

「国立駅周辺まちづくり計画検討委員会報告書」



平成15年3月
東京都国立市

目次

1.目的と位置づけ	
(1) 計画検討の経緯と目的	1
(2) 本計画検討の位置づけ	1
2.国立駅周辺の現況の整理	
(1) 駅周辺の人口分布及びコミュニティについて	3
(2) 駅周辺の都市機能について	3
(3) 駅周辺の交通について	3
(4) 駅周辺の道路状況について	3
(5) 駅周辺の歴史・自然資源について	3
(6) 駅周辺の市街化の進展について	3
3.中央線連続立体交差事業の概要	
(1) 事業目的、効果、事業費	4
(2) 工事施工予定	4
(3) 国立市の事業区間	5
(4) 新装国立駅	5
(5) 事業に伴う国立駅周辺の変化	6
(6) 北側側道の整備	7
(7) 複々線事業化の動向	7
4.国立駅周辺まちづくりの課題と方向性	
(1) 国立駅周辺の市施策における位置づけ	8
(2) 国立駅周辺まちづくりの課題	9
(3) 国立駅周辺まちづくり計画の方向性	12
(4) 国立駅周辺まちづくり計画のコンセプト(案)	14
5.南北交差道路の整備について	
(1) 駅周辺車両交通の現況	16
(2) 駅周辺車両交通の課題	18
(3) 優先整備交差道路について	18
(4) 周辺交通規制について	18
(5) 交差道路整備計画について	19
(6) 高架北側側道及び総研線跡地の活用	20
6.南北駅前広場の整備について	
(1) 駅前広場整備の基本的考え方	22
(2) 南口駅前広場の整備について	22
(3) 北口駅前広場の整備について	30

7. 駅南口公共施設等用地の活用について	
（１）公共施設等用地の現状	32
（２）公共施設等用地活用の基本的考え方	32
（３）用地の活用方針	33
（４）施設の整備手法	34
8. 高架下の活用について	
（１）公租公課分の利用面積の算定	35
（２）高架下活用の基本的考え方	35
（３）高架下の活用ゾーニング	35
（４）ラチ外通路のデザイン	36
9. その他の整備課題	
（１）周辺商店街の回遊性確保のための歩道等の整備	37
（２）南口公共施設用地南側街区の南北通り抜け協定通路の整備	37
10. まちづくり計画のイメージ図	37
11. 各整備項目の整備手法	37
12. 計画策定に向けた市民参加手法について	
（１）近年の市民によるまちづくり検討の動向	37
（２）市民による計画検討手法の提案	37
13. 関係図面	38

1. 目的と位置づけ

(1) 計画検討の経緯と目的

①国立駅周辺のまちづくりに関する過去調査等

国立駅周辺は、とくに南口周辺について、過去幾つかの調査・計画が行われている。主なものは

- 「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
- これらの整備計画は、市街地再開発を手法とする計画であった。
- 「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
- 「国立駅周辺プラン」平成11年度

このうち、国立駅周辺プランは、国立駅舎の解体の発表を受けて、駅舎が持つ文化財的な価値や、まちづくりを進める上での価値を明らかにし、駅舎、駅前広場、大学通り等を一体的に考えるまちづくりの推進を提唱したものである。

②今回計画検討の目的

今回調査は、中央線連続立体交差事業に伴う公共空間（駅前広場、主要街路、その他公共用地）の整備に係る計画検討が目的である。

人口増や機能集中に伴う都市的課題が見られる国立駅周辺に関して、本事業を契機とした公共空間の再整備・積極活用を行い、国立らしさや国立の魅力を受け継ぎ、活かした「修復型」のまちづくりを推進しようというものであり、市街地再開発のように、都市基盤の大規模な再編を目的としたものではない。

(2) 本計画検討の位置づけ

本報告書は平成13・14年度に行われた、庁内職員による「国立駅周辺まちづくり計画検討委員会」における検討内容をまとめたものである。本計画検討の位置づけは以下のとおりである。

①総合的な駅周辺まちづくり方向の検討

中央線連続立体交差事業を契機として、南北駅前広場周辺及び高架周辺市街地の総合的なまちづくりの方向を検討するものである。

②個別課題に関する具体的計画手法の検討

関連して個別課題に関しては、整備手法（導入事業）及び時期、それに伴う効果の定量化等、具体的な計画に係る検討を行うものとする。

③市民参加による駅周辺まちづくり基本計画の作成

本計画検討をもとに、平成15年度以降、市民、事業者、地域団体および学識経験者などを交え、ワークショップなどを導入した検討会の開催やアンケートの実施などにより、要望と意見を集約し、駅周辺まちづくりの基本計画を作成する予定である。

④一案に絞らず幾つかの可能性を提示

従って場合により、差違を明確にしたまちづくり計画数案を作成、それぞれのメリットデメリットを明確にして提示する方式をとる。

2. 国立駅周辺の現況の整理

(1) 駅周辺の人口分布及びコミュニティについて

国立市全体の人口は、若干増加傾向にある。国立駅周辺は、特に中高層のマンション建設が相次いでおり、人口増の牽引的な役割を担っている。駅南口周辺は「国立大學町」※として計画されたところであり、古くからの住民も多いが、一方で近年のマンション増等により新住民が流入している。

※国立駅南口周辺は、「箱根土地株式会社」（西武の創設者・堤康次郎が大正9年に設立）により住宅地として開発が進められ、大正15年に「国立大學町」として分譲が開始された。この「国立大學町」は、東京商科大学（現・一橋大学）を中心として、駅、広場、通り等が配置されるなど、景観形成等に配慮した学園都市として計画された。

(2) 駅周辺の都市機能について

国立駅周辺は、商業、業務、住居が混在する用途となっており、特に近年はマンション等の住居機能の増加が見られる。駅周辺の機能としては、福祉施設、児童施設、社会教育施設、スポーツ・レクリエーション施設等の不足をあげる声が聞かれる※。駅周辺の人口増加に伴い、これらの都市機能は、今後さらに必要性が高まるものと思われる。

※平成13年度「国立駅周辺地区まちづくり計画」国立市商工会。

(3) 駅周辺の交通について

後述する街路形態や市街化の過程を反映して、南口駅前広場における交通渋滞が深刻な状態となっている。これらの交通渋滞をひきおこしている車両は概ね甲州街道から北へ抜ける通過交通であると思われる。公共交通としては、タクシー及びバス2社12路線が駅南口に乗り入れており、これも交通渋滞を促す一因となっている。駅北口に関しても、国分寺方面からのタクシー、バス路線が集中しており、歩道の未整備とあいまって一部通行が危険な箇所も見られる。

(4) 駅周辺の道路状況について

国立駅周辺、特に南口は、駅を中心にした街路計画がなされており、放射状に南口駅前広場へ街路が集中する特徴ある形態となっている。国立駅南口周辺の市街地は長く「国立大學町」の計画に基づく幅員構成を継承してきたが、車両交通の増加等に対応できない部分も見られる。都市計画道路としては、主要幹線道路の幅員増や、中央線の南北交差道路の設置等が計画されている。

(5) 駅周辺の歴史・自然資源について

国立市の歴史・自然資源は、主に谷保地域に集中している。しかし、駅周辺も大正末以降の国立の都市開発に関わる歴史資源が多く集積している。大正15年創建の駅舎をはじめ、大學町開発時の宅地造成遺構も多く残存している。自然資源に関しても、いまだ敷地内に残る赤松や大学通りの街路樹等印象的な緑資源が多く分布している。

(6) 駅周辺の市街化の進展について

国立駅南口は大正末～昭和にかけての「国立大學町」に基づき計画され、昭和戦後期に急速に市街化した。基本的な街区構成は継承しているが、各宅地の細分化と高層化が進行している。駅北口は近年急速なマンション建設が進んでおり、急速な人口増と市街地形態の再編が進行しつつある。

3. 中央線連続立体交差事業の概要

(1) 事業目的、効果、事業費

①事業の目的

JR中央線（三鷹～立川間）連続立体交差事業は、中央本線の三鷹～立川間約13.1kmの区間を連続立体交差化し、18箇所の踏切道を廃止するとともに、9箇所の都市計画道路を立体化し、あわせて側道を整備するもので、これにより踏切遮断による交通渋滞や踏切事故の解消による南北交通の円滑化を図るとともに、側道により隔てられていた南北地域の一体化を図ることを目的としている。

②事業主体及び事業スケジュール

事業は、平成6年5月に都市計画決定され、平成7年11月に事業認可された。東京都、JR東日本株式会社、沿線6市（三鷹市、武蔵野市、小金井市、国分寺市、国立市、立川市）及び西武鉄道株式会社により施行され、事業期間は、平成7年度から平成22年度まで（現計画は平成15年度までであるが延長される予定）である。

③事業費用

総事業費は約1,720億円で、このうち鉄道側負担が約280億円、都市側負担は1,440億円である。都市側負担の内訳は、国庫補助金約720億円、東京都負担が約504億円、沿線6市負担が約216億円で、このうち沿線6市の負担按分は線路延長距離按分によるところとなっており、国立市の負担額は約53億2,153万円が予定されている。

(2) 工事施工予定

工事の施工順序は図1の通りである。工事は、三鷹駅から国分寺駅間の東側区間と西国分寺駅から立川駅間の西側区間にわかれて進められている。東側区間はすでに仮線工事に着工しており、平成15年度に在来線を仮線に切り替え、平成16年度から高架工事に着手し、平成20年度に全工事を完了する予定である。国立市を含む西側区間は、平成15年度に仮線工事に着工し、平成17年度に在来線を仮線に切り替え、平成18年度から高架橋工事に着手し、平成22年度に全工事を完了する予定である。

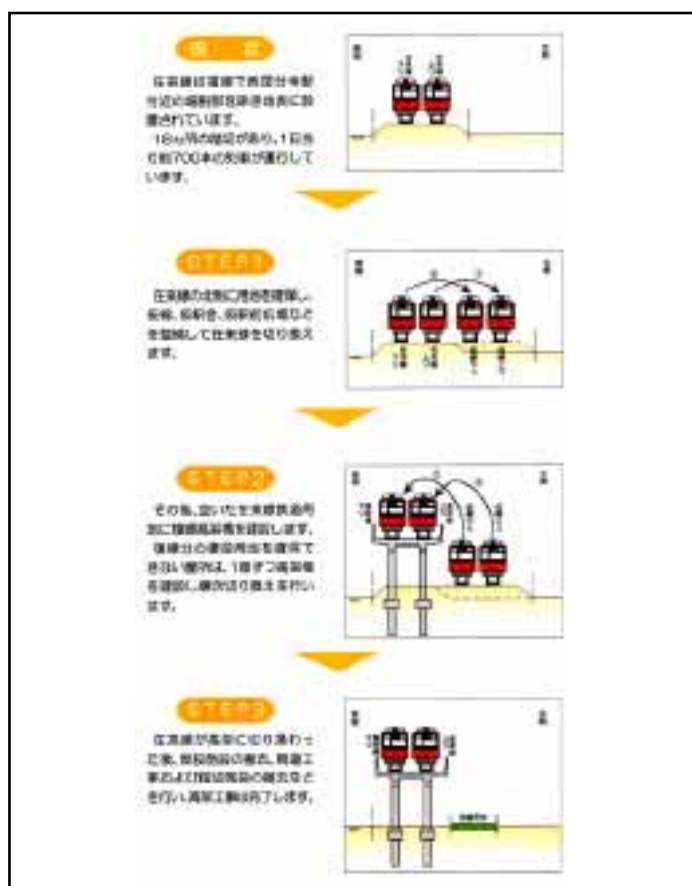


図1：中央線連続立体交差事業の施工順序

(3) 国立市の事業区間

国立市の事業区間は約2.1km (2,130m) であり、4つの踏切（西二条踏切、西四条踏切、西五条踏切、国立踏切）の解消と二つの都市計画道路（都市計画道路国立3・4・10、同国立3・4・14）との立体交差を図る。国立市における高架橋区間は、国立駅東側ガード西から立川市境までで、国立駅東側ガード東から国分寺市境までは、高架橋式ではなく、一部掘割式と土盛りによる地表式により施工される。高架橋部の一般部は図2上の標準断面図に示す通りである。

(4) 新装国立駅

①高架部の構造等

国立駅は、武蔵境駅、東小金井駅、武蔵小金井駅とともに連続立体交差事業において高架駅として新装される。国立駅の高架部の標準断面図は図2下の通りである。北側の総研線が廃止され、現行の上り線と中線（待機線）の停車ホームが入れ替わるところとなっている。駅機能は全て高架一階部分に取り込まれるため、赤い三角屋根の現在の駅舎は駅機能を喪失する。また現駅舎の建つ南口部分は高架工事の際の工事ヤードになるため、現駅舎の解体が予定されている。

