

【都市基盤】
【課題】
 ● 通りが狭く、危険な道路。
【提案】
 ● 東西の通り抜け道路の整備が必要。
 ● 広い道路が一本東西にできると、車のスピードも上がるので児童には危険になる。

【その他】
【課題】
 ● 東西の横断が不便になった。
【提案】
 ● 国3・2・8号線の名称を「新府中街道」に統一する。

【都市基盤】 **【課題】**
 ● 東西・南北ともに交通量が多く危険な交差点。

【魅力】
 ● 閑静な住環境が魅力。静かな環境を残したい。
 ● 通過交通がなく、車両が入りにくいのは住環境には利点。

【緑・景観】 **【課題】**
 ● 宅地内の緑が少ない。

【安心・安全】
【課題】
 ● 緊急車両が入りにくい。
 ● 木造住宅が密集している箇所がある。建て替りによる火災などの防災面に不安がある。
【提案】
 ● 緊急車両が入れない場所を洗い出して解決していく。
 ● 緊急車両が進入可能な道路を整備する。

【都市基盤】
【課題】
 ● 道路が狭い。行き止まり道路、ループ道路が多く通り抜けできない。
【提案】
 ● 地区内道路の問題は、要所の改善で対応。

【土地利用】 **【課題】**
 ● 空き地、駐車場等が多い。
 ● ミニ開発等により、小さな家が立ち並ぶ可能性がある。

- 凡例
- 対象地区
 - 町丁目界
 - 公園・緑地
 - 農地
 - 駐車場・駐輪場
 - 子育て支援施設
 - 医療・福祉施設
 - 文化施設等

【都市基盤】 **【課題】**
 ● 南北の行き来ができなく、不便。

【将来を見据えて考えなければならない課題】 **【提案】**
 ● (将来の空き家対策として) 駅前に高層住宅をつくる。また、公園などの緑地を増やし、人口増加の方向性を検討してはどうか。
 ● 戸建て住宅だけのまちでは、住民も人口も限定されてしまうので戦略が必要。

【土地利用】 **【課題】**
 ● 駅前に戸建て住宅が多く、共同住宅などの賃貸住宅が少ない。
【都市基盤】
【課題】
 ● 道路が狭い。行き止まり道路、ループ道路が多く通り抜けできない。
【提案】
 ● 住環境としては、車両が入りにくく、通過交通が少ないのは利点。
 ● 地区内道路の問題は要所の改善で対応する。

【魅力】
＜閑静な住環境＞
【魅力】
 ● 閑静な住宅地。
 ● 通過交通がなく、車両が入りにくいのは住環境には利点。
 ● 高級住宅地になるポテンシャルがある。
【提案】
 ● 静かな住環境は残したい。
 ● 地区内道路の問題は、要所の改善で対応。

＜暮らしやすい・子育てしやすい＞
【魅力】
 ● 電車の利便性が高い。
 ● 近隣にスーパー、病院等があり便利。
 ● 保育園等が多く子育て環境が良い。
【提案】
 ● 保育園が多いので、子どもが遊べる広場を駅前に整備する。

【魅力】
 ● 大きな農園が多く、緑が多い。
 ● 畑が減少しているが、一団が残っている。
【提案】
 ● 国分寺市の特徴である都市農地をここでも守りたい。
 ● 緑と農のある風景を活かしてまちづくりを進める。

【魅力】
 ● 駅前の個性ある店舗は魅力。
 ● 駅前の界隈性は守りたい。
【提案】
 ● 駅前の個性的な商空間のイメージを大事にする。
 ● 駅前の個性ある店を残していくのが他の差別化につながるのではないかと。

【将来を見据えて考えなければならない課題】 **【課題】**
 ● 単なる乗換駅になっている。
 ● 駅前としての顔がない。
【提案】
 ● 乗換利用客に、いかに改札の外に出てもらえるかが重要。
 ● いかに西国分寺駅を利用してもらえるかが重要。
 ● 西国分寺駅の玄関は北口とし、周辺にある地域資源へアクセスしてもらう。

