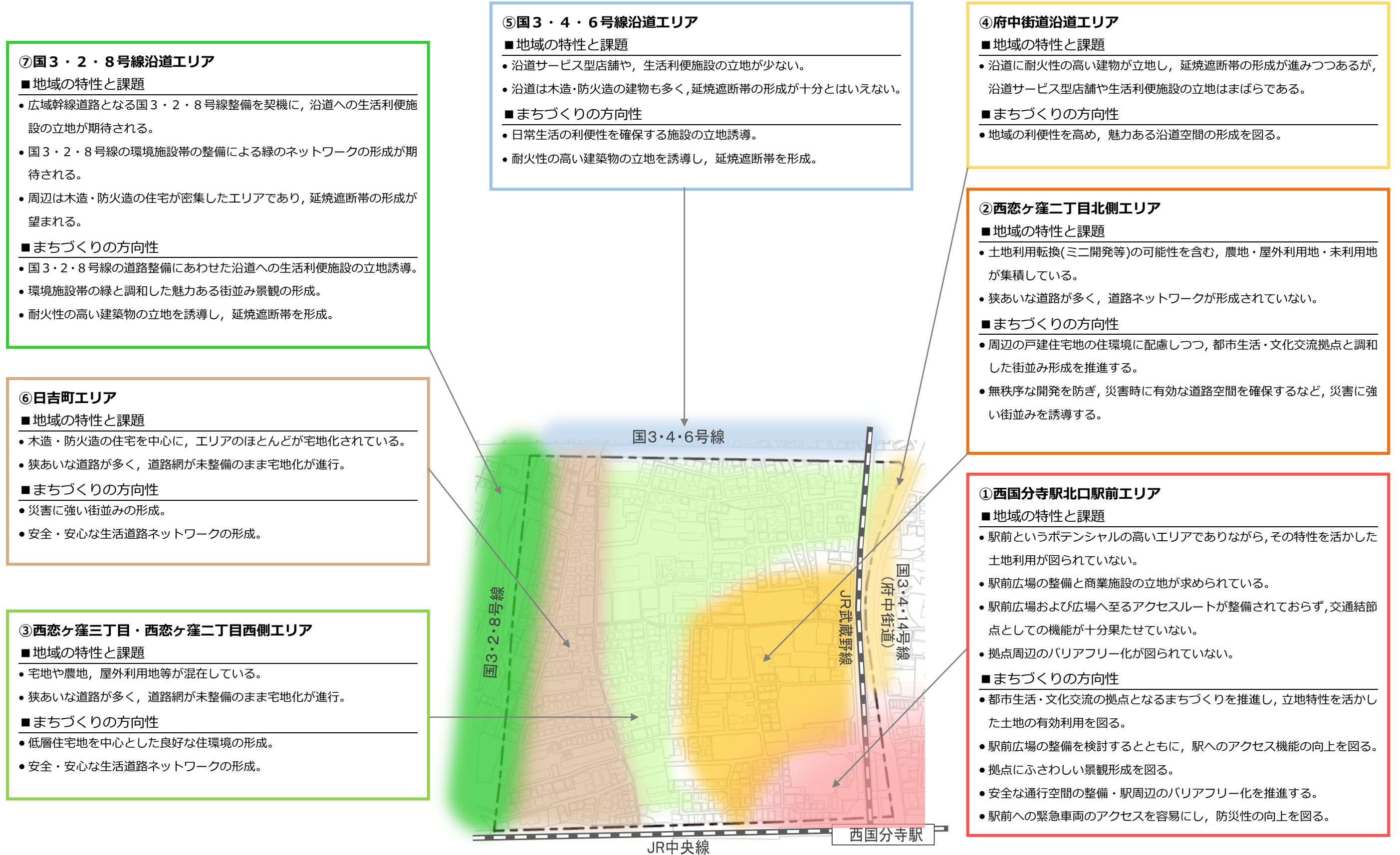


第四章 まちづくりの検討エリア・都市基盤整備等の方針整理

(1) まちづくり検討エリア(まちづくりの方向性)の整理

前章までに行った検討をふまえ、地域の特性およびまちづくりの課題が共通するエリアで対象地区を区分し、上位・関連計画における位置づけにもとづき、各エリアのまちづくりの方向性を整理した。



