

第6回 西国分寺駅北口周辺まちづくり協議会 議事録

日 時：平成30年8月2日（木） 午後2時00分～4時30分

場 所：国分寺市立いずみホール Bホール

出席者：（協議会委員／五十音順 敬称略）

五十嵐 良江	市川 宏雄	小川 恵一郎	大澤 康雄
清原 公美子	小坂 宗次	小林 利勝	坂本 賢治
佐藤 一幸	島田 英之	中西 正彦	藤原 英作
藤原 大	星 卓志	武藤 稔江	八木 弘一
結城 順子			

事務局：国分寺市まちづくり部まちづくり推進課

- 次 第：
1. 開会
 2. 議題
 - (1) 第3回懇談会の開催について（報告）
 - (2) 方向性を踏まえたまちづくりの具体化方策の検討
ーランドデザインの検討ー
 3. 事務連絡
 4. 閉会

配布資料

- ・資料1：第3回懇談会開催概要
- ・資料2：ランドデザイン検討図
- ・参考資料1：第5回西国分寺駅北口周辺まちづくり協議会議事録
- ・参考資料2：第3回西国分寺駅北口周辺まちづくり懇談会（西国北口コレカラ懇談会）
議事録

【議 事】

1. **開会** 会長の開会宣言により協議会が開会。
2. **議題**
 - (1) **第3回懇談会開催報告**
議題（1）について、事務局より資料1に基づき説明。

会 長：懇談会で、色々な意見が出たという報告である。これから、様々な意見を取り込んで議論を進めていくにあたり、エリア内の人の動線関係を中心に意見の収集を行った。これらについてのご意見ご質問があれば、願います。

小川委員：懇談会での意見交換で、X 山の隣のスーパーと、新しくできた府中街道のスーパーへの人の流れがあるということが分かった。駅南口方面にも商業施設があるが、そちらについての話は出なかったか。

小林委員：懇談会に出席したが、出席者の意識は北口に集中しており、南口の商業施設に関する意見は出ていなかった。

会 長：この後の各委員の提案では、南側との関連に言及している方もいらっしゃるが、やはり北口をテーマにしているので、どうしても北側のことだけを考えてしまいがちである。

小川委員：意見が出なかったということは分かった。

会 長：これからどうなるかという話ではなく、あくまでも、現状についての皆さんの意見聴取を行ったということをご理解いただきたい。

(2) 方向性を踏まえたまちづくりの具体化方策の検討ーランドデザインの検討ー

議題(2)について、事務局より進行手順について説明。

【五十嵐委員】

(発表) 資料2 1~28 ページ

参考資料が全て入っており、資料のボリュームが大きくなってしまい、申し訳ない。

ランドデザインの補足として、2~4ページに「ここは、こうしてほしい」といった希望を説明として添付した。例えば、JR駅ビルとして、吉祥寺の「アトレ」、かつての「ロンロン」のようなものにして欲しい、等。

たくさんの希望を描いたが、中でも必ずやってもらいたいのは、地図上に描いた範囲まででなくても良いので、中央線の掘割に蓋をしてもらい、上に自由通路をつくるということである。そうすれば、北側の住民も、中央線の南側に行くときに、駅の中を通らずに自転車、ベビーカー、車いすなどで行き来でき、利便性が向上すると思う。

また、提案する自由通路が実現すると、いずみホールの裏から救急車・消防車などが駅の北側に入っていけるようになるので、是非実現していただきたいと思う。

図上赤枠で囲った駅前エリアについては、高層マンションを計画し、高層階や地階の用途について自分なりに考えた。実際には地権者の方達の要望もあると思うが、地区内の道路整備等に伴い住居を移転しなければならない方や、店舗を営んでいる方の収容も考えての提案である。

また、このエリアには交通広場をつくらずに、やや離れた位置に配置し、図の下側に示すような緑の空間を抜けて、歩いてロータリーに行けるようにしたいと考えた。

千葉県津田沼市の「奏（かなで）の杜」に視察に行って気づいたのは、開発を行うと人口が増え、それに伴い児童数も急激に増えるので、学校の校庭に仮校舎をつくることになってしまう。すると、子供たちが運動場を使えなくなってしまうので、対応策として、広場や公園を運動場代わりに貸すなどの取組をしており、ここでもそのような運用ができればいいと思う。

図書館については、事例としてつけたデンマークの図書館「DOKK1」のように、多様な世代が集まって便利に使える、公民館も兼ねたような、みんなが憩える場所となったら良いと考えた。このような公共施設が地域の中心地点にあれば、そこがコミュニティバスの発着所になり、地域の高齢者のバス利用が進み、自家用車を使わなくても良い「高齢者にやさしいまち」になるのではないかと思う。

他には、地区全域をバリアフリーにする、受動喫煙防止のための喫煙のコーナーを造る等のアイデアを考えた。

また、地区内の住民に移転して頂き、道路整備ができないと、安全なまちは実現しないと思う。ただし、移転によって損をしないと誰も協力してくれないと思うので、移転して良かったと思える計画としなければならない。そのためには、容積率を上げるなどして、生み出した空気を憩いの空間にする等の取組が必要である。

事業については、国分寺駅前のように何年もかかるのは良くないと思うので、民間企業などの力を借りて、できるだけ早くやっていただきたい。

そのために、国分寺市に決断して頂き、再開発、道路を整備すると宣言して貰いたい。

一日でも早く、安全で素敵なまち、皆さんが快適で幸せだと感じられるまちが実現すれば良いと考えている。

(質疑)

会 長：図書館の事例が紹介されていたが、思い入れを説明していただきたい。

五十嵐委員：偶然見ていたテレビ番組で紹介されていたデンマークの図書館を参考としている。まちの人口を上回る利用者があり、遠くからでも訪れたいような図書館である。

例えば、暑い日に高齢者が座ってくつろげる場であったり、普通の図書館だと、子供が騒がないよう気を使う場所であるが、防音室等も整備することで、小さい子連れのお母さん達が気兼ねなく会合を開くことができる等、いろいろなアイデアが詰まっている。

地区の中心に、このような皆が集まれるような図書館があればよいと思う。もう一つは、国分寺市には行きたいと思うような図書館がなく、周りには高校や

大学、研究所等があり、国分寺には優秀な人材が集まっているのに、図書館が充実していないのはもったいないと思う。

広域から人が集まる施設があれば、そこをバス停とするコミュニティバスの運行ルートができ、高齢者は自家用車から公共交通利用にシフトするのではないかとこのも併せた提案である。

地区内にシンボリックな施設があると、豊かなまちになるのではないかと思う。

会 長：開発にからめて公共施設を整備する例の1つに、このようなスーパー図書館的な施設がある。

小林委員：現在、地区外ではあるが、近くに恋ヶ窪図書館があるので、図書館ではなくコミュニティセンターのような施設の方が良いのではないかと思う。

コミュニティバスの運行についての提案があったが、道路の幅員は具体的にどう考えているのか。

拡幅については、武蔵野線の線路脇については7.5mまでは可能、地区の西側の南北道路については6mまで可能であるが、コミュニティバスを通す場合の幅員として、どの程度を考えているのか。

五十嵐委員：詳細な幅員までは想定してなかったが、12mまでは必要ないと考えている。ただし、通学路になるので、車道が2本で完全に歩車分離となる幅員は必要だと思っている。年に何回かは、運転者側のミスで通学中の児童が交通事故にあったというニュースも聞くので、そうならないように、今申し上げた構造に必要な幅員は欲しい。

副 会 長：駅前のヘリポートが設置された高層マンションは、いわゆるタワーマンションのことだと思うが、どういう意図で考えられたのか。

五十嵐委員：武蔵野線の地下があるところを除けば、地区内は地盤がいいので、しっかりと土台を掘れることと、高層にすることで、住民が増えれば、固定資産などで財源も増えると思う。

副 会 長：質問の意図としては、昨年度の検討でまちづくりの方向性をとりまとめたが、それを踏まえてどうお考えになったのかということである。

五十嵐委員：西国分寺駅の東側にもタワーマンションがある。また駅の南側の容積率を考えても、北口周辺地域は、高層マンションが出来ない地域ではないと思うので、可能であれば東側と同じようなマンションを建てたいと思って計画した。

