



## **国立駅周辺まちづくりの事業化に関わる検討**

## 1. 国立駅周辺まちづくりの概要

本報告書においては、平成 16 年 4 月に国立駅周辺まちづくり検討会より市長に提案された「国立駅周辺まちづくりに向けた提案」について、その実現化に向けた事業費の概算、及び事業手法の検討を行う。なお、事業費の算定は、様々な仮定に基づく荒いものであり、今後諸条件の検討とともに、より詳細な算定作業が必要である。

この作業にあたって、まず「国立駅周辺まちづくりに向けた提案」の内容の整理を行う。提案にあげられた整備内容は以下に示す項目である。各項目ごとに、事業費や事業手法検討の前提として、整備内容を以下の通り設定した。

### (1) 都市計画道路 3・4・10 号線の整備

東一丁目旭通りから北一丁目国分寺市道（国分寺都市計画道路 3・4・7 号線）までの 360m 区間を都市計画道路として整備する（国分寺市境から東一丁目市道東第一号線までの 200m 区間は現道を 16m に拡幅し、市道東第一号線から旭通りまでの 160m の区間は幅員 16m の道路を新設する）。うち、民有地 3,814 m<sup>2</sup>、土地筆数約 50 筆。

### (2) 西一条線の整備

南口公共施設等用地の一部、J R 東日本用地（高架下含む）を活用して、南口公共施設等用地西側に南北交差道路を整備する。道路整備にあたっては、ハンプの設置、舗装の高質化等により、過剰な通過交通の抑制を図る。西一条線は、幅員 10m、長さ約 45m 区間の整備となる。

### (3) 国立駅舎の保存活用

高架工事期間中、国立駅舎を円形公園に曳家し、工事完了後に再び現在位置付近に曳家して戻し、同時に恒久的な活用のための耐震補強や内装工事などを行う。

駅舎曳家部分（木造平屋部分及び前面鉄骨庇）221.6 m<sup>2</sup>、解体し古レール等の部材を一部保存する鉄骨上屋部分 172.90 m<sup>2</sup>。合計 394.5 m<sup>2</sup>。

耐震改修や活用のための修復工事は、柱や梁などをそのままとし、壁や天井などの造作材を解体して、新たに補強壁等を設ける「半解体」と呼ばれる工法とする。

### (4) 国立駅南口駅前広場の整備

国立駅南口駅前広場に関しては、現在国立駅舎が位置する JR 東日本用地約 2,000 m<sup>2</sup>を含む駅前ロータリーについて、駅前広場として都市計画決定する。駅前広場は、通過交通の抑制により、公共交通と駅への送迎車両を主体とした、歩行者中心の広場整備を行う。車道路面及び駅舎周辺用地に関しては、カラー舗装や植栽の実施により高質空間の実現を図る。

#### (5) 国立駅北口駅前広場の整備

国立駅北口駅前広場に関しては、現在の駅舎が高架下へ吸収され、台形状の JR 東日本用地約 800 m<sup>2</sup>が空地となるため、ここを活用して、公共交通の乗降場の整理やゆとりある歩行者空間の確保を目指す。またロータリー内の交通規制を行い、通過交通の抑制を行う。

#### (6) 高架駅自由通路の確保

高架駅については、現在 JR によって計画されている有効幅員 10m の「ラチ外通路」を 24 時間通行可能な自由通路として整備を働きかける。

#### (7) 高架駅西口の新設

JR による計画では、高架駅には「ラチ外通路」に向けて開けられた改札口が一つしかないが、この設計変更を行い、現在バックヤードとして計画されている高架駅西側に西口改札口を新設する（自動改札機 2 機、職員一人常駐）。

#### (8) 総研線跡地の活用

総研線は、幅約 5 m、西一条線までの総面積は約 2,500 m<sup>2</sup>の用地であり、全線において緑道的な活用を図る。また、高架下の多層活用により、高架の南北から活用できる駐輪・駐車空間や商業・公共施設の設置が謳われているため、これらの施設に入るための動線の確保が必要である。

