

事業概要

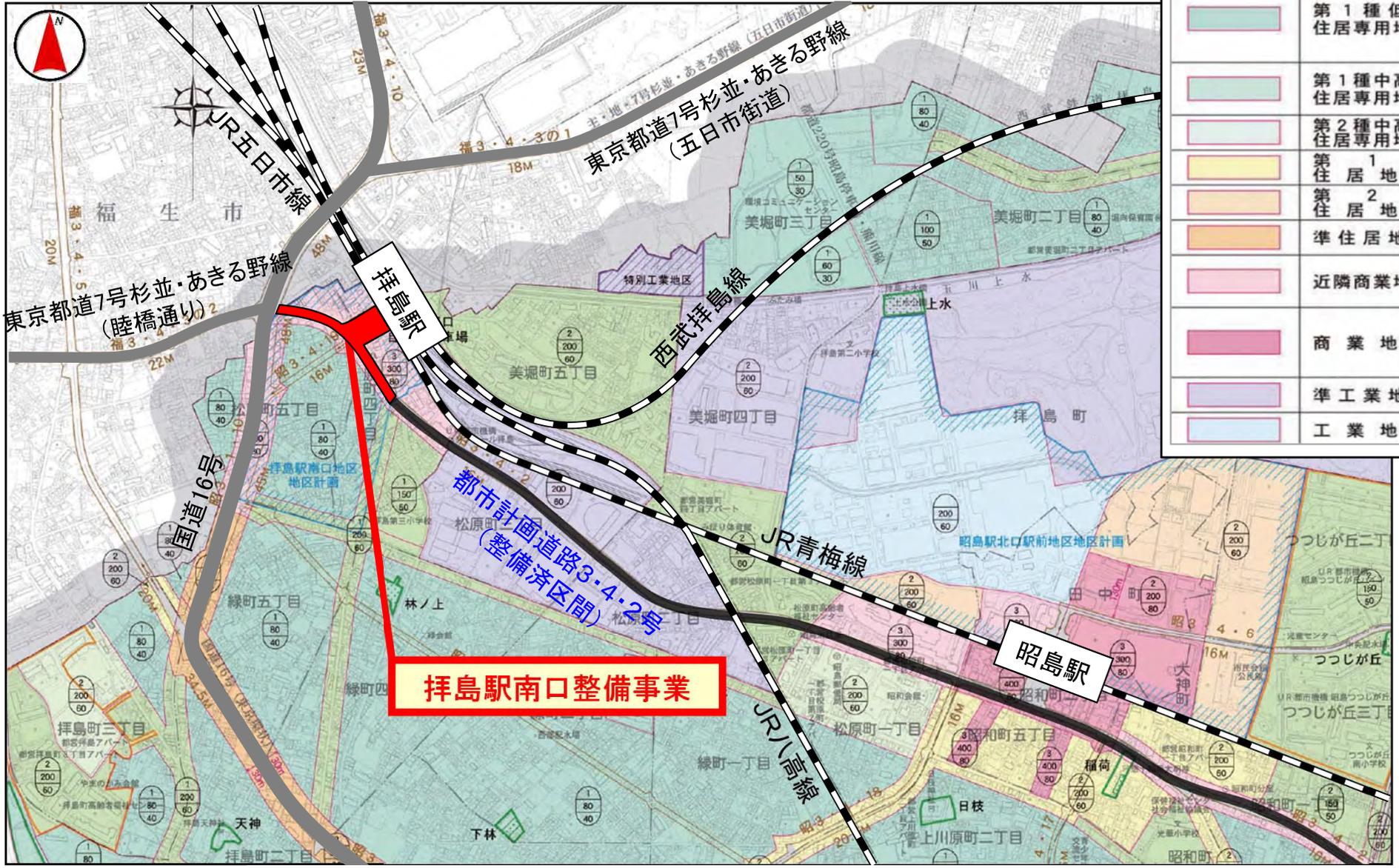
応募No.	8		
事業主体	東京都 昭島市	実施都市名	東京都 昭島市
応募者名	昭島市 都市整備部 建設課		
ふりがな 事業名称	はいじまえきみなみぐちせいびじぎょう 拝島駅南口整備事業		
事業概要 (400字以内)	<p>拝島駅は、JR東日本3路線(乗客数30,430人/日)と西武拝島線(乗降客数36,770人/日)が乗り入れる多摩西部の重要な鉄道交通結節点である。(乗客及び乗降客数は2018年度調べ)</p> <p>本事業は、全線約5kmのうち唯一の未整備区間である都市計画道路3・4・2号(駅前広場を含む)を整備することで、道路交通の円滑化、公共交通機関の乗換えに関する利便性の向上や、歩行者空間の創出による安全性の向上など、駅南口周辺のまちづくりに寄与する目的で行われた。</p> <p>整備前は駐輪場やバス停留所が離れた場所に点在し、非常に不便な状況であった。また商店街である駅前の道路は、歩道がなく非常に危険な状態であり、タクシー乗降場がないことも要因となり道路渋滞が慢性化していた。</p> <p>整備後は、公共交通施設及び駐輪場を駅前に集約することで利便性の向上が図られた。あわせて快適な歩行空間が確保され、市内最大の駅にふさわしい駅前広場が整備された。</p>		
事業規模	事業延長	約350m	
	幅員	16～19m (駅広面積 5,600㎡ 地下駐輪場台数 2,450台)	
	事業期間	平成18年度～平成29年度 (平成27年度末に全線開通 引込管路等設置・歩道インターロッキング整備後、平成29年度末完成)	
	事業費	約80億円 (都市計画道路(駅前広場含む):約66.3億円 地下駐輪場:約13.9億円)	