【坂本委員】

(発表) 資料2 29～31 ページ

まず始めに、道路について先程も議論があったが、私も、地区内にはあまりにも道路が少ないと思う。道路がなければ、高層の建物も建つことができない。したがって、きちんと道路整備をすることが最優先であり、行政としては、まずそこに力を入れてほしい。それがいい街をつくる一番の根本であると考えている。

今回の検討にあたっては、近隣の土地所有者にも意見をうかがった。30、31 ページそこで頂いた提案である。

この中で、非常に参考になるご意見が2つあった。1つは、駅前広場を2層にするという提案である。騒音や歩車分離の問題も、2層に分けることで解決できる。

もう1つは、駅前から北側に向かって道路脇に川をつくって、せせらぎのあるまちにしてはどうかという提案である。国分寺の野川、史跡、お鷹の道の雰囲気イメージしていただき、市民・市外の人々にも利用してもらってはどうかというアイデアである。

これらの意見を参考にしてグランドデザインを1つに取りまとめた。

駅前広場は2層にして、車は、武蔵野のアンダーパスの傾斜を利用して、そのまま地下に入っていけるようにする。

川については、武蔵野線の地下構造物の地下水による浮上りを防ぐために、湧水を汲み上げ、東福寺がある通りを横切って、姿見の池に水を流していると聞いている。その一部を利用して、地区の北から流して循環できれば、水を流すことは可能だと思う。このせせらぎと府中街道東側の姿見の池とをつなぎ、「水と緑の回廊」をつくる。

地区中央から北側については、既に住宅地となっており、水を流すのは難しいと思うので、緑だけでも連続させていき、X山の方に繋げていきたい。水と緑によって、北口周辺地区だけでなく、姿見の池、または、史跡の方も回遊できるまちになると良いと思う。

駅前については、タワーマンションまでの高さは必要なく、中層の建物をもう少し量を増やしていったほうが、まちとして落ち着くのではないかと思う。周辺住民からは、高くしない方が良いのではないかという意見もある。

また、駅の近くは、上層階は住宅、下層階は商業または公共の施設が入るようなビルが良いのではないかと思った。

現在の駅前の飲食店街の雰囲気を残したいが、それについては、ビルの中に店舗を展開することで、今ある大人の雰囲気を醸し出していけたら良いと思う。

地区の中央部に戸建住宅が密集しているエリアがあり、防災上危険だと思うので、このエリアまで中低層住宅のエリアを拡げて、防災性能を向上するような開発をする必要があるのではないかと思う。また商業は、それを支える人口が周りにないと成り立たないと思うので、居住人口の受け皿として、中低層住宅のエリアを拡げた方が良いと考えた。

最後に、ここに市役所を持ってきたらどうかと考えた。なかなか場所が見つからないようなので、ここを候補に入れていただきたい。中央線の北側の方が、市民にとっても利用し易いのではないかと思う。

(質疑) なし。

【中山委員】

(発表) 資料2 32～33 ページ

※委員欠席のため、事務局が代理で説明

まず着眼点としては、「ブランドコンセプト2 人が中心の都市デザイン」の、「歩行者優先の動線」「コミュニティのための道路」「人中心の駅前広場」である。これらを中心として通過交通を極力入れないことを重点にしたプランである。

テーマは、住民が安心して歩けるまちと人が集まる駅前の緑地広場である。

プランのポイントとしては5つある。

1 点目。高齢者や小さいお子さんのために自転車も含めて通過交通を排除したいが、それは現実的には難しいので、凶中、黒線で示している路線に限定して、地区外からの自動車・自転車を通過可能にし、住民が歩きやすいまちにする。

2 点目、駅前の交通広場については、タクシー、ぶんバス、店舗の関係者などの車以外は入れないようにする。そのために駅前には駐車場をつくらない。

3 点目は、駅前広場を2層構造にする。具体的には、武蔵野線のホームの高さ、現況でいう2階くらいの高さを、人のための広場として緑地広場とし、広場から直接アクセスできる店舗を2階に配置する。

店舗については、途中下車する人、乗換をする人も利用したいと思えるような飲食店などを入れる。そして武蔵野線のホームの高さに改札口をつくって、広場に直接出られるようにする。さらに、南口の商業施設の方に連絡するようにする。

2階のレベルに緑地の広場をつくることで、武蔵野線から広場が見え、降りてみようと思う人が増えるので、そのような位置に広場をつくるのがポイントと考えた。

1階は公共交通と業務用車両に限定したロータリーをつくる。また、1階にも店舗をつくり、駐輪場も1階にし、広場の下が、駐輪場とロータリーと店舗というかたちになる。

動線については、原則、歩行者は2階、自転車と自動車は1階という形で、立体的に動線を分ける。

使い方は1階、2階どちらのお店でもテイクアウトして、2階の緑地広場で食べられるような使い方がよいと思う。

4点目は、西国分寺駅西側に橋をつくって、南口に接続させることにより、駅舎の自由通路には、自転車は入らないようにする。

最後、5点目は武蔵野線脇の南北道路は、北から南への一方通行にすることで、通過交通量を減らす。ポイントとしては以上5点ということである。

また、事業としては駅前に重点を置き、それ以外のエリアについては段階的に必要に応じて改善していくということで、まず直近に出来ることを重視した案としたということである。

(質疑) ※委員欠席のため割愛。

【清原委員】

(発表) 資料2 34 ページ

ランドデザインの着眼点については、第5回協議会資料の資料3「将来のまちで実現していることのイメージ例」に基づいて、まずコンセプト1の1)の例①「緑と住宅の調和した街並み」である。それから、2)の例③「安全な歩行環境が整っていて高齢者や子供も安心して、遊んだり散歩ができる」こと。さらに、3)の例③「駅前などでマルシェが開催され、にぎわいがあること」である。

そしてコンセプト2の2)例②「容易に通抜けができない工夫がされており、地区内の生活道路に通過車両が入ってこないということ。それから、3)の例①、②、③「駅前の見晴らしがよくて、マルシェやオープンカフェが開かれており、立ち寄りたくなる広場」である。

テーマはこのような着眼点を踏まえて、「和やかでほっとできる地域」である。

おすすめポイントは、「和やかでほっとできる」ことを踏まえて、全域について、見晴らしがよくて散歩が楽しめるまち、そして、誰もが安心して歩けるまちということである。

この2つについては、全域が静かな住宅街なので、今あるよさを生かし発展させるという考えから、可能な限り石垣・ブロック塀を撤廃し、低木や花壇を配置する。ちょうどランドデザインを考えているときに、大阪で地震が起こり、学校をはじめ、戸建住宅のブロック塀もたくさん崩れており、危険であると聞いた。通勤途中に確認してみると、ブロック塀の数が何と多いことかと思い、廃したいと思った。

見晴らしがよいということも重要で、高木に囲まれた住宅は周囲からの目が届かず、防犯上もあまり良くないので、低木にするということを提案させていただいた。

また以前、花街道があったが、今は無くなってしまった。ぜひ全域でその取り組みを復活できれば良いと思う。

道路については、色々ご意見はあるかと思うが、大きな道路を通すのは良くないのではないかと思う。新府中街道ができたことにより、通過交通が減り、事故が減ったと思う。以前は、区内西側の交差点は事故のポイントで、数日に一回は救急車が来るような危険な箇所であったが、新府中街道ができてから事故を見ていない。静かな空間が取り戻され

たと実感している。

確かに地区内の道路の中で危険な箇所もあるので、緊急車両を通すようであれば、静かな環境を維持できるような工夫が必要であると思う。それが高齢者や子どもが安心して歩けるまちにつながる。

歩車分離することによって、かえって自動車や自転車がスピードを出すこともあるので、緩やかな混合のように、お互いが譲り合う道づくりが良いと思う。

駅前広場については、区域を小さく取りすぎたかも知れない。現在このあたりには魅力的な飲食店があり、人気ではあると思うが、防災上危険だという意見もあるので、小さな再開発を行うなど、改善が必要かと思った。

広場の周りを取り囲むようなかたちで 2～3 階の店舗が建ち、真ん中は公園のような広場で、買ったものを食べたり、ゆっくりすることができる広場があるとよいのではないかと思う。

