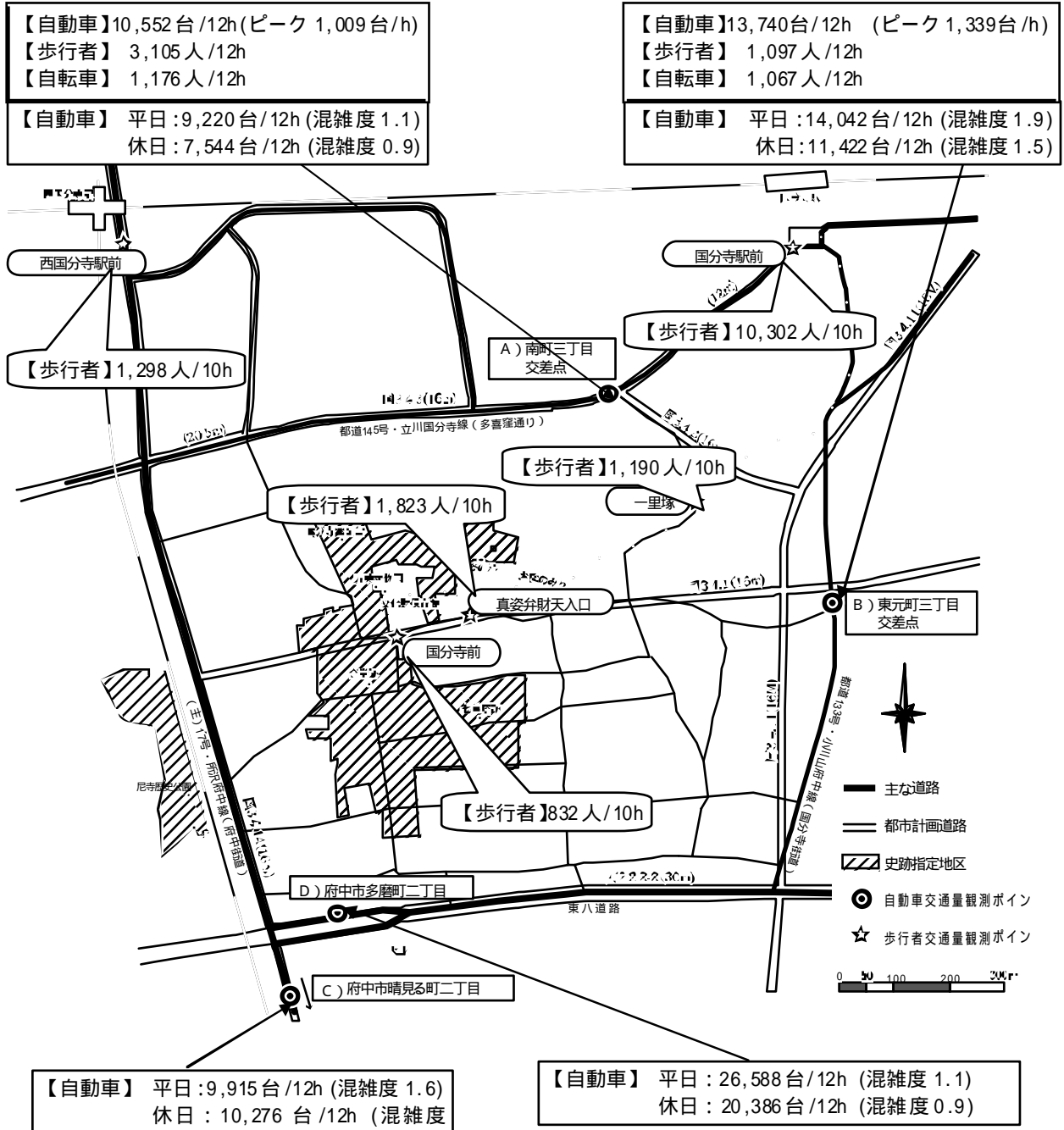


(2) 交通量

地区周辺の自動車交通量は、平成 11 年道路交通センサス及び市統計書から見ると、東八道路 25,588 台/12h (混雑度 1.1)、多喜窪通り 9,220 台/12h (混雑度 1.1) と東西方向の道路に対し、南北方向は、府中街道 9,915 台/12h (混雑度 1.6)、国分寺街道 14,042 台/12h (混雑度 1.9) と道路混雑が目立ちます。

調査対象地区周辺の自動車交通量・歩行者交通量



平成 14 年度の都道交通量
(資料 : 国分寺市統計書)

平成 11 年度道路交通センサス

平成 14 年度歩行者交通量調査
 注) 8/22、9/19、10/10、11/7、11/28
 の 5 日間の日曜日の平均値 (8-18 時)
 資料 : 「国分寺市観光資源調査報告書」(H17.3)



市道幹1号線・元町通り(史跡北側)



市道幹1号線・元町通り(真姿の池の南側付近)



市道幹2号線・植木交換通り(花街道)東元町四丁目



市道幹2号線・植木交換通り 西元町三丁目



東元町三丁目の生活道路



東元町四丁目の生活道路(プレイステーション横)

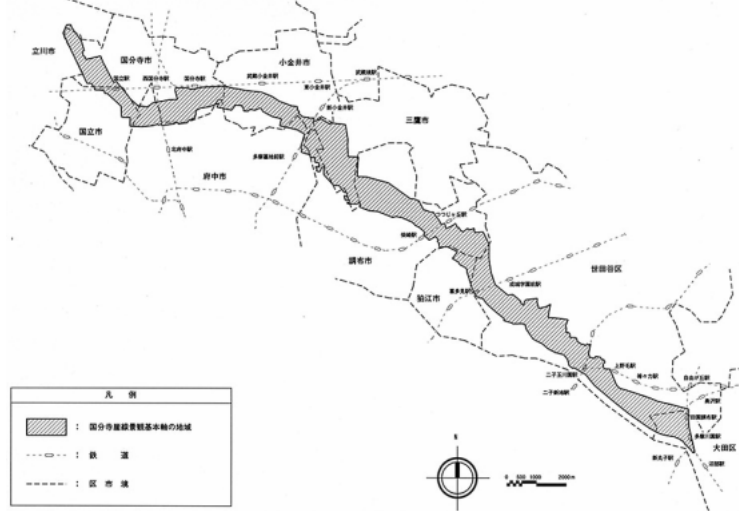
2.5 自然環境の現況

(1) 国分寺崖線

国分寺崖線は、約6～3万年前に多摩川が武蔵野台地を浸食することにより誕生した延長30kmに及ぶ連続する「崖地」です。この国分寺崖線の緑や地形は、野川や多摩川とともに、地域の貴重な自然環境と地域の原風景ともいえるべき景観をつくっています。

東京都では、東京都景観条例（平成9年度12月制定）に基づき、景観審議会から受けた答申を踏まえ、平成13年5月1日に新たに「国分寺崖線景観基本軸」の地域を指定し、「国分寺崖線景観基本軸基本計画」と「国分寺崖線景観基本軸の景観づくり基準」を策定しています。

国分寺崖線の位置（国分寺崖線景観基本軸の地域概略図）



(市条例による国分寺崖線区域)

市のまちづくり条例において「国分寺崖線区域」を定めています。具体的には次のような規定により、緑地・湧水・景観等を保全・再生するための独自の開発基準を定めています。

