

旧国立駅舎東西広場等整備基本方針（素案）に対するパブリックコメントの実施結果

【募集期間】 2022年3月22日（火）～2022年4月12日（火）

【提出方法】 持参（専用回収箱へ投函）、郵送、FAX、電子メール

※ 回収箱設置箇所

市役所（3階 国立駅周辺整備課、1階 情報公開コーナー）、北市民プラザ、南市民プラザ、国立駅前くにたち市民プラザ、中央図書館、公民館、旧国立駅舎
21名の方から合計55件のご意見をいただきました。

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
	1 はじめに		
1	【P.3】 1-3 整備基本方針の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 東西広場、円形公園を含む南口駅前広場は、都市景観形成条例の「都市景観形成重点地区」に指定された「大学通り公共空間地区」にあたる。整備基本方針の位置付け図に、「国立市景観づくり基本計画」に加えて、「大学通り公共空間地区景観形成のための方針と基準」も明記すべきではないか。 第5期国立市役所地球温暖化実行計画の対象となる施設には旧国立駅舎や公衆街路灯は含まれるが、円形公園や駅前広場は対象外とされている。地球温暖化対策実行計画（区域施策編）の策定（2023年度）が待たれるところではあるが、現行の「国立市環境基本計画」及び「国立市地球温暖化対策アクションプラン」を明記してはどうか。 道路や交通結節点のバリアフリー対応やユニバーサルデザイン対応について記されている「国立市地域交通計画」及び「国立市地域福祉計画」についても、明記すべきではないか。 東西広場や円形公園の整備基本方針など随所に災害時対応が記載されているので、「国立市総合防災計画」についても明記してはどうか。 	<p>整備基本方針（素案）P3に記載しています整備基本方針の位置付けについては、基本計画である「国立市第5期基本構想・第2次基本計画」をはじめ、上位計画である「国立駅周辺まちづくり基本計画」など旧国立駅舎東西広場等整備基本方針の作成に係る特に密接な計画について記載しております。</p> <p>ご意見いただきました、景観の視点、地球温暖化など環境の視点や、災害時の対応など防災の視点、また、誰もが広場を安心してご利用いただけるユニバーサルデザインに関する福祉・道路・交通の視点などについても、今後東西広場や円形公園を整備するために大変重要な計画と考えております。</p> <p>今後、事業を進める上では、整備基本方針（素案）にも記載しております、持続可能な開発目標（SDGs）など国立市が推進する様々な分野の取組に配慮しながら関係部署とも連携し広場整備を進めてまいります。</p>
2	【P.3】 1-3 整備基本方針の位置付け	「持続可能な開発目標（SDGs）をはじめとする...（中略）...取り組みに配慮しながら推進します」とあるが、福祉交通支援基本方針のように、駅前広場及び円形公園の整備によって貢献する、具体的なSDGsゴール及びターゲットを表示してはどうか。	
3	【P.4】 1-3 整備基本方針の対象範囲	誤:1-3 → 正:1-4	ご指摘のとおり修正いたします。
4	【P.4】 1-3 整備基本方針の対象範囲	<p>「基本方針の範囲」を、「駅前周辺」のみでの策定には反対です。</p> <p>「国立らしさ」は「大学町の「景観を保全し緑を残す」視点を生かす思想が欠落しています。</p> <p>駅前のみを対象にする事は、ヨーロッパ等の「まちづくり100年」の視点が全く感じられません。コスパのみで税収を増やそうとしている姿勢が国立市の理念ではないはずです。再考を。</p>	<p>本整備基本方針（素案）については、東西広場や円形公園を整備する際に国立駅前の広場空間として必要な機能やデザインに関する基本的な方向性を示した方針です。</p> <p>今後広場整備を進める中で、ご指摘いただきましたことも参考にさせていただきます。</p>
	3 東西広場の整備の考え方		
5	【P.9】 3-1 東西広場の整備基本方針	市外からの来訪者への便宜（適切な待ち合わせ場所）提供を、旧駅舎を含む東西広場整備の基本構想の一つとして検討する。 理由	整備基本方針（素案）では、P9に示しているとおり、「にぎわい」「居心地の良い」空間や「円滑な動線」に配慮した広場整備を進める方針となっております。