(質疑) なし。

【小林委員】

(発表) 資料 2 35 ページ

私は、まず道路について考えた。武蔵野線脇の南北道路は、現状で歩道が 1.5m であり、車道については部分的に 6m となっている。6m の車道幅員があれば、車は相互通行できる。歩道については、所々に武蔵野線高架から突起が出ており、歩行者が頭をぶつけそうな高さになっていることが問題であるが、とりあえず、武蔵野線脇の南北道路は現況に即して幅員 7.5m で考えた。

駅から北に 2 つ目の武蔵野線の高架下は、高さ制限が 4.5m で、車道幅員は 6m になっている。現状、歩道のことを考えなければ、車は相互通行できる。

図中黄色で示した、地区西側の南北道路は、国 3・4・6 号との接続部は幅員が 6m あるが、それ以外は 4m しかないところもある。

図中に点線で表示した線は、武蔵野線支線のトンネル部分であり、将来建物を建てる検討をする際の参考までに記載した。

高層がいいのか、低層または中高層がいいのか、色々な意見があるが、それを考える際には、周辺への影響を考慮すべきである。それを考えれば、日吉町、西恋ヶ窪 2・3 丁目は現状のままで良いと思う。

図中ピンクで色付けした道路は、現道を部分的に拡幅して 6m とし、黄色で色付けした道路は 5m とする。そして西恋ヶ窪うさぎ公園前の道路は、途中で車止めがあり、通り抜けできないので、車止めを外すよう、市から交渉してもらおう。これらが実現すれば、区

域全域が5mないし6mの道路でネットワークされる。

将来、車は減っていくと予想されるので、道路はこの内容で十分だと考えている。この内容で計画を立てていくと、道路網が完成するのに5年～6年ほどかかるだろうと思う。

駅前広場については、何よりもまず、駅前広場の規模が決まらないと、どう使うか話しても無駄だと思うので、まず駅前広場の広さを決めるべきだ。

駐輪場は地下につくる。自転車は武蔵野線沿いの南北道路を通り、地下駐輪場へ直接入れるようにする。できれば地下駐輪場に改札をつくり、直接駅へ入れるようにしたい。できなければ、エレベーターで上がってくるようにすると、地上部分は空く。

タクシーは駅から1つ目のガード下から入ってきて、そのまま府中街道に戻して、地区内道路に行けないようにする。

また、駅前広場にはぶんバスを入れてほしい。小平方面に大学がたくさんあるので、大学行のバスも入れるようになれば良いと思う。

国分寺駅周辺よりも西国分寺周辺の方が、国分寺の本来の姿を保っていると思う。南には真姿の池、国分寺跡、北には姿見の池、その西にはX山がある。それらを活用するためには、西国分寺駅南口はこれ以上何もできないので、北口を周辺の資源を活かす駅前広場にしていきたい。

10年位で実現してほしいが、実際は50年位はかかるだろうと考えている。

(質疑)

会 長：50年はさすがに長過ぎるので、20年位ではないか。

【島田委員】

(発表) 資料2 36～37ページ

まず資料36ページのグランドデザインについて説明する。

前提として、地区内の人口は減らないと考えている。東京都心に近く、東南アジアをはじめ外国人が移住してくるので減らないだろう。また車社会は変わらない、自動車を減らすことはできないと考えている。

現状の問題点は駅前の広場が狭いこと、そして周辺道路が未整備で非常に危ないということである。

方向性としては、極論としては、吉祥寺のようなまちにしてみたい。吉祥寺と西国分寺との最大の違いは、西国分寺には商業施設は何もないということである。

吉祥寺のようなまちにするために、1つは西国分寺の駅前から恋ヶ窪駅方向に向け、地区の真ん中に斜め方向に8mの幅員を有する道路を作り、両側を植栽する。道路のイメージとしては、西国分寺駅南口の多摩信用金庫がある通りである。

この斜めの道路を新府中街道とつなぎ、さらには恋ヶ窪駅周辺につながることで、広がりのあるまちづくりができればいいと思う。

その他の道路については、8m車道で、両側歩道または片側歩道をつける造りとする。

このまちの資源として、駅の近くの公園や、都立多摩図書館が挙げられる。また、駐車場や畑等の未開発の土地が多い。それから乗換駅として乗降客が増えているはずである。これらをうまく利用したまちづくりができればと思う。

もう1点、道路をつくと必ず立ち退きの問題が出るので、駅前に建物をつくることによって、その方たちを吸収する方法を考える。再開発的な事業を行えば、市の負担が軽減されるのではないかと思う。

次に資料37ページに示した、駅前空間を中心としたランドデザインを説明する。

まず駅前広場については、一般車は入れない。業務用車両、タクシーとぶんバスのみを入れる。駅前広場の北側に建物をつくって、送迎用の駐車場を整備すれば、実現可能だと思う。

駅前の西側のエリア(図上の緑色の部分)は1階には建物の中に通路をつくって、商業施設(飲食中心)を入れる。2階はデッキをつくり駅前と結んで、日用品や飲食の店舗にしていく。また3階以上は公共施設、4階以上は住宅とする。

駅北側のエリア(図上の緑色の部分)は地下を駐車場、1階を駐輪場、2階を駐車場、3階以上を例えば、コンサートホール、保育園、老人用福祉施設、4階以上を住宅として整備できればと思う。

ただし、市が公共施設を造るとなると、将来の財政負担が増えるので、造らなくて済むなら造らない。しかし、最低限、先に挙げたような施設は造るべきだと考えている。

地区西側の南北道路沿道(図中黄色部分)は、近隣商業の用途地域にし、ある程度、中高層の建物をつくれるようにしたいと思う。

地区内には30坪以下の建売住宅が散見される。これらを排除はしないが、ゆとりある敷地で建てるよう誘導していきたい。敷地がある程度広くなければ、敷地内緑化を求めてもその余裕はない。緑の確保の視点として公園を造るという方策もあるが、資金と広さの問題があって難しいと思うので、できるだけ住宅の敷地を大きくしたいと考えている。

(質疑) なし。

【結城委員】

(発表) 資料2 38ページ

※事務局が代理で説明。

駅前空間を変えていくことで、周辺にもすこしずつ変化を与えていく、そんなきっかけになるものとして、このアイデアを考案した。

駅前には、丸の内パブリックスクエア内にある三菱一号館美術館とその中庭をイメージしている。

写真にもあるが、3階建ての建物が緑豊かな広場を囲んでいて、背後に高い建物が建っていても違和感や圧迫感がないうつくりになっている。

駅前空間の機能として、地下には駐車場や駐輪場がある。また、飲食店が立ち並ぶ地下街がある。地上階にはパン屋、カフェ、アイスクリーム屋などがあり、テイクアウトして中庭で食べることができる。そのような魅力的な店舗を揃えることで地区外からも多くの人が集まると思う。

続いて、交通処理は、公共交通利用者は雨にぬれず、駅に入れるような造りとし、一般車は地下や駅から少し離れた場所で処理を行うのがよいのではないと思う。

次に、地区内道路は、車・歩行者が快適に利用できるように、図中ピンクで示した道路のクラックをなくすなどし、主要な動線を安全に利用できるようにする。

最後に、駅周辺の施設については、駅前空間北側の黄色で示した部分に、市民も主体的に利用でき、かつイベントなど行うことができる多目的文化ホールなどがあればよいと思う。駅前区間部分だけでは完結しない賑わいにつなげたいと考えている。

(結城委員 補足説明)

道路は3年くらいでつくっていただきたい。武蔵野線脇の南北道路等、出来るところから早くつくっていただければ、駅前の工事等が楽になるのではないと思う。

駅前は広場ではなく建物を建ててほしい。駅すぐマンションなり建物を建てないと、ここに住んでいる人たちは納得しないのではないと思う。

3年以内に道路を整備して、建物は5年以内に始めてほしいと思う。

(質疑) なし。

【八木委員】

(発表) 資料2 39～45 ページ

私は、昭和54年の西国分寺駅周辺整備基本構想に示す、駅前の開発区域1haの地権者でまちづくりの勉強をしている「西国分寺駅北口地区まちづくり協議会」の代表でもあり、その立場で話をさせていただきたいと思う。主に駅前についての考え方を話させていただく。

