

第4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(案)

日 時：平成30年9月22日(土) 午後10時00分～11時50分

場 所：国分寺市立いずみホール Bホール

参加者：32名

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. 本日の検討テーマ

『グランドデザイン』を考えようー第6回協議会の検討結果を踏まえてー

3. ワークショップ(ファシリテーターより説明)

4. グループ発表

5. 事務連絡・閉会

配布資料

・資料：グランドデザイン案の整理

・参考資料：まちづくりニュース7号

第3回まちづくり懇談会議事録

【議 事】

1. 開会

2. 本日の検討テーマ 事務局より、資料(グランドデザイン案の整理)に基づき説明。

3. ワークショップ 4グループに分かれ、グループごとに本日の検討テーマに基づき意見交換(ワークショップ)を行った。

(ワークショップの意見記録については別紙参照)

【質疑応答】

参加者：ワークショップに入る前に、事務局に確認したい。

提示された12のグランドデザイン案の図面に細街路は入っているが、住宅も空き地や農地も全く描かれていない。机上の図面もまた同様である。この地区が更地であるような扱いをされているという印象を受けた。既存の道路1本とっても、その道路沿いには住宅地があり多くの住民が生活していて、拡幅するとなれば大きな影響がある。そのようなことを考慮せずに、グランドデザインをつくるつもりか。

それともう一点、国分寺市にはもともと企業立地も少なく、ほとんどお金がないはずである。市としては、国分寺駅の北口再開発に多くの財源を費やした他、待機児童をはじめとする色々な問題を抱えている。限られた財源の中で、そういった前

提を考慮した上で事業を行わなければならないはずである。そういう事を考えないで、いくら希望を出し合っても、結局は絵に描いた餅で意味がないのではないか。

事務局：現在は、ご指摘いただいたような資金計画を含めた実現手法を検討する前の、プランニングの段階である。まずは意見を出し合うことが大切であり、その後手法を考える。

参加者：プランニングと言うが、最終的には事業に移行しなければならない。都市計画の手法は、だいたい決まっているので、そういうことを睨みながら進めないといけない。実際に事業に移してみたら地域の反対でできなかった、という例は全国いたるところにある。プランニングの段階だから何でも良いと言って、結局実現できないならば、時間の無駄だ。

事務局：もちろん、ご指摘の財源のことも含めて検討する必要はあると認識している。ただし、初めから現状ありき事業費ありきで考えると理想的な計画はできないと考えている。まずは皆さんが考える理想的なまちのあり方を出していただき、次のステップでどう実現していくかを検討する、という流れで進めていきたいと考えている。

最初から現状の枠の中で考えるというのではなく、枠にとらわれない多様なご意見を頂きたいと考えている。

参加者：財源のことであるとか、既存の住宅地の存在であるとか、そういったことも初めから念頭に置いて考えるべきではないか、という主旨である。

事務局：もちろん、ご発言にあるような条件を念頭に置いてご提案いただいても構わないし、あるいはもっと斬新なご意見でも構わないので、積極的に提案をいただきたい。実現性については、今後の検討の中で考えていくことであるので、様々な観点でご意見をいただければと考えている。

4. グループ発表

Aグループ

駅前エリアに関しては、空間配置等について色々なパターンが出されているが、事業手法は何を使うのか、財源はどうするのか、それらが示されないと議論できないという意見があった。

また、ある程度建物は高層にする、地形的な特徴を活かして地下を利用した駅前広場にする、といった意見や、大規模商業施設のようなものは国分寺や立川にあるので西国分寺駅前には必要ない、等の意見があった。

建物に関連しては、地区全体にわたって高い建物はつくらないで緑を大切にしていき、車はあまり入れず、既存の道路を拡幅せずに整備していく、等の意見もあった。

地区内道路に関しては、昭和54年の基本構想がある限りはそれを前提とし、既存道路

ネットワークを活用していくべきだという意見が多かった。

また先程、車は入れず、既存道路はあまり広げないで整備するという意見もあったが、そうは言っても地区内道路については幅員6mの歩車共存道路は必要で、災害時のことも考えると、消防車の通行も可能な幅員は必要である、という意見もあった。

