

分倍河原駅周辺地区 まちづくり提案書 (案)

平成 30 年●月

分倍河原駅周辺まちづくり協議会

目 次

はじめに	1
1. 分倍河原駅周辺のまちづくりの経緯	2
(1) 分倍河原駅周辺地区まちづくり提案書の概要	2
(2) まちづくりの主な取組	5
(3) まちづくり協議会における検討	7
2. 分倍河原駅周辺地区のまちづくりの提案	8
(1) 活気ある駅周辺・駅前空間の形成	8
(2) にぎわいの創出や災害時の連携	11
(3) 誰もが安心して買い物ができる商店街通りの形成	14
(4) 歩行者や自転車が安全に通行できる 外周道路、地区内道路の整備	18
(5) ゆとりある良好な住環境の保全	22
(6) 府中崖線の自然や歴史を生かした景観形成	25
(7) 分倍河原駅周辺地区のまちづくりの方向性（まとめ）	27
<u>3. 今後のまちづくりの推進に向けて</u>	29
参考資料	30

※下線は前回部会以降に修正した箇所

はじめに

分倍河原駅周辺地区では、平成4年に分倍河原駅周辺地区まちづくり協議会が発足し、平成8年に「分倍河原駅周辺地区まちづくり提案書」を市に提案しました。

それを受けて市では、駅南側のエレベーター設置や自転車駐車場の開設、道路のバリアフリー化などに取り組んできました。

平成28年からは、残された課題の解決に向けて、市の呼びかけにより「分倍河原駅駅改良及び駅周辺まちづくり勉強会」が開催され、さらに「分倍河原駅周辺地区まちづくりアンケート」が実施されました。

これらの経過を踏まえ、今後の分倍河原駅周辺のまちづくりを更に進展させていくため、勉強会のメンバーを中心に、平成29年1月に「分倍河原駅周辺まちづくり協議会」を設立しました。

協議会では、「生活検討部会」と「にぎわい検討部会」に分かれて、「まち歩き」や「事例見学会」などを実施しながら検討を積み重ねてまいりました。

このたび、検討結果がまとまりましたので、市に提案します。

<分倍河原駅周辺地区の範囲>



1. 分倍河原駅周辺地区のまちづくりの経緯

(1) 分倍河原駅周辺地区まちづくり提案書の概要

- 平成2年に市が行った「住民意識調査」で示された問題点や課題の解決をするために、平成4年に「分倍河原駅周辺地区まちづくり協議会」が市の要望に基づき発足し、平成8年に「分倍河原駅周辺地区まちづくり提案書」を市に提案しました。
- この「まちづくり提案書」は、住民意識調査をもとに、協議会での議論や、地区住民等の意見等を検討した結果であり、今後のより具体的な計画づくり・事業実施に向けての第一歩となるものでした。

<分倍河原駅周辺地区まちづくり提案書（平成8年）の概要>

1. まちづくりの考え方

【まちづくりの基本理念】

- まち全体としての整合性
- 生活優先のまちづくり
- まちづくりへの地域住民の参加

【まちづくりの基本方向】

- アメニティ（快適性）あふれるまち
- 安全で防災性の高いまち
- 交通弱者などに配慮した福祉度の高いまち
- 健康に過ごせる環境・保健に恵まれたまち
- 交通・買い物をはじめ生活利便性の高いまち
- 住む人と働く人が多様な交流のできるまち
- 歴史と文化を継承し、創り出すまち

2. 地区別整備の基本的考え方

【A・B地区】

- 商業・業務機能の活性化→まちの再整備
 - ・飲食・物販機能は、乗降客・乗換客の増大や周辺の居住者の生活利便性向上のニーズに対応して機能の充実・活性化を図る。
 - ・また居住機能と商業・業務機能の共生を図る。

【C・D地区】

- 居住環境の保全→まちの環境整備
 - ・居住環境を保全するとともに防災性の向上や交通環境の改善を図る。

3. 周辺地区の整備に関する提案

駅舎の改良・整備と関連したまちづくり

【駅舎・駅前広場の整備】

<駅舎の整備>

- 昇降装置の設置など高齢者等に対する配慮
- 乗降口はA、B、C地区に設置
- 自由通路の整備により鉄道で分断された各地区の接続
- 駅舎には商店街と補完的で共存可能な施設整備

<駅前広場整備>

- 駅北口側（A地区）における設置
- タクシー、乗用車程度が入れる程度の規模
- A地区、B地区間のデッキの整備

<駐車場の整備>

- 駅や商業施設利用者のための駐車場整備

<駐輪場の整備>

- 駅周辺に適切な駐輪場の整備

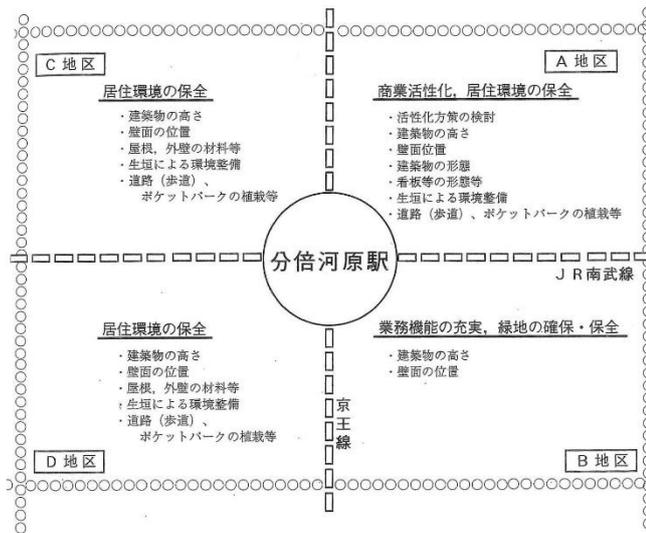
【道路整備】

- 新たなA地区駅前広場へ至る道路の整備

【商業活性化】

- 駅舎の改良・整備と関連して地域商業拠点としての活性化が必要
- 業務車両通行も配慮した道路、駐車場、ゆったりとした歩行者空間の整備

【全体地区計画】



【道路整備】

- 外周道路は、歩行者・自転車の安全確保のための歩道の拡幅、電線の地中化、ガードレールの設置、交差点の改良等が必要
- 安全で快適な歩行空間と震災時等における緊急車両の通行を考慮し、地区内幹線道路は6～8m、細街路は4mの幅員を基本
- 細街路についてはセットバックを基本
- 地区内幹線道路については用地買収方式を含めて検討

