

# 新国立駅のデザイン説明会資料

平成19年7月5日(木)

四軒在家公会堂

## 目次

	ページ
I. 新国立駅のデザインについて(平成18年提案時) . . . . .	1
II. デザイン提案における条件整備項目及び方針 . . . . .	8
III. JR東日本から示された国立高架駅舎ファサード(案) . . . . .	12
IV. 「国立高架駅舎ファサード(案)」についての意見、要望内容 . . .	18
V. 経過及び今後のスケジュール . . . . .	20
VI. 参考図 . . . . .	22

## I. 新国立駅のデザインについて（平成18年提案時）

### はじめに

国立市では、市民、事業者、学識経験者による「国立駅周辺まちづくり懇談会」において、新国立駅のデザインは、3回にわたる会議の中で、模型や図面などにより検討が行われ、次のとおり「基本となる考え方、方針、デザインに関する提案」としてまとめました。

その結果を国立市議会へ報告し、国立市として、新駅舎設計に反映していただくとともに、引き続き設計に関する協議を行っていただくよう要望いたします。

### 1. 基本となる考え方

**「新国立駅のデザインは、保存する現国立駅舎と調和し、国立の個性を反映したものとする」**

新駅は、国立の象徴となる風景を活かすことが最も重要であると考えます。特に、国立のシンボルでもある現国立駅舎「赤い三角屋根の駅舎」と調和したデザインとし、通路やコンコース、ホームから広場や大学通りへの見通しを最大限に確保することを求めます。

駅舎空間自体についても、南北をむすぶ通路やコンコース、ホームをできるだけゆとりのあるものとして、安全で快適な駅としてデザインしていただきたい。

なお、駅および駅周辺の整備の基本的な考え方については、「国立駅周辺まちづくりに関する提案書」（国立駅周辺まちづくり検討会：平成16年3月）にまとめてありますので、これを尊重してください。

## 2. 方針

### 新駅舎づくりの4つの基本的な考え方

#### 1) 北口の魅力を生み出す

北口には、広々とした歩行者空間と駅へ向かう3本の道路があります。新駅はそれら個々の要素をつなぎ合わせることで、魅力的な空間を生み出します。

魅力的な空間を生み出すポイントなるものは、緑道と商店街をつなぎ、広々とした歩行者空間をつくることや、緑道、商店街、北口大通りから北口広場への流れや、北口広場から高架下広場への自然な流れを作ることが考えられます。

#### 2) 南口の魅力を高める

南口は、現駅舎や駅前広場を中心に、既に魅力的な空間が形成されています。新駅は、その魅力をさらに高めるものとなるようにします。

現駅舎と一体となった滞留空間をつくり、現駅舎の外観意匠を生かしながら新駅へ続くオープンスペースをつくることにより、その魅力をさらに高めていくものと考えます。

#### 3) 高架下の居心地を良くする

南口、北口の間には、高架下南北通路がつくられます。新駅では、高架下を単なる通路・改札口とせず、南口・北口と一体となった居心地の良い広場的空間にします。

南北通路に面して、魅力的なファサードを形成し、高架構造物のデザインを工夫することがポイントとして考えられます。

#### 4) まちへの眺望を大切にする

駅は、大学通りや北口大通りの正面に位置しています。新駅舎は、これらの通りをはじめ、南北市街地への魅力的な眺望景観をつくりだすものとします。

ホームを視点場とし、大学通りや北口大通り、国分寺崖線への眺望を確保することがポイントとなります。

### 3. デザインに関する提案

基本的な考え方と方針に加え、以下が具体的なデザインの提案です。

- 1) 駅前広場（将来、歩行者専用空間として整備される予定の広場）、三角屋根の現駅舎空間、新国立駅、北口駅前広場の一体的なデザイン展開をする。
  - ① 南北の一体化を図るため、大学通り、現駅舎空間、南口、北口が見通せることを前提に、ラチ（通り抜け）通路を自由通路とし、2スパン（約20メートル）の開放空間とする。また、通路の位置は、現国立駅舎の正面（中央）にする。
  - ② 駅前広場に面している長さ約100メートルの部分については、重点的にデザインする。
  - ③ ホーム全長210メートルについてデザインする。
  - ④ 現駅舎との調和を図るため、壁面はシンプルな形状にする。1階の外壁面は、歩行者の目線の位置なので、落ち着いた雰囲気のタイル張りなどとする。
  
- 2) ホームの位置から駅前広場や大学通りが見渡せることができる展望機能をもった、いままでにない新しいホームとし、国立のまちの玄関となるようなデザインとする。
  - ① 通路幅に余裕を持たせ、展望機能をもったホームとする。
  - ② ホームから広場、大学通りが見え、広場、大学通りから新駅内部が見えるよう透過性の高い素材を使用する。
  - ③ 視線を遮る広告物の掲出にも配慮する。
  
- 3) 高齢者やしょうがいしゃが利用しやすい新駅舎にするとともに、環境にやさしく、また防災にも配慮したこれからの新駅とする。
  - ① ソーラーシステムを導入し、ホーム屋根に薄膜シースルー太陽電池（LED組み込み）を設置する。
  - ② 雨水の中水道が利用できる設備を組み込む。
  - ③ 南口及び北口には壁面緑化を配慮する。
  - ④ ホームに立ったとき、風が抜けるような構造にする。

4) 新駅の仕上げ素材、平面計画、断面計画等は、市民にオープンにし、東日本旅客鉄道㈱と東京都及び国立市が共に協議して決めていただきたい。

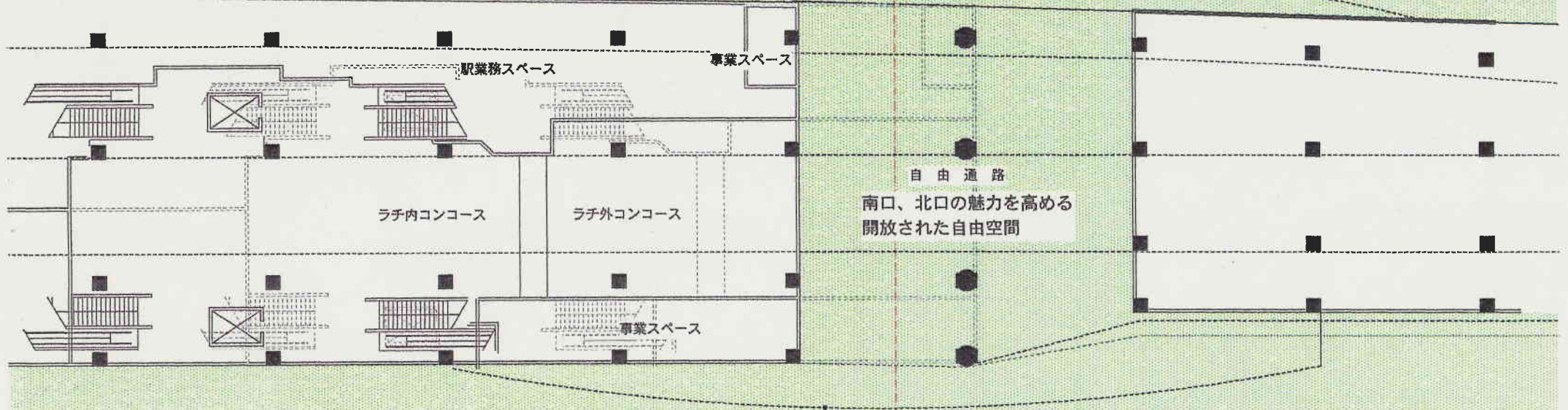
#### 4. 提案をするための関係資料

以下に示す資料は、デザイン提案をする上で、コンセプトのイメージや、国立駅、駅前広場、大学通りの一体的かつ魅力的に作り出されていることを伝えるものです。

- ①平面計画図
- ②立面計画図（コンセプトイメージ図です。）
- ③ホーム屋根平面計画図（コンセプトイメージ図です。）
- ④完成予想図（パース）（コンセプトイメージ図です。）
- ⑤模型写真（コンセプトイメージの模型写真です。）
- ⑥大学通りの写真