事業位置図



※この位置図は地理院地図を使用したものである。

都市計画図(用途地域図)



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

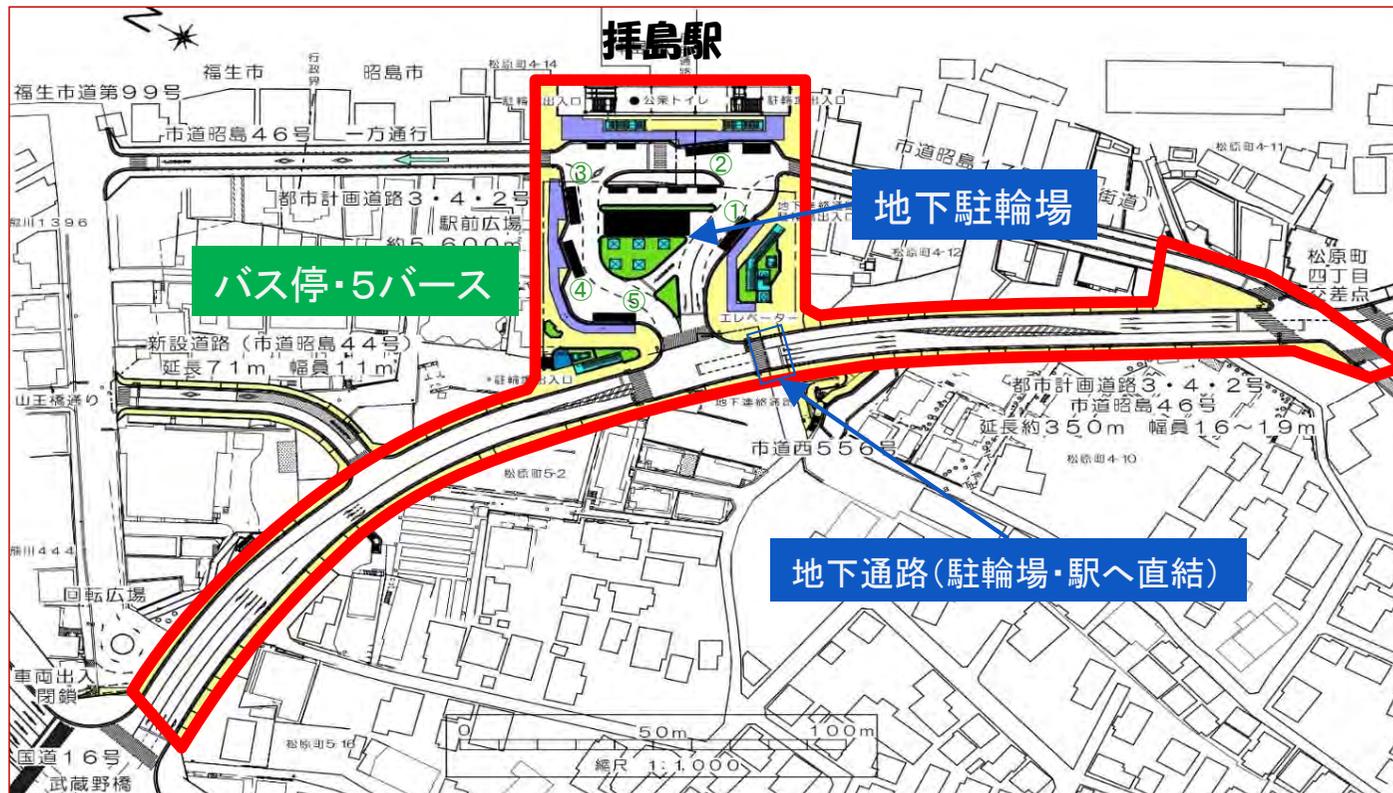
500m

