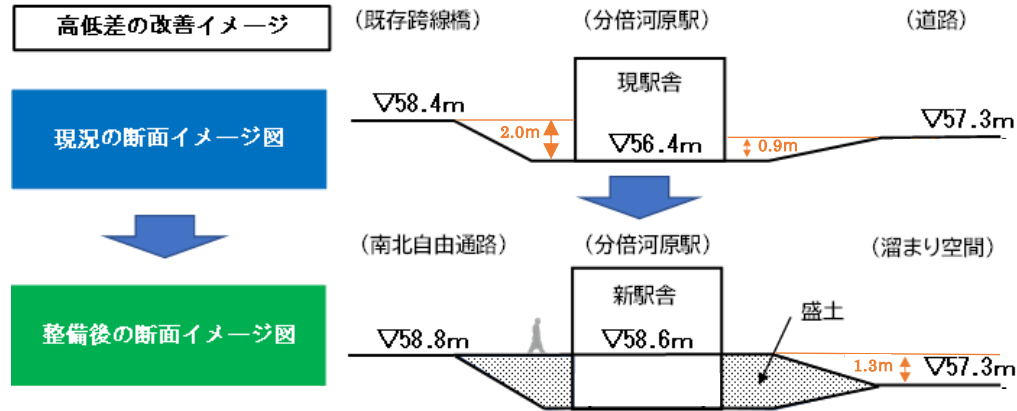


分倍河原駅周辺の課題

◆崖線の高低差によるまちの課題

- 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、駅周辺の回遊性及びにぎわいの広がり課題
- 駅から跨線橋まで約2mの高低差があり、跨線橋までの通路はバリアフリー基準を満たさない急勾配



◆脆弱な南北の交通動線

- 跨線橋は、昭和53年に設置されてから40年以上が経過しており、老朽化が進行
- 午前7:30～8:45の間は臨時改札が開き、跨線橋は朝のピーク時に約3,000人/時の歩行者が利用するが、通路幅が狭い



老朽化が進み、幅の狭い跨線橋

◆人の溜まり空間がなく、混雑する駅前空間

- 駅北側は建物が密集し、広場空間がないため、特に朝のラッシュ時には南北を行き来する人と乗降客で混雑
- 安全で広い空間がなく、人の待合スペースや災害時の退避空間がない
- 商店街に入ってきた緊急車両の折り返しが困難



朝のラッシュ時に混雑する駅前の改札口周辺

◆歩行者交通の遮断量の多い踏切

- 京王線の踏切(府中6号)は、踏切対策基本方針(東京都)に基づき、2025年度までに重点的に実施・対策を検討すべきである「重点踏切」に位置付けられており、歩行者交通の遮断量が多い踏切に指定



