

■国立駅周辺に係る施設計画の検討状況

1. 南口駅前広場（P 2～5）

- 第4回まちづくり会議に提示した考え方（P 2）、まちづくり会議、交通検討部会での意見を踏まえ、ケース1、2の駅前広場計画案を検討
- ケース1については、旧駅舎の復原位置による歩行者空間の配置が異なる案を検討

2. 北口駅前広場（P 6）

- 第4回まちづくり会議等に提示した計画案

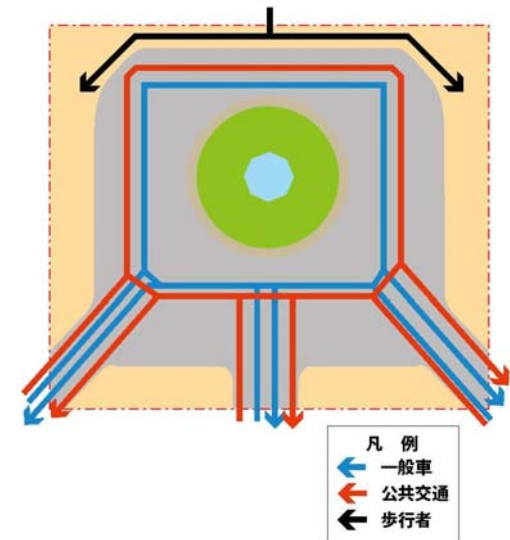
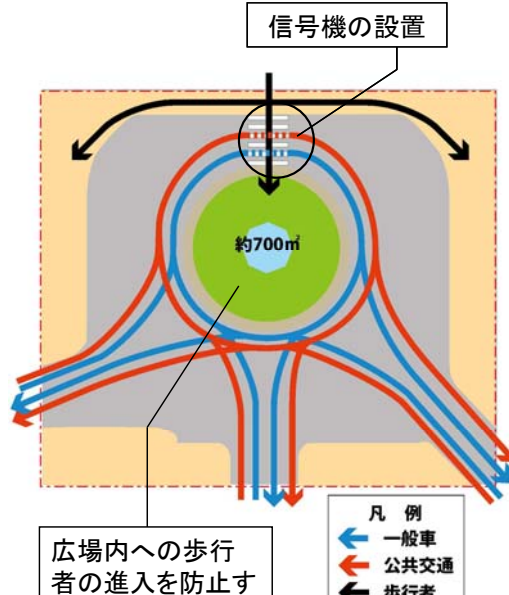
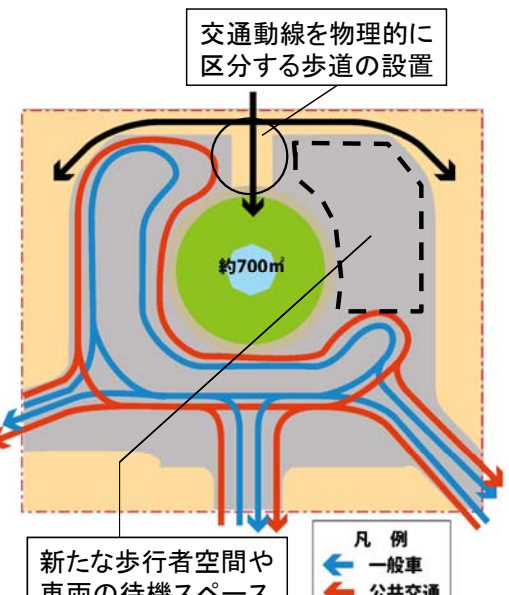
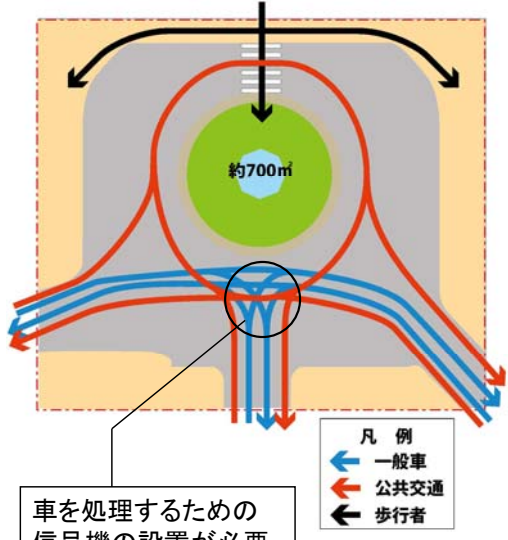
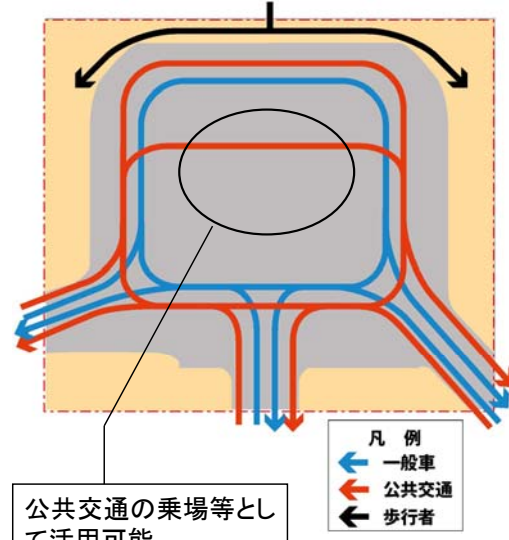
3. 高架下利用計画（P 7、8）

- 駅東側の高架下施設（約300㎡）については、第4回まちづくり会議で報告したまち育て検討部会での検討を踏まえ、施設配置のモデルを検討
- その他の施設については、以下に基づいて検討
 - ー約2,000㎡は駐輪場として検討。総研線跡地の暫定利用駐輪場等の移転先として想定
 - ー約200㎡は地域施設として検討。分団小屋、集会スペース等として想定

