

集合型TEKU-TEKU2024★小金井・国分寺・国立企画（活動記録+評価結果）

企画■駅と街の関係を歩き。考える（その2）～武蔵小金井・国分寺・西国分寺・国立～

日時■2024年 5月19日（日）13時～17時（集合型まち歩き）

コース■★①武蔵小金井駅南口（2つの歩行者広場・文化ホール・商業施設等）～★②国分寺駅北口（自由通路、商業施設、駅前広場等）～★③西国分寺駅南口（通路と広場・商業施設・集合住宅・東山道武蔵路遺構）～★④国立駅南口（旧国立駅舎・木造商業施設・プランコ通り・学園都市の街並み） ★＝評価対象

オプション企画■終了後、国立学園都市住宅地のカフェ＆フラワー「花よろず」にて懇親会

参加者■井手幸人、伊藤圭子、上野朋子、岸岡のり子、栗原 徹、高橋 謙、野中るみ子、原 久子、藤井幹也、古里 実、村松紀明、横田宜明、大竹 亮（コーディネイター） 以上13名

企画主旨■今回は、中央線沿線郊外都市（小金井+国分寺+国立）の駅前整備により、多彩に構成された駅と街との関係を訪ね歩きます（2015年9月の東急田園都市線たまプラーザ+二子玉川の続編企画です）。東京西部郊外の中央線沿線は、平坦な武蔵野台地の畑や雑木林が早期に住宅地化して、多くの駅前地区では急激な人口増加に対応できていない状態でした。①武蔵小金井駅南口では長い間バスも乗入れ困難な状態でしたが、ようやく2街区5棟の再開発事業により駅前広場に続く2つの歩行者広場が創られ、街に潤いをもたらされています。②国分寺駅北口も同様な状態でしたが、駅と一体的な再開発事業により、駅前広場に分断されない賑わいを形成しています。これは以前の③西国分寺駅南口における公団再開発事業の空間構成を継承したものです。④国立駅南口は、例外的に戦前から計画開発された学園都市ですが、鉄道高架に伴って除却された旧駅舎を解体保存し、市民に親しまれた街のシンボルとして駅前広場に移築活用しています。初夏の一日、中央線に乗って4つの駅前地区を巡り、近年の再整備の成果を比較しつつ、駅と街との良い関係を探っていきましょう。

1 ■武蔵小金井駅南口再開発（駅前広場、2つの歩行者広場、商業棟、ホール棟、住宅棟ガーデンなど）

評価:3.23 内訳:AAAABBBBBBBBCD

評価A◆歩行者広場が良い。交通広場と一体でなくても、コーナーでつながることで、豊かな歩行者の集まれる空間になると良くわかる。ホール棟も商業棟などと分有になって再開発が成立していることも評価したい。

評価A◆バス・タクシーを主とした交通広場と、歩行者を対象とした公園的な広場がそれぞれに整備されています。「市役所庁舎建替問題」等を取り上げた署名の呼びかけが行われるなど、市民の活動の場として活かされていました。目の前のタワーマンション群も、我慢できる限度内の高さのように感じました。東急目黒線武蔵小山駅の駅前の再開発は、ここのプランの小型版のようです。階段構成のデッキなど。

評価A◆かつては広場もなく、離れた場所からバスが発着していたが、今では見違えるよう。交通広場と2つの歩行者広場を分離しつつ連続性がある空間構成、各棟の低層部には店舗を配した賑わいづくり、駅正面に文化ホールを設けた思い切り、一番奥にはガーデンテラスで景観向上など、多くの工夫が奏効している。

評価A◆2つの歩行者広場が良かったと思います。

評価B◆駅前の交通広場から音楽ホール、歩行者広場、大型商業施設、テラス状の武蔵小金井シティクロスのガーデンが広がり、文化性の高い市街地が形成されている。先行して整備された駅南口第1地区が牽引して、第2地区の整備につながり、歩行者広場で一体となっている。

評価B◆住宅棟の階段状の緑の植栽や、移植した駅前の保護樹林など、樹木を大切に思う住民を考慮した駅前づくりと思った。



武蔵小金井駅南口／ホールと商業棟の間の歩行者広場



武蔵小金井駅南口／第二期住宅棟の階段状ガーデン

評価B◆武蔵小金井駅の駅前複合ビルが都会的で少しびっくりしました。しかし近年まで郊外だったおかげでお屋敷の大きな木が伐採されず残ったことは良いことでした。今後、駅ビルと複合ビルが有機的につながり、テナントの採算が取れることで、管理が行き届き続けるよう願います。

