

(2) 南北駅前広場整備

1) 「森の駅」構想へのステップとして

南北駅前広場に関しては、将来的に赤い三角屋根の駅舎と円形公園が一体的に活用され、歩行者のためのゆとりある空間と、緑や水などのうるおいある環境が広がる「森の駅」を実現することを目標とする。

そのためにまず、高架事業完了直後、都市計画道路 3・4・10 号線や西一条線の整備により、南北駅前広場への通過車両を抑制することからはじめ（以後、この段階を「レベル1」と呼ぶ）、将来的に、周辺の都市計画道路の骨格が整備された段階では、バス、タクシーを除く交通を抑制し、歩行者中心の広場の実現を目指すものとする（以後、この段階を「レベル2」と呼ぶ）。

2) 南口駅前広場

①赤い三角屋根の国立駅舎の保存活用

「森の駅」の実現に向けて、様々な市民が、駅舎と円形公園を一体的に、そして様々な目的で活用できることを目標とした整備を行う。駅舎の保存形態は、活用の形態に応じて、高架駅に貼り付けてゲートとして活用する、前へ出して広場と一体的に活用する、デッキで持ち上げて自由通路前の活用を図る、などが考えられる。

	大学通りからの 景観	ホームからの景 観	駅前広場からの 景観	北口からの景観	自由通路との関 係	市民の活用	その他
新駅へ 貼付ける案	正面に駅舎が見 える	駅舎は見えない 大学通りは見通 すことができる	駅舎の正面を見 ることができる	大学通りが見通 せる	自由通路へ入る ゲートとなる	基本的には、駅 の入口として人 が通り過ぎる活 用形態 (簡単な情報発 信等は可能)	駅利用者の動線 確保のため、開 口部を多く確保 する必要がある (壁が多い竣工 時への復元は困 難)
前面に出し 広場に置く案	正面に駅舎が見 える	駅舎と大学通り の景観が見通せ る	駅舎を四方から 見ることができ る	駅舎の背面が見 える	自由通路の正面 に位置する 駅を出てまず目 に入る存在とな る	駅舎の中とそれ を取り囲む広場 や円形公園との 一体的、かつ場 所により変化を つけた活用	駅舎の背面のデ ザインが必要と なる
デッキで上部に あげる案	遠方から目立つ	駅舎の背面が見 える 大学通りは駅舎 に遮られる	駅舎を見上げる 形になる	大学通りが見通 せる	自由通路の通行 とは切り離され た形になる デッキで西口や 南口公共施設等 用地と連結させ る事はできる	駅舎とデッキの 一体的活用 円形公園とはや や切り離された 活用	高架下三層に歩 行者のフロアが 出来た場合、 デッキとフロア を連結すること ができる