4. 交通計画

- 第4回まちづくり会議等での意見を踏まえ、再度検討を予定
- 富士見通り、旭通りでの路上駐車、荷捌車両等の現況調査を実施した上で、交通シミュレーションを実施

1. 南口駅前広場

	円形公園と一般車のロータリー機能を残しつつ、円形公園に渡れないタイプ（現行）	円形公園と一般車のロータリー機能を残しつつ、円形公園に渡れるようにするタイプ	一般車の駅前広場の流入を抑制し、円形公園に渡れるようにするタイプ	円形公園を公共交通の発着場に活用しつつ、一般車のロータリー機能を残すタイプ	
	タイプ③	タイプ①-1	タイプ①-2	タイプ②	タイプ④
交通動線	 <p>凡例 ← 一般車 ← 公共交通 ← 歩行者</p>	 <p>信号機の設定</p> <p>約700㎡</p> <p>広場内への歩行者の進入を防止するための柵が必要</p> <p>凡例 ← 一般車 ← 公共交通 ← 歩行者</p>	 <p>交通動線を物理的に区分する歩道の設置</p> <p>約700㎡</p> <p>新たな歩行者空間や車両の待機スペースとして活用可能</p> <p>凡例 ← 一般車 ← 公共交通 ← 歩行者</p>	 <p>約700㎡</p> <p>車を処理するための信号機の設定が必要</p> <p>凡例 ← 一般車 ← 公共交通 ← 歩行者</p>	 <p>公共交通の乗場等として活用可能</p> <p>凡例 ← 一般車 ← 公共交通 ← 歩行者</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 車と歩行者の交通動線は錯綜しない 	<ul style="list-style-type: none"> 円形公園に渡る歩行者と車の動線が錯綜する。それ以外は現況と同じ 	<ul style="list-style-type: none"> 円形公園に渡る歩行者と車の動線の錯綜させないために、物理的に分離された歩行者横断を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 交通規制をかけ一般車の通行を抑制 公共交通のみが駅前広場に流入できることから、広場内の交通量が左記のパターンに比べ減少し、円形公園に渡る歩行者と車の錯綜機会は減少 ただし、一般車を処理するための信号交差点が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 交通動線は現況と同じ
長所	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> 円形公園が新たな市民の交流拠点として機能 北口～旧駅舎～円形公園の南北のシンボル軸の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者と車の交通動線を分離 円形公園が新たな市民の交流拠点として機能 北口～旧駅舎～円形公園の南北のシンボル軸の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 円形公園が新たな市民の交流拠点として機能 北口～旧駅舎～円形公園の南北のシンボル軸の形成 一般車が通行しないことから、横断者に対する信号機の設定は不要 	<ul style="list-style-type: none"> 円形公園が公共交通の発着場として活用できることから、車道部がコンパクトになり、歩道部が拡大される
課題	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> 横断歩行者が乱横断する可能性が高いことから、駅前広場内の交通機能を維持していくためには信号機の設定や、円形公園から車道への飛び出し防止のための防護柵が必要 バスの通行が信号で制御されることから、今よりも広場内での通行速度が低下する 	<ul style="list-style-type: none"> 円形公園から車道への飛び出し防止のための防護柵が必要 ロータリー機能は保たれるものの、円形公園を中心とした機能は失う 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の前に信号交差点の設置が必要 円形公園の周りに防護柵が必要 障がい者用スペースの確保が困難 	<ul style="list-style-type: none"> 円形公園から大学通りに続く連続した景観形成が失われる

ケース1-1：現状をベースに歩道空間をできるだけ拡幅する案（その1）

- 前出タイプ①-1、タイプ②の場合に対応可能な計画案だが、まちづくり会議、交通検討部会の意見を踏まえると、駅前広場内の通過交通を排除するタイプ②のケースが望ましいと考えられる。
- 計画の前提として、旧駅舎の復原用地（約600㎡）を確保する。
- また、旧駅舎東西（大学通りと同じ幅）への建物立地を抑制する。具体化に向けては地権者との協議を踏まえ、地区計画、協定等により担保する必要性が高い。

