

平成26年8月30日（土）

鶴川駅街づくりから



第19回

鶴川駅南口街づくり検討会

～議題～

1. 地区内道路検討プランの比較
2. 土地建物利用イメージの検討・意見交換
3. 次回の検討会について他



つるちゃん
鶴川商店会マスコットキャラクター

1. 地区内道路 検討プランの比較



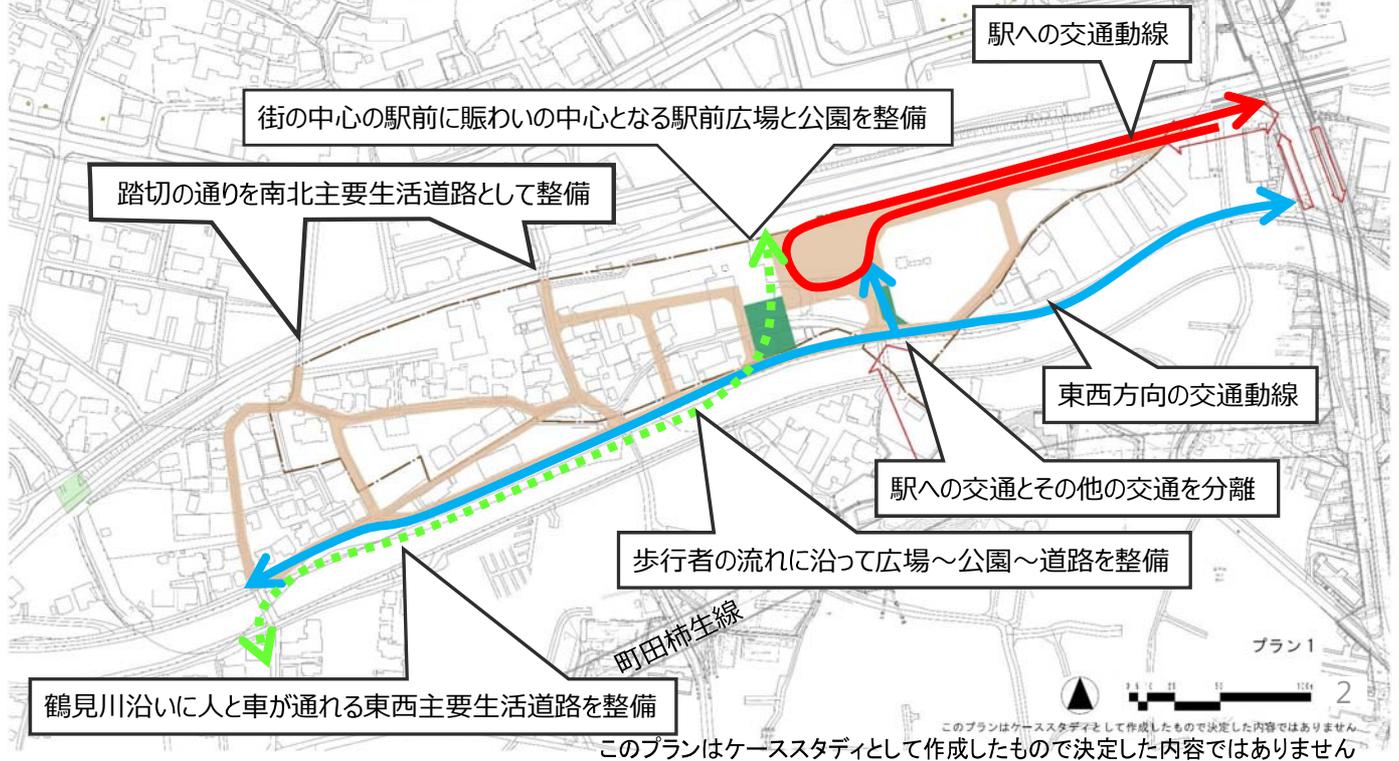
1. 地区内道路：検討プランの比較



■案の概要：プラン1

- ・鶴見川沿いに東西方向の道路を整備します
- ・駅前広場周辺に公園を配置し、賑わい空間を創ります
- ・鶴見川沿いの道路の整備により通過交通を分離します

プラン1



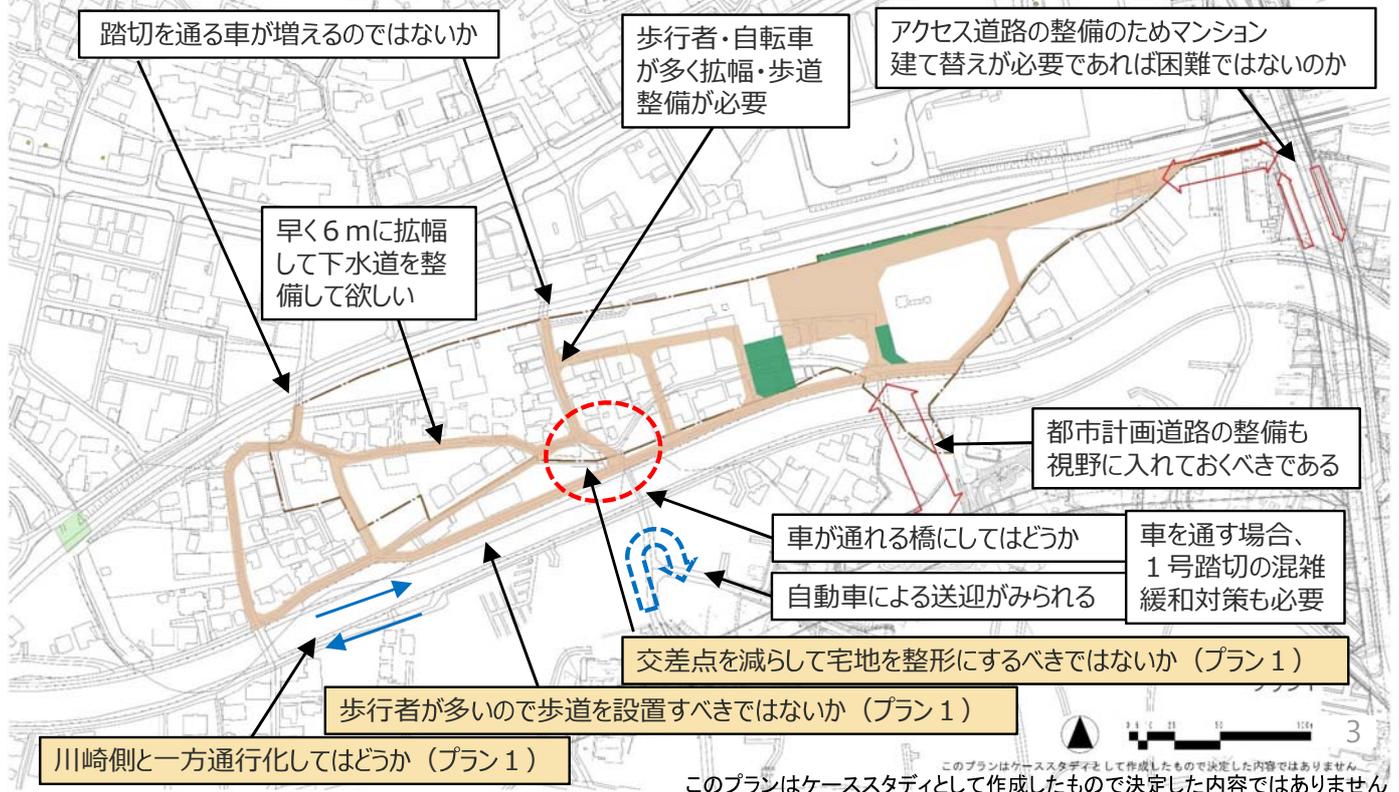
1. 地区内道路：検討プランの比較



■検討会で頂いた御意見

- 全体としては、道路計画がすっきりして見え、利用しやすいそうだ

プラン1



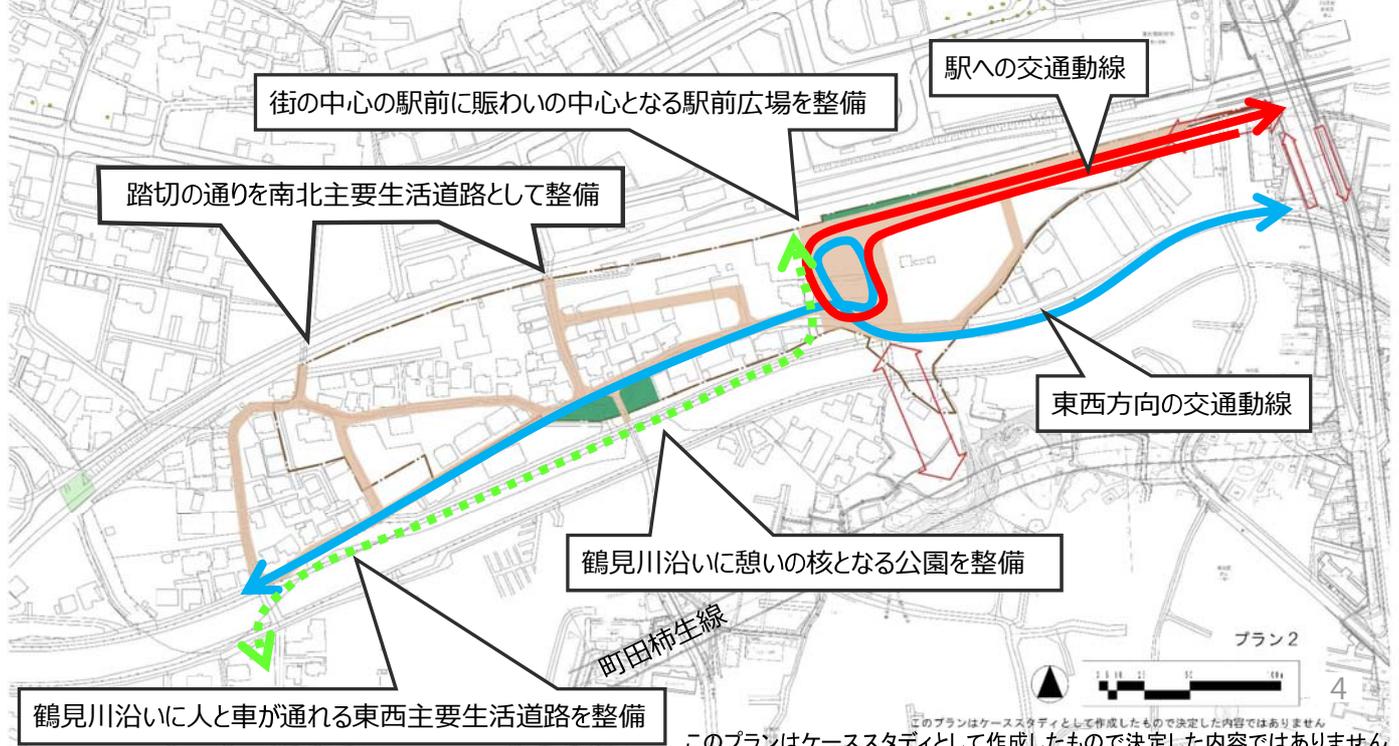
1. 地区内道路：検討プランの比較



■案の概要：プラン2

- 既存の生活道路を活かして東西方向の主要生活道路を整備します
- 川井田人道橋付近に桜並木と繋がった公園を整備します
- 鶴見川沿いは遊歩道となり歩行者と車の動線が分離されます

