

## 7 整備手法、整備費用、整備時期

個々の整備課題の整備手法、整備費用、整備時期等について現時点で想定されるものについて整理した。今後市財政上の計画調整や関係機関との協議の中で、より実地的な整備手法、資金調達方法の検討が必要である。

### (1) 都市計画道路 3・4・10 号線及び西 1 条線の整備

国立駅南口駅前広場を歩行者中心の広場として一体的に活用するという基本的方向性を実現するにあたっては、高架事業に合わせて駅周辺の南北交通路の整備により、駅前通過車両の削減を図ることが不可欠である。また南北交通の円滑化、整備促進そのものが中央線連続立体交差事業の目的であることから、国立駅周辺の南北交通路整備として都市計画道路 3・4・10 号線と西 1 条線の整備は、国立駅周辺まちづくりの前提となる事業であり、最優先すべき事業である。

都市計画道路 3・4・10 号線は、国立市が施行する都市計画道路である。既に述べたとおり都市計画街路整備事業として国、東京都の補助金や起債の資金手立てができる。

西 1 条線は、市道整備であり市単独の道路整備事業として施工することとなる。整備費用は約 1 億円程度と見込まれる。

西 1 条線の買収用地は、JR 用地のみであるが、都市計画道路 3・4・10 号線はほとんどが民有地であり、店舗や業務施設が多数含まれているため、これら地権者の合意形成と用地買収、補償交渉が難航することも想定される。高架事業終了予定の平成 22 年度が街路整備終了時期となることが理想だが、高架事業終了以降にまで整備がずれ込むことも、大いに予想しうる。事業化に向け、できるだけ早い着手が望まれる。

### (2) 駅舎の保存活用と南口駅前広場整備

国立駅舎の保存活用は、多くの国立市民の思いであり、国立駅のシンボルとしてだけでなく、大学通りと一体のものとして国立のまちの象徴でもあった国立駅舎は、国立らしい個性ある駅周辺まちづくりに欠かせないアイテムである。市では JR 自らが駅利用者のための施設として保存活用することを要請してきた。そのためには、市あるいは東京都の指定文化財の指定を図り、文化財保護事業としての資金協力も行なうこととなる。市の負担が最も少なくてすむ保存形態は、JR が伝統ある駅舎文化の継承の視点から利用者や地域の人々に親しまれてきた歴史的な駅舎建築物を活かした駅づくりを行なってもらうことである。引き続き JR に保存活用に対する協力を求めていく必要がある。

しかし、JR が最終的に自らの保存活用を行わない場合は、国立市自らが保存活用する手立てを図らなくてはならない。想定しうる費用としては、高架事業終了時までの暫定保存費用と高架終了後の利活用に向けての復元修復費用を合わせて曳き家の場合で約 1 億 5000 万円が見込まれる。しかし、駅舎の保存活用は、駅舎の建物躯体だけでなく、その立地する底地の問題を抱えている。駅舎の周辺用地 2,000 ㎡の土地は、JR の所有地であり、駅舎の保存活用とあわせて国立駅南口駅前広場を歩行者中心の広場として一体的に活用するためには、この土地を JR から借用するか、購入しなくてはならない。当該地の活用について、JR との協議を詰めていく必要がある。一方市としては、駅を活かしたまちづくりとしての整備事業を検討していく必要がある。整備手法としては、まちづくり交付金の活用、街路整備事業（都市計画決定による駅前広場整備事業）等、交付金や補助金による財源確保が可能な整備事業の導入を検討する必要がある。

駅舎の撤去は平成 18 年 3 月が予定されている。JR は曳き家による暫定保存に協力的な姿勢であり、今後引き続き費用負担、管理方法について協議をすすめていく必要がある。また、駅舎の復元利活用を含めた南口駅前広場の整備時期は、高架事業終了後の平成 23 年度以後となる。

