

検討開始

まちの魅力と課題を探る

まちの魅力と課題の整理

まちづくりの方向性の検討

まちづくりの方向性(案)の決定

第1回まちづくり協議会
平成29年6月20日

第1回協議会では、これまでのまちづくりの取組み、協議会の進め方、地区の現況等の確認を行い、自由に意見交換しました。



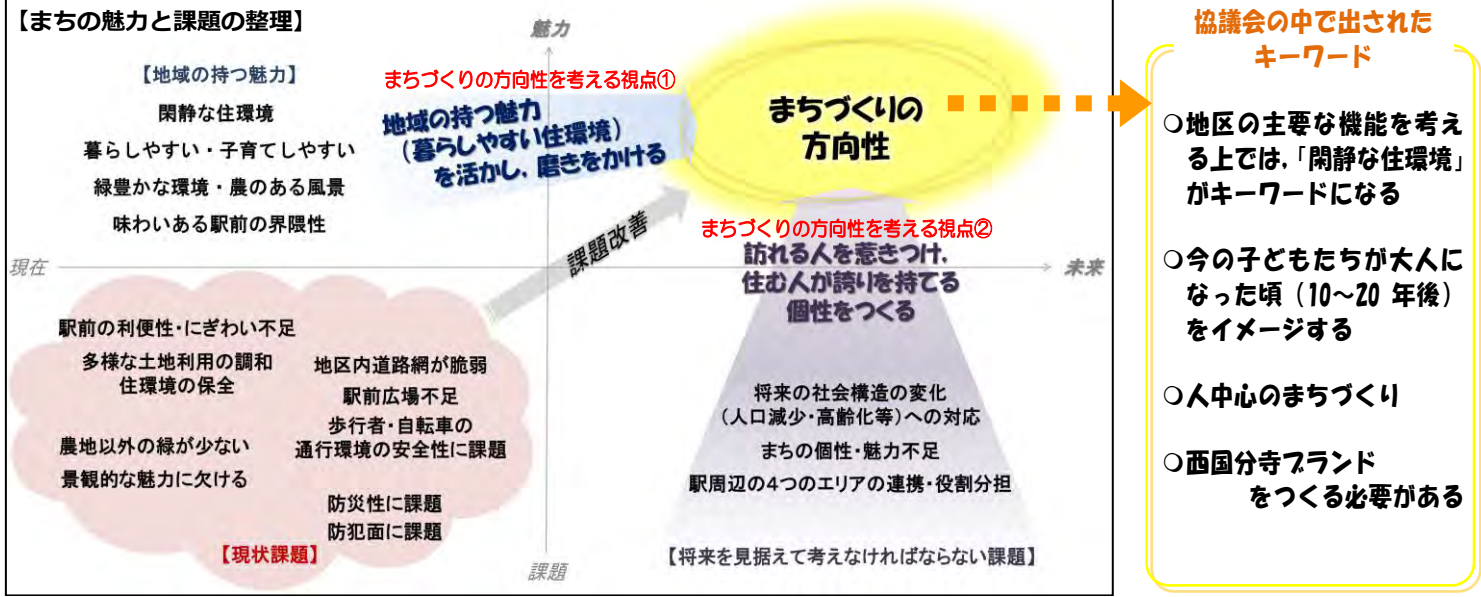
第2回まちづくり協議会
平成29年7月19日

第2回協議会は、『西国分寺駅北口周辺地区のまちの魅力と課題を探る』をテーマに、3つのグループに分かれてまち歩きを行い、その後グループワークで意見を出し合い、発表を行いました。



