

I. 前提条件の整理

1-1 整備の目標

天然記念物馬場大門けやき並木は、府中市の歴史と伝統を代表し、市民に潤いと安らぎを与え、自然と歴史の大切さを四季折々の景観を通して伝えてきた。

しかし、急速な都市化の波や車社会の進行の中で、けやき並木の生育環境は悪化し、樹勢の衰えは顕著である。このため、けやき並木の景観を維持・保全するために、数回の保護対策が講じられてきた。

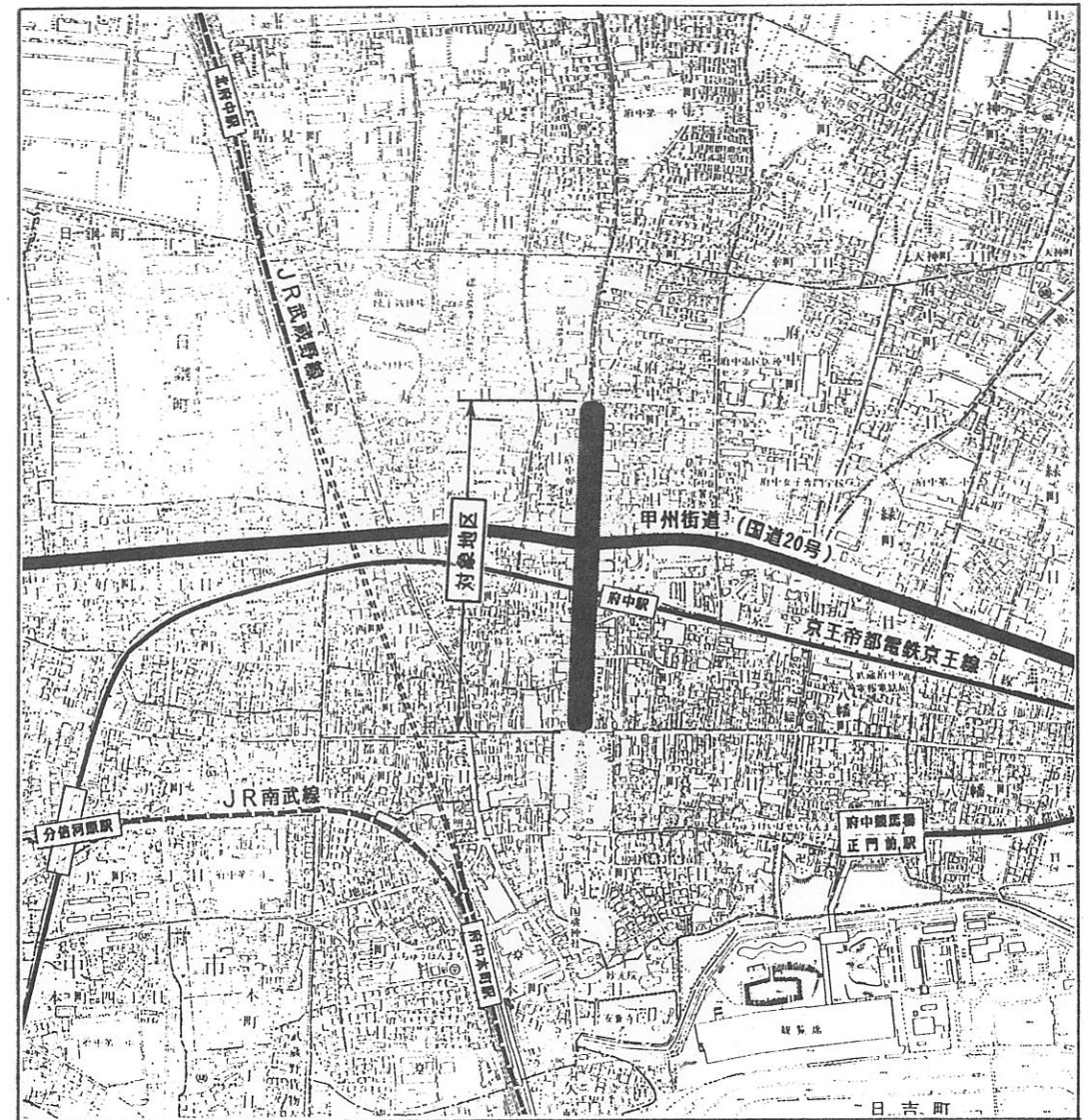
府中市の中心市街地として発展してきた府中駅周辺地区は、都市防災や商業近代化、あるいは都市機能の高度化といった動向の中で、京王線高架事業や駅北口の整備、駅南口再開発事業等の都市整備が進められている。

また、経済的豊かさが充足されると共に、人々の価値観にも変化がみられるようになり、うるおいのある住みやすい生活空間を創り出そうというアメニティ（快適さ）を求める傾向が強まってきた。

その中でも、近年、沿道の建物等も含めた街路景観、都市景観に関する質的向上が強く求められるようになった。

この時期に行政と市民が一体となり、けやき並木の抜本的な保全と、美しいけやき並木通りの景観を創造し、実現していくことが急務である。このために、市基本計画やけやき並木景観整備に関する諸調査、報告書に基づき、歴史や伝統を背景に、これと調和した府中の文化拠点づくりへ向けて、けやき並木の歴史と伝統を活かした、風格ある都市景観の創造に向けて、基本となる計画を策定することを目的とする。

位置図



1-2 けやき並木景観整備調査概要

基本計画の策定は、市民参加の協議会による平成元年3月答申（けやき並木景観整備推進のための報告書）ならびに平成元年に行った調査にもとづき、発展・展開していく必要がある。

従ってここでは、本計画の基本となるけやき並木景観整備調査（平成元年）の概要を整理する。

(1) 景観整備の課題

現在のけやき並木通りにはさまざまな問題点があるが、景観整備をすすめるうえでの課題として整理すると、次のことが考えられる。

① けやき並木の保全と

緑地帯の環境整備

② 歩行者機能のレベルアップ

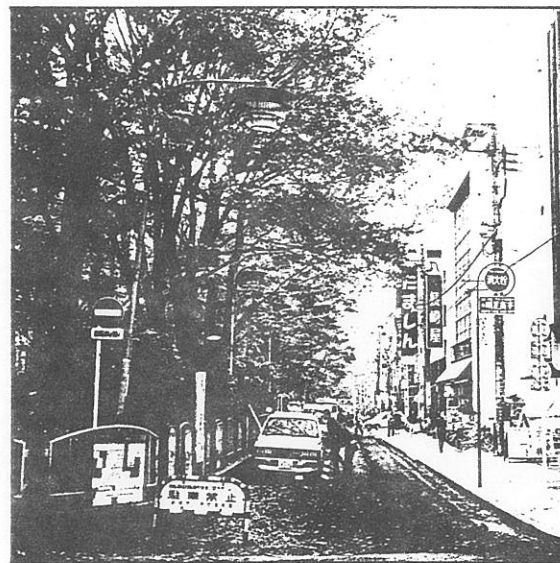
③ 道路内景観の向上

④ 沿道景観の向上

⑤ 関連する整備計画の推進と

けやき並木との整合

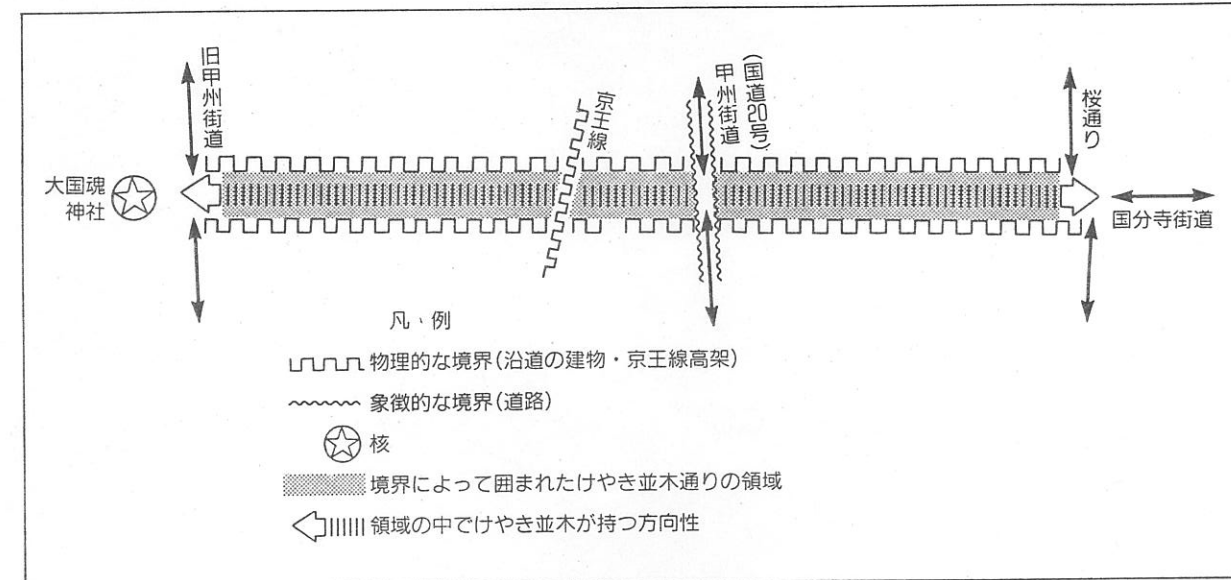
⑥ 維持管理体制の確立



(2) けやき並木の景観特性

けやき並木は、大国魂神社を核として、みどりの景観軸を構成している。沿道には、建物が並び囲まれた領域（空間）を形成し、南北の強い方向性を持った並木は、京王線と甲州街道（国道20号）により分断され、それぞれ異った並木の姿を持っている。

