

---

東大和市駅周辺の拠点形成調査検討委託  
報告書

---

令和8年3月

東大和市

## 目次

<b>1. 現況の整理</b> .....	<b>1</b>
(1) 上位計画等 .....	1
(2) 人口・世帯数等の動態 .....	13
(3) 土地・建物利用状況 .....	19
(4) 権利調査 .....	28
(5) 道路状況 .....	29
(6) 駅前広場 .....	32
(7) 鉄道 .....	34
(8) バス .....	37
(9) 駐車場 .....	38
(10) 駐輪場 .....	40
(11) バリアフリーの状況 .....	42
(12) みどりの現状 .....	48
(13) その他 .....	50
<b>2. 現地踏査</b> .....	<b>57</b>
(1) 現地踏査の概要 .....	57
(2) 調査結果 .....	63
<b>3. 東大和市駅周辺の交通量調査結果</b> .....	<b>71</b>
(1) 交通量調査の目的 .....	71
(2) 交通量調査の概要 .....	72
(3) 交通量調査の結果概要 .....	73
(4) 交通解析結果の概要 .....	80
(5) 都市計画道路の整備で期待される効果 .....	81
<b>4. 東大和市駅周辺のまちづくりアンケート調査（結果概要）</b> .....	<b>82</b>
(1) アンケート調査の概要 .....	82
(2) お住まいの地域について .....	83
(3) 「東大和市駅周辺地区」について .....	84
(4) 「駅前広場」や「東大和市駅中心地区」について .....	85
(5) 「沿道商業エリア」について .....	86
(6) まちづくりに対する考え・要望 .....	87
<b>5. 令和7年度 東大和市駅周辺まちづくり意見交換会 開催概要</b> .....	<b>88</b>
<b>6. 東大和市駅周辺のまちづくり 令和8年度のスケジュール（案）</b> .....	<b>89</b>

# 1. 現況の整理

## (1) 上位計画等

### ア 東京都の計画

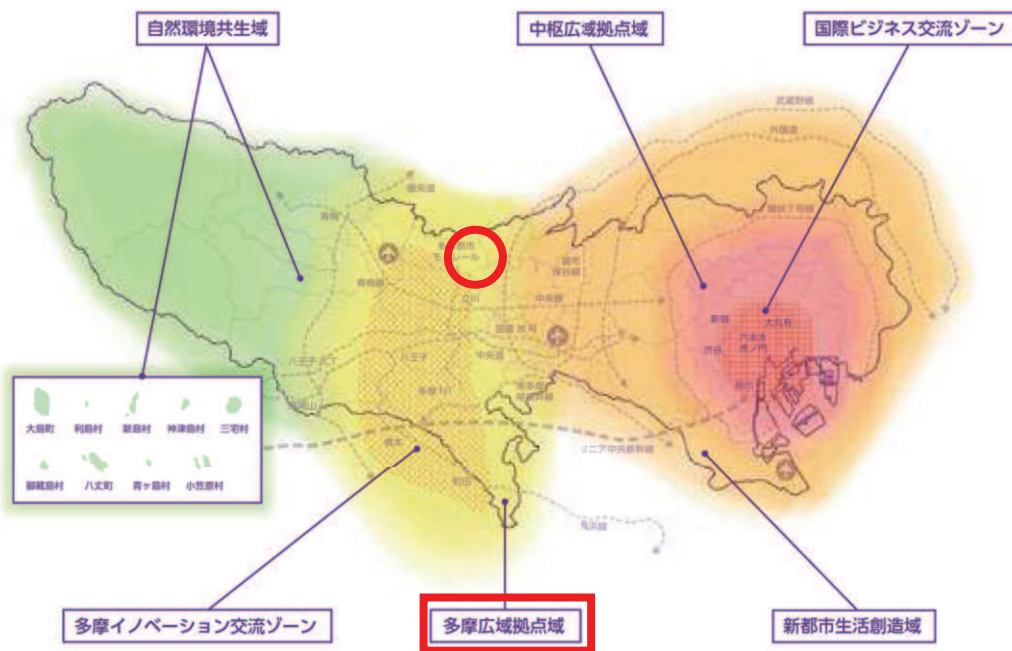
#### (ア) 都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）

<多摩広域拠点>

- ・ 駅等を中心とした拠点では、物販や飲食といった日常的な生活サービスに加え、医療・福祉・介護、コミュニティなどの多様な機能が集積し、多摩イノベーション交流ゾーンの活動を暮らしの面から支える。

○東大和・武蔵村山・箱根ヶ崎

- ・ 新青梅街道の拡幅等により、交通ネットワークの強化が図られ、交通利便性が向上するとともに、沿道において商業や業務などの立地が進み、利便性の高い良好な住宅市街地を形成。
- ・ 大規模な都営住宅団地等の建替えが進み、生活利便機能の整った良好な住環境を形成



4つの地域区分と2つのゾーン



多摩広域拠点域

(イ) 多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和 3 年 3 月)

<拠点ネットワークとみどりの充実：生活の中心地>

- ・従来の生活中心地など、地域の拠点以外の駅周辺や商店街、大規模団地など人々の活動や交流の中心の場を「生活の中心地」として位置付ける。

<多摩広域拠点の誘導の方向・将来像>

○誘導の方向

- ・地域の拠点以外の駅周辺や、商店街、大規模団地、公共施設周辺など、公共交通の利便性が高い場所に、人口の規模や構成を踏まえた、食料品店や飲食店等の商業施設、診療所、福祉施設など、地域住民の生活利便性と地域コミュニティを支え、生活に密着した都市機能が立地する生活の中心地の形成を図る。

<主要な市都市計画の決定の方針>

○主要用途の配置の方針

- ・居住機能の充実、住環境の維持・改善、ゆとりある住宅地の形成など、地域の特性に応じた快適で良好な住宅地の形成を図る。

○市街地における良好な居住の実現

- ・良好な住環境の維持・向上を図るため、用途地域や高度地区、地区計画などの手法、街区再編まちづくり制度などを活用し、良好な街並みの形成や土地の有効利用による住宅供給や緑地の確保、道路の整備などを促進する。

○市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

- ・生活の中心地などの駅周辺の業務・商業地においては、土地の合理的かつ健全な利用と都市機能の充実を図るため、都市開発諸制度や市街地整備手法の活用などにより、周辺との調和に配慮しながら、計画的な高度利用を促進する。
- ・都市開発諸制度や特別用途地区、特定用途誘導地区、地区計画等を活用し、商業、医療・福祉等の多様な都市機能を誘導する。
- ・都市開発諸制度などの活用により、開放的で緑豊かな身近なオープンスペースを更に創出し、にぎわいある魅力的な空間形成を一層促進する。
- ・良好な居住環境を備えた住宅地については、地域の実情に応じて地区計画などを活用し、土地利用の計画的な誘導と用途の混在を防止する。
- ・まちづくりの機会を捉え、地域の特性に応じ、車中心から人中心の空間へと転換し、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を促進する。

<特色ある地域の将来像：東大和市駅周辺>

- ・駅周辺では、商業・業務系施設の立地を誘導し、市の玄関にふさわしい、にぎわいのある生活の中心地を形成する。

## (ウ) 都市再開発の方針の概要（令和3年3月）

### <都市再開発の施策の方向：立川都市計画区域>

- ・東大和市域内は、人と自然が調和した魅力ある生活文化都市を形成していくため、地区計画制度等を活用して安全で快適な住宅市街地の形成を図る。

#### ○拠点の整備

- ・東大和市駅周辺の青梅街道沿いを主軸とした商業地は、魅力ある中心市街地の形成を図る。

#### ○安全な市街地の整備

- ・一体的かつ総合的な都市環境の整備を図るなど市街地の防災性の向上を進めるとともに、建築物の不燃化を図り、災害に強い市街地への更新を進める。
- ・総合治水対策を進める。

#### ○快適な居住環境の整備

- ・東大和市の市街地は、地区の状況に応じた住環境の改善を図り、不燃化を促進して防災性の向上に努める。



### <誘導地区のおおむねの位置と整備の方向：東大和市駅周辺地区>

- ・都市計画道路の整備を行うとともに、魅力ある商業・業務機能に加え、市民会館と連携した文化、交流、情報などの新しい機能を導入し、活気ある生活の中心地の形成を図る。

※誘導地区：1号市街地（都市計画区域のうち、計画的な再開発が必要な市街地）のうち、再開開発促進地区（1号市街地のうち、特に一体的かつ総合的に市街地の再開開発を促進すべき相当規模の地区）に至らないものの、再開開発を行うことが望ましく効果が期待できる地区

## (I) 住宅市街地の開発整備の方針（令和4年10月変更）

### <立川都市計画>

#### ○住宅市街地の整備又は開発の方針

- ・ サテライトオフィスの設置やテレワークの環境整備により職住の融合を進めるとともに、集約型の地域構造への再編に向け、身近な中心地への複合的な土地利用の誘導や、公共交通の利便性が低い地域における新たな宅地化の抑制による、公園、農地、緑地等のみどりと調和した良好な住環境の形成を図る。
- ・ また、それぞれの地域の特性を生かしたスマート社会に向けて、計画的に整備された既存インフラを活用しつつ次世代モビリティシステムなどの先端技術を取り入れながら、誰もが活動しやすく、快適に暮らすことができるまちづくりを推進する。
- ・ 駅やその周辺は、再整備の機会を捉えて、住宅や生活支援機能の集積等を計画的に進め、拠点や生活の中心地として育成していく。

(オ) 東京都景観計画（平成 30 年 8 月改定）

<良好な景観の形成に関する方針>

○武蔵野の面影と調和した潤いのある住宅地の形成

- ・柳瀬川、野火止用水などに雑木林が残され、農地と合わせて武蔵野の原風景をとどめており、地区計画などを活用し、その保全と継承を図る。あわせて、ゆとりのある緑を背景とした、潤いのある住宅市街地を形成する。
- ・玉川上水や野火止用水など、武蔵野台地を流れる用水の清流や緑、五日市街道、鈴木街道、青梅街道、東京街道沿いに連なる屋敷林などの自然環境を維持・保全し、水と緑のネットワークを形成する。

○丘陵地の豊かな緑を背景にした市街地の形成

- ・八王子、立川、青梅、町田、多摩ニュータウン及びその周辺や鉄道駅周辺では、業務・商業など、多様な機能と中高層住宅が複合した、ゆとりとにぎわいの感じられる市街地の景観を形成する。



丘陵地景観基本軸の位置

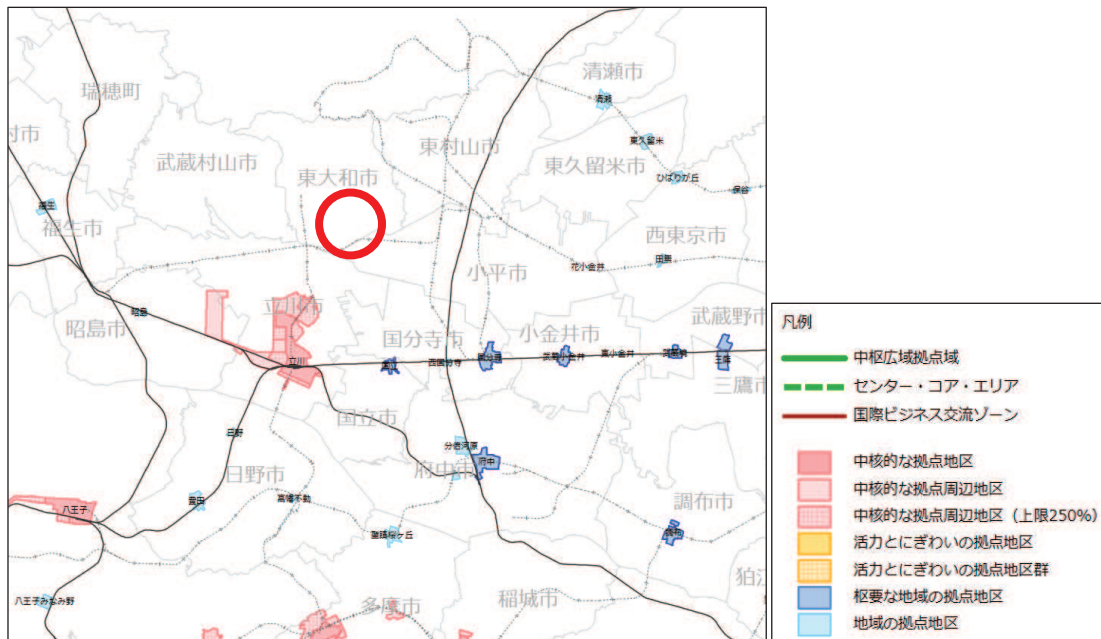


丘陵地景観基本軸と一般地域の関係

(カ) 新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針（令和6年3月）

<地域の構成や魅力を発揮する多様な都市活動拠点の整備>

- ・地域の個性やポテンシャルを最大限に発揮し、各地域が競い合いながら新たな価値を創造していく必要がある。そのため、拠点間を結ぶ交通ネットワークを充実させるとともに、個性やポテンシャルを生かしながら、都市機能の更なる集積を図る。
- ・丘陵地や河川・崖線などの自然地形や公園・緑地などと一体となった厚みとつながりのあるみどりの充実、みどりの量的な底上げと質の向上を一体的に進めるとともに、にぎわい施設と連動した水辺沿い空地の整備や道路修景事業と連携した道路空間との一体的なオープンスペースの整備を図るなど、東京の魅力や活力を更に高める。



拠点地区位置図

## イ 東大和市の計画

### (ア) 東大和市総合計画 輝きプラン（令和4年3月）

都市像：水と緑と笑顔が輝くまち 東大和

#### <重要施策の内容>

##### ○重要施策1：子ども・子育て支援施策の推進

- ・これまで「日本一子育てしやすいまちづくり」を最も重要な施策と位置づけ、子ども・子育て支援策を推進してきており、今後も、子どもを産み育てたい人が、安心して出産し、子育てをすることができるよう、引き続き子ども・子育て支援策を推進する。

##### ○重要施策2：健康・高齢者施策の推進

- ・高齢者が地域社会を支える一因として活躍できる、就業や社会参加の機会拡大を図る。

##### ○重要施策3：都市の価値を高める施策の推進

- ・都市としての価値を向上させ、多くの人が住みたい、住み続けたいと思えるまちづくりを進めることが必要。自然環境の保全を図りながら、災害に強いまちづくり、快適で魅力的な都市づくりを進める。

##### ○重要施策4：持続可能な行財政運営等の推進

- ・行政改革や公共施設等の適正配置などに取り組み、持続可能な行財政運営を推進する。

#### <主な具体的な取組>

##### ○基本施策1：子どもたちの笑顔があふれるまちづくり

- ・保育サービスの維持・拡充に取り組み、保護者の仕事と子育ての両立を支援する。
- ・子どもたちが地域において、安全で安心して過ごせる居場所づくりを推進する。
- ・乳幼児親子同士が、多彩な活動を通じて交流を深めながら過ごせる子育てひろば事業の充実に取り組む。

##### ○基本施策2：健康であたたかい心のかよいあうまちづくり

- ・各種教室や講座などの介護予防事業の実施を通じて、高齢者がいきがいをもって生活を営むことができる環境づくりに努める。
- ・高齢者が地域活動、生涯学習・スポーツ活動などに参加できる環境づくりに努める。
- ・障害のある人の地域生活における課題解決やニーズに対応するため、地域生活支援拠点の整備・充実など、地域の関係機関によるネットワークの構築を目指す。

##### ○基本施策3：安全・安心で利便性が高いまちづくり

- ・雨水の地下への浸透などを促進し、水環境の保全や雨水の流出抑制を図るため、雨水浸透施設の設置を促進する。
- ・駅周辺などを拠点として、都市機能や居住機能の集積を図ることで、賑わいのある魅力的な街づくりを進める。
- ・拠点においては、事業者との積極的な連携により商業、医療、福祉、公共施設、住宅などの機能の集積を目指し、土地利用の高度化などの都市計画手法の活用を検討する。
- ・施設の再編とあわせた街づくりを検討する。
- ・地区計画の活用や市街地に点在する生産緑地の保全などにより良好な住環境の形成に努める。
- ・子育て世代などが定住しやすい居住の仕組づくりを検討する。

- ・都市計画道路は、計画的に整備を推進する。
- ・駅周辺は、無電柱化などの環境整備に取り組む。
- ・拠点における都市機能や居住機能の集積など都市づくりの進捗状況に応じ、公共交通事業者と連携し公共交通ネットワークの在り方を検討する。
- ・公共交通サービスから離れている地域において、コミュニティ交通のあり方について検討し、地域交通を持続可能なものとして運行できるよう取組を進める。

#### ○基本施策4：心豊かに暮らせるまちづくり

- ・ワーク・ライフ・バランスに関する意識づくりや環境整備を推進する。

#### ○基本施策5：環境にやさしいまちづくり

- ・市民が身近な場所で水や生き物などと親しめる水辺環境の保全・活用に努める。
- ・道路や公園・緑地等では、桜等の植栽や花壇の整備などを推進し、花木による緑のネットワークの形成を図る。
- ・東大和市駅や玉川上水駅の周辺では、緑と花があふれる個性ある「顔づくり」を多様な主体との協働によって進める。

#### ○基本施策6：暮らしと産業が調和した活力あるまちづくり

- ・東大和商工会と連携・協力しながら、商店街の事業に対する支援を行い、地域に根差した賑わいのある商店街づくりに努める。

## (イ) 東大和市都市マスタープラン（令和7年3月）

### <目指す都市の姿>

#### ○都市づくりの基本目標

- ・東大和市駅、上北台駅、玉川上水駅周辺では、商業・業務、医療・福祉、教育、コミュニティ、宿泊・滞在、居住、公共公益などの多様な都市機能が高度に集積するとともに、交通結節機能の強化やアクセス性の向上により、市内外から人々が集まり、賑わい・交流・活力が創出されている。

#### ○拠点：主要拠点

- ・東大和市駅周辺では、都市計画道路などの都市基盤整備とあわせ、密集市街地の解消や高経年化している建築物の更新を図るとともに、都市計画手法の活用により、商業・業務、居住、医療・福祉、教育、公共公益などの機能が高度に集積した市の玄関口にふさわしい活力ある市街地の形成を目指す。

### <地域別構想：東大和市駅周辺まちづくり推進地区>

#### ○東大和市駅中心地区

- ・都市開発諸制度の活用について検討しつつ、「東大和市の玄関口」にふさわしい都市機能が高度に集積した市街地の形成を図る。

#### ○東大和市駅周辺地区

- ・都市計画道路の整備とあわせて、街区再編まちづくり制度の活用などによる建築物等の共同化の促進を検討しつつ、都市機能の集積や回遊性の向上による賑わいの創出を図る。

#### ○土地利用の方針

- ・東大和市駅中心地区では、市街地再開発事業など都市開発諸制度の活用について検討しつつ、「東大和市の玄関口」にふさわしい都市機能が高度に集積した市街地の形成を図る。
- ・東大和市駅周辺地区では、都市計画道路の整備とあわせて、用途地域等の見直しや街区再編まちづくり制度の活用などによる共同化の促進を検討しつつ、商業・業務機能をはじめとした都市機能の集積や駅から連続した回遊性の向上による賑わいの創出を図る。

#### ○道路と交通の方針

- ・立川都市計画道路3・4・17号桜街道線の計画区間は、東大和市駅前交差点などのピーク時の渋滞解消、快適な歩行空間の確保など交通環境の改善に向け、沿道整備街路事業等の整備手法を検討し、事業化に向けた取組を推進する。
- ・駅前広場などにおいては鉄道とバス・タクシー等の乗換機能や待合機能の充実など交通結節機能の強化を検討する。

#### ○みどりと環境の方針

- ・野火止遊歩道などでは、個性が生まれる再整備などを検討し、駅を起点とした水と緑のネットワークを形成する。

## ○安全と安心の方針

- ・公共下水道（雨水）の整備を推進するとともに、東京都による空堀川上流雨水幹線整備とあわせた雨水管整備を実施し、豪雨時等の浸水被害の軽減を図る。
- ・木造住宅密集地域などにおいては、建築物の耐震化や不燃化を促進するとともに、建築物や敷地の共同化の促進などを検討し、地域の防災性の向上を図る。
- ・立川都市計画道路3・4・17号桜街道線の整備などにより沿道建築物の不燃化を促進し、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する延焼遮断帯の形成を図る。

## ○住まいと暮らしの方針

- ・多様なニーズに対応した住宅の供給促進について検討する。

## ○賑わいと交流と活力の方針

- ・多様な人々が集い交流する公共空間の創出や活用を図りながら、「居心地が良く歩きたくなる」ウォーカブルなまちなかづくりについて検討する。
- ・都道青梅街道や用水北通りなどの沿道建築物の低層部のガラス張り化による修景や敷地の一部の開放などにより、回遊性の向上や街並み景観の形成を図りながら、まちに開かれた1階づくりについて検討する。



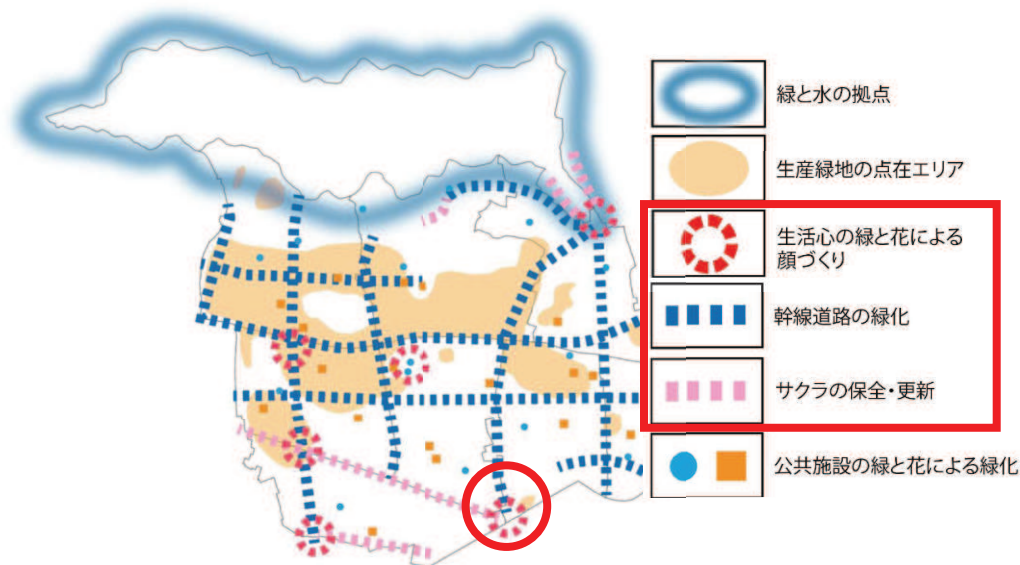
東大和市駅周辺のまちづくり方針図

## (ウ) 第二次東大和市緑の基本計画（平成 31 年 3 月）

### <計画の基本理念>

#### ○基本方針：緑と花があふれるまちをつくる

- ・公園・緑地、道路等にサクラ等の花木の植栽や花壇を整備・更新することなどによって、まちに個性や彩を創出することができる。それらを適正に維持管理することで、良好な景観形成と安全確保を図る。
- ・駅周辺では、緑と花による修景を工夫し、個性あるまちの顔を創っていく。



緑と花によるまちの個性と彩の創出

### <将来像を実現するための計画>

#### ○花木を活かしたネットワークの形成

- ・都立東大和南公園や東大和市駅から武蔵村山市方面へ伸びる“桜街道”の一部にもサクラが植えられている。既存のサクラ等の花木を活かしつつ、道路や緑道などへのサクラ等の花木の植栽を進め、花木による緑のネットワークを形成し、まちの個性を創出する。

#### ○道路の緑化及び街路樹の適正な管理

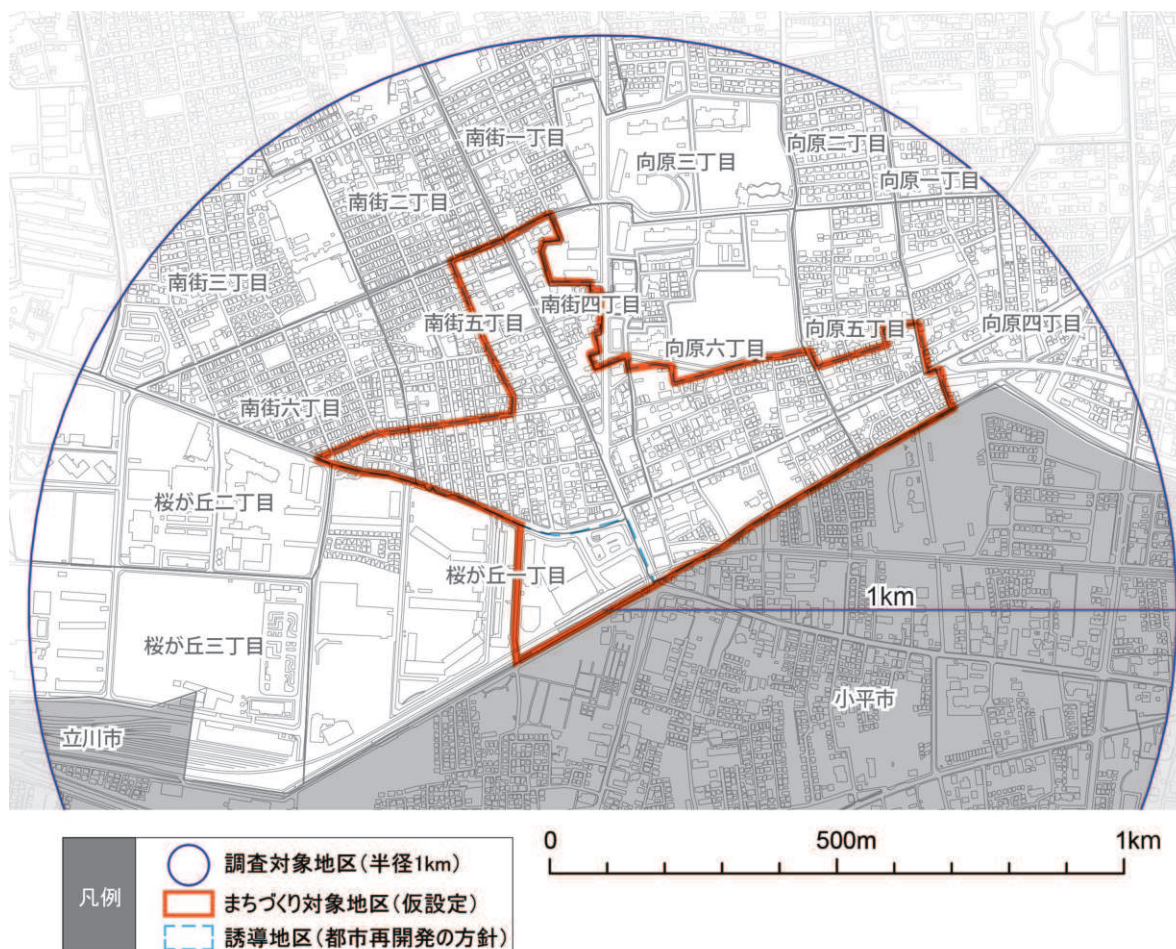
- ・都市計画道路の整備にあたっては、道路の幅員構成を踏まえて道路緑化に努めることで、都市環境の保全、景観形成を図るとともに利用者の安全確保などにも寄与していく。

#### ○駅周辺の緑と花による顔づくり

- ・東大和市駅や玉川上水駅の周辺では、緑と花による修景を工夫し、それぞれに個性のあるまちの顔づくりを多様な主体との協働によって進めていく。

## (2) 人口・世帯数等の動態

- ・東大和市駅を中心とした半径 1km の範囲（東大和市域内のみ）を調査対象地区として、国勢調査のデータを整理する。
- ・また、整理をするうえで、都市再開発の方針における東大和市駅周辺地区（誘導地区）の範囲と東大和市駅が立地する街区を合わせたエリアをまちづくり対象地区と仮に設定し、整理する。
- ・「(3) 土地・建物利用現況」についても同様の範囲を対象に整理する。



## ア 人口

- ・東大和市全体の人口は、令和2年時点で総数83,901人（男性41,034人、女性42,867人）となっている。平成17年から平成27年にかけては増加傾向だが、平成27年から令和2年にかけて1.5%減少している。
- ・調査対象地区、まちづくり対象地区の人口は、東大和市全体の動向と同様に、平成17年から平成27年にかけて増加し、平成27年から令和2年にかけて減少している。特に、まちづくり対象地区は、平成27年から令和2年にかけて人口増加率が-5%となっており、東大和市全体、調査対象地区よりも減少率が大い。
- ・町丁目別の人口は、令和2年時点で桜が丘二丁目が多く、次いで桜が丘一丁目、桜が丘三丁目となっている。

### ■人口・人口増加率

	人口（人）				人口増加率（%）				
	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	平成17年 ⇒平成22年	平成22年 ⇒平成27年	平成27年 ⇒令和2年		
東大和市	79,353	83,068	85,157	83,901	4.7%	2.5%	-1.5%		
調査対象地区	26,528	28,855	29,663	28,466	8.8%	2.8%	-4.0%		
まちづくり対象地区	9,004	10,757	10,892	10,349	19.5%	1.3%	-5.0%		
調査対象地区	まちづくり対象地区	桜が丘一丁目	1,646	3,584	4,127	3,961	117.7%	15.2%	-4.0%
		南街四丁目	511	496	479	450	-2.9%	-3.4%	-6.1%
		南街五丁目	1,635	1,622	1,489	1,466	-0.8%	-8.2%	-1.5%
		南街六丁目	1,236	1,165	1,118	1,060	-5.7%	-4.0%	-5.2%
		向原五丁目	1,099	1,033	1,004	949	-6.0%	-2.8%	-5.5%
		向原六丁目	2,877	2,857	2,675	2,463	-0.7%	-6.4%	-7.9%
	調査対象地区	桜が丘二丁目	4,038	4,933	5,316	5,177	22.2%	7.8%	-2.6%
		桜が丘三丁目	2,616	2,456	3,307	3,140	-6.1%	34.6%	-5.0%
		南街一丁目	1,215	1,333	1,238	1,209	9.7%	-7.1%	-2.3%
		南街二丁目	2,000	1,992	1,860	1,722	-0.4%	-6.6%	-7.4%
		南街三丁目	2,172	2,095	1,989	1,928	-3.5%	-5.1%	-3.1%
		向原一丁目	1,111	1,136	1,055	1,081	2.3%	-7.1%	2.5%
		向原二丁目	707	647	603	590	-8.5%	-6.8%	-2.2%
		向原三丁目	1,522	1,488	1,432	1,277	-2.2%	-3.8%	-10.8%
向原四丁目	2,143	2,018	1,971	1,993	-5.8%	-2.3%	1.1%		

各年の国勢調査より作成

## イ 世帯数

- ・東大和市全体の世帯数は、令和 2 年時点で総数 36,336 世帯となっており、平成 17 年から増加傾向にある。
- ・一方で、調査対象地区およびまちづくり対象地区は、平成 27 年から令和 2 年にかけて世帯数が減少している。
- ・町丁目別の世帯数は、令和 2 年時点で桜が丘二丁目が多く、次いで桜が丘一丁目、桜が丘三丁目となっており、人口と同じ並びになっている。

### ■世帯数・世帯数増加率

		世帯数（世帯）				世帯数増加率（％）			
		平成 17 年	平成 22 年	平成 27 年	令和 2 年	平成 17 年 ⇒平成 22 年	平成 22 年 ⇒平成 27 年	平成 27 年 ⇒令和 2 年	
東大和市		31,008	33,648	35,555	36,336	8.5%	5.7%	2.2%	
調査対象地区		10,688	11,962	12,609	12,562	11.9%	5.4%	-0.4%	
まちづくり対象地区		3,862	4,604	4,776	4,746	19.2%	3.7%	-0.6%	
調査対象地区	まちづくり対象地区	桜が丘一丁目	602	1,251	1,457	1,461	107.8%	16.5%	0.3%
		南街四丁目	233	240	257	247	3.0%	7.1%	-3.9%
		南街五丁目	735	743	724	758	1.1%	-2.6%	4.7%
		南街六丁目	539	538	524	517	-0.2%	-2.6%	-1.3%
		向原五丁目	471	461	457	458	-2.1%	-0.9%	0.2%
		向原六丁目	1,282	1,371	1,357	1,305	6.9%	-1.0%	-3.8%
	調査対象地区	桜が丘二丁目	1,479	1,872	2,001	2,079	26.6%	6.9%	3.9%
		桜が丘三丁目	975	958	1,355	1,294	-1.7%	41.4%	-4.5%
		南街一丁目	519	583	559	546	12.3%	-4.1%	-2.3%
		南街二丁目	884	917	895	870	3.7%	-2.4%	-2.8%
		南街三丁目	808	833	818	820	3.1%	-1.8%	0.2%
		向原一丁目	416	455	457	467	9.4%	0.4%	2.2%
		向原二丁目	264	261	252	254	-1.1%	-3.4%	0.8%
		向原三丁目	626	629	633	591	0.5%	0.6%	-6.6%
	向原四丁目	855	850	863	895	-0.6%	1.5%	3.7%	

各年の国勢調査より作成

## ウ 年齢別人口

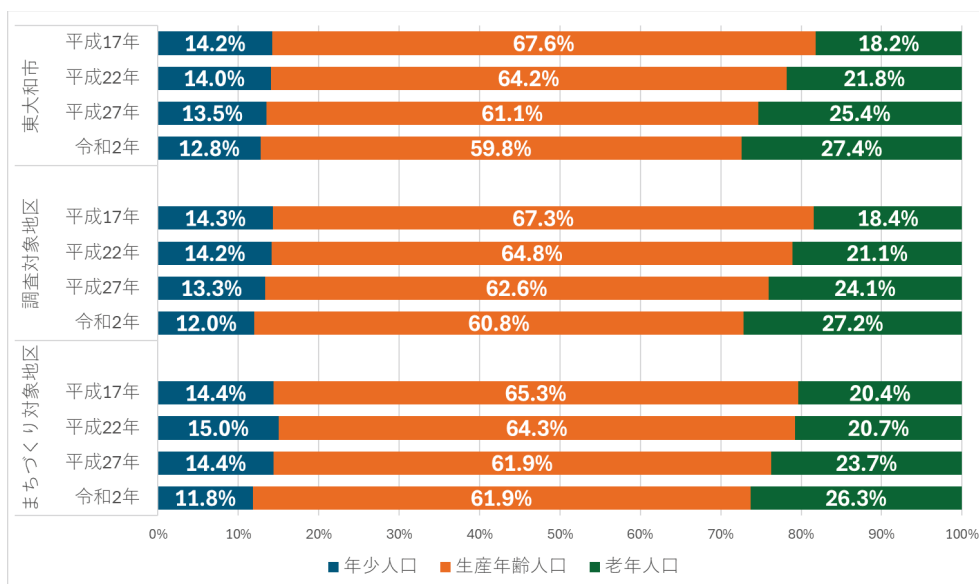
- ・3年齢別人口の割合は、東大和市全体、調査対象地区、まちづくり対象地区ともに年少人口、生産年齢人口が減少傾向にあり、老年人口が増加傾向になっている。
- ・令和2年時点において、東大和市全体と比べると、調査対象地区、まちづくり対象地区は生産年齢人口の割合が高く、年少人口・老年人口の割合が低くなっている。