第3回まちづくり協議会
平成29年10月17日

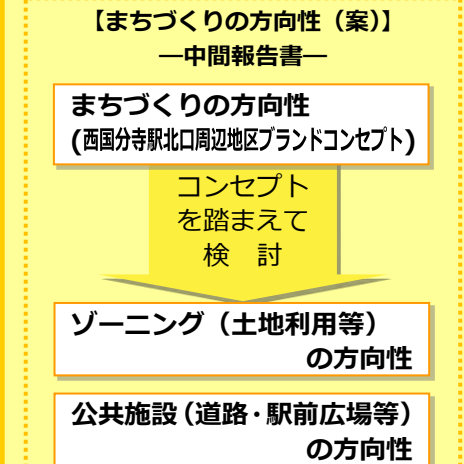
第3回協議会では、これまでの協議会と懇談会で議論を行った「まちの魅力と課題」を整理しました。協議会と懇談会の意見からは共通項が多く見られ、概ね共通認識があることが明らかになりました。また、まちの魅力と課題を整理した結果見えてきた、「まちづくりの方向性を考える視点」を踏まえて、未来の西国分寺駅北口周辺地区のコンセプト等について、事例を見ながら話し合いました。



第4回まちづくり協議会
平成30年2月9日(本日)

第4回協議会では、「まちづくりの方向性(事務局案)」をたたき台として議論し、協議会による「まちづくりの方向性(案)」をとりまとめ、中間報告とすることを目標とします。

議論の進め方



第1回まちづくり懇談会
西国北口「コレカラ懇談会」
平成29年9月2日(参加者:27名)

第1回懇談会では、「まちの魅力と課題」、「課題改善策と魅力を活かしたまちづくりのアイデア」をテーマに、4グループに分かれてワークショップ形式による意見交換を行いました。



第2回まちづくり懇談会
西国北口「コレカラ懇談会」
平成29年12月2日(参加者:20名)

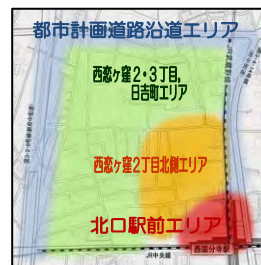
第2回懇談会では、現状課題を「まとまり(ゾーン)で考える課題(土地利用等)」と「骨格(ネットワーク)で考える課題(駅前広場・道路等)」に分け、検討図を使いながら、それぞれの課題改善の方向性について話し合いました。また、それらを踏まえて「地区全体のまちづくりの方向性」についてコンセプトやアイデアを出し合いました。

現況課題改善の方向性

◆◆まとまり(ゾーン)で考える課題(土地利用等)◆◆

①ゾーニングの必要性・分け方

- ・エリアによって課題が異なるため、ゾーン区分は必要。
- ・概ね右図の4つのエリアで区分。
- ・駅前広場を魅力的な空間とするためには北口駅前エリアを広げて良いのではないか。



②各ゾーンの方向性

【北口駅前エリア】

- ・商業利用、高度利用が想定されるエリア。
- ・他駅前とは違う街並みにしたい。よくある高層マンションの景観は、つまらない。
- ・事業資金・移転先を考えるとある程度の高層マンションは必要。

【西国分寺2丁目北側エリア】

- ・戸建というより中層の建物のイメージ。
- ・地域の農業を活かす・農地の乱開発防止。
- ・地区の個性を出していくには、ここをどうするかが鍵。

【西国分寺2・3丁目、日吉町エリア】

- ・ここを安全で落ち着いた素晴らしい住宅街にすることが地区全体の付加価値向上につながる。

【都市計画道路沿道エリア】

- ・沿道型の施設やマンションが建っても良い。

◆◆骨格(ネットワーク)で考える課題(駅前広場・道路等)◆◆

①駅前広場の考え方

- ・ひと中心の駅前広場(バリアフリー・駅からロータリーは離しても良い・居住者からすれば人中心)。
- ・見晴らしの良い駅前広場。
- ・来街者に自慢できる空間づくり。国分寺駅とは違うイメージ。
- ・国分寺駅のような無機質な駅前にならないよう、地区の資源(史跡など)とつなげて魅力ある空間とする。
- ・大型の路線バスのニーズは少ない。過大なロータリーは不要。ただしコミュニティバスの乗入れは必要。
- ・人も車も入れるような駅前広場(動線を分ける)。

②道路ネットワークの考え方(道路の性格・ネットワーク)

【道路の性格】

- ・駅前は基幹的な道路。地区内は生活道路(緊急車両の通行に支障ない程度の幅員)。

【ネットワーク】

- ・駅前広場へのアクセス道路と地区内道路と切り分ける(通過交通の流入を防ぐ)。
- ・閑静な住環境の維持のためには、通過交通を入れない方が良い。
- ・基本的なネットワークの考え方は、昭和54年構想を活かす。ただし幅員は緊急車両の通行に支障ない程度。
- ・今の道路網は迷路のようなので、通り抜けられる道路がほしい。