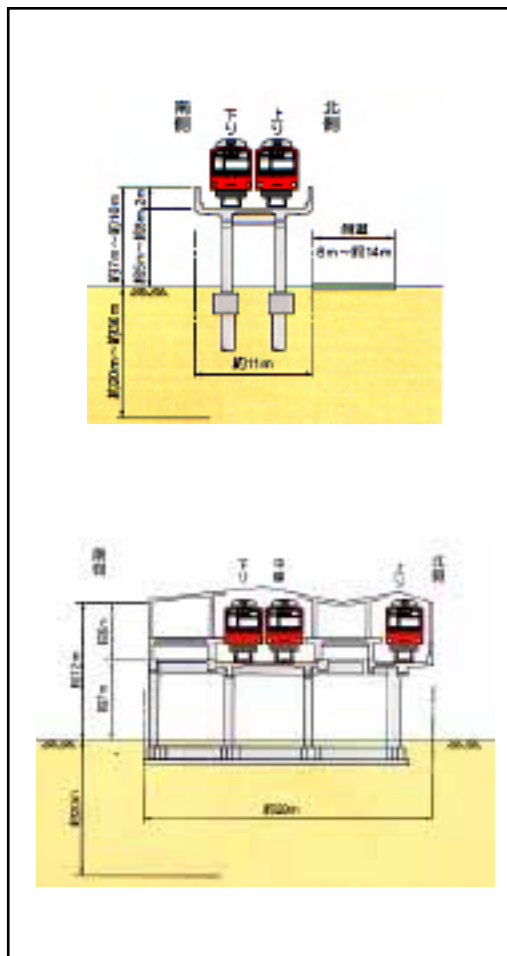


図2：上) 高架橋部一般部の標準断面図
下) 国立駅標準断面図

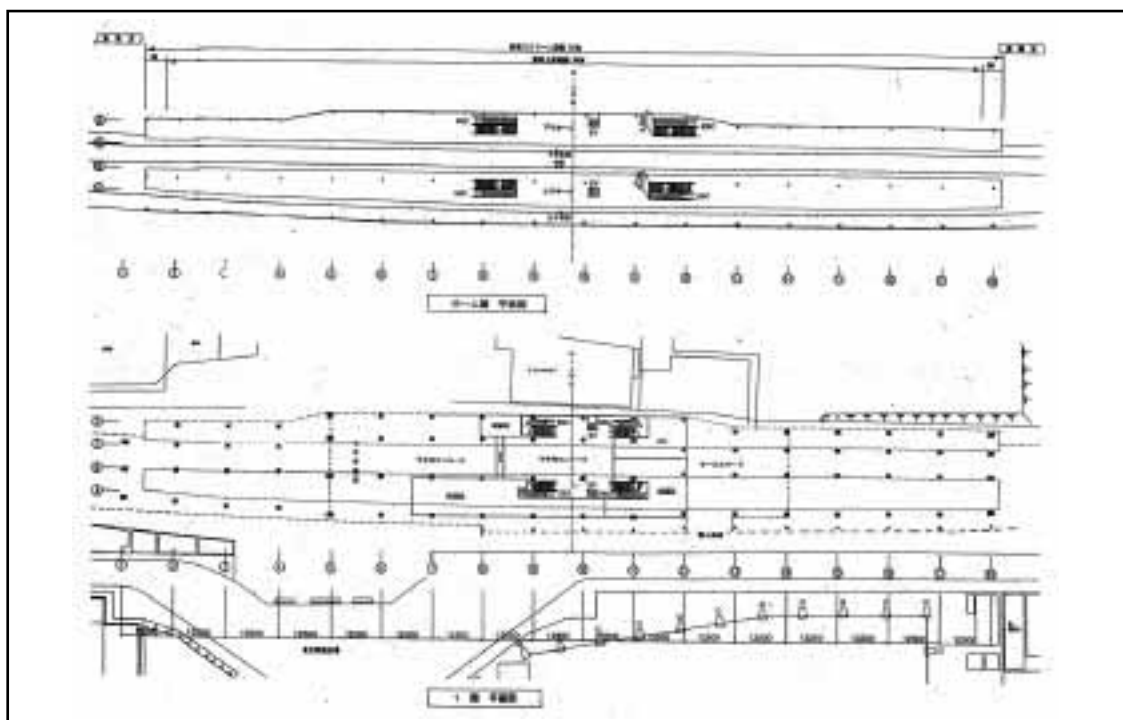


図3：国立駅平面図（暫定）

②新駅舎の基本平面

新駅舎の平面図として現段階で示されているものは、図3の平面図のとおりである。ラチ（改札）外コンコースの東側に有効幅員約10mのラチ外通路が新設され、駅業務時間中は歩行者の南北の通り抜けが自由にできるようになる。新ホームの位置はほぼ現行の上りホームの位置となり、上り、下りホームは平行して同じ長さで設置される。また、各ホームに2箇所の階段とエスカレーター及び1機のエレベーターが設置される。ただし、駅舎内各施設のレイアウトはまだ素案であり、今後多少の変更も生じるとみられる。

③新駅舎のデザイン

新駅舎のデザインは、現時点では、高架駅一般のイメージパースがJRより示されている（図4）だけである。今後各市との協議を行い各駅のデザインを決定していく予定となっている。

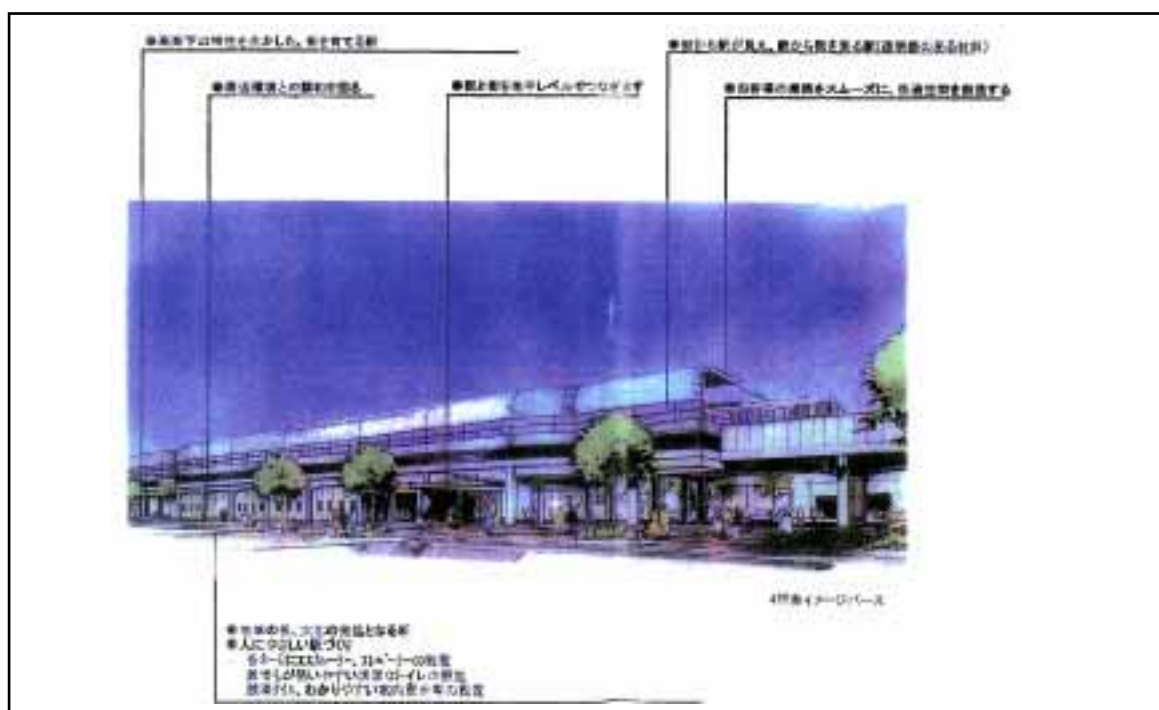


図4：新駅舎のイメージパース

(5) 事業に伴う国立駅周辺の変化

①南北駅舎跡地の発生

国立駅の高架化に伴い、JRの現鉄道敷地内に大きな変化が生じる。そのひとつは駅舎機能がすべて高架内に取り込まれることにより、現南北駅舎の跡地が生じることである。跡地面積は、南口においては約1,000㎡、北口においては約800㎡である。なお、南口においては、現駅舎の東西にあるJR用地を含めた駅前ロータリー広場に面する用地面積は約2,000㎡と見られる。

②高架駅南北跡地の発生（総研線跡地等）

次に、総研線が廃止されたこと及び現駅ホームの土盛りの法面が削られることにより高架後の鉄道敷地がスリム化するため、高架駅の南北に跡地が生じることになる。特に

北側の総研線廃止に伴う跡地面積は約2,500㎡になる。これら①②の跡地はすべてJR所有地であり、JRの新たな起業地となりうる場所であるが、駅周辺に生じる貴重な空間であり、市としての活用を検討し、今後JRとの必要な協議を行っていく必要がある。

③高架下空間の発生

次に、高架による高架下空間の出現である。国立市の高架橋延長敷に生じる高架下空間は、鉄道事業者（JR）の必要施設部分や交差道路用地などの部分を除くと、約20,000㎡程と見込まれる。このうちの15%にあたる約3,000㎡ほどを公租公課分として都と市で公共利用できることになっている。また、15パーセントを超える部分は鉄道事業者の定める貸付規則により使用できる。このため、高架下空間の利活用の検討が必要となっている。

（6）北側側道の整備

中央線連続立体交差事業に伴い、高架北側に一部側道が新たに整備される。高架事業と一体化して都市計画決定された関連側道として、西二条踏切から東へ国立市道北第一号線に接続する国立鉄中付第一号線（幅員9m）、西二条踏切から西へ都営北三丁目第二アパート外周道路に接続する国立鉄中付第2号線（幅員8m）が整備される。また、都営北三丁目第二アパート外周道路から西へ立川市境付近までは国立市道北第19号線（幅員約6m）が整備される。これらの道路用地は、高架工事中は仮線用地として使用されるため、道路整備が施工されるのは高架工事終了後の平成22年度となる予定である。

（7）複々線事業化の動向

最後に、連続立体交差事業とともに、都市計画決定された複々線化計画は、高架部地下に鉄道路線を増設して鉄道輸送のスピードアップと輸送量増加を図る事業であるが、現在この複々線計画の事業化は進んでいない。

4. 国立駅周辺まちづくりの課題と方向性

(1) 国立駅周辺の市施策における位置づけ

国立市の上位計画においては、いずれも国立駅周辺を国立の玄関口として重要視し、拠点的な位置づけを行っている。

1) 国立市総合基本計画2001年度版 第三期基本構想 第2次基本計画

①都市施設の整備と文化・業務・商業機能の拠点化

「国立駅周辺の市街地は、道路・駐車場・駐輪場など都市施設の整備と計画的な再整備をすすめ、商業機能の充実・強化をはかる」「駅周辺地区を「文教都市くにたち」にふさわしい文化、業務、商業機能の拠点として発展させるため、商業の活性化を図るとともに魅力ある居住環境の創造を目指す」と謳われている。

②市民を交えた駅周辺地区の再整備手法の検討等

また、「このため、中央線連続立体交差事業を踏まえ、現国立駅舎を保存活用し、国立駅南口用地や高架下を活用した駅周辺地区の再整備について、地元関係者をはじめ市民の合意形成を得ながら整備手法を検討し、商業施設、南北道路、自転車駐車場等の整備を図り、安心して住み続けられるまちづくりを推進する」「踏切遮断による交通渋滞の解消、南北に分断されていた市街地の一体化の推進、高架下の利用を展望し、中央線連続立体交差事業を推進する」とある。

2) 国立市都市計画マスタープラン原案（平成14年11月）

①都市機能の集積に加えて、景観への配慮、駅舎の保存活用等

国立市の中心となる都市拠点として商業・業務機能を中心とした土地の有効利用や都市機能の集積。「文教都市くにたち」にふさわしい景観に優れた緑豊かな都市空間の創出。JR中央線連続立体交差事業に伴う、南北交通の円滑化、高架下空間、市有地の有効活用による駐輪場、公共施設の整備。市民に親しまれている国立駅舎の保存と国立のシンボルとしての活用、等。

②北地域の商業地形成、街並み形成、南北一体化等

特に北地域については、北の玄関口にふさわしい商業地の形成、緑に配慮した商業地にふさわしい美しい街並み形成、住環境に配慮した南北道路の整備による地域内道路の安全性・利便性の向上、南北一体化による魅力ある商店街の形成、民間施設等を活用したコミュニティ施設の確保、等。

3) 国立市緑の基本計画策定委員会答申書（平成14年9月）

①国立駅前広場、南口公共施設等用地は緑化重点地区

国立駅前広場は、国立の玄関口にふさわしい駅舎の保存と一体的な景観形成、駅前における環境共生空間の形成（広場内の緑化推進、緑陰やシンボリックな景観、野鳥が訪れる環境形成、円形公園の池の生物生息環境の向上）。南口公共施設用地は、都市型の気象による環境悪化の軽減や景観向上を図る緑化の推進（建築物の屋上や壁面緑化、広場空間の確保）市民園芸等の学習や緑のボランティア活動の拠点活用、が謳われている。

4) 国分寺市都市マスタープラン（こくぶんじ恋のまち）（2000年3月）

①生活拠点としての国立駅の位置づけ

国分寺市都市マスタープランにおいては、国立駅は将来の都市構造として「生活拠点（日常生活の利便性を高める）」と位置づけられ、将来の土地利用においては「生活に根ざした商業で地域の利便性を高めるまちづくり」を進めるとされている。

②光町・西町地域別構想：商店街のまちづくり、南北一体化、利便性の向上

地域別構想の中で、とくに北口周辺に関わる課題としては、地域の北西から南東に至る国分崖線の斜面林の保全、南口と共に進める身近で利便性を高める商業空間づくり、生活利便性高める商業立地の推進、南北交通道路の整備、放置自転車対策としての自転車駐車場設置、駅周辺歩行者のための道路整備、バス等の公共交通網の拠点機能の充実、さらにはJR鉄道総合技術研究所などを活かした魅力ある駅前交通拠点の整備等が謳われている。

(2) 国立駅周辺まちづくりの課題

1) 国立の玄関口にふさわしい駅前（南北）機能の集積を図る

①公共施設の立地

駅周辺には市役所や図書館等の行政サービス機能やホール等の公共文化施設の不足が指摘されており、駅周辺の公共用地への公共施設の適正な配置は周辺商店街の活性化にも貢献するものと思われる。

②民間の文化・コミュニティ施設の立地

民間の文化・コミュニティ施設に関しても要望が多く、駅周辺公共用地への適正な立地誘導が考えられる。集会施設等はある程度蓄積されていると思われ、マップ記載等による存在周知と利活用促進も考えられる。

③業務機能の立地誘導

駅周辺は商業地域に指定され、商業・業務・住宅系の用途が混在している。今後誘導を図る機能としては、利便性を活かした特色ある業務施設が考えられる。新たな業務施設の集積は周辺商店街の活性化にも貢献するものと思われる。

※特色ある業務施設としては、SOHOオフィス、高齢者、若年層向け起業支援オフィス、NPO法人活動支援センターなどがあげられる。

2) 国立のシンボルとなる駅周辺の美しい景観を形成する

①国立駅舎を中心とした南北シンボル景観の創出

駅舎及び広場、大学通りが一体となった南口景観は、国立のシンボル景観である。高架の出現により景観の変貌が予測される中で、既存資源を活かした新たな景観を創出していく必要がある。北口は裏手としての印象が強く、景観的にも南北の断絶感を生みだしており、新たな景観の創出が課題である※。

※北口のシンボル景観づくりとしては、高架駅への新たなシンボルのデザイン、またラチ外通路等を介した南口景観への視線の確保、等の手法が考えられる。

②駅前にふさわしい周辺市街地の景観の誘導

国立駅周辺は、現在景観に関する協定措置はない。また景観特性や将来的な景観の在り方に関する検討、景観に寄与する「建築作法」の検討も充分ではない。南口駅前広場や大学通り沿道は都市景観形成重点地区の指定に向け、景観形成協議会が設立された

