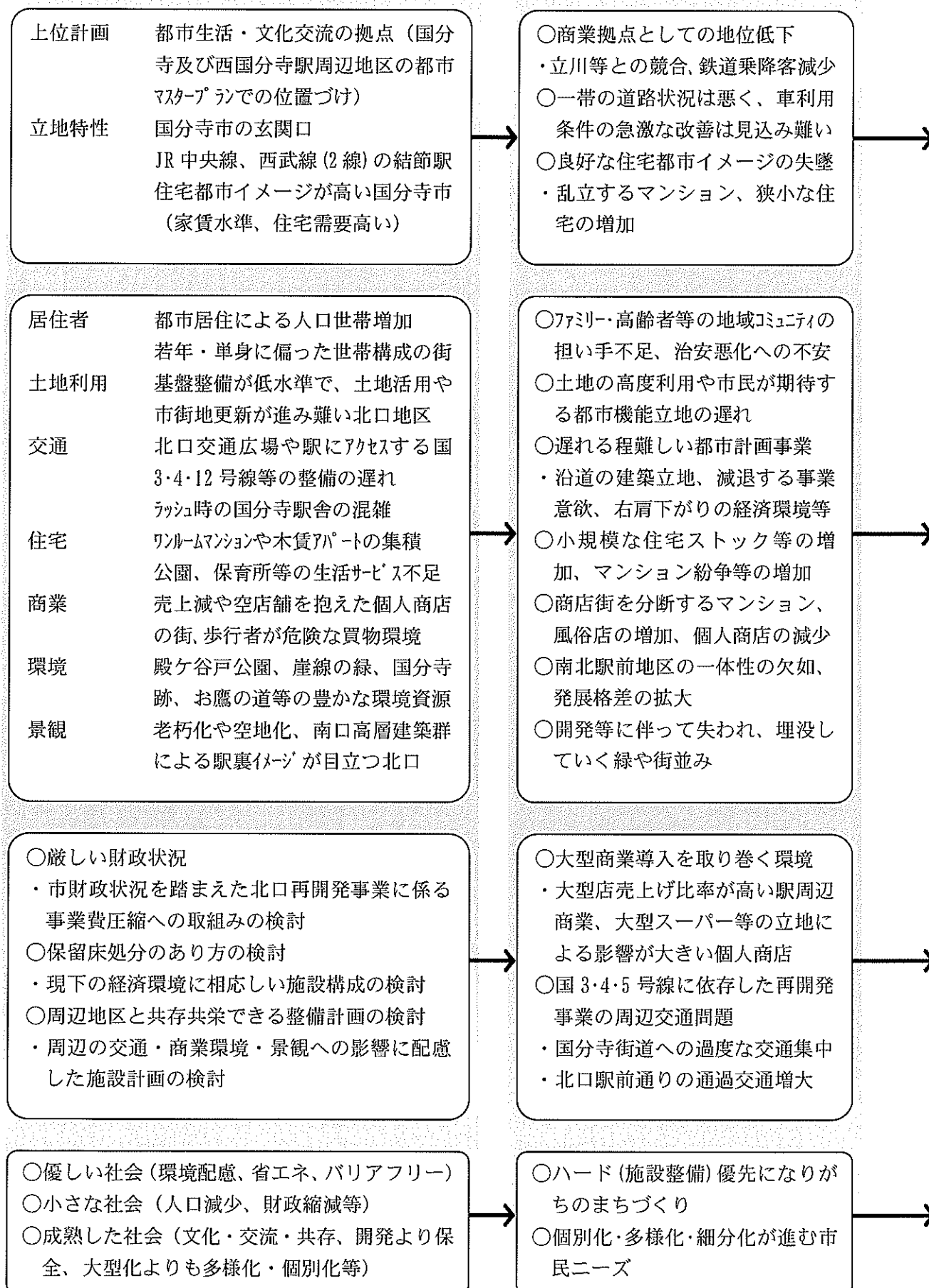


3. まちづくり方針の策定

(1) 全体方針

地域の現状

配慮すべき問題・課題



まちづくりの方向性

まちづくり構想策定会議、ワークショップ、パブリックコメント等の意見を踏まえて

●国分寺市の顔となる魅力的な街

- ・立川・吉祥寺駅のような商業拠点と異なり、国分寺市の歴史文化や緑を街の魅力に活かした個性的な拠点を形成する
- ・併せてシティセールスに取組み、広域から来訪者を迎えて、地位低下が進む商業の活性化に取り組む

●都市生活・文化交流拠点に相応しい街

- ・都市マスタープランに位置づけられた都市生活・文化交流拠点として、働く、買う、集う、遊ぶ、学ぶ、住む等、幅広い市民ニーズに応えられる都市機能の拡充に努める

●多世代が安心・快適に暮らせる街

- ・交通危険、治安悪化、お年寄りに不便な生活環境等を見直し、若者だけでなくファミリーや高齢者まで誰にも親しまれる街をつくる
- ・駅周辺地区に不足する防災施設等の整備により、災害に強い安全で安心なまちづくりを進める

●交通結節機能が充実した街

- ・危険で混雑する駅前交通の改善、駅前イメージの転換は中心市街地の喫緊の課題であり、街の骨格となる北口交通広場、アクセス道路(国3・4・12号線等)の早期整備に取り組む

●歩行者・自転車・バスが便利な街

- ・道路状況が悪く、自動車利用環境の大幅な改善を見込み難い国分寺駅勢圏では、徒歩・自転車・バス等の身近な交通環境の拡充を図る

●まちづくりの総合的推進

- ・まちづくりを先導する北口再開発事業の推進と併せて、民間の資金力とノウハウを活かして市街地整備や魅力ある商業空間、良質な住宅づくりを誘導し、公民連携でまちづくりを進める

■まちづくりの目標

高質で豊かな都市生活を支える

“クオリティ・ライブコア国分寺”の創生

多様化する暮らしのニーズに応える生活拠点の形成

市民が誇りと親しみを持てる都心環境の創出

街の潜在力を引き出した中心市街地の再生

■まちづくりの基本方針

都心居住を愉しめる複合市街地の誘導

良質で利便な住宅・住環境と多様な生活スタイルを愉しめるハイクオリティな生活空間が融合した街をつくる

再開発事業と連携した国3・4・12号線の整備

北口再開発を推進するために、国3・4・12号線整備との連携を図るとともに、民間主体のまちづくりの展開を誘発していく

地域密着型の商店街活性化

駅勢圏を対象とする地域密着型の既存商店街と、再開発事業により地域ニーズをしっかりと掴める商業機能を整備する

歩いて暮らせるまちづくり

都計道整備等にあわせて地区交通体系を見直し、便利でバリアフリーな歩行者優先型の交通環境の拡充・拡大を図る

緑や歴史、賑わいの顔づくり

南口では殿ヶ谷戸公園や緑や歴史を活かしたまちづくり、北口では商業中心の賑わいまちづくりを進め、個性的な都心イメージを打ち出す

■まちづくりの基本戦略

“国分寺モール”整備プロジェクトの推進

国分寺駅周辺地区の賑わい、交通体系、都市機能配置、景観形成等の基幹構造となる「国分寺モール*」整備を重点化し、官民連携で取組む

※本来の意味は遊歩道や商店街を指すが、ここでは歩行者優先型の道路と快適な歩行環境を創る沿道市街地が一体となった軸状の都市構造を呼び

STEP-1「核」の整備：国分寺北口再開発事業の早期事業化

- 自動車交通機能に加えて、歩行者・自転車交通を重視した道路・広場づくり
 - ・人に優しく快適な道路・広場をつくり、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を推進する。
 - ・乗降客の購買力を商業活性化に活かせるように、国分寺駅と中心市街地を結び付ける駅前広場とする
- 国分寺市の顔となり、多様な機能を備えた施設・空間の整備
 - ・施設建築物と道路・駅前広場等の公共空間では、市民に親しまれる街並みと美しい都市景観の創造を図るとともに、防災施設等の整備により、災害に強い安全・安心まちづくりに資する防災拠点の形成を目指す
 - ・市民ニーズに応えた多様な商業業務・公共公益施設等を導入し、時代変化にも対応できる施設づくりを進める
- 住環境水準の高い都市型住宅の整備
 - ・多世代居住を受け止めて、駅周辺に新たな賑わいを生み出す都市型住宅を供給する
 - ・斬新な都市生活像を情報発信する高質な都市型住宅を整備し、国分寺市の生活イメージをリードする

STEP-2「核から軸」への展開：交通・生活・交流の拠点となる国分寺モール整備プロジェクトの推進

■重点事業1 都市計画道路国3・4・12号線整備

- 再開発事業と連携した街路整備の推進
 - ・早期に駅前地区の立地ポテンシャルを高め、国分寺駅周辺の民間まちづくり事業を促進する
 - ・駅前へのアクセス交通を担う国3・4・12号線整備を機に、北口駅前通りでは歩行者優先による商店街再生に取り組む
- 街路と沿道市街地の一体的整備の推進
 - ・街路整備に際しては、民間主体で街区基盤の整備と市街地形成が一体的に推進されるよう誘導していく
 - ・街路空間と沿道市街地が融合した新しい国分寺を象徴する美しい街並みを形成する

■重点事業2 公園通り周辺環境整備

- 殿ヶ谷戸公園を核とする駅南口の魅力を高めるまちづくり
 - ・殿ヶ谷戸公園や崖線の豊かな緑や歴史性と調和したまちづくりに取り組み、個性的な都市環境を創造する
 - ・国分寺モールを構成する公園通りでは、人々が散策・出会い・憩いの場として楽しめる施設・空間の整備、公園・道路・河川の修景整備を進め、国分寺の新しいハイライト・スポットとする

STEP-3「軸から面」への展開：高質で豊かな都市生活のステージづくり

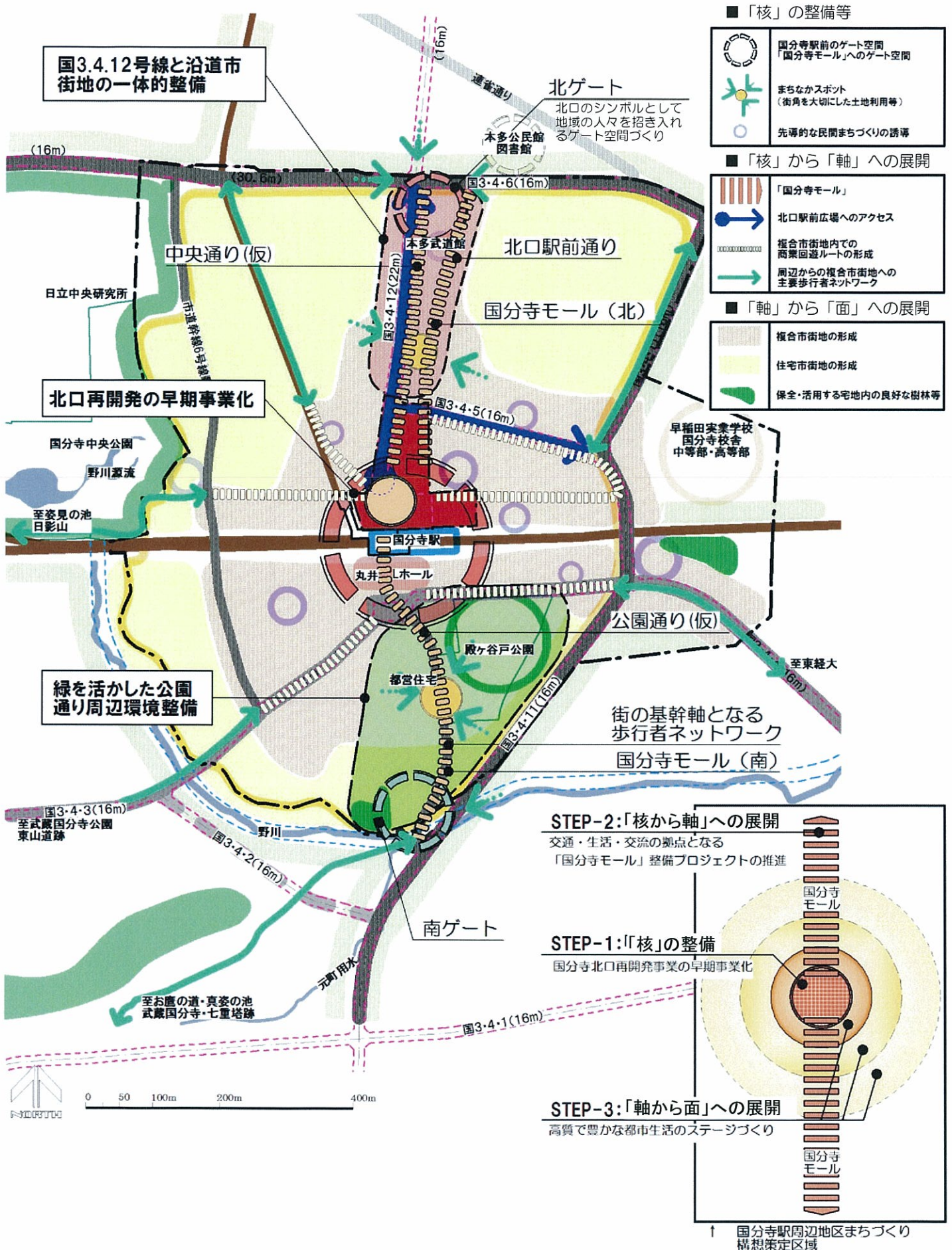
■重点施策1 商業と住宅が融和した風格ある環境共生型市街地の創造

- 活力ある都市コミュニティが息づく魅力的な中心市街地のまちづくり
 - ・商店街の賑わいづくりや環境・省エネ、バリアフリー等に配慮した歩行者等を大切にしたまちをつくる
 - ・住む、働く、買う、遊ぶ、集う、学ぶ等の様々な暮らしが調和し、楽しめる複合市街地をつくる
- 都市計画やまちづくり条例等の活用による良質な市街地環境の創造
 - ・中高層住宅の下層階を非住宅用途にしたり、セットバックによる適正な土地の高度利用等を進める
 - ・良質な都市型住宅の誘導と併せて公開空地や緑地等の整備を進め、災害に強く潤いある市街地環境を創出する

