

第3回西国分寺駅 北口周辺まちづくり協議会資料

1. まちの魅力と課題の整理
 - (1) まちの魅力と課題の整理
 - (2) 第1回及び第2回まちづくり協議会の意見
 - (3) 第1回まちづくり懇談会の意見
2. まちの魅力と課題を踏まえたまちづくりの方向性の検討に向けて
 - (1) まちづくり計画検討の流れ
 - (2) 参考資料

平成29年10月

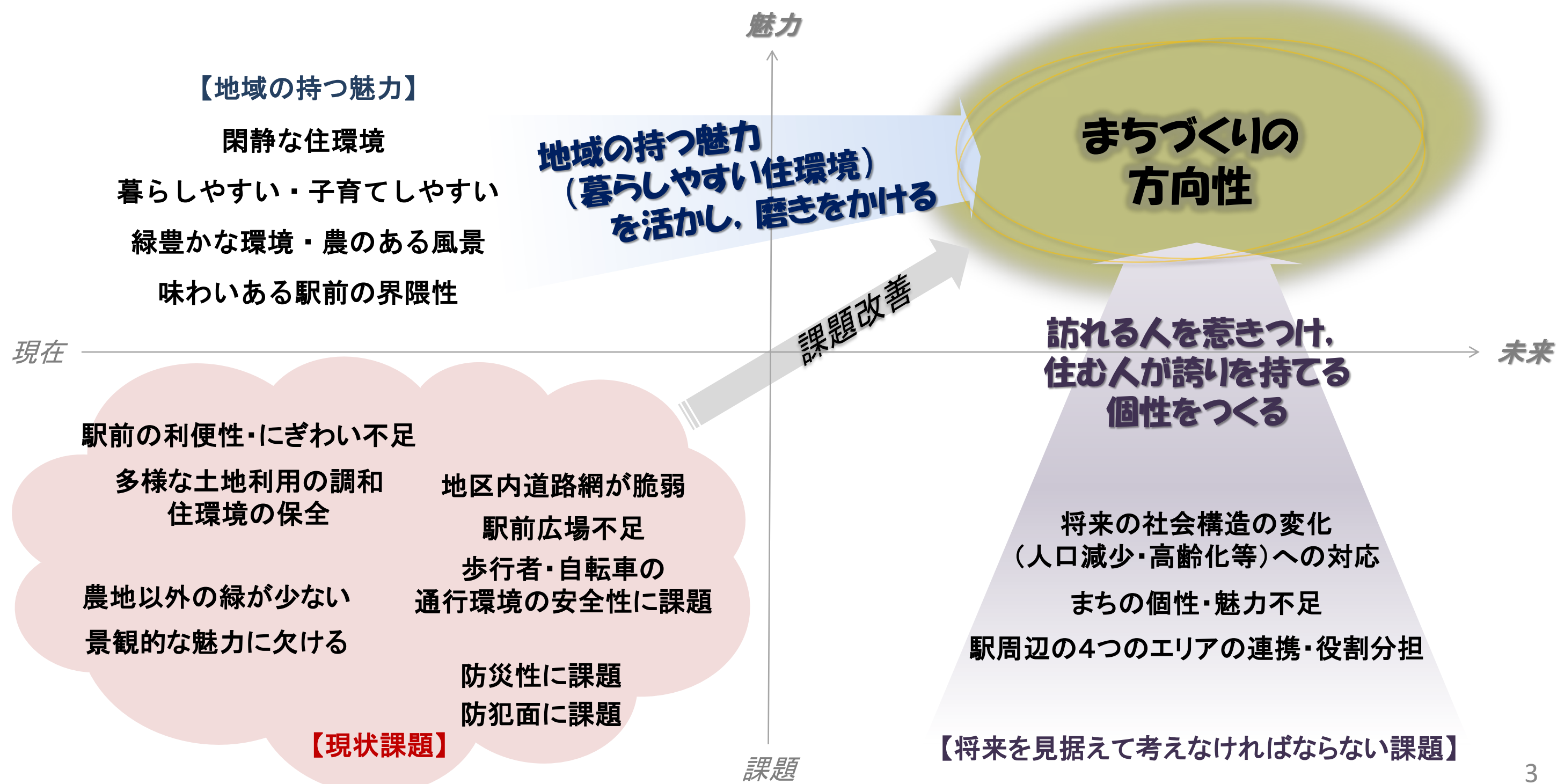


1. まちの魅力と課題の整理



(1) まちの魅力と課題の整理

- これまでの協議会および懇談会で議論したまちの魅力と課題を整理しました。その結果、地域の持つ魅力は、暮らしやすい住環境を柱とするものであり、また課題については、土地利用や道路基盤、防災性等の現状課題とともに、将来を見据えて考えなければならない課題（社会構造の変化（人口減少・高齢化等）への対応、まちの個性・魅力不足等）があることが明らかになりました。
- これらの議論を踏まえると、西国分寺駅北口周辺のまちづくりの方向性を考えるにあたっては、「地域の持つ魅力（暮らしやすい住環境）を活かし、磨きをかける」とともに、将来、社会構造が変化する中であっても「訪れる人を惹きつけ、住む人が誇りを持てる個性をつくる」こと、この2つの視点が必要であると考えます。



