

### 3 中央線連続立体交差事業に伴う国立駅周辺の変化

国立駅周辺まちづくりの契機である、中央線連続立体交差事業については、平成 14 年度「国立駅周辺まちづくり計画検討委員会報告書」にその事業概要が記載されているが、更に事業の性格や事業費に関する事項、及び本事業が国立駅周辺にもたらす変化について再整理した。

#### (1) 事業の概要

##### 1) 鉄道連続立体交差事業の性格：都市主体で行う事業

鉄道連続立体交差事業は、JR(鉄道側)のための事業と思われがちであるが、実際は都道府県が主体となつて行なう都市側の都市計画事業である。

連続立体交差事業は、地表面を走る鉄道を高架化することによって多数の踏切を一挙に除去し、踏切渋滞・踏切事故を解消し都市交通を円滑化させるとともに、鉄道により分断された既成市街地を一体化し、地域の活性化や利便性向上を図るといふ都市基盤整備事業であり、その実施主体は都市側（都道府県）である。

また、連続立体交差事業を起爆剤として周辺市町村における街路事業や市街地整備事業を実現し、既成市街地の再整備を促進させようとするものである。

連続立体交差事業は、平成 16 年度は、全国 62 箇所で開催される予定である。東京都においては JR 中央線、JR 南武線、京王相模原線、小田急小田原線、東急目蒲線、京浜急行本線・空港線、京成押上線の 7 路線 9 箇所で開催されることとなっている。

##### 2) 中央線連続立体交差事業の概要

###### ①事業概要と事業期間

中央線連続立体交差事業は、JR 中央本線の三鷹・立川間の約 13.1km の区間を連続立体交差化し、18 箇所の踏切を解消するとともに 9 箇所の都市計画道路を立体交差化する事業である。事業は平成 6 年 5 月に都市計画決定され、平成 7 年 11 月に事業認可された。事業期間は平成 7 年度から平成 22 年度である（当初平成 15 年度までの事業期間であったが平成 15 年 3 月に平成 22 年度までに認可延伸された）。

###### ②複々線化事業について

中央線連続立体交差事業に合わせて都市計画決定された中央本線複々線化事業は、増線による JR の輸送力強化のための事業であるが、いまだ事業化の

目途が立っていない。

### 3) 中央線連続立体交差事業の事業費

#### ①総事業費及び国立市負担

中央線連続立体交差事業の総事業費は約 1,712 億円である（平成 15 年 3 月変更後。西武多摩川線分を除く）。

事業費負担は、建運協定（建設省・運輸省「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」（基本協定）、「同 細目協定」。昭和 44 年 9 月締結、平成 4 年 3 月 31 日改定）により、原因者負担に基づくところとなっている。中央線連続立体交差事業は都市側が主体の事業であるため、鉄道側は、増線、改良等による増強部分は全額負担するが、その他の既設分は受益相当分（踏切除去益、踏切事故解消益、高架下貸付益）を負担するところとなっている。中央線連続立体交差事業における JR 東日本の受益相当額は 10%（B 地域適用～首都圏整備法第 2 条の既成市街地等。ちなみに A 地域～特別区 14%、C 地域～人口 30 万人以上の都市区域 7%、D 地域～その他地域 5%）である。

中央線連続立体交差事業に合わせて都市計画決定された中央本線複々線化事業は、いまだ事業化の目途が立たず実施されていないため、連続立体交差事業の総事業費に占める JR 東日本（鉄道側）の負担割合は、先の受益相当額 10%に一部増強部分の負担を含めた約 16%、約 278 億円である。

