

立川市総合都市交通戦略

平成21年3月

立川市

目 次

はじめに	1
1章 総合都市交通戦略の内容と考え方	2
1. 総合都市交通戦略の位置づけ	2
2. 総合都市交通戦略の目的	3
3. 総合都市交通戦略の内容	4
4. 総合都市交通戦略の概要	6
2章 立川市の位置づけ	7
1. 広域計画における位置づけ	7
2. 交通ネットワークにおける位置づけ	10
3. 通勤の状況	13
4. 立川市の首都圏における位置づけと役割	14
3章 立川都市圏の設定と総合都市交通戦略の方向性	15
1. 立川都市圏としての交通戦略の考え方	15
2. 立川都市圏の設定	15
3. 立川都市圏の現状と課題	19
4. 立川都市圏の将来像	31
5. 立川都市圏としての交通戦略の方向性	33
4章 立川都市圏のエリア別施策	34
1. エリア設定	34
2. エリアの現況・課題と実施すべき施策	36
5章 重点整備地区	80
1. 重点整備地区の設定	80
2. 重点整備地区ごとの目標と施策	83
3. 重点整備地区における施策展開	90
6章 総合都市交通戦略の目標	91
1. 評価指標の考え方	91
2. 評価指標の目標値の設定	92
3. 事業主体と実施スケジュール	93
4. 総合都市交通戦略実施推進の体制	95
今後に向けて	96
協議会委員名簿	97
協議会開催経過	98

はじめに

立川市は多摩地域の中央に位置し、首都圏の業務核都市として、業務・商業、文化、研究、防災などの広域的な拠点形成を進めてきた。近年では、平成12年の多摩都市モノレール全線開業後の沿線開発や、立川基地跡地の国の行政機関移転、日産村山工場跡地利用の進展などから、さらなる発展が期待される。

しかしながら、我が国全体では人口減少が始まり、今後超高齢社会を向かえることが予想されており、国の政策においては、これまでの拡大・成長を前提とした都市政策から、都市としての活動や運営が持続的に行われる都市政策への転換が図られつつあり、まちづくりの面では公共の投資力の減少が見込まれるため、効率的で効果的な集約型都市構造の構築が求められている。

都市交通政策においては、将来の社会情勢の変化に柔軟に対応し、5年から10年後の短期・中期における都市の目標を実現することが必要となっている。このためには、将来像を見据えた、効果の高い施策を選択し、関連する施策と組み合わせて集中的に推進すること、いわゆる選択と集中が必要であると考えられている。また、集約型都市構造を構築していくためには、それを支える公共交通網の整備が不可欠であると示されている。

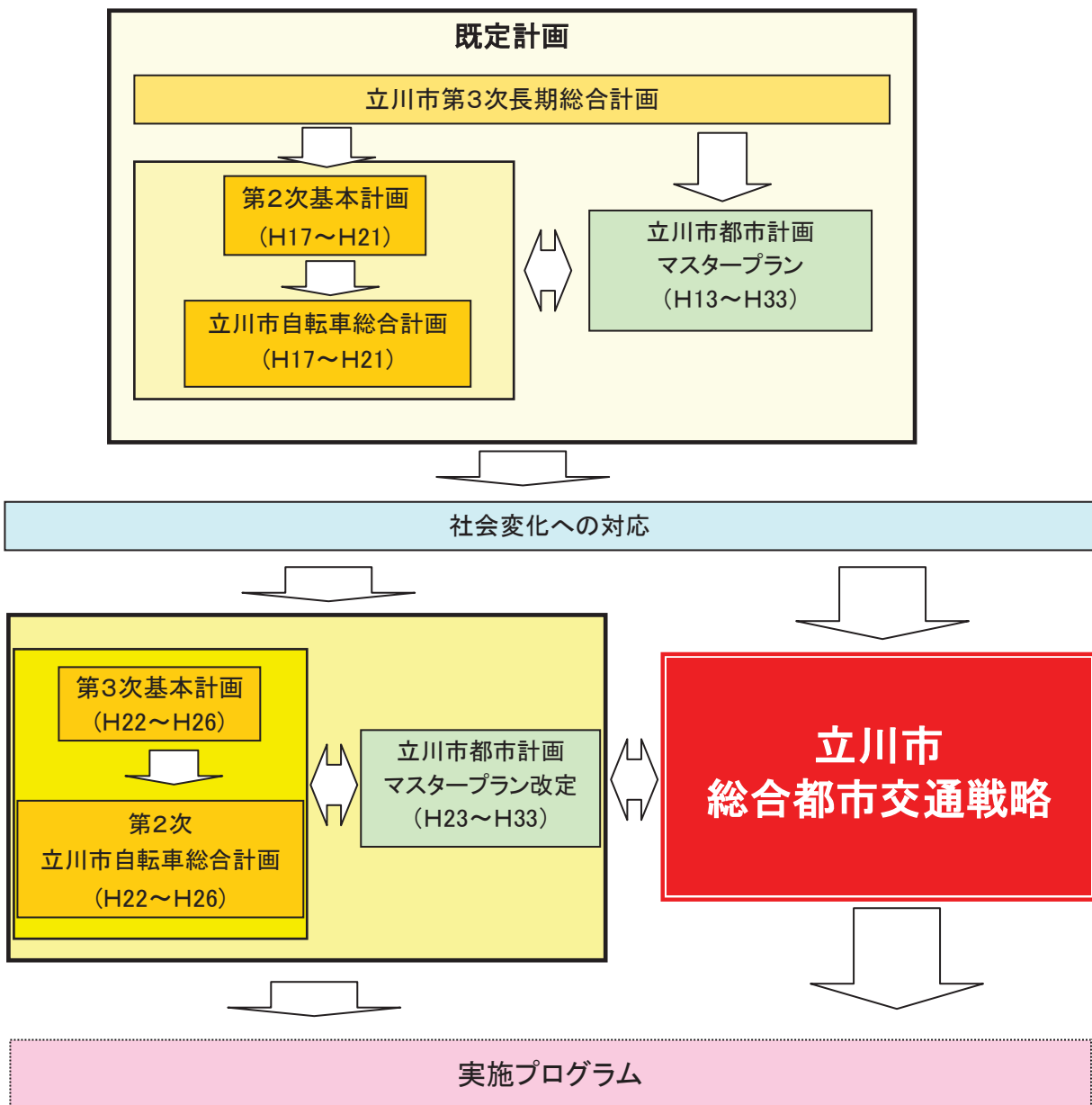
そのため立川市においても、持続可能な都市の実現に向けて、総合的な交通の目標を定め、効率的で効果的な施策の展開を図るため、ハード・ソフト両面からなる『総合都市交通戦略』を策定するものである。

1章. 総合都市交通戦略の内容と考え方

総合都市交通戦略の策定にあたり、その位置づけや考え方について整理した。

1. 総合都市交通戦略の位置づけ

立川市総合都市交通戦略は、人口減少や超高齢社会へ対応し、持続的な都市経営を行うため、立川市第3次長期総合計画及び立川市都市計画マスタープラン等を踏まえ、交通に関する戦略を策定するものである。



2. 総合都市交通戦略の目的

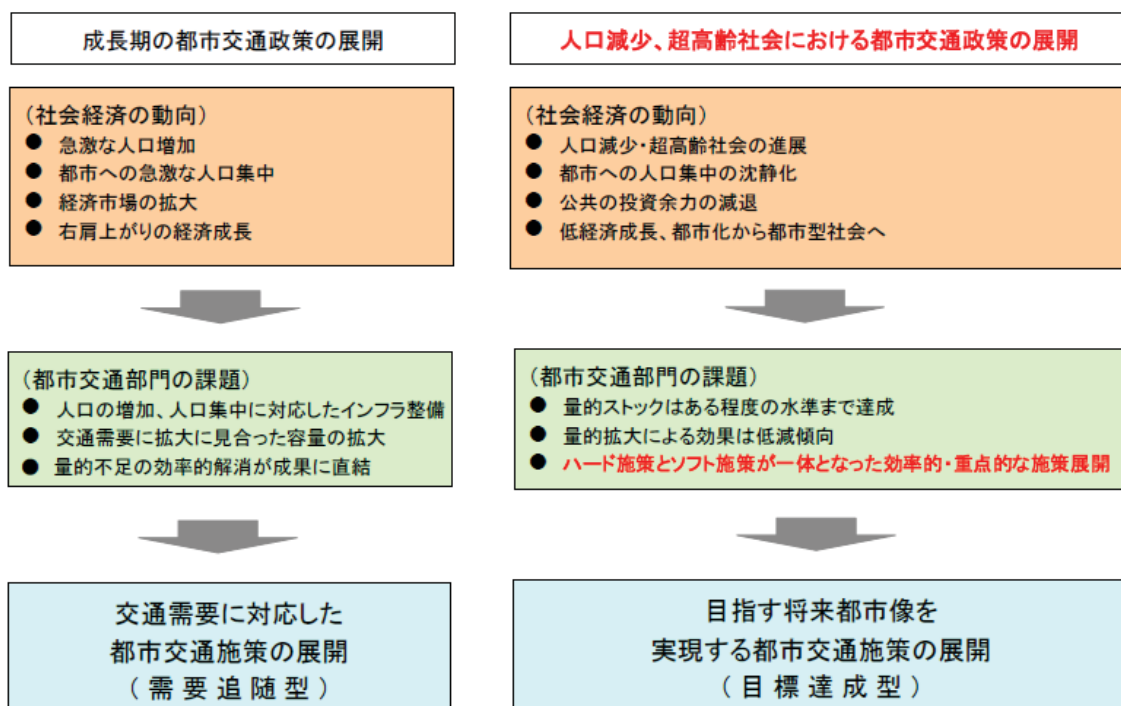
立川市総合都市交通戦略策定の背景と、策定におけるポイントを整理した。

(1) 需要追従型から目標達成型への転換

今後予測される人口減少や超高齢社会に向けて、効率的で効果的な集約型都市構造の構築が求められており、都市交通政策においては、将来の社会情勢の変化に柔軟に対応し、5年から10年後の短期・中期における都市の目標を実現する都市交通政策が必要であり、集約型都市構造を維持していくための公共交通網の整備が不可欠と示されている。

そのためには、都市の将来像を見据えた選択と集中による施策の推進が重要であると考えられている。

このような社会経済の動向を踏まえ、これまでの成長期において実施してきた、交通需要の拡大に対応して整備を実施する需要追従型の都市交通施策展開から、目指す将来都市像を描き、それを実現するために、ハード施策とソフト施策が一体となって、効率的・重点的な施策を実施する目標達成型の都市交通施策展開へと転換していく必要がある。



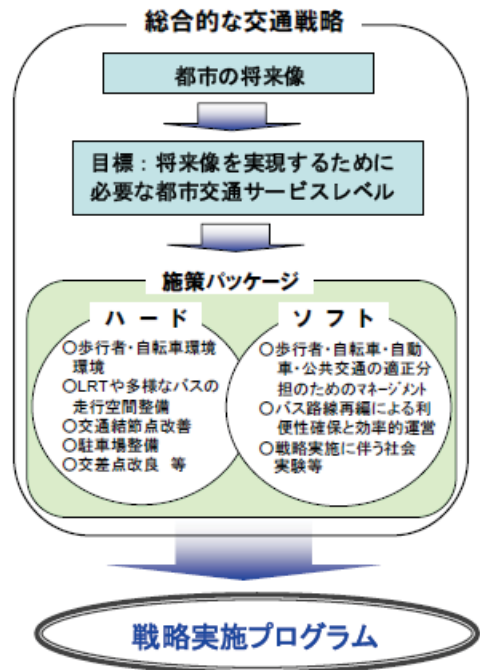
3. 総合都市交通戦略の内容

総合都市交通戦略の要素と策定する内容を以下に整理した。

(1) 総合都市交通戦略の計画要素

都市交通の課題を解決し、目指すべき都市の将来像を実現するためには、まちづくりと一体となった、都市交通施策を総合的・一体的に実施することが必要である。

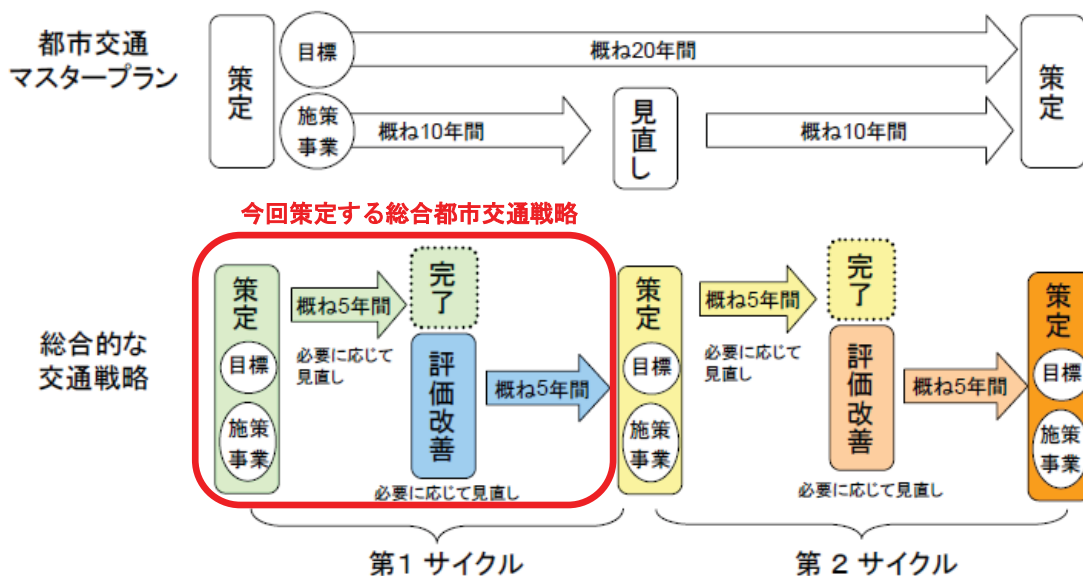
そのためには、総合都市交通戦略において、必要な都市交通のサービスレベル、必要なハード、ソフトの施策を総合的に組み合わせて推進する施策パッケージ型の取り組み、事業のスピード感を重視した実施プログラムを計画要素とすることが必要である。



(2) 目標年次の考え方

都市交通マスタープランの目標年次は20年程度であるが、短期間に効果を発揮することが必要であること、交通施設整備や施策の実現には数年間を要する場合が多いこと、国による支援制度の計画期間はおおむね3年間から5年間であること等を考慮して、総合的な交通戦略の目標年次は概ね5年から10年後とすることが望ましいとされており、今回策定する交通戦略においても、10年後を目標年次として、概ね5年以内の戦略を策定するものとする。

以下に、一般的な都市交通マスタープランと総合的な交通戦略のサイクルを示す。



(3) 目標設定とアウトカム指標の考え方

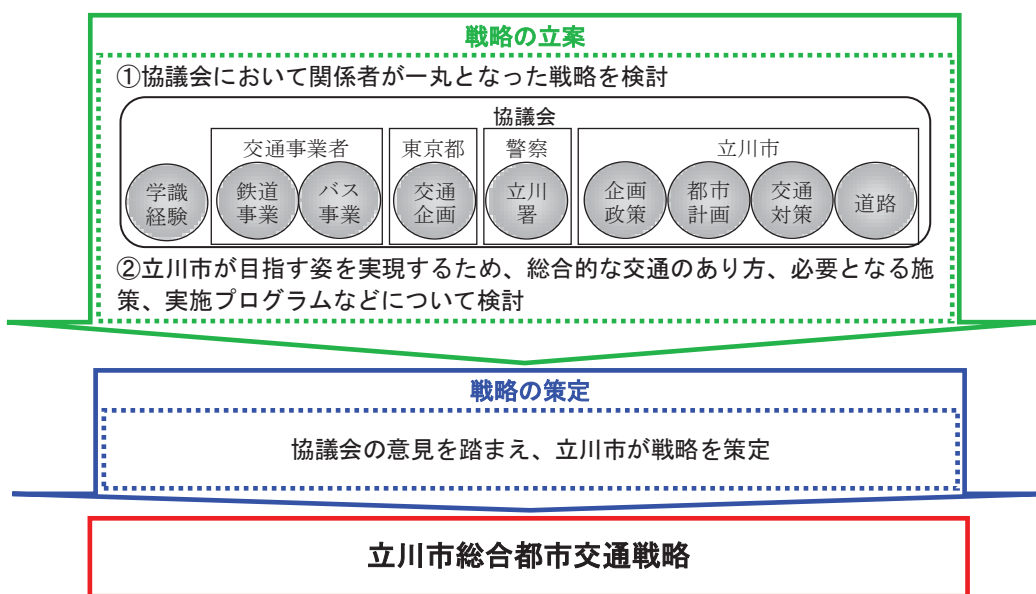
都市交通戦略においては、都市の将来像を見据えて都市政策目標を定め、わかりやすいアウトカム指標を用いて数値目標を設定する。

アウトカム指標は、施策・事業の実施によって達成される都市のサービス水準を表し、利用者の視点から、わかりやすい指標をもって評価する。

(4) 総合都市交通戦略の策定・実施の体制

総合都市交通戦略における施策の実効性を担保し、目標を共有するために、戦略の策定段階から都市交通関係者が参画する協議会を設置し協議を行うものとする。

協議会において検討した意見を踏まえ、立川市が総合都市交通戦略を策定する。



(5) 総合都市交通戦略の評価・改善の仕組みの確立

目標を着実に達成するためには、状況の変化や施策の進捗状況等に柔軟に対応するとともに、緊急性、実効性を精査して、必要な施策を集中的・継続的に行うことが重要である。

そのため、総合都市交通戦略の継続的实施には、「戦略を作成した後 (Plan)、施策実施・管理運営 (Do)、評価 (Check)、施策体系の柔軟な見直し (Action)」という一連の流れを実行する継続的で透明性の高い仕組みの確立が必要である。

また、戦略実施に対する市民や関係主体の理解と協力を得て、継続的な取り組みを行うには、評価 (Check) 段階において、その客観性、透明性、公平性を高めることが重要である。



■ PDCAサイクルのイメージ

4. 総合都市交通戦略の概要

(1) 総合都市交通戦略の構成

総合都市交通戦略は、以下に示す6つの要素で構成する。

①目標年次
10年後
②対象区域
都市圏レベル、エリア別の交通問題に対応して柔軟に設定
③目標
わかりやすいアウトカム指標を設定
④目標を実現するための施策パッケージ
数値目標を効果的・効率的に達成するための施策パッケージを構築
⑤施策展開の方針
施策実施手順や時期、主体を具体的に明示
⑥管理・運営の仕組みと体制
PDCA(Plan Do Check Action)の仕組みと体制の構築

(2) 総合都市交通戦略のポイント

目標達成型の施策展開を行うため、重要なポイントとして、以下の6項目を設定した。

① 交通を利用する人の視点から見た取り組み

高齢者をはじめ、移動する人の視点に立ち、徒歩、自転車、公共交通等の複数の交通手段を対象として、移動の連続性（物理面、時間面、経済面、心理面）の強化、必要なサービス水準達成のための整合性が確保された取組を徹底する。

② 立川市の主導による「最適なパッケージ」の追求

限られた資源を有効活用した望ましい都市交通を実現するためには、立川市が政策目標を明確にした上で、まちづくりと一体となった最適な施策パッケージとして、都市交通システムを検討する。

③ 関係者間の連携と役割分担による確実な実現

道路管理者、交通管理者、都市交通に関連する交通事業者等が役割分担を明確にした上で連携し、一体的な都市交通システムを実現する。

④ 選択と集中

立川市の将来像に基づき、必要な都市交通サービス水準の達成のため、効果の高い施策を選択し、集中的に推進する。

⑤ 計画・実施し、評価・改善を続ける仕組み

都市交通システムを利用する人の視点に立って、継続的に事業の進行管理や評価・改善を行い、最適な状態となるよう、的確に改善する仕組みを構築する。

⑥ 国による支援

交通戦略に基づく施策の推進が円滑に進められるよう、国による総合的・一体的な支援の活用を図る。

2章. 立川市の位置づけ

総合都市交通戦略の検討に先立ち、立川市の広域的な位置づけや役割を整理した。

1. 広域計画における位置づけ

(1) 八王子・立川・多摩業務核都市基本構想

立川市は国の「第5次首都圏基本計画（平成11年3月）」において八王子市、多摩市とともに業務核都市「八王子・立川・多摩広域連携拠点」に位置づけられ、これを受け東京都において主務大臣の同意を得て「八王子・立川・多摩業務核都市基本構想（平成14年11月）」が策定された。

業務核都市の整備方針を以下に示す。

<業務核都市の整備方針>

【八王子市】学園都市としての特性を生かし、産学公交流を核とする研究開発機能の強化及び中心市街地の活性化による活力あるまちづくりを推進

【立川市】国の行政機関等の移転をはじめ、業務・商業機能の強化及び文化・情報・交流機能を導入

【多摩市】ニュータウンにおける大学、企業及び人材等の集積を視野に入れ、質の高い都市基盤や受け皿を生かして教育・文化・情報等の機能を導入

立川市は、業務核都市として、国の行政機関（立川広域防災基地、自治大学校など文部関係4機関）等の移転を契機とした業務、商業機能の強化及び交流・文化機能の導入を図るとともに、交通の円滑化と拠点間の連携を強化する交通体系としての整備を推進することとされている。



八王子・立川・多摩業務核都市の中核的施設の整備(立川市域分)

核都市名	八王子・立川・多摩業務核都市(基本構想同意平成14年11月)
業務施設集積地区	たちかわ新都心及び周辺地区
面積	約272ha
中核的民間施設	・多摩都市モノレール ・文化・交流・情報センター
中核的民間施設以外の施設	・ファール立川センタースクエア ・ファール立川センタースクエア内「女性総合センター」 「立川市中央図書館」 ・ファール立川センタースクエア内「公共駐車場」

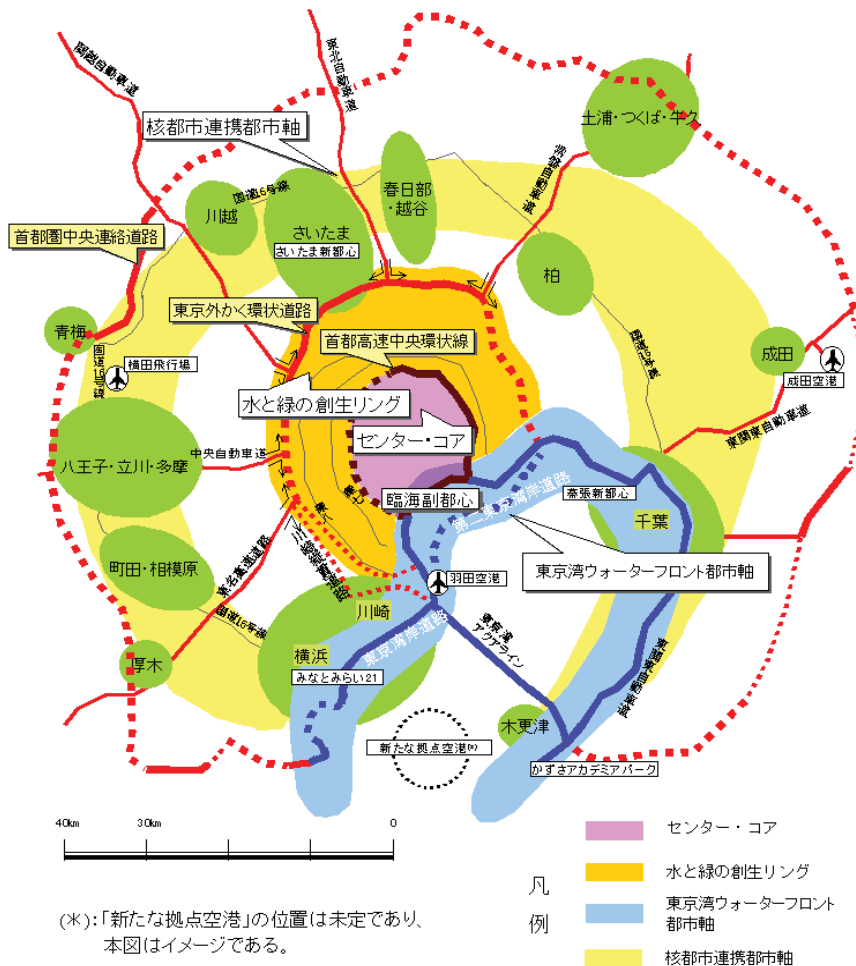
(八王子・立川・多摩業務核都市基本構想／平成14年11月東京都より)

(2) 東京構想 2000

「東京構想 2000 (平成 12 年 12 月)」においては、立川市が位置づけられていた、従来の多摩の「心(しん)」に相当する都市を「核都市」と名称変更し、従来の東京都という枠にとらわれず、東京圏全体で適切に諸機能が配置され、環状方向のネットワーク形成を重視した「環状メガロポリス構造」を示し、業務核都市などの自立性を高め、都心部への一極依存構造の是正や国際交流機能の充実、都市相互の機能連携を進めることとしている。

東京圏の発展を図る「環状メガロポリス構造」を実現する方策の一つとして、東京圏における環状方向の都市と都市の結びつきを重視した交通網の整備を進め、特に環状方向の広域幹線道路の整備を進めるとともに、道路・鉄軌道などの交通施設を体系的に整備・更新し、速達性に優れ、かつ安全性・信頼性が高く、快適で環境負荷の少ない交通ネットワークを形成する必要があると考えられている。

環状メガロポリス構造の模式図を以下に示す。



■東京都の骨格的都市構造－環状メガロポリス構造－（東京構想2000／東京都）

(3) 東京の新しい都市づくりビジョン

「東京の新しい都市づくりビジョン（平成 13 年 10 月）東京都」では、平成 37 年（2025）を目標年次とし、5つのゾーン区分により東京の都市づくりのあり方やその実現に向けた戦略的な取り組みを示している。

立川市は「核都市広域連携ゾーン」に位置づけられており、核都市広域連携ゾーンは、環状方向の広域的ネットワークによる連携を一層強化する必要があり、また、核都市などを中心とする自立都市圏の形成を促す必要があるとされている。

環状メガロポリス構造の模式図及び核都市広域連携ゾーンにおける立川市の将来像を以下に示す。

核都市広域連携ゾーンにおける立川市の将来像

- ・ 鉄道や多摩都市モノレールなどの優れた交通結節機能を生かし、業務、商業、文化や、国の機関、国営昭和記念公園など多様な機能集積により、自立性と広域拠点性を向上
- ・ 立川基地跡地及び昭島地区などその周辺地区において、残された空間余力を生かし、多摩地域の核としての機能を強化



■ 東京都の骨格的都市基盤とゾーン区分（東京の新しい都市づくりビジョン／東京都）

2. 交通ネットワークにおける位置づけ

(1) 鉄道

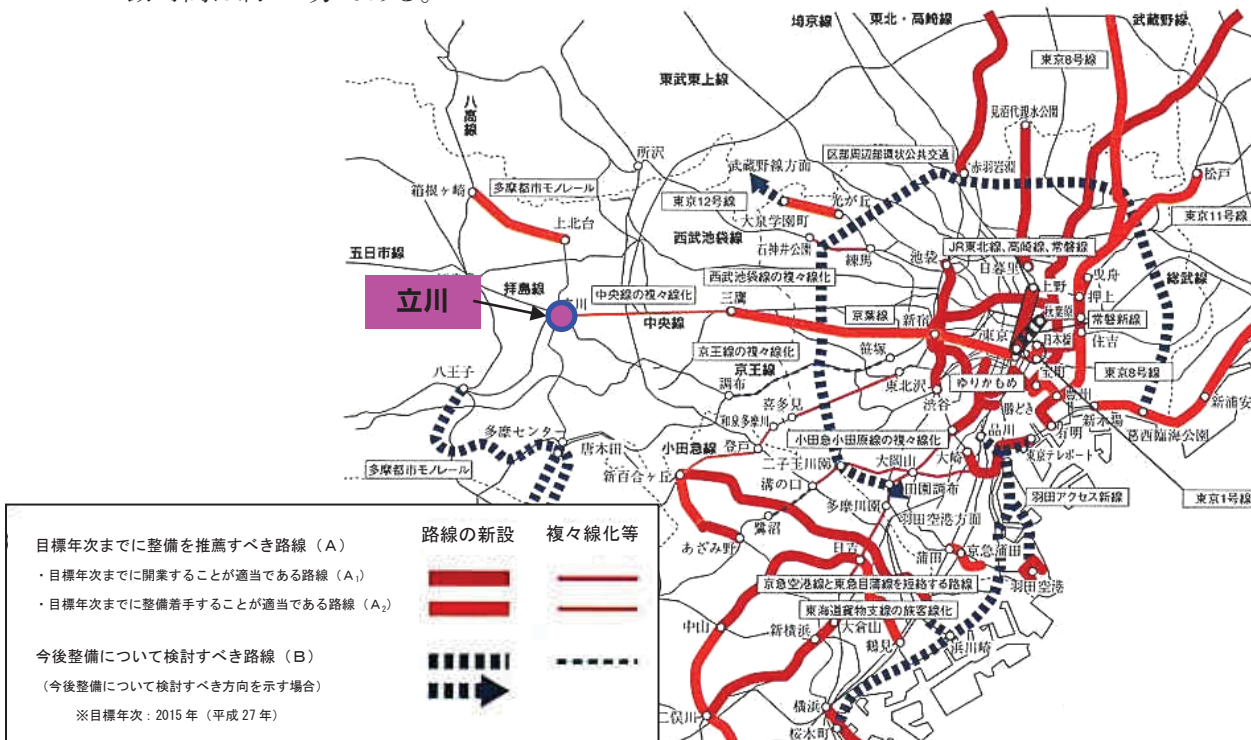
首都圏における鉄道網の計画と平均移動時間及び乗降客数を以下に示す。

① 鉄道網

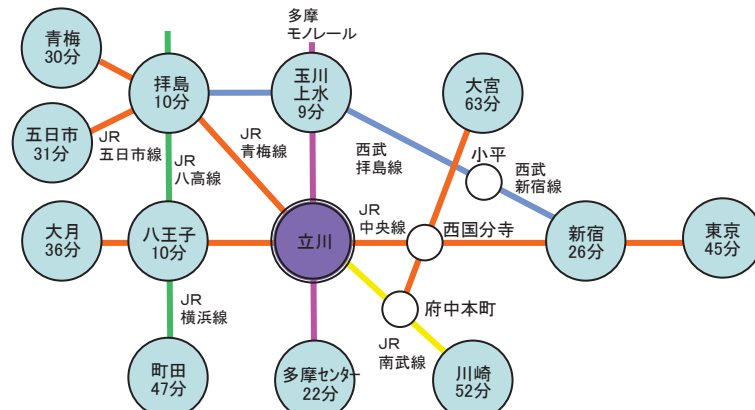
立川市内には、JR中央線、南武線、青梅線、五日市線・青梅線、西武拝島線、多摩都市モノレールの5路線の鉄道が通り、西武拝島線を除く4路線が交差する立川駅周辺は、あらゆる方向からのアクセスが可能な多摩地域の交通の要衝となっている。

立川市周辺の主な鉄道関連の計画として、事業中の「三鷹駅～立川駅間連続立体交差事業」及び運輸政策審議会（第18号答申）において位置づけられている「多摩都市モノレールの延伸」がある。特に連続立体交差事業により立川駅東側の道路交通流動の円滑化が期待される。

現状の鉄道網における移動時間は、立川駅～周辺主要駅は概ね1時間圏内であり、「立川広域商圏の買い物行動調査（立川商工会議所）平成19年」によると、来街者の立川駅までの平均移動時間は約30分である。



■東京圏鉄道網（出典：運輸政策審議会答申第18号路線図／平成12年1月27日）



■立川駅～周辺主要駅間の時間距離（平成20年3月現在ダイヤ）

②乗降客数

1日あたりの乗車員数をJR東日本管内で見ると、立川駅は第15位となっており、多摩地域では最大である。

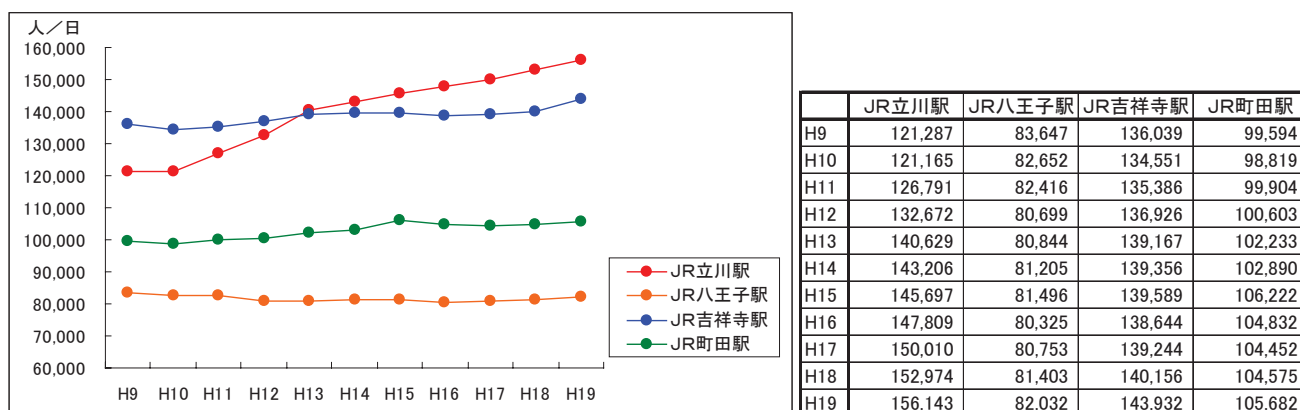
乗車客数の推移をみると、中心駅として発展を続ける立川駅は着実に伸びており、多摩地域の主要ターミナル駅と比較しても特化している。しかしJR以外の鉄道を含めた乗降客数では、吉祥寺駅の方が多い。

