



市民参加のプロセスがまちをつくる 行政が取り組む都市整備とコミュニティデザイン

- テーマ: 行政による「まちづくり」を通じたコミュニティづくり
- ゲスト講師: 北村 敦(国立市都市整備部長)

歴史的背景と課題の異なる3つのエリア

2003年に国立市の職員となり、政策経営部や健康福祉部、都市整備部などさまざまな部署を担当し、2022年より都市整備部の部長を務めています。まちの変遷に身を置きながら国立市に関わり続けてきました。現在所属する都市整備部では、「地域ごとの価値を活かし、市民生活を支える、魅力あるまちをつくる」をミッションに掲げ、地域の基盤整備とソフト面からのまちづくりに取り組んでいます。

道路や橋などのまちの基盤をどう整備するか、地域の資源をどう活かすか、少子高齢化などの地域課題に対しどのようにまちをつくっていくか。そのプロセスにおいて「市民と対話をしながら地域の価値を共有し、市民とともにまちをつくっていく」ことが、都市整備部の目指す姿だと考えています。

面積8.15km²、人口およそ76,000人と、自治体としての規模が小さく全体像を把握しやすい国立市。その成り立ちとまちづくりの歴史について、市を大きく3つのエリアに分けて捉えています。

JR中央線国立駅の北側と駅南側の学園通りあたりまでの「国立駅周辺地域」、江戸街道からJR南武線までの「富士見台地域」、そして南武線の南側にある「南部地域」。それぞれのエリアにおいて、時代とともにまちが形づくられていきました。最も歴史

のある南部地域は、古くから多摩川の河岸段丘で農業が行われ、甲州街道を中心に集落ができ発展した地域です。大正時代になると北部の開発が始まり、国立駅が開設されるとともに一橋大学が誘致され、周辺エリアが形づくられました。第二次世界大戦以降は人口が急増。その後、富士見台団地の完成に伴って人口が50,000人を突破し、1967年の市制施行により「国立市」が誕生しました。

まちが形成された時期が違う3つのエリアでは、抱えている課題が異なります。畑や田んぼを軸に住宅や道路がつくられていった南部地域は、整備されていない道路や緊急車両が入りにくいエリアもあります。田畑という地域の魅力を維持しながらどのように基盤整備を進めていくかなど、地域の基盤整備が課題になっています。

一方、すでに交通基盤が整っている国立駅周辺は、20年ほどをかけて進められた中央線の連続立体交差事業が完了し、それに伴うまちづくりを進めている状況です。富士見台地域は団地の建設から60年近くが経過し、建物の経年変化や住民の高齢化などへの対応が大きな課題となっています。

国立駅周辺のまちづくり

国立駅周辺の線路はもともと高架ではなく地面を走っていました。南北を行き来するには駅を迂回しなければならず、地域の人たちにとって不便でした。国立だけでなく、小金井など近隣の駅周辺も同じ状況で、“開かずの踏切”による交通渋滞や踏切事故が問題になっており、線路を高架化する必要があるという機運が高まっていました。

1993年から始まった三鷹駅～立川駅間の中央線連続立体交差化整備事業では、東京都が主体となって関係自治体がそれぞれのまちづくりを進め、2013年までに線路の高架化とともに沿線駅周辺の再整備が進みました。また、JR中央線コミュニティデザインの前身であるJR中央ラインモールは、沿線価値の向上を目指し、武蔵境駅～武蔵小金井駅間の高架下空間に東西の回遊性を高める地域の交流拠点や歩行空間をつくり出しました。

こうした動きと連動し、国立市では2009年に策定された「国立駅周辺まちづくり基本計画」において、「人」をまちづくりの要とする理念を打ち出しました。人のつながりによってまちをつくり、暮らしや文化を豊かにすること、人が生み出す力が美しい景観を創造することなどが謳われ、その方針に基づき現在の国立駅周辺の姿があります。国立駅周辺の整備事業は、まちづくりの具体的な要素である「道路整備」と「公共施設の整備」が中心です。

国立駅周辺のまちづくりでは、人が歩いて楽しめるような空間にすることがひとつの目標です。駅周辺には線路を挟んだ南北を行き来しやすい道路が整備され、車道の一方通行化などにより歩道が拡幅されています。

