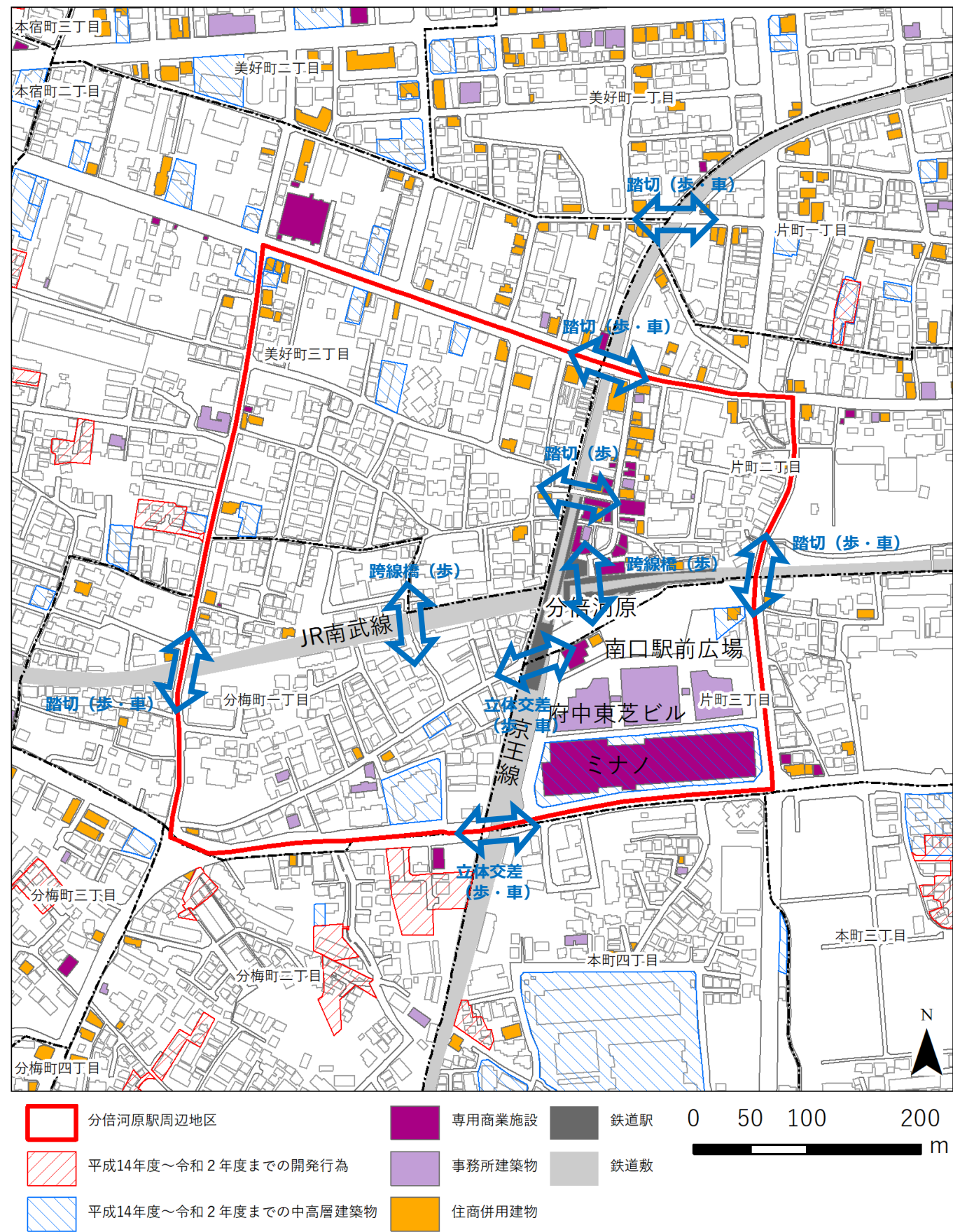


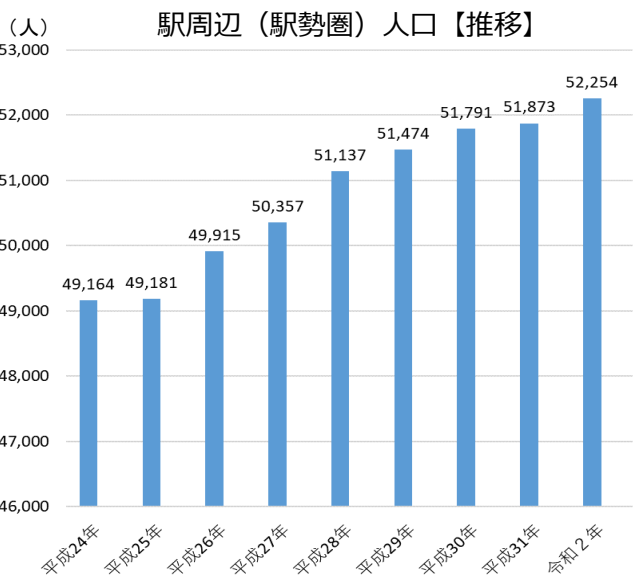
分倍河原駅周辺 基礎資料

1. 分倍河原駅周辺地区の現況

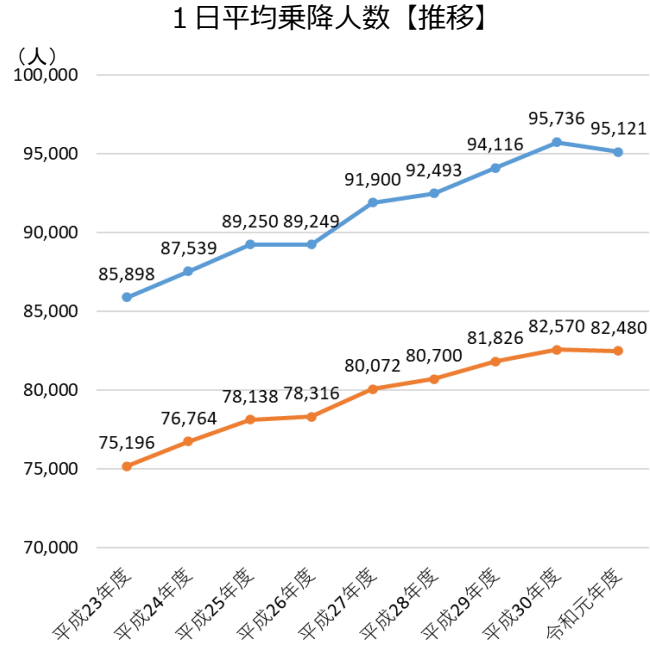
【駅周辺図】



【人口及び乗降客数の推移】

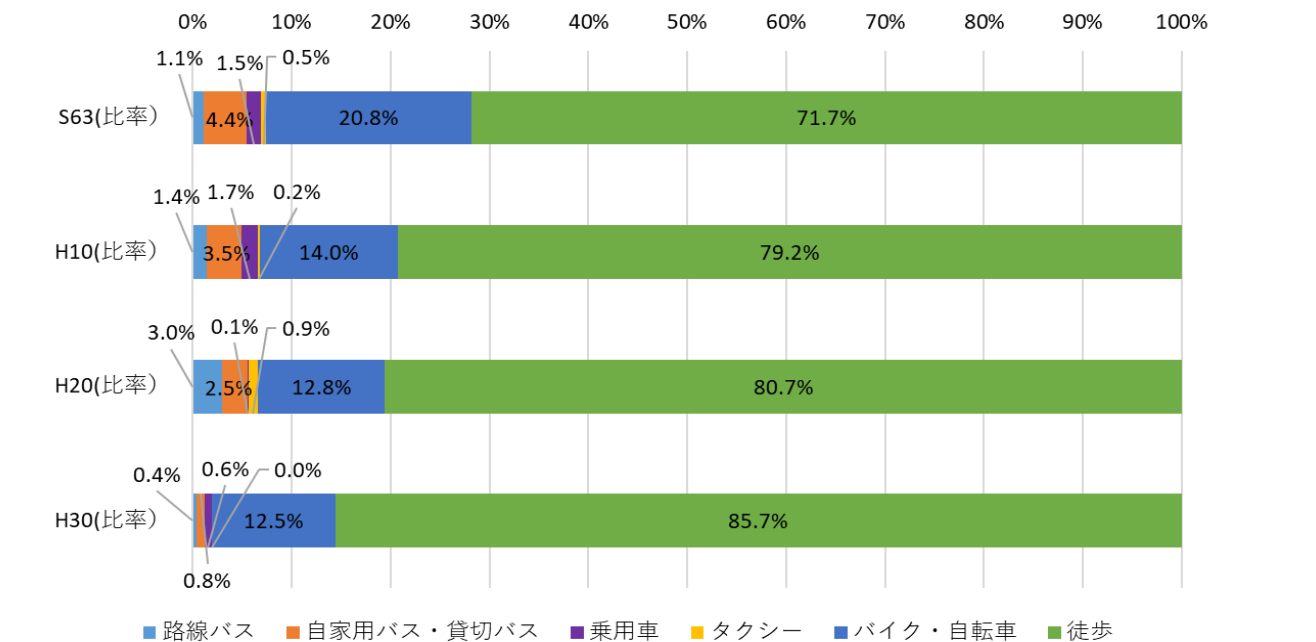


※駅周辺人口：南町1～6丁目、本町1～4丁目、片町1～3丁目、東芝町、日鋼町、美好町1～3丁目、分梅町1～5丁目、矢崎町1～5丁目、宮町1～3丁目、宮西町1～5丁目の人口（住民基本台帳1月1日現在）



資料：京王電鉄、東日本旅客鉄道資料
※JRは乗車人数の2倍を乗降人数とした。

【端末交通機関分担率】



年	路線バス	自家用バス・貸切バス	乗用車	タクシー	バイク・自転車	徒歩	計
S63（人・TE/日）	298	1,196	403	129	5,714	19,709	27,449
H10（人・TE/日）	468	1,205	573	66	4,740	26,902	33,954
H20（人・TE/日）	1,398	1,172	56	435	5,956	37,489	46,506
H30（人・TE/日）	158	328	244	0	4,869	33,266	38,865
S63(比率)	1.1%	4.4%	1.5%	0.5%	20.8%	71.7%	100.0%
H10(比率)	1.4%	3.5%	1.7%	0.2%	14.0%	79.2%	100.0%
H20(比率)	3.0%	2.5%	0.1%	0.9%	12.8%	80.7%	100.0%
H30(比率)	0.4%	0.8%	0.6%	0.0%	12.5%	85.7%	100.0%

資料：各年パーソントリップ調査

【土地利用・建築物の状況】

- 平成 29 年土地利用現況調査により建物現況（用途・構造・階数）を見ると、駅北東の近隣商業地域や旧甲州街道沿道等で商店街が形成され、防火地域に指定された旧甲州街道及び鎌倉街道や分梅通り等の主要道路沿道に非木造の中高層共同住宅が立地している。
- また片町三丁目には中高層の商業施設と事業所が立地している。
- 駅北東の近隣商業地域は、道路基盤が脆弱で敷地が狭小なこと等から、指定容積率が 300%、防火地域に指定されているが、低層の防火造及び木造建築物が多くを占めている。
- 主要な道路で囲まれた街区内は、低層の戸建て住宅や木造アパートが混在する住宅地となっており、美好町三丁目、分梅町一丁目周辺では狭あい道路や行き止まり道路で構成された木造住宅の集積する街区がみられる。
- 一方、旧甲州街道沿道の美好町三丁目周辺等では大規模土地所有が多く、敷地にゆとりのある戸建て住宅地やアパートや駐車場などの賃貸型土地利用も多くみられ、今後、中高層共同住宅への土地利用転換も予想される。