なお、幅員6mの道路をどう整備するかということについては、都市計画事業ではなく道路整備事業でやっていくべきではないか、という意見があった。

その他には、そもそも地区内でどのくらいの将来人口を想定するのかを提示する必要がある、という意見があった。

また、駅前エリアの施設整備に関して、国分寺駅北口再開発のように一つビルを造るにも、かなりの財源を要するので、民間の事業も活用してやっていくべきではないかという意見があった。

その他には、歩行者用の南北自由通路は非常に重要であるという意見、昭和54年の基本構想を知らない若い住民も多いので、基本構想の内容と、それがどう継承されているのかを説明していくべきではないか、という意見があった。

【補足・追加】

週刊誌の記事によると、国分寺市が東京都内で2番目に地盤が良い地域として紹介されていた。津波・液状化・大潮などの災害の危険が無いことは、都市の価値としてアピールポイントになるのではないかと。

最後に、災害時に一時避難場所として活用できるオープンスペースの確保が重要であるという意見が出たことも付け加えたい。

Bグループ

駅前エリアの空間配置に関しては、まずパターン1のような高層の建物が必要である、また、店舗をつくるのであれば駐車場が必要になる等の意見があった。交通広場はバリアフリーの観点から言えば駅前にあった方が良く、駅近くには交通広場よりも産直のものを売る広場を確保してほしい、などの意見があった。

パターン3に関しては、スッキリと開放していて良いのではないかと、また、歩行者空間と交通広場のスペースを広くとるのであれば駅前に大きい建物をつくらず、広い空間を確保してゆとりを持たせたい、などの意見があった。また、交通広場は南口に整備されているので北口には要らないのではないかとという意見もあった。

なお、中間報告にはゾーニングの方向性が記載されているが、それと比べると各パターンとも駅前エリアの範囲が狭いようなので、駅前エリアとしての範囲をもう少し広くとったほうが良いのではないかと、という意見があった。

交通広場の構造に関しては、複層型（1階型）については、周辺住民や中央線利用者に

はメリットがないのではないか、という意見がある一方で、武蔵野線からのアクセスが向上するなどのメリットを強調する意見もあった。

駐輪場については、地下に整備すると利用しにくい、逆に地下に整備するのが良い、といった両方の意見があった。また、駐輪場と歩行者のスペースが分けられると良い、年配の方の利用状況を考えると、駐輪場の立体化はメリットが低い等の意見があった。

歩行者空間のデザインアイデアに関して、広場・公園（2階層）型については、駅前の広さが足りないから無理ではないか、という意見があった。その他には、あまりせせこましい空間ではなく、開放感のある広場が良い、コミュニティスペースが確保できるのが良い等の意見があった。中庭型については、高度利用を前提としたオフィス街向けで西国分寺にはそぐわないという意見があったが、一方で、中庭型を推す意見もあった。

地区内道路に関しては、既存道路網前提型で、今ある道路を活用するので良いのではないか、元々この地域は流入する交通も少ないので既存のネットワークを活用する案が良いといった意見があった。

その他の提案に関しては、緑と水の回廊として、水を流していくのは良いという意見があった。エリアマネジメントに関しては、常に住民の皆さんの意見を聞いたほうが良い、施設整備に関しては、複合的な施設や市役所がほしい等の意見があった。

また、国分寺が東京のへそ（重心）に位置することを活かした夢のあるテーマをつくったほうが良いのでは、などの意見もあった。

Cグループ

駅前エリアの空間配置については、パターン2及びパターン3のように、空間を広く取って、景観にも配慮した大きな広場が良いのではないか、駅の南側より大きな広場が良いのではないか等の意見があった。