評価B◆南口の住宅棟ガーデンは緑が多くて、今回の駅前再開発の中で一番心地よく感じた。

評価B◆2つの再開発事業で各々歩行者広場が整備され、2つの広場が一体化しているので非常に良い空間となっている。しかし、第2地区は商業施設の集客が弱いのか、広場の賑わいがあまりなかったのか残念。

評価B◆駅前広場、住宅棟ガーデンなど、きれいに整備されているに賑わいがないよう感じました。特に住宅棟ガーデンは。

評価B◆2つの歩行者広場の間に車道が通っていて一体感がいまひとつ。一方、バスターミナルは完全に独立していて安心感があつた。

評価C◆駅前はきれいにできていましたが、住宅をここまで高層化するべきだったのか、商業床を実需にあわせて歯抜けにならないようにできなかったのかと感じました。

評価D◆ロータリーに面した商業棟はともかく、直近の再開発事業については、商業床が後背人口に比して過剰ではないか、チェーン店ばかりで構成されておりいつでも撤退可能な業態であると感じた。また、住宅部分についても、未入居（売れ残り）が見えた。

2■国分寺駅北口再開発（自由通路、駅前広場、2つの商業住宅棟、歩行者デッキなど）

評価:1.46 内訳:BBBBCCCCCCCCDD

評価B◆駅の南北をつなぐ通路にこんなにも多くの人が行き交っているのにビックリ。北口は高い建物がなく広々とした開放感のあるロータリーが素敵です。

評価B◆大規模な開発に関わらず、バスターミナルから離れている飛び地のバス発着場もあり、未完成な感じ。自由通路、商業施設は人出も多く賑わっていた。

評価B◆南口は標準的な駅前広場、バスターミナルで、北口は広場まで多少の距離がありました。ただ、地形の高低差のおかげで、地上の鉄道のホームから階段で通路に上がっているにもかかわらず、少ない下りで広場に出られるのは救いだと思います。それでも駅の自由通路の真真正面に、曲がりくねるスロープが立ちはだかる配置は、もう少しなんとかなめらかで穏やかな形状にできなかったものではないでしょうか？ 機能的には当然のレイアウトですが、通路からの眺めとして心の安らがない光景でした。

評価B◆まあまあ良かったと思います。

評価C◆高低差のある鉄道駅舎の南北をつなぐ自由通路は出来ていて当たり前だが、ここまで整備するには種々の努力と権利者調整があったことがうかがわれる。北口駅前整備は既存市街地の再整備の成果とみられる。

評価C◆駅から再開発ビルの通路を抜けて駅前広場に至るという発想は悪くないが、高低差の処理や動線計画が稚拙なため空間が生きてこない。交通広場と既存の商店街との関係もうまく処理されておらず、街としての魅力が損なわれている。

評価C◆かつては駅を出るとすぐに商店街が連なっていたが、駅と一体の再開発ビルが、かえって駅と商店街を分断しているように見える。交通広場の歩行者空間も、商店街に面しておらず孤立している。西武多摩湖線ホームに沿った商店街と、その先のバス停（なぜか駅前広場に入らない）のあたりの方が心地よい。

評価C◆掘割の駅の上を通る自由通路を延長する形で隣接の超高層再開発が行われているが、街との繋がりが途切れているように感じた。駅直近の超高層再開発棟が街の賑わいを吸い取っているみたいに見えてしまう。



国分寺駅北口／駅と連続した再開発ビルの自由通路



国分寺駅北口／再開発ビルを抜けて出る駅前広場

評価C◆ビル内は多くの人で賑わっていましたが、一步外に出ると閑散とした地方都市のようでした。駅内の賑わいが外につながるといいと感じました。

評価C◆利便性（上部構想マンションで駅近く住宅の確保）のみで、街の個性を感じない駅でした

評価C◆駅ビルと再開発ビルが大きくて、人流が多く感心しました。この人たちを外まで誘い出せるよう個性的な市街地ができるとよいです。チェーン店の多い駅ビルだけならつまらないです。雰囲気重い感じもしましたし。多摩湖線の方は昭和な感じで良かったです。

