

第2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

日 時：平成29年12月2日(土) 午後7時00分～9時20分

場 所：国分寺市立いずみホール Bホール

参加者：20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. これまでの検討経過について

3. 本日の検討テーマ

(1) 魅力と課題の整理

(2) まとまり(ゾーン)で考える課題改善の方向性(土地利用等)

(3) 骨格(ネットワーク)で考える課題改善の方向性(駅前広場・道路等)

(4) 地区全体のまちづくりの方向性

4. ワークショップの進め方

5. ワークショップ

6. グループ発表

7. 事務連絡・閉会

配布資料

- ・資料1：第2回西国北口「コレカラ」懇談会資料
- ・資料2：課題図，ゾーニング検討図(土地利用/緑・景観/安心・安全)，都市基盤(道路・駅前広場等)検討図，地区全体のまちづくりの方向性の検討
- ・参考資料：第1回 西国北口周辺コレカラ懇談会の意見(議事録)

【議 事】

1. 開会

2. これまでの検討経過 事務局より，資料1に基づき説明。

3. 本日の検討テーマ 事務局より，資料2に基づき説明。

4. ワークショップの進め方 ファシリテーターがワークショップの進め方について説明。

5. ワークショップ 参加者20名が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1参照)

6. グループ発表

Aグループ

全体に言えることであるが、ゾーニングに関しても都市計画としてしっかり決めていただきたい。

まず「北口駅前エリア」は、駅前の高層化の手法を考えてみる必要がある。高度利用地区を指定し西国分寺駅南口と同じような感じにしてはどうか、という意見があった。

「西恋ヶ窪二丁目北側エリア」については、地区計画のような手法をあわせて導入し、イメージとしては中層の用途地域という意見。

さらに、「西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア」については、あまり意見は出なかったが、要は制限が厳しかったから開発が進まず、結果的に環境が守られたということであった。

道路に関しては、まず昭和 54 年の基本構想に示されたネットワークは活かすべきということ。ただし、交通広場として 3,900 m²は広すぎるのではないかという意見があった。また、構想では 12mの道になっているが、現状を見れば幹線的な道路の幅員でも9mか8mで十分ではないかということだった。あとは、地域の特性として高低差の問題がある。それから昭和 54 年の構想に関すること、経緯に関する意見もいただいた。

まちづくりの方向性に関しては、私自身も農業をやっているが、他の方からの意見で、「地域の農業を活かす」、そして「地産地消を進める」、そういう方向性ができないかという提案をいただいた。

また、国分寺は音楽が盛んなので、音楽を活かしたまちのネーミングを考えてはどうか。駅の名前を変えてみてはどうか、といった意見があった。

また、メンバーの中には、積極的に先進地区の視察をされてまちづくりを研究されている方もおり、そうした先進事例に学んで西国分寺駅周辺のまちづくりを考えてはどうか、という意見もあった。

Bグループ

ゾーニングについては、結論から言えば「ゾーニング抜きでは語れないだろう」ということである。

まず、「北口駅前エリア」は人の行き来も激しく、放っておいてもいろんなことが起きてくるだろうということが予想される。その中でも「他の駅前にもよくあるような高層の商業的な建物になってしまってはつまらない」という意見があり、広がりのある空間、広場のようなものがあるなど、まちの顔になる部分が、やはり必要だろうということになった。

次に「西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア」については、西国分寺駅北口周辺地区全体の一番の魅力である「住む場所としての魅力」を持つエリアなので、将来も変わらず保っていくべきだと考える。ここはすごく大事なところである。

では、「西恋ヶ窪二丁目北側エリア」は何なのか。「北口駅前エリア」と「西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア」をつなぐ場所であるが、一部農地もあったりして、それらを含めてどうしていくべきか、考えなければいけない問題もある。また、このエリアの性格は「駅前をどうするかによって決まってくるのではないか」という意見もあった。

駅前の「商業的に必要な機能」は自ずと決まってくる。そして「西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア」は「住むところ」である。そうなると、西国分寺駅北口周辺地区全体の個性というものを出していくには、この「西恋ヶ窪二丁目北側エリア」が鍵になるのではないか。

