

■第10回国立駅周辺まちづくり会議 記録（要旨）

日 時：平成25年9月13日（金）午後4時00分～午後6時00分

場 所：国立市公民館 地下ホール

出席者（敬称略）：

会長	篠原 修	東京大学名誉教授／GSデザイン会議代表
委員	鈴木直文	一橋大学大学院社会学研究科准教授
	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
	内山健治	国立市商工会会長
	甲斐恒人	立川バス株式会社運輸部部长（代理：島田氏）
	窪田 洋	京王電鉄バス株式会社運輸営業部高速バス事業担当課長 （代理：佐多氏）
	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） 野崎 元 東京都北多摩北部建設事務所管理課長
田中久一 国立市商業協同組合理事長（代理：我孫子氏）

国立市長 佐藤一夫

欠席者（敬称略）： 中井 祐 東京大学大学院工学系研究科教授
羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科准教授

事務局：国立市	まちづくり推進本部	本部長	門倉俊明
	国立駅周辺整備課	課長	佐伯喜重郎
	同	係長	松平忠彦
	同	主事	馬場雅人
	同	主事	和田 賢

傍聴者 54名

【配付資料】

- ・ 次第
- ・ 資料1：まち育て検討部会からの報告と提案
- ・ 資料2：東側高架下利用計画の考え方（案）
- ・ 資料3：国立駅周辺交通規制（案）
- ・ 資料4：北口駅前広場検討（案）
- ・ 資料5：南口駅前広場案の検討

【開催内容】

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 報告、確認事項
 - 1) まち育て検討部会から報告と提案
 - 2) 高架下利用計画
 - 3) 国立駅周辺交通計画
 - 4) 国立駅北口駅前広場整備計画
4. 議題
国立駅南口駅前広場整備計画

【議事要旨】

(まち育て検討部会長より、まち育て検討部会の報告)

会長：非常によくまとめて頂いたが一点だけ確認したい。イベントについて、具体的な検討はまとまっているか。

委員：部会としてまとめる時間はなかったが、委員の中には様々なアイデアを持っている人もいる。

会長：後ほど南口駅前広場整備の方向性を決めるので、案を完成に近づけていくときに使い方と一緒に議論したいということで良いか。

委員：そのとおりである。

(事務局より、高架下利用計画、駅周辺交通、北口駅前広場に関する報告)

会長：まち育て検討部会全体の話と、報告事項について質問等あれば、どうぞ。

委員：資料2の2枚目に示されているトイレについて、外からも高架下のスペースからも入れるものと思うが、北側のトイレを無くした代わりとして、これが夜間利用可能なトイレという理解で良いか。

事務局：管理上の検討が残されているが、まち育て検討部会からはそのような提案となっている。

会長：24時間利用可能か。

事務局：まち育て検討部会のまとめとしてはそのような提案であるが、実現に向けては今後の検討によるものと理解頂きたい。

委員：まち育て検討部会のまとめの中で、日常、非日常で姿を変えることが述べられているが、案1、案2どちらでも日常、非日常で姿を変えることが可能であるため、部会のまとめとしてどちらかの案を選択してはいない、ということか。

委員：案1、案2どちらが良いか、ということは言っていない。

委員：案1、案2とも、駅前に一般車が入り乗降することが可能な車返しとしてのロータリー機能は残されていると認識しているが、部会のまとめで述べられている「ロータリー」というのはそのことを指しているか否かを教えて頂きたい。

委員：その話はさらに先にある内容と捉えている。ロータリーがどちらの形だからという話ではなく考えている。

委員：ロータリーの考え方の根本は、どんな車両も入れるということだと思っており、そのために信号は設置していない。他の駅前広場にて信号が設置されている場合もあるが、これは歩行者の安全を確保するために、できるだけロータリーに近づけないようにするために設置しているのが実態と思う。案2には通過交通を入れさせないという思想があったためこれまで反論してきた。案2の場合には、駅前のロータリー南側が三叉路交差点になってしまい、その交通を制御するためには信号設置が必要となるため、もはやロータリーではなくなってしまふ。三叉路交差点を残すのであれば案2には同意しかねる。

