

国立駅周辺のまちづくりの理念・目標、まちづくりの全体計画、まちづくりの手順、個別課題への対応(骨子案)、今後の取り組みについて

国立駅周辺まちづくり基本計画(案) 中間のまとめ

【目次】

1. 国立駅周辺のまちづくりの理念・目標	1
2. 国立駅周辺の全体のまちづくり計画	2
(1) まちづくり計画の枠組み	2
(2) 市民アンケートによるまちづくりのイメージ	3
(3) 土地利用に関する計画	4
(4) 交通に関する計画	7
(5) まちづくりの全体計画イメージ	12
(6) 高架下利用について	13
(7) 南口駅前広場の再整備について	15
(8) 南口公共施設等用地を活用したまちづくりイメージ	20
3. まちづくりの手順	32
4. 個別課題への対応(骨子案)	36
5. 今後の取り組みについて	37

1. 国立駅周辺のまちづくりの理念・目標

- 国立のまちは駅、駅前広場、大学通りなどを骨格として形成され、駅前には象徴的な景観が形成され、また市民が交流する広場として利用されてきました。
- JR 中央線の連続立体交差事業（高架事業）は、まちづくりの大きな転換点となるものであり、高架事業を駅周辺のまちづくりに活用し、街の魅力化を図っていく必要があります。
- 市民が快適に街なかを歩き、緑に包まれた街並みを楽しみ、国立らしい個性的なお店があり新しい文化を発信していく、そのようなまちづくりを目指していきます。
- そこで、駅周辺のまちづくりの理念を「まちと人がつながる、緑と文化の国立広場 《森の駅》」と設定し、以下のようにまちづくりの目標を掲げます。

◆まちづくりの理念・目標

理念：まちと人がつながる、緑と文化の国立広場 《森の駅》

【目標】

- 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
- ② 南北の市街地の一体化を図ります
- 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
- ④ 赤い三角屋根の国立駅舎を、駅や広場と一体的に復原活用します
- ⑤ 北口に緑を配置するなど魅力を高めます
- ⑥ 東側高架下と北口商店街の一体的活用を図ります
- 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
- 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
- ⑨ 国立駅周辺の環境整備をあわせて進めます

2. 国立駅周辺の全体のまちづくり計画

(1) まちづくり計画の枠組み

■国立駅周辺まちづくり基本計画の検討の手順

上位計画・関連計画

- ・国立市第四期基本構想、第1次基本計画
- ・国立市都市計画マスタープラン
- ・国立市緑の基本計画
- ・国立市都市景観形成基本計画
- ・JR中央本線連続立体交差事業
- ・その他の関連計画

国立駅周辺まちづくり基本方針※概要について整理

○基本的な方針

1. 連続立体交差事業で生み出される空間は、他の空間との
2. 人が集い、まちとして個性的な求心性が生み出せるまち
3. 既存の商業基盤との整合を図り、商業振興につながるまち
4. 文化を発信し、文化を育む施設の集積を図るとともに、
5. 南北道路や側道の整備を行うとともに、交通体系を見直し
6. 駅周辺のシンボルとなってきた要素を最大限活かし、新
7. お年寄り、子ども、しょうがいしゃに配慮し、環境にやさ
8. 積極的に民間活力の導入を検討し、財政フレームとの整合
9. 市議会の同意を得て、さらに多くの市民参加により合意形

国立駅周辺まちづくりに関する提案書※概要について整理

- 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

「まちと人がつながる、 緑と文化の国立広場」

○国立駅周辺のまちづくりの基本的方向性

- 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
- ②南北の市街地の一体化を図ります
- 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
- 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
- ⑤北口に緑を配置するなど魅力を高めます
- ⑥東側高架下と北口商店街の一体的活用を図ります
- 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
- 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
- ⑨高架駅のデザインを個性的にします
- ⑩国立駅周辺の環境整備をあわせて進めます

○国立駅周辺のまちづくり整備案

- ※概要について整理
- 《レベル1：高架事業完了時》

交通の処理

- ・通過交通は高架下の南北道路に分散
- ・駅周辺の通過交通を抑制し、歩行者中心のエリアとする
- ・バス、タクシー、送迎はなるべく駅に近づけるようにする（公
- 円形公園の周囲に入ることができる）
- ・一方通行のシステム、交差点の安全性確保
- ・西一条線に過剰な通過交通が流入しない構造デザイン

北口の魅力づくり

- ・北口駅前広場の整備活用
- ・北口の緑化

南口公共施設等用地・高架下・総研線跡地の一体的活用

- ・総研線跡地の有効活用、例えば緑道化
- ・駅近くにタクシー、送迎の空間配置
- ・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（例えば3層の利用）
- ・JRとの共同活用スペースの創造（駐車、駐輪、商業、公共施設
- ・歩行者のためのフロア配置、その高さに西口を設置
- ・高架上は新しい国立文化の発信、まちづくりの種地

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（例えば2層の利用）
- ・商店街と駅を結ぶ歩行者空間のネットワーク
- ・都計道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
- ・JRとの共同活用スペースの創造（駐輪、商業等）

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

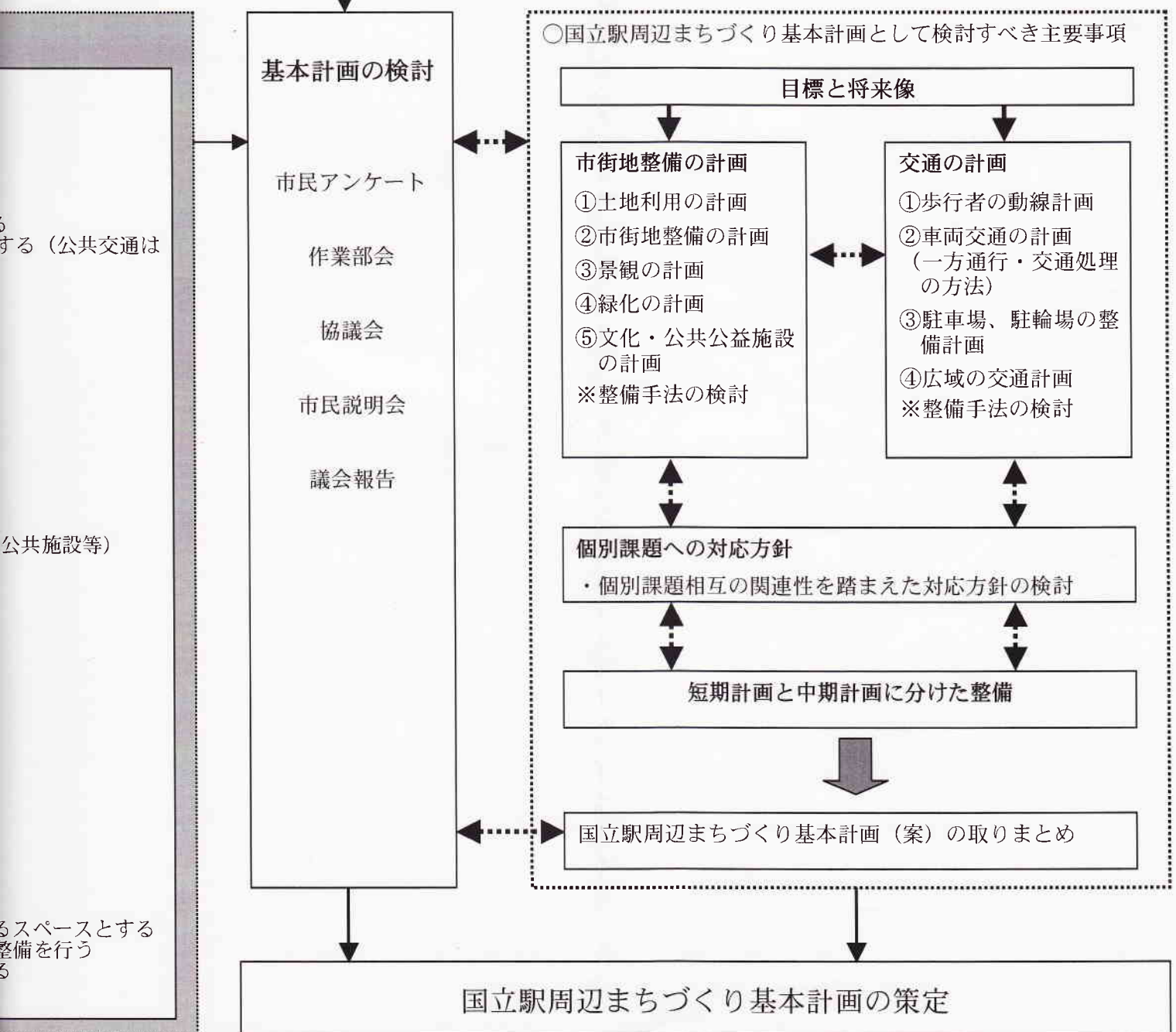
- ・南口駅前広場の整備活用
- ・赤い三角屋根の駅舎の保存活用
- ・南北駅前広場、駅舎を市民が様々に一体的に活用できるスペース
- 《レベル2：最終的なイメージ》※上記に加えて以下の整備を行う
- ・駅前広場には、バス・タクシーのみは入れるようにする
- ・多くに市民が広場に集う活用を実現する

整理

間との一体性を含め、最大限活用できるようにします。
 るまちづくりをします。
 がるまちづくりをします。
 もに、駅周辺に少ない公共施設の整備を図ります。
 を見直し、駅周辺の交通緩和を図り、駐車場及び自転車駐車場の対策を行います。
 し、新たな活力が生まれるような整備をします。
 境にやさしいまちづくりを推進します。
 との整合を図り事業を推進します。
 り合意形成を図り、また、東京都、JR 東日本及び関係機関と協議を行っていきます。

○基本方針を実現するための課題

- (1) 南北一体化の道路整備
- (2) 国立駅前広場の整備
- (3) 南口公共施設等用地の活用
- (4) 高架下の活用
- (5) 総研線跡地の活用と側道の整備
- (6) 財政フレームとの整合



(2) 市民アンケートによるまちづくりのイメージ

- 市民アンケートでは、駅周辺のまちづくりについて次のような意見を頂いています。

■市民アンケート自由意見（問8、問9）のまとめ

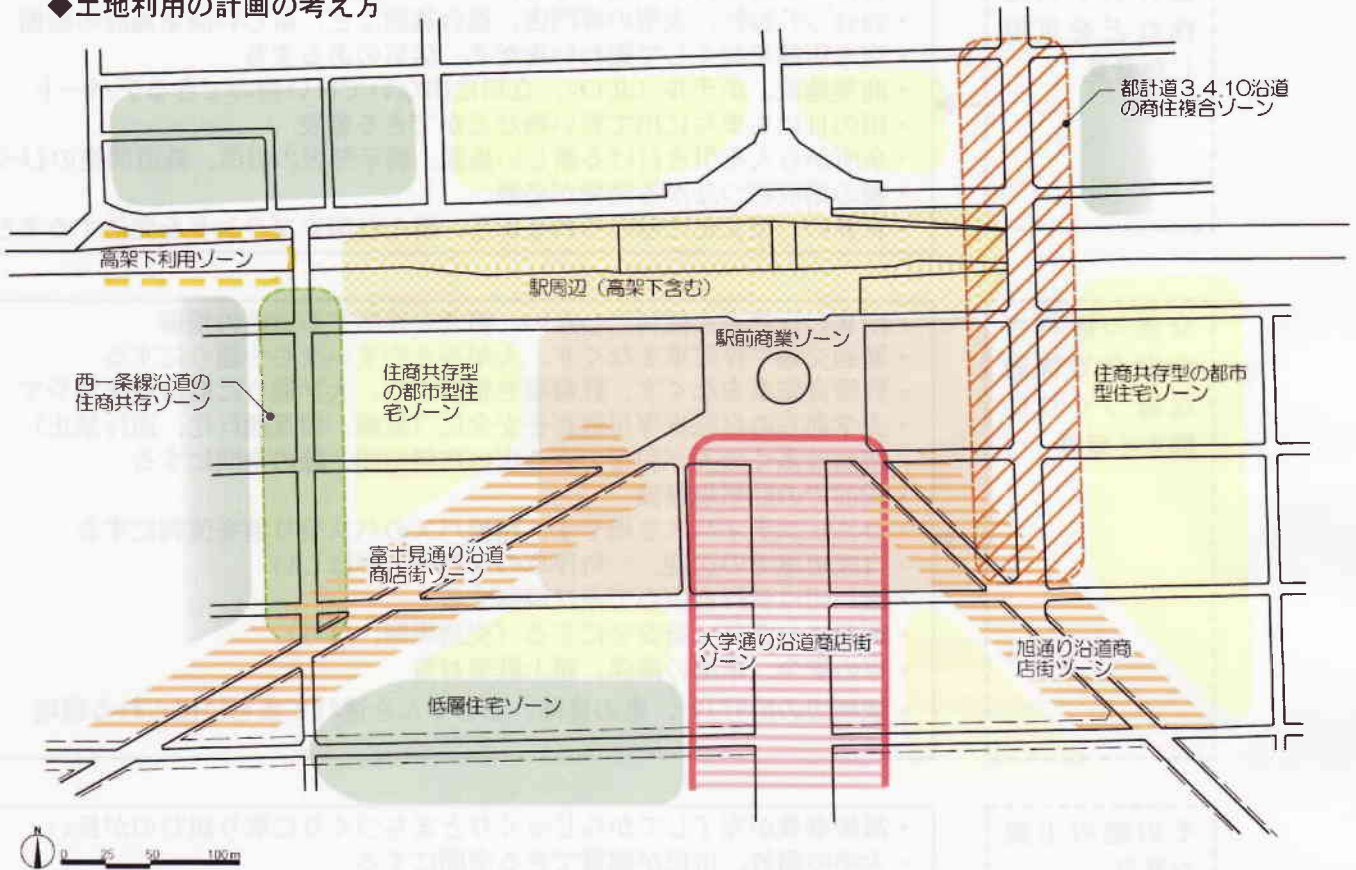
<p>今の街の雰囲気・緑・景観などを重視した意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・落ち着いた街並み、緑や季節感のある街並みをつくる ・駅前や駅周辺に高層の建物は規制する ・ゆとりのあるまち、シンプルなまち、すっきりとしたまち ・文教都市らしさ、文化・教育を大切にしたいまちづくり ・統一感のある景観づくり、静かで上品なまち ・旧駅舎はまちのシンボル、復原してブランド化、公共施設やギャラリー ・今のままで、あまり開発はしないようにしたい ・歩いて楽しめるまちづくり、個性ある店舗で買い物のできるまち ・歩行者や自転車で快適なまち、店先に駐輪場 ・小規模な店舗の集積による歩行者専用の通りづくり ・休憩できるスペース、ベンチ、駅前に子どもなどの集合場所、公園 ・気軽に多くの人が集まれる場所や施設 ・駅前の円形広場の魅力化（歩いていける、季節の花、緑を増やす）
<p>賑わいや利便性などを重視した意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・特徴のある専門店が増えると良い ・ショッピングセンター、大型の専門店、複合施設など、新しい商業施設の整備 ・空き店舗をなくして賑わいをだす、活気のあるまち ・商業施設、ホテル（北口）、立川に出ないで買い物のできるデパート ・雨の日にもまちに出て買い物などができる施設 ・余所から人を引き付ける新しい施設、展示発表の場所、鉄道関連のイメージ ・税の増収につながる開発が必要 ・世界の一流文化に触れられるまち、新たな国立ブランドを発信するまち
<p>交通の便利さや安全で快適な道づくりに関する意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・南北の行き来を便利にしたい、南北を連絡する道路の整備 ・通過交通や停車をなくす、人が歩きやすいまちや通りにする ・放置自転車をなくす、駐輪場を整備する、大学通りに駐輪場を増やす ・大学通りの自転車専用道路を安全に（拡幅、相互通行化、通行禁止） ・駅前は多くの人利用できる広い広場空間、緑の空間にする ・駅前での駐車場整備 ・コミュニティバスを増やす、路線バスのバス乗り場を便利にする ・自家用車での送迎、一時停車のスペースがほしい ・駅周辺は歩行者中心で車は規制する ・駅前ロータリーを安全にする（交通規制、信号） ・車の安全、車道の確保、路上駐車対策 ・駅周辺のバリアフリー、車の排除、赤ちゃんを連れてまちに出られる環境
<p>その他の主要な意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・高架事業が完了してからじっくりとまちづくりに取り組むのが良い ・大学の開放、市民が観賞できる空間にする ・看板類の規制、統一 ・駅周辺に図書館、児童館、ギャラリー、ホール、区役所出張所、 ・街なかの店舗の騒音対策、静かな環境がほしい ・大学通りの緑化の工夫（四季の花、統一感のあるデザイン） ・旧駅舎の復原保存に多額の費用をかける必要はない ・大道芸、ストリートライブ、歩行者天国、オープンカフェ、イベント