景観の骨格図

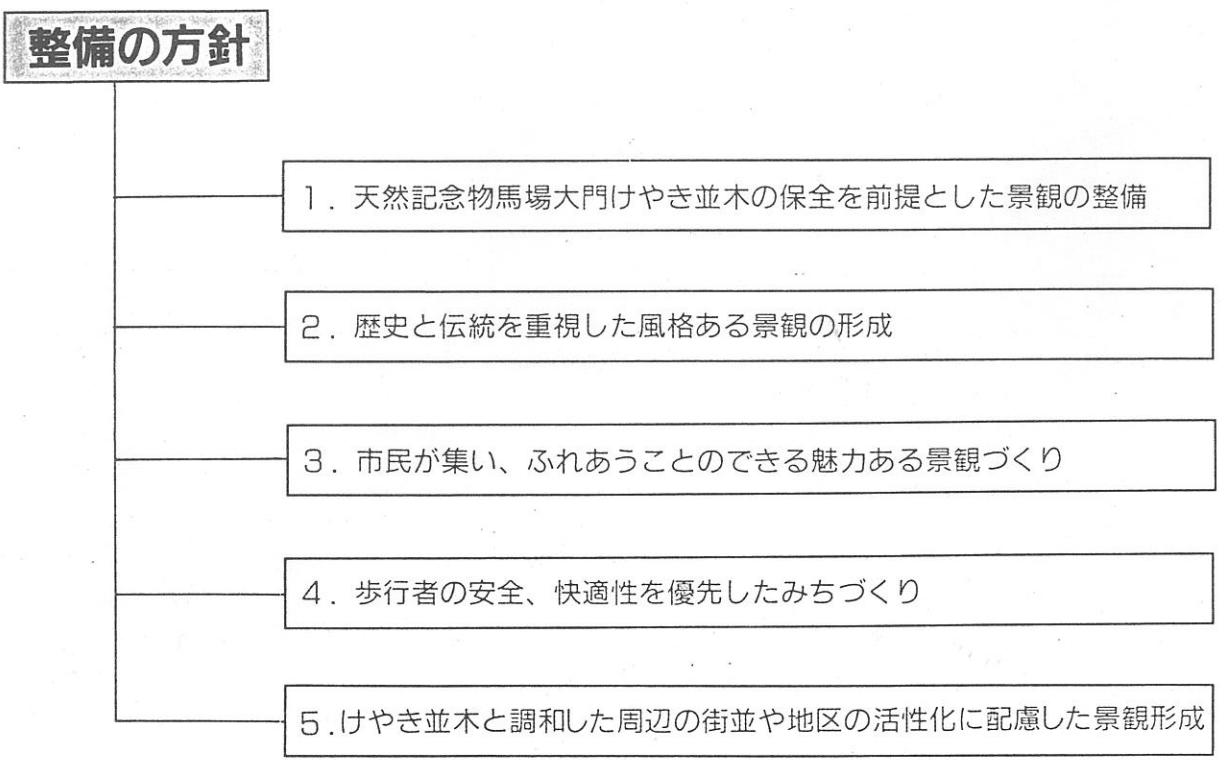
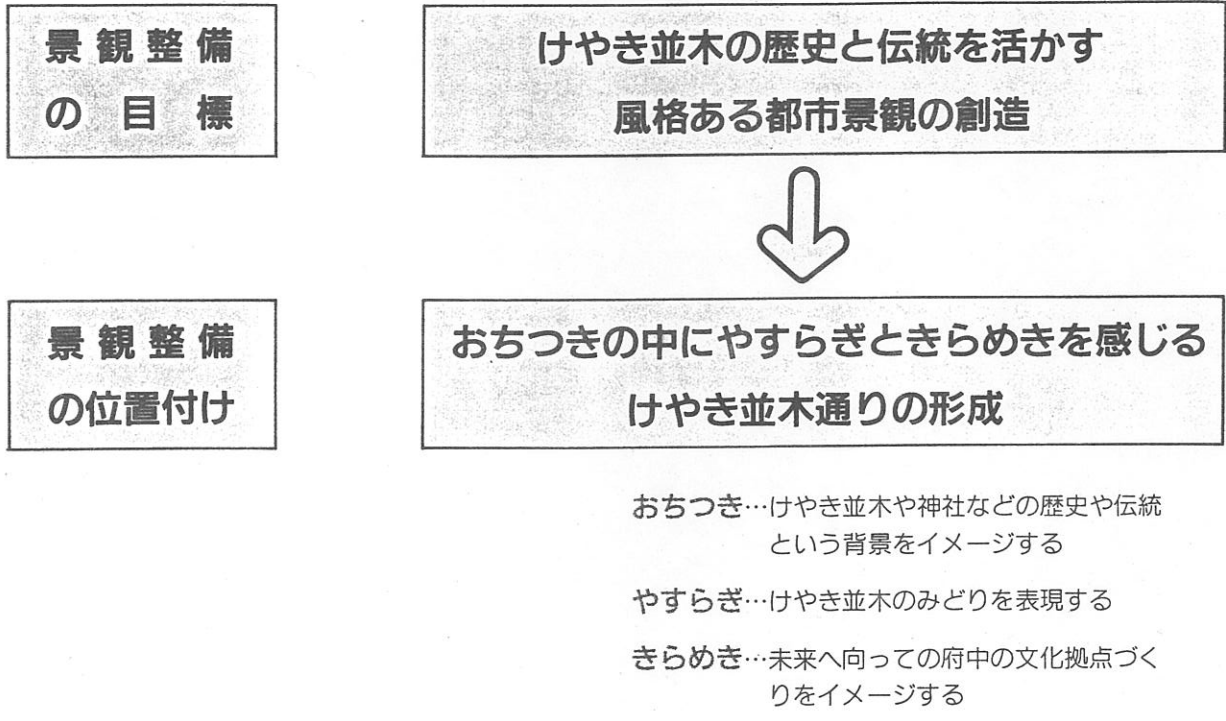


市民のけやき並木に対するイメージをまとめると次のようになる。

（昭和63年、第20回市政世論調査より）

- ① けやき並木の印象 …………… けやき並木の歴史性やみどりに対する評価は高いが街路として一体に感じられる景観に対しては不満が多い。
- ② けやき並木的美観阻害要因 …………… 「放置自転車・露店」・「自動車交通量」などに対する意見や舗装や電柱などのほかに、沿道の広告物や建物に対する意見が多い。
- ③ けやき並木の美化に必要なこと …… 「ストリートファニチャー（街角のいこいの施設）」や「電線の地中化」・「舗装のデザイン」といった道路内景観の整備のほかに「屋外広告物」「建物のデザイン」といった沿道景観に対する意見も多く、けやき並木と沿道景観との調和が望まれている。

