

2 国立駅周辺の現況

国立駅周辺の現況については、平成 14 年度「国立駅周辺まちづくり計画検討委員会報告書」においても触れられているが、本章では、国立駅周辺まちづくり検討会の提案内容の具体化にあたって、さらに必要と思われるデータの収集と分析を行った。

(1) 人口と駅乗降客数

国立市の人口は、平成 15 年 1 月 1 日現在で 71,942 人（平成 15 年版「統計くにたち」より、住民基本台帳人口に基づく）。人口は、市内へのマンション建設が進む傾向を背景として暫増している。

一方、JR 国立駅への乗降客数は平成 14 年現在 54,833 人である（うち、定期利用者 36,617 人、定期外 18,216 人、各駅の一日平均）。市の人口は増加している一方、駅利用者は暫減かやや横ばいであり、人口増が駅の乗降客数に影響を与えていないことがうかがえる。

駅周辺のまちづくりの検討にあたっては、国立市人口の推移を踏まえた、駅周辺機能の充実を、また駅機能の検討に当たっては、横ばいと思われる現在の乗降客数を与条件とした検討を行うべきであると思われる。

■国立市人口と国立駅乗降客数の推移

平成 4 年：人口 65,781 人、国立駅乗降客数 57,759 人

平成 7 年：人口 65,719 人、国立駅乗降客数 56,335 人

平成 9 年：人口 66,546 人、国立駅乗降客数 55,533 人

平成 11 年：人口 69,204 人、国立駅乗降客数 54,861 人

平成 13 年：人口 71,269 人、国立駅乗降客数 55,060 人

平成 14 年：人口 71,785 人、国立駅乗降客数 54,833 人

（情報管理課「統計くにたち 2003」より）

(2) 公共施設及び民間主要施設の分布

1) 公共施設

国立市の公共施設の分布を見ると、国立駅周辺には、国立市公民館、東地域防災センター、中一丁目集会所などの施設が見られる。従来より指摘されているように、国立駅北口側には集会施設がなく、南口側の諸施設も、国立駅からは 10 分程度の位置にあり、駅至近とは言い難い立地にある。

また、文化施設、福祉施設、障害者支援施設は国立駅周辺には少なく、市民から不便であるとの声が聞かれている。

2) 民間の公共的施設

①幼稚園

国立駅周辺の学校施設としては、国立音大附属幼稚園、小百合幼稚園等の幼稚園がある。国立駅周辺まちづくりの検討に当たっては、これらの幼稚園に通園する園児及び父兄の安全性に充分配慮する必要がある。

②専門学校、塾

その他、東京テクニカルカレッジをはじめとした専門学校、学習塾が多く分布している。学習塾に関しては、父兄による送り迎えの車両が、夕刻大学通りや富士見・旭通り等に停車している光景がよく見られる。国立駅周辺における送迎車両の駐車空間の確保が課題の一つと考えられる。

