

第8回国立駅周辺まちづくり会議

- I 第7回国立駅周辺まちづくり会議以降の経過について
- II 検討状況
 - 1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地
 - 2. 高架下行政施設（資料2）

平成25年1月9日

I 第7回国立駅周辺まちづくり会議以降の経過について

1. 国立駅南口駅前広場

○前回の第7回まちづくり会議では、以下の2つの検討案を提示した。(次ページの図を参照)

A案:東西対称の形状を維持する現状踏襲型の案

B案:まとまった歩行者空間の確保、円形公園との直接的なアクセスを重視し、交通機能を西側に、歩行者空間を東側に寄せて配置する案

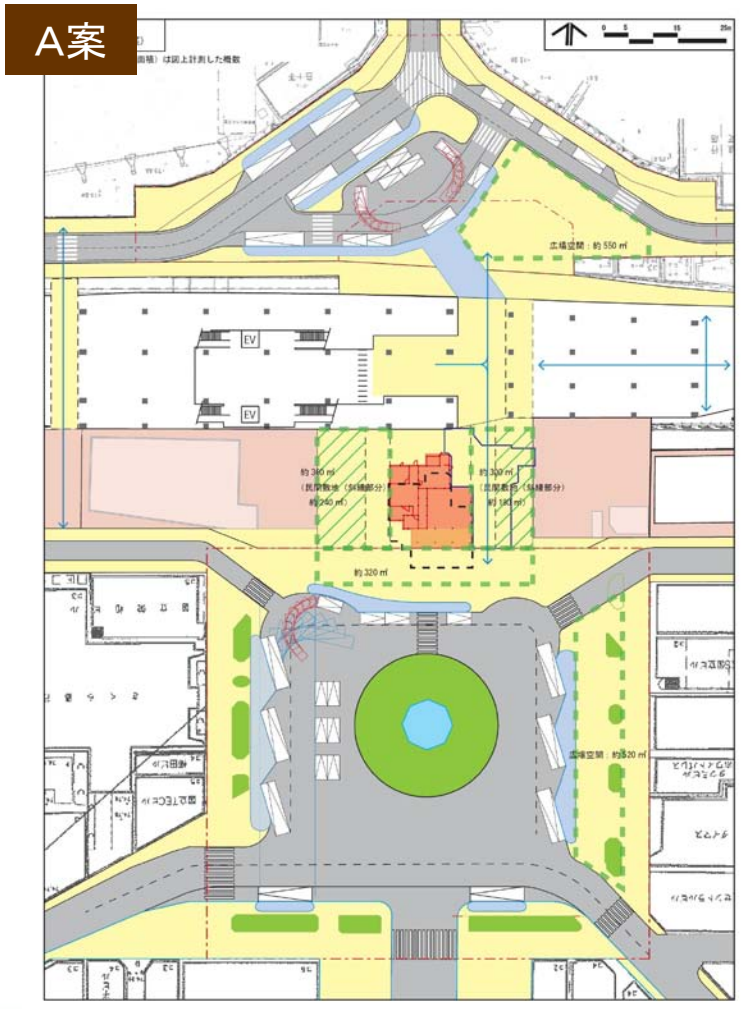
○国立駅南口駅前広場の計画については、まちづくり会議での議論を踏まえ、国立市が方針を打ち出すこととされた。

○これを受け、9月の市議会において、市長よりA案による計画の具体化について表明された。

○事務局では、この方針に基づき、また次項に示す関係者との協議を踏まえながらA案を基本とする計画について検討を進めた。

I 第7回国立駅周辺まちづくり会議以降の経過について

参考：第7回まちづくり会議における国立駅南口駅前広場計画案



I 第7回国立駅周辺まちづくり会議以降の経過について

2. 関係者との協議

1) 駅前広場地権者との協議

○10月に国立駅南口駅前広場の土地を所有する株式会社プリンスホテルに対して、まちづくりに関する協力を副市長より要請したところ、これまで通り全面的に協力するとの回答をいただいた。

2) 鉄道事業者との協議

- 旧駅舎の復原、高架下利用等について、JR東日本とは継続的に協議を行っている。
- 11月にはJR東日本グループによる中央線ラインモールの考え方にに基づきながら、国立市のまちづくりに協力していく考えについて改めて報告いただいた。
- 現在は、旧駅舎の復原用地の確保、高架下施設(行政施設、駐輪場)の整備について詳細な協議を継続している。

I 第7回国立駅周辺まちづくり会議以降の経過について

3) 交通事業者との協議

- 駅前広場の計画検討にあたっての条件を詰めるため、バス事業者、タクシー事業者との協議を行ってきたところであり、基本的な計画条件については、概ねすり合わせができてきている状況に至った。
 - 前回まちづくり会議までに検討してきたショットガン方式(*)でのタクシープールの確保についての運用面での課題が提示され、計画検討に反映した。
- * 駅前広場外にタクシープールの一部を確保し、そこから駅前広場内のタクシープールやタクシー乗り場に送り出す方式

I 第7回国立駅周辺まちづくり会議以降の経過について

3. 高架下行政施設

- 国立駅の東側に配置される高架下行政施設については、まち育て検討部会での議論を踏まえて検討を進め、前回まちづくり会議でも報告されたところである。
- その後、国立市において配置する施設内容について具体化を進めており、窓口機能等を充実させる規模で整備する方向である。
- 現在、これまでの検討成果を基本としつつ、新たな機能条件を踏まえた計画案を検討中である。

4. 南口公共施設等用地

- 南口公共施設等用地の利活用については、国立市の財政負担をできるだけ小さくすることを基本的な考え方としている。
- 用地の利活用にあたっては、PFI等による民間資金を活用した事業を想定しており、市場調査を含めた事業成立性の調査を行っているところである。

Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

1) 検討にあたっての論点

① 賑わい、憩い等の拠点となる歩行者空間をどのように確保すべきか。

* 歩行者空間の確保には様々な制約がある中で、活用イメージ、円形公園との関係を展望しつつ、どのような空間確保が望ましいか、まちの運営と併せて整理する必要がある。

② 円形公園をどのように扱うべきか。

* 存置、再整備、立ち入りの許容、日常・非日常の活用等、整備、活用のあり方について一定の方向性を見出す必要がある。

③ 交通環境の改善をどのように捉えるべきか。

* 交通環境の改善等を目指した場合、駅前広場に関係する交通流動をどのようにコントロールし、そのためにどのような施設整備、交通規制を行うべきかを整理しておく必要がある。

Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

2) 南口駅前広場計画案

案1: 現状踏襲案

1. 広場空間の考え方

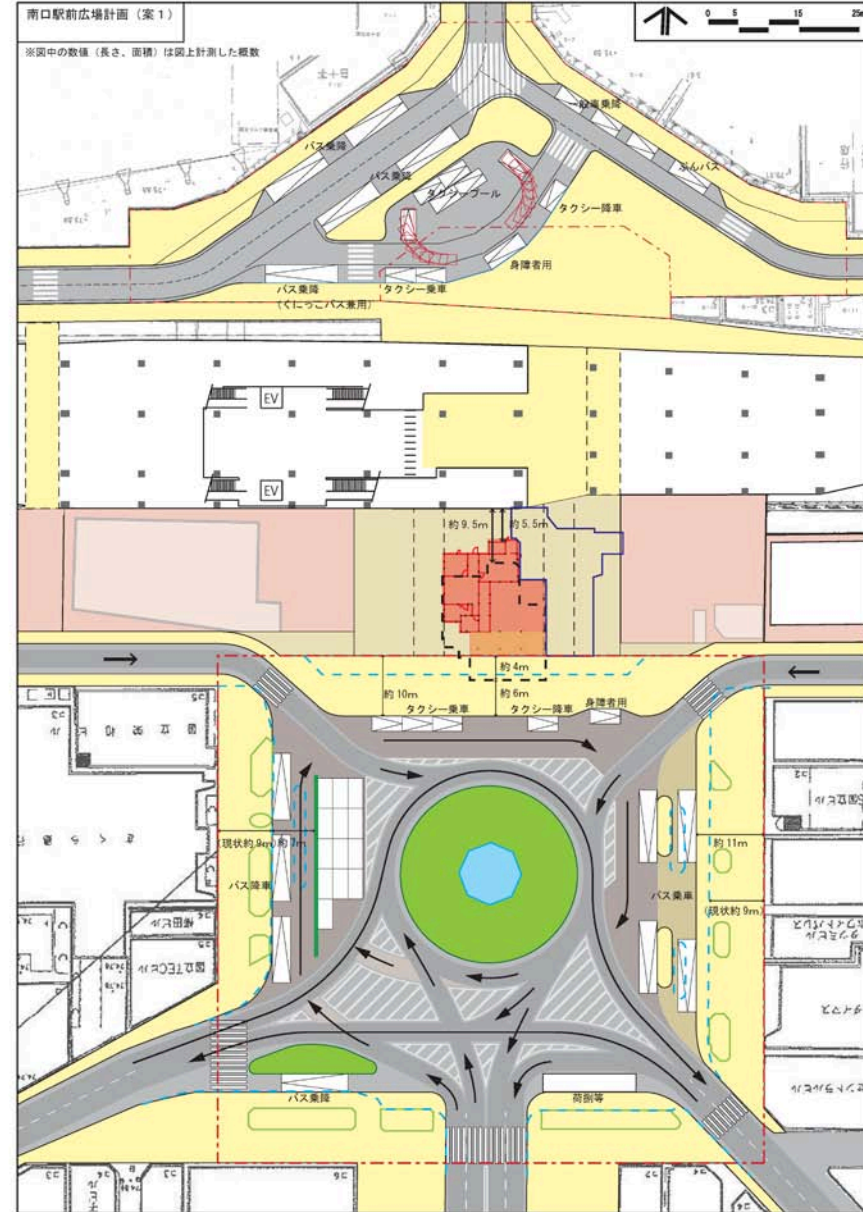
- 円形交差点(ロータリー形状)の維持、自動車機能の確保を前提とし、旧駅舎用地を中心とする空間を広場的に活用する。
- 駅舎前面の歩道を幅員10m程度まで拡幅可能であり、隣接敷地と合わせて約1,500㎡の空間となる。
- 東西の歩道については、東側歩道が約2m広がるが、ほぼ現状維持となる。

