地域公共交通会議資料№.５
平成２５年２月１５日

国　立　市　の　概　況

国立市地域交通計画（素案作成中）

第２章抜粋

２－１　国立市の市街地と交通基盤の変遷

２－１－１　甲州街道が暮らしの場だった時期

現在の国立市域には、江戸時代には五街道のひとつである甲州街道およびそれに付随する江戸街道などが通過しており、長らく甲州街道沿道が暮らしの場であった。一方、現在の国立駅周辺および東、中、西、北の住宅地には武蔵野の雑木林が広がり、谷保の農家にとっては「ヤマ」として燃料の薪などを得る土地であり、富士見台地域は畑、多摩川沖積低地は水田であった。大正時代末期に国立市の北部に民間開発が入り市街化が始まるまでは、甲州街道沿道が現在の国立市の中心であった。なお甲州街道は大正 9 年(1920 年)の道路法施行にともない国道となり、大正 15 年(1926 年)に日野橋が開通した。

２－１－２　鉄道の開業と北部地域の開発

明治 22 年 (1889 年) 4 月に新宿立川間を開業した甲武鉄道は、明治 39 年(1906 年)10 月に国有化され中央線となり、民間開発による大規模開発にあわせて大正 15 年(1926 年)4 月国立駅が開業した（北口は昭和 34 年(1959 年)に開設)。

この大規模開発では大学通り、旭通り、富士見通り、学園通りと区画道路が整備され、大学通りなどは後に都市計画道路として位置づけられている。昭和 4 年(1929 年)12 月、南武鉄道の分倍河原～立川間の開業に伴い谷保停車場が開業した。昭和 7 年(1932 年)5 月には、無人駅の矢川停留所が開業している。なお南武鉄道は、昭和 19 年(1944 年)に国有化されている。

２－１－３　富士見台地区の公団施行大規模開発（区画道路と立川バス運行開始)

富士見台地区の公団施行大規模区画整理に伴って、この地域の都市計画道路が概成し、富士見台団地と国立駅を運行する路線バスも運行を開始した（昭和 40 年(1965 年)11 月)。ただし区画整理地域外の道路整備は取り残されているため、周辺地域との交通が生活道路に入り込む形となっている。

２－１－４　南部地域の交通基盤

昭和初期に 15m に拡幅された甲州街道は、昭和 42 年に車道の拡幅が完了するが総幅員は変わらないため歩道が縮小し、現在に至るまでこの状態がつづいている。また、昭和 42 年には中央自動車道調布～八王子間が開通し国立府中インターチェンジが供用されている。一方、国道 20 号日野バイパスの本格的な整備も進められ、石田大橋の開通も含めて日野市・八王子市方面との連絡が大きく改善された。また、都市計画道路３・３・１５号線など府中四谷橋の開通と関連する都市計画道路の整備によって南部地域の道路状況は大きく改善された。

