

## ■第8回国立駅周辺まちづくり会議 記録（要旨）

日 時：平成25年1月9日（水）午後4時00分～午後6時00分

場 所：国立市公民館 地下1階 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	羽藤英二	東京大学大学院工学系研究科准教授
	新井和雄	公募市民
	笠井 恵	公募市民
	関 堅	公募市民
	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（代理：森氏）
	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）	脇坂義祐	東京都北多摩北部建設事務所管理課長
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
	鈴木直文	一橋大学大学院社会学研究科専任講師
	藤本 剛	公募市民
	内山健治	国立市商工会会長
（オブザーバー）	保科隆治	国立市商業協同組合理事長

事務局：国立市 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

傍聴者 44名

### 【配付資料】

- ・次第
- ・資料1：第8回国立駅周辺まちづくり会議資料（経過報告、南口駅前広場計画）
- ・資料2：第8回国立駅周辺まちづくり会議資料（高架下施設計画）

### 【開催内容】

1. 開会
2. 市長挨拶
3. 会長挨拶
4. 議題
  - 1) 第7回国立駅周辺まちづくり会議以降の経過について
  - 2) まちづくり会議の進め方について
5. 議題
  - 1) 国立駅南口駅前整備計画について
  - 2) 高架下施設整備計画について
6. 閉会

## 【議事要旨】

会長：本日の議題、「1）国立駅南口駅前広場整備計画について」にご意見、ご質問がある方からどうぞ。

委員：国立市まちづくり基本計画の中のまちづくりの目標で、キャッチフレーズが「まちと人がつながる、緑と文化のくにたち広場」となっており、広場という言葉がスポットライトを浴びている。また、その中で「市民が集い、来訪者を迎え、賑わいと交流のあるまちづくり」の項には「駅前空間の通過交通などを抑制することにより、車中心の現在の駅前広場を人中心の広場へと転換します。」ということが国立市のまちづくりの基本として挙げられている。したがって、どういった駅前をつくれればよいのかということを見ると、案2の円形公園を活用していくという方向だと考えられる。確かに、案2にも記載されているような課題はあるので、それらについては交通事業者の努力や市民のルール作りといったところで解決して行かなければいけないと思うが、これまで話し合ってきたまちづくり会議、各検討部会の中でも話し合われたとおり、円形公園に渡るという行為が非日常であっても国立市の1つのシンボルになっていく可能性があり重要だ。富士見通りからの富士山への眺望は円形公園からがベストポジションだということがあり、円形公園に渡れるということを保証していくことを考えると、案1は難しく案3もそういった観点ではないということからも案2が望ましい。案2は大学通りの入り口に信号機がつくという提案で、これまで信号機なしで処理できてきたところに信号機を置くことになるが、それによって全体の交通の流れがスムーズになるのであれば、望ましいのではないかと。その辺りについて交通事業者の意見を伺いたい。信号が景観上良くないという話については資料の中の図では信号機が表現されていないので、信号機を入れた図をつくってシミュレーションして欲しい。

委員：駅前を広場化させるか、今のロータリーを活かした状態にするのかという問題について、駅前に広場があるということが様々な状況を良くすると考えられる一方で、駅前には交通処理という大切な機能がある。今後、超高齢社会となる中で、今より少しでも不自由になるということには非常に抵抗がある。自動車を運転する人口自体は減少することが想定されるが、それに代わる移動交通が確保されていないと歳をとるにつれて移動範囲が狭まることになるので、そういった視点を持った広場になるとよい。

委員：国立の広場の原点というのは歩車共存であったと考えており、段階的にそこに近づけることを考えたい。高齢社会においては、駅近くの場所で乗降できるということも大切だが、高齢化するからこそ各々足を丈夫にしなくてはいけないと考えている。市長がA案をベースに進めるとした中で個人的に良いと考える部分は駅前広場内の歩道を歩きやすくすることができるという点である。また、車や自転車をコントロールすることもそうだが、円形公園に渡るのが嫌ではない、怖くないという事が大切だと考える。加えて、自分も富士山が見える円形公園がとても大事で、ピーク時は人もタクシーもバスも多いので円形公園から駅舎側に渡るのは危ないから渡らないが、機能的には渡れるといった考え方が望ましい。