東側高架下について、資料の計画ではアクセスアプローチが悪すぎるのではないかと。最も近いアクセスが鉄道北側の狭い路地となってしまっている。これでは、行政サービス施設などが裏側にある存在となってしまふ。旧駅舎の復原が現実味を帯びているのであれば、今の段階からその利用方法について、高架下と合わせて考えていくのが良いのではないかと。行政サービスや図書貸出コーナーを旧駅舎に整備することも十分考えられるのではないかと。そうすれば、高架下の利用方法ももっと違うことが考えられるだろう。できれば国分寺市と話し合い、駐輪場などを整備してもらいたい。

会長：時間的に充分検討されていないのは分かっているが、まち育て検討部会として何か言えることがあればどうぞ。

委員：ロータリーについて交通の流れがどのように変化するのか、交通事業者や商業者、市民の中に懸念があることは承知している。納得できるまで検討したらよいのではないかと考えている。

高架下については、今後行政に頑張って交渉してもらい、JR施設内に通路ができた場合で

も対応可能なデザインにしようという提案を行っている。

旧駅舎と高架下の施設配置に関しては、高架下の整備が先行するため優先的に機能を配置するという判断の下、高架下に行政サービスなどの施設を配置する計画としている。

会長：報告、確認事項については以上で宜しいでしょうか。

（事務局より、国立駅南口駅前広場整備計画について説明）

会長：一点確認するが、案1、案2とも警察と正式な協議には入っていないということで良いか。

事務局：そのとおりである。

会長：交通や使い方も含め、南口駅前広場をどう考えるか、質問なり意見なりどうぞ。

委員：駅周辺まちづくりは、基本計画に基づいて進めていると認識している。まち育て検討部会における議論でも、～まちと人がつながる緑と文化のくにたち広場～のキャッチフレーズや、基本計画に示された5つの目標が言葉は違えども部会各委員の共通項として出てきたと思っている。この目標を、一番大きな空間である南口駅前広場でどのように実現していくかについて、交通も含め何をすべきか議論していくべきであろう。従って、基本計画の目標を委員間の一致点としてスタートするのが良いのではないかと考える。

委員：基本計画の中に出てくる文言は、色々な場で繰り返されていると実感している。ただし基本計画の内容を具体の形にしていく段階になると、具体性を帯びてくると、最終的に削ぎ落とされる事項が出てくることの2点が生じてくる。それを合意していくのは大変であるが、やっていかなければいけないと思っている。

委員：基本計画はあくまで情緒的な面を捉えてまとめられている。その価値観は認めるが、現段階で交通などは論理的に詰めていかなければならない分野であり、その論理を追求する場として交通検討部会があった。そのため部会においては、交通に関する裏付けをちゃんと取っていくことが議論された。交通シミュレーションをする場合、前提条件を委員に知らせオーソライズを取ってから行うべきと考えているが、そこが充分ではなかったのではないかという思いがある。

ロータリー機能をちゃんと保全しないとそのしわ寄せが周辺の生活道路に来てしまう。案2の場合、一般車両が送迎の際にロータリー内に入ることを躊躇してしまい、駅手前で人を降ろし、帰り道もロータリーに入らないため周辺生活道路を通っていくことになってしまう。ロータリー内に気兼ねなく入ることができれば、帰りも富士見通りや旭通り、大学通りに直接出られる。従って、ロータリーの保全が望まれるものと考えている。

会長：本日欠席の交通計画部会長からは、改めて意見を提出してもらっており、後で紹介する。今の交通に関する発言に対して、事務局から意見があればどうぞ。

事務局：交通検討部会でも、実態調査を行った上でシミュレーションを行うことは事前に説明し納得頂けたと認識していたが、やり方などに意見があるようならそれに対応することもできる。ただ、事務局としては、これまで行ってきたことに不足があるとは考えていない。