【土地利用】
【課題】
 ● 駅前が暗い。賑わいが足りない。
 ● 駅前なのに用途地域の規制が厳しく、商業施設が建設できない。
 ● 駅前がごちゃごちゃしている。
 ● 商業施設が少なく、魅力に欠ける。
【提案】
 ● 商業集積により駅前の利便性や魅力を向上させる。
 ● 情報発信や観光案内の場が必要。
 ● 市役所窓口、図書館、集会所、イベントホール等が必要。
 ● 駅前に商店街を整備する。
 ● まずは早く駅前の用途地域を変更するべき。
 ● 駅前にはある程度高層の高級マンションが欲しい。
 ● 駅前は高層ビルではなく閑静な住宅街を望む。

【緑・景観】 **【提案】**
 ● 駅前広場を魅力的に整備することが最重要。
 ● 駅前に見晴らしの良い、皆が集まれる広場や公園があると良い。

【安心・安全】 **【課題】**
 ● 駅前の防災性が気になる。
 ● 細い路地に看板を出して危険。

【都市基盤/駅前広場】
【課題】
 ● 北口駅前にバスが入って来られない。
 ● 駐輪場が不足している。
 ● 駅前広場は車・自転車・歩行者の動線が交錯して危険。
【提案】
 ● まちづくり計画と一体となった駅前広場整備を希望する。
 ● 周辺施設の回遊拠点となる駅前広場を整備する。
 ● 子供が遊べる広場・地域のイベントが行える広場が駅前にあると良い。
 ● 人と車、自転車を分けるルールが欲しい。
 ● バリアフリーにする。
 ● 今後の需要もふまえて駅前駐車場の再整備を検討すべきだ。

＜緑豊かな環境・農のある風景＞
【魅力】
 ● 緑環境が魅力。農地・公園・敷地内緑地がまちの雰囲気を作っている。
 ● X山、姿見の池、武蔵国分寺公園等、周辺にも緑の資源が豊富。
【提案】
 ● 国分寺市の特徴である緑と農をまちのコンセプトにしたらどうか。
 ● 都市農地を守りたい。

＜味わいある駅前界隈＞
【魅力】
 ● 駅前の個性ある店舗は魅力的。
 ● 駅前の界隈性は守りたい。
【提案】
 ● 駅前の個性的な商空間のイメージを大事にする。
 ● 個性ある店を残していくことが他の駅との差別化になる。

【将来を見据えて考えなければならない課題】
＜将来の社会構造の変化への対応＞
【課題】
 ● 定住人口が増えるような魅力をつくる必要がある。
 ● このままだと、人口が減っていくだけで良いまちにはならない。
 ● 高齢者の割合が増える一方である。
 ● 建替えがしやすい宅地形状により、空き家が増加している。
【提案】
 ● 地区内に4世代が暮らせるような色々な住み方、住み分けができると良い。
 ● 住むために選ばれるような魅力あるまちを考える。
 ● 中途半端な開発をするくらいならこのままがいい。
 ● 人口が減っていくことを考えるとこのままがいい。

＜まちの個性・魅力不足＞
【課題】
 ● このまちには魅力がない。
 ● 住むには良いところだが、対外的に誇れるものは特段ない。
 ● 国立駅に流れている利用者を西国分寺駅に呼び込むために、西国分寺ブランドを確立する必要がある。
【提案】
 ● 西国分寺駅北口周辺を自慢できるまちにしたい。
 ● 外からお金を落としてもらえるようなまち、丸の内のような人が来るまちにする。
 ● 国分寺とは違った方向性で、個性を打ち出したまちづくりを行う(地場野菜販売、オープンカフェ等)。
 ● 歴史を感じられる、広々としたまちにする。
 ● 地区の周辺の魅力も取り込みながら考える。
 ● 若者が住みたくなるまちに。

＜駅周辺の4つのエリアの連携・役割分担＞ **【提案】**
 ● 西国分寺の玄関は北口とし、北口から周辺にある地域資源にアクセスしてもらう。
 ● 周辺施設の回遊拠点になるような駅前広場を整備する。

【土地利用】
＜多様な土地利用の調和＞ **【提案】**
 ● 範囲が広いので、地区内でも性格の違いを意識する必要がある。
 ● 農地、商業地、住宅街などのゾーニングを考える。
 ● 住宅環境は基本的に今のままで良い。