また、立川北駅、立川南駅のモノレール乗降客の80%以上がJR線との乗換利用である。

(単位:人)

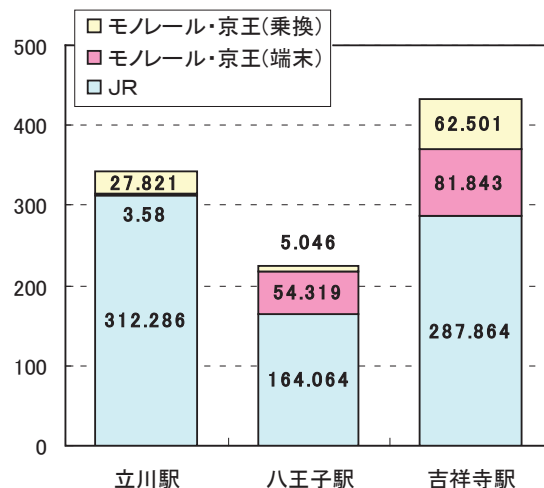
順位	駅名	1日平均乗車人員	順位	駅名	1日平均乗車人員
1	新宿	785,801	11	北千住	191,015
2	池袋	589,837	12	川崎	183,577
3	渋谷	445,730	13	上野	181,099
4	横浜	403,394	14	有楽町	166,545
5	東京	396,152	15	立川	156,143
6	品川	324,253	16	田町	154,750
7	新橋	249,607	17	浜松町	153,496
8	大宮	239,111	18	吉祥寺	143,932
9	秋葉原	217,237	19	恵比寿	137,826
10	高田馬場	212,286	20	蒲田	136,210

■平成19年JR東日本管内の1日乗車人員上位20 (東日本旅客鉄道株式会社ホームページより)



■近傍主要ターミナル駅と立川駅の1日乗車人員推移比較 (東京都統計年鑑)

(千人/日)



■近傍主要ターミナル駅と立川駅の1日乗降人員比較 (平成17年度大都市交通センサス)

(2) 道路網

東京都市圏において3環状9放射による高速交通体系を構築中であり、平成24(2012)年には圏央道等の完成により、立川市は湘南方面、東北方面への高速アクセス性が向上する。

9放射のひとつである中央道が立川市の南側を東西に整備されており、立川駅南口から国立府中ICへのアクセスは約10~15分を要し、平成19年6月に開通した圏央道のあるき野IC~八王子JCT間へのアクセスは約30分を要す。



■三環状道路の整備状況 (出典：国土交通省関東地方整備局資料に加筆)

■立川駅~主要IC間の現状所要時間 (標準的経路、平均時速30kmで机上計測)

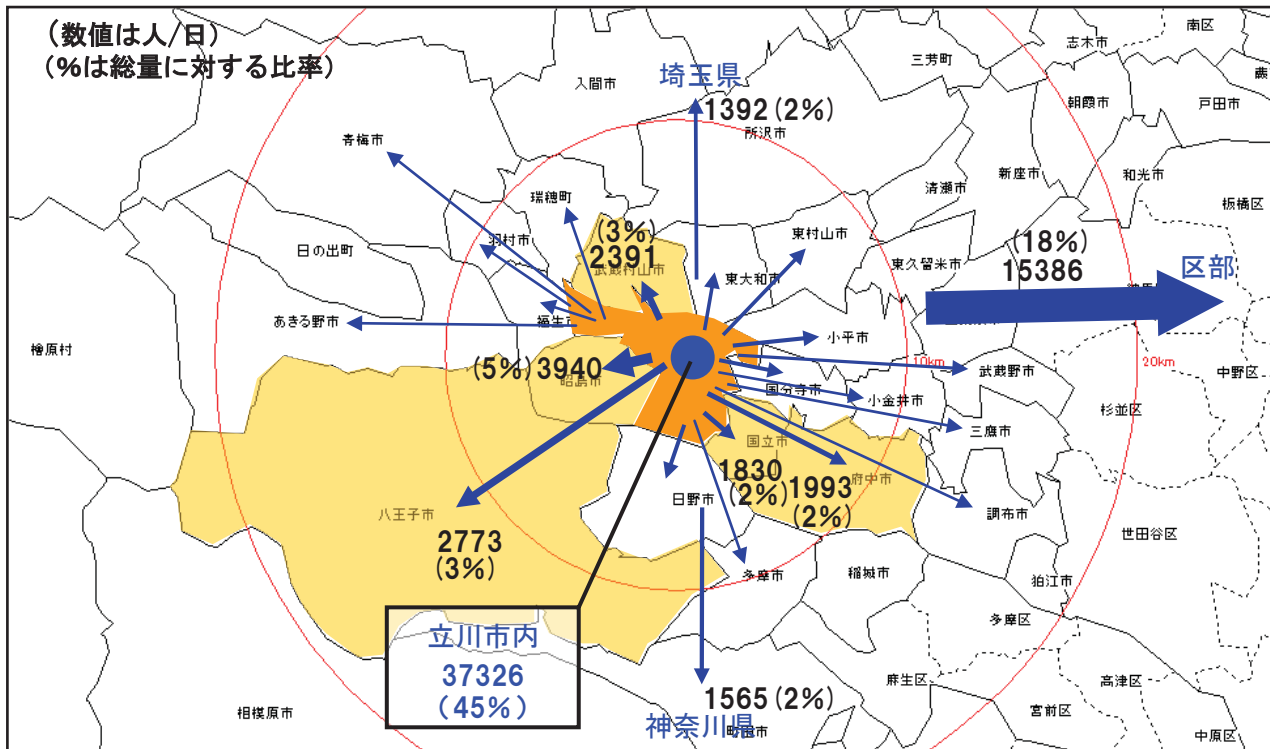
- 立川駅南口~中央道国立府中IC約15分
- 立川駅南口~圏央道日の出IC約30分
- 立川駅北口~圏央道入間IC約35分



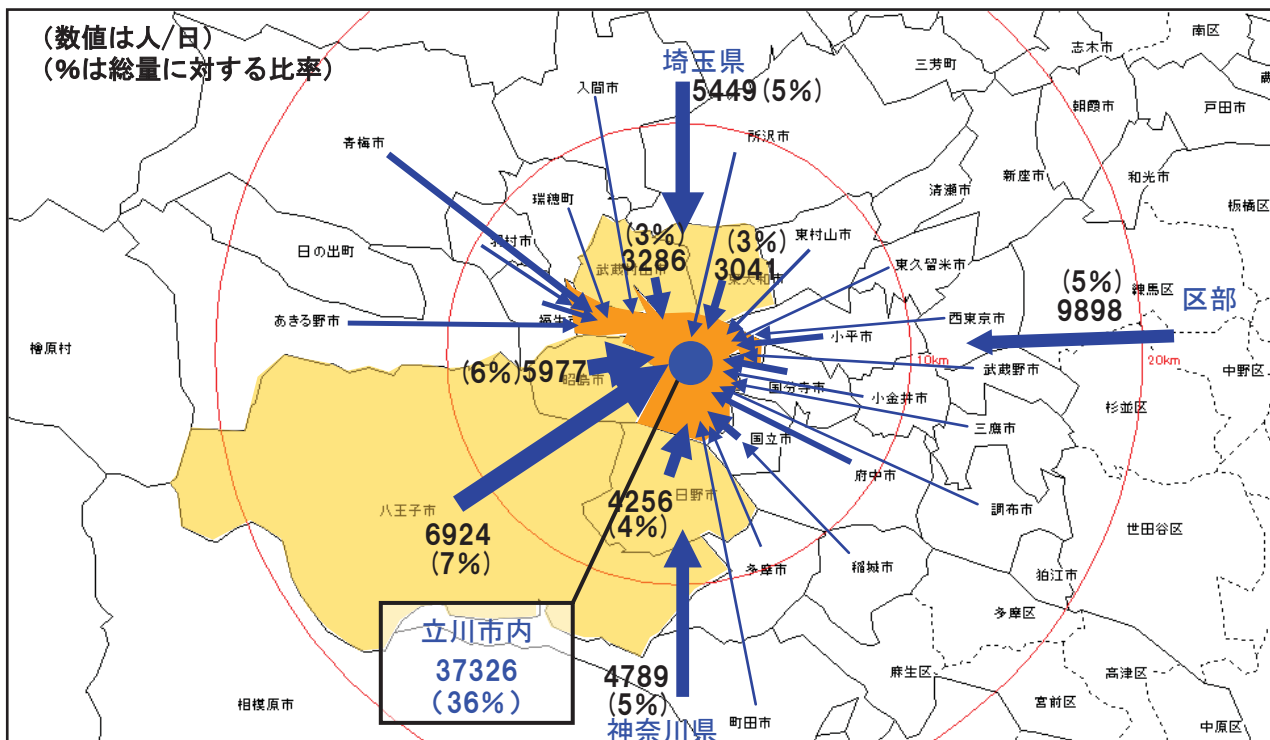
3. 通勤の状況

平成17年国勢調査における15歳以上の通勤者をみると、立川市居住者の45%は市内へ通勤しており、18%が区部へ通勤している。逆に立川市内従業員の36%は市内からの通勤であり、7%が八王子市から、6%が昭島市から通勤している。

立川市における通勤は、立川市の居住者が市内で従業する割合が高く、また、区部を除いたすべての地域に対して、通勤のための流出より、流入のほうが多い。



■立川市居住者の通勤流動（400人以上のみ矢印図示、市部のベスト5エリア着色）



■立川市従業員の通勤流動（400人以上のみ矢印図示、市部のベスト5エリア着色）

【通勤流動（平成17年国勢調査：15歳以上）】

4. 立川市の首都圏における位置づけと役割

【広域的な視点】

上位計画において「業務核都市」として国の行政機関、業務・商業機能、交流・文化機能という多様な機能集積が展開されており、「核都市」としては多摩地域の核として多様な機能集積による自立性と広域拠点性の向上が求められている。

【鉄道の視点】

JR 中央線、青梅線、南武線、西武拝島線、多摩都市モノレールと多くの鉄道路線が集中し、東京駅まで45分という好立地で、JR立川駅は平成19年度の1日当たり乗車人員が約15.6万人とJR東日本の駅の中で有楽町駅に次ぐ第15位となっている。

【道路交通の視点】

道路の面では、首都圏において構築中である3環状9放射の高速道路体系のなかでは、市内に高速道路のICはなく、中央自動車道の国立ICまで15分、圏央道の日の出ICまで30分を要し、アクセス性の向上が今後の課題となっている。

【人の動きの視点】

通勤の状況を見ると、居住者の45%が立川市内で勤務しており、また区部を除いたすべての地域に対して、通勤のための流出より、流入のほうが多い。

これらのことから立川市は、首都圏の「核都市」として諸機能の集積が進みつつあるとともに、周辺市と強い関係性を有していると考えられ、立川駅を中心とした圏域が形成されつつあることが認められる。具体的には立川市内及び周辺市間の移動が多くみられるため、立川市の交通施策の検討に当たっては、これらの広域的な交通流動及び交通施設の整備状況を考慮する必要があると考えられる。

そのため、総合都市交通戦略の策定にあたっては、「立川市の交通施策を検討するにあたって考慮すべき範囲」として、交通上密接な関係を持つ立川駅を中心とした一定の都市活動の圏域を「総合都市交通戦略における立川都市圏」として、設定するものとする。

3章. 立川都市圏の設定と総合都市交通戦略の方向性

立川都市圏の考え方を整理し、都市圏の設定と総合的な交通戦略の方向性を検討する。

1. 立川都市圏としての交通戦略の考え方

立川市の総合的な交通戦略の策定に際しては、立川市内の交通等の実態に即すだけでなく、立川市の交通施策を検討するにあたって考慮すべき範囲として、交通上密接な関係を持つ範囲を「総合都市交通戦略で定める圏域としての立川都市圏」（以下「立川都市圏」という。）と設定し、まちづくり、交通流動等の交通特性を踏まえることとした。

2. 立川都市圏の設定

都市圏の定義については、総務省による統計上の都市圏、国土交通省による通勤通学圏、地方行政による広域行政圏、民間研究による都市雇用圏等多くの考え方がある。

本調査では、交通ネットワークと人の動きに着目し、以下の3項目を用いて「総合都市交通戦略における立川都市圏」を設定する。

- ①通勤・通学依存率 ……………通勤通学者の動き
- ②商圈 ……………買い物客の動き
- ③立川駅からの30分圏域 ……………接近性

(1) 通勤・通学依存率

通勤・通学依存率による圏域の判定には、国土交通省における都市圏の考え方（通勤・通学率5%以上の連担した範囲）を参考に、多摩地域に限定して算出するものとした。

算出方法は、平成17年度国勢調査の居住地による就業・就学地のデータを用い、通勤・通学依存率5%以上の連担した範囲を都市圏とするものとした。

その結果、多摩地域は大きく5つの都市圏に分割され、立川市は昭島市、福生市、武蔵村山市、東大和市、国立市、東村山市、小平市、国分寺市と都市圏域を形成していると考えられる。



資料：平成17年度国勢調査

■多摩地域の通勤・通学率による連担都市圏

(2) 商圈

商圈は、大規模商業施設の計画時において一般的に設定する商圈である 10 km圏とし、最も大規模商業施設が集中する立川駅を中心とした。

その結果、立川駅を中心とした商圈は立川市、昭島市、国立市、国分寺市、武蔵村山市、東大和市、小平市、福生市、日野市、多摩市、府中市の11市のほぼ全域と、東村山市、瑞穂町、八王子市、あきる野市、小金井市、稲城市の一部が含まれると考えられる。

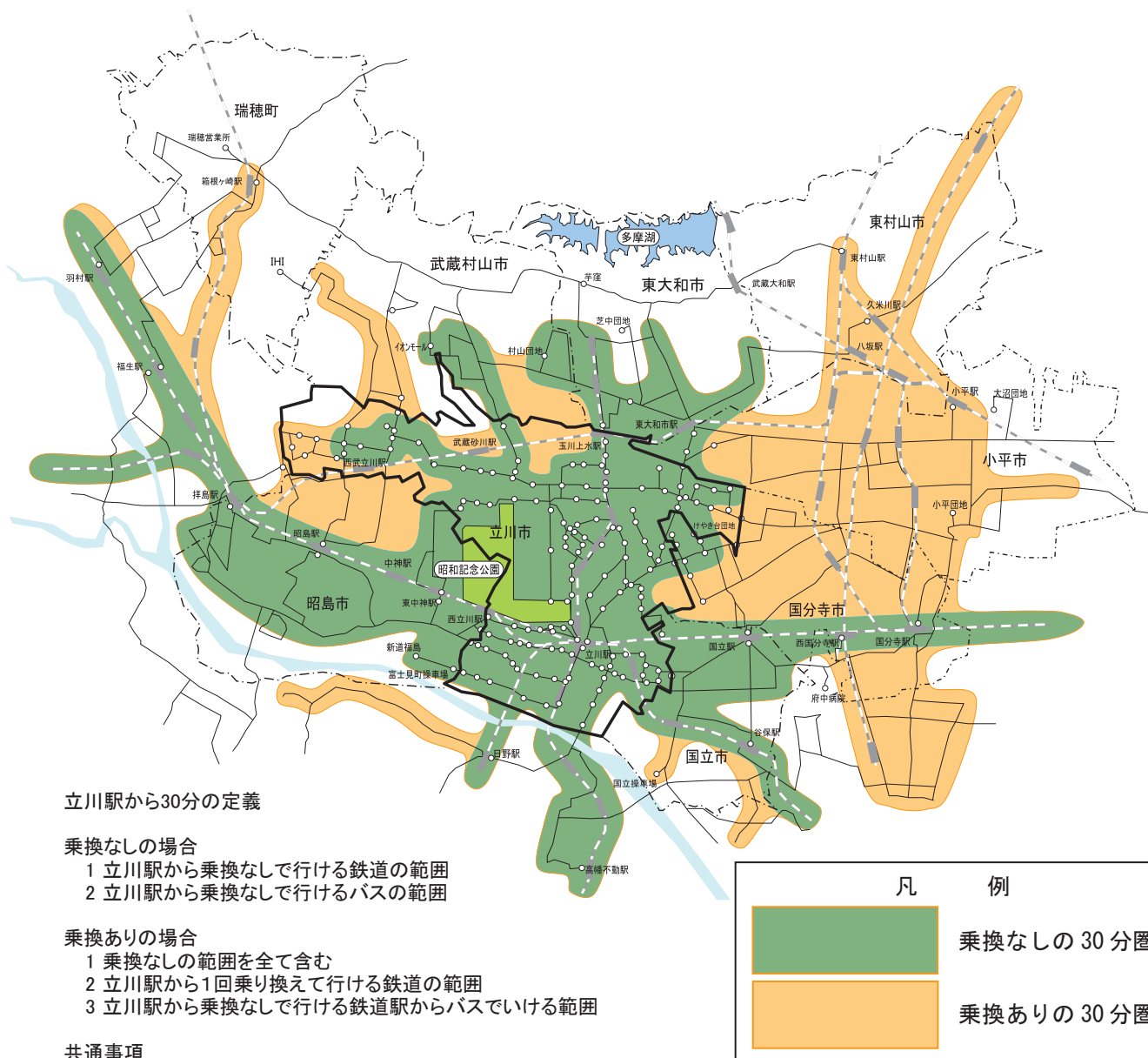


■立川駅周辺を中心とした商圈範囲と大規模商業施設分布

(3) 立川駅からの30分圏域

立川駅からの30分圏域については、立川駅から乗り換えなしの30分圏域（鉄道又はバスに1回のみ乗車で行ける範囲）と立川駅から乗り換えありの30分圏域（鉄道又はバスを乗り継いで行ける範囲）の2ケースにより判定した。

その結果、乗換なしの30分圏域は、立川市、昭島市、武蔵村山市、東大和市、国分寺市、国立市、日野市、乗換ありの30分圏域は、小平市、東村山市、福生市、多摩市、瑞穂町の一部が含まれる。



※図は簡略化したもので、鉄道又はバス路線から約500mの範囲を圏域とした。

資料：JR 東日本、西武鉄道、立川バス、西武バス、京王バスの各ホームページ
■立川駅からの公共交通による30分圏域

(4) 立川都市圏の設定

指標とした①通勤・通学依存率、②商圈、③立川駅からの30分圏域の結果を分析するとともに、その範囲を重ね合わせた上で、地形地物・他都市との連携状況を勘案し、「立川市・昭島市・武蔵村山市・東大和市・国立市」の5市と「東村山市・小平市・国分寺市・日野市」の一部を立川都市圏と設定し、右図に示した。

交通戦略策定においては、この範囲を「総合都市交通戦略における立川都市圏」とする。

なお、日野市については、多摩川を挟んでおり、八王子市との繋がりが強いものの、多摩都市モノレールの整備や、万願寺の土地区画整理事業の進捗等、立川市との繋がりが今後更に強まる事が予測されることから、多摩都市モノレール沿線の地域を立川都市圏として設定した。



■総合都市交通戦略における立川都市圏

■指標による圏域の整理と都市圏設定

	指標				立川都市圏	
	通勤通学圏	商圈	移動30分圏		圏域	設定理由
			乗換あり	乗換なし		
立川市	○	○	○	○	○	中心市
昭島市	○	○	○	○	○	繋がりが強い
国立市	○	○	○	△	○	
国分寺市	○	○	○	△	△	隣接するが西武国分寺線の東は府中市との繋がりが強い
武蔵村山市	○	○	△	△	○	繋がりが強い
東大和市	○	○	△	△	○	
小平市	△	○	△	△	△	隣接するが、西武国分寺線の東は他都市の繋がりが強い
東村山市	△	△	△	△	△	小平市の都市圏境界の延長を境界線とした
福生市	△	○	△	△		横田基地で分断、通勤は周辺各地に分散
日野市		○	△	△	△	八王子市と連携強いが、モノレール沿線で繋がりが強い
多摩市		○	△	△		多摩川で分断、八王子市との繋がりが強い
府中市		○	△			調布市と独自の圏域を持つ
瑞穂町		△	△			横田基地で分断、青梅市との繋がりが強い
八王子市		△				商圈以外は要件を満たさない
あきる野市		△				
小金井市		△				
稲城市		△				

※通勤通学圏の○は立川市と直接繋がりがあある市、△は隣接市を經由して立川市と繋がりがあある市を示す。
 ※商圈、移動30分圏、圏域の○は市の全域、△は市の一部が含まれることを示す

3. 立川都市圏の現状と課題

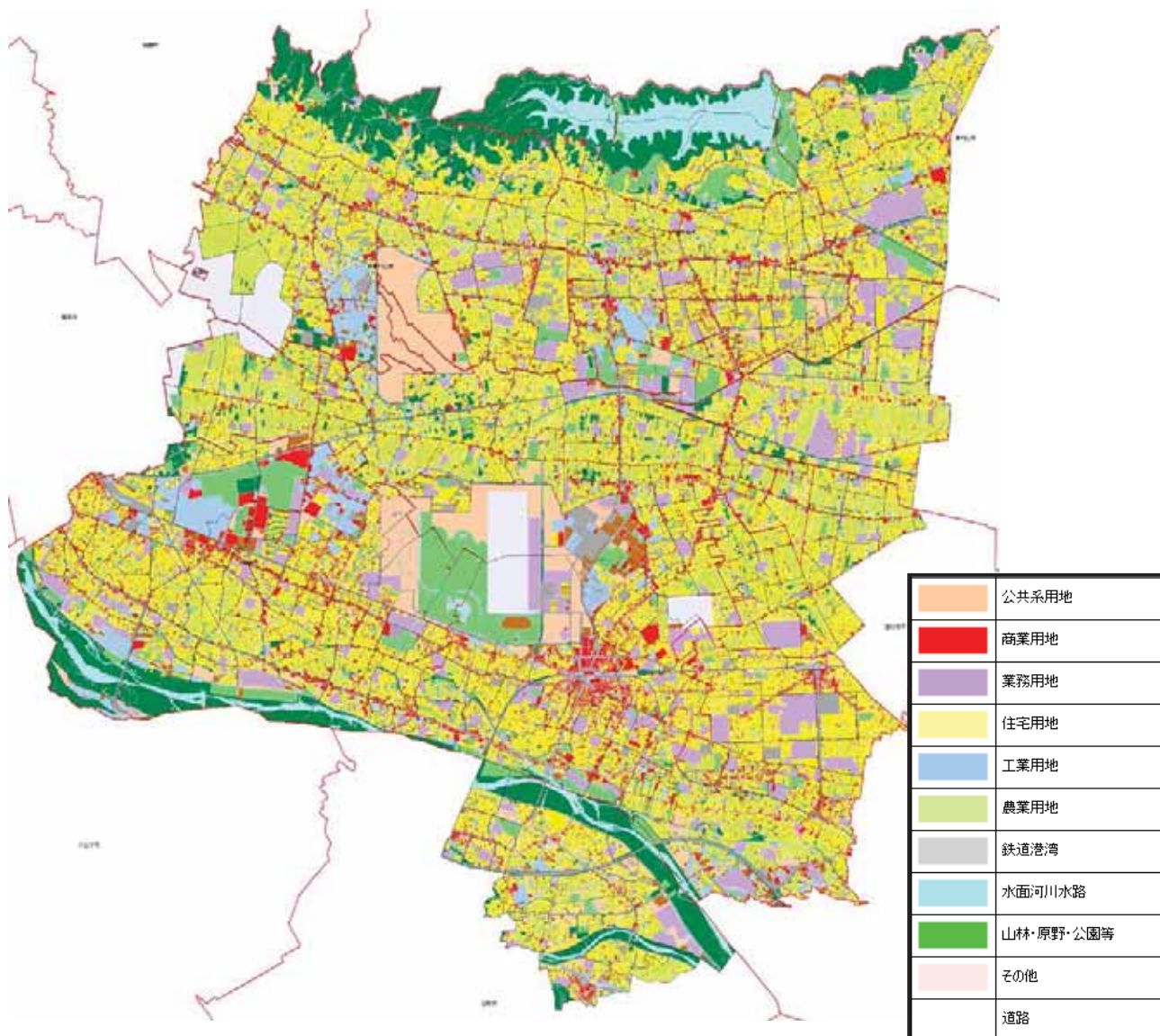
総合都市交通戦略の方向性を示すにあたり、立川都市圏の現状と課題を整理する。

(1) 土地利用

立川都市圏の土地利用現況は、住宅用地及び農業用地が多く、また、昭和記念公園や多摩川、多摩湖周辺を中心に山林・原野・公園といった緑が広がっている。

立川市、昭島市、武蔵村山市、東大和市には工業用地が集積した地域があり、商業用地、公共系用地は各地に点在している。

また、図上では公共系用地となっている部分の多くは立川基地跡地、日産村山工場跡地等の面的な整備が計画されている地域である。



この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 の地形図を利用して作成したものである。(承認番号) 20都市基交第240号

■立川都市圏の土地利用現況図

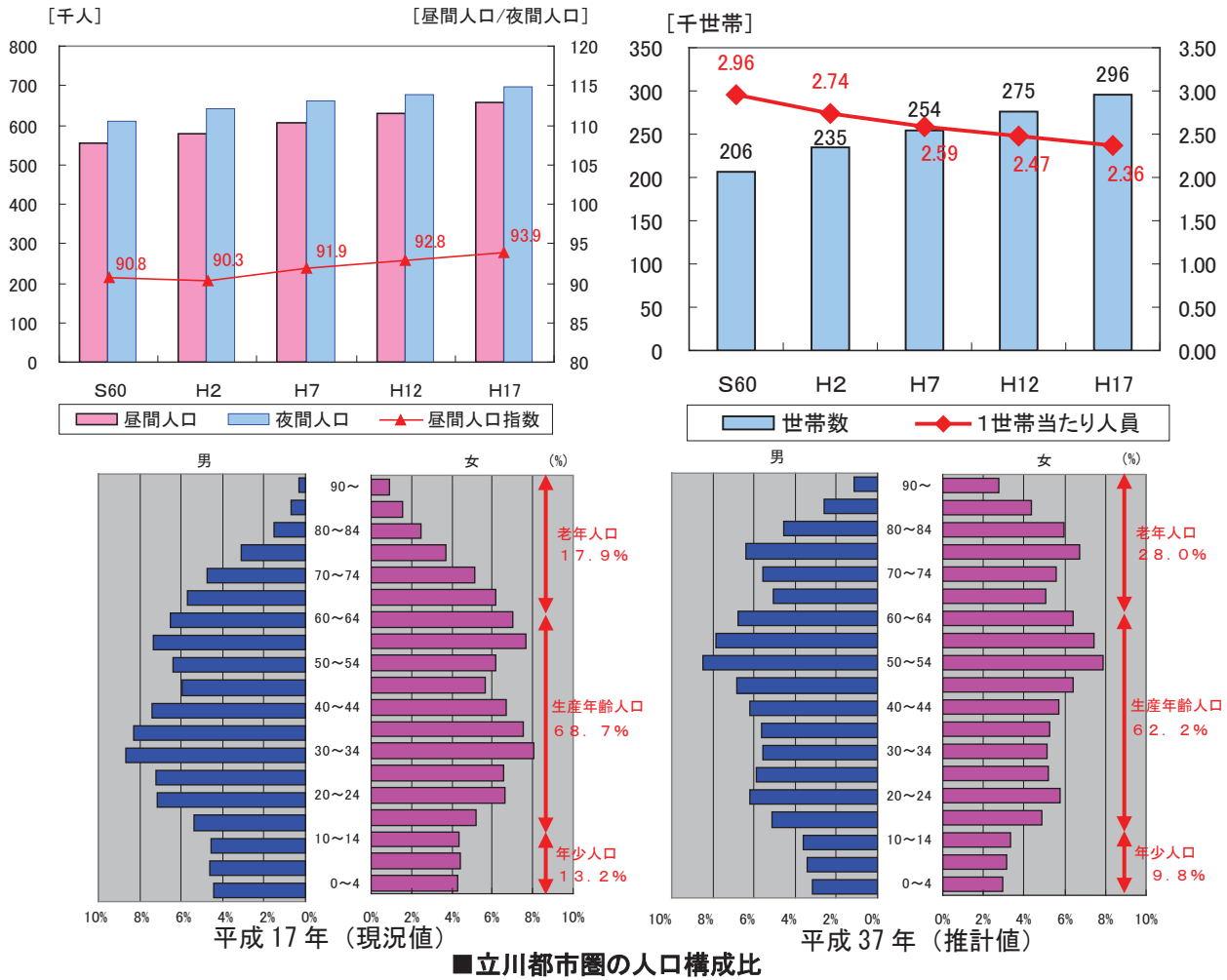
(2) 人口動態

立川都市圏の人口及び世帯数は、着実に増加している。

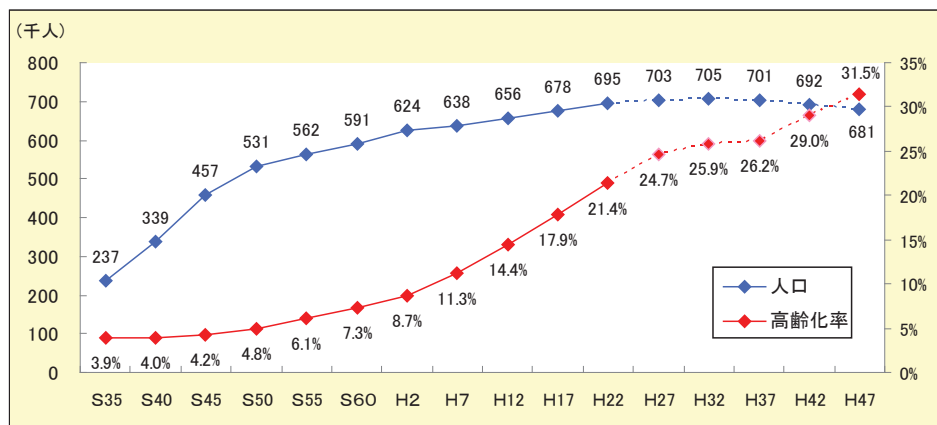
昼夜間人口の割合では、夜間人口の方が多いことから、都市圏外への通勤・通学が多いと考えられる。

将来推計人口は、平成 32(2020)年をピークに減少に転じると予測されている。また、老年人口の割合は増加し続け、平成 37 (2025) 年には、3割に近づくことが予測されている。

※ 立川市の将来人口推計では、平成 37(2025)年をピークに減少することが予測されている。



資料：平成 17 年度国勢調査



資料：日本の市区町村別将来推計人口 (国立社会保障・人口問題研究所 平成 20 年 12 月推計)

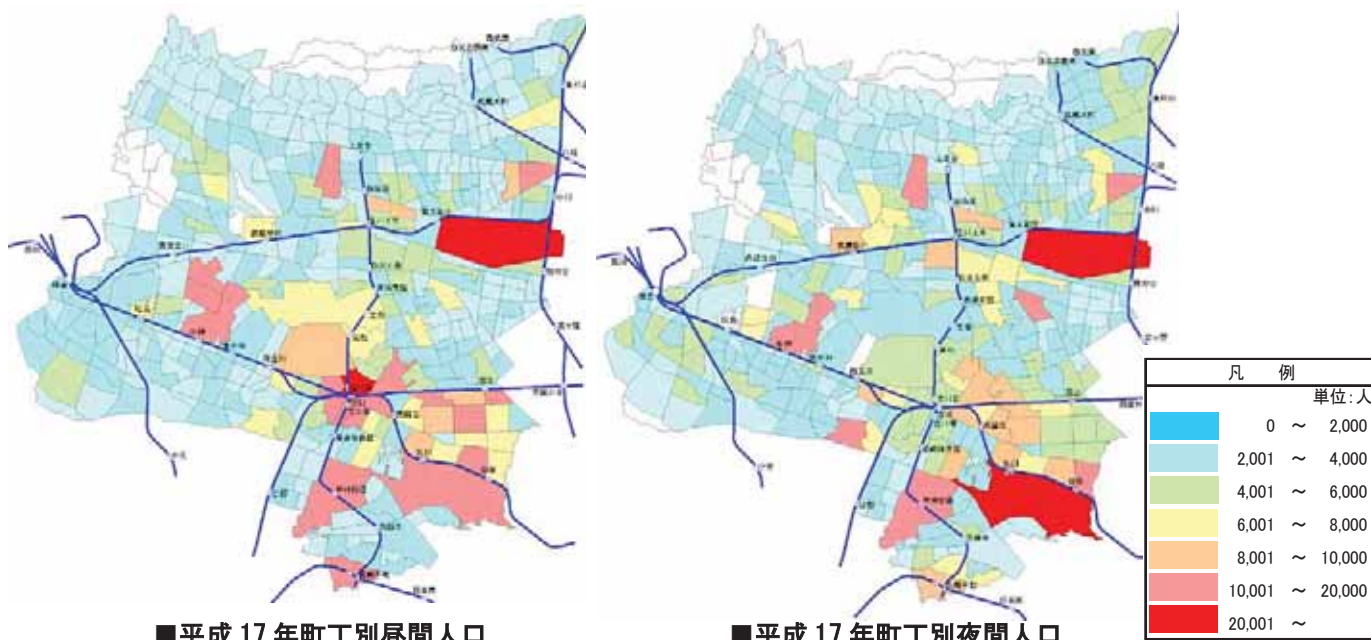
立川都市圏の将来推計人口

①町丁目別人口

平成 17(2005)年国勢調査時の昼間人口と夜間人口及び昼夜間人口比率を町丁目別に図化した。

昼間人口は立川駅周辺と国立市、立川駅から玉川上水方面の立川・所沢線周辺で高く、夜間人口は立川駅周辺、国立市に加え立川市の北部で高い。全体的には立川都市圏の南部で人口が多い傾向にある。

