

## ■第6回国立駅周辺まちづくり会議 記録（要旨）

日 時：平成24年6月28日（木）午後6時30分～午後8時30分

場 所：国立市役所 地下食堂

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	中井 祐	東京大学大学院工学系研究科教授
	鈴木直文	一橋大学大学院社会学研究科専任講師
	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
国立市長	佐藤一夫	

欠席者（敬称略）： 羽藤英二 東京大学大学院工学系研究科准教授  
（オブザーバー） 保科隆治 国立市商業協同組合理事長  
（オブザーバー） 脇坂義祐 東京都北多摩北部建設事務所管理課長

事務局：国立市	都市振興部	部長	小澤宏康
	国立駅周辺まちづくり推進室	室長	門倉俊明
	同	係長	松平忠彦
	同	主事	馬場雅人
	同	主事	和田 賢

傍聴者 35名

### 【配付資料】

- ・ 次第
- ・ 資料1：国立駅周辺の空間構成等について
- ・ 資料2：国立駅周辺交通計画の対応方針

### 【開催内容】

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 議題
  - 1) 今年度の進め方について
  - 2) 国立駅周辺の空間構成等について
  - 3) 国立駅周辺交通計画の対応方針
4. その他
5. 閉会

## 【議事要旨】

会長：まず、先日の景観検討部会での内容について、景観検討部会長から報告願う。

委員：北口と南口の駅前是一体なので1つの空間で考えることにするという話だった。その上でA・B案どちらがいいかということについて両案の特質を挙げ議論を進めることができた。A案がいいという人の意見はロータリーの機能があり、そこが焦点となって街路が集まっているという形はほとんど国立オリジナルのものなので、これを大事にしていきたいという意見だった。B案がいいという人は、今より東側に改札が出来ることに伴い駅前に賑わいの空間ができることへの期待感を評価していた。景観検討部会ではどちらかに意見を集約するようなことはしなかった。ただ、それぞれ課題があつて、例えばA案だと現状の歩行者空間が豊かになるものの、人が日常的に集まれるような空間が出来る訳ではないということ。B案は広場的空間が出来るものの、その他歩道は現状のままなので全体的に豊かになった感が今ひとつ足りない。特に改札が東側に寄ることによって富士見通り側へのアクセスが今ひとつであるということであった。個人的な意見として、A案を具体化していくには、いかに大学通りの緑を引き込んで豊かな空間をつくるかがベースになり、B案をデザインしていくことを考えるなら、東側に出来る新たな広場空間を魅力的な空間にできるかが焦点になると考える。最終的にどちらを選ぶかは国立市民の思想だということになった。

会長：ここまでの事務局、中井委員の説明に対して意見があれば。

委員：A・B案ともにタクシー事業者としては非常に難しい。ショットガン方式を使うとしても最低条件があり、最低でも駅前広場内に12台のタクシープールがないと成り立たない。

会長：これはまだこれから議論していかなくてはいけない問題だと思う。

委員：富士見通りや旭通りの歩行者の問題については時間をかけて話し合わなくてはいけない。また、第3回交通検討部会のまち歩きで歩道幅の狭さが指摘されたにも関わらず、その後話し合われていない。

第5回まちづくり会議から今回のまちづくり会議の間に交通検討部会が開かれていないのはどういう訳か。

前回の会議で話し合われた、駅前広場の一般車排除論には反対である。というのは駅前広場はすべての人に対して開かれていなくてはいけなく、ノーマライゼーションの観点からそれは自動車に対しても同じだと考えている。またもし一般車を排除するとすると、駅前でぶつかる3本の道路を信号で処理することになる。交通制限をすることによって駅前の自動車の流れが変わり景観にも悪影響を与えるのではないか。

国立市民の駅前空間への関心は非常に高い。変えるなら市民の意見を集める場を設けるべきではないのか。

事務局：富士見通り、旭通りの拡幅や荷捌きの問題に関して、都道ではあるがオブザーバーとして東京都の北多摩北部建設事務所の方に来てもらい、議論をすることで意見を汲み取ってもらえればと考えている。また次期優先整備路線に入れてもらえるようこれからも働きかけていきたいと考えている。