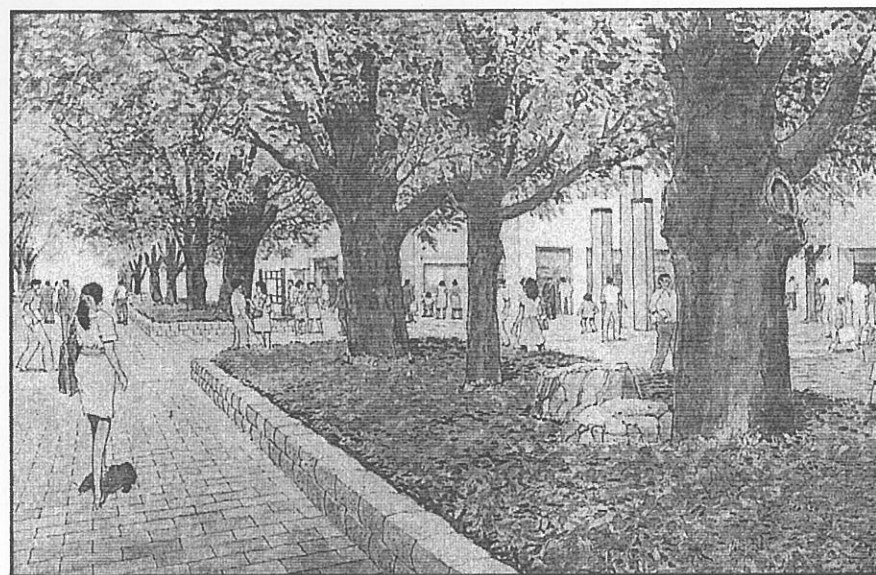
(3) 景観整備の目標



(4) けやき並木の景観整備イメージ

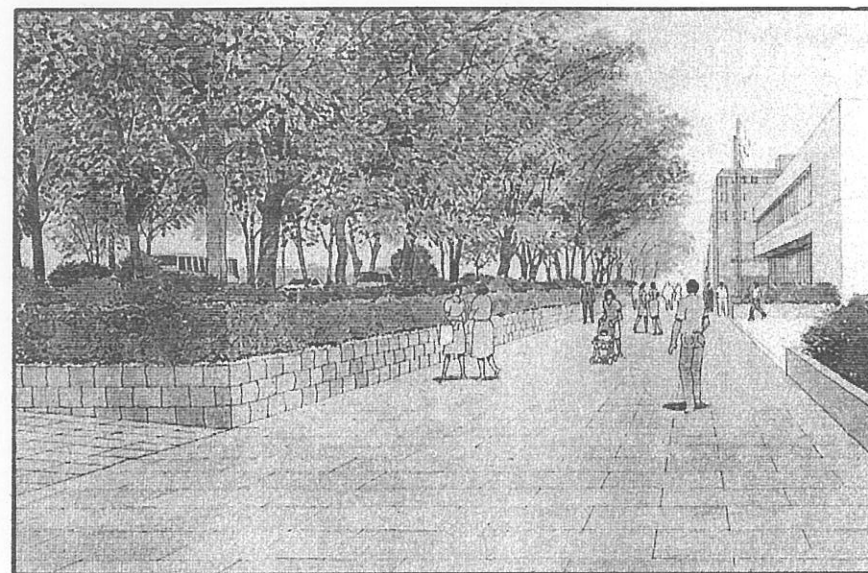
A 甲州街道(国道20号)南側地区

- ・ 車輛の通行を制限し(通行時間帯を制限)、ケヤキを主体の伝統的なイメージを活かした人々が集い・潤い・楽しむ歩行者空間として整備する。
- ・ 京王線の北側は、駅北口広場と一体的にとらえ、モニュメントや由来碑の設置などけやき並木の導入部にふさわしい整備を行なう。



B 甲州街道(国道20号)北側地区

- ・ 北側の並木は雑木林の姿を色濃く残していますが、けやき並木の再生と歩道を整備し、みどり豊かで落ち着いた歩行者空間を計画する。
- ・ 中央の車道の機能はそのまま残し、車輛の通行を抑え交通量の減少を図る。



(5) 景観整備の手法

けやき並木の景観整備の手法としては、次のようなことが考えられるが、それぞれが相互に関連するところが多く、推進体制の確立とともに段階的、計画的な整備が必要となる。

道路内景観整備

けやき並木の保全と緑地帯の整備

- ・けやき並木の保護とけやきの補植を推進する。
- ・緑地帯を拡幅し、縁石を自然石に改修する。
- ・散水栓を整備し、浸水樹等雨水の利用を検討する。
- ・灌木や下草を植栽し、植栽環境を整備する。

歩行者機能・安全性のレベルアップ

- ・甲州街道南側をモール化し、北側は車の交通量の減少を図る。
- ・側道は、歩道部と砂利敷部の段差をなくし、一体的に整備する。
- ・舗装は、けやき並木にふさわしい舗装に改良する。

道路内景観の向上

- ・電線の地中化とともに、地上機器や照明灯のデザイン化を図る。
- ・案内板・電話ボックス・車止め等のストリートファニチャーのデザイン化を図る。
- ・由来碑や彫刻・モニュメント等を設置する。
- ・ベンチ等を設け人びとが休みくつろげる小広場を整備する。

沿道景観整備（けやき並木と調和した街並整備）

建物の用途

- ・低層部に「商業・文化系」用途の誘導を図る。

建物のデザイン

- ・形状・仕上げ・色彩等について、けやき並木と調和するよう誘導する。

壁面後退

- ・建造物の壁面後退により歩行者空間の充実や・街角広場の形成を図る。

看板・広告物

- ・色彩・形状・位置等の誘導を図る。

1-3 現況特性の把握

平成元年の「けやき並木景観整備調査」に引き続き、補足調査として交通量調査、主要断面調査等を行い、現況特性を把握する。

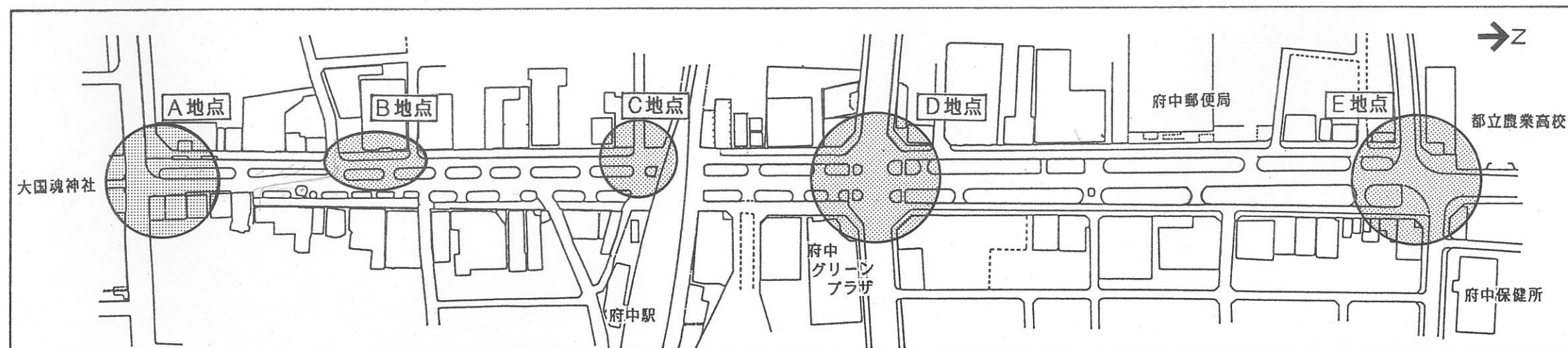
(1) 交通特性

1. 交通量調査

①調査日時：平日調査……平成元年9月 7日(木曜日)
休日調査……平成元年9月10日(日曜日)
調査時間帯……a.m7:00 ~ p.m7:00 の12時間調査

②調査内容：けやき並木通りの主要な交差点(A・D・E地点)及び、地区街路との交差点(B・C地点)において、流入・流出の自動車交通量を12時間計測した。
主要な交差点(A・D・E地点)で、歩行者の流れを把握するため、歩行者交通量(12時間)を測定した。