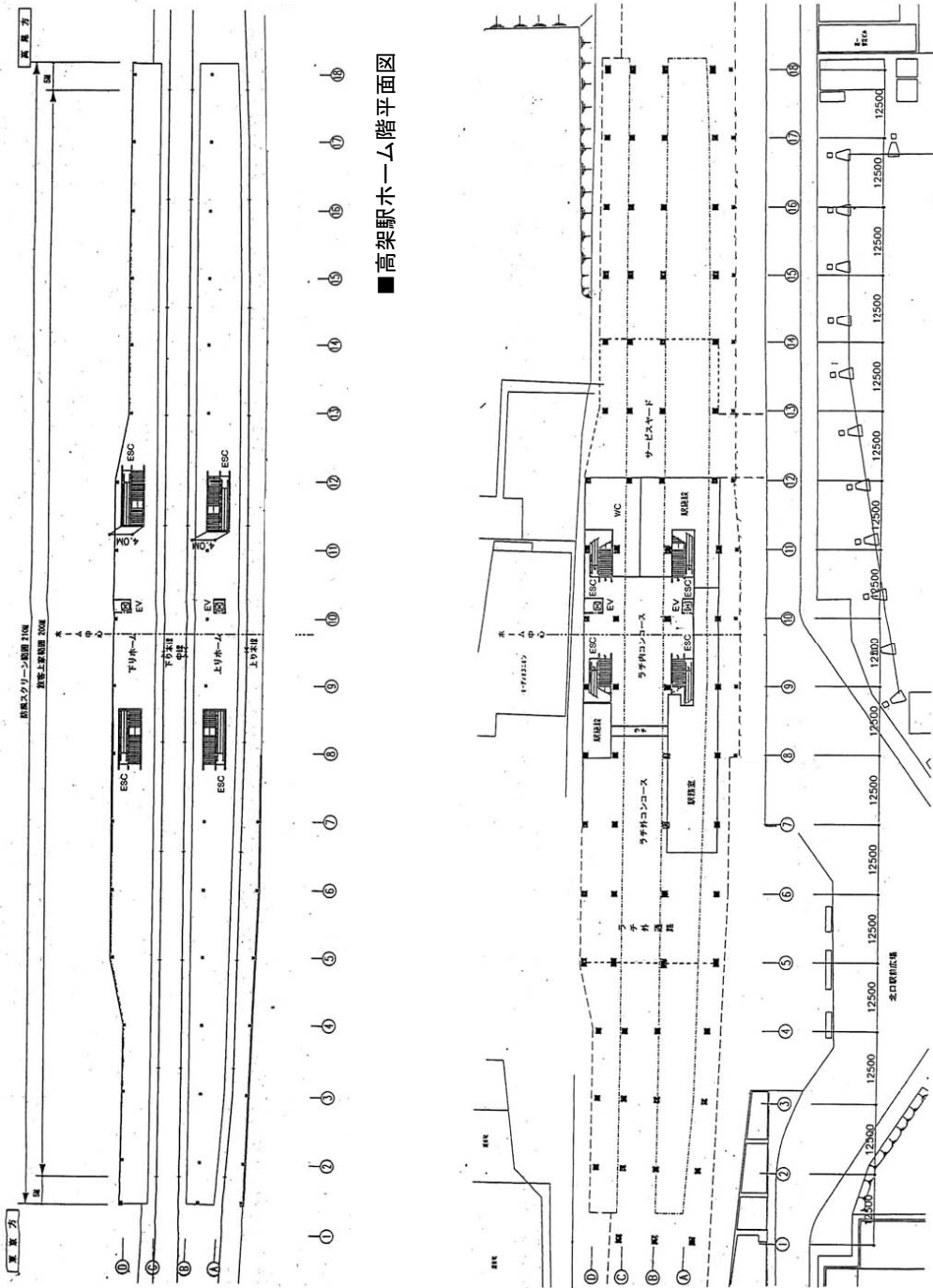
従って、残り約 84%（約 1,434 億円）が都市側負担であるが、このうち概ね 2 分の 1 は国庫補助対象となるので、実質都市側負担額は約 717 億円である。このうち東京都と、地方財政法第 27 条の規定に基づく沿線 6 市の負担割合は、都知事決定により 7:3 となっているので、沿線 6 市の負担額は、約 215 億円である。さらに沿線 6 市の各負担割合は、事業化に際しての各市負担割合協議で路線延長按分とすることで同意されている。これにより国立市の負担割合は 24.624457%、約 52 億 9,500 万円である。

#### ②国立市負担金支払の財源

国立市負担金支払いの財源計画では、このうち約 32%を東京都補助金、約 50%を起債により措置する予定で、一般財源支出は約 18%、約 10 億円を見込んでいる。これまでの負担金執行率は、平成 15 年度末で約 26%である。今後の一般財源支出見込みの約 7 億円については、鉄道連続立体交差化整備基金（平成 15 年度期末残高見込約 5 億 3,000 万円）からの繰り入れ、多摩ライフ継承事業推進対策費交付金の充当により措置していく予定である。

