

# 矢川駅周辺基盤整備計画

## 骨子

【閲覧用】

令和5年10月

国立市



# 矢川駅周辺基盤整備計画 骨子 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. 矢川駅周辺の課題	4
(1) 道路・交通の課題	4
(2) 土地利用	7
4. 矢川駅周辺の基盤整備の方向性	8
(1) 矢川駅周辺の基盤整備について	8
(2) 駅前広場の整備の方向性	8
5. 矢川駅周辺の交通基盤整備の整備方針	9
(1) 駅前広場の整備方針	9
(2) 南武線北側の側道の整備方針	17
6. 土地利用の方針	19
7. 今後の進め方	20
【参考資料】	21
(1) 道路・交通	21
(2) 土地利用	26



## 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の地域にあり、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事業は、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 4（2022）年 3 月に策定し、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より実現が望まれる様々な取組を、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、矢川駅周辺における連続立体交差事業を契機とした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、矢川駅周辺を中心とした 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連続立体交差事業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、連続立体交差事業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。

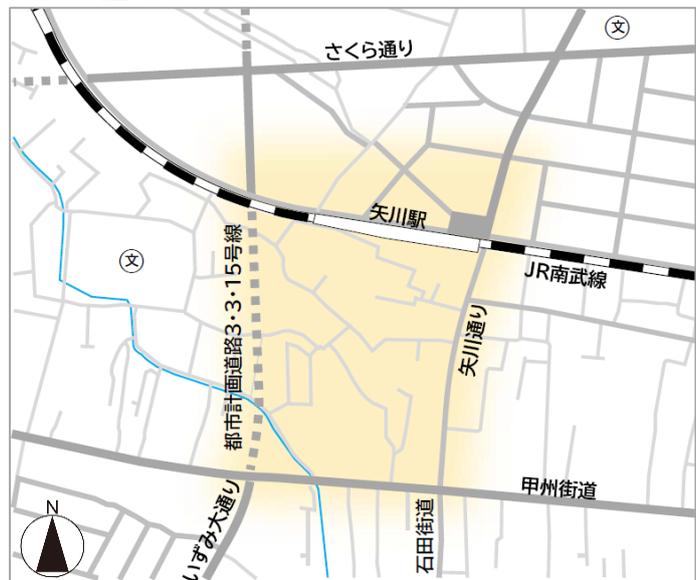
## (2) 矢川駅周辺基盤整備計画の策定目的

矢川駅周辺の道路や交通施設整備、土地利用の改善は、鉄道の立体化計画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、矢川駅南口駅前広場の整備や駅南口の土地利用改善等を示した「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、北側は駅前広場に隣接する街区及び側道整備の影響を受ける街区等とします。

### ■ 対象区域

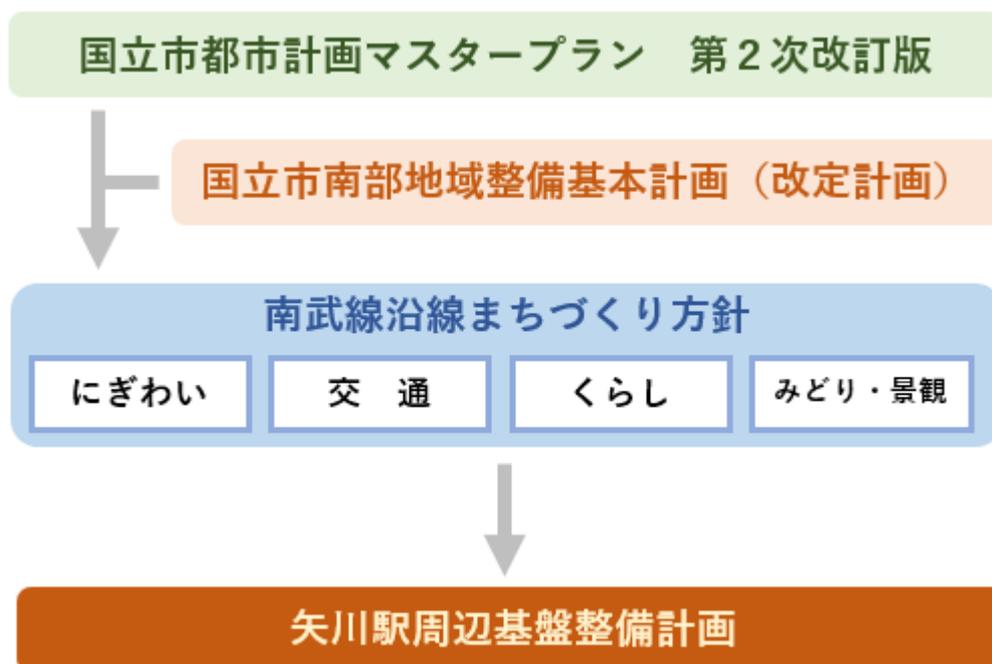


## 2. 本計画の位置づけ

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（改定計画）」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、「交通」及び「土地利用（にぎわい・くらし）」の分野を主に具体的な内容を定めています。

### ■本計画の位置付け



### 3. 矢川駅周辺の課題

#### (1) 道路・交通の課題

##### 1) 駅前広場について

###### ①バス

- ・ 駅北側は既存の駅前広場がありますが、路線バスの停留所は矢川駅着の降車専用であり、発・経由の停留所は駅から約 60m離れています。
- ・ 矢川通り沿いに乗車専用の停留場があるため、乗車待ちのバスが交通渋滞を招く場合があります。



###### ②タクシー・一般自動車乗降場

- ・ 現在の駅前広場には、タクシー及び一般自動車の乗降場がありません。



## 2) 駐輪場について

- ・ 駐輪場は、駅北側には市営 3 箇所と民営 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 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、駅南側地域の自転車利用者が、朝夕のラッシュ時に駅北側の駐輪場を利用することによる駅北側における自転車利用者の集中により、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

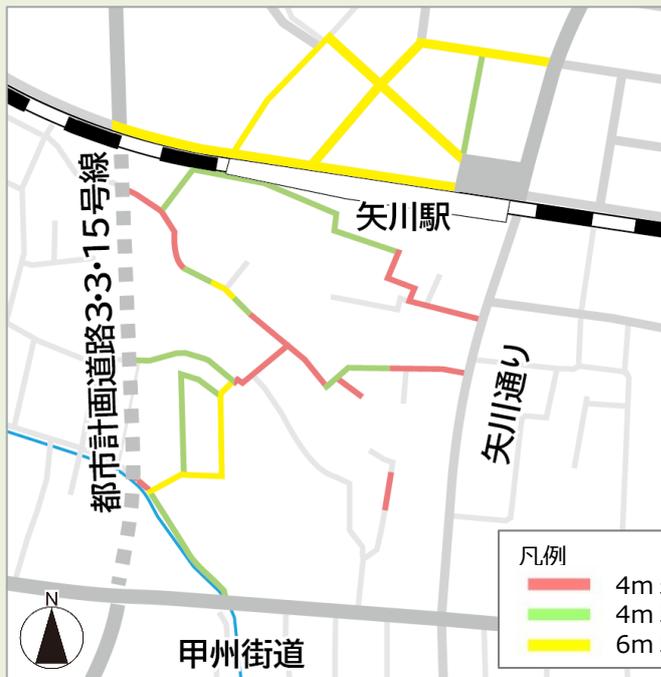
## 3) 踏切（矢川踏切）について

- ・ 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。



#### 4) 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となっています。
- ・ 対象区域内の道路幅員は、駅南側は駅北側と異なり、4m未満の路線が多くなっています。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懸念があります。