プラン2



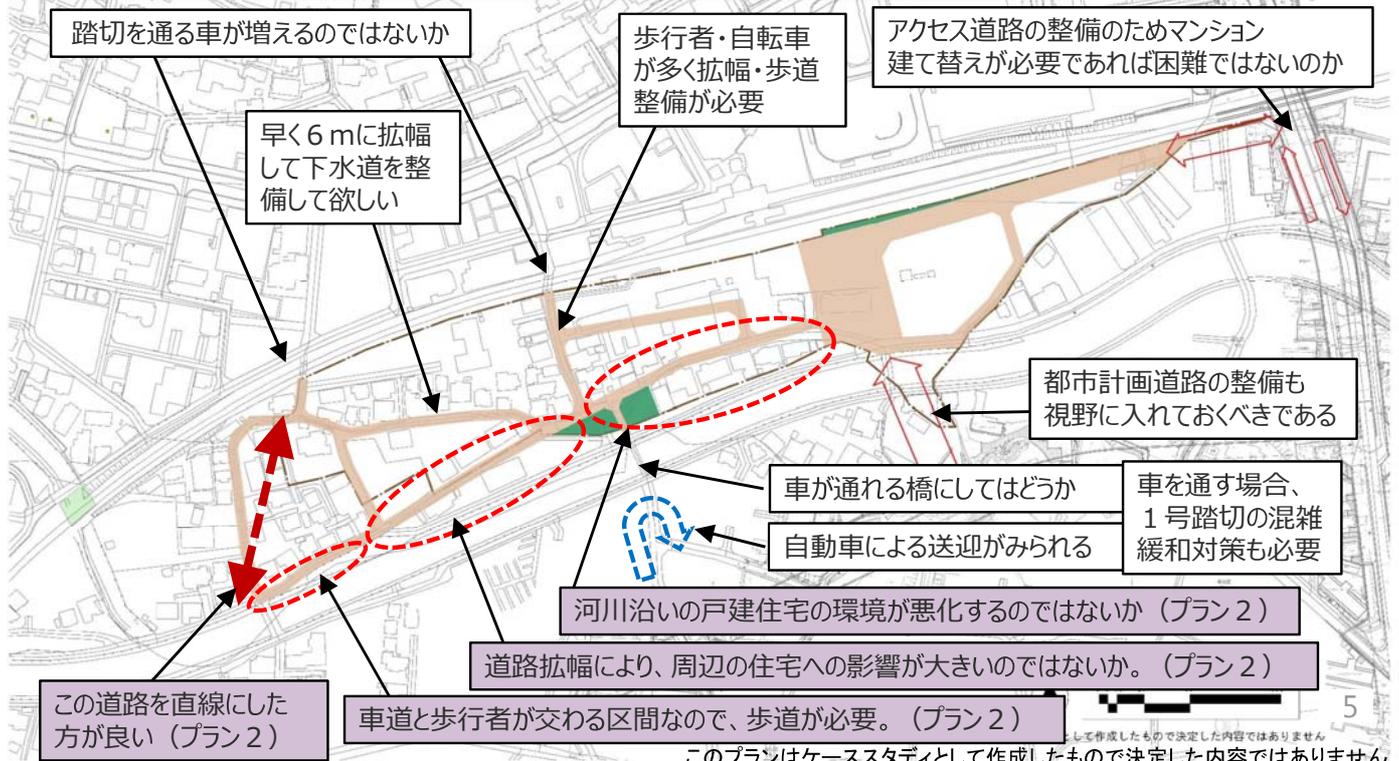
1. 地区内道路：検討プランの比較



■検討会で頂いた御意見

- 全体としては、
 - 既存の道路を活用した計画なので実現性があるのではないか
 - 交差点が増えてしまう
 - 駅前に一般の車が入るのは問題だ

プラン2





共通での御意見

■プラン1，2共通で頂いた全体的な御意見

- 道路整備を考える時は「歩行空間（歩道）」を整備して欲しい
- 自転車の通行も多いので主要なルートには歩道が必要
- 住宅地の骨格となる道路は6mとし、これに4mの道路を接続することにより、利便性が高い道路網が形成できる
- 1号踏切の道路から東側の地区は道路をしっかりと整備し、西側は道路を拡幅して下水道を整備し、消防活動ができる道路幅を確保する
- 高齢のため、区画整理を行ったとしても建替えは経済的に難しい、マンション暮らしもしたくない
- 子どもや孫世代のために、今しっかりと将来像を考え検討を深めるべき



頂いた御意見の整理

	プラン1	プラン2
共通している課題	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 歩行者（駅利用・大学生）と自転車への対応 ➤ 生活インフラ（道路・下水道等）の早期の整備 ➤ 子孫の代に残せる街の将来像を描くべき ➤ 移転補償や生活再建の不安への対応 	
街づくりの結果や効果	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 主要生活道路の交通と交錯しない駅前広場の整備 ➤ 川沿いへの主要生活道路の整備による静かな環境の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 現在の道路網を活かした街づくり
解消しきれない、又は新たな課題	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 交差点が多い、道路が曲がっており宅地が不整形 ➤ 歩行者交通への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地区内への交通の流入 ➤ 駅前広場に集中する交通 ➤ 歩行者交通への対応
対応	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車と歩行者の分離 ➤ 宅地を整形に計画する ➤ 歩道のネットワーク化 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車と歩行者の分離 ➤ 歩道のネットワーク化
道路網の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 交通のための主要生活道路は、広域幹線道路と連絡させる ➤ 生活のための主要生活道路は、生活道路と連絡して利便性を高めつつも、西側エリアへの通過交通を入れないように計画する 	

道路計画の基本的な考え方（骨格となる道路）

鶴川駅南口の道路網は、広域幹線道路から庭先の生活道路までを、道路の性格に応じて段階を追って連絡させるように検討します。

1. 駅前広場とアクセス道路の計画

～検討会での御意見と対応の考え方～

- マンション移転を前提とした真光寺長津田線アクセス道路の整備は困難ではないのか
⇒マンション等への影響の少ない方向で検討し、川崎市と協議していきます
- 川崎側の都市計画道路との連絡は将来的に必要
⇒駅前広場を都市計画道路でネットワークすることは重要な課題と考えています

まとめ

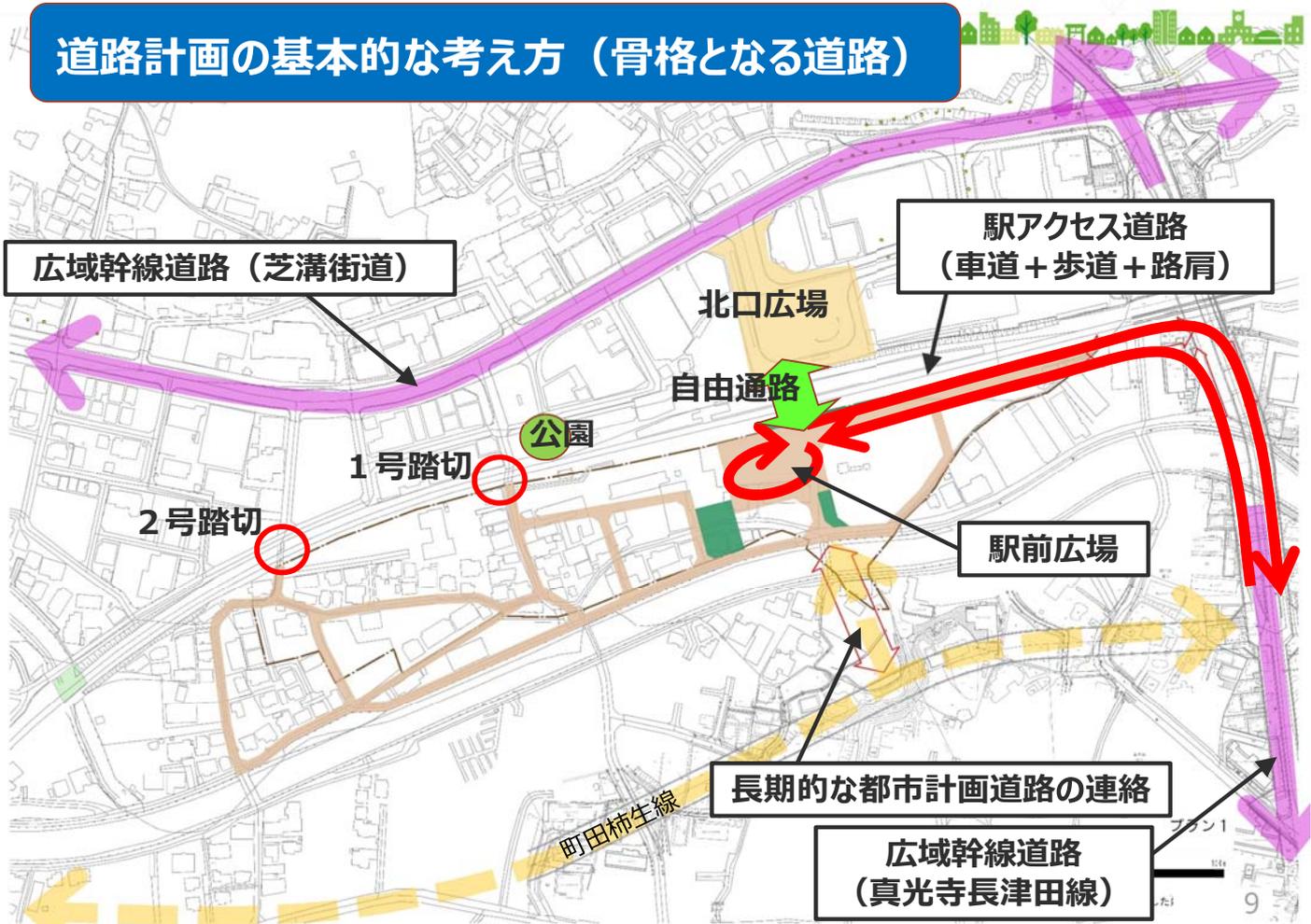
- 駅前広場は、北口駅前広場と自由通路で連絡できる位置に計画します
- 真光寺長津田線からのアクセス道路は、実現化に向けて川崎市と協議を進め、長期的には都市計画道路と連絡していくことを検討します
- アクセス道路は主に、駅前広場への路線バス等の交通を流す道路とします

