

＜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	H35～
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。

5 評価指標

戦略目標の達成度合いを定量的に把握、評価する必要から、評価指標を定め、各々に目標値を設定します。
(目標年は計画期間末の平成 40 年度末時点)

＜評価指標と目標値＞

戦略目標	評価指標	目標値			
		現況値	5年後の目標値	10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	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	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	0件
	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)	10%以上の増加 (約19,800人)
目標 2 安全・便利に利用でき、歩行者と共存し得る自転車利用環境の充実	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	待ち人数：0人 各駐車場の利用率：75%以上
	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	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	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)	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	0か所

6 交通戦略の推進（事後評価）

◆PDCA サイクルによる推進

交通戦略では、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、必要に応じて交通戦略の改定を行うこととします。

◆推進体制

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交通戦略を推進してまいります。そのため、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、庁内の関係組織とともに推進体制の役割を担います。

はじめに

府中市では、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、個別具体の課題を抱えている地域があり、とりわけその中でも、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。

そこで府中市では、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。

1 都市・地域交通戦略の概要

◆交通戦略の位置付けと役割

交通戦略では、都市計画マスタープラン等の上位計画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。

◆計画期間の設定

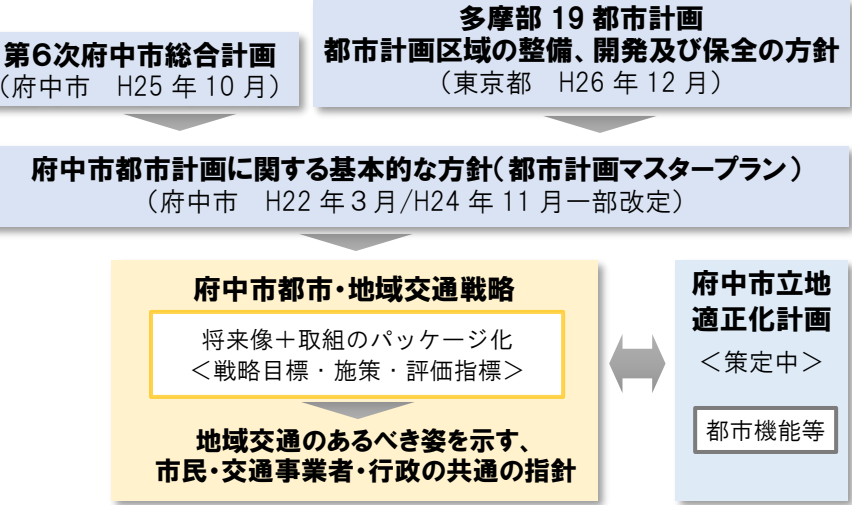
計画期間は、交通戦略策定後からおおむね10年間とし、都市計画マスタープランの目標年次に合わせて、平成 40（2028）年度を目標年次として設定します。

2 対象地区

地域住民によるまちづくり協議会の提案書や土地利用の観点を踏まえ、周辺地域の主動線である地区幹線道路に囲まれた、駅を中心とした徒歩圏内を分倍河原駅周辺地区として設定します。



＜交通戦略の位置付け・役割＞



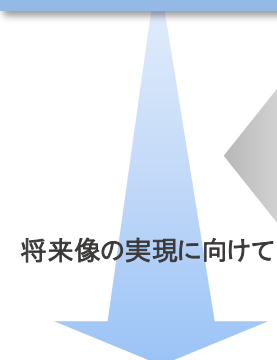
＜分倍河原駅周辺地区＞



3 将来像の実現に向けた戦略目標と関連施策

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、不十分な歩行者空間への対応、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、自転車利用の在り方
- 【公共交通】 駅の混雑や輻輳した動線への対応、公共交通間のアクセス性
- 【自動車交通】 駅周辺における自動車交通対策

【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

◆「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
- 【施策 1-2】 商店街における歩行者の安全確保