### (3) 北口駅前広場整備

北口駅前広場整備については、駅舎の保存問題は生じないが、駅舎跡地である約 800 ㎡の活用が課題である。JR としては、南口駅舎跡地は駅舎の保存活用との関係で事業計画がしづらいが北口の駅舎跡地は自らの活用を計画しやすいと想定される。当該地の活用について、JR との協議を詰めていく必要がある。市としての利活用を図るには当該土地の確保が必要で、この場合の整備手法は南口の整備手法と同様である。北口駅前広場の整備時期は、高架事業終了後の平成 23 年度以後となる。

### (4) 西側高架下（及び南口公共施設等用地高架下部分）及び東側高架下の活用

高架下はその使用可能面積から鉄道必要施設部分を除いた面積の 15%を公租公課相当分で自治体側が借り受けることができる。国立市の場合その面積は、約 3,000 ㎡と想定されている。国立市が借り受けられる場所や面積等に関してのゾーニングは、今後 JR との協議になるが、国立市が借り受けたい駅部直近の利便性の高い高架下エリアは、当然 JR にとっても営業戦略拠点としていきたい場所である。当該エリアをすべて国立市の使用目的のために借用する主張では、ゾーニング協議は困難を極めると思われる。国立市と JR 双方が高架下活用益を享受しうるゾーニングプランを検討する必要がある。

そのプランとして本資料では高架下二層、三層案活用を提示した。これまでの高架下ゾーニング協議では平面分割の視点からの協議が一般的であったが、高架下をできる限り双方有効に活用するには空間分割の視点に立ったゾーニング協議が必要である。また駅構内南北通路の拡幅や地域要望の強い西口開設の設置を JR に求めるためにも JR の営業収益が見込めるゾーニング案を提示する必要がある。二層、三層案活用を提案すべきと考える。しかし、先に述べたとおり二層、三層案は、整備負担の問題と財産管理の煩雑さから JR が受け入れない可能性もある。その場合に備え平面的に用途を区分した代替案を用意する必要がある。

また、ゾーニング協議に際し、他市ともに共通する最も大きな使用用途は、駅利用者の自転車駐車場スペースである。駅利用者のための自転車駐車場設置に対する協力のあり方についてはさまざまな主張、議論がされている。自転車法（「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」）第 5 条第 2 項の規定に基づき、高架下協議に臨む沿線 6 市が共同し、統一したスタンスで自転車駐車場スペースのゾーニング協議に臨み鉄道事業者としての協力のあり方を JR に求めていく必要がある。

西口改札口は、駅西側高架下と南口公共施設等用地高架下部分の三層活用による JR 商業用地の提供やタクシー・送迎車プールの設置を前提に JR に開設を求めていく必要がある。しかし、JR が請願改札口でなくては開設を認めない場合は、開設負担は全て国立市負担となる。現時点で負担額の積算は困難であるが、国立駅とほぼ同程度の乗降客数である武蔵小金井駅における東口請願改札口の想定費用は、工事費約 3 億円、維持管理費年間約 5,000 万円と積算されている。西口開設が困難な場合の高架下活用代替案も用意しておく必要がある。

高架下ゾーニング協議は平成 16 年度から開始される予定であり、少なくとも高架建設直前まで続けられると想定される。具体的な整備は二層、三層整備等の高架躯体に係る整備の場合は、平成 21、22 年度、平面利用に伴う整備の場合は、高架事業終了時となる。

#### (5) 国立駅南口公共施設等用地活用

国立駅南口公共施設等用地の活用は、国立駅周辺まちづくりにおいて最も活用の多様性を持つスペースである。しかしその反面、その規模の大きさから土地購入費や、施設建設費その後の管理運営維持費等大きな財源を必要とする点で最も整備の難しいスペースでもある。公共的活用の視点では、駅及び駅周辺施設利用者のための自動車駐車場、自転車駐車場等の交通処理施設、また駅周辺に不足する公共サービス提供施設及び文教都市国立市にふさわし