■重点施策2 低未利用地等を活用した民間都市開発の推進

- 多世代共生社会を支える良質な住宅ストックの形成
 - ・民間開発に対して、狭小住宅等の建設を抑制するとともに、単身居住に偏らない良好な住宅整備を誘導する
 - ・多様な主体による子育て支援施設等の整備により、充実した生活サービスを備えた住宅地の形成を図る
- まちづくりや市街地整備と連携した民間都市開発の誘導
 - ・低未利用地の有効利用、大規模施設の更新にあたっては、事業者等と協議調整を行い、まちづくりや市街地整備に貢献できるよう、都市計画の活用を視野に入れて民間都市開発を誘導していく

国分寺駅周辺地区まちづくり構想全体方針図



(2) 分野別まちづくり方針

1) 土地利用の方針

【基本的な考え方】

1. まちづくりを先導する土地の有効・高度利用と、駅前広場や道路等の公共的空間との一体的な整備
2. 商業と住宅が共存・融合し、活力と生活感に満ちた複合的な中心市街地づくり
3. 国3・4・12号線整備を契機とした沿道の街区及び敷地の改善と、連続的な賑わいを演出する土地利用の誘導
4. 駅や商店街に近い利便性と、緑豊かな居住環境を兼ね備えた中層主体の住宅市街地づくり

■ 土地利用方針図

2. 複合的な中心市街地の形成

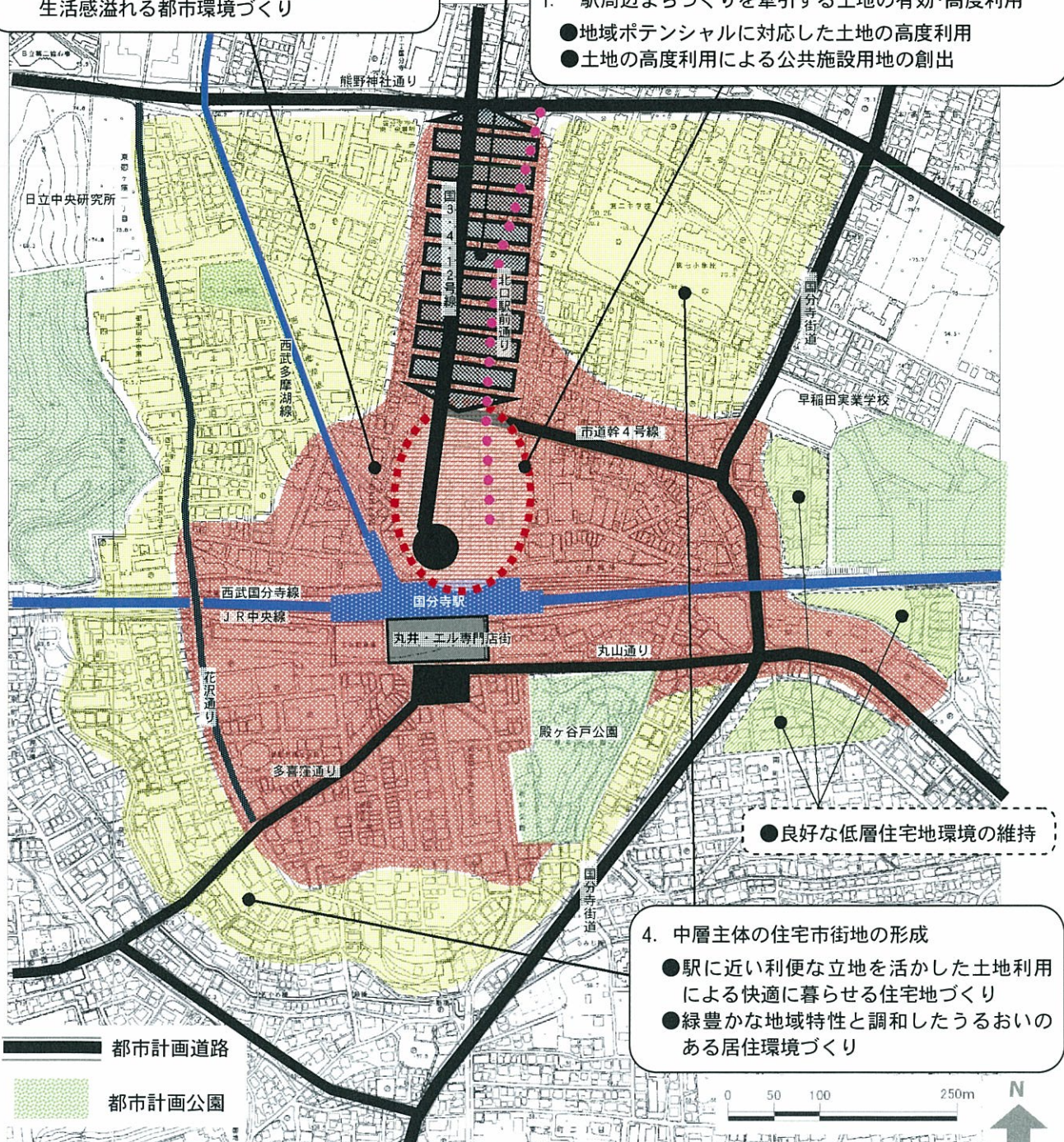
- 低層部での商業施設の連続的な配置
- 上層部での良質な都市型住宅の誘導
- 暮らしの場と店舗等の利便施設が融合した生活感溢れる都市環境づくり

3. 駅前アクセス軸と一体となった沿道市街地整備

- 沿道街区の再編整備や敷地の共同利用の促進
- 複合的土地利用の展開による賑わいある沿道空間づくり

1. 駅周辺まちづくりを牽引する土地の有効・高度利用

- 地域ポテンシャルに対応した土地の高度利用
- 土地の高度利用による公共施設用地の創出



1. 駅周辺まちづくりを牽引する土地の有効・高度利用

① 地域ポテンシャルに対応した土地の高度利用

- ・国分寺駅はJR線特別快速が停車し、また西武線2路線も接続する交通結節点となっている。
- ・1日当たりの平均乗降人員は約19万人で、多摩地域の中では、町田駅(約48万人)、吉祥寺駅(約36万人)、立川駅(約28万人)に次ぎ、また、三鷹駅(約17万人)、八王子駅(約16万人)、調布駅(約11万人)、府中駅(約8万人)を上回る。
- ・国分寺駅周辺においては、こうした高い交通ポテンシャルに相応しい土地の高度利用により、生活拠点機能の向上を図っていく。

② 土地の高度利用による公共施設用地の創出

- ・北口再開発事業は、交通機能のみならず、地域の利便性・防災性の向上、周辺のまちづくり誘導等を図るため、事業区域(約2ha)の約6割(約1.2ha)を道路、交通広場として整備する。
- ・公共施設用地の拡充を図るためには、従前宅地の約半分を公共施設用地に転換する必要があるが、事業に協力して頂く従前地権者の生活再建にも留意し、土地の有効・高度利用を図っていく。

〔近隣再開発の事例〕

武蔵小金井駅南口第1地区第一種市街地再開発事業：小金井市

- 面積：約3.4ha
- 施行者：都市機構
- 都市計画の概要(平14.9決定告示)
建築物の延べ面積＝約100,100m²
建築物の主要用途＝商業、業務、住宅、公益施設、駐車場等
- 住宅建設目標戸数
＝約200戸
(約21,000m²)
- 事業費：約329億円



※都、小金井市ホームページより

府中駅南口第三地区第一種市街地再開発事業(府中市)

- 面積：約0.97ha
- 施行者：府中駅南口第三地区市街地再開発組合
- 主な経緯：都市計画変更：平10.3、組合設立認可：平12.3、権利変換計画認可：平13.11
- 施行期間：平成11年度～17年度
- 総事業費：約277億円
- 施設計画等
：街路/5路線新設・拡幅等整備
：施設建築物/延べ面積約63,532m²、店舗(地下1階～7階)、住宅(6～28階240戸)、駐車場448台(商324台・住124台)、駐輪場1,157台(商677台、住480台)

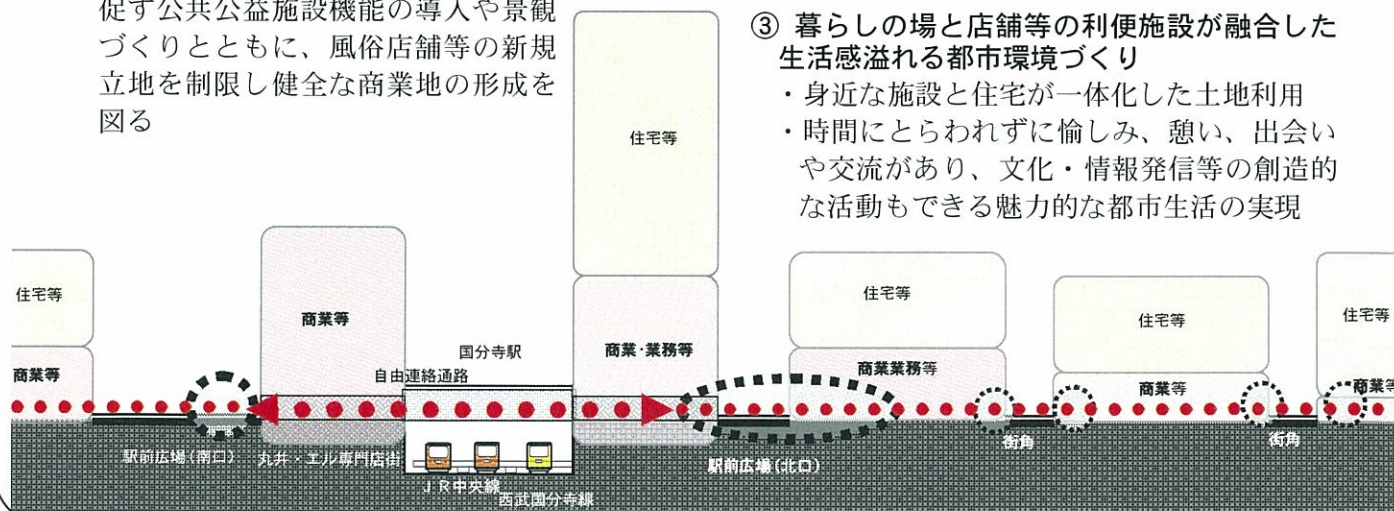


※都、府中市ホームページより

2. 複合的な中心市街地の形成

① 低層部での商業施設の連続的な配置

- ・駅と周辺を結ぶ人通りの多い道路沿いの建物低層部において、商業施設の連続的な配置を誘導し、賑わいと活力のある駅前商店街を再生
- ・国分寺の玄関口に相応しい賑わいと文化交流を促す公共公益施設機能の導入や景観づくりとともに、風俗店舗等の新規立地を制限し健全な商業地の形成を図る



② 上層部での良質な都市型住宅の誘導

- ・建物中高層階においては、旺盛な住宅需要を受け止める居住施設を配置し、駅前立地に相応しい都市型住宅としての土地利用を促進

③ 暮らしの場と店舗等の利便施設が融合した生活感溢れる都市環境づくり

- ・身近な施設と住宅が一体化した土地利用
- ・時間にとらわれずに楽しみ、憩い、出会いや交流があり、文化・情報発信等の創造的な活動もできる魅力的な都市生活の実現

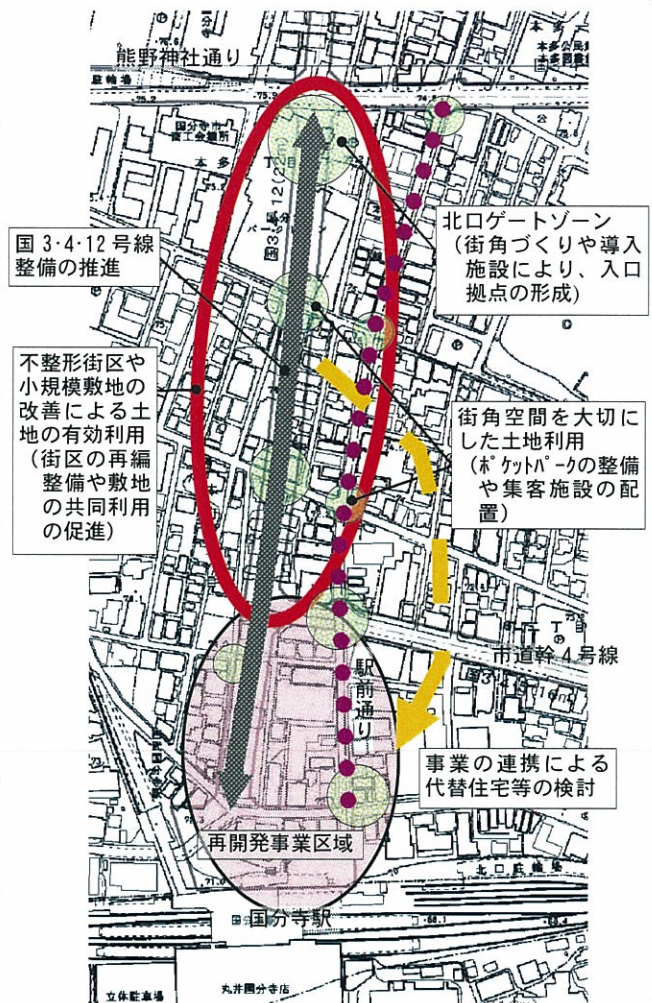
3. 駅前アクセス軸と一体となった沿道市街地の整備

① 沿道街区の再編整備や敷地の共同利用の促進

- ・都市計画道路国3・4・12号線（幅22m）は北口駅前へのアクセス交通軸として事業化を推進
- ・沿道では小規模かつ不整形な敷地・街区が多数発生するため、国3・4・12街路整備とあわせて沿道街区の再編整備に係る事業の導入を検討
- ・更に、敷地の共同化を誘導する規制緩和や民間建設事業等への支援（民間まちづくりへの助成制度の検討等）により、沿道土地利用の転換・増進を図る
- ・駅前再開発事業との連携により、街路整備に係る代替住宅等を検討