新駅ホームから開放されたオープンデッキ、そしてそこからは市民が集う三角屋根の駅舎とコミュニティ広場が望むことができ、大学通りを中心とした国立の美しい街並みを展望することができます。また、現国立駅舎は、大学通りからのアイストップとして人々の印象に強く残るように配置されています。

上部に南北と新国立駅舎を連続させる  
大きな緑の庇



自由通路  
南口、北口の魅力を高める  
開放された自由空間

上部に駅前広場に面し、大学通り、  
そして国立の美しい街並を展望できるデッキ空間

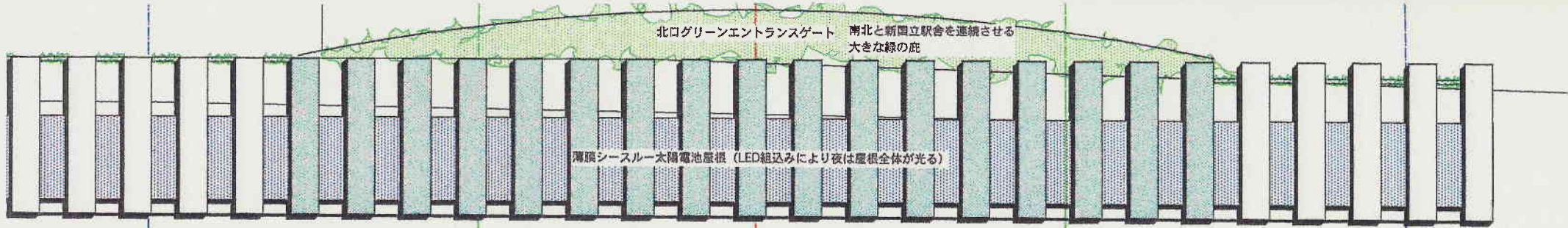


駅舎活用平面

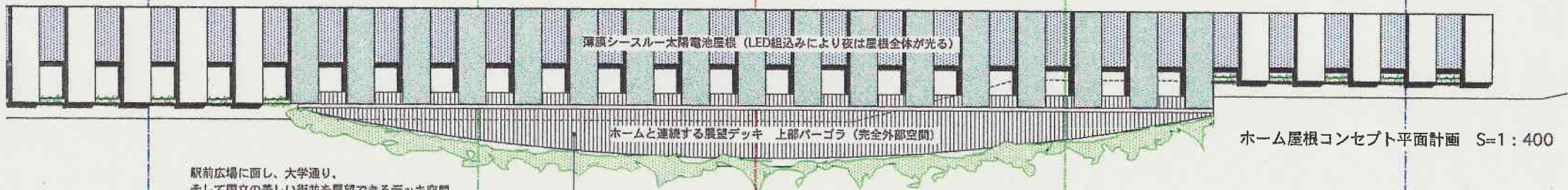
大学通り中心線

5

平面計画図 S=1:400



電車軌道



ホーム屋根コンセプト平面計画 S=1:400

駅前広場に面し、大学通り、  
そして国立の美しい街並を展望できるデッキ空間

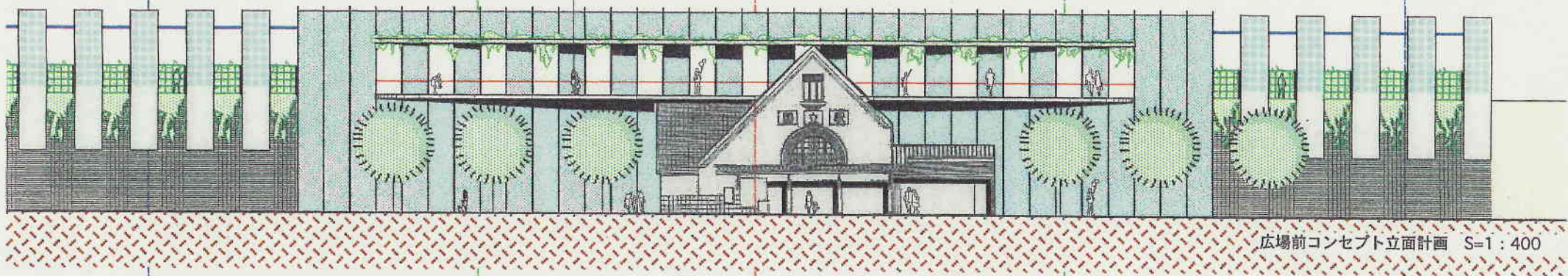
駅前広場線

大学通り道路線

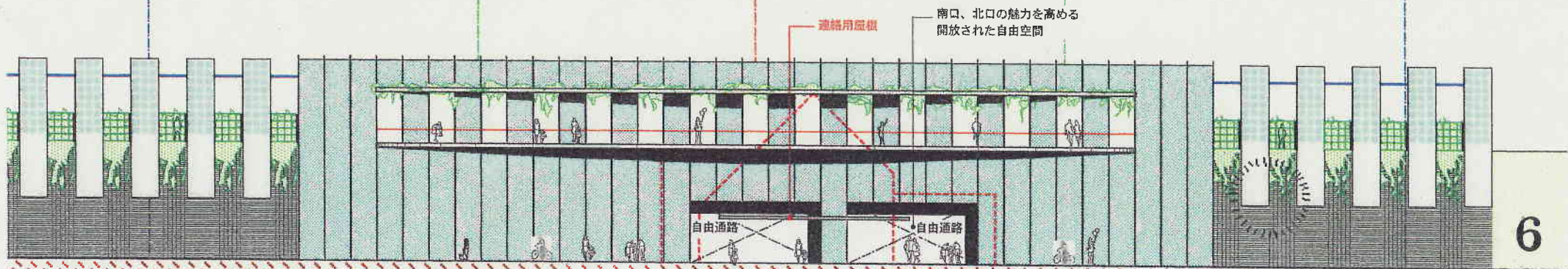
大学通り中心線

大学通り道路線

駅前広場線



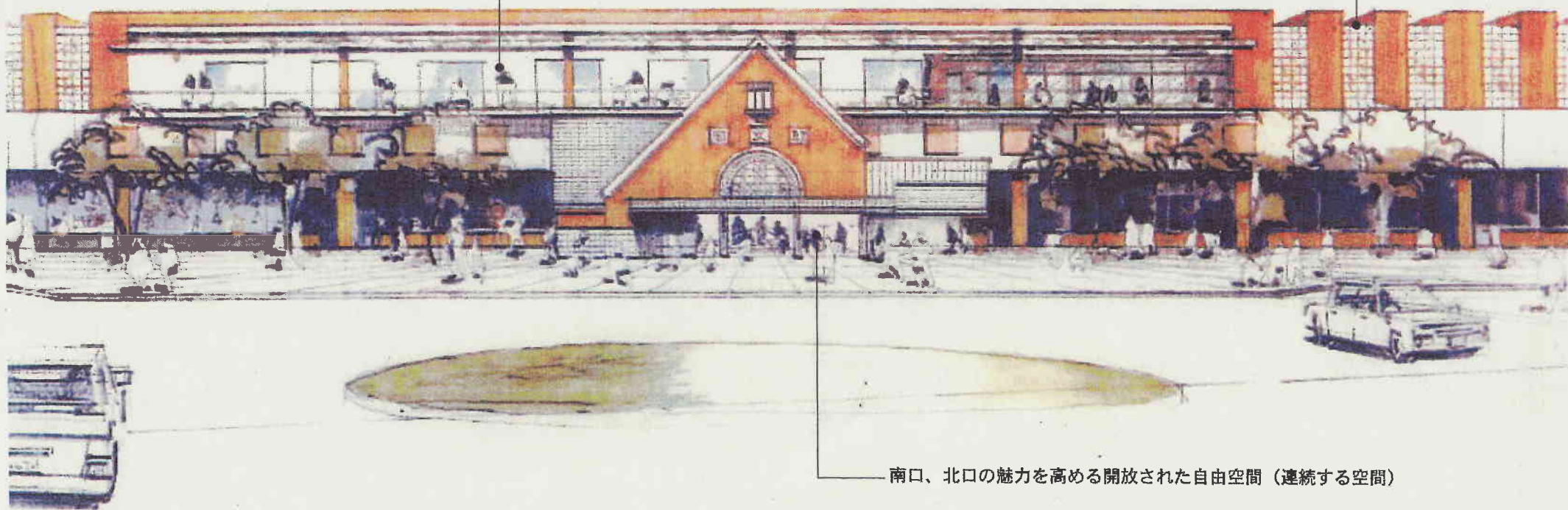
広場前コンセプト立面計画 S=1:400



新駅+三角屋根の旧駅舎空間+駅前広場（将来、歩行者空間）そして  
国立のまちが一体となったコンセプトイメージスケッチ

ホームと連続する展望デッキ 上部パーゴラ（完全外部空間）

自然環境に配慮した  
薄膜シースルー太陽電池屋根（LED組込みにより夜は屋根全体が光る）



南口、北口の魅力を高める開放された自由空間（連続する空間）



