

# 第4回懇談会 開催概要

## 1. 開催概要

開催日時：平成30年9月22日(土)  
 午前10時～11時50分  
 場所：いずみホール(Bホール)  
 参加者：32名

内容：「ランドデザイン」を考えよう—第6回協議会の検討結果を踏まえて—

第6回協議会で委員の方々からご提案いただいたランドデザイン案を紹介しながら、まちのデザインやアイデアについて意見交換を行いました。ランドデザイン案については、駅前エリアに関する内容、地区内の道路網に関する内容が多く、いくつかの傾向も見られましたので、大まかにこれらの傾向を整理した資料を見ながら、意見を出し合っていました。

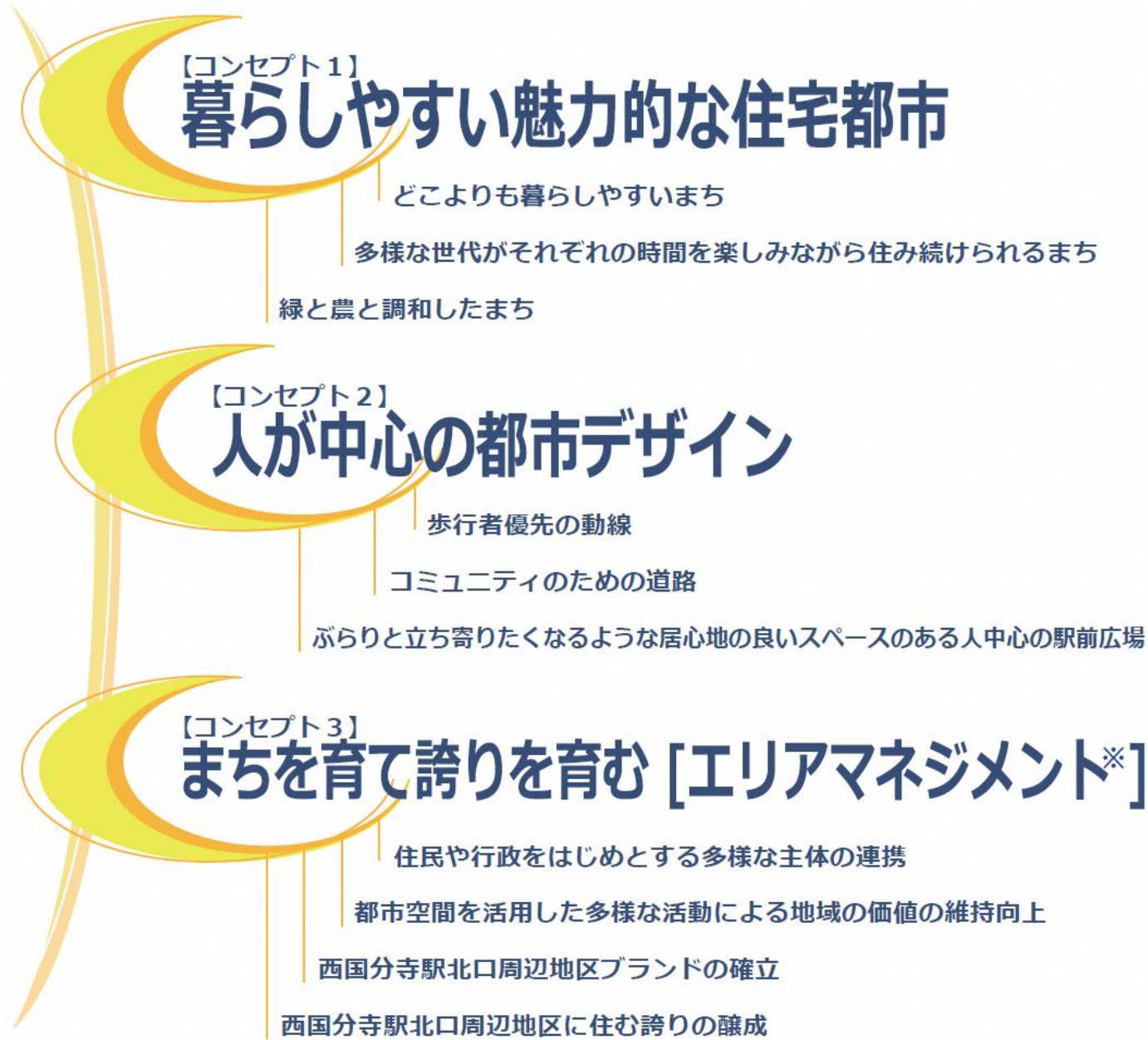


## 協議会委員から提案されたランドデザイン案一覧

The grid displays 15 distinct proposals for the station area's land design. Each proposal consists of a map with various colored zones (green for parks, blue for water, red for buildings, etc.) and handwritten notes in Japanese. The proposals include:

- Proposal 1 (Top Left):** Focuses on station space and local roads, with notes about '駅前空間' (station area) and '地区内道路' (local roads).
- Proposal 2 (Top Middle):** Shows a central area with a '文化ホール' (cultural hall) and '駅前空間'.
- Proposal 3 (Top Right):** Features a '文化ホール' and '駅前空間' with notes on '駅前広場の整備' (station plaza improvement).
- Proposal 4 (Middle Left):** Includes a '文化ホール' and '駅前空間' with notes on '駅前広場の整備'.
- Proposal 5 (Middle Middle):** Shows a central area with a '文化ホール' and '駅前空間'.
- Proposal 6 (Middle Right):** Features a '文化ホール' and '駅前空間' with notes on '駅前広場の整備'.
- Proposal 7 (Bottom Left):** Includes a '文化ホール' and '駅前空間' with notes on '駅前広場の整備'.
- Proposal 8 (Bottom Middle):** Shows a central area with a '文化ホール' and '駅前空間'.
- Proposal 9 (Bottom Right):** Features a '文化ホール' and '駅前空間' with notes on '駅前広場の整備'.