開発事業に対して事業者の届出の義務規定

通常は開発面積500㎡以上、国分寺崖線区域では300㎡以上（第41条第1項）

大規模開発事業に対する第41条第1項の届出に先だつ土地利用構想の届出・手続き完了規定（第63条第1項）

通常は開発面積5000㎡・共同住宅で100戸以上、国分寺崖線区域では同3000㎡・同60戸以上

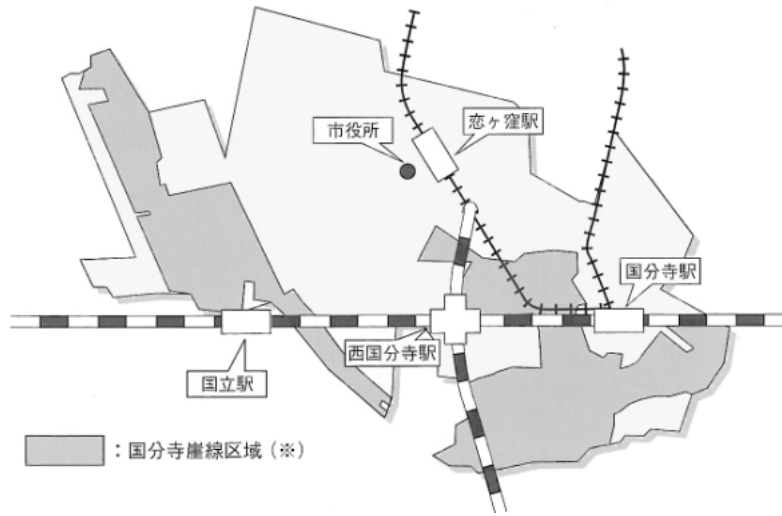
国分寺崖線の保全及び再生に関する措置（第71条）

開発事業の整備基準（第71条 別表3より抜粋）

種 別	基 準
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 規則で定めるところにより、開発区域の地下水及び湧水源の観測を行うこと。</p> <p>イ 建築物の基礎工法が湧水に及ぶ影響について、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>

資料：国分寺市まちづくり条例

まちづくり条例における「国分寺崖線区域」

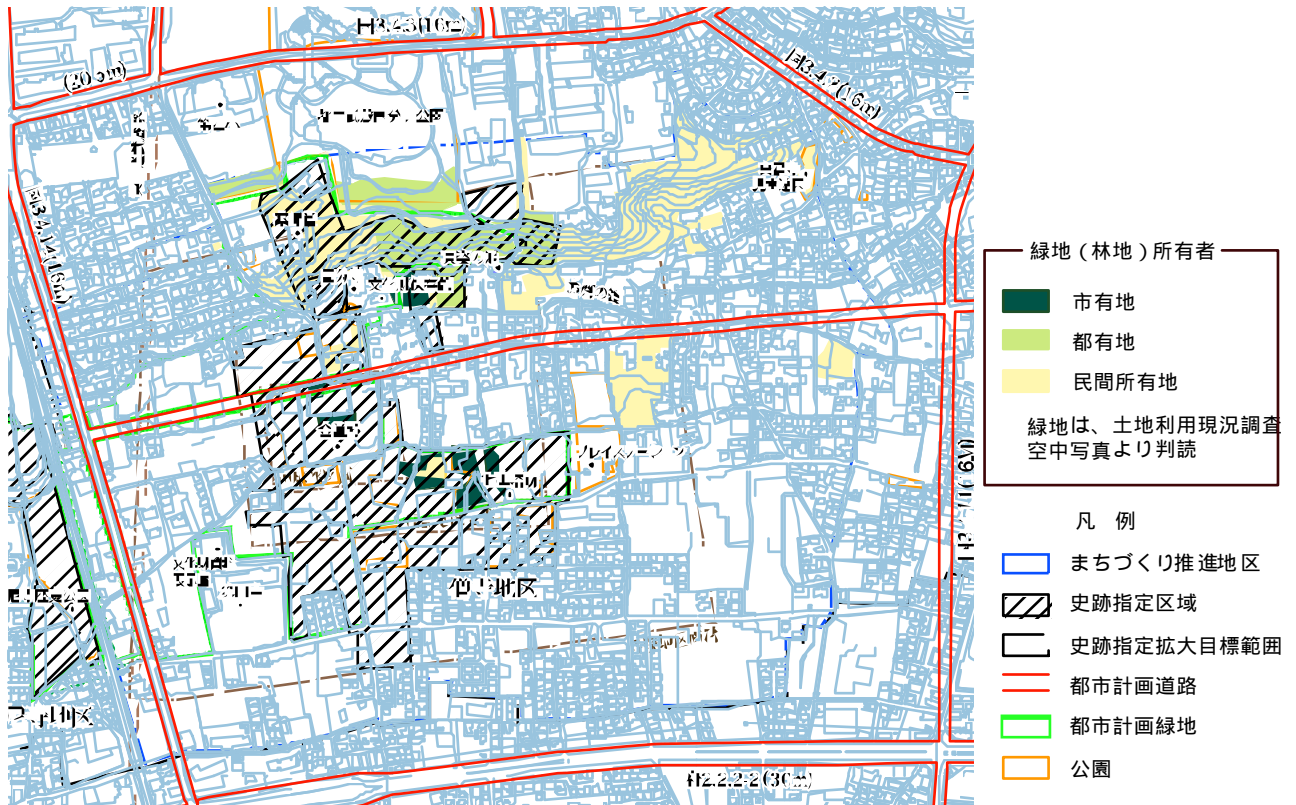


() 国分寺崖線区域：「国分寺市緑の基本計画」に定められた緑化重点地区の一つである「国分寺崖線保全・整備地区」で、商業地域などを除いた国分寺市まちづくり条例で定める区域のこと。当該区域内では緑地・湧水などの優れた自然環境を保全するため、独自の開発基準を定め、環境共生型の土地利用を目指している。
資料：国分寺市まちづくり条例

(2) 地区の緑地現況

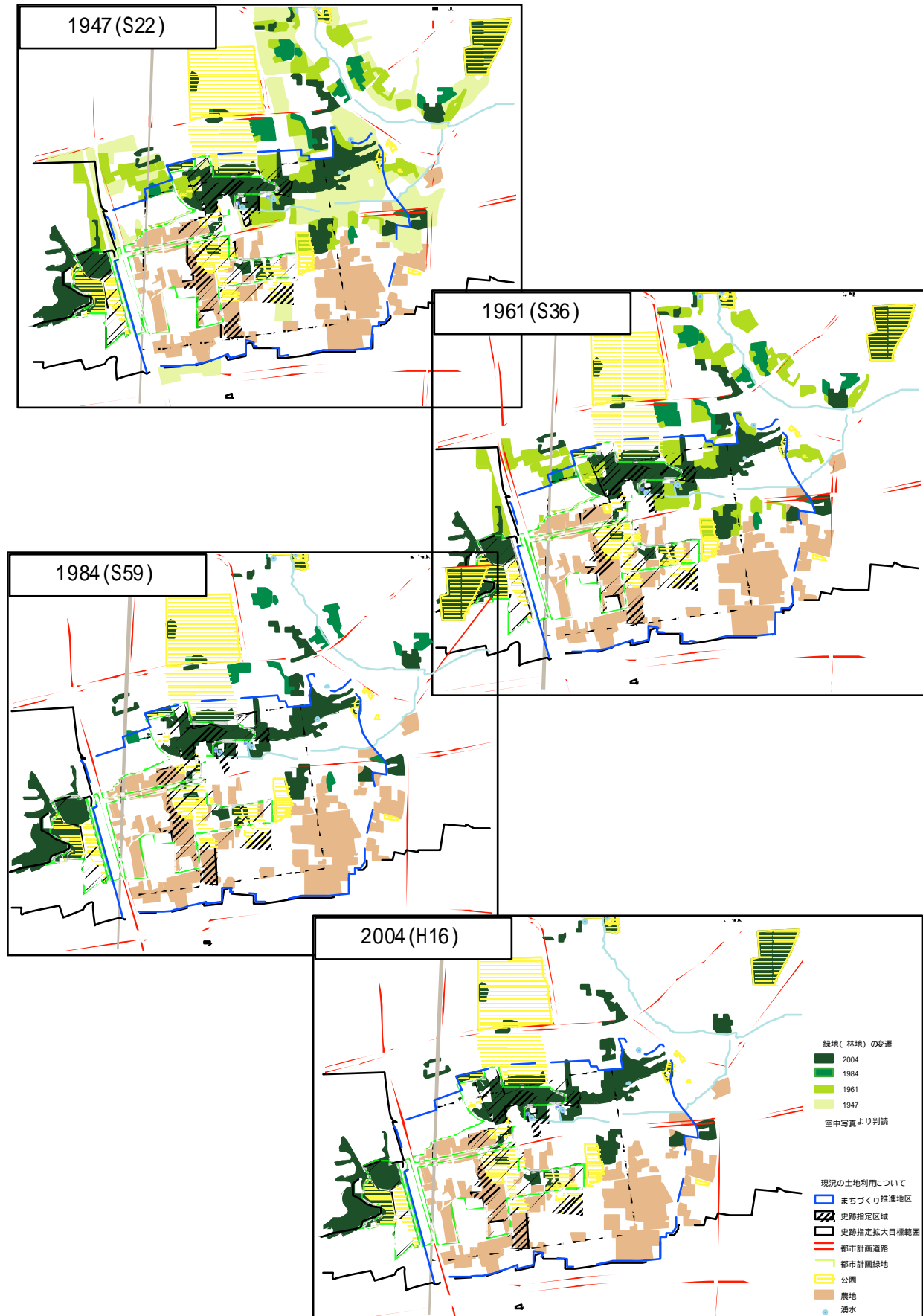
国分寺崖線の斜面緑地は、都市計画緑地に指定されていない部分も存在しており、斜面緑地保全のためには、何らかの法的担保をしていくことも必要です。