駅北東部の近隣商店街

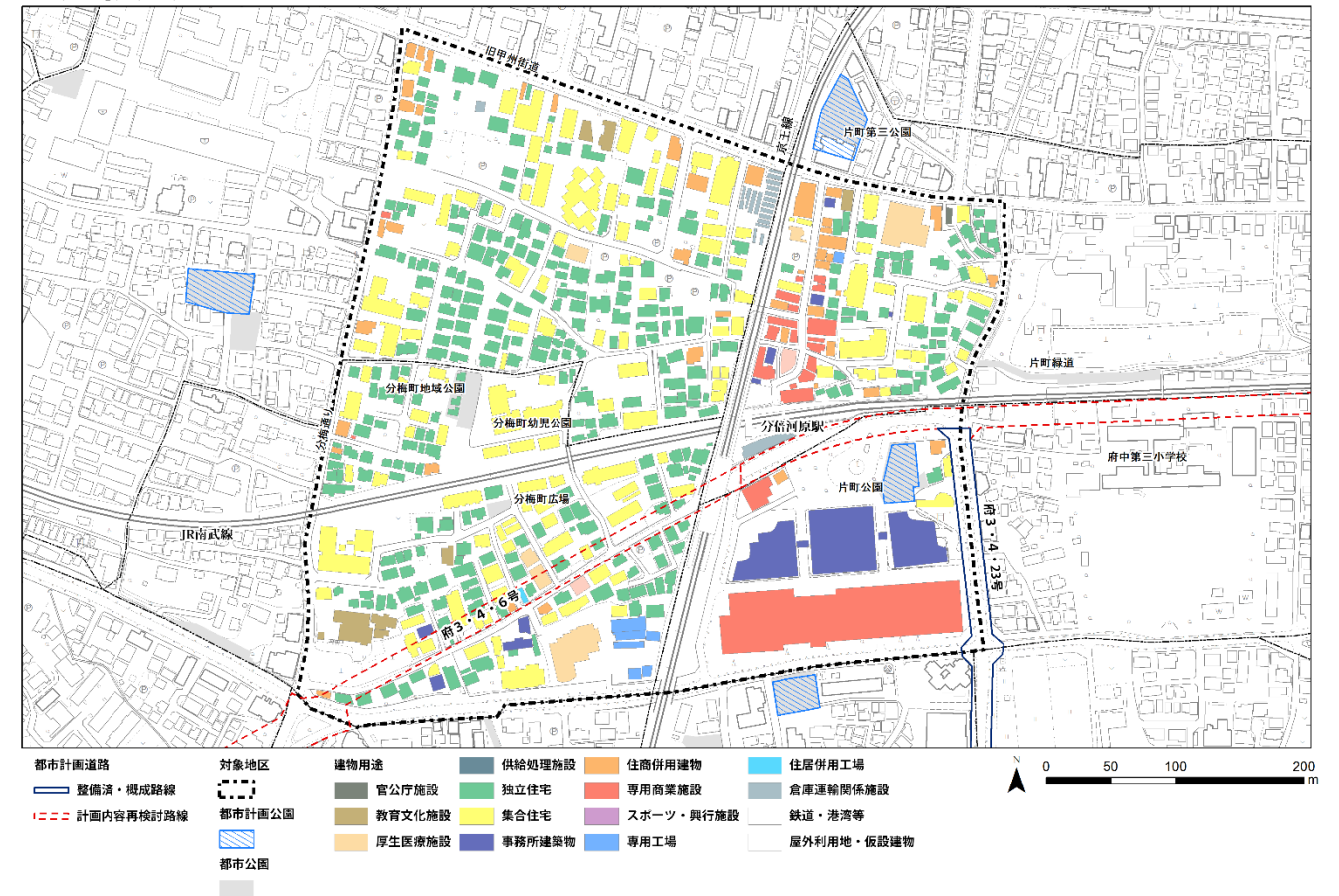


狭あい道路沿道の低層木造住宅

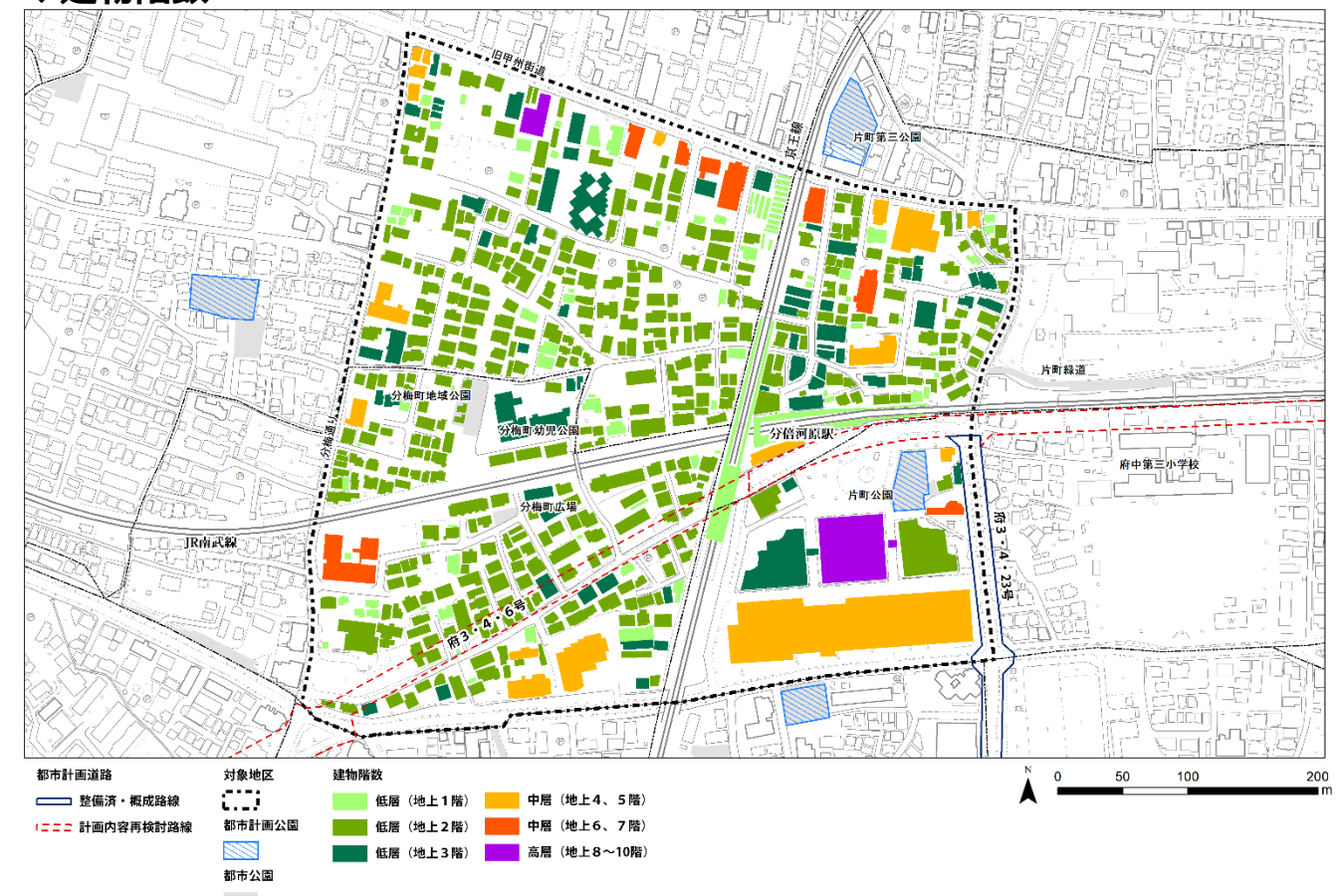


大規模な敷地が分布する旧甲州街道沿道

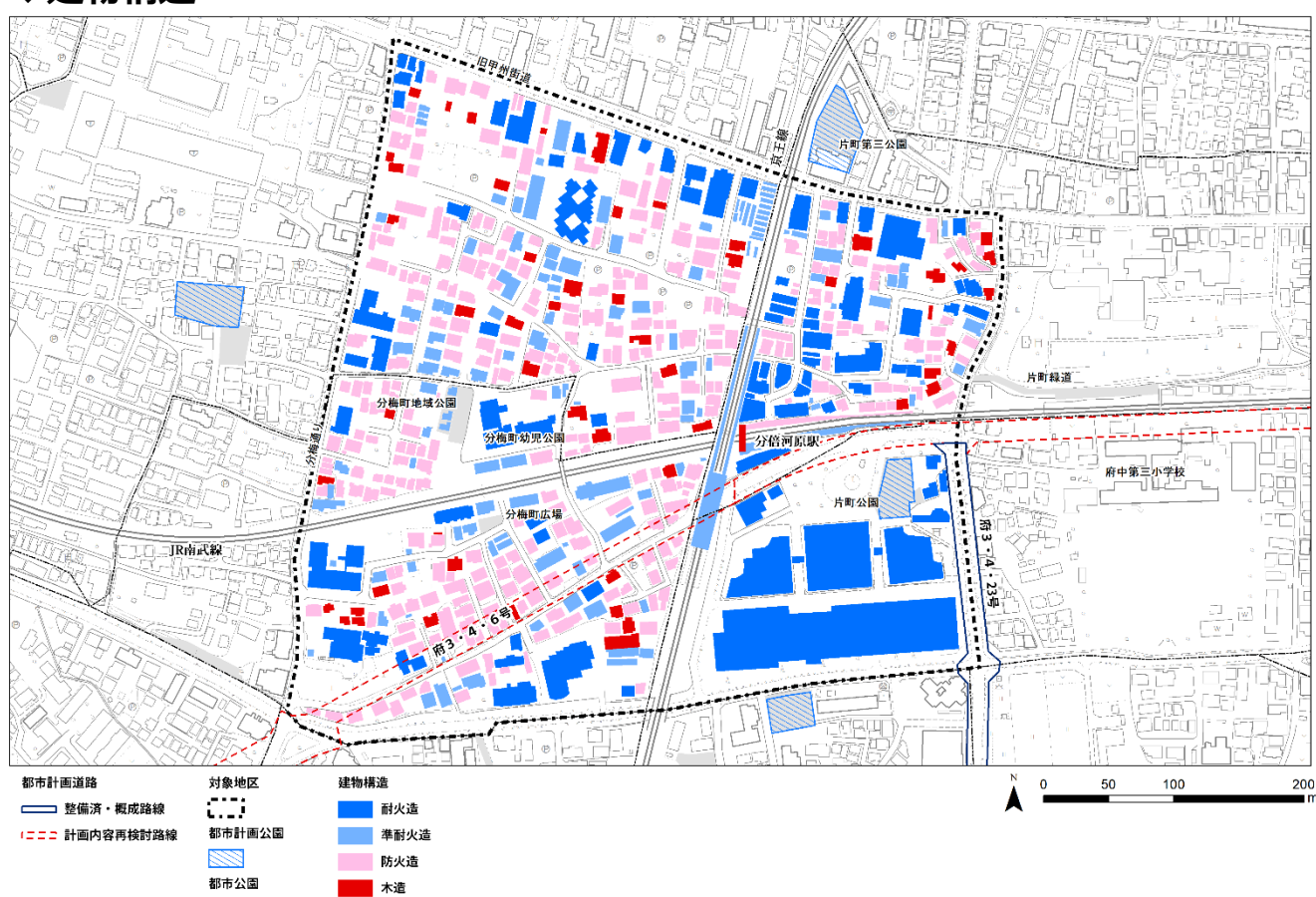
◆建物用途



◆建物階数



◆建物構造



【開発事業の動向】

- 過去（平成 14 年度以降）の地区周辺での開発事業（開発行為及び中高層建築物）の分布をみると、平成 21 年 3 月の東芝社員寮跡地の大規模開発事業で南武線南側が大きく変化し、また、旧甲州街道沿道の中高層共同住宅の建設により人口が増加してきたことがわかる。
- また、旧甲州街道沿道は、間口が狭く奥行の長いいわゆる短冊地割で形成されていることから、南北方向の道路基盤が脆弱で、行き止まり道路の位置指定開発や街道沿道敷地での道路整備を伴わない中高層開発が多くなっている。

【建築物の建築時期】

- 建物の建築時期別の状況を整理すると、全般的に新耐震基準による昭和 56 年（1981 年）以降に建築された建築物が広く分布しているが、主要な道路に囲まれた街区内の狭あい道路に、昭和 55 年以前や昭和 45 年以前の旧耐震基準により建築された建築物が多くなっている。



大規模開発事業により整備された歩行者通路



鎌倉街道沿いの大規模商業施設



地区内に開発された低層共同住宅

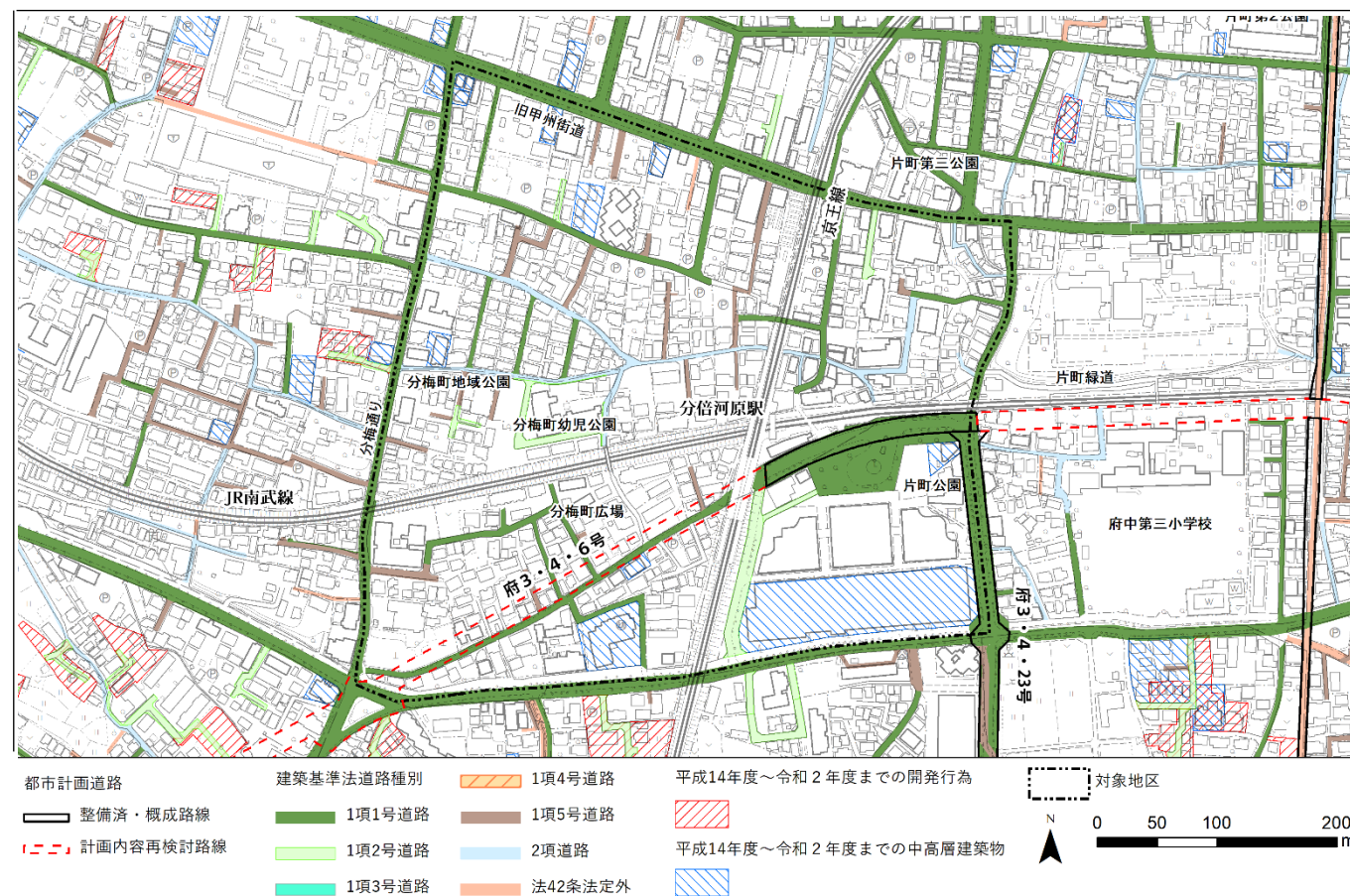


低層の木造住宅の集積



狭あい道路沿道のブロック塀や老朽木造住宅

◆中高層建築物及び開発行為（平成 14 年度～令和 2 年度）

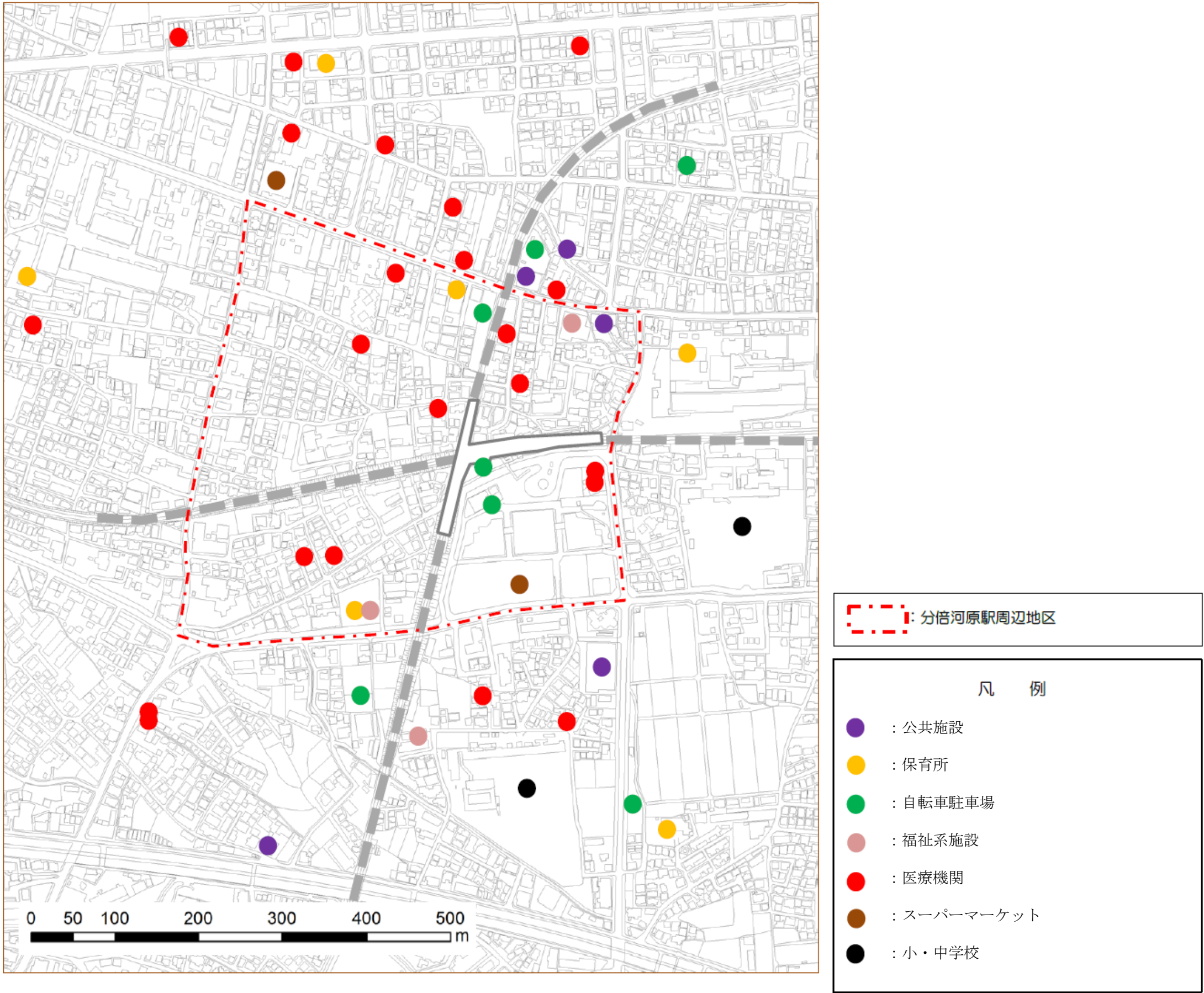


資料：府中市資料

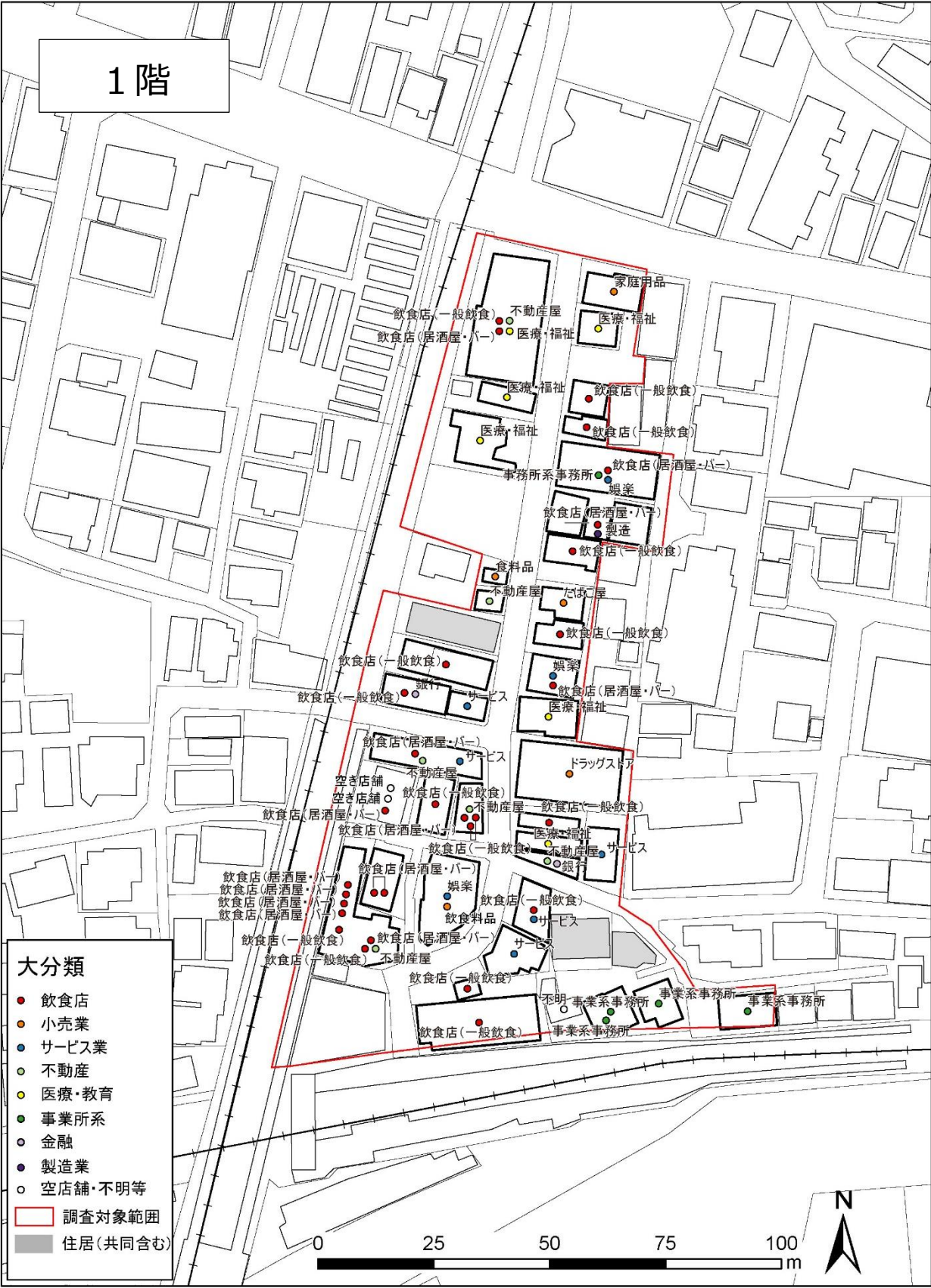
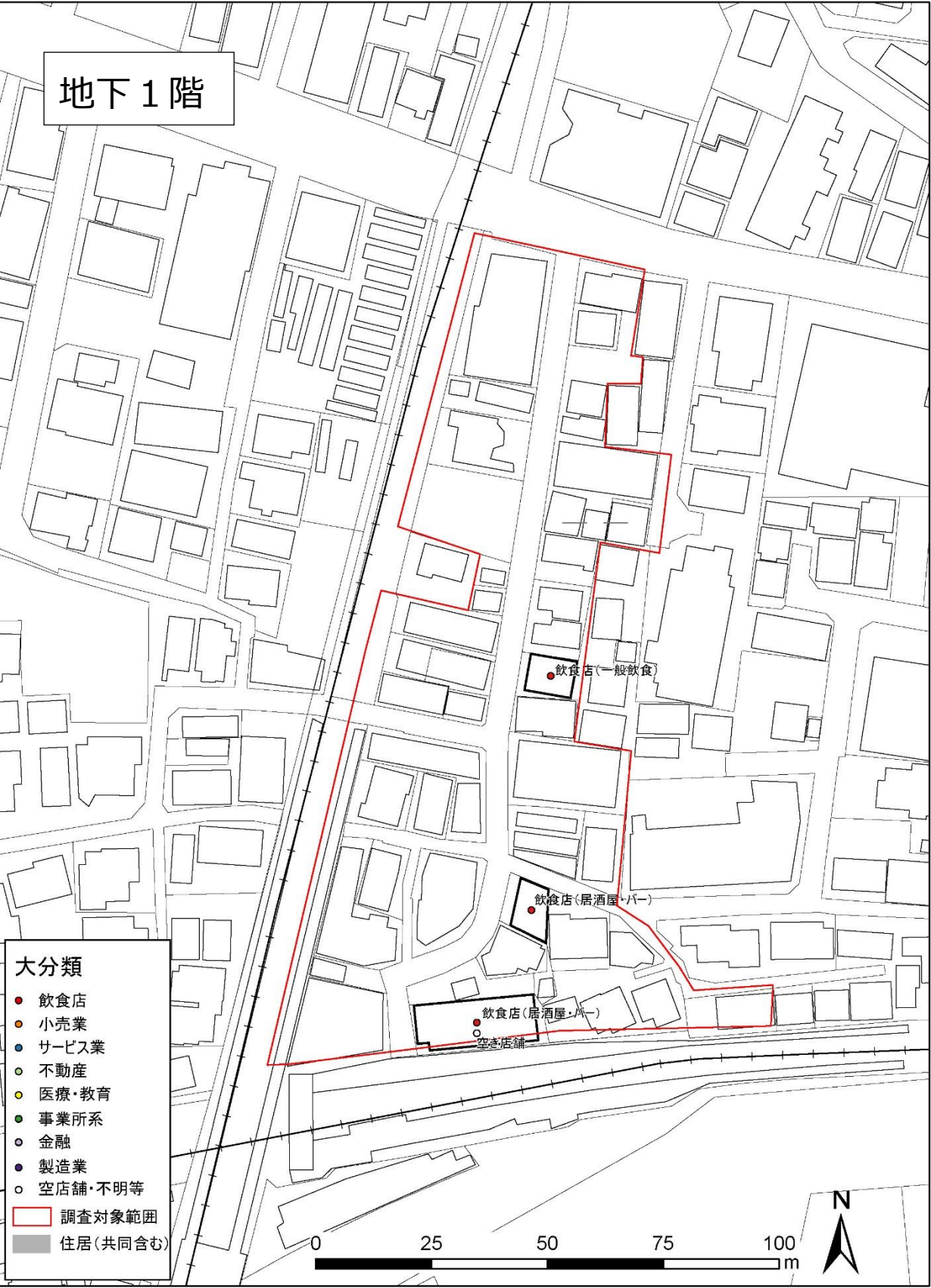
◆建築時期



