

第2回 国立駅周辺まちづくり会議 記録(要旨)

日時：2010年11月17日(水)午後5時00分～7時00分

場所：国立市役所3階 第1・2会議室

出席者(敬称略)：

委員	篠原 修	政策研究大学院大学教授
	中井 祐	東京大学大学院工学系研究科教授
	新井 和雄	公募市民
	笠井 恵	公募市民
	関 堅	公募市民
	藤本 剛	公募市民
	甲斐 恒人	立川バス株式会社 運輸部次長兼計画課長
	窪田 洋	京王電鉄バス株式会社 営業部営業第一担当課長
	原田 弘司	社団法人東京乗用旅客自動車協会広報委員会副委員長 銀星交通有限会社専務取締役
オブザーバー 国立市長 事務局	青木 正 関口 博 都市振興部長 国立駅周辺まちづくり推進室 同 同	小澤宏康 室長 門倉俊明 係長 中島広幸 主任 立川浩平
傍聴者	40名	

欠席者(敬称略)：

委員	羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科准教授
	鈴木 直文	一橋大学大学院社会学研究科専任講師
	五十嵐一典	国立市商工会相談役/ まちづくり特別プロジェクトチームリーダー

【配布資料】

- ・次第
- ・国立駅周辺まちづくり会議委員名簿
- ・資料1 第1回国立駅周辺まちづくり会議の意見と対応の方向
- ・資料2 交通検討部会開催報告
- ・資料3 国立駅周辺まちづくりの方向

- ・参考資料1 国立駅周辺まちづくりに関する要望書等
- ・参考資料2 駅前広場のデザイン案
- ・参考資料3 国立駅周辺まちづくりの方向に関する参考資料

- ・国立駅周辺まちづくりシンポジウム チラシ

【開催内容】

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 第1回まちづくり会議の意見と対応の方向
4. 交通検討部会の開催報告
5. 駅周辺まちづくりの考え方
6. 意見交換
7. その他
 - ・ 国立駅周辺まちづくりシンポジウム（11月28日開催）について
 - ・ 第3回国立駅周辺まちづくり会議の開催日程
 - ・ 検討部会の今後の予定
8. 閉会

【議事要旨】

1. 開会
 - ・ 国立駅周辺まちづくり推進室の門倉室長から開会の挨拶があった。
 - ・ 一橋大学大学院社会学研究科の鈴木専任講師が、国立駅周辺まちづくり会議の委員になって頂くことを説明した。
 - ・ オブザーバーとして、東京都建設局北多摩北部建設事務所の青木管理課長に参加して頂くことを説明した。
2. 会長挨拶
 - ・ 国立駅周辺まちづくり会議の篠原会長から挨拶があった。
3. 第1回まちづくり会議の意見と対応の方向
4. 交通検討部会の開催報告
5. 駅周辺まちづくりの考え方
 - ・ 資料1～3について事務局から説明した。
6. 意見交換
 - (1) 第2回交通検討部会「まち歩きツアー」の結果報告等
 - 会長 : 第2回交通検討部会に参加された各委員から、そこで出された意見の概要について説明して頂きたい。
 - 1) グループ1からの報告
 - 現状の交通量にあった道路整備が必要
 - 委員 : 旭通り、富士見通り、生活道路は道路の幅員が狭く危険である。整備された時代は交通量が少なかったため問題は見られなかったが、最近は車が増えているため、将来に向けた検討が必要であると思う。これらは官民だけに委ねては物事が進まないため、市民が率先して解決していく必要があると思う。
 - 旭通りと都市計画道路3・4・10号線の交差点が危険
 - 委員 : まち歩きをしていて感じたことは、旭通りと都市計画道路3・4・10号線が交差する角度が鋭角であり、大変危険であると思う。また、都市計画道路3・4・10号線

が供用されると大型車が通行するため、旭通りは南口駅前広場から都市計画道路3・4・10号線まで慢性的に渋滞が発生することが懸念される。さらに、その区間が渋滞すると、回避する車両が東三丁目周辺的生活道路内を通過し、大学通りに向うことが懸念されるため、都市計画道路3・4・10号線に整備について改めて考える必要があると感じた。

ロータリーから見た大学通りの景観は素晴らしい

委員：南口駅前広場ではロータリーから見た大学通りの景観が、素晴らしいものと思った。人中心の広場にすると今とは違う景観になることを認識しながら議論していく必要があると感じた。