地区全体のまちづくりの方向性

◆◆コンセプト◆◆

- 静かな住環境
- 暮らしやすい・住民が主役のまち
- 住んでいることを誇れるまち

◆◆アイデア◆◆

- 誇れるまち、憧れられるまちにするため、ある程度のブランド化が必要。
- 国立に負けたくない。
- 視察に来るような先進的な福祉のまちにする。
- 福祉や癒しの施設を目玉にする。(駅直結バリアフリーの病院・温泉等)
- 地域の農業を活かす・地産地消を進める。
- 駅前に市内に無い機能を持たせる。(コンベンションセンター・多目的ホール・スタジアム等)

まちづくり協議会

懇談会

平成30年度まちづくりの具体化方策の検討・将来像の検討・まちづくり計画(案)とりまとめ

中間報告会 平成30年3月22日(予定)

(1)ゾーニングの必要性・分け方

- ・ 地区によって課題が異なるため、**ゾーン区分は必要**。
- ・ 概ね右図の**4つのエリアで区分**。
- ・ 駅前広場を魅力的な空間とするためには、北口駅前エリアの範囲を広げても良いのではないか。
- ・ 「商」と「住」のどちらを優先するかによって、ゾーンの分け方も変わってくる。

②西恋ヶ窪二丁目北側エリア

- ・ 中層のイメージ。
- ・ 駅前エリアにどのくらいの高さの建物が建つかで決まってくる。
- ・ 駅前に高層マンションができると日影になる。
- ・ 地区の個性を出していくには、ここをどうするかが鍵。
- ・ 歩いて楽しいエリア。
- ・ 地域の農業を活かす・農地の乱開発防止。
- ・ 市民農園を公園にしたらどうか。

参考これまでの協議会・懇談会での意見

- ・ 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。ミニ開発等への危険。

【その他の意見】

- ・ 南口と同等の都市計画(用途地域等)を定めるべき。
- ・ 開発に必要な道路網を決定した上で土地利用を考えるべき。そうしないと計画は進まない。
- ・ 市が用途地域を決められるのならば、とにかく早く決めるべき。
- ・ 駅前は高度利用地区の指定も考える。
- ・ 都市計画で定めた基準に従って「これくらいの建物が建ちますよ」という絵姿を見せた方が議論しやすい。
- ・ 用途地域の制限が厳しかったことが、結果的に閑静な住宅地にならざるを得なかったというのが実情だ。

(2)各ゾーンの方向性

④都市計画道路沿道エリア

④都市計画道路沿道エリア

- ・ 沿道型の施設やマンションが建っても良い。
- ・ 幹線道路の騒音・排気ガス対策に、高い建物を建てられるようにしてはどうか。
- ・ 建物を高層にする代わりに壁面後退して歩行空間を広げられないか。

参考これまでの協議会・懇談会での意見

- ・ 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。

③西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア

- ・ ここを落ち着いた素晴らしい住宅街にすることが地区全体の付加価値向上につながる。
- ・ 西国分寺の良いところは閑静で落ち着いた住宅地。その環境は守ってほしい。
- ・ 通過交通は排除し、災害時に必要な幅員の道路網の確保