◆ 駅前広場とアクセス道路の計画

⇒ 駅アクセス道路（車道 + 歩道 + 路肩）

歩道 車道 路肩 鉄道

道路計画の基本的な考え方（骨格となる道路）





道路計画の基本的な考え方（骨格となる道路）

2. 主要生活道路の整備による生活利便性の確保

- ～検討会での御意見と対応の考え方～
- 1号踏切の道路は歩行者・自転車が多く拡幅・歩道整備が必要
⇒ 1号踏切は地区の南北や駅前広場を結ぶ主軸と考え、歩道整備を検討します
 - 2号踏切を通る自動車が増加することへの対応が必要
⇒ 通過交通を抑制するため、南北の主要な交通は1号踏切への集約を検討します
 - 道路拡幅により住宅地への影響が考えられるので自動車は分離すべき
⇒ 駅前への交通と住宅地の交通を分離できるよう、道路網を分けて検討します



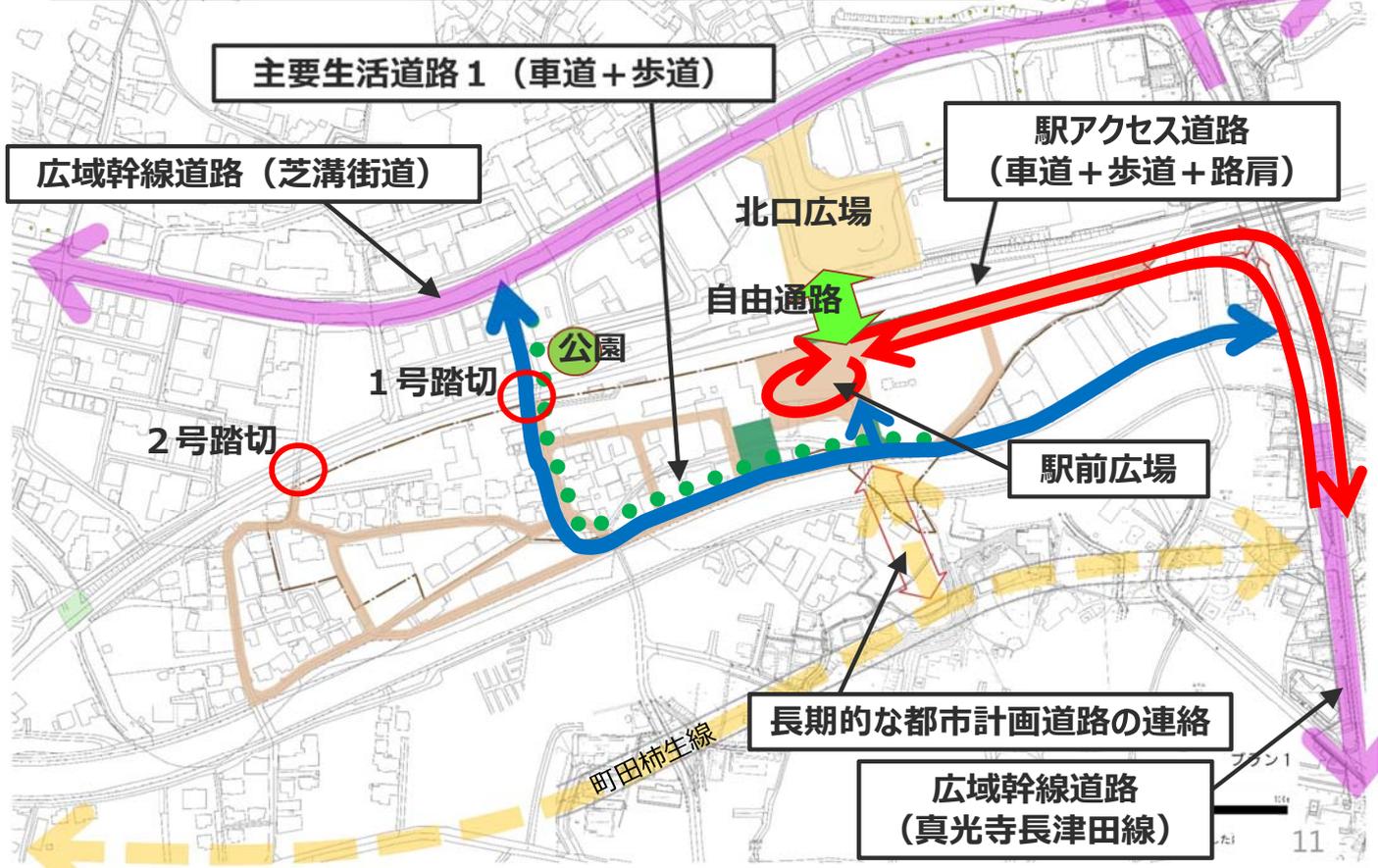
まとめ

- 駅前の主要生活道路は、芝溝街道から1号踏切を通り、駅前広場、真光寺長津田線を結んで交通を誘導し、南口地区と北口地区、周囲の広域幹線道路と連絡する道路として計画します
- 駅前の主要生活道路は、住宅地への影響や2号踏切の交通に配慮して、自動車を円滑に通しつつ、歩行者や自転車の安全な通行を実現していくため、歩道の設置を検討します

◆ 広域幹線道路と連絡するための道路の計画
⇒ 主要生活道路 1（車道 + 歩道）



道路計画の基本的な考え方（骨格となる道路）



道路計画の基本的な考え方（骨格となる道路）

南口では、幅員 4 m 未満の道路が中心となっていることを改善し、下水道などのインフラ機能を収納するための主要生活道路を整えていきます。

また、主要生活道路に連絡する生活道路網を形成することで、防災性の向上と共に、車庫からの自動車の出入り、徒歩や自転車での移動などといった生活交通の利便を向上します。

3. 生活の軸となる道路の計画

～検討会での御意見と対応の考え方～

- 川沿いの道路は、歩行者が多いので歩道を設置すべきではないか。
- 道路拡幅が困難であれば、川の両側などで交通を分離すべき
 - ⇒ 駅前への交通と住宅地の交通を分離できるよう、道路網を分けて検討します
 - ⇒ 川沿いの道路は歩行者の利用を中心とした道路として計画します
- 2号踏切を通る自動車が増加することへの対応が必要
 - ⇒ 通過交通を抑制するため、南北の主要な交通は1号踏切への集約を検討します
- 地区内道路は早期に6mに拡幅して下水道等の整備が必要
 - ⇒ 下水道などのインフラ整備を道路整備に合わせて進めます

12

道路計画の基本的な考え方（骨格となる道路）

3. 生活の軸となる道路の計画

まとめ

- 西側の駅周辺地区の主要生活道路は、地区内の皆さんが日常的に使う交通量が少ない道路として計画します
- 駅前の主要生活道路と2号踏切を連絡し、生活道路をネットワークすることで、便利さと静かさが共存する道づくりを進めます
- 川沿いは、歩行者の通りが非常に多いことから、現在の河川管理通路や、水路敷も活用した道路を計画します
- 下水道等のインフラや消火栓が地区全体にいきわたるよう効率的に道路を計画し、生活利便の向上や防災性の向上を検討します

◆生活の軸となる道路の計画

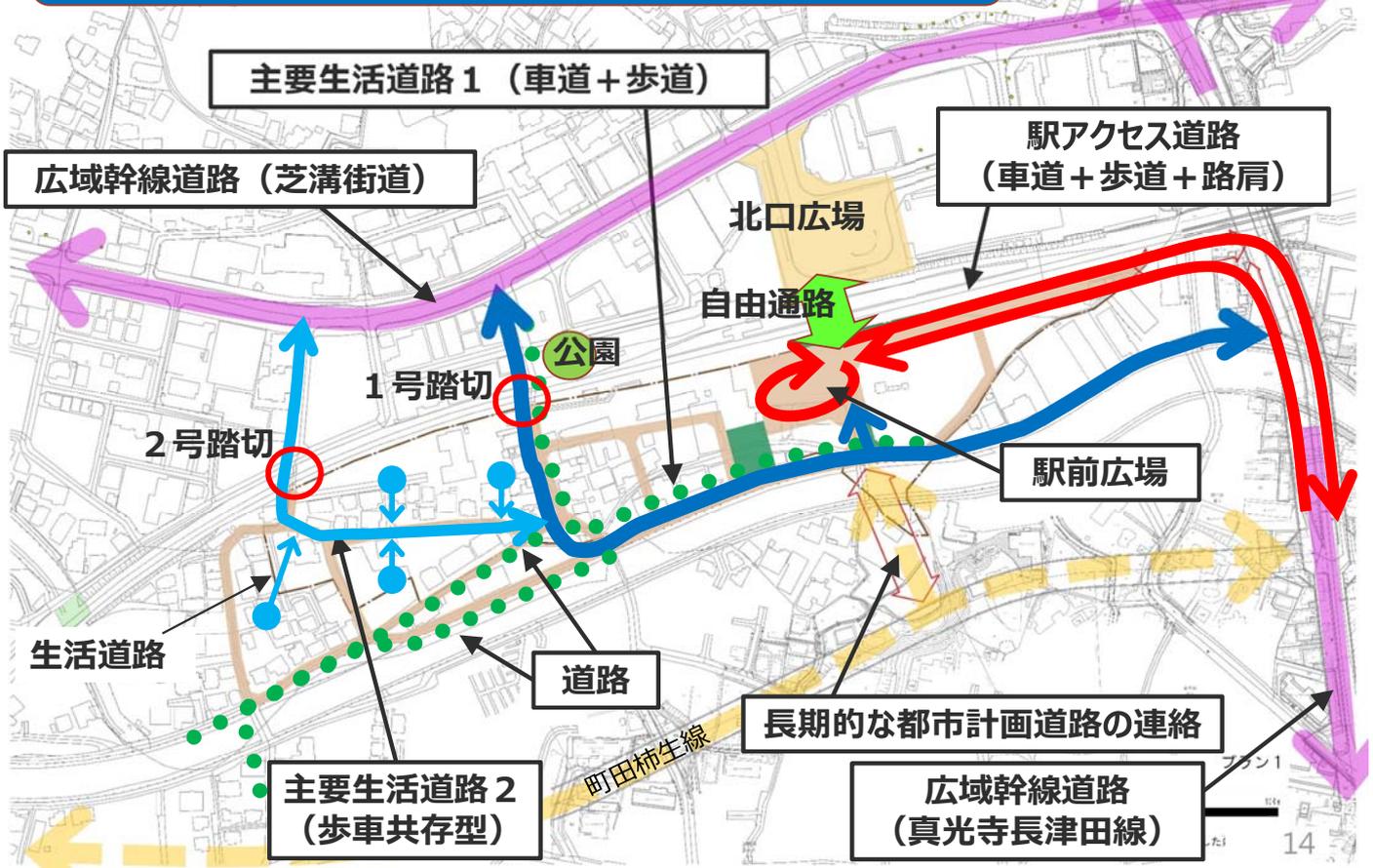
⇒ 主要生活道路 2（歩車共存型）

歩行者通行帯 車道 歩行者通行帯

下水道 ● 水道 ●

13

道路計画の基本的な考え方（骨格となる道路）



余白



2.