◆「生活軸」の形成に向けた施策

- 【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
- 【施策 1-5】 生活道路における歩行者環境の充実

◆「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

◆「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

【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

- 【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
- ◆歩行者と共存して、自転車が利用されている

◆「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

◆「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

◆「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

【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

◆「分倍河原駅」に係る施策

- 【施策 3-1】 駅舎とまちの整合

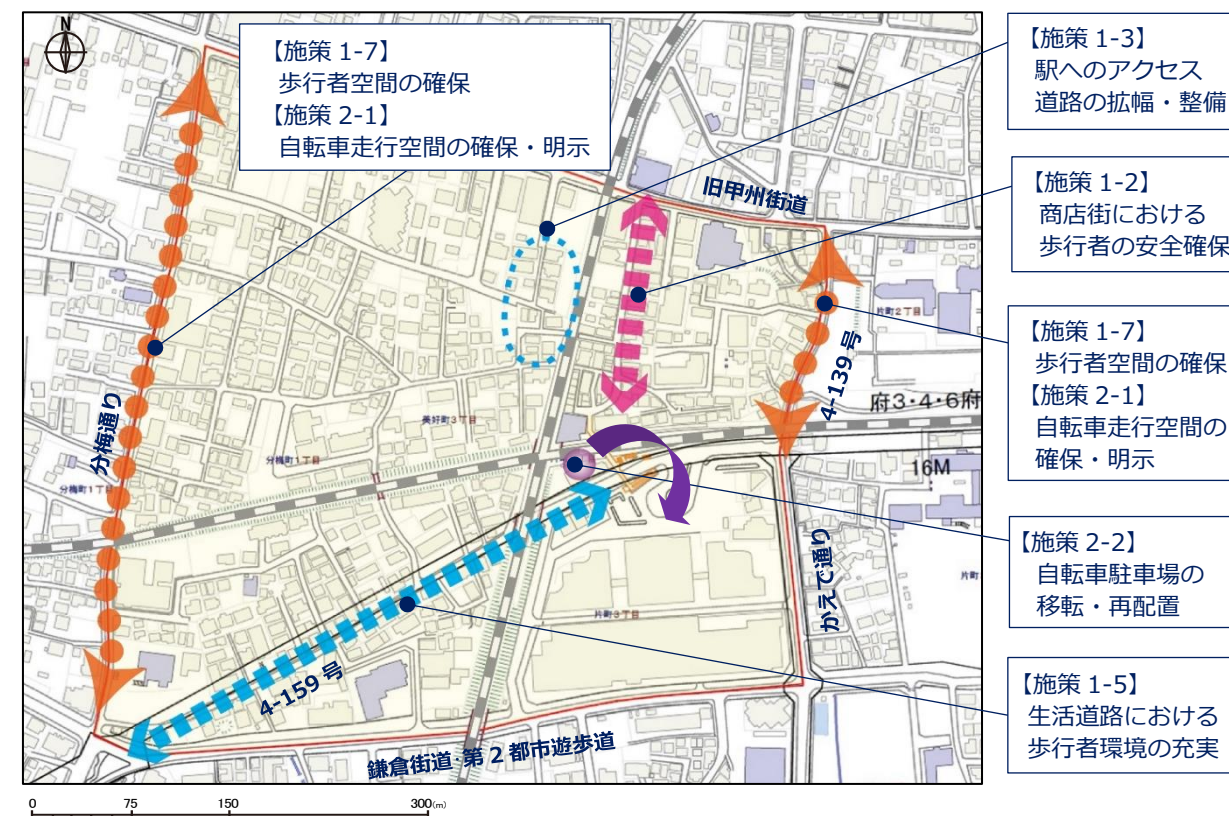
◆「交通基盤」に係る施策

- 【施策 3-2】 南側駅前広場の再整備・位置付けの検討

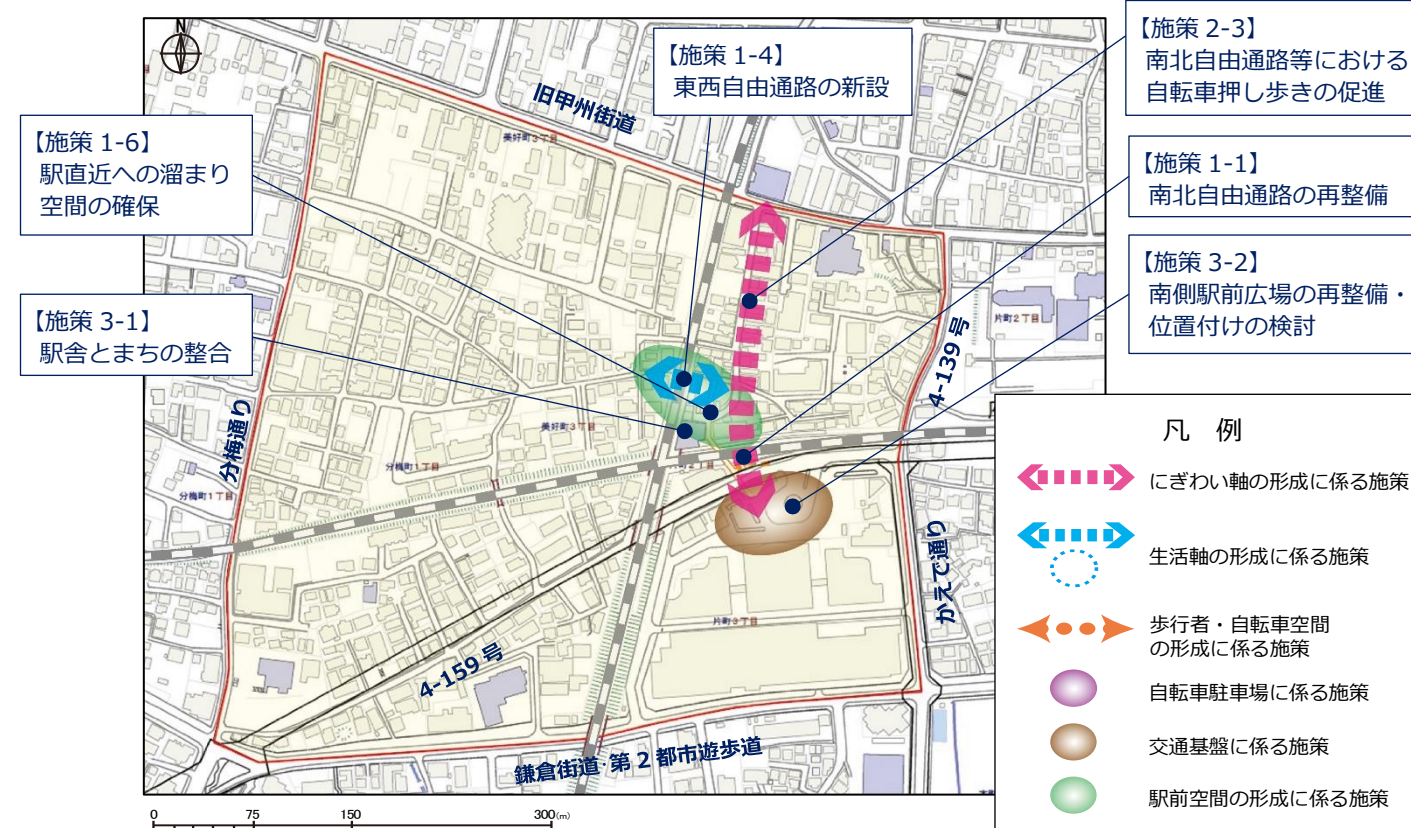
4 実施プログラム

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】



凡例

- 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
- 駅前空間の形成に係る施策