(3) 土地利用に関する計画

【土地利用】

- 南口駅前広場周辺から放射状に広がる「大学通り沿道の商店街」「富士見通り沿道の商店街」「旭通り沿道の商店街」を、商業・業務が中心の土地利用を図る地区とします。このゾーンでは、文教地区にふさわしい商業・業務施設の誘導を図ります。
- 商店街の周辺は「住商共存型の都市型住宅ゾーン」とし、居住環境と商業が調和する利便性の高い市街地を形成していきます。
- 都市計画道路3.4.10号線沿道については、幅員16mで整備された道路の沿道にふさわしい沿道サービス機能を中心とした商業施設や都市型住宅の立地を誘導していきます。
- 高架下の利用にあたっては、周辺のまちづくりと連携した機能導入を図ります。※導入機能については後述します
- 低層住宅ゾーンについては、落ち着きのある戸建て住宅地としての環境を今後とも保全していきます。なお、西1条線沿道については、商業系施設の立地も見られることから、今後は地元住民の方々の意向を踏まえつつ、住商共存の土地利用の誘導を検討していきます。

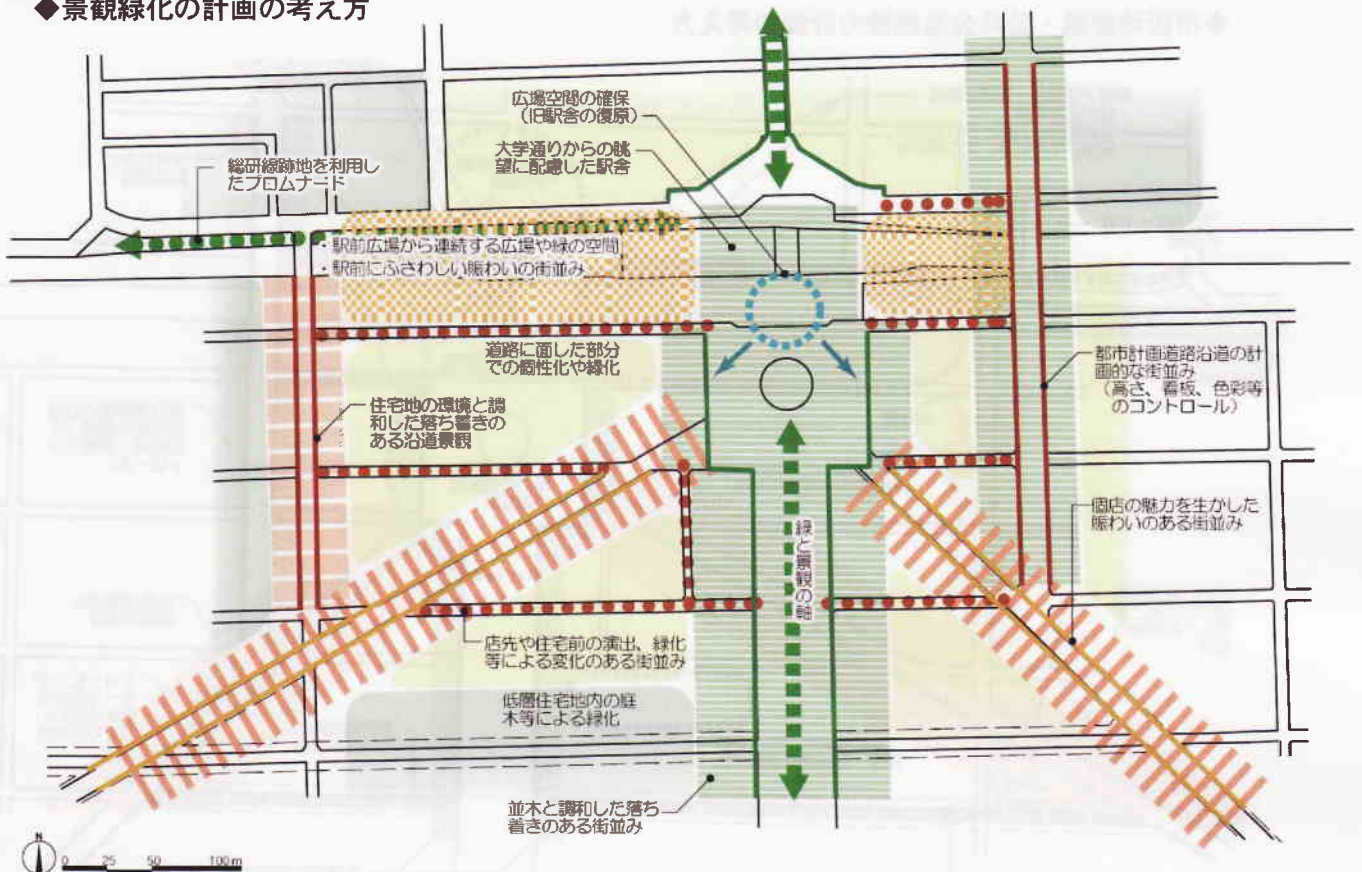
◆土地利用の計画の考え方



【景観や緑化】

- 大学通りを緑と景観の軸とし、その軸線上に南口駅前広場や旧駅舎を配置し、緑を基調とした街並みを形成していきます。また南口駅前広場は、大学通りと連続した並木のイメージを強調して再整備を図ります。
- 富士見通りや旭通りの沿道は、個店の魅力を生かした賑わいのある街並みを形成していきます。また、都市計画道路としての計画幅員 16m を確保するように、建替え時での壁面後退による歩行者空間の拡充を図ります。
- 都市計画道路 3.4.10 号線沿道では、道路整備に伴う計画的な建替えを誘導し、街路樹の緑や壁面後退などによる宅地内の緑を充実し、建物の高さ・看板・色彩などのコントロールによる沿道景観の形成を図ります。
- 駅前広場の東西の高架下及び隣接地（南口公共施設等用地、北口商店街など）は、駅前広場から連続する広場や緑の空間を充実しつつ、その中で駅前にふさわしい賑わいのある街並みの形成を図ります。
- 総研線跡地は北口駅前広場に連続するプロムナードとして整備し、桜並木などによる新たな名所化を図ります。

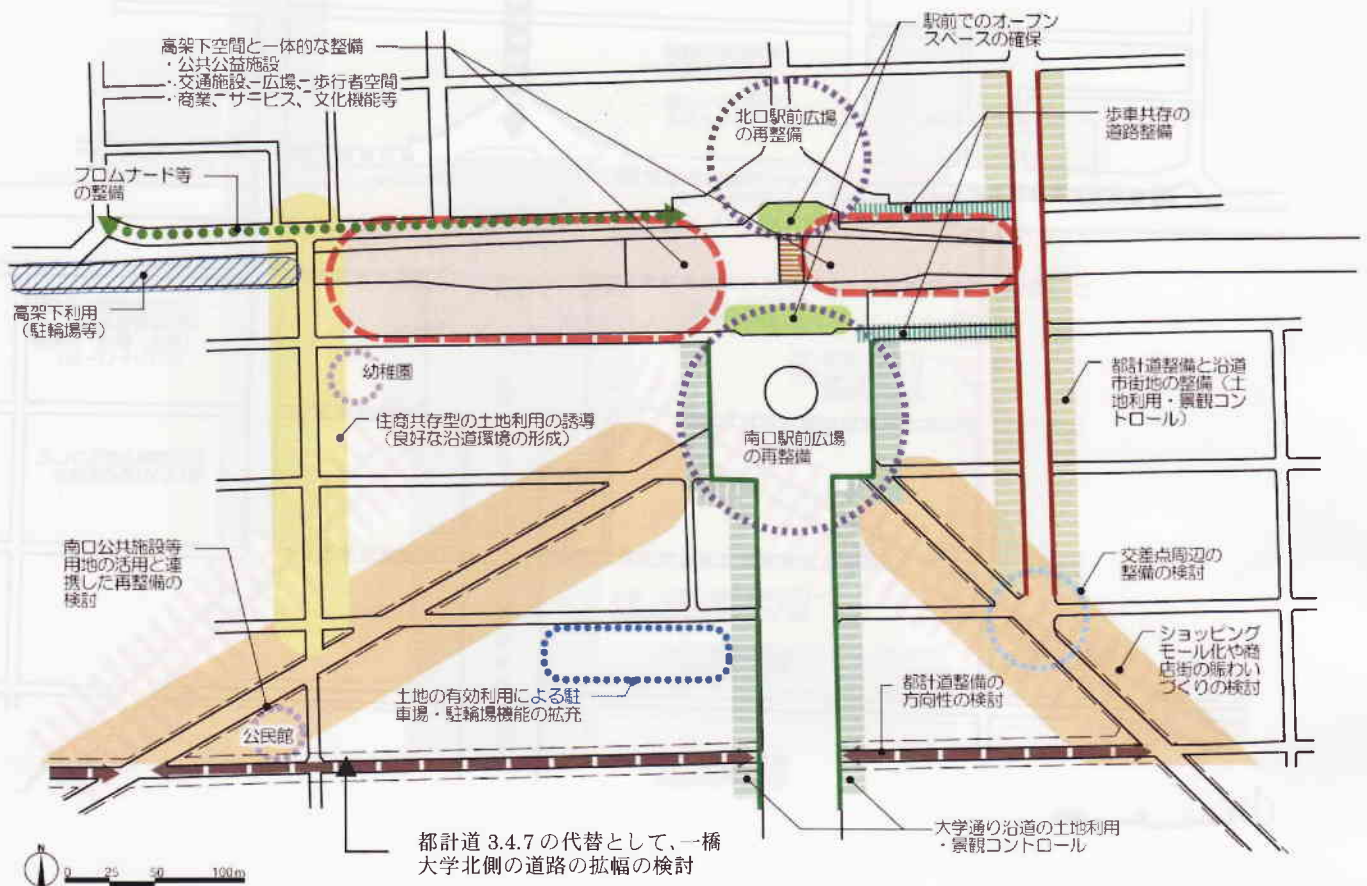
◆景観緑化の計画の考え方



【市街地整備や公共公益施設】

- 駅前でのオープンスペースの確保と駅前広場の再整備により、駅前での交流空間を創出していきます。あわせて、南口駅前広場では大学通りにつながる緑の環境づくり、北口駅前広場では総研線跡地のプロムナードにつながる広場整備を行います。
- 高架下空間とみな南口公共施設等用地や北口商店街の一体的な整備により、駅周辺での整備が望まれる公共公益施設や交通施設、商業施設、サービス施設、文化施設などの整備を図ります。
- 都市計画道路 3.4.10 号線と旭通りの交差する周辺地区では、交差点機能の確保と周辺市街地の整備を推進していきます。
- 富士見通りや旭通り沿道の商店街では、建替え時の壁面後退による歩道空間の拡充を図り、歩車共存型のコミュニティ道路の整備を検討していきます。
- 商工会の駐車場及び隣接する駐輪場では、土地の有効利用による駐車・駐輪機能の強化を図ります。
- 南口公共施設等用地の活用と連携して、公民館機能の見直しについて検討していきます。
- 景観条例に基づく重点地区の指定を、大学通り沿道、都市計画道路 3.4.10 号線沿道、南口公共施設等用地や周辺、富士見通りや旭通り沿道などで検討していきます。

◆市街地整備・公共公益施設の計画の考え方



(4) 交通に関する計画

【広域的な道路網】

- 国立市及び周辺都市における都市計画道路網は、次の図のように計画決定がされています。現状では南北方向の道路が不十分なために、駅前に通過交通が流入していますが、広域的な道路網が整備されることで駅前を利用する通過交通を抑制することが可能となります。
- 特に、東京都の第三次事業化計画優先整備路線である「立川 3.3.30 号線」・「国立 3.3.15 号線」や「国分寺 3.3.8 号線」・「府中 3.3.8 号線」が整備されることで、国立駅前の交通状況は大きく改善される可能性があります。

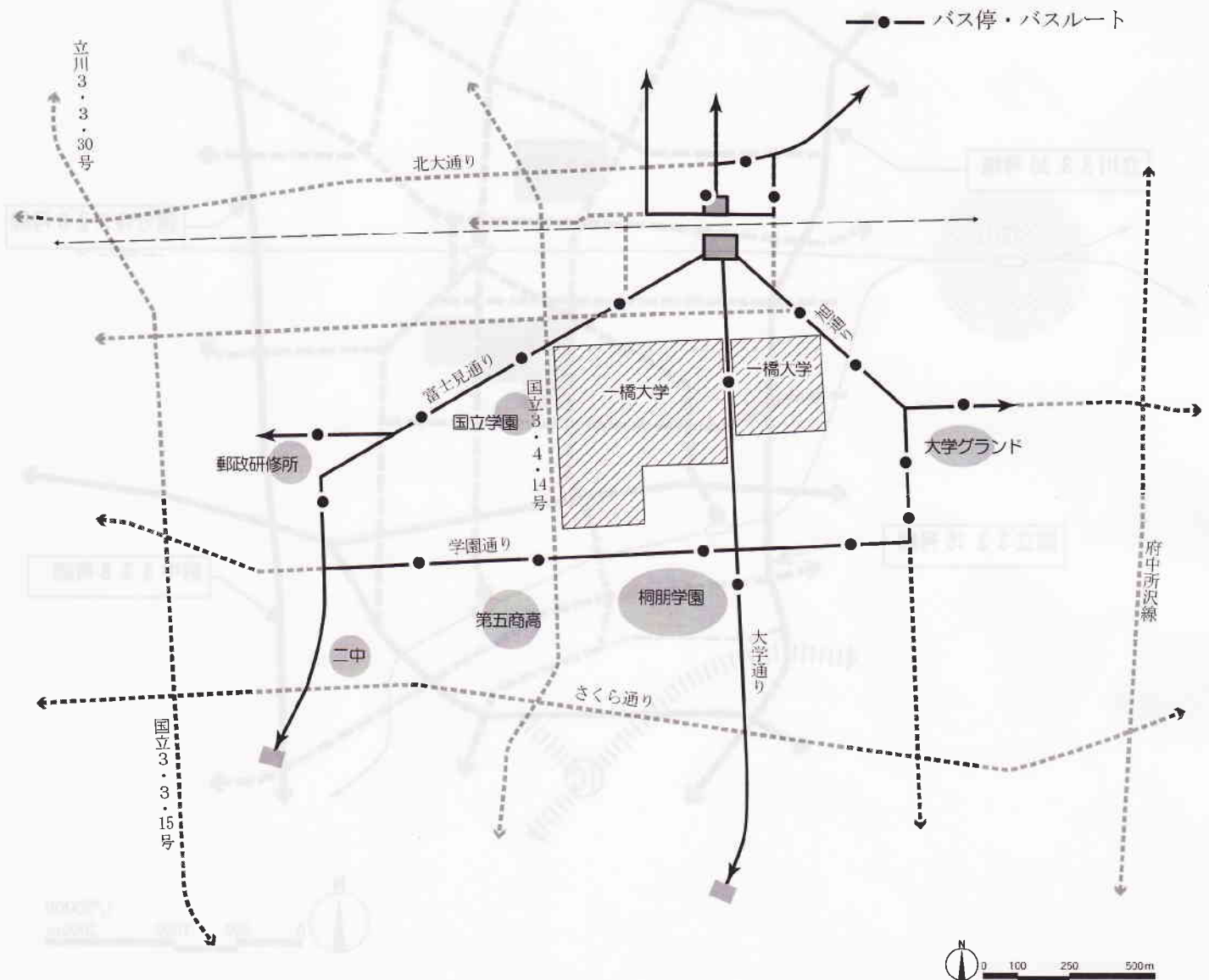
◆広域的な都市計画道路網



【駅周辺道路とバスルート】

- 駅前広場の再整備を検討するにあたっては、バス動線の処理が大きな課題となります。
- 現在のバスのルートは、次の図に示すようになっています。南口では、「大学通り⇄駅前広場」「旭通り⇄駅前広場」「富士見通り⇄駅前広場」のルートを中心に、学園通りを利用したルートもあります。
- 南口駅前広場の交通動線を整理していくためには、富士見通りや旭通りの一方通行化が考えられますが、現在の道路網では学園通りを利用した巡回ルートとしていくことが考えられます。