## Ⅱ. デザイン提案における条件整備項目及び方針

### 1 平成18年7月6日に新国立駅のデザイン提案を市、東京都、JR東日本と協議した際、条件整備が必要とされた項目

- (1) 高架事業の計画線からはみ出た部分について
- (2) 通路幅と位置について
- (3) ソーラーシステム、中水道、壁面緑化について費用負担や管理について

### 2 JRからの要件

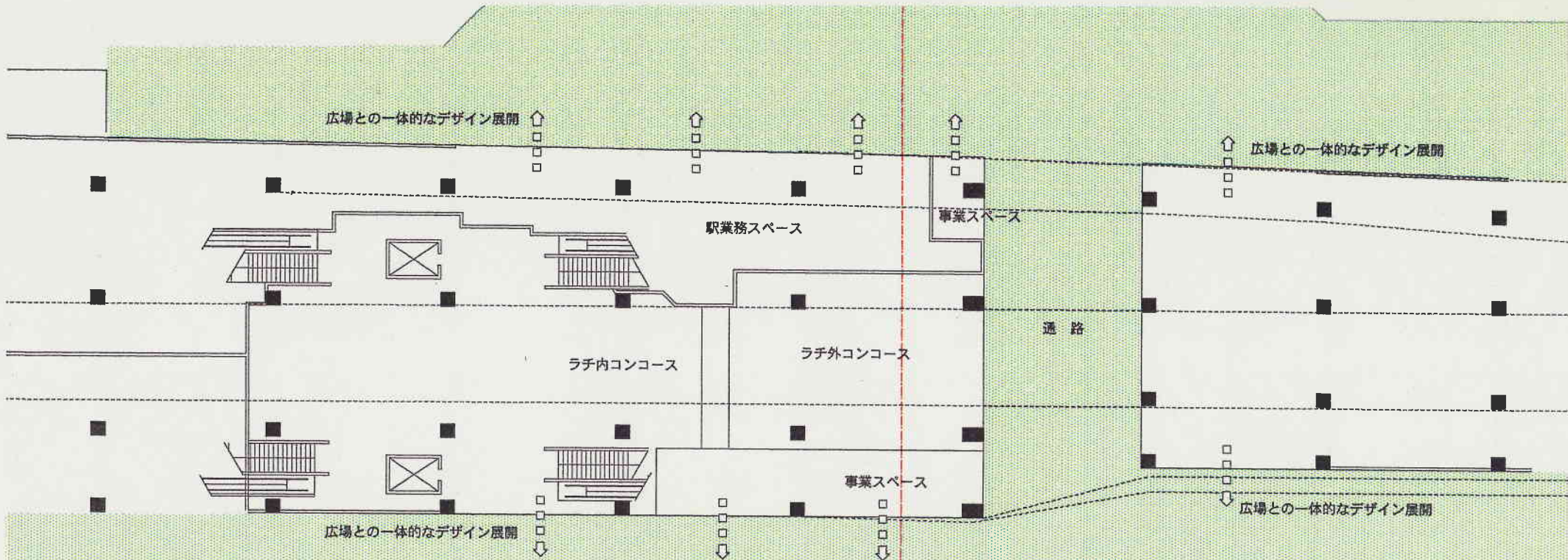
- (1) 工作物は、プラットホーム外壁（雨だれ線）から40センチメートル以内まで。超えた場合の費用は、市が負担。
- (2) 構造上の荷重には制限がある。
- (3) 駅の平面計画は、概ね参考平面図のとおり決定している。

### 3 JR及び東京都の考え方

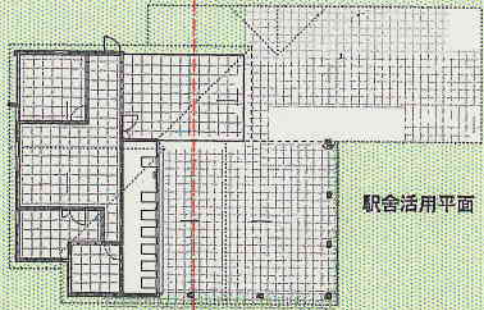
- (1) バリアフリーの時代なので、分散しているものを集約し利便性を最低限確保する。他の駅と同じように考えているが、大学通りが見えるようにすることは、考えている。
- (2) 連続立体交差事業では、現在の駅の機能を保障をするだけである。仕上げ材のグレードアップは考えていない。
- (3) 仕上げ材で、貼り物は落下する可能性があると考えていない。縫い付けられるものが基本である。ガラスはサッシュにはめ込むことになる。
- (4) 壁面緑化のために植えつけるもので、葉が飛ぶものは架線にかかると事故につながるので不可、セダムも風で飛ぶ。緑化の計画がある他の駅は、直接駅舎に面した部分で行う計画ではない。
- (5) 平面及び断面計画は基準に基づき決定する。
- (6) 北側については、連続立体交差事業のパンフレットにある駅舎の高さ（約12メートル）で行うべきと考えている。