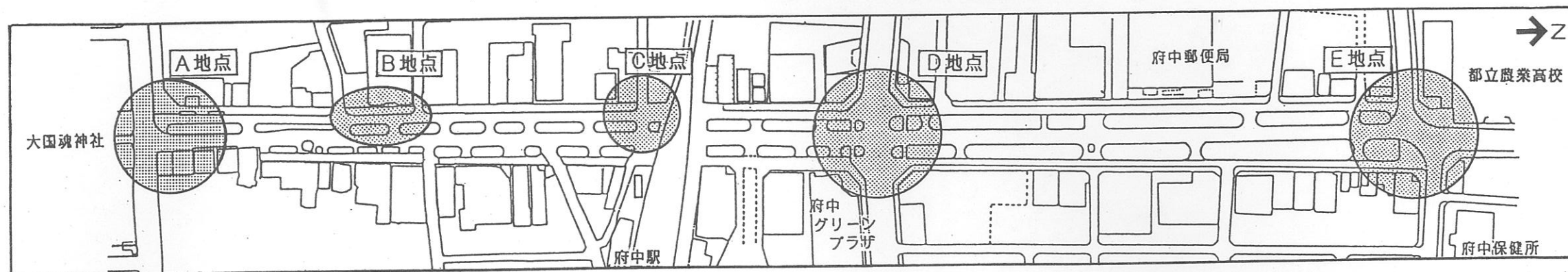
交通量調査地点位置図



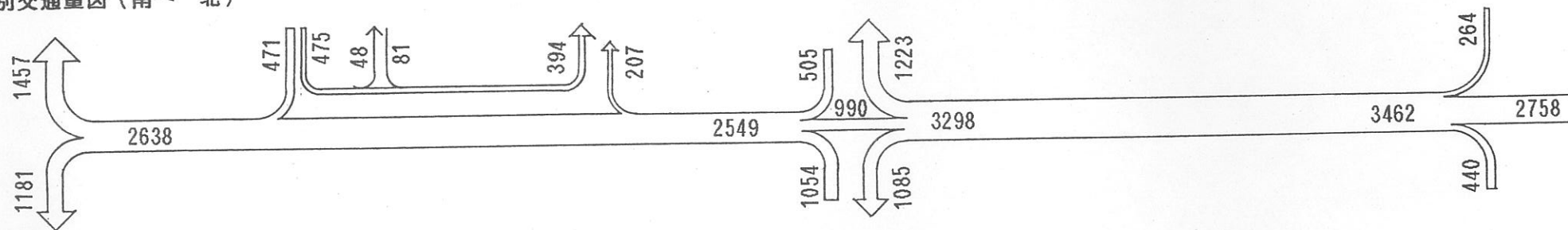
③調査結果 —— 自動車交通量

- 甲州街道以南の通過交通量は、休日の車両進入制限もあり、旧甲州街道へ向う交通量（A地点）で、平日2600台／12時間、休日1100台／12時間であり、平日は休日の2倍以上を観測している。（この動きは、B・C地点でも確認できる）
- こうした動きは、府中街道への乗り入れ交通量が寿町交差点の交通渋滞を避け、迂回路として利用した車もかなり含まれていると推測される。
- 甲州街道以北の通過交通量は、平日、休日ともに大きな変化は確認されなかったが、E地点の通過交通量は、平日が休日の15%増程度の利用台数を観測している。
- 大型車混入率は、京王線府中駅を起終点とする路線バスが、D地点を經由して市内各所に進行していることもあり、国分寺街道、桜通りに至る方向は、平日が30～40%、休日が30%程度と他の地点と比べて高い混入率を示している。
甲州街道以南は、平日が3～13%、休日が1～8%程度であり、平日が若干高い混入率を示している。
- タクシーの通過台数は、路線バス同様、京王線府中駅が乗降者のターミナルとなっているため、市内各所への運行はD地点を經由するものが多い。
- 平日における時間帯別の変動状況は、甲州街道以北では17～19時の、帰宅等に伴う通勤通学時間帯にピークを示す傾向にある。甲州街道以南では、周辺街区との出入りも含めて11～16時の時間帯にあり、買物あるいは業務関連の車がピークを形成しているものと考えられる。
この傾向は休日も同様であるが、流れの方向は若干異なり、南向きの流れは10～12時、北向の流れは16～19時の時間帯にピークがある。

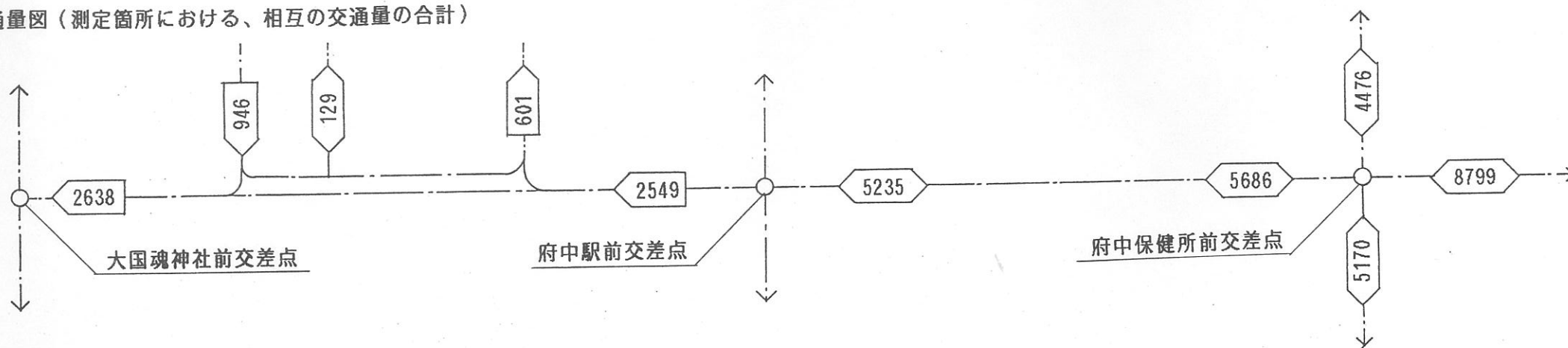
方向別自動車交通量図 平成元年9月7日(木曜日)



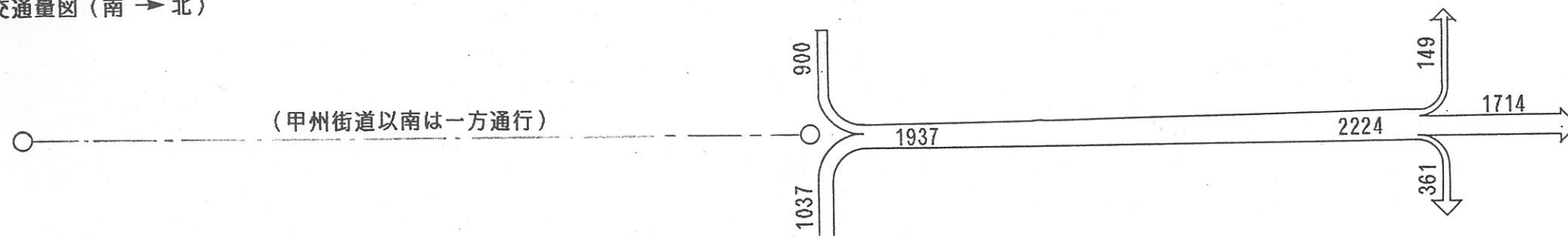
• 方向別交通量図 (南 ← 北)



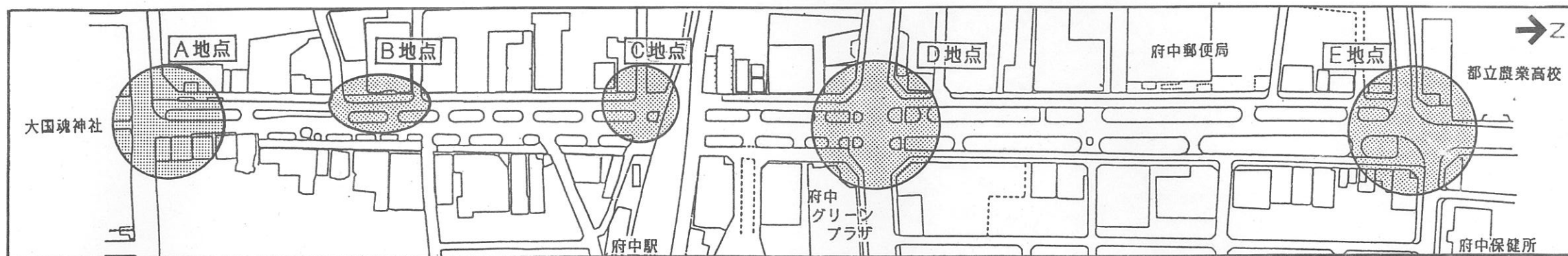
• 断面交通量図 (測定箇所における、相互の交通量の合計)



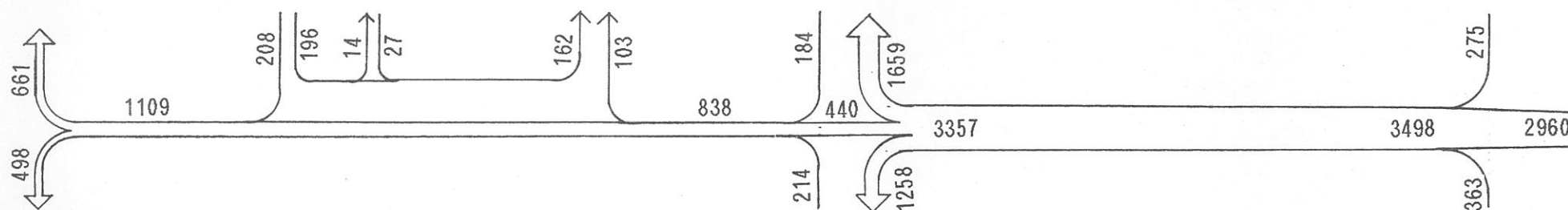
• 方向別交通量図 (南 → 北)



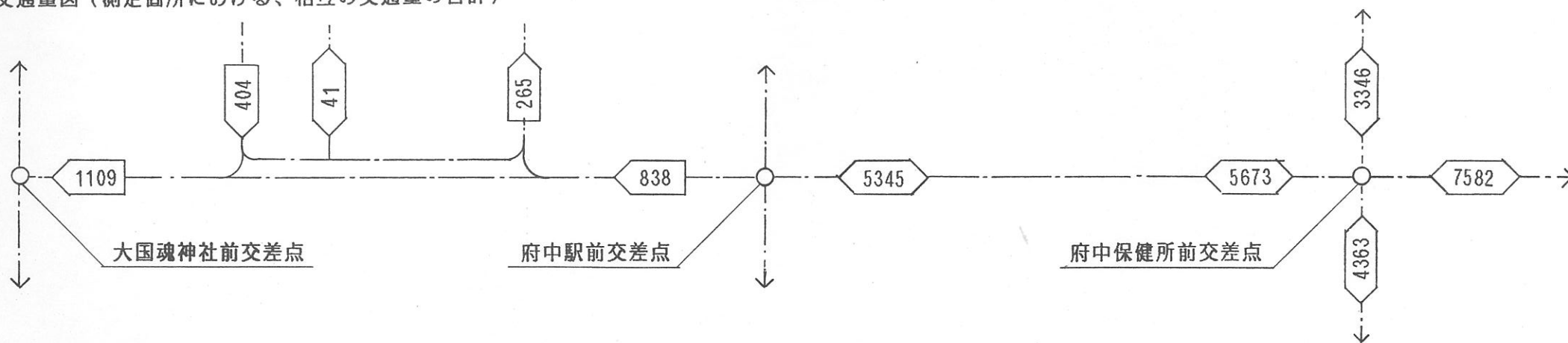
方向別自動車交通量図 平成元年9月10日(日曜日)