評価D◆もともとあった南口に比して北口駅前広場は広くゆったりしているが、こんなに大きなロータリーが必要だったか疑問。道路付きがあまりよくないのだと思われる。大勢の地権者をどかした結果、再開発ビルはチェーン店ばかりで、もともとあった事業者たちはどこへ行ってしまったのか。国分寺あたりでタワマンの供給が本当に必要だったか。

評価D◆駅に高層ツインタワー住宅が建っただけ、という感じ。北口駅前広場もバス広場だけで特徴がなく心惹かれなかった。これから建替えをする国分寺市役所はツインタワーの中に入ってもよかったのではないだろうか。1989年にJRの駅ビルができた際に南北の通り抜けができたので再開発の目的は達成したと思っていた。

3 ■西国分寺駅南口再開発（自由通路、駅前広場、商業住宅棟、ホール棟、東山道遺構など）

評価:3.62 内訳:AAAABBBBBBBBBB

評価A◆駅から商業棟の自由通路を抜けて広場に至る動線計画が良く、広場に面するホールと住棟のデザインも個性的で、全体として明るい開放性のある郊外の駅前となっている。東山道遺構（幅12mの直線道路）を住宅団地内に保存したのは、日本古代の律令制国家の中央集権制を如実に表して、貴重な存在。

評価A◆自由通路と東山道遺構が良かったと思います。

評価A◆生活感のある人間的なスケールに、ホッとしました。武蔵小金井・国分寺の後だったので、ここの駅前広場的なものが二つあったり、だだっ広い東山道遺構があったりするような、市場経済的でない少し混乱した土地利用を快く感じました。個性的なカフェも良いです。

評価A◆まだまだ、「新しい駅」という印象ですね。国分寺市の市域としては、むしろこちらが中央に近いのでしょうか？ 住宅棟の印象はいかに藤本昌也氏という落ち着いた手堅いデザイン。比較的高密度とはいえ、この程度ならいまでは穏やかと言ってよいのではないのでしょうか。北口は都市計画的には未整備と言えるのですが、駅前に戸建て住宅があって、『住んでみたい』と思わせる穴場的なエリアでした。魅力的です。武蔵野線もありますし。東山道の遺構は、今では歴史的にあまり話題にならない奈良時代の「官道」を具体的に示していて、土木学会が動いた甲斐があったと思います。ここは再訪でしたが、改めてその意義と価値を認識しました。誰でも一度は訪ねてほしい貴重な遺跡です。

評価B◆駅から再開発ビルの通路を通り抜けて交通広場へとつながる空間構成は、なかなか良い。再開発ビルや都営住宅、ホールなどは個性的なデザインで、郊外住宅地らしい程よいスケール感となっているのもいい。

評価B◆駅前の再開発ビルを抜けたところ小さなロータリーを囲む現代計画研究所設計のホールと都営住宅の斬新な色彩が印象的（建設時の写真を見るともっと薄い色あいです）。

評価B◆再開発の自由通路と駅前広場の繋ぎのヒューマンなスケール感が良い。自由通路の上が抜けているところが効いている。東山道遺構を街の骨格として遺して見せている点も評価したい。今後の北口周辺まちづくり計画が「人が中心の都市デザイン」になっていくのか気になる。



西国分寺駅南口／広場に面する都営住宅と小ホール



西国分寺駅南口／再開発ビルに設けられた自由通路

評価B◆身の丈に合った無理のない駅前となっていると感じました。

評価B◆公団の再開発から時間がだいぶたち、ようやくなじんできたところだろうか。府中街道以東の住宅団地（都営、都民、公社、UR）部分は、管理の違いが歴然としていて驚いた。

評価B◆国分寺駅と違い、新駅設置により大規模に整備されたため整然としている。駅舎の南北自由通路と南口のモール（西国分寺レガ）の軸線が異なっていて利用者には不便と感じた。これも、駅北側の整備が遅れ、本来は南口のモールと連続した線路上通路の未整備によるものと思う。