#### 4. 条件整備項目の方針

- (1) 高架事業の計画線からはみ出るデッキやひさしについては、取りやめる。  
展望機能は駅ホーム内に設け、フルオープンできるサッシュを採り入れるよう要望する。
- (2) 通路は1スパン（約10メートル）とし、位置は東側とする。（平面図のとおり）  
他の3駅（武蔵境駅、東小金井駅、武蔵小金井駅）の通路幅は、1スパン（約10メートル）である。  
南北の一体性を持たせるため、駅の事業スペースの外壁面は、透過性のある素材を使用するよう要望する。
- (3) 付加設備となるソーラーシステム、中水道、壁面緑化については、市の財政負担がどのくらいになるか試算し、駅周辺の全体計画を含め方針を決めていく。



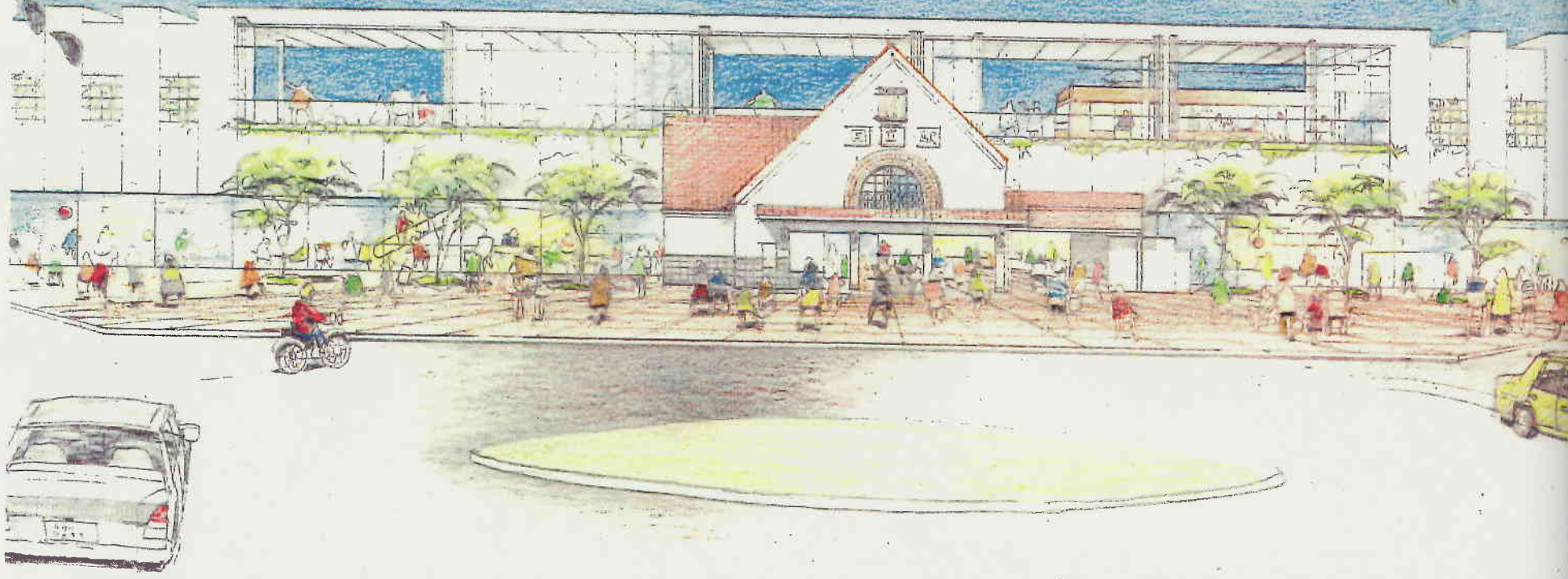
ホームレベルに国立の街並を展望できる空間を要望する。  
 (その空間は風が通け、気持ちのいい空間とする。)



駅舎活用平面

大学通り中心線

平面計画図 S=1:400



### Ⅲ. JR東日本から示された「国立高架駅舎ファサード（案）」

平成19年2月26日、JR東日本から、国立市の要望を受けて「国立高架駅舎ファサード案」として国立駅配置図と南側立面図の提案がありました。その提案内容について、国立市で次のとおり整理しました。

#### 1. JR東日本の提案

##### (1) 駅デザインのコンセプトについて

###### ・中央線ラインコンセプト

周辺環境をつなぎ、人が集まる場を作る

###### ・4駅共通コンセプト

見る駅/見える駅 シンプルかつ人にやさしい駅

###### ・国立駅デザインコンセプト

キーワード：美しい街なみと呼応する駅

大学通りの並木と調和し国立の美しい街なみを展望できる駅

周辺との調和

国立駅前から伸びる大学通りの並木道や一橋大学のレンガ壁のイメージをデザイン要素に取込むことにより、落ち着いた街並みとの調和を図る。

##### (2) デザインの特徴

- ① 4駅の共通コンセプトは「見る駅/見える駅」であり、ガラスを多用して視界を確保している
- ② 南口はデザインコンセプトに基づいて、ホームから大学通りを展望できるガラススクリーンとする。
- ③ 北口については、南口のデザインに準じて考えているが、ホームからの近傍マンションに対する視線(プライバシー)に配慮し