【緑・景観】
＜農地以外の緑が少ない・景観的な魅力に欠ける＞
【課題】
 ● 建築物で見栄えの悪い建物がある。
【提案】
 ● 木陰のある公園が欲しい。

【安心・安全】
＜防災性に課題＞
【課題】
 ● 緊急車両が入れる場所が限られる。
 ● 災害時の避難場が不足している。
【提案】
 ● 緊急車両が進入可能な道路を整備する。
 ● 防災拠点(広場)が必要である。

＜防犯面＞ **【課題】**
 ● 交番・警察署・保健所がない。
 ● 街灯が少なく、夜暗い。

【都市基盤】
＜地区内道路網が脆弱＞
【課題】
 ● 道路が狭い。行き止まり道路やループ道路が多く、通り抜け出来ない箇所が多い。
 ● 東西南北のメイン通りが無い、道路ネットワークが弱い。
【提案】
 ● 東西南北の通り抜け道路の整備が必要。
 ● 国3・4・6号線から、北口ロータリーまでのアクセス道路の整備が重要。
 ● 道路をつくる、拡幅することが必要。
 ● 構想に位置づけられた道路を市が整備する。

＜歩行者・自転車の通行環境の安全性が課題＞
【提案】
 ● 通過交通がなく、車両が入りにくいのは住環境には利点でもある
 ● 通過交通の流入を防止しつつ、消化活動を行うため、あえて通り抜けできない、広幅員の行き止まり道路を作る。

※懇談会および協議会の議論で出された魅力と課題、課題改善のアイデアを即地的に整理したものです。手法に関する提案や検討方法等に関するご意見は、別途とりまとめています。

2. ゾーニング検討図（土地利用 / 緑・景観 / 安心・安全）

【協議会・懇談会での議論】

- ・ 地区内にも特性（魅力と課題）の違いがある
- ・ 多様な土地利用（農地・商業地・住宅地）のゾーニング・調和が必要

Q1：ゾーニングの必要性

- ・ 土地利用等、まとまりで考えるべき課題については、地区内をゾーンに分けて考えた方が良いか検討しましょう。

Q2：ゾーンの分け方

- ・ 課題図で整理した現状（特性と課題）の類似によってゾーンを分けました。
- ・ 将来を見据えて考えなければならない課題も踏まえて、ゾーンの分け方について検討しましょう。

