

矢川駅周辺基盤整備計画



令和6年3月
国立市

矢川駅周辺基盤整備計画 目次

1. はじめに	1
(1) これまでのまちづくりの経緯	2
(2) 矢川駅周辺基盤整備計画の策定目的	2
(3) 矢川駅周辺基盤整備計画の対象区域	2
2. 本計画の位置づけ	3
3. 矢川駅周辺の現状	4
(1) 道路・交通の現状	4
(2) 土地利用の現状	7
4. 矢川駅周辺の交通基盤整備方針	8
(1) 矢川駅周辺の基盤整備について	8
(2) 駅前広場の整備方針	9
(3) JR 南武線北側の側道の整備方針	15
5. 土地利用の方針	16
6. 今後の進め方	17
【参考資料】	18
(1) 道路・交通	19
(2) 土地利用	24
(3) 路線バスの状況	25

1. はじめに

国立市内の JR 南武線は、南部地域及び富士見台地域にあり、国立市都市計画マスタープランで「地域拠点」と位置づけている矢川駅及び谷保駅の周辺地区があります。

JR 南武線北側の富士見台地域は、東西の一部を除き、昭和 30 年代後半(1960 年代)に進められた土地区画整理事業により、都市基盤の整った市街地が形成されています。

JR 南武線南側の南部地域は、農地、樹林地、清流、湧水などの自然環境や、神社仏閣などの貴重な地域資源が点在しており、一方で、市街地の形成は一部のエリアに限られ、都市基盤の面で課題が残っている地域です。

こうした中、JR 南武線連続立体交差化計画は、令和 5（2023）年 8 月に都市計画素案説明会が行われるなど、事業化に向けた検討が進められています。

国立市では、鉄道が立体化された後のまちの将来像や方針を示す「南武線沿線まちづくり方針」を令和 3（2021）年度に策定し、国立市における今後のまちづくりに向けて、だれもが安心してまちを歩き、安全で快適な生活を営める「人にやさしいまちづくり」を目指して、連続立体交差事業にあわせて実施する様々な取組を、主に基盤整備の視点から提示しています。

そして、「矢川駅周辺基盤整備計画」では、ソーシャル・インクルージョンの理念のもと矢川駅周辺地区における円滑な交通ネットワークの形成を実現するために、駅を中心とした JR 南武線沿線の基盤整備の内容を整理しています。

今後、矢川駅周辺地区における JR 南武線沿線の基盤整備は、本計画を踏まえ推進を図っていきます。

(1) これまでのまちづくりの経緯

東京都は平成16(2004)年6月の「踏切対策基本方針」において、JR南武線の矢川駅から立川駅付近を鉄道立体化の検討対象区間に選定したのち、令和5(2023)年8月に谷保駅から立川駅間連続立体交差化計画の都市計画素案説明会を実施し、事業化に向けた検討を進めています。

この間、国立市では、令和3(2021)年度に「南武線沿線まちづくり方針」を策定し、今後のまちづくりに向けて、鉄道が立体化された後のまちの将来像や方針を示しました。

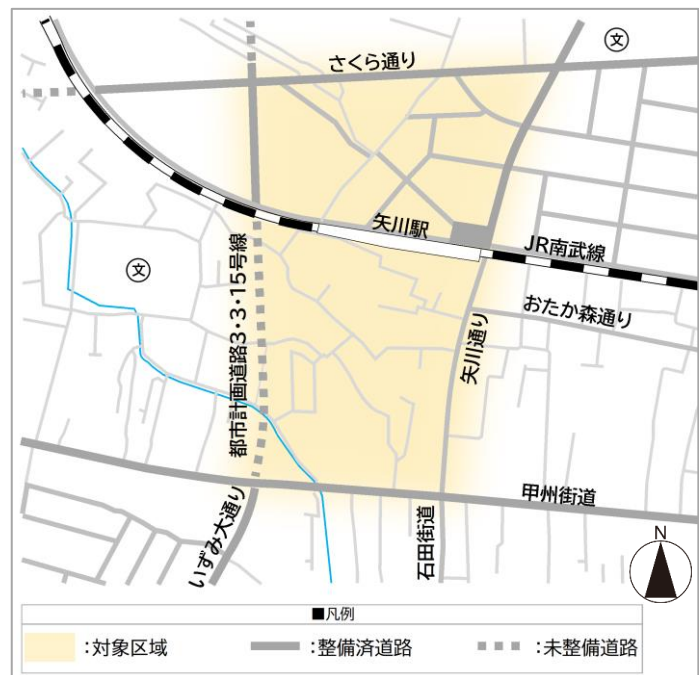
(2) 矢川駅周辺基盤整備計画の策定目的

矢川駅周辺地区の道路や交通施設の整備、用途地域の見直しは、鉄道の連続立体交差事業と一体となって進めることでより良いまちづくりの実現につながることから、矢川駅南北の駅前広場の整備や用途地域の適切な見直し等を示した「矢川駅周辺基盤整備計画(以下「本計画」という。)」を策定します。

(3) 矢川駅周辺基盤整備計画の対象区域

本計画の対象区域は、JR南武線矢川駅の周辺で、西側は都市計画道路3・3・15号線、南側は甲州街道、東側は矢川通り、北側はさくら通りに囲われた区域とします。

■ 対象区域

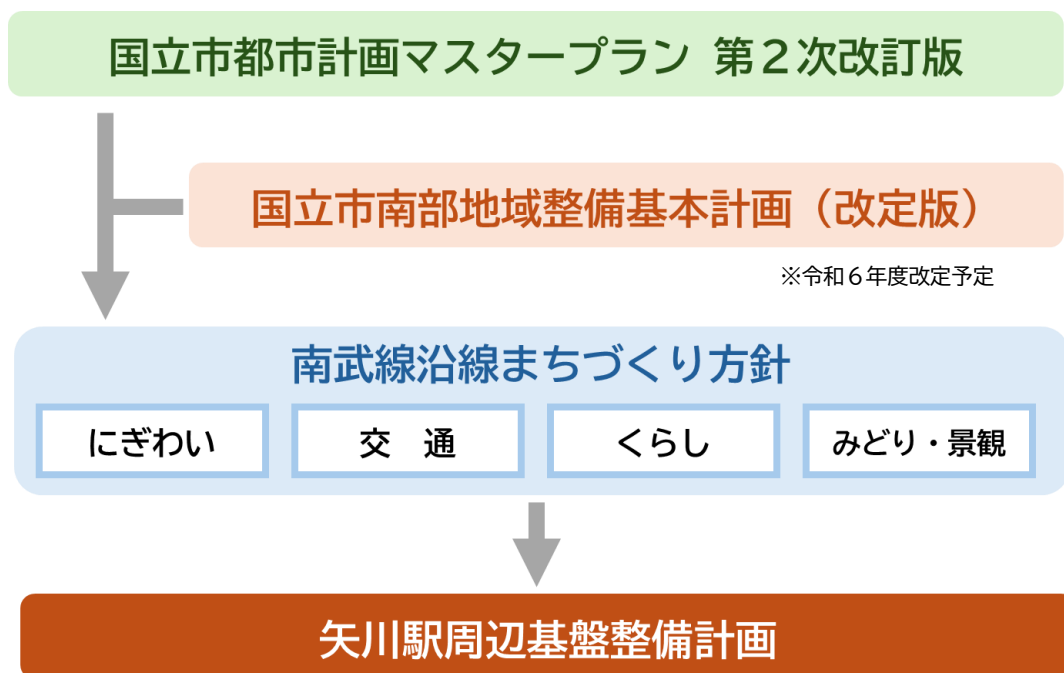


2. 本計画の位置づけ

本計画は、国立市の都市計画の方針を示す「国立市都市計画マスタープラン第2次改訂版」、「国立市南部地域整備基本計画（改定版）」等の関連計画と整合を図ります。

特に本計画は、令和3（2021）年度策定の「南武線沿線まちづくり方針」に掲げられた4つの分野別方針のうち、主に「交通」の分野で駅前広場と駅前広場につながるアクセス道路について具体的な内容を定めています。また、「土地利用（にぎわい、くらし、みどり・景観）」の分野については関連計画と整合を図りながら基盤整備の内容を整理していきます。

■本計画の位置付け



3. 矢川駅周辺の現状

(1) 道路・交通の現状

1) 矢川駅北側について

①バス

- ・ 駅北側は駅前広場がありますが、路線バスの乗降場は矢川駅着の降車専用であり、矢川駅発・経由の乗降場は駅から約 60m離れています。
- ・ 矢川通り沿いに乗車専用の乗降場があるため、乗車待ちのバスが交通渋滞を招く場面があります。



