

## ■第9回国立駅周辺まちづくり会議 記録（要旨）

日 時：平成25年8月9日（金）午後4時00分～午後6時10分

場 所：国立商協ビル さくらホール

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	鈴木直文	一橋大学大学院社会学研究科准教授
	新井和雄	公募市民
	笠井 恵	公募市民
	関 堅	公募市民
	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（代理：島田氏）
	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：田崎氏）
	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）	野崎 元	東京都北多摩北部建設事務所管理課長
	田中久一	国立市商業協同組合理事長
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  
羽藤英二 東京大学大学院工学研究科准教授

事務局：国立市	まちづくり推進本部	本部長	門倉俊明
	国立駅周辺整備課	課長	佐伯喜重郎
	同	係長	松平忠彦
	同	主事	馬場雅人
	同	主事	和田 賢

傍聴者 47名

### 【配付資料】

- ・ 次第
- ・ 資料1：東側高架下利用の考え方（案）
- ・ 資料2：国立駅周辺交通規制（案）
- ・ 資料3：北口駅前広場検討（案）
- ・ 資料4：まち育て検討部会からの報告
- ・ 資料5：南口駅前広場案の検討

### 【開催内容】

1. 開会
2. 会長挨拶
3. 報告事項
  - 1) 国立駅周辺交通計画
  - 2) 国立駅北口駅前広場整備計画
  - 3) まち育て検討部会の報告
4. 議題
  - 1) 高架下利用計画について
  - 2) 国立駅南口駅前広場整備計画について

## 【議事要旨】

会長：事務局より説明のありました議題あるいは報告事項について、ご意見、ご質問がある方から宜しく申し上げます。

委員：南口駅前広場について。案2では大学通りと駅前広場が接する交差点が三叉路となっているが、この案について交通検討部会で検証した記憶がない。昨年8月の交通検討部会で提案されてはいるが、内容について深く検討していない。この三叉路における交通処理方法について説明してもらわないと案の善し悪しが理解しにくいので、改めて説明願いたい。

会長：資料5に示されている案2の富士見通り、旭通り及び大学通りの三叉路交差点の交通処理について事務局より説明して下さい。

事務局：現状は、自動車で富士見通りから旭通りへ通る場合でも駅前広場のロータリーを經由しなければならないが、案2ではロータリーを介さず通行可能となるのが特徴である。また駅前広場と旭通り、富士見通りの交差点信号に連動させる形で大学通り側から円形公園側に渡る歩行者専用の信号を設置して、歩行者を安全に円形公園に渡れるようにするのが2つ目の特徴である。時差式の信号処理とすることで富士見通り、大学通り、旭通り及びロータリーの自動車及び歩行者の通行を制御することが考えられる。

委員：自動車交通を制御するという面では三叉路化はメリットがあるというのは分かる。しかしその場合は、今まで自由にロータリーに入れていた公共交通まで信号規制を受けることになるが、複雑な信号処理が本当に可能なのか。また、高齢者の送迎だけはロータリー内に入れるなど、一般利用に違いが生じているように思える。今のロータリーの良さはノーマライゼーション、つまり誰もが入れるところにあるのではないか。両案とも一般車の送迎を排除するなど、交通処理が今までと大きく変わることになるが、そこに対する十分な説明なしに進めていこうとすれば、市民の声を無視したものになりかねない。3月に開催したオープンハウスでの参加者の意見の中に、案2を評価するものは非常に少なかった。両案とも一般送迎は多摩信用金庫前までしか入れないが、例えば送迎後の自動車が駅東側に帰ろうとした場合に富士見通りを通らざるを得なくなるのではないか、生活道路に不必要な通過交通を生むことになるのではないか、ということが懸念される。駅前だけ綺麗に整備されれば良いということではないだろう。

委員：谷保駅の駅前広場にもロータリーがあるが、通過交通を中に入れて処理されている。案2はこれと基本的に同じであり、ごく普通の構成と考える。むしろルートが明確で走りやすいのではないか。事務局の方で動線の考え方をきちんと説明した方が良い。案2について、前回のまちづくり会議資料では、駅から円形公園に渡る横断歩道が描かれていたが、今回それが削除されているのは何故か。

事務局：警察との協議の中で、駅から円形公園に向かう横断歩道に信号を設置するのは困難との話があった。信号のない横断歩道では常時歩行者通行が発生してしまう可能性があり、適切な交通制御できなくなってしまうため、今回の案では横断歩道を削除している。