道路について、夜間は西国分寺駅が閉まって南北の通行ができなくなるので、中央線の上空に蓋をかけてしまえばいい、という大胆な意見もあった。

また、道路については多くの意見が出ており、皆さんの関心は高く、非常に重要だと感じた。まず、交通手段の利便性（通り抜ける、通り抜けない）という視点と、安全・安心という視点（支障なく緊急車両が通行できるのか）、「利便性」と「安全性」という2つの視点でしっかり考えて行かなければならないということである。

また、現状で歩車分離ができておらず、子どもが危ない目にあっているような箇所もあり、早期に手を付けていく必要がある、という意見があった。

最後にまちづくりの方向性であるが、付加価値というものは何なのだろうか、将来どのようなまちにしていきたいか、ということから出てきたキーワードとして印象に残っているのは「誇れるまち」、「住み続けたくなるまち」である。

それから、先程のゾーニングの話の中で、「西恋ヶ窪二丁目北側エリア」がこの地域の個性を出せるところであるという議論の中で、「果たしてこのエリアに活気というものが必要なのだろうか」という問題提起があった。住み続けるだけなら、あるいは住みやすさを求めるなら、活気はなくても質だけがあればいいという意見もあり、話し合ったところ、やはりここは「住むところ」である。「住むブランド」というか、「あそこに住みたい」、「西国分寺の北口に住んでいることが自慢できる」という場所にすることが、これから求めていく付加価値なのではないかという話になった。

Cグループ

ゾーニングに関しては、「北口駅前エリア」と「西恋ヶ窪二丁目北側エリア」に、畑や駐車場、空地等があるので、それらは先において、利用できるようにしておくべきだ。先に開発されてしまうと土地を取得するのも大変だし、住んでいる方に移転を強いることにもなるので、先のことを見越して計画していくべきである、という意見があった。

地区を囲む幹線道路の沿道部分については、内側の住環境を守るという意味でも、沿道にある程度の高層の建物が建つのもやむを得ないのではないか。

駅前については、あまり大きなものは求めない。静かな住環境が確保できるところを目指す、という意見が多かった。付加価値という意味では、駅前にコンベンション機能を

持った多目的ホールやホテル、駅前スタジアムをつくる、スポーツを行う場所をつくる等の意見があった。

駅ビルについては、あまり推進したくないという意見もあった。駅ビルをつくることによって、どうしても元々ある商店がなくなってしまう。それはどうなのか、という意見である。

駅前にはぶんバス程度は入ってきてもいい。人とクルマが中に入ってきて活用できる場所にしてはどうか。駅前広場については、人とクルマ両方と、小さなバスのためのバスターミナルをつくって欲しいという意見だった。

また、駅の前に陸橋があるがバリアフリーになっていない。お年寄りがそこを昇り降りしているので、ここをバリアフリーにするべきではないか、という意見があった。

地区内道路については、過去に計画した12mというような大きな幅員の道路は必要ない。なぜかという、今現在、道路の幅員が狭いことにより閑静な住環境が守られている。それを活かしながら緊急車両が通れるような道路を必要最低限整備する。その程度にとどめ、なるべく経費を使わないで効果をあげるのがいい。道路に関してはこのような意見だった。

全体として、都市計画道路沿いは高い建物を建てても、その都市計画道路に囲まれた内側の部分については、閑静な住宅地の環境を守る、お年寄りや子供達の安全を守る、そのようなことが議論された。

まちづくりの方向性については、まず「福祉のまち」。他の地域の人たちが西国分寺を見に来てもらえるような、先進的な福祉のまち。そしてまちのバリアフリー化を進める。

それから「子どものまち」。子どもが過ごしやすいまち、公園があるまちにしていってはどうか、という意見もあった。

また、現在銀行や郵便局、行政サービスなどがこの辺にないので、そういった公共公益施設を近くにつくって、市民サービスを充実してコンパクトシティをつくっていく。官民が協力してイベントやコンサートができる場所をつくっていく、といった意見もあった。

それから「静かな住環境」。神宮外苑のような街並みはどうか、世間からも「西国は静かなまちだ」と評価されるように価値を高めていく等の意見があった。

「利便性」に関しては、駅前の店舗がなくなると寂しいのでその店舗が残れるようにしたい。

また、「他の地域に負けない西国分寺」ということで、西国分寺のブランド化、西国の魅力を出していく。西国分寺は空気がおいしい、緑が多い、保育園が多いから子育てしやすい、という西国の魅力・資源をもっとPRしていく、といった意見が出された。