(2) 第1回及び第2回まちづくり協議会の意見

①まちの魅力・魅力を活かしたまちづくりのアイデア

魅力	アイデア	キーワード
<ul style="list-style-type: none"> • 静かな街並み。 • 住宅が多く、静かな環境。 • 高層建築が介入していない、閑静な住宅地。 • 安定生活をしていそう。 • (他駅近と比べ) アパートが少ない。 • 通過交通がなく、車両が入りにくいのは住環境には利点でもある。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 通過交通の流入を防止しつつ、消火活動を行うため、あえて通り抜けできない広幅員の行き止まり道路をつくる。 	閑静な住環境
<ul style="list-style-type: none"> • 武蔵野線、中央線が交差しており、電車の利便性が良い。 • 周辺含め、利便性が高い。 • 近隣にスーパーがあるので便利。 • 保育園が充実していて子育て環境が良い。 • 学習塾も充実している。 • 開業医が多くある。 • 駐車場、駐輪場が多い。 		暮らしやすい 子育てしやすい
<ul style="list-style-type: none"> • 緑環境が魅力。エリア内に緑、公園、農地が多く住居に適している。 • 地区内の緑の雰囲気が良い。 • 住宅地、農地、敷地内緑地がまちの雰囲気を作っている。 • 小さな公園が点在している。 • 大きな農園が多く、緑が多い。 • 畑が減少しているが、一団で残っている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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かどうか。 • 農地が多いので、自然を活かしてまちづくりを進める。 • 緑、農のある風景を活かしたい。 • 都市農地は国分寺市の特徴。ここでも守りたい。 	緑豊かな環境 農のある風景
<ul style="list-style-type: none"> • 駅前の個性ある店舗は魅力的。 • 駅前の界隈性は守りたい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 駅前の個性ある店を残していくのが、他の駅との差別化に良いのではないかと。 • 駅前の個性的な商空間のイメージを大事にする。 • チェーン店でない個人経営の店舗を活かしていく。 	味わいある 駅前界隈

(2) 第1回及び第2回まちづくり協議会の意見

②まちの課題と解決策

分類	課題	解決策・提案	キーワード
将来を見据えて考えなければならぬ課題	<ul style="list-style-type: none"> 更新できない宅地形状（裏宅地など）から建て替えがしづらく、結果、空き家が増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> （これからの空き家対策として）駅前に高層化の住居を作る。また、公園などの緑地を増やし、人口を増やす方向性を検討してはどうか。 	将来の社会構造の変化への対応
	<ul style="list-style-type: none"> ただの乗り換え駅になっている。 駅前としての顔がない。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換利用客にいかに改札の外に出てもらうかが重要。 いかに西国分寺駅を利用したくなるかという視点も重要。 西国分寺駅北口周辺を自慢できるまちにしたい。 	まちの個性・魅力不足
		<ul style="list-style-type: none"> 西国分寺駅の玄関は北口とし、北口から周辺ある地域資源にアクセスしてもらう。 	駅周辺の4つのエリアの連携・役割分担
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 北口駅前が暗い。賑わいが足りない。 北口駅前は、駅近なのに用途地域の規制がきつい。 対象地域内に日用品を買い物できる場がない。 店舗、飲食店などの商業施設が少なく魅力に欠ける。 買い物について、駅周辺に充実しているが地区内に無い。 医療、福祉についてエリア内には病院は見当たらず、駅周辺には多い。 医療施設が少ない。 文化的施設がない。 集会できるような公共施設がない。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前はもう少し利便性（商業集積）UP。 情報発信，観光案内の場が必要。 駅近くに市民課窓口等の市民が利用できる施設が欲しい。 図書館，体育館，公園が欲しい。 公共施設（一般の人が随時使用できる）と道路整備が必要。 地区内に住民が集まって何かできる施設があると良い。 	駅の利便性 賑わい不足
		<ul style="list-style-type: none"> ゾーニング特性に応じた地区区分の検討が必要。 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。 北口ロータリーの大きさの検討とあわせて、西恋ヶ窪二丁目・西恋ヶ窪三丁目それぞれにあったまちづくりを考える必要がある。 	多様な土地利用の調和 住環境の保全

(2) 第1回及び第2回まちづくり協議会の意見

分類	課題	解決策・提案	キーワード
都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> • 地区内の道路は幅員4m未満が多い。 • 行き止まり道路やループ道路が多く、通り抜けできない箇所が多い。 • 西国分寺保育園北側の通りが狭く危険。 • 区域内に私道が多い。 • 東西南北のメイン通りがないため、道路ネットワークが弱い。 • 道のつながりが悪い。 • (車も自転車も) 駅へのアクセスが不便。 • 街区や道路が整然としていない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 私道はできるだけなくす。区画整理による整備も。 • 東西の通り抜け道路の整備が必要。 • 周辺地区との接続性を上げたい。 • 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必要。 	地区内道路網が脆弱
	<ul style="list-style-type: none"> • 北口駅前にバスが入って来られないため、地区外とのアクセスに問題がある。 • 駐輪場が不足している。 	<ul style="list-style-type: none"> • まちづくり計画と一体となる駅前広場整備を希望する。 	駅前広場不足
	<ul style="list-style-type: none"> • 駅前広場は、車・自転車・歩行者の動線が交錯していて危険。 • 第九小への通学路の安全性。西恋ヶ窪二丁目の小学生も、国3・4・6号線を渡って、第九小へ通っている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 人と車、自転車を分けるルールが欲しい。 	歩行者・自転車の通行環境の安全性に課題
緑・景観	<ul style="list-style-type: none"> • (西恋ヶ窪二丁目など) 宅地内の緑が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> • 木陰を持つ場所、散歩したくなる場所がいっぱい欲しい。 	農地以外の緑が少ない
	<ul style="list-style-type: none"> • 建築物で見栄えの悪い建物がある。 • まちづくりを待っていて建物が古い傾向にある。 		景観的な魅力に欠ける
安心・安全	<ul style="list-style-type: none"> • 緊急車両が入りにくい。 • 道路幅員が狭く、車両の導線が確保されていないため、防災などの基盤が弱い。防災上有効な広い道路が少ない。 • (西恋ヶ窪二丁目など) 宅地の建て詰まりにより、火災など防災面に不安がある。 • 駅前の防災性が気になる。 • 災害時の避難場所が不足している。 	<ul style="list-style-type: none"> • 緊急車両が入れない場所を洗いだし解決していく。 • 建て詰まりが見られる地区には、緊急車両が進入できる道路をつくる。 • 防災ネットワークが必要。 • 安全優先。 • バリアフリー対応。全部車いすで快適に通れるようにする。 	防災性に課題
	<ul style="list-style-type: none"> • 駅前、(市民農園あたりなど) 街灯が少なく、夜が暗い。 		防犯面に課題

