

府中市都市・地域交通戦略

【分倍河原駅周辺地区】

平成 30 年 5 月

府 中 市

はじめに

我が国においては、人口減少や少子・超高齢化の進展、環境負荷の低減等、社会経済情勢の変化に対応した都市構造への転換、すなわち、拡散型から集約型都市構造への再編が求められており、「歩いて暮らせるコンパクトな集約型都市構造」の形成に向けた取組が必要とされています。

府中市の状況としましては、着実に都市基盤の整備が進められ、公共交通及び道路ネットワークが形成されると同時に、市の「中心拠点」である府中駅周辺地区では既に主要な市街地整備を終え、地域の手により中心市街地の活性化につながる取組も進展しています。

一方、市内の「地域拠点」では、個別具体的な課題を抱えている地域があり、やがて到来する人口減少や少子高齢化社会に対応すべく、地域拠点のにぎわいと魅力の向上や、暮らしやすいまちへの誘導を図り、拠点機能を強化することが急務となります。

とりわけ地域拠点の中でも、分倍河原駅の周辺市街地は市内で最も駅利用者が多く、駅勢圏の人口も増加傾向にあり、中心市街地を補完する拠点としてのポテンシャルを有しているものの、その発展を阻む様々なまちづくりの課題を抱えています。

これらの課題解消に向けて、地元住民や交通事業者を始めとした関係者との協働により、今後の駅周辺の市街地整備と連携して、戦略的に交通施策を推進することが不可欠となります。

こうした中、同地区では分倍河原駅周辺まちづくり協議会においてまちづくりの検討が進められるとともに、市と鉄道事業者で駅改良に向けた検討に着手しており、各主体においてまちづくりへの機運が高まっているところです。

そこで、分倍河原駅周辺地区を対象に、府中市都市・地域交通戦略（以下「交通戦略」といいます。）を策定し、府中市の中心市街地を補完する拠点としてふさわしい交通基盤を備えたまちへの更新に向けて、分倍河原駅を中心とした駅周辺のまちづくりに取り組んでまいります。

目 次

分析

第1章（1～3ページ）

府中市の都市・交通基盤と 交通戦略の役割等

- 1 府中市の骨格構造と交通基盤
 - (1) 都市基盤と拠点
 - (2) 府中市の交通基盤
- 2 都市・地域交通戦略の概要
 - (1) 交通戦略の位置付けと役割
 - (2) 計画期間の設定

第2章（4～9ページ）

対象地区のまちづくりの概況、課題等

- 1 対象地区的設定とまちづくりの方針
 - (1) 分倍河原駅周辺地区で交通戦略を策定する理由
 - (2) 区域の設定
 - (3) 分倍河原駅周辺地区のまちづくりの方針
- 2 分倍河原駅周辺地区的特性と住民ニーズ
 - (1) 地区の特性
 - (2) 駅周辺及び駅の環境に関する住民ニーズ
- 3 現場から見える分倍河原駅周辺地区的課題

戦略
と
行動

第3章（10～19ページ）

対象地区の将来像に向けた戦略

- 1 分倍河原駅周辺地区の将来像
- 2 分倍河原駅周辺地区の戦略目標
- 3 戦略目標の達成に向けた施策

4 実施プログラム

評
価

第4章（20～24ページ）

評価とその後の展開

- 1 評価指標の設定
 - (1) 評価指標及び目標値
 - (2) 評価指標と目標値及び各施策との関係

- 2 交通戦略の推進（事後評価）について
 - (1) PDCAサイクルによる推進
 - (2) 推進体制

参考資料（25～40ページ）

※ 年度（年）の表記について

新天皇の即位に伴う改元が行われたときは、本書に記載している「平成」の元号を用いた年度（年）の表記は、それぞれに対応する新元号を用いた年度（年）を表すものとします。

第1章 府中市の都市・交通基盤と交通戦略の役割等

1 府中市の骨格構造と交通基盤

(1) 都市基盤と拠点

府中市では、都市計画法第18条の2に基づく「府中市都市計画に関する基本的な方針（以下「市マスター・プラン」といいます。）」において、市全体の視点から軸や拠点といったまちの骨格構造を位置付け、それぞれの枠組みに応じた整備方針を定めています。

この中で、都市の持続的な活動と環境の調和を図るゆとりと潤いのある都市空間の形成を促すため、幹線道路や鉄道等を軸として位置付け、都市計画道路の整備・改善を始め、鉄道沿線等の環境整備・改善を図ることとしています。

また、府中市の魅力と広域的な拠点性を高める「中心拠点」である「府中駅周辺地区」や、地域住民の生活に密着した商業、業務、サービス機能の集積や安全で快適な居住環境の整備を図る「地域拠点」に「分倍河原駅周辺地区」を含む市内10地区を位置付けています。

府中市の人口は、平成42（2030）年前後をピークに減少に転じると予想されていますが、生産年齢人口は平成32（2020）年から減少が見込まれ、少子・高齢化対策が今後取り組むべき課題であるため、社会情勢を踏まえて中心拠点や地域拠点を中心に集約型都市構造への再編が重要となります。

＜府中市の主な軸・拠点＞



(2) 府中市の交通基盤

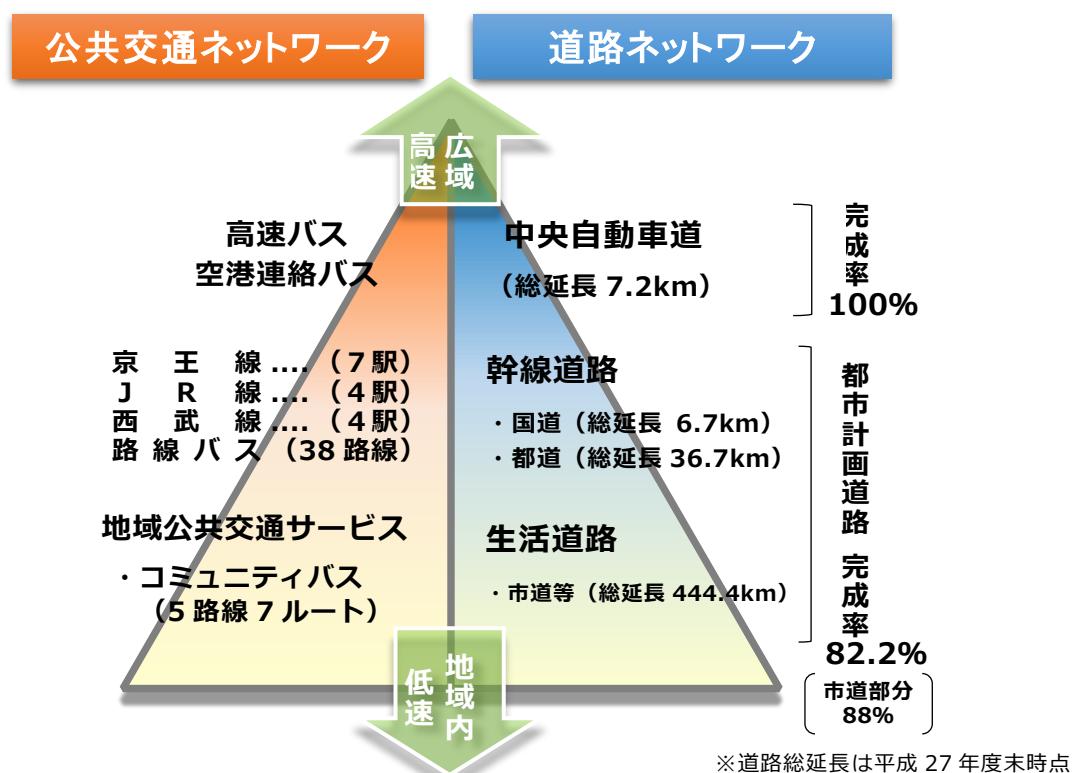
府中市全域の交通の現況については、市の東西を横断する鉄道として京王線、南北を縦断する鉄道としてJ R 南武線、 J R 武蔵野線及び西武多摩川線が敷設され、4路線による鉄道ネットワークが構成される中、市内14駅では1日平均約46万5千人（P29参照）が利用しています。また、コミュニティバスの路線拡大により、路線バスと併せてバス交通ネットワークが形成され、市内全域において公共交通の利用環境が整い、公共交通不便地域はおおむね解消された状況にあります。（P31参照）

利便性の高い公共交通とともに、積極的な道路基盤の整備により、市の東西を横断する道路として、東八道路、甲州街道、中央自動車道等、南北を縦断する道路として、新小金井街道、府中街道、新府中街道等の整備が進むなど、都市計画道路は8割以上整備が完了し、道路ネットワークについてもおおむね形成されています。

これら鉄道と道路が市の骨格を形成し、市民の生活を支えるインフラとして機能していますが、鉄道や道路のネットワークをより一層効果的に活用するには、鉄道と道路が結節する交通結節点、つまり鉄道駅を中心とする地域の交通環境の充実を図ることが重要となっています。その際、少子高齢化社会の到来を見据え、歩いて暮らせるまちづくりにも配慮して進めていくことが求められています。

<府中市の交通階層図>

府中市の公共交通ネットワークと道路ネットワークの都市交通を階層で示したもので、広域・高速の階層はおおむね完成し、ネットワークの形成が進んでいます。



2 都市・地域交通戦略の概要

(1) 交通戦略の位置付けと役割

交通事業とまちづくりが連携した、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることにより、魅力と活力にあふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする交通戦略では、市全体の骨格を形成する道路や鉄道等の交通概況を分析し、明示します。また、東京都策定の「多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「区域マスタープラン」といいます。）」や「市マスタープラン」等に示されるまちの将来像とまちづくりの方針に基づき、目指すべき将来像等を示します。その上で、地区の問題・課題を戦略的に解消し、将来像を実現するため、地域のまちづくりと連携が図られた交通施策をパッケージとして定め、中期的なプログラムに則して、着実に取り組みます。

また、交通戦略は、関係者との検討・協議を行うとともに、地域住民とも考え方を共有しながら策定し、「地域交通のあるべき姿を示す、市民・交通事業者・行政の共通の指針」としての役割を担うものとします。

＜交通戦略の位置付け・役割＞

第6次府中市総合計画

（府中市 H25 年 10 月）

**多摩部 19 都市計画
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 ※1**

（東京都 H26 年 12 月）

府中市都市計画に関する基本的な方針

（府中市 H22 年 3 月/H24 年 11 月一部改定）

府中市都市・地域交通戦略

将来像+取組のパッケージ化

＜戦略目標・施策・評価指標＞

**地域交通のあるべき姿を示す、
市民・交通事業者・行政の共通の指針**

**府中市立地
適正化計画
※2**

＜策定中＞

都市機能等

※1 多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針とは、都市計画区域における広域的な一体性を確保する上で配慮すべき事項について定めたもので、市マスタープランはこの方針に則して定める必要があります。

※2 立地適正化計画とは、将来にわたり持続可能なまちづくりを実現するため、都市全体における都市機能や居住の誘導、公共交通の充実を目指すことを目的とする計画です。

(2) 計画期間の設定

まちづくりと連携した施策を展開していく上では、中期的な取組が必要となることから、計画期間を交通戦略策定後からおおむね 10 年間とし、市マスタープランの目標年次に合わせて、平成 40（2028）年度を目標年次として設定します。

第2章 対象地区のまちづくりの概況、課題等

1 対象地区の設定とまちづくりの方針

(1) 分倍河原駅周辺地区で交通戦略を策定する理由

交通結節点として市内で最も駅利用者が多く、中心市街地を補完する拠点である分倍河原駅周辺地区では、様々なまちづくりの課題を抱えています。

具体的な課題として、駅北西部を中心に4m未満の狭隘道路が駅への主要動線となっていながら、駅東側の市道では、近年、交通死亡事故も発生しています。また、府中崖線や線路で分断された地形特性から、駅周辺の商店街を中心とした回遊性及びにぎわいの広がりに課題があります。さらに、駅南側からの主要なアクセス動線である南北跨線橋は、設置から約40年が経過し、老朽化が見られるほか、「府中市福祉のまちづくり条例」に定める整備基準（バリアフリー基準）を満たしておらず、狭い空間に歩行者と自転車が混在する危険な状況となっています。

当該地区では、地域が抱える課題を、住民自らの問題としてまちづくりに取り組むことを目的に、地域住民によるまちづくり協議会が設置され、20年以上にわたり熱心にまちづくりに取り組んでおり、近年では、まちづくり協議会の活動が積極的に展開されています。

分倍河原駅では、駅乗降客数が年々増加傾向にありますが、駅構内が手狭であり、ホーム階段や地下通路ではラッシュ時の混雑が著しい状況にあります。また、平成9年には西府駅の設置に伴い、乗換客の混雑が予想される分倍河原駅の対策について鉄道事業者から市へ協力要請がなされていることから、市と鉄道事業者の協働によりまちづくりと一体となって駅の抜本的な改善を図っていく必要があります。

このような状況を踏まえ、本戦略の対象地区を分倍河原駅周辺地区とし、交通戦略に係る各主体によるまちづくりへの機運を逃すことなく、少子・高齢化に対応した、持続可能な集約型都市構造を支える交通基盤への再編に今までに取り組んでいく必要があります。

(2) 区域の設定

分倍河原駅周辺まちづくり協議会の提案書の中では、周辺地域の主動線である地区幹線道路に囲まれた、駅を中心とした徒步圏内を区域として捉えています。また、土地利用の観点から、近隣商業ゾーンや低密度住宅ゾーンが含まれ、駅を中心とした生活圏を、拠点の形成を目指すべき街区と捉えられます。

以上のことから、図1に示す範囲を分倍河原駅周辺地区として設定します。

(3) 分倍河原駅周辺地区のまちづくりの方針

区域マスタープランでは、分倍河原を拠点（生活中心地）に位置付けており、拠点として都市づくりを積極的に展開し、東京の市街地を集約型の地域構造へと再編を図っていくことが示されています。これを受け、市マスタープランでは、分倍河原駅周辺地区を含む第6地域のまちづくりの目標として、「歩ける範囲で日常の生活がまかなえるような、人に優しいコンパクトなまち」の姿を位置付け、これを実現するための方針として、駅周辺におけるアクセス性の向上や、商業地・駅前空間の整備、公共交通の充実、生活道路の整備、歩行者中心の身近な交通環境の充実等を示しています。