平面図

事業前



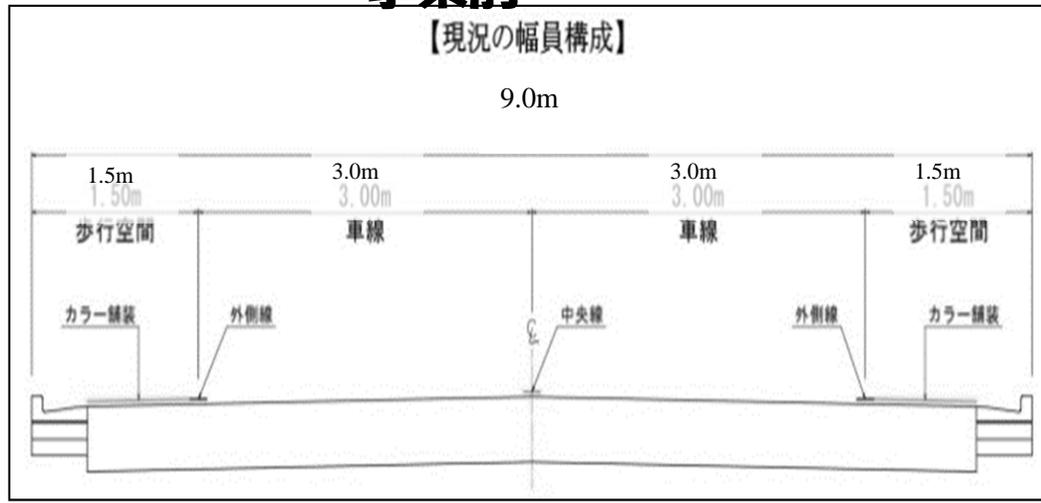
事業後



- 都市計画道路3・4・2号
駅前広場 約5,600²
市道部 L=350m
幅員16~19m
- 地下自転車駐車場
収容台数 2,450台
エレベーター 1基
斜路付スロープ 2箇所