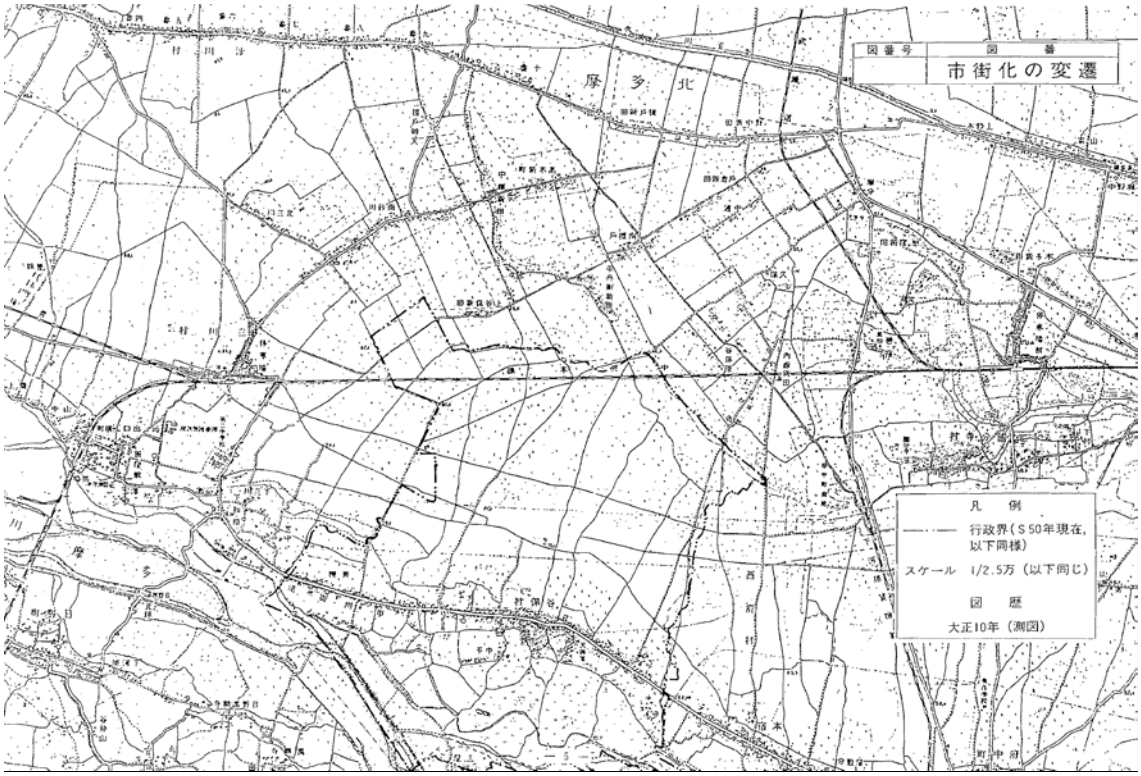


図２－１　市街化の変遷（大正 10 年頃）

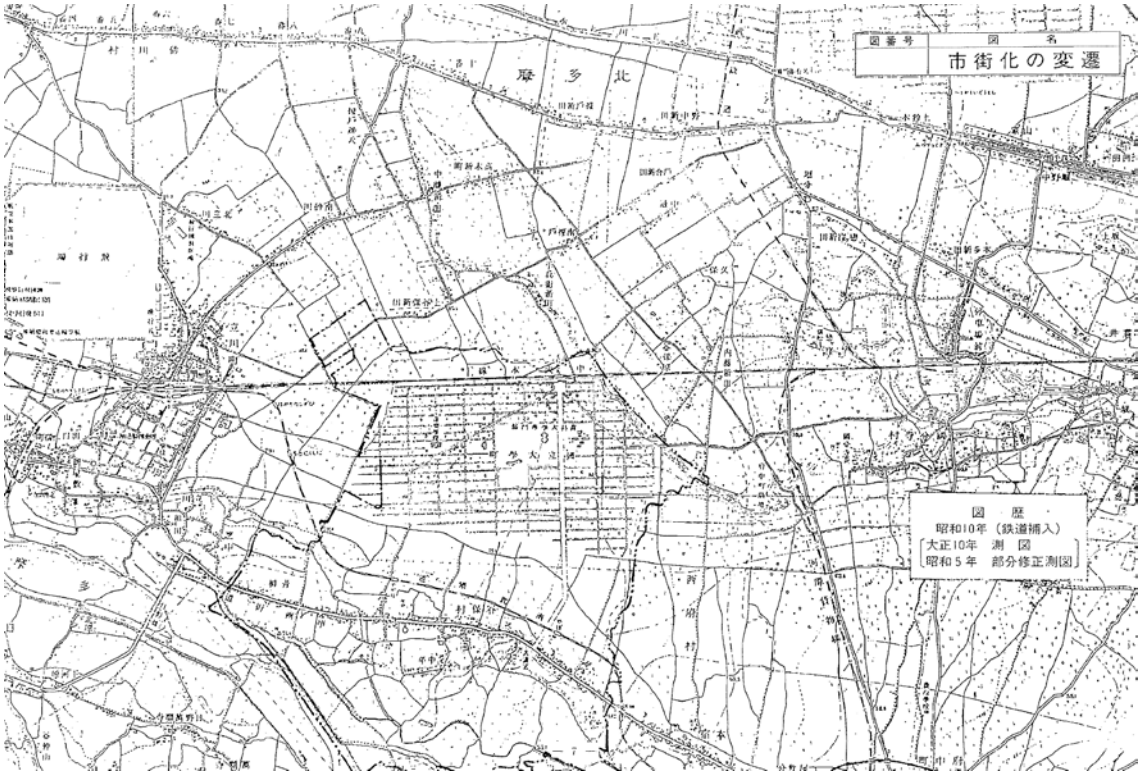


図２－２　市街化の変遷（昭和 10 年頃）

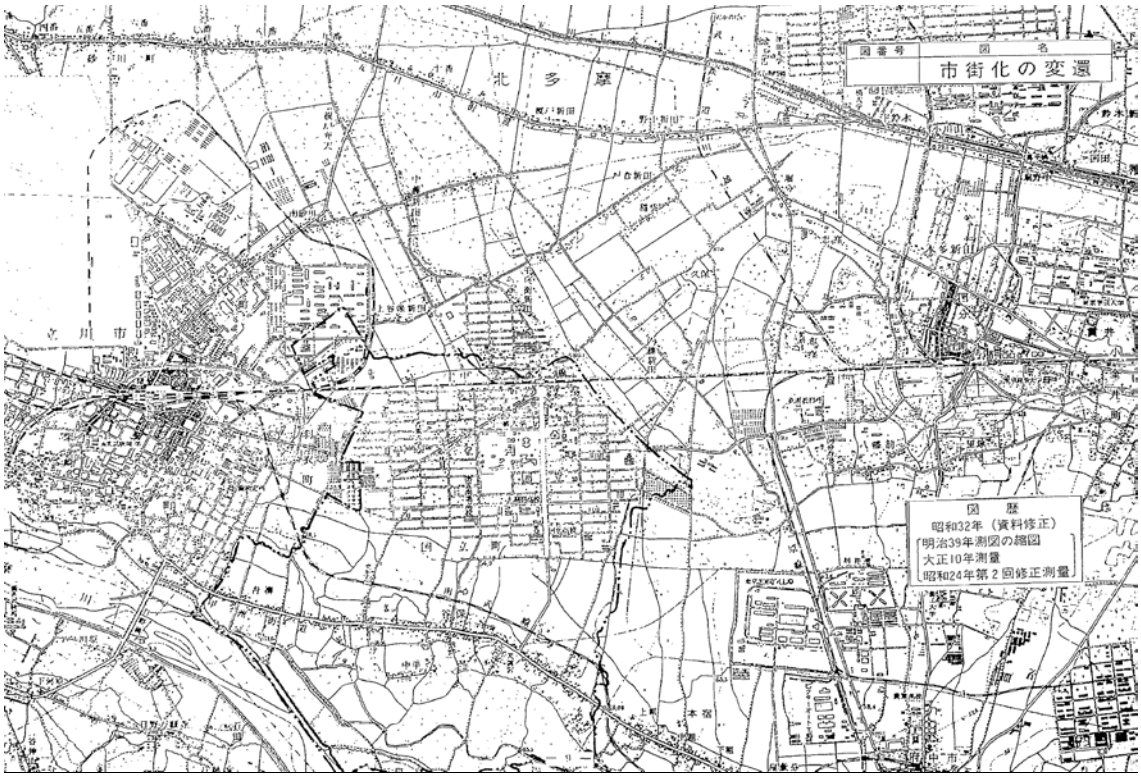


図２－３　市街化の変遷（昭和 32 年頃）

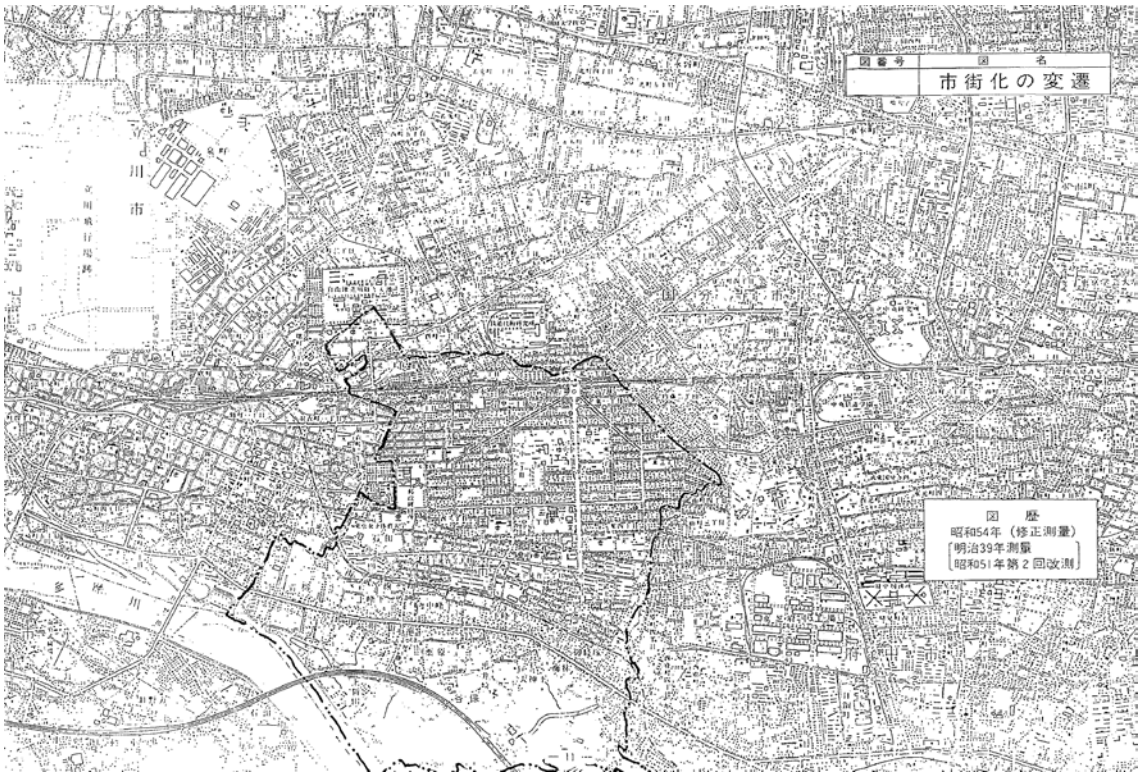


図２－４　市街化の変遷（昭和 54 年頃）

２－２　位置・地勢

国立市は、東京都のほぼ中央部（東経 139 度 27 分　北緯 35 度 41 分）にあって、東は府中市、西は立川市、北は国分寺市、南は多摩川をはさんで日野市と接している。北部の立川段丘面から、南に向かって青柳段丘面、多摩川沖積低地の 3 つに分けられ、それぞれに段丘面の境にはハケと呼ばれる段丘崖が存在する（立川段丘崖、青柳段丘崖）がいずれも勾配は比較的緩やかである。

全体的に市域北西から南東に向かってごく緩やかに傾斜しているが（北西部の北 3 丁目付近の標高は約 80m、南東部の府中市境付近の標高は約 55m)、段丘崖部分を除くとほぼ平坦といえる。東西 2.3 キロメートル、南北 3.7 キロメートル、面積は 8.15 平方キロメートルと多摩 26 市の中では狛江市に次いでコンパクトな市域となっている。

図２－５　国立市の位置

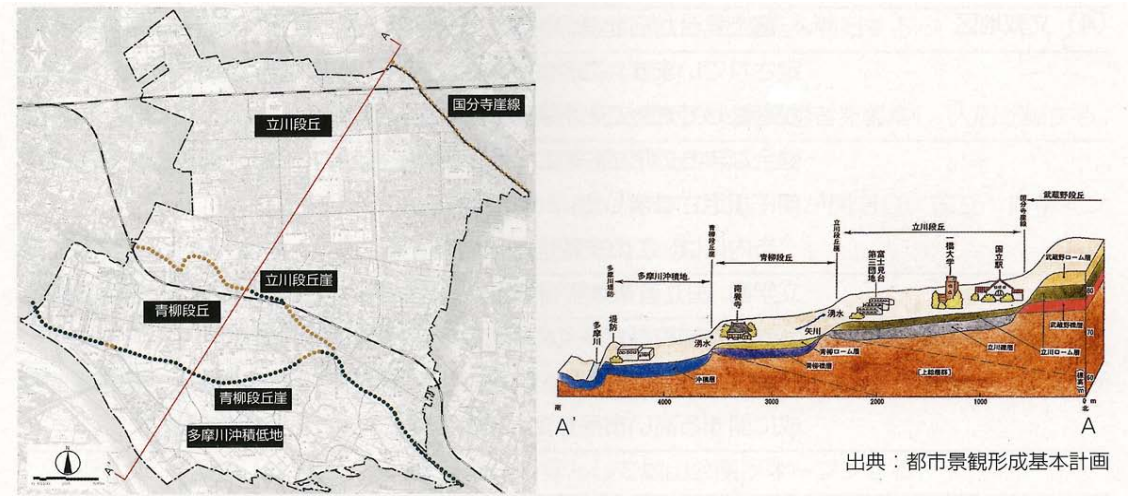


図２－６　国立市の地勢

２－３　人口・世帯数・高齢化率

国立市の人口と世帯数は、平成 25 年(2013 年)1 月 1 日現在、男性 36,862 人、女性 37,704 人、合計 74,566 人、世帯数 35,418 世帯となっておりこれまでの推移および今後の推計は図２－７の通りである。

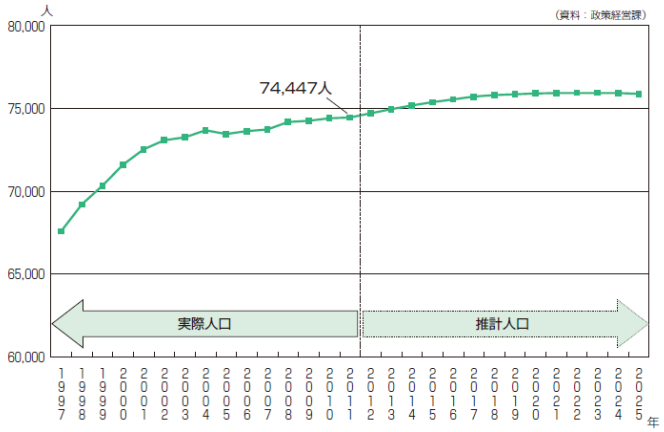


図２－７　国立市の人口推移と今後の推計

また、市内の町丁別人口と人口密度を表したものが図２－８である。

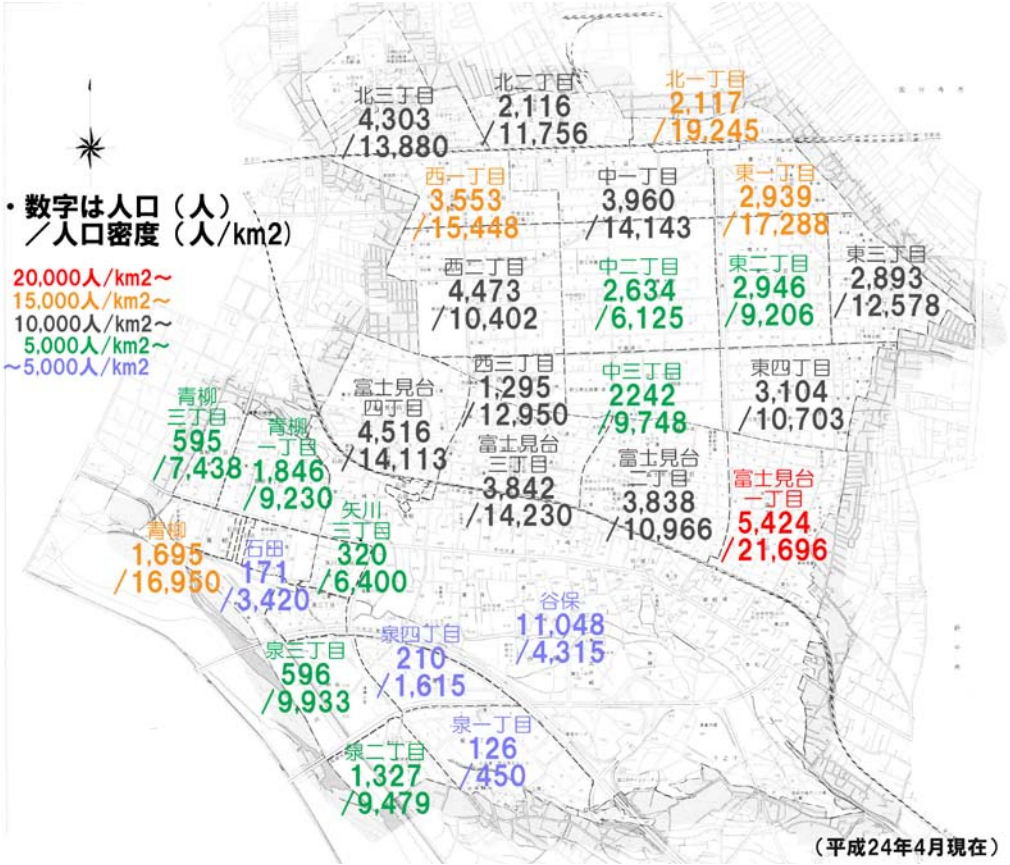


図２－８　市内の町丁別人口と人口密度

国立市の年少、老齢人口と高齢化率の変遷と推計を示したものが図２－９である。平成 25 年 1 月 1 日現在、高齢化率は 20.3%に達している（65 歳以上人口 15,114 人）である。なお、60 歳以上人口は 20,068 人　(26.9%)、70 歳以上人口 10,977 人　(14.7%)となっている。概ね、四人に 1 人が 60 歳以上、五人に 1 人が 65 歳以上、七人に一人が 70 歳以上という状況である。

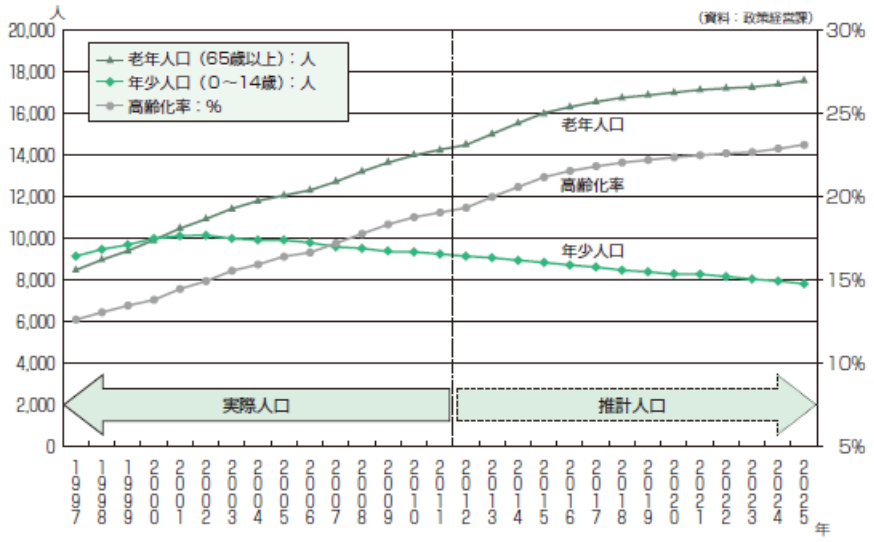


図２－９　国立市の年少、老齢人口と高齢化率の変遷と推計（H24.4 現在）

地域別の高齢化の状況を示したものが図２－１０である。男女ともに高齢化率が 21%超（超高齢社会）、男女いずれかが 21%超となっているエリアが大きく広がっている。

また、UR 都市機構富士見台第一団地の高齢化率は 34.9%、第二団地は 38.2%、第三団地が 40.5%、第一団地～第三団地全体では 37.3%となっている（平成 24 年 6 月現在）。