### ■3年齢区分別人口

		平成27年			令和2年			
		年少人口 (～14歳)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳～)	年少人口 (～14歳)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳～)	
東大和市		11,438	51,694	21,443	10,661	50,007	22,923	
調査対象地区		3,934	18,460	7,105	3,407	17,248	7,705	
まちづくり対象地区		1,555	6,705	2,571	1,218	6,382	2,716	
調査対象地区	まちづくり対象地区	桜が丘一丁目	873	2,765	482	662	2,639	657
		南街四丁目	56	332	84	50	308	88
		南街五丁目	126	875	482	110	885	462
		南街六丁目	111	618	384	103	581	369
		向原五丁目	97	601	299	92	562	293
		向原六丁目	292	1,514	840	201	1,407	847
	調査対象地区	桜が丘二丁目	958	3,549	792	717	3,364	1,057
		桜が丘三丁目	359	2,188	755	480	1,814	843
		南街一丁目	130	750	345	119	677	409
		南街二丁目	175	1,131	539	147	1,010	556
		南街三丁目	189	1,106	693	186	1,109	629
		向原一丁目	145	717	183	132	743	200
		向原二丁目	51	303	249	52	288	250
		向原三丁目	160	759	509	127	633	517
		向原四丁目	212	1,252	469	229	1,228	528

各年の国勢調査より作成

### ■3年齢区分別人口の比率と動向



各年の国勢調査より作成

## エ 居住期間

- ・東大和市全体の令和2年の5年前の常住地の“現住所以外”を見ると、都内他市区町村からの移動が最も多く、次いで市内、他道府県、国外の順である。調査対象地区、まちづくり対象地区も同じ構成になっている。
- ・令和2年時点の居住期間を見ると、東大和市全体では、20年以上の居住者の割合が最も高い。調査対象地区も同様の構成だが、まちづくり対象地区では、10年以上20年未満の居住者の割合が最も高い。
- ・東大和市全体の10年未満の居住者の割合は、合計30%超だが、まちづくり対象地区では、30%未満である。

### ■5年前の常住地別人口

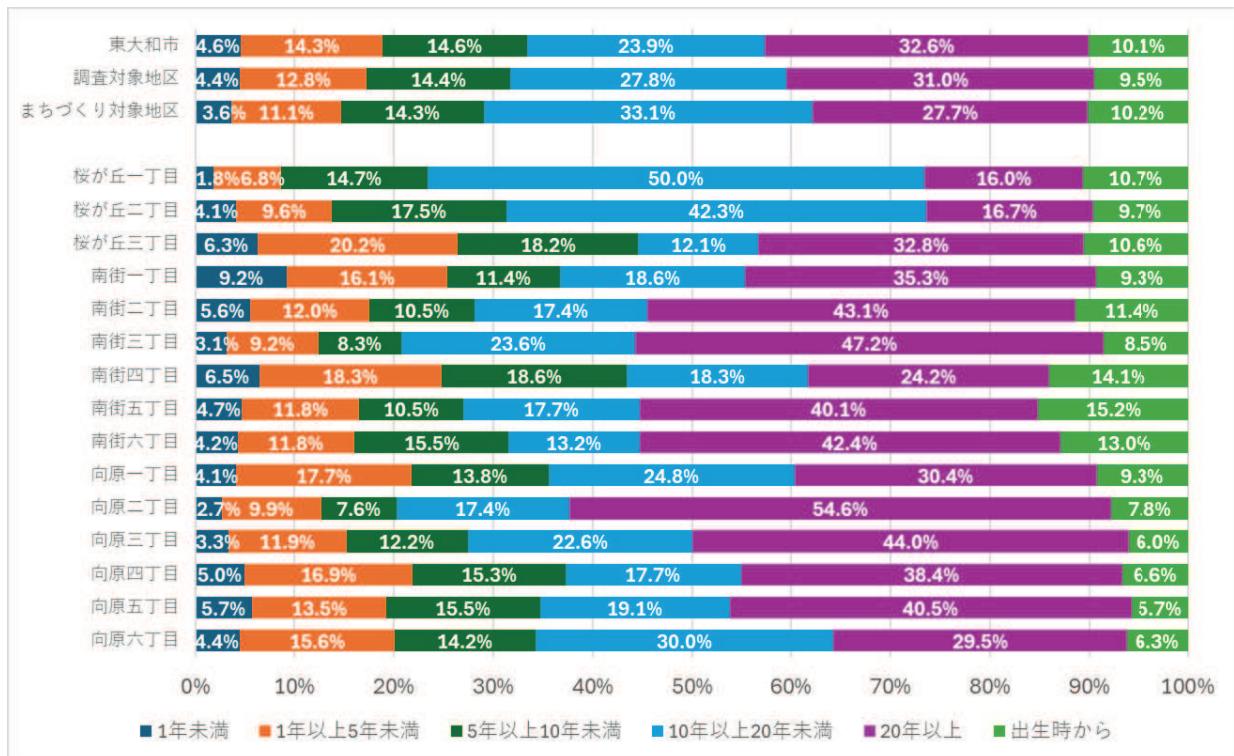
		(人)	現住所と同じ	現住所以外				
				東大和市内から	他市区町村から	他道府県から	国外から	
東大和市		59,110	4,589	5,366	2,540	187		
調査対象地区		20,845	1,275	1,715	907	77		
まちづくり対象地区		7,811	418	523	289	36		
調査対象地区	まちづくり対象地区	桜が丘一丁目	3,334	79	113	84	23	
		南街四丁目	271	21	38	23	2	
		南街五丁目	1,052	56	87	54	3	
		南街六丁目	799	51	64	28	0	
		向原五丁目	708	54	54	30	1	
		向原六丁目	1,647	157	167	70	7	
	調査対象地区	まちづくり対象地区	桜が丘二丁目	4,113	180	240	177	11
			桜が丘三丁目	2,077	112	411	163	1
			南街一丁目	800	89	114	55	4
			南街二丁目	1,153	116	87	27	10
			南街三丁目	1,524	92	61	43	0
			向原一丁目	727	60	77	37	7
			向原二丁目	487	28	26	14	1
			向原三丁目	912	66	51	19	0
	向原四丁目	1,241	114	125	83	7		

令和2年国勢調査より作成

■居住期間別人口（「不詳」を除く）

(人)		1年未満	1年以上 5年未満	5年以上 10年未満	10年以上 20年未満	20年以上	出生時か ら	
東大和市		3,299	10,257	10,479	17,195	23,463	7,232	
調査対象地区		1,144	3,300	3,725	7,177	7,988	2,452	
まちづくり対象地区		325	1,004	1,298	2,995	2,506	925	
調査対象地区	まちづくり対象地区	桜が丘一丁目	65	248	535	1,813	579	388
		南街四丁目	23	65	66	65	86	50
		南街五丁目	58	147	131	220	499	189
		南街六丁目	40	111	146	124	399	122
		向原五丁目	48	113	130	160	339	48
		向原六丁目	91	320	290	613	604	128
	調査対象地区	桜が丘二丁目	196	456	829	2,001	792	457
		桜が丘三丁目	173	558	503	334	907	293
		南街一丁目	98	171	121	198	375	99
		南街二丁目	77	166	146	241	598	158
		南街三丁目	54	159	143	406	811	147
		向原一丁目	37	160	125	224	275	84
		向原二丁目	15	55	42	96	302	43
		向原三丁目	35	125	128	238	462	63
		向原四丁目	78	265	240	277	602	104

■居住期間の比率（「不詳」を除く）



令和2年国勢調査より作成

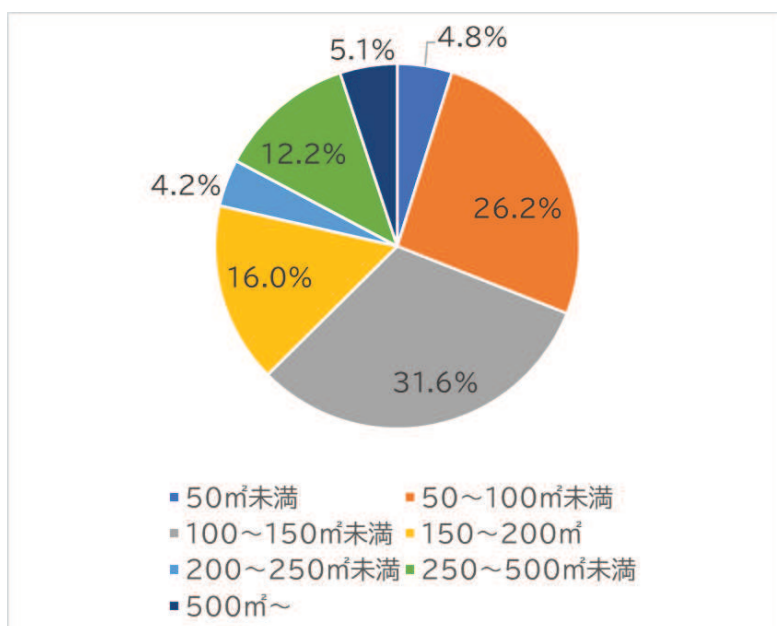
### (3) 土地・建物利用状況

#### ア 土地面積

・まちづくり対象地区の土地面積は、100～150㎡が最も多く、次いで50～100㎡、150～200㎡が多く占めている。

※土地面積は、土地の登記簿の「地積」から整理。建物登記簿の「所在」と土地の「地番」を照らし合わせ、「所在」が1つの場合は1筆、「所在」が複数の場合は、該当する「地番」の土地を合わせたものを1つの仮想敷地とし、「地積」の合計値を土地面積とした。

■区別別土地面積の比率



登記簿より作成

■区別別土地面積の件数

面積区分	50㎡未満	50～100㎡未満	100～150㎡未満	150～200㎡	200～250㎡未満	250～500㎡未満	500㎡～
	43件	232件	280件	142件	37件	108件	45件

登記簿より作成

## イ 土地・建物利用現況

### (ア) 土地利用現況図・建物現況図

- ・まちづくり対象地区は、全体的に独立住宅の土地利用が多くみられる。
- ・まちづくり対象地区において商業系（“住商併用建物”、“専用商業施設”）、業務系（“事務所建築物”）の土地利用は、桜街道、青梅街道、ハミングロード、用水北通りの沿道に多く見られる。また、まちづくり対象地区には“屋外利用地・仮設建物”も複数点在している。
- ・桜街道、青梅街道、ハミングロード、用水北通りの沿道では、商業系、業務系の土地利用に加え、“屋外利用地・仮設建物”や“独立住宅”、“集合住宅”が混在している。

### (イ) 土地利用現況の比率

- ・東大和市全体の土地利用現況の比率をみると、“独立住宅”が最も多く占めており、次いで“集合住宅”、“屋外利用地・仮設建物”となっている。
- ・調査対象地区、まちづくり対象地区も東大和市全体と同様に、“独立住宅”、“集合住宅”が上位にあるが、2番目に多い用途は、“住商併用建物”になっている。
- ・“屋外利用・仮設建物”は、調査対象地区、まちづくり対象地区ともに4番目だが、比率は市全体よりも高くなっている。

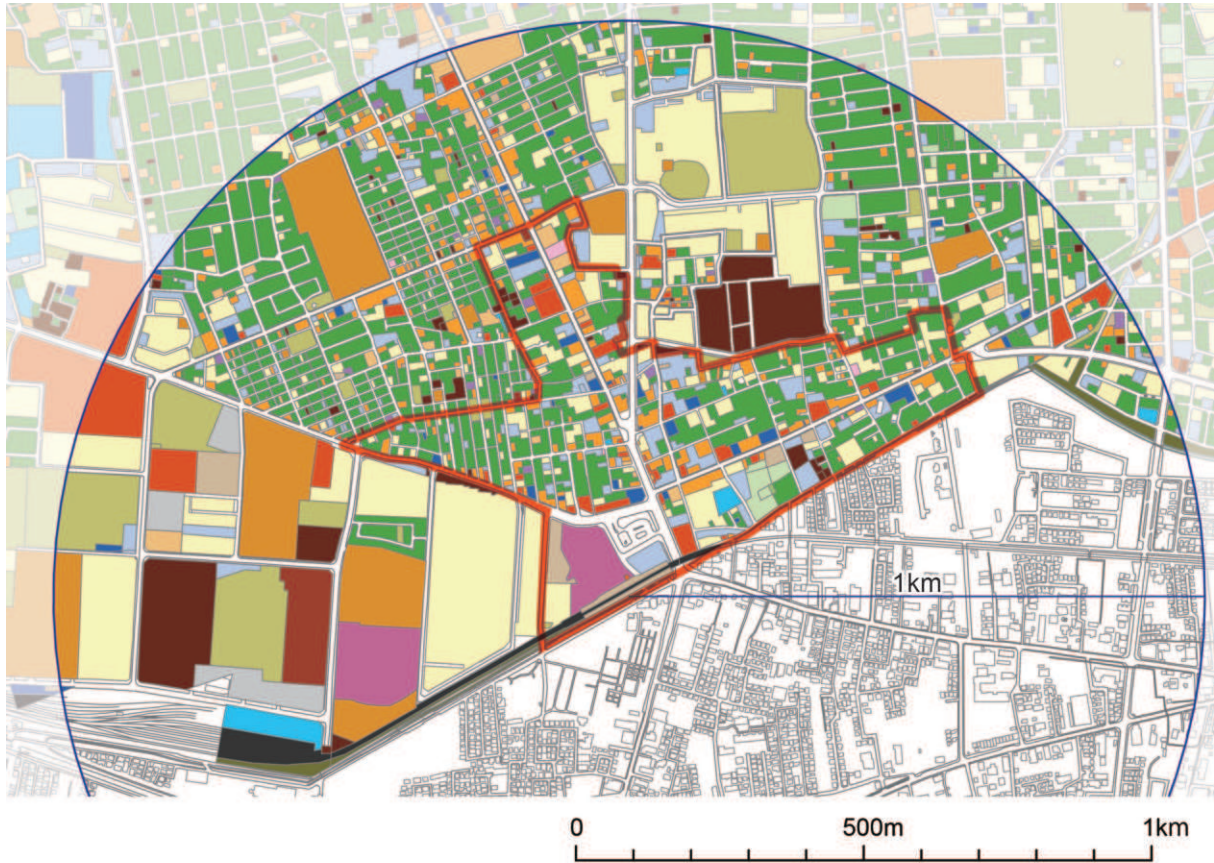
### (ウ) 建物現況の比率

- ・東大和市全体の建物現況の比率を見ると、“独立住宅”が最も多く占めており、次いで“集合住宅”、“住商併用住宅”となっている。調査対象地区、まちづくり対象地区は、“住商併用住宅”の比率が“集合住宅”を上回っている。また、まちづくり対象地区は、東大和市全体、調査対象地区と比べ、“事務所建築物”の比率が高くなっている。

※屋外利用地・仮設建物：屋外駐車場、材料置場、屋外展示場、中古車センター等

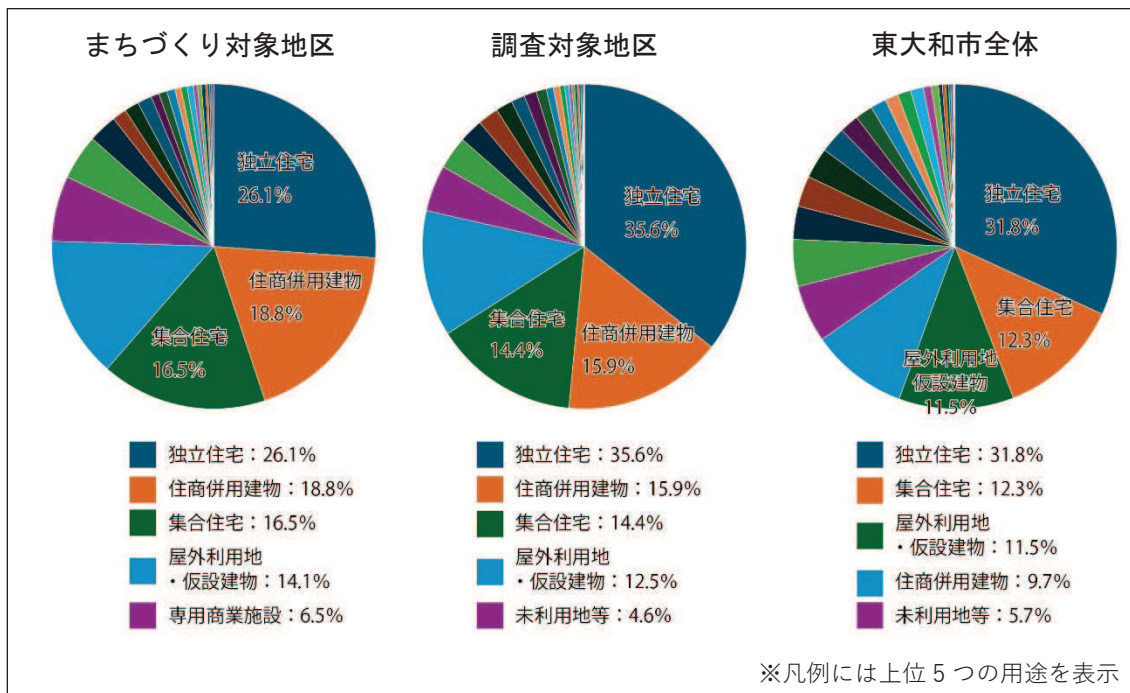
※未利用地等：宅地で建物を伴わないもの、建築中で用途不明のもの、区画整理中の宅地、取壊し跡地、  
廃屋埋立地

■土地利用現況図



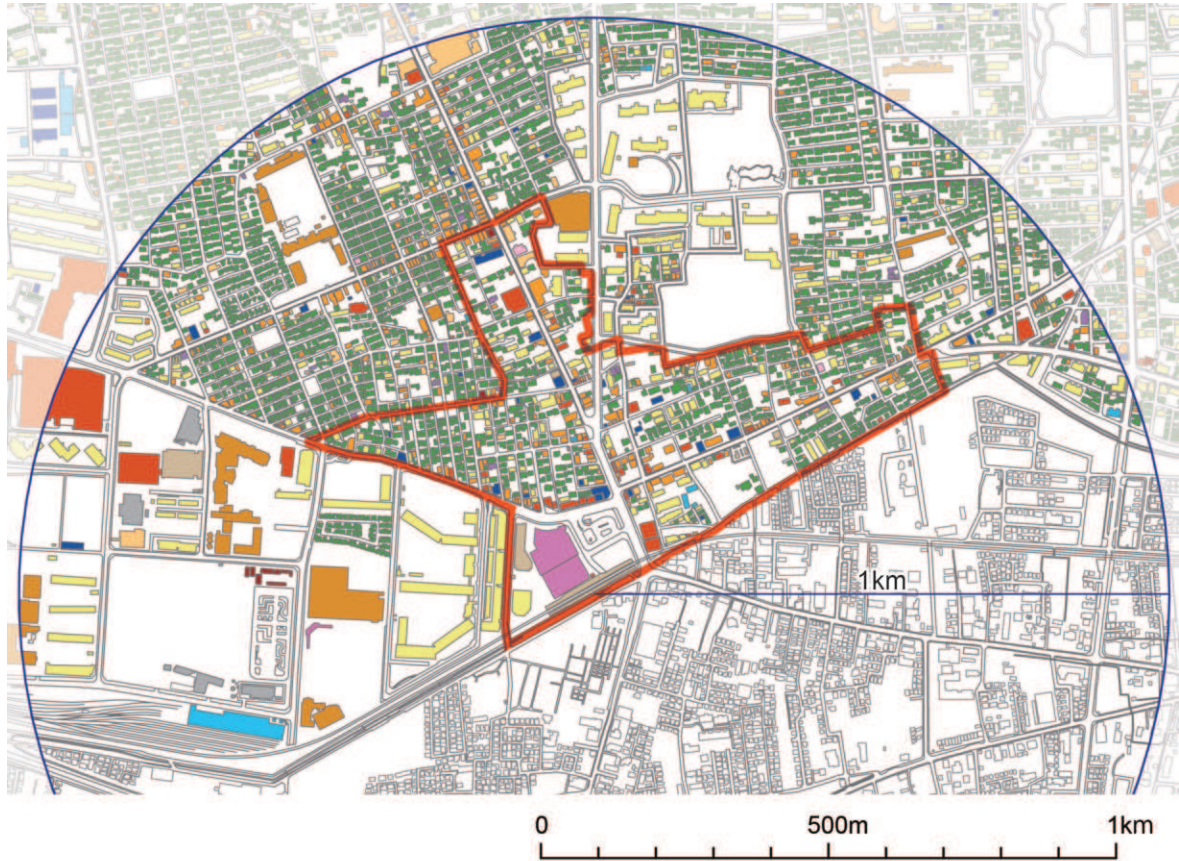
凡例	官公庁施設	住商併用建物	住居併用工場	未利用地等
	教育文化施設	宿泊・遊興施設	倉庫運輸関係施設	水面・河川・水路
	厚生医療施設	スポーツ・興行施設	農林漁業施設	森林
	供給処理施設	独立住宅	屋外利用・仮設建物	鉄道・港湾等
	事務所建築物	集合住宅	公園、運動場等	道路
	専用商業施設	専用工場	畑・樹園地・採草放牧地	

■土地利用現況の比率

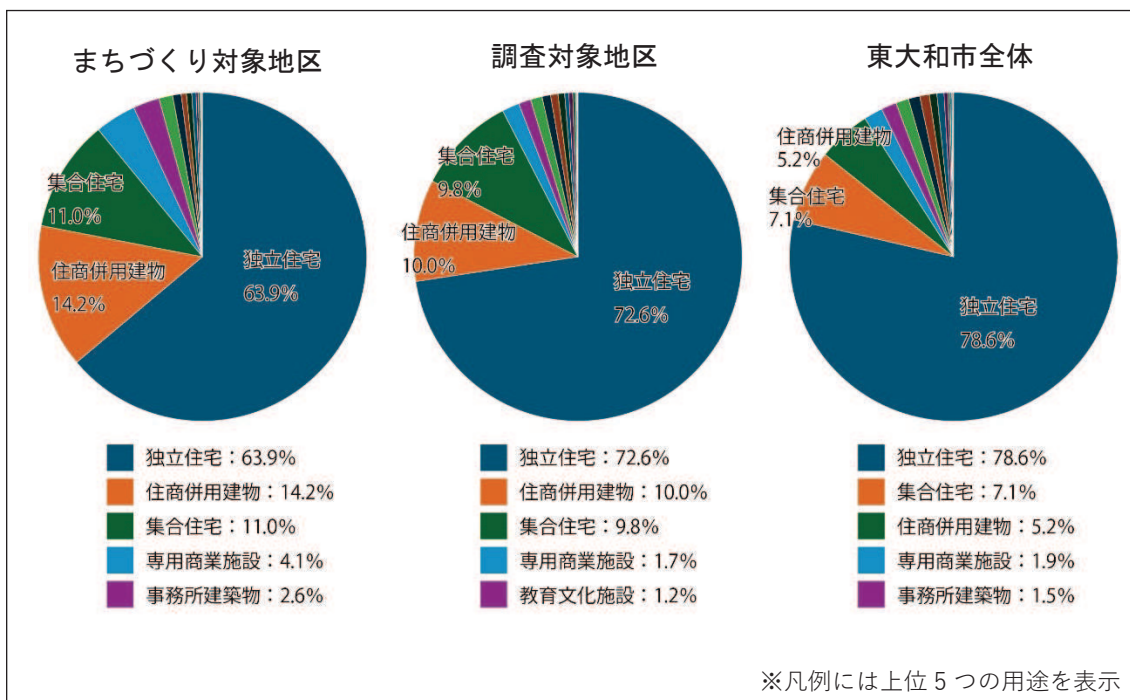


※凡例には上位5つの用途を表示  
令和4年土地利用現況調査より作成

■建物現況図



■建物現況の比率



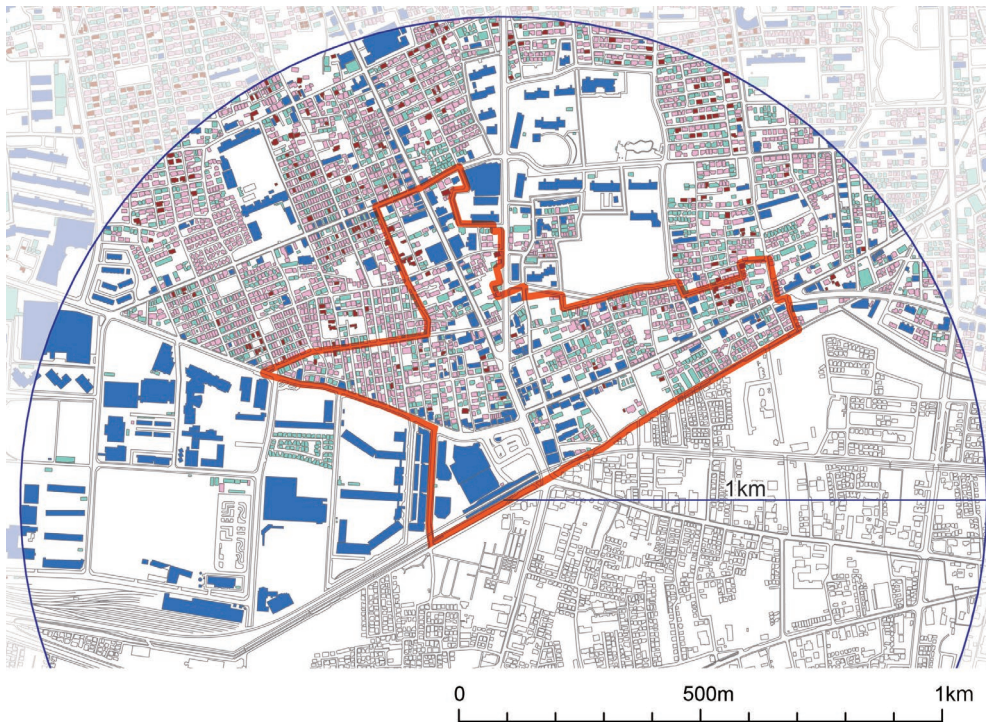
※凡例には上位5つの用途を表示  
令和4年土地利用現況調査より作成

## ウ 建物構造

- ・建物構造の比率をみると、いずれの範囲でも、防火造の建物の比率が最も多い。また、平成19年から平成29年にかけて、防火造、木造の比率が減少し、準耐火造の比率が増加している。
- ・まちづくり対象地区は、東大和市全体と比べ耐火構造、準耐火造の比率が高く、合計で40%を超えている。
- ・耐火構造・準耐火造の建物は、青梅街道、ハミングロード、桜街道、用水北通りの沿道に多く見られる。

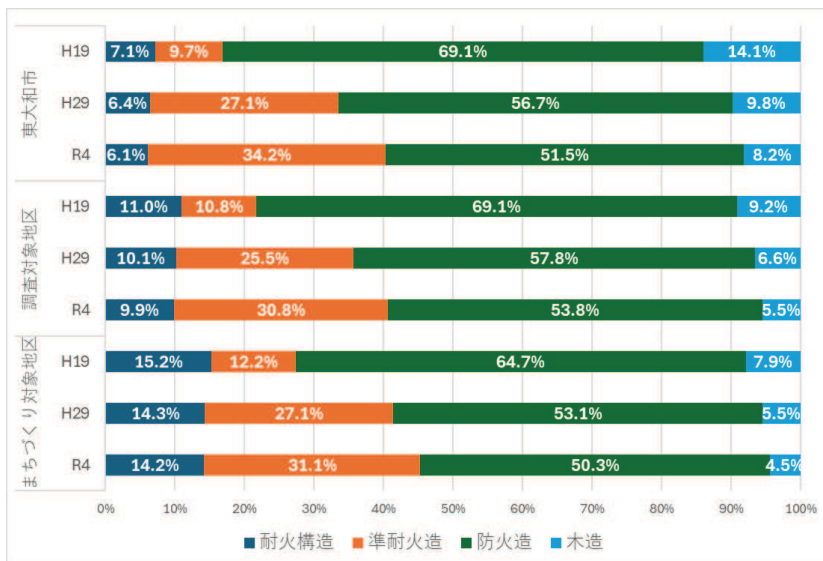
※耐火構造・準耐火造：耐火構造物、防火造、・木造：木構造

### ■建物構造別分布図



令和4年土地利用現況調査より作成

### ■建物構造別の棟数比率



### ■建物構造別の棟数

(棟)	調査対象地区		
	H19	H29	R4
耐火構造	377	367	365
準耐火造	370	924	1,139
防火造	2,378	2,089	1,991
木造	316	237	204

(棟)	まちづくり対象地区		
	H19	H29	R4
耐火構造	142	137	137
準耐火造	114	260	300
防火造	606	509	485
木造	74	53	43

各年土地利用現況調査より作成

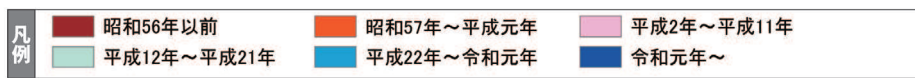
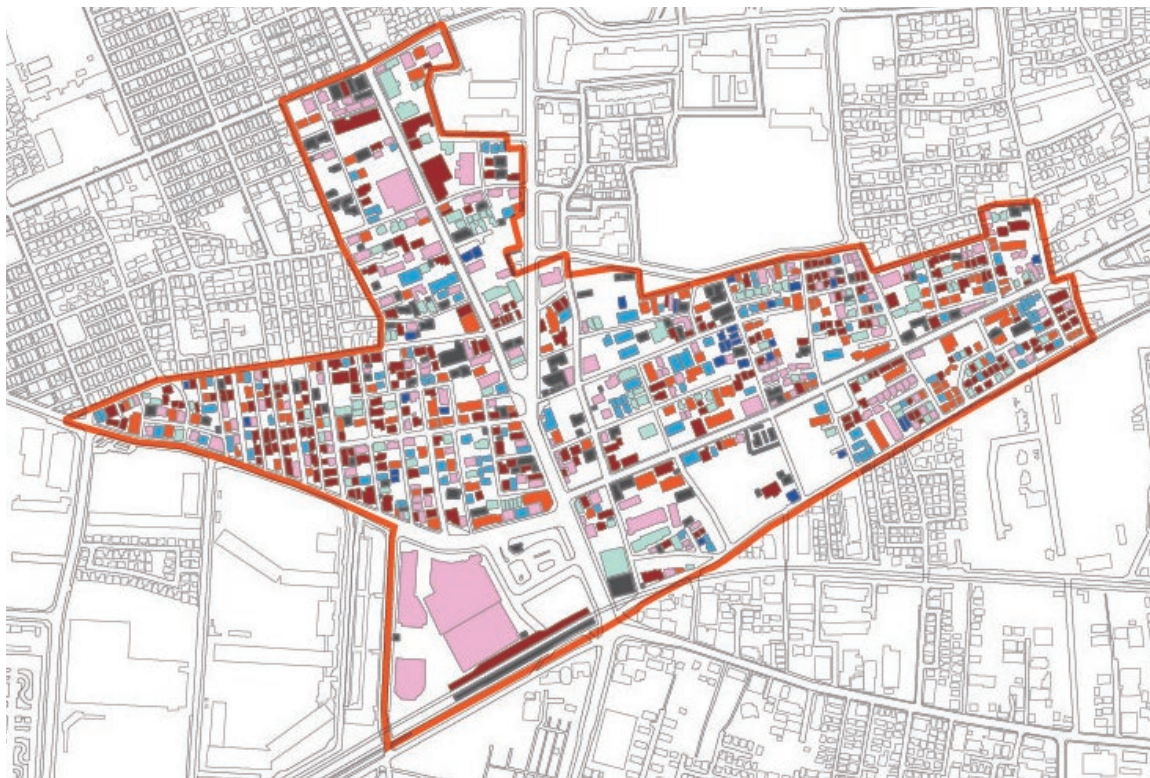
## エ 築年数

- ・まちづくり対象地区では、昭和56年以前に建てられた建物が最も多く、約30%を占めており、まちづくり対象地区内各地に広く分布している。特に南街5丁目、6丁目付近に密集している。
- ・次いで平成2年～平成11年、昭和57年～平成1年が多く占めており、桜街道沿道や青梅街道沿道に見られる。

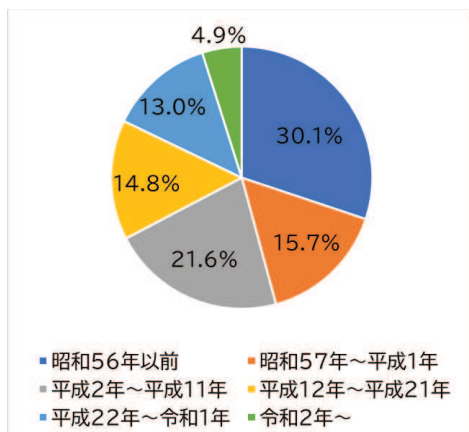
※登記簿より整理。建物登記簿を取得できたもののうち、新築時が記載しているものを整理。

※分布図上の建物は、令和4年土地利用現況調査時点に建てられている建物。

■建物築年数分布図



■建物築年数の割合



登記簿より整理

■建物構造別の棟数

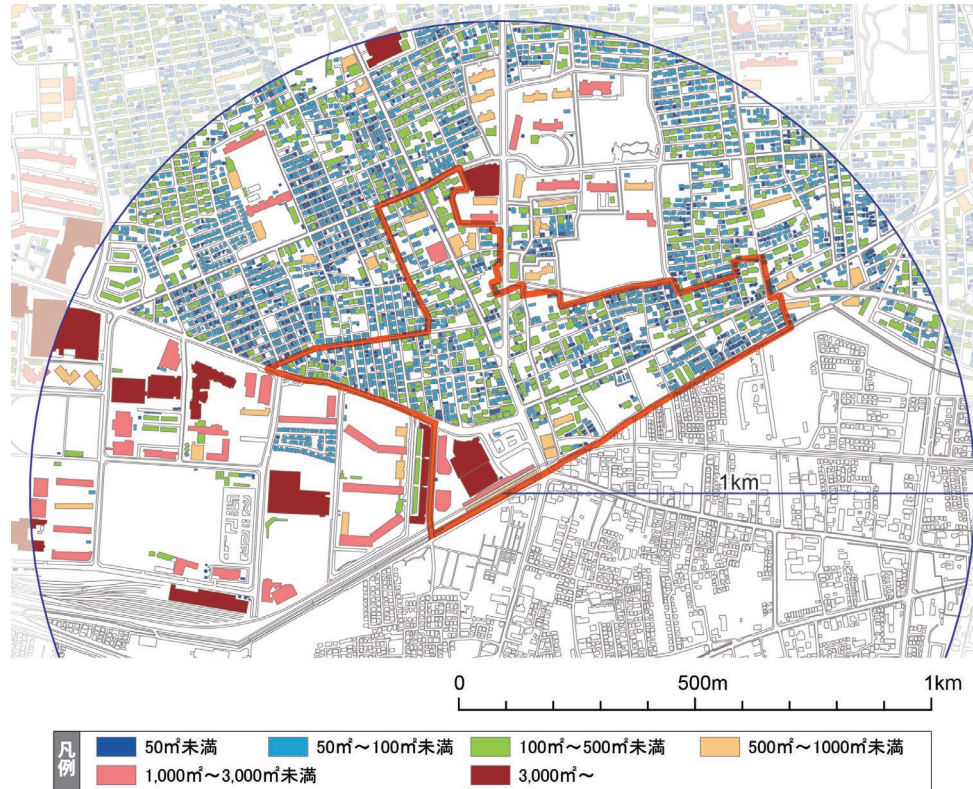
(年代)		(棟)
昭和56年以前	旧耐震基準 昭和56年5月31日まで	271
昭和57年～平成元年	新耐震基準 平成12年5月31日まで	141
平成2年～平成11年		194
平成12年～平成21年	新耐震基準の見直し 平成12年6月～	133
平成22年～令和元年		117
令和2年～		44