区域マスタープラン

【将来像】

- ・拠点機能が充実した利便性の高い、にぎわいと活力のある市街地を形成

【分倍河原の位置付け】

- ・生活中心地：特徴ある商店街やコミュニティインフラの整った身近な地域における人々の活動や交流の中心地

市マスタープラン

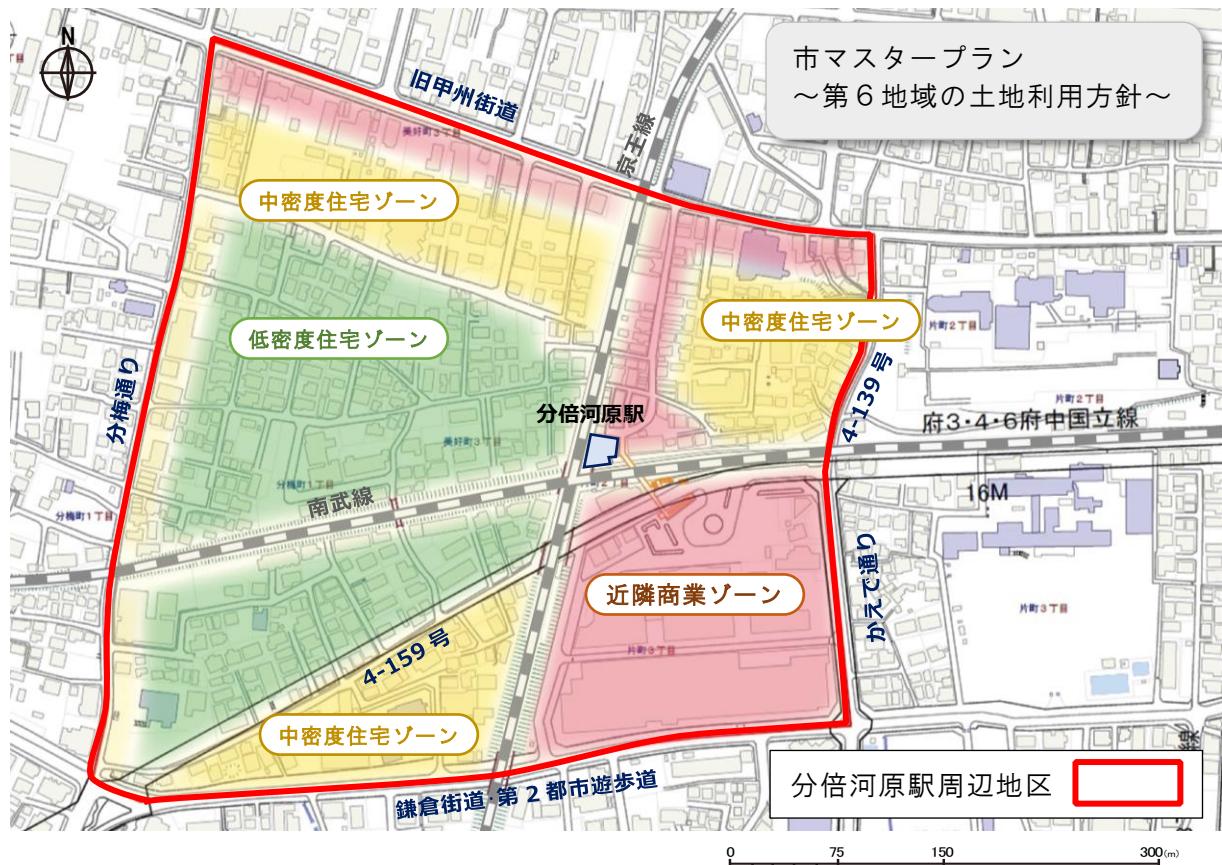
【第6地域の将来像・まちづくりの目標】

- ・交流を生み出し、憩い、安らぎの場が感じられるまち
- ・周辺のまちの環境や景観をより良いものにし、後世に受け継いでいくまち
- ・誰もが安心して暮らせ、人と人とのつながりを大切にする、人に優しいコンパクトなまち

【分倍河原駅周辺地区の位置付け】

- ・地域拠点として、地域住民の生活に密着した機能の集積や安全で快適な居住環境を整備

<分倍河原駅周辺地区(図1)>



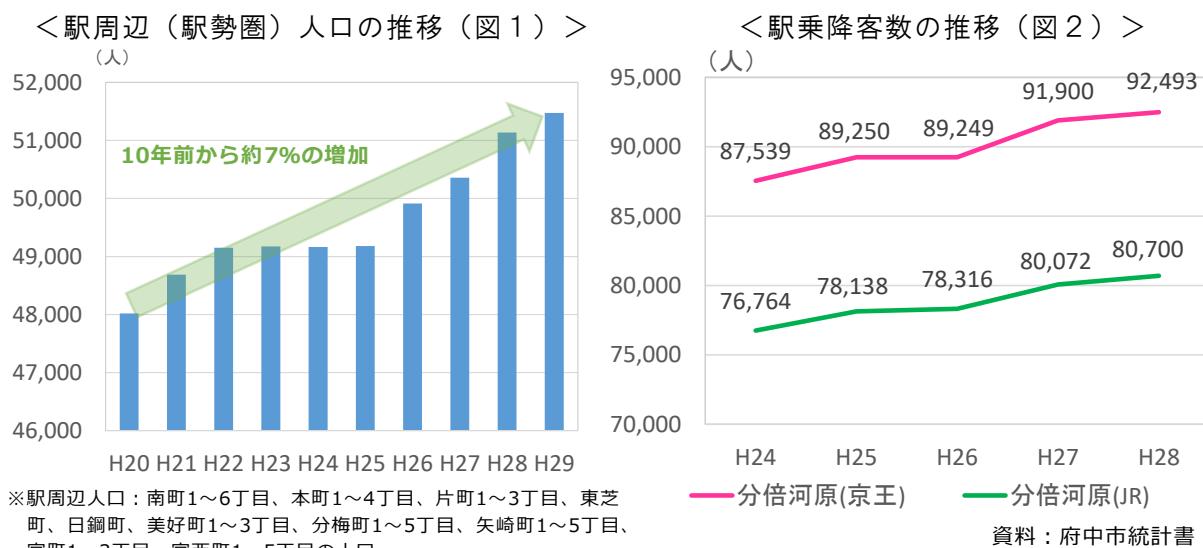
2 分倍河原駅周辺地区の特性と住民ニーズ

(1) 地区の特性

- ・鉄道や地区の東西を横断する崖線による約7mの高低差を含む地形により、地区内の回遊性を阻んでいます。
- ・駅周辺（駅勢圏^{※1}）人口（図1）とともに、駅乗降客数は年々増加傾向（図2）にあり、このまま増加を続ける駅利用者を考慮すると、構内が手狭な駅舎や地区北側の駅前空間の不足、老朽化した跨線橋など都市基盤施設に課題があります。
- ・駅端末交通手段分担率（図3）は、徒歩が81%、「二輪車^{※2}・自転車」が13%であり、他の一般的な駅と比べ徒歩でアクセスする人が多く（P33参照）、歩行者対策が必要となります。
- ・まちの中心となる駅の周辺に狭隘道路が多く、密集した木造建築物も存在していることから、防災面に課題があります。

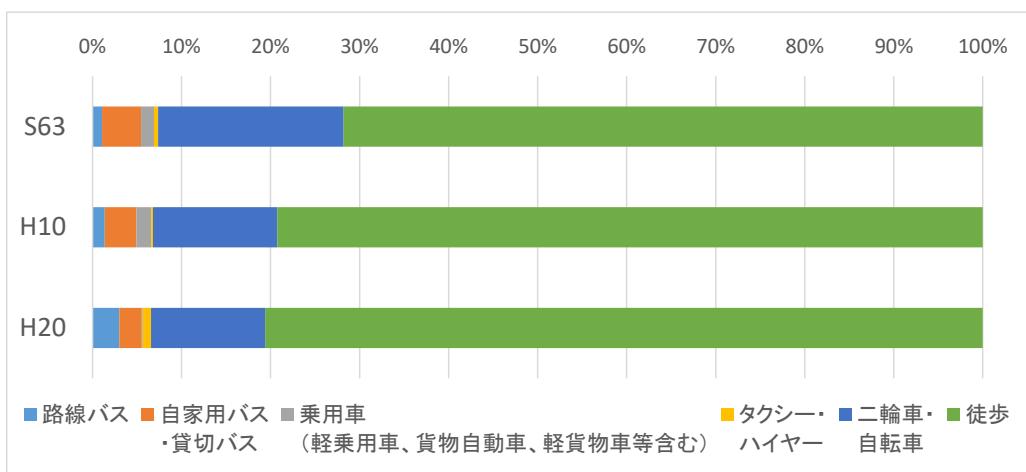
※1：駅勢圏とは、その駅を利用する旅客の住居地域を含めた範囲をいいます。

※2：二輪車には、自動二輪車・原動機付き自転車を含みます。



資料：府中市住民基本台帳

<駅端末交通手段分担率（図3）>



(2) 駅周辺及び駅の環境に関する住民ニーズ

●駅周辺のまちづくりについて

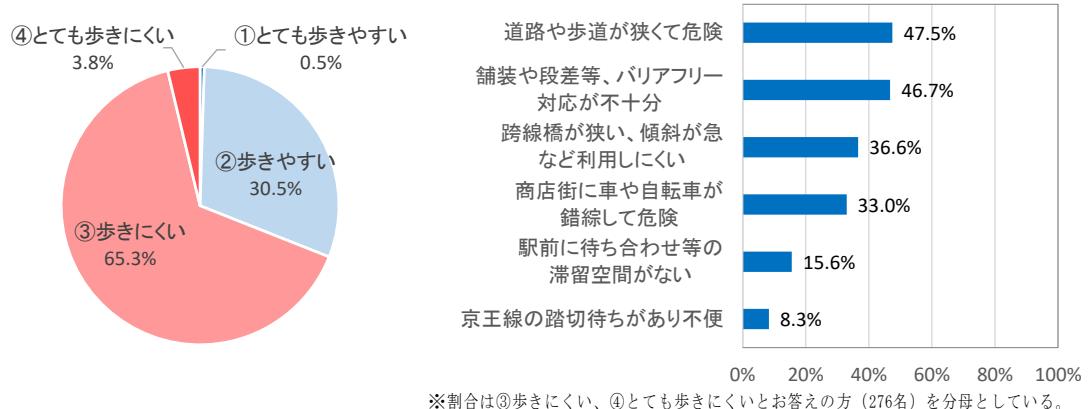
- ・利用者ヒアリング調査（P 36 参照）では、駅周辺の道路が「歩きにくい」「とても歩きにくい」とする回答が約7割となり、「道路や歩道が狭くて危険」など歩行者の交通環境に対する理由が特に多く、歩行者の安全対策が求められています。
- ・住民アンケート調査（P 34 参照）では、歩行者の通行や自転車の走行に関する安全性に対する評価が低く、身近な交通環境への対策が求められています。また、自由通路の整備や駅前広場の整備等に対する要望が高く、まちの骨格となる基盤整備を基本にまちづくりを進めていくことが求められています。

●駅利用のしやすさについて

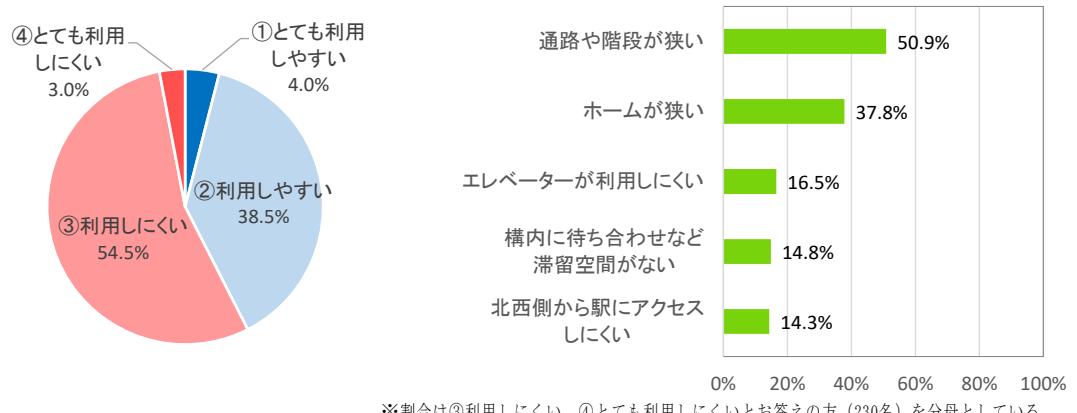
- ・利用者ヒアリング調査では、駅が「利用しにくい」「とても利用しにくい」とする回答が約6割となり、「通路や階段が狭い」「ホームが狭い」といった理由が特に多く、駅施設の利便性の向上が求められています。
- ・住民アンケート調査では、回答者の半数以上がアクセスするための自由通路の整備、ホームや駅構内の安全性の確保等を要望し、駅の抜本的な改善が求められています。

以上の住民ニーズの結果から、駅周辺の歩行者や駅利用者の安全性と利便性を確保するため、自由通路整備や駅前広場整備などのまちの基盤整備と一体となって駅の抜本的な改善を図っていく必要があります。

<ヒアリング調査結果：駅周辺道路の歩きやすさ（図1）>



<ヒアリング調査結果：駅の利用しやすさ（図2）>



3 現場から見える分倍河原駅周辺地区の課題

分倍河原駅周辺地区における交通基盤の整備に当たり、まちの課題解決につながる施策を検討するため、現況から見えてくる当該地区の課題を次のとおり端末交通手段ごとに整理しました。

(1) 歩行者交通

●自動車・自転車・歩行者の混在への対応及び駅へのアクセス性の改善

- ・駅北側からのアクセス動線である商店街（幅員約 5.5m）では、歩行者と自動車が狭い道路空間に混在（①）
- ・駅南側からのアクセス動線である跨線橋（幅員約 2.0～4.0m）は、昭和 53 年に南武線のホーム延伸に伴い踏切を解消するために設置したもので、勾配がバリアフリーの基準に適合しておらず、老朽化も進展（②）
- ・地区北西側住宅地から駅への経路は、道路が狭隘で見通しが悪く、また、京王線の踏切の横断が必要（③④）

●主要道路における不十分な歩行者空間への対応

- ・駅周辺の主要な道路では、電柱や樹木等により歩道の有効幅員が不足（⑤）

●駅北側に広場空間がなく、混雑する駅前空間の改善

- ・駅北側の駅前に人が溜まる安全で広い空間がなく、南北を往来する歩行者や駅利用者で混み合う状況が見られ、緊急車両の転回も困難（⑥）

(2) 自転車交通

●自転車走行空間の未整備箇所への対応

- ・駅周辺の自転車走行空間が未整備の道路では、自転車に関連する交通死亡事故が発生（⑦）

●駅前空間等における自転車利用の在り方

- ・跨線橋では自転車と歩行者が混在し、歩行者の多い商店街では自転車と歩行者の輻輳により危険な状況（⑧）

(3) 公共交通

●鉄道：ラッシュ時の駅の混雑、輻輳した構内動線への対応

- ・駅乗降客の増加によりホーム階段や地下通路では、特に朝のラッシュ時の混雑が著しく、駅構内の混雑緩和、動線の整序化など、駅利用者の利便性・快適性の向上が課題（⑨）