国分寺崖線区域と公園・緑地・農地の分布



注) 国分寺崖線区域(まちづくり条例による)内の公園・緑地・農地の分布状況を表示
資料：緑地、公園、農地の現況は「平成 14 年度土地利用現況調査」より作成

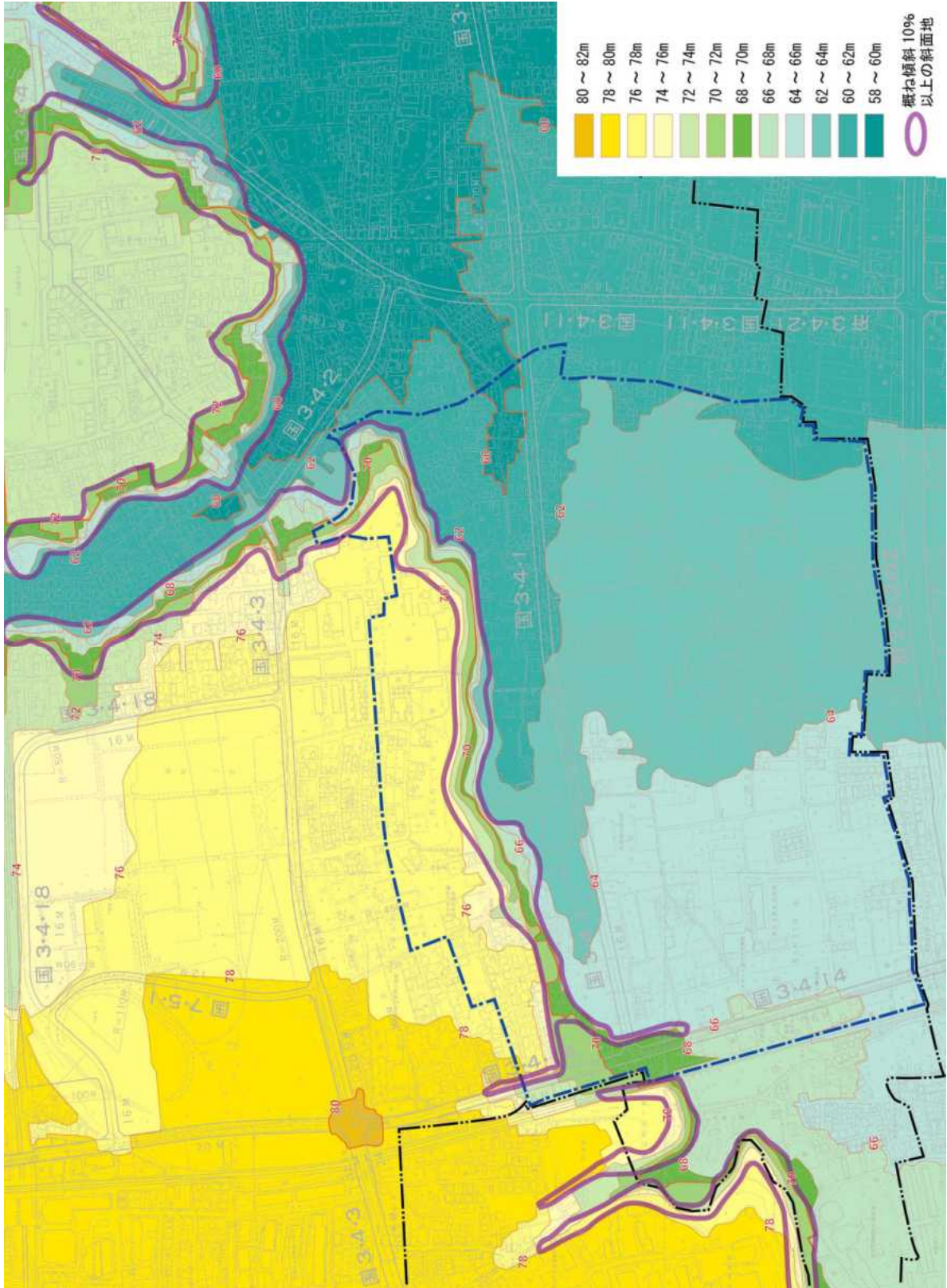
国分寺崖線の緑地は、斜面地では現在も比較的残されています。野川沿いは宅地化が進み、緑地はほとんど残っていません。