地区全体の居住環境の改善・整備

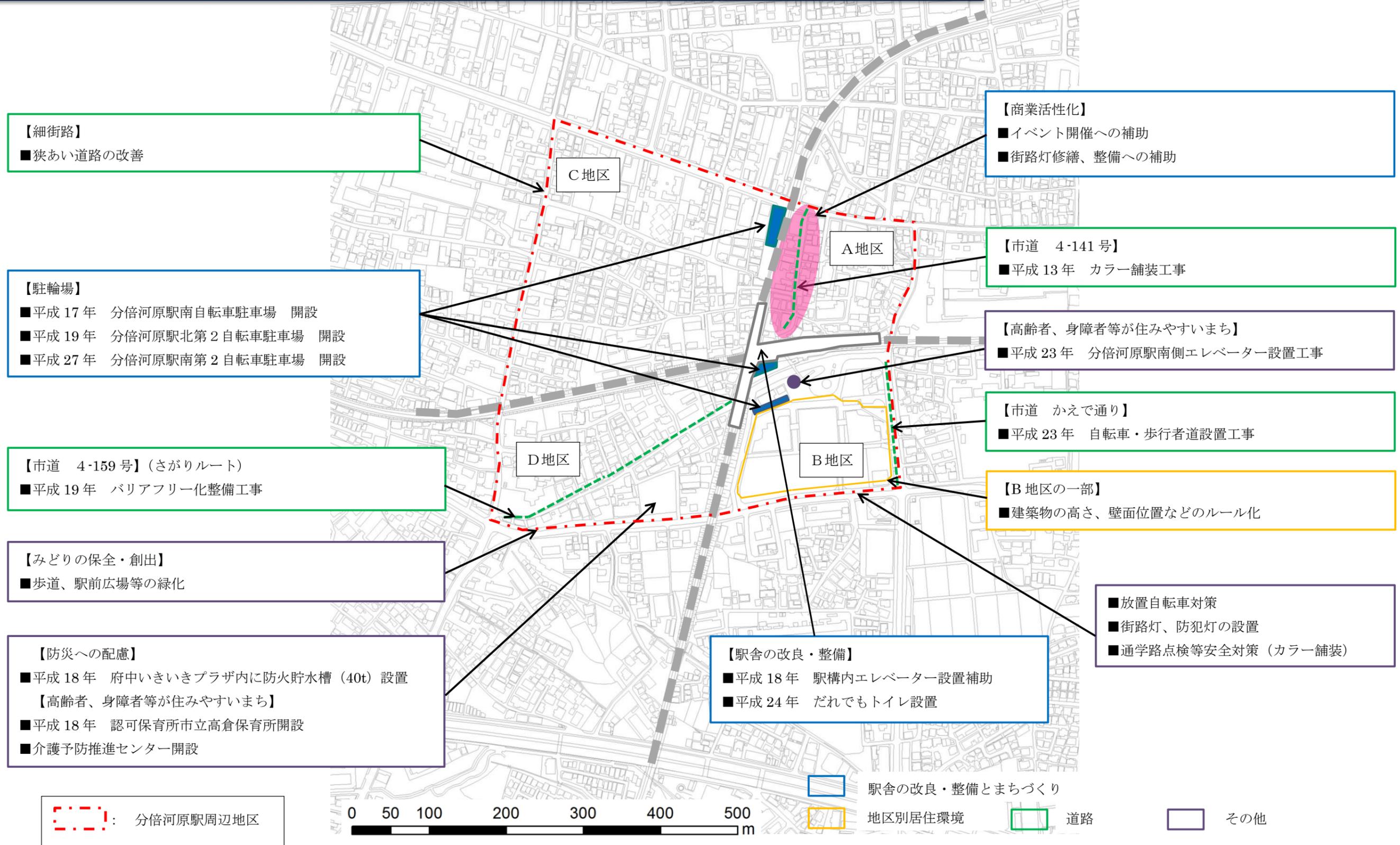
【A地区の再整備】

- 再整備比較4案を作成し、これを基礎資料として、市の検討とあわせて具体的検討を進める。

【地区全体の居住環境の整備】

- <緑の保全・創出>
 - 歩道の植栽やポケットパークの整備
 - 駅前広場の緑地空間整備
 - 生垣や花壇の保全・創出等
- <高齢者・身障者等が住みやすいまちづくり>
 - エレベーター、エスカレーターを設置等
 - 車道と歩道の段差解消等
- <防災に配慮したまちづくり>
 - 緊急車両の通行等防災に配慮した道路整備
 - 公共空間地下に防火水槽の設置等

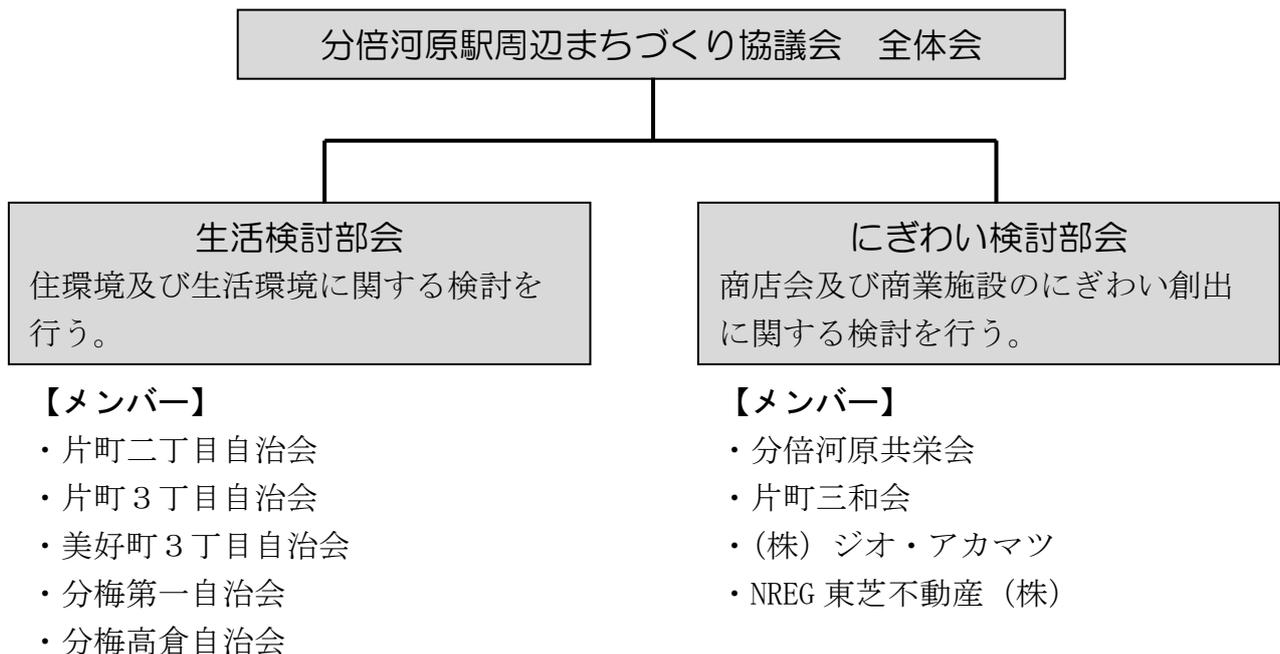
(2) まちづくりの主な取組（平成8年まちづくり提案書以降）



(3) まちづくり協議会における検討

- 平成28年5月に、府中市が関連する自治会や商店会に呼びかけ、残された課題の解決に向けて、市と住民がともに取り組むために、「分倍河原駅改良及び駅周辺まちづくり勉強会」が開催されました。
- 平成28年9月には府中市が「分倍河原駅周辺地区まちづくりアンケート」を実施し、分倍河原駅の駅舎改良や基盤整備、商業環境の充実等の問題点や課題が確認されました。
- これらの経過を踏まえ、今後の分倍河原駅周辺のまちづくりを更に進展させていくため、勉強会に参加したメンバーを中心に、平成29年1月に、「分倍河原駅周辺まちづくり協議会」を設立しました。
- 協議会では、「生活検討部会」と「にぎわい検討部会」に分かれて、それぞれのテーマについて、残された課題を整理し、今後のまちづくりの方向性について検討を行ってきました。次頁よりその内容を掲載します。