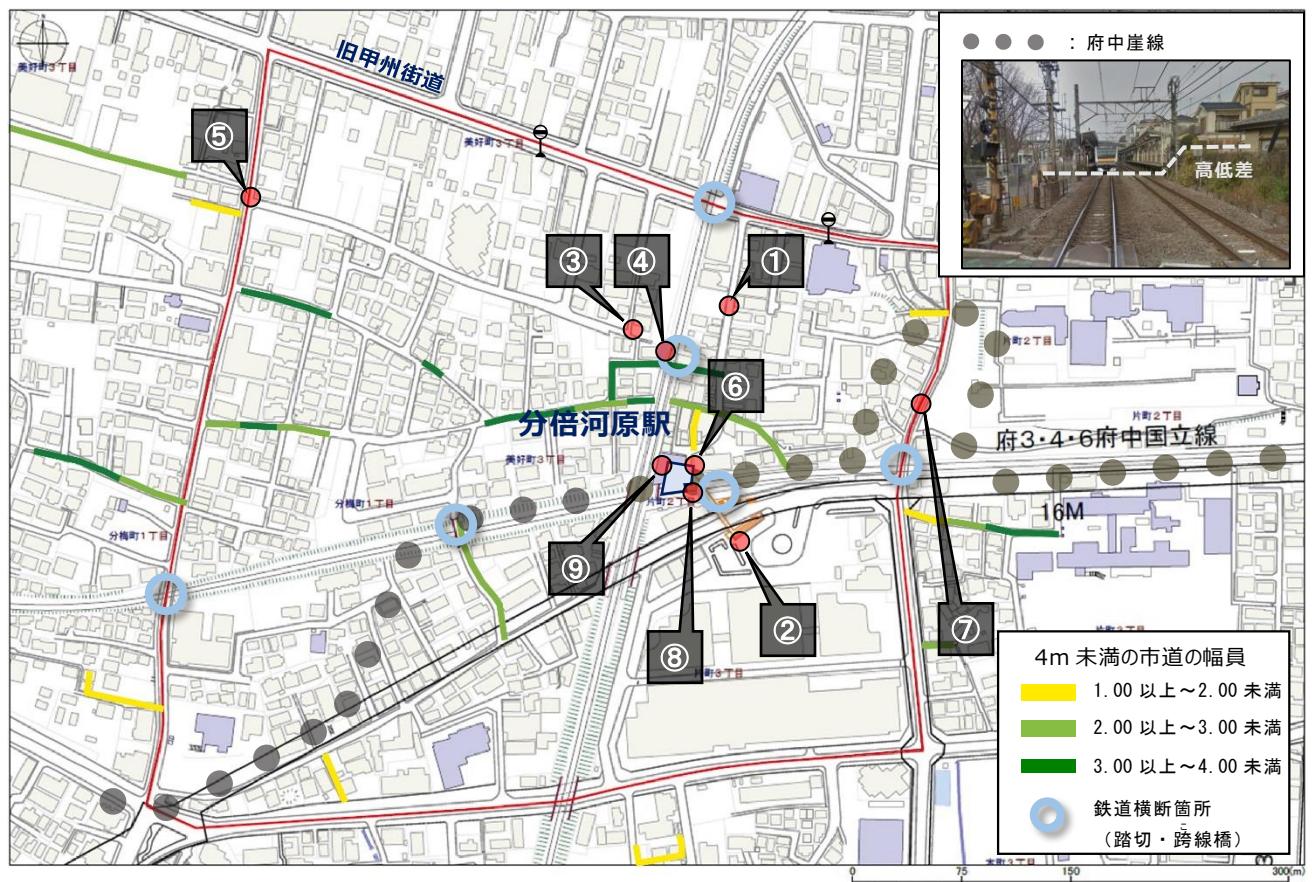
●バス・タクシー：駅から南側駅前広場や旧甲州街道沿いのバス停へのアクセス性

- ・駅や駅北側から南側の駅前広場が視認できず、また、バリアフリー化していない跨線橋を渡る必要があり、来訪者には不便な状況
- ・駅北側では、旧甲州街道のコミュニティバス停留所とも離れていることから、鉄道とバスやタクシーとの乗り継ぎ利便性の向上に向けた検討が必要

(4) 自動車交通

●歩行者を主眼においた駅周辺における自動車交通対策

- ・南側駅前広場前の道路（都市計画道路 3・4・6 号線）では、一般車による送迎利用が多く、交通安全上の対策が必要



第3章 対象地区の将来像に向けた戦略

1 分倍河原駅周辺地区の将来像

近い将来、府中市も人口減少に転じるとともに、加速度的に高齢化の進展が見込まれ、将来の人口変化を見据え、持続可能なまちづくりが求められている中、分倍河原駅周辺地区においても、これらの社会潮流を踏まえたまちの基盤整備を進める必要があります。

そこで、市マスタープラン等の位置付けに基づき、分倍河原駅周辺地区の目指すべき将来像とまちづくり方針を次のとおり設定します。

◆分倍河原駅周辺地区の将来像

「**にぎわいがつながり・ひろがる
歩行者中心の 人に優しい コンパクトなまち**」



方針1：生活サービスが整い、多くの人たちでにぎわうコンパクトなまち

方針2：誰もが安全・便利に移動できる歩行者中心のまち

方針3：交流や憩いの場があり、安らぎを感じられる人に優しい快適なまち

◆地区の課題

【歩行者交通】

- ・駅へのアクセス性の改善
- ・主要道路における不十分な歩行者空間への対応
- ・利用者動線が交錯する駅前空間の改善

【自転車交通】

- ・自転車走行空間の未整備箇所への対応
- ・駅前空間等における自転車利用の在り方

【公共交通】

- ・鉄道：ラッシュ時の駅の混雑、幅狭した構内動線への対応
- ・バス・タクシー：駅と駅前広場やバス停とのアクセス性

【自動車交通】

- ・歩行者中心の駅周辺における自動車交通対策

2 分倍河原駅周辺地区の戦略目標

市マスターplan等の上位計画に基づき設定した分倍河原駅周辺地区の将来像を実現するため、当該地区的地域特性や地区が抱える現状の課題を踏まえて、分倍河原駅周辺地区的戦略目標を次のとおり設定します。

交通

◆将来像を実現するための戦略目標

【目標1】

安全・安心して歩いて楽しめる 駅周辺地区・駅前空間の形成

- ・安全・安心な歩行者ネットワークを確保し、自動車流入を抑制した駅周辺地区を形成します。
- ・回遊性の高いアクセス動線を確保し、安らぎが感じられ、交流や憩いが創出される駅前空間を形成します。

〔目標が達成された姿〕

- 歩行者の安全・安心が守られている
- 回遊性が高まり、にぎわいが広がっている

【目標2】

安全・便利に利用でき、歩行者と 共存し得る自転車利用環境の充実

- ・自転車走行空間が確保・明示された安全な自転車ネットワークを形成します。
- ・歩行者の安全確保と自転車利用者の利便性に留意した自転車利用環境を形成していきます。

- 駅周辺に安全に自転車でアクセスできる

- 歩行者と共に存して、自転車が利用されている

【目標3】

利便性・快適性・分かりやすさを 備えた駅・交通基盤への改良

- ・安全・便利に公共交通を利用できるよう、利便性と快適性を高める駅改良を促進するとともに、公共交通の乗り継ぎが分かりやすく、快適に利用できる交通基盤を整えていきます。

- 便利・快適に公共交通等が利用できる



都市機能等

立地適正化計画によるまちづくり施策と連動

3 戰略目標の達成に向けた施策

【目標1】安全・安心して歩いて楽しめる駅周辺地区・駅前空間の形成

【目標が達成された姿】

- ◆歩行者の安全・安心が守られている
- ◆回遊性が高まり、にぎわいが広がっている

(1) 基本的な考え方

歩行者の安全確保を第一としながら、商店街や商業施設のにぎわいを創出できるよう、安全確保を図りつつ、回遊性の高い駅前空間を形成します。

にぎわい軸：商店街～駅～駅前広場～商業・業務施設を結ぶ、地区の根幹となる歩行者軸

- ・誰もが安全に利用できるとともに、にぎわいの連続性が確保されるよう、買い物客等が快適に楽しめ、来訪者にも分かりやすい動線とします。

生活軸：駅周辺の住宅地等から駅前空間にアクセスする、日々の生活を支える歩行者軸

- ・誰もが安全に利用できる道路・通路とします。

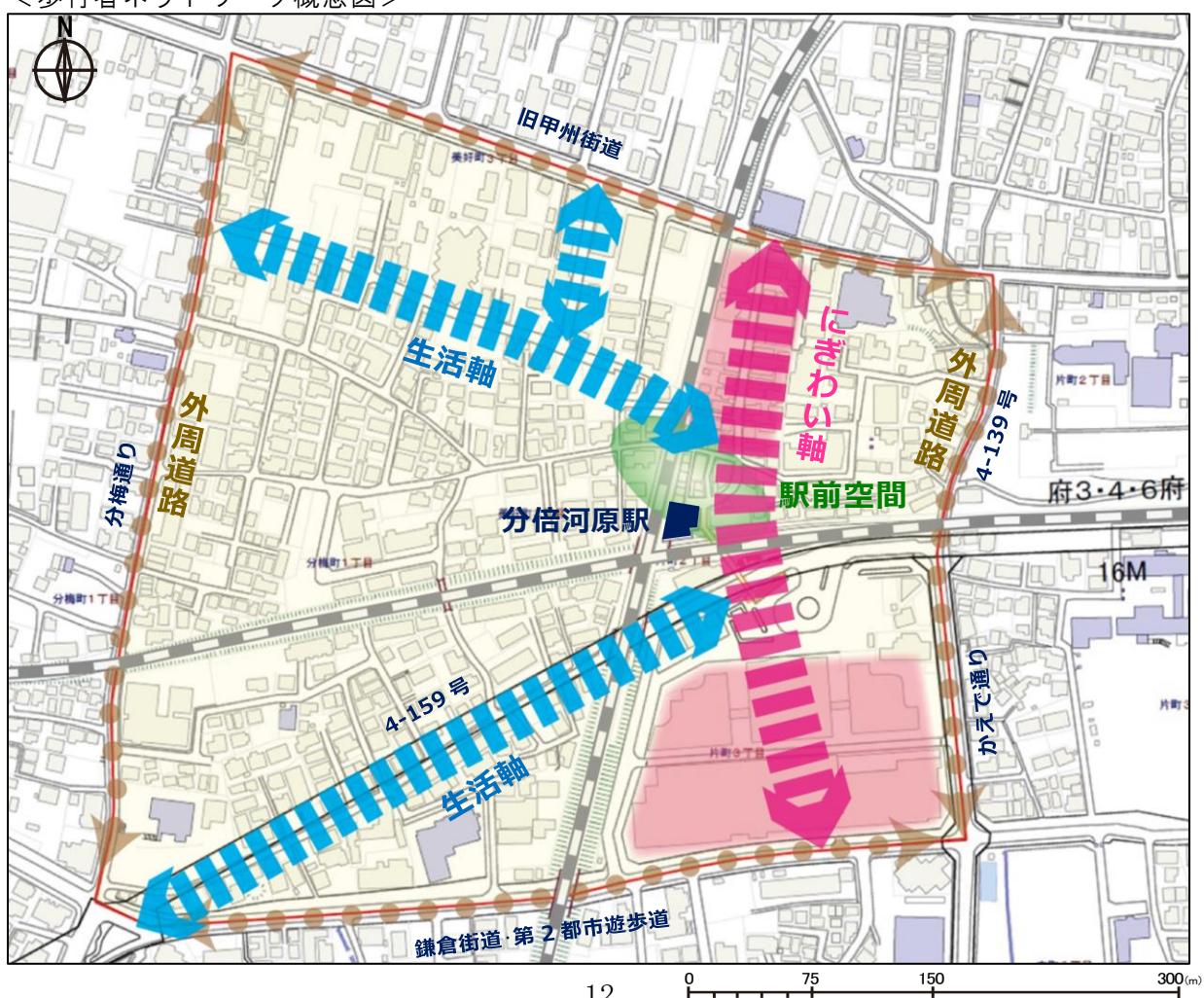
駅前空間：住民や来訪者を迎える玄関口・まちの顔

- ・多様な人々のにぎわいや憩いの場となり、にぎわい軸や生活軸、駅との結節点として、安全かつ便利に利用できる空間とします。

外周道路：地区の外周を取り巻く幹線道路の歩行者軸

- ・誰もが安全に利用できる歩道空間を備えた道路とします。

<歩行者ネットワーク概念図>



(2) 施策の展開

◆ にぎわい軸 の形成に向けた施策

【施策 1-1】 南北自由通路の再整備

- ・南北方向の高低差による不便さを解消するとともに、バリアフリー基準に適合していない既存の跨線橋を撤去し、歩行者ネットワークとしてゆとりある幅員を確保した南北自由通路を再整備します。その際は、溜まり空間の整備や分倍河原駅の改良と整合がとれた位置に整備します。
- ・駅前での動線の屈曲を改善し、商店街から南側駅前広場の見通しを確保します。

【施策 1-2】 商店街における歩行者の安全確保

- ・地元協議会や商店会等と協議・調整の上、商店街への自動車乗り入れ時間帯規制や、荷捌き車両用の路外駐車場の確保等、商店街における自動車通行を抑制し、歩行者の安全を守る事業を実施します。

【施策 2-3】 南北自由通路等における自転車押し歩きの促進 ※目標 2 に記載

◆ 生活軸 の形成に向けた施策

<駅北側>

【施策 1-3】 駅へのアクセス道路の拡幅・整備

- ・駅北西部における駅へのアクセス道路について、歩行者通行の安全性確保のほか、災害時における避難救助活動の経路確保など防災性の向上を図るために、道路拡幅整備事業を実施します。

【施策 1-4】 東西自由通路の新設

- ・駅北西部と駅とのアクセス動線において、交通円滑性の課題への対策を講じるため、歩行者ネットワークを形成する東西自由通路を整備します。その際は、分倍河原駅の改良と整合を図るとともに、踏切道の閉鎖を検討します。

<駅南側>

【施策 1-5】 生活道路における歩行者環境の充実

- ・駅南側の生活道路（市道 4-159 号）において歩行者環境の充実を図るために、自動車の速度を抑制するしつらえや歩行者の安全対策等、通過交通に対する取組を行います。
- ・都市計画道路 3・4・6 号線について、駅周辺まちづくりにおける生活軸（市道 4-159 号）の形成に向けた取組や広域の都市計画道路ネットワークの在り方等の観点から、周辺既存道路の整備等と併せて計画の再検討を行います。

