

■ 2 章 交通の特性

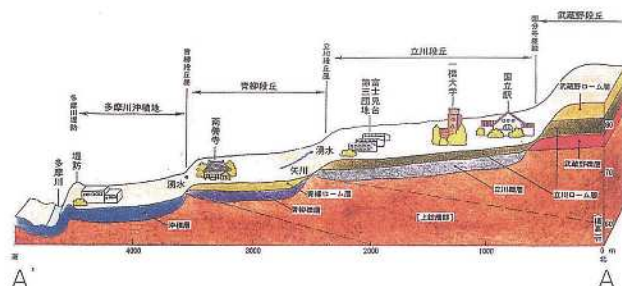
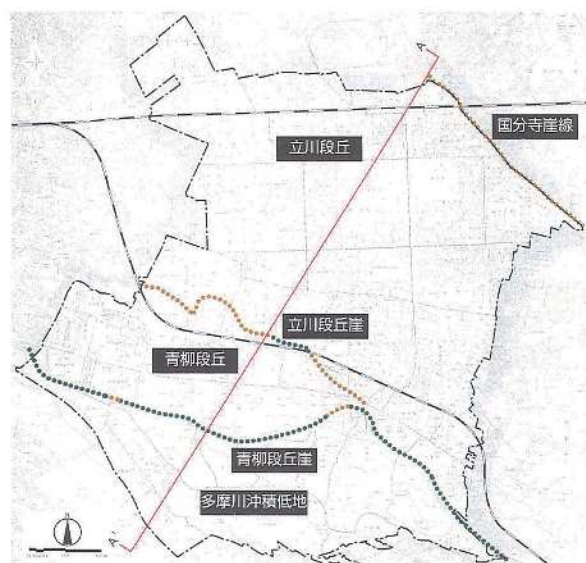
2-1 位置・地勢

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、それぞれの段丘面の境にはハケと呼ばれる段丘崖が存在するが（立川段丘崖、青柳段丘崖）、いずれも勾配は緩やかである。

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 2.3km、南北 3.7km、面積は 8.15km² 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 2-1 国立市の位置



出典：都市景観形成基本計画

図 2-2 国立市の地勢

2-2 人口・世帯数・高齢化率

国立市の人口の推移及び今後の推計は図2-3のとおりである。2014（平成26）年2月1日現在、男性36,699人、女性37,664人、合計74,363人、世帯数35,519世帯となっている。

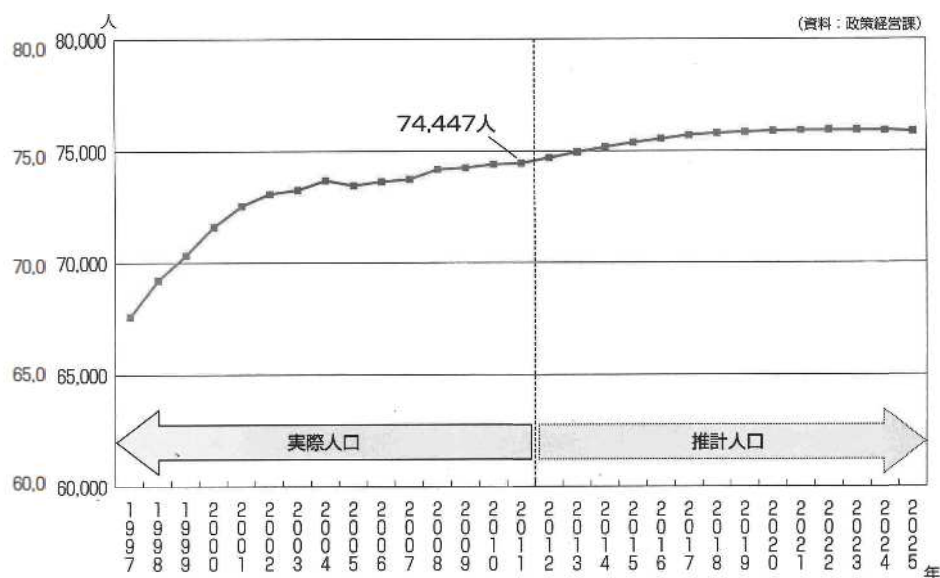


図2-3 国立市の人口推移と今後の推計（国立市第四期基本構想より）

国立市の年少、高齢人口と高齢化率の変遷と推計を示したものが図2-4である。2014（平成26）年2月1日現在、高齢化率は21.0%に達し（65歳以上の人口は15,632人）国立市も超高齢社会を迎えることとなった。

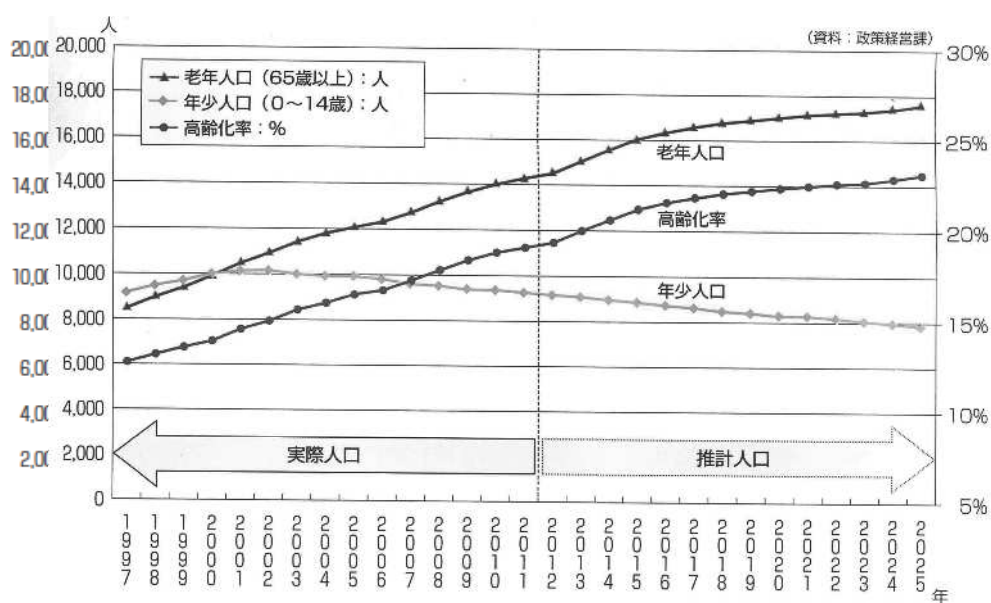


図2-4 国立市の年少、高齢人口と高齢化率の変遷と推計（国立市第四期基本構想より）

また、市内の町丁別人口と人口密度を表したものが図2-5である。

南武線以北の東・中・西・北・富士見台地域には国立市の人口の約75%にあたる約56,000人が居住し人口密度も10,000～15,000人/km²となっている。特に富士見台一丁目では富士見台第一団地が位置することもあり20,000人/km²を超えている（中二丁目、東二丁目は一橋大学が位置することから人口密度の数字が低めに出ている）。

一方、南武線以南の地域では、都営青柳南アパートが位置する青柳地区の人口密度が17,000人/km²となっているが、人口は国立市全体の約25%にあたる約18,000人にとどまっている。