Dグループ

まず、ゾーニングについては、駅前のエリアは商業的な土地利用になるのではないかとということもあり、駅ビルや駅前広場を考えると、ここに描かれている範囲では狭いのでは

ないか。もう少し北側まで含めてもいい、という意見があった。ただし、その前提としてこのエリア全体が、商業を優先するのか、住民を優先するのかによってゾーンの分け方も変わってくる。全体の方向性を考える必要があるという意見があった。また、NTTやJR等、関係する企業の考えを聞いてみたらどうかという意見もあった。

都市基盤については、主に道路の話が中心であった。まず駅前広場としては、住んでいる人からすれば「ひと中心」の整備でいいという意見。あとは隣の国分寺とは違うイメージにするべきという意見。また、駅直結の病院があると良い、CMで見るような素敵な公園が駅前にあったら良い、という意見があった。

道路については、通過交通は入れたくない、幅員はそれほど広くなくていい、という意見が多かった。バスについては、大型ではなく、ぶんバスは入って来られるようにして部分的に拡幅すればよい、という意見だった。バスルートは通過交通をできるだけ排除するために、北側の国3・4・6号線から入ってきて、また戻っていくというルートがいいのではないかと提案もあった。

まちづくりの方向性に関しては、今は付加価値となるようなものがない。これからつくっていかうと考えたときに、中央線の複々線化計画があり、西国に特別快速が止まるようになれば、国立や小金井よりも利便性があがるというのが付加価値になるという意見があった。

他には、中央線や武蔵野線沿線に温泉施設がないので、掘り当てれば他にない個性ができる・ビジネスとして活用していける、という意見。また、武蔵野線が環状線のように、第二山手線になれるような利便性の高いものになれば付加価値もあがる、という意見があった。

そして、「福祉のまち」。例えば、駅を利用する車椅子の人たちが、介助を必要せずに病院にアクセスできて、一人で帰っていける、そうした「自立して暮らしていきたい」という方が、高齢化社会を踏まえれば今後も増加していくと考えられるので、そういう方のためにも駅直結のエレベーター、そして病院の受付、診察を済ませて一人で帰っていける、そのような先進的な福祉のまちを実現したら良いのではないかと意見があった。

4. 事務連絡 事務局より、次回協議会及び懇談会開催について説明。

5. 閉会

以上

第2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） 別紙1
ワークショップ意見記録

【Aグループ】

参加者：5名

ファシリテーター：鶴沢

記録：佐山

テーマ		意見
① 魅力と課題の整理	魅力と課題の整理	<ul style="list-style-type: none"> 安心・安全を一緒にして考えるべきではない。安全の積み重ねの結果、安心が生まれる。
② まとめ（ゾーン）で考える課題改善の方向性（土地利用等）	1 ゾーニングの必要性	<ul style="list-style-type: none"> 昭和54年の構想では、ゾーニングという考え方ではなく、全体で開発する計画だった。
	2 ゾーンの分け方	<ul style="list-style-type: none"> 各ゾーンについては、基本的に西国分寺駅南口と同等の都市計画（用途地域等）を定めるべき。 このグループのメンバーによる用途地域の私案を作成する。 開発に必要な道路網を決定した上で中身（土地利用）を考えるべきである。そうしないと計画は進まない。 市が用途地域を決められるのなら、とにかく早く決めるべき。
	3 各ゾーンの方向性	<p><北口駅前エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> 駅前については、高層化の手法も導入するべき。 公開空地を設けて容積率のアップにつながる高度利用地区の指定も考える。 <p><西恋ヶ窪二丁目北側エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ここのエリアは、北口駅前エリアにどのくらいの高さの建物が建つかで決まってくる。 戸建てと言うよりは、概ね4階か5階程度の中層のイメージである。 北口駅前エリアとあわせて、用途地域を変えたエリアでは地区計画で適正な誘導と都市基盤を決めていく。 <p><西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> 昭和54年の基本構想時は、今よりも用途地域（建ぺい率・容積率）の制限が厳しかった。 用途地域が第一種低層住居専用地域だから開発が制限され、結果的に閑静な住宅地にならざるを得なかったというのが実情だ。 <p><都市計画道路沿道エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> 国3・4・6号線の沿道は意外と高低差があって土地利用がしにくい。