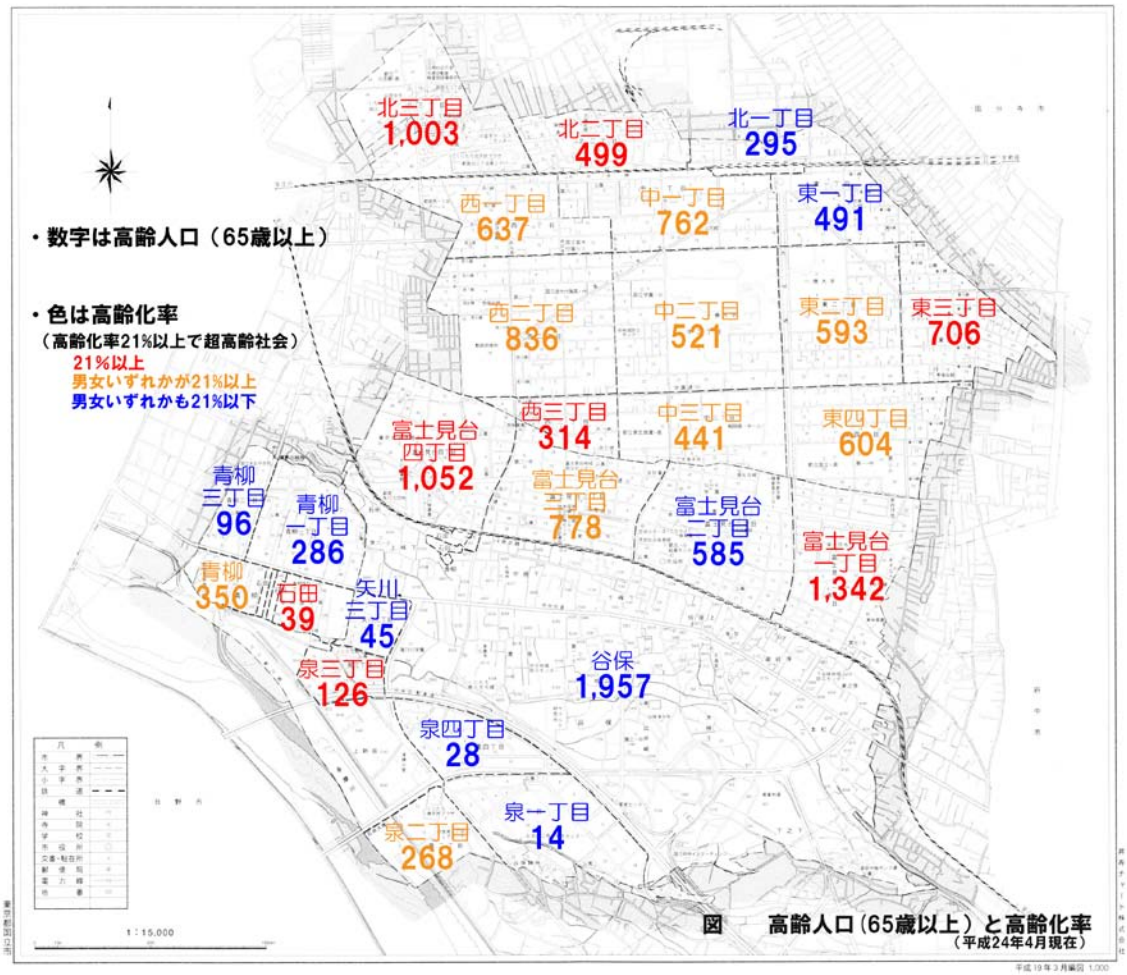


図２－１０　国立市の高齢人口と高齢化率

２－４　交通に関する状況

２－４－１　道路

（１）道路整備状況

国立市内の都市計画道路の状況を示したものが図２－１１、周辺における状況を示したものが図２－１２である。昭和 36 年に定められた立川都市計画（後に国立都市計画）に従って整備が進められており、昭和 40 年代に公団施行された富士見台地域では、さくら通り、矢川通り、市役所通りの一部、さくら通りなどが都市計画道路として整備されている。このほか、北大通り、青柳大通り、学園通り郵政研修所以西区間などが都市計画道路として 16m で整備されている。

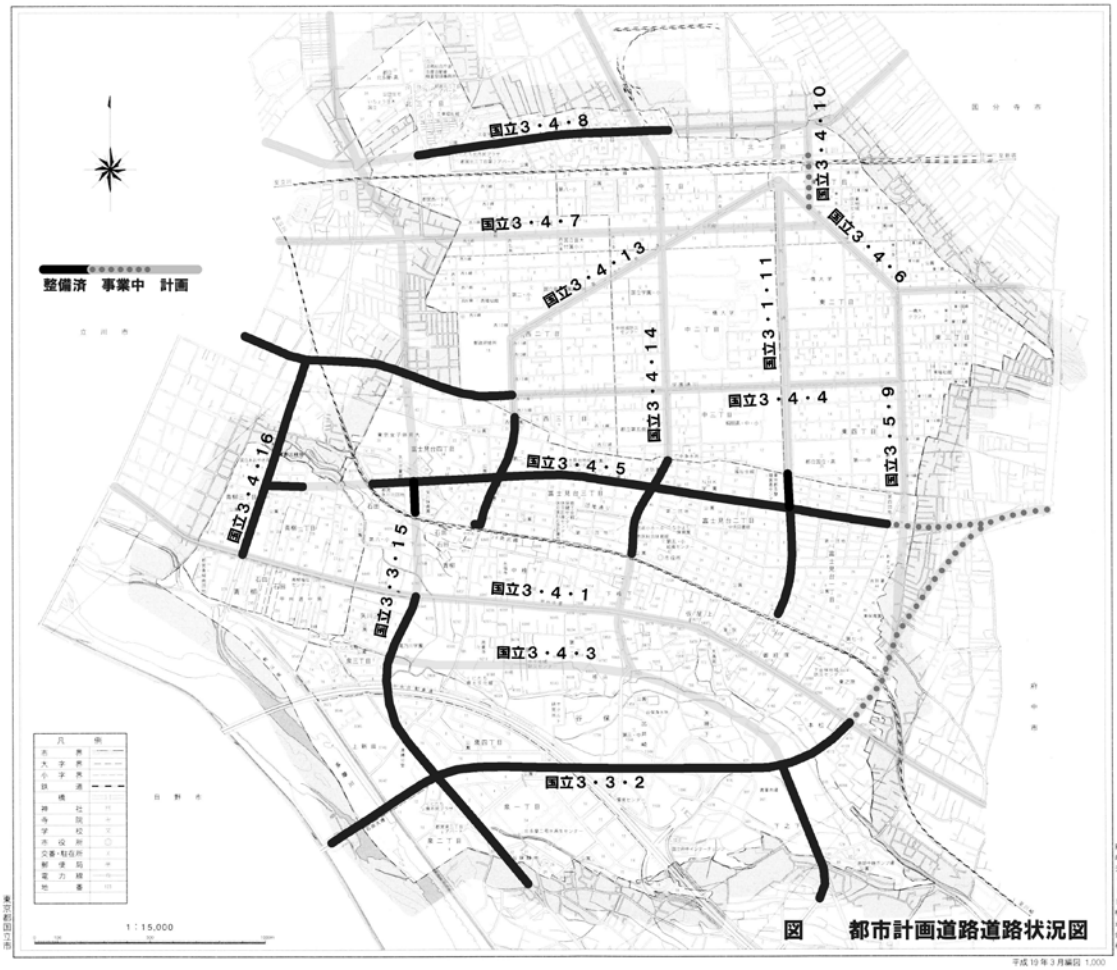


図２－１１　国立市都市計画道路状況図

なお、国立駅を中心とする東、中、西の市街地では、大学通りが 43.64m（24 間）、旭通りと富士見通り、学園通りが 10.8m（6 間）、その他区画道路が 5.46m（3 間）となっており、特にその他区画道路では、一方通行に指定されている区間も多いが、昭和

40 年代に公団施行された富士見台地域では、昭和 36 年に定められた立川都市計画（後に国立都市計画）に従って、区画道路の幅員も 6m で整備されている。

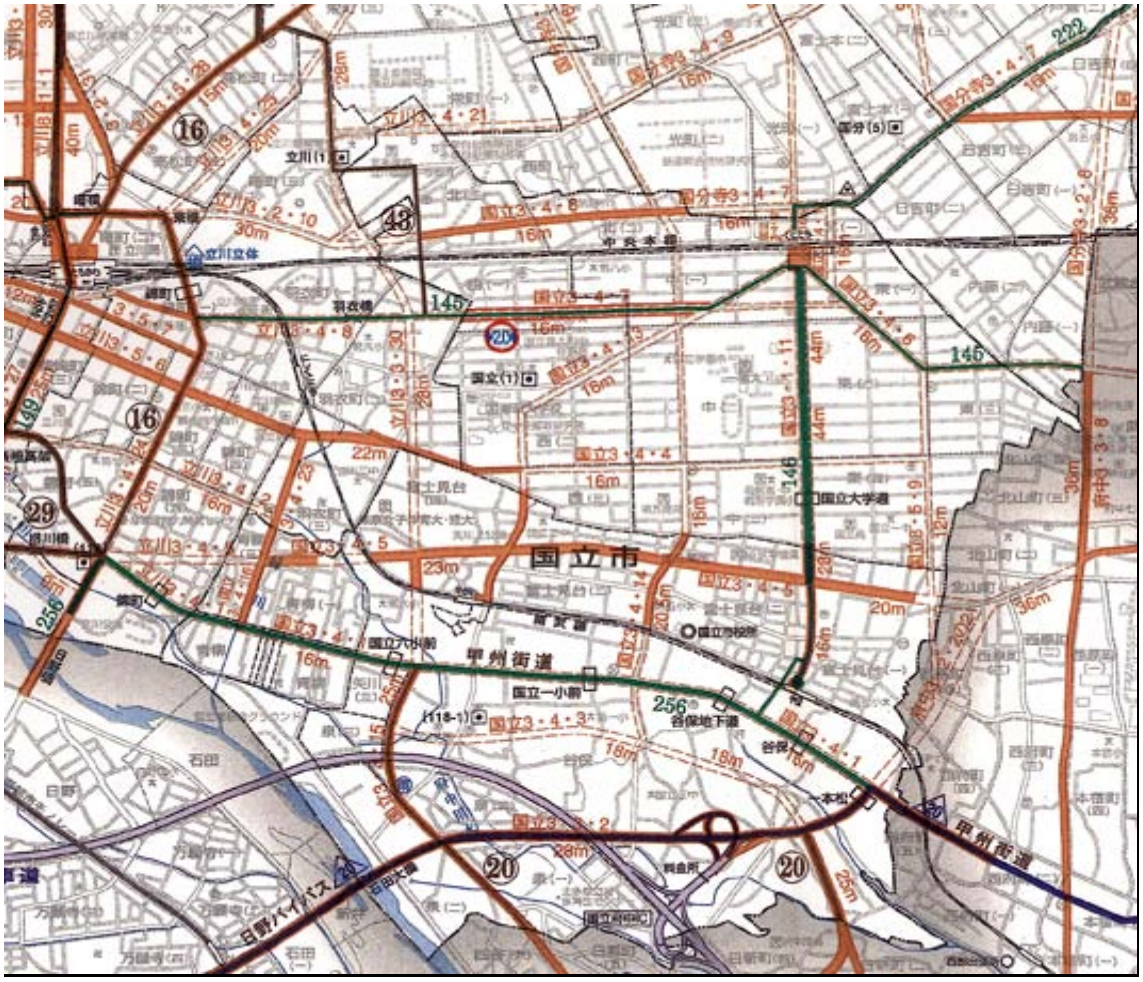


図２－１２　国立市周辺の都市計画道路整備状況（北多摩北部建設事務所管内図より）

国立市内の都道は、都道 256 号八王子国立線（甲州街道）、都道 146 号国立停車場谷保線（大学通り）、都道 145 号立川国分寺線（富士見通り・旭通り他）、都道 222 号国立停車場恋ヶ窪線主要地方道 43 号線となっている。

一般国道 20 号日野バイパスは、長らく甲州街道国立インター入口交差点から中央道国立府中インター区間がインターチェンジアクセス道路として供用されていたが、平成〇年に国立府中インターチェンジから西側の区間が暫定供用され、平成〇年には石田大橋が四車線化されるのとあわせる形で四車線の完成形で供用されている。平成 22 年道路交通センサスによると国立市泉２－１３先（石田大橋）で交通量が 33,445 台／24 時間（28,228 台／12 時間）、大型車混入率は 15.9%である。

中央自動車道は、昭和 42 年の中央自動車道調布～八王子供用開始に伴って国立府中

インターチェンジが市域南部に設けられている。平成 22 年道路交通センサスによると府中市国立市市境～国立市日野市境間（基本区間番号 13111010130）での交通量は 66,960 台／24 時間（45,653 台／12 時間）、大型車混入率は 12.2%である。高井戸インターから 17.0ｋｍ所要時間は約 15 分である。