地区周辺の地形からみる国分寺崖線の範囲

地区北側は高低差約 15m の斜面地になっており、地域景観を特徴づける国分寺崖線を形成しています。

等高線図と国分寺崖線（傾斜 10% 状の斜面地）



現況写真



お鷹の道



真姿の池付近



真姿弁天



真姿の池湧水群の説明板



国分寺崖線の際で進む宅地造成（東元町3丁目）



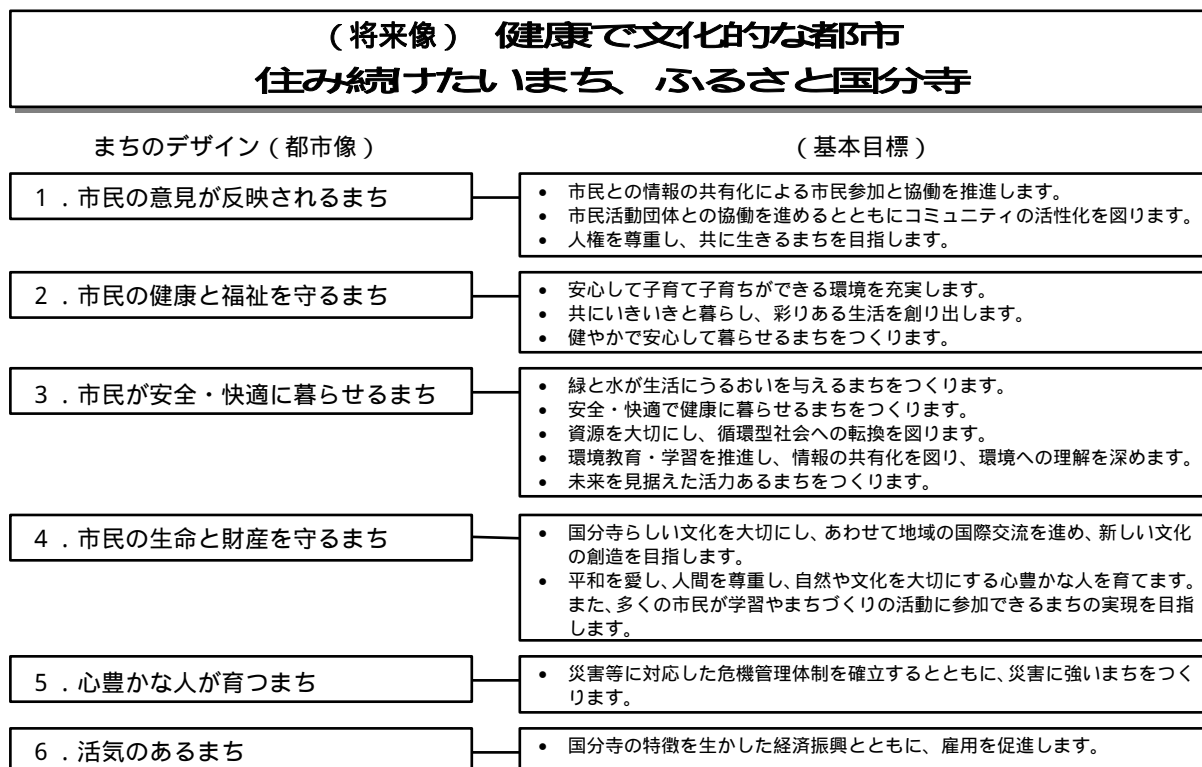
史跡公園西側より見る国分寺崖線

2.6 関連計画の整理

(1) 第四次国分寺市長期総合計画（平成19年3月）

計画の概要

「第四次長期総合計画」は、平成19年度から平成28年度の10年間を計画期間とする市の最上位の計画として、「基本構想」と「基本計画（国分寺づくり編・財政計画編・行政経営編）」により構成しています。「基本構想」においては将来像「健康で文化的な都市 住み続けたいまち、ふるさと国分寺」ならびに6つの都市像と基本目標を設定し、これに基づく基本計画により国分寺市がもつ特性や地域資源を十分活用し、国分寺の魅力を高める取り組みを行うこととしています。



史跡武蔵国分寺跡周辺地区に関連する事柄

歴史文化の拠点である史跡武蔵国分寺跡周辺地区については、まちのデザイン「市民が安全・快適に暮らせるまち」、5-1「自然環境」において、地域性豊かな都市環境（景観）を形成することを重点目標とし、「こくぶんじ恋のみちの整備を行う」「歴史的、文化的資産を活かしたまちづくりを進める」「史跡整備と一体となった周辺のまちづくりを進める」「まちづくり条例を活用した市民との協働によるまちづくりを進める」ことを、施策の方向として位置付けています。

(2) 国分寺市都市マスタープラン（平成 12 年 3 月）

計画の概要と将来像

本計画は、国分寺市長期総合計画、都市計画に関する基本方針を定めるものです。平成 11 年度に「“ひと”が主人公。“ひと”に恋されるまち、まちに恋する“ひと”を育てましょう」「住宅都市として暮らしやすいまちをつくりましょう」を理念に、概ね 20 年後を目標としています。

（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



史跡武蔵国分寺跡周辺地区に関連する事柄

史跡武蔵国分寺跡周辺は、「こくぶんじトライアングルゾーン」「市民みんなが国分寺らしい場所として、その魅力を守り、高めていく」場所として位置づけられています。

道路・交通体系整備方針では、国 3・4・1 号線が「位置づけ要検討」路線として位置づけられています。

地域別整備方針では、泉町・西元町・東元町地域は、「歴史・文化・交流とふれあいのまち」をテーマとしています。

(3) 史跡武蔵国分寺跡 [僧寺地区]新整備基本計画 (平成 15 年 3 月)

計画の概要

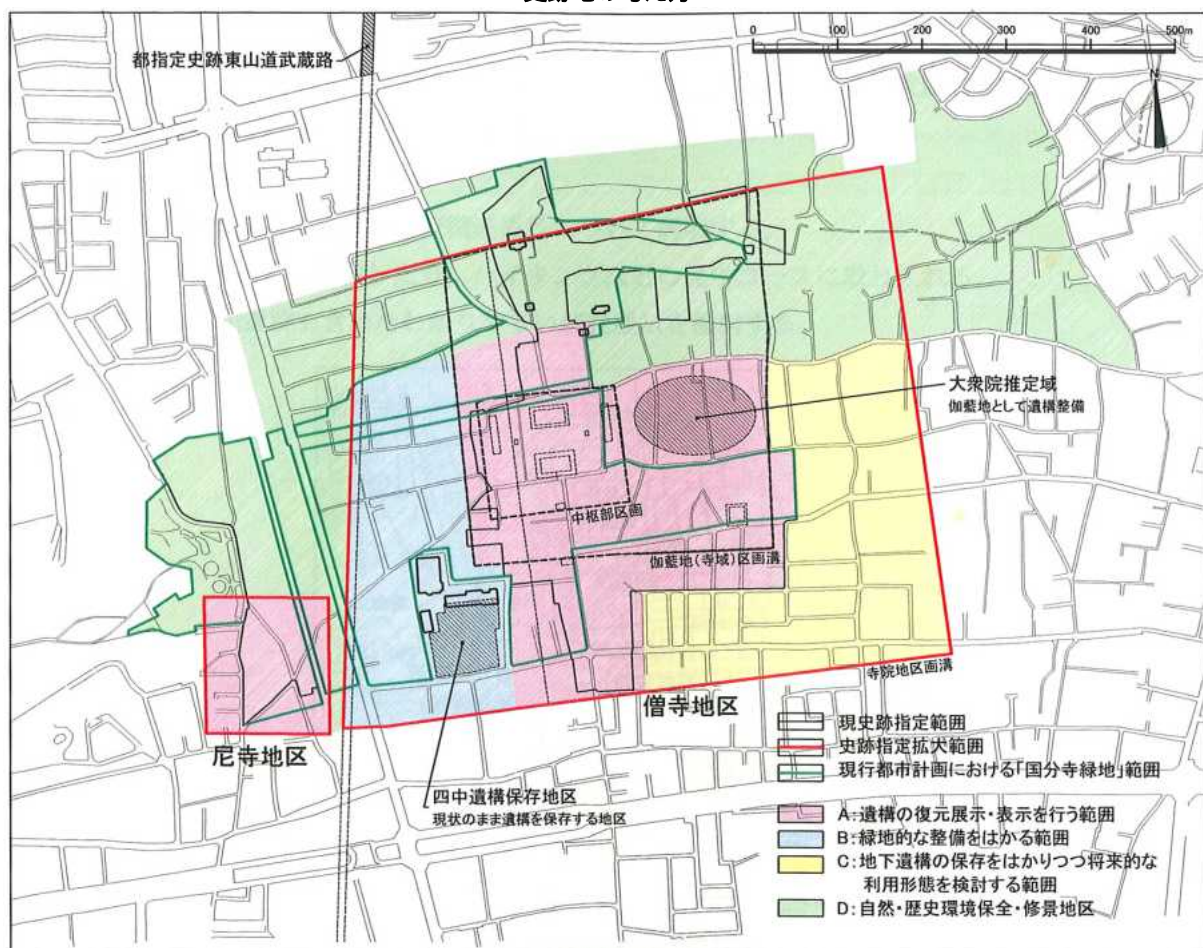
本計画は、「国指定史跡武蔵国分寺跡保存管理計画 (平成元年 3 月)」及び「史跡武蔵国分寺跡整備基本計画 (平成 3 年 3 月)」の策定より 10 年が経過し、その後の史跡追加指定、土地の公有化の進展、並びに東山道武蔵路の都史跡指定等の状況が変化したことを踏まえ、僧寺地区を対象に整備基本計画を見直し策定したものです。