て、ガラス面を縮小する。

④ 南側についても、付近のビル、マンションのプライバシーを考慮して、大学通りの幅(約4.5m)程度を重点的にデザインしている。

⑤ 全体のイメージは並木、木立を考慮した縦縞調のデザインを採用している。

⑥ ホーム幅員は約7mであり、ホームからの眺望も考慮している。

⑦ 防風スクリーンに開閉できる大きな開口部を設置することについて

防風スクリーンに大きな開口部を設けることは、

- ・ 開口部からの転落の可能性がある
- ・ 開口部から物品の投下の危険性(間違っ物を落とす)がある

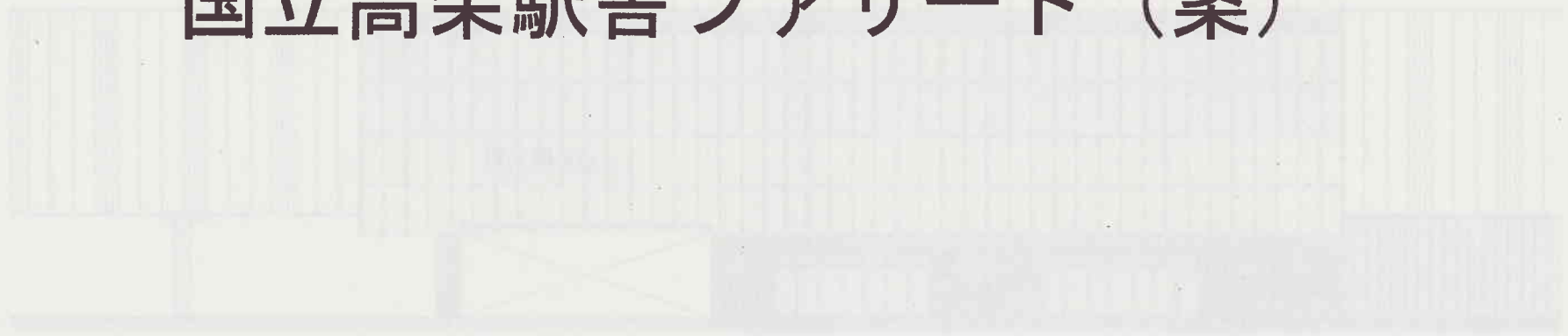
などの安全上の問題がある。

また、開閉機能を持たせることは、

- ・ 開閉させるには、巻き込み防止のための目視による安全確認が必要
- ・ 現実的に急な風雨に対応して、迅速な対応が取れない

などの管理上の問題があり、それらの視点から設置することは困難である。

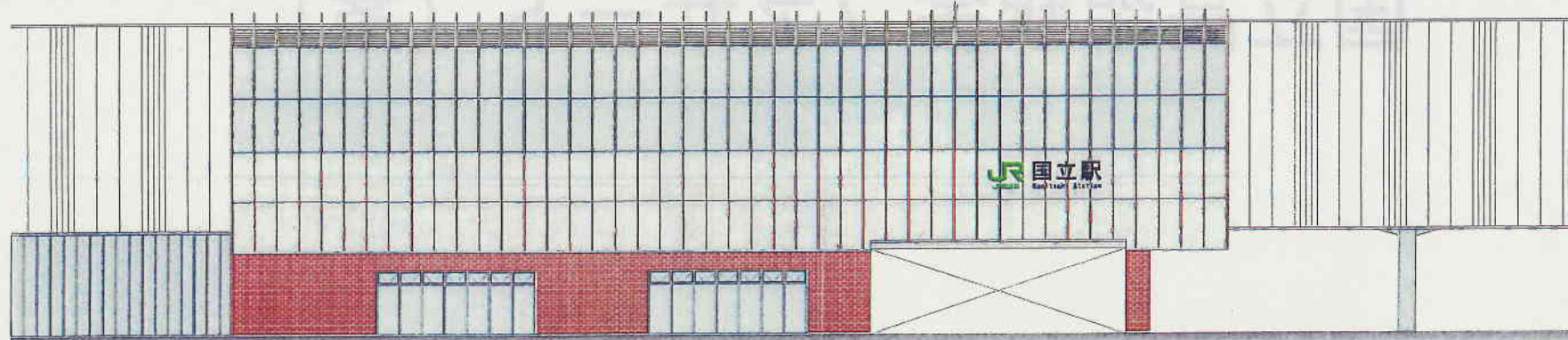
# 国立高架駅舎ファサード (案)



平成19年2月

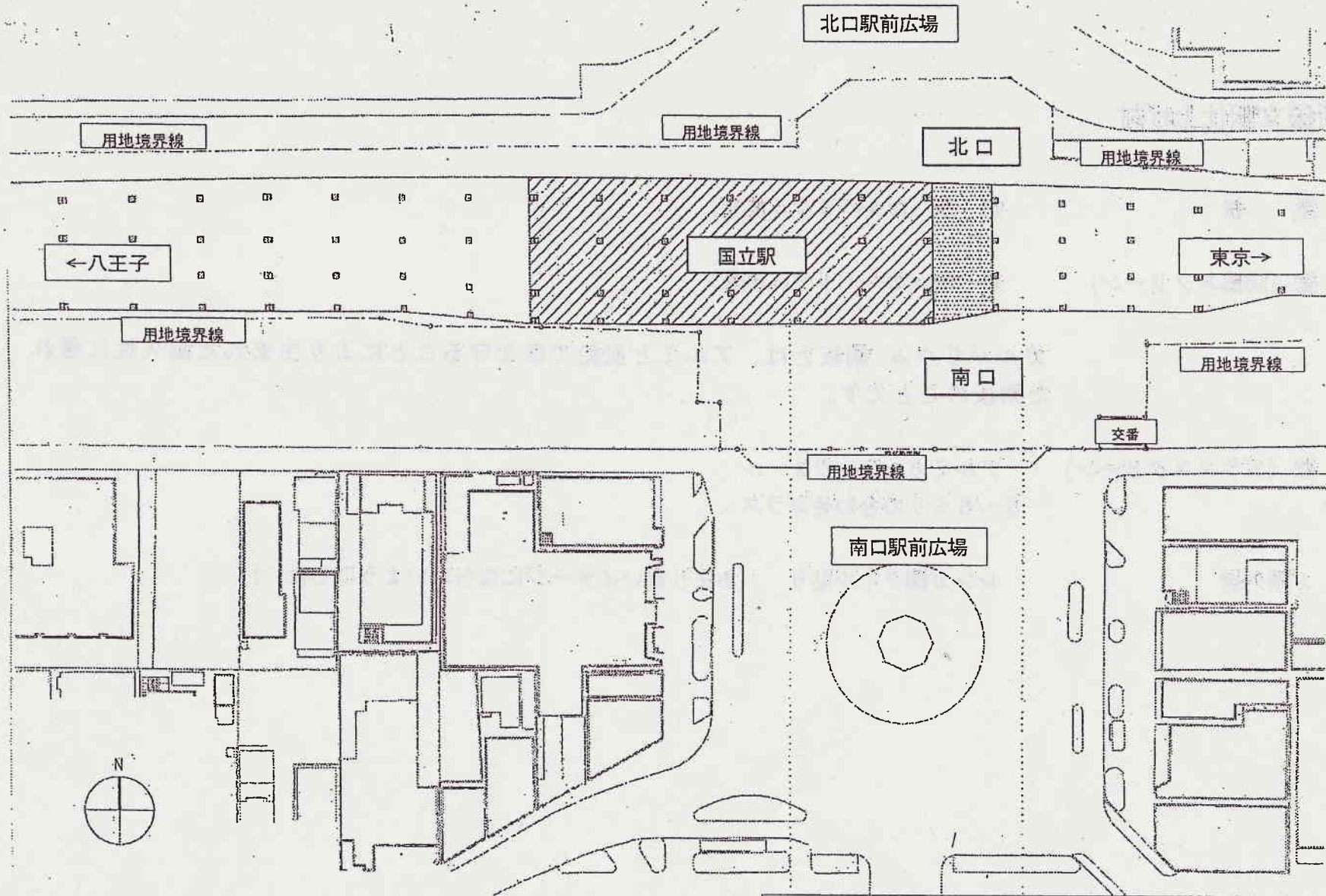
JR東日本 東京工事事務所

大学通りの並木と調和し、国立の美しい街なみを展望できる駅



※本立面図はイメージを表すものであり実施設計より変更の可能性があります。





※本配置図はイメージを表すものであり実施設計より変更の可能性があります。

国立駅配置図

## 新国立駅仕上げ材

屋 根 折 版 (ガルバリウム鋼板)

壁 (防風スクリーン) 折 版 (ガルバリウム鋼板)