が、今後協定等の景観形成の担保手法※の導入が課題である。

※何らかの「景観協定、まちなみ協定」の締結、駅前の景観特性の分析と駅周辺の建築物のデザインガイドラインの作成等が考えられる。

③背景となる景観誘導

景観は、そこに立地する構造物だけではなく、その背景となる自然の眺望や、背景となる構造物のデザインも重要であり、これらに対しても何らかの保全対策、誘導手法を検討する必要がある。

3) 歩行者や自転車にとって安全で快適な道路整備を進める

①「使用しやすい」自転車駐車場の設置

歩道への放置自転車は、駅前景観、歩行者の安全や快適性の阻害など様々な問題を生んでいる。駅への交通手段として多く活用され※1、駅周辺への要望施設でも駐輪場は上位を占める※2。しかし現実には自転車駐輪場は設置されていても使用しない場合もあり、駅や商店への動線と絡めながら「使いやすい」自転車駐車場を設置することが課題である。

※1 商工会実施アンケートでは「駅周辺への交通手段」として若年層を中心に自転車が過半数を占める。

※2 商工会実施アンケートでは「駅周辺の必要施設」として、駐輪場が一位を占めている。駅や商店街等目的地や目的地への通り道に位置し使用しやすい駐輪場の設置が必要であると思われる。

②歩道の有効幅員の確保、お年寄りや障害を持つ方にも通行しやすい歩道づくり

富士見通り、旭通りなどは現在の有効幅員が狭い（歩道1.75m）上に、前記の放置自転車の他、店舗のはみ出し陳列、荷物の放置などがあり、より通行を困難にさせており、これらの排除に係る自主的な取り決めも必要である。

③安全な回遊ルートの明示

駅周辺には一部、歩道幅員が極端に狭い箇所、歩道未整備箇所がある。狭隘箇所や危険箇所の整備とあわせて、当座は、特色ある商店や自転車駐車場、安全な歩道空間を繋いだ、歩いて楽しく快適な回遊路を設定し、さらにマップやサイン等により明示していく必要があると思われる。

④通過車両交通の抑制

国立駅南口駅前広場に接続する各道路は通過交通により常時渋滞している。車道渋滞が歩道の自転車通行を促している面もあり、また歩道の通行の安全性も損なわれており、これらの通過交通の排除が大きな課題となっている。

4) 緑地、公園・広場などの潤い空間・交流空間を駅周辺に増やす

①駅前広場を活用した交流空間の確保

駅前広場はかつて「交流空間」としての役割を担っていたが、現在は通過交通、放置自転車などによりその機能を失っている。円形公園や駅前歩道等有効に活用されていない公共空間も多く、駅周辺の新たな広場空間の創出と有効に連結させて、駅周辺の交流空間を確保していく必要がある。北口には既存の公共空間自体が不足しており、新たな創出が求められている。駅周辺の広場空間の不足は地区滞留時間の減少につながり、商店街活性化の阻害要因ともなる。

②駅周辺の既存緑地の有効活用

駅周辺の緑地景観は潤いある駅前空間づくりに不可欠であるが、その不足を訴える声も多い。実際には、駅構内の緑地、円形公園の緑地や大学通りの街路樹がありながら、あまり認識されていない※。駅周辺の景観特性を分析しながら、これら既存の緑地の効果的な活用を行うと同時に、目線の高さへの植栽等効果的な緑地設置をあわせて考えていく必要がある。

※緑地景観を阻害する要因（自転車、車両）の存在、高木が多く、目線の高さの緑が少ない、身近な場所に木陰に入ることができる、木々に触ることのできる緑がない、等の理由が考えられる。

③国立の「縁取り景観」である緑地への眺望点確保

国立駅南北景観の背景となる国分寺崖線の斜面林は、まちの貴重な縁取り景観であり、駅周辺に潤いを与える環境資源でもある。国分寺市等による斜面林保存を支援するとともに、景観協定などにより斜面林への眺望を確保していく必要がある。

④駅周辺の水資源の有効活用

国立は湧水や多摩川、矢川などの恵まれた水環境の印象を強く持ち。駅前においても、開発当初は池や水禽舎が置かれるなど、そのイメージを積極的に発信しようとした節がある。既存の水資源（円形公園の池）、新たに生まれる可能性のある水資源（高架の雨水貯留等）を活かした、国立ならではの水環境を生みだしていく事も考えられる。

5) 駅前の魅力的な商店街づくりを推進する

①駅周辺の魅力的な（安全で快適な）回遊路づくり

駅周辺の各商店街は、駅前から拡散する形態であり、構造的に回遊性に乏しい。また国立の街区は東西に長く、南北通り抜けがしづらい。商店街の回遊性向上は活性化のための重要な課題であり、そのための既存魅力施設の抽出、効果的な魅力施設の分散配置（公共施設用地への配置、空き店舗の活用等）、自転車駐車場、安全な歩道等と組み合わせた回遊路の設定を進める必要がある。また、東西街区を横断する歩行者用の協定通路も考えられる。同時に、マップやベンチマーク等による回遊路の明示・認知が必要である。

②商店街の業種、業態の特徴把握と特色づくり

駅周辺の各商店街は、多彩な飲食店の立地が見られる反面、生鮮食料品店や電化製品量販店等の立地が希少であり、一部業種の不足が見られる。不足業種の導入を検討する考え方もあるが、国立の商店街の特徴が形成された経緯を読み解き、逆に個性として商店街づくりに活かす考え方もある。

③新たな消費者層の創出

新たな消費者層の創出としては、業務機能の誘導による通勤購買層の創出と同時に、中央線を南北に交差する歩行者動線や回遊路の創出により南北住民が中央線を越えて反対側の商店街を訪れるようになることが考えられる。

6) 以上と関連した駅前南北市街地の一体化の推進

①南北の歩行者動線の確保

車両用の南北道路だけではなく、歩行者が南北に自由に、便利に行き来できる動線の確保が課題である。

②南北が連携した回遊路づくり、南北から活用できるスペースの確保

同時に、南北の住民がまちを一体として認識できるような駅周辺景観の創出、南北が連携した中央線を交差する回遊路の創出、南北住民が一体的に活用できる公共スペースの創出等が課題である。

(3) 国立駅周辺まちづくり計画の方向性

1) 南北交差道路の早期整備と駅前交通規制

①早期整備路線の確定

駅周辺の通過交通のルートを調査し、南北通行の誘導として最も効果的な路線を早期に事業着手・整備することが必要である。

②整備路線へ通過交通を誘導するための車両規制

駅前広場へ流入せず南北通行する車両動線の設定、それに基づく通行規制の導入が必要である。通行規制の導入に当たっては、効果的な路線や実現しやすい路線など、段階的な規制導入もあわせて検討することが望ましい。

③駅前交通抑制ゾーンの明示

車両交通を抑制するゾーンの設定、サインや路面舗装による抑制ゾーンの明示等、総合的に駅前広場から通過車両を排除する手法の導入が必要である。

④公共交通、送迎車両、障害者車両への対応

これらの駅前交通処理の再検討にあわせて、南北駅前へのバス・タクシーの乗降車場、モータープールの位置設定、コミュニティバス導入を含めた公共交通計画の作成、北口へのロータリー設置による交通処理機能の充実などを図る必要がある。

2) 駅南口公共施設等用地の活用

①高架下・総研線跡地・民間企業所有地・駅前広場と一体的になった整備

当該用地の活用により、中央線を挟み、南北駅前広場とつながる大規模公共用地が確保できる。これらを一体的活用することで、市街地の緩やかな南北一体化や駅前の交流空間創出が可能となる。歩行者や自転車が利用しやすく、自由に南北を行き来できるように、GLレベル（1階）では、各敷地が広場のようにつながった一体活用が望ましい。

②駐車場の確保

暫定利用の国立市土地開発公社駐車場は、駅周辺の駐車施設として重要な役割を担っている。今後、民間駐車場の減少も想定され、現在用地における駐車場機能は何らかの形で維持存続させる事が望ましいと思われる。

※GLレベルを歩行者に開放する場合、地下駐車場の設置、パーキングタワーの整備等が考えられる。

③南北から活用しやすく駅への動線が確保された自転車駐車場

都市計画決定されている国立駅南第一自転車駐車場の位置変更を検討する。南北から活用でき、広場的な空間と一体的に整備され、駅や駅前広場への動線上に配置された場合、活発な利活用が想定される。

④駅周辺の利便性及び活性化に貢献する機能創出

用地に施設を整備する場合の導入機能としては、既存検討では※、商業機能をベースとしたものが多かったが、国立の地域性や商店街の活性化を考慮すると、商業機能は回遊性創出に向け歩行者動線レベルにスポット的に配置することが望ましい。駅前の利便性と国立の個性を活かした文化・コミュニティ施設、業務施設、公共サービス機能の導入を検討する。なお、富士見通りへの回遊性創出のためには、用地に隣接する南側街区の協定による歩行者通路の創出なども検討する。

※平成6年3月30日付「国立駅南口清算事業団用地検討委員会報告」、平成7年9月「国立駅南口開発計画」。

3) 総研線跡地の活用

①高架下、駅南口公共施設等用地等との一体的活用

南北市街地の緩やかな一体化、南北交差する歩行者動線の確保等のため、これらの用地と一体的に活用することが望ましい。

②中央線北側市街地からの自転車駐車場確保

北一丁目自転車駐車場やその他利用者に対し、北側から活用でき、南口への動線も確保された自転車駐車場の設置を検討する。

③北側低層住宅地の景観創出に向けた潤い空間の創出

北側低層住宅地は緑豊かな良好な市街地であり、高架線との緩衝地帯の役割も兼ねて、何らかの緑道的な整備と潤い景観の創出を検討する。

4) 南口駅前広場周辺の整備

①国立駅舎の活用

国立のシンボルでありまちづくり上の価値を有する国立駅舎は保存活用を行い、国立らしい駅前空間の創出に努める。

②高架駅、国立駅舎などが一体となったシンボル景観の形成

駅周辺の景観は高架駅、現駅舎、広場、大学通り、周辺景観が一体となり形成されている。これらの総合的な景観形成手法を検討し、個々の構造物のデザインに関する検討を行う。

③ゆとりある歩行者動線や広場空間を生み出す保存手法

その際、駅舎の位置はラチ外通路との関係、駅周辺の歩行者通路の確保、駅の利活用のしやすさ等、駅舎の活用や駅前空間の利活用の活性化を考慮し、配置と保存手法を検討する※。

※駅舎を少し前に出して保存する手法、円形公園へ移築する手法など様々な手法が考えられる。

④駅前広場周辺の「公園化」

駅前広場の車両抑制、南口公共施設等用地との一体的な広場空間の創出、駅舎周辺用地の確保、円形公園への動線確保等、駅前広場周辺の公共用地を有機的に連結し、一体的な広場空間を創出する。

⑤広場空間の明示

同時に広場の路面等のデザインや緑地の効果的な演出等により、広場空間としての明示を行う。

5) 北口駅前広場周辺の整備

①北側のシンボル景観の創出

北口のシンボル景観を創出する高架駅のデザイン、ラチ外通路を介して視線が通ることを活用した南北景観の一体化等を検討する。

②北口駅前広場等の整備

公共交通の乗降車場、モータープールなどの配置、高架事業と連動した適正規模の駅前広場の創出など、北口駅前空間の一体的整備を検討する。

6) 高架駅及び高架下

①駅への導入機能の検討と要望

駅の利便性を活かし、南北一体化や地域活性化に貢献する駅機能の提案、要望を検討する。駅周辺の構内店舗等は、高架下に移転する事により駅舎周辺に広場用地が創出できる。また、「国立駅周辺プラン報告書」においても検討されている自転車駐車場についても、高架下への導入機能として、その容量、使いやすさなどあわせて検討する必要がある。

②高架駅のデザイン

上記の諸検討を踏まえ、国立駅前の南北シンボル景観を創出する高架駅のデザインを検討、あるいは高質なデザイン実現のための仕組みを検討する。

③高架下の導入機能の検討

上記の諸検討を踏まえた高架下の導入機能の検討を行う。

(4) 国立駅周辺まちづくり計画のコンセプト（案）

「国立駅前回廊（プロムナード）の創出」

駅、駅前広場を中心とした、国立の個性と文化を発信する公共空間の回廊創出

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、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コンセプトは見えにくくなっている。そこで、今回の中央線連続立体交差事業を契機に、分断したり、機能が失われつつあった公共空間を再びつなぎあわせ、再生して、国立らしさを牽引してきた駅周辺の役割を再生・強化して行こうというのが、本報告書におけるまちづくりコンセプトである。このことが、駅周辺への市民、来街者の滞留・回遊を生みだし、駅周辺地域の活性化にも寄与していくものと考えている。

5. 南北交差道路の整備について

(1) 駅周辺車両交通の現況

1) 現在の交通量

①大学通りの交通量が最も多い

今回検討において、駅前広場へ流入・流出する車両量を調査し、南口駅前広場周辺の大きな交通の流れを把握するとともに、過去の同様な調査との比較を行った。

流入・流出あわせると大学通りが最も多く7:00~19:00で8,266台を数えた。次いで広場東側道路(7,982台)、富士見通り(5,322台)、旭通り(4,558台)、広場西側道路(1,776台)となる。

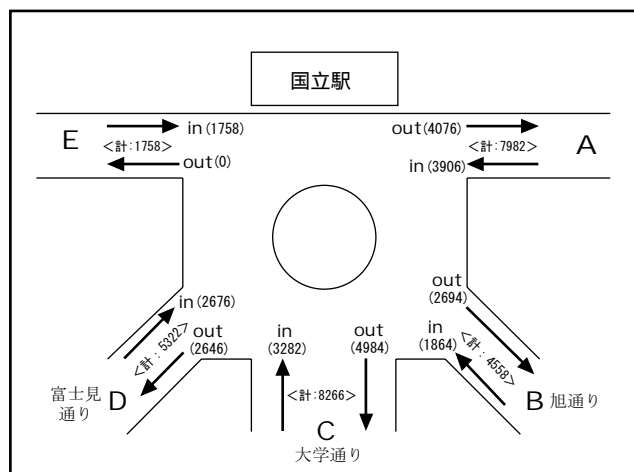


図5：南口駅前広場の交通量（7:00~19:00）

②車両の流れ（広場東側道路～旭通り、大学通り）

大きな車両の流れは、「大学通りから広場東側道路へ抜ける」「広場東側通りから大学通りへ抜ける」「広場東側通りから旭通りへ抜ける」ルートが目立つ。大学通り、広場東側道路は流入・流出共に車両数が多い。