【協議会・懇談会での議論】

- ・ 即地的な魅力や課題・アイデアがある

Q3：各ゾーンの方向性

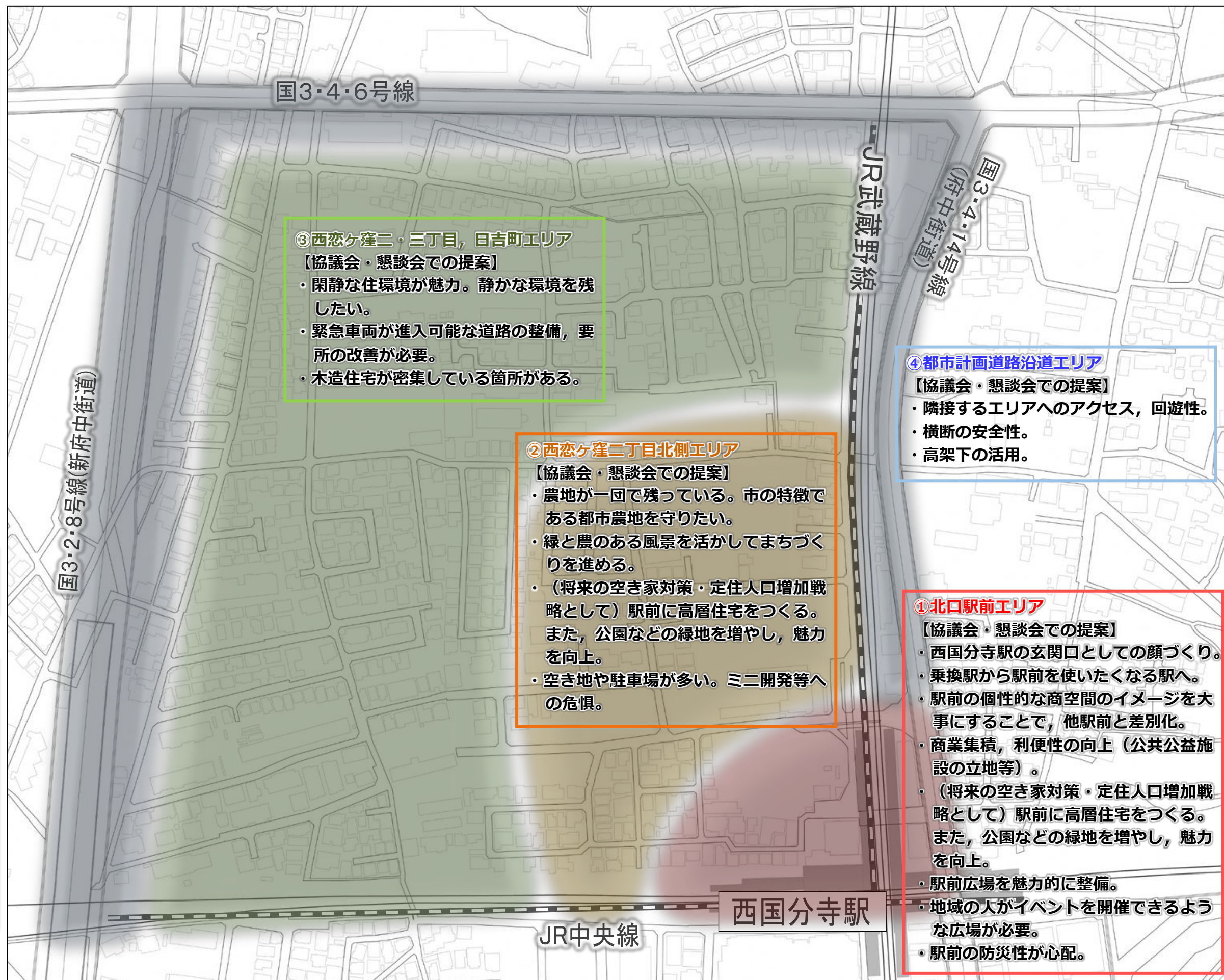
- ・ これまでの協議会・懇談会での議論で出された、土地利用、緑・景観、安心・安全に関する課題改善に関する提案を、ゾーン毎にとりまとめました。
- ・ これらを踏まえて、各ゾーンの課題改善の方向性について検討しましょう。

①北口駅前エリア

②西恋ヶ窪二丁目北側エリア

③西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア

④都市計画道路沿道エリア



③西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア

【協議会・懇談会での提案】

- ・ 閑静な住環境が魅力。静かな環境を残したい。
- ・ 緊急車両が進入可能な道路の整備，要所の改善が必要。
- ・ 木造住宅が密集している箇所がある。

②西恋ヶ窪二丁目北側エリア

【協議会・懇談会での提案】

- ・ 農地が一回で残っている。市の特徴である都市農地を守りたい。
- ・ 緑と農のある風景を活かしてまちづくりを進める。
- ・ （将来の空き家対策・定住人口増加戦略として）駅前に高層住宅をつくる。また、公園などの緑地を増やし、魅力を向上。
- ・ 空き地や駐車場が多い。ミニ開発等への危惧。