また、北口駅前には桜の木やサークルベンチを置いて、人々が憩う空間をつくりま

した。単純に交通の利便性のみを追求するのではなく、道路整備がまちの人に与える効果を考えながら計画を立てています。その考え方は、道路だけでなく公共施設や設備の整備にも関わってきます。

駅周辺の道路を整備することで国立駅南口ロータリーの交通量が減り、駅前広場の活用の可能性が広がります。駅東側の高架下には、国立市と国分寺市の広域連携により国立駅前くにたち・こくぶんじ市民プラザが、行政サービス施設として開設されました。2020年に南口駅前に再築された旧国立駅舎は、まちのシンボルとして親しまれていた建造物であり、現在は“まちの魅力発信拠点”として新たな役割を担っています。また、駅周辺に子どものための空間を願う市民の声から、南口広場の西側に子育て支援と次世代育成に寄与する公共機能の整備計画が進んでいます。いずれも駅を起点とし、まちの回遊性を高める視点に基づき計画がつけられました。現在、国立市のホームページに国立駅周辺整備事業の現在として詳細が公開されています。まちづくりの歴史のなかでは本当にたくさんの市民の声を受け、協議や合意形成が行われてきました。実際に計画が進んだものもあれば、形にならなかったものもありますが、さまざまな経緯を経て、まちはいまの形になっています。国立駅周辺のまちづくりについては、再整備で駅前に価値が生まれ、その価値がまち全体に波及していくことを考えながら進められています。

1926年の国立駅開業当時から人が集まる広場として計画され、水禽舎が設置された時代もあれば、池のある円形公園として利用されていたこともある南口の駅前広場。広場を含めた国立駅南口の再整備の過程では、市民が声を上げ、議会でも議論が重ねられています。2023年にはJR東日本と国立市との協議のなかで用地交換も行われました。これまでの歴史やまちづくりの理念を継承しながら、2026年の国立駅100周年を意識しつつ、新たなまちの顔となる広場の創出を目指しています。

富士見台地域のまちづくり

富士見台地域は、もともと畑が広がっていたエリアです。1960年代後半を起点として富士見台第一団地・富士見台第二団地・富士見台第三団地、そして都営の矢川北アパートが建設されて以降、多くの人に移り住み、現在は住宅が建ち並んでいます。

市役所や公共施設も集積する富士見台地域のまちづくりは、公共施設や団地の経年変化や団地入居者の高齢化、空き部屋の増加など、エリアを一体として捉え課題に取り組んできました。2023年には矢川北アパートの建て替え事業に伴い、“まちなかの大きな家と庭”をコンセプトとした複合公共施設や多目的広場など、地域の拠点となる「矢川プラス」がオープン。商店街や駅とのつながりも意識してつくられた施設は地域の内外から訪れやすく、回遊性のある施設には小さな子どもから青少年、大人まで多様な年代がそれぞれの目的で滞在します。富士見台地域の中央を東西に走るさくら通りは、老朽化した桜の植え替えを進め、車道を狭めて自転車や歩行者

の空間に余裕を持たせました。

こうした公共施設や道路などの基盤整備のほか、富士見台地域のまちづくりのプロセスでは、行政と市民による協議会、東京大学の専門家チームによる検討などを経て、2021年に「国立市富士見台地域重点まちづくり構想」がまとめられました。そこから立ち上げられた市民のさまざまなアクションが実際に富士見台地域のなかで実現し、人とまちとの関わり、人と人とのつながりを増やしています。

まちづくりの計画を立てるにあたっては、地域の方と話をしながらまちの姿を描いたり、取り組みを検討したりすることが大切です。ハード面の整備を整えても人々が楽しく活動しなければ、まちは魅力的になりません。富士見台地域のまちづくりでは、若い世代を中心に地域に関わり続ける人を増やすために「クラブサバーブ」というワークショップを開催し、つながりや活動の継続、地域への関心を高める取り組みを行ってきました。こうしたプロセス自体も「まちづくりの一環」であると考えています。

