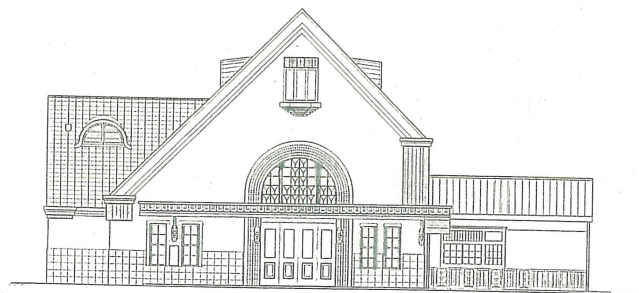


国立駅周辺プラン報告書

国立駅舎の価値と保存活用の方角について



平成12年 3 月
東京都国立市

国立駅周辺プラン報告書 目次

I.調査の目的と方法	1
1.調査の経緯と内容	1
2.作業フロー	2
II.国立駅及び国立学園都市に関する調査の報告	3
1.国立駅及び周辺地区の既存計画・調査による位置づけ	3
2.国立学園都市の都市計画の特徴について	4
(1) 近代の田園都市開発と国立学園都市	4
(2) 国立学園都市の都市計画の経緯について	6
(3) 駅前広場の開発史と国立駅	7
3.国立駅舎建物の特徴について	9
(1) 駅舎の沿革	9
(2) 駅舎の現況	9
(3) 鉄道駅舎としての特徴	12
4.国立駅周辺の景観特性について	14
(1) 国立駅の可視領域	14
(2) 国立駅周辺の景観特性	14
(3) 国立駅周辺の都市美形成の課題	17
III.保存・移転・活用策及び課題の整理	19
1.国立駅舎の価値と保存活用の方向について	19
(1) 国立駅舎の価値	19
(2) 国立駅舎の保存活用の基本的考え方	20
IV.国立駅舎保存活用のための条件整理と保存活用構想の策定	22
1.保存活用のための条件整理	22
(1) 文化財としての位置づけ	22
(2) 技術面からの検討	23
(3) 建築基準法への対応	24
(4) 事業費用の検討	25
(5) 景観的な検討	26
(6) 市民参加手法の検討	28
(7) 活用手法の検討～活用メニューとそれぞれの特徴	29
(8) 事業手法の検討～基本的メニューの整理	32

2.国立駅舎保存活用の方角について（国立駅舎の保存活用構想として）——34

- (1) 駅舎自体の保存活用について ————— 34
- (2) 国立駅舎周辺の整備に関する検討課題 ————— 36

3.今後の進め方について————— 39

- (1) 国立駅舎自体の保存活用について————— 39
- (2) 駅前広場など国立駅舎周辺の整備について————— 40

V.国立駅周辺高架下利用計画の立案及び交通問題解消策の提案 ————— 41

1.国立駅周辺高架下利用計画について————— 41

2.国立駅周辺交通問題解消策について————— 46

付：国立駅舎現況・復原図面

東京都内に現存する昭和戦前期竣工の駅舎

資料リスト

Ⅰ.調査の目的と方法

1.調査の経緯と内容

①調査の背景

JR国立駅は、大正末から進められた国立開発の中で放射状道路や街区の起点に計画され、以後「国立の顔」としてまちの歴史とともに年齢を重ね、市民に親しまれてきた。しかし、中央線連続立体交差事業の進捗に伴い、JRは駅舎の取り壊しを発表、国立市が平成9年に行った登録文化財の意見具申にも関わらず、方針の変更は得られていない。また駅周辺の高度化により、仮に駅舎が現地保存されたとしても、周辺環境が大幅に変貌してしまう可能性が高い。

このような経緯を受けて本調査では、国立駅舎が持つ様々な価値を明らかにし、それを活かした保存活用方法と駅周辺の将来像を専門的見地から検討し、駅の保存活用構想として「国立駅周辺プラン」を作成するものである。

②調査の方針

国立駅舎の保存活用を考えるにあたっては、まず国立のまちの開発の歴史をひもとき、計画時の駅の役割や位置づけを、現在のまちの中で果たす役割と併せて再認識する必要がある。また景観的に果たす役割が多い一方で、駅周辺は大きな変化の波の中にある。こうした変化の方向を読み解き、駅周辺や大学通り、ひいては国立全体の景観の中で保存手法を検討する必要がある。さらに国立市民の積極的な議論と支持が不可欠であり、各段階における市民参加の機会について十分な検討を行う必要がある。以上に重点を置き、国立駅舎の保存活用の方向と今後の進め方をまとめる。

同時に、中央線立体交差事業の機会を捉えて、高架下利用の検討を行うと共に、国立積年の課題である交通問題の解消に向けて検討を行う。

③「国立駅周辺プラン作成検討会」の設置

以上の検討を進めるにあたっては、広く専門的見地からの知恵を結集するため、学識経験者らからなる「国立駅周辺プラン作成検討会」を設置した。

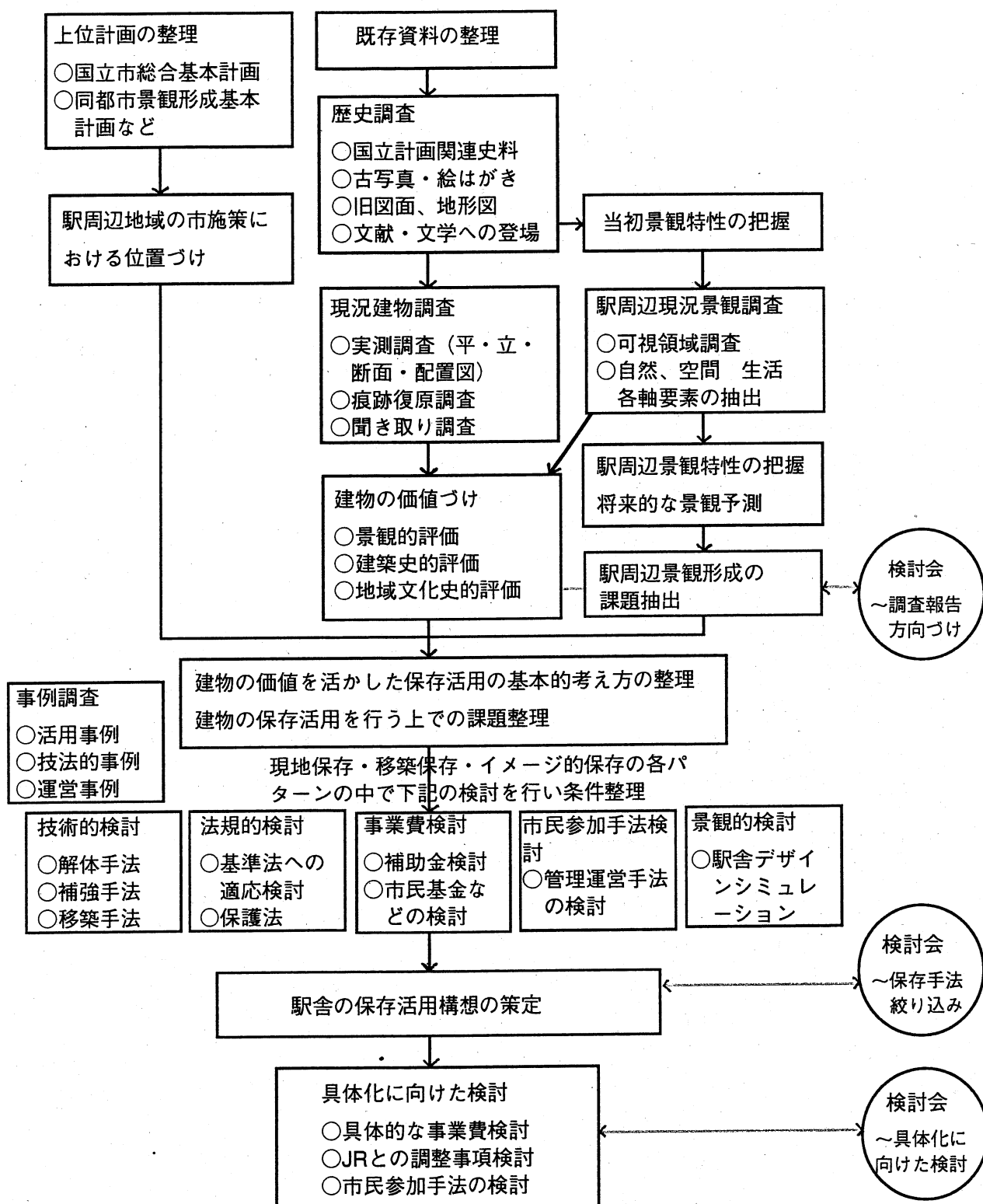
構成委員と開催日程は以下のとおり（敬称略）。

(委員)	委員長	北沢 猛	(東京大学大学院工学研究科都市工学専攻 助教授)
		後藤 治	(工学院大学建築都市デザイン学科 助教授)
		藤森照信	(東京大学生産技術研究所 教授)
		藤原恵洋	(九州芸術工科大学芸術学部芸術情報設計学科 助教授)
		山下裕子	(一橋大学商学部 助教授 国立在住)

(オブザーバー)	馬場憲一	(東京都教育庁生涯学習部文化課 学芸員)
	堀 勇良	(文化庁部門建造物課登録部門 主任文化財調査官)
	平林正夫	(国立市教育委員会生涯学習課 課長)
	堀井公一郎	(国立市建設部 主幹)

(開催日程)	第1回検討会：平成11年10月29日
	第2回検討会：平成12年1月19日
	第3回検討会：平成12年2月23日

2.作業フロー



Ⅱ.国立駅及び国立学園都市に関する調査の報告

1.国立駅及び周辺地区の既存計画・調査による位置づけ

①「国立市第三期基本構想・第一次基本計画」／大学通りを景観的に重視

都市景観の項目では、大学通りを「谷保地区と並び国立の代表的景観」と位置づけ、「総合的に良好な都市景観の形成を図る」とあるが、駅については言及していない。また市街地再整備の項目では国立駅の南口の再整備の推進が謳われている。

②「国立市都市景観形成基本計画」（平成8～9年度）における位置づけ

駅と大学通りは、①独自に発展した個性的景観のシンボル、②計画的に作られた景観が魅力、であり、「主要な視点場・優れた景観資源・景観形成のポテンシャルの高い施設」とされている。また、駅は歴史的資源としての保全と地域景観形成への活用、駅前集い・賑わいの場としての景観づくり、が課題とされている。

■東京都による位置づけ：「新東京百景」昭和58年度：「大学通りと谷保天満宮」が選定。

「東京都都市景観マスタープラン」平成6年度：国立は「多摩中央ゾーン」。

「東京都景観条例」平成9年度：東京都の「選定歴史的建造物」107件に国立駅舎は入っていない。

③大学通りの景観形成方針の検討経緯

都市景観形成基本計画では「大学通り地区」が景観形成上特に重要な地区に選ばれている。これを受けて平成9年度、A「大学通り地区」B「大学通り沿道地区／商業業務」C「大学通り沿道地区／学園住宅」に分けて景観形成方針が示された。現在、A、B地区の住民による景観形成協議会準備会が設立に向けて動いている。

④国立駅南口地区の再整備計画

下記の諸計画があるが、南口再整備については現在推進が困難な状況である。清算事業団用地は駐車場、自転車駐車場として活用されている。

「国立駅南口周辺地区再整備調査」平成2年度、「国立駅南口地区街区整備計画」平成3年度

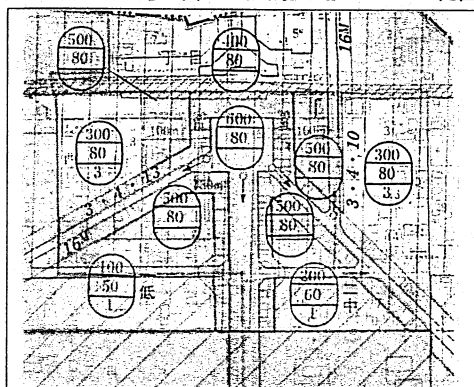
「中央線沿線まちづくり調査」平成5年度、「国立駅南口清算事業団用地検討委員会報告」平成6年度

⑤市民意識調査／駅舎への関心は高い

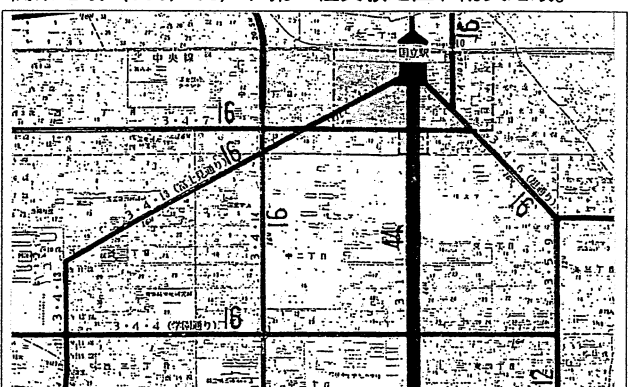
■「中央線複々線立体化に伴う市民意向など調査」昭和58年度／駅を「将来とも存続させたい」62.5%（622人）「新たに作った方がよい」15.7%（156人）「どちらでも良い」18.7%（186人）。

■「景観に関する市民の意識・意向調査」平成7年度／美しいまちづくりのために大切にしたい場所として：1位「大学通り」4位「国立駅周辺」、国立らしい場所／1位「大学通り」3位「国立駅周辺」。

⑥都市計画的要件：駅前広場から30m範囲が商業地域（600/80）、第二種文教地区、防火地域。



●国立駅周辺の都市計画



●国立の都市計画道路（数字は計画幅員）

2. 国立学園都市の都市計画の特徴について

(1) 近代の田園都市開発と国立学園都市

①近代期の東京における郊外住宅地開発

大正から昭和にかけて、サラリーマン層の増大と関東大震災による人口流出、欧米からの「田園都市思潮」の輸入などを背景として、東京郊外に次々と住宅地が開発された。国立もその一つで、同時期のものには、大正12～13年の田園調布、成城学園などがある。

西武創業の祖とされる堤康次郎は、大正7年輕井沢・千ヶ滝別荘地の開発を皮切りに住宅地経営に乗り出し、大正9年に「箱根土地株式会社」を設立、大正11年以降東京郊外の開発を手がけるようになる。国立の開発着手は大正14年で、それ以前には、目白文化村（大正11～14年）、大泉学園（大正13年）、小平学園都市（大正14年）の開発に着手している。

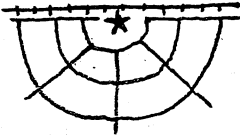
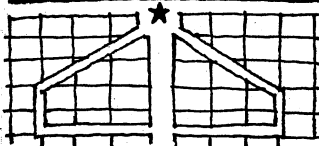
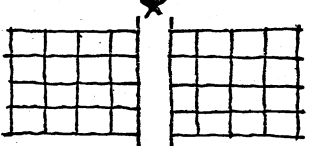
②箱根土地の開発手法の特色

当時の郊外住宅地を同縮尺で比較すると、箱根土地の開発手法の特色が顕著になる。他の開発主体が起伏の豊かな土地に小規模開発を行うのに対し、箱根土地は平坦な土地に大規模開発を行い碁盤の目の街路を作る。変化に富む景観やまちのまとまりを重視した前者に対し、後者はむしろまちの広がりや明快性を重視している。

例えば、国立と同時期に建設された田園調布を比較すると、街区の均質度や街路のヒエラルキー設定、駅に要求されるランドマーク性の違いなどが明確になる。

また、いわゆる「学園都市」同士で比較すると、国立は大学をまちの中心に据えており、他のまちよりも象徴的な扱いをしている点が特徴的である。

※：東急沿線に慶応義塾大学を誘致し形成された川崎市日吉は、鉄道を挟んでまちと大学を配している。このように「学園都市」においては、鉄道などによりまちと大学を一旦区分する手法が一般的である。

	田園調布	国立学園都市	大泉学園都市
概念図			
開発主体	田園都市株式会社 大正12年第一期分譲開始	箱根土地株式会社 大正15年分譲開始	箱根土地株式会社 大正14年分譲開始
住宅地と商業地の分離	完全な住商分離	放射状道路に商店街	中央大通りに商店街
街区や街路の構成の特徴	同心円パターン 同幅員の街路 「求心性」「一体性」の演出 (ヨーロッパ型)	成形グリッド(碁盤の目) + 大通り・回遊する放射状の街路(段階的な街路設定) 「生活領域～公的な領域の段階性」 「大通り・都市軸の設定～象徴性」 (アメリカ・ヨーロッパ折衷型)	成形グリッド(碁盤の目) + 大通り 「街区・街路の均質性」 「明快性・機能性」 (アメリカ型)
駅舎に求められるデザイン	駅は四方の街路から見える どこからも見えるシンボル性や 360度からの視線に配慮したデザインが求められる	都市軸(大学通り)からのみ見える 限定されたランドマーク 大通りに対する正面性・象徴性が求められる	市街地の外に駅舎がある まちのイメージづくりに貢献する デザインが求められる

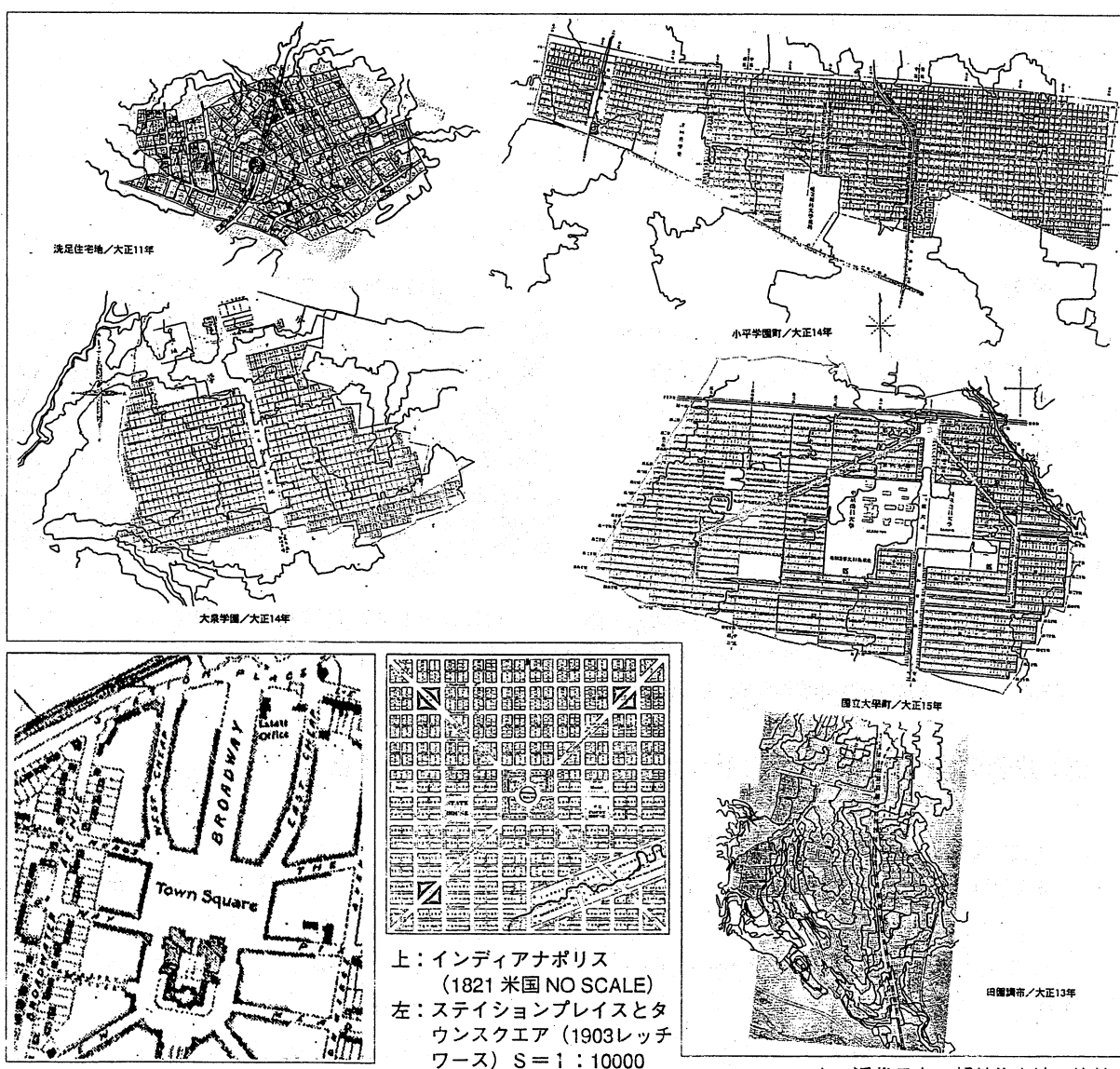
③箱根土地の開発手法の変遷と国立の位置づけ

箱根土地による各住宅地は、均質な基盤づくりの面で共通しているが、後年になるほど、街路や公園の扱いに工夫が見られるようになり、国立においては、駅や広場、大学通りなどの公共空間に序列をつけて象徴的に扱うなど、手法的に完成されてくる。国立は、我が国に積極的に大規模宅地開発を導入した箱根土地株式会社による、最も完成度の高いまちである、とすることができる。

④海外の田園都市（郊外住宅地）と比較した国立

日本の郊外開発は、英国のエベネザー・ハワードが提唱した「田園都市構想」の影響を受けている。彼の構想に基づくレッチワース（英国）と国立を比較すると、自然景観を重視する点、まちの起点に駅を置く点、タウンスクエア（人が集う中心的な広場）を設ける点、などが似ている。一方、平坦な土地に基盤の目の街路を通す計画は、むしろサンフランシスコやインディアナポリスなど米国の近代都市に酷似している。街路などの作り方や地形との関係からは、国立は、英国田園都市と米国近代都市計画が、国内で融合した、優れた都市計画の事例である、とも言える。

※：E.ハワードは都市と田園の魅力を併せ持つ職住一体のまちを提唱した（小規模で独立生活圏を持つ中世小都市のイメージ）。日本へは1907年内務省地方局有志により「田園都市」という書物で紹介されている。



(2) 国立学園都市の都市計画の経緯について

1) 「環境」「景観」に配慮して計画された都市（まち）

①分譲広告の「謳い文句」に見られる「美観」「景観」

箱根土地の開発には、市街地にスポットを一つ作り魅力を高めて売り出す手法が良く見られる※。国立の分譲広告を見ると、大学町を取り巻く赤松林の自然景観、南下りの緩斜面（日照通風が良い）、銀杏などの街路樹を配した幹線道路（大学通り）の美観、「大学町らしい気持ちの良い」駐車場の外観、などの謳い文句が繰り返し見られる。他のまちの分譲広告と比較しても、国立は景観や環境を大きな売り物としていたことがわかる。なお分譲開始の大正15年の新聞広告では「南向き緩傾斜、冬も暖かい」を気温の比較により繰り返し強調している。

※大泉学園における公園など：藤谷陽悦氏（日本大学助教授）の一連の研究によっても示唆されている。

■「国立の大学町鳥瞰図」大正14年：土佐檜のような赤松林が大学町全体にわたって景致を添え緑にかすんだ美しい自然の大公園をなしております。／停車場も大学町らしい見るからに気持ちの良い建築で…（後略）

②まちなみへの配慮

また、住宅についても「トタン屋根やナマコ張りの粗雑なバラックその他街の美観を損ずるが如き建物は一切建築せぬ事」とし、商店は「表通りから二階建てに見えるよう」誘導している。学園都市として工場や風紀を乱す営業の排除に努めると共に、こうしたまちなみ景観への配慮をも見せている※。

※：例えば田園調布の場合は、建物を建てる際に「建物は三階以下とする事」「建物敷地は宅地の五割以内とすること」「建築線と道路との間隔は道路幅員の二分の一以上とする事」などを紳士協定で規制しているが、隣地や道路とのゆとりに関するものが主で、特に景観に言及したものではない。

③写真競映会の実施

国立では分譲前に、大学町の情景を収めた写真を募集する写真競映会を2回開催している（延期の記録もある）。国立まで足を運んでもらうための重要な広報活動であり、箱根土地が「景観」を売り物にして話題づくりを行った事がわかる。



●読売新聞（東京市内版）大正15年3月9日（火）

■写真競映は懸賞付きで2月末と3月末締切で募集。2回目には小西写真専門学校長や雑誌「カメラ」の関係者が審査員を務めている（小西六写真専門学校は現東京工芸大学、「カメラ」は大正10年4月～昭和31年8月まの間に発刊された一般向け写真普及雑誌（発行 アルス出版））。

2) 計画の起点・頂点に位置づけられた駅・広場・大学通り

①「土地交換契約覚書」に見るまちの構成

国立の計画は、震災被害を契機に郊外移転を切望した東京商科大学の意向が大きく反映されている。最も早い時期の大学側の意向を知り得る史料として、箱根土地との間に交わされた「土地交換契約覚書」（大正14年）がある。覚書はまず停車場に言及し「外観を考慮して入念に建築」した上で「相当の広場を設け」るよう要求するなど、まちの顔として位置づけている。また街路は広場から商科大学への幅員24

間という幹線道路をまず設定し、これを頂点として他の街路を段階的に幅員設定している。このように、停車場、広場、駅前幹線道路、大学がまずまちの基軸に位置づけられている。

■実現した計画は、放射状道路及び幹線道路と直交する道路を6間、その他の街路を3間に縮小している。また放射状道路の向きは、富士見通りは富士山の方角へ向け、旭通りは国分寺崖線の南側に収まるよう若干角度を触れさせたため、幹線道路に対して45度の対称形にはなっていない。

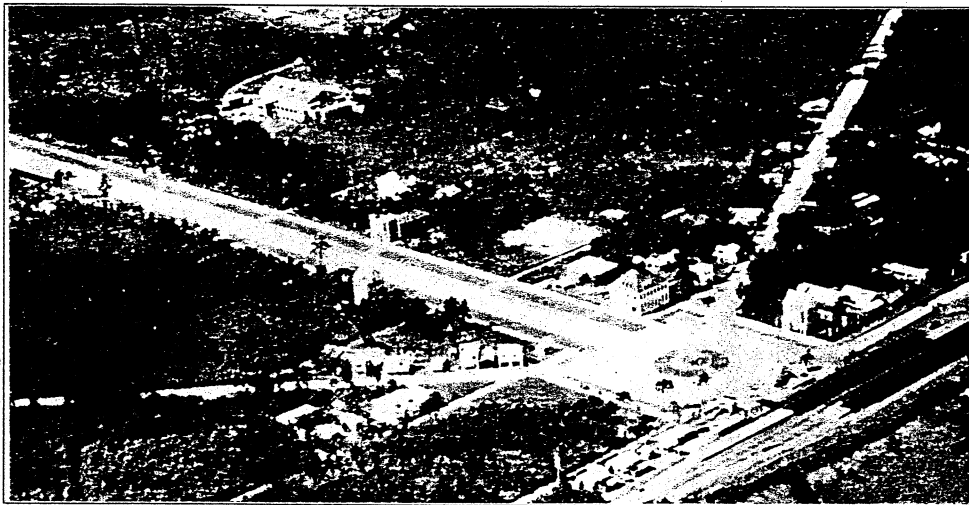
②東京商科大学（現一橋大学）との関係

東京商科大学では、昭和2年の兼松講堂を皮切りにキャンパス内の整備が進められた。兼松講堂は伊東忠太の設計によるもので、アーチ窓を多用したロマネスク様式とされている。