基本計画

基本計画の中では、ゾーニング、史跡地への導入動線計画、区域内交通問題への対応、史跡指定地の拡大等が述べられています。

僧寺地区の史跡地の考え方については、下図のように提示しています。

史跡地の考え方



(4) 上位・関連計画の関係

本調査を進めるにあたり、国分寺市における上位・関連計画を整理すると下図のとおりです。

東京都の上位・関連計画は、総合計画にあたる「東京構想 2000(平成 12 年 12 月)」、道路に関しては「多摩地域における都市計画道路の整備方針(第 3 次事業化計画)平成 18 年 4 月策定」、国分寺崖線に関しては「国分寺崖線景観基本軸基本計画(平成 13 年 3 月)」等があります。

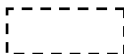
市の上位・関連計画との関係

【史跡関連】				【まちづくり・都市計画関連】			
事業	博物館整備工事 (未定)	尼寺整備工事 (H15.3竣工)	僧寺整備事業 (実施中)	史跡武蔵国分寺跡周辺地区	国分寺駅周辺地区 (策定中)	西国分寺駅地区	その他の地区
	(仮称)郷土博物館基本計画 (未策定)	旧整備基本計画 (H 3.3)	[僧寺地区]新整備基本計画 (H 15.3)	国分寺緑地整備構想 (H 7.3)	地域バス運行実施に関する報告書 (H14.3)	その他分野別整備構想・計画	
整備計画	(仮称)郷土博物館基本構想 (H 5.3)	史跡整備基本構想 (H 2.3)		国分寺市緑の基本計画 (H 12.3)	国分寺市都市景観施策基本調査 (H 17.3)	その他分野別構想・計画	
	史跡武蔵国分寺跡保存管理計画 (H 1.3)			国分寺市都市マスタープラン (H 12.3)			
分野別計画	国分寺市まちづくり条例 (H 16.6 公布)						
	第四次国分寺市長期総合計画 (H 19.3)						
上位計画・条例							



今回調査の上位・関連計画

(年月)記入は、策定済みの計画



現段階で未策定の計画等

2.7 住民アンケート調査の結果概要

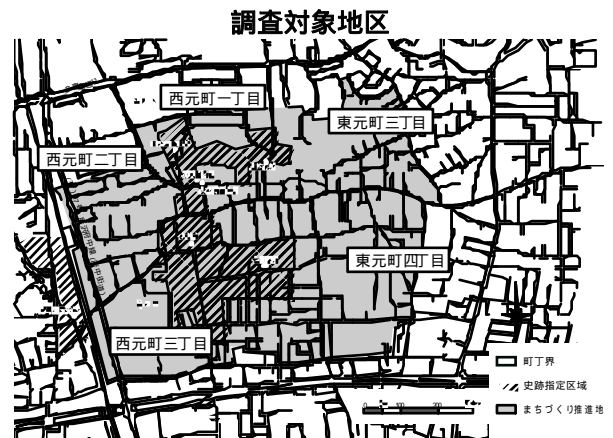
(1) 調査の概要

地域の広い意見を伺うために、平成 16 年 9 月～10 月にかけて、地域の自治会（東元町三丁目、東元町四丁目、西元町一丁目、西元町二丁目、西元町三丁目）他の方々を対象にアンケート調査を実施しました。1384 票を配布し、933 人の方から回答を頂きました。

【調査日時】平成 17 年 9 月中旬～10 月初旬
【調査方法】自治会他を通して配布・回収
【調査対象】まちづくり推進地区内及び周辺地区
配布数 1384 票 回収票数 933 票 (67.4%)

配布票数と回収票数

配布数	回収数	回収率
1,384	933	67.4%

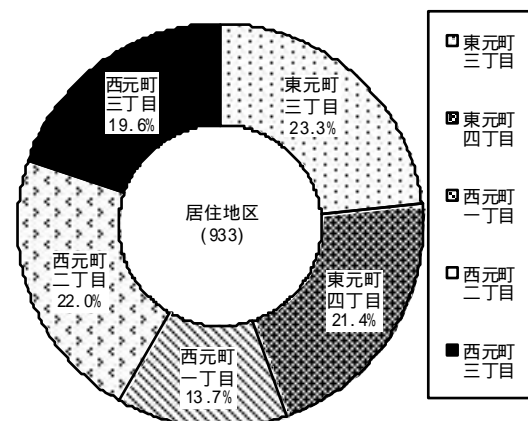


(2) 主な調査結果

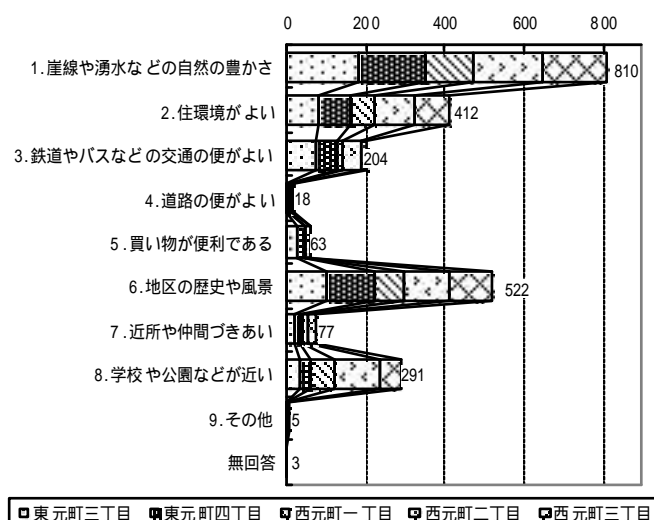
回答者について

- 回答者の地区別の割合は、東元町 3 丁目が一番多く、西元町一丁目が他の地区に比べて少なくなっています。
- 年齢層は、40 歳代～70 歳代が約 20～25%を占め、30 歳代が 11.5%です。
- 性別は、男性 44.8%、女性 52.2%です。
- 世帯構成は、単身世帯が全体の 9.3%、夫婦のみが 30.5%、二世帯居住が 50.8%です。
- 回答者の持ち家比率は 95%と非常に高い状況にあります。
- 居住年数は、全体では 2 年未満、5 年未満、20 年未満が約 1 割ずつ、40 年未満、40 年以上がそれぞれ約 25%を占めています。西元町一丁目は 2 年未満が全体の 64.8%です。
- 自動車は、全体の約 25%の世帯で保有していない、また 28.2%は自分で自動車の運転をしない方です。

