

国立駅周辺まちづくり基本計画  
〈概要版〉



2009(平成21)年 11月

国 立 市





## はじめに

—人を中心にしたまちづくり—新たな駅前広場の創出—

JR 中央線の高架化事業に伴う国立駅周辺まちづくりは、20年の歳月を経ていよいよその第一歩を歩み始めます。国立市では、今般「国立駅周辺まちづくり基本計画」を策定いたしました。本基本計画は、国立の先人達のまちづくりの思いを受け止め、次世代へと引き継ぐために策定したものです。34年前に策定された国立市の第一期の基本構想には、「人間を大切に作るまちづくり」とあります。そのことは、現在の第四期基本構想にも引き継がれ、国立市は、2000年に「国立市平和都市宣言」を、2005年には「しょうがいしゃがあたりまえに暮らすまち宣言」をしました。このように「人間を大切に作るまちづくり」は、国立市の自治の中で具体化されています。これを駅周辺のまちづくりにも生かすために策定されたのが本基本計画です。

国立には、歩道が広く緑が豊かな大学通りという大切な財産があります。時代を経ても今もなお大学通りは多くの人々に愛され、親しまれる通りとなっています。国立駅周辺まちづくり基本計画においても、この大学通りがあるまちにふさわしく、50年、100年先において、市民の皆さんに喜ばれ愛される駅周辺まちづくりを計画しています。人を中心とした駅周辺まちづくりをあらわすものとして、国立駅前に新しく公共空間（くにたち広場）が創出されます。今までロータリーは車が占有していましたが、その車の流れを整備し、車中心から人中心への駅前広場への転換を図ります。車中心が当たり前となってしまった現在、このように大学通りとつながる駅前広場は、全国的にもほとんど見ることのできない価値高いものとなることと思います。そして、国立には大きく分けて二つの財産があります。一つは、文教都市国立としての香り高い文化をあらわすまちなみ。もう一つは自然豊かな環境が南部に広がり、都市農業として作物を豊かに育む土壌が広がっていることです。私はこの二つの素晴らしい国立の財産を、くにたち広場を拠点としてつなぎ、自然の恵みである地場野菜（国立野菜）などや歴史ある南部の文化と景観を紹介することによって市内外の人々が南北の交流を楽しみ、生活を豊かにすることを目指したいと考えています。人々が新たに交流し始めることにより、南北が行き来する回遊性のあるまちづくりが可能になります。

経済効率や車中心の社会から、時代に流されない品性を持ったまちへ、それが、国立らしいまちづくりとして求められます。人を中心にしたまちづくりは、時代を貫いて国立らしさへとつながり、すべての人々に愛されるまちへとつながっていくと確信しています。人を中心にしたまちづくりは、決して古びることのない新しいキーワードであり、国立にふさわしく、どこよりも先駆けて実現可能なまちづくりだと考えています。

本基本計画策定に当たっては、多くの市民の皆様や議会にご協力、ご理解を頂きましたことに感謝申し上げます。これからも、多くの人に愛され、住みたいまち、住み続けたいまちとしてまちづくりが進められることを祈念し、巻頭のあいさつといたします。

平成21年11月

国立市長

関口 博

# 目次

## 目次

1. 国立駅周辺まちづくり基本計画の位置付け
2. 国立駅周辺まちづくりの理念・目標
3. 国立駅周辺の総合的なまちづくり
4. 国立駅周辺全体のまちづくり計画図
5. 交通に関する計画
6. 国立駅周辺まちづくりの整備イメージ
7. 国立駅周辺まちづくりの手順等
8. 事業費の試算
9. 今後の課題



# 1. 国立駅周辺まちづくり基本計画の位置付け

## まちづくりの背景

国立駅周辺のまちは、大正末期に民間会社により開発された駅、駅前広場、大学通りなどを骨格として象徴的な景観が形成され、また、市民に親しみのある都市空間として利用されてきました。

長年にわたり国立駅舎として市民に利用された旧駅舎は、平成18年10月に国立市有形文化財に指定された後、JR中央線の連続立体交差事業（高架事業）により、平成18年12月に丁寧な解体されました。平成19年9月策定の国立駅周辺まちづくり基本方針の課題では、「国立市のシンボルであった三角屋根の旧国立駅舎の復原を目指します」とあり、市では部材を大切に保管しています。

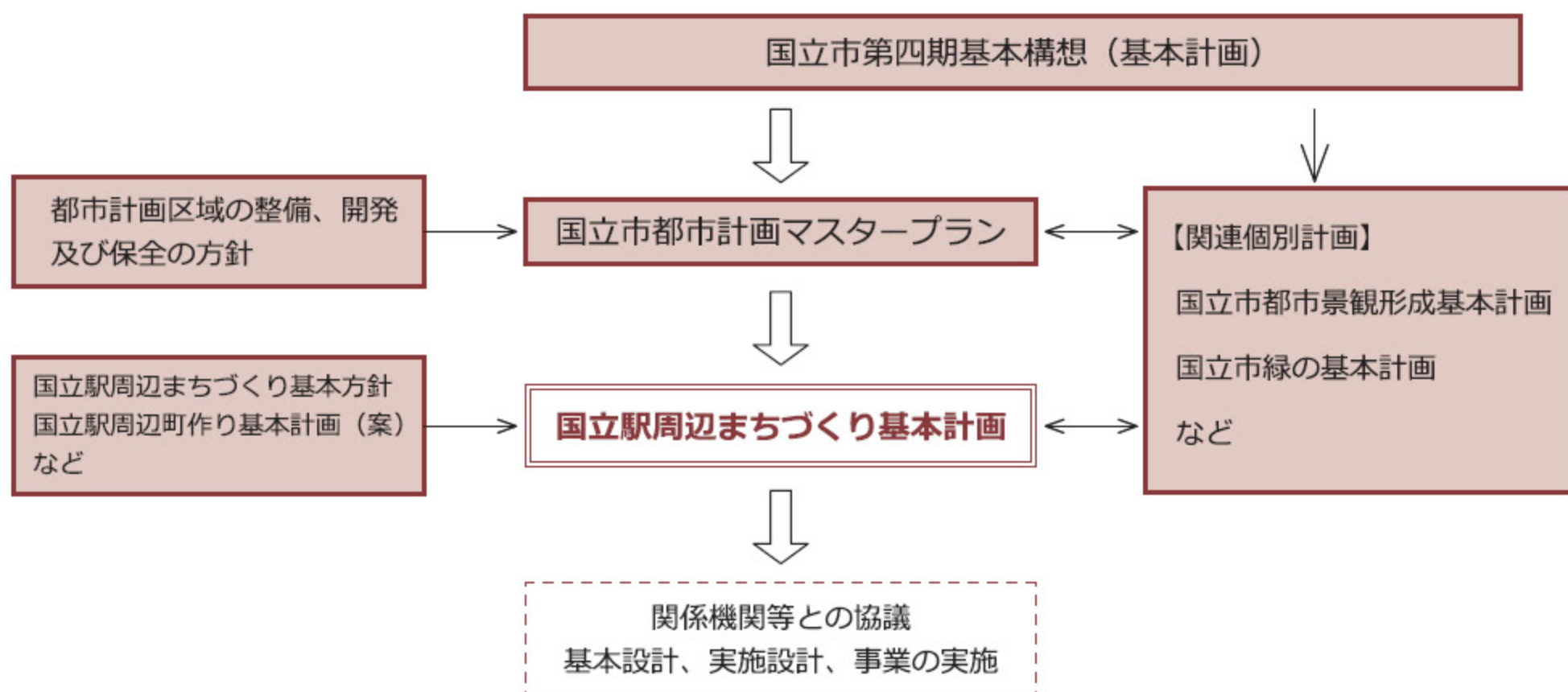
旧駅舎と大学通りによりシンボリックな軸線を形成し、駅前の円形公園から放射状に伸びる通りを骨格としたまちなみは、我が国の都市づくりにおいて貴重なものであり、今後も、このまちなみの中ではぐくまれてきた文教都市としての蓄積をいかしたまちづくりが必要です。