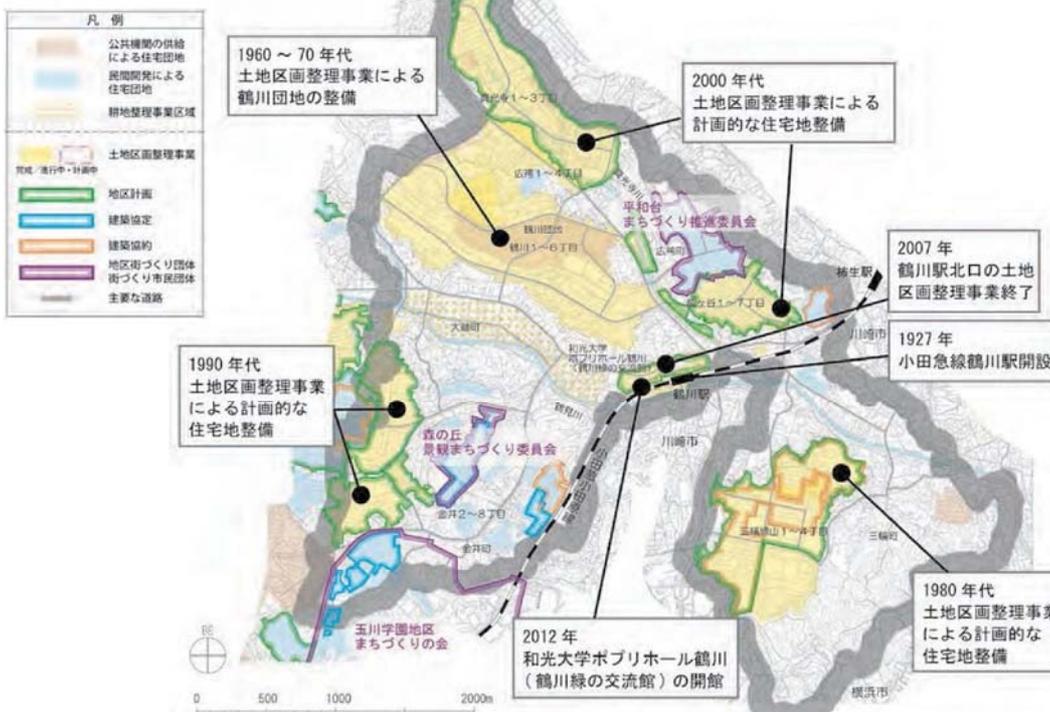
土地建物利用 イメージ の 検討 意見交換



2. 土地建物利用イメージの検討・意見交換

◇ 鶴川地域の成り立ち

■ 鶴川地域の主な出来事



鶴川地域は、1927年の小田急線鶴川駅の開設にはじまり、1930年代から耕地整理事業が行われ、1960年代から鶴川団地開発、三輪緑山、金井、能ヶ谷、真光寺をはじめとした土地区画整理事業などにより、農村から住宅地としての変遷を遂げ、2000年代には北口区画整理の完了、和光大学ポプリホール鶴川※が完成し、駅周辺の施設整備が進んだ。

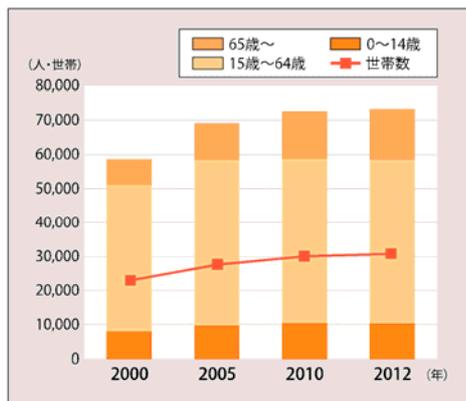
※和光大学ポプリホール鶴川は以降、ポプリホールと称します。



◇鶴川地域の人口

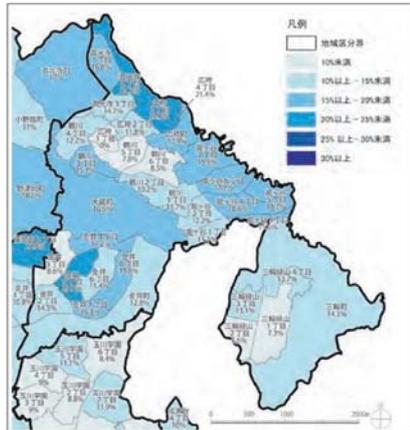
鶴川地域の人口は約7万3千人（町田市在住）※であり、1960年代以降の宅地開発により増加し、**人口・世帯数は一貫して増加を続けています**。
 しかし、近年では生産年齢人口は減少に転じ、高齢者人口が増加しています。
 特に、鶴川団地をはじめ早期に開発された地域で高齢化が進行しています。
 一方、後発して土地区画整理事業が実施された真光寺、広袴などでは、人口が流入し、**他地区よりも年少人口割合が高い傾向**にあります。

■鶴川地域の人口・世帯数の推移



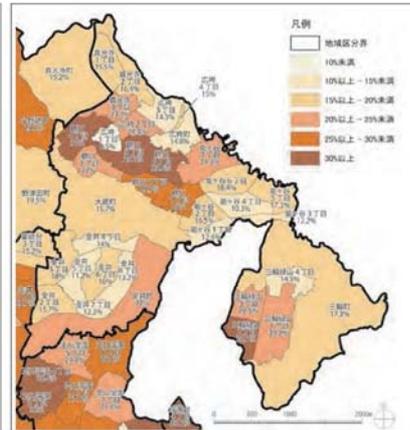
出典：住民基本台帳 各年1月1日現在
 ※町丁目の一部の人口・世帯数は、面積按分で算出

■町丁目別年少人口割合（0～14歳）



地域平均の年少人口割合：14%（市平均の年少人口割合：14%）
 出典：住民基本台帳 2012年1月1日現在

■町丁目別高齢者人口割合（65歳以上）



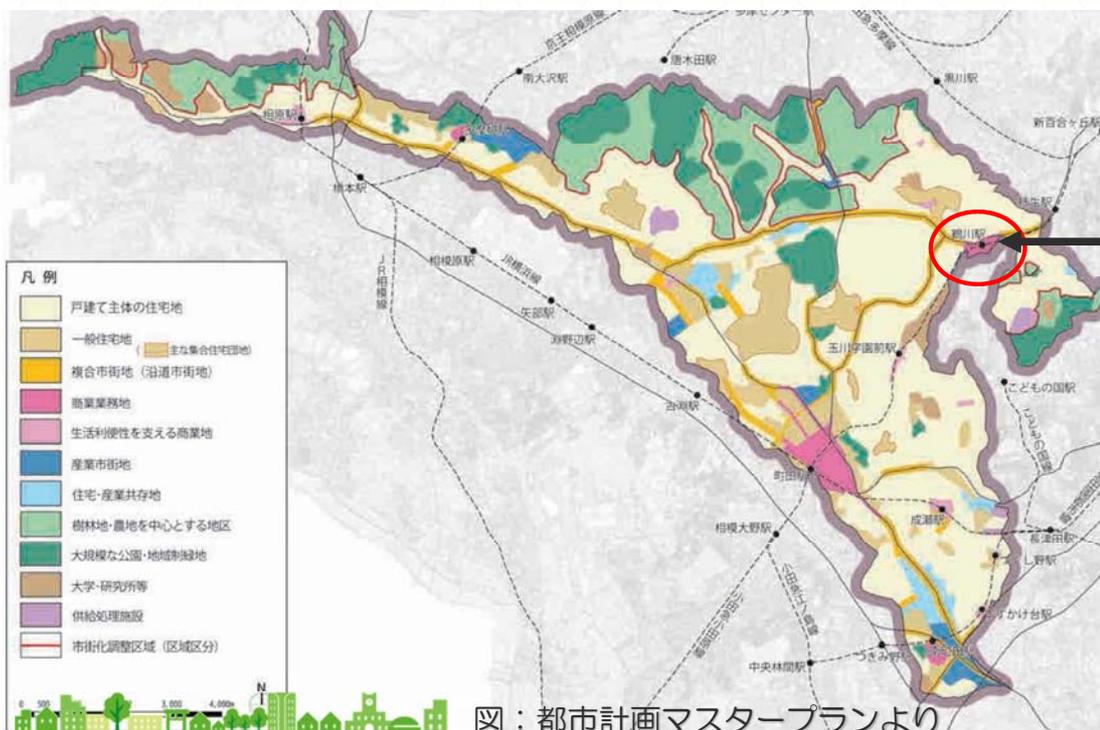
地域平均の高齢者人口割合：20%（市平均の高齢者人口割合：22%）
 出典：住民基本台帳 2012年1月1日現在



図・グラフ：都市計画マスタープランより
 ※2012年の同マスタープランにおける鶴川地域の人口

◇町田市の中の鶴川

鶴川駅周辺は、東の玄関口となる交通・都市活動の拠点として、地域の資源を活かしなが、周辺の市とも連携した**都市基盤の整備、商業・文化機能の集積、公共公益施設の整備**などの都市機能の充実を図っていく「**副次核**」として位置づけられています。



土地利用方針では、駅周辺地区は

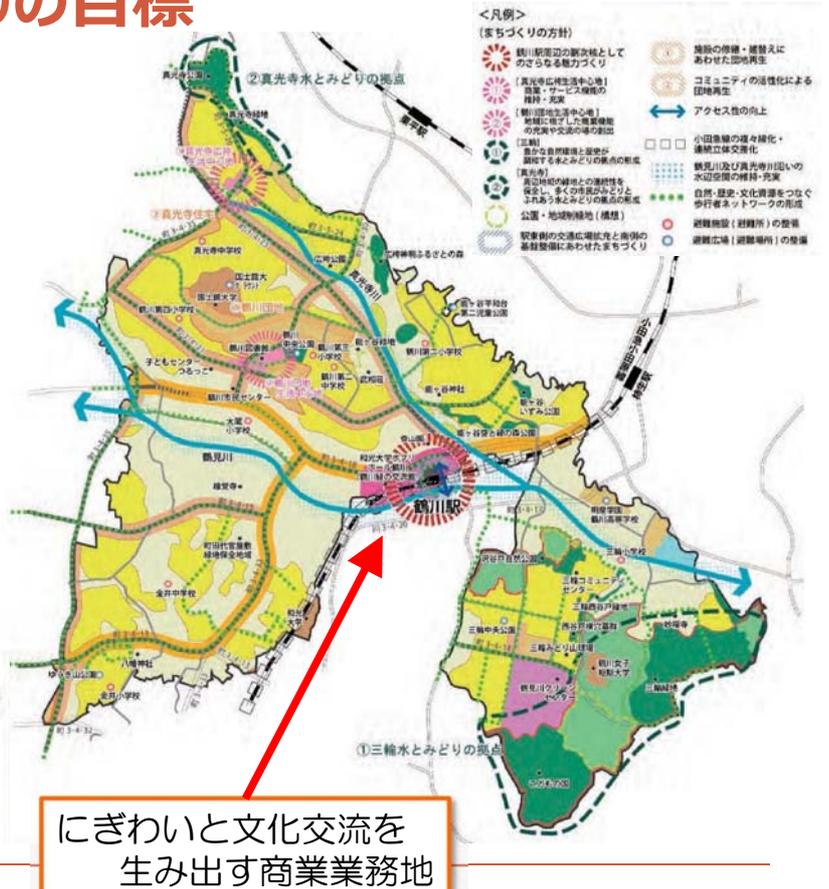
商業業務地

として位置づけられています。

図：都市計画マスタープランより

◇鶴川地区の街づくりの目標

- 駅周辺の交通利便性の向上と情報発信機能の充実により、人々の交流が生まれ活気あふれる東の玄関口
- みどりにつつまれた環境と住まいの調和を守り、安全で安心して住みつけられるまち
- 自然・歴史・文化資源の魅力を活かした、地域に愛着や誇りの持てるまち



