比べ多くみられます。

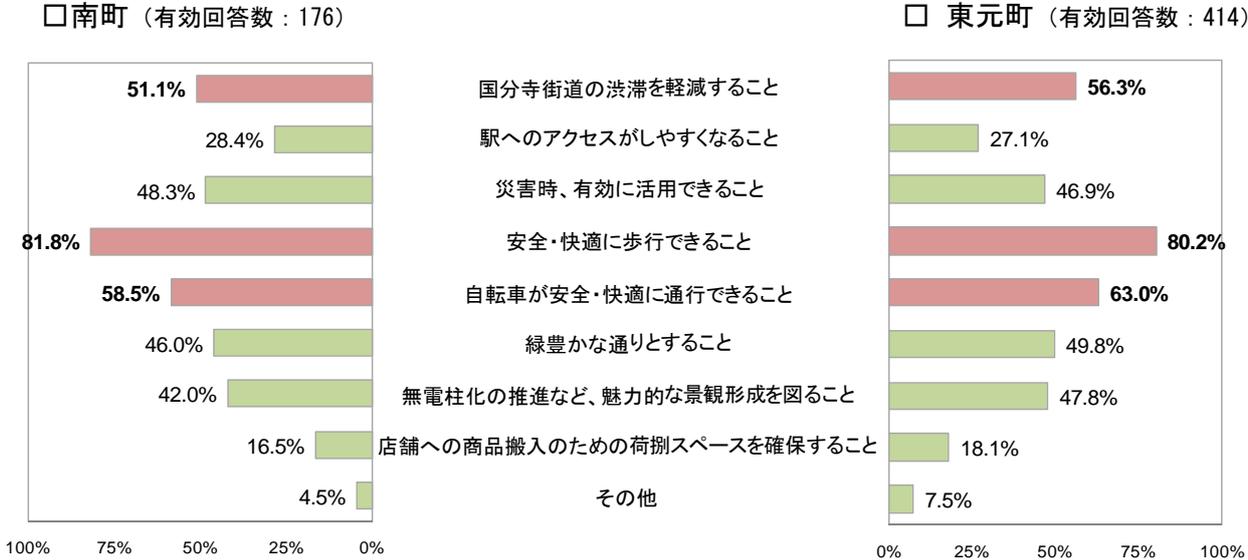


※グラフの数値は実際の数値の小数点2ケタ目を四捨五入して表示していますので、合計が100%にならない場合もあります。

住所別の国3・4・11号線の道路と沿道のまちなみの整備のあり方

■ 住所別の国3・4・11号線の道路に期待することについて

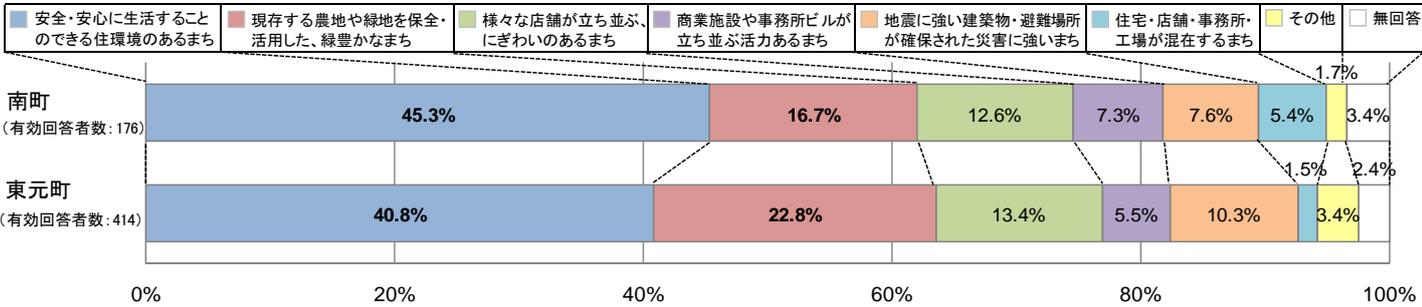
○居住地によらず“安全・快適に歩行できること”と“自転車が安全・快適に通行できること”が特に期待されています。また、“国分寺街道の渋滞を軽減すること”も半数以上と多くみられます。