回答者の住所



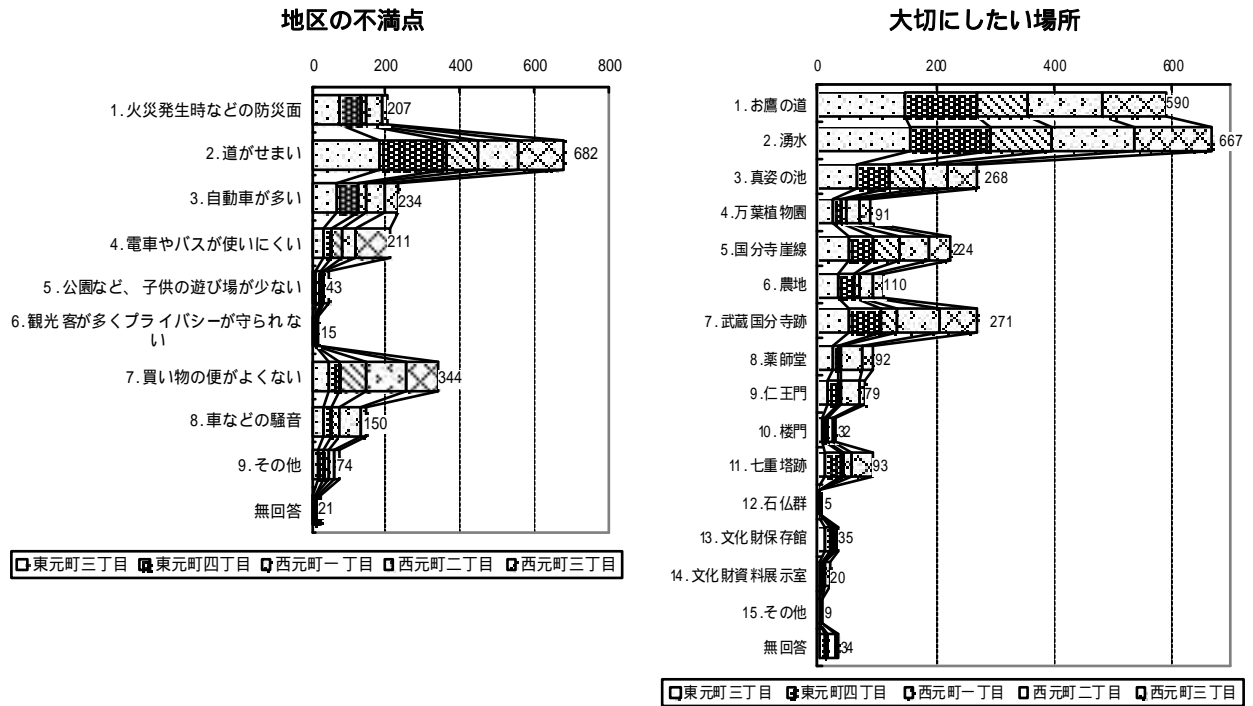
地区の魅力



地域の現状認識と満足度

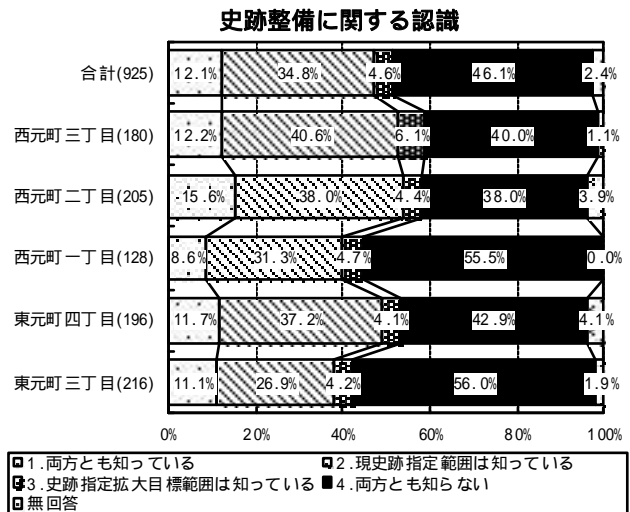
- 当地区でまちづくり計画が進められていることを「知っている方」が全体の 42.1%、「聞いたことはある」が 32.5%。全体の約 75%が何らかご存じです。
- 地区の魅力として「崖線や湧水などの自然の豊かさ」が最も多く、次いで「地区の歴史や風景」、「学校や公園などが近い」、「住環境がよい」と続いています。

- 地区の不満点は、「道がせまい」が最も多く、「買い物の便が良くない」、「自動車がが多い」、「電車やバスが使いにくい」、「火災発生時などの防災面」と続いています。
- 大切にしたい場所は「湧水」「お鷹の道」が一番多く、次いで「真姿の池」、「武蔵国分寺跡」、「国分寺崖線」と続き、これらが地域の自慢となっていることがわかります。



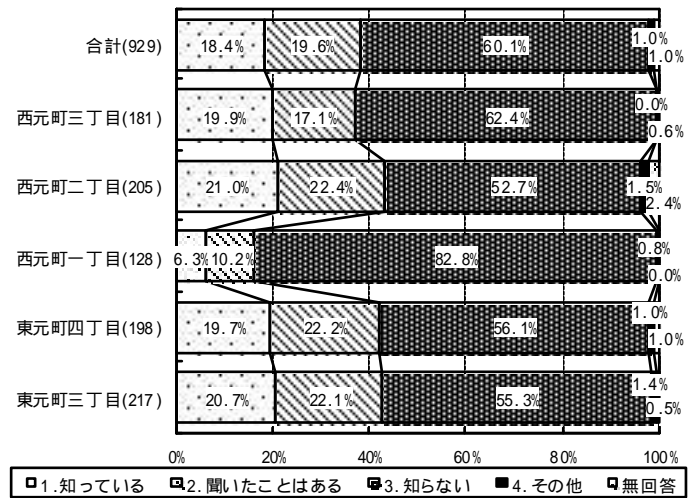
史跡整備、国3・4・1号線に関する認識

- 「史跡指定範囲」を知っている方が 34.8%、「史跡拡大目標範囲」を知っている方が 4.6%、両方知っている方が 12.1%となっており、51.5%の方が史跡範囲について何らかご存じです。

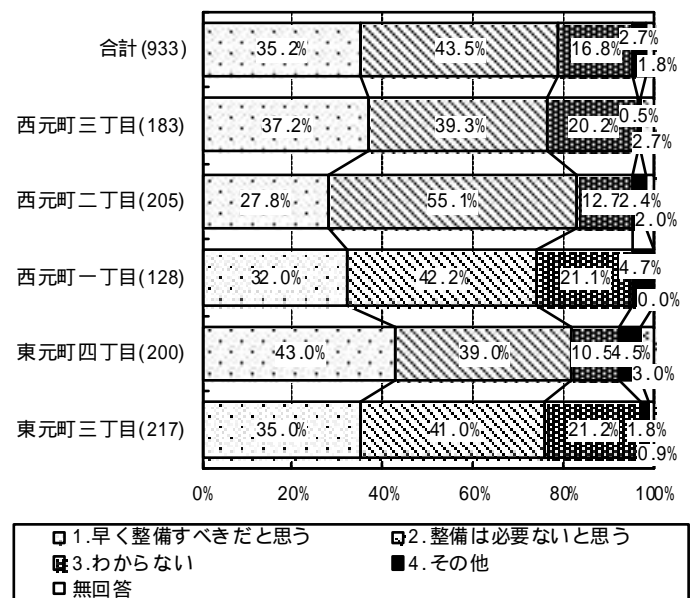


- 都市計画道路 3・4・1 号線の計画があることについて「知っている」「聞いたことがある」方は 37.7%にとどまり、「知らない」方が全体の 60.1%を占めています。地区別にみると、西元町一丁目の方々の認知度が非常に低い状況にあります。
- 都市計画道路 3・4・1 号線の整備について、回答者全体では「整備は必要ない」が 43.5%、「早く整備すべき」が 35.2%であり、整備は必要でないと回答している方が多くなっています。地区別にみると、史跡西側の新設部分にあたる西元町二丁目の方々は「整備は必要ない」との回答が 55.1%を占め、「早く整備すべき」との回答 27.8%の 2 倍となっています。
- なお、都市計画道路 3・4・1 号線の整備については、現在の元町通りをイメージして回答している方、歩きやすくなるなら、など条件をつけて整備すべきと回答している方がいました。