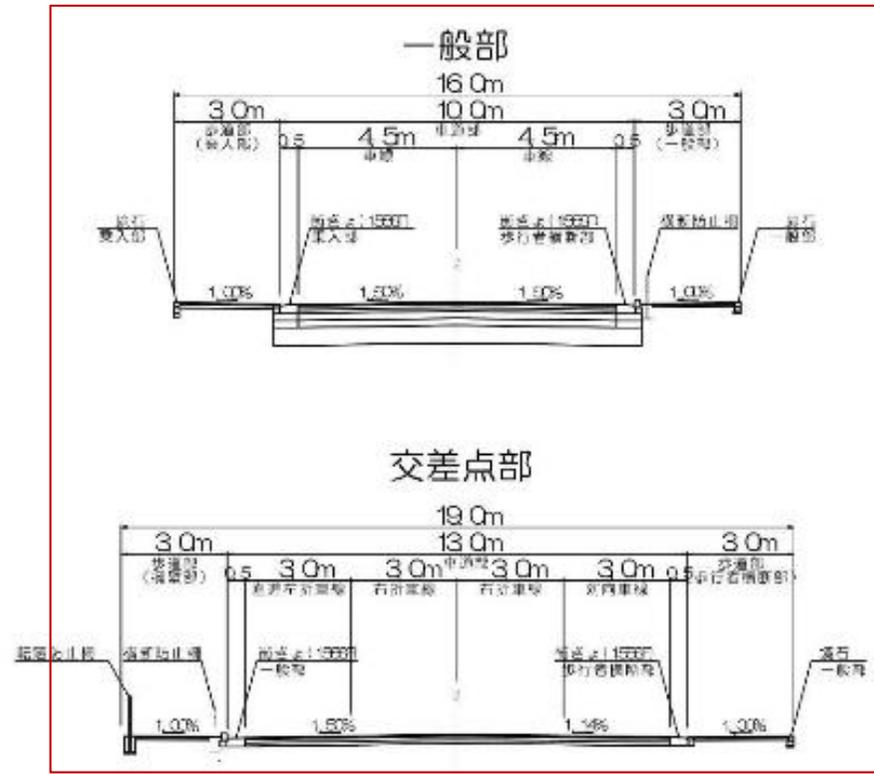
事業前

横断図

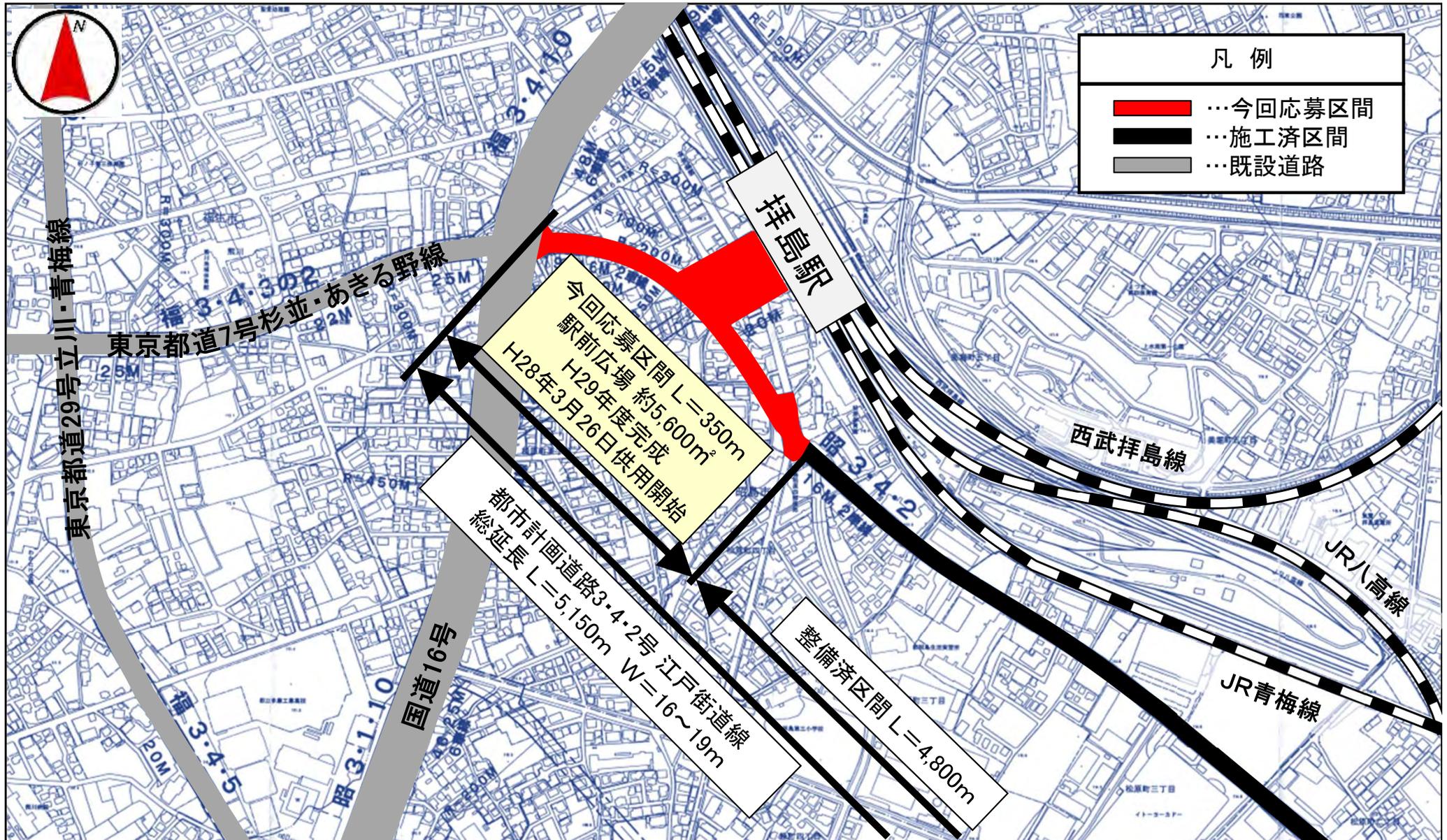


事業後

地下駐輪場パース図



路線全体の進捗状況



事業前写真

(栺島駅南口整備事業)

駅前は広場と呼べる空間が無く、タクシーと歩行者が混在していました。
駅前道路は幅員9mで歩道が無く事故の危険性があり、また商店が密集し火災による延焼の可能性も高い状況でした。
バス停は駅前から約100m離れており、非常に不便な状況でした。



黄線：都市計画線

平成17年1月 航空写真



①タクシー・歩行者が混在した駅前
事業着手前撮影



③歩行者に危険な駅前道路
事業着手前撮影

②緊急車両が通れない駅前の状況



平成21年6月撮影



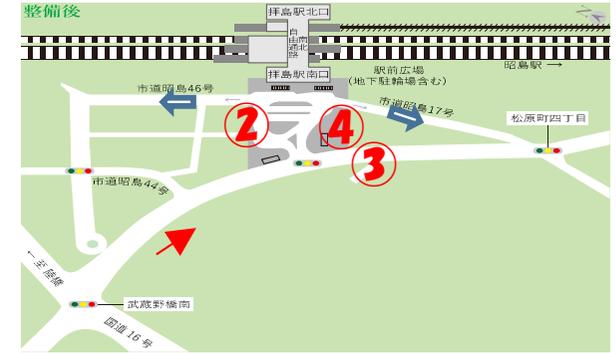
④駅から100m離れたバス停

平成22年9月撮影

事業後写真

(拝島駅南口整備事業)

新たな道路の開通により、朝のラッシュ時も安全に歩行できるようになりました。公共交通や駐輪場も駅前に集約され、利便性が向上しました。



① 駅前広場含む
都市計画道路全景

平成30年度撮影



地下駐輪場の利用状況

平成30年度撮影



② 駅前に移ったバス停

令和元年11月撮影



③ 朝の通学風景

令和元年11月撮影



④ 朝の駅前広場

令和元年11月撮影

事業効果アピール資料

利便性の向上（バス）

駅前に集約されたバス停留所は5バース。
旧バス停留所より、行先の数や本数が大幅に増加しました。
また、出来る限り上屋(シェルター)を連続することで、利便性の向上を図りました。

- バス行先の数【5箇所増】 9⇒14箇所
- バス本数【68本増】 69⇒137本
(平日の比較、コミュニティバス含む)



第1バースの状況



第3バースの状況

利便性の向上（地下駐輪場）

駅から50～100m離れた2つの駐輪場を、駅前広場の地下に集約しました。駅に直接アクセスできる地下通路も兼ねています。
学生の利用も多く、朝と夕方は多くの方が利用しています。

【整備内容】収容台数2,450台 エレベーター1基
斜路付スロープ2箇所

- 利用率 約86～90%で推移
(オープン後、毎月の月末の利用状況)