③車種による違い

公共交通は、バスに関しては、大学通り及び旭通りの利用が多い。タクシーは通りによる差はなく、大学通り、旭通り、富士見通りまんべんなく流入・流出している。普通貨物車は、広場東側道路からの流入・流出、大学通りからの流出が目だった。前記の通過交通のルートにのった車両が多いものと思われる。二輪は交通量の少ない広場西側道路を良く利用している。

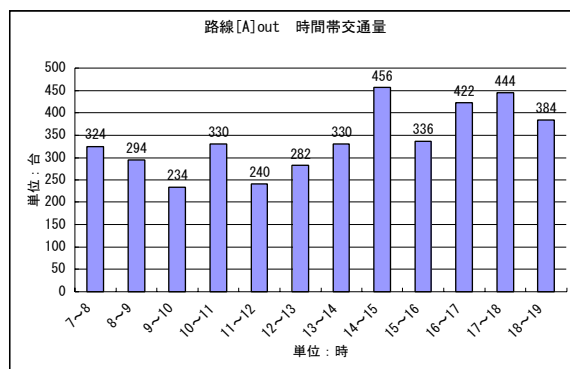
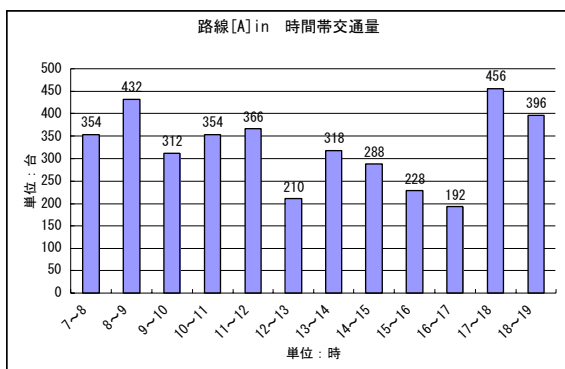
④時間帯による差違

通りによって交通ピークが異なる。広場東側道路(流出)と大学通り(流入)、大学通り(流出)と広場東側道路(流入)が対応している。

<各路線の時間帯交通量（1時間毎）>

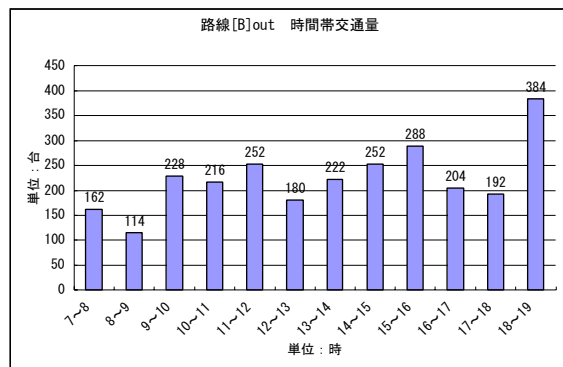
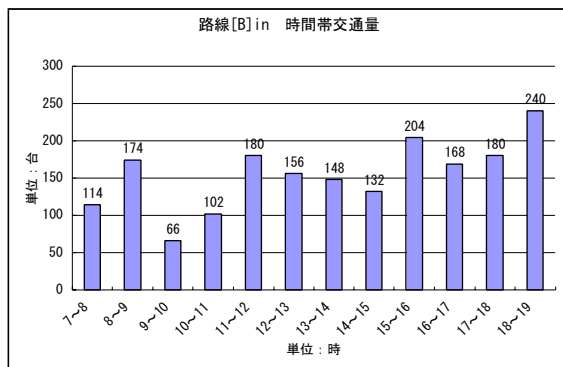
○路線A（南口駅前広場東側通り）

・ in : 3906/out : 4076 in+out : 7982



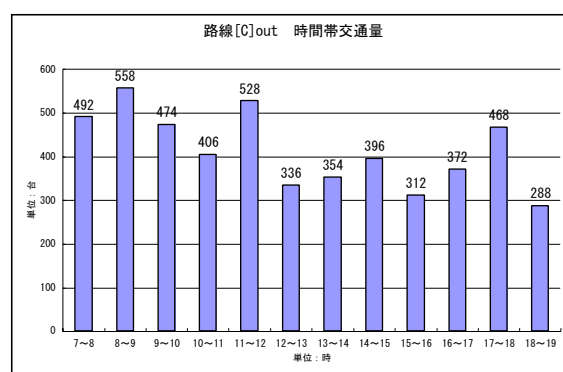
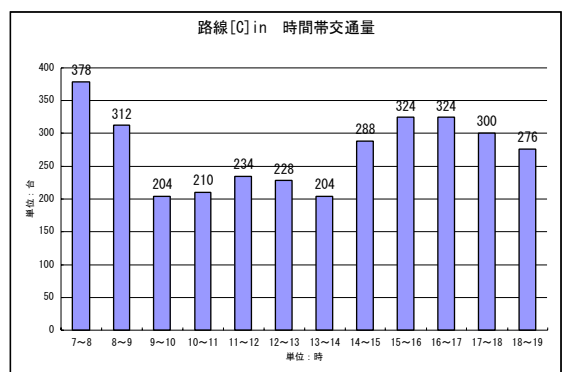
○路線B（旭通り）

・ in : 1864/out : 2694 in+out : 4558



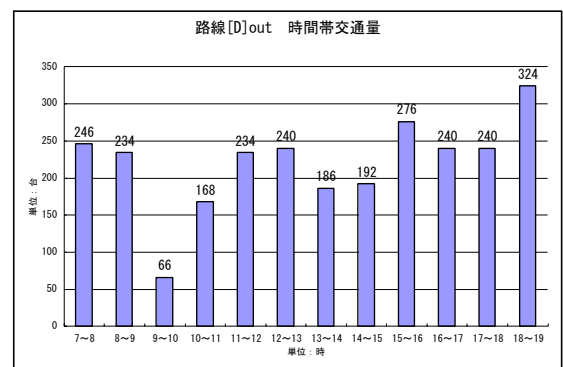
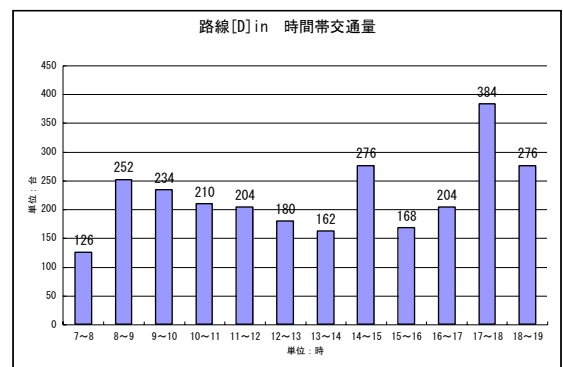
○路線C（大学通り）

・ in : 3282/out : 4984 in+out : 8266



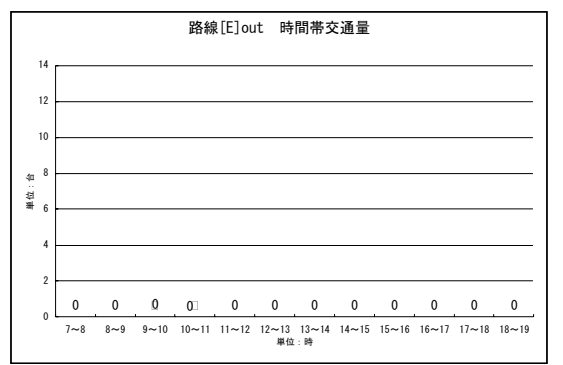
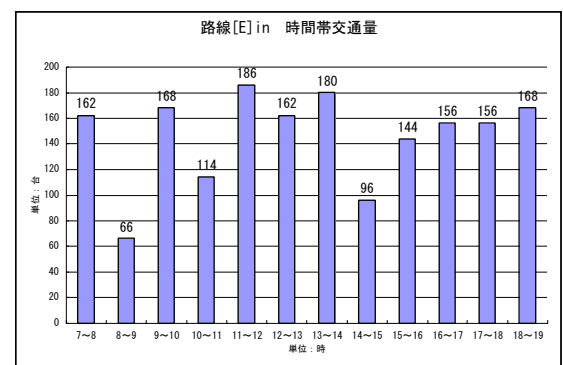
○路線D（富士見通り）

・ in : 2676/out : 2646 in+out : 5322



○路線E（南口駅前広場西側通り）

・ in : 1758/out : 0 in+out : 1758



2) 過去交通量との比較

①流入交通量との比較

流入台数のみ見ると17,982台（平成9年度）、17,304台（平成10年度）、18,072台（平成11年度）、17,040台（平成12年度）、16,308台（平成13年度）であり、増減しながらも長期的にはやや減少している。

②富士見通りの交通量減少、大学通りの交通量増加

各通りの流入・流出車両数を見ると、富士見通りからの流入数が暫時減少しており、逆に大学通り、旭通りの比重が高まっている。駅前広場の渋滞のため富士見通りからの交通が流れなくなっており、こうした状況を嫌って流入量が減っている事も考えられる。しかし駅周辺の通過交通が排除されると、富士見通りからの流入量がまた増える事も想定され、何らかの対策を講じておく必要がある。

(2) 駅周辺車両交通の課題

上で見たように、南口駅前広場へ流入する車両約13,000台が渋滞し、深刻な課題となっている。国立の場合、街路が駅南口にいったん集中する街路形態であるため、南北の通過交通が局所的に集中して、渋滞を引き起こしている。

これらの車両渋滞は、正常な交通機能の回復、駅周辺の美観形成、安全な歩行者空間の確保の観点から、解消に向けた方策を講じることが必要である。安全で快適な歩行者空間が確保できないことなどは、駅周辺の歩行者等の滞留時間を減少させており、ひいては、駅周辺商店街の活性化の阻害要因にもなっているものと思われる。

深刻な車両渋滞をひきおこしているのは、広場への接続道路から流入し、円形公園の北側を周回している通過車両（特に大学通りから東側接続道路へ抜ける車両であるが、あわせて富士見通りからの車両も課題）である。

駅前広場を通過せず中央線の線路を横断できる適切な通行路の整備・確保が課題となっている。広場至近の南北交差道路の整備及び交差道路への効果的な誘導措置の組み合わせが必要である。

(3) 優先整備交差道路について

整備効果がもっとも期待されるのは、都市計画道路3・4・10号線及び西一条線である。これは、広場直近の交差道路で最も交通誘導がはかりやすい。また、道路計画線内の建築物のセットバックがある程度進行しており、計画線内の住宅が比較的少ない、等もあげられる。

なお、これらの交差道路は、国立の玄関口である駅周辺市街地内に新設されるものであり、緑化やゆとりある歩道空間の確保により、地域の環境向上に寄与する道路とする必要がある。

(4) 周辺交通規制について

①駅前広場への交通をある程度抑制する規制

南北交差道路の整備にあわせて、最も容易で効果的な通行規制としては、広場東側道路を広場流入方向のみの一方通行とするものである。この規制により、広場流入約13,000台中、自動的に約4,000台が削減できる（約30%）。

さらに、駅前広場の車線形態や、路面舗装等による車両抑制の明示、効果的な位置における車両誘導サインの設置等により、その効果が高められる。

②駅前広場への交通を大幅に遮断する規制

しかし、南北交差道路の整備を契機に、駅前広場から通過車両を徹底的に排除するのであれば、以下の規制を組み合わせることを検討する。

○円形公園南側への信号設置により、大学通り、富士見通りからの車両を旭通りに流し、ここから3・4・10号線へ誘導する（円形公園を迂回させない）。

○広場西側接続道路は広場から流入する方向のみの一方通行とする（現在は逆方向の一方通行）

○以上の措置により、円形公園を迂回する車両は公共交通のみの約700台／日程度にまで抑制できる。これにより、駅前広場から大幅に車両を排除することが可能となり、例えば、現駅舎を保存活用した場合、歩行者が駅舎から円形公園へ渡りやすくなり、一体的活用が可能となる。

(5) 交差道路整備計画について

1) 駅通路

現況：ラチ内通路で幅員 6 m

計画：ラチ外通路で幅員約10m

自由通路が望ましいが、設置後、相当な額の維持管理費用が国立市の負担となる。

2) 都計道 3・4・10号線（ガード下）

現況：橋下幅員 4.5 m 橋外の道路幅員 5.45 m

計画：国分寺境より旭通りまでの延長360m、幅員16m

既設道路拡張は延長200m、新設道路は延長160m

3) 西 1 条線（駐車場西の新設交差道路）

現況：交差道路西は国立市開発公社用地と J R 東日本の用地である。西 1 線より南の道路は 9 m である。

計画：幅員10mの計画

西 1 線より南の道路 9 m に合わせた道路計画であるが、歩道を十分に確保した計画にした。（東京都の補助対象とする）

4) 都計道 3・4・14号線（西 2 条線踏切）「第 1 踏切」

現況：踏切及び南の道路幅員 5.4 m で北からの一方通行。

計画：高架下計画幅員16m、北側は側道、南側は現行道路幅員

都市計画道路事業の整備は北大通りから富士見通りまでを事業化しないと事業認可は難しいので、現段階では北側は側道接続、南側は現行道路幅員としていく。

5) 西 4 条線踏切（八小北側踏切）「第 2 踏切」

現況：現行幅員 5.45 m

計画：幅員 7.5 m の計画

北側は側道に接する。南側は西 1 線まで幅員 7.5 m の道路計画で歩道を設置する。

（2.05 m の拡幅とし、東京都の補助対象とする）

6) 西 5 条線（新設交差道路）

現況：線路南側は幅員 5.45 m の市道に接している。

計画：幅員 7.5 m の計画

北側は側道に接する。南側は西 1 線まで幅員 7.5 m の道路計画で歩道を設置する。
(2.05 m の拡幅とし、東京都の補助対象とする)

7) 西 1 号線踏切

現況：線路南側は幅員 3.6 m の市道に接している。

計画：現行のままの計画

北側は側道に接する。南側は幅員 3.6 m の現行幅員とし、歩行者及び自転車だけの通行とする。

8) 国立踏切

現況：幅員 12m

計画：現行 12m のままの計画

歩道を整備していく。

9) その他

都営北 3 丁目第 2 アパート外周道路から西へ立川市境付近までは側道が整備される予定となったが、交差道路を 1 箇所整備することが望ましい。

(6) 高架北側側道及び総研線跡地の活用

中央線連続立体交差事業に伴う高架北側側道については、すでに述べたとおりである。

これに関連して、総研線跡地に関しては、北側低層住宅地の環境向上、高架下や南口公共施設等用地へ至る南北動線の確保、駅へ至るゆとりある自転車や歩行者の東西動線の確保、西側側道や東側歩道、駅北口駅前広場との連続性確保、等の観点から、連続した歩道状の活用を行う事が望ましい。また、バス乗降車場の設置等によりゆとりある北口駅前広場の形成にも寄与させるものとする。

