

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

日 時：平成 30 年 6 月 23 日（土） 午前 10 時 00 分～11 時 40 分

場 所：国分寺市立いずみホール B ホール

参加者：28 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. ワークショップ

「人が中心の都市デザインを考えよう」

－ 歩いて楽しいまち，人中心の駅前広場の具体的アイデアなど －

4. 事務連絡・閉会

配布資料

- ・資料 1：第3回西国北口「コレカラ」懇談会資料
- ・参考資料：西国分寺駅北口周辺まちづくりニュース第6号
まちづくりの方向性（西国分寺駅北口周辺まちづくり中間報告書）
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

【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. ワークショップ 事務局より，資料 1 に基づきワークショップの進め方について説明。

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 を参照）

【グループ発表】

Aグループ（発表者 1）

※発表者作成の持込み図面（西国分寺駅周辺整備基本構想の道路計画と現況の重ね図）を用いて説明

これは，昭和 54 年 3 月に市が発表した西国分寺駅周辺整備基本構想に基づいた道路計画図である。当時の図面がなかったので，現状にあわせた形で 2,000 分の 1 の図面を個人的に作成したものである。1～2メートルのずれはあるかもしれないが，5メートル，

10メートルはすれていないと思われる。

当時は、補助金との関連で都市計画道路として幅員 12 メートルの幹線道路を入れたいということで計画されていたと思うが、現在、あるいは将来に向けてこの幅員が必要か否かをご検討していただきたい。

道路計画については、当時の国分寺市が昭和 52年から 53年頃、このように市民を集めて公聴会などを行い、決定し、発表したのがこの図面の計画である。これは、南口と一緒に開発するというで発表されたものであり、この図面の原案は市が発表したものである。

Aグループ（発表者2）

実際に地区内に住んでいる方が A グループに少なかったが、道路については、地図に記載したルート（別紙1参照）で、徒歩または自転車で通っているという意見であった。

また、地区より北側（西恋ヶ窪四丁目方面）のエリアから、人がどう来ているかということについては、武蔵野線の脇の道を通っているのではないかということであった。なお、このルートは車がスピードを出して走っており、安全のために少し広げても良いのではないかという意見もあった。

広場については、まず駐輪場は必要である、という意見があった。その一方で、広場はこの地域の人しか使わないと思われるので必要があるのか、という意見もあった。

私が「個人的にいいな」と思い、持ってきた事例として南池袋公園を紹介させてほしい。

池袋は都心にオアシスがないと言われていたが、この公園は市民に開放されていて、地下に駐輪場、地上に防災公園・レストラン・非常用トイレなどが整備されており、レストランの収益によって公園の管理費用が賄われている。

西国分寺駅前にはこういった緑のある広場がふさわしいのではないかと思う。

そのほか、イベントのやり方によっては住民から邪魔になる場合もあるという意見もあった。また、東側や南口の駅前広場との連携も考えてみてはどうか、という意見もあった。

Bグループ

1 つ目のテーマである歩行者と自転車中心の道路について、この地区は市民農園や保育園が多数ある中で、地区中央の東西方向の道路に、かなり多くの歩行者・自転車の通行量があるとの意見があった。

また、市民農園のあたりから駅に至るルートに歩行者、自転車、保育園児が非常に多いという意見があった。

一方で地区の外側からの出入りについては、例えば府中街道沿いに最近できたスーパーや、地区の北側にもスーパーがあるが、これらが立地する大通りには信号交差点がところ

どこにしかないことから、信号交差点がないところを渡って商業施設や市民農園に行こうとする人も見られる。このように、幹線道路だが、歩行者が無理に横断するような危険な箇所があり、さらにそこから地区内の歩行者動線につながっている。このように、利用者動線と交通安全施設との整合が取れていない状況にある、という意見があった。

一方で、地区中央の東西方向の道路に関しては、細い道路でクランクしているところがあり、自転車や歩行者が多く通る上、自動車も通るので、少し改善が必要である。重要な道路に関しては、それなりに太い道路をつくっていくべきだ、という意見があった。

また、宅地開発が断続的に行われてきたところでは、開発区域の境で道がまっすぐつながらず、カギ型のようにジグザクになっている。しかし、こうした道路をしっかりと整備してしまうと、自動車が通りやすくなってしまふことがあるため、むしろこのような道路は拡幅しなくても、歩行者が安全に駅まで行けるところさえできればよいのではないか、という意見があった。