## オ 建築面積

- ・建築面積別の棟数の比率は、東大和市全体、調査対象地区、まちづくり対象地区ともに、ほとんど同じ構成となっており、なかでも 50 m<sup>2</sup>～100 m<sup>2</sup>未満の建物の割合が多く、それぞれの 50%程度を占めている。
- ・まちづくり対象地区では、平成 19 年～令和 4 年にかけて、500 m<sup>2</sup>以上の建物に増減がないが、100～500 m<sup>2</sup>の建物は約 10 棟減少、50～100 m<sup>2</sup>の建物は約 20 棟増加している。

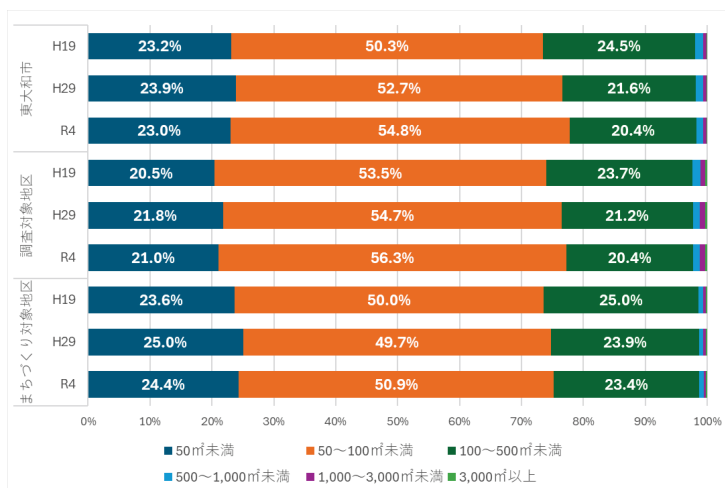
※本項目では、建築形状データの平面投影面積を建築面積とする。

■建築面積別分布図



令和 4 年土地利用現況調査より作成

■建築面積別の棟数比率



■建築面積別の棟数

(棟)	調査対象地区		
	H19	H29	R4
50 m <sup>2</sup> 未満	704	787	777
50～100 m <sup>2</sup> 未満	1,840	1,979	2,079
100～500 m <sup>2</sup> 未満	814	765	755
500～1,000 m <sup>2</sup> 未満	44	39	38
1,000～3,000 m <sup>2</sup> 未満	27	33	34
3,000 m <sup>2</sup> 以上	11	12	12

(棟)	まちづくり対象地区		
	H19	H29	R4
50 m <sup>2</sup> 未満	221	240	235
50～100 m <sup>2</sup> 未満	468	477	491
100～500 m <sup>2</sup> 未満	234	229	226
500～1,000 m <sup>2</sup> 未満	7	7	7
1,000～3,000 m <sup>2</sup> 未満	4	4	4
3,000 m <sup>2</sup> 以上	2	2	2



各年土地利用現況調査より作成

## カ 防災：水被害

- ・東大和市では、広く大雨や台風等によって0.1～0.5m未満の浸水被害が予想されている。
- ・調査対象地区内では、0.1m～0.5m未満から1.0m～3.0m未満の浸水被害が予想されており、特に青梅街道沿い、向原六丁目での浸水被害が大きく予想されている。



浸水深の想定と目安	
5.0m以上	2階の天井以上まで浸水する程度
3.0m～5.0m未満	1階の天井から2階の天井近くまで浸水する程度
1.0m～3.0m未満	1階の床上から1階の天井まで浸水する程度
0.5m～1.0m未満	1階の床上まで浸水する程度
0.1m～0.5m未満	1階の床下まで浸水する程度

浸水凡例	
	浸水が5.0m以上の区域
	浸水が3.0～5.0m未満の区域
	浸水が1.0～3.0m未満の区域
	浸水が0.5～1.0m未満の区域
	浸水が0.1～0.5m未満の区域

東大和市浸水・土砂災害ハザードマップ（令和2年3月31日現在）

## キ 防災：地域危険度

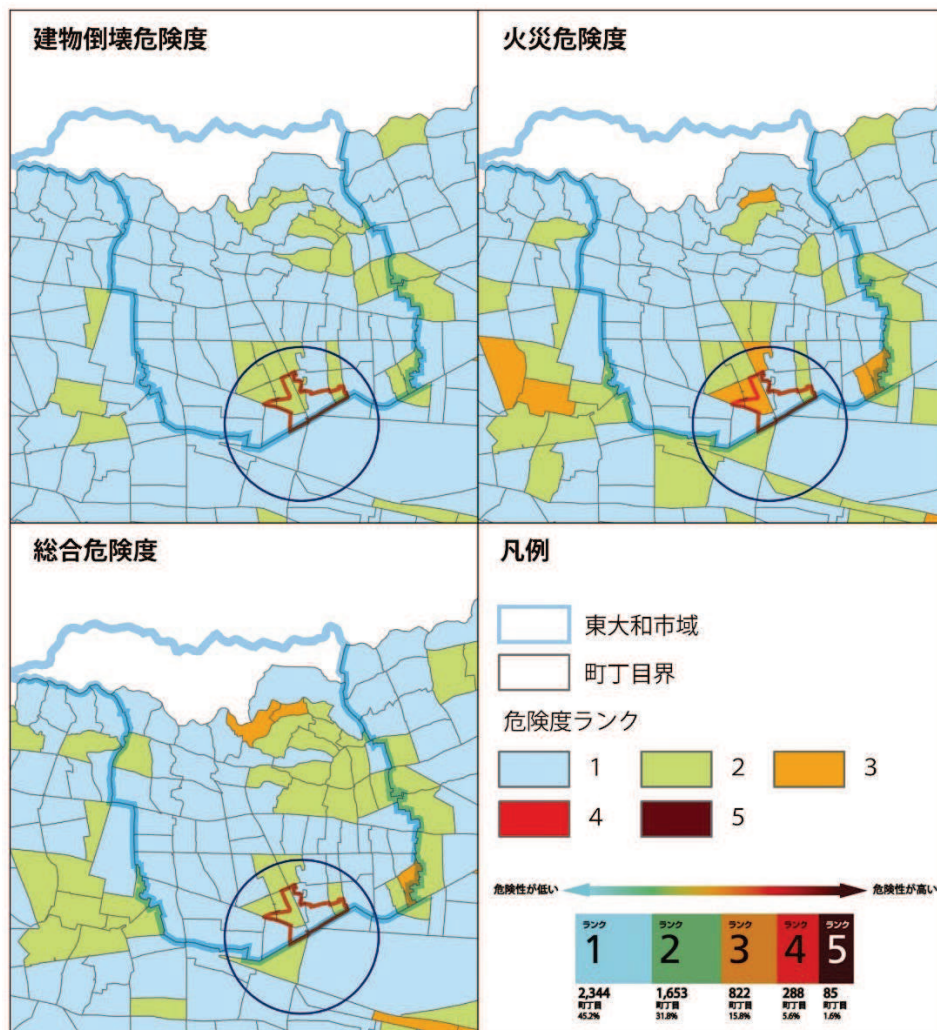
- ・東大和市全体を見ると、どの危険度においてもランク1の地区が多いが、東大和市駅周辺、武蔵大和駅周辺では、ランク2～3になっている地区が見られる。
- ・調査対象地区では、南街地区の危険度がランク2～3となっており、特に火災危険度<sup>※1</sup>は、南街一丁目（1,161/5,192位<sup>※2</sup>）、五丁目（1,183/5,192位<sup>※2</sup>）、六丁目（899/5,192位<sup>※2</sup>）がランク3となっている。

※1 建物倒壊危険度：地震の揺れによって建物が壊れたり傾いたりする危険性の度合いを測定したもので、地盤特性と建物特性により測定。

火災危険度：地震の揺れで発生した火災の延焼により、広い地域で被害を受ける危険性の度合いを測定したもので、出火の危険性（火気器具等の保有数が多い地域、地盤が揺れやすい地域で危険性が高い）と延焼の危険性（広幅員道路や公園等の空地が少なく耐火性の低い建物が密集している地域、またはそうした特徴の地域が隣接しもらい火の可能性のある地域で危険性が高い）を基に測定。

総合危険度：地震の揺れによる建物倒壊や火災の危険性を足し合わせ、避難や消火・救助など、各種の災害時活動の困難さを係数として掛け合わせ、ひとつの指標にまとめたもの。

※2 順位は、若い数字ほど危険度が高い。



地震に関する地域危険度測定調査（第9回）より作成

## (4) 権利調査

### ア 土地

- ・まちづくり対象地区内の土地の所有者は、1,384人となっている。
- ・権利者は別途資料として整理。

※登記簿に記された氏名と住所が同一の場合は同一人物としてカウント。

### イ 建物

- ・建物の所有者は、1,374人となっている。
- ・所有者は別途資料として整理。

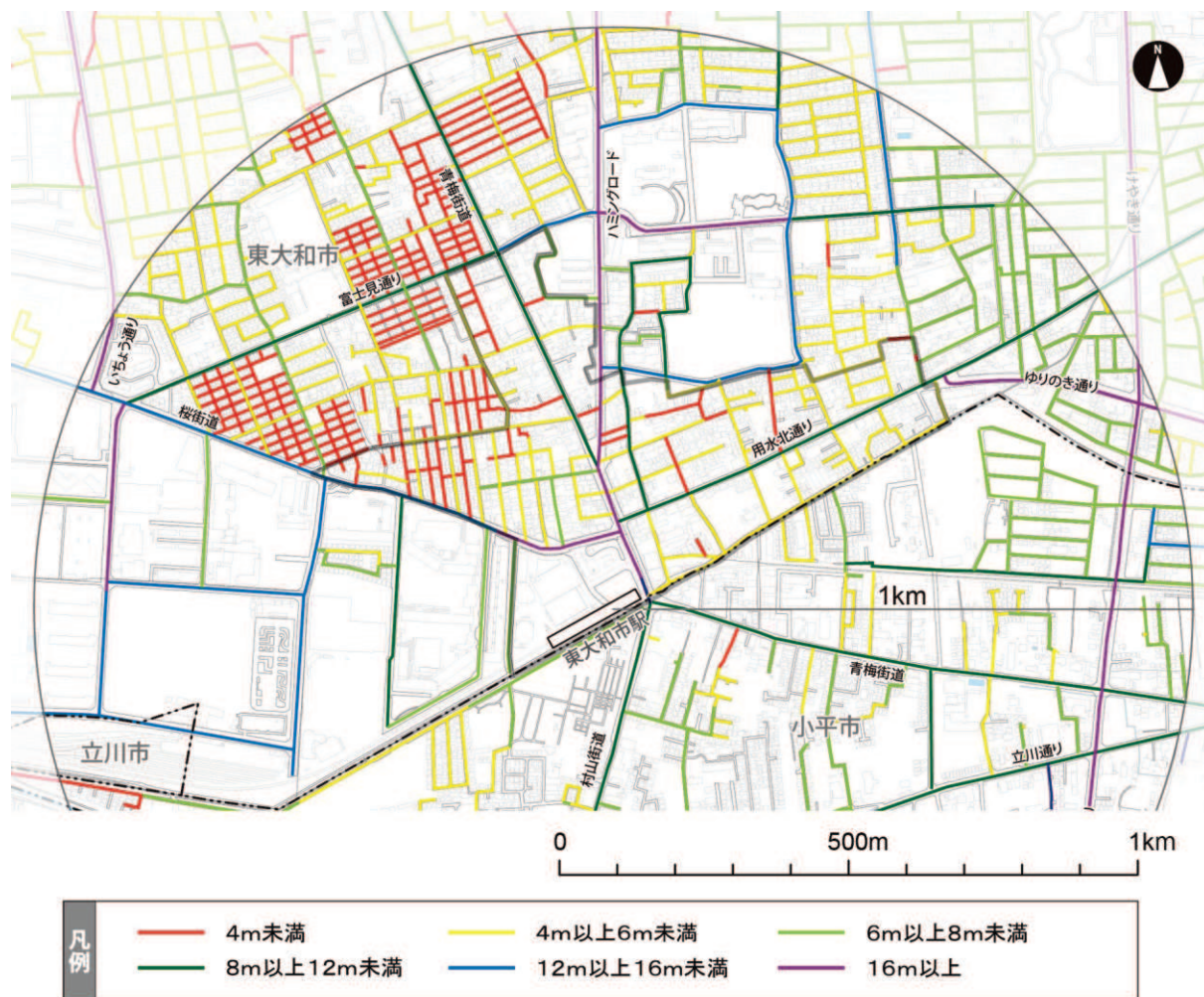
※登記簿に記された氏名と住所が同一の場合は同一人物としてカウント。

## (5) 道路状況

### ア 道路幅員

- ・東大和市駅周辺の道路の幅員は、下図に示すとおりである。
- ・東大和市駅周辺においては、幅員 8 m 以上の比較的広幅員の道路が様々な方向に向かって伸びている状況が確認できる。
- ・特に南街地区において、幅員 4 m 未満の道路が多く確認できる。

#### ■道路幅員図

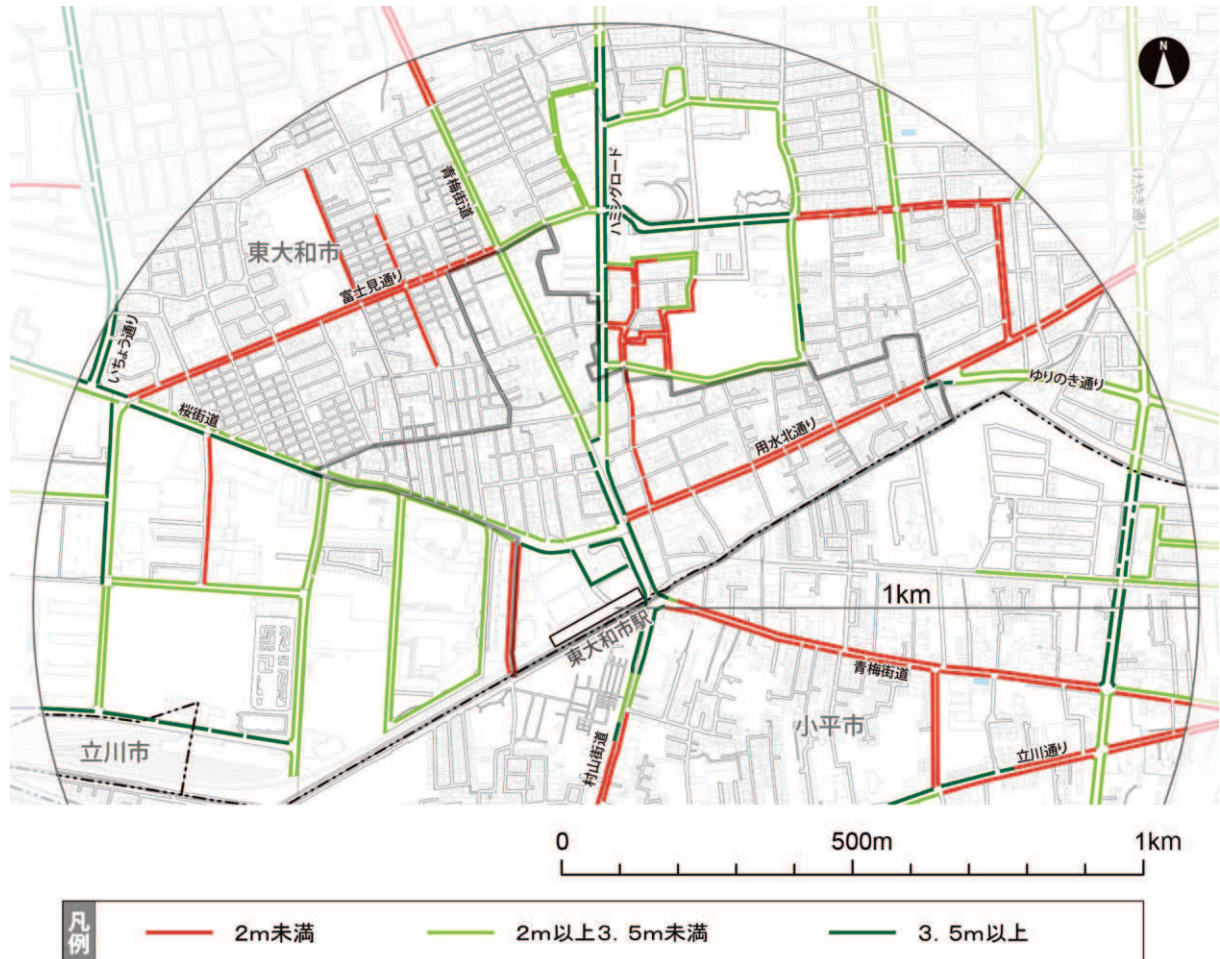


※「東大和市 道路地形図 (令和 6 年 4 月 15 日)」「東京都道路現況図公開システム (令和 6 年 7 月閲覧)」「こだいら地図情報システム 小平市道路台帳平面図 (幅員図) (令和 6 年 7 月閲覧)」より作成

## イ 歩道の有無・幅員

- ・東大和市駅周辺の道路における、歩道の有無・幅員は下図に示すとおりである。
- ・東大和市駅周辺の主要な道路には、歩道が設けられていることが分かる。なお、東大和市内において、青梅街道、桜街道、ハミングロードでは、概ねの区間で道路の両側に2 m以上の歩道がある。一方で、用水北通りや富士見通りの歩道は、幅員が2 m未満である。

■歩道の有無・幅員図

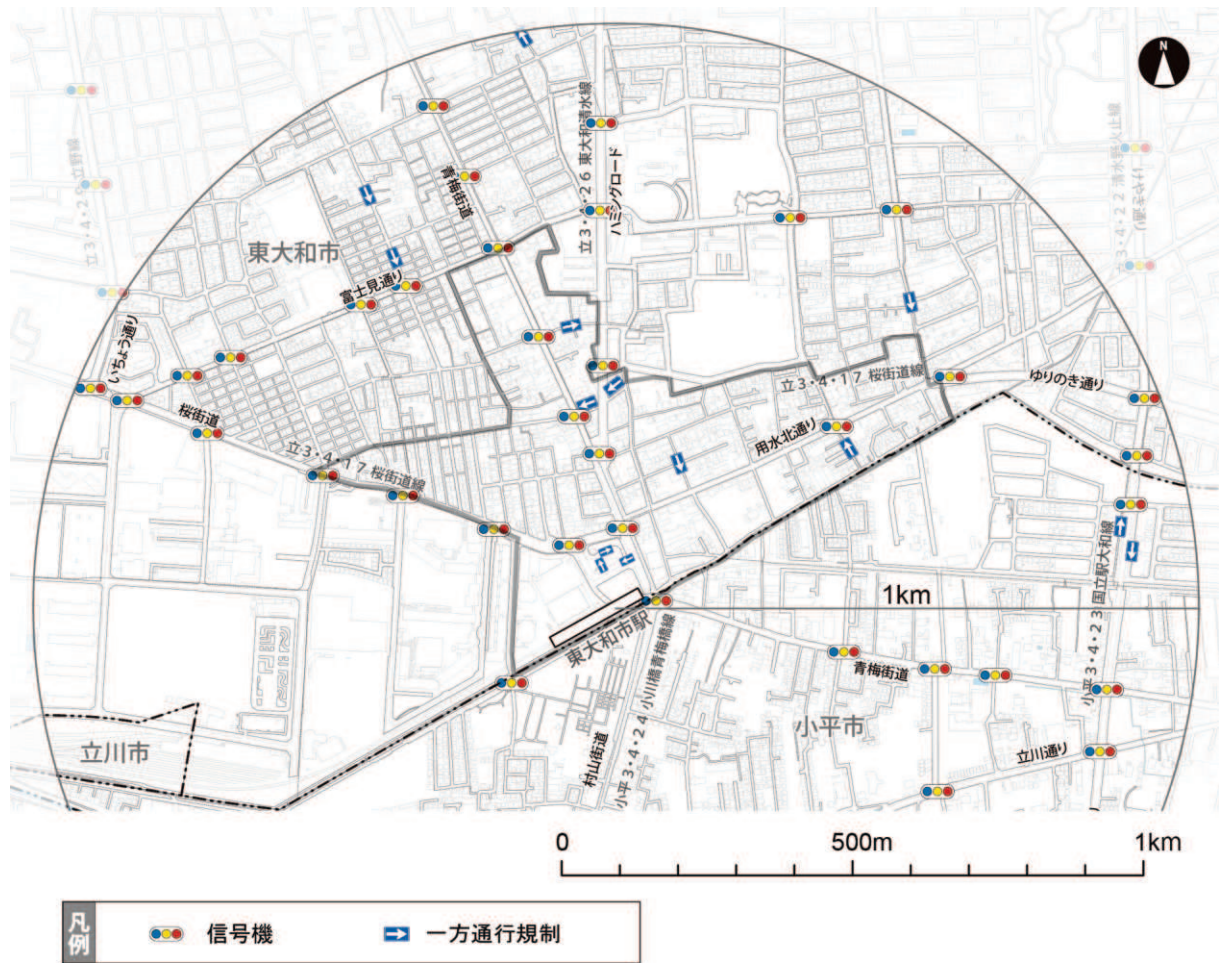


※「東大和市 道路地形図（令和6年4月15日）」「東京都道路現況図公開システム（令和6年7月閲覧）」  
「こだいら地図情報システム 小平市道路台帳平面図（幅員図）（令和6年7月閲覧）」より作成

## ウ 交通規制

- ・東大和市駅周辺の信号機の位置や一方通行規制の状況は、下図に示すとおりである。

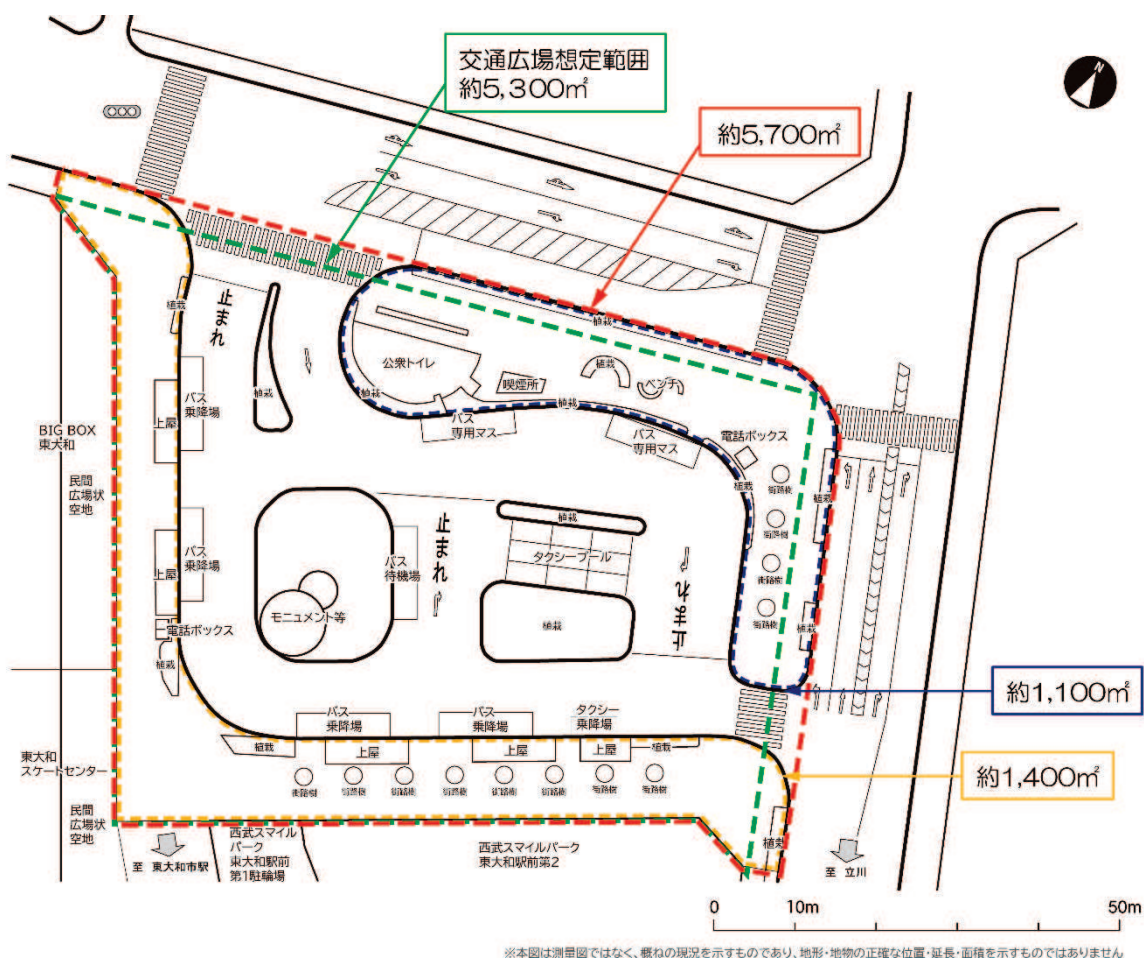
### ■信号機位置・一方通行規制位置図



## (6) 駅前広場

- ・発注者から借用した「東大和市駅前広場整備工事平面図（昭和 63 年 7 月）」や、「東京都道路現況図公開システム（令和 6 年 7 月閲覧）」の情報を踏まえて、東大和市駅前広場現況イメージ図を下図のとおり作成した。
- ・国土交通省ホームページで公開されている、「都市交通調査・都市計画調査 都市計画施設の状況（平成 28 年 3 月 31 日現在）」では、東大和市駅（北口）の駅前広場面積は 5,300 m<sup>2</sup>（計画、供用とも）であり、計画決定年月日は昭和 57 年 1 月 21 日であった。駅前広場の面積を 5,300 m<sup>2</sup>と考えた場合、交通広場の想定範囲は、各道路の歩道相当部分を除いた下図緑点線内と想定する。  
 なお、交通広場と接する各道路の歩道相当部分を含めた場合面積は約 5,700 m<sup>2</sup>と想定され、そのうち歩行者が滞留できる空間は約 2,500 m<sup>2</sup>と考えられる。
- ・駅前広場にはバス乗降場が 4 か所、タクシー乗降場が 1 か所ある。また、バス待機場と考えられるバス用マスが 1 か所、乗客の降車等のために使われると考えられるバス専用マスが 2 か所、タクシーの待機のためのタクシープールが 1 か所（タクシー 9 台分のマス）ある。

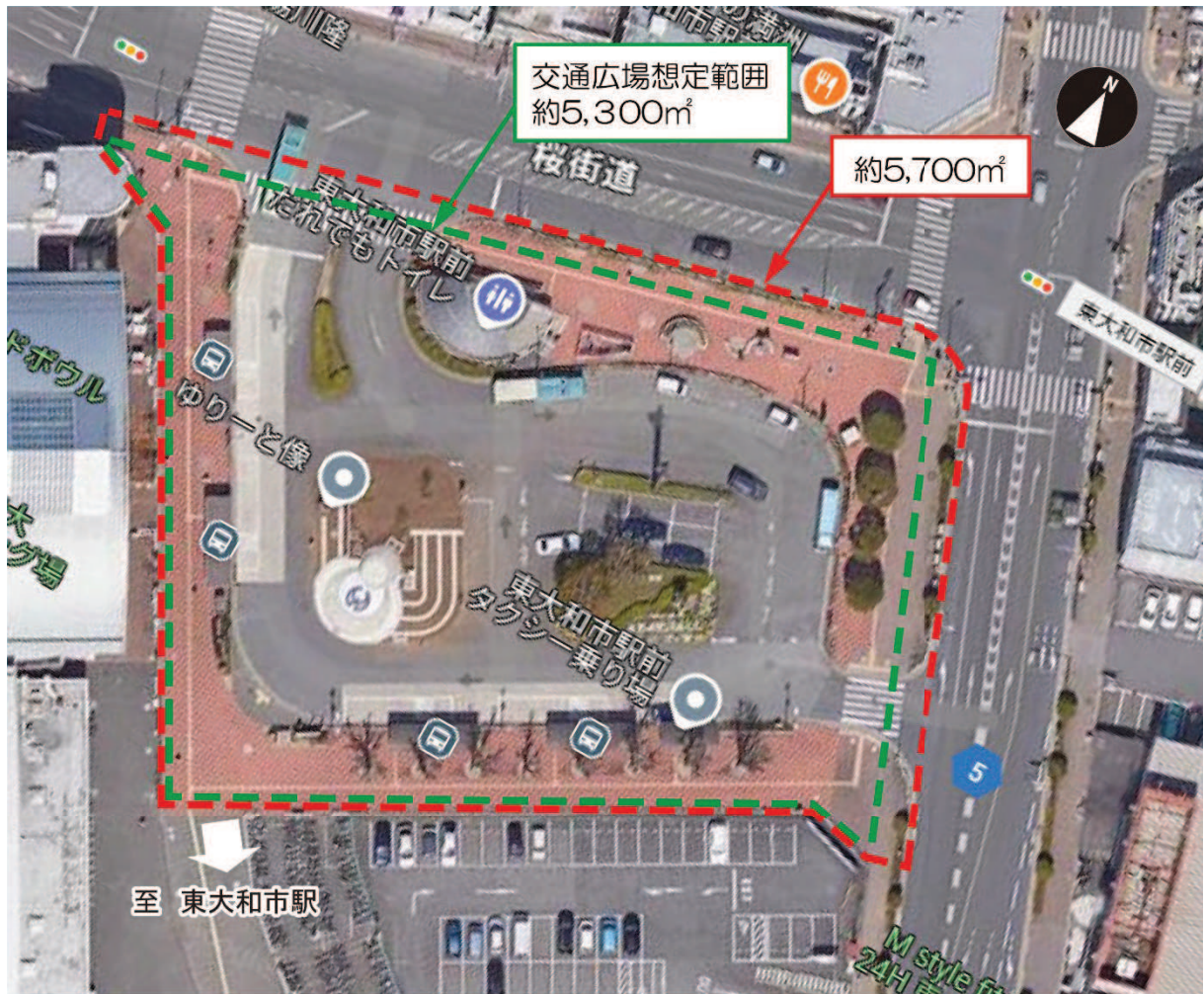
■東大和市駅前広場現況イメージ図



※本図は測量図ではなく、概ねの現況を示すものであり、地形・地物の正確な位置・延長・面積を示すものではありません

※「東大和市駅前広場整備工事平面図（昭和 63 年 7 月）」、「東京都道路現況図公開システム（令和 6 年 7 月閲覧）」より作成

■東大和市駅前広場航空写真イメージ図



※「Google マップ」に一部加筆して作成

- ・駅前広場と隣接する民間敷地（BIG BOX 東大和）には、駅前広場と一体的に整備された民間広場状空地がある。



駅前広場と一体的に整備された民間広場状空地

## (7) 鉄道

### ア 鉄道乗降客数（一日平均）

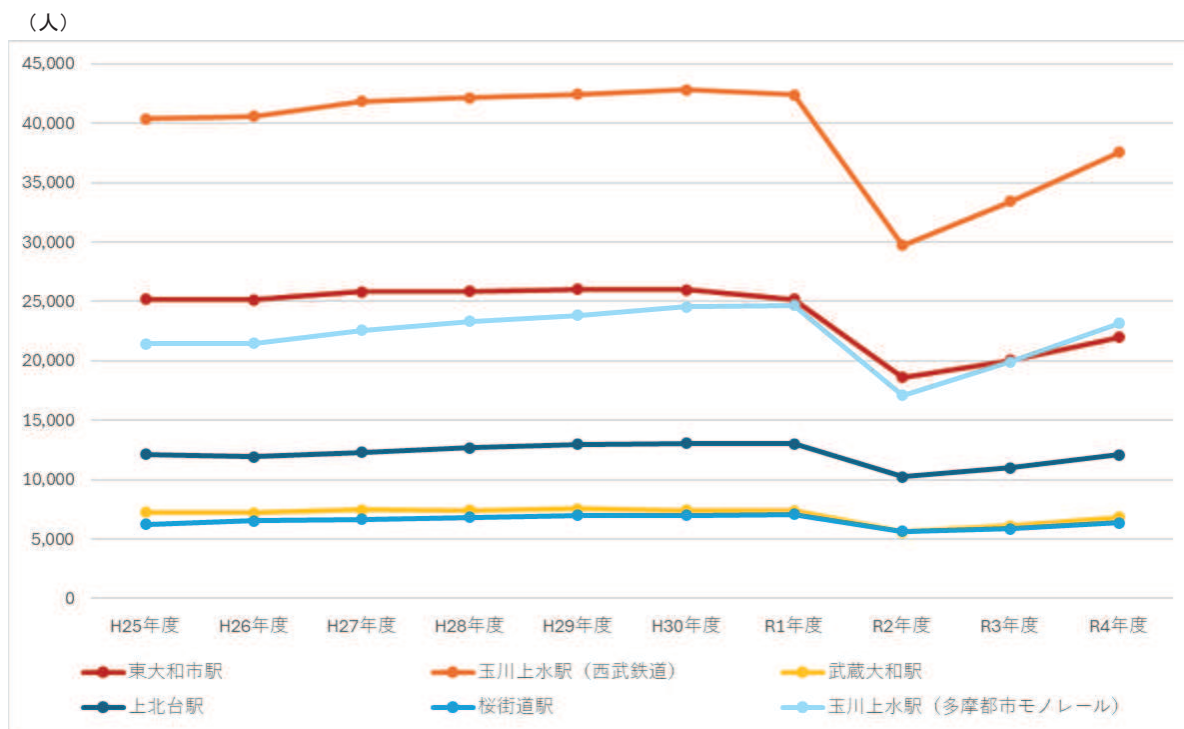
- ・東大和市内には、次の鉄道・モノレール駅が立地している。  
西武鉄道・拝島線：東大和市駅、玉川上水駅、武蔵大和駅  
多摩都市モノレール：上北台駅、桜街道駅、玉川上水駅
- ・東大和市内の令和4年度時点の乗降客数は、玉川上水駅（西武鉄道）が最も多く、次いで玉川上水駅（多摩都市モノレール）、東大和市駅となっている。西武鉄道、多摩都市モノレールの2路線がある玉川上水駅を除くと、東大和市内では、東大和市駅の乗降客数が最も多い。
- ・なお、令和2年度時点にすべての駅の乗降客数が減少しているが、以降は増加傾向にある。