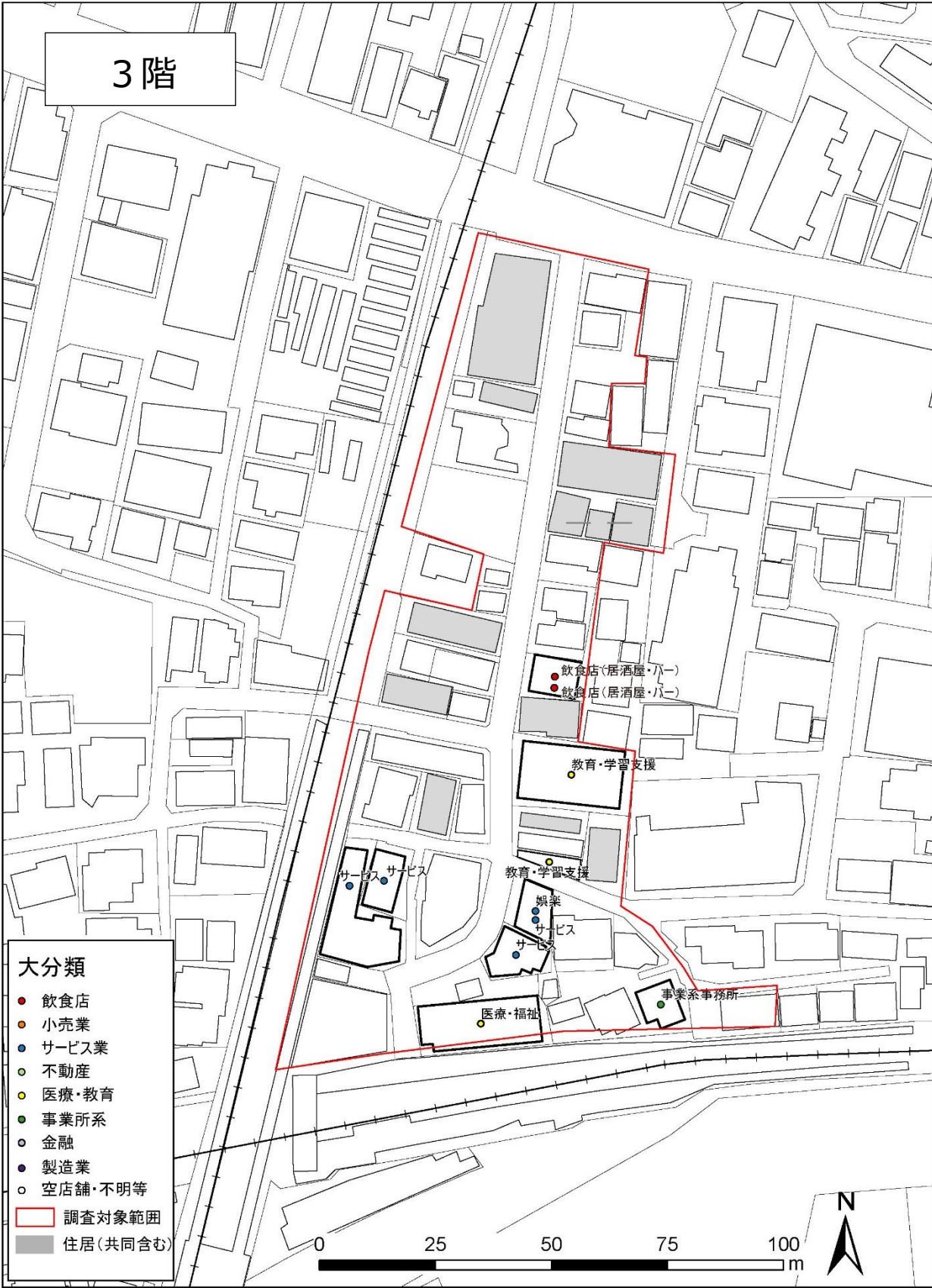
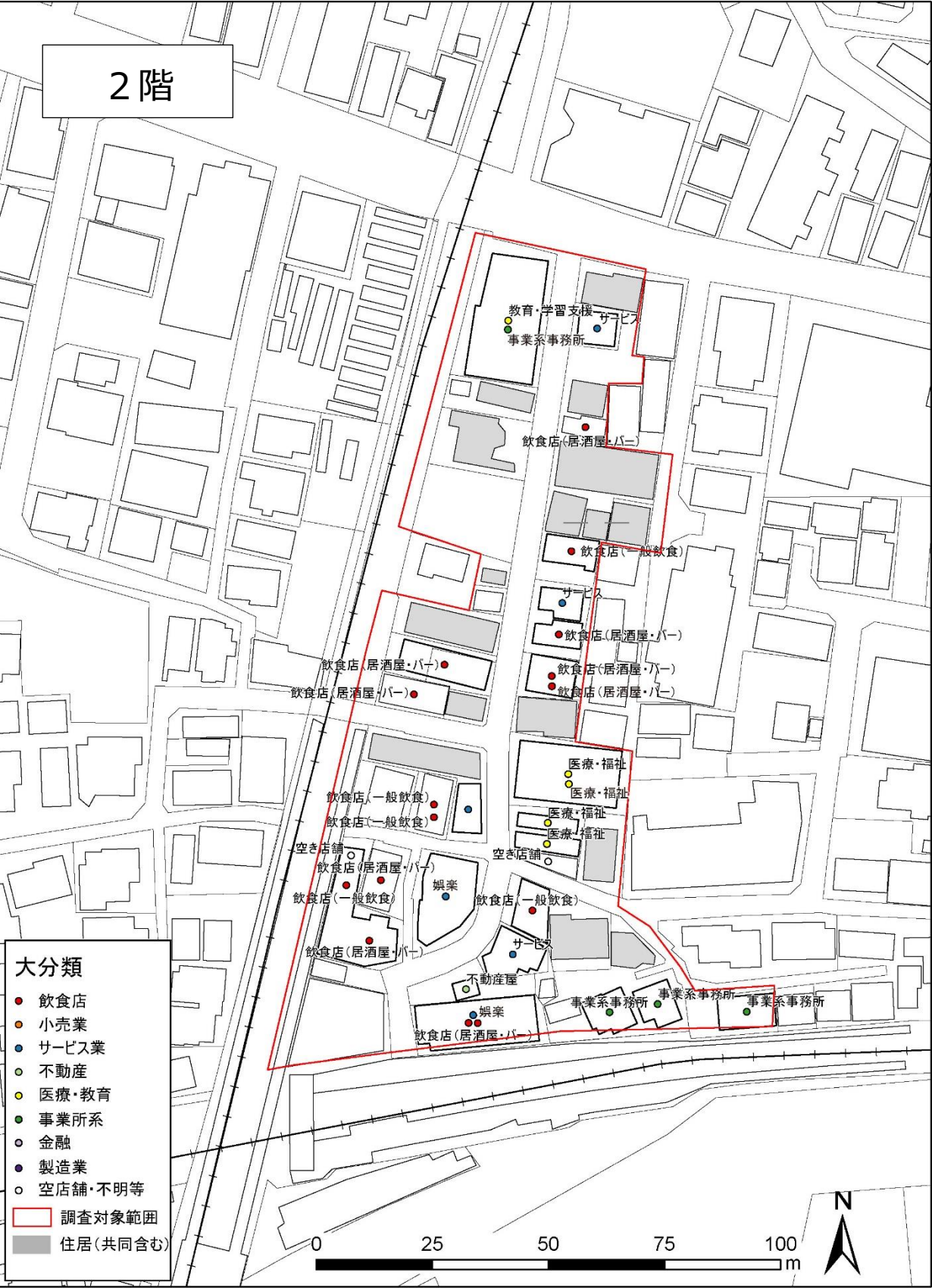
【分倍河原駅周辺の施設の分布状況】



【商店街のテナントの状況】

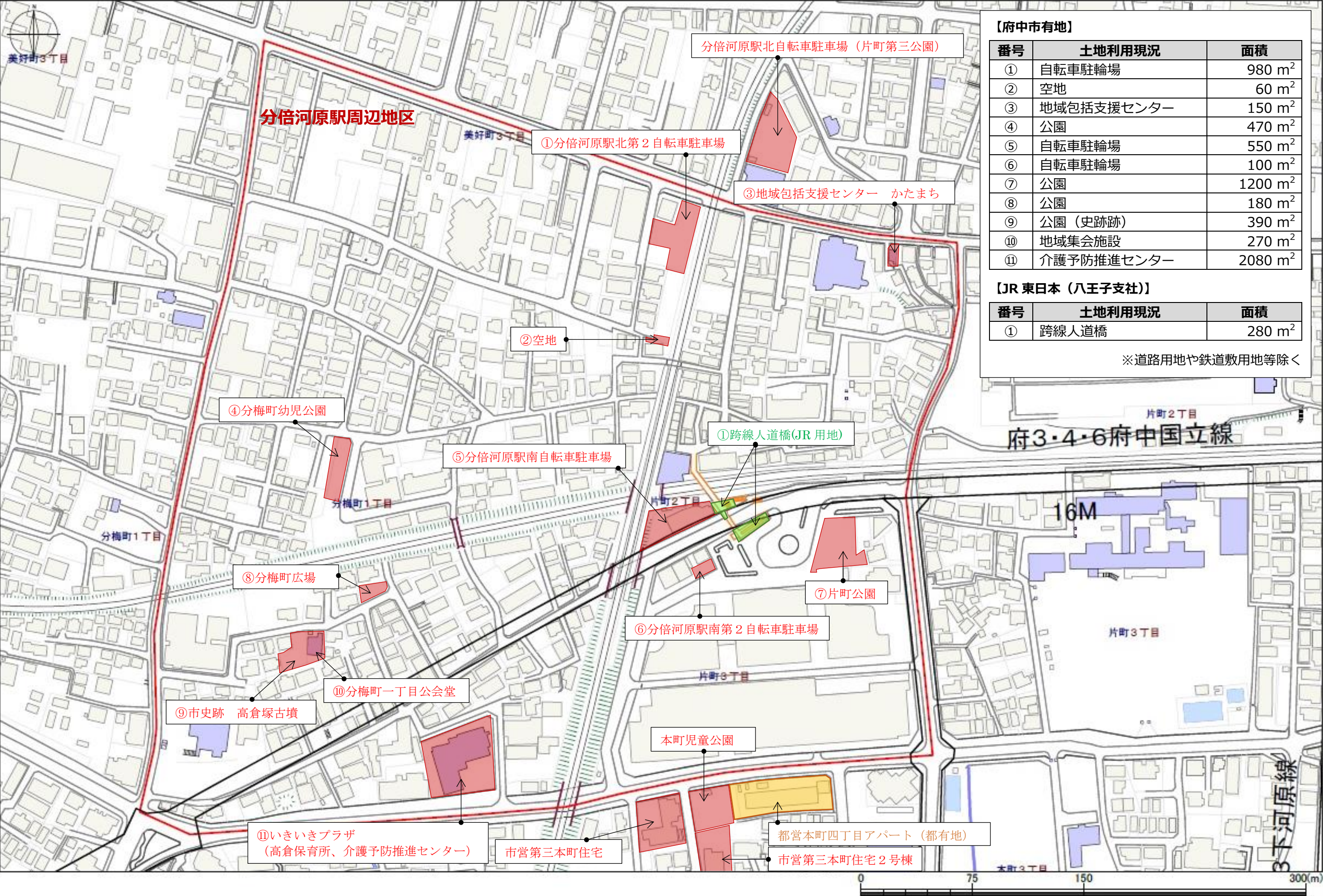


資料：テナント調査結果（令和 2 年10月）

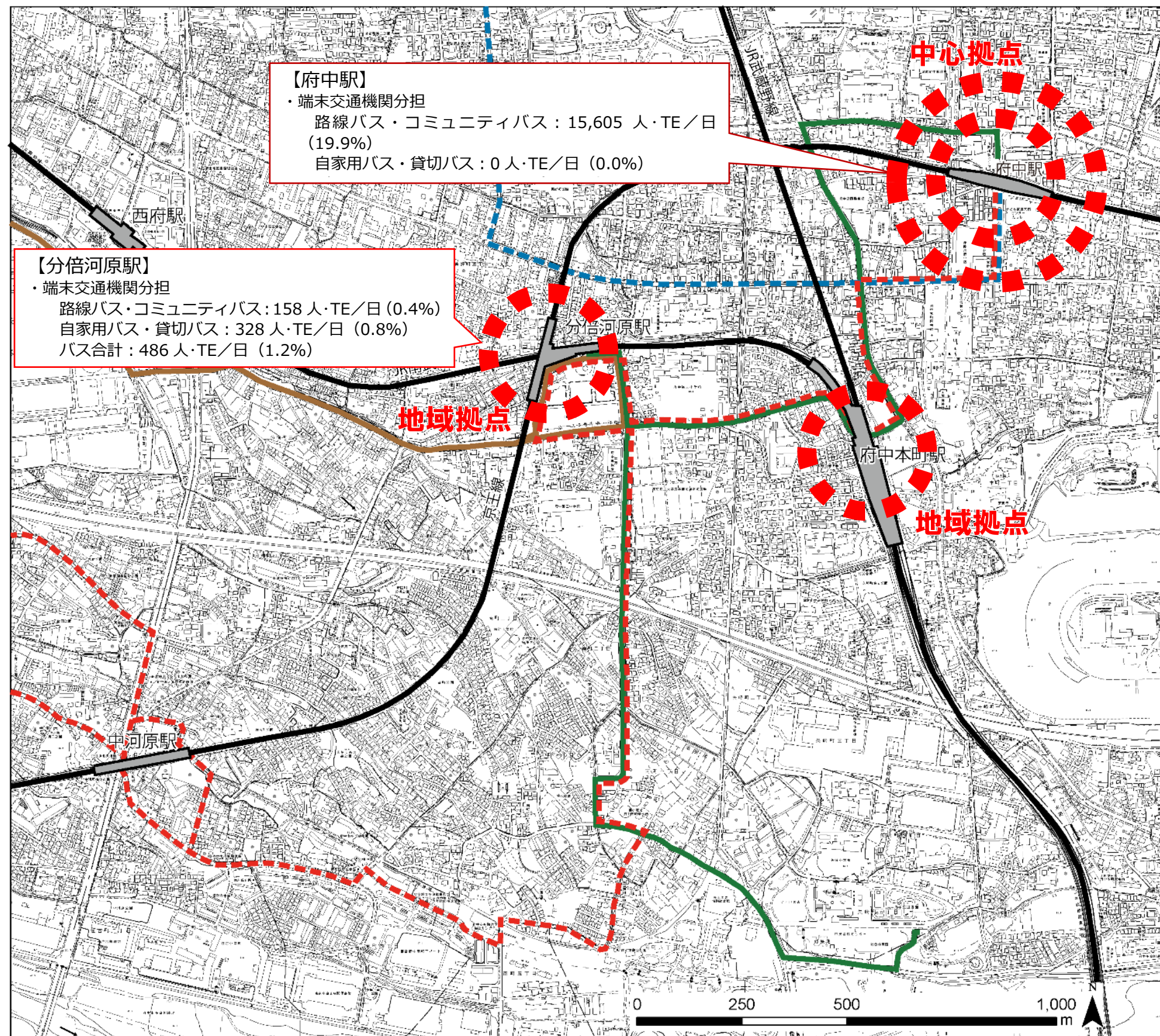


資料：テナント調査結果（令和2年10月）

【駅周辺での公有地等分布状況】



【駅の位置づけと公共交通機関（バスルート）】



府中市では、府中駅を幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた拠点の駅とし、府中本町駅を国の史跡など文化機能が充実した特性をもつ地域の拠点の駅として位置付けている。

一方、分倍河原駅は、特徴ある商店街や商業施設、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、交流の中心となる拠点の駅と位置付けており、府中市の中心地に近接する3つの駅について、拠点としてそれぞれの役割を担っている。

分倍河原駅の路線バスの路線は、駅南口に京王バスが2系統、ちゅうバスルートが1系統あるほか、北口から離れた旧甲州街道沿いにちゅうバスルートが1系統ある。

平成30年のパーソントリップ調査では、分倍河原駅での路線バスと自家用バス・貸切バスを合わせた分担率は1.2%、徒歩は85.6%であることから、徒歩が中心の地域であることがわかる。

※パーソントリップ調査（平成30年）

資料：京王バス路線図、ちゅうバス運行路線図（令和2年12月時点）

【交通基盤の状況 駅前広場】

駅南側には駅前広場が整備済みであり、バス及びタクシーの乗降施設、自由通路の昇降施設が配置されている。また、隣接して、駅前広場と繋がる形で片町公園が位置し、一定程度の環境空間が確保されている。なお、駅前広場は都市計画の位置づけはなされていない。