② 複合土地利用の展開による賑わいある沿道空間づくり

- ・国3・4・12や北口駅前通りに面する街区では、沿道での商業業務施設等の配置と上層階での住宅等の導入により、駅前から熊野神社通りに至る連続的な土地利用を図る
- ・交差点等の街角では、集客力のある施設導入を図るとともに、ポケットパーク整備や道路と店先が一体となった広場状空地の確保、街角を向いた商業施設等の配置を誘導
- ・特に、熊野神社通りとの交差部では、北口駅前への入口となるゲート空間づくりに努める



4. 中層主体の住宅市街地の形成

① 駅に近い立地を活かした土地利用により、便利に暮らせる住宅地づくり

- ・駅徒歩圏内で商店街に近い利便性を活かした住宅地
- ・節度ある土地の有効利用（建築物の中層化）により、道路や公園の拡充と、敷地内に広場等のオープンスペースを備えた住宅地
- ・既存の低中層住宅地との環境調和に配慮した中層共同住宅により、多様な世帯が暮らす住戸タイプを備えた住宅地

② 緑豊かな地域特性と調和したうるおいのある居住環境づくり

- ・殿ヶ谷戸庭園周辺の環境や国分寺崖線の緑に溶け込んだ緑豊かな街並みづくり
- ・既存樹木の保全はもとより、垣・さくの生垣化や敷地内緑化により、居住環境の向上を目指したうるおいある住宅地



2) 道路・歩行者空間等の整備方針

【基本的な考え方】

1. 国分寺駅周辺地区は、広域交通との結節点である国分寺駅を擁し、また、市民生活の拠点となっている地区である。このため、市内全域あるいは広域からの全方向的かつ、多様な交通手段によるアクセシビリティを強化していく。一方、地区内では、歩行者・自転車を優先するまちづくりを基本とし、通過交通の抑制や交通流の整序化により、安全で快適な交通環境を実現する。
2. 国分寺駅周辺地区は、駅を中心とする同心円状の市街地構成を基本として、秩序ある市街地の形成を図ることが望まれている。また、にぎわいある商店街通り、落ち着きある住宅地、風格ある大通りなど、沿道と一体となった道路空間の形成も重要である。道路・歩行者空間等の整備にあたっては、こうした市街地形成を誘導する役割にも留意する。
3. 駅の周辺は特に交通の集中が著しいが、交通施設の整備が遅れている。市民生活の安全性・利便性・快適性の向上を図るため、駅前広場及びこれを中心とする道路・歩行者空間等の整備を早期に実現する。
4. 交通施設の整備にあたっては、美しい街並み景観の形成に資するとともに、バリアフリー化の推進を図るものとする（→「環境・景観まちづくりの方針」、「バリアフリー整備の方針」の項参照）。

1. 自動車交通の計画的受けとめと適正な管理

① 自動車交通を受けとめる放射環状型の骨格道路網体系の形成

- ・国分寺駅周辺地区全体を取り囲む外環状道路、中心市街地を取り囲む内環状道路の2つの環状道路と、駅を中心とする放射状道路で骨格道路網体系を形成する。このため北側では放射状の国3・4・12号線、南口側では環状の国3・4・11号線等の整備を推進する。

② 地区内の区画道路の改良と交通流の整序化

- ・地区内の区画道路は、隅切り改良等を進め、地区内交通の円滑性の向上を図る。また、適宜、一方通行化等を行い、通過交通の侵入を抑制するとともに、歩行者・自転車交通の安全性を高めていく。
- ・なお、地区内の主要な区画道路網の形成に際しては、まちづくり条例に定める「国分寺駅周辺の道路」を北口再開発事業の効果的推進と駅周辺の良好なまちづくりの誘導・整備に資する道路ネットワークとなるように幅員構成とともに見直すこととする。

2. 歩行者・自転車を優先するまちづくりの推進

① 駅を中心とする放射状の歩行者・自転車ネットワークの形成

- ・歩行者・自転車交通は、駅及び駅周辺への集中が著しい。このため、駅を中心とする放射状の歩行者・自転車ネットワークを位置づけ整備を促進する。特に、国3・4・12号線は歩行者・自転車交通の軸として位置づけ、広幅員の歩道を持つ道路として整備する。

② 中心市街地の回遊性を高める歩行者・自転車ネットワークの整備

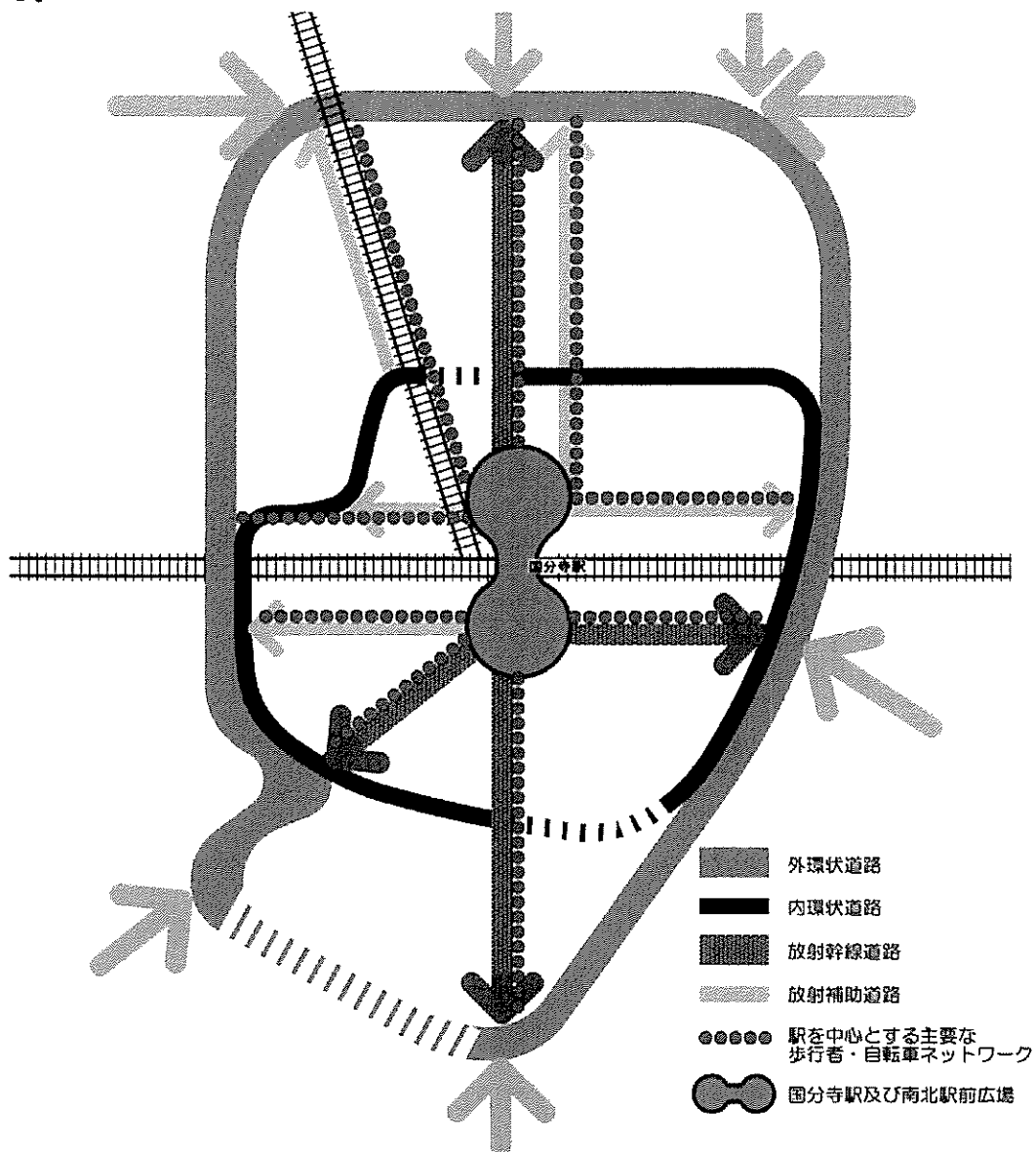
- ・中心市街地は面的に商業施設が立地している。中心市街地内の歩行者・自転車ネットワークの整備により、徒歩自転車交通の回遊性を高め、商業活性化を支援していく。

③ 北口駅前通りのショッピングモール化

- ・北口駅前通りは市内最大の商店街通りであるが、バスを含めた自動車交通が多く、商業環境は良好とは云えない。国3・4・12号線の整備によってバスルートの変更、通過自動車交通の削減を図りつつ、北口駅前通りのショッピングモール化を進める。

■ 主要な道路・歩行者空間等の整備イメージ

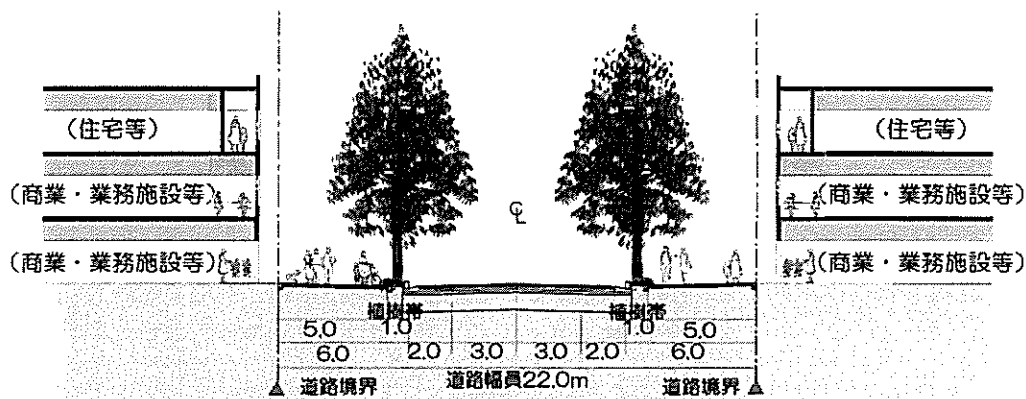
～幹線道路で自動車交通を計画的に受けとめながら、歩行者・自転車を優先するまちづくりを進める。



- 外環状道路
- 内環状道路
- 放射幹線道路
- 放射補助道路
- 駅を中心とする主要な歩行者・自転車ネットワーク
- 国分寺駅及び南北駅前広場

■ 国 3・4・12 号線の北口周辺部整備イメージ図（断面構成）

～国 3・4・12 号線は広々とした歩道を持つ“人にやさしい道”として整備していく。



※ 各幅員は試案であるが、歩道については出来るだけ広幅員で整備する方向で検討する。また、歩道部については自転車通行帯の設置を検討する。

3. 国分寺市の玄関口に相応しい駅前広場及び駅の整備

① 北口駅前広場の早期整備

- ・国分寺駅北口周辺の交通混雑を解消し、また市内全体の交通利便性向上を図るため、市内交通の核となる北口駅前広場の早期整備を図る。なお、北口駅前広場は、交通機能に特化した広場ではなく、国分寺市の玄関口に相応しい象徴性と市民交流の場として、また、歩行者に対する情報発信の場としても活用できる多目的性を持った広場として整備する。

② 鉄道事業者への駅改良の要請

- ・朝夕の混雑緩和、バリアフリー化の推進を図るため、JR、西武とも国分寺駅の改良を鉄道事業者に要請していく。

③ 南北駅前広場、南北自由通路、駅の一体整備

- ・南北駅前広場、南北自由通路、JR 及び西武国分寺駅は、相互の連続性に留意し、一体的な歩行者空間の形成を目指す。

4. バスルートの適性化と拡充による公共交通サービスの向上

① バスルートの適性化

- ・国分寺北口にアクセスするバスは、西武線東側の通り、北口駅前通りを運行しているが、いずれも道路幅員が狭く、バスルートとしては問題がある。北口駅前広場、国3・4・5号線、国3・4・12号線の整備後、これらへバスルートを転換し、バスの走行性・定時性の向上、沿道環境の保全を図る。

② バスルートの拡充

- ・駅前広場及び上記の都市計画道路整備を背景として、コミュニティバスを含めた新たなバスルートを導入し、市内の公共交通サービス水準の向上を図る。

5. 交通管理による歩行者・自転車の安全性と快適性の向上

① 区画道路の交通管理

- ・骨格道路の整備と連動して、区画道路においては一方通行規制等を導入し、通過交通の抑制による市街地環境の向上、歩行者・自転車交通の安全性の向上、自動車交通の円滑性の向上、等を実現していく。

② 自転車交通の管理

- ・自転車は市民の主要な交通手段であり、今後ともその利用を促進する。しかし、自転車利用については、歩行者との接触事故や放置自転車などの問題も生じており、必ずしも適正に利用されていないケースもみられる。このため、自転車通行帯の設置、自転車利用のルールに関する啓蒙活動などを推進する。