## 1.まちづくりの方向性（西国分寺駅北口周辺地区ブランドコンセプト）



※エリアマネジメント：特定のエリアを対象に、良好な環境やエリアの価値を維持・向上させようという取組で、地域の住民・事業主・地権者等が主体的に広報・交流・防災防犯・環境維持活動等を自立的・継続的に実施するものです。具体的な取組例としては、地域イベントの開催やオープンカフェ運営によるにぎわい創出、公共の歩行空間を活かした広報・広告による収益を公共空間の管理費に充てるなどの取組があげられます。札幌駅前通地区（札幌市）や梅田地区（大阪市）、その他のエリアで様々なエリアマネジメントの取組が行われています。

## 2.ゾーニング（土地利用等）の方向性

### ①北口駅前エリア

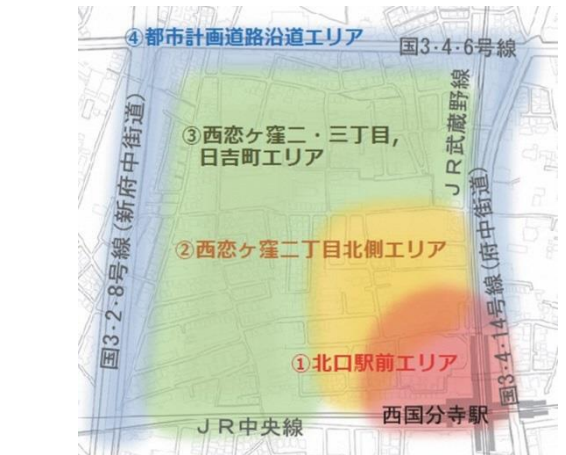
- 魅力的な住宅都市の入り口にふさわしい、まちのシンボルとなる人中心の駅前広場の創出、及び良好なまちなみの形成
- 生活利便性を向上する機能を有する複合市街地の形成
- 良好な住宅都市としてのまちの価値を高める施設の立地誘導
- 駅に近い利便な立地を活かした土地利用の推進

### ②西恋ヶ窪二丁目北側エリア

- 周辺の戸建住宅地や農地と調和した、良好な中低層の住居系市街地の形成
- 北口駅前エリアと一体となった魅力的なまちなみの形成
- 農地の緑の資源としての保全・活用の検討

### ③西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア

- 戸建住宅を中心とした閑静な住環境の保全・更なる質の向上
- 農地や緑豊かな環境と調和した住宅地景観の形成
- 防災性の向上



### ④都市計画道路沿道エリア

- 地域の利便性を高める施設の立地誘導
- 魅力ある沿道のまちなみ形成
- 防火性の高い建築物の立地誘導による延焼遮断機能の向上

## 3.公共施設（駅前広場・道路等）の方向性

### 1) 駅前広場の方向性

- 西国分寺駅北口周辺地区の入り口にふさわしい、緑と調和した憩いの場となる交流広場を創出し、人がぶらりと立ち寄りたくなるような居心地の良いスペースとする。
- 少子高齢・人口減少社会を迎え、我が国では、自動車による移動が主体のまちから、歩いて暮らせる集約型の地域構造への再編を推進していることを踏まえ、車両の交通処理スペースは必要最低限とする。
- 車優先ではなく人優先の動線及び空間配置とする。

### 2) 道路ネットワークの方向性

#### 【道路の性格】

- **駅前** ■ 駅前広場へのアクセス交通を処理する基幹的な道路。
- **駅前以外の区画道路** ■ 地区内の生活交通を担う、歩車共存型のコミュニティ道路。
- 緊急車両の通行や消防活動を行うための基礎的な防災機能を持つ道路。

#### 【ネットワーク】

- 既存道路網を前提とし、東西南北の主要区画道路のルートを確認することを基本的な考え方とする。
- 区画道路に、駅前広場へのアクセス交通や、地区外からの通過交通が流入しないよう、対策を検討する。

## 2. 意見一覧



### (1) 駅前エリア

駅前エリアについては、①空間配置（施設・交通広場・歩行者空間の配置）、②交通広場の構造、③歩行者空間のデザインアイデアについてのご提案が多く、類似するご提案もみられたことから、これら3つの内容について幾つかのパターンに整理し、意見を出し合っていました。