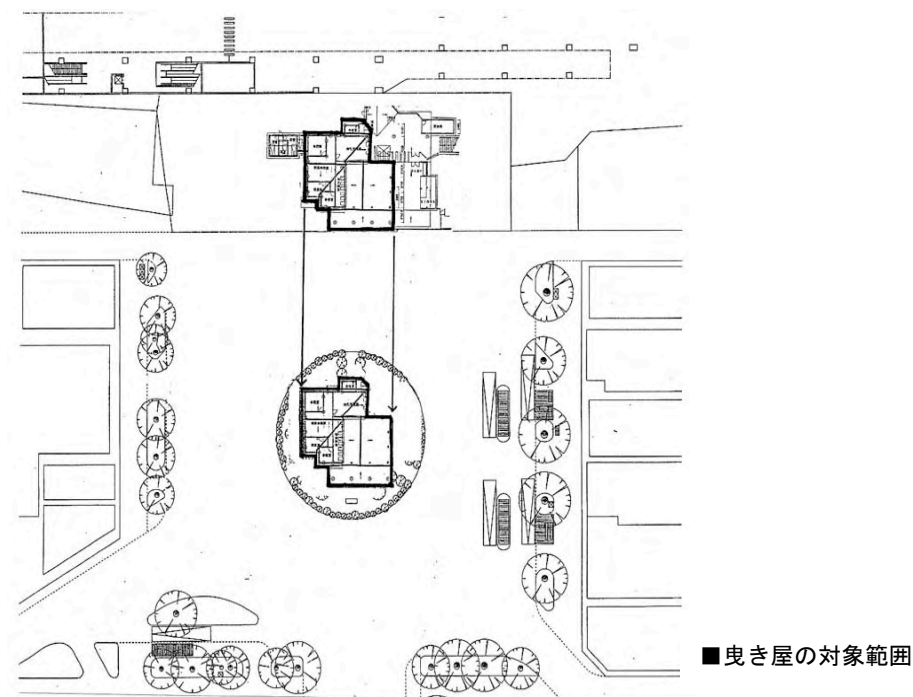
②当面の整備形態について

国立駅舎については、仮駅舎の整備に伴い、平成 17 年度末に取り壊しが予定されている。この状況を受けて、当面、高架工事期間の対応として想定される手法としては、曳家をする・全解体して保存する・そのまま存置する、の 3 パターンがある。駅舎を存置したまま、JR に高架工事を施工してもらえれば理想的であるが、代替工事に伴う費用負担や、施工難易度の点などから JR の了承を得ることは難しい状況であり、現時点では、曳き屋が現実的であると思われる。曳き屋をイベント化することにより、市民の関心を高めていくことも出来る。

参考：曳き屋の対象範囲について

曳き屋の対象は以下のように考える。まず別棟である倉庫は除外する。寝室は母屋部分に接続してはいるが、ここまで含めると建物の全幅が 36.40m となり、円形公園の推定直径を超えるため、寝室部分も除外して考える。

木造部分 191.85 m² に鉄骨部分を加えた 418.03 m² の範囲に関しては、全幅 28.82m であり、円形公園の範囲におさまるが、この場合、駅舎を横方向に移動させることとなり、大学通りの軸線との関係は崩れる。一方、木造部分 191.85 m² 及び前面庇部分のみで曳き屋であれば、東西方向への移動を行わずに、すなわち大学通りとの景観的な関係を損なわずに曳き屋することが可能である。鉄骨上屋部分は、レールと屋根のみの簡易な構造であり、この部分は解体による移動でもそれほど手間がかからない。従って、曳き屋の対象としては、木造部分および前面庇部分のみとし、鉄骨部分は解体移動する手法が適している。

