

国立駅周辺まちづくり会議 検討部会の報告

- まち育て検討部会（第6回：7月25日、第7回：8月2日）
- 景観検討部会（第3回：8月8日）
- 交通検討部会（第6回：8月9日）

■まち育て検討部会（第6回：7月25日）

部会内容：駅東側高架下の利用方法と駅前広場について議論

成果：高架下の空間提案については概ね了解を得たが、使い方に関しては議論が必要。

南北駅前広場については、したい活動が実現できる空間かどうかという意見で一致。

1：駅東側高架下についての提案

①概要（資料参照）

- ・管理、運営の利点を生かすため、国立市利用地を東側に集約。
- ・JRのバックヤード、国立市利用地、国分寺市利用地の配置を工夫し、駅から行政サービス施設までを直結。
- ・オープンスペースを主体とし、隣接する空地や通路と接続することでまちと一体となった交流拠点の創出を目指す。

②提案に対する意見

- ・模型を見て、これまでの意見が取り入れられていると感じた。
- ・しょうがい者の方が創作した作品を展示できないか。
- ・高架下に限らないが、国分寺市と共同したりすることで、図書館機能を設置できないか。
- ・防災拠点としても活用できると良い。
- ・案の中で多目的トイレを多く設置してくれているのは嬉しい。

<今後の課題>

- ・しょうがい者にとって使い易いトイレを設置すること。
- ・施設の使い方や管理マネジメントに関する議論をもっと深めて行くこと。
- ・駅前南北広場との空間としての連続性を配慮すること。

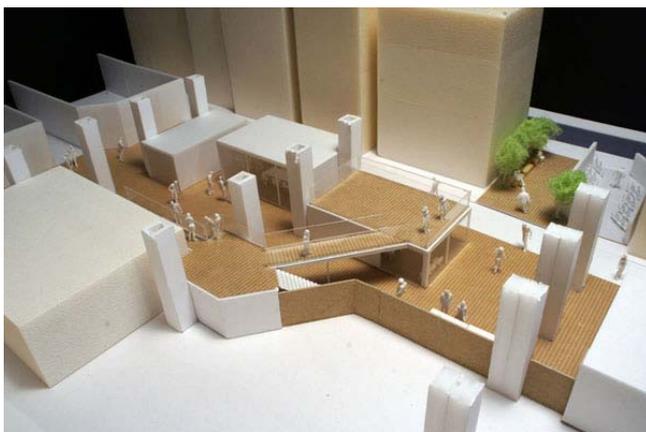


写真1：敷地全体の模型写真（高架無し）



写真2：3・4・10号線北側からの模型写真

2：南北駅前広場についての意見

- ・ロータリー内のタクシーバスの数を減らしたい。
- ・円形公園に入るといふことの前提条件をもう少し考えた方が良い。
- ・単に形の話ではなく、行いたい活動が実現できるかどうか、という視点で議論したい。

■まち育て検討部会（第7回：8月2日）

部会内容：どんな駅前空間にしたいのかについてと、活動運営、管理主体について議論

成果：単に活動や設備の要望をするだけでなく、なぜその要望をしたのか、を共有し、その実現に必要な管理組織を提案。

1：駅前空間のイメージ

- ・商店としては、お客さんと話す空間・機会を増やしたい。
- ・セミナーや講演等のイベントにより会話の場をつくりたい。
- ・国立駅に降りた時に“何か違うな”という雰囲気を持ってもらいたい。
- ・駅東側の高架下が出来たら、北口商店街は高架側へ顔を向ける等、連携していきたい。

2：利用管理組織について

- ・市、商店街、学校、町会、自治会、国分寺市などを含みゆるやかな組織を想定。
- ・組織の目的・活動内容として、駅周辺の利用の方向を検討。
- ・ハードが出来上がったあとも継続的に関わり続けていく。