2. 円形公園の活用の考え方

- 立ち入り、活用は想定しない。

3. 交通環境の改善の考え方

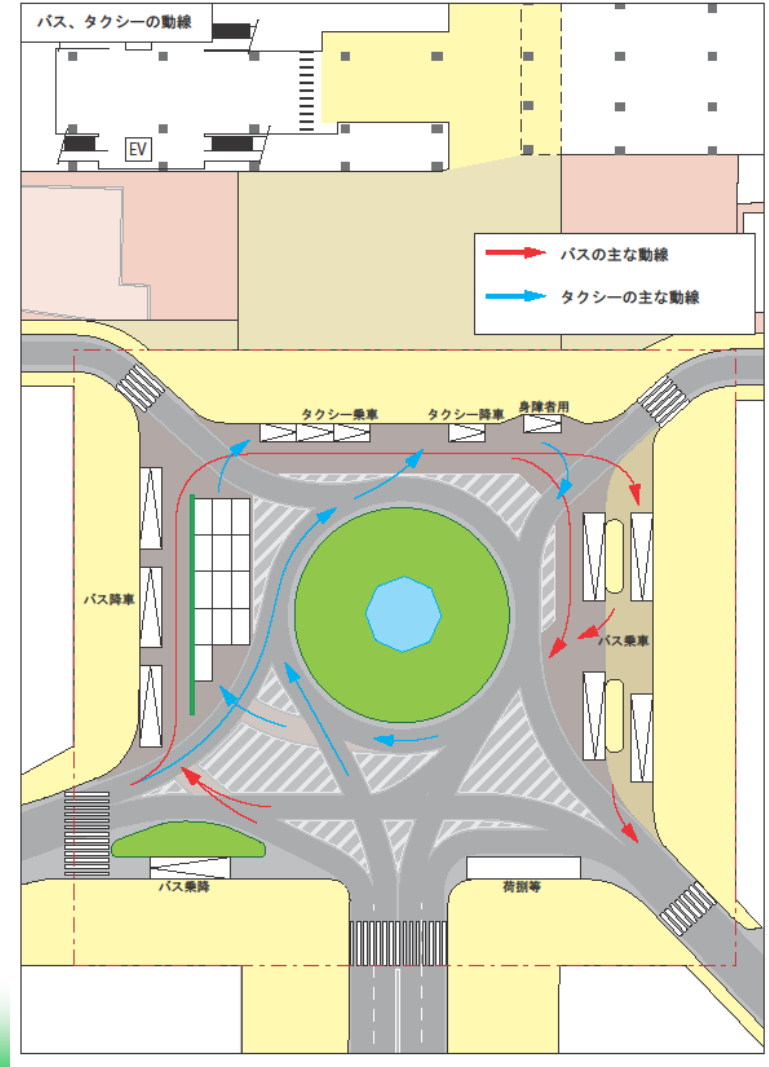
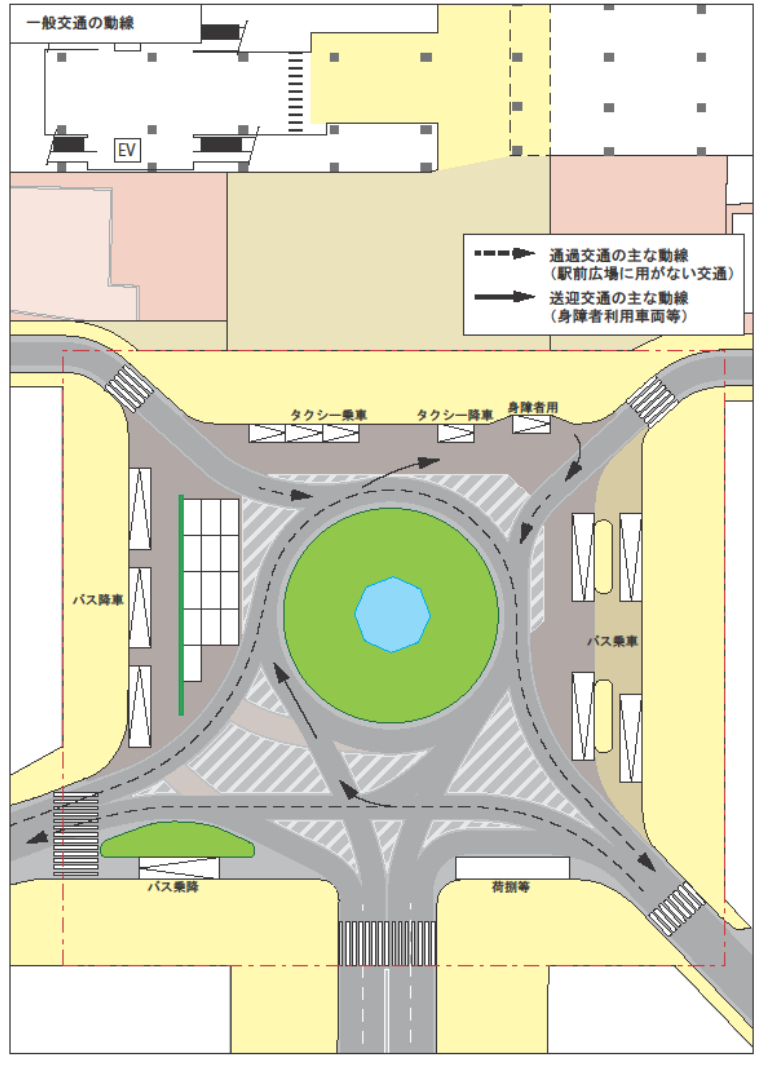
- 東1号線は西向き一方通行化する。
- 自動車交通の主動線を円形公園の周囲に設定する。
- 駅前広場内を移動する公共交通はこの主動線の外側(歩道側)を利用することにより通過交通と分離する。
- タクシープールは全て駅前広場内に配置する(現状と同じ乗車、プール計16台を確保)。
- 大学通り側に荷捌等に利用できるスペースを位置づける。



Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

案1: 現状踏襲案の主な自動車動線



Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

案2: 円形公園活用案

1. 広場空間の考え方

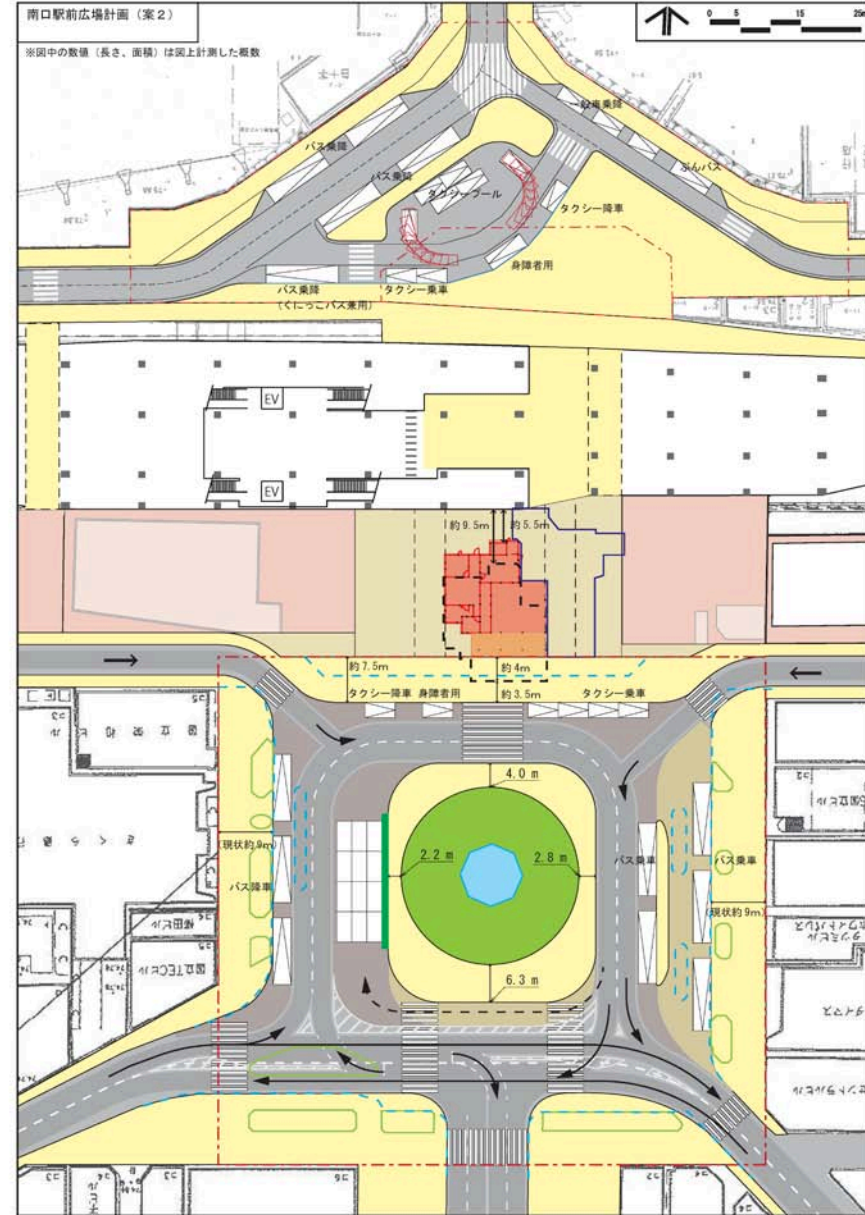
- 旧駅舎を中心とする広場空間の確保に加え、円形公園及びその周辺で構成する広場空間を設ける。
- 駅舎前面の歩道が案1に対して約2.5m狭くなり、約7.5mとなる。
- 円形公園の周囲に歩行者空間を確保する。