「文教都市くにたち」として、国立は他市には見られない歴史の中で市民文化がはぐくんできたまちであり、また、駅周辺には個性ある商店街と学園や緑がひろがる魅力あるまちです。

高架事業は、高架下や南北市街地を結ぶ交差道路が整備されるまちづくりの大きな転換点であり、高架事業を駅周辺のまちづくりに活用し、まちの魅力化を図っていく必要があります。

## 国立駅周辺まちづくり基本計画の位置付け

国立駅周辺は、市の上位計画において国立の玄関口として重要な地域として位置付けられています。国立駅周辺まちづくり基本計画は、今後、駅周辺のまちづくりを進めていくにあたっての基本的な方向性を示したものです。この国立駅周辺まちづくり基本計画を基本とし、関係機関等との協議を進めていき、その協議により基本設計、実施設計を実施していくことになります。



国立駅前の水禽舎（大正15年頃）



国立駅前（昭和39年頃）



## 2. 国立駅周辺まちづくりの理念・目標

### まちづくりの理念

#### －まちと人がつながる、緑と文化のくにたち広場－

「人」はまちづくりのかなめであり、人と人がつながっていくことでまちも元気になっていきます。  
みんなでつくる国立駅周辺の空間が、暮らしや文化をはぐくみ、人びとの力を生みだし、  
美しい景観を創造していきます。

### まちづくりの目標

#### ①市民が集い、来訪者を迎え、にぎわいと交流のあるまちづくり

駅前には、様々な交通機関や人が集まる重要な交通結節点です。バス乗降場、タクシープールを適切に配置し、駅前空間の通過交通などを抑制することにより、車中心の現在の駅前広場を人中心の広場へと転換します。円形公園や旧駅舎の活用とあわせて、市内外の人びとが集まる交流拠点＝「くにたち広場」を創出し、駅周辺歩行者ネットワークの中核とします。

#### ②人にやさしい、安全で安心な環境づくりや環境負荷低減のまちづくり

安全対策を検討した上で西1条線や都市計画道路3・4・10号線などの南北動線を整備し、また駅周辺における南北の通過交通の円滑化や交差道路の整備を進めることにより、駅周辺市街地の交通の分散化を図り、現在の交通混雑による環境負荷を低減します。同時に、公共交通や自転車の利用促進を図ることにより、市内の自動車交通そのものを減らし、低炭素型の次世代まちづくりを目指します。

#### ③駅周辺の景観とシンボルをいかしたまちづくり

民間会社により開発された大正15年当初より、旧駅舎及び駅前広場は、アイストップとしてのシンボル性を有していました。駅舎と駅前広場が一体的に整備された事例は珍しく、日本の都市計画史上においても重要です。現在、駅周辺の都市化、駅前広場の交通ロータリー化、旧駅舎の解体・保存、そして高架事業に伴う駅ホームの高架化という変化を経て、駅周辺の景観的なシンボル性は希薄化しています。国立というまちの個性を特化し、その価値を顕在化させるために、旧駅舎の復原・活用と駅周辺ならではのシンボル性を高め、他駅にはない国立というまちの景観的価値を高めることを目指します。

#### ④個性的なまちなみをいかした回遊性のあるまちづくり

大学通り、富士見通り、旭通りのメインストリートだけでなく、それらを東西方向につなぐ通りなどには、駅周辺の落ち着いた雰囲気の特徴づける個性的な店とまちなみが広がっています。高架化による南北市街地の一体化、及び駅周辺の適切な交通処理による歩行者空間の創出により、南北駅前広場を中心に安全・快適に人びとが回遊できる動線づくりを目指します。

#### ⑤出会いと発見、文化を発信するまちづくり

駅周辺においては、行政サービス施設・文化施設や福祉施設など、市民の生活を支える施設の不足が指摘されています。これらの公共・公益施設を駅周辺の高架下や複合施設などに適切に配置し、まちづくりの拠点となる施設整備を「様々な出会いや発見があり、国立からの文化を発信する駅前ゾーン」とします。また、駅周辺を利用する市民のための駐輪場や公共・公益施設を利用する市民のための駐輪場・駐車場を配置します。