（２）歩道整備状況

市内の歩道設置状況を示したものが図２－１３である。総じて、都市計画道路には歩道が設置されており、また、住宅団地の外縁部などにも開発に伴って歩道が設置されている。

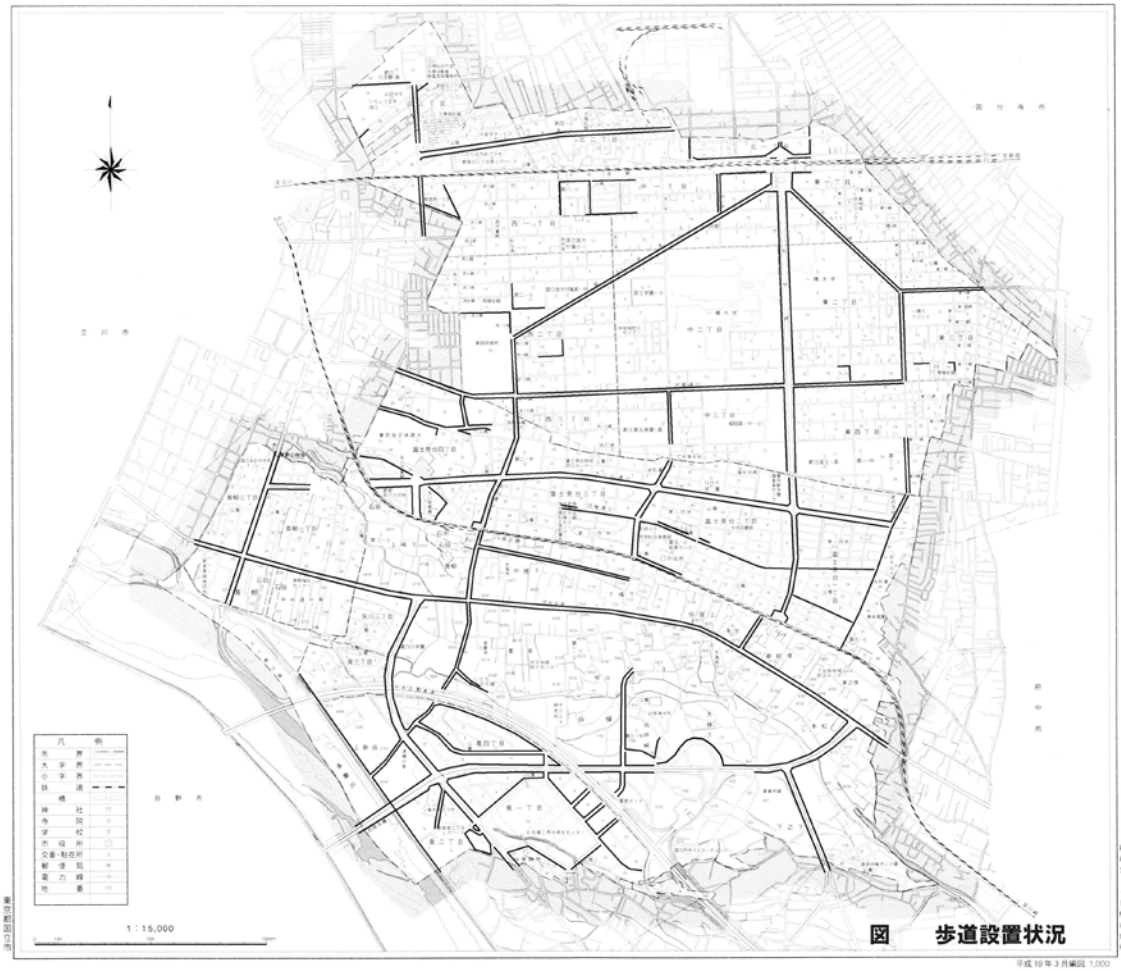


図２－１３　国立市市内の歩道設置状況

（３）自動車駐車状況

国立市における四輪車の駐車状況を示したものが図２－１４である（平成 21 年 10 月 21 日 13 時～17 時に調査）。総駐車台数は 327 台で、タクシー、荷さばき等の合法駐車数 11 台、違法駐車台数が 316 台である。国立駅周辺、さくら通りの富士見台第一団地周辺、市役所踏切北側谷保第四公園付近、泉付近の業務集積地区に駐車が見られる。

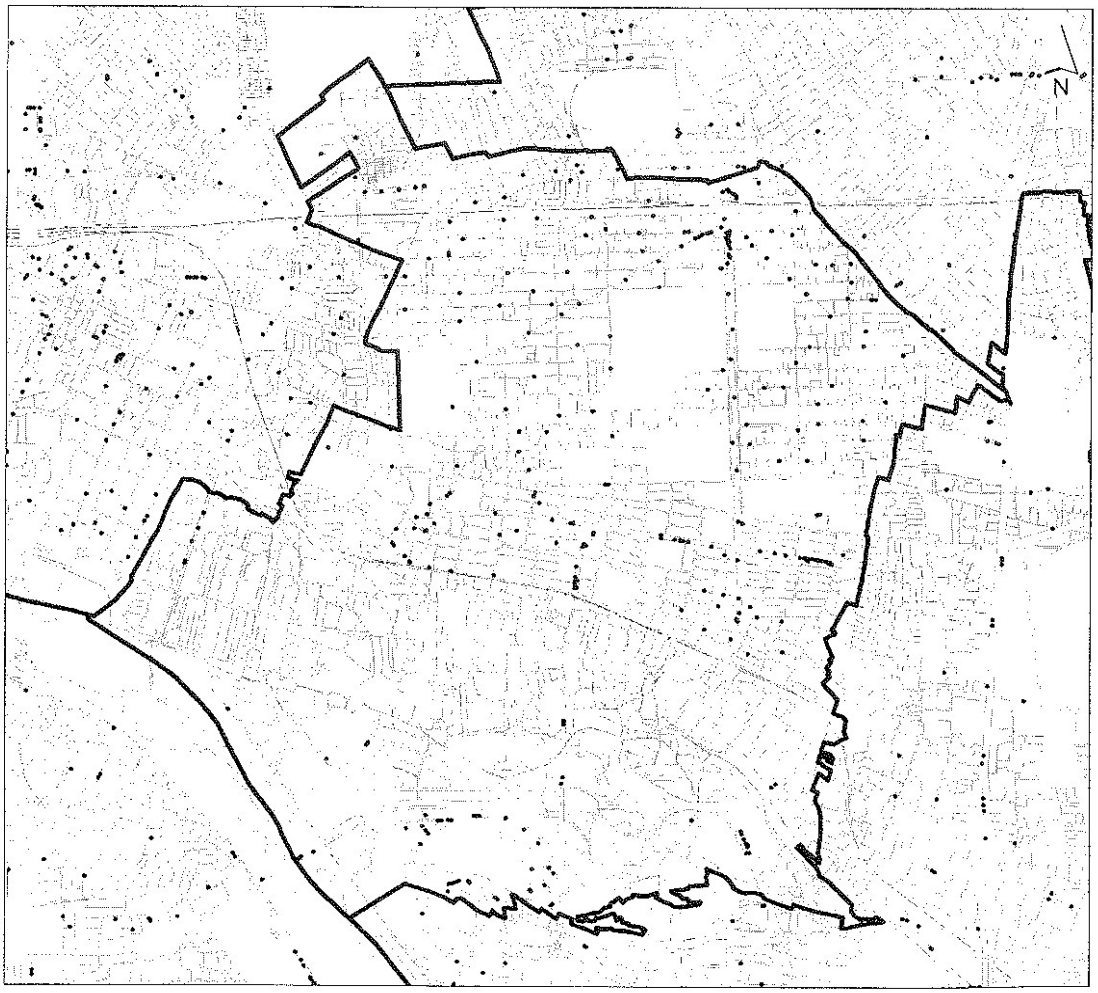


図２－１４　国立市域における四輪車駐車状況（警視庁資料による）

２－４－２　鉄道

（１）鉄道整備状況

国立市内には JR 中央線と JR 南武線が走っており、中央線には国立駅が、南武線には谷保駅と矢川駅が設置されている。中央線を利用すると新宿駅まで約 40 分、東京駅まで約 50 分、南武線を利用すると谷保駅から立川駅まで 6 分、川崎駅まで約 55 分である。鉄道の位置および駅の概況を示したものが図２－１５である。

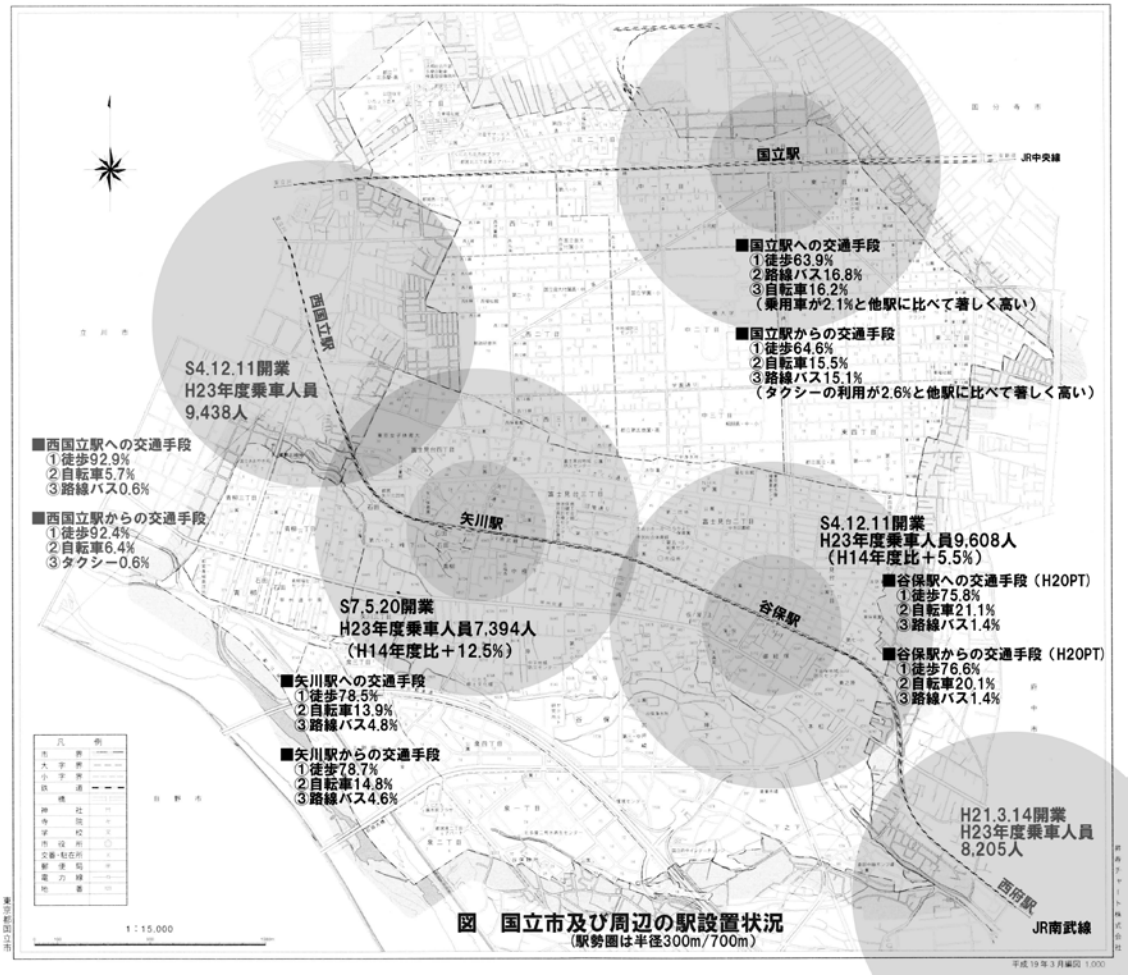


図２－１５　国立市及び周辺の駅設置状況

また、国立市内及び周辺の踏切の状況を示したものが図２－１６である。JR 中央線に関しては連続立体交差化が進んでおり踏切は解消しているが、南武線については市内に 15 か所の踏切が残っているほか、踏切対策基本方針（平成 16 年 6 月東京都）によって立川～矢川間が「鉄道立体化の検討対象区間」とされており、同区間において重点踏切、および重点交差予定箇所が定められている。