①バス降車場



②バス乗車場

②タクシー・自家用車乗降場

- ・ 北口駅前広場には、国立駅北口のようなタクシー及び自家用車の乗降場がありません。



国立駅北口のタクシー乗降場

2) 矢川駅南側について

- ・ 駅南側は駅前広場がなく、駅利用を含む歩行者や自転車利用者の安全性・利便性の向上を図る必要があります。



駅南側の状況

3) 駐輪場について

- ・ 駅北側には市営駐輪場3箇所と民営駐輪場1箇所が分散配置され、4箇所の駐輪場で合計1,335台（定期1,123台、一時利用212台）となっています。
- ・ 駅南側には矢川通り沿いの民営駐輪場2箇所です247台となっています。
- ・ 駅北側に比べて駅南側の駐輪場が少なく、駅南側からの自転車利用者が駅北側の駐輪場を利用し、朝夕のラッシュ時には駅北側に自転車利用者が集中することにより、自転車利用者の交通事故が発生しやすい状況が生まれています。



No.	駐輪場名	駐輪可能台数（台）
①	矢川駅北第1	350
②	矢川駅北第2	360(うち一時120)
③	矢川駅北第3	442(うち一時92)
a	民営駐輪場a	183
b	民営駐輪場b	126
c	民営駐輪場c	121

4) 踏切（矢川踏切）について

- ・ 朝夕のラッシュ時には、駅東側の矢川踏切では、踏切が開いた直後は緑のレーンに歩行者・自転車が集中し、接触事故等の危険があります。



5) 道路について

- ・ 甲州街道、都市計画道路3・3・15号線、矢川通りによる道路ネットワークが対象区域内に形成されますが、都市計画道路3・3・15号線の JR 南武線から甲州街道までの区間は未整備であり、広域的な交通ネットワークが未形成となっています。
- ・ 駅南側の道路幅員は駅北側と異なり、4 m未満が多く、東西の円滑な移動が困難です。また、行き止まりの路線も多いため、災害時などの避難・緊急活動において支障が出るのが懸念されます。



6) 東西交通の強化について

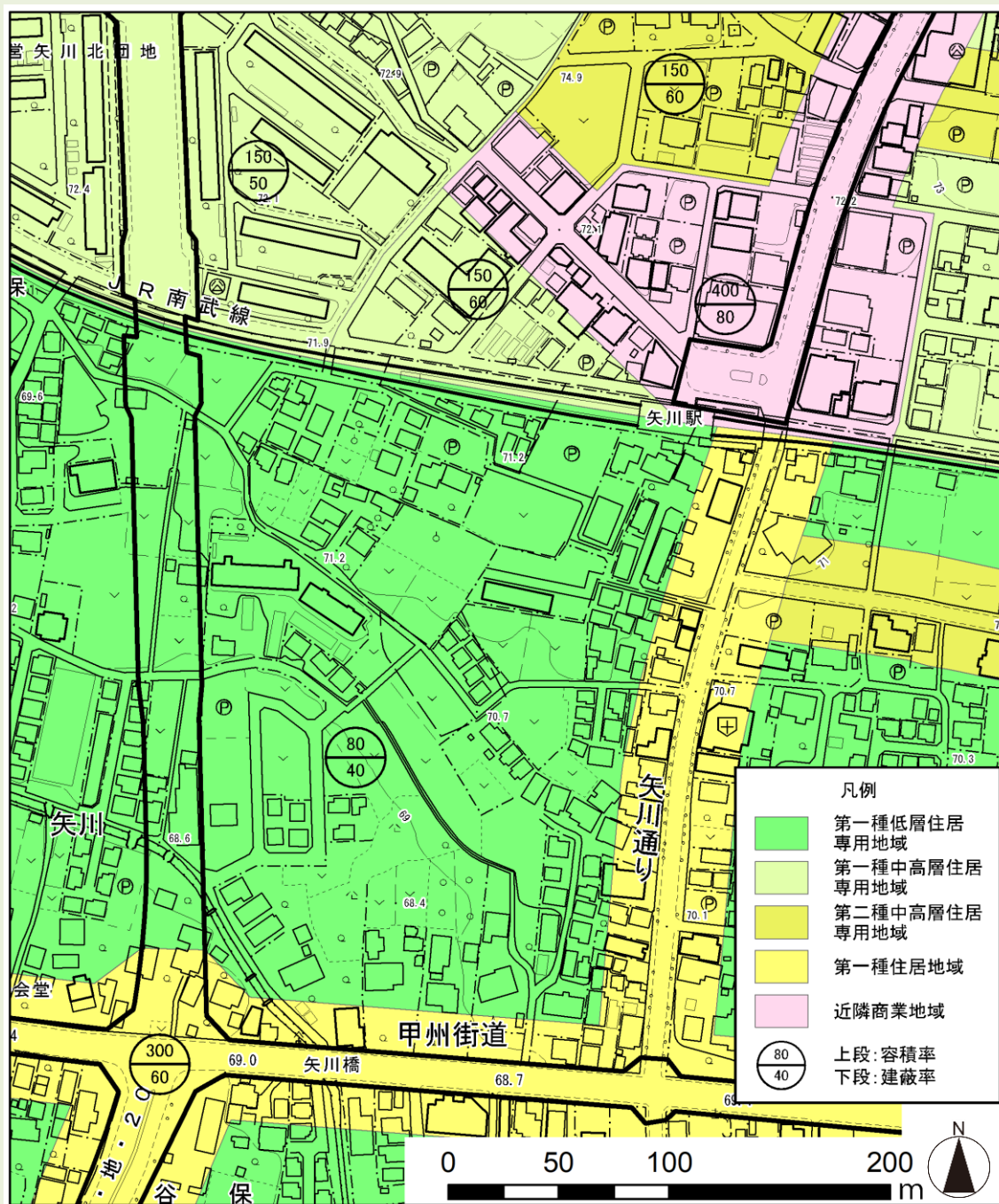
- ・ その他にも JR 南武線と甲州街道に挟まれたエリアには、4 m未満の道路が中心となる東西の円滑な移動が困難な地区があります。



出典：「南武線沿線まちづくり方針」

(2) 土地利用の現状

- ・ 矢川駅周辺は、地域拠点に位置づいており、駅北側は、地域に密着した商業施設の立地が可能な近隣商業地域、第一種中高層住居専用地域が指定されていますが、駅南側の駅周辺は、にぎわい・交流が活性化される地域拠点としての特性を活かすことが難しい第一種低層住居専用地域が指定されています。
- ・ 第一種低層住居専用地域でも、駅から離れるにつれて、現在の良好な住環境の保全のために、農地や地域の緑、水辺の自然環境等の地域資源を適切に保全し、活用していくまちづくりが求められています。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。

(承認番号) 5 都市基交著第 11 号

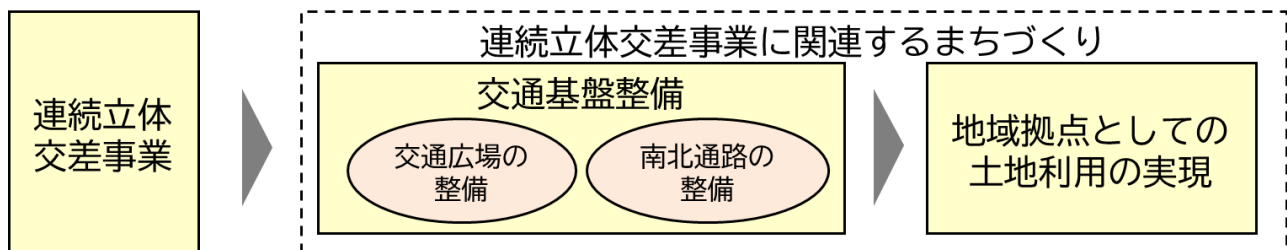
4. 矢川駅周辺の交通基盤整備方針

(1) 矢川駅周辺の基盤整備について

1) 連続立体交差事業に関連するまちづくり

矢川駅周辺では、連続立体交差事業にあわせ、バス・タクシー・自家用車等の円滑な駅利用の実現のための「駅前広場の改修・新規整備」と歩行者等の利用を目的とした鉄道交差部の「南北通路の整備」といった交通基盤整備を検討します。

また、交通基盤整備により駅周辺の土地利用の変化が見込めることから、国立市都市計画マスタープランに示した地域拠点としての「土地利用」の実現に向け新たな用途地域の指定についても検討を進めます。