6. 南北駅前広場の整備について

(1) 駅前広場整備の基本的考え方

国立駅の駅前広場は南北共に、国立の玄関口であり、以下の役割を持たせる必要があると考えられる。

- 人が集う広場とする：広場状のゆとりある空地、歩道を確保し、有機的に連結させ、国立の駅前広場が本来持っていた、人が集う機能に再生する。
- 国立の文化や個性を発信する広場とする：現駅舎の保存活用、円形公園の再生などを通し、国立独自の歴史に裏打ちされた文化や個性を駅前から発信する。
- 緑豊かで潤いのある広場とする：国立の本来の魅力である豊かな自然を駅前に再生する。国立の玄関口にふさわしい広場周辺の景観形成を誘導する。
- 南北の一体感を醸し出す広場とする：ラチ外通路を介して、視覚的、機能的に南北が一体的となる広場空間とし、これまで培われてきた断絶感を一掃する。
- 交通が機能的に処理できる広場とする：通過交通を排除し、車両動線を効果的に処理して、交通広場としての機能を強化する。

(2) 南口駅前広場の整備について

1) 駅舎の保存活用形態と高架駅・駅前広場との関係

①現国立駅舎の保存活用形態と駅前広場の関係

国立駅南口には、国立のシンボルであり、都市計画マスタープランにおいても保存活用が謳われている国立駅舎が存在する。南北駅前広場の整備検討をするにあたっては、まず、この駅舎の保存活用形態を分類し、各々の場合の整備のあり方について検討する必要がある。というのも、駅舎の活用内容に応じた保存位置によって、高架駅との関係や、駅周辺の広場空間の整備の方向が大きく左右されるからである。平成11年度「国立駅周辺プラン報告書」においては、国立駅の正面外観と大学通りの軸線の関係が大変重要視されており、本検討においても、大学通りとの軸線をずらさずに前後（南北）に若干移動させた場合を別表に整理した。

これによれば、駅舎の保存活用形態は、大きく分類すると、駅舎を現在位置（もしくは高架となるべく一体化）する場合と、駅舎を前面に移動させて保存活用する場合に大別できる。

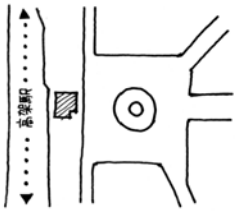
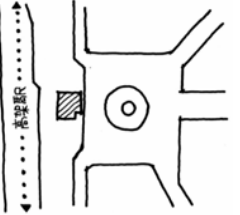
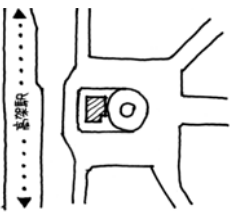
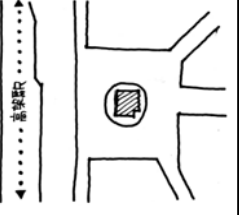

②現国立駅舎を概ね現在位置で保存活用する場合

前者の場合、駅舎は高架駅のラチ外通路の前面に位置し、内部の活用は通路を主体としたものにかかなり限定される。ただし、周辺歩道の拡幅等駅前広場の整備は必要ない。また、駅舎が現在のJR所有地内にあるため、内部に通路を確保しながらも、周辺のJR所有地と一体となった店舗などをJR自らが展開する事も想定される。

③現国立駅舎を前面に移動させて保存活用する場合

一方、後者は、高架駅と駅舎の間に広場的な空間を確保し、乗降客の動線や駅周辺の滞留空間を確保する一方、円形公園と保存駅舎を近づけることで、両者の一体的な活用を図ろうというものである。ただし、この場合は、駅前広場の車両制限や歩道の拡幅等、駅前広場の再整備が必要である。また駅舎の保存位置はJR所有地以外の民有地にかかるため、国立市が主体となった保存活用形態が現実的である。

■ 国立駅舎の保存手法パターンと活用の可能性

保存する位置	駅舎の保存手法	駅舎の活用手法	高架駅のデザイン等の留意点	その他	備考
<p>現在位置に保存</p> 	<p>○高架工事の期間中円形公園へ曳き屋 ○文化財指定による適用除外をうける ○内部は自由通路への動線を確保する必要あり ※高架駅と一体化させる考え方もあるが、駅舎の維持管理のため高架駅との間に間隔が必要となり、現在位置への保存と変わらない</p>	<p>○通路的な活用が主体 ○通路を確保しつつ付帯的な活用は可能（駅舎周辺敷地との一体的な活用も考えられる） 市：情報発信センター、公共サービス施設、小ギャラリー等の文化施設 JR：小規模な店舗等（周辺用地をテラスとした一体的な活用）</p>	<p>○保存駅舎を際立たせるデザイン ・素材を対比させる ・高架駅の透過性を高める 等 ○高架駅への動線確保（自由通路部分の拡幅等が考えられる）</p>	<p>○市が活用する場合、保存駅舎用地の担保が必要、その場合の駅舎の維持管理は市が行う。</p>	<p>もっとも現実的な保存手法 駅舎内部は通路主体となるため、活用上のメリットはあまり大きくない（景観を重要視した保存手法） 周辺敷地と一体で活用するのであれば、JRが主体的に活用するメリットもある</p>
<p>前面へ移動して保存</p> 	<p>○高架工事の期間中円形公園へ曳き屋 ○文化財指定による適用除外をうける ○歩道を南側へ拡幅して駅舎を移動 ○内部は通路確保にそれほどこだわらない ○露出する駅舎背面（北面）のデザインを行う必要がある</p>	<p>○比較的自由な活用が可能（円形公園や駅舎周辺敷地との一体的な活用も考えられる） 市：上記活用に加え、小ホール等の文化施設、生涯学習施設等 JR：建物全体活用の店舗、レストラン、その他文化施設等</p>	<p>○保存駅舎を際立たせるデザイン ただし、高架駅と保存駅舎の間に若干距離があるため、緑等の「見切り」を設けることで高架駅のデザインは比較的自由にすることもできる</p>	<p>○市が活用する場合、保存駅舎用地の担保が必要、その場合の駅舎の維持管理は市が行う ○JR活用の場合、歩道拡幅部分の用地担保が必要（現コクド所有） ○駅前広場の車両規制を含めた駅前広場の再整備が大前提</p>	<p>駅前広場の交通規制などにより積極的な周辺整備を行った場合、実現性の高い保存手法 駅舎は前面に出されるため、活用の可能性の幅が広がる（活用も重要視した保存手法） 用地がコクド所有地にまたがるため、市による積極的な活用にも適している</p>
<p>円形公園手前まで移動</p> 	<p>○高架工事の期間中円形公園へ曳き屋 ○文化財指定による適用除外をうける ○駅前広場の形状を変更、駅舎と円形公園が一体となった新たなアイランドを設置 ○駅舎内部の改変は比較的自由となる ○露出する駅舎背面（北面）のデザインを行う必要がある</p>	<p>○比較的自由な活用が可能 ○円形公園と一体化した活用が考えられる 市：上記活用に加え、小ホール等の文化施設、生涯学習施設等</p>	<p>○保存駅舎を際立たせるデザイン ただし、高架駅と保存駅舎の間に若干距離があるため、緑等の「見切り」を設けることで高架駅のデザインは比較的自由にすることもできる ○駅前広場から見たととき、高架駅にシンボル性が必要</p>	<p>○活用の場合、保存駅舎用地の担保必要（現コクド所有） ○駅前広場の車両規制を含めた駅前広場の再整備が大前提</p>	<p>上記保存活用手法の発展形</p>
<p>円形公園上に移動</p> 	<p>○工事期間中円形公園へ曳き屋、そのまま存置する ○文化財指定による適用除外をうける ○駅舎内部の改変は比較的自由となる ○露出する駅舎背面（北面）のデザインを行う必要がある ○富士見通りや旭通りからの視線に対応したデザインを行う必要がある</p>	<p>○比較的自由な活用が可能 ○円形公園や周辺敷地との一体的活用が難しい 市：上記活用に加え、小ホール等の文化施設、生涯学習施設等</p>	<p>○保存駅舎を際立たせるデザイン ただし、高架駅と保存駅舎の間になり距離があるため、高架駅のデザインは比較的自由となる ○駅前広場から見たととき、高架駅にシンボル性が必要</p>	<p>○活用の場合、保存駅舎用地の担保必要（現コクド所有） ○駅舎の積極的な活用のためには、円形公園への動線確保が大前提</p>	<p>上記保存活用手法の発展形</p>
<p>別場所へ移動（解体）</p> 	<p>○解体・移築復元 ○確認申請が必要、移動場所によっては耐火建築による新築となる ○間取り、外観は自由に改変できる</p>	<p>○自由な活用</p>	<p>○新たなシンボル性の創出</p>		

2) 南口駅前広場の基本整備方針

上の検討を踏まえて、現駅舎の保存活用形態として代表的なものを3つ選択し、各々の場合の駅前広場の整備方針についてまとめた。

■A案：駅舎を現在位置で保存活用する案

①現国立駅舎敷地を含む駅前広場形状とする

高架駅の正面にあたる約2,000㎡のJR用地は、高架駅及び保存活用駅舎利用上の動線処理、駅南口公共施設等用地などの周辺空地、歩道への接続用地であり、また景観的にも重要な敷地であるため、これを全て含めた矩形の広場形状を想定する（図中青点線枠）。

②通過交通を排除して、広場流入車両数を減らす

広場東側道路は広場へ流入する方向のみの一方通行とする。また、広場西側道路は広場から流入する方向のみの一方通行とする（現在は逆方向の一方通行）。大学通り・富士見通り手前の交通誘導サイン設置、路面舗装などによる広場の車両通行抑制の明示などを組み合わせ、通過車両を大幅に削減する。交通規制による広場西側道路への車両動線の確保に伴い、タクシープールを若干東側に移動する。

③現駅舎を保存活用し、歩道拡幅して円形公園との連続性を持たせる

現駅舎を保存活用し、現在位置におくことで、駅のゲート的な利活用を図る（保存駅舎の内部の改装により、三方向に向けた乗降者用の動線を確保することも考えられる）。ラチ外通路へつながる通路的空間を確保しつつ、駅舎周辺敷地と一体となった活用も可能である。

④広場空間のしつらえ

保存活用駅舎周辺の敷地は緑を配した広場的な整備を行う。目線の高さの緑を増やし、駅前に潤いを持たせる。高架駅は、新しいシンボル景観となるように、保存活用駅舎と対比的なデザイン等により保存活用駅舎を際立たせる工夫を施す。駅南口公共施設等用地、既存歩道などと路面舗装などを揃え、一体感を持たせ、視覚的にも連結させることで回遊性や滞留機能を高める。

■B案：現駅舎を前面に移動（現状の広場形態や動線を継承する案）

①現国立駅舎敷地を含む駅前広場形状とする

②通過交通を排除して、広場流入車両数を減らす

③現駅舎を保存活用し、歩道拡幅して円形公園との連続性を持たせる

広場東側道路の通行規制により、円形広場と保存活用駅舎の間の一車線分が削減可能となる。そこで、歩道空間を拡幅し、保存駅舎を南側に一車線分移動させる。これにより、高架駅ラチ外通路と保存活用駅舎の間にゆとりある歩道空間を確保でき、また保存活用駅舎と円形公園が近づき一体的な利活用が行いやすくなる。

④広場空間のしつらえ

保存活用駅舎周辺の敷地は緑を配した広場的な整備を行う。目線の高さの緑を増やし、駅前に潤いを持たせるとともに、現駅舎を引き立たせる演出（高架駅側壁を緑で隠すなど）を施す。A案に比べ、高架駅と保存活用駅舎の間に距離があるため、植栽等により、見切りを設けて保存活用駅舎を際立たせる手法も導入が可能である。駅南口公共

施設等用地、既存歩道などと路面舗装などを揃え、一体感を持たせ、視覚的にも連結させることで回遊性や滞留機能を高める。

■C案：現駅舎を前面に移動（円形公園と駅舎を一体化したアイランドを設置する案）

①現国立駅舎敷地を含む駅前広場形状とする

②通過交通を排除して、広場流入車両数を減らす

③現駅舎を保存し、円形公園前面まで移動させ一体的に整備する

保存駅舎を円形公園と一体化させたアイランドを設け、高架駅と保存駅舎の間に2車線分の車道を設置する。

※高架駅と保存駅舎間は、車両通行抑制の明示などによって、基本的に送迎車両及び公共交通車両のみの通過を想定する。

④ロータリー内の公共交通動線を整理する

これに伴い、公共交通の乗降車場を整理する。タクシープールを広場西側へ移動させる。また、バス降車場を高架駅と保存駅舎の間及びアイランド西側に設ける。（これにより、円形公園から保存活用駅舎、高架駅にいたる歩行者動線が生まれ、円形公園と駅舎の利活用率が高まる）。

⑤高架駅から円形公園への連続性の演出

保存活用駅舎周辺の敷地についてはA案と同じ。高架駅から保存活用駅舎、円形公園への人の流れをつくるため、路面舗装などにより、アイランドと高架駅を視覚的につなぐ工夫をする。

3) 保存活用駅舎の利活用形態

現駅舎の活用形態に関しては、その規模や間取りから多くの可能性があることが「国立駅周辺プラン報告書」において報告されている。すでにみたような駅舎の保存位置や駅前広場の整備形態等とあわせて、活発な利活用が期待される活用機能の導入を検討する必要がある。「国立駅周辺プラン報告書」においては、例示として、下記のような活用形態が提示されている。

