

# 国立駅周辺まちづくりに関する提案書

平成16年3月  
国立駅周辺まちづくり検討会

## 目次

1 . はじめに（提案の背景）.....	3
2 . 提案検討の経緯.....	4
3 . 提案の内容.....	4
( 1 ) 提案の性格と構成.....	4
1 ) 提案の性格.....	4
2 ) 提案の構成.....	4
( 2 ) 国立駅周辺のまちづくりの方向性.....	6
1 ) まちづくりの大きな転換点？ 国立駅周辺のまちづくりの理念.....	6
2 ) 国立駅周辺のまちづくりの基本的方向性.....	7
3 ) 国立駅周辺のまちづくり整備案.....	10
表 1 : 国立駅周辺のまちづくりの方向性と整備案（ブロック別）	
図 1 : レベル 1（高架事業完了時）におけるまちづくり整備案	
図 2 : レベル 2（広域的な都市計画道路の骨格整備完了時）におけるまちづくり整備案	
( 3 ) 今後の進め方について.....	14
( 4 ) 参考資料.....	16

## 1. はじめに（提案の背景）

国立のまちが大きく変わろうとしています。

国立のまちは、かつて駅、駅前広場、大学通りなどを骨格として形成され、国立駅前に象徴的な景観形成が図られたばかりでなく、住民が集い交流する広場的な機能が意図的に持たされており、まちとしての個性や求心性を生みだしていました。しかし、今日、交通環境の変化や人口増など様々な要因により、こうした国立のまちづくりのコンセプトは見えにくくなっています。

今回実施される、JR中央線連続立体交差事業（平成22年度完了予定）は、南北に分断されていた国立の市街地を一体化し、周辺にネックレスのようにつながるJR用地や公共用地の連携した一体的活用により、国立駅周辺がかつて持っていた、国立市民が集う「広場」としての役割を取り戻す事が出来る大きなチャンスだと思われれます。

こうした背景から、国立市では、平成14年度に、職員主体の「国立駅周辺まちづくり計画検討委員会」を結成し、国立駅周辺まちづくりの方向性を検討してきました。そして平成15年度には、駅周辺自治会、商工会、市民団体の各代表、公募市民、学識経験者の計10名による「国立駅周辺まちづくり検討会」が結成され、市長の依頼を受けて、約一年間、ワークショップやインタビューにより多くの市民の意見を吸い上げながら、まちづくりの方向性を探ってきました。

本提案は、その検討の成果であり、多くの市民が共有できる国立駅周辺のまちづくりの夢を具体的なプランとしてまとめたものであり、その実現に向けた方策とともに提案するものであります。

国立駅周辺まちづくり検討会

## 2. 提案検討の経緯

本提案の作成にあたっては、「国立駅周辺まちづくり検討会」の各委員が、主体的に市民と意見交換し、意見や要望を吸い上げ、検討の場に持ち寄るために、検討会が主催するワークショップ、インタビュー等の意見交換の機会を積極的に設けました（ワークショップとは、参加者全員が一緒に作業しながら、課題発見や提案づくりといった一つの成果を生みだしていくプロセス。インタビューはワークショップの場に出てきにくいと思われる市民を対象に行った）。そして、これらの意見、要望を元に、検討会としての検討を進めてきたものであります。

（巻末に検討会、ワークショップ等の経緯を掲載しています）

## 3. 提案の内容

### （1）提案の性格と構成

#### 1) 提案の性格

本提案は、国立駅周辺のまちづくりについて、国立市基本構想、基本計画や都市計画マスタープランに示されている国立のまちづくりの目標像を基本において、今後の具体的な整備計画に際しての基本的な方向性、及び整備案を示すものです。

整備案につきましては、具体的なイメージを示すことで、多くの市民や関係者が理解と関心を深め、国立駅周辺のまちづくりの実現に向けて関与していくことを、ねらいとしたものです。

今後、国立市、国立市民、JR、東京都等、関係者の協議により、本提案に示されたまちづくりの方向性が具体的な計画として形をなし、実現にむけて推進されることを期待するものです。

#### 2) 提案の構成

##### 提案の時期

連続立体交差事業が完了する平成 22 年度直後の、国立駅周辺まちづくりに対する提案、及び将来的に、周辺の広域的な都市計画道路（国分寺 3・3・8 号線、立川 3・3・30 号線等の国立を取り囲む幹線道路等）の骨格が完成する時点における提案と、レベルを二段階にした提案を行いました。

### 提案の範囲

連続立体交差事業に伴う国立駅周辺のまちづくり計画であるため、直接本事業に関連して動きのある範囲（高架駅及び高架下、南口公共施設等用地、総研線跡地、南北駅前広場、都市計画道路 3・4・10 号線、西一条線）を中心に検討を行いました。ただし、必要に応じて、周辺市街地に対する検討、提案も行いました。

### 国立駅周辺のまちづくりの方向性と整備案の提案

本提案は、国立駅周辺のまちづくりの方向性を示すものですが、具体的なイメージの理解と多くの市民や関係者の関心を深めるため、整備案の提示も行いました。ただし、これはあくまで例示であり、具体的な整備計画は今後の関係者の協議の中で作成されることを前提としています。

### 実現のための推進体制の提案

最後に、国立駅周辺まちづくりの方向性を実現するための今後の推進方策についても、あわせて検討、提案しました。

## (2) 国立駅周辺のまちづくりの方向性

### 1) まちづくりの大きな転換点 ~ 国立駅周辺のまちづくりの理念

くにたちは、新しいものと古くからの歴史を持つものが同居しているまちです。「歴史」のシンボルが甲州街道やハケと呼ばれる崖線沿いの緑、広がる田園風景、そして比較的新しいもう一つのシンボルが、もうすぐ80歳を迎える国立駅舎や大学通りの並木などの学園都市としてのまちなみです。新しいといってもかなり高齢になってきました。

そのシンボルの一つである国立駅舎周辺の環境が、JR中央線の高架事業により大きく変わろうとしています。その目的の一つに線路を挟む南北交通の分断の解消が上げられます。国立駅東側の狭いガードが広がり、立川との間にあるいくつかの踏切が無くなり、南北のつながりが増していきます。また、この事業に伴って、JRから国立駅舎の取り壊しも発表されています。