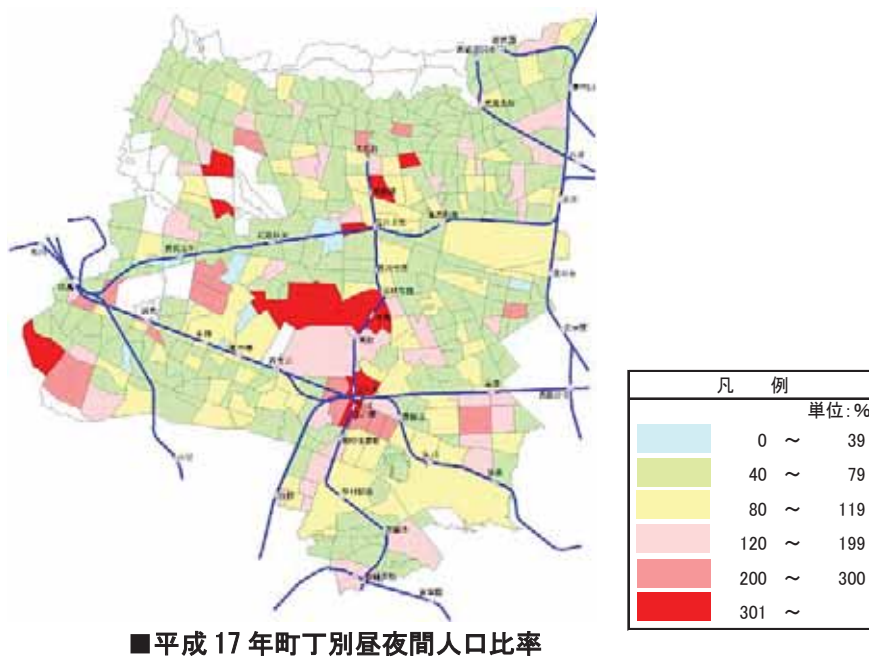
夜間人口に対する昼間人口の割合を示す昼夜間人口比率は、立川駅周辺と工業集積地で高くなっており、特に立川駅の北側で高い。



■平成 17 年町丁目別昼間人口

■平成 17 年町丁目別夜間人口

※小平市及び国立市の一部の町丁目人口が 20,001 人以上となっているのは面積が広いためである。



■平成 17 年町丁目別昼夜間人口比率

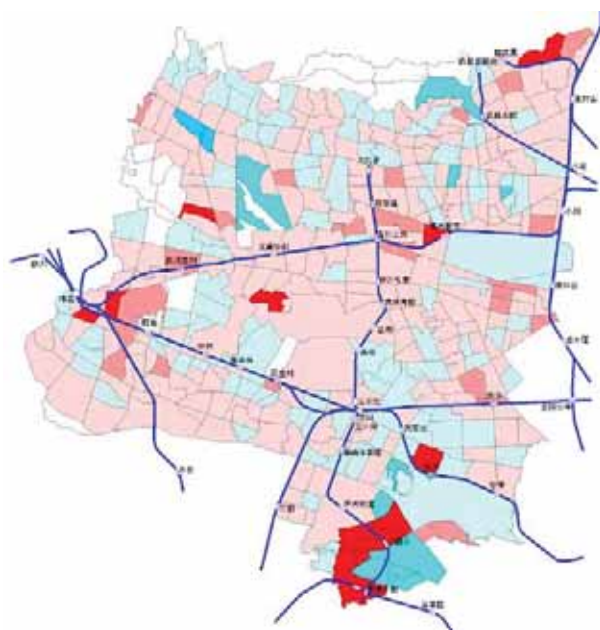
資料：平成 17 年度国勢調査

②町丁目別人口増減

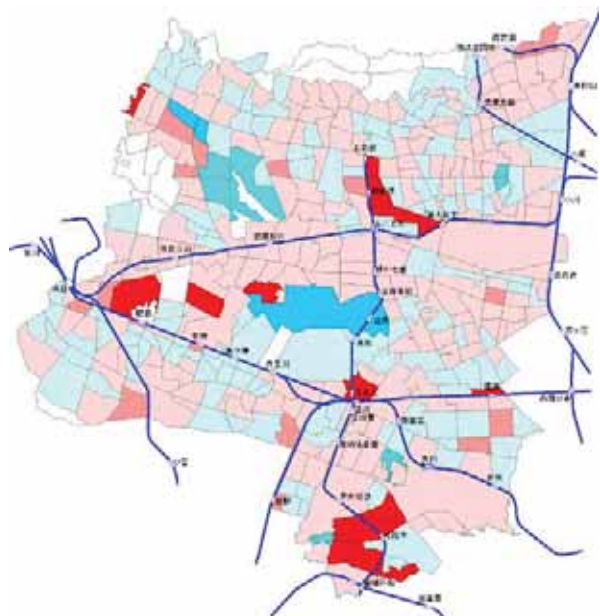
平成7(1995)年国勢調査と平成17(2005)年国勢調査の昼間人口と夜間人口の増減を町別に図化した。

昼間人口については、全体的に増加している地区が多いが、国立市等に減少している地区がある。

夜間人口についても増加している地区が多いが、立川市南部や武蔵村山市中部及び都市圏の外縁部で減少している地区がある。



■昼間人口の増減（平成7年に対する平成17年）



■夜間人口の増減（平成7年に対する平成17年）

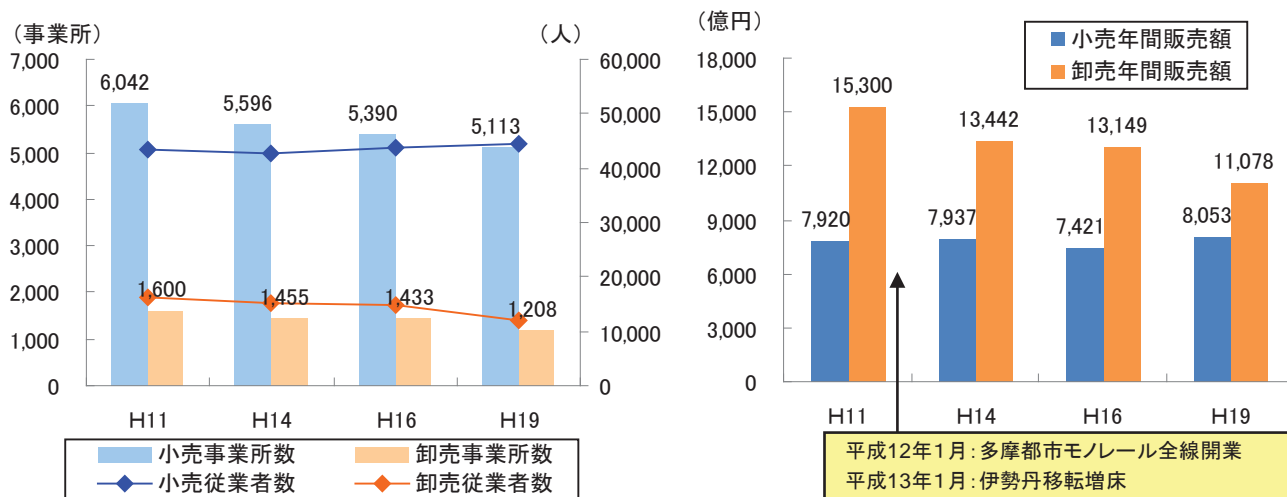
凡 例	
単位 %	
	～ -21
	-20 ～ -11
	-10 ～ 0
	0 ～ 10
	11 ～ 20
	21 ～

(3) 産業動向

小売業については、事業所数は減少しているものの、年間販売額はほぼ横ばいであるが、卸売業については、事業所数、年間販売額ともに減少している。また、飲食業は、事業所数、年間販売額ともに横ばいである。

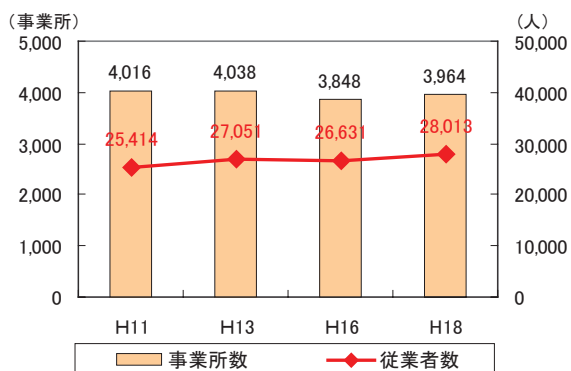
他の地域からの購買力の吸引を相対的に示している小売吸引力について、立川市は124%で、近隣主要都市の中では武蔵野市と立川市のみが他地域から購買力を吸引している。

工業については、事業所数がやや減少しており、製造品出荷額は低迷している。

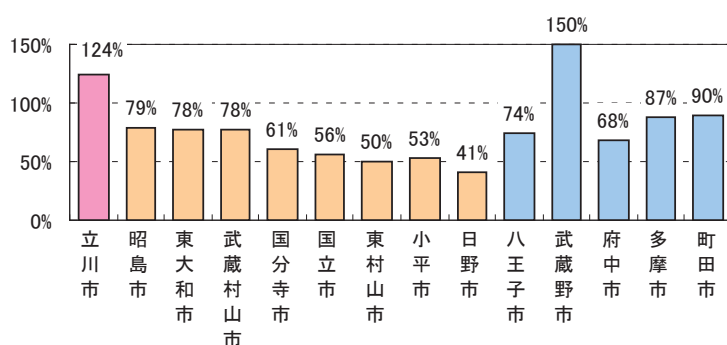


■立川都市圏の小売業・卸売業の事業者数、従業者数、年間販売額の推移

資料：平成19年東京都商業統計速報

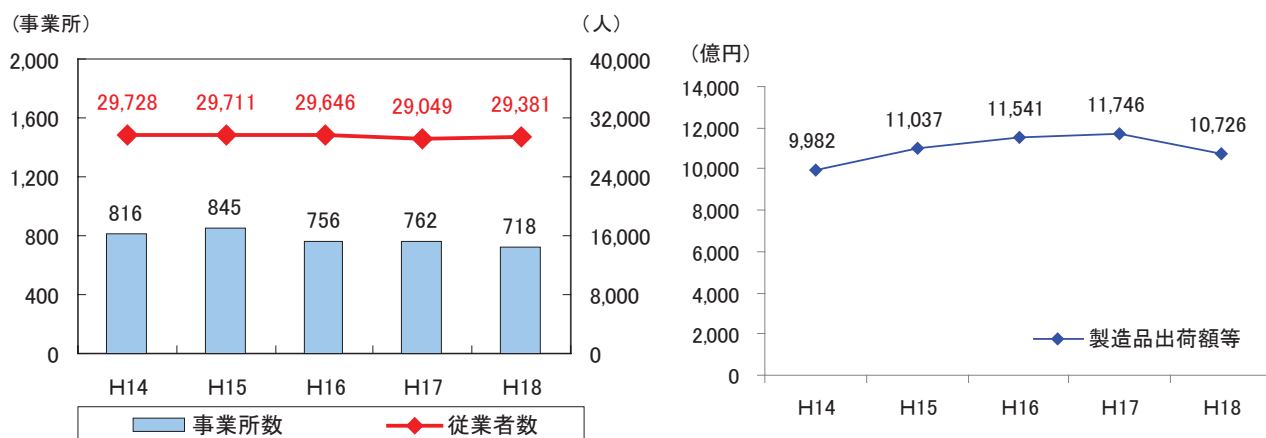


■立川都市圏の飲食店事業者数と従業者数の推移



■近隣主要都市の小売吸引力比較

資料：平成19年東京都商業統計速報



■立川都市圏の工業事業者数・従業者数・製造品出荷額の推移

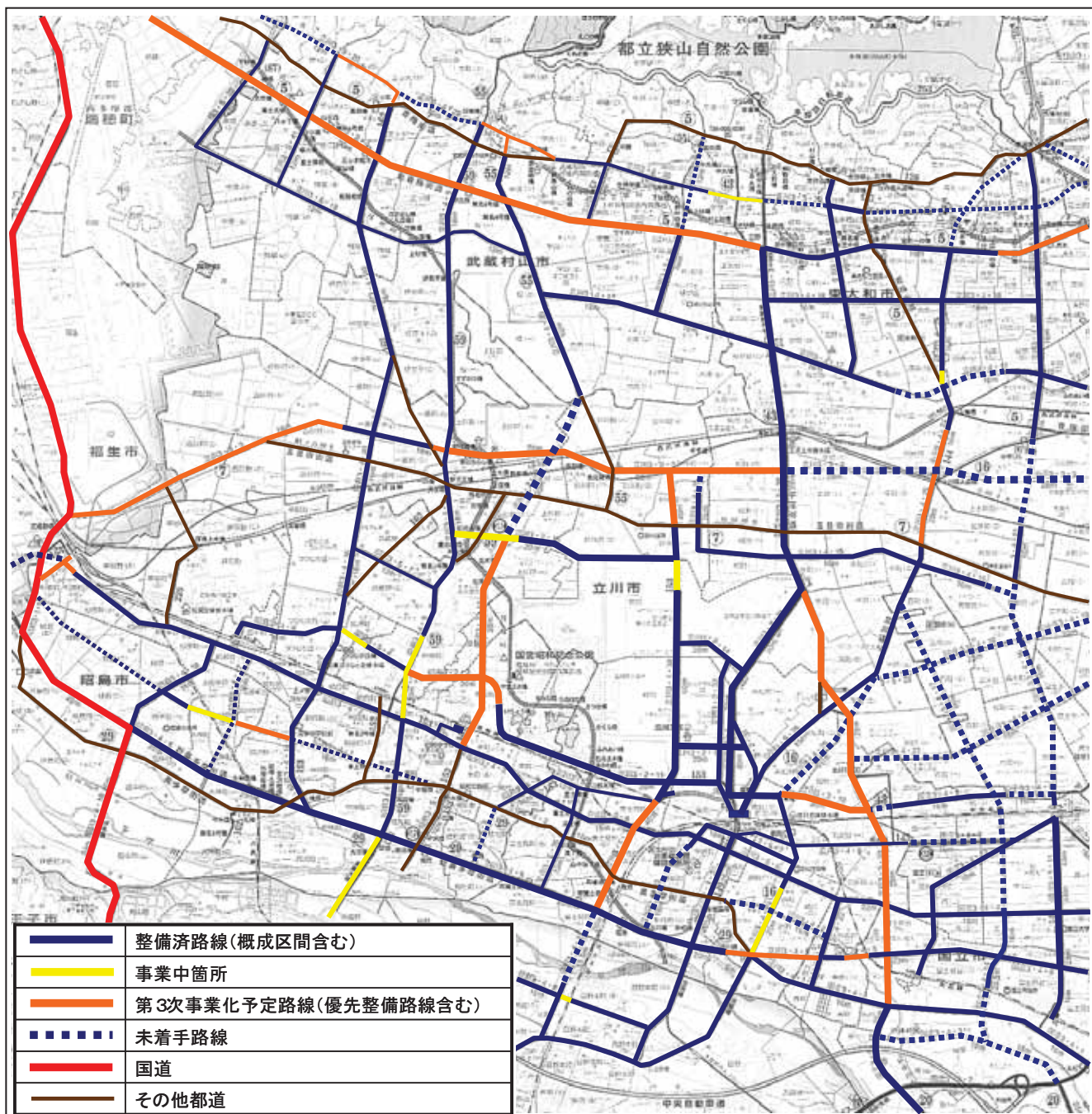
資料：平成18年東京都工業統計

(4) 交通整備の状況

①道路整備状況

立川都市圏の道路整備状況を以下に示す。

多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）においては、骨格となる道路が優先整備路線（今後 10 年間で優先的に整備すべき路線）に位置づけられており、東京都と各市の協力のもとに道路網の早期完成を目指していくことが必要である。



■立川市周辺の道路網整備状況

資料：立川市資料

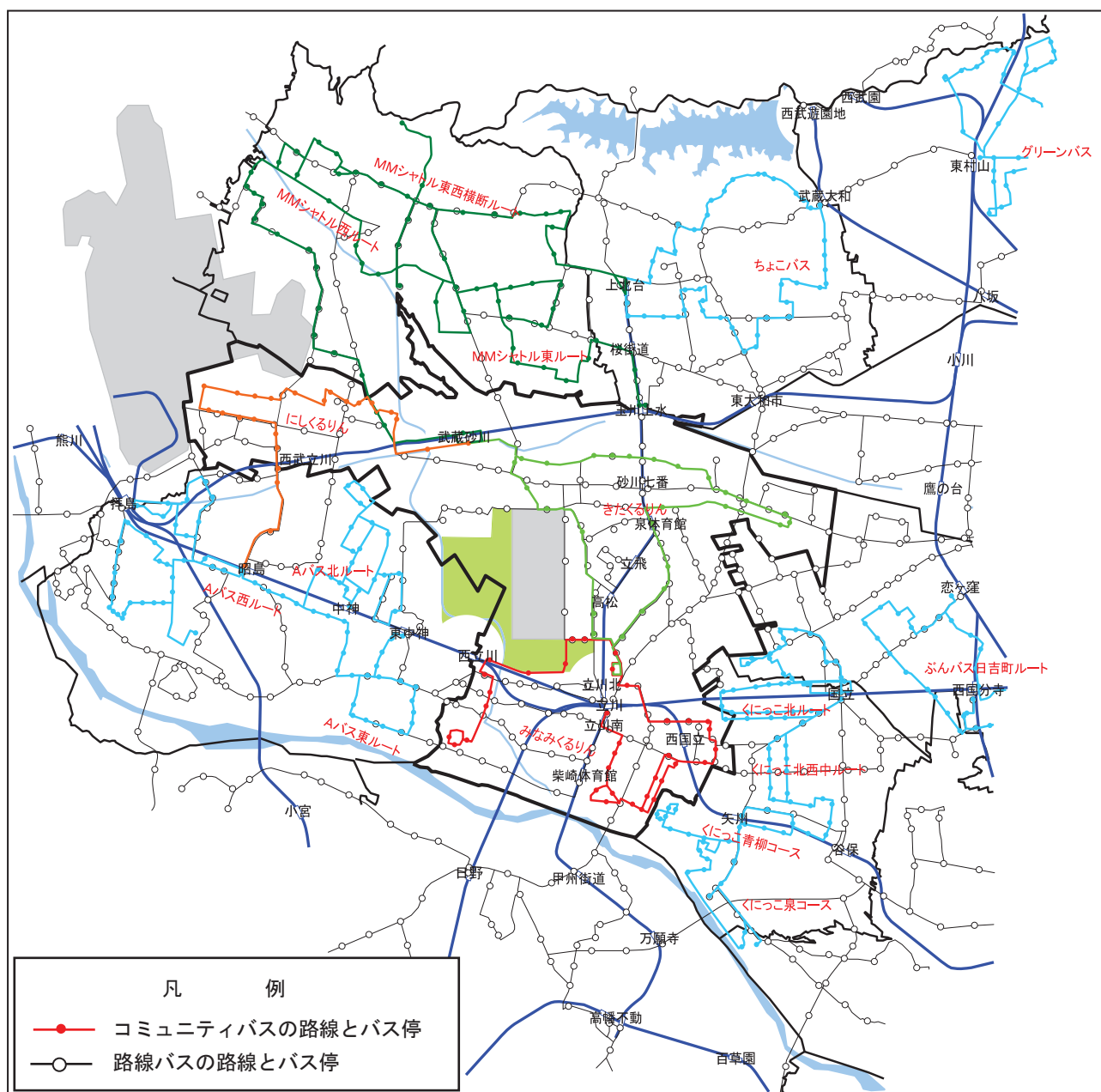
「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）平成18年4月」

②バス路線網状況

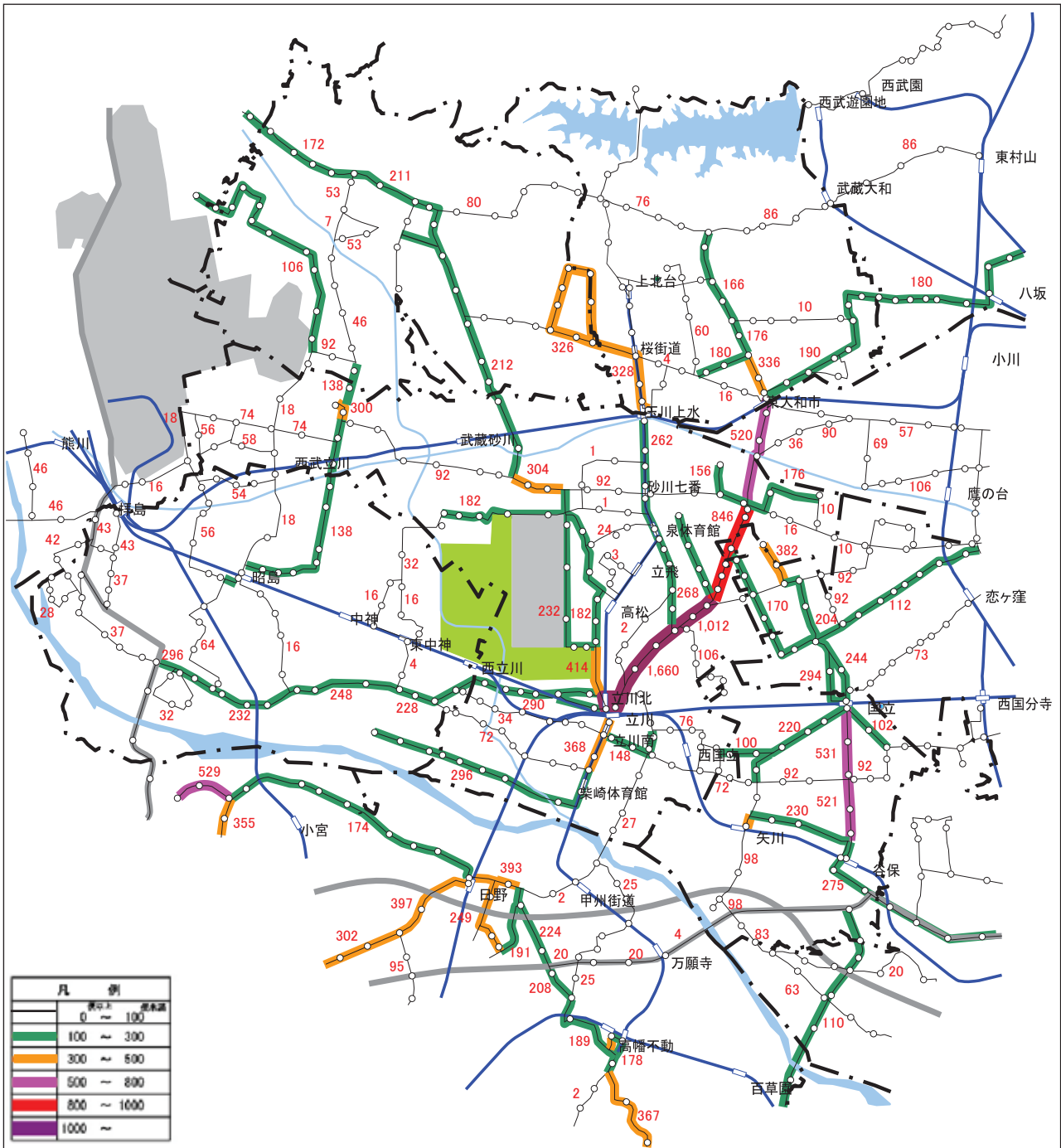
立川都市圏のバス路線は、立川駅を中心として広範囲に網羅されており、立川駅から東大和駅方面の路線本数が多い。

都市圏の西部の路線本数は少ないが、バス路線のない地域にコミュニティバスが走っている場合が多い。

中神駅、東中神駅、西立川駅、西国立駅、西武立川駅、武蔵砂川駅への路線バスの乗入はないが、このうち、中神駅、東中神駅、武蔵砂川駅へはコミュニティバスが乗り入れている。



■バス路線網の現状（平成 20 年 12 月 25 日時点調査）



■路線バス本数（平成 20 年 12 月 25 日時点調査）

③バリアフリー整備状況

立川市域の公共交通について、国土交通省、警察庁、総務省によるバリアフリー化の目標に対する現在の整備状況を整理し、図化した。

公共交通のバリアフリーは、対応が進んでいるものの、いまだ対応できていない駅やノンステップバス導入率が25%未満の区間も多く、H22年度までにバリアフリー化するという国土交通省の目標に達していない。

今後は、公共交通のバリアフリー化の促進とあわせ、歩道やペDESTリアンデッキ、人の集まる建物等、公共の場所をバリアフリー化していくことも重要である。



■立川市域のバリアフリーの状況

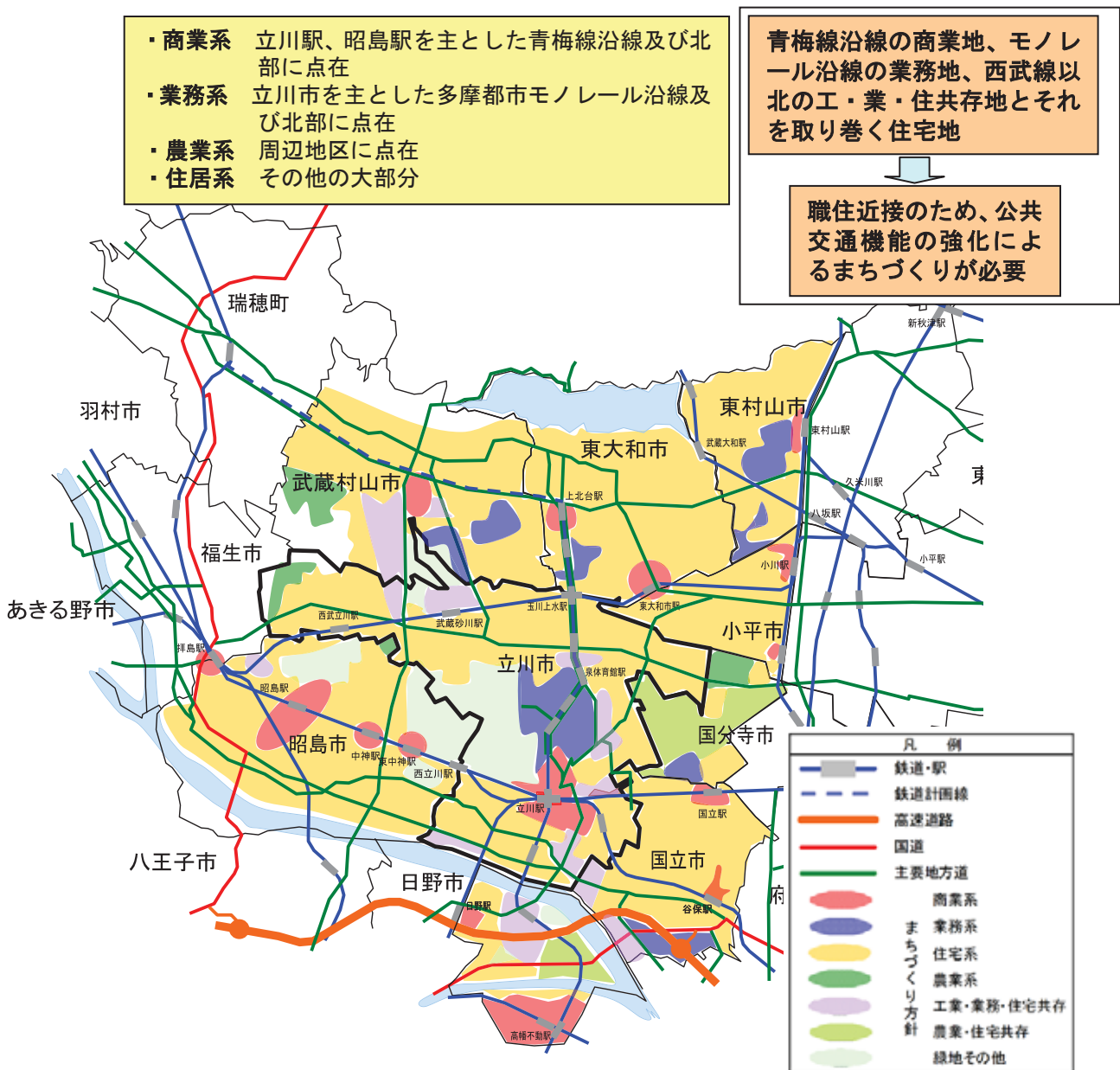
(5) 立川都市圏の既定計画

都市計画マスタープランにおいて、立川市は「多摩地域の中心」、「広域的な都市活動」が目標となっている。

それに対し他市は住宅、環境に重点をおいた目標が多くなっている。

各市の都市計画マスタープランの将来都市構造図から都市圏の土地利用方針を図化すると、商業系は立川駅、昭島駅を中心とした青梅線沿線及び高幡不動駅周辺と都市圏の北部に点在している。

業務系は主に多摩都市モノレール沿線、農業系は周辺部に点在しており、その他の大部分が居住系となっていることから、職住近接のため、公共交通機能の強化によるまちづくりが必要であると考えられる。



参考：各市都市計画マスタープラン都市構造図

■立川都市圏土地利用方針図

(6) 立川都市圏の面的な整備と交通網

鉄道は、立川駅、拝島駅、玉川上水駅が結節点となって、JR 中央線、青梅線、南武線、八高線、五日市線、西武拝島線、国分寺線、多摩湖線、多摩都市モノレール等がある。

道路は、青梅街道、新青梅街道、五日市街道、奥多摩街道、新奥多摩街道が東西に、立川通り、芋窪街道、主要地方道 59 号八王子・武蔵村山線等が南北に整備されている。

面的な整備は、立川基地跡地、日産村山工場跡地などの大規模開発が立川市、昭島市、武蔵村山市で進んでいる。



(7) 立川都市圏の課題

人口動向、土地利用動向等を踏まえ課題を以下の様に整理した。

《人口》

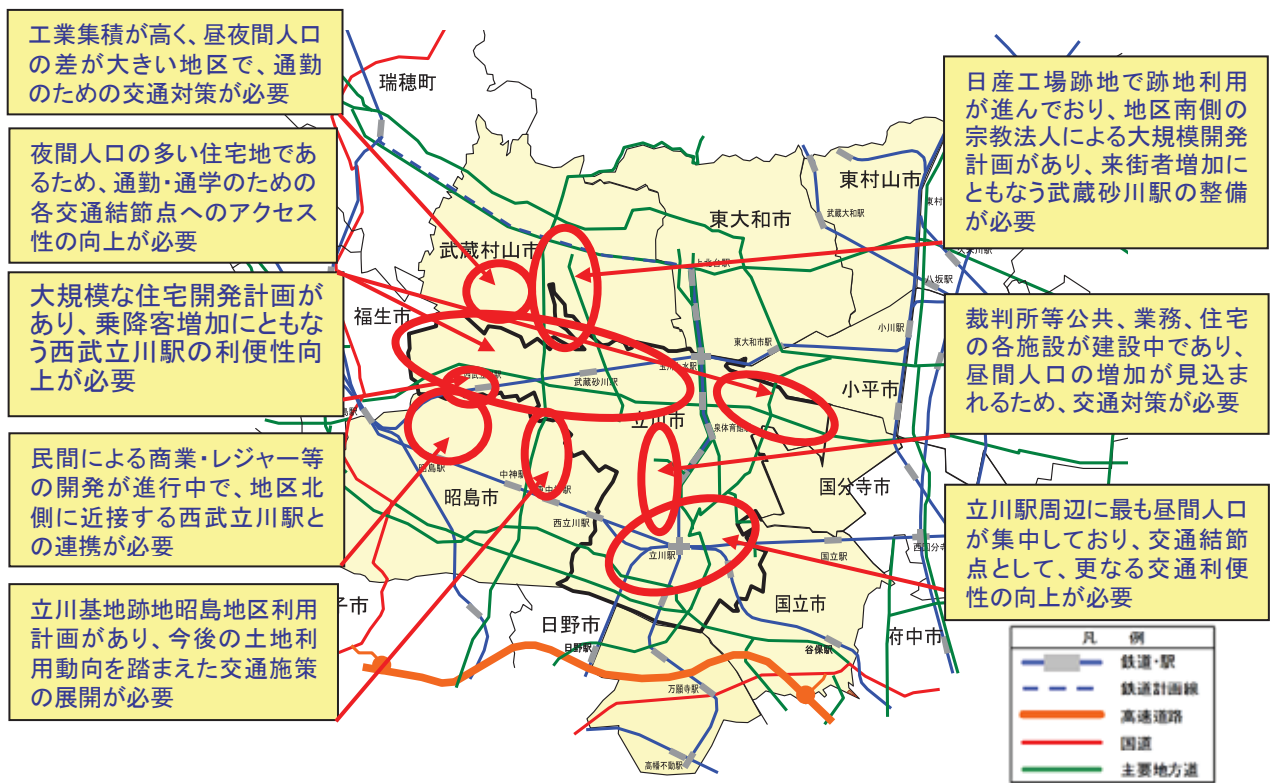
- ・将来的に人口は減少するが、今後 10 年においては増加する。ただし、いずれの場合においても高齢化は進む。
- ・人口動向は地域により異なり、それぞれの特性に合わせた十分な交通施策を実施していくことが必要である。
- ・地区別にみると、立川駅周辺は、最も昼間人口が集中している地区であり、今後のさらなる発展を図るためには周辺拠点との連携が必要である。
- ・新市街地は、各種公共施設の建設により昼間人口の増加が見込まれることから、従業者や来街者のための交通対策が必要となる。