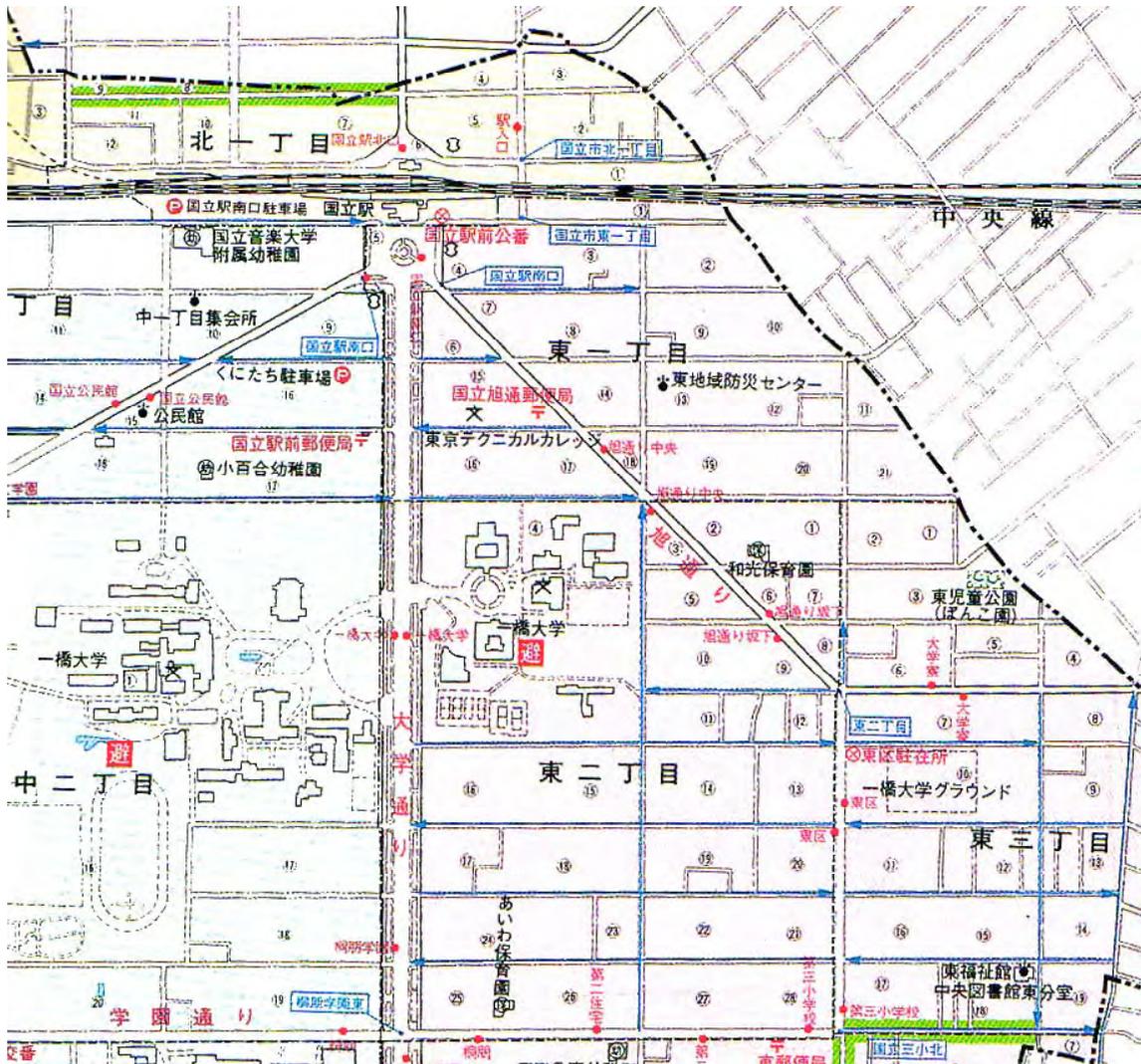
③集会施設

その他、銀行や企業、雑居ビルの中には、多数の集会施設があると思われるが、その利活用はあまり活発には行われていないようである。駅周辺への集会機能の付加を考えるにあたっては、これらの民間施設の利活用の活性化もあわせて検討する必要がある。

3) インタビュー等で得られた国立駅周辺における不足施設

国立駅周辺まちづくり検討会によるワークショップ、及びインタビューにより要望が多かった国立駅周辺における不足施設としては、以下のものがあげられる。

- 市役所出張所（簡単な書類の受取、申請等ができる施設）
- 託児所、児童用の施設（子どもを安心して遊ばせることができる施設や広場、特に小さい子どもを持つお母さんよりの要望）
- 図書館（図書の予約貸し出しや返却ができるコーナー）
- 劇場、ホール等の文化施設



