

1. 本日のワークショップのテーマ

「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 —



西国分寺駅北口周辺まちづくり協議会では、「まちづくりの方向性」をもとに、第5回協議会で、将来のまちの構成要素のイメージをより具体的に検討を行い、第6回協議会では、各協議会委員による、それらの要素が組み合わさった将来のまちの全体的な姿（ランドデザイン）の提案を行いました。

今回の第4回懇談会では、これらのランドデザイン案をご紹介します。まちのデザインやアイデアについて意見交換を行います。

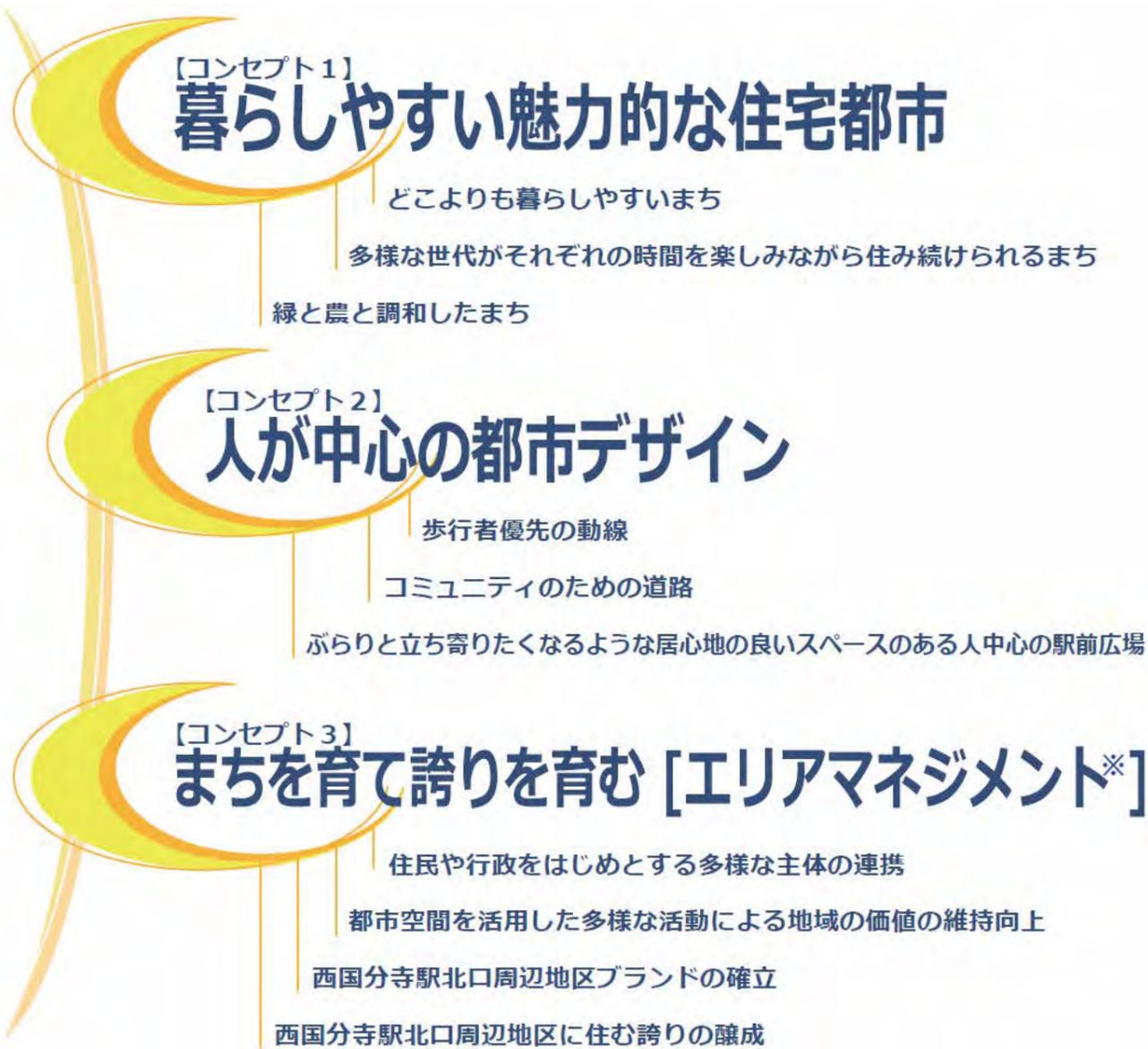
協議会委員から提案されたランドデザイン案一覧です。

(拡大版を各テーブルにご用意しています)

The image displays 12 distinct urban planning proposals for the Grand Design of the area around the West Kofu Station North Exit. Each proposal is presented as a hand-drawn map with various colored zones, buildings, and infrastructure, accompanied by handwritten notes and printed text boxes explaining the ideas.