駅舎の扱いを含む高架化事業は、くにたちにとって単に線路の高さが上がるだけでなく、まちそのものが大きな転換期を迎えていることにほかなりません。その意味や価値は、これからの50年、100年のくにたちのあり方を決定づけるに十分な内容、要素を含んでいます。そこには80年の歴史とともにバスやタクシー、通過車両の対策などを含む交通の扱い、駐車場や駐輪場、商店や住宅との関係などが複合的にからみ合っています。

様々な条件を鑑みながら、未来のすがたをまとめていくのは一朝一夕にできることではありません。しかし、時間も残されていません。また駅舎や道路整備などハード整備については、何回も見直すこともできません。だからこそ、いま国立駅周辺にかかわっているすべての人たちのまちづくりに対する気持ちや考え方、関心が求められています。その結集した力こそが、次の世代のくにたちらしいまちと暮らしを創りあげていきます。

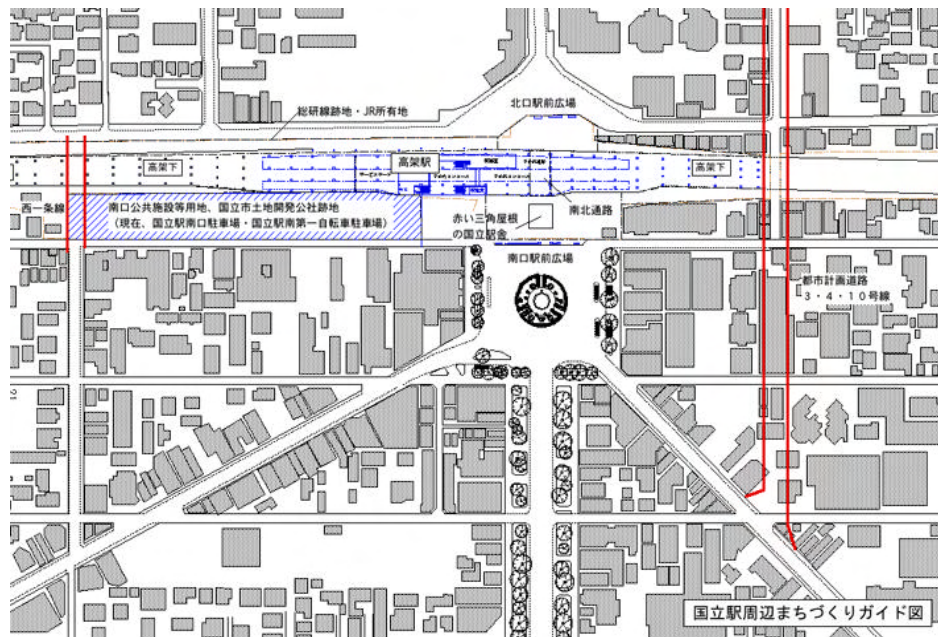
この考え方から、国立駅周辺のまちづくりの基本理念を次のように定めます。

### **まちと人がつながる、緑と文化の国立広場**

「人」はまちづくりの要であり、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。みんなで作る国立駅周辺の空間が人々の力を生みだし、暮らしや文化、緑を育てていく広場にしていくことをまちづくりの理念とします。

## 2) 国立駅周辺のまちづくりの基本的方向性

国立駅周辺のまちづくりの理念を実現するため、国立駅周辺のまちづくりの基本的方向性を、ワークショップやインタビューで吸い上げられた市民の意見を踏まえてまとめました。



### 1. 広域的な交通処理を前提に、国立駅周辺を歩行者中心のエリアとします

国分寺3・3・8号線や立川3・3・30号線など、国立を取り囲む幹線道路の骨格が早期に完結し、国立市内に流入している通過交通が広域的に処理されるようにします。

こうした広域的な交通処理を前提として、国立駅周辺（都市計画道路3・4・10号線、西一条線、富士見通り、旭通り、北大通りに囲まれた範囲）に対して、通過車両の流入を抑制し、ここを歩行者中心のエリアとしていきます。同時に、駅へ来る人のために、エリアの周辺部に駐車場を配置します。

一方で、市民にとって重要な交通手段である公共交通（バス、タクシー）については、国立駅前に近づけるようにします。

自転車については、国立駅利用者のための駐輪場を、高架下などを活用して設けます。また、買い物客のための駐輪場は商店街などへ設置を働きかけます。国立駅周辺は、なるべく自転車を降り押ししていくなど、歩行者と共存を図ります。

### 2. 南北の市街地の一体化を図ります

中央線によって分断されていた国立の南北の市街地を、高架事業を契機につな

ぎ、一体化します。特に、現在の JR の計画では夜間閉鎖とされている国立駅南北通路（ラチ外通路）を、24 時間自由に通行できる通路とし、幅員を広げます。また、壁面をガラス張りにするなどして、視覚的にも南北を一体化します。

### 3．南口駅前広場を、市民が交流する「広場」として整備活用します

国立駅の南口駅前広場は、本来人が集う「広場」として計画されていました。高架事業を契機にこの役割の再生を目指します。高架事業により可能となる南北交通の円滑化のために、都市計画道路 3・4・10 号線と西一条線を整備することにより、南口駅前広場に集中流入する通過交通を抑制し、ここに歩行者のためのゆとりある広場を生み出します。

また、赤い三角屋根の国立駅舎と円形公園を一体的に保存活用し、周辺の緑化を進めます。そして、様々な行いを生み出すことで、市民が交流し、集う広場としていきます。このような「広場」を「森の駅」と呼び、国立らしい個性的な駅前空間として創造していきます。