国立のまちは学園都市として中央に大学を配置しており、大学と駅が向かい合う構成となっている。特に兼松講堂は大きな破風屋根を駅と対面させており、デザイン的にも呼応する様な関係となっている。今回調査においては、伊東忠太の設計に駅舎のデザインが何らかの影響を与えたという史料は得られなかったが（駅舎の竣工は大正15年であるから伊東忠太は駅の姿は見えていた事になる）、国立の開発当初にあたる昭和2年～5年頃撮影された航空写真を見ると、駅舎と兼松講堂位しか目立つ建物はなく、意図したかどうかは別として、結果的に両者がまちのランドマークとして呼応し合っていた事がわかる。

■伊東忠太がロマネスクを導入した背景としては以下の事が指摘されている。

- 大学の源流であるボローニャは大学とまちが一体に作られており、ロマネスク様式だった。伊東忠太は、この歴史学者として、こうした歴史をひもとき、学園都市につくられる商科大学にロマネスクを導入した。
- ロマネスクには色々なものに変化していく前ヨーロッパ、アジア的持ち味があるため、日本に導入した。
- 当時大学建築の主流だったゴシック建築への反発からロマネスクを導入した。



●昭和2～5年の間に撮影されたとおもわれる国立の航空写真
右下：国立駅舎
左上：兼松講堂

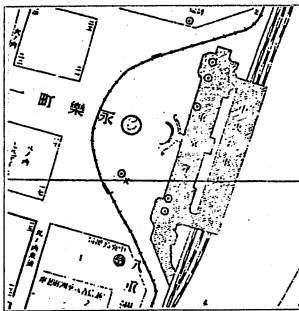
(3) 駅前広場の開発史と国立駅

国立は、駅・駅前広場・大学通りが一体でまちの段階的構成の頂点に位置づけられている点が特徴である。中でも駅と駅前広場を一体的に整備した例は珍しい。

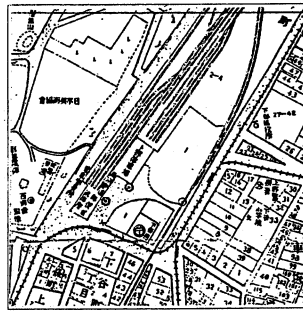
1) 旧東京市内の駅前広場と国立

①震災復興後の駅前広場／モデル的役割を担う国立駅

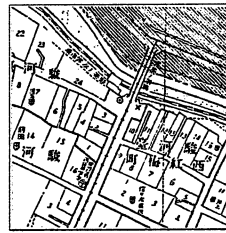
都内における最初期の駅前広場の事例は東京駅で、皇居との関係や日本の玄関口としての景観に配慮した広場が震災前に整備された。震災後は、大型ターミナル駅の復興事業として上野駅・新宿駅などに広場が整備されたが、これらは人が集う広場というより、交通計画上の意味合いが強かった。また堀端の駅には広場的な空間ができたが、これらは橋詰広場を継承したものであった。そして東京市外に行くと広場という規模形状のものはほとんどなかった。郊外住宅地では田園調布、武蔵常盤駅に広場が設けられたが、国立駅と比較すると小規模で、広場を中心とした景観がダイナミックに計画されていたわけではなかった。国立は駅前広場を有する駅として沿線の駅前空間の先駆的事例であり、他駅のモデルとなった可能性が高い。



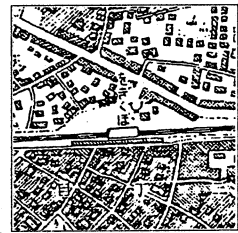
●東京駅周辺／大正8-11年



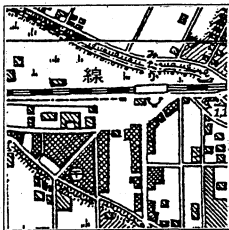
●上野駅周辺／大正8-11年



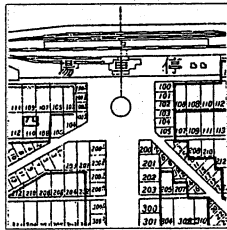
左：御茶ノ水駅周辺／大正8-11年



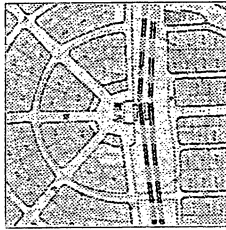
右：荻窪駅周辺／昭和12年



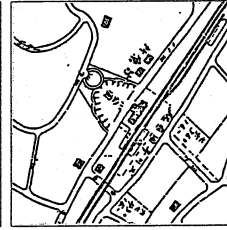
●三鷹駅周辺／昭和12年



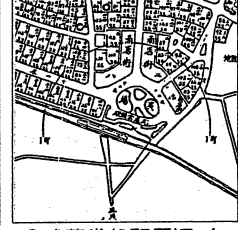
●国立駅周辺／大正15年



●田園調布駅周辺／大正13年



●玉川学園前駅周辺／昭和4年



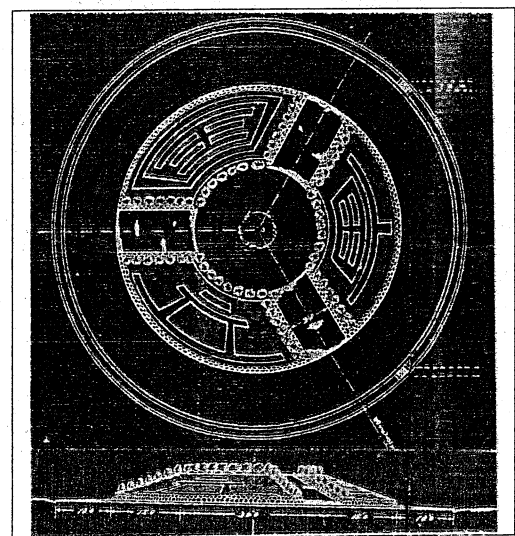
●武蔵常盤駅周辺／昭和10年

■田園調布駅には噴水とベンチが、武蔵常盤駅には庭園式緑地帯が、玉川学園前駅には公園が設けられた。いずれも規模は小さい。国立では3千坪の方形広場として計画されており、コンセプトに明確な違いがある
■昭和9年に新宿駅、昭和11年に大塚・池袋・渋谷駅、昭和14年に駒込・巣鴨・目黒・五反田・大井町・蒲田駅の駅前広場が「駅付近街路」として決定されたが、いずれも交通計画上の駅前広場であった。

②駅前広場の当初計画／「国立展望台」

コクド所蔵の史料には、円形広場の当初計画と思われる図が存在する。これによると、広場は地盤面より6尺上げた「展望台」とされ、「国立甲」の刈り込みが三方に計画されていた。広場の中心から大学町を見渡せるような景観づくりが意図されていた事が伺える。但し古写真を見ると、盛土された形跡はなく、実現はしなかったようである。

実際の円形広場には、鶴やペリカンを飼う水禽舎やベンチが設置された。また駅前に社屋を移した箱根土地からは広場に音楽が流され、駅前に人が集まる雰囲気作りが行われていた。また、戦前から戦中の秋祭りには、広場にお囃子の舞台が組まれ、駅の方を見て鑑賞したという※。※：関栄一氏へのヒアリングによる。



●国立駅前展望台／平面図 断面図 S=1:480

3. 国立駅舎建物の特徴について

国立駅については以下の調査を行った。

- 1) 現況調査：配置、平面、断面、立面など基本図面の作成。小屋裏は未調査。外部視認による構造診断。
- 2) 復原調査：竣工時を示す図としては「東京附近電車駅設計図集 第二集 縮尺二百分の一 工務局建築課」（交通博物館所蔵）、「國分寺立川間駅新設第貳期工事図」（JR八王子支社所蔵）があった。JR八王子支社には昭和戦後期の何度かに渡る改修図面が現存していた。またコクドからは当初計画図と思われる本屋断面詳細図、照明器具配線図、照明器具姿図が提供された。以上の史料と痕跡から履歴と復原の考察を行った。

(1) 駅舎の沿革

① 請願駅／民間建設の希少な事例

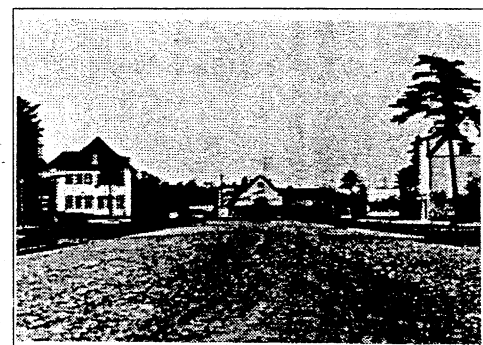
国立駅は、東京商科大学との契約に基づき、箱根土地株式会社が建築し鉄道省に寄付した請願駅であった。駅舎は大正14年に鋳入れを行い、翌15年4月に開業している。宅地開発会社による請願駅は、まちのコンセプトが駅に直接反映する点が特徴的である。民間が建設した請願駅の現存例は全国でも数少ない。



●開発当初の駅、駅前広場

② 駅の役割／国立の広告塔

開発当初、国立には三角屋根の洋風モデル住宅が数棟建てられた※1。国立駅舎も洋館規模であり、意匠も「赤い三角屋根に白い壁」という典型的洋館のものだった。通常の駅と異なり、国立駅は分譲地の玄関口として「広告塔」やイメージづくりに大きな役割を期待された筈であり、文化的なまち国立をイメージするデザインとして「洋館風」が採用されたものと思われる。竣工後の駅は、分譲広告に写真が大きく掲載された※2。



●開発当初の大学通りからの景観

※1：昭和3年、住宅改善協会主催「住宅建築博覧会」における洋館モデル住宅5棟など。

※2：国立の骨格道路の形態自体が国立駅舎のデザインモチーフだとする説もある。

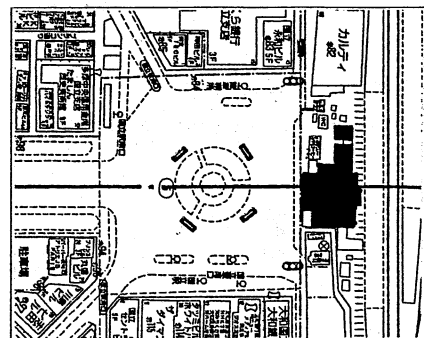
(2) 駅舎の現況

1) 配置

① 大学通りとの関係／軸線からずらした配置

駅舎は広場に面し、大学通りの中心線より僅かに東にずれて立地している。駅舎の正面外観が対称形ではないように、わざとシンメトリーを崩したものであると思われる。後述するようにこの配置は大学通りからの景観に配慮したものとなっている。

また国立が立川や国分寺に比べ窪地になっていることを活かし、ホームを高くして下に連絡路を

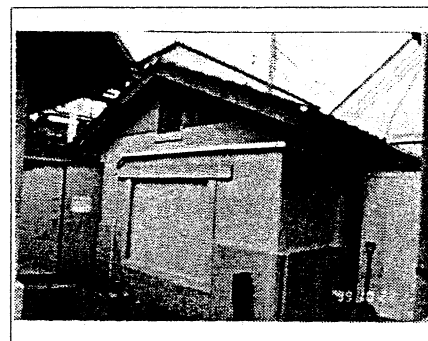


●国立駅舎の位置

置く「地平駅」としている。これにより大学通りから見た時、跨線橋が駅の背後に現れず駅舎が目立つ配置が実現した。

②意匠を揃えた付属屋

構内には木造平屋の「倉庫」「便所」がある。これらはいずれも切妻屋根にモルタル壁であり、波形彫刻や銀杏型の窓枠など本屋と共通するモチーフを持つ。付属屋は開業時の古写真でも確認でき、駅舎と同時期の建設だと思われる。このように駅舎関係の建物は意匠の統一が図られていた。

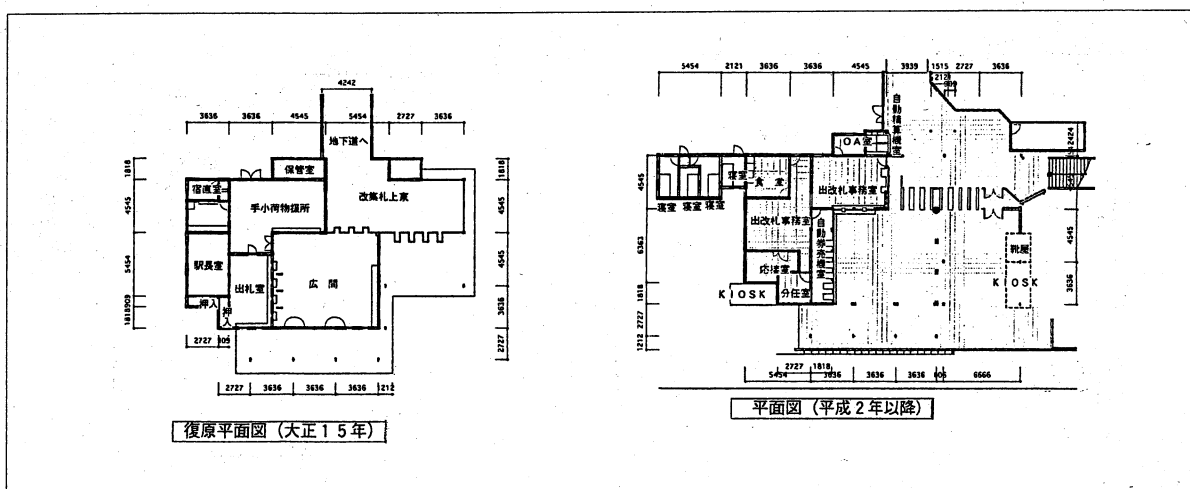


●現存する「倉庫」

2) 間取り

①「広間」を中心とした当初間取り

駅舎は間口9間×奥行7間の本屋に4間×2間半の改集札口が接続している。当初間取りは、間口5間×奥行4間半の広間を中心に、西側に出札室、手小荷物扱所、駅長室、保管室、宿直室などの業務部門が置かれていた。広間北東の改札のさらに北側が、東側へ大きく張り出す改集札スペースとなっている。また、これに連絡する形でホームへ至る渡り廊下が設けられていた。広間は腰掛けが置かれるなど、出改札と同時に待合室の機能を持ち、幅2間の両開戸と大壁に囲まれた空間だった。なお基準寸法は尺で計画されている。



●間取りの変遷

②広間→コンコースへ／間取りや機能の変遷

改修図面から変遷を追う。昭和27年までは窓の部分的な変更程度で大きな変化は見られない。昭和41年にはホームからの連絡階段設置に伴い、広間の正面～南東の壁・扉を撤去する大幅な変更が見られる。このため広間の「待合室」としての性格は薄れ、増加した乗降客の動線を優先した「コンコース」に変貌している。

③現状間取り

その後、自動改札機の導入と乗降客の増加により、動線処理の必要に迫られ、広間東側の壁を撤去し、コンコースを拡張している。業務部分も大幅に改装され、手

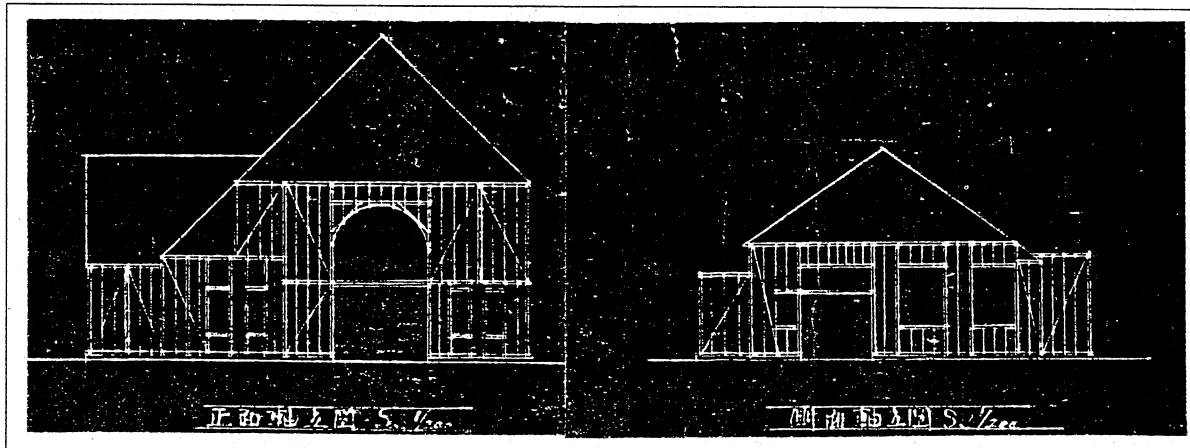
荷物扱所、出札室の縮小があり、事務・共用スペースが広がった。

但し逆に見れば、大きな機能や条件変化があったにも関わらず。駅は基本的な柱配置を変えておらず、外観に大きな影響を与える改装は行われていない。

3) 構造

①洋風小屋組、大壁構造

駅舎は木造平屋、大壁構造である。現在は天井が貼られ、軸部の確認は難しいが、「國分寺立川間駅新設第貳期工事図」には「軸立図 1:200」及び「小屋組図 1:50」が記載され構造概要がわかる。これによれば、本屋の小屋はキングポストトラスの洋小屋であり、壁軸部は4寸柱の間に3尺間隔で間柱を入れ、木摺を打って大壁としている。なお庇部分は古レールが柱に用いられている。



●「國分寺立川間駅新設第貳期工事図」記載の軸組図

②RC布基礎

基礎については「國分寺立川間駅新設第貳期工事図」所載の「改集札上屋詳細図」で、古レールの柱基部が鉄筋コンクリート（RC）独立基礎とされている。またコクド所蔵の本屋断面詳細図、昭和59年の広間周辺改修図を見ると、柱下にRC布基礎が確認でき、恐らく柱筋に布基礎が回されていると思われる。前出軸立図には筋交いが記載され、基礎と併せ一定の耐震配慮がなされていた事がわかる。

③古レールの使用

本屋前面庇架構材、改集札口上屋構造材などに古レールが使用され、そのウェット面に陽刻された標記から、9社16種類のレールが確認されている。八幡製鉄所製造のもの以外は外国製で、カーネギー社（英）はじめイギリス、ドイツ、アメリカ、ベルギーなどが確認されている。これら古レールは当時の鉄道資材の流通状況を示したり、国立駅の建設過程を明らかにする史料として貴重な部材である。

4) 意匠

①当初外観意匠／装飾的だった当初外観

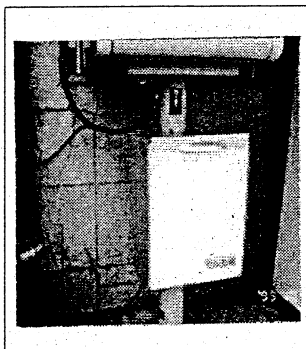
古写真などから外観意匠を復原する。創建時は屋根窓が4カ所あり、妻面の両端に角半柱がつけられていた。半円アーチ窓は木製の銀杏型の棧が入れられ、周囲には3段の化粧タイルによる枠が回されていた。広間南、東には壁がまわり、中央に

玄関口、左右に上げ下げ窓を配するなど、現在よりも大変装飾的な外観であった。全体としては、英国レッチワースの駅舎に似た住宅風のデザインに、欧米の大規模な駅舎に見られる大きなアーチ窓を配し、まちのコンセプトが良く反映されたデザインであった。なお屋根窓は昭和45年、柱型は昭和27年までに滅失している。

②当初内外仕上げ

昭和41、47年の改修までは広間周囲に壁があり、外壁の腰高1500mmまで人造石洗い出し仕上げ（300mm、目地幅5）だった。現在南西外壁に一部残存している。

またコクド所蔵の本屋断面詳細図、照明器具姿図や電気設備図面などによると、本屋は、青磁色タイル貼り腰壁やアーチ窓の出札口など室内造作にも凝っており、照明器具も洋風だった。室内展開図の出現により広間部分の復原の実現性が高まった。なお戦後の改修図面から判明する主な仕上げの変遷は以下の通り。



●人造石洗い出し痕跡

部位	当初（推定）仕上げ	改修後の仕上げ
屋根	本屋：厚型スレート葺き 庇：亜鉛引き鉄板瓦棒葺き	本屋：厚型スレート葺き 庇：亜鉛引き鉄板瓦棒葺き
外壁	モルタル塗り木摺下地 本屋腰部1500まで：人造石洗い出し	モルタル塗り 本屋腰部：人造石上からリシン吹付
広間内部	漆喰塗り木摺下地 腰部1500まで：青磁色タイル貼り	石綿けいカル板 エンボス化粧シート貼り
広間天井	漆喰塗り木摺下地 隅部モールディング	ロックウール板 石膏ボード下地
広場床	モルタル叩き仕上げ	塩ビシート貼り

③設計者 河野某

第16代駅長堀越義克氏の「駅の歴史 国立駅」（昭和47年）によれば、設計者は「箱根土地会社のライト式建築のベテランで河野という人」だという。河野某の履歴は不明だが、住宅を中心とした設計者ではないかと言われている。

5) 部材の変遷

①当初柱は半数程度

改修図面から柱や壁の撤去と取替えを整理した。戦後駅舎は度重なる改修を受けており、大幅に部材が取替えられている。柱は現在の65本中、当初材は21本程度にすぎない（推定）。湿気がひどかったためか、駅舎西側や広間周囲の土台は概ね取り替えられ、柱は取替えか根継ぎをされており、壁や建具も大幅な改変をうけており、この部位は間柱なども含めて当初材はほとんどないと思われる。ただし庇架構の柱に用いられた古レール9本は全数当初のものである。

(3) 鉄道駅舎としての特徴

①希少な都内大正期の駅舎建築／大屋根切妻屋根の系譜

国立駅は東京都内に現存する数少ない大正期の駅舎建築である。特に木造の旅客

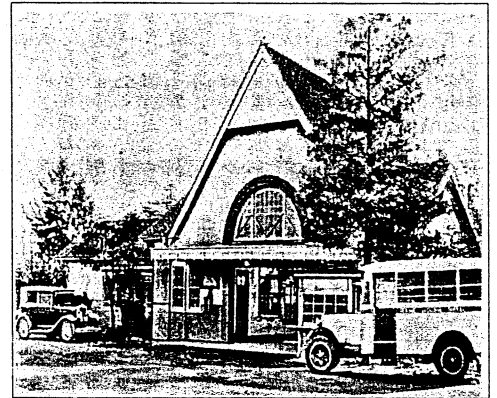
駅に限れば原宿駅（大正13年）などに次いで古い駅となる。

また戦前の駅舎の意匠の流れには鎌倉駅（大正5年）→小田原駅→原宿駅と続く切妻屋根にハーフティンバー風とする洋風の系譜があると言われている。また小田原駅から派生して琴平駅（大正12年）→国立駅→松山駅（昭和2年）と続く切妻大屋根を正面に向ける意匠の系譜も見られる。国立駅の個性的なデザインもこうした駅のデザイン潮流の中に位置づけられる。なおこれらの駅舎はほとんど現存しない。

②デザインが酷似する大泉学園駅

箱根土地が建設した駅舎としては、大正13年竣工の大泉学園駅の古写真が残存している。三角形の大屋根にアーチ窓をあしらった駅のデザインは国立駅に酷似しているが、一方で、左右対象で柱型が付かず比較的シンプルにつくられており、国立との相違点も目立つ。国立駅は箱根土地が建設した数少ない駅舎建築の現存例としても貴重である。

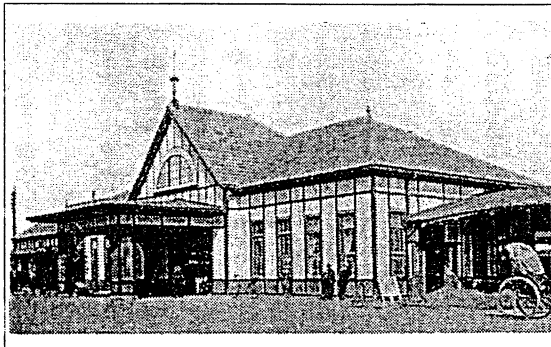
■古写真は、西武鉄道株式会社「堤康次郎会長の生涯」（昭和48年）による。大泉学園駅は開発地から離れて位置しているため、正面外観の意匠が左右対称のオーソドックスなものになったと思われる。



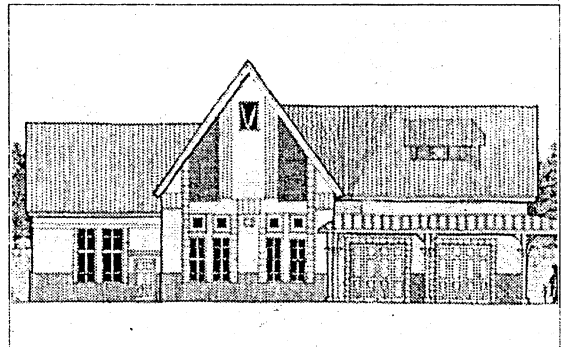
●竣工時の大泉学園駅外観

③国立駅舎のデザインの伝播

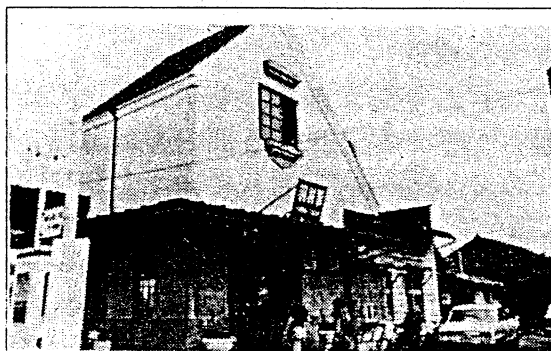
国立駅舎の左右非対称の正面外観はその後、青梅線「羽村駅」「河辺駅」などに受け継がれる。また千駄ヶ谷駅は国立駅を手本としたとも伝えられる（前出「駅の歴史 国立駅」）。国立駅舎のデザインは、正統派の駅舎デザインを受け継ぎながら、個性的な解釈で他の範となる意匠を完成させているようだ。



●琴平駅（大正12年）



●千駄ヶ谷駅（スケッチ）



●羽村駅（不詳）



●河辺駅（昭和2年）

4. 国立駅周辺の景観特性について

(1) 国立駅の可視領域

①大学通り車道と駅前広場から正面が見える／赤屋根は線路沿いに遠方から見える
正面外観は、大学通りの南端からも見え、特に車や自転車で見え、シーケンスとして見えてくる。駅前広場からも見えるが、円形広場の植栽・掲揚塔などが邪魔している。駅のもう一つの特徴である赤い大屋根は、線路沿いの特に西側から良く見える。ホームや入構する電車からは駅背面の屋根などが見える。