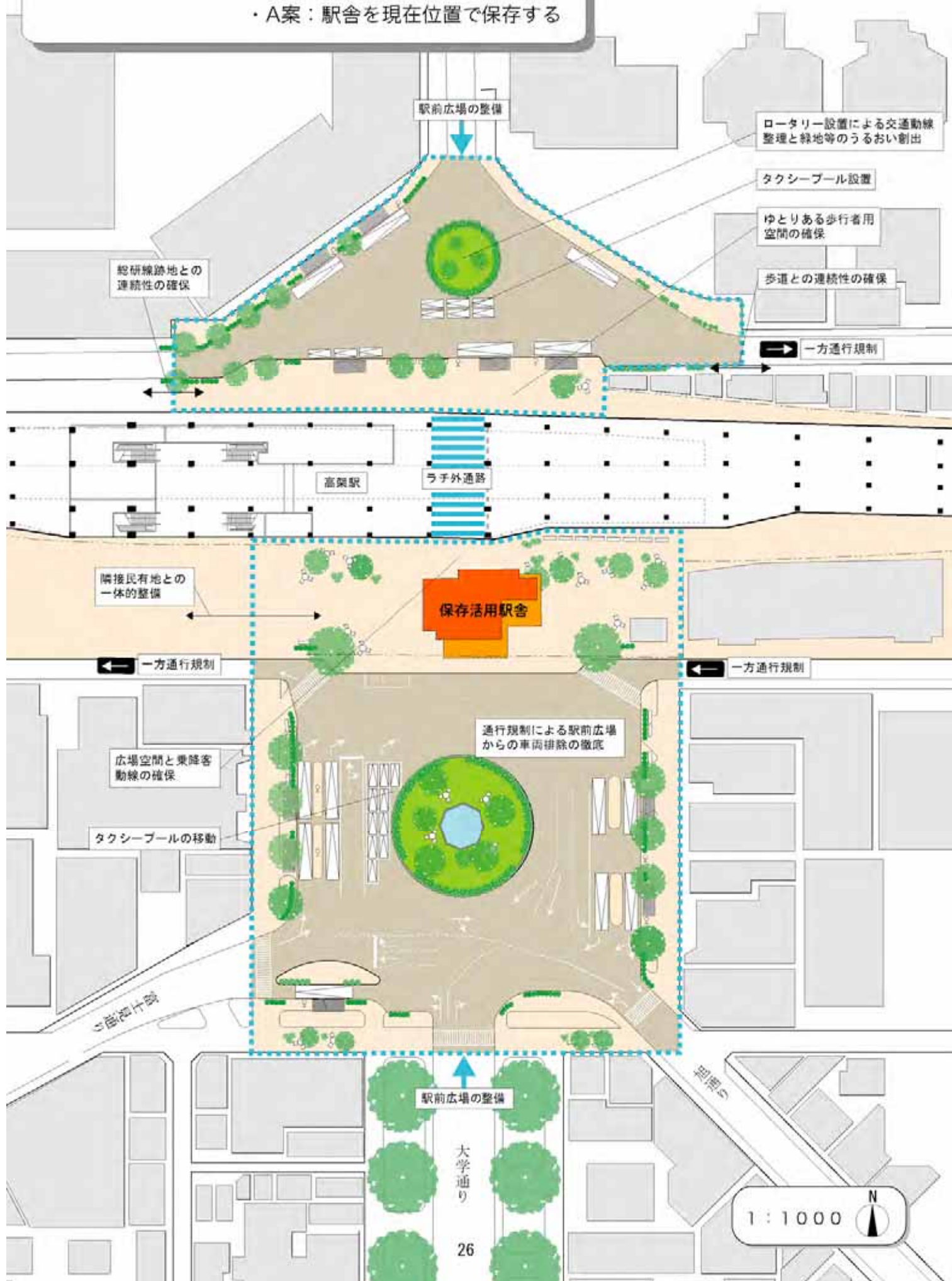
○駅舎としての活用：コンコース的な通り抜け型の活用。

○スポット的な公共施設、ギャラリー等の文化施設としての活用：高架駅からの通り抜け動線を確保しながらの活用。

○集会施設・ホールとしての活用：滞留空間の確保を重視した活用。

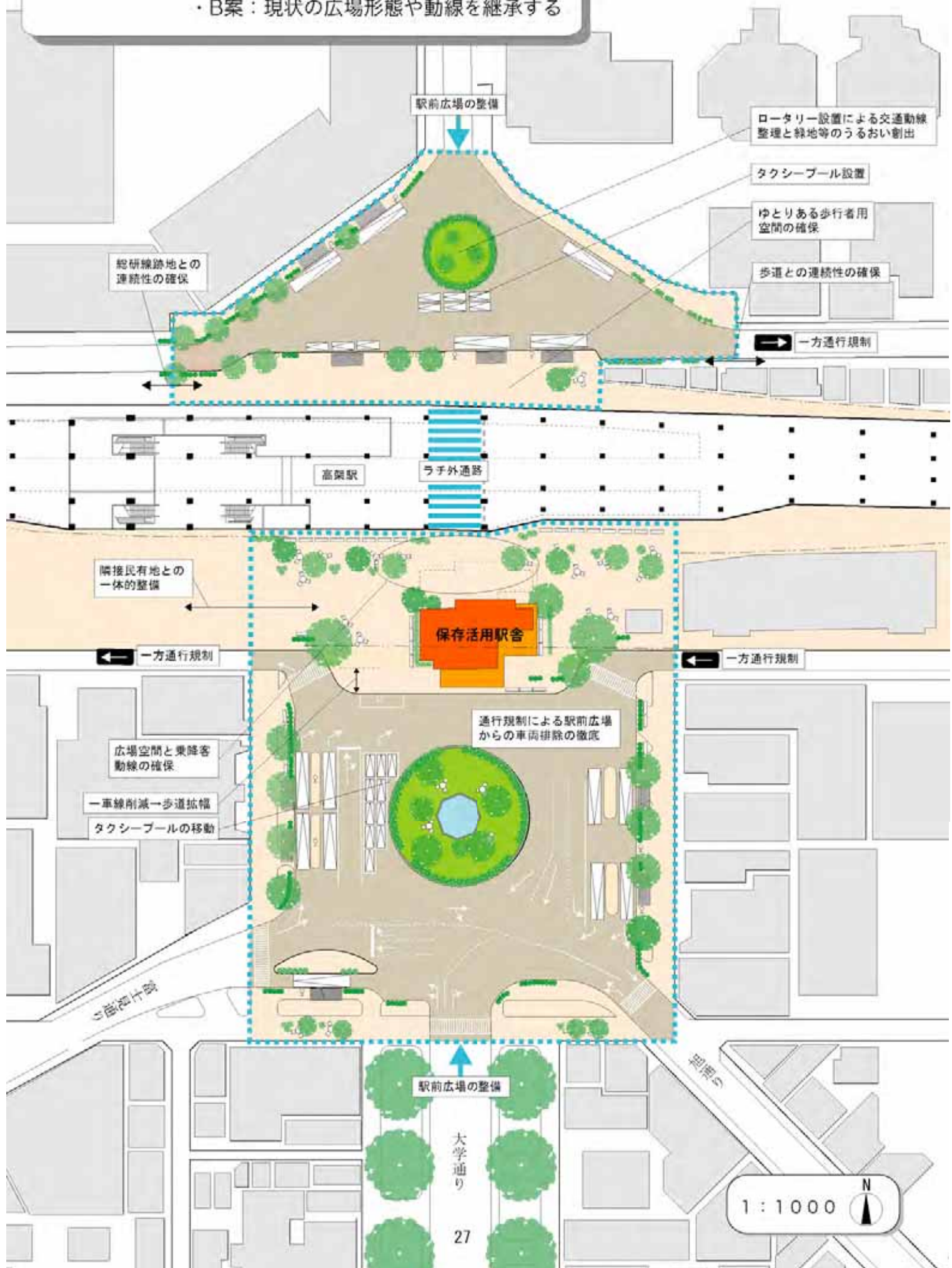
駅前広場の整備イメージ

・A案：駅舎を現在位置で保存する



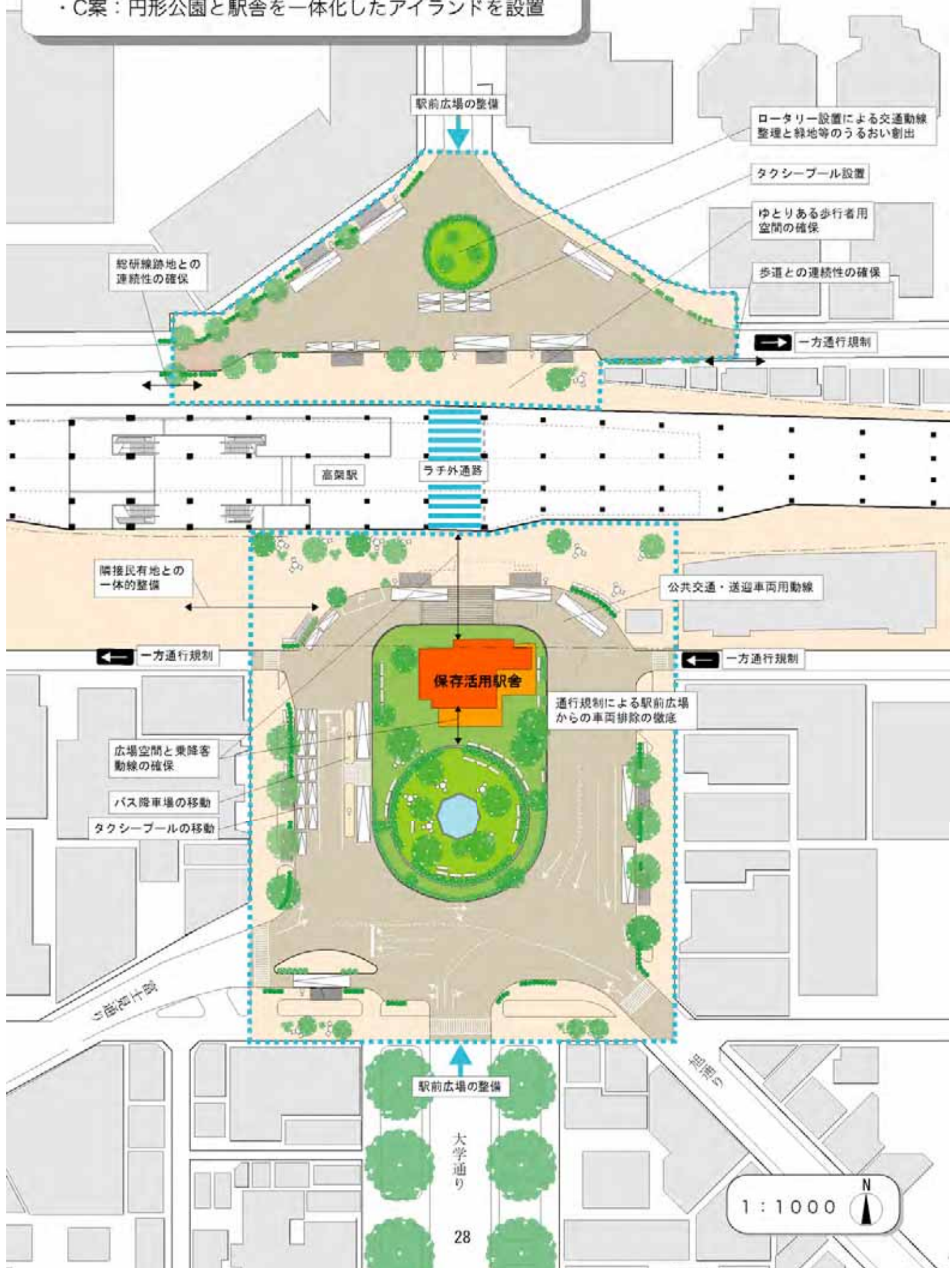
駅前広場の整備イメージ

・B案：現状の広場形態や動線を継承する



駅前広場の整備イメージ

・C案：円形公園と駅舎を一体化したアイランドを設置



4) 高架駅のデザイン

高架駅のデザインについては、現駅舎の保存活用を前提として、それを際立たせるようなデザインが望ましい。ただし、これもすでにみたように、現駅舎の保存活用形態に応じて、様々なデザイン手法が想定される。下に示したものは、デザイン手法の一例であるが、これらを参考に、保存活用駅舎と一体となって新たな国立のシンボルを生み出す高架駅のデザインを検討する必要がある。

- 新旧の対比（木造モルタルと対比した鉄骨・ガラス等の素材）。
- 視線の透過性を高め、気にならない背景のデザインとする。
- 逆に保存駅舎を際立たせる「地」となるデザインの外壁デザインを施す。
- 背景の植栽等により保存駅舎を際立たせる「見切り」を設ける。

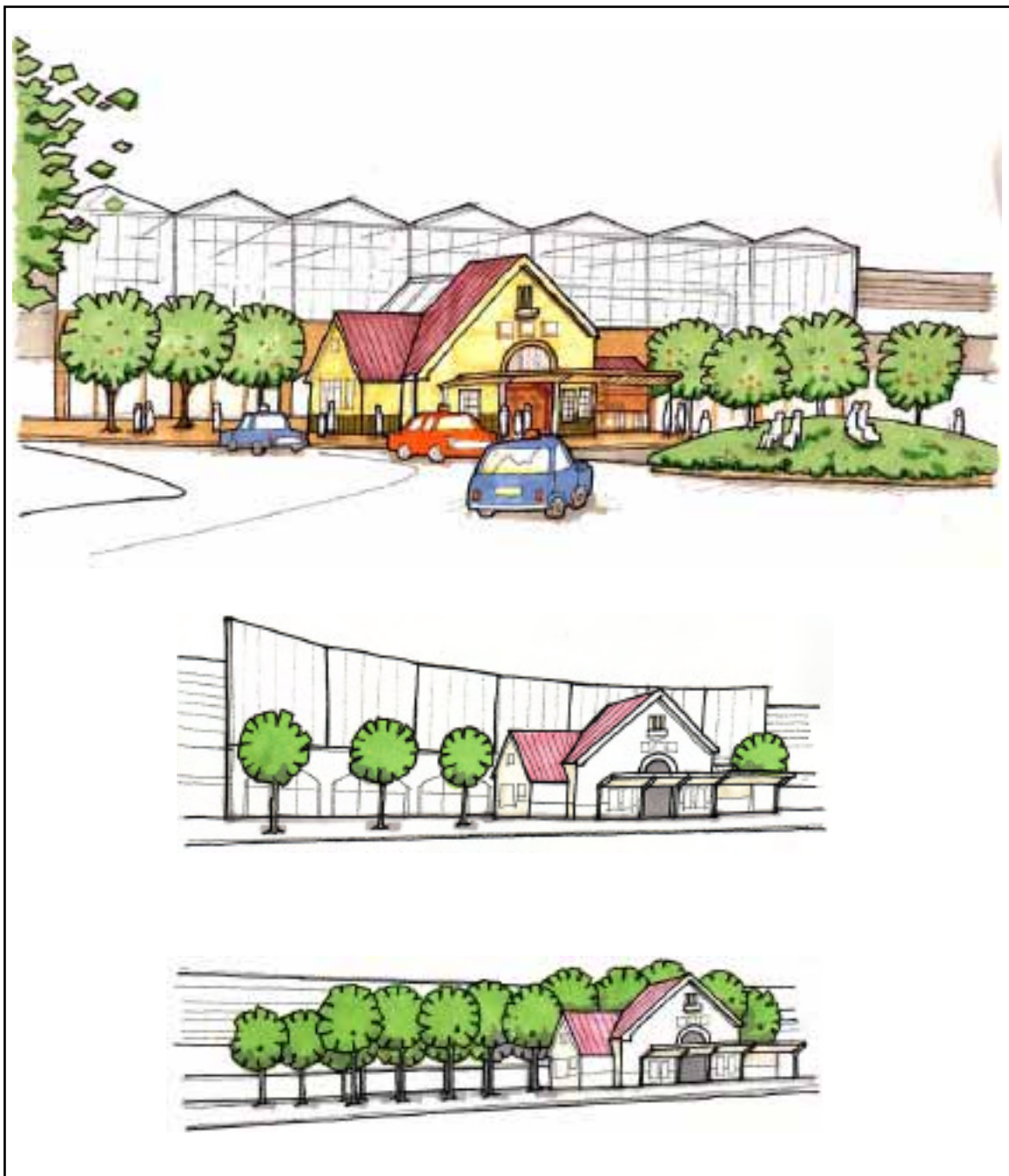


図6：高架駅南口のデザインのイメージ
上) 背景に「地」となる外壁を置く
中) ガラスを用い視線を透過させる
下) 見切りとなる植栽を設ける

5) 円形公園の再整備

円形公園については、本来水禽舎が置かれるなど、人が集まる工夫がなされ、さらに富士見通り・旭通り・大学通りそして駅舎を見渡すまちの視点場としての機能を付加された重要な箇所であった。駅前広場の再整備に伴い、こうした円形公園の機能を再生させるべきであるが、現状の広場は、貯水池、時計、植栽、置き石等が設置され、積極的な利活用がしづらい部分もあるため、これらの再整備を検討する。円形公園の整備にあたっては、下記の手法等が考えられる。