パターン1に関しては、広場は現状のまま最小限の空間で良いといった意見があった。

交通広場の構造に関して、複層型（地下型）については、1階は景観に配慮した歩行者空間をつくり、地下には交通広場と店舗を配置してはどうか等の意見があった。

複層型（1階型）については、資料の絵にもあるように、武蔵野線からの出口に人工地盤をつくるのが良いのではないかという意見があった。

交通広場の位置については、タクシーや障害者の送迎を考慮して、なるべく駅に近い所につくった方が良い、交通広場から雨に濡れずに鉄道を利用できるようにしてほしい等の意見もあった。

地区内道路に関して、既存道路前提型については、今の状況では消防車が入れない場所があることが大きな問題であることから、既存道路を前提とした上で消防車が入れるよう

にしていくこと、ただし、道路を広げても車のスピードは抑えられるような工夫が必要、等の意見があった。

シンボル道路整備型については、西国分寺の駅から新府中街道を通り、恋ヶ窪駅方面に抜けるルートを整備し、シンボル道路沿いに商業等の賑わいをつくってはどうかという意見があった。

通過交通排除型については、この地域は、住宅地として整備していくことが基本であるとの考えからすると、住宅地に車が侵入しないような工夫として、クルドサックのパターンも良いのではないかという意見があった。

その他には、まず道路の整備を進めてほしい、駅前に防災の空間を整備してほしいといった意見があった。

また、エリアマネジメントについては、自分たちのまちは自分たちで守る、という意見があった。農地については、基本的には今の農地を残し守っていきたいという意見がある一方、ただし農地は個人の所有物であるので、ルールを設けて、無秩序な開発はしないようにしてほしいという意見もあった。

Dグループ

駅前エリアの空間配置に関しては、まず、いきなり示されたこの4パターンから選ぶのは難しいという意見があった。

4パターンの中では、駅と住宅地の緩衝帯のような空間が広くとれるので良い、という理由から、パターン3が良いという意見があった。

駅前エリアに中高層はいらぬという理由で、パターン4を推す意見もあった。また、駅前には緑があると良い、江戸時代の宿場町のような街並みがあると良い、地元の商店や住民が生き生きとできる駅前エリアが良い等の意見があった。

特定のパターンについての話ではないが、建物等をつくる際に、その地権者を無視してはならない、地権者が納得できる計画にすることが重要である等の意見があった。

また、中高層や高層の建物を建てるにしても、これらの建物への入居者により児童が増えることから、学校問題等も考えた上でまちづくりを検討しなくてはならないといった意見や、駅前に市役所などの行政サービスが入っているビルがあれば便利になるのではないかという意見、一時的な避難場所として交通広場や歩行者空間を活用していくことも必要ではないか等の意見があった。

交通広場の構造に関しては、複層型について多くの意見があり、立川駅のようなイメージでペDESTリアンデッキがあると良いのではないかという意見や、複層型の地下型が良い、地下であっても深く掘らず半地下くらいの深さで良いのではないか等の意見もあった。

平面型に関しては、車は駅前に極力入れず、必要最低限の緊急車両やコミュニティバス

などは使えるようにするという意見があった。

歩行者空間のデザインアイデアに関しては、歩行者の広場は広く使いたいという意見が多かった。

広場の周りにカフェ等があって、テイクアウトしたものを食べたり、くつろげる空間があると良いといった意見のほか、駐輪場は地下で良い、災害時に一時的に集まれる空間として使えるのではないかと、バリアフリーの考え方が第一ではないか等の意見があった。

地区内道路に関しては、既存道路網前提型、シンボル道路整備型、通過交通排除型が示されたが、通過交通排除型については、あまり同意できないという意見が多かった。

シンボル道路整備型については、地権者の合意や整備に要する時間を考えると現実的ではないという意見があった。一方で、そのような道路が一つのシンボルとなりコントラストが生まれることで、ニューヨークのような面白い街並みになるのではないかと意見もあった。