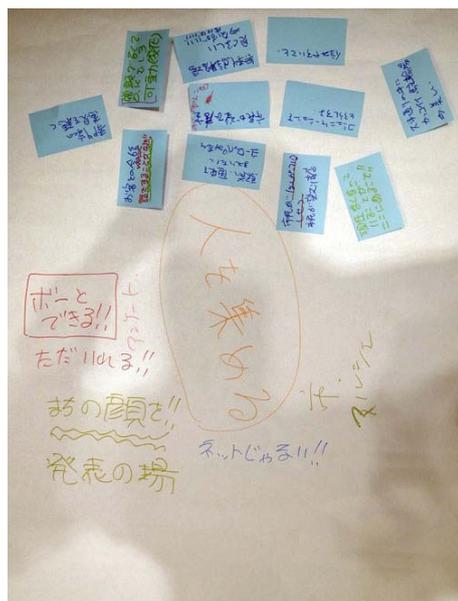


写真3：「人を集める」をテーマに議論したグループの成果

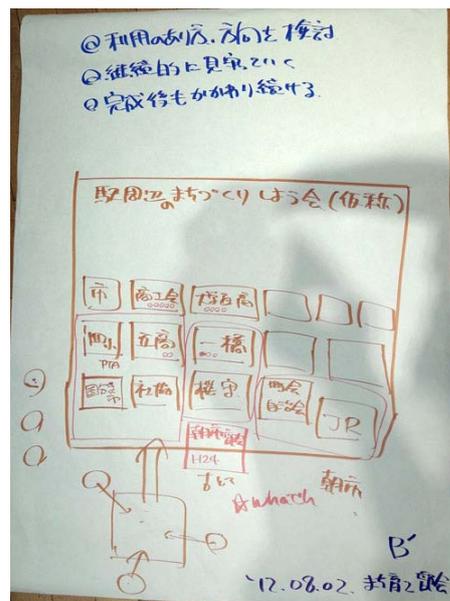


写真4：「利用管理組織」をテーマに議論したグループの成果

→景観、交通部会と共有する必要性あり。

■第3回景観検討部会、第6回交通検討部会での発表報告

○第6回と7回のまち育て検討部会での内容を発表

- ・市場を例にした人の活動のつながりについて。
- ・利用管理組織について。

→これらの活動を可能にする広場／交通計画になっているかを考慮しながら議論してもらいたい。

■景観検討部会（第3回：8月8日）

1. 検討部会で確認された事項

① 駅前広場計画の如何に関わらず、北口と南口を強く結びつけ、また高架下の民間施設、行政サービス施設、市街地の回遊性を高め、人の集まる場所やコミュニケーションの場を創る。

- ・まち育て検討部会から提案のあった「市」の開催、空間をつなぎ、回遊性を持たせるという考え方については景観検討部会でも合意された。
- ・これに関連する事項としては、以下のような意見が交わされた。

(1) 歩行者動線計画について

回遊性を生み出す上で、適切な歩行者動線が設定されている必要がある。不要な動線の交錯を生まないよう、また、高齢者や身体しょうがい者等も含め、万人が利用しやすい環境を整備する。

(2) 南口の景観について

大きく2つの考え方が出された。一つは、円形公園の今の姿を残すべきというものである（周囲のロータリー空間を含む）。円形公園には日常的に入り、使う必要はなく、貴重な景観要素として大切にすべきというものである。円形公園、旧駅舎、大学通りへの緑の繋がりや、多少の不便さを感じつつも懐かしさや歴史を感じられることを大切にしたいという意見もあった。

もう一つが、北口、南口、旧駅舎、円形公園とつながる空間を創るというものである。歩行者空間としてつながることで様々な活動が生まれ、日常的に円形公園に立ち入れる環境を創るというものである。

(3) 回遊性創出について

ハード（施設）だけでなく、ソフト面での取り組みが必要という意見があった。

② 南北駅前広場、高架下の計画、整備にあたっては、相互の施設間の回遊性を高めるための空間の作り方を検討する。また、その実現に向けては、鉄道事業者であり、駅舎前面の地権者であるJR東日本にも対応してもらえるよう積極的に働きかける。