■ 住所別の国3・4・11号線のまちなみの将来像について

○町別では「南町」、「東元町」ともに、“安全・安心に生活することのできる住環境のあるまち”と“現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまち”が多く、「東元町」は“現存する農地や緑地を保全・活用した、緑豊かなまち”が「南町」より多くみられます。

○このことから、国分寺街道のまちなみの将来像同様に「東元町」の居住者においては現状のまちなみに近い状態となることを望む声が多いといえます。



※グラフの数値は実際の数値の小数点2ケタ目を四捨五入して表示していますので、合計が100%にならない場合もあります。

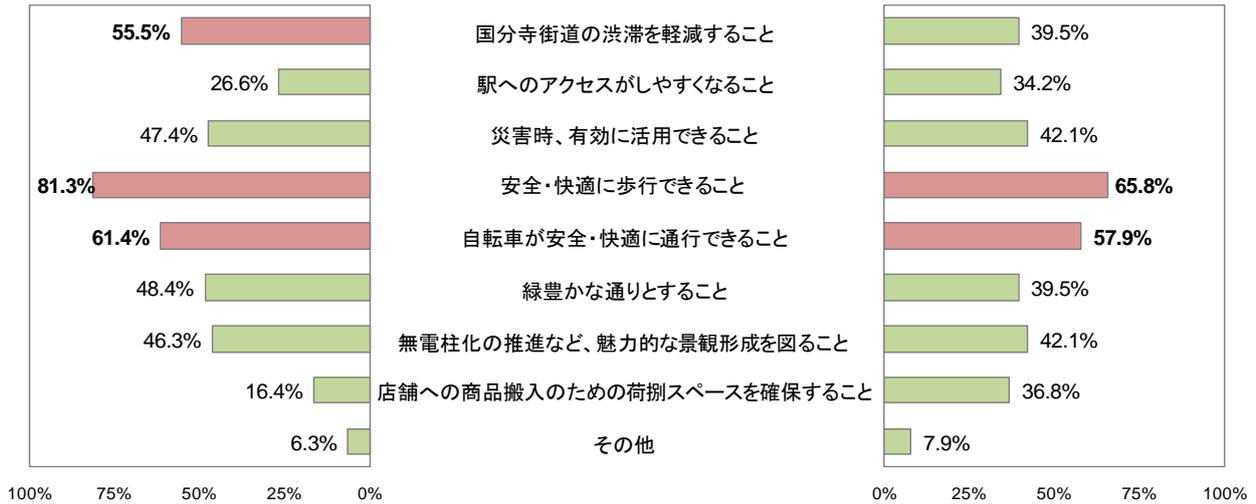
国3・4・11号線の道路と沿道のまちなみの整備のあり方

国3・4・11号線の道路に期待することについて

○現状の国分寺街道の課題と呼応するように、“安全・快適に歩行できること”と“自転車が安全・快適に通行できること”が最も多くみられます。また、居住者においては“国分寺街道の渋滞を軽減すること”も半数以上と多くみられます。