南部地域のまちづくり

縄文時代から人が暮らし、農業を軸にまちがつくられていった南部地域では、いまでも田畑やまちの歴史にとって重要な施設が点在しています。2014年に策定された「南部地域整備基本計画」では「豊かな自然・歴史ある文化とともに発展するまち」を将来像に掲げ、喫緊の課題である交通網や下水道などの都市基盤の整備と歴史・文化的環境の保全、コミュニティづくりなどの施策を10カ年計画で進めてきました。

2015年に農業体験や情報発信の拠点としてつくられた「城山さとのいえ」では、地元の農産物の直売やイベントを実施。江戸時代の農家を復元した「旧柳澤家住宅」は、当時の暮らしを知る手がかりとして一般公開されています。農業は重要な地域資源ですが、現在は多くの都市部の農業と同様に、相続に伴い、農家も農地も減少していています。農家への支援や都市農業活性化への取り組みと同時に、農地の宅地化に伴うインフラ整備の必要性なども課題として取り上げられています。

また現在、JR南武線の連続立体交差事業の計画が東京都により進められています。南武線沿線には多くの踏切がありますが、その一部は古くから南部地域の農家の動線として使われていたものではないかと推測します。実際に連続立体交差事業が着工するのは数年先と見られており、中央線の連続立体交差事業の期間を鑑みると、南武線の高架化事業が完了するのはかなり先の未来となります。

富士見台地域のソフト中心のまちづくりの取り組みに対し、南部地域ではまずハード面の整備が必要です。いずれの地域のまちづくりにおいても、そこに暮らす方や農業を営む方、地権者さんなどそれぞれの意向があります。しっかりと意見を聞きながら、一步一步ゆっくりと前進していくことが求められています。

市民が参加し議論が起こること。

そこで生まれたものがまちづくりの成果

ランドルフ・T ヘスターと土肥真人による共著『まちづくりの方法と技術ーコミュニティ・デザイン・プライマー』の一節では、コミュニティデザインとは「地域の生活環境の創造であり計画」であるとされ、そこに参加し問題を解決していくプロセスは「コミュニティ感覚を草の根レベルで育み、環境からの疎外の克服を進め、教育し、コミュニティに力を与えることになる」と記されています。

実際にまちがどういう形になったかということももちろん重要ではありますが、市民が参加して形をつくっていくというそのプロセス自体がコミュニティデザインのひとつです。

国立駅周辺のまちづくり事業の第一歩は計画の検討です。行政が事務局となりさまざまな委員会や協議会などが組織され、学識経験者や市民が計画について議論を進めていきます。国立駅周辺整備事業では1999年に計画づくりが始まり、検討会やワークショップなどを重ね、2009年に「国立駅周辺まちづくり基本計画」が策定されました。2010年には計画に基づいて事業を進めていくため、専門家と市民、関係機関が参加する会議が組織されましたが、2014年に会議は終了。その後は行政中心で、様々な形で幅広く市民の声を聞きながら事業を進めています。プロセスのなかでさまざまな変遷がありながらも、現在はひとつずつ形になりつつあるのが国立駅周辺のまちづくりだと考えています。

国立駅南口駅前広場の再整備においては、市民参加のプロセスとしてデザインアイデアコンペ、アンケート調査やワークショップ、報告会などが開催され、市民の意見や思いをまとめた広報紙『くにたち駅前NEWS LETTER』を発行しています。

現在設置計画が進んでいる国立駅前の子育て支援施設や、富士見台地域の矢川プラスの活用計画などにおいても、同様に市民や商店などとの対話や協議のプロセスを取り入れ、整備を進めてきました。

「クラブサバーブ」など、現在行っている富士見台地域のまちづくりでは、まずは集まってどういうことがおもしろいか、なにが課題かを考えてディスカッションを重ねます。結果的に生み出されたものがまちづくりの成果になる。議論のなかで生まれてくるものが重要なのではないかと思います。そこには目的に沿って予算を組み、計画を立て実行に移すという行政の論理とのズレや調整の難しさがあります。それでもやはりプロセス自体に価値があり、それこそがある種のコミュニティデザインであると考えています。

市民とともにまちをつくるには欠かすことのできない市民参加のプロセス。こうした紆余曲折をどう捉えるかということも、コミュニティデザインの議論であると考えています。