◆駅周辺道路とバスルート

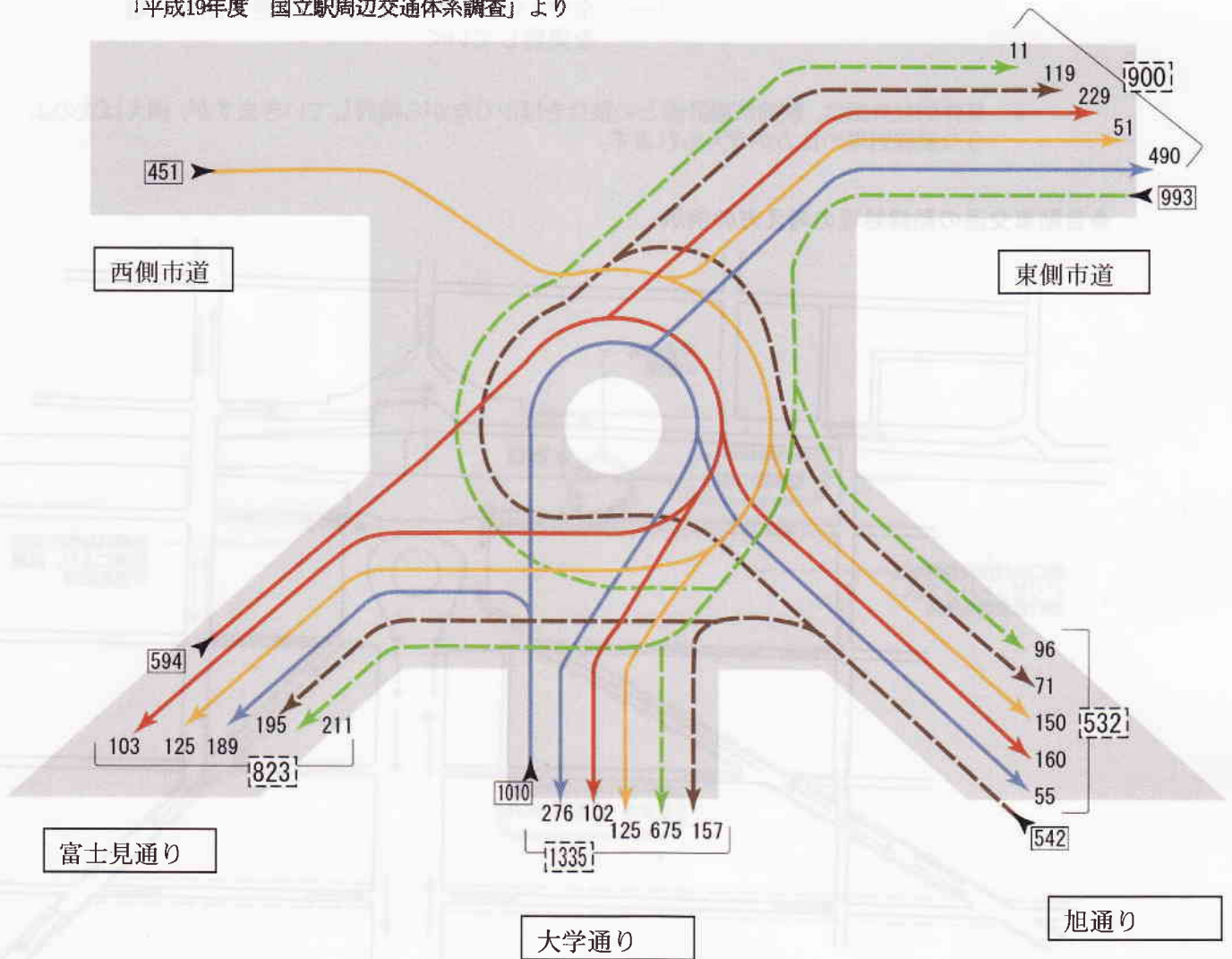


【南口駅前広場の交通状況】

- 南口の駅前広場を利用している自動車の流入と流出の状況を、次の図に示します。(H19年7月の調査、7時から10時までの3時間)
- 4方向から流入する自動車が、駅前広場をロータリーとして利用し3方向に流出しています。特に東側市道を利用して、南北方向に通過する交通が多い状況です。
- 駅前を利用する目的ではない自動車が、かなり流入しているために、交通の輻輳が生じていることが分かります。
- 南口駅前広場の再整備のためには、この通過交通を抑制していく必要があります。そのためには、通過交通の利用ができないような交通規制を検討していく必要があります。

◆南口駅前広場における通過交通の状況

※平成19年7月10日(火) 7:00~10:00の3時間
「平成19年度 国立駅周辺交通体系調査」より



【通過交通を抑制する動線や交通規制の考え方の例示】

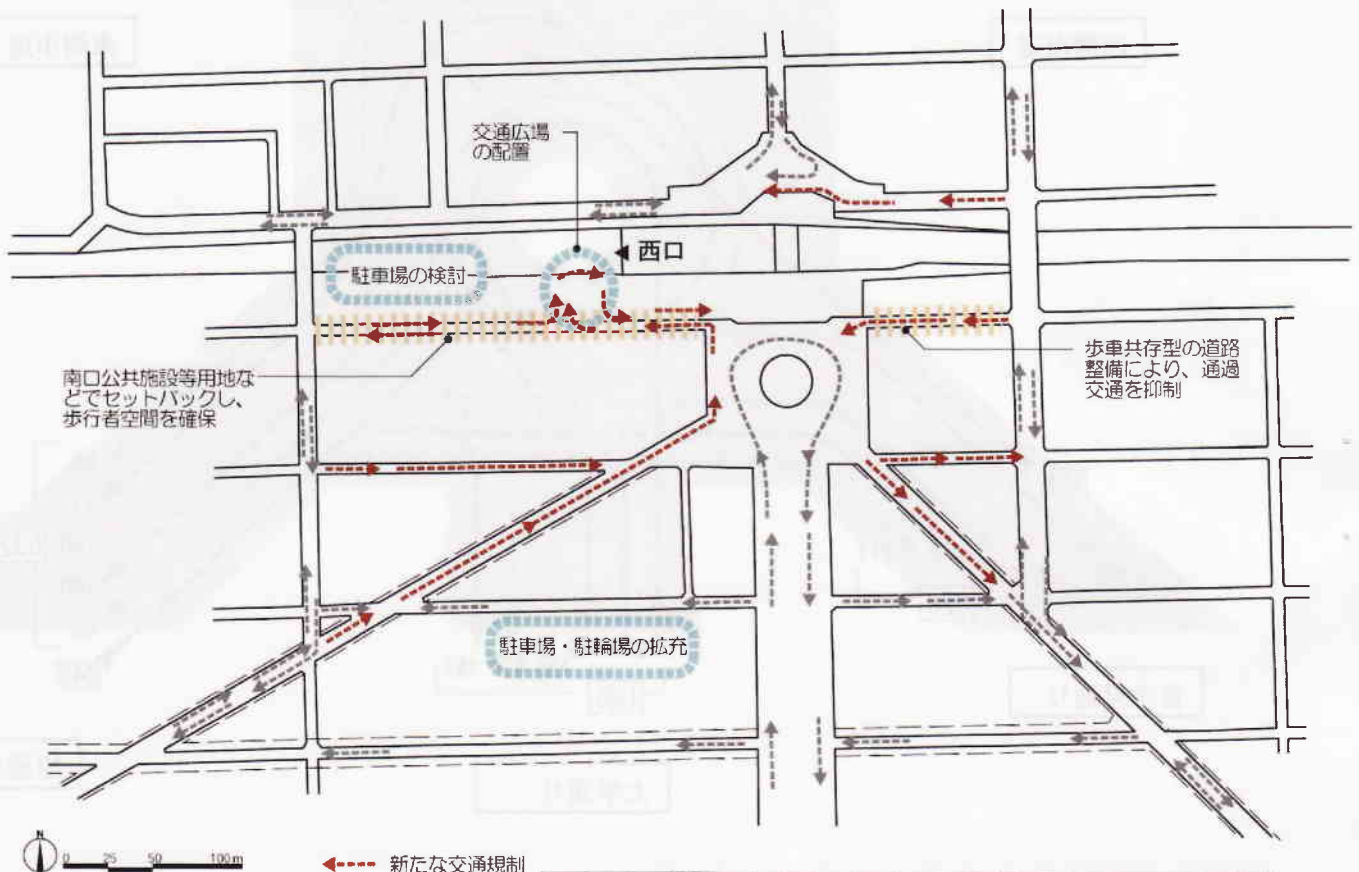
- 南口駅前広場での通過交通を抑制していくため、駅前広場内の自動車動線や周辺道路での交通規制を検討していきます。
- 周辺道路の交通規制は、駅前広場の再整備計画による自動車交通の動線処理の考え方を踏まえる必要がありますが、現状での「大学通り・富士見通り・旭通り」⇔「南口駅前広場」⇔「鉄道北側の市街地」という通過交通の抑制を、南口駅前広場や周辺道路の交通規制により実現していきます。

◆通過交通の抑制



- 具体的な計画は、駅前広場計画との整合をはかりながら検討していきますが、例えば次のような動線処理の仕方が考えられます。

◆自動車交通の動線処理の考え方の例示

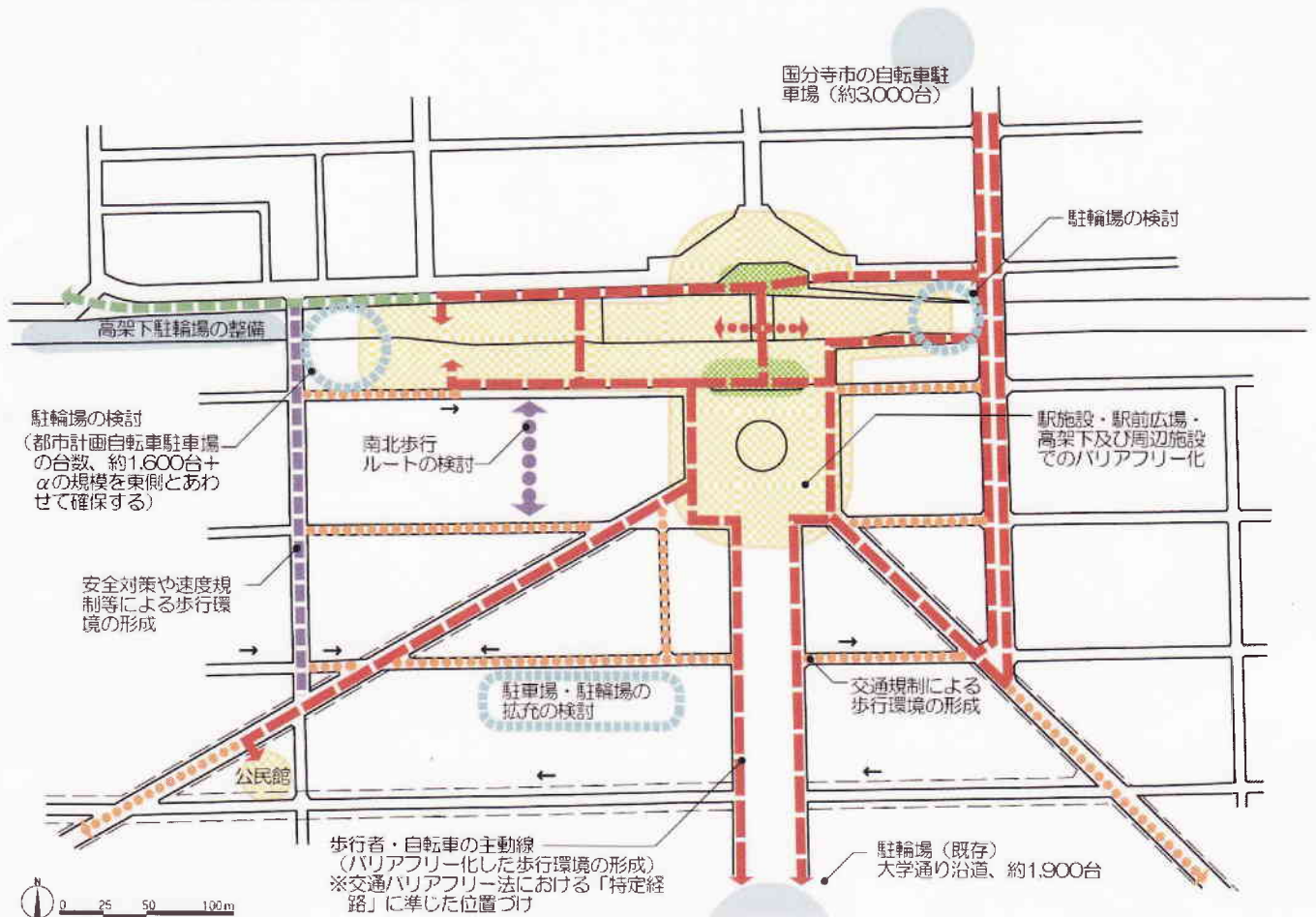


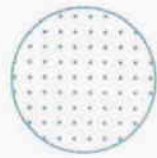
これは一例を示したものです。駅前広場の整備計画と整合を図り周辺道路の交通規制も計画する必要があります。

【歩行者・自転車の動線】

- 駅前には多くの人々が利用する場所であり、誰もが安全で快適に歩けるバリアフリーの環境を整備していく必要があります。今後、福祉関連の団体や市民の方々のご意見をお聞きしながら詳細計画の検討を進めていきます。
- 歩行者の主導線は、駅南北をネットワークし駅前広場と周辺市街地を結ぶ大学通り、富士見通り、旭通り、都市計画道路3.4.10号線を位置付け、このルートについては重点的にバリアフリー化を進めていきます。
- 現在の駅前の駐輪場（国立駅南第一自転車駐車場）は、南口公共施設等用地を活用した駅前整備で、今の機能を別の場所に求める必要が生じる可能性があります。その場合には、高架下（東西2箇所）を活用して駐輪場の整備（JRに整備を要請）や、西1条線以西の高架下利用などを進めていきます。

◆歩行者・自転車の動線計画（参考資料）





園分寺の自転車駐輪場
(約3,000台)

在の駐
て規模

合施設
の検討

8. 駅及び周辺施設でのバ
リアフリーとユニバー
サルデザインの推進

9. 北口駅前広場の再整備

10. 北口での広場空間の確保

11. 南北通路の整備

バス専用

18. 南口駅前広場の
再整備

ランコ通
に、この
の通りを
く)

より駐車場
充を検討

大学通り (緑の景観軸)

通り沿道の駐輪場
台 (既存)

21. 住商共存型の都市型
住宅ゾーン (低層部
での賑わい・交流施
設の導入を誘導)

22. 誰もが街なかに出ることのできる
バリアフリーの歩行者空間等の整
備 (駅周辺での重点ルートの位置
付けによる整備改善の検討)

12. 一方通行化による歩行者空間の
拡充整備と商店街の魅力化

13. 高架下での駐輪場の整備

14. 都市計画道路3.4.10号線の整備と
沿道市街地の整備 (商業・業務・
サービス系土地利用の誘導と沿道
緑化や景観コントロールの検討)

15. 高架下利用による交流、賑わい機
能の導入 (北口商店街との連携)

16. 一方通行化による歩車共存型道路
の整備検討 (通過交通の排除と快
適な歩行者空間づくりの検討)

17. 南口での広場空間の確保と旧駅舎
の復原

19. 国立を象徴する街並みの形成 (並
木と調和した風格と個性のある街
並み形成)