#### ① 空間配置(施設・交通広場・歩行者空間の配置)

	パターン1	パターン2	パターン3	パターン4
考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前エリアは、建物主体（中高層～超高層）の配置。</li> <li>●歩行者空間は中庭的なイメージ。中庭を囲んで低層の飲食店等を配置。</li> <li>●交通広場はエリア北側に配置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前エリアは、歩行者空間主体の配置。</li> <li>●歩行者空間は、広場や公園のようなイメージ。広場を囲んで低層の飲食店等を配置。</li> <li>●交通広場はエリア北側か、歩行者空間の地下に配置。</li> <li>●中高層の建物を配置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前エリアは、歩行者空間と交通広場を平面で配置。</li> <li>●建物はエリア北側およびエリア西側に配置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前エリアは、歩行者空間主体の配置。</li> <li>●建物は低層主体とし、駅前から地区内のまちなみを見わたせる見晴しを確保。</li> <li>●歩行者空間は、広場や公園のようなイメージ。広場を囲んで低層の飲食店等を配置。</li> <li>●交通広場は歩行者空間の下層空間に配置するか、駅東側・南側等で対応。</li> <li>●味わいのある現在の駅前の雰囲気を活かし、発展させる。</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>●再開発事業等とした場合、施設建築物の床処分による事業費の確保が期待できる。</li> <li>●施設建築物に住戸を組み込んだ場合には、地区内の道路事業等により移転が必要となった場合に移転先として使用できる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前に人中心のある程度まとまった空間が確保でき、イベント等の多様な用途に活用できる。</li> <li>●後背地との繋がりが感じられる、地域のシンボリックな空間が創出される。</li> <li>●再開発事業等により、施設の建築と合わせた事業とした場合、施設建築物の床処分による一定程度の事業費の確保が期待できる。</li> </ul>	●同左	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前に人中心の広大な空間が確保でき、イベント等の多様な用途に活用できる。</li> <li>●後背地との繋がりが感じられる、地域のシンボリックな空間を創出する可能性が生まれる。</li> <li>●これまでにない個性的な駅前空間を創出するポテンシャルが高まる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前エリアとその後背地が建物によって分断される可能性がある。</li> <li>●事業として収支を成立させるためには、施設建築物に一定程度の処分床を確保する必要がある（建物のボリュームが大きくなる可能性がある）。</li> <li>●影響範囲（日影、眺望等）の住民を含めた合意形成が必要。超高層建物となれば影響範囲も広範囲となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業手法（財源の確保）について、詳細な検討が必要。</li> <li>●駅前広場を立体構造にする場合、地上部での整備と比べ、コストが割高となる。ただし、規模等によっては北側のエリアの取得費の方が大きくなる可能性もある。</li> <li>●影響範囲（日影、眺望等）の住民を含めた合意形成が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業手法（財源の確保）について、詳細な検討が必要となる。</li> <li>●再開発事業等とした場合、事業範囲が大きくなり、大規模な事業となる。</li> <li>●影響範囲（日影、眺望等）の住民を含めた合意形成が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●事業手法（財源の確保）について、詳細な検討や、創意工夫が必要となる。</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前高度利用し、空間を有効的に利用する。</li> <li>●高層建築物は、既存店舗等の移転先としても必要。</li> <li>●駅の近くにも人が住めるように高層が良い。</li> <li>●高い建物は造らず、緑を生かした駅前広場を整備した方がよい。</li> <li>●大規模な商業施設は国分寺や立川にあるので、ここには必要ない。整備しても集客できない。</li> <li>●大型施設の整備に伴い、駐車場も必要になるため、スペースが確保できるか疑問。</li> <li>●経済性、安全性、時間の制約を考えると、交通広場を2階デッキにする。</li> <li>●複層型（1階型）と組み合わせたものが良い。</li> <li>●歩行者広場は必要最小限でよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●北口には大きな広場が欲しい。南口とは違う広場にしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●すっきりと開放的でよい。</li> <li>●駅前が広々とした感がある。</li> <li>●駅の近くに大きな歩行者空間と交通広場を整備するのではなく、ほかに広い空間を確保し、ゆとりを持たせたい。</li> <li>●複層型（地下型）交通広場と組み合わせて、地下を有効に活用する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中高層建物は要らない。パターン4がいい。</li> <li>●地元の商店や住民が生き生きとするような駅前エリアが良い。</li> <li>●駅前に賑わいをつくるため、飲食店舗を入れる。</li> <li>●宿場町のようなまちなみとするのがいい。</li> <li>●駅前にある程度の緑があった方がいい。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅近くには、交通広場よりも産直野菜の直売所や広場を優先した方がよい。</li> <li>●国分寺駅にある店舗とは違う飲食店を入れて差別化してほしい。</li> <li>●北口に建設する建物の1、2階には飲食店などの店舗を入れてほしい。</li> <li>●北口の駅前広場には、現在南口にある店舗と同じものは必要ない。</li> <li>●以前提示されたゾーニングの案と比べるとエリアが狭く感じる。パターン3以外はエリア内に納めることが難しいのではないかと感じる。駅前エリアとしての範囲をもう少し広げて考えた方がいい。</li> <li>●全般的に1階は景観を大事にしたい。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通広場は南口にあり、東口にも予定されているため、北口には整備の必要が無いのではないかと感じる。</li> <li>●地区内に住む人口を想定すれば、必要な駅前広場の規模が決まってくるのではないかと感じる。</li> <li>●公共交通や福祉車両等、駅前まで乗り入れる車両を限定する。一般車両はパターン1、2の交通広場に乗り入れる。</li> <li>●交通広場から駅まで雨などに濡れずに行けるようにしてほしい。</li> <li>●駅前の開発については、大雨の時などの災害対策を考えてほしい。</li> </ul>	