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
		<p>国立駅前の往来・にぎわいは、活気ある、元気な国立が感じられ、イメージアップに望ましい状態を呈しており、市外からの来訪者の多さがこの背景にあると考えられる。</p> <p>しかし、改札前のエリアは、夏冬の時期（待ち合わせ場所としての）環境が厳しい日が多く、活気ある好ましい現況がずっと維持されるような対策が望まれる。</p> <p>市民が、通勤、通学など駅利用時以外に、旧駅舎周辺エリアに足を向ける事は日常多くないのでは・・・？と思っています。</p> <p>いま、旧駅舎内と北口広場を利用して（座って）いる人たちの（市内・外の）在住調査が今回の整備方針をより充実したものにするヒントがあるように感じています。</p>	<p>市外からの来訪者との「待ち合わせ」の視点については、大変重要な視点と考えます。ご指摘いただいた内容については、文言として追記いたします。</p> <p>※P10に「東西広場で待ち合わせをしたり」と追記いたします。</p>
6	<p>【P.9】 3-1 東西広場の整備基本方針</p>	<p>「多様な使い方が・・・」の部分→東西広場の広さはそれほど大きくなく、むしろ狭いくらいです。特に西側は商業施設の敷地が広場にでっばっている形であるので、旧駅舎との間隔も不十分と感じます。「商業施設との賑わいの連続」は当然必要ですが、もう一つ踏み込んで、「西側 商業施設敷地には建物をセットバックするといった東西広場との連続性を持った空間を作る事を働きかけます」といったことを入れたらどうでしょうか。</p>	<p>東西広場の範囲については、市が所有する国立駅南口西側の市有地と JR 東日本が所有する駅前の用地との「用地交換の合意書」を令和3年3月に締結しており用地の交換面積は双方で合意し、決定しております。</p> <p>商業施設との連続性につきましては、建設する（株）JR 中央線コミュニティデザインと事前に計画等を十分に共有するとともに、商業棟と東西広場との調和のとれた景観となるよう協議を進めてまいります。</p>
7	<p>【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>広場として普段は何もないスペース（ベンチなどの移動可能な休憩場所も必要かと思いますが）として最初から作り上げない場所にしておくことも一案ではないでしょうか？</p> <p>万が一災害があった場合、救急車両も入りやすい、イベントなどで仮設テントも広げられる、状況に応じて使い分けられるためには何も設置しないことがスペース利用の可能性を広げると思います。</p> <p>市税を使い設置してしまったものが邪魔にならないように！ 先ずは無駄を省くことから考え始めるべきだと思います。</p> <p>ご検討の一案に加えていただけたら幸いです。</p>	<p>東西広場の植栽やベンチの配置については、令和4年度に実施を予定しておりますデザインアイデアコンペにおいて市民の皆様のご意見を聴きながら、決定していくプロセスを検討しております。</p> <p>災害時での対応につきましては、防災安全課とも連携し慎重に進めています。</p>
8	<p>【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>西側広場に桜の復原を検討してください。</p> <p>JR 中央線の高架化工事によって解体され、部材が保管されていた旧駅舎が復原され、国立市民の心のシンボルである三角屋根が戻ってきました。しかし、高架化工事によって姿を消したのは駅舎だけではありません。工事前に下りホームへの階段脇に、市内のどこのさくらより早く花を咲かせ、春到来を告げてくれた桜の木がありました。</p> <p>おそらく河津桜だと思うのですが、工事前に伐採された後に、詳細はわかりませんが、どこかで栽培されているということを知りました。駅舎の復原は、この桜があつてはじめて完成するのではないのでしょうか。実は国立市外の知人から、仕事帰りにあの桜を観るために、しばしば下りホームにおりたつたことがあるという話を、つい最近聞かされました。その桜は、国立駅を利用する、市内外</p>	<p>JR 中央線高架化前には、国立駅前にカンザクラが植樹されておりました。</p> <p>広場整備に合わせて、【P13】に記載しておりますとおり、記念樹として植樹することも検討してまいります。</p>

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
		<p>の多様な人々にさまざまな思い出を残してくれたのです。そんな思いを復原して頂きたいと検討をお願いします。</p>	
9	<p>【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>舗装については、ピンコロ石を提案します。 ヨーロッパで古くから歩道などに使用されてきた。御影石で約9センチの立方体。自然素材で再利用可能。時の経過が人間の足で表面をなめらかにしていく。東西広場から始め、長期計画で市内全域の歩道に広げ、統一感のあるまちづくりができるのではないかと 施設：東西広場には土地に定着する建築物や工作物は極力設けず、空間（スペース）そのものを大事にしたい。 同趣旨から4-2にある植栽は円形公園からの移植にとどめてよい</p>	<p>舗装につきましては、供用する際の道路としての性能、景観、コスト等の様々なバランスを考慮して選定いたします。 ご提案いただいたピンコロ石など、天然石舗装は、段差やすべり抵抗性などの課題もありますが、景観を重視した民間施設等の広場で採用されている事例もございます。 車いすのご利用の方や目の不自由な方などユニバーサルデザインやバリアフリーの観点など総合的に検討し、公共空間での採用につきましては、慎重に行うべきかと考えます。</p>
10	<p>【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>旧国立駅東西広場は芝でまとめる。例として新宿御苑の芝面は通路があるのに自由に歩けます（芝は野芝と高麗とのこと）。その両側に三春の滝桜（直系の）山もみじなどを植える。加えて西側建物の建築線をそろえる+1階おまけしても良いと思う。東側はそろっているので両側スッキリしたい。</p>	<p>東西広場の整備の方向性については、「安全に歩き回ることができること」「国立らしい景観を大切にすること」「誰もがゆったりと過ごせること」が大切であるというご意見を多くいただきました。</p>
11	<p>【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>東西広場のイメージについては、国立らしさを追求するあまり駅舎が広場の中で孤立することがないように～人のスケールに合った施設整備を行うべき。 ・学生街の賑わいを演出してほしい。広場の中に横丁の感じのあるスペースが欲しい。 ～例えば中央線高架下の飲食店や、あるいはブランコ通りなどには独特の雰囲気があり遠方からやってくる人も多い。 ～テンポラリーな店や施設も展開できるよう上下水道、電気などの設備を設ける ・広場の一部に雨除け屋根や、冬の季節風除けを考えるべき。 ～駅から雨に濡れないで東西広場の施設にアクセスできるよう屋根を架け、半屋外スペースを設ける。北口も同様に考えてほしい。 ～駅コンコースの冬の北風対策も考えるべき、今のままでは仮設店の店員さんがあまりに可哀そう。 ・東西広場の背景となる JR 国立駅の外壁は。巨大すぎて利用者に威圧感を与える。 ～壁面を緑化したり、庇を設けて休憩スペースを造ったり、また、何かの展示スペースとするなど考えてほしい。</p>	<p>国立駅前の落ち着いた雰囲気を守るために、「周辺との調和」を重視するご意見も多くありました。また、東西広場の利用では、「休憩ができる」「待ち合わせがしやすい」など日常的な使いやすさを求めるご意見が多く、「歩行者の動線に支障がないこと」が重要であることといった傾向もございました。 アンケートでのご意見を整理し、取組の方向性を設定して、それを本整備基本方針に反映しています。 広場整備の全体的なデザインについては、P18、5-4 整備の実現に向けたロードマップに示しておりますとおり、令和4年度に誰もが応募ができるデザインアイデアコンペを実施する予定です。 植栽の配置や、ベンチの配置、安心・安全な動線の確保、シェルターの設置など市民の方々のアイデアやデザインを幅広くご意見をいただきながら、今後の東西広場や円形公園のデザインの検討を進めてまいります。</p>
12	<p>【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>・旧国立駅舎の東側下屋については、円形公園への曳家保存検討時に文化財指定範囲から外れ、丁寧に解体保管されているが、購入する復原用地を最少に抑えるために、復原されていない。国立駅周辺まちづくり整備資料(2005年)には、「東側鉄骨上屋部分は、調査の上、解体、将来的に復原」と明記されており、タクシー乗り場そばのシェルター機能も持つ東側下屋の完全復原を明記すべきではないか。 ・ストリートファニチャーについては「旧国立駅舎のデザインと馴染む素材や色彩」とされているが、特に街灯デザインについては、東武ときわ台駅北口のように、昭和初期のデザインとすることを明記してはどうか。</p>	