(2) 基盤整備の方向性の整理

今後、地域住民の参加のもと、まちづくりの検討を進めるための基礎資料とするため、前節で整理したまちづくりの方向性をふまえ、道路等の基盤整備の方向性を検討する。

1) 駅前広場面積の検討

現況の乗降客数およびモード分担率をもとに、国の指針に基づく北口駅前広場面積の算定を行う。

(参考)駅前広場面積算定にあたっての条件設定

条 件		設定値	備考
駅乗降客数		56,792 人/日	JR 東日本公表の西国分寺駅乗車人員(28,396 人/日)の2倍
駅南北の乗降割合		駅北口 : 38.3% 駅南口 : 61.7%	西国分寺駅から 1Km 圏内に位置する町丁目の人口をもとに設定
端末交通手段構成比	徒歩	79.3%	第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査結果 (平成 20 年 10 月)
	自転車	11.4%	
	自動車	1.2%	
	二輪車	0.6%	
	路線バス	5.7%	
	タクシー	1.6%	
	その他	0.2%	
駅前広場利用者と鉄道乗降客の比率		1.5	駅前広場検討における一般的な比率を使用

(参考)国の指針(駅前広場計画指針 98 年式)による面積算定

1) 基本条件

項 目	変 数	設定値	備考
駅広総利用/鉄道乗降客	C	1.5	
モード分担率バス	RM1	0.057	
モード分担率タクシー	RM2	0.016	
モード分担率自家用車	RM3	0.012	
モード分担率自家用車 (K&R)	RM4	0.012	
モード分担率自家用車 (P&R)	RM5	0	
ピーク率バス乗客	PKON1	0.150	
ピーク率タクシー乗客	PKON2	0.150	
ピーク率バス降客	PKOF1	0.150	
ピーク率タクシー降客	PKOF2	0.150	
ピーク率自家用車	PK3	0.150	
ピーク率歩行者	PKW	0.150	
ピーク率自動車	PKV	0.150	
短時間駐車率 自家用車	RPKG	0.1	
平均駐車時間	TPKG	10	
駅北口乗降客	PR	21751.336	
定期率		0	

2) モード別利用者数等

① 駅広総利用者

$$P = C * PR = 32627.004$$

② モード別駅広利用者

$$PM1 = P * RM1 = 1859 \text{ バス}$$

$$PM2 = P * RM2 = 522 \text{ タクシー}$$

$$PM3 = P * RM3 = 391 \text{ 自家用車}$$

$$PM4 = P - (RM1 + RM2 + RM3) = 29855.004 \text{ 徒歩}$$

③ モード別ピーク時利用者数

$$PMH3 = PM3 * PK3 = 58 \text{ 自家用車}$$

$$PMH4 = PM4 * PK3 = 58 \text{ K&R}$$

$$PMH5 = PM5 * PK3 = 0 \text{ P&R}$$

3) 計画交通量設定に関わる指標の設定

指 標		参考値	設定値	単位
バス1台当りの平均乗車客数 (n _B)		40	40	(人/台)
バスサービス時間 (S _B)		10	10	(分/台)
1人当りバス降車時間 (t _{0B})		2/60	0.033	(分/人)
タクシーサービス時間 (S _T)		5	5	(分/台)
1人当りタクシー乗車時間 (t _{1T})		10/60	0.167	(分/人)
1人当りタクシー降車時間 (t _{0T})		30/60	0.5	(分/人)
自家用車平均乗車人数 (n _C)		1.3	1.3	(人/台)
自家用車平均停車時間 (t _C)		1	1	(分/台)
タクシー1台当り平均乗車人数 (n _T)		1.4	1.4	(人/台)
バス乗車比率	東京	0.406	0.406	
	地方	0.412	—	
	全国	0.409	—	
タクシー乗車比率	東京	0.649	0.649	
	地方	0.495	—	
	全国	0.569	—	
バス(大型車)の乗用車換算係数 (γ _B)		1.7	1.7	(台)

4) 施設原単位

項 目	原単位	単 位
バス乗降場 (a _S)	70	(m ² /台)
バス乗車客の滞留空間 (a _{BW})	1	(m ² /人)
タクシー乗降場 (a _T)	20	(m ² /台)
タクシー乗車客の滞留空間 (a _{TW})	1	(m ² /人)
自家用車乗降場 (a _C)	20	(m ² /台)
自家用車駐車場 (a _{PC})	30	(m ² /台)
タクシー駐車場 (a _{PT})	30	(m ² /台)
歩行者密度 (D _W)	27	(人/分・m)
計画車道延長 (L _C)	L _C =0.4C _C +36.1	(m)
平均歩行距離 (L _W)	L _W =0.009A ₀ +82.4	(m)
計画車線幅員 (W _C)	8.5	(m)
二輪車スペース (a _d)	1.14	(m ² /台)
長距離バス、観光バスの乗降場	70	(m ² /台)