- Proposal 1 (Top Left):** Focuses on creating a 'Station Front Space' (駅前空間) with a 'Cultural Hall' (文化ホール) and 'Community Center' (コミュニティセンター).
- Proposal 2 (Top Middle-Left):** Emphasizes 'Local Roads' (地区内道路) and 'Station Front Space' (駅前空間).
- Proposal 3 (Top Middle-Right):** Features a 'Station Front Space' (駅前空間) and 'Cultural Hall' (文化ホール).
- Proposal 4 (Top Right):** Shows a 'Station Front Space' (駅前空間) and 'Cultural Hall' (文化ホール).
- Proposal 5 (Middle Left):** Includes a 'Station Front Space' (駅前空間) and 'Cultural Hall' (文化ホール).
- Proposal 6 (Middle Middle-Left):** Focuses on 'Local Roads' (地区内道路) and 'Station Front Space' (駅前空間).
- Proposal 7 (Middle Middle-Right):** Features a 'Station Front Space' (駅前空間) and 'Cultural Hall' (文化ホール).
- Proposal 8 (Middle Right):** Shows a 'Station Front Space' (駅前空間) and 'Cultural Hall' (文化ホール).
- Proposal 9 (Bottom Left):** Includes a 'Station Front Space' (駅前空間) and 'Cultural Hall' (文化ホール).
- Proposal 10 (Bottom Middle-Left):** Focuses on 'Local Roads' (地区内道路) and 'Station Front Space' (駅前空間).
- Proposal 11 (Bottom Middle-Right):** Features a 'Station Front Space' (駅前空間) and 'Cultural Hall' (文化ホール).
- Proposal 12 (Bottom Right):** Shows a 'Station Front Space' (駅前空間) and 'Cultural Hall' (文化ホール).

## 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

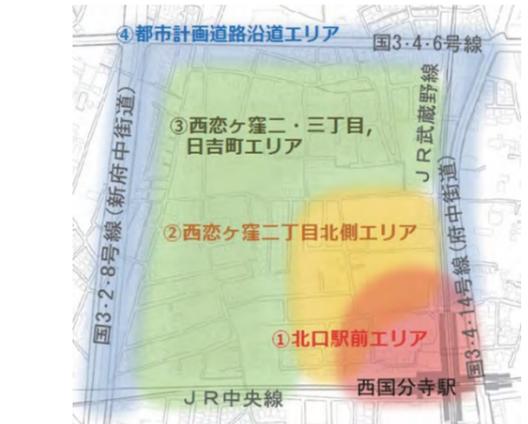
- 魅力的な住宅都市の入り口にふさわしい、まちのシンボルとなる人中心の駅前広場の創出、及び良好なまちなみの形成
- 生活利便性を向上する機能を有する複合市街地の形成
- 良好な住宅都市としてのまちの価値を高める施設の立地誘導
- 駅に近い利便な立地を活かした土地利用の推進

### 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** ■ 地区内の生活交通を担う、歩車共存型の区画道路。
  - 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】