20. 旭通りでの一方通行化による歩行者
空間の拡充整備と商店街の魅力化

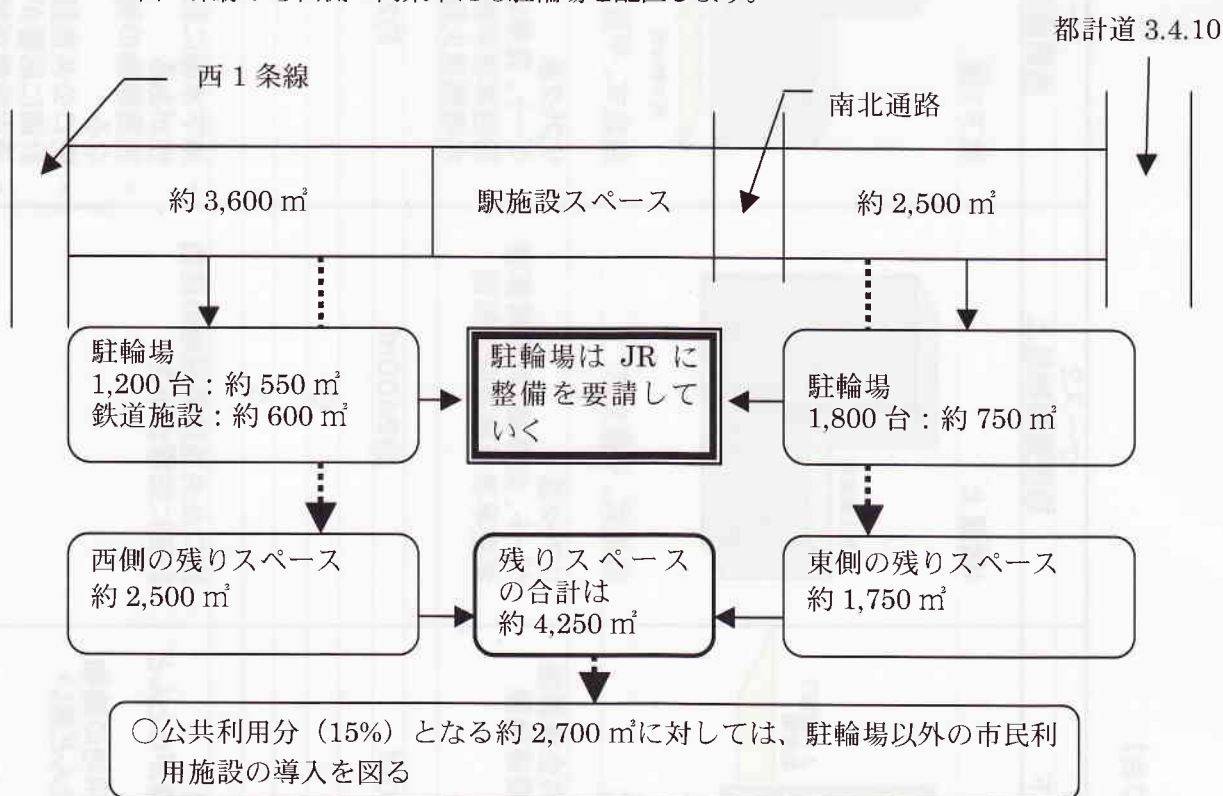
注) 駅前広場の交通規制や一方通行化については例示として示した
ものであり、今後詳細計画の検討により決定していく。

(6) 高架下利用について

- 高架下の利用可能なスペースは、駅施設関連や南北通路部分を除いて、西側で約 3,600 m²、東側で約 2,500 m²程度です。
- 市民アンケートやヒアリングによれば、高架下や駅周辺での導入が望まれている公共公益施設や機能は「図書館、駐車場、駐輪場、行政サービスセンター、保育等の子育て支援施設、高齢者向け施設、文化・サークル活動施設など」となっています。
- 高架下の公共利用部分（15%）のスペースおよび南口公共施設等用地を活用して整備する公共施設は、上記の市民要望の高い施設を候補とし検討していきます。
- 駐輪場については、駅機能と密接な関連を持っていることから、その整備を JR に要請していきます。また、駅前保育等の民間運営の可能な施設については、その導入を JR に要請していきます。

【高架下利用のボリューム検討】

- 仮に駐輪場を 3,000 台程度（2 層利用、1 層部分は 2 段ラック式）整備するとした場合に、高架下での利用可能スペースは次のようになります。
- ※西 1 条線から西側の高架下にも駐輪場を配置します。



【駐車場の配置について】

- 駐車場を約 80 台程度を駅周辺で配置する場合には、高架下利用の他に、南口公共施設等用地を活用した施設整備と一体的に「屋上駐車場」「地下駐車場」「立体駐車場」が考えられます。
- それぞれの特徴を比較すると、費用・利用者の利便性・景観などからの評価としては、高架下での配置が望ましいと考えられます。

■ 駐車場比較 (駐車台数 80~90台)

	ケース1 JR高架下	ケース2 施設建築物屋上	ケース3 施設建築物地下	ケース4 立体駐車場
位置	地上	4階屋上	地下1階	
イメージ図				
仕様	自走式、平置き式	自走式、平置き式	自走式、平置き式	機械式
設備	ゲート、発券機、料金精算機 満空車表示機等関連機器	リフト2基 ゲート、発券機、料金精算機 満空車表示機等関連機器	リフト2基 ゲート、発券機、料金精算機 満空車表示機等関連機器 水噴霧消火設備等	タワーパーキング3基連立式 ゲート、発券機、料金精算機 満空車表示機等関連機器
概略面積	約2500㎡	約2400㎡	約2250㎡	平面積 約360㎡
建設コスト	◎	○	×	△
維持管理コスト	◎	△	○	×
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 入庫・出庫が迅速 ・ 景観に対する影響がほとんど無い ・ 南口公共施設等用地の建物計画に影響がほとんど無い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南口公共施設等用地の建物計画に影響が小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下水脈に影響を与える可能性がある ・ 施設建物の建設工期が長くなる ・ 南口公共施設等用地の建物計画に影響が小さい ・ 消火設備が増大 	<ul style="list-style-type: none"> ・ スペース効率が低い ・ 騒音・振動が大きい ・ 消費電力が大きい ・ 敷地の中央に位置するため建物床が分断される ・ 景観に対する影響が大きい ・ 地上の施設建物の容積が小さくなる ・ メンテナンスの頻度が高い

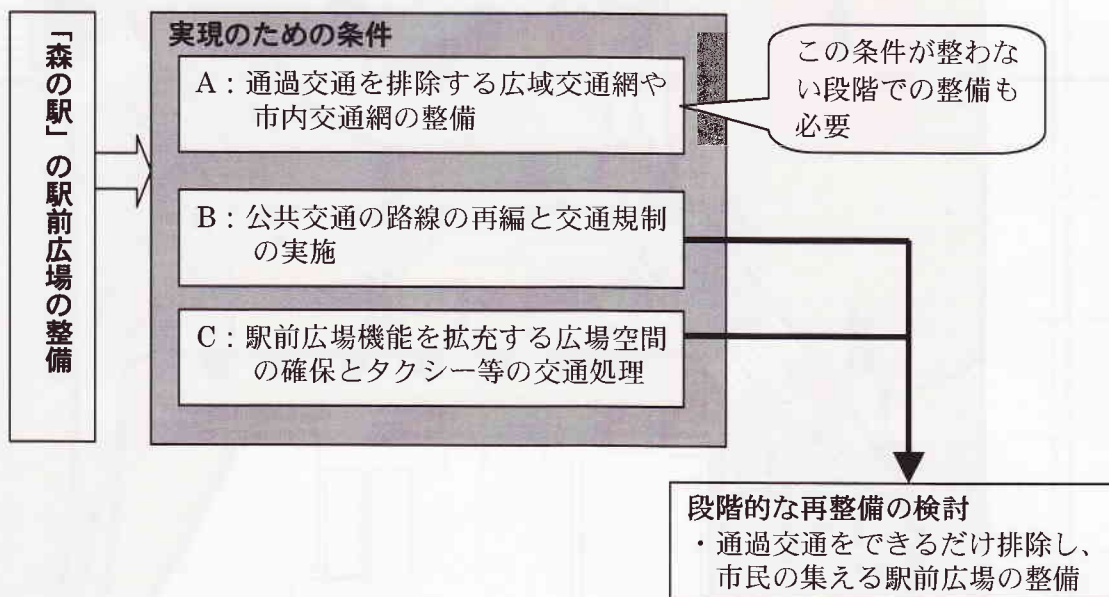
(7) 南口駅前広場の再整備について

【基本的な考え方】

- 市民が集う「森の駅」を整備の目標とします。
- そのために、通過交通を極力排除し、駅前から円形広場への歩行者の動線を確保していきます。
- 旧駅舎は、ほぼもとあった場所を基本にして復原し、憩いや展示等のスペースとしての利用を図ります。
- 駅前広場空間の拡充のために必要な用地の確保にあたっては、財政負担をできるだけ軽減する方策を検討していきます。

【再整備の方向性】

- 「森の駅」の駅前広場を実現していくためには、以下のような条件が整うことが必要です。しかし、「A：通過交通を排除する広域交通網や市内交通網の整備」が実現するには、長期間が必要であり、駅前広場の段階的な再整備を行うことを検討します。



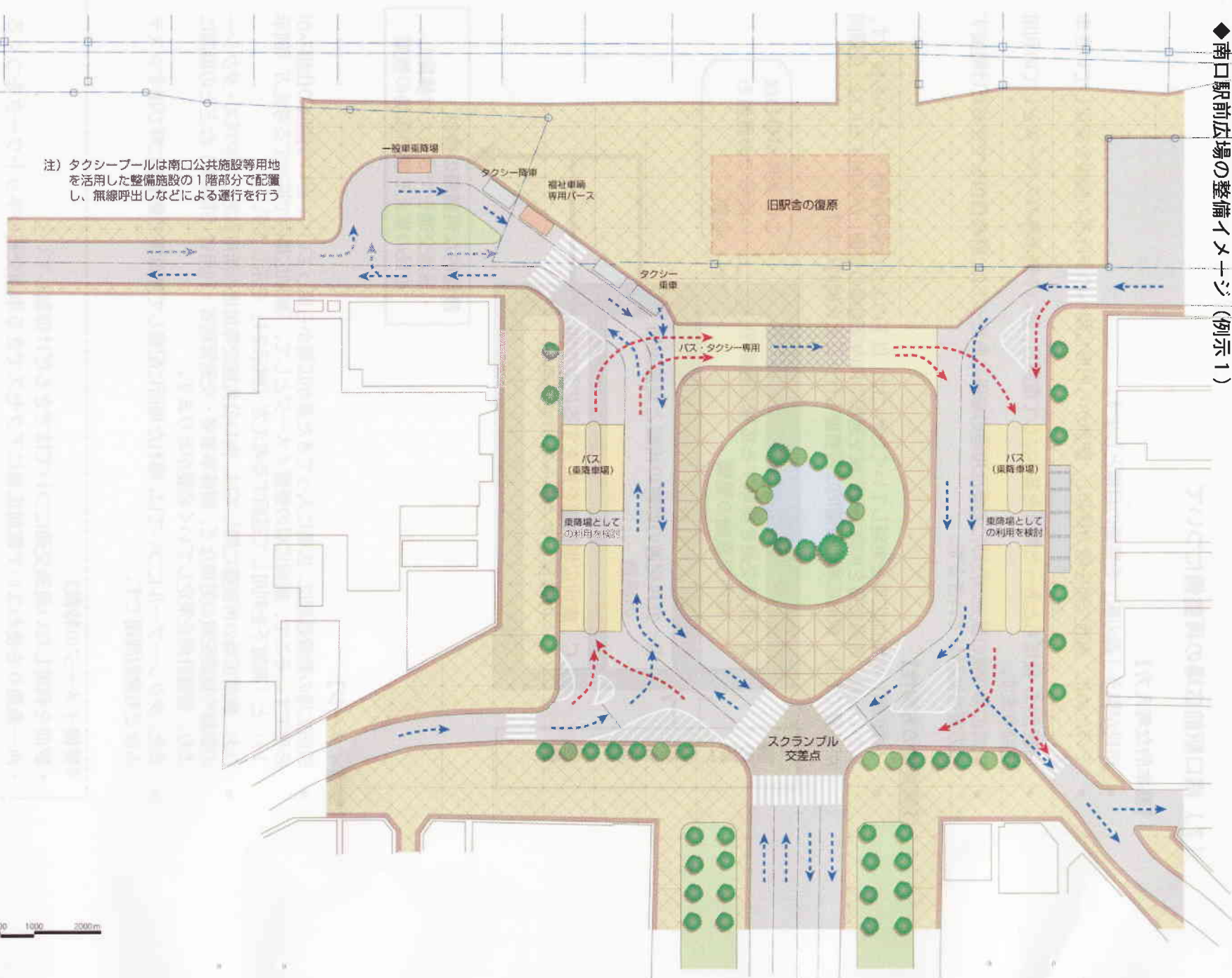
【整備イメージ】

- 駅前広場の動線処理は、広場に入ってきた車が広場から戻っていく、という巡回の仕組みが必要です。そこで、駅前広場の整備イメージとして、「駅前広場内で巡回する考え方（例示1）」と「高架下を利用して巡回する考え方（例示2）」を示します。
- なお、駅前広場の再整備に関しては、南口公共施設等用地の活用のあり方やバス・タクシーの動線や施設配置の処理など、関係事業者・交通管理者・利用者（市民等）などとの協議により、整備計画を策定していく必要があります。
- また、タクシープールについては、離れた場所に配置して無線等で乗車場に呼び出すシステムなども検討課題です。

《整備イメージの特徴》

- 駅前を利用しない通過交通についてはできるだけ抑制していく
- 西一条通りを使わないで駅前広場にアクセスできる車両交通のネットワークをつくる
- 駅前と円形広場の間は、歩行者が行き来できる一体的な広場とする
- 旧駅舎は、概ね以前の場所での復原が可能なスペースを確保する

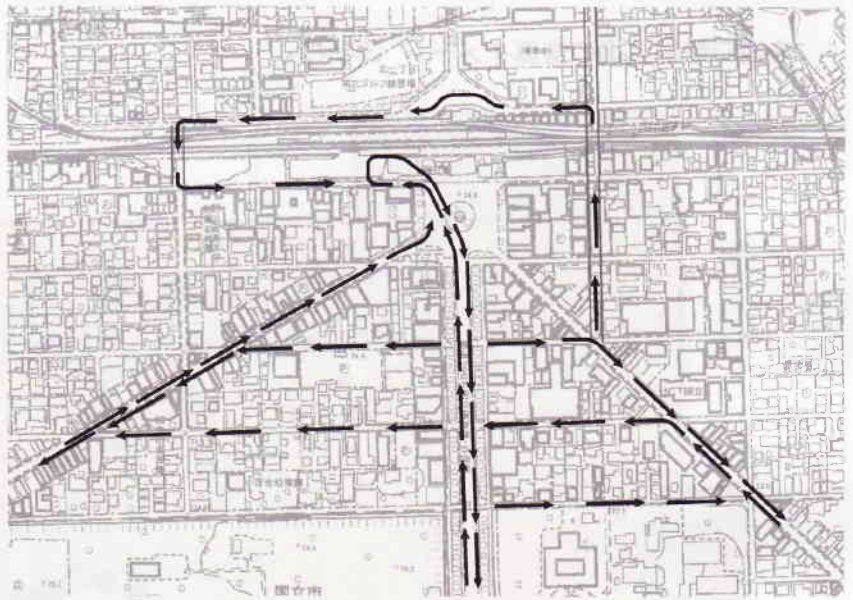
◆南口駅前広場の整備イメージ (例示1)



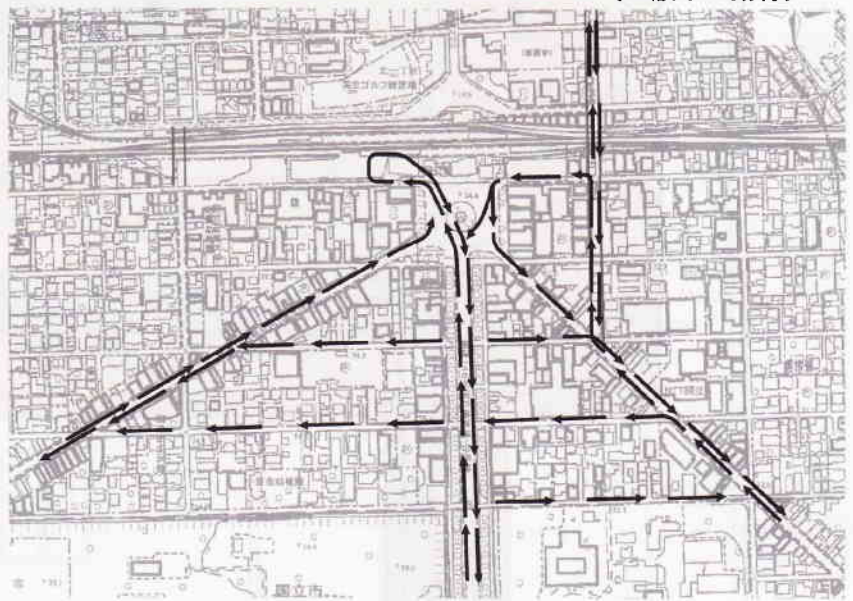
注) タクシープールは南口公共施設等用地を活用した整備施設の1階部分で配置し、無線呼出しなどによる運行を行う

