

## 会 議 録

会 議 名 (審議会等名)	第 9 回東小金井駅北口まちづくり協議会		
事 務 局 (担当課)	開発事業本部区画整理課		
開 催 日 時	平成 2 2 年 9 月 7 日 (火) 1 9 時 0 0 ~ 2 1 時 0 0 分		
開 催 場 所	小金井市区画整理課事務所内		
出 席 者	委 員	大沢昌玄・加藤常雄・齊藤 敏・池亀吉信・大矢榮子 鴨志田春雄・高木 裕・土屋隆男・土屋晴彦・中村昭英・立川 明 小島 義一・市川 裕	
	新都市等	高麗 誠・大須賀稔博・馬場勝彦・芳賀 稔・松下佳広・中村真弓	
	事 務 局	藤原 新・高橋 智・梅原啓太郎・吉永浩一郎・日野靖久	
傍聴の可否	<input checked="" type="checkbox"/> 可・不可・一部不可	傍 聴 者 数	6 名
傍聴不可・一部不可の場合は、その理由			
会 議 次 第	1 開会 2 議題 都市計画道路等の整備イメージの検討 3 その他 4 閉会		
会 議 結 果	前回の協議会の主な議論のまとめ及び、交番の配置案および都市計画道路の整備イメージについて事務局より説明し、話し合いを行った。 次回協議会の開催日を 10 月 19 日に決定した。		
提 出 資 料	1. 次第 2. 協議会委員名簿 3. 資料 1~6		

## 審議経過

- 会長 定刻になりましたので、ただ今から、第9回東小金井駅北口まちづくり協議会を開催致します。
- 学識経験者と事務局の方に異動等があったようですので、新しい体制のご紹介をお願いします。
- 事務局 それでは、事務局の職員を紹介させていただきます。  
(学識経験者、職員の紹介)  
配布資料の確認をさせていただきます。  
(配布資料等の確認)  
(資料1、資料4、交番のシミュレーションについて説明)
- 会長 大きいバスだと曲がりきれないためミニバスで対応するということであつたにもかかわらず、そこに交番ができると駅からの景観の邪魔になります。交番のために交通広場を整備しているわけではないので、もう少しJR、民地の方に移動できないでしょうか。これは何平米ぐらいですか。
- 事務局 建物面積で60平米ぐらいです。
- 会長 20坪弱ですね。これが前回の委員会で検討した内容を反映した結果のシミュレーションです。景観法ができて景観のまちづくりだと言っているのに、こういったものができるかと問題かなと思います。
- 2階建てで、2階には窓を作らないのが交番のルールになっているようです。一般の住宅とはまた雰囲気が違うので、大体ボリュームとしてはこれくらいのものでできるというふうに思っていたいただければいいと思います。
- 何かご意見ありますか。
- A委員 ハコがそのまま出来てしまうと交通広場のイメージがくずれてしまいます。交番の外観等に配慮すると書いてありますが、警視庁の方にデザインについての要望ができるものですか。
- 事務局 警視庁でもまちづくり協議会の存在は知っているのですが、要望ということであれば、警視庁のほうにお伝えすることができます。それで、どういった返答がくるかわかりませんが、前向きに検討してくれるとは思っているので要望はしたいと思います。
- それと、交番は建物と駐車場1台で概ね80平米程の面積で、2階建てで2階の部分に寝泊まりするということが大体標準のパターンです。ただ、交通広場がそんなに広くないということなので、どこに造るにしてもあまり大きい形ですと、視距若しくは景観によろしくないということはお伝えしたいと思います。
- 会長 今駅前にある交番の面積はどのぐらいですか。今より大きいものが出るのですか。
- 事務局 一回り以上大きくなると思います。
- B委員 私の記憶では、立川、国立、三鷹、吉祥寺等の駅では大体駅舎の中か、高架の下に入っていたと思います。東小金井駅は、昔、階段から降りたところに交番があつたのですが、交番は駅から離れたところになければならないということはないので、駅と一体化してもらいたいです。
- 事務局 警視庁の所轄と今まで交渉した中で、交番の位置に対して高架下ではどうかという話をしましたが、よい返事が返ってきません。むしろ高架下はやめてほしいとい

