

#### 4 事業効果発現のための国立市の整備課題

連続立体交差事業によりもたらされる効果は、次の点である。

- ①道路と鉄道の立体交差により、南北交通の円滑化や円滑化に向けての道路整備が推進できる。
- ②鉄道により分断されていた南北地域が一体化し、活性化を図ることができる。
- ③新たに出現する高架下等の活用により国立駅周辺の利便性が向上する。
- ④国立駅周辺の新たなまちづくりの契機となる。

ここでは、中央線連続立体交差事業の事業効果発現のため、計画検討にあたって、特に留意すべき点についてまとめた。

##### 1) 南北交通の円滑化…国立駅周辺の南北交通路の整備

連続立体交差事業は本来南北交通（主に車両）の円滑化とその推進を目標としている。この事業により踏切のある既存の南北道路は、南北通行の円滑化が図られるが、先に国立市の交通について見たように、これらの路線だけでは南北方向の幹線道路は整備されず、相変わらず広域的な交通処理のための道路網は未整備ということになり、膨大な費用をかけて事業を実施した効果が少ない。

南北交通の渋滞は、国立駅周辺の景観、安全、活性化の障害ともなっており、隣接市と協力した広域的な幹線道路網の整備と同時に、国立駅周辺における南北道路網の整備を進める必要がある。

##### 2) 南北地域の一体化、活性化…南北歩行者動線整備、商業圏の一体化

高架により分断されていた南北市街地の一体化は、特に北口住民にとっては「悲願」であると言える。国立駅北口は長年「裏手」のイメージが付きまとい、北口商店街は限られた商圏の範囲で営業を強いられていた。

この高架事業を契機に、歩行者や自転車の動線を南北に通すことなどにより、南北商店街を回遊する商業動線を生み、商業圏の一体化を図る必要がある。

このほか、高架下や南口公共施設等用地の活用により、南北から一体的に活用出来るスペースを生み出すことや、視覚的に一体化する工夫も考えられる。高架化に伴い、単に南北通路ができるだけでなく、様々な整備活用の工夫により、南北一体化を実感できる整備を行っていくことが必要である。

##### 3) 国立駅周辺の利便性の向上…高架下、公共施設用地の有効活用

先にみたように、国立駅周辺は不足施設が多く、駅周辺市街地として魅力

に欠ける一面がある。駐輪駐車に係る交通収容機構、不足している公共的施設の導入、駅周辺への集客や魅力づくりに貢献する文化施設等の魅力ある施設の導入に係る検討が必要である。

高架下の有効活用と、高架下に隣接する南口公共施設等用地の積極的活用により、こうした駅周辺機能の充実を図っていく必要がある。

#### 4) 駅周辺の広場機能の向上

国立駅南口は本来人が集う広場であり、景観のシンボルとしての役割、人が集い滞留するための仕掛けとして、ゆとりある面積やうるおいをもたらす緑があり、赤い三角屋根の駅舎や大学通りと共に駅前広場が「国立らしさ」を生みだしていた。しかし、現在では通過交通の増大等により、その機能は損なわれ、それに伴い「国立らしさ」も失われつつある。高架事業を契機として、新たに生じる駅空間を取り込み、国立駅周辺の機能を再編、強化し国立駅南口に本来見られた広場機能を再生することが大きな課題である。

北口に関しては、これまで「裏手」のイメージが強く、駅前広場も本来十分に確保されていない。景観的にも駅等のデザインに特別配慮した形跡は見られない。一方で、マンション建設などにより、駅北側の人口は増大し、新たな国立の顔として、北口の魅力的な景観や広場づくりが大きな課題となっている。

#### 5) その他駅周辺の魅力向上

国立駅周辺は、「国立らしさ」を生み出す場所として、緑をはじめとするうるおいある環境づくり、魅力ある景観づくり、文化施設などの魅力ある施設の整備など、総合的な魅力向上に努める必要がある。

特に、近年どこの駅や駅周辺も、画一的な個性のない景観を呈する傾向がある。また、国立周辺の立川駅や国分寺駅では、駅ビルと巨大商業施設による活性化を目指している。これらの駅に挟まれた国立駅は、これらの駅との差別化を図りながら、集客性も含めた都市の魅力を高めていく方策として、国立にしかない国立独自の駅周辺の魅力形成を図るべきである。