評価B◆武蔵野線との乗り換え駅ではあるが、街自体はそれ程賑わっていない。駅施設と繋がって商業施設も入っているが、最小限の規模。

評価B◆東山道は残されているのは良かったが、東山道公園というような広場が隣接されていたらさらに良かった。

評価B◆駅前広場、ホール棟の色合いがレンガ色のせいかヨーロッパの広場のよう。近くに東山道遺構があることを案内図でもっとアピールしてもよいと思う。

4 ■国立駅南口再整備（復元駅舎、新築木造駅ビル、駅前広場、ブランコ通りなど）

評価:3.46 内訳:AAAABBBBBBBBC

評価A◆駅舎は国立のブランドマークなので復元されて本当によかった。旧国立駅舎が待ち合わせ場所や観光案内所として利用されているのがとても良い。中央線の商業施設NONOWAは外観も中の店舗も、どの駅でもみな似た感じなのはやむを得ないものだろうか。

評価A◆さすがに文化的なプライドを強く感じました。当日案内されて本屋さんや文具屋さん、レトロなカフェに気付き、個性を感じました。立川の一つ手前というやや郊外である立地条件を生かして、伝統的な中央線沿線の雰囲気を残してほしいと思いました。

評価A◆復元駅舎のバックにあるJR新駅舎や高層マンションのデザインが賑やかすぎる。元駅舎と一体としたデザインを構想することができなかったのか？

評価A◆復元駅舎、良かったと思います。

評価B◆復元駅舎をシンボルに、駅から外に賑わいが広がっている感じがしました。

評価B◆旧駅舎が再生され、まちの歴史を紹介するスペースとして利用されているのを見て嬉しく思う。新築木造駅ビルは明るく、無垢木材の壁が優しく感じる。

評価B◆旧駅舎は、JRは消極的な中、市・市議会・市民が頑張って保存・復元したもので、市民の思い入れが強い。JR東日本は武蔵境以西の新駅舎を全く同じデザインとしたばかりでなく、高架下活用も同じで、工夫が見られず非常に残念。現在の国立市人口を踏まえると、JRの新築木造ビルの商業床が必要だったか疑問。

評価B◆復元駅舎はよく整備されているが、後ろにそびえるJR駅舎と一体感がなく残念。新しい木造駅ビルも独立していて、駅側との関連性が薄い。街全体は学生街ということもあり、とても今風で魅力的。

評価B◆復元駅舎が市民の場として利用されているのは良いが、新駅舎と復元駅舎のデザインがマッチせず、駅前景観がゴチャゴチャしている。

評価B◆復元駅舎が完成したことは評価したいが、バックの高架駅舎とマッチしないのは残念。ブランコ通りの路地商店街は、ヒューマンでホッとする楽しい空間になっている。

評価B◆駅舎を復元しているのは良いと思うが、新しい駅施設などが駅舎を保存する前提でのデザインになっておらず、何かしっくりこない。



国立駅南口／高架新駅の前に保存再生された旧駅舎



国立駅南口／整然とした大学通りと対照的な横丁界限

評価B◆旧駅舎を駅前広場に移築復元した方法は画期的だし、夜遅くまで開いて市民が立ち寄れるスペース（屋根付きベンチ）となっているのは非常に良いが、新駅舎とはデザインのにも機能的にも全く調和しておらず、また木造の新築駅ビルも取って付けたようだ。沿線価値を重視する私鉄と違って、JRという企業は地元のまちづくりを全く考えていないことが残念。

評価C◆「大好評」の駅舎再築ですが、あまり感動しませんでした。田園調布駅舎と同類かな？ 国立市民はどう評価しているのか、声を聴きたいです。木製の改札口が復元されていましたが、撤去直前の「自動改札」当時はどんな形状だったのでしょうか？ 記憶が定かではありません。地平のホームから駅に降りたことは記憶しているのですが。写真に撮ると、背景になる金属的な高架駅ホームの外装が、どうにも不調和で正視に耐えませんでした。