#### (9) 高架下の活用

高架下は高架駅西側と東側がある。高架駅東側に関しては、JR が商業目的で活用すると想定されるスペースを除き、それ以外の高架下を、都市計画道路 3・4・10 号線までを駐輪場及び北口商店街と連携した商業スペースとして活用する。その際、高架下の有効活用のため、地盤を約 1 m 掘り下げ、高架下に 2 層の床を確保、1 階部分を駐輪場、2 階部分を商業空間に活用する。

高架駅西側は、同様の考え方から、地盤を掘り下げ（場所により 1～2 m）、高架下に 3 層の床を確保、1 階部分を駐車場、2 階部分を駐輪場、3 階部分を商業・公共スペースに活用する。なお、公共交通の乗降場として、タクシ

ープール及びタクシー・送迎車両のためのロータリーを設置する。また高架駅西口は中二階（高架下3階レベル）に設置し、各階からは階段もしくはエスカレーターでこれにアクセスが可能な構造とする。

#### （10）高架下と一体的な南口公共施設等用地の活用

南口公共施設等用地に関しては、高架下及び隣接民有地と一体的活用を行う。用地面積は4,895 m<sup>2</sup>、民有地が708 m<sup>2</sup>であり、あわせて5,603 m<sup>2</sup>の敷地の活用となる。高架下の高さに関しては3層として、1階部分には高架下と一体的にロータリー・駐車場を設置、2階部分に駐輪場、3階部分に商業・公共施設を設置する。その上層階については、まだ明らかな方針は出ていない。本検討においては、平成14年度の「国立駅周辺まちづくり計画検討委員会報告書」を参考に、駐輪・駐車以外に必要な面積を建ぺい率約75%の4層分（16,400 m<sup>2</sup>）と想定する（高架上3層分。建築物は6階建てだが高さはほぼ5階建てに相当する）。

## 2. 事業費の概算

本項では、前項の内容に基づき、事業費用の概算を行った。その際、とりあえず事業主体は国立市とし、事業手法についても、用地取得、整備までを一貫して市が行う場合を想定した。すなわち、まちづくりの実現に係る国立市における最大限（MAX）の事業費用を算出することを目的とした。

### （1）都市計画道路3・4・10号線の整備

平成16年度現況測量に基づく資金計画によれば、用地費、物件移転補償費、築造費、測量試験費、事務費等を含む想定事業費用は、約5,046,000千円とあるため、これを採用した。

### （2）西一条線の整備

#### ①用地取得

西一条線整備にあたって必要な用地は、国立市土地開発公社用地約165㎡、JR東日本用地約395㎡（総研線跡地部分約80㎡、高架下部分約180㎡、その他部分約135㎡、以上地形図より推定）。

JR東日本用地部分の取得は、高架下及び総研線跡地をのぞく約135㎡を対象とし、地価586千円/㎡※として、取得費用79,110千円となる。

※土地価格は、周辺公示価格、または周辺取引事例、路線価格を参照とした推定値である。

#### ②整備費用

この他必要な費用は築造・舗装整備費であり、築造・舗装に関しては、提案書に基づき、ハンプの設置や高質舗装材の使用により公園に準じる整備を目指すこととすると、整備面積560㎡として約28,000千円となる。

### （3）国立駅舎の保存活用

#### ①事業費用の内訳

国立駅舎の保存活用に係る事業費は、国立駅舎の曳家（行き・戻し）工事、国立駅舎の復原修復工事（半解体）、円形公園の復旧工事、及び調査、設計費からなる。

#### ②曳家（行き）

曳家（行き）工事については、前出資料から56,000千円である。また曳家のための解体調査、解体・曳家工事設計監理料が4,000千円である。

### ③曳家（戻し）工事

曳家（戻し）工事については、曳家（行き）工事見積もりが参照できる。曳家（行き）工事から土工事、新設基礎工事（これは復原修復工事に含まれる）、鉄骨上屋部分解体費用を差し引くと、約 34,000 千円と想定される。