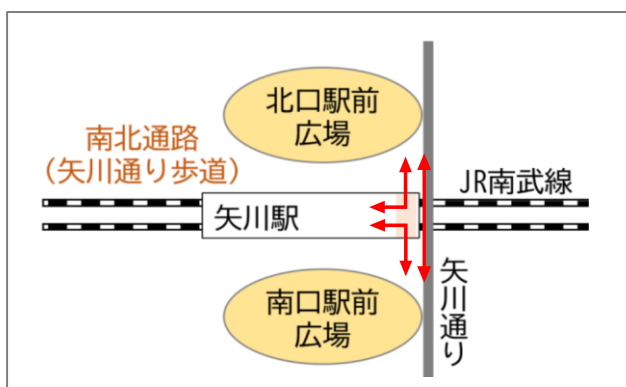
2) 矢川駅周辺の基盤整備イメージ

駅北側には路線バス及びコミュニティワゴンの乗降場が確保されていますが、タクシー・自家用車の利用に制約が生じています。

そのため、南口駅前広場の整備を行い、南北の駅前広場による交通結節機能の強化を行います。

また、矢川駅の高架化により、南北の駅前広場から駅、鉄道への利用も期待でき、踏切のない道路とあわせ、これまで以上に安全かつ円滑に JR 南武線の南北を移動することが可能になります。

■矢川駅周辺の整備イメージ



■駅前広場から駅へのアクセスイメージ



(2) 駅前広場の整備方針

1) 駅前広場に求められる整備内容

矢川駅周辺では、南北の駅前広場により、鉄道利用者とバス・タクシー・自家用車・自転車等への円滑な乗り継ぎが行える取組に加えて、駅を中心としたにぎわいの拠点形成に寄与する空間整備が求められます。

だれもが安全で快適に利用できる空間づくり【交通空間：交通結節機能】

- ・南北で機能を適切に分担する駅前広場
- ・乗り換え利便性を向上させるロータリー
- ・必要な機能や駅前広場の利用者数などを考慮した適正な規模

にぎわいに満ちた魅力ある空間づくり【環境空間：都市の広場機能】

- ・人々が集い・憩える広場空間
- ・無電柱化を通じ災害時における避難スペースとしての機能
- ・だれもが安心して、快適に利用できるデザイン

周囲と一体となった空間づくり

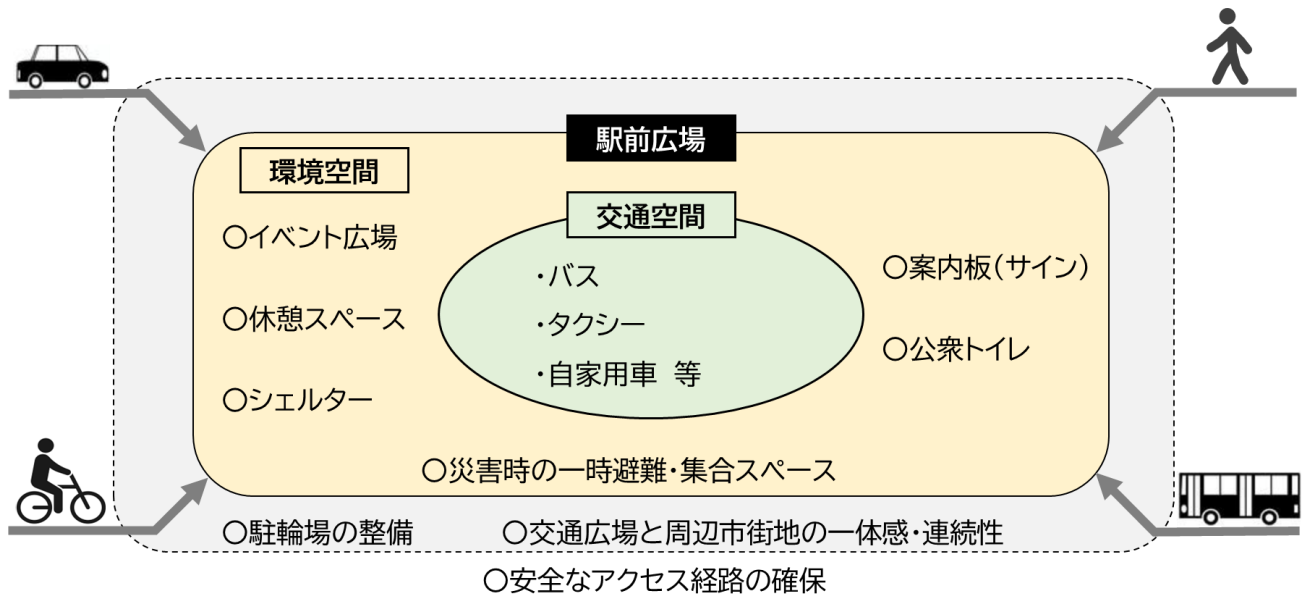
- ・駅・商店街・周辺施設などと一体感・連続性
- ・駅周辺の安全な歩行者・自転車動線
- ・広場空間と連続する防災性の高い歩行者空間

■ 駅前広場における導入機能（例）

機能		導入施設（例）	空間
交通結節機能		・バス乗降場 ・タクシー乗降場 ・自家用車乗降場	交通空間
都市の 広場機能	交流機能	・イベント広場 ・休憩スペース	環境空間
	景観機能	・緑地 ・シェルター ・地区のシンボルとなる駅前広場	
	サービス機能	・案内板（サイン） ・交番 ・公衆トイレ ・郵便ポスト	
	防災機能	・災害時の一時避難・集合スペース	
周囲と一体となった 空間づくり		・駐輪場 ・駅前広場と一体となった市街地形成 ・安全なアクセス経路の確保 ・高架下の利活用	

出典：「駅前広場計画指針」

■駅前広場の整備内容のイメージ



■交通結節機能（矢野口駅交通空間）



■交流機能（国立駅休憩スペース）



■景観機能（国立駅バスシェルター）



■サービス機能（国立駅案内板）

2) 南北の駅前広場の役割（機能分担）

現在の北口駅前広場の利用状況を踏まえ、地域拠点機能や交通利便性の向上の観点から駅前広場の改修・新規整備の検討を進めます。

北口駅前広場では、「バス・コミュニティワゴン乗降場の再整備」「歩行者環境の改善のための改修」を検討します。

また、駅南側では、「矢川駅周辺で不足する交通機能（タクシー乗降場・自家用車乗降場等）の整備」を目的として新たな駅前広場の整備を検討します。

北口駅前広場 【改修】	・バス・コミュニティワゴン乗降場の再整備 ・歩行者環境の改善のための改修
南口駅前広場 【新規整備】	・駅周辺で不足する交通機能（タクシー乗降場・自家用車乗降場等）の整備 ・駅前広場整備にあわせた土地利用の誘導

■矢川駅周辺の駅前広場の改修・整備



3) 南北の駅前広場の規模の想定

北口駅前広場は区域の変更はせず、新たに整備を行う南口駅前広場については、車種別の利用台数を想定し、必要となる駅前広場の規模を考えていく必要があります。

規模の算定は「駅前広場計画指針」の基準に従い検討した結果として、交通空間及び環境空間で最低 2,500 m²程度の空間が必要と想定しています。

■駅前広場の規模算定

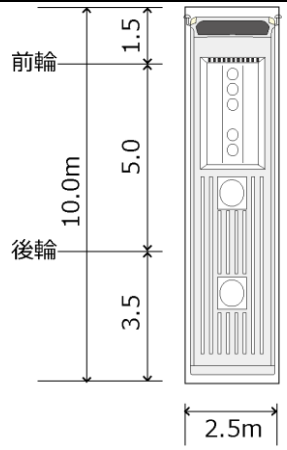
項目		北口	南口	備考
バス	乗車・降車	1 バース	－	上り線
	乗車	－	1 バース	下り線
	降車	－	1 バース	下り線
	待機	－	－	
コミュニティワゴン	乗車・降車	1 バース	－	
タクシー	乗車	－	1 バース	
	降車	－	1 バース	
	プール	－	4 台	
自家用車	しょうがいしゃ専用	－	1 バース	
	駅送迎用	－	2 バース	
駅前広場面積		1,670 m ²	2,500 m ²	

※駅前広場の機能及び規模については、配置する位置や関係機関との協議・調整により、今後変更される場合があります。また、設計車両や周辺の道路構造により駅前広場の面積が大きくなる場合があります。