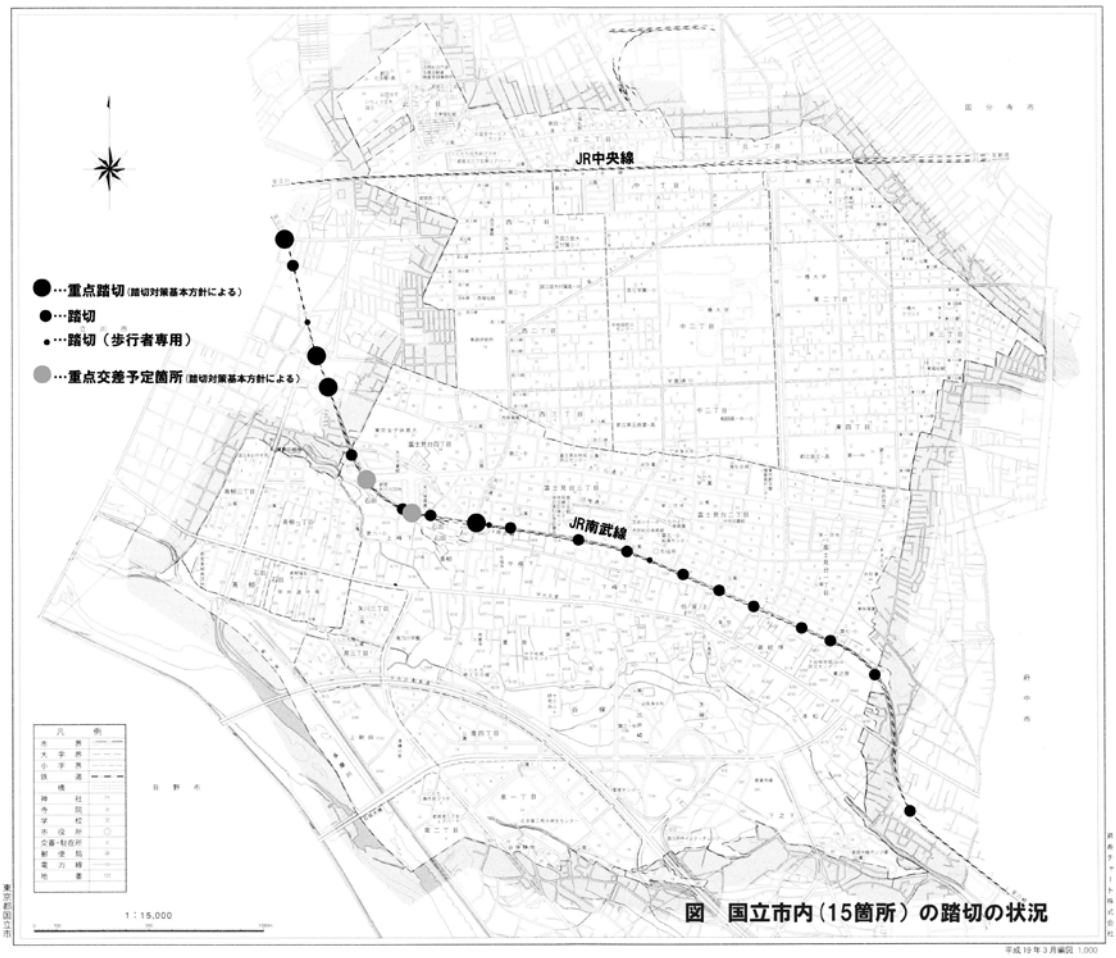


図２－１６　国立市及び周辺の駅の状況

（２）乗車人員

平成 23 年度の国立駅の乗車人員は 52,097 人／日（JR 東日本管内で 86 位 、谷保駅の乗車人員は 9,608 人／日、矢川駅が 7,394 人／日となっている。なお近隣駅の状況は立川駅 155,868 人／日、国分寺駅 104,371 人／日、分倍河原駅 37,598 人／日、西府駅 8,205 人／日、西国立駅 9,593 人／日となっている。

（３）駅利用者の交通手段

平成 20 年パーソントリップデータを利用して、国立市および周辺（国立駅、谷保駅、矢川駅、立川駅、国分寺駅、西国分寺駅、西国立駅、分倍河原駅、府中駅）の駅利用の状況および駅まで／駅からの端末交通手段を整理した結果、以下の特徴が明らかとなった。

①国立駅は、徒歩を駅利用の交通手段としてする割合が約 65%であり、この数字は他の駅に比較して 10%以上低い。

②国立駅は、路線バス、自転車を駅利用の交通手段とする割合がそれぞれ約 16%とほぼ並んでいる。

③国立駅は、自家用車を駅利用の交通手段とする割合が 1.8%と他の駅に比べて高い傾向にあり、特に駅にアクセスする手段としての割合は 2.1%と唯一 2%台となっている。また、駅からの交通手段としてタクシー利用者の割合が 2.6%と極めて高い。

④谷保駅・矢川駅は、徒歩を駅利用の交通手段とする割合が約 76～78%となっており 4 人に 3 人は徒歩である。

⑤谷保駅は、自転車利用者の割合が 20%を上回り、徒歩とあわせると 96%となる。

２－４－３　通勤／通学の流動

平成 22 年国勢調査結果による国立市発着の通勤通学流動の状況を示したものが図２－１７、２－１８である。依然として東京都西部への通勤・通学流動が多いほか、隣接の立川市、府中市などへの流動が多くみられる。

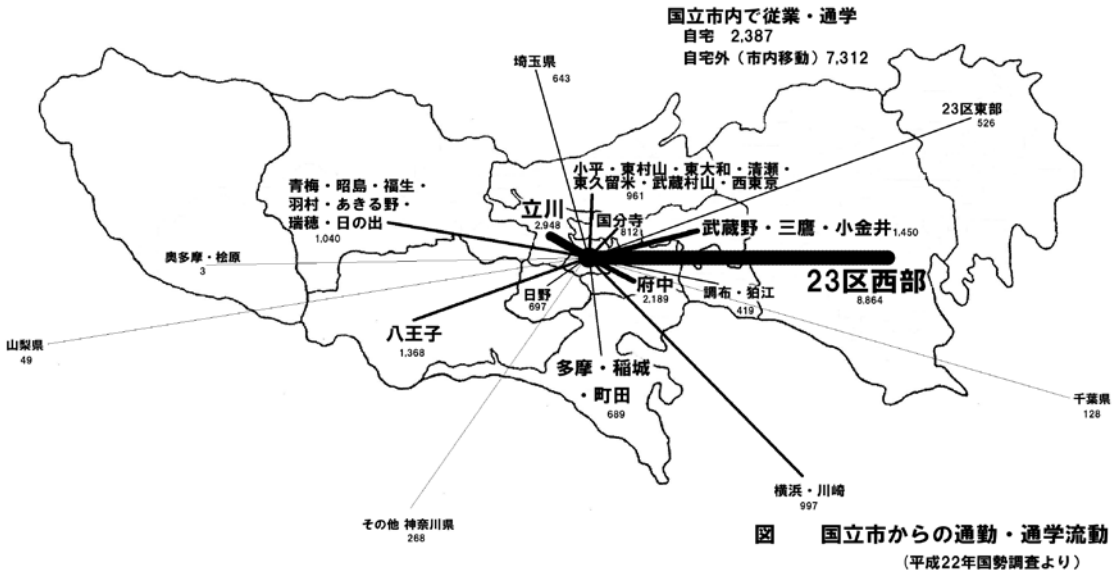


図２－１７　国立市からの通勤・通学流動（平成 22 年国勢調査より）

一方、国立市への流動は、多摩地域を中心として埼玉県、神奈川県からもかなりの数が通勤・通学していることがわかる。

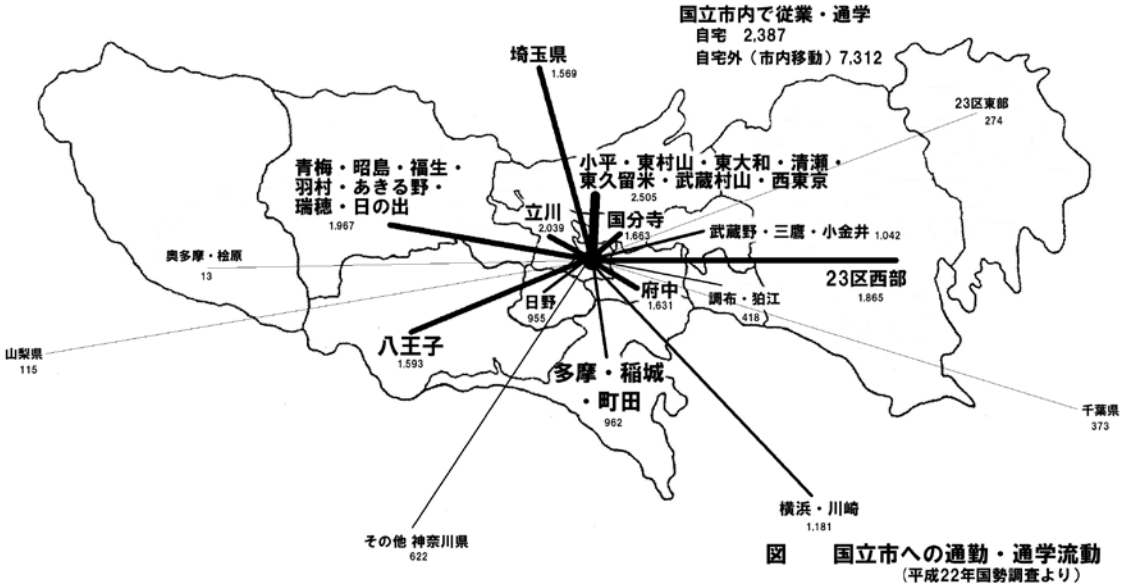


図２－１８　国立市からの通勤・通学流動（平成 22 年国勢調査より）

JR 駅の乗車人数を勘案すると、通勤・通学に関する交通ニーズとして朝 7 時～8 時半までの国立駅へのアクセスと、朝 8 時から 9 時前までの国立駅からの流動が大きいといえる。夕方から夜間は逆の流動となるが朝よりは時間帯は広がる。

２－４－４　自転車

（１）自転車駐車場の整備状況

国立市内は比較的平坦地が多いことから駅アクセスや買い物などの交通手段として自転車が広く活用されている。市内の有料自転車駐車場の収容台数は5,855台、登録台数は4,862台となっている。このほか国立駅北口には、国分寺市営の自転車駐車場も整備されているほか、大学通り一橋大学付近、北口総研線跡地付近無料自転車駐車場が 2,550 台整備されている。自転車駐車場の収容台数、キャンセル待ち（平成25年1月20日現在）の状況は表２－１の通りである（位置は図２－１９）。

表２－１　自転車駐車場の状況

自転車駐車場名	利用形態	収容台数	利用状況
国立駅南第一（一階）	一時利用専用	590	日中はほぼ満車
国立駅南第一（二階、三階）	定期利用専用	1030	満車（キャンセル待ち480台）
国立駅南第二A	定期利用専用	1040	満車（キャンセル待ち4台）
国立駅南第二B	一時利用専用	540	
国立駅南第三	一時利用専用	252	日中はほぼ満車
大学通り無料	（無料）	1,900	日中はほぼ満車
総研線跡地無料	（無料）	650	日中はほぼ満車
国分寺市営国立駅北口	*定期／一時併用*	*2,999*	*（国分寺市営）*
谷保駅北第一	定期／一時併用	100/100	
谷保駅北第二	定期利用専用	370	
谷保駅北第三	一時利用専用	78	日中はほぼ満車
谷保駅北第四	定期利用専用	180	
谷保駅北第五	一時利用専用	108	日中はほぼ満車
谷保駅北第六	一時利用専用	127	日中はほぼ満車
谷保駅南A	定期利用専用	90	満車（キャンセル待ち1台）
谷保駅南B	定期／一時併用	160/30	
矢川駅北第一	定期利用専用	350	
矢川駅北第二	定期／一時併用	240/120	
矢川駅北第三A	定期利用専用	450	満車（キャンセル待ち4台）
矢川駅北第三B	一時利用専用	92	