う返事が来ています。もうひとつ高架下はJRの土地なのでJRとの協議も必要になりますが、警視庁の意向を第一と考えるとだめだと思うので、協議会の要望については再度伝えたいと思います。

B委員 この案について、警視庁に「聞いてみます」だとか、お伺いを立てるようなのではなく、まちづくり協議会では絶対反対だということを警視庁に言うことはできないのですか。

事務局 交番の敷地については小金井市の土地に交番を設置するというのが第一条件なので、小金井市の名義の土地がなければ成り立ちません。高架下はJRの敷地なので、それを小金井市の名義にできるかということとともに、警視庁に入っただけかという二つのことをクリアしないとできません。あくまでも警視庁の要望を聞くというのが弱腰のように聞こえるのではないのでしょうか。

C委員 反対だということを伝えたいので、物事を進めてもらいたいです。どうしても警視庁ではこうです、小金井市ではこうですというそれぞれの条件を前提としてしまうと、それで話が終わってしまい、ここで協議する意味がなくなります。

D委員 ここに交番を建てると公園の方の景観が生きてきません。

事務局 それがまちづくり協議会の意思ということは伝えたいと思います。

会長 せっかく協議会があるのだから、交渉するときには弱腰にならずに、絶対反対であるという前提で戦ってほしいという要望だと思います。これからずっと続くと思うので頑張って、よろしくお願ひしたいと思います。

前回要望いただいたシミュレーションが大体こんな感じですが、いかがでしょうか。

E委員 公園が低木では緑のイメージが全然出てきません。もっと高木にするか、街路樹ももっと高くしないと緑のイメージではないのではないのでしょうか。

C委員 私も交通広場に交番を置くのは絶対反対です。市民の方から協議会は何をやっているのだと文句を言われると思います。公園との一体感を出すために、交通広場にはシンボルツリーを置いた方がいいと思います。それと、交番については、駅前公園の中の北東の部分に置けるのだったら、植栽などでカモフラージュして置いたらどうでしょうか。北側の地権者の方はおそらく反対すると思いますが。

F委員 交通広場に交番を置くのは絶対反対です。駅の中か高架下にある方が使う人にとっても便利だと思います。駅を降りて様子がわからないから交番に聞くということを考えると近い方がいいと思います。基本的にJRに対しての出方が弱い感じがします。民間事業なので大変だとは思いますが、もっと交渉の仕方があると思います。

G委員 JRには小金井市、武蔵野市など沿線の市がお金を出しているのに、遠慮するのはおかしいと思います。

E委員 東小金井にはそんなに事件がありますか。高架になっていて機動性はあるし、同じ小金井署なので南口と北口に2つ作る必要がない。造るならもっと遠くに造ればいいと思います。

事務局 中央線沿線では、私鉄が連結して乗降客が多いところなどは北と南にあるけれども、ほかには北か南どちらか一方にあります。南北どちらにもないというところはありません。

会長 今日はいくつか議論しなければならない問題があって、交通広場についてと、都

市計画道路についても議論しなければなりません。私が聞いている範囲では、みなさんはここに交番を置くのは反対ということです。一昨年ぐらいにこの協議会でひとつ結論が出ているのは、安全、安心のまちをつくるには交番をつくりたいということで、それを覆すということはできないと思います。つくるとすればどこにするか、非常に大きな課題になると思いますが、市にはA案B案ともに望ましくないという意見を受け止めていただいて、方向性をしっかりと出していただきたいと思います。

J Rの土地に対しては勝手に意見を言うことができないということがあります。皆さんと同じようにJ Rも土地利用のことを考えているので、合意をどこかに持っていかなければなりません。負担金を出したからといっても向こうが合意してくれるかわかりません。民地に出させてもらうのも、相手が「はい。」といわなければできないし、協議が必要なので、市の方に時間をさしあげてよろしいですか。

H委員 私が思うには今現在の交番の位置が一番いいと思います。

事務局 現在の位置ですと必要な歩道等の幅が取れません。都市計画道路の線形が決まっているので難しいです。

会長 駅前広場がそんなに広くなくて、ぎりぎりのところで線を引いているから、あの小さいバスがぎりぎり回ってやっと出ていくわけで、これが最大の難関だったわけです。こういうぎりぎりの線でぎりぎりの土地利用のなかで、立体物が出てくると大変だということを示したのが今日のシミュレーションだったわけです。先ほどちょっと結論的なことを話しましたが、大沢先生何かありますか。