凡例	
<span style="color: red;">■</span>	4m 未満
<span style="color: green;">■</span>	4m 以上 6m 未満
<span style="color: yellow;">■</span>	6m 以上

#### 5) 東西交通の強化について

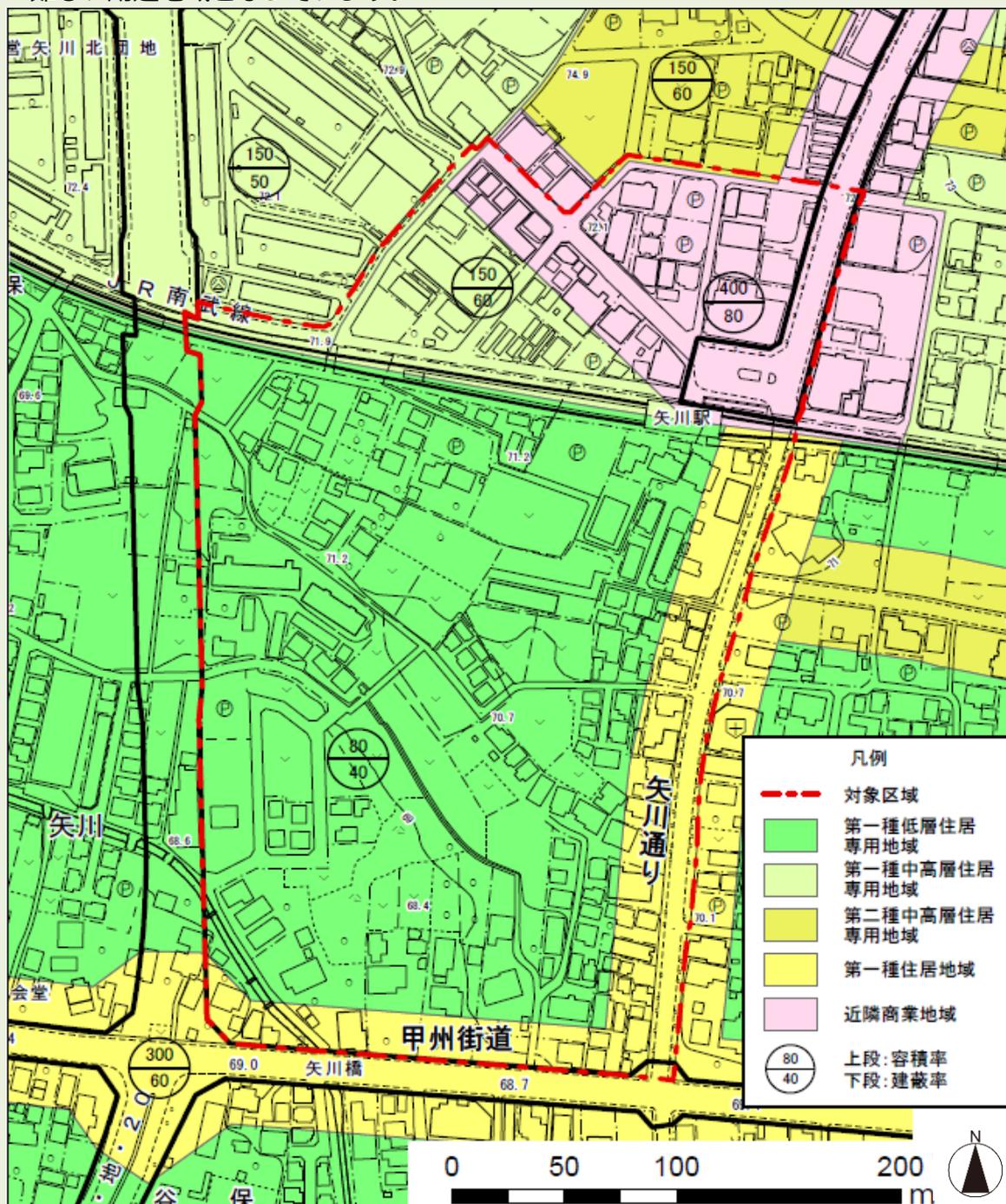
- ・ JR 南武線と甲州街道に挟まれたエリアには、4 m未満の道路が中心となる東西の円滑な移動が困難な地区があります。



東西交通の強化

## (2) 土地利用の課題

- ・ 駅北側は、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。
- ・ 駅南側は、矢川通りと甲州街道沿いは第一種住居地域、そのほかは第一種低層住居専用地域が指定され、道路沿道以外では矢川駅付近という地区の特性を十分に活かすことが難しい用途地域となっています。



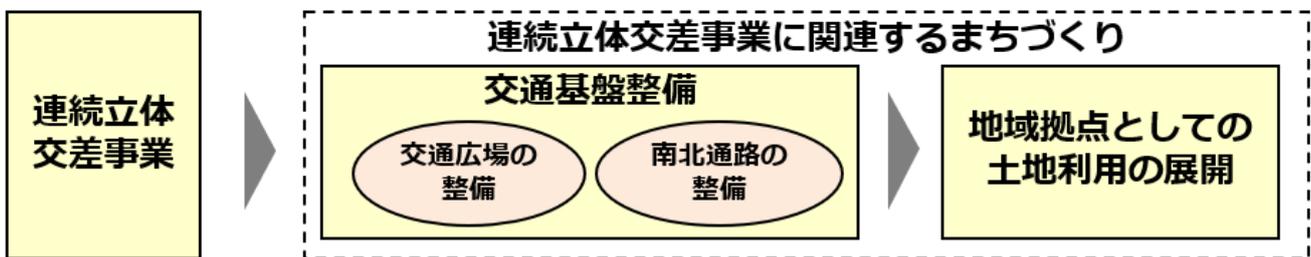
## 4. 矢川駅周辺の基盤整備の方向性

### (1) 矢川駅周辺の基盤整備について

矢川駅周辺では、連続立体交差事業に合わせ、バス・タクシー・一般自動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」と駅周辺への歩行者・自転車等の利用を目的とした駅構内の「南北通路の整備」といった交通基盤整備を行います。

また、交通基盤整備により沿道の土地利用の変化が見込めることから、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。

そのため、ここでは連続立体交差事業の実施を契機に取り組む「駅前広場」「南北通路」「土地利用」の考え方を整理します。



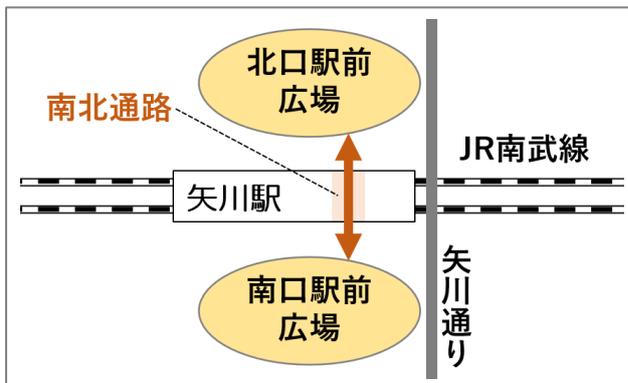
### (2) 駅前広場の整備の方向性

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・一般自動車の利用に制約が生じています。

そのため、駅南側の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、矢川駅の高架駅舎化により、南北の駅前広場が駅舎の南北通路で接続することも期待でき、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。

#### ■ 矢川駅の駅周辺整備のイメージ



#### ■ 南北通路イメージ (国立駅)



## 5. 矢川駅周辺の交通基盤整備方針

### (1) 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・一般自動車・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。