5 ■今回歩いた中で、特に印象に残った場所など

武蔵小金井駅★はじめて降り立ちじっくり見ることができた。近年の再開発の金太郎飴的な部分が露呈していた。

小金井宮地楽器ホール★駅前に音楽ホールが立地している。市の文化性の高さを象徴している。

武蔵小金井まちかど歴史ミュージアム★発掘された埋蔵文化財の紹介を通じて、地域の歴史と自然を学べるスペースとなっている。

西武多摩湖線の国分寺駅★立派な駅前広場が整備されたのに、乗り入れずにここで折り返すバスがあるとは！

西武多摩湖線の国分寺駅★時代の波に負けないダイハードな印象。

西国分寺南口再開発レガの自由通路★国分寺北口に比べ、自由通路に開放性とヒューマンスケールが感じられる。

西国分寺駅前の都営住宅★ゆったりと建設されていた。

西国分寺クルミドコーヒー★「ゆっくりいそげ」の著者・影山知明氏の経営するカフェが予想以上に賑わっていた。

西国分寺クルミドコーヒー★コンセプトも内装も素敵なカフェ。

歩道形式で保存された東山道武蔵路跡＋遺構の野外展示★古道の凄さを空間として体現できる。

東山道遺構★時空を超える感じ。ちょっと異世界。

東山道遺構★古代街道があり残されたということ。

東山道遺構★東山道そのものを知らなかったので勉強になりました。

東山道遺構★地元の歴史遺産を今回初めて知った。

東山道遺構★道幅に感動しました。

国立の復元駅舎★愛され感が半端ない。

国立の復元駅舎★保存活用されるか紆余曲折があったが、リノベされ地域の歴史を学ぶ場として活用されているので嬉しく思った。

SEKIYA★国立駅近くの酒屋だが、地下に降りると思いのほか広く素敵な空間。

国立本店★小さなシェア本棚のある地域の居場所が継続されている点が良い。

国立本店★こだわりの本が置いてあって、読書ができるコミュニティスペース。こういうのが近所にあるといい。

国立の花よろず★オーナーご夫婦も素敵なカフェ。

国立の花よろず★とても良い雰囲気のお店と庭で、お蕎麦も大変美味しかった。

国立の花よろず★住宅街にあって庭と店をオープンに利用できるのがよい。

国立の花よろず★住宅街に庭を楽しめるカフェがあるのはとても素敵です。

国立の花よろず★友人宅を訪問したようで、とても居心地が良かったです。お庭を見ながらのビールも爽快！



昭和情緒が漂う西武多摩湖線国分寺駅周辺



国立学園都市住宅地のカフェ＆ガーデン「花よろず」

国立駅から南へ伸びる緑茂る大学通り★開発時の田園都市構想がまちに引き継がれ息づいている。

国立の街路樹とグリーンベルト★幅が広く、豊富な緑によって地域の豊かさを感じる。

国立の大学通り★懇親会の後、帰宅のためＪＲ南武線の谷保駅に歩きました。花よらずから左にまっすぐ歩いて大学通りに出て、昔の習慣に従って通りの左側（東側）の歩道を南に歩きました。かつて、大学通りに歩道橋を作ることで、市民ぐるみの反対運動がありました。また、その先の西にかなり高層のマンションがありますが、大学通りの景観にそぐわないとして批判を浴びましたが、法的規制がなく実現してしまいました。法的根拠のない行政指導に関して、元の国立市長が訴えられ、その負担を有志市民の多数の寄金による支援でなし遂げたのも、国立の歴史の一つです。大学通りは南に歩くと、西武の開発区域から公団の富士見団地、その先となるに従って歩道も狭くなります。雨が降らなかったのがありがたかったですね。ようやくたどり着いた谷保駅は、半世紀前とは違ってエレベーターが付いて、そこそこ今風に手入れされていました。山口瞳の「居酒屋兆治」のオリジナルの舞台でした。谷保天満宮も懐かしい御社です。