### ④復原修復工事

国立駅舎の復原修復工事（活用のための設備工事含む）に関しては、通常の国指定重要文化財における半解体工事の場合、500 千円/㎡程度の費用を要する場合も多く見られる。しかし、国立駅舎の場合、全体的な部屋数が少なく、高額な部材や装飾が想定されないこと等から、木造本屋部分に関しては約 200 千円弱/㎡（木造本屋部分工費約 42,000 千円）、鉄骨上屋部分に関しては、鉄骨柱 4 本からなる簡易な構造となるため約 50 千円/㎡（但し、活用内容に応じて部屋を新たに設けるような場合は増額となる、工費約 8,000 千円）と見なし、これらを合計して工費を約 50,000 千円と算定する。

### ⑤円形公園復旧整備費

曳家工事（戻り）工事に際しては、円形公園の基礎を撤去してその跡を復旧し、植栽等の整備を施す必要が生じる。この費用も整備内容によって増減するが、簡易な植栽程度の整備として、約 5,000 千円である。

### ⑥調査・設計費

なお、国立駅舎は、国立市指定文化財となることが想定されており、曳家（戻り）及び復原修復工事にあたっては、現況及び復原に係る調査及び記録、現状変更部分にかかる記録が必要であり、そのための解体調査費用（報告書作成費用含む）の必要がある。また設計費、設計工事監理費が必要であるが、これらは現場に半常駐しての作業となるため、通常的设计・監理の倍近い人工を要する。その費用は約 11,000 千円となる。

## （４）国立駅南口駅前広場の整備

### ①事業費用の内訳

南口駅前広場の整備にあたって必要な費用は、用地取得費、広場及びロータリーの整備費、調査・設計費である。

### ②用地取得費

南口駅前広場の整備にあたっては、現在国立駅舎が置かれている駅南口の約 2,000 ㎡の J R 東日本用地を確保する必要がある（より少ない面積の用地

の確保、あるいは換地、借地、再開発等の他事業手法による用地担保の手法については、別章において検討するものとする)。地価は近辺公示地価を援用し818千円/㎡とする。この場合、用地取得費は1,636,000千円となる。

### ③整備費

整備については、駅舎復原予定地周辺の2,000㎡に関する整備とロータリー一部分の整備が想定される。前者に関しては駅舎と一体となった公園的な活用が望まれるため、高質の舗装や植栽、ベンチ、トイレ等を設置した公園的な整備とする。そこで整備単価を高めにとる(50千円/㎡)と、整備費100,000千円となる。

ロータリーについては、カラー舗装による車両抑制の明示化等を行うこととする。整備費としては舗装工事だけであるから(5千円/㎡)として、整備費19,920千円となり、合計119,920千円となる。

### ④調査・設計費

調査・設計に関しては、通常的设计の他に、駅前広場のロータリーを計画するにあたり、広場内及び周辺道路に関する交通シミュレーションが必要となる(シミュレーションは駅前広場に限らず、駅周辺の交通動態全体の計画に際して必要なものであるが、便宜的にこの項目に含めるものとする)。設計費用11,990千円にシミュレーション費用3,000千円を加えた14,990千円となる

### ⑤「都市計画に基づく駅前広場の造成に関する協定」に基づく用地補償負担

都市計画により駅前広場を造成する場合の費用負担については、昭和62年(1987)の国鉄民営化に伴い、同年に建設省と運輸省との間で締結された「都市計画に基づく駅前広場の造成に関する協定」(通称「建運協定」)によって、駅前広場の面積のうち、鉄道側が負担する用地補償費の算定の対象となる面積のうち、全体六分の一となる駅本屋側の部分の用地補償費を負担することと決められた。しかし、実際には、JRは以下のような理由をあげて自治体が望むような形で負担に応じたことはあまりない。

- ・自治体とJRとでは、駅前広場面積全体のうち、用地補償費の算定の対象となる面積が異なり、従って自治体とJRが六分の一と考える面積も異なってくる。
- ・都市計画による駅前広場であっても、駅の新設または駅裏口の新設により必要となる駅前広場については協定の対象とならない。