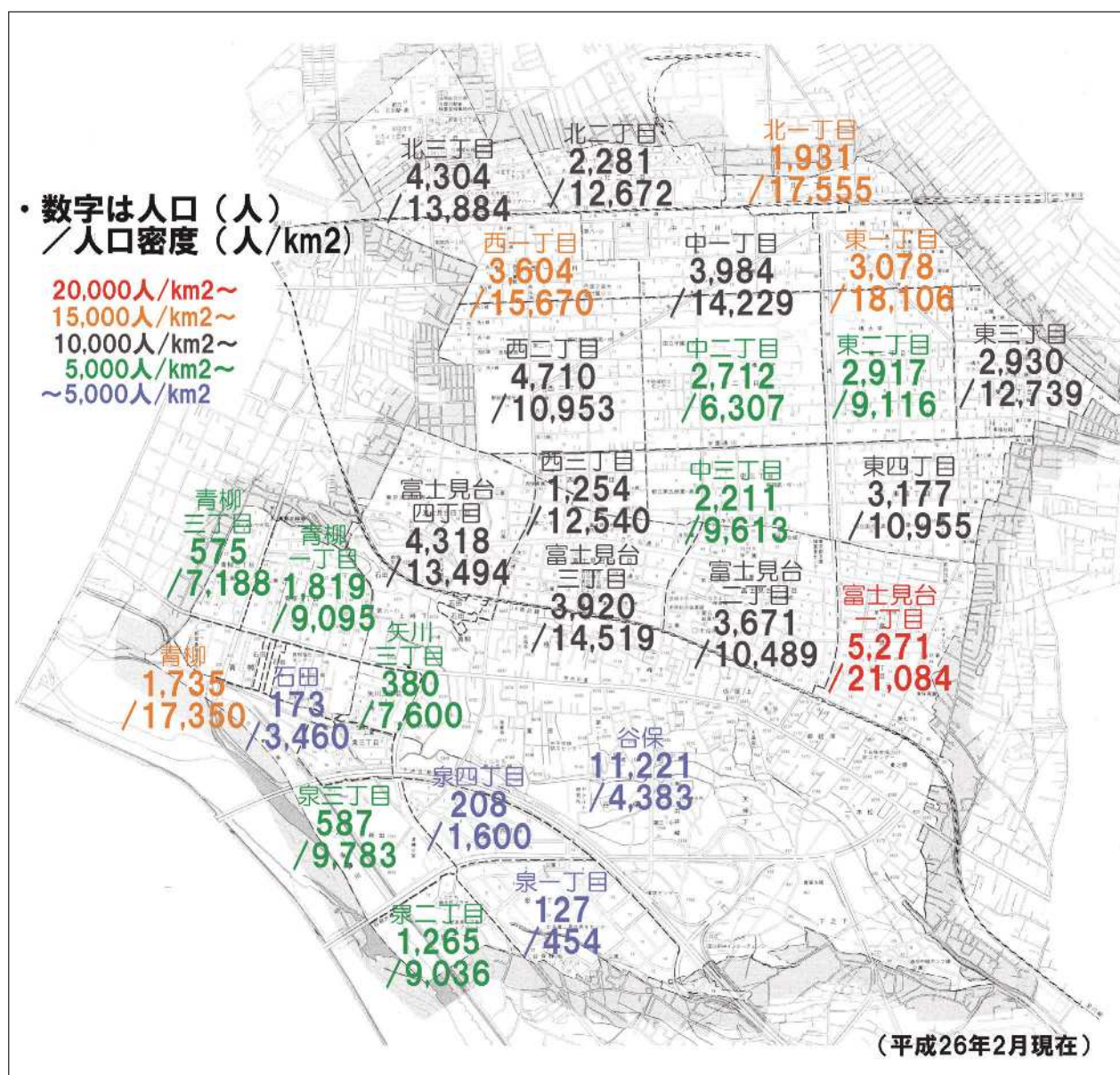


図2-5 市内の町丁別人口と人口密度

地域別の高齢化の状況を示したものが図2－6である。富士見台第一団地が位置する富士見台一丁目、矢川北アパートが位置する富士見台四丁目、北三丁目アパートが位置する北三丁目が高齢人口が1,000人を超えている。また、2014（平成26）年1月現在で、国立市全体の高齢化率が21.0%となったが、実際に市内の多くの地域で高齢化率21%超、あるいは男女いずれかの高齢化率が21%となっているエリアが広がっている。

なお、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（2012（平成24）年6月現在）。

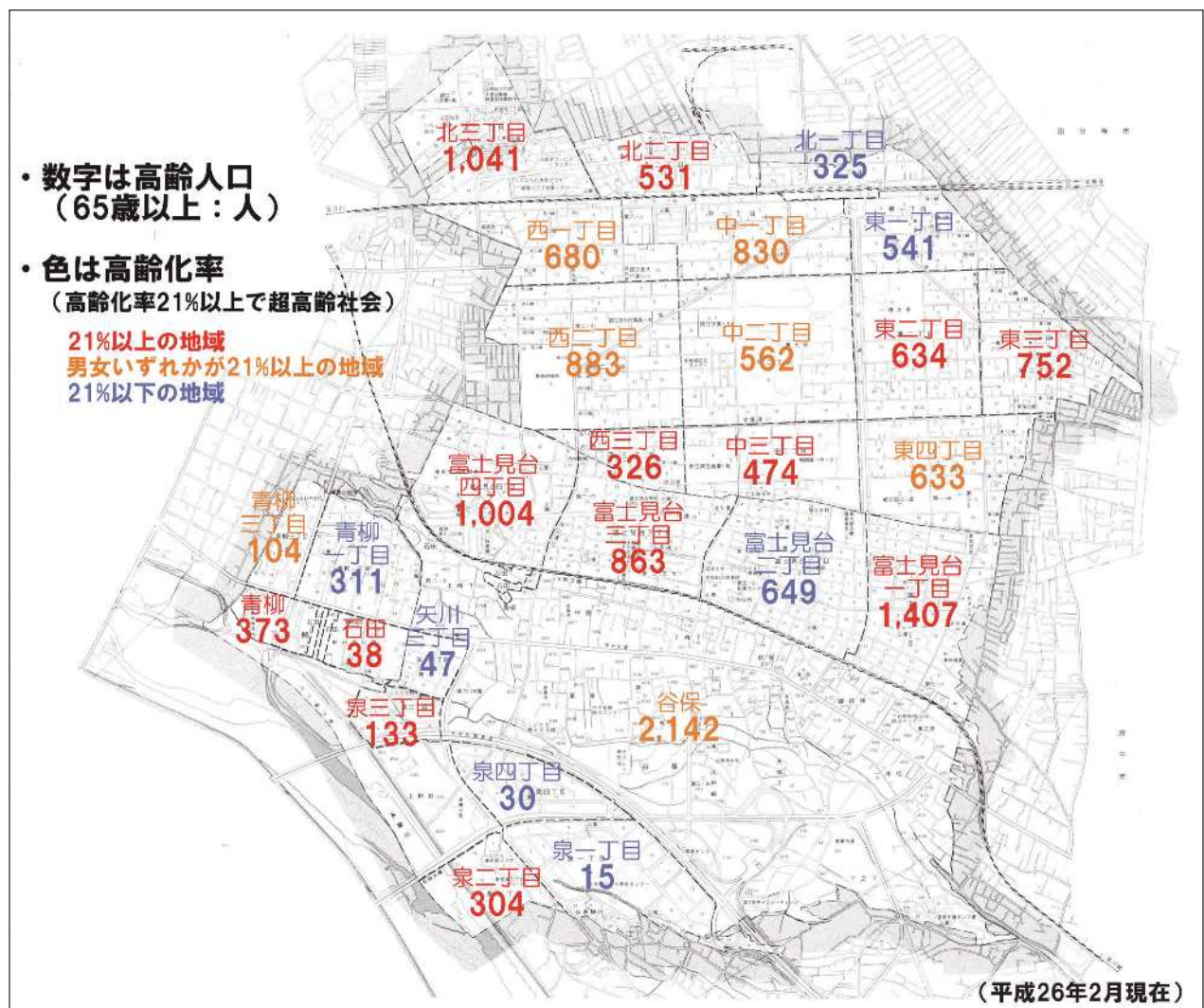


図2－6 国立市の町丁別高齢人口と高齢化率

2-3 市街地と交通基盤の変遷

2-1-1 甲州街道沿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及びそれに付随する江戸街道などが通過しており、大正時代末期に、現在の国立市の北部にあたる地域に民間開発が入るまでは甲州街道沿いの地域が暮らしの場であった。現在の国立駅周辺及び東・中・西・北の住宅地には武蔵野の雑木林が広がり、富士見台地域は畑、多摩川沖積低地は水田であった。なお甲州街道は1920（大正 9）年の道路法施行に伴い国道となり 1926（大正 15）年に日野橋が開通している。

2-1-2 鉄道の開業と北部地域の開発

1889（明治 22）年 4 月に新宿～立川間を開業した甲武鉄道は、1906（明治 39）年 10 月に国有化され中央本線となり、民間による大規模開発にあわせて 1926（大正 15）年 4 月国立駅が開業した（北口は 1959（昭和 34）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。1929（昭和 4）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、1932（昭和 7）年 5 月には矢川停留所が開業している。南武鉄道は、1944（昭和 19）年に国有化されている。

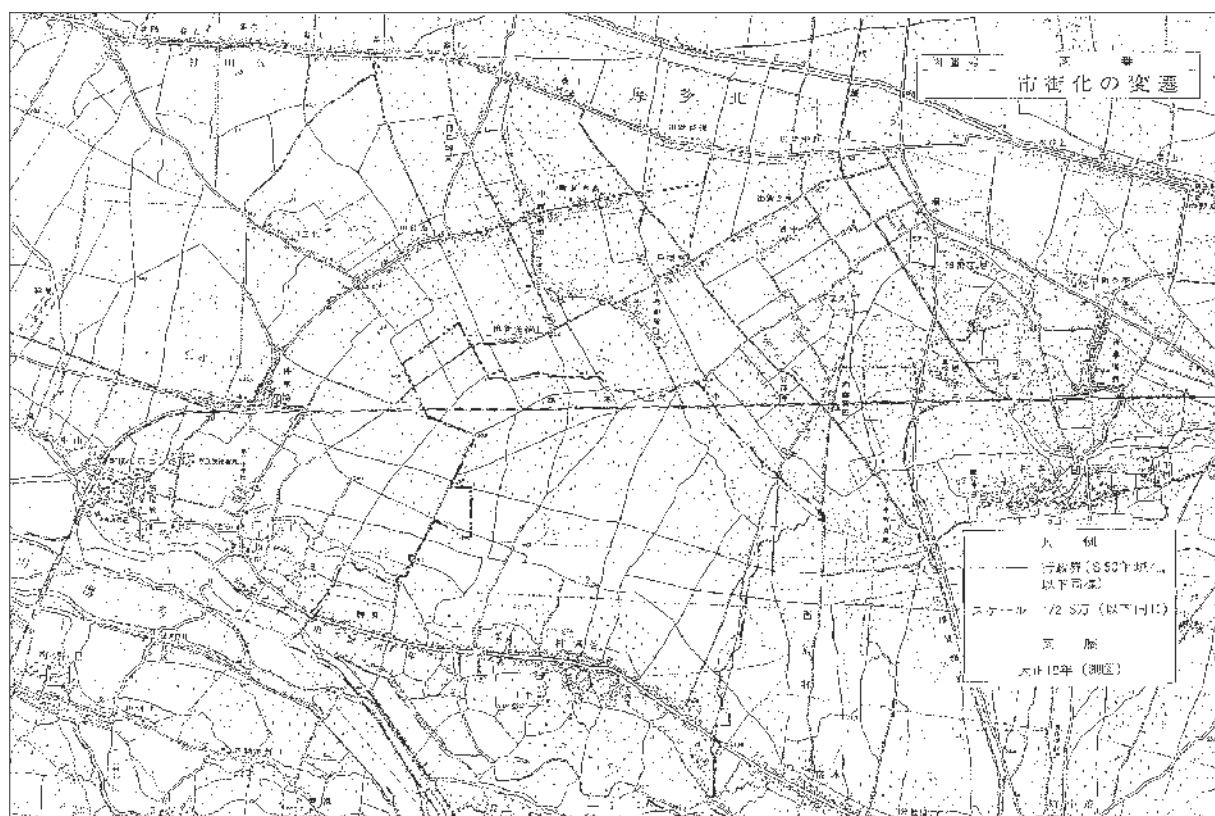


図 2-7 市街化の変遷（大正 10 年頃）（国立市南部地域開発整備基本計画より）



図 2-8 市街化の変遷（昭和 10 年頃）（国立市南部地域開発整備基本計画より）



図 2-9 市街化の変遷（昭和 32 年頃）（国立市南部地域開発整備基本計画より）

2-1-3 富士見台地区の公団施行大規模開発

富士見台地区の公団施行大規模土地区画整理に伴って、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（1965（昭和 40）年 11 月）。ただし土地区画整理地域外の道路整備が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