会長：案2となると駅舎側から円形公園に渡ることになるが、そこにはタクシーやバスがいて、それらはどのくらいの頻度なのかということだった。それについては後で事務局より説明してもらいたい。

委員：先程の内容への追加になるが、大学通りから駅前広場に接続する箇所をT字交差点化すると高齢者の送迎の車は交差点の手前で乗降させなくてはいけなくなる。それはかえって駅周辺に混乱を巻き起こすことになる。

会長：誤解されているかもしれないが、どの案でも高齢者やしょうがい者の方々を駅まで

送迎する際は駅前広場内のタクシー乗り場の隣あたりまで行けるようになっている。

委員：しかし今までより車の動線が難しくなることに加え、高齢者だけは駅前まで行くことができるようになった場合、高齢者かどうかの判断は本人がすることになる。そうすると高齢者の方たちはその判断に躊躇する。それが問題である。大学通りの横断歩道についても高齢者の方々は渡るタイミングで躊躇するということもあると思うので、そういった方々のために歩行者用信号機については設置してもよいのではと考える。

委員：以前、交通検討部会でA案とB案のどちらが良いかと話し合っていた際にはA案がよいという結論になっていた。その時の議論として広場はあった方がいいという意見もあったが、やはり国立のシンボルである左右対称のロータリーが大事ではないかという話であった。また、市民の皆さんが愛着を持って新しいルールをつくるであるとか、使い方を考えていかないと高齢化社会に対応できないのではないかという意見は相当数あった。日常的に歩ける空間が国立のシンボルである駅前にはつきりあり、それはむやみやたらな広場ではなく国立らしさを継承した形でどうつくるかという観点で考えていくと自ずとどの案がよいか見えてくるのではないか。

会長：駅舎側から円形公園に渡ることになるとすると、その横断歩道を横切る交通量は朝晩のピーク時ではどの程度あるのか。

事務局：現状で朝の8時台の1時間が609台であり、それを案1のような形にすると道路のネットワークの変化と東1号が一方通行になることで433台になる。案2・3のようなT字交差点化した場合は1時間180台になる。これは富士見通りから旭通り、大学通りへ抜ける通過交通や大学通りから旭通りへ抜ける交通が駅前広場を通らなくなるからである。

委員：案1で駅舎を本当に復原でき、東側の歩道が2m拡幅でき、西側も努力すれば1mぐらい拡幅できるのではないかと思います。ロータリーの機能や国立の歴史、旧駅舎を考え、お金も1番かからないということであればこの案がよいのではないかと考える。ロータリーはイベントがあればバスもタクシーも協力するので案1でも対応できる。一方で、タクシー事業者として考えると安全性を重視した観点、経営的な観点でどの案を推したいかというのが変わってくる。安全性で考えると間違いなく案1であり、経営的な観点でみるとイベント等で人が集まる機会が増えればタクシー利用者が増えることが想定されるので案2である。また、先程から話題に挙がっている歩行者空間の充実という話だが、それらは大学通りがすでにその役目を担っており、駅前広場にその役目を求める必要はないのではと考える。

委員：安全・安心から考えれば案1である。仮に案2にするとということになると信号機がつくことになり、横断歩道が3箇所できることになるが、その渡りはどうするのか。歩行者と車のお互いの信頼関係に任せるといのであれば、それで良いのかもしれないが、円形公園の周囲には柵をつけるであるとか高さを変えるなどの対処をしないと車の飛び込みであるとか、歩行者の飛び出しなどの可能性もあり、安全対策が必要である。

会長：安全性の観点から考えると案2より案1であるという交通事業者からの意見についてだが、案2になると通過交通が入ってこなくなり交通量が減ることで環境がよくなるように考えていたのだが、その辺りはどうか。

委員：T字交差点化して駅前を通過する交通量が減るということは都計道3・4・10号線や西一条通りを通る交通量が変わるということである。駅前だけの安全性としては安全かもしれないが、他の道路に負担がかかることになる。

委員：自動車交通に関して安全なのは案2かもしれないが、円形公園に入れることになった場合の歩行者のことを考えると、いくら横断歩道や信号機を設置したところでそれを無視して渡る人が出てくると思う。そうすると確かに車の交通量は減るといっ