(2) 国立駅周辺の景観特性

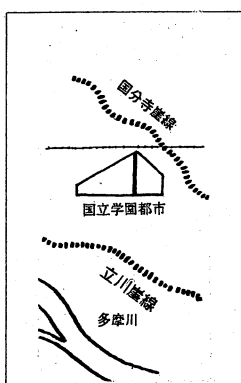
1) 武蔵野の自然景観を読み込んだ原計画（自然軸から読む）

①まちの「縁取り緑」となる国分寺崖線斜面林

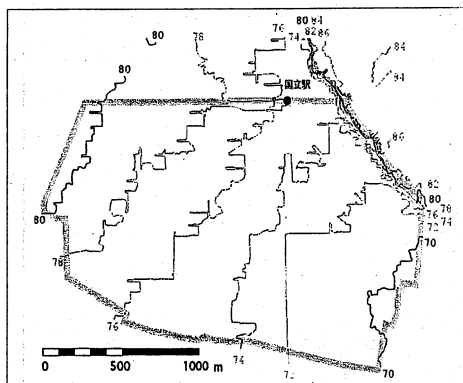
国立は武蔵野台地の南端、多摩川の河岸段丘上に計画され、国分寺の崖線と斜面林がまちの北東の境界となる。まち自体は南東へ下る緩斜面上に位置している。

②「緑の軸線」となる大学通り

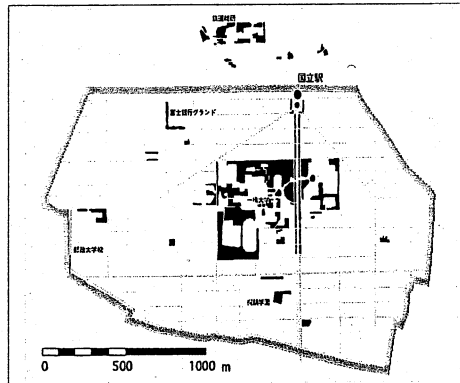
大学通りの成長した銀杏、桜並木は街路を特徴づけ、強力な「緑の軸線」となっている。一橋大学構内には赤松などの緑地がまとまりとして良く残されている。敷地規模の大きい戸建住宅地にも、赤松など開発当時の原風景が留められている。



●国分寺崖線と緑



●地形



●緑

2) 原計画の明快な空間構成が駅周辺で大きく変貌（空間軸から読む）

①成形街区とヒエラルキーのある明快な街路構成

成形な東西長方形街区を構成する基盤の目の街路が基本。基本街区を構成する3間の生活道路、駅前広場から放射状に伸び商店が貼り付く6間の環状道路、駅と駅前広場からまっすぐ延びる「表通り」である24間の大学通りで構成されている。

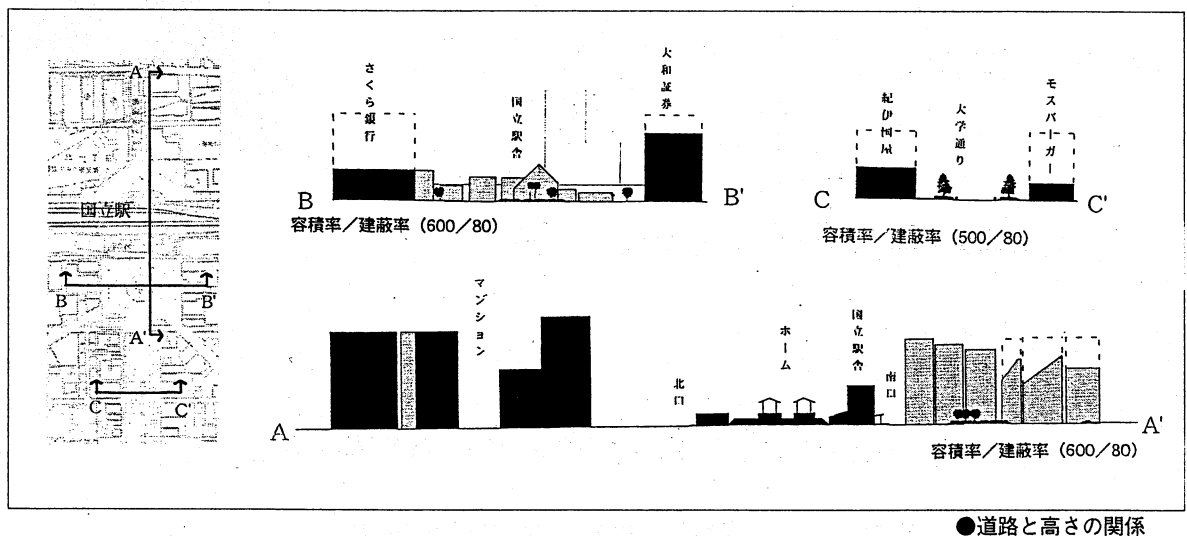
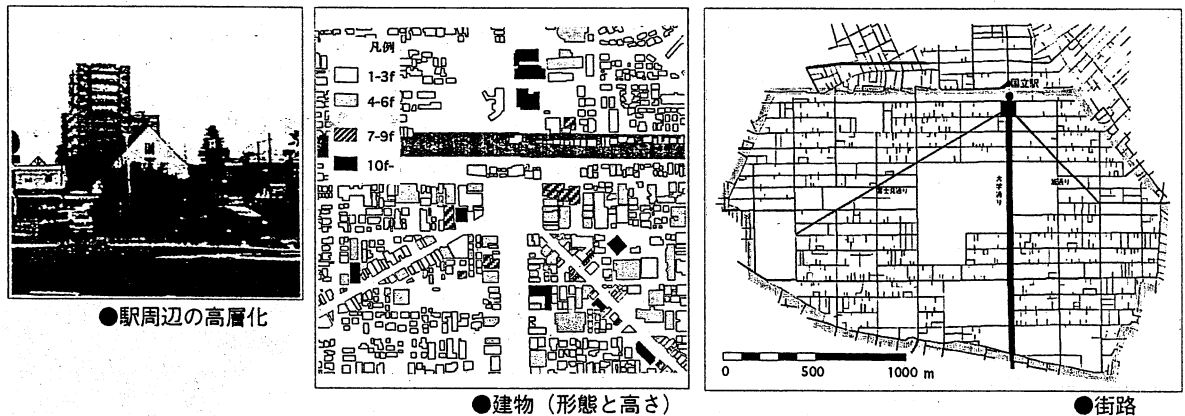
②駅前広場は重要な視点場

大学通りと放射状道路の結節点となる駅前広場は重要な視点場に設定されている。ここからは大学通りが正面に延び、背後にまちのシンボルである駅が望める。また当初45度に延びる計画だった富士見通りは、広場を視点場として富士山を向いたため角度が触れている。放射状道路の延長は駅前の円形広場で交点を結んでお

り、放射状道路からは駅が見えない。これは、駅を大学通りと駅前広場からしか見る事のできない象徴的な存在に位置づけているからだと思われる。

③駅周辺の統合・高層化が加速し景観的な「谷底」になる駅

成形均質な街区は南北から突込み道路が入り細分化されている。逆に駅周辺は敷地統合が進み中高層のマンションが点在し始めている。空地も多く特に駅北側は集積しており今後の開発の可能性が高い。中央線の高架化、高架北側及び広場周辺の高層化により、駅と駅前広場は景観的に「谷底」になりつつある。



3) 都市化に伴う人の流れの変化・増大（生活軸から読む）

①文教施設と通学路

一橋大学はじめ多くの文教施設が点在。多くの学生が国立駅を利用しており、大学通りが主要な通学道となっている。学生による自転車利用も多い。

②商店街と商圈／歩いて利用する商店街

富士見通り、旭通りは近隣型商店街。駅前には飲食店、銀行が多く市民・学生が日常的に集まる。大学通りは個性的な店が並ぶが、市外より地元の利用が主だと思われる（立川・国分寺の商業集積が人を集めている）。国立は中央線沿線の商業集積のある駅前と異なり、車ではなく、徒歩か自転車で買い物に来る人が多い。

③自動車の流れ／大学通りから駅前広場へ流入する通過交通

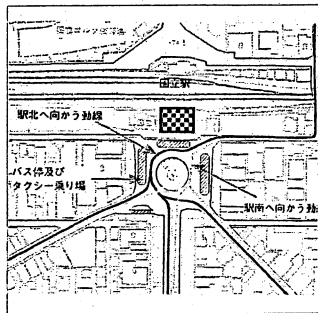
大学通りから駅前広場のロータリーに入る交通量が多い。これは駅北東へ抜ける通過交通が大半で、大学通りから駅を見る主体は、実は圧倒的に学園都市外の人間である。駅前にはバス、タクシーの乗降場が集中し、朝夕通じて渋滞している。

④歩行者の流れ／駅利用者の増大

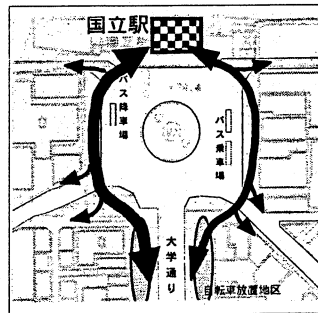
駅前広場の歩道を通る歩行者数が過剰である。商科大学本科の移転時2千名弱であった乗降客は昭和46年には10万人を超えており、歩道が容量を超えている。なお通勤者は主に朝、通学者は主に夕方駅に向かい正面から見る機会が多い。

⑤「人が集う広場」から「通り過ぎる場」へ／駅前広場

開発当初の駅前広場は、水禽舎が置かれ、まちの人が溜まり、集う場所だったが、乗降客増加に伴い「通り過ぎる場所」へ性格を変えている。円形広場は立ち入りできなくなり、植栽や工作物で景観的に混乱し、駅を隠している。駅前溜まり空間としてバス停や飲食店などがあるが、駅や広場への視線を配慮してはいない。



●自動車の流れ



●歩行者の流れ



●混雑する駅前

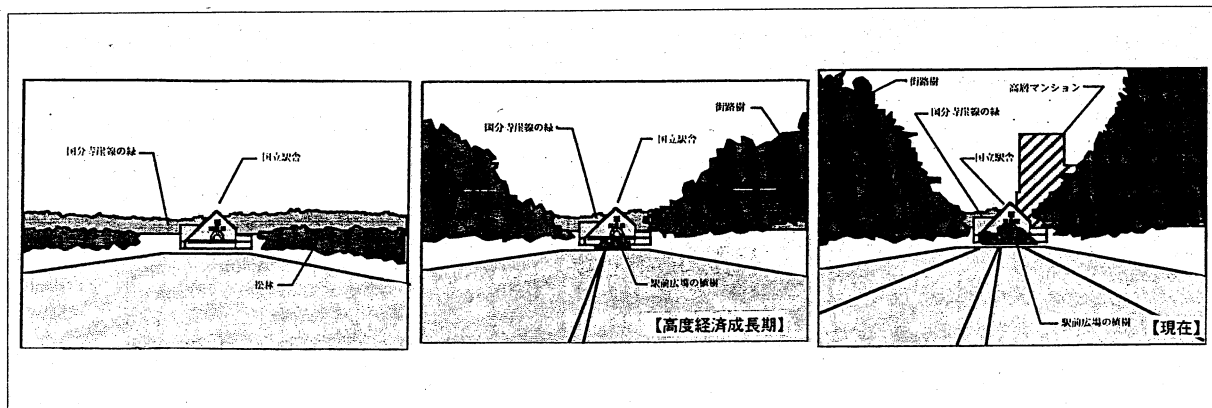
4) 駅舎の景観的役割の変化（歴史軸から読む）

①開発当初／斜面林を背景としたランドマーク

駅周辺に高い建物はなく、国分寺の斜面林が背後に広がっている。駅は広い範囲のランドマークであり、大学通りのアイストップともなっているが、街路樹がまだ幼く、ビスタは強調されていない。駅は緑の中の小住宅の趣がある。

②高度経済成長期／ビスタ強化と景観遮断要素の出現

昭和30年代に入り街路樹が育ちビスタが効き、大学通りのアイストップとしての駅の役割が強化された。一方で駅前広場の植栽が前から駅を隠し、背後の高層マンションがビスタを崩すと共に国分寺の緑を隠している。



5) 地域の景観特性：明快で景観に配慮した原計画→その継承と変質

①原計画／武蔵野の自然をうまく読み込んだ明快的な景観構造

国分寺斜面林が縁取り景観となり、まちの骨格は均質な街区と段階的な街路により明快に構成され、特に駅、駅前広場、大学通りが景観的に頂点に位置づけられている。主要な街路、広場は視点場に設定されている。

②都市化の流れの中で見え難くなる「原景観」

乗降客増大と敷地統合・高層化に伴いまちの景観構造が乱れている。縁取り景観は遮断され、均質な街区は細分化され、街路や広場は視点場としての機能が低下し、街路などの構成が必ずしも明快ではなくなっている。この傾向は今後更に加速される可能性が高い。

③駅、駅前広場、大学通り／まちの「広場空間」の役割低下

駅、駅前広場、大学通りは、段階的な街路構成・景観構造の中で最も象徴的な位置づけを持ち、人が集い、まちの骨格を見渡す事ができる視点場を持ち、まちの顔としての駅を正面から望む事ができた。いわば一体でまちの「広場空間」であった。現在では、通過交通が主体となり、視点場機能が低下し、景観的に「谷底」となることでまちの顔（駅）が見えなくなり、こうした機能は低下している。

(3) 国立駅周辺の都市美形成の課題

以上みてきたことから、国立駅周辺の都市美形成の課題は、駅、駅前広場、大学通りといった、まちの「広場空間」の役割の再評価と強化であることが分かる。さらに各部位ごとに課題を整理すると以下の通りである。

①駅前広場／人が集い溜まり交流する場。駅や大学通りの視点場機能を復活。

- 円形広場／駅や大学通りを隠さない景観的处理。人が入れる工夫をする。
- 歩行者空間／溜まり空間の創出。バス停など既存スペースを視点場として処理。
- 車道／通過交通排除の検討。バスタクシー乗降場の位置整理の検討。円形広場へのアクセス確保。
- 広場を囲む建物／広場に配慮した高さ、デザイン。広場や駅を見渡す視点場確保。

②駅舎／高架化や高層化の波の中で「まちの顔」としての見え方を演出する。

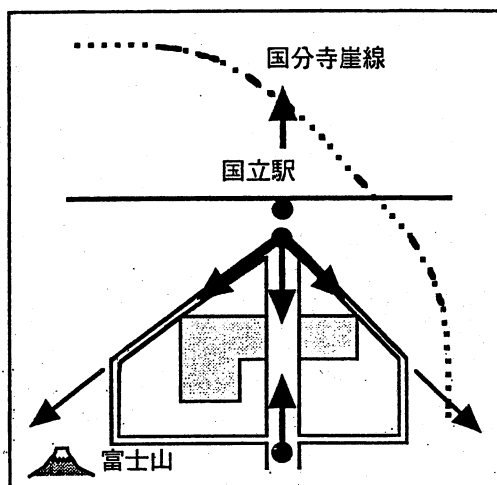
- 駅舎／現状の位置で保存する。
- 周囲との関係／駅舎の存在感、国立にとっての役割を視覚的に見せる工夫をする。
(例：植栽による背景をつくる、高架駅のデザインを工夫するなど)
- 利用者空間／通過するだけでなく溜まることが出来る空間づくり。
(例：乗降客の動線処理、駅の溜まり空間（旧広間）などの復活など)

③大学通り／街路樹保全、歩行者や自転車にとって魅力的な空間とし、駅への視点場機能を復活。

- 歩行者空間／駅前広場と連結する部分の処理。
(例：放置自転車問題の検討、駅舎を見る視点場として溜まり場創出など)
- 自転車道／路面や植栽など魅力的な空間とし利用者を増やす。歩道との関係改善。
- 沿道の建物／街路樹景観や歩道に配慮した質の高いデザイン。

開発当初（国立学園都市）

武蔵野の自然をうまく取り込んだ
明快な景観構造を持つ「田園学園都市」



- まちなみ景観
 - ・国分寺崖線の斜面林
 - ・富士山等の遠景のランドマーク
- 街並み景観
 - ・整型の街区に戸建て住宅
 - ・デザインされた建物（洋風）
 - ・大学通りの街路樹
- 計画的な街路網
 - ・グリッドパターン
 - ・放射道路とサーキュレーション
 - ・段階的な街路構成
- 駅舎のシンボル性
 - ・洋風住宅のモデル的デザイン
 - ・国立のランドマーク
 - ・大学通りのアイストップ

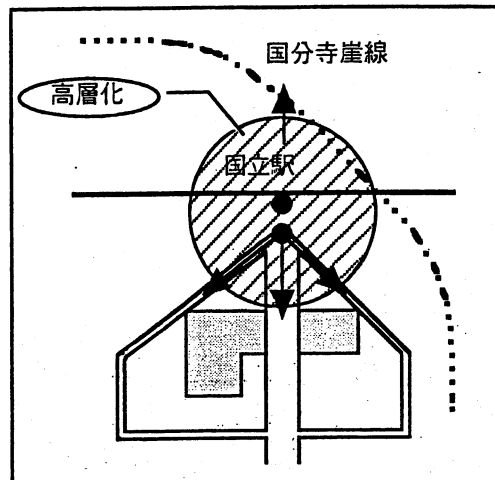
【都市軸：国立駅-駅前広場-大学通り】

まちなみ「広場空間」

- 人が集う場所と仕掛け
- 視点場があり、まちなみの骨格が見渡せる
- まちなみの表の顔としての駅舎
(広場から見える。大通りから見える。)

現在の国立

都市化の中で見えにくくなる「原景観」



- 遮断される街並み景観
 - ・北口の高層マンションが原因
- 街並み景観の喪失
 - ・敷地の統合と建物の高層化
 - ・デザインの混乱
- 行き止まり細街路
 - ・敷地の細分化
 - ・ミニ開発
- 駅舎の景観的機能の低下
 - ・乗降客の増加による改造
 - ・周囲景観の中への埋没

【都市軸：国立駅-駅前広場-大学通り】

「広場」の機能低下

- 人が通過していく
(自動車・歩行者が多い)
- 視点場機能の低下
- まちなみの顔(=駅舎)が見えにくい

Ⅲ.保存・移転・活用策及び課題の整理

1.国立駅舎の価値と保存活用の方向性について

(1) 国立駅舎の価値

①国立学園都市の価値／「駅とまちが一体になった優れた都市計画」

国立学園都市は、大正から昭和にかけて欧米の影響を受けて開発された郊外住宅地の代表例であり、西武創業の祖・堤康次郎が手がけた一連の住宅地開発（大泉学園、小平学園など）の中で最も完成度の高いまちである。また景観に大変配慮してつくられたまちであり、特に駅や駅前広場、大学通りといった公的な空間を一体的かつ魅力的につくり、緻密な計算のもと、まちの景観の中心に据えた都市計画は、国内でも他に例のない優れたものである。またこのような、駅とまちが一体となった構造や景観を、市民が受け継ぎ、まちづくりの動きの中で今日まで継承してきた点でも貴重な事例である。

国立駅舎は、こうした国立の景観構造の頂点に立ち、市民に愛され、国立らしさを象徴する存在となっている。

●国立学園都市の起点に計画された建物

国立の開発にあたって最初に構想され、国立のまちの構造や景観の中心に位置付けられた建物である。また開発当時の景観や雰囲気をも今に伝える建物である。

●駅前広場や大学通りと共に、国立の最も魅力的な景観軸を形成する建物

大学通りからの強力なアイストップとして、また広場や大学通りを見通す視点場として、国立の魅力的な景観構造の頂点に立つ建物である。

●駅前広場を一体的に整備した駅舎の先駆的事例

人が集う広場として、駅と一体的に駅前広場を整備した最も早い時期の事例である。

●国立のまちの歴史とともに歩み、多くの人々に愛された駅舎

移りゆく景観の中で姿を変えず、国立の歴史を象徴すると共に、多くの国立市民に親しまれながら利用され続け、今も愛着をもたれている建物である。

②国立駅舎自体の価値／「大正期木造駅舎としての希少価値・三角屋根の強い個性のデザイン」

国立駅舎は、大正期の木造駅舎の数少ない現存建物であり、建設の経緯や、その個性的なデザインなどが、他に例のない貴重な建物である。このように、建築物単体としても多くの価値を持つ建物である。

●東京都内でもっとも古い木造駅舎建築のひとつ

全国的にも大変数が少なくなった大正期の木造旅客駅舎である。特に都内ではJR原宿駅などに次ぎ古い木造旅客駅舎であり、希少価値が高い。

●民間が建設した「請願駅」の希少な現存事例

郊外住宅地の開発会社が建設し、鉄道省に寄付した経緯を持つ駅舎は全国的にも珍しい。また現存している事例としては、都内でもっとも古い事例である。

●まちの開発意図を示すデザイン

英国の田園都市に見られる小住宅風の外観に、西欧の大規模な駅舎に見られるアーチ窓を組み合わせた個性的なデザインの駅舎である。

●景観的配慮に富むデザイン

大型三角屋根を正面に見せつつ、対称形をわざと崩して大学通りからの景観に丁度収まるようにするなど、景観的配慮に富む建物。他の駅にも影響を与えている。

●今後の調査の中で、更に価値が発見される可能性が高い建物

国立駅舎については、今後さらに詳細な調査が必要である。その調査の過程で、様々な価値が新たに発見される可能性を含んでいる建物である。

(2) 国立駅舎の保存活用の基本的考え方

①国立学園都市の大きな都市構造の中で駅舎の保存形態を考える

「国立らしさ」は駅を頂点とした道路の骨格や景観構造から成り立っており、駅の保存に関してはこれら相互の関係やバランスに十分配慮する。駅単体の保存のみならず、駅前広場や大学通りなどの将来の方向性を同時に検討する。

②駅舎は、基本的に現地保存・現物保存が望ましい

駅舎自体の価値を考慮すると、歴史的建造物の基礎となる4要素（意匠、構法、材料、環境）を出来る限り保存することが望ましい。特に、国立駅は学園都市の計画の中で、大学通りや広場との関係を熟慮して現在の位置や意匠を決定されており、それらの変更を行うべきではない。

③景観構造を強化する「演出」が必要

駅周辺の急激な変化の中で現状のまま保存することは、これまで駅舎が醸し出してきた景観上の魅力が保持できないため、何らかの「演出」が必要である。

④本来の役割を失っている駅前広場の再生を検討する

本来人が集まる広場であり、主要な視点場でもあった「駅前広場」は現在通過交

通主体の場となっている。交通計画と歩行者空間の確保を軸とした再生を目指す。

⑤改造箇所の復原は、市民の合意を得て行う

駅舎は機能変化を受けて内部などが大きく改装されている。基本的には竣工時への復原が望ましいが、一方で、駅の機能の変化にも関わらず三角屋根などは継承されており、現在の姿からは、市民に親しまれながら使われてきた歴史が浮かび上がる。文化財的価値から想定される復原された姿に対して、市民の愛着度等の幅広い意見を聞いた上で、復原年代の検討を行う。

⑥駅本来の機能を失う可能性が強いため、それに替わる文化交流機能を付加する

新駅整備により駅舎本来の機能を失う可能性が強い。駅は玄関口として本来人が集まる場所でもあり、駅舎には、再び同じ役割を果たせるように、新しい文化交流機能を付加する。

⑦中央線高架事業の中で他駅と連携しつつ、再び先駆的役割を果たす整備を行う

21世紀初頭の大規模プロジェクトである高架事業にあたり、国立駅はその歴史的背景を元に、沿線文化を反映したモデル的な駅舎づくりが可能である。武蔵境駅など他駅の整備と連携する事により、再び先駆的役割を果たす駅舎づくりを目指す。

⑧国立の顔として市民に親しまれ続けるように、市民参加による保存活用を進める

国立駅舎は国立市民が価値を共有できる資産であり、国立の貴重なまちづくり資源として、市民の主体的な支持と関与のもとで保存活用を推進する。

Ⅳ.国立駅舎保存活用のための条件整理と保存活用構想の策定

1.保存活用のための条件整理

(1) 文化財としての位置づけ

①文化財としての保存

国立駅舎は竣工後73年を経過し、東京都内の現存木造旅客駅舎としての希少価値、国立学園都市との関係など、高い文化財的価値を有するものであり、その価値を明示し将来的に維持するために、文化財としての保存を行うべきである。そのために基本となる4要素（意匠、構法、材料、環境）を出来る限り保存する。

現行の文化財保護法と照合すると、東京都指定文化財指定基準の「イ.歴史的または学術的価値の高いもの」、または国登録文化財選定基準の「一.国土の歴史的景観に寄与しているもの（景観的な価値、市民の愛着度などから）」に相当すると考えられる。現行保護法の中での位置づけは、駅舎の価値を活かす保存活用方法に最も合致するものを運用する。

■東京都指定文化財／歴史的または学術的価値の高いもの、として指定基準を満たすと思われる。

歴史的な価値の担保、修復に対する補助、建築基準法適応除外対象などの点でメリットも大きい。

●東京都指定文化財の近代建築例：

旧日比谷公園事務所（東京都公園資料館） 明治43年 独バンガロー風洋館
旧前田侯爵邸洋館（都近代文学博物館） 昭和4年 大正～昭和の大邸宅建築
旧府中町役場庁舎（府中市郷土の森内） 大正10年 下見板貼洋館建築
小机家住宅 明治初期 和洋折衷の「擬洋風建築」

■国上市指定文化財・市登録文化財／市指定・登録以上の価値を有すると思われる。

■国登録文化財／国立駅の景観的価値などに合致している。顕彰効果や意識醸成の上で効果的だが、優遇措置などの現実的なメリットには乏しく、内部の改変は規制できない。

●駅舎の登録文化財例：○JR西日本 萩駅（大正14年竣工） ○南海電鉄 浜寺公園駅（明治40年竣工）／諏訪の森駅（大正15年竣工） ○一畑電鉄 出雲大社駅（昭和5年竣工） ○水間鉄道 水間駅（大正15年竣工（RC造）

種別	国立駅舎の場合	優遇措置	規制措置
有形文化財	国指定重要文化財	○国庫補助：買い上げ、修理などに対する補助 ○税制優遇：固定資産税、地価税全額減免など ○建築基準法第三条適応除外の対象（建築審査会認定）など	○現状変更申請→文化庁長官による許可 ○資格持つ技術者による修理など
	東京都指定有形文化財	○都補助：修理などに対する補助（補助率は対象が民間の場合80% 自治体の場合50%） ○建築基準法第三条適応除外の対象（建築審査会認定）など	○現状変更申請→教育委員会による許可など
	国登録文化財	○建物に係る固定資産税、地価税半額減免 ○設計監理に関わる費用半額補助、報告書等費用補助(100万円以上) ○日本開発銀行低利融資	○通常望見できる範囲の1/4以上の改修のみ届出など
指定外	都選定歴史的建造物	○柔軟な保存手法の検討 ○非木造5000万円、木造800万円補助（1/2限度） ○新築部分、建築容積率加算	○東京建築士会による保全に対する相談、助言など