(2) 第1回及び第2回まちづくり協議会の意見

分類	課題	解決策・提案
検討の進め方	<ul style="list-style-type: none"> スピーディーにまちづくりを進めるべきだ。 市が複数案を用意して、比較する方が早いのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 地元の意見が計画の早期実現に集約されれば、早く実現できる。 まず、全体的にどういうまちにしたいか方向性を定め、次にまちの姿を具体化し、実現化するためにどのような事業を行うかを検討する必要がある。 「まちをどうしていきたいか」考え方を出し合いながら協議を進めていけないか。 計画を作ることより、それを実現することの方が難しい。実現するための計画をぜひ作りましょう。
		<ul style="list-style-type: none"> 駅北口のフェンスで囲まれている所に、まちづくりについて気軽に市民が聞ける事務所を設置してはどうか。 駅前に事務所をつくる、自治会を活用する等、まちづくりの情報発信をもっとすべき。
実現化に向けて		<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺については、いかに地権者が主体的にやる気を持って臨める状況を作れるかが重要だ。 国分寺市はお金がないとよく言われるが、民間の力（資金）を活用すればよい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 高架下が低い。 	<p>武蔵野線の高架が中途半端であるが、何かイベントをしてはどうか。例えば、絵画などのアートギャラリーなど。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 道路地図が分かり難いので、外部者が入り難いのではないか。 土地のアップダウンが意外と多い。 自治会の掲示板が小さい・少ない。 国3・2・8号線により、日吉町一丁目の東西の横断が不便になった。 	<ul style="list-style-type: none"> 国3・4・6号線にみんなが分かる通りの名称をつける。 国3・2・8号線の名称を新府中街道に統一する。 ⇒国〇〇〇では、一般の人は分かりにくい。

(3) 第1回まちづくり懇談会の意見

【開催概要】日 時:平成29年9月2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:27名

①まちの魅力・魅力を活かしたまちづくりのアイデア

魅力	アイデア	キーワード
<ul style="list-style-type: none"> 通過交通が少なく, 静かな環境。 敷地にゆとりのある低層住宅地なので高級住宅地になるポテンシャルがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 静かな住宅街はなるべく残す。 	閑静な住環境
<ul style="list-style-type: none"> JRが2路線あり, 都心へアクセスが良く通勤に便利。 交通が便利で家賃が安い(⇔土地が安いのは何もないから)。 買いものしやすい。 保育園が多く, 子育てしやすい。 保育園があると家族連れにいい。 周辺に都立多摩図書館がある。 多摩総合医療センターが近い。 		暮らしやすい 子育てしやすい
<ul style="list-style-type: none"> 緑が多い。 中央線沿線で「いなか」を感じられる。 緑は減少の傾向にあるが, 農園, 公園が多く, 落ち着いた環境。 周辺にX山, 姿見の池, 武蔵国分寺公園等の緑の資源が豊富。 		緑豊かな環境 農のある風景
<ul style="list-style-type: none"> 駅前の商店街が, 賑わいがある。 		味わいある 駅前界隈

(3) 第1回まちづくり懇談会の意見

②まちの課題と解決策


分類	課題	解決策・提案	キーワード
将来を見据えて考えなければならない課題	<ul style="list-style-type: none"> 定住人口が増えるような魅力をつくる必要がある。 このままだと人が減っていくだけで良いまちにはならない。 戸建住宅だけの街だと、住民も人口も限られてしまう。戦略が必要だ。 高齢者の割合が増える一方である。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区内に4世代が暮らせるよう、色々な住み方・住み分けができるようになることが良い。 住むために選ばれるような魅力ある街を考える。そのためには区画整理等も考えるべき。 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。 	将来の社会構造の変化への対応
	<ul style="list-style-type: none"> このまちには魅力がない。 	<ul style="list-style-type: none"> 全部なくして新しい建物を建てたらどうか。 道路や建物ではない。人のつながりが大切。 丸の内のような、三菱地所のCMのような街がいい。その方が人が来る。 外からお金を落としてもらえるような街に。 国分寺とは違った方向性で、個性を打ち出した街づくり。 歴史を感じられる、広々したまちに。 地区の周辺の魅力も取り込みながら考える。 夢は大きく持った方が良い。 	まちの個性 魅力不足
	<ul style="list-style-type: none"> 駅と国3・2・8号線の間、もうひとつ南北通路が欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 中央線の掘割の上空に蓋をかけて、全部使えるようにすれば良い 多摩図書館や姿見の池などへアクセスするための回遊拠点になるような駅前広場を整備する。 	駅周辺の4つのエリアの連携・役割分担
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 駅前にスーパーなどの店が少ない。 駅前なのに用途地域の規制が厳しく、商業施設の建設ができない。 駅前がごちゃごちゃしている。 駅前のわりに空き地が多い。 図書館、公民館、集会所などの公共施設がない。 住民が集まれる集会所が無い。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前に中層の商店街を整備する。 まずは早く駅前の用途地域を変えるべきだ。 学生が遊べるような娯楽施設があると良い。 イベントを開催できるホールがあると良い。 市役所窓口、図書館、集会所などの公共施設がほしい。 駅前にはある程度高層の高級マンションがほしい。 	駅の利便性 賑わい不足
	<ul style="list-style-type: none"> 駅前に戸建てが多く、共同住宅などの賃貸住宅が少ない。 近隣の保育園がうるさく、窓も開けられない。 土地の所有者は、自分に都合のいい様に土地を売る。小さな家が立ち並ぶこともある。 	<ul style="list-style-type: none"> 農地、商業地、住宅街などのゾーニング。 ブロックに分けて計画すべき。 	多様な土地利用の調和 住環境の保全