#### ■鉄道・モノレールの乗降客数

駅名	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
西武鉄道・拝島線（東大和市内） (人)										
東大和市駅	25,171	25,130	25,822	25,864	26,029	25,965	25,177	18,620	20,043	21,983
玉川上水駅	40,393	40,571	41,861	42,159	42,441	42,827	42,416	29,750	33,445	37,552
武蔵大和駅	7,238	7,205	7,441	7,410	7,529	7,428	7,389	5,609	6,108	6,825
多摩都市モノレール（東大和市内）										
上北台駅	12,118	11,938	12,289	12,669	12,994	13,040	13,031	10,219	11,013	12,103
桜街道駅	6,259	6,551	6,656	6,809	7,008	7,008	7,063	5,668	5,853	6,381
玉川上水駅	21,432	21,487	22,567	23,327	23,841	24,569	24,696	17,085	19,935	23,158

西武鉄道：各年駅別乗降人員、多摩都市モノレール：駅別乗降人員より作成

#### ■鉄道・モノレールの乗降客数推移



西武鉄道：各年駅別乗降人員、多摩都市モノレール：駅別乗降人員より作成

## イ 端末交通手段分担率

- ・東大和市駅の端末交通手段分担率について、「パーソントリップ調査（東京都市圏）平成30年度」より、下表のとおり整理を行った。
- ・乗降計の端末交通手段分担率は、「徒歩」が約66%を占めて最も多く、次いで「自転車（個人所有）」が約17.4%、「路線バス・コミュニティバス」が約12.1%と多い結果となった。

■東大和市駅の端末交通手段分担率（「パーソントリップ調査（東京都市圏）平成30年度」より）

	路線バス・コミュニティバス	高速バス	乗用車・軽自動車	貨物自動車・軽貨物車	レンタカー・カーシェアリング	自家用バス・貸切バス	タクシー・ハイヤー	バイク	レンタサイクル等	自転車(個人所有)	徒歩(シニアカー含む)	その他	不明	合計
乗車トリップ数	1,558 (9.6%)	0 (0%)	216 (1.3%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	192 (1.2%)	0 (0%)	2,870 (17.6%)	11,145 (68.5%)	0 (0%)	292 (1.8%)	16,273 (100%)
降車トリップ数	2,375 (14.6%)	0 (0%)	201 (1.2%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	192 (1.2%)	0 (0%)	2,793 (17.1%)	10,354 (63.5%)	0 (0%)	386 (2.4%)	16,301 (100%)
乗降計トリップ数	3,933 (12.1%)	0 (0%)	417 (1.3%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	384 (1.2%)	0 (0%)	5,663 (17.4%)	21,499 (66%)	0 (0%)	678 (2.1%)	32,574 (100%)

## ウ 駅勢圏

- ・『都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月、国土交通省都市局都市計画課）』において、鉄道駅の公共交通沿線地域を800mとしていることから、ここでは駅勢圏を800mとすると、東大和市駅及び周辺の鉄道駅の駅勢圏は下図に示すとおりとなる。
- ・東大和市駅の駅勢圏の西側は、多摩モノレールの玉川上水駅及び桜街道駅の駅勢圏と近接（一部重複）する。

■東大和市駅周辺の駅勢圏



## (8) バス

- ・東大和市駅周辺におけるバス路線・バス停位置図は下図のとおりである。
- ・東大和市駅から様々な方面につながるバス路線が確認できるが、特に南北方向（村山街道～青梅街道）のバス路線が多いことが確認できる。

■バス路線・バス停位置図

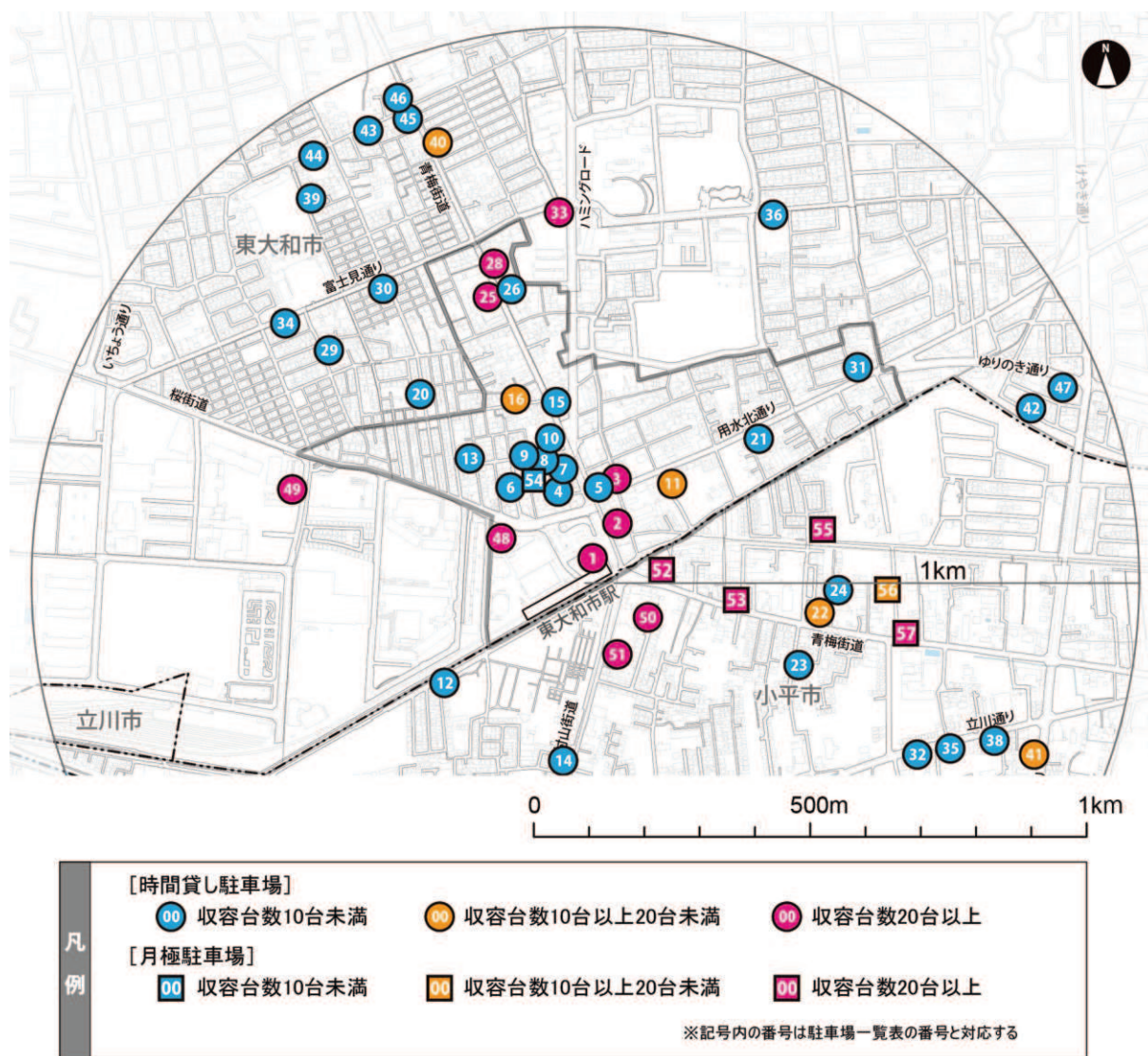


※各バス事業者の路線図等の公表情報（令和6年7月時点）より作成

## (9) 駐車場

- ・下図に、東大和市駅周辺における駐車場（ウェブ等で情報が確認できた駐車場に限る。施設に付随する駐車場については、施設利用者以外の一般利用者が利用できる駐車場を対象とする）の位置を示す。なお、駐車場位置図の記号内の番号は、駐車場一覧表の番号と対応している。
- ・東大和市駅周辺には、収容台数 20 台以上の比較的大きな駐車場が複数立地していることが分かる。

■ 駐車場位置図



※ウェブ上の情報等より作成（ウェブ等で情報が確認できた駐車場に限る。施設に付随する駐車場については、施設利用者以外の一般利用者が利用できる駐車場を対象とする）

■駐車場一覧表

番号	駐車場名	住所	種別	収容台数
1	西武スマイルパーク東大和市駅前第2	東大和市桜が丘1-1330-19	時間貸し	55
2	ザ・パーク東大和市駅前	東大和市向原6-1412-1	時間貸し	22
3	三井のリパーク東大和市駅前第2駐車場	東大和市南街4丁目20-15	時間貸し	21
4	タイムズ東大和南街第5	東大和市南街5-94	時間貸し	5
5	三井のリパーク東大和市駅前第3駐車場	東大和市南街4丁目20	時間貸し	7
6	三井のリパーク東大和市駅前第4駐車場	東大和市南街5丁目92-6	時間貸し	5
7	タイムズ東大和南街第6	東大和市南街5-95	時間貸し	4
8	タイムズ東大和南街第8	東大和市南街5-94	時間貸し	4
9	タイムズ東大和南街第7	東大和市南街5-94	時間貸し	4
10	タイムズ東大和南街第9	東大和市南街5-67	時間貸し	5
11	アットパーク東大和市向原	東大和市向原6丁目	時間貸し	10
12	K'sPARK中島町駐車場	小平市中島町20-14	時間貸し	4
13	三井のリパーク南街5丁目駐車場	東大和市南街5丁目74-13	時間貸し	6
14	ザ・パーク小平中島町	小平市中島町22	時間貸し	8
15	パーキング365南街4丁目第2	東大和市南街4丁目16番地	時間貸し	8
16	ナビパーク 南街第2	東大和市南街5丁目65-2	時間貸し	16
17	らくだプラザ小平小川町2	小平市小川町1-414-17	時間貸し	4
18	K'sPARK中島町第2駐車場	小平市中島町28-6	時間貸し	5
19	DAICHI PARK No.16 小平市中島町	小平市中島町28-5	時間貸し	5
20	リビングパーク東大和南街第1	東大和市南街5丁目58-3	時間貸し	5
21	DAICHI PARK No.168 向原6丁目	東大和市向原6-1166-8	時間貸し	5
22	TOMOパーキング小平市小川町1丁目第1	小平市小川町1-102-1	時間貸し	10
23	らくだプラザ小平小川町4	小平市小川町1-346	時間貸し	5
24	ザ・パーク小平小川町	小平市小川町1-111-2	時間貸し	8
25	ナビパーク 南街第1	東大和市南街5丁目3-1	時間貸し	39
26	パーキング365南街4丁目	東大和市南街4丁目3番地	時間貸し	8
27	K'sPARK小川町駐車場	小平市小川町1-647	時間貸し	6
28	Dパーキング東大和市南街4丁目第1	東大和市南街4丁目2番地	時間貸し	24
29	アイパーク東大和南街第2	東大和市南街6-29-28	時間貸し	5
30	アイパーク東大和南街第1	東大和市南街5-11-2	時間貸し	2
31	ザ・パーク東大和向原	東大和市向原5-1126	時間貸し	5
32	ザ・パーク小平小川町第2	小平市小川町1-456-1	時間貸し	6
33	タイムズハミングホール前	東大和市南街1-37	時間貸し	35
34	パーキング365南街6丁目	東大和市南街6-2-16	時間貸し	5
35	タイムズ小平小川町第3	小平市小川町1-459	時間貸し	9
36	One Park 東大和向原5丁目	東大和市向原5-1043	時間貸し	5
37	カーオアシス立川幸町	立川市幸町4-52	時間貸し	5
38	Dパーキング小平市小川町1丁目第2	小平市小川町1-460-5	時間貸し	4
39	三井のリパーク南街2丁目第2駐車場	東大和市南街2丁目63-7	時間貸し	3
40	タイムズ東大和南街第2	東大和市南街1-26	時間貸し	10
41	リパーク小平市小川町1丁目	小平市小川町1丁目462-12	時間貸し	13
42	リビングパーク東大和向原第1	東大和市向原4丁目35-4	時間貸し	5
43	タイムズ東大和南街第10	東大和市南街2-45	時間貸し	5
44	三井のリパーク南街2丁目第3駐車場	東大和市南街2丁目42-3	時間貸し	7
45	三井のリパーク南街2丁目	東大和市南街2丁目4-1	時間貸し	5
46	タイムズ東大和南街	東大和市南街2-3	時間貸し	8
47	チケバ 東大和向原第1	東大和市向原4-33-2	時間貸し	6
48	西武スマイルパーク BIGBOX東大和	東大和市桜が丘1-1330-19	時間貸し	354
49	G S パーク東大和桜が丘駐車場	東大和市桜が丘2-143-5	時間貸し	27
50	S P S 小川町1丁目駐車場	小平市小川町1丁目391番地	時間貸し	28
51	S P S 24 西友 東大和店 屋上駐車場	小平市小川町1丁目397番6号	時間貸し	38
52	小野駐車場	小平市小川町1丁目	月極	22
53	JAパーキング小平88	小平市小川町1丁目81-17	月極	23
54	マンスリー東大和南街	東大和市南街5丁目	月極	4
55	JAパーキング小平91	小平市栄町1丁目9	月極	27
56	JAパーキング小平93	小平市小川町1丁目116-3	月極	16
57	JAパーキング小平80	小平市小川町1丁目118-12	月極	35

## (10) 駐輪場

- ・下図に、東大和市駅周辺における駐輪場（ウェブ等で情報が確認できた駐輪場に限る。施設に付随する駐輪場については、施設利用者以外の一般利用者が利用できる駐輪場を対象とする）の位置を示す。なお、駐輪場位置図の記号内の番号は、駐輪場一覧表の番号と対応している。
- ・東大和市駅付近に、収容台数 100 台を超える比較的大きな駐輪場が立地していることが確認できる。

■駐輪場位置図



※ウェブ上の情報等により作成（ウェブ等で情報が確認できた駐輪場に限る。施設に付随する駐輪場については、施設利用者以外の一般利用者が利用できる駐輪場を対象とする）

■駐輪場一覧表

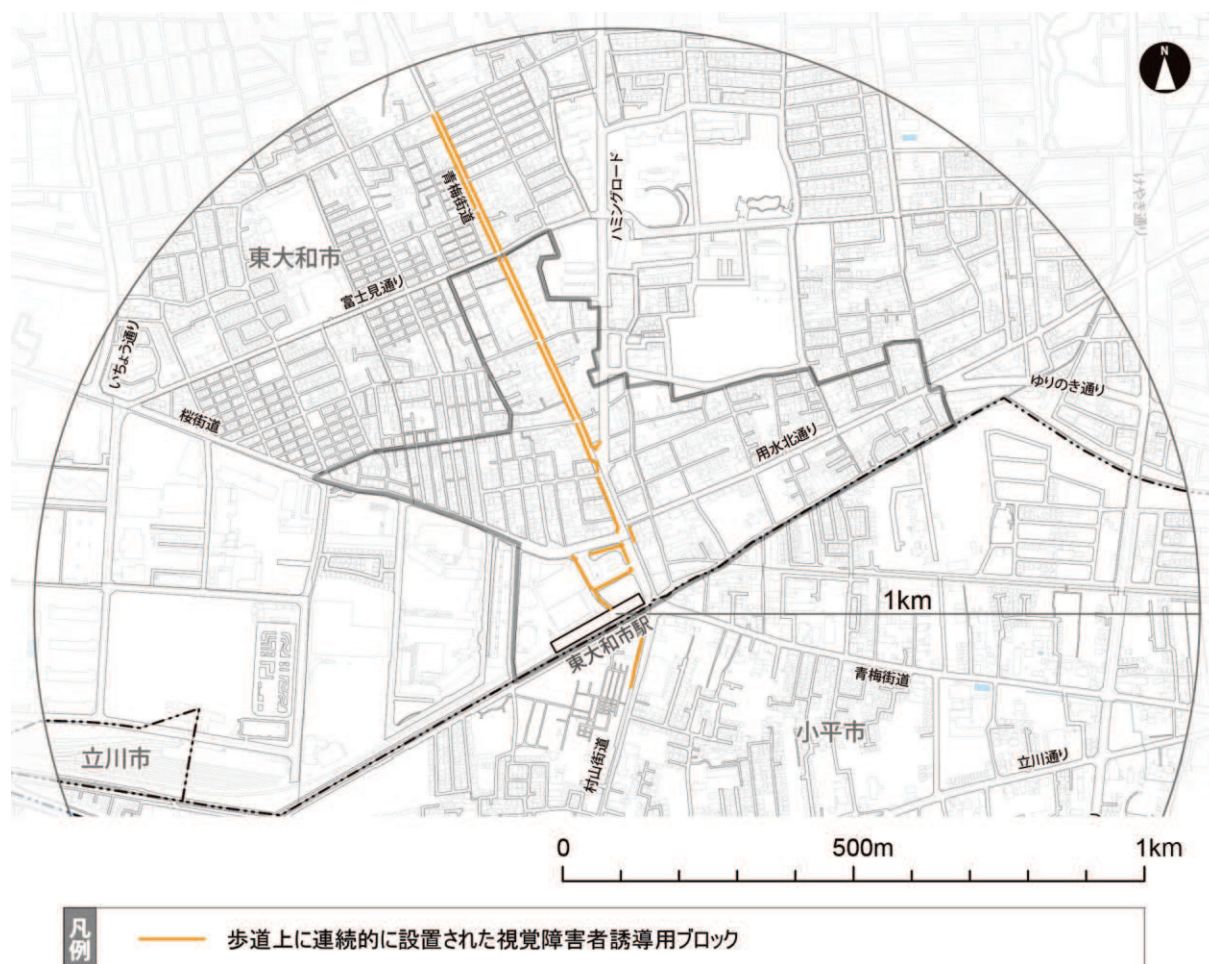
番号	駐車場名	住所	種別	収容台数	
				時間貸し	定期
1	西武マイルパーク東大和市駅前第1駐輪場	東大和市桜が丘1-1330-19	時間貸し	615	—
2	西武マイルパーク東大和市駅前第3駐輪場	東大和市向原6-1414-5	時間貸し	121	—
3	西武マイルパーク東大和市駅前第4駐輪場	東大和市向原6-1245-37	時間貸し	202	—
4	西武マイルパークBIGBOX東大和駐輪場	東大和市桜が丘1-1330-19	時間貸し	406	—
5	西武鉄道東大和市駅前駐輪場	東大和市桜が丘1-1415-1	時間貸し・定期	151	1166
6	小平市営有料自転車駐輪場	小平市栄町1-1-1	月極	—	330
7	西武マイルパークBIGBOX東大和第2駐輪場	東大和市桜が丘1-1330-19	月極	—	182

## (11) バリアフリーの状況

### ア 視覚障害者誘導用ブロックの設置状況

- ・歩道上に連続的に視覚障害者誘導用ブロックが設置されている箇所は、下図に示すとおりである。東大和市内においては、駅前広場及び青梅街道の歩道に、連続的に視覚障害者誘導用ブロックが設置されていることが分かる。

■歩道上に連続的に設置された視覚障害者誘導用ブロック位置図



※現地確認より作成

## イ 主要な道路におけるバリアフリーに関する状況

- ・東大和市駅周辺における主要な道路（駅前広場、青梅街道、桜街道、用水北通り、ハミングロード、富士見通り）について、現地確認により確認できたバリアフリーに関する所見を以降に整理する。

### 【駅前広場】

- ・幅員が広く、車いす・ベビーカー利用者のすれ違いも容易で、通行しやすい段差のない動線が確保されていると考えられる。
- ・東大和市駅、バス・タクシー乗降場、主要な道路の間には、連続的な視覚障害者誘導用ブロックが設置されている。
- ・歩道と車道が道路付属物等により明確に区分けされており、車両出入口等による歩行空間の分離もない。

### ■駅前広場の状況



BIG BOX 東大和店前



青梅街道側

### 【青梅街道】 ※東大和市駅周辺の区間（「青梅橋交差点」から「南街交番前交差点」までの区間）

- ・「青梅橋交差点」から「南街四丁目交差点」の区間の歩道幅員は約4 mであり、車いす・ベビーカー利用者のすれ違いも容易で、通行しやすい段差のない動線が確保されていると考えられる。
- ・「南街四丁目交差点」から「南街交番前交差点」の区間の歩道幅員は約2 mであり、街路灯やバス停等がある箇所では、有効幅員が2 mに満たず、車いす・ベビーカー利用者のすれ違いがやや困難な場合も考えられる。なお、段差・高低差はほとんど見受けられない。
- ・東大和市駅周辺の区間の両側の歩道には、連続的な視覚障害者誘導用ブロックが設置されている。
- ・沿道建物の車両出入口等は、歩行空間が分離されていないように配慮されていると考えられ、歩道の波打ちもあまりない。
- ・車道上には自転車ナビマークが設置されており、歩行者と自転車の通行空間の区分けが図られている。

■青梅街道の状況



「東大和市駅前交差点」付近



「東大和市駅前交差点」～「南街四丁目交差点」  
の区間



「南街四丁目交差点」付近



「南街交番前交差点」付近

**【桜街道】** ※東大和市駅周辺の区間（東大和市駅前から富士見通りとの交差点までの区間）

- ・桜街道の東大和市駅周辺の区間は都市計画道路の未整備区間であり、南側の歩道は道路予定地等に接していることから歩道幅員は約3m～7.5mと幅がある。歩道幅員が広い箇所が多く、車いす・ベビーカー利用者のすれ違いも容易で、通行しやすい段差のない動線が確保されていると考えられる。
- ・北側の歩道幅員は約2m～2.5mであり、信号機や電柱、横断防止柵等の道路付属物のある箇所は有効幅員が狭まり、車いす・ベビーカー利用者のすれ違いがやや困難な場合もあると考えられる。また、沿道建物の車両出入口等は、歩行空間を分離されていないように配慮されていると考えられるものの、一部交差点付近では歩道がやや波打っている箇所も見られる。
- ・車道上には自転車ナビマークが設置され、歩行者と自転車の通行空間の区分けが図られている。

■桜街道の状況



南側の歩道



北側の歩道

**【用水北通り】** ※東大和市駅周辺の区間（「東大和市駅前交差点」からけやき通りとの交差点までの区間）

- ・両側の歩道ともに幅員は約1.5mであり、電柱等の通行の支障物もあることから、車いす・ベビーカー利用者同士のすれ違いがやや困難な可能性が考えられる。
- ・多くの交差点部や沿道建物の車両出入口では、歩道が波打っている状況が確認でき、車いす・ベビーカー利用者が通行しづらい可能性がある。
- ・信号交差点等の横断歩道付近では歩行者の滞留空間が狭い箇所が見受けられ、複数の横断者がいた場合は歩行者が車道にはみ出す恐れがある。
- ・歩道上にはバス停が設けられているが滞留空間が狭く、バス停待ちの人の滞留が、歩道の通行者を妨げる可能性がある。
- ・車道上には自転車ナビマークが設置されており、歩行者と自転車の通行空間の区分けが図られている。

■用水北通りの状況（かっこ内にバリアフリーの観点から課題と考えられた内容を記載）



向原六丁目バス停付近  
(車両出入口部の歩道の波打ち)



ゆりのき通りとの交差点付近  
(歩行者の滞留空間が狭い信号交差点)



向原六丁目バス停付近  
(滞留空間が狭い歩道上のバス停)

**【ハミングロード】** ※東大和市駅周辺の区間（「南街四丁目交差点」から「ハミングホール前交差点」までの区間）

- ・両側の歩道幅員は約3m～3.5mであり、歩行者もあまり多くないことから、車いす・ベビーカー利用者のすれ違いも容易で、通行しやすい段差のない動線が確保されていると考えられる。
- ・沿道建物の車両出入口等は、歩行空間を分離されていないように配慮されていると考えられ、歩道の波打ちもあまりない。
- ・車道上には自転車ナビマークが設置されており、歩行者と自転車の通行空間の区分けが図られている。

■ハミングロードの状況



「南街四丁目交差点」付近

### 【富士見通り】

- ・両側の歩道幅員は約 1.5m であり、歩道上には横断防止柵や街路灯等の道路付属物や電柱等もあるため、車いす・ベビーカー利用者のすれ違いがやや困難な場合がある可能性がある。
- ・沿道建物の車両出入口等は、歩行空間が分離されていないように配慮されていると考えられ、歩道の波打ちもあまりない。
- ・歩道と車道は横断防止柵等により、明確に区別されている。

#### ■富士見通りの状況

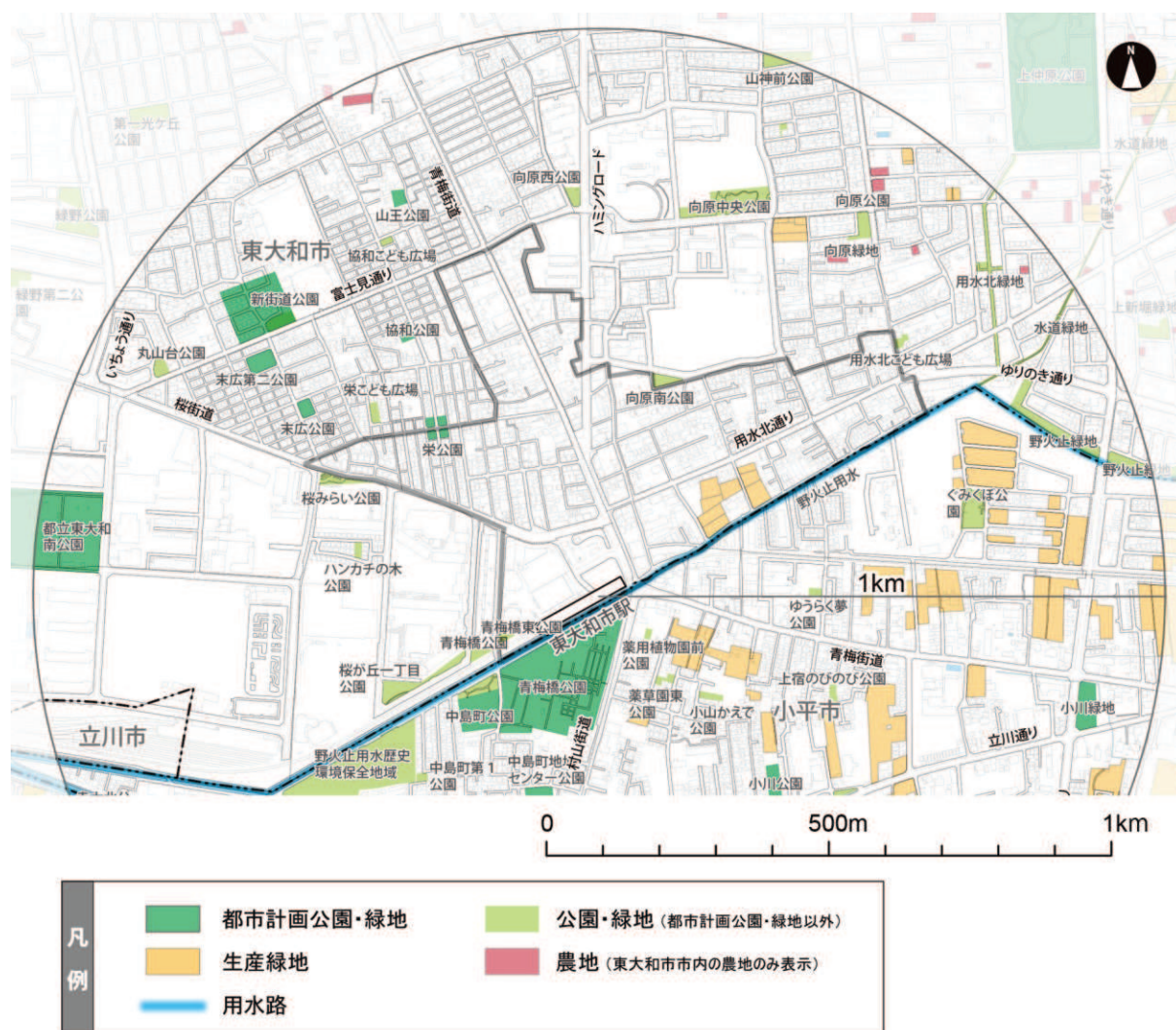


「南街交番前交差点」付近

## (12) みどりの現状

- ・下図に東大和市駅周辺の公園・緑地等の位置を示す。
- ・東大和市駅の北側には、駅の至近にまとまった公園・緑地等のみどりはあまり多く確認できず、駅からやや離れた位置に様々な規模の公園・緑地等が存する。
- ・東大和市駅の南側には、北側に比べて、駅の至近に野火止用水や青梅橋公園、複数の生産緑地等、多くの公園・緑地等が存する。
- ・野火止用水沿いには自然豊かな遊歩道が整備され、連続的で良好な水とみどりの軸が形成されていると考えられる。また、駅周辺の生産緑地も、市街地における貴重なみどりの空間としての役割を担っていると考えられる。(次頁写真参照)

■公園・緑地等位置図



※各自治体の公表資料等より作成（農地は発注者より借用した「東大和市 農地台帳データ」より東大和市内のみ表示）

■野火止用水・遊歩道の様子

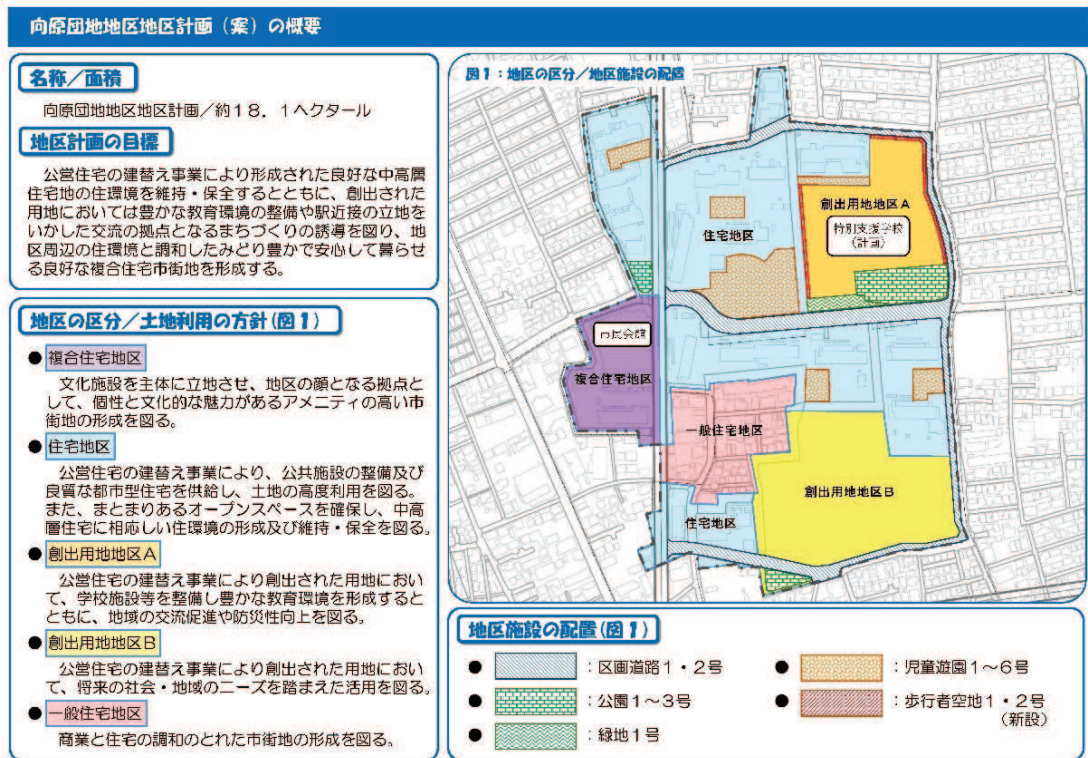


■生産緑地の様子（写真は東大和市向原6丁目地内〔生産緑地番号：R4-190〕）





■向原団地地区地区計画（案）の概要（「東やまとまちづくりニュース No.43（令和4年10月15日発行）」より）



■向原団地地区創出用地地区Bの現在の様子

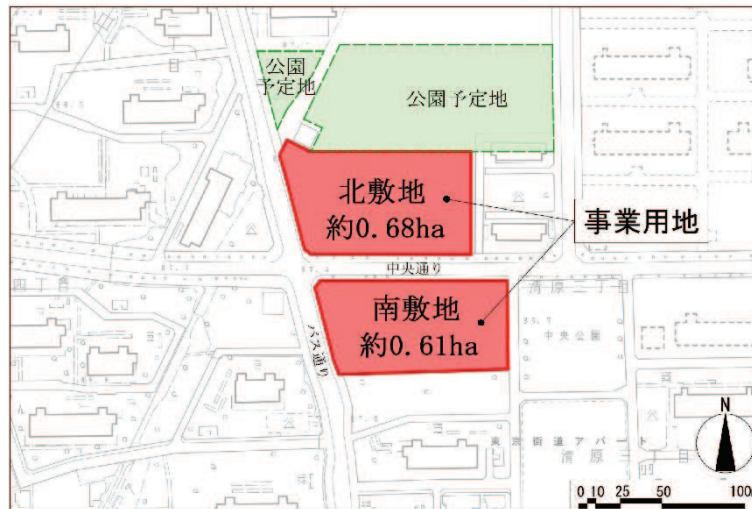


(イ) 東大和市東京街道団地地区まちづくりプロジェクト

- ・昭和30年代より建設された約2,100戸の大規模団地である都営東京街道団地の敷地の一部において、商業、医療、福祉等の生活利便施設や地域の居場所となる交流施設等を誘導することにより、周辺を含めた地域の身近な生活やコミュニティを支える、誰もが暮らしやすい「生活の中心地」の形成を図ることを目的とした事業である。
- ・都は「事業実施方針」を令和2年11月に、事業の詳細な募集条件等を示す「事業者募集要項等」を令和3年3月に公表し、事業者の公募を開始し、令和3年11月に株式会社HONJOを代表企業とするグループ「チーム・東大和リビングテラス」を事業者として決定した。
- ・令和5年5月には事業用定期借地権設定契約を締結し、複合施設「東大和リビングテラス」の建設工事を開始し、令和6年2月に南敷地のスーパーマーケットが開業、令和6

年4月に商業施設、医療・福祉施設、交流スペース及び緑とオープンスペース機能を含む北敷地が開業した。

■事業用地配置図



■東大和リビングテラスの全景（株式会社 HONJO ホームページより <https://www.honjosk.co.jp/higashiyamato-It/>）



