

5 国立駅周辺まちづくりの基本的な方向性

(1) 上位計画の整理

1) 国立市総合基本計画 2001 年度版 第三期基本構想 第 2 次基本計画

①都市施設の整備と文化・業務・商業機能の拠点化

「国立駅周辺の市街地は、道路・駐車場・駐輪場など都市施設の整備と計画的な再整備をすすめ、商業機能の充実・強化をはかる」「駅周辺地区を「文教都市くにたち」にふさわしい文化、業務、商業機能の拠点として発展させるため、商業の活性化を図るとともに魅力ある居住環境の創造を目指す」とある。

②市民を交えた駅周辺地区の再整備手法の検討等

また、「このため、中央線連続立体交差事業を踏まえ、現国立駅舎を保存活用し、国立駅南口用地や高架下を活用した駅周辺地区の再整備について、地元関係者をはじめ市民の合意形成を得ながら整備手法を検討し、商業施設、南北道路、自転車駐車場等の整備を図り、安心して住み続けられるまちづくりを推進する」「踏切遮断による交通渋滞の解消、南北に分断されていた市街地の一体化の推進、高架下の利用を展望し、中央線連続立体交差事業を推進する」とある。

2) 国立市緑の基本計画（平成 15 年 3 月）

①国立駅前広場：景観形成と環境共生空間の形成

国立駅前広場の方針は、国立の玄関口にふさわしい景観形成の推進、及び駅前における環境共生空間の形成の推進、とある。具体的な展開としては、新たに整備する広場は、シンボリックな景観を形成するとともに、エノキなどの実なる樹木を植栽し、野鳥が訪れる環境づくりを推進する。木造駅舎及びカンザクラの保存の推進。南口ロータリー内の池は、多様な生物の生息空間となるように、木杭などの設置を市民参加により進める。とある。

②南口公共施設等用地：景観寄与、緑化推進、賑わいと安全な歩行空間

南口公共施設等用地の方針は、駅前の都市景観の向上に寄与し、都市気候を緩和する緑化推進、及び駅前にふさわしい賑わいのある空間形成と、安全な歩行空間の確保の推進、とされている。具体的な展開としては、施設の緑化を推進するとともに、JR 中央線連続立体交差事業とあわせ、広場空間の確保を推進する。駅前広場との連続性に考慮し、緑陰やベンチ等の確保、イベント活動等に対応する施設整備を促進する。とある。

3) 国立市都市計画マスタープラン（平成 15 年 3 月）

①国立駅南口駅前広場及び周辺市街地：商業・業務、文化機能の充実、美しい街並み

「都市拠点として位置づけられている国立駅南口駅前広場および周辺の中心的な商業地では、周辺の景観に配慮し、土地の有効利用や利便性を図ります。それとともに、商業・業務機能、文化機能等の都市機能を充実させ、玄関口にふさわしい整備を推進します」とある。

また、「地権者の意向を反映しながら地区計画や建築協定の制度を活用し、国立にふさわしい美しい街並みを保全します」とある。

②国立駅北口：商業地としての利便性の向上、南北一体化した商店街

「都市拠点として位置づけられる国立駅北口周辺は、駅前商業地として利便性を向上させるとともに、商業・業務施設などが立地する北の玄関口にふさわしい整備を推進します」「地権者の意向を反映しながら地区計画や建築協定の制度を活用し、みどりに配慮した商業地にふさわしい美しい街並みを保全します」とある。

また、「国立駅北口周辺は、JR 中央線連続立体交差事業により、変化する動線を踏まえ、北口と南口とが一体化し、楽しくショッピングのできる魅力ある商店街づくりを進めます」とある。

③都市計画道路の骨格づくり

「都市計画道路 3・4・8 号線（北大通り）西側は、整備を進め立川市へつなぎ、東側の国分寺市へは整備を要望します。また、JR 中央線連続立体交差事業の実施に伴い、都市計画道路 3・4・10 号線、3・4・12 号線、3・4・14 号線、中央本線付属街路第 1 号線、第 2 号線については、交通の円滑化、誰もが歩きやすい歩道づくりなど、市民生活への利便性や安全性が確保されるような整備を促進します」とある。

④南北交通の円滑化

「都市計画道路 3・4・10 号線等は生活道路との区分を図りながら、歩行者や自転車利用に安全な地域環境との調和に配慮しながら整備を進めます。

円滑な南北交通路の確保を図るため、JR 中央線連続立体交差事業の進捗にあわせ道路整備を進めます。また、その南北交通路の整備に伴って地域内道路の安全性、利便性の向上を図り、住環境に配慮して段階的に整備を進めていきます」とある。