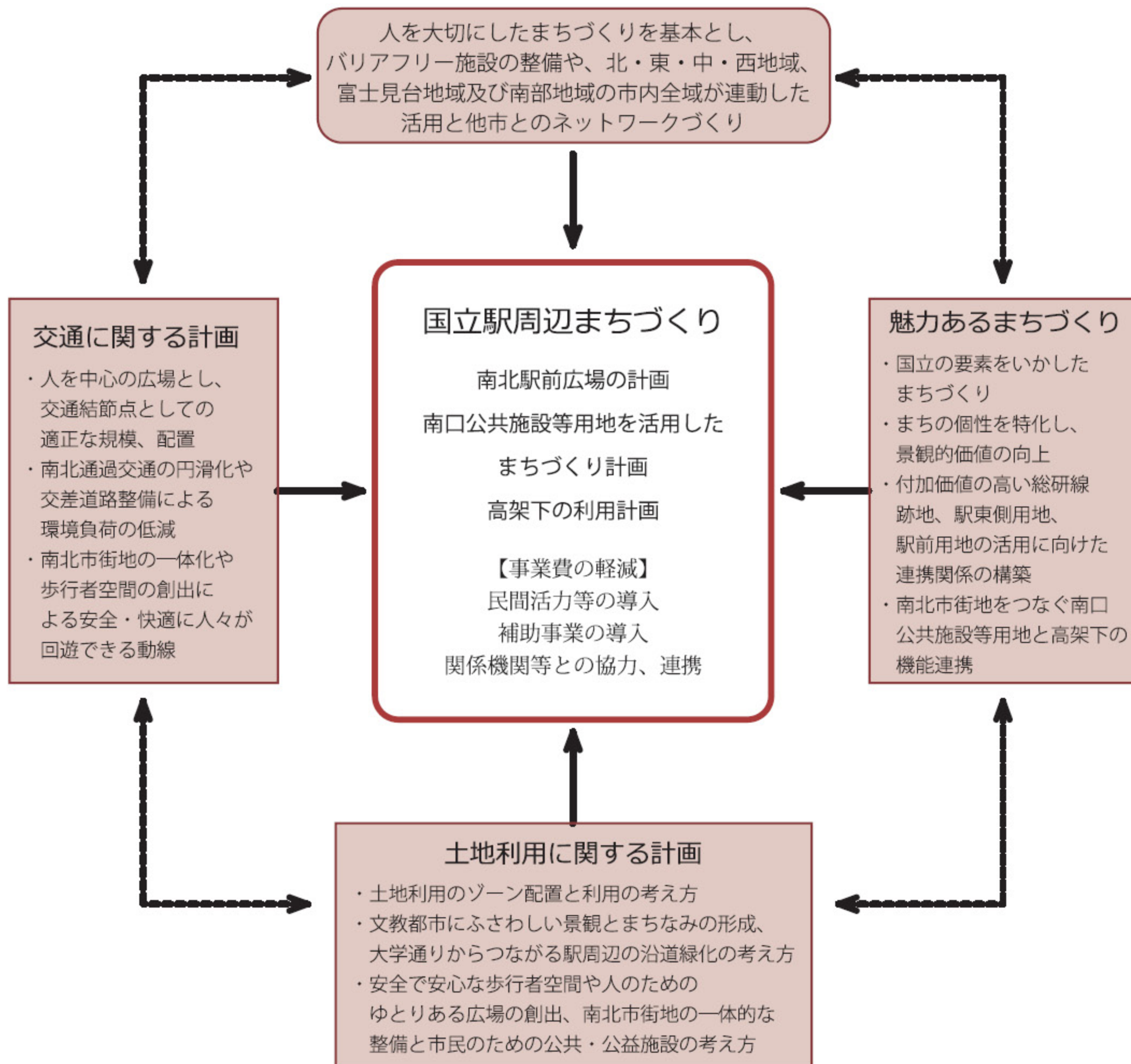


### 3. 国立駅周辺の総合的なまちづくり

#### 総合的なまちづくり

国立駅周辺まちづくり基本計画は、人を大切にした魅力あるまちづくりを目指し、市全域の連携と他市とのネットワークや土地利用に関する計画、交通に関する計画などを総合して進めます。駅周辺の地域住民、関係地権者、商業者、交通事業者等との協力、連携を図りながら、実現を目指していきます。

協働によるまちづくりを構築するために、人びとが価値を共有できるまちづくりの目標を明確にし、実現に向けた総合的なまちづくりの方策を立てる必要があります。この方策に基づいた整備やソフトに関連した施策を一体的に実施します。



#### 個別課題

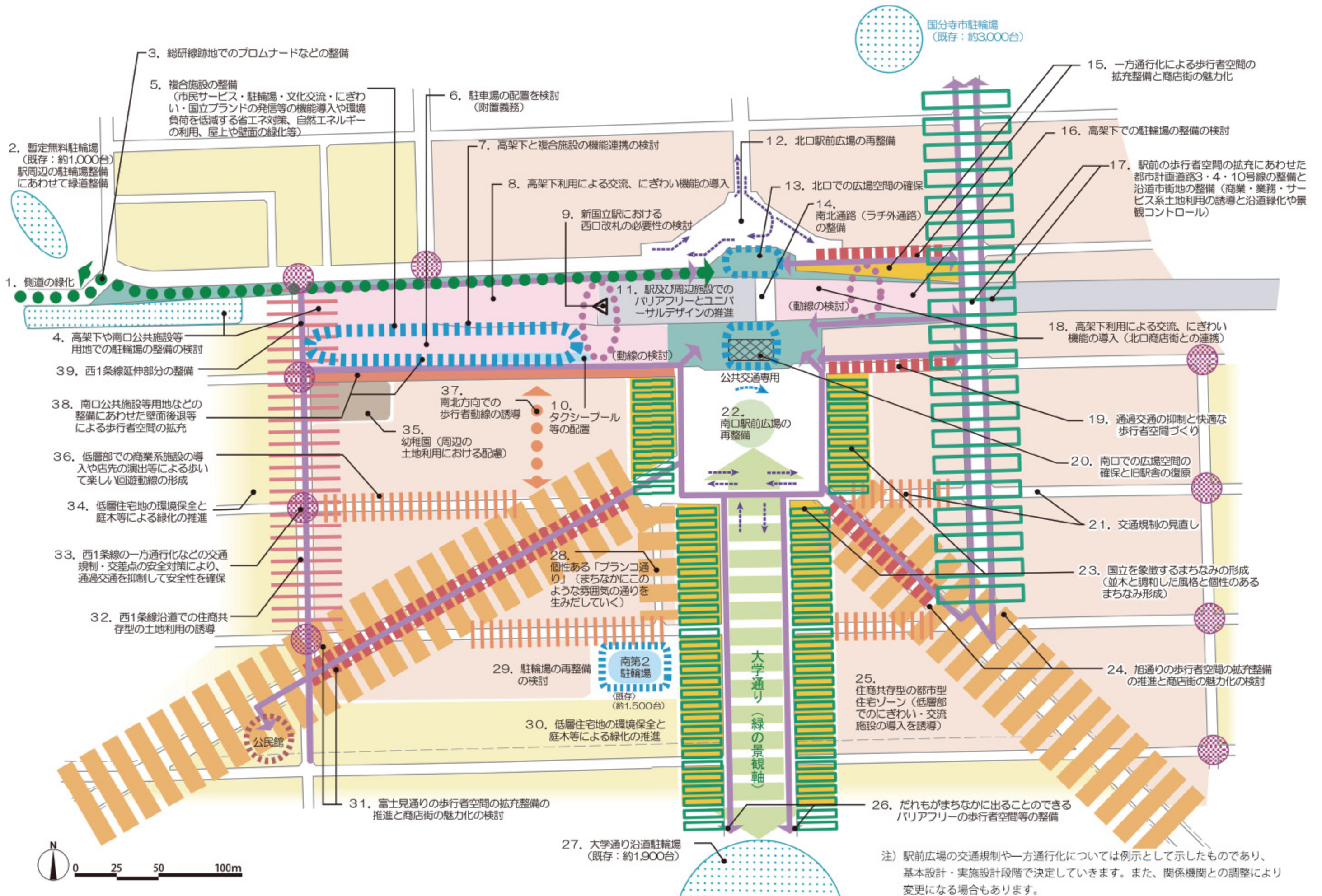
国立駅周辺まちづくり基本方針を実現するための課題として、以下の個別課題があります。