《開発》

- ・西武立川駅の南側では、住宅開発計画がある。また、西武立川駅と昭島駅の間には、商業、レジャー施設があり、今後さらに整備を進める計画であることから、西武立川駅の利便性向上が必要となる。
- ・東中神駅の北側には、「立川基地昭島地区利用計画」があり、南北に長い地区であるため、南側に位置する東中神駅と北側の武蔵砂川駅の連携が課題である。
- ・武蔵砂川駅の北側は、日産工場跡地で跡地利用が進んでおり、今後は地区南側の宗教法人による整備計画があり、来街者の増加に対応した駅の整備や基盤整備が必要となる。

《通勤・通学》

- ・立川市北部は通勤・通学者が多く住む地区であるため、通勤・通学のための交通対策が必要となる。
- ・日産工場跡地の西側は工業集積の多い地区で、夜間人口に比べ昼間人口が非常に多くなっており、通勤のための交通対策が必要である。



■立川都市圏の現状と交通面での課題

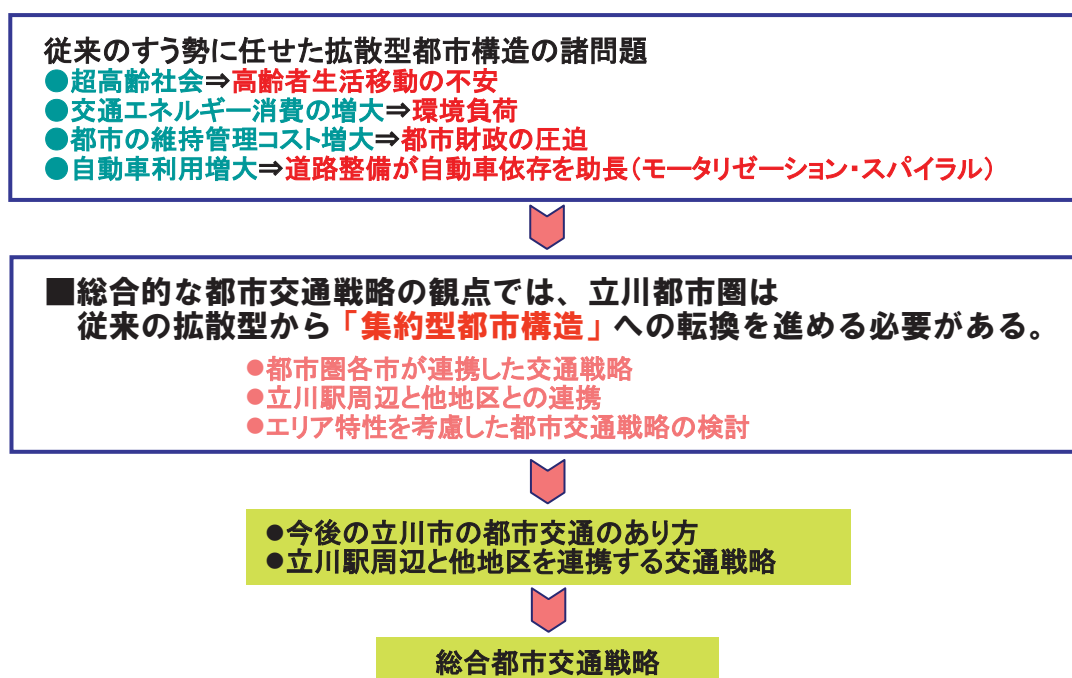
4. 立川都市圏の将来像

(1) 集約型都市構造への転換

立川都市圏の課題を解決していくために、従来のすう勢に任せた拡散型都市構造のままでは、超高齢社会の到来による高齢者の生活に係る移動の不安、交通エネルギー消費の増加による環境負荷の拡大、まちの拡散による都市の維持管理コストの増大による都市財政の圧迫、自動車利用増大による道路整備が更なる自動車依存を助長するモータリゼーションスパイラルといった諸問題の発生が懸念される。

これらの諸問題を解決するために総合的な都市交通戦略の観点では、従来の拡散型都市構造から集約型都市構造への転換が必要であると考えられている。

このため、立川都市圏においては、都市圏各市が連携した交通戦略、立川駅周辺と他地区の連携、地域により異なる現況、エリアの特性を考慮した都市交通戦略の検討が必要であると考えられる。



(2) 目指すべき立川都市圏の将来像

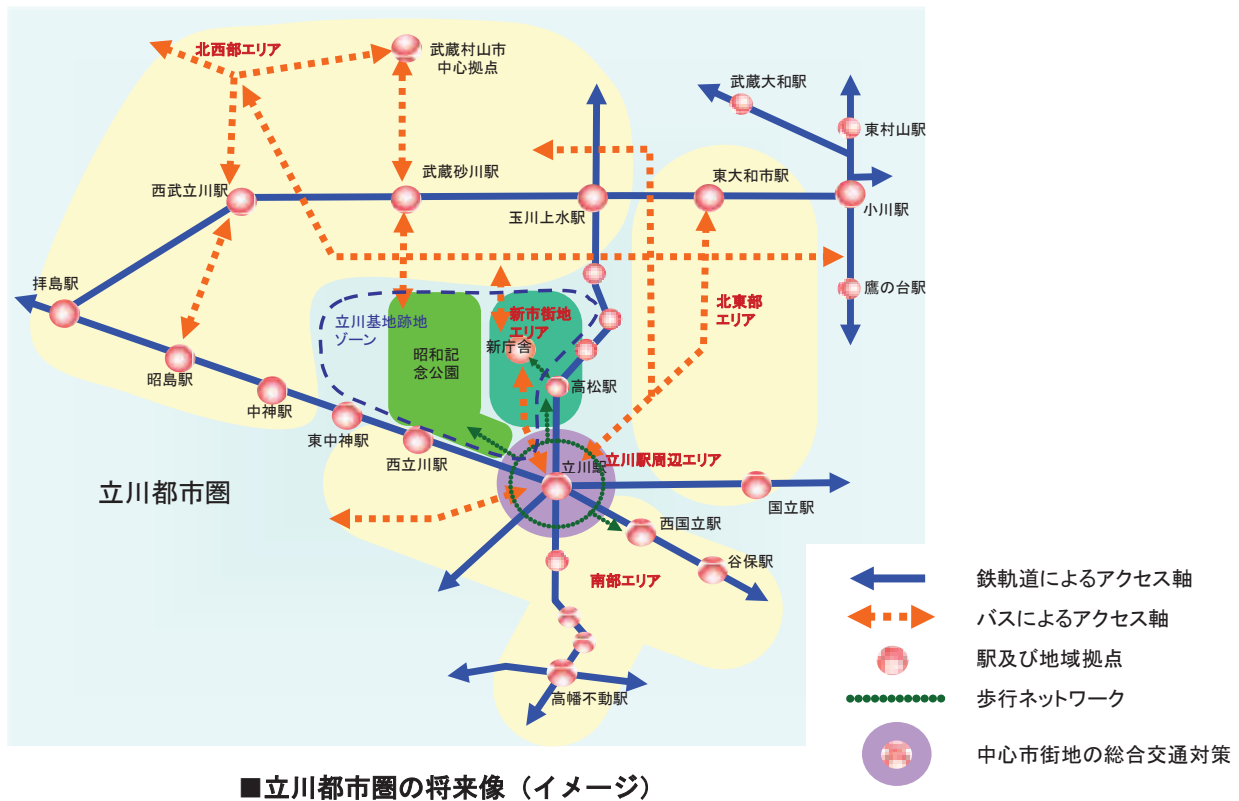
立川都市圏における総合的な都市交通戦略の観点からの集約型都市構造実現イメージと、集約型都市構造を見据えた交通戦略の考え方を以下に示す。

立川都市圏における望ましい総合的な都市交通戦略の観点からの集約型都市構造の実現のためには、都市圏内の交通施策のパッケージによる実施が必要である。

★集約型都市構造の実現イメージ
都市圏内の交通パッケージ
 地域による
 人口、土地利用現況、将来構想等の
 特性により**エリアを分割して検討**

◆集約型都市構造を見据えた交通戦略

- 立川駅周辺及び地域拠点に複合的都市機能を集約
- 立川駅周辺及び地域拠点を基幹公共交通である鉄軌道ネットワークで連携
- 鉄軌道の弱い部分をバスで補完
- 立川駅周辺及び地域拠点の居住推進
- 立川駅周辺及び地域拠点はバリアフリー等歩いて暮らせる環境の整備



5. 立川都市圏としての交通戦略の方向性

隣接する9つの市が一体となった立川都市圏は、通勤・通学者の動き、買い物客の動き及び近接性の面で、自立的な都市圏を形成しつつあることが想定できる。

立川都市圏は、人々が快適に移動できる中心市街地の形成と、人の移動の要として利便性・速達性・快適性の高い移動環境の整備が必要である。そのためには集約型都市構造を見据えた総合都市交通戦略の展開が重要である。

立川都市圏の現状分析により、人口動態、産業動向、現在の土地利用、規定計画による将来土地利用、面的な整備等の比較から、地域によって特性が異なることが分かった。集約型都市構造を見据えた総合都市交通戦略を検討するためには、地域特性によるエリアの設定を行い、さらに、エリアごとの詳細な現状分析、エリアごとの課題抽出、必要となる戦略プログラムを策定することが必要である。

4章. 立川都市圏のエリア別施策

立川都市圏はエリアにより特性が異なることから、5つのエリアを設定する。

立川都市圏における交通特性等を把握するために、この5つのエリアごとの現況を把握し、課題を抽出する。

1. エリア設定

(1) 設定エリア

地域特性を踏まえたエリア設定

エリアごとに現況を把握し、課題を抽出

北西部エリア

(青梅線北側・モレール西側)

- ・大規模集合住宅(団地)、戸建住宅、農地が混在しており、工場の集積も見られる
- ・生産緑地を含む農地が多い
- ・農地や工場跡地等の宅地化が進んでいる
- ・人口密度は低いが、マンション建設や宅地造成により夜間人口は増加傾向にある
- ・公共交通は路線バスへ依存しており、交通不便地域がある

北東部エリア

(中央線北側・モレール東側)

- ・大規模集合住宅(団地)、戸建住宅の中に農地が点在している
- ・農地の宅地化が進んでいる
- ・早い時期からの住宅が多いため、夜間人口密度が高く、高齢化率も高い
- ・立川駅を起終点とする路線バス網が整備されており本数も多く西武線及び路線バスに依存している
- ・コミュニティバスを運行しているものの交通不便地域がある

新市街地エリア

(基地跡地周辺)

- ・エリア中央に国営昭和記念公園があり、年間350万人以上の来園者がある
- ・土地利用転換が図られつつある
- ・今後、留保地を中心として面的な整備が計画されている
- ・大きな夜間人口の増加はないが、昼間人口及び来街者は増加が見込まれる
- ・バス路線等が十分でない

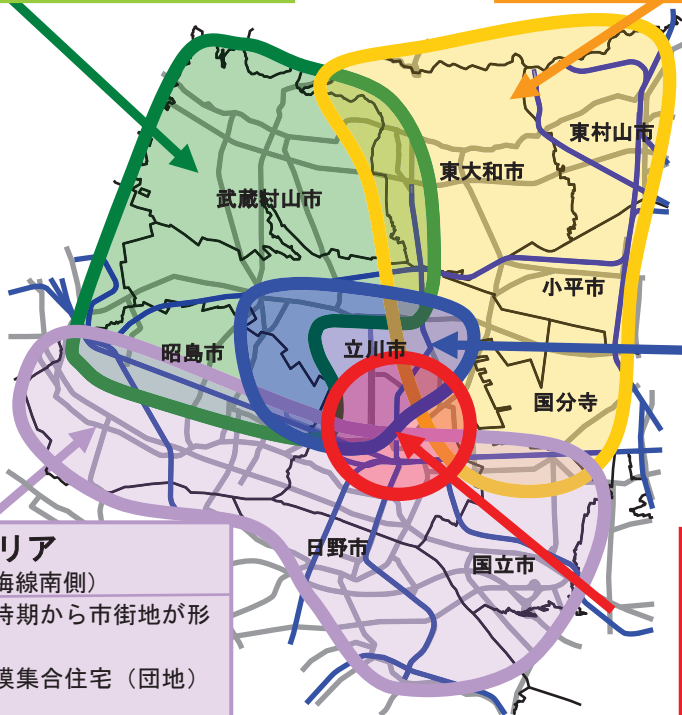
南部エリア

(中央線・青梅線南側)

- ・立川崖線以北は早い時期から市街地が形成されている
- ・立川崖線以南は大規模集合住宅(団地)等が多い
- ・万願寺地区土地区画整理事業(日野市)を除き、新たな面的な整備計画は無い
- ・JR各駅からの路線バスの充実とコミュニティバス等の運行により交通不便地域はほぼ無い

立川駅周辺エリア

- ・商業、業務の集積が進み、多摩地域の中心として昼間・夜間人口、来街者等が増加している
- ・立川駅北口西地区第一種市街地再開発事業が進捗中
- ・多摩地域の交通結節点として、公共交通の起点として充実している
- ・時間帯により南北自由通路は飽和状態にある



(2) 都市圏全体でみた特性

設定した5つのエリアの特性を、まちの現状、面的整備、都市計画マスタープランによる将来都市像、人口、交通の各視点により比較した。

大きな特徴としては、立川駅周辺は商業・業務が集積し、昼夜間人口ともに多い。新市街地エリアは公共、業務等の施設が建設中であり、今後昼間人口の増加が見込まれる。南部エリアは崖線があり、早い時期から住宅地が形成されており、日野市域の万願寺地区土地区画整理事業の面的整備は整備済みである。北西部エリアは団地・住宅地と農地が混在しており、工場の集積も高いことから、今後も、農地や工場跡地の宅地転換により人口増加が見込まれる。北東部エリアは団地・住宅地と農地が混在しており、今後、農地からの宅地転換等も進むものの、大きな変化は少ないと考えられる。

検討 視点	立川駅周辺エリア	新市街地エリア	南部エリア	北西部エリア	北東部エリア
まちの現状	業務・商業等の集積が進み、多摩地区の中心として昼間・夜間人口、来街者等が増加している。	エリア中央には年間350万人を超える来園者がある国営昭和記念公園があり、周辺には、立川広域防災基地が立地するとともに、裁判所移転等国施設の立地が進んでいる。都市軸沿道、新庁舎周辺、昭島地区等留保地の土地利用転換が図られつつある。	立川崖線以北のJR青梅線、中央線沿いは早い時期から市街地が形成されている。立川崖線以南については大規模集合住宅(団地)等が多い。	大規模集合住宅(団地)、戸建住宅、農地が混在しており、昭島市、武蔵村山市域には工場の集積も見られる。立川都市圏において生産緑地を含む農地が最も多い。農地や工場跡地等の宅地化が進んでいる。	大規模集合住宅(団地)、戸建住宅の中に農地が点在している。農地の宅地化が進んでいる。
将来都市像	「立川新都心」の玄関口としてJR立川駅周辺の商業機能の充実を図るとともに、業務機能の強化を図り、広域的な業務・商業拠点を形成し、また、周辺住環境の整備を進め、うまいのある住宅地の形成を図る。	広域的拠点として裁判所等の行政機関等の移転をはじめとする業務・商業機能の強化及び文化・情報・交流機能の導入を図る事による職住が近接し、良好な景観形成にも配慮した豊かな緑と一体となったまちづくりを進める。	既存の商業・サービス等の集積による庶民性のある個性的なまちづくりを進める。また、閑静で落ち着いたあるたずまいを守り、良好な生活空間の維持・形成とともに、集いふれあいの場となる市街地の形成を目指す。	住環境の保全や商業・業務地の活性化を図り、交通機能等の整備とともに住工農の調和する緑豊かな自然環境を活かしたまちづくりを進める。	駅を中心とした商業・交通の都市機能整備とともに、良好な住環境が整った、住む人に潤いを与える人にやさしい環境づくりを進める。
面的な整備	立川駅南口・北口土地区画整理事業は概ね終了、立川駅北口西地区市街地再開発事業が進捗中。	立川基地跡地関連土地区画整理事業、市街地再開発事業は終了し、今後、留保地を中心として面的な整備が計画されている。	日野市における万願寺地区土地区画整理事業を除き、面的な整備は終了しており、新たな面的な整備計画はない。	昭島市の中神地区で土地区画整理事業が行われている。今後、住・農・工の混在の解消や都市基盤整備に向け面的な整備が必要。	東大和、小平市域での土地区画整理事業が行われているが、東大和市立野一丁目地区を除き事業は終了している。
人口	昼間・夜間人口及び来街者等も増加している。一方、外縁部では人口が減少している地区もある。	大きな夜間人口の増加はないが、昼間人口及び来街者は土地利用転換に伴い増加が見込まれる。	鉄道駅に近い地域は夜間人口密度が高いが、世帯数や人口の減少とともに高齢化が進んでいる地域がある。	人口密度は低い、マンション建設や宅地造成により夜間人口は増加傾向にある。高齢化率は低いもの、今後の人口増加に伴い高齢化が進むことが予測される。	早い時期からの住宅が多いことから、夜間人口密度が高く、高齢化率も高い。
交通	多摩地域における交通の結節点として、公共交通の起点として充実している。休日等においては、駅周辺道路は入庫待ち等による交通渋滞が発生している。休日等には、放置自転車が多い。時間帯により南北自由通路は飽和状態にある。	立川基地跡地という状況から、土地利用転換が進行中であり、バス路線等が十分でない。	立川駅、拝島駅等JR各駅からの路線バスが充実し、コミュニティバス等の運行もあり交通不便地域はほぼない。	公共交通については昭島駅、立川駅等への路線バスへ異存している。各市のコミュニティバスの運行はあるものの交通不便地域が発生している。	立川駅を起終点とする路線バス網が発達しており本数も多く西武線及び路線バスに異存している。各市コミュニティバスを運行しているものの交通不便地域が発生している。

2. エリアの現況・課題と実施すべき施策

立川都市圏のエリアごとの特性を分析し、立川市における課題や目標、方向性と施策を示す。

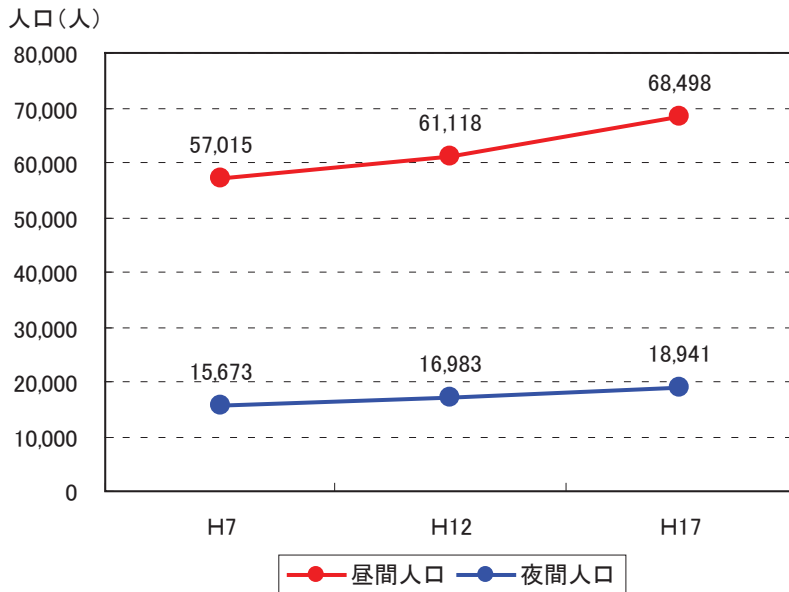
(1) 立川駅周辺エリア

① エリアの現況

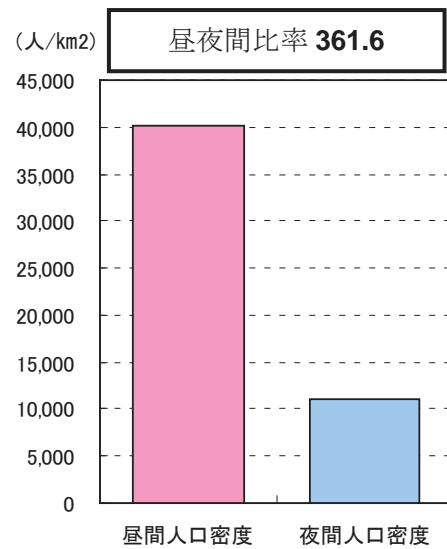
1) 人口特性

土地の高度利用により、人口密度が高く、駅から徒歩圏の夜間人口は増加傾向にある。

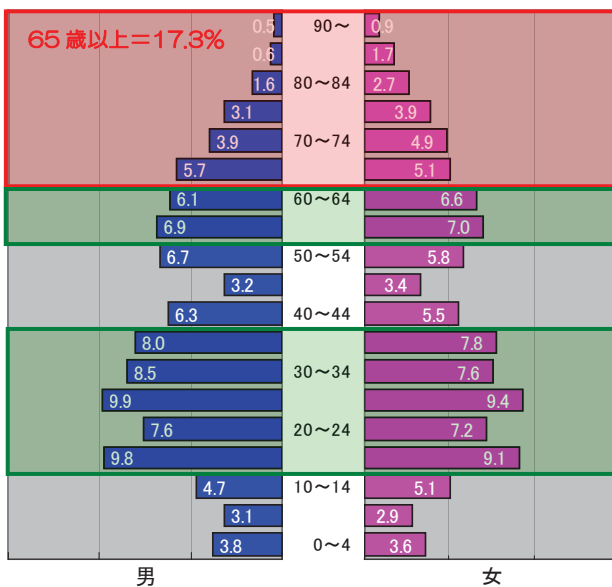
また、集客力の強い商業機能の充実と業務機能の集積から、昼間人口が集中し昼間人口密度は40,000人/km²以上と非常に高い。



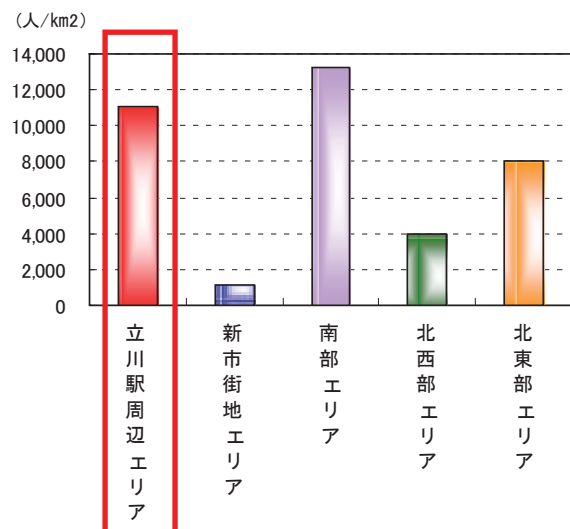
■ 昼夜間人口の推移



■ 昼間人口密度と夜間人口密度の比較



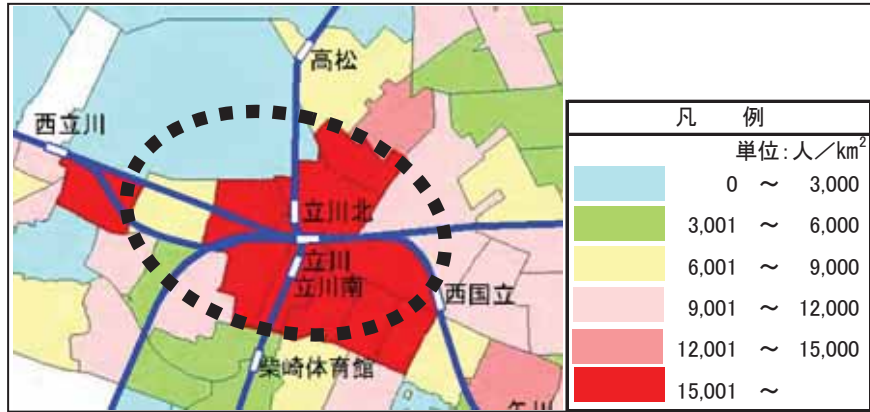
■ 夜間人口ピラミッド



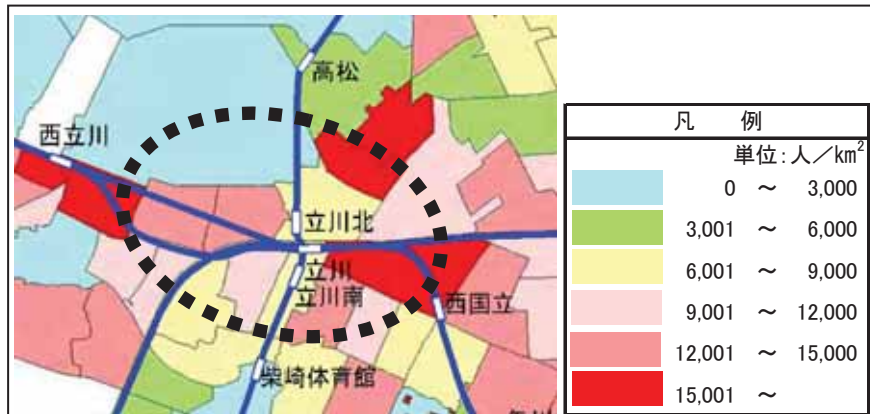
■ エリア別夜間人口密度

資料：平成17年度国勢調査

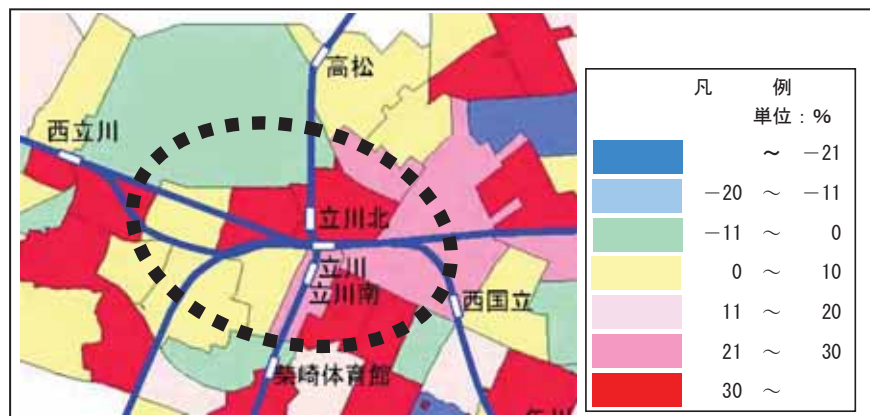
※人口特性の集計においては、立川市曙町1・2丁目、錦町1~4丁目、柴崎町2・3丁目を立川駅周辺エリアとして集計した。



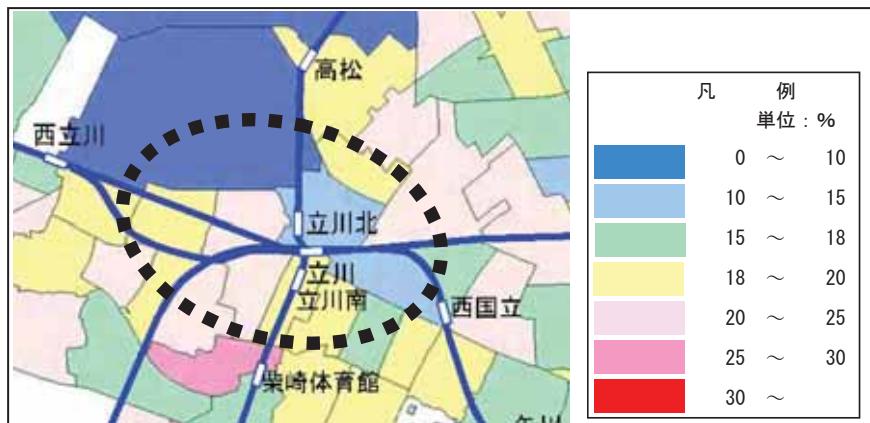
■平成17年町丁別昼間人口密度



■平成17年町丁別夜間人口密度



■世帯数の増減 (平成7年に対する平成17年)



■平成17年町丁別高齢化率

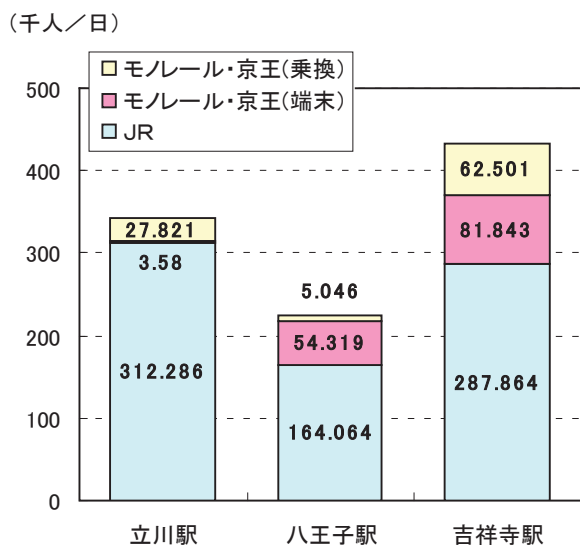
資料:平成17年度国勢調査

2) 駅の拠点性・利便性の比較

立川駅は、JR乗降客においては多摩地区で最も多いが、モノレール、私鉄等を含む乗降客の総数は吉祥寺駅のほうが多い。

また、モノレール立川北駅、南駅利用者の大半はJR線への乗換の利用者である。

ペDESTリアンデッキは、移動延長、施設利用利便性、バリアフリーのいずれの面においても、多摩地区で比較すると最も整備が進んでいる。



■多摩地区主要駅の乗降客の比較

資料：平成17年度大都市交通センサス

■多摩地区主要駅の乗降客のペDESTリアンデッキ整備状況

	立川駅	八王子駅	吉祥寺駅
箇所数	南北2箇所 (民間デッキと連続)	北側1箇所 ※南側再開発にともない新設予定	なし
接続施設	南北モノレール駅 バスターミナル 周辺施設40箇所以上	バスターミナルのみ	
エレベータ	6基	6基	
エスカレータ	4箇所	なし	