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
		<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場が拡張されるが、現在は横断歩道を渡るまで木陰が全くなく、真夏は灼熱地獄になっている。かつて北口が林(駐輪場)だった1990年代は、電車で都心から帰ってきて吹き曝しのプラットホームに降り立つと冷気が感じられたが、今ではプラットホームから駅前広場にかけて熱がこもっている。緑化については「大学通りとの連続性や多様な使い方に応じた植栽」と、やや抑制気味な表現になっているが、ヒートアイランド対策のため、東西広場には記念樹のカンザクラだけでなく、成長の早い高木(多摩在来種のケヤキなど)を植栽してほしい。ちなみに府中市では、市史編さん時の調査(2018年)により、府中駅近くのケヤキ並木沿いは周囲より気温が低い“クールスポット”が形成されていることが明らかになっている。 ・全体の構造は歩きやすいセミフラット構造とするとしても、例えば東側はまとまった広さが確保されるので、芝生の築山のような起伏のある空間とすることも可能にしてはどうか。 	
13		<ul style="list-style-type: none"> 旧駅舎のイメージについてですが、旧駅舎は広場の中心にぽつんと佇むのではなく、周りとの親和性と落ち着きを感じられるような工夫が欲しい。 ・旧駅舎東側に屋根を張り出して、半屋外空間を作るべき ～駅コンコースとの連絡もよくなり全体の雰囲気落ち着きと安定感欲しい。 ・一目でわかる駅名看板を取り付けるべき ～現状は「画竜点睛を欠く」状態で何か落ち着かない。(田園調布駅では実現) 	
14	<p>【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>整備基本方針について駅前広場の円滑な動線確保を基本とするのであれば項目3-2整備の方向性の中にバス停タクシー乗り場、障害者スポーツセンター送迎所など毎日の生活に直結した拠点を最重要視したユニバーサルデザインにすることをハッキリと明記してもらいたいです。</p> <p>アンケート調査の結果からもわかるように街の賑わいも大切ですが毎日の生活として駅を利用している者にとって最短で改札・タクシー乗り場・バス停に行けることはとても重要です。特に高齢者や体の不自由な者にとって駅前整備は不安でもあります期待も大きいのです。</p> <p>今後デザインを募集しコンペが行われるとき楽しいイベントやワクワクする空間づくりの中に日常の利便性と優しさも一緒に盛り込みより良い駅前広場をつくっていただきたいと思います。</p>	<p>整備基本方針(素案)P10にも記載していますが、東西広場では、国立の交通の要であり、駅前広場の基本的な機能として、国立駅とバス乗り場等の間をユニバーサルデザインで円滑に移動できることを明記しております。</p> <p>その上で、多様な使い方と共存できるように、安全・安心に配慮した分かりやすい交通動線の確保の検討を進めてまいります。</p>
15	<p>【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・旧国立駅舎と同時期に建設された交番とトイレは、駅舎と同一意匠の赤い三角(切妻)屋根にモルタル壁の建物であり、国立駅周辺まちづくり整備資料(2005年)では(トイレ、西側仮眠室について)「記録保存」としている。トイレと交番を再整備する際には、外観を意匠復元してはどうか。 ・東西広場限定で公衆トイレの設置は必ずしも必須では無いと思いますので、設置約束の記入は削除しても良いかと思います。北口広場や旧駅舎内、周辺の施設との検討などを今後してゆくということによろしいかと思います。 	<p>交番については地域の防犯維持の観点から必要となりますが、設置から約26年が経過しているため、景観や動線などに配慮しながら建て替えなど含めて引き続き警視庁と協議を進めていきたいと考えます。</p> <p>公衆トイレについては、中央線高架化に伴い駅前の公衆トイレを撤去移設した過去の経過や旧国立駅舎に公衆トイレが設置されていない課題などを踏まえ、東西広場に公衆トイレを設置するものとしします。</p>