〔タクシー主動線〕

◆交通動線処理の考え方
例示 1

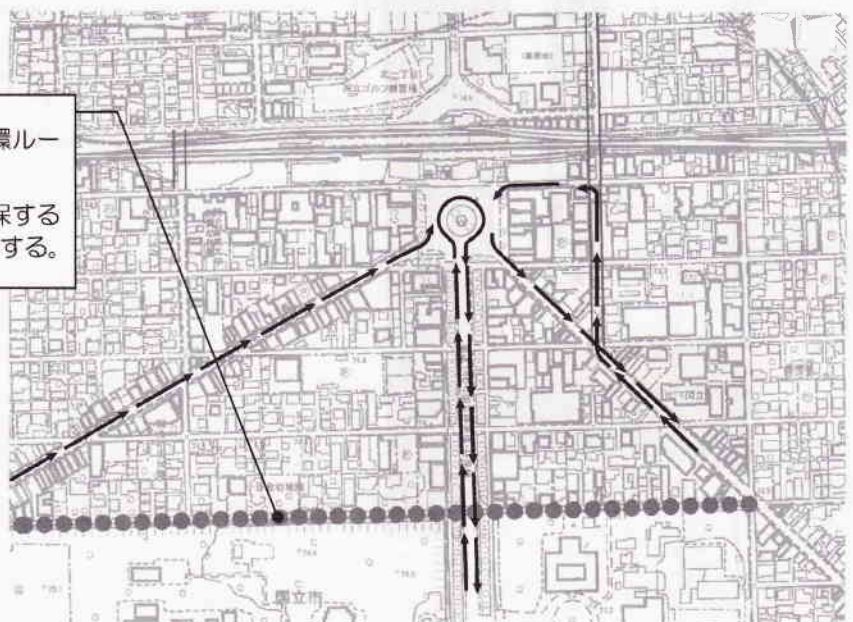


〔一般車主動線〕

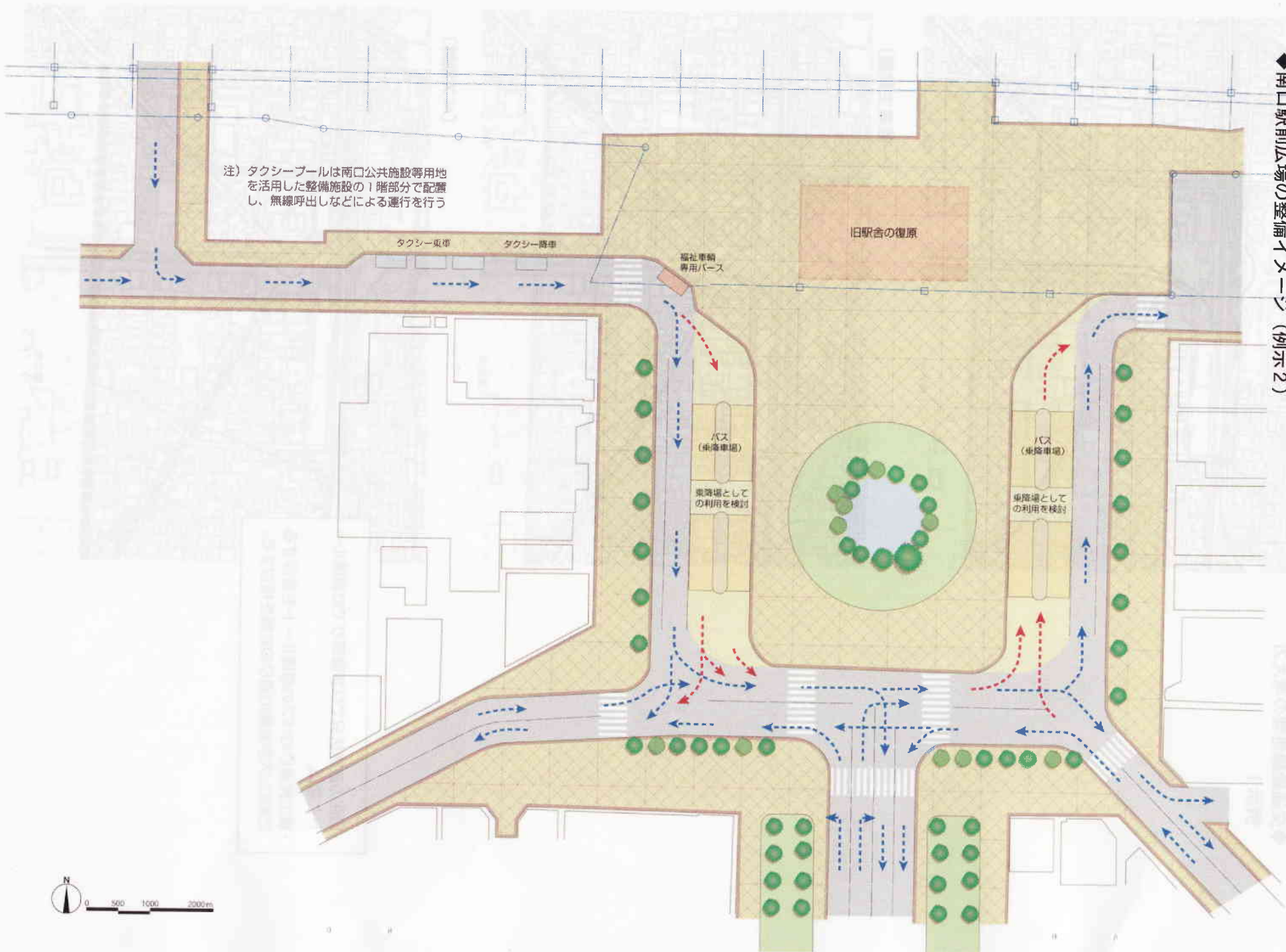


〔バス動線〕

- ・現在の道路状況では学園通りでの循環ルートとなる。
- ・富士見通りのバスの循環ルートを確保するために、大学北側の通りの拡幅を検討する。

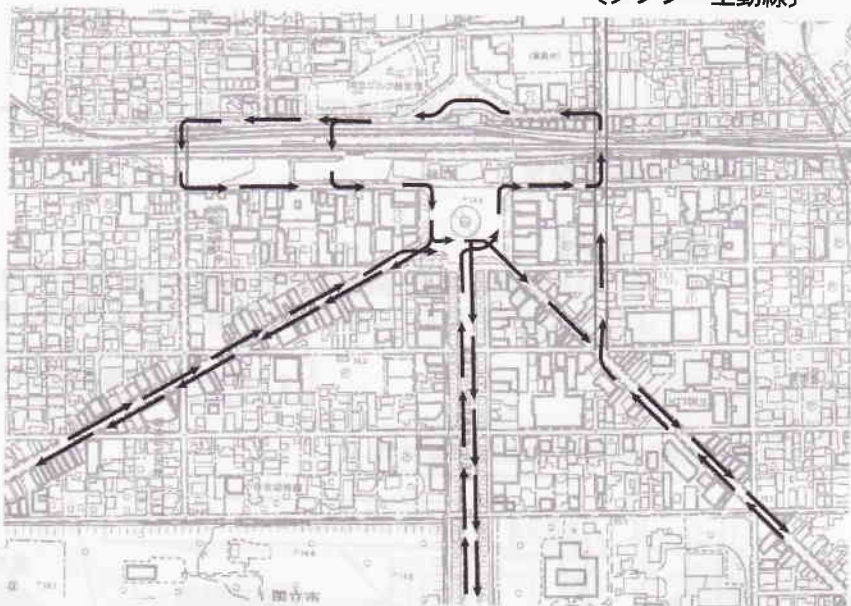


◆南口駅前広場の整備イメージ (例示2)