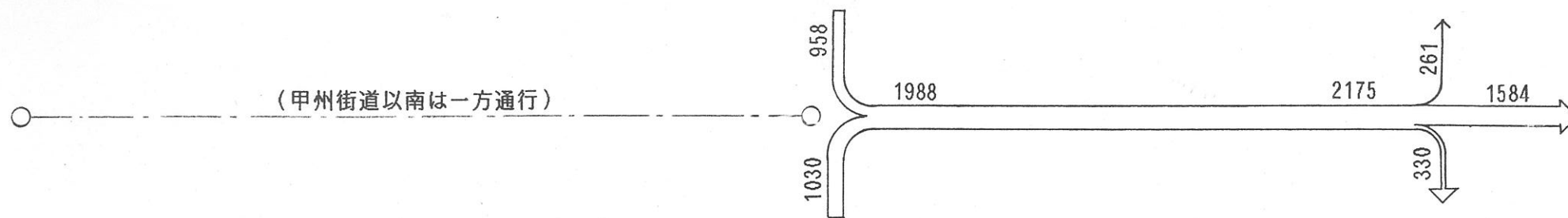
• 方向別交通量図 (南 ← 北)



• 断面交通量図 (測定箇所における、相互の交通量の合計)



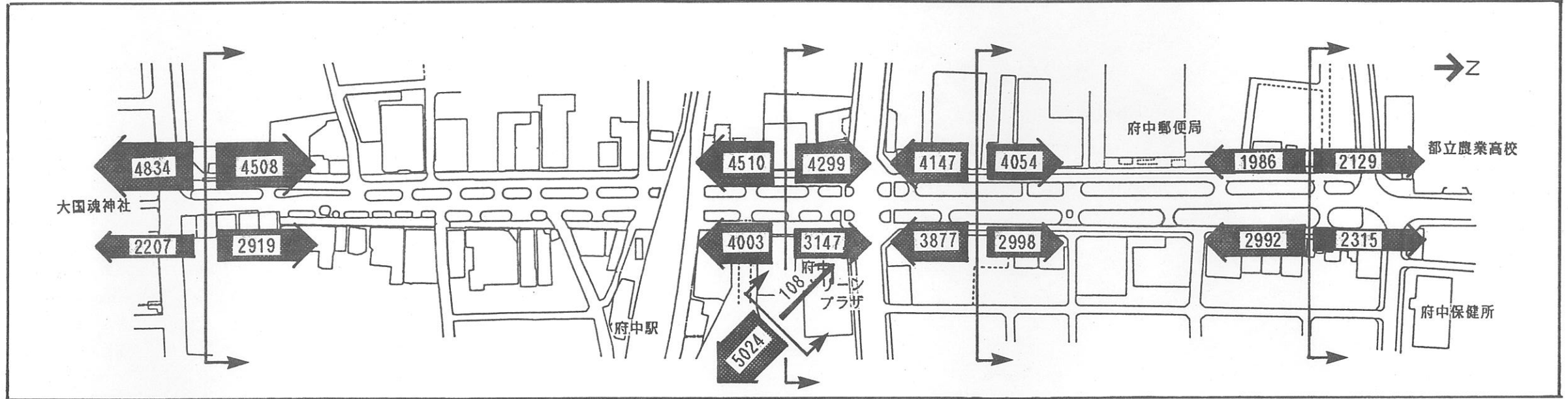
• 方向別交通量図 (南 → 北)



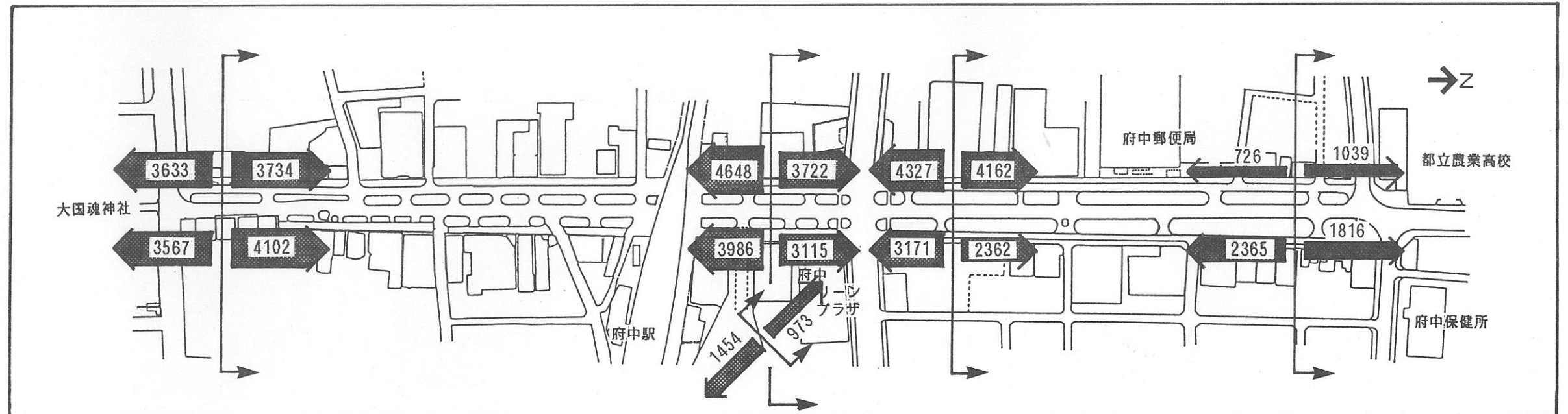
④調査結果 ―― 歩行者交通量

- けやき並木通りの通過交通量は、甲州街道との交差点利用歩行者が最大となっている。
- グリーンプラザ下の自由通路は平日が約5100人、休日が約2400人であり、平日は休日の2倍以上を観測している。
- 周囲に展開する歩行者の流れについてみると、A地点は市役所、大国魂神社に至る経路上にあり、平日は市役所方面への最短経路に位置する西側の歩道の利用者が休日に比べ約25%増、休日は東側の歩道の歩行者が平日に比べ約50%増を観測している。
- 桜通り手前のE地点は、北側に都立農業高校、東京農工大をはじめとする諸施設が控えていることもあり、平日は、休日に比べ約25%から2倍以上の歩行者を観測している。
- 時間帯別の変動状況は、平日が、17～19時の通勤通学時間帯を中心にピークが出現するパターンを示している。（但し、グリーンプラザ下の自由通路は、朝の7～8時にピークが出現している）この傾向は、休日もほぼ同様であるが、その内容は買物等に関連する歩行者の利用が大半を占めるものと推測され、平日に比べピークの出現が1.2時間程度早い買物パターンも確認された。

歩行者交通量図 平成元年9月7日(木曜日)



歩行者交通量図 平成元年9月10日(日曜日)