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
			また、整備にあたっては、ユニバーサルデザイン対応とし、旧国立駅舎のシンボル性に配慮した落ち着いた建築デザインを検討します。
16	【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性	交番とトイレについて「東西広場の整備後に整備の可能性がある」としているが、現在の駅前公衆トイレはJRとの用地交換後廃止され、何年間にもわたって駅前公衆トイレ不在になってしまうので、東西広場整備と同時に整備すべきである。	できる限り広場整備に合わせて公衆トイレを早期に整備できるように検討いたします。
17	【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性	・公衆トイレ設置は交番の裏側で可能ではないか⇒排水など水に関する工事が簡単なため。 ・交番を移動させる必要はない。交番を移動させるとみずほATMも移動させる必要が生じ費用が無駄にかさむ。	交番については、地域の防犯維持の観点から必要となりますが、設置から約26年が経過しているため、景観や動線などに配慮しながら建て替えなど含めて引き続き警視庁と協議を進めていきます
18	【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性	広場に交番があってもいいと思いますが、現在交番の横にあるATMは事業者と協議し移設できないでしょうか。また電話BOXも利用者のニーズに合わせて撤去してほしい。	みずほ銀行ATMについては、移設に向けて検討しております。
19	【P.10】 3-2 空間構成要素の整備の方向性	東西広場への提案は下記に述べている内容に変更ありません。 但し、他市から訪問される人への魅力として、JRと相談し、電車一台を寄贈ねがう。（技術的に半分にカットできれば、東西に設置し、休憩場としても利用させる。一台分ならば東か西に一台を設置。）	東西広場のデザインについては、今後誰もが応募できるデザインアイデアコンペを予定しております。 市民の方々のアイデアやデザインを幅広くご意見をいただきながら、今後の東西広場や円形公園のデザインの検討を進めて行きます。
4 円形公園の整備の考え方			
20	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	東京都の中で国立市が、水の環境が一番豊かである事を知りました。しかし、国立駅周辺には水の景が見当たりません。	円形公園については、国立のまちづくりの原点として円形公園の歴史的な価値を継承するため、国立駅、富士見通り、旭通りとの関係性を強めるために、通路の整備や眺望に配慮するとともに、過去に設えられた空間を必要に応じて復元することで円形公園の歴史性を高め、よりシンボリックな空間としたいと考えております。
21	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	街のシンボルとして円形公園の池と花のある場所に花時計を設けてみては如何でしょうか。大学通りは春に桜、新緑の時は目にも鮮やかな青葉、秋にはイチョウ。又花壇には多くの花が植えられて目を楽しませてくれる公園型市街地です。季節の花々の上を大きな長短針が刻んでいく花時計。 花の管理がむずかしい様であれば欧州でみかけるカラクリの時計設置は如何ですか。朝6時、9時、昼は12時、3時、6時と（夜間は騒音のことがあるので無し）形が鐘をつく音楽を奏でる。例えば森山直太郎の「さくら」とか。	国立大学町の開発当時の都市デザインを後世に残すため、旧国立駅舎から大学通り・富士見通り・旭通りへ軸線を意識できるようにし、大学通りを視点場として旧国立駅舎への眺望を確保できるようにします。
22	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	円形公園は、全体がフラットになり、散策しやすいように整備されるとあります。中央に円形の池も残され、駅前散策のあらたなシンボルとして位置づけられることとなります。歩行者の自由な行き来が盛んになれば文字通り市民広場がさらに開放的な空間へと発展することになるでしょう。 そこで提案があります。普段は公園の池として利用しながら、その池の上に円形舞台を設置できるようにして、そこで、音楽祭や演劇祭などを開催しては如何でしょうか。国立市は音楽など芸術文化の豊かな街であり、市内にも多くの芸術家が暮らしています。芸術文化はこれからの社会を精神的に豊かにしていく上で、求められる重要なファクターです。円形公園にしつらえた円形舞台を中心に駅前広場全体が円形劇場となり、芸小ホールとともに国立市らしさあふれる、芸術文化発信の場所となるでしょう。	芝生や植栽など全体的なデザインや配置につきましては、令和4年度に実施を予定しておりますデザインアイデアコンペにおいて市民の方々のアイデアやデザインを幅広くご意見をいただきながら、今後の東西広場や円形公園のデザインの検討を進めていきます。

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
2 3	<p>【P. 12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>3方向の通路の復元が決定事項のような印象を受けます。円形広場の使い方によっては、3方向の通路の復元に限らない、という方針にし、その旨を記載すべきと考えます。</p> <p>個人的には、国立駅からの花と緑の景観はバス停・降車場近くの花壇、桜と大学通りの桜と 銀杏によるところが大きいと感じており、円形広場は、池の周りがフェンスで囲まれ、植栽にも統一性を感じず、魅力を感じません。旧駅舎や大学通りを見通すことを優先し、特に高さのある樹木は減らした方が良いでしょう。</p> <p>そのため、花や芝生の整備となることには賛成です。ただし、パンジーやチューリップなどでは費用が多くかかり持続可能ではない気がします。紫陽花などあまり手が掛からないもので 景観の良い物でも良いと思います。池について、地下化した場合には親水空間たり得ないと思うので現行案は矛盾していると思います。</p> <p>噴水なら、広場のイメージに合っていると思うので賛成ですが、コストがかかり過ぎるのが心配です。どちらにしても円形広場というからには、何かしらのシンボルが中心にあるべきかと思います。地下化を確定事項とせず、またシンボル設置も含めて、検討できる余地を残した表現に修正すべきと思います。個人的なアイデアとしては、円形の舞台にし、ダンスなり 楽器演奏なり、あるいは弁論大会や演説など、そういった文化に関わる方がいつかそこに立つことを夢見るような舞台にして行ければ良いのではないかと思います。(円形舞台のデザイン 案は全く浮かびませんが。)</p>	
2 4	<p>【P. 12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>これまでの円形公園と呼ばれているロータリー部分は、円形緑地として整備することが、大学通りとの眺望一体化のために効果が大きいと思う。</p> <p>緑地の基本構成は、全面芝生だけとし、既存の梅の木などの植え込みや時計などは撤去する。</p> <p>(ただ、市の象徴としての文教地区の看板は、デザインを変え、眺望を妨げないよう、芝に近い(近い)位置に残す。)</p> <p>【理由】</p> <p>①いま、車の円滑な通行に十分機能しているロータリーは、一時的にでも(イベントなどにより)その本来の役割を止めるべきではない。——イベントは東西広場に限定すべきと考える。</p> <p>②現存する植え込み等は、駅南口全体相互の見通しを妨げ、また、手入れ不十分で雑然感が拭えず、駅舎前のイメージを損なっている。芝生だけの緑地に変えることで、すっきりした景観が得られ、また、手入れ作業の頻度や維持費などを減らすこともできる。</p> <p>車運転者の視野拡大にもつながる。</p> <p>③桜、イチョウが落葉した後、円形緑地の芝生の緑が駅舎から冬の大学通りまでの眺望を豊かなものにしてくれる。</p>	
2 5	<p>【P. 12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性</p>	<p>円形広場のイメージですが、人間が主体の街づくりを目指し市民が市民のための広場であることを実感できる施設整備を行うべき。</p> <p>～開発当初のように、いつでもアクセスできる広場として整備、周りから眺められるだけの広場とせず、周りを眺めることができる円形広場にすべき。</p>	