（２）自転車走行空間

また、国立市内の自転車走行空間の状況を表したものが図２－１９である。現在は、大学通り自転車レーンと、多摩川自転車歩行者道が確保されている状況である。

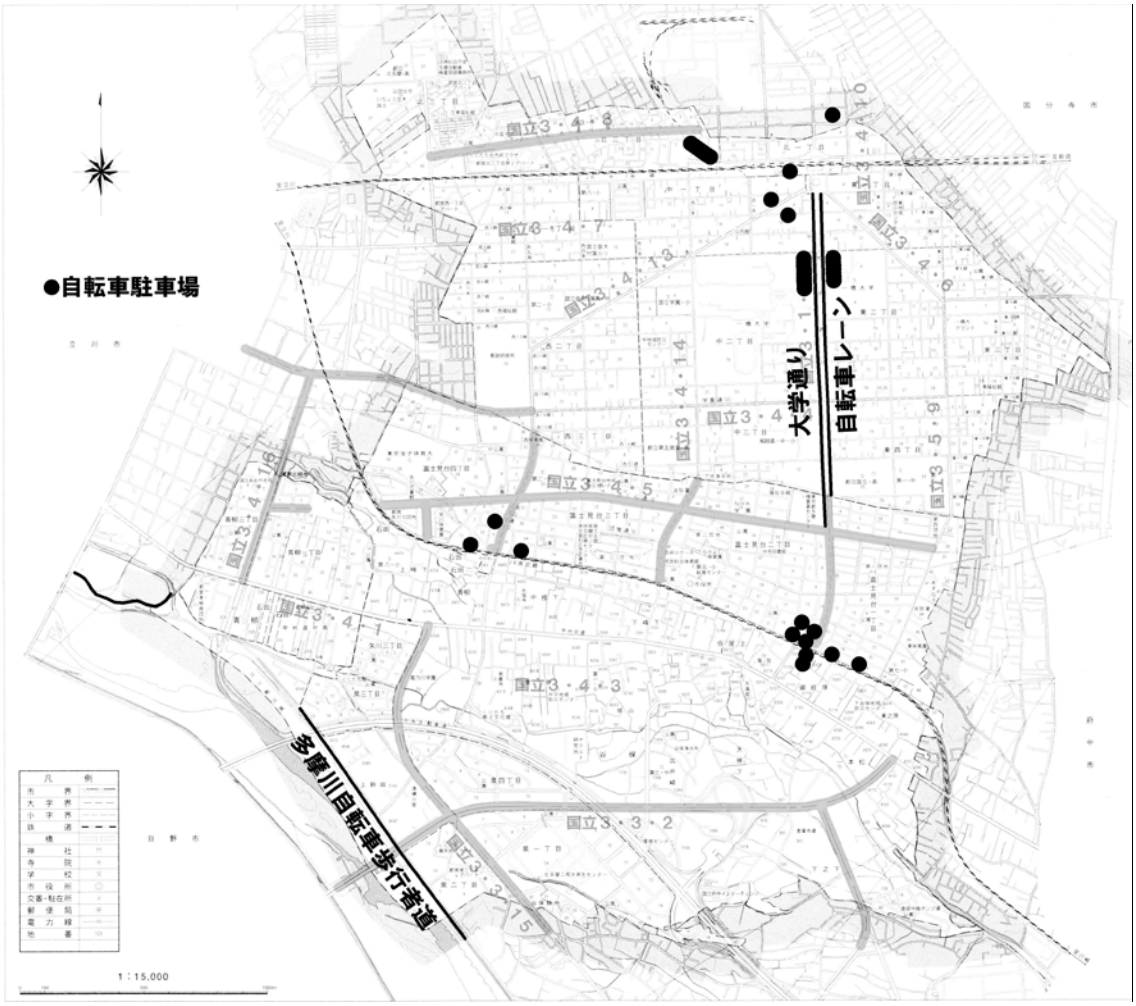


図２－１９　国立市自転車駐車場・自転車走行空間位置図

２－４－５　乗り合い交通機関

（１）路線バス

国立市および周辺の路線バスの状況は図２－２０、図２－２１の通りである。路線バスの多くは、国立駅南口／北口が発着となっているが、谷保駅は府中／聖蹟桜ヶ丘を結ぶ路線の通過点となっている。矢川駅は富士見台団地や西地域の市内の移動手段の路線の終点となっているが、一部路線は石田街道をさらに国立操車場、国立泉団地方面まで伸びている。

図２－２０　立川バス路線図

国立駅南口発着の立川バスが 10 路線（郵政循環線、国立循環線、国立東循環線、谷保線、矢川線、国立西循環線、音高泉団地線、泉団地線、立川市役所線、音高線）、延べ運行回数は平日 354 回、休日 278 回となっており輸送人員（一日平均）は、4,676 人である。京王バスが 5 系統（東芝府中駅系統、東芝府中営業所系統、府中病院府中駅系統、谷保府中駅系統、聖蹟桜ヶ丘谷保系統）、延べ運行回数は平日 181.5 回、休日 161.5 回、輸送人員（一日平均）は 7,359 人となっている。

国立駅北口発着の立川バスが 9 路線（音高立北線、国立けやき線、戸倉出入庫線、恋ヶ窪出入庫線、戸倉循環線、北町公園入庫線、弁天折り返し場線、北

町公園出庫線、北町公園線)、南口発着の延運行回数は平日 479 回、休日 353 回となっており輸送人員(一日平均)は、8,596 人である。このほか、北町～立川駅北口を結ぶ北町線が、平日 51 回、休日 36 回運行されており、輸送人員(一日平均)は 770 人となっている(統計くにたち平成 22 年版より)。

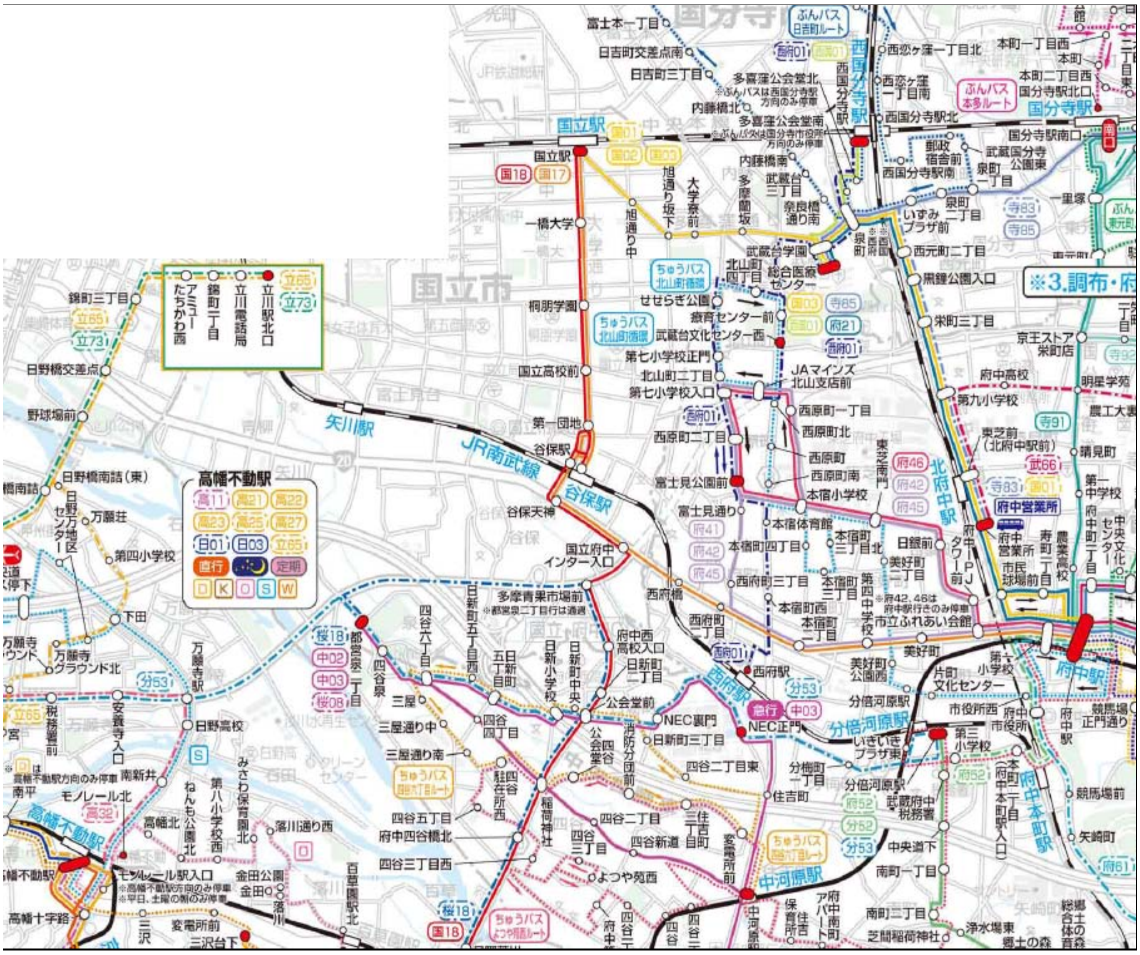


図２－２１　京王バス路線図

【路線バス】

○路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度は､｢年に数回程度(31.7%)｣が最も多く､次いで｢月に１～２回(26.2%)｣､｢週に１～２回(19.8%)｣となっています。

○路線バスを利用する理由(複数回答)

｢自宅付近にバス停があるから利用する(218件)｣が最も多く、次いで｢他の移動手段よりも経済的に移動できるから利用する(181件)｣、｢冬季や悪天候のときに利用する(171件)｣となっています。

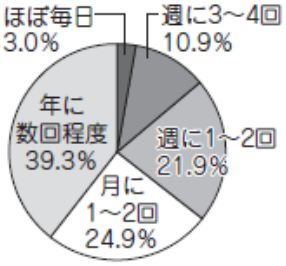
(国立市移動手段に関するアンケート調査結果より)

（２）国立市コミュニティバス「くにっこ」

平成 15 年 3 月から北・北西中ルート、平成 18 年 4 月から青柳・泉ルートが運行されている。それぞれ一日 17 回、11 回、25 回運行されており、平成 23 年度の利用者は、79,730 人、157,533 人、29,329 人で、使用されている車両はすべてディーゼルエンジン搭載となっている。

図２－２２　国立市コミュニティバス「くにっこ」路線図

【コミュニティバス「くにっこ」】



○コミュニティバス「くにっこ」の利用頻度

「年に数回程度(39.3%)」が最も多く、次いで「月に1～2回(24.9%)」、「週に1～2回(21.9%)」となっています。

○コミュニティバス「くにっこ」を利用する理由(複数回答)

自宅付近にバス停があるから利用する(110件)」が最も多く、次いで「冬季や悪天候のときに利用する(70件)」となっています。

○コミュニティバス「くにっこ」を利用しない理由(複数回答)

「徒歩や自転車で移動するため、公共交通を利用する必要が無い(211件)」が最も多く、次いで「目的地または自宅付近にバス路線が無い(126件)」、「他の移動手段の方が早く移動できるから利用しない(118件)」となっています。

(国立市移動手段に関するアンケート調査結果より)

２－４－６　福祉的な交通サービス（スペシャル・トランスポート（ST）サービス）

福祉的なモビリティサービスとしてNPO福祉有償運送と福祉タクシーがあり、NPO福祉有償運送を実施している団体は、平成23年度までは2団体あったが現在は1団体となっている。

福祉タクシーは、市内のタクシー事業者がワゴン車を使って車イスやストレッチャー利用者の移送を実施している（車両数9台)。また、民間救急サービスを実施しているタクシー業者もあるが、この業者は市の福祉タクシー券の対象外となっている。

【国立市のＮＰＯ法人「くにたち　さくら会」、「てこネット」による移送サービス】

○移送サービス「くにたち　さくら会」、「てこネット」の認知度(複数回答)

移送サービスについて、「よく知っている」または「名前だけ知っている」と回答した方は68件となっています。

項　　目	件数
よく知っている	22
名前だけ知っている	46
知らない	547
利用方法を知りたい	63
合　　計	678

○移送サービスを利用しない理由(複数回答)

「徒歩や自転車で移動するため、移送サービスを利用する必要が無い」が302件で最も多く、次いで、「他の公共交通を利用して移動することができるから利用しない(246件)」、「利用方法がわからないから利用できない(92件)」となっています。

(国立市移動手段に関するアンケート調査結果より)

２－５　各種施設等の分布状況

２－５－１　公共施設等

国立市内の公共施設等の分布を示したものが図２－２３である。市役所、総合体育館、芸術小ホール、保健センター、子ども家庭支援センター、福祉会館、中央図書館などの市全域からアクセスがあると考えられる施設は市のほぼ中心部の富士見台地域に集まっている。