- 南北一体化の道路整備
- 南北駅前広場の整備
- 南口公共施設等用地の活用
- 旧駅舎の復原用地の確保
- 総研線跡地の活用と側道の整備
- 財政フレームとの整合
- 高架下の活用

これらの課題は相互に関連したものであり、個々に対応を図るのではなく、駅周辺まちづくり全体の中で課題対応を検討していく必要があります。



# 4. 国立駅周辺全体のまちづくり計画図



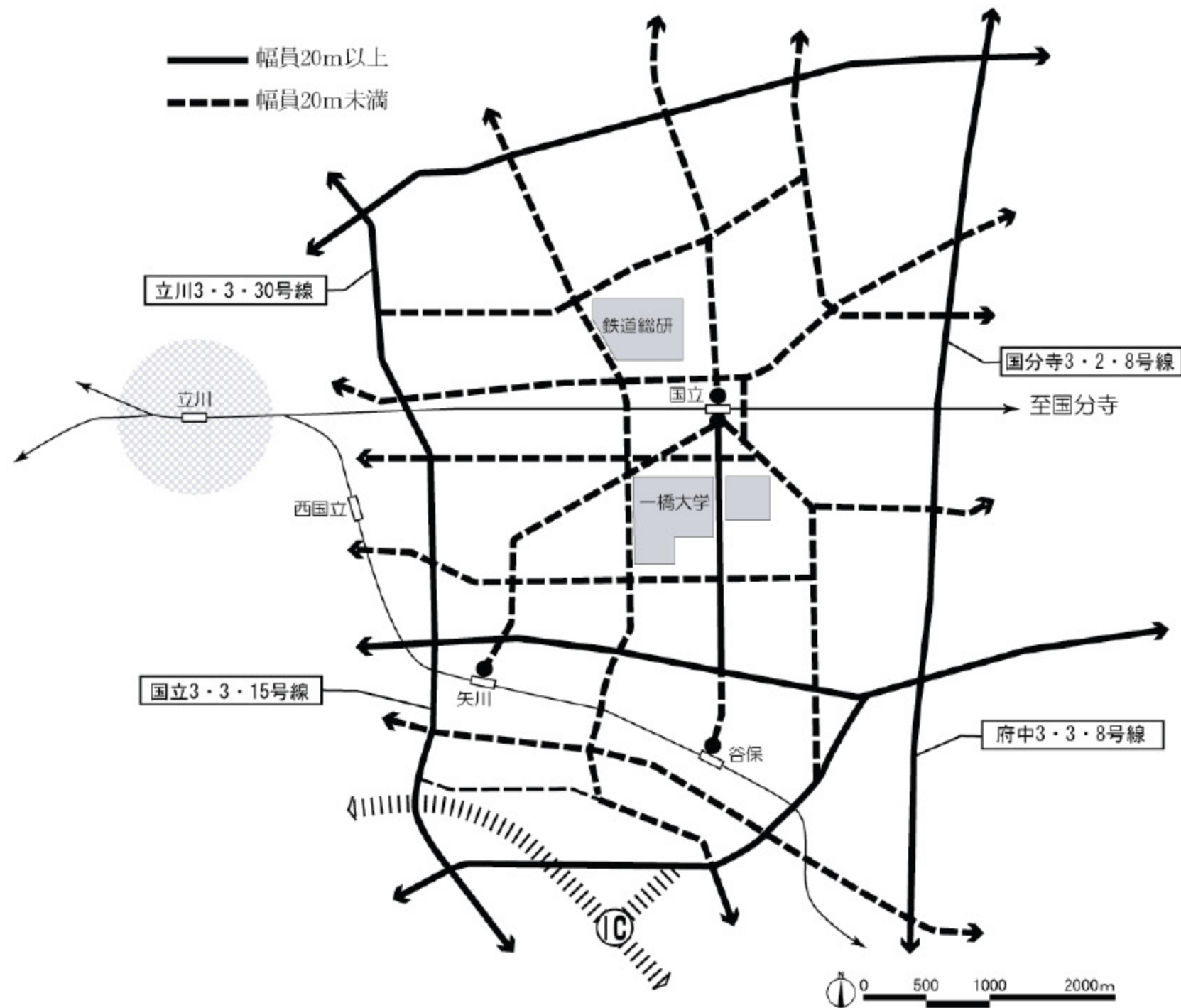


## 5. 交通に関する計画

### 広域的な道路網

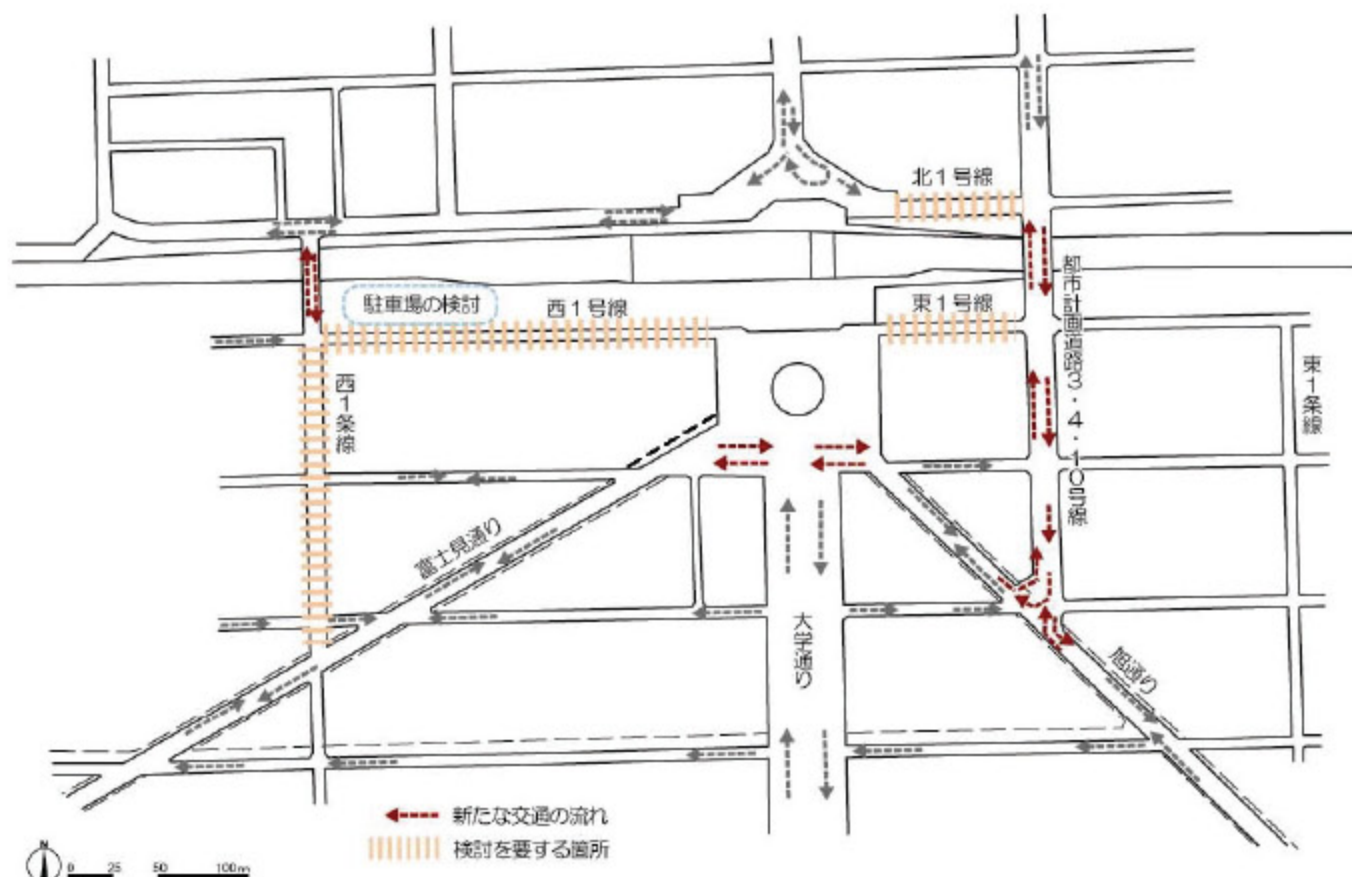
国立市及び周辺都市における都市計画道路網は、次の図のように計画決定がされています。現状では南北方向の道路が不十分なために、駅前に通過交通が流入していますが、広域的な道路網が整備されることで駅前を利用する通過交通を抑制することが可能となります。

東京都の第三次事業化計画優先整備路線の「立川3・3・30号線」、「国立3・3・15号線」、「国分寺3・2・8号線」が整備されることで、国立駅周辺の交通状況は大きく改善される可能性があります。



### 自動車交通の動線処理の考え方

南口駅前広場での通過交通を抑制していくため、都市計画道路3・4・10号線や西1条線延伸部分の南北動線の整備や交差道路を整備します。また、駅前広場内の自動車動線や周辺道路全体での交通規制を検討し、交通動線の再編を図ります。





## 6. 国立駅周辺まちづくりの整備イメージ



都市計画道路3・4・10号線のイメージ

※イラストはイメージであり、  