委員：大学通り側の横断歩道は問題ないのか。

事務局：大学通り側は、既存の信号に合わせて歩行者用の信号を設置するため、問題はない。

委員：駅南北口とも、高齢者だけでなく市民等による送迎車が駅直近まで入れるという観点はあつてしかるべきと考える。大学通りを横断する際に信号がないため、年配の方は渡りにくく、緊張や不安を感じストレスがかかっているのが現実と思う。そのような場所がまちづくりを進める中に残るのは良くないと思うので、大学通り横断部への信号設置は必須と考える。今まで大丈夫だったから良しとするのではなく、これからの高齢化社会を迎える中で、気軽に散策したり買い物できるようにすることが大事である。高齢者にとってまちに出ることが生活の張りにつながっていくようなまちづくりをしたい。このエリアの中は、誰もがストレスが無く自分のペースで歩けるまちにすることが重要であり、その観点からは案2の三叉路交

差点が必然と考える。

会長：参考資料1として過去の交通事故発生箇所を記した図面を用意しているが、交通事故発生箇所は、富士見通りあるいは旭通りと格子状道路の鋭角的な交差点、南口駅前広場と大学通りが交差する信号のない交差点で多くなっているのは明快に見て取れる。

委員：今の議論では、絶対的な交通量という観点が欠落している。大学通りが一番交通量が多いが、実感として事故は少ないと認識している。また駅前ロータリーでは最近20年間で重大事故は発生していない。案2のように新たに信号を設置したとして、本当に現在以上に安全になるのかという議論が抜けているのではないか。

委員：駅前広場と大学通りの交差点でひき逃げ事件があったと聞いたことがある。

委員：まち育て検討部会でも、誰もがリラックスして歩くことを楽しめるエリアとすることを目指した検討が行われている。交差点横断を躊躇したり不安に思わせるまちづくりはしてはいけない。

委員：かつて基本計画の議論を行う中で、ロータリーへの一般車の通行をなるべく抑制し、人々が円形公園に入れるようにすることについての議論があった。入れるだけなら駅前からのアクセスが最も良く、基本計画では横断歩道設置が示されている。3・4・10号線が整備されれば通過交通は大きく抑制されることになる。南口駅前広場ロータリーに通過交通を入れないための工夫が必要であるが、案1、案2ともその観点が入っていない。また、案2で駅前広場から南側に渡る横断歩道が近接して設置されているが、かえって危険である。必ず事故が発生する。通過交通を抑制し公共交通を回しながらいかに広場を使っていくかを議論するのが良いのではないか。

委員：案1、案2ともロータリー内の通過交通が現状より減少（案1では現状の7～8割に、案2では現状の3～4割に減少）することのだが、周辺道路の交通量はどのようになるのか。資料ではその辺りが分かりにくい。

会長：資料2の説明の中で少し触れていたが、広域における交通についても検討は行っているので、事務局から改めて説明して下さい。

事務局：周辺の交通量については、将来的には国立市に隣接する自治体の都市計画道路が整備されることによる交通需要などの要因を踏まえた上で、地区内の道路ネットワークにおける交通量を検証している。駅南口に関しては都市計画道路等2路線が整備されることにより、通過交通がある程度外側に分散するという結果が出ている。3・4・10号線の交通量は500台弱/時間というシミュレーション結果となっているが、現状の大学通りが600～700台/時間の交通量であるため、全体的には許容範囲内と捉えられる。

委員：今回も、案1が良いのか案2が良いのか、という話なのかと思いながらここまで聞いていた。どうしても交通の話と駅前広場の形の議論になりがちであるが、どうすれば会議の中で、ここでどんなことがしたいなど市民の意見を反映できるようになるのか、常々考えている。どうしても形ありきで議論が進んでいることに違和感がある。将来に向けて考えたときに、どのような道筋を付けていくべきなのかという観点がもっとあって良いのではないか。例えば案1で、今あるこの課題に対してこう解決できますとは言えるだろうが、今後何十年後を見た場合に、果たしてどこまで使い方などがイメージできるか。円形公園と駅舎が物理的に離れている中で、それをどうやってつなげていくのか、どうやって皆で活用していくのか、という話もあるだろう。案2についても同様に旧駅舎と駅前広場を一体的にどのように活用していくのか、といった意見を反映していきたい。そのような皆の意見をこの場で言えるようにしていくべきなのかという思いがある。今日、そのような話ができるとうれしい。