### 4．赤い三角屋根の国立駅舎を、駅や広場と一体的に保存活用します

赤い三角屋根の国立駅舎は、国立のシンボルであると同時に、駅や広場と一体のものであり、市民の様々な文化交流を生み出す場所として、現位置において保存活用を図ります。

### 5．北口に緑を配するなど魅力を高めます

国立駅北口に新たな魅力を生み出します。特に、かつての武蔵野の緑を再生する意味合いからも、総研線跡地を並木道にするなど、北口周辺の緑化を進めます。

また、駅舎撤去跡地などの活用により、ゆとりある歩行者空間を生み出します。

### 6．東側高架下と北口商店街の一体的活用を図ります

東側高架下は、北口商店街など周辺市街地と一体的な活用を図ります。例えば、北口商店街や駅を利用する人のための駐輪場を設けたり、周辺の歩道と連結する南北の歩行者動線を設けることで、北口商店街の魅力を向上させます。

### 7．南口公共施設等用地・高架下・総研線跡地の一体的活用を図ります

西側高架下は、敷地を接する南口公共施設等用地、総研線跡地と一体的に活用することで、南北市街地をつなぐ、新たな活用の可能性に富んだ駅前空間となり



ます。

高架下、南口公共施設等用地を一体的に活用した場合、低層階（高架より下の階）は、国立駅へ来る人のための駐車、駐輪スペース、公共交通（タクシー）や送迎車両の乗降場などの交通機能を設けます。また、高架下の有効活用により、JRと共に活用を考えるスペースを生みだし、ここに、国立駅周辺に不足している公共施設や商業施設を配置します。あわせて、これらの交通機能や公共、商業施設へのアクセスのため西口を開設します。

また、歩行者が南北に往き来できる通路を、様々なレベル（階）で設けます。

#### 8．南口公共施設等用地の可能性を活かした活用を図ります。

南口公共施設等用地の、高架より上については、新しい国立文化の発信のための積極的活用や、まちづくりの種地などの活用を検討します。南口公共施設等用地に施設をつくる際は、ホームに入る電車からの視線に配慮します。

#### 9．高架駅のデザインを個性的にします

高架事業に伴って新たにできる高架駅についても、個性的で国立らしい駅となるようJRに働きかけます。例えば、緑を配したり、赤い三角屋根の駅舎に配慮したデザインとしたり、電車やホームから緑が見えたり、大学通りなどの国立を象徴する風景が見えたりといった工夫が考えられます。また、ゆとりあるホームの設置などにより安全な駅とします。

#### 10．国立駅周辺の環境整備をあわせて進めます

高架事業に伴い、国立駅周辺の市街地についても、魅力向上のための取り組みを働きかけます。例えば、幅員が狭い歩道を拡幅したり、一方通行を導入したり、国立駅周辺の建築物のデザインを景観に配慮したものに誘導したり、といったことが考えられます。

特に、高齢者や障害者のためにも、国立駅周辺の道路や主要施設はバリアフリー化を促進します。

国立駅周辺の市街地のまちづくりを進めるにあたっては、防災、安全、環境などの視点を常に持つこととします。

### 3) 国立駅周辺のまちづくり整備案

国立駅周辺のまちづくりの基本的方向性を実現するため、具体的な整備案について、以下にまとめました。

整備案のまとめにあたっては、平成 22 年の高架事業完了直後のまちづくりの方向性をレベル 1 とし（図面 1）、将来的に、国分寺や立川などの広域的な都市計画道路が完成した時点のまちづくりの方向性をレベル 2（図面 2）であらわしました。