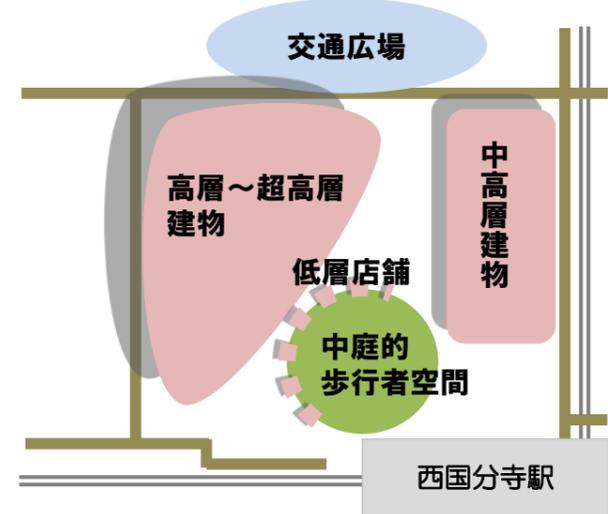
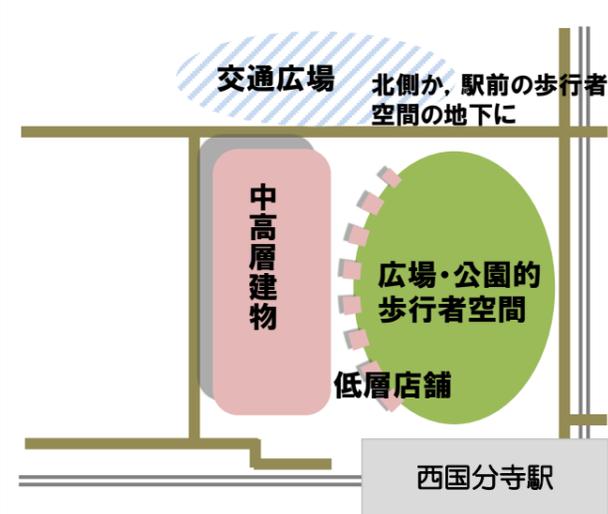
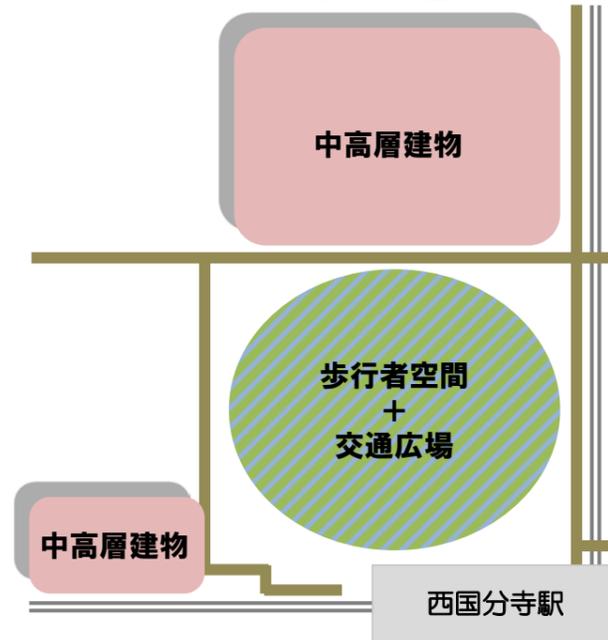
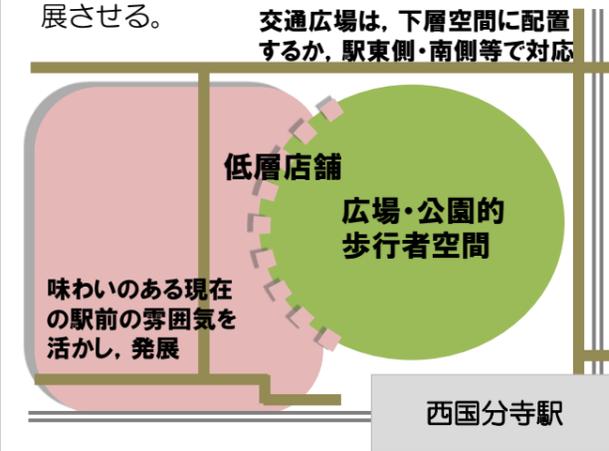
- 既存道路網を前提とし、東西南北の主要区画道路のルートを確認することを基本的な考え方とする。
- 区画道路に、駅前広場へのアクセス交通や、地区外からの通過交通が流入しないよう、対策を検討する。

## 2. グランドデザイン案の概要

グランドデザインの提案にあたっては、提案の範囲や表現については特に制限は設けず、全体的な提案、スポット的な提案、テーマを絞った提案等様々な形でのご提案をいただきました。その結果、提案内容については、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、また、類似する提案や相違する提案等、いくつかの傾向も見られましたので、ここでは、大まかにそれらを整理しました。

### (1) 駅前エリア

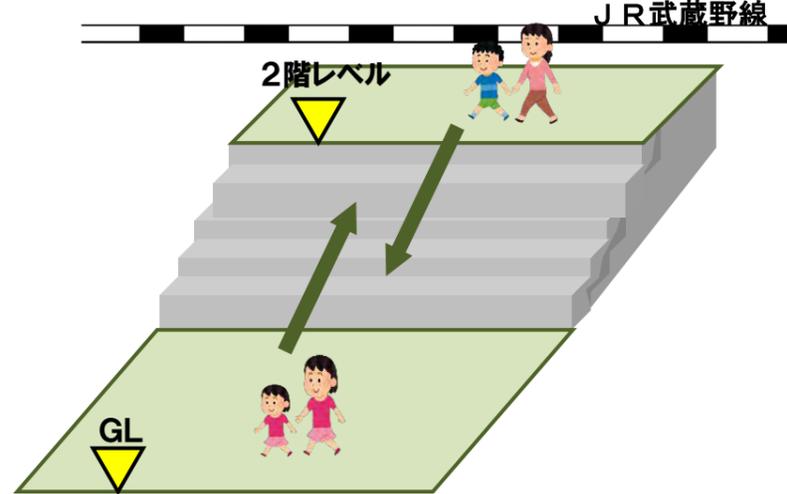
#### ① 空間配置(施設・交通広場・歩行者空間)