事務局の考え方を多くの市民から意見を頂くべき

委員：事務局から、国立駅前周辺は市民が集う結節点にしていくと説明を受けたが、それを要望する市民がどの程度いるのか。アンケート調査等を行い、確認する必要があると思う。

2) グループ3からの報告

北口1号線は歩道が狭く危険

委員：普段、谷保駅を利用しているため、第2回交通検討部会では国立駅周辺を歩いて新鮮に感じた。北1号線は歩道が狭く、車道を歩行する状況が見受けられ、問題があると感じた。安心して歩くことができる空間にしていく必要があると思う。

旭通りと都市計画道路3・4・10号線の交差点など、鋭角に交差する交差点の検討が必要

委員：都市計画道路3・4・10号線の高架下は歩行空間が狭いため、早急に改善していく必要があると思う。都市計画道路3・4・10号線と旭通りとの交差点は交差する角度が鋭角になるため、バス等の大型車両が曲がるのが困難ではないか。国立市内には他にも同様の箇所が多くある。例えば、西1条線と富士見通りとの交差点も同様であり、検討が必要であると思う。また、交差点でデッドスペースとなる場所は歩行者の空間として使用するべきだと思う。

富士見通りには放置自転車が多い

委員：富士見通りの西友前やブックオフ前などは放置自転車が歩道上に多く見られた。駅前広場に停車するタクシーの数を減らすことができないか

委員：タクシーは南北駅前広場内に各10台程度停車しているが、交通広場としてタクシーが停車しているスペースはもったいないと思う。

都市計画道路3・4・10号線の高架付近の信号サイクルが複雑であり危険

委員：都市計画道路3・4・10号線の高架付近の信号サイクルが複雑であり、信号無視する歩行者が多いため、改善しないと事故の発生が懸念される。

3) グループ2からの報告

旭通りと都市計画道路3・4・10号線の交差点の検討が必要

委員：都市計画道路3・4・10号線が旭通りで鋭角に交差する箇所については、関委員と同様であり、検討が必要だと思う。例えば、大学通りから東3号線を通過し、都市計画道路3・4・10号線にアクセスすれば、車が鋭角に曲がることを防ぐことができる。また、南口駅前広場のロータリーは車が多く、自転車の通行が危険である。

富士見通りは沿道の店舗と連携した放置自転車対策が必要

委員：西友、マクドナルド前に放置自転車が多い。店舗利用者の自転車もあるため、店舗の責任を含め、対処法を検討する必要がある。

歩く機会を増加させ、健康増進を図ることができる施設の配置計画を行うべき

委員 : 駐輪場を改札から離れた位置に設置することで利用者の歩行数が増え、健康増進に繋がると思う。そのためには快適な歩行環境を整備することも大切である。

(2) 鉄道高架下では東西及び南北を連絡する通路を確保

委員 : 国立駅周辺では、既存道路空間において、東西方向の歩行空間を安全、快適にしておくことが難しいため、高架下を活用していくことが望ましいと思う。例えば、高架下に店舗を設置する場合において、東西を連絡する通路を確保することが条件とするなどのルールづくりが考えられる。また、同様に高架下で南北方向の通路を確保することも考えられる。さらに総研線跡地では歩行者空間を確保し、楽しみながら歩行できる空間にするなどの工夫が必要だと思う。

会長 : 高架下はJRの所有地であるため、市民の意向だけで活用方法を定めることは困難である。しかし、街にとっては重要な空間であるため、今後JRとともに議論する必要があると思う。

事務局 : 引き続き、JR側のまちづくり会議への参加を要請していく。

会長 : 人口が減少する中で、鉄道運賃の収入の増加が見込めないため、JR側は今後収入源として見込まれる駅の活用方法に着目し始めていると思う。北海道では駅の上部に百貨店を立地したケースもあるようだ。

(3) 富士見通りや旭通りは幅員が狭いため、防災の観点からも望ましくない

会長 : 富士見通り、旭通りは6間通りであり、道路の幅員が狭いため、防災面でも望ましく無いと思う。

(4) 第2回交通検討部会「まち歩きツアー」の結果報告等

北口駅前広場では荷卸作業車に停車スペースが必要

委員 : 北口駅前広場では荷卸作業車の停車スペースを見込む必要があると思う。

南口駅前広場では円形公園を残した整備を行うべき

委員 : 南口駅前広場では円形公園を残していきたい。

ブランコ通りの様な通りを点在させたい

委員 : ブランコ通りは雰囲気が良いため、他にも2~3箇所同じような場所が欲しい。

現状の自動車交通量を把握した上で道路を計画すべき

委員 : 第2回交通検討部会に参加して、現在計画で整備をした場合、100年後どの様な状態になっているのかが気になった。昔は甲州街道が6間道路であり、現在の旭通り、富士見通りと同じ幅員であった。自動車の交通量が増加と同時に道路幅員が拡幅されてきたことが分かる。今後、旭通り周辺の幹線道路が整備されると旭通りの車両が増加することが考えられる。現在の交通量を把握しているのか。交通量調査の結果が無いと交通に関する議論は難しいのではないかと。