<まちづくり協議会の検討体制・検討事項>



2. 分倍河原駅周辺地区のまちづくりの提案

(1) 活気ある駅周辺・駅前空間の形成

- まちづくり提案（平成8年）では、駅舎の整備として、「昇降装置の設置など高齢者等に対する配慮」「乗降口はA、B、C地区に設置」「自由通路の整備により鉄道で分断された各地区の接続」「駅舎には商店街と補完的で共存可能な施設整備」という提案がされています。
- 駅前広場については「駅北口側（A地区）における設置」「タクシー、乗用車程度が入れる程度の規模」「A地区、B地区間のデッキの整備」という提案がされています。
- また駐輪場や駐車場の整備についても提案がされています。
- まちづくりアンケート調査（平成28年）では、駅舎については「多方面から駅を利用できるように線路で分断された地域を結ぶ自由通路の整備」「ホーム拡幅やホームドア設置などホームの安全性の向上」「駅構内の安全性の向上」に対する要望が高く、駅周辺の基盤整備については「京王線の東西を自由に行き来できる自由通路の新設」「駅改札口にアクセスする道路の拡幅や駅前広場の整備」「JR南武線の南北を行き来できる自由通路の拡充」などに対する要望が高くなっています。
- 駅及び駅周辺の安全性と利便性を確保するため、駅舎の改良・駅前広場の確保・東西動線の確保・南北の繋がり強化を最重要事項とし、それぞれの整合を図りながら一体的に検討していく必要があります。
- これらを受けて、以下の内容を提案します。

① 駅舎の改良

- 分倍河原駅はホームが狭く安全上支障があるうえに、駅構内が乗り換え客により大変混雑している状況です。
- そこで、分倍河原駅周辺のまちづくりを契機に、ホームの拡張を含む、分倍河原の駅舎の改良を望みます。

②人のための駅前広場の確保

- 北側の駅前には人が溜まる空間がないため、滞留空間の確保や休憩スペースの確保、南北のにぎわい創出のための空間を確保していきたいと考えます。
- また、いざという時のために、緊急車両が転回できるようなスペースをあわせて設ける必要があります。
- 駅前広場や自由通路の整備等に当たっては、誰もが安全に利用できるバリアフリー化の図られた動線とする必要があります。

■事例 JR御徒町駅の南口駅前広場 ～土地区画整理事業により駅前広場を整備～

分倍河原駅の周辺には公有地が少ないため、面的整備手法（市街地再開発事業や土地区画整理事業など）の導入を検討する必要があります。



国土地理院 地理院地図より



-  施行地区内の3本の区道を駅前の宅地と交換し、歩行者駅前広場の一部として整備
-  宅地の一部を広場として整備



（出典：東京都台東区役所都市づくり部都市計画課長 伴宣久「敷地整序型区画整理事業を活用した歩行者空間の創出と大街区による商業・業務機能の強化」UIT技術研究発表会第24回）

③東西動線の整備

- 駅北西側（C地区）から駅へのアクセスを改善するために、京王線の東西をつなぐ自由通路を整備することが必要です。
- 東西の自由通路を整備する際は、高齢者等に配慮したバリアフリーの対応や、行き来しやすい工夫をした動線整備を望みます。
- 駅舎改良の中で、駅北西側（C地区）から駅構内への出入口ができれば、より利用者の利便性が高まるものと考えられます。
- また、東西動線の整備の際には、駅北西側から東西自由通路にアクセスする道路を整備する必要があります。
- 東西自由通路にアクセスする動線としては、分倍河原駅北第二自転車駐車場から、線路沿いの空地等を活用することも考えられます。

④南北の繋がり強化

- 駅南側には、交通広場としての機能を拡充し、南北のつながり強化のため、歩行者と自転車が余裕をもって通行できる跨線橋を架け替える必要があります。
- 跨線橋の架け替えにあたっては、回遊性の向上による商店街や商業・業務施設へのにぎわいの広がりも考慮する必要があります。
- 将来的には、京王線ののり面スペースを活用して、南側の商業施設（ミナノ）までの動線を整備することも考えられます。



跨線橋と駅の間が坂道になっているため、車椅子での通行が難しい

■事例 西武池袋線大泉学園駅の自由通路



線路をまたぐ跨線橋（デッキ）



駅改札から繋がる跨線橋（デッキ）

(2) にぎわいの創出や災害時の連携

- 分倍河原駅の北側には商店街、南側には大型店舗が立地しており、駅の南北で性格の異なる商業環境が広がっています。
- まちづくりアンケート調査（平成28年）では、分倍河原駅周辺において充実してほしい商業施設として、「コンビニエンスストア」「本屋」「家電量販店」といった物販や、「カフェ・喫茶店」「レストラン・ファミレス」といった休憩できる飲食店への要望が多くなっています。
- また、南北の業種の種類は、駅北側の商店街は「サービス業」「飲食店」が充実しており、駅南側のミナノは「小売業」が充実しており、相互で足りない業種を補っている状況です。
- このように、現在は南北で異なる業種や客層を、南北で連携を図ることで、駅舎整備後の地域の魅力維持を見据えた、持続的なまちづくりを行っていきたいと考えます。
- また、商業の連携だけでなく、近年多発している地震や豪雨といった自然災害に備えた連携を図り、いざという時のための備えを行うことも大切と考えます。
- これらを受けて、以下の内容を提案します。

①商店街と大型店舗の連携

- 商店街の地域に密着した信頼性や、大型店舗のイベントの実施や美観的維持管理等、双方の良さを活かした連携を図っていきたいと考えます。
- 南北連携やにぎわい創出として、現在ミナノで行っているイベントを、商店街や南口駅前広場等、広域的に行い、回遊性やにぎわいを高めていくことも考えられます。