(ウ) 上北台駅北側地域の魅力あるまちづくりと空堀川周辺のみどりの再編

- ・東京都により多摩都市モノレールの延伸計画（上北台～箱根ヶ崎）が進められており、東大和市においては、延伸に伴うまちづくりの機運の高まりを捉え、上北台駅を「狭山丘陵の玄関口」として賑わいのある魅力的な拠点形成の検討とあわせ、市立狭山緑地をはじめとした狭山丘陵周辺へのネットワークの強化を図るまちづくりの検討が必要となっている。
- ・また、空堀川旧河川部を含む空堀川周辺は、東京都による空堀川の整備工事の進捗に伴い、旧河川部の一部が緑道状に整備されたことで、歩行系ネットワークが形成され、市民に親しまれる散策路となっている。今後市は街灯や公衆便所などの設置について検討を行い、散策環境の充実を図る必要がある。
- ・上記の背景を踏まえ、地域の目指すべき将来像を実現するため、都市マスタープラン及び緑の基本計画を補完する方向性（ガイドライン）として令和5年8月に「上北台駅北側地域の魅力あるまちづくりと空堀川周辺のみどりの再編の方向性」の案が作成された。

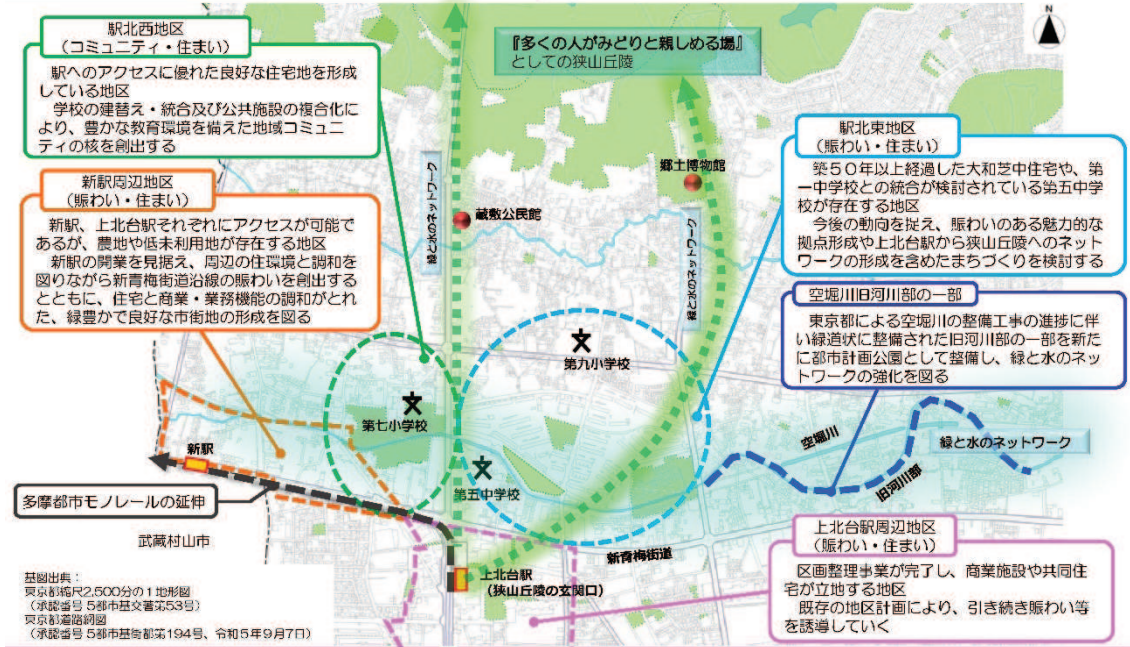
- ・その後、令和5年10月に説明会を、同年10月から11月にかけてパブリックコメントを実施し、その結果等を踏まえ、令和5年12月に「上北台駅北側地域の魅力あるまちづくりと空堀川周辺のみどりの再編の方向性」が策定された。

■多摩都市モノレール延伸計画（「多摩都市モノレール延伸計画及び関連する都市計画道路（東京都・多摩都市モノレール株式会社、令和5年12月）」より）



■まちづくりの方針；広域的なまちづくりの方向性（「上北台駅北側地域の魅力あるまちづくりと空堀川周辺のみどりの再編の方向性（東大和市、令和5年12月）」より）

(1) 広域的なまちづくりの方向性



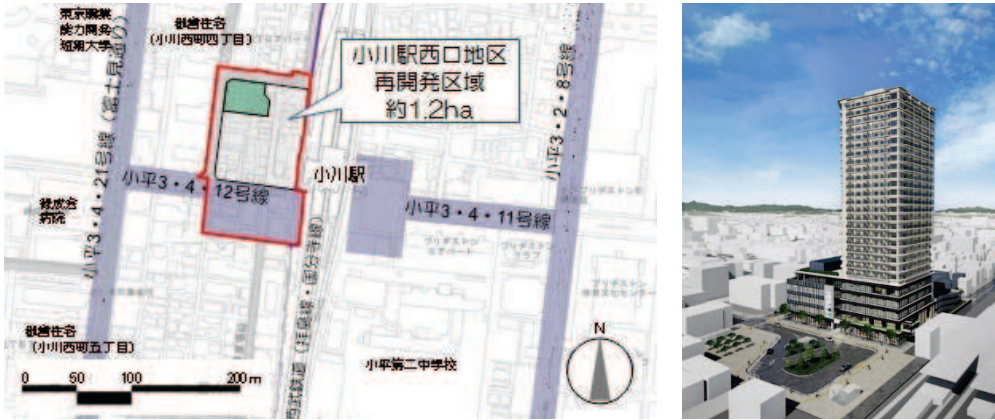
(I) 東大和市周辺（小平市、東村山市）における開発動向

【小川駅西口地区第一種市街地再開発事業（小平市）】

- ・西武拝島線及び西武国分寺線小川駅の西に隣接する面積約 1.2 ヘクタールの区域において、施設建築物（再開発ビル）、駅前広場及び区画道路等を計画し、小平市の西地域の交通結節点として、地域の拠点的役割を担うまちづくりを進めている。

- ・令和2年4月17日に市街地再開発組合の設立、令和5年1月20日に権利変換計画が東京都知事から認可され、令和5年12月から再開発ビルの建築工事を開始している。再開発ビルは令和8年度、駅前広場は令和11年度に完成予定である。

■再開発区域図、完成イメージ（小平市 HP「小川駅西口地区第一種市街地再開発事業」より）



【小平駅北口地区第一種市街地再開発事業（小平市）】

- ・西武新宿線及び拝島線が乗入れる小平駅の北口に位置する約 2.1ha の区域において、平成 27 年 9 月に小平駅北口地区市街地再開発準備組合が設立され、都市計画決定に向けて関係機関と協議が進められている。

【東村山駅西口地区第一種市街地再開発事業（東村山市）】

- ・東村山駅は、西武新宿線・国分寺線・西武園線などの分岐する駅として、又市北西部の歴史・文化資源を訪ねる起点として人々に利用されているが、都市基盤が未整備のため駅周辺の求心性が低く、最寄りとする公共施設の立地も多いが、その特徴が不明確となっており、市内での中心性を持つにいたっていない。
- ・そのため、都市計画道路・駅前広場等都市基盤の整備・商業、文化等生活サービス機能の提供・住環境の整備・市街地空間の形成を図るため事業が行われた。

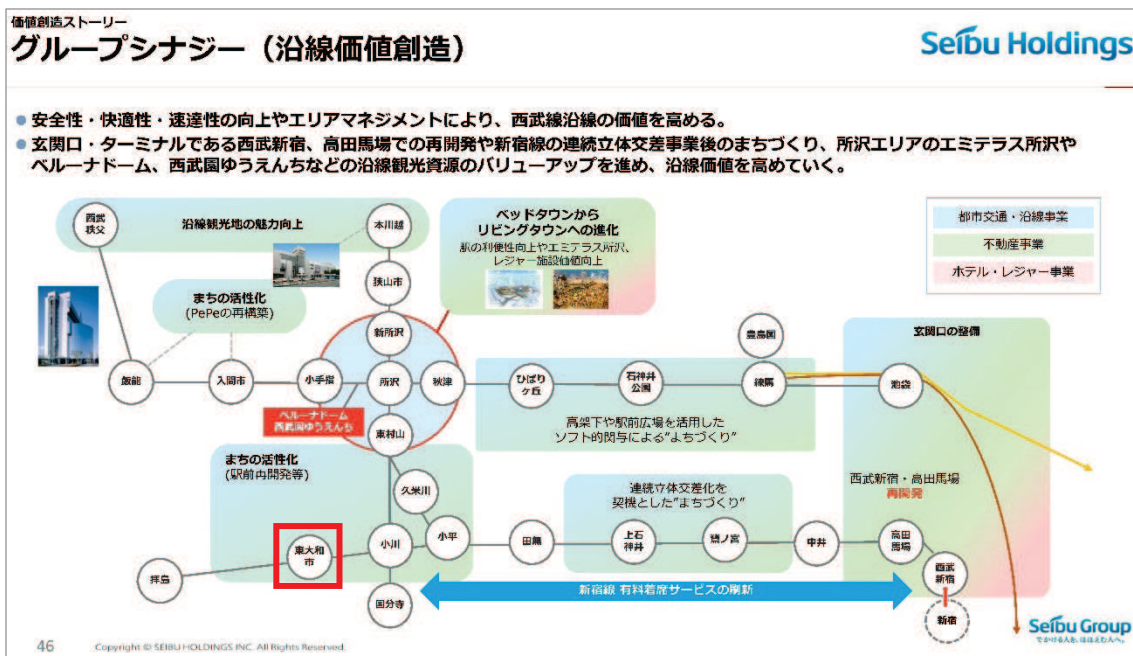
■再開発区域図、完成イメージ（小平市 HP「小川駅西口地区第一種市街地再開発事業」より）



(オ) 西武ホールディングスの戦略・計画（「西武グループ長期戦略 2035・中期経営計画（2024～2026 年度）、西武ホールディングス、令和 6 年 5 月 9 日」より）

- ・西武ホールディングスは、令和 6 年 5 月に新たな長期戦略「西武グループ長期戦略 2035」、および 2026 年度を最終年度とする 3 カ年の「中期経営計画（2024～2026 年度）」を策定した。
- ・当該戦略・計画では、沿線価値の向上に向けて、郊外拠点整備として関係自治体や駅前再開発等と連携したまちづくりを進めるとしている。（「西武グループ長期戦略 2035・中期経営計画（2024～2026 年度）」03.価値創造ストーリー 都市交通・沿線事業（沿線価値の向上）40 頁より）
- ・東大和市駅は、まちの活性化（駅前再開発等）のエリアとして位置づけられている。

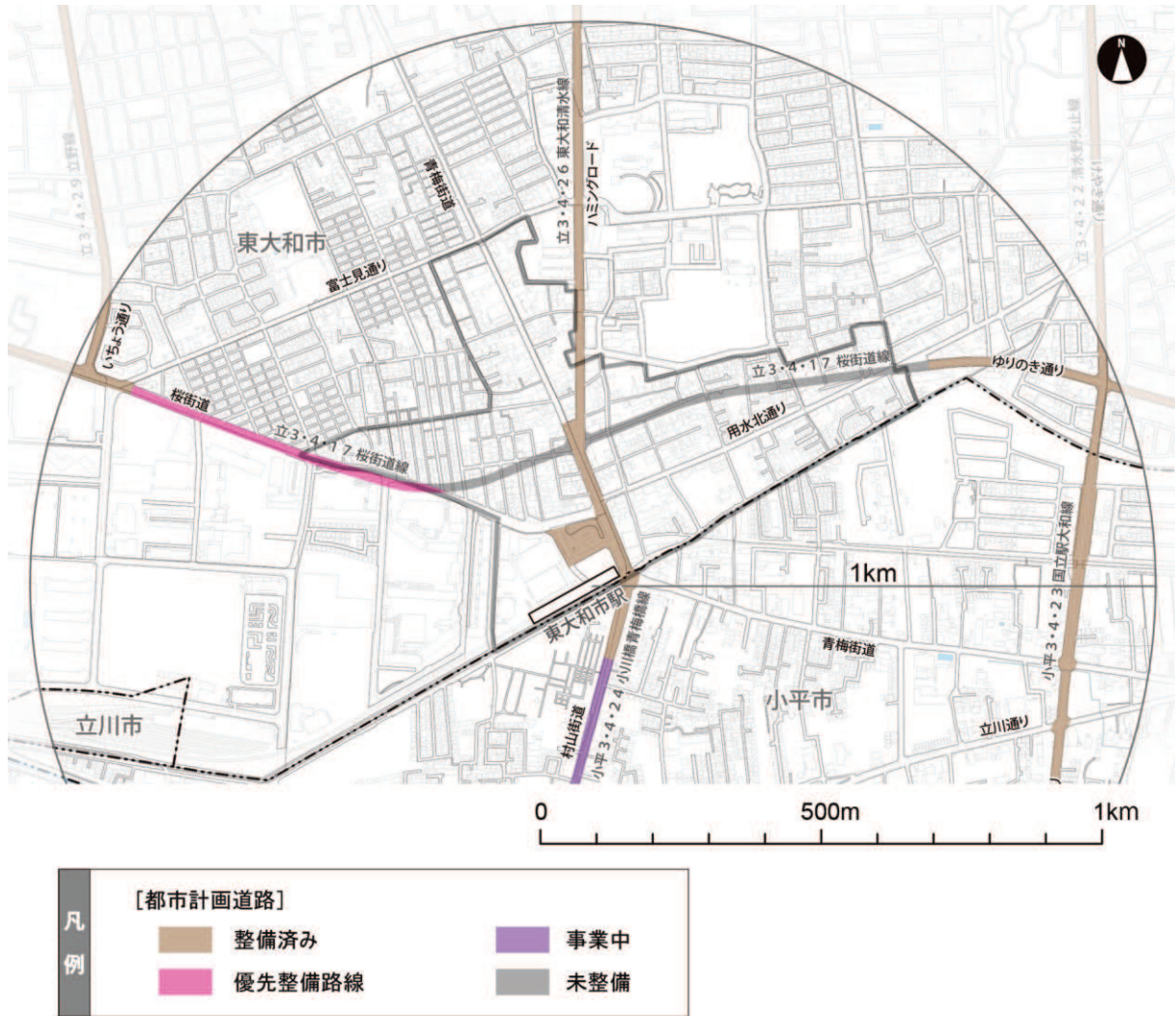
■価値創造ストーリー グループシナジー（沿線価値創造）（「西武グループ長期戦略 2035・中期経営計画（2024～2026 年度）、西武ホールディングス、令和 6 年 5 月 9 日」03.価値創造ストーリー 新規事業（46 頁）より）



## イ 都市計画道路

- ・下図に、東大和市駅周辺の都市計画道路の位置及び整備状況を示す。
- ・都市計画道路「立3・4・17号桜街道線」の東大和市駅周辺の区間は未整備であり、一部が優先整備路線に選定されている。
- ・東大和市駅前広場は、都市計画道路「立3・4・26号東大和清水線」の一部である。

■都市計画道路位置図



※「東大和市都市計画図（令和6年4月）」及び「小平市内の都市計画道路と優先整備路線（令和5年度末現在）」より作成

## 2. 現地踏査

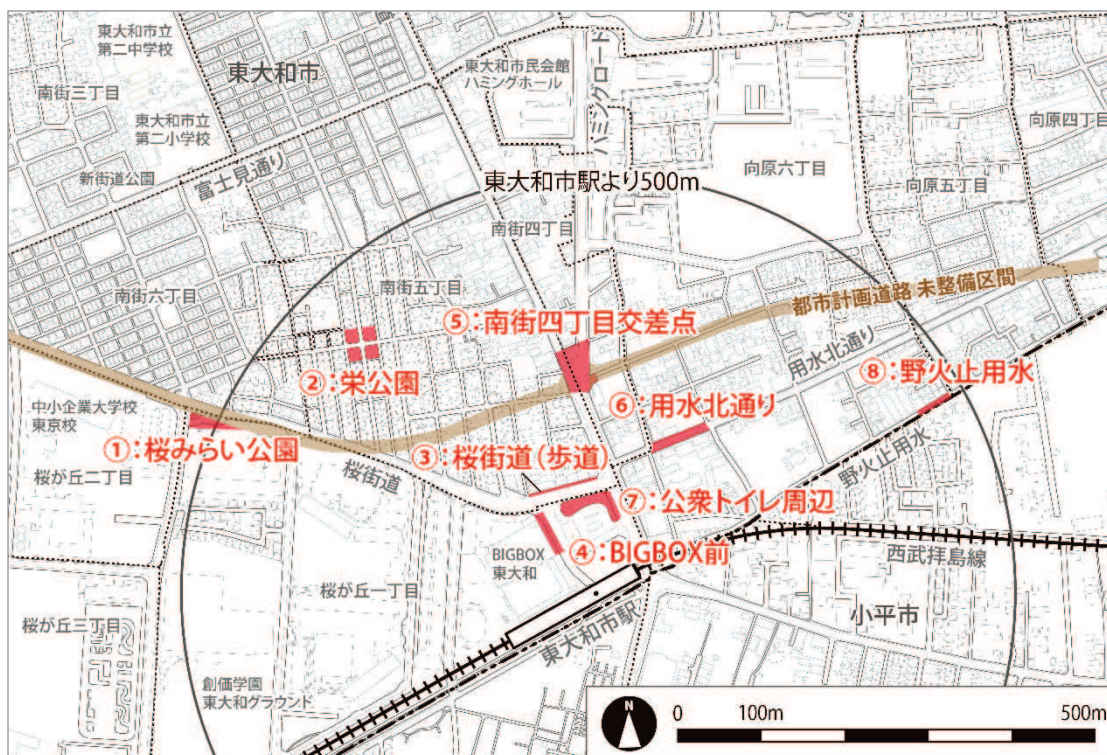
### (1) 現地踏査の概要

#### ア 目的・方法

- ・交通量やハードの環境だけでなく、人々の活動の内容や都市の利便性に着目して、市民のQoL向上に係る「質」の把握も必要と考えられる。そのため、居心地の良い空間が形成されているかどうかをより人間らしい視点から把握して改善点を発掘するため、国土交通省が作成したツール「まちなかの居心地の良さを測る指標（改訂版 ver.1.1）」等を活用した調査を行った。
- ・なお、調査票やアウトプットの詳細は、別途参考資料としてまとめた。

#### イ 対象地

- ・東大和市駅周辺において、都市計画道路の整備等による効果が見込まれ、現在または将来に人々の多様な活動を生み出す可能性が考えられるストリート（道路）や広場、公園、水辺等の空間から、下図の8箇所を選定した。なお、調査対象地の空間の性質や特徴・所見は次頁の表に記載のとおりである。



※電子地形図（国土地理院）を加工して作成

図 調査対象地の位置

表 調査対象地の性質と特徴・所見

対象地	空間の性質※	特徴・所見
①桜みらい公園	公園	都市計画道路の沿道にある公園である。植栽が良好に管理され、ベンチも設置されている。
②栄公園	公園	十字の生活道路を挟んだ公園で、住宅街の中にある。公園はメッシュフェンスで囲まれている。
③桜街道（歩道）	ストリート	沿道には、複数の店舗や事務所等が並んでいる。歩道幅員は2m程度である。
④BIG BOX 前	ストリート、広場	駅前空間の一部として、大型の民間施設（BIG BOX）前にある空間で、バス乗降場や樹木等がある。民間敷地内の広場状の空間にはベンチも設置されている。
⑤南街四丁目交差点	ストリート、広場	三差路の交差点であり、一部はポケットパークのような人が滞留可能な空間となっている。将来的には都市計画道路の整備により五差路となる。
⑥用水北通り	ストリート	沿道には複数の店舗が並んでいる。歩道幅員は1.5m程度（一般的に車椅子同士がすれ違うことのできないとされる幅員）である。
⑦公衆トイレ周辺	ストリート、広場	駅前空間の一部として、広場状の空間に公衆トイレや喫煙所、ベンチ、植栽等がある。車道に囲まれた“島”のようになっている。
⑧野火止用水	ストリート、水辺	良好な水と緑の空間である。地域資源として将来的な活用が考えられる。

※ここでは、空間の性質について下記のとおり考える

ストリート：通行や沿道への出入り等を目的とした空間

公園：市が公園として管理している空間

広場：人が滞留可能な一定の広さを持った空間（公園以外）

水辺：水辺のあるパブリックスペース

## ウ 実施日時等

- ・本調査は、屋外での活動が比較的活発になると考えられる6月の平日及び休日の日中に実施することとして、下記のとおり行った。

	日時	天候	風速	気温
平日調査	令和6年6月13日(木) 10:00~15:05	曇りのち晴れ	無風~微風	22.6°C~24.0°C
休日調査	令和6年6月16日(日) 10:00~14:20	曇りのち晴れ	無風~微風	23.4°C~29.2°C

※天候・風速・気温は調査時間中

## エ 現地計測の内容

- ・「調査日の基礎情報」、「周辺建物・土地」、「対象地内・付近の施設」、「滞在者・通行者」、「滞在者・通行者の活動、計測者の主観」を確認し、確認シートに記入した。なお、調査者は性別・年代等、属性に偏りが極力少なくなるような3人のグループで行った。

〔調査メンバー ※平日・休日とも〕

- ① 岡本（50代、男性）
- ② 若宮（30代、男性）
- ③ 調査員（20代、女性）

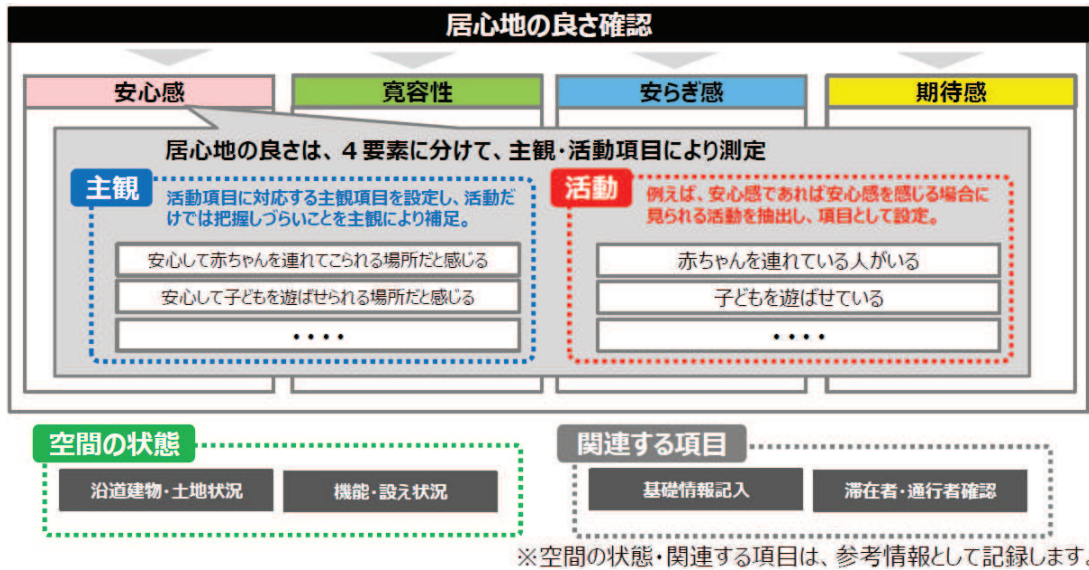


図 調査項目の構成

シート名	確認対象	確認内容・回答方式	現地調査の所要時間の目安
基礎情報記入シート	調査日の基礎情報	調査日の基礎情報等を記入する	2分
空間の状態確認シートA (沿道建物・土地状況)	周辺建物・土地	利用状況別に建物・土地の数をカウントする	5分
空間の状態確認シートB (機能・設え状況)	対象地内・付近の施設	対象地内・付近の施設の有無や充足について確認を行う	10分
滞在者・通行者確認シート	滞在者・通行者	滞在者・通行者の数や属性情報をカウントする (動画撮影しカウントすることを推奨します)	5分
居心地の良さ確認シート	滞在者・通行者の活動 計測者の主観	居心地の良さの4要素について滞在者・通行者の活動、及び計測者の主観で評価を行う (調査項目数に決まりはありません。関係者間で議論し、エリア特性に応じて必要な項目を選択・追加してください)	15分

図 調査シートの構成

## オ 評価項目（居心地の良さ確認シート）

- ・居心地の良さを4要素（安心感・寛容性・安らぎ感・期待感）にグルーピングし、対象地を要素ごとに把握する。居心地の良さの4要素には各項目の指標を設定し、項目ごとに「主観」と「活動」を計測した。

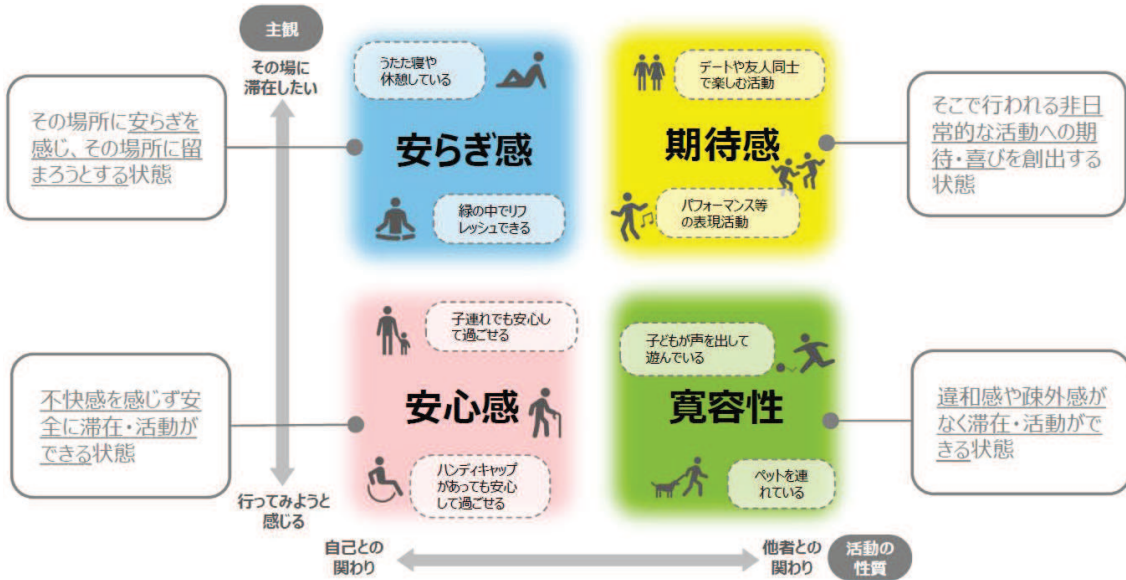


図 居心地の良さの4要素

## カ 特性整理

- ・居心地の良さの4要素（安心感・寛容性・安らぎ感・期待感）に、各指標項目ごとの結果を示した。

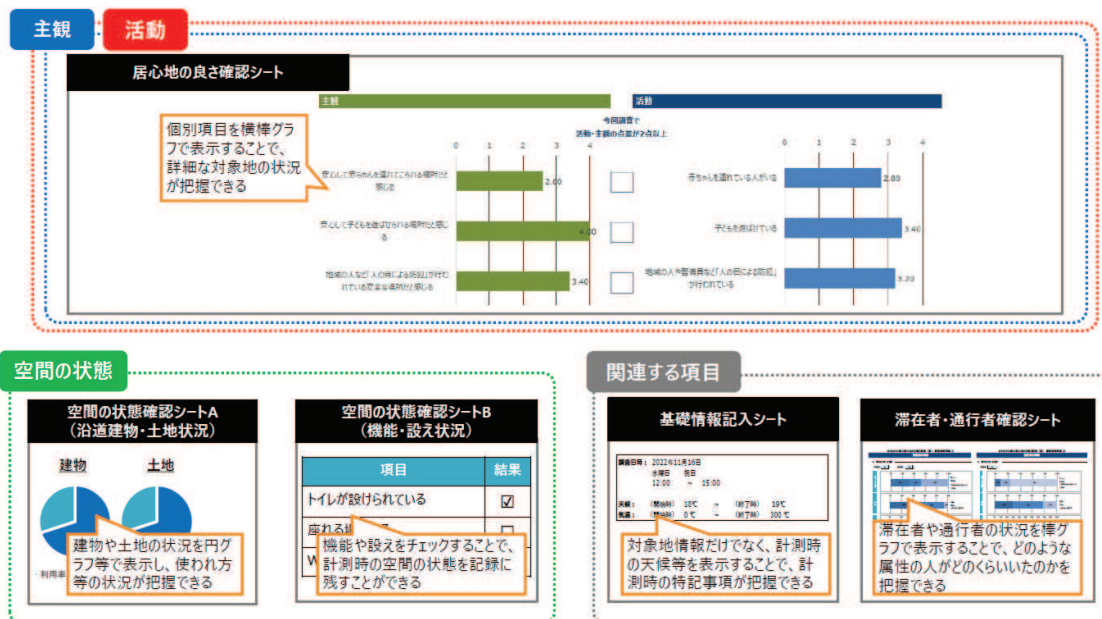


図 アウトプットのイメージ

## キ 結果分析

- ・『まちなかの居心地の良さを測る指標（改訂版 ver1.1）』の「活用の手引き」に基づき、本業務で検討した『東大和市駅周辺まちづくり方針（仮）（4-89、4-90 頁）』を各エリアの仮ビジョンとして踏まえた上で、調査結果について下記の視点から分析を行った。

- (1) エリア内の地点間比較
- (2) 居心地の良さの4要素の結果に関する考え方
- (3) 居心地の良さの4要素間の関係性
- (4) 活動と主観項目の比較
- (5) 滞在者属性に関する考え方
- (6) 沿道の建物・土地の状況に関する考え方
- (7) 機能・設えの状況に関する考え方

- ・なお、「(2) 調査結果（63 頁～70 頁）」の考察においては、各調査地点における上記分析結果のうち特筆項目をピックアップして掲載する。（文末に該当番号を付記する。）

## ク その他調査（行動マッピング）

※「まちなかの居心地の良さを測る指標（改訂版 ver.1.1）」には無い調査項目

- ・「③現地踏査」においては、各調査地点内の滞在者（立ち止まっている人や、座っている人など）の人数や属性等について把握するが、各調査地点内のどこに、どのような滞在者がいたのかを把握する調査内容にはなっていない。
- ・一方で、各調査地点のどこに、どのような滞在者が生じているかを把握することは、今後、公共空間の利活用における滞留空間に関する検討を行う上で、有意義であると考えます。
- ・そこで、「③現地踏査」時に、併せて各調査地点のどこに、どのような滞在者がいるかをマップにプロットする行動マッピングを行う。

〔調査対象の滞在の種類〕

- ・立ち止まっている人
- ・座っている人
- ・立ち話をしている人
- ・その他（何かを練習している人、イベント等）※何をしているかもマップに記載

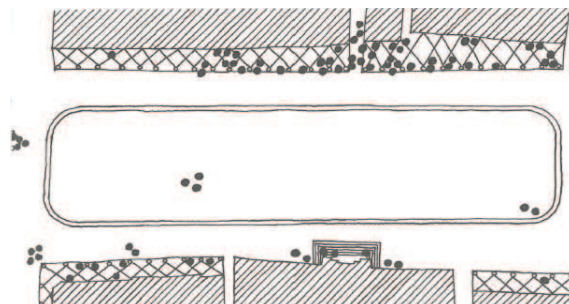




図 (参考イメージ)広場に立っている人のマッピング

※画像出典：ヤン・ゲール、ビアギッテ・スヴァア/著. 鈴木俊治、高松誠治、武田重昭、中島直人/訳、  
パブリックライフ学入門. 鹿島出版会. 2016年7月. p.95

## (2) 調査結果

- ・以降に各調査対象地における結果を整理した。

### ア 調査結果（調査対象地①：桜みらい公園）

#### 【調査結果（抜粋）】

##### 空間の状態

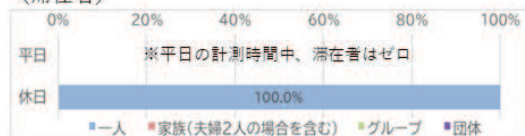


##### 滞在者数・通行者数 [人/時間] ※とその割合

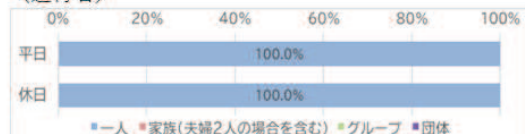


##### 滞在者・通行者のグループ構成

###### (滞在者)

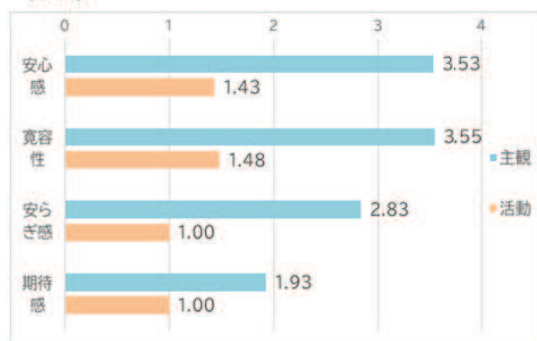


###### (通行者)

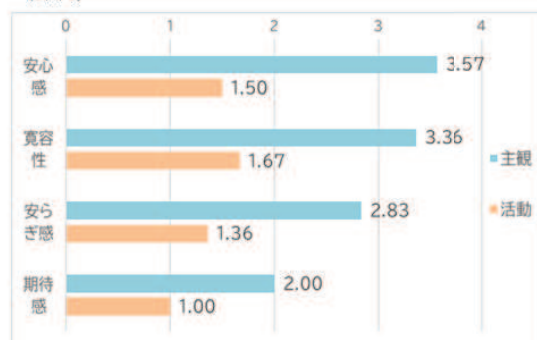


##### 居心地の良さの各要素の平均値

###### (平日)



###### (休日)



#### 【調査より確認できた状況】

空間の状態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（立3・4・17 桜街道線）計画区間の沿道に位置する公園であり、周囲は道路、都市計画道路予定地、マンション駐車場である。</li> <li>・公園内には人が滞留できる空間がある。また、ステージ状の段差、管理の行き届いた植栽、複数のベンチ、デザインが考慮された舗装材など、設えに居心地の良さの向上につながるような工夫が感じられる。</li> <li>・公園の出入口に段差は無く、車いす・ベビーカー利用者が通行しやすい段差の無い動線がある。</li> </ul>
滞在者・通行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休日は20%が滞在者であった。なお、平日は滞在者が確認できなかった。また、通行者数は、休日は平日の倍の数であった。</li> <li>・休日の滞在者、及び平日・休日の通行者のグループ構成は、全員“一人”であった。</li> <li>・行動マッピングより、休日にはベンチに座る滞在者が、1名確認できた。</li> </ul>
居心地の良さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各要素の平均値は、“安心感”“寛容性”の「主観」が平日・休日ともに“3.5”前後と高い値であった。その一方で、“期待感”の「主観」は平日・休日ともに“2”前後と低い値であった。</li> <li>・各要素の平均値は、いずれも「主観」より「活動」の値が低く、値の差が大きかった。また、“安心感”“寛容性”“安らぎ感”の「活動」の平均値は、平日よりも休日の方が高かった。</li> </ul>