◆ 駅前空間 の形成に向けた施策

【施策 1-6】 駅直近への溜まり空間の確保

- ・災害時における救援活動や待機場所となる空間を確保し、防災性の向上を図るとともに、交流や憩いが創出される駅前空間を形成するため、緊急車両の転回スペースなどにも配慮しながら、安全で快適な歩行者のための溜まり空間を整備します。

◆ 外周道路 の形成に向けた施策

【施策 1-7】 歩行者空間の確保

- ・分梅通り（幅員 8 m）については、既存の道路空間の中で断面構成や幅員の見直しのほか、植栽の配置や樹種の見直しを行うことで、安全な歩行者空間を可能な限り確保し、バリアフリー化など歩行者に配慮した整備を行います。また、将来を見据えてセットバックのルール化など歩行者空間の創出手法を検討していきます。
- ・市道 4-139 号（幅員 7.5m）については、道路拡幅を伴う道路改良の実施により、安全な歩行者空間を確保し、バリアフリー化など歩行者に配慮した整備を行います。

【目標2】安全・便利に利用でき、歩行者と共に存し得る自転車利用環境の充実

【目標が達成された姿】

- ◆駅周辺に安全に自転車でアクセスできる
- ◆歩行者と共に存して、自転車が利用されている

(1) 基本的な考え方

広域から駅周辺に自転車で安全にアクセスできる自転車ネットワークを確保しつつ、歩行者の安全性を確保するため、自転車駐車場の適正配置や各種ソフト施策を展開します。

自転車アクセス動線 : 駅周辺から自転車駐車場へのアクセス動線

- ・駅周辺の自転車駐車場等に安全にアクセスでき、歩行者の主要動線と錯綜しない動線とします。

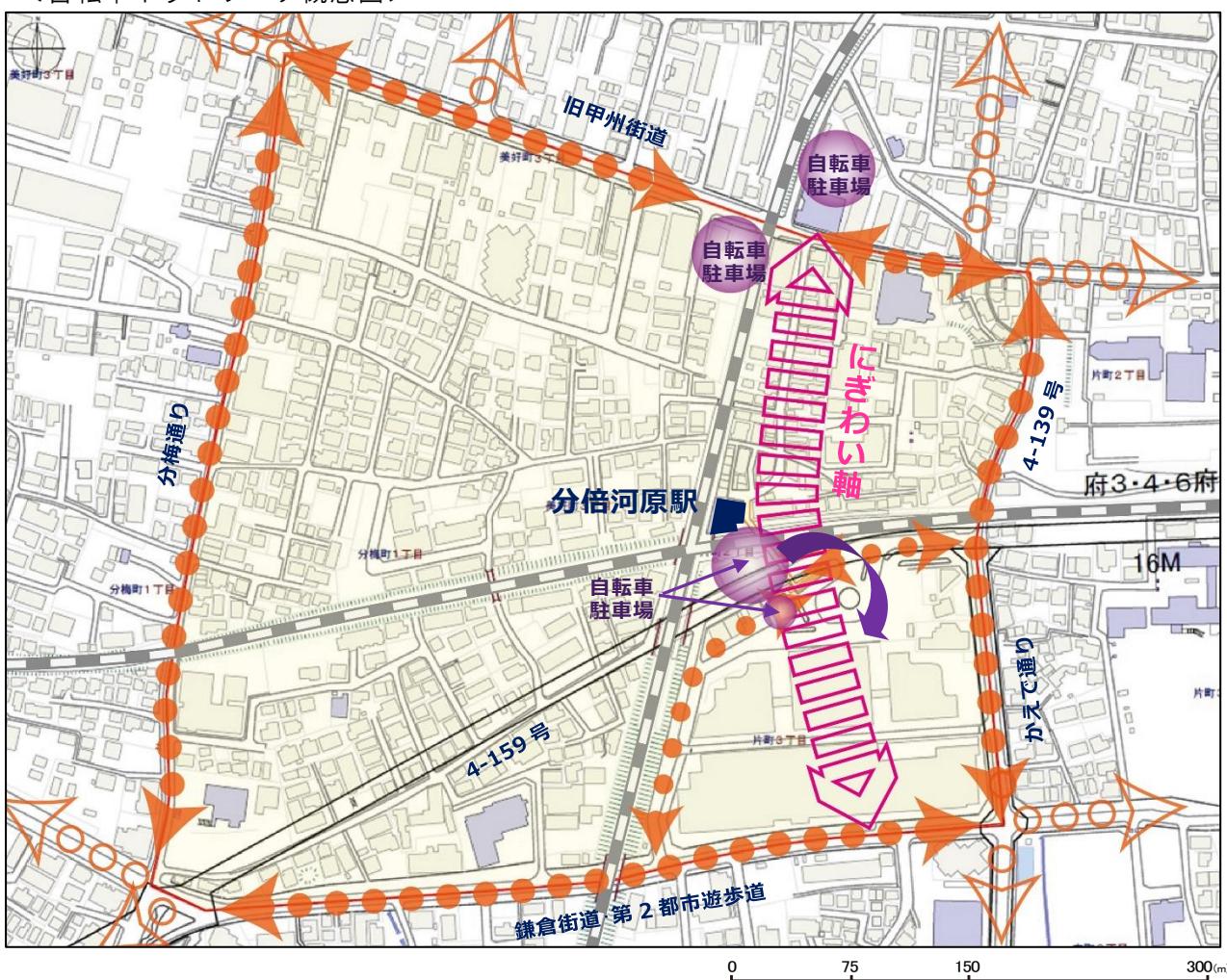
自転車駐車場

- ・自転車利用者の利便性に配慮するとともに、自転車アクセス動線に面した位置に配置された自転車駐車場とします。

にぎわい軸 : 商店街～駅～駅前広場～商業・業務施設を結ぶ、地区の根幹となる歩行者軸

- ・買い物客等の歩行者が安全・快適に楽しめ、自転車と歩行者が共存できる動線とします。

<自転車ネットワーク概念図>



(2) 施策の展開

◆ **自転車アクセス動線 の形成に向けた施策**

【施策 2-1】 自転車走行空間の確保・明示

- ・分離通り（幅員 8 m）については、植栽の配置や樹種の見直しを行うことで歩行者空間を確保しつつ、自転車走行空間を明示する等、既存の道路幅員の中で安全性の向上を図ります。
- ・市道 4-139 号（幅員 7.5 m）については、道路拡幅や道路空間の再配分により、歩行者動線と切り離され、安全に自転車が通行できる空間（幅員）を確保する事業を実施します。

◆ **自転車駐車場 に係る施策**

【施策 2-2】 自転車駐車場の移転・再配置

- ・駅周辺地区内を自転車ができる限り通過しないよう、自転車アクセス動線に面した位置に自転車駐車場を適正に配置します。
- ・既設の南北跨線橋に直結した駅南自転車駐車場については、自由通路の再整備に併せて移転・再配置を行います。
- ・駅南自転車駐車場の整備に当たっては、同自転車駐車場の混雑状況や駅周辺の自転車駐車場の利用実態を鑑み、適正な規模を備え、かつ、駅周辺の歩行者動線と交錯しない適正な位置に配置します。

◆ **にぎわい軸 の形成に向けた施策**

【施策 2-3】 南北自由通路等における自転車押し歩きの促進

- ・にぎわい軸における歩行者の安全性を確保・向上させるべく、南北自由通路や商店街における自転車押し歩きのルール化の是非や周知の在り方等について、地元の協議会や商店会等と協議・調整を行い、南北自由通路の整備と併せて自転車の押し歩きを促進します。

【目標3】利便性・快適性・分かりやすさを備えた駅・交通基盤への改良

【目標が達成された姿】

◆便利・快適に公共交通等が利用できる

(1) 基本的な考え方

誰もが利用しやすい駅へ改良するとともに、バスやタクシーを便利で快適に利用できるよう、必要な交通基盤を整えます。

分倍河原駅

- ・南武線と京王線の乗り換えがスムーズにでき、機能的で誰にも分かりやすく、利便性の高い駅空間の形成を進めます。

交通基盤

- ・公共交通の乗り継ぎが分かりやすく、快適に利用できる交通基盤を整えていきます。

<公共交通概念図>



(2) 施策の展開

◆ 分倍河原駅 に係る施策

【施策 3-1】 駅舎とまちの整合

- ・鉄道事業者と連携・調整を行い、駅改良の実現と自由通路及び広場整備などまちづくりとの整合を図ります。その際は、駅・自由通路・広場等の整備において、全ての人が快適に利用することができる歩行者ネットワークを形成し、地区全体の回遊性の向上を図ります。

◆ 交通基盤 に係る施策

【施策 3-2】 南側駅前広場の再整備・位置付けの検討

- ・再整備を行う南北自由通路や移転・再配置を行う自転車駐車場の配置と整合し、バス・タクシーが快適に利用できる、南側駅前広場を再整備します。
- ・現在、道路上で一般車による送迎がなされているため、車椅子利用者等の移動制約者への対応として、駅前広場内に一般車乗降場を整備するなど路上駐車への対策を講じます。
- ・再整備に当たっては、都市計画道路 3・4・6 号線^{※1}の在り方検討の結果を踏まえ、駅周辺の道路ネットワークと整合が図られ、かつ、当該地区のまちづくりとの連携・連携を主眼に置いて駅前広場の都市計画への位置付けを検討します。
- ・駅北側についても、旧甲州街道沿いのバス停へのアクセス性を改善するため、駅へのバスアクセスを可能とするバス転回場やバスバイの新設など、利用者ニーズも踏まえた検討を進めます。

上記の施策と併せ、鉄道とバス・タクシーの乗り継ぎの利便性を高めるため、目標 1 に記載した以下の施策を展開します。

【施策 1-1】 南北自由通路の再整備

【施策 1-3】 駅へのアクセス道路の拡幅・整備

【施策 1-4】 東西自由通路の新設

- ・円滑かつ安全にバスなどへの乗り継ぎをしやすくするため、東西自由通路を新設し、バリアフリールートを確保します。

【施策 1-6】 駅直近への^歩まり空間の確保

- ・交通基盤の位置や乗り継ぎに必要な情報が駅直近で入手できるよう、案内表示等に配慮した空間を整備します。

※ 1 : 都市計画道路 3・4・6 号線は、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において「計画内容再検討路線」に位置付けられ、分倍河原駅周辺地域の基盤整備を含めたまちづくりの検討の中で、周辺の既存道路の整備などと併せて当該路線の在り方を検討するとされています。

4 実施プログラム

施策の展開に当たっては、早期に取り組める施策から順次展開していくという視点と、段階的かつ連鎖的に施策を展開し、目指すべき将来の地区構造（歩行者・自転車ネットワーク及び駅・交通基盤の配置）に戦略的に近づけていくという視点から、次のとおり、2つのステップにより実施します。

ステップ1：ハード整備を伴う既存機能の拡充・再編 【おおむね5年程度で実施】

ステップ1では、道路拡幅や駅前広場の改良といった既存道路機能の拡充を行うとともに、駅へのアクセス道路の拡幅・整備や自転車駐車場の再配置等、ステップ2で行う大規模改修の前に完了しておくべきハード整備のほかソフト対策を実施します。

ステップ2：大規模改修を伴う新たな拠点の形成 【おおむね10年程度で実施】

ステップ2では、自由通路や駅直近の広場空間の整備、駅舎の改良等、大規模改修を伴う整備を一体的かつ段階的に実施し、新たな拠点の形成を促します。

<実施プログラム>

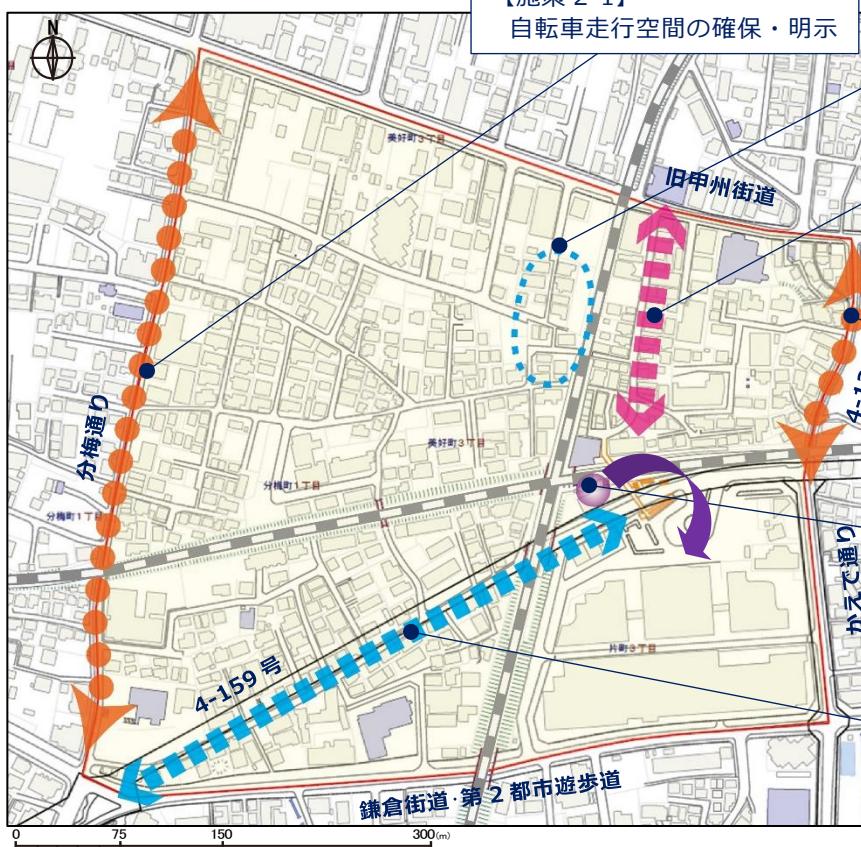
	施策	事業主体	ステップ1			ステップ2
			H30	H31	H32～H34	
1-1	南北自由通路の再整備	府中市	↗		↗	自由通路整備
1-2	商店街における歩行者の安全確保	府中市	↗	↗	↗	対策等実施
1-3	駅へのアクセス道路の拡幅・整備	府中市	↗	↗	↗	道路整備
1-4	東西自由通路の新設	府中市	↗		↗	自由通路整備
1-5	生活道路における歩行者環境の充実	府中市	↗	↗	↗	道路改良
1-6	駅直近への溜まり空間の確保	府中市	↗		↗	広場整備
1-7	歩行者空間の確保	府中市	↗	↗	↗	空間整備
2-1	自転車走行空間の確保・明示	府中市	↗	↗	↗	空間整備
2-2	自転車駐車場の移転・再配置	府中市	↗		↗	自転車駐車場再整備
2-3	南北自由通路等における自転車押し歩きの促進	府中市			↗	押し歩き実施
3-1	駅舎とまちの整合	鉄道事業者 府中市	↗		↗	駅舎整備
3-2	南側駅前広場の再整備・位置付けの検討	府中市	↗		↗	駅前広場再整備