(3) 第1回まちづくり懇談会の意見

分類	課題	解決策	キーワード
都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> 道路が狭い, 一方通行, 行き止まり道路が多い。 道路ネットワークがなく, 東西の通り抜けができない。 道路を作ると誰かが立ち退くことになる。 	<ul style="list-style-type: none"> とりあえず道路を作ることが重要だ。 道を広げてもらえばいい。 基本構想で位置づけられた道路にかかる土地を提供した。市は責任を持ってその道路を通すべきだ。 	地区内道路網が脆弱
	<ul style="list-style-type: none"> (駅前に) バスが乗り入れられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 多摩図書館や姿見の池などへアクセスするための回遊拠点になるような駅前広場を整備する。(再掲) 駅に地下でアクセスしたらどうか。 	駅前広場不足
	<ul style="list-style-type: none"> バリアフリーになっていない。 大きな道路が一本東西に走ると, 速度が上がった車が通るので児童には危なくなる。 		歩行者・自転車の通行環境の安全性に課題
緑・景観		<ul style="list-style-type: none"> 木陰のある公園がほしい。 	農地以外の緑が少ない
		<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場を魅力的に整備することが最重要。 	景観的な魅力に欠ける
安心・安全	<ul style="list-style-type: none"> 緊急車両が入れる場所が限られる。 現況は安全・安心とは言えない。 一部の地区に木造住宅が密集している。 駅前の飲食店は住民でない人が経営しているため, 不在時に火災などに対処できないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> 震災の時も感じたが, 緊急車両が入らなければ危ないので, やはり道路は作る方がいい。 避難できる防災拠点(広場)。 	防災性に課題
	<ul style="list-style-type: none"> 交番がない。 		防犯面に課題

(3) 第1回まちづくり懇談会の意見

分類	課題	解決策・提案
検討の進め方	<ul style="list-style-type: none"> 将来の姿がイメージできていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 早く進めてほしい。 住民の将来設計にも関わる問題であるため、道路整備等の方針を早急に立てることが必要 ブロックごとに分けて順番に街づくりをするなど、現実的に可能な方法で早く取り組んでほしい。 長期目標と短期目標で分けて考える。 まず、40年前の基本構想が頓挫した原因を説明すべきだ。 過去の地元地権者の意向もあったのではないか。 市がもっと積極的に案を示して、それから考えていくべきだ。案がないとどこがいいか悪いか言えない。
実現化に向けて	<ul style="list-style-type: none"> 北口の整備・開発が何十年も進んでいない。 南口や駅東側は開発が進んだのに、北口だけ見捨てられた。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備をすることで、民間の開発も進むのではないか。 生産緑地の制度が変わる。その前が道路を作る最後のチャンスだ。 こんなに開発が遅れたのがいけない。国分寺北口は市がお金を使って良くなっている。西国分寺にもお金を使ってほしい。 官のみでやるのは無理がある。官民共同のプロジェクトにするべきだ。 民間が入ればぐっと良くなる。 府中市の手法を学ぶべき。
その他		<ul style="list-style-type: none"> 地域の人がイベントをやるような広場が必要だと思う。 畑をやめて水耕栽培をしたらどうか。



2. まちの魅力と課題を踏まえた まちづくりの方向性の検討に向けて

2. まちの魅力と課題を踏まえたまちづくりの方向性の検討に向けて

(1)まちづくり計画検討の流れ

第1回・第2回の協議会では、西国分寺駅北口周辺地区の課題と魅力を抽出し、整理しました。第3回目となる今回の協議会では、これらの議論から見えてきた2つの視点を踏まえて、どのようなまちを目指すのか、将来像の軸となるまちづくりの方向性を、事例を参考にしながら検討します。

その後、軸（まちづくりの方向性）に必要な要素（現況課題と改善策を踏まえた検討）を加え、将来像を定めていきます。

【まちづくりの方向性を考える2つの視点】

まちの魅力と課題の整理

- まちの魅力と課題の整理よりまちづくりの方向性を考える2つの視点を抽出

地域の持つ魅力(暮らしやすい住環境)を活かし、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をつくる

本日の内容

まちの魅力と課題を踏まえたまちづくりの方向性の検討

- 2つの視点を踏まえて、まちづくりの事例を参考にしながら、どのようなまちを目指すのか、将来像の軸となるまちづくりの方向性を考えます。

さまざまな事例を参考にして
アイデアを出す

まちの目指す
方向性検討

現況課題と改善策を踏まえた検討

- まちづくりの方向性を軸としながら、あわせて現況課題も改善する、まちの将来像を検討します。

【現況課題】

- 駅前利便性・にぎわい不足
- 多様な土地利用の調和・住環境の保全
- 地区内道路網が脆弱
- 駅前広場不足
- 歩行者・自転車の通行環境の安全性に課題
- 農地以外の緑が少ない
- 景観的な魅力に欠ける
- 防災性に課題
- 防犯面に課題

将来像実現に向けた検討

- 将来像を実現し、課題を改善するためのまちづくり方針と取組みを検討します。

まちづくりの方向性
(まちの将来像の軸)