ガルバリウム 鋼板とは、アルミと亜鉛で鉄を守ることで生まれ、耐久性に優れた鋼板のことです。

壁 (ガラススクリーン) アルミカーテンウォール  
5～6ミリの合わせガラス

1階外壁 レンガ調タイル貼り (あまり重いイメージにならないようにしたい)

## IV. 「国立高架駅舎ファサード案」についての意見、要望内容

### 1 「旧国立駅周辺まちづくり懇談会」や市民説明会、新国立駅デザイン検討の会での意見等

- (1) 大学通りからの風を、ホームに採り入れられるようにしてほしい。
- (2) デザインする幅を大学通りの幅ではなく、駅前広場（約90m）の幅でデザインしてほしい。  
駅前広場と同じ幅で考えることは、今までにない駅創りを発信するすばらしい機会であり、全国どこにでもない駅となり、JRにとっても宣伝効果もあり、メリットのあることである。
- (3) ガラスの幅やカーテンウォールの材質について考えてほしい。
- (4) ガラススクリーン両脇の防風スクリーンの材質について考えてほしい。
- (5) 国立のまち並みにあったレンガ調タイルの材質について考えてほしい。
- (6) 地球環境に配慮した、温暖化対策等に取り組むことは、企業であるJRの責務であるとする。環境に配慮した設備（ソーラーシステム）を採用してほしい。
- (7) 新駅舎（北口、南口）の前に高い建築物を建てないでほしい。まちづくりや駅のデザインを考える上で、駅前の敷地をどう活用していくか、市と一緒に考えることはとてもいいことである。

### 2 前記1について検討した結果、JRに対して要望する事項

- (1) 大学通りから、風を採り入れるとともに、寒い季節には閉じられるような工夫をしてほしい。
- (2) デザインについては、ホーム全長についてデザインし、特に駅前広場に面する約90mの部分については、重点的にデザインしてほしい。

その理由としては、以下のとおりである。

- ア 駅前広場は国立駅前の中心であり、そこから見渡せる風景、大学通りの並木、木立は国立のまち並みそのものである。
- イ ホームを通して見る国立のまちは、魅力的な要素（大学通りの桜やクリスマスのイルミネーション、四季折々の風景等）をもっており、広い視野でとらえることで一層魅力が高まる。
- ウ 駅前広場と同じ幅で考えることは、今までにない駅創りを発信するすばらしい機会であり、全国どこにでもない駅となり、JRにとっても宣伝効果もあり、メリットのあることである。

- エ 円形公園を含む駅前広場や大学通りは、都市景観形成重点地区である。
- (3) 方立の間隔を広くし、眺望をよりよくする。ホームから、駅前広場や大学通りの眺望をよりよくするために1枚のガラス面を大きくしてほしい。
  - (4) 閉鎖的なデザインでなく、明かりや風を採り入れるための工夫あるデザインをしてほしい。
  - (5) 国立のまち並みにあい、また、兼松講堂の様なレンガ調タイルで厚みがあり、落ち着いた色合いのものにしてほしい。
  - (6) 地球温暖化対策等は、企業として取り組むべきものとする。環境に配慮した設備（ソーラーシステム、中水道、緑化）を付加してほしい。
  - (7) 駅前のJR用地の活用については、市と一緒に考えてほしい。

## V. 経過及び今後のスケジュール

### 1. 経過

- 平成18年4月27日 第2回「国立駅周辺まちづくり懇談会」へデザイン検討、集約を依頼。座長を北沢猛東京大学教授とする。  
基本方針の確認、今後の進め方
- 5月2日 市及び「国立駅周辺まちづくり懇談会」の有志により、今後の進め方等についての話し合い
- 市報5月5日号及びホームページでデザインについての意見等を募集、投書、メール、持参されたもの合計36件
- 平成18年5月11日 第3回「国立駅周辺まちづくり懇談会」開催  
模型の展示、市民からの意見等の説明（11件）、デザインに関わる要望事項等の抽出
- 5月15日 市民ロビーへ模型の展示、意見箱を設置
- 5月22日 第4回「駅周辺まちづくり懇談会」開催  
第3回の意見を踏まえた模型を展示し説明、第3回以降に寄せられた意見を紹介（19件）  
模型、平面計画案、立面計画案、パースを示し意見交換を行い、懇談会としての集約を行う。  
最終調整は、座長に一任となる。
- 6月13日 平成18年第2回定例会 建設環境委員会に報告
- 7月6日 東京都及びJR東日本へデザインの提案をする。
- 7月27日 「駅周辺まちづくり懇談会」のメンバーの方に提案の協議経過及び今後の方向について説明
- 8月3日 建設環境委員協議会に報告
- 8月9日 市民説明会開催
- 10月11日 東京都及びJR東日本へ再提案
- 平成19年2月26日 JR東日本から「国立高架駅舎ファサード案」が示される。
- 3月19日 国立市議会第1回定例会 建設環境委員会に報告
- 3月26日 「旧国立駅周辺まちづくり懇談会」へ説明
- 4月19日 「旧国立駅周辺まちづくり懇談会」へ説明