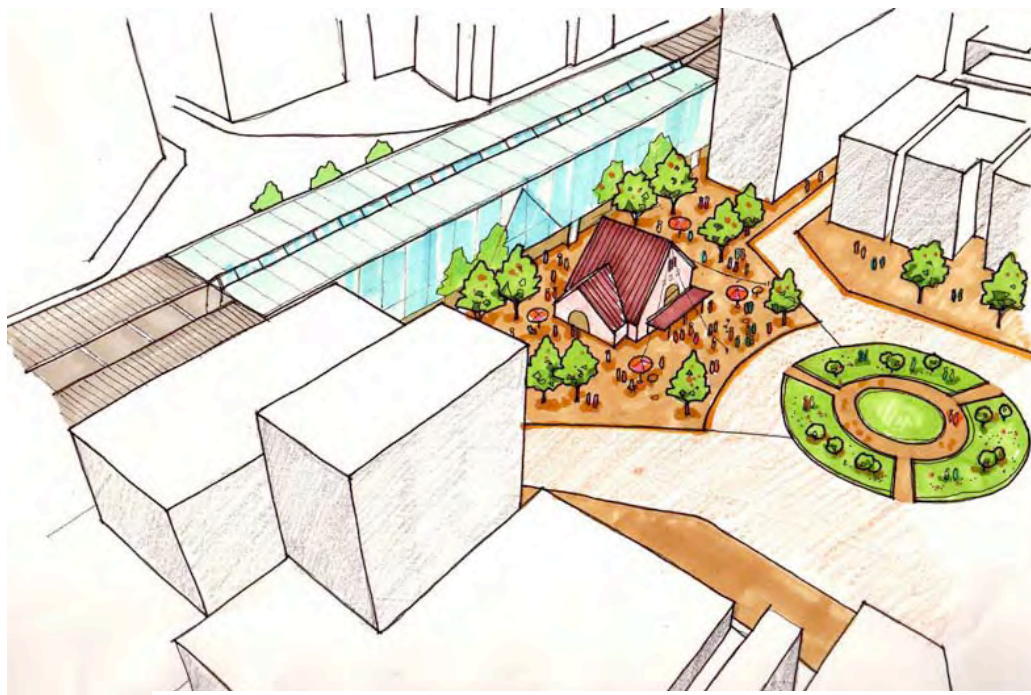


■当面の保存手法の比較

	全解体	曳き屋	そのまま存置
手法の意義	<ul style="list-style-type: none"> ○解体に伴い調査が可能（文化財の保存には適している） ○抜本的な補修が可能 ○高架工事期間中の用地の確保が比較的容易 	<ul style="list-style-type: none"> ○工費が比較的安い ○部材保管のための場所確保が必要ない ○部材の再利用率が高い ○高架工事期間中、駅舎が形成する駅前景観を大きく損なわない ○曳き屋手法により市民の耳目を引くことができる ○高架工事中も市民の目に触れることで関心を薄れさせない 	<ul style="list-style-type: none"> ○JRの了承が得られれば理想的（ただし、代替工事手法の提案が必要で、それに伴う発生費用負担、工事難易度が高まる点から現実的には困難）
部材、建物等の保管場所	<ul style="list-style-type: none"> ○部材保管用地を確保する必要がある（用地規模としては、約400㎡が必要） 	<ul style="list-style-type: none"> ○円形公園が適している（面積：706.50㎡） 	<ul style="list-style-type: none"> ○現在位置（JRの了承が必要） ○工事車両ヤード、重機置き場の提供が必要
保存の対象	<ul style="list-style-type: none"> ○建物全体418.03㎡を解体 	<ul style="list-style-type: none"> ○木造部分及び前面底部分191.85㎡を曳き屋 ○鉄骨集札口部分は解体 ※木造部分の曳き屋により、大学通りからの軸線をずらさずにまっすぐに円形公園へ移動することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○建物全体（仮駅舎や工事用スペースとの関係から、JRとの協議により、一部解体となる可能性がある）
工法	<ul style="list-style-type: none"> ○手解体による解体 ○部材記録・移動・養生 	<ul style="list-style-type: none"> ○下受工法、基礎下受工法により水平移動 ○簡単な補強工事 ○円形公園の地盤改良、基礎打設 	<ul style="list-style-type: none"> ○駅舎を保存した状態における高架工事の工事手法を提案する必要がある
工期	<ul style="list-style-type: none"> ○調査、解体、復原含めて約1年6ヶ月 	<ul style="list-style-type: none"> ○駅舎曳き屋のための基礎下調査。掘削1ヶ月 ○調査、補強工事：2ヶ月 ○曳き屋：6時間 ○復旧及び補強工事9ヶ月 ○合計約1年程度 	<ul style="list-style-type: none"> ○高架駅完成後、修復工事に着手、解体を行わない修復として工期約半年
工費	<ul style="list-style-type: none"> ○補強工事含めて約2.3億円 	<ul style="list-style-type: none"> ○曳き屋工費（基礎下からの工事。往復）約8千万 ○補強工事含めて約1.5億（集札口部分含まず） 	<ul style="list-style-type: none"> ○半解体修復として約1.2億
課題（対応策）	<ul style="list-style-type: none"> ○復元時の駅舎用地の確保が必要 ○建築確認申請が必要 ○防火地域であり、復元時に耐火建築物としなければならない 一保存建築物の適応除外（建基法第3条）を適応 	<ul style="list-style-type: none"> ○復元時の駅舎用地の確保が必要 ○建築確認申請が必要 ○防火地域であり耐火建築物としなければならない ○円形公園は建築基準法上道路であり、道路内の建築行為は認められない 一仮設建築物の適応除外（建基法第85条）もしくは保存建築物の適応除外（建基法第3条）を適応 	<ul style="list-style-type: none"> ○JRによる取り壊しの恐れがある ○高架駅に係る代替工法の提示とそれに係る費用負担を求められる恐れがある ○高架工事に伴う駅舎破損の恐れがある 一JRに、市側の新たな費用負担なしで、現在位置存置を認めさせる事はかなり困難