	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、歩行者空間の地下空間に配置。</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> <p style="text-align: right;">交通広場は、下層空間に配置するか、駅東側・南側等で対応</p> 
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であり、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、詳細な検討が必要となる。</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>

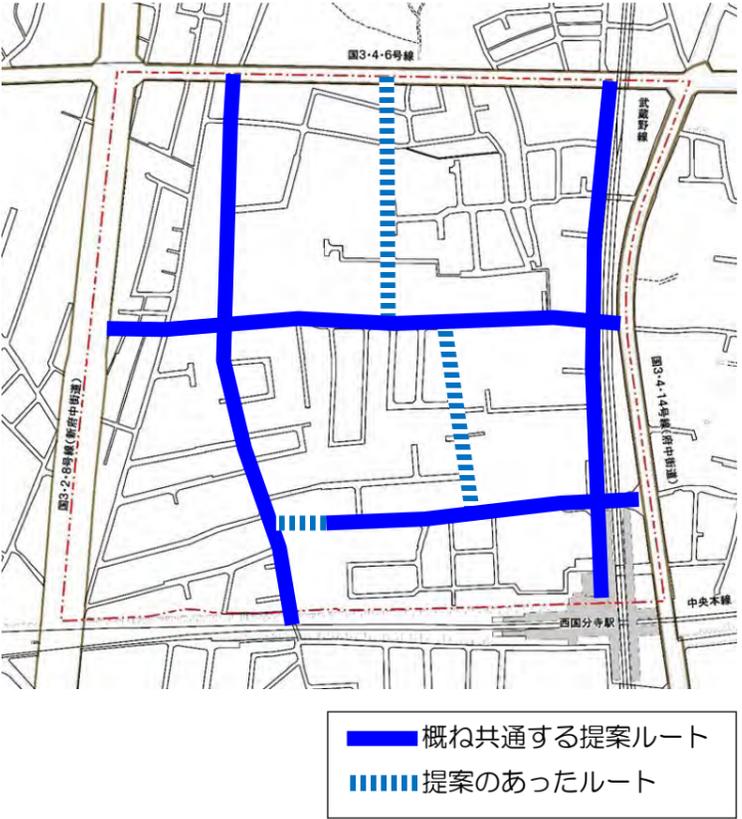
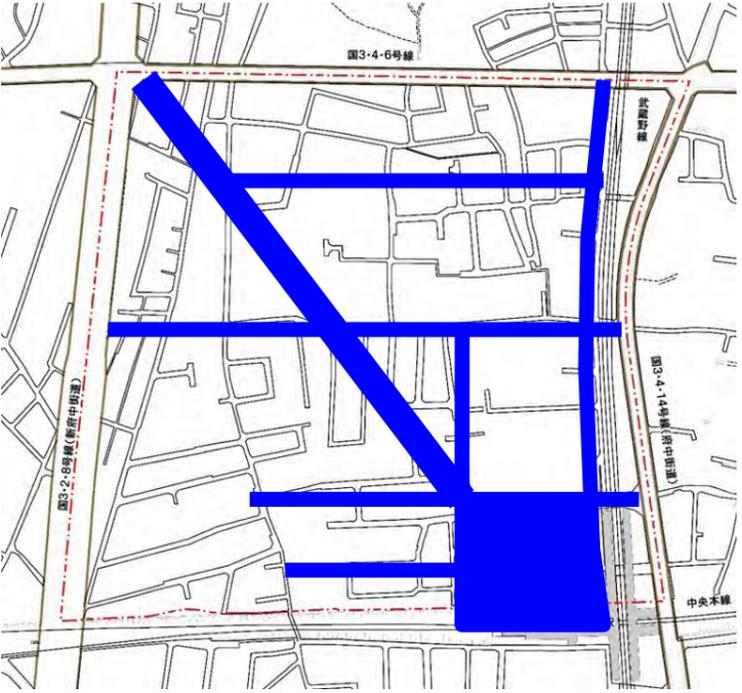
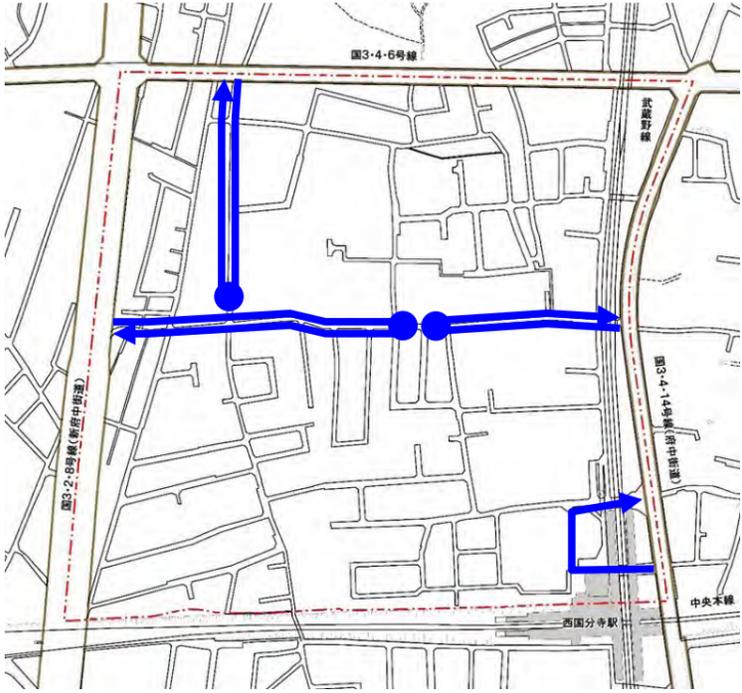
## ②交通広場の構造