委員：案2の場合は、障害者や高齢者を乗せた自動車はロータリーに入ると認識しているが、そこにバスやタクシーも入ってくる。これら車両が三叉路外に出る時に、信号制御しないと危険であるが、実際にどのように信号制御するのか明確な説明がなかったと思う。3箇所の信号でどの方向の車両をどのように制御するのか詳細な説明がなければ交通の検討にはならない。その説明の上でシミュレーションするのが正しい手順ではないか。

事務局：案2のシミュレーションでは、新たに設置する信号については、富士見通り及び旭通りの信号と連動させる形で、一つの大きな交差点となるが、そのような処理を行うことは事前に説明している。ただし、まだ説明が不足していると感じているのであれば個人的にでも改めて説明させて頂く。

あと、案2で三叉路にしたからといって、ロータリー内に一般車両が入れない訳ではない。そこに案1と案2に差異はない。

委員：感覚的には、シミュレーション上問題ないと言われても安心できない。先の委員の発言は相

当細かな仮説に基づいているため、詳細な検証をしなければ納得されないであろう。専門家としてそこまで細かく説明することが技術的に可能な否かを教えてもらいたい。仮に技術的に無理であるなら、安心を確保するために何をすべきかを議論していけば良いのではないか。

事務局：技術的に説明することは可能である。

委員：交通検討部会でシミュレーションを行った際、シミュレーション自体の信頼性がないことを指摘した。自動車流入のない道路2路線から自動車が出てくる条件となっていたのは納得できない。

事務局：交通検討部会でも、委員の意見を受けてやり直したシミュレーションを提示し、納得頂いたものと認識している。

委員：本会議の目的は整備計画を作ることと思うが、まちづくりとは究極的にはコミュニティのあり方を考えることと思う。ハード整備であってもそこに視点を持つことが大事であり、市民や来訪者の目線から交通やデザインなどの形を考える視点は常に平行して持っているべき。また、計画づくりを進めていくと、どうしても当初検討していたものから落ちていく事項も出てくるだろうが、最初から決めつけて落とすところからスタートすることのないように、まずは許容するところから始めてもらいたい。

会長：今の発言は、市民などが持っている色々な活動をしたいと言う思いやデザインや形に対する思いについて、最初から駄目だと決めつけないで、なるべく残して検討を進めてもらいたい、という主旨で宜しいか。

委員：例えば、南口駅前広場について案2を支持しているが、それは、円形公園の中には立ち入れないというところから検討を始めるのではなくて、3・4・10号線などの整備により最大限どこまでの可能性が出てくるのか、その中で様々な方向から検討した結果として入れる、入れないを決めていくのが正しいあり方と考えていることも理由の一つである。除外事項が多くある状態から始めたくはない。

委員：JRの高架工事が始まることから議論に参加し、まち育て検討部会にも何回か参加させてもらっているが、実際に参加しないと各部会でどのような検討がされているのか分からない面がある。

本会議では、常にタクシー業者の代表としての意見を述べさせてもらっている。前回（9月10日開催）のまち育て検討部会に参加して、市民の思いを改めて知った。その中で日常での安全が守られた上で、非日常の使い方として例えば年数回、駅前広場を道の駅的に利用するなど、様々な意見があった。非日常的なことにも利用できるような第3案ができるなら、警察をはじめバス、タクシー、JRなど関係機関と相談頂いて、市民の意見を計画に盛り込んでいければ良いと考えている。

委員：8月31日に高架下体感会とまちづくり報告会を開催したが、参加者からは、高架下あるいは駅前広場での活動、やりたいことなど実に色々な意見が出された。まちづくり会議や部会などに出られない市民の方も多と思うが、市民の皆さんは様々な思いを持っていることが改めて分かった。それらを踏まえて、改めて市民の意見を駅周辺まちづくりの計画に反映させなければならぬと感じた。会議の中ではどうしても、駅前広場の交通処理や円形広場に議論が集中してしまうが、今一度、そこでの市民の活動の可能性を計画の中に盛り込んでいくことが必要ではないか。そのような計画を作れるのであれば、市民としてもやりがいのあるものになるであろう。