1967（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。これに合わせる形で昭和初期に幅員 15m に拡幅された甲州街道の車道が拡幅され四車線になるが総幅員は 15m と変わらないため歩道が縮小した。この状況は、現在でも続いており、都市計画道路（都計道 3・4・1 幅員 16m）としては未整備の状態となっている。

一方、国道 20 号日野バイパスの本格的な整備が進められたことから、日野市・八王子市方面との連絡が大きく改善されたほか、都計道 3・3・15 など府中四谷橋の開通と関連する都市計画道路整備によって南部地域の幹線道路の整備状況は改善されたが、生活道路の整備は土地区画整理地域内や一部区間にとどまり、路線バスだけでなくコミュニティバスも運行できない地域が残っている。また、都計道 3・3・15（いずみ大通り）矢川三丁目交差点から都営矢川北アパート付近、都計道 3・4・14 の南武線市役所踏切～甲州街道市役所入口交差点～都計道 3・4・3 青果市場東交差点の区間が未整備であるため通称石神道や千丑道、ちどり道などの狭隘道路に交通が集中している。



図 2-10 市街化の変遷（昭和 54 年頃）（国立市南部地域開発整備基本計画より）

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、周辺自治体を含めた状況を示したものが図2-12である。都市計画道路は、1961（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年代に公団施行の土地区画整理が実施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済みである。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幅員16mで整備されており、都計道3・4・10（南工区）も平成29年度に完了予定となっているが、平成24年3月末現在の都市計画道路整備率は38%であり、多摩地域の平均である58%を大きく下回る状況にある。

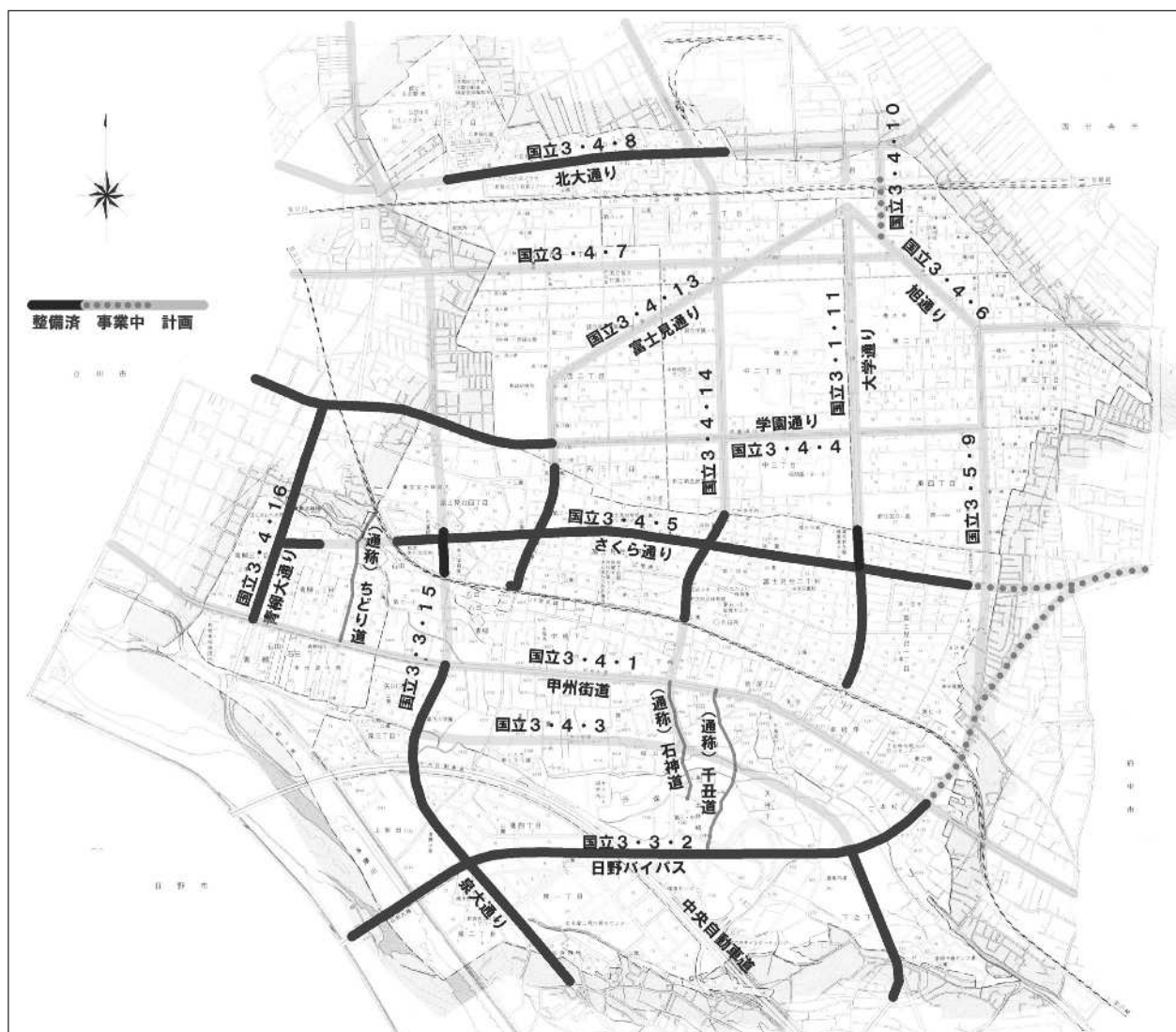


図2-11 国立市の都市計画道路の状況

大学通り、旭通り、富士見通り、学園通り等は、路線バスは運行できるものの都市計画道路としては未整備であり、旭通り、富士見通りの歩道が狭小となっている。また、都計道 3・4・7、都計道 3・4・14、都計道 3・5・9 なども未整備区間が残っているため東西方向、南北方向いずれの幹線道路も十分な状況とはいえない状況にある。

南部地域でも、甲州街道が都市計画道路としての計画幅員を満たしておらず歩道が狭小であるほか、都計道 3・4・3 や都計道 3・3・15、都計道 3・4・5 の一部が未整備であることから一部の道路に交通が集中したり、生活道路に通過交通が流入したりするなどの状況となっている。なお、国立駅を中心とする東・中・西の市街地の生活道路の幅員は 5.46m (3 間)、昭和 40 年代に公団施行された富士見台地域の生活道路の幅員は 6m となっている。