#### 【調査結果を踏まえた考察】

- ・調査対象地は桜街道沿いで、マンションや戸建住宅等があるエリアにあり、通行者や周辺住民の利用が多いと推察されることから、**子供はもちろんのこと、大人も過ごしやすい空間**を目指すべきと考える。(1)
- ・居心地の良さの各要素は、いずれも「主観」より「活動」の値の差が大きい傾向がみられたが、これは**滞在者が少なく、人々の活動が確認できなかった**ことが主な理由と考えられる。(4)
- ・滞在者を増やすために、**人が積極的に訪れたいくなり、滞在者がさらに快適に過ごせるよう、“安らぎ感”“期待感”を高める方策**を講じることが有用と考える。[方策例：滞留性の向上に資する環境整備（日陰や雨宿りできる場所を生み出す樹木・パーゴラの設置等）、空間を活用したイベント開催] (2)

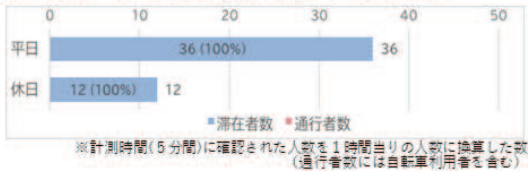
## イ 調査結果（調査対象地②：栄公園）

### 【調査結果（抜粋）】

#### 空間の状態

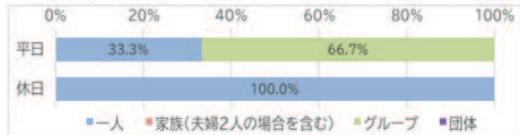


#### 滞在者数・通行者数 [人/時間] ※とその割合

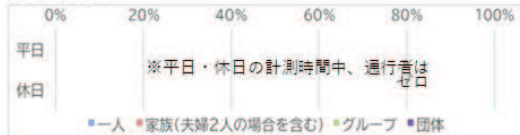


#### 滞在者・通行者のグループ構成

##### (滞在者)

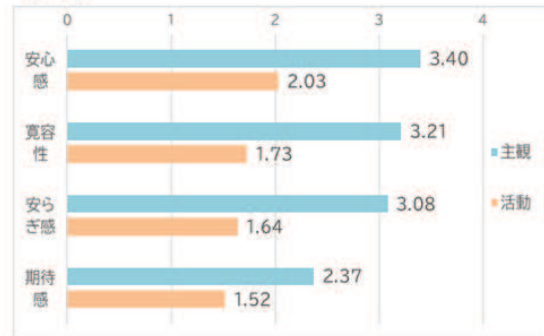


##### (通行者)

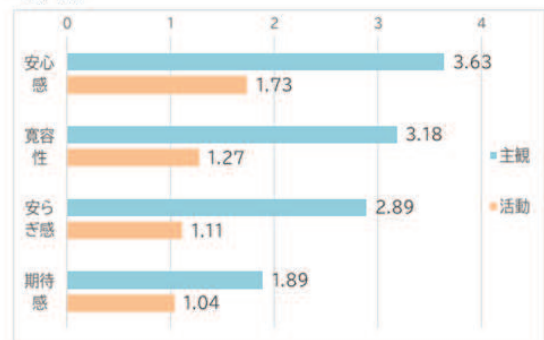


#### 居心地の良さの各要素の平均値

##### (平日)



##### (休日)



### 【調査より確認できた状況】

空間の状態	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸建住宅等の並ぶ住宅街に位置し、十字の道路（幅員5.5m程度）を挟んで4つの区画に分かれた公園である。</li> <li>公園内には、遊具やテーブル・ベンチ、手洗い場、管理の行き届いた植栽、彫刻など、子供が遊んだり人々が滞在し憩うための設備がある。なお、公園の各区画と道路の間には、子供の飛び出し防止のためと推察されるメッシュフェンスが設置されている。</li> <li>公園内は基本的に平らであるが、一部出入口が狭く、車いす・ベビーカー利用者が入りづらい箇所があると考えられる。</li> </ul>
滞在者・通行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日は、休日の3倍の滞在者数が確認できた。なお、平日・休日ともに通行者は確認できなかった。</li> <li>滞在者のグループ構成について、平日は約60%が“グループ”であり、休日は100%が“一人”であった。</li> </ul>
居心地の良さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>各要素の平均値は、“安心感”“寛容性”の「主観」が平日・休日ともに“3”以上と高く、“安らぎ感”の「主観」も平日・休日ともに“3”前後であった。その一方で、“期待感”は平日・休日で“2”前後と低い値であった。</li> <li>各要素の平均値は、いずれも「主観」より「活動」の値が低く、値の差が大きかった。各要素の「活動」の平均値は、“2”前後か“2”以下と低い値であった。</li> </ul>

### 【調査結果を踏まえた考察】

- 調査対象地は戸建住宅地内にあり、特に地域住民のコミュニティにおいて活用される場所を目指すべきと考える。(1)
- 居心地の良さの各要素は、いずれも「主観」より「活動」の値の差が大きい傾向がみられたが、これは滞在者数が少なく、人々の活動が確認できなかったことが主な理由と考えられる。(4)
- 滞在者を増やすために、戸建住宅に囲まれて落ち着いた場所であることを活かして“安らぎ感”を高める方を講じることが有用と考える。[方策例：車いす・ベビーカー利用者が入りやすくなるような出入口への改修や、より座りやすいベンチの設置] (2)

## ウ 調査結果（調査対象地③：桜街道(歩道)）

### 【調査結果（抜粋）】

#### 空間の状態

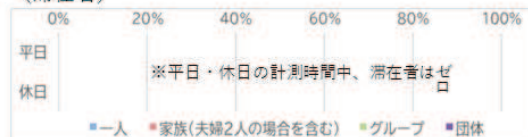


#### 滞在者数・通行者数 [人/時間] ※とその割合

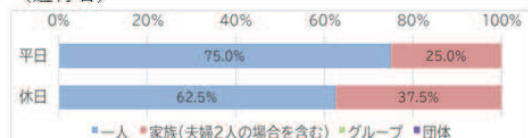


#### 滞在者・通行者のグループ構成

##### (滞在者)

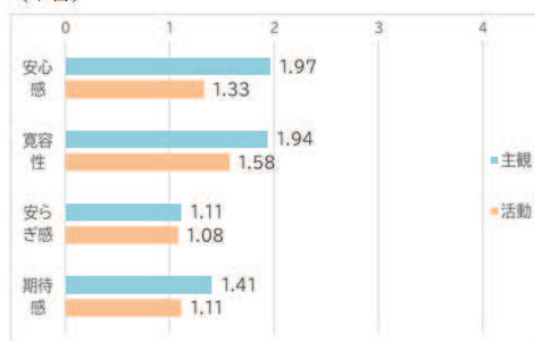


##### (通行者)

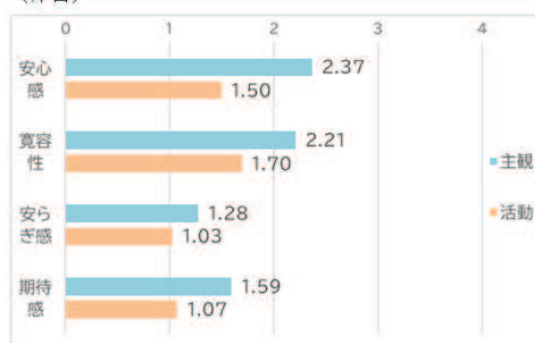


#### 居心地の良さの各要素の平均値

##### (平日)



##### (休日)



### 【調査より確認できた状況】

空間の状態	<ul style="list-style-type: none"> <li>東大和市駅から徒歩1～2分程度の距離に位置する、桜街道上の幅員約2mの歩道である。沿道には飲食店や販売店等が建ち並ぶ。桜街道の車道は幅員が広く、車通りが多いため、横断歩道以外での歩行者の横断は困難である。</li> <li>歩道内には滞留空間は無く、沿道建物にも屋外の滞留空間は無い。また、沿道建物の75%は建物利用者の様子が外から見にくい。(調査結果詳細⑧より)</li> <li>歩道上には段差はほとんど無いが、幅員が狭く、車いす・ベビーカー利用者がすれ違う際には支障となる可能性が考えられる。付近の信号機は、視覚障害者用信号機であり音が鳴る。</li> </ul>
滞在者・通行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日・休日で同数の通行者が確認できた。また、平日・休日ともに滞在者は確認できなかった。</li> <li>通行者のグループ構成は、平日・休日ともに“一人”が多いが、平日よりも休日の方が“家族”の割合が大きかった。</li> </ul>
居心地の良さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>各要素の平均値は、いずれも平日・休日ともに「主観」・「活動」の値が“2”前後・以下であり、低い値であった。特に“やすらぎ感”“期待感”は、“安心感”“寛容性”に比べて低い値であった。</li> <li>各要素の平均値は、いずれも「主観」より「活動」の値が低かった。</li> </ul>

### 【調査結果を踏まえた考察】

- 調査対象地は東大和市駅から至近の、飲食店や販売店等が建ち並ぶエリアに位置し、周辺住民だけでなく、駅や駅周辺施設の利用者など他のエリアからの来訪者も多いと推察される。そのため、**通行しやすいのもちろんのこと、来訪者が滞在することで域内消費にもつながるような、行きたい・居たいと感じる空間**を目指すべきと考える。(1)
- 現状の歩道はスペースが限られるため、空間再編等が行われな限り、**歩道だけの抜本的な歩行環境等の改善は困難**である。(7)
- 駅前の賑わい創出や沿道店舗の活性化に向けて、**人が積極的に訪れたいよう、"安らぎ感""期待感"を高める方策**を講じることが有用と考える。[方策例：まちに開かれた店舗を誘導する仕組みの導入の検討(沿道にテラス席のある飲食店や、中の様子が見えやすい販売店の誘導)](2)

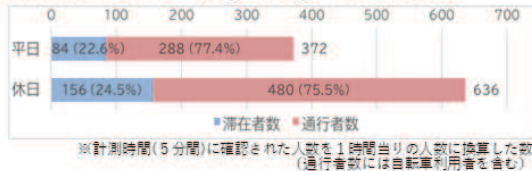
## エ 調査結果（調査対象地④：BIG BOX 前）

### 【調査結果（抜粋）】

#### 空間の状態

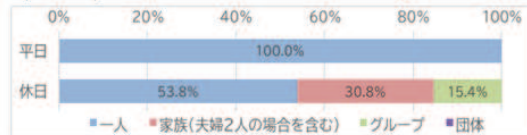


#### 滞在者数・通行者数 [人/時間] ※とその割合

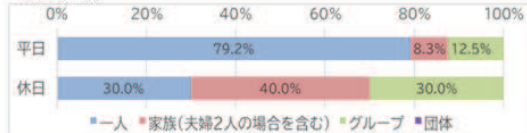


#### 滞在者・通行者のグループ構成

##### (滞在者)

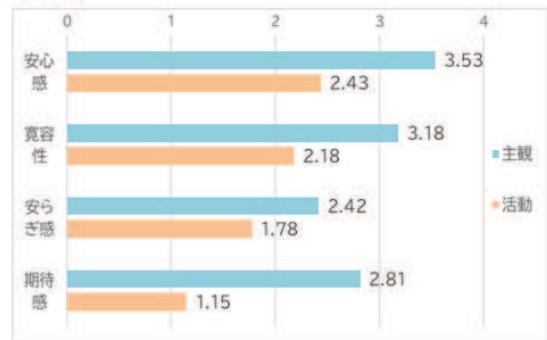


##### (通行者)

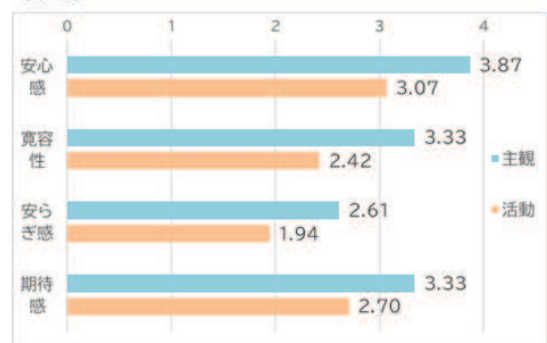


#### 居心地の良さの各要素の平均値

##### (平日)



##### (休日)



### 【調査より確認できた状況】

空間の状態	<ul style="list-style-type: none"> <li>東大和市駅至近の歩道、及び民間商業施設（BIG BOX東大和）前の民間広場状空地である。</li> <li>歩道には、バス乗降場や街路樹等が設けられている。また、民間広場状空間には複数のベンチや植栽等が設けられている。</li> <li>歩道・民間広場状空地にはほとんど段差は無く、車いす・ベビーカー利用者が通行しやすい段差の無い動線がある。また、歩道には連続した視覚障害者誘導用ブロックが設置されている。</li> <li>休日調査日には、民間商業施設でイベント「BIGフェス2024」が行われており、また、付近の東大和スケートセンターでは「関東大学アイスホッケー選手権大会」が開催されていた。</li> </ul>
滞在者・通行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日・休日の滞在者数・通行者数の割合はほとんど変わらないが、平日よりも休日の通行者数は約1.7倍、滞在者数は約1.9倍であった。</li> <li>グループ構成は、平日は“一人”が多いが、休日は“家族”“グループ”の割合が大きくなった。</li> <li>行動マッピングからベンチに座る人や、休日はイベントに参加する滞在者等が確認できた。</li> </ul>
居心地の良さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>各要素の平均値は、平日・休日ともに 特に“安心感”“寛容性”“期待感”の「主観」の値が高く、“安らぎ感”の「主観」の値は比較的小さかった。</li> <li>各要素の平均値は、いずれも「主観」より「活動」の値が低かった。また、平日よりも休日の方が各要素の平均値は大きく、特に“期待感”の「活動」の値は高かった。(1.15→2.70)。</li> </ul>

### 【調査結果を踏まえた考察】

- 調査対象地は東大和市駅から至近の、飲食店や販売店等が建ち並ぶエリアに位置し、駅や駅周辺施設の利用者など他のエリアからの来訪者も多いと推察される。そのため、**通行しやすいのはもちろんのこと、来訪者が滞在することで域内消費にもつながるような、行きたい・居たいと感じる空間**を目指すべきと考える。(1)
- 休日に開催されていたイベントが、休日の滞在者数の増加や、居心地の良さの各要素の平均値を高めることに寄与したと推察される。**(2)(5)
- 駅前の賑わい創出や沿道店舗の活性化に向けて、**人が積極的に訪れたいくなり、滞在者がさらに快適に過ごせるよう、“安らぎ感”“期待感”を高める方策**を講じることが有用と考える。【方策例：滞留性の向上に資する環境整備（テーブルの設置、植栽の見直し等）、空間を活用したイベント開催】(2)

## オ 調査結果（調査対象地⑤：南街四丁目交差点）

### 【調査結果（抜粋）】

#### 空間の状態

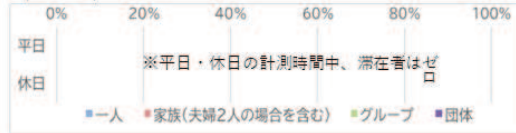


#### 滞在者数・通行者数 [人/時間] ※とその割合

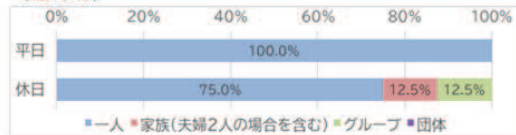


#### 滞在者・通行者のグループ構成

##### (滞在者)

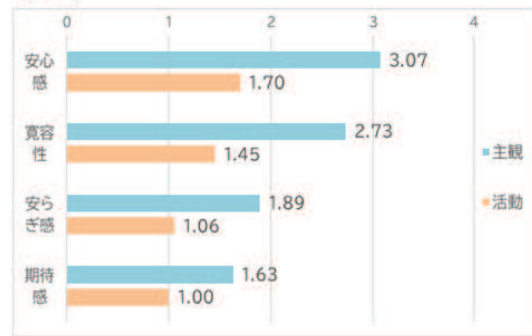


##### (通行者)

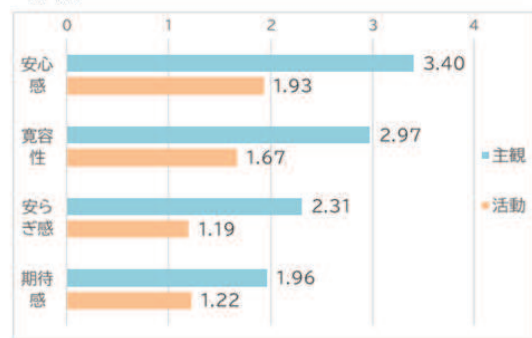


#### 居心地の良さの各要素の平均値

##### (平日)



##### (休日)



### 【調査より確認できた状況】

空間の状態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青梅街道とハミングロードの交差点部であり、沿道には飲食店や住宅等が建ち並ぶ。歩道の一部は滞留可能な空間となっており、街路樹やサークルベンチが設置されている。歩道舗装には、景観に配慮された明るい色合いのブロックが使用されている。</li> <li>・歩道には連続した視覚障害者誘導用ブロックが設置されており、段差もほとんど無く、車いす・ベビーカー利用者が通行しやすい動線がある。</li> <li>・沿道建物には屋外の滞留空間はなく、また、75%の建物は建物利用者の様子が外から見にくい。（調査結果詳細⑧より）</li> </ul>
滞在者・通行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日・休日ともに滞在者は確認できなかった。通行者数は、平日よりも休日が約1.3倍であった。</li> <li>・通行者のグループ構成について、平日は“一人”のみであった。休日も“一人”が多かったが、“家族”“グループ”の通行者も確認できた。</li> </ul>
居心地の良さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各要素の平均値は、“安心感”“寛容性”の「主観」の値が平日・休日ともに“3”前後と高かった。その一方で、“安らぎ感”“期待感”の「主観」の値は、平日・休日ともに“2”前後と、低い値であった。</li> <li>・各要素について、いずれも「主観」より「活動」の値が低かった。</li> </ul>

### 【調査結果を踏まえた考察】

- ・調査対象地は、東大和市駅から徒歩約5分程度の場所に位置し、飲食店や住宅等が建ち並ぶエリアにあり、周辺住民だけでなく、駅や周辺施設の利用者など他のエリアからの来訪者もいると推察される。そのため、**通行しやすいのはもちろんのこと、来訪者が滞在することで域内消費や地域住民のコミュニティ醸成につながるような、行きたい・居たいと感じる空間**を目指すべきと考える。(1)
- ・沿道の飲食店等の活性化や地域住民が利用しやすい空間形成に向けて、**人が積極的に訪れたい、滞在者が快適に過ごせるよう、“安らぎ感”“期待感”を高める方策**を講じることが有用と考える。[方策例：滞留性の向上に資する環境整備（さらに座りやすいベンチの設置、日陰や雨宿りできる場所を生み出す植樹等）、まちに開かれた店舗を誘導する仕組みの導入の検討（沿道にテラス席のある飲食店や、中の様子が見えやすい販売店の誘導）] (2)

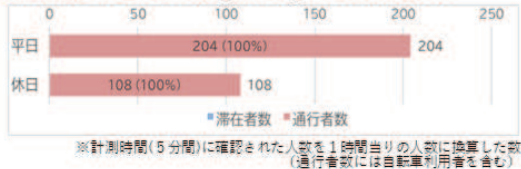
## カ 調査結果（調査対象地⑥：用水北通り）

### 【調査結果（抜粋）】

#### 空間の状態

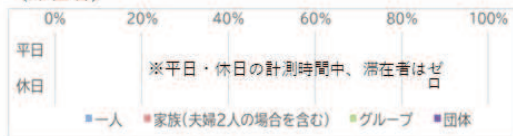


#### 滞在者数・通行者数 [人/時間] ※とその割合

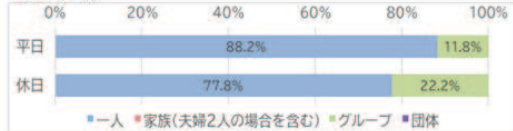


#### 滞在者・通行者のグループ構成

##### (滞在者)

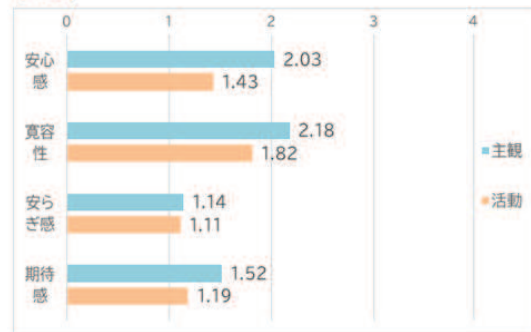


##### (通行者)

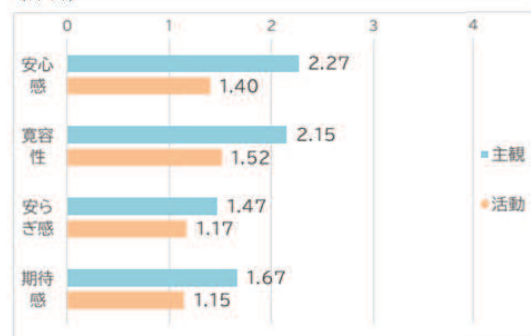


#### 居心地の良さの各要素の平均値

##### (平日)



##### (休日)



### 【調査より確認できた状況】

空間の状態	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道に飲食店等が建ち並び、車道（幅員約7.5m）と両側に歩道（幅員約1.5m）のある道路である。歩道は大人がぎりぎりすれ違える幅員であり、滞留は困難である。</li> <li>沿道建物の約80%は、建物利用者の様子が外から見にくい（調査結果詳細⑧より）。なお、一部の沿道建物には屋外に滞留可能な空間がある。</li> <li>歩道幅員が狭く、交差点部や車両乗入部でいわゆる波打ち歩道といっており、車いす・ベビーカー利用者は通行しづらいと推察される。</li> </ul>
滞在者・通行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日・休日ともに滞在者は確認できなかった。通行者数は、休日よりも平日に約2倍確認できた。</li> <li>通行者のグループ構成は、平日・休日ともに“一人”の割合が多かった。なお、平日よりも休日の方が“グループ”での通行者の割合が大きかった。</li> </ul>
居心地の良さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>各要素の平均値は、“安心感”“寛容性”の「主観」が平日・休日ともに“3.5”前後と高い値であった。その一方で、“期待感”の「主観」は平日・休日ともに“2”前後と低い値であった。</li> <li>各要素の平均値は、いずれも「主観」より「活動」の値が低かった。</li> </ul>

### 【調査結果を踏まえた考察】

- 調査対象地は、東大和市駅から徒歩約5分程度の場所に位置し、飲食店や住宅等が建ち並びエリアがあり、周辺住民だけでなく、駅や周辺施設の利用者など他のエリアからの来訪者もいると推察される。そのため、**通行しやすいのはもちろんのこと、来訪者が滞在することで城内消費や地域住民のコミュニティ醸成につながるような、行きたい・居たいと感じる空間**を目指すべきと考える。(1)
- 現状の歩道はスペースが限られるため、空間再編等が行われない限り、**歩道だけの抜本的な歩行環境等の改善は困難**である。(7)
- 沿道の飲食店等の活性化や地域住民が利用しやすい空間形成に向けて、**人が積極的に訪れたくなり、滞在者が快適に過ごせるよう、“安らぎ感”“期待感”を高める方策**を講じることが有用と考える。[方策例：まちに開かれた店舗を誘導する仕組みの導入の検討（沿道にテラス席のある飲食店や、中の様子が見えやすい販売店の誘導）](2)

## キ 調査結果（調査対象地⑦：公衆トイレ周辺）

### 【調査結果（抜粋）】

#### 空間の状態

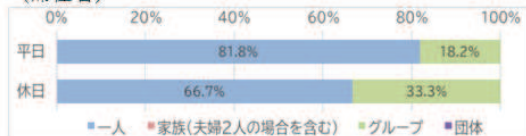


#### 滞在者数・通行者数 [人/時間] ※とその割合

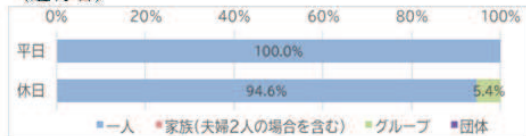


#### 滞在者・通行者のグループ構成

##### (滞在者)

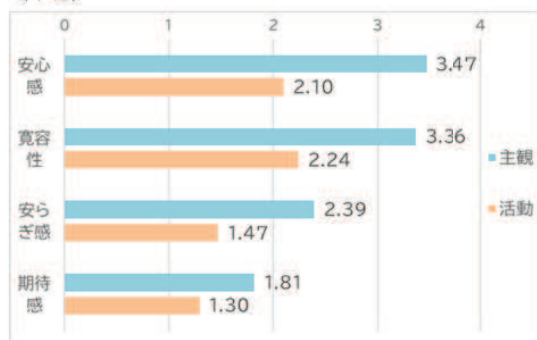


##### (通行者)

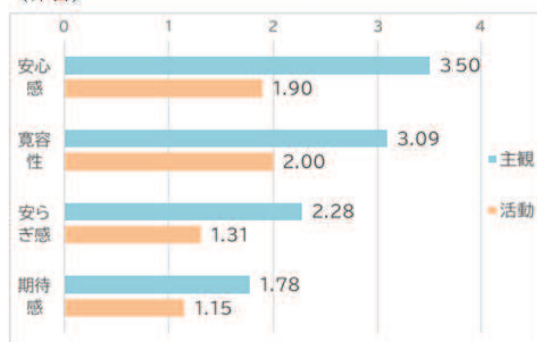


#### 居心地の良さの各要素の平均値

##### (平日)



##### (休日)



### 【調査より確認できた状況】

空間の状態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周囲を駅前ロータリーと桜街道に囲まれ、公衆トイレや喫煙所、ベンチ等が設置された空間である。人が十分に滞留できるスペースもある。</li> <li>・空間内には連続した視覚障害者誘導用ブロックも設置されており、ほとんど段差も無く、車いす・ベビーカー利用者が通行しやすい段差の無い動線がある。空間内の公衆トイレにはバリアフリートイレもある。</li> </ul>
滞在者・通行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休日よりも平日の方が滞在者数の割合が大きかった。滞在者数は休日よりも平日が約1.8倍、通行者数は平日よりも休日が約1.6倍であった。</li> <li>・滞在者・通行者のグループ構成は、平日・休日ともに“一人”が多かった。滞在者・通行者は、平日よりも休日の方が“グループ”の割合が大きかった。</li> <li>・行動マッピングから、ベンチに座って仕事をする人や、木陰で信号待ちする人、喫煙所での喫煙者等が確認できた。</li> </ul>
の居心地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各要素の平均値は、平日・休日ともに、“安心感”“寛容性”の「主観」の値が“3”以上と高かった。その一方で、“期待感”の「主観」は“2”以下と低い値であった。</li> <li>・各要素の平均値は、いずれも「主観」より「活動」の値が低かった。</li> </ul>

### 【調査結果を踏まえた考察】

- ・調査対象地は東大和市駅から至近の、飲食店や販売店等が建ち並ぶエリアに位置し、駅や駅周辺施設の利用者など他のエリアからの来訪者も多いと推察される。そのため、**通行しやすいのももちろんのこと、来訪者が滞在することで域内消費にもつながるような、行きたい・居たいと感じる空間**を目指すべきと考える。(1)
- ・駅前の賑わい創出に向けて、**人が積極的に訪れたいくなり、滞在者が快適に過ごせるよう、“安らぎ感”“期待感”を高める方策**を講じることが有用と考える。[方策例：滞留性の向上に資する環境整備(ベンチの増設やテーブルの設置、日陰や雨宿りできる場所を生み出す樹木・パーゴラの設置、植栽の見直し等)、空間を活用したイベント開催](2)

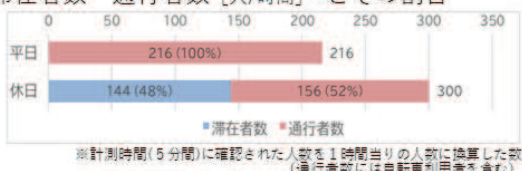
## ク 調査結果（調査対象地⑧：野火止用水）

### 【調査結果（抜粋）】

#### 空間の状態

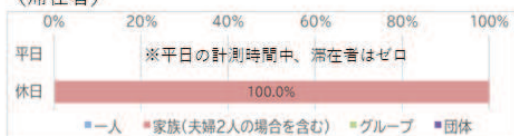


#### 滞在者数・通行者数 [人/時間] ※とその割合

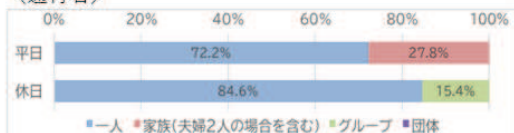


#### 滞在者・通行者のグループ構成

##### (滞在者)

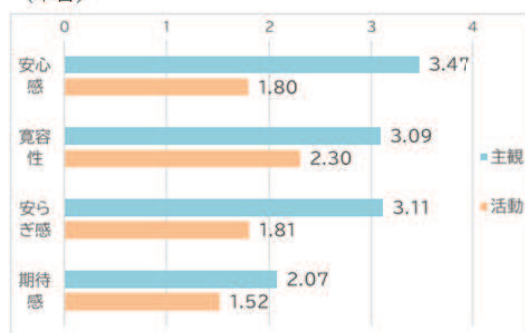


##### (通行者)

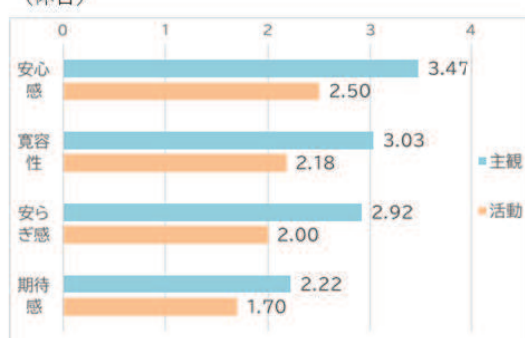


#### 居心地の良さの各要素の平均値

##### (平日)



##### (休日)



### 【調査より確認できた状況】

空間の状態	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅街の中に位置し、水路が流れ、それに並行して植栽・歩行者用通路や道路がある空間である。</li> <li>親水空間として整備された水路や管理の行き届いた植栽、デザインが考慮された舗装材を用いた歩行者用通路など、設えに居心地の良さの向上につながるような工夫が感じられる。</li> <li>歩行者用通路には段差がほぼ無く、車いす・ベビーカー利用者も通行しやすい動線がある。</li> </ul>
滞在者・通行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>平日は滞在者が確認できなかった。休日は滞在者数・通行者数の割合がそれぞれ約50%であった。</li> <li>滞在者の休日のグループ構成は、「家族」が100%であった。通行者のグループ構成は、平日・休日ともに「一人」が多かった。</li> <li>行動マッピングから、休日には水辺で遊ぶ親子等が複数確認できた。</li> </ul>
居心地の良さ	<ul style="list-style-type: none"> <li>各要素の平均値は、「安心感」「寛容性」「安らぎ感」の「主観」の値は「3」以上または「3」前後と高かった。「期待感」の「主観」の値は、平日・休日ともに「2」程度と低かった。</li> <li>各要素の平均値は、いずれも「主観」より「活動」の値が低かった。</li> </ul>

### 【調査結果を踏まえた考察】

- 調査対象地には良好な親水空間があり、周辺住民だけでなく、他のエリアからの来訪者も期待できる。そのため、まちの回遊性や滞留性の向上に資するような、**安らぎや期待感を求めて行きたい・居たいと感じる空間**を目指すべきと考える。(1)
- 人が積極的に訪れたい、滞在者がさらに快適に過ごせるよう、親水空間を活かした“安らぎ感”を高める方策**を講じることが有用と考える。[方策例：滞留性の向上に資する環境整備（ベンチの設置や、日陰や雨宿りできる場所を生み出す樹木・パーゴラの設置等）、親水空間を活用した子供向けのイベント開催、まちに開かれた店舗を誘導する仕組みの導入の検討（沿道にテラス席のある飲食店の誘導等）](2)

### 3. 東大和市駅周辺の交通量調査結果

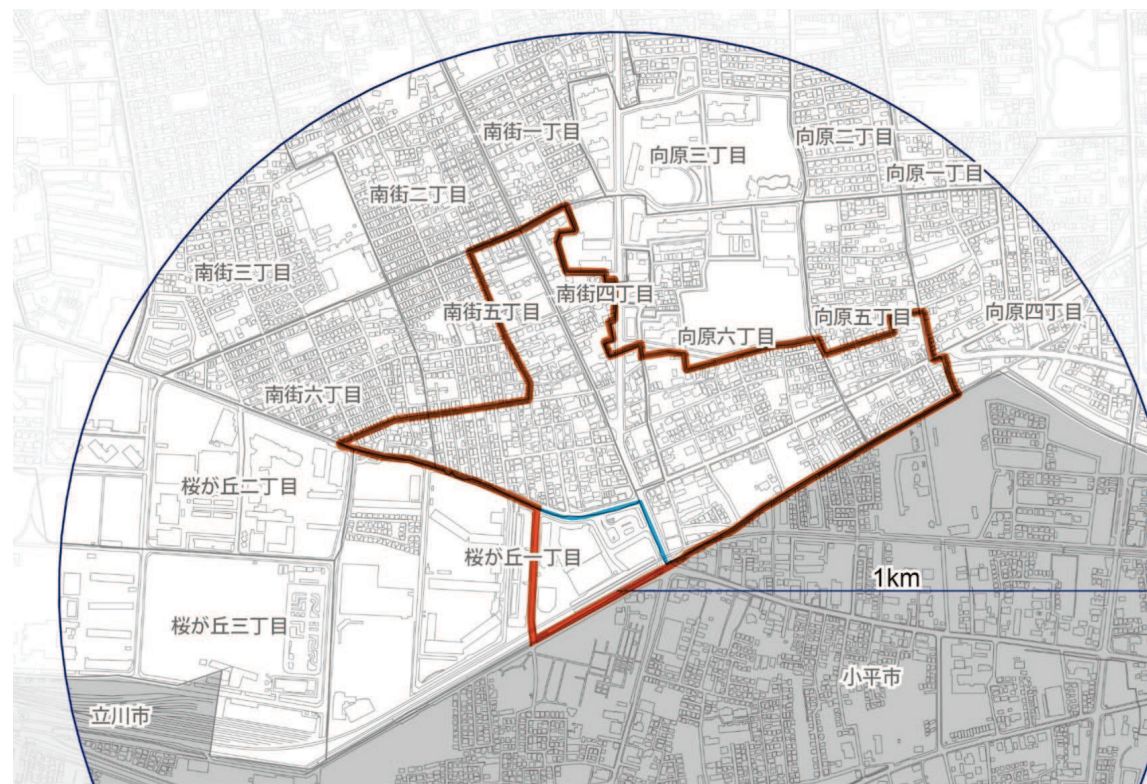
#### (1) 交通量調査の目的



##### 目的

東大和市駅周辺の現状把握や課題整理などを把握し、商業・業務機能等の立地誘導、交通処理機能の向上、歩行者の安全性・快適性・回遊性の向上等、多様な課題への対応を検討し、東大和市駅周辺における賑わい・交流・活力のある魅力的な拠点形成に向けたまちづくりの検討を行うことを目的として、交通量調査を実施しました。