2つ目のテーマである駅前の空間について、西国分寺が今後発展していくうえでは、人が集まるイベント、人が集まる空間づくりが一番重要である、という意見があった。

どうやってつくるかということについては、広場を中心にし、その周りにあまり高い建物ではないが、広場を見渡せるような商業施設を配置していく、にぎわいの空間を中心とした商業施設の店舗配置をしていくのがよいのではないか、という意見があった。

そのような現状を踏まえると、駅前の月極駐車場、駐輪場の空間をうまく使いながら、あるいは企業の社宅といったまとまった土地もあるので、うまく企業とタイアップしてつくなっていくべき、という意見があった。

交通機能については、タクシー・バスなど必要最低限のものは入れていくが、入れ方については地下を使い、地上は広場というつくり方をしたほうがよい、という意見もあった。

駅周辺は、自動車、自転車、歩行者が集中するところなので、今はみんなが危険を感じている。武蔵野線のアンダーパスをくぐって上ってくるのころに関しては、自転車・自動車がすごいスピードで入ってくるが、歩行者もいるため、空間の部分と安全性を高めるつくり方をしたほうがよい、という意見があった。

広場の使い方としては、ステージをつくり、ライブや歌舞伎・落語などいろいろな方々が楽しめるイベントができる空間がよい。ガチっとしつらえてしまうのではなくて、そういった空間をつくっておくことが重要ではないか、という意見があった。

他には、地下や地上の空間も使っていくので、車椅子などにも配慮して、駅からバリアフリーでそれぞれの階を行き来できるようなつくり方が重要ではないか、という意見があった。

Cグループ

テーマ1つ目の道路について、Bグループの発表が的確であり、Cグループもほぼその

とおりである。Bグループと同様に、人や車、自転車が通る道が重なっていたり、線路沿いの歩行者ルートなどについて意見があった。

テーマ2つ目の駅前広場については3つのキーワードがある。

1点目は「人が滞留する広場である」こと。最近は気温も上がってきていて、南口の噴水があるところで夜に人が座っていたり、いずみホールの前などにママさんたちが集まっているところを見かける。自然に人が滞留するような広場になると良い、という意見があった。

西国分寺は近くに武蔵国分寺公園があるので、駅前広場は、緑を敷くなど公園のような雰囲気が良いのではないかと。また、点としてイベントが個別に行われていたり、素敵な店舗があるのも良いが、面的に広場が日常的にみんなに使われているような、人が滞留する広場が良い、という意見があった。

2点目は「地域のイベントスペースとして使っていく」ことである。近くに畑がたくさんあるので、そこで採れた新鮮な野菜を販売する、という意見があった。

今ある居酒屋さんなどとうまく共存し、広場の周りで商売をしている方が積極的に利用したいと思えるよう、テラス席を配置できたりするなど、積極的にみんなが関わられるような広場ができれば良い、という意見があった。

3点目に「降りたい駅にする」ことである。今、西国分寺駅は乗換えで利用する人は多いが、乗降客数は乗換えに対して少ない状況にある。

武蔵野線をいつも利用している方が、車窓から見て、素敵な広場がある、ちょっと寄ってみたいと思い、降りてみることで人の新しい流れが生まれるのではないかと、という意見があった。

最後にひとつ付け加えることとして、広場を考えるうえで、何をするにしても道路を具体的に計画して、具体的に道路ができないと何も話が進まないのだから、道路を整備することが最優先、という意見があった。

また、駅前広場の補足として、武蔵野線のホームから直接出ることが可能な広場をつくる。そうするとホームから広場が見られる。今の歩道橋から上がったくらいの高さのところを広場にし、1階に店舗が入っていれば、店舗で買ったものが2階の広場で食べられるなど、そんなイメージがあると良い、という意見があった。

Dグループ

最初に歩行者の順路について、それぞれのルートについて意見を出し合った。駅から横へ行くルート、国3・4・6号線を通るルートなどがあり、国3・4・6号線では、信号がない交差点をさっと通ったりする人がいるなどの意見があった。

この北口周辺地区は、他の地域の方も利用しており、通行量も多い。たくさんの方々も道路を利用している、という意見があった。

ちなみに私は、毎日散歩で地区内の狭い道路を歩いて、新府中街道に入り、東八道路に抜けて、黒鐘公園を通り、中央線の歩道橋を渡り戻るといったコースを歩いている。

自転車に関しては、他の地域から来る方が多い。図面上でルートを示しているが、自転車のアクセスはかなり多く、実際歩いてみても自転車も子供も多い。

地区内には保育園が2か所あり、園児が日中よく歩いている。そのため、自転車・自動車と小さなお子さんが接触することも多い箇所である。

道路は非常に狭いので大きな車を通そうとすると、歩行者は端に寄って車を行かせてから通る。また、自転車がいきなり飛び出してくることもある。遊んでいる子供を多く見かけるので、子供が飛び出してくることもあるなど危険な場所がある、という意見があった。