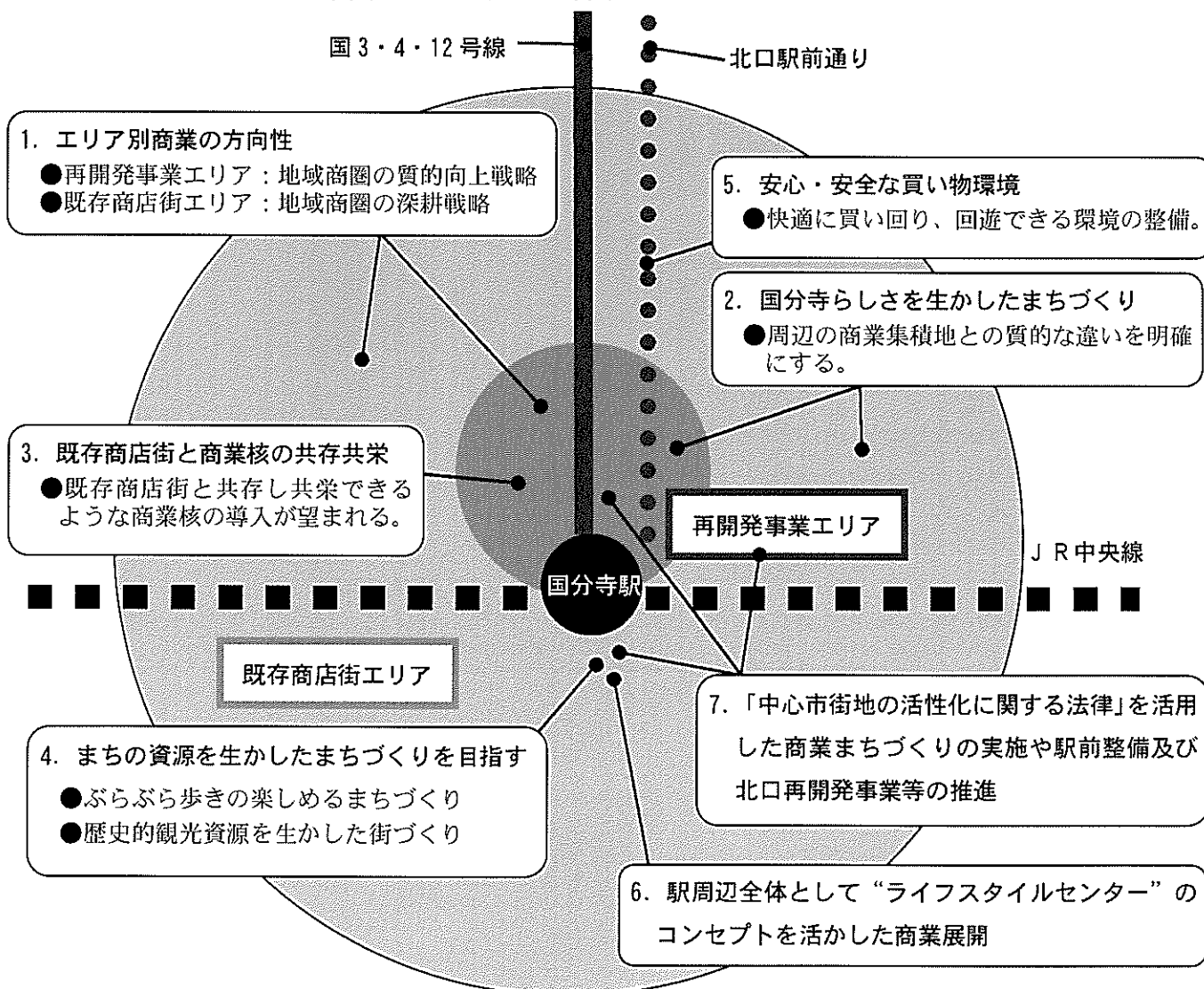
3) 商業まちづくりの方針

【基本的な考え方】

1. 駅周辺地区を再開発事業エリアと既存商店街エリアに分け、エリア別に商業まちづくりの方向性を示し、その方向性に基づいて地区内の商業機能等の強化・集積を図っていく。
2. 競合する大商業集積地（立川・吉祥寺）との質的な違いをはっきりさせ、国分寺の独自性（国分寺らしさ）を生かしたまちづくりを目指す。
3. 既存の商店街と共存し共栄できる商業核の導入が望まれる。
4. 横丁的街並や歴史的観光名所などのまちの資源を生かしたまちづくりを目指す。
5. 親子連れや恋人同士でも安心・安全に買い回りが楽しめる環境の整備を目指す。
6. 駅周辺商業地全体としては、いわゆる“ライフスタイルセンター”（注1）のコンセプトを活かした商業まちづくりの展開を目指す。
7. 以上を実現するため、国分寺駅周辺の商業地を中心に、都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進し、地域の振興等を図るため、「中心市街地の活性化に関する法律」の改正主旨を踏まえた商業施設の展開や商業まちづくりを、ハード・ソフトの両面にわたって進めていく必要がある。

注1：“ライフスタイルセンター”とは
 小商圏から中商圏生活者の地域コミュニティ醸成機能や、新たな生活スタイルを提案する商業機能によって構成されるセンターで、中心市街地の活性化を期待させる新たな商業集積の形態のこと。
 “ライフスタイルセンター”のコンセプトを活かしたまちづくりイメージとは、商業施設とコミュニティ施設が融合したまちづくりといえる。

■国分寺駅周辺地区 商業まちづくり方針図



1. エリア別商業の方向性

再開発事業エリアの商業の方向性

-既存商圈の深耕を目指した商業まちづくり（地域商圈の質的向上戦略）-

●商圈戦略の考え方

国分寺市商業は、立川・吉祥寺等の大商業集積との間に挟まれ、厳しい都市間競争の中に埋没しかねない状況となっている。その一方で国分寺駅周辺においては、1日当たり25万人の駅乗降客があり、また広域集客の実績を有する「エル」が立地している。駅周辺の商業としては、この商業的資産を生かした商業のあり方がひとつ考えられる。新たな商業核を導入する予定となっている再開発エリアにおいては、商店街と相乗効果を生み、商圈内居住者の生活の質的向上が図られる施設導入で、既存商圈の維持、深耕が期待される。

●商圈戦略選択のポイント

- ・都市間競争を踏まえ、現在の商圈の維持。
- ・商店街との相乗効果で地域商圈の深耕と活性化（来街頻度の向上と買物流出の歯止め）。

●実現へ向けての課題

- ・道路網、駐車場の整備等、都市間競争を意識したまちづくり。
- ・ライフスタイルセンターコンセプトに沿った商業施設の誘致、配置。

既存商店街エリアの商業の方向性

-地域コミュニティの核としての商業まちづくり（地域商圈の深耕戦略）-

●商圈戦略の考え方

国分寺駅周辺商業における大型店依存傾向は顕著に現れており、商店街内の個店の厳しい経営状況が推測される。しかし、圧倒的多数を占める商店街内の小規模店舗の活性化無しに街全体の活性化は望めないことは当然である。小規模個店を含む現状の商店街エリアの活性化戦略としては、「サービス、エンターテイメント、楽しさ、にぎわい、憩い、コミュニティ機能の充実、地域資源の活用」等の「商品購買機能」や「利便性」だけでは無い場の提供を志向する商業のあり方が考えられる。徒歩・自転車利用の近隣住民が気軽に立ち寄り、安心安全に買い回りや散策が楽しめる空間の提供や、歴史的観光資源を生かしたぶらぶら歩きの楽しいまちづくりが期待される。

●商圈戦略選択のポイント

- ・国分寺駅周辺の大型店依存の商業構造の転換。
- ・大型店と商店街とのすみ分け。
- ・地域資源を生かした、ぶらぶら歩きの楽しい横丁的な街づくりの実現。

●実現へ向けての課題

- ・デイリー需要に対応できる業種の充実。
- ・デイリー性の強い核店舗の誘致、配置。
- ・生活サービス機能の拡充。

2. 国分寺らしさを生かしたまちづくり

都市間競争を踏まえた国分寺らしさの創出

人口減少などに伴い、都市の魅力づけが大きなテーマとなってきた。魅力の無い都市は居住者離れにより衰退しかねないような時代状況を迎えつつある。商業的機能もまちの魅力の一つの要素である。国分寺は立川・吉祥寺などの大商業集積地に挟まれ、市内需要も市外流出傾向にあり、現状においては厳しい競争下に置かれているが、都市間競争に拮抗、対峙するためにも両拠点との質的な違いをはっきりさせ、国分寺の独自性（国分寺らしさ）を生かしたまちづくりを目指すことが望まれる。

3. 既存商店街と商業核の共存共栄

国分寺駅周辺商業全体の繁栄

現在の国分寺駅周辺の商業環境を見ると、駅周辺地区全体の売上高の約 65%、面積の約 75% を大型店が占めている。このような状況下で、既存商店街と正面からのバッティングが想定されるような大型商業核を駅前地区に導入した場合、国分寺駅周辺商業の大型店依存傾向は今以上に強化され、個店の集積である既存商店街の衰退が懸念される。駅周辺地区全体の商業的繁栄を見据えた場合、新たに導入される商業核は商店街と共存し、相乗効果を生むような施設の導入が望まれる。

4. まちの資源を生かしたまちづくり

国分寺独自のまち資源の活用

「国分寺市商業振興プラン実施計画」において、国分寺駅周辺の商業あり方についての提言がなされている。この考え方を踏襲し、まちづくり方針に反映していくものとする。

●ぶらぶら歩きの楽しめるまちづくり

横丁的空間が形成されている既存商店街の街並を生かし、ぶらぶら歩きの楽しいまちづくりを目指す。

●歴史的観光資源を生かした街づくり

四神相応の地である国分寺の歴史的観光資源を生かしたまちづくりを目指す。

5. 安心・安全な買い物環境

快適な買い物環境の整備

国分寺駅周辺地区にとって駅前通りは住宅地と駅前をつなぐ動線として、また、約 500m の商店の連なりを持つ商店街として重要な位置を占めている。但し現在は、歩道が未整備であることに加え自動車の往来も激しく、来街者が安全に通行、買い物ができる空間には程遠い状況で、道路環境の不備、問題点についての指摘も度々なされている。安全・安心に買い物を楽しむことができる環境は、商店街にとって欠かすことの出来ない要素の一つである。「魅力ある商業振興プラン」でも謳われている「ぶらぶら歩きの楽しいまち」の実現のためにも、自動車交通の制限、ハード整備等の早期実現が望まれる。

6. 駅周辺全体として“ライフスタイルセンター”のコンセプトを活かした商業展開

●商業機能の中にコミュニティ機能が複合・融合した商業地づくりを目指す。

●駅周辺の商業地は、地域のタウンセンター機能や総合生活支援機能を含んだ地域密着の近隣型商業地づくりを目指す。

●身近で便利、快適に時間が消費できる上質な日常生活を提案する、オープンエアな商業空間づくりを目指す。

4) 住宅まちづくりの方針

【基本的な考え方】

1. 多世代共存を支える良質な住宅ストックの形成
2. 多様で豊かで快適な暮らしの実現
3. 良質な住宅づくりの誘導
4. 以上を実現するため、住生活基本法に基づく「重点供給地域」（住宅の供給等及び住宅地の供給を重点的に図るべき地域）の指定を進める

■住宅まちづくりの課題

- 偏った人口・世帯構成
 - ・若年・単身層に偏った人口・世帯構成
 - ・狭小住宅の集積
- 住宅都市イメージの失墜
 - ・マンションの乱立
 - ・小規模な住宅ストック等の増加
- 地域の暮らしを支える生活関連サービスの不足
 - ・保育所等の生活支援機能の不足
 - ・日常生活を支える物販サービスの不足
- 住宅市街地としての発展を妨げる脆弱な都市基盤
 - ・公園、広場等の不足
 - ・防災上、土地活用上の問題となる狭隘な生活道路網
 - ・低未利用地の散在

■住宅まちづくりの取組み方針

1. 多世代共存を支える

良質な住宅ストックの形成

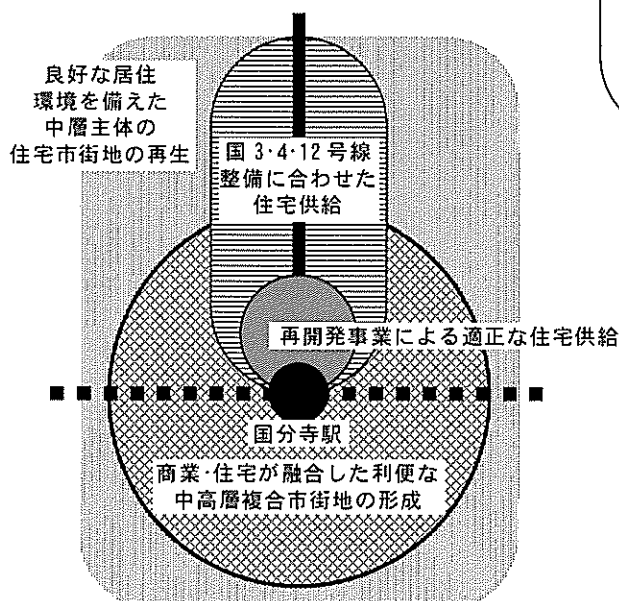
- 子育て・ファミリー世代、高齢者・障害者向け等の多様な住宅の誘導
- 望ましい居住水準を備えた住宅供給の推進

2. 多様で豊かで快適な暮らしの実現

- 地域イメージを刷新する新しい都心居住地の形成
- 住宅市街地としての充実した生活環境づくりの推進

3. 良質な住宅の適性配置

- 拠点的事業による先導的な住宅の誘導
- 土地の有効活用を図った良質な個別開発の誘導
- 「特別用途地区」を活用した商業地における住宅立地の制限と誘導



※ 参考：居住水準とは？

- 国民が安定したゆとりある住生活を営むことができるよう、国が定めている目標
- 居室、住宅の性能・設備、世帯構成に応じた住宅規模のそれぞれの水準が示されている

<都市居住型誘導居住水準とは？>

- ・居住水準の1指標で、2015年までに2/3の世帯が確保できるようにすべき水準
- ・世帯人員別住宅規模の水準は次の通り

1人世帯：37㎡以上（中高齢43㎡以上）

2人世帯：55㎡以上、4人世帯：91㎡以上 等

<国分寺市の誘導居住水準未達の世帯数は？>

- ・25,530世帯（全世帯の約6割）

■住宅まちづくり施策の方向性

○多世代が住み続けられる多様な住宅建設の誘導

- ・若年層、子育てファミリー、高齢者などの選択性の高い住まい方を実現する多様な住宅の誘導(多様な住宅供給を促進する事業導入、民間開発の誘導等)
- ・新しい都心居住のライフスタイルに対応する話題性のある住宅づくりの誘導(高品位な住宅、SOHO住宅(スモールオフィス・ホームオフィス)、アトリエ付住宅等)

○狭小住宅建設の抑制(国分寺市まちづくり条例の運用)

- ・ワンルームマンション建設に対する条件付け(建設に伴う周辺環境整備、住戸規模規制等)