5) 施設別計画交通量設定

①バス乗降場に関わる計画交通量と施設数

a. バス乗車バース数 (B_{1B})

$$B_{1B} = \{ (\text{1日} \times \text{時} \times \text{バス乗車客数}) / (\text{1人} \times \text{1台当り平均乗車客数}) \times (\text{1日} \times \text{サービス時間}) \} / 60$$

$$= (PM1 \cdot \text{バス乗車比率} \cdot PKON1) (S_B) / (n_B \cdot 60)$$

1.000 バース

b. バス降車バース数 (B_{0B})

$$B_{0B} = (\text{1日} \times \text{時} \times \text{バス降車客数}) \times (\text{1人当り降車所要時間}) / 60$$

$$= (PM1 \cdot (1 - \text{バス乗車比率}) \cdot PKOF1) (t_{0B}) / 60$$

1.000 バース

c. バス待ち滞留客の計画交通量 (N_{BW})

$$N_{BW} = (\text{1日} \times \text{時} \times \text{バス乗車客数}) \times (\text{1人} \times \text{サービス時間}) / 60$$

$$= (PM1 \cdot \text{バス乗車比率} \cdot PKON1) (S_B) / 60$$

19.000 m²

②タクシー乗降場に関わる計画交通量と施設数

a. タクシー乗車バース数 (B_{1T})

$$B_{1T} = (\text{1日} \times \text{時} \times \text{タクシー乗車客数}) \times (\text{1人当りタクシー乗車所要時間}) / 60$$

$$= (PM2 \cdot \text{タクシー乗車比率} \cdot PKON2) (t_{1T}) / 60$$

1 バース

b. タクシー降車バース数 (B_{0T})

$$B_{0T} = (\text{1日} \times \text{時} \times \text{タクシー降車客数}) \times (\text{1人当りタクシー降車所要時間}) / 60$$

$$= (PM2 \cdot (1 - \text{タクシー乗車比率}) \cdot PKOF2) (t_{0T}) / 60$$

1 バース

c. タクシー待ち滞留客の計画交通量 (N_{TW})

$$N_{TW} = (\text{1日} \times \text{時} \times \text{タクシー乗車客数}) (\text{タクシーサービス時間}) / 60$$

$$= (PM2 \cdot \text{タクシー乗車比率} \cdot PKON2) (S_T) / 60$$

5 m²

③ 自家用車乗降場に関わる計画交通量と施設数	
$B_c = (\text{ピーク時自家用車利用者数}) \times (\text{K\&R率}) / (\text{自家用車平均乗車人数}) \times (\text{自家用車平均停車時間}) / 60$	
$= (\text{PMH3} / n_c) (t_c) / 60$	1 台分
○ 自家用車短時間駐車場	
$P_c = (1 \text{ 時間当りの自家用車台数}) \times \text{駐車率}$	5 台分
$= (\text{PMH3} / n_c) \text{RPKG}$	
④ タクシー駐車場に関わる計画交通量	
$P_T = (\text{タクシー待ち滞留客の計画交通量}) / (\text{タクシー1台当り平均乗車人員})$	4 台分
⑤ 歩道に関わる計画交通量(NP _w)	
ピーク時駅前広場利用者数(鉄道利用者+非鉄道利用者)	4895
⑥ 車道に関わる計画交通量	
$C_c = (\text{PM1} * \text{PKON1} * \text{バス乗車比率} / n_B * \gamma_B) + (\text{PM2} * \text{PKON2} / n_T) + (\text{PM3} * \text{PKV} / n_C)$	106
6) 交通空間基準面積	
① バス乗降場関連面積	
(乗車バス数 B _{IB} + 降車バス数 B _{OB}) × バス乗降場施設原単位 a _s	
+ 滞留客の計画交通量 N _{BW} × バス乗車客1人当り滞留空間 a _{BW}	159 m ²
② タクシー乗降場関連面積	
(乗車バス数 B _{IT} + 降車バス数 B _{OT}) × タクシー乗降場施設原単位 a _T	
+ 滞留客の計画交通量 N _{TW} × タクシー乗車客1人当りの滞留空間 a _{TW}	45 m ²
③ 自家用車乗降場関連面積	
乗車バス数 B _{IT} × 自家用車施設原単位 a _c	20 m ²
○ 自家用車駐車場関連面積	
駐車バス数 P _c × 自家用車施設原単位 a _C	150 m ²
④ タクシー駐車場関連面積	
タクシー駐車台数の計画交通量 P _T × タクシー駐車施設原単位 a _{PT}	120 m ²
⑤ 歩道面積	
歩道に関わる計画交通量 N _{PW} / 歩行者密度 D _w × 平均歩行延長 L _w	276 m ²
※歩道を除く算出面積(A ₀)	1011.25
⑥ 交通処理のための車道面積	
計画車道延長 L _c × 計画車線幅員 W _c	667 m ²
計画車線幅員 W _c (車線数*3m+余裕幅員2.5m)	8.5
7) その他環境空間面積	
車道空間面積(バス/タクシーバスおよび駐停車スペース面積, 車道面積)	
-歩行者空間面積(乗場滞留面積, 歩道面積)	837 m ²