北口デッキ



南口デッキ

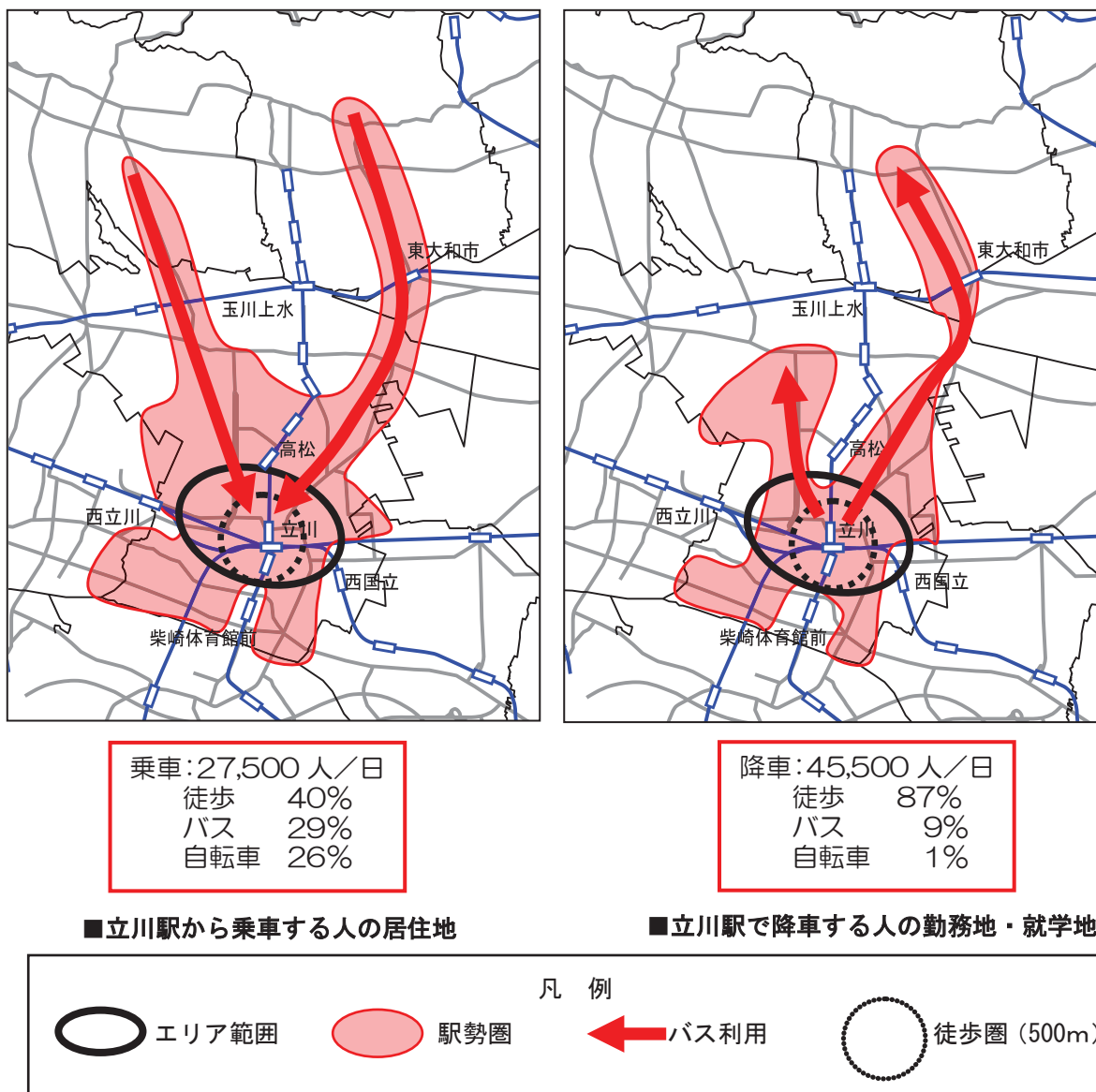
■立川駅ペDESTリアンデッキ

3) 駅勢圏と末端交通手段

大都市交通センサスの“定期利用者の初乗り駅別・居住地基本ゾーン別・末端交通手段別人員表”及び“定期利用者の最終降車駅別・勤務・就学地基本ゾーン別・末端交通手段別人員表”を用いて、立川駅から乗車する人の居住地と交通手段別員数、及び立川駅で降車する人の勤務地・就学地と交通手段別員数を算出し、乗降別の駅勢圏とした。

立川駅の駅勢圏は乗降ともに広く、乗車時は立川駅周辺エリア内居住者の徒歩、自転車による利用とともにバスによる利用が多い。

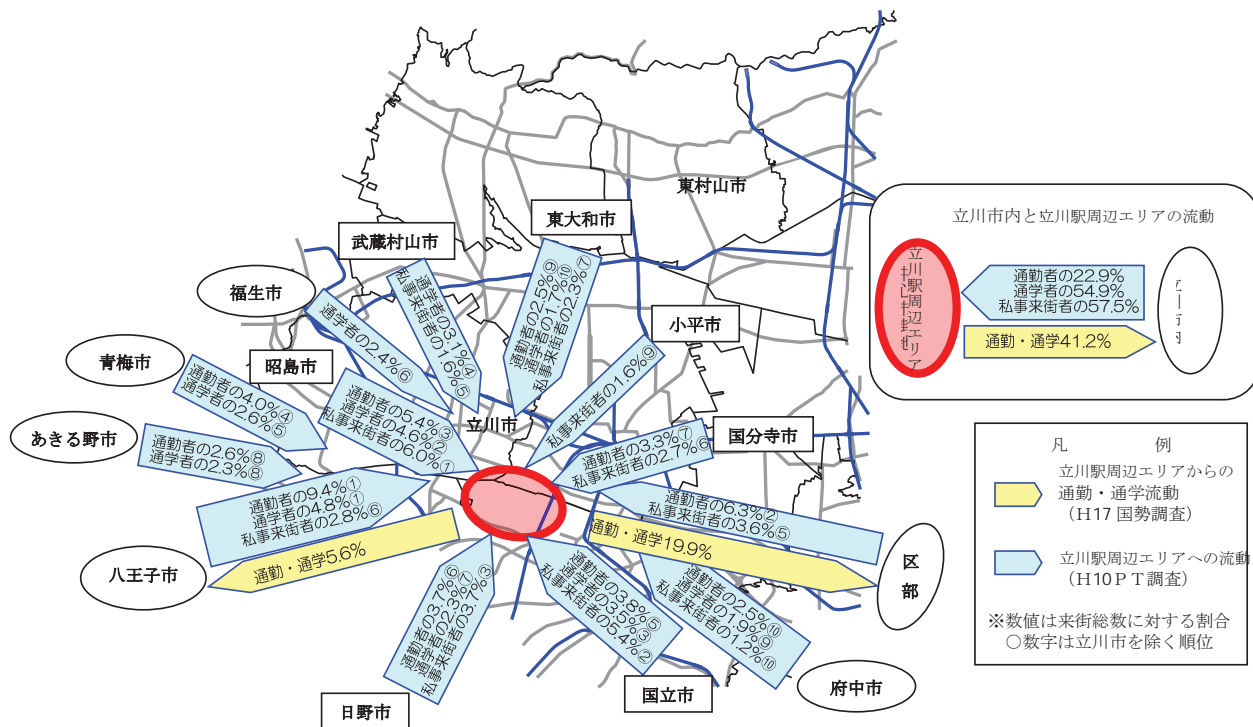
降車時の目的地は大半がエリア内であるが、バスに乗換えて、エリア外へ通勤・通学する利用者が1割程度みられる。



出典：平成17年大都市交通センサス

4) 通勤・通学等の状況

立川駅周辺エリア居住者の区部への通勤・通学者は約 20%と多い反面、立川市内の通勤者の約 40%をはじめ、周辺市からの通勤・通学・買物等の私事で多くの人々が集中している。

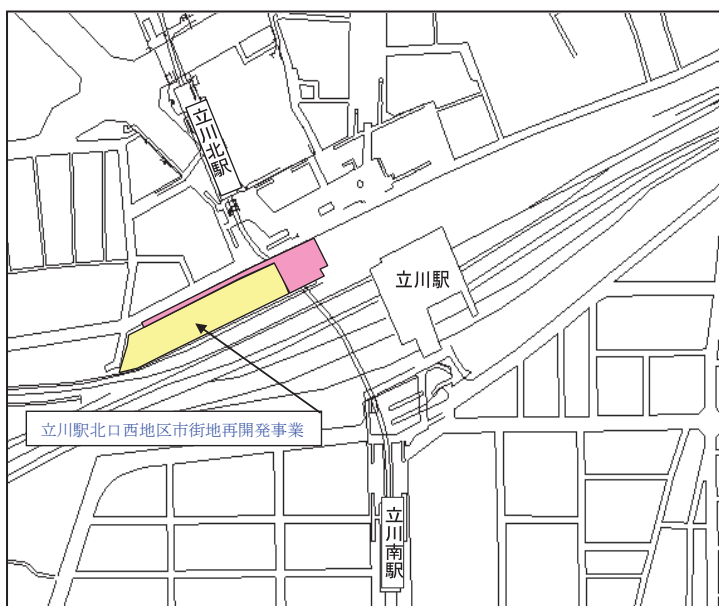


■立川駅周辺エリアの通勤・通学等の状況

出典：平成 17 年国勢調査
平成 10 年パーソントリップ調査

5) 面的な整備の状況

エリア内では「立川駅北口西地区第一種市街地再開発事業」の計画が進捗しており、北側の新市街地エリアでは基地跡地の開発が進んでいる。



■立川駅北口西地区第一種市街地再開発事業位置図

6) 自転車駐車場及び放置自転車の現況

平日の通勤、休日の買物目的の放置自転車が多く、北口では自転車駐車場に空きがあるが、南口は容量が不足している。

■立川駅周辺自転車駐車場利用台数と放置自転車数

		台数		備考
駐車可能台数	北口	8,000台	内定期4,000台	
	南口	5,400台		
駐車場駐車台数	北口	5,700台	平成19年平均(立川市調査)	
	南口	5,500台		
放置自転車	平日	北口	1,427台	平成19年平均(立川市調査)
		南口	816台	
	休日	北口	1,453台	平成20年10月5日調査
		南口	978台	

7) 自動車駐車場の現況

駅周辺の時間貸し駐車場の駐車可能総台数は、八王子駅、吉祥寺駅より多いが、休日には、駐車場への入庫待ちによる渋滞が発生している。

■多摩地区主要駅の駐車場整備状況

	駐車場		
	駐車可能台数	箇所数	1箇所当たり台数
立川駅	4,198台	101箇所	41.6台/箇所
八王子駅 京王八王子駅	3,853台	157箇所	24.5台/箇所
吉祥寺駅	2,397台	87箇所	27.6台/箇所



■休日の駐車場入庫待ちの例

②エリアの特性

立川駅周辺エリアの特性を、以下にまとめる。



立川駅周辺エリアの特性

- 土地の高度利用により、**昼間人口密度が高く**、駅から**徒歩圏の夜間人口は増加**傾向にある一方、外縁部では人口が減少している地区もある。
- 商業機能の充実と業務機能の集積から、昼間人口が集中し**昼間人口密度は非常に高い**
- ペDESTリアンデッキ**は、規模、利便性、バリアフリーのいずれの面においても、多摩地区で最も整備が進んでいる
- 乗降ともに駅勢圏が広く**、乗車時はエリア内居住者の徒歩、自転車での利用とともに**バスによる利用者が多い**
- 降車時の目的地は大半がエリア内**であるが、バスへの乗換も一定数ある
- JR駅の乗降客数は、多摩地区で立川駅が最大である。
- モノレール立川北駅、南駅利用者の大半はJR線への乗換利用である**
- 区部への通勤・通学者が多い反面、立川市内を始め**周辺市から通勤・通学・買物等の私事で多くの人が集中している**
- 立川駅北口西地区第一種市街地再開発事業**の計画が進んでいる
- 隣接する新市街地エリアでは**基地跡地の開発**が進んでいる
- 駅周辺の**道路が渋滞し、バスの定時性**に影響を及ぼしている
- 平日の通勤、休日の買物目的による**放置自転車が**多く、**南口は自転車駐車場の収容台数が不足している**
- 駅周辺の時間貸し駐車場の**駐車可能総台数は、八王子駅、吉祥寺駅等の多摩地区主要駅より多い**
- 休日は、**駐車場への入庫待ち渋滞**が発生している

③エリアの課題

エリアの特性を踏まえ、立川駅周辺エリアの課題を整理した。

立川駅周辺エリアの課題

- ◆居住者、通勤者、来街者等が、昼夜ともに集中することから、歩行者の**安全性・回遊性をさらに充実させる**必要がある
- ◆乗換需要の高い駅であることから、JRとモノレール、JRとバスといった**乗換利便性のさらなる向上**が必要である
- ◆立川駅北口西地区第一種市街地再開発事業の進捗等による、**新たな人の流動**に対応した対策が必要である
- ◆**基地跡地開発等**により、公共交通による**移動手段の確保**が必要である
- ◆駅周辺の渋滞を解決するために、**通過交通の排除と公共交通への転換**が必要である
- ◆**南口の自転車駐車場の収容台数増加**と**北口の自転車駐車場への誘導**による放置自転車の削減が必要である
- ◆**駐車場の入庫待ち渋滞への対応**が必要である

④目指すべきエリアの施策展開

エリアの課題から、「立川都市圏の中心として歩行者の安全性・回遊性の向上を目指す」ことを目標とし、都市交通戦略における目指すべきエリアの施策展開を以下に示す。

立川駅周辺エリアの目標
『立川都市圏の中心として歩行者の安全性・回遊性の向上を目指す』
立川駅周辺エリアの目指すべき方向性と戦略
◇歩行者の安全性・回遊性の向上 <ul style="list-style-type: none">○「立川駅前歩道立体化計画」の推進<ul style="list-style-type: none">・立川駅西側新自由通路の整備・立川駅北口西地区第一種市街地再開発事業による西地下道方面へのサブデッキ整備○サイン計画の見直し検討<ul style="list-style-type: none">・既存案内板の更新
◇放置自転車対策 <ul style="list-style-type: none">○自転車等駐車場整備<ul style="list-style-type: none">・南口臨時自転車駐車場立体化整備・6街区臨時自転車駐車場立体化整備
◇自動車交通混雑への対策 <ul style="list-style-type: none">○都市計画道路の整備（第三次事業化計画優先整備路線）<ul style="list-style-type: none">・立3・1・34号（都施行）・立3・2・10号（市施行）○駐車場案内システムの検討<ul style="list-style-type: none">・駐車場満室サービスの機能向上
◇自家用車から他の交通機関への転換 <ul style="list-style-type: none">・レンタサイクルの導入検討

(2) 新市街地エリア

① エリアの現況

1) エリアの概要

新市街地エリアは、主として立川基地跡地であるため、今後留保地等の処分により、大きく土地利用が転換される。

エリアの中央には国営昭和記念公園が位置し、年間約 350 万人が利用している。

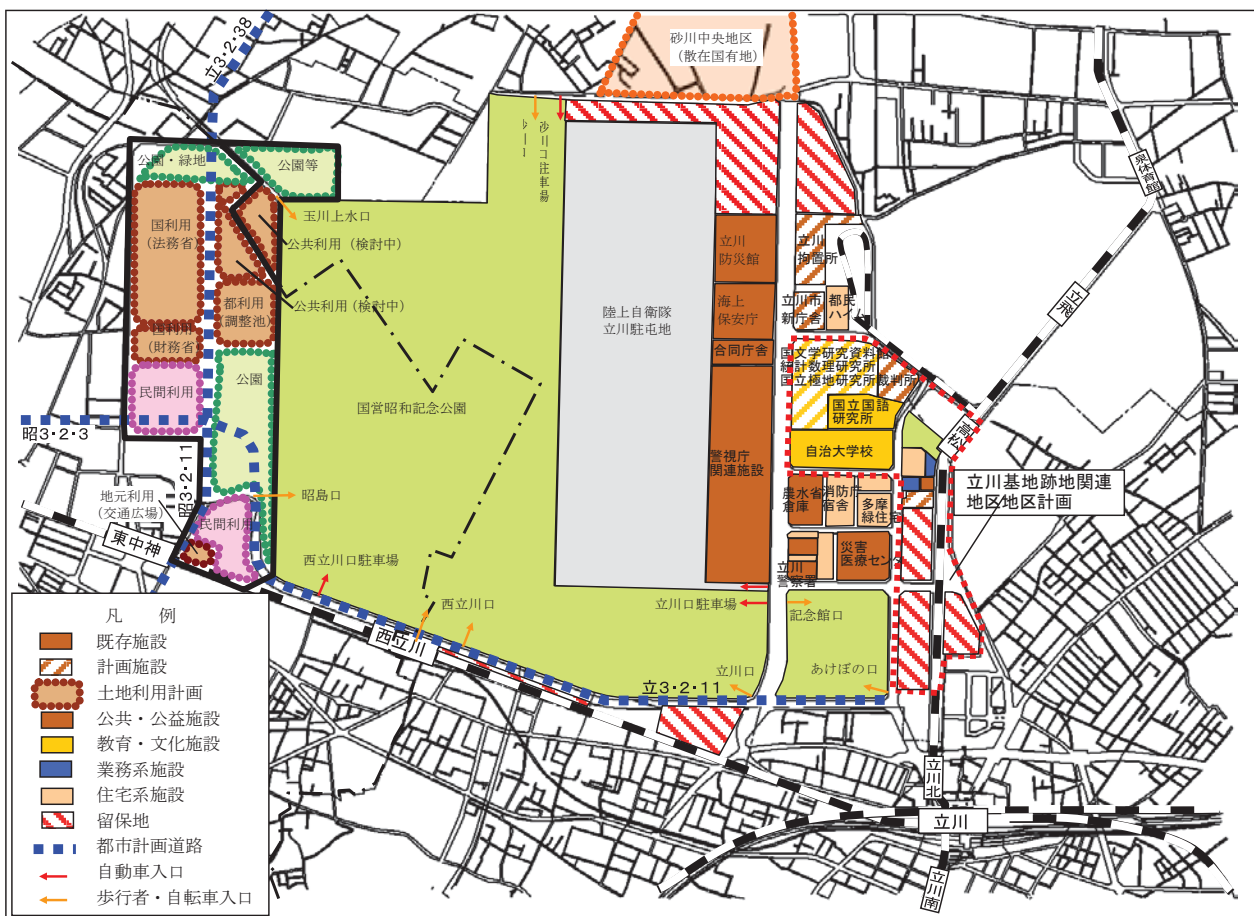
東部には立川市新庁舎、裁判所等が建設中で、また、国の合同庁舎の建設も予定されており、既存施設も含め、官公庁施設が多く立地し、民間施設とあわせ、新たな街並みが形成されつつある。

都市軸沿道地域は、業務、商業及び多摩のオンリーワンといえる文化・交流機能を中心とした地区形成を目指し、住宅等の建築を制限している。

西部の立川基地跡地昭島地区（一部立川市）70ha は、昭島市では「立川基地跡地昭島地区の昭島市域土地利用計画」、立川市では「立川飛行場（留保地）に係る利用計画について」と、それぞれ利用計画を策定している。

周辺施設の職員数及び来訪者見込み数(立川市調べ)

	施設名	職員数	来訪者見込み数
既存施設	立川防災館	20人	300人/日
	多摩都市モノレール(株)	200人	—
	自治大学校	20人	—
	国立国語研究所	120人	—
	東京電力立川支社	400人	—
	東京都水道局	500人	—
	合計	1,260人	300人/日
計画施設	国文学研究資料館	300人	—
	統計数理研究所		
	国立極地研究所	310人	3,000人/日
	東京地裁・家裁立川支部		
	立川法務合同庁舎		
	立川拘置所		
	立川市役所		
合計	1,690人	6,500人/日	

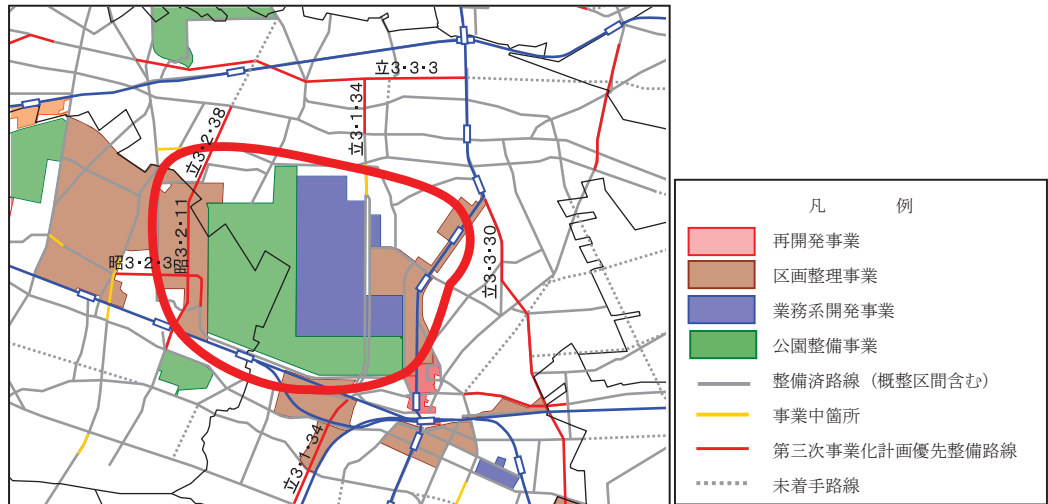


■新市街地エリア概要図

2) 優先整備路線・面的な整備等の計画

面的な整備による土地利用転換が進行中であり、現在は骨格となる道路は、一部しか整備されていない。

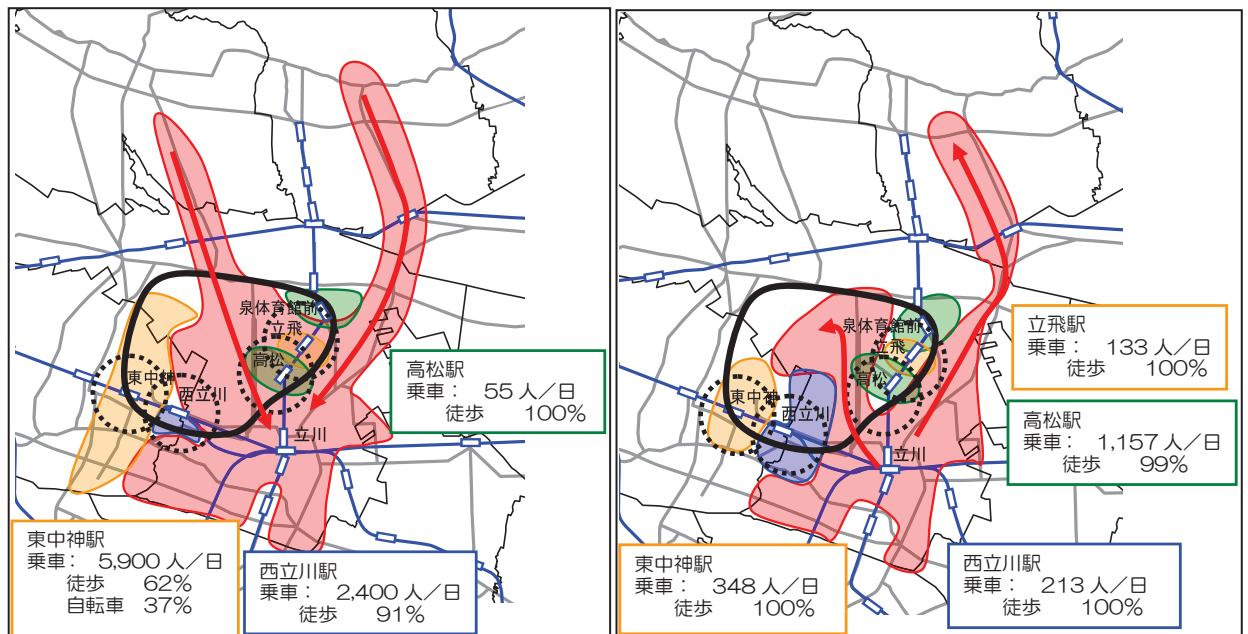
なお、地区西側の立3・2・38号、昭3・2・11号及び昭3・2・3号、ほぼ中央を南北に貫く路線の両端にあたる立3・1・34号等の路線が、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」で優先整備路線として位置づけられている。



■新市街地エリア整備計画概要図

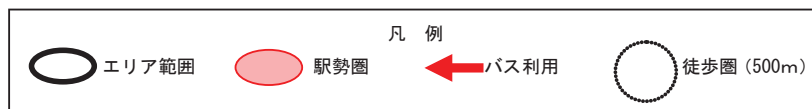
3) 駅勢圏と端末交通手段

エリア内には青梅線西立川駅、東中神駅、モノレール立飛駅、高松駅がある。主要施設へのアクセスは、立川駅からのバス利用が多く、モノレール利用は少ない。



■エリア周辺駅から乗車する人の出発地

■エリア周辺駅で降車する人の目的地

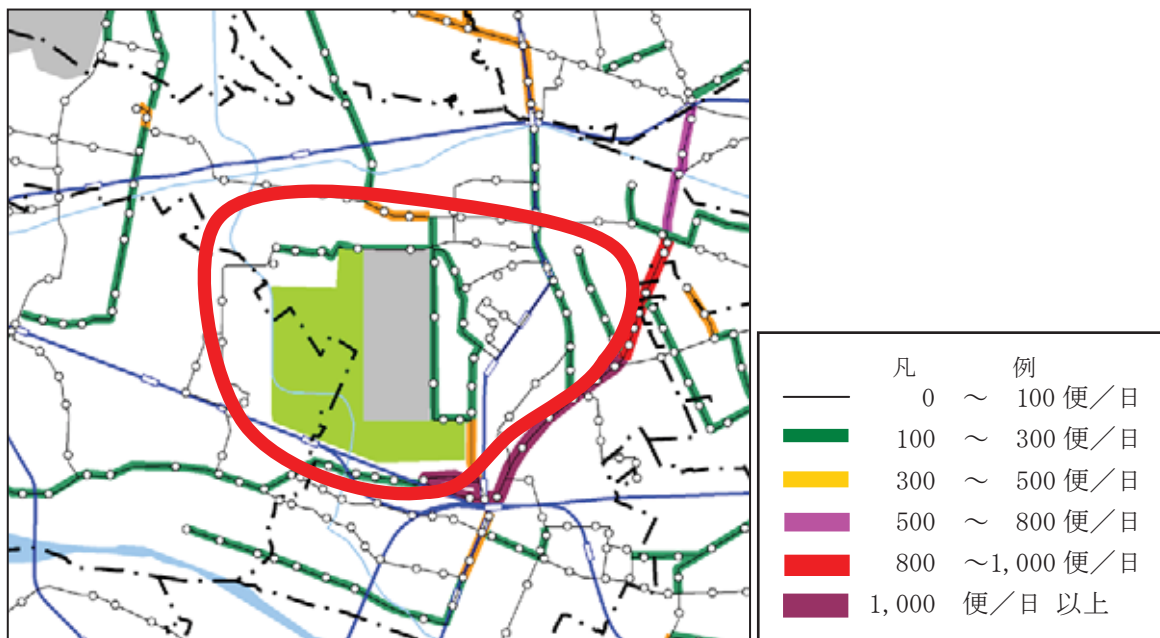


出典：平成17年大都市交通センサス

4) バス路線の現状

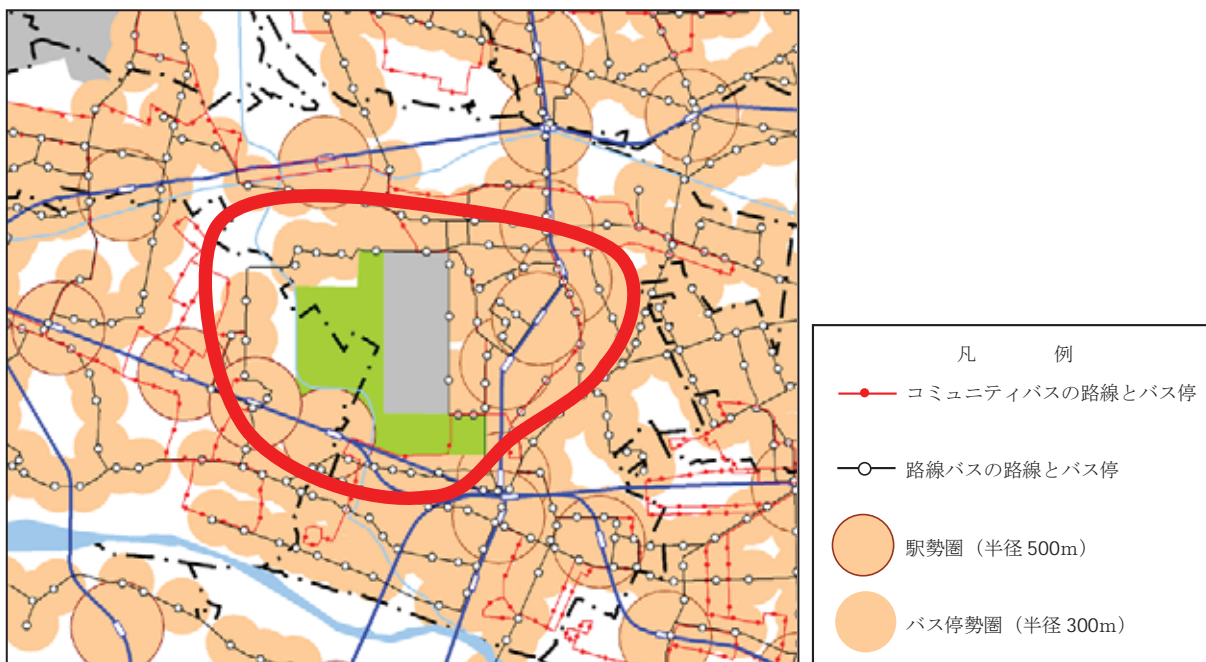
バス路線は、都市軸など一部を除いて運行本数が少ない。

路線バスとコミュニティバスについては、一部競合が見られるがエリア全体をカバーしており、路線としてはほぼ充足している。



資料：各バス会社ホームページ

■路線バス網と運行本数



資料：立川市、武蔵村山市及び各バス会社ホームページ

■交通不便地域とコミュニティバス路線

②エリアの特性

新市街地エリアの特性を、以下にまとめる。



新市街地エリアの特性

- 今後留保地等の処分により、**大きく土地利用転換が図られる**
- エリアの中央に**国営昭和記念公園**が位置し、**年間約 350 万人が利用**している
- 東部には**立川市新庁舎**、裁判所等が建設中で、また、国の合同庁舎の建設も予定されており、既存施設も含め**官公庁施設が多く立地し、民間施設とあわせ、新たな街並み**が形成されつつある
- 都市軸沿道地域は、立川基地跡地地区地区計画により業務、商業及び**多摩のオンリーワン**といえる**文化・交流機能**を中心とした地区形成を目指している
- 西部の立川基地跡地昭島地区（一部立川市）70ha は、昭島市及び立川市が、それぞれ利用計画を策定している
- 骨格となる道路は一部しか整備されていない
- 主要施設へのアクセスは**立川駅からのバス利用が多く、モノレール利用は少ない**

③エリアの課題

エリアの特性を踏まえ、新市街地エリアの課題を整理した。

新市街地エリアの課題

- ◆公共施設、教育・文化施設などの新たな街並みが形成され、来街者の増加が予測されることから、**バス路線の再編等の公共交通手段の充実**が求められる
- ◆通勤・通学等の**交通利便性の向上が必要である**
- ◆立川駅からのバス利用に依存しているため、利便性の向上に向けた**交通手段の多様化**が課題である
- ◆年間約 350 万人が来園する**国営昭和記念公園への交通アクセスの充実**が必要である

④目指すべきエリアの施策展開

エリアの課題から、「新たな行政と文化のまちとしてアクセス性の向上を目指す」ことをコンセプトとし、都市交通戦略における目指すべきエリアの施策展開を以下に示す。

新市街地エリアの目標
『新たな行政と文化のまちとしてアクセス性の向上を目指す』
新市街地エリアの目指すべき方向性と戦略
◇新たな街並みへのアクセス性向上 <ul style="list-style-type: none">○バスの利便性向上<ul style="list-style-type: none">・ 市役所新庁舎・裁判所等への路線バスの再編・ 新市街地内の循環バス路線新設検討・ バスロケーションシステムの導入・充実検討○サイン計画の見直し検討<ul style="list-style-type: none">・ 既存案内板の更新○都市計画道路の整備（第三次事業化計画優先整備路線）<ul style="list-style-type: none">・ 立3・1・34号（都施行）・ 立3・2・28号（都施行）
◇歩行者と自転車の安全性の向上 <ul style="list-style-type: none">○自転車ネットワークの構築<ul style="list-style-type: none">・ 広幅員歩道における自転車通行帯整備
◇多様な交通手段の充実 <ul style="list-style-type: none">・ レンタサイクルの導入検討
◇観光客の移動手段の向上 <ul style="list-style-type: none">・ コミュニティバスのあり方検討・ レンタサイクルの導入検討

(3) 南部エリア

① エリアの現況

1) 土地利用の変遷

早い時期から住宅地が形成されている地域で、近年多摩川沿いを中心に集合住宅の建築や宅地開発が進んでいる。

エリアを東西に立川崖線が走り、高低差がある。



凡 例		
官公庁施設	専用独立住宅	農林業施設
教育文化施設	集合住宅	田
厚生医療施設	専用工場・作業所	畑
供給処理施設	住居併用工場・作業所	樹園地
事務所建築物	倉庫・運輸関係施設	採草放牧地
専用商業施設	屋外利用地・仮設建物	森林
住商併用建物	公園・運動場等	原野
宿泊・遊興施設	未建築宅地・未利用地・用途変更中の土地	
スポーツ・興業施設		立川崖線