【ねらい】

- ・都心居住に対応した適切な住宅ストックの形成
- ・若年、単身層に偏った人口・世帯構成の是正

【まちづくり条例によるワンルーム建築物の定義と主な指導基準】

○「ワンルーム建築物」の定義

- ・1区分の面積が40㎡以下の住宅で浴室、便所及び台所を有するもの
- ・条例では「16戸以上の共同住宅」はワンルーム建築物は3戸を1戸と見なす。

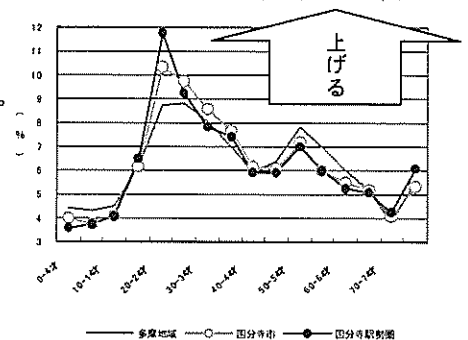
○建築基準

- ・1区分の面積は16㎡以上(戸当り住戸専用面積。共用部・バルコニー等除く)
- ・管理人室を除く区分が30戸以上のときは管理人室を設ける。

○管理基準

- ・区分の戸数が30戸以上のときは管理人を置く
- ・管理人の氏名、連絡先等を記載した表示板を建築物の出入り口等外部から見やすい場所に設置
- ・管理規約等を設置し、入居者に義務を課す旨を周知(義務については省略)

※年齢階層別人口率(2000年)



※民間住宅供給促進に係る事業の事例

「特定優良賃貸住宅供給促進事業」

- ・民間の土地所有者等の供給する良質な賃貸住宅に対して助成(施設整備、家賃等)

※ワンルームマンションの建設抑制に向けた取り組み事例

「渋谷区ワンルームマンション等建築物の建築に係る住環境の整備に関する条例」

- ・狭小住戸15戸以上の集合住宅の建築に対し、39㎡以上の住戸の設置を義務付け

○安全、快適な生活を支える基盤整備の推進

- ・地域の交流、憩いの空間としての公園、広場の整備
- ・駅周辺でのポケットパークの順次整備
- ・地域コミュニティを支える活動拠点の確保
- ・保育所等の子育て支援施設の整備(民間開発に際して併設の誘導、低未利用地の活用等)

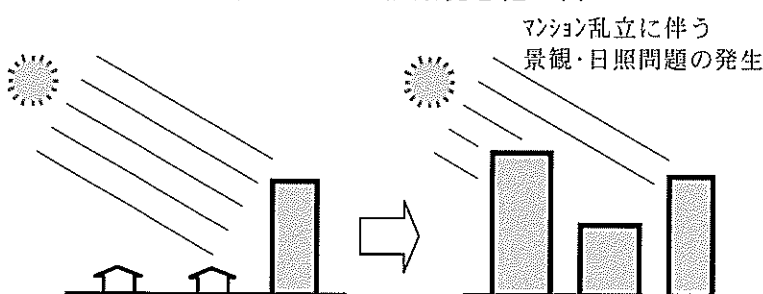
○気持ちのよい生活環境の維持・創出

- ・まちづくりのルールづくりの推進(景観や日照等に配慮したまちづくり、風俗店の立地制限等)

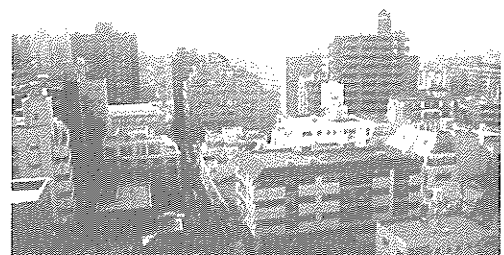
【ねらい】

- ・住宅地としての基盤整備の推進
- ・多世代が住まう街として不足している機能の補完
- ・住宅地としての魅力向上

※マンション乱立による住環境悪化の例



※実際のマンション乱立地域



○先導的な住宅供給の推進

- ・まちづくりに貢献する住宅の確保（地域のまちづくり推進に必要な代替住宅、地域従業者のための職住近接住宅、地域商業を支える新規居住者用住宅等）
- ・新しい国分寺を象徴する良質な住宅づくりの推進
- ・国3・4・12号線整備に合わせた沿道街区の再編整備

【ねらい】

- ・まちの発展に必要な住宅の確保
- ・地域イメージの刷新

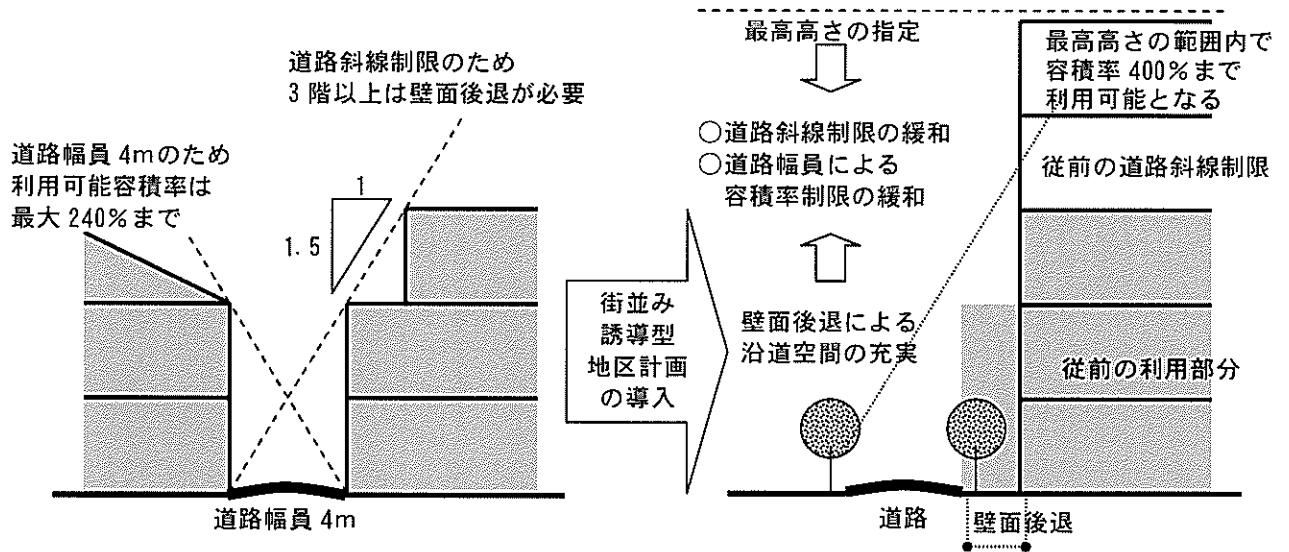
○良質な民間住宅開発、既存住宅建替の促進

- ・土地活用を阻害する要因の適切な緩和による民間住宅の誘導（道路斜線制限の緩和、狭隘道路での壁面後退等）
- ・良好な民間開発を支援するまちづくり制度創設の検討
- ・ミニ戸建開発等の抑制（敷地面積の最低限度の設定等）

【ねらい】

- ・基盤不十分等により有効活用が図れない土地等での民間開発の促進
- ・低水準な住宅開発の抑制

※現行の法規制を緩和して土地活用を促進する手法の例
（街並み誘導型地区計画を商業系用途地域[容積率400%]に導入した場合）



○「特別用途地区」による制限と誘導の考え方（国分寺市住宅マスタープランH18.6より）

- ・商業地域等において指定容積率の一定割合（80%程度）を超える建築物について、その一定割合を超える床面積の1/2程度を、店舗・事務所、公共施設、娯楽・スポーツ施設などの「指定用途」に限定し、魅力ある商業業務機能の連続性確保と適切な住宅立地を誘導する。

用途地域	指定容積率	指定用途の設置割合（案）
商業地域	600%	容積率 400%を超える床面積の 1/2
	500%	
	400%	
近隣商業地域	300%	容積率 240%を超える床面積の 1/2

- ・指定用途は建築物の1階部分を基本とする3階までの低層階に設置
- ・指定用途を併設しない建築物については、容積率を指定容積率の一定割合（80%程度）に制限
- ・中心市街地での居住環境を保護するため、風俗営業等の用途を規制
- ・都市計画法に基づく都市計画事業を除く。
- ・なお、既存建築物等に対する制限の緩和、及び市長がやむを得ないと認める場合の制限の特例措置について適切な規定を設ける

5) 駐車場・駐輪場の整備方針

【基本的な考え方】

1. 市民の誰でも、また、市内のどこからでも、簡単に駅及び中心市街地へこられるようにするため、道路、駅前広場など交通の流れに対応する施設の整備と一体的に、駐車場・駐輪場の拡充を図る。
2. 駐車場・駐輪場は、自動車や自転車などの市内交通における位置づけや、発生源となる施設との係わりなどを勘案しながら、公民の協力と役割分担のもとに整備を進める。

1. 駐車場^{※1}

(※1 自動二輪車 (50 cc以上) の駐車スペースを含む)

① 駐車場の整備

- ・歩行者・自転車を優先するまちづくりの推進の観点から、当面、公共駐車場の整備は行わない。但し、開発事業に際しては発生源となる施設の規模・特性に応じた適正規模の駐車場整備を開発事業者等に要請していく。

② 自動車のワンストップ需要に対応できる商店街通りの整備

- ・国分寺駅周辺の既存商業施設は、徒歩・自転車による利用が主体である。しかし、商業活性化の観点からは自動車利用者層もキャッチアップしていくことが望まれる。このため、商店街通りにおいては、一方通行化を含め、自動車のワンストップ需要に対応できる幅員を持つ道路整備を進める。

③ 提携駐車場システム、駐車場案内システム等の検討・導入

- ・駐車場の整備にあたっては、商業施設等との一体整備の他、隔地にある既存の駐車場との連携システムや駐車場案内システム等についても積極的に検討、導入していく。

2. 駐輪場^{※2}

(※2 原付バイク (50 cc未満) の駐車スペースを含む)

① 大規模駐輪場の整備

- ・国分寺駅周辺においては、自転車が徒歩圏外からの主要交通手段である。加えて、自転車は、市民の誰でもが手軽に利用できることや、CO₂削減など地球環境保全に資するという点でも、有効な交通手段として位置づけられる。駐輪需要の多くは鉄道利用者によるものであるが、通勤通学途中の買物などにも自転車は活用されており、商業活性化の面からも自転車利用の環境整備が望まれている。このような国分寺市における自転車利用の位置づけを踏まえ、駅周辺には大規模な公共駐輪場を整備する。

② 商業娯楽施設に対する駐輪スペース拡充の要請

- ・駅周辺の商業娯楽施設のなかには、周辺路上に自転車がはみ出している例も見受けられる。こうした施設に対しては駐輪スペースの拡充を要請していく。なお、商店街の共同駐輪場などについては公的支援の仕組みについて検討していく。

③ 公民一体となった路上放置自転車対策の推進

- ・駅周辺においては、交通安全や街の美化の観点から、路上放置自転車対策を推進する必要がある。従来の路上放置自転車対策は、公共側による自転車保管所への移動を主としてきたが、今後は、市民意識の向上などの予防対策を含め、公民一体となった路上放置自転車対策を推進していく。

＜論 点＞

駐車場は発生源となる建築物との関連性の強い施設である。このため、建築物については、用途・規模に応じて一定規模の駐車場の整備が義務づけられている。こうしたことから、今後、国分寺駅周辺においても北口再開発事業を始め、各種開発事業と連動した駐車場の整備は見込まれている。さらに、こうした駐車場に加えて、商業活性化等の観点から公共（市営）駐車場の整備を進めてゆくべきだろうか。

＜代表的意見＞

意見(1)：国分寺駅周辺の既存商業施設は大規模な駐車場のある郊外型ショッピングセンターに客を奪われている。商業活性化を図るためには自動車で来やすい街にする必要がある。速やかに公共（市営）駐車場の整備を進めるべきだ。

意見(2)：国分寺駅周辺の既存商業施設は徒歩や自転車で来る人が中心だ。道も狭い。むしろ自動車を抑制したほうが国分寺らしい街づくりができる。現時点では、公共（市営）駐車場の整備はしないほうが良い。

＜方針(案)＞

国分寺駅周辺の現状は以下に示すようである。このため、現時点では、意見(2)を基本として、公共（市営）駐車場の整備を行わない方針とする。

- ① 北口駅前通り来街者インタビュー調査（平成16年11月実施）によれば、自動車での来街者は平日4.0%、休日4.8%にすぎない。また、既存商業施設は軸状に連なる路面型の小規模施設を主体としている。このため、既存商業施設に対しては、駐車場整備による商業活性化の効果は低いと思われる。
- ② 商業活性化を支援するには、相当規模の駐車場整備が要請される。しかし、広幅員道路の整備が遅れているため、駐車場整備に伴って自動車交通が増加すると、商店街通りや住宅地の生活道路の通り抜け交通が増大する可能性が高い。駐車場整備が生活環境の悪化や商業活性化のマイナス要因となることが懸念される。
- ③ 地価の高い都内においては、駐車場整備は膨大な事業費を必要とする。また、立体駐車場とすれば後年の維持管理費も相当額となる。上述の観点から、現状では駐車場整備の費用対効果は低いと考えられる。

以上より、当面は、公共施設としては、駐車場の整備より道路整備を優先することが望ましいと考える。

但し、高齢者や障害者の送迎、大きな荷物のある買物など、一定の自動車利用についてはその利用基盤を整えておく必要がある。このため、北口再開発事業を始め、各種開発事業で整備される駐車場のうち、一般市民の利用可能な公共的な駐車場あるいは駐車スペースの整備に対しては、様々な制度を活用して公的支援を行っていく。

参考資料：論点2「国分寺駅周辺における自転車利用の位置づけと対応をどう考えるか」

＜論点＞

自転車は手軽で便利な乗り物だが、国分寺駅周辺では、自転車の集中が著しく、放置自転車問題のみならず、歩行者交通とのあつれきも生じている。今後、国分寺駅周辺における自転車利用の位置づけと対応をどのように考えるか。

