

■第1回国立駅周辺まちづくり会議の議事要旨と対応の方向

- ・ 駅と駅前広場は鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者など利害関係を持っている人が多くいて、まとめるのが大変です。国立の場合はJR 東日本が駅舎を既に整備しているので、その問題はありませんが、旧駅舎の活用の話がありますので、JR との議論も将来的には必要になるだろうと思います。鉄道関係と上手くいかないと話が進みません。皆が全て満足するという形で話しがまとまるのは難しい。
⇒JR、交通事業者の方々とは、今後も引き続き事務局を中心に協議を続けていく。
- ・ 今回の設計に対して、国立駅周辺だけに捉われず、市全域を捉えた全体構想から国立駅前周辺の位置づけ、方向性について議論すべきであると思う。
⇒既往計画における「国立駅周辺地域の位置づけ」を整理した。（「資料3 国立駅周辺まちづくりの方向」参照）まちづくりの方向性については、具体のデザイン検討とあわせて、「基本計画」をベースに、ブラッシュアップしていきたい。
- ・ 新たな街を整備するのではなく、既存ストックを活用した修復型のまちづくりを行うことで効率的なまちづくりが可能になると思う。市民それぞれがいろいろな考え方を持っているので、モニタリングや実地調査を良く行ってほしい。
⇒第2回交通検討部会（11月14日開催）において、「歩く」という視点から、国立駅周辺の確認を行った。（「資料2 交通検討部会開催報告」参照）「まち歩き」。今後も様々な視点から「まち歩き」等を実施していきたい。
- ・ 南部地域の谷保や矢川には魅力ある観光資源が多くあるため、今後、駅周辺をどのように位置付けるかを考えると、観光という視点もあると思う。駅前広場を公園にするという計画があるが、色々な面から調整するのが難しいと思う。
⇒交通検討部会で開催を検討中の「サイクルツアー」等で南部の魅力を再確認していきたい。駅前広場の計画については、本日、基本計画レベルの図面・模型を用意しているのでご覧頂きたい。
- ・ 国立駅北口を出てすぐに国分寺市が広がっている。駅前広場の整備には北口広場も入っているし、総研線跡地も入っている。国立駅の南口から北口への回遊性を踏まえると隣接する国分寺市との連携が必要となるため、本会議にオブザーバーとして参加して頂くことが望ましい。
⇒事務局より国分寺市に参加を要請している。今後も引き続き取り組んでいく。
- ・ 本会議の結果を国分寺市の市民に情報提供することで、国立市民と国分寺市民の交流が生まれ、より良い計画づくりが実施できると思う。
⇒国分寺市域の公園内に設置された掲示板にまちづくり会議等の開催案内を掲示している。また、国分寺市域の町内会にも協力を得られることとなった。
- ・ 駅周辺という大きな話の中で、検討部会で検証、実験、提案したものが、必ずしも駅前広場で受けられるものではないと思うので、受けられるもの、受けられないものをある程度はっきりした方がよいのではないかと思います。谷保、矢川、などの南部は魅力的な地域だと思うが、どうやってデザインに落とし込んでいくのかという課題がある。復原した駅舎で何かをやるとか、ハードではなく、ソフトで表現できることもあると思う。駅周辺だけでなく、市域全体を考えて、駅周辺でデザインしていくということもあるので、検討部会で検討して頂ければと思う。
⇒駅周辺と市全体の関係・連携については、検討課題の一つと認識している。ソフトについては、今後「まち育て検討部会」等で議論をしてきたい。
- ・ 人を大切にという考えは、価値あるハードを残すという思想も含まれていると思う。古いものを

大切に作る、保存するという精神を持つべき。

- ・ 古いものとしてのロータリーも大事だが、現在の駅前広場は渋滞していて、決して良いものとは思えない。円形公園にも近づけず、良いものが埋もれている。また、今後、駅周辺の道路が整備され、駅前広場の交通量が減ると聞いている。車、自転車、歩行者が錯綜しない安全な環境を検討していきたいと考えている。国立市民でも南部地域の良さをわかっていない人も多い、北口から南部の取り込みを考えるだけでなく、南部からの意見も出して頂き、国立駅周辺が、南北の市民の交流の場となることが望ましいと思う。
- ⇒国立駅周辺まちづくりの理念・目標については、「基本設計」にも整理されているが、今後も、まちづくり会議で引き続き議論をさせて頂き、「骨太な方針」としていきたい。

- ・ 駅前広場にロータリーが形態として出てきていない。国立駅前に広場が作られたときにロータリーとしてあった訳です。そこを町内に車が1台しかなかった時代に、町民が集う広場として使っていたというのが事実だと思うのです。そこを把握して、あの広場に対する愛着をどう考えていくのか。
- ・ 駅前広場はかつて水禽舎があったように、モータリゼーションの発達以前には広場として整備されている。これは、文教地区協会が発行している絵葉書からもその様子を伺うことができる。
- ・ 人中心の駅であれば、昔の状態に近いもので整備することが考えられる。大学町を整備するに当り、駅舎と谷保天満宮を結んだのが、現在の大学通りであり、両者は対になることを意識して整備されていたことから、今後の計画づくりでは、もともとの設計思想に立ち返ることも重要であると思う。

⇒駅前広場の整備当時の写真や当時のモータリゼーションの状況に関する資料を用意した。(参考資料3参照)。大学町の設計思想等については、情報整理を進めているところであり、まちづくりシンポジウムや次回まちづくり会議等で改めて資料を提示したい。

- ・ 検討期間が長期的なものとなるため、机上の議論だけでは飽きてくるのではないかと。小さなことでも成果を積んでいくことや、整備した後の利用をイメージさせる楽しいと思える成果を出していくことが重要である。私が関与した某駅前広場では、市民のための空間を整備しようとして、一時的に交通を止めて、駅前広場を市民広場として使う試みを始めている。社会実験で始まったが、今では、市民がそのために組織をつくり、定期的に広場利用を始めている。

⇒実証的な取り組みについては、事務局・作業班としても重要性を認識している。予算的には厳しい状況ではあるが、皆様からもアイデアを頂き、何らかの形で実施したいと考えている。企画については、「検討部会」で詰めていきたい。