会長：第3案や今の委員の発言の内容については、時間的な余裕がないとできないが、これはについては後ほど市に考えを質問します。

委員：9月8日に「くにたち駅周辺まちづくり 市民によるホンネトークシンポジウム」を開催した。これは今まで中々まちづくりに関する話を聞いたり、意見を言う機会のなかった市民の方も多くの思いを持っているのではないかと企画したものである。実際、体感会同様、参加者からはやりたいことや困っていることなど多くの生の声を頂いた。それらの声に対して我慢し

ろと言うのではなく耳を傾けていくこと、またハードだけではなく人と人との関わりについても並行して考えていくことが市民参加のまちづくりであると感じた。したがって、本日、スタート地点としての案を決めるとしても、まだ拾い上げ切れていない、まちづくり会議など知っていたけど参加できなかった方々の声があるため、本会議参加者の責任として情報提供していかなければならないし、今後計画づくりを進めていく中でも市民の色々な声を聞いて、実際にまちを利用する市民の見ているところで物事を進めていく形を是非担保してもらいたい。

委員：10年前に、商工会、商業協同組合及び駅周辺9商店会が共同して「森の駅構想」を作成した。同構想では、旧駅舎が立地していた2,000㎡の土地の活用を前提に、円形公園とつなげる案を検討しており、その考え方は基本計画にも反映されている。案2は、円形公園と大学通りがつながっているが、これでは駅前広場とは言えない。駅前の2,000㎡の土地と円形公園がつながることで駅前広場となる。その点では案2は駅前広場と捉えられない。従来より提案してきた2,000㎡の土地が確保できないということになれば、森の駅構想は断念せざるを得ない。

円形公園については、日常的に使うのか使わないのかという話になると思うが、今話したことを踏まえれば、駅から円形公園へのアクセスがない以上、日常的に使うことは難しいだろう。ただし、月1回なり開放してイベントなどの地域振興に資する活動を行ってもらえれば、商工会も一緒に取り組んでいきたいと思っている。

会長：先程来、日常、非日常という言葉が出てきているが、人により捉え方が異なっているといけ
ないなので、確認したい。日常というのは、常に利用できるということで良いと思うが、非日常
については、年1回しかできないものから、日向市駅で実施している朝市のように週1回で
行うものなど、色々な段階がある。先ほど、日常、非日常の使い分けという説明があったが、
まち育て検討部会ではどのように検討されていたか。

委員：災害などの非常時を除くと、イベントなど広場の使い方には3段階あるかと思う。一つ目は
毎日寛げるという場としての使い方、二つ目は完全に広い空間を使った方が良い使い方であ
るが、これは年1回あるいは2回程度の利用になるかもしれない。その中間として三つ目、
ちょっとしたイベントでの利用があり、これは空間や交通コントロールを使い分けることで
可能になるのではないかということを検討した。

会長：使い方としては3段階くらいあって、具体的にはこれから詰めていくということか。

委員：そのとおりである。

委員：広場は、いつでもそこに行ける“場”としてあるべきと考える。例えば芝生でそこで寝そべ
ってゆっくりできるような場が望ましい。まちづくり会議として開催いただきたいと依頼し
ていたが困難とのことで、市民委員などで開催した9月8日のシンポジウムでは、広場は広
ければ広いほど良いという意見から、弱者が寛げる場所が駅周辺にも必要といった、優しい、
柔らかい意見も多数出され、子を持つ母親の方からは、駅周辺で暖かい優しい眼差しが欲し
いといった意見もあり、このようなソフトな意見も反映していかなければならないと感じた。
シンポジウムを通じて、現状を市民が知らないこと、素朴な意見を持っている人はまだ多く
いることを実感している。