③ 骨格(ネットワーク)で考える課題改善の方向性(駅前広場・道路等)	1 駅前広場の考え方(車中心か、人が中心か)	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想を踏まえるべきだが、今となっては、交通広場の 3,900 m²は広すぎる。
	2 道路ネットワークの考え方(道路の性格)	<ul style="list-style-type: none"> 基本構想当時は補助金が出る条件として幅員 12mの幹線道路が計画されていた。 駅前の開発には基幹的な道路を入れるべき。 現在のこの地域内に幅員 12mの道路は必要ない。 現在の状況を考えると、幹線的な道路の幅員は9mか8m、住宅地内の道路は6mで十分である。 幅員が6mあれば消防車も入れる。
	3 道路ネットワークの考え方(道路の性格を考えた上で必要なネットワーク)	<ul style="list-style-type: none"> 基本的なネットワークの考え方は昭和 54 年の基本構想を活かす。 昭和 54 年当時から大型車両が入れないのは課題だった。 基本構想のネットワークをみれば、だいたい現状のどこの道路に該当するか分かるので、そこを拡幅していく。 高架構造の国 3・2・8 号線とは高低差があるので、区域内から側道へうまくつなげる方法があるのではないかと。
④ 地区全体のまちづくりの方向性	アイデア	<ul style="list-style-type: none"> 日本一の〇〇と言うのは簡単だが実現するのは難しい。ならば思い切って駅の名前を変えてみてはどうか。例えば「武蔵国分寺駅」等。 国分寺ではけっこう音楽が盛んである。例えば音楽にちなんだ「まちのネーミング」を考えてみてはどうか。 成功しているまちを見学する等して参考にする。 習志野市の「奏の杜」は津田沼駅に近く、大型商業施設、マンション、戸建て住宅のほかに集約した「集合農地」を設けている。集合農地は都市の中の「農」を実現している。 地域の中にある農業を活かす。いわゆる地産地消の仕組みをつくる。 面的に広げて開発しなくとも、公共サービスの充実などで人口が増加している地域もある。
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画で定めた基準に従って、「このくらいの建物が建ちますよ」という絵姿を見せた方が議論しやすい。 西国分寺駅の東口と南口は開発が進んだが、北口は置いていかれた。 市は、声の大きな人たちがいるところを優先して進めてきた。西国北口の住民はみんなおとなしすぎた。 昭和 54 年の基本構想時は区画整理事業を想定していた。状況が変化して区画整理が難しくなったのであればそれに代わる手法もあるはず。行政はそこを整理して示すべき。 畑や空地が残っている今ならまだ区画整理事業ができるのでは。 駅前に以前あった開発事務所の設置を要望している。スペースの一部は住民が利用できるようにして、みんなで議論ができるような場にしたい。
⑤ その他		

【Bグループ】

参加者：5名

ファシリテーター：池田

記録：小松

テーマ	意見
① 魅力と課題の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・特に追加事項等はなし。
② まとまり（ゾーン）で考える課題改善の方向性（土地利用等）	1 ゾーニングの必要性
	2 ゾーンの分け方
	3 各ゾーンの方向性
	<ul style="list-style-type: none"> ・地区によって課題が異なるため、ゾーン区分はあったほうが良い。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ロータリーを駅から離して配置すれば、駅前に人のための広場ができる。そうすると「北口駅前エリア」がもう少し広がるのではないか。駅前広場をどんな空間にしたいかによって、ゾーンの分け方も変わってくる。
	<p><北口駅前エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業化は避けられないエリアであり、周辺のエリアでまちの個性を出していく。 ・現在の雑多な商業空間も人間味があり魅力的。後背のエリアとうまく融合させて整備することで、新たな魅力を生み出していく。 ・商店街があると良い。 ・道路等の事業用地にかかった人が、地域内に残れるよう、移転先として、ある程度の高層マンションはあっても良い。
	<p><西恋ヶ窪二丁目北側エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩いて楽しいエリア。 ・2022年に生産緑地指定による営農期間の期限を迎え、農地転用が可能になることから、その対策が必要。 ・西国分寺駅北口周辺地区全体の個性というものを生み出していくには、このエリアをどうするかが鍵になる。
	<p><西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時に必要な、ある程度の幅員をもった道路網の確保が必要。 ・現在は道幅が狭いことで通過交通もなく、安心して歩ける。今後は安全を確保したうえである程度の広さがほしい。 ・実は重要なのはこのエリアであり、ここを落ち着いた素晴らしい住宅街にすることが、地域全体の付加価値が上がることにつながる。
	<p><都市計画道路沿道エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に意見なし