■南口駅前広場面積の規模の算定に関する条件

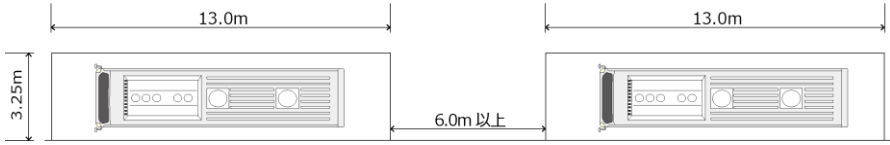
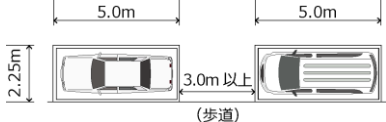
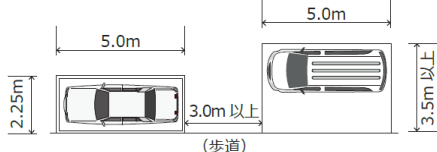
【設計車両】

- ・バスの設計車両は、路線バスの乗降場として、「道路構造令の解説と運用（令和 3（2021）年 3 月（P.517 記載））」のバス相当車両の基準に従い設定します。（北口と同様）

項目	基準
バス	【車種】バス相当車両 【全長】10.0m 【全幅】2.5m 【最小回転半径】9.0m 【走行方法】ルート走行（入庫） 停止旋回（出庫） 
タクシー 自家用車	【車種】小型自動車 【全長】4.7m 【全幅】1.7m 【最小回転半径】6.0m 【走行方法】ルート走行（入庫） 停止旋回（出庫） 

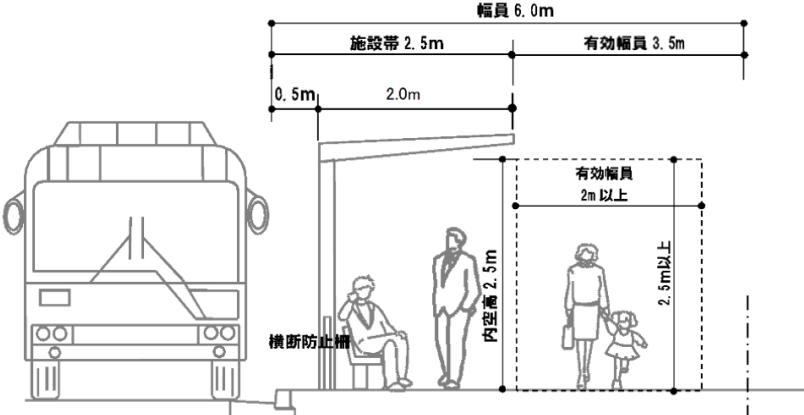
【乗降場】

- ・ 駐車区画の寸法は、駅前広場計画指針の基準に従い設定します。

項目	基準
バス	13.0m×3.25m（路肩を含める） 
タクシー	5.0m×2.25m（路肩を含める） 車間スペース 3.0m 
自家用車・ しょうがいしゃ専用車両	5.0m×3.5m 以上（路肩を含める） 車間スペース 3.0m 程度 

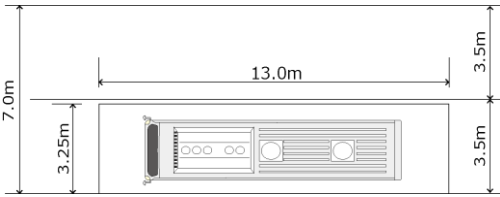
【歩道】

- ・ 駅前広場の歩道は、道路構造令及び駅前広場計画指針等の基準に従い設定します。

項目	基準
歩道幅員	幅員 6m ⇒ 駅及びバス利用者が集まる空間となるため、ゆとりある歩行空間及びバス待ち等の施設帯を考慮して設定 

【車道】

- ・ 駅前広場の車道は、駅前広場計画指針の基準に従い設定します。

項目	基準
車道	原則、7.0m（走行車線幅員 3.5m＋停車車線幅員 3.5m 相当） ⇒ 標準的な車線幅員 3.0mに路肩幅員 0.5mを考慮し設定 

4) 駅前広場・アクセス道路の整備イメージ

新たに整備する南口駅前広場は、国立市南部地域整備基本計画（以後、「南部計画」という。）で示した駅前広場の考え方を基本にしつつ、連続立体交差事業の実施による駅舎の改修・南北駅前広場の役割分担・駅前広場へのアクセス道路の考え方等の視点に着目して、南口駅前広場整備案を提示します。



(3) JR 南武線北側の側道の整備方針

1) 側道に求められる整備内容

側道は鉄道に並行する道路です。

国立市内の JR 南武線沿線では既に側道が整備されていますが、一部区間では鉄道施設の高架化による日影等の影響が想定されるため、現在の側道より広幅員の空間を検討しています。

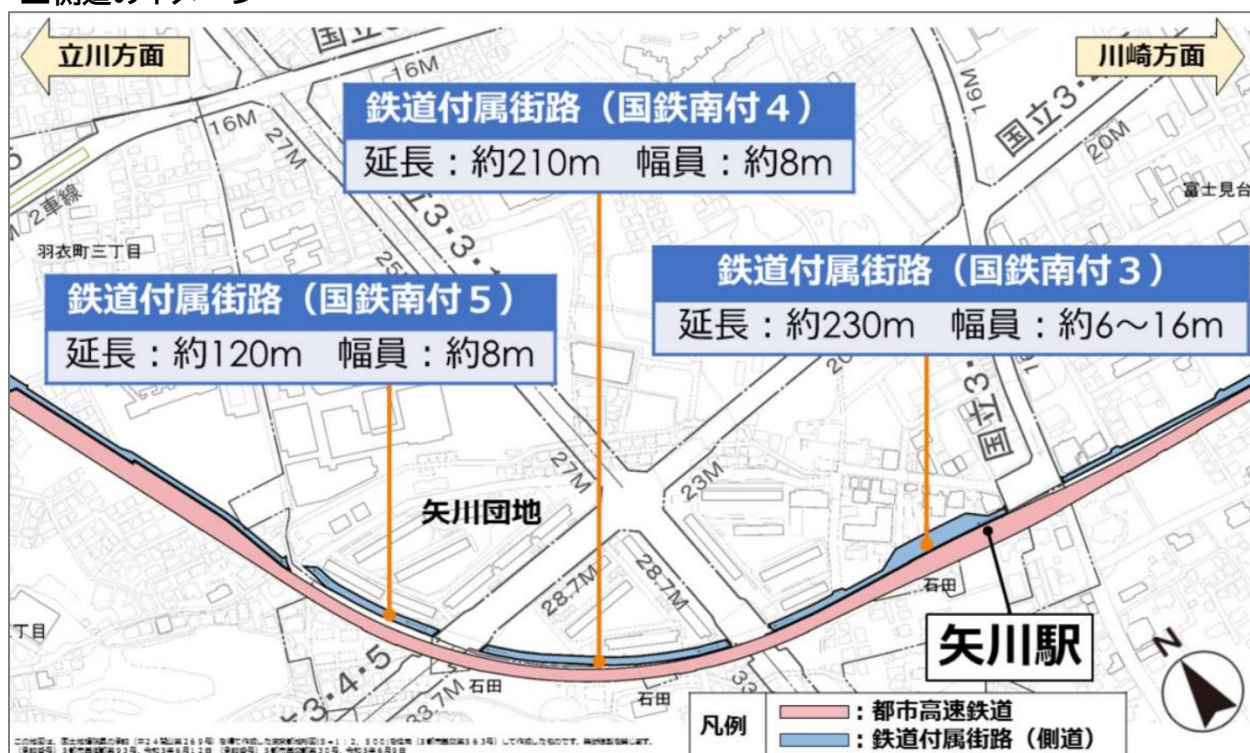
■側道の整備予定



2) 側道の整備イメージ

令和5（2023）年8月に実施した JR 南武線連続立体交差化計画の都市計画素案説明会においては、国立市における側道の都市計画素案を示しています。現在、幅員が6 mの側道と8 mの側道は同じ幅員で復旧します。

■側道のイメージ



出典：「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差化計画及び関連する道路計画について」資料より

5. 土地利用の方針

国立市都市計画マスタープランで位置づけられる地域拠点として相応しい、地域の方々の日々の暮らしに密着した商業・サービス等の生活機能の維持・増進を図るため、交通基盤整備にあわせた用途地域の変更及び地区計画の策定等による、土地利用の誘導についても検討します。

交通基盤整備にあわせた用途地域の変更

- ・ 駅前広場周辺における商業系土地利用の誘導
- ・ 基盤整備状況に応じた中層建築物の誘導

良好な地域拠点形成のための地区計画の策定

- ・ 地区の住環境の維持・保全（隣の建物との距離の確保、道路境界部の壁面後退等）
- ・ 立地が望ましくない建築物の用途の制限（倉庫や工場等の土地利用の制限等）