(土地利用の方針)

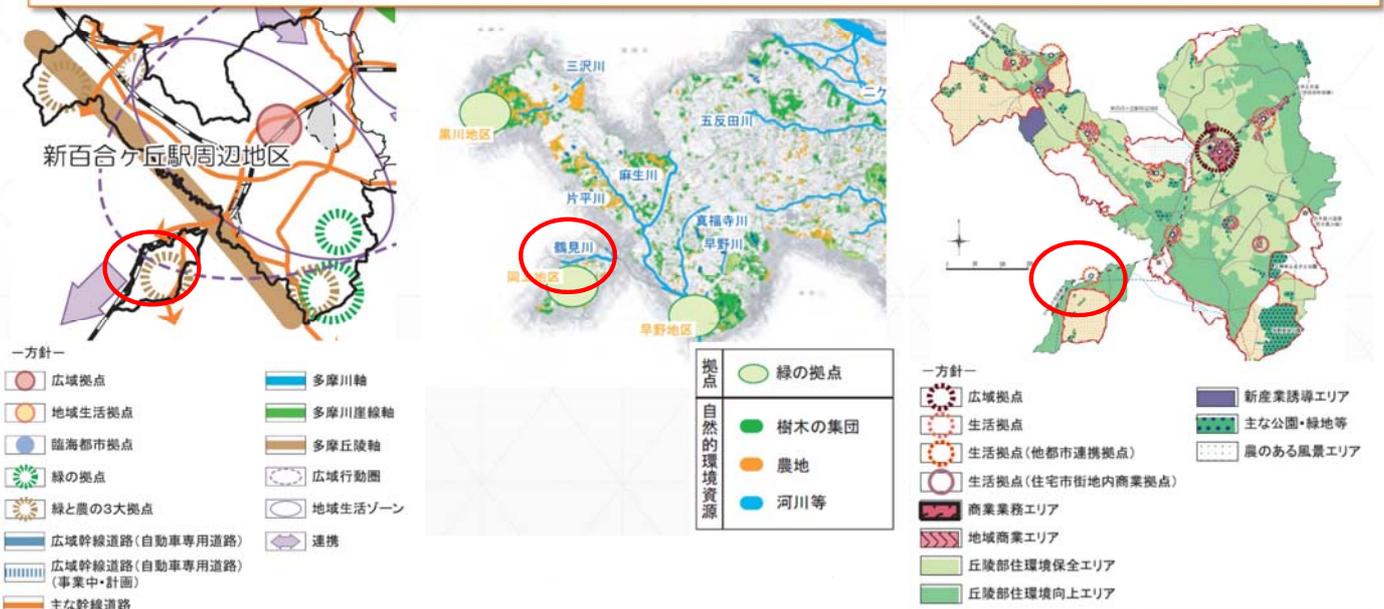
緑豊かな住環境を形成・維持する戸建住宅の住宅地	主要な幹線道路沿道で商業・サービス施設と住宅が共存する複合的な住宅地 (広域・中核) に沿った文化・交流・複合的な住宅地	主要な公園・環境緑地	河川等 (河川敷等) 50m 整備済み
緑豊かな住環境を保全する戸建住宅の住宅地	生活利便性を高める商業・業務用地	大学・研究施設	都市計画道路 (整備済)
中高層住宅と住宅地が共存する住宅地	住宅・商業・業務用地	駅前緑地	(事業中)
主な集合住宅地	緑地・公園	河川等 (河川敷等) 50m 整備済み	(計画決定路線)
幹線道路沿道で生活に必要な商業・サービス施設の立地を有する住宅地	緑地・公園	河川等 (河川敷等) 50m 整備済み	主な幹線道路
			主な施設等



図：都市計画マスタープランより

◇川崎市側のまちづくり

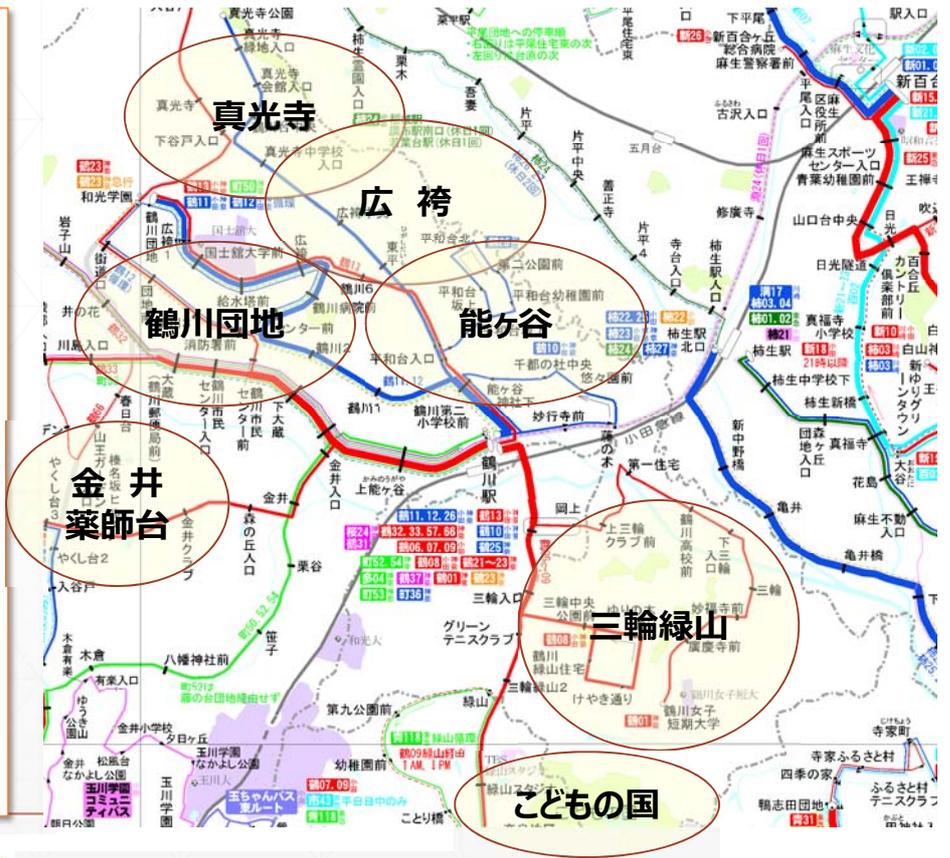
- 川崎市都市計画マスタープランでは、隣接する岡上地区について「緑と農の3大拠点」として位置づけ、緑や農地の保全・活用を推進する地区としています。
- 駅周辺地区を**生活拠点 (他都市連携拠点)**と位置づけており、駅南側一帯は、**丘陵部住環境向上エリア**と**農業振興地域**となっています。



図：川崎市麻生区都市計画マスタープランより

◇周辺地区とのつながり（バス）

- 鶴川駅の1日の乗降客数は約6万8千人です。
- 鶴川駅からは合計で32系統の乗合路線バスが運行しています。
- 路線バスは、古くから住宅開発された、鶴川団地、三輪緑山や真光寺、広袴、能ヶ谷地区を連絡しており、市民の生活の足となっています。
- これらの路線バスの拠点となる、駅との結節点が駅前広場となっています。



図：バスサービスマップより

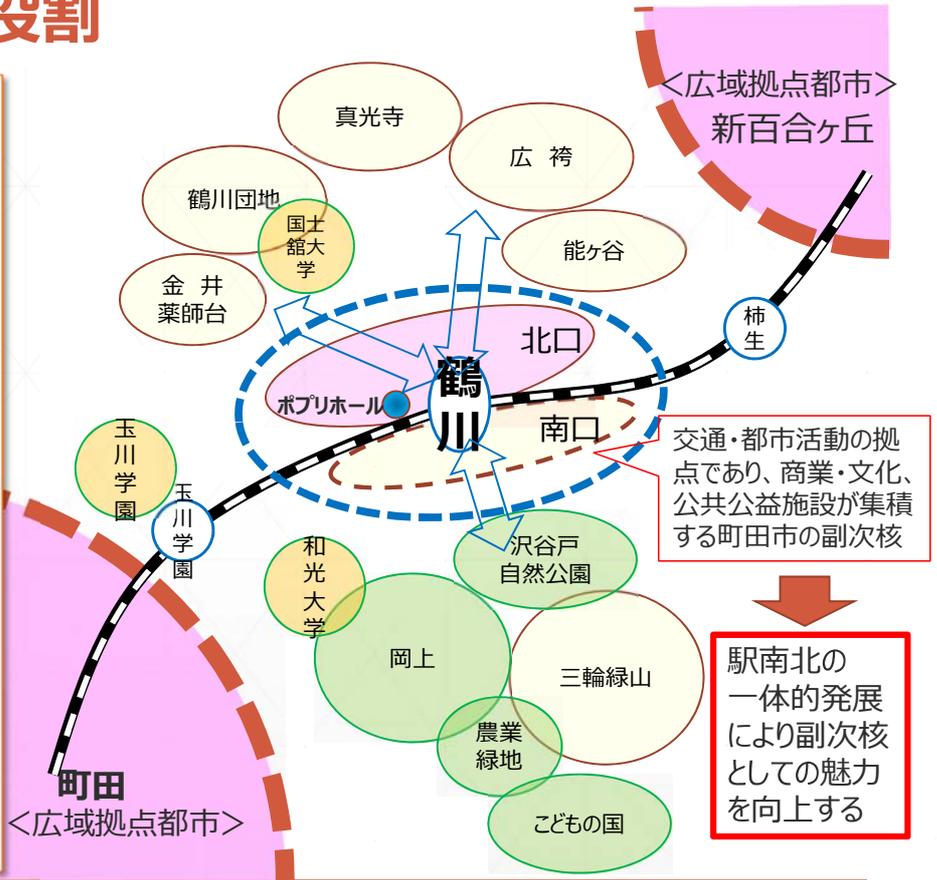
参考：バス路線

鶴川駅からは合計で32系統の乗合路線バスが運行
そのうち、鶴川駅を起点とする鶴川系統は22系統

0番のりば	袋橋方面	[鶴33] 野津田車庫 [鶴37] 淵野辺駅北口（平日1便のみ） [淵24] 淵野辺駅北口（休日1便のみ） [町53] 本町田経由 町田駅
	金井方面	[町52] 金井経由 町田駅 [町54] 藤の台団地経由 町田駅 [町50] 藤の台団地経由 町田駅（買物バス） [鶴57] 榛名坂ヒルズ経由 やくし台センター [鶴66] 山王ガーデン経由 野津田車庫
	柿生方面	[淵24] 登戸（休日1便のみ）
1番のりば	鶴川三丁目方面	[鶴21] 若葉台駅 [鶴22] 若葉台駅経由 調布駅（休日1便のみ） [鶴23] 急行 和光学園（平日のみ）
	平和台方面	[鶴25] 平和台循環
	藤の木方面	[鶴10] 千都の杜中央循環
2番のりば	鶴川団地方面	[鶴11] センター前経由 鶴川団地 [町50] センター前経由 鶴川団地（買物バス） [鶴12] 北回り 鶴川団地循環 [鶴12] 南回り 鶴川団地循環 [鶴13] 六丁目経由 鶴川団地 [鶴05] こどもの国（混雑時のみ）
	青葉区方面	[鶴06] こどもの国経由 三菱化学前（平日土曜のみ） [鶴07] こどもの国経由 奈良北団地 [鶴09] ことり橋経由 奈良北団地
4番のりば	三輪方面	[鶴01] 鶴川女子短期大学
	緑山住宅方面	[鶴08] 鶴川緑山住宅循環
	鶴川台方面	[鶴26] 真光寺公園
5番のりば	別所方面	[桜24] 永山駅経由 聖蹟桜ヶ丘駅 [鶴31] 永山駅
	小野路方面	[多04] 豊ヶ丘四丁目経由 多摩センター駅
	図師方面	[鶴32] 小野路経由 多摩センター駅 [町36] 図師経由 町田バスセンター