朝のラッシュ時に歩行者交通が遮断される「府中6号踏切」

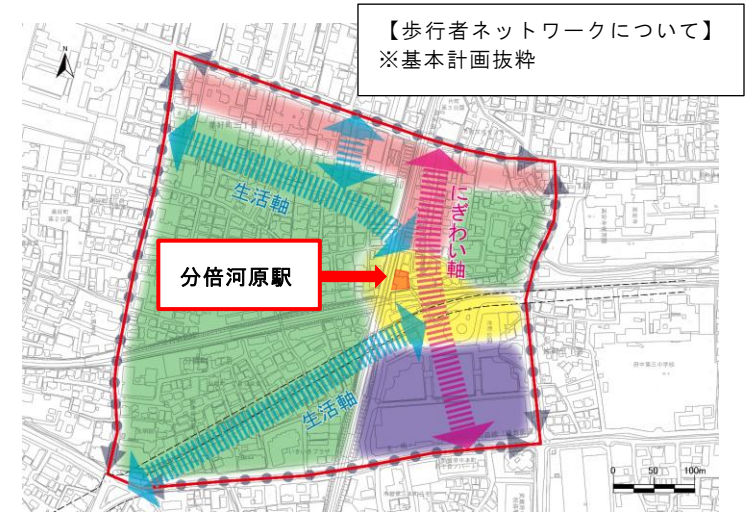
まちづくり基本計画に基づく基盤整備事業の推進

駅前の高低差を改善するために、溜まり空間、南北自由通路・東西自由通路及び駅舎を一体的に整備していきます。

■南北自由通路の再整備

…既存のこ線橋を撤去し、南北方向の歩行者ネットワーク(にぎわい軸)を形成する南北自由通路を再整備

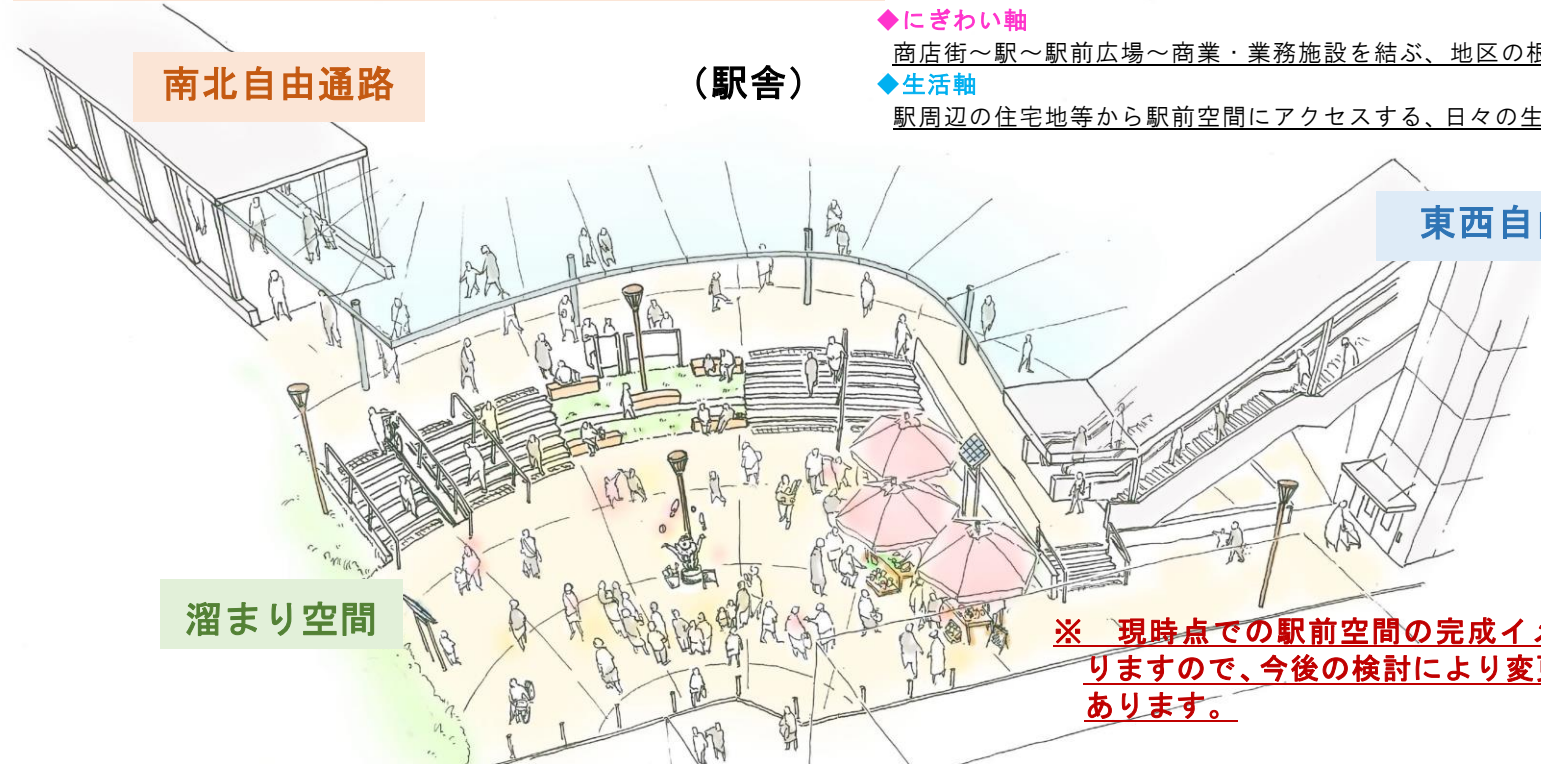
- ・朝のピーク時(7:30～8:30)の歩行者量や夕方のピーク時約100台/時(17:00～18:00)の自転車の押し歩きを考慮
- ・盛土により、駅改札口から南北自由通路まで平坦に行き来でき、駅改札口から溜まり空間との高低差はスロープや自転車昇降スロープ等で対応



【歩行者ネットワークについて】
※基本計画抜粋

南北自由通路

(駅舎)



溜まり空間

■溜まり空間

…歩行者が待機する場所や、救援活動を行う空間を確保するため、緊急車両の転回スペース等にも配慮した、安全で快適な歩行者のための空間を整備

- ・にぎわい軸・生活軸・駅の出入り口をつなぐ交通結節点に快適かつ利便性の高い歩行者動線を確保
- ・東日本大震災時には、駅前が人であふれたことから、災害時には数百人の待機が可能となる整備範囲を計画
- ・駅利用者や住民にとって交流や憩いの場となり、にぎわいを創出するイベントの実施を想定

東西自由通路

※現時点での駅前空間の完成イメージ図となりますので、今後の検討により変更する場合があります。

■東西自由通路の新設

…駅北西部と駅とのアクセス性の向上を図るための東西方向の歩行者ネットワーク(生活軸)を形成する東西自由通路を新設

- ・生活軸として、朝のピーク時約950人/時(7:00～8:00)の歩行者量を考慮
- ※なお、当該区間近くの踏切では、夕方のピーク時(17:00～18:00)に約70台/時の自転車が通行するが、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

今後、まちの将来イメージをわかりやすく紹介するため、ヴァーチャルリアリティ(三次元化された視覚データ)による取組を進めます。