北口駅前広場面積を、国の指針にもとづき算定した結果、約 2,300 m²となった。ここでは、現況の乗降客数とモード分担率をもとに算定しており、北口駅前周辺の土地利用が変化し駅利用者が増加すれば、広場の面積も、より大きな規模が必要になると考えられる。

なお、構想における面積は約 3,900 m²である。

表 4 - 1 北口交通広場の現況と国の指針に基づく駅前広場面積等

		【現況 ^{※1} 】 施設数(面積)	【算定結果】 施設数(面積)	備考
総面積(①+②)		約 650 m ²	約 2,300 m ²	
(内訳)				
①交通空間		約 650 m ²	1,438 m ²	
バス用空間	バスバース	0(0 m ²)	2(140 m ²)	
	乗場滞留	0(0 m ²)	1(19 m ²)	
タクシー用 空間	タクシーバース	2(40 m ²)	2(40 m ²)	
	乗場滞留	1(5 m ²)	1(5 m ²)	
	タクシー駐車スペース	0(0 m ²)	4(120 m ²)	
自家用車用 空間	自家用車一時停車スペース	0(0 m ²)	1(20 m ²)	
	自家用車一時駐車スペース	0(0 m ²)	5(150 m ²)	
その他空間	荷捌き用駐車スペース	2(40 m ²)	0(0 m ²)	荷捌き用駐車スペースは算定されない
車道面積		1(565 m ²)	1(667 m ²)	
歩道面積			1(276 m ²)	
②その他環境空間		0(0 m ²)	1(837 m ²)	環境空間 ^{※2} 面積が総面積の 50% 確保される面積

※1 現況施設面積は、GIS を用いた図上計測による

※2 環境空間とは、駅前広場のうち、車道部を除く空間のこと(乗場滞留、歩道、その他環境空間)。標準的な駅前広場において、総面積の 50%程度確保される。(出典：駅前広場計画指針)

2) 駅へのアクセスルートの検討

駅へのアプローチについては、構想では、国3・4・14号線（府中街道）と国3・4・6号線の2方向が示されている。

ここでは、駅へのアクセスルートについて、構想に示される案を含めた3パターンについて比較し、メリット、デメリットを整理する。

前提条件として、アクセスルートについては既存路を活かすものとし、第二章で整理した、府中街道へ接続するルートのうち駅に近い2路線をアクセスルートとして設定する。（ただし、駅直近のルートについてはバス通行が不可能なことから、歩行者動線を主とする。）