一方、広場へのアクセス道路沿いにおいては、一般車によるキスアンドライドが見られる他、広場内の車道をショートカットして乱横断する状況も確認できる。

- 整備年度：1988 年度完成
- 供用面積：1,150 m²
- 交通結節機能
 - ・バス：1 バース
(路線バス及びコミュニティバス)
 - ・タクシー：1 バース



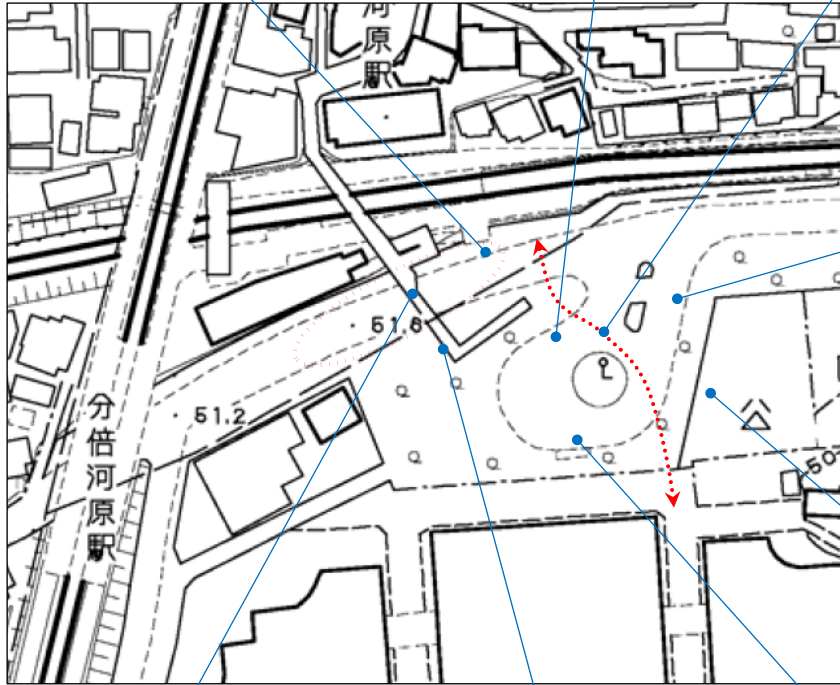
①広場外での一般車や企業バスの乗降



②タクシー乗降場



③広場内でのショートカット乱横断



④企業バス等の乗降場



⑤駅前広場に隣接した片町公園



⑧歩行者・自転車が通る自由通路



⑦自由通路のエレベーター



⑥バス乗降場

【交通基盤の状況 自転車駐車場】

分倍河原駅周辺における自転車駐車場は、南武線を境として南北にそれぞれ2カ所ずつ駐車場が立地しており、収容台数は北側で1,567台、南側で965台、合計2,532台となっている。



■分倍河原駅周辺地区における市営駐輪場の収容台数

名称	定期		一時		合計	
	自転車	バイク	自転車	バイク	自転車	バイク
分倍河原駅北	673	-	124	-	797	-
分倍河原駅北第2	641	14	129	0	770	14
北側計	1,314	14	253	0	1,567	14
分倍河原駅南	577	36	129	14	706	50
分倍河原駅南第2	-	-	259	-	259	-
南側計	577	36	388	14	965	50
合計	1,891	50	641	14	2,532	64

資料：がいどマップ府中（令和4年2月現在）

■分倍河原駅周辺地区における市営駐輪場の利用実績

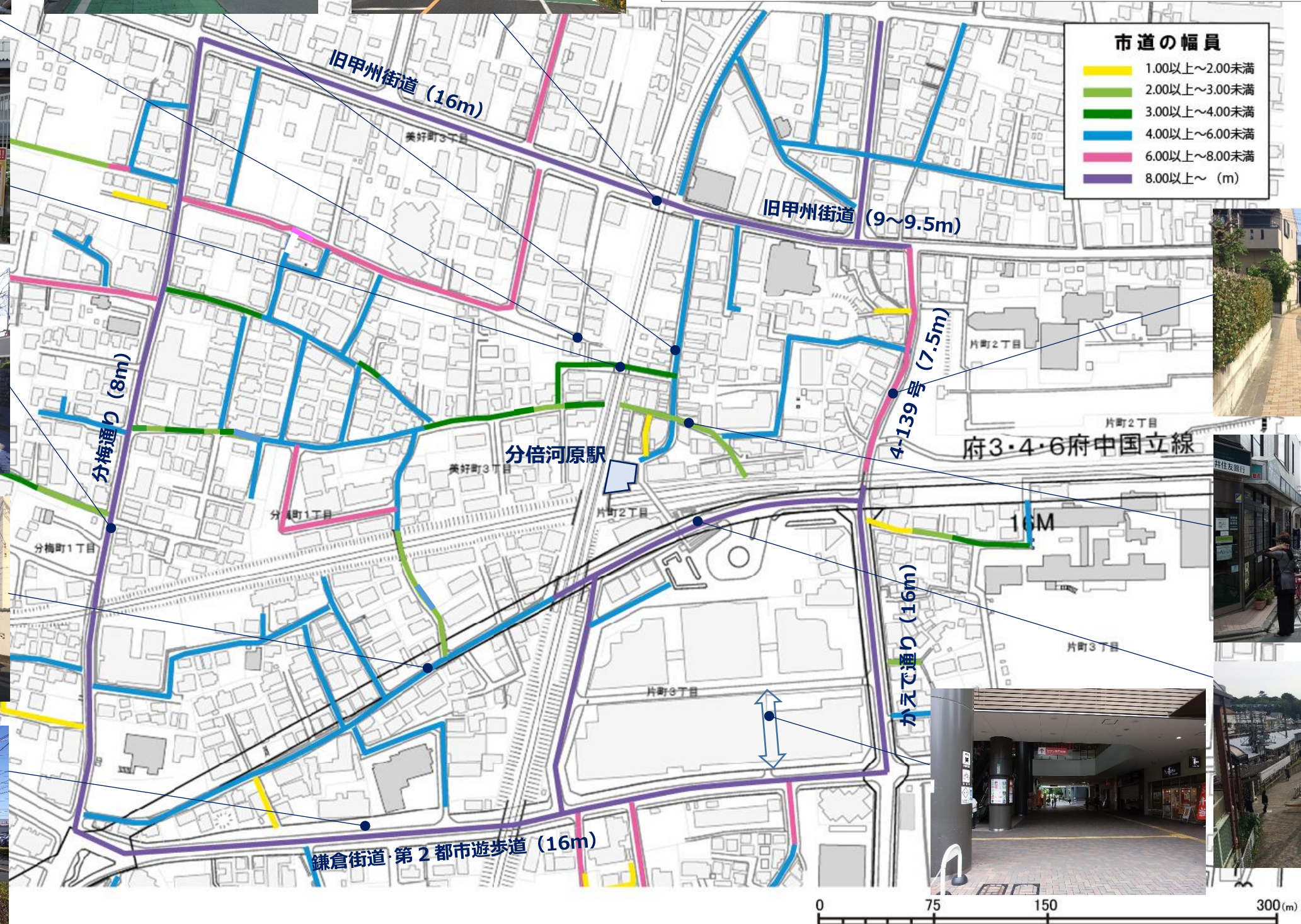
名称	定期（月平均）		一時（日平均）	
	自転車	バイク	自転車	バイク
分倍河原駅北	216	-	59	-
分倍河原駅北第2	572	12	320	5
北側計	788	12	379	5
分倍河原駅南	564	25	174	5
分倍河原駅南第2	-	-	260	-
南側計	594	25	434	5
合計	1,382	37	813	10

資料：府中市資料（令和元年度）

【道路基盤の状況】

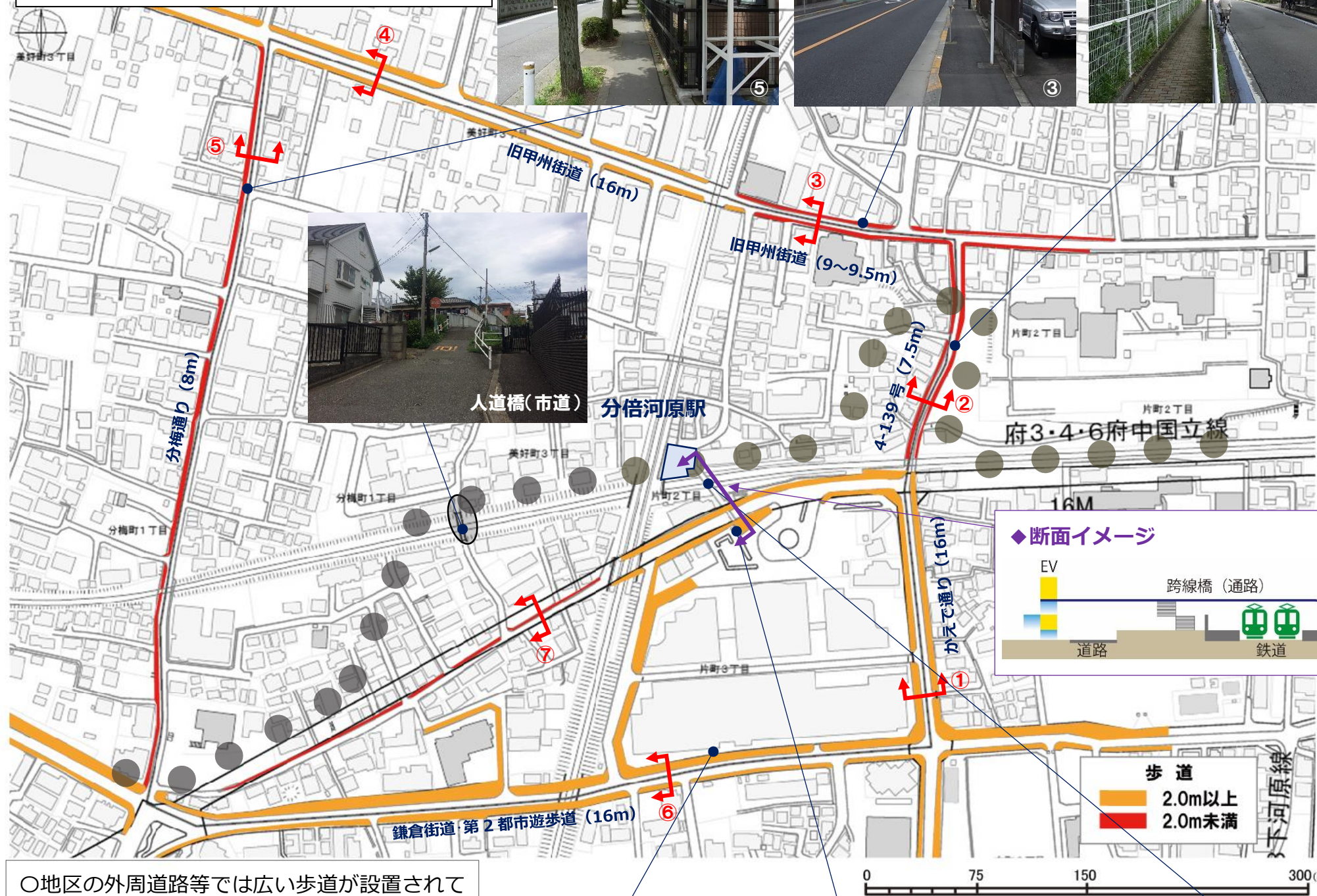


- 地区の外周道路は、鎌倉街道、かえで通り、旧甲州街道（西側）では約 16m確保されているが、分梅通り、4-139 号等では約 7.5～8mとなっている。
- 商店街は幅員約 5.5mであり、双方向の自動車通行も可能となっている。
- 地区内の道路認定されている市道では、概ね 4 m以上確保されているものの、駅周辺では 4 m未満の市道が見られる。
- 地区内には私道も数多く見られるが、特に駅北西側においては、駅へのアクセスルートが 4 m未満の狭い私道となっている。
- 南側の大規模商業施設には敷地内通路が整備されており、開発事業者と市との協定により、一般歩行者の通行が 24 時間可能となっている。



【歩道設置・バリアフリー等の状況】

● ● ● : 府中崖線（本市域中心部を東西に横断している崖線、北側が崖上） 高低差約 6.5m~7m

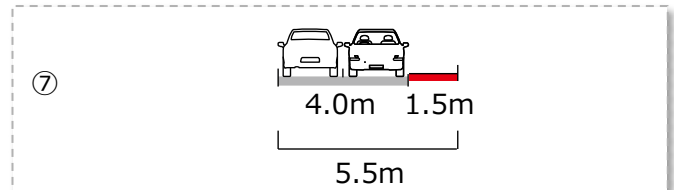
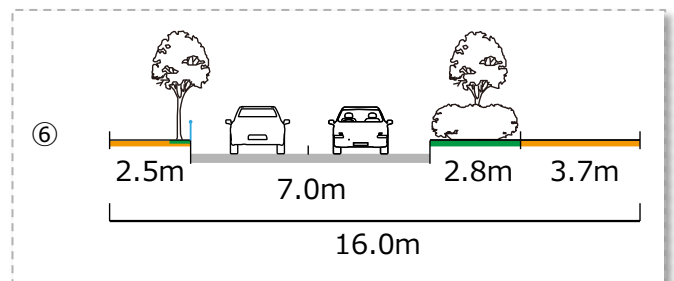
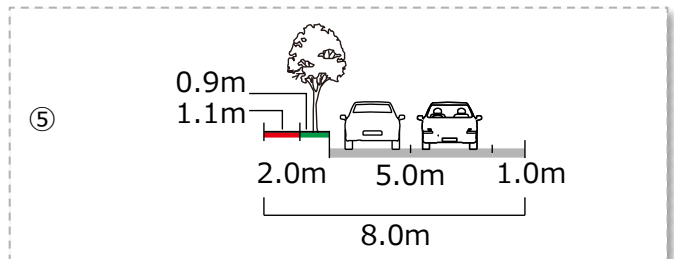
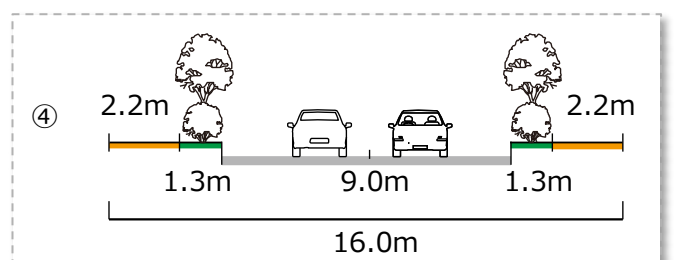
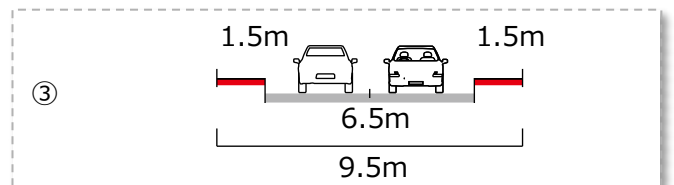
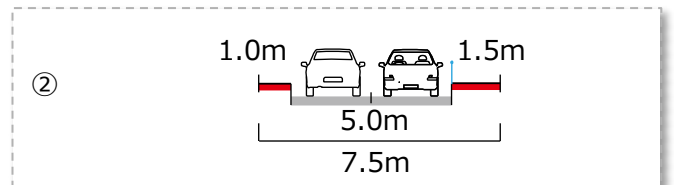
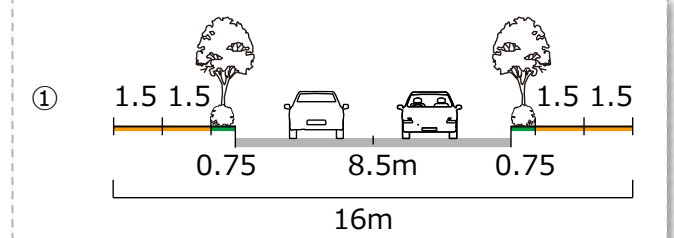


- 地区の外周道路等では広い歩道が設置されている区間（⑥）もあるが、幅員の狭い歩道（②）や街路灯や樹木等により歩道の有効幅員が狭くなっている箇所も見られる（③⑤）。
- 地区内には、府中崖線により南北に高低差があり、駅西側の人道橋も急な坂道（約 13%）になっている。
- 駅南側の跨線橋には、駅前広場側にエレベータが設置され、駅側は急な坂道（約 12%）になっている。また、通学路としても指定されている。

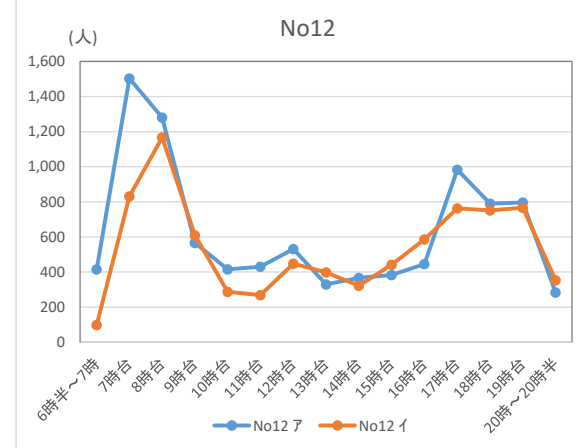
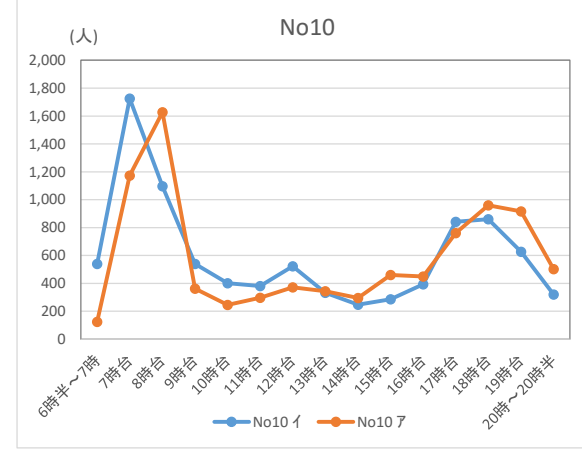
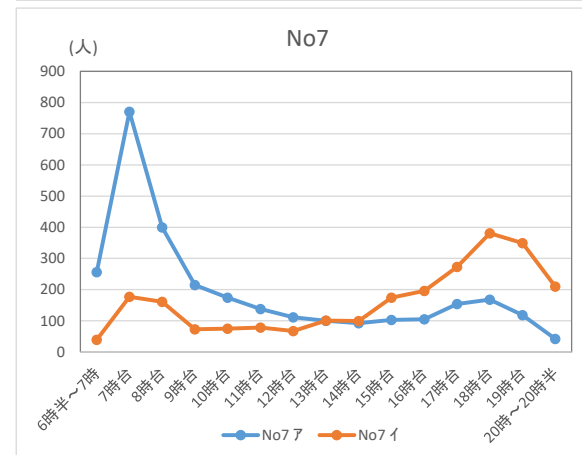
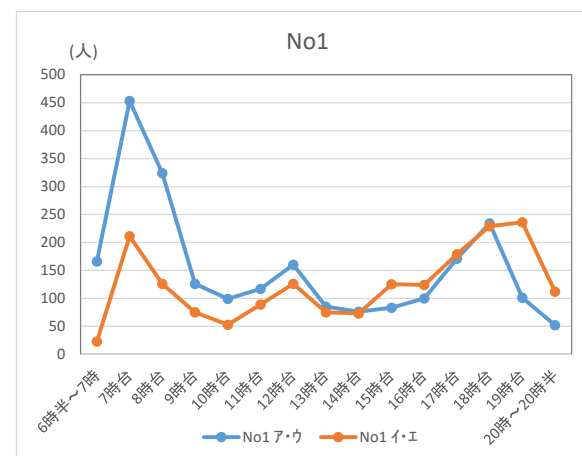