北地域には、北市民プラザ、北高齢者在宅サービスセンターが整備されている。市民プラザは国立泉一丁目アパート内にも南市民プラザがある。包括支援センター窓口は、福祉会館内と北高齢者在宅サービスセンター内、泉に設けられているほか、福祉館・福祉センター、防災センター、集会所など、地域密着型の施設は市内各地にバランスよく整備されている。

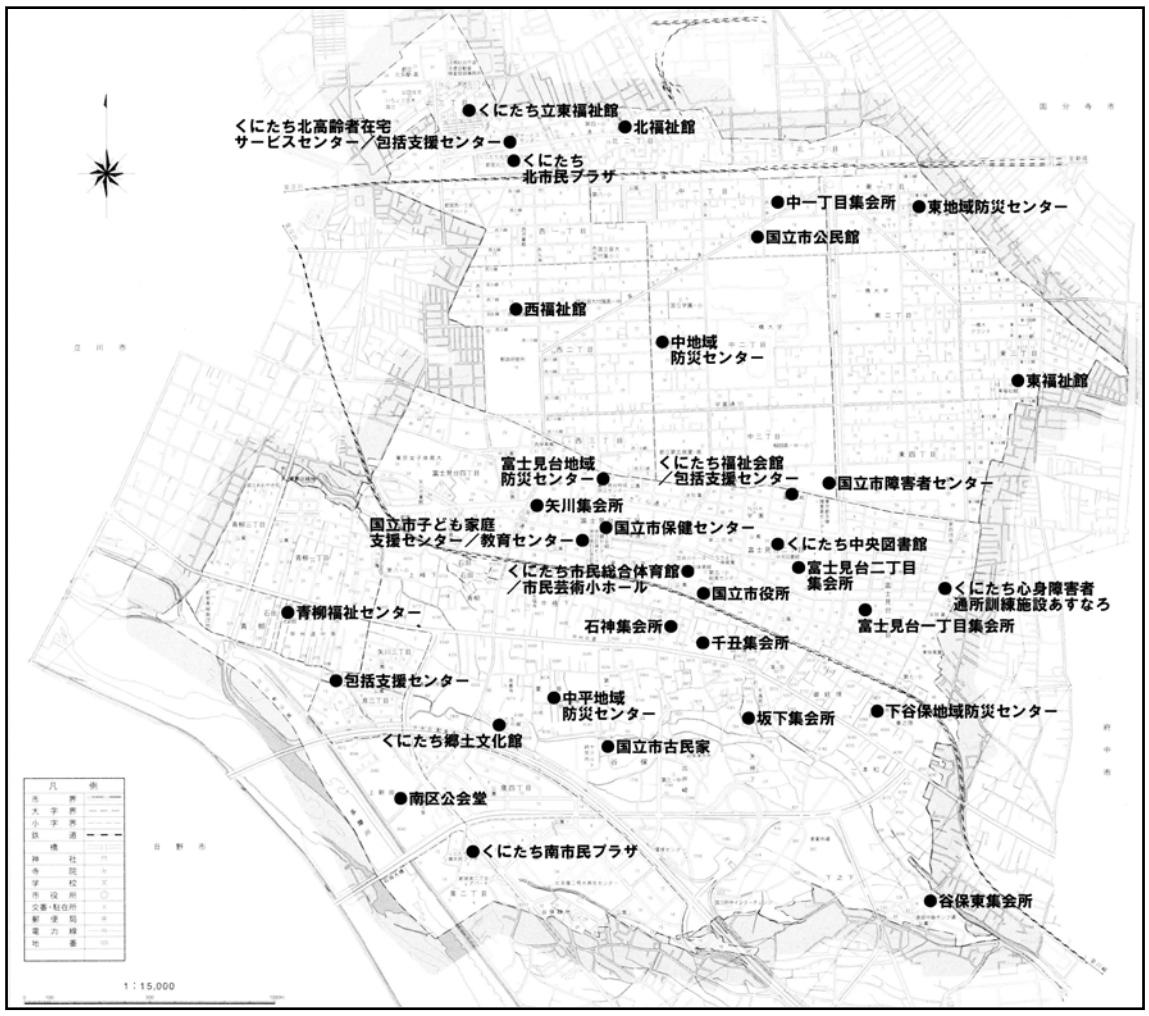


図２－２３　国立市の公共施設の分布（市役所関連施設、集会所など）

２－５－２　商店街・スーパーマーケット等

国立市内の商業施設の立地は、図２－２４の通りである。このうち自動車駐車場を 650 台整備している清化園跡地のスーパーマーケット・ホームセンターは（温浴施設も併設していることもあるが）自家用車による広域アクセスを前提にしていると考えられるが、他は、自家用車用駐車場を併設していても規模が小さいことから基本的には市内あるいは近隣を商圏として徒歩、自転車が主たるアクセス手段になっていると考えられる。このほか、JR 駅周辺を中心に商店街が形成されている。

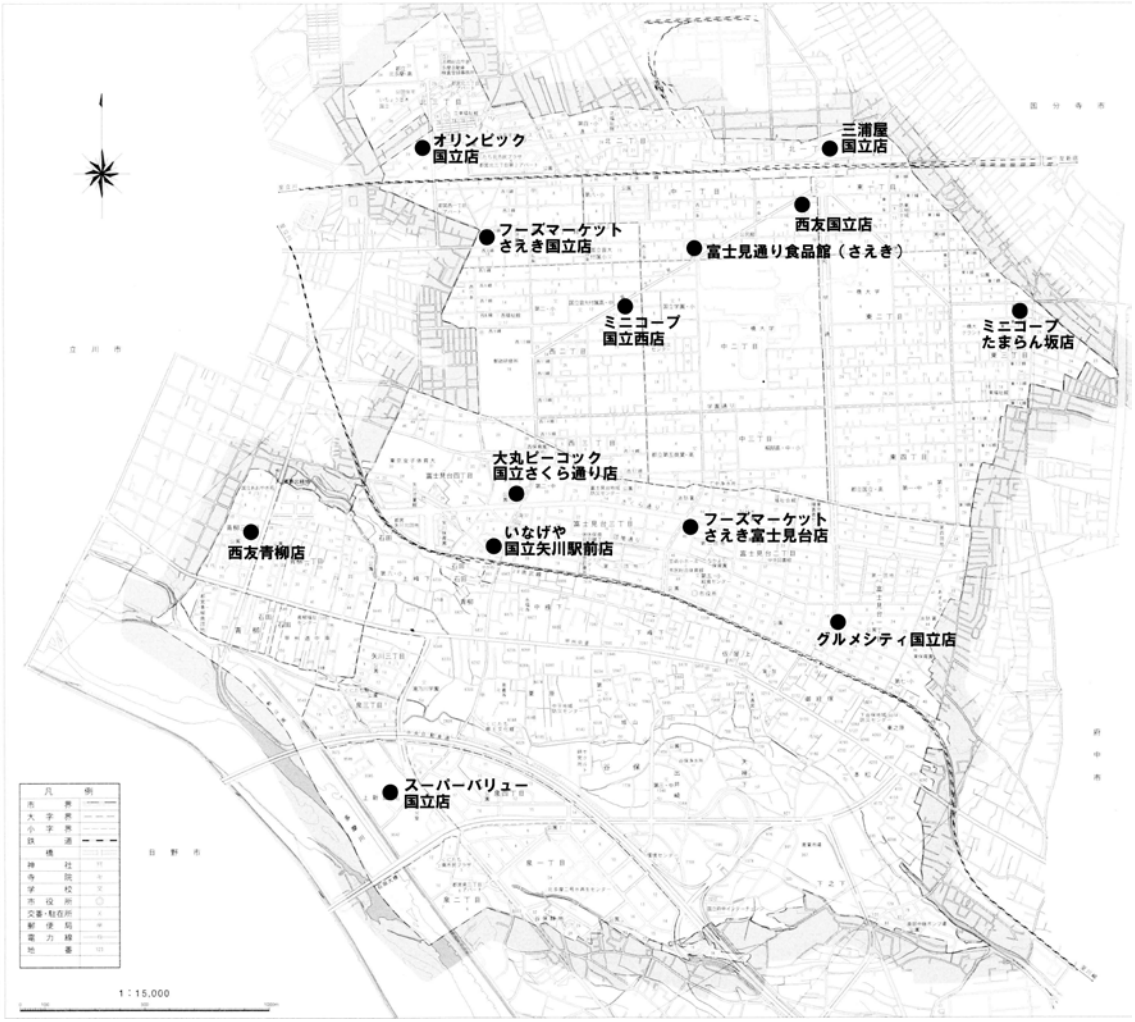


図２－２４　大規模商業施設等の分布

２－５－３　医院・歯科医院等の分布

国立市内における医院・診療所および歯科医院・診療所の分布は図２－１９、２－２０の通りである。医院、歯科医院いずれもJR駅周辺及び旭通り、富士見通りに分布しており、特に医院・診療所においてその傾向が顕著である。一方、南部地域には施設が少なく、何らかの交通機関によってJR駅周辺（特に国立駅周辺）に移動する必要が高いものと考えられる。

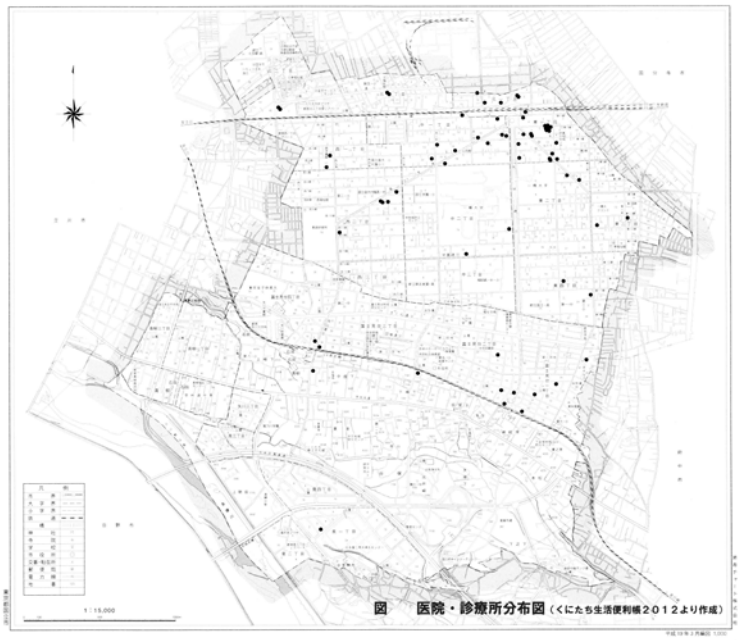


図２－２５　　国立市内の医院・診療所の分布

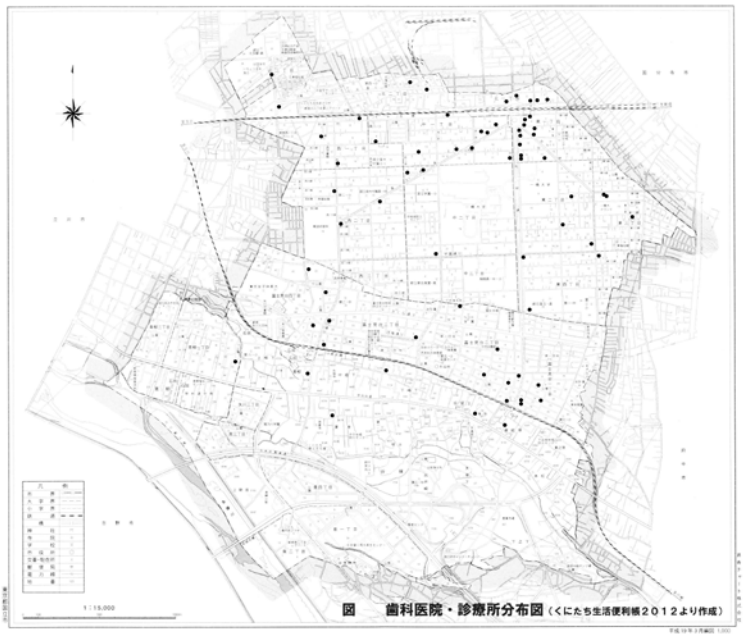
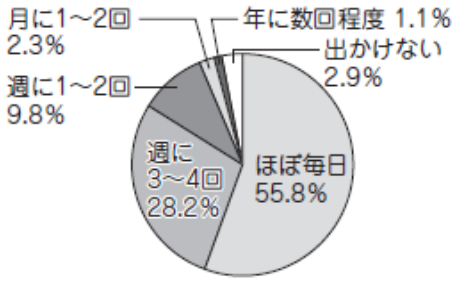