#### ■誰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・憩える広場的空間
- ・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
- ・多様性を尊重したインクルーシブデザイン

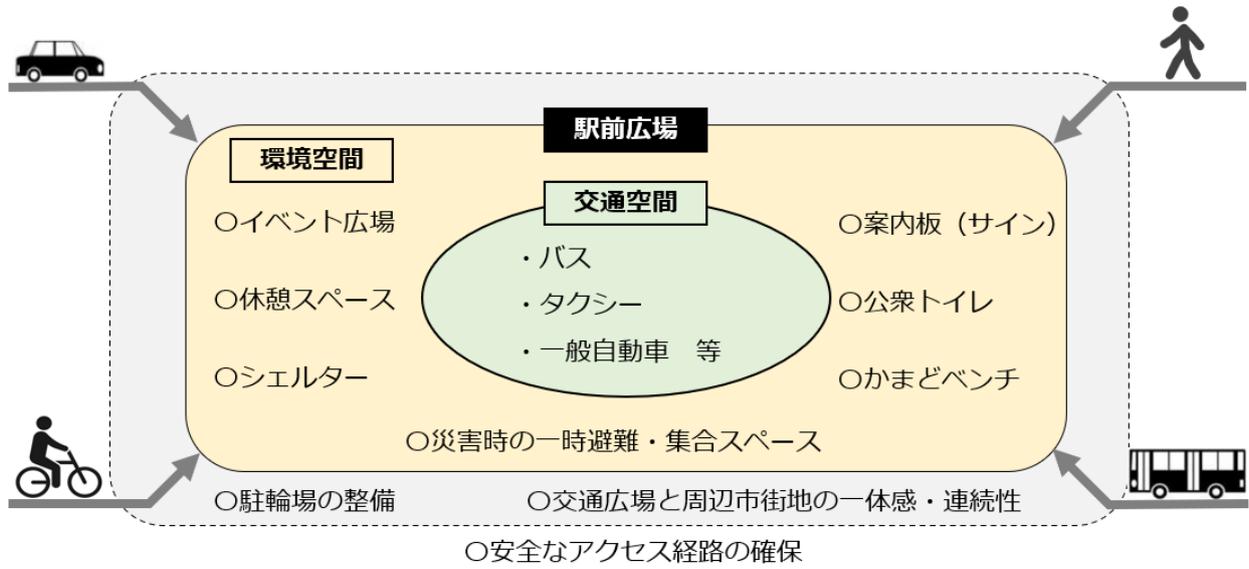
#### ■周囲と一体となった空間づくり

- ・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

#### ■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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス乗降場</li> <li>・タクシー乗降場</li> <li>・一般自動車乗降場</li> </ul>	交通空間
都市の 広場機能	交流機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イベント広場</li> <li>・休憩スペース</li> </ul>	環境空間
	景観機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑地</li> <li>・シェルター（乗降場の日よけ）</li> <li>・地区のシンボルとなる駅前広場</li> </ul>	
	サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内板（サイン）</li> <li>・交番</li> <li>・公衆トイレ</li> <li>・郵便ポスト</li> </ul>	
	防災機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時の一時避難・集合スペース</li> <li>・かまどベンチ</li> </ul>	
（参考）周囲と一体となった空間づくり		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場</li> <li>・駅前広場と一体となった市街地形成</li> <li>・安全なアクセス経路の確保</li> </ul>	

■ 駅前広場の整備内容のイメージ



■ 交通結節機能



■ 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）

現状の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、「駅周辺で不足する交通機能（タクシー乗降場・一般自動車乗降場等）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 【検討】	・駅周辺で不足する交通機能（タクシー乗降場・一般自動車乗降場等）の整備 ・駅前広場整備にあわせた土地利用の誘導

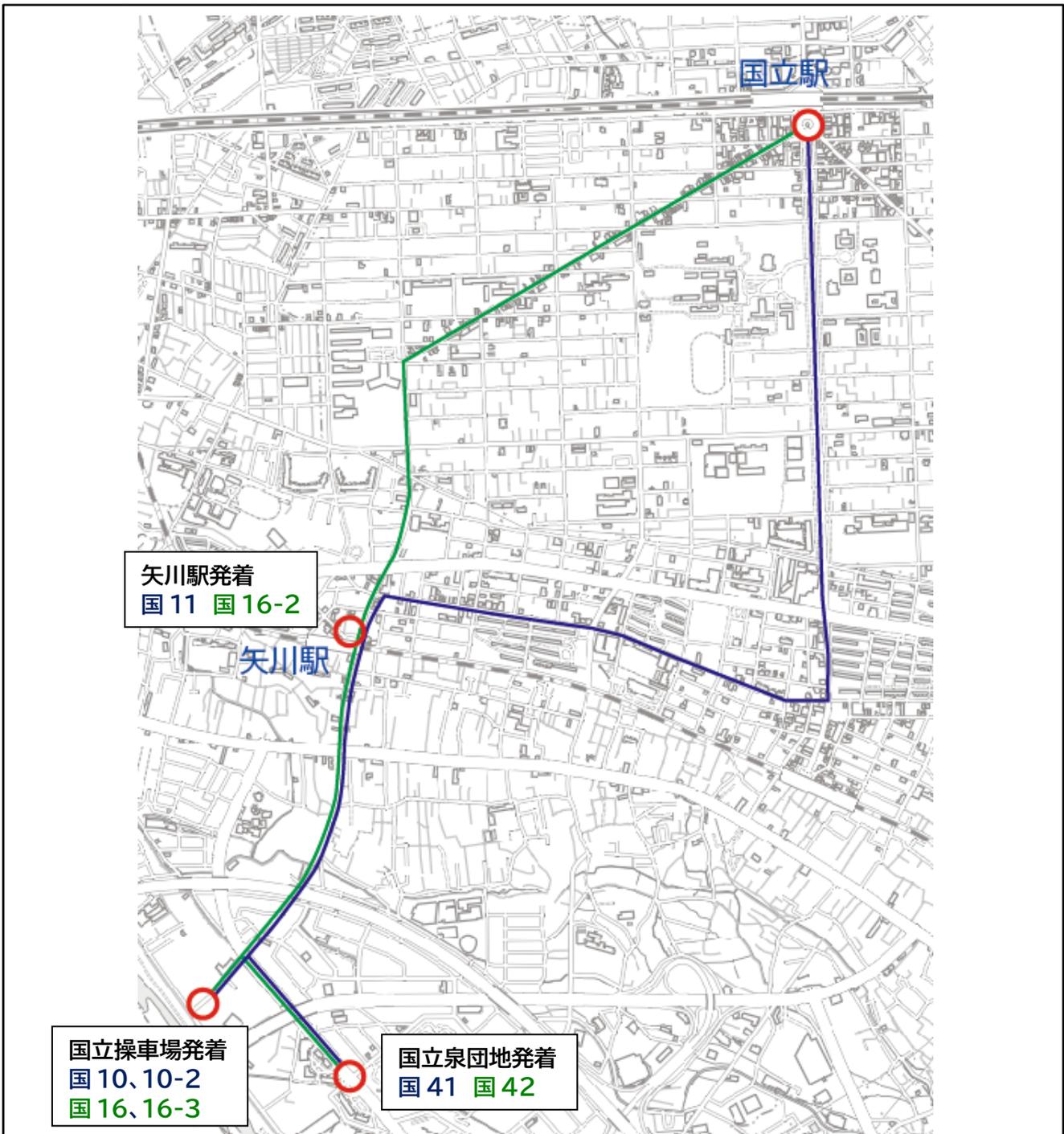
### ■ 矢川駅周辺の駅前広場の改修・整備



■ (参考) 矢川駅周辺のバス利用の状況

北口	南口
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 矢川駅発着及び経由する路線バスの路線は、全て国立駅発着である。</li> <li>・ 矢川駅を起終点とするバスも運行される。</li> <li>・ 駅前広場空間が小さく、矢川通り沿いに上り・下りのバス停があり、駅前広場を利用しないバスが運行されている。(駅からバス停まで離れている。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前広場はなく、矢川通りにバス停がある。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上り：8系統</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 下り：6系統</li> </ul>