6 ■今回歩いた以外で、駅と街の関係が魅力的だと思う事例があれば挙げてください

東京駅★駅舎が魅力的なことから考えるとBest1。

東京駅★世界に誇れる広場と一体になった駅舎。

東京駅★丸の内側から御所の方を見ると「いいなあ」と思う。振り返って東京駅を見ても「いいなあ」と思う。

上野駅公園口★西側の車道を廃し公園と一体とした幅広な歩行空間。

上野駅公園口★車の通過を排除し、駅から公園へスムーズな歩行者動線を確保している。

上野駅公園口・有楽町駅・新小岩駅北口★自動車交通を排除し、改札口～駅前広場～街の建物が歩行者空間として連続して、非常に快適な空間となっている。

有楽町駅★駅前の自動車交通を制限し、歩行者空間を充実させている。

荒川線三ノ輪駅★商店街と一体になった駅。

荒川線日町屋駅★再開発以前は、都電ホームと商店街が一体的だった。

大森駅山王北口、吉祥寺駅北口・南口★駅前広場を介さず、小さな駅ビルからバス通りの商店街にすぐ出られる。

武蔵境駅★隣接してつながる緑の広場と樺並木の図書館、滞留空間としての市民広場。

谷保駅★ローカル線の田舎駅なのか、都会の通勤駅なのか理解できません。夜は暗い街並みでした。バスの便が頼りない雰囲気、街外れっぽい駅前でした。いまでも谷保天満宮の近くの駅と言われるのはそのとおりの認識なのでしょうね。富士見団地の駅ではないようでした。セブンイレブンはありましたが。

京成検見川駅★駅前広場も幹線道路もなく、住宅地の路地にだけ面している（同種の駅は他にもあるかも）。

世田谷代田、下北沢、東北沢駅★小田急線地下化事業で駅舎と歩行者空間や街の整備が一体的に進められている。

下北沢駅★小田急線が地下化されたが、下北線路街によって街と密接な関係が再構築されている。

新百合ヶ丘駅★ペDESTリアンデッキを歩いていくと、いつの間にか街に溶け込む。

自由が丘駅★「窓際のトットちゃん」の古典的な繁華街ですが、幹線道路からも遠く、乗り入れバスも不便で拠点的な施設もない駅です。周回遅れで再開発が始まりましたが、昭和的な居酒屋もある『待ち合わせ』にほどよい駅前が、破壊されてしまうことがなければよいのですが。都市基盤としては、人身事故も多い踏切があり、消防車も潜れない低いガードがあるなど、課題を多く抱えています。

田園調布駅★旧駅舎の復元、東西自由通路設定、独立したバスターミナル。

新綱島駅★東急新横浜線の東横線綱島駅から徒歩数分のところに新駅とバスターミナルができ、閑静な住宅地だった地域が急速に変貌しています。その変化のありさまを、徒歩圏の住民としてしっかりと見つめていきたいと思っています。変化の先が、よくわからないところが最大の関心事です。

桜木町駅★駅と街の成り立ちの歴史パネルがある。まちへの愛着の創出。

金山総合駅★空港アクセス拠点として、名鉄・ＪＲ・地下鉄駅を一体化し、広い歩行者広場で街とつなげている。

阪急売布神社駅★安易に橋上駅化せず、構内踏切を残して改札口前に再開発ビル入口というヒューマンな空間。

近鉄鶴橋駅★東口は超庶民的な国際マーケットの真っ只中にある。ＪＲ京橋駅もそれに近い雰囲気。

南海難波駅★御堂筋の最南端に屹立するシンボル性、歴史的建築とモダンデザインの融合、大階段の先に広がる多数のホーム群という動線計画、併設された商業施設のフェスティバル性など、日本最高水準の駅空間。

南海和歌山市駅★和歌山市民図書館が駅舎内にあり、蔦屋が指定管理者となって１階を蔦屋、２階以上を図書館としている。<https://wakayama.civic-library.jp/>

西鉄福岡天神駅★駅舎・バスターミナル・商業施設等が複合した長大なビルが壮観。商店街とも歩行者空間が連続。パリの北駅、東駅、日本の門司港駅などの頭端式駅★頭端式駅はプラットフォームから街にフラットにつながる。

7■大都市圏においては、交通拠点として多くの人々が利用する駅が重要な役割を担っていますが、

駅と街との関係はどのようになればいいと思いますか？

●駅から街に人がスムーズに移動できることが重要だと思う。そのためには、駅と街ができるだけ車道や交通広場で分断されないようにすべき。バスやタクシーへの乗り換えあるのでどう処理するかはケースバイケースだが、少なくとも従来型の駅前広場は駅と街の関係としてはあまり良いとは思えない。

●駅舎の中では人は歩行者であるから、まずは歩行者として利用しやすい駅と街の関係をすることを基本とすべきだと思う。歩行者が利用する公共交通であるバスやタクシー、自家用車等の乗降空間である交通広場と歩行者広場の棲み分けを明快にすること。その際に交通弱者ためのスペースを確保しつつ、歩行者空間を最大限広くとり、歩きたくなる街へつなげていくことが大切だと思う。