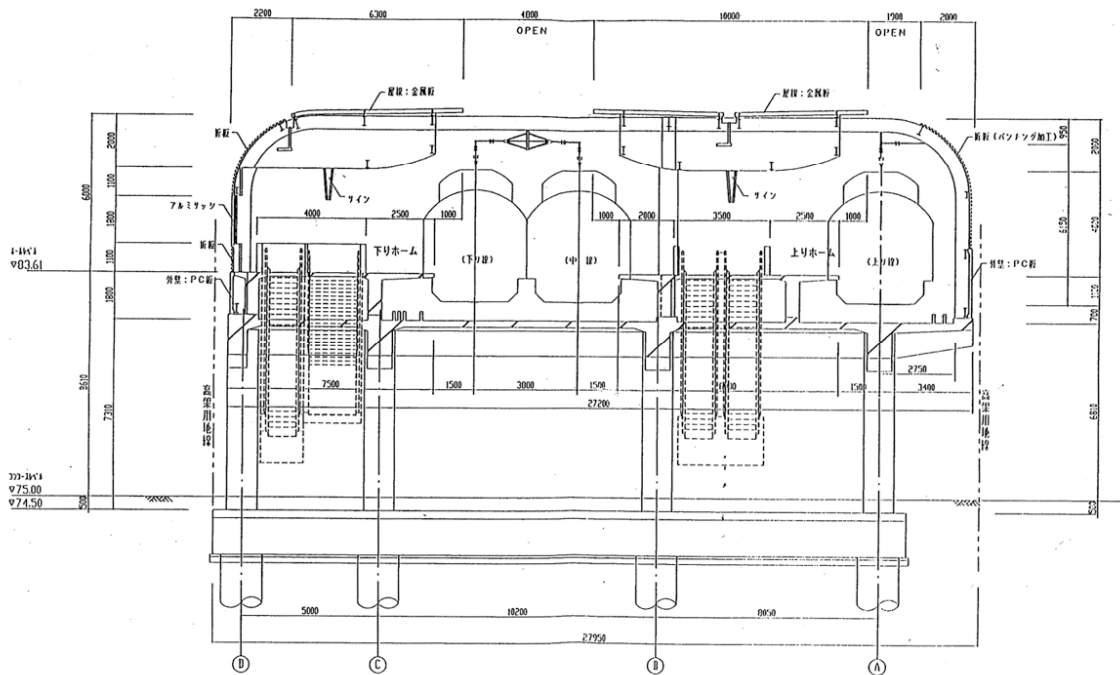
## (2) 高架化により生じる駅周辺の駅空間

高架化により整備される高架駅及び周辺用地の状況と所有関係を図にまとめた(20頁参照)。中央線連続立体交差事業は、鉄道高架化により、駅部、一般部の形状を大きく変化させるだけでなく、現在の駅周辺空間にも大きな変化をもたらす。

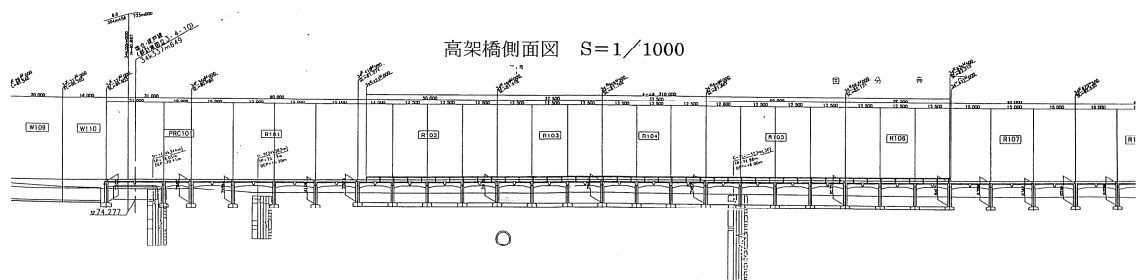


■ 高架駅ホーム階平面図

■ 高架駅一階平面図



■ 高架駅横断面図



■ 高架端側面図

### 1) 高架駅：高架駅の平面と規模

JR より提示された「三鷹・立川間 4 駅旅客上家他基本計画 (案)」によれば、ホーム部分の全幅 28.0m、ホームレベル 8.36m、ホーム上端から屋根上端まで 6.0m、コンコースレベルから屋根上まで 14.61mの規模となっている。