今後の協議によって変更する可能性があります。

### 都市計画道路3・4・10号線

駅周辺の南北方向の交通ネットワークを形成する主要な道路として整備していきます。歩行者・自転車の主動線となることから、人を中心とするくにたち広場の実現や駅東側地域の回遊性、新たな景観の創出など、駅周辺のまちづくりの魅力を高めるために重要な道路となります。バリアフリー、環境負荷の低減に配慮した道路構造、沿道土地の有効利用、街路樹やストリートファニチャーの設置など、潤いのある安全で快適な空間として整備します。



南口駅前広場のイメージ

### 南口駅前広場

市内外の人びとが集う交流拠点として、旧駅舎の復原とあわせた整備を行い、一体的な利活用を図っていきます。バリアフリーを基本に、駅から円形公園まで、さらには大学通りまでの安全な歩行者動線を確保します。南口駅前広場整備にあわせ通過交通の抑制や快適な歩行者空間の拡充のために、東1号線、西1号線の整備を行い、交通規制の実施を図ります。



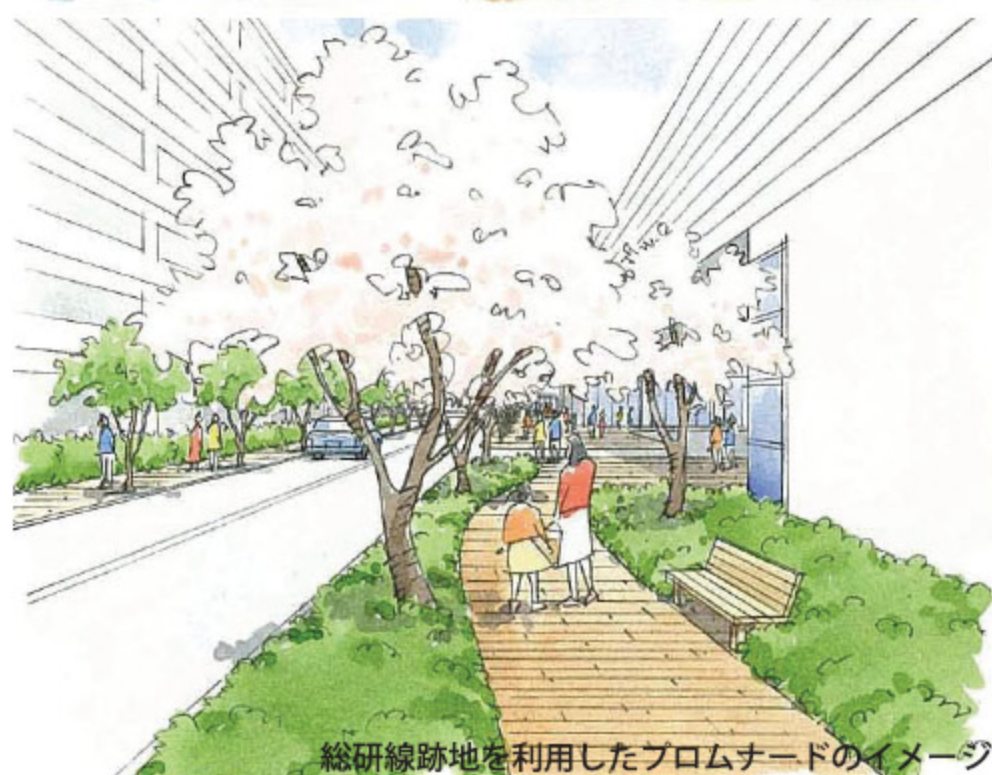
北口駅前商店街沿いのイメージ

### 旧国立駅舎の復原

旧駅舎は、現存当時は都内で原宿駅に次ぎ二番目に古い希少な大正期駅舎の木造建築物で、築後80年の間、市民に愛され大切に使われてきました。建築史的な文化価値も高いこの駅舎は、国立市有形文化財として指定後、連続立体交差事業に伴い平成18年12月に解体されましたが、現在国立市によって部材を大切に保管されています。単にシンボル、文化財としてではなく、「まちづくりの駅」として、旧駅舎の復原活用を図ります。