■ (参考) 路線バスの路線図



### 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」を参考に検討した結果として、交通空間及び環境空間で最低 2,500 m<sup>2</sup>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

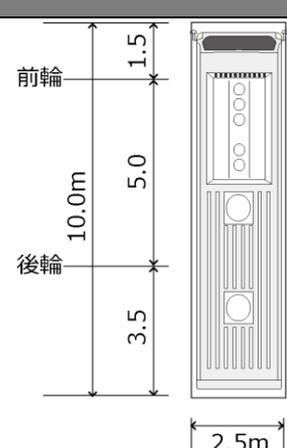
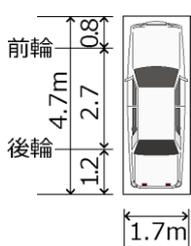
項目		北口	南口	備考
バス	乗車・降車	1 バース	-	上り線
	乗車	-	1 バース	下り線
	降車	-	1 バース	下り線
	待機	-	-	
コミュニティワゴン	乗車・降車	1 バース	-	
タクシー	乗車	-	1 バース	
	降車	-	1 バース	
	プール	-	4 台	
一般自動車	しょうがいしゃ専用	-	1 バース	
	一般車	-	2 バース	
駅前広場面積		1,670 m <sup>2</sup>	2,500 m <sup>2</sup>	

※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。

#### ■ (参考) 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	<p>【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）</p> 
タクシー・一般車	<p>【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）</p> 

**【乗降スペース寸法】**

- ・バスの駐車区画寸法は、駅前広場計画指針に基づくものとします。
- ・コミュニティワゴンは、バス駐車区画寸法等を踏まえ、以下の基準に従い設定します。

項目	基準
バス	<p>13.0m×3.25m (路肩を含める)</p>
タクシー	<p>5.0m×2.25m (路肩を含める) 停車マス間隔 3.0m</p>
一般車・ しょうがいしゃ専用車両	<p>5.0m×3.5m 以上 (路肩を含める) 停車マス間隔 3.0m 程度</p>

**【歩道】**

- ・駅前広場の歩道は、利用状況を踏まえて以下の基準に従い設定します。

項目	基準
歩道幅員	<p>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</p>

**【歩道】**

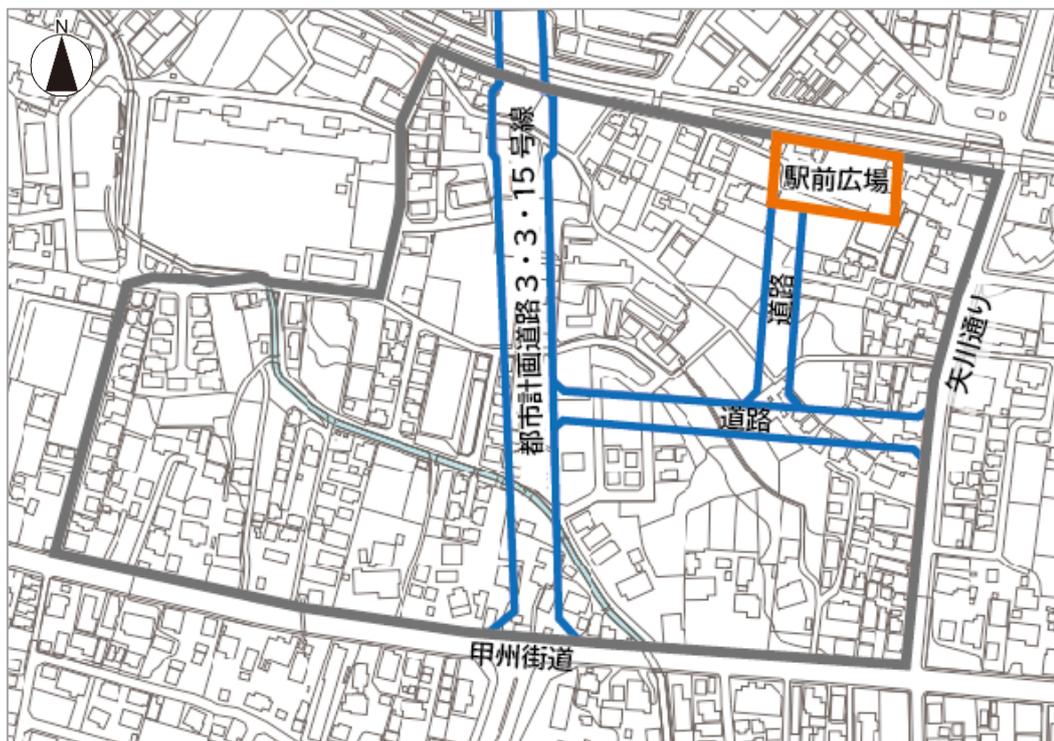
- ・駅前広場の車道は、以下の基準に従い設定します。

項目	基準
車道	<p>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 3mに路肩幅員 0.5mを考慮し設定</p>

#### 4) 南口駅前広場の整備イメージ

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。）において、下図のような駅前広場とアクセス道路の整備の方向性を示しており、この考え方を参考にしながら、連続立体交差事業の実施を踏まえた地域の交通状況へ適切に対応するための駅前広場の検討を進めていく必要があります。

##### ■ 国立市南部地域整備基本計画における駅前広場の位置



今後の検討の方向性を整理するために、南部計画での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伴う駅舎の改修・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、2パターンの案を提示します。

<b>南部計画案</b>	
<p>◇配置の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・矢川通りと都市計画道路3・3・15号線の間中部に配置</li> <li>・アクセス道路から駅前広場へ進入</li> </ul>	<p style="text-align: center;">凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> (新設) 南口駅前広場</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> (新設) アクセス道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid blue;"></span> (既存) 公共バスルート</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed blue;"></span> (仮) 公共バスルート</li> </ul>
<p>◇評価すべき点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス道路の整備により、東西の主要な交通ネットワークを確保</li> </ul>	
<p>◇課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・連続立体交差事業後も駅出入口が現在の位置の場合、駅前広場が離れている</li> <li>・既存の公共交通のルートとなっている矢川通りから離れている</li> </ul>	

<b>矢川通り隣接案</b>	
<p>◇配置の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・矢川通りに面して配置</li> <li>・アクセス道路から駅前広場へ進入</li> </ul>	<p style="text-align: center;">凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> (新設) 南口駅前広場</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> (新設) アクセス道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid blue;"></span> (既存) 公共バスルート</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed blue;"></span> (仮) 公共バスルート</li> </ul>
<p>◇評価すべき点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス道路の整備により、地域内の東西の主要な交通ネットワークを確保</li> <li>・駅の南北通路で新たにつながる南北の駅前広場の関係性が良好</li> <li>・おたか森通りの沿線土地利用の活性化</li> </ul>	
<p>◇課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の公共交通のルートとなっている矢川通りから離れている</li> </ul>	