◆歩道等の幅員

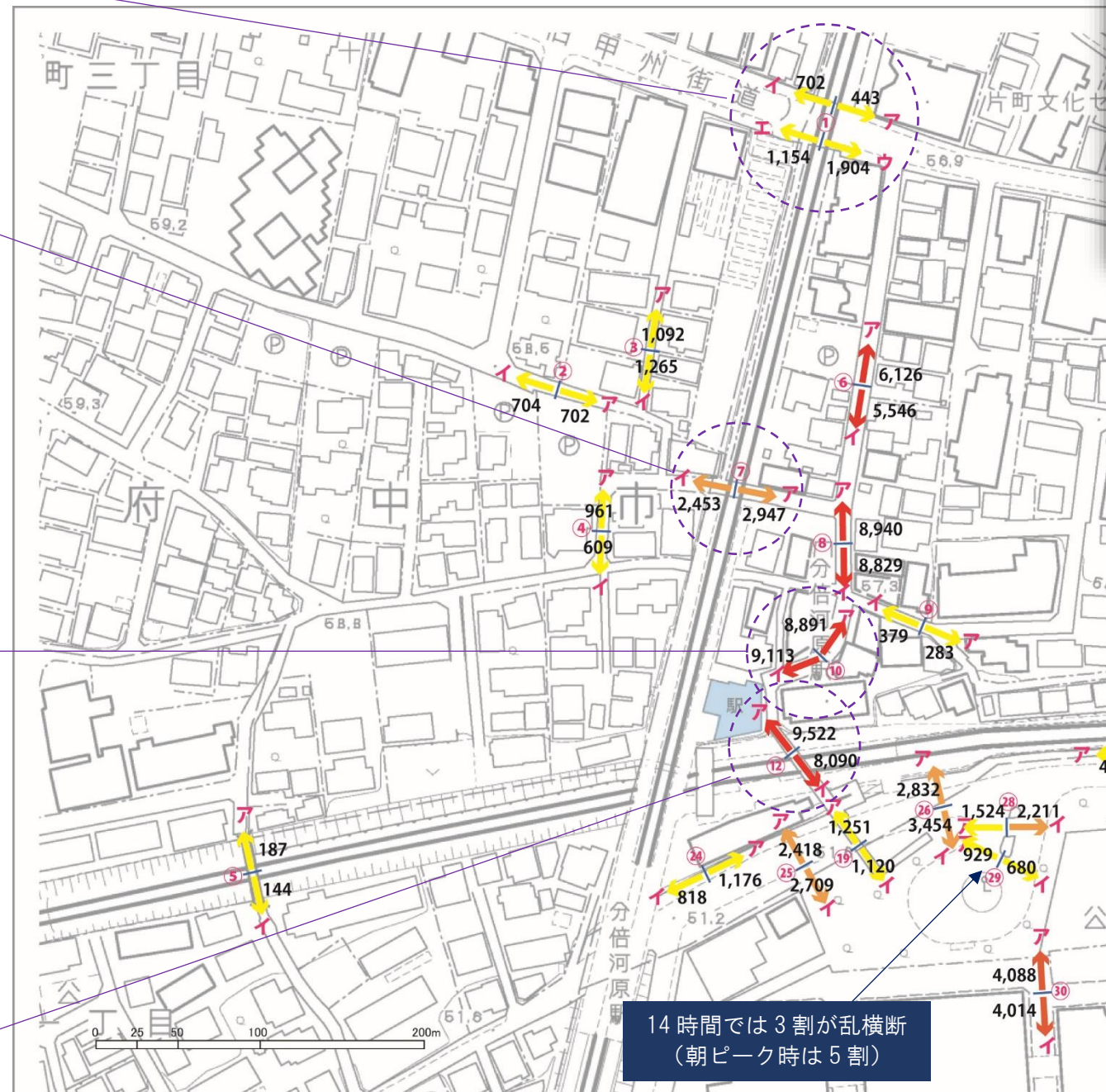
※ 緑色は植栽帯を表す



【駅周辺 歩行者交通量調査の結果】



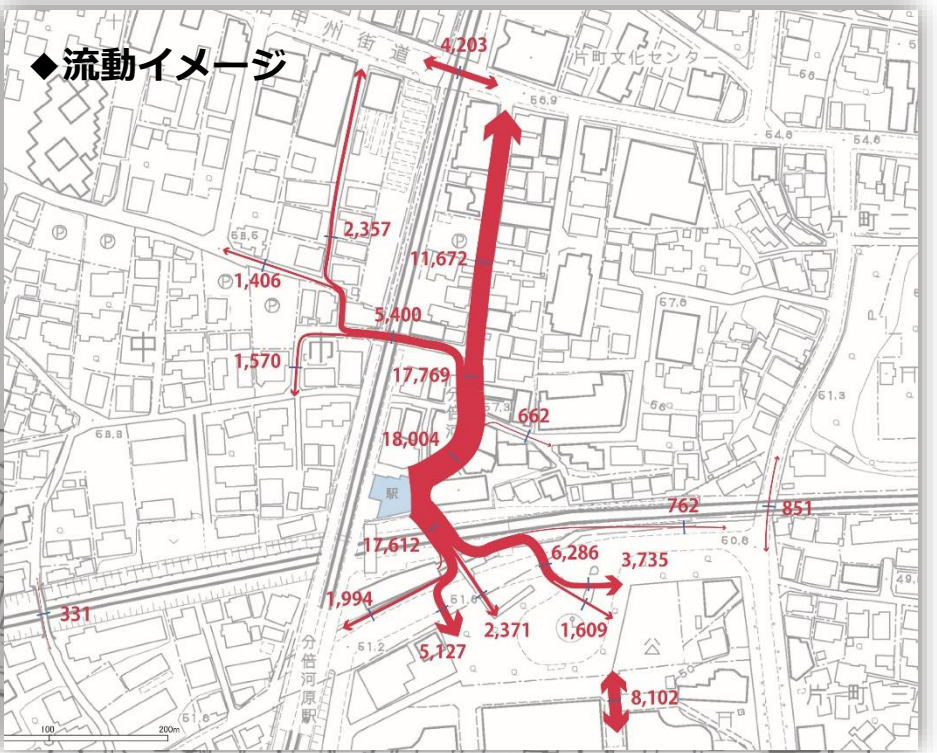
- 駅から南北に同等程度の人の流れがあり、北側は商店街が主要動線となっている。
- 京王線を挟んで約 1 万人の東西横断があり、特に朝ピークに歩行者が集中。
- 駅に近い踏切の京王線西側では、約 7 割が踏切の北側からの流動である。
- JR 南武線を挟んで、既存自由通路が主要動線（約 1.8 万人）となっており、そのうち約 8 割が道路南側に横断している。駅前広場入り口では乱横断も見られる。
- 既存自由通路のうち、JR 臨時改札側に降りる階段（⑭+⑮）では、ピーク時のサービス水準は C となっている。



凡 例

→	～ 2,000人
→	2,001 ～ 4,000人
→	4,001 ～ 6,000人
→	6,001人～

◆流動イメージ



- ※ 1 : 歩道のサービス水準
 A : 自由歩行 ～27 人/㎡・分、B : やや制約 27～ 51、C やや困難 51～ 71
 D 困難 71～ 87 、E ほとんど不可能 87～100
 「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」より

- ※ 2 : 階段のサービス水準
 A : 15 人/㎡・分以下 : 登行速度の選択や遅い人の自由な追い越しが可能
 B : 15～20 人/㎡・分 : 下限値では追い越しが困難、対向流は多少の混乱
 C : 20～30 人/㎡・分 : 遅い人の追い越し困難、登行速度は制約
 D : 30～40 人/㎡・分 : ほぼ登行速度は制約され、対向流は非常な困難と混乱
 E : 40～55 人/㎡・分 : 登行の最低限值。間欠的に密度飽和により停止
 F : 60 人/㎡・分までの範囲 : 流れはしばしば停止
 「歩行者の空間 理論とデザイン (ジョン・J・フルーイン)」より

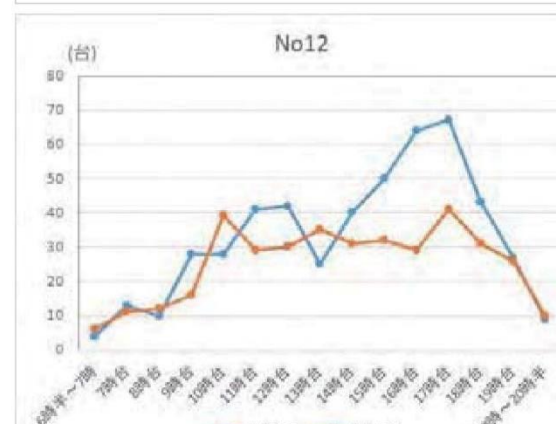
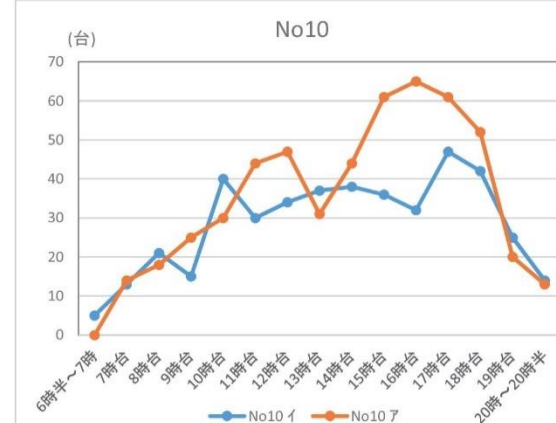
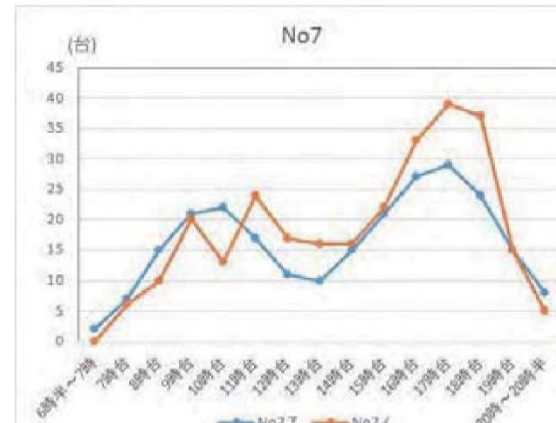
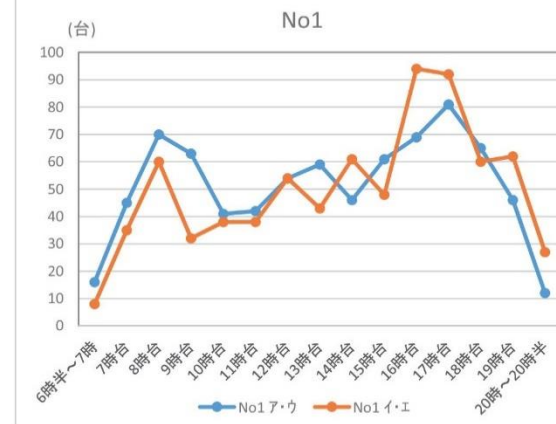
サービス水準※1 A
 16.5 人/㎡・分
 (2,961 人/時間)

サービス水準※2 C
 20.5 人/㎡・分
 (2,458 人/時間)



歩行者交通量 14時間 (6:30～20:30)

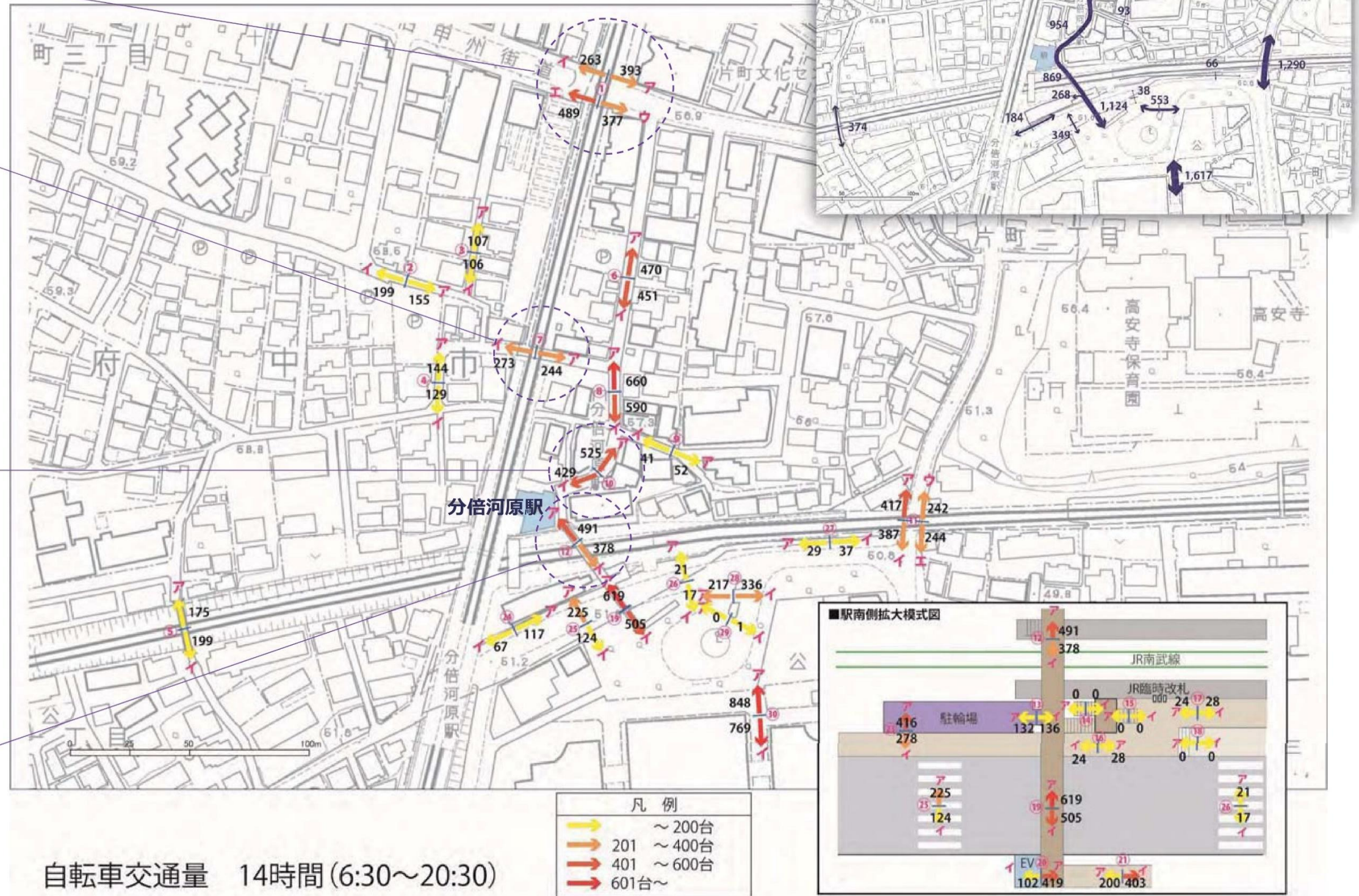
【駅周辺 自転車交通量調査の結果】



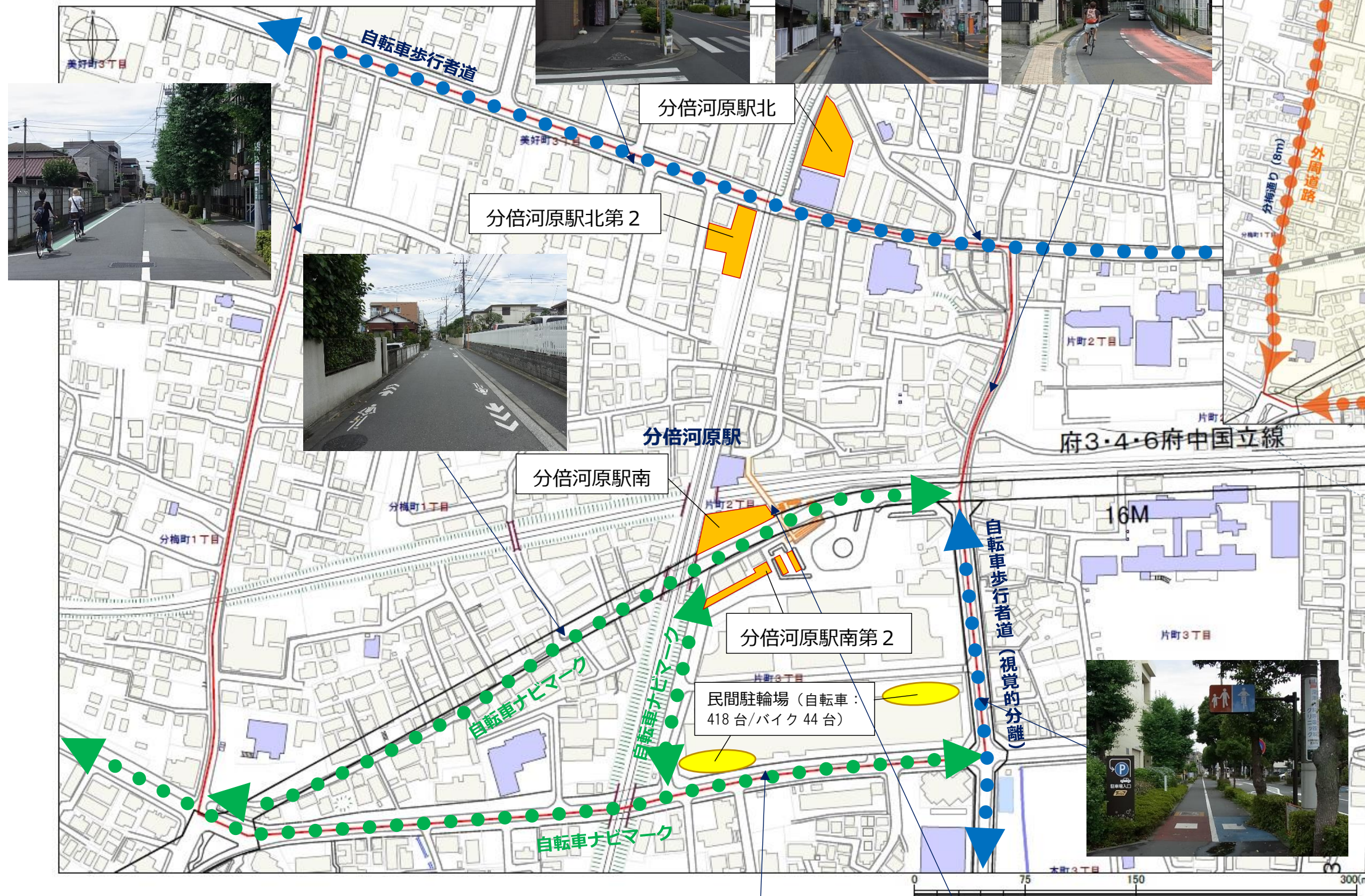
○JR 南武線を挟んで、南北方向に約 2,500 台の自転車が通行しており、うち商店街を約 1,000 台の自転車が通行、東側の市道を約 1,300 台の自転車が通行している。