会長：少し補足すると、シンポジウムにおいて、3人のお子さんを持つ女性から、小さい子どもを
連れて電車に乗るのは大変であり、また子どもがお腹をすかせた時におにぎりなどを食べさ
せる場合など、通路では歩行者などの邪魔にもなるため、子どもの面倒を見られるちょっ
とした空間が駅前広場にできると良い、という意見が出された。

委員：交通事業者としては、どうしても凶面を拘って見てしまう。例えば北口駅前広場もこのまま
で良いとは思っていないし、南口も両案ともバス、タクシーにとって凶面のままで良いとは思
っていない。ただ、これを基本に今後、どこまで譲ってもらうか、公共企業として譲れな
い部分があることは理解頂きたい。

会長：これまで、駅舎や駅前広場に関わる計画に多く携わってきており理解はしている。この方向で行こうと決めても、警察協議をまずクリアしてから実質的なデザインの話になっていくものである。

それでは、本日新たに第3案の話が出されたが、これまでまちづくり会議において議論してきた事項について各委員からの意見を述べてもらいたい。多数決を取るものではないことを予め申ししておく。まずは北口駅前広場について、基本的に本日資料の案をベースにデザインを詰めていくということで宜しいか。

委員：商業施設などの荷捌き場がないのが気になる。JRも高架下の荷捌き場は2台程度のスペースしか考えておらず、北口も荷捌きスペースが全然足りていない。

会長：この案をベースに詳細を決めていく、ということに賛成か反対か。

委員：この案を基に詰めていくことは問題ない。

(他、委員から意見無し)

会長：それでは、北口については資料案をベースに今後詰めていくこととします。

続いて東側高架下については、JRと粘り強く交渉してJRの商業施設部分を通れるようにしてもらい、まち育て検討部会での検討を踏まえながらデザインを詰めていくことで宜しいか。

(委員からの意見無し)

会長：旧駅舎の復原については、復原後の利活用については議論が不足しているが、復原すること自体に異論がある人はいますか。

(委員からの意見無し)

会長：最後、南口駅前広場について、現時点で、今後どの案をベースに検討を進めていくのが良いと思うか、できれば理由とともに支持する案を挙げて下さい。今回は最後のまちづくり会議になるかもしれないので、各委員の意見を改めて聞かせて頂きたい。

委員：まち育て検討部会長としての結論は、案1でも案2でもない第3案を提案したい。広場が大きくなるように見える案は魅力的に映り、またイベント時など利活用面のポテンシャルが高いことは明らかである。しかし、色々な方からより安心できるのは案1と言っていることは受け止めなければならない。またイベントなどを考えると、真ん中の広場も案2よりもっと広い方が良いのではないか。例えば先ほど話した2段階目のちょっとしたイベントを行う場合も車線を減らして広場空間をギリギリまで広げられるようなデザインとするなど、案1、案2ともデザインをもっと詰めていく必要がある。また、整備をするからには綺麗になることが大事であり、案1では綺麗になるように見えないが、案1であっても綺麗に見えるよう工夫してもらいたい。また、具体のイベントを想定すると、噴水や植栽などミクロの検討も必要となるが、それらができる機会を設けてもらいたい。

会長：確認するが、市民などの活動を想定すると案2の方が可能性が高いが、現状はロータリーで使っているので、変更することに住民の方に不安感を持っていることを考えると、案1、案2ではなく、第3案でやりたいということで良いか。

委員：そのとおりである。

委員：案2については決定的に難しい点がある。自動車がロータリーを回っているところを縫うようにタクシーが出入りしなければならない。多いときには30分間に20~30台の車が出るため、案2では安全が保証されない。