○水禽舎等、国立の歴史を継承する装置の設置。

○水に関わる装置の設置。

○活用に適した広場空間の確保。

○駅前にうるおいをもたらす緑の効果的な配置。

6) 駅周辺の公共的施設

その他、駅前広場の再整備にあわせて、下記の公共施設に関しても再検討が必要である。

○駅前交番：南口駅前広場への滞留人口の増大に伴い、より充実した交番機能が必要である。

○駅前トイレ：同様の理由から、現状の施設では容量不足であるため、規模を拡充した駅前トイレの設置を検討する。なお、その配置やデザインは、利用しやすさと駅前景観に十分に配慮したものとする。

(3) 北口駅前広場の整備について

北口駅前広場に関しては、現在、バス等の公共交通機関の乗降車場が散在している、駅舎が張り出しているため、歩行者空間にゆとりがない、緑などのうるおいがない、南口と比較して「駅の顔」がない、南北の一体感が生み出されていない、等の課題が多い。そこで、中央線連続立体交差事業を契機に、北口駅前広場の整備を行い。南口と同様、国立の玄関口にふさわしい駅前空間を創出していく必要がある。その整備方針を以下にまとめた。

①現状の駅北口部分を含む駅前広場形状とする

広場形状は駅北口の台形状の土地とする。現駅舎北口上屋部分の撤去に伴い、歩道、車道の拡幅を行う。

②ロータリー設置により効果的な車両動線処理を行う

駅北口の交通動線の効果的な処理のため、ロータリーを設け、中央にタクシープールを設置する。

③公共交通乗車場を含むゆとりある歩道空間とする

これに伴い、公共交通乗降車場を整理する。駅北口にこれら乗降車場を含むゆとりをもった歩道空間を設ける。また、ロータリーのアイランドに緑を配し、潤いある駅前空間を創出する。

④西側総研線跡地と歩道を連続させる

西側に連続する総研線跡地を活用する場合、これとの連続性に留意する。歩道状空間の連続性を担保する。

⑤広場東側接続道路の通行規制

あわせて、広場東側の接続道路を東方向への一方通行規制とすれば、北口商店街前の歩道拡幅も可能であり、北口のゆとりある歩行者空間を効果的に創出・連結していくことができる。

⑥高架駅デザインについて

北口の高架駅デザインについては、以下の点に留意して高質なデザインを検討する。

- 新しい北口のシンボル景観の創出。
- 北口国分寺斜面林などの緑地景観との調和。
- 鉄道総研等北口独自の由来にちなんだデザイン。
- 南北の一体感を醸成する高架駅の構造デザイン（例えば、ラチ外通路を介して南口の風景～保存活用駅舎等～が見える等、視線を南北で抜けさせるようなデザインの工夫も考えられる）



図7：高架駅北口のデザインのイメージ

⑦国分寺市との連携

北口駅前広場の整備（及び後記の自転車駐車場の確保等）においては、隣接する国分寺市との密接な連携を図るものとする。

7. 駅南口公共施設等用地の活用について

(1) 公共施設等用地の現状

1) 国立駅南口公共施設等用地取得の経緯

市は国立市土地開発公社へ先行取得を依頼し、公社は平成10年3月10日付で日本国有鉄道清算事業団と土地売買契約を締結し当該用地を取得した。

○購入面積：4,899.06㎡ 購入代金：2,792,464,200円

○平成13年度末公社簿価：2,841,359,137円

2) 国立駅南口公共施設等用地の用途地域等

○用途地域別敷地面積

- ・商業地域（容積率600%）39㎡
- ・商業地域（容積率300%）1,669㎡
- ・近隣商業地域（容積率300%）3,191㎡

○その他

- ・防火地域、準防火地域
- ・建ぺい率80%
- ・第2種文教地区

3) 国立駅南口公共施設等用地の現況

当該用地について、暫定でも有効活用を図るべく、公社は大学通りの違法駐車対策などのため、駅周辺に駐車場を整備すべきとの必要に応じ、暫定利用として駐車場法に基づく「路外駐車場」を設置し、平成11年4月1日、「国立駅南口駐車場」としてオープンさせた。

○自転車駐車場面積：3,985.31㎡

鉄骨二層式、駐車可能台数 236台

また、当該用地には、昭和55年3月に都市計画決定された自転車駐車場が設置されていたが、駐車台数の拡充等を図るため、平成10年に都市計画変更を行い、平成11年1月に都市計画決定施設の自転車駐車場が設置された。

○自転車駐車場面積：910.29㎡

鉄骨3層式 駐車可能台数1,763台

(2) 公共施設等用地活用の基本的考え方

1) 用地活用における基本方針

当該用地の活用にあたっては、その立地の重要性等に鑑み、駅周辺のまちづくりに寄与する公共的な活用方針を検討する必要がある。ただし、中央線連続立体交差事業の進展に伴い、駅周辺のまちづくりを一体的、総合的に勧める必要を鑑み、用地単独による活用にとらわれず、周辺整備の促進に寄与する活用（例えば、道路整備や駅前広場整備促進）も想定する必要がある。

その場合も含め、以下の点が用地活用にあたって必要な方針であると考えられる。

○高架下、総研線跡地、東側民間所有地との一体的活用を図る（南北の緩やかな一体化を促進する公共的用地の確保）。

○上記の公共用地と南北駅前広場を連結する歩行者、自転車動線の確保。

○駅前に貴重な現在の駐車機能の確保。

- 南北から活用できる駐輪機能の確保（高架下に確保できる場合は不要）。
- 駅周辺の利便性及び活性化に貢献する機能の集積（商業、業務、公共、文化）。
- 南北交差道路として西一条線の整備。
- 駅前のうるおいある広場空間、緑地空間の確保。
- 国立の玄関口にふさわしい景観形成への寄与。
- 社会情勢に応じた柔軟、段階的な活用プログラムの構築（施設整備による活用だけではなく、駅周辺まちづくりの進展に寄与する総合的な活用の検討）。

2) 用地活用にあたって、導入が求められる機能

- 駐車機能の継承（現状台数程度の確保）。
- 現在都市計画決定されている自転車駐車場の機能（変更が認められれば高架下への移動が適している）。
- 北口駅前広場、総研線跡地、高架下、南口駅前広場をゆるやかにつなぐ歩行者・自転車動線、広場的空間。
- 富士見通り商店街への回遊性を創出するスポット的な商業機能の配置（あわせて南側街区における通り抜け協定通路の設置）。
- 駅周辺に不足する公共施設（市役所出先サービス、ホール等の文化施設、託児所、生涯学習施設等）。
- 公共的色彩の強い業務施設（高齢者起業支援センター、NPO支援センター、SOHO支援センター等）。

(3) 用地の活用方針

以上を考慮し、用地の活用方針をまとめる。用地の活用にあたっては、国立駅周辺まちづくりの総合的な進展の中で検討する必要がある。そこで、用地単独の活用をする場合の他、都市計画道路3・4・10号線の早期整備を促進するため、一部道路用地としての換地、または駅前広場整備に伴う換地等を想定する事も必要である。換地を行う場合においても、用地の持つ潜在的可能性を最大限活かすことに、十分留意する必要がある。

■用地を全て施設整備に活用する場合

- 駅前広場との連続性確保のため、隣接用地（708㎡）との一体的整備を行う。但し、駅周辺の環境保持等を考慮し、4～5階程度の高度利用とする。
- 敷地面積5,431㎡、加重平均容積率402%、駐車場非算定面積（延床合計1/5）を含む延床25,000㎡程度。建ぺい率75%とし、各床標準床面積4,100㎡程度の施設が想定される。
- 自動車駐車場に関しては前記の理由から当該用地内に機能を拡充する。自転車駐車場に関しては高架下へ都市計画変更を図る。
- 当該用地と保存駅舎や円形公園との連続性を高める、南北地域との一体性を創出するため、用地の一階部分はピロティ等等多用により、広場的活用を行う。また、回遊性創出のためのスポット的な商業スペースを点在させる。
- 各階の導入機能は、従前の検討では商業機能がベースであったが、国立の地域性や商店街の活性化を考慮し、商業機能は回遊性創出のためのスポット的なものに限定し、駅前の利便性と国立の個性を活かしたものとする。導入機能例は以下の通り。
 - ・地下駐車場（現状台数程度の収容）
 - ・1階：歩行者及び自転車の動線確保と広場的空間の確保、スポット的な商業空間の配置、地下駐車場への誘導路の確保。

- ・上層階：文化・コミュニティ施設（イベントホール、ギャラリー、情報発信ルーム、集会室など）、文化系業務施設（事務所、各種スクール等）、公共性の強い業務機能（高齢者起業支援センター、NPO活動支援センター）、公共サービス機能（市役所出先、図書館、保健センター、託児所）。※用途は想定例。

■駅周辺のまちづくり推進のため換地等を導入する場合

- 隣接する民間地との一体的開発は難しい。
- 駅前の違法駐車対策等、交通処理機能として欠くことができない自動車駐車場は、昨今、駅周辺の駐車場が徐々に減少していることから用地における公共公益施設利用の中核施設として担保すべきであり、代替地の残存用地にパーキングタワーもしくは地下方式によりなるべく既存駐車台数に近い台数を確保する。
- 用地内に設置されている国立駅第一自転車駐車場は、高架下自転車駐車場へ都市計画変更を図り、当用地の活用ポテンシャルを拡大する。
- 当用地と高架下、総研線跡地、駅前広場との連続性を確保するため、活用用地内において、積極的に歩行者動線、自転車動線の確保に努める。また活用用地部分においては、一階部分はピロティ等による広場的空間を設ける。換地面積が大きく広場空間の確保が難しい場合は、民有地との境界部分などに動線空間を確保できるように努める。
- これらの用地活用において、残存した床を活用し、駅前に導入要望の強い公共施設機能の導入を図る。

(4) 施設の整備手法

施設整備による用地活用を行う場合は、PFI事業や第3セクター方式等により、民間資金の活用及び民間経営能力、技術能力を活用した施設建設、維持管理運営の手法を検討する必要がある。

8. 高架下の活用について

(1) 公租公課分の利用面積の算定

総研線の廃止に伴う高架下の公租公課分面積は概算で以下ようになる。ただし、高架下のどの部分を利用できるかはJR及び東京都との調整が必要となる。

(高架下利用可能面積約24,000㎡-特定施設4,000㎡) × 15% = 約3,000㎡ (概算値)

このほか、高架工事に伴い現状の法面が整備され更地となる。

※高架下空間の使用可能面積の算定

●高架下利用可能面積：約24,000㎡ (3+4-5)

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-234m=1km912m

3. 駅部付近の距離と幅員：距離393m、幅員最大33m、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㎡

5. 総研線相当分：約2,000㎡ (幅員約5m×393m)

●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㎡

2. JR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㎡

●市の利用可能面積：約3,000㎡

1. 純高架下利用可能面積：約24,000㎡-約4,000㎡=約20,000㎡

2. 公租公課相当分：約20,000㎡×15%=約3,000㎡

(2) 高架下活用の基本的考え方

高架下活用の考え方としては、以下の点があげられる。

○安全性、活性化、美観の阻害要素となっている自転車の駐輪スペースの確保。

○駅や周辺商店街への動線と一体となった「使いやすい」駐輪場確保。

○南北、東西の広場空間を連結する歩行者・自転車動線の確保。

○駅周辺の活性化に寄与する商業機能の配置。

高架下の活用としては近年様々な事例が見られるようになってきており、今後の活用の可能性を秘めた部分ではあるが、今回の計画検討においては、主に駐輪場の確保、及び駅への動線確保と一体となった商業機能の確保を軸に高架下の活用を検討した。ただし、高架下活用は、南口公共施設等用地の活用と密接に関係しており、同用地の活用方法によっては、公共・文化・業務等の機能の導入を検討した方が良いものと思われる。

(3) 高架下の活用ゾーニング(商業・駐輪機能の集約的導入を図った場合)

1) 商業スペース

北口商店街に面し、南北の商店街への回遊性確保に寄与する駅東側部分の高架下には商業機能の導入を要請する。同時に南北商店街の一体的な回遊性確保のため、歩行者向けの南北通り抜け道路を確保することが望ましい。また、あわせて、要望の強い集会施設等公共機能の導入も検討する必要がある。

2) 自転車駐車スペース

○公租公課分の高架下は、ゆとりある動線を確保した上で、傾斜配列の二層式により、自転車5,640台の確保が可能である(駅西側4,940台、東側700台)。

○さらに駅西側西一条線までの高架下を活用し、一層式で1,070台の自転車が収納可能である。あわせて6,710台であり、駅至近の自転車駐車場5箇所及び放置自転車のほぼ全てが収納可能である。