会長 : 現状交通量について、現在、市側ではどの様な調査を行っているのか。

事務局 : 今年度、JRの高架化の関係で、都市計画道路3・4・10号線を含め、交通量調査を実施した。現在、平成32年の将来交通量を推計しており、今年度末には結果が出せると考えている。

駅前広場に停車するタクシーの数を減少させることは困難

委員 : タクシーの停車台数が多いと言われた方がいたが、昭和の時代から停車台数を25台程度減少させており、昨年も停車台数を減少させている。立川市や国分寺市などでも

タクシーの停車台数を減少させることにより、路上に停車するタクシーを無くし、円滑な車両通行が可能な状態としている。国立駅前広場は、中央線の各駅の中でタクシーの数が少ないと思う。

計画を実現するために各事業者との調整を行うべき

委員 : 今回の計画が空想のものとしないうちにもＪＲ東日本の本社と協議が必要だろう。今後、バス事業者やタクシー事業者の意見を踏まえながら、各事業者が安全に運行できる環境にしていきたい。

(5) 国立駅周辺の各道路の役割を明確にした上で、都市計画道路 3・4・10 号線の整備方針等を明らかにすべき

委員 : 都市計画道路 3・4・10 号線が供用される場合、旭通りは、これまでとおりにバスが円滑に通行することが困難になると思う。現在でも、旭通りは狭い道路空間の中で自転車が走行しているなど、バスが安全に運行することができない状況にある。都市計画道路 3・4・10 号線の整備ありきでなく、国立駅周辺の各道路の役割を明確にした上で、都市計画道路 3・4・10 号線の整備方針等について考えた方がよい。

会長 : 都市計画道路 3・4・10 号線は都市計画決定されているため、整備の必要性は整理されているだろう。

委員 : 国立市は成功したストックを残した街だと思う。しかし、街区の東西方向は 250～300 m の距離あり、歩くことには、少し長い街区になっていると思う。こうした中途半端な都市計画の中で、都市計画道路 3・4・10 号線の整備を先送りすべきか、すべきでないのかを検討する必要がある。

(6) 国立駅前広場には改善の余地がある

委員 : 国立駅前広場の状況が良いとは思わない。例えば、バスを乗車するにも、信号待ちするにも、改善の余地があると思う。議論して、良好な環境にするための方策を見出すべきだと思う。

会長 : 国立駅で電車を降りると大学通り方向の眺めが良いが、改札口からはその眺めが見えなくなり残念である。

(7) 国立駅周辺の交通体系を明らかにすべき

委員 : 基本計画から基本設計に移行する段階で、人の動線計画などを調査していることが腑におちない。交通体系をより明確にすべきである。タクシーや身体障害者用の車両の動きが明確にされていないため、動線計画を明らかにし、シミュレーションを行う必要があると思う。

(8) 旭通りと都市計画道路 3・4・10 号線の交差点の検討が必要

委員 : 旭通りと都市計画道路 3・4・10 号線の交差点は 5 つの道路が交差しており、信号処理が複雑であるため、専門家への相談が必要ではないか。また、都市計画道路 3・4・10 号線、旭通り、富士見通りは Z 型の変則した道路線形であるため、標識等を設置し、適切に誘導するなどの処置も必要である。都市計画道路 3・4・10 号線を整備することは、国立駅から東側に居住する高齢者にとって、現在よりも生活環境が悪くなると思う。

(9) モータリゼーション前の広場的な活用は国立駅南口の原点ではないか

委員 : くにたち郷土文化館で開催している「学園都市開発と幻の鉄道」の展示を見ると、現在の円形公園は展望台の計画があったようだ。モータリゼーション前の広場的な活用は国立駅南口の原点であり、それを生かして、まちづくりを行うべきだと思う。鉄道の高架化が完了するなかで、駅周辺の再整備を行う良い時期だと思う。