## (2) 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

側道とは鉄道に並行する道路です。  
市全域で既に側道が整備済ですが、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、道路の拡幅を検討しています。

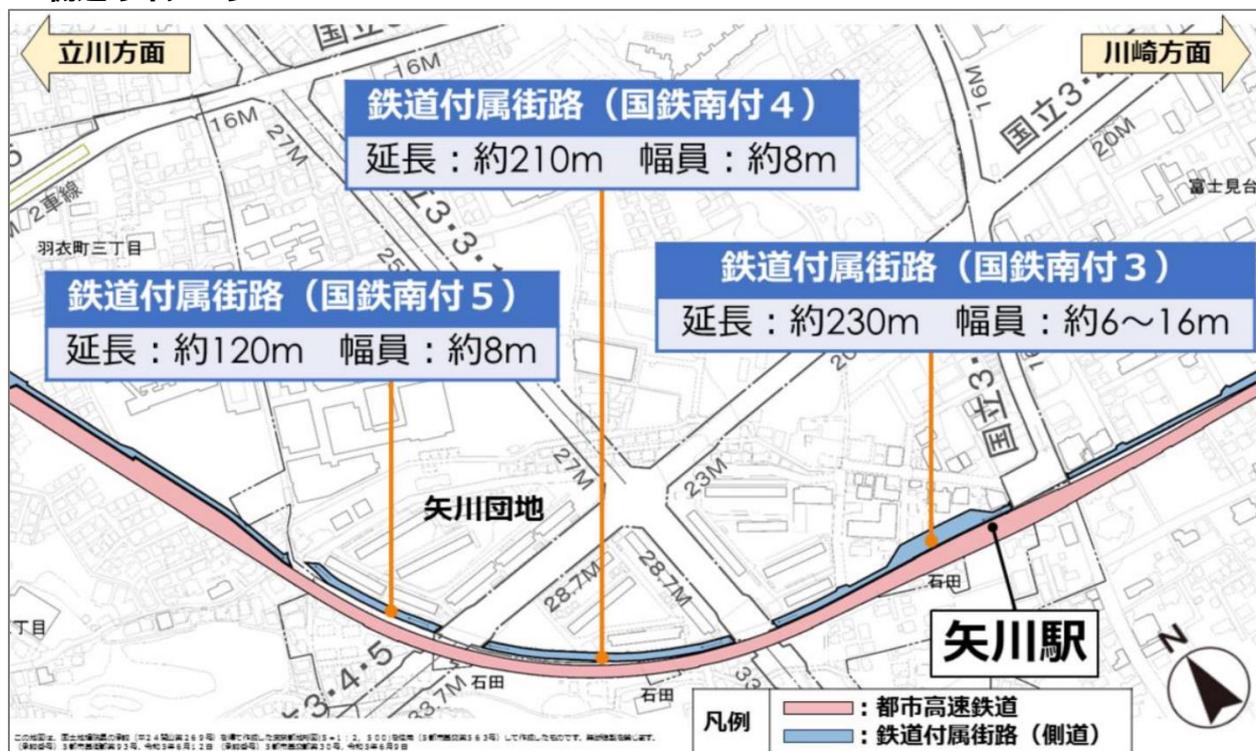
### ■ 側道の整備予定



### 2) 側道の整備イメージ

令和5（2023）年8月に実施した「都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）都市計画素案説明会」においては、国立市における側道の整備の方向性を示しています。

### ■ 側道のイメージ

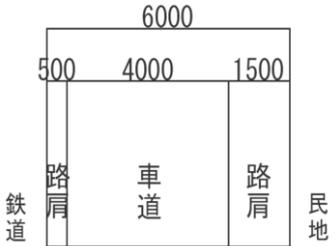
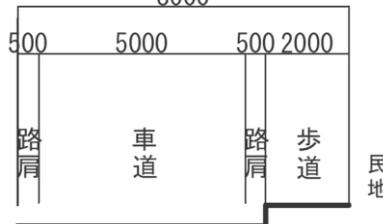


出典：「都市高速鉄道東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）都市計画素案説明会」資料より

側道の標準的な幅員は6mが標準ですが、歩行者の通行が多いと想定される区間等では、歩道を確保した8mの整備を行う例もあります。なお、6mの側道と8mの側道は現状の側道と同じ幅員で復旧します。

また、歩行者専用道として整備する場合には、通常の側道より広幅員の空間を確保している地区もあり、様々な活用が期待できる空間となります。

### ■側道のイメージ

幅員 6m の場合	幅員 8m の場合
	
 <p data-bbox="359 1160 702 1189">京成電鉄押上線 四ツ木駅付近</p>	 <p data-bbox="1029 1160 1324 1189">小田急線 成城学園駅付近</p>

幅員 16m の場合	
<ul style="list-style-type: none"> <li>西武池袋線の中村橋駅では、駅の改札口前に16m程度の広場空間を確保しています。</li> </ul>	 <p data-bbox="1077 1664 1324 1686">西武池袋線 中村橋駅</p>

## 6. 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、地域住民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、交通基盤整備の実施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。

### ■交通基盤整備に対応した用途地域の変更

- ・ 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

### ■良好な拠点地域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



## 7. 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・側道】

本計画の策定以降、具体的な基盤整備の実現に向けた詳細検討を行い、地域住民の方々の意見交換を行いながら、必要に応じて南側の駅前広場の整備・駅前広場へのアクセス道路の整備等に関する都市計画の決定・変更による、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、側道の整備だけでなく、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、地域の皆様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。