■事例 南北の交流や回遊性の創出



駅前広場でのマルシェを開催しにぎわいをつくりだす（博多駅）



まちなかにアートギャラリーを点在させ回遊性を高める（福岡市天神地区）

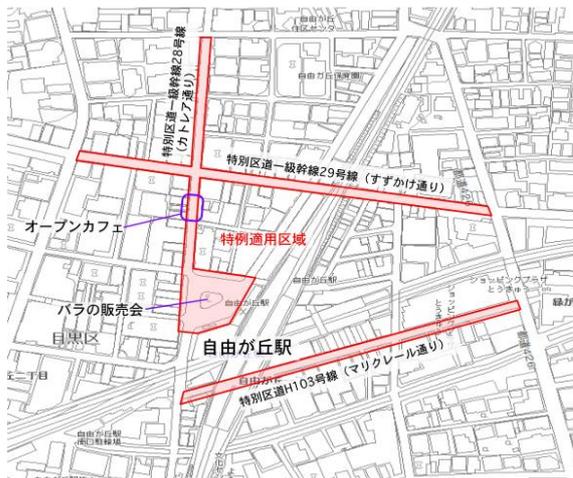
■大型店舗と商店街の連携メニュー（例）

- ・安全安心（地域パトロールの実施、監視カメラの設置など）
- ・環境美化（一斉清掃、イルミネーションなど）
- ・販売促進（共同のイベント、ポイントカードなど）

②駅前空間を活用したイベントの実施

○駅舎・駅前広場の整備後の地域の魅力向上、南北連携のために、駅前空間を活用したイベントの実施を考えていきます。

■事例 東急東横線自由が丘駅周辺におけるエリアマネジメント組織の取り組み



駅前広場でのイベントの様子

- 区、商店街、鉄道事業者、企業、住民団体により、エリアマネジメント組織を設立し、駅前広場や商店街通りでのイベント、防犯活動、街並みのルールづくりなどを行っています。



道路上に出現したオープンカフェ

③災害時に備えた体制の構築

○首都直下型地震等の災害に備えて、日頃より連携体制を整え、定期的な防災訓練等の実施を考えていきます。

■事例 JR荻窪駅前の滞留者対策訓練

- ・平成 25 年 7 月に発足した「荻窪駅前滞留者対策協議会」のメンバー（鉄道、バス・タクシー等の交通事業者、商店街、町会、学校関係者、警察・消防等）約 100 名が参加し、「荻窪駅前滞留者対策訓練」を実施。
- ・メンバーである企業から、一時滞在施設として、自社ビル提供の申し出を受けたことにより、「帰宅困難者一時滞在施設の提供に関する協定」を締結。



訓練の様子（杉並区HPより）

■事例 商店街の防災まちづくりの取組（JR中央線荻窪駅の教会通り商店会）

- ・どこへ避難させるべきか、誘導にメガホンを使用するなどの災害時の対策を決定。
- ・商店街の 14 か所に、災害時の対策を周知するモニターを設置。また、「防災スタンプラリー」として、消火栓、消火器などの設置箇所を巡ったり、炊き出しの実施など、商店街が主体となった防災まちづくりを実施。



防災イベントのチラシ（商店会HPより）

④南側駅前広場に隣接する公園の改良

○南側駅前広場に隣接する公園について、樹木が茂り、駅前なのに暗い印象があるため、防犯上の観点からの改良を望みます。



南側駅前広場に隣接する公園（現在）

(3) 誰もが安心して買い物ができる商店街通りの形成

- まちづくり提案（平成8年）では、「商店街の再整備」として、「店舗共同化」や「再開発事業」、タクシーや搬入車両のための「道路・駅前広場の新設」など、様々なパターンの整備案が提案されています。
- しかし当時と比べ、歩行者を中心としたまちづくりへと変化していることや、客層の変化等から、すべての人が安心して買い物できるような、人と自転車が共存した商店街通りの形成が大切だと考えます。
- 現在の商店街通りは、親しみを感ぜられる空間となっていますが、車がすれ違う際、歩行者の逃げ場がない状況になっています。また、店舗の前に自転車が置かれ、道路にはみ出している状態です。
- そこで、商店街の土地利用と人のための商店街通りの形成に向けて、以下の内容を提案します。



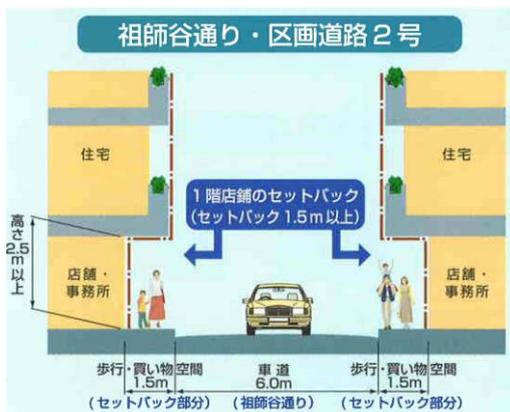
車がすれ違う際、歩行者の逃げ場がない状況

①駐輪スペースの確保

- 自転車で商店街に来られる方が買い物しやすい環境を整えるために、建て替え時のセットバック等により店舗の前に空間を確保することで、買い物客の駐輪スペースを確保していくことを考えます。
- また、駅舎改良に伴う現在の駐輪場の移動先として、現状の未利用空間等の駐輪場利用を検討していきたいと考えます。

■事例 祖師ヶ谷大蔵商店街通りでの壁面後退

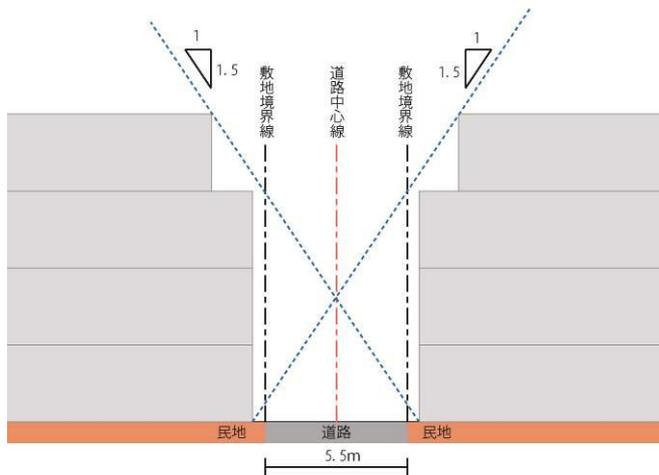
祖師ヶ谷大蔵商店街通りでは、地区計画で壁面後退のルールを決めて、建替えにあわせて建物を道路から1.5mセットバックさせて歩行空間を広げています。



②商店街の土地利用

- 建て替え時のセットバックとあわせて、容積率の緩和や、斜線制限の適用除外等を検討することで、有効な土地利用ができるよう誘導したいと考えます。
- また、商店街だけでなく、京王線西側の用途地域や容積率の変更の可能性を検討するなど、にぎわいを生み出す手法について検討します。

■現状 分倍河原駅北側の商店街の土地利用



現状の商店街断面

(現状)