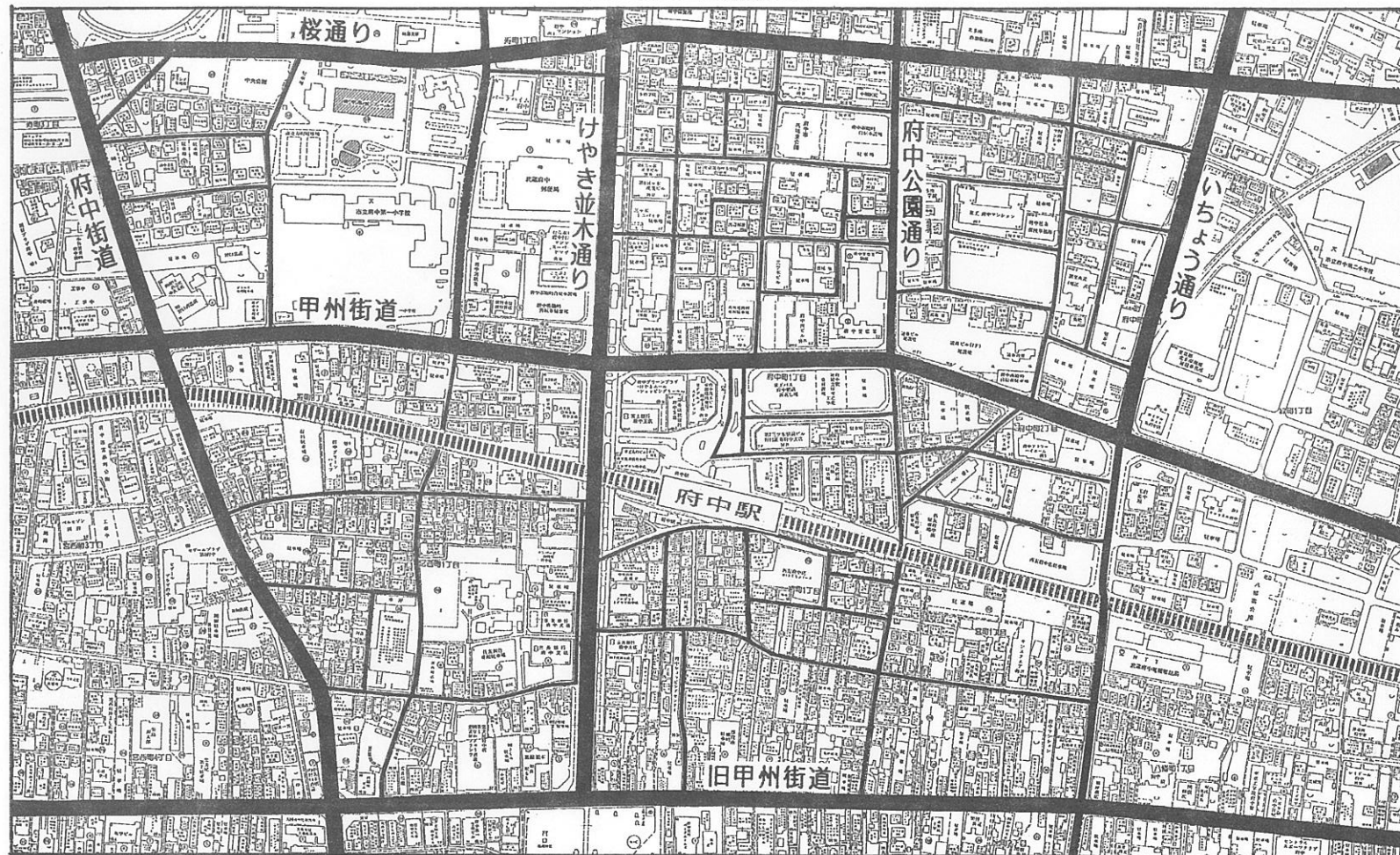





2. けやき並木周辺道路網

① 現況道路体系

- けやき並木通り周辺の地域は、東西軸として桜通り、甲州街道（国道20号）、旧甲州街道（都道229）、南北軸として府中街道、けやき並木通り、いちよう通りがあり、地域の骨格を形成している。
- 甲州街道北側、けやき並木通り東側の地区は、中央に府中公園通りという補助幹線があり、住区内街路も整備されている。
- 甲州街道北側、けやき並木通り西側の地区は、寿中央公園、郵便局、小学校等の大きい施設があり、小学校東側に補助幹線が南北に通っている。
- 甲州街道南側の地区は街路網が未整備の地区であるが、府中駅南口再開発事業の進行と共に、街路網が整備される。

現況道路網図



凡	例
	幹線道路
	補助幹線道路
	住区内街路

② 将来構想

けやき並木通りのフルモール化に向けて、将来の街路網の検討を行う。

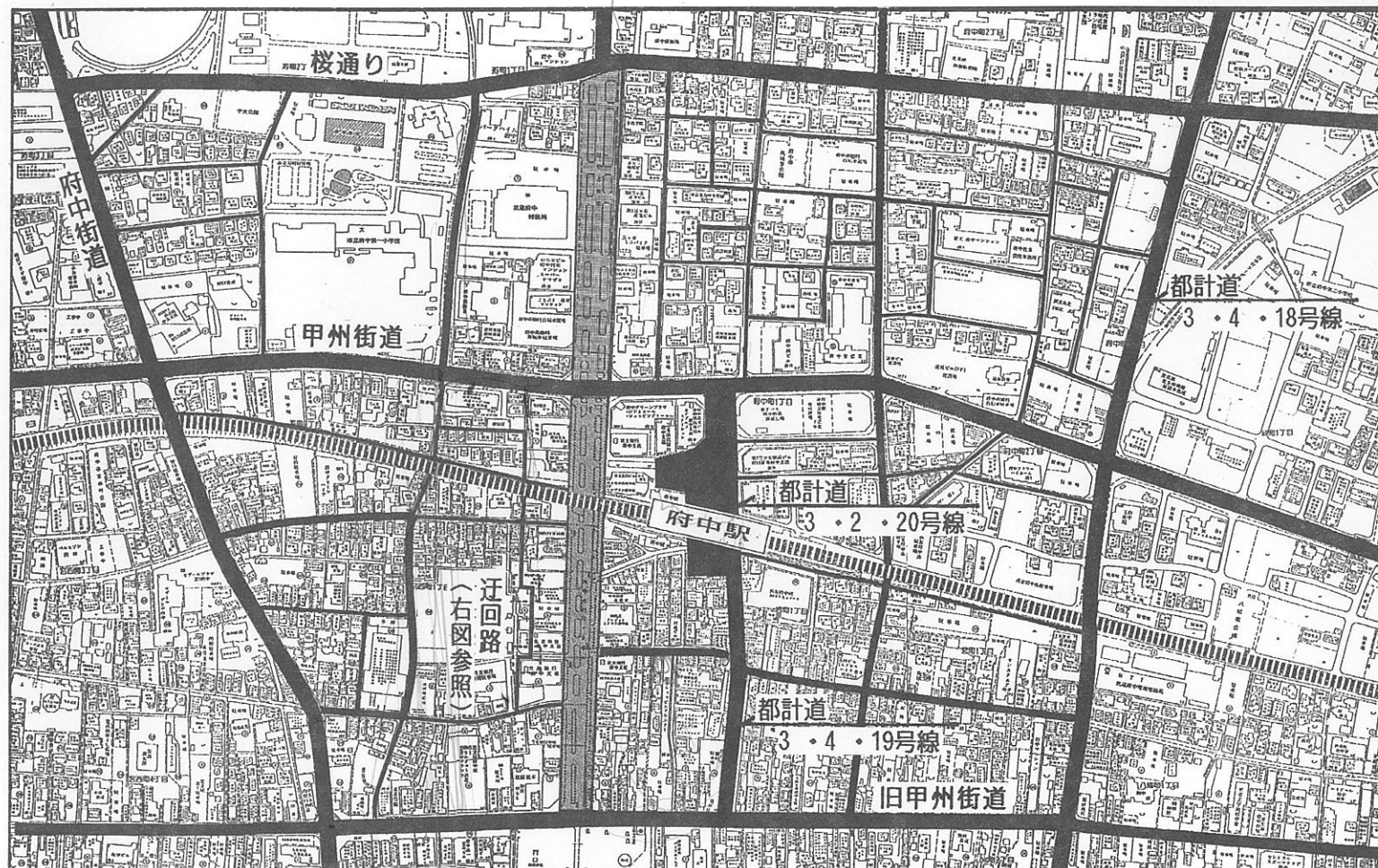
• 南北軸の幹線・補助幹線道路の整備

府中街道の拡幅、都計道3.4.18号線及び再開発事業による都計道3.2.20号線、3.4.19号線等の整備を図り、けやき並木通りの機能を振り替える。

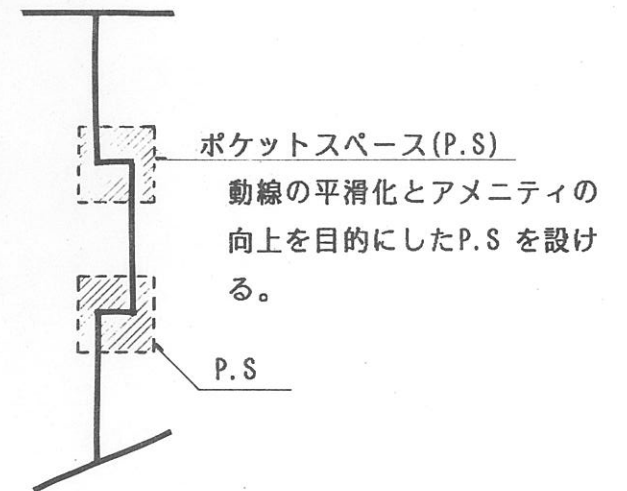
• けやき並木通り西側の側道部の迂回路整備

けやき並木西側の側道は、南から北への一方通行の道路として住区内街路網を形成しているため、称名寺東側に迂回路を整備すると共に、甲州街道と旧甲州街道を結ぶ補助幹線道路を計画する。