③高架駅のデザインについて

高架駅については、国立駅周辺まちづくり検討会において、赤い三角屋根の駅舎との調和や、国立らしいデザインの実現がうたわれている。現在 JR 内部で検討している高架駅の外観デザインとしては、駅舎の背面にあって存在感を軽くするために、外壁面を視線が透過するガラス主体のデザインのものである。



■赤い三角屋根の駅舎と調和した高架駅のデザイン例

- ・外壁面をガラスとして視線を透過させ、目立たなくさせている
- ・赤い三角屋根の駅舎と新旧対比のデザインとなっている
- ・北口からは視線が抜けて、赤い三角屋根の駅舎の背面が見える

④交通の処理

「森の駅」の実現に向けては、南口駅前広場に流入する 15,000 台あまりの車両の抑制が必要である。そこで、交通規制を導入しながら、これらの車両の流入抑制を図る。

レベル 1 においては、都市計画道路 3・4・10 号線と西一条線が完成しているため、駅南口への流入車両は大幅に減少しているものと思われる。そこで、新たに整備される高架下と南口公共施設等用地にタクシーと送迎車両のためのロータリーを設置し、駅前広場西側に接続する道路は、駅前広場からは一方通行に、西一条線側からは双方向に規制する。また、東側接続道路は流入

方向の一方通行とすることで、通過交通の大半を占める、大学通りと富士見通りから東側接続道路を通過して、ガード下を抜けて北へ通過する車両を抑制する。バスについては、基本的に現行のままとする。赤い三角屋根の駅舎と円形公園の一体的活用を図るため、両者の間を通行できる車両は、時計回り方向に進むバスのみとする（図1参照）。

レベル2においては、広域的な都市計画道路の骨格が整備されており、駅前広場に流入する車両は劇的に減少している。そこで、駅前広場東西に接続する道路について、車両の通行を制限し、南口駅前広場から完全に車両を排除する。タクシーは西一条線側から駅西側に設けられたロータリーへ進入する。バスは、南口駅前広場の南側で乗降する（図4参照）。

3) 北口駅前広場

①新しい顔づくり

国立駅北口に関しては、駅北側市街地の住民から、駅の新しい顔を求める意見が強く出された。先にのべたような、透過性の強い外観デザインの場合、駅北側もガラス張りとなることが想定される。この場合、北口からガラス越しに赤い三角屋根の駅舎が望めるような景観が想定される。

このように、北口から南口への視線を確保し、一体的な景観形成を図るか、北口ならではの魅力的な外観を形成していくかは、今後検討が必要なところである。

このほか、住民からの要望として多かった点は、かつての武蔵野の緑を再生する意味あいから、駅空間や総研線跡地、周辺民有地を活用した緑化の推進であり、南口大学通りの桜に対応した、北口ならではの桜並木の提案もあった。

②交通の処理

国立駅北口に関しても、バス停の分散、駅前広場におけるタクシー待ちとそれが引き起こす渋滞などの課題が多く見られる。また歩行者空間や自転車走行のための空間にゆとりがなく、自転車とバスによる事故も発生している。そこで、北口駅前広場においても、交通規制の導入により、車両の流入抑制を図っていく必要がある。

レベル1の時点において、タクシー及び送迎車両のロータリーを駅西側へ移設し、駅東側の接続道路を一方通行にするなどして、駅への流入交通を減らす。ロータリーの駅西側設置が困難である場合は、北口にロータリーを設置して、タクシーの流れを整理し、北口駅前広場の混雑を解消する。