I委員 今日の皆さんのご意見ですと、原則的にはA案B案というのは無いということで、今日のこの場で決めるのではなくて、しばらく市のほうに預けていただいて、全力で交渉していただいて、他地区の事例などいろいろな多方面から考えて交番の問題を議論していただきたいと思います。

傍聴人 前回の話の中で、今交番の位置の話がありましたが、その前にこの駅前広場の形状自体がこれでいいのかという問題が出ていました。なぜあんなに危険を介してぐるぐる回らなくてはいけないのか。なぜオープンにできないのか、警視庁には強制力はありませんから、こちらからいろいろなプランを出して、どれがいいですかと選択肢をぶつけるというのがあります。これが安全につながっていきますか。この案はだめです。

会長 市の方から今の傍聴席からの意見について経過を説明してもらえますか。

事務局 (交通広場の考え方について説明)

D委員 一方から入って一方からしか出られないというのは不便ではないでしょうか。今の駅前広場のほうがあんなに狭くても利便性があります。こんなに空地があって、やろうと思えばできるのに許可が出ないとはどういうことでしょうか。

事務局 車道の部分については空地というのはほとんどありません。あるとしても軌跡の両側50センチか、取っているところで1メートルぐらいです。

D委員 バス以外の一般乗用車は上から出られるような形にできませんか。

事務局 右折は禁止になると思いますが、左折だけにすれば、警視庁からは許可が出る可能性はあるかもしれません。

G委員 半島みたいなものは短くならないのですか？

- 会長 最初に議論しましたが、半島がなくなると交差点に近いので、信号と信号の間の距離をとりなさいと指導されるということです。
- D委員 武蔵小金井には交差点がいくつもあります。あそこは混むけれど、ここは混む場所ではないのにそのような措置が必要ですか。
- 会長 駅前広場が既存で信号がないならともかく、ここは何もないところからつくろうとしていますので難しいところです。
- J委員 他の駅とは違う東小金井の個性を出したいという話で、オープンにしている三鷹の駅のようにすると温かみがなくなる、もっと緑がほしいという話がありました。利便性を考えるとオープンにした方が使いやすいと思いますが、無機質な感じになってしまうのではないのでしょうか。
- 事務局 こちら側から出る車両が左折のみであれば警視庁と協議する価値はあると思います。
- D委員 オープンにすると人が横断する危険性があるからだめなのかと思いました。
- 事務局 人を横断させないためというわけではありません。あくまでも車両の出入りということですので。ここを開けてしまえば駅前公園まで横断して行ってしまうという状況になる可能性はあると思います。
- 会長 駅前広場では思いがけない勘違いをする人が出てきます。入口があつていいのかわかりませんが議論しなくてはいけないと思います。警察がいいと言ってもそれで事故ばかり起きたらどうするかということもあるからそこは慎重に考えた方がいいと思います。貴重なご意見をいろいろいただいてありがとうございます。人を大事にして、人が次の公園に行くように動線を考えてという言葉が大変印象に残っています。半島に人が渡って、駅前公園に行って、さらに大きな小金井公園に向かって歩いていく、そういうシステムができると小金井らしいな、という感じがします。今日結論を出すということはないので、たくさんの意見が出て、それを元にして市には関係機関との調整を頑張りたいと思います。半分のテーマで半分が過ぎたので、後半に移りたいと思います。
- 事務局 (資料2~3、資料5~6について説明)
- 会長 都市計画道路に関する前提条件、区画道路の断面図について説明をしましたが、これについて議論したいと思います。何かご意見はありますか。
- G委員 東小金井に道路の形が似ているところを探して個人的に視察に行ってきました。市役所で道路地図をコピーしてもらって、警察に駅前で事故が多いかどうかということを中心に調べてきました。三鷹駅北口駅前広場にはバス、タクシー、送迎車以外は入らないよう標識を立てて規制しています。横断歩道がたくさんあつて信号機が一つもありませんが、20年間無事故だそうです。東村山東口駅前広場には横断歩道が3か所あります。信号はありませんが警察官が知る限り事故はないと言っていました。どうして信号がないのか聞いたところ、駅前なので車はゆっくり走って、横断歩道の前では必ず一時停止するので事故はないと言っていました。武蔵境駅南口では、ヨーカ堂に入るところに横断歩道がありますが、信号はついていません。以前には信号はありましたが、みんな信号を守らないので取ってしまったと警察では言っていました。
- 会長 G委員の資料を活用するために資料を貸していただいて、事務局で交番の問題も