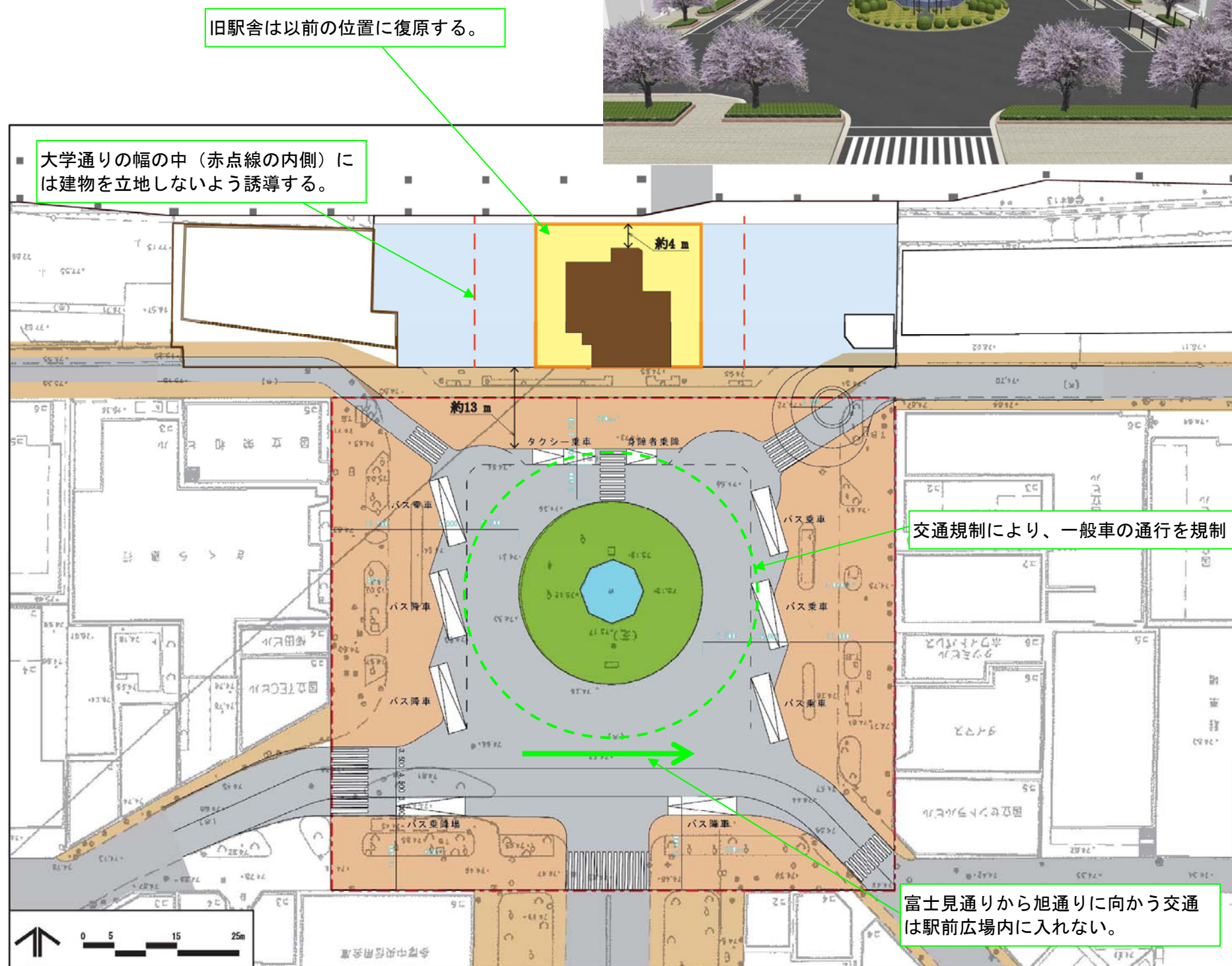


交通面から見た特徴

- ：歩行者が安全に利用できる歩道空間を確保できる。
- ：ロータリー周りの交通量が減少するため、円形公園には横断しやすくなる。
- ：一般車の進入を規制することで、車道部のスペースを減少できる。
- △：富士見通りから旭通りに向かう交通を処理するために大学通り出入口部への信号設置が必要となる。
- △：タクシープールを駅前広場外に配置するため運用方法の検討は必要となる。
- △：駅舎前面（旧駅舎との間）の歩行者空間が十分確保できない。（この場合旧駅舎南側への誘導で対応可能か検討が必要）

景観面、活用面から見た特徴

- ：交通機能をコンパクト化しつつ、歩道を拡幅しており、景観面等での効果が期待できる。
- ：円形公園の活用が期待できる。
- ：歩行者空間が拡大するため、既存樹木も含めた緑化等への取り組みの幅が広がる。
- △：歩行者空間を拡張できるが、広場的空間は確保しづらい。（歩道と広場を兼ねる場所になってしまう）
- △：円形公園の活用にあたっては、柵等（横断防止柵、防護柵等）の設置が必要となる。
- △：文化財指定されていない下屋部の復原は困難（建築基準法上耐火構造とする必要）



ケース1-2：現状をベースに歩道空間をできるだけ拡幅する案（その1）

- 前出タイプ①-1、タイプ②の場合に対応可能な計画案だが、まちづくり会議、交通検討部会の意見を踏まえると、駅前広場内の通過交通を排除するタイプ②のケースが望ましいと考えられる。
- （その1）との相違点は、旧駅舎の復原位置を南側に移すことにより、駅舎前面への広場的空間の確保を狙っている点にある。
- 駅舎と旧駅舎との間は公共空間として活用するため、（その1）と同様に用地（約600㎡）を確保する。
- また、旧駅舎東西（大学通りと同じ幅）への建物立地を抑制する。具体化に向けては地権者との協議を踏まえ、地区計画、協定等により担保する必要性が高い。

交通面から見た特徴

- * 下線部が（その1）との相違点
- ：歩行者が安全に利用できる歩道空間を確保できる。
- ：ロータリー周りの交通量が減少するため、円形公園には横断しやすくなる。
- ：一般車の進入を規制することで、車道部のスペースを減少できる。
- ：駅舎出入口で東西への歩行者交通を分離させることができる。また、駅前広場内の東西通過歩行者交通と駅利用交通を分離できる。
- △：富士見通りから旭通りに向かう交通を処理するために大学通り出入口部への信号設置が必要となる。
- △：タクシープールを駅前広場外に配置するため運用方法の検討は必要となる。