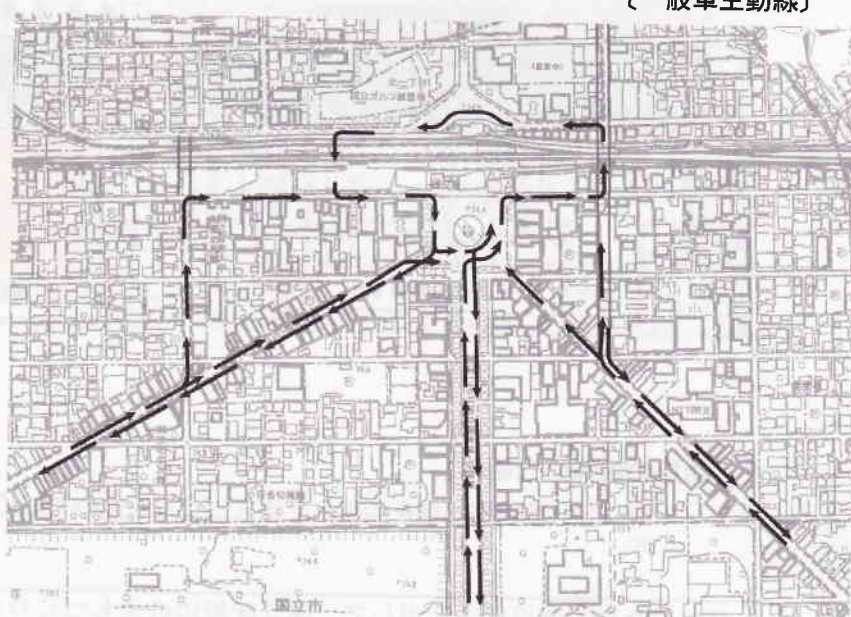


◆交通動線処理の考え方
例示2

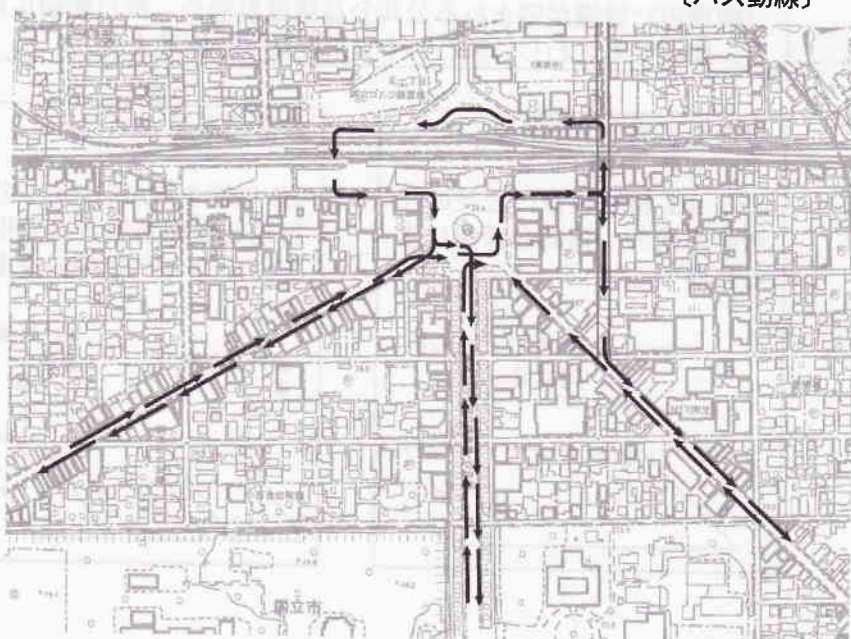
〔タクシー主動線〕



〔一般車主動線〕



〔バス動線〕

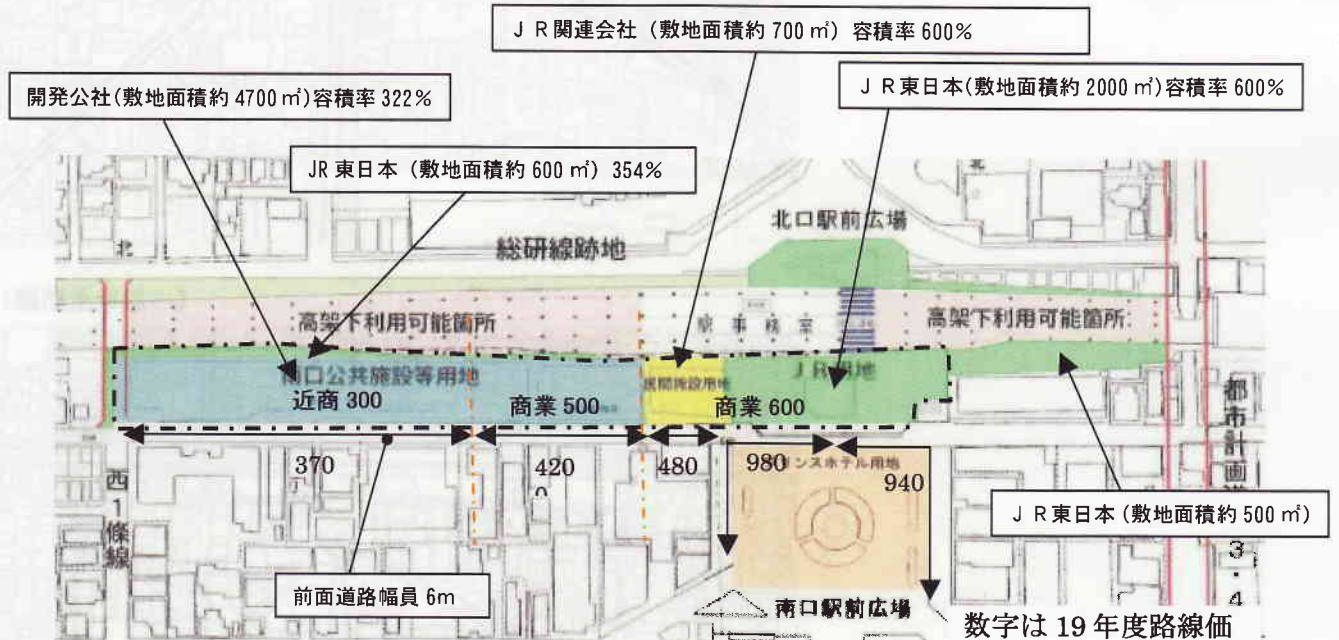


(8) 南口公共施設等用地を活用したまちづくりイメージ

① 計画の条件設定

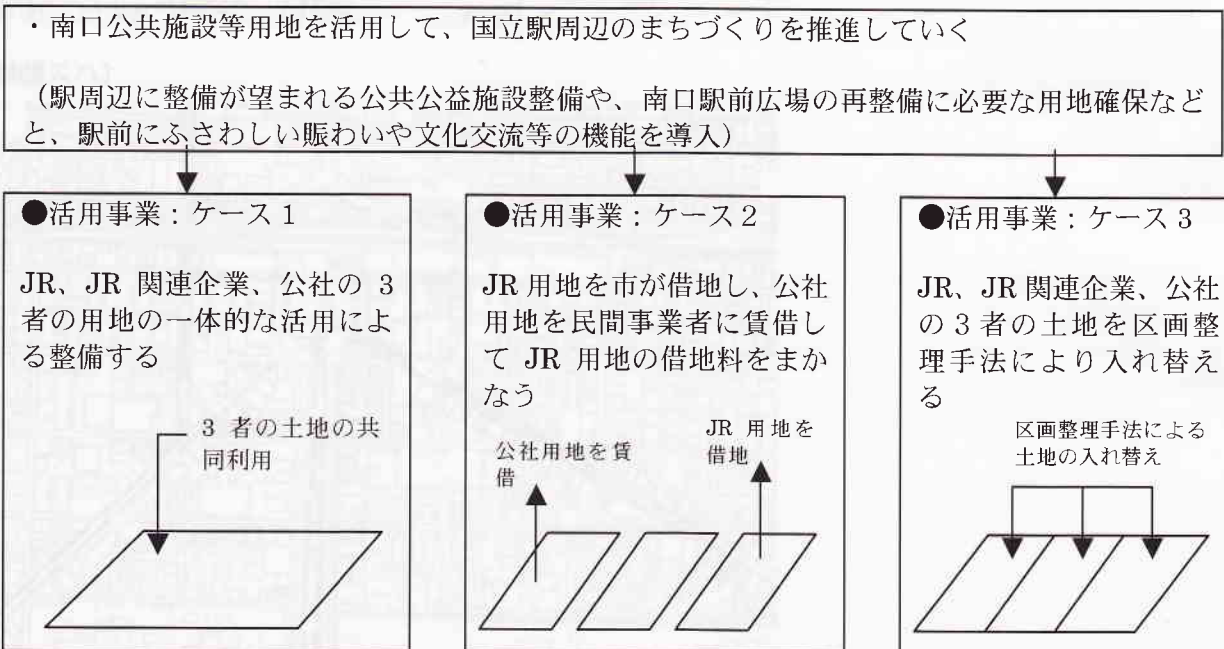
【敷地の現状】

- 南口公共施設等用地と隣接する JR 関連会社用地及び JR 用地の面積、容積率、路線価は次のようになっています。この用地の利用について検討します。



【活用の事業の仕組み】

- 南口公共施設等用地を活用したまちづくりを進めていくのには、次の3つの考え方があります。



◆南口公共施設等用地の活用事業のケースと特徴

	特徴	留意点	評価
ケース1	<ul style="list-style-type: none"> ・JR、JR 関連企業、公社の 3 者の用地の一体的な活用による整備する ・一体的な活用により、駅前の広場状空地や駅前広場の再整備に伴うタクシーや自家用車のスペースを確保する ・この広場状空地やタクシーや自家用車のスペースは共同化事業により生み出すものであり、用地費負担は生じない ・3 者は土地の評価に応じて、共同化事業による建築施設内に床を確保する 	<p>3 者の土地評価や、3 者が取得する施設床以外の処分床の価格と事業費のバランスがポイントとなる</p>	◎
ケース2	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 用地を市が借地し、公社用地を民間事業者へ賃借して JR 用地の借地料をまかなう ・市が公共公益施設を整備するためには、公社用地を借りる民間事業者が施設整備を行い、その一部を借り受けることが考えられる ・民間事業者が整備する施設に対しては、一定の条件をつけることが可能であるが、基本的には民間による施設整備となる ※清化園で実施している方式などが考えられる 	<p>JR 用地、公社用地の借地料の設定がポイントになる</p>	○
ケース3	<ul style="list-style-type: none"> ・JR、JR 関連企業、公社の 3 者の土地を区画整理手法により入れ替える（敷地整除型の区画整理） ・区画整理後の JR 及び JR 関連企業の土地利用に関しては、地区計画による一定の規制誘導は可能であるが、基本的には民間による施設整備であり、駅前のまちづくりとしては望ましくない 	<p>区画整理事業の従前と従後の土地評価がポイントとなる</p>	△



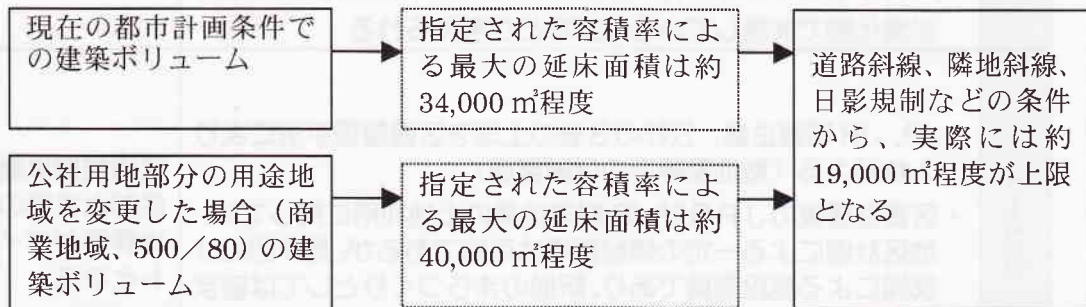
② 敷地の共同利用による建築ボリュームの概略検討

【現在の都市計画条件での建築ボリューム】

- 現在の都市計画で定める条件（容積率、建ぺい率、道路斜線、隣地斜線、高度地区、日影規制など）で、3者の用地の共同利用を図る場合、どの程度の建築が最大となるか、概略検討を行いました。
- 指定されている容積率からは約 34,000 m²程度の延床面積（容積対象床）が最大となるが、現実的には道路斜線、隣地斜線、日影規制などの条件から、約 19,000 m²程度が上限となります。

【用途地域を変更した場合の建築ボリューム】

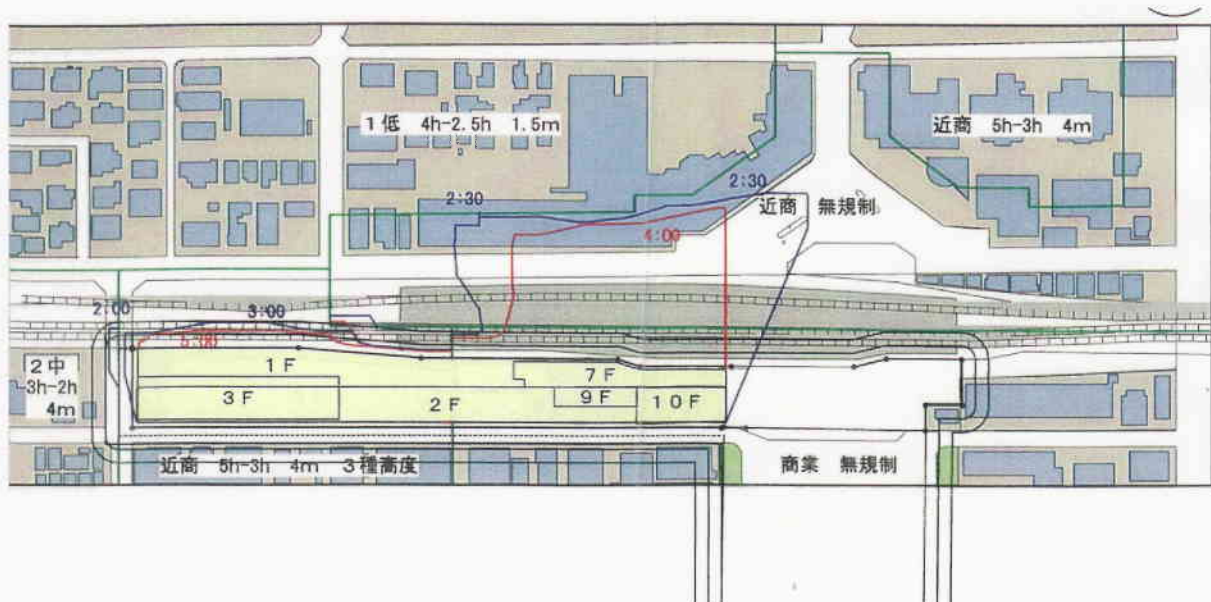
- 公社用地の位置する地区は、駅前の商業地域に連担する地区です。地域の賑わいを形成する整備を考える上で、用途地域の変更も検討課題となっています。
- そこで、仮に南口公共施設等用地を商業地域（容積率 500%）と仮定した場合、どの程度の建築が最大となるか、概略検討を行いました。
- 指定されている容積率からは約 40,000 m²程度の延床面積（容積対象床）が最大となるが、現実的には道路斜線、隣地斜線、日影規制などの条件から、約 19,000 m²程度が上限となります。これは、現在の都市計画条件での建築ボリュームと同じです。



◆JR、JR 関連企業、公社の3者の用地の共同利用による建築可能なボリューム

【現在の都市計画の条件及び南口公共施設等用地の容積率を 500%に変更した場合】

※これは、共同化事業の可能性を検討していくためのボリューム検討であり、実際の建築計画ではありません。



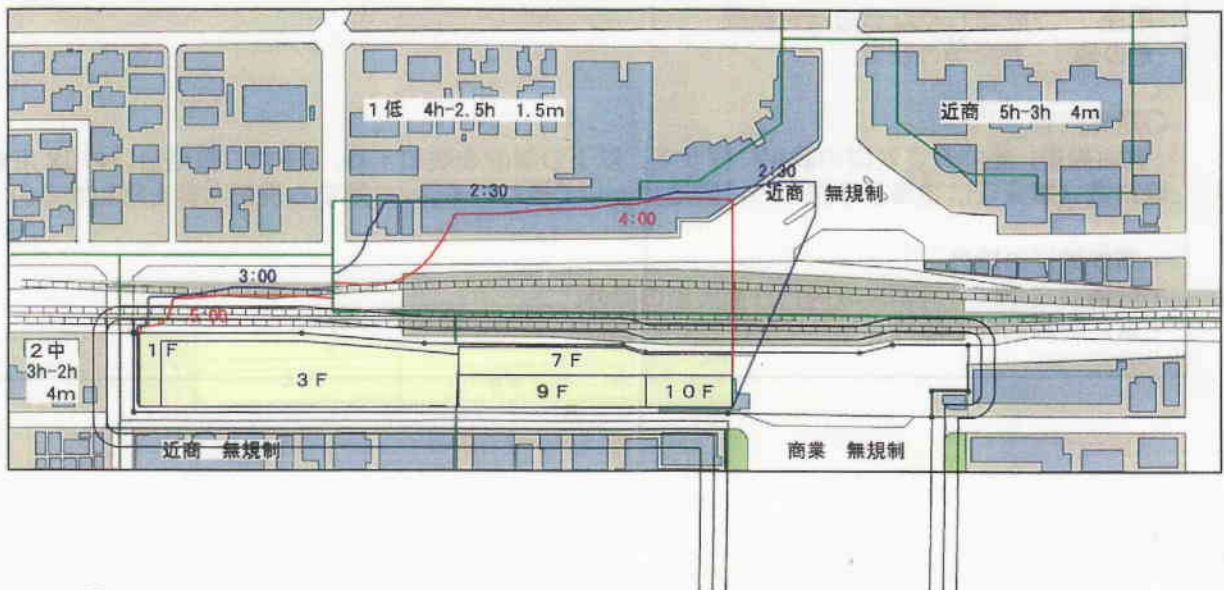
【地区計画等を活用した場合の建築ボリューム】

- 南口公共施設等用地を活用して、駅周辺に整備が望まれる公共公益施設整備や、南口駅前広場の再整備に必要な用地確保などと、駅前にふさわしい賑わいや文化交流等の機能を導入などを図っていくためには、土地の有効利用についても検討する必要があります。
- そのためには、容積率を変更することではなく、壁面後退や建物の高さの上限を定めて、あわせて道路斜線や隣地斜線などを緩和することのできる地区計画（街並み誘導型地区計画）を活用することを検討していきます。
- この地区計画を活用した場合には、指定されている容積率からは約 34,000 m²程度の延床面積（容積対象床）が最大となるが、道路斜線や隣地斜線による制限が緩和されることから、約 2,5000 m²程度が上限となります。

◆JR、JR 関連企業、公社の 3 者の用地の共同利用による建築可能なボリューム

【街並み誘導型地区計画を活用した場合】

※これは、共同化事業の可能性を検討していくためのボリューム検討であり、実際の建築計画ではありません。



【まちづくり計画条件（都市計画の変更等に係る条件）】

- 整備に向けた環境条件を整えるために、以下のような都市計画の変更（街並み誘導型地区計画）を検討していきます。

◆都市計画の変更（決定）に係る条件（例示）

○地区施設等

- 南側道路（現況6m）について、タクシープール等の配置検討を併せて歩道状空地の確保など拡幅の必要性を検討する。（拡幅が必要な場合は、地区施設として位置づける。）

○規制内容(案)

- 壁面後退: 歩行者空間を確保するため壁面後退を定める。（1階部分の後退距離を大きく取る等の立体的な内容も検討する。）
- 建物高さ: 絶対高さ制限を定める。
参考⇒近隣商業部分：3～4F程度
商業部分：駅前地区の既存建物高さを勘案して定める。8F程度
- 用途：好ましくない用途を制限
- その他：色彩等の制限

○誘導内容

壁面後退、絶対高さ制限の設定に併せて、以下の制限を緩和する。（主に、線路沿いのJR用地、線路敷（駅直近は建築基準法上の「隣地」として扱われる。）に対する規制内容を緩和する。）

- 高度地区の除外
- 近隣商業地区（計画区域内）日影規制の除外
- 道路斜線制限の除外

③ 整備イメージ

- 高架下利用及び南口公共施設を活用した整備イメージを一例として示します。
- なお計画の考え方は次のように仮定しました。

◇計画の考え方

【高架下利用の利用】

- 東側の都市計画道路3.4.10号線よりと、西側の西1条線よりの2箇所に駐輪場を配置する。
- 駐輪場の規模は、現在の都市計画決定している駐輪場の規模（約1,600台）を上回る約3,000台とする。（東側約1,800台、西側約1,200台）
- 駐車場を約80台程度配置する。自走平置式とし、西側に配置する。
- 市民利用施設及び商業施設は、東側に配置し、JR用地や北口商店街と連携した賑わいの形成を図る

【南口公共施設等用地の利用】

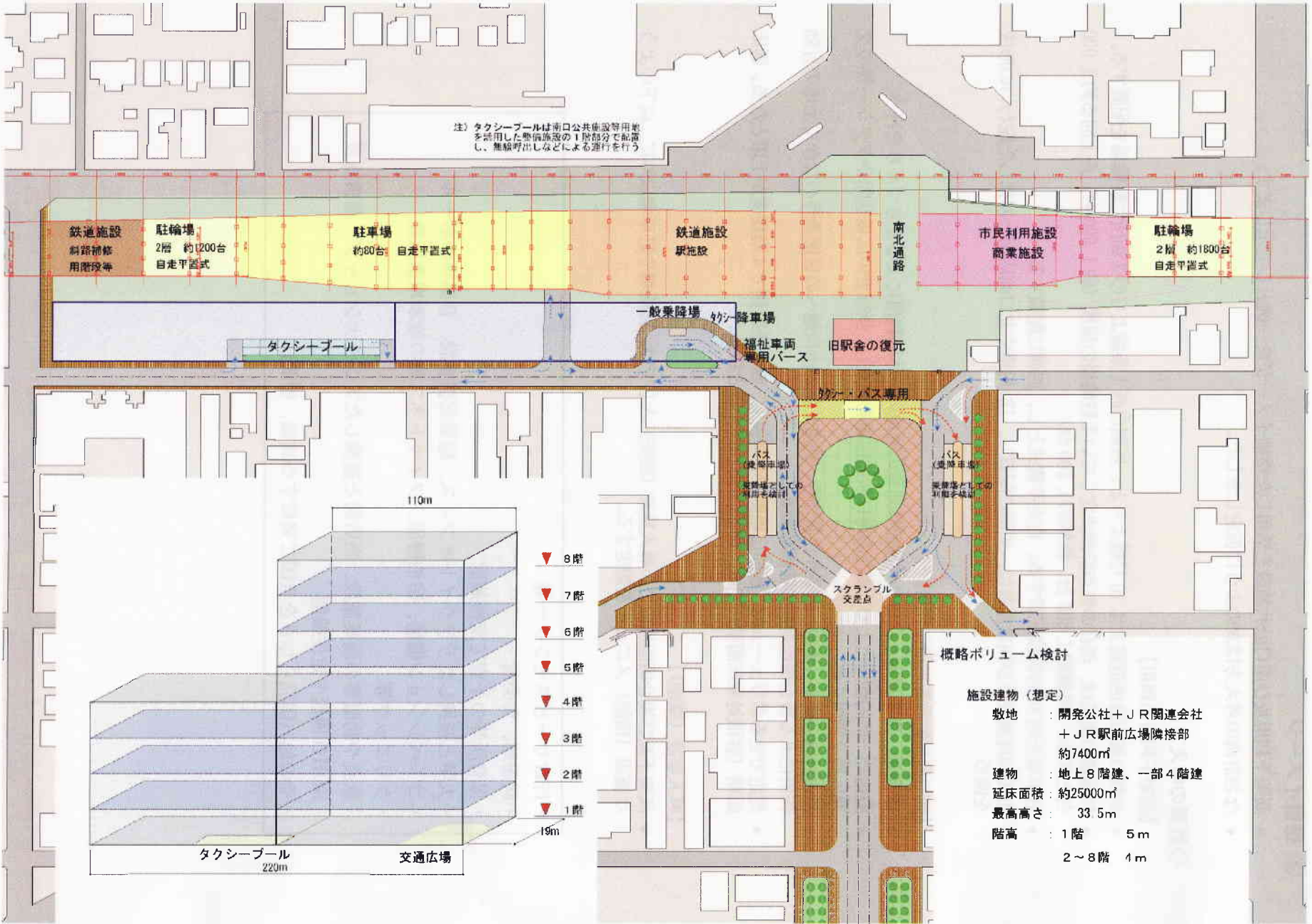
- JR用地、企業用地と南口公共施設等用地の敷地の一体的利用によるまちづくりを行う。
- 敷地の一体的利用により、現在の南口駅前広場を拡充し、歩行者の広場空間やタクシー等の交通広場を創出する。
- 都市計画の変更（決定）の条件に基づき、鉄道北側の市街地への日影条件のなかで土地の有効利用による複合機能施設の整備を図る。
- 想定できるボリュームは、駅前広場側で8階程度、西1条線側で4階程度が上限となる。延床面積（容積対象床面積）では、約25,000㎡が上限となる。