そこで、道路を広くしたほうがよいのではないか、という意見がある一方で、狭いから車が少なくて制限できている、という意見もあった。

車を締め出していくのか、そうではなく、道を広くして通りやすくするのか。ただし、そうすると歩行者が危なくなる可能性もある。そこを考えていかななくてはならない、という意見もあった。

他の地域からのこの地区に来る人も多いこと、保育園があり、子供がたくさんいること、高齢者などの弱者もいる中で、地域でそれを見据えて道路を考えていくことが必要、という意見があった。

駅前広場については、スペースが非常に狭く、整備にあたっては費用が関係するため、この駅前の範囲をどこまで利用できるのか、全部利用できるのか、それともJRが持っているところだけ利用できるのか、土地を持っている方にやっていただくのかによっても変わってくる、という意見があった。

今駅前には駐輪場があるが、駐輪場はこんなに駅に近くなくても良いので、少し遠くにつくって駅まで歩いていただくのはどうか、という意見があった。

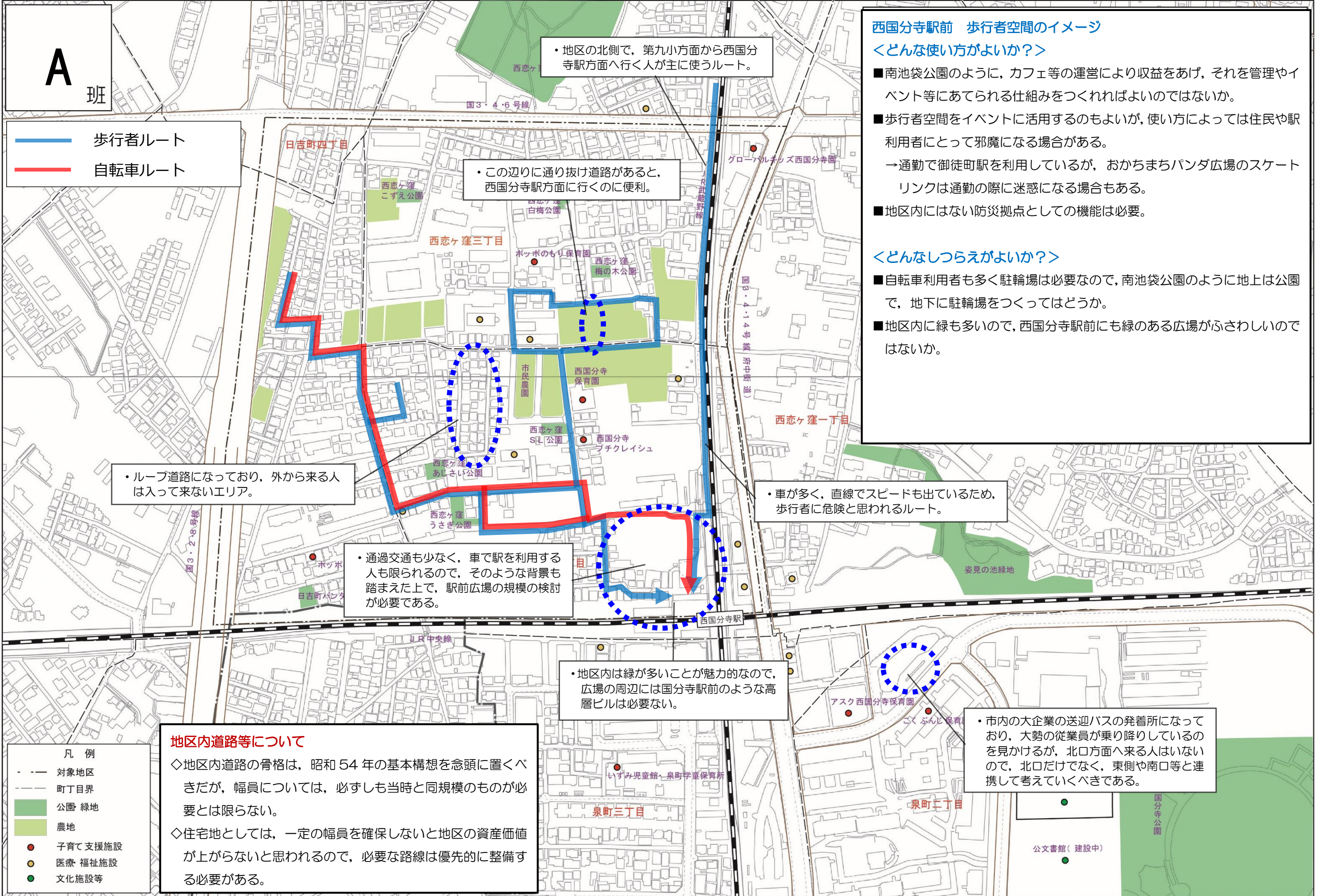
車については、だれでも入って来られるのではなく制限する、という意見があった。

駅前広場の整備にあたっては、費用はかかるが、できれば地下に駐輪場をつくる。そうすることによって、地上はいろいろなことに利用できる。車については、公共の車はそのまま入って来られるようにする、武蔵野線の高架下の高さの制限により通れない車もあるので、そこも考えていく必要がある、といったような意見が多くあった。