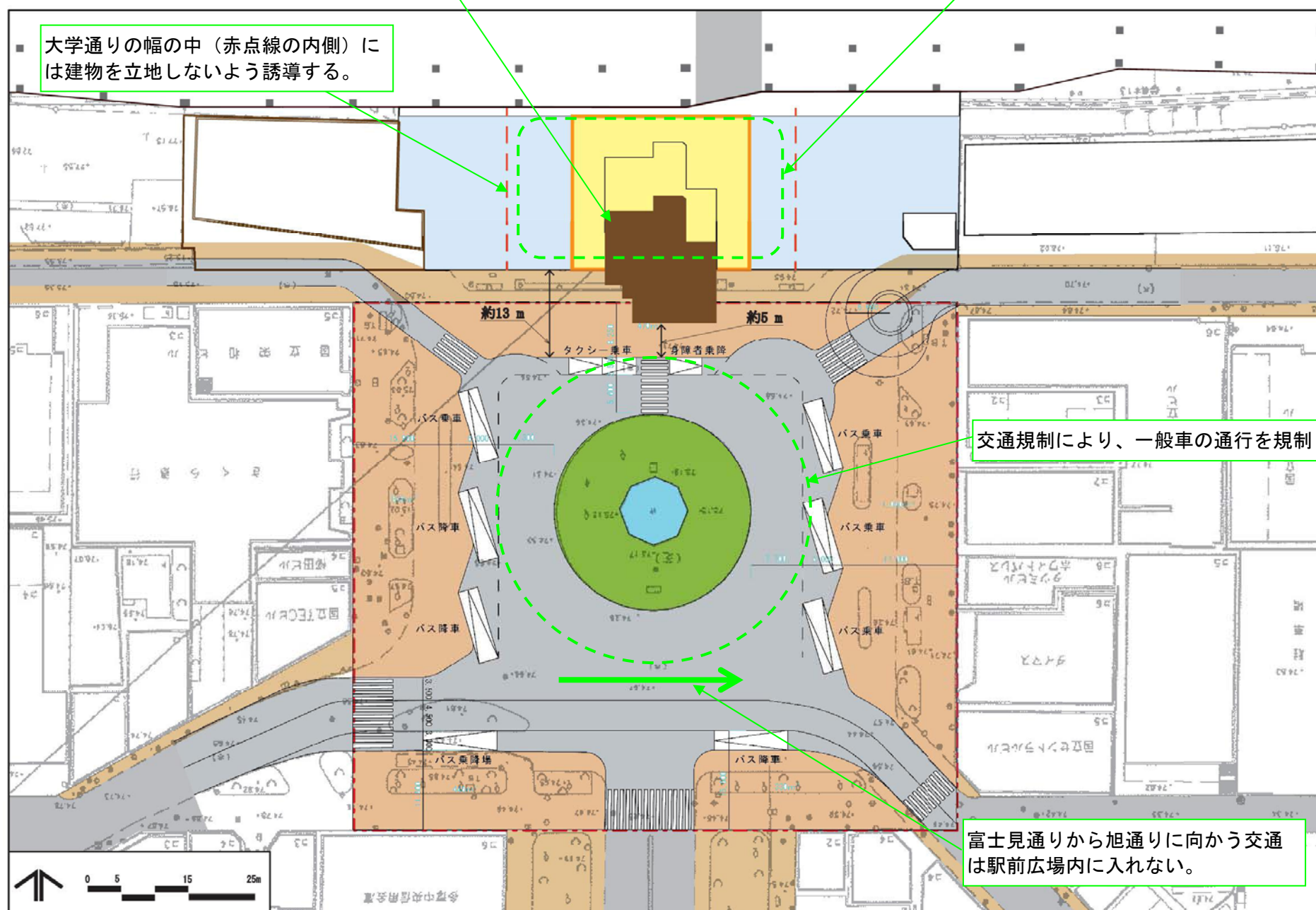
景観面、活用面から見た特徴

- * 下線部が（その1）との相違点
- ：駅舎前面にまとまりのある空間（広場的空間+旧駅舎）ができ活用の幅が広がる。
- ：交通機能をコンパクト化しつつ、歩道を拡幅しており、景観面等での効果が期待できる。
- ：円形公園の活用が期待できる。
- ：歩行者空間が拡大するため、既存樹木も含めた緑化等への取り組みの幅が広がる。
- △：円形公園の活用にあたっては、柵等（横断防止柵、防護柵等）の設置が必要となる。
- △：建築物（旧駅舎）を道路（駅前広場）に配置するための方法（制度的対応）を検討する必要がある

旧駅舎は以前の位置よりも南側に移して復原する。（図面では約8m南に移している）

駅舎の前面に広場的空間を確保する。

大学通りの幅の中（赤点線の内側）には建物を立地しないよう誘導する。



交通規制により、一般車の通行を規制

富士見通りから旭通りに向かう交通は駅前広場内に入れない。

ケース2：歩行者空間の確保、円形公園の活用を重視する案

- 前出タイプ①-2に対応した計画案である。
- 現状をベースとしたケース1に対して、駅前広場のレイアウトを大きく変更することで、駅周辺の拠点となる歩行者空間（広場的空間）を創出する。
- 駅舎と旧駅舎との間は公共空間として活用するため、（その1）と同様に用地（約600㎡）を確保する。
- また、旧駅舎東西（大学通りと同じ幅）への建物立地を抑制する。具体化に向けては地権者との協議を踏まえ、地区計画、協定等により担保する必要性が高い。



交通面から見た特徴

- ：歩行者と自動車の交通動線の分離、横断箇所の減少が可能であり、円形公園に対して安全にアプローチできる。
- ：車道部のスペースを減少できる。
- ：タクシープールの一部を駅前広場内に配置できる。
- △：富士見通りから旭通りに向かう交通を処理するために大学通り出入口部への信号設置が必要となる。
- △：タクシープールの一部を駅前広場外に配置するため運用方法の検討は必要となる。
- △：特徴的なロータリーの形状は失われる。

景観面、活用面から見た特徴

- ：駅前広場内にまとまった広場的空間を円形公園に面して配置することができる。
- ：駅前広場の拠点性が高まり、また、街との関係が強くなり、活用の幅が広がる。
- ：円形公園は再整備が必要となるが、日常的に利用されやすくなる。
- △：円形公園の南側にバス駐車場が配置されるため、大学通りからの景観への影響が懸念される。（バスシェルターの設置等）