会長：交通の話は身近で重要であるけど、それだけでなく、将来のことを考えて、駅前広場をどのように使っていくのか議論すべきではないかというご意見であった。

委員：本日、これまでに交通や横断歩道、安全、高齢者など様々な観点から意見が述べられている

が、一つの話題が出るとどうしてもそこに集中してしまう。他にも議論すべき、皆が納得したいと思う事項はたくさんあるはずだが、なかなか時間が無い。そこでまち育て検討部会が、色々な話題をフランクに話し合う場になれるのではないかと思っている。ひとつの提案として、例えば納得したい事項があった場合に、それについてどのように検証し、皆で納得していくのか、その筋道、方法論を決めていく場になれば良いと考えている。

会長：案1、案2とも、交通をコントロールする件について警察との協議が終わっている訳ではなく、さきほど案2では駅と円形公園間の横断歩道を設置しにくいとの話があったが、時間を区切ればできないのかなど、まだ流動的である。案1についても円形公園の面積が小さい中で旧駅舎を復原して一体的に活用していく場合、足りない面積についてどうするのか、JRと協力して何かできるのかなど見えていない。どちらの案にしてもこれで終わりという訳ではなくて、今後とも協議していかなければならない点がある。将来に向けての可能性の大きさが重要な判断材料ではないかと思う。

会長：本日欠席の委員2名からは、事前に意見を書面で提出してもらっているのだから、事務局から要旨を説明して下さい。

事務局：(一人目の欠席委員の意見) 南口駅前広場について次の2点の立場に立ちたい。まず、まちや駅前の歴史、市民の記憶を継承して、次の百年の市民の記憶に残る魅力的な場所を積極的に創造すべき。今の駅前に居場所としての魅力は感じられない。また、駅前のような公共性の高い場所は、公共交通機関を今より利用しやすく、歩行者がより快適に過ごせるよう整備していくことが必須である。公共交通機関と徒歩で日常生活を満たせるまちがこれからは生き残っていく。

この観点からは、交通機能としてのロータリーを維持する案1に積極的な意義を見出すことは困難である。今後進むべきまちづくりの方向からはずれているだけでなく、本質的に多少の機能アップを伴うだけであり、今を生きる、あるいは未来の国立人に向けたまちづくりの思想、メッセージに欠けている。駅前の履歴をロータリーの形状保存で満たした上で公共交通の利用勝手の向上を図るとともに歩行者の快適性やにぎわいを創りだし、より魅力的で未来の市民に愛される駅前広場をつくる契機にしようとする案2を強く支持する。

事務局：(二人目の欠席委員の意見) 交通部会では、左右対称のロータリー機能の理念を継承し、舗装などの工夫により滞留空間を確保するという案が支持された経緯があるが、今回の2つの案の中では案1がこれに近く、空間の取り方を工夫すればなんとかなるのではないかと考える。ただし、左右対称であることを必要条件とすれば、2つの案に大きな差はなく、デザインでは案2が良さそうに見えるが、デザインは交通の問題の余地で決まるものであるため、駅前広場内の交通規制に伴う不便をどこまで受け入れられるかが最も重要である。

会長：まだ時間があります。今まで確かに少し交通に偏りすぎたかも知れないので、他の事項も含め、改めて自由にご意見をどうぞ。

委員：案1と案2を比較して考えた場合には案2の方が良いと思う。円形公園をまちの財産としていかに活用していくか、ということは、国立駅周辺まちづくり基本計画の骨子でもあり、まちづくりの大きなテーマであると認識している。3・4・10号線は、円形公園を広場として活用できるようにするための前提として整備されていることを考えると、円形公園を活用できないのであれば、3・4・10号線は何のために整備するのか分からない、ということになる。駅舎から直接円形公園に行き来できないのは弱点であるが、広場で何かやっていたら、ちょっと行ってみようと思うものである。イベントでの賑わいなどの付加価値が国立の価値を高める、ということから円形公園を広場的に活用していくことが重要であると考えている。

富士見百景では、円形公園から富士山を眺める景色が選ばれている。今は円形公園の中には入れないが、富士山が世界遺産に登録された今、富士山と一緒に国立のまちおこしをするチャンスであると思っている。

国立は文教都市であり、市内にはアートによるまちづくりを実践している方が多くいる。例えば、円形公園に噴水や彫刻を配置し、定期的に彫刻展やアートトリエンナーレなどを開催できれば観光面でも良い効果を発揮するのではないかと。このような非日常的な活動もでき、日常的な佇みの場でもある、わざわざ行かなければ行けない空間はかえって面白い面が出てくるだろう。駅から直接渡れなくても工夫の仕方で円形公園の活用はできるのではないかと。この辺は、市民、行政を含めてアイデア次第だと思うので、将来に向けて是非とも案2で進めていきたいと思う。わざわざ行かなければ分からない場として、円形公園の活用方法は色々あるのではないかと。