将来構想図



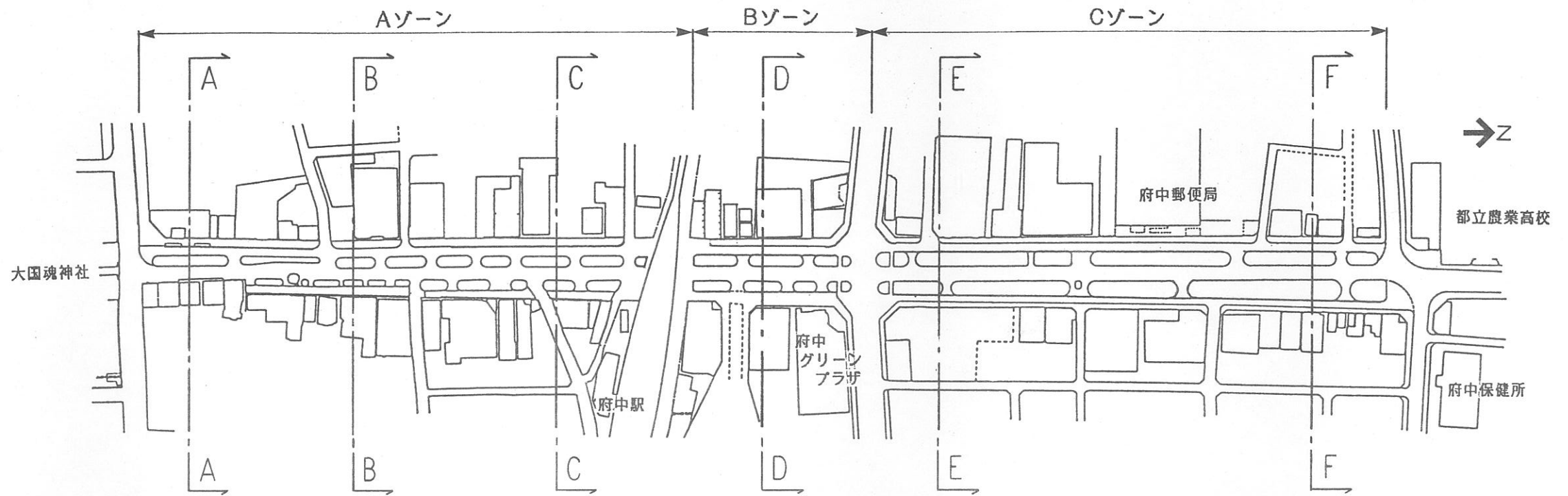
迂回路概念図



凡	例
	幹線道路
	補助幹線道路
	住区内街路

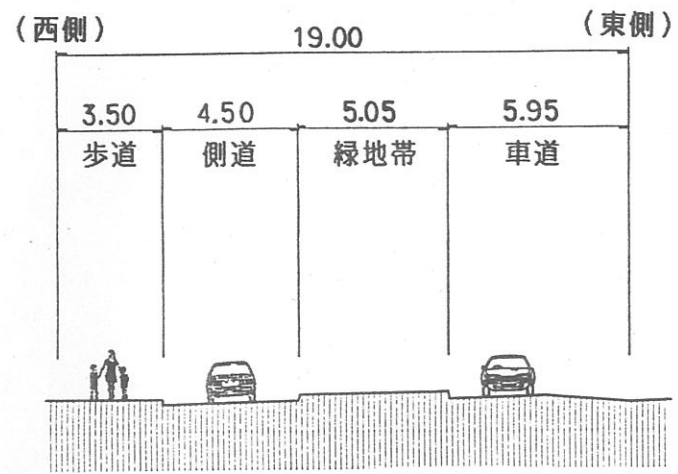
(2) 現況道路断面

断面位置図

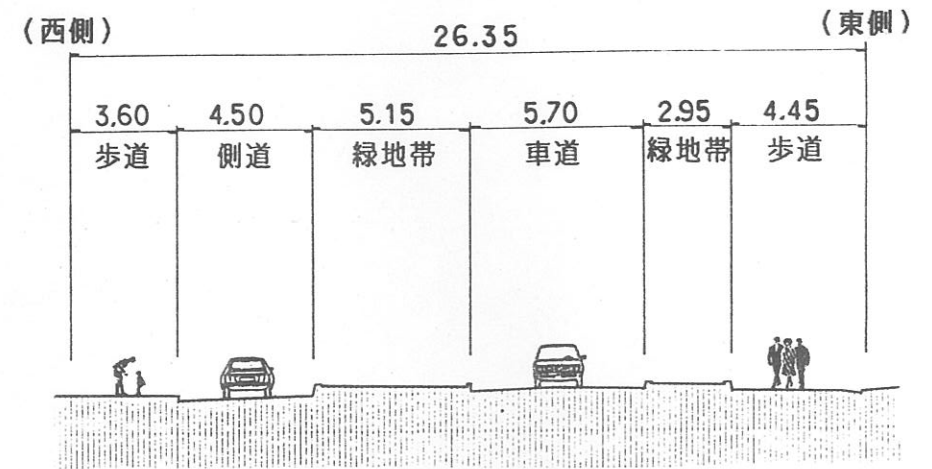


A ゾ ー ン	B ゾ ー ン	C ゾ ー ン
<ul style="list-style-type: none"> • 大國魂神社前の箇所は、東側に歩道がなく、緑地帯も西側のみである。 • 緑地帯の幅は5.00mであるが、東側の一部は幅3.00m程度で狭くなっている。 • 横断勾配は、車道は両側に振り分け、西側の側道は歩道側に水勾配がとられている。また、東側歩道の水勾配は、民地側になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 中央車道の幅は7.00m、緑地帯が両側とも幅5.00m程である。 • 西側は、幅3.50mの歩道と幅4.40mの側道に分けられているが、東側歩道は、幅6.90mと広がっている。 • 水勾配は、全て緑地帯側にとられている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 中央車道が側道より高くなっている、水勾配は緑地帯側にとられている。 • 西側緑地帯は幅6.70m程であるが、東側緑地帯は北側に向って広がっている。 • 歩道は両側とも幅2.50m程であり、比較的狭い。 • 側道部の水勾配は、緑地帯側にとられている。