また、東側高架下、西側高架下、国立駅南北駅前広場など、ブロックごとの方向性と整備案を表にしめました（表 1）。

表1：国立駅周辺のまちづくりの方向性と整備案（ブロック別）

		レベル1：高架事業完了直後		レベル2（将来的な周辺都市計画道路の骨格の整備終了時）			
項目	まちづくりの方向性	まちづくり整備案	進め方	まちづくり整備案	進め方		
東側高架下	高架下及び周辺の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○北口商店街と高架下を一体的に活用し、魅力的な商業空間を生み出す</li> <li>○駅東側からの駅利用者、北口商店街利用者のために駐輪場を確保する</li> <li>○南北を回遊する魅力的な歩行者空間をつくる</li> <li>○そのために、高架下を有効活用し、JRと共に活用を考えるスペースを生み出す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高架下を有効活用する ※例えば二層とし、上層を商業、下層を駐輪場とする</li> <li>○高架下に、都市計画道路3・4・10号線と駅、南と北を結ぶ歩行者の通り道をつくる</li> <li>○高架南側擁面の歩行者空間への活用、北口商店街前の車道の一方通行化による歩道拡幅、これらの歩行者空間のネットワーク化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○北口商店街、JR等との協議による魅力ある商店街づくり</li> <li>○高架下の商業空間の活用、駐輪場への活用についてJR等と協議を進める</li> </ul>			
	都市計画道路3・4・10号線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○魅力ある歩行者空間を生みだし、周辺の商店街等を回る回遊性を生み出す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市計画道路3・4・10の整備</li> <li>○広幅員の緑化された歩道を設置して周辺の歩行者空間とネットワーク化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○周辺商店街、住民との協議による魅力ある都市計画道路づくり</li> <li>○都市計画道路用地の代替地の確保（南口公共施設等用地の活用も検討）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通過交通量の減少に伴う歩行者空間の充実を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○周辺商店街、住民との協議による魅力ある都市計画道路づくり</li> </ul>	
西側高架下・南口公共施設等用地・総研線跡地の活用	高架より下の部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅近くに公共交通（タクシー）、一般送迎の乗降場を設け、利便性を高める</li> <li>○駅や南口公共施設等用地を活用する施設へ来る人のための駐車、駐輪場を設ける</li> <li>○駅近くに、今まで駅周辺に不足していた公共施設や、魅力ある商業施設を設ける</li> <li>○そのために、高架下を有効活用し、JRと共に活用を考えるスペースを生み出す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅利用者のためのタクシー、一般送迎車の待機スペースを設ける</li> <li>○高架下を有効活用する ※例えば三層とし、一層を駐車及びタクシー・一般送迎の待機スペース、二層を駐輪スペース、三層を公共・商業施設に活用する、三層目を歩行者のためのフロアとし、この高さ（中二階）に西口を設置する ※公共施設の例：託児所、児童のための施設、図書コーナー、市役所の出先機関</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高架下、南口公共施設等用地の一体的活用、それにより生み出される商業空間の有効活用など、JR、民間地権者等関連機関と協議を進める</li> <li>○公共交通の乗降場、公共施設、商業施設のフロアにダイレクトにアクセスし、駅や周辺機能の向上が望める西口設置について、JR等と協議を進める</li> </ul>			
	南口公共施設等用地の高架より上のレベル部分	<ul style="list-style-type: none"> <li>○電車からの景観にも配慮した、緑豊かな安全な広場を設ける</li> <li>○新しい国立文化の発信地、まちづくりの種地等様々な活用を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○下記に示す様々な可能性が考えられる ※ホームの高さに設けられた緑や広場（安全な遊び場）劇場、映画館等の文化施設、専門学校などの学校施設まちづくりの種地への活用、積極的な商業活用土地活用のポテンシャルを高めるための用と地域の見直し ※民間資金やノウハウを導入した施設運営</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南口公共施設等用地の中・上層階の活用については、商工会、市民、その他関係者を交えた検討を継続する</li> </ul>			
	西一条線及び周辺市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沿道生活者及び駅利用者が利用主体となる道路であり、通過交通の過度の流入を抑制し、歩行者の安全に配慮した道路づくりを進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○西一条線の整備、過度の通過交通が流入しない構造、デザインとする</li> <li>○駅前広場西接続道路等は両側歩道を設置し、幅員を広げる（西口からの歩行者デッキ設置を検討する）</li> <li>○幅の狭い道路の交差点改良を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沿道住民との協議による安全な歩行者空間づくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通過交通量の減少に伴う歩行者空間の充実を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○沿道住民との協議による安全な歩行者空間づくり</li> </ul>	
南北駅前広場	南北通路	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南北の駅前広場の一体化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南北通路を24時間通行可能な自由通路とする</li> <li>○自由通路の幅員を20mとする ※高架下2スパン分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自由通路拡幅の協議をJR等と行う（高架下に商業空間を設置する事を要件として要望する）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自由通路を介した南北駅前広場の一体的活用を推進する</li> </ul>		
	南北駅前広場	南北駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>○北口に新たな魅力を生み出す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○北口の駅舎撤去部分の用地（約800㎡）を、歩行者のための広場として整備する</li> <li>○総研線跡地の緑道化、北口の緑化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○北口駅前広場の用地の活用についてJRと協議する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南口駅前広場の拡大に伴う南北駅前広場の一体的活用を推進する</li> </ul>	
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民が交流する「森の駅」の広場とする</li> <li>○赤い三角屋根の駅舎を市民の文化交流の場として、広場と一体的に活用する</li> <li>○さらに駅舎、円形公園、南北駅前広場を、市民が一体的に活用できるスペースとする</li> <li>○緑、水、クリーンなエネルギー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南口の駅舎周辺用地（約2,000㎡）を、緑豊かな広場とする</li> <li>○市民が、広場と一体的に、様々な活用が可能となるように、現位置に駅と一体のものとして駅舎の保存を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南口駅前広場の用地の活用についてJRと協議する</li> <li>○駅舎や南北駅前広場等の、市民等による活用運営母体を作り、様々な実験的活用を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南口駅前広場の範囲を円形公園の位置まで拡大し、多くの市民が集う活用が可能な形態とする</li> <li>○「森の駅」の実現を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅舎や南北駅前広場の活用・運営母体の整備</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>○南北駅前広場を歩行者中心の広場とし、市民が集う場とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅前広場へ入ることができる車両を抑制する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通規制のあり方について、警察、交通関係機関等と協議を進める</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅前広場への一般車両の流入を制限し、歩行者専用の広場とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通規制のあり方について、警察、交通関係機関等と協議を進める</li> </ul>
高架駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国立らしい個性あるデザインを実現する</li> <li>○安全な駅とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○南口は現駅舎との調和したデザインを施す</li> <li>○北口は新しいシンボル景観を創出する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新駅のデザインについてJRと協議を進める</li> </ul>				
交通の考え方	通過交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅周辺への通過交通は抑制を目指す</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高架下に約300mおきに設置される南北道路で通過交通を分散させる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高架下の南北道路の同時開通を目指す（3・4・10号線と西一条線の同時開通など）</li> <li>○新たな交通規制の導入</li> <li>○周辺都市計画道路早期整備に向けた働きかけ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通過交通は、広域的な都市計画道路の骨格で処理する</li> <li>○旭、富士見通りの一方通行や歩行者空間の充実を図る</li> </ul>		
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者、障害者等のためにも、公共交通は駅近へ乗り入れられるようにする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅西側に、南北から利用できるタクシー、送迎の待機スペースを設ける（駅前広場からアプローチ可能）</li> <li>○駅北口、南口にバスの乗降場をそれぞれまとめて設置する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通過交通処理とあわせて詳細な交通量調査とシミュレーションの実施、市民、公共交通機関による協議の場づくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅西側に、南北から利用できるタクシー、送迎の待機スペースを設ける（駅前広場からアプローチ不可）</li> <li>○駅北口、南口にバスの乗降場をそれぞれまとめて設ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民、公共交通機関による協議の場づくり</li> </ul>	
	駐輪・駐車	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅利用者のための、駅への動線と一体になった駐輪場を確保する</li> <li>○買い物客のための駐輪スペースは商店街が確保する</li> <li>○駅利用者及び駅周辺施設を利用する人のため駐車場を確保する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高架下・南口公共施設等用地の一体的活用により、駅利用者のための駐輪スペースを設ける ※諸調査によれば自転車による駅利用者数は約6,500国立南第一、富士見通り、北二丁目駐輪場及び放置自転車数及び園分寺等からの増加分を合計して約4,000台収容</li> <li>○西側高架下・南口公共施設等用地の一体的活用により、駐車スペースを設ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高架下・南口公共施設等用地の活用などについて、JR等と協議を進める</li> <li>○商店街の駐輪スペースづくり、駅周辺における自転車マナーの向上等についての、利用者やその他の市民、商店等による協議の場づくりを行う</li> </ul>			