参考これまでの協議会・懇談会での意見

- ・ 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

駅前広場を魅力的な空間とするためには、駅前エリアの範囲を広げても良いのではないか

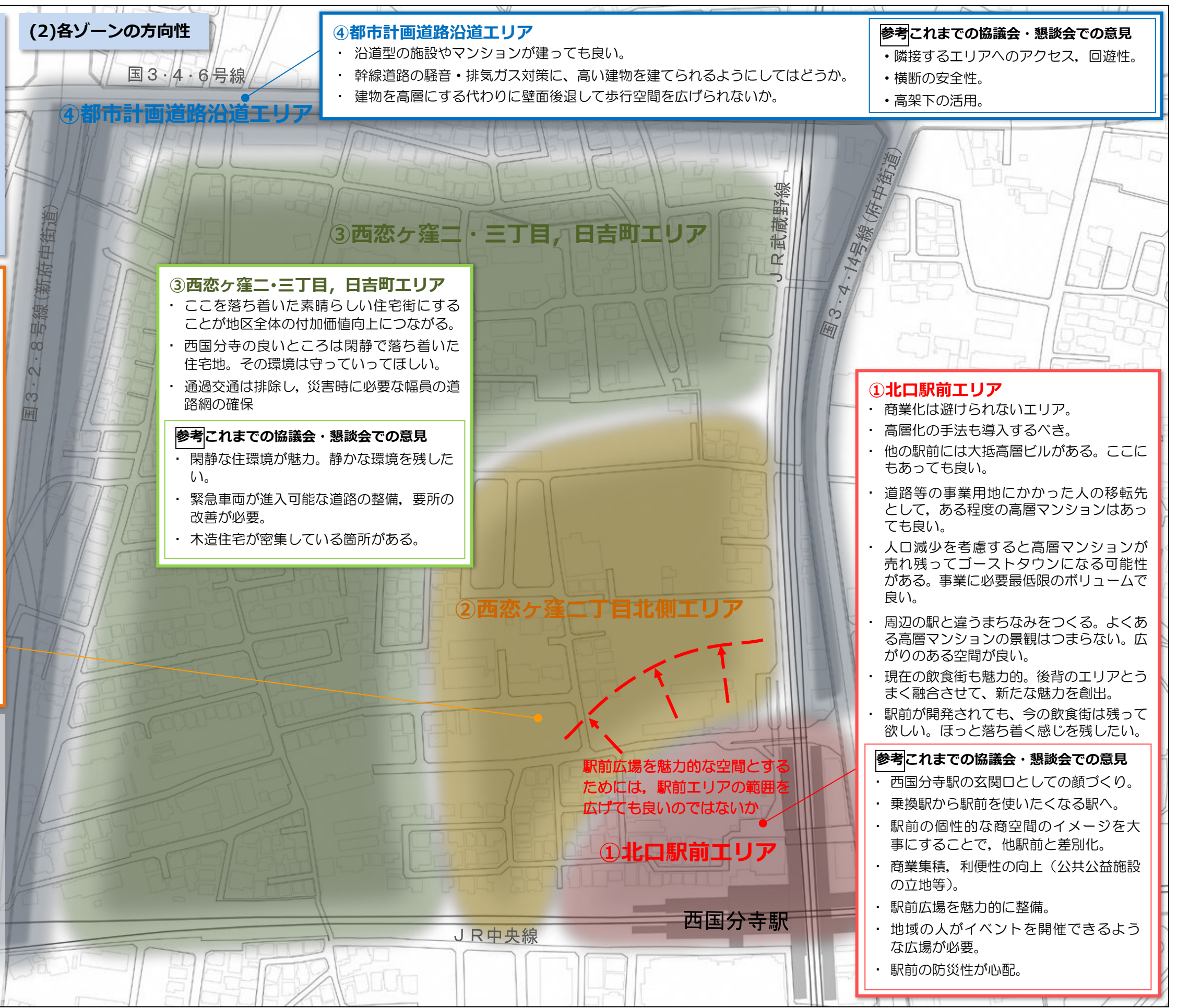
①北口駅前エリア

①北口駅前エリア

- ・ 商業化は避けられないエリア。
- ・ 高層化の手法も導入するべき。
- ・ 他の駅前には大抵高層ビルがある。ここにもあっても良い。
- ・ 道路等の事業用地にかかった人の移転先として、ある程度の高層マンションはあっても良い。
- ・ 人口減少を考慮すると高層マンションが売れ残ってゴーストタウンになる可能性がある。事業に必要な最低限のボリュームが良い。
- ・ 周辺の駅と違うまちなみをつくる。よくある高層マンションの景観はつまらない。広がりのある空間が良い。
- ・ 現在の飲食街も魅力的。後背のエリアとうまく融合させて、新たな魅力を創出。
- ・ 駅前が開発されても、今の飲食街は残って欲しい。ほっと落ち着く感じを残したい。