## (5) 国立駅北口駅前広場の整備

### ①事業費用の内訳

北口駅前広場の整備にあたって必要な費用は、用地取得費及び整備費、設計費である。

### ②用地取得費

北口駅前広場の整備にあたっては、駅北口の約 800 m<sup>2</sup>の J R 東日本用地を確保する必要がある（借地については、別章において検討するものとする）。地価は南口とほぼ同等として 800 千円/m<sup>2</sup>とする。この場合、用地取得費は 640,000 千円となる。

### ③整備費・設計費

整備については、800 m<sup>2</sup>の用地に関する整備と、交通規制のために小円形公園をロータリーに設置する整備が想定される。小円形公園は、半径 5 m 程度（約 80 m<sup>2</sup>）のものとし、両者に関しては、南口駅前広場の整備に則して高質の整備（高質舗装、植栽、ベンチ等の設置）を行うこととすると（50 千円/m<sup>2</sup>）、整備費 44,000 千円となる。

## (6) 高架駅自由通路の確保

自由通路の整備に関しては、基本的に JR が行うものとするが、その後の維持管理（清掃、光熱費）等は市側が負担するものとする。なお、自由通路を 20m で整備する場合は拡幅部分の整備費用等が市の負担となる。

## (7) 高架駅西口の新設

高架駅西口は現在バックヤードとして想定されている個所の設計見直し及び、改札口の整備が必要である。また、駅西側高架下を三層活用するとすれば、高架駅西口は中二階を新設し、ホーム及び駐車・駐輪場のフロアとエスカレーターで連結する必要がある。本検討では、別章の設計検討より、この新設フロアを約 750 m<sup>2</sup>と想定する。必要設備は以下の通り。

駅乗降客数：約 55,000 人、定期外利用者：約 18,000 人

西口利用者定期外：9,000 人（便宜的に利用者の半数とする）

発券機数：9,000/2,000（一台あたり日あたり発券数）=4.5 台

ピーク時乗降客数：18,000×0.6（他駅事例から係数採用）=10,800 人

必要自動改札機数（片通行）：5,400/45×60=2 台、総計 4 台

必要エスカレーター：乗降 2 本×2=4 本

これらの仕様で西口設置費用を算定すると以下の通りで合計 262,500 千円



となる。

床面：750 m<sup>2</sup>×工事床単価 250 千円/m<sup>2</sup>=187,500 千円

自動券売機：5 台×7,000 千円=35,000 千円

自動改札機：4 台×10,000 千円=40,000 千円

また、西口設置に伴い、光熱水費、清掃費、係員の人件費（4 人）、機械の維持費等、ランニングコストが発生する。その費用は、年間約 50,000 千円程度となる。このほか、設計費として約 5,000 千円かかる。

## （8）総研線跡地の活用

### ①事業費用の内訳

総研線跡地の整備にあたって必要な費用は、用地取得費、整備費、設計費。

### ②用地取得費

総研線の整備にあたっては、JR 東日本が所有している約 2,500 m<sup>2</sup>の用地を確保する必要がある。総研線跡地に関しては、特殊な形状から活用もある程度限定されるものと思われ、全線取得しなくても、高架駅西側ロータリーや高架下活用施設への出入り口のみ確保すればよいという考え方もある。また、その他の活用可能性の高い用地と比較して、借地による活用の可能性は比較的高い。が、ここではマックスの事業費を算定する意味合いから、全線取得を前提として考える。

その場合、地価は周辺取引価格を参考に 580 千円/m<sup>2</sup>とする。この場合、用地取得費は 1,450,000 千円となる。

### ③整備費

整備については、2,500 m<sup>2</sup>全線に対して、カラー舗装や植栽工事を施すが、南北駅前広場の整備よりはグレードを落とし、整備単価を 20 千円/m<sup>2</sup>程度とすると、整備費 50,000 千円となる。