交通の処理

- 通過交通は約300mおきに設置される高架下の南北道路に分散する
- 駅周辺の通過交通を抑制し、歩行者中心のエリアとする
- 公共交通 (タクシー・バス) ・送迎はなるべく駅に近づけるようにする (公共交通は円形公園の周囲に入ることができる)

高架下の有効活用

例えば... 3階: 商業施設  
2階: 駐輪場  
1階: 駐車場

高架下の有効活用

例えば... 2階: 商業施設  
1階: 駐輪場

南口公共施設等用地・高架下・総研線跡地の一体的活用

高架下

- 駅近くにタクシー・送迎の空間を設ける
- 駅利用者のための駐輪・駐車スペースの確保
- 高架下の有効活用
- JRとの共同活用スペースの創造  
(例えば... 3層として: 1層目/駐車スペース、2層目/駐輪スペース、3層目/商業、公共施設スペース)

例えば... 3層目の整備例

例えば、商業・公共施設スペース

- 高架下に公共施設・商業施設のスペースを設ける
- 歩行者のためのフロアをつくり、その高さに西口を設置する

高架上

- 南口公共施設等用地の高架上のレベルは様々な活用を検討する
- 新しい国立文化の発信、まちづくりの種地

北口の魅力づくり

- 北口駅前広場の整備活用
- 北口の緑化

東側高架下と北口商店街の一体的活用

- 高架下の有効活用
- 商店街と駅を結ぶ歩行者空間のネットワーク
- 都市計画道路3・4・10号線の魅力ある歩行空間づくり

- 駐輪・商業スペースの確保
- 高架下の有効活用
- JRとの共同活用スペースの創造

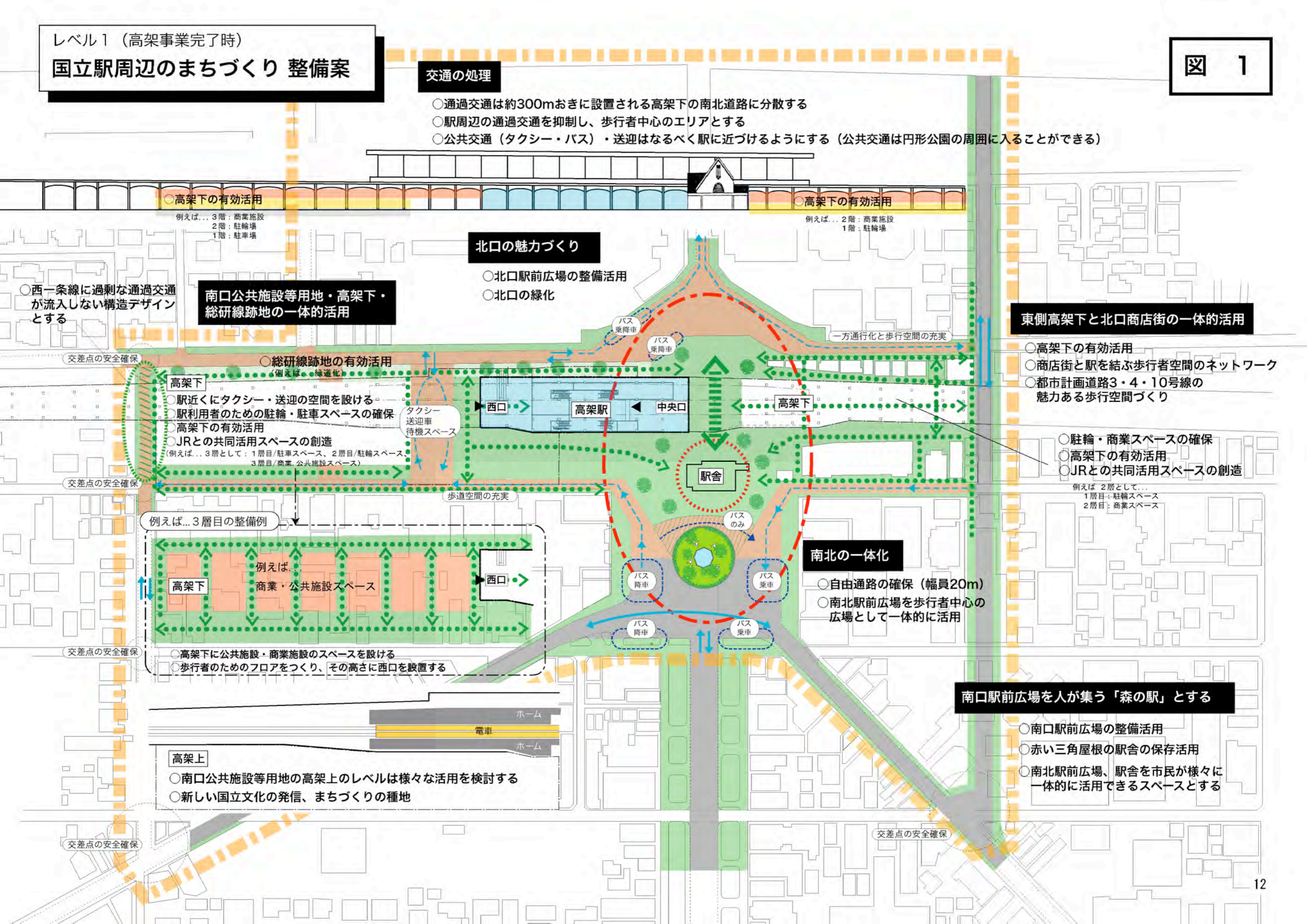
例えば 2層として...  
1層目: 駐輪スペース  
2層目: 商業スペース

南北の一体化

- 自由通路の確保 (幅員20m)
- 南北駅前広場を歩行者中心の広場として一体的に活用

南口駅前広場を人が集う「森の駅」とする

- 南口駅前広場の整備活用
- 赤い三角屋根の駅舎の保存活用
- 南北駅前広場、駅舎を市民が様々な一体的に活用できるスペースとする





レベル2 (最終的なイメージ)  
**国立駅周辺のまちづくり 整備案**

図 2

**交通の処理**

- 通過交通は広域的な都市計画道路の骨格で処理する
- 駅周辺の通過交通をなくし、歩行者中心のエリアとする
- 公共交通 (タクシー・バス) ・送迎はなるべく駅に近づけるようにする (円形公園から先は公共交通も入らない)