い文化施設の設置等が望まれている。またこれらに併設して地域産業の振興と活性化を促進する魅力ある商業・業務施設等の設置も可能である。一方国立駅周辺まちづくりの推進には、都市計画道路 3. 4. 10 号線の用地買収や JR 用地の確保等新たな用地取得が不可欠であり、当該用地はこれら事業の整備推進の種地としての換地（施設活用の場合は床換地）用地としても考慮しておく必要がある。これらの活用のために、本格活用までの間、つぎの点で当該土地活用のポテンシャルを高めておく必要がある。

- ① 中央線連続立体交差事業の促進を図り、当該土地が高架下空間に隣接し、高架新駅施設に直近する利便性のある土地としてその価値を高める。
- ② 高架下活用を推進するためこの地域の用途地域を見直す（地区協定等により環境・景観に配慮する）。
- ③ 西一条線等周辺道路の整備により当該土地へのアクセスを容易にする。  
公社の暫定活用駐車場収益により土地購入元本をできるだけ減らし、国立市の買い戻し負担を軽減していく。

本格活用において施設活用を図る場合には、当該土地の買い戻し費用（約 28 億 4 千万円）に合わせて施設建設費（施設の規模、内容、構造にもよるが、例えば地下 1 階、地上 6 階、床面積 24,000 m<sup>2</sup>程度の施設想定で 50 億～70 億円程度）が必要となり、相当の費用が必要となる。国立市単独事業では困難と思われるため、第 3 セクター方式による民間事業者との共同事業方式、又は資金調達から経営管理まで事業を一貫して民間事業者のノウハウ、技術的能力に委ねる P F I 事業等民間活力を活かした整備手法の導入を図る必要がある。しかし、これらの事業手法はいずれも相応の収益性を持って成り立つものであり、予定収益が見込まれない場合のリスクは当然存在する。日本経済の沈滞化、景気低迷の状況が依然続く中、当該事業手法には慎重かつ綿密な採算性を考慮した検討が必要である。

当該用地の活用又は整備時期は中央線高架事業の進捗に合わせた平成 21 年度から 22 年度が見込まれる。

■国の、鉄道事業者に対する法制

	概要
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（自転車法）	<p>[目的]</p> <p>○自転車の交通事故防止と交通円滑化、駅前広場等の良好な環境確保を図り、あわせて自転車利用者の利便を増進させる。</p> <p>[内容]</p> <p>○自治体、道路管理者、鉄道事業者、施設設置者等の役割を明示し、それぞれの義務等を定める。</p> <p>○自治体については放置自転車等の整理、撤去、保管、返還、廃棄に関わる内容を定めている。各自治体の放置自転車対策は自転車法に基づくものである。</p> <p>○自転車に係る総合計画の策定に係る内容（自転車等駐車場の設置及び放置自転車等に対する方針について）等を定めている。</p>

参考

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（抜粋）

第5条2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。

同6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。

■自治体が鉄道事業者に負担を求めている事例

条例	概要
豊島区放置自転車等対策推進税条例	<p>○豊島区では、昨年12月区議会において放置自転車等対策推進税条例を可決した。放置自転車等対策事業に要する費用の一部を、鉄道事業者に課する税金（地方税法に基づく）により充てるものである。施行は4月より。</p> <p>[目的]</p> <p>○鉄道駅周辺における放置自転車等対策の推進を図るとともに、放置自転車等の撤去及び保管、自転車等駐車場等の施設整備及び維持管理その他放置自転車等対策事業に要する費用の一部に充てる。</p> <p>[内容]</p> <p>○区内に所在する鉄道駅における前年度の旅客運送に対し、当該前年度の乗車人員を課税標準として、税率（乗車人員1,000人につき740円）を乗じた額を鉄道事業者に課する。</p>

#### (6) 総研線跡地の整備活用

総研線跡地は幅 5～7mの細長い形状の用地であり、JR としても使用用途の限られた土地である。高架によって生じる現盛土の法面跡地とともに JR 利用者へのアクセス通路として緑道的な整備を JR へ要請する。また、JR から依頼を受け市が管理することも考えられる。

整備時期は、高架事業終了時となる。