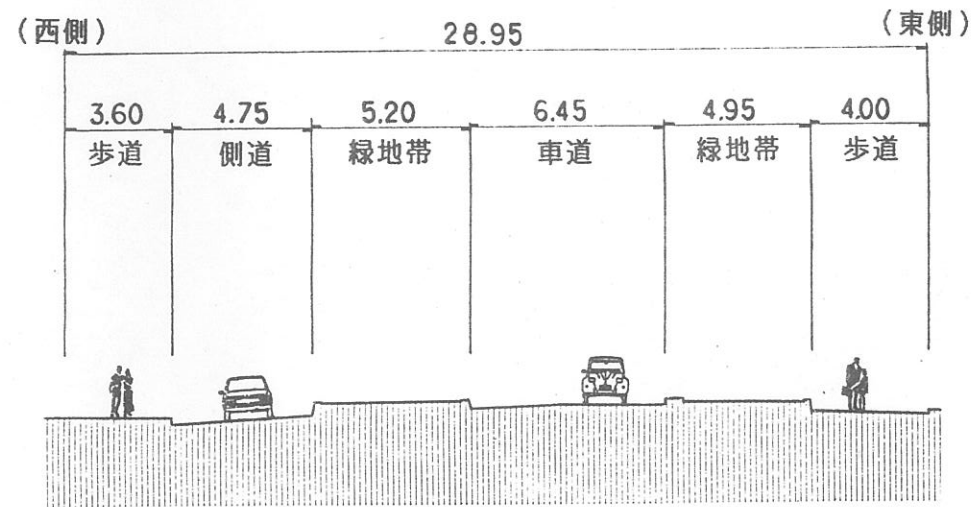
A-A断面



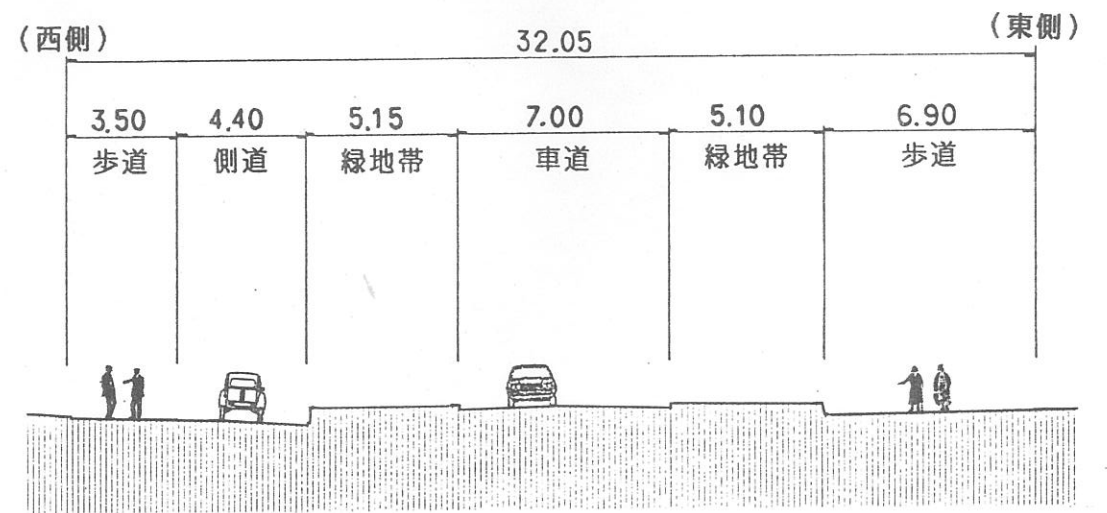
B-B断面



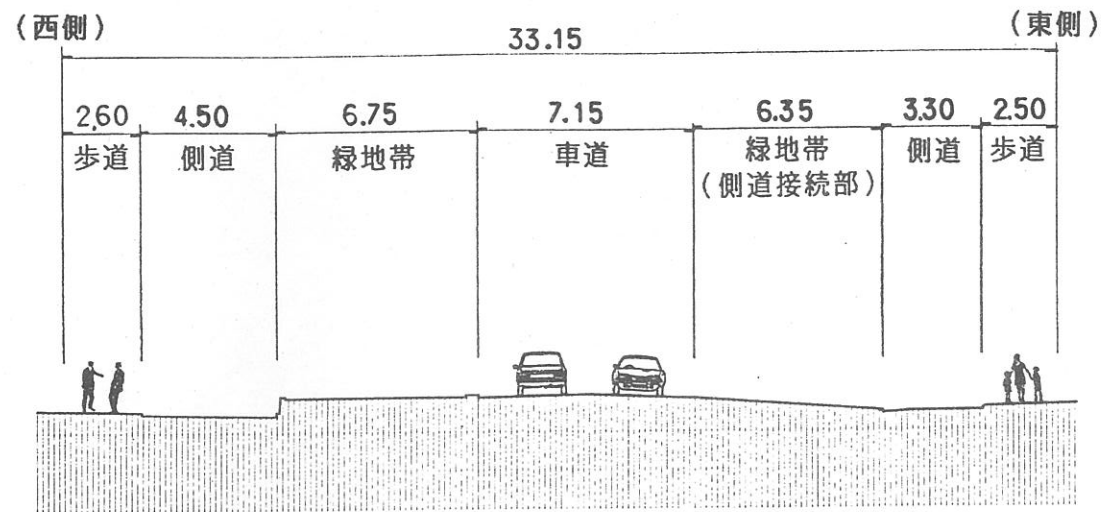
C-C断面



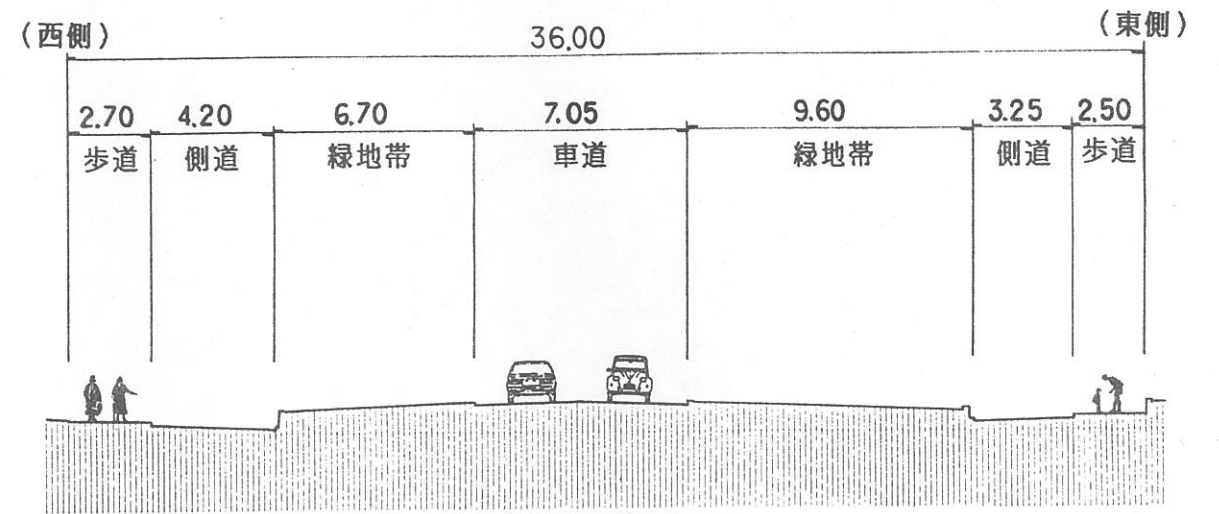
D-D断面



E - E 断面



F - F 断面



(3) 現況植栽

けやき並木通りは、言うまでもなくケヤキの並木により景観が構成されているが、緑地帯にはケヤキ等の高木の他に、低木や地被植物等が植栽されており、けやき並木の景観構成要素のひとつとなっている。

● 高木……3つのゾーンに区分できる

A：大国魂神社前

この部分は道路改修により新たに植樹帯が設けられ、ケヤキが植栽された箇所であり、他の部分に比較してケヤキも小さい。

B：甲州街道南側

ケヤキが主体であり、ケヤキの優占率は90%以上であり、胸高周囲3m以上の大径木も多い。

C：甲州街道北側

ケヤキ・イヌシデ・コナラ等の樹木により構成され、武蔵野の原風景である雑木林の姿をイメージさせる。ケヤキの優占率は47%程である。

● 低木・地被植物等……6つに区分でき、それぞれ異なった景観を持っている。

a：オカメザサによるケヤキの根締植栽と、端部のツツジの密な植栽。

b：ハラン・ヤブラン・リュウノヒゲ等の地被植物が部分的に植栽されているほか、アオキ・クチナシ・ツゲ等の低木が点在する。緑地面積は少なく、裸地が多い。

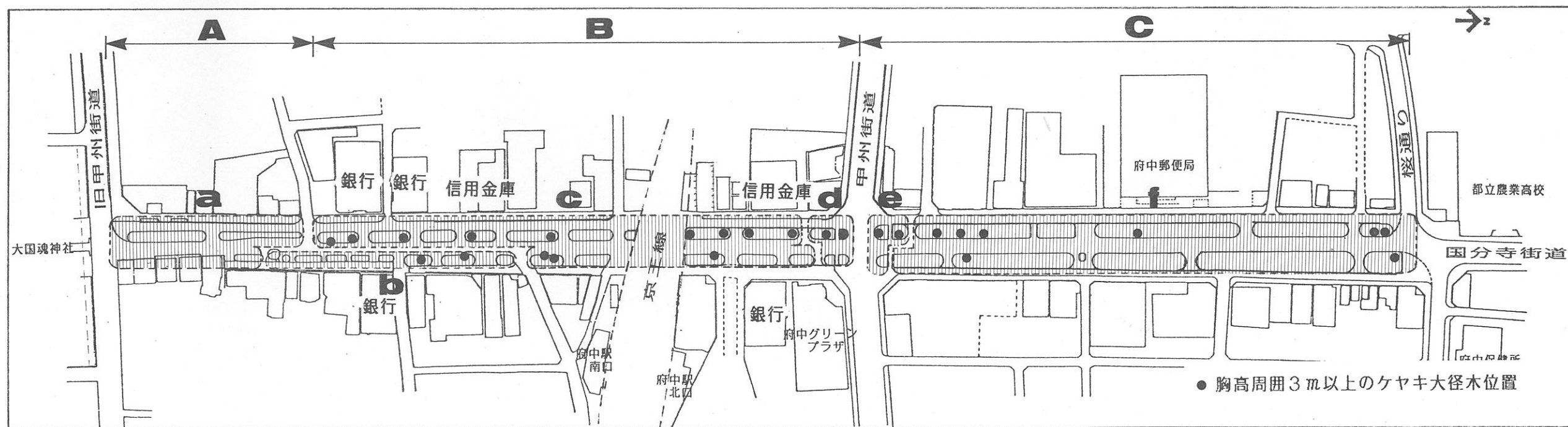
c：ヒイラギモクセイ・トウネズミモチ・ツバキ等の常緑中木と、低木がランダムにみられる。京王線以北では、ハラン・ヤブラン・リュウノヒゲ等の地被植物が部分的に見られる。

d：緑地帯の大部分は、ササ・リュウノヒゲ等の地被植物で覆われている。ツツジ等の低木が存在する。

e：ツツジ・ヒイラギモクセイ・ツゲ等による密植で、樹高も高い。

f：ツツジ・カンツバキ・ツゲ等のボーダー（縁取り）植栽。歩道側では密に、車道側ではやや疎である。ボーダー内は、多種類の中低木、地被植物がみられ、特にササによる地被植栽が多くみられる。

現況植栽区分図



1-4 課題の整理

けやき並木通りの景観整備を進める上での課題を、「けやき並木景観整備調査」及び今回の補足調査に基づき整理する。

①けやき並木の保全と緑地帯の環境整備

ケヤキ自体の保護・保全対策の他に、ケヤキの生育基盤である緑地帯の環境を整備する。低木や地被植栽等による、緑地帯の景観整備を推進する。

②歩行者機能の向上

側道と歩道の一体化、沿道の建物の壁面後退、車両進入禁止によるモール化等により歩行者空間を拡大すると共に、舗装の改良等の歩行者機能の向上を図る。

③道路内景観の向上

歩行者空間の拡大に合わせて、電線の地中化やストリートファニチャー等のデザイン化、舗装の改良等により、けやき並木と調和する景観を創出する。

④沿道景観の向上

けやき並木通りの道路景観の大きな景観構成要素である沿道の建物や構造物を、けやき並木に調和する姿になるよう、街並の規制・誘導を行っていく。

⑤周辺道路網の整備

けやき並木通りの環境の向上と歩行者空間の充実のために、車両の通行の減少を図り、将来的に車両の進入を禁止するためには、けやき並木の幹線道路の機能を、他の道路に振り替える必要がある。そのためには、周辺の道路網の整備が不可欠となる。

⑥関連する整備計画の推進とけやき並木の整合

京王線高架事業や府中駅南口再開発事業、府中駅北口整備計画等の都市整備事業の推進と共に、これらの事業とけやき並木の景観整備との円滑な整合が必要である。

⑦推進体制の確立

けやき並木通りは、東京都、府中市、大国魂神社の3者の用地により構成されていると共に、景観構成には沿道の建物等の街並整備が必要である。そのため、けやき並木景観整備の明確な位置付けと共に、推進体制の確立と景観の誘導、及び推進策としての助成制度（補助要綱等）が不可欠である。

⑧維持管理体制の確立

推進体制の確立と共に、けやき並木の景観を高い水準で維持していくために、行政と市民が一体となった維持管理体制を確立する必要がある。