私どもは、平成 23 年から勉強会を始め、平成 26 年にまちづくり条例に基づく地区まちづくり協議会となり、これまで様々な再開発事業の事例視察を行ってきた。

一番身近な例としては、東村山駅西口地区市街地再開発事業である。ここは、開発区域が 1ha と、私どもが検討している範囲とほぼ同じであることから参考にした。

東村山駅西口では、駅前に 26 階建の高層ビルを建設し、地下駐輪場や、図書館、保育施設等を設けている。

この視察で、駅前を何とかするためには、道路が通らないと始まらないということに気づき、開発においては「道路整備がまず第一である」という考えを持つに至った。

先ほどから何人かの委員の発表にもあったが、現在の駅の自由通路は、終電後にはシャッターが閉まって行き来ができないため、中央線を跨ぐ南北の道路が必要である。

また、武蔵野線脇の南北道路の適切な幅員は 8m なのか 10m なのかはわからないが整備が必要であると思う。

「西国分寺駅北口地区まちづくり協議会」としては、これから開発にあたってコンパクトなまちづくりが必要と考えている。その実現のためには、色々な施設を集約していくことが一番重要だと思う。

昭和 54 年の西国分寺駅周辺整備基本構想では、駅周辺の将来人口を 10,000 人と想定していた。しかし、現在の推進地区内の人口は、は 3,000~4,000 人である。

このような状況を踏まえて、駅前にはある程度高層の建物を整備することが必要であると考えている。

もう一つの事例として、八王子駅南口のサザンスカイトワーの視察も行った。ここも高層ビルの中に、市役所の施設、保育所・図書館などが複合的に入っている。

早く計画を進めるためには道路を早く整備することが一番大事だと思っている。

(質疑)

会 長：八木委員個人ではなく「西国分寺駅北口地区まちづくり協議会」の意見ということが良いか。

八木委員：「西国分寺駅北口地区まちづくり協議会」の意見である。なお、参考までに、東村山駅西口地区市街地再開発事業については、都市計画決定が平成 15 年 3 月で、工事着工が平成 19 年 2 月である。総戸数が 182 戸、総事業費 95 億円となっている。

【藤原委員】

(発表) 資料 2 46~49 ページ

私からは、地元商店会の若手メンバーが集まって話し合ったプランを提案する。

その話し合いの中で、まず、北口の対象エリアだけを考えるのはつまらないという意見があった。そこで、西国分寺全体を「どんなまちにしていきたいのか」というところから立ち、「その中で北口周辺地区はどうか」という考え方で提案したい。

駅東側エリアは、官庁エリアとして充実させていく。ぜひ市役所も移転してきてほしい。また、消防署、警察署等もこの辺りに集まって立地していったら良いと思う。

姿見の池の方は自然エリアとして、基本的に今の環境を残しながらまちづくりが進んでほしいと思っている。

南口側は、まちをあまり変えられないと思うので、基本的に現状のまま。ただし、現在ある商業地区と、北口に今後できるであろう商業地区を結ぶ自由通路は必要だと思う。現在、西国分寺駅は終電後、始発までシャッターが閉まり、南北通路の往来ができず、非常に苦労している。

自由通路について、車は緊急車両のみ通行可能にして、原則、歩行者だけが往来できるものをつくってほしいと思う。

北口周辺地区内については、ある程度、東西南北の道路を整備したい。その道路は、緊急車両が通ることができ、車と歩行者も安全に通れるような幅員としたい。

また、うさぎ公園の西側で道路が行き止まりとなっているが、ここを西側に通り抜けるようにしてもらえたらと思う。

北口駅前の飲食店はディープな店が多いので、そのような飲食店のエリアをどんどん拡げてもらい、横浜の野毛のような、思わず立ち寄りたくなる店が、武蔵野線の車窓から見えて、改札を出てその店に入ってお金を使ってもらえるようになれば、税収も増えるし、持続可能なまちになっていくのではないかと考えている。

駅前のロータリーは今と同じ程度のものをつくり、隣接する歩行者広場もつくって、イベントスペースなどにする。そこには地元の商店、場合によっては外部の人に出店してもらい、季節ごとのイベント開催等を通じて駅前の盛り上がりをつついでいければと思っている。

西国分寺駅周辺について、メインから府中街道に抜ける道が狭い。駅東側に集合住宅が沢山あるが、その住民の駅へのアクセスが不便である。それらを考えると、東口改札をつくるのが妥当であると思う。また、中央線のホームの北側が東福寺方面へそのまま出られるような形になっており、南側にもロータリーのスペースがあるので、それらを活かしてJRの協力を得て東側にも改札口をつくってもらえたらと思う。

(質疑)

会長：資料に「第三者からみた西国分寺」として分析されたものがあるが、これは藤原委員の意見か。

藤原委員：これは私の意見ではなく、商店会に入っているが西国分寺には住んでいない方から意見聴取して出てきたものである。

坂本委員：駅前の商業地区は高層ではなく、低層でということか。

藤原委員：低層である。特に大きい箱モノをつくらずに現状を活かした中で商業地区をつくっていかねばと考えている。

【中西委員】

(発表) 資料2 50 ページ

外部からの委員の視点で見た、この地区の魅力とそれを生かした方針について説明する。

私も、地区内だけで考えてはいけないという藤原委員の意見に同感である。商業環境や公共施設は、西国分寺駅を中心として線路によって4つに分けられる各象限に、それなりに揃っている。

それらを踏まえて、駅の北西に位置する、西国分寺駅北口周辺地区の街区がどういう性格を持っているかということ、市全体を俯瞰するような大きな目でとらえると、国分寺の豊かな住宅地、緑ある住宅地の入り口として、位置づけられるのではないかと考えた。

また、緑や歴史文化の資源が残っていることを考えると、それらも残したいと思う。

それらを踏まえて、「緑が共存する住宅地への入り口としての地区」という大きなコンセプトを考えた。その場合のキーワードとしては、「緑」「ヒューマンスケール」「歩行者優先」であり、これらがポイントとなると考える。

駅前の商業施設については、現在のヒューマンスケールでディープな場所があることに自分も魅力を感じているので、その雰囲気を残しながら、そんなに高層ではない商業施設でヒューマンスケールを活かしたデザインを盛り込んでいけたら良いと思う。

広場については、駅に近い広場は車が入らない広場のイメージである。そこでコミュニティのお祭りができたり、商業施設と連動したイベントなどができたりといった人のための広場があると良いと思う。

交通機能については、人のための広場の北側に交通広場を造り、歩行者と車を分ける。

それから、緑については、現在ある生産緑地や市民農園は、今後色々と使い道を考えられそうなので、基本的には農地を活かしていく。地産地消がテーマの小さな道の駅のような施設があってもいいと思う。

住環境については、後背地に結果として住みやすい住宅地が形成されていると思うので、通過交通は入らず、基本的に地区住民の車だけが入るイメージで道路を整備していけたらと思う。そのためには、拡幅はそれほどせず、防災上、問題のある箇所をチェックして、部分的に改善する方法が良いのではないかと考える。また、デザインを工夫して歩車共

存道路を目指して、車の進入は抑えることを考えた。

また、基盤整備だけでなく、緑が印象的な住宅地については、その良さがより伝わるように、庭木・鉢植え等のしつらえを工夫する等、住み方のマナーで補っていただけら良いと思う。

(質疑) なし

【星委員】

(発表) 資料2 51～52 ページ

グランドデザインの図の後ろ(52 ページ)につけた A4 のメモに沿って説明する。

基本的には、「魅力的な住宅都市」「人が中心の都市デザイン」という、昨年度まとめた「まちづくりの方向性」の延長線上で考えると、ここにしかない風景を守っていく、あるいは、新しくここにしかない風景をつくるということが、一つあると思う。

まず1点目。西国分寺駅前については、人の広場をつくろうということで、合意がなされていると思う。この広場については、武蔵野線レベルと地上1階のレベルの関係について細かいスタディが必要だが、駅利用者の視点の高さの違いも踏まえて、駅を出ると、人のための広場が視界に広がる、そういった空間を造ったらどうか。

