

西国分寺駅北口駅前エリアの意見概要

令和4年8月4日（木）と6日（土）に、第1回 西国分寺駅北口駅前エリアの整備の実現化に向けた意見交換会を開催しました。

意見交換会概要

令和4年8月4日（木）

- ・場 所 いずみホールBホール
- ・時 間 午後7時～午後8時20分
- ・参加者 14名



■主な意見等

- ケーススタディの「事業実施までの期間」に記載の期間について、市の担当者が想定している期間は大体どれくらいか。
→事業実施までの期間は、合意形成や事業手法や事業範囲にもよるため、現時点では明言は難しい。
- ケーススタディについて、現況との位置関係が知りたい。府中街道から西に延びている道路は、コンビニエンスストアの所の道路か。また、区域の一番西側の南北方向の道路は、西国分寺保育園があるところの道路か。
→コンビニエンスストア付近の高架下をイメージしている。また、西側の範囲は明確なラインは決まってないが、資料23ページで示している赤く着色したあたりで、明確に決まっていないため、今後の話し合いによると考えている。
- ケーススタディで示しているピンクの色の部分は何を指しているのか。また、高度利用街区の住人は全員立ち退くということなのか。
→資料で示した色と用途地域はリンクしていない。また、高度利用街区の立ち退きについては、事業手法によって変わっていくため現時点で明確に回答できない。
- 交通広場の西側にある道はどこの位置を想定しているのか。また、緑色に着色されている高度利用街区について、緑着色部分の上に建物が建つということか。
→明確な位置は決まっていない。緑着色の全体に建物が建つという訳ではないが、緑の部分に建物が建つイメージである。
- 整備エリア内にJRの土地があると思うが、所有者に協議を持ちかけないと進まないと考える。もっと具体的な絵でイメージをもって検討するべきである。
→土地・建物の所有権をお持ちの方に懇談会の参加案内を送付している。JRに関しても意向確認等協議は行っていく。また、資料の図等については整備エリアを明確にできるよう、いただいたご意見を踏まえ懇談会を開催していきたい。

令和4年8月6日(土)

- ・場 所 いずみホールBホール
- ・時 間 午後2時～午後3時30分
- ・参加者 25名



■主な意見等

- 高度利用街区は4m以下（道幅）ばかりで、消防車が入れる道がほとんど無いのではないかと。今後検討するならば、これから防災に強いまちや緑をどう考えているのか。
→防災に関しては、緊急車両のアクセスなど必ず必要になってくるため、今後具体的にエリアが定まってくる中で検討内容に含め決めていきたい。
- ケース1ではどのぐらいの Spann（期間）で考えているのか。
→どの程度のエリア（範囲）になるのか及び合意形成によって変わってくる。国交省の資料によると第一種市街地再開発事業では、都市計画決定が行われてから約8年程度と示している。現時点では都市計画決定はまだなされていないため、これから地権者の皆さんと、どの程度の範囲で具体的な事業や用途地域などを検討し、合意形成が図れて初めて都市計画決定という形になる。
- 今回示されたケーススタディとまちづくり計画のコンセプトにギャップを感じている。計画で定めたコンセプトを具体化したものをこのエリアに落としとしていくのだと思っていて、そのステップをわかりやすいビジュアルやイメージで示してほしい。
→まちづくり計画では、コンセプトとして暮らしやすい魅力的な住宅都市というのが位置づけられているため、今回の駅前整備についても計画に基づき検討していく。
- 交通広場や高度利用街区など、この計画は住んでいる人たちの土地を明け渡し、移動させられるということか。住んでいる者としてはものすごく不安で、時期や移転先も分からず、地権者への影響などの説明がない。バス路線などの整備についてはありがたいが、現在の住人がここに住めない状態になるのであれば整備は望まない。具体的なことも全くわからないため、どのように考えているのか教えてほしい。
→事業手法によるが、街区の中で権利をお持ちのまま残る事業手法もあれば、補償という形で違う場所に移ることもあり得る。現段階では、事業のエリアや事業手法が具体化していないことから、明確な回答は難しい。話し合いが進み、徐々に具体になったところで、その都度丁寧に対応する。
- 資料に示す交通広場と現況の交通広場の大きさを考えると、基本的に高度利用街区が無くても、現在の用地量（自転車駐車場等の建物の無い土地）の中で工夫してできる可能性がある。あえてこれを建てる意味は何か。

→必ず建てることではなく、事業手法や具体の整備が確定していないため、一概に絶対的にそこに建物を建てるのが決定しているわけではない。

●高度利用しない手法があるならば、その選択肢も示してほしい。

→高度利用街区に固執しているわけではない。本日はそのようなご意見をいただければと考えている。

●利便性が高まることは、否定しないが自身がよそのまちへ行き、住んでいたまちの利便性が高まっても意味がない。現況使えるところ（自転車駐車場等）を整理し、曳家など最低限の影響で済む案を作成してほしい。

→今回の案は、まちづくり計画でイメージをしているものをケースとして挙げているため、これが絶対というわけではない。影響の少ないケースを挙げるべきであるという意見をいただいたので、今後は検討していく。

●もし大きな地震が起きた場合、駅前安全とは言えないと思う。現在の計画では、北へ繋ぐ動線を検討しているように思えるが、コンビニエンスストア（府中街道沿い）付近で武蔵野線下を通る道路が駄目になってしまった場合は大丈夫なのか。特に武蔵野線は、災害時に大丈夫とは思えない。

→ケース1は、コンビニエンスストア付近の武蔵野線高架下の道路をメイン動線のよな形で示しているが、防災の観点から北側などの検討を含め、今後検討していく。

●人が通って安全、車が通っても安全、それを第一に作っていただきたい。それは西国分寺の北のほうに来る人にとっても必要であり、ここに住んでいる私たちもそれを第一に考えたいと思っている。まちづくり計画から今回のケーススタディに至ったプロセスの説明を検討することだが、なぜ14階が必要になったかなど、具体的にどういう経緯でこのケーススタディで示す高度利用にたどり着いたのかを示してほしい。

→今回ケーススタディの概要と結果だけを示しているため、実際にまちづくり計画からケースに至った部分など、補足できるような資料を示していく方向で考える。高度利用街区の中で14階が突然出てきているが、ケーススタディの中で、駅前エリアのスペースで現在の規制を組み合わせるとしたら14階ぐらいが最高限度というところを目安で示したところである。次回以降、技術的検討も踏まえた上で資料を示して具体化していく上でご意見をお伺いさせていただく。

●全ケーススタディに高度利用街区があるため、高度利用街区がないバージョンを作ってください検討をぜひお願いします。

→技術的な検討を要するため、すぐに示すことは難しいが、高度利用街区は要らない、なるべくミニマムなケースの検討を求めるとご意見はいただいているため、検討する方向で進められたらと思っている。