なお、同路線の縦断勾配および北口駅前エリアの地盤との高低差は、現況と同程度と仮定する。

当該1路線に加え、複数路線を確保する可能性を考え、他の幹線道路に接続するアクセスルートの組み合わせについて検討する。

図4-1 アクセスルート（既存路）位置図

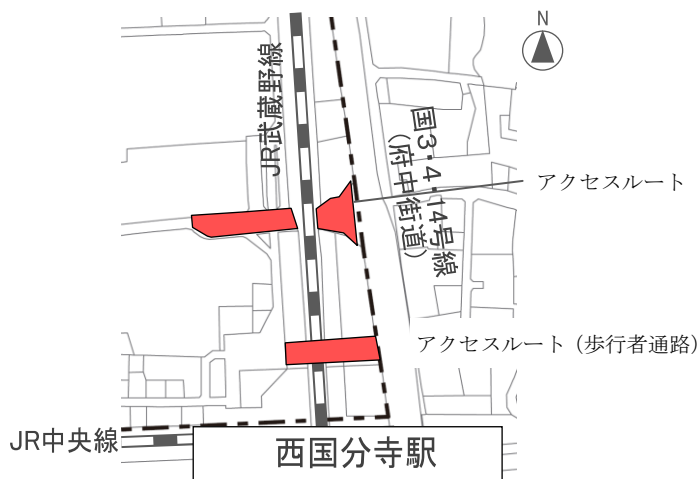


図4-2 アクセスルートの縦断勾配図

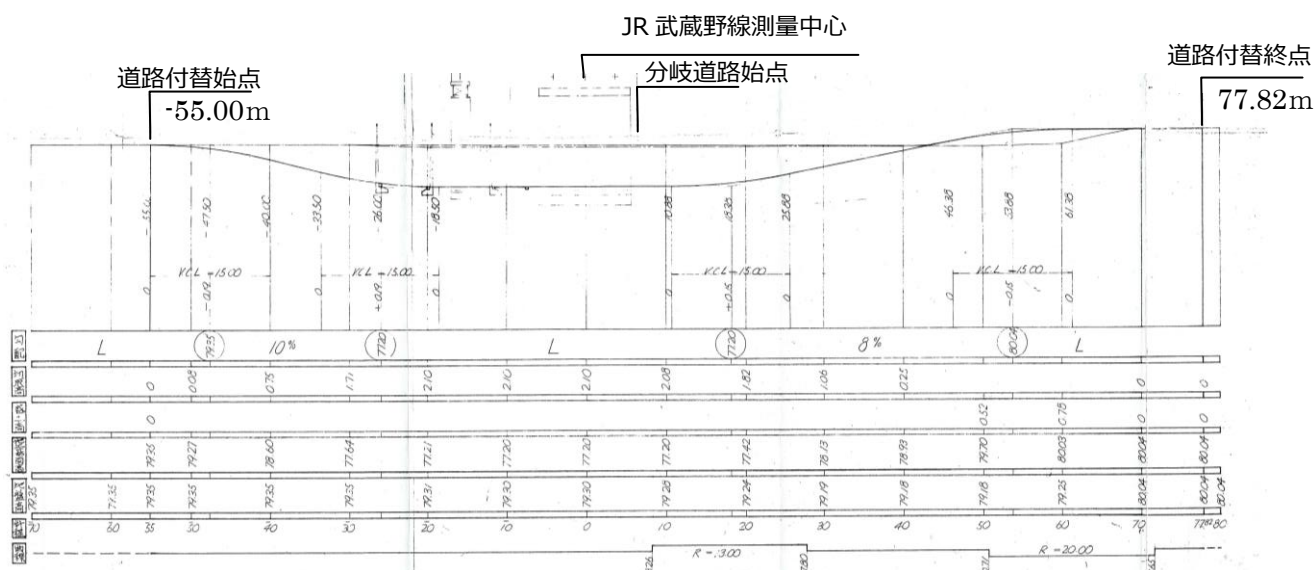


図4-3 アクセスルートの構造図

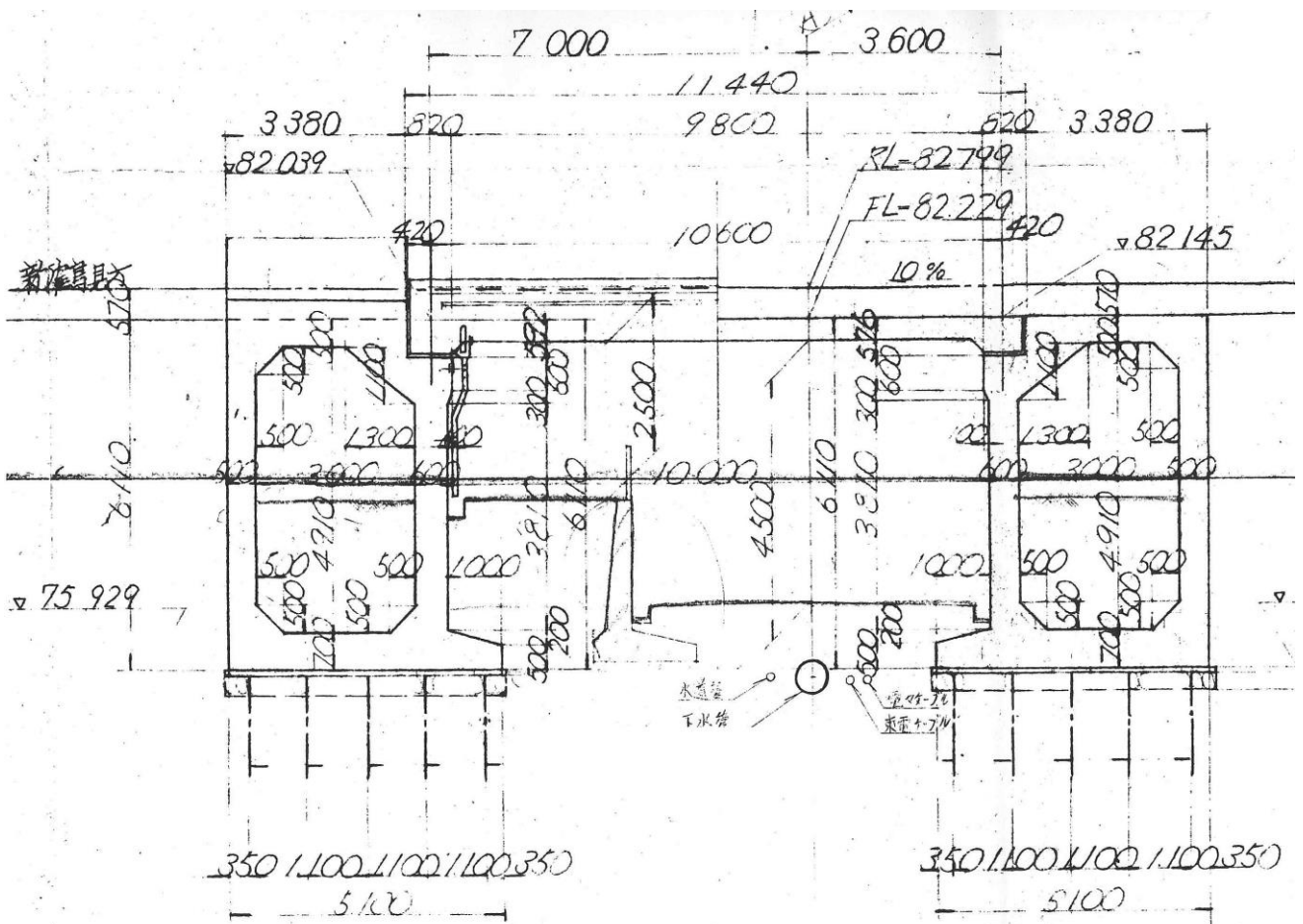


表4-2 アクセスルートの比較検討図

	パターン1	パターン2	パターン3
接続先の考え方	国3・4・6号線	国3・2・8号線	西国分寺駅南口交通広場
接続パターン			
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・現況で3・4・6号線まで通り抜けている路線（幅員6m（部分的に4m）以上）があることから、この路線を活かした計画とすれば、整備にかかる負担を抑えることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場への流入方向が分散できる。 ・東西方向の補助幹線道路としても機能することになり、地区内の生活道路の交通環境の改善が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場への流入方向が分散できる。 ・JR中央線をまたぐ南北方向交通のボトルネック解消への効果も期待できる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・2つのアクセスルートが重複する（合流する）部分があり、交通制御等による安全性の確保が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現況で国3・2・8号線まで通り抜けている路線は限定されており、かつ幅員が4m未満の箇所も多いことから、整備にかかる負担は大きくなる。 ・国3・2・8号線の南半分が立体区間となっており、進入方向が限定される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR中央線と立体交差する区間について、鉄道事業者との協議が必要である。 ・立体区間があるため、設計工事費が大きくなる。

現状の道路網をもとに、以上の3パターンについてメリット・デメリットを整理したが、アクセスルートについては、これらの検討結果を基礎資料として、今後詳細な検討が必要である。

3) 生活道路の整備の方向性の検討

生活道路の現況については、狭あい道路や行き止まり道路も多く、十分な道路ネットワークが構築されているとはいえない状況である。

しかしながら、宅地化も進行していることから、道路事業により現道を拡幅するとなれば、沿道住民の負担も相当のものとなる。

したがって、地域内の主要な生活道路については、地区計画により道路境界からの壁面後退による道路状の空間を確保する手法等も含め、生活道路の環境を改善する手法について、地域住民の意向をふまえた上で検討していく。