近隣商業地域
建ぺい率：80%
容積率：300%
第三種高度地区
防火地域

指定容積率 300%や道路斜線等により、3階程度までの活用しかできない状況。

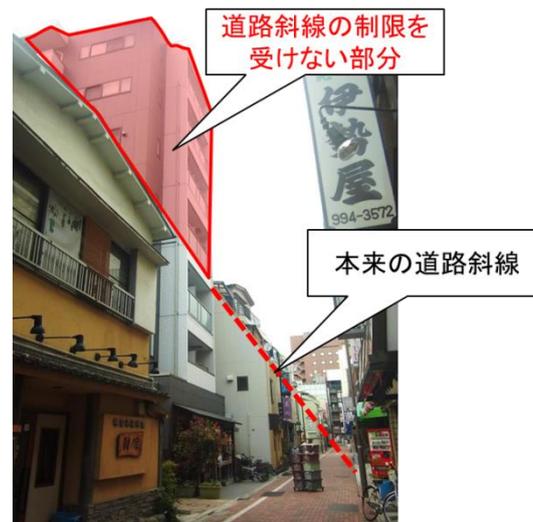


例えば、地区計画の手法で、道路斜線の緩和や、容積率を上げることができます。

■事例 練馬駅南口地区街並み誘導型地区計画



壁面後退により、道路が広がり歩行空間に活用できるようになりました。



道路斜線の緩和により、建物を真っすぐ建てられるようになりました。

③時間帯交通規制や共同荷捌場の確保

- 荷捌き車両が、商店街の通行の妨げになっていることから、荷さばき車両等の時間帯規制や共同荷捌場の設置など、人を中心とした商店街通りを形成していくための方策を考えます。

■事例 祖師ヶ谷大蔵商店街通りの時間帯交通規制

- ・祖師ヶ谷大蔵商店街通りでは、夕方の時間帯は、買い物客をはじめ、幼い子どもから高齢者であふれ、通行者との接触事故が発生していたことから、交通規制[※]を実施しています。

[※]16時から18時の2時間 バス、緊急車両を除くすべての車両の通止め



■事例 吉祥寺商店街の共同集配事業

- ・吉祥寺商店街を「安全で歩いて楽しいまち」とすることを目指し、常態化していた配送業者車両の通行、路上駐車、路上荷さばき作業の削減を目標に、共同集配事業を実施。
- ・路上駐車や路上荷さばきの削減に成功し、二酸化炭素の低減を実現。まちの景観や歩行者の快適性も向上。



④自転車の押し歩き

- 自転車と歩行者が錯綜しており、自転車と歩行者の衝突の危険性があることから、自転車の押し歩きのルールを決めて、自転車と歩行者が共存できる環境を整えます。

■事例 福岡市自転車の安全利用に関する条例

- ・福岡市では条例を定めて、人通りの多い渡辺通り西側歩道（約 400m）を、自転車の「押し歩き推進区間」に指定。

< 条例の主な内容 >

- ・人通りが多い歩道では、自転車を押して歩く
- ・中学生までの子どもは、ヘルメットを着用
- ・事業者は、自転車通勤をする従業員に安全利用の教育を行う
- ・自転車安全利用の日を定める など

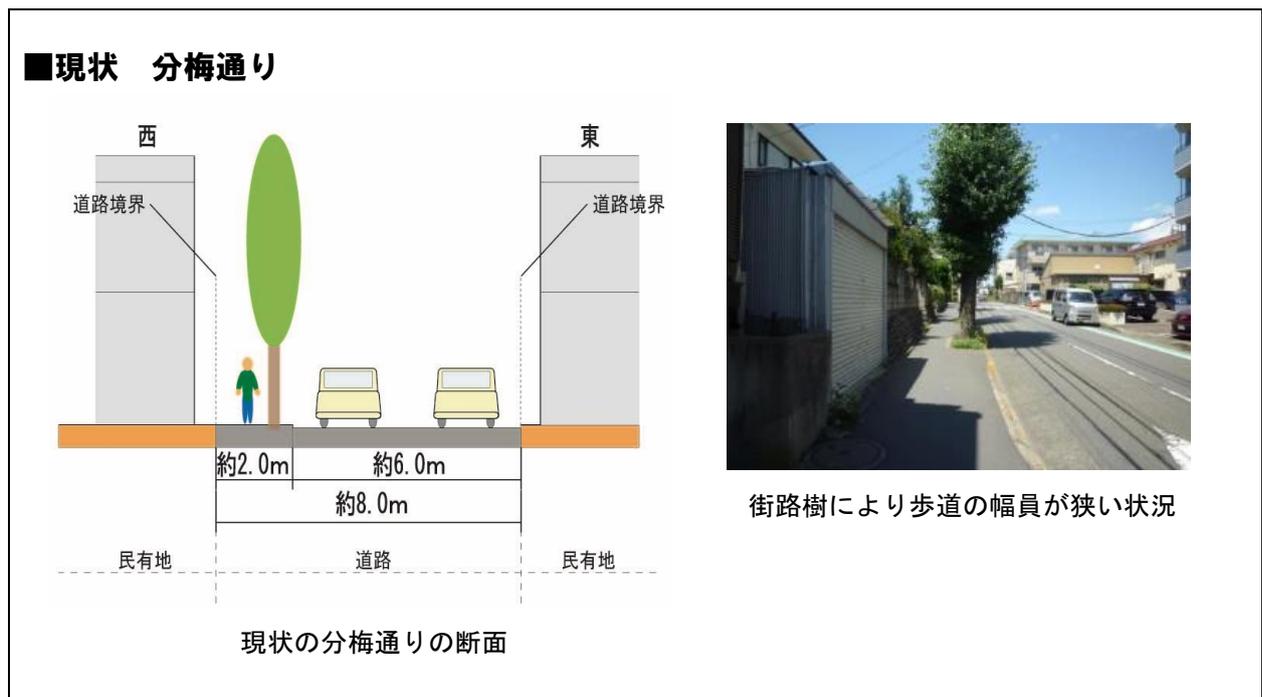


(4) 歩行者や自転車が安全に通行できる外周道路、地区内道路の整備

- まちづくり提案（平成8年）では、外周道路（旧甲州街道、高安寺西側道路～かえで通り、分梅通り、鎌倉街道）について各々の道路の性格に沿って、歩道の拡幅、電線の地中化、ガードレールの設置等が提案されています。
- 地区内の道路については、Y字道路やさがりルート^①の拡幅やコミュニティ道路化、細街路については地区計画によるセットバックが提案されています。
- このうち、さがりルートについては、バリアフリー化整備工事により、車がすれちがうことができるようになり、歩道が整備されて歩行者の安全性も確保されました。
- 将来的には電線の地中化や拡幅なども視野に入れながら、緊急性が高く、可能などころから以下のような方法で歩行空間の確保を進めていくことを提案します。