ても対歩行者の交通事故の危険性は高くなる。したがって、自分としても案1がお金もかからずに安全性が保てる案なのではと考える。

会長：一通り意見を伺ったので、「議題2）高架下施設整備計画について」に関して事務局から説明をしてもらって、それについて委員の方々から意見をいただき、その後に残りの時間で再び南口駅前広場について意見を伺うことにしたい。

#### -事務局説明-

会長：説明になかったのではじめに質問したいのだが、図中左下の方に赤字で「2階レベルのデッキはオープンスペースを見下ろす視点場になると共に、メンテナンスに利用できます」とあるがこれはどういった意味か。

事務局：図面だけではわかりにくくなっているが、建物はすべて1階建てで階段から建物の屋上やブリッジに上がれるような仕組みになっており、2階レベルから市民プラザを見下ろすことができる他、建物屋上に置かれている室外機等のメンテナンスもしやすいつくりになっているという意味である。

会長：議題の2について意見がある方からどうぞ。

委員：図中、「図書館機能」と記載されている左側も建物の表現になっているように思うが、そちらも図書館ということか。

事務局：こちらは行政施設なので、職員の更衣室など施設のバックヤード的な機能を想定している。

会長：建物全体のボリュームとしては、国立市・国分寺市の要望を満たしている計画ということが良いか。

事務局：国立市からの要望に関しては対応している。国分寺市の方ではまだ具体的にどう使うかという案がでてきていないので、想定しながら考えている。ただ、国分寺市と国立市との施設がうまくつながるようなコンセプトで進めていきたいと考えている。

委員：以前示されていた案に比べ行政施設の面積が大きくなっているが、なるべく多目的かつオープンに使えるようにというコンセプトで進めてきた、国立駅東側高架下のある程度のボリュームを、行政施設として使うのはどうなのか。PFI等で開発するとされている南口公共施設等用地にそういった機能を集約させるわけにはいかないのか。

事務局：南口公共施設等用地は基本的には民間資金を活用することで、なるべく市の財政を圧迫しないようにするという考え方で進めている。民間資金の活用については調査をしている段階で、調査の結果がすべてを商業ベースでということではなく、行政施設を入れる余裕がある程度あるということであれば、そういったことも考えていきたいと思っているが、始めから行政の施設を多く入れることを前提とすると、民間資金の活用が難しくなるという基本に立って調査を進めさせていただいているといったところである。

委員：国立駅東側高架下が使えるようになる時期と西側の公共用地の施設が使えるようになる時期には時間差があるように思う。確かに駅前に行政施設が整備されるということになれば利便性はよいので、先に使えるようになる東側に仮に行政施設を整備しておいて将来的に西側に移すということは考えられるのか。

会長：高架下、南口公共施設等用地の整備のスケジュールはどうなっているのか。

事務局：国立駅東側高架下は中央線の連続立体交差事業が平成25年度末に終わるといことなので平成26年度から使えるようになる。利用する面積や場所はまだ決まっていないが、それに合わせて整備を始められるような準備が必要になってくる。一方で財政的に、一極集中で平成26年度にすべてが整備できるかというところもいわず、

東側を含む高架下については平成 26・27・28 年度の 3 ヶ年で整備をしていきたいと考えている。西側の現在駐輪場・駐車場となっている公共用地については現在、国立市の土地開発公社が所有しており、今の計画だと平成 27 年度に国立市が買い戻しをするという計画になっている。

会長：西側高架下の駐輪場の整備はいつぐらいになるのか。

事務局：西側高架下駐輪場予定地の北側に国立市が東京都より土地を借りて駐輪場として整備している場所がある。これは連続立体交差事業との兼ね合いで暫定的に使っているものなので、事業が終われば駐輪場を西側高架下に移し、台数の拡充を図っていきたくて考えている。時期としては側道の整備が関わっており、これは平成 24・25 年度に整備されるとされているので、連続立体交差事業が終わる平成 25 年度末までには完成するという事になっている。高架下駐輪場は建築確認等の関係で、側道の整備さえ終われば平成 25 年度には使えるだろうということだが決定はしていない。遅くとも平成 26 年度からは着手できそうであり、都から借りている土地を平成 25 年度中には返さなくてはいけないということからも早期に着手したいと考えている。