都市計画道路 3・4・1 号線に対する認識



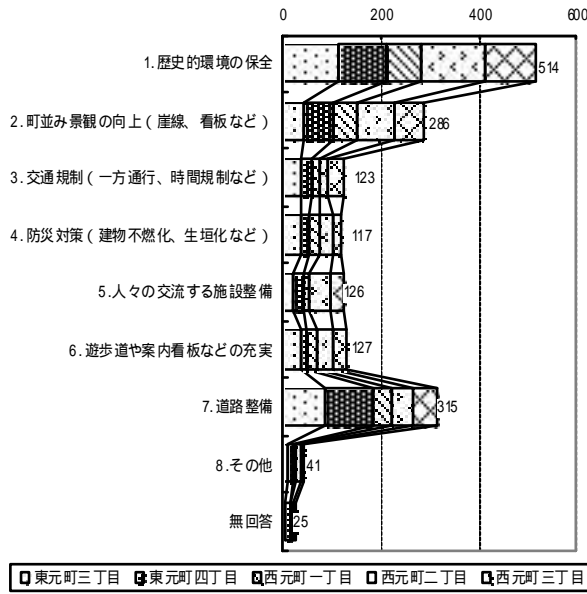
都市計画道路 3・4・1 号線の整備について



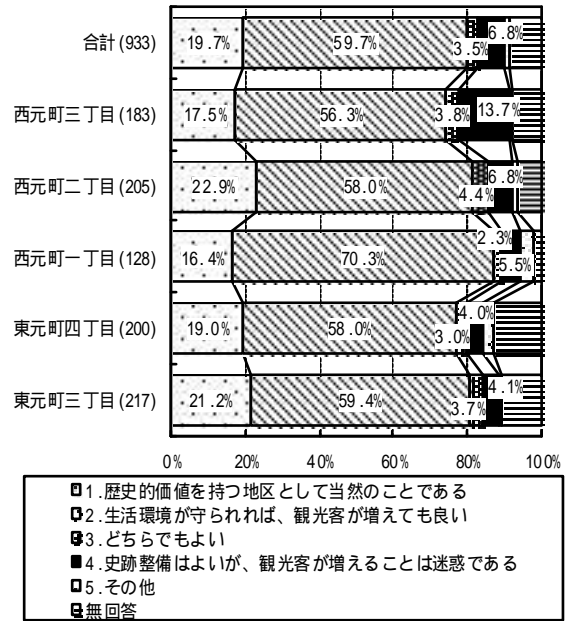
今後のまちづくりの方向について

- 「今後のまちづくりについて望むことは、第一に「歴史的環境の保全」、第二に「道路整備」、第三に「町並み景観の向上」を挙げています。
- 来訪者や観光客が増えることについて、「生活環境が守られれば観光客が増えても良い」との回答が 59.7%と最も多く、史跡の保全・整備等による来訪者の増加に対し 79.4%の方が理解を示しています。

今後のまちづくりに望むこと



史跡復元整備と観光客



主な自由意見

回答者 933 人のうち、273 人 (約 30%) の方からご意見をいただきました。

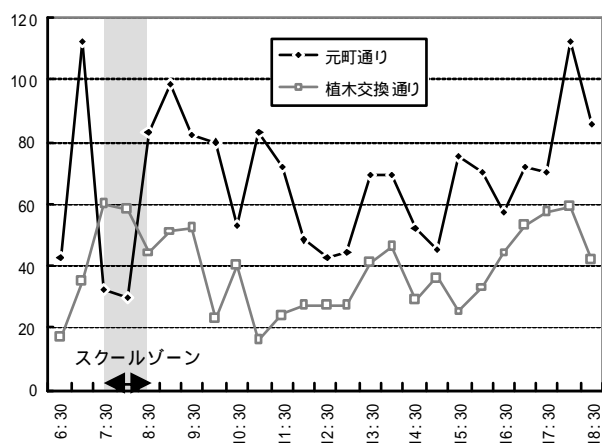
- 国分寺街道は歩道が狭く歩行者としても車としてもいつ事故が起こってもおかしくないという気持ちです。小さな子供の手をひいて歩こうにも並んで歩く幅がありません。せめて安心して歩行できる道にしてください。お散歩が楽しくなるような街に。(東元町 3 丁目 / 30 歳代)
- 都心から 40 分くらいのところで自然を残すのが大切です。なるべく健康的に車を入れず歩くことを進めたい。国分寺駅～西国分寺駅まで史跡を歩いて 2 時間くらい、無理に道を広げて車を入れることはないと思う。すべての公害はシャットアウトしたいです(東元町 3 丁目 / 60 歳代)
- 居住者も観光客も車にびくびくする道路では情けない。都市計画道路 3・4・1 号線は早急に整備をお願いしたい。(東元町 3 丁目 / 60 歳代)
- 国分寺街道の車が多く自転車、歩行者が怖い。歩道を是非つくってほしい。府中方面の道路が良いので買い物も府中方面に行ってしまう。史跡もきちんと整備し楽しめる場所であればと思う。(東元町 4 丁目 / 30 歳代)
- 都市計画道路 3・4・1 号線ができれば車も多くなります。便利になるかわり騒音もあります。住環境も大変大切なことと思うのでその点をよくお考えください。(東元町 4 丁目 / 50 歳代)
- 史跡を歩いて周れる様な順路を表示してほしい。多くの方が、順路が定まらず歩きにくそう。またパンフレット等の配布場所もわからないようである。史跡のある町として観光しやすい町になれば、住環境も守られ観光客へのお店も増え、望ましい町になると思う。(西元町 1 丁目 / 40 歳代)
- 生活者にも観光客にも落ちついた快適な町並みであってほしい。そのために道路は多少不便でも安全であればいい。生活道路と通過交通道路のメリハリをつける。また電柱の乱立も車同様、せっかくの景観と雰囲気壊すので徐々に地下化を進める。(西元町 1 丁目 / 年齢不明)
- 大変静かな環境が気に入っていますが、手つかずの自然が整備によって減っていくことに寂しさを感じます。ただ元町通りが狭くて見通しが悪いので子供の外出に不安を感じています。せっかく、公園等遊び場がたくさんあるのにそこに行くまでの道が危険なのが残念です。スクールゾーンも有名無実化しています。(西元町 2 丁目 / 30 歳代)
- 住宅内の緑が少なくなることが寂しい。高い建物はもう不要。土地を踏むことのない非人間的な生活と思う。思いやりや優しさを生み出すのは一緒に暮らすこと、お互いに譲ることをできなくなるのが人間一番不幸の源と思う(西元町 3 丁目 / 70 歳代)