既存道路網前提型については、現状のままだと電柱が車道にはみ出しているため、地中化できれば良いという意見や、地区内に保育園も多く、通勤時の駅への送迎車が多いことも考えれば、必要な箇所は道路を拡幅すべきという意見、防災上どうしても必要な道路の拡幅は必要であるといった意見をはじめ、多くの意見があった。

また、地区内道路整備の大前提としては、歩行者優先・ひと中心の考え方であり、また、この地区の特性である自転車の通行量も考える必要があるであろうという意見があった。

最後に、その他の提案に関しては、駅前以外のエリアについて、最近のミニ開発により敷地が細かく分割され、街並みの雰囲気が変わってしまうことがあるため、そのようなミニ開発を少しでも防ぐルールがあっても良いのではないかと、意見があった。

また、現状、夜間はまちが暗いので、これを改善してほしいということや、この計画が一日でも早くできて、まちづくりが前に進んで欲しいという切実な思いを込めた意見があった。

5. 事務連絡・閉会 事務局より、次回協議会等について説明。

以上

第4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） ワークショップ意見記録

【Aグループ】

参加者：8名

ファシリテーター：鶴沢

記録：佐山

	テーマ	意見
① 駅前エリア	空間配置 (施設・交通広場・歩行者空間)	【パターン1】 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前は高度利用し、空間を有効的に利用する。 ・高い建物は造らず、緑を生かした駅前広場を整備した方がよい。 ・大規模な商業施設は国分寺や立川にあるので、ここには必要ない。整備しても集客できない。
	交通広場の構造	【複層型（地下型）】 <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の地形を活用し、地下空間に交通広場を整備するのが良い。
	歩行者空間のデザインアイデア	【広場・公園型】 <ul style="list-style-type: none"> ・緑を活かし、公園型の広場を整備することで、災害時の避難場所としても使用することができる。
	その他	【財源や事業手法の検討】 <ul style="list-style-type: none"> ・財源や事業手法についてもある程度想定していないことには、議論にならない。 ・地区内に住む人口を想定すれば、必要な駅前広場の規模が決まってくるのではないか。 ・国分寺駅北口を再開発したときのような財源はなく、一つビルを建てるのにも、莫大な費用がかかることを考えれば、公的な事業ではなく、民間の事業も活用していくべき。
② 地区内の道路網	既存道路網前提型	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和54年の構想が前提となっているのであれば、既存道路網前提型であるべき。ただし、当時の幅員である12mの必要はない。 ・主要な道路については、歩車共存で幅員6mの道路でネットワークする必要がある。 ・6m道路を基本とし、必要に応じてある程度の拡幅も考えられる。 ・車はなるべく排除し、道路の拡幅もしない。 ・高齢者が多く住むエリアであり、また、立ち退きとなった際も同じエリア内で移転先を探すのは困難なため、必ずしも幅員6mを確保しなくても良い。 ・既存道路網を前提とし、安全確保のために、必要に応じて修復型で行う道路整備であれば、都市計画で行うようなレベルではない。
③ その他の提案	その他	【南北自由通路】 <ul style="list-style-type: none"> ・夜間など、駅が閉まってしまうと、南北の行き来ができなく非常に不便に感じている。 ・南北の自由通路は非常に重要であり、整備する必要がある。 【若い世代とまちづくり】 <ul style="list-style-type: none"> ・若い人は昭和54年の基本構想を知らないなので、関心を持たせるために、説明する必要があるのではないか。 ・なるべく若い人に住んでもらえるようなまちにしたい。 【都市の価値として災害に対する安全性】 <ul style="list-style-type: none"> ・週刊誌の記事によると、国分寺市が東京都内で2番目に地盤が良い地域であるとのことだった。津波・液状化・大潮等の災害の危険性がないことは、都市の価値としてアピールできるのではないか。