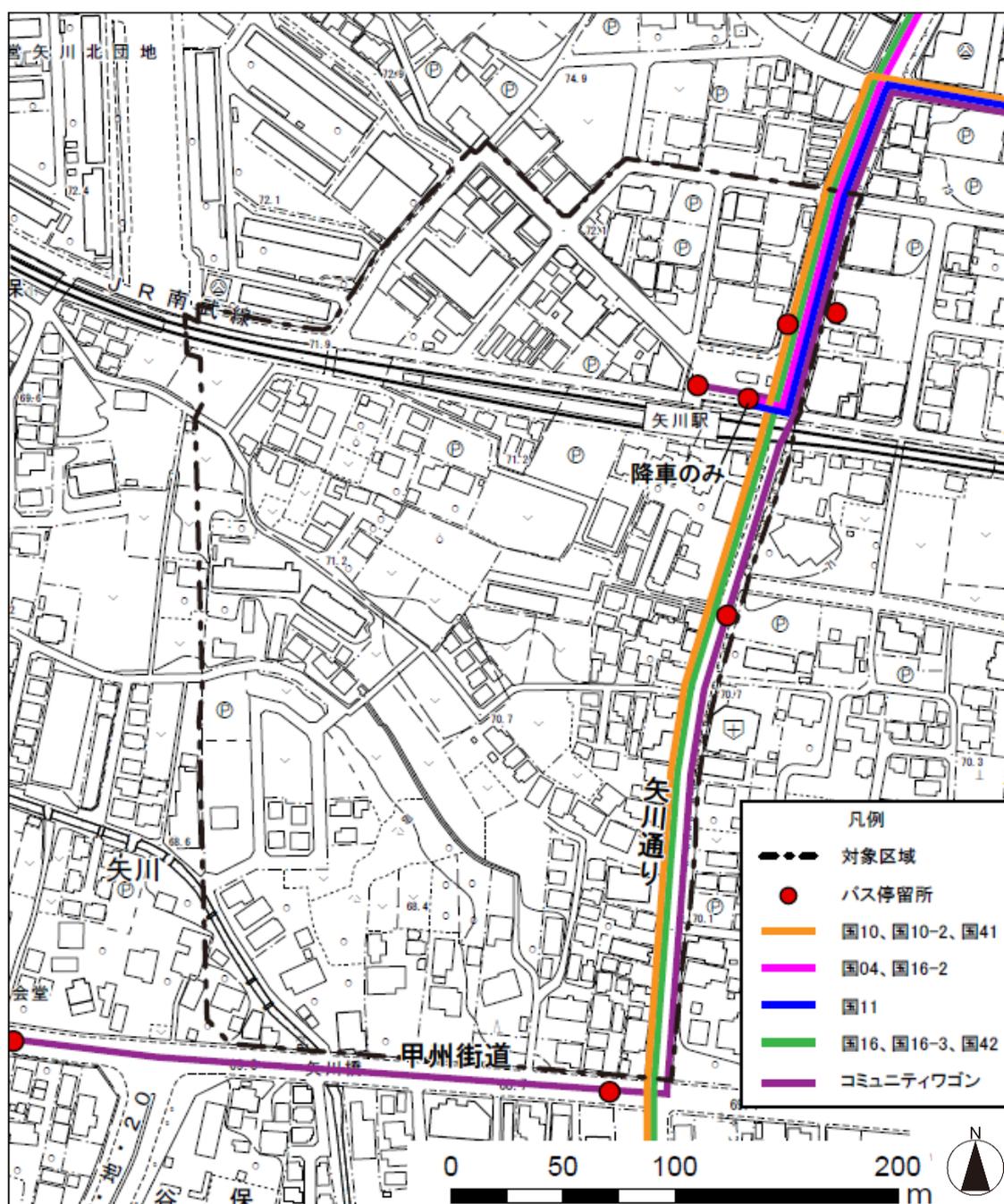
## 【参考資料】

### (1) 道路・交通

#### 1) 交通状況

##### ①バス・タクシー

- ・ 駅北側の駅前広場にある路線バス停留所は矢川駅着の降車専用であり、発・経由の停留所は駅から約 60m離れています。
- ・ 市役所方面のコミュニティワゴン停留所は駅北側の駅前広場に乗り入れているものの、緑川方面の停留所は路線バス同様駅から約 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市役所方面の停留所があるのみです。
- ・ 駅前にはタクシーの乗降施設はありません。



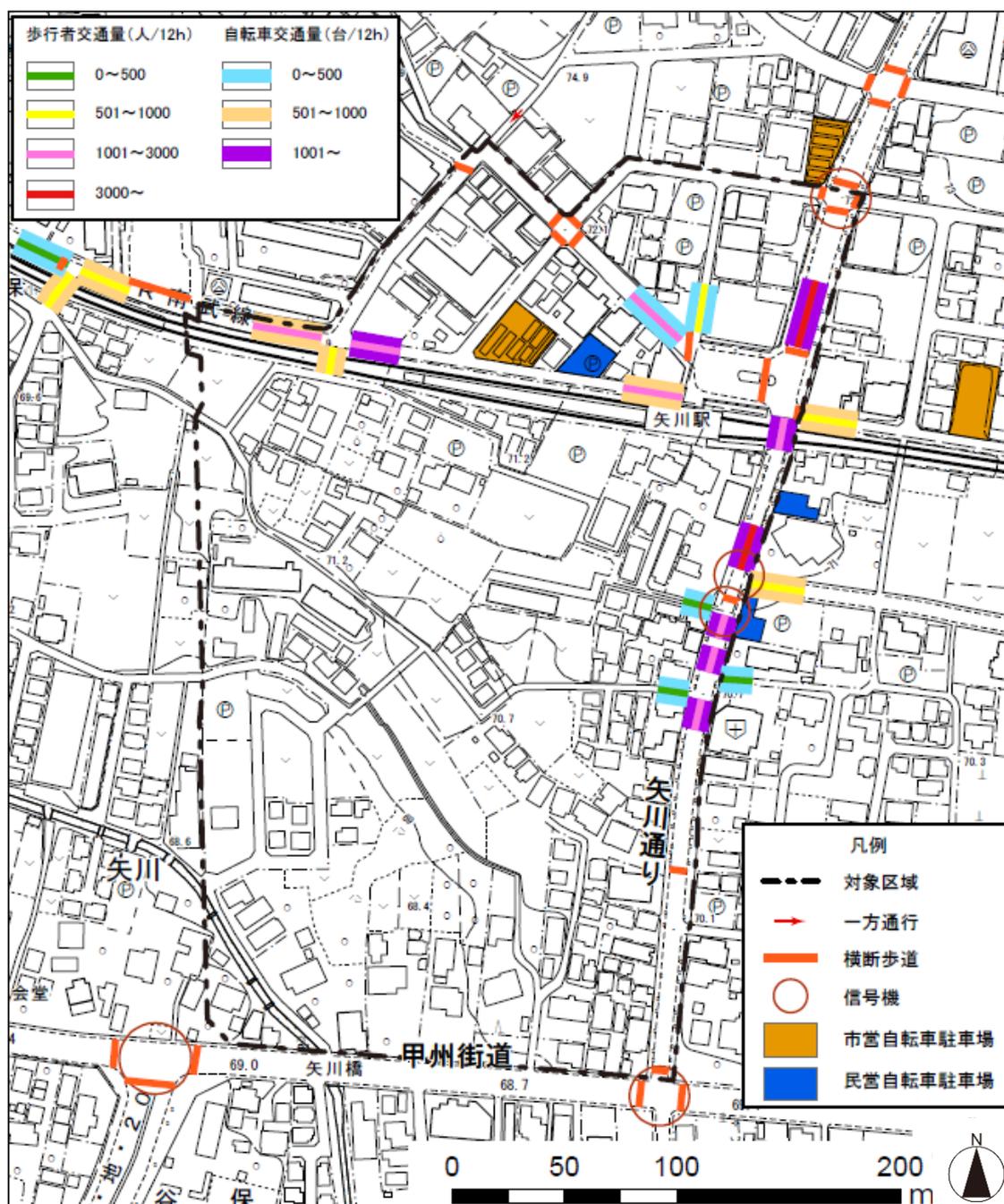
## ②自転車・歩行者

### 【自転車】

- ・ 自転車交通量は、矢川通りが多くなっています。
- ・ 自転車駐車場は、駅北側には市営3箇所と民営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2箇所となっています。
- ・ 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。