2.8 交通調査の結果概要

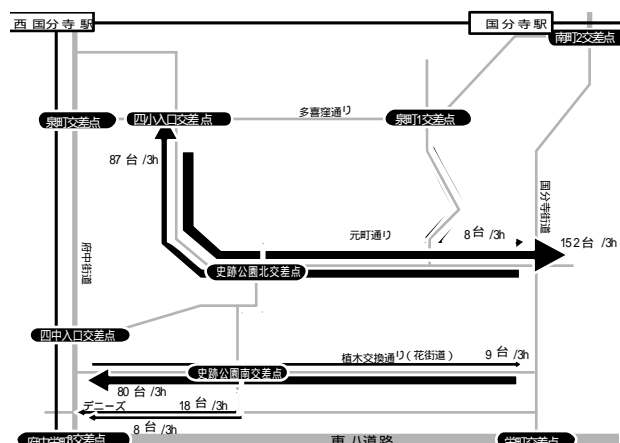
(1) 交通調査の結果わかったこと

- ・ 元町通りは、12時間で約1,690台、1分あたり約2.3台の自動車が行き通っています。
- ・ ピーク時間帯のスクールゾーン前(7:00~7:30)に112台、1分あたり3.7台の車が通行しています。
- ・ スクールゾーン時間帯(7:30~8:30)は、元町通りの交通量が減る分、植木交換通りの交通量は増えています。
- ・ ナンバープレート調査の結果、元町通りの朝方の(6:30~9:30)自動車交通のうち、約6割は地区を通り抜ける、いわゆる通過交通でした。
- ・ 通過交通の多い道路は、元町通り、植木交換通りであるが、植木交換通りは特に国分寺街道から府中街道に向けて通り抜けている車が多数でした。
- ・ 速度調査の結果、元町通りと植木交換通りでは、約半数の車が制限速度(30km/h)を上回り、東元町3丁目では、すべての車が制限速度(20km/h)を上回っていました。
- ・ 騒音調査の結果、一部の時間帯で環境基準を上回る値が計測されたが、全体的に環境基準を下回る値が多数でした。
- ・ 振動調査の結果、すべての調査地点で環境基準を大きく下回りました。

元町通りと植木交換通りの交通量推移



通過交通の多い道路

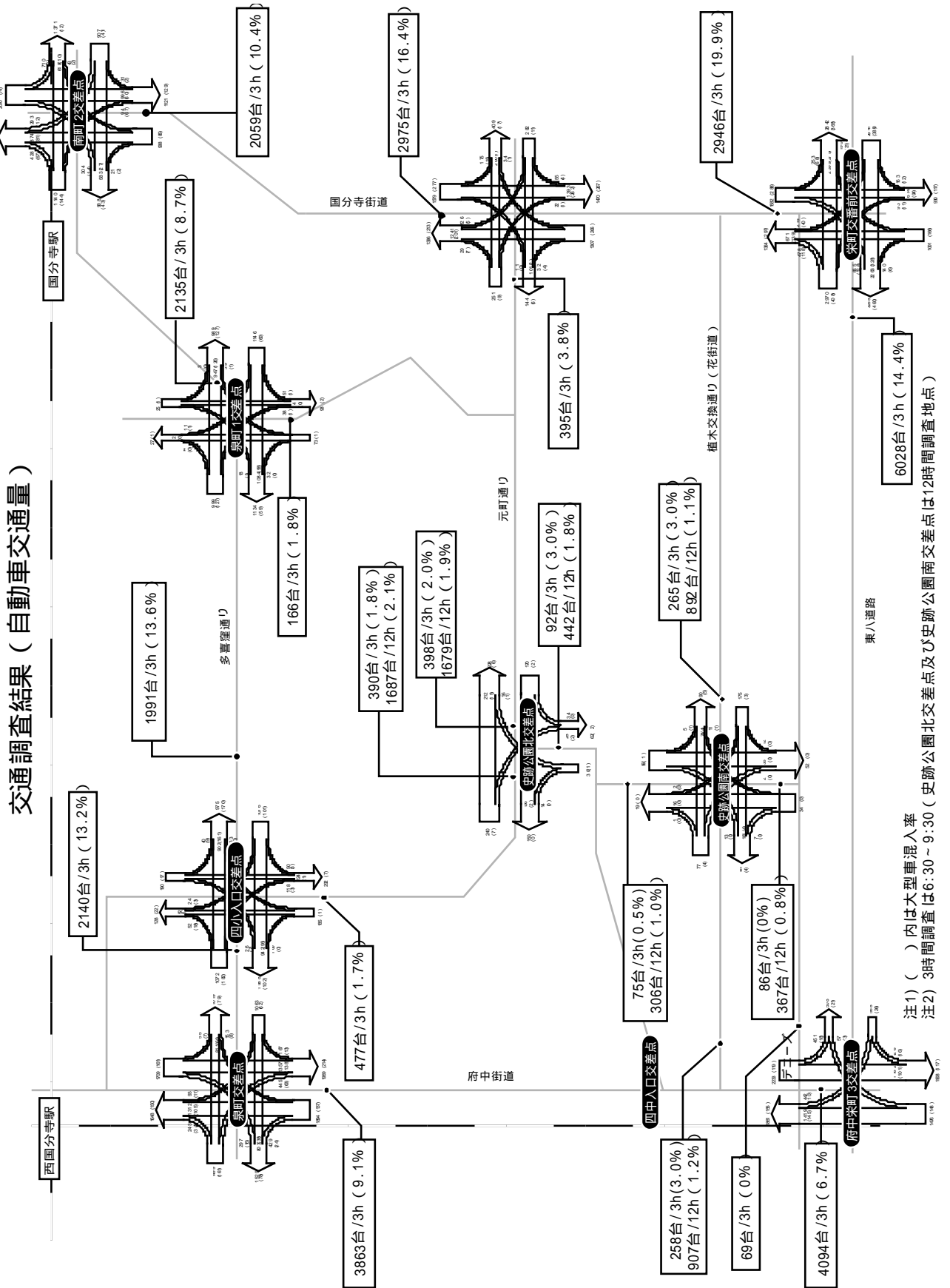


(2) 交通シミュレーションの結果わかったこと

史跡地区内の通過交通を排除した場合の、周辺道路への影響を把握するために3つの各主要交差点(泉町交差点、栄町交番前交差点、府中栄町3丁目交差点)の滞留長を「現況」と「通行規制(地区内の通過交通量を排除)」の2つのケースで比較した結果、次のことがわかりました。

- ・ 泉町交差点では、交通規制の影響を最も受けると考えられた東方向断面・南方向断面の滞留長は6~8m(車1~2台分)増加したが大きな影響が現れませんでした。
- ・ 栄町交番前交差点では、南北方向の滞留長は減少しています。このシミュレーションでは国分寺街道のバスの運行状況を考慮していないため、実際にはバスの停車等が道路混雑に大きく影響していると考えられます。
- ・ 府中栄町3丁交差点では、特に交通規制時の影響をもっとも大きく受けると考えられた北方向断面においても、それほど大きな影響は見られませんでした。

(3) 自動車交通量图



注1 () 内は大型車混入率
 注2) 3時間調査は6:30~9:30 (史跡公園北交差点及び史跡公園南交差点は12時間調査地点)

2.9 地区の整備課題の整理

地区の整備課題を整理すると下記のとおりです。

） 湧水・国分寺崖線の保全と再生によるまちづくり

既存の国分寺崖線の緑地の永続性の確保
既存の国分寺崖線の緑地の維持管理
宅地化された斜面地の緑化推進
湧水保全のための涵養域の保全、みず道の保全

） 史跡・緑地・湧水と調和した美しい町並みの創出

国分寺崖線の緑地、農地、公園を活かした連続した緑の景観の保全と創出
湧水、お鷹の道を活かした地域固有の重要な景観の保全と創出
住宅地の生垣化、緑化推進による町並み景観の向上
史跡やお鷹の道への案内誘導の充実と景観的統一
史跡の保全を前提とした居住環境の維持

） 生活環境の確保と向上

狭小幅員道路における災害等の緊急時への対応
安心して歩ける歩行者環境の改善
史跡地のバッファゾーンとしての農地、公園、緑地の維持

） 通過交通の流入抑制と生活交通利便の確保

史跡指定区域と国 3・4・1 号線の重複による道路のあり方の検討
生活道路としての道路ネットワーク確保
地区内への通過交通の流入抑制

） 来訪者交通の受け入れ対応

歩いてめぐるための歩行者環境整備
来訪者のための公共交通サービスの向上
来訪者交通に対するアプローチ道路と最低限の駐車場確保（見学バス等）
お鷹の道を核としたお散歩ネットワークの充実