

## ■第5回国立駅周辺まちづくり会議 記録

日 時：平成24年4月23日（月）午後6時30分～午後8時30分

場 所：国立市役所3階第1・2会議室

出席者（敬称略）：

部会長	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（代理：井上氏）
	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
国立市長	佐藤一夫	

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

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

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 40 名

### 【配付資料】

- ・ 次第
- ・ 資料1：国立駅周辺に係る施設計画の検討状況
- ・ 資料2：今年度の進め方(案)

### 【開催内容】

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 資料説明
  - 1) 資料1：国立駅周辺に係る施設計画の検討状況
  - 2) 資料2：今年度の進め方(案)
4. その他
5. 閉会

## 【議事要旨】

委員：国立のまちというのは大学を中心に郊外住宅地として開発されてきた。駅から三方向に放射状に出ている道路を、ロータリーを中心に捌いているということがまちを特徴付けており、それを変えてしまっただけではまちの価値が下がってしまう。今ある状況の中で継承していく方法はないかと考えている。自分の考えとしては資料2ページのタイプ②案（以下、A案とする）に近い。円形公園にわたることができるのは素晴らしいことであると思う。円形公園に渡れて、その場をどう使うかを考えてきた。

委員：今のA案、タイプ①-2案（以下、B案とする）の通過交通はないと考えて良いか。

会長：通過交通を完全に排除するというのは難しい問題であるが、一応排除するという考え方である。

委員：その案で、富士見通り、旭通り、大学通りへの車の流れというのはさほど変わらないと考えて良いか。

事務局：交通部会で示したシミュレーションは駅前広場の計画を反映させたものにはしていない。今後、路上駐車や広域的な交通の変化なども取り入れた上で行っていきたい。ただ、少なくともロータリー内の交通を制御した場合、周りへの影響はでる。その変化によって交通渋滞が発生するかは検討の余地がある。

会長：駅前広場に流入流出する交通量が減ることは確実であると考えて良いか。

事務局：そう考えて良い。

委員：計画だとバスの乗降が分かれているが、乗り降りと同じ場所ですることはいかぬか。

事務局：駅前前で時間調整をする関係から原則分かれている必要があると思う。

会長：バス会社の方から何かありますか。

委員：乗り降りは分かれば理想的だが、スペース的に無いと言われれば検討する。立川駅では乗降が同じ場所になっている。ただ、1回時間調整が出ると次のバスに影響が出るなどの問題はあると思う。乗降が分かれば一番ありがたい。そのように言うことはわがままなのかも知る。

会長：国立は朝夕の乗降客数が多いので、今後の高齢化社会などを考えると乗降を分けておいたほうが動線が交錯しない点でも安全であると思う。ただ、どうしても他の要求があれば検討できないこともないと思う。

委員：A案もB案もタクシー業者としては非常に厳しい。特に乗る時のことを考えると、このタクシープールの量では捌き切れない。ショットガン方式にするとしても駅前に最低12台のタクシープールが必要である。

会長：この案だとタクシーに冷たすぎるということか。

委員：いや、そうではなくて駅のロータリーに配置するとしても、安全が確保できる形で考えてもらいたい。

会長：A案の方のタクシープールはどうなっているのか。

事務局：A案の絵は必要最小限に車道を縮めた場合であり、バス停留所と通路を確保したものだ。この中に必要数のタクシープールも配置すると歩道幅員が狭くなり、現状に近づく。

委員：今日のまちづくり会議に関して資料を見なおしてきたのだが、当然A案である。細部については詰める部分があると思うがA案が良いと思う。駅舎に関しては駅前の空間2,000㎡を確保した上での復原でなくてはならない。両側にJRビルを建てられてしまうと駅舎が見えなくなってしまう。