将来像
検討

まちの将来像

実現化
の方策
検討

まちづくり計画

(2) 参考資料

まちづくりの方向性を検討するにあたり、2つの視点を踏まえて、今回は、歴史のある国外の事例や西国分寺の近隣には見られない事例、今の西国分寺駅北口周辺の魅力を活かす工夫のヒントになると考えられる事例を紹介します。また、参考として事例の着眼点を下記に示します。

事例の着眼点

●世界のモデルとなる普遍性 ●個性的・ユニークな都市空間 ●持続性 ●21世紀型のまち(コンパクトシティ・歩いて暮らせるまち)

まちづくりの事例にはそれぞれ特徴やユニークさがあります。「部分的に取り入れたい」「違うまちの良いところを組み合わせたい」という切り口もあると思います。西国分寺駅北口周辺地区を、オンリーワンのまちにするために、事例を参考にしながらまちづくりの方向性を検討しましょう。

① 国外の住宅都市の事例

No	事 例		特 徴
①-1	レッチワース・ガーデンシティ	イギリス	世界で初めての「田園都市」。世界の都市計画及び20世紀に次々と出現するニュータウンに大きな影響を与えた。
①-2	ウェルウィン・ガーデンシティ	イギリス	レッチワースに続いて建設された第2の田園都市。駅前大通り公園や歩行者に配慮した道路網が緑豊かな都市空間を創出。
①-3	ラドバーン	アメリカ	「近隣住区論」を実践。徹底した歩車分離システムを導入。

② 国内の住宅都市の事例

No	事 例		特 徴
②-1	田園調布	東京都大田区	日本で初めて実践された田園都市。
②-2	青葉美しが丘中部地区	神奈川県横浜市	住宅地内において日本初となる歩行者専用道路と公園のネットワークを整備。
②-3	すみれ野(北鴻巣駅西口地区)	埼玉県鴻巣市	駅前に公園を配置。歩行者動線とするとともに、公園を街の中心的存在に。

③ 駅前広場の事例

No	事 例		特 徴
③-1	姫路駅北駅前広場	兵庫県姫路市	姫路城を正面とする都市軸に歩行者空間を創出。
③-2	狭山市駅西口駅前広場	埼玉県狭山市	正面に市民広場を設置することで、駅を降り立ったときに見える緑の空間の広がり確保。同一沿線駅と差別化。
③-3	日向市駅西口駅前広場	宮崎県日向市	駅正面に芝生広場を設置。駅前広場を市民広場に。
③-4	二子玉川ライズ交通広場	東京都世田谷区	交通広場を離し、駅前にガレリア(屋根付きの歩行者空間)を配置。

① 国外の住宅都市の事例

①-1 レッチワース・ガーデンシティ：世界で初めての「田園都市」。世界の都市計画及び20世紀に次々と出現するニュータウンに大きな影響を与えた。

場所	イギリス レッチワース
面積	約1800ha
着工	1903年

レッチワースは、イギリスの社会学者E・ハワードが提唱した「田園都市論」の理念に基づき建設された最初の都市。

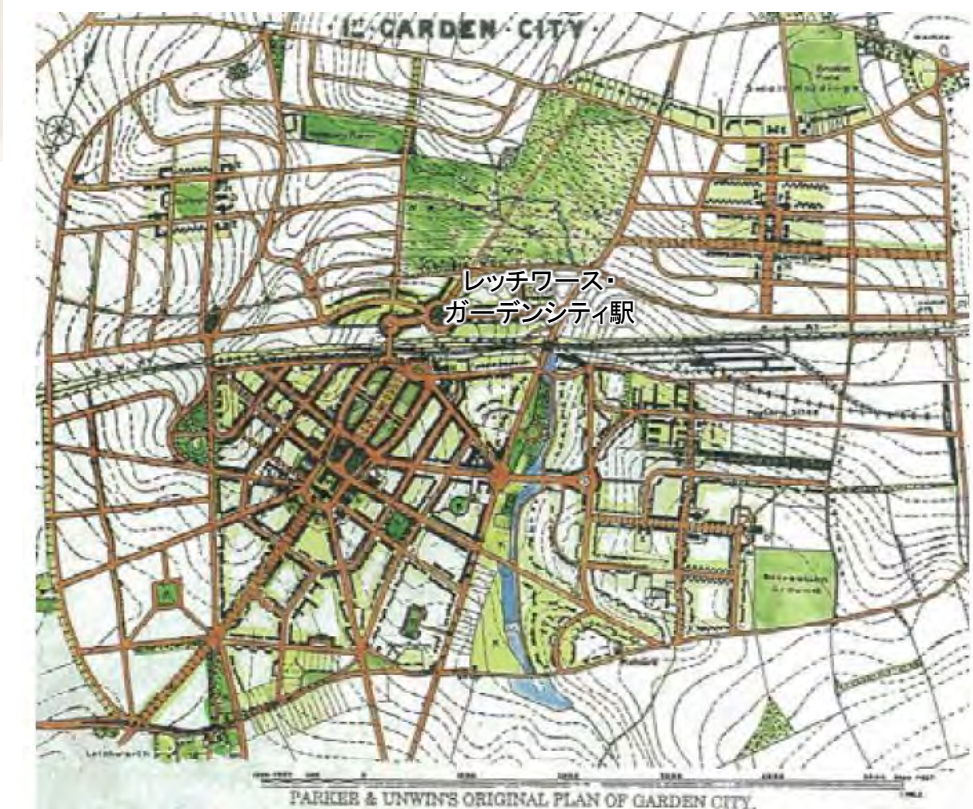
田園都市論の特徴は以下のとおりである。

- 都市への人口集中に派生する問題を、自然と共生する自足・自立した職住近接型都市を大都市の周辺に建設することで解決する
- 都市と農村がそれぞれの長所を結合
- 人口3万人程度の限定された規模
- すべての土地はコミュニティの共同所有地。借地権で運用し、利益はコミュニティに還元。
- 街の中心に広場・劇場・図書館・音楽堂市役所等の公共施設を設置。
- その周囲にゆとりあるスペースを持った住宅地を配置。その周辺に農地（グリーンベルト）を配置する。