また、「JR 中央線連続立体交差事業の進展とともに、都市計画道路の整備をはじめ、新たな動線として住環境に配慮した南北道路の整備を進め、地域内道路の安全性、利便性の向上を図ります」とあります。あわせて「JR 中央線高架下などに駐輪場等の整備を推進します」とある。

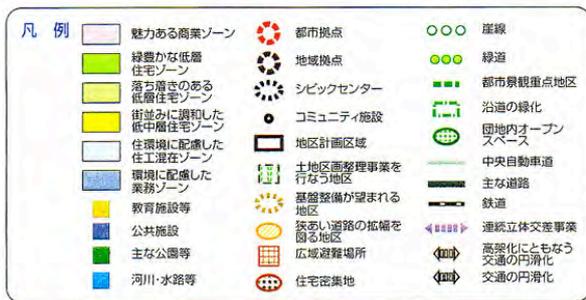
4) 国分寺市都市マスタープラン（こくぶんじ恋のまち）（2000年3月）

①生活拠点としての国立駅の位置づけ

国分寺市都市マスタープランにおいては、国立駅は将来の都市構造として「生活拠点（日常生活の利便性を高める）」と位置づけられ、将来の土地利用においては「生活に根ざした商業で地域の利便性を高めるまちづくり」を進めるとされている。

②光町・西町地域別構想：商店街のまちづくり、南北一体化、利便性の向上

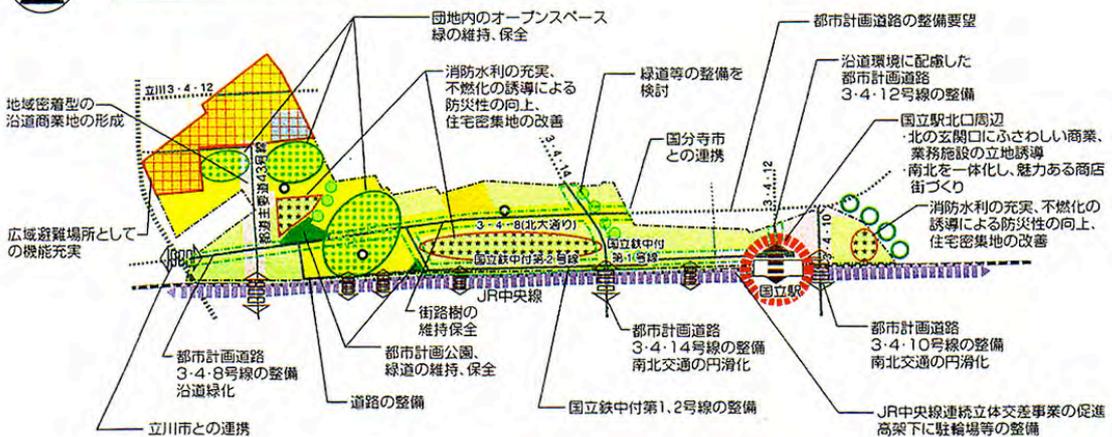
地域別構想の中で、とくに北口周辺に関わる課題としては、地域の北西から南東に至る国分寺崖線の斜面林の保全、南口と共に進める身近で利便性を高める商業空間づくり、生活利便性高める商業立地の推進、南北交通道路の整備、放置自転車対策としての自転車駐車場設置、駅周辺歩行者のための道路整備、バス等の公共交通網の拠点機能の充実、さらには JR 鉄道総合技術研究所などを活かした魅力ある駅前交通拠点の整備等が謳われている。