- ・回遊性を上手くデザインする上で、要所（南口・旧駅舎、北口、高架下民間施設、高架下行政サービス施設）同士を上手く繋ぐための工夫を施す。例えば、高架下（行政サービス施設）と南口駅前広場、旧駅舎との関係をもっと強くするためには駅舎前の民有地も一体的にデザインする必要がある。
- ・また、高架下に施設を配置する場合、バックヤード等の見せたくない施設、設備も必要となるが、施設配置の工夫、緑の配置等により、上手く見せる効果を創り出す。
- ・これら民有地を含めた動線配置、空間創出を具体化するためには、施設の整備から管理・運営面も視野に入れながらJR東日本と協議、交渉を進める必要がある。

③ 北口と南口が一体となった空間を創り出し、日常的に人が集まり、賑わいを生み出せる場としていく。

- ・現在の検討では、駅直近で広場的な空間となる場所は、北口駅前広場の歩行者空間、南口の旧駅舎とその周辺、高架下の南北通路とその周辺、さらに高架下行政サービス施設が対象となる。
- ・これらの空間、施設については、今後の検討、あるいは交通事業者、JR東日本等との協議を踏まえながら計画を具体化していくことになる。
- ・これら以外の場として、検討部会では南口駅前広場について以下のような意見が出された。

(1) 駅前広場全体が活用可能な空間

南口駅前広場の計画は、現状から歩道拡幅等に止める。例えば、「市」等のイベントを開催する場合には、駅前広場全体で考える。(広場の全部又は一部分を一時的に歩行者空間として利用)

(2) 日常的な賑わいの場への期待

円形公園に入るという体験、駅から旧駅舎、円形公園とつながる歩行者空間を創出する事による様々な活動の受け止め、駅ホームから見えるそれらの特徴的な景観の創出に対して期待する。

2. 今後の検討課題

① 駅周辺の空間の使われ方のイメージを具体化し、それを踏まえた施設計画を検討する。

- ・南口駅前広場計画、特に円形公園の取り扱いについては、その方向性について結論を見出すには至っていないが、前回まちづくり会議に提示したA案、B案のいずれの方向性を指向する場合にあっても、駅前広場等がどのように利用されるのかを踏まえた施設計画の検討が必要である。
- ・例えば、駅前広場を活用するという視点からは、大きくなくても常設の広場空間があった方が良いのか、常設でなくとも一時的に広くイベント活用できれば良いのか、また、円形公園には常にアクセスできるようにすべきか、景観要素として保全されれば良いのか、使いやすく手を入れる方が良いのか等について、今後整理していく必要がある。

② 施設間に跨る計画、デザインを行うための関係者間協議を進める。

- ・景観検討部会でも問題提起されたが、今後の検討では、駅前広場、高架下施設、民有地、南北通路等を対象として、連携した回遊動線を創出し、また空間的な一体性、連動性を高めることが重要となる。
- ・駅周辺では、総研線跡地の歩行者空間とその沿道空間、西1号線と南口公共施設、さらには高架下を南北に通過する歩行者動線の確保等においても、異なる施設間での計画調整、デザイン調整が必要となる。また、南口旧駅舎用地隣接地における空間確保等の具体化やルール(協定、地区計画等)の設定についても協議が必要となる。
- ・今後はより具体的なレベルで相互の計画調整等を進めていく必要がある。

③ 駅前広場の計画具体化、活用の実現に向け、関係者協議を進めながら検討する。

- ・駅前広場計画の検討に際しては、交通安全、交通処理の観点から交通管理者（警察）と、配置する交通機能の具体化に関して交通事業者との協議が必要となる。
- ・例えば、駅前広場がA案系となり、円形公園に歩行者を渡すとした場合、歩行者用の信号を設置するのか、歩行者優先として車両に一時停止を求めるのか等、交通計画等と併せて交通管理者と協議を進めながら計画を具体化していく必要がある。
- ・一方、B案系のように、現在の駅前広場の姿を改変する場合についても、交通管理の観点から管理者との協議が必要となる。
- ・交通事業者とは、交通機能の規模、配置等について、周辺での施設計画と併せて協議する必要がある。
- ・また、駅前広場計画の如何に関わらず、歩車道を一体的に利用したイベント等を開催することができかどうか、開催するためにはどのような準備が必要かといった観点からは、交通管理者、交通事業者との協議が必要となる。