まちづくり会議の前に交通検討部会がなかったことについては、先生方と事務局の都合の問題と、前回示したシミュレーションの中のもう一度検討すべき事柄の検討が進んだ段階で開催していきたいと考えている。

ロータリーにおける一般車両の排除や信号処理の問題に関してもこの会議で

話し合っていればと考えている。あくまでも現在のA・B案は1つの考え方なのでこれらについて広く意見を伺えればと考える。

委員：旧駅舎を復原することであれば両サイドに建物が建つのは動線を妨げることになる。駅舎の復原をJRに伝えれば、安全性等の観点からも配慮してくれるのではないかと。そういった方向で話は進めているのか。旧駅舎復原に際しては昔のよさを愛していることから始まっていると解釈している。そう考えると理想的には自動車と歩行者の共存ができればよい。自動車が歩行者に気を使いスピードを落とす、歩行者が自動車を注意しながら歩く、そんな空間にできないものか。

委員：昔は大学通りから谷保天満宮までまっすぐ行くことができた。今は谷保駅になっているが昔は谷保天満宮だった。ということから国立駅には谷保天満宮に対応する空間になってほしいと思っていて、そういった意味で南口の広場には緑と一体となった空間になってほしい。

また、防災の観点から考えると駅前にはバラバラの空間があるより、一体の空間がある方が良く考える。

B案は前回から改善されていると感じる。このままではタクシーは使えないとのご意見があったが、その辺りが解決されることを望む。軸線を大切にするという考え方からいうと、理想はワイドビュー幅に遮るものがない状態である。現在のB案だとタクシーの乗降場とバスバースが遮っている。

会長：開発当時、駅ができて円形広場がその庭だったというのは想像できる。また、軸線が大事であり、それを現代風に再現してほしいという考えは理解した。

委員：南口東側の2バースは富士見通り側から来たバスが接車できない。北口でのバスバースは、北側南側ともに3バースずつの計6バースほしい。

事務局：南口東側のバースについては、旭通りから来て旭通りに抜けるバスを考えている。

委員：前回のまちづくり会議でB案を見て、奇抜でインパクトのある案だと感じた。ただ、賛成はできない。まちの平等性、大正時代にまちをつくったときの左右対称性等を考えるとやはりA案に落ち着く。歩行者空間も確保でき、自動車の処理もうまくいくA案にすべきである。

駅舎復原敷地についてはやはり2000㎡を確保してもらいたい。今回の資料を見ると市が旧駅舎の両側を確保しようとしているのは読み取れる。是非将来の市民達の為にも2000㎡の確保をお願いしたい。

委員：A・B案共にバス事業者からすると現状より使いづらい印象を受ける。降車バースが現状でも4台は停まれ、場合によっては5台目が入ってくることがあることも考えると、朝のラッシュ時はこれでは捌ききれないという印象。景観等の議論もあるが、機能面についても、もう少し考えてもらいたい。

委員：南北駅前広場の話をしているが、高架下も含めた駅周辺全体で広場空間を考えた方が良い。自分としては高架下に広場的な空間をつくる、南北通路のと駅前広場の交わるところにたまりの空間をつくる、円形広場にベンチを置く等、これまで話題に上がったがそういった空間をどう一体とするか、それらの間に回遊性を持たせるかが大切なのではないかと考える。交通事業者さんからもあったが、広場空間をつくる為に機能を減らすというのは本末転倒だと感じる。バランスを探ることが必要なのではないかと。

会長：そのとおりだが、事務局も全体を考えながらやっていると思うがどうか。

事務局：もちろん忘れてはいる訳ではない。ただJRの事業との関連する部分は急がなくはないけれど、それ以外にも詳細が確定していない関係でお話しできないこともある。

委員：これから 30 年 50 年残る空間を考えていると認識している。まちづくり会議やまち育て部会で市民の人たちと話す中で、そういったところに集まった市民の方々の思いは強いとは言え、意見としては少数の意見なので、それだけになってしまうのではなく、なるべく多くのところから意見を集めたいと考えている。