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
		～富士山がよりよく見えるよう低いマウンドを西南隅に造成する。マウンドを芝張りあるいは階段状にすればイベント時に観客席にもなる。	
26	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 「保存樹木については一部東西広場などへ移植することを検討」してもよいと思うが、南側のシュロの木は戦後1950年代の整備時に既に植えられており、東西の梅の木は50年前に飲料組合が植樹したものであるため、できるだけ現地保存してほしい。低木植栽(ツゲ?)については、100年前の建設時には植栽されていなかったものであり、かなり大きく茂り過ぎているので、芝生広場となるよう撤去・移植や刈込みをしてもよいと思う。 「歩行者空間としてインターロッキング等で舗装」するとしているが、より自然な「土系舗装等で舗装」としてはどうか。 	
27	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	植栽については、素案に同意します。キノコのような杉の木はかわいいが、あれがなければ交番前から横断歩道を渡り市役所行きのバス停にかけて(ポストの横あたり)円形公園ごしから富士山が見えます。	
28	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	車道部分も公園らしくしたい。円形公園までつながるように、例としてイタリアの広場のタイルのように。アスファルトのような色気のないのはダメ。	
29	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	円形公園への常時立ち入りは不可ですね(仕方ないと思います)。	
30	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	旧国立駅舎の円形公園整備について意見があります。 国立駅美化のため円形公園に噴水池を作ってその周りに草花を植えて、駅の景観、大学通りがもっと美しいになると思います。東西広場も植木と花を植えてよいと思います。	
31	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	時計台の移設には反対です。 谷保駅前の時計台の様に、三方向から眺める事が出来る方法に変更し、国立駅と谷保駅(直線ではないが)時計台が見つめあえる姿。更に、通行人が三方向から時刻を確認出来るメリットを希望。	
32	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	時計や文教地区看板は眺望のため移設するとしているが、時計は彫刻家の故・関頑亭さんが40年前に制作し、看板は70年前から(デザインは変更されつつ)円形公園に設置されている。できるだけ現地保存してほしい。 看板は旧駅舎や円形公園に似合うレトロなデザインにした方が良い。	時計につきましては、いただきましたご意見を参考に文言の修正を検討いたします。
33	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	円形公園内の池を「地下化」する！ ⇒イベント等にはオープン化とありますが、基本的に池は維持し、噴水等可能にし、照明により夜景を強調する。更に、管理が大変かも知れませんが(地下化?)魚類などの観察可能な状態も期待したい。	南口駅前広場としての一体的な活用を見据え、現状の池(消防水利)は地下化し、イベント等の際にはオープンスペースとしても活用できる空間として検討します。
34	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	池は「親水公園の再整備を検討する」とのことだが、かつての「水禽舎」風の構造物を復元する余地を残してはどうか。ガゼボ(西洋風東屋)として活用し、円形公園で音楽演奏会を行うことも可能になる。あるいは、南部地域につながるイメージを喚起させるため、親水空間ではなく水田にして、歩道から見ても四季の移り変わりを感じられるようにするよう活用の仕方もあるのではないかと。	創建時は水禽舎として利用され、戦後に池として使われていたことから、歴史的経緯をふまえて維持管理コストにも配慮した親水空間の再整備を検討します。
35	【P.12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	生物も広場の景に加わる事。円形公園を梅、芝とトンボ池でまとめるスッキリとするのでは	

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
36	【P. 12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	「池」「親水空間」の再整備は、「できれば」程度の記載でよろしいかと思えます。	
37	【P. 12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	・円形公園と駅舎の道路交通法により、利用の仕方が大きく異なると思います。 ①「遮断」して自由に行き来することにするのか ②信号機を設置して自由に往来するのか ③ボランティアの方たちで円形公園まで誘導するのか この選択により、円形公園の利用価値が大きく変わると考えます。 ぜひとも、方針をお聞かせください。	円形公園への利用方法ですが、現時点では、ロータリーに信号機を設置し、円形公園に渡るという方針はございません。 円形公園は基本的に南口駅前広場のロータリーであり、現状で公園内に入ることは想定されていません。しかし、駅前広場の中心であり、国立駅前整備のシンボリックな空間であることから、イベント等で活用できるように仕組みを整えます。 活用にあたっては、一時的にバス停及びタクシー乗り場を移設するなど歩行者の安全性を確保し、臨時で車線の変更を行います。市民まつり等により大学通りが歩行者空間となる際には、バス停やタクシー乗り場等を一時的に移設し、利便性を確保しながら、東西広場～円形公園～大学通りを自由に歩けるよう、交通管理者等と十分な検討・協議を進めてまいります。
38	【P. 12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	・円形公園と旧駅舎との往来について、駅の意見箱にも投函しましたが、往来を自由に何時でも可能な状態を保つ方法。イベント時に交通を遮断する策でなく、何時でも自由に往来可能な信号機を設置させる事を警察所轄に対して説得してほしい。	また、南口駅前広場全体を活用する際には、駅前広場の周辺の道路に迂回路を設けるなど、代替措置を講じ、公共交通機関や緊急車両等を中心にイベント時の自動車の動線を確保します。
39	【P. 12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	円形広場部分は、周りのロータリーの道路交通との作り方で方向性が決まってしまうかと思えます。 ロータリー部分は交通広場として位置付けのようですが、設計や仕上げの基本方針としては、ロータリー部分を含めた全体が公園的な作りの仕上げや植栽とし、その一部が車道部分とする(最低限の部分)様な舗装や構造とするのが良いかと思えます。 周辺の道路整備のお陰で 駅前のロータリーは通過交通にとって必須の道路ではなくなる方向であり、広場化でより交通量の減少を促すのが、魅力ある駅前となる道かと思えます。バス停、TAXI 乗り場、送迎の一時 停車などは歩道と同じような舗装でも良いかと思えます。	いただいたご意見については、南口駅前広場整備を担当する道路交通課に伝えるとともに、今後の南口駅前広場整備の参考にさせていただきます。
40	【P. 12】 4-2 空間構成要素の整備の方向性	ヨーロッパ的なシンメトリーを目指すなら大学通り東側の歩道部分の緑地帯を新設。 円形公園に立ち入りできないかわりにロータリーの駅側の東西にスペースを拡張できないでしょうか、	
	5 東西広場等の整備の実現と活用に向けた取組		
41	【P. 13】 5-1 国立駅南口周辺の都市デザインの展開	・国立駅舎と同時期に整備された駅前広場は、方形の広場空間と直線的な緑地帯に円形公園で構成され、モダニズム都市計画を体現する幾何学的なデザインとなっており、その遺構が広場及び大学通りの歩道と緑地帯の間の縁石として残っている。整備後の駅前広場は歩道部分が拡張され、歩道と車道の境界も曲線的になり、建築時の広場デザインが失われるので、歩道の舗装は全てインターロッキング	いただいたご意見については、南口駅前広場整備を担当する道路交通課に伝えるとともに、今後の南口駅前広場整備の参考にさせていただきます。