2段式ラックの利用状況



朝の利用状況

事業効果アピール資料

利便性の向上（車の利用・高低差処理）

駅の直ぐ前にタクシー・障害のある方専用の乗降場を各々設置しました。また、一般車のキスアンドライドスペース(4台)、タクシー待機場(12台)も設けました。



タクシー乗り場



タクシー待機場

キスアンドライドスペース

都市計画道路南側の住宅地は、5m以上の高低差があり、駅や地下駐輪場へのアクセス向上のため、地下通路を道路下に設けました。



地下通路から駅広へアクセスしやすいエレベーター



道路を横断する地下通路

安全性の向上（歩行空間の確保）

無電柱化の実施や、歩道の整備により、今までは歩くだけで危険な道路が、安全で快適な歩行空間に生まれ変わりました。



駅前広場



松原町4丁目交差点

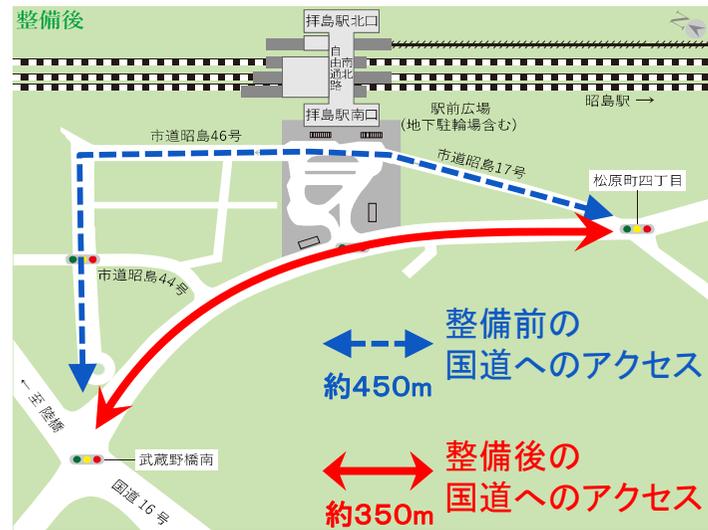


地下通路

地下通路を兼ねた駐輪場の整備により、駅前広場と駐輪場利用者の動線が重ならず、スムーズな歩行を確保しています。

事業効果アピール資料

交通の円滑化

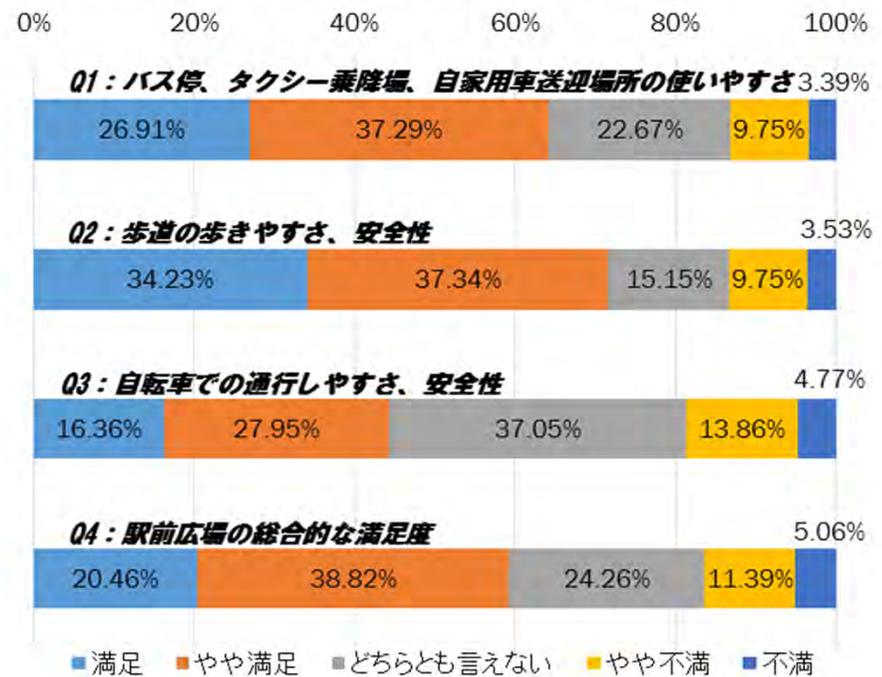


整備前は、車で松原町4丁目交差点から国道16号までアクセスするには、駅前を通らなくてはならず、混雑の原因となっていました。整備後は、駅前を通過することなく直接アクセスすることが可能になり、渋滞緩和に寄与しています。