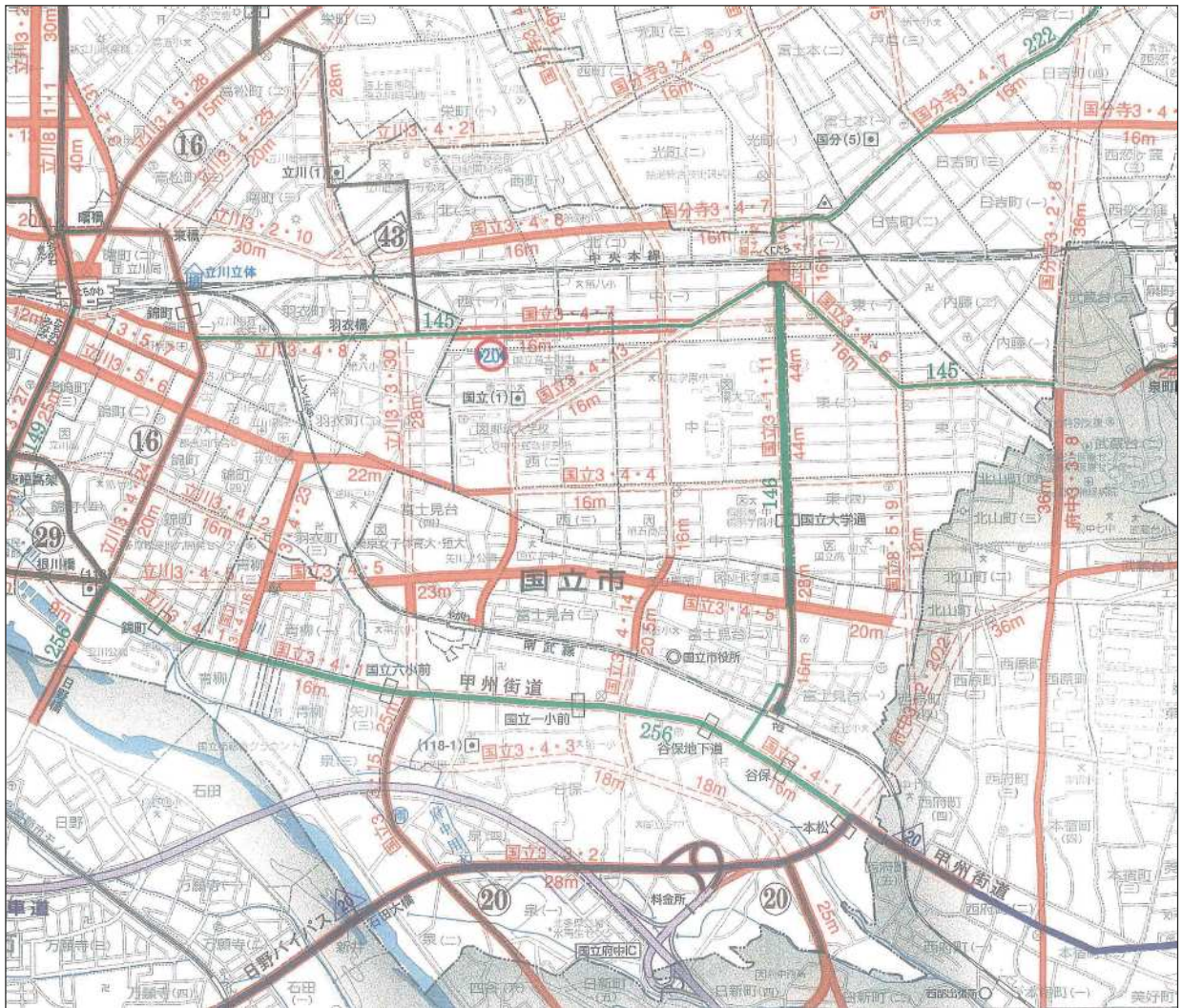


図 2-12 国立市周辺の都市計画道路整備状況（北多摩北部建設事務所管内図より）

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、国立府中インターチェンジの設置に合わせ

て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チェンジ区間が整備され、その後、2007（平成 19）年 3 月に全線四車線で開通した。平成 22 年道路交通センサスによると国立市泉 2－1 3 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、1967（昭和 42）年の調布～八王子間の開通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 2－1 3 である。都市計画道路として整備されている区間、あるいは土地区画整理が実施された区間を中心に歩道が設置されており歩車分離が図られている。

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が、甲州街道や旭通り、富士見通り、学園通りなど都市計画道路として未整備の区間の歩道は狭小（歩道幅員 1.5～1.8m）となっている。

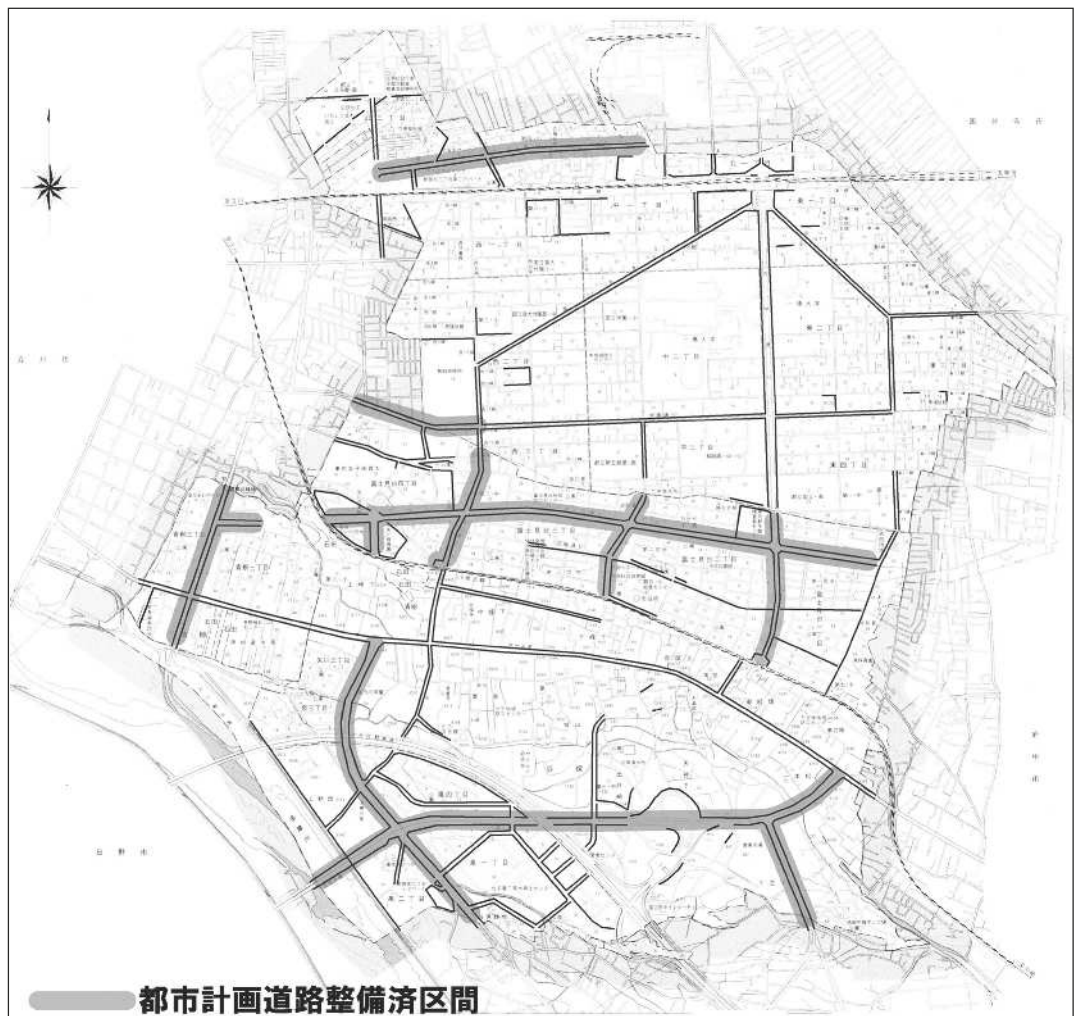


図 2－1 3 国立市内の歩道設置状況

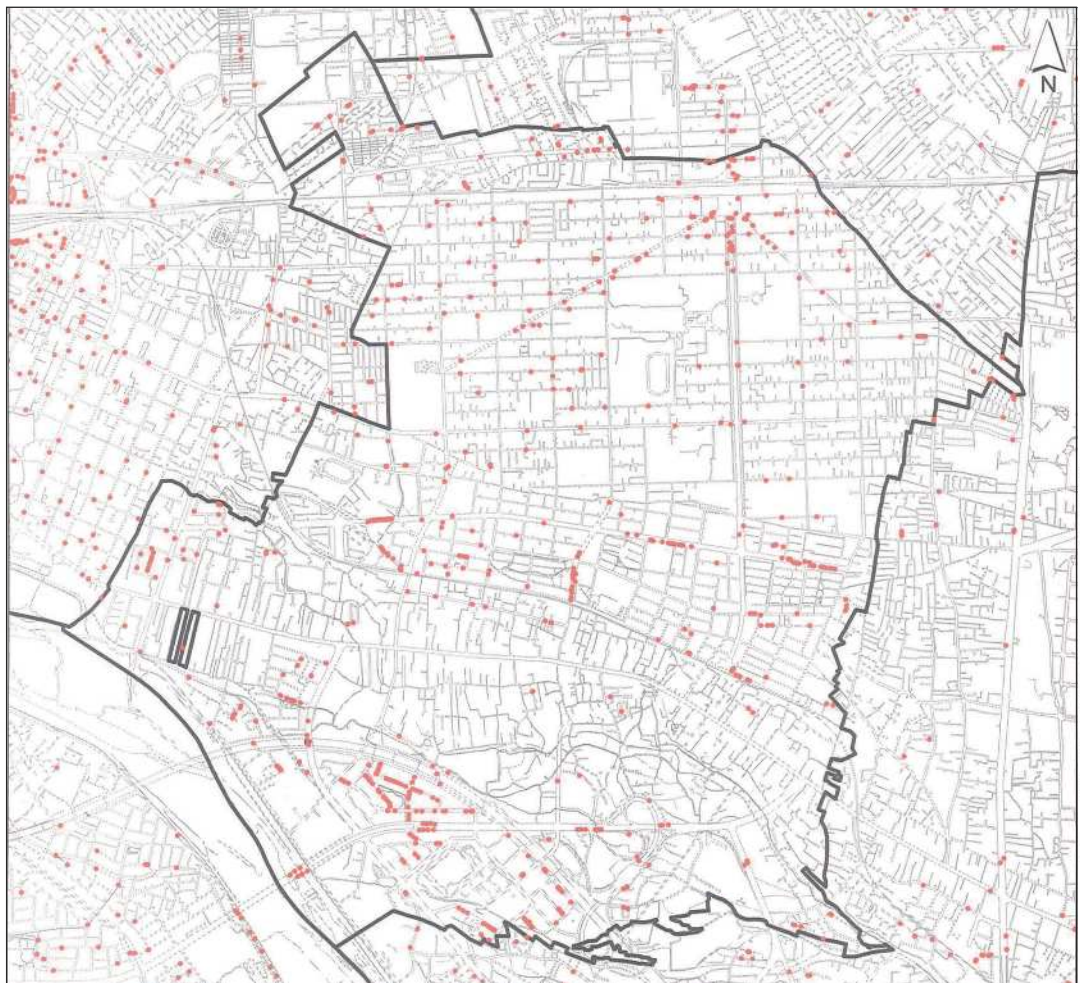
2-4-2 自動車

(1) 保有状況

平成23年度における国立市内の自動車保有状況は、総数が20,594台(-2,315台：カッコ内数字は平成14年度比)、貨物車計2,428台(-376台)、乗用車計17,431台(-1,168台)、乗合自動車37台(+19台)、特種用途車605台(+110台)、大型特殊車93台(-1台)となっている。世帯当たりの乗用車所有率は0.51台/世帯であり、平成14年度の乗用車所有率0.58台/世帯であったことを考えると乗用車の所有率は下がっているが、南部地域では道路状況等の理由で公共交通サービスが十分ではないこともあり、自動車が重要な交通手段となっている。