**高架下の有効活用**

例えば... 3階: 商業施設  
 2階: 駐輪場  
 1階: 駐車場

**高架下の有効活用**

例えば... 2階: 商業施設  
 1階: 駐輪場

**南口公共施設等用地・高架下・  
 総研線跡地の一体的活用**

○西一条線に過剰な通過交通  
 が流入しない構造デザイン  
 とする

**北口の魅力づくり**

- 北口駅前広場の整備活用
- 北口の緑化

**東側高架下と北口商店街の一体的活用**

- 高架下の有効活用
- 商店街と駅を結ぶ歩行者空間のネットワーク
- 都市計画道路3・4・10号線の  
 魅力ある歩行空間づくり

**総研線跡地の有効活用**  
 (例えば... 緑道化)

**高架下**

- 駅近くにタクシー・送迎の空間を設ける
- 駅利用者のための駐輪・駐車スペースの確保
- 高架下の有効活用
- JRとの共同活用スペースの創造  
 (例えば... 3層として: 1層目/駐車スペース、2層目/駐輪スペース、  
 3層目/商業、公共施設スペース)

タクシー  
 送迎車  
 待機スペース

歩道空間の充実

例えば... 3層目の整備例

**高架下**

例えば...  
 商業・公共施設スペース

西口

- 高架下に公共施設・商業施設のスペースを設ける
- 歩行者のためのフロアをつくり、その高さに西口を設置する

**南北の一体化**

- 自由通路の確保 (幅員20m)
- 南北駅前広場を歩行者中心の  
 広場として一体的に活用

- 駐輪・商業スペースの確保
- 高架下の有効活用
- JRとの共同活用スペースの創造

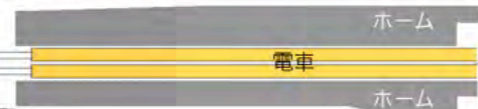
例えば 2層として...  
 1層目: 駐輪スペース  
 2層目: 商業スペース

**南口駅前広場を人が集う「森の駅」とする**

- 南口駅前広場の整備活用
- 駅前広場には、バス・タクシーのみ  
 入れるようにする
- 赤い三角屋根の駅舎の保存活用
- 南北駅前広場、駅舎を市民が様々に  
 一体的に活用できるスペースとする
- 多くの市民が広場に集う活用を  
 実現する

**高架上**

- 南口公共施設等用地の高架上の活用
- 新しい国立文化の発信、まちづくりの種地



交差点の安全確保

交差点の安全確保



### (3) 今後の進め方について

「はじめに」でのべたように、中央線連続立体交差事業により、国立駅周辺のまちは、国立駅開業以来約 80 年の歴史の中で、初めて大きな変革期を迎えています。

大正末から進められた国立学園都市の開発の中で、国立駅前には、他に例を見ない駅前広場を有し、放射状道路や大学通りなどの起点であると同時に、文教学園都市としての国立のまちづくりの出発点でもありました。こうした国立駅前は、今日に至るまで、「国立の顔」であり続けました。

今日の都市化に伴い、駅周辺は高層化が進み、駅前には大量の通過交通が流入し、本来駅周辺が持っていたゆとりやひろがり、人々が集まる機能、景観のシンボルとしての役割はうすれつつあります。また、国立のシンボルとして親しまれてきた、赤い三角屋根の駅舎についても、高架事業の中でその存続が危ぶまれています。

本来、中央線連続立体交差事業は、中央線により永年分断されていた南北の市街地を一体化し、南北交通の円滑化をもたらすとともに、高架下や新たに生み出される駅前空間の出現により、駅周辺の利便性や快適さを格段に向上させるものであります。従って、この事業を千載一遇のチャンスと捉え、失われつつある駅周辺の機能を復元し、長い歴史の中で国立駅周辺が守り育ててきたまちの骨格を、よりしっかりした形で将来に引き継いでいくまちづくりを進めるべきであると考えます。

こうした契機の上に、将来のまちづくりに禍根を残すことのないように、本提案をまとめてきました。このため、現在の厳しい市の財政状況を承知の上で、まちづくりの方向性には、多額の財源が必要と思われるものについても、市民要望が強いものはあえて取り込んであります。

こうしたまちづくりは、当然のことながら、国立市だけで推進するものではなく、東京都や JR、国分寺市など他自治体と調整、協議し、これらの関係機関との協働により進めていくものです。また、様々な民間の資本やノウハウの導入も図られるべきです。

そしてなによりも、市民が主体的、積極的に参画しながら、これらの関係機関や団体と一体となって推進するものだと思います。こうした点を踏まえて、今後、国立駅周辺のまちづくりを進めていくにあたっては、次の点を要望します。

#### 市の方針としての成立

本提案の提出後、市の方針としてすみやかに成立を図ること。

#### 市民への十分な広報

今後の関係機関との協議やまちづくりの進行状況について、市民への情報提供を行うこと。また、行政での計画がまとまった際には、市報やホームページへの掲載をはじめ、報告会の開催（例えば、シンポジウム形式によるものなどが考えられる）等、計画内容が広く市民に認知されるよう努めること。

#### 具体的な整備等の実施にあたって行う調査

今後、具体的な整備等を実施していくにあたって、交通に関するシミュレーションや、市民意向の把握等、詳細な調査を実施されること。

#### 推進していく体制として

今後、市が行う関係諸機関との協議内容を見守り、まちづくりの進行状況を確認し、必要に応じて計画の再検討を行っていくため、市民、市民団体、周辺自治会、商工関係者、行政による協議会を設立すること。（特に、駅舎の保存活用手法や、南口公共施設等用地の活用手法など、国立駅周辺のまちづくりの基本的方向性に示された10項目に関わること）