### 北口駅前商店街沿い

一方通行化による歩道の拡幅や、高架下利用と連携した建て替え誘導によるコミュニティ空間の創出等で、にぎわいのある快適な歩行者空間づくりや、土地の有効利用による魅力あるまちなみを創出します。



総研線跡地を利用したプロムナードのイメージ

### 北口駅前広場

交通結節点のための用地確保や交通規制等も含めたロータリー機能の導入を図ります。バリアフリーを基本とした環境整備を行い、一般車両の送迎スペースや荷さばき場の確保を図ります。北口駅前広場から側道へつながる総研線跡地プロムナードなど、新たに快適な空間や景観を創出します。



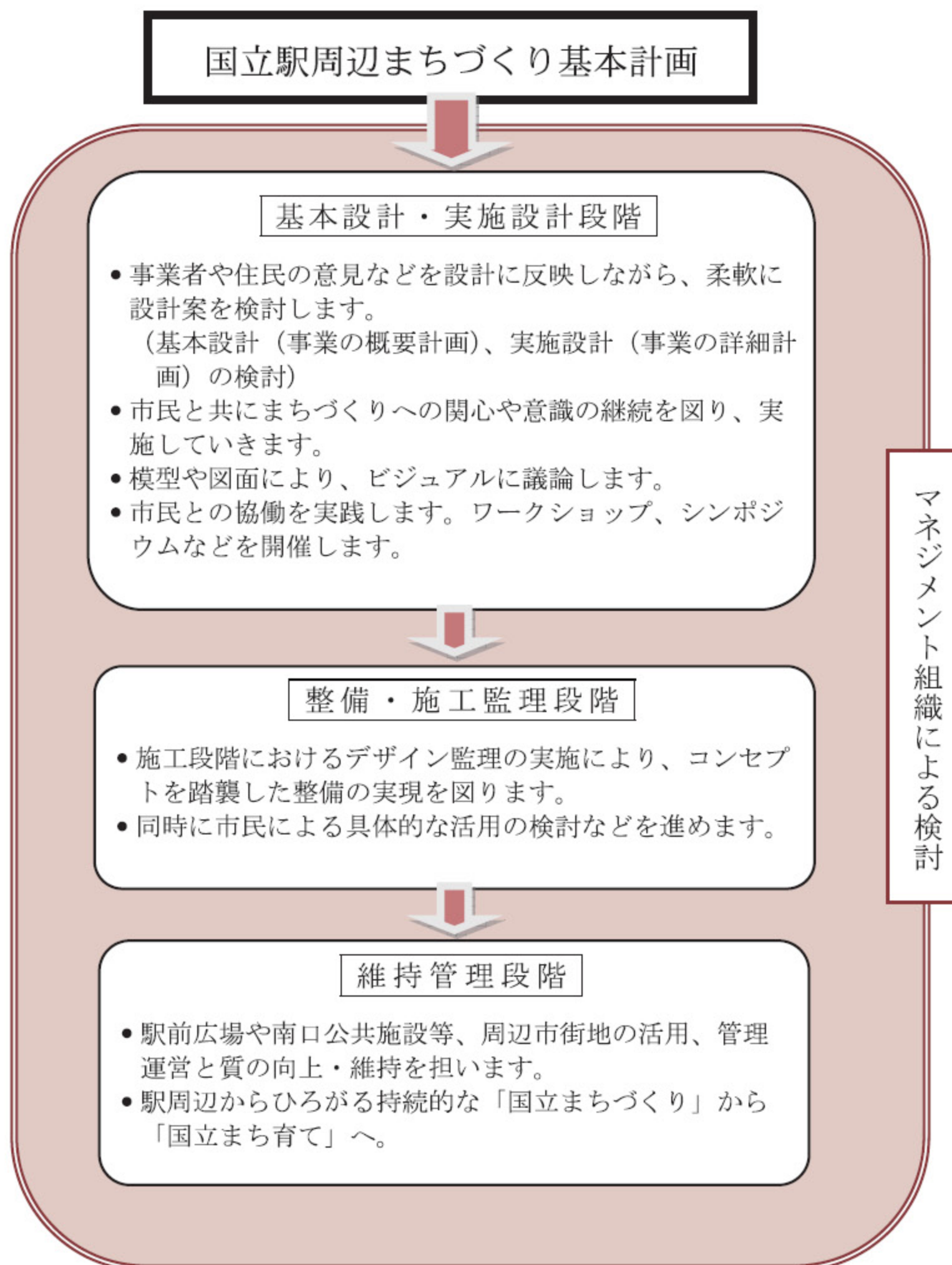
## 7. 国立駅周辺まちづくりの手順など

### まちづくり推進体制の確立

今後の国立駅周辺まちづくり事業を進めるため、多岐にわたるまちづくり全体を一貫してコーディネートし、それらを継続的にマネジメントすることが可能な、まちづくり推進体制づくりを図っていきます。

まちづくり推進体制は、専門家や市民、関係機関等が一堂に会し、事業を検討・協議できる組織として検討します。この組織において基本計画を基本とした計画監理を行い、必要に応じて計画の調整・変更のための検討、協議を行います。