レッチワースの成功は世界の都市計画及びニュータウン計画に大きな影響を与えた。



Google衛星写真より



出典:東急電鉄ウェブサイト



①-2 ウェルウィン・ガーデンシティ：レッチワースに続いて建設された第2の田園都市。駅前大通り公園や歩行者に配慮した道路網が緑豊かな都市空間を創出。

場所	イギリス ウェルウィン
面積	約1700ha
竣工	1960年頃

第2の田園都市、ウェルウィン・ガーデンシティは、1920年に建設に着手された。計画人口は5万人。中央に鉄道駅、駅前に大通り公園とその周囲に事務所・店舗、公共施設や学校を配置。さらにその周囲に住宅地があり、都市の周辺を農地（グリーンベルト）がとり囲む。

住宅地の緑の豊かさはまさに田園都市の名にふさわしいもの。既存の樹木が丁寧に保存され、またイギリスには珍しい垣根のない景観が実現している。

また、クルドサック方式※が全面的に取り入れられ、多種多様なクルドサックのデザインがこの都市の特徴を創りだしている。

イギリスで最も快適な住宅地と評されるほど、質の高い町並みデザインができあがっている。



出典:フォトラベルウェブサイト



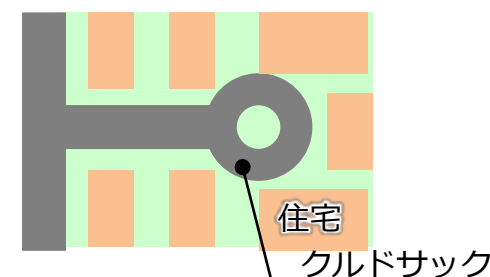
出典:近代ニュータウンの系譜－理想都市像の変遷－



Google衛星写真より



※クルドサック方式：
住宅地内において自動車の通過交通を排除するために作られた袋小路の道路。
自動車の転回を可能とするサークルが設置されている。



①-3 ラドバーン：「近隣住区論」を実践。徹底した歩車分離システムを導入。

場所	アメリカニュージャージー州 ラドバーン
面積	約60ha ※全体500haの当初計画のうち実現した面積
竣工	1930年頃

全体計画



出典:近代ニュータウンの系譜－理想都市像の変遷－

ラドバーンは、アメリカの社会学者C.A.ペリーが田園都市をアメリカに実現すべく提唱した近隣住区論を実践した都市。近隣住区論の特徴は以下の通り。

- ▶ 小学校区を1つのコミュニティと捉え、地域コミュニティの育成により相互の無関心等の都市の課題を克服する。
- ▶ 近隣住区の単位は、幹線道路で囲まれた半径400mほどの単位(約64ha)。
- ▶ 人口は5000～6000人程度。
- ▶ この範囲内に小学校、コミュニティセンター、公園等を置き幹線道路の交差点付近に配置。
- ▶ 住区内幹線道路を設け、通過交通を排除する。

ラドバーンでは、ループやクルドサク方式により通過交通を排除するほか、車道とは別の歩行者動線を整備し、徹底した歩車分離を行ったことが大きな特徴である。



出典:ラドバーン計画の計画技術の源泉に関する考察

②国内の住宅都市の事例

②-1 田園調布：日本で初めて実践された田園都市

場所	東京都大田区田園調布1～4丁目
面積	約47.2ha（地区計画区域）
竣工	1928年（昭和3年）

田園調布は、田園都市構想に共感した実業家・渋沢栄一が日本で初めて実践した田園都市。駅を中心に放射状に延びる街路網に街路樹を植え、広場と公園を整備。各戸には庭を広くとり、緑地の一部とすることで街全体を庭園にするといった方針に基づいて建設された。良好な住宅環境と田園都市の理念は、住民等で構成される社団法人田園調布会及び大田区田園調布地区地区計画等により保全され、受け継がれている。



写真1 田園調布のシンボル、駅前から放射状に延びるイチョウ並木



写真2 同心円状の道路の3丁目のまちなみ



写真3 かつて八百屋や魚屋、肉屋など個人商店が並んでいた通り。現在は唯一、蕎麦屋が残っている



写真4 4丁目から駅方向の眺め。3丁目と4丁目の境となる谷地を越えて3丁目の台地、その先に駅がある



出典:家とまちなみvol.68(2013.9)