①分梅通りの歩行空間の改善

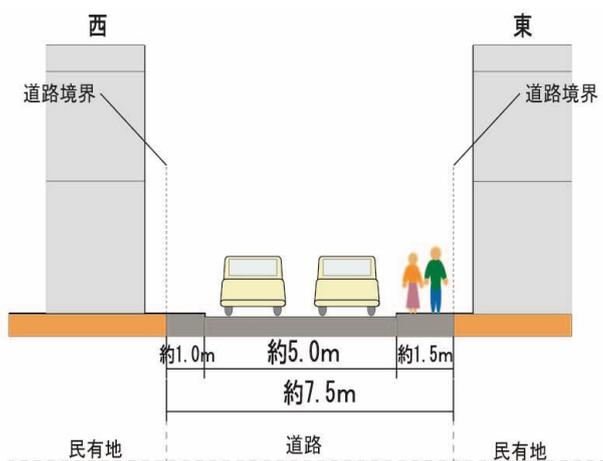
- 西側に約2mの幅の歩道が確保されていますが、樹木や電柱により幅員が狭い箇所があり、通学・通勤時は中学生や自転車の通行が多く、危険な状況です。
- 歩行者や自転車が安全に通行できるように、街路樹の本数を間引くなどにより、歩道のうち歩行者が通れる幅を広げることが必要です。その際、緑が少なくなるのを防ぐため、緑化方法の工夫を望みます。
- また、歩道と車道の段差をなくし、歩行者や自転車、自動車が共存できる道路のあり方の検討が必要です。
- 電柱が自動車通行の妨げになっている箇所もあるため、通行を遮らない場所に移設するとともに、将来的には地下埋設を検討するよう要望します。



②市道4-139号（高安寺西側の道路）の歩行空間の改善

- この道路は第3小学校の通学路となっており、朝夕児童の往来が多い状況にあります。しかしながら、歩道の幅員が約1～1.5mと狭く、道路に向かって傾斜している部分もあります。
- 坂道でかつカーブして見通しが悪い道路形状であることから、踏切付近で事故が起こったこともあり、改善が必要です。
- 沿道の用地買収による道路拡幅、または歩道を片側に集約するなどにより、自転車と歩行者がすれ違えるような幅員の歩道を確保することが必要です。
- 歩道を片側に集約する場合は、安全性の確保の観点から、沿道に住宅が立ち並んでいる西側に寄せた方が良く考えます。
- また、歩道と車道の段差をなくし、歩行者や自転車、自動車が共存できる道路のあり方の検討が必要です。

■現状 市道4-139号



現状の市道4-139号の断面



歩道の幅員が狭く、車道に向かって傾斜している

■事例 歩行者、自転車、自動車が共存する道路（バリアフリー化整備）



バリアフリー化整備事例
(市道4-159号)

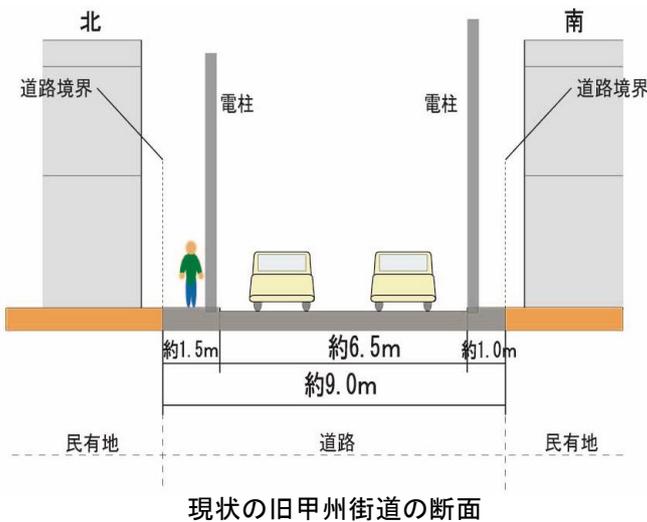


バリアフリー化整備事例
(市道4-50号 大國魂神社西側の道路)

③旧甲州街道の歩行空間の改善

- 旧甲州街道は都道となっており、自動車や歩行者の通行も多くなっていますが、歩道が1～1.5mと狭い状況です。また電柱が、さらに歩行幅員を狭めています。
- 歩道と車道の段差をなくし、歩行者や自転車、自動車が共存できる道路のあり方の検討が必要です。

■現状 旧甲州街道



歩道の幅員が狭い状況

■事例 歩行者、自転車、自動車が共存する道路（バリアフリー化整備）



バリアフリー化整備事例
(旧甲州街道 若松町1丁目付近)

④地区内の狭あい道路の整備の促進

- 地区内の道路は建物の建替えにより徐々に幅員4mが確保されてきていますが、一部幅員4m未満の狭あいな道路が残っています。
- 特に駅へのアクセス路となるC地区のY字道路については、居住者や通勤者も多く通行するために早い時期の整備が必要です。
- そこで、すでに建物が下がっている敷地では、建物の建替時を待つのではなく、塀や生垣を後退し、道路状に整備するよう市が働きかけるよう望みます。
- その際、生垣や塀の移設に対して、狭あい道路拡幅整備事業による助成をあわせて行うよう望みます。

■手法 狭あい道路の拡幅整備事業

- ・府中市では、狭あい道路の解消を目的とした「狭あい道路拡幅整備事業」を行っています。

<事業の流れ>

道路境界確定図に基づいた道路の中心線から2メートル以上後退した線までの後退用地を、土地所有者から市へ寄附



測量・分筆・登記は市が実施



後退用地に門、塀、樹木等がある場合は、撤去・移設に係る工事費用の一部を助成金として交付し、市がL型側溝を敷設するなどの道路整備を実施



狭あい道路を拡幅整備した箇所

(5) ゆとりある良好な住環境の保全

- まちづくり提案（平成8年）では、C・D地区の住宅地について、「C・D地区では現在一定の居住環境が保たれていますが、これらの居住環境を保全する方策が講じられる必要性があります。従って、建築物の高さ、壁面の位置、屋根外壁の材料などのルールを定めていくことを検討する必要があるものと考えられます」としています。
- C・D地区の住宅地では、大部分が第一種低層住居専用地域に指定され、高さは都市計画により10m以下に制限されています。
- 敷地規模については70坪（約230㎡）程度の敷地規模のある街区もあり、街区ごとにちがいはあるものの、比較的ゆとりがある環境が保たれています。しかし、今後、建替えの時期を迎え、敷地分割が進むと、敷地が狭くなることから敷地内の緑化が困難となり、緑が少ない潤いのない住宅地となる恐れがあります。また、敷地規模が小さな建物が密集することにより、震災時の延焼の危険が高まることが考えられます。
- 一方、駅周辺には賃貸集合住宅が多く立地していますが、今後の駅周辺の整備にあわせて、喫茶店など、住環境と調和したにぎわいづくりが求められています。
- そこで、ゆとりある良好な住環境の保全に向けて、以下の内容を提案します。

①敷地の細分化を防止するなどの建替えのルールづくり

- 緑の保全や市街地の密集の防止観点から、敷地の最低限度を定め、それを下回る規模に敷地を分割することを防止するルールを検討する必要があります。
- 敷地ぎりぎりに建物が建ち、隣地の日照・採光・通風やプライバシーなどに支障をきたさないように、お互いに隣の敷地から適切な距離を取って建物を建てるためのルールを定めることも有効です。

■事例 幸町二丁目地区地区計画

- ・幸町二丁目地区では、ゆとりある住宅地の環境を守るために、地区計画を策定し、以下のようなルールを定めています。

＜地区計画の内容＞

- ・敷地の最低限度を 100 m²とする。
- ・道路境界線、隣地境界線からの建物の外壁の位置を 0.5m以上とする。
- ・建物の高さを 10m以下とする、など