■土地利用のイメージ



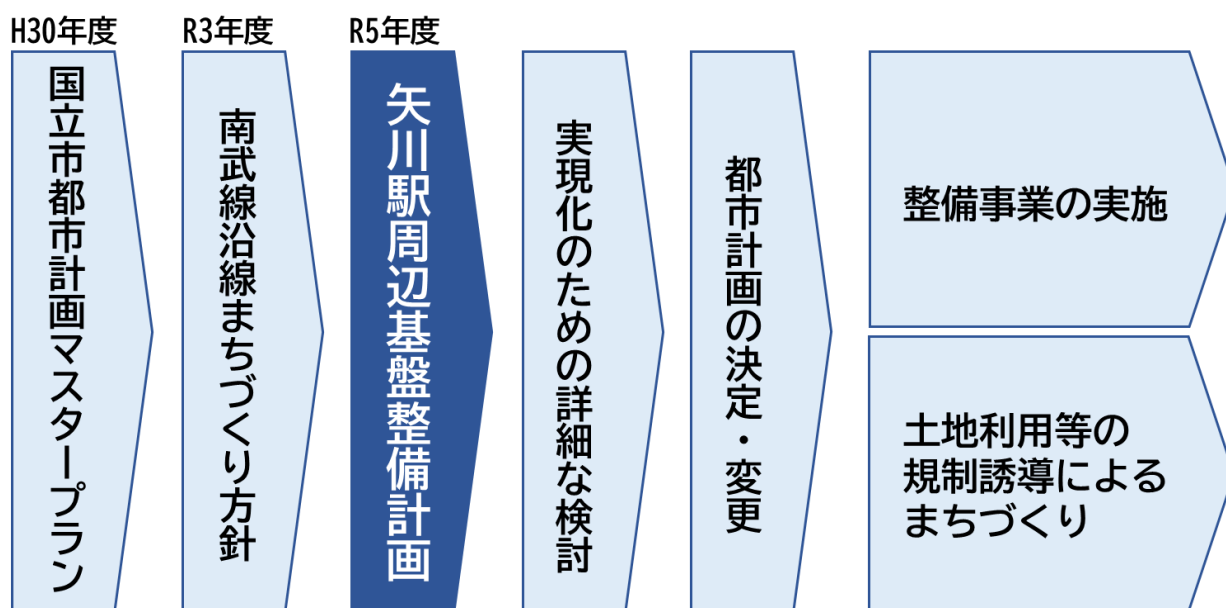
6. 今後の進め方

今後は、以下のとおり矢川駅周辺整備を進めます。

【駅前広場・アクセス道路】

本計画の策定以降、地域の方々のご意見を伺いながら具体的な基盤整備の実現に向けた詳細検討を行っていきます。

南口駅前広場の整備・駅前広場へのアクセス道路の整備等に関しては都市計画事業として基盤整備を予定しています。



【土地利用】

南武線沿線まちづくり方針に掲げる「**多彩な暮らしと豊かな地域資源が調和した魅力あるまち～子どもから高齢者までだれもが安心して暮らせるまち～**」を実現するため、連続立体交差事業、駅前広場、アクセス道路の整備だけでなく、にぎわい・くらしづくりに資する土地利用形成を進めていきます。

土地利用の検討に際しては、地域の方々のご意見を伺いながら用途地域や基盤整備手法等を定めていきます。

また、基盤整備の状況や将来の土地利用の状況を踏まえ、用途地域の指定基準に即した用途地域の変更を行いながら、地区の環境を悪化させる建築物の建設を防止するために地区計画等の規制誘導手法についても導入を検討していきます。

【参考資料】

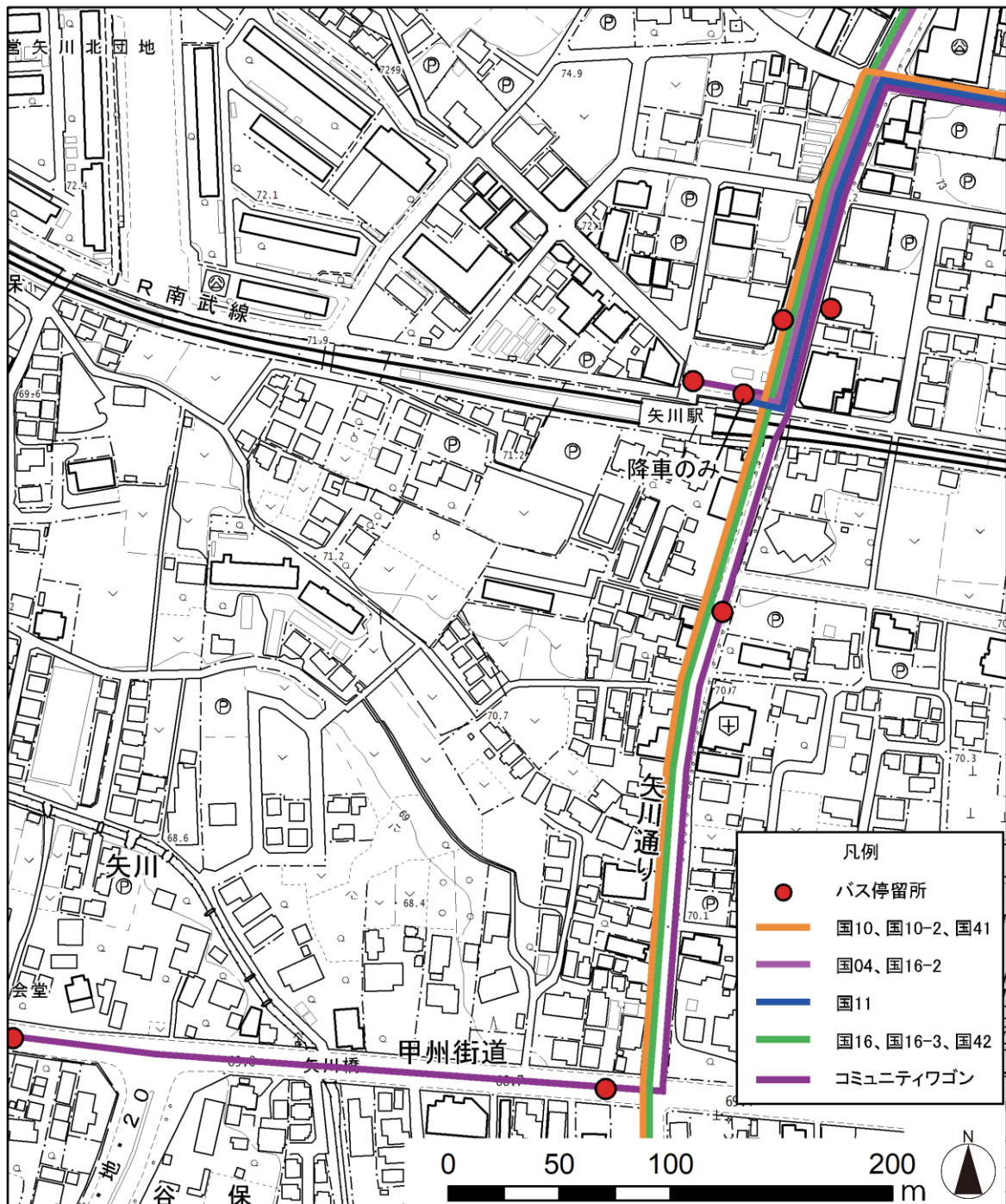
道路・交通及び土地利用・路線バスの状況

(1) 道路・交通

1) 交通状況

①バス・タクシー

- ・ 北口駅前広場にある路線バス乗降場は矢川駅着の降車専用であり、矢川駅発・経由の乗降場は駅から約 60m 離れています。
- ・ 国立市役所方面のコミュニティワゴン乗降場は、北口駅前広場に乗り入れているものの緑川方面の乗降場は路線バスと同様に駅から約 60m 離れています。
- ・ 路線バス、コミュニティワゴンともに、駅南側には矢川通りに国立市役所方面の停留所があるのみです。
- ・ 矢川駅前にはタクシーの乗降施設はありません。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号)5 都市基交著第 11 号