北地域 将来像:となりのまちと手をつなぐ明るく住みよいまち

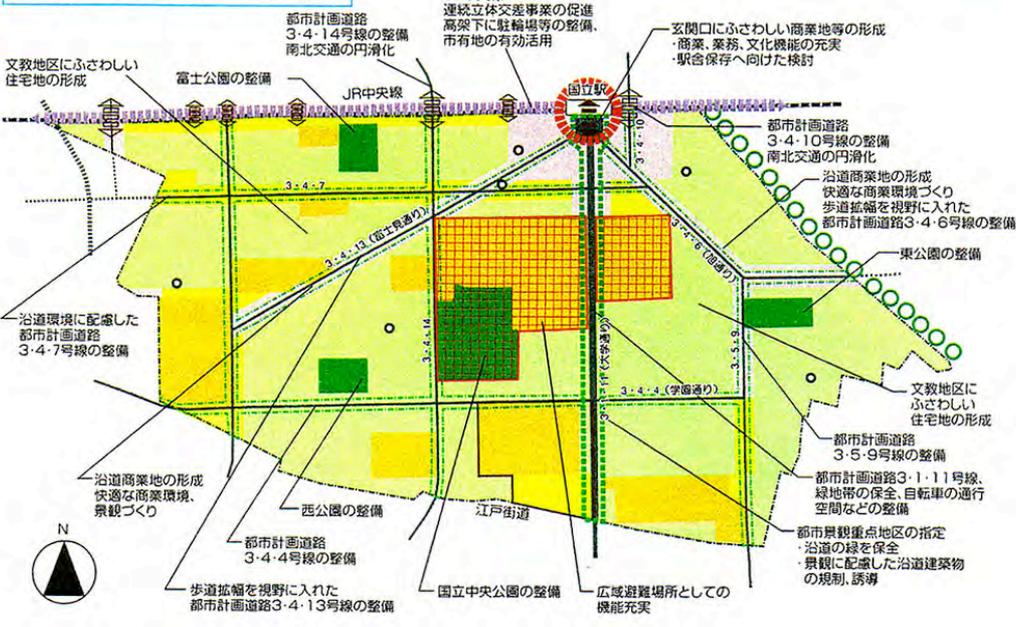


北地域全域に関わる事項
●地区計画制度によるまちづくりの推進



将来像:個性ある商店街と学園と緑が広がる魅力あるまち **東・中・西地域**

東・中・西地域全域に関わる事項
●地区計画制度によるまちづくりの推進



■「国立市都市計画マスタープラン」(平成 15 年 3 月 5 日、建設部都市計画課)より

(2) まちづくりの基本的方向性

1) 基本方針

国立駅周辺のまちづくりにおいては、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」におけるコンセプトを、まず基本方針におくべきものとする。

「国立駅前回廊（プロムナード）の創出」

駅、駅前広場を中心とした、国立の個性と文化を発信する空間の回廊創出
国立のまちは、かつて駅、駅前広場、大学通りなどを骨格として形成され、駅前に象徴的な景観形成が図られたばかりでなく、住民が集い交流する広場的な機能が意図的に持たされており、まちとしての個性や求心性を生みだしていた。しかし、今日、交通環境の変化や人口増など様々な要因により、こうした国立のまちづくりコンセプトは見えにくくなっている。そこで、今回の中央線連続立体交差事業を契機に、分断され、機能が失われつつあった公共空間を再びつなぎあわせて、国立らしさを牽引してきた駅周辺の役割を再生・強化して行こうというのが、まちづくりコンセプトである。このことが、国立駅周辺への市民、来街者の滞留・回遊を生みだし、国立駅周辺の活性化にも寄与していくものとする。

その上で、更に、以下の諸点を理念として掲げたまちづくりを行うべきであると考えられる。

- 多少不便であっても、歩く楽しさを感じられるまちづくり。そのために、車より歩くことを選んだり、回り道をしてまちを楽しむことが出来るまちづくりを進める。
- 本格的な高齢化を目前にして、お年寄りや障害を持つ人など、弱者に配慮したまちづくりを進める。このことがひいては、市民全てに暮らしやすいまちの実現につながる。
- 国立創設以来、守り続けてきた「国立らしさ」とは何なのかを再度問いなおし、後世に伝えていくまちづくりを進める。同時に、今回のまちづくりを国立 100 年に一度の契機と捉え、新たな「国立らしさ」「国立文化」を生みだしていく。

さらに、こうした点を踏まえて、国立駅周辺まちづくり検討会では、国立駅周辺まちづくりの理念として次のキャッチフレーズを提案している。

「まちと人がつながる、緑と文化の国立（くにたち）広場」

2) まちづくりの基本的方向性

次に、国立駅周辺まちづくりの基本的方向性として以下の点をあげる。

①広域的な交通処理を前提に、国立駅周辺を歩行者中心のエリアとする

国分寺 3・3・8 号線や立川 3・3・30 号線など、国立を取り囲む幹線道路の骨格が早期に完結し、国立市内に流入している通過交通が広域的に処理されるようにする。

こうした広域的な交通処理を前提として、国立駅周辺（都市計画道路 3・4・10 号線、西一条線、富士見通り、旭通り、北大通りに囲まれた範囲）に対して、通過車両の流入を抑制し、ここを歩行者中心のエリアとする。同時に、駅へ来る人のために、エリアの周辺部に駐車場を配置する。