※国立駅直近の自転車駐車場収容台数

1. 国立駅南第一自転車駐車場 1,570台
2. 富士見通り自転車駐車場 400台
3. 北一丁目自転車駐車場 280台
4. 国立駅南第二自転車駐車場 1,600台
5. 大学通り自転車駐車場 1,900台

○高架工事により更地となる法面については、むしろ、南口用地の活用との関係の中で活用を検討すべきであり（歩行者や自転車の動線など）、本検討では自転車の駐車スペースとしては想定しない。

○高架下の自転車駐車場設置に伴い、国分寺市の駐輪場利用者が高架下を利用するようになったり、自転車の利用が増えることも想定され、将来的に駐輪台数は増加する可能性がある。その場合、西一条線から西側の高架下をＪＲから借り、駐輪場として国分寺や国立北住民や国分寺市住民の利用に供する事も想定される。

3) その他

○高架下に関しては、近年様々な活用手法が見られるようになってきており、次年度以降の市民参加検討の中でより活発な活用手法の検討が行われることが期待される。

※高架下の活用について

駐輪・駐車場や公園などの更地利用のほか、公共サービス施設、防災資機材庫、備蓄倉庫、集会施設等としての利用など、建物や構築物の設置も考慮に入れて検討する必要がある。以下に高架下活用事例を示す。

○ＪＲ岐阜駅高架下

ＰＦＩ方式を導入し、市立図書館や民間のテナント、スポーツクラブ、カルチャースクールなどが併設された大型複合商業施設として活用

○ＪＲ埼京線武蔵浦和駅～中浦和駅間高架下

大規模な通所介護（デイサービス）施設として活用

○その他の活用事例

保育用品販売や保育所等の育児支援施設の設置、温泉、入浴施設の設置、レンタル収納スペースの設置など

(4) ラチ外通路のデザイン

○国立の南北を連結する象徴的な空間として、壁画やギャラリー的な設え等、積極的な利活用を促す空間づくりを要望する。

9. その他の整備課題

(1) 周辺商店街の回遊性確保のための歩道等の整備

○幅員が狭い等の危険な歩道箇所の整備により、安全で魅力的な歩行者空間の確保。周辺商店街におけるはみ出し陳列等の自主規制等の誘導。

(2) 南口公共施設用地南側街区の南北通り抜け協定通路の整備

○公共施設用地整備にあわせ、用地と富士見通りを連結し、歩行者の回遊性を生み出す通り抜け道路の整備（協定通路の導入等の検討）。

10. まちづくり計画のイメージ図（38頁以降参照）

11. 各整備項目の整備手法

○整備手法は、各整備項目の整備主体者によって異なるが、市が整備主体となる場合に想定される整備手法について列記する。

整備項目	整備手法
南北交差道路	街路整備事業 連続立体交差関連公共施設整備事業
南北駅前広場の再整備	建運協定による協定広場の整備 街路整備事業（都市計画決定による駅前広場整備事業） 連続立体交差関連公共施設整備事業
国立駅舎の保存活用 （修復工事）	東京都文化財保護事業（都指定の場合）
総研線跡地の整備	街路整備事業
南口公共施設等用地の活用	施設整備を行う場合：PFI事業他

12. 計画策定に向けた市民参加手法について

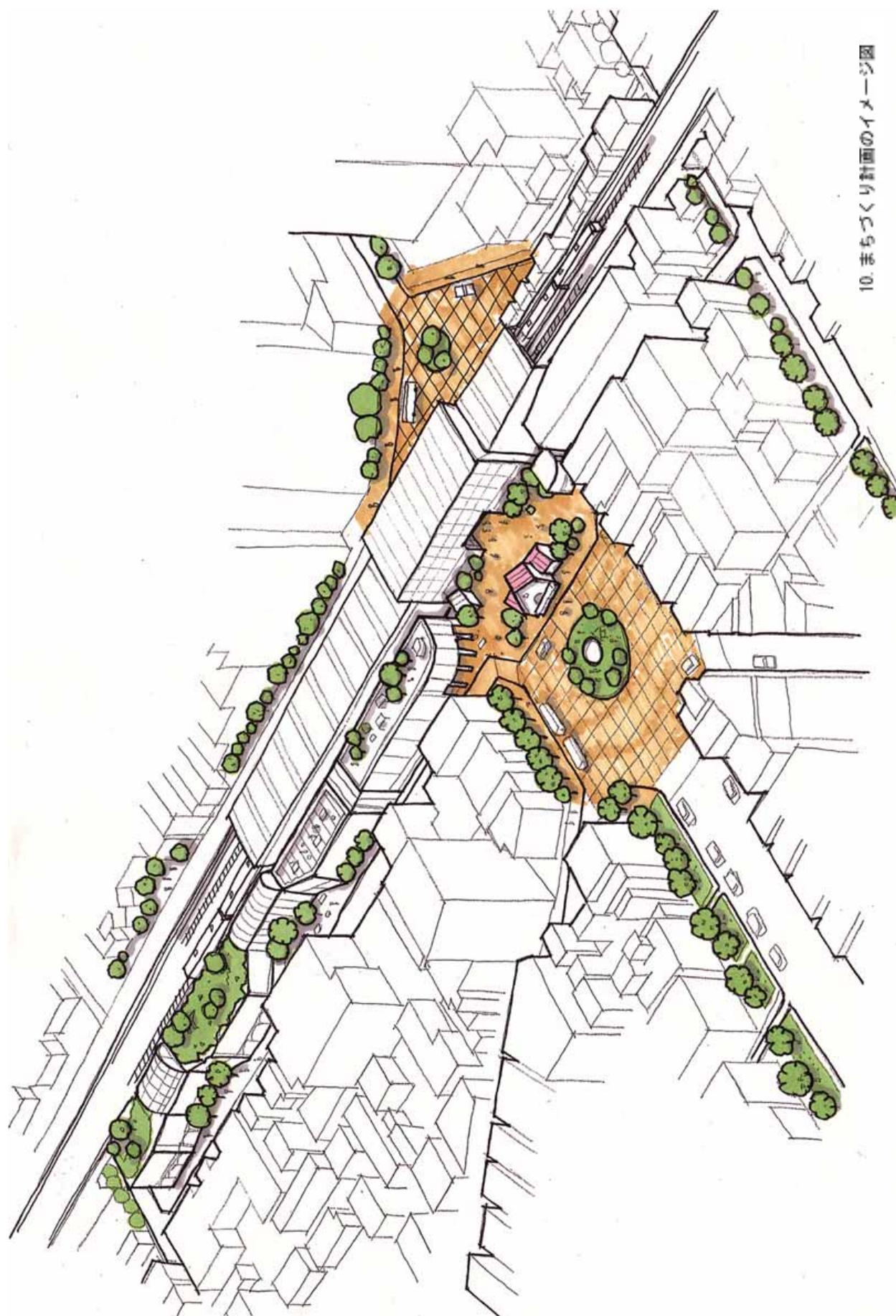
(1) 近年の市民によるまちづくり検討の動向

○商工会によるまちづくり提案の作成、市内市民団体による駅舎の保存活用に向けた市民提案の作成等の動きが見られるようになっている。

(2) 市民による計画検討手法の提案

○次年度以降、市民、事業者、地域関係団体および学識経験者を交え、市民参加による計画検討を行う。

13. 関係図面



10. まちづくり計画のイメージ図

国立駅周辺まちづくり計画イメージ図

- ・駅舎を現在位置で保存するパターン
- ・高架下を駅周辺の自転車全てを収納する駐輪場として活用するパターン（2層式・傾斜配列）

高架下の活用

- ・駐輪・商業空間としての積極活用
- ・南北・東西の動線の確保

総研線跡地の活用

- ・南北・東西の動線の連続性に配慮した歩道状活用

南北交差道路の早期整備

南口公共施設用地の有効活用

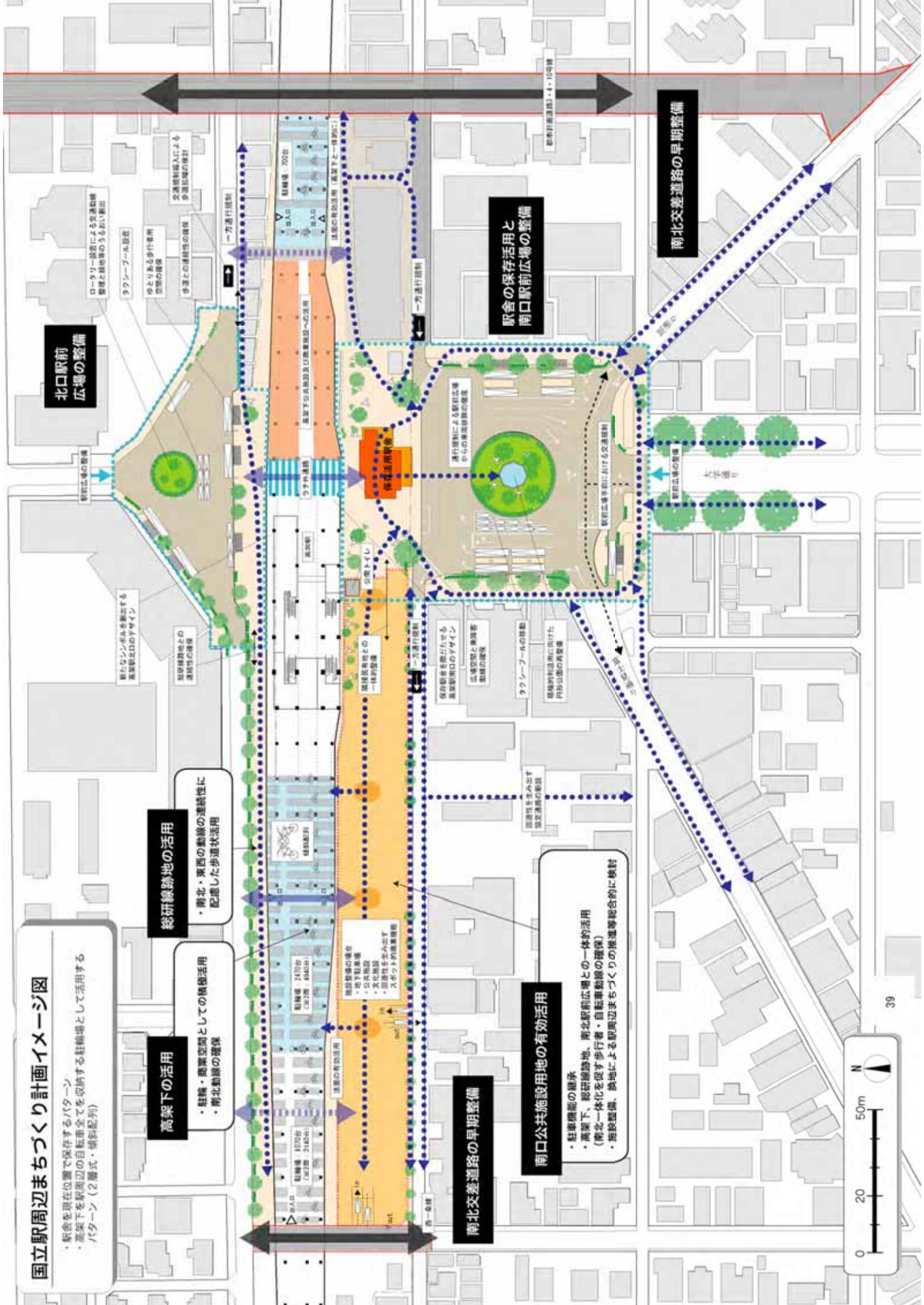
- ・駐車階段の継承
- ・高架下、総研線跡地、南北駅前広場との一体的活用（南北一体化を促す歩行者・自転車動線の確保）
- ・施設整備、換地による駅周辺まちづくりの推進等総合的に検討

北口駅前広場の整備

- ロータリー設置による交通組織整理と駅前等のうらおい創出
- タクシープール設置
- ゆとりある歩行者空間の確保
- 歩道との連続性の確保
- 交通規制導入による歩道広場の確保

駅舎の保存活用と南口駅前広場の整備

南北交差道路の早期整備



●国立駅周辺まちづくり計画検討委員会の開催経過

回	開催日	議 題
第1回	平成13年6月25日	・副委員長の指名等会議運営手続き ・検討課題の確認
第2回	8月7日	・立体交差事業の概要と進捗状況 ・新国立駅の概要、国立駅舎保存活動の状況 ・南北道路全体計画について
第3回	8月27日	・南口用地の概要
第4回	10月1日	・国立駅舎保存・活用について
第5回	10月29日	・駅周辺の南北道路の整備について (都計道3・4・10号線と南口駐車場西側)
第6回	11月22日	・南北道路(都計道3・4・10号線)の整備について ・国立駅南口用地について
第7回	平成14年3月14日	・総研線の廃止と北口商店街の取り扱いについて
第8回	5月24日	・「13年度協議内容のまとめ」について ・報告に向けての今後の取り組みについて
第9回	10月7日	・国立駅周辺のまちづくり課題と計画の方向性について ・駅前の交通量調査結果および南北交差道路整備について
第10回	11月13日	・南北交差道路の整備および関連交通規制について ・南北駅前広場の整備について
第11回	11月25日	・南口公共施設用地の活用について ・高架下の活用について ・総研線跡地の活用について
第12回	平成15年1月23日	・報告書骨子について
第13回	2月13日	・報告書案について

●国立駅周辺まちづくり計画検討委員会委員名簿

委員長	建設部長	長嶋 敏雄	
副委員長	政策推進室長	木藤 博之	(平成14年12月まで 大沼 信一)
委員	総務課長	大久保 尚	
委員	産業振興課長	平林 正夫	
委員	福祉計画課長	加藤登志雄	(平成14年 3月まで 土屋 信夫)
委員	環境保全課長	河野 道有	
委員	都市計画課長	野村 文雄	
委員	都市計画マスタープラン担当主幹	田辺 徹	
委員	教育委員会庶務課長	井上 彰夫	
委員	広報担当主査	鈴木 正子	
事務局	まちづくり推進課長	石野 畊策	
	主幹	是松 昭一	(平成14年 3月まで 岡部 純孝)
	主査	吉本 静三	

国立駅周辺まちづくり計画検討委員会報告書

平成15年3月 発行

発行 国立市建設部まちづくり推進課

〒186-8501
東京都国立市富士見台2-47-1
TEL : 042-576-2111
FAX : 042-576-0264