含めて整理して次回使わせていただきたいと思います。

都市計画道路について自転車道も含めて議論したいと思います。

J 委員 車道をわざと狭くして車に減速させているところもあります。歩道を広くして自転車と歩行者を分けても、広くした分スピードを出すだろうし、事故をおこすような人は白線を守らない。自転車が視覚的にスピードを出さないような歩道のパターンのようなものはないですか。

事務局 遠目に見て視覚的に凹凸があるように見せるようなパターンが 20 年ぐらい前に流行りましたが、インパクトがありすぎて急ブレーキをかけてしまい、逆に事故が起こるといことで、今は警察でも勧めていません。

K 委員 自転車の駐輪対策や駐輪場のことをしっかりしておかないといけないと思います。地域に賑わいを出すために駅の近くに駐輪場を置かないで、できるだけ離れたところに自転車を置いて、人が駅に向かって歩いてきた方が商店にとっても魅力があります。駐輪に関してどう考えていますか。

事務局 この区域では駅から 150m 範囲のところに 4000 台の駐輪のキャパシティがあります。これは東小金井特有で、武蔵境とか武蔵小金井では駐輪場は足りないという状況です。今回の区画整理区域でいままで駐輪場として借りていた部分は宅地としてお返ししますので、北側の駐輪場の対策としては J R に高架下のところを貸してほしい若しくは交換してほしいと協議しています。今までは駅近くにありましたが、駅の近くは J R も使いたいということです。(駐輪場の配置計画と収容台数について説明)

会長 K 委員の話では駅から外れたところに置いた方がまちの賑わいのためにはいいのではないかということでしたが、賑わいを出すための工夫というのは考えていますか。

事務局 高架下については 5 本の自由通路ができることによって、自転車が通れる動線ができます。

会長 それは道路ができて駐輪場があって利便性があるから賑わうということですか。

事務局 今現在自転車駐輪場を使う方は緑町の方からくる方が 65% で圧倒的に多いということが去年度の調査でわかっています。通勤、通学のため自転車の利用率は隣の駅と比べて極端に高いという特徴があります。

C 委員 20m 道路について市として自転車専用レーンは考えていますか。

事務局 道路管理者と小金井警察とで協議しています。道路交通法の自転車の通行帯という形にすると幅 2m、5.5m の幅員があればできないことはありません。ただ東小金井は学生が多いので、今歩道が 4m ありますが、朝の 8 時から 8 時半前後には人と自転車が交錯する状況です。今後は 20m 道路で両側に 5.5m あるので分散するという事は考えられますが、協議の中では道路交通法上の自転車の通行帯という形ではなくて、自転車を車道側に誘導する若しくは啓発する方法でやったほうがいいのではないかという意見もあります。決まりではないので、ぜひ協議会の意見もうけたまわりたいと思います。

会長 市内ではどんな感じで協議されているのですか。道路管理課のようなところで自転車道に対して拒否反応を持っている方々はいませんか。

事務局 今社会実験中ということになかなか方策が決まらないという中で、ネットワーク

化は歩道幅員や車道幅員が狭いということで難しいと感じています。

会長 この問題は町中全体を考えなければいけないことで、小金井市としてはこの区画整理をひとつの顔として、計画的にやりますので、ぜひやらせてくださいという提案だと聞いています。この協議会でそんなことはよしてくれという意見が出たならまた考えなければなりません。そこを庁内でも議論していただきたいと思います。