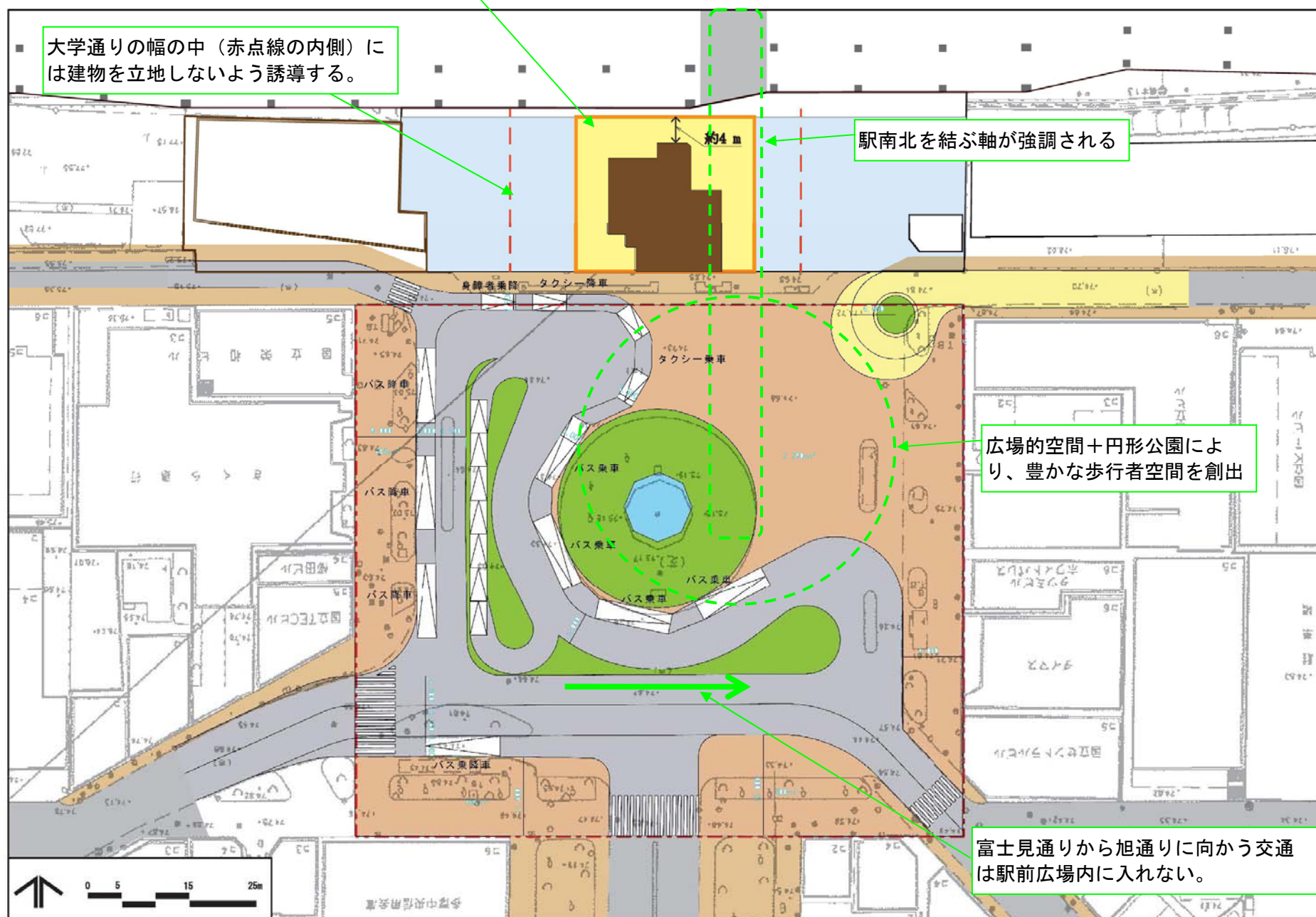
旧駅舎は以前の位置に復元する。

大学通りの幅の中（赤点線の内側）には建物を立地しないよう誘導する。

駅南北を結ぶ軸が強調される

広場的空間+円形公園により、豊かな歩行者空間を創出

富士見通りから旭通りに向かう交通は駅前広場内に入れない。



2. 北口駅前広場

1) タイプ①の空間構成の考え方

○ 歩行者の交通安全性を最も重視することを基本とし、駅前広場内に配置する交通利用者の道路横断をできるだけ少なくする計画

i) 自動車交通のための空間（道路、車回し）をできるだけ小さくし、歩行者による道路横断箇所を少なく、横断距離を短くする。

ii) 南北通路出口付近には駅舎から 10m程度の歩行者空間を確保し、その正面に路線バス乗降場以外の交通機能を配置する。

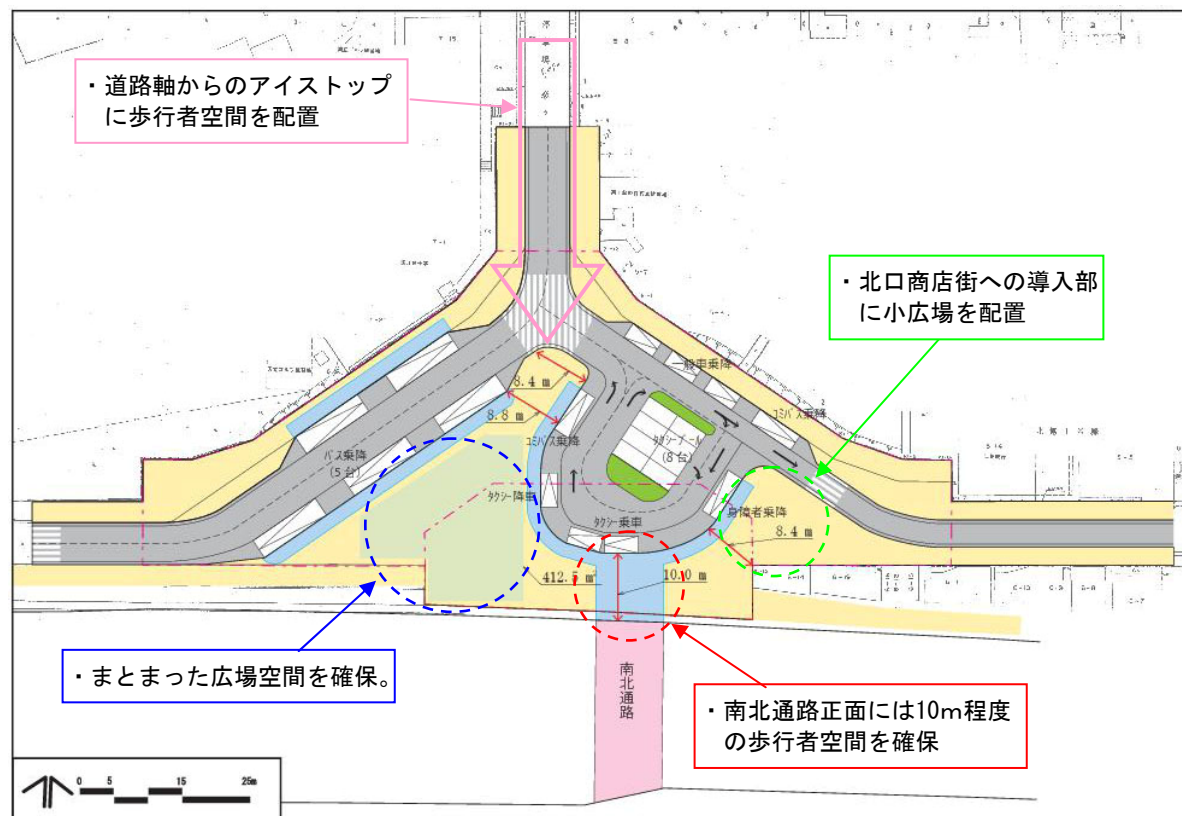
iii) 北1号線は東行き一方通行化を想定する。

【長所】・北口商店街、南北通路前、広場空間、高架沿い歩行者空間の連続性が生まれる。

- ・歩行者が多い北方向への動線に沿って広場空間を確保。
- ・バス利用者の横断を抑制（無横断で利用可能台数3台）。
- ・歩行者空間を北方向からのアイストップとして活用。