◇ 鶴川駅周辺の役割

- 鶴川地域を中心に見た場合、隣接する広域の拠点都市は「町田」次いで「新百合ヶ丘」の駅周辺地区です
- 日常生活などでは、通勤・通学や外出の玄関口は鶴川駅であり、日用品の購買や飲食、各種の生活サービスを享受できる施設の充実が望まれます
- 文化・交流活動では、ポプリホールを補完する施設の立地が望まれます



◇ 鶴川駅周辺の商業などの集積状況（商店街マップ）

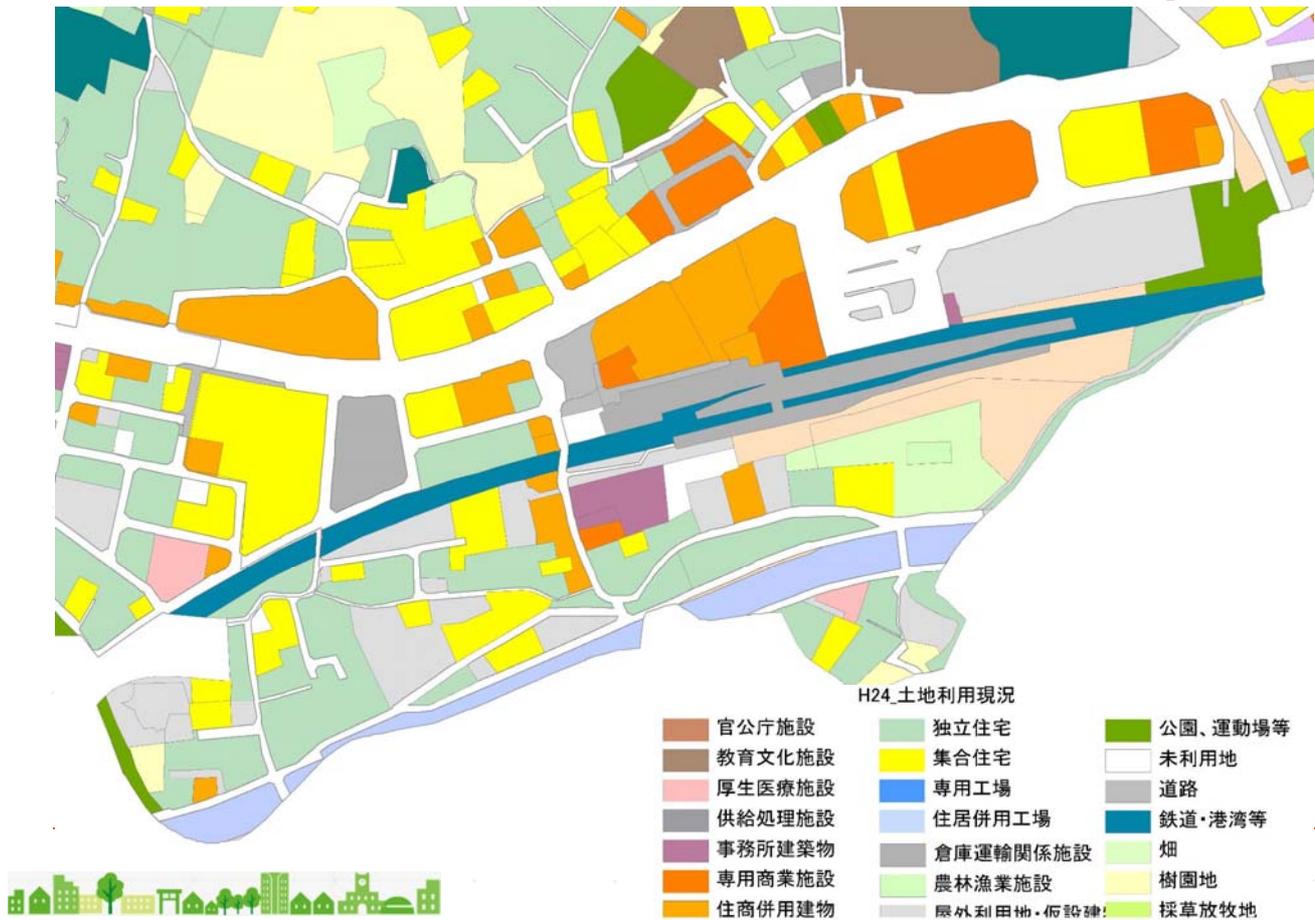
- 規模の大きい物販店としての「スーパー」はオダキューOXやマルエツがあり、商業ビルでは小田急マルシェが北口に立地していますが、衣料品関連の大型店舗の立地がありません。
- 書店、ドラッグストア、携帯ショップといった物販・サービス系店舗、飲食店やコーヒーショップなども北口に多く立地しています。
- 全国チェーン系ファストフードやフィットネス等が駅前に立地していません。



● 飲食・宿泊 ● 販売 ● 理美容・ファッション ● サービス・教育 ● 不動産・金融
複数テナント ● 公共駐車場 ● 車いすトイレ

図：鶴川商店会ホームページ・お役立ちマップより

【鶴川駅周辺の土地利用状況（東京都データ:H24）】



◇ 副次核の魅力向上：鶴川駅南口駅前土地利用

駅前の魅力向上に向けた機能ーやや広い商圈ー

拠点商業機能	大～中規模な商業店舗（大規模小売店舗）
	生活支援店舗（書店、ドラッグストア、不動産など）
	サービス系店舗（携帯ショップなど）
飲食機能	レストラン、食堂
	夜：居酒屋・バーなど
文化・交流機能	ポプリホールの支援機能 ⇒貸しスタジオ、ダンススクール 等
	健康増進機能（フィットネスクラブなど）や余暇機能
滞留・待ち合わせ	ファストフード、喫茶・軽食 / 公園や広場
行政サービス	市役所出張所機能（ポプリホールにあり）
交通機能	駐車場：商業施設駐車場と駅利用（パーク＆ライド）
	駐輪場（駅利用）：主要生活道路とネットワーク
	自由通路：南北の商業施設や駐車場を回遊・相互利用



◇副次核の魅力向上：鶴川駅南口駅前の土地利用

拠点商業施設

総合小売店舗

多様な品揃えが必要⇒モール化・大型化

衣料系小売店舗

鶴川駅周辺に立地がみられない

食品系小売店舗

食料品の売上構成比が70%以上の店舗

南口での課題と評価

北口にオダキューOXやマルエツが立地

北口には既に食品系の小売店舗が2店舗立地

道路基盤が不足しており大規模開発が難しい

駅前広場・自由通路の整備により立地評価は高まる

立地（例）

駅前の立地、交通利便性を活かした衣料系店舗等の複合施設

道路整備による開発条件の強化



28

◇副次核の魅力向上：鶴川駅南口駅前の土地利用

道路整備による開発条件の強化

都市計画法・宅地造成等規制法開発許可関係審査基準

3-1-2 道路の幅員構成 1 開発区域内の敷地に接する道路の幅員

住宅地開発

接続道路：6m

電柱や側溝などの道路構造物があっても相互通行を担保し、かつ、消防活動に際して消防車が他の車両とすれ違い可能なスペースを確保する

住宅以外開発
面積1,000㎡未満

住宅以外開発
面積1,000㎡以上

接続道路：9m

大型車等による頻繁な交通が予想されるため、自動車の利便を考えると同時に、歩行者の安全を確保する意味で、歩車道分離のため必要な最低幅員

発生交通量が
特に大きな場合

接続道路：12m

自動車と歩行者の交通を特に大量に発生させる建物（ショッピング・センターやホテルなど）の場合は、歩道を広くとり停車帯を設ける必要がある



29

近年の駅前開発の事例

～規模の大きい開発と道路整備～
(乗降客6～11万人：都内の事例)



近年の駅前における再開発事業や大規模開発では、街づくりによって道路の整備を行いつつ、商業ビルなどの開発を進めています。

保谷駅南口再開発
(2012年3月完了)

都市計画道路の整備に合わせて、駅前広場や自由通路・デッキを整備し、併せて商業施設などの建築物を市街地再開発事業で建築

練馬駅北口公有地活用
(2014年7月開業)

旧カネボウ跡地の街づくりで整備された道路と駅前広場に面する区有地について、民間活力を活用して商業施設や医療施設の複合開発を実施

経堂コルティ
(2011年4月開業)

小田急線の連続立体交差事業に合わせて、鉄道用地を街づくりに活かすため用途転換し、商業施設（経堂コルティ）やフィットネス、住宅他多様な施設を整備



◆保谷駅南口地区再開発事業◆ (特定建築者制度)

駅前複合施設の事例

この再開発事業（約0.7ha）では、民間活力を活用して事業の効率的な執行を図るため、開発業者が市に代わって再開発事業をコーディネートし、保留床を取得、販売等をする特定建築者制度を導入し、1街区ビルおよび2街区ビルを建築した。

【公共施設】

交通広場は地上面積約3,035㎡
 ペDESTリアンデッキ部分約1,220㎡
 合計約4,255㎡

【施設概要】

	I 街区	II 街区
構造	S R C造	S R C造
階数	地下1階地上11階	地下2階地上5階
敷地面積	約1,700㎡	約1,900㎡
延床面積	約9,300㎡	約7,800㎡
用途	店舗・住宅	店舗・公共施設
テナント	権利者店舗 他	西友、TUTAYA 下保谷図書館(4階) 住吉公民館(5階)