- アクセス距離 **100m短縮**
- 旅行速度向上 10.0km/h⇒ 11.1km/h

満足度調査の実施

事後評価では、駅利用者、近隣住民、商店街等に利用者評価アンケートを実施しました。
(平成29年9月実施 有効回答数:501通)



- ・歩行者の安全性は70%以上の満足(やや満足含む)
- ・不満と回答した方の割合が低いのが特徴

苦勞や工夫等アピール資料

地元と一緒に考えた広場のデザイン

「栺島駅南口駅前広場の景観を検討する会」を立ち上げ、
地元の方々と一緒に、綿密にデザインを検討しました。

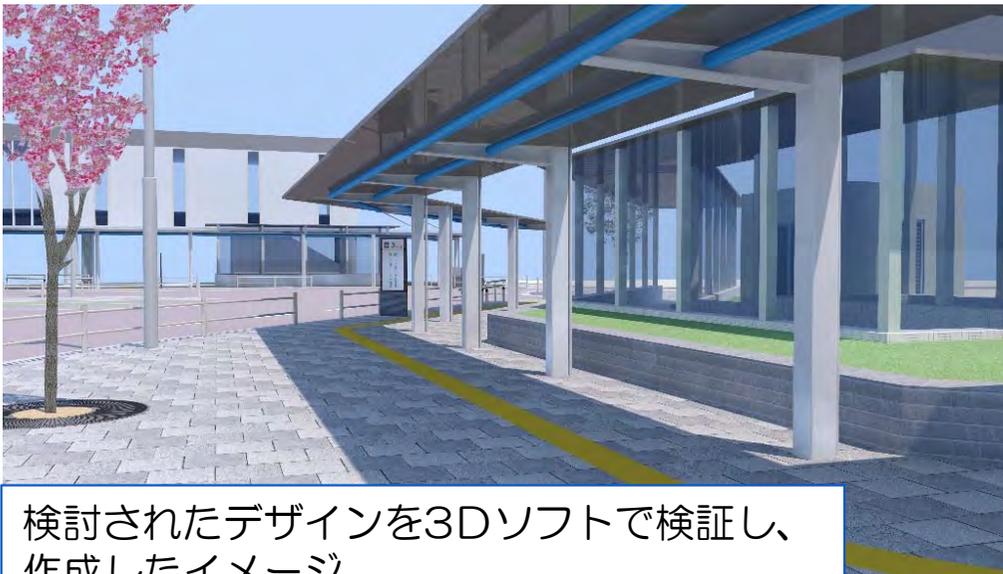
検討委員会の様子



利用者にアンケートや透水性試験施工を実施し、
歩道舗装デザインを決定



富士山や滝山丘陵が映える自由通路からの景観を活かし、高木をあえて植えずにすっきりとしたデザインを目指した



検討されたデザインを3Dソフトで検証し、
作成したイメージ



同一角度の写真（イメージを忠実に再現）

苦勞や工夫等アピール資料

都市計画事業と同時期に施工した関連事業

関連事業を同時期に施工し、無電柱化の実施やデザインの統一を図り、面的なまちづくりを目指しました。
工程管理、関係機関との調整等、様々な苦勞がありました。

R1年11月完成

商店街を再整備
 ・無電柱化の実施
 ・一方通行化へ変更

H28年度完成

近隣市からのアクセス路
 ・新設道路
 ・無電柱化の実施

H27年度完成

南側の住宅街からのアクセス路
 ・新設道路
 ・約5mの高低差処理

H22年度完成

南北自由通路の整備
 ・幅員10m
 ・H23に全建賞を受賞

H30年度完成

商店街を再整備
 ・無電柱化の実施
 ・一方通行化へ変更

都市計画道路開通時点（2016.4）開通式典の様子

道路の開通にあわせて、約100年ぶりに復元された栞島の人形屋台がお披露目されました。



式典は、地元警察等の協力のもと通行止めで開催されました



受賞歴・報道資料

開通式典の際、時計を寄贈いただいた地元商店街に対し、感謝状が贈られました。