幸町二丁目地区

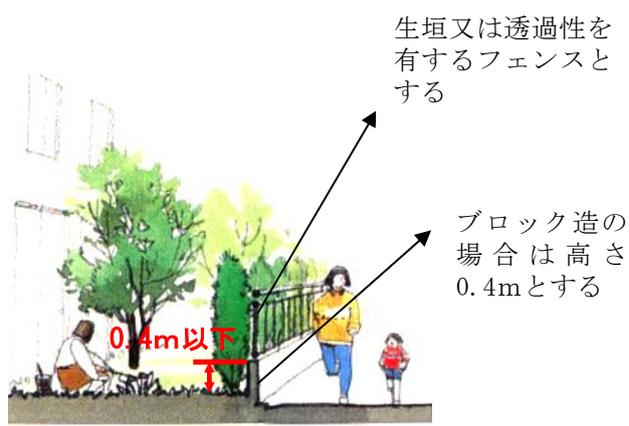
②生垣等による緑の創出

- 住宅地においては、生垣や花壇などにより緑豊かな環境をつくることが望まれます。
- 震災時に倒壊する危険性のあるブロック塀を規制するとともに、防犯環境及び緑の環境形成を図るために、透過性のあるフェンスや生垣とするルールを定めることも有効です。

■事例 府中アゼリア台住宅地区地区計画



垣・さくのルールを定めた
府中アゼリア台住宅地区



③ 駅周辺の魅力ある住宅地の形成

○駅周辺の住宅地については、駅舎改良や駅前広場の整備、東西・南北動線の整備にあわせて、現在の良好な住環境を保全しつつ、低層部に喫茶店があるなど、活気ある駅前空間と調和した魅力ある住宅地にしていくことが望まれます。

○特に、駅北西側（C地区）から東西自由通路にアクセスする道路を整備する際には、建物の建替えを促進するため、土地の高度利用化についても検討していく必要があります。



駅北西側（C地区）の様子

②歴史的資源と調和した景観形成

○高安寺などの歴史的景観を保全するとともに、これらの歴史的景観と調和した住宅地の景観形成を進めます。

○駅周辺の再整備を行う際には、府中崖線の自然や歴史を生かしたものとすることが望まれます。

■手法 府中市景観ガイドライン（歴史的建築物編）

- ・府中市景観ガイドライン（歴史的建築物編）では、高安寺や旧甲州街道などの歴史的建造物等の周辺において、次のようなデザイン指針が示されています。

<デザイン指針>

- ・建物の高さ：歴史的景観資源からの眺望を阻害しないよう建物の高さを抑える。
- ・形態・意匠：過度な装飾は避け、歴史的風情・環境と調和した色彩・意匠とする。
- ・素材：時間の経過により風格が生まれる素材とする。
- ・色彩：落ち着いた色彩となるようにする
- ・既存の生け垣や樹木の保存、など

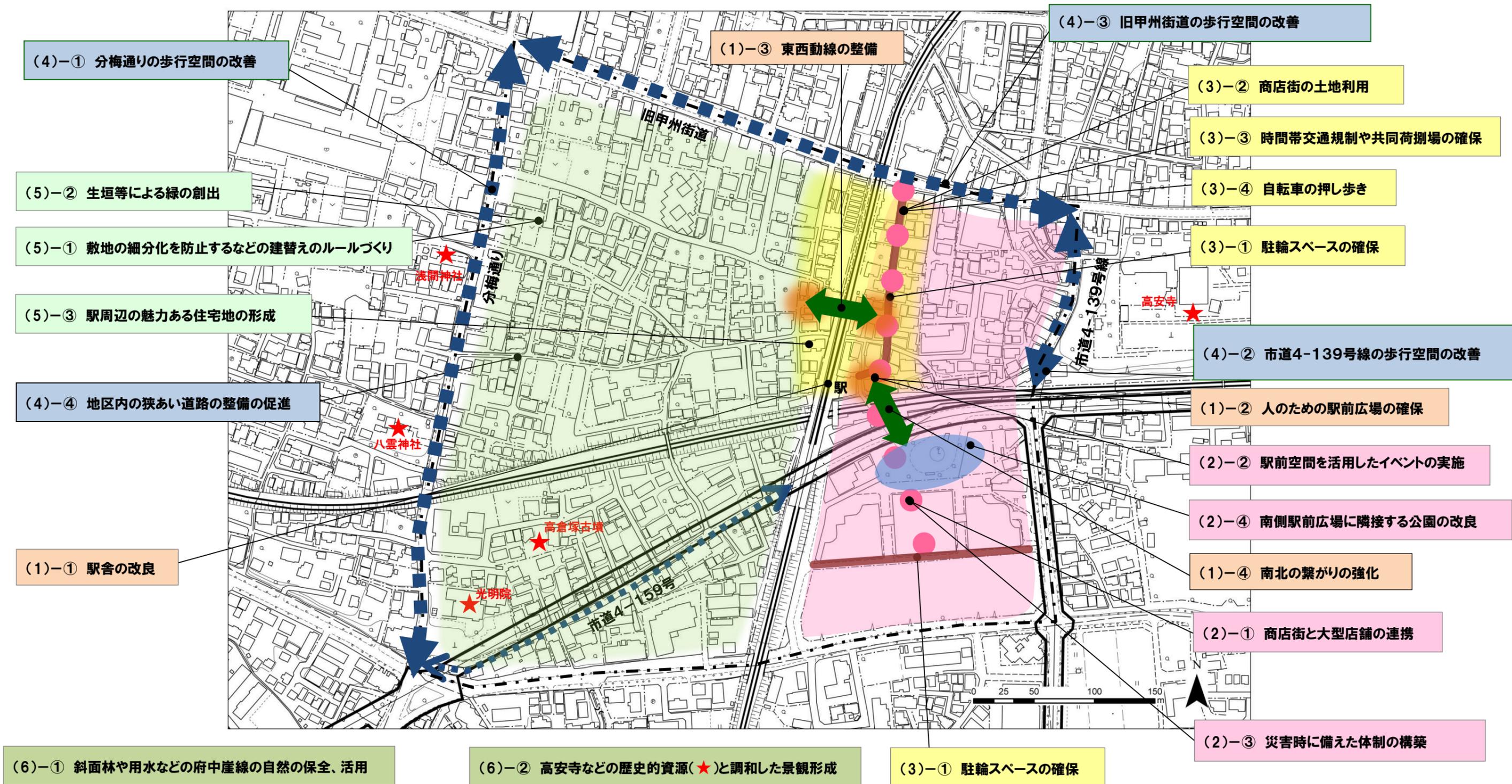


歴史的風情・環境と調和した建築物の例
（府中市景観ガイドライン 歴史的建築物編より）



旧甲州街道沿いの屋敷林の景観（現況）

(7) 分倍河原駅周辺地区のまちづくりの方向性 (まとめ)