### 計画・設計・施工・管理までの流れ





## 事業スケジュール

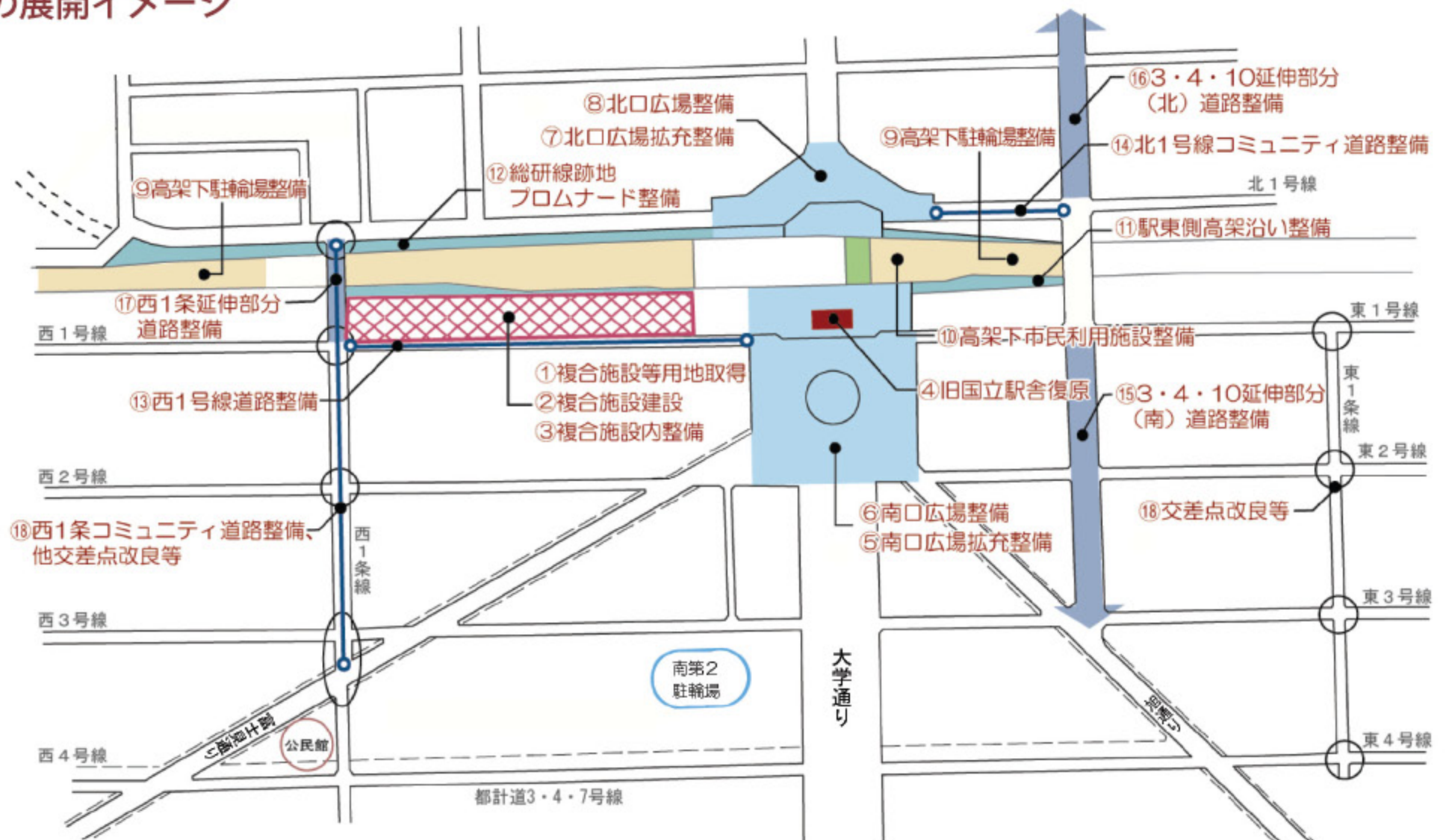
JR中央線連続立体交差事業のすべての関連工事が完了するのを平成25年度頃と想定し、国立駅周辺まちづくり事業（都市計画道路事業を除く）は、その後平成26年度から7年間で整備する考えです。

また、整備の手順は高架事業による高架下の活用、南北駅前を整備するための周辺道路整備、南北の広場整備の順を基本とした考えです。

事業	駅周辺事業内容	年度（平成）													
		22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35
複合施設	①複合施設等用地取得						↔								
複合施設	②複合施設建設							↔	↔	↔	↔				
複合施設	③複合施設内整備										↔	↔			
旧駅舎	④旧国立駅舎復原						↔	↔	↔	↔					
駅広	⑤南口広場拡充整備						↔	↔	↔						
駅広	⑥南口広場整備								↔	↔					
駅広	⑦北口広場拡充整備								↔	↔					
駅広	⑧北口広場整備								↔	↔					
高架下	⑨高架下駐輪場整備					↔									
高架下	⑩高架下市民利用施設整備（15%分）					↔	↔	↔							
高架下	⑪駅東側高架沿い整備							↔	↔						
道路	⑫総研線跡地プロムナード整備						↔	↔							
道路	⑬西1号線道路整備										↔	↔			
道路	⑭北1号線コミュニティ道路整備										↔	↔			
道路	⑮都市計画道路3・4・10延伸部分（南）道路整備	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔	↔
道路	⑯都市計画道路3・4・10延伸部分（北）道路整備									(※)	↔	↔	↔	↔	↔
道路	⑰西1条延伸部分道路整備							↔	↔	↔					
道路	⑱西1条コミュニティ道路整備、他交差点改良等								↔	↔					

(※) 南工区の進ちょく及び経済動向を勘案し着手時期を決定します。

## 事業の展開イメージ



関係機関との調整により変更になる場合もあります。



## 8. 事業費の試算

### 試算の考え方

- ・市で想定している方針や施設イメージなどをもとにした事業規模です。案Aは、南口公共施設等用地について市民施設としての活用を基本としています。下段（ ）内は、案Bとして市民施設に商業施設を加えた活用を検討した場合の試算です。建物ボリュームについては決まったものではなく、今後、市民の皆様や関係機関等と検討・協議を行う中で決めていきます。（※P.11参照）
- ・都市計画道路3・4・10号線延伸部分北工区の整備は、南工区の進ちょく及び経済動向を勘案し着手時期を決定します。
- ・旧国立駅舎復原、南北広場拡充整備、駅東側高架沿い整備、総研線跡地プロムナード整備などのJR用地を活用した事業は合意されたものではなく、用地については今後JRと協議をしていきます。なお、用地費は国税庁相続税路線価により試算しています。
- ・駅周辺事業の補助金はまちづくり交付金を活用することを想定しています。ただし、都市計画道路3・4・10号線及び西1条線延長部分の整備は、東京都の補助金を活用することを想定しています。

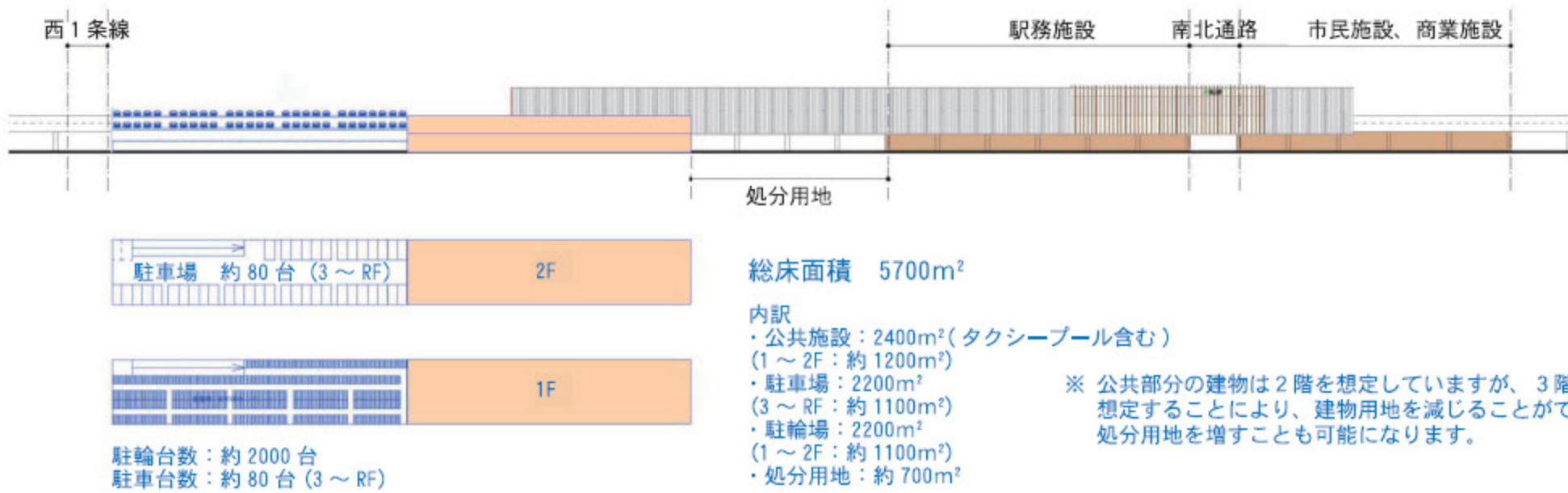
(単位：百万円)

