

●国立駅周辺まちづくり検討会による整備案の提案

【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                      | ○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<br>○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<br>○南北を回遊する魅力的な歩行者空間をつくる<br>○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                         | ○高架下を有効活用する<br>※例えば二層とし、上層を商業、下層を駐輪場とする<br>○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<br>○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                          | ○北口商店街、JR等との協議による魅力ある商店街づくり<br><br>○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  |  |                                 |
|                          | 都市計画道路3・4・10号線                  | ○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   | ○都市計画道路3・4・10の整備<br>○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  | ○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<br>○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）   | ○通過交通量の減少に伴う歩行者空間の充実を図る  | ○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   |
| 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                        | ○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<br>○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<br>○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<br>○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 | ○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<br>○高架下を有効活用する<br>※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<br>※公共施設の例：託児所、図書コーナー、市役所の出先機関 | ○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<br>○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 |  |                                 |
|                          | 南口公共施設等用地の高架より上のレベル部分           | ○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<br><br>○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   | ○下記に示す様々な可能性が考えられる<br>※ホームの高さに設けられた緑や広場<br>劇場、映画館等の文化施設への活用<br>まちづくりの種地への活用、積極的な商業活用<br>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<br>※民間資金やノウハウを導入した施設運営                                     | ○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  |  |                                 |
|                          | 西一条線及び周辺市街地                     | ○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  | ○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<br>○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）<br>○幅の狭い道路の交差点改良を図る   | ○沿道住民との協議による安全な歩行者空間づくり  | ○通過交通量の減少に伴う歩行者空間の充実を図る  | ○沿道住民との協議による安全な歩行者空間づくり         |
| 南北駅前広場                   | 南北通路                            | ○南北の駅前広場の一体化を図る  | ○南北通路を24時間通行可能な自由通路とする<br>○自由通路の幅員を20mとする<br>※高架下2スパン分  | ○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）  | ○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   |                                 |
|                          | 南北駅前広場                          | ○北口に新たな魅力を生み出す   | ○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<br>○総研線跡地の緑道化、北口の緑化を図る   | ○北口駅前広場の用地の活用についてJRと協議する   | ○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   |                                 |
|                          |                                 | ○市民が交流する「森の駅」の広場とする<br>○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<br>○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<br>○緑、水、クリーンなエネルギー                                       | ○南口の駅舎周辺用地（約2,000㎡）を、緑豊かな広場とする<br>○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  | ○南口駅前広場の用地の活用についてJRと協議する<br>○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   | ○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<br>○「森の駅」の実現を図る                    | ○駅舎や南北駅前広場の活用・運営母体の整備           |
|                          |                                 | ○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   | ○駅前広場へ入ることができる車両を抑制する   | ○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  | ○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   | ○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 |
| 高架駅                      | ○国立らしい個性あるデザインを実現する<br>○安全な駅とする | ○南口は現駅舎との調和したデザインを施す<br>○北口は新しいシンボル景観を創出する   | ○新駅のデザインについてJRと協議を進める   |  |  |                                 |
| 交通の考え方                   | 通過交通                            | ○駅周辺への通過交通は抑制を目指す  | ○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   | ○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）<br>○新たな交通規制の導入<br>○周辺都市計画道路早期整備に向けた働きかけ   | ○通過交通は、広域的な都市計画道路の骨格で処理する<br>○旭、富士見通りの一方通行や歩行者空間の充実を図る                         |                                 |
|                          | 公共交通                            | ○高齢者、障害者等のためにも、公共交通は駅至近へ乗り入れられるようにする   | ○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）<br>○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   | ○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   | ○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）<br>○駅北口、南口にバスの乗降場をそれぞれまとめて設ける | ○市民、公共交通機関による協議の場づくり            |
|                          | 駐輪・駐車                           | ○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<br>○買い物客のための駐輪スペースは商店街が確保する<br>○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  | ○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<br>※諸調査によれば自転車による駅利用者数は約6,500<br>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<br><br>○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 | ○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<br>○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                                  |  |                                 |