●駅からの人の流れを、うまく街が受け止められると良いと思います。

●第一に、駅と街の間の歩行者の移動を円滑・快適にすること。そのためには駅の正面に交通広場を配置せず、正面は歩行者広場として、バス・タクシーはその横にすべき。また、広すぎる空間でなく、ヒューマンスケールに分節すべき。第二に、駅だけでなく街の活性化を促すこと。そのためにはエキナカ・駅ビル・再開発ビルに賑わいが集中するのではなく、駅周辺の商店街へ広がっていくような仕掛けが必要。第三に、公共空間として人々が自由に集い、過ごせる場所をふんだんに設けること。市民活動の場もあるとなお良い。

●①駅と街の間に広場（市民スペース）。②駅を出た時に階段ではなくそのままフラットに街とつながると良い（ペDESTリアンデッキなどは、高さによって街の導入部が分断される。新百合ヶ丘のように緩やかに街に着地）。

③駅と街の両方を感じられるベンチや開放感のあるカフェの飲食できる空間。④大きな木：駅を降りると緑と空が広がるすがすがしい空間。都市であっても緑は必要。

●駅前（駅前広場）が、ユニバーサルデザインで、活気があり、気持ちよく過ごせる場であってほしいと思います。コンシューマーとして気持ちよく過ごせるカフェだけでなく、（金銭的な消費を伴わなくても）誰もが自由に過ごせる空間であってほしい。

●駅は交通アクセスの通過点と言うだけでなく、買物や飲食での利用も期待されるので、留まる場所としての機能もバランス良く配置出来ればと思う。

●多くの人々が利用する駅だからこそ、利便性と公共性を考慮して駅前再開発ビルを計画すべき。役所、公民館、託児所は必須アイテムで入れてほしい。再開発は時間もお金もかかるので、URの存在意義が大きいと感じる。

●魅力的な駅ビルは、街の価値を上げ、沿線住民を呼び込むきっかけになるが、魅力的な店舗等が多くなることで、駅ビル内の滞在時間が延び、街に人が流れなくなる。4つの駅と駅周辺を見ることで、駅の力と街への影響の矛盾をととも感じました。駅周辺の再開発を積み上げる上方向ではなく、広げる平面方向でできればいいなと（現実的にはとても難しいですが）感じました。

●最近は定期券を持っていないので、お金がかかるから途中下車をしなくなった。また、エキナカが発達して下車して買い物をする必要もなくなってきた。これって温泉地で旅館が巨大化し、便利で安全になっても、どの温泉地も似たようなものになって、町が寂れるのと同様の危険がある。住民が参加してのそこらしい再開発を、西国分寺駅の北口開発に期待します。

●東京近郊の一住民としては、近年の変化の大きなトレンドは「鉄道の相互乗り入れの拡大」だと感じています。これによって、駅の重要性はさらに増しています。たとえば、卑近な例ですが東急東横線の大倉山駅から、西武池袋線の飯能駅への直通電車ができました。酔っぱらって飯能駅まで行ってしまったら、帰れないので（帰る気力も沸かないので）宿を探すようです。「駅」の重要性の増加と、相対的な利用者の減少傾向がどのように交錯するのか、今後の動向を想定するのは困難です。（蛇足ですが、電車の運行距離が拡張する一方で、トイレのない車両だけですませていいのか、気がかりです。）

●駅の立地する場所、役割等によって街との関わりは様々かと思いますが、私の住んでいる、勤めているまちの駅は〇〇が誇れる、をそれぞれの駅で掲げられるようになるといいですね。

8■今回の企画全体に対する感想など

●駅と街との関係というテーマで複数の街を比較するという非常に面白い企画でした。駅前だけでなく周辺の街も歩いた方が理解が深まるので、4地区は少し多かったかと思います。花よろずの懇親会はとても素晴らしかったです。（KT）

●駅と街の関係を歩く企画、どこの街にも当てはまるテーマですので、いろいろ自分の生活する街についても考えさせられるとても良い企画だったと思います。打ち上げの「花よろず」も住宅街の落ち着いたお店で、とても良かったです。Oさん、Hさん、ありがとうございました。（HM）