駅周辺に遊休地がない中、地区内で生活していく立場として、何をすべきかなど、ひとつひとつアイデアを出して考えていくしかない、という意見があった。

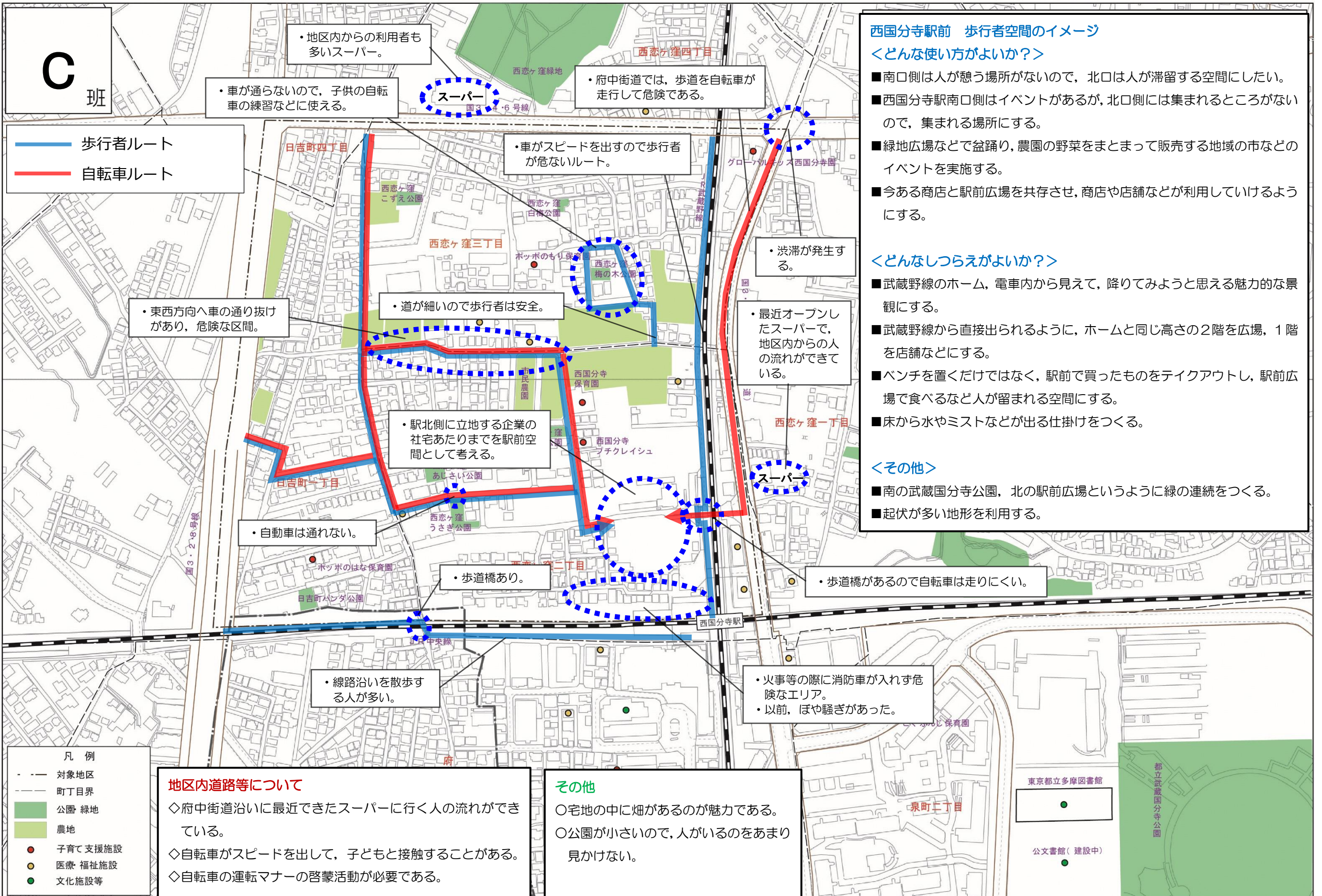
4. 事務連絡・閉会 事務局より、次回協議会及び懇談会開催について説明。閉会。

以上

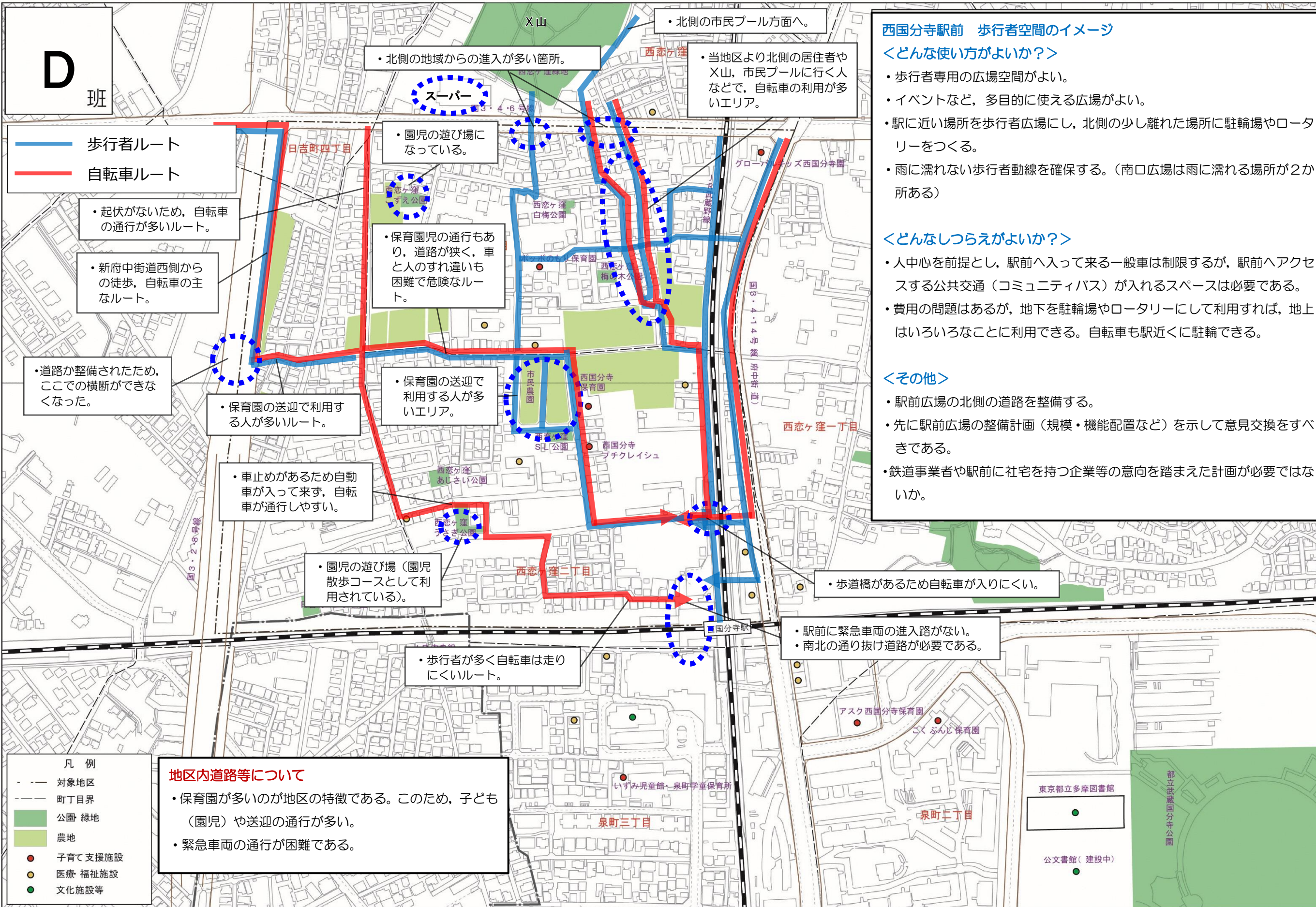


この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号)30都市基交著第43号





この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号)30都市基交著第43号



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。(承認番号)30都市基交著第43号