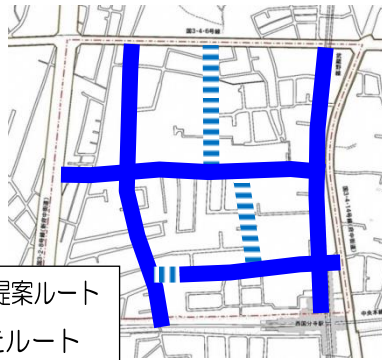
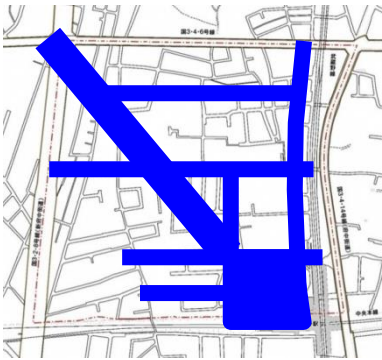
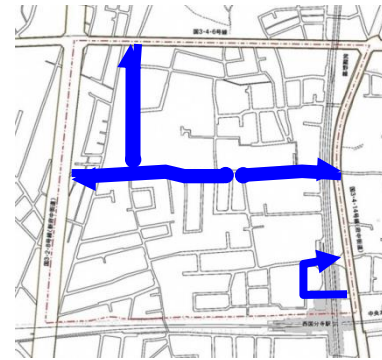
## ②交通広場の構造

	平面型 【駅前エリアパターン1・2・3に関連して提案された型】	複層型（地下型） 【駅前エリアパターン2・4に関連して提案された型】	複層型（1階型） 【駅前エリアパターン4に関連して提案された型】
考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行者空間、交通広場を平面で配置。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●武蔵野線高架下道路の勾配を利用し、地下に交通広場を配置。</li> <li>●地上レベルに歩行者空間を配置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●武蔵野線（地上2階）の高さに歩行者空間，地上レベルに交通広場を配置する。</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現在の駅改札から歩行者空間，交通広場，地区内道路が全て平面でつながり，バリアフリーの歩行者動線が確保できる。</li> <li>●立体構造よりは整備コストは割安となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現在の駅改札から歩行者空間，地区内道路が平面でつながり，バリアフリーの歩行者動線が確保できる。</li> <li>●地下交通広場への移動距離は，エレベーター等で垂直移動することにより短くなる。</li> <li>●交通広場が見えない，これまでにない個性的な駅前空間となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●武蔵野線から歩行者空間が見えるようになり，来街者が増えることが期待できる。</li> <li>●自動車，バス，タクシー等への乗り換えは便利になる。</li> <li>●現在の駅改札から交通広場，地区内道路が平面でつながり，バリアフリーの歩行者動線が確保できる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一般車，バス，タクシー等の乗り場への水平移動距離がやや長くなる（身障者用駐車場については別途配慮）。</li> <li>●駅舎及び駅前建物への業務用車両の動線の確保が課題となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地下交通広場への車両入出路（傾斜路）が必要となり，歩行者の横断路の位置がやや限定的となる。</li> <li>●交通広場を地下に整備することから，整備コストが割高となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現在の駅改札，及び地区内道路から歩行者空間までは垂直移動が必要となる。</li> <li>●立体構造で整備することから，平面構造と比較して整備コストが高くなる。</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●平面型でいい。コミュニティバスや緊急車両等を除き，基本的には駅前に車を入れない方がいい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅周辺の地形を活用し，地下空間に交通広場を整備するのが良い。</li> <li>●地下空間に交通広場を整備し，地上を歩行者広場とするのが良い。</li> <li>●地下1階にぶんバス，タクシー，介護用車両がつけられるようにする。</li> <li>●駐輪場は地下に整備するのが良い。</li> <li>●現在の駐輪場は駅に近くて利便性が高いが，地下に整備すると，高齢者等には使いにくいのではないかと。</li> <li>●現在の利用状況を把握した上で，駐輪場の立体化を検討するべきだ。</li> <li>●自転車と歩行者の空間を分けられると良い。</li> <li>●地下にはコンビニエンスストア，居酒屋，現在ある店舗などに入ってもらい，昭和的な感じを残してほしい。</li> <li>●高さのレベルは，半地下くらいでもいいのでは。</li> <li>●構造は半地下でもよい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●立川駅のような複層型の方が，人が動きやすいと思う。</li> <li>●2階の高さに武蔵野線から直接アクセスできる歩行者広場を整備し，1階部分を交通広場にするのが良い。降車人員の増加，周辺建物へのアクセス向上につながる。1階部分の店舗の利用の増加も見込める。</li> <li>●武蔵野線からダイレクトにまわりのビル2階へ行けると良い。</li> <li>●現在の北口飲食店街一帯まで広場を整備し，南口との交通も確保する。</li> <li>●武蔵野線から降車する人を増やす必要があるのではないかと。</li> <li>●1階が交通広場・2階が歩行者広場となると，中央線利用者や周辺住民は歩行者広場のメリットを享受できないのではないかと。</li> <li>●駅を降りて緑を感じられるのは良いが，2階部分に広場を整備しても，地上レベルが交通広場のため，中央線の利用者は緑を感じるできない。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅と住宅地の緩衝帯のような空間として歩行者広場がとれると良い。</li> <li>●駐輪場は地下でいいと思う。駅前の地上レベルを駐輪場として利用するのはもったいない。</li> <li>●複層型の駅前広場が良いと思うが，どの程度のコストかによって意見が変わると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バリアフリーの観点からは，交通広場は小さくても駅の近くが良い。</li> <li>●足の不自由な方など，バリアフリーへの配慮が必要。</li> </ul>	