2. 円形公園の活用の考え方

- 円形公園の周囲に配置した歩行者空間は決して豊かではないため、活用を前提とした場合、園路の整備、ベンチの配置等、円形公園の再整備を行う。

3. 交通環境の改善の考え方

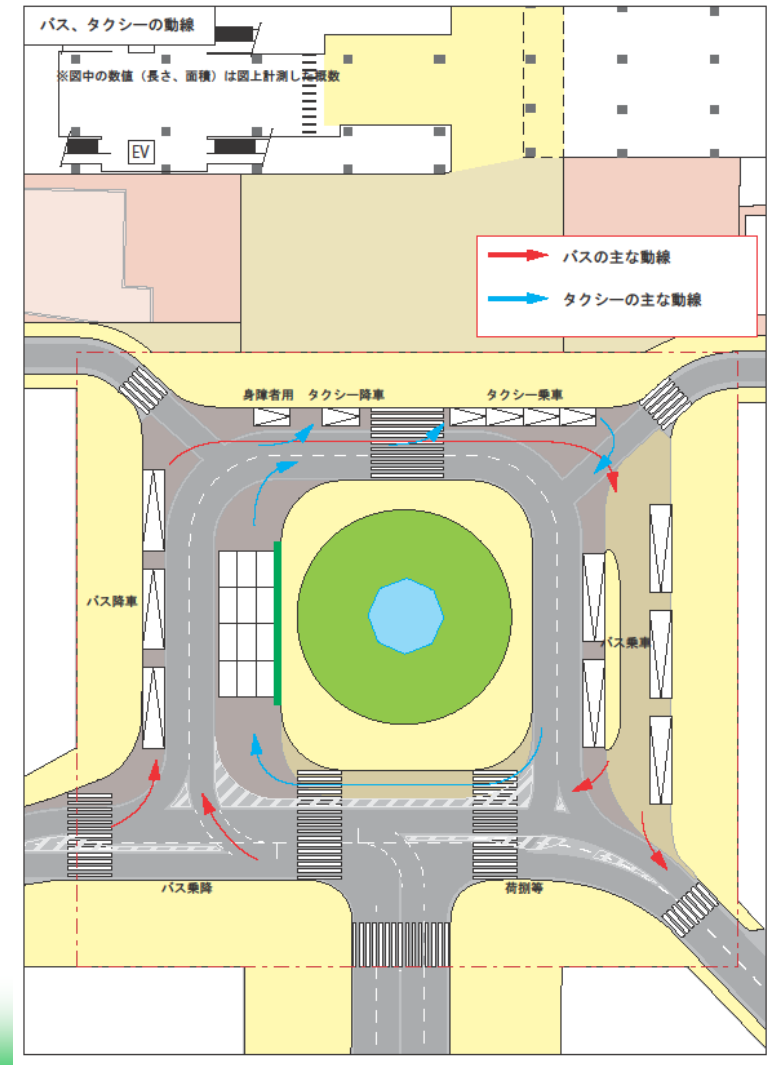
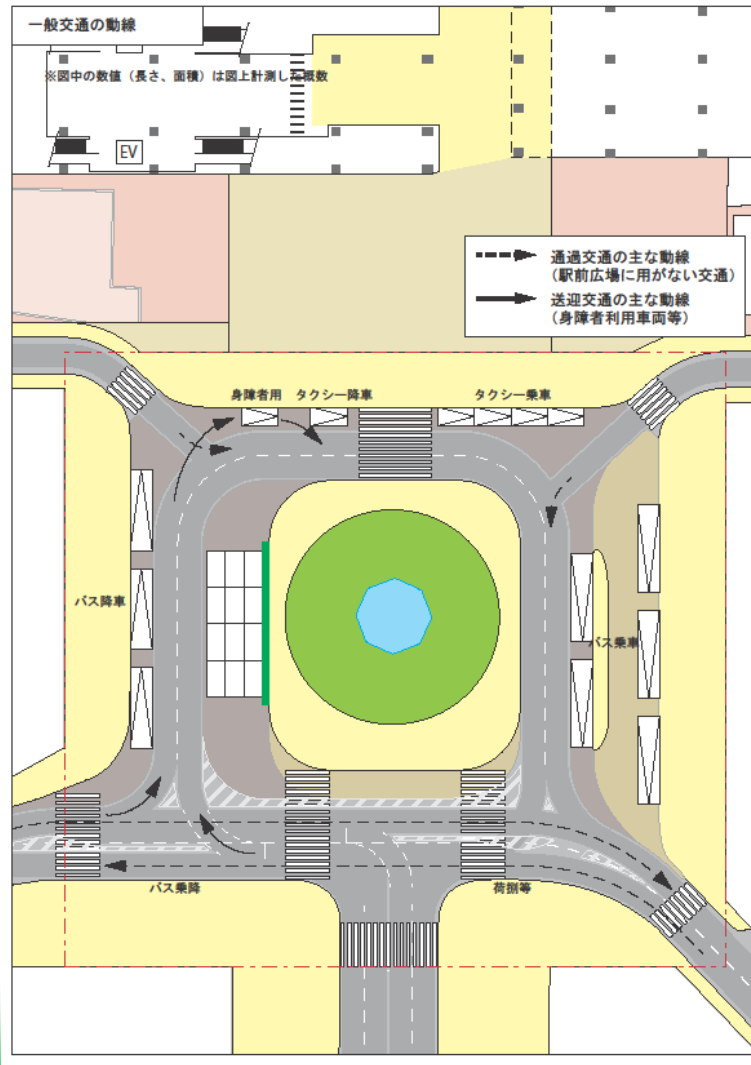
- 東1号線は西向き一方通行化する。
- 駅前広場内への通過交通の進入を抑制するため、大学通り接続部をT字形状の交差点とする。
- 交差点内にはバス機能等を配置できないため、バス機能は東側に集約する。
- タクシープールは全て駅前広場内に配置する(現状と同じ乗車、プール計16台を確保)。



Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

案2: 円形公園活用案の主な自動車動線



Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

案3: 通過交通抑制案

1. 広場空間の考え方

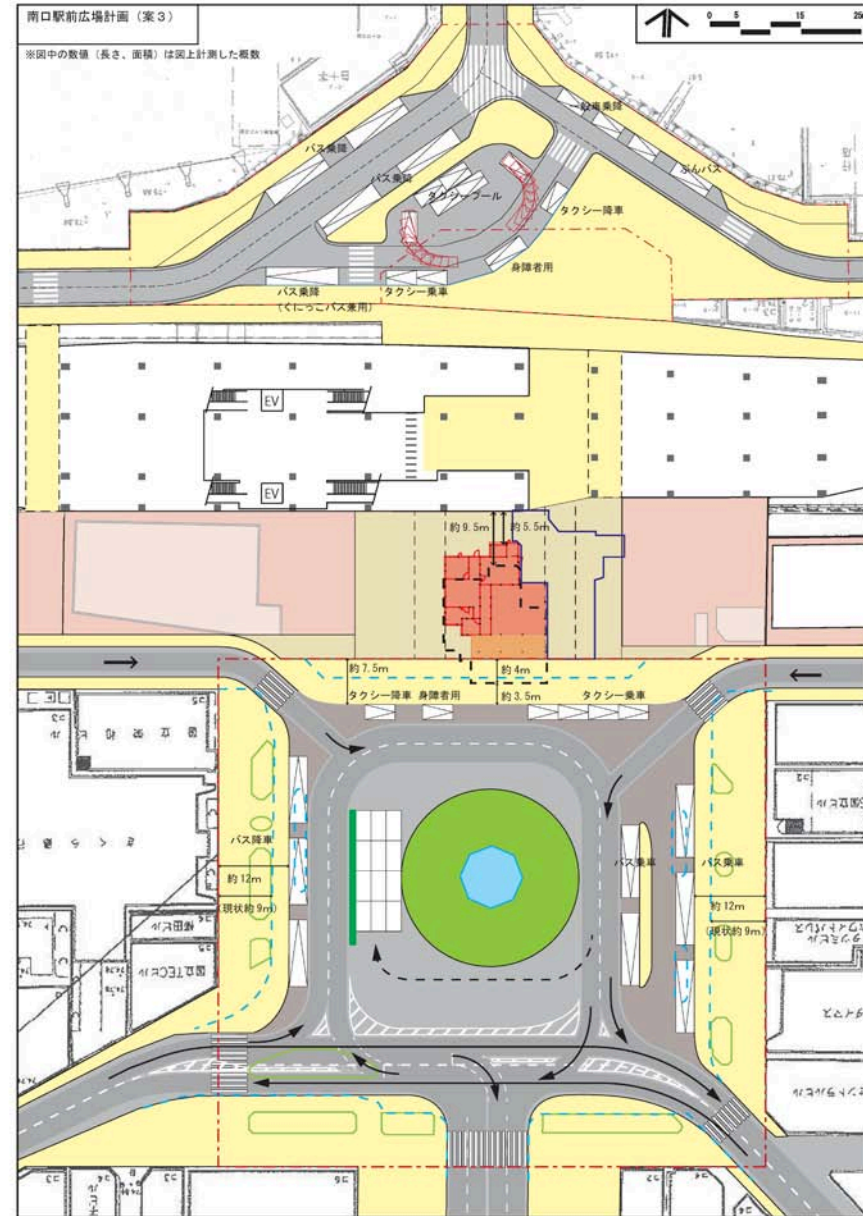
- 旧駅舎を中心とする広場空間の確保に加え、東西の歩道を拡幅する考え方であり、案2で円形公園の周囲に配した歩行者空間を歩道に振った形となる。
- 駅舎前面の歩道幅員は案2と同程度となり、約7.5mとなる。