(2) 技術面からの検討

①外観視認と図面による構造診断／壁内部の柱の腐朽が心配

構造診断は外部視認のみ可能であった。不同沈下、倒れはそれほど目立たない一方、個々の部材の状況が悪い可能性が高く、鉄骨は根本の腐蝕の激しいものが見られた。国立駅舎は、竣工後数度土台など部材の取替えを行っているが、これは湿気などの要因があると思われ、他の木部も腐蝕している可能性が高い。

基礎はRC布基礎が打設されている。軸部は間柱を立て筋交いを入れている。基礎、及び筋交いについては既存のものの寸法、強度の確認が必要である。

②建築基準法適応時の構造的課題と補強方針／「壁量」「柱太さ」が課題

現行の建築基準法への適応の場合、下記の項目への対応が必要となるが、その際、特に課題となるのが「壁量」「柱太さ」の確保である。

③新駅整備工事の際及び構造補強時の工事手法／解体が現実的

JR東日本（株）の計画によれば、現駅舎位置は新駅の工事用足場位置にあたる。また仮設駅舎の工事上の支障、資材搬入上の支障があるとみられている。工事計画の見直しの可能性は今のところ考えられず（JR側に譲歩の余地はない）、本調査の中では足場設置は規定の与条件と考えて駅舎の工事手法について検討する。

- ・部材解体：構成部材全てに番付を打ち、一つ一つに解体し、必要な補修を施してまた組み立てるもの。
- ・曳き屋：建物の基礎下部に仮設台を設置し、そのまま移動させ、必要な補修を施した後また戻す。または戻した後補修を行う。

（現在位置での保存：JRによれば工事用足場などに抵触するとの事であり、この点に関する譲歩の余地はなく、現在位置での保存は困難であると思われる。）

工事手法	工事内容	メリット	デメリット
全解体	部材単位に番付をふり解体必要な補強等を施した後再び組み上げる	○各部材の状況の確認が可能 ○構造補強の施工が容易 ○十分な調査が可能であり、建物の復原や履歴の詳細が判明 ○部材単位から組み上がっていく過程を公開できる、建物の構造や価値に対する理解を深める機会を提供できる	○解体により部材が暴れる可能性がある、部材の再利用率が下がる ○工事費用がかかる（目安100万/㎡） ○部材格納の倉庫が必要（目安400㎡程度） ○壁などの仕上げは全て損失
曳き屋（半解体）	基礎部分からジャッキアップを行い適当な場所に一時移動、新駅工事終了後再び曳き屋して戻す。構造補強は移動前もしくは移動後に行う	○半解体に関しては工事費用が割安（目安 40万/㎡） ○曳き屋費用約7000万円、解体費用と併せても全解体より割安 ○部材の暴れが起りにくい、部材の再利用率が高い ○駅舎の曳き屋や仮置きは市民の耳目を集め話題喚起や意識醸成に有効である、曳き屋はイベント的に実施する事もできる	○部材の全状況は確認不可能 ○構造補強の施工が難しい場合もある ○部材一つ一つに至る十分な調査は実施できない ○駅舎を一時仮置きする場所（駅近接の場所）が必要 ○駅舎を曳き屋するルート確保が必要 ○曳き屋時の構造補強が必要 ○旧倉庫は別途解体となる
地盤見直し	人工地盤を高くするあるいは人工地盤を回廊型にする	○現地存置の半解体工事が可能 ○曳き屋、全解体等の費用がいない。	○構造補強のためいづれにしても解体（全/半）は必要 ○現実的な可能性が不詳 ○工事の作業性能が大幅に低下 ○駅舎を傷める可能性がある

曳き屋を行う場合は、駅舎の仮置き場所とルート確保が必要となる。現在可能性のある箇所は円形広場であり、木造部分の曳き屋のみならば面積は足りている。但し広場上にある防火水槽の撤去、交通規制、円形広場の占有許可などが課題。

通常の建築であれば曳き屋が適している。但し国立駅舎の場合、創建時の部材が比較的少なく、補強や移動に伴い再利用しない部材が多数発生すると予測できる。そのため、ややラフに全解体を行う方が現実的と考えられる。

(3) 建築基準法への対応

①建築基準法への適応は、防火地域の建築制限が課題

建築基準法上の問題点は主に下記の点である。

- A. 地震（風圧）など短期応力、床荷重など長期応力に対応した構造補強。
- B. 防火規定：対象地は防火地域。平屋で延べ417㎡（ $\geq 100\text{㎡}$ ）であり、耐火建築物としなければならない。
- C. 用途地域による建築制限：商業地域であり、大半の活用内容に対し問題ない。

■耐火建築物／主要構造部（柱、梁、壁、床、屋根、階段）を耐火構造とした建物で、外壁の開口部で延焼のおそれのある部分に甲種防火戸または乙種防火戸などを設けたもの。一般的にはRC造。

防火規定をクリアするためには、①国・都道府県の文化財指定を受け、更に建築審査会の認定により建築基準法第三条の適応除外を受ける ②耐火建築物で新築し、外観を木造風につくる（東急田園調布駅がこの手法を採用） ③「大規模な修繕」未満とし計画通知もしくは確認申請を出さない、のいずれかとなる。

部位	内容	国立駅舎の現況	国立駅舎の補強方針
土台基礎 (令42)	土台の設置	既存土台あり	土台腐蝕部の取替
	RC基礎打設、基礎と土台の緊結	既存RCあり、改修図面によれば既存土台との緊結はアンカーボルトによる	解体等によるRC布基礎の形態・強度、緊結部の確認（規定満たない場合RC基礎新設、土台とアンカーボルトにて緊結）
横架材 (令44)	中央部下部欠込みをしてはいけない	現況の梁の確認は難しい	解体等による部材確認（欠込みがある場合埋木または取替）
筋交い (令45)	筋交いの仕様に関する規定あり	現況の筋交いの確認は難しい	解体等による部材確認（規定に満たない場合部材取替、端部緊結）
柱太さ (令43)	主要横架材間の1/33の太さ必要※1	土台上端～梁下端間6100 柱必要太さ184	現況の併せ柱であれば満足 復原（120）は不足
必要壁量 (令46)	軸組の仕様に応じた耐力壁量の規定あり	現況壁量X:24.42 Y:28.32 必要壁量※2	耐力壁増設の必要あり 復原した場合は壁量
壁配置 バランス	耐力壁はバランス良く配置する必要がある	現況ではコンコース南部、東部の壁が極端に少ない	現況平面の場合：垂壁の再評価 復原平面にした場合バランス良くなる
水平剛性	変形防止のため火打梁、水平筋交い	当初図面で見える限り、小屋部に火打梁は見られない	火打ち梁の新設 梁下部に引張りケーブルなど新設
床強度	床荷重設定による仕様の規定あり	現況コンコース（人が集中する部屋）はコンクリート叩き	コンコース部分補強の必要なし 駅長室など業務部分は用途による
古材強度	上記は新材規定 古材は強度確認必要	大壁のため、現況で古材強度の確認は難しい	解体等による部材確認（打音測定による強度確認で可）
※1：「軽い屋根の建築物」で「学校・保育所・劇場・映画館・演芸場・観覧場・公会堂・集会場・店舗・公衆浴場に該当しない」場合 ※2：木造駅舎部分が対象。床面積191.85㎡。191.85*11=191.85 梁間方向見付面積155.18・1.35*16.36=133.09 桁行方向126.73・1.35*12.73=109.54 主要壁仕様を木摺両面壁（係数1.0）＋筋交い両面45×90（係数4.0）とすると必要壁量X：38.37 Y：38.37（m）			

(4) 事業費用の検討

①事例からみた想定工事費用

現段階では工事費用の想定は困難であり、他事例から引用し、工事手法別の費用比較の意味で概算する（あくまで事例からの援用であり、今後の詳細な調査により増減が見込まれる）。

なおJRによる工費負担は、今までの協議によれば、駅舎は工事の支障になるため解体せざるを得ず、もし保存することにより費用が発生する場合は、要請者負担として国立市が工費を負担するよう回答されている経緯があり、現実的に難しい。

●全解体

仮設、解体、部材移動・保管、組立に関わる費用は一般的に100万/m²とされている（下記事例参照）。

単純計算すれば417.88m²×100万=約4億円。

但し全解体部分を木造平屋部分191.85m²に限定すると191.85m²×100万+226.03m²×20万=約2億3千万円となる。

■外交官の家（旧内田家住宅、国重要文化財、神奈川県横浜市）／東京都渋谷南平台より横浜山手地区へ全解体移築復原を実施。解体費用を除き、山手地区における組立工事（仮設、建築、設備工事）約3億7千万円。復原部分延床面積：412.33m² 工事費用約87万円/m²（但し解体費用含まず）

■ブラフ18番館（旧司祭館、横浜市認定建築物、神奈川県横浜市）／建物総工事費（解体、部材運搬、保管、仮設、設備、外構工事）約2億8千万円。延床面積：約300m² 工事費用約90～100万円/m²

■旧進藤家住宅（町指定文化財、古民家、千葉県袖ヶ浦町）／建物に関わる総工事費（解体、部材運搬、保管、仮設、建築、設備工事）約1億2千万円。延床面積：約140m² 工事費用約80～90万円/m²

●曳き屋

直線移動＋上げ下げ（直線20m移動上下50cm）に関わる費用は58,500円/m²。

417.88m²×58,500×3=約7300万円。

また曳き屋の際に必要な半解体修復は一般的に40万円/m²とされている（下記事例参照）。

これを加えると417.88m²×40万+7300万=約2億4千万円。

但し全解体部分を木造平屋部分191.85m²に限定すると191.85m²×（40万+58,500×3）+226.03m²×20万=約1億5千万円となる。

■曳き屋費用は、経済調査会「積算資料ポケット版2000前期編」より（但し東京単価、100m²程度の木造平屋が対象、移動路盤はフラットな状態、基礎は別途、補強別途）

■旧五十嵐歯科医院（未指定、和洋折衷住宅兼医院、静岡県庵原郡蒲原町）／工事費（仮設、建築、設備、外構工事）約1億6千万円。延床面積370.49m² 工事費用約43万円/m²（但し工事未着手）

●耐火建築による新築

191.85m²×70万+226.03m²×20万=約1億8千万円（田園調布の事例に倣う）。

■田園調布駅（洋風駅舎、鉄骨軸部にコンクリート壁体で外観再現、東京都大田区）／建物に関わる工事費約1億円（EV含む）。延床面積146.77m² 工事費用約70万円/m²

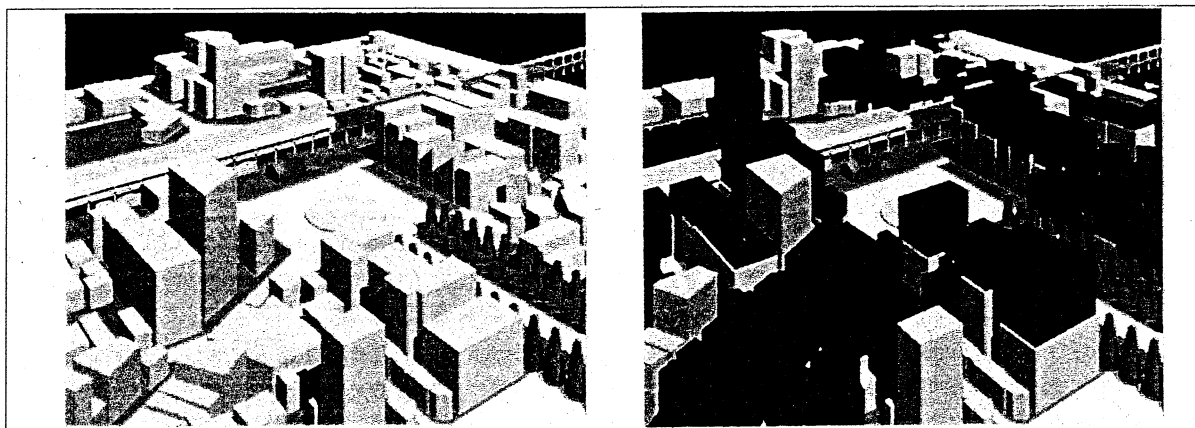
全解体、半解体とも、工事費用事例は指定文化財クラスであり、概して工費が高い。国立駅舎の場合、部材の再利用率がかなり低くなる可能性があり、解体、組立共にそれほど手間・工費がかからない場合もある。また一方で、解体時の詳細な調査を受けて、復原や構造補強などにかかる工費が増加する可能性もある。

■部材一つ一つをなるべく再利用するため、工費が高くなる。旧材の取替をを最小限とし、損傷がある部材でも接ぎ木、ハギ木、埋木をして再利用する。このため手間がかかる。また材料も、当時の仕様にあわせ特注する事が多く、通常の新築工事より施工費は高くなるのが一般的である。

(5) 景観的な検討

① 駅前広場の景観変貌の予測／囲い込まれる景観の形成

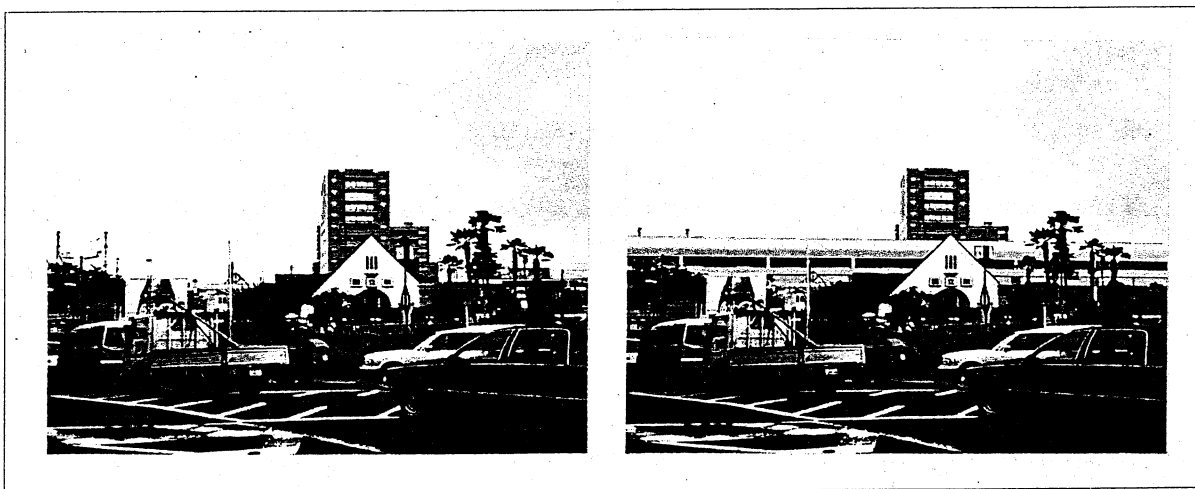
駅前広場周辺について、中央線が高架化した場合、周辺の建築物が容積率一杯まで建ち上がった場合（現行敷地と形状のまま建ち上がったと仮定）の建築ボリュームを下図に示した。これによれば、高架線完成により、駅舎及び駅前広場の景観的な囲い込みが進行する。周囲の建物が建ち上がると、広場と駅舎は景観的に完全に「谷底」になる。また北側にある未利用地へ高層建築が建つと、駅や広場を重層的に高層建築が取り囲む景観が形成されていく。



左：中央線が高架化した場合 右：周辺建物が容積率限度まで高層化した場合

② 駅前景観の変化予測／高架化により広場に面した側壁が立ち上がる

次にJR中央線が高架化した場合の、駅前広場の景観予測を示した。駅の背後ばかりではなく、広場の北側を遮断するように高架の側壁が現われてくる。また現況では駅の周囲に見えていた空の下方が切り取られ、閉塞的な景観ができあがる。広場景観に影響を与える高架線側壁全体のデザイン協議が必要である。



左：現況 右：JR中央線が高架化した場合

③ 駅舎位置の変化による大学通りからの景観／大学通りに対する駅の正位置

高架化して現駅舎が滅失した場合、大学通りのアイストップが消失し、かわりに壁が控える。大学通りからの開放的な景観が損なわれ、焦点がなくなるために、背後のマンションが逆に目立つようになる。

また駅舎の位置を大学通りの軸線に併せると、三角屋根だけが目立つ。屋根が対

象形を微妙に崩しているため逆に不自然な景観となる。駅舎は遠方からの視線に対し、西側の屋根も含めてアイストップとなるようデザインされている事がわかる。

駅舎を前方に出してもあまり景観的な差は感じない。遠方から識別できるくらい前に出す（屋根天端が高架天端を越える）と駅は円形広場を越えてしまう。但し広場から見ると、駅舎を前に出すと高架線との距離が明確になる。但しその場合は歩道を含めた駅前広場の一体的見直しが不可欠である。



上：現駅舎を現在位置で保存

下：現駅舎を大学通り軸線にあわせて西へ移動

(6) 市民参加手法の検討

①国立市民の駅舎に対する意識

アンケート調査などによれば、市民は駅舎の価値を認識している筈だが、駅舎解体のニュースが市報に載せられた現段階でも、市への問い合わせは少なく、自主的な保存に向けた動きも起きていない。これには以下の二つの要因が考えられる。

- A. 市が保存に向けて対応してくれる、と考えて安心しており危機感がない。
- B. 駅舎の必要性は漠然と感じながら、国立全体の景観などに関連した価値の大きさに付いて十分に理解していない。

②保全活用に対する市民意識の醸成に向けて／啓発

以上のことから、市民へ働きかける初動段階においては、以下の啓発活動が必要になる。

- A. 国立の都市計画や景観の中における駅舎の価値を伝え、単なる駅単体の保存ではないことを伝える。また解体撤去が現実になりうることを伝える。
- B. マスコミを活用する。国立には有名人が多く居住しており、彼らの知名度を活用して駅の保存問題や駅の価値について注目を集める。市民の生活史と駅の関係を取り返し発信することで、駅舎が精神的に果たした役割を市民に伝えていく。

■国立在住・OBの文化人（敬称略）／彼等の知名度を活用し、駅舎の価値と保存問題に対する意識を高める。

- ①作家など：南木佳士（作家）、嵐山光三郎（作家）、湯川れい子（音楽評論家）
- ②一橋関係者：石原慎太郎（東京都知事）ほか一橋OBの経済人、文化人
- ③郊外文化の担い手達：すかいらーく、ミサワホーム、フランスベッド等の会社社長

③市民による駅舎及び周辺の将来像の検討に向けて／枠組みづくり

市民意識の盛り上がりを受けて、保存活用を考える市民の枠組みをつくっていく。国立在住の市民ばかりではなく、通勤・通学者、周辺市町の住民など幅広い連携を図るべきであり、緩やかな枠組みのもとで結束を図っていく。また数多い「国立OB」の支援を得るために情報発信する。市民の枠組みとしては次の二つが考えられる。

- A. 駅舎単体の保存活用を考える枠組み／幅広い、緩やかな枠組み。駅舎の勉強会や見学会などを通じて母体づくりを行い、市民と共に行う駅の価値の掘り起こしや、保存活用ワークショップなどを通じて、駅の価値の共有と、価値を活かした将来像の検討を行う。こうした活動を通じて、中心的な人材によるコアな組織が育成され、活用施設の運営や募金活動の主体へ成長する。
- B. 駅舎の将来像とあわせ、駅前広場や周辺の景観づくりなど、駅周辺の将来像を検討する枠組み／周辺住民や地権者が主体的に検討し、専門家が支援する。現在進行中の景観形成協議会、都市マスタープランの専門家会議との連携を図る。

④市民による駅舎活用施設の管理運営に向けて

駅と周辺の将来像が市民により検討され、絞り込まれてきた段階で、再度JRと協議し、市民の声を背景に駅舎の保全と市民生活に資する活用の実現を図る。活用内容の検討を市民参加で進めることで、完成後の運営を市民主体で進める可能性が高まる。そのために活用内容は市民が加わりやすいものに絞込む。市民と協働した活用施設づくりの実現はJRにとってもイメージの向上に少なからず役立つ。

⑤市民による資金づくり

工事費用が億単位となる現状を市民に明らかにし、レベルの高い駅舎づくりを目指すため、市民基金の設置を行う。その際、国立市民にとどまらず、東京都民、類似の駅を持つまちの人々（軽井沢、鎌倉、原宿、河辺など）、鉄道ファン、駅舎ファン、旅行ファンなど幅広く声をかけ、多面的なキャンペーンを行う。

基金活動は、最終的な目標額を示すと共に、少額で目標を絞り込んだテーマ募金も設定し、目に見える成果を生みだしていく事も効果的である。また募金者を明示して顕彰することも効果的である。

活用施設が整備された後は、駅舎を活用する市民文化活動を支援する市民ファンドの設立も考えられる。

- 良く見られるのが社寺仏閣の「瓦募金」であり、瓦の裏に募金者の名前を記して顕彰する。大規模なものでは原爆ドームがあり、広島市民をはじめ全国から募金が3億9千600万円集まり基金が創設された。
- 「熊本城復元募金」／平成10年度～平成19年度。熊本市が熊本城復元募金実施要項をつくり、広く国内外を対象として、15億円集める予定。一万円以上の寄付を行うと「城主」とされ「城主証」が渡され、「城主芳名板」に記載される。平成11年8月末現在2546件、約2億900万円。
- 武蔵野市の武蔵境駅と駅前広場の市民検討の経緯／武蔵境駅前再開発事業の中に市民委員会組織、そこから15名選出しまちづくり懇談会を発足。平成8年にはまちづくり懇談会市民66名となる。その後幅を広げ、武蔵境駅舎・広場・まちづくり協議会組織結成。以後署名運動と陳情を実施中（41034名、都知事、武蔵野市、JR、西武）。また、駅と駅前広場の市民検討と募金活動を実施（現在100万円程度）。

(7) 活用手法の検討～活用メニューとそれぞれの特徴

①駅としての継続利用

本来の用途としての活用（実際はコンコース的な活用）。JR東日本（株）による活用となり、市民参加の余地がない。維持管理費用の捻出は難しいが、商業用途との併用活用はあり得る。

大量の乗降客の動線进行处理する必要があるため、駅舎は現状の壁のない状態が望ましい。それでも新駅の自由通路前に位置すると邪魔であり、動線処理のために、駅舎の大幅な改装が必要になる。

なお、現段階ではJRは自身による活用は否定している。

②公共施設分館／昇降客が「立ち寄る」活用

市役所出張所、図書館分館などがあたる。駅前にあるため利便性に富み、簡単な受付とコーナー程度であれば場所をとらない。一方、市民参加による活用にはややそぐわない。また広間などの復元を行っても、用途にそれほど合致しない。また維持管理等の費用を捻出する事も難しい。

■下館駅（昭和12年）／コンコースに市立図書館設置。

■上熊本駅（大正2年）／駅舎の一部が図書館となる。

③市民利用施設／昇降客が「溜まる」活用

A. 集会室などの交流施設

駅前にあるため利便性に富み、市民参加による活用には比較的なじむ。一方、囲まれた空間が必要であり、広間部分の活用は難しい。広間以外だとそれほど面積を

確保できず、サロンの活用主体となる。多人数を対象とする場合は、想定人数に応じて、内部間取りの改変（間仕切り壁の撤去増設）が必要となる。集会施設は法規的制限が多いが、国立駅舎の場合は法規的・構造的問題は特にない。

■青梅駅／3階部分を会議室に活用。

■田園調布駅（二代目）／新築駅の内部会議室は外部貸し出しを検討中。

B. ギャラリーなどの展示施設（展示がえを行うもの）

展示用の壁面が必要であるが、広間部分の壁を活用したり、パネル設置をしたりと工夫できる。また広間を復原した場合、その歴史的な雰囲気と活用内容が合致し、市民参加による活用にもなじむ。一方保安管理の面からは高価な展示物はそぐわず、市民ギャラリー的なイメージが相応しい。限定的なギャラリーとしての活用もあり得る。入場料を取ることで維持管理費用もある程度捻出が可能。

■門司港駅（大正3年）／2階食堂を展示ホールとして活用。

C. 演奏会などのホールの施設

駅前にあり市民文化活動の発表の場として情報発信力に富む。また広間を復原した場合、その歴史的な雰囲気と活用内容が合致し、市民参加による活用になじむ。広間部分を使用するため発表会がある時の限定的な活用となる。入場料を取ることで維持管理費用もある程度捻出が可能。

■室蘭駅（明治45年）／昭和54.63年に改修。待合室でコンサート開催。

■東京駅（大正3年）／駅コンサートが恒例化。

④生涯学習施設

広義のミュージアムとしての活用。展示用壁面は、パネルなどでも対応できる。簡単なミニ展示コーナーとすれば動線処理も難しくはない。国立の都市計画や成立過程、今残る文化遺産や地域に点在する博物館、美術館、まちづくりの展開について解説する「ビジターセンター」的な役割が適しており、駅舎の価値や内部空間に合致する。展示内容を市民参加により作り上げていたり、市民ガイドや市民による運営も考えられる。入場料を取ることで維持管理費用もある程度捻出が可能。

■歴史的建造物の生涯学習施設としての活用は一般化しているが、現役の駅舎に事例はあまりみられない（長浜駅など移築して駅本来の用途を失ったものにはみられる）

⑤商業施設

飲食（カフェ）、書店、アンテナショップなど、JRの既存施設や周辺商店街と競合しない業種を選択する。この場合、JR、商工会との協議が必要である。歴史的建造物を活用した喫茶店などは地元町内会の婦人会ボランティアが運営するケースがあり、維持管理費用の捻出やホスピタリティーの提供に成功している。

なお、飲食店への活用を行った場合は、厨房などの設置のため、内部の改変が必要である。また火気を使用する場合は、内装などの制限がある。

■国重要文化財居留地15番館など、文化財の中に飲食店を設置する事例は近年増えている。

■前出の外交官の家喫茶室や桐生明治館（群馬県桐生市、旧郡役所）など自治体や外郭団体から地元市民団体へ喫茶店の運営を委託する事例は増えている。

■養老駅（大正2年）／駅構内の喫茶店を老舗旅館が経営、インテリアもクラシカルなものとしている。

■両国駅（昭和4年）／旧コンコースが麦酒館としてオープン。

	活用のイメージ	施設整備上の課題
駅舎としての活用		○JR東日本（株）による活用 ○現況のまま（動線処理上、壁が少ない方が良い）。 ○人が通る「国立の玄関口」としての本来の用途による活用。 ○駅乗降客の動線処理が課題。駅舎背面部分の壁を撤去するなど大幅な改装が必要となる。 ○新駅から離すとゆとりは生まれるが、乗降客はわざわざ駅舎を通らない。自由通路の前に置けば人は通るが、動線処理する大改装が必要。 ○商業施設の設置も可能。トイレは外部のもの使用。
ブックレス図書館サービス		○市による活用 ○創建時に復原する（待合室などの歴史的空間を活かす） ○旧手荷物扱所をレファレンスコーナー、出札室を貸し出しコーナーとする。駅長室などは事務・倉庫に利用。 ○復原広間は、歴史的雰囲気の中で読書を楽しむ簡単な読書コーナーとする。 ○広間に椅子などを置くと、動線処理が期待できないため、新駅から少し離して配置した方がよい。 ○貸し出し・受付・書庫：69.4㎡ - 事務室・倉庫：38.8㎡ - 簡易読書コーナー：75.0㎡
集会施設・ホール		○市による整備、集会室やホールの運営を市民団体に委託 ○創建時に復原する（広間の歴史的空間を活かす） ○サロンの会合向けの集会室。ある程度の人数に対応するには、駅長室など含めた大きな改装が必要。 ○広間をホールに活用。サロンコンサート向き。 ○広間に椅子などを置くと、動線処理が期待できないため、新駅から少し離して配置した方がよい。 ○集会室1、2：69.4㎡ - 事務室・倉庫：33.1㎡ - ミニホール：75.0㎡
生涯学習施設		○市による整備、喫茶コーナーなどの運営委託 ○創建時に復原する（広間の歴史的空間を活かす）。 ○広間部分は自由に見学。出札室などは料金を取る企画展示室とする。 ○新駅から少し離して配置した方がよい。広間の展示方法を工夫してなるべく人が通れるようにする。 ○展示室1（常設）：75.0㎡ - 展示室2（企画）：69.4㎡ - 事務室・倉庫：33.1㎡