委員：案1、案2とも公共交通機関が優遇されている形だが、案2の方がより優遇されているように見えるため、そういう立場からは案2に反対という訳ではないが、公共交通という点で案2は欠点がある。案2ではタクシーが2レーンしかないが、現在、国立駅には6社（通常は4社）が乗り入れているため、2レーンでは対応できない。また、案2は円形公園周りに色々手を加えることになるため、その後の再々編は難しいが、案1で整備した上で後々案2に移行することは可能である。案1では通過交通は3～4割減少だが、案2では6～7割が減少し、その分他の道路に流れることが不安であり、今の交通量では案2は難しいと思う。今後の流動的な環境に合わせ、継続的に議論していく中で駅前広場の再々編できる余地を残しておいた方が良いのではないかと。

委員：事務局に確認したいが、案1の場合、駅に用事のない通過交通が結構入ってくるという解釈で良いか。

事務局：そのとおりである。現在、朝の時間帯にロータリーのうち駅に直面する断面では往復600台程度の交通量がある。案1では東1号線に抜けていく交通がなくなるため交通量は2～3割減少し、案2では富士見通りから旭通りに抜ける交通もロータリーに入らないため、ロータリー内の交通量がより大きく減少するということである。ただし、ロータリーの中を通るか、駅前広場の南側を通るかの違いであり、さらにその周辺に交通が大きく流れるということではない。

委員：旧駅舎の前の横断歩道についても、そこで渡れた方が良いということになれば、信号機に頼らない方法を皆で知恵を出して考えていくというやり方もあるのではないかと。高架化されたことにより、他の駅の駅前広場を上から眺められるようになったが、結構つまらないところが多い。国立駅は他駅より突出して個性的で広いということを改めて認識した。古くは大学ができ、住宅が整備されていった中で、住民のための空間としてしっかりした広場をつくったということと理解した。日常の暮らしの中での皆の広場、公園である。駅周辺には他にあまり公園がないという声も聞くが、それはここが皆のために作られた広場、公園、誰もが集える場だからであり、それが大正末期に設計された時からのコンセプトであったのではないかと。今は、市民だけでなく広域からの人が訪れ過ぎてくれる時代になっている。そのため、イベント等で活気づけることや日常的な潤いのある場所とすることで市民などのための落ち着いた歴史的な広場としての価値を保つとともに、これから50年、100年先の国立の人のために知恵を絞って良いものをつくりたいと思っている。案2にはそのような意図が感じられる。

委員：新しい駅前広場をつくりたいという熱意は分かるが、何故、今の面積の範囲内で広場化しないといけないのか未だに理解できない。これを理解してもらうために市民に対してどのようにメッセージを発信していくかが重要である。そこが欠落しており、今から何をやるのか決めるのでは、これまでの3年間の議論が無駄になってしまうのではないかと危惧している。このまちの良さを評価するという点が落ちているのではないかと。

大学通りの一橋大学前が駐輪スペースとなっているが、自転車の止め方など非常に混乱した状態を露呈している。そのため、駅東側への駐輪場整備について何回も聞いたが、事務局側

からは話が出てこない。大学前の空間は、大学内の造園と合わせてデザインされている。このようにデザインされた石があり、そこに松があり桜があり銀杏があるというハーモニーを持った大学通りを評価しながら、これを活かした駅前広場のあり方を議論していくことが大事なのではないか。

会長： 駅東側の駐輪場と大学通りが重要な論点で、将来的には議論すべき事項である。

委員： 市は都市計画道路を整備し、駅前広場を再編する。そこで、バス事業者にも傷みを分けてもらいたい。駅南北口のバス乗降場について、行き先等に応じた乗降場として再編すれば新たな空間を生み出すことができるのではないか。生み出された空間に一般車の送迎スペースを設けるなど工夫の余地があるのではないか。

通過交通の問題については、富士見通りから旭通りへ抜ける交通、その逆方向の交通をロータリーに入れたい工夫が必要。そのためには、3号線（西方向一通）の整備と大学北側道路（東方向一通）の整備を考えていくのが一番良い。通りやすくなれば、東西いずれの方向に行く車もロータリーを通過しなくなる。これら道路をあわせて整備していけばロータリーの通過交通は減少していく。