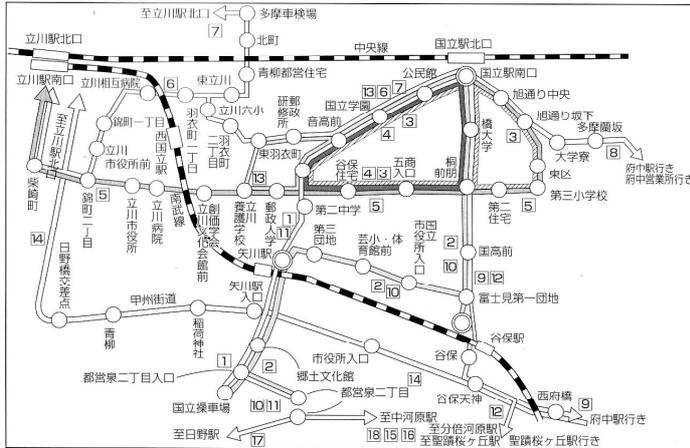
■国立駅周辺図（秘書広報課「くにたち生活便利帳 2003」より）

(3) 交通の状況

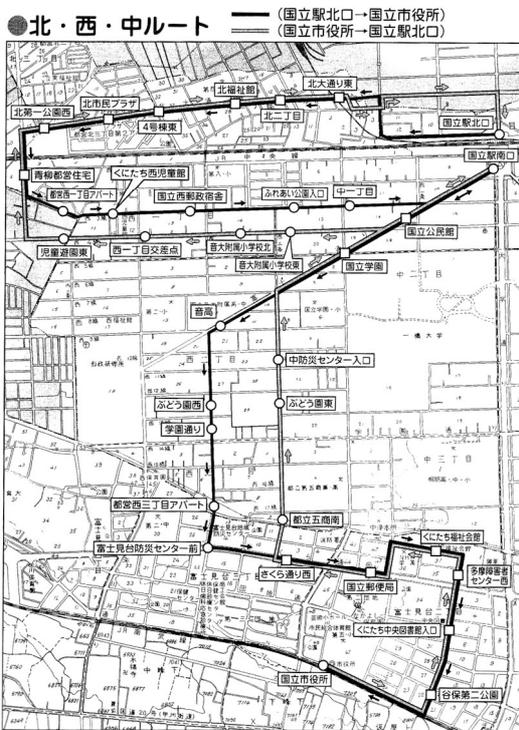
1) バス利用

①バスターミナルの機能

国立市内のバスは、立川バス株と京王電鉄株の 2 社が運行している。国立駅南口を起点とするものが多く、現在 13 路線が乗り入れている。このように、国立駅はバスターミナルとしての役割を担っている。また、バス路線は、国立駅北側と国立駅南側で分離している。「くにっこ」は循環路線もあるが、一旦国立駅で時間調整の停車を行うため、路線の運用上は分離していると捉えられる。高架事業により、市の南北を循環するバス路線整備の需要が生じる可能性もあるが、当面は、南北に分離した形のバスターミナルを想定することが現実的であると思われる。



■バス路線図（秘書広報課「くにたち生活便利帳 2003」より）



■くにっこ路線図（秘書広報課「くにたち生活便利帳 2003」より）

②バス利用が多い国立駅利用者

平成 7 年大都市交通センサス等によれば、国立駅の利用者のうち、26.0%がバスを利用しており、これは、首都圏平均の 14.9%を大きく上回っている。また、平成 13 年度「国立市コミュニティバス導入検討基礎調査」における国立駅利用者に対するアンケート調査では、国立駅までの交通手段として、18.4%がバスを利用していると回答しており、これは、徒歩（42.7%）、自転車（21.9%）に継いで三番目の交通手段となっている（アクセス側）。このことから、国立駅周辺まちづくりの検討にあたっては、バスターミナルとしての機能の継承とバス利用者にとっての利便性の確保が重要な課題となる。