【導入施設（機能）】

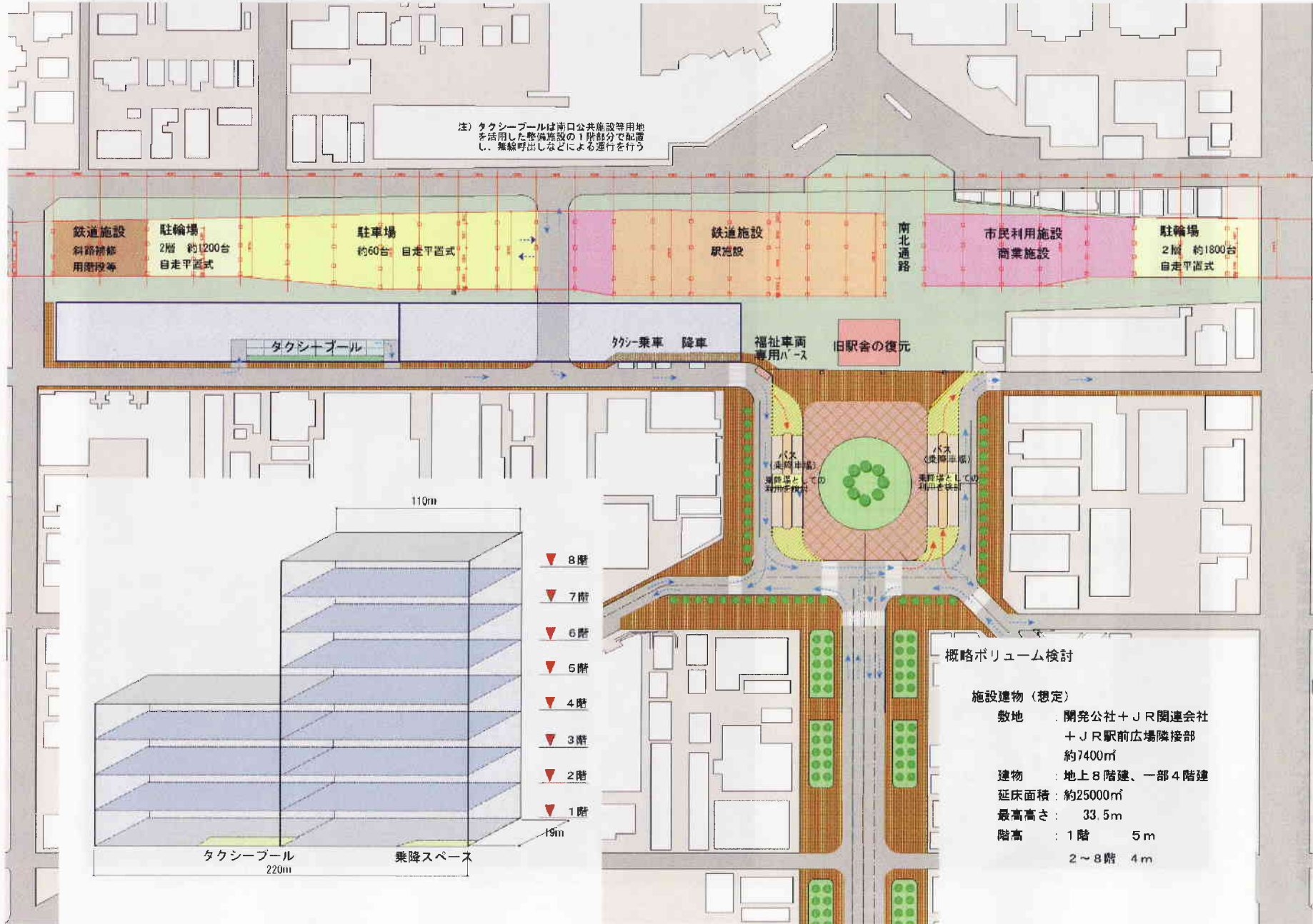
- 高架下及び複合機能施設での導入施設（機能）としては、駐輪場や駐車場以外に、以下のような施設（機能）メニューを想定する。

- 行政サービスセンター等
- 図書館、集会所
- 保育所等の子育て支援施設
- 大学と連携したサテライトオフィス、起業支援施設、音楽等のホール
- コンベンション機能、宿泊機能、フィットネス等の健康増進施設
- クリニック等
- 飲食や物販等の商業施設、商店街と連携したアンテナショップ、業務施設
- SOHO機能や定住機能
- その他（国立らしさを全国に発信する施設、機能）

◆高架下利用及び南口公共施設等用地を活用した整備イメージ（駅前広場の例示1に対応）



◆高架下利用及び南口公共施設等用地を活用した整備イメージ（駅前広場の例示2に対応）



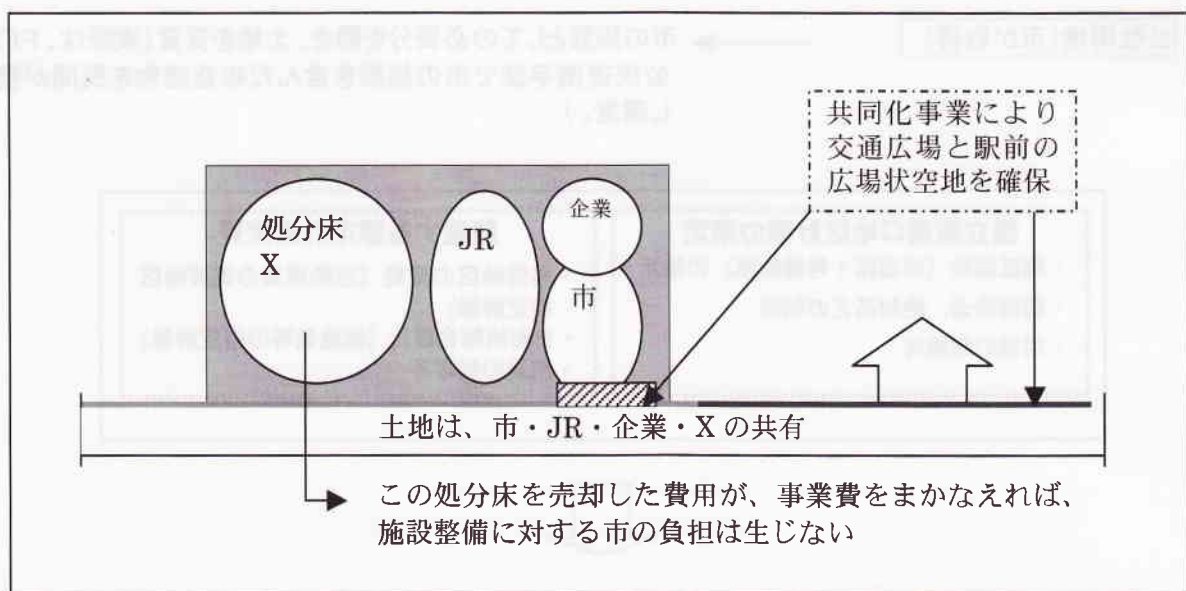
◆街並みのイメージ（協議会委員提案）



参考：共同化事業（ケース1の仕組み）

- 市（公社用地）、JR 関連企業用地、JR 用地を一つの敷地と考えて、施設整備をします。
- 施設整備にあたっては、駅前の広場空間の確保、タクシーや自家用車のための交通広場の確保、敷地の南側の道路の拡張や歩道状空地の確保などを前提条件とします。
- 整備した施設について、3 者の土地の価値に応じて配分します。※土地の評価については3 者の協議によります。
- この手法により、市は整備した施設内に一定の床面積を取得し、かつ、駅前の広場状空地やタクシー・自家用車のための交通広場などを確保することが可能です。

◆共同化事業のイメージ

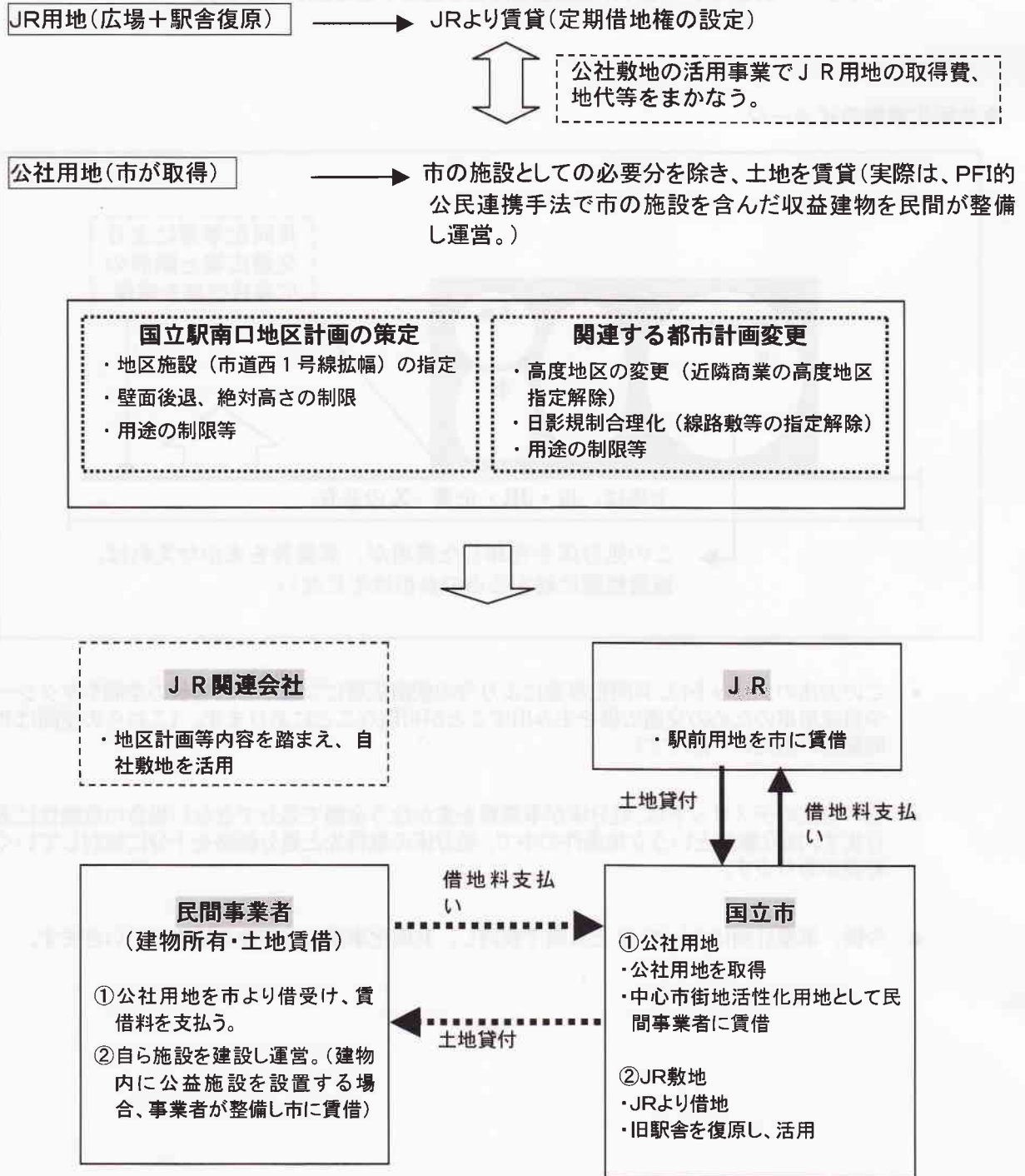


- この方法のメリットは、共同化事業により今の駅前広場につながる広場状の空間やタクシーや自家用車のための交通広場を生み出すことが可能なことにあります。（これらの空間は共同施設の敷地の一部です）
- この方法のデメリットは、処分床が事業費をまかなう金額で処分できない場合の危険性にあります。国立駅前という立地条件の中で、処分床の取得先と処分価格を十分に検討していく必要があります。
- 今後、事業計画について JR と共同で検討し、共同化事業の可能性を協議していきます。

参考：共同化を行わない場合〔ケース2の仕組み〕

【基本的な仕組み】

- 共同化を行わない場合、JR 用地を市が借地し、市が取得した公社用地を活用して収益を得てこの収益を JR 用地の借地料に充てていくことが考えられます。その仕組みは次のように考えられます。



【公社用地を活用した事業の仕組み】

- 旧公社敷地の公民連携事業は各種の方法がありますが、一例としてBOTによるPFI的事业の仕組みを整理します。
- PFI的事业 (BOT: Building Operete Transfer) として、市所有地を民間事業者が事業用定期借地で借り受けた上、必要な公益施設及び地域活性化に資する民間収益施設を整備、維持管理を行います。
- 借地期間終了時に、事業者は無償で施設を市に返還します。
- ただし、双方の協議により、一定期間、事業者は建物の収益施設部分をそれまで支払っていた地代相当額 (収益施設に対応した額) で借り受け営業を継続する事ができます。

○事業条件の例示

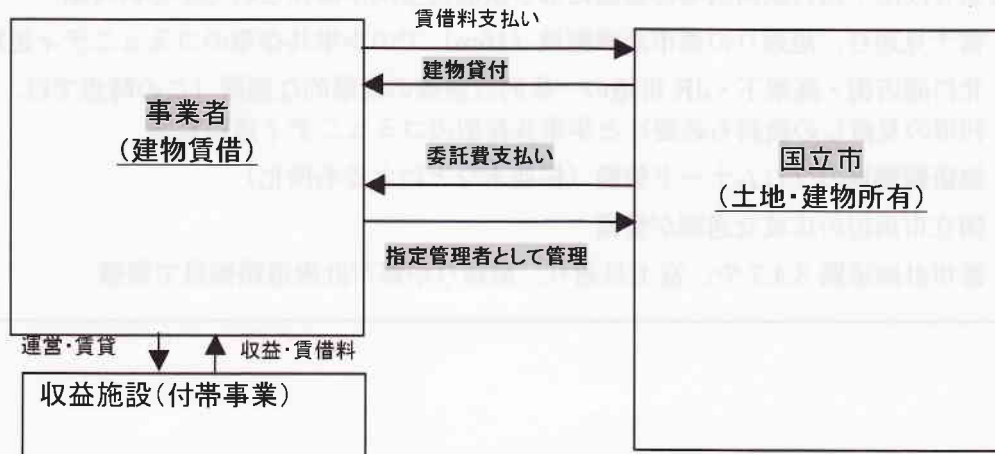
事業者は市より20年の事業用定期借地契約により土地を借り受け、以下の事業を行う。

- 公益施設等の設置 : 行政サービスセンター、図書館他
- まちの活性化に資する収益施設の整備 : 業務施設、商業施設、スポーツ施設、ホテル等
- 上記施設及び隣接して設けられる駐車場・駐輪場 (隣接敷地整備) の維持管理
- 駐輪場、図書館等の運営

■事業期間内(20年)



■事業期間終了後(一定期間)



3. まちづくりの手順

- 国立駅周辺のまちづくりは、段階的に進められていくものです。
- そこで、次のように3段階に分けて整備事業を検討してきます。

■第1段階：鉄道高架事業が完了後

- 高架下利用（公共利用部分（15%）のスペース）での整備 ⇒ 駐車場 + α
- 駐輪場の整備（JRに整備を要請）
- 南北通路と駅前広場につながるスペースの暫定的な利用
- 都市計画道路 3.4.10 号線の高架関連部分（部分的な整備）
- 西一条線の高架下等の延伸と交差点の安全対策