### ③歩行者空間のデザインアイデア

	中庭型 【駅前エリアパターン1に関連して提案された型】	広場・公園型 【駅前エリアパターン2・3・4に関連して提案された型】	広場・公園（2階層）型 【駅前エリアパターン4に関連して提案された型】
考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>●建物に囲まれた中庭のような空間。</li> <li>●緑あふれる植栽。</li> </ul>  <p>イメージ例：丸の内パブリックスクエア (三菱一号館美術館の中庭)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公園のようなイメージの開放的な空間。</li> <li>●ヒューマンスケールな空間。</li> <li>●国分寺の歴史の散歩道の出発点</li> <li>●緑と水の回廊の出発点。</li> <li>●緑が多く、腰かけられるグエル公園のようなベンチがある。</li> <li>●地域住民の活動や商業振興のイベントに活用できる。</li> <li>●地場産の新鮮な野菜や果物、花や植木を販売するマルシェを定期的に開催。</li> </ul>  <p>武蔵野プレイス (JR 武蔵境駅南口)</p> <p>ベンチのイメージ例： グエル公園 (バルセロナ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●武蔵野線（2階レベル）の高さと地上レベルで自由に行き来できる歩行者空間。</li> </ul> 
共通事項：歩行者空間の周りには飲食店（飲食店でテイクアウトしたものを、歩行者空間のベンチで食べたりできる。オープンカフェ等。）			
メリット	●周囲の喧騒から切り離された、落ち着いた空間となる。	●多様な用途に使えることから、広場を利用した様々な活動や、創意工夫の余地があり、まちの新鮮さや活気を維持し続けられる可能性がある。	●複数のレベルからのアクセスが可能となる。 ●視線や空間構成の変化が楽しめる、個性的な広場となる。
デメリット	●後背地から中庭空間は見えにくく、地域との繋がりは希薄となる。 ●空間の使用用途がある程度限定される。	●歩行者動線と溜まり空間の配置について詳細な検討が必要。 ●使用用途や、ヒューマンスケールに相応しい空間の広さについて、詳細な検討が必要。	●広場空間内のバリアフリーや、歩行者動線の処理について詳細な検討が必要。
懇談会の意見	●オフィス街のイメージであり、現在の西国分寺駅の利用状況、周辺環境とそぐわないのではないか。 ●建物に囲まれたせせこましい空間ではなく、開放感が感じられる広場が良い。	●広場は広く使いたい。 ●イベントやマルシェ等もでき、くつろげる空間があった方が良い。 ●コミュニティとして集まれる場所が確保できると良い。 ●緑を活かし、公園型の広場を整備することで、災害時の避難場所としても使用することができる。 ●大規模な公園ではなく、武蔵野プレイスのような施設と一体型の広場が現実的ではないか。 ●パターン3と組み合わせたらよいのではないか。	●駅前エリアのスペースを考慮すると整備は難しいのではないか。
	●広場を斜めに通る道路をつくり、脇に店舗を配置する。 ●広場の周りにカフェ等があるといい。飲み物を買って、広場で飲むことができるような空間があるといい。	●広場は、地震等の災害時に、一時的に人が集まる空間となるため、ある程度の広さが必要。 ●近くに都立公園があるので、大きな公園のような歩行者広場は必要ない。	