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
		<p>グで一新しないで、縁石を残して100年前の都市計画デザインを偲べるようにしてはどうか。</p> <p>・円形公園活用時には、駅前広場への一般車の乗り入れを規制して、円形公園南側で大学通り・旭通り・富士見通りの通過交通をさばくか、大学通りを通行止めにして円形公園北側に旭通り・富士見通りの通過交通を迂回させることが想定される(例:盆踊り時の恵比寿駅前ロータリー、自由が丘駅前ロータリー、巣鴨駅前ロータリー)。非日常時の利用を想定して、駅前広場部分のアスファルト路面舗装を脱色もしくは明色アスファルト舗装にしてはどうか。(例:国立駅周辺まちづくり会議における南口駅前広場案検討図及び模型)</p>	
4 2	<p>【P.13】 5-1 国立駅南口周辺の都市デザインの展開</p>	<p>現在旧駅舎付近から東西にある信号は、フェンスで囲まれている空間と渡った先の植栽が ボトルネックとなり、歩行者の流れが悪いです。主要動線であるならこのボトルネックを広げることをご検討いただきたいです。</p> <p>また、余談ですが、その信号待ちをしている人が、時間帯によってはかなりの人数が、横断歩道内で信号待ちしていることがあります。(分離式の歩道からはみ出して車道側に出て待っている)。花や緑だけでなく、この秩序のない歩行者の待機状況も景観に影響を与える(この場合は悪い影響)ものとなっていると思いますので、構造物の工夫や警察への協力要請など、改善を検討していただきたいです。</p>	
	●基本方針全体について		
4 3		<p>整備基本方針に脱炭素社会の視点をプラスしてください。</p> <p>脱炭素社会の実現は喫緊の課題であり、これからのまちづくりでは必須の条件であると考えています。駅前広場と脱炭素は結びつきが深くないと思いがちですが、広場に使用する電力を太陽光発電で賄うことを基本の置くことによって、脱炭素への姿勢を示すことができます。その電力は広場周辺のビルの屋上に太陽光パネルを設置して発電します。</p> <p>さらに、素案にもありますが、広場と大学通り、旭通り、富士見通りとの一体感をもたせるためにも、それぞれの通りのビル屋上に太陽光パネルの設置を促進し、商店街全体として脱炭素社会実現に参加します。</p> <p>毎年実施しているクリスマスツリーのイルミネーションの電力としても活用することはいうまでもありません。昼間は太陽光がさんさんと注ぎ、夜になるとその太陽光で蓄えた蓄電池を使って灯りを灯す、太陽の広場 (Solar Hiroba) とも呼べる、脱炭素社会に相応しい広場を目指します。</p> <p>国立市はゼロカーボンシティの実現を宣言しており、まず、駅前広場からそれを形にすることで、脱炭素社会への市民の認識を深めるとともに、モチベーションを向上するうえでも意義があると考えます。</p>	<p>ご意見をいただきました通り脱炭素社会の実現に向けて、温室効果ガスの削減は喫緊の課題と認識しております。</p> <p>P3の整備基本方針の位置付けにおいても温室効果ガス削減に向けた具体的な取り組みを定めた「第5期国立市役所地球温暖化対策実行計画」との連携を記載しておりますが、東西広場や円形公園の整備の際には、担当課である環境政策課と十分連携し、環境に配慮した中で事業を進めてまいります。</p>
4 4		<p>西に隣接するJRの建築予定建物の西広場側壁面位置は、南側の既存建物の壁面位置とそろえるべきである。</p> <p>西広場に面するJR敷地の一部を公開空地にするなどしてその旨をJRに申し入れてほしい。</p>	<p>東西広場の範囲については、市が所有する国立駅南口西側の市有地とJR東日本が所有する駅前の用地との「用地交換の合意書」を令和3年3月に締結しており用地の交換面積は双方で合意し、決定しております。</p>