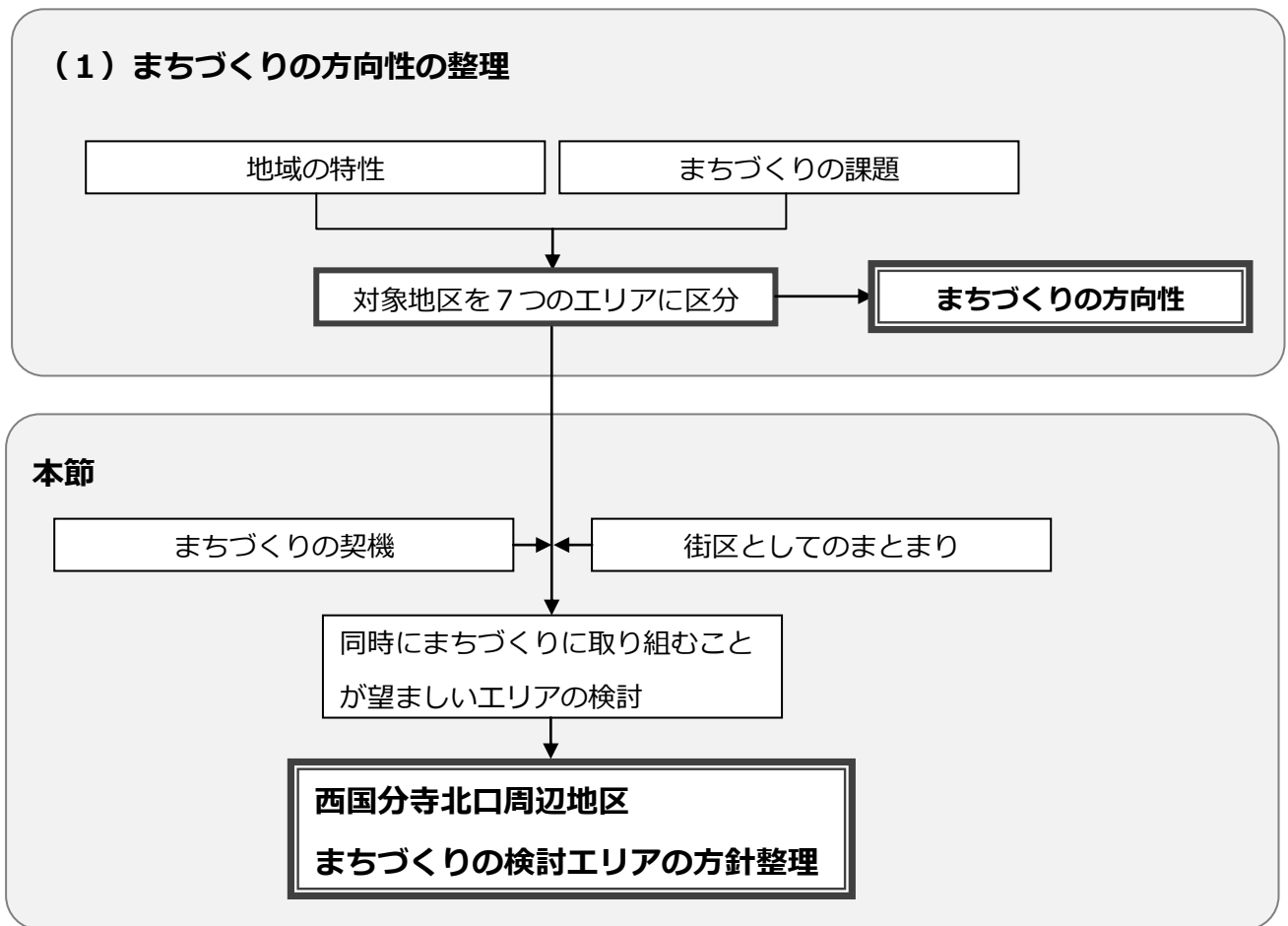
(3) 西国分寺北口周辺地区まちづくりの検討エリアの考え方

まちづくりの方向性をふまえ、西国分寺駅北口周辺地区としてまちづくりを検討すべきエリアについて考え方を整理する。

前節では、地域の特性およびまちづくりの課題が共通するエリアで対象地区を7つに区分し、まちづくりの方向性を整理した。

ここでは、これらのエリアについて、まちづくりに取り組む契機と街区としてのまとまりを視点に加え、同時にまちづくりに取り組むことが望ましいエリアについて検討する。

図4-4 まちづくりエリアの検討フロー



対象地区において、生活環境等の変化が想定され、まちづくりの契機となる事柄は、「西国分寺駅北口駅前の整備」と「国3・2・8号線の整備」の2つであると考えられる。

したがって、これら2つの事柄について、7つのエリアで想定される変化について整理した。

表4-3 各エリアに想定される変化

	西国分寺駅北口駅前の整備		国3・2・8号線の整備	
	想定されるまちの変化		想定されるまちの変化	
①西国分寺駅北口駅前エリア	◎	駅前広場を包括するエリアであり、広場周辺の土地利用転換が想定される	—	国3・2・8号線から当該エリアへのアクセスは、既存道路との接続および国3・2・8号線の構造（立体区間）上容易ではなく、直接的な影響は少ないと考えられる。
②西恋ヶ窪二丁目北側エリア	◎	上記エリアの周辺に位置し、農地・屋外利用地・未利用地が集積していることから、大規模な土地利用転換も想定される。	—	国3・2・8号線から当該エリアへのアクセスは、既存道路との接続状況からルートが限定され、また流入交通量の変化も非常に少ないと思われることから影響は少ないと考えられる。
③西恋ヶ窪三丁目・西恋ヶ窪二丁目エリア	○	西国分寺駅北口から約500mの徒歩圏に位置する。宅地と農地や屋外利用地が混在しており、これらの宅地化が進行する可能性がある。	—	同上
④府中街道沿道エリア	○	西国分寺駅北口の利用者が増加することにより、北口の主要アクセスルートとなる当該路線の交通量も増加すると考えられることから、沿道の土地利用が変化する可能性がある。	△	国3・2・8号線の整備により、当該路線の渋滞改善が期待できることから、沿道の土地利用に変化が起こる可能性がある。