④ まちのマネジメント、施設の管理・運用方法を展望しながら検討する。

- ・①の利用方法のイメージの具体化とともに、駅周辺のマネジメントや施設（空間）の運用法、さらにはそれらがどのような主体によって運営されるか等も踏まえた検討が必要である。
- ・例えば、駅前広場の広場空間を色々な方法で活用したい、地域で活用したいという要望があった場合にどのような形態で管理し、運営するかも併せて検討する必要がある。
- ・公共施設、公共空間の管理・運営に関しては、指定管理者制度の活用等も展望されるが、国立市として取り得る方法も含めて検討する。

■交通検討部会（第6回：8月9日）

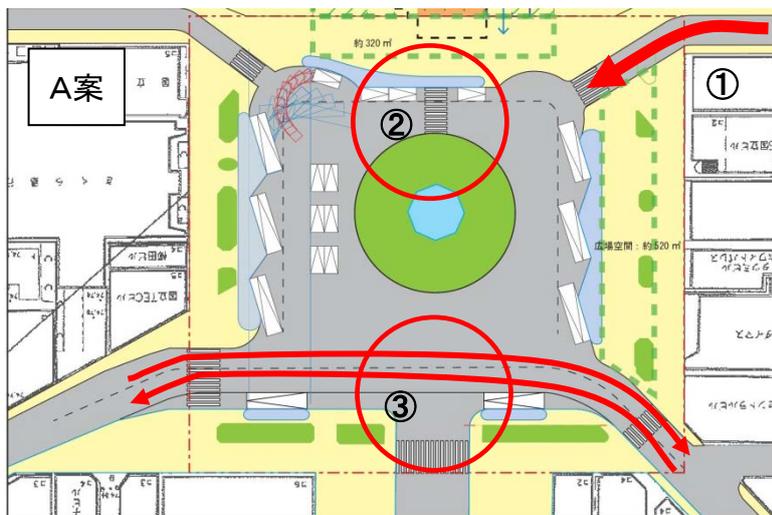
国立駅周辺交通計画について

結論①【A・B両案ともに周辺道路の交通渋滞を引き起こすことはない】

- ・平成42年には国立駅周辺の通過交通は1.87倍に増加するが、国立市内外の都市計画道路の整備により通過交通全てが国立駅前広場に流入することはなく、国立駅周辺の断面交通は7～12%の増加に留まることが予測される。
- ・北口と南口を結ぶJR高架下の断面交通量は現況（H23）と将来（H42）では同程度であり、南口駅前広場の通過交通は都計道3・4・10号線で処理可能となる。
- ・そのため、A案、B案のいずれにおいても現在よりも渋滞が悪化する可能性は少ない。



- ◆将来交通需要の増加に備え、通過交通に対応する幹線道路と、人が安心して歩ける生活道路の性格付けが必要。
- ◆一方で、将来交通量の需要増大に備え、南口駅前広場計画のあり方としては歩車道の用途変更といったフレキシブルな活用を可能とした、段階的な整備プランも考え得る。