事務局 今小金井市の中で自転車道を設置しているのは、東八道路 30mで幅員 4mで 2mを自転車通行帯、2mを歩行者で分離しています。

会長 評判はどうか。

事務局 悪くないと思います。

会長 自転車道について設置するのかどうか庁内で本気になって議論してもらいたいです。まずは市の中で実施するつもりなのかどうかというのが第一です。そして自転車道がどういう役目を持つのかというのが第二、それと将来住む人がどう管理するのか、そういう中でこの道の役割、自転車の役割、無事故安心のまちとはどういうものかということを考えていきたいと思います。市の中で方向性を決めて、やるか、やらないかの結論をしっかりと出してほしいと思います。他に自転車について意見はありますか。

A委員 朝の時間帯は学生が東側の歩道を通るので、一般の駅に向かう人たちは西側を使うと思います。そのときには混乱すると思うので、あまりきっちりと自転車道、歩道を分ける必要はないと思います。

会長 自転車道という経験が少ないので、自転車道があってもなかなか守られません。白線だけでなく、視覚的に色分けすることや標識を設置することなど、自転車道を設置する場合には検討しなければならないと思います。

また、車道に自転車道を作ると、脇に停車した車を避けようとする自転車が出てきて危ないです。

事務局 車道の幅員としては9mで片側4.5m、そこに車が駐車すると3mの残りしかないので、そこをバスや車がよけるということになります。車道側に自転車道を作ると非常に危険な状態になると思います。庁内の意見としても車道に自転車道を作るのはいかがなものかということです。

C委員 豊田でも車道側に自転車道を作りましたが脇に停車されると自転車が通れないので結果的に通らなくなりました。

事務局 警察でもこの構造では作らない方がいいという意見です。

B委員 歩道が広いのであれば、歩道を2.5mぐらいにして車道側を自転車道にしたらどうですか。そんなに幅の広い植栽はいらないと思います。

事務局 高木をやるとすればこの程度はいるということで、低木や蔦などあまり緑化をしないということなら物理的にできなくもありません。

B委員 北欧では歩道と車道の間に自転車道があって、なるべく車を使わないように法律で自転車が優先されています。

事務局 緑化は最低限で自転車と歩行者に主を置くという案ですね。

B委員 植樹帯をなくして、横断防止柵と自転車道、そして歩行者道があってはどうかということです。それだけの広さがあれば十分できると思います。

会長 その案については次回都市計画道路について議論する場があるので、事務局で自

転車と歩行者を優先して自転車・歩行者が共存し、なおかつ緑を最低限確保する案を考えてみてください。

事務局 武蔵境通りに自転車道ができていますが、自転車が通行帯を守っているのは走りやすいからで、そうでないところはほとんどのところで守られていない現状があります。そういう事例紹介も含めて、この案を改めて検討して、CGやVRで歩行感覚を見ていただいて空間がどう使われているか検証したいと思います。

会長 自転車と歩行者の関係としてここをモデルケースとする見込みがあるならば、ここで事故を起こしてはいけないわけで、なるべく事故の起きないプランはどのようなものか次回みんなで議論したいと思います。

今日はB委員が初めて出てこられて、東京都の人は面倒を見なくてはならないという責任があるわけですが、皆さんが活発に意見交換できる場なので、感想もふくめて今後のことなどを発表していただけますか。

K委員 道路区間の有効活用となると電柱がどのようになるのかということもあると思います。コミュニティ道路の絵の中には電柱の絵がなかったのですがどのように考えているのでしょうか。エリアマネジメントの話の中で北鴻巣が成功事例として紹介されていますが、そのかかるお金と入るお金の仕組みも調べて紹介していただきたいです。

I委員 交通の議論の中で、道路にはトラフィック機能とアクセス機能があります。今日はトラフィックの議論が多かったですが、沿道にできる店のアクセス関係など両方から次回は議論したいと思います。

B委員 オープンカフェと言っていますが、その空間をどこにどうするのかイメージがまったくわかりません。

会長 オープンカフェをやる人は市に金を払って、市はその金を芝刈り費にあてる。そういうふうにお金を稼いで循環させるようなことを事務局の方から提案してもらって、みなさんに議論していただきたいと思います。次回もよろしくお願いします。

事務局 次回協議会は10月19日火曜日を予定しています。

会長 今日は遅くまでどうもありがとうございました。以上をもちまして協議会を終了させていただきます。

以上