出典：東京都土地利用現況図【建物用途別】

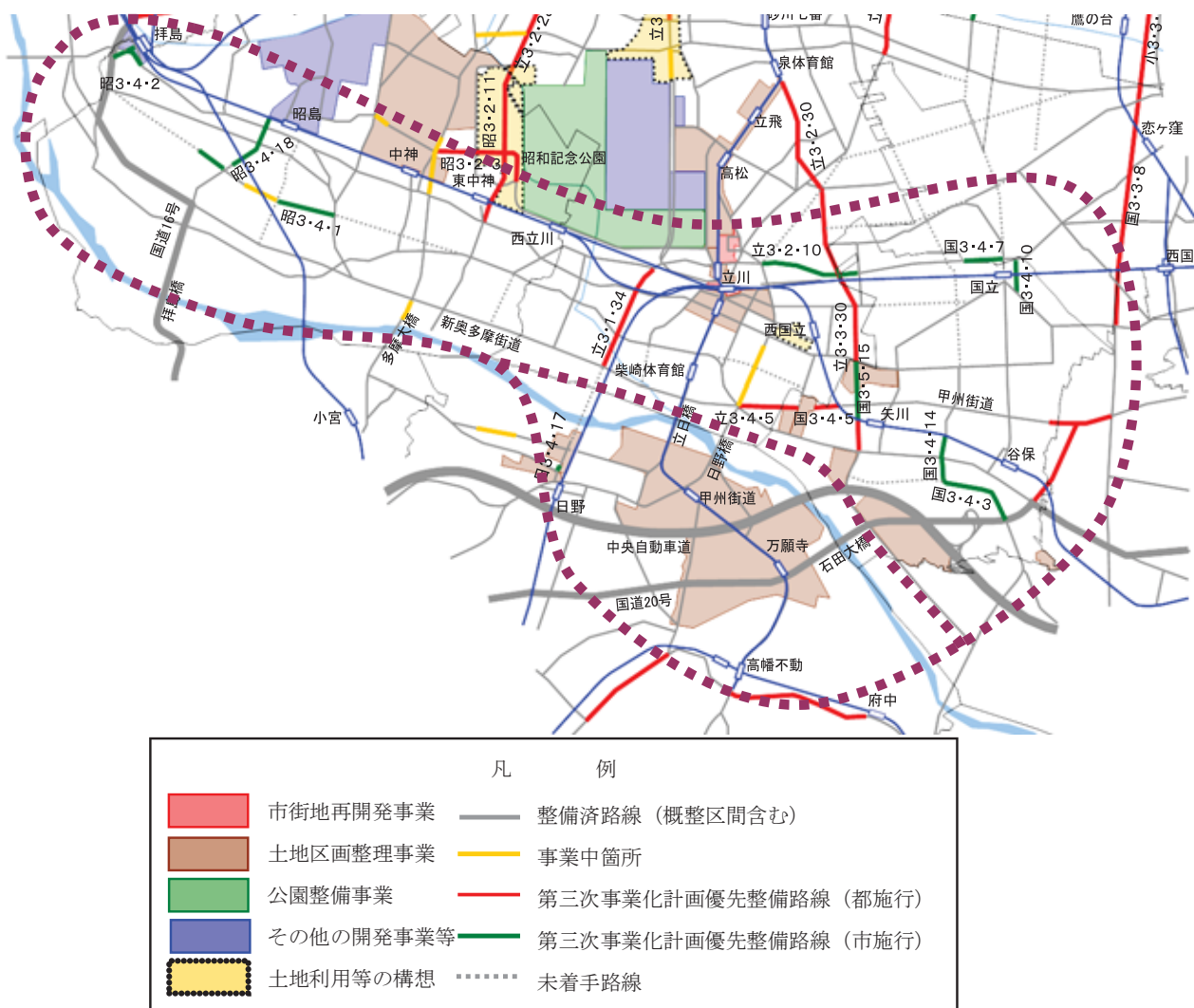
■ 土地利用の変遷

2) 面的な整備等の既存計画と将来土地利用像

南部エリアで事業中の土地区画整理事業は、立川駅南口（立川市）、矢川上（国立市）、万願寺及び日野駅北（日野市）である。

また、現庁舎敷地活用及び現庁舎周辺地区グランドデザインの策定に向け作業を進めている。

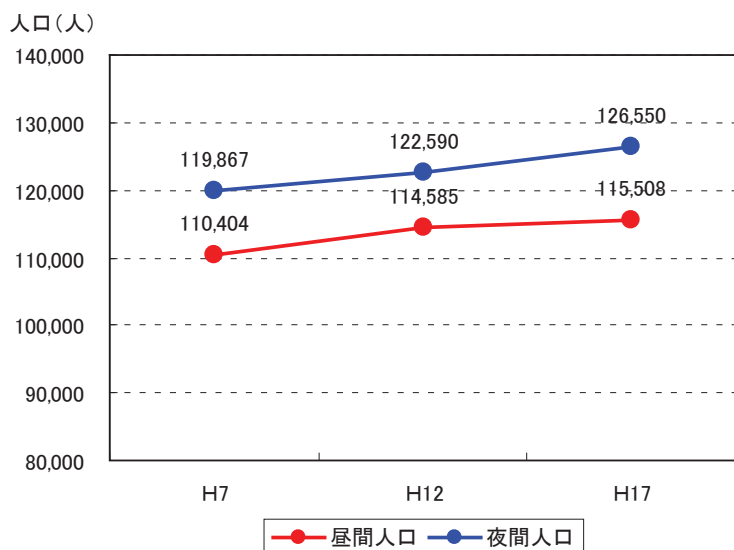
骨格となる道路には未整備区間が多く、東西方向の昭3・4・1号、立3・4・5号及び国3・4・5号、南北方向の昭3・4・18号、昭3・2・11号、立3・1・34号、立3・3・30号、国3・4・14号等の路線が、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」で優先整備路線として位置づけられている。



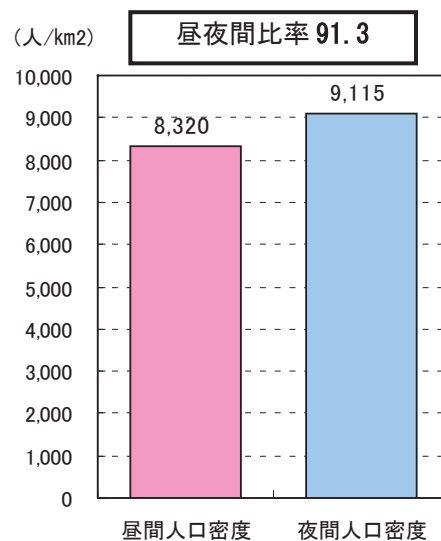
■南部エリア整備計画概要図

3) 人口特性

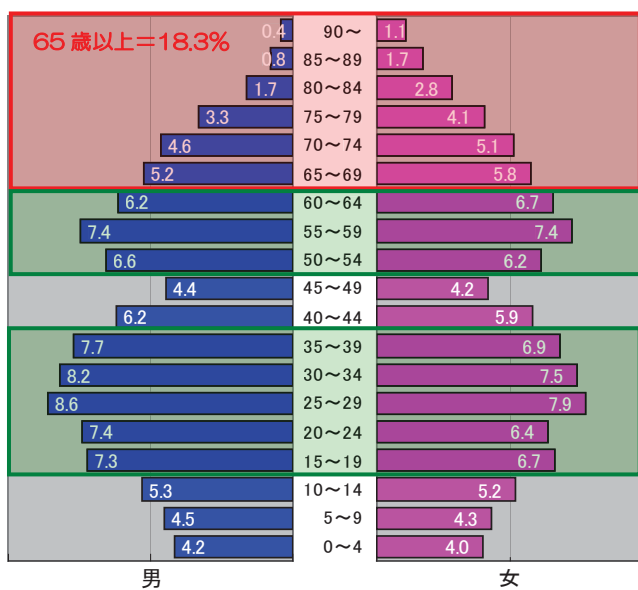
南部エリアの人口は、鉄道駅に近い地域は人口密度が高い。また、世帯数の減少や人口の減少とともに高齢化が特に進んでいる地域がある。



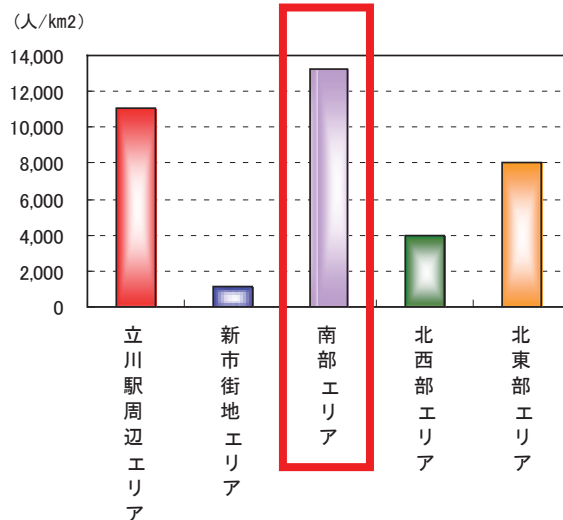
■昼夜間人口の推移



■昼間人口密度と夜間人口密度の比較



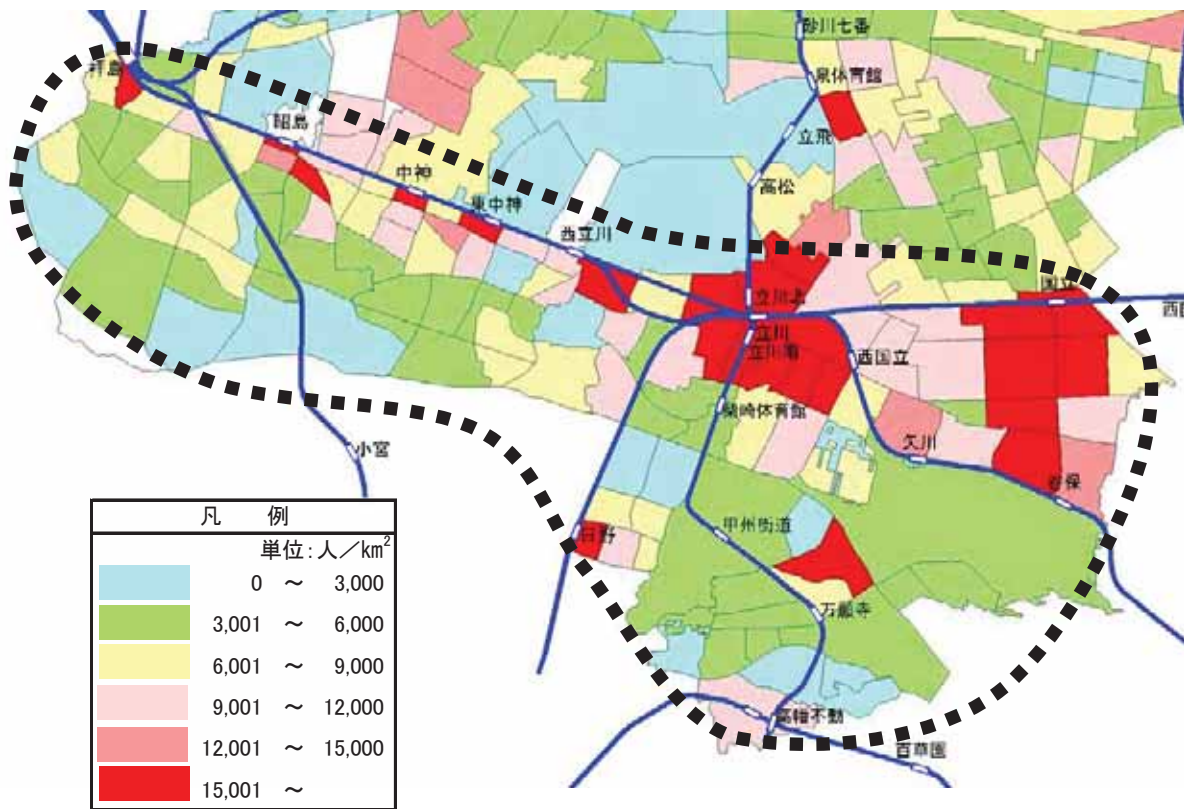
■夜間人口ピラミッド



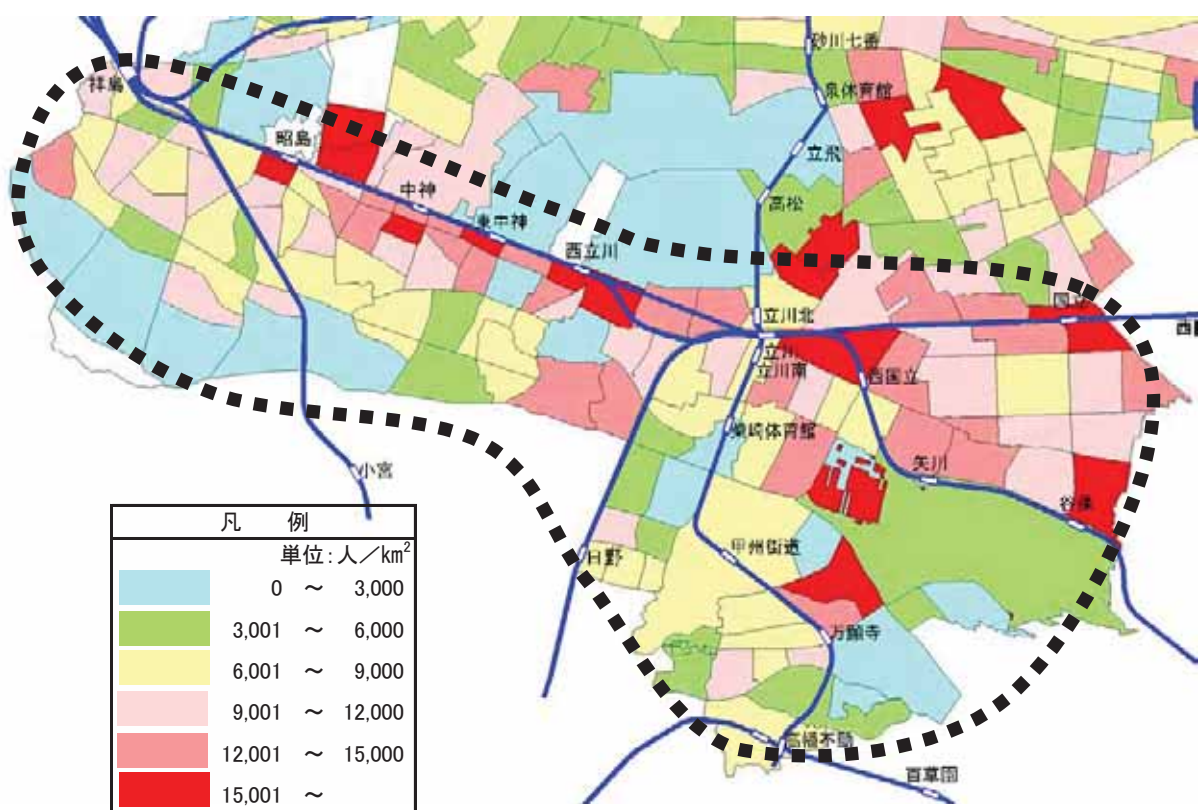
■エリア別夜間人口密度

資料：平成17年度国勢調査

※人口特性の集計においては、立川市富士見町1~6丁目、錦町5・6丁目、柴崎町1・4・5・6丁目、羽衣町1~3丁目及び昭島市の青梅線以南、国立市の中央線以南の各町丁目を南部エリアとして集計した。

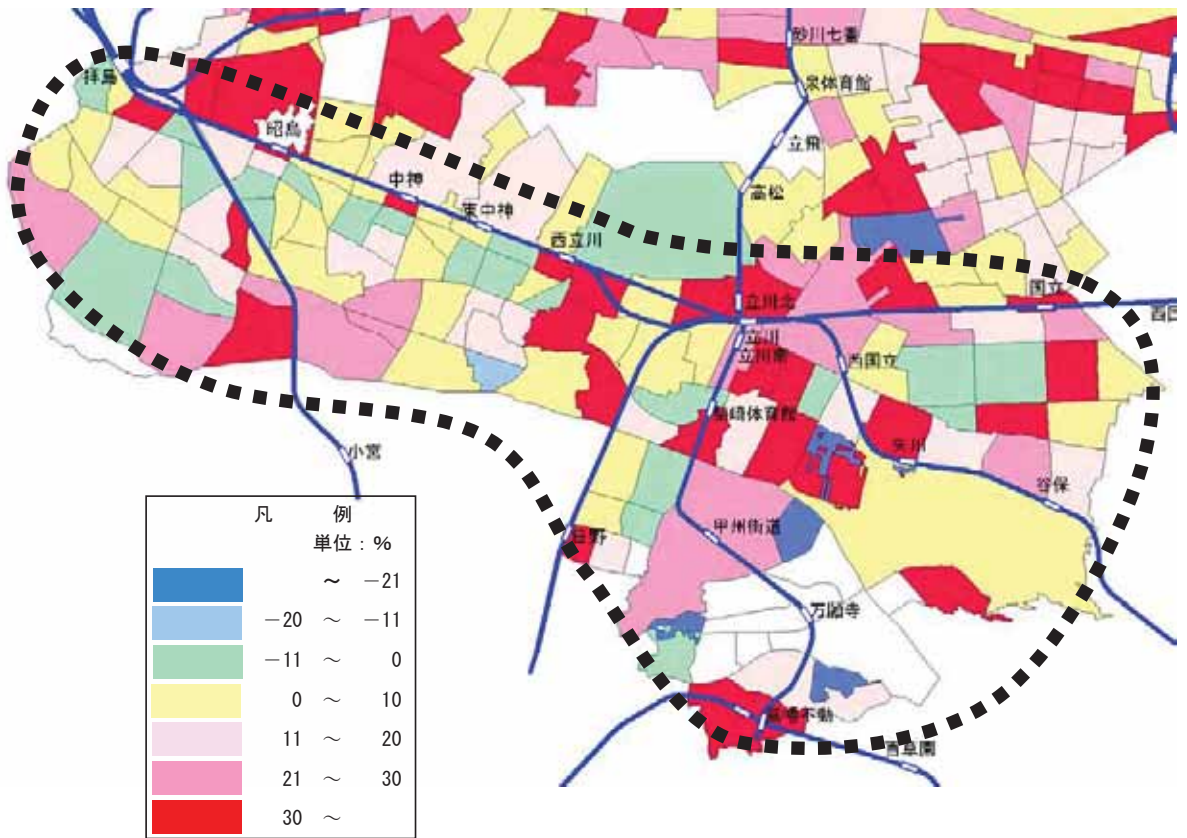


■平成 17 年町丁別昼間人口密度

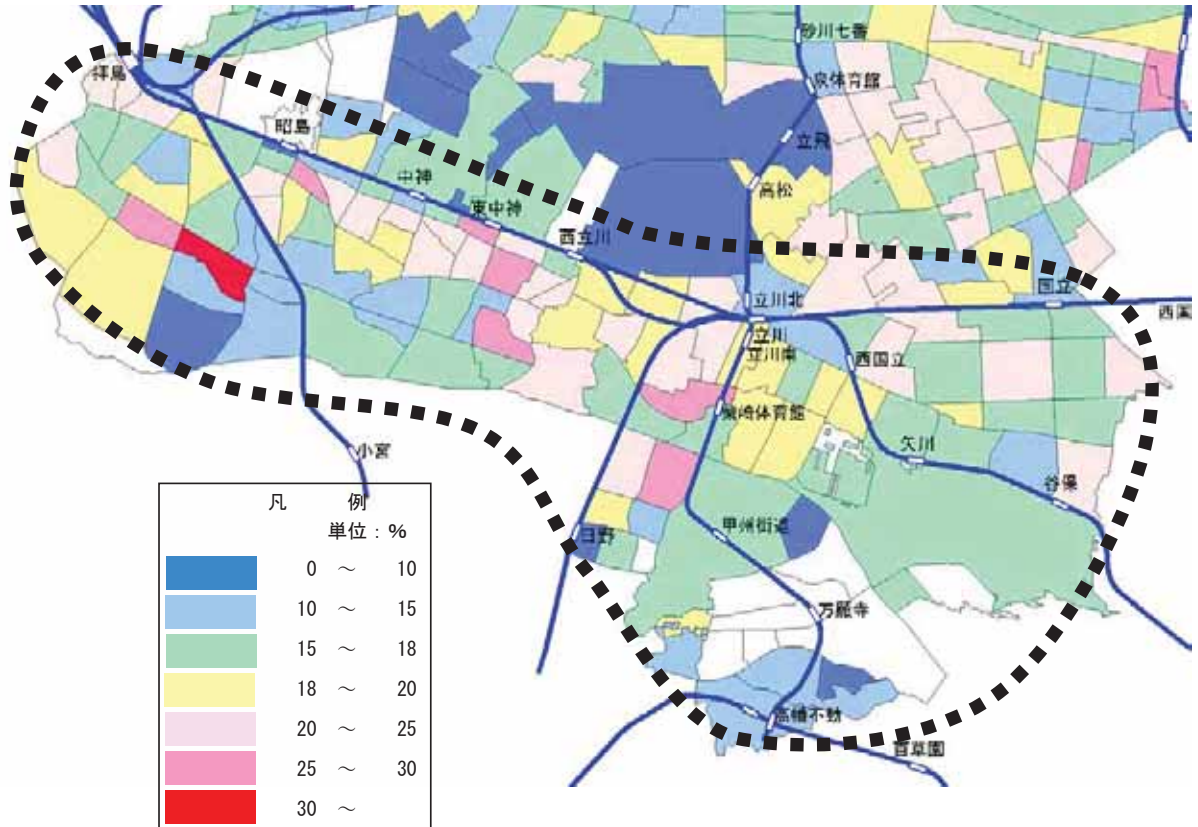


■平成 17 年町丁別夜間人口密度

資料：平成 17 年度国勢調査



■世帯数の増減（平成7年に対する平成17年）

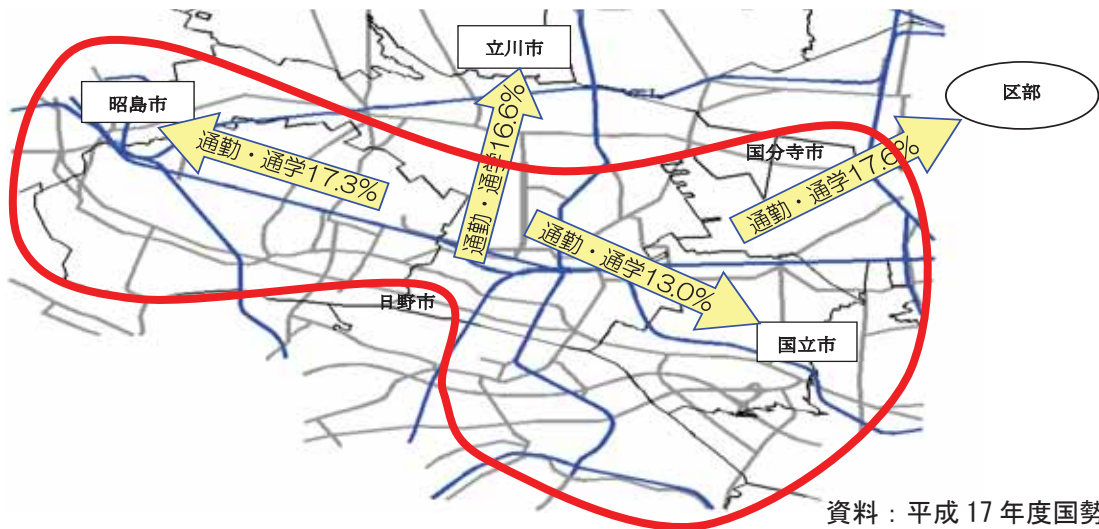


■平成17年町丁別高齢化率

資料：平成17年度国勢調査

4) 通勤・通学の状況

通勤・通学は、立川市、昭島市、国立市が約半数と近距離の移動が多い。

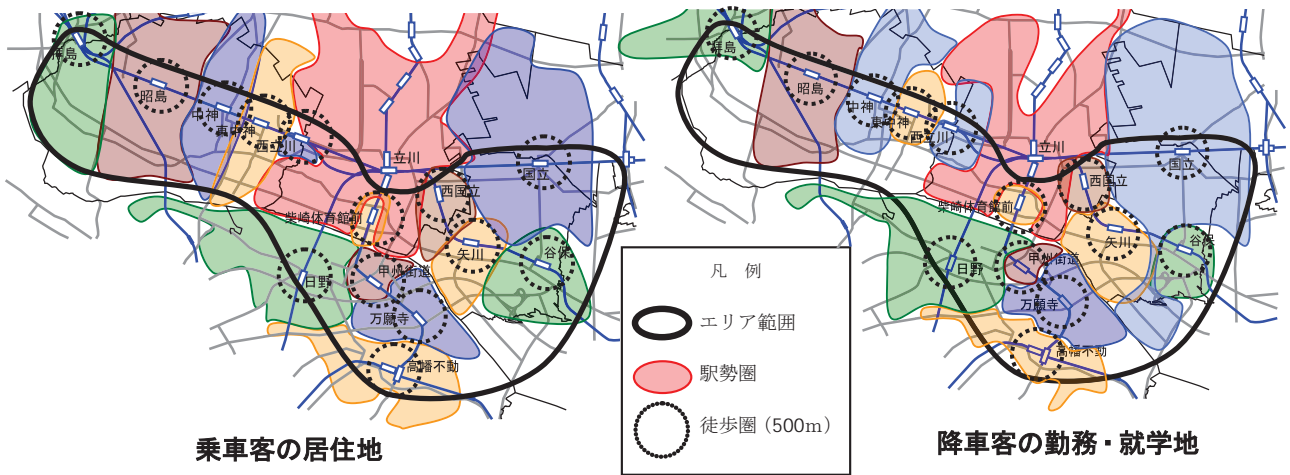


資料：平成17年度国勢調査

■南部エリアの通勤・通学先

5) 駅勢圏と端末交通手段

大都市交通センサスによる南部エリア居住者の駅までの交通手段別乗車員数、及び南部エリア勤務・就学者の駅からの交通手段別乗車員数から推定した乗降別の駅勢圏は、乗降ともにバスが接続する駅の駅勢圏が広いことから、地区南部の公共交通は、立川駅、昭島駅、拝島駅、国立駅、日野駅、高幡不動駅発着のバス交通に依存していると考えられる。



乗車客の居住地

降車客の勤務・就学地

■南部エリアから周辺駅で乗降する定期券利用者の居住地及び勤務・就学地

■定期券利用者における南部エリアと周辺駅間のバス利用率

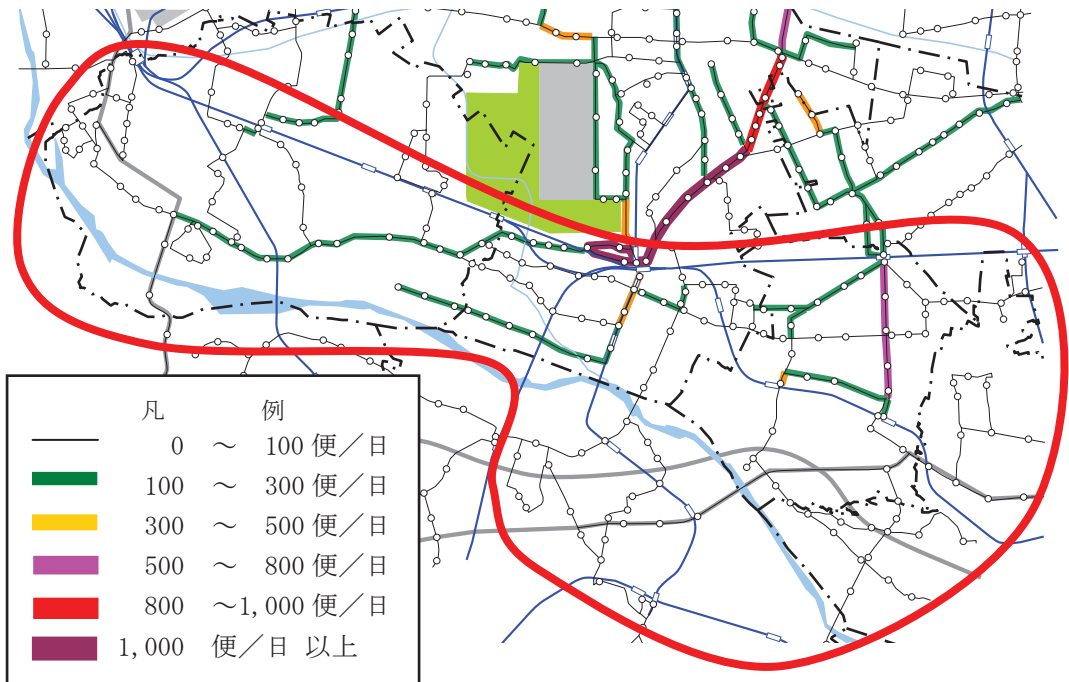
駅名	バス 接続駅	乗車		降車		駅名	バス 接続駅	乗車		降車	
		乗車員数 (人/日)	バス 利用率	降車員数 (人/日)	バス 利用率			乗車員数 (人/日)	バス 利用率	降車員数 (人/日)	バス 利用率
立川駅	○	10,800	21%	12,600		西国立駅		3,600		2,500	
国立駅	○	10,900	13%	13,200		矢川駅		2,400		300	
日野駅	○	10,200	10%	11,500	22%	谷保駅		2,300		1,400	
西立川駅		2,400		200		柴崎体育館駅		600		600	
東中神駅		3,700		300		甲州街道駅		1,900		400	
中神駅		3,100		1,000		万願寺駅		1,700		400	
昭島駅	○	5,600	13%	600		高幡不動駅	○	11,000	14%	3,300	47%
拝島駅	○	2,900		600	20%						

出典：平成17年大都市交通センサス

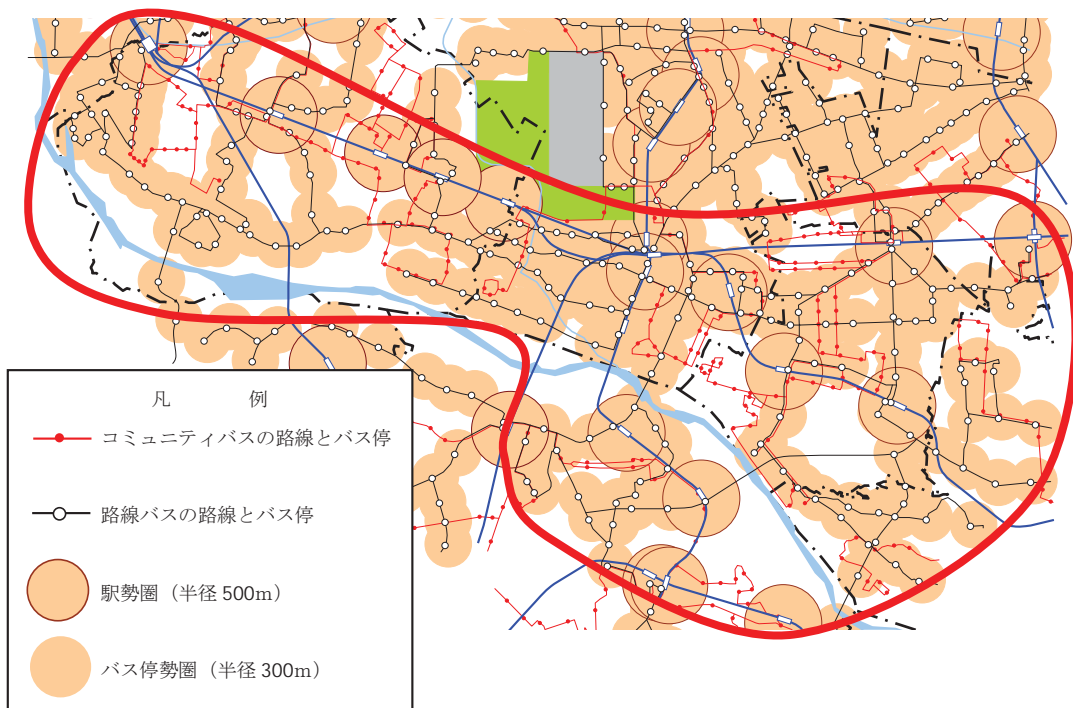
6) バス路線の現状

バス路線は、立川通りなど一部を除いて運行本数が少ない。

路線バスとコミュニティバスについては、一部競合が見られるがエリア全体をカバーしており、路線としてはほぼ充足している。



■路線バス網と運行本数



■交通不便地域とコミュニティバス路線

7) 駅の利便性

中神駅、西立川駅、西国立駅は駅前広場がなくアクセス道路が整備されていない。

駅の施設・バリアフリー等の状況

駅名	駅前広場	アクセス道路	バス乗場	バリアフリー			
				エレベーター	エスカレーター	スロープ	身体障害者対応型トイレ
西立川	(南口) ×	なし	×	○	○	×	○
西国立	×	なし	×	○	×	×	○
柴崎体育館	×	立川日野線	×	○	○	×	○
東中神	(南口) ○	東中神停車場線	○	○	×	○	○
中神	(南口) ×	中神停車場線	×	○	○	×	○
昭島	(南口) ○	立川昭島線	○	○	○	×	×
拝島	(南口) 整備中	拝島停車場線	○	○	○	×	○
国立	(南口) ○	国立停車場谷保線 立川国分寺線	○	○	×	×	×
矢川	○	矢川通り	○	×	×	×	×
谷保	(北口) ○	国立停車場谷保線	○	×	×	×	×