参考これまでの協議会・懇談会での意見

- ・ 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)。
- ・ 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。



(1) 駅前広場の考え方

- ・ 人中心の駅前広場(車優先の広場は望ましくない・居住者からすれば人中心)。
- ・ 駅直近の空間を歩行者中心の空間とする(ロータリーを離す・地下空間を使う)。
- ・ 来街者に自慢できる駅前空間づくり。国分寺駅とは違うイメージ。
- ・ 見晴らしの良い駅前広場。駅のそばに素敵な公園。
- ・ 国分寺のような無機質な駅前にならないよう、地区の資源(史跡など)とつなげて魅力ある空間とする。
- ・ 大型の路線バスのニーズは少ない。過大なロータリーは不要。ただし「ぶんバス」の乗入れは必要。
- ・ 今となっては交通広場の 3,900 m²は広すぎる。
- ・ ロータリーも必要(車の乗り付けも必要)。
- ・ 人も車も入れるような駅前広場。
- ・ 人、自転車、車の動線を分ける。

参考これまでの協議会・懇談会での意見
【駅前広場】

(人中心の駅前広場)

- バス
 - タクシー
 - 駐車場
- 必要な分だけ
- 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)

(一方で)

複数の路線バスを乗入れて、駅に集客すべき

【西国分寺駅周辺整備基本構想(昭和54年3月)】



【その他の意見】

- ・ 基本構想当時は補助金が出る条件として幅員12mの幹線道路が計画されていた。
- ・ 昭和54年当時から大型車両が入れないのは課題だった。
- ・ 武蔵野線の高架によって、緊急車両が通行できる道路が限られる。
- ・ 中央線に蓋をして南北の歩行者往来を可能にする(駅の自由通路は夜間閉鎖されるため)。
- ・ バリアフリーの駅にしてほしい。
- ・ 道路整備には時間も整備費も維持費もかかる。道路にばかりお金がかかってしまうのは問題。

**(2) 道路ネットワークの考え方
(道路の性格・ネットワーク)**

【道路の性格】

- ・ 駅前の開発のためには基幹的な道路を入れるべき。
- ・ 幹線的な道路で幅員8~9m, 住宅地内は6mで十分。消防車も入れる。
- ・ 安全策(緊急車両の通行)を確保した上でコミュニティ道路として整備する。
- ・ 安全な歩行者空間は必要。
- ・ 車も自転車も今後シェアリングが進むことを考えれば、道路整備は最低限で良い。

【ネットワーク】

- ・ 基本的なネットワークの考え方は、昭和54年構想を活かす。ただし、現在のこの地域内に幅員12mの道路は必要ない。通過交通を呼び込むことになる。
- ・ 通り抜け道路は困る。
- ・ 通過交通を入れない。幹線道路と繋ぐ場合は流入抑制策が必要。
- ・ 地区内道路と切り分ける(駅前に入ってきたらUターンで戻るような交通処理)
- ・ 熊野神社通りからのバスルートは1本あった方が良くはないか。並木町等から西国分寺への「ぶんバス」の需要はある。
- ・ 「ぶんバス」も住宅地の中まで通る必要はない。
- ・ 今の道路網は迷路のようなので、通り抜けられる道路がほしい
- ・ 国3・2・8号線の側道へうまくつなげる方法があるのではないか。