(2)地区内の道路網

	既存道路前提型	シンボル道路整備型	通過交通排除型
考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存道路網を前提とした案。</li> <li>●最も提案が多かった案でもある。</li> <li>●通過交通を許容するか、歩車分離か共存かについては意見が分かれている（それぞれのメリットデメリットについては次頁資料参照）。</li> </ul>  <p>■ 概ね共通する提案ルート ■■■■ 提案のあったルート</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地区を斜めに走るシンボリックな道路を整備。</li> <li>●地区内の主要な道路は歩車分離を基本とする。</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存道路網を前提とした案。</li> <li>●通過交通を排除するため、クルドサック（自動車の方向転換が可能な袋小路）を導入する。</li> </ul> 
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存道路網の活用により、東西南北の主要区画道路のルートを確認できる。</li> <li>●新設道路を建設する場合と比べると、道路幅員の整備コストは比較的小さい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●斜めの道路を整備することにより、日吉町・恋ヶ窪駅方面から西国分寺駅へのアクセス性が向上し、それらの地域と連携したまちづくりの展開も考えられる。</li> <li>●斜めの道路により、シンボリックな軸が形成される。</li> <li>●主要道路を全て歩車分離とすることにより、歩行者の安全性と地区内の自動車交通の利便性が確保される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通過交通の流入を大幅に抑えることができる（緊急車両等は除く）。</li> <li>●歩行者の安全性が確保される。</li> <li>●新設道路を建設する場合と比べると、道路幅員の整備コストは比較的小さい。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通過交通の処理、歩車共存・分離の考え方について、合意形成が必要。</li> <li>●事業手法（財源の確保）について、詳細な検討が必要となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●大規模な市街地整備が必要となり、事業費も大きくなる。</li> <li>●事業実施に関し、多数の関係者の合意が必要となる。</li> <li>●主要道路については、通過交通が増加する可能性がある。</li> <li>●斜めの道路に車両を通す場合、国3・2・8号線と国3・4・6号線との接続には交通管理上の課題がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●住民の自動車交通の利便性は低下する。</li> <li>●地区全体の合意形成が必要となる。</li> <li>●高齢者等の移動手段的確保について検討が必要。</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行者優先であることが大前提。</li> <li>●車はなるべく排除し、道路の幅員も少ない。</li> <li>●既存道路を前提として考えた方がいい。</li> <li>●主要な道路は、幅員6mの歩車共存道路でネットワークする必要がある。</li> <li>●6m道路を基本とし、必要に応じてある程度の幅員も考えられる。</li> <li>●昭和54年の基本構想が前提となっているのであれば、既存道路網前提型であるべき。ただし、当時の12mの幅員は必要はない。</li> <li>●交通量、宅地の状況等を考えると、既存道路網を前提とし、必要な路線を幅員6mの歩車共存道路として整備するのが最も現実的である。</li> <li>●歩車分離がよいと思うが、歩車分離には、12m道路が必要となるため、現実的に整備は難しい。</li> <li>●12m道路を整備しても、武蔵野線の高架があるため途中で狭めざるをえず、整備するメリットは低いのではないかと。</li> <li>●高齢者が多く住んでおり、また、立ち退きとなった際も同じエリア内で移転先を探すのは困難なため、必ずしも幅員6mを確保しなくても良い。</li> <li>●道路を幅員しても車両のスピード制限ができるようにする。</li> <li>●地区内を通過する車両がわき道には入れないようにしたい。</li> <li>●火災発生時に消防車が入れるようにする。</li> <li>●広い道路が整備されると車両流入が増える恐れもあるが、緊急車両の通行などを考慮して、防災上必要となる道路の幅員を許容することも必要。</li> <li>●地区内には保育園もあり、子供も多い。現状の道路網のままだと危険であり、場所によっては道路幅員が必要。</li> <li>●既存道路網を前提とし、安全確保のために、必要に応じて修復型で行う道路整備であれば、都市計画で行うようなレベルではない。</li> <li>●幅員する道路には、先に市が計画線を示してほしい。</li> <li>●電線地中化ができれば、歩行空間が広がって安全性が向上すると思う。</li> <li>●自転車での通行時の安全を確保してほしい。</li> <li>●地区の特徴として、自転車や通勤の送迎車が駅前に多く流入していることに留意が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●実現性の問題はあるかもしれないが、ニューヨークのようにコントラストがついて面白いまちなみになると思う。</li> <li>●シンボル道路は歩車分離とする。</li> <li>●既存の道路だけでは交通量が増えて困る。</li> <li>●西国分寺～新府中街道～恋ヶ窪駅へ繋がるルートを整備し、シンボル道路沿いに店舗を配置して地域のにぎわいをつくる。</li> <li>●シンボル道路を含めた周辺の整備に関しては、民間資金の活用も必要なのではないか。</li> <li>●シンボル道路は要らない。地権者との合意・整備に要する期間を考えると、現実的ではない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通過交通はそこまで多くはないので、特に規制をしなくても良い。</li> <li>●地区住民が非常に不便となるので反対。地区の価値が下がる。</li> <li>●通過交通の心配より、物流や緊急車両の通行を確保できるほうが良い。</li> <li>●通過交通を規制することで、生活道路に流入する心配がある。</li> <li>●通過交通排除型については、反対。</li> <li>●外部からの車両が地区内の生活道路に入らないようにする。</li> </ul>

【参考資料】 道路幅員と構造

	【歩車分離道路】 幅員12m以上	【歩車共存道路】 幅員6m	＜生活道路における通過交通流入抑制，速度抑制対策＞	
幅員構成・構造			<p>【スピード抑制】</p> <p>【シケイン】</p>	
交通量基準	<b>500台以上/日</b> (道路構造令により定められる第4種第3級道路)	<b>500台未満/日</b> (道路構造令により定められる第4種第4級道路)	—	
機能	<b>通過交通を許容する道路</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通の流入を許容する道路(広域幹線道路としての機能も備える)</li> <li>駅前や、高度利用の建物に流入出する自動車処理する道路(荷捌き車両、バス等の処理に対応できる道路)</li> </ul>	<b>主として地区内居住者の生活道路</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通の流入を原則許容しない道路</li> <li>主要な生活道路として、各々の住宅敷地等からの出入り交通を処理する道路。</li> </ul>	歩車共存道路のうち、以下の区間(交通安全対策区間)における通過交通流入抑制および速度抑制 <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の走行速度が高く、歩行者・自転車との接触危険性が高い区間</li> <li>通学路や園児、児童、高齢者など交通弱者が多く通行すると考えられる区間</li> <li>出会い頭事故が想定される交差点付近</li> <li>幹線道路との交差点付近(通過交通流入抑制対策)</li> </ul>	
自動車の速度	<b>速い</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>設計速度標準値：30km/h～50km/h(第4種第3級道路の標準値)</li> </ul>	<b>遅い</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>設計速度標準値 20km/h～40km/h(第4種第4級道路標準値)</li> <li>※現状地区内の規制速度は 20km/h</li> </ul>	<b>非常に遅い</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>設計速度標準値 20km/h もしくは 30km/h (第4種第4級道路標準値)</li> </ul>	
歩行者の安全性	<b>最も安全・円滑</b>	<b>ドライバーに、歩行者の存在に配慮して運転することが求められる</b>	<b>安全性は高い</b>	
通過交通流入	<b>流入量が多い</b>	<b>流入量は少ない</b> (原則として通過交通の流入を許容しない)	<b>流入抑制効果が高く、非常に少ない</b>	
地区内住民の利便性(運転者)	歩車分離により、歩行者をあまり気にせず運転することができるため、利便性は高い。	歩行者の存在に配慮して運転することが求められるため、利便性は低い。	ハンプやシケイン等により強制的に速度を抑制されることから、利便性は低い。	