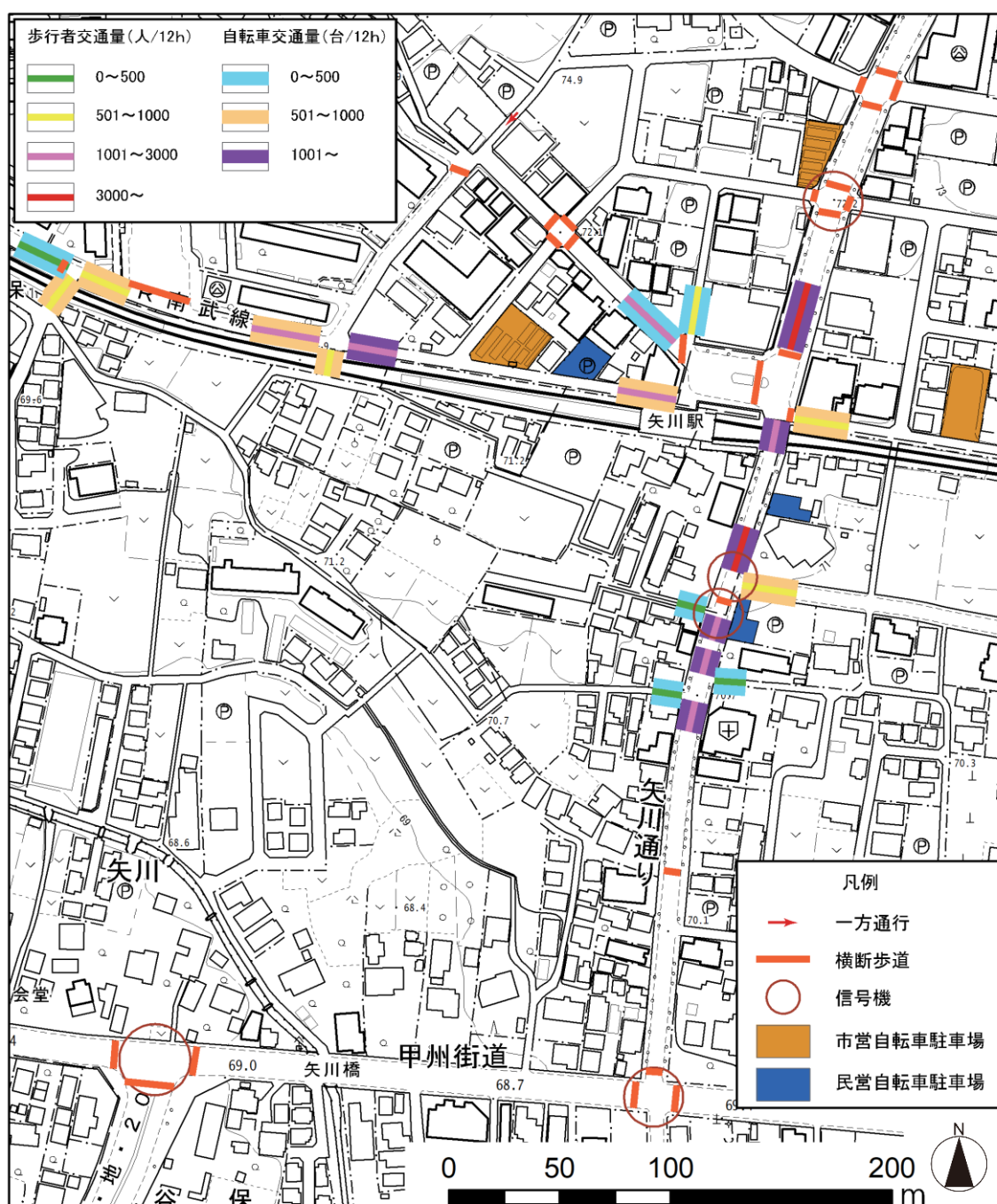
②歩行者・自転車

【歩行者】

- 歩行者交通量は、矢川駅に向かう動線で多くなっています。(矢川通り、駅西側の側道)

【自転車】

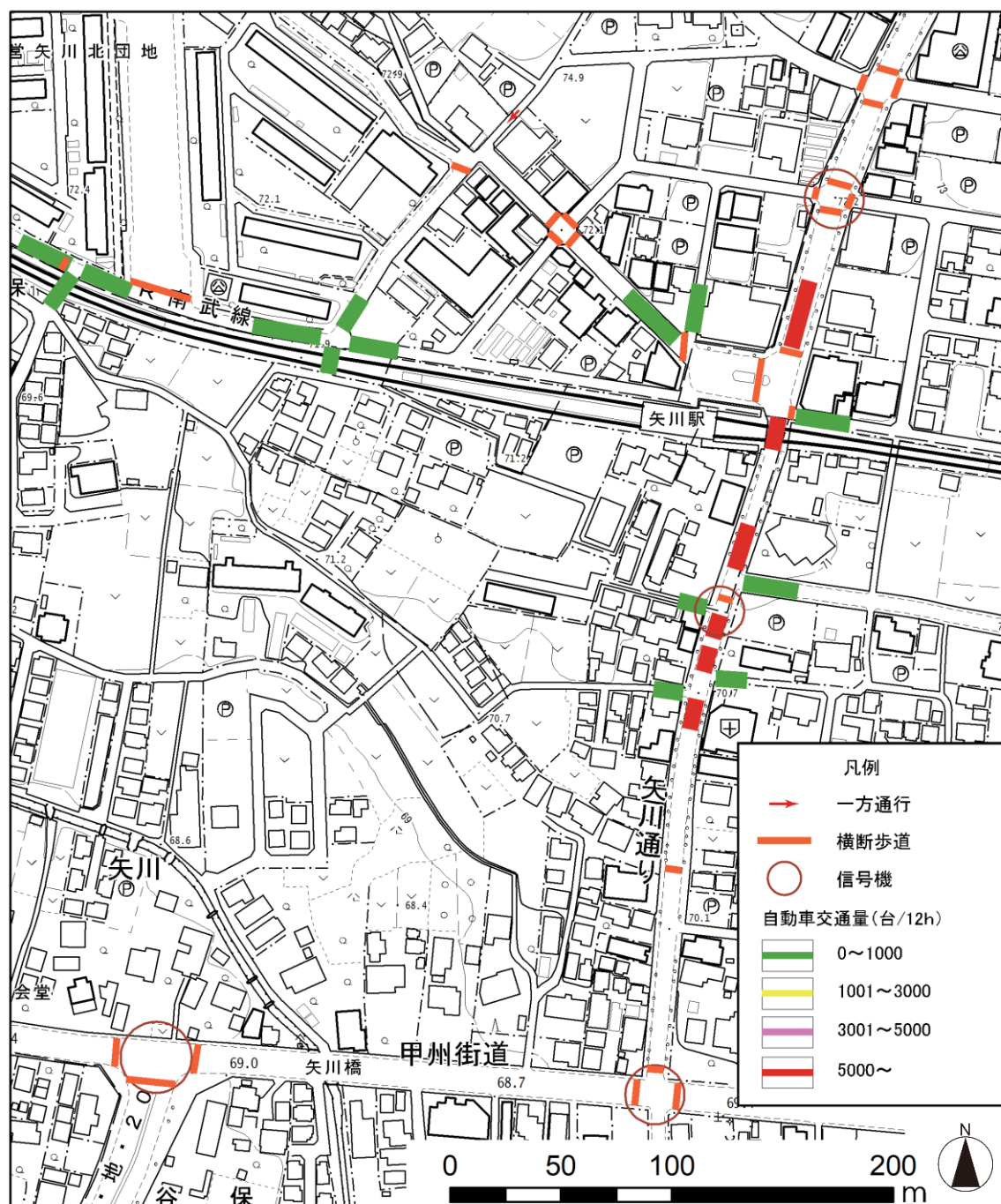
- 自転車交通量は、矢川通りが多くなっています。
- 自転車駐輪場は、駅北側には市営駐輪場3箇所と民営駐輪場1箇所が分散配置されていますが、駅南側には矢川通り沿いの民営駐輪場2箇所となっています。
- 国立市が行った調査では、放置自転車は矢川駅に1台/1調査日となっています。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号) 5 都市基交著第 11 号

③自動車交通量

- ・ 自動車交通量は南北方向の地域幹線道路である矢川通りで多く、朝夕のピーク時間帯は踏切で滞留がみられます。
- ・ 北口駅前広場には自家用車の乗降場がありません。