## （9）高架下の活用

### ①事業費用の内訳

高架下の活用については、高架下の用地活用に係る費用と駐車・駐輪場の整備に係る費用、設計費が想定される。

### ②高架下用地に係る費用

高架下のうち、都市計画道路 3・4・10 号線から西一条線までの間で活用を想定している個所の面積は（高架化に伴うのり面を一部含めて）東側 700 m<sup>2</sup>、

西側 4,000 m<sup>2</sup>である。

JR が鉄道事業に必要とする部分を除く高架下利用可能全面積の 15%に相当する約 3,000 m<sup>2</sup>に関しては、国立市が公租公課相当分で活用することが可能である。差しひいた 1,700 m<sup>2</sup>は J R 東日本から借地を行う必要がある。借地地代に関しては諸権利の調整とあわせて J R との交渉によるが、ここでは固定資産税の 5 % (平成 15 年東京都平均値約 4 %※) として暫定的に算出する (路線価の平均値 343 千円/m<sup>2</sup>として、固定資産税推定 300 千円/m<sup>2</sup>、これに借地分面積 1,700 m<sup>2</sup>を乗じてさらに 0.05%を乗じると、年 25,500 千円となる)。

### ③整備費

整備に関しては、高架駅西側高架下の場合、南口公共施設等用地と一体的な建築物整備を意図しているが、ここでは便宜上分離して考える。

整備費は、高架下に関しては高架の構造体がすでに既成しているため、ここに 1 層分もしくは 2 層分の床をはめ込む工事となる。駐輪・駐車場については、鉄骨造とし、壁を抜いた構造とすることなどにより廉価の施工が期待できるが、この場合、床の掘り下げ工事が加算される。また、三層部分は商業・公共施設となるため施工単価は相応のものとする必要がある。(国立駅南第一駐輪場は、床面積 1,974 m<sup>2</sup>で整備費 131,880 千円。整備床単価 66 千円/m<sup>2</sup>である)

これらの条件から床単価を想定し概算整備を算定する。整備床単価は施設の仕様により増減するが、ここでは仮に 200 千円/m<sup>2</sup>と想定 (高架下裏面内装、壁工事等は床単価で相殺、床掘り下げ分を加算)、西側高架下は新設床 8,000 m<sup>2</sup>であり整備費 1,600,000 千円、東側高架下は新設床 700 m<sup>2</sup>であり整備費 140,000 千円となる。このうち、駐車場、駐輪場、商業・公共施設にあてる面積按分を計算すると、それぞれ約 30%、約 35%、約 35%となり、事業費用を単純に振り分ければそれぞれ約 522,000 千円 (駐車)、約 609,000 千円 (駐輪)、約 609,000 千円 (商業・公共) となる。(実際の算定にあたっては、それぞれの整備区分をどこまでと見るか検討の必要がある)

## (10) 高架下と一体的な南口公共施設等用地の活用

### ①事業費用の内訳

南口公共施設等用地の活用については、公社からの買戻し費用、施設整備費、設計費である。民有地については用地買収は現実的ではなく、施設の床と立体換地を行うことで対処する。

## ② 会社からの買い戻し費用

会社からの買い戻し費用は、2,841,360 千円である。

## ③ 整備費

南口公共施設等用地の整備に係る費用としては、前述の条件から、6 層の建築物とし、1 層がロータリー及び駐車場、2 階が駐輪場、3 階から上が商業・業務・公共施設が入る建物とする。整備床単価は、1, 2 階部分（延べ 8,200 m<sup>2</sup>）は 200 千円/m<sup>2</sup>とし、3～6 階部分（延べ 16,400 m<sup>2</sup>）は、東京都における事務所建築の施工単価平均※を援用し約 300 千円/m<sup>2</sup>とする。整備費用は延べ床面積を乗じて合計すると 6,560,000 千円である。

## (11) 総事業費

以上の概算により、事業費を合計すると 21,519,080,000円である。

### 3. まちづくり交付金による事業化検討

#### (1) 本検討の目的

本検討においては、前項において算出された国立駅周辺まちづくりにかかる事業費用に対し、まちづくり交付金の活用の可能性を検討するものであり、いくつかの場合を想定して交付金額を算出したものである。