一方で、市民にとって重要な交通手段である公共交通（バス、タクシー）については、国立駅前に近づけるようにする。

自転車については、国立駅利用者のための駐輪場を、高架下などを活用して設ける。また、買い物客のための駐輪場は商店街などへ設置を働きかける。国立駅周辺は、なるべく自転車を押して歩くなど、歩行者との共存を図る。

②南北の市街地の一体化を図る

中央線によって分断されていた国立の南北の市街地を、高架事業を契機につなぎ、一体化する。特に、現在の JR の計画では夜間閉鎖とされている国立駅南北通路（ラチ外通路）を、24 時間自由に通行できる通路とし、幅員を広げる。また、壁面をガラス張りにするなどして、視覚的に南北を一体化する。

③南口駅前広場を、市民が交流する「広場」として整備活用する

国立駅の南口駅前広場は、本来人が集う「広場」として計画されていた。高架事業を契機にこの役割の再生を目指す。高架事業により可能となる南北交通の円滑化のために、都市計画道路 3・4・10 号線と西一条線を整備することにより、南口駅前広場に集中流入する通過交通を抑制し、ここに歩行者のためのゆとりある広場を生み出す。

また、赤い三角屋根の国立駅舎と円形公園を一体的に保存活用し、周辺の緑化を進める。そして、ここを舞台に、様々な行いを生み出すことで、市民が交流し、集う広場としていく。このような「広場」を「森の駅」と呼び、国立らしい個性的な駅前空間として創造していく。

④赤い三角屋根の国立駅舎を、駅や広場と一体的に保存活用する

赤い三角屋根の国立駅舎は、国立のシンボルであると同時に、駅や広場と一体のものであり、市民の様々な文化交流を生み出す場所として、現位置において保存活用を図る。

⑤北口に緑を配するなど魅力を高める

国立駅北口に新たな魅力を生み出す。かつての武蔵野の緑を再生する意味合いからも、総研線跡地を並木道にするなど、北口周辺の緑化を進める。

また、駅舎撤去跡地などの活用により、ゆとりある歩行者空間を生み出す。

⑥東側高架下と北口商店街の一体的活用を図る

東側高架下は、北口商店街など周辺市街地と一体的な活用を図る。例えば、北口商店街や駅を利用する人のための駐輪場を設けたり、周辺の歩道と連結する南北の歩行者動線を設けることで、北口商店街の魅力を向上させる。

⑦南口公共施設等用地・高架下・総研線跡地の一体的活用を図る

西側高架下は、敷地を接する南口公共施設等用地、総研線跡地と一体的に活用することで、南北市街地をつなぐ、新たな活用の可能性に富んだ駅前空間としていく。

高架下、南口公共施設等用地を一体的に活用した場合、低層階（高架より下の階）は、国立駅へ来る人のための駐車、駐輪スペース、公共交通（タクシー）や送迎車両の乗降場などの交通機能を設ける。また、高架下の有効活用により、JR と共に活用を考えるスペースを生みだし、ここに、国立駅周辺に不足している公共施設や商業施設を配置する。あわせて、これらの交通機能や公共、商業施設へのアクセスのため西口を開設する。

また、歩行者が南北に往き来できる通路を、様々なレベル（階）で設ける。

⑧南口公共施設等用地の可能性を活かした活用を図る

南口公共施設等用地の、高架より上については、新しい国立文化の発信のための積極的活用や、まちづくりの種地などの活用を検討する。南口公共施設等用地に施設をつくる際は、ホームに入る電車からの視線に配慮する。

⑨高架駅のデザインを個性的にする

高架事業に伴って新たにできる高架駅についても、個性的で国立らしい駅となるよう JR に働きかける。例えば、緑を配したり、赤い三角屋根の駅舎に配慮したデザインとしたり、電車やホームから緑が見えたり、大学通りなど

の国立を象徴する風景が見えたりといった工夫が考えられる。また、ゆとりあるホームの設置などにより安全な駅とする。

⑩国立駅周辺環境整備をあわせて進める

高架事業に伴い、国立駅周辺の市街地についても、魅力向上のための取り組みを働きかける。例えば、幅員が狭い歩道を拡幅したり、一方通行を導入したり、国立駅周辺の建築物のデザインを景観に配慮したものに誘導したり、といったことが考えられる。

特に、高齢者や障害者のためにも、国立駅周辺の道路や主要施設はバリアフリー化を促進する。

国立駅周辺の市街地のまちづくりを進めるにあたっては、防災、安全、環境などの視点を常に持つこととする。