出典:大田区ウェブサイト

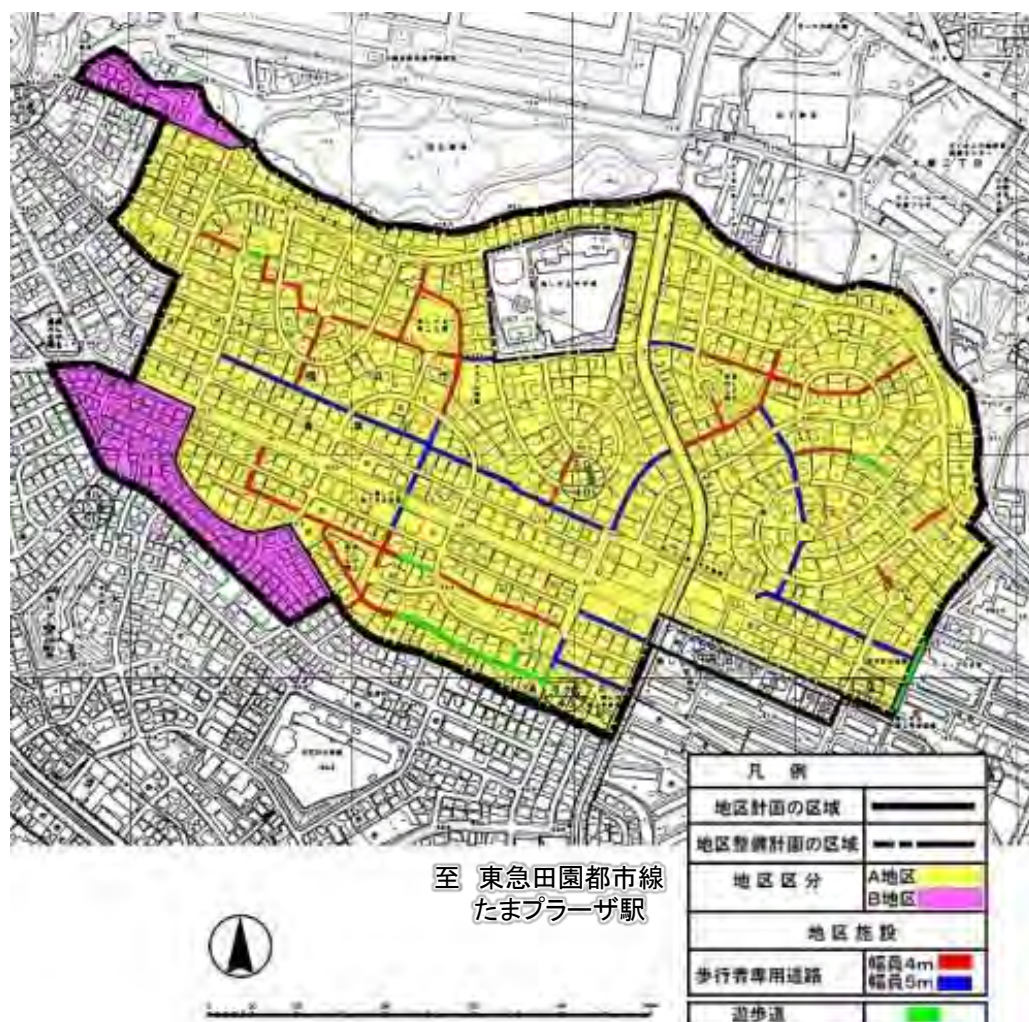
②-2 青葉美しが丘中部地区：住宅地内において日本初となる歩行者専用道路と公園のネットワークを整備

場所	神奈川県横浜市青葉区美しが丘1~4丁目・元石川町
面積	約47.2ha（地区計画区域）
竣工	1969年（昭和44年）

美しが丘中部地区は、ラドバーンをモデルに1960年より開発された郊外住宅都市。クルドサクク方式の道路，日本初の住宅地内歩行者専用道路，歩車分離帯等が整備されている。

歩行者専用道路で住宅地と公園，ショッピングセンター，駅が結ばれており，自動車交通と切り離された歩行者動線が確保されている。

緑豊かで閑静なゆとりある住環境を保全するため，住民発意により，昭和47年に建築協定を締結し，平成16年に地区計画を決定。あわせて街並みガイドラインを締結するなど，住民（美しが丘中部自治会）による街並み保全の取り組みが積極的に行われている。



出典:横浜市都市整備局ウェブサイト



1



2



3



4



5

出典:住まいのまちなみを創る

- 1 クルドサクク広場の植栽帯
- 2 幹線道路の並木
- 3 フットパスから見たクルドサクク広場
- 4 曲線道路沿いのまちなみ
- 5 高低差のあるフットパスから見たクルドサクク広場

②-3 すみれ野（北鴻巣駅西口地区）：駅前に公園を配置。歩行者動線とするとともに、公園を街の中心的存在に。

場所	埼玉県鴻巣市
面積	約9.3ha
竣工	2012年（平成24年）

平成17年「北鴻巣駅西口土地区画整理事業」として着工。

駅前広場の南西にすみれ野中央公園を配置。駅と戸建住宅地街区をつなぐ歩行者動線となっている。また、公園の緑を借景とする周辺住宅地の配置や、各宅地とも塀を作らず緑を植える計画とすることで、公園と緑がつながる街並み景観としている。

住民等によって運営される「NPO法人エリアマネジメント北鴻巣」による公園の清掃活動や花壇の手入れ、公園を会場としたイベントの開催により、公園が住民活動の場の中心となっている。



出典:鴻巣市ウェブサイト・UR都市機構ウェブサイト

③駅前広場の事例

③-1 姫路駅北駅前広場：姫路城を正面とする都市軸に歩行者空間を創出。

場所	兵庫県姫路市
面積	約1.6ha
竣工年次	2015年（平成27年）



交通広場を脇に配置し、姫路城を正面とする都市軸の上に歩行者空間を創出。駅前広場の約7割は歩道や広場となっており、国内最大級のトランジットモール（歩行者と公共交通優先空間）型の駅前広場である。

また、この広場の計画は、平成24年度から検討を開始し、①当初案を学生ワークショップや市民フォーラム、専門家ワークショップによって検討するプロセス、②市民・行政・専門家による連続セミナーや専門家会議・市民ワークショップによって各主体が連携していくプロセス、③複数プロジェクトのデザイン調整と、新たに生まれる公共空間をどう使っていくかというエリアマネジメントのプロセスを経て実現したことも大きな特徴の一つである。