○京王線を挟んで、約 2,000 台の自転車が通行しており、旧甲州街道を約 1,500 台が通行している。

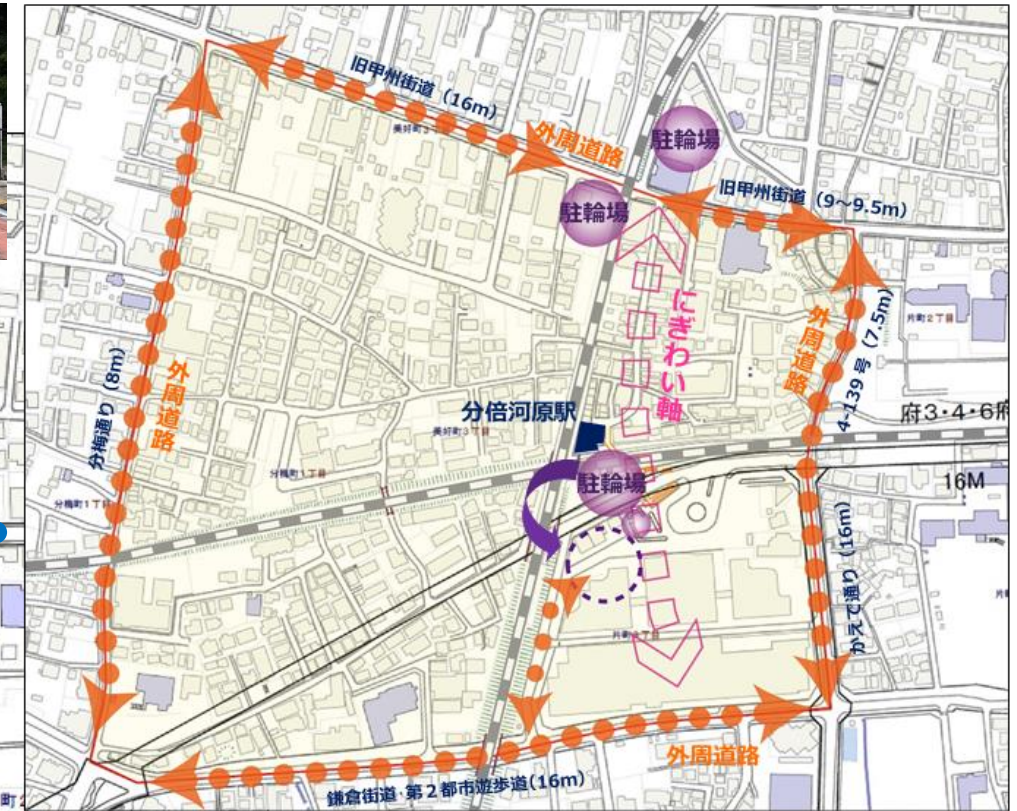
○いずれも夕方 16 時～18 時頃がピークとなっている。



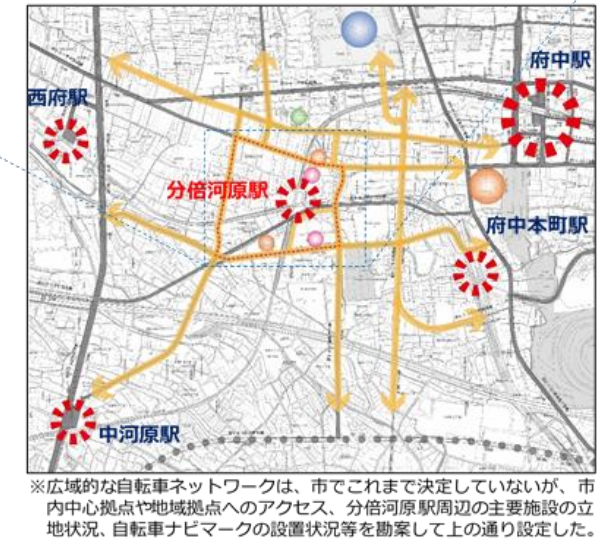
【駅周辺 自転車走行空間等について】



【自転車ネットワーク図（案）】



【広域的な自転車ネットワークの考え方】



◆市営駐輪場の状況

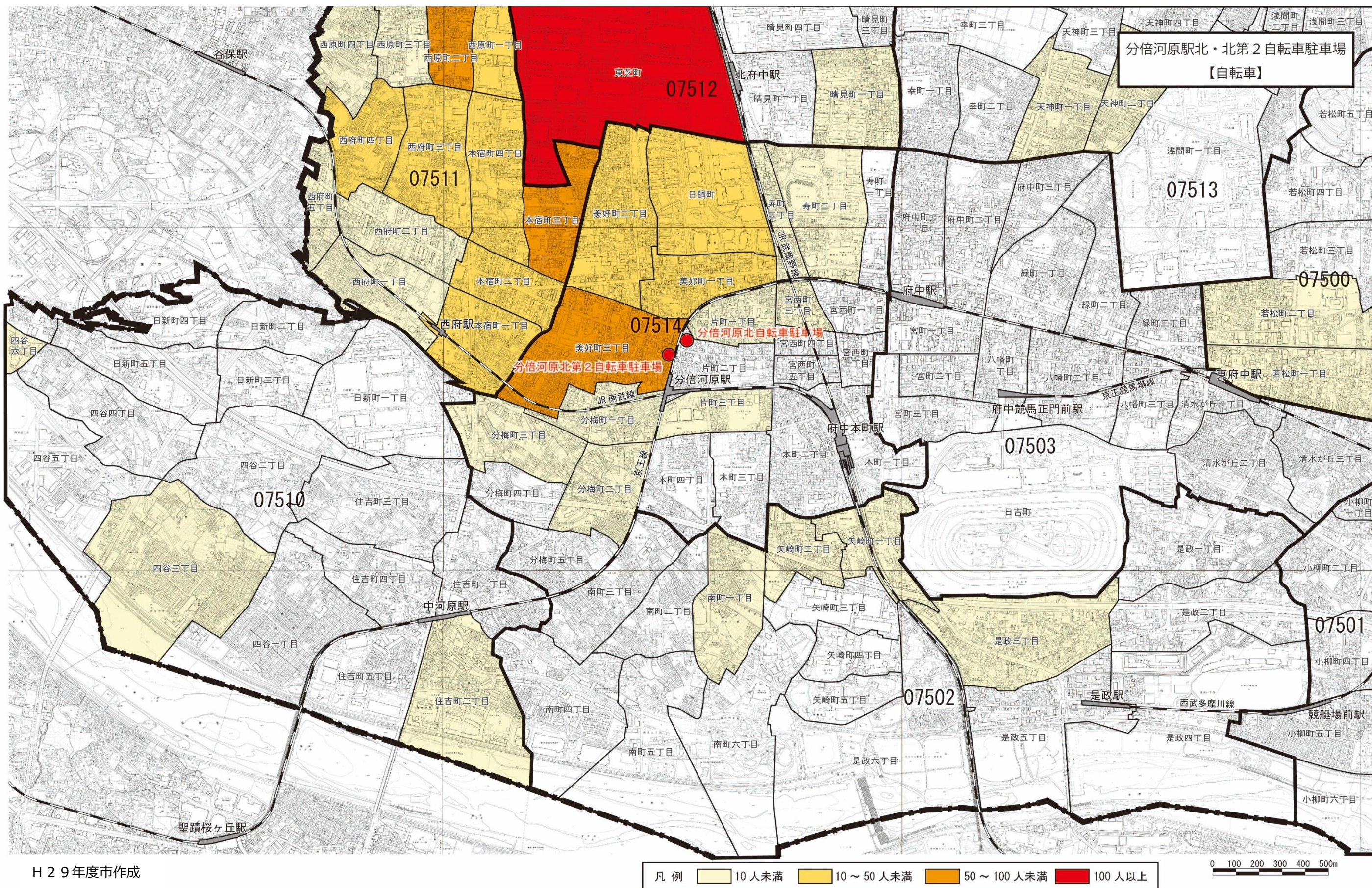
	定期		一時利用		備考
	自転車	バイク	自転車	バイク	
分倍河原駅北	673	—	124	—	
分倍河原駅北第2	641	60	129	12	
分倍河原駅南	577	36	129	14	自転車定期利用210人待ち※
分倍河原駅南第2	—	—	167	—	

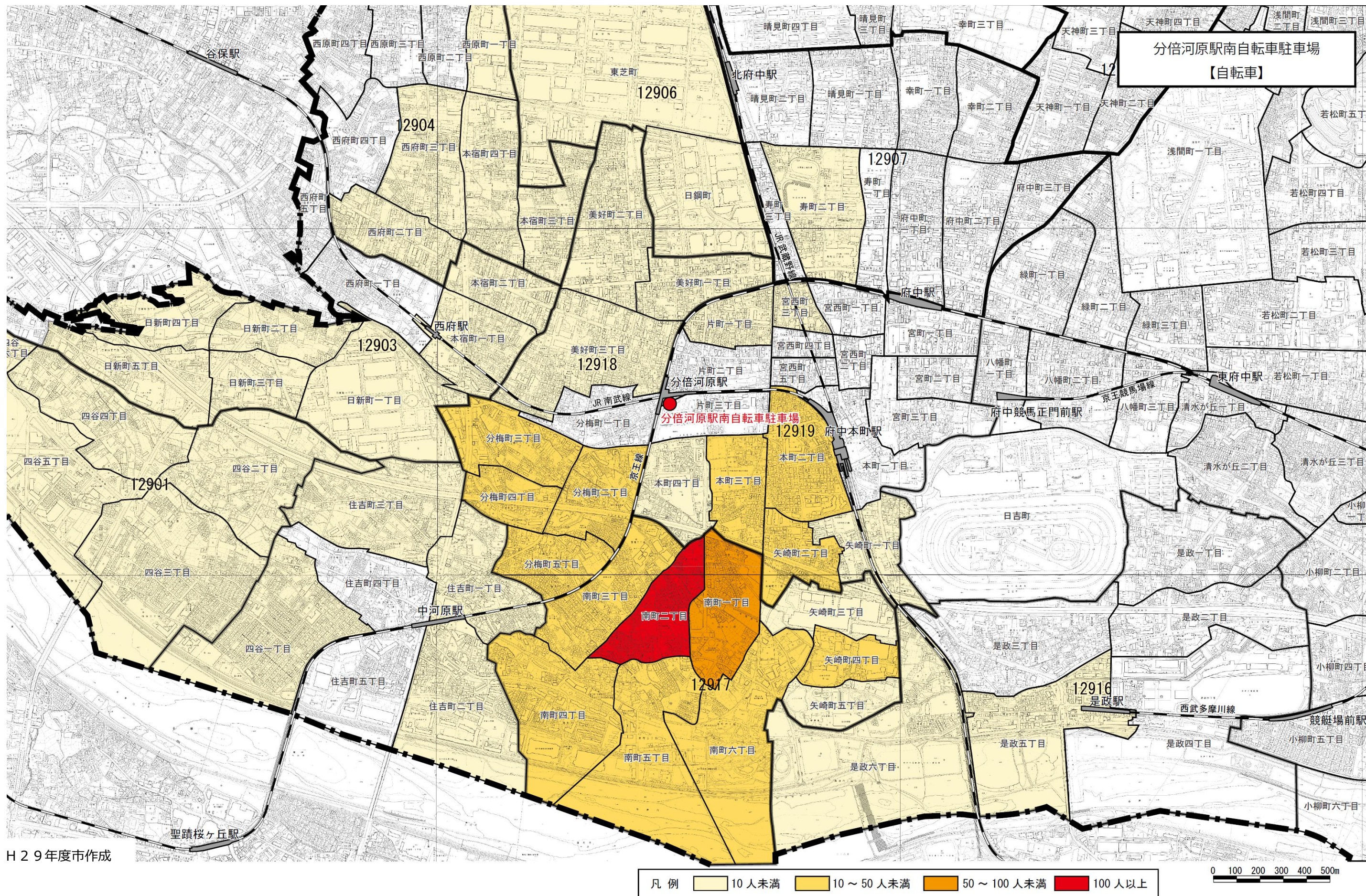
※平成 29 年 5 月 31 日現在 ((公財) 自転車駐車場整備センターHP より)
資料: がいどまっぶ府中(府中市)



- 駅南側においては、自転車ナビマークや視覚的分離がなされた自転車歩行者道が整備され、市営駐輪場や民間駐輪場がこれに接続している。
- 駅北側では、旧甲州街道が「自転車歩道通行可」の自転車歩行者道となっており、市営駐輪場がこれに接続している。
- 商店街では、夕方 17 時台に歩行者約 1,500 人、自転車約 100 台の通行が見られ、歩行者と自転車のピークが重なっている。

●参考：自転車駐輪場の利用者状況（定期利用者）





H 2 9 年度市作成

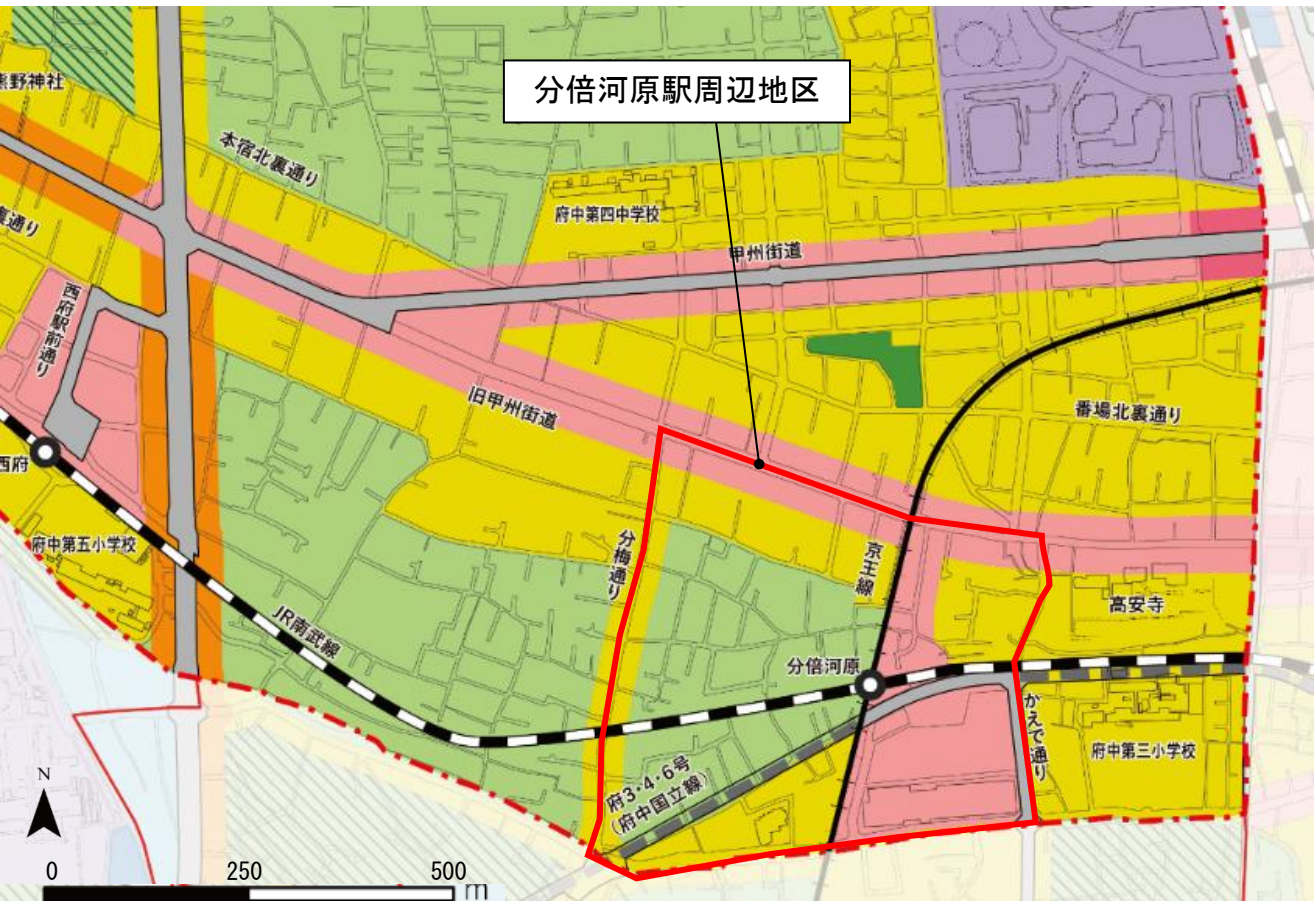
2.分倍河原駅及び駅周辺に係る位置づけ

(1) 府中市：第6次府中市総合計画後期基本計画（H30年3月）

「2. まちの拠点整備 施策6-3 駅周辺整備事業の計画的推進」に分倍河原駅周辺が位置づけ

- 現状と課題：分倍河原駅周辺は、南武線及び京王線による地域の分断の課題があるほか、駅北側の商業地及び駅前空間の整備が求められています。
- 施策の方向性：分倍河原駅周辺のまちづくりについて基盤整備を含めた検討を行います。

■にぎわいと活力あるまちづくり方針図（第6地域）※抜粋



凡例		
低密度住宅ゾーン	住工共存ゾーン	地域区域
中密度住宅ゾーン	公園・緑地ゾーン	都市計画道路(完了・概成・事業中)
商業・業務・サービスゾーン	沿道型土地利用検討ゾーン	都市計画道路(計画)
近隣商業ゾーン	農住共存ゾーン	
都市型産業ゾーン		
幹線道路沿道ゾーン		