③骨格（ネットワーク）で考える課題改善の方向性（駅前広場・道路等）	1 駅前広場の考え方（車中心か，人が中心か）	<ul style="list-style-type: none"> ・住民意見を反映した，来街者に自慢できる駅前整備をする。 ・来街者に誇れる空間づくりが必要。（姫路駅前のように） ・国分寺駅のような無機質な駅前にならないよう，地区の資源（史跡など）とつなげて魅力ある空間とする。 ・見晴らしの良い駅前広場が良い。 ・駅前へのアクセスは，地下空間を活用し，タクシールールや駐車スペース等として利用することで，子どもやお年寄りの駅利用が容易になる。（例：八王子駅） ・日が当たる場所は広場等の歩行者中心の空間とする。人工地盤を整備し下は自動車，上は歩行者空間などの考えもある。 ・ロータリーは駅から離れた場所に整備しても良いのでは。 ・ロータリーがほしい。 ・車の乗り付けもできる広場が良い。
	2 道路ネットワークの考え方（道路の性格）	<ul style="list-style-type: none"> ・閑静な住環境を維持するためには，通過交通を入れない方が良い。 ・12m道路ができると，地区外から通過交通が入ってきてしまうので良くない。 ・消火栓の配置が十分であれば，緊急車両の通行を最低限確保して，通過交通をブロックしたほうが良い。 ・緊急車両の通行ならば6mで足りる。 ・安全策を確保した上でコミュニティ道路として整備する方向が良い。 ・12m道路は必要なくても，安全な歩行者空間は必要。 ・地区の軸となる道路が現在4m未満であることは問題であり，改善が必要。
	3 道路ネットワークの考え方（道路の性格を考えた上で必要なネットワーク）	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路とつないで道路整備を行う場合，通過交通への対応が必要。 ・武蔵野線の高架によって，緊急車両が通行できる道路が限られる。 ・車も自転車も，今後シェアリングが進むことを考えれば，道路整備は最低限で良い。 ・道路を整備するにあたっては，私道ではなく公道（公有地）として整備した方が良い。 ・道路整備には時間も整備費も維持費もかかる。道路にばかりお金がかかってしまうのは問題。

④地区全体のまちづくりの方回性	コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・若い人も、将来にわたって住み続けたいと思うまち。 ・若者の活気があり、育てられるまち。 ・住んでいることを誇れるまち。 ・すみ続けられるまち。
	アイデア	<ul style="list-style-type: none"> ・国分寺駅と違ってフラットな地形であり、誇れる点でもある。フラットな地形を利用して、バリアフリーに対応したまちづくりができる。 ・開発の余地があり、周辺に歩いて訪れることのできる資源（公園、X山など）もある。 ・今のままでも良いまちであり、今の良さを生かしていけば良い。 ・誇れるまち、憧れられるまちにするため、ある程度のブランド化が必要。 ・新しい魅力や活気を作る必要が本当にあるのか分からない。
⑤その他	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・中央線に蓋をして、南北の歩行者往来を可能にする。（駅の自由通路は夜間閉鎖されるため） ・南口から北口駅前広場に進入できるよう、中央線をまたぐ道路を1本つくれば良い。 ・犬を連れた人とのゾーン分けがあると、小さい子どもを連れた人も安心できる。 ・武蔵野線の地下路線部分を図面に入れた方が良い。