【Bグループ】

参加者：8名

ファシリテーター：米川

記録：小松

テーマ	意見
<p>空間配置 (施設・交通広場・歩行者空間)</p>	<p>【パターン1】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高層建築物は、既存店舗等の移転先としても必要である。 大型施設を整備すると駐車場も必要となる。スペースが確保できるか疑問。 <p>【パターン3】</p> <ul style="list-style-type: none"> すっきりと開放的で良い。 駅の近くに大きな歩行者空間と交通広場を整備するのではなく、他に広い空間を確保し、ゆとりを持たせたい。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 以前提示されたゾーニングの案と比べるとエリアが狭く感じる。パターン3以外はエリア内に納めることが難しいのではないか。駅前エリアとしての範囲をもう少し広げて考えた方が良い。 駅近くには、交通広場よりも産直野菜の直売所や広場を優先した方が良い。 交通広場は、南口に整備されており、東口にも予定されているため、北口には整備する必要が無いのではないか。
<p>① 駅前エリア 交通広場の構造</p>	<p>【複層型（地下型）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駐輪場は地下に整備するのが良い。 現在の駐輪場は駅に近くて利便性が高いが、地下に整備すると、高齢者等には使いにくいのではないか。 現在の利用状況を把握した上で、駐輪場の立体化を検討するべきだ。 自転車と歩行者の空間を分けられると良い。 <p>【複層型（1階型）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2階の高さに武蔵野線から直接アクセスできる歩行者広場を整備し、1階部分を交通広場にするのが良い。降車人員の増加、周辺建物へのアクセス向上につながる。1階部分の店舗の利用の増加も見込める。 現在の北口飲食店街一帯まで広場を整備し、南口との交通も確保する。 武蔵野線から降車する人を増やす必要があるのではないか。 1階が交通広場・2階が歩行者広場となると、中央線利用者や周辺住民は歩行者広場のメリットを享受できないのではないか。 駅を降りて緑を感じられるのは良いが、2階部分に広場を整備しても、地上レベルが交通広場のため、中央線の利用者は緑を感じることができない。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> バリアフリーの観点からは、交通広場は小さくても駅の近くが良い。 近くに都立公園があるので、大きな公園のような歩行者広場は必要ない。

	歩行者空間の デザインアイデア	<p>【中庭型】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オフィス街のイメージであり、現在の西国分寺駅の利用状況、周辺環境とそぐわないのではないか。 ・建物に囲まれたせせこましい空間ではなく、開放感が感じられる広場がよい。 <p>【広場・公園型】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティとして集まれる場所が確保できると良い。 ・大規模な公園ではなく、武蔵野プレイスのような施設と一体型の広場が現実的ではないか。 <p>【広場・公園（2階層）型】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前エリアのスペースを考慮すると整備は難しいのではないか。
② 地区内の 道路網	既存道路網前提型	<p>【歩車共存】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在の交通量、宅地の状況等を考えると、既存道路網を前提とし、必要な路線を幅員 6mの歩車共存道路として整備するのが最も現実的である。 <p>【歩者分離】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩車分離が良いと思うが、歩車分離には、12m道路が必要となるため、現実的に整備は難しい。 ・12m道路を整備しても、武蔵野線の高架があるため途中で狭めざるをえず、整備するメリットは低いのではないか。
	通過交通排除型	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通はそこまで多くはないので、特に規制をしなくても良い。 ・地区住民が非常に不便となるので反対。地区の価値が下がる。 ・通過交通を規制することで、生活道路に流入する心配がある。 ・通過交通の心配よりも、物流や緊急車両の通行を確保できる方が良い。
③ その他の 提案	その他	<p>【水と緑の回廊】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の水源等を活用して、水と緑の回廊が整備できると良い。 <p>【施設の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市役所が移転してきてほしい。 ・年代を問わず、住民が使いたくなる施設を整備してほしい。 ・武蔵野プレイスのような複合施設ができるよい。 <p>【まちづくりのテーマ・しかけ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民が良いと思うような、テーマを持って作り上げていくことが大事。東京のへそ（重心）であることをテーマにするなど。 <p>【エリアマネジメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常に住民の意見を聞いていく仕組みづくりが重要である。