国立市においても、多岐に渡るテーマを含むまちづくりを推進していくため、関係各課が連携した強力な推進体制をつくること。

#### (4) 参考資料

##### 1) 検討の経緯とスケジュール

平成15年

- 6月27日 第一回国立駅周辺まちづくり検討会（委員顔合わせ、進め方の検討等）
- 7月31日 第二回国立駅周辺まちづくり検討会  
（各委員の駅周辺に対する夢を語る、ワークショップ企画の検討）
- 8月30日 第一回国立駅周辺ワークショップ「国立駅周辺のまちづくりの夢を語る」（約60名参加）
- 9月1日 第三回国立駅周辺まちづくり検討会（まちづくりの基本的な方向性の検討、ワークショップ企画）
- 9月13日 第二回国立駅周辺ワークショップ「夢をかたちに・・・」（約50名参加）
- 10月5日 第三回国立駅周辺ワークショップ「駅のまわりに何がほしい?」（約50名参加）
- 10月25日 第四回国立駅周辺ワークショップ「自転車も歩行者もうれしい駅前」（約30名参加）
- 10月30日 第四回国立駅周辺まちづくり検討会（まちづくりの方向性と、交通問題など重点検討課題の抽出）
- 11月12日 富士見通り中央商店会、ぶらんこ通り商店会、大学通り商店会、まちづくりインタビュー
- 11月21日 市民参加による交通量調査（市民、学生ら22名参加）
- 11月25日 東一番商店会、国立北口商店会、旭通りはじめ商店会まちづくりインタビュー
- 11月27日 小さいお子さんをお持ちのお母さん方インタビュー（小百合幼稚園P連を中心に約25名参加）
- 12月8日 検討会ワーキング（交通問題などに関する検討）
- 12月12日 検討会ワーキング（駅周辺まちづくりのコンセプトの検討）
- 12月17日 第五回国立駅周辺まちづくり検討会  
（具体的な駅周辺まちづくり計画案の比較検討）

平成16年

- 1月23日 西一条線沿道住民への説明と意見交換
- 1月25日 検討会ワーキング（ブロック別検討、東側高架下の活用、自由通路）
- 1月31日 検討会ワーキング  
（ブロック別検討、南口公共施設等用地、高架下、総研線跡地の一体的活用）
- 2月2日 障害を持つ方からのインタビュー（6名参加）
- 2月9日 検討会ワーキング（ブロック別検討、南北駅前広場、駅舎の活用）
- 2月13日 第六回国立駅周辺まちづくり検討会
- 2月25日 旭通り商店街等への説明と意見交換
- 2月29日 国立駅周辺まちづくり検討会の報告会（午前の部市民51名、午後の部市民31名参加）
- 3月16日 検討会ワーキング（駅舎の活用方法、今後の進め方について）
- 3月24日 第七回検討会



# 国立駅周辺のまちづくりの方向性と課題

～ワークショップ等における国立市民の想い

## ●新駅デザイン個性的に

1. 新駅にも線を  
EX. 高架駅と広場の間に線を
2. 赤い三角屋根の駅舎に配慮した新駅のデザイン  
EX. 駅舎を浮かせて新駅と一体化する  
(めだたせる、下を通れるようにする)  
EX. 新駅は今の駅舎を引き立てる外観にする
3. 新駅のデザインを個性的に  
EX. 高架駅の柱を個性的に EX. レンガ調  
EX. 今の駅舎みたいな駅 (例えば「長い」三角屋根)  
EX. 北口らしい何か特別なもの (例えば 新幹線になむ)
4. 安全な駅を EX. フォームにフォームドアを置く

## ●広域的な交通処理

- 駅を中心に歩行者中心のエリアをつくる
  1. 北大通り～東一条線くらいの範囲
  2. 南北駅前広場  
EX. 車はまったく入らない、自転車も入らない  
EX. 車は入らないが公共交通は入る
- 都市計画道路3・4・10号線の整備にあわせて広域的迂回路を  
EX. バス路線の見直し EX. 調査による交通量予測を  
EX. 交通量増加を懸念する声も EX. 成功した他事例の研究を

## ●北口に魅力を→特に緑を！

1. 緑をなるべく殖えて育てる  
EX. みんなで維持管理
2. 総研線跡地を歩ける並木道にする  
EX. さくらなみき (カンザクラ)  
EX. 引き込み線まで緑化する

## ●南北の一体化

- 南北駅前広場をつなぐ
    - 1-a. 自由通路を24時間利用可能に
    - 1-b. 自由通路の幅をひろげる  
EX. 20m (柱ひとつ分増やす)  
EX. 広場の幅でつなぐ (国立広場)  
EX. 広場の面した高架の壁をはずす
  - 2. 視覚的につなぐ  
EX. 北口から南口が見える
  - 3. 南北のデザインを統一する
  - 4. 一体的に活用する (国立公園)  
EX. コンサート、イベント  
EX. 子どもから大人まで楽しめる公園  
EX. 疲れている人をいやす施設
  - 5. 南北通路は誰が通る?  
EX. 人だけ→自転車も→ひろげてくにつこも
- 歩行者中心のエリアとする

## ●北口商店街と高架下の一体的活用

- 駐輪場への活用
- 北口商店街の魅力をも高める  
EX. 高架下と一体的に (高架の壁をはずす)  
EX. 高架下へ入る  
EX. 高架下との間の道を魅力的に  
EX. 国分寺商店街と連携する

## ●南口駅前広場を人が集う「広場」に

- 歩行者中心のエリアとする
  - 1-a. 公共交通含めて車をなくす
  - 1-b. 車をなるべく減らす
- 全体を公園として活用する
  1. 「森の駅」にする  
EX. 緑あふれる広場とする  
EX. 水・太陽光線
  2. みんなが使える広場とする  
EX. イベント、ミニコンサート  
EX. まちあわせ
  3. 赤い三角屋根の駅舎の活用  
EX. 国立のシンボルとして  
EX. 誰もがたちよれるサロン  
EX. ギャラリー、画廊  
EX. インフォメーションセンター
  4. 円形公園を公園として活用
  5. 円形公園と駅舎をいっしょに活用する  
→A～Dの可能性  
EX. 円形公園に駅舎をうつす  
EX. 今の位置で円形公園に駅舎からいきやすくする