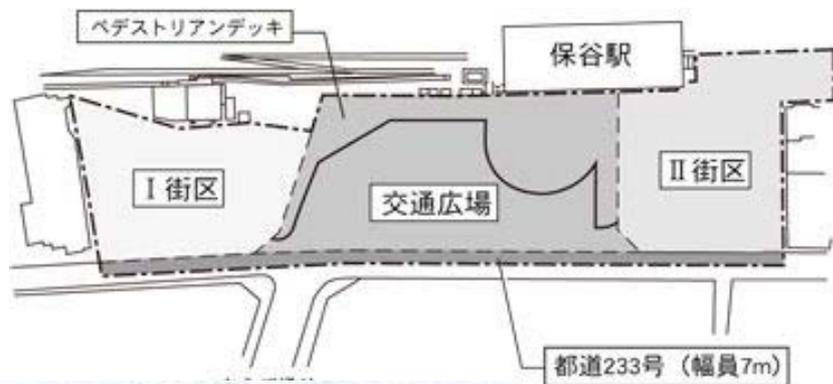
32

西武池袋線保谷駅・乗降人員：55,162人/日

図：都市計画情報インターネット提供サービス

◆保谷駅南口地区再開発事業◆ (南口広場2012年3月4日完成)

駅前複合施設の事例



I 街区ビル



II 街区ビル

駅前広場・自由通路・デッキ

33

◆練馬駅北口区有地活用事業◆ (土地活用事業代行型)

駅前複合施設の事例

【入居施設】

- 1階はライフ練馬駅前店
- 2階はユニクロ、カルディコーヒーファーム、カフェ・カルディーノ、トモズ
- 3階、4階には、区民ホールなどの練馬区施設
- 5階～8階には、慈誠会リハビリテーション病院
- 地下1階、2階は駐車場
- 代表事業者は日立キャピタルで、民間施設などマネジメント事業者は日立キャピタルコミュニティが担当

道路網は北口まちづくりに合わせて整備が進んでいた

【施設概要】

- 所在地：東京都練馬区練馬1-17-1
- 敷地面積：3999.98㎡
- 建築面積：3447㎡
- 延床面積：2万2715㎡
- 規模：地下2階、地上8階、塔屋1階
- 高さ：35.9m
- 駐車台数：86台
- 駐輪台数：499台（区）、240台（民間）



西武池袋線練馬駅・乗降人員：118,601人/日

図：都市計画情報インターネット提供サービス

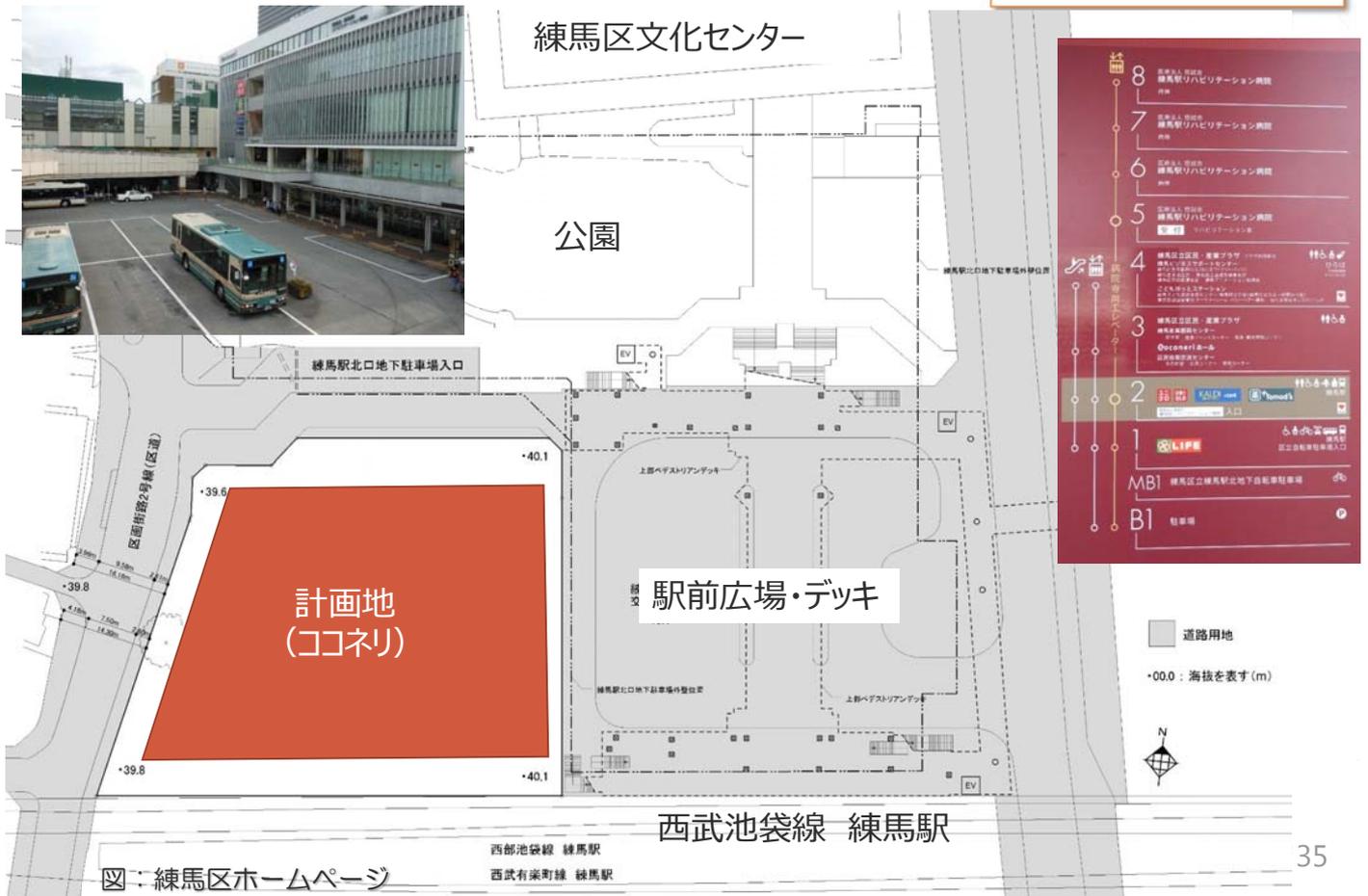
◆練馬駅北口区有地活用事業◆ (2014年7月開業)

駅前複合施設の事例



練馬区文化センター

公園



図：練馬区ホームページ

西部池袋線 練馬駅
西武有楽町線 練馬駅

◆ 経堂駅：経堂コルティ他 ◆ (鉄道事業者による開発)

駅前複合施設の事例

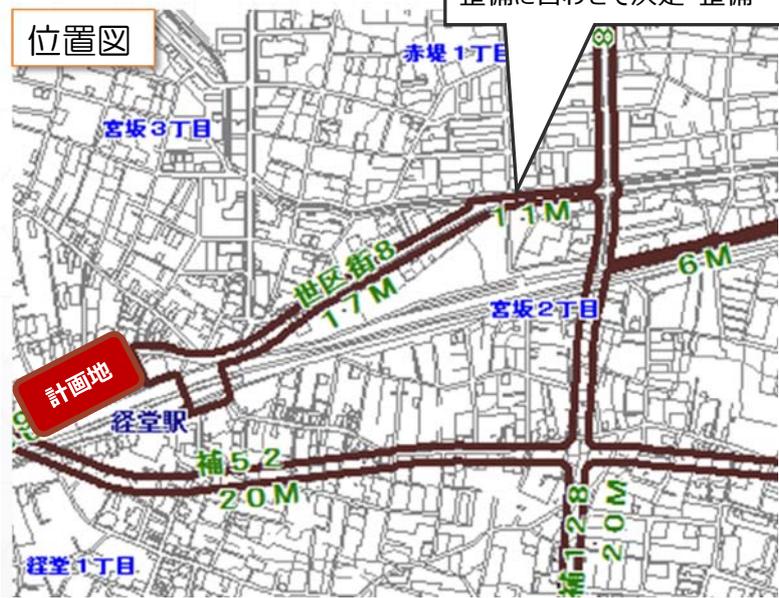
経堂コルティ (きょうどうコルティ、KYODO CORTY) は小田急線経堂駅前のショッピングモール。小田急線の連続立体交差事業と合わせて駅周辺の再整備が実施され、旧「経堂ジョイフル」を再開発した複合商業施設

【入居施設】

- 1F 食品スーパー・生活サービス
- 2F カフェ/ドラッグストア・書籍・雑貨他
- 3F レンタルCD・DVD・クリニック
- 4F レストラン&カフェ

【施設概要】

- 鉄骨造地上4階、塔屋1階
- 敷地面積 9,774.59㎡
- 延べ面積 15,707.11㎡
- 高さ 22.85m



小田急線経堂駅・乗降人員：70,965人/日

図：都市計画情報インターネット提供サービス

◆ 経堂駅：経堂コルティ他 (開業：2011年4月26日) ◆

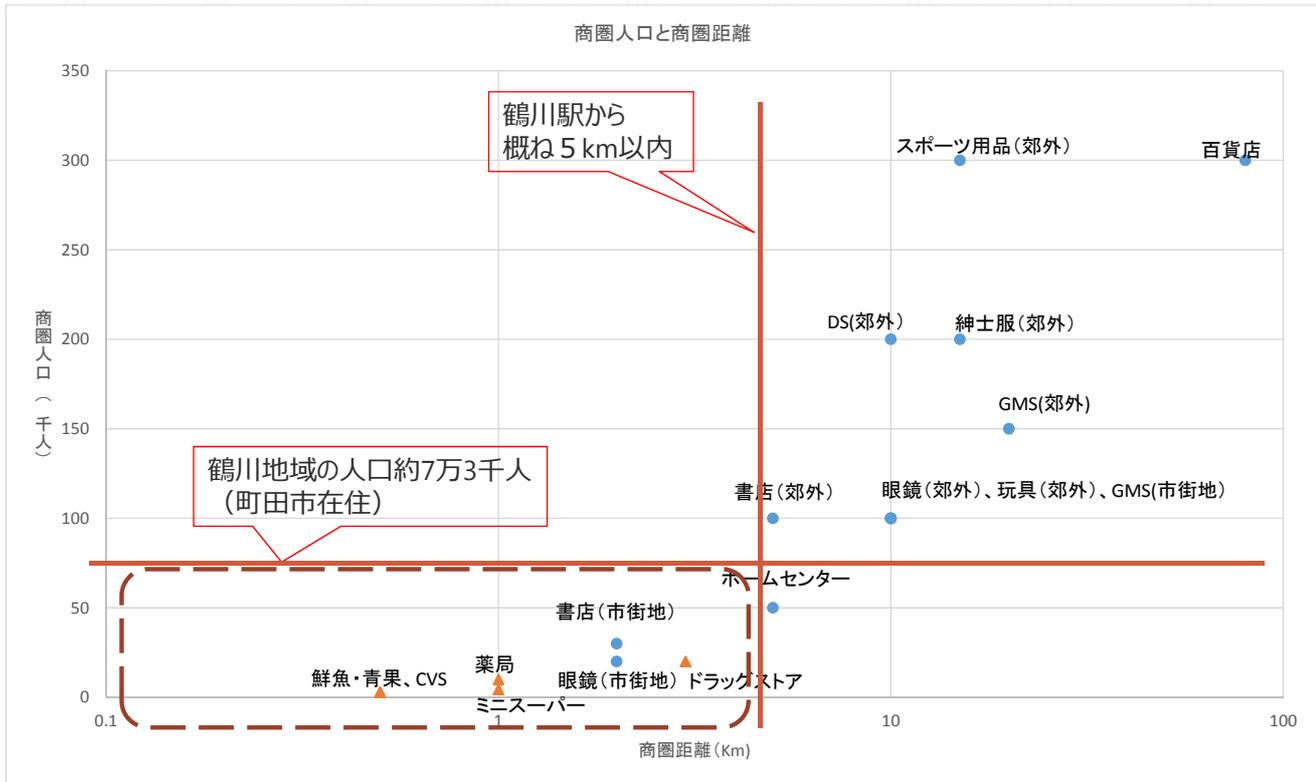
駅前複合施設の事例



経堂テラスガーデンホームページより

【一般的な商業立地】

- 一般的に、商圈人口と買い物品との関係は次に示すとおりとなっています
- 鶴川駅周辺では人口規模や駅利用者数から想定される施設は最寄品が中心と考えられます
- 一部、買回り品（書店、眼鏡など）も対象となります