【Cグループ】

参加者：8名

ファシリテーター：吉沼

記録：古谷

テーマ	意見
① 駅前エリア 空間配置 （施設・交通広場・歩行者空間）	<p>【パターン1】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の近くにも人が住めるように高層が良い。 ・パターン1と複層型（1階型）を組み合わせたものが良い。 ・経済性、安全性、時間の制約を考えると、パターン1で歩行者広場を2階デッキにする。 ・歩行者広場は必要最小限でよい。 <p>【パターン2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北口には大きな広場が欲しい。南口とは違う広場にしてほしい。 <p>【パターン3】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前が広々とした感がある。 ・複層型（地下型）と組み合わせて、地下を有効に活用する。 <p>【パターン4】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前に賑わいをつくるため、飲食店舗を入れる。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通や福祉車両等、駅前まで乗り入れる車両を限定する。一般車両はパターン1, 2の交通広場に乗り入れる。 ・交通広場から駅まで雨などに濡れずに行けるようにしてほしい。 ・駅前の開発については、大雨の時などの災害対策を考えてほしい。 ・全般的に1階は景観を大事にしたい。
交通広場の構造	<p>【複層型（地下型）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下1階にぶんバス、タクシー、介護用車両がつけられるようにする。 ・地下にはコンビニエンスストア、居酒屋、現在ある店舗などに入ってもらい、昭和的な感じを残してほしい。 ・構造は半地下でもよい。 <p>【複層型（1階型）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵野線からダイレクトにまわりのビルの2階へ行けるようにしたい。
歩行者空間のデザインアイデア	<p>【広場・公園型】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パターン3と組み合わせたら良いのではないかな。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広場を斜めに通る道路をつくり、脇に店舗を配置する。 ・広場の管理は民間で行い、きれいな公園を維持する。
その他	<p>【最小限の開発、段階的な整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・理想が大きすぎるように思える。費用も考えて、できるサイズのものから開発した方がよい。駅前の開発や建物は最小限でよい。 ・駅前からその周辺に向かって段階的にまちづくりを進めていったらどうか。 <p>【国分寺駅、西国分寺駅南口の商業施設との差別化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北口に建設する建物の1, 2階には飲食店などの店舗を入れてほしい。 ・国分寺駅にある店舗とは違う飲食店を入れて差別化してほしい。 ・北口の駅前広場には、現在南口にある店舗と同じものは必要ない。

② 地区内の道路網	既存道路網前提型	<ul style="list-style-type: none"> 道路を拡幅しても通行する車両のスピード制限ができるようにする。 火災発生時に消防車が入れるようにする。 自転車での通行時の安全を確保してほしい。 地区内を通過する車両がわき道には入れないようにしてほしい。 拡幅する道路には、先に市が計画線を示してほしい。
	シンボル道路整備型	<ul style="list-style-type: none"> シンボル道路は歩車分離とする。 既存の道路だけでは交通量が増えて困る。 西国分寺～新府中街道～恋ヶ窪駅へ繋がるルートを整備し、シンボル道路沿いに店舗を配置して地域のにぎわいをつくる。 シンボル道路を含めた周辺の整備に関しては民間資金の活用も必要なのではないか。
	通過交通排除型	<ul style="list-style-type: none"> 外部からの車両が地区内の生活道路に入らないようにする。
③ その他の提案	その他	<p>【農地の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 農地を守るか、開発するのかを考える必要がある。 農地はできるだけ保全し、活用していきたい。しかし、地権者の事情もあるので、開発する場合には、無秩序に開発されないようにするルールを定めてほしい。 <p>【エリアマネジメント】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自分の街は自分で守る事を考えたい。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 電柱があって通行しづらい箇所があるので通りやすくしてほしい。 災害時に危険な箇所を除く事から行ってほしい。 地区内の事故が多い箇所、発生率の調査をお願いしている。 まず道路事業をお願いしたい。