(1 0) 国立駅周辺を人が回遊するためには都市計画道路 3・4・10 号線の整備が必要

委員 : 遠方から国立市を訪れる来訪者が多いなかで、国立駅周辺の回遊性を確保し、地域の活力を高めていくことが求められている。こうした中で、都市計画道路 3・4・10 号線は東西に長い街区を分割し、回遊しやすい街のサイズにすることができるため、整備を行う必要があると思う。また、国立駅南口広場から西 1 条線までの街区も長いため、途中で街区を分割する道路を整備した方が良いと思う。

(1 1) 国立駅前広場を歩行者中心した広場としていくための活動

委員 : 私は市民活動団体である「パブリカ」に所属している。国立駅前広場は基本計画において、歩行者を中心としたエリアにしていくことが求められているため、市民から使い方のアイデアを募集している。11月27日に審査を行う予定である。委員が以前言われた実験的な取り組みを行っている。国立駅周辺シンポジウムでは審査の結果を展示させて頂きたいと思う。

(1 2) 国立駅周辺を人中心の広場にしていくための社会実験を行うべき

会長 : 市民からアイデアを出されることは良いことだと思う。参考資料 3 の p1 にもあるように 1919 (大正 9) 年の全国の車の台数は約 7 千台であり、当時の計画では現在の様な状況を想定することが困難であったろう。海外ではトランジットモール (タクシー、バス、緊急車両などのみ通行、住民の車は登録することで通行を可能) がある。日本では沿道の商店主から反対を受けることが多く、トランジットモールを行うことが困難である。以前、山陰の津和野において、トランジットモールやワンコイン自転車などの社会実験を行ったが、実現しなかった。国立市でも社会実験を行った方が良いと思う。

(1 3) 多くの人が国立市に住みたいと感じるまちづくりを行うべき

委員 : 国立市にとって、国立駅周辺は集客力があるエリアである。今後、人口が減少する中で 50 ~ 100 年後にも人口が減少しない街にしていきたい。そのためには、多くの人達が住みたいと思う街のブランドを創る必要があると思う。人が集まることで経済活動が活発化する。行政側も歳入の増加する施策を考える必要があると思う。まち育て検討部会で議論していきたいと思う。

会長 : パリなどは、昔お金持ちにより、綺麗な美術館などが整備されたことにより、多くの人を訪れている。一方、日本では、美味しいものや魅力のある店などが、まちづくりの要素になっているのではないか。

(1 4) 賑わいを持たせるために必要な施策等を検討すべき

委員 : 機能重視の発想から、アクティビティ重視の発想へ転換する必要があると思う。機能面の問題を解決するのではなく、賑わいを持たせるためには、どの様な方策があるのかを考えることが大切だと思う。例えば、地域に魅力を持たせ、それを発信できるようにするためには、駅周辺を上手く活用していくことなどが考えられる。国立駅周辺

は賑わいを高めることができる場所することが大切だと思う。

会長 : 人間の活動を考え、施設の整備内容を考えていくことはとても重要であると思う。

(15) まちづくり会議等の工程を検討すべき

委員 : この会議は、どのような位置づけで開催しているのか。実のある会議にしていくためには、会議の工程を考えるべき。会議全体のプログラムを作成して欲しい。

会長 : 概ねのスケジュールは第1回まちづくり会議で説明したと思う。

委員 : 様々な検討部会で検討したことを、まちづくり会議で議論した方が良いと思う。

事務局 : まち育て検討部会を調整ができたなら年内に立ち上げを考えている。景観検討部会は来年度に立ち上げる予定である。

(16) 社会実験をとおした問題点、課題の把握が必要

委員 : 国立駅周辺の良い部分、悪い部分を含め、まちに活気を持たせるために、それらの性能を最大限に引き出していくことが大切であると思う。今回は歩いて暮らせる範囲をどこまで広げていくかがポイントになると思う。そのためには大胆な社会実験を行い、車の通行を規制した際に何が発生するのかを把握する必要がある。また、そこから歩くことを補う新たな試みが生まれてくると思う。

7. その他

今後の予定

事務局 : 今後の予定であるが、国立駅周辺まちづくりシンポジウムを11月28日に開催する。また、まちづくり会議は年3回程度を予定しており、次回の第3回まちづくり会議は平成23年5月頃を予定している。

シンポジウムの進め方の提案

委員 : 国立市には多くの資源があるため、それを生かしたまちづくりが必要であることを認識して頂き、実のあるシンポジウムにして頂きたい。

会長

- ・まち育て検討部会長を一橋大学大学院の鈴木専任講師にお願いする。
- ・次回まちづくり会議の開催日は年度内に開催できないか再検討してほしい。

以 上