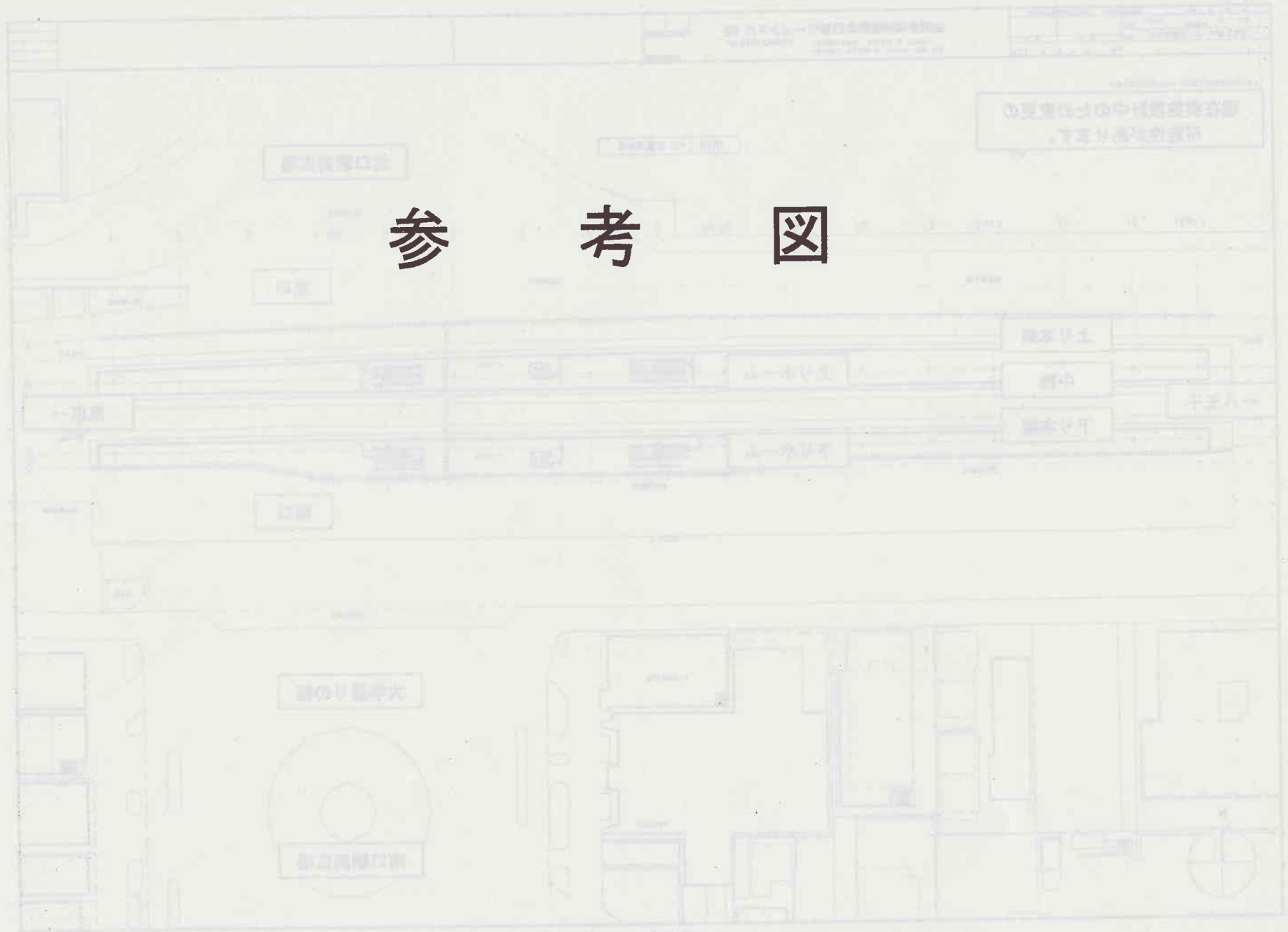
4月25日	第1回新国立駅デザイン検討の会にて意見交換
4月27日	市民説明会へ説明
5月10日	第2回新国立駅デザイン検討の会にて意見交換
5月18日	第3回新国立駅デザイン検討の会にて意見交換
5月25日	第4回新国立駅デザイン検討の会にて意見交換
6月1日	第5回新国立駅デザイン検討の会にて意見交換
6月6日	第6回新国立駅デザイン検討の会にて意見交換
6月23日	新国立駅デザイン市民説明会

※ 新国立駅デザイン検討の会

旧国立駅まちづくり懇談会からの要望を受け、懇談会のメンバーを中心に広く意見等を聞くための市民の会

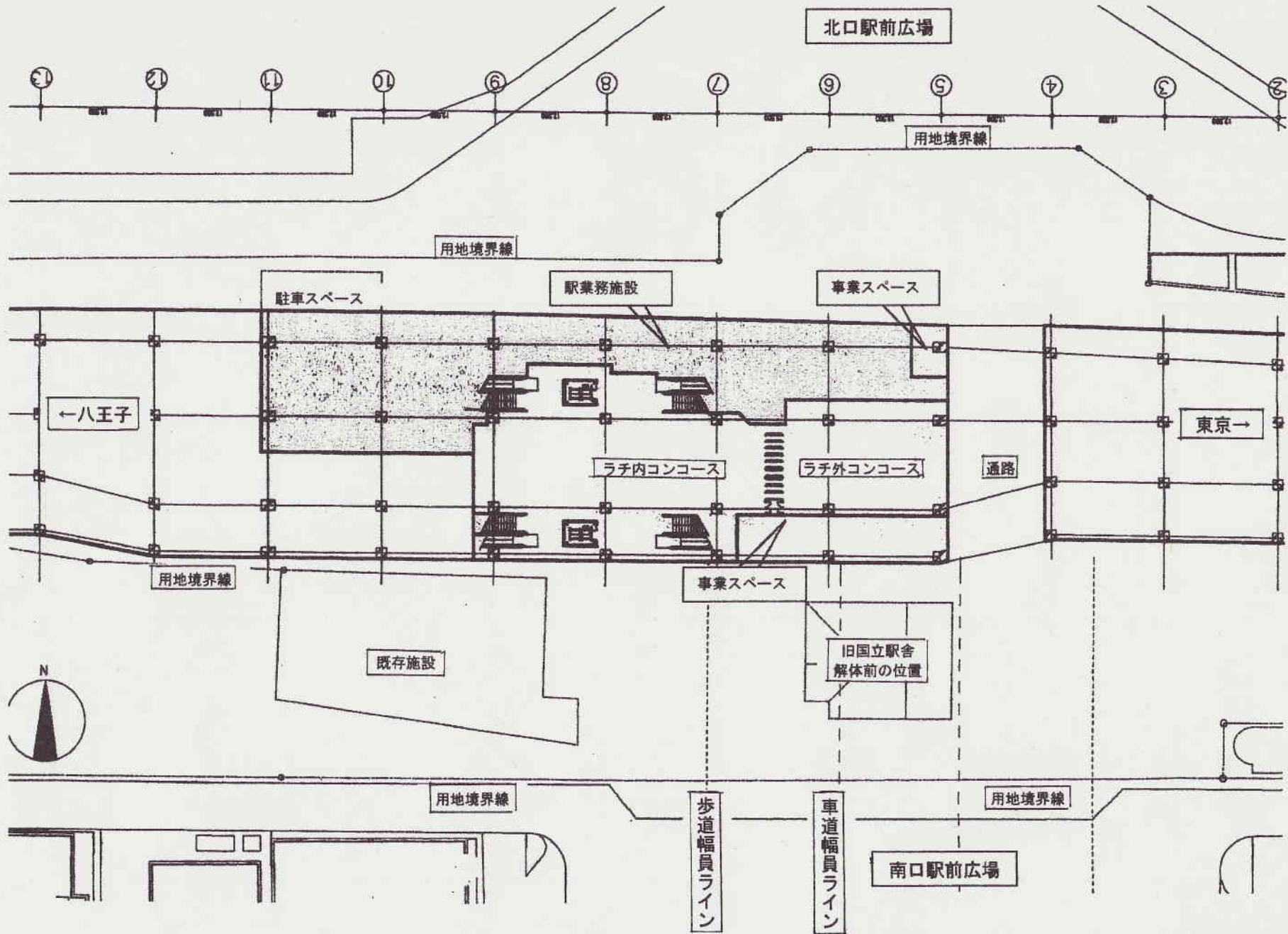
## 2. 今後のスケジュール

- 平成19年6月27日(水) JRに要望
- 平成19年6月28日(木) 新国立駅デザイン市民説明会 南市民プラザ
- 平成19年6月29日(金) 新国立駅デザイン市民説明会 公民館
- 平成19年7月2日(月) 新国立駅デザイン市民説明会 北市民プラザ
- 平成19年7月3日(火) 新国立駅デザイン市民説明会 下谷保地域防災センター
- 平成19年7月5日(木) 新国立駅デザイン市民説明会 四軒在家公会堂
- 平成19年秋までに積算
- 平成20年5月 JR中央本線(三鷹～立川駅間)他連続立体交差事業協議会に諮り、公表(東京都、沿線6市、JR他)予定