会長：その意見はご尤もだと思うが、市としても考えがあつて600㎡なり1,000㎡と

いった数字を出していると思うのでその辺りを説明してください。

事務局：駅舎を復原するにあたって、最低限必要なのが図中の黄色い部分 600 m<sup>2</sup>である。また、図中赤線で示されているのが駅のホームのガラス張りとなっている部分で、大学通り幅 44 メートルとほぼ同じである。市としては少なくとも大学通り幅と同じだけの部分については使わせてほしいという方向で JR と交渉をしている。その部分が 1,000 m<sup>2</sup>である。できることであれば 2,000 m<sup>2</sup>使いたいが、財政的な問題や JR との交渉の中で非常に難しいと言わざるをえない。

委員：B案についてだが、円形公園の周りをバスの乗降場としてしまうと、大学通りから駅舎を見たときにバスやバス停の屋根に遮られてしまうのではないかと。同様に、円形公園から大学通りや富士見通りの富士山を見ようとした時にも眺望が遮られてしまうのではないかと。

事務局：構造物については軽快なものをつくることで緩和することができると思うが、停車中のバスに視界が遮られてしまう点はそのとおりだ。この点はB案の課題の一つと認識している。

会長：国立駅の場合、バスが人を乗せるときにどの程度停車しているのか。

委員：長い時で 3~5 分程度。

会長：夕方には 1 時間で何本くらい台数が走っているのか。

委員：多い路線で 10 本くらい。

委員：A案もB案もそれぞれの意図を感じることができた。両案を見ながら何を残して何を变えたいのか考えた。私としては国立のまちの成り立ちとして大切な物を残したいというのが 1 つ。また、駅前の交通の問題点の解決ということが挙げられる。前出の意見のように国立市民が 1 番大切にしているのは、円形公園とロータリー、駅舎を含めた景観なのではないかと思う。それに加え、変えたいところを考えて 50 年後自分たちがどのような姿を残したいのかをイメージしながら計画を進めていきたい。そうすると具体的にどうしていけばいいのかが見えてくるのではないかと。円形公園からの景色は昔だったら当たり前に見えていたのだと思う。しかしそれがいつの日から見えなくなってしまった。今後交通体系が変わり歩行者と車が共存していくことを考えた時に、あの空間を再び取り戻したいという考えがみなさんの中にあると思う。それに向けたロータリーのつくり方を考えたい。駅舎に関しては、元々両側に建物が無い姿が頭にあったので両側に建物を建てたくないという意見はもっと出していったほうがいいのではないかと。

会長：駅舎の意見に関しては、市が JR と交渉する際に、両側に建物が無い状態を望んでいるという市民の意見が強ければ JR との折衝もしやすくなるので、どんどん意見を出していくことが良いと思う。円形公園に関してはそこからの景色が素晴らしいものだと聞いている。委員は完成形でないにせよ A案 B案どちらが望ましいと考えるか。

委員：A案だ。“渡って円形公園に入れる”というのが 1 つポイントだと思う。交通体系も含め国立市は、渡って円形公園に入れることを目指しているのではないかと。具体的にはトランジットモールや歩行者優先のエリアをつくりながら将来こういったものを目指そうというのが 1 つ考え方としてあるのではないかと。

委員：JR の駅の改札がどこにできるかという情報がないような気がするのだが。

事務局：南北通路に面して通路の真ん中あたりから改札に入っていくことになる。

委員：各論としてバスやタクシー、円形公園などの話が出てくるが、トータルとして話があまりできていないことをもどかしく思っている。北口広場と高架下利用と駅の最終的なプランを、A案 B案と組み合わせる時に、全体から見て南口はどちらが良いかという議論ができていない。B案であれば駅前に広場ができ

ることで、少なくとも新しく歩行者のための場所を生み出しましょうというコンセプトがはっきりする。それに対してA案はロータリーの交通処理機能を歴史的に残すということがはっきりし、この2つのどちらがいいかという話になる。駅としてのトータルな利用勝手からの検証が必要という気がする。もう1点は駅の原位置での復原に本当にこだわるべきかという点がある。南北通路のところに改札ができるとすると、復原した駅舎の脇をすり抜けるように沢山の人が集中することになってしまうので、駅前広場の使い方とセットで議論する必要がある。