3. 今後のまちづくりの推進に向けて

最後に、今後のまちづくりの推進に向けて、以下の事項を提案します。

①関係者の権利を尊重したまちづくり

○今後、具体的なまちづくりを進めるにあたっては、関係する土地・建物所有者、居住者、商業者等の権利を十分尊重し、その方々の合意を得て進めていただきたい。

②戦略的視点を持った取組み

○まちづくりの提案事項は多岐に及びますが、戦略的視点を持ち、駅周辺の安全性や利便性の確保に向けて、駅舎の改良・駅前広場の確保・東西動線の確保・南北の繋がり強化について、重点的に取り組んでいただきたい。

③行政のたたき台の必要性

○今後のまちづくりの検討にあたっては、具体的な事業手法等を踏まえ、市にたたき台を示してもらい、協議会ではそれを議論するという方式で進めていきたい。

④関係機関との十分な協議と協議会への情報提供

○今後も駅舎改良等について鉄道事業者や関係機関との協議を鋭意進め、可能なタイミングで情報提供していただきたい。

参考資料

○分倍河原駅周辺地区まちづくり協議会会則

※修正版を添付

○分倍河原駅周辺地区まちづくり協議会会員名簿

○分倍河原駅周辺地区まちづくり協議会の検討経過

回数・部会名等	日時/場所	検討内容	ニュース等
第1回 にぎわい検討 部会	平成29年4月18日(月) 19時～20時50分 片町文化センター	部会の検討テーマと年間スケジュールの確認	
第1回 生活検討部会	平成29年4月24日(火) 19時～20時45分 片町文化センター	部会の検討テーマと年間スケジュールの確認	
第2回 にぎわい検討 部会	平成29年7月25日(火) 19時～20時55分 片町文化センター	駅周辺の機能検討	
第2回 生活検討部会	平成29年8月3日(木) 19時～20時40分 片町文化センター	道路交通環境の検討	
第3回 にぎわい検討 部会	平成29年9月8日(金) 19時～21時 片町文化センター	南北の連携検討	
第3回 生活検討部会	平成29年10月3日(火) 19時～20時50分 片町文化センター	居住環境の検討	10月 まちづくりニュース第4号発行
第4回 にぎわい検討 部会	平成29年10月26日(木) 19時～20時40分 片町文化センター	方向性(案)及び商店街の土地利用について	
まち歩き	平成29年11月11日(土) 14時～16時10分 分倍河原駅周辺地区	分倍河原駅周辺地区のまち歩き	
事例見学会	平成29年11月22日(水) 15時～16時30分 祖師ヶ谷大蔵駅	小田急線祖師ヶ谷大蔵駅周辺の事例見学	
第1回 全体会	平成29年11月30日(木) 19時～21時10分 片町文化センター	両部会での検討事項の中間報告 まちづくり提案(骨子案)について 都市・地域交通戦略(案)のパブリックコメントについて	12月 まちづくりニュース第5号発行
第5回 にぎわい検討 部会	平成30年2月15日(木) 19時～20時45分 片町文化センター		
第4回生活検討部会	平成30年2月16日(金) 19時～20時30分 片町文化センター		
第2回 全体会	平成30年3月20日(火) 19時～ 片町文化センター		

○分倍河原駅周辺地区まちづくりアンケート調査結果（概要）

【調査区域】 分倍河原駅周辺地区

【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

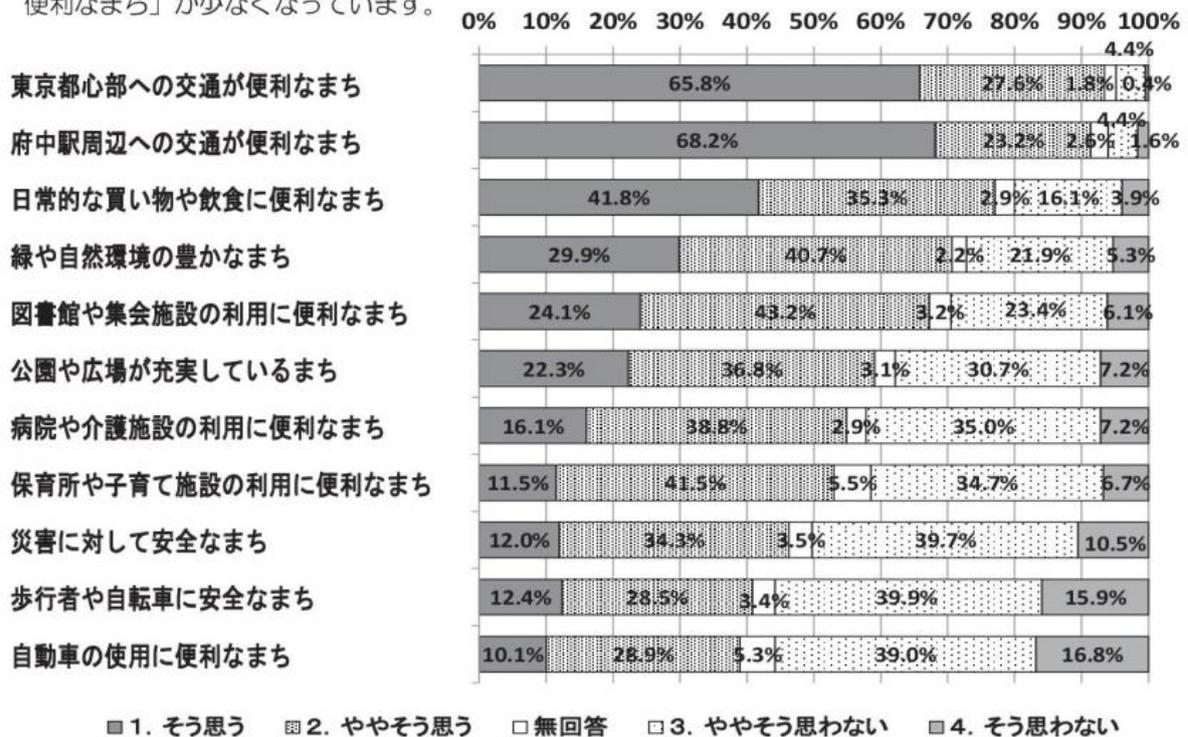
【回収率等】

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。



今後の分倍河原駅周辺地区のまちづくりについて(自由意見)

⇒特に回答の多かったご意見を紹介します。

◎駅舎・鉄道

- ・改札口の増設、駅への入口を増やす
- ・老朽化した駅舎の改良、耐震化
- ・踏切の解消、安全対策
- ・駅構内の階段や通路の拡張、JR南武線と京王線の乗換動線の改善

◎駅周辺の道路・交通環境

- ・駅改札までアクセスする道路の整備、自由通路の整備
- ・歩行者が安心して通行できる道路の整備
- ・JR南武線の南北連絡橋の拡充

◎商業環境その他

- ・現在のような低層住宅と個店が中心の静かな環境を維持
- ・駅ビルを建設して商業施設等を配置
- ・商店街の飲み屋以外の店舗の充実