東西方向は高架構造体の 6 スパン分を使用しており、東側に改札を一箇所のみ設け、西側はサービスヤードとされている。

現在雁行配置となっているホームは、計画案では並行した形となり、全体的に西側へ移動して配置されている。

## 2) 高架下

### ①高架下面積

高架駅整備に伴って高架下の空間が出現する。高架下の規模は、国立市域内全体で約 20,000 m<sup>2</sup>、ガード下から西一条線までの間で約 5,000 m<sup>2</sup>発生すると想定される。そのうち、高架下全体面積の 15%に相当する約 3,000 m<sup>2</sup>が、市が公租公課分として市が活用できるスペースであるが、その位置については JR との協議が必要である。また公租公課分面積の算定についても、まだ確定した訳ではなく、今後東京都、関係市、JR を含めた調整が必要である。

### ②高架の柱割りと高架下高さ

高架の構造は、東西方向に 12.5mの柱割とされている（このスパンでは、柱の内法は概ね 10mと予測される）。

また、高架下の断面高さは、高架スラブ下端から地盤面までで概ね 6m確保されている。さらに地盤自体が立川方面へ下っているため、西一条線付近では高架下 7m近くの確保が可能になるものと思われる。

## 3) 南口公共施設等用地：高架下及び民間所有地と隣接

南口公共施設等用地は西側高架下と敷地を接している。現在、国立市土地開発公社が所有しており、総面積は 4,899 m<sup>2</sup>である。高架下と南口公共施設等用地は、高架事業完了後の一体的活用が十分に可能であると考えられる。

なお、南口公共施設等用地と国立駅南口の間には民間所有地 708 m<sup>2</sup>が存在する。

## 4) 南北駅舎跡地

### ①国立駅南口

国立駅南口は、高架事業に伴い、国立駅舎周辺にある売店が駅構内や高架下に移設される。現在、国立駅舎がおかれている用地は、東側は私有マンション敷地まで、西側は商業施設までで約 2,000 m<sup>2</sup>あり、JR の所有地である。赤い三角屋根の駅舎の保存活用とあわせて、この用地の活用が課題である。

同時に南口の円形公園や周辺ロータリーは歩道部分を除いて、おおむね国立駅周辺を開発した民間企業の所有地であり、建築基準法上では、42 条 1 項 3 号の道路に位置づけられている。当該企業との協議により、現在市が管理している。

### ②国立駅北口

国立駅北口においては、北へ張り出している駅舎部分が高架化に伴い撤去

される。この結果、約 800 m<sup>2</sup>の空地が出現する。この土地は JR の所有地であり、北口の魅力づくりとあわせて、この用地の活用が課題である。