＜代表的意見＞

意見(1)：自転車は市民の誰もが手軽に利用でき公害も発生しない。自転車は市民にとって大事な交通手段であり、利用基盤となる駐輪場などの充実を図るべきだ。

意見(2)：自転車利用者の交通マナーの悪さは目に余る。交通の集中する国分寺駅周辺では自転車利用は抑制したほうが良いのではないか。

＜方針(案)＞

国分寺駅周辺の交通実態をみると、下記に示すように、自転車が駅や商業施設への主要な交通手段となっている。市民生活に不可欠な交通手段として位置づけられる。自転車は手軽さ、便利さ、無公害性といったメリットのみならず、商業の活性化にも役立つ交通手段と考えられる。このため、駐輪場の整備や自転車通行帯の設置など、自転車の利用しやすい環境整備を推進していく。

- ① 北口駅前通り来街者インタビュー調査（平成16年11月実施）によれば、自転車での来街者は平日で16.8%、休日では26.5%に達している。休日では、徒歩での来街者30.7%（電車、バス、自動車由来街した後、歩いている人を除く）に匹敵している。自転車は駅周辺への主要な交通手段として位置づけられる。
- ② 平成10年度のパーソントリップ調査によれば、国分寺駅の端末交通手段分担率は、徒歩69.9%、自転車13.7%、バス13.2%となっている。自転車は駅への主要な交通手段としても位置づけられる。なお、中央線の各駅の自転車利用率は10～20%で、特に国分寺駅が突出していることはない。

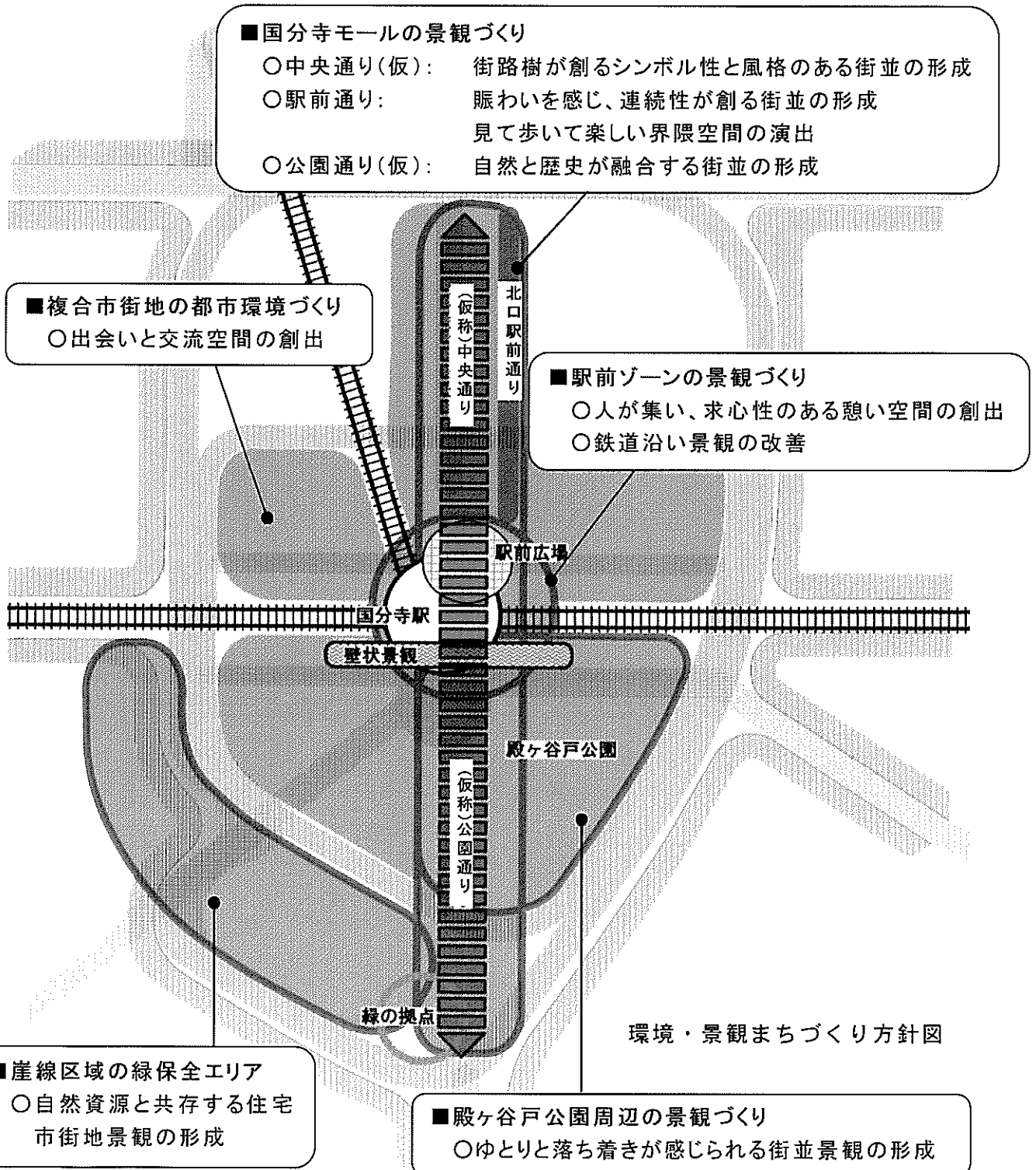
しかし、自転車利用者の交通マナーについては、改善すべき点が多い。自転車利用の環境整備と併行して、自転車の利用マナーの向上に関する啓蒙活動などを推進することが不可欠である。また、とりわけ歩行者の集中する駅直近の区域については、人にやさしい街づくりの観点から、自転車の乗入れ規制等も検討していく必要がある。

なお、市民の誰もが移動しやすい街づくりを進めるには、自転車利用に依存することは好ましくない。このため、道路整備を契機としたバス路線の充実等、必ずしも自転車利用を望んでいない人に対する交通サービスの向上にも取り組む。

6) 環境・景観まちづくりの方針

【基本的な考え方】

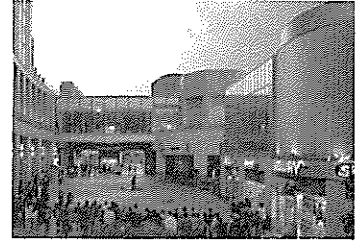
1. 国分寺のシンボルとなる「国分寺モール」の景観形成の重点的な推進
2. 再開発を中心とした新しい景観の形成
3. 複合市街地の魅力を創り出す都市環境の誘導
4. 殿ヶ谷戸公園や野川周辺の崖線の緑と水を活かした景観の形成
5. 国分寺の魅力向上に寄与する斬新な駅前ネットワーク拠点の形成



1. 駅前ゾーンの景観づくり

○人が集い、求心性のある憩い空間の創出

- ・求心性や拠点性を兼ね備え、駅舎と一体的かつ街に開かれた憩いの空間づくりと賑わいの表出



人が集まる駅前景観のイメージ

2. 国分寺モールの景観づくり

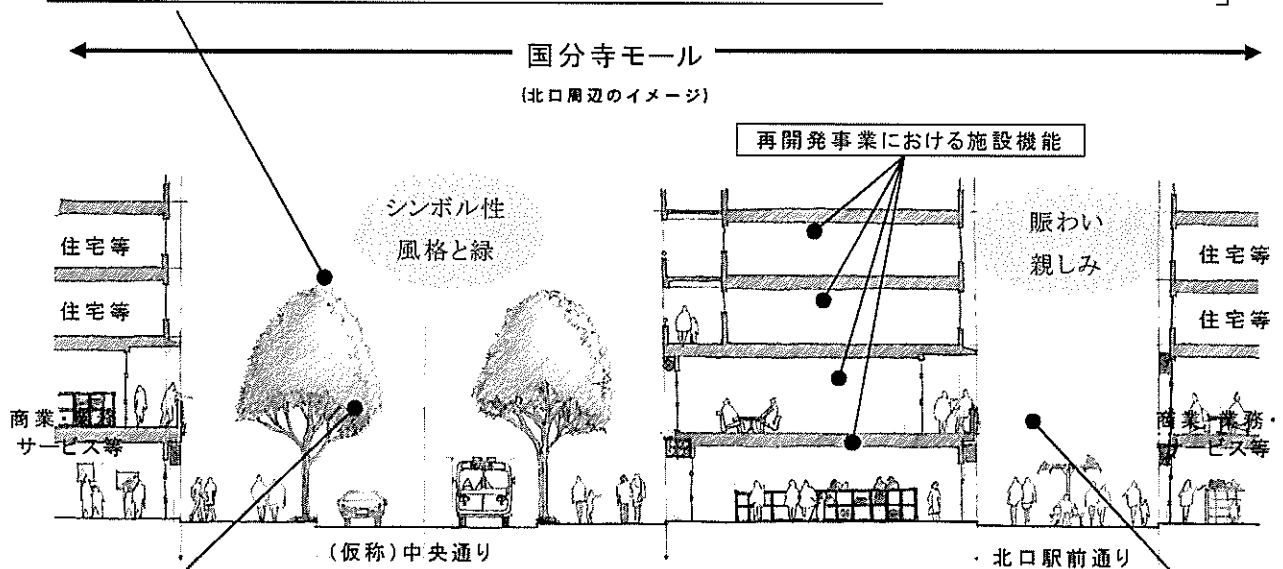
○風格の中央通り(仮)、賑わいの北口駅前通り、自然と歴史の公園通り(仮)の3本の主要な景観軸の形成を誘導し、国分寺モールを中心に駅周辺地区を個性的で美しい都市景観に再生

■道路整備と沿道市街地が創る印象的な都市景観の創出

- ・南北の緑軸となる街路樹や特徴的な舗装材・街路灯等の設置
- ・洗練された建物デザインと公共空間との一体性に配慮
- ・用途の設置階制限等の検討
- ・積極的な屋外広告物等の規制誘導
- ・無電柱化の検討など

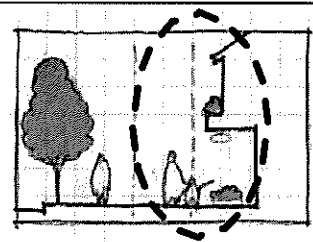


風格をつくる景観のイメージ



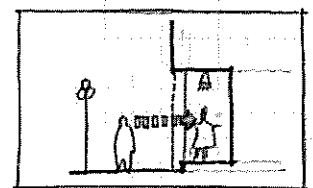
■店先空間の工夫と効果的な緑化

- ・店先空間の工夫や隣接店舗と協調した客溜りの空間づくり
- ・親しみのあるデザインの誘導
- ・視覚的に効果のある緑化(駐車・駐輪場、建物の壁面緑化等)
- ・路地空間の演出や通り抜け通路の設置



■夜間やオフピーク時の景観的な配慮

- ・沿道に大きく面したショウウィンドウやシャッター、照明等を工夫による夜間を含むオフピーク時への配慮



3. 複合市街地の都市環境づくり

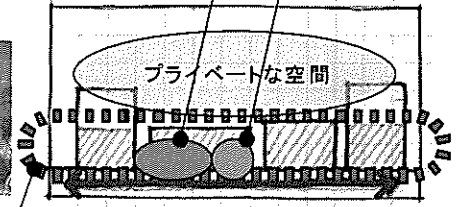
■ 出会いの場を演出する都市環境形成に向けた検討

- ・ 公共事業や民間開発時の工夫で生み出される小広場の設置
- ・ プラブラ歩き休憩場所となるまちなかスポットの設置
- ・ 街並みを飾るお店による景観づくり(フラワーショップ等)
- ・ 人の営みを感じられる空間の形成
(用途、ガラス壁面など視覚的な連続性)



サービス・エンター
テイメント機能

まちなか
スポット



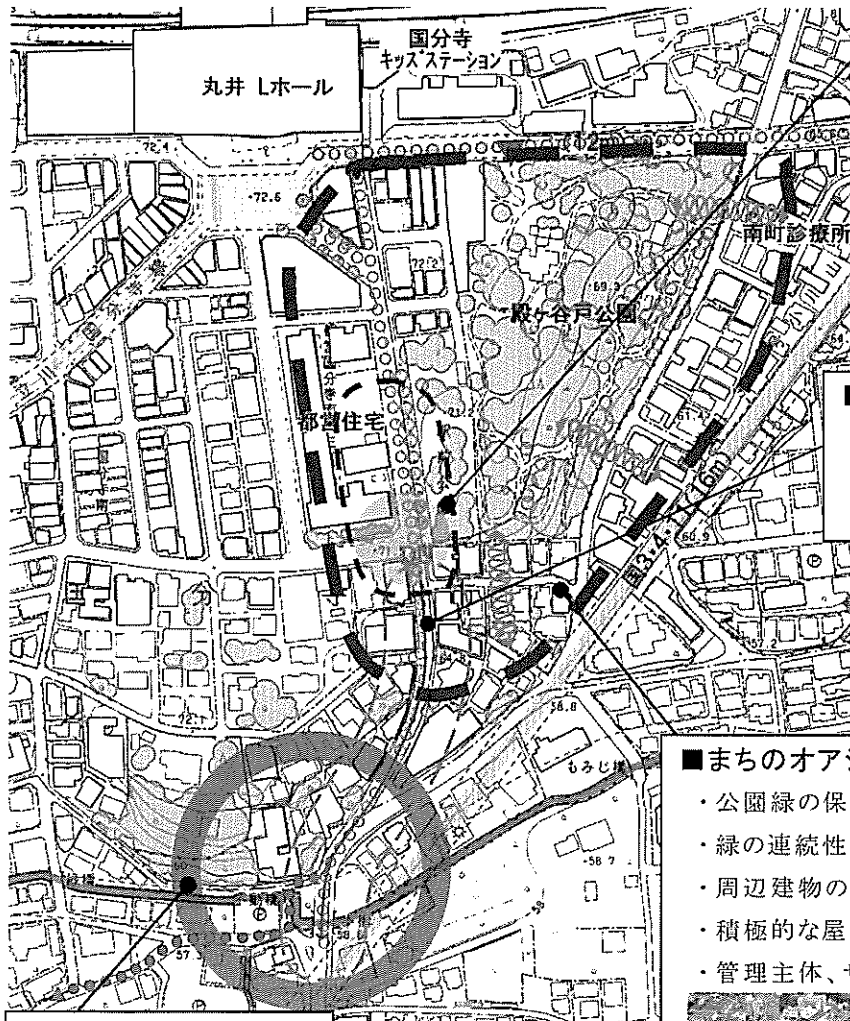
用途や視覚的な連続性

パブリックな空間

■ 営みと語らいを創る商業環境の誘導

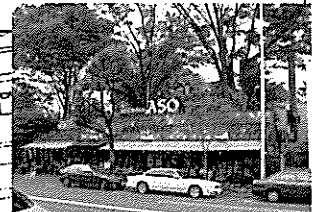
- ・ 時間にとらわれず憩え、フルタイム型の暮らしを支えるサービス・エンターテイメント機能の誘導