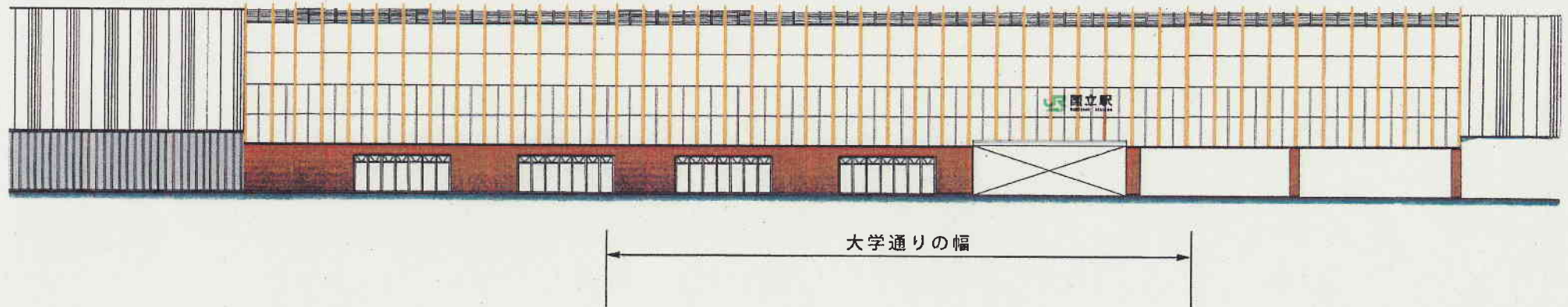


参考 1 階平面図

デザインコンセプト：大学通りの並木と調和し、国立の美しいまち並みを展望できる駅

## 南側立面図

南口駅前広場約90mの幅でデザインした図（国立市作成）



※本立面図は市が作成したイメージを表すものでありJRと協議を行っていきます。

デザインコンセプト：大学通りの並木と調和し、国立の美しいまち並みを展望できる駅

## 南側立面図

旧国立駅舎をほぼ元の位置に復原した図（国立市作成）



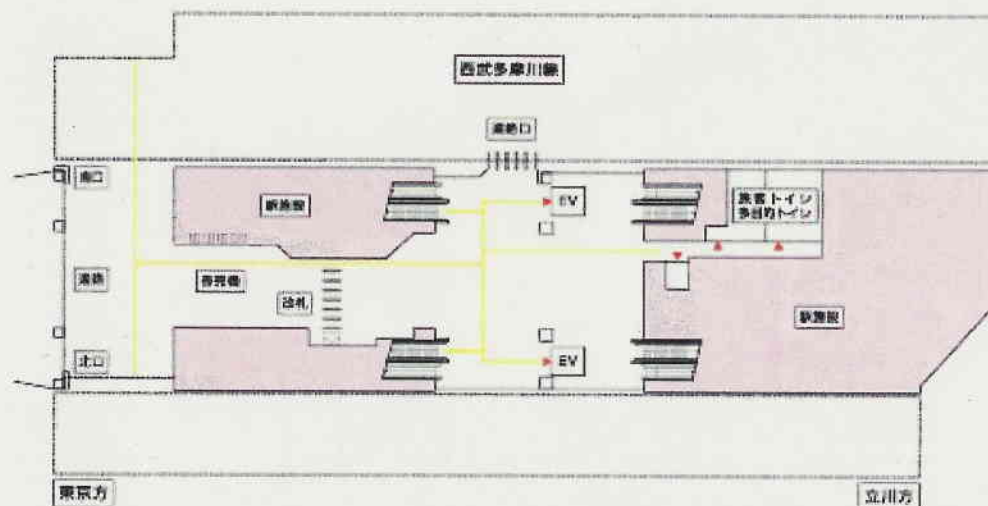
※本立面図は市が作成したイメージを表すものでありJRと協議を行っていきます。  
また、旧駅舎を復原するための用地確保については、今後JRと協議していきます。

## 中央線三鷹・立川間連続立体交差化事業 武蔵境駅新設工事のお知らせ

完成予想パース



駅舎完成予定平面図



※ 「中央線連続立体交差化事業」は「ガソリン税、自動車重量税など」の道路特定財源を基に東京都が都市計画事業として実施する国土交通省の国庫補助事業です。

国土交通省・東京都・武蔵野市・JR東日本

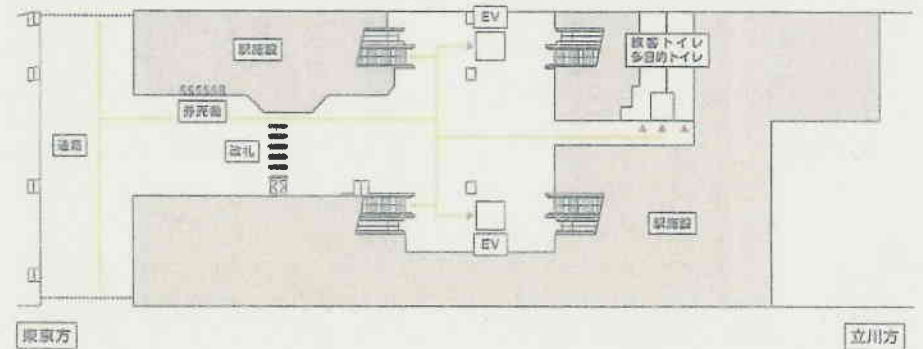
武蔵境駅長  
多摩工事区長

## 中央線三鷹・立川間連続立体交差化事業 東小金井駅新築工事のお知らせ

完成予想パース



駅舎完成予定平面図



※「中央線連続立体交差化事業」は「ガソリン税、自動車重量税など」の道路特定財源を基に東京都が都市計画事業として実施する国土交通省の国庫補助事業です。

国土交通省・東京都・小金井市・JR東日本

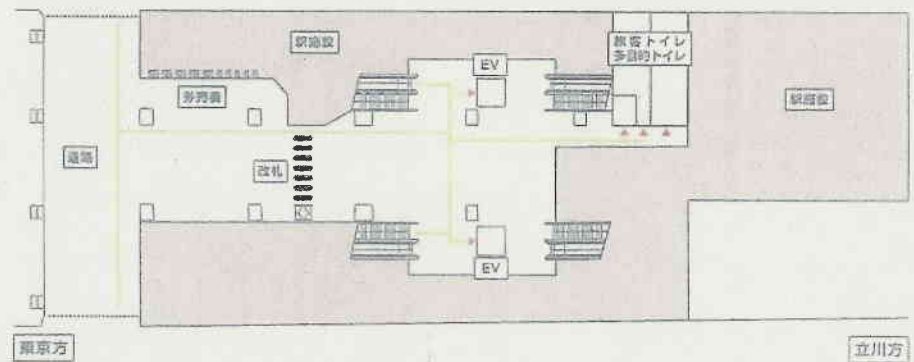
東小金井駅長  
多摩工事区長

## 中央線三鷹・立川間連続立体交差化事業 武蔵小金井駅新築工事のお知らせ

完成予想パース



駅舎完成予定平面図



※「中央線連続立体交差化事業」は「ガソリン税、自動車重量税など」の道路特定財源を基に東京都が都市計画事業として実施する国土交通省の国庫補助事業です。

国土交通省・東京都・小金井市・JR東日本

武蔵小金井駅長  
多摩工事区長