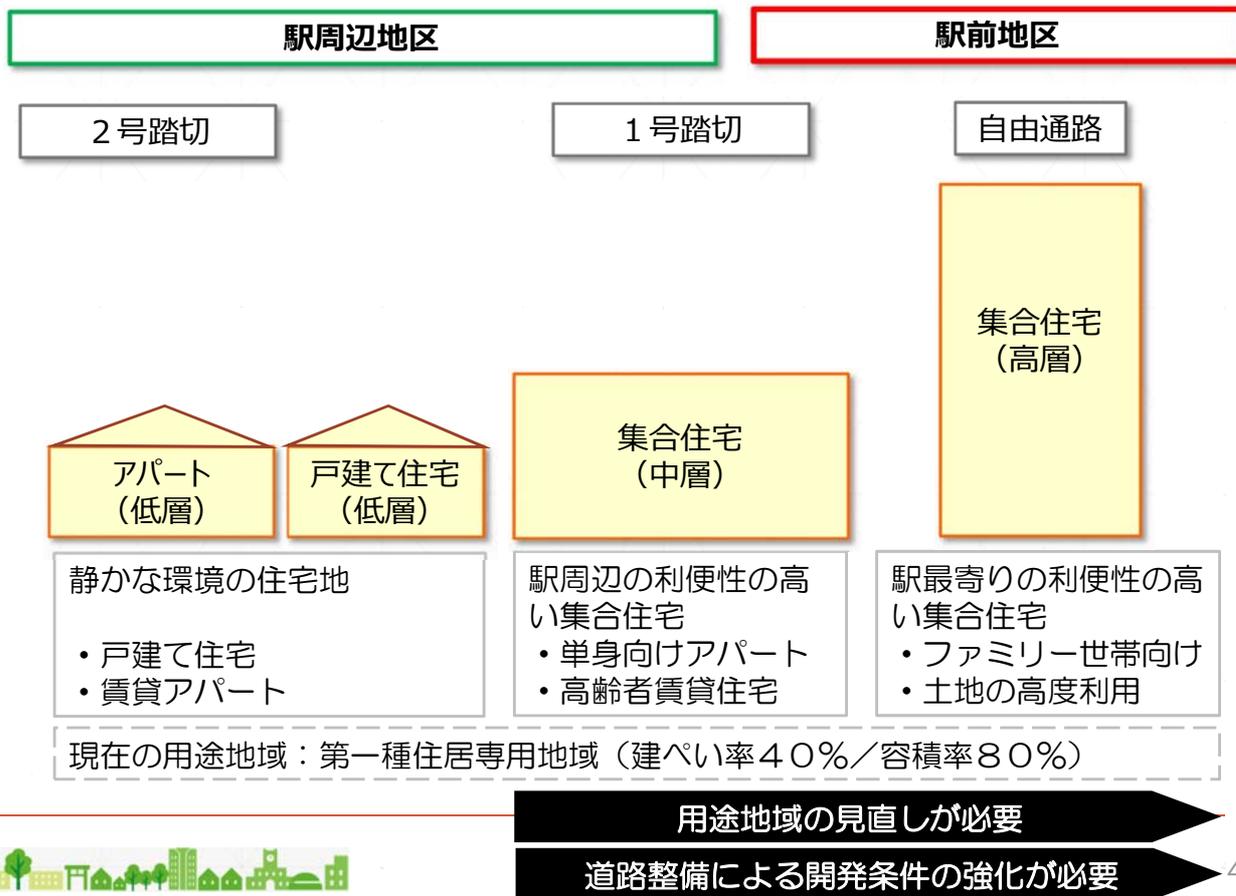
38

データ（一般的な商業立地）

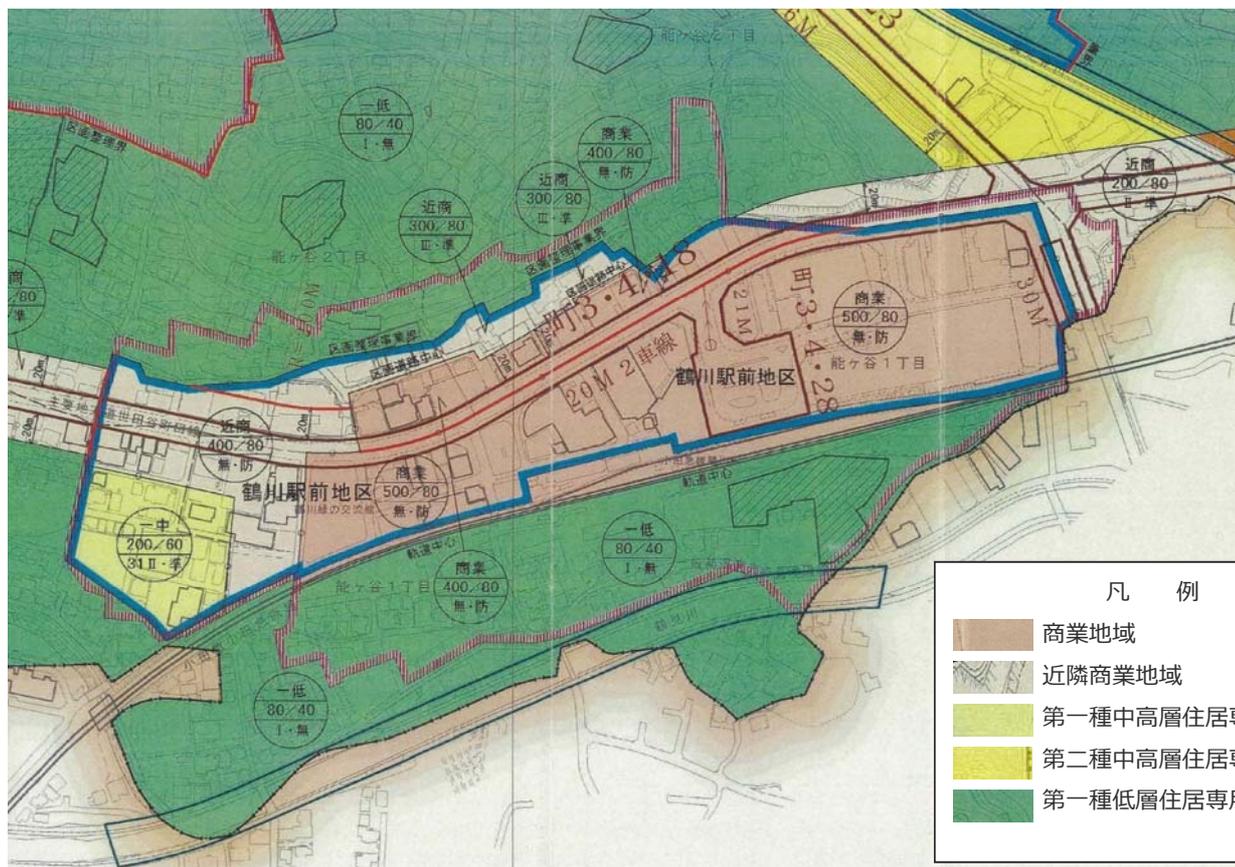
	最寄品	買回り品	商圈距離	商圈人口	注
最寄品	鮮魚店		～500m	3,000人	徒歩、自転車いずれでも10分以内
	青果店		～500m	3,000人	徒歩、自転車いずれでも10分以内
	薬局・薬店		500m～1Km	1万人以上	徒歩15分、自転車10分以内
	ミニスーパー (150坪以内)		500m～1Km	1,500世帯 (4,500人)	店舗売場の標準は1,000世帯で100坪単位
	CVS (都市型)		～500m	1,000世帯 (3,000人)	半径500m以内に5店以上の出店は過当競争
	ドラッグストア		～3Km	2万人以上	標準売場150坪で駐車場付き
買回り品	眼鏡店 ・市街地型 ・郊外型		2Km 5～10Km	2万人 10万人	・交通の便利さが重要
	靴店		5～10Km	5～10万人	・生活道路沿い ・通行乗用車1日1万台以上
	玩具店 ・郊外型		5～10Km	5～10万人	・生活道路沿い 「トイザラス」の影響で大型化
	書店 ・市街地型 ・郊外型		1～2Km 3～5Km	3万人 5～10万人	・生活道路沿いが大原則
	紳士服店 ・郊外型		10～15Km	20万人	・幹線道路に連絡する生活道路沿い
	スポーツ用品店 ・郊外総合店		10～15Km	20～30万人	・主要幹線道路沿い ・クルマで30分以内 ・標準売場300～400坪
	GMS ・市街地型 ・郊外型		10Km 10～20Km	7～10万人 10～15万人	・駐車場が必要(1,000台以上) ・生活道路沿いが良い
	DS(ディスカウントストア) ・総合型		10Km	20万人	・幹線道路沿い ・広い駐車場が条件
	HC(ホームセンター)		～5Km	3～5万人	・駐車場が広いこと(100台以上)
	百貨店		50～80Km	30万人～	・立地、規模、知名度などにより大きく異なる

(出典:「すぐ応用できる商圈と売上高予測」市原実著 同友社) 39

◇ 駅周辺における住宅施設の配置



◇ 駅周辺の用途地域



3.

次回の検討会について他



42



3. 次回検討会について他

第20回鶴川駅南口街づくり検討会
開催日：10月18日

【駅前地区（東側エリア）】 【駅周辺地区（西側エリア）】

～テーマ～

土地建物利用について（続き）

～テーマ～

道路等の整備水準について

43

皆さまのご意見をもとに、
鶴川駅南口の街づくり計画を
より良いものに育てましょう。
ご協力のほどをよろしくお願いいたします。



ありがとうございました