西国立駅（東側）改札前付近



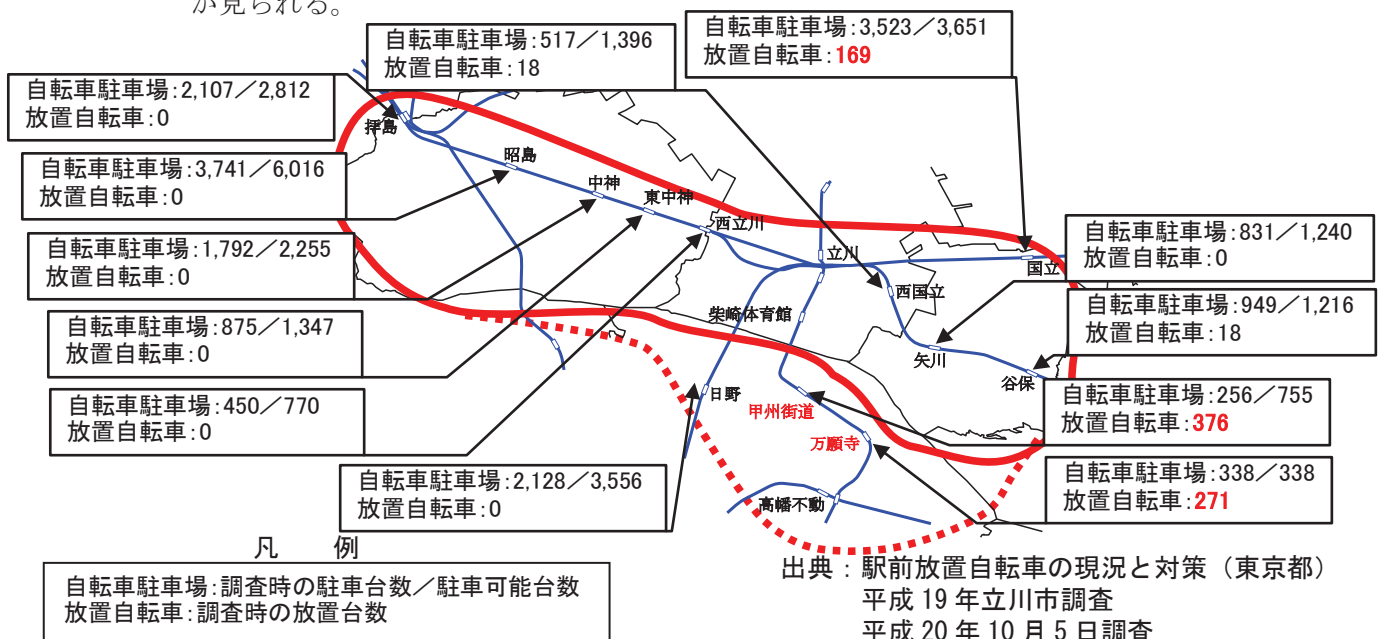
西国立駅（南側）



西立川駅改札前付近

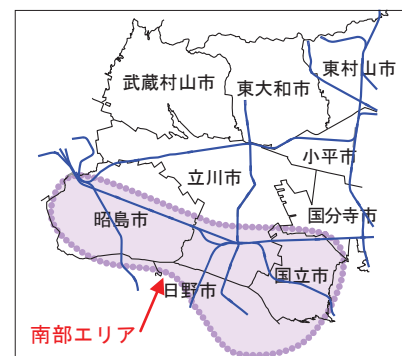
8) 自転車駐車場及び放置自転車の現況

各駅に自転車駐車場は整備されているが、国立駅、甲州街道駅、万願寺駅で放置自転車がみられる。



②エリアの特性

南部エリアの特性を、以下にまとめる。



南部エリアの特性

- 立川崖線の北側は、早い時期から住宅地が形成されている地域で、近年**多摩川沿いを中心に集合住宅の建築や宅地開発**が進んでいる
- 立川崖線により**高低差**がある
- 現庁舎敷地活用及び現庁舎周辺地区ランドデザイン**の策定に向け作業中
- 骨格となる道路に未整備区間が多い**
- 鉄道駅に近い地域は人口密度が高い。また、**世帯数の減少や人口の減少とともに高齢化が特に進んでいる地域がある**
- 通勤・通学は**、立川市、昭島市、国立市が約半数と**近距離の移動が多い**
- 地区南部の公共交通は、**立川駅、昭島駅、拝島駅、国立駅等からのバス交通に依存**している
- バス路線は**、立川通りなど**一部を除いて運行本数が少ない**
- 中神駅、西立川駅、西国立駅**は駅前広場がなくアクセス道路が整備されていない
- 路線バスとコミュニティバスは一部競合が見られるがエリア全体をカバーしており、**路線としてはほぼ充足**している
- 自転車駐車が整備されているが、**放置自転車が見られる駅もある**

③エリアの課題

エリアの特性を踏まえ、南部エリアの課題を整理した。

南部エリアの課題

- ◆立川崖線をはさんで**高低差があり、特に高齢化が進んでいる地域があるというエリアの特性に対応した、交通手段の確保**が求められる
- ◆**現庁舎敷地活用及び現庁舎周辺地区ランドデザイン計画**と合わせた**西国立駅の駅前広場及びアクセス道路の整備**が必要である
- ◆**西立川駅については駅前広場及びアクセス道路の整備**が必要である
- ◆駅前広場及びアクセス道路が未整備のため**バス発着のない駅への対応**が必要である

④目指すべきエリアの施策展開

エリアの課題から、「生活の場として誰もが移動しやすい公共交通の利便性向上を目指す」ことを目標とし、都市交通戦略における目指すべきエリアの施策展開を以下に示す。

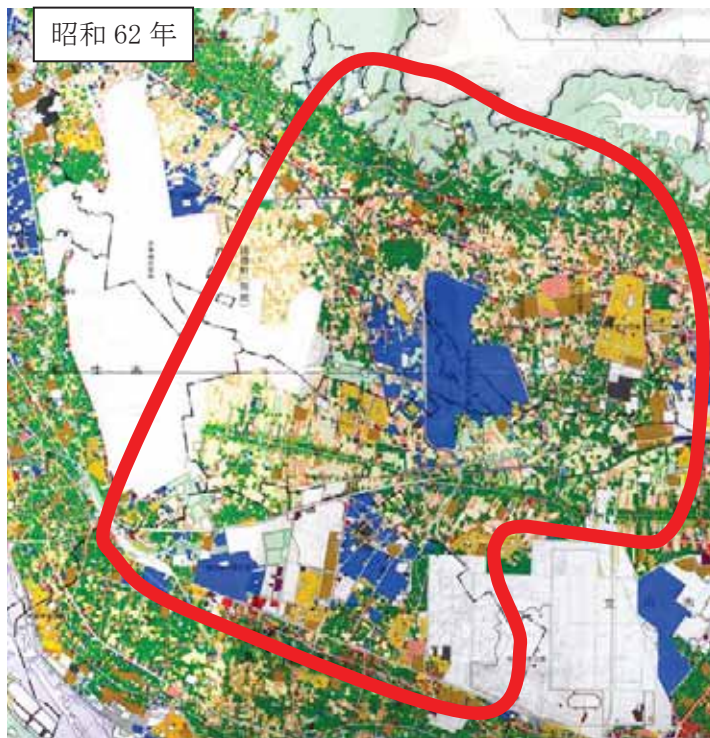
エリアの目標
『生活の場として誰もが移動しやすい公共交通の利便性向上を目指す』
南部エリアの目指すべき方向性と戦略
◇公共交通利用者の利便性向上 <ul style="list-style-type: none">・コミュニティバスのあり方検討・バスロケーションシステムの導入・充実検討
◇交通結節点の強化 <ul style="list-style-type: none">○西立川駅の整備<ul style="list-style-type: none">・南口駅前広場整備・アクセス道路（立3・5・35号）の整備○西国立駅の整備<ul style="list-style-type: none">・駅舎改良・駅前広場整備・アクセス道路整備
◇幹線道路の混雑解消 <ul style="list-style-type: none">○都市計画道路の整備（第三次事業化計画優先整備路線）<ul style="list-style-type: none">・立3・1・34号（都施行）・立3・3・30号（都施行）・立3・4・5号（都施行）

(4) 北西部エリア

①エリアの現況

1) 土地利用の変遷

早い時期から大規模住宅団地と農地及び工業用地が多いが、近年農地や工場跡地でマンション建設や宅地造成が進んでいる。



凡 例	
■	官公庁施設
■	教育文化施設
■	厚生医療施設
■	供給処理施設
■	事務所建築物
■	専用商業施設
■	住商併用建物
■	宿泊・遊興施設
■	スポーツ・興業施設
■	専用独立住宅
■	集合住宅
■	専用工場・作業所
■	住居併用工場・作業所
■	倉庫・運輸関係施設
■	農林業業施設
■	田
■	畑
■	樹園地
■	採草放牧地
■	森林
■	原野
■	屋外利用地・仮設建物
■	公園・運動場等
■	未建築宅地・未利用地・用途変更中の土地

出典：東京都土地利用現況図【建物用途別】

■土地利用の変遷

2) 面的な整備等の既存計画と将来土地利用像

北西部エリアは、面的な整備計画が多く見られる。

昭島市と武蔵村山市では、土地区画整理事業が進行中であり、武蔵砂川駅北側では宗教法人による大規模開発計画、武蔵砂川駅周辺まちづくり方針に基づく各種整備計画、西武立川駅南側や昭島駅北側では民間開発事業が検討されている。また、立川防災基地北側では立川市新庁舎周辺まちづくり協議会によるまちづくり方針の検討が行われている。

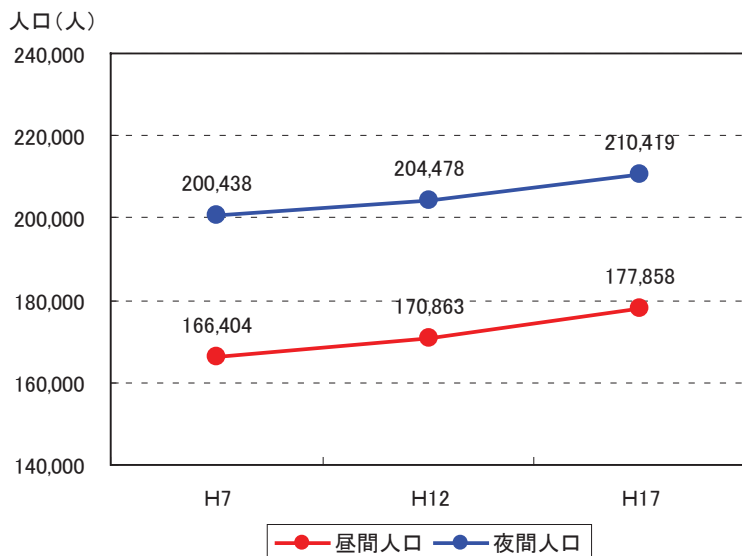
開発途上であることから、骨格となる道路は未整備区間が多く、東西方向の昭3・2・3号、立3・2・4号、立3・3・3号及び立3・5・20号、南北方向の立3・2・28号、昭3・2・11号、立3・1・34号、立3・3・30号等の路線が、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」で優先整備路線として位置づけられている。



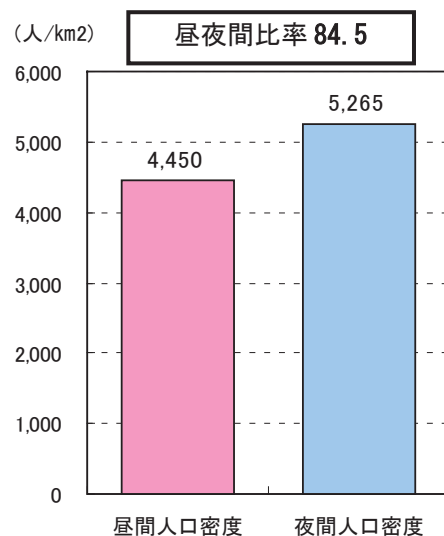
■北西部エリア整備計画概要図

3) 人口特性

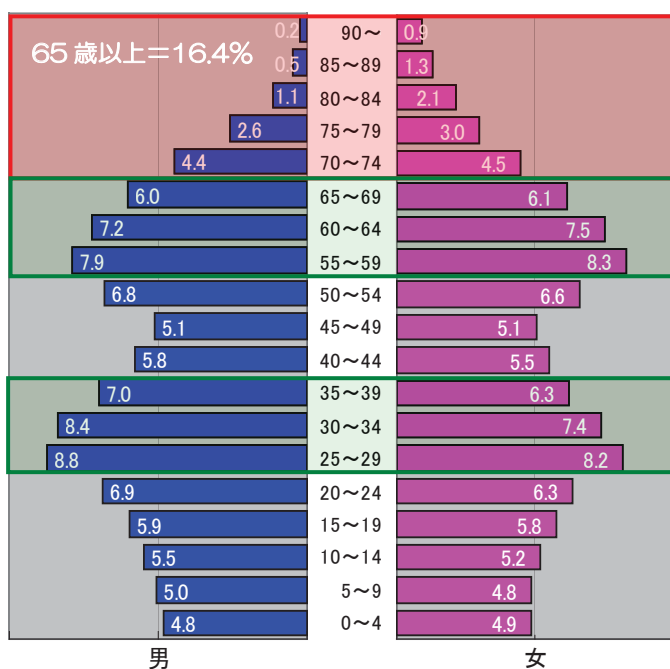
現在の人口密度は低いが、マンション建設や宅地造成により人口は増加傾向にある。
また、高齢化率は低い。



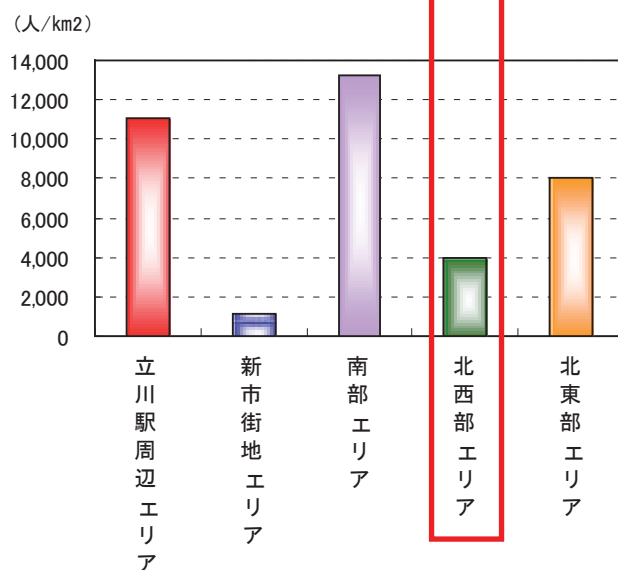
■ 昼夜間人口の推移



■ 昼間人口密度と夜間人口密度の比較



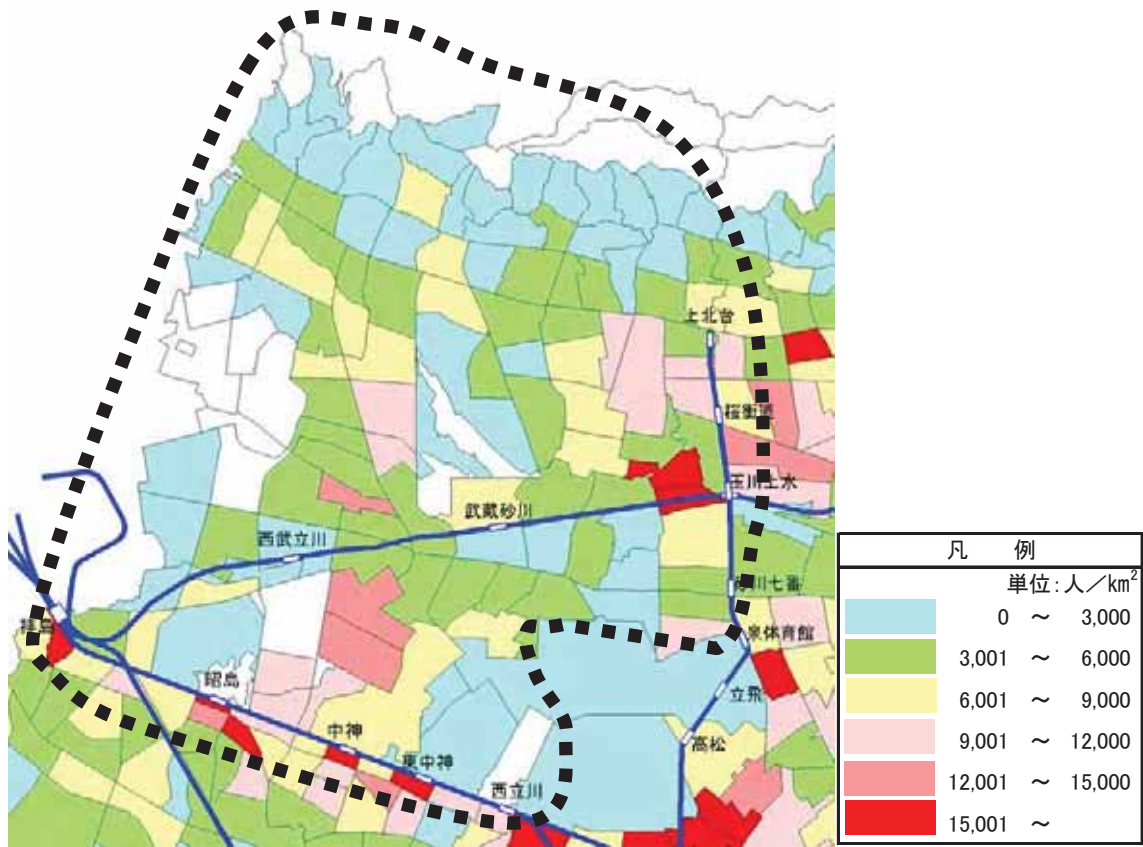
■ 夜間人口ピラミッド



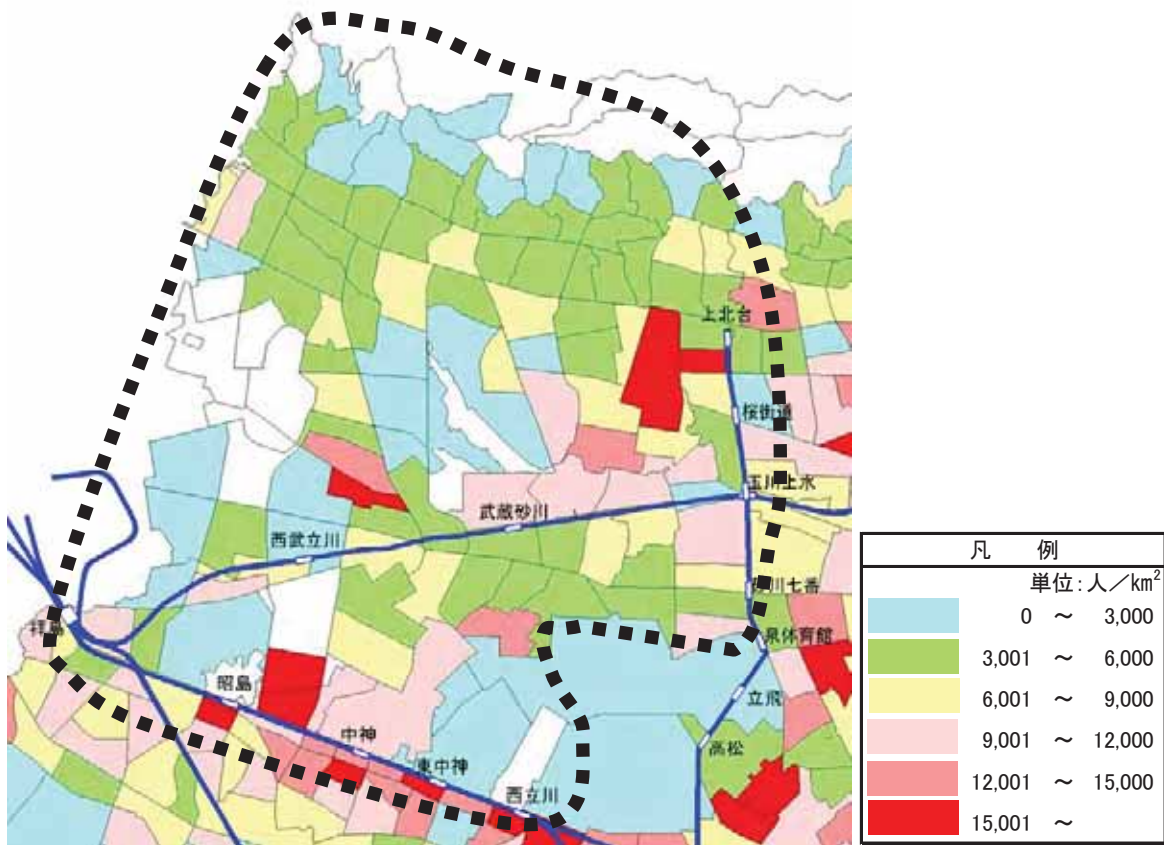
■ エリア別夜間人口密度

資料：平成17年度国勢調査

※人口特性の集計においては、立川市砂川町、上砂町、一番町、西砂町、東大和市桜が丘4丁目、上北台1~4丁目、芋窪1~6丁目、多摩湖3・6丁目、武蔵村山市全域及び昭島市の青梅線以北の各町丁目を南部エリアとして集計した。

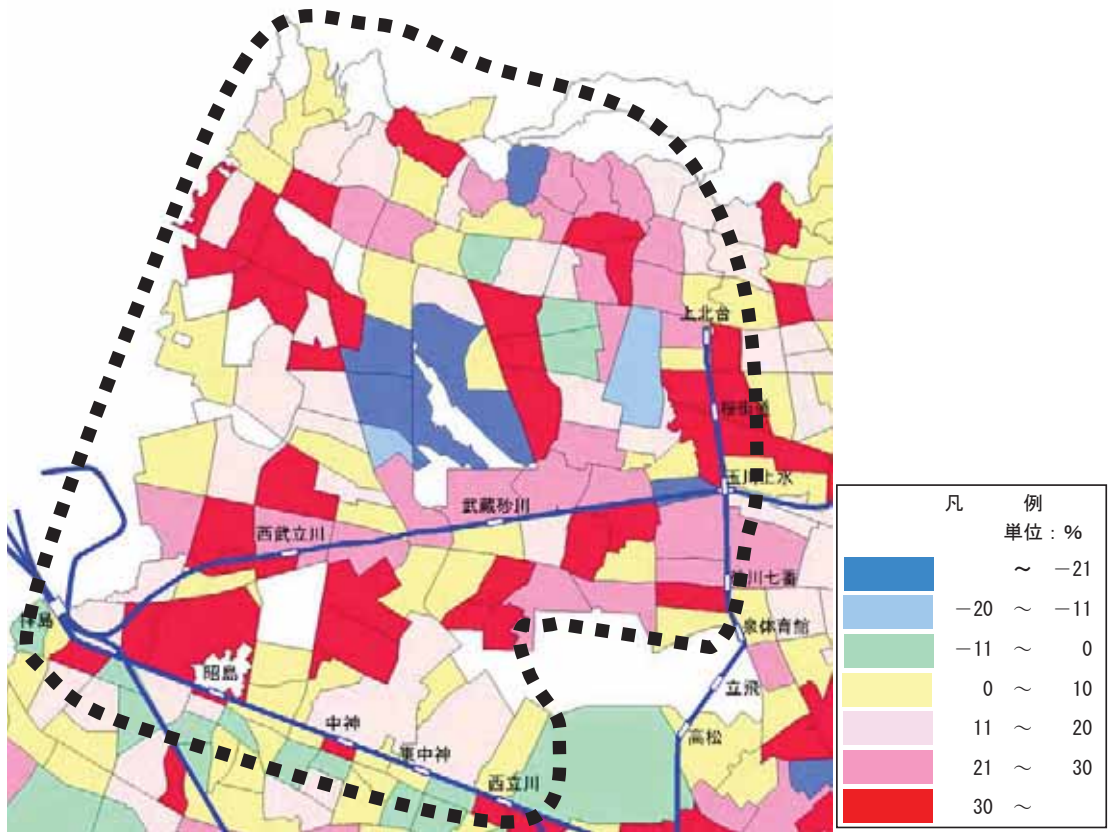


■平成 17 年町丁別昼間人口密度

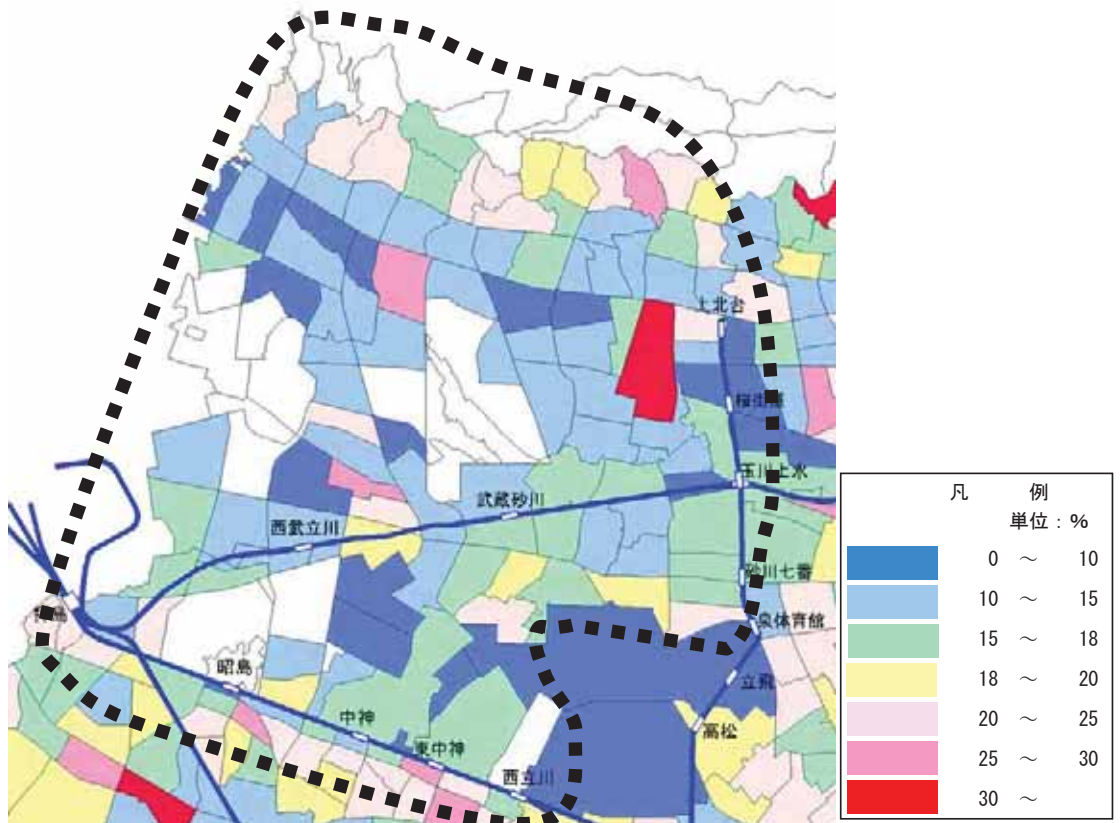


■平成 17 年町丁別夜間人口密度

資料：平成 17 年度国勢調査



■世帯数の増減（平成7年に対する平成17年）



■平成17年町丁別高齢化率

資料：平成17年度国勢調査

4) 通勤・通学の状況

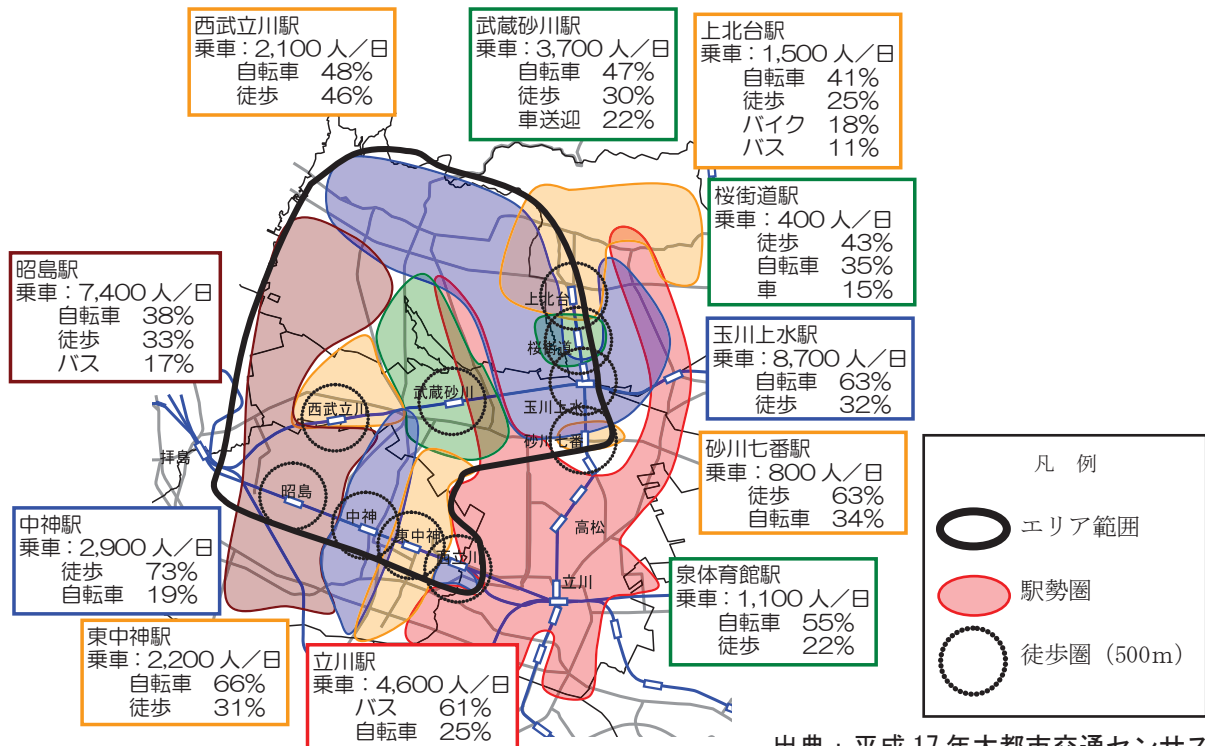
北西部エリア居住者の通勤・通学先は、立川市、昭島市、武蔵村山市が半数以上と近距離の移動が多い。



■北西部エリアの通勤・通学先

5) 駅勢圏と末端交通手段

北西部エリアを出発地とする鉄道駅利用者の状況をみると、エリア北部には鉄道がないため、公共交通は立川駅、昭島駅からのバス交通に依存しており、自転車、バイク、自動車の利用が多い。