④都市計画道路沿道エリア

【協議会・懇談会での提案】

- ・ 隣接するエリアへのアクセス，回遊性。
- ・ 横断の安全性。
- ・ 高架下の活用。

①北口駅前エリア

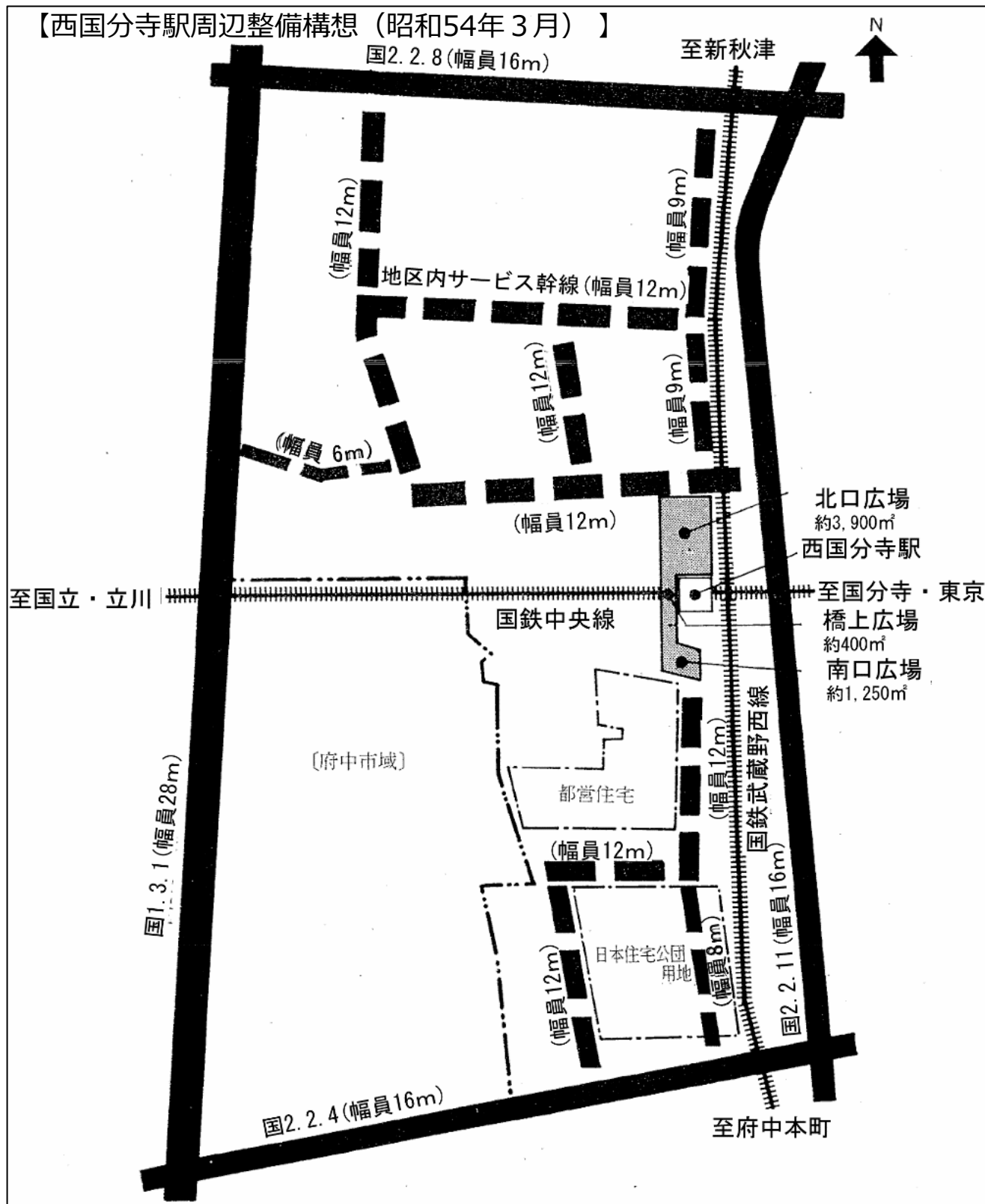
【協議会・懇談会での提案】

- ・ 西国分寺駅の玄関口としての顔づくり。
- ・ 乗換駅から駅前を使いたくなる駅へ。
- ・ 駅前の個性的な商空間のイメージを大事にすることで、他駅前と差別化。
- ・ 商業集積，利便性の向上（公共公益施設の立地等）。
- ・ （将来の空き家対策・定住人口増加戦略として）駅前に高層住宅をつくる。また、公園などの緑地を増やし、魅力を向上。
- ・ 駅前広場を魅力的に整備。
- ・ 地域の人々がイベントを開催できるような広場が必要。
- ・ 駅前の防災性が心配。

※道路ネットワーク・駅前広場については、地区全体で考える課題であるため、別紙で検討します。

※手法に関する提案については、方向性および将来像を決定した後、その実現化策の議論の中で検討します。

3. 都市基盤（道路・駅前広場等）検討図



Q3 道路ネットワークの考え方②：地区内に必要な道路はどのような性格の道路かを考えた上で、ネットワークを検討しましょう。

- 街区内の道路網を考える上では、1km四方の街区に対し、サービス幹線道路を概ね500m間隔で配置することとされている。
- 防災対策上の基本ネットワークを考える上では、緊急車両の通行に支障のない幅員（6m以上）の道路を、200~250m間隔で配置する必要があるとされている。