会長：ちょうど駅舎復原の話が出たが、駅舎を復原するかいないかという点についてはどうか。位置は別にして駅舎が要らないという意見はあるか。そういう意見はないようなので、復原については合意を確認できた。

会議前に駅前を見てきたが、北口南口ともに利用者がとても多いと感じた。そこで、駅舎を原位置に復原すると、改札から出て西側に行こうとすると道幅が4mしかないことになる。実際には原位置に復原することは難しいように思うがそのあたりいかがか。

委員：復原された駅舎を閉ざされた利用空間ではなく、ウォークスルーとすれば600㎡の空間を利用できるということになる。原位置に復原するというのが良いと思う。

会長：そのお気持ちはわかります。ただ制約があると思っていて、復原する部分というのは壁があるので、通り抜けることができないのではないかと。

事務局：駅務室として使っていたので壁がある。原位置で復原した場合、北側の幅4mの通路に面する部分は壁になっているので通り抜けることはできない。

会長：前の形にこだわるかという課題はあるにしても、復原することは合意できたので、それを前提にこれから議論したい。どの程度復原するのだが、壁を取るのか、なるべく昔のままの方が良いのか、位置をずらした方がいいのかという議論はこれからしたい。

委員：まち育て部会で、この1年半くらい意見を聞く中で、2つくらい思いがあるように感じる。1つは駅前が変わることでそれ以外の生活がどう変わるかということだ。今よりも悪くなるのではないかと、商業者の方はお客さんが減るのではないかと、住民の方は車通りが増えるのではないかと、といったような不安があるように思う。その点については少し丁寧に説明してもらいたい。もう1つは駅前を作り変えることによって、これからどのようなまちにしていきたいかという議論だ。駅前広場ができたから終わりではないだろう。事務局からも整備後もまち育ての観点から続けたいと聞いている。駅前広場ができることで制限がかからないことが重要であると思う。ここで1つに決めるということが、長いプロセスの中でどういった位置づけなのかという議論は、これからまち育て部会でするといいと思っている。それに関連して、駅前の日常的な使い方と非日常的なイベントなどで使うときに制限のかからない空間である必要があると思う。A案、B案が日常的な交通などの面からの検討が多くなされているが、非日常的な使われ方に関する議論もしていくべきだと思う。

会長：A案とB案についてそれぞれメリット・デメリットを話してきて、わかりやすくなったように思うが、評価の項目に防災の観点がない。3・11（東日本大震災）からも分かる通り、電車が動いてないにせよ、駅というのはトイレもあるし電気も消えない場なので、防災の観点からの検討もなされるべきである。

委員：前回の会議でそのような観点について触れ、一橋大学があるということで色々な使い方があるという話をしたが、情報などの観点からもとりあえず駅に人が集まるということが予想されるので、ぜひその視点も議論に入れてほしいと思う。一

橋では何ができて、駅前広場では何ができるといったこともこの中で話していきたい。

会長：ありがとうございます。住んでいる人はわかっているだろうけど、知らない人が国立に来て、いざ地震が起こった時に一橋があることも知らないだろうし、駅に行ったら情報があると思う。そういった情報発信機能や、一時滞留できるといったことなども重要だ。

委員：非日常といった話で思い出したのだが、B案の広場ができた時に駅、広場、大学通りを一体で使うと考えた時に、使い勝手が悪いのではないか。そのあたりを含めて、もう少し良いデザインがあるのではないかと思う。先ほど指摘のあった富士見通りへの眺望の点も含め、欠点のように思える。例えば、以前谷保天の神輿が駅のロータリーをまわるというのがあったのだが、B案だとまわりにくいのではないか。