図２－２６　国立市内の歯科医院・診療所の分布

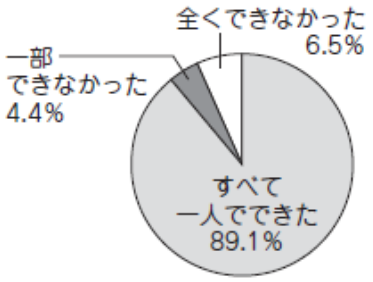
２－６　高齢者の移動に関するデータ

平成 22 年 9 月に、国立市在住の 65 歳以上の市民を対象として福祉に関わる公共交通利用の実態やサービスに対するニーズを把握するためのアンケート調査が実施されている。その結果、約 84%の高齢者がほぼ毎日、あるいは週に３～４回の外出をしている。外出目的は、買い物が 32%、通院リハビリが 21%、趣味習い事が 16%となっている。また､9 割が単独での外出が可能と回答している。

○外出頻度(徒歩圏の外出を含む)

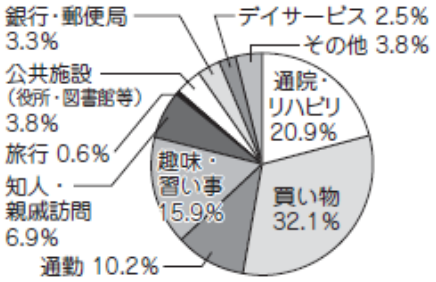


○一人(単独)での外出の可否



○最も頻繁に行った外出の目的

外出目的は、買物(32.1%)が最も多く、次いで通院・リハビリ(20.9%)、趣味・習い事(15.9%)となっています。

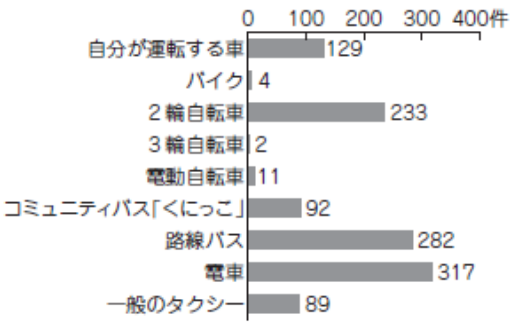


（国立市移動手段に関するアンケート調査結果より）

また、1 人で、外出で来た高齢者の利用交通手段は①電車、②路線バス、③自転車となっている

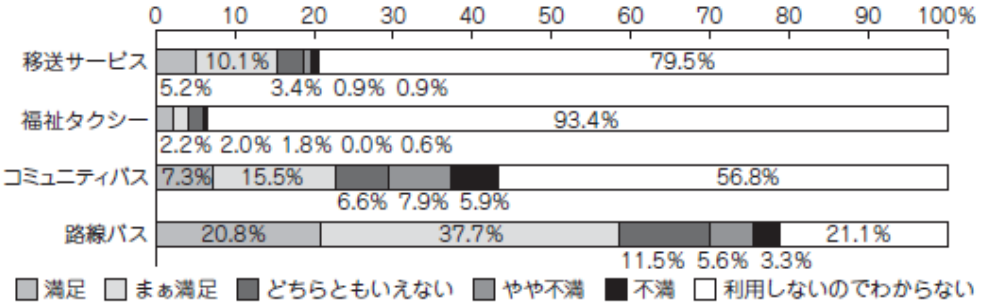
○外出をすべて一人でできた方の利用交通手段(複数回答)

「すべて一人で外出できた」と回答した550名の方の利用交通手段は、電車(317件)が最も多く、次いで路線バス(282件)、２輪自転車(233件)となっています。



（国立市移動手段に関するアンケート調査結果より）

一方、路線バスやコミュニティバスの満足度が十分ではないとの結果が出ている。



（国立市移動手段に関するアンケート調査結果より）

また、NPO 福祉有償運送の認知度がまだまだ低く、利用経験のある人も１％弱となっている。

２－７　概ね 10 年後の国立市の将来像

２－７－１　国立市上位計画

（１）国立市第四期基本構想

国立市第四期基本構想（第二次基本計画　計画年次平成 23～27 年度）では、第四章第三節において、施策 18 における交通の位置づけ／目標として「安全で便利な移動の確保と交通体系の充実」を図ることとされており、めざすまちの姿として①歩行者が安全に行きかうことができ、だれにでも使いやすいよう道路が整備されていること、②交通体系が充実し、市民が公共交通機関や自転車を積極的に利用できることがうたわれている。

具体的な施策の目標としては、①公共交通機関を使った通勤・通学・昼間の移動の利便性向上、②自転車での移動の利便性向上、③公共交通不便地域の減少、市内の道路の安全性・快適性向上、④交通事故件数の減少が挙げられている。施策の目標を達成するための取組みとして、①（仮称）総合交通計画の策定、②交通安全対策の推進、③自転車の安全利用の推進、④交通体系の充実があげられている。

（２）国立市都市計画マスタープラン

①交通に関する内容

平成 35 年度を目標年次とする国立市都市計画マスタープランでは、７つのまちづくりのテーマの一つとして「安全で快適なみちづくり」が位置づけられており「公共空間の形成」として「すべての人が安全で快適に移動できるまちづくり」を進めるとしている。

具体的には、①安全で便利な道路整備の推進のなかで「市民生活を支える道路整備」として歩行環境の整備、自転車の利用に配慮した環境整備、「都市活動を支える道路整備」として、都市計画道路の整備の促進、道路新設／拡幅整備、道路の断面構成の検討、②だれもが安心、安全な道路のバリアフリー化の推進、③便利で快適に利用できる交通網の整備として「JR 中央線連続立体交差事業に伴う交通機能の向上」、「交通空白・不便地域の解消」が求められている。

②地域別のまちづくり方針

a)北地域

国立駅へのアクセス向上を図るとともに、利便性の高い多様な都市機能を備え、隣接市の商業、農業とも連携した住環境に配慮したまちづくりをめざすと

している。

交通に関しては、都市計画道路の整備、JR 中央線連続立体交差事業に伴う南北動線の確保、歩行者・自転車利用に配慮した整備、交通不便地域の解消が整備方針として示されている。

b)東・中・西地域

国立のシンボルである、大学通りや国立駅舎などと調和した魅力ある都市空間を形成し、学校や身近な緑と住宅地が調和した安全、快適で利便性の高いまちづくりをめざすとしている。

交通に関しては、都市計画道路の整備、南北交通路の整備、歩行者・自転車利用に配慮した整備が整備方針として示されている。

c)富士見台地域

身近な緑を保全し、落ち着きのある低中層住宅を中心とした住環境を維持するとともに、さまざまな公共施設の活用を進めることで、人々の交流が育まれるまちづくりをめざすとしている。

交通に関しては、都市計画道路の整備、道路の拡幅整備、歩行者・自転車利用に配慮した整備が整備方針として示されている。

d)南部地域

恵まれた自然と歴史ある文化遺産を保全しつつ、快適でゆとりある住環境の形成と、生活の利便性向上に配慮したまちづくりをめざすとしている。

交通に関しては、都市計画道路の整備、歩行者・自転車利用に配慮した整備、交通空白・不便地域の解消が整備方針として示されている。

２－７－２　今後 10 年間に実施が見込まれる交通関連施策

表２－２　国立市の交通に関する今後 10 年間の整備見込み

年次	整　備　内　容
平成 25 年度	JR 中央線連続立体交差事業終了、国立鉄中付１・２号線供用、城山南区画整理事業竣工
平成 26 年度	JR 中央線高架下駐輪場整備、下新田区画整理事業竣工
平成 27 年度	国立市第四期基本構想目標年次・谷保駅バリアフリー化完了
平成 28 年度	さくら通り改修（H25～）
平成 29 年度	都市計画道路３・４・１０号線供用
平成 30 年度	国立駅南口・北口広場整備、都計道３・３・２号線供用
平成 31 年度	
平成 32 年度	国立駅南口複合施設内駐車場／駐輪場整備
平成 33 年度	
平成 34 年度	
平成 35 年度	国立市都市計画マスタープラン目標年次

また、概ね 10 年後の道路整備状況を示したものが図２－２２である。

JR 国立駅周辺において JR 中央線の南北を連絡する道路（都市計画道路３・４・１０号線、西一条線延伸）、JR 中央線側道が供用になるとともに、都計道３・３・２号線、都計道府中３・３・２の２号線、それに接続する都計道３・４・５号線、都計道府中３・４・５号線が供用になる予定である。

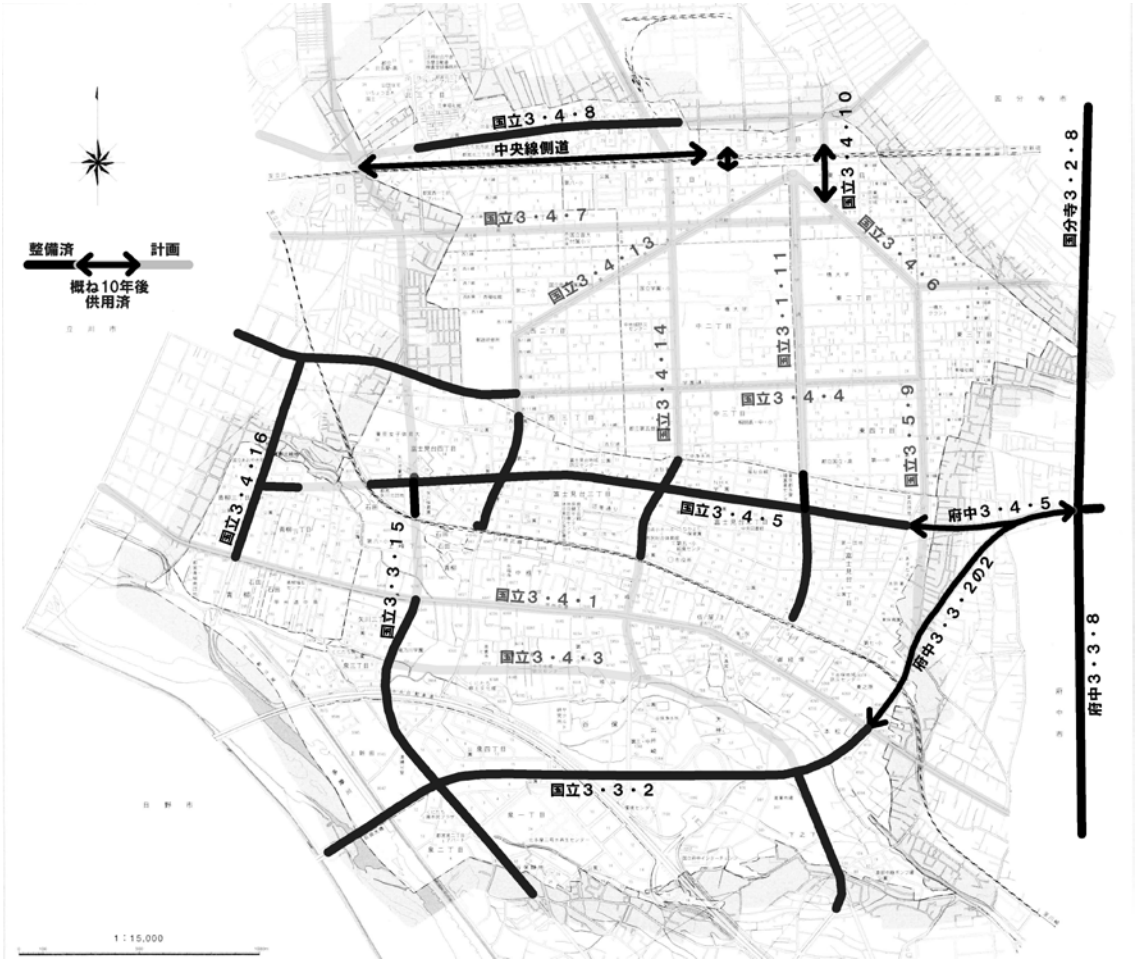


図２－２２　概ね 10 年後の道路状況