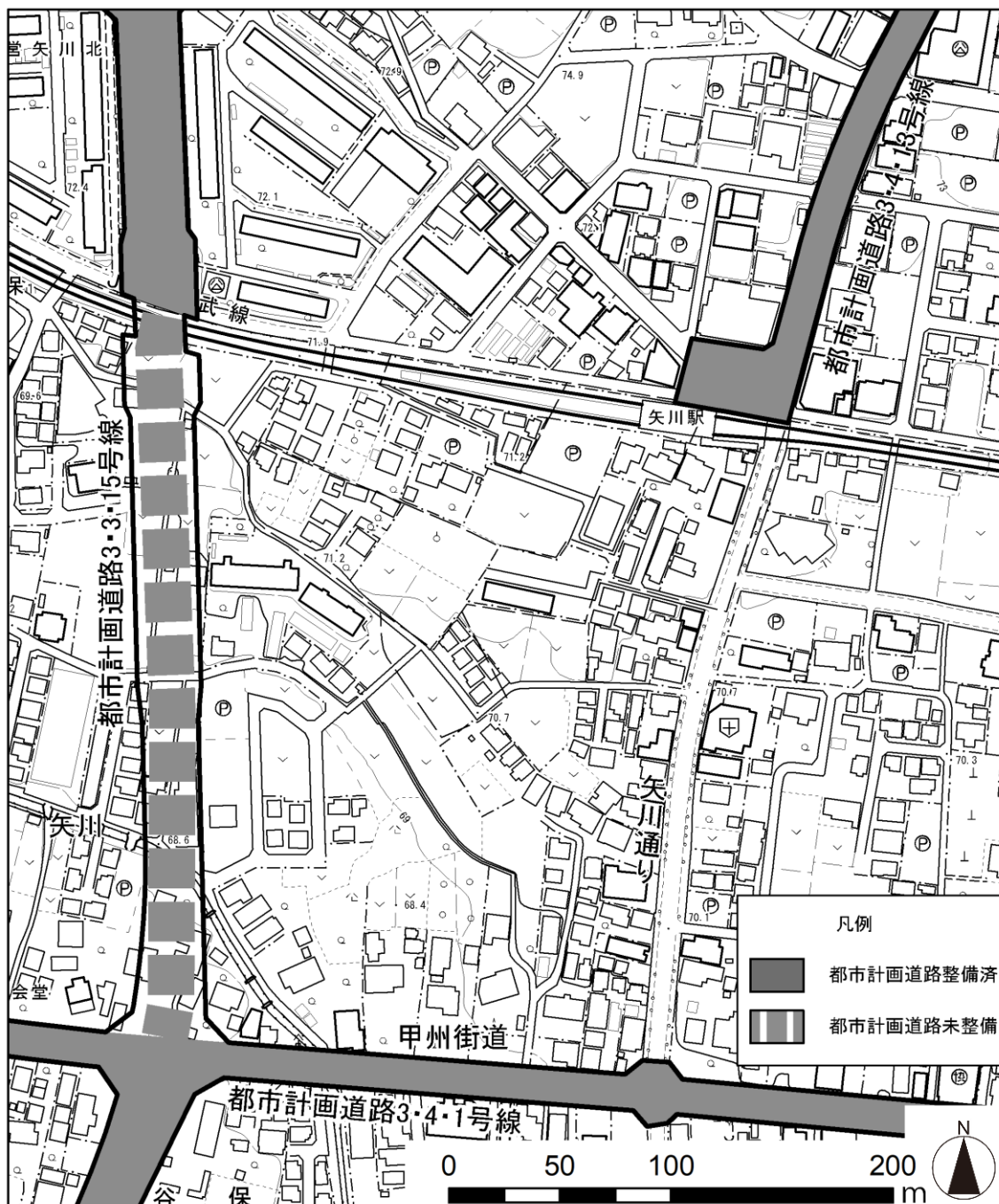


この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号)5 都市基交著第 11 号

2) 道路整備状況

①道路ネットワーク

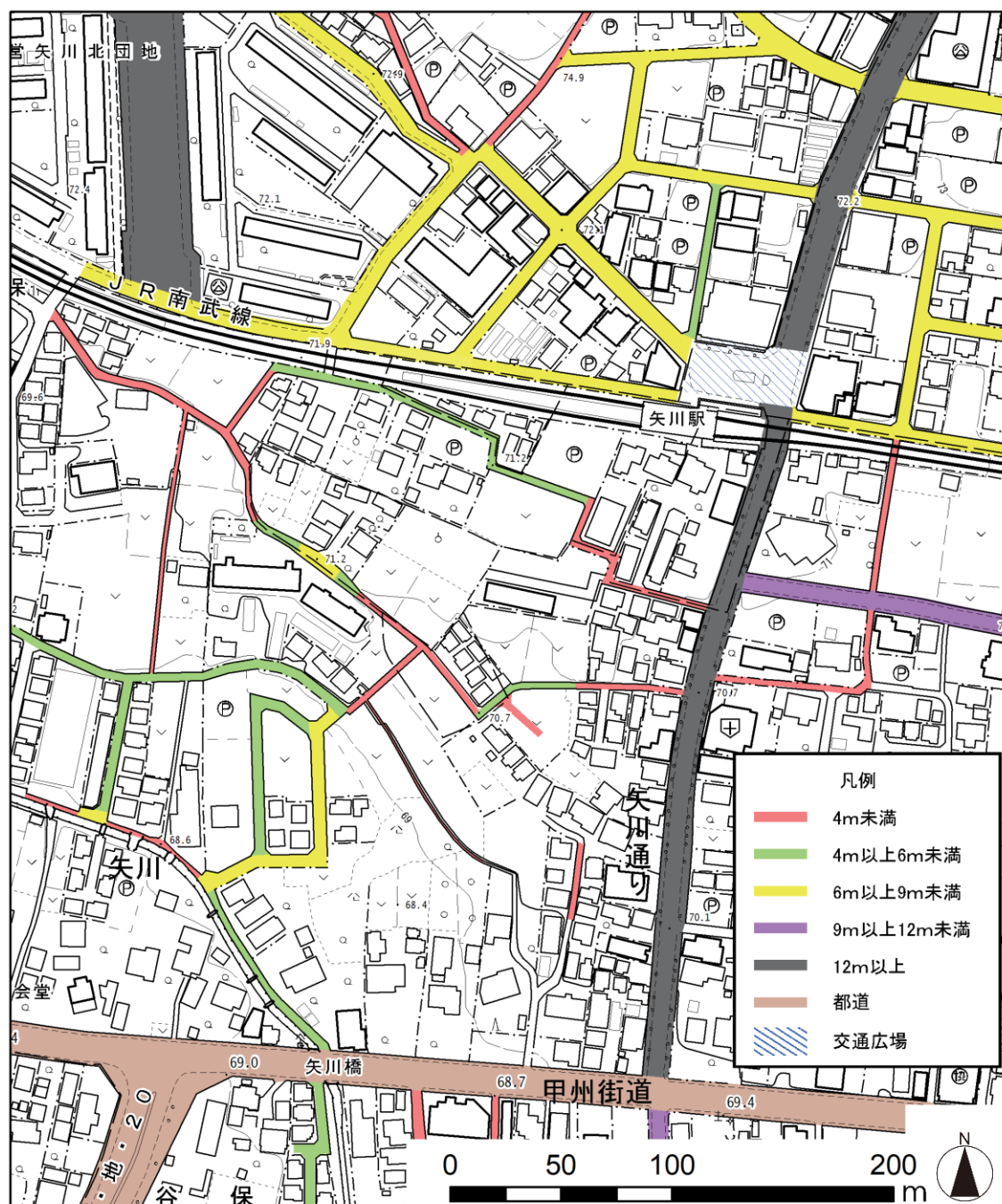
- ・ 甲州街道、都市計画道路3・3・15号線、矢川通りによる道路ネットワークが対象区域内に形成されますが、都市計画道路3・3・15号線の JR 南武線から甲州街道までの区間は未整備であり、広域的な交通ネットワークが未形成となっています。
- ・ 都市計画道路3・3・15号線は、JR 南武線連続立体交差事業にあわせ、東京都により事業化に向けた手続きが進められています。
- ・ 北口駅前広場は整備済みですが、南口駅前広場がありません。
- ・ 南北を縦断する路線は矢川通りのみとなっています。また、駅南側では東西方向の道路ネットワークが脆弱です。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号)5 都市基交著第 11 号