なお、都市計画道路 3・4・10 号線は都市計画街路事業として単独で補助金対象となりうるので、まちづくり交付金事業に含めないこととする。

また便宜上、設計費関係は関連する諸調査も含まれるものとして一律 10% で計上している。今回の概算は総事業費にしめる交付金の概ねの割合を算定するために行った作業であり、今後事業内容が明確になるとともに、より詳細な費用算定が必要である。

#### (2) まちづくり交付金の概要

##### ①目的

地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とする。

##### ②概要

市町村が作成した都市再生整備計画に基づき実施される事業の費用に充当するために交付する交付金である。

##### ③都市再生整備計画の作成

市町村は地域の特性を踏まえ、まちづくりの目標と目標を実現するために実施する各種事業を記載した都市再生整備計画を作成する(注 1)。

##### ④交付金の交付

国は市町村が作成した都市再生整備計画が都市再生基本方針に適合している場合、年度ごとに交付金を交付。

##### ⑤事後評価

計画期間終了時、市町村に目標の達成状況等に関する事後評価を求めること(注 2)とし、その結果等についてチェックし公表。

(注 1)まちづくりの目標の設定:まちづくりの目標とその達成状況を評価す

る指標を設定。

例) 目標: 駅周辺の賑わいを再生する。

指標: 来街者数、居住者数(可能な限り数値化・指標化を図る)等。

(注 2) 公共公益施設等を活かした公共団体、住民等の活動等を含めた総合的な取組みによって達成される指標を評価。

## ⑥ 交付対象

都市再生整備計画に位置付けられたまちづくりに必要な幅広い施設等を対象とする。

- ・ 道路、公園、下水道、河川、多目的広場、修景施設、地域交流センター、土地区画整理事業、市街地再開発事業等
- ・ 高齢者向け優良賃貸住宅、特定優良賃貸住宅、公営住宅、住宅地区改良事業等
- ・ 市町村の提案に基づく事業(一定の範囲内)
- ・ 各種調査や社会実験等のソフト事業(一定の範囲内)

## ⑦ 交付金の額の算定

交付額は一定の算定方法により算出。

## ⑧ まちづくり交付金による事業効果

明確なまちづくりの目標実現のために、市町村の自主性・裁量性を最大限発揮することにより地域の創意工夫を活かした個性あふれるまちづくりを行うことが可能となる。また、市町村が作成した都市再生整備計画に基づき総合的・戦略的に事業を実施することにより、通常の事業では得ることのできない相乗効果・波及効果が得られることが想定されるため、全国の都市の再生をより効率的に推進することが期待される。

## ⑨ 関連事業

まちづくり交付金を活用した駅周辺まちづくりの展開にあたっては、国立市独自の交通規制の導入、中心市街地の活性化、文化財の保護など、様々な分野の施策の実現をあわせて図る必要がある。そこで、地域再生計画の申請を行い、より横断的な各省庁の支援の結集を図る事を検討する必要がある。

### (3) 都市再生整備計画の骨子案（国立駅周辺）

まちづくり交付金による交付対象事業を実施しようという市町村は、都市再生基本方針に基づき、次に掲げる事項を記載した都市再生整備計画を作成し、当該計画を国土交通大臣に提出しなければならない。

- (1) 都市再生整備計画の区域
- (2) 都市再生整備計画の目標
- (3) 都市再生整備計画の目標を達成するために必要な交付対象事業
- (4) 計画期間
- (5) 都市再生整備計画の対象となる地区の名称
- (6) 都市再生整備計画の区域の面積
- (7) 交付期間における各交付対象事業の概算事業費
- (8) 関連事業（都市再生整備計画の目標の達成を図るため、交付対象事業に関連して実施される交付対象事業以外の事業等をいう）。
- (9) 交付期間
- (10) 都市再生整備計画の対象となる地区における整備方針
- (11) 都市再生整備計画の評価に関する事項
- (12) その他必要な事項