凡例：

検討・協議等 → 調査・設計・用地取得等 → 整備・対策実施

注：施策の進捗状況により変更となる場合があります。

ステップ1の施策展開箇所



【施策 1-7】 歩行者空間の確保 【施策 2-1】 自転車走行空間の確

【施策 1-3】 駅へのアクセス 道路の拡幅・整備

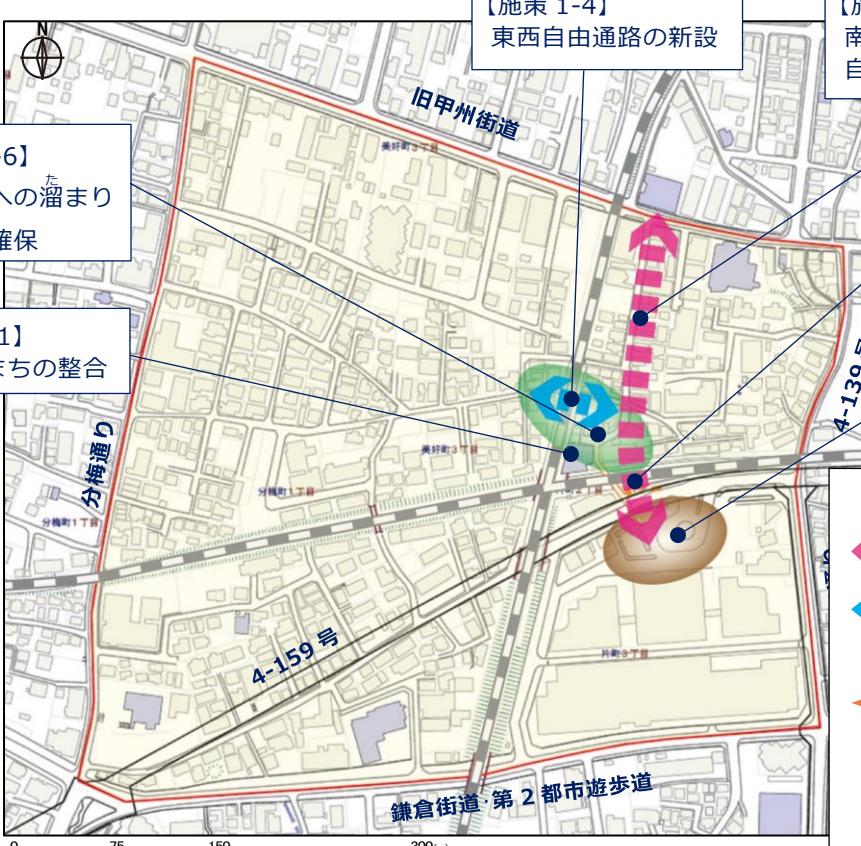
【施策 1-2】 商店街における 歩行者の安全確保

【施策 1-7】 歩行者空間の確保 【施策 2-1】 自転車走行空間の 確保・明示

【施策 2-2】 自転車駐車場の 移転・再配置

【施策 1-5】 生活道路における 歩行者環境の充実

ステップ2の施策展開箇所



【施策 1-4】 東西自由通路の新設

【施策 2-3】
南北自由通路等における
自転車押し歩きの促進

【施策 1-6】 駅直近への溜まり 空間の確保

【施策 3-1】 駅舎とまちの整合

【施策 1-1】南北自由通路の再整備

【施策 3-2】 南側駅前広場の再整備・位置付けの検討

四、例

にぎわい軸の形成に係る施策

生活軸の形成に係る施策

歩行者・自転車空間の形成に係る施策

自転車駐車場に係る施策

交通基盤に係る施策

町並空間の形成に係る旗竿

第4章 評価とその後の展開

1 評価指標の設定

(1) 評価指標及び目標値

対象地区における戦略目標の達成度合いを定量的に把握、評価する必要があることから、次の①～⑥の評価指標を定め、各々に目標値を設定します。

① 歩行者交通環境の満足度

歩行者と自転車が共存しながら、歩行者の安全・安心が守られるとともに、商店街を始めとして人々のにぎわいが広がっている姿を分かりやすく相対的に評価するための指標を設定します。

【現 状】 分倍河原駅周辺において平成 29 年に実施した利用者ヒアリング調査（400 人対象）では、「とても歩きやすい」「歩きやすい」と回答した割合は、約 31% でした。※データ元：市独自調査による利用者ヒアリング

【目標値】 10 年後にはこの割合を増加させ、「とても歩きやすい」「歩きやすい」の割合を 65% 以上とすることを目指します。

② 歩行者交通事故の件数

歩行者の安全・安心が守られている姿を定量的に評価するための指標を設定します。

【現 状】 分倍河原駅周辺地区内における平成 24～28 年の 5 年で、歩行者の交通事故は 11 件でした。（5 年平均 2.2 件/年）※データ元：警視庁資料

【目標値】 10 年後には、この件数を 0 件にすることを目指します。

③ 商店街の歩行者数

歩行者が安全・安心して楽しめる環境の整備や地区南側の商業施設との連携等により、駅周辺地区を人々が回遊し、商店街に多くの人が訪れている姿を定量的に評価するための指標を設定します。

【現 状】 分倍河原駅北側の商店街において、平成 28 年度に実施した歩行者交通量調査では、18,004 人（平日 14 時間調査）の歩行者交通量でした。

※データ元：市独自調査による歩行者交通量調査

【目標値】 10 年後には、分倍河原駅周辺の人口増加に加え、商店街へ買い物客を誘導すること等により、商店街の歩行者数を 10% 以上増加させることを目指します。

④ 自転車駐車場利用の状況

いつでも安全に自転車を利用して駅周辺にアクセスできる姿を定量的に評価するための指標を設定します。

【現 状】 分倍河原駅南自転車駐車場においては、駅に近いため定期利用が満車であり、約 200 人（平成 29 年 7 月現在）の待ち人数がある一方、他の市営自転車駐車場では定期利用に空きがある状況です。

※データ元：市資料（定期待ち人数及び自転車駐車場の一日平均利用率）

【目標値】 整備が完了する 5 年後には、自転車駐車場を適正に再配置し、かつ、必要な規模を確保するとともに、利用率の平準化を図ることにより、定期利用の待ち人数をゼロとし、かつ、それぞれの駐車場の利用率を市の平均利用率よりも高い、75%以上とすることを目指します。

⑤ 自駆乗降客数

立地適正化計画（策定中）によるまちづくり施策と連動しながら、利便性・快適性・分かりやすさを備えた駅・交通基盤への改良による効果を定量的に評価するための指標を設定します。

【現 状】 分倍河原駅の自駆乗降客数は、平成 29 年度に実施した交通量調査では、42,617 人（始発～終電）となっています。

※データ元：市独自調査による自駆乗降客数調査

【目標値】 10 年後には、分倍河原駅周辺の人口増加に加え、駅改良や交通基盤整備等、公共交通によるアクセス性の向上とともに、分倍河原駅周辺の商店街等の機能強化を図ることにより、分倍河原駅の自駆乗降客数を 10%以上増加させることを目指します。

⑥ 適合していないスロープの箇所数

鉄道とバス・タクシーの乗り継ぎを、誰もが安全かつ快適に利便性良く利用できる姿を評価するための指標を設定します。

【現 状】 現在、鉄道と南側駅前広場のバス・タクシーの乗り継ぎを行うためには、駅南側の跨線橋を渡る必要がありますが、駅を出てすぐの縦断勾配が 12% あり、「府中市福祉のまちづくり条例」に定める整備基準を満たしていません。また、南側のスロープについても、同様に基準を満たしていない状況となっています。

※データ元：市独自調査

【目標値】 10 年後には、鉄道とバス・タクシーの乗り継ぎ経路におけるバリアフリー環境を完全に整えることを目指します。

(2) 評価指標と目標値及び各施策との関係

(1)で設定した目標値について、本交通戦略では、2つのステップにより策定後からおおむね10年で施策を完了させることから、目標値は計画期間末の平成40（2028）年度末時点としています。これを踏まえて、評価指標と目標値及び評価指標と各施策の関係性を整理すると、次表のようになります。

<評価指標と目標値>

戦略目標	目標が達成された姿	評価指標		現況値	5年後の目標値	10年後の目標値
目標1 安全・安心して歩いて楽しめる駅周辺地区・駅前空間の形成	歩行者の安全・安心が守られている	①歩行者交通環境の満足度	H29	歩きやすい 31%	歩きやすい 37%	歩きやすい 65%以上
		②歩行者交通事故の件数	H24～H28の平均	2.2件	0件	0件
	回遊性が高まり、にぎわいが広がっている	③商店街の歩行者数	H28	18,004人 (H28 駅北側 平日 6:30～20:30)	3.5%以上の増加 (約18,600人)	10%以上の増加 (約19,800人)
目標2 安全・便利に利用でき、歩行者と共に得る自転車利用環境の充実	駅周辺に安全に自転車でアクセスできる	④自転車駐車場利用の状況	H29	待ち人数 200人 利用率 29% (北) 114% (北第2) 108% (南)	待ち人数：0人 各駐車場の利用率： 75%以上	待ち人数：0人 各駐車場の利用率： 75%以上
	歩行者と共に存して、自転車が利用されている	①歩行者交通環境の満足度	H29	歩きやすい 31%	歩きやすい 37%	歩きやすい 65%以上
目標3 利便性・快適性・分かりやすさを備えた駅・交通基盤への改良	便利・快適に公共交通等が利用できる	⑤自駅乗降客数	H29	42,617人	3.5%以上の増加 (約44,100人)	10%以上の増加 (約46,900人)
		⑥適合していないスロープの箇所数	H29	2か所	2か所	0か所

注：施策の実施状況や達成状況等を踏まえ、目標値について見直す可能性があります。

<評価指標と施策の関係性>

施 策												
1-1 南北自由通路の再整備	1-2 確保商店街における歩行者の安全	1-3 整備駅へのアクセス道路の拡幅・	1-4 東西自由通路の新設	1-5 環境の充実	1-6 生活道路における歩行者	1-7 駅直近への溜まり空間の確保	2-1 歩行者空間の確保	2-2 自転車走行空間の確保・明示	2-3 自転車駐車場の移転・再配置	3-1 南北自由通路等における自転車押し歩きの促進	3-2 駅舎とまちの整合	位置付けの検討
評価指標												
①歩行者交通環境の満足度	○	○	○	○	○	◎	○	○		◎		
②歩行者交通事故の件数		○	○		○		◎			○		
③商店街の歩行者数	◎	○	○	○		○						
④自転車駐車場利用の状況								○	◎			
⑤自駅乗降客数						○					◎	○
⑥適合していないスロープの箇所数	◎			○		○					○	○

◎：特に関連性の高い項目

○：関連性が高い項目

2 交通戦略の推進（事後評価）について

(1) PDCA サイクルによる推進

交通戦略（PLAN）を効果的かつ効率的に展開していくためには、施策を着実に実施（DO）するとともに、実施後には適切な評価（CHECK）と、これに基づく柔軟な見直し（ACTION）、すなわちPDCAサイクルの実行が重要です。

このため本交通戦略では、先に示した評価指標を定期的に測定することにより、施策実施の効果の確認と、今後の施策展開に向けた見直しを行い、必要に応じて本交通戦略の改定を行うこととします。なお、本交通戦略の評価・見直しは、実施プログラムを2つのステップに分けているため、施策実施の効果の発現等が見込まれるおおむね5年毎に実施する指標と（指標②④）、ステップ2の施策が実施されることにより、効果が発現する、おおむね10年後に評価を実施する指標とに分かれます（指標①③⑤⑥）。また、各施策の進捗により必要に応じて適宜評価を実施してまいります。



(2) 推進体制

本交通戦略の推進に当たり、住民ニーズを的確に把握しながら、地元協議会を始め交通事業者や関係機関等と密接に連携し、各主体との協働により着実に進めてまいります。そのため、PDCAサイクルの実行に当たっては、学識経験者、交通事業者、道路管理者及び交通管理者等により構成された府中市都市・地域総合交通戦略検討協議会を中心に、府内の関係組織とともに推進体制の役割を担います。

参考資料

(1) 府中市都市・地域総合交通戦略検討協議会 -----	26
(2) 分倍河原駅周辺基盤検討会議-----	27
(3) 分倍河原駅周辺まちづくり協議会 -----	27
(4) 市全体の交通の概況資料 -----	29
(5) 分倍河原駅周辺地区の特性 -----	33
(6) 住民アンケート調査の結果 -----	34
(7) 利用者ヒアリング調査の結果-----	36
(8) 施策の考え方 -----	37

(1) 府中市都市・地域総合交通戦略検討協議会

■協議会の役割

協議会では、まちづくりを一体的・総合的に推進するため、地方公共団体、交通事業者、関係機関など多様な関係者が参画し、戦略の策定及び施策の推進・評価を行います。

■委員名簿

区分	協議会の役職	氏名	役職
学識経験を有する者	会長	森本 章倫	早稲田大学理工学術院教授
公共交通事業を行う者及び公共交通関係団体の構成員	委員	原 清	東日本旅客鉄道(株)八王子支社総務部企画室担当課長
	委員	志賀 英介	京王電鉄(株)鉄道事業本部計画管理部計画担当課長
	委員	田崎 達久	京王電鉄バス(株)運輸営業部乗合事業担当課長
	委員	小池 毅	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長
関係行政機関の職員	委員	谷崎 鑿一	東京都都市整備局都市基盤部交通企画課長
	委員	澤井 正明	東京都都市整備局都市基盤部街路計画課長
	委員	野末 光弘	東京都建設局北多摩南部建設事務所補修課長
	委員	脇本 史雄	警視庁府中警察署交通課長
府中市の職員	委員	深美 義秋	府中市都市整備部長
	委員	塚田 雅司	府中市都市整備部次長兼土木課長
	委員	楠本俊二郎	府中市都市整備部まちづくり担当副参事兼計画課長
	委員	松村 秀行	府中市都市整備部管理課長
	委員	市川 直次	府中市生活環境部地域安全対策課長

任期：平成 29 年 4 月 1 日から平成 30 年 3 月 31 日まで

■開催概要

開催回	開催年月日
第 1 回	平成 29 年 6 月 9 日
第 2 回	平成 29 年 8 月 28 日
第 3 回	平成 29 年 10 月 3 日
第 4 回	平成 29 年 10 月 30 日

(2) 分倍河原駅周辺基盤検討会議

分倍河原駅周辺基盤検討会議は、平成 28 年 10 月から 6 回開催（平成 30 年 3 月末時点）し、本市と東日本旅客鉄道株式会社、京王電鉄株式会社及び東京都をメンバーとし、分倍河原駅及び自由通路の整備等に向けた検討・協議を行っています。今後も、駅の形態や駅周辺の都市基盤施設の整備等について協議を進め、交通戦略の施策に位置付けた「駅舎とまちの整合」を推進していきます。