[構想（昭和54年）の考え方]

社会情勢：人口増加傾向が継続
車社会の到来・発展
都市の拡大化

【駅前広場】 （車中心の駅前広場）

バス	3台 (270㎡)
タクシー	5台 (340㎡)
駐車場	8台 (230㎡)
歩行者スペース	520㎡

【道路ネットワーク】 （サービス幹線道路）

機能：地区外から駅北口への人・車の円滑な接続機能を担う道路
ネットワーク：150m~200m間隔
幅員：12m
(歩道3m+車道2車線6m+歩道3m)

[協議会・懇談会での議論]（現在及びこれからの考え方）

社会情勢：人口減少社会の到来（少子高齢化の進展）
自動車保有台数の減少・公共交通の普及活用
駅などを中心とした集約型の地域構造

【駅前広場】 （人中心の駅前広場）

バス
タクシー
駐車場
歩行者スペースを大きく
(人の滞留空間・動線を優先に考えた駅前空間)

必要な分だけ

（一方で）複数の路線バスを乗入れて、駅に集客すべきとの意見もある。

【道路ネットワーク】 （コミュニティのための道路）

通過交通は排除したい・緊急車両は通れるようにしたい

（一方で）東西・南北の通り抜け道路が必要
駅へのアクセス道路が必要

との意見もある。

- 構想（昭和54年）当時から社会情勢は変化しており、少子高齢化の進展、駅などを中心とした集約型の地域構造、自動車保有台数の減少・公共交通の普及活用等も予想されています。
- 協議会・懇談会の中でも、駅前広場や道路ネットワークの考え方について相反する意見も出ています。
- それぞれのメリット・デメリットを踏まえて、駅前広場や道路ネットワークの考え方について検討しましょう。

Q1 駅前広場の考え方：車中心の駅前広場か・人中心の駅前広場か

【車中心】

- ：バス・タクシー・車の利用はしやすくなる（ただし、路線バスの乗入れについては利用ニーズによる別途検討が必要）。
- ×：歩行者はロータリーを迂回して移動する。
- 他：自動車交通の発生集中量に見合ったアクセス幹線道路が必要となる。

【人中心】

- ：歩行者の移動が円滑になる。
駅前には人の滞留空間ができるので、賑わい創出が期待できる（イベント開催等）。
個性的な空間づくりが可能となる。
- ×：バス乗り場等がやや遠くなる傾向がある。