⑤国3・4・6号線沿道エリア	○	西国分寺駅北口に商業施設が立地した場合に、商圈が一部重なることから、当該路線沿道の商業施設立地に影響を与える可能性がある。一方で、周辺の居住人口の増加による当該路線沿道への商業施設立地ニーズも見込まれる。	△	国3・2・8号線の整備により、同路線に接続する当該路線の交通量に変化が起こる可能性がある。
⑥日吉町エリア	—	西国分寺駅北口から約500mの徒歩圏に位置するが、ほぼ宅地化が完了しており、土地利用転換の可能性は低い。	○	国3・2・8号線の整備を契機とした土地利用転換が起こる可能性は低いが、当該エリアの課題である防災性の向上については、国3・2・8号線沿道の延焼遮断帯の形成とあわせて取り組むことが効果的と思われる。
⑦国3・2・8号線沿道エリア	—	西国分寺駅北口から当該路線への直接のアクセスは、接続位置等が限定されることから、影響は少ないと考えられる。	◎	国3・2・8号線に直接接することから、同路線の整備を契機に土地利用転換が想定される。

まちづくりの契機

西国分寺駅北口駅前の整備

国3・2・8号線の整備

以上のまちづくりの契機についての検討結果をもとに、街区としてのまとまりを考慮し、対象地区を「国3・2・8号線沿道まちづくりエリア」と「西国分寺駅北口周辺地区まちづくり検討エリア」の2つのまちづくりエリアに区分した。

国3・2・8号線沿道まちづくりエリアについては、国3・2・8号線整備を契機として、地域の課題解決に向けて取り組むことが望ましく、当該エリアについては「国分寺都市計画道路3・2・8号線沿道まちづくり計画」にもとづき、継続してまちづくりを推進するものとする。

西国分寺駅北口周辺地区まちづくり検討エリアについては、西国分寺駅北口駅前の整備による変化が予見されることから、これを契機としてまちづくりに取り組むことが望ましい。

また、西国分寺駅周辺は、市の都市生活・文化交流拠点の一つに位置づけられており、北口駅前には、拠点の新しい顔になることから、駅利用者や市民等幅広い意見を取り入れながら、当該エリア住民と市が協力してまちづくりに取り組むことが望ましいと考える。

図4-5 まちづくりエリア検討図