### (3) その他の提案

**凡例**

農地

関連するエリア、地域資源等 X山

**【事業に対する提案】**

提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●まず、道路を整備する</li> <li>●まず、駅前を整備する（道路整備により移転が必要な人を収容）</li> <li>●街並み環境整備事業等で道路の拡幅整備</li> <li>●地区計画制度等で住環境の形成（ふさわしい建物用途、最低敷地規模の制限等）</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●まず道路事業をお願いしたい。</li> <li>●財源や事業手法についてもある程度想定していないことには、議論にならない。</li> <li>●国分寺駅北口を再開発したときのような財源はなく、一つビルを建てるのにも、莫大な費用がかかることを考えれば、公的な事業ではなく、民間の事業も活用していくべき。</li> <li>●理想が大きすぎるように思える。費用も考えて、できるサイズのものから開発した方がよい。駅前の開発や建物は最小限でよい。</li> <li>●駅前からその周辺に向かって段階的にまちづくりを進めていったらどうか。</li> <li>●計画が1日でも早くできて、まちづくりが進んでほしい。</li> </ul>

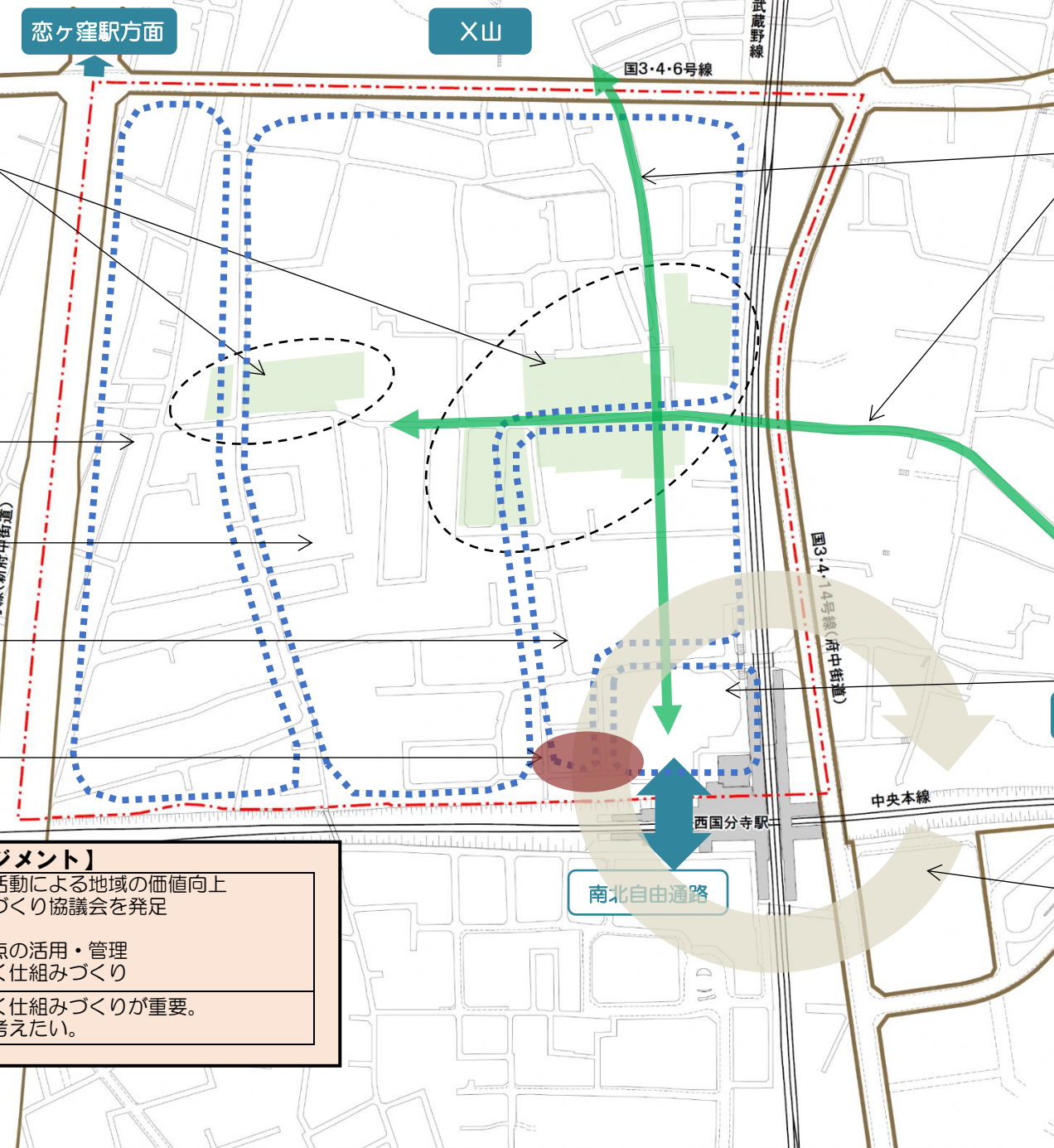
**【懇談会でのその他の意見】**

懇談会の意見

- 近年、ミニ開発などにより、敷地の細分化が進行している。なるべく現在の住宅地の雰囲気を残してほしい。市場原理的に細分化が進むのはやむを得ないと思うが、ある程度のルールがあってもいいかもしれない。
- 若い人は昭和54年の基本構想を知らないの、関心をもたせるために、説明する必要があるのではないか。
- なるべく若い人に住んでもらえるようなまちにしたい。
- 週刊誌の記事によると、国分寺市が東京都内で2番目に地盤が良い地域であるとのことだった。津波・液状化・大潮等の災害の危険性がないことは、都市の価値としてアピールできるのではないかと。
- 高い建物ができれば転入者や、その子供が増えるため、避難場所・学校・保育園の需給バランス等も勘案した上で、ランドデザインを検討するべきだと思う。
- 街灯が少なく、夜になると暗いので、改善した方がいい。
- 電柱があって通行しづらい箇所があるので通りやすくしてほしい。
- ランドデザインの検討にあたって、地権者の意向を無視してはならない。
- 地権者が納得できるような計画とするべき。
- 地区内の事故が多い箇所、発生率の調査をお願いしている。
- 災害時に危険な箇所を除く事から行ってほしい。
- 初めて資料を見るのに、数パターンの中から選ぶのは困難である。
- 住民が良いと思うような、テーマを持って作り上げていくことが大事。東京のへそ（重心）であることをテーマにするなど。

**【農地の活用】**

提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公園として整備する</li> <li>●地産地消系の小さな「道の駅」を検討</li> <li>●イベントや地域活動等、コミュニティ機能を持たせることを検討</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●農地を守るか、開発するのかわかる必要がある。</li> <li>●農地はできるだけ保全し、活用していきたい。しかし、地権者の事情もあるので、開発する場合には、無秩序に開発されないようにするルールを定めてほしい。</li> </ul>