会長：B案には魅力はあるが、欠点が多いという意見だ。

委員：広場から富士山を見えるようにしたいという意見が以前からあった。バス乗り場があっても富士山は見えるだろうが、バスの数や配置も含めて検討してもらいたい。

委員：防災の観点からは、災害時に緊急車両がプールできる場所を考えなくてはいけない。その観点から現状あるユニバーサルな空間を心がけなくてはいけない。また、それに関連して高齢者に対するまちづくりという観点も必要だと思う。

委員：現在ロータリーの円形公園の方に渡る際に横断歩道はないが、A案だとロータリー北側に横断歩道をつけることになる。この案だと信号を設けるにしても、歩行者と交通が交錯してトラブル等になりかねず、円形公園に関して利便が1番いいのはB案なのではないか。バスやタクシーの観点からしても利便がいいのはB案だと思うが、大学通りからの景観なども考えるともう少し検討が必要だ。

委員：3つくらい追加で話があるのですが、1つは先日の3部会合同の意見交換会でB案はいいところがあるとおっしゃる方が多くいる一方で、強く嫌がる人が多いという印象だ。また、A案は強く反対されなかった。2つめに、トランジットモールに関して、国立がその最初になることを諦めることもないだろう。すぐにできなくても将来実現する可能性もあるだろう。3つめは非日常的利用では、A案は交通を完全に止めてしまえば全体を広い空間として使いやすいが、B案だと1つの広い空間として使いづらいのではないか。

委員：A案に賛成だ。円形公園をロータリーの中の公園として使うのであれば、例えば1日の中で渡れる時間を設ければいいのではないか。

委員：前回の議論でB案が中々面白いと思っていたが、今日は正直ちょっとがっかりした。A案は基本的に現状ベースで歩道が広くなり、周りへの建物の建て方によっては旧駅舎周りにそれなりの空間ができる可能性があるため、現状より少し良くなりつつ、リスクは小さい案だ。そういう点で賛意は理解できる。一方、B案はリスクが大きく見える。そのリスクの大きさを補うに値する空間的な魅力があまり見えない。B案に可能性があるとするれば、旧駅舎と円形公園とその間にできる歩行者空間の3つが一体となって全く違ったタイプの魅力的な空間ができることが第一条件だ。もう1つは北口の広場のデザインが、これと切り離れた話しではないという点で、例えば資料6ページの右側の駅前広場が東側によっている案だと、南北通路を通して南側の駅前広場に出る歩行者空間と繋がるかどうか、高架下利用の場所がどのように絡んでくるかといったことをトータルで考えた時に、おそらくB案の魅力が出てくる気がする。ただ、そこら辺の説得力のある材料が今日の資料からは見えなかった。景観部会で可能性を

検討していく中で、もう少しシビアにB案の検討をしていけると思う

会長：B案だと円形広場を少し改良することになるが、水面があって木があって喫茶店なのかカフェなのかは分からないが、そういった空間ができる可能性はある。A案だと完全に浮いているので建物を一緒にすることはできない。ただ、今までなかった屋根付きの待ち合わせ場所にはなる。

そろそろ時間がないので、最後にロータリーの話を確認したい。ロータリーというのは元々信号を付けずに車を回して処理するという交通機能からきている。“ロータリーを残す”といった時に、その『機能を残すのか』、『形を残すのか』という2つがある。もう1つ国立が最初にロータリーを作ったときは、車もそんなに多くなかったので、円形公園に自由にアクセスできた。その機能を復活させるかどうかという3つがポイントだと思う。B案は資料にロータリーの形状は失われるとあったが、そうではない。形状は残してある。ロータリーの交通処理機能が変わっているのである。そこを誤解しないでほしい。従来どおり車をグルグル回すのが大事か、形を残すのが大事か、それとも普段楽しめることをどのくらい重要に考えるかというのがポイントなので、その辺りを誤解せずに整理してほしい。今回、A案がいいB案がいいというのが出たが、このあと部会の議論を踏まえてもう一度議論したいと思う。ただ、今日非常に良かったのは、ともかく旧駅舎に関してはみんな賛成していることがわかったので一歩進むことができたと思う。

以上