会長： 前半の話は、これまでも市とバス事業者の間で議論していると思うが、まだ実現するまでには時間があるので、引き続き折衝を続けてくれると思う。

委員： 昔も円形公園を使っていたのは年に数回に過ぎない。昭和30年代の話になるが、駅前の交番前と立川寄りにタクシーが止まっていたが、その間を歩行者が渡ってしまうため、渡れないよう金網を設置したことがあった。案2にすれば同じように歩行者が横断してしまうことになる。

委員： 高架下については、まち育て検討部会で案を検討して事務局でブラッシュアップしてもらい、その後JRとの協議を経て現在の案になったという経緯である。高架下で南北東西をつなげるといふ部会の提案は結局実現しないことになったが、高架下も賑わいを生み出す場であり、駅南北にそれをあふれ出させることを考えていたので、部会において、駅前広場と合わせてどのように南北に賑わいをあふれ出させるかも踏まえて議論していきたいと考えている。

南口駅前広場の案1か案2かということについては、まだ意見はないが、次回のまちづくり会議では部会での検討を踏まえて意見を出すようにしたい。

市長にお願いがあるが、これだけの市民の方がオープンな場で議論しているので、その市民の思いを汲み取って決めて頂きたい。

委員： 本日の資料の中に南口駅前広場の活動イメージが載っているが、交通の話も勿論重要であるが、市民はこのような話をしたいと思っているのではないか。例えば高架下でこんなことしたい、こんなものがあつたら良いという思いがあるはず。まち育て部会がそれらの思いを汲み上げる場所かもしれないが、まちづくり会議も市民の方が多く来ているので、市民にとって身近な話題を議論し、それを駅周辺でどのように実現していくかという話をしたいと思っている。

委員： まちの発展を考えたら、案2の方が可能性があると考えている。商工会でもまちの発展という観点から考えて頂きたいと思っている。

まちづくり会議も、秋には南口駅前広場の案について何らかの決着をさせなければならないということと思うが、一つの大詰めの段階に近づいていると認識している。ただ、これまでのまちづくり会議での議論が広く市民に伝わっておらず、南口駅前広場に2つの案があることも十分に伝わっていないのが現実。市民による一体感のあるまちづくりを進めていくためには、もう少し積極的に広報してもらいたい。また、会長が以前から言っているシンポジウムを開催して、広く市民の声を拾い上げる機会を設けることも必要。時間がない中ではあるが、次回のまちづくり会議までに市の方でシンポジウムを開催してもらいたい。

会長： シンポジウムの開催については、私の方からもお願いしたい。

北口駅前広場については、概ね現在の案を元に今後、詳細を検討していくということで宜しいでしょうか。

(委員からの異論無し)

次に高架下に関して、JRとの折衝が固まり、当初の検討からは少し後退するが、計画する上での前提ははっきりしてきたので、本日の案をベースにまち育て部会が中心となって、継続的に施設や活動内容を議論するということで宜しいでしょうか。

(委員からの異論無し)

南口駅前広場について、本日も多くの議論を頂いたが、いつまでもどちらの案が良いだろうか、という議論をする訳にはいかないので、案1、2いずれも改良することは可能なので、今後どちらの案をベースに検討していったら良いか、各委員の意見を伺いたい。

委員：今日色々述べさせて頂いたが、案1をベースに考えるべき。超高齢化に対応した駅前の交通拠点のあり方を考えていく上では案1が良い。

委員：将来に向けて色々やっついこうという気持ちが込められているのは案2と思うので、案2を推す。

委員：案2です。

委員：案1、案2とも評価軸を立てにくいと思っているが、案1はデザインになっていないというのが本音。

委員：案1をベースに一般送迎などの工夫をすればよりよい駅前広場になる。案1をベースに考えるべき。

委員：現時点では案1。根底にあるのは安全・安心ではないかと思っており、その点からは案1を推す。

委員：交通動線をなるべく錯綜させないという安全面から、案1をベースに考えるべき。

委員：案1です。案1の方が今後の変化にも対応しやすく、また現時点で事業費も抑制できる。

委員：現時点では、判断しない方が良いと思っている。

会長：本日欠席の委員は1名が案2を推しており、私も案2をベースに検討した方が良いと考えている。

次回のまちづくり会議の日時など詳細については、改めて市より連絡します。

第9回まちづくり会議はこれで終了いたします。ありがとうございました。

(以 上)