

③総研線跡地の活用

総研線跡地に関しては、北口の新たな魅力づくりに貢献するため、何らかの緑化を行うことが望ましい。また、バス停の設置や、高架下への安全な経路確保のため、歩行者空間として整備されることが望ましい。

ただし、総研線跡地は、JR 用地であるため、全線活用することが困難である場合は、高架下への入口などスポット的に整備することが考えられる、

4) 想定される課題

南北駅前広場の整備活用にあたって、想定される課題は以下のとおりである。

- 駅舎跡地の活用に向けた JR との協議
- 公共交通の利活用に向けた関係者との調整、市民合意形成
- 駅前広場や駅舎などの活用に向けた運営母体づくり

(3) 高架下と南口公共施設用地、総研線跡地

1) 高架東側の計画案

①高架下二層活用案

東側高架下は、北口商店街との一体的活用のための商業空間の確保、南北の歩行者動線の確保、駅へ来る人のための駐輪スペースの確保等が課題である。また、こうした多様な目的の実現のために、高架下を有効活用して、JR と共に活用を考えるスペースの創造が課題である。

整備案としては、高架の基礎上端まで 1m 以上ある（JR の基本計画案から判読）ことを利用して、地盤面を 1m 弱掘り下げ、高架下を二層に活用することが考えられる（天井高さをそれほど必要としない駐輪等に一層分活用する場合）。これにより、半分埋まった形の一層部分を駐輪スペースに、周辺歩道とあまりレベルが変わらない二層部分を商業スペースとすることができ、商業スペースに関しては、JR との協働による実現も考えられる（図 1、図 6 参照）。なお、この場合、駐輪場は約 1,500 台の収容が可能となる。

②二層案が困難な場合

二層案は、JR との協議が必要であり、技術的には問題ないと思われるが、整備負担の問題と、財産管理を立体的に行うことを JR が嫌うものと思われるため、実現しない可能性もある。

その場合も、基本コンセプトは変えず、例えば、高架下は一層のままとす

るが、駅に近い方を JR も活用できる商業スペース、遠い方を駐輪スペースとする案が考えられる。ただし、この場合、駐輪台数は約 700 台となるため、駐輪台数の確保のためには、代替となる駐輪場を確保する必要がある。(図 2 参照)

2) 高架西側の計画案

①高架下三層活用

高架西側においては、南北駅前広場から車両を排除するために、タクシーと送迎車両のためのロータリー設置が必要である。その他、東側と同様に駅へ来る人のための駐輪・駐車空間、及び公共・商業空間の創造が課題である。そのために、高架下の有効活用と JR と共に活用を考えるスペースの創造が考えられる。

整備案としては、東側高架下と同様に、高架下の有効活用が考えられる。西側高架下についても、基礎面までの深さを利用して、1m弱掘り下げることにより、高架下に三層を確保することができる(天井高さをそれほど必要としない駐輪・駐車等に二層分活用する場合)。地盤が西に行くに従って下がるため、西一条線の近辺では地盤を掘り下げずに三層を確保できる可能性もある。

三層にした場合、まず駅にもっとも近い位置に、タクシーと送迎車両のためのロータリーを設ける、地面に半分埋もれた一層部分は、スロープで降りていく駐車場とし、二層部分は駐輪場とする。さらに三層部分に公共施設や商業施設をおくフロアを設け、この部分に関して、JR と協働した活用を想定する。この三層目はまだ高架下の高さであり、このレベルを歩行者のためのフロアとして、更に西口を設置することにより、駅利用者の利便性と安全性が格段に向上する。なお、この整備案の場合、駐輪に関しては、約 2,800 台収容が可能である。駐車に関しては、現行の駐車場が三割程度の利用状況であるから、収容台数を減らすことも考えられるが、整備案では、現行程度の約 200 台とした。(図 1、図 5 参照)

②三層案が困難な場合

東側高架下と同様、西側高架下の三層案も実現に向けては困難が予想される。その場合、基本コンセプトは変えずに、例えば、高架下を二層として、西一条線に面してパーキングタワーを設け駐車を確保し(南口公共施設等用地部分)、一層部分の駅に近い部分を公共、商業施設を設けるフロアとすることが考えられる。なお、二層部分は駐輪場となる。この場合、タクシー動線と歩行者動線が一部交わるためその安全確保と、駐輪場の収容台数は減るた

め、代替となる空間の確保が課題となる。駐輪場に関しては、西一条線より西側の高架下部分の活用も考えられる（図2参照）。

3) 西口の設置とそれが困難な場合

先にあげたように、タクシーや送迎車両の利用に係る利便性、公共・商業施設の利活用の促進や利便性向上にあたっては、高架駅の西側に西口を設けることが望ましい。

高架駅の西側はサービスヤードとされ、技術的には問題ないと思われるが、西口設置は要請者負担として、今後のランニングコストも含めて、国立市に対して負担を求められるものと思われる。JRにとってもメリットある西口設置の要望を行っていくことがまず必要である。

また、西口設置が困難となった場合は、タクシー及び送迎車両のためのロータリーを南口公共施設等用地を活用して設置することが考えられるが、この場合、以下の点が課題となる（図3参照）。

- ロータリーへ入る動線確保のため、駅前広場西側接続道路を相互通行とする必要が生じる。そのために、南口駅前広場へ流入する車両数が西口設置の場合ほど減らない。
- 北口のタクシー、送迎車両は今までと同様、北口にスペースを確保する必要があり、北口駅前広場へ流入する車両が西口設置の場合ほど減らない。

4) 南口公共施設等用地活用の方向性

南口公共施設等用地の、高架より上の活用に関しては、国立駅周辺まちづくり検討会においてもはっきりした結論が導けなかった。この部分に関しては以下の事が考えられる。

- 都市計画道路整備や駅舎用地確保のため、換地へ活用
- PFI等により、民間資金を導入しての駐輪・駐車場整備と文化施設、商業施設整備
- これらの活用を推進するための土地のポテンシャルを高めるための用途地域の見直し

5) 想定される課題

以上の整備活用に当たっては以下の課題が想定される。

- 公租公課分の高架下の活用範囲の協議
- 高架下と南口公共施設等用地の一体的活用に関わる JR との協議
- 西口設置に関わる JR との協議
- 南口公共施設等用地の整備活用に向けた検討・推進体制