これらの項目のうち主要なものについて、想定される内容骨子をいかに示す。

**□地区の名称：**東京都国立市 JR 国立駅周辺地区

**□計画期間：**平成 22 年度～平成 26 年度

#### □目標

**大目標：**JR 中央線の高架化を契機として、駅周辺市街地を歩行者中心の魅力ある駅前空間として整備し、人が集い交流する場所としての役割を再生する。

**目標 1：**中央線を南北に横断する道路の整備により、通過車両等の交通を円滑に処理し、南北駅前広場を歩行者中心の空間とする。

**目標 2：**高架駅自由通路や高架下通路の整備により、歩行者空間のネットワークを図り、分断されていた南北市街地の一体化を図る。

**目標 3：**これまで「裏手」としての印象が強かった国立駅北口について、通過交通の抑制と駅前広場の整備により、ゆとりある歩行者空間と緑豊かな空間を創出

し魅力を高める。

**目標 4**：国立駅南口について、通過交通の抑制と緑豊かな駅前広場の整備、国立のシンボルである国立駅舎の広場と一体となった保存活用により、人が集い交流する広場としての「森の駅」を創造する。

#### □地区における整備方針

##### 整備方針 1（円滑な交通の処理、歩行者中心の駅前再生）

- ・都市計画道路 3・4・10 号線の整備及び西一条線の整備により、現在国立駅南北駅前広場に流入している通過車両交通をこれらの道路へ誘導し、駅周辺を歩行者中心の空間とする。
- ・高架下空間を活用して、駅への動線と一体化した駐輪場を設置し、駅周辺から放置自転車をなくし、ゆとりある歩行者空間を確保する。

[方針に合致する主要な事業]：道路、地域生活基盤施設（基幹事業）

##### 整備方針 2（南北の一体化）

- ・高架駅の自由通路を介して、分断されていた南北市街地の一体化を図る。
- ・高架下や都市計画道路 3・4・10 号線の歩道、後述の総研線跡地などの歩行者用道路をネットワークさせることで、自由に南北に行き来できる歩行者空間のネットワークを構築する

##### 整備方針 3（北口の魅力向上）

- ・北口へ流入している通過交通の抑制と既存の公共交通の乗降場の整理、及び現駅舎撤去部分の活用等により、ゆとりある歩行者空間を生み出す。
- ・総研線跡地を緑道として活用し、失われた「武蔵野の緑」の再生と、ゆとりある歩行者空間の確保を図る。

[方針に合致する主要な事業]：道路、高質空間形成施設（基幹事業）

##### 整備方針 4（人が集い交流する場所としての南口駅前広場の再生）

- ・南口へ流入している通過交通の抑制と既存の公共交通の乗降場の整理、駅前広場の整備等により、ゆとりある歩行者空間の確保を図る。
- ・国立のシンボルとして親しまれている現国立駅舎を保存し、円形公園や広場と一体的な活用を市民主体で図り文化交流拠点とする。あわせて、駅前の緑化を進め、人が集い交流する場としての「森の駅」の実現を図る。

[方針に合致する主要な事業]：道路、高質空間形成施設、既存建造物活用事業（基幹事業）

#### (4) まちづくり交付金の交付金額の概算

##### ①交付限度額の算定

仮に次頁に掲げる事業に対して、まちづくり交付金の活用を試みた場合における、交付金の交付限度額を算定する。なお、算定にあたっては、交付対象となる事業費用すべてにおいて、調査、設計、監理等の費用も含まれるものとしている。また、国立駅南口駅前広場の用地取得に関しては、駅舎の活用に伴う既存建築物活用事業の一環としての用地取得も想定されたが、ここでは駅前広場整備事業によるものとしている。交通シミュレーションに関しては、国交省の「くらしのみちゾーン」等の他補助事業の活用も考えられる。これらの点も含めて、詳細な交付金額の算定にあたっては国交省等の関係機関との調整が必要である。