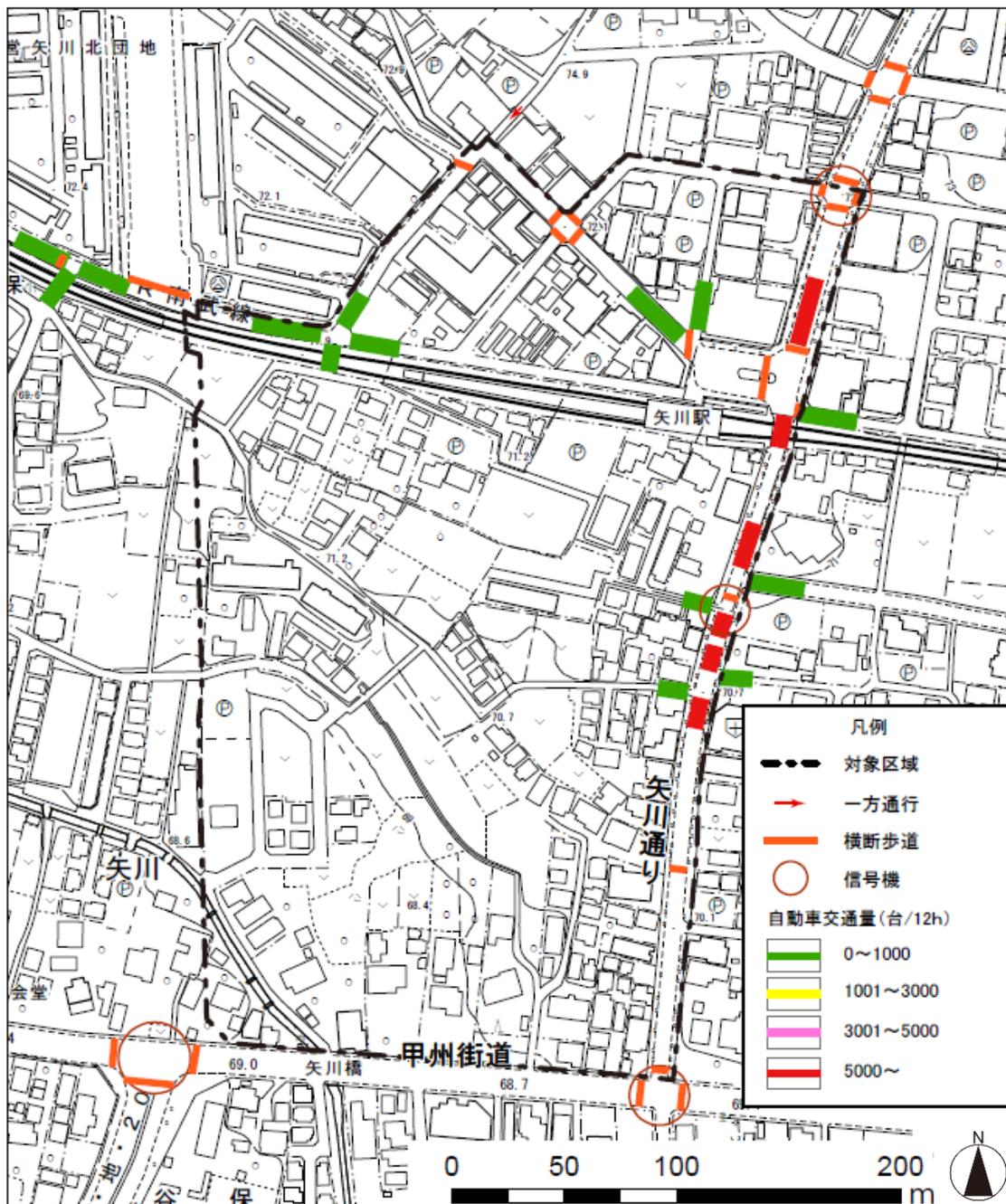
### 【歩行者】

- ・ 歩行者交通量は、矢川駅に向かう南北と駅西側の動線で多くなっています。



### ③一般車

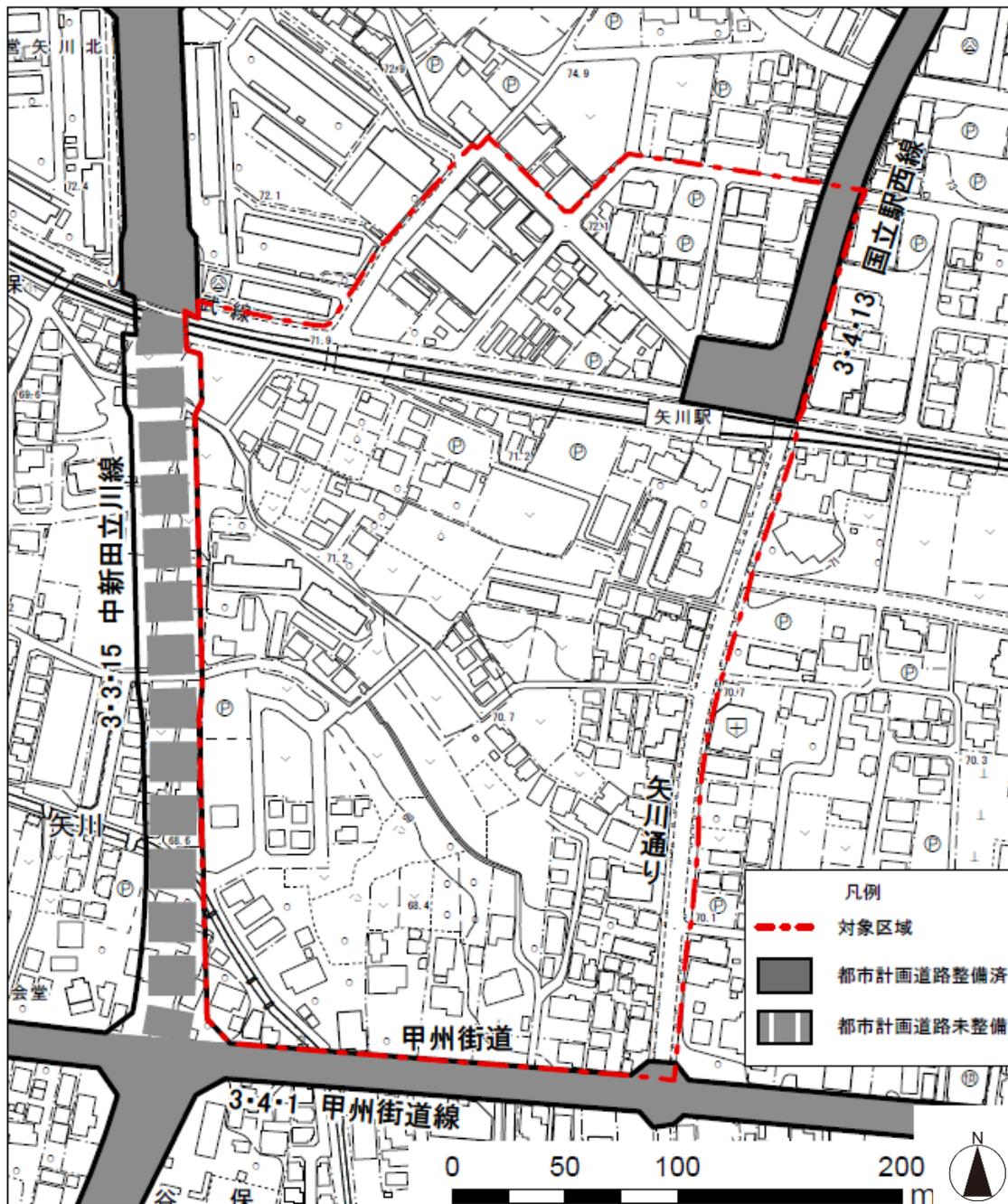
- ・ 一般車交通量は南北方向の地域幹線道路である矢川通りで多く、朝夕のピーク時間帯は踏切で滞留がみられます。
- ・ 駅北側の駅前広場には一般車両の乗降施設がありません。