(3) 分倍河原駅周辺まちづくり協議会

分倍河原駅周辺地区では、地域が抱える課題を、住民自らの問題としてまちづくりに取り組むことを目的に、地域住民により平成 4 年にまちづくり協議会が設置され、まちづくり提案書を作成するなど、20 年以上にわたり、熱心にまちづくりに取り組んできました。現在の協議会は、駅周辺の 5 自治会、2 商店会、駅南側商業・業務施設の関係者で構成され、直近の活動としては、平成 29 年度から協議会を 11 回、本戦略に関する意見交換会を 2 回開催（平成 30 年 3 月末時点）しており、分倍河原駅周辺地区の生活環境及び商業環境等の向上に向けたまちづくりの検討において出された意見を踏まえて、本交通戦略を作成しています。

■協議会における主な意見

【駅へのアクセス道路（商店街）】

- 道路幅員を広げすぎると、進入車両が増え、買物客が危険になるため、現在の幅員のまま、人と車が安全に通行できるよう考えた方が良い。
- 荷捌き車両だけでなく、ゴミ収集車の通行も多いので、ゴミ処理を共同で行い、ゴミ収集車の台数を減らせないか。
- 最低限、駅で事故が起こった場合などに、緊急車両がスムーズに通行でき、駅前で転回できるスペースを確保する必要がある。
- 商店街通りの道路に関する課題等に対して、電線地中化を含めてどのように対策を行うのか地権者の方としっかりと議論して進めて欲しい。

【南北跨線橋】

- 現在の跨線橋の幅が狭いので、倍くらいの幅が必要である。
- 駅に近い側の跨線橋が坂道になっているため、スピードを出して商店街へ来る自転車が多い。
- 大きなトラブルが起きないうちに手を打つことが必要である。自転車の押し歩きを進めるためには、指導員が必要になる。

【駅前広場】

- 駅前直近の街区だけでも市で確保できれば、駅前広場の整備が可能だと思う。

【 駅舎 】

- 駅舎を改良して南北の高低差が解消できれば、南北の一体感が高まる。
- 駅舎の内部が手狭なので、広くしてほしい。
- 分倍河原駅の課題や安全性を鉄道事業者と共有し、改良などの検討を進めて欲しい。

【 道路 】

<分梅通り>

- 歩道が狭いため、電柱を地中化して歩道スペースを広くできないか。
- 歩道スペース確保のため、歩道の樹木を移動してほしい。
- 中学校の通学路となっている点なども考慮し、市道4-159号のようにバリアフリー整備を検討して欲しい。

<市道4-139号>

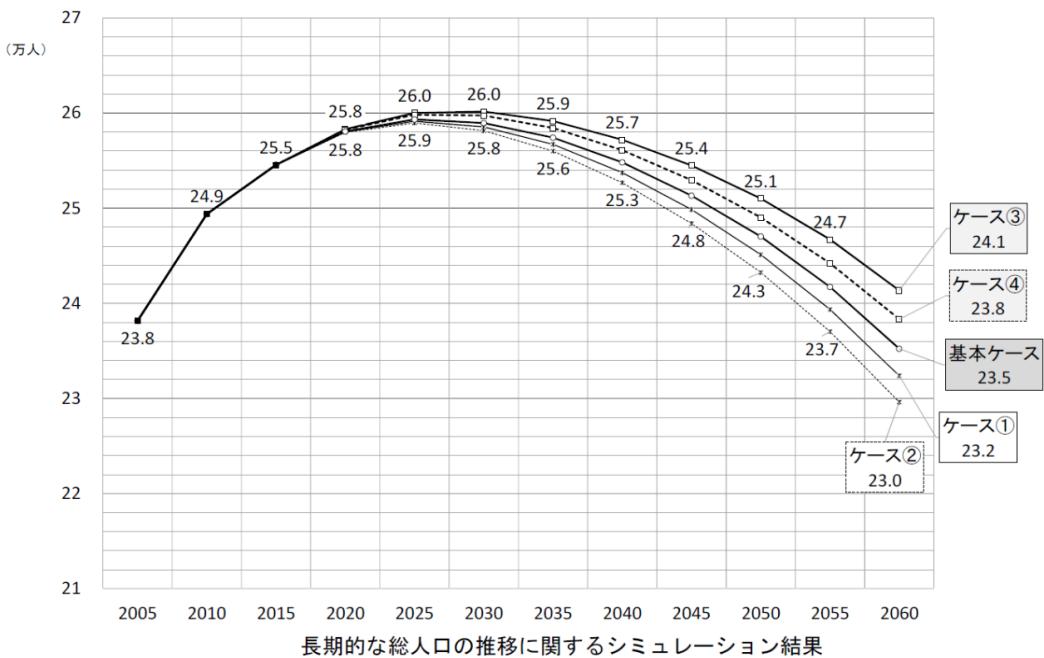
- 歩道を片側に集約して広くしたら良い。
- 高安寺脇の道路の改修が必要だと思う。
- 歩道と車道の段差が危険であると感じるため、市道4-159号のようなバリアフリー整備を検討して欲しい。

<市道4-159号>

- 以前より交通量が減ったので、バリアフリー化整備事業は地元からは歓迎されている。
- 並行して鎌倉街道があるので、道路幅員を広げる必要はないと思う。

(4) 市全体の交通の概況資料

■府中市における人口予測



将来人口シミュレーションにおけるケース設定

設定ケース	純移動率の仮定	合計特殊出生率の仮定
基本ケース	住民基本台帳の2010年から2015年までの実績を基に算出	社人研推計における仮定値を、2016年の合計特殊出生率の実績値(=1.40)を基に調整
ケース①	基本ケースの純移動率から1割減	基本ケースと同様
ケース②	基本ケースの純移動率から2割減	
ケース③	基本ケースの純移動率から1割減	2040年に1.50まで上昇
ケース④	基本ケースの純移動率から2割減	

資料：府中市人口ビジョン まち・ひと・しごと創生総合戦略 (H28.3)

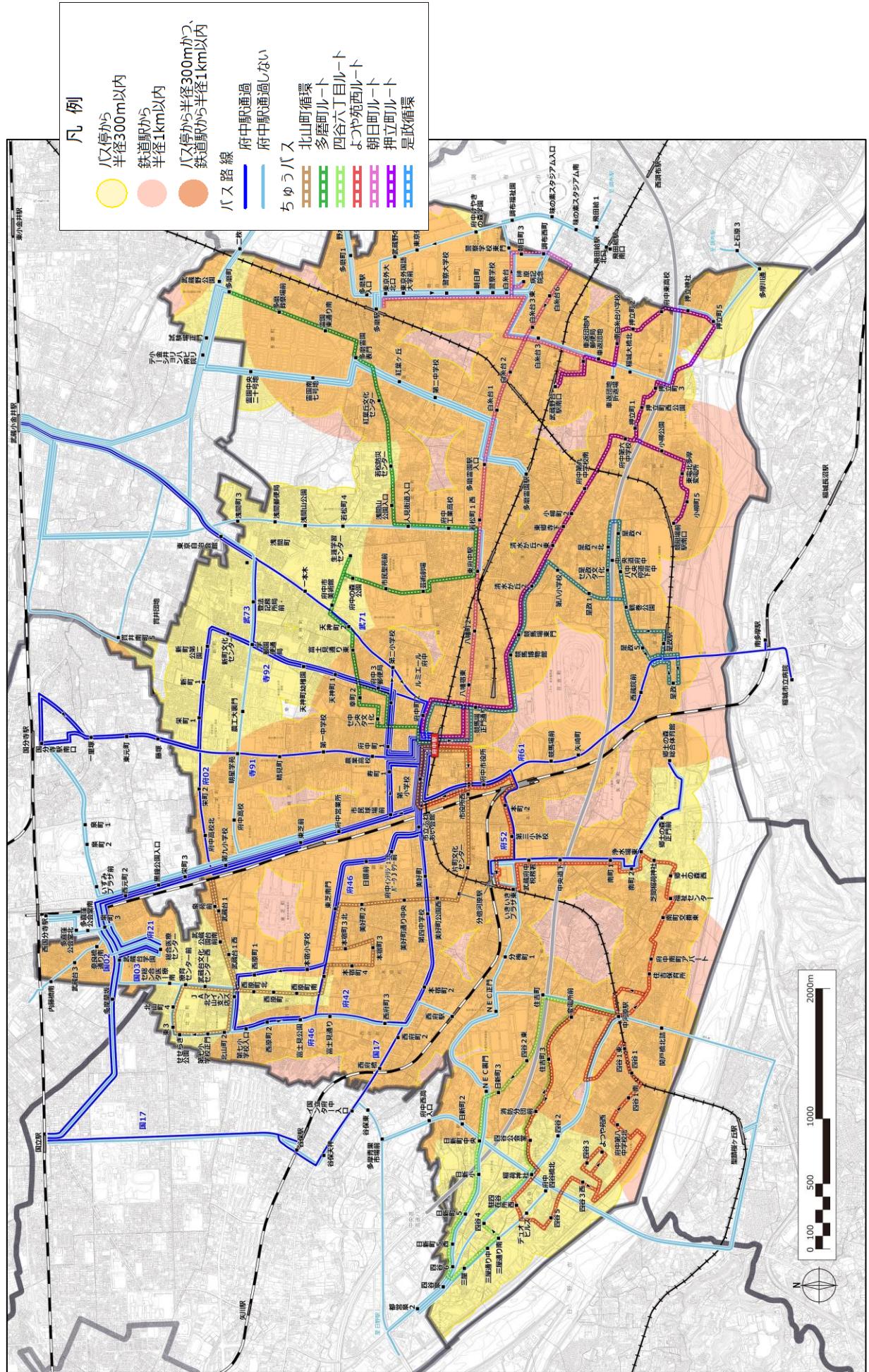
■市内駅の1日平均乗降人員（人）

		H28
京王線	武蔵野台	25,458
	多磨霊園	12,754
	東府中	21,153
	府中競馬正門前	3,209
	府中	88,100
	分倍河原(京王)	92,493
	中河原	25,461
JR南武線	府中本町	34,642
	分倍河原(JR)	80,700
	西府	20,556
JR武蔵野線	北府中	30,272
西武多摩川線	多磨	13,838
	白糸台	5,999
	競艇場前	2,695
	是政	7,845
合計		465,175

資料：府中市統計書

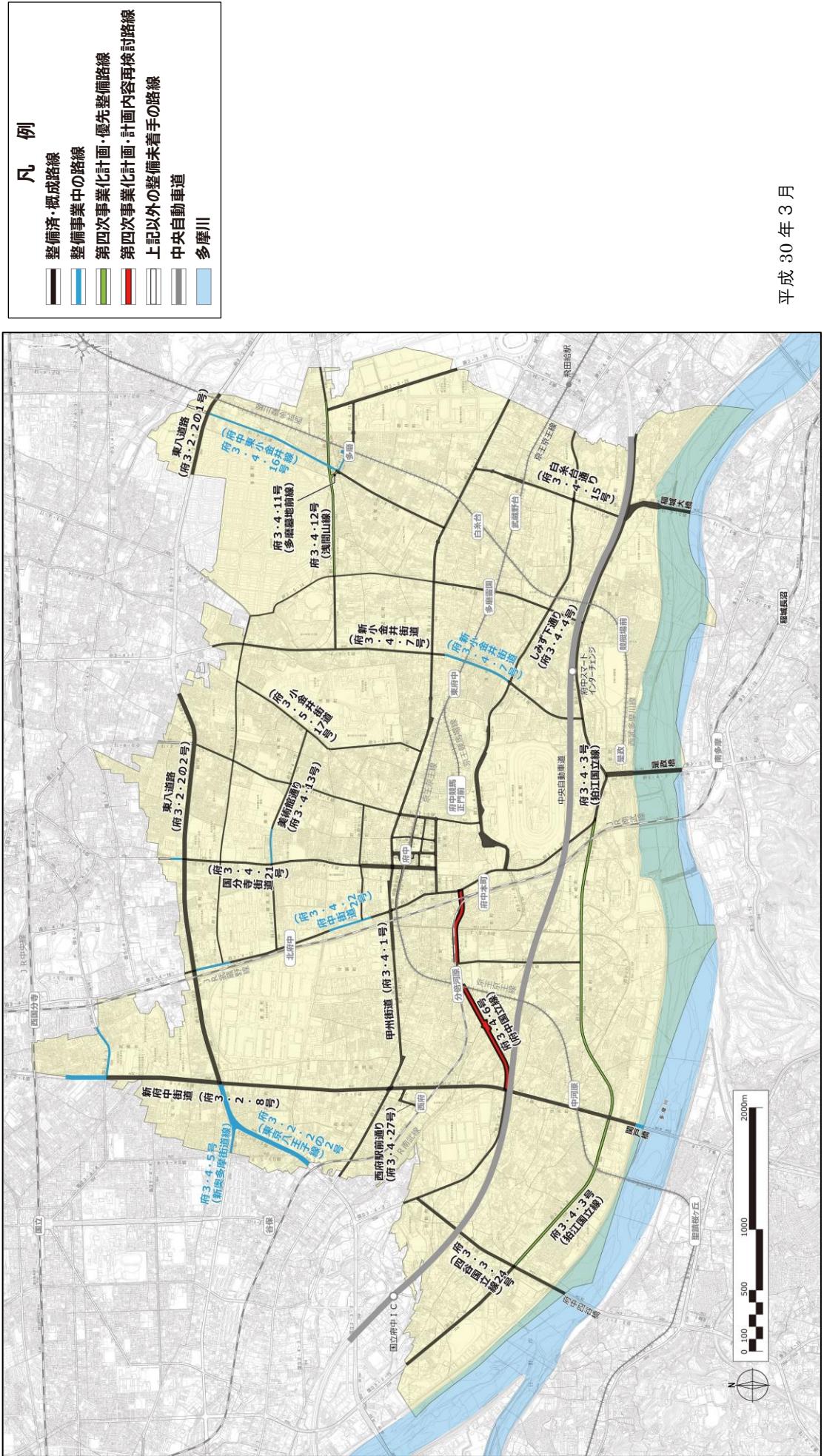
■公共交通不便地域の現況

- 市内のほとんどの地域が鉄道及びバスの利用圏域内に收まり、市内全域において公共交通不便地域の解消が進んでいることが分かります。



■自動車交通の現況

- ・「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」では、府中3・4・3号 猪江国立線及び府中3・4・11号 多磨墓地前線（一部）が平成28年から平成37（2025）年までの10年間で優先的に整備する路線（優先整備路線）に位置付けています。
 - ・一部の未整備路線の中でも、府中3・4・6号 府中國立線は、計画内容再検討路線に位置付けています。



(5) 分倍河原駅周辺地区的特性

■自駆乗降客調査の結果

[調査日] 平成 29 年 5 月 30 日 (火)