2. 円形公園の活用の考え方

- 立ち入り、活用は想定しない。

3. 交通環境の改善の考え方

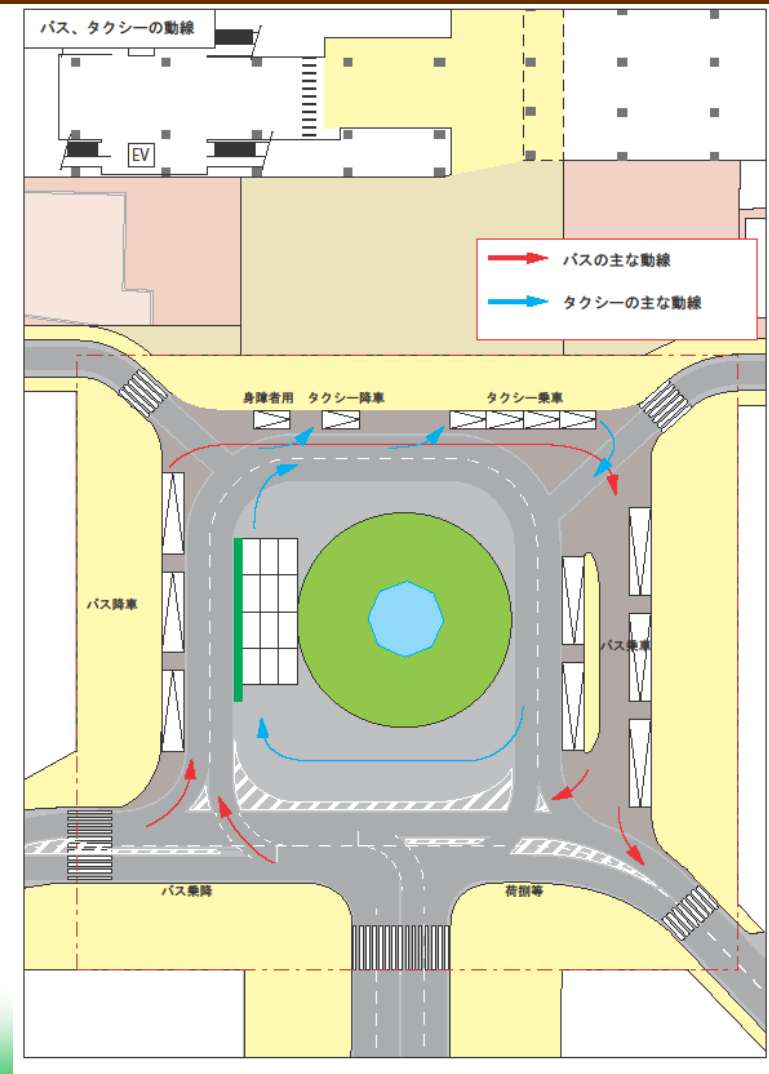
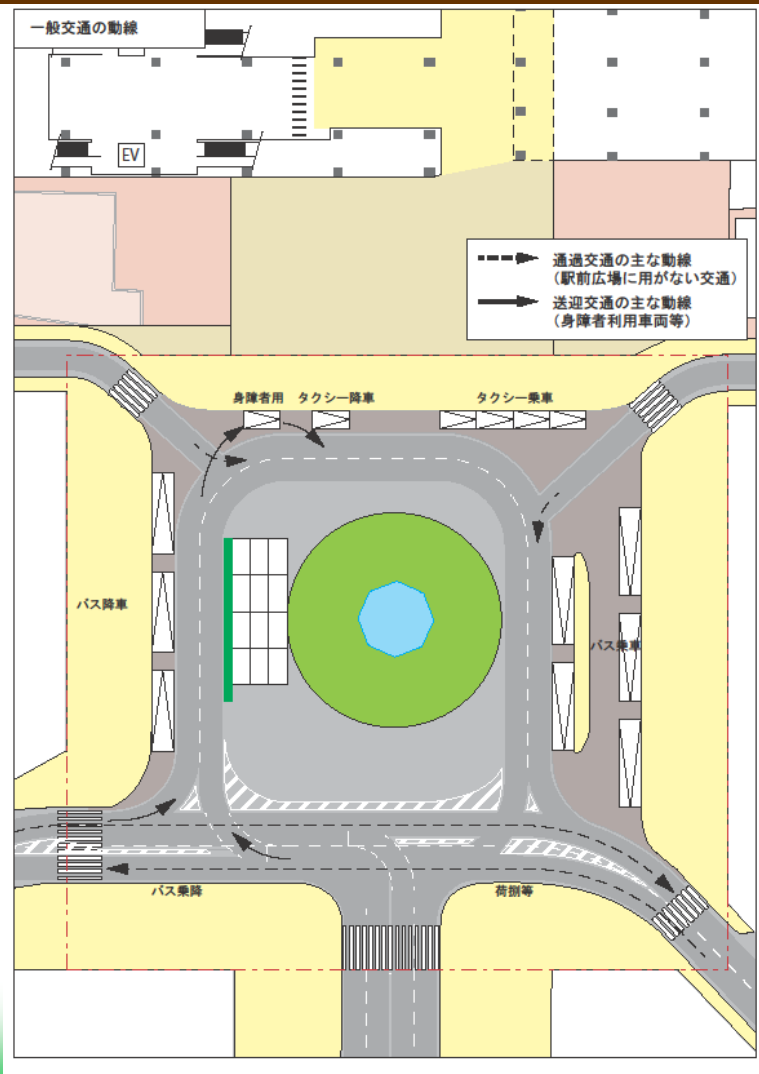
- 東1号線は西向き一方通行化する。
- 駅前広場内への通過交通の進入を抑制するため、大学通り接続部をT字形状の交差点とする。
- 交差点内にはバス機能等を配置できないため、バス機能は東側に集約することとなる。
- タクシープールは全て駅前広場内に配置する(現状と同じ乗車、プール計16台を確保)。



Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

案3: 通過交通抑制案の主な自動車動線



Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

3) 検討案の特徴

案1(現状踏襲案)

- 現状を踏襲できる(歴史的な駅前広場形状の維持。円形公園の姿の保全)
- 駅前広場内の歩道の拡幅が可能である(駅舎前面約6.5m拡幅、東側歩道約2m拡幅)
- 駅前広場の利用方法に大きな変化がない
- 旧駅舎の位置に関する条件がやや優位である(前面歩道幅が広い)
- ▲ 日常的な円形公園の活用はできない。
- ▲ 大規模なイベント等を開催する際には、交通規制等を行う必要がある(多頻度は不可能)
- ▲ 大学通り交差点の交通の錯綜の問題は解決できない

案2(円形公園活用案)

- 円形公園と周囲の歩行者空間の整備により、駅舎前面以外にも広場的空間を確保可能である
- 円形公園の再整備を行えば、日常的な賑わい利用できる可能性がある
- 通過交通が進まないため、駅前広場内の交通量が抑制できる(現況の4割程度となる)。交通安全面の向上が期待できる
- 日常的に円形公園に近づけるといふ、かつての姿に近い状況を再現できる可能性がある
- ▲ 駅舎前面の歩道の拡幅は大きくない(約4mの拡幅に止まる)。また東西歩道は殆ど拡幅できない
- ▲ 大学通り入口部をT字交差とするため、信号設置が必要となる(旭通り、富士見通り入口と一体制御)。それに伴い信号待ち交通による渋滞の発生が懸念される
- ▲ 朝夕は円形公園への歩行者が絶えない状態となり、駅前広場の交通渋滞を招く可能性(歩行者交通を時間帯で制御することは困難)
- ▲ バス乗車バースの配置に課題がある(出入口交差点との距離が近い)
- ▲ 信号の設置に伴い、大学通りから円形公園、旧駅舎への景観面の課題が懸念される。

Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

3) 検討案の特徴

案3: 通過交通抑制案

- 現状を踏襲できる(歴史的な駅前広場形状の維持。円形公園の姿の保全)
- 通過交通が進まないため、駅前広場内の交通量が抑制できる(現況の4割程度となる)。交通安全面の向上が期待できる
- 東西歩道の拡幅が可能である(約3mずつ拡幅)
- 駅前広場の利用方法に大きな変化がない
- ▲ 駅舎前面の歩道の拡幅幅は大きくない(約4mの拡幅に止まる)。
- ▲ 大学通り入口部をT字交差とするため、信号設置が必要である(旭通り、富士見通り入口と一体制御)。その結果信号待ち交通による渋滞の発生が懸念される
- ▲ 大規模なイベント等を開催する際には、交通規制等を行う必要がある(多頻度は不可能)
- ▲ 円形公園南側に余剰空間が生じるが、景観面を考慮すると、交通機能配置等は難しい。
- ▲ バス乗車バースの配置に課題がある(出入口交差点との距離が近い)
- ▲ 信号の設置に伴い、大学通りから円形公園、旧駅舎への景観面の課題が懸念される。

Ⅱ 検討状況

1. 国立駅南口駅前広場・旧駅舎復原用地

4) 南口駅前広場等の活用について

① 国立駅南口駅前広場においては、日常的に多様な活用、集客を目的としたまとまった空間を確保することはであると考えられる。

- 3つの計画案を検討したが、まちづくり基本計画に位置づけられた賑わいの拠点としての考え方については、さらなる検討の余地がある。
- 現在の計画案では、露天、出店等の配置は可能であり、通行者向けサービス等は可能と考えられるが、以下のような理由からステージを設けた集客イベント、数百人規模を集める販売イベント等を実施することはできない。
 - －旧駅舎周辺ではまとまった規模の空間を確保できない。
 - －駅利用者等の通行ルートを確保することも必要
- 円形公園及び周囲に設けた歩行者空間を多様に活用する場合は、円形公園の姿を大きく改変する必要がある。