## 2) 道路整備状況

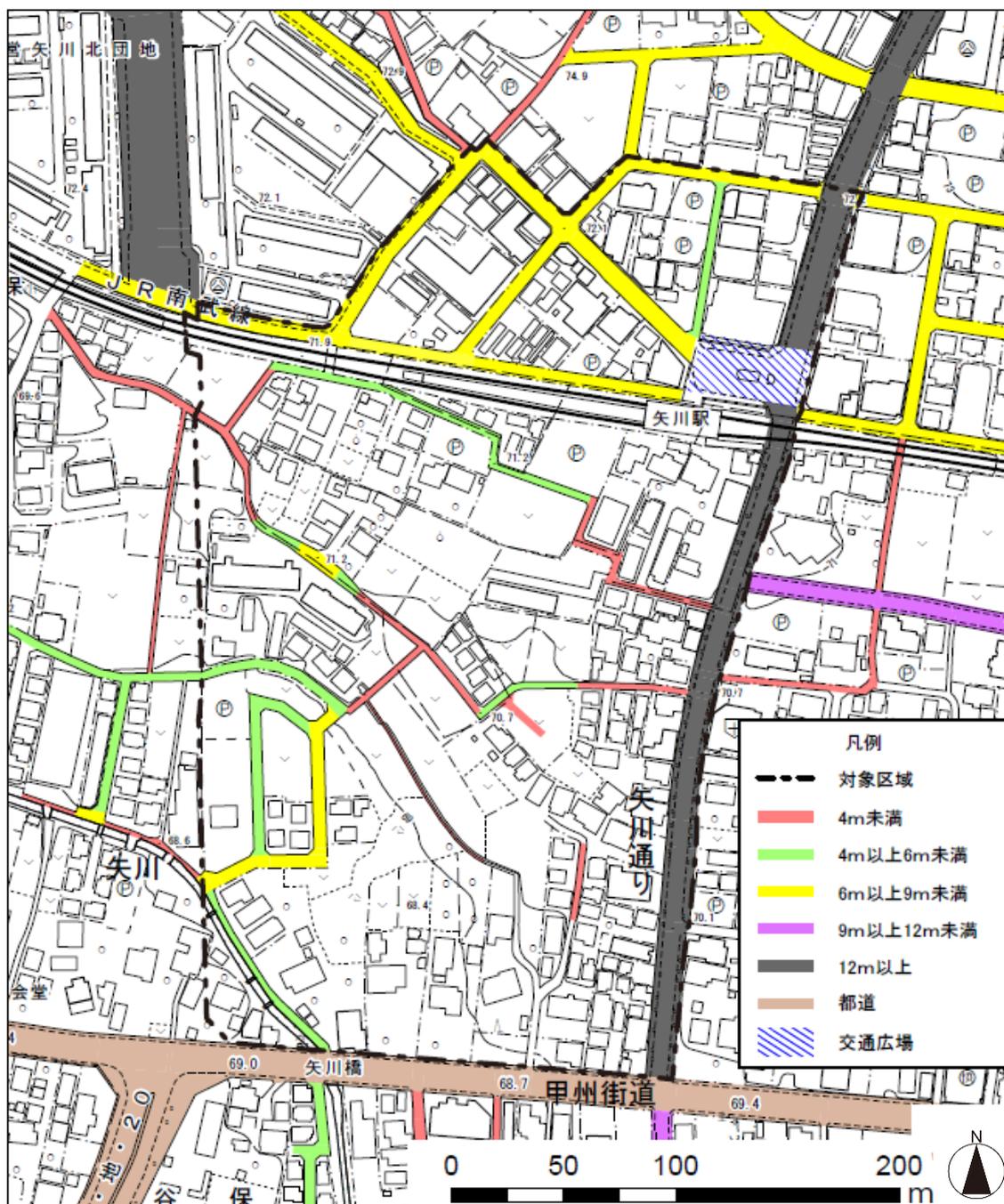
### ①道路ネットワーク

- ・ 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となっています。
- ・ 駅北側駅前広場は整備済みですが、駅南側は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。



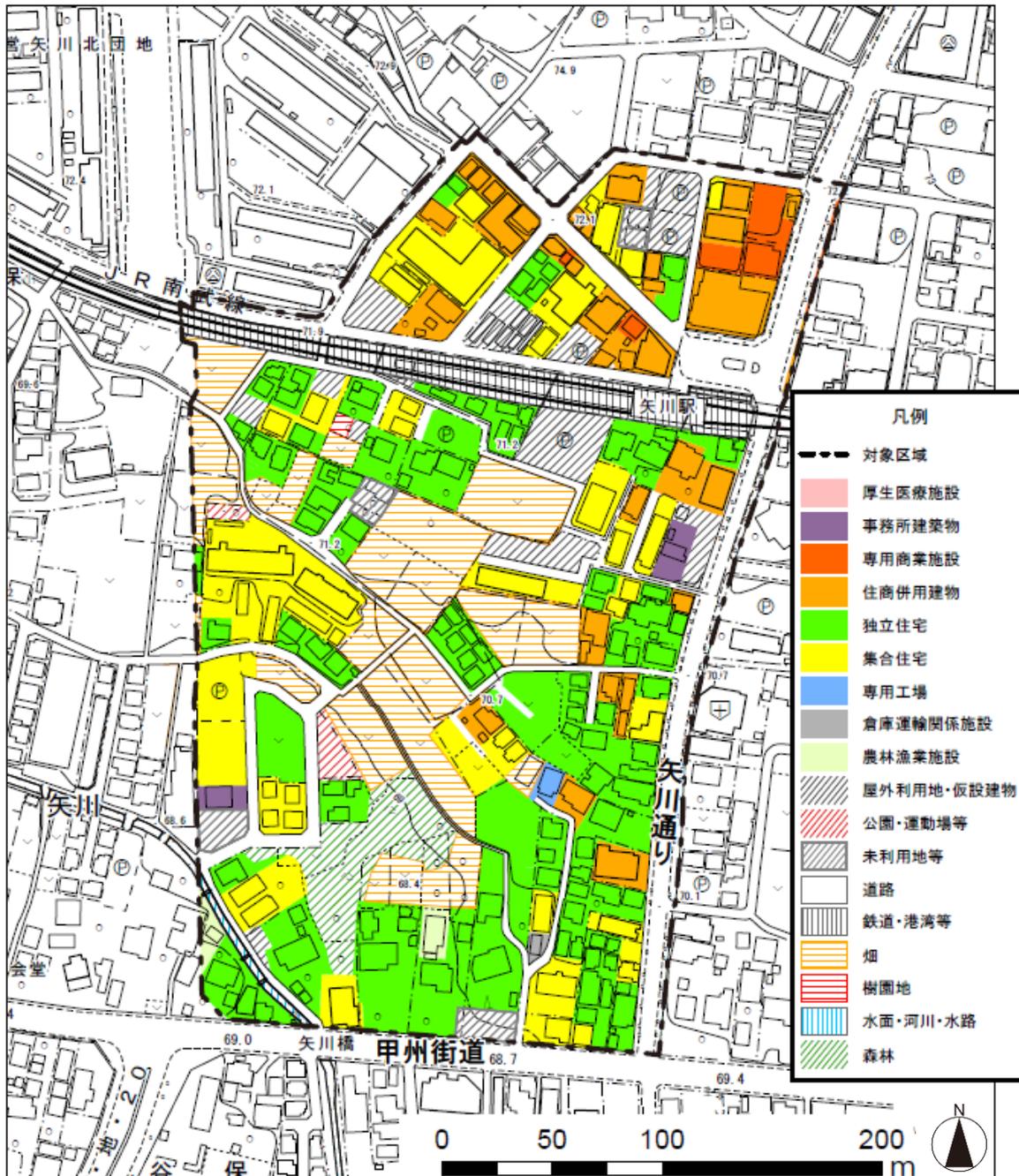
## ②道路幅員

- ・ 対象区域内の道路幅員は、駅南側は駅北側と異なり、4m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懸念があります。



## (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。





**【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](mailto:sec_nanbuseibi@city.kunitachi.lg.jp)