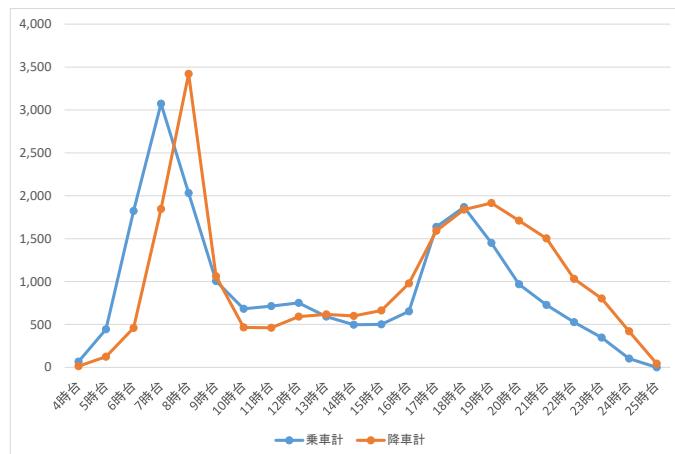
[調査対象] 自駆乗降客 (始発～終電)

[調査方法] 駅改札前及び臨時改札前に調査員を配置し、カウンターにより計測

	京王	JR	JR(臨時)	計
乗車	12,750	7,708	-	20,458
降車	13,604	7,364	1,191	22,159
計	26,354	16,263		42,617

参考：平成 28 年の乗降客数（乗換含む）

- ・京王：92,493 人（自駆乗降客の割合 約 28%）
- ・JR：80,700 人（自駆乗降客の割合 約 20%）



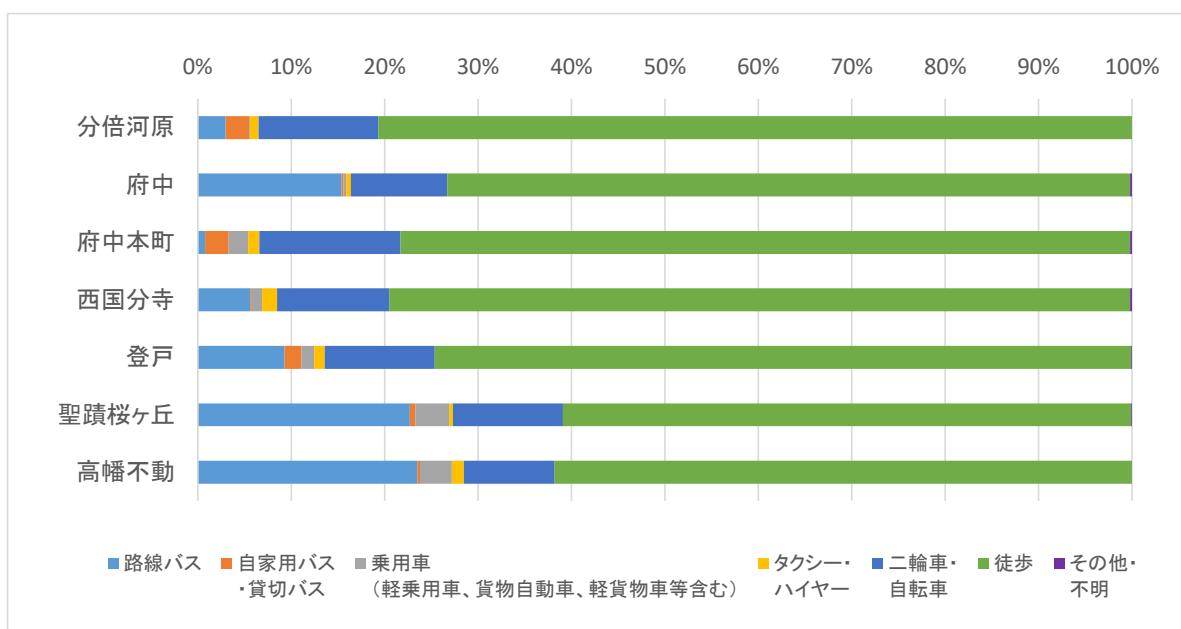
■駅端末交通手段分担率の比較

(%)

	路線バス	自家用バス ・貸切バス	乗用車 (軽乗用車、貨物自動車、軽貨物車等含む)	タクシー・ ハイヤー	二輪車・ 自転車	徒歩	その他・ 不明	計
分倍河原	3.0	2.5	0.1	0.9	12.8	80.6	0.0	100.0
府中	15.4	0.2	0.3	0.5	10.3	73.1	0.2	100.0
府中本町	0.8	2.5	2.1	1.2	15.1	78.1	0.2	100.0
西国分寺	5.6	0.1	1.2	1.6	12.0	79.3	0.2	100.0
登戸	9.3	1.8	1.4	1.1	11.8	74.6	0.1	100.0
聖蹟桜ヶ丘	22.7	0.6	3.6	0.4	11.8	60.8	0.1	100.0
高幡不動	23.5	0.3	3.4	1.3	9.7	61.8	0.0	100.0

※二輪車には、自動二輪車・原動機付き自転車を含む。

資料：パーソントリップ調査 (H20)



(6) 住民アンケート調査の結果

■調査概要

【調査区域】分倍河原駅周辺地区（右図）

【実施期間】平成 28 年 9 月 16 日～9 月 30 日

【調査対象・方法】

地区内にお住まいの方（営業の方を含む）

⇒ ポスト投函・郵送回収

地区内の土地・建物の所有者

⇒ 郵送配布・郵送回収

【回収率等】

配布数：1,873 部、回収数：685 部

回収率：36.6%



分倍河原駅周辺地区のまちの現状について

問：分倍河原駅周辺地区のまちの現状についてどのように感じていますか？

⇒ 「そう思う」「ややそう思う」と感じる人は「東京都心部への交通が便利なまち」「府中駅周辺への交通が便利なまち」が多く、「災害に対して安全なまち」「歩行者や自転車に安全なまち」「自動車の使用に便利なまち」が少なくなっています。

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

4.4%

東京都心部への交通が便利なまち

65.8% 27.6% 1.8% 0.4%

4.4%

府中駅周辺への交通が便利なまち

68.2% 23.2% 2.6% 1.6%

4.4%

日常的な買い物や飲食に便利なまち

41.8% 35.3% 2.9% 16.1% 3.9%

4.4%

緑や自然環境の豊かなまち

29.9% 40.7% 2.2% 21.9% 5.3%

4.4%

図書館や集会施設の利用に便利なまち

24.1% 43.2% 3.2% 23.4% 6.1%

4.4%

公園や広場が充実しているまち

22.3% 36.8% 3.1% 30.7% 7.2%

4.4%

病院や介護施設の利用に便利なまち

16.1% 38.8% 2.9% 35.0% 7.2%

4.4%

保育所や子育て施設の利用に便利なまち

11.5% 41.5% 5.5% 34.7% 5.7%

4.4%

災害に対して安全なまち

12.0% 34.3% 3.5% 39.7% 10.5%

4.4%

歩行者や自転車に安全なまち

12.4% 28.5% 3.4% 39.9% 15.9%

4.4%

自動車の使用に便利なまち

10.1% 28.9% 5.3% 39.0% 16.8%

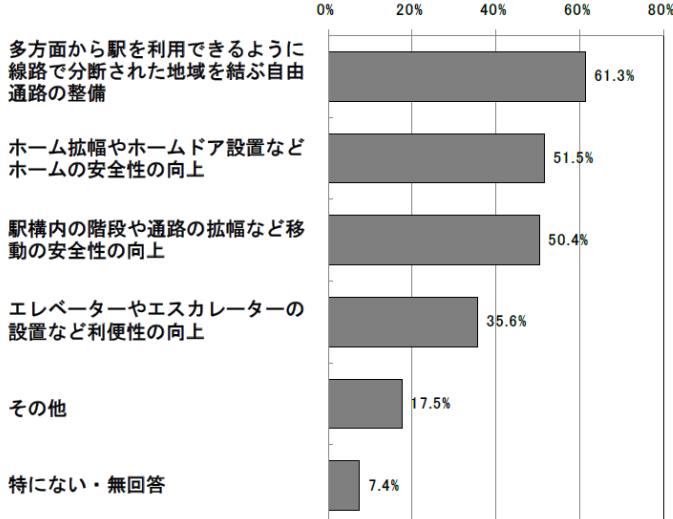
4.4%

■ 1. そう思う ■ 2. ややそう思う □ 無回答 □ 3. ややそう思わない ■ 4. そう思わない

今後の分倍河原駅周辺地区のまちづくりの課題や方向性について

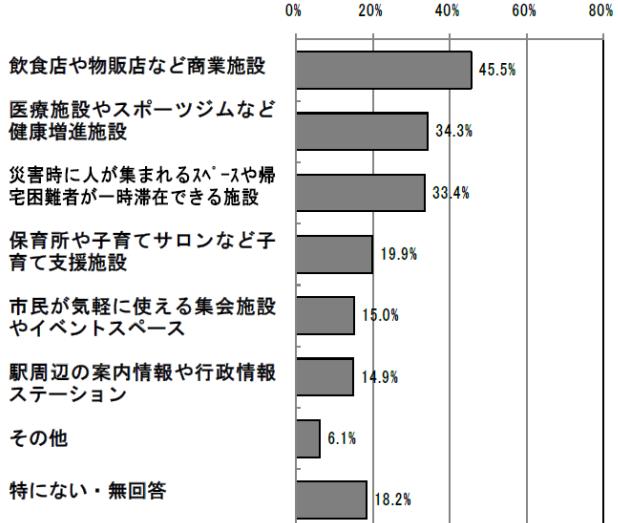
問：分倍河原駅についてあなたが必要と感じることは何ですか？

⇒「自由通路の整備」「ホームの安全性の向上」「駅構内の安全性の向上」が必要と感じる人が5割以上になっています。



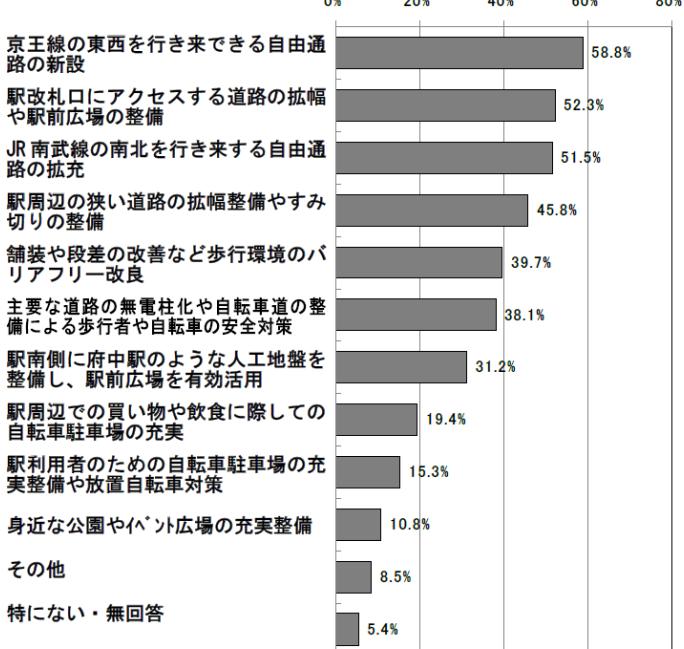
問：あなたが分倍河原駅や駅に隣接して必要と思う施設はありますか？

⇒「商業施設」「健康増進施設」「災害時に必要な施設」を必要と思う人が3割以上になっています。



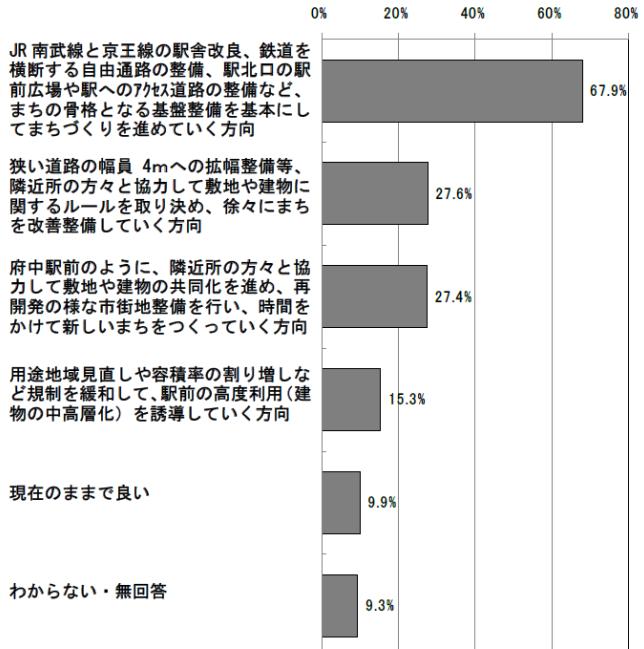
問：分倍河原駅周辺の基盤整備として、どのようなことが重要だと思いますか？

⇒「自由通路の新設・拡充」「駅改札口にアクセスする道路の拡幅や駅前広場の整備」「狭い道路の拡幅整備」が必要と感じる人が4割以上になっています。



問：分倍河原駅周辺の基盤整備の進め方としてどのような方法が望ましいですか？

⇒「駅舎改良、自由通路の整備などまちの骨格となる基盤整備を基本にまちづくりを進めていく方向」が望ましいと思う人が6割以上になっています。



(7) 利用者ヒアリング調査の結果

■調査概要

【調査日】平成29年5月30日

【調査方法】駅利用者を対象とした、駅前でのヒアリング調査

Q1-1 あなたは、分倍河原駅周辺の道路が歩きやすいと感じていますか？（ひとつ回答）



	回答数	割合(%)
①とても歩きやすい	2	0.5%
②歩きやすい	122	30.5%
③歩きにくい	261	65.3%
④とても歩きにくい	15	3.8%
計	400	100.0%

Q1-2 Q1-1で③歩きにくい、④とても歩きにくいとお答えの方その理由は何ですか？（複数回答可）



	回答数	割合(%)
道路や歩道が狭くて危険	131	47.5%
舗装や段差等、バリアフリー対応が不十分	129	46.7%
跨線橋が狭い、傾斜が急など利用しにくい	101	36.6%
商店街に車や自転車が錯綜して危険	91	33.0%
駅前に待ち合わせ等の滞留空間がない	43	15.6%
京王線の踏切待ちがあり不便	23	8.3%
その他	103	37.3%

※割合はQ1-1で③歩きにくい、④とても歩きにくいとお答えの方(276名)を分母としている。

Q2-1 あなたは、分倍河原駅が利用しやすいと感じていますか？（ひとつ回答）



	回答数	割合(%)
①とても利用しやすい	16	4.0%
②利用しやすい	154	38.5%
③利用しにくい	218	54.5%
④とても利用しにくい	12	3.0%
計	400	100.0%