(8) 事業手法の検討～基本的メニューの整理

国立駅に関わる工事費用は約1億5千万～2億5千万となり、市の財政状況では全てを捻出する事は困難であり、市費＋各種補助事業の導入による工事費用の捻出を検討する必要がある。また市民による基金も同時に検討する。土地に関しては購入は困難であるため、借地や面的事業の導入など幅広い検討を行う。

①駅舎単体の保存活用を目的とした事業

駅舎の価値を維持し、担保する事業の導入を図る。但しいずれもJR東日本（株）の同意が必要である。

A.文化財保護事業による（都指定もしくは国登録）。

B.東京都選定歴史的建造物の選定を受ける。国立駅は候補にあげられている。選定を受けた場合、保存工事に対し最大800万の助成を受ける事ができる。

②駅と広場を含む駅前地区の面的な総合整備事業

駅単体だけではなく、駅周辺の面的な将来像の検討の中で保存活用を位置づける事が望ましい。関連した事業の導入を検討する。

A.街なみ環境整備事業（建設省住宅局市街地建築課）

協議会活動費、修景費用など1/2～1/3の補助、生活環境施設として駅を位置づけた場合整備費の半額補助／条例などで景観形成を図ることとされた地域への適応であり、駅前広場周辺や大学通り沿道は該当する。

B.街並み・まちづくり総合支援事業（建設省都市局都市計画課）

地区計画などの規制誘導措置をとる面積5ha以上の地区に適応。街並み・まちづくり総合計画策定、一般補助施設及び特定補助施設、関連公共施設など。平成8年度より歴史的建造物の除去、移転、修復などもメニューに加えられた。

③交通計画と合わせた街路整備事業

国立の場合、駅前広場の交通計画が課題であり、そのための都市計画道路整備が検討されている。街路事業とあわせた面的な整備事業の導入も考えられる。

A.身近なまちづくり支援街路事業など

④商業活性化事業・商業活性化と市街地再整備の総合事業

地元商店会、商工会の動向によっては商業活性化と市街地再整備の組み合わせによる総合事業の導入を検討できる。

A.通産省「空き店舗対策事業」～中小企業庁小規模企業部小売商業課

B.中心市街地活性化法関連

⑤その他

市民検討の支援を行う事業の導入が考えられる。駅舎の活用内容によっては、高齢者雇用、文化芸術活動などに対する補助事業も考えられる。

A.街並みデザイン推進事業（建設省住宅局市街地建築課）／市民協議会（1ha以上）の検討費用助成

	名称(所管)	目的及び概要	対象・補助要件	補助内容() 内は補助率	国立駅舎への適応	
駅舎単体の整備事業	文化財保護事業／都指定(東京都教育委員会)	文化財保護法に基づく保護事業	選定基準を満たす歴史的建造物が対象	都指定の場合 修復・管理費用 (最大50%)	国立駅は基準に該当／適応除外により修復工事が可能	◎
	東京都歴史的建造物景観保全事業(都生文局)	東京都の魅力ある都市景観づくりの一環	東京都選定歴史的建造物150棟に相当	保存工事に要する費用(1/2、非木造最大5000万、木造最大800万)	国立駅は未選定(選定候補)耐火建築による新築は対象となるか	○
面的総合整備事業	街並み環境整備事業(制度要綱、建設省住宅局)	住環境整備	街並み整備促進区域: 1ha以上で下のいずれかに相当 1. 接道不良住宅率70%以上 住宅密度30戸/ha以上 2. 幅員6m以上の道路延長が1/4未満、公園緑地などの面積が原則として3%未満 3. 条例などにより景観形成を図るべきこととされている区域 街並み環境整備事業地区: 街並み整備促進区域内においてまちづくり協定が結ばれた0.2ha以上の区域	・協議会活動費 ・整備方針策定費 ・事業計画策定費 ・地区施設整備費 ・地区防災施設整備費 ・生活環境施設整備費 ・空家住宅など控除費以上(1/2) ・門、塀など移設費 ・修景施設整備費 ・土地分筆・登記費 ・共同建替等共同施設整備費 ・以上国(1/3) 地方公共団体(1/3)	景観条例において景観形成を図るべきこととされている地区。 駅舎、円形広場などの生活環境施設としての整備、関連修景など幅広く適応できる	○
	街並み・まちづくり総合支援事業(建設省都市局住宅局建設経済局)	美しい街並みと快適な都市生活の実現	街路、公園、区画整理、再開発等の基幹的な事業の実施に併せ、優れた街並みの形成を図るべき社会的経済的条件を備えている地区で以下に該当するもの ・街並み・まちづくり計画が市町村により策定されているもの ・地区計画その他の規制・誘導措置が講じられることが確実と見込まれるもの ・概ね5ha以上(DID地区は1ha以上)	・街並み・まちづくり支援施設整備事業(限度額方式によるメニュー補助1/3) -地域生活基盤施設(道路、多目的広場等) -高質空間形成施設(景観形成施設、福祉空間施設) ・街並み・まちづくり支援基盤促進事業 ・街並み・まちづくり特定事業調査(1/3) 限度額1.2億円/haまたは60億円/地区	地区計画等には建築協定も含まれる 平成8年よりメニューに歴史的建造物の活用を追加、既存建築物の購入、移設、改築費が補助対象 軽井沢駅が本事業を導入し駅舎を集会所に活用している	○
街路整備事業	身近なまちづくり支援街路事業(建設省都市局)	街路事業における既存の面的整備事業の統合	・100ha程度を標準として統一したテーマの設定が可能な地区(1近隣住区程度) ・地元関係者の参画のもとに総合的な地区整備計画が立てられている地区(必要に応じて協議会設置) ・街路整備に併せて、沿道商店街の近代化や地区計画、建築協定、景観条例による景観、まちなみ保全、セットバックなどの総合的な地区整備の取り組みがなされている地区	従来からの幹線道路、補助幹線街路、駅前広場などの街路事業に加え以下の「地区レベルの街路整備」をメニュー追加 ・幅員1.5m未満の補助幹線道路、歩行者道路 ・駅前広場、交通広場、ポケットパーク、自転車広場 ・電線などの地中化 ・広幅員歩道、街路緑化 ・その他(1/2)	駅舎保存、駅前広場整備、大学大通り整備、交通計画とそれに伴う都市計画道路整備など幅広く適応	○
商店街活性化事業	商店街など活性化先進事業	空き店舗対策 駐車対策 活性化	(空き店舗対策事業、右表示) (駐車対策事業) (商店街活性化事業)	・空き店舗を活用した実験事業の実施及びその結果の評価・分析 ・土地・店舗の流動性確保のための研究 ・効果測定・システム設計	駅前商店街、商工会の意向による。 駅舎を空き店舗と見なしての事業	△

2. 国立駅舎保存活用の方角について（国立駅舎の保存活用構想として）

（1）駅舎自体の保存活用について

駅舎の様々な価値を活かすためには、以下に示すような保存方法をとるべきである。また活用方法については、今後のJR東日本（株）との協議や市民検討をもとに推進していくべきものであるから、ここでは基本的なメニューを示すことにする。

1) 保存手法について

①国立駅舎の価値を示す保存形態／文化財としての保存が望ましい

駅舎には様々な価値があり、それを明示し、維持していく為には、文化財としての保存を行う事が望ましい。現行保護法の中での位置づけは、駅舎の価値を活かす保存方法に合致するものを運用する。現行では東京都指定が合致すると思われる。

②保存する位置／基本的に今の位置で保存する

景観的に緻密に計画された駅舎や広場の位置、高さ、形態は変更すべきではなく、駅舎の位置はなるべく動かさない方がよい。ただし、駅舎を多少前面に引き出す事はそれほど違和感がない。動線処理や活用内容の検討により保存位置を決める。

③工事の手法／基本的に全解体を行い詳細な調査を行う

曳き屋の場合、仮置き位置を確保しなければならない、部材の改変が激しく、これを取り替えていくと結果的に全解体に近いものになる、など課題が多い。また駅舎の文化財的価値を補強するため詳細な調査が必要であり、全解体の方が望ましい。駅舎の構造の耐火構造への改変は行うべきではなく、建築基準法への対応は文化財指定による適応除外を受ける。

2) 活用手法などについて

④活用形態／様々なメニューの中から検討

駅舎の価値や歴史的空間を活かせる活用、市民による活用検討や運営がなじむ活用が望ましい。最低限の維持管理費用捻出のための活用も検討する。

■駅舎施設（JRによる）／○本来の用途。×市民が運営に関わる余地がない、維持管理費など捻出ができない。

■公共施設分館（市による：出張所、図書館分館など）／○駅の利便性を活用でき、多くの利用者が見込める。
×市民が運営などに関わる余地がない、維持管理費が捻出できない、駅の歴史的空間が活かせない。

■市民利用施設（市もしくは市民団体による：集会所、ギャラリーなど）／○市民参加による活用検討や運営に
なじむ、駅のもつ歴史的空間を活かせる。×維持管理費など捻出できない。

■生涯学習施設（市もしくは市民団体による：国立のまちのビジターセンターなど）／○国立駅舎の持つ価値に
活用内容が合致する。運営方法を工夫する事により市民運営などが実現できる。×郷土文化館との役割分担。

■商業施設（JR・市・市民団体のいずれかによる：カフェ、アンテナショップ、貸し店舗など）／○維持管理費
用などが捻出できる、用途によっては歴史的空間を活かせる。×駅前や駅中の商店街と競合する、JRによる場合
合商業的利用により駅舎の歴史的雰囲気が損なわれる危険がある、市や市民団体による場合運営方法が課題。

（○メリット ×デメリット）

⑤復原年代／竣工時の姿への復原、現状の2案を検討

年代設定は両者にメリット、デメリットがあり、今後市民意向を反映しながら検

討していく。

■竣工時への復原（歴史的空間を活かした活用、人が溜まれる活用に適している）／○装飾的な駅内外の意匠が再現できる、駅の当初の機能や歴史的景観を再現できる、壁が増え壁量を確保できる。×現在の市民に比較的近い意匠となる、新駅からの動線処理が難しくなる、詳細な復原ができるのは広間のみである。

■現在の状態（人が流れる活用、開放的な活用に適している）：○現在の市民になじみ深い形態となる、壁が少なく人が流れていきやすい、不詳な復原部分が発生しない。×壁が少なく壁量不足、駅舎の当初の機能や歴史的景観が再現できない。

⑥所有・維持管理形態（土地・建物）

土地建物の財産管理についてはそれぞれ、JR東日本（株）の所有、市への借地（家）の2パターン。維持管理（運営）についてはそれぞれ、JR東日本（株）が行う、市が行う、市が整備後市民団体などに委託などのパターンがある。

■土地・建物ともJRが維持管理を行い、駅舎活用施設をJRが運営する／駅舎としての活用、もしくはJRのメリットとなる商業系の活用が望ましい。

■土地・建物ともJRが維持管理を行い、駅舎活用施設を市もしくは市民団体が運営する／JRのメリットとなる用途の付加が必要。

■土地・建物をJRが市へ借し出し、駅舎活用施設を市もしくは市民団体が運営する／駅舎活用施設の運営にあたっては積極的に市民参加を導入する。

活用内容	整備手法・復原手法	所有管理形態	文化財としての価値	活用上の価値
駅舎利用 ・コンコース	○人を通すためには現在位置が良い ○同様の理由から壁が少なく現況のままとする。	土地／JR所有 建物／JR所有・管理	○環境は変わらない。 ×内部改修の恐れあり、構法・材料が失われる。意匠は簡素。	○駅の用途を継承。 ×市民参加の余地ない。 ×費用捻出が難しい。
公共施設分館 ・市役所出張所 ・ブックレス 図書館 など	○駅舎の位置は現況のまま、前面へ出す、いずれでも良い。 ○復原年代は現況のまま創建時どちらでも良い。	土地／JR→市へ借地 建物／市所有・管理	○意匠、構法、材料の大幅な変更はない。 △環境が変わるおそれがある。	○駅の利便性を活用。多くの利用者が望める。 ×費用捻出困難。 ×市民参加の余地ない。 ×駅の歴史的空間が活かせない。
市民利用施設 ・市民ギャラリー ・集会施設 ・ホール活用 など	○駅舎の位置は前面へ出す方が良い（広間を活用するため動線処理できない）。 ○復原年代は、創建時の姿にした方が文化活動になじむ。	土地／JR→市へ借地 建物／市所有・管理 もしくは市所有・管理 市民団体委託	○外観・内部の意匠を装飾豊かな創建時に再現できる。 ○構法、材料の大幅な変更はない。 ×環境は変化する。	○市民参加による活用検討や運営になじむ。 ○駅の持つ歴史的空間を活かせる。 △費用捻出ある程度可能。
生涯学習施設 ・国立学園都市の ビジターセンターとして など	○駅舎の位置は現況のまま、前面へ出す、いずれでも良い。 ○復原年代は、創建時の姿にした方がなじむ。	土地／JR→市へ借地 建物／市所有・管理 もしくは市所有・管理 市民団体委託	○外観・内部の意匠を装飾豊かな創建時に再現できる。 ○意匠、構法、材料の大幅な変更はない。 △環境が変わるおそれがある。	○ビジターセンターとして駅は適している。 ○市民参加による活用検討や運営になじむ。 ○駅の持つ歴史的空間を活かせる。 △広間使用時は動線処理が困難。
商業施設 ・飲食店 ・書店 ・市民運営喫茶店 など	○駅舎の位置は活用内容による。 ○復原年代は、活用内容による。創建時の姿にした方が、店に個性を持たせられる。	土地／JR→市へ借地 建物／市所有・管理 もしくは市所有・管理 市民団体へ委託	△活用内容によっては意匠など再現できる。 ×火気使用の場合は内装制限などあり。 ×営利を追求した場合、構法、材料、意匠など改変おそれあり。	○維持管理に関わる費用が捻出できる。 ○業種によっては、歴史的空間を活かせる。 ×商店街と競合。 ×市や市民団体による運営が課題。

(2) 国立駅舎周辺の整備に関する検討課題

①新駅、現駅舎、駅前広場の一体的な整備について

以下のパターンの各場合について、駅前広場との一体的な検討が必要になる。

A.現駅舎のファサード部分を新駅に「張り付け」保存した場合

既にみてきた国立駅の価値を甚だしく損なうものであり、容認できない。

B.現駅舎の位置を変えずに保存した場合

●新駅の自由通路の位置を変更しない場合

新駅の乗降客の動線が大幅に阻害され、駅舎の背面の大幅な改装が必要になる。もしくは歩道部分の大幅な拡幅が必要となる。現駅舎周辺のJR用地の確保が必要。

●自由通路の位置を変更した場合

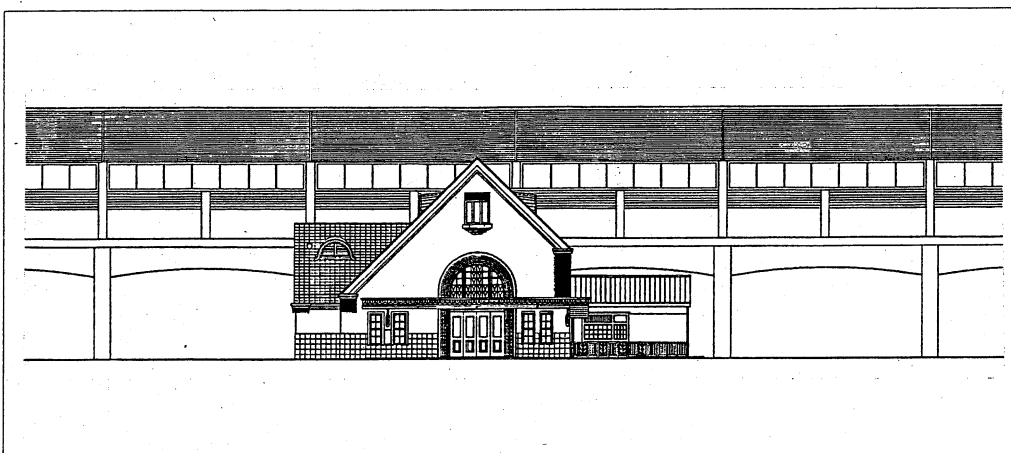
この場合も新駅の乗降客の動線が大幅に阻害される。北口への動線が悪くなる。これを解消するためには歩道部分の大幅な拡幅、現駅舎周辺のJR用地の確保、タクシー、バスなど公共交通の乗降位置などの見直しが必要となる。

C.現駅舎を前面へ出して保存した場合

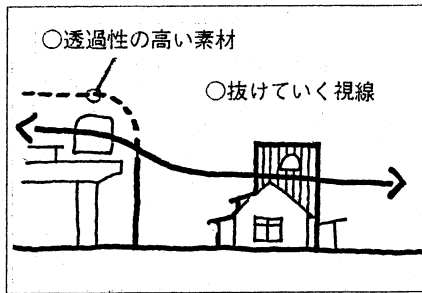
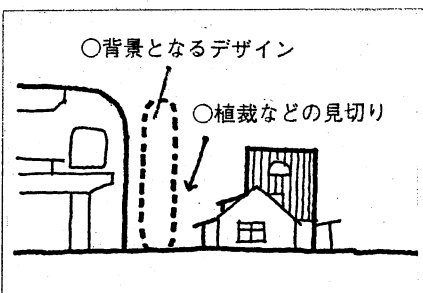
駅前広場の交通動線の見直し、歩道部分の大幅な拡幅、現駅舎周辺のJR用地の確保、タクシー、バスなど公共交通の乗降位置の見直しなどが必要となる。

②新駅のデザインについて

ホームより上の透過性を高める、もしくは「図」となる背景をつくるデザイン。側壁の色や材質、現駅舎後方の「見切り」の処理（かつての駅舎が武蔵野の松林を背景に見えていた事を考えると植栽などが望ましい）。高架下の側壁などの処理などをJR東日本（株）と協議する必要がある。



○現駅舎の背後に新駅が建ち上がった場合のイメージ



左：保存駅舎の「背景」をデザインする。植栽を置き、見切りをつくる。
右：新駅の外壁の素材などの「透過性」を高める。

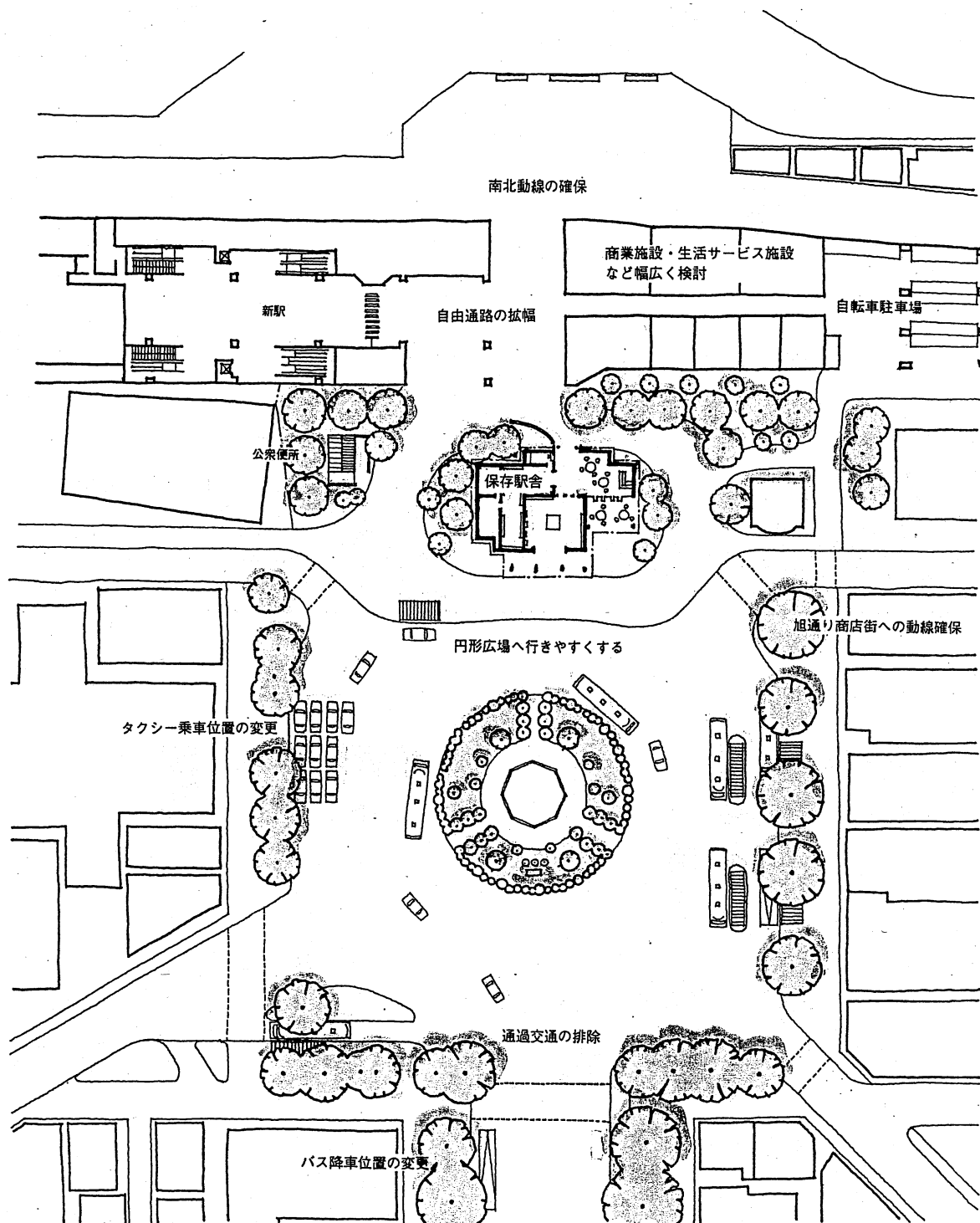
③交通計画について（後述）

現在駅前広場の機能を阻害している通過交通の排除が必要。南北通り抜け道路の確保、そこへの交通流入の仕掛けなどを検討する必要がある。

④高架下利用について（後述）

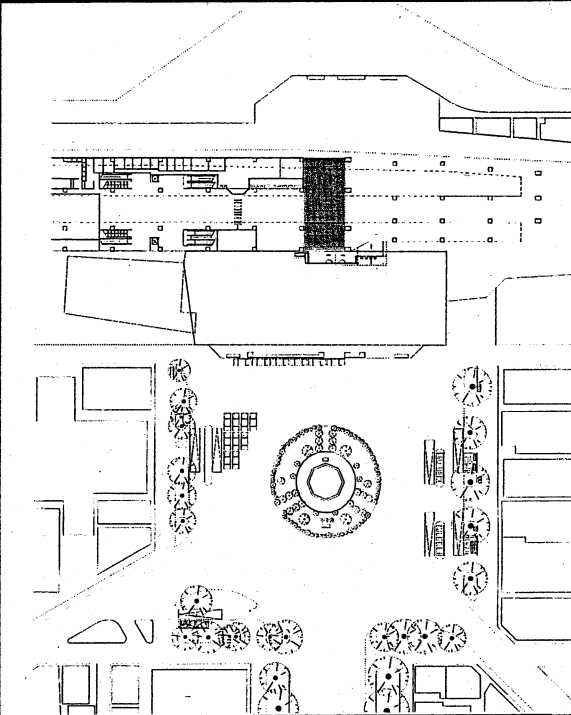
JR東日本（株）の現駅舎周辺にある店舗の高架下移設。広場の景観と機能を阻害している放置自転車一掃のための自転車駐車場の設置などの検討が必要である。

●国立駅舎を保存し駅前広場を一体的に整備した場合のイメージ図 （交通問題の解消策により、通過交通が排除された状態）

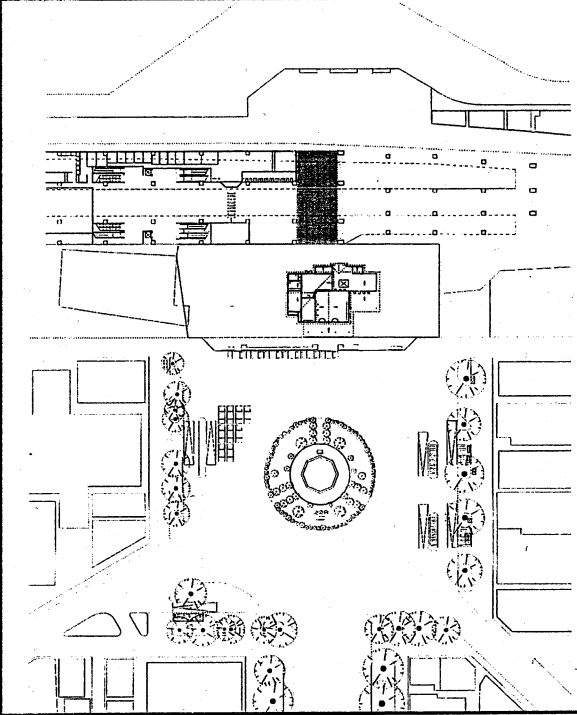


■駅舎の保存位置と新駅・国立駅舎・駅前広場の関係

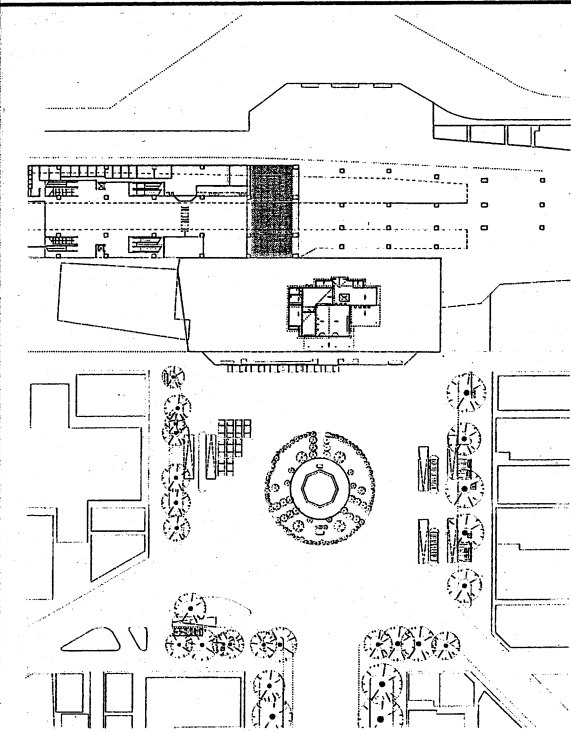
- 駅舎が滅失し、外壁面が新駅に張り付け保存された場合
- ・駅舎の持つ景観的・歴史的価値を損失する。