駐輪施設に関しては、現状を見ても、何らかの形で確保する必要があると思う。

また、広場の周りの店舗に関しては、現在のディープなイメージの飲食店街を活かすべきだと思う。都内には今でも、闇市後の飲み屋街のようなところで人気があって残っている場所もあるが、残念ながらこうした雰囲気のある飲食店街は、どんどん無くなってきている。これらは、ちょっとした資源と捉えても良いのかもしれない。これらが自然に拡張していける仕掛けができないかと思う。

車の処理については、こちらもスタディが必要だと思うが、駅前でのタクシー、バスの乗降は必要なので、最低限の交通広場は必要であると思う。

2点目、地区内動線については、前提として、歩行者中心のネットワークである。

まず、図中、緑の線で示している路線については、6m 程度の幅員を確保する必要があると思う。既に6mのところもあるが、狭いところは何らかの形で拡幅が必要だと思う。

既存のオープンスペースとして、生産緑地が多く残っているが、そこをどう活用していくのか。もちろん地権者の事情もあるが、オープンスペースと歩行者動線を関連付けて考えていくことも必要である。

また、単なる通過動線は極力排除すべきだと思う。1つのアイデアとして、6mの道路を通すとしても途中で通行不可にしておいて、緊急車両は柵を外せば通れる仕組みにしておいて、生産緑地を少し活用させていただいて回転広場を確保しておけば、通過交通は

かなり排除できると思う。

3点目のコミュニティ拠点については、「まちづくりの方向性」の中で、エリアマネジメントにも触れられていたが、まちの価値を高めるには、そのようなコミュニティの活動のための拠点が必要であると思う。そのために生産緑地を活用して、拠点づくりができないかと思う。

4点目は全体の話になるが、新規機能の導入や街なみ形成について、今は第一種低層住居専用地域で、非常に厳しい制限となっているが、そこは都市計画上の何らかの措置をして、ちょっとした好ましい非住宅施設、例えば認証保育園、カフェ、しゃれたお店などを、地域住民のコミュニティの意思のもとでコントロールしながら導入していけるような、土地利用のシステムを考えていったら良いのではないかと思う。

5点目の事業費確保については、今日の段階では事業性なり実現手法を検討しているのではないが、ゆくゆくは協議会の結論として実際どうできるのかということも含めて考えなくてはならない。だとしたら、少しずつ道路を拡幅することは、なかなか都市計画道路事業の仕組みではできないので、これは行政側の話かもしれないが、国土交通省の事業を導入する方法もあるかもしれない。

最後にエリアマネジメントの組織については、将来の街の価値を高めるには、「計画をつくって整備をしました」では道半ばなので、「それを維持して高めていくための地元のみなさんの組織化」ということも同じように重要な課題として認識しておく必要があると思う。

(質疑)

結城委員：1階は自転車、2階は広場とあるが、1階に自転車を置くのか。

星委員：詳細なプランニングしていないが、駐輪施設はどこかに必要である。

他の委員の案にもあったように、武蔵野線と同じ2階レベルを広場として、その下を活用する、重層的に空間構成ができないかというイメージである。自転車置き場の上に人のための広場があってもいいのではないか、という考え方である。

結城委員：駅前のこんな良い場所に、1階が駐輪場ではもったいない。

星委員：人のための広場をつくらうということは、「まちづくりの方向性」で合意されていることであると思うので、それを一番大事にしようということである。

五十嵐委員：それはちょっと違うのではないか。

結城委員：そんな話にはなっていない。駅前は有効利用して、広場はもっと離れたところで良い。

副会長：このグランドデザインは、あくまで私の意見であり、これから皆さんと検討し

ていくものである。

【全体意見交換】

会 長：11人の委員の発表があり、いろいろな意見があったが、共通項もある。

まず、このエリア全体をどうするという大きな考え方については、住んでいる住民が「非常にいい環境を持ちたい」ということに、皆さんほぼ合意されていると思う。

その中で、ポイントになることの1点目として、域内道路をどうするのかということである。

1つの案は、この星委員の提案にあるように通行止めにするという案。もう1つの案は、今日の発表の中で半分くらいあったが、道を通してしまうという案であった。

一定のエリアをうまくクローズして、地区内の住民が暮らしやすくする、あるいは人中心の交通とする場合には、通過交通を通さないというのが定石である。そのためにクルドサックやボンエルフなどの工夫があり、車は全部の道を通過させない。

星委員の案はその一案であり、一部分で通行不可にして止めてしまうが、緊急車両は通れるので緊急時は大丈夫という方策である。これは一つのやりかたであるので、おそらく域内道路をどういう風につくるのかがポイントである。

また、域内道路であっても歩行者優先型にするという考えもある。車はあまり通るわけではないので広い道幅はいらなくなる。そうなれば意見の齟齬はあまりないと思う。

あとは、道路の概形をどうするか、つまり、既存の道路に基づくのか、または新しくつくるかである。

ポイントの2点目として、駅前広場については、立体的にするかどうかで意見が分かれた。

また駅前の規模については、発表にもあったように1haで考えるケース、他には、周辺の道路基盤を整備する場合、駅前に高層建物を造らないと移転住民等の受け皿がないからできないという意見、また、駅前なので広場をゆったりつくりたいので建物をつくるな、という意見もある。これらについては、これから議論が始まるころだと思う。

最終的には、建物をつくる、つくらない、階層は地下を使う、1階を使う、2階を使うという選択がある。またここは、中央線と武蔵野線で高さが違うのでどちらを基準にするかという問題もある。

このあたりは当然工夫があり、これは他の国にない日本独特の工夫である。こ

の工夫は今回の最大の肝になると思う。

地下に駅前広場の機能を入れてしまえばいいが、地下にすると動線も変わってくるので、相当面積も余分に取らないと地下に入らず、事業費も大きくなる。皆、地下にすればいいと言うが、結果的に地下を利用しないことが多いのは理由があって、最終的にはお金の問題になってくるからである。

今日は、駅前にこだわっている意見がやや多かったが、いずれにしろエリア全体をどうするか決まらないうと、駅前をどうするか決まらないう。その中で何がいいかはこれから議論していく。

それから、せっかく再開発をするなら公共施設を入れたらどうかという意見があり、図書館や市役所などが提案としてでてきた。せっかくやるなら住民以外の人も利用する施設を入れたいという意見もある。また一方で、住民のためのコミュニティ施設をつくるという意見もあると思う。

今回の発表では、ここに大きな公園をつくるという提案は出なかったが、公園を何か所かつくるという考えもある。

島田委員の案に斜めの道路のアイデアがあったが、車ではなく人間の軸を造って、そこに公園をつくるという考え方がある。

人の動線の軸を造って、その中にたまりとなる公園を造っていく。これは、イギリスのガーデンシティ等の人と緑のモールをつくる手法に近い。現在ここには人が住んでいるので、できるかどうかという問題もある。

また、今日の提案にあった川を通すなどの案もある。住環境を守るためにはそういう装置も必要で、どう川を通すか、あるいは池をつくるかということについてはいろいろな手法があると思う。これらは建築的な話なので全体の構想が決まれば手法は決まってくる。

他にあった意見は、人と車の将来推計についてである。かつて推計した将来人口 10,000 人に対し、現在の人口が 3,000~4,000 人であるという話があった。また、車は増えるという意見があったが、私の意見として車の台数は減り、20 年後には今の半分になると思う。タクシーやバスは無人運転になる可能性も高い。どのような車がどれくらい走るのかは、テクノロジーの進歩に伴って変化するので、今までのような道路をつくって、車をまわすということは相応しくないかもしれない。こういう計画では、テクノロジーの進展がどうなるのかを考えることが重要である。

今、無人自動車の運行は技術的に可能だが、一般道路では警察が許可を出していない。こういった限られたエリアであれば、地区内だけで無人自動車を走らせることができるのではないか。本計画はおそらく 10 年~20 年先を見据えた計画なので、できるかもしれない。そうなると、道路形態も変わっていくかもしれない。

もう1点、新たな住環境とは何か。今までの素晴らしい住環境とこれから 20 年後の住環境は同じなのかということである。ブロック塀をつくらないということや、緑についての話は常識に近い。それらは当然として、これからつくる 20 年後の住宅を中心としたエリアには、どういう先進性があるのかという議論が必要である。