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
			<p>商業施設との連続性につきましては、建設する（株）JR 中央線コミュニティデザインと事前に計画等を十分に共有するとともに、商業棟と東西広場との調和のとれた景観となるよう協議を進めてまいります。</p>
4 5		<p>駅前の現状の見取り図がない「こうあるべき」の図面しかないのは不自然である。</p> <p>バス停、タクシー乗り場などが無い。円形公園（4）もイベント（一時的）と称して人々を入れたい思いが強い。</p> <p>【提案】</p> <p>高齢化社会に向かい、ますます公共交通に依存することとなりますが。また、脱炭素社会実現お取組の加速するなかバス・タクシー利用が高まるのは当然といえる。</p> <p>①ロータリー円形公園の縮小化 ②周辺歩道の拡張（円形公園の縮小で周辺に余裕が出来る） ③バス停整備・北口の様に昇降同時形にしてバス停の二列化防止と停留場の拡大 ④横断歩道の拡幅等整備・大学通りの信号化 ⑤各歩道信号の統一化・スクランブル信号も視野に入れてはどうか</p>	<p>いただいたご意見については、南口駅前広場整備を担当する道路交通課に伝えるとともに、今後の南口駅前広場整備の参考にさせていただきます。</p>
4 6		<p>東西広場と円形広場は国立市民にとって重要な場所です。災害時などはこの場所に集まることもあるかと思しますので、防災品などのバックアップ(当場所に必ずしも必要はなく、高架下などの利用が良い)の準備をしておく必要があるかとおもいます。その部分の記載も必要かと思います。</p>	<p>ご提案いただいた内容については、防災安全課と情報共有し検討いたします。</p>
4 7		<p>・「東西広場及び円形公園」を「東西広場等」と規定しているが、「交通広場」区域（「整備・活用に取り組むエリア」）を含めた「南口駅前広場」全体を「整備の考え方を定めるエリア」とすべきではないか。</p> <p>理由の1として、p.5～p.8の「整備のコンセプト」「整備目標」「整備の7つのポイント」は「交通広場」区域にも適用されるものであり、これから実施設計に入る「交通広場」区域についても、p.9～p.12にあるような「整備基本方針」「整備の方向性」が定められるべきである。</p> <p>理由の2として、p.15～p.18の活用・管理は「東西広場等」を対象としているが、駅前広場全体をマネジメントする必要がある。例えば、駅前広場の拡幅された東西歩道(道路法・道路交 通法が適用)を「歩行者利便推進道路(ほこみち)」指定して、「賑わいを目的とした空間」(オープンカフェ等)として常時活用することも考えられる。国立駅周辺まちづくり基本計画策定時に参考とされた日向市駅前整備(宮崎県)においても、交通広場と交流広場、沿道空間 までも含めてトータルコーディネートされたデザイン、利活用がなされている。</p>	<p>ご提案いただいた内容については、今後の広場整備を進める上で、参考とさせていただきます。</p>
4 8		<p>・南口を出ると、そこは緩やかな起伏を有する緑道。低い野草群とジンダイあけぼの（桜）の間を縫って、旧国立駅舎や東西横断歩道までのほんのひと時を、野歩きする気分です歩いてもらいます。</p>	

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
		<p>・東側の広場は水はけの良い、低いウッドデッキ仕様となっていて、尾瀬沼のヒュッテあたりを思わせます。道行く人の憩いの場として、多少の雨でも大丈夫なパラソルつきテーブル&チェアをランダムに配置。読書するもよし、道路側に停車する2台のキッチンカーが提供するドリンクやフードを楽しむもよし。最奥にはさらに一段高くなった屋根つきウッドデッキと背後は防音用囲いがあり、ここでは平日はアンプラグドなバスキングが時間替わりで演じられ、週末になるとプロ演奏家によるおしゃれなアコースティック・ジャズが、人々の心を優しく癒しまた活気づけてくれます。</p> <p>・西側の広場には、緑道から派生した広めの森が現われます。木々を演出するのは季節ごとに彩りを変えるテント群。この森には週替わりで選ばれていく国立の名産の数々が、朝は朝市として、昼はフランスのマルシェのごとく、週末は地元で獲れたての野菜や産物がファーマーズマーケットのようにして直送され、ところ狭しと並べられます。国立の街を案内した月刊のフリーペーパーが配布されるテントや、市のコミュニティ・ラジオ局が建てた透明ドーム型のサテライト・スタジオもあり、そこには有名人をゲストに招いたりしつつ、街や東西広場の現状をいち早く伝えています。</p> <p>・円形広場へは、旧国立駅舎正面から緩やかな登りの歩道橋でつながれます。そして、中央の池の上に作家が立ち上げた、国立をイメージする現代モニュメントをぐるりと一周。それまで見られなかった旧国立駅舎の正面像、大学通りに咲き誇る桜並木の眺望、富士見通りを通して見る富士山、旭通りに差し込むご来光を間近にします。またこの造形が美しい宙空デッキの上で願いごとをすると…。夜になれば、モニュメントから時を合わせてはじまる光のページェントが幻想的です。</p> <p>・午後6時（夏は7時）、東西広場での時報の告げ方は独特です。国立駅の外壁に、地元アーティストが月替りで制作したプロジェクション・マッピングが映し出され、過去と現在と未来の国立を空間的につなぎ、帰宅前の人々の心に希望を植えつけてながら東西広場の1日を終わらせます。</p>	
49		<p>国立駅南口駅前広場の計画について考えるにあたって、国立のまちづくりや駅周辺に広がる施設や空間について考えることがとても重要だと考えます。すなわち、JR新国立駅舎、駅前広場、駅前広場をめぐるロータリー、大学通り、富士見通り、旭通りなどの街路、バスやタクシーなどの公共交通機関、駅前広場周辺の業務ビルなどの施設が国立駅南口駅前広場の計画にあたって、環境条件というよりは駅前広場を構成する設計条件そのものであり、将来構想を作成するときには共に検討していくことが求められます。</p> <p>1-3、3-1、4-1を拝見すると、駅前広場を構成する多くの施設が所与の定まった与条件としてみなされています。しかし、たとえば東西広場の西に位置するJRによる商業施設は駅前広場との関係において相互に関係し合い影響を与え合う施設です。また、円形広場の周辺に位置する、東・西の桜並木に縁どられる歩道、バス乗降場について、市民、バス事業者、市政の間で納得のいく合意が形成され</p>	<p>本広場整備を進める上では、今後（株）JR中央線コミュニティデザインが進める商業施設との連携、駅前広場としてのバスやタクシーなどの公共交通機関との調整など国立のまちの歴史と文化を踏まえながら、かつ、この広場を活用する市民の声を聴きながら事業を進めることが大切であると考えております。</p> <p>今後、広場整備を進めるにおいては、令和4年に実施するデザインアイデアコンペにおいて市民のアイデアやご意見を幅広く募集し、広場整備のデザインの検討を進めるとともに、設計段階においても市民の声を聴きながら進めるよう慎重に検討していきます。</p>