会長：東側高架下と西側高架下の整備の時期はだいたい同時期ということか。

事務局：西側の方が若干早くなる可能性もあるが、状況によっては同じくらいになる。

委員：東側の駐輪場というのが必要とされており、これまでの議論の中でも土地を確保できないというのが問題となっているが、それをどうにかするという考え方を市民の方々に説明する必要があるように思うがどうか。

事務局：東側高架下の北側の高架下を繋ぐ敷地が連続立体事業終了後、市に移譲されることとなっており、ここを自転車の駐輪場として想定している。駅周辺全体の東側の駐輪場として問題が残ることになるが、土地が確保できる等の条件さえ整えば整備したいという考えは持っている。

委員：先月国立駅東側高架下を見させてもらったが高さは 6m 程度あった。建物は 1 階建てだとしても 2 階部分を駐輪場にするなどの工夫をすることはできないのか。

事務局：条件として高さが 6m 程度取れるところと梁がアーチ型になっている関係で 5m 強しか取れないところがある。全体として高さが 6~7m 程度あれば使いやすかったのだが、5m というのは難しいところで駐輪場をつくったとしても数十台程度しか確保できない。駐輪場の高さは最低 2.5m 必要なので単純に考えても、建物の中の高さが 2.5m 以下となり、スラブの厚さ等もあるので難しいところである。

会長：天井高さ 2.5m というのは息苦しく感じるだろう。

事務局：高架下空間はあくまでも JR 東日本の敷地であり、そこを使わせてもらうということになっているが、メンテナンスのために 1m 程度の人が入ることのできる空間を確保することを条件として挙げられている。したがって実質使えるのは 5m 強ないし 6m の高さから 1m 程度を引いた高さとなる。

委員：メンテナンス用のスペースは常時専用に確保する必要はないのではないか。

委員：高架下資料の図中、バックヤードとされている部分の右側に車の転回スペースとなっている箇所があるが、その上に駐輪場をつくるという可能性はないのか。

事務局：車の転回スペースとなっている箇所は国立市が使える約 300 ㎡の外側であり、JR 施設への荷物の搬入口として想定されているため、その上を使えるということは考えづらい。

会長：駅のすぐ近くではないにしろ JR 東日本が駐輪場用の敷地を貸してくれる可能性はないのか。

事務局：JR 東日本は一般的な駐輪場の考え方として、駅周辺に中途半端な規模の駐輪場をつくるとすると、そこに止められなかった自転車はその付近に放置されることが予想され、放置自転車を呼び込んでしまうことになるので、武蔵境~武蔵小金井など

でも駅周辺での駐輪場の確保はしていないそうだ。

会長：議題 1 の南口駅前広場の整備計画についても意見があればどうぞ。

委員：国分寺市在住の国立駅北口利用者である友人から北口駅前広場の計画がどう進んでいるかとの質問を受けたのだが、国分寺市と共同で計画を進めることや情報の共有についてはどのようになっているのか。

事務局：国分寺市とはまちづくり会議の開催の状況などの共有はしている。引き続き共有を図っていきたいと考えている。

会長：それに関しては自分がこの仕事を引き受けるにあたって、関係する団体にはなるべく参加してもらうことを条件としており、国分寺市にも声をかけてもらったが、遠慮されているということだった。

委員：案 2 の横断歩道についてだが、大学通りから円形公園への 2 つの横断歩道の渡りに関しては信号機で処理すると理解した。一方、円形公園から駅舎側に渡る横断歩道は先程の話にもあった通り、ピーク時には渡るの危険だからやめた方がよいということだったが、逆にオフピークは車の台数はどのくらいで、何時頃がそれにあたるのか。

事務局：ピークに問題がなければオフピークも問題はないという基本的な考え方に則っているのでオフピークの調査はしていない。したがって、オフピーク時の円形公園と駅舎の間の交通量がどのくらいかということとは分からないが、周辺の交通量調査では 12 時間実施しているところもあるので、そういったところのピークとオフピークとの差については後日ご報告できる。