【短所】・南北通路の正面に交通機能空間が配置され、景観面で課題。

- ・広場空間が北口商店街と離れて配置される。



2) タイプ②の空間構成の考え方

○ 歩行者の交通安全性を重視しつつ、活用等を意識した歩行者のための広場空間の配置を工夫した計画

i) 北口商店街との関係を重視し、広場空間を駅前広場東側に配置する。

ii) 交通機能空間は西側に寄せて配置する。

iii) 北1号線は東行き一方通行化を想定する。

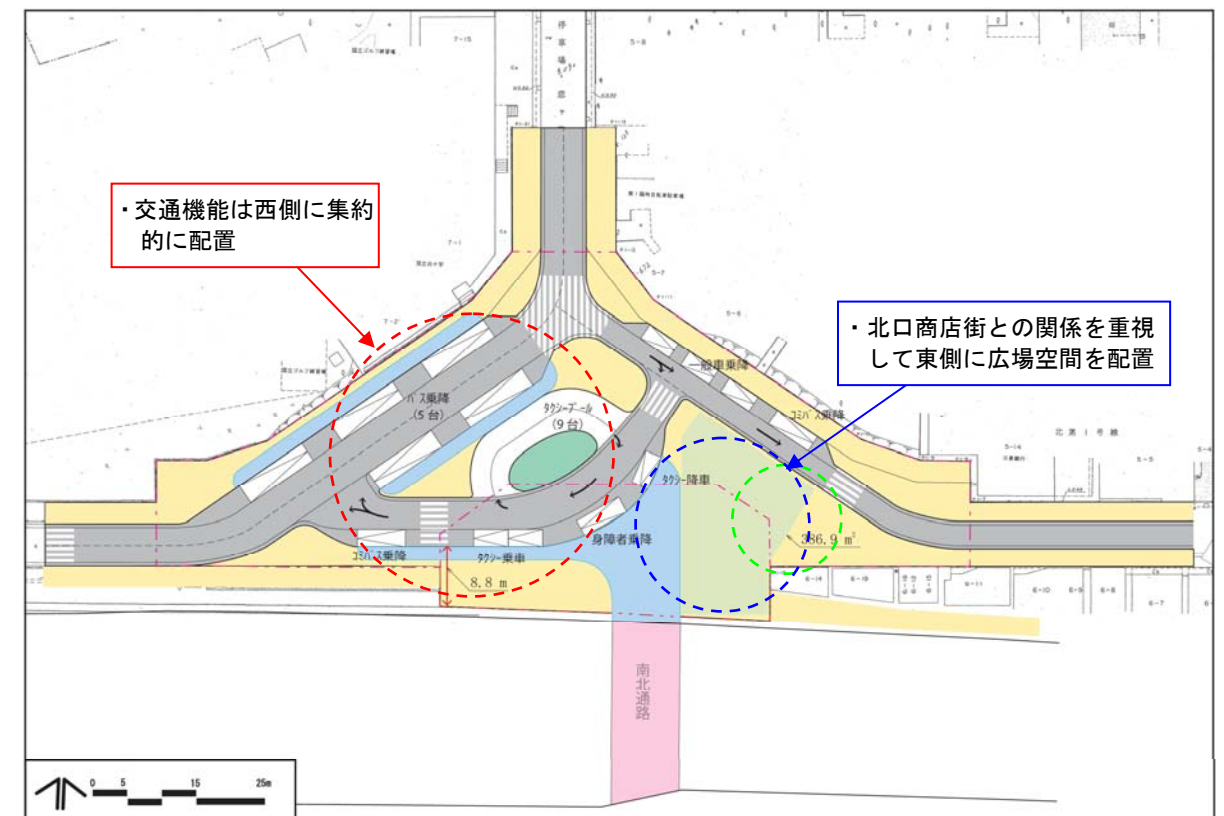
【長所】・北口商店街、南北通路前、広場空間、高架沿い歩行者空間の連続性が生まれる。

- ・北口商店街と広場空間の関係が強化され、空間的、機能的連携が期待できる。

【短所】・交通機能を集約的に配置したが、タイプ①よりも自動車走行スペース、バス乗降場用の島スペース等が大きくなる。

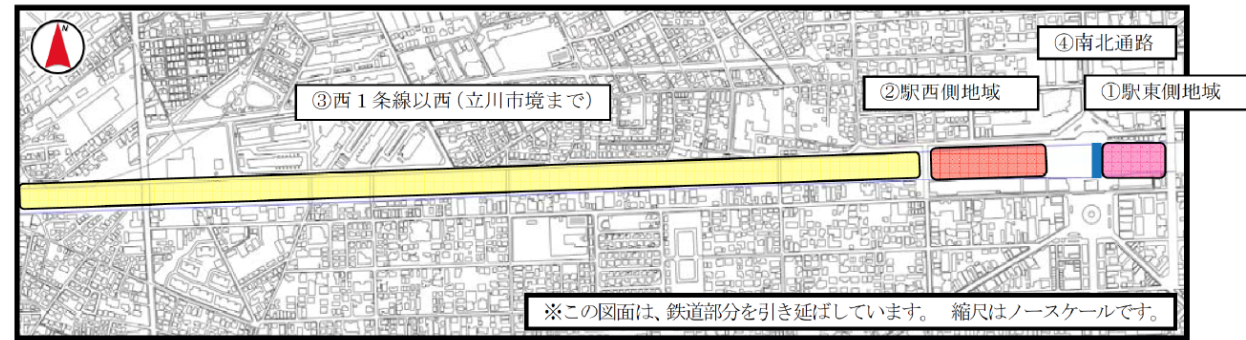
- ・バスを利用する場合、必ず道路横断が必要となる。また、バス乗降場のうち3台が対面側に配置される。