20 年後にできるまちは、そこから 50 年先を目指して生き残るまちである。そこでは、我々の常識にはないことも起こるので、「20 年後にできることは何か」ということと、「20 年後につくったまちが評判になるような素晴らしい住環境になるかどうか」はおそらくセットになる。

現実の話はあるが、将来のことも考えながら進めていく。我々もわかる範囲で情報を出すので、皆さんにも考えていただきたい。

最終的に理想と現実が待っていて、理想が全部生きるわけではないが、理想の何割が可能か。理想を語らないといい計画がつかれないし、初めから現実論を語るだけでは何も起きないので、みんながわかるような理想を語りながら進めていきたい。

今日の段階ではいろいろな意見があるが、それらをどうするかはこれからの展開である。

まだ時間があるので、今日話を聞いて、さらに意見があれば願います。

五十嵐委員：先ほどの副会長の発言に「駅前が人中心の広場になる」というのがあったが、この認識は間違いだと思う。この地区全体については、「人中心になるといいね」という方向性は決まったが、「駅前を人中心の広場にする」とは決まっていない。その意見には反対する。

副会長：では、まちづくりの方向性にどう書いてあるのかを確認する。

まず、土地利用についてはゾーニングを行い、それぞれの方向性を示し、確認している。

その中で、北口駅前エリアに関しては「魅力的な住宅都市の入り口に相応しい、まちのシンボルとなる人中心の駅前広場の創出、及び良好なまちなみの形成」、「生活利便性を向上する機能を有する複合市街地の形成」「良好な住宅都市としてのまちの価値を高める施設の立地誘導」「駅に近い利便な立地を活かした土地利用の推進」という方向性が示されている（「まちづくりの方向性」6ページ参照）。

次に、駅前広場の方向性を示しており、「緑と調和の場となる交流の広場を創出し、人がぶらりと立ち寄りたくなるような居心地がよいスペースをつくる」などと記載されている。それを私は人中心の駅前広場と理解している。

五十嵐委員：理解の問題だとすれば、「広場に高層建築物ができるのはどうか？」とおっ

しゃっていたのは、たんに副会長の意見ということか。開発に伴って移転が必要となる人達を収容することを考えたら、絶対に高層マンションが必要になる。

副会長：その点は、これからの議論と考えている。私が決めたわけではなく、高層ビルをつくる意図について質問した。

五十嵐委員：これからの議論でいいが、駅前広場が決まったというのは違うと思う。

副会長：人中心の広場にしようという方向性である。

五十嵐委員：方向性ということなら理解する。

会長：広場といっても、1階ではなく、2階、3階にあっても良いし、色々な広場がある。建築的には、なにも平地の広場だけが広場ではない。また、広場の大きさも決まっていない。

副会長は高層建築を否定したわけではなく、手法がいろいろあるなかで、その主役はあくまでも人であり、車ではないという意図だったと思う。もし、再開発を行うような場合、「高さをどうする」「移転が必要な人を何処に移すか」が大きなテーマになる。その際に、どこかに収容することが必要となる時には、色々な手法が考えられる。今はまだ、それを決めるのではなく、色々なバリエーションを考えていく段階である。

人中心の広場をつくると、超高層ビルは建たないという意見かと思うが、両立はありえる。たとえば、超高層を建てても1階から3階を吹き抜けにして、中を広場にしてしまう等、様々に建築的手法はある。あくまでもこれからの議論である。

会長：事務局の作業として、今日の内容を踏まえて、次回協議会をどのように考えているのか。

事務局：今日頂いた意見で、共通項があるもの、同じ視点について共通でないものを整理する。また短期的な取組、長期的な取組を整理して、事務局案としてたたき台をまとめ、次回、それについて協議して頂こうと考えている。

会長：それぞれの思いが伝わったが、細かい点については、人によってそれぞれ意見は異なる。

ポイントとして今日出てきた、車を地区内にどう入れるかについて、武蔵野線脇の南北道路の拡幅は現実味があると思う。それが通れば、府中街道と動線が2つできる。これは今日の提案の中でも印象に残った。

当然、手法として区画整理も想定されるので、影響がある人をどうするかという問題はあるが、武蔵野線脇の道路を通す限りは、域内の交通に影響を与えな

い。現実としてあり得る提案だと思う。

あと、市役所はどうなっているのか。地区内に移転する可能性があるのか。

事務局：検討中であり、まだ移転先は決まっていない。議論するのは差支えないと思う。

小林委員：公共施設をつくってくれば、恋ヶ窪 2 丁目、3 丁目の住宅地の中に市役所は不要だ。

現道を改良すること、駅前広場をどうするかということだけを考えれば良い。武蔵野線の地下支線（中央線と武蔵野線を地下で結ぶトンネル）を考えないで提案や議論を行っているが、武蔵野線の地下を考えないと、高層の建築物等が検討できない。特に、超高層ビルをつくるとなったときにはさらに考える必要がある。

会長：その点については、駅前広場の広さをどこまでとするかによって、大きく変わってくる。

小林委員：駅前広場の広さが決まらないと検討のしようがない。

五十嵐委員：地区の北側の既存道路を改良して、府中街道から武蔵野線の高架をくぐって東西通り抜けるようにするのはどうか。

会長：そこを通すと、現在の閑静な住環境はおしまいになる。したがって、通り抜けにすることは考えられない。

小林委員：通り抜けにすると、住宅地に通過交通が入り込んでしまう。そこは途中で止めた方が良いということか。

会長：副会長の案にあったように、緊急車両は通すが、一般車両は途中で通行不可にすることも考えられる。

坂本委員：それはひとつの考え方であって、防災上通した方が良いことも考えられる。

会長：それはないと思う。防災用で緊急車両のみ通れる道として、普段は、一般車は止めておく。それはよくある事例である。

小林委員：それをやると住宅地の中に車が入りこんでしまう。

五十嵐委員：逆効果で通過交通が抜け道を求めて住宅地に入ってしまう気がする。

会長：車止めで止めているので、入ってこない。

小林委員：違う道から迂回して入ってくる。

五十嵐委員：抜け道で入ってくる。

小林委員：地区内中央の東西の道路は、絶対に交通量を抑制できない道路である。それと西側の南北道路も同様である。

会 長：要するに、このエリアに通過交通車両を入れない方針が決まっていれば、それに合わせて道路をつくれればよい。

小林委員：それは無理だと思う。

新府中街道の整備が進んでおり、五日市街道までは繋がるだろう。しかしそこから先の小平市の区間は、ずいぶん昔に事業決定されているにもかかわらず、住民の車は入れるが通過交通は入れないようになっている。

主要道線の通過を抑制してしまうと、このエリア内も、小平市と同様の状態を起こしてしまう。

地区内中央の東西の道路を通れない車が、西恋ヶ窪 3 丁目の生活道路に入ってきてしまう。

自分は西恋ヶ窪 3 丁目に住んでいるからわかる。新府中街道ができて、通過交通が減った地域もあるかもしれないが、西恋ヶ窪 3 丁目は増えている。

会 長：このエリア全体に通過交通禁止で、住民以外通さないなど条例をかけているか。

小林委員：この地区一帯は8時半まではスクールゾーンになっている。しかし、実際に規制を守っている人はいない。

会 長：守らせればよい。

小林委員：誰が守らせるのか。

会 長：エリア全体で住民全員が合意すれば成立する。そういう仕組が無いから車両が流入しているのであって、仕組が成立しないのは、やり手側の問題である。その話は別途議論していく。