## 5) 総研線跡地

### ①総研線跡地発生の経緯

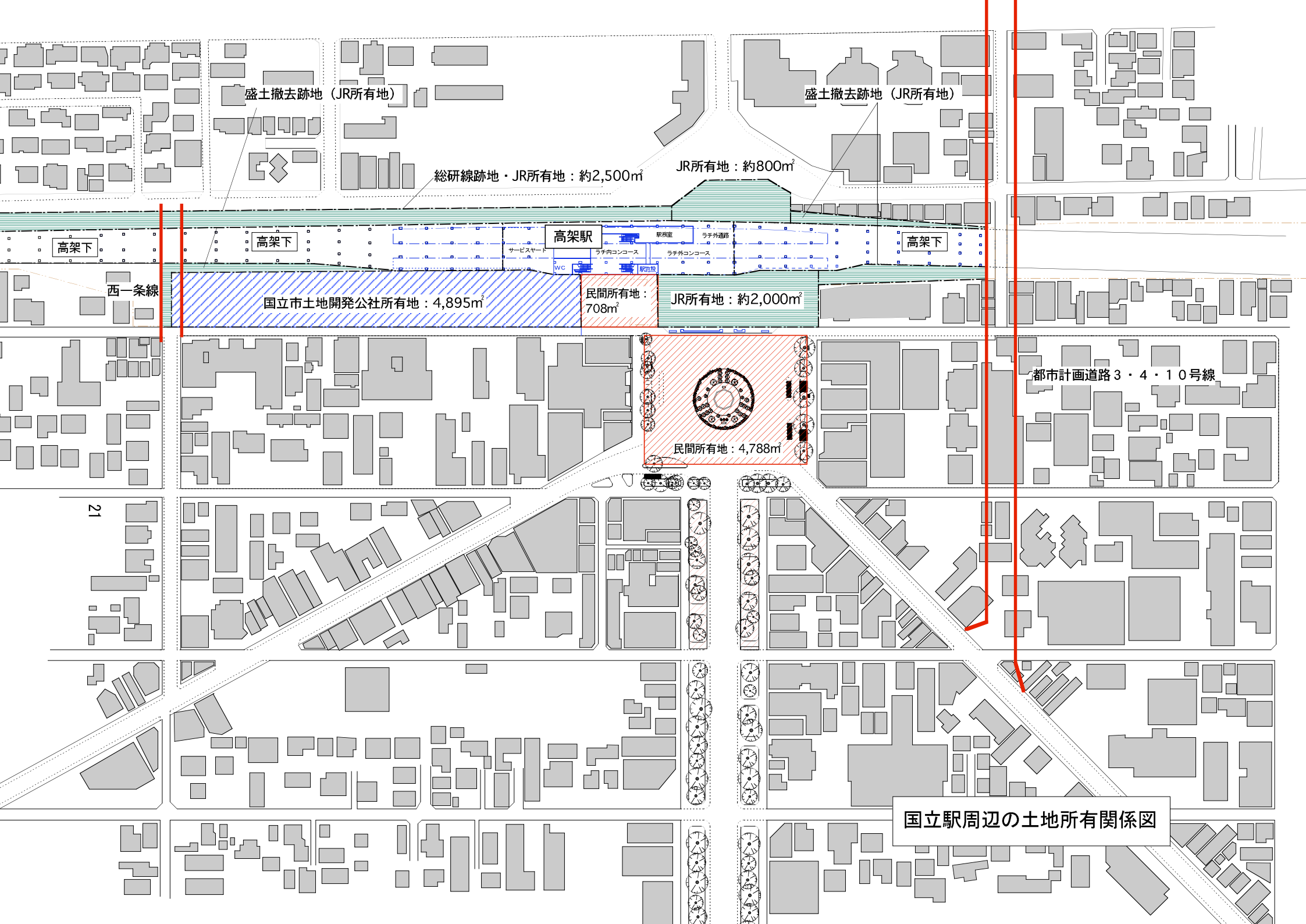
JR 国立駅から鉄道総合技術研究所への引き込み線を「総研線」と呼ぶ。総研線は国立駅から中央線に並んで西側へのび、駅構内分岐点から枝分かれして北上し、総合技術研究所内へ引き込まれている。国立駅から分岐点部分までの総研線については、従来中央線にあわせて高架化される予定で計画されていたが、平成 15 年計画変更を行い、総研線そのものが廃止された。

### ②総研線跡地の規模

これに伴い、国立駅北口から西へ幅約 5m の細長い土地が出現することとなった。この土地は JR の所有地であり、引き込み線分岐点までで、約 2,500 m<sup>2</sup>の面積を有する。

## 6) 盛り土法面跡地

このほか、現在、盛り土をしてレールを敷いている部分について、高架化に伴い、この部分がなくなり新たに平地が出現する。特に東側高架下で顕著である。これらの土地も JR の所有地であるが、活用によっては、高架下との一体的活用や周辺歩行者空間とのネットワークなど、まちづくりの可能性が広がる。



盛土撤去跡地 (JR所有地)

盛土撤去跡地 (JR所有地)

総研線跡地・JR所有地: 約2,500m<sup>2</sup>

JR所有地: 約800m<sup>2</sup>

高架下

高架下

高架駅

高架下

西一条線

国立市土地開発公社所有地: 4,895m<sup>2</sup>

民間所有地:  
708m<sup>2</sup>

JR所有地: 約2,000m<sup>2</sup>

都市計画道路3・4・10号線

民間所有地: 4,788m<sup>2</sup>

21

国立駅周辺の土地所有関係図