Q2-2 Q2-1で③利用しにくい、④とても利用しにくいとお答えの方その理由は何ですか？（複数回答可）



	回答数	割合(%)
通路や階段が狭い	117	50.9%
ホームが狭い	87	37.8%
エレベーターが利用しにくい	38	16.5%
構内に待ち合わせなど滞留空間がない	34	14.8%
北西側から駅にアクセスしにくい	33	14.3%
その他	141	61.3%

※割合はQ2-1で③利用しにくい、④とても利用しにくいとお答えの方(230名)を分母としている。

(8) 施策の考え方

施策の考え方は以下のとおりです。

今後、地元まちづくり協議会、交通事業者、関係機関等との協議・調整を行いながら、具体的な整備計画の深度化を図っていきます。

<施策の概要（想定）>

番号	施 策	整備の考え方
1 - 1	南北自由通路の再整備	<ul style="list-style-type: none"> ・有効幅員約 6.5~8 m ・南側の駅前広場にエレベーターを設置し、バリアフリーに対応
1 - 2	商店街における歩行者の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街への自動車乗り入れ時間帯規制のためのポール整備等 ・時間帯規制の効果を踏まえた上で、荷捌き車両用の路外駐車場の整備を検討
1 - 3	駅へのアクセス道路の拡幅・整備	<ul style="list-style-type: none"> ・幅員 4 m以上
1 - 4	東西自由通路の新設	<ul style="list-style-type: none"> ・有効幅員約 4.5~6 m ・両側にエレベーターを設置しバリアフリーに対応
1 - 5	生活道路における歩行者環境の充実	<p>【市道 4-159 号】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通を排除するため、代替道路への転換を促進（速度抑制のためのスラローム型シケインや交差点等のカラー舗装の整備、注意喚起のサイン整備等）
1 - 6	駅直近への溜まり空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道空間と溜まり空間を併せた広場を整備
1 - 7	歩行者空間の確保	<p>【分梅通り】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道上の植栽の配置や樹種を見直し、歩道空間を拡幅 <p>【市道 4-139 号】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路拡幅し、歩道空間を拡幅 ・幅員構成の見直し
2 - 1	自転車走行空間の確保・明示	<p>【分梅通り】及び【市道 4-139 号】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策 1-7 と併せ、車道内に自転車ナビマークを整備
2 - 2	自転車駐車場の移転・再配置	<ul style="list-style-type: none"> ・駅南側において現状の収容台数（自転車約 700 台、原動機付き自転車約 50 台）以上の自転車駐車場を整備
2 - 3	南北自由通路等における自転車押し歩きの促進	<ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路の整備に併せ、注意喚起のためのサイン及び音声案内機器を整備
3 - 1	駅舎とまちの整合	<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎、ラチ外コンコース、自由通路の配置を考慮した位置とする。
3 - 2	南側駅前広場の再整備・位置付けの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・南北自由通路や自転車駐車場の整備と併せ、バス、タクシー及び一般車の乗降場を備えた駅前広場にレイアウト変更

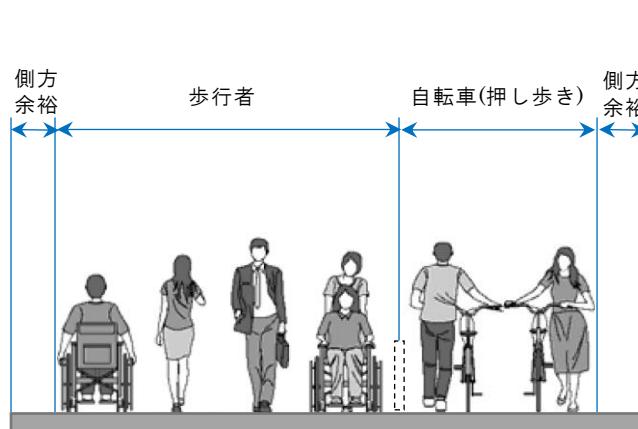
注：関係者協議状況等を踏まえ、施策の概要について見直す可能性があります。

【施策 1-1】南北自由通路の再整備 における幅員設定の考え方

「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」や「道路構造令」にのっとるとともに、将来の歩行者交通量等を踏まえ、自由通路の幅員を設定します。

南北自由通路は、既存の跨線橋が朝のピーク時に 2,961 人/時の通行のある「歩行者の交通量の多い」通路であることから、歩行者のための歩道として、安全に通行できる幅員を確保します。また、南北自由通路は、夕方のピーク時に 108 台/時の自転車が通行する通路として、自転車のための空間を確保します。なお、当該区間は、電車到着時等において、歩行者の流動が集中することが想定されるため、歩行者との錯綜を避けるとともに安全性に配慮し、自転車を押し歩きする幅員として、歩道とは別に幅員を確保します。

これに側方余裕を加え、有効幅員として設定します。



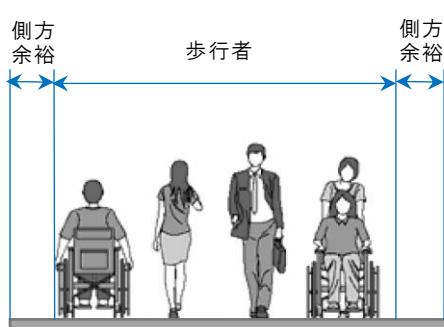
資料：府中市調査

【施策 1-4】東西自由通路の新設 における幅員設定の考え方

南北自由通路の幅員設定の考え方と同様に、東西自由通路は、既存の踏切が朝のピーク時に 951 人/時の通行のある「歩行者の交通量の多い」道路であることから、歩行者のための歩道として、安全に通行できる幅員を確保します。

これに側方余裕を加え、有効幅員として設定します。

なお、当該区間近くの踏切では、夕方のピーク時に 68 台/時の自転車が通行しますが、旧甲州街道の踏切への迂回を考慮し、自転車のための幅員は設けないこととします。

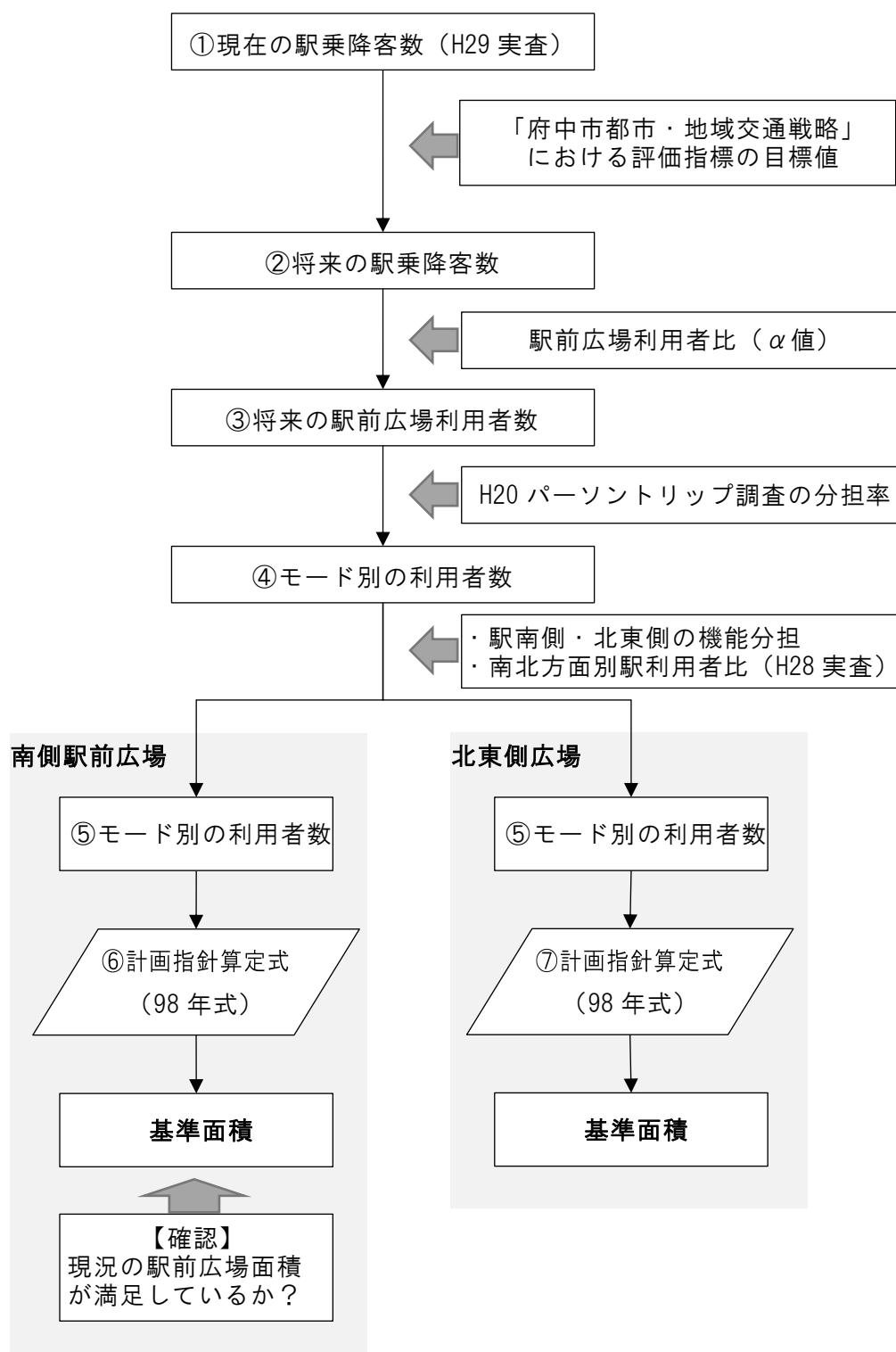


資料：府中市調査

【施策 1-6】駅直近へのたまごり空間の確保 における必要規模の考え方

「駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修）」における算定式（98年式）に基づき、「南側駅前広場」と「北東側広場」の機能分担を前提とし、駅直近へのたまごり空間の必要規模の検討を行います。

■検討の流れ

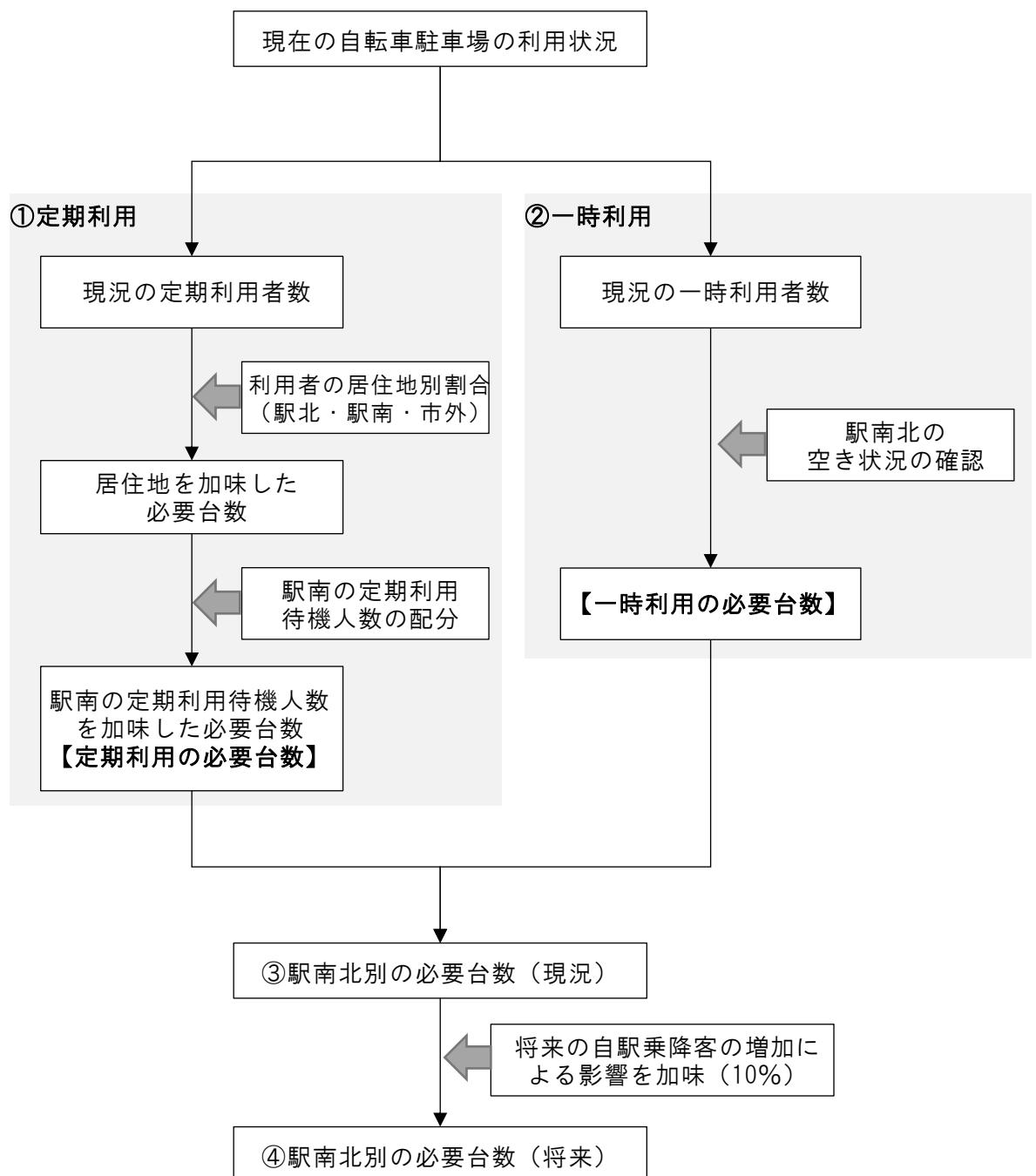


【施策 2-2】自転車駐車場の移転・再配置 における必要台数の考え方

自転車駐車場の必要台数の検討に当たっては、自転車利用者の利便性の観点や、南北自由通路を横断する自転車の台数を減らし、歩行者の安全性を確保するという観点から、駅南北の自転車駐車場がそれぞれの利用圏域を担うという考え方を基本とします。

その上で、現在の利用状況を踏まえ、以下のとおり、必要台数の検討を行います。

なお、「府中市都市・地域交通戦略」における評価指標の目標値「自転車駐車場の利用の状況」に掲げられる「定期待ち人数を 200 人から 0 人に削減すること」を可能とし、さらに「各駐車場の利用率を 75%以上とすること」を踏まえて検討を行うこととします。



府中市都市・地域交通戦略
【分倍河原駅周辺地区】

発 行 平成 30 年 5 月

編集・発行 府中市都市整備部地区整備課

〒 183-0056

東京都府中市寿町 1 丁目 5 番地 府中駅北第二庁舎

電 話 042(364)4111 (代表)

042(335)4347 (直通)

H P <http://www.city.fuchu.tokyo.jp>