ただし、建築的な観点から言えば、道路形態で止めることはできるので、流入させたくないのであれば、その手法をとれば良い。

小林委員：車止めをしてほしくないのが現状である。

島田委員：地区内中央の東西の通り抜け道路は、車が飛ばして危ない。子供たちが引っかけられてしまうことがある。

会 長：地区内の住民が飛ばすのか。

島田委員：20キロ制限がかかっているが、住民と通過車両、どちらも飛ばしている。

会 長：ここのエリアは入れないと決めればよい。いろいろな方法がある

島田委員：そうは言っても現実論で考える必要がある。

会 長：本気でやるならこのエリアは車を入れないと決めればよい。

島田委員：地区内の住民は車を使う。

会 長：住んでいる住民は通して、通過交通を禁止すればよい。住民が飛ばすのは自己責任となる。

島田委員：業務用の車も入ってくる。

会 長：道を曲げる、ハンプをつくる等でスピードを抑えられる。

島田委員：宅急便などの業者の車の事故があるので、しっかり歩道をつくって人間と車を分けるのがいいと思う。

道路は現状のままにして、車を入れないといっても、現実的には業者の車は入ってきてしまう。

会 長：スピードだけ抑えるのであればハンプをつければ良い。方法は考えられる。

現状の問題とこれからどうするかは、少し検討の段階が違う。

島田委員：道路をつくって、歩道をつくって人と車を分けてほしいと思う。

会 長：そうすると車は飛ばしてしまう。車は人がいると飛ばさないが、歩車分離して人がいなければ飛ばしてしまう。

島田委員：車が飛ばしても人と車を分ければ危険度が少ないと思う。

会 長：理想的には十分な道幅があれば歩道を十分とれるが、幅員との関係によって話が変わる。

島田委員：道路の拡幅にかかる方たちには、駅前に高層の建物をつくってそこに移転してもらえばよいと思う。

会 長：それはあると思うが、最終的にどうするかは、全て計画の中で決まるので、選択肢の一つである。

島田委員：私は基本的に車を通さない案はありえないと思う。

会 長：それは住民合意によって決まる。

結城委員：武蔵野線脇の南北道路と、地区内中央の東西の道路は、比較的すぐ整備できると思う。住民も賛成してくれると思う。

会 長：地区内中央の東西の道路は何のための道路になるのか。

小林委員：昭和54年の基本構想では、幅員12mで整備する道路になっていた。もともと、北口周辺地区の主要な通りとして位置付けられていた。

会 長：昔はそうだったが、今はそうとは限らない。

中西委員：皆さんの議論を聞いていて、道路はやっぱり大事だと感じた。住宅地のデザインを勉強している身として一言伝えておきたいのは、車に対応する時に、昔か

らあるオーソドックスな手法として、道路の拡幅や、歩道の整備が行われてきた。一方で、世界的な潮流や、しっかりとデザインを考えてつくられた住宅地を見ると、ボンエルフ等を始めとするコミュニティ道路のデザインの工夫が、ここ2～30年で沢山出てきている。

それらを知っている立場からすると、コミュニティ道路のデザインによる対策はあり得ると思う。しかし見てみないと解らない部分がかかなり大きいと思うので、一つ提案であるが、ボンエルフやコミュニティ道路の工夫の例を事例として用意していただくと良いと思う。それを見た上でも、拡幅したいとなるかもしれないが、ぜひ次回議題の1つとして入れていただきたい。

島田委員：駅前に駐車場があり、ほぼ満車である。これらは他地区から通勤のために来て駐車している車、あるいは送迎用の車等だと思うが、結構な量である。朝、どれくらい駅前に車が来るのか、データはあるか。

会 長：交通量調査をやればわかることである。

島田委員：今駐車場を利用している車は、今後もどこかに駐車場が必要になる。駅に来させないという案もあるが、そういうわけにはいかないと思う。

会 長：どうしたいのか、今後の協議の中で決めれば良い。

島田委員：西国分寺駅前に人が集まって欲しいので、地区外から車で来てもらって、買い物などをしていただければまちが発展すると思う。

どのくらいの車が来ているかがわからないと、現実的に駐車場を無くした場合どうなるのか判断がつかないと思う。

事 務 局：駅前の駐車場の稼働状況・利用目的などは、今手元にデータがないので、お答えすることはできないが、調べられる範囲で交通量調査などのデータをお示ししたい。ただし個人経営の駐車場についてその目的等を調査することは難しい。

島田委員：朝、駐車場に来ている車、駅に送迎で来ている車がわかれば、駅前にどれくらいの車が集まるかがわかると思う。

事 務 局：交通量調査をベースとした何らかの資料を検討してみたい。

坂本委員：私も駐車場を所有しているが、駐車場にしている理由は、用途地域が制限されているからである。

用途地域の制限が変われば、駐車場は必ず無くなると思う。

島田委員：無くなると利用者は困ってしまう。

坂本委員：違う所に用意することになるかもしれないが、駅の近くは無理だと思う。

藤原委員：送迎の車がロータリーに来るのはよいが、域内を通過してほしいという理解

でいいのか。

それとは別の話だが、西国分寺北口に住んで、関わっている人のためのまちづくりをしていくことも大事だと思う。しかし、JR 利用者に目を向けると、この地区は、国分寺市全体のみならず、他市の人も含め多くの人利用する地区でもある。駅利用者の利便性が高くなることで、まち自体、駅周辺全体の価値を高めていくことにつながると思うので、北口だけでなく西国分寺駅周辺全体でこういうまちにしたいという合意から始めるのがいいと思う。

小林委員：今更そのような話をするものではない。初めから北口周辺に限定して議論してきた。

藤原委員：北口周辺地区をどうすべきかという答えを導き出すためには、西国分寺駅周辺全体の話をしながらか、導き出していくのが良いのではないかと。

会 長：北口周辺地区について協議しているが、将来的な発展を考えたら、地区の接続や、機能が重複していないか等、周辺をみながらか考えるのは当たり前のことである。

今回検討する規模で賑わいをねらうのであれば、車の利用者を引き寄せるのではなく、西国分寺駅を通る人が降りてみたくなる駅にすることが重要であると思う。この規模で車の客のためにスペースを確保するというのは厳しいと思う。将来的に車利用者を重視するという選択もあるが、西国分寺駅の巨大な乗り換え客が降りてみたくなる駅にすることを考えるべきではないか。魅力的なものをつくれれば、人は訪れる。

現況がどうかという話もあるが、同時に将来の需要として期待できる客は何かという視点を持つことが、これからのまちづくりでは重要になる。

この地区の規模で、容量のある駐車場をつくるのは無理である。高層の立体駐車場を造るという方法もあるかもしれないが、まちとしてどうかと思う。

現状も踏まえながら、これからの 20 年後のまちをつくる上では、その後 50 年生き残るまちをつくるという視点をもって考えてほしい。

小林委員：公園の件であるが、国 3・4・6 号線の北側に西恋ヶ窪緑地、通称 X 山と呼ばれる緑地がある。駅からそこへ向かうために、武蔵野線脇の南北の道路と地区西側の南北の道路を考えた。

会 長：公園や X 山でも良いが、歩いていくとたどりつく、何らかの目的地があると良い。そのルートに緑道をつくっても良い。何らかの軸を考える必要がある。

小林委員：地区の真ん中は住宅街になっているため不可能に近く、東西の道路、武蔵野線脇の南北道路、西側の南北の道路を使う。これらの道路のまわりは、畑なので道路を広げるのは可能だと思う。

- 会 長：地区の真ん中の方から、国3・4・6号線を渡るのは大変か。
- 小林委員：現状、信号や横断歩道はないが、人は横断している。
- 会 長：人が渡っているところであれば、ぜひ安全に渡れるようにするとよい。
- 小林委員：住宅街の中を通れば早く行ける。X山を地区の目玉にしたい。
X山まで歩いて10分ほどである。
- 会 長：本日の提案の1つに、地区内に川をつくるものがあった。
- 小林委員：将来的に、東に流して府中街道を横断させる方法もある。
- 坂本委員：提案した川の長さは、500mである。
- 会 長：北口について検討を行う際、周辺との補完関係を考える必要がある。
鉄道で分断されているのが悩ましく、そこをどう越えるかのインフラ設定も必要であるが、そこは繋がっていなければだめだと思う。
- 藤原委員：駅の東側はまちづくり推進課ではない、別の課が担当していて、別々に話が進んでいるように感じている。
- 五十嵐委員：東側はこの協議会で協議する内容なのか。
- 藤原委員：この場で協議をする内容ではないが、接続などを考慮すると、連携しながら検討を進めていくことが必要ではないか。
- 事務局：東側は、確かに担当課が異なるが、適宜、進捗に応じて情報を交えながら、議論を進めていければ良いかと思う。
現時点でどの程度検討が進んでいるか、今明確に申し上げられないが、適宜情報を提供していきたい。
- 会 長：どんどん意見を言い合うのが良いことであり、色々な意見があるということも踏まえながら、議論していただくのが大事だと思う。
- 中西委員：道路に関して、地域内に通過交通がなるべく入らないようにすることに賛成であるが、無条件に全域を閉じるか閉じないかの二択では無いと思う。駅へのアクセスもあわせて考えるべきだと思う。
例えば府中街道と駅前の接続や、武蔵野線脇の南北道路の拡幅によって、地区内の西側の交通量を抑えるといったバランスを考えた方策が取れば、通過交通の流入抑制に現実味が出てくると思う。
- 坂本委員：新府中街道の西側との地域的な交流がこの道路によって分断されている。
交流のためには、横断できるように働きかけるべきだと思う。地区内中央の東西の道路と新府中街道の交差部に信号を作れば西側との交流ができると思う。