- ・北方向への歩行者の道路横断箇所が増える。



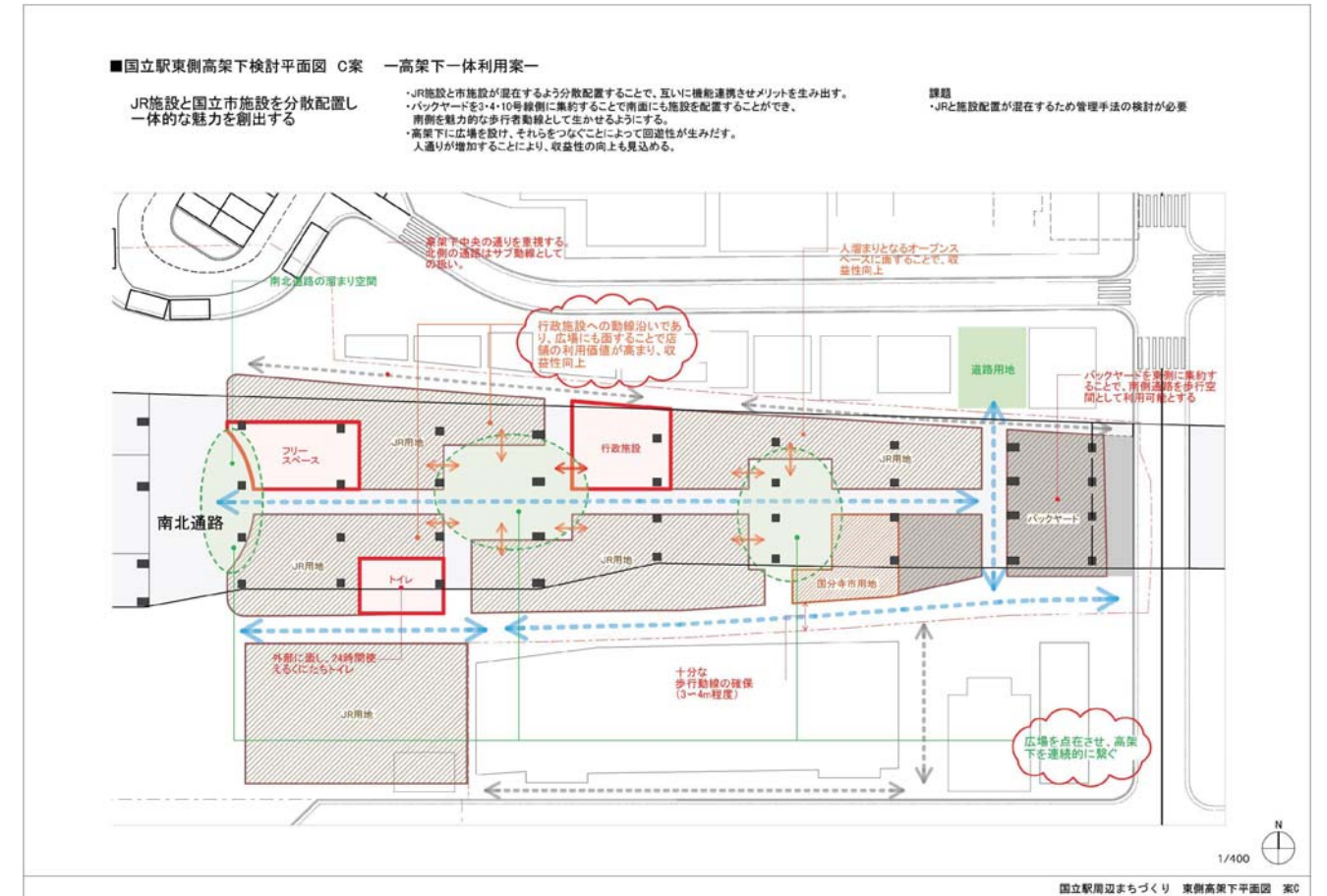
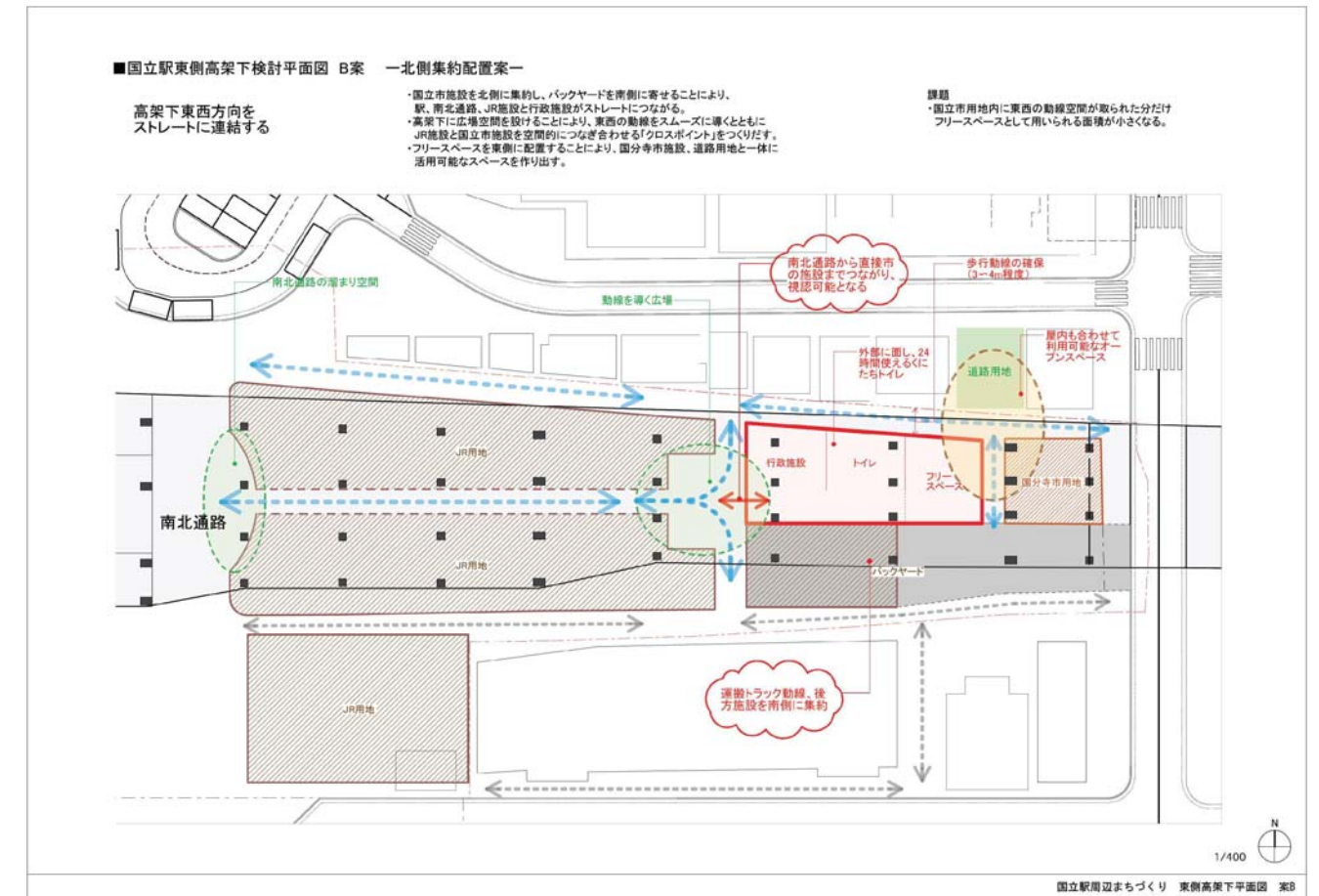
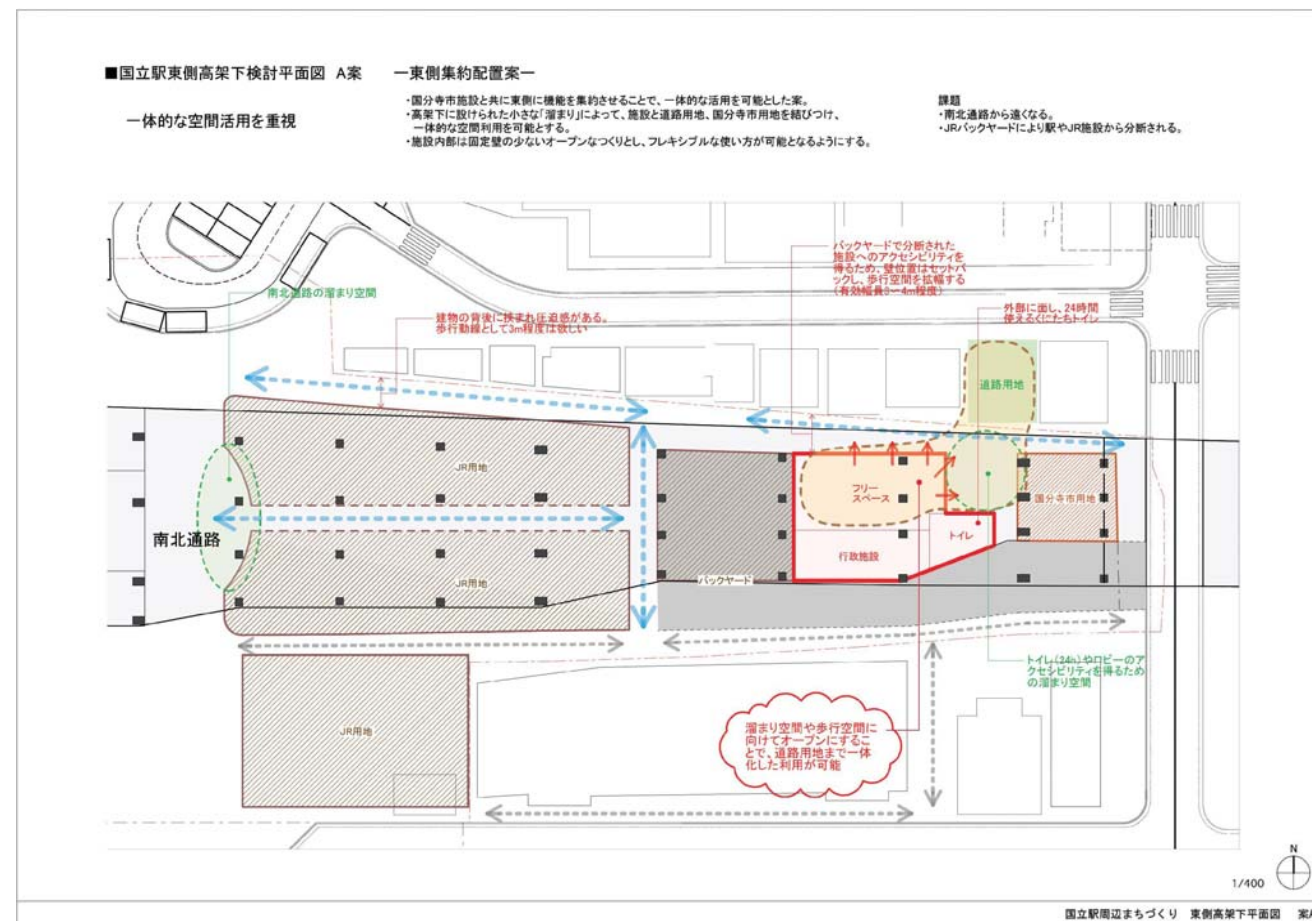
3. 高架下利用