【Dグループ】

参加者：8名

ファシリテーター：浅野

記録：真鳥

テーマ		意見
① 駅前エリア	空間配置 (施設・交通広場・歩行者空間)	<p>【パターン4】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前エリアに中高層建物は要らない。パターン4が良い。 宿場町のようなまちなみとするのがいい。 駅前にある程度の緑があった方がいい。 地元の商店や住民が生き生きとするような駅前エリアが良い。
	交通広場の構造	<p>【平面型】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平面型でいい。コミュニティバスや緊急車両等を除き、基本的には駅前に車を入れない方がいい。 <p>【複層型（地下型）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下空間に交通広場を整備し、地上を歩行者広場とするのが良い。 高さのレベルは、半地下くらいでもいいのでは。 <p>【複層型（1階型）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 立川駅のような複層型の方が、人が動きやすいと思う。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 複層型の駅前広場が良いと思うが、どの程度のコストかによって意見が変わると思う。 駅と住宅地の緩衝帯のような空間として歩行者広場がとれると良い。 駐輪場は地下でいいと思う。駅前の地上レベルを駐輪場として利用するのはもったいない。
	歩行者空間のデザインアイデア	<p>【広場・公園型】</p> <ul style="list-style-type: none"> 広場は広く使いたい。 イベントやマルシエ等もでき、くつろげる空間があった方がいい。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 広場の周りにカフェ等があるといい。飲み物を買って、広場で飲むことができるような空間があるといい。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 足の不自由な方など、バリアフリーへの配慮が必要。 広場は、地震等の災害時に、一時的に人が集まる空間となるため、ある程度の広さが必要。
② 地区内の道路網	既存道路網前提型	<ul style="list-style-type: none"> 既存道路を前提として考えた方がいい。 歩行者優先であることが大前提。 地区内には保育園もあり、子供も多い。現状の道路網のままだと危険であり、場所によっては道路拡幅が必要。 電線地中化ができれば、歩行空間が広がって安全性が向上すると思う。 広い道路が整備されると車両流入が増加する恐れもあるが、緊急車両の通行などを考慮して、防災上必要となる道路の拡幅については、許容することも必要。 地区の特徴として、自転車や通勤の送迎車が駅前に多く流入していることに留意が必要。
	シンボル道路整備型	<ul style="list-style-type: none"> シンボル道路は要らない。地権者との合意・整備に要する期間を考えると、現実的ではない。 実現性の問題はあるが、ニューヨークのようにコントラストがついた面白い街並みになると思う。

	通過交通排除型	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通排除型については、反対。
③ その他の提案	その他	<p>【施設の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前ビルの中に、保育園があってもいいと思う。 駅前ビルの中に、市役所の出張所があると便利でいい。 <p>【検討の進め方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 初めて資料を見るのに、数パターンの中から選ぶのは困難である。 ランドデザインの検討にあたって、地権者の意向を無視してはならない。 地権者が納得できるような計画とするべき。 高い建物ができれば転入者や、その子供が増えるため、避難場所・学校・保育園の需給バランス等も勘案した上で、ランドデザインを検討すべきだと思う。 計画が1日でも早くできて、まちづくりが進んでほしい。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 近年、ミニ開発などにより、敷地の細分化が進行している。なるべく現在の住宅地の雰囲気を残してほしい。市場原理的に細分化が進むのはやむを得ないと思うが、ある程度のルールがあっても良いかもしれない。 街灯が少なく、夜になると暗いので、改善した方がよい。