Q2 道路ネットワークの考え方①：道路の性格

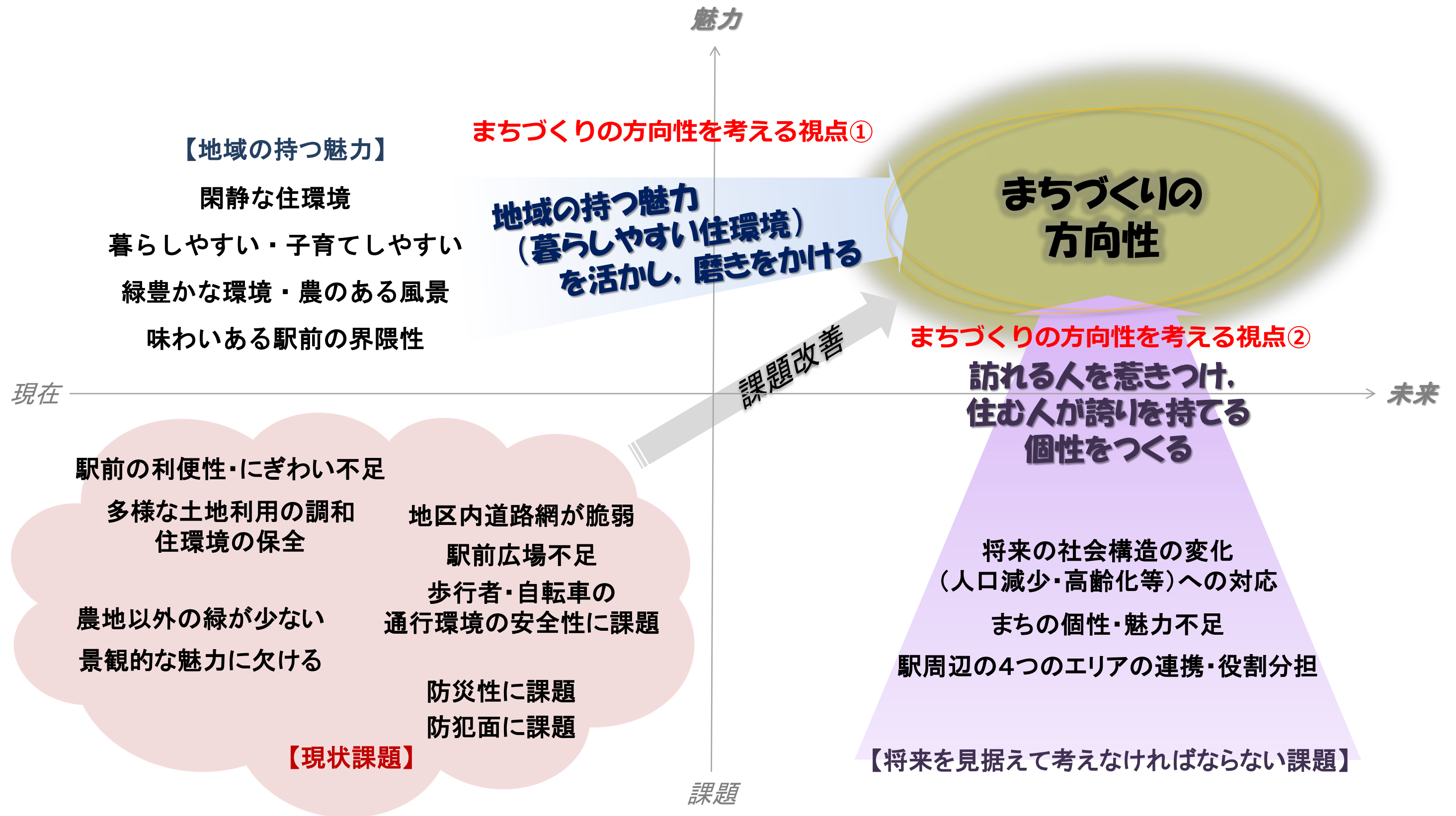
【サービス幹線道路】

- ：駅前広場から発生集中する自動車交通（地区外からの交通）を円滑に処理することができる。
自動車での地区内移動もしやすくなる。
歩車分離により歩行者の安全が図られる。
- ×：生活道路への通過交通の流入も増加する。

【コミュニティのための道路】

- ：緊急車両の通行に最低限必要な環境は担保するが、通過交通が少ないまま、歩行者・自転車の利用が主体の道路とできる。
- ×：歩車共存道路となる。
自動車での地区内移動はほぼ現状のまま
- 他：流入抑制・スピード抑制策が必要となる場合もある。
駅前広場へのアクセス道路は、地区内への流入を抑制するよう、規制やルートを検討する必要がある。

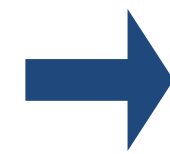
4. 地区全体のまちづくりの方向性の検討



現状課題の改善



付加価値



まちの将来像

地域の持つ魅力(暮らしやすい住環境) ……今持っている ⇒ 更に磨きをかける

訪れる人を惹きつけ, 住む人が誇りを持てる個性 ……今ない ⇒ つくっていく

他都市・隣接駅との差別化, 西国分寺ブランドの確立

人口減少社会においても, 選ばれるまち・生き残るまちに

どうしたら, 西国分寺駅北口周辺地区の付加価値が高まるか,
まちづくりの方向性(コンセプト)について検討しましょう

- 「日本一 ○○のまち」を目指したい! …… 何を切り口にするか?
- 未来の西国分寺駅北口周辺地区では, どんな暮らし方・体験ができる?
- 「ニシコクと言ったらこれ!」 …… 西国分寺駅の顔・個性はどうやってつくる?