**【水と緑の回廊】**

提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前広場の緑とこれに連続する川を流して、X山に向けた遊歩道をつくる</li> <li>●姿見の池方面との連続的な景観の道の形成</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の水源等を活用して、水と緑の回廊が整備できると良い。</li> </ul>

**【施設の整備・駅前以外】**

提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市役所</li> <li>●図書館（複合型の図書館）</li> <li>●多目的の文化ホール</li> <li>●コミュニティ施設</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市役所が移転してほしい。</li> <li>●年代を問わず、住民が使いやすくなる施設を整備してほしい。</li> </ul>

**【施設の整備・駅前】**

提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●カフェ</li> <li>●公共施設</li> <li>●保育園、高齢者福祉施設等</li> <li>●武蔵野プレイスのような複合施設</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前ビルの中に、市役所の出張所や保育園があると良い。</li> <li>●武蔵野プレイスのような複合施設ができるよい。</li> </ul>

**【土地利用】**

提案	●日吉町一丁目は低層住宅エリア
----	-----------------

**【土地利用】**

提案	●西恋ヶ窪二、三丁目は高級住宅エリア
----	--------------------

**【土地利用】**

提案	●西恋ヶ窪二丁目北側エリア周辺は中低層住宅エリア
----	--------------------------

**【土地利用】**

提案	●北口駅前の飲食店によるディープな雰囲気を西側へ拡大
----	----------------------------

**【エリアマネジメント】**

提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市空間を活用した多様な活動による地域の価値向上</li> <li>●住民組織を中心とするまちづくり協議会を発足</li> <li>●まちの変化を継続的に管理</li> <li>●駅前広場、コミュニティ拠点の活用・管理</li> <li>●常に住民の意見を聞いていく仕組みづくり</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●常に住民の意見を聞いていく仕組みづくりが重要。</li> <li>●自分の街は自分で守る事を考えたい。</li> </ul>

**【駅周辺4つエリアの役割分担・連携】**

提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周辺エリア、地域資源との回遊性</li> <li>●駅を中心とした東西南北の4つのエリアの役割分担を明確にし、連携することにより相乗効果</li> <li>●駅を中心とした東西南北の4つのエリアはバリアフリーで往来をスムーズに</li> <li>●自由通路により、駅南北のディープエリアをつなぐ</li> </ul>
懇談会の意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>●夜間など、駅が閉まってしまうと、南北の行き来ができなく非常に不便に感じている。</li> <li>●南北の自由通路は非常に重要であり、整備が必要。</li> </ul>