##### 対象地区

東大和市駅周辺まちづくり推進地区（東大和市都市計画マスタープラン）の範囲を計画の対象地としました。



凡例	 東大和市駅周辺まちづくり推進地区（東大和市都市マスタープラン）の範囲
	 誘導地区（都市再開発の方針）

## (2) 交通量調査の概要

### 調査日時

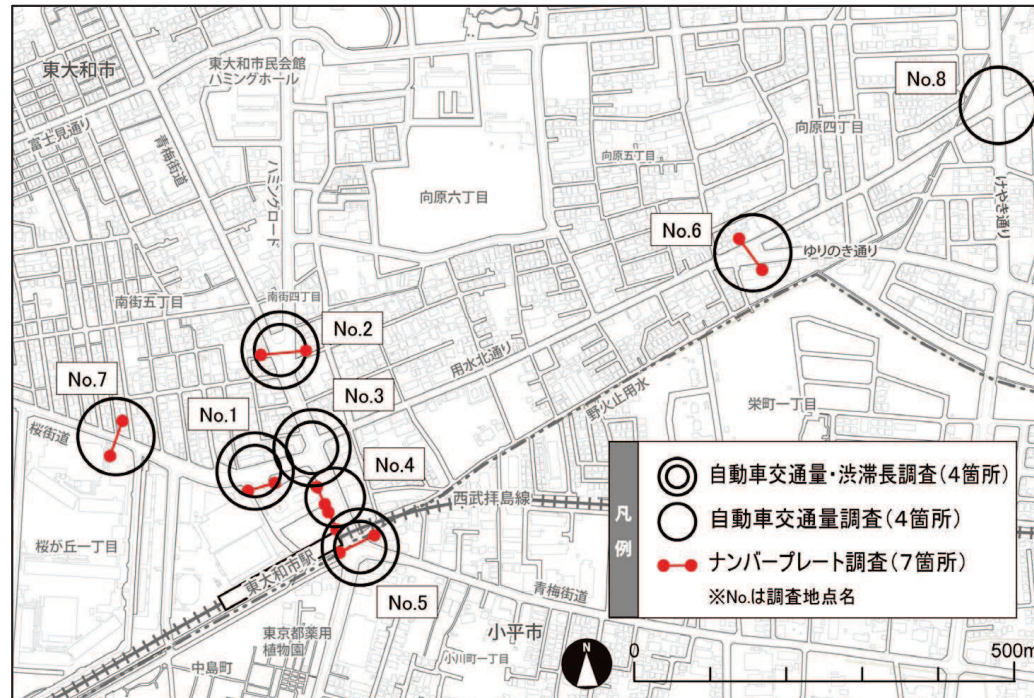
・調査日時：令和6年6月4日(火)の7:00～19:00（12時間調査）

### 調査項目

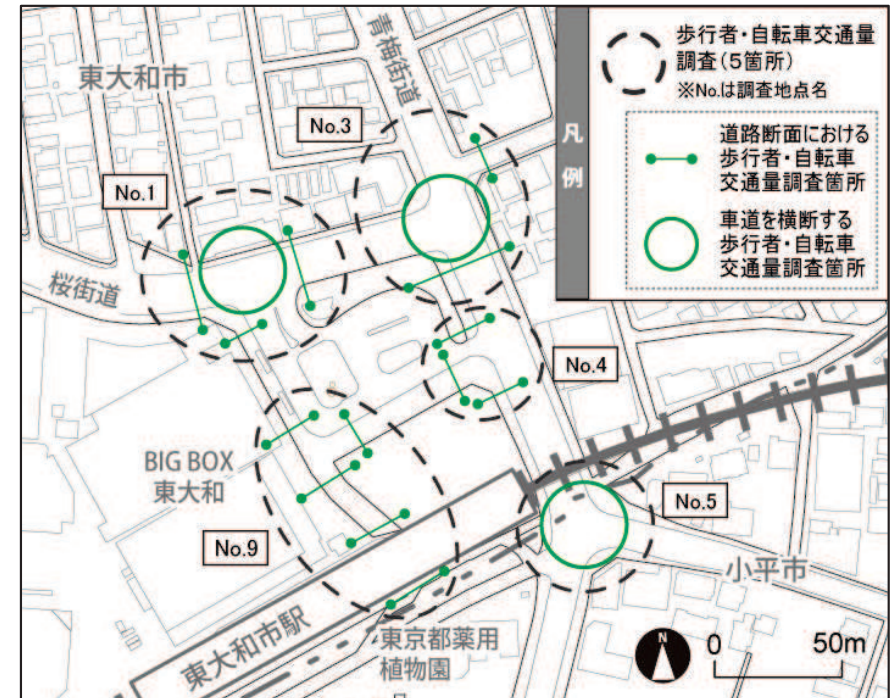
- |                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| (1) 周辺交差点等の自動車交通量調査 | (6) 駐車場・駐輪場利用実態調査 |
| (2) 渋滞長調査           | (7) 北口駅前広場内実態調査   |
| (3) 信号現示調査          | (8) 駅前広場外バス利用調査   |
| (4) 歩行者・自転車交通量調査    | (9) ナンバープレート調査    |
| (5) 道路現況調査          |                   |

### 調査地点

#### 【自動車交通量・渋滞長調査箇所】



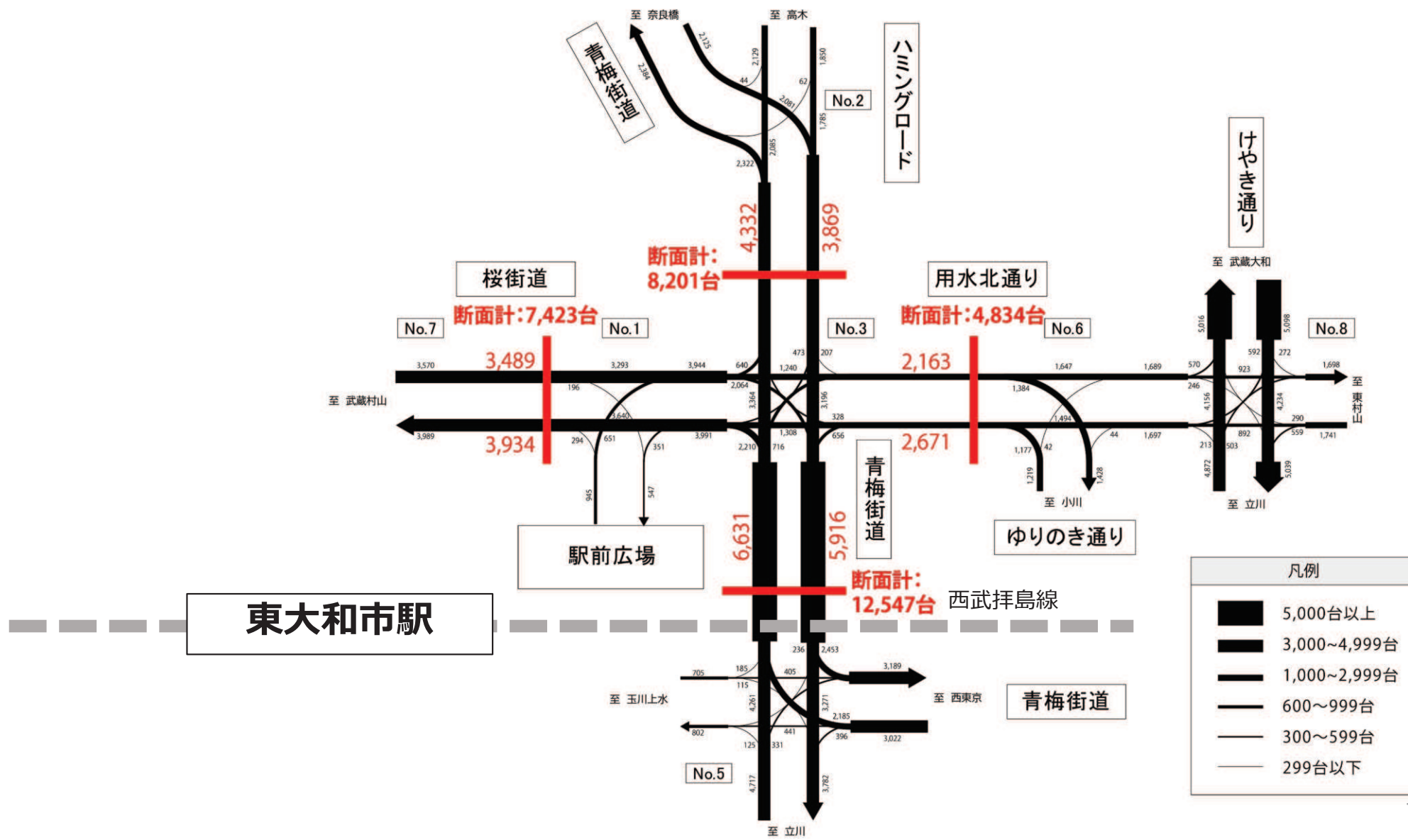
#### 【歩行者・自転車交通量調査実施箇所】



# (3) 交通量調査の結果概要

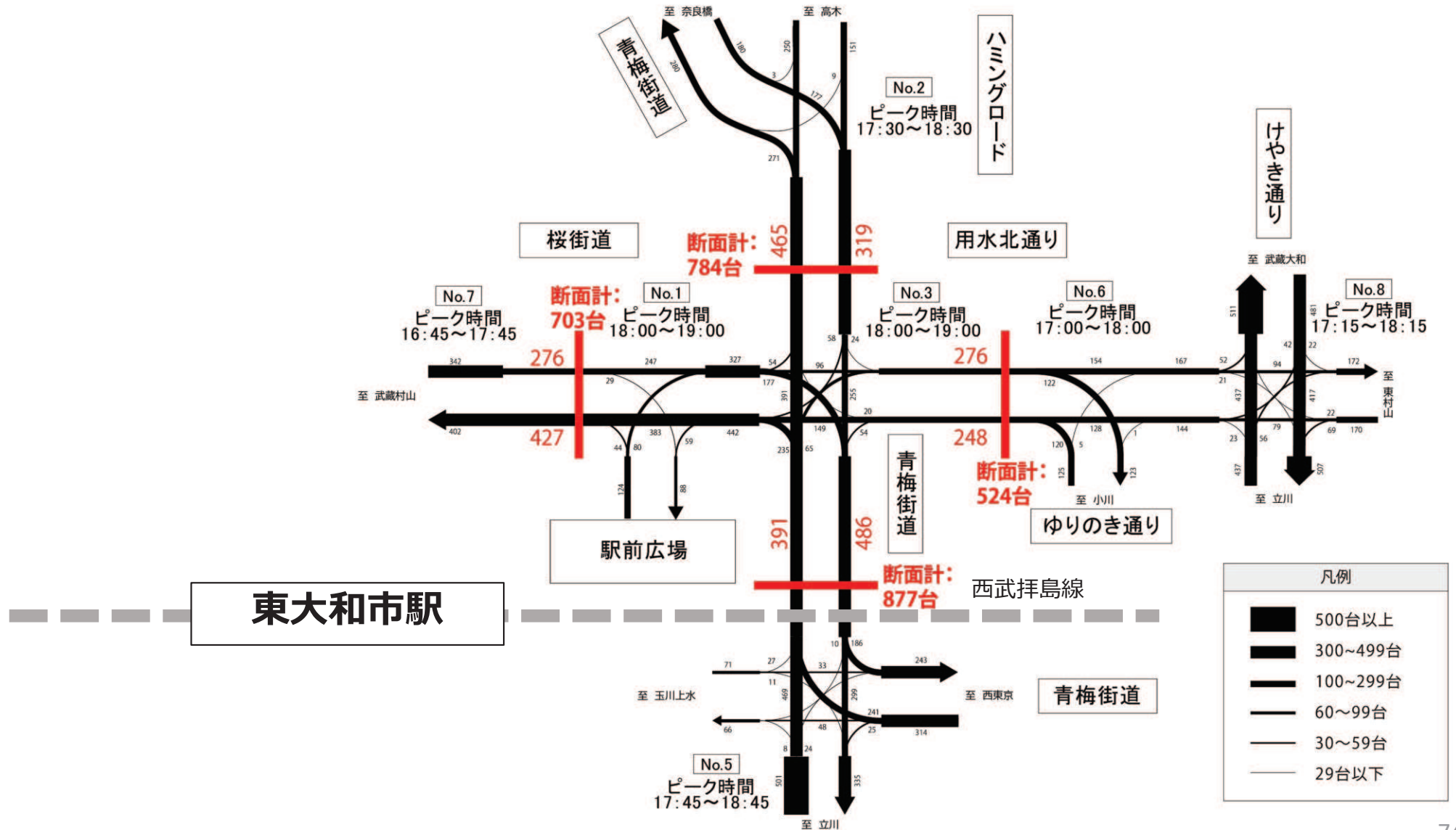
## 交通流動図 (12時間交通量)

- 東大和市駅周辺では、青梅街道の自動車交通量が最も多く、特に駅前広場に接したNo.3交差点～No.5交差点の区間が最も多い結果となりました。
- 青梅街道は、No.3交差点～No.5交差点の間が最も多く、断面交通量の合計で約12,000台です。No.2交差点～No.3交差点の間が2番目に多く、断面交通量の合計で約8,200台です。
- 桜街道は、No.1交差点～No.7交差点の断面交通量の合計で約7,400台であり、交通量が最も多い青梅街道に対して約6割の交通量です。
- 用水北通りは、No.3交差点～No.6交差点の断面交通量の合計で、約4,800台であり、交通量が最も多い青梅街道に対して約4割の交通量です。



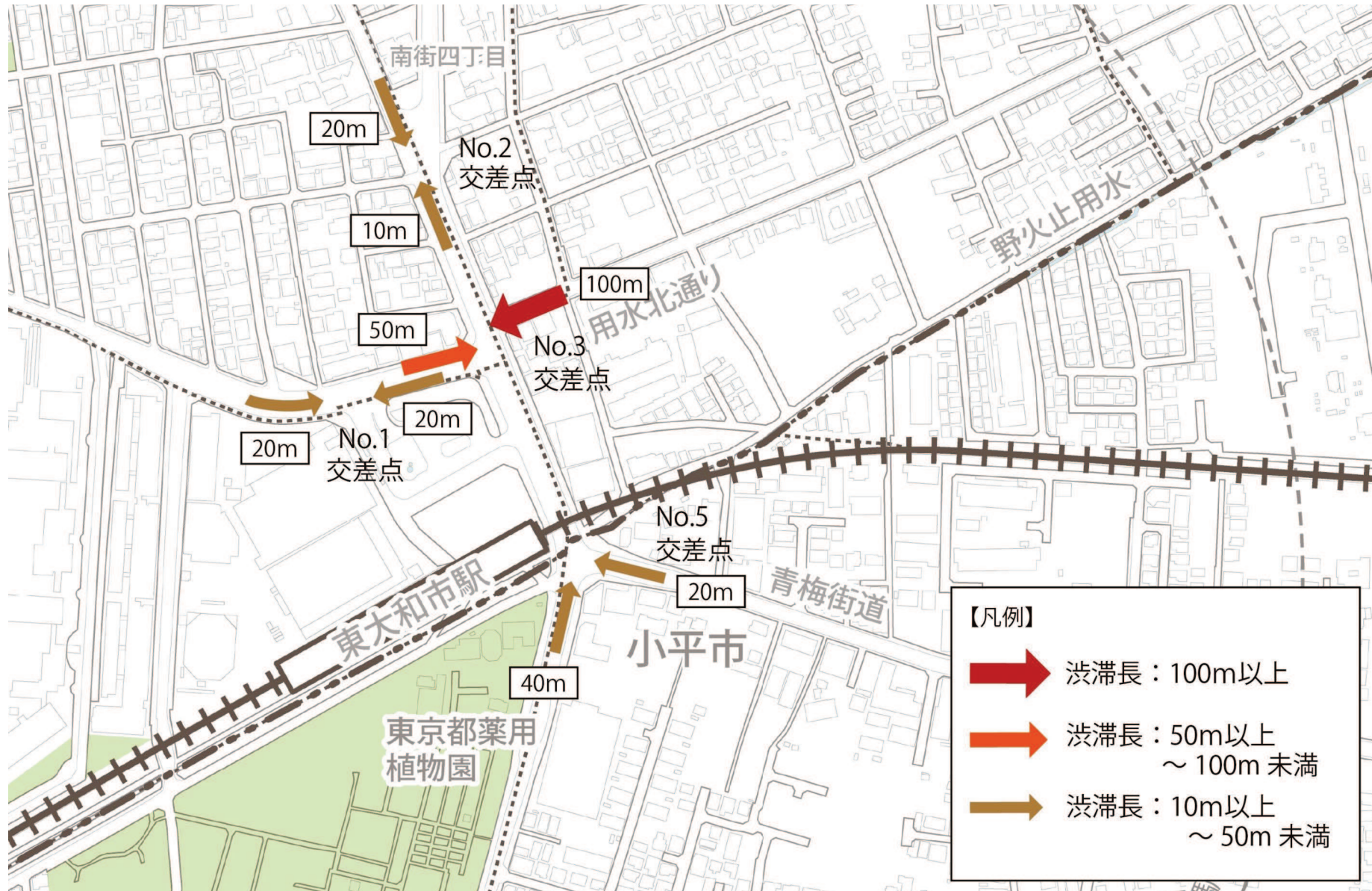
## 交通流動図（ピーク時間）

- ・ピーク時間帯は、各交差点16:45～19:00です。
- ・ピーク時間帯の1時間あたりの交通量は、12時間交通量に対して約1割前後の交通量であり、12時間交通量と同じ傾向です。
- ・青梅街道は、No.3交差点～No.5交差点の間が最も多く、断面交通量の合計で約880台です。No.2交差点～No.3交差点の間が2番目に多く、断面交通量の合計で約780台です。
- ・桜街道は、No.1交差点～No.7交差点の断面交通量の合計で約700台であり、交通量が最も多い青梅街道に対して約8割の交通量です。
- ・用水北通りは、No.3交差点～No.6交差点の断面交通量の合計で約520台であり、交通量が最も多い青梅街道に対して約6割の交通量です。



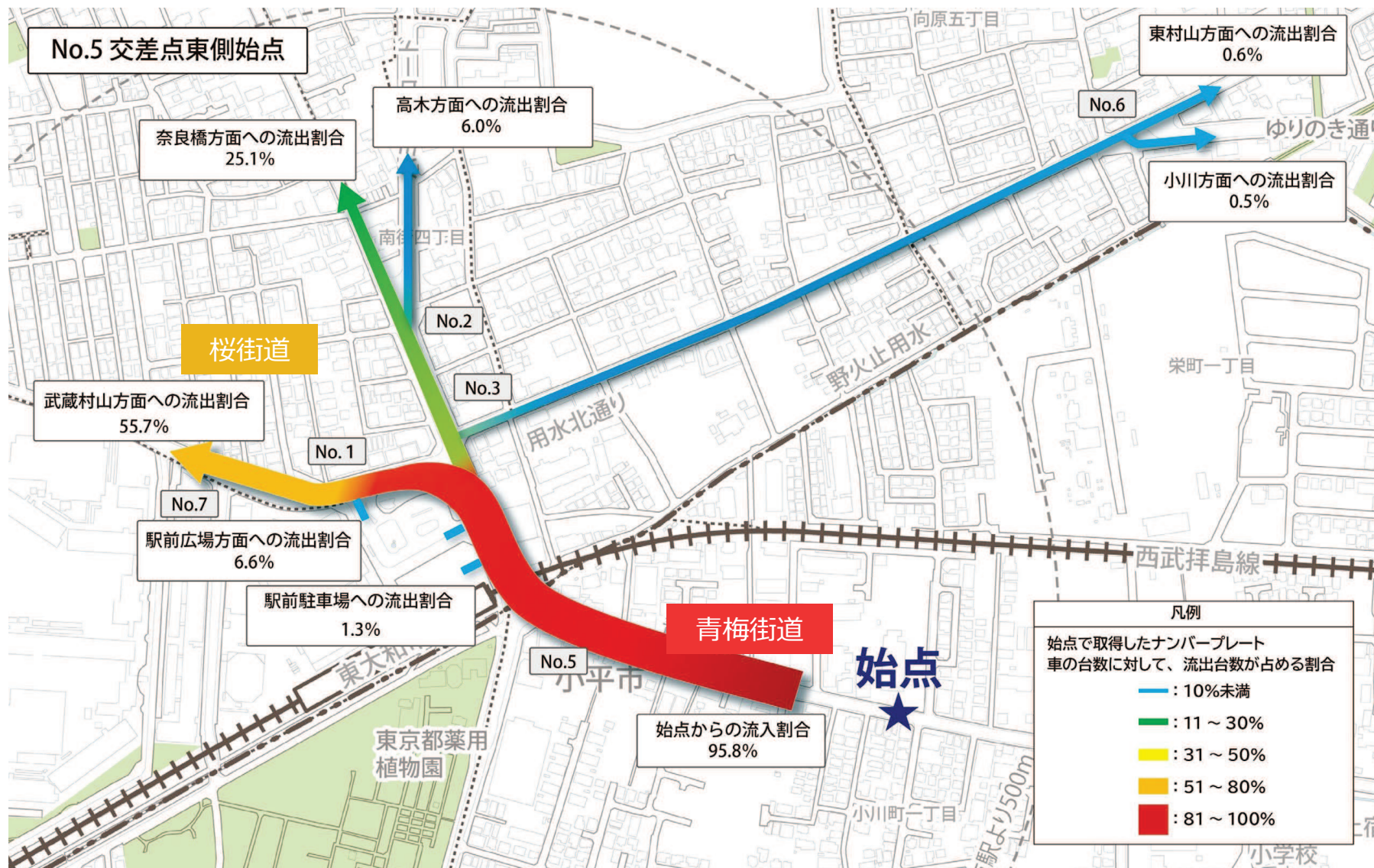
## 渋滞長

- No.3交差点以外の交差点では、一部の時間帯において先詰まりによる渋滞が発生している状況ですが、一時的なものであり、渋滞長の延長も50m未満です。
- No.3交差点の用水北通りと桜街道の車線は、日中時間帯はほぼ渋滞が発生している状況であり、最大渋滞長も50m~100mと他の交差点よりも長い渋滞が発生しています。主な要因として、信号の青時間が短いことが考えられます。さらに、用水北通りにはバス停が設置されているため、バス停車時の影響も大きいと推察されます。



## 通過交通（青梅街道→桜街道）に関する概要

- No.5交差点東側の青梅街道を起点とした車の交通流動について、ナンバープレート調査により取得した台数より、各方面への流出の割合は以下のとおりです。
- 駅前広場を経由しない通過交通の交通量は、武蔵村山方面へは55.7%、奈良橋方面へは25.1%、高木方面へは6.0%、東村山方面へは0.6%、小川方面へは0.5%であり、**青梅街道から桜街道への車の流動の関係が強い傾向**にあることが把握できました。



※主要な交差点以外での細街路へ車の流出があることから、始点から各方面へ流出する割合の合計は100%とならない。

## 通過交通（桜街道⇒青梅街道）に関する概要

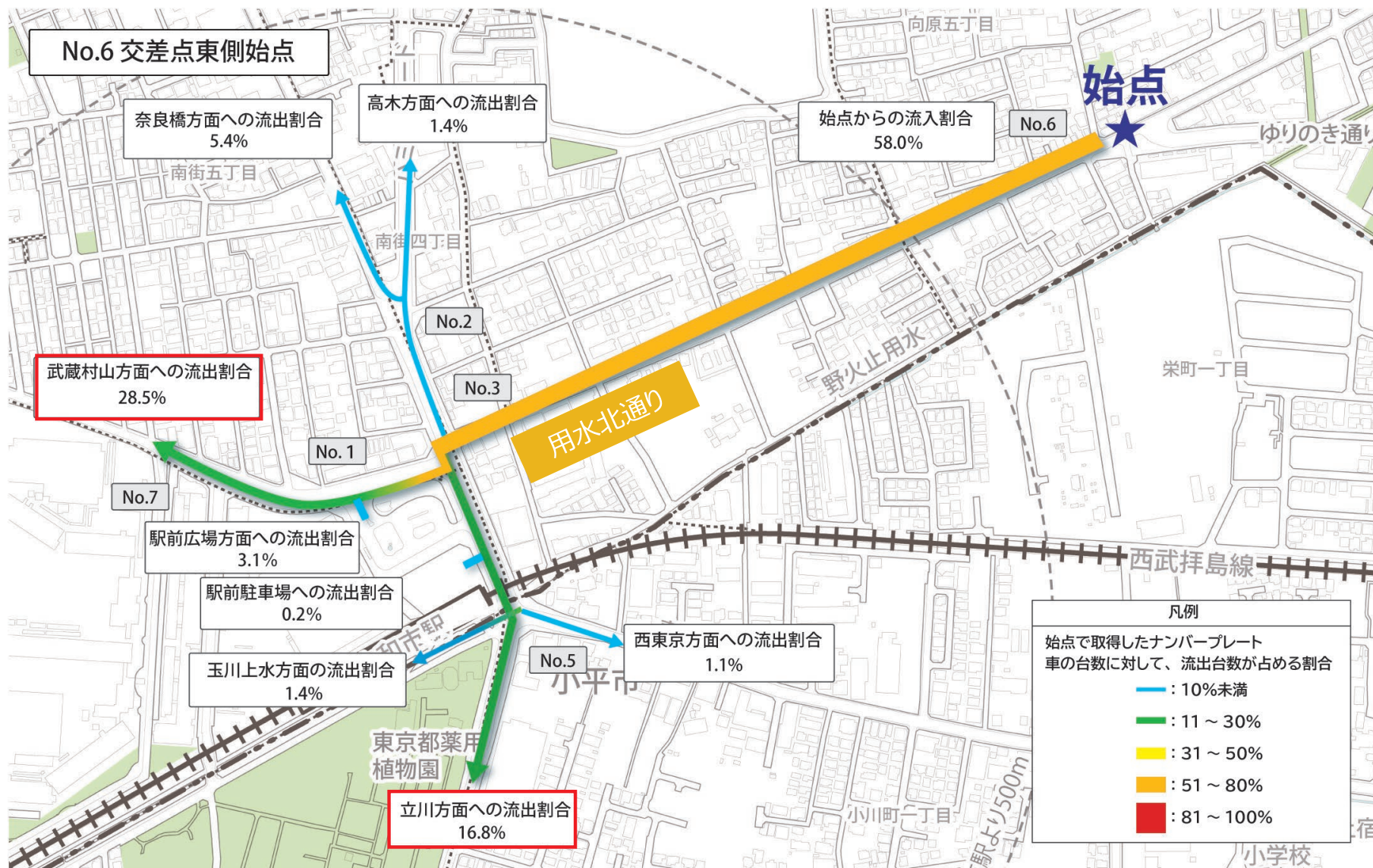
- No.5交差点東側の青梅街道を終点とした車の交通流動について、ナンバープレート調査により取得した台数より、各方面への流出の割合は以下のとおりです。
- 駅前広場を経由しない通過交通の交通量は、武蔵村山方面からは48.4%、奈良橋方面からは30.6%、高木方面からは9.4%、東村山方面からは0.7%、小川方面からは0.5%であり、桜街道から青梅街道への車の流動の関係が強い傾向にあることが確認できました。



※主要な交差点以外での細街路からの車の流入があることから、各方面から終点へ流入する割合の合計は100%とならない。

## 通過交通（東村山・小川方面⇒用水北通り⇒各方面）に関する概要

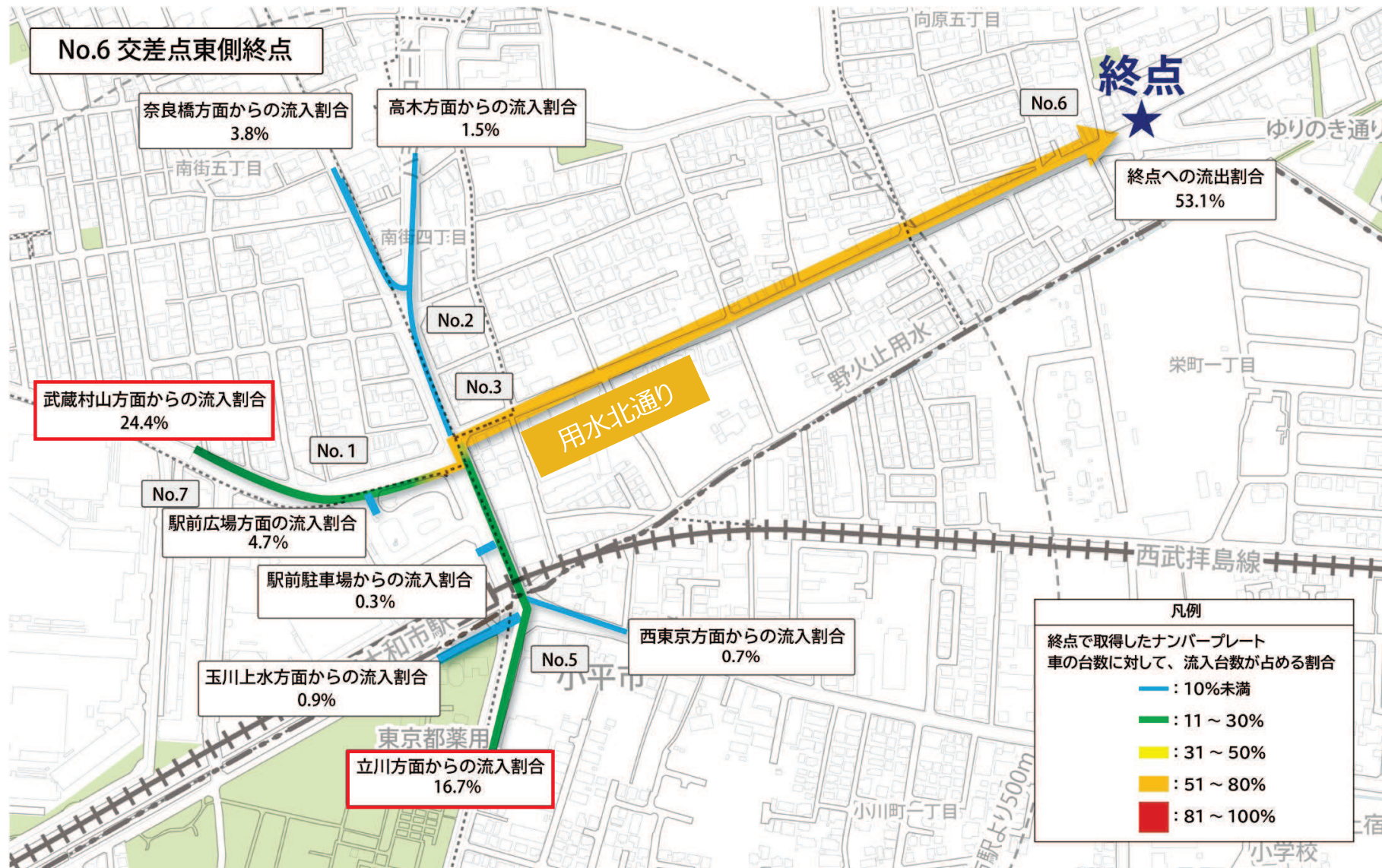
- ・ No.6交差点東側を起点とした交通流動について、ナンバープレート調査により取得した台数より、各方面への流出の割合は以下のとおりです。
- ・ 駅前広場を経由しない通過交通の交通量は、武蔵村山方面へは28.5%、奈良橋方面へは5.4%、高木方面へは1.4%、立川方面へは16.8%、西東京方面へは1.1%、玉川上水方面へは1.4%であり、用水北通りから、武蔵村山方面・立川方面への車の流動の関係が強い傾向にあることが確認できました。



※主要な交差点以外での細街路へ車の流出があることから、始点から各方面へ流出する割合の合計は100%とならない。

## 通過交通（各方面⇒用水北通り⇒東村山・小川方面）に関する概要

- ・ No.6交差点東側を終点とした交通流動について、ナンバープレート調査により取得した台数より、各方面への流出の割合は以下のとおりです。
- ・ 駅前広場を経由しない通過交通の交通量は、武蔵村山方面からは24.4%、奈良橋方面からは3.8%、高木方面からは1.5%、立川方面からは16.7%、西東京市方面からは0.7%、玉川上水方面へは0.9%であり、武蔵村山方面・立川方面から、用水北通りへの車の流動の関係が強い傾向にあることが確認できました。



※主要な交差点以外での細街路からの車の流入があることから、各方面から終点へ流入する割合の合計は100%とならない。

# (4) 交通解析結果の概要

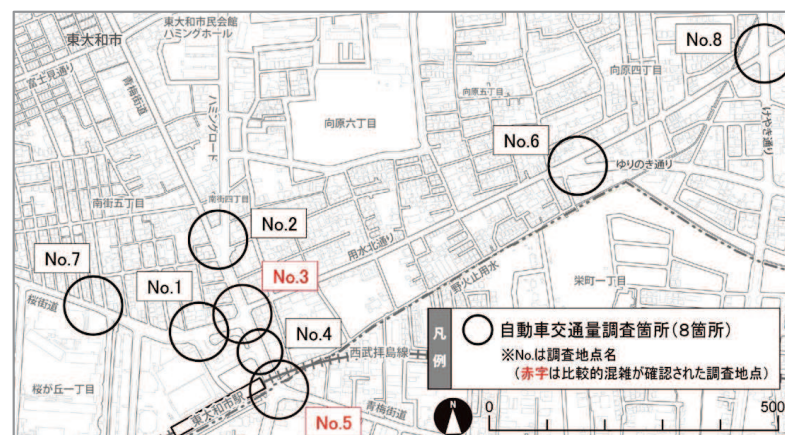
## 交差点需要率・交通容量比

- ・交差点需要率は交通処理可能の目安となる交差点需要率の上限値を下回っています。交差点別にみると、交差点需要率の上限値に占める割合はNo.3交差点が大きいため、今回調査を実施した交差点の中では、No.3交差点が混雑していることがわかります。
- ・交通容量比も交通処理可能の目安となる1.00を下回っており、現況での交通処理は特に問題はないものと考えられます。車線別で見た際に、No.5交差点の西東京方面からの右折の交通容量比が0.788であるため、今回調査した車線の中では一番混雑していることがわかります。

### ■ 交差点需要率

交差点名	現況	交差点需要率の上限値
No.1交差点	0.258	0.947
No.2南街交差点	0.141	0.875
No.3東大和市駅前交差点	0.427	0.680
No.5青梅橋交差点	0.437	0.898
No.6交差点	0.162	0.846
No.8交差点	0.360	0.857