- 連続立体交差事業に伴い、公租公課分として利用可能な全体の約 15%に相当する約 2,500m²。
- このうち駅舎東側の約 300 m²を行政施設等として活用することを想定してモデルを検討
- その他については、約 2,000 m²を駐輪場、約 200 m²を地域向け施設等で検討



国立市域高架下検討箇所（国立駅周辺まちづくり基本計画）

1) 東側行政施設等



2) 駐輪場

① 駐車スペースを2層化した場合

- ・2層化することにより駐輪面積を増やし、駐車台数を最大化する。
- ・ラックを用いることでさらに台数を確保することが可能。
- ・2層デッキの施工、及びラックの設置にコストがかかる。

② 駐車スペースを部分的に2層化した場合

- ・2層化する範囲を限定することにより整備コストを抑える。
- ・ラックを用いることでさらに台数を確保することが可能。
- ・2層デッキの施工、及びラックの設置にコストがかかる。

③ 駐輪スペースを1層とし、管理人による整理を前提とした場合

- ・1層とし、駐輪ラックを用いないことで整備コストを抑える。
- ・管理人が車体の整理を適宜行うことにより、効率的に駐輪台数を確保する。

○参考案を含めた検討案4案に関する仕様、駐輪台数、整備費（概算）

	仕様	駐輪台数	整備費概算(千円)	1台当たり整備費
案①	2層化、高位ラック使用	2658台	425,000	約160,000円
案②	部分2層化、高位ラック使用	2226台	285,000	約130,000円
案③	1層、管理人による管理	1610台	90,000	約60,000円
参考案	地上水平式機械駐輪利用(自動)	1718台	270,000	約160,000円