まち育て部会は、多くの人から意見が集まってくるような活動をさせてもらえれば頑張ってくれる市民の方が多くいるのに、活動が無いことにつかえてしまっている。中井委員は最終的には市民の思想で決まるとおっしゃっていたが、どれだけの人数の思想で決まったかが大事。実際に広場が完成した後にその空間をいかに有効に活用する為にも、計画段階から多くの人に参加してもらいたいと考えるのでその横のつながりを大切にしたい。

会長：すべてが決まってしまう前にシンポジウムを開催して、まちづくり会議に参加していない市民の方々にも意見を聞きたいと考えている。

今日、事務方に現況と A・B 案それぞれを重ねた図をつくってもらった。それによって見えたものがいくつかあった。例えば、B 案の西側歩道は現況と変わらず 9m となっているが、現況では植栽帯も含まれており実際に通行できているのは 5m くらいなので、それよりはずっと広がるのがわかる。また、その延長で A・B 案の歩道の広さや広場へのつながり等を実感する為に、現地で再現することはできないだろうか。

事務局：立川警察に話をしてみるが、実現は難しいと思う。

会長：今日、国立の駅前広場と大学通りを見てみて、デッドスペースが多いと感じた。もう少し工夫するともっと楽しい空間になると思う。例えば駅前広場で言うと円形公園などがそれに当たる。

委員：A・B 案どちらにしても空間のデザインとしては成り立つベースになっている。一方で、国立の人達には反感をかう言い方になるかもしれないが、市民の方々は円形広場の歴史や形が重要で、だから残さなくてはいけないとおっしゃるが、国立に住んでいない者として国立駅に降り立っても、全然魅力的なまちに見えない。車ばかりで図面を見るまで円形広場の存在がわからなかった。先程、後世に何を残すかという話があった。前回私は、最終的に決めるのは市民の思想だと言ったが、残すものは空間であり風景。残す空間、風景がいいものでないと残したことはない。いくら歴史を残すという思想が高邁であれ、その結果出来上がった空間が後世の人に感謝されるような良い景観、良い風景でなければその思想も意味が無い。市民の方々が国立オリジナルの形が重要だという考え方も理解できるが、それでも後世に残すべき良い空間がどういったものかという視点が必要でないかと思う。

会長：今日を中心議題は南北の駅前広場の形についてで、北口はもう少し修正してほしい。南口は特にタクシーの問題が大きいとのことだった。A・B 案で両方の良いところを混ぜるという訳には中々いかないが、少し心配なのは両案共に大事なことが抜けているのではないかということだ。それについて意見があれば。

委員：先程会長がおっしゃった話でそのとおりで思っていたのが、現状の中で大学通りと駅周辺で使えていない部分が多いということだ。なので A・B 案における大きな広場空間に目がいきがちになるが、そういったスペースについても考えた方が良く考える。加えて、実際に確保できる空間がどのくらいのものなのかというのがわからないまま机上で進んでしまうのは怖い。B 案の広場空間は実際にすごく大きく、この空間をどう使っていくのかということを具体的に考えた時に、果たしてどのくらいの規模が適切なのかを把握するのは難しい。

会長：なるほど。では新宿駅の東口や渋谷駅の広場等の図面を同じスケールで並べてみると少しは想像しやすくなるかもしれない。

委員：広場にいる人も景観の一部だと感じる。人が何をしているであるとか、人の気配だとか。単に交通を処理するだけの広場ではなく、人が集って様々なことが起きているというような生活感だったり大切なのではないか。

会長：日本でも増えてきたが、ヨーロッパの広場に行くと様々な人がいて楽しいと思う。そういう雰囲気も重要である。

委員：大学通りにデッドスペースがあるという話だったが、バス停を大学通りにつくることはできないか。

委員：大学通りにバス停を移動させると乗降客数が極端に減る。立川の駅でそれは確認済みである。

以 上