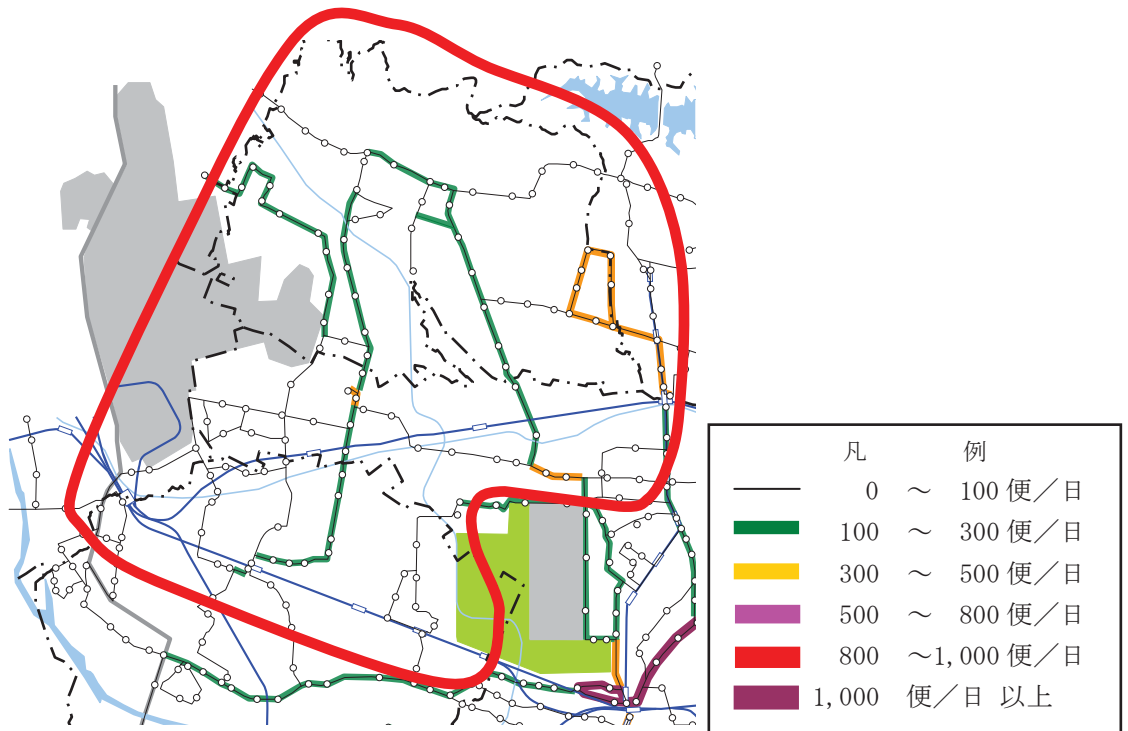
出典：平成17年大都市交通センサス

■北西部エリアから周辺駅で乗車する定期券利用者の出発地と交通手段

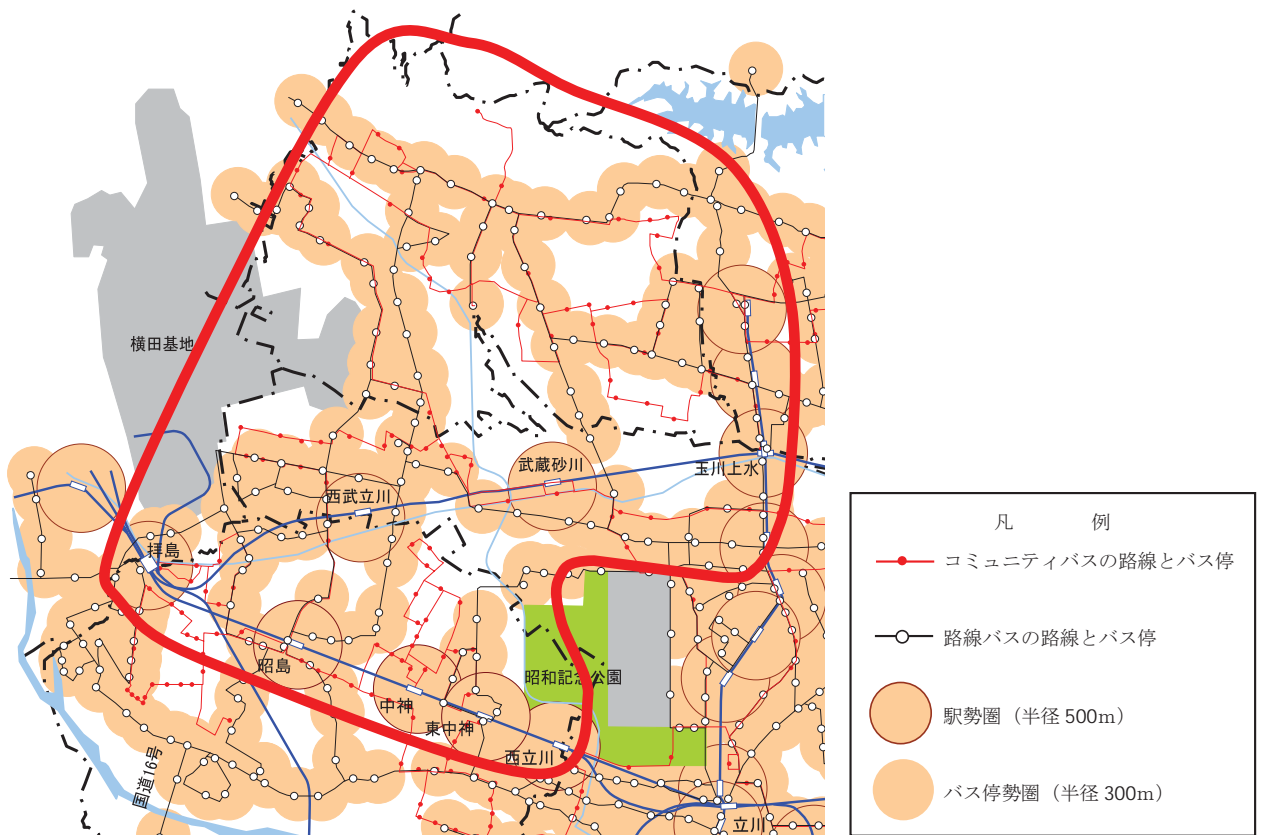
6) バス路線の現状

バス路線は、南北方向の数路線に集中しており、東西方向の運行本数が少ない。路線バスの密度が低いことから交通不便地域の面積は広い。

また、路線バスとコミュニティバスの勢力圏の重複が多い。



■路線バス網と運行本数



■交通不便地域とコミュニティバス路線

7) 駅の利便性

中神駅、西立川駅、武蔵砂川駅、西武立川駅は駅前広場がないためバス発着がない。

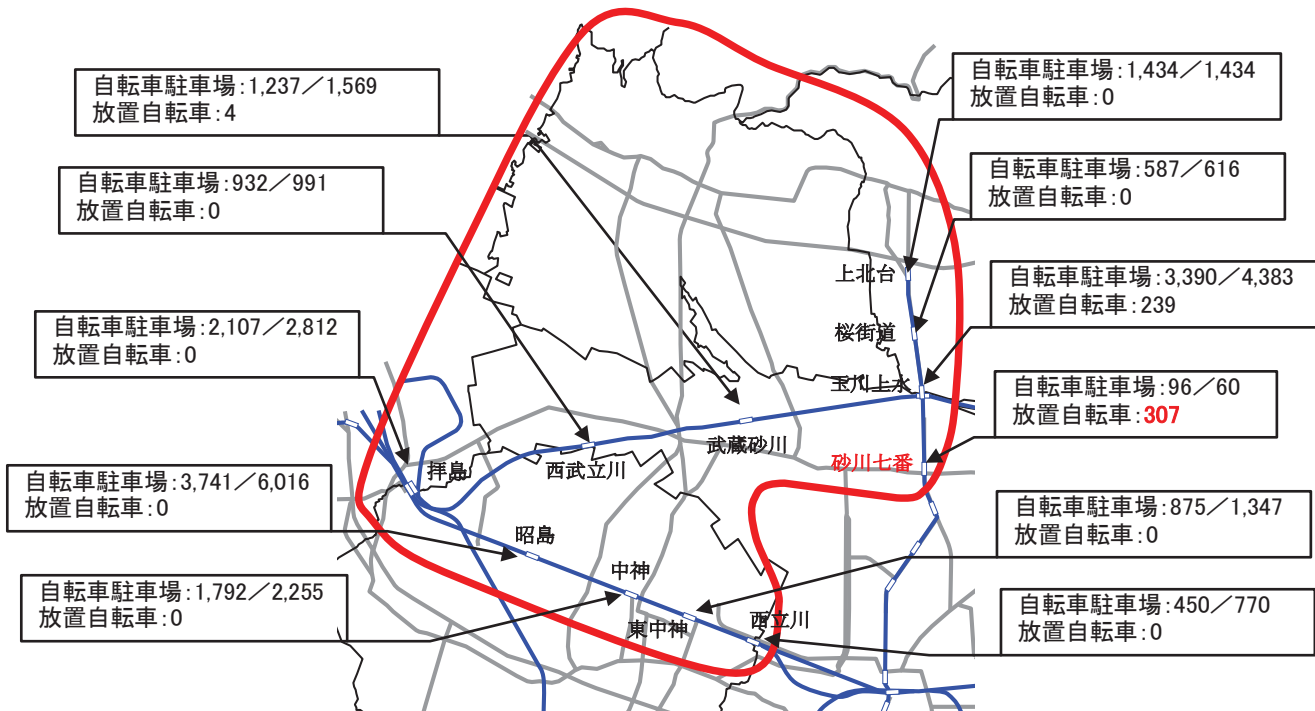
駅の施設・バリアフリー等の状況

駅名	駅前広場	アクセス道路	バス乗場	バリアフリー			
				エレベーター	エスカレーター	スロープ	身体障害者対応型トイレ
西立川	(北口) ×	立川昭島線	×	○	○	×	○
玉川上水	(北口) ○	立川東大和線	○	○	○	×	○
武蔵砂川	×	立川日野線	×	×	×	×	×
西武立川	×	東中神停車場線	×	×	×	×	×
東中神	(北口) ×	なし	×	○	○	×	○
中神	(北口) ×	なし	×	○	○	×	○
昭島	(北口) ○	宮沢中央通り	○	○	○	×	×
拝島	(北口) ×	なし	×	○	○	×	○
桜街道	×	立川東大和線	×	○	○	×	○
上北台	×	立川東大和線	×	○	○	×	○

8) 自転車駐車場及び放置自転車の現況

各駅に自転車駐車場が整備されているが、多摩都市モノレール砂川七番駅で乗入台数が駐車可能台数を超過しており、放置自転車が多数あり。

他の駅については、現在のところ自転車駐車場の容量は十分である。



凡 例

自転車駐車場: 調査時の駐車台数/駐車可能台数
 放置自転車: 調査時の放置台数

出典: 駅前放置自転車の現況と対策 (東京都)
 平成 19 年立川市調査
 平成 20 年 10 月 5 日調査

②エリアの特性

北西部エリアの特性を、以下にまとめる。



北西部エリアの特性

- 大規模住宅団地と農地及び工業用地が多いが、近年マンション建設や宅地造成が進んでいる
- 昭島市と武蔵村山市で土地区画整理事業が進行中
- 武蔵砂川駅北側で宗教法人による大規模開発計画、武蔵砂川駅周辺まちづくり方針に基づく各種整備計画、西武立川駅南側や昭島駅北側で民間開発事業が検討されている
- 立川防災基地北側では立川市新庁舎周辺まちづくり協議会によるまちづくり方針が検討中である
- 骨格となる道路は未整備区間が多い
- 人口密度は低いが、人口は増加傾向にあり、高齢化率は低い
- エリア北部には鉄道がないため、公共交通は立川駅、昭島駅からのバス交通に依存しており、自転車、バイク、自動車の利用が多い
- バス路線は、南北方向の数路線に集中し、東西方向の運行本数が少ない
- 通勤・通学先は、立川市、昭島市、武蔵村山市が半数以上と近距離の移動が多い
- 東中神駅(北口)、西立川駅、武蔵砂川駅、西武立川駅は駅前広場がないためバス発着ができない
- 自転車駐車が整備されているが、砂川七番駅で放置自転車が見られる

③エリアの課題

エリアの特性を踏まえ、北西部エリアの課題を整理した。

北西部エリアの課題

- ◆交通不便地域の解消と人口増加及び今後の高齢化に対応した、コミュニティバスを含めたバス路線の充実が求められる
- ◆宗教法人による大規模開発計画、西武立川駅南側での開発事業への取組み、武蔵砂川駅周辺まちづくり方針に伴う新たな交通需要に対応した交通手段の確保が必要
- ◆骨格となる道路の早期整備が必要
- ◆バス発着のない駅への対応が必要

④目指すべきエリアの施策展開

エリアの課題から、「新しい生活・交流の場として交通利便性の向上を目指す」ことを目標とし、都市交通戦略における目指すべきエリアの施策展開を以下に示す。

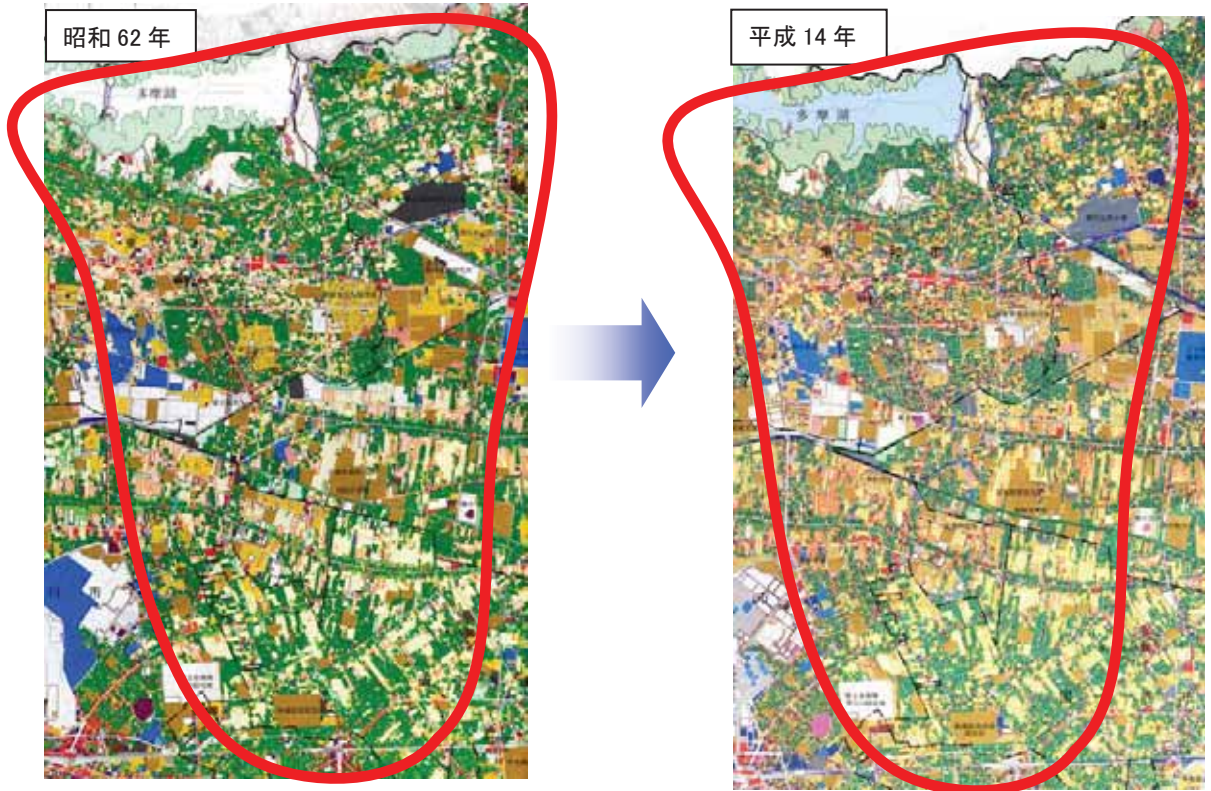
北西部エリアの目標
『新しい生活・交流の場として交通利便性の向上を目指す』
北西部エリアの目指すべき方向性と戦略
<p>◇交通結節点の強化</p> <p>○西武立川駅の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎改良、北口開設、自由通路整備 ・ 北口アクセス道路整備 ・ 南口駅前広場及び街区幹線道路整備 ・ 路線バス、コミュニティバスの駅前広場への乗入 ・ 駅前タクシープール整備 ・ 自転車等駐車場整備 <p>○武蔵砂川駅の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎改良 ・ 暫定駅前広場整備及び街区幹線道路整備 ・ 路線バス、コミュニティバスの駅前広場への乗入 <p>◇人にやさしいまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 西武立川駅のバリアフリー化 ・ 武蔵砂川駅のバリアフリー化 ・ 市道1級14号線（松中通り）踏切歩道部分の拡幅 <p>◇自家用車から他の交通機関への転換</p> <p>○自転車ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広幅員歩道における自転車通行帯整備 ・ レンタサイクルの導入検討 <p>◇日産自動車村山工場跡地方面との利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 街区幹線道路ネットワークの構築 ・ 武蔵砂川駅からのバス路線の検討 ・ コミュニティバスのあり方検討 <p>◇幹線道路の混雑解消</p> <p>○都市計画道路の整備（第三次事業化計画優先整備路線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 立3・3・3号（都施行）

(5) 北東部エリア

①エリアの現況

1) 土地利用の変遷

早い時期から住宅、農地、教育文化施設の混在した地区であるが、近年は農地から宅地への転換が進んでいる。



凡 例		
官公庁施設	専用独立住宅	農林業業施設
教育文化施設	集合住宅	田
厚生医療施設	専用工場・作業所	畑
供給処理施設	住居併用工場・作業所	樹園地
事務所建築物	倉庫・運輸関係施設	採草放牧地
専用商業施設	屋外利用地・仮設建物	森林
住商併用建物	公園・運動場等	原野
宿泊・遊興施設	未建築宅地・未利用地・用途変更中の土地	
スポーツ・興業施設		

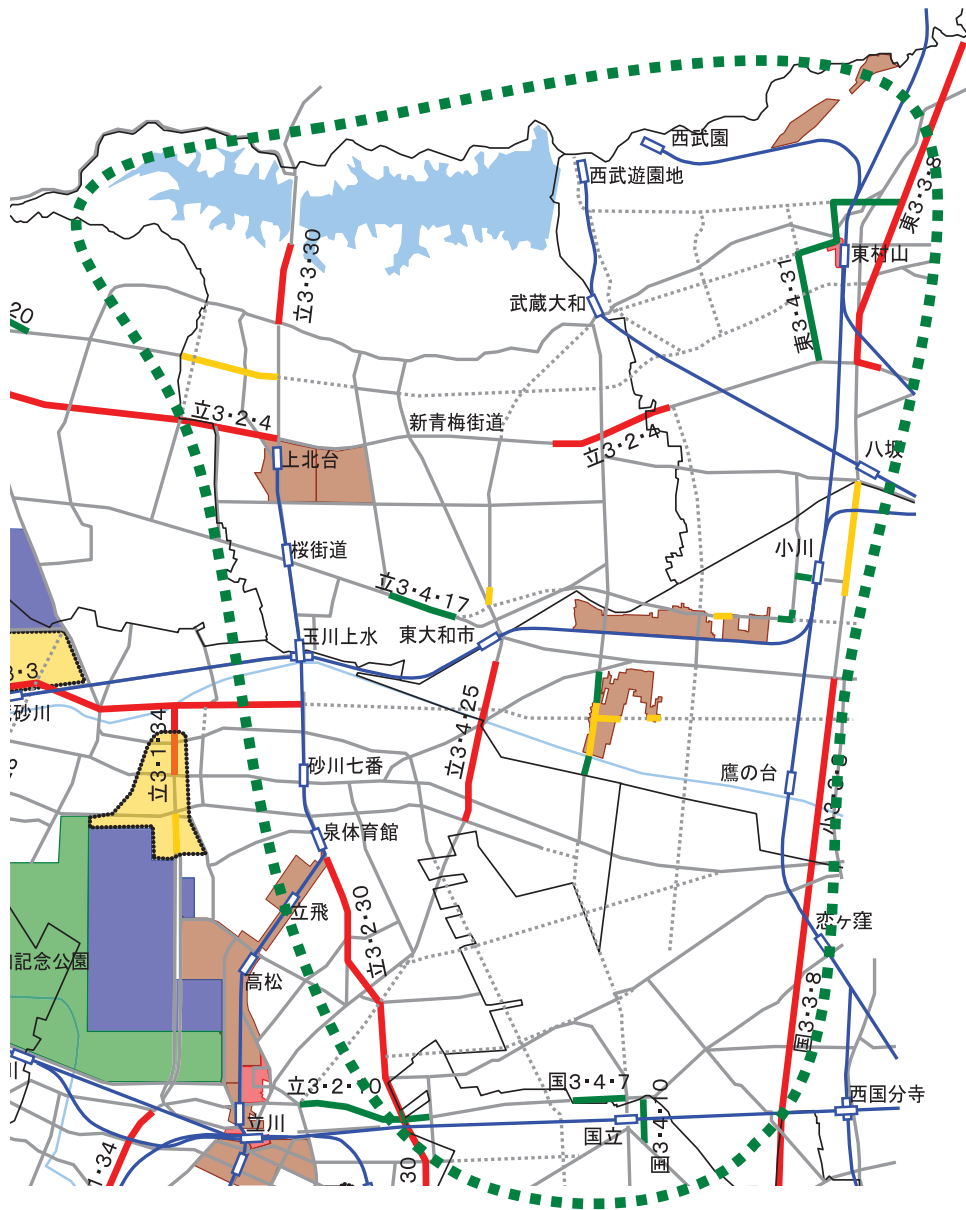
出典：東京都土地利用現況図【建物用途別】

■土地利用の変遷

2) 面的な整備等の既存計画と将来土地利用像

面整備計画は、東大和市では立野一丁目土地区画整理事業、東村山市では東村山駅西口地区市街地再開発事業が行われている。その他の計画は施行済みであり、立川市内に計画はない。

骨格となる道路に未整備区間が多く、東西方向の立3・2・4号、南北方向の立3・4・25号、立3・3・30号等の路線が、「多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」で優先整備路線として位置づけられている。

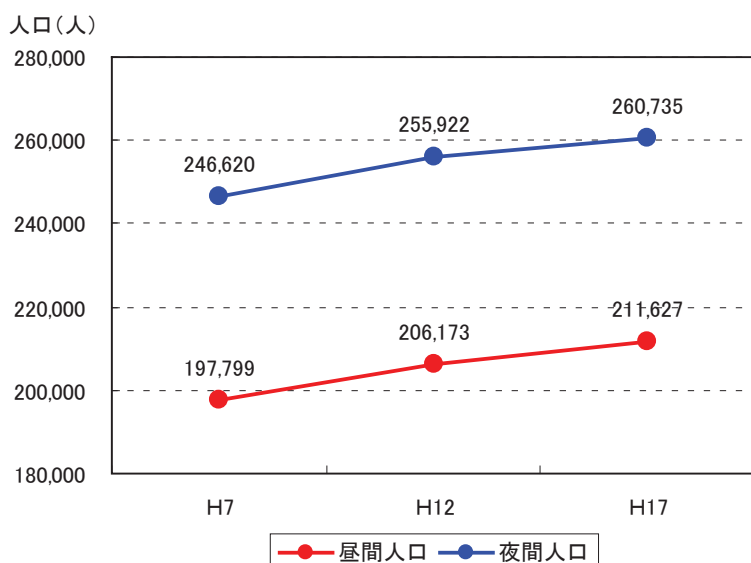


凡 例	
	市街地再開発事業
	土地区画整理事業
	公園整備事業
	その他の開発事業等
	土地利用等の構想
	整備済路線（概整区間含む）
	事業中箇所
	第三次事業化計画優先整備路線（都施行）
	第三次事業化計画優先整備路線（市施行）
	未着手路線

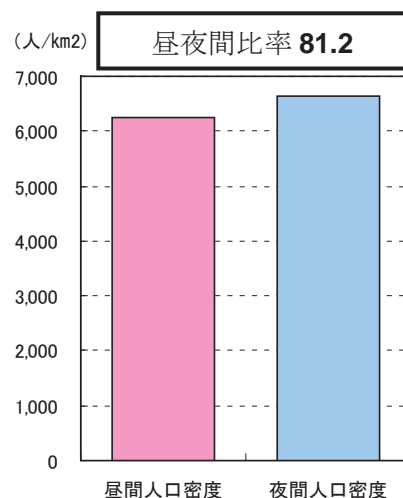
■北東部エリア整備計画概要図

3) 人口特性

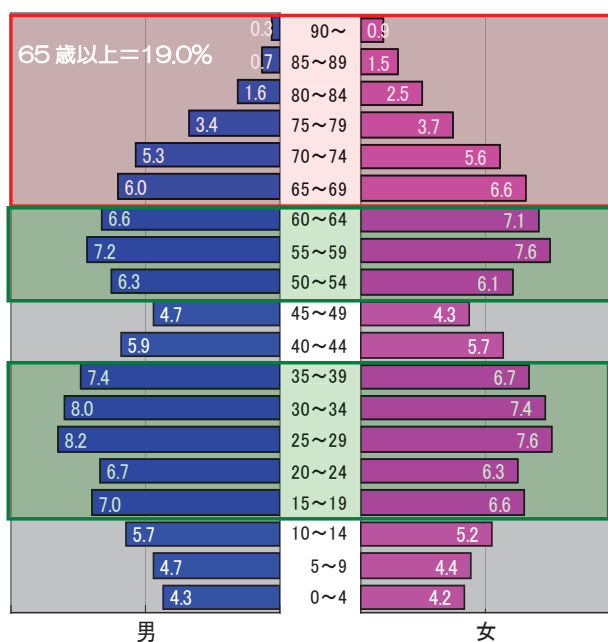
早い時期から住宅が多いことから、夜間人口密度が高い。また、高齢化率も他のエリアと比べ高いエリアである。



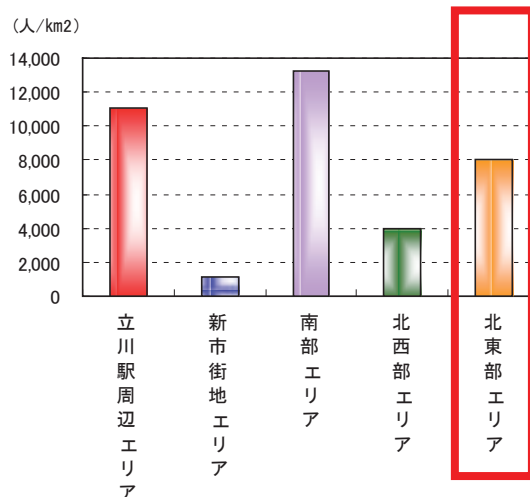
■昼夜間人口の推移



■昼間人口密度と夜間人口密度の比較



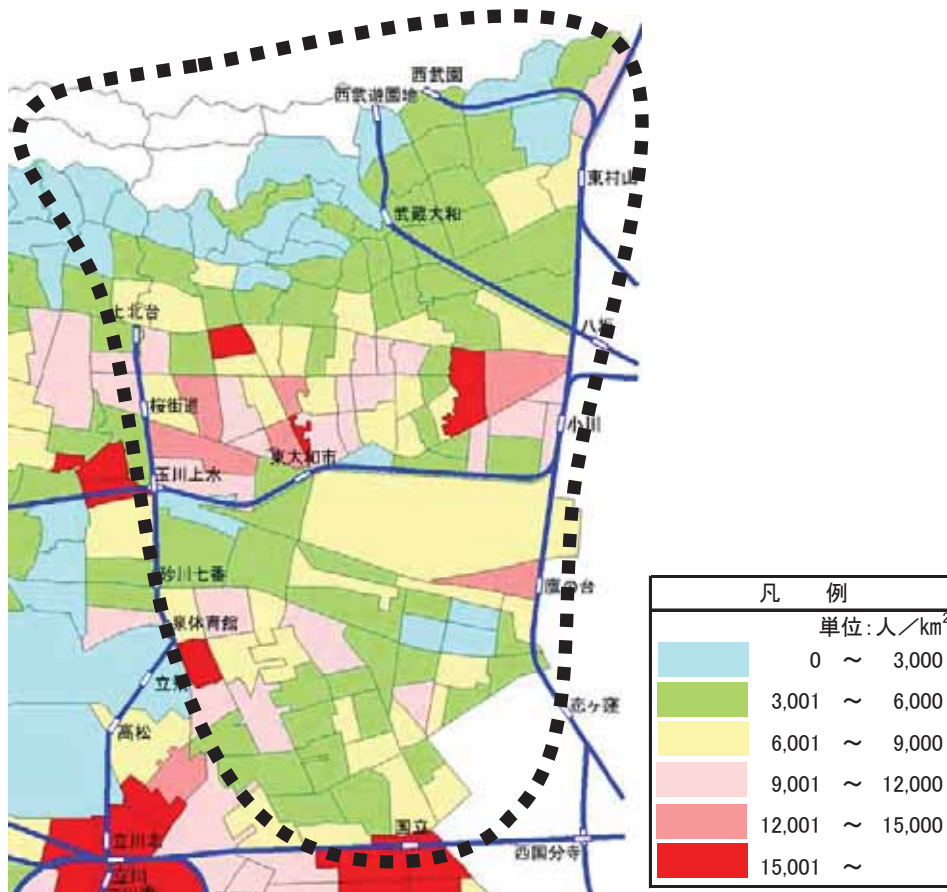
■夜間人口ピラミッド



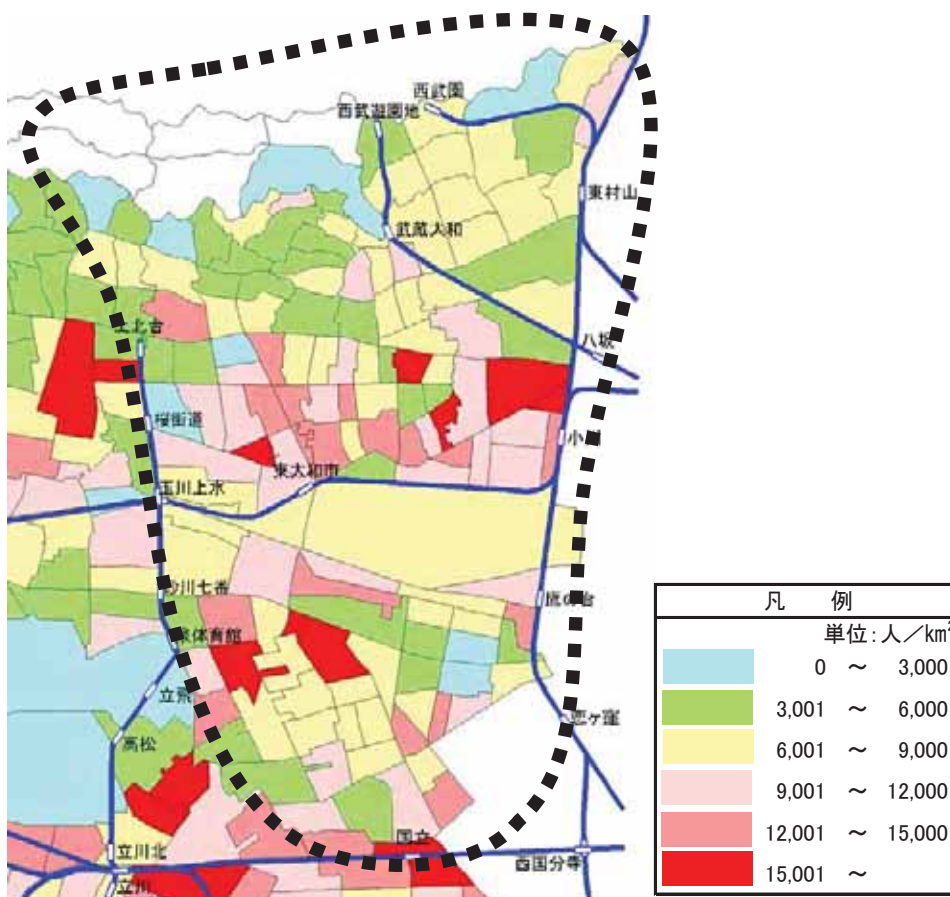
■エリア別夜間人口密度

資料：平成17年度国勢調査

※人口特性の集計においては、立川市曙町3丁目、高松町1~3丁目、栄町1~6丁目、若葉町1~4丁目、幸町1~6丁目、柏町1~5丁目、国分寺市富士本、新町、並木町、北町、光町、高木町、西町、及び東大和市の多摩都市モノレール以東、東村山市、小平市の西武国分寺線以西、国立市の中央線以北の各町丁目を南部エリアとして集計した。

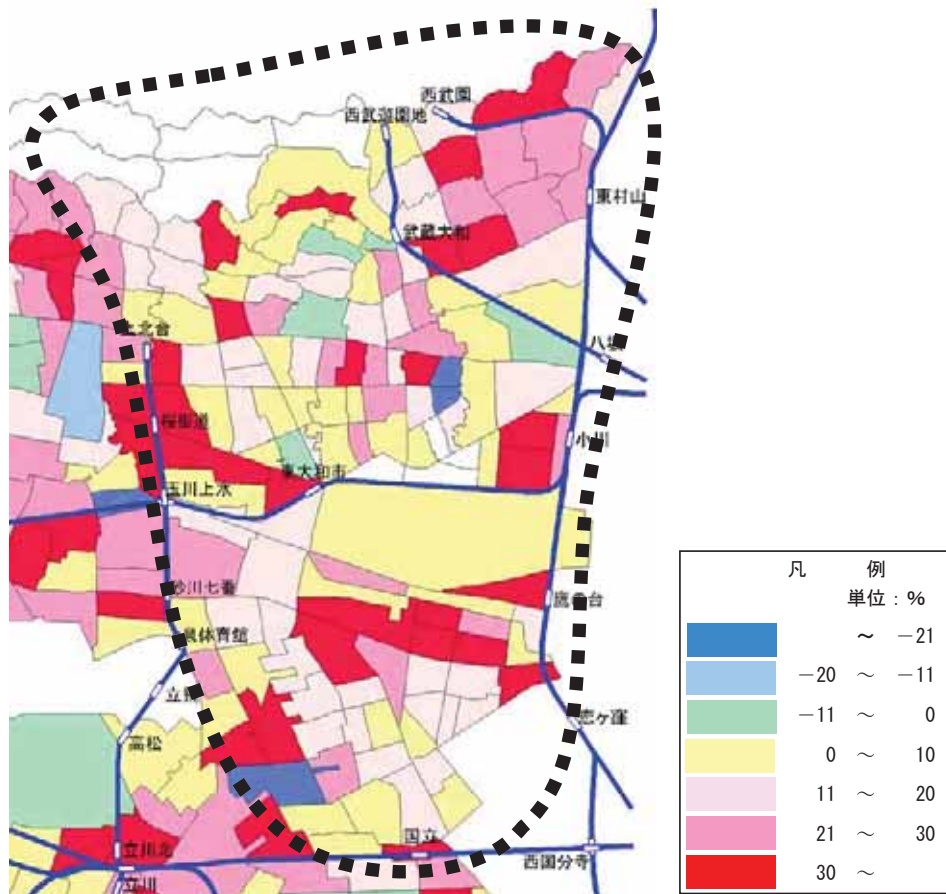


■平成 17 年町丁別昼間人口密度