17

## ●防災・安全の視点も

## ●あわせ環境整備

1. 電線、電柱の地中化
2. 歩道の拓幅
3. 周辺の建物のデザイン

1. 低層階  
EX. 駐車、駐輪、西口開設にあわせた公共交通乗降場を置く  
EX. 駅周辺に足りない公共施設 (市役所出先、図書コーナー、託児所・・・)  
EX. 国立らしい商店の賑わい

## ●西口の開設

視界の開放感

2. ホームの高さ：緑、広場

## 3. 中高層部分

- EX. 国立らしい文化の発信地 (映画館、ホテル、文化施設、ホール・・・)
- EX. 高度利用すべき→低層で開放感 (二つの意見あり)

## ●南口公共施設等用地・高架下・総研線跡地の一体的活用

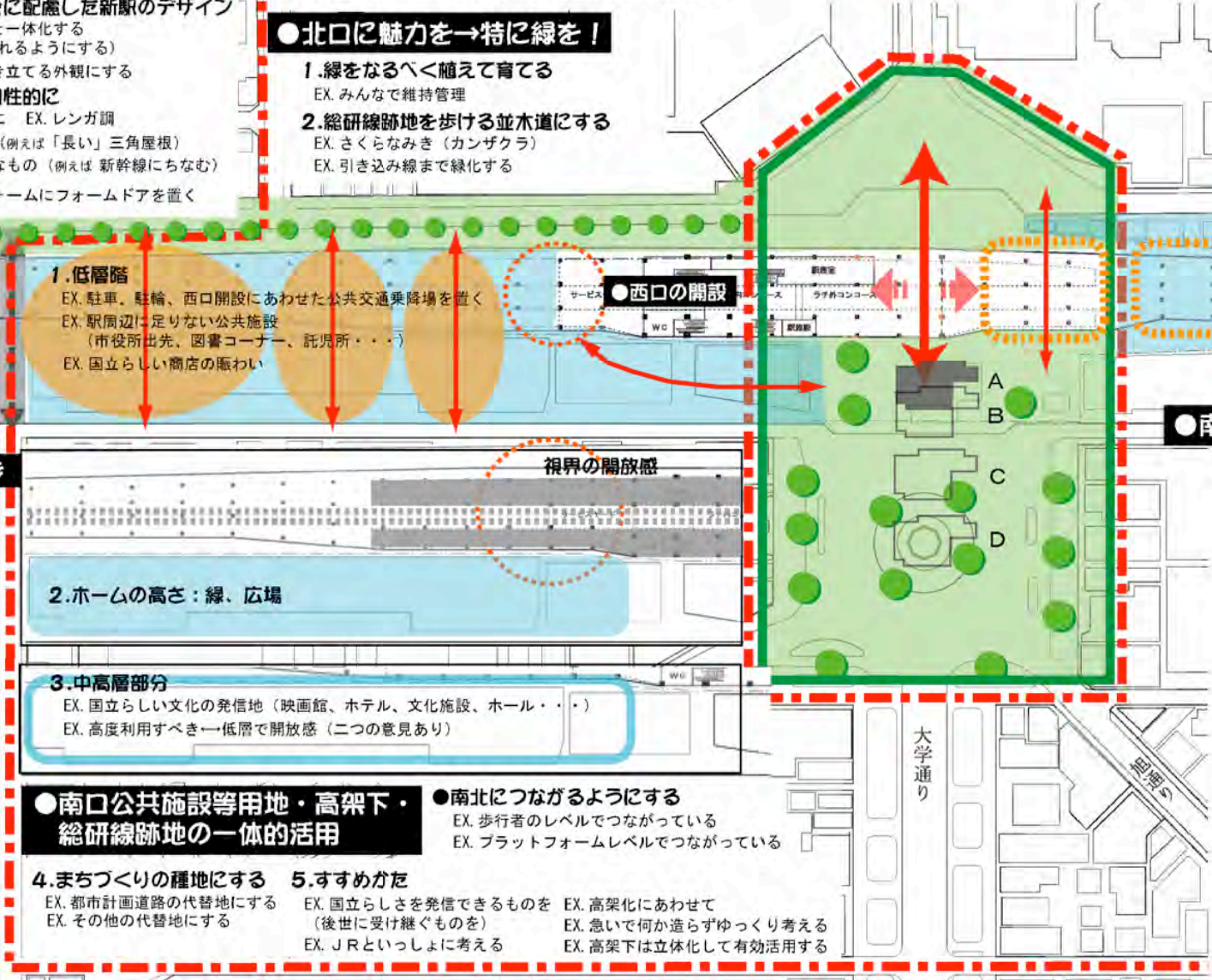
4. まちづくりの種地にする  
EX. 都市計画道路の代替地にする  
EX. その他の代替地にする

## 5. すすめがた

- EX. 国立らしさを発信できるものを (後世に受け継ぐものを)  
EX. JRといっしょに考える
- EX. 高架化にあわせて  
EX. 急いで何か遣らずゆっくり考える  
EX. 高架下は立体化して有効活用する

## ●南北につながるようにする

- EX. 歩行者のレベルでつながっている
- EX. プラットフォームレベルでつながっている



### 国立駅周辺まちづくり検討会委員名簿

会 長	北 沢 猛	学識経験者	(東京大学大学院工学系研究科助教授)
副会長	鈴 木 昭一	団 体 推 薦	(国立市商工会)
委 員	笠 井 恵	公 募 市 民	
委 員	五 島 宏	公 募 市 民	
委 員	高 橋 重之	団 体 推 薦	(連続立体交差事業対策協議会)
委 員	永 淵 慎	公 募 市 民	
委 員	中 町 仁治	団 体 推 薦	(赤い三角屋根の会)
委 員	保 科 隆治	公 募 市 民	
委 員	吉 垣 孝	団 体 推 薦	(東の会)
委 員	山 下 裕子	学識経験者	(一橋大学大学院商学研究科助教授)