(2) 駐車状況

四輪車の駐車状況を示したものが図2-14である(調査日時：2013(平成25)年10月17日13時~17時)。総駐車台数は581台で、タクシー、荷さばき等の合法駐車数35台、違法駐車台数が546台である。国立駅周辺の大学通りや富士見通り、旭通り、富士見台第一団地周辺のさくら通り、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内に駐車が見られる。



図面の中の赤丸は違法駐車車両(四輪車)を示す。

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)

(3) 交通事故発生状況

国立市における交通事故発生状況を示したものが図2-15である（2012（平成24）年1月1日～12月31日）。甲州街道での交通事故が目立つほか、一般国道20号日野バイパスにも事故多発箇所が複数存在する。また旭通り、富士見通り、弁天通りと北大通りの交差点付近でも事故多発箇所があるほか、谷保駅、矢川駅周辺でも交通事故が多いことがわかる。

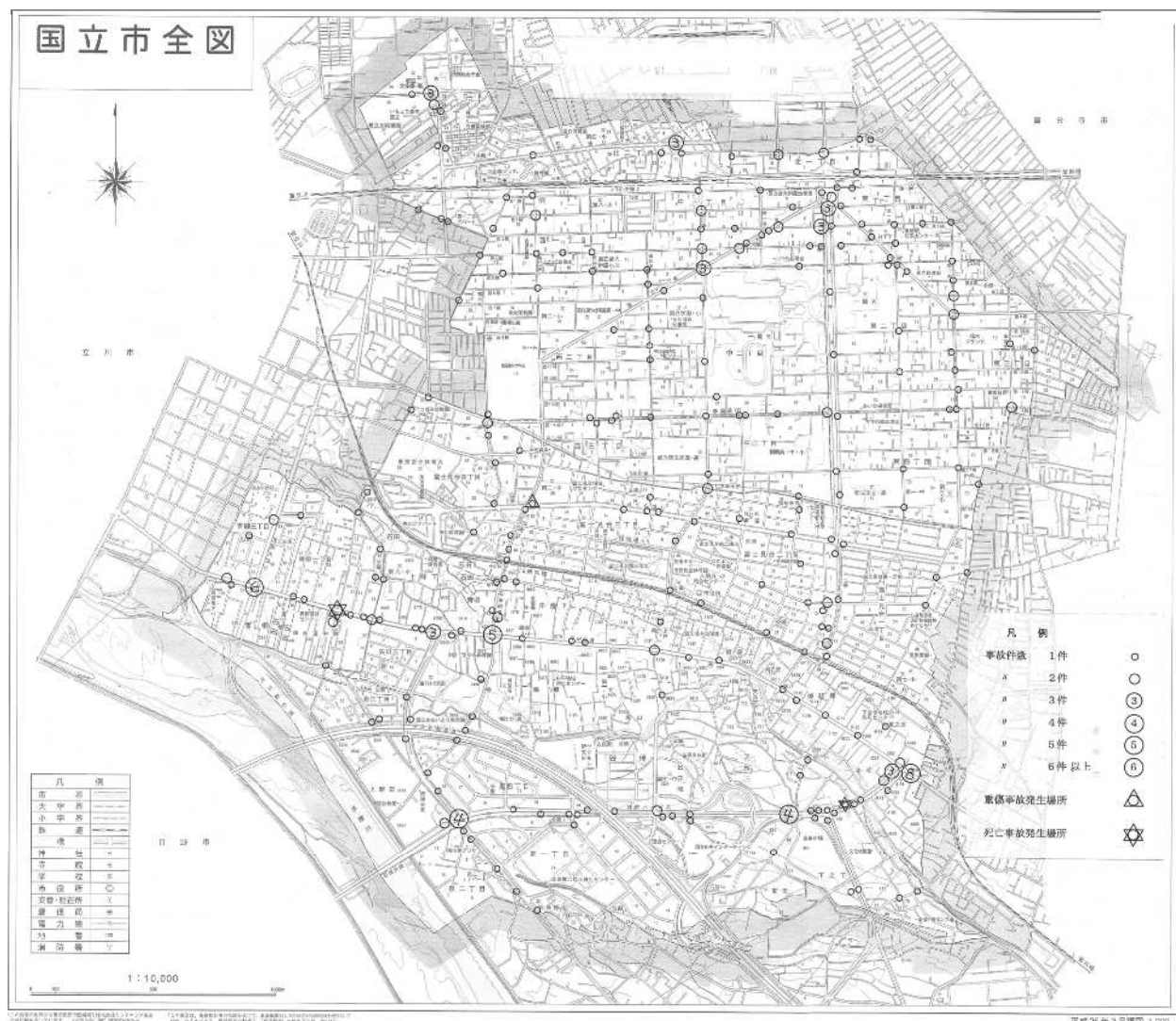


図2-15 国立市域における交通人身事故発生状況（平成24年1月～12月）

（警視庁資料をもとに作成）

2-4-3 鉄道

(1) 鉄道整備状況

国立市内には中央線と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。鉄道の位置及び駅の概況を示したものが図2-16である。

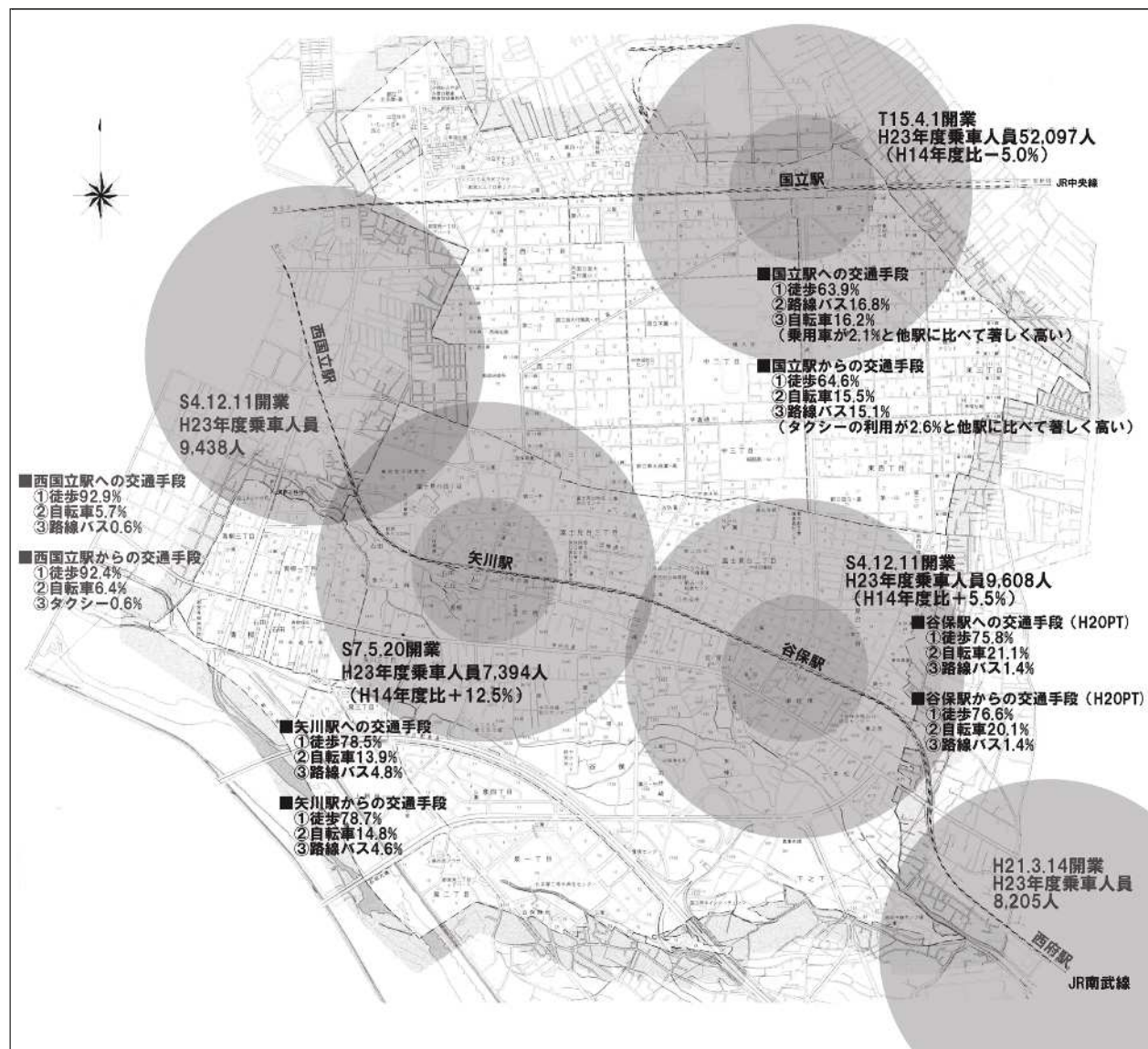


図2-16 国立市及び周辺の駅の状況（駅勢圏は半径300m/700m）

(2) 乗車人員

2011（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、国立市及び周辺（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）の駅利用の状況及び駅まで／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。