※事業計画を確定するものとして、「南口公共施設等用地の活用事業（共同化による事業又は借地型による事業）の計画」「駅前広場の再整備計画」「旧駅舎の復原活用事業計画」



■第2段階：都市計画道路 3.4.10 合織の整備による交通網の再編が可能な時期

- 都市計画道路 3.4.10 号線の整備（計画ルート of 全線の整備）
- 商工会の駐車場や隣接する駐輪場の土地有効利用による機能拡充
- 南口公共施設等用地を活用したまちづくり事業が完了（共同化による事業又は借地型による事業）
- 駅前広場の再整備（一方通行化や公共交通網の再編を含む）
- 旧駅舎の復原と活用

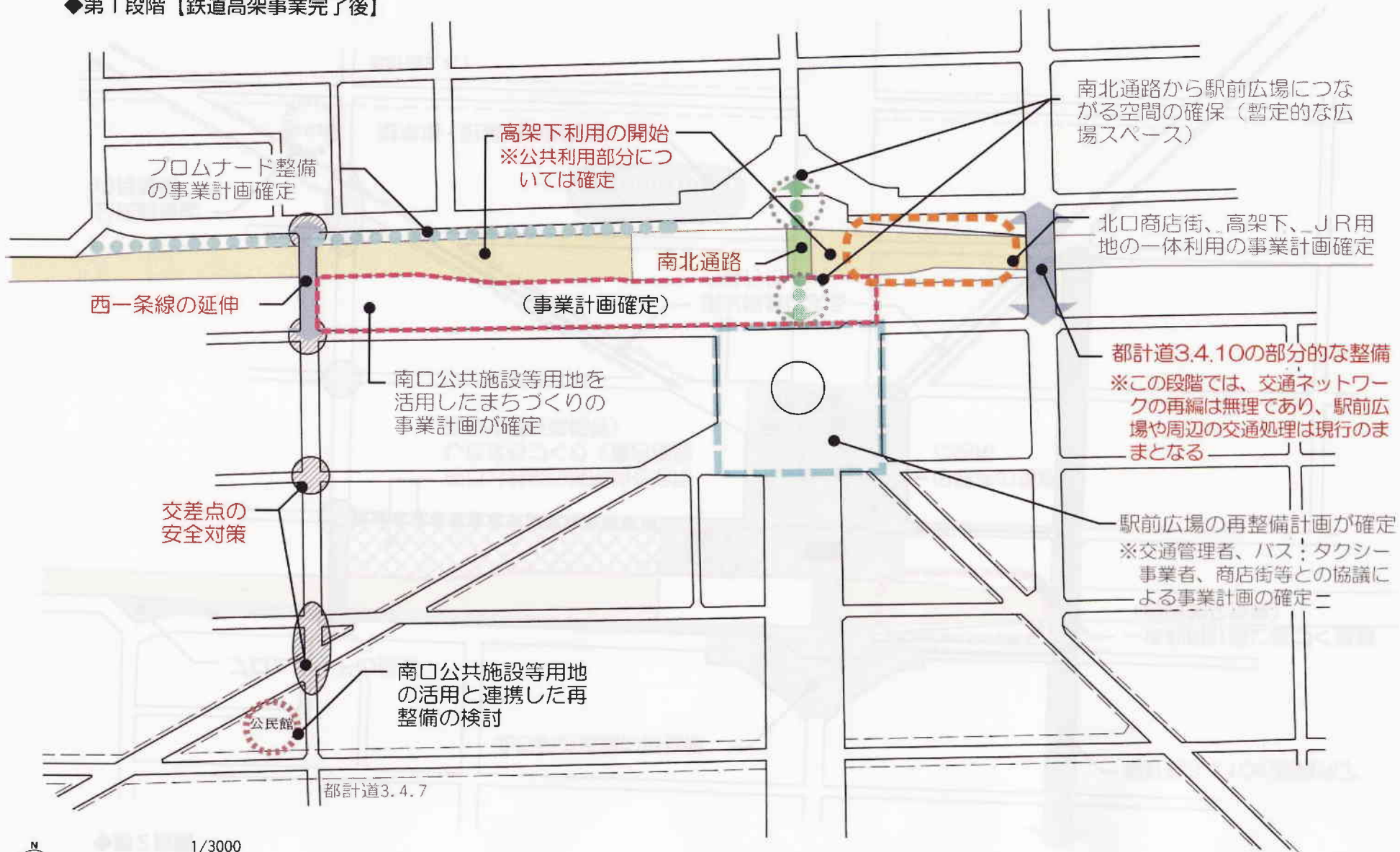
※事業計画を確定するものとして「北口商店街・高架下・JR 用地の一体的な整備計画」「総研線跡地のプロムナード整備計画」



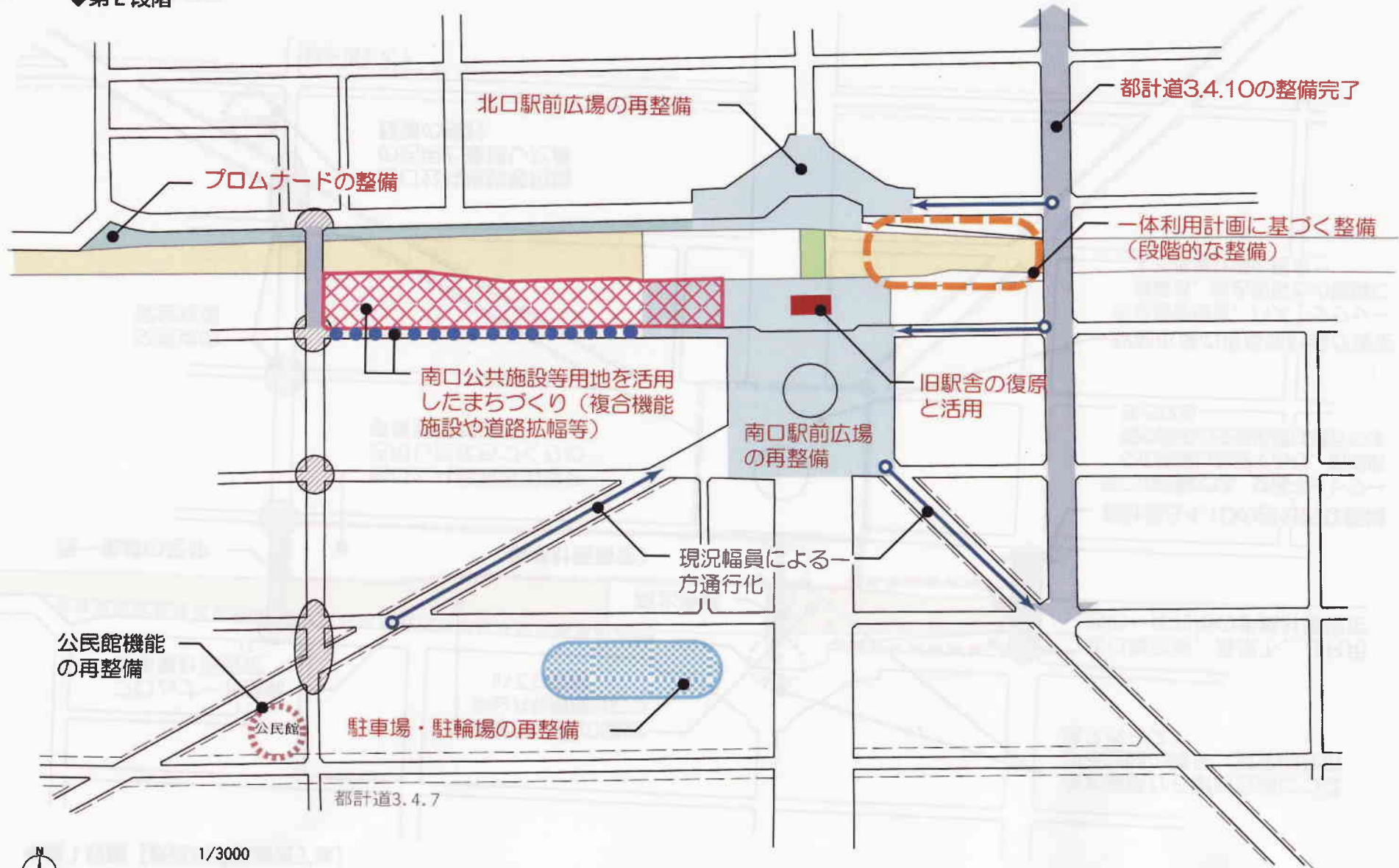
■第3段階：南口駅前広場の整備により駅前に空間が確保されてからの時期

- 富士見通り、旭通りの都市計画幅員（16m）での歩車共存型のコミュニティ道路整備
- 北口商店街・高架下・JR 用地の一体的な整備の段階的な展開（この時点では、高架下利用の見直しの検討も必要）と歩車共存型のコミュニティ道路整備
- 総研線跡地のプロムナード整備（桜並木などによる名所化）
- 国立市周辺の広域交通網が整備
- 都市計画道路 3.4.7 や、富士見通り、旭通りが都市計画道路幅員で整備

◆第1段階【鉄道高架事業完了後】

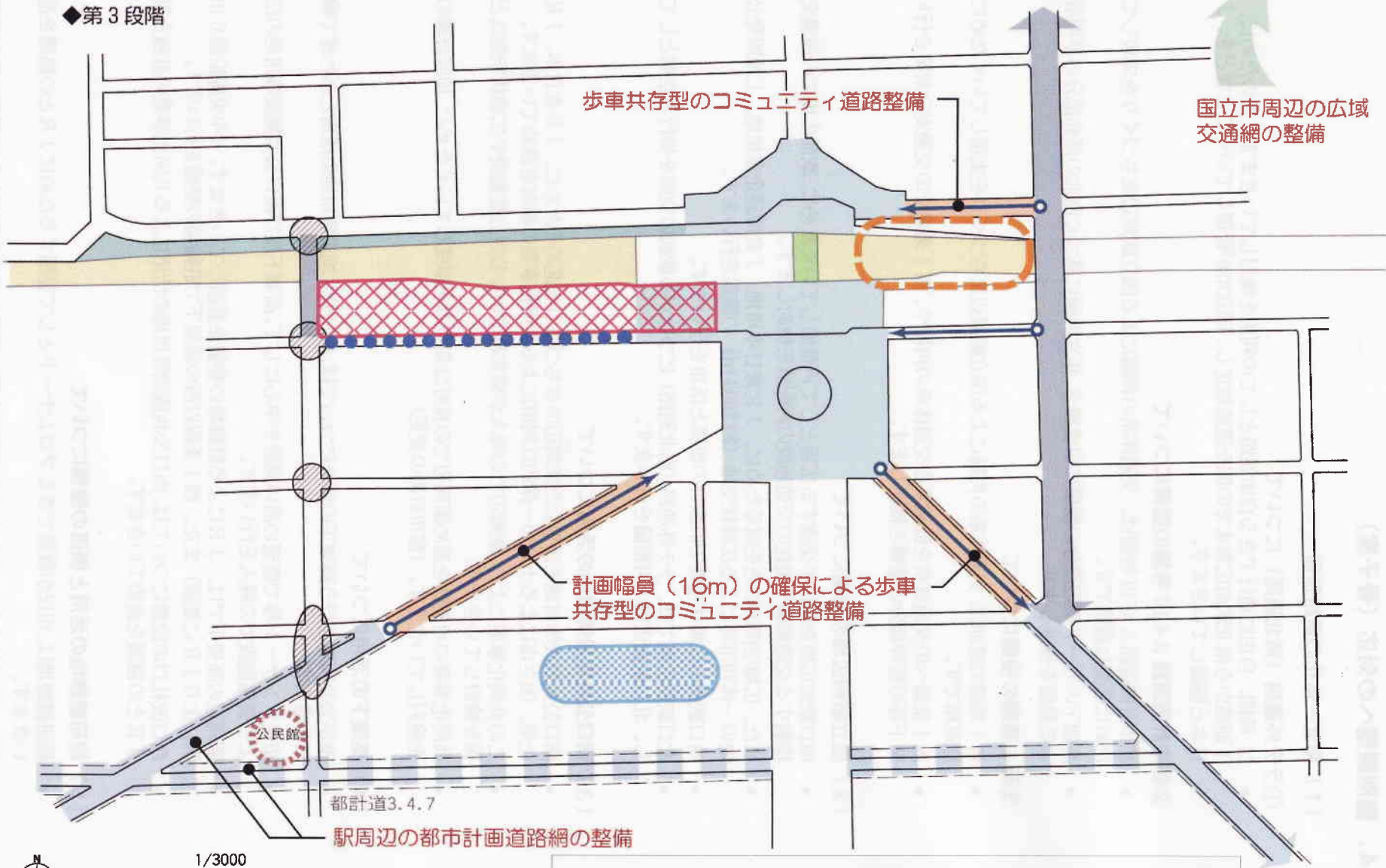


◆第2段階



※一方通行の表示は駅前広場の整備と整合を図り検討するもので図面は一例です。

◆第3段階



※一方通行の表示は駅前広場の整備と整合を図り検討するもので図面は一例です。
 ※都計道3.4.7の代替案として大学北側の通りの拡幅等も検討していきます。

4. 個別課題への対応（骨子案）

（1）南北一体化の道路整備

①ラチ外通路（南北通路）について

- 24 時間、自由に通行できる自由通路としての利用を検討していきます。そのために、高架下通路から南北駅前広場までの間を道路認定し、国立市が管理していくことなどを、J R 東日本と協議していきます。

②都市計画道路 3.4.10 号線の整備について

- 都市計画道路 3.4.10 号線は、交通体系の再編による国立駅周辺まちづくりを実現していくために必要な道路です。
- 高架下のガード周辺部分の整備に引き続き、年次計画に基づく南北の延伸部分の早期着工による整備を推進します。

③西 1 条線の整備について

- 西 1 条線の延伸は、交通体系の再編による国立駅周辺まちづくりを実現していくために必要な道路です。
- 西 1 条線への交通負荷を低減する交通体系の再編や、西 1 条線での交通安全対策を行い、高架下等の延伸部分の整備を推進します。

（2）国立駅前広場の整備について

- 南口駅前広場を市民が交流する広場として再整備していくために、駅前広場での通過交通を抑制する交通規制や現在の交通施設の再配置を検討します。
- また、広場空間の拡充を図るために、J R 東日本用地、J R 関連企業用地、土地開発公社用地の一体利用等による広場状空地（約 2000 m²）の確保を行います。
- 南口駅前の広場状空地で旧駅舎の復原と活用を行います。
- 北口駅前広場では、ラチ外通路（南北通路）につながる駅前の空間を歩行者空間として確保し、北口駅前広場の再整備を行います。

（3）南口公共施設等用地の活用について

- 南口公共施設等用地を活用した駅周辺のまちづくりを進めるために、J R 東日本、J R 関連企業、国立市による土地の一体的な利用による共同化事業の検討を進めていきます。
- この共同化事業により、駅周辺での導入が望まれている公共公益施設や広場状空地などの確保を検討していきます。
- 共同化事業の可能性を高め駅周辺での良好な街並みを形成していくために、地区計画の策定を検討していきます。（都市計画の変更）

（4）高架下の活用について

- 市が公共利用を行う高架下の部分については、南口公共施設等用地の活用とあわせて検討していきます。
- 市民アンケート等で要望の高い施設を中心にして、高架下及び南口公共施設等用地の活用による整備施設での導入を行います。
- 駅周辺の高架下では、J R による駐輪場の整備を要請していきます。（中央線沿線 6 市の連携により J R に要請）また、西 1 条線以西の高架下で駐輪場の整備を行います。
- 西口改札口の設置については、南口公共施設等用地の活用による共同化事業の計画と併せて J R との協議を進めていきます。

（5）総研線跡地の活用と側道の整備について

- 総研線跡地は、市民が散策できるプロムナードとして整備するために J R との協議を進めていきます。
- 側道の整備にあたっては、安全な歩行者空間の確保や残地を利用した広場等の検討を進めていきます。

5. 今後の取り組み方について

- 国立駅周辺のまちづくりを実現していくためには、今後、関係者との協議による詳細計画や事業計画の検討が必要になります。
- その主要内容を以下に整理します。