参考これまでの協議会・懇談会での意見
【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

地区全体のまちづくりの方向性

コンセプト	アイデア
静かな住環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 静かさのあるまちの魅力が生かせる、閑静な住宅地。 ・ 緑があり、静かで子育てしやすい西国分寺をブランド化していく。 ・ 信号も横断歩道もないのどかなまち。 ・ ゾーンに分けて、駅前をきれいに整備するくらいでいい。
暮らしやすいまち 住民が主役のまち	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民サービスの充実。公共施設や金融機関、郵便局などが駅に隣接しているまち。 ・ 都市銀行の支店があったらよい。 ・ 公共施設が集約され、活気のあるコンパクトシティ。 ・ 官民が協力し、屋外や駅ビル等でイベントやコンサートが出来るまち。 ・ 市民サービスと緑があったら住民は増えると思う。 ・ 面的に広げて開発しなくとも、公共サービスの充実などで人口が増加している地域もある。 ・ 商業施設が集まっても、それは住民のためのまちではない。来街者のまちである。西国分寺駅北口は住民のためのまちが良い。 ・ 保育園、老人福祉施設などがあり、小さな子供から高齢者まで世代に関係なく交流できるまち。
住んでいることを誇れるまち すみ続けられるまち 他地域に負けない西国分寺	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誇れるまち、憧れられるまちにするため、ある程度のブランド化が必要。 ・ 国立の南口とどう差別化を図るのか。どうしたら勝てるのか。国立には負けたくない。選ばれるようなまちにしていく。 ・ 西国分寺の空気は美味しい。 ・ 現在の西国分寺の魅力を残していく。 ・ 国分寺のコンパクトなエリアと凹凸のある地形を活かす。 ・ 国分寺市全体を見渡して、市内にないものを駅前に整備する。例えば、「コンベンションセンターや多目的ホール」「駅前スタジアム等スポーツができる施設」「周辺の史跡と連携した神宮外苑のような緑」「ホテル等の宿泊施設の誘致」など。そのくらい大胆に、駅前への施設整備・誘致を行う。
福祉のまち 徹底したバリアフリーのまち	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他にない超バリアフリーの病院や、駅前温泉など、福祉や癒しの施設を目玉にする。他にない個性があるまち。 ・ 全国の方々に見に来てもらえるような、先進的な福祉のまち。 ・ 日本に1つしかないものをつくる。例えば、駅直結でオールバリアフリーの病院など。将来の高齢化社会を考えれば、車椅子でも介助者なしに通院したいというニーズが高くなるはず。 ・ 温泉を掘る。駅ビルの屋上に露天風呂。周辺の駅には温泉施設がない。 ・ まちのバリアフリー化。 ・ 国分寺駅と違ってフラットな地形であり、誇れる点でもある。フラットな地形を利用して、バリアフリーに対応したまちづくりができる。

<p>利便性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 親しみのある西国分寺の飲食街（横丁）を残していく。店が無くなるのは寂しい。 ・ 駅前をきれいに整備し、便利なまちにする。
<p>子供のまち</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子育てしやすいまち。 ・ 公園のあるまち。
<p>若い人も、将来にわたって住み続けたいと思うまち 若者の活気があり、育てられるまち</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 学生寮を誘致する。若い人たちが増える。 ・ 空き家対策として若い方の入居を進める。
<p>地域の農業を活かす</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の中にある農業を活かす。いわゆる地産地消の仕組みをつくる。 ・ 習志野市の「奏の杜」は津田沼駅に近く、大型商業施設、マンション、戸建て住宅のほかに集約した「集合農地」を設けている。集合農地は都市の中の「農」を実現している。
<p>西国といえば、やはり武蔵国分寺</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 武蔵国分寺などと繋がった神宮外苑のような街並み。
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日本一の〇〇と言うのは簡単だが実現するのは難しい。ならば思い切って駅の名前を変えてみてはどうか。例えば「武蔵国分寺駅」等。 ・ 国分寺ではけっこう音楽が盛んである。例えば音楽にちなんだ「まちのネーミング」を考えてみてはどうか。 ・ 成功しているまちを見学する等して参考にする。 ・ 開発の余地があり、周辺に歩いて訪れることのできる資源（公園、山など）もある。 ・ 不動産会社のCMに出てくるまちが、緑が多く、落ち着いたまち並みで素敵だった。 ・ 今のままでも良いまちであり、今の良さを生かしていけば良い。 ・ 新しい魅力や活気を作る必要が本当にあるのか分からない。 ・ 中央線の複々線化により、西国分寺駅に特別快速が停車するようになれば、国立や小金井と差別化できる。 ・ 武蔵野線については、第二山手線のような外郭環状線として活用できるのではないか。 ・ 西国分寺駅は、今はただの乗換駅になっているが、広域から客を呼び込める可能性がある。武蔵野線では埼玉県などから、いかに客を引き込むかが重要。 ・ 直接横浜などの神奈川とつながったら、埼玉、神奈川との人の奪い合いになる可能性がある。