②道路幅員

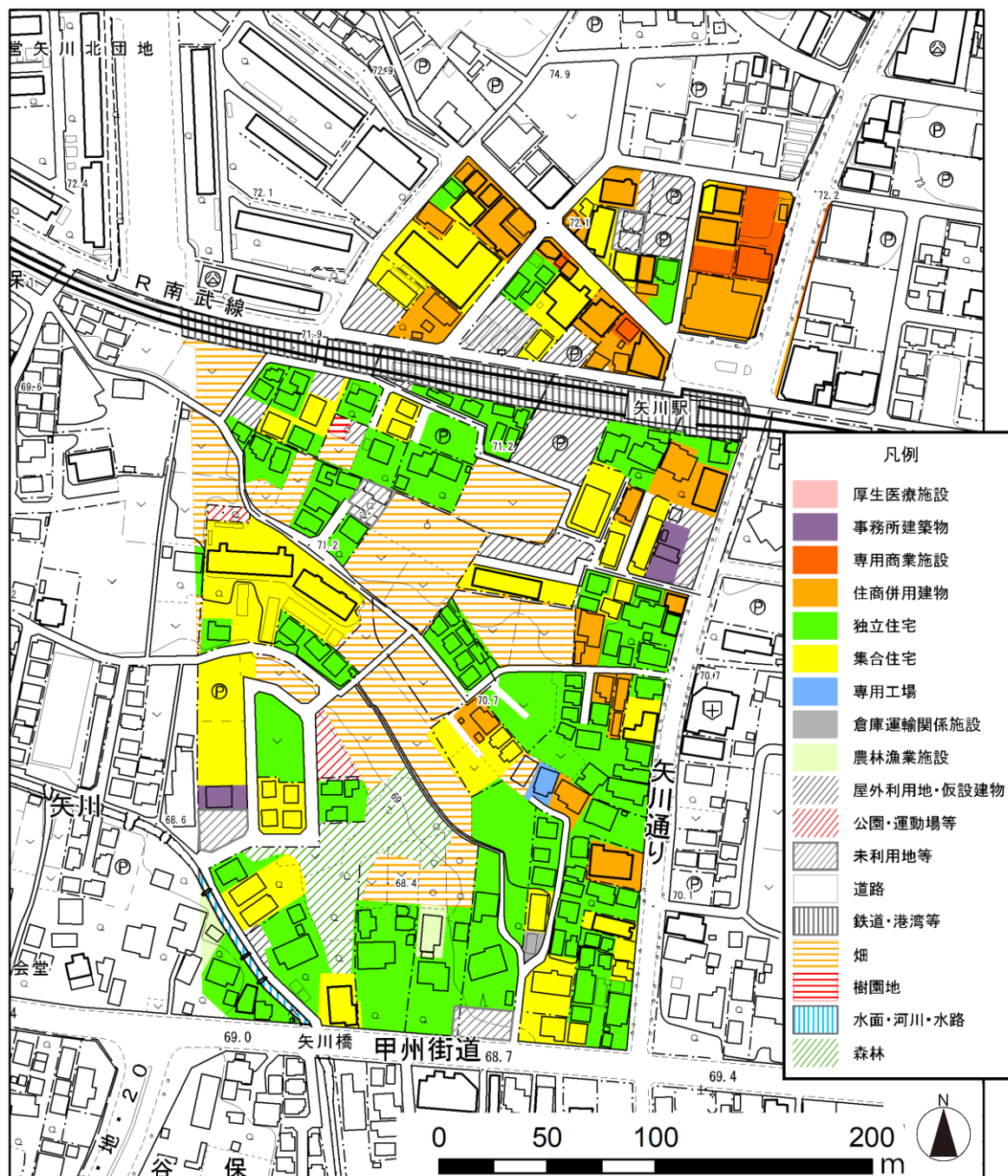
- ・ 駅南側の道路幅員は駅北側と異なり、4 m未満の路線が多くなっています。
- ・ 駅南側は行き止まりの路線も多いため、災害時などの避難・緊急活動において支障が出る
ことが懸念されます。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号)5都市基交著第 11 号

(2) 土地利用

- ・ 対象区域内の土地利用は、独立住宅が最も多く、次いで道路、集合住宅、畑となっています。
- ・ 駅北側は住商併用建物や集合住宅が多くみられます。
- ・ 駅南側は独立住宅や畑が多くみられます。



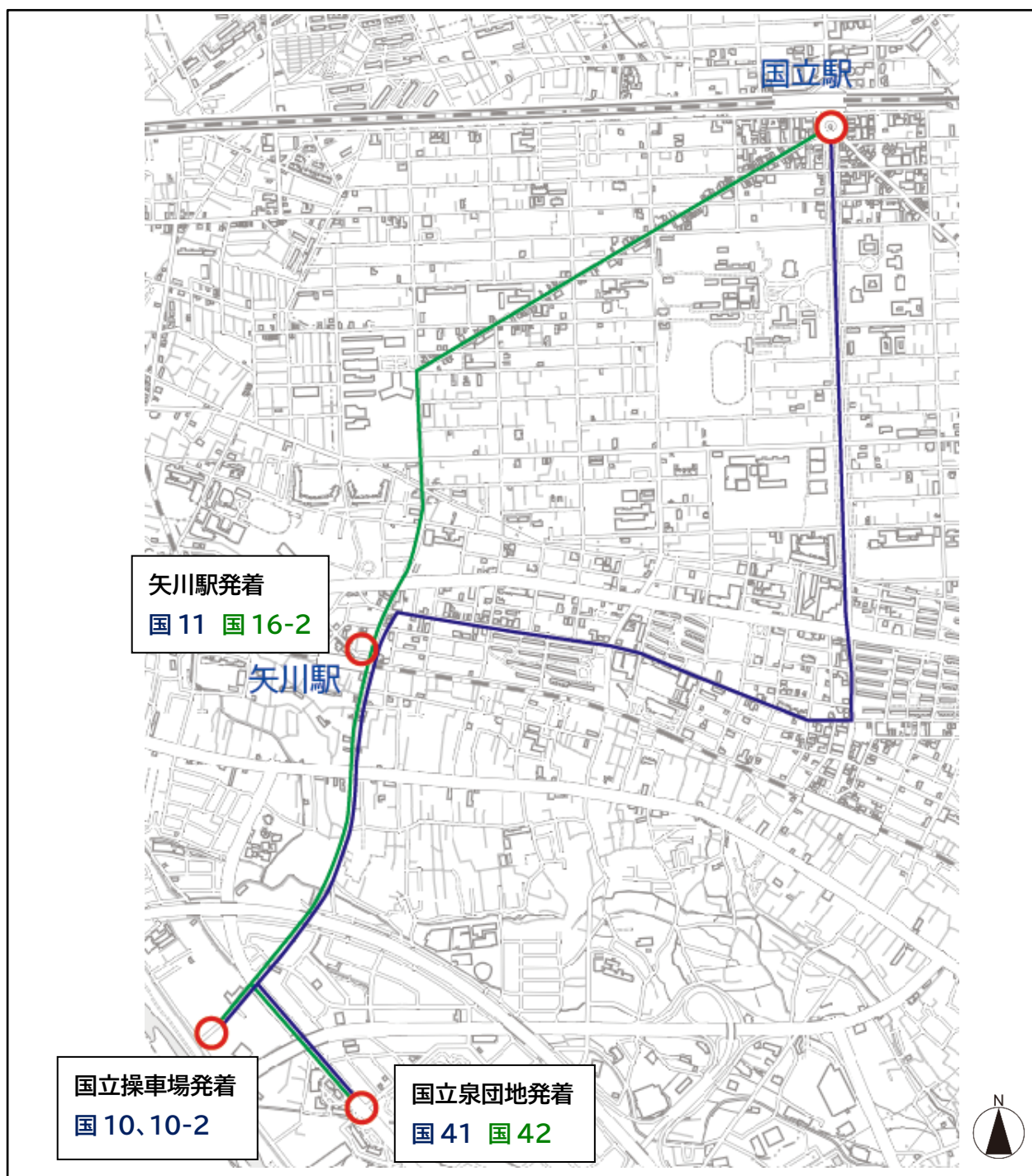
この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。(承認番号)5 都市基交著第 11 号

(3) 路線バスの状況

■ 矢川駅周辺のバス利用の状況

北口	南口
・ 矢川駅発着及び経由する路線バスは全て国立駅発着です。 ・ 矢川駅を起終点とするバスも運行されています。 ・ 北口駅前広場が小さく、矢川通り沿いに上り・下りのバス停があり、北口駅前広場を利用しないバスが運行されています。(駅からバス停まで離れています。)	・ 南口駅前広場はなく、矢川通りにバス停があります。
・ 上り：8系統	・ 下り：6系統

■ 路線バスの路線図



【お問い合わせ先】

本計画の内容に関するご質問やご意見等がありましたら、
下記までご連絡ください。

都市整備部 南部地域まちづくり課

〒186-8501 東京都国立市富士見台 2-47-1

電話：042-576-2111（代）内線 372 FAX：042-576-0264

Eメール：sec_nanbuseibi@city.kunitachi.lg.jp