【Cグループ】

参加者：5名

ファシリテーター：吉沼

記録：古谷

テーマ	意見
<p>①魅力と課題の整理</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・道路が狭いので、地区内の交通量が増えないようにして、安心して歩けるまちにしてほしい。 ・小布施の街並みは、静けさがあって住みよいまちだと思った。西国分寺北口の住宅地にも静けさがあって落ち着ける。 ・高齢者の一人暮らしが多い。このままでは、いずれ空き家ばかりになるのではないか。
<p>②まとめ（ゾーン）で考える課題改善の方向性（土地利用等）</p>	<p>1 ゾーニングの必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ゾーニングが必要という前提で議論した。
	<p>2 ゾーンの分け方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区の玄関となる「北口駅前エリア」をもっと広げても良いのではないか。「西恋ヶ窪二丁目北側エリア」の駅に近い部分を「北口駅前エリア」に含め、農地や駐輪場などの規模の大きな土地を活用していく。
	<p>3 各ゾーンの方向性</p> <p><北口駅前エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前に高層のタワーマンションはいらない。高層マンションは他の地区にあればよい。 ・周辺の駅と違う街並みをつくりたい。 ・駅前が開発されても、今の飲食街は残ってほしい。駅を出て、ほっと落ち着く感じを残してほしい。
	<p><西恋ヶ窪二丁目北側エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前に高層マンションができると日陰になってしまう。 ・農地や空地の多い場所なので、乱開発させないように工夫する。 ・将来、農地などの移転が必要となるかもしれないので、今のうちに、移転地を手当しておく。 ・周辺の都市と違う開発をしてほしい。 ・市民農園を公園にしたらどうか。
<p><西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・西国分寺の良いところは閑静で落ち着いた住宅地である。その環境は守ってほしい。 ・狭い道路の改善だけでもお願いしたい。 	
<p><都市計画道路沿道エリア></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国3・4・6号線の歩道は拡幅できないか。危険で歩けない。 ・沿道の建物を高層にする代わりに、壁面後退して歩行空間を広げることではないか。 ・都市計画道路沿道は、沿道型の施設やマンションが建ってもよい。 ・幹線道路の騒音・排気ガスから守られるのであれば、用途変更して高い建物を建ててはどうか。 	

③骨格（ネットワーク）で考える課題改善の方向性（駅前広場・道路等）	1 駅前広場の考え方（車中心か、人が中心か）	<ul style="list-style-type: none"> ・人も車も入れるような駅前広場とする。 ・人、自転車、車の動線を分けるべきである。 ・今はぶんバスに乗っても府中街道で降ろされてしまう。バスターミナルを作って、ぶんバスが入ってきてほしい。 ・JRの地下利用はできないか。 ・駐輪場は近くでなくて良い。地下でも良い。 ・立体の駅なのでそれも利用できないか。 ・車が優先で、駅直近まで乗りつけるような駅前広場は望ましくない。
	2 道路ネットワークの考え方（道路の性格）	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地のエリアには、幅員の広い道路は必要ない。 ・幅員 12mの、通過交通を呼び込むような道路はいらぬ。 ・現在、緊急自動車が十分に入ってこられない状況にある。また、道がわからず救急車の到着が遅れたこともある。最低限、緊急時に消防車両等が入れる幅員の道路とネットワークがあれば良い。 ・ぶんバスが駅前で乗降できるのであれば、住宅地の中まで通る必要はない。
	3 道路ネットワークの考え方（道路の性格を考えた上で必要なネットワーク）	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和 54 年の構想のようなネットワークで良いと思うが、構想のような広い道路幅員はいらぬ。 ・通り抜けられる道路が欲しい。今は迷路のようだ。すぐ行き止まりに突き当たる。
④地区全体のまちづくりの方向性	<p>コンセプト アイデア</p> <p>○静かな住環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・武蔵国分寺などと繋がった神宮外苑のような街並み。 ・静かさのあるまちの魅力が生かせる、閑静な住宅地。 ・信号も横断歩道もないのどかなまち。 ・ゾーンに分けて、駅前をきれいに整備するくらいでいい。 <p>○暮らしやすいまち・住民が主役のまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民サービスの充実。公共施設や金融機関、郵便局などが駅に隣接しているまち。 ・公共施設が集約され、活気のあるコンパクトシティ。 ・官民が協力し、屋外や駅ビル等でイベントやコンサートが出来るまち。 ・市民サービスと緑があったら住民は増えると思う。 ・商業施設が集まっても、それは住民のためのまちではない。来街者のまちである。西国分寺駅北口は住民のためのまちが良い。 ・保育園、老人福祉施設などがあり、小さな子供から高齢者まで世代に関係なく交流できるまち。 <p>○子供のまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子育てしやすいまち。 ・公園のあるまち。 <p>○福祉のまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちのバリアフリー化。 ・全国の方々に見に来てもらえるような、先進的な福祉のまち。 	