② イベント時等に自動車空間も含めて活用できる方法を検討しておくべきではないか。

- 大規模なイベントを行う際には、歩車道を一体的に広場的な空間として活用できるような施設整備を進めておくことが適切ではないか。(歩車道の高さ、舗装、可動式路上設置物等)
- 施設整備と併せて“施設の運営”についても議論を深めることが必要である。
- まち育て検討部会が継続して開催される予定であり、活用目的、利用方法、運用体制、管理形態等、整備後の運営手法まで検討することが期待される。

段差のない駅前広場における歩車道境界処理について

1 フラットな歩車道境界の安全対策(例)

歩道と車道の分離

— ボラードによる分離

— 可動式ファニチャー(植栽枱など)

自動車と歩行者の通行空間を区分し、歩行空間への自動車の乗り入れや駐停車を排除することによって歩行者等の安全性を確保するため、ボラードや可動式植栽枱の設置が必要となる。

(1)ボラードによるもの :埋没式、取り外し式、固定式などがある。

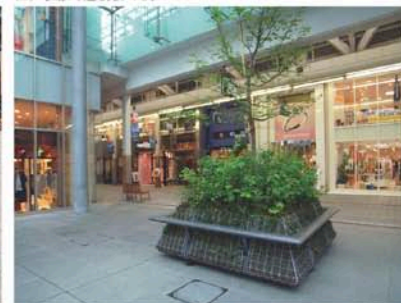


郡山市 郡山駅前周辺(埋没式)



松山市 道後温泉本館周辺(取り外し式)

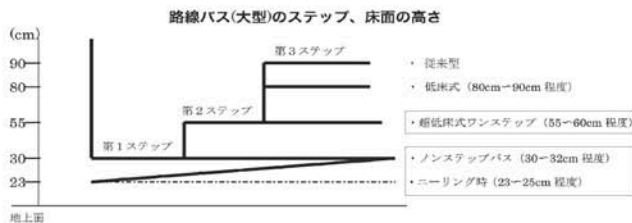
(2)可動式植栽枱の例



富山市 紀曲橋

2 バスの種類とバリアフリー

(1)バスの種類による床面の地面からの高さ



(2)車いす対応の事例

従来型バス	<p>通常時</p> <p>リフト展開時</p> <p>■ステップリフト 乗降口のステップ(階段)が展開してリフトの昇降板になる。高価なため、あまり普及はしていない。</p>
ワンステップ	<p>電動式(ノンステップ)</p> <p>手動式(ワンステップ)</p> <p>回転式(ノンステップ)</p> <p>■スロープ板 乗降口にスロープ板を取り付け段差を解消する。</p>

3 フルフラットにおける車いす対応

(1)道路の移動円滑化基準の運用指針

高齢者、障がい者が低床バスに円滑に乗降できる高さとして、当該停留所の部分の歩道等の高さは15cmを標準とするものとする。
ただし、道路の構造上やむを得ない場合等バスが正着出来ない場合は15cmにこだわらず、高さの調整等により、車いす使用者等が円滑に利用できる構造とするものとする。

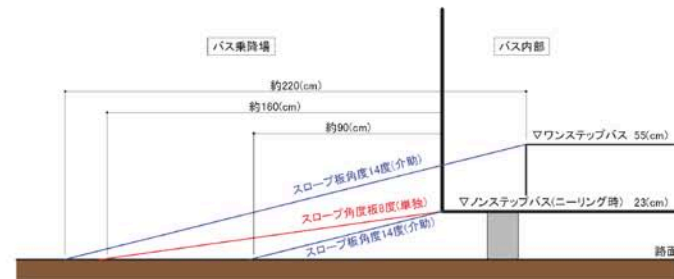
(2)車いすで登れる勾配

単独で登れる角度・・・8度(14%勾配)
介助があれば登れる角度・・・14度(25%勾配)

(3)仮にフルフラットにした場合のスロープ板の勾配と長さ

・ノンステップバスの場合
単独・・・約160cm
介助あり・・・約90cm

・ワンステップバスの場合
介助あり・・・約220cm



段差のない歩車道境界処理について(参考事例)

事例(1) 松山市
伊予鉄道 道後温泉駅



広場と通行路は一体の自然石舗装となっており、スレンダーなポラードが通行路範囲を明示している



歩道と車道(タクシーベイ)の段差もフルフラットとなっている

駅前から商店街のアーケードに至る歩行者空間に対して、バス停留所へ向かうバス車道導線が交錯している。

駅前からアーケードおよび小公園までの空間を一体の広場として同一素材の舗装(御影石舗装)で整備し、バスの通行路をスレンダーな止車めポラードを用いて明示することにより、「広場の中をバスが通行する」という空間構成を実現している。



バス乗降所前

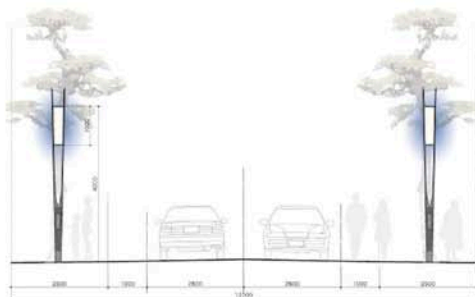
事例(2) 松山市 ロープウェイ通り

松山市では、中心市街地においても歩車道段差ゼロのフルフラットな道路整備を実現している。



歩車道段差はなく、円形側溝のグレーチングのみで見切っている

事例(3) 出雲市神門通り 幅5mの車道と路側帯(歩道)を段差のない同一素材で仕上げ、道路を広く見せることに成功している。場所によっては部分的にポラードを設置することで安全性を確保する。



参考事例 ナント市 海外においては、完全にポラードのみによって広場の領域を区分しているような事例も見られる。