(4) 国立市内踏切の状況

国立市内踏切の状況を示したものが図 2－17 である。

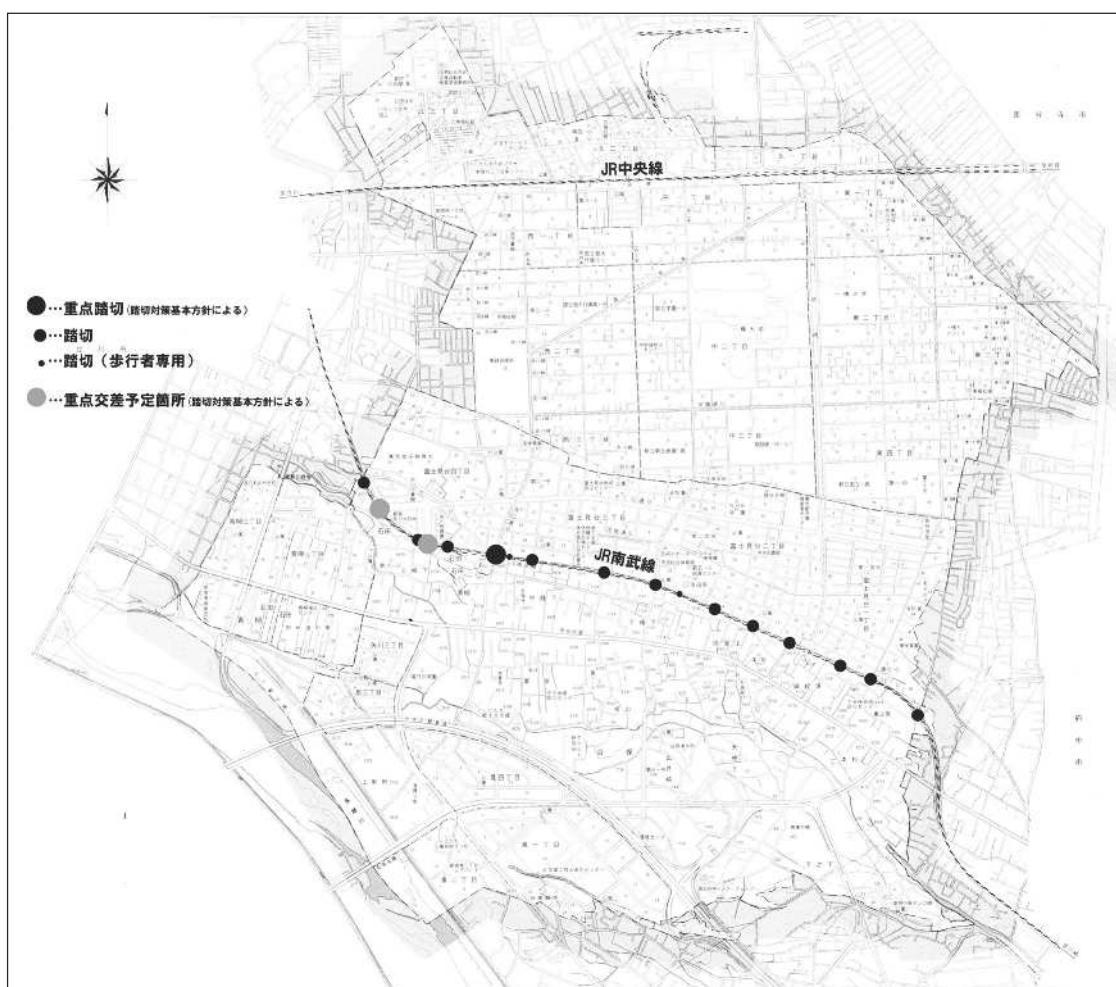


図 2－17 国立市内の踏切の状況（重点交差予定箇所含む）

中央線に関しては連続立体交差事業によ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おり、矢川駅前の踏切は矢川通りの渋滞の原因となっている。また、谷保駅西側の都道の踏切も同様の状況となっている。踏切対策基本方針（平成 16 年 6 月東京都）によって矢川～立川駅付近が「鉄道立体化の検討対象区間」とされており、都計道 3・4・5、都計道 3・3・1 5 との交差箇所が重点交差予定箇所に定められている。

2-4-4 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 2-18、2-19 である。東京都 23 区西部への通勤・通学流動が多いほか、隣接する立川市、府中市などへの流動が多くみられる。

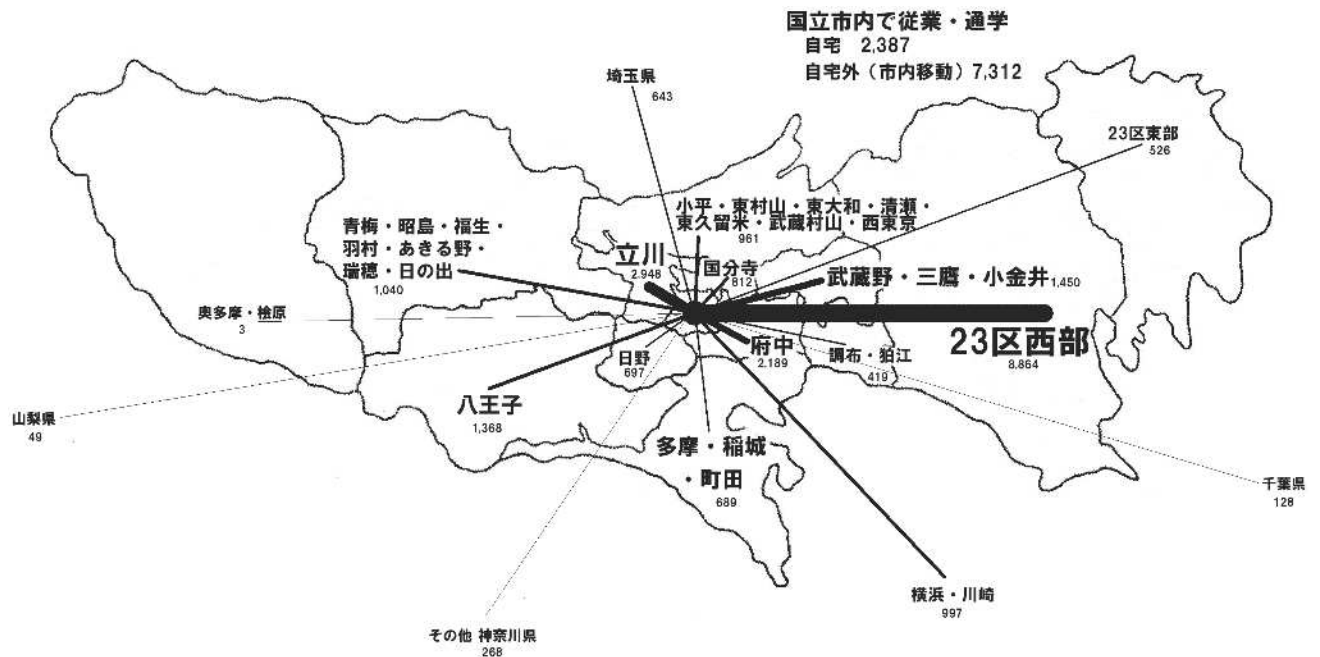


図 2-18 国立市からの通勤・通学流動（平成 22 年国勢調査より）

一方、国立市への流動は、多摩地域だけではなく埼玉県、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。

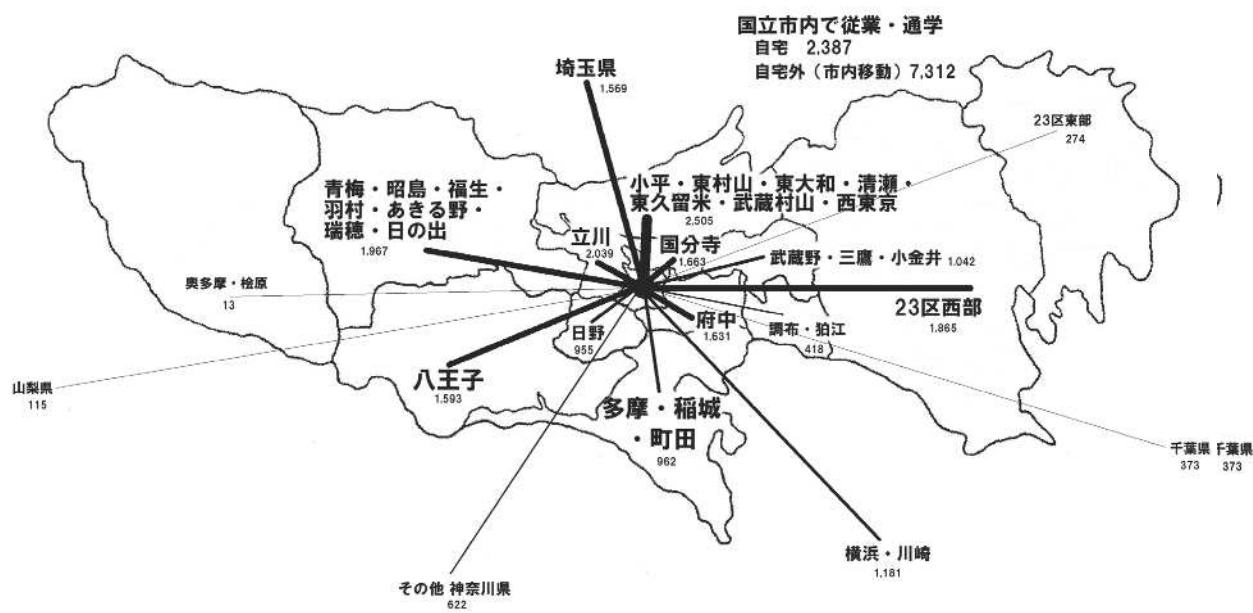


図 2－19 国立市への通勤・通学流動（平成 22 年国勢調査より）

駅の乗車人数を勘案すると、通勤・通学に関する交通需要として朝 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。夕方から夜間は逆の流動となるが朝よりも時間帯は広がる。