会長：結局、案1をベースにすべきという意見で良いか。

委員：そうではなく、今の意見について考えてもらいたいということ。あとタクシーレーンが2レーンでは足りない。これはどちらの案も同じである。

会長：結論としては、案1でも案2でもないということか。

委員：そういうことである。

委員：警察協議を経っていないのはとても大きい。警察協議において安全上の意見を言ってもらおうこ

とが交通事業者としては非常に大事である。案1、案2に対する意見というより安全を確保することが何より重要であるという立場である。

会長：警察からは、案を固めないことには本格的な協議に入れないと言われており、本日、どちらの案にするか決まれば、本格協議に入れることになる。

委員：警察に対しても、それぞれの案に対する指導をもらうべきと思う。

会長：(事務局に対し) 両案が残ったままで、警察協議に入ることはできるか。

事務局：全く入れない。今のままでは概論で終わってしまう。

会長：委員の意見は保留と言うことで良いか。

委員：保留で良い。

委員：案1、案2とも一長一短あり、結論としては保留としたい。交通事業者としては案1が現実的であり、案2では安全安心面に疑問が残る。ただし、円形公園を使うという点では案2が理想的と考える。

委員：案1ベースで工夫してより良い駅前にしてもらいたい。駅前広場の交通量は減少するので、イベントなど上手い活用の仕方があると思う。多くの人を訪れる楽しいまちになることが一番良いことなので、まちを挙げて進めていけば、皆が喜ぶ形になるものと思う。

イベントは数多い方が良いが、中々毎週イベント開催することは難しいであろう。様々なイベントと連動する形で活性化が図られると商工会としてはありがたい。

委員：考えとしては、第3案のような話になる。案1は現状踏襲であり、案1で整備してその後も変わらないとなると市民もがっかりしてしまうのではないか。一方、案2は円形公園が中心になりすぎて、駅周辺全体として見た時に歩行者空間や溜まりの空間などが足りていない。可能性としては案2は大きな空間は確保できているが、これで決まりとしてしまうと、長期的に見た場合に本当に良いのか分からない。5年スパンなりでどのような使い方があるか検討し、それを形にしていきながら最終形を作っていく考え方が理想と思う。その点からは第3案が良いのではないか。

委員：案2を推進していきたい。円形公園を活用していくことを市の意志として決めていってもらいたい。駅舎と南口駅前広場が、国立大学町が開設したときに作られ、基本計画でもセットでの活用がうたわれている。それはまちの意志として引き継いでいくべきものとする。毎度の例えだが、谷保天満宮には社と杜があって、広場のない社だけでいいのか。やはり広場とセットのものである。モータリゼーションで奪われてしまった広場、駅舎と駅前広場での活用は市民の責務として次代に引き継いでいくものであり、失った物を取り戻す意志を示して、日常的にも使えイベントもできるスペースを後世に伝えていくためにも案2を支持する。

委員：案2を支持する。3・4・10号線を自動車交通処理のための道路として整備しており、ちゃんとした交通体系にしていかなければならない。ロータリーも交差点としてのロータリーと袋小路的なロータリーがあるが、駅前で自動車が綺麗に回れ、安全に人が乗り降りできることがとても大事であり、それは案2でできると考える。また、横断歩道が丁字路になることにより、足の弱い方や障害者、高齢者をはじめ、安心して散策できるまちとすることが重要。必ずしもこの案で確定ではないので、今後ディテールなどはどんどん詰めていくことになると思うが、市民の参加を得ながら詳細を詰めていくことが大事である。

委員：建築設計に携わっているが、始めに計画を立てる時は情緒から入り、その上に論理で骨格を組み上げ、最終決断は情緒とすることを心がけている。したがって今回、最終的には情緒的な意見になるかも知れないが、案2の信号を設置した三叉路では、せっかくのロータリー広場と大学通りの緑地が一体となっている空間を分断されてしまうため、案1を支持する。