まちづくり交付金交付要綱第5によれば、交付限度額は次頁に掲げる計算式によるが、同時に都市再生特別措置法施行規則第16条第1項に基づき算出した額を超えないものとする、とされている。規則に基づく算定は、区域の設定など都市再生整備計画の詳細な検討が必要であり、現段階では算定が困難であるため、ここでは規則による算定額を超えていないという前提のもと計算した。

概算で、交付金総額は3,210,028千円となり、市負担（都市計画道路3・4・10号線に係る費用を除く）は13,263,052千円である。



■国立駅周辺まちづくりに係る事業費用の算定(単位:円)

事業名称	面積・距離		支出費用				備考	備考
	面積(m <sup>2</sup> )	属性等備考	取得費用	整備費用	運営・設計	備考		
① 新河計画道路3・4・10号線の整備	3,814	民有地買収			5,046,000,000		5,046,000,000	
② 第一号線の整備	395	総買収	79,110,000	28,900,000	2,890,000	設計費は注記ない場合10%とみる(買収は定くなる)	109,910,000	
国立駅南の保存活用(徒歩行き)	222	事業部分買収		56,000,000	4,000,000		60,000,000	
国立駅南の保存活用(徒歩戻り)	222	事業部分買収		34,000,000	2,500,000	設計費は通常の標準より安い	36,500,000	
同上(運送歩道工事、設備工事)	410	取得土庫含む		50,000,000	8,500,000	解体調査費含む、平常費のため割高となる	58,500,000	
同上(河原公園整備)	804			5,000,000		設計費用は建築工事に含む	5,000,000	
③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯								
⑬ ⑭ ⑮ ⑯								
⑰ ⑱								
⑲								
⑳								
㉑								
㉒								
㉓								
㉔								
㉕								
㉖								
㉗								
㉘								
㉙								
㉚								
㉛								
㉜								
㉝								
㉞								
㉟								
㊱								
㊲								
㊳								
㊴								
㊵								
㊶								
㊷								
㊸								
㊹								
㊺								
㊻								
㊼								
㊽								
㊾								
㊿								
全体合計								

■まちづくり交付金の交付総額の算定（交付要綱第5に掲げる算定式による交付総額額）

事業名称	事業費	交付率	交付総額	交付対象事業	備考
西一帯道の整備	109,910,000	100%	109,910,000	道路・道路整備事業	
調立駅西の環境整備	95,000,000	95%	90,250,000	既存緑地活用事業 地域生活基盤施設	整備費が2,100,000千円以内、但し10,000㎡に満たない。完成後、工事から含まれるものとして計算
四形公園の整備	5,000,000	100%	5,000,000	高質空間形成施設	
調立駅南口駅前広場整備	1,770,910,000	100%	1,770,910,000	道路・道路整備事業	
調立駅北口駅前広場整備	688,400,000	100%	688,400,000	高質空間形成施設	
高岡駅西口の整備	267,500,000	100%	267,500,000	高次都市施設 複合交通センター	
森新緑地内の公園整備	1,505,000,000	100%	1,505,000,000	道路・道路整備事業	
高岡下自転車駐車場の整備	669,900,000	100%	669,900,000	地域生活基盤施設	※市町村取得の場合住居費補助
高岡下自転車駐車場の整備	574,200,000	100%	574,200,000	地域生活基盤施設	おおむね500台程度の整備、1：4に相当する舗
高岡下高層・公共施設	669,900,000	100%	669,900,000	高次都市施設 観光交流センター	概ね1,000㎡以上、2,100,000千円を限度とする
南口公共施設等用地施設	7,216,000,000	100%	7,216,000,000	高次都市施設 観光交流センター	概ね1,000㎡以上、2,100,000千円を限度とする
合計	13,571,720,000		8,025,070,000		

条件1  $4/5(A+B)=6,420,056,000$

条件2  $1.0/9 * A = 8,916,744,444$

交付総額 =  $6,420,056,000 * 2 = 3,210,028,000$