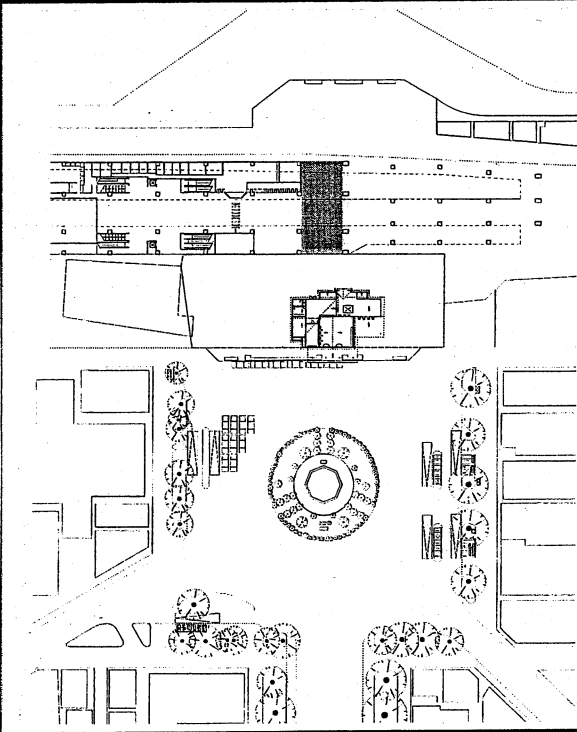
- 駅舎が現在位置で保存された場合
- ・現駅舎は駅としての機能を失うため、連続立体交差事業の枠組みから切り離れた形で整備の検討ができる。
 - ・新駅の自由通路の直前に現駅舎があり動線処理が困難。
 - ・駅舎周辺に商業施設等林立しないよう用地担保が必要。



- 駅舎が現在位置で保存され、自由通路が移動した場合
- ・現駅舎は駅としての機能を失うため、連続立体交差事業の枠組みから切り離れた形で整備の検討ができる。
 - ・自由通路が移動し動線処理は容易。北口の出口がずれる。
 - ・駅舎周辺に商業施設等林立しないよう用地担保が必要。



- 駅舎が現在位置よりも少し前位置で保存された場合
- ・連続立体交差事業から切り離れた整備の検討ができる。
 - ・自由通路が移動し動線処理は容易。北口の出口がずれる。前頁例のように、自由通路の拡幅ができれば良い。
 - ・駅舎周辺に商業施設等林立しないよう用地担保が必要。
 - ・駅前広場と絡めた一体的な整備検討が必要（前頁）



3.今後の進め方について

(1) 国立駅舎自体の保存活用について

①今回策定の「国立駅周辺プラン」に基づいた市とJRの協議

JR東日本（株）との協議を行い、市側の負担なくしては保存出来ないことが明確にされた場合、以下のように市民への呼びかけを行い、保存活用に向けた運動を展開する。

②市民に対して情報発信する／駅舎の価値と置かれた現状について

パンフレットや市報、さらにマスコミの活用により、市民に対して駅舎の価値を伝えていく。駅舎の滅失は単に建物単体の問題ではなく「国立らしさ」の喪失につながることで、このまま何もしなければ、現在の駅舎が取り壊されてしまう可能性は充分にあることを明確に伝えていく。

関連して市民向けに、学識経験者による講演会、駅見学会などを組み合わせて実施する。また国立に古くから住む古老、文化人、一橋OBなどへのヒアリングを行い、生活文化史的側面からも駅の価値を浮き彫りにする。

③市民主体の「保存活用を考える会」を結成する

市民意識の高まりと共に、国立駅舎の保存活用を考える市民の集まりを緩やかに結成していく。母体（呼びかけ役）となる組織（一橋、商工会など）による準備会づくりから行い、その後、準備会からの呼びかけを行い、緩やかな枠組みの市民組織を結成する。駅舎単体の保存活用のみではなく、駅周辺の望ましい将来像の検討と連携した活動とする。

また駅舎保存・活用に向けた基金を創設し、国立市民をはじめ全国の関心を持つ人を対象に寄付を募り、募金活動を展開する。

④市民の盛り上がりを受けて、JR東日本（株）との検討会をつくる

一連の検討と市民意識の盛り上がり、募金活動の成果を背景に、市とJR東日本（株）による検討会を結成する。連続立体交差事業とは一応切り離し、駅舎保存問題の検討会とする。

一方、新駅のデザインや自由通路の位置などに対する協議は早急に行う必要があり、早めに要望事項の骨子をまとめ、協議の場を設定する。

⑤市外への情報発信

その他、マスコミなどを活用し、一橋大学、郵政研究所など国立の文化施設OBや、全国の鉄道、駅ファンらへの発信、中央線沿線に駅を持つ他都市の自治体や市民など、幅広い関連層への発信を市が主導して行う。

(2) 駅前広場など国立駅舎周辺の整備について

○「国立駅周辺プラン」を受けて、駅及び駅前広場の将来像を検討する

駅及び駅前広場の一体的整備については、まず学識経験者らによる専門的、技術的検討を行う。

一方、現在、駅前や大学通り沿道の住民、地権者らによる景観形成協議会の立ち上げが進行しており、これを早期に立ち上げて、上記の技術的検討を参考に地元協議を行う。全市的には、駅及び駅周辺の一体的整備について、都市マスタープランの中での重点施策として位置付けていく。

V. 国立駅周辺高架下利用計画の立案及び交通問題解消策の提案

1. 国立駅周辺高架下利用計画について

1) 高架下利用を巡る課題

①「高架下」空間について

中央線連続立体交差事業に伴い、国立市に「高架下」空間（鉄道高架橋及び駅部の下の部分）が出現する。この「高架下」は、鉄道事業者の業務に支障のない範囲で、利用可能な部分の15%を公租公課相当分として都・市が公共施設を設置できる。また15%を越える部分は鉄道事業者の定める貸付規則で使用する事ができる。現時点の試算では、使用可能面積は約3,300㎡と見込まれ（算定根拠は注釈参照）、また都での利用計画はないとされているので、市がこの面積の全てを使用できるものと考えられる。

■高架下空間の使用可能面積の算定

1. 高架下利用可能面積：約26,000㎡（③+④）

- ①市の領域：JRの工事キロ程から、国分寺市側の市境界34km115m117、立川市側の市境界36km261m065以上から国立の領域は2km145m888
- ②高架下距離：掘割区域が約234mあるため、2km146m-約234m=約1km912m
- ③駅部附近の距離と幅員：距離393m、幅員最大33m、幅員最小20m、面積約10,000㎡
- ④一般部の面積：1km912m-393m=1km519m、1519m×幅員約11m=約16,000㎡

2. 高架下が特定施設として利用される面積：約4,000㎡（①+②）

- ①道路用地：90m×鉄道幅員11m=990㎡≒約1,000㎡（道路幅員は以下の合計／音大幼稚園前10m、都市計画道路3.3.14号線16m、富士グランド北6m、4条踏切6m、5条踏切6m、市道西第一号線6m、主要都道43号線12m、都市計画道路3.3.30号線28m）
- ②JRが運行上必要とする面積（推定）：駅舎面積（コンコース含む）約3,000㎡

3. 市の利用可能面積：約3,300㎡

- ①純高架下利用可能面積：約2,600㎡-約4,000㎡=約22,000㎡
- ②公租公課相当分：約22,000㎡×15%=約3,300㎡

②高架下空間の活用の可能性：商業施設、公共施設、交通施設など

高架下空間の出現は、日陰になる連続した空間が生み出されるといった景観的な課題をはらむ一方、積極的に利活用されれば様々な可能性に富む公共用地の創出に繋がるものである。高架下空間の特質としては、駅への動線と絡めた施設配置が可能である、駅と直結しているため利便性が高い、高架下空間の形状を活かした連続した施設づくりが可能である、などの点があげられる。こうした特質を活かす活用方策としては、商業的な活用（駅へ至るモールの商業空間づくりが可能、駅至近の利便性の活用）、公共施設、業務施設などの配置（駅至近の利便性の活用）、交通施設（駐輪・駐車場など、駅への直結性）などが考えられる。また連続する空間を利用した公園施設の事例もある。

特に近年、駅至近の高架下空間の可能性が注目され、様々な事例が見られるようになってきている。自治体による様々なサービスの他、鉄道会社自身が可能性に目を付け、鉄道利用者に対するサービスと結びつけながら、多様に活用している事例が目立つ。

■近年の多様な高架下利用の事例

○高齢者向けコミュニティ施設／「茶話やか広場」：神戸市東灘区御影本町6の阪神電鉄高架下にオープン

した、高齢者向けのふれあいの場。手芸やパソコン教室、喫茶スペースなどを持つ。地域ボランティア団体が高架下の事務所を開放して運営。

○レンタル収納スペース／小田急電鉄が東京都喜多見駅、狛江駅の間に235室開設。好評につき新たに200室設置の予定。広さ1.6～3.3㎡、月額使用料7,800～14,000円。

○保育園／南海電鉄は2000年2月を目標に住之江駅（大阪府住之江区）に隣接する高架下用地に「駅型保育園」を設置の予定。働く女性の利用を見込み、開園時間も7:00から23:00までと長めになっている。

小田急電鉄系の小田急商事は喜多見駅（東京都世田谷区）そばの高架下利用の保育施設を拠点とし、保育と介護を中心とした総合生活支援サービスを開始する予定。少子化に伴う鉄道利用者の減少などをにらんだ沿線ビジネスの一環でもある。

○スーパー銭湯／「極楽湯大成店」：埼玉県大宮市の新幹線高架下にJR東日本が開設。鉄道会社による高架下遊休地活用策として幾つかの事例が出ている。

③高架下利用と関連する都市的課題

高架下利用と関連する国立駅周辺の都市的課題として、次の三点があげられる。

A. ゆとりのない歩道空間と放置自転車

既に見たように現在の駅、駅前広場は元来有していた「広場機能」「視点場機能」が減少し、国立全体の魅力の低下を招いている。その要因の大きなものが、ゆとりのない歩道空間と放置自転車の問題である。放置自転車は駅南口だけの問題ではなく、近年は北口にも多くの放置自転車が見受けられ、通勤通学者や周辺住民の歩行の大きな障害となっており、早急な対応が迫られている。放置自転車の基本的な対策は適切な規制と有効な駐車スペースの提供を並立して行うことであり、なるべく駅至近の自転車駐車場を確保することが有効である。

B. 現駅舎周辺用地の担保

国立駅舎の保存にあたっては、駅舎を取り巻く良好な環境の確保にも充分配慮すべきである。特に、当初の駅前広場が有していたような「ゆとりある景観」や「人が集うことができる溜まり空間」の継承を心がける必要がある。現在の駅舎周辺のJR用地は約2,000㎡あるが、現在この用地にはJR関連企業による食堂や売店が配置されており、駅舎保存後はそれらを移転させ、新たな商業施設を作らずに、用地をなるべく広場的に担保することが望ましい。また一方で、JRの営業採算性、駅直結の商業施設の配置などによる市民の利便性の向上なども考慮する必要がある。

C. 生活サービス機能の利便性向上

行政サービス（市役所出張所、図書館分館など）や公益施設（交番、郵便局など）、金融機関、保険・医療・福祉施設（保健所、健康センター、病医院分院、保育所など）、情報提供施設（インフォメーションセンターなど）といった生活サービス機能は、朝夕利用できる利便性が求められ、駅や駅周辺に設けられることに意義がある。公共施設に関しては、近年は特に駅の利便性に着目し、保育所や図書館サービスなどの設置を求める意見が見受けられる。特に働く女性の増加に伴う「駅型保育所」や、高齢化の社会参加に伴う高齢者用施設の駅前設置などが注目されている。

国立市の公共施設は駅前にはあまり配置されていないため、利便性の面からは課題を残している※1。従って、今後行政サービス施設について住民要望の把握を行いながら、検討していく必要がある※2。

※1：国立の場合、駅周辺から市街化が進行したため、駅周辺に公共施設が立地する余地が残されていなかったこともその大きな要因と考えられる。

※2：他市における駅周辺の高架下の生活機能サービスとしての公共施設の設置例としては、情報センター、行

政サービス窓口などがある。

2) 高架下利用の提案

①放置自転車の解消：自転車駐車場の高架下設置

ゆとりある歩行者空間の確保のためには、放置自転車の解消が課題であり、有効な自転車駐車場の確保が必要である。現時点では、自転車駐車場の土地の確保が課題であり、規模、位置などで最も適していると思われる高架下の自転車駐車場利用によって対策が図れる事が期待される。

市は、以前より高架下の利用方法として、自転車駐車場及び駐車場の要望を行ってきた経過もあり、現時点においても、駅周辺の高架下利用については、自転車駐車場としての施設利用を優先させるべきものと考えられる。

また、自転車駐車場は借地対応が一般的となっているが、借地としての不安定な使用に比較し、継続利用できる場所の確保のメリットは大きいと思われる。

駅周辺の自転車駐車場は、もっぱらJR利用者が使用するものであり、その点ではJR東日本（株）に一定の負担・協力を求めても良いと思われる。現に、私鉄の高架事業においては自転車駐車場を鉄道事業者が用意しており、今後こうした事例を参考に、JR東日本（株）に対し、多方面から協力を要請すべきことであろう。このためには、個別的な対応ではなく、中央線連続立体交差事業の沿線市が連携・協同していくことが重要である。

■国立市の自転車駐車場の現状と需要

○現在国立駅の直近には3箇所の自転車駐車場がある。①国立駅南第1自転車駐車場（収容台数1,570台）②富士見通り自転車駐車場（収容台数400台）③北一丁目自転車駐車場（収容台数280台）

○このほか、駅周辺の自転車駐車場としては④国立駅南第2自転車駐車場（収容台数1,600台）⑤大学通り自転車駐車場（収容台数1,900台）がある。

○駅直近の3箇所の自転車駐車場の収容台数は2,250台、駅周辺を含めた5箇所の自転車駐車場の収容台数は5,750台である。また、市の「放置自転車整理区域内」の放置自転車の最高台数は、北口で1,110台、南口で815台となっている。

○これら自転車駐車場の収容台数や、放置自転車の駐車場所を高架下に確保するとなれば、更地では一台あたり1.3㎡必要と見て（高架下の柱などが支障となるため、通常よりも一台あたりの必要面積を若干多めにとった）駅直近3箇所分では、 $2,250\text{台} \times 1.3\text{㎡} \approx 2,925\text{㎡}$ 、駅周辺5箇所分では、 $5,880\text{台} \times 1.3\text{㎡} \approx 7,550\text{㎡}$ 、放置自転車台数まで含めると $7,675\text{台} \times 1.3\text{㎡} \approx 10,000\text{㎡}$ が必要となる。

○高架下利用可能面積は約3,300㎡と想定されているところから、構築物や建築物による利用や高架下の貸付などで対応しなければならなくなる。したがって、既に述べたようにJR東日本（株）に対して多方面からの積極的な自転車駐車場用地を要請すべきである。

なお、自転車駐車場の具体の計画については、関係団体との協議を踏まえた今後の課題となるが、自転車駐車場の利活用を促し、駅前の景観とゆとり空間を確保するために、自転車駐車場へのわかりやすい動線の確保、自転車のゆとりある走行空間の確保、自転車駐車場への誘導サイン設置などを、駅前空間の全体的な計画の中で位置づけていく必要がある。

また従来の高架下の自転車駐車場は、フェンスなどに囲われ、薄暗い場所としてのイメージを与えることが多かった。駅周辺の高架下は駅前広場の景観にも大きく影響するものであり、自転車駐車場外周部の環境整備やデザインなど、景観面への配慮が求められる。

②商業施設への活用

現在国立駅舎周辺に存在する飲食店、キヨスクなどは、高架下に組み込まれる事が望ましい。また市民の利便性の向上を考えると、ある程度高架下に商業機能が組み込まれることも検討する必要がある。これにより乗降客以外の駅利用者も増え、国立駅舎の保存活用施設の利活用も促進されることになる。商業施設の配置については自転車駐車場との位置関係に配慮すると同時に（自転車駐車場から駅への動線途上に商業施設を配することで利用客が増える）、国立駅舎周辺の景観を阻害しないデザイン、また近隣の商店街と競合しない業種の選択などの配慮が必要となる。

③その他の活用

その他、先にあげた生活サービス機能を高架下に設置することが考えられる。駅周辺には、以前より図書館分館サービス、防災資機材庫、備蓄倉庫、集会施設などの要望も出されている。高架下は更地利用に留まらず、建物、構築物の設置が可能であることから、今後の活用を検討するにあたって、こうした課題や経緯を踏まえながら、施設計画について柔軟に対応していくことが必要である。

3) 高架下利用に関する計画の策定及び協議

①協議開始の時期について

高架下の利用できる場所や範囲については、今後東京都、JR東日本（株）を含めての協議により決定される。

連続立体交差事業が実施終了または実施中の各市町村の高架下計画の協議開始時期は各々異なっている。高架事業決定直後から協議を行っていた団体もあれば、事業完成直前一年間程度の短期間に策定した団体もある。特にJR東日本（株）の高架事業では、高架下面積や場所の確定が遅れるため、これに伴って、利用計画の策定が遅れる傾向が強い。早期に利用計画を策定した場合、何度も調整し修正を行わざるを得ない。こうした事情があるため、協議開始は、通常、高架下完成の二年前くらいとされている。

但し、駅周辺の部分においては、鉄道事業者であるJR東日本（株）との競合も考えられるため、市の基本的な考え方は早めに整理して示し、市の意向を踏まえての協議が進められやすいように配慮すべきであると考え。このためには、早急な「利用計画」の策定に向けた準備、及びJR東日本（株）の意向把握が必要である。

②高架下利用計画策定にあたって

駅周辺の高架下利用は、そこに配置される機能や作られ方により、駅舎や駅前広場の環境や景観に大きな影響を与えるものである。したがって、高架下利用の検討のみ別個に行う性格のものではなく、駅舎保存や駅前広場の将来像に関する検討と連動しつつ、早期に考え方を組み立てて、市側の計画案を作り上げていくべきであると考え。

また高架下利用は、その活用方法により地域住民の生活に大きな影響を与えるものである（周辺商店街への影響、環境面での影響など）。市民もこうした高架下に着目し、独自の提案を行う動きも起きている。利用計画の策定にあたっては、こうした地元や市民の要望を充分にくみ取る機会を設け、共につくりあげていく姿勢が必要である。また、利用計画の策定検討にあたっては、施設計画なども含めての立

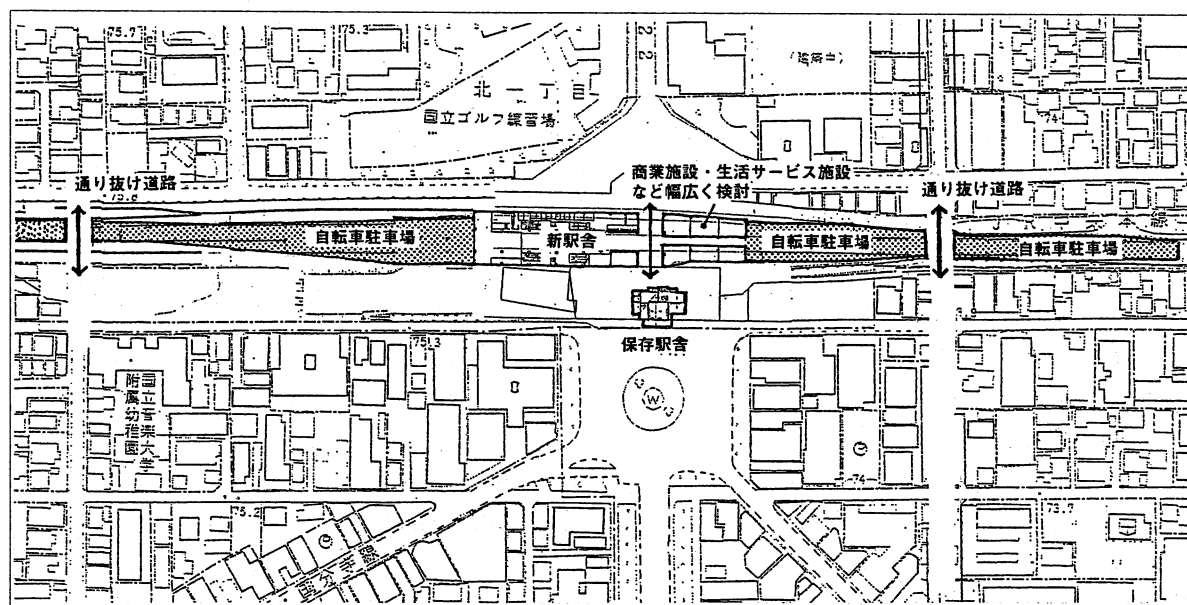
案が必要と考えられるが、優先順位付けや、経済・社会状況、市民意向への配慮をしながら実施すべきものであると考える。

このように、高架下協議については、早急な開催を東京都、JR東日本（株）に要望し、この協議を進めながら、同時並行的に施設計画の検討をすることも必要である。

また高架下は、沿線各市に共通する課題であり、個別的な対応と共に、各市連携のもと、協同して調整する方法も検討する必要がある。

なお、高架下利用計画の策定にあたって必要な施策を以下に示す。

- 都市マスタープラン策定会議における検討、市民意向の把握
- 市内要望のとりまとめと市内関係者会議
- 高架下利用連絡調整会議（東京都、JR東日本（株））の設置
- 要望施設調整会議の設置
- 高架下利用調整会議での調整



●高架下利用のイメージ

2. 国立駅周辺交通問題解消策について

この課題を検討するにあたっては、駅周辺の交通動態に関するデータが不足しており、今後具体的な調査が必要である。現段階で考えられる問題点とその要因、解消策は以下の通りである。

① 国立の景観構造の変貌と交通問題

既に見てきたように、国立は開発当時の駅や駅前広場、大学通りを頂点とする景観構造が徐々にではあるが変質してきている。

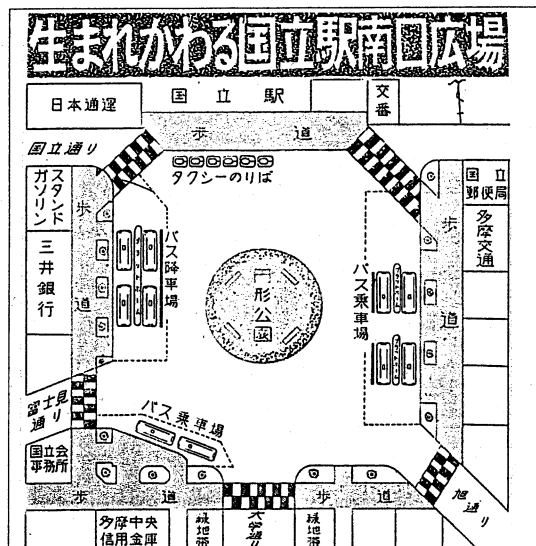
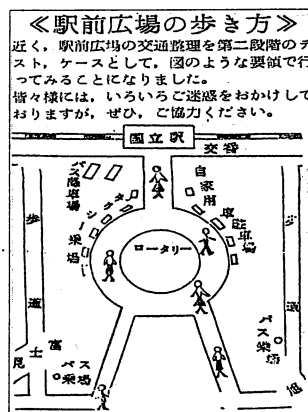
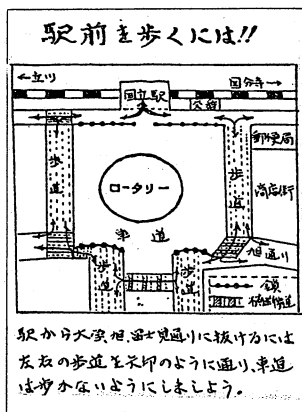
その大きな要因の一つに駅前広場の機能の低下があげられる。かつての「集う場所」は、人や車が「通過する」場所へと変貌し、駅前ロータリーは渋滞し、また歩行者は広場の中心であった円形広場へ行けなくなっている。駅前広場の役割を見直し、国立の景観構造を強化するために、こうした駅前ロータリーの交通渋滞を解消し、再び人が集う事ができるような工夫と仕掛けが求められている。

② 駅前交通問題への取り組みの歴史

交通問題への取り組みは既に昭和30年代から見られる。国立町報第71号（昭和35年4月1日）には「駅前を歩くには！」と題して、車道を歩かないよう注意を呼びかけており、このころから車両が混雑し始めてきたことが伺える。また町報第74号

（昭和35年6月1日）には「駅前広場の歩き方」と題して駅前広場の交通整理を試験的に行うことが通告されており、円形広場の周囲に歩行者帯をつくりその周囲に公共交通の乗降場、自家用駐車場を置くプランが示されている。混雑の原因の一つに駅への公共交通の集中があること、円形広場を活かそうとする配慮が働いたことなどが見て取れる。

こうした試行錯誤を経て、結局昭和39年の東京オリンピックの年に、南口広場約7200m²を整備し、現在見られるような公共交通の乗車場の配置としている（この記事を掲載した広報くにたちには、改装の理由として国立の急激な人口増、バス2社約650台／日、タクシー4社約60台という公共交通の多さをあげている）。



左上：国立町報第71号
中上：国立町報第74号
右：広報くにたち（昭39）

③交通問題の現状／円形広場北側の混雑が大学通りまで波及

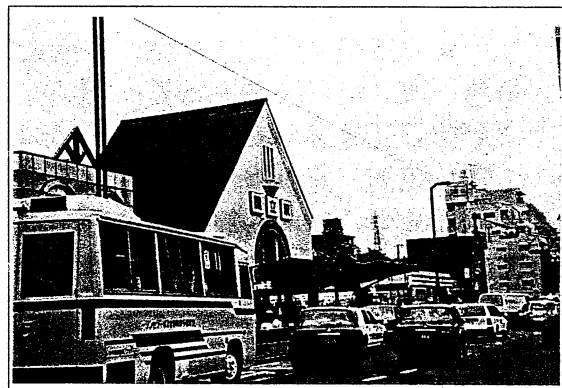
現在の駅前広場の概ねの交通動態は以下の通りである。

公共交通はタクシーとバスがある。タクシーは4社が乗り入れ、その乗車場は駅正面に置かれている。乗車場には常時数台のタクシーが滞留し、ここに入りきれない車が広場西側に待機している。

バスは2社12路線が駅南口に乗り入れている。駅を中心にしてまちが発達してきた過程と放射状の街路形態のため、どうしてもバス交通が駅に集中してしまう構造となっている。バスは降車場が2箇所、乗車場が5箇所ある。降車場は広場西側に置かれ、乗車場は大学通りからの入り口に1箇所（富士見通りへ抜ける）、広場の東側に4箇所ある。