●複数の駅を見られてよかったです。さすが武蔵野エリア、市民の樹々に対する意識の高さを感じられました。駅が機能的に開発されるほど、どこにでもあるようなただきれいなだけの無個性な駅に。経営上仕方がないのかもしれませんが、テナントビルに大手チェーン店が入ってしまう面白みに欠けてしまう。地域の暮らしや愛着を感じる「駅まち」ができればいいなと思いつつ、、、。(HH)

●近隣にも関わらず知らないことが多かったです。今後、自分でももう少し広い範囲を歩き、じっくり見てみようと思います。JRと私鉄で異なるのかも知りたい。国立駅では、ロータリーの存続について市民の中で意見が割れており、「ロータリーを止めて、車が入ってこない広場にしたい」という意見があります。そのことについて、いろんなまちを歩いている皆さんからご意見を聞きたかったです。企画運営ありがとうございました。機会があればまた参加させてください。(KN)

●20年前まで国分寺市民で国立駅利用者だったので、今回の企画は大変興味深く参加できました。語彙力乏しくうまくコメントを記入できませんでしたが、新たな発見が多々あり、魅力発見TEKU-TEKUに感謝です。(NR)

●国立駅以外は今まで降りた事はありませんでした。各駅ともそれぞれの事情による特徴があり、興味深く歩かせてもらいました。(FM)

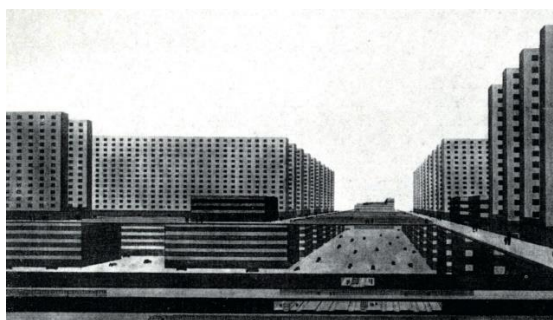
●次々と4駅の駅前を観察し、めまぐるしかったです。新宿からまっすぐ西に延びる中央線というインフラを整備した明治の日本人の気宇は大きく、感動を覚えます。東山道のように1000年後に遺構になる可能性を念頭に、私たちもたゆまない努力を続けなければなりません。(IK)

●東京・新宿(+千葉方面)の都心と三多摩地区をダイレクトに結ぶ「中央線特快・快速」は、ほかに替わりとなる鉄道がない存在です。そのことを改めて再認識させていただいたまち歩きでした。半世紀以上前、夜更けて電車がなくなって、谷保天満宮の前から甲州街道を歩いて帰りました。京王線の桜上水駅あたりで夜が明けてきました。遠かったですね。(谷保天満宮で夜明かしをしたこともありましたが)鉄道の、輸送としての威力と存在を深く再認識しています。これから都市が縮小していく中で、「大都市近郊」の代表である中央線の多数のまちが、どのように変貌していくのか、生涯の最後まで見届けていきたいと考えています。(MT)

●最後の打ち上げ場所、「花よろず」ととても良かったです。企画者にはありがとうございます。(TK)

●「花よろず」での懇親会、とても楽しかったです。新鮮な野菜もとてもおいしかったです。ありがとうございました。(UT)

●西国分寺駅から6~7分、東山道武蔵路跡を歩道形式で保存した道筋に沿って総務省情報通信政策研究所、都立多摩図書館、東京都公文書館、国分寺新市庁舎が建ち並ぶ風景を見て、これレートヴィヒ・ヒルバルザイマーの高層建築都市の図案じゃん、と”にやり”。緑が茂るいい空間「花よろず」での懇親会、素晴らしかったです。ありがとうございました。(IY)



コーディネーターより■今回訪問した3市は、同じ中央線沿線の住宅都市ですが、健全なベッドタウンの小金井、庶民的アングラ文化の国分寺、民度の高い学園都市の国立と、性格がかなり異なっています。小金井の歩行者広場、国分寺の自由通路、国立の復元駅舎と、最近の駅前整備にもそれが反映しているのを感じ取っていただけたら、企画者として幸いです。また、せっかくの国立なので、花よろずでの懇親会が出来てとても良かったです。企画調整いただいたHさん、朝採れ野菜を持ち込んで下さった方々に感謝します。4つの駅前を巡る欲張った企画でしたが、懇親会が待っているのでも、時間通りに進行できました。皆さん、ありがとうございました！(OR)