		<p>○利便性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・親しみのある西国分寺の飲食街（横丁）を残していく。店が無くなるのは寂しい。 ・駅前をきれいに整備し、便利なまちにする。 ・空き家対策として若い方の入居を進める。 <p>○他地域に負けない西国分寺</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西国分寺の空気は美味しい。 ・現在の西国分寺の魅力を残していく。 ・国立の南口とどう差別化を図るのか。どうしたら勝てるのか。国立には負けたくない。選ばれるようなまちにしていく。 ・緑があり、静かで子育てしやすい西国分寺をブランド化していく。 ・国分寺のコンパクトなエリアと凹凸のある地形を活かす。 ・国分寺市全体を見渡して、市内にないものを駅前に整備する。例えば、「コンベンションセンターや多目的ホール」「駅前スタジアム等スポーツができる施設」「周辺の史跡と連携した神宮外苑のような緑」「ホテル等の宿泊施設の誘致」など。そのくらい大胆に、駅前への施設整備・誘致を行う。
◎その他	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・施設は行政に頼らず、民間の力で整備する。 ・北口駅前エリアと西恋ヶ窪二丁目北側エリアにある畑や駐車場、空地等は、乱開発されないよう先に土地を取得しておくべき。 ・高齢社会に対応したバリアフリーの駅にしてほしい。駅ビルを建てるのであれば、両 JR 線のホームから車椅子でも楽に行けるよう、両階層に改札口を設置してほしい。

【Dグループ】

参加者：5名

ファシリテーター：浅野

記録：真鳥

テーマ	テーマ	意見
① 魅力と課題の整理	魅力と課題の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの協議会・懇談会で、いい意見が出ていると思う。 ・空地の宅地化が進行している。 ・やはり道路の問題が大きい。 ・中央線・武蔵野線の2路線があり、利便性が高い地域。 ・武蔵野線の利用者は非常に多い。 ・西国分寺は乗換駅という性格が強い。 ・参加者などは年配が多いので、若者からの意見を聞くのも必要。 ・普段の買い物が不便である。 ・昔は西国には何もなかった。 ・不便で立川市などへ移住する人も多い。 ・立川駅周辺ではホテル・劇場などをつくっているようだ。 ・国立は文教都市の性格が強すぎて、移住してしまう人もいる。必ずしも国立が良いわけではない。
	② まとめ（ゾーン）で考える課題改善の方向性（土地利用等）	1 ゾーニングの必要性
2 ゾーンの分け方		<ul style="list-style-type: none"> ・「商」と「住」のどちらを優先するかによって、ゾーンの分け方も変わってくる。 ・駅ビルや駅前広場を考えると、駅前エリアが小さい気がする。もう少し北側まで含めても良い。 ・地元の人が土地利用をどうしたいのか、高層なのか低層なのか、それによって用途地域の変更を検討する必要がある。 ・NTT, JR等関係する企業の考えも聞いてみてはどうか。
3 各ゾーンの方向性		<ul style="list-style-type: none"> <北口駅前エリア> <ul style="list-style-type: none"> ・他の駅前には、大抵高層ビルがある。西国分寺にもあっても良い。 ・将来の人口減少を考慮すると、高層マンションを建てたはいいが、これからは売れ残ってゴーストタウンになる可能性もある。現に都内でも郊外では販売に苦労しているようだ。やはり、事業に必要な最低限のボリュームで良い。 ・バスをどうやって入れるかが問題。 <西恋ヶ窪二丁目北側エリア> <ul style="list-style-type: none"> ・ミニ開発が心配。 <西恋ヶ窪二・三丁目、日吉町エリア> <ul style="list-style-type: none"> ・特に意見なし <都市計画道路沿道エリア> <ul style="list-style-type: none"> ・特に意見なし