公共交通以外で目立つのは、大学通り方面から国立駅北口方面へ向かう車である。これらの車両は円形広場を西から廻って北へ抜けて行くが、中央線をまたぐ踏切で渋滞し、その渋滞が広場にも波及している。また広場内では、バス、タクシー、更に広場西側からの通過車両と円形広場の北側で動線が交差し、ここでも混雑をつくり出している（逆に広場東側ではあまり混雑はみられない）。これが連鎖して円形広場西側や、旭通りや富士見通りの渋滞を引き起こしている。

こうした車両のために車道は占拠されており、円形広場への歩行者のアクセスを確保することは難しくなっている。また、広場は常に車で混雑しており、景観的にも望ましくない。



左：駅前広場から国分寺方面へ抜ける車両で混雑する道路
右：円形広場と駅間の混雑

④交通問題の要因／通過交通、公共交通の配置、ロータリーの動線処理

渋滞を引き起こす一般車両は多摩以外のナンバーも見られ、また業務系のものも多く見られる。詳細は交通量調査などの結果を待たねばならないが、これらの車両の殆どが南から北へ抜けていく通過車両であると思われる。

この原因としては、甲州街道などから北の国分寺方面へ向けていく車両の大きな流れがあること、大学通り方面から駅北口方面（特に国分寺方面）に向かう道路が他になく、そちらに向かう場合、駅前を通らざるをえないという構造的な問題があることがあげられる。要するにJR中央線を挟んだ南北道路の不足が要因の一つである。

ロータリー内の公共交通の配置も再検討が必要である。現況では降車後のバスと客待ちのタクシーが干渉して混雑しているケースも多く、これらのスペースの分離により混雑の緩和が期待できる。

またロータリー内の動線も検討の余地がある。円形広場北側でバス、タクシー、西から東へ抜ける車両、南から北へ抜ける車両の4者の動線が交差していることも渋滞の原因の一つである。

④交通問題の解消策／南北通行の確保

対策としては、第一に中央線連続立体交差事業による高架化に伴い、南北道路のを整備し、駅前広場に流入する車両をこれらの道路に振り分ける事である。

国立駅周辺においては、線路を横断する南北道路である都市計画道路3・4・10号線の整備が課題である。また西一条線の南北貫通も富士見通りから駅方面への車の流入に効果的であると思われる。

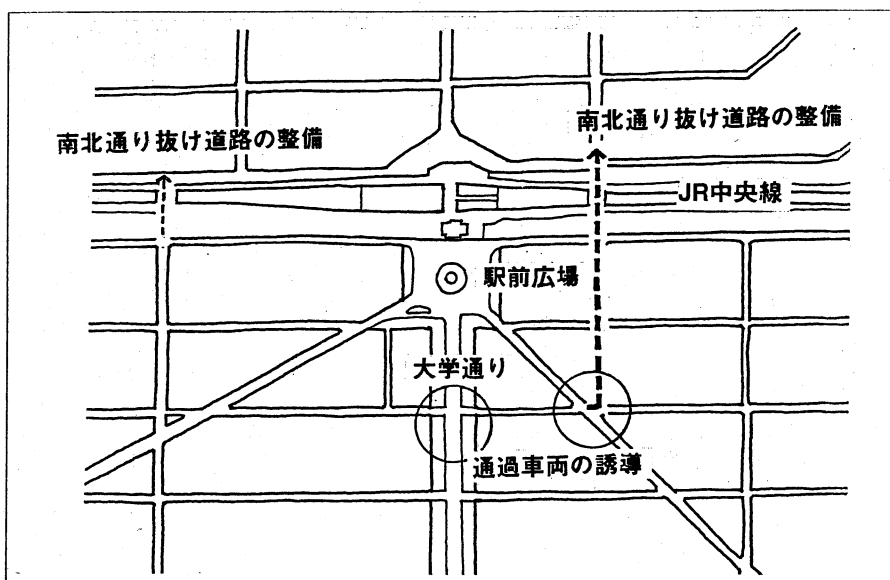
但しこれらの新設道路が活用されるためには、大学通りからこうした道路へ車両を誘導する方策の検討が必要である。サイン計画やロータリーの交通規制などにより適切に車両を誘導する必要がある。また都市計画道路については、幅員や仕様について十分な検討が必要である。

公共交通については、乗降位置の再検討を行う。バス、タクシー利用者、特にタクシー利用者は、老人、身体障害者なども多く、駅直近の歩道前が最適地ではあるが、駅舎保存に伴う駅廻りの溜まり空間の確保や、駅乗降客の動線確保など、様々な要因を総括的に検討し、支障のないように位置を決定するものとする。

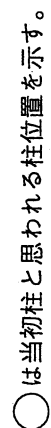
⑤今後必要な施策

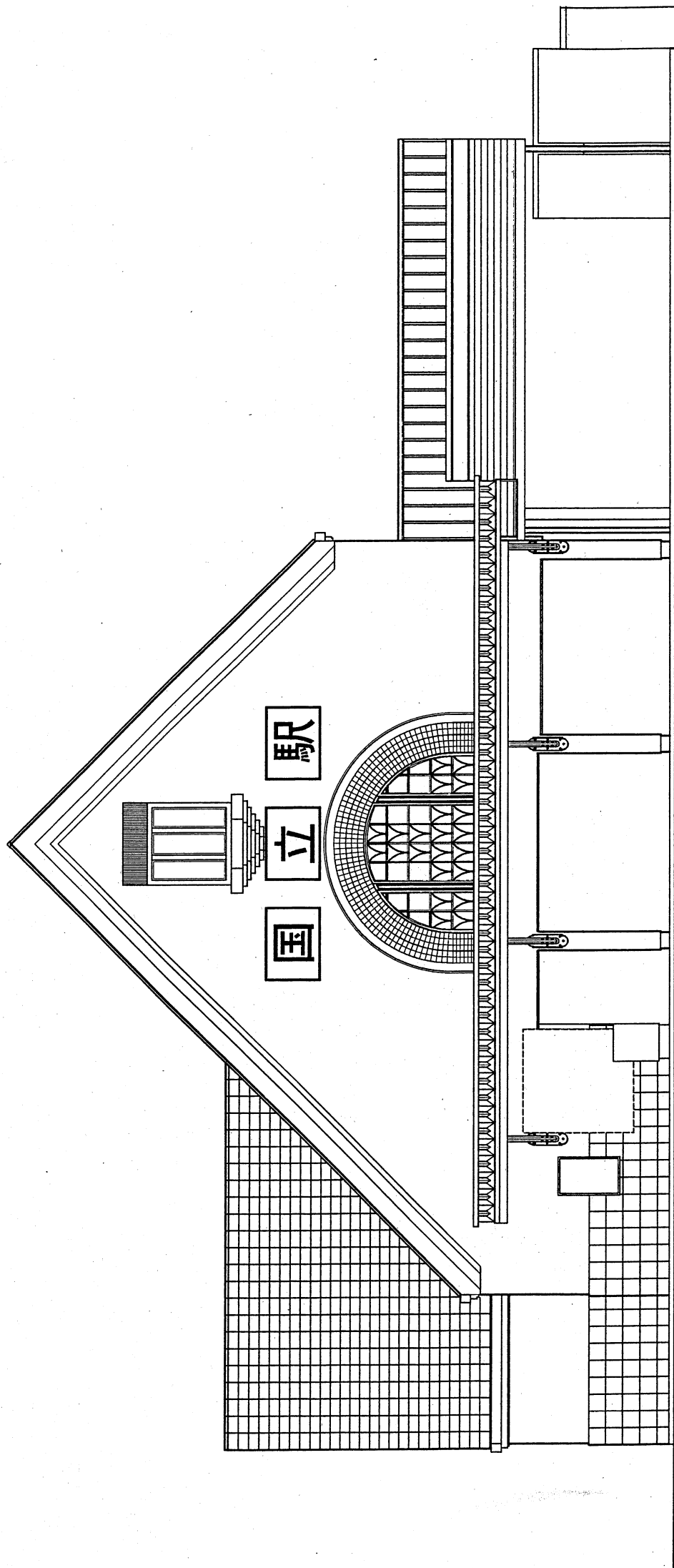
中央線連続立体交差事業に併せた整備を行うために、今後道路整備計画の立案に早急に取り組む必要がある。関連して以下の調査・検討が必要である。

- ・駅前周辺地区の交通量の調査（ロータリー及び周辺道路との結節点における交通量、種別、流れの調査。駅乗降客その他歩行者の通行量調査。以上による通過交通のメカニズムの解明、公共交通の利用・動態の解明、自転車交通の動態解明）
- ・高架化に伴う南北交通などのメカニズムの変化のシミュレーション
- ・高架化+道路整備に伴う通過交通処理のシミュレーション
- ・大学通りから南北通りへ車両を誘導するサインなどの仕掛けの検討
- ・南北道路整備を補完する整備手法の検討（ハンプなど交通抑制を伴う車道の形態・仕様などの検討など）
- ・国立の景観やまちの構造に合致した南北道路の仕様などに関する検討



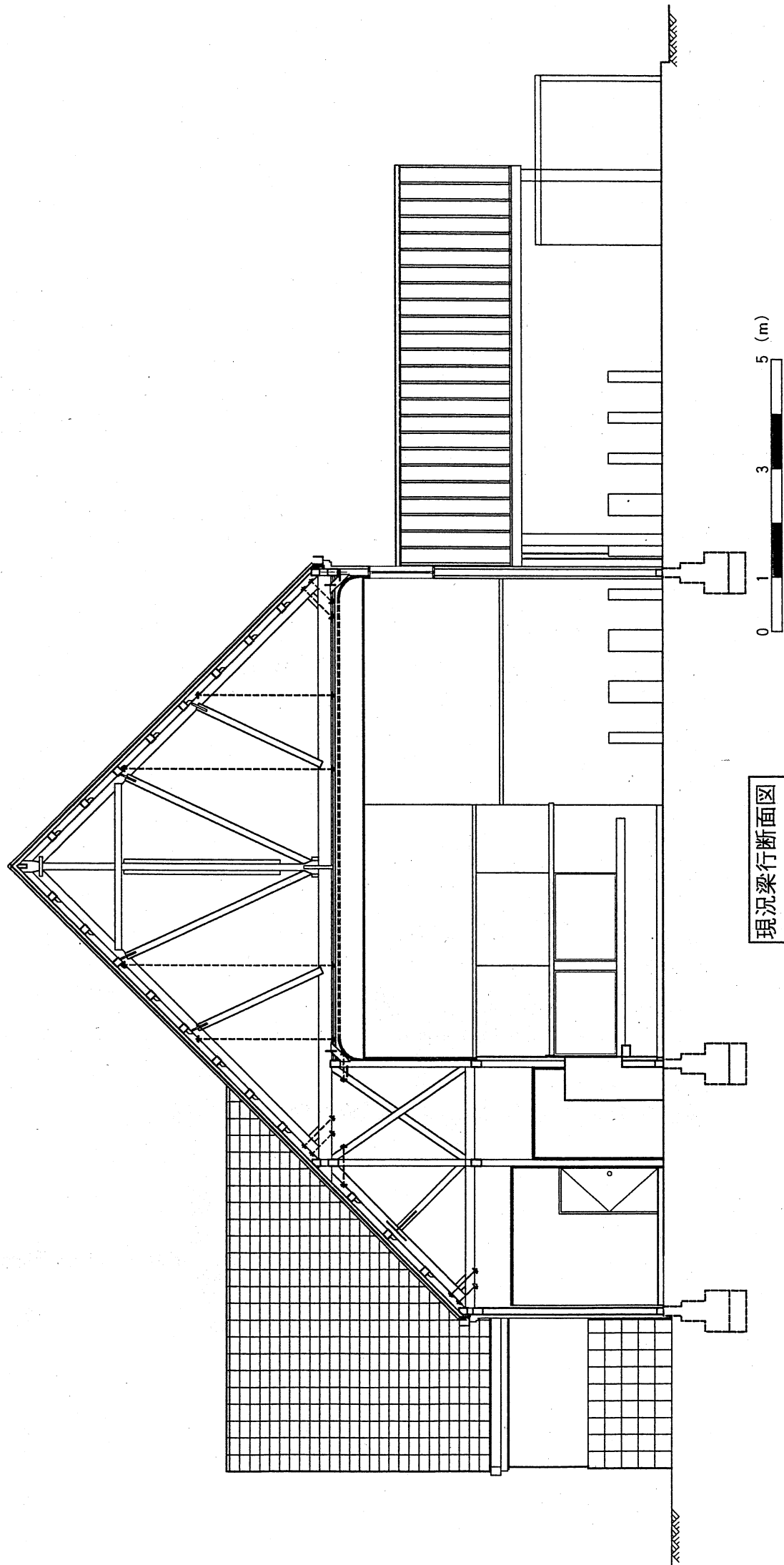
●南北道路が整備された状態のイメージ

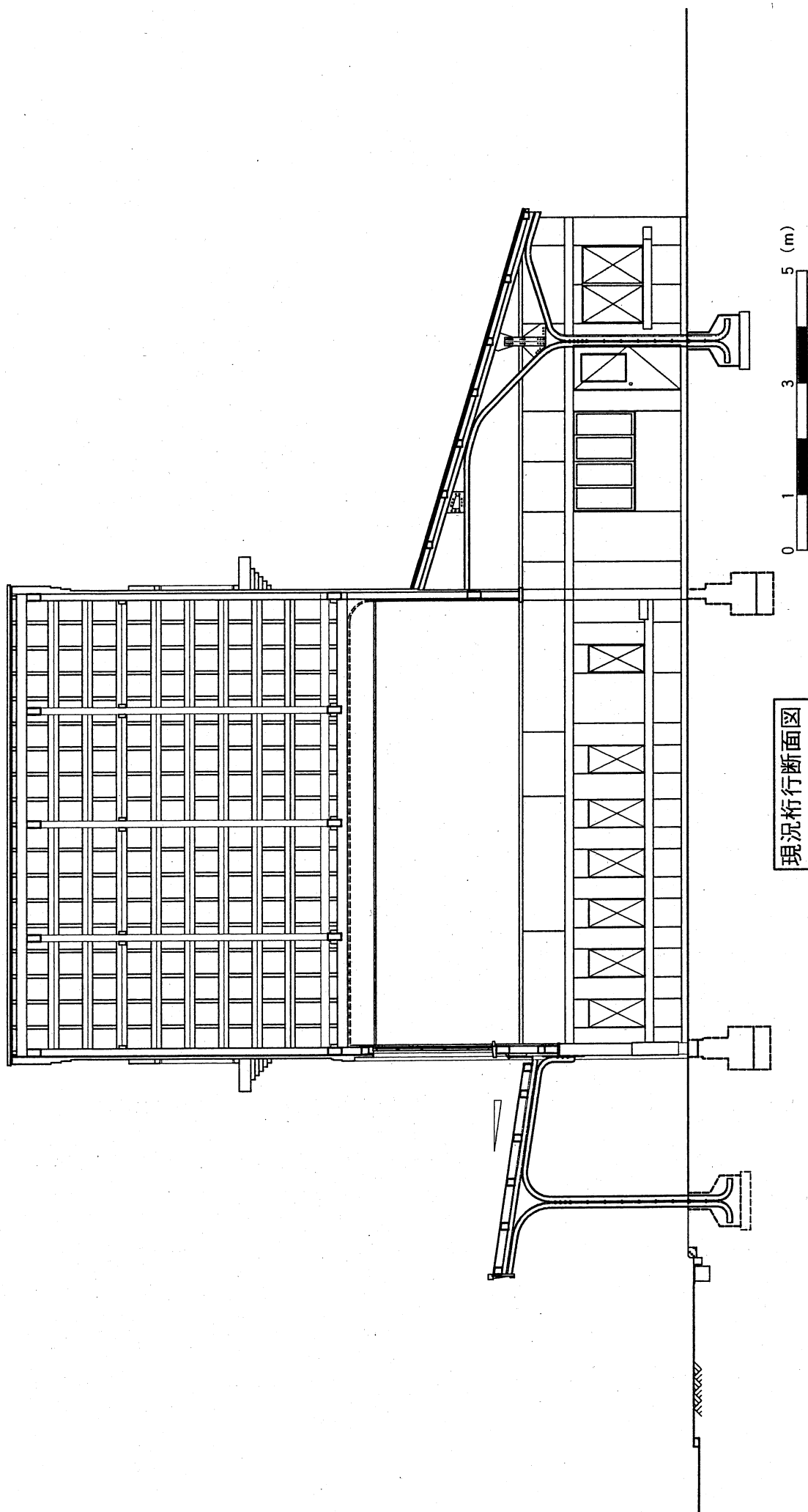




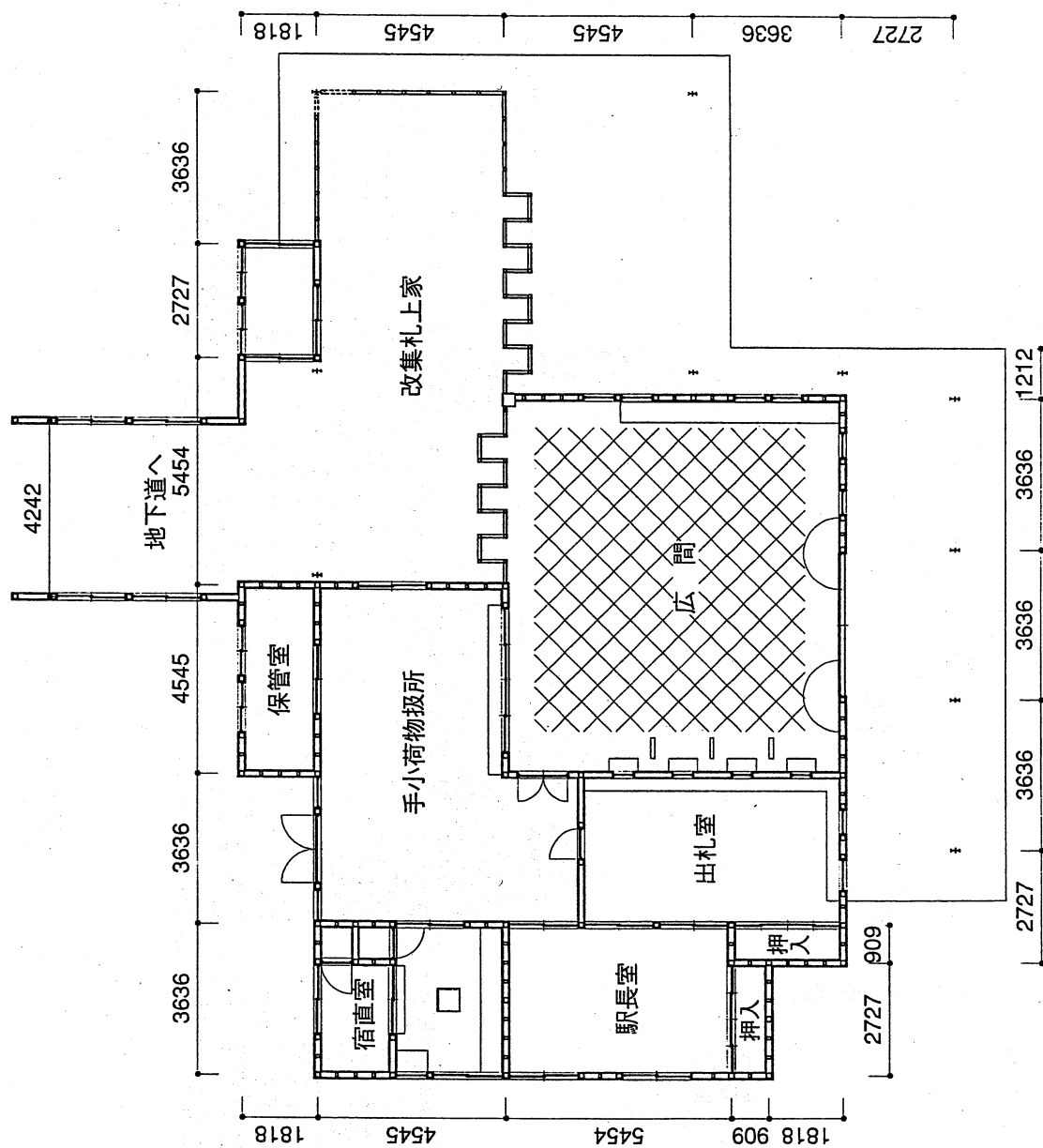
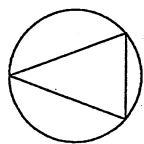
0 1 3 5 (m)

現況南側立面図



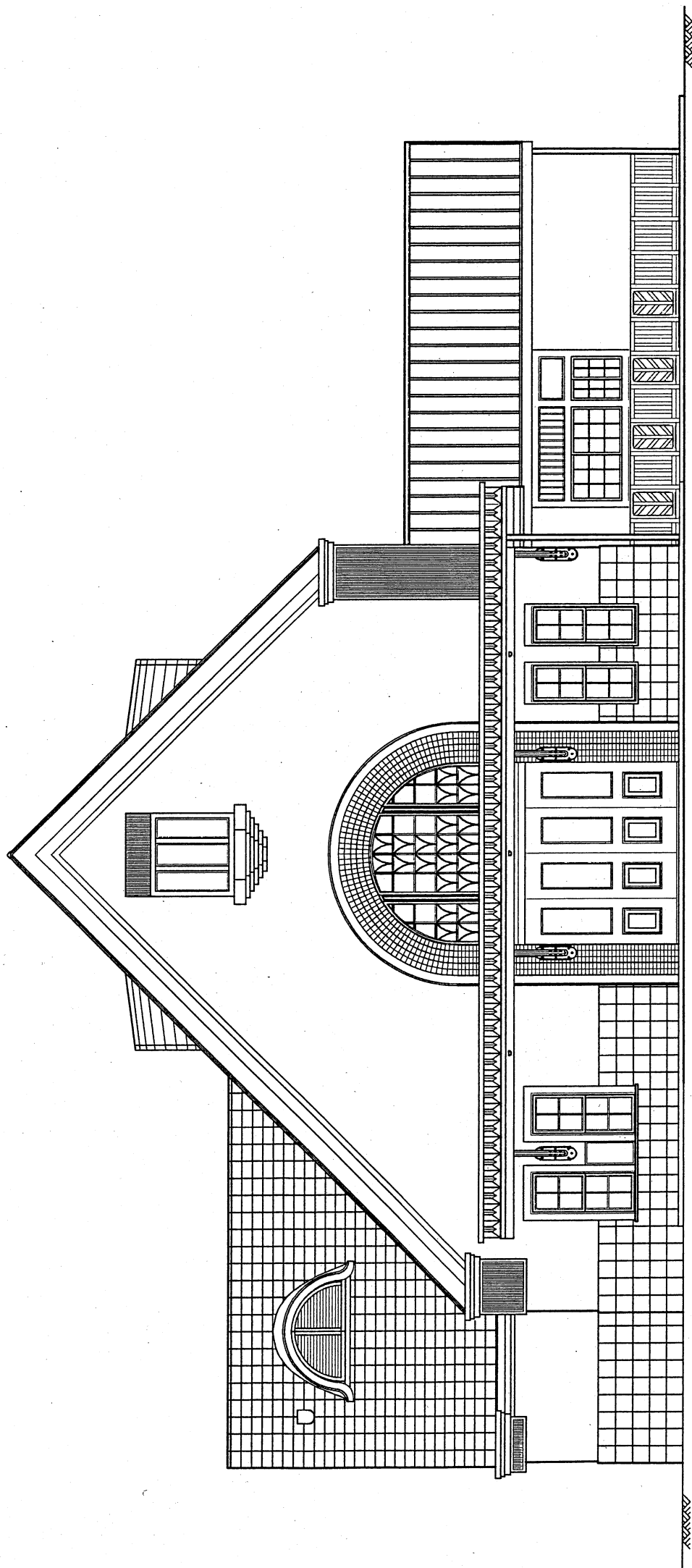


現況桁行断面図



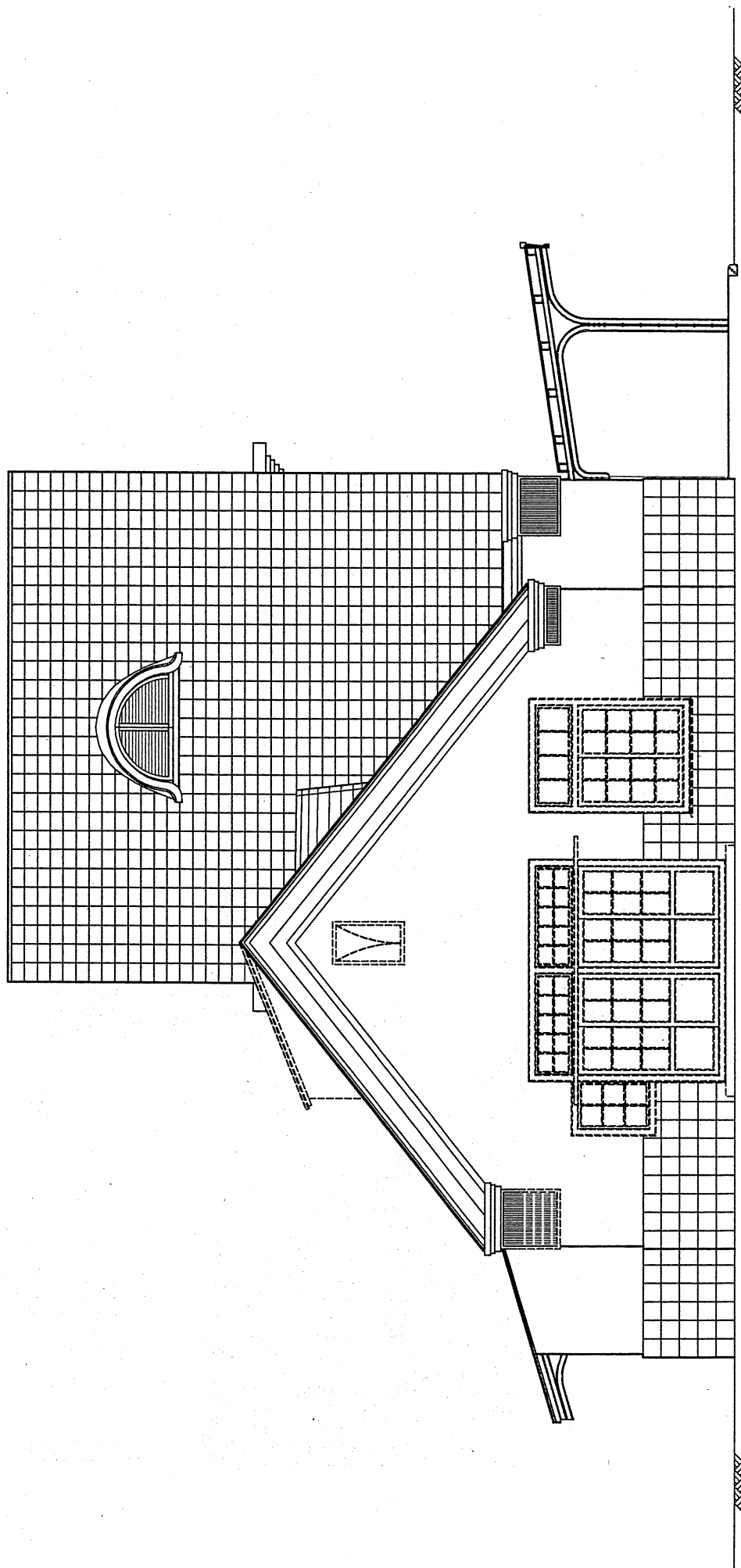
復原平面図 (大正15年)