	平面型 【パターン1・2・3】	複層型（地下型） 【パターン2・4】	複層型（1階型） 【パターン4】
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>

③歩行者空間のデザインアイデア

	中庭型 【パターン1】	広場・公園型 【パターン2・3・4】	広場・公園（2階層）型 【パターン4】
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開催。</li> </ul>  <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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●周囲の喧騒から切り離された、落ち着いた空間となる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●複数のレベルからのアクセスが可能となる。</li> <li>●視線や空間構成の変化が楽しめる、個性的な広場となる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●空間の使用用途がある程度限定される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>

## (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> 	<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、道路拡幅の整備コストは比較的少ない。</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、道路拡幅の整備コストは比較的少ない。</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の確保について検討が必要。</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>ハンプ</p> <p>狭窄部</p>	<p>【シケイン】</p> <p>シケイン(屈曲部)</p> <p>資料：国土交通省</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进行处理する道路(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> (通過交通の流入を原則許容しない)	<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、利便性は非常に低い。	

### (3)その他の提案

駅前エリアと地区内の道路網以外にも様々な提案がありました。ここでは、共通のテーマにまとめてご紹介します。

#### 農地の活用

- 公園として整備する
- 地産地消系の小さな「道の駅」を検討
- イベント等や地域活動、コミュニティ機能の確保を検討

#### 水と緑の回廊

- 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
- 姿見の池方面との連続的な景観の道の形成

#### 施設の整備

- |      |  |
|------|--|
| 駅前以外 | <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></ul> |
| 駅前   | <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></ul>      |

#### 駅前以外のエリア

- （駅前以外は）現状のまま
- 西恋ヶ窪二，三丁目は高級住宅エリア
- 日吉町一丁目は低層住宅エリア
- 西恋ヶ窪二丁目北側エリア周辺は中低層住宅エリア
- 北口駅前の飲食店によるディープな雰囲気、西側へ拡大する

#### 地域外とのつながり

- 中央線の南北自由通路
- 姿見の池方面
- X山方面
- 恋ヶ窪駅方面
- 真姿の池
- 史跡エリア
- これらのエリア、地域資源の回遊性

#### 駅周辺4つのエリアの役割分担・連携

- 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
- 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
- 駅南北のディープエリアをつなぐ（南北自由通路により）

#### 事業に対する提案

- まず、道路を整備する
- 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）
- 街並み環境整備事業等で道路の拡幅整備
- 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）

#### エリアマネジメント

- 都市空間を活用した多様な活動による地域の価値向上
- 住民組織を中心とするまちづくり協議会を発足
- まちの変化を継続的に管理
- 駅前広場，コミュニティ拠点の活用・管理