てきたとは言えない状況です。将来に向けた議論をして、駅前広場の交通計画、景観構想を作成していくことが求められます。また円形広場の南側の現在のバス乗り場の将来については、多くの市民は将来計画を知らないままです。さらには交番や隣接する銀行のATMコーナーを新たに設置する場所の検討（例えば、東西広場の西に位置するJR商業ビルの中に設置することも考えたいものです）や、南口駅前広場の一時終車場の必要性和位置の検討なども求められます。

国立駅南口駅前広場の計画について考えるにあたって、旧国立駅舎の東西広場と円形公園の構想に留まらないで、上述しましたJR新国立駅舎、駅前広場、駅前広場をめぐるロータリー、大学通り、富士見通り、旭通りなどの街路、バスやタクシーなどの公共交通機関、駅前広場周辺の業務ビルなどの施設の構想や関係性を、国立のまちの歴史と文化を踏まえながら考えていくことが求められます。

(2) (5-1 国立駅南口周辺の都市デザインの展開 について)

5-1の表題の一つ「旧国立駅舎前と大学通りからの眺望景観や軸線の確保」なる理念は尤もであると思います。それは、国立市が学識経験者に委嘱して作成した「国立駅周辺プラン報告書」（2000年3月）や、国立市が作成した「国立駅周辺まちづくり基本計画（2009年11月）」で詳しく展開されている、国立駅周辺のまちづくりの基本的な考え方や理念とも共通しています。

現在、国立駅前広場に立って広場を見渡すと、駅前広場に直接面する業務ビルは、4～5階のビルや高くても31メートル以下の建物であるものの、それらの建物の裏には14階建て高さ45メートルの集合住宅が建っています。現在の国立駅前の景観は、すでに30年、20年前の景観を比較すると、14階建ての高層集合住宅（北口駅前の集合住宅を含めて）高架化されたJR中央線駅舎により「谷底」に囲い込まれる景観となっています。さらなる問題は、「国立市まちづくり条例」（2016年策定）により、駅前広場に面する敷地は高さの限度が「無制限」とされてしまったことです。時がたち、やがて14階建て高さ40メートル以上の建物群が駅前広場の周辺に建つことを想うとき、大正15年から市民が守り育ててきた国立の景観が無残な駅前になり果てることは容易に想像できます。

「国立駅周辺プラン報告書」には、駅前広場の景観予測・過去今レス景観の形成（26ページ）で以上の指摘がなされて「学識経験者らによる専門的、技術的検討を行う。一方、現在、駅前や大学通り沿道の住民、地権者らによる景観形成協議会の立ち上げが進んでおり、これを早期に立ち上げて、上記の技術的検討を参考に地元協議を行う。・・・」（同40ページ）と提言されています。今こそ市民の駅前広場の実現に向けて、国立駅周辺まちづくりの基本的な構想を考えていくことが求められているのではないのでしょうか。

国立駅前広場の整備について市民の間で話し合い整備方針をまとめていき、そのうえで東西広場と円形公園の整備基本方針の策定に進むべきです。国立市の都市整備部には、是非とも市民との話し合いを積極的に進めて、市民の多様なアイデアを募っていくことを期待します。

No	該当部分	ご意見の要旨	市の考え方
5 0		図書館の分室があったらいいと思う。	東西広場について、現時点では、トイレや交番以外に建築物を建てる方針ではございませんので、ご意見として参考にさせていただきます。
	●国立市のまちづくりに関すること		
5 1		自転車走行へ配慮してほしい。 国立市は自転車の似合うまちといわれていますが、現在のロータリーでは、自動車では危険が伴い自由走行ができません。そのために東地域に暮らす市民が、駅の西にある自転車駐輪場へ行くことも容易ではありません。ぜひとも、将来的な歩行者専用レーンに先駆けて、自転車走行レーンの設置の検討をお願いします。	国立駅前のロータリーでの自転車走行レーンの設置については、ロータリー整備を所管する 道路交通課と情報共有いたします。
5 2		大学通りの東西自転車道を早急に両側通行可能にしてほしい。 (東京都の認可を促す事) 桜通りの自転車道両側通行と幅的には大差なし。(植木鉢幅が邪魔なら他所に移動)	大学通りの東西の自転車レーンについては、東京都の管轄となりますが、道路交通課と情報共有いたします。
5 3		国立駅周辺の開発には賛成ですが、マイクやスピーカー、楽器による音を出す行為は禁止にして頂きたいです。窓を締め切っても、室内に街宣活動の音が響いてきます。同じマンションに住む、小さな子供のいる家庭も同様に困っていると話していました。選挙期間中は自宅でのweb ミーティングに支障をきたすなど支障が生じています。	国立駅前の音の問題となりますが、状況によって、対応する部署が異なります。 本事例につきましては対応部署と情報共有いたします。
5 4		市報での意見募集記事を拝見し、普段から不便と危険を感じておりました点についてお願い申し上げます。 歩くことに不安を感じるようになった母を駅まで送迎することが多くなりました。乗り降りに少し手惑う高齢者を落ち着いて駅近くで降ろしてあげたい、迎えてあげたいと言う時に、現在のタクシー乗り場前後で一時停止しておりますが、とても危険と不便を感じております。 一時的にでも停車して人待ちをするのはご迷惑になると思いますが、既に待っている人を乗せたり、降車だけのために停まれるスペースの確保に、一部を考慮していただけないでしょうか？	いただいたご意見については、南口駅前広場整備を担当する 道路交通課に伝えるとともに、今後の南口駅前広場整備の参考にさせていただきます。
5 5		旧国立駅舎に行くのも楽しかったです。	ご意見ありがとうございます。