【自動車交通量調査箇所】



比較的に混雑している

### ■ 交通容量比

交差点名	流入部名	車線	現況	
No.1交差点	青梅街道	左直	0.343	
		東大和市駅	左右	0.608
		武蔵村山	直進	0.084
		右折	0.036	
No.2南街交差点	高木	左直(直進)	0.149	
		右折	0.027	
	立川	左折	0.449	
		直進(左直)	0.319	
		奈良橋	左右	0.416
No.3東大和市駅前交差点	奈良橋	左直	0.531	
		右折	0.450	
	東村山	左直右	0.662	
		立川	左折	0.275
		直進	0.687	
	武蔵村山	右折	0.264	
		左直	0.536	
	右折	0.610		

交差点名	流入部名	車線	現況
No.5青梅橋交差点	奈良橋	左折	0.245
		直進	0.281
		右折	0.024
	西東京	左直	0.205
		右折	0.788
	立川	左直	0.479
	右折	0.043	
No.6交差点	玉川上水	左直右	0.202
	東村山	左直右	0.121
		小川	左直右
No.8交差点	東大和市駅	左直右	0.242
		武蔵大和	左直
		右折	0.067
	東村山	左直右	0.338
	立川	左直	0.391
	右折	0.107	
	東大和市駅	左直右	0.282

比較的に混雑している

## (5) 都市計画道路の整備で期待される効果

- ・交通解析結果より、数値上は現状の道路でも一定の交通処理が可能であることが分かりました。しかし実際には、**駅周辺の交通渋滞や幹線道路への交通集中**といった課題があります。
- ・歩行空間の狭さによる安全面での不安や、駅前広場の送迎環境の不備、防災力強化の必要性など、**日常生活の安心や快適性に関わる課題**も残されています。
- ・**都市計画道路の整備はこれらの課題改善につながることで期待される**ため、日常生活の安心と快適性をより一層高めるべく、整備の実現に向けた検討を引き続き進めていきます。

### 都市計画道路の整備で期待される効果

#### ◆交通の分散と渋滞の緩和

都市計画道路の整備により、これまで駅周辺や主要な道路に集中していた自動車交通の一部が新しい道路に転換され、特に**日中に混雑が発生している駅前付近の交差点の渋滞の緩和**が期待されます。

#### ◆駅周辺の歩行空間の改善とウォークアブルなまちづくりの推進

都市計画道路の整備により、駅周辺を通過する自動車交通の一部が新しい道路に転換され、既存道路の自動車交通量が減少することが期待されます。その変化にあわせて歩道の拡幅や段差の解消などを進め、**だれもが安心して使えるバリアフリーの環境を整え、居心地が良く歩きたくなる、人が主役となる道路空間への再編**を検討します。

#### ◆駅前広場と公共交通の利便性向上

駅前広場では一定数の送迎利用の車が見られることから、都市計画道路の整備に伴う交通の変化等にあわせて構造を見直し、自家用車による送迎専用スペースの確保などを検討し、**安心して利用できる駅アクセス環境の実現**を目指します。さらに、駅周辺を通過する自動車交通の一部が新しい道路に転換されることで、駅周辺の交差点の渋滞が緩和され、**バスの運行もより円滑になる**ことが期待されます。

#### ◆まちの防災力の強化

都市計画道路の整備は、災害時の緊急輸送や避難経路の確保につながり、**広域避難や緊急車両のアクセス性を向上**させます。また、沿道の建物の建て替えなどを都市計画道路の整備とあわせて進めることで、火災に強い建物を増やし、**地域全体の防災力強化**を目指します。

## 4. 東大和市駅周辺のまちづくりアンケート調査（結果概要）

### （1）アンケート調査の概要

#### ○ 調査目的

今回のアンケート調査は、東大和市駅周辺の現状の課題や地域の魅力、今後の駅周辺に期待する機能やまちづくりの方向性についてご意見を伺い、まちづくり方針等の検討の基礎資料とするために実施

#### ○ 調査対象者

東大和市駅周辺地区（まちづくり検討範囲）にお住まいの方やお勤めの方等を対象



<アンケートの対象範囲>

#### ○ 調査方法

アンケート調査票を東大和市駅周辺地区（まちづくり検討範囲）内の住宅・店舗・事務所などにポスティング（回答は紙面記入もしくはWEB回答）

#### ○ 調査期間

令和7年7月1日（火）から7月21日（月・祝）までの21日間

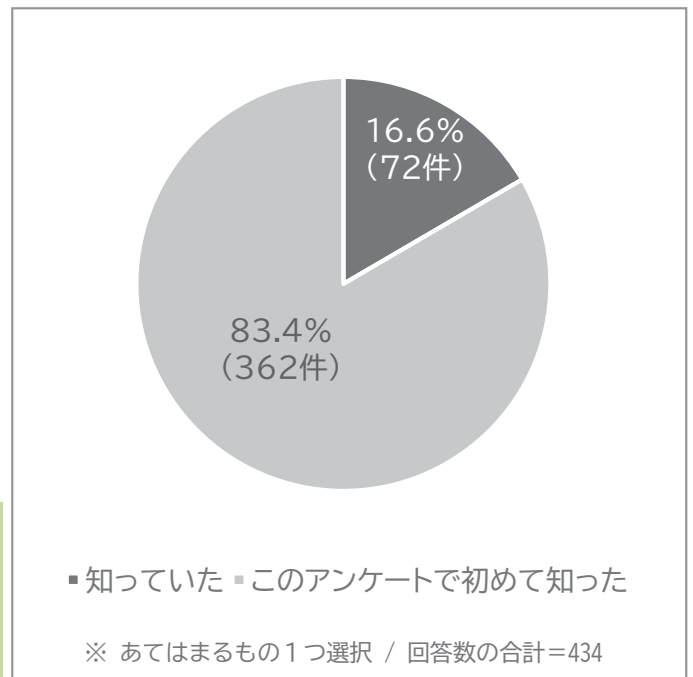
#### ○ 配布数及び回答数など

配布数	郵送回答	WEB回答	回答計	回収率
1,622件	327件 (20.1%)	118件 (7.3%)	445件	27.4%

## (2) お住まいの地域について

### 1. 東大和市駅周辺のまちづくりに向けた検討を進めていることを知っていたか

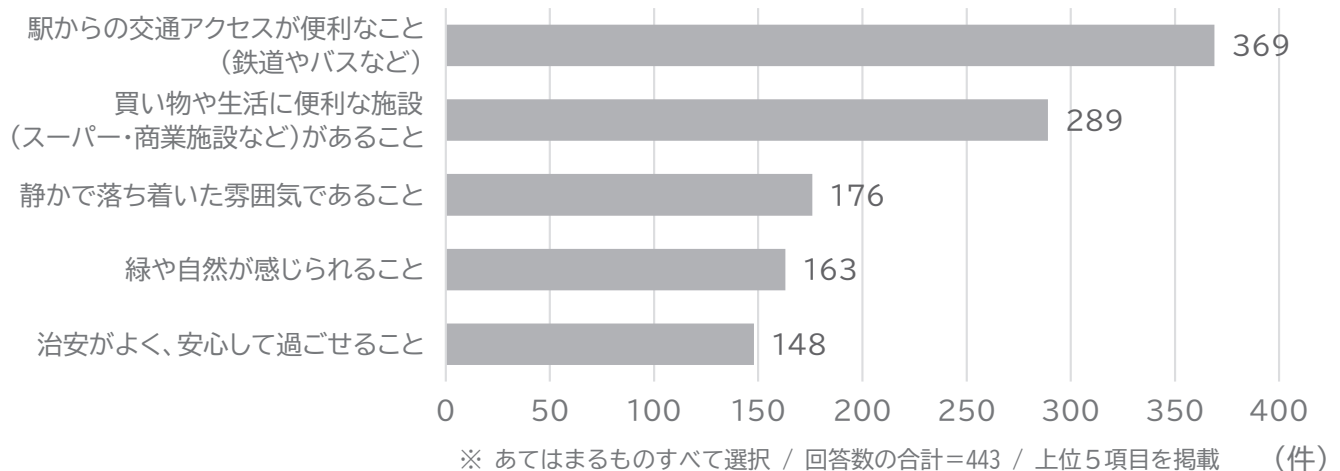
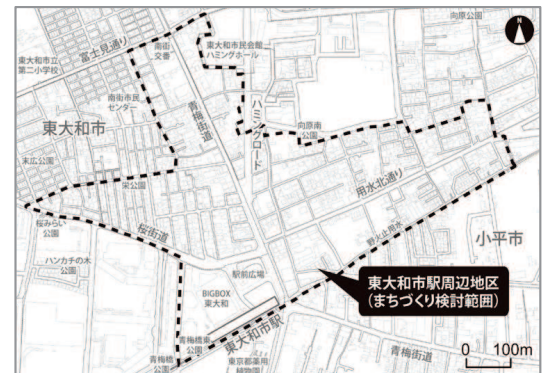
- 回答者の83.4%の方が「このアンケートで初めて知った」を選択しています。



⇒ 皆様のご理解を得ながら検討を進めていくために、今後も意見聴取の機会を設けることや周知を兼ねたイベントの開催をしていくことが必要と考えられます。

### 2. お住まいの地域（東大和市駅周辺地区）で魅力に感じること

- 「駅からの交通アクセスが便利なこと」、「買い物や生活に便利な施設があること」が上位に選ばれています。また、「静かで落ち着いた雰囲気であること」や「緑や自然が感じられること」も多く選ばれています。
- 「その他」のご意見としては、花壇がきれいであること、健康寿命の延伸につながる取組が行われていることなどが挙げられています。

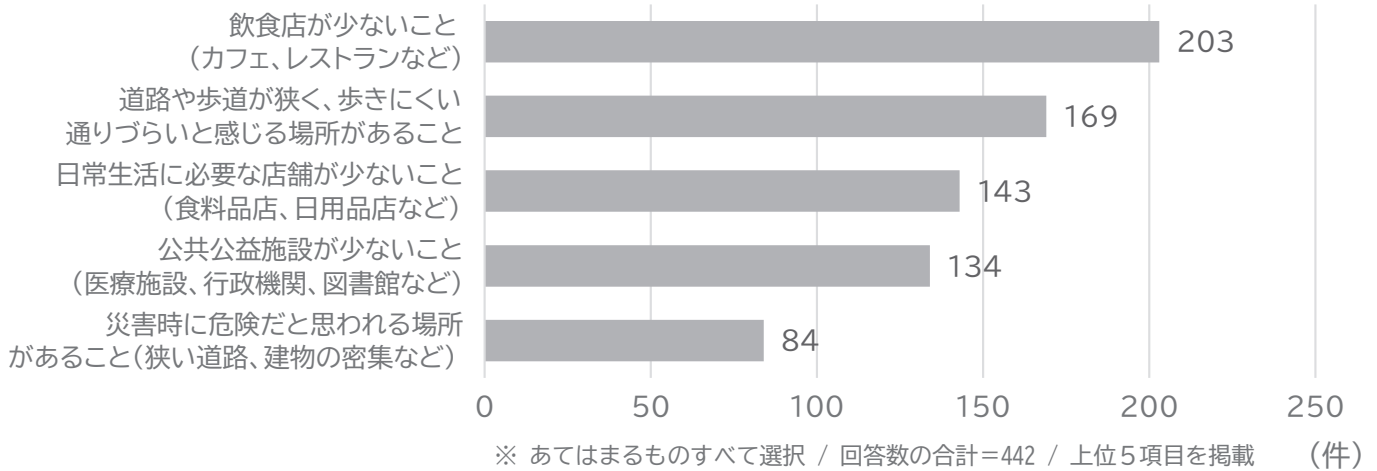
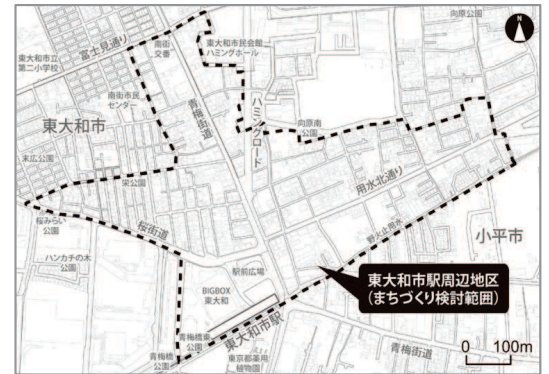


⇒ 回答者がお住まいの地域については、公共交通へのアクセス性、生活に便利な施設の立地、落ち着いた雰囲気や自然を感じる環境が魅力だと考えられます。

### (3) 「東大和市駅周辺地区」について

#### 3. 「東大和市駅周辺地区」で課題だと考えること

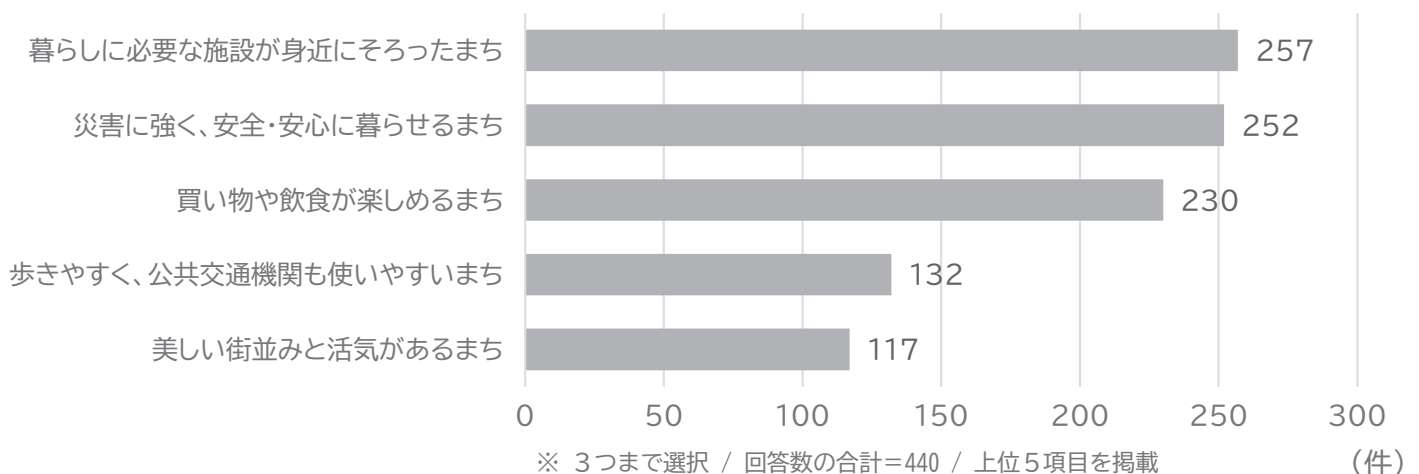
- ・「飲食店が少ないこと」、「道路や歩道が狭く、歩きにくい・通りづらいと感じる場所があること」などが上位に選ばれています。
- ・「その他」のご意見としては、大雨時に道路が冠水すること、都市計画道路が未整備であることなどが挙げられています。



⇒ 「東大和市駅周辺地区」では、**飲食店・店舗・公共公益施設などの充実、安全・安心に暮らせる環境整備**が課題だと考えられます。

#### 4. 「東大和市駅周辺地区」がどのようなまちになってほしいか

- ・「暮らしに必要な施設が身近にそろったまち」、「災害に強く、安全・安心に暮らせるまち」、「買い物や飲食が楽しめるまち」などが上位に選ばれています。

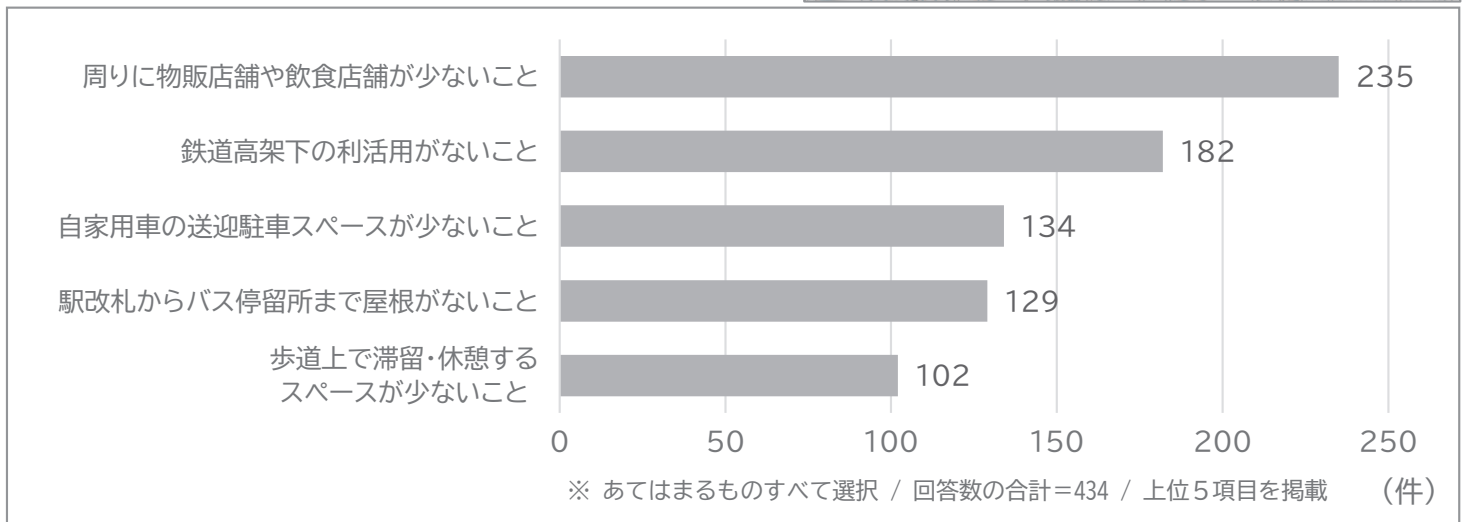


⇒ 「東大和市駅周辺地区」では、**暮らしに必要な施設・店舗の充実、安心して暮らせる環境整備**が求められています。

## (4) 「駅前広場」や「東大和市駅中心地区」について

### 5. 「駅前広場」で課題だと考えること

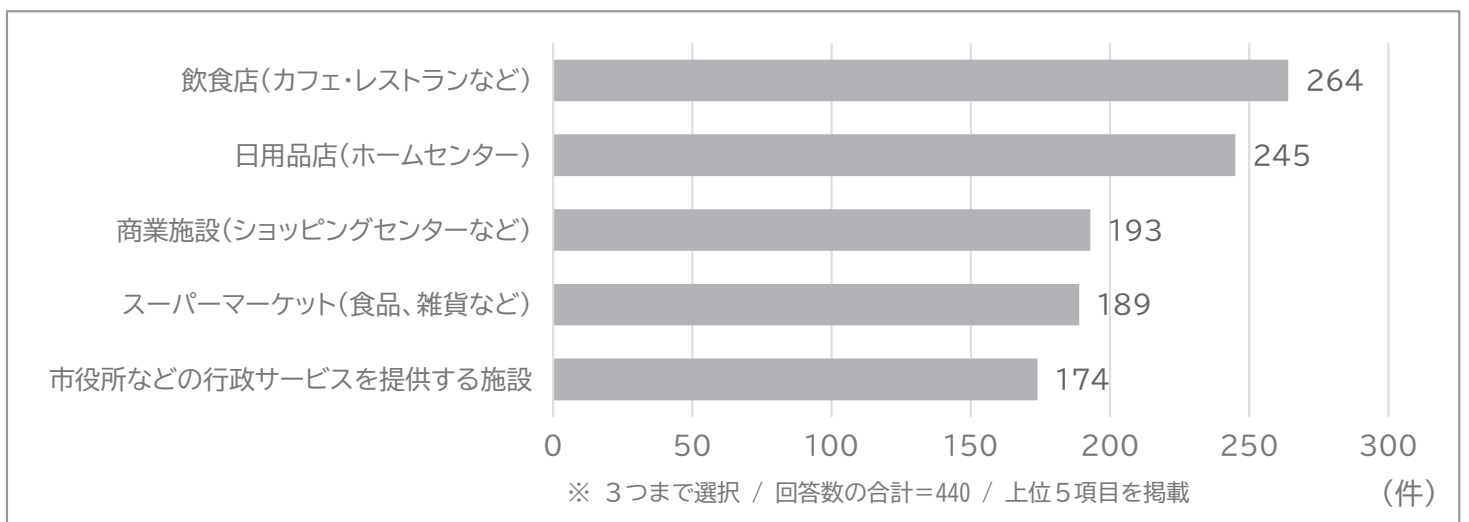
- ・「周りに物販店舗や飲食店舗が少ないこと」、「鉄道高架下の利活用がないこと」などが上位に選ばれています。
- ・「その他」のご意見としては、駅前に交番が無いこと、信号の待ち時間が長いことなどが挙げられています。



⇒ 「駅前広場」では、物販店舗等の充実、空間の有効利用が課題だと考えられます。

### 6. 「東大和市駅中心地区」にどのような施設が必要か

- ・「飲食店」、「日用品店」などが上位に選ばれています。また、「市役所などの行政サービスを提供する施設」も多く選ばれています。
- ・「その他」のご意見としては、ファストフード店、書店、金融機関などが挙げられています。

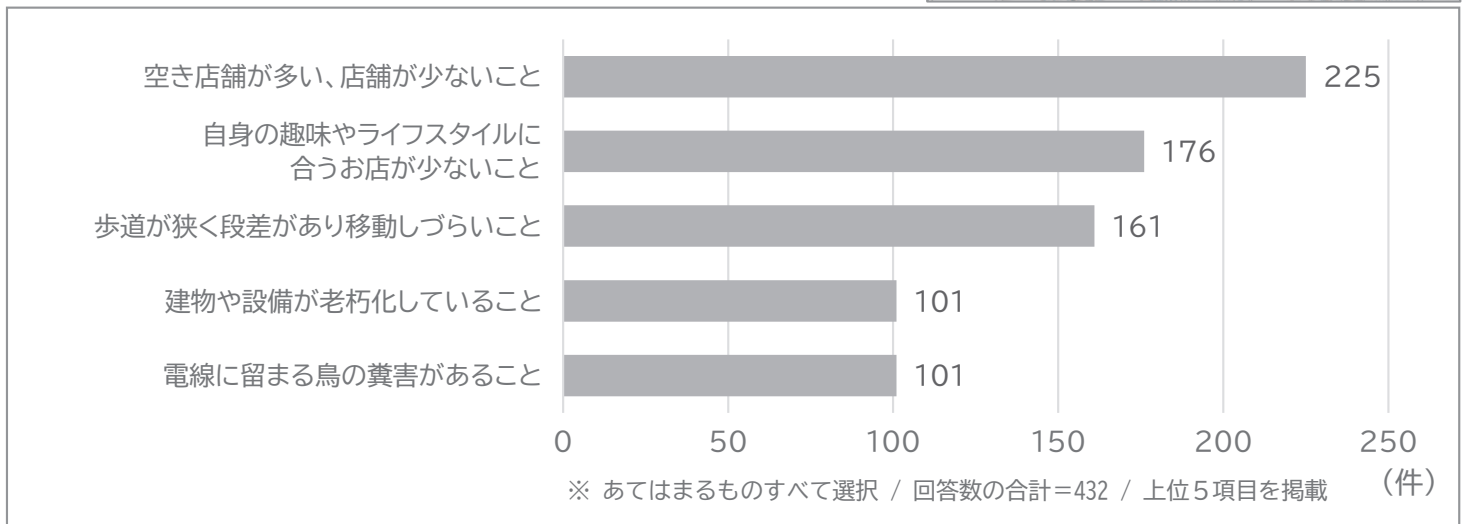


⇒ 「東大和市駅中心地区」では、飲食店、日用品店などの店舗、金融機関、行政サービスといった暮らしを支える店舗・施設などの充実が求められています。

## (5) 「沿道商業エリア」について

### 7. 「沿道商業エリア」について課題だと考えること

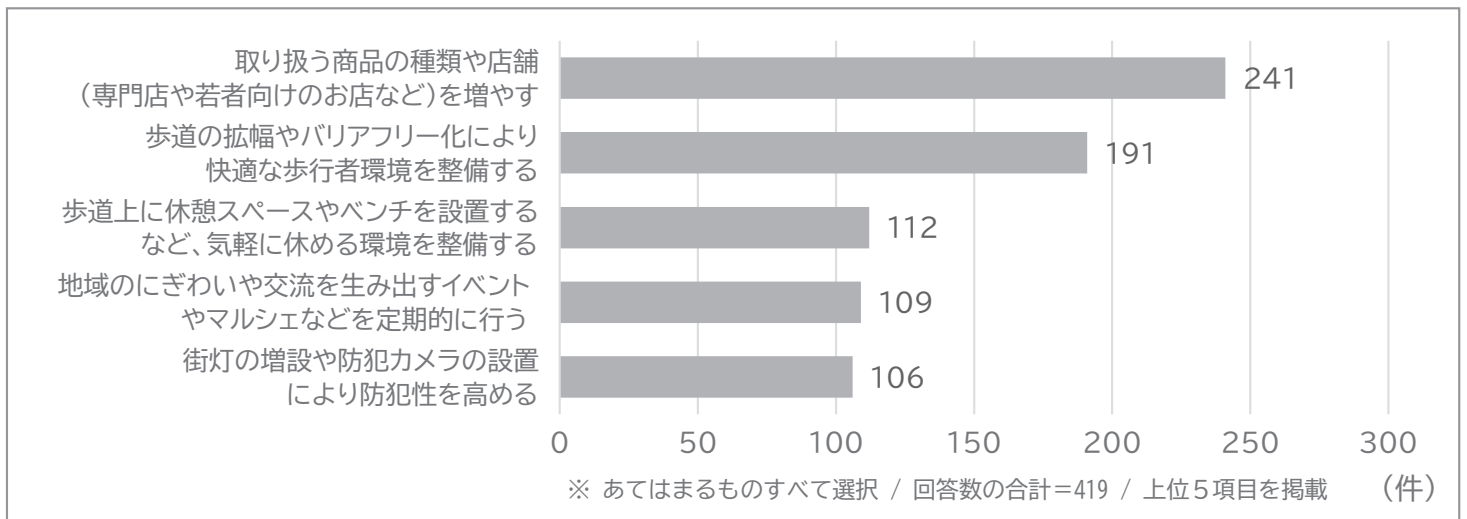
- ・「空き店舗が多い、店舗が少ないこと」、「自身の趣味やライフスタイルに合うお店が少ないこと」などが上位に選ばれています。また、「歩道が狭く段差があり移動しづらいこと」などの店舗・施設以外の選択肢も多く選ばれています。
- ・「その他」のご意見としては、大雨時に道路が冠水すること、居酒屋以外の飲食店が少ないこと、車いすが移動しづらいことなどが挙げられています。



⇒ 「沿道商業エリア」では、空き店舗の解消、冠水対策や歩行者環境の整備等の安全・安心に暮らせる環境整備、建物の老朽化の改善が課題だと考えられます。

### 8. 「沿道商業エリア」にどのような取り組みが必要か

- ・「取り扱う商品の種類や店舗を増やす」、「歩道の拡幅やバリアフリー化により快適な歩行者環境を整備する」などが上位に選ばれています。
- ・「その他」のご意見としては、喫茶店やカフェなどの飲食店の充実、自転車専用レーンの整備などが挙げられています。

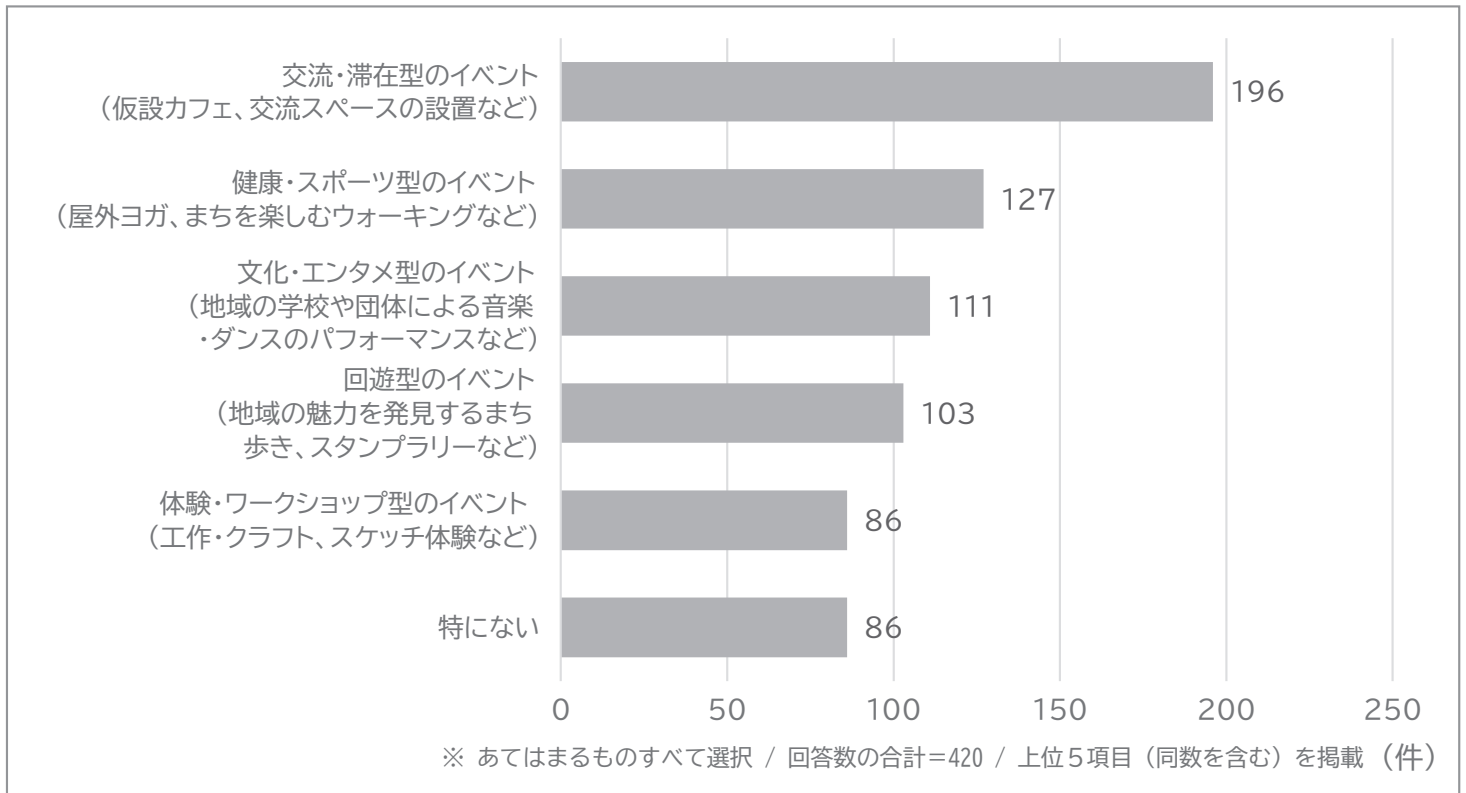


⇒ 「沿道商業エリア」では、飲食店、店舗といった多様な店舗などの充実に加え、安全・安心な歩行者環境の整備が求められています。

## (6) まちづくりに対する考え・要望

### 9. 東大和市駅の駅前広場やその周辺道路などで、まちづくりに関するイベントを実施する場合、どのようなコンテンツであれば参加したいと思うか

- ・「交流・滞在型のイベント」、「健康・スポーツ型のイベント」などが上位に選ばれています。
- ・「その他」のご意見としては、地元野菜の販売、マルシェ、スポーツ観戦などの選択肢に関連する具体例が挙げられています。



⇒ まちづくりイベントを実施する場合、その内容としては、交流・滞在のできる飲食や物販などのマルシェ、スポーツを楽しむイベントが多くの方から望まれています。

## 【参考】「向原団地の創出用地」について

### 10. 「向原団地の創出用地」にどのような施設が整備されて欲しいか

- ・「日用品店」、「商業施設」、「飲食店」などが上位に選ばれています。
- ・「その他」のご意見としては、緑地・ドッグラン・公園の利用に関するものが挙げられています。

### 11. 「向原団地の創出用地」の活用にあたりどのような配慮が必要か

- ・「交通環境への配慮」、「歩行者の安全確保」が上位に選ばれています。
- ・「その他」のご意見としては、樹木などの保全、落ち着いた雰囲気維持が挙げられています。



※向原団地の創出用地は、東大和市駅周辺地区の範囲外ですが、広域的な観点から質問を設けています。

## 5. 令和7年度 東大和市駅周辺まちづくり意見交換会 開催概要

- ・令和7年度は、東大和市駅周辺のまちづくりについて、市と参加者で意見交換を行い、まちづくりの将来像及び実現に向けたロードマップの検討を行うことを目的として、計4回の意見交換会を開催しました。

### <令和7年度 意見交換会の開催状況>

第1回意見交換会 (令和7年5月21日)	第2回意見交換会 (令和7年8月27日)	第3回意見交換会 (令和7年11月11日)	第4回意見交換会 (令和8年2月10日)
参加人数:16人 テーマ: ・東大和市駅周辺のまちづくりの目標 ・まちづくりアンケートの実施について 等	参加人数:15人 テーマ: ・アンケート調査の結果について ・まちづくり方針・将来像の検討について 等	参加人数:13人 テーマ: ・まちの将来像(案)について 等	参加人数:13人 テーマ: ・到達状況とロードマップの確認について 等

#### 〔構成メンバー〕

- ・市内在住・在勤・在学の方
- ・東大和市のまちづくりに関心・意欲のある方

#### 〔意見交換会の流れ〕

各回のテーマについて説明を行った後、グループワークや全体での意見交換を行い、意見を取りまとめました。



- ・参加者からは、都市機能や歩いて楽しめるまちづくり、交通利便性、防災・防犯、共創による新たな価値創出など幅広い分野にわたるご意見や、「自分たちでできることから取り組みたい」といった主体的なご意見が多く寄せられました。
- ・いただいたご意見を踏まえ、「まちの将来像(案)」や「まちづくりの方針・取組(案)」について検討しました。(検討内容及び参加者からのご意見の詳細については、各回の配布資料及び開催結果をご参照ください。)

- ・令和8年度は、引き続き意見交換会を行いながら、まちづくり構想(案)の検討・策定や、事業手法・区域の概略検討などを進めていきます。

## 6. 東大和市駅周辺のまちづくり 令和8年度のスケジュール（案）

- ・令和8年度は、引き続き意見交換会を行いながら、まちづくり構想（案）の検討・策定や、事業手法・区域の概略検討などを進めていきます。

<令和8年度スケジュール（案）>

	令和8年									令和9年		
	4月～6月			7月～9月			10月～12月			1月～3月		
まちづくり構想の検討等	<p>まちづくり構想（案）の検討・策定, 事業手法・区域の概略検討</p>											
まちづくり意見交換会（勉強会）				<p>まちづくり意見交換会（第5回）</p>			<p>まちづくり意見交換会（第6回）</p>			<p>まちづくり意見交換会（第7回）</p> <p>※令和9年度以降も、継続して実施予定</p>		
社会実験イベント							<p>社会実験・イベント</p>					
説明会意見募集							<p>まちづくり構想（案）説明会等</p>					