4. 殿ヶ谷戸公園周辺の景観づくり



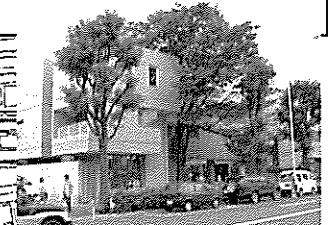
■ まちなかスポットの形成

- ・ 公園、カフェ、都営住宅集会所等が創る出会いと憩いの空間



■ 崖線の地形的な特色の活用

- ・ 坂道の特徴を活かしながら、個性的な店舗などの商業集積を誘導



■ まちのオアシスを享受できる景観の形成

- ・ 公園緑の保全
- ・ 緑の連続性の創出(周辺宅地の緑化推進)
- ・ 周辺建物の形態やファサード、色彩調和への配慮
- ・ 積極的な屋外広告物等の規制
- ・ 管理主体、サブエントランス設置の検討など



■ 緑の拠点等の創出

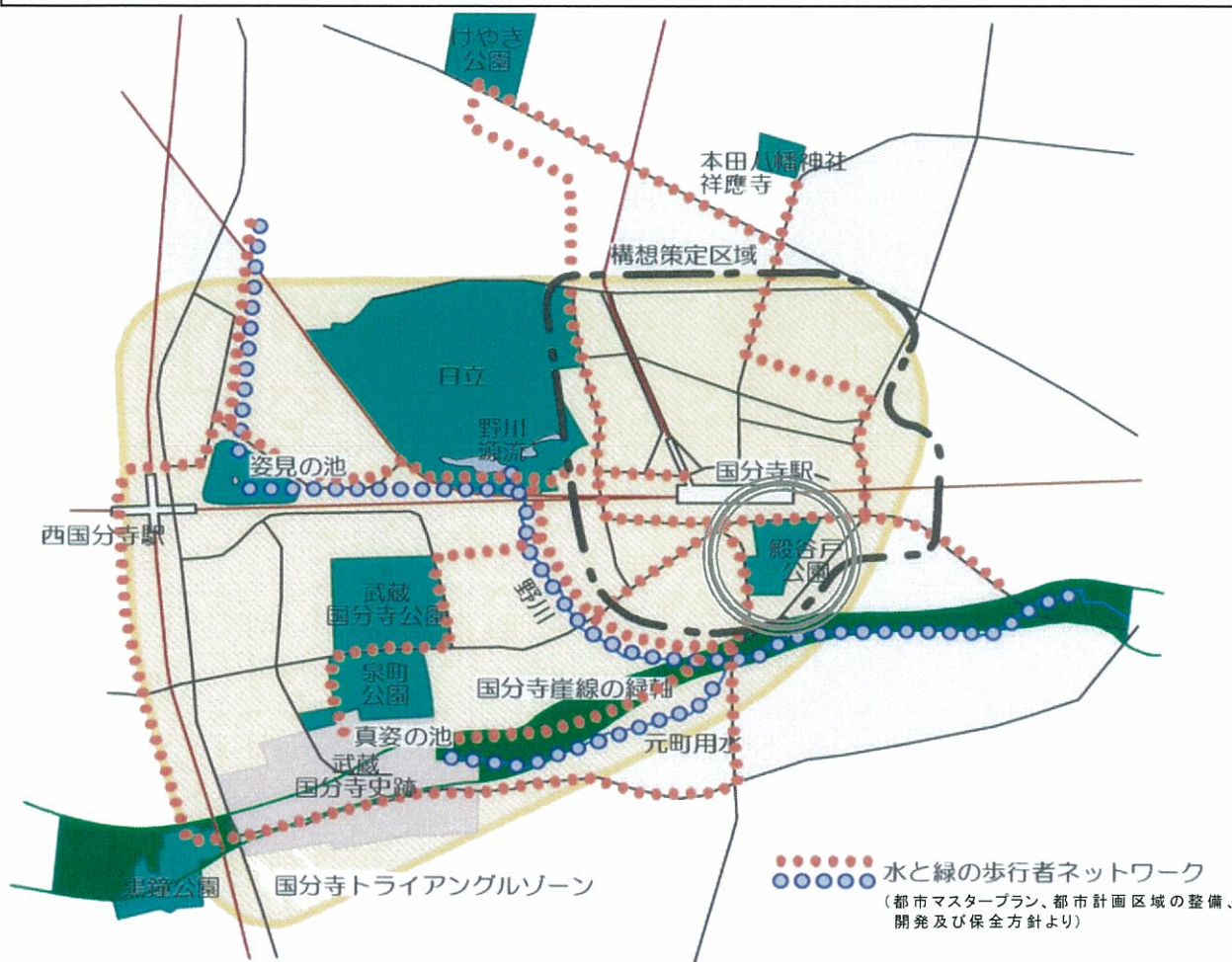
- ・ 崖線の緑を残す屋敷林の保全
- ・ 不動橋での橋詰広場の整備



5. 地域資源（水・緑・歴史）を活用した環境づくりと景観形成

■緑と歴史のまち、国分寺の玄関口に相応しいネットワーク拠点の形成

- ・姿見の池、お鷹の道、日立の森、武蔵国分寺公園、国分寺跡等を巡る「水と緑の歩行者ネットワーク」に位置づけた緑彩の都市拠点づくり(観光案内板・サインの設置等)。
また、特に歴史性のある地点には、その場に相応しいデザインによるメモリアル・ストリートファニチュアの設置を図っていく。
- ・殿ヶ谷戸公園の緑を活かした沿線に類のない個性的な駅前空間の創出。



■景観基本軸となる国分寺崖線の景観づくり

- ・基本的な考え方
東京の東西方向の骨格的な緑の景観として国分寺崖線に沿った景観づくりを進める
- ・目標像
国分寺崖線の広域的に連続する緑の帯や湧水などの自然環境、歴史的・文化的資源を保全し、これらと調和した景観形成を図る
- ・景観形成の方策
国分寺崖線の緑の景観が連続するような緑や施設の配置を行い、崖線の緑や周辺建築群のスカイラインや色彩等の調和を図る

■殿ヶ谷戸庭園からの景観づくり

- ・文化財庭園としての歴史的な景観資源であることを考慮して、周辺地区の景観形成に努める。

※ 上記のような景観形成実現のため、平成19年4月1日施行の「東京都景観計画」による届出制度の概要を次ページに掲載する。

■「届出制度」による景観形成の取り組み

出典：東京都景観計画の概要版より

○計画の目的：東京都景観計画は、景観法の施行及び東京都景観審議会の答申（平成 18 年 1 月）を踏まえ、都市計画法や建築基準法に基づく諸制度、屋外広告物条例の活用も図りつつ、都民や事業者、区市町村等と連携・協力しながら、美しく風格のある首都東京を実現するための具体的な施策を示すものである。

○基本理念：東京都では街並みが区市町村の区域を越えて連担しており、また、首都としての景観形成が重要であることから、景観法に定める基本理念に以下の事項を加えたものを、この計画の基本理念とする。

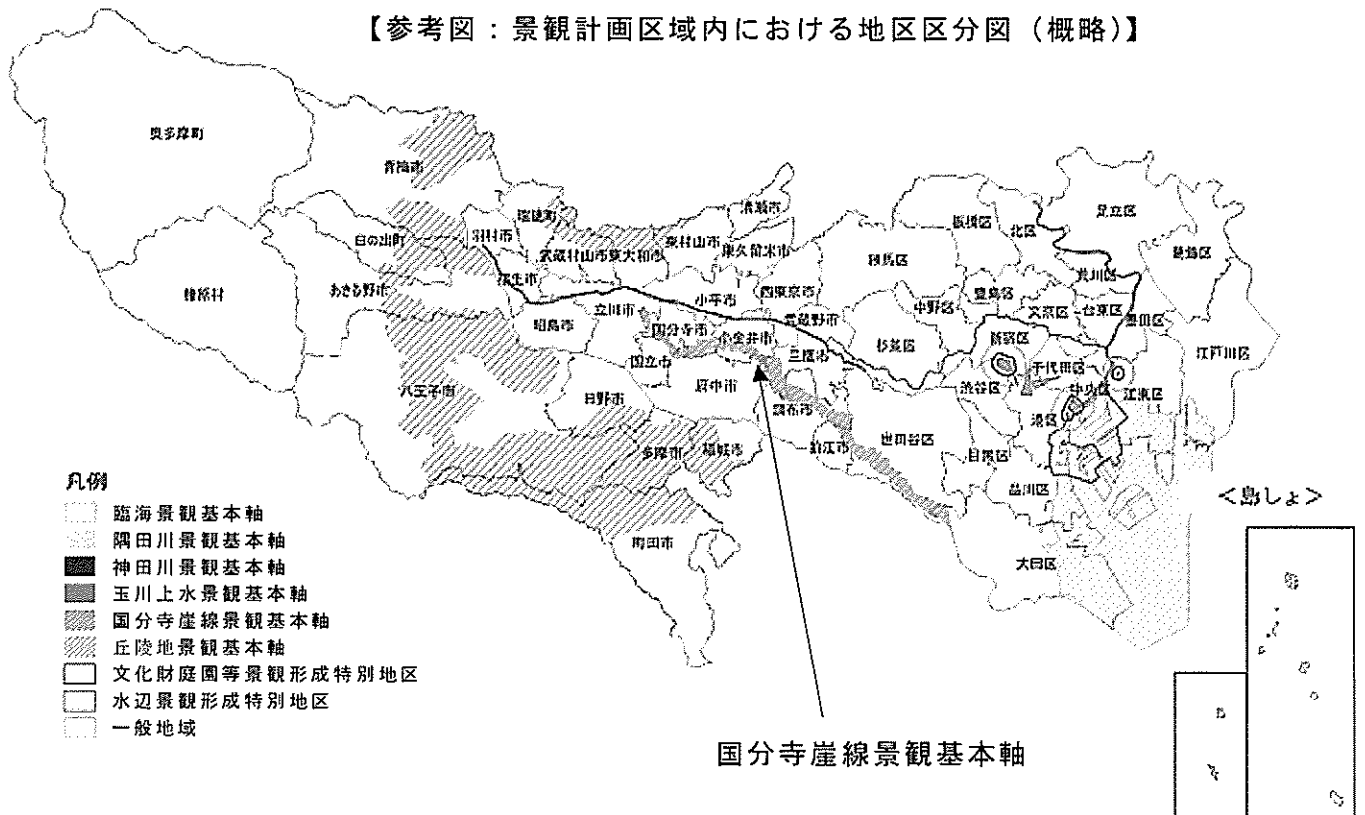
1. 成熟した都市にふさわしい風格と活力を備えた首都東京の実現
2. 歴史や文化の継承と新たな魅力の創出による都市の価値の向上
3. 都民、企業、区市町村、NPO等の多様な主体との連携

○景観法の活用による新しい取り組み：届出制度による景観形成

：東京都では、都全域を東京都景観計画の対象範囲としている。

その中で、地区区分を認定し、景観基本軸、景観形成特別地区及び一般地域において、それぞれ良好な景観の形成に関する方針や良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項（景観形成基準）を定めている。一定規模以上の行為を行う者は、これらを踏まえた上で届出が必要となる。

【参考図：景観計画区域内における地区区分図（概略）】



●「国分寺崖線景観基本軸」における届出制度による景観形成の概要

区域名称		国分寺崖線景観基本軸
区域の範囲		低地側：崖線からおおむね 360m 台地側：崖線からおおむね 80m
届出対象	建築物の新築、改築など	高さ 10m 又は 延べ面積 1,000 m ² 以上
	工作物の新設、模様替など	高さ 10m 以上、築造面積 1,000 m ² 以上等
	開発行為（土地区画形質の変更）	面積 3,000 m ² 以上
	土地の開墾、土石の堆積、水面の埋立てなど	面積 3,000 m ² 以上
景観形成の目標		国分寺崖線の広域的に連続する緑の帯や湧水などの自然環境、歴史的・文化的資源を保全し、これらと調和した景観形成を図る。
景観形成の基準		<ul style="list-style-type: none"> 国分寺崖線の緑の景観が連続するような配置 崖線の緑や周辺建築物群のスカイラインと調和 色彩基準に適合など

●「その他の一般地域」における届出制度による景観形成の概要

区域名称		その他の地域
		一般地域
区域の範囲		東京都の区域で、景観基本軸及び景観形成特別地区以外の区域
届出対象	建築物の新築、改築など	【23区】高さ 60m 又は 延べ面積 30,000 m ² 以上 【その他】高さ 45m 又は 延べ面積 15,000 m ² 以上
	工作物の新設、模様替など	【23区】高さ 60m 以上 等 【その他】高さ 45m 以上 等
	開発行為（土地区画形質の変更）	面積 40ha 以上
	土地の開墾、土石の堆積、水面の埋立てなど	面積 15ha 以上 等
景観形成の目標		広域的な景観に大きな影響を与える行為について、景観への配慮を求める。
景観形成の基準		<ul style="list-style-type: none"> 壁面の位置の連続性や適切な隣棟間隔確保など、周辺の街並みに配慮 周辺の建築物群のスカイラインと調和 色彩基準に適合 周辺の緑との連続性を確保 など