□ 居住者（有効回答数：568）

□ 店舗経営者（有効回答数：37）

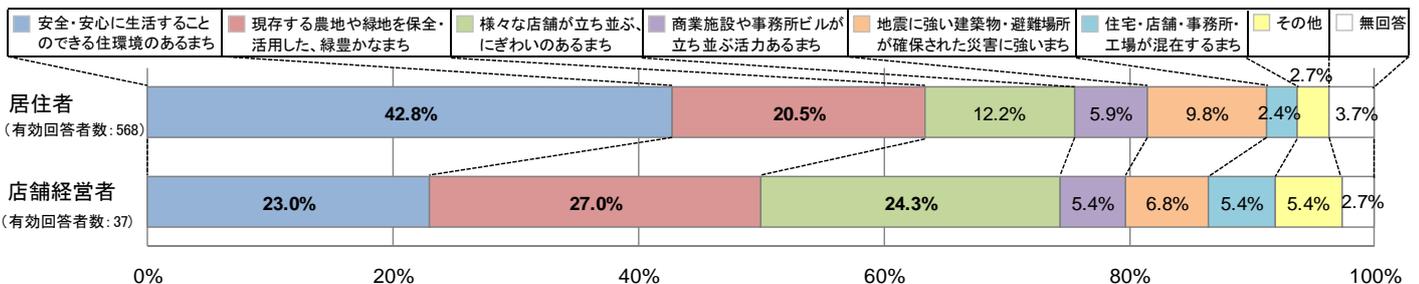


国3・4・11号線のまちなみの将来像について

○居住者においては“安全・安心に生活することのできる住環境のあるまち”が42.8%と最も多くみられます。

○店舗経営者においても、“安全・安心に生活することのできる住環境のあるまち”が23.0%と多いものの、“様々な店舗が立ち並び、にぎわいのあるまち”も24.3%と同様に多くみられます。

○“現存する農地や緑地を保全・活用した緑豊かなまち”が居住者では20.5%、店舗経営者では27.0%と共通して関心のある将来像といえます。



自由記入欄の概要

■自由記入欄に頂いたご意見の主な内容

国分寺街道周辺地域の課題改善、都市計画道路や沿道のまちなみ整備等を求めるご意見

課題の改善・都市計画道路の整備等を求めるご意見 **343 件**

うち現状の交通の課題の改善を求めるご意見 **69 件**

歩行者にとって危険	33 件
交通弱者にとって危険で不便	10 件
自転車にとって危険	9 件
騒音・排気ガスが問題	5 件
渋滞が問題	4 件
その他	8 件

うち道路やまちなみの整備に関するご意見 **274 件**

歩行者・自転車の通行空間を整備すべき	66 件
都市計画道路を早期に整備すべき	38 件
整備にあたって自然環境を保全すべき	31 件
整備にあたって住環境を保全すべき	18 件
整備にあたって景観に配慮すべき	15 件
にぎわいを創出する施設等の整備が必要	14 件
国分寺街道を整備すべき	12 件
交通規制を行うべき	10 件
無電柱化すべき	8 件
その他	62 件

都市計画道路の整備に反対のご意見

11 件

※都市計画道路の整備以外に関するご意見についても、頂いております。

■自由記入欄に頂いた主なご質問についての回答

Q：この都市計画道路事業は
誰が行うのですか？

A：道路事業は東京都が行う予定です。市は道路整備にあわせて都市計画道路と国分寺街道周辺のまちづくりを行います。

Q：いつ頃事業は着手される
のですか？

A：「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」では平成27年度までに着手すべき路線として位置付けていますが、具体的なスケジュールはまだ決まっておりません。スケジュールが決まった段階で説明会等を開催する予定です。

Q：どうしてこのアンケートを
市が行ったのですか？

A：将来の、道路整備にあわせたまちづくりの検討のための基礎資料とするために行いました。

Q：事業についてはどこに聞
けば良いですか？

A：東京都事業ですが、まずは下記にお問い合わせください。また、「都市計画道路がどこを通るのか」については市の都市計画課窓口か市HPで、都市計画図で都市計画道路の場所をご確認いただけます。

お問い合わせ先

【連絡先】国分寺市都市建設部都市計画課
TEL 042-325-0111(内線：455)

※アンケート調査報告書の詳細につきましては、都市計画課窓口やホームページ等で閲覧できます。
(HPアドレス：<http://www.city.kokubunji.tokyo.jp/>)