委員：北口の側道が間もなく完成することによって、北口駅前広場への通過交通が増えることが予想され、国分寺市と共同での対応策を考えるべきだと以前指摘したはずだが、それについてはどのようになっているか。また、3 つの案の中で自分は最もお金のかかると言われた案 2 を推したが、40 億円かかるとされている都計道 3・4・10 号線の整備に比べて案 1・2・3 にどれくらいかかるかと考えた時に、相対的にそれほど額がかかるとは考えづらい。そう考えると都計道 3・4・10 号線で駅前の通過交通量を減らし、広場的空間を確保しましょうというのがこれまでの計画の基本になっているはずなので、3 つの案の整備にかかる金額の比較を出してもらいたい。また案 2 の交通処理について交通事業者の方から安全面で不安があるという意見があったが、どのようにしたらそれが解決されるか、専門家である交通検討部会長の意見を聞かせてもらいたい。

委員：交通事業者の言い分もよくわかるが、交通検討部会で話してきた内容からすると交通事業者の方に頑張ってもらって案 2 で進めていくというのは、いくつか課題があるような気もするが、感覚的には許容範囲なのではないか。ただ、一点、朝の歩行者のルートを考えてときに、円形公園を通る真ん中のルートを通ると交通が回らなくなるので、その時間帯は歩行者が横断しないというルールを作り、それを守れるのであれば案 2 というのでいいのではないか。また、先程から駐輪場の話が出ているが、東側の駐輪場不足については心配していて、現状駅の利便性に関して東西で不公平感があるし、違法駐輪を引き起こす原因になるので、これに関しては予算がかかってもいいので何らかの形で確保するようにしないと駅前広場の整備も台無しになってしまうのではないか。

委員：南口公共施設等用地の整備には事業費計画は 70 億円となっているが何が入るのか全く示されていない。これについては市民から意見、要望が出ているのか。また、どういった計算で 70 億円となっているのかについて説明をしていただきたい。加えて、今後のまちづくり会議・まち育て検討部会の委員は男性と女性を半々くらいずつにした方が、より進んだ議論ができると思う。

会長：まち育て検討部会に女性委員を増やしたほうが良いという話はその通りだと感じる。

西側公共施設については今回の趣旨とは異なるので次回説明ということでもいいと思うがどうか。

事務局：南口公共施設等用地の整備に要する 70 億円という数字については基本計画の資料編の中に、市民施設のみを整備するとした案 A と、現在の用途地域を勘案した中で最大限まで建物を建てることを想定している案 B があり、案 B とすると 70 億円くらいかかるということである。したがって駐車場・駐輪場と最低限の広場といったところで考えるならばそんなにはかからない。施設としてどのような機能を入れるのかについても基本計画の資料に記載があり、その中で優先順位を決めていくことと共に、民間の方でも受け持ってもらうことを想定しながら検討を進めている。

委員：70 億円というのは建物のボリュームだけで試算した数字だということだと理解したが、70 億円を前提に市の財政計画が進められている現状があり、そのために公共料金等を値上げするという議論になることもありえる。そうなったときに、どのような機能が入る施設として予算が組まれているという説明がないと市民は納得できないのではないか。

会長：事務局として答えられる質問ではないように感じるが、そういった情報も出来るだけ出してもらうようにするというところでよいか。終わりの時間が迫って来ているが、最後に何かあれば。

委員：旧駅舎が駅前から無くなり、日に日に忘れられてきており、レプリカでいいのではないかとといったような意見も出てきているが、本物を復原することが大切であるということ等を是非篠原先生のお力もお借りして伝え、進めていけたらと考えておりますのでよろしくお願いします。

会長：市長がどう考えているか分からないが、基本設計が固まった段階でもう一回シンポジウムを市民に向けて開き、どういった形になったかという報告と同時に旧駅舎についてはこんな風に考えているという話をするべきだと個人的には考えている。最後に一言だけ話をしたい。東日本大震災が起きた時に 88 歳の恩師から、復興に関わることになると思うが年寄りには相手にするなと言われた。なぜかという復興が終わる 10 年後にはいないのだからということだ。過激な言い方だけれども、こういった寿命の長いものに関しては十分に配慮すべきで、30 代、40 代、50 代の人たちが中心になって考えるべきだと思う。まち育て検討部会については中堅の人たち、特に小さいお子さんをお持ちの女性なんかに参加してもらってどのようなまちをつくっていくのがよいか考えるのが望ましいと考えている。以上で第 8 回まちづくり会議を終わりにしたい。

以上