小林委員：今、その交差点は左折による合流のみ可能である。昭和 54 年の基本構想の計画道路だと直進、右折もできる予定だった。

会 長：新府中街道を右折できるようになると、何かいいことがあるのか。

坂本委員：地区内道路を利用する人が、右にも左にも行けるようになる。

小林委員：そうすれば、駅前広場も使いやすくなるのではないか。

清原委員：新府中街道ができたことによって、地区内の南北の交通が減り、交通事故が減ったと思うが、道に詳しい人は地区内に入ってくる。それらはスピードの出し方で明らかに通過交通とわかる。

また、新府中街道が全線開通していないことにより渋滞が発生しており、それらの抜け道交通の住宅地内へのしみだしが始まっている。したがって通過交通は最小限度にしたい。

五十嵐委員：もっと南側の側道にしか接続できない位置に東西道路を通したらどうか。

清原委員：私も、東西道路を通すならば、新府中街道の側道にしか接続できない位置が良いと思う。右折も左折もできるようになると、通過交通が増大してしまう。

新府中街道により、地区のコミュニティが分断されてしまったとあるが、コミュニティの交流手段は車ではなく歩いての方が相応しいのではないか。車が横断できるようにすることには反対である。

坂本委員：西側に抜けることができることに価値があると思う。

会 長：話は戻るが、通過交通を許すか許さないかという議論が先であって、且つそれが全てであるので、まずそれをどうするか決める必要がある。

今の議論は、通過交通はいいと言っているように聞こえる。通過交通があってもいいということなら、通過交通を通せば良い。

通過交通が駄目だというなら、通過させてはいけない。通過できないようになったら、住民もある程度不便になるが、それは仕方のないことである。その選択は残っている。

小林委員：メインの道路だけつくって、その道路だけ通過するという考え方であるが、新府中街道ができてから、国 3・4・6 号線へ右折して、府中街道に行くのが今の車の流れである。

武蔵野線脇の南北道路は第九小学校の通学路になっているが、府中街道が渋滞するために、南北道路を通過する車が多くなっている。西恋ヶ窪 1 丁目へ向かう子供が多いので、危ないと思う。

地元住民として、武蔵野線脇の南北道路、地区中央の東西の道路を進入禁止とされては困る。

会 長：繰り返しになるが、このエリアを人中心にするのか、車中心にするのかを決めるのが先になる。今のご意見を聞くと、通過を容認するので、人中心にするのは無しになる。最後には、住民がどちらにするかを選ぶ必要がある。

警察は比較的、渋滞を避けることを考えるので、裏道を許容している。裏道の通過交通を止められるのは住民だけである。住民が団結すれば裏道の通過交通は止まる。現に、東京の多くの場所で、住民が団結して止めている。最後はその判断しかない。

また、順守させるのが難しいが、通過できるのは住民だけという道路はある。通過交通が入ってきてしまう実態はあるが、住民道路を規定すれば通過は違法になる。詳細は今後考えていくことだが、20年先のまち、さらに50年先に生き残るまちを目指すという視点を持ってほしい。

副 会 長：昨年度とりまとめた「まちづくりの方向性」にそこまで強くこだわる必要はないが、その中で、おおまかな方向性については合意したと思っている。

まちづくりの方向性の中で、道路ネットワークについてどう書いたかということ、区画道路は「地区内の生活交通にあう歩車共存型のコミュニティ道路」「緊急車両の通行や消防活動を行うための基礎的な防災希望を持つ道路」とした。

ネットワークについては、「既存道路網を前提とし、東西南北の主要区画道路のルートを確認することを基本的な考え方とする」「区画道路に、駅前広場へのアクセス交通や、地区外からの通過交通が流入しないよう、対策を検討する」とした。

これらの方向性をどのように具体化し発展させるのかが、今年度のこの協議会の作業だと思っている。

道路の問題については非常に大事なことなので、通過交通を地区の中央を通すとなると、もう一度この方向性に立ち返って、再度議論を積み上げていった方が良いと思う。

小林委員：今までこのような具体的な話はなかった。もう一度、元に戻って検討するのも良い方法であると思う。

会 長：元に戻るといのは、どういうことなのか。

小林委員：車を止める、止めないという話に立ち返るということである。

会 長：車を止める、止めないという話ではなく、まず住民ありきなのかどうかという議論から入って、結果として止めるか、止めないかを考えるということである。住民ありきであっても、仮に車を止めないならば、どのような方法があるかを考えれば良い。見張りなり、カードマンを雇って進入をチェックする等、やり方はあると思う。

今の段階で元に戻ることはない。人ありきでやるということは、多くの方の合意のものであると思う。問題は手法の違いであって、手法はこれから考えれば良い。

まったく新しく開発するまちならば、入口にガードマンを置き、チェックすることも可能であるが、この地区はそうでない。ただし方法が無いわけではない。今回は、エリア全体でのゾーニングの議論が無いが、そこが大事である。人が住んでいるところをゾーニングしようとする、一番反応が大きくなる。場所によっては、立ち退きの問題も出てくる。立ち退いても良い人、立ち退きたくない人がでてきて、これらをまとめるのに一番時間がかかる。強制力がない合意で行うことなので、50年かかることもあるかもしれない。

そのほか、車以外で意見はあるか。

小林委員：広場をどこまで広げるのか、一番の問題点はそこであると思う。

会 長：手順としては、最初に理想を描いて、現実とのギャップをどう埋めていくかという作業である。初めから現実には負けると何もできなくなってしまう。その作業は続けられると思う。

案を出した段階でどれ位の理解と反発があるか。これから協議会案を出したときに、何らかの反応があるということは避けては通れないと思う。

五十嵐委員：車の話で申し訳ないが、私が提案したスーパー図書館等は、地区の住民だけでなく、国分寺市内や隣接市からも人が来たくくなるような施設にしたい。その場合、車が入って来られないのは困るので、外からの車が入ってくる可能性についてもこの先検討していただきたい。

会 長：ここに呼び込む公共施設が何かによるが、市役所やスーパー図書館等はかなり大量の車の発生集中が起こる。それが、皆さんが合意したまちづくりの方向性に整合するかどうか、議論は必要である。

小林委員：図書館は都立図書館がすぐ近くにあるので必要ないだろう。ただし、地区内に公共施設は欲しい。災害があった時のためにも、地区中央の農地のあたりに公共施設があれば良いと思う。

会 長：武蔵野線脇の南北道路は整備すれば展開が変わるし、公共施設も近いし駅前にも行けるので、検討の余地はあると思う。そうすれば、みんなの希望が入るかもしれない。

通過交通はこれからも課題にしていく。

小林委員：現状、地区中央の東西道路は通過交通が多くなっている。早めに道路を拡幅してほしい。

会 長：道路を拡幅すると通過交通は増える。そもそも通過交通というのは、通過すれば早いから、そうするのであって、地区内の道路に入ると遅くなる方法をとればよい。

小林委員：しかし、現状、事故の心配もある。あちこちにポールが立っているが、そこらばつつかっている。

会 長：ハンプの設置により、路面をデコボコにすれば良い。

小林委員：それをやると、ごみの収集車が大変になる。

会 長：それは我慢してもらえば良い。いろいろな要素が関わるが、ゴミは 20 年経ったらコンベアで運搬することになるかもしれない。現状だけにとらわれず、新しい方法を考えればよい。

今日は沢山の意見が出てきて、次の展開も見えてきたと思う。

3. 事務連絡

事務局より、次回協議会、懇談会の日程について連絡。

4. 閉会

以上