会長：本日、出席できなかった委員から、予め書面での意見を提出してもらっているのですが、事務局から要点だけ紹介して下さい。

事務局：(一人目の委員) 前回提出した通り、意見に変わりはないというご意見でしたが、以下、前回の意見を簡単に紹介します。

南口駅前広場について次の2点の立場に立ちたい。まず、まちや駅前の歴史、市民の記憶を継承して、次の百年の市民の記憶に残る魅力的な場所を積極的に創造すべき。今の駅前に居場所としての魅力は感じられない。また、駅前的ような公共性の高い場所は、公共交通機関を今より利用しやすく、かつ歩行者がより快適に過ごせるよう整備していくことが必須であり、そのようなまちがこれからは生き残っていく。

以上の立場からは、進むべきまちづくりの方向性からは案2を強く支持する。

(二人目の委員) 結論としては案2を支持する。交通部会ではロータリーを表す空間像としてシンメトリーな構造を維持すべきという結論に達した。その点では案1、案2とも交通検討部会の結論に合致していると考えている。次に部会で議論になったこととして歩行者空間の有無があった。まちづくりのことを考え、市民のことを考え発展余地を残しながら障害者や高齢者にとって支障のない居心地の良い空間をまちの中心につくっていくことが求められている。今回の2つの案の比較において、空間的な発展性があり高齢者や障害者にとって支障のない空間は案2と判断する。

2050年の65歳以上の世帯主の数は今の3倍になり、子どもを二人持つ家族の数は今の半分になる。通勤を中心としたまちの風景は今と全く異なったものになるのは間違いない。その中で車中心の生活を続け、送り迎えの利便性のためだけに今の駅前を維持していく選択に未来はあるのか。

会長：案2の方がこれからの可能性を開いてくれる可能性が高いので、案2を基本に出発するのが良いと思う。

多数決を取る訳ではないが、確認すると、案1ベースを支持する委員が2名、案2ベースを支持する委員が5名、保留の委員が3名、第3案の考え方を支持する委員が2名であった。最後に、第3案について、時間的な制約があると思うが、どの程度可能性を感じているか、市としての考えを聞かせて頂きたい。

事務局：現在、社会資本整備総合交付金の11月申請を目指しており、時間的な余裕は無い状況である。ただし、申請に向けてはいくつかの外的要因が残されている。例えば旧駅舎を復原する用地の取得についてJRとの協定等が締結できていないなどの不確定要素があることから、今は時期的な明言はできにくい。第3案については、交通事業者との調整や高齢社会を迎える中での緊急車両の問題、交通管理者との調整などがあるとともに、広場の使い方として面的にどのように捉えるか、車両を完全にシャットアウトするのかなど、かなりの含みがあると思う。その含みを1週間や10日間で処理するのは非常に難しい。

会長：この会議は、市から委託を受け市長に提案することになっている。会長として、今後は案2をベースに着実に皆が納得できる案に仕上げて頂きたいことを申し上げる。

会議としての一応の結論として南口駅前広場については案2ベースでの計画推進を提案させて頂いたが、市として今後、仮に案1をベースに計画を進めていく場合には、このプロジェクトに対し専門家として責任を取れないので、本会議は解散させて頂きたいと思う。

ここに集まっている方は市民だが、駅や駅前広場は最低でも50年は使われる施設である。その間に本日参加している方の子や孫、まだ生まれていない人も市民となっている。従って、今いる市民は駅や駅前広場を今後利用する市民のせいぜい1/3か1/4くらいであろう。将来の市民に対して責任の取れる案にしたいと考えてきたという点において、今の市民の方の意見は充分聞くが、それだけで決めるつもりはなかったというのが正直な思いである。

委員：一つだけ確認したい。案2は案1と比較して、円形広場以外の歩行者空間が200㎡ほど狭くなっていると見えるが、そのような理解で良いか。

事務局：いずれの案も確定したのではなく、議論のための補助線として引いている。駅前広場全体の歩行者空間の配分などは今後の検討で詰めていくものであり、案2では必ず歩行者空間が減少するものではなく充分調整可能なものである。

以上