●建築物等における色彩の基準

【色彩基準の考え方】

- ① 原色に近い高彩度の色彩は避け、空や樹木の緑、土や石などの自然の色と馴染みやすい、暖色系で低彩度の色彩を基本とする。
- ② 水辺を生かした景観形成を図る地域や庭園や公園周辺の緑が景観の構成要素として重要な地域では、地域の景観特性を踏まえた基準を定め、色彩の誘導を図る。
- ③ 地区計画や面的開発の区域などを対象に、一定の広がりの中で地域特性を踏まえた色彩基準が定められ、良好な景観形成が図られる場合や石材などの地域固有の自然素材を使用する場合については、これを尊重する。

【色彩基準のイメージ：一般地域の場合】

外壁基本色（外壁面積の80%以上）の基準値

<色彩の表示方法>
○マンセル表色系（JIS規格）
①色相、②明度、③彩度を組み合わせて表記

（5ワイ 6 の 2.5）
5Y 6 / 2.5
色相 明度 彩度

◆ 景観基本軸、景観形成特別地区、大規模建築物等、地域特性、開発規模を踏まえた色彩基準を設定

◆ 景観法による景観形成基準
⇒ 基準に適合しない場合は勧告・変更命令の対象となる。

注1 裏面に示している色は色相イメージを示すために黄緑色にしているもので、正確なものではありません。

7) バリアフリー整備の方針

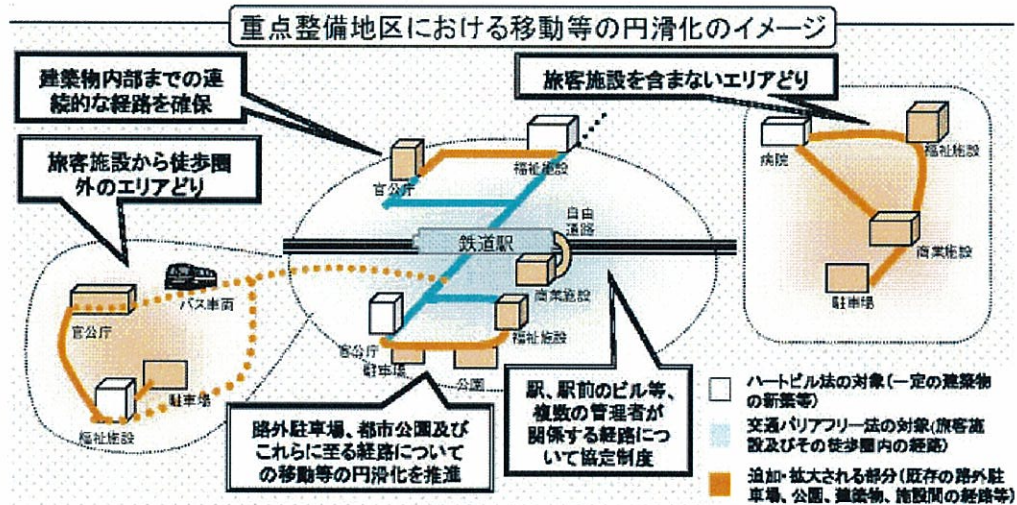
【基本的な考え方】

1. 国分寺市をより暮らしやすく、より人にやさしい都市としていくため、若い人、元気な人だけでなく、高齢の人、障害を持つ人、乳幼児を連れた人など様々なハンディキャップを持つ人を含め、市民の誰でもが移動しやすい街づくりを推進する。
2. 平成 18 年 12 月、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」が施行され、鉄道駅等の旅客施設及びこれを中心とする一定の地区において、駅、建築物、道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する制度が整えられた。市内交通が集中する国分寺駅及び周辺区域においては、早期にこの制度を活用して、バリアフリー化を実現する。

【バリアフリー整備の方針】

① 国分寺駅及び周辺区域を「重点整備地区」に指定

- ・ JR 国分寺駅構内においては、平成 20 年までに上下線へのエレベータ、エスカレータの設置を進めることとしているが、さらに南北の駅前広場区域を含む駅周辺区域の全体を法に示される「重点整備地区」に指定し、国分寺駅及び南北の駅前広場を含む駅周辺区域については、早急に法に示される「重点整備地区」に指定し、総合的なバリアフリー施策を推進する。そして、重点整備地区での施策実績を踏まえ、市内全域にわたってバリアフリー化を展開していく。



出典：内閣府政策統括官（共生社会政策担当）ホームページより

② ハードな対策とソフトな対策を組み合わせたバリアフリーの推進

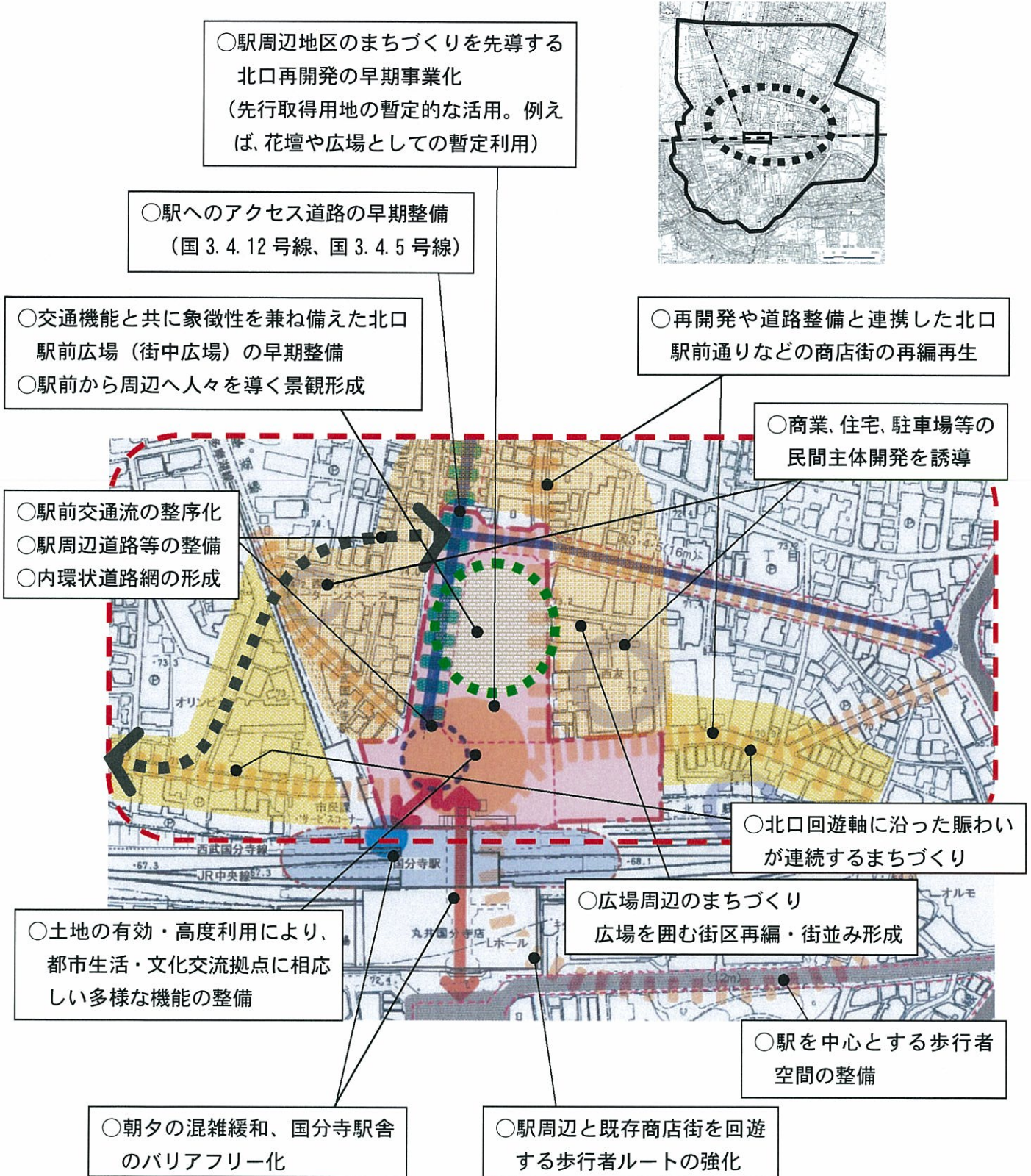
- ・ バリアフリー化に際しては、駅・道路・公園等への歩道・階段・スロープ・エレベータ等の設置、改良などのハードな対策だけでなく、放置自転車や路上看板の撤去、各種サイン計画の導入などのソフトな対策も併用していくものとする。

③ 「ユニバーサルデザイン」の考え方を導入

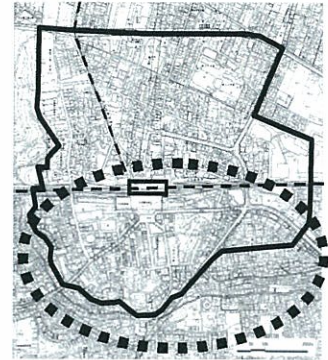
- ・ バリアフリー化の推進事例の中には、とりあえずハンディキャップのある人々が通れるルートを作った、といった事例も見受けられる。国分寺市におけるバリアフリー化の推進にあたっては、ハンディキャップの有無を問わず誰でもが利用しやすい、いわゆる「ユニバーサルデザイン」の考え方を導入していく。

(3) 区域別まちづくりの方針

1) 北口周辺地区



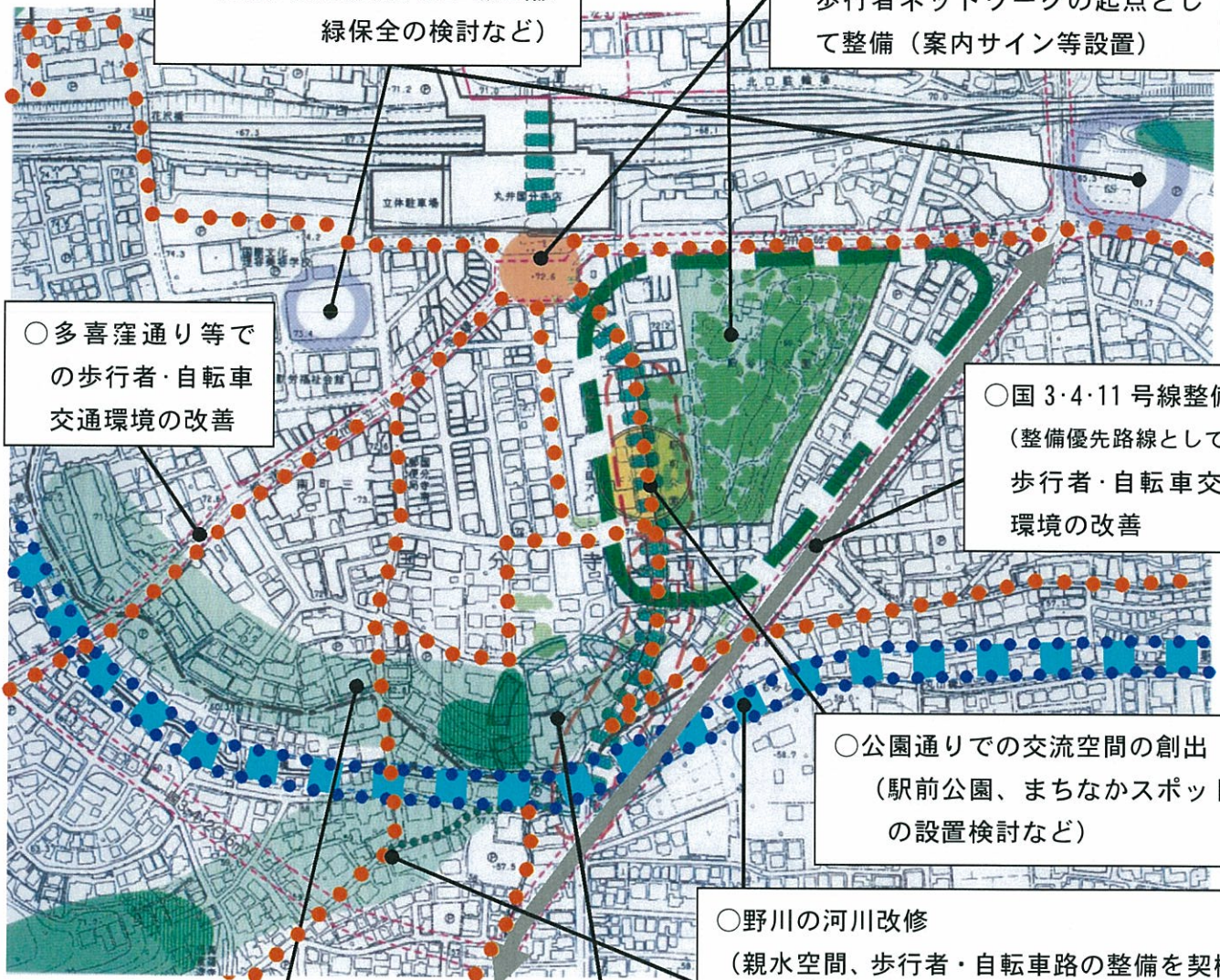
2) 南口周辺地区



- 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・道路空間の緑化推進、建築物による良質な街並みの誘導など）
- 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）

- 民間開発の適切な誘導（商業・文化拠点、駐車場整備、緑保全の検討など）

- 国分寺駅周辺の観光資源を巡る歩行者ネットワークの起点として整備（案内サイン等設置）



- 多喜窪通り等での歩行者・自転車交通環境の改善

- 国3・4・11号線整備（整備優先路線として）歩行者・自転車交通環境の改善

- 公園通りでの交流空間の創出（駅前公園、まちなかスポットの設置検討など）

- 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）

- 武蔵国分寺史跡などの観光資源等を巡る歩行者ネットワークの形成

- 崖線を活かした野川沿い等でのまちづくりの推進
- 景観基本軸にふさわしい国分寺崖線周辺における景観づくり

- 野川、お鷹の道、崖線等の地域資源を活かした国分寺駅の南口ゲート空間の形成（まとまりある既存樹林の保全、橋詰広場の設置検討など）（環境ネットワークや緑の景観形成の拠点空間づくり）

3) 国3・4・12号線周辺地区