①東1号線の交通規制

A案:西向き一方通行

B案:一般車通行止め

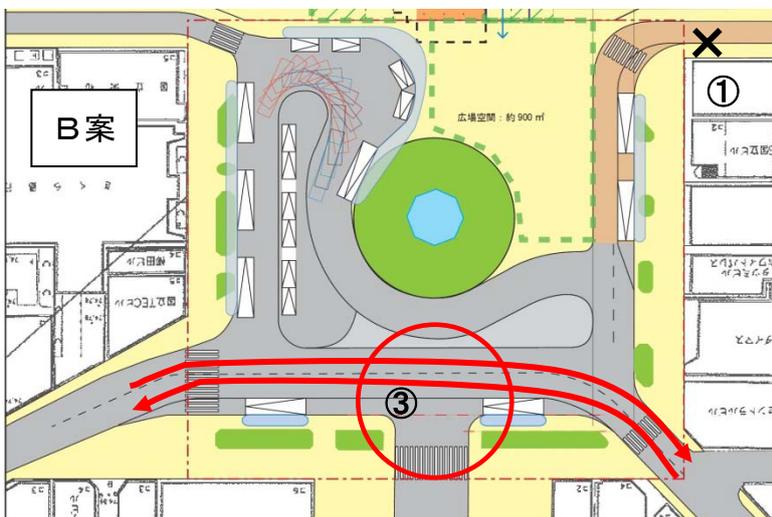
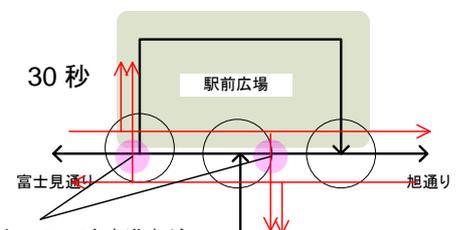
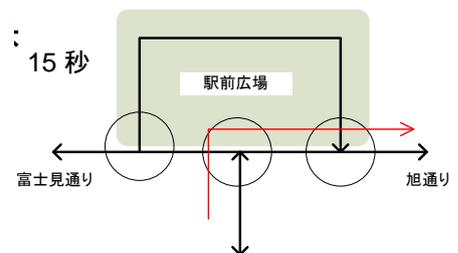
(居住者・施設利用者を除く)

②横断歩行者専用信号の設置

(サイクル長 120秒、歩行者横断20秒)

③大学通りを含めた信号制御

(サイクル長 120秒)



結論②【国立駅周辺計画により特定の道路に負荷がかからないようにする】

- ・都計道の整備や駅前広場の通行規制により、駅前広場の通過交通の抑制が可能となる一方で、それらの通過交通が他の生活道路に転換する可能性がある。
- ・特に、現状の交通規制のままでは、文教施設や病院が立地する西1条線や東2号線等にも通過交通や大型車の流入が想定される。



◆個別の生活道路の視点を踏まえた、歩行者の安全性を考慮した通過交通や大型車の抑制策の検討が必要。

【南口駅前広場計画案についての主な意見】

- ・交通計画の観点から、南口駅前広場計画のあり方について議論。



- ◆南口駅前広場の基本思想はシンメトリー（対称）な空間とし、人の交流・円形公園・視点のつながりを持たせる
- ◆高齢化社会対応のバリアフリーでフラットな構造を基本とし、デザイン面や広場へのアクセシビリティの面において工夫や改善の余地あり。
- ◆バス・タクシー等の公共交通は今後も需要が増えることが考えられ、運用面の工夫も含め現行の駅前広場内で公共交通をうまく捌くことが必要。
- ◆A案支持の意見が多かったが公共交通の観点ではB案の改善案の支持もあった。
- ◆将来交通量の増加等にも対応できるよう、歩車道の用途変更が可能な段階的な整備プランも考え得る。

【今後の検討課題】

- ◆A案を前提とした場合の円形公園への渡り方
(信号機設置の実現性とそれ以外でのアクセス方法の検討)
- ◆都計道3・4・10号線の東西方向の横断方法
- ◆道路全体のネットワークを踏まえつつ、特定の生活道路に負荷がかからないような通過交通対策を講じるための交通規制の工夫と合意形成



◆社会実験等により、駅前広場計画案や周辺交通計画案を検証するプロセスが必要

(参考：南口駅前広場CG アスファルト舗装 上段：通常時、下段：イベント時を想定)



(参考：南口駅前広場CG 石畳舗装 上段：通常時、下段：イベント時を想定)