(2) 府中市：府中市都市計画に関する基本的な方針（R3年11月改定）

▼全体構想

▶地域拠点

- ・分倍河原駅周辺では、駅の改良や駅周辺の都市基盤整備等を推進することにより、商業・業務・サービス及び居住機能などが集積し、駅周辺の利便性・拠点性を向上させていきます。

▼地域別構想(第6地域)

ア まちづくりの主な課題

●分倍河原駅周辺のまちづくりの推進

- ・分倍河原駅周辺では、駅改良を含む都市基盤の整備を推進するとともに、府3・4・6号（府中国立線）の未整備区間のあり方検討、地区計画等による良好な商店街の形成及び良好な住環境の保全等、まちづくりの推進が求められています。

イ まちづくり方針

(ア) にぎわいと活力のあるまちづくり

●分倍河原駅の改良と駅周辺のまちづくり

- ・分倍河原駅周辺を地域拠点と位置付け、駅の改良や自由通路、広場、道路の整備を行うことにより交通機能の向上を図るとともに、商業・業務・サービス及び居住機能等が集積し、駅周辺にふさわしい利便性の高い土地利用が図られ、にぎわいと活力のある拠点を形成します。

(イ) 誰もが快適に移動できるまちづくり

●歩行者・自転車の安全に配慮した歩行空間の確保

- ・府3・4・1号（甲州街道）沿道及び旧甲州街道では、開発事業に合わせて土地所有者の理解と協力を求め、歩行空間の確保に努めます。

●既存幹線道路の改善

- ・幹線道路のうち、府3・3・8号（新府中街道）及び旧甲州街道については、府3・2・2の2号（東京八王子線）の整備に伴う交通渋滞が発生する恐れがあるため、交通安全対策を東京都へ要請します。

●府3・4・6号（府中国立線）の在り方

- ・府3・4・6号（府中国立線）については、周辺道路の整備等と併せて、今後の在り方を検討します。

☞（4）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）の項参照

●分倍河原駅周辺の道路整備

- ・分梅通り、市道４－１３９号等の分倍河原駅周辺の主要な道路については、歩行者や自転車が安全に通行できるよう、道路拡幅や道路空間の見直し等により、安全な歩行者空間と自転車走行空間を確保します。

●公共交通ネットワークの見直し

- ・地域の南北方向等の交通利便性を向上させるため、既存の公共交通ネットワークを検証し、必要に応じてバス路線の見直し等を検討します。

●道路のバリアフリー化

- ・府３・３・８号（新府中街道）や府３・４・２３号（かえで通り）、旧甲州街道等の既存の幹線道路や、本宿北裏通り、七小通り等の主要な生活道路については、歩行空間のバリアフリー化を進めます。

（ウ）魅力ある住環境を維持するまちづくり

●分倍河原駅周辺の景観の保全・活用

- ・駅周辺のまちづくりにおいて、府中崖線等の自然景観の保全や、良好なまち並み景観形成等につながるまちづくりのルールを検討を進めます。

（エ）安全・安心のまちづくり

●ゆとりある市街地環境の保全による防災性の向上

- ・建築物の密集化による延焼の拡大を防ぐため、宅地の細分化の抑制に努めます。
- ・宅地開発時には、通り抜けができる道路を誘導することにより、防災性の向上を図ります。

●安全な避難経路の確保

- ・狭あい道路が多く、住宅が密集した市街地については、狭あい道路の拡幅整備を進めるとともに、避難場所等への避難路の安全性の確保（ブロック塀等の倒壊防止対策）を図ります。

ウ 重点的な取組

- ・分倍河原駅南側駅前広場の再整備、駅前溜まり空間の整備、自由通路の整備、自転車駐車場の移転・再整備、駅へのアクセス道路の整備及び分梅通り・市道４－１３９号等の改良の推進
- ・分倍河原駅周辺のまちづくりと併せた駅改良の促進
- ・地区計画等による良好な商店街の形成及び良好な住環境の保全

（３）東京都：都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（Ｒ３年３月）

●「地域の拠点」に位置づけ

- ・「地域の拠点」では、商業、医療・福祉などの生活に必要な都市機能や柔軟な働き方・暮らし方にも対応する都市機能の集積を図る。

●分倍河原の将来像

- ・「駅及び駅周辺では、駅の改良や自由通路、広場、道路の整備などが進み、交通機能が向上するとともに、土地の高度利用が図られ、商業、業務、居住機能などが集積し、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地域の拠点を形成」

（４）東京都：東京における都市計画道路の整備方針

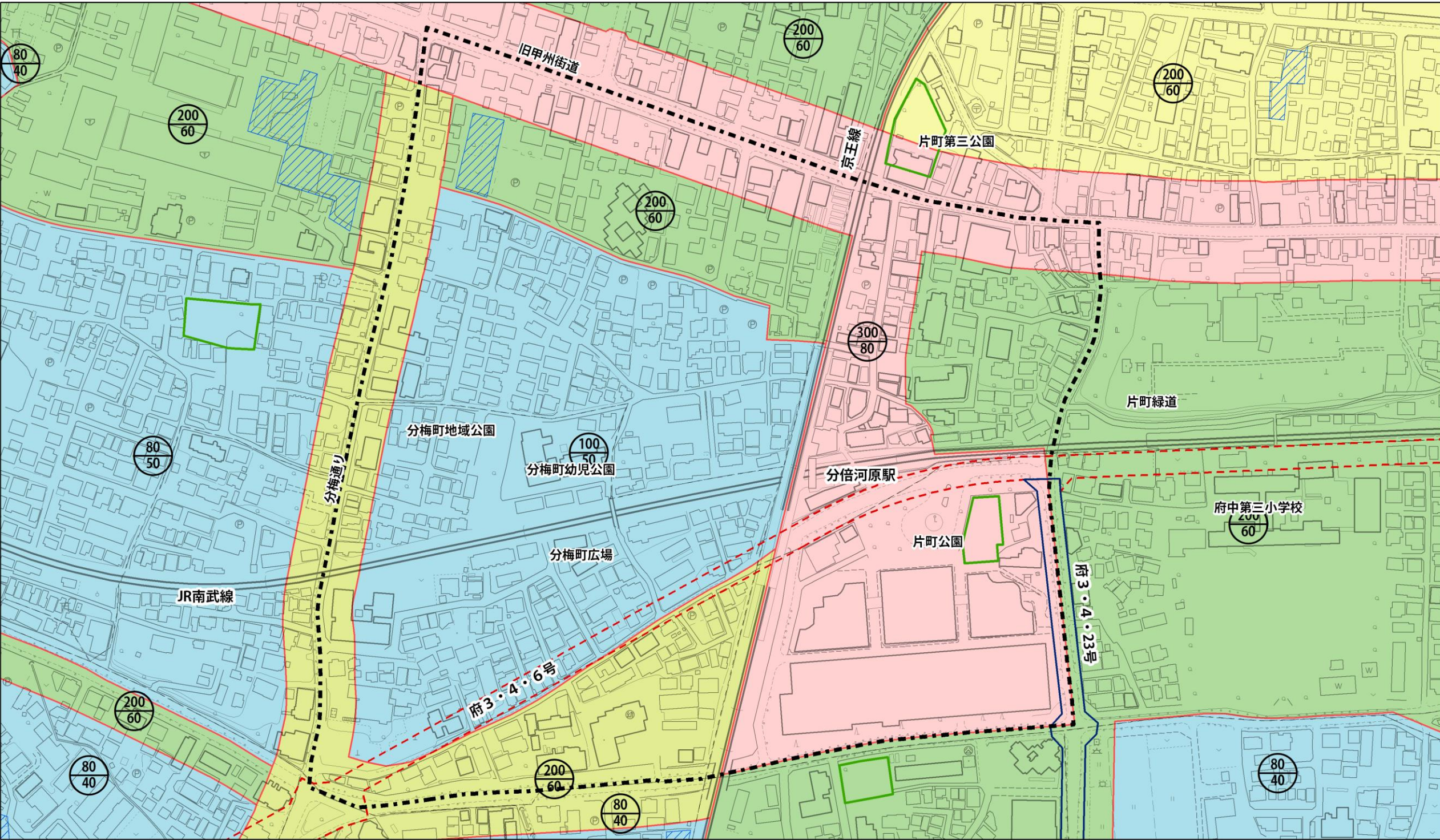
（第四次事業化計画）（Ｈ28年３月）

- ・府中３・４・６号線が計画内容再検討路線に位置づけ：当該区間は、ＪＲ南武線分倍河原駅の南側に位置しており、この分倍河原駅周辺地域については、府中市内の重要な拠点として、駅周辺のまちづくりについて基盤整備を含めた検討を進めていくとしています。この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、当該路線の在り方の検討が必要です。