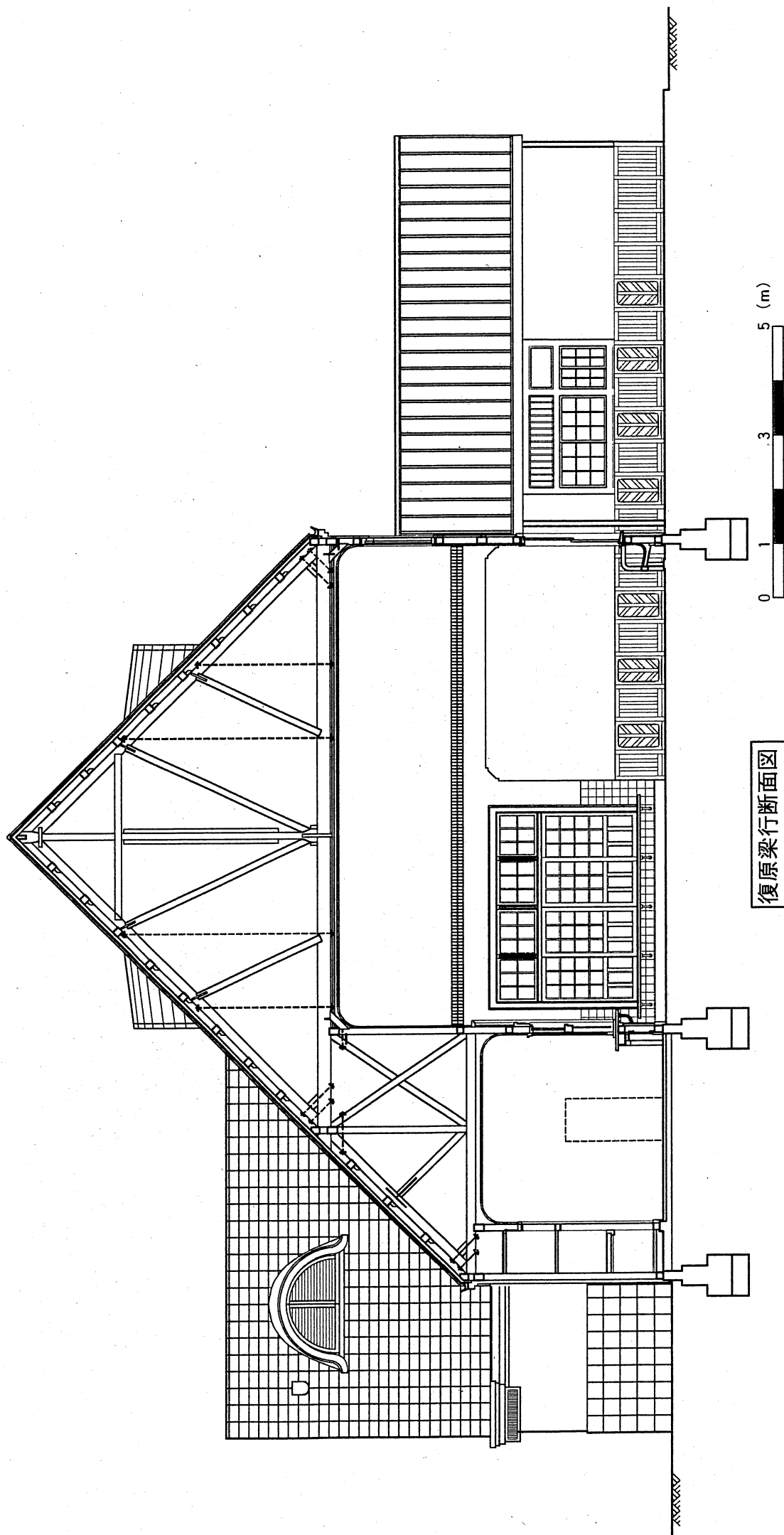
復原南側立面圖

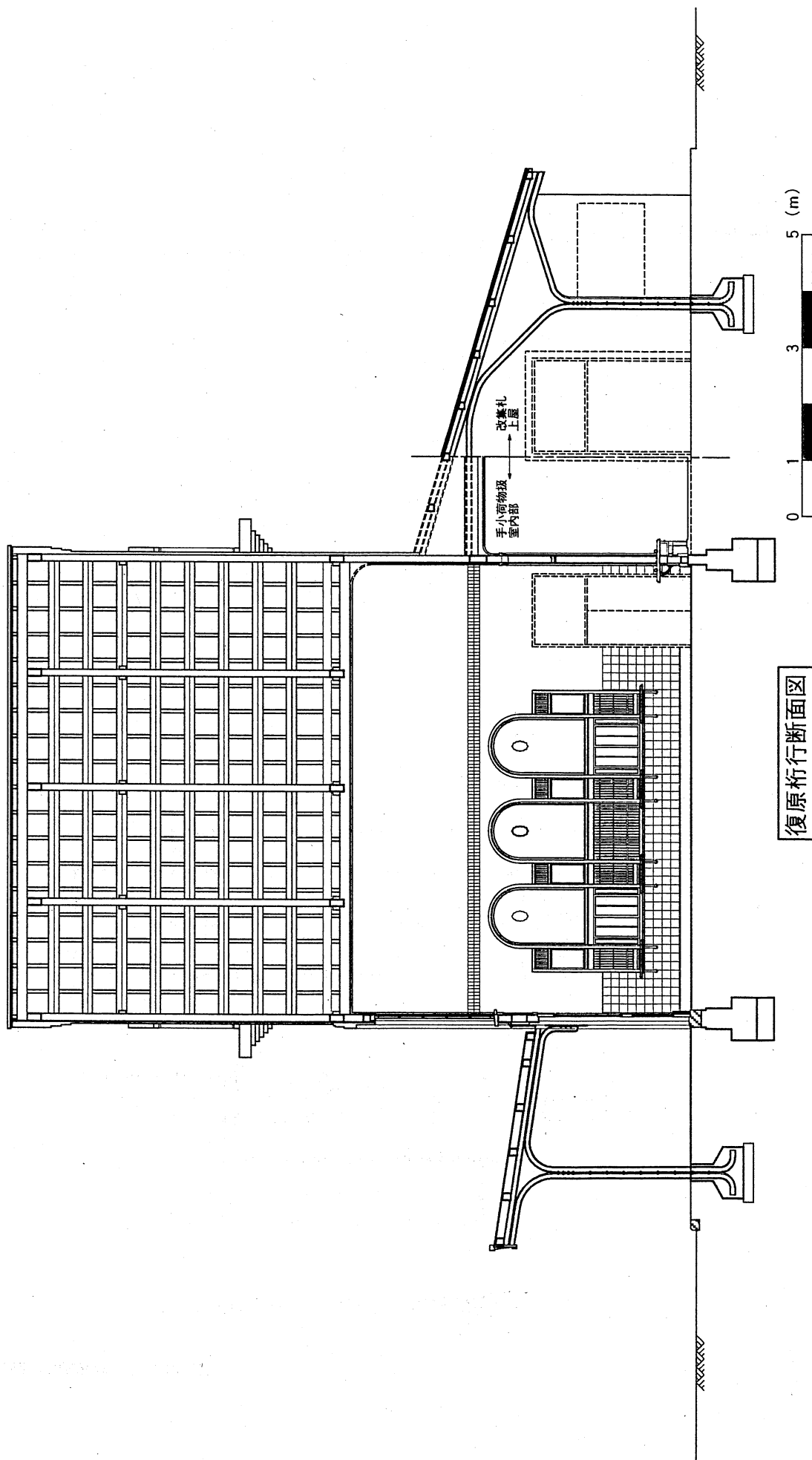
0 1 3 5 (m)

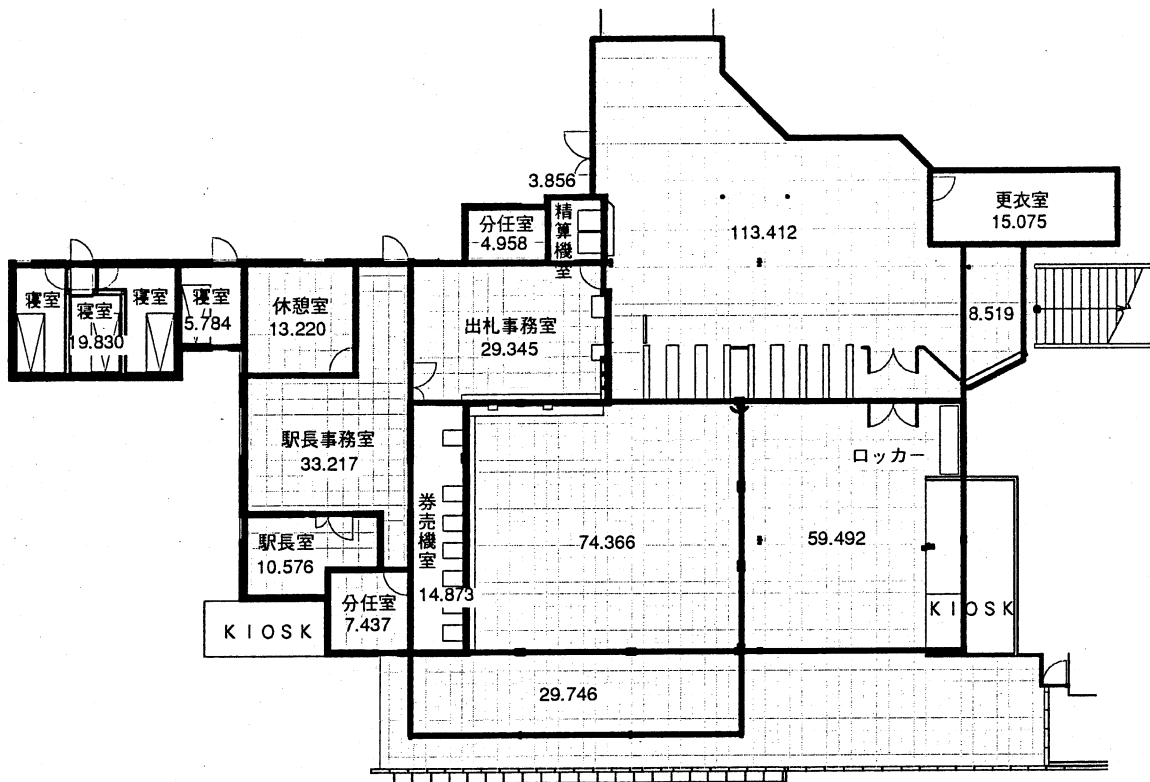


0 1 3 5 (m)

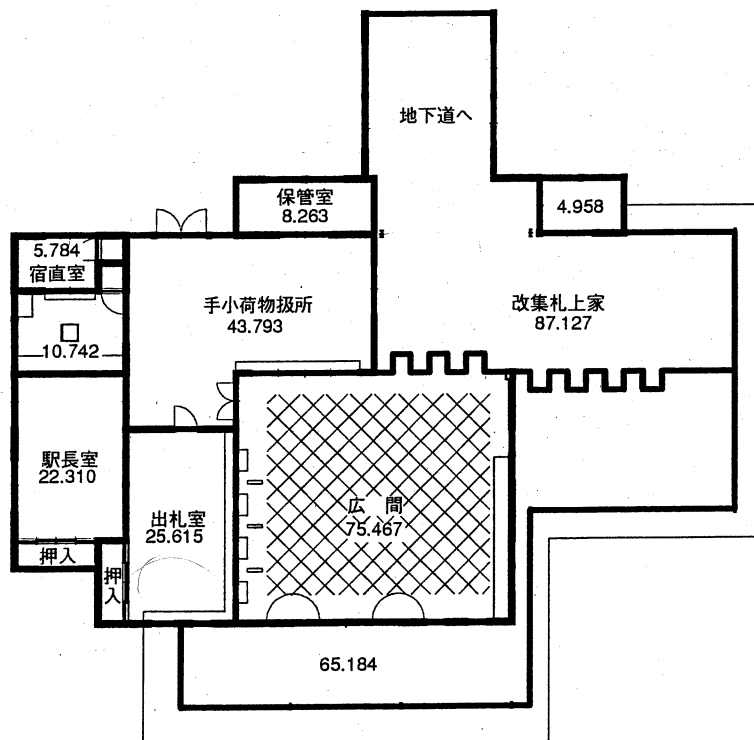
復原西側立面図





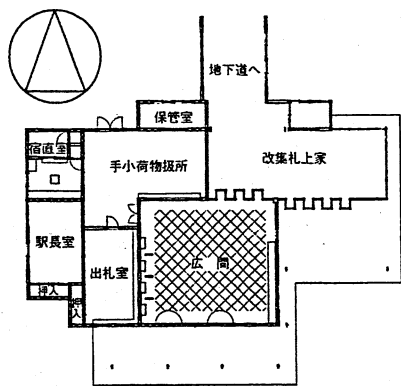


面積算定図 合計 418.03㎡ (寝室25.70㎡含まず)

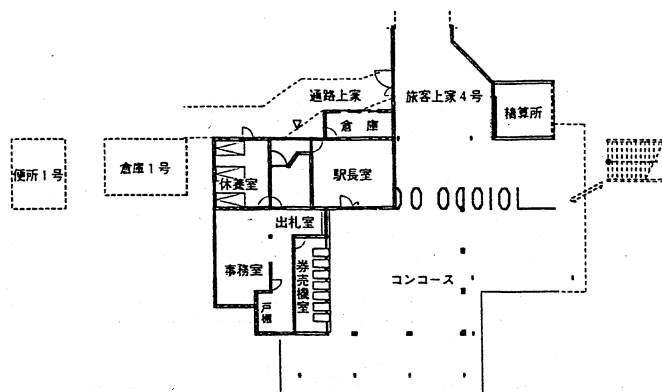


面積算定図 合計 349.24㎡

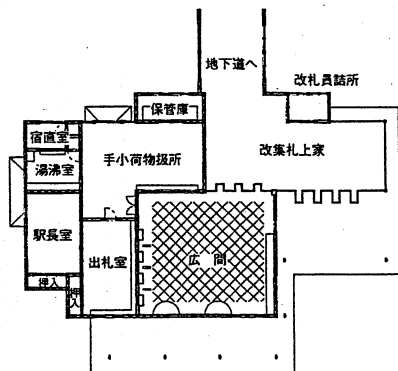
0 1 5 10 (m)



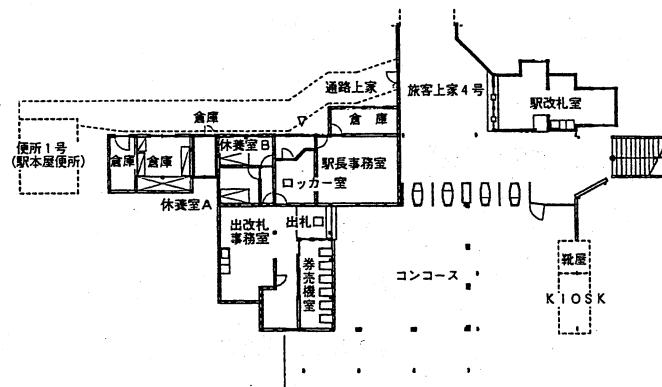
復原平面図（大正15年）



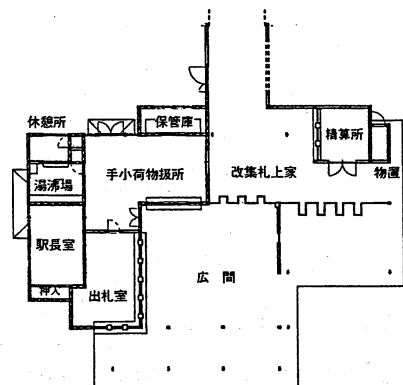
平面図（昭和63年）



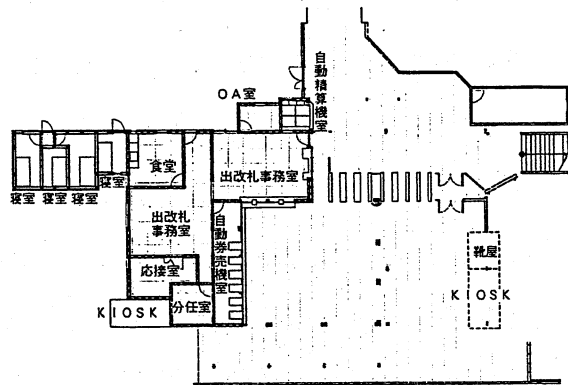
平面図（昭和27年）



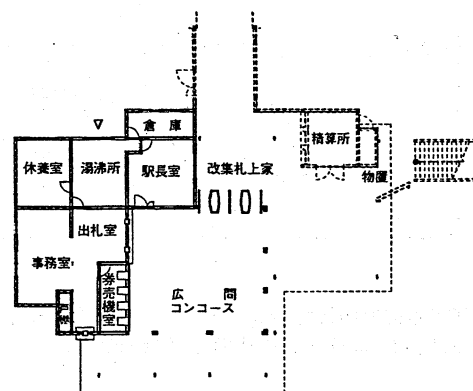
平面図（平成2年迄）



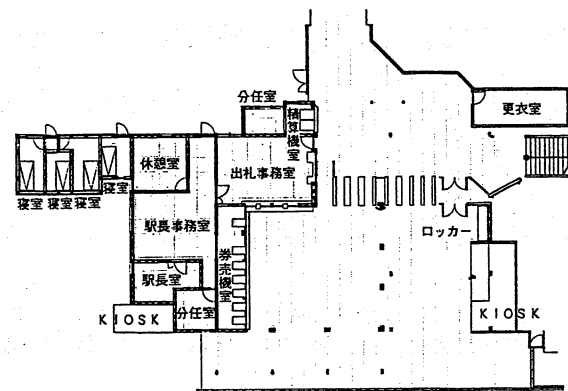
平面図（昭和41年迄）



平面図（平成2年以降）



平面図（昭和59年）



現況平面図（平成11年）

平面変遷図

01 5 10 20 (m)

■東京都内に現存する昭和戦前期竣工の駅舎

No.	名称	所在地	建築年	構造概要	設計・施工	備考
1	JR東京駅	千代田区丸の内1	T3	鉄骨煉2	辰野葛西建築事務所・大林組	S26復旧 丸の内の景観整備とあわせた復原決定
2	JR御茶の水駅	千代田区神田駿河台	S7	RC2	伊藤滋・大倉土木	H1建て替えコンベ実施するが実現せず
3	JR有楽町駅	千代田区有楽町2	M43.6			高架駅（開業時のまま）
4	JR神田駅	千代田区鍛冶町2	T8.3			高架駅（開業時のまま）
5	JR上野駅	台東区上野7	S7.3	RC 2	鉄道省・鹿島組（建築の東京）	地上67階の高層ビル計画があったが現在凍結
6	都営一号線浅草駅	台東区浅草1-1-3	S4	RC	今井兼次 大倉土木・大倉土木	大幅に改装されている
7	京成博物館動物園駅	台東区上野公園7	S8	RC1		H9営業停止している ギャラリー等に保存される方向
8	JR原宿駅	渋谷区神宮前1-18-20	T13.6	木1		塔屋付 代々木寄りに皇室専用ホームあり
9	JR両国駅	墨田区横綱1-3-20	S4	RC 2	鉄道省・銭高組（銭高組社史）	駅舎内を「ピアステーション両国」に活用
10	JR日暮里駅	荒川区西日暮里2-19	S2.2	木1		北口駅舎谷中側は屋根外壁改修済（躯体は古い）
11	東武東上線常盤台駅	板橋区南常盤台1-27	S10	木1		
12	西武大泉学園駅（旧東大泉駅・滅失）	練馬区東大泉町509	T13	木1		現在は橋上駅となっている
13	JR大井町駅（滅失）	品川区大井1	T3.12	木1		
14	JR目白駅（滅失）	豊島区目白3	T8.11	木1		駅舎は現在改修中
15	JR東中野駅（滅失）	中野区東中野4	T6.1			橋上駅
16	JR武蔵小金井駅	小金井市本町6	T15.1	木1		
17	JR国立駅	国立市北1	T15.4.1	木1	河野某設計（箱根土地）	
18	JR高尾駅	八王子市高尾町1201	S3.9.26	木1	黒河内四郎ほか設計	旧新宿御苑仮停車場
19	JR青梅駅	青梅市青梅192	T13	RC3		S19までは私鉄青梅鉄道（株）本社ビル
20	JR御嶽駅	青梅市御岳本町	S4.9	木1		
20	JR武蔵五日市駅（滅失）	西多摩郡五日市町伊奈	T14.4			イメージ保存された新駅舎
21	JR羽村駅舎（滅失）	西多摩郡羽村町羽183	T14	木1		S47に建て替え
22	JR奥多摩駅（旧氷川駅）	西多摩郡氷川町	S19.7	木2		

※本リストは、日本建築学会編「日本近代建築総覧」昭和55年所載の東京都内駅舎建築を抽出し、それに、日本国有鉄道旅客局企画編集「日本国有鉄道 停車場一覧」昭和60年 等の資料から追記を行い、さらに現況の追跡調査を実施して作成した。

■資料リスト ①収集図面リスト

工事件名	図 名	図面番号	日付	縮尺
(工事件名の明記無し)	改札員詰所詳細図、驛長室押入詳細図、手小荷物扱室入口詳細図、驛長室詳細図、宿直室詳細図、手小荷物口詳細、出札口詳細図、正面入口詳細図、廣間詳細図	—	—	1/20
國分寺立川間新設停車場電灯新設工事 * 1	本屋、乗降場上家・待合室、貨物上家、助役詰所及リバー扱所、便所、浴場、官舎	—	—	1/100、1/200
(工事件名の明記無し) * 1	集札口パイプペンダント取付圖、アングル取付詳細圖、パイプペンダント取付詳細圖、アングル締付ボルト取付詳細圖	—	—	—
(工事件名の明記無し) * 1	Pipe Pendant	—	—	—
	Bracket	—	—	—
	Bracket	—	—	—
	レセプテークル	—	—	—
	手提電灯	—	—	—
	直付式トロージャン	—	—	—
	〈トロージャンペンダント〉	—	—	—
	乗降場パイプペンダント用	—	—	—
	パイプペンダント現尺	—	—	—
國立駅前展望臺	平面圖、側面圖、法面文字明細圖、断面図	—	—	1/120、1/160
國分寺立川間駅新設第貳期工事之図	改集札上家、屋根伏、小屋伏、軸組、小屋組、渡廊下之図	3	—	1/50、1/100、1/200
	乗降場上家、待合室、井戸、屋形、柵垣、木戸門	5		1/20、1/50、1/100
	浴場図（平面・立面・断面）	7		1/50、1/100
國立駅 * 2	平面図、正面・背面・側面立面図	31/32	—	1/200
國立駅本屋修繕工事	平面図、腰掛・天井・壁詳細図修繕内訳	壹葉	昭和27.05.24	1/100、1/20
國立駅運転事務室新築工事 その他工事	平面図、立面図、小屋・床・基礎伏図、軸組図、断面図	1~1	昭和29.09	1/20、1/100、1/500
國立駅本屋屋根その他災害 復旧工事	本屋屋根伏図、樋詳細図		昭和33.12	1/10、1/100
國立駅付属便所修繕工事	平面図、断面図	全壹葉	—	1/100、1/20
國立駅本屋外1ヶ所天窓災害 復旧工事	本屋屋根伏図、詳細図、配置図	1葉之内1	昭和35.02	1/100、1/600
國立駅本屋屋根1部修繕工事	屋根伏図、配置図、詳細図	1葉之内1	昭和35.02	1/100、1/500
國立駅本屋改良その他工事	構内配置図、敷地南北断面図	14葉の内1	昭和41.08	1/500、1/100
	在来平面図、仕上表	14葉の内2		1/200、—
	本屋天井伏図・床伏図・天井詳細図、精算所断面図・詳細図・屋根伏図	14葉の内4		1/200、1/100
	出札室展開図、休憩室展開図、駅長室平面図、湯沸室展開図、建具表	14葉の内5		1/50、1/100
	高欄取こわし図、放送室新築図	14葉の内6		1/100、1/50
	通路家立面図・断面図、柵詳細図	1葉の内1		1/50、1/20
國立駅本屋改良その他工事 第2回設計変更	上りホーム断面図、詳細図	4葉の内1	昭和42.03	1/20
	下りホーム断面図	4葉の内3		1/20
國立駅本屋改良その他工事 第3回設計変更	立面図(外壁モルタル)、屋根伏図(塗装)	1葉の内1	昭和42.03	1/200、1/100
國立駅本屋1号修繕工事	屋根伏図、面積計算表	5~1	昭和59・11	1/200、—
	平面図、軸組図、天井伏図	5~2		1/100、1/200
	展開図、面積計算式	5~3		1/50
	柱詳細図	5~4		1/20、1/5
	立面図、軒の出・けらば納り図	5~5		1/200、1/10
國立駅南口本屋 軸組その他修繕工事	案内図、平面図	2~1	昭和63・3	—、1/100
	断面図、軸組図、建具表	2~2		1/200、1/500

国立駅南口本屋軸組その他 修繕工事 (第1回図面設計変更)	平面図、工事概要	4～1	—	1/100、—
	軸組図、矩計図	4～2		1/50、1/20
	便所1号・倉庫1号平面図、立面図	4～4		1/100、1/50
国立駅本屋改札口 その他改修工事	在来構内配置図	1 2～2	平成02・2	1/100
	平面詳細図	1 2～4		1/50
	断面詳細図	1 2～5		1/30、1/50
	床伏図、小屋伏図	1 2～7		1/100
	軸組図、柱上部・下部詳細図	1 2～8		1/100、1/20
	展開図、断面詳細図	1 2～9		1/50、1/20
	建具表	1 2～1 1		—
	立面図、断面図、給排水ガス系統図	1 2～1 2		1/100、1/30
* 1 「東京鐵道局新橋電力事務所長 芝区三田四国町二番地 長井 繁一 印 東京府北多摩群谷保村青柳八百九拾四番地 箱根土地株式會社 専務取締役 堤 康次郎 印」				
* 2 「東京附近電車駅設計図集 第二集 中央線 工務局建築課」交通博物館所蔵				

②国立に関する資料リスト

西武鐵道(株)人事部教務課編『堤康次郎会長の生涯』1973 西武鐵道(株)
堀越義克(第16代国立駅駅長)『駅の歴史 国立駅』1972
山口廣編『郊外住宅地の系譜—東京の田園ユートピア』1987 鹿島出版会
『企画展 学園都市くにたち—誕生のころ』1998 くにたち郷土文化館