出典:姫路市ウェブサイト・公益財団法人日本デザイン振興会ウェブサイト

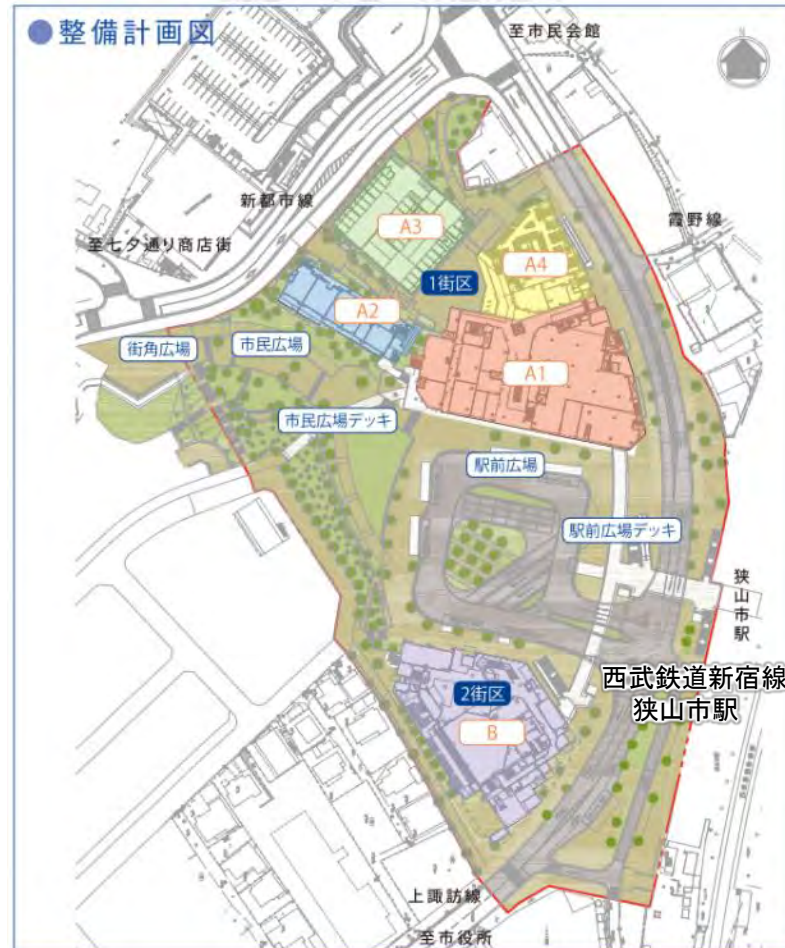
③-2 狭山市駅西口駅前広場：正面に市民広場を設置することで、駅を降り立ったときに見える緑の空間の広がり確保。同一沿線駅と差別化。

場所	埼玉県狭山市
面積	約1.6ha
竣工	2012年（平成24年）

平成3年に地権者等による懇談会が設立。その後、事業者・専門家・市民等が狭山市駅西口について、所沢ほか西武沿線にみられる大規模施設依存の駅前開発を目指すか否かについて議論した結果、平成10年に「他の沿線駅前とは明確に差別化し、自然と景観を取り込んだ狭山らしい駅前整備を行う」ことを結論づけた。

この方針に基づき、坂のある高低差や眺望を活かし、使いやすいユニバーサルデザインの回遊と賑わいの駅前空間を整備。

駅前広場正面にあえて大規模店舗を置かず、市民広場としたことで交流拠点が確保されるとともに、駅を降り立つと全面に緑の空間の広がりを目にするという眺望を確保した。



出典:都市づくりパブリックデザインセンターウェブサイト・UR都市機構ウェブサイト



人と車が立体分離し、広く快適で安全性が向上した狭山市駅西口駅前広場。



駅前広場の様子。ペDESTリアンデッキでぐるりと囲まれ、まるで舞台のような駅前空間となっている。



ゆるやかに弧を描きながら無理なく高低差を解消する市民広場の斜路とデッキ。



市民広場がイベントに活用されている様子。七夕祭り以外でも、市民の活動による賑わいが創出されている。



七夕祭りの様子。祭りと坂のあるまちを象徴する地域で一番のイベントの舞台として新たな活用が始まった。

③-3 日向市駅西口駅前広場：駅正面に芝生広場を設置。駅前広場を市民広場に。

場所	宮崎県日向市
面積	約3.9ha
竣工	2012年（平成24年）

連続立体交差事業による高架化と新たな駅舎建設事業を核として、JR九州と宮崎県、日向市が合同で駅を中心とする地区全体を一体でデザインしたプロジェクト。

平成9年より、行政・市民・鉄道事業者・専門家による委員会（日向地区鉄道高架・駅舎デザイン検討委員会）により進められた。

駅前には芝生の緑が広がり、市民の憩いの場として使われており、歩行者・市民のための広場となっている。

また周辺の民有空間についても、景観アドバイザー制度を活用し、建築物、工作物、色彩等について、景観誘導を図っている。



日向ひよっこ夏祭り



まちなかハロウィン



日向の灯り「キャンドルナイト」

③-4 二子玉川ライズ交通広場：交通広場を離し，駅前にガレリア（屋根つきの歩行者空間）を配置。

場所	東京都世田谷区
面積	約3.1ha(うち交通広場約0.5ha※図上計測)
竣工	2015年(平成27年)

駅近傍は歩行者広場とし，駅から100m程度離れた位置にバス・タクシーを処理する交通広場を配置。リボンストリートと呼ばれる歩行者軸が駅と都市計画公園を連絡し，施設建築物群が連続している。歩行者中心のまちづくりを意識した機能配置となっている。



出典:東急電鉄(株)ウェブサイト