③骨格（ネットワーク）で考える課題改善の方向性（駅前広場・道路等）	1 駅前広場の考え方（車中心か、人が中心か）	<ul style="list-style-type: none"> ・住んでいる人の立場からすれば、人中心だろう。 ・素敵な公園が駅のそばにあったらいい。 ・国分寺駅とは違うイメージがいい。 ・現状を見ても、北口にバス・タクシーのニーズは少ないと思う。 ・駅前広場は、ぶんバス程度のバスが入れば良いので、それほど広くなくてもいい。 ・どういう整備にするかはお金の問題が大きい。 ・駅前をどうするか検討するのは一苦労だ。
	2 道路ネットワークの考え方（道路の性格）	<ul style="list-style-type: none"> ・将来人口を考慮すると、構想にあるような広い道路が本当に必要なのか疑問だ。 ・地区内に大型バスが通るような広い道は不要。ただし、緊急車両が通れるような部分的な拡幅は必要。
	3 道路ネットワークの考え方（道路の性格を考えた上で必要なネットワーク）	<ul style="list-style-type: none"> ・並木町などから西国へのぶんバスの需要はあるので、熊野神社通りからのバスルート（ぶんバスが通行できる程度の幅）が1本あった方がよいのではないか。 ・道路を拡幅したとしても、通り抜け道路は困る。 ・地区内を回遊できるルートができると、通過交通が流入してしまうので、駅前に入ってきたらUターンで戻すような駅前広場への交通処理が良いのでは。
④地区全体のまちづくりの方向性	コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉にやさしいまち。徹底したバリアフリーのまち。 ・他にない超バリアフリーの病院や、駅前温泉など、福祉や癒しの施設を目玉にする。他にない個性があるまち。 ・西国といえば、やはり武蔵国分寺だろう。 ・不動産会社のCMに出てくるまちが、緑が多く、落ち着いたまち並みで素敵だった。
	アイデア	<ul style="list-style-type: none"> ・日本に1つしかないものをつくる。例えば、駅直結でオールバリアフリーの病院など。将来の高齢化社会を考えれば、車椅子でも介助者なしに通院したいというニーズが高くなるはず。 ・温泉を掘る。駅ビルの屋上に露天風呂。周辺の駅には温泉施設がない。 ・学生寮を誘致する。若い人たちが増える。 ・都市銀行の支店があったらよい。 ・中央線の複々線化により、西国分寺駅に特別快速が停車するようになれば、国立や小金井と差別化できる。 ・武蔵野線については、第二山手線のような外郭環状線として活用できるのではないか。 ・西国分寺駅は、今はただの乗換駅になっているが、広域から客を呼び込める可能性がある。武蔵野線では埼玉県などから、いかに客を引き込むかが重要。 ・直接横浜などの神奈川とつながったら、埼玉、神奈川との人の奪い合いになる可能性がある。

⑤ その他	その他	<ul style="list-style-type: none"> •自治体の連絡会議などの機会を捉えて、情報の収集をしてみてもどうか。うまくいった事例，失敗した事例など勉強になるのではないか。 •マスコミ，大手企業を活用する。PRすれば企業からアイデアが出てくる。 •一流デザイナーに将来のまちの絵をかいてもらってPRする •民間活力を活用する。 •再開発が必要だ。 •再開発事業なのか，区画整理事業なのか，現段階で整備手法は決まっているのか。 •豊島区は，消滅都市といわれてから，あっという間に庁舎の複合施設化・再建等の事業を行った。国分寺も，行政主導のスピーディーな事業を行うべきだ。 •住民から意見を聞く前に，用途地域，道路，再開発も，先ずは市が案を示すべき。若い人たちにはゼロからより，案に対して意見をもらうやり方がよい。 •市から案のイメージ図を提示してもらえると，意見を出しやすい。しかし，案を出すと，イメージが一人歩きしてしまう恐れがある。 •大きい建物がないため，再開発などの際の権利調整には都合がよいのでは。 •地元のまとまりが必要。 •将来のことを考える懇談会なのに，若い人がほとんど参加していないのは問題。
----------	-----	--