

モノレールが 立川に もたらしたもの



かしわぎ いわお
柏木 巖

立川商工会議所 専務理事

多摩都市モノレールと立川の関係について述べる前に、若干、立川の「まち」の素顔について書いておきたいと思います。

立川は東京丸の内都心から約 30 キロの位置で、新宿副都心から時間距離で約 30 分という、いわば準郊外型の「業務核都市」です。その立川の中心的な位置を占めている JR 立川駅は、昭和 57 年に駅舎改良が行なわれ、現在のような「駅ビル・ルミネ」を併設した駅舎に生まれかわりました。

ショッピング条件整った

立川駅は文字通り立川の玄関口で、1 日の乗降客 26 万人、他の南武線、青梅線、五日市線との乗かえ客を入れると 1 日 45 万人の利用者がいます。この立川駅に多摩都市モノレールの立川北駅と立川南駅が、昨年 1 月にデッキで結ばれ、JR 立川駅を中心に東西南北の交通結節点が完成したことになります。

立川市は従来「商業都市」としての顔を持っていました。現在はこのほかに「業務核都市」としての新しい顔が出来上がりつつあります。すでに平成 6 年に完成した「ファーレ立川地区」（米軍立川基地跡地を活用して完成した再開発事業地区）には約 1 万人弱の就業人口が生まれました。

また商業の面では、今年 1 月の伊勢丹立川店のオープンで、大型店出店ラッシュ

が一応終わったと思われれます。その結果、大型店の全体小売業の中に占める売り場面積比率は、91% に達しております。立川駅前を中心に市内には 36 店の大型店が開業してありますので、若者からお年寄りまでのすべての年代のショッピング要求を満たしてくれます。

「生活都心」へ着々

このように立川は、「生活都心」としての顔（舞台）は出来上がってきているのに、来街者の交通手段、特に南北方向の交通手段が弱い面があるので、昭和 60 年、東京都が多摩都市モノレールの素案を決めた後、強力にその早期実現を求める動きが出てまいりました。

この多摩都市モノレールの全体計画は、平成元年に都市計画が決定されましたが、多摩地域を 8 の字型にループ状に結び、延長 93 キロを走る計画になっています。昨年 1 月に一部完成した路線は、このうち 16 キロで、多摩市の「多摩ニュータウン駅」から立川を經由して、東大和市の新青梅街道沿いの「上北台駅」までとなっています。

モノレールの乗降客は、昨年 1 月のオープン時には 1 日 6 万人弱で、モノレール会社の採算ラインには遠く及ばなかったのが、昨年 4 月から通勤・通学の定期券

を約7割平均安くしたこともあり、1日の乗降客が急激に増えました。例えば「中央大学・明星大学駅」では、当初3,200人であったものが昨年の4月～6月平均で見ますと8,400人となり約2.8倍にふえています。このようなモノレールを利用する学生がふえてきたことは、立川の中心部に来る学生がふえ続けていることを意味しますので、私ども立川商工会議所では、モノレール開通後の昨年7月利用者、特に中央大学の学生209人に意識調査を行いました。

この調査では、9割強が利用経験を持ち、週1日以上の利用者が53%を占めています。また利用目的からみますと、86%が通学に利用、買い物、飲食、レジャーに利用したことのある割合もそれぞれ30%ありました。

中大生がモノレールで行ったことがある場所でも、駅ビル「グランドデュオ」がトップで38%、駅ビル「ルミネ」も37%、「友人・知人の家」も37%ありました。

それでは立川についてのイメージはどんなものか聞いてみたところ、中大生男子・女子とも「買い物が楽しめる街」がそれぞれ80%から78%を占め第1位で、第2位は「いろいろな交通手段で行きやすい街」が67%と65%となっています。ただ「ブラブラ歩きが楽しい街」は、男子50%女子47%で、若干物足りない感じがします。そのほか「文化活動が盛んな街」となると男子34%で女子は28%とぐんと落ちてきます。

モノレール動脈フル活用

中大生がモノレールを利用して、立川の街に何を求めているか、若干なりとも見えてきたように思います。コンパひつつやるにしても、立川はまだまだ十分な飲食の「まち」が形成されていないのではないかと反省させられるところです。

モノレールが通ったことにより、商圈の拡充、地域商業発展の起爆剤になり得ることもはっきりとしてきたと言えます。今後は大型店の集積を活用して、都市間競争に打ち勝っていくため、モノレール動脈を最大限活用していき、地域商店街、さらには各個店の活性化ができればと願っています。



平成6年当時の立川駅北口



現在の立川駅北口

(いずれも立川商工会議所提供)