2－4－5 自転車

（1）自転車駐車場の整備状況

国立市内は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定期利用が 3,940 台、一時利用が 1,917 台となっている。このほか大学通り一橋大学付近には無料自転車駐車場が 1,900 台整備されているほか、国立駅北口には国分寺市営の自転車駐車場（2,875 台）も整備されている。また、平成 25 年度中には中央線高架下に収容台数 2,007 台の定期利用の自転車駐車場が整備される予定である。自転車駐車場の収容台数、キャンセル待ちの状況（2014（平成 26）年 1 月現在）は表 2－1 のとおりである（位置は図 2－20）。

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		利用状況等
		定期	一時	
国立駅南第一 (一階)	定期／一時併用	60	440	日中はほぼ満車
国立駅南第一 (二階、三階)	定期利用専用	1,120		満車 (キャンセル待ち 660 台)
国立駅南第二 A	定期利用専用	1,040		満車 (キャンセル待ち 111 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
中央線高架下	定期利用専用	(2,007)		
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)		平成 25 年末で一時的に休止
谷保駅南 B	定期／一時併用	130	60	
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	350		満車
矢川駅北第三 B	一時利用専用		92	
市内有料合計		3,940	1,917	
大学通り無料	一時利用 (無料)		1,900	日中はほぼ満車
国分寺市営 国立駅北口	定期／一時併用	2,875		国分寺市営

2014 (平成 26) 年 1 月現在

(2) 自転車走行空間

国立市内の自転車走行空間と自転車駐車場の状況を表したものが図 2－20 である。自転車走行空間は、大学通り自転車レーンと、自転車歩行者道が確保されている状況である。自転車駐車場は駅周辺に整備されている。また、平成 25 年度からさくら通りの車道を減線し自転車走行空間を確保する事業が開始されており、富士見台一丁目～富士見台四丁目の 1,850m について平成 28 年度までに完了する予定である。

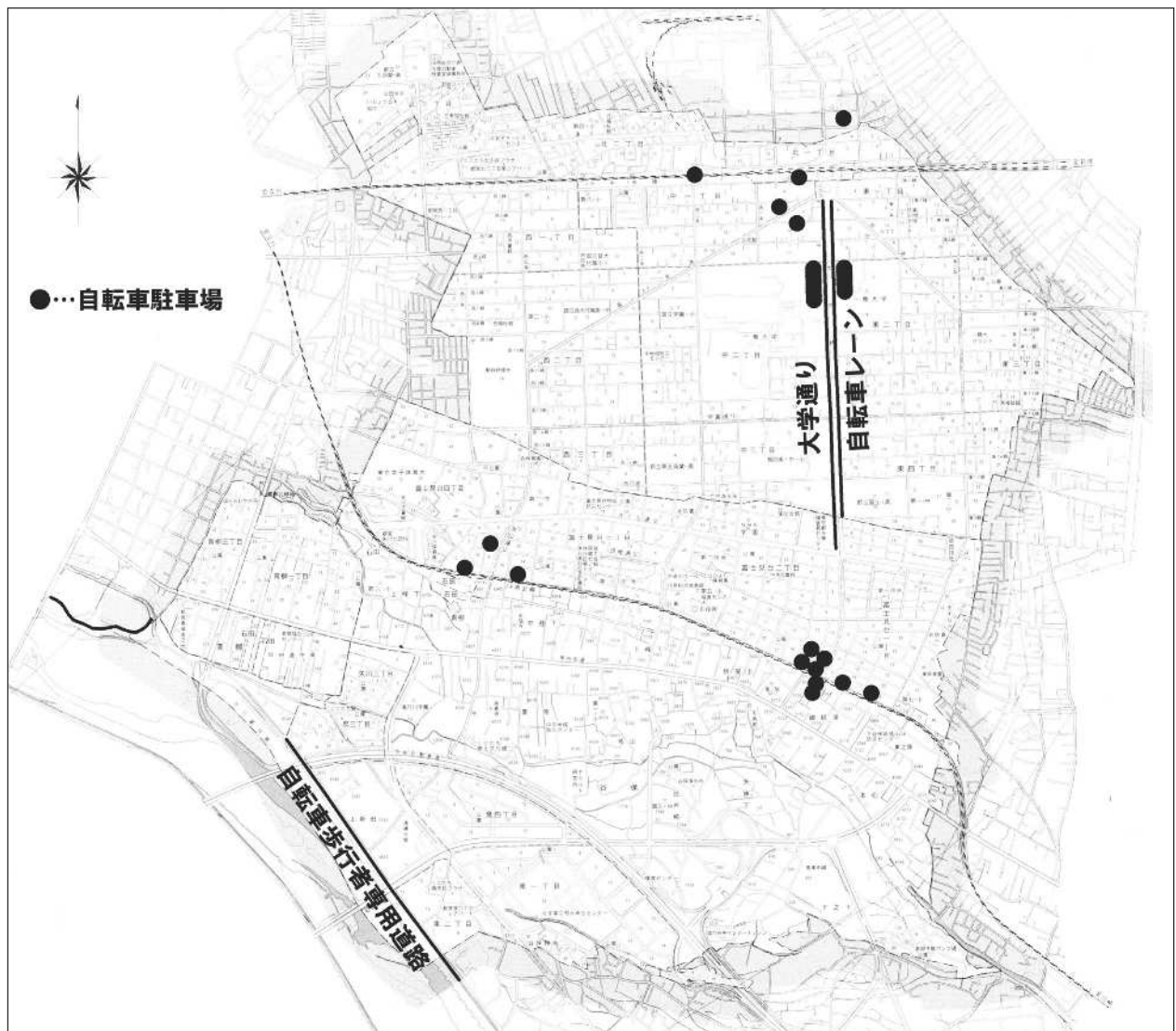


図 2－20 国立市自転車駐車場・自転車走行空間位置図

2－4－6 乗り合い交通機関

(1) 路線バス

国立市及び周辺の路線バスの状況は図 2－21、図 2－22 のとおりである。路線バスの多くは、国立駅南口及び北口が発着となっているが、谷保駅は府中及び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、一部路線は国立操車場、国立泉団地方面まで運行している。



図 2-2-1 立川バス路線図 (2013 (平成 25) 年 6 月現在) (立川バス資料より引用)

国立駅南口発着の路線バスは、立川バスが 11 路線（音高立北線、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 281 回となっており輸送人員（一日平均）は、4,302 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、総合医療センター府中駅系統、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 7,761 人となっている。

国立駅北口発着の路線バスは、立川バスのみとなっており、8 路線（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）、延べ運行回数は平日 479 回、休日 349 回となっており輸送人員（一日平均）は、7,907 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 768 人となっている（統計くにたち平成 24 年版より）。