事業	駅周辺事業内容	事業費	補助金	起債	一財	備考
複合施設	①複合施設等用地取得	2,841	974 (551)	1,096 (620)	771 (1,670)	用地面積 約4,900㎡
複合施設	②複合施設建設	1,905 (3,609)	762 (762)	858 (858)	285 (1,989)	床面積 約5,700㎡ (約11,380㎡) 用地取得 約300㎡+165㎡
複合施設	③複合施設内整備	562	225	253	84	公共施設 約2,400㎡ 駐輪・駐車場 約3,300㎡+屋上
旧駅舎	④旧国立駅舎復原	80	32	36	12	文化財指定 約220㎡
駅広	⑤南口広場拡充整備	694	277	313	104	広場面積 約2,000㎡ 用地取得 約 600㎡
駅広	⑥南口広場整備	413	165	186	62	広場面積 約7,500㎡
駅広	⑦北口広場拡充整備	528	211	238	79	広場面積 約800㎡ 用地取得 約800㎡
駅広	⑧北口広場整備	155	62	70	23	広場面積 約2,800㎡
高架下	⑨高架下駐輪場整備	75	30	34	11	駐輪場 1,000台
高架下	⑩高架下市民利用施設整備 (15%分)	325	130	146	49	整備面積 約2,500㎡ 公共施設・駐輪場 約2,000台
高架下	⑪駅東側高架沿い整備	30	12	14	4	整備面積 約900㎡
道路	⑫総研線跡地プロムナード整備	63	25	29	9	プロムナード延長 約380m
道路	⑬西1号線道路整備	80	32	36	12	道路延長 約220m
道路	⑭北1号線コミュニティ道路整備	23	9	11	3	道路延長 約80m
道路	⑮都市計画道路3・4・10延伸部分(南)道路整備	4,213	2,844	1,056	313	道路延長 約160m
道路	⑯都市計画道路3・4・10延伸部分(北)道路整備	1,449	891	376	182	道路延長 約130m
道路	⑰西1条延伸部分道路整備	103	77	19	7	道路延長 約60m
道路	⑱西1条コミュニティ道路整備、他交差点改良等	64	26	29	9	道路延長 約180m その他 交差点改良
	小計	13,603 (15,307)	6,784 (6,361)	4,800 (4,324)	2,019 (4,622)	
	用地売却益 (複合施設余剰床売却益)				▲294 (▲2,334)	売却用地 約700㎡ (売却余剰床 約5,680㎡)
	計	13,603 (15,307)	6,784 (6,361)	4,800 (4,324)	1,725 (2,288)	

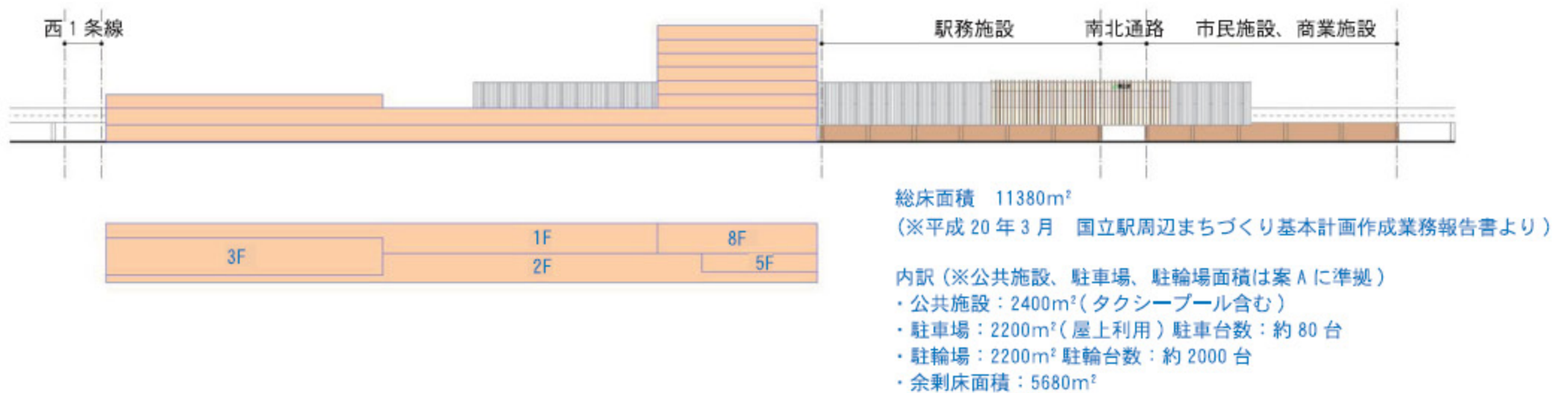


## 複合施設 建物ボリュームのバリエーション

南口施設等用地 建物ボリュームの検討  
案 A：市民施設のみ



南口公共施設等用地 建物ボリュームの検討  
案 B：市民施設+商業施設(敷地内最大ボリューム、現行法規)  
(※平成20年3月 国立周辺まちづくり基本計画作成業務報告書 P94より抜粋)



## 今後の課題

今後は以下の主要課題を中心に、まちづくりの手順に従いながら検討を進めていきます。

- ・ 駅周辺交通体系の検討 : 都市計画道路3・4・10号線 / 西1条線 など
- ・ 駅前広場の検討 : 旧駅舎の復原・活用など / 駅前交通広場の検討 など
- ・ 事業費 : 市負担と補助金の検討 / 財政フレームの検討 など





## 国立駅周辺まちづくり基本計画（概要版）

2010(平成22)年3月発行

発行 国立市

国立市富士見台2-47-1

電話 042-576-2111(代)

編集 国立市都市振興部国立駅周辺まちづくり推進室

印刷 有限会社明文社