③バスの運行状況

バスの片道運行回数を見ると、大学通り、富士見通り、旭通り、団地通りの 4 路線が、一日片道運行回数が 100 回を超えており、バス交通のサービスレベルが高い地域であると思われる。特に大学通りは、一日 300 回前後のバスが運行しており、運行間隔も約 3 分である（平成 13 年度「国立市コミュニティバス導入検討基礎調査」より）。従って、国立駅周辺まちづくりの検討にあたっては、特にこれらの通りのバス運行に支障がないよう、バスターミナルや交通計画を想定する必要がある。

2) タクシー利用

①利用実態に即したタクシープールの設置

平成 7 年大都市交通センサスによれば、国立駅利用者のうち 0.9%が、国立駅から目的地までの交通手段としてタクシーを選択している（110 台）。また、平成 13 年度「国立市コミュニティバス導入検討基礎調査」のアンケート調査によれば、国立駅へ至る交通手段として、0.7%の人がタクシーを利用している。現在、国立駅南口、北口共にタクシープールが設けられているが、実際には、プールに想定されている台数以上が客待ちをしており、それが、駅前広場の渋滞をひき起こす重大な要因になっている。実際の利用者数と照らし合わせて、客待ち車両が多すぎないか、といった検証が必要である。また、無線等の手法により、車両手配を合理化し、駅周辺における客待ち台数を減らす工夫も必要だと思われる。

②高齢者、障害者にとってのタクシー利用

一方でタクシーは、高齢者や障害者にとって、ドア・ツー・ドアで目的地に到達できる交通手段であり、これらの利便性を向上させるべきである。

3) 自転車利用：自転車利用者数と駅周辺の駐輪台数

平成 7 年大都市交通センサスによれば、国立駅へ至る交通手段の 25.0%が自転車利用であり、その数は 6,567 台に及ぶ。これに対し、駅周辺の自転車駐輪場は、5 箇所あり、収容台数合計は 6,275 台である。この台数は、国立駅利用者が全て駅周辺の駐輪場を使用した場合、数百台の不足となる。

実際には、大学通り駐輪場や富士見通り駐輪場などの駐輪場は、駅利用者ばかりではなく、国立駅周辺の商店街の利用者も数多く駐輪している。従って、駅周辺の駐輪場は慢性的に不足していると考えられる（平成 15 年に一橋大学学生が国立駅前駐輪場の利用実態を調査し、共用自転車の提案を行った自主研究「Re:Cycling」では、大学通り駐輪場が、通勤通学時間帯以降も買い物客等が駐輪を続け、ここが満杯になった時間帯以降に駅前に放置自転車が発生するメカニズムを解明している）。こうした理由から、国立駅周辺では日に 500 台程度の放置自転車が発生し、歩行上の障害や良好な景観形成の阻害要因になっている。国立駅周辺まちづくりの検討にあたっては、駅利用者の駐輪空間の確保が大きな課題としてあげられる。

■国立駅周辺の自転車駐輪場

1. 有料駐輪場

国立駅南第 1 自転車駐輪場（一般登録 1,570、一時利用 193、合計 1,763）

国立駅南第 2 自転車駐輪場（一般登録 2,050、一時利用 200、バイク 60、合計 2,310）

2. 無料駐輪場

大学通り自転車駐輪場（1,900）

富士見通り自転車駐輪場（400）

国立北一丁目自転車駐輪場（355）

4) 駐車場利用

国立駅周辺の時間貸し駐車場としては、国立駅南口駐車場（230 台）、くたち駐車場（80 台）の他、近年、駅周辺の十数カ所にコイン式駐車場（約 170 台）が設置されている。

(4) 道路の状況

1) 国立市内の道路

国立市内の道路は JR 国立駅を中心とした道路ネットワークが形成されており、市の南部には、東京都市圏の広域的幹線道路である国道 20 号線が走っているが、市の南北が JR 中央線により分断され、南北方向の幹線道路が存在しない現状である。

また、生活道路に関して見ると、幅員が狭い道路が多く、バス路線の設定