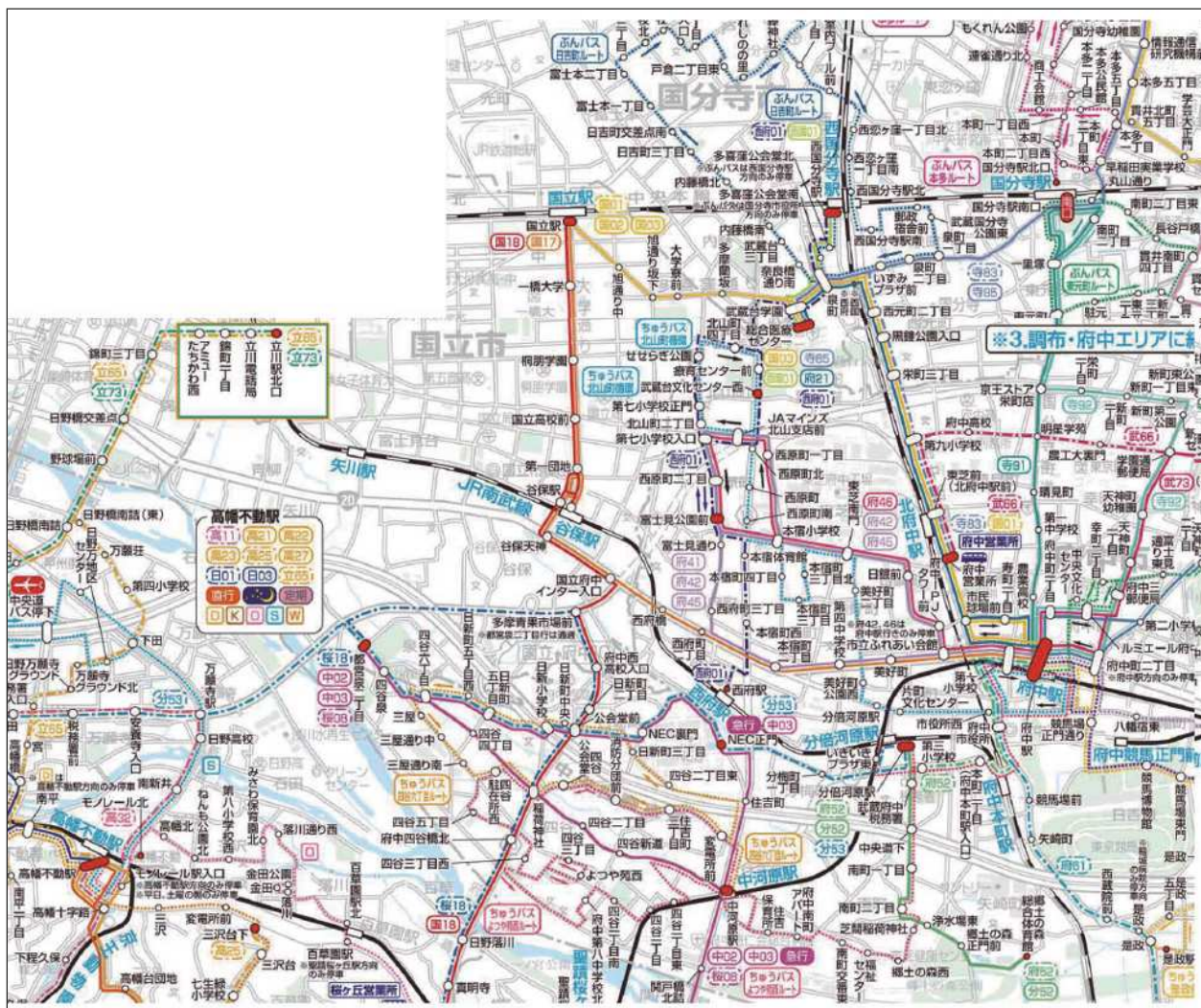


図 2-22 京王バス路線図 (2013 (平成 25) 年 6 月現在) (京王バス資料より引用)

(2) 国立市コミュニティバス「くにっこ」

国立市コミュニティバス「くにつこ」は2003（平成15）年3月から北・北西中ルート、2006（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、2012（平成24）年度の利用者は、82,936人、163,039人、28,620人である（合計274,595人）。運行ルートは図2-23のとおりである。朝方と夕方～夜間は北ルートが15分ごと、日中は北西中ルートが47分ごとに運行されている。青柳・泉ルートは、青柳コースと泉コースが交互に運行され、朝方と夕方～夜間は、矢川駅発着となり約50分ごと、日中は市役所まで乗り入れて約80分ごとの運行間隔となっている。

なお、2002（平成 14）年度の運行開始当初の検討から谷保地域でのサービスが求められているが、道路状況等により運行に至っておらず、第三中学校、中央自動車道インターチェンジ周辺でバス路線が空白となっている。

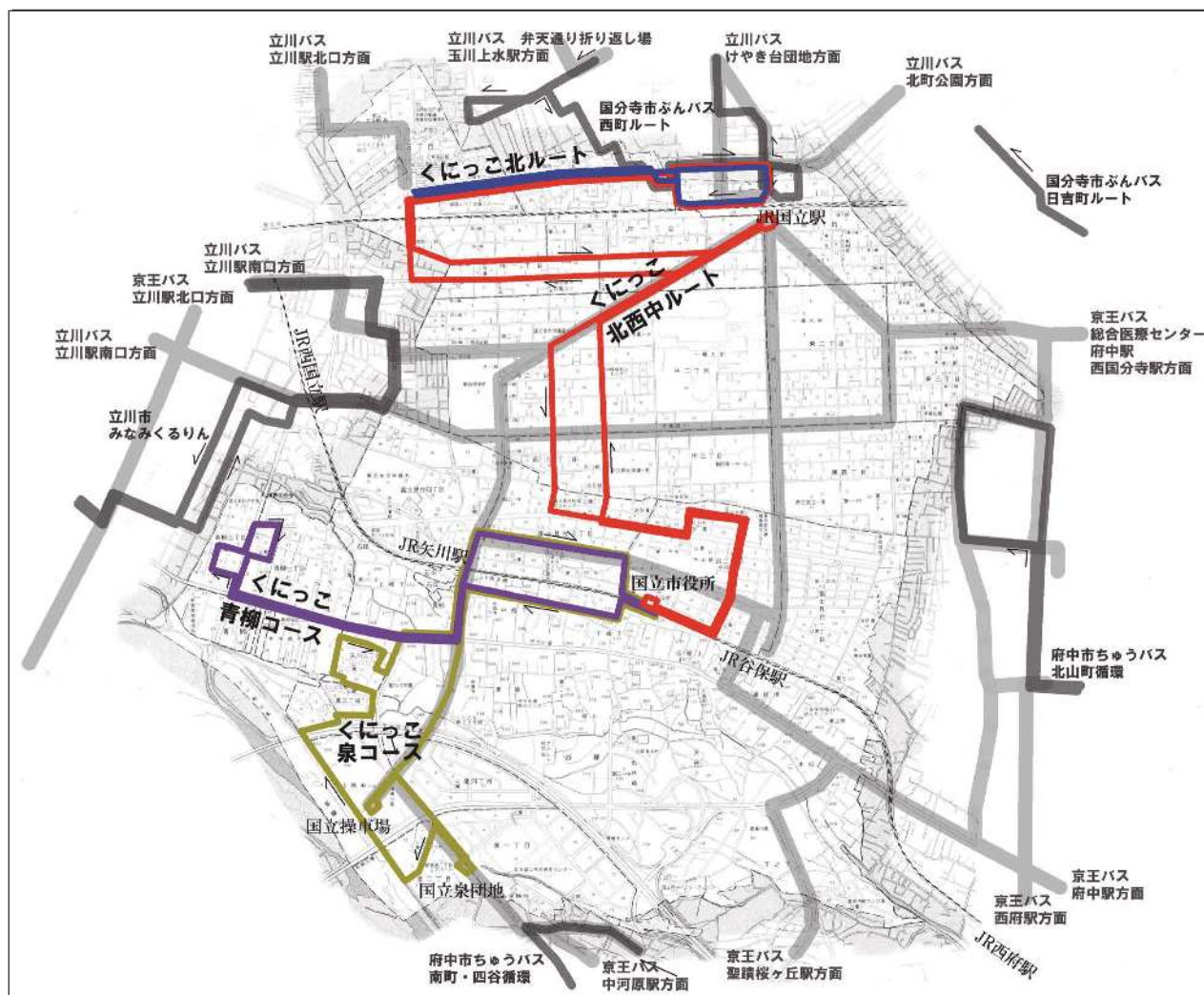


図 2-2-3 国立市コミュニティバス「くにっこ」と
路線バス、他市コミュニティバスの路線状況

2-4-7 移送サービス等（スペシャル・トランスポート・サービス（STS））

移送サービス等（スペシャル・トランスポート・サービス（STS））として
NPO 福祉有償運送と福祉タクシーが代表的なものである。

NPO 福祉有償運送は、道路運送法 79 条によって、国土交通大臣認定の講習
を修了した運転協力者が自家用自動車を用いて有償で提供する交通サービス
である。通常のタクシーの半額程度の料金で利用できるが、利用にあたっては
あらかじめ登録が必要である。国立市内で NPO 福祉有償運送を実施している団
体は、2011（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。

その他、市内のタクシー事業者が市の委託を受けて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などのほか、高齢者の利用の多い医療
機関やデイサービス施設が自家用車両で送迎サービスを実施している状況で
ある。

表 2-2 国立市における福祉的な交通補助施策

対象	事業	内容	担当課	平成 24 年度実績
高齢者	外出支援サービス	高齢者の外出を支援するためのタクシー券の交付	高齢者支援課	外出支援サービス利用者数：161 人 外出支援サービス事業費：3,526,035 円
しょうがいしゃ	リフトカーの運行	車いすのまま乗り降りできる車両を一回 300 円で利用できる（国立市、府中市、国分寺市、立川市、日野市内は 300 円で移動可。）	しょうがいしゃ支援課	利用件数：2,603 件 運行距離：20,625km リフトカー運行事業費：15,036,000 円
	リフト付乗用自動車の運行	車いすのまま乗り降りできるタクシー。料金は一般のタクシーと同じ（大型料金）。	しょうがいしゃ支援課	利用件数：1,968 件 利用日数：365 日 リフト付乗用自動車運行事業費：6,000,000 円
	身体しょうがいしゃ自動車ガソリン費助成	自動車ガソリン費 1 ヶ月 2,400 円	しょうがいしゃ支援課	受給者数 362 人 身体しょうがいしゃ自動車ガソリン助成費：9,496,800 円
	福祉タクシー利用助成	福祉タクシー券 1 ヶ月 9 枚（1 枚 300 円）	しょうがいしゃ支援課	利用証発行人数：667 人 利用券発行枚数：68,076 枚 福祉タクシー利用助成費：15,955,500 円
		福祉タクシー協力手数料（福祉タクシーの運行に協力しているタクシー会社等 14 社に対する協力手数料）	しょうがいしゃ支援課	福祉タクシー協力手数料 1,063,700 円
NPO 福祉有償運送（※）を実施している団体	NPO 福祉有償運送を実施している団体を支援するための補助制度		福祉総務課	福祉有償運送事業支援の補助金：2,000,000 円 支援団体：1
	（※）…NPO 福祉有償運送とは、高齢者・しょうがいしゃのうち移動にあたって特別な配慮が求められる人を対象に福祉車両（自家用）で移送を行うサービスで、利用者は NPO の会員になる必要がある。利用者が払う移送費用は概ねタクシー代の半額程度となっている。			