●東京における都市計画道路の整備方針「見直し候補路線」「計画内容再検討路線」「新たに検討する都市計画道路」の検討状況（Ｒ2年３月時点）

- ・府中３・４・６号線：分倍河原駅周辺のまちづくりの検討や、周辺道路の整備などと併せて、当該区間の在り方を引き続き検討していきます。

【都市計画の指定状況】

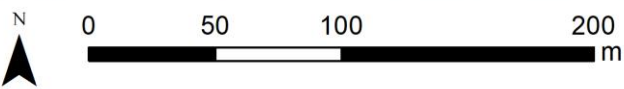


都市計画道路
整備済・概成路線
計画内容再検討路線

対象地区
生産緑地
都市計画公園

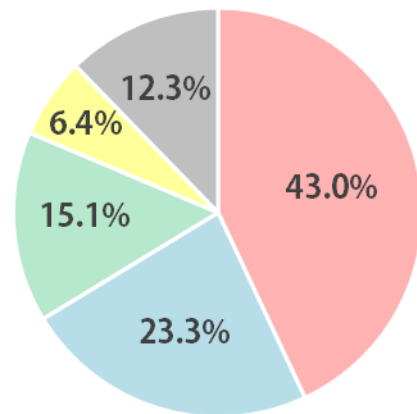
容積率
200/60
建ぺい率

用途地域
第1種低層住居専用地域
第1種中高層住居専用地域
第2種中高層住居専用地域
第1種住居地域
近隣商業地域
商業地域

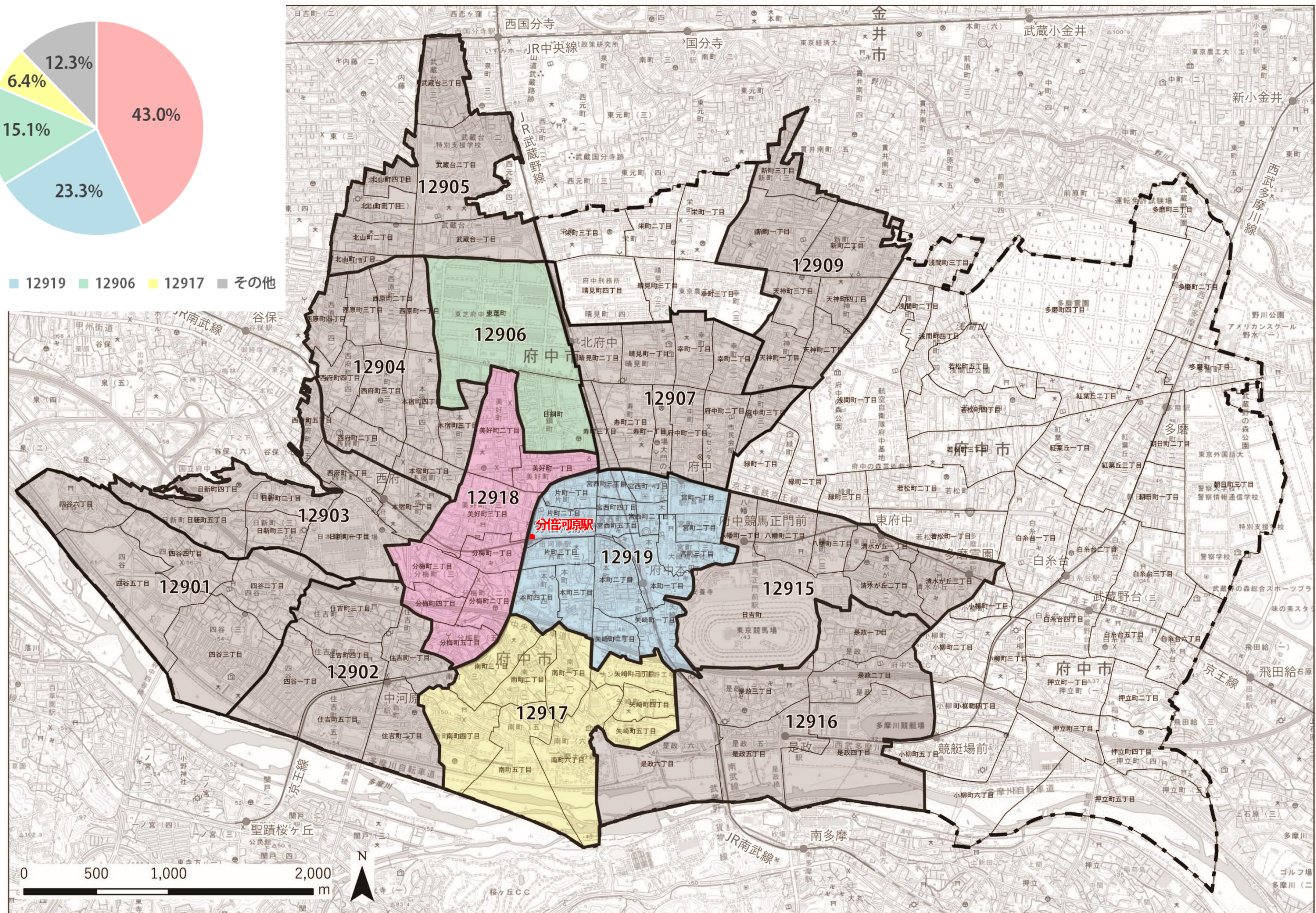


【分倍河原駅の駅勢圏】

分倍河原駅利用者の居住地・目的地



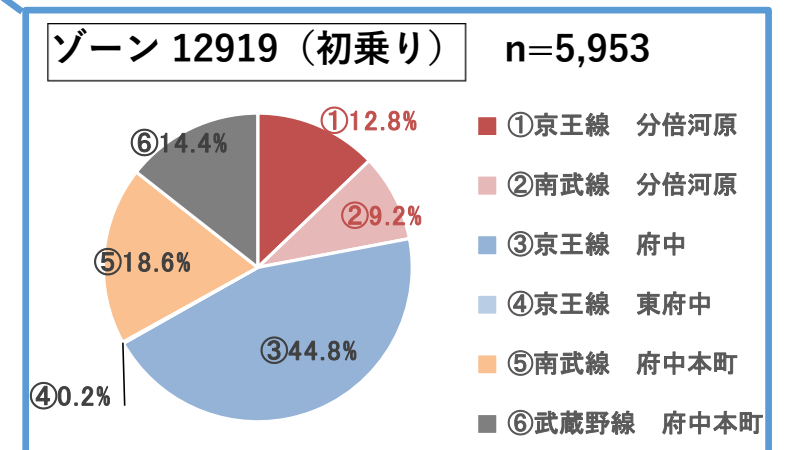
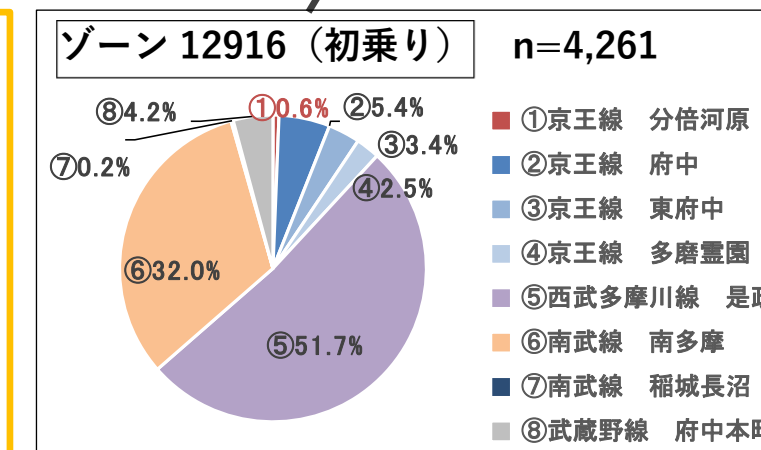
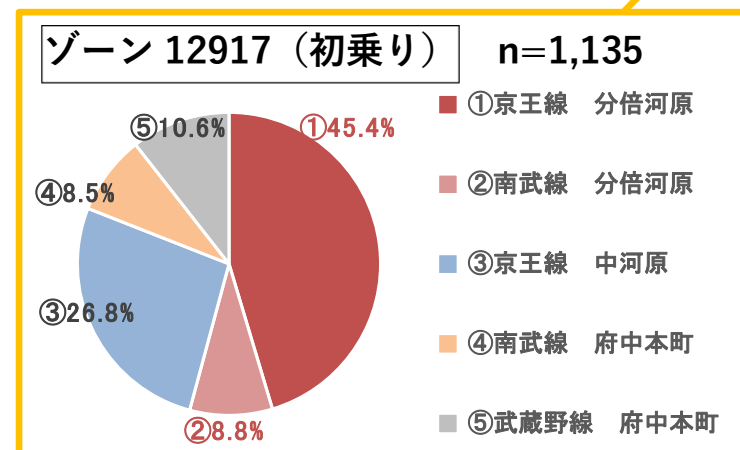
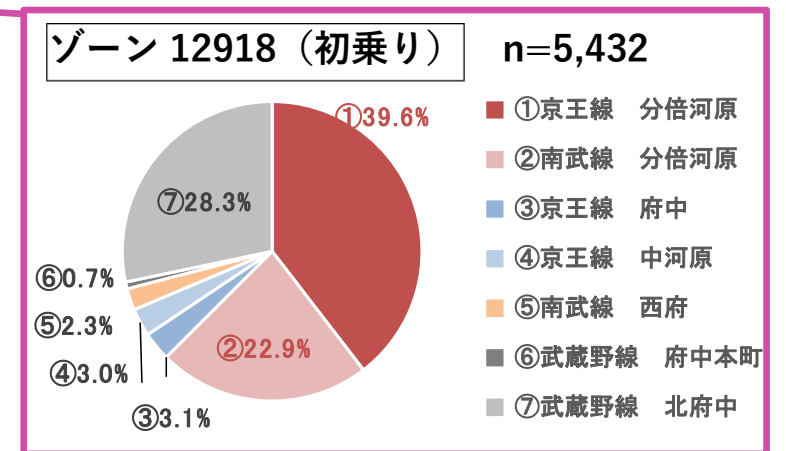
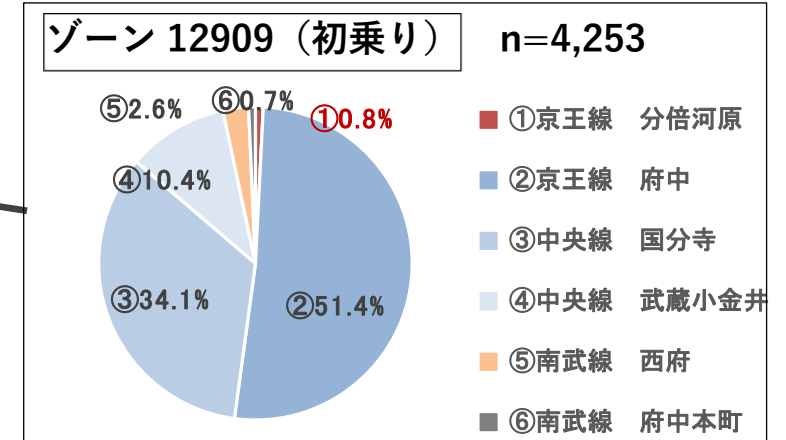
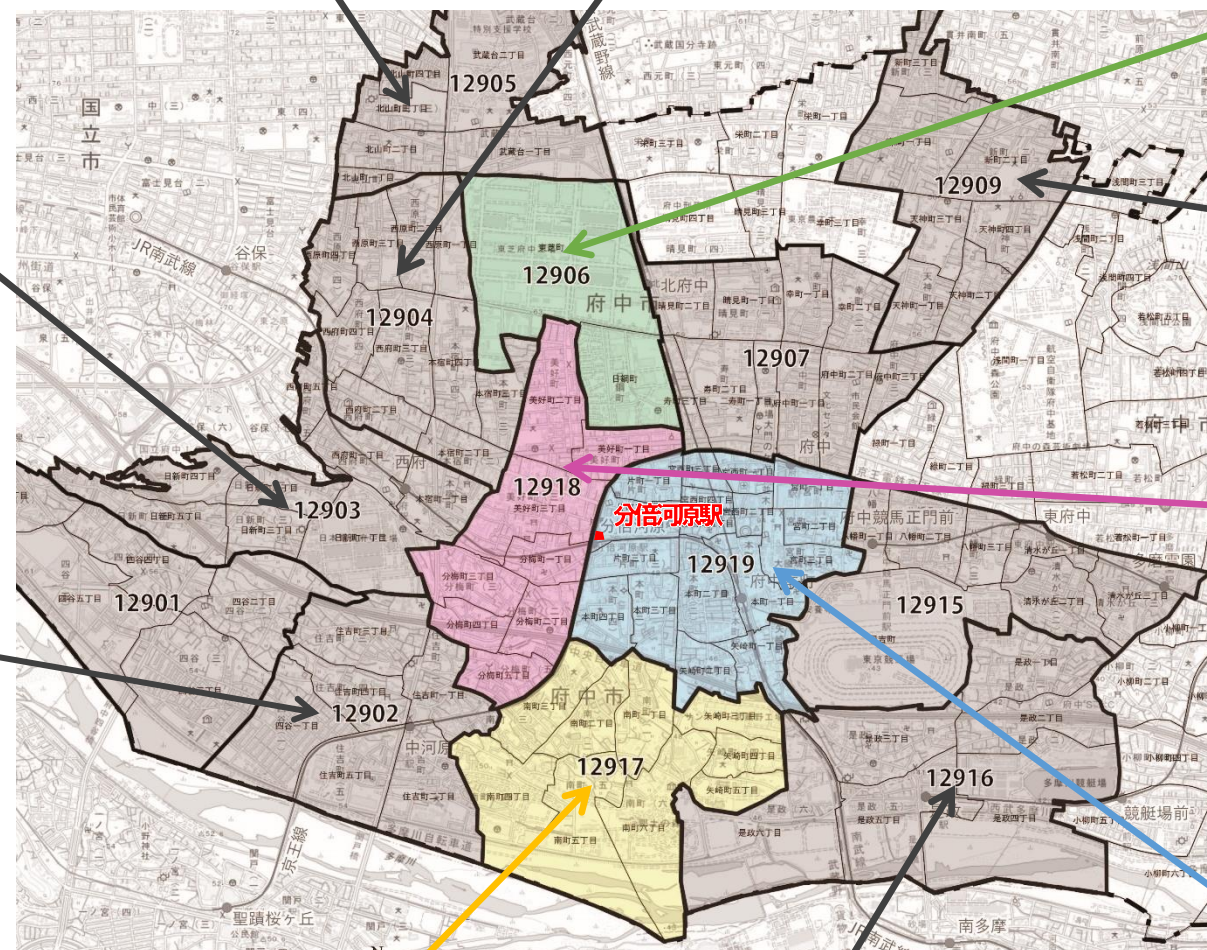
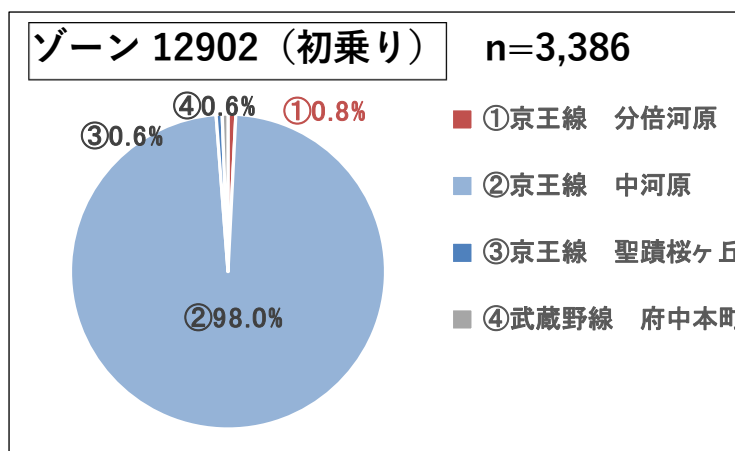
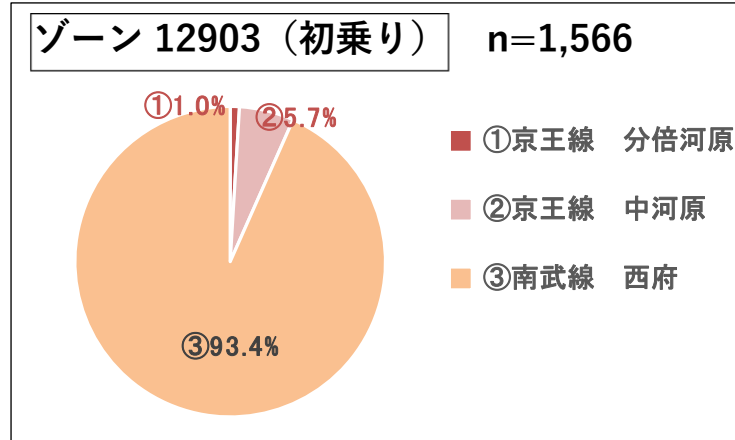
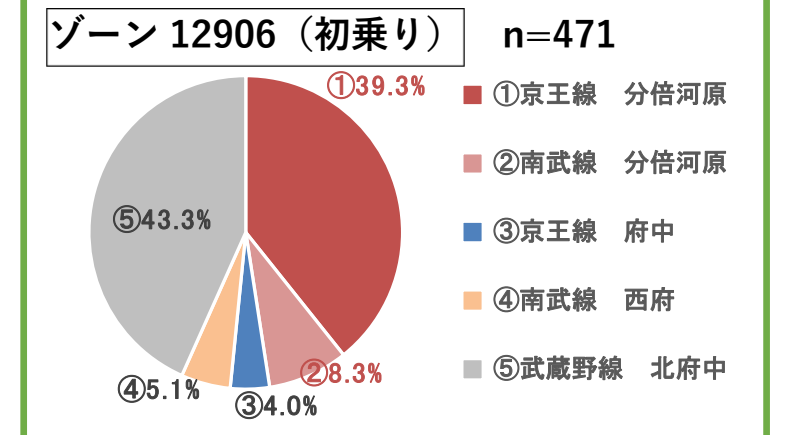
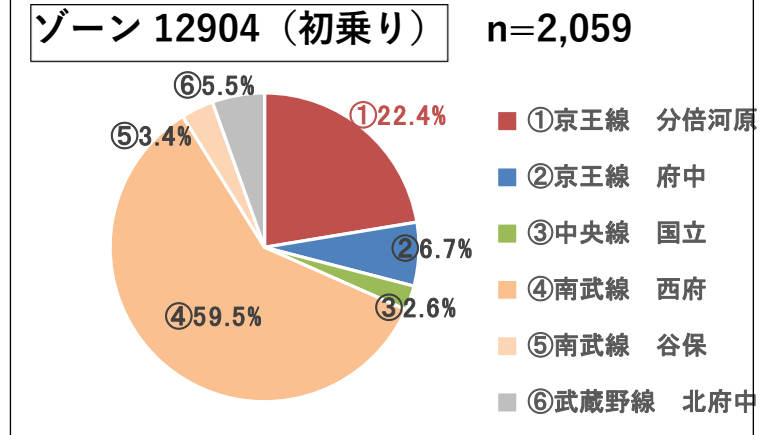
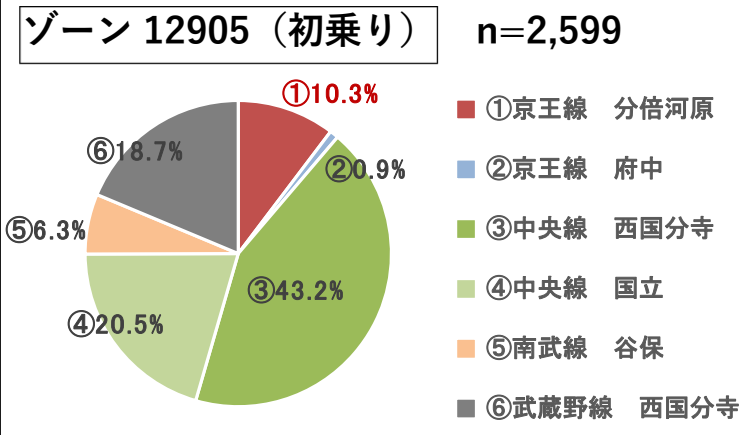
■ 12918 ■ 12919 ■ 12906 ■ 12917 ■ その他



●参考：ゾーン別 利用駅状況（初乗り駅）

初乗り駅としての分倍河原駅の傾向は、利用者居住地域が南北に広がっていることが挙げられる。12906・12917ゾーンは、駅に隣接するゾーンでないにもかかわらず、4割を超える居住者が分倍河原駅を利用している。

駅隣接のゾーンにおいては、12918ゾーンでは、6割の居住者が分倍河原駅を利用している一方で、12919ゾーンでは、府中駅に隣接するゾーンであるため、利用割合が比較的低くなっている。



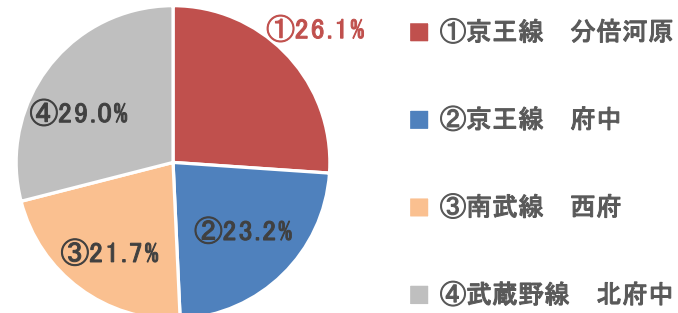
●参考：ゾーン別 利用駅状況（最終降車駅）

最終降車駅としての分倍河原駅の傾向は、駅近傍を目的地とした利用者が多いということが挙げられる。12918ゾーンの利用者の約9割は分倍河原駅を利用している。

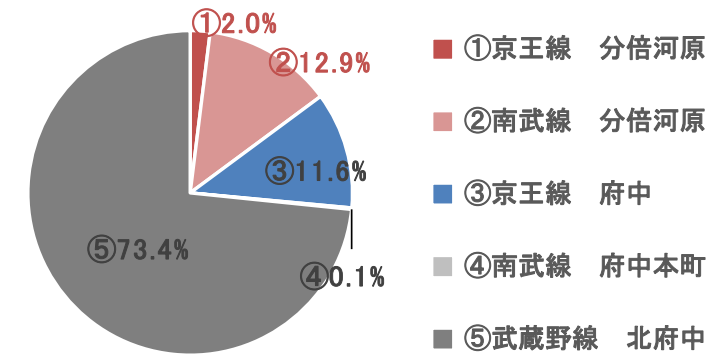
12919ゾーンでは、府中駅近傍での就業者もいることから分倍河原駅の利用者は約1/4となっている。

12906・12917の駅から離れた居住ゾーンでは初乗りの場合よりも利用者の比率が下がっている。

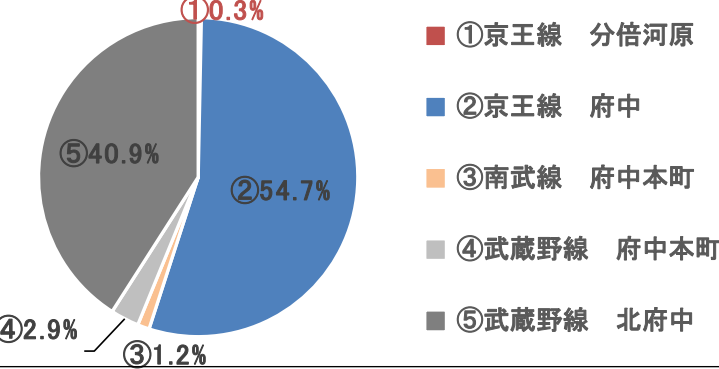
ゾーン 12904（最終降車） n=138



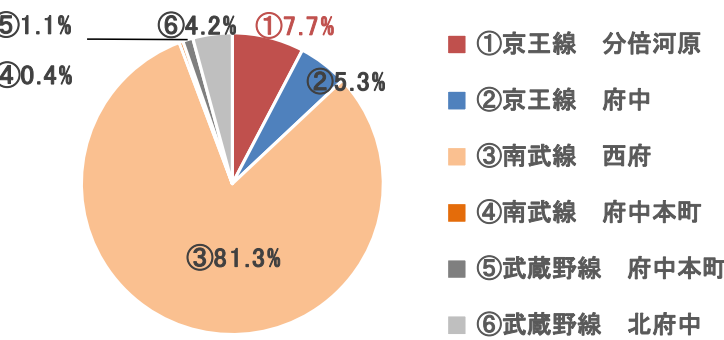
ゾーン 12906（最終降車） n=10,148



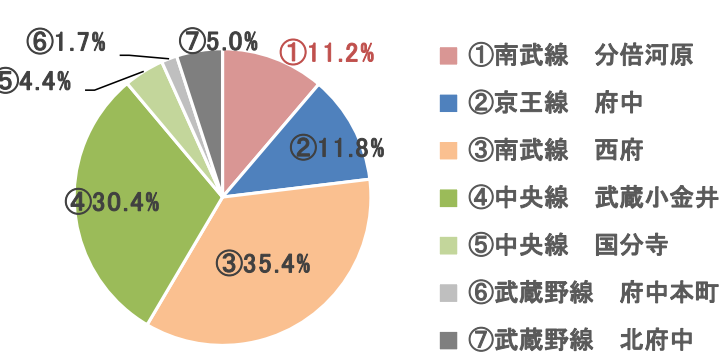
ゾーン 12907（最終降車） n=6,273



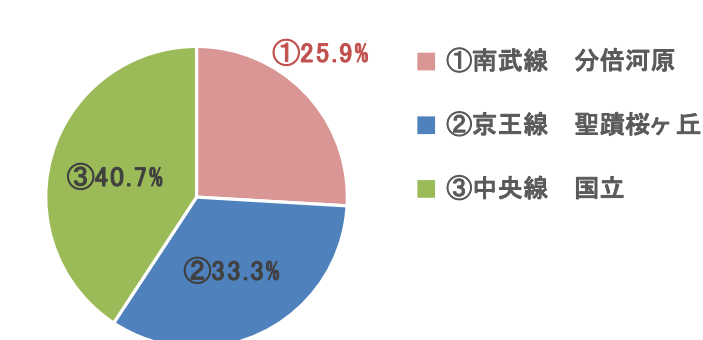
ゾーン 12903（最終降車） n=3,670



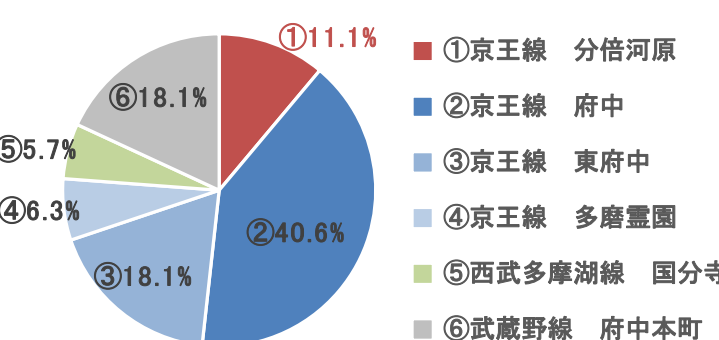
ゾーン 12909（最終降車） n=819



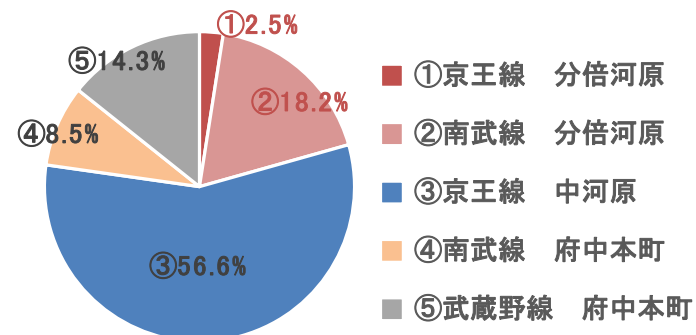
ゾーン 12901（最終降車） n=54



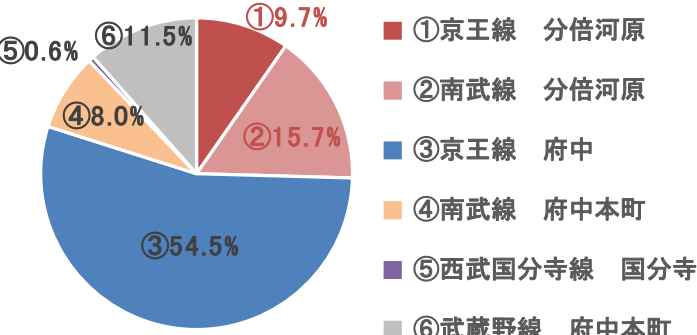
ゾーン 12915（最終降車） n=315



ゾーン 12917（最終降車） n=567



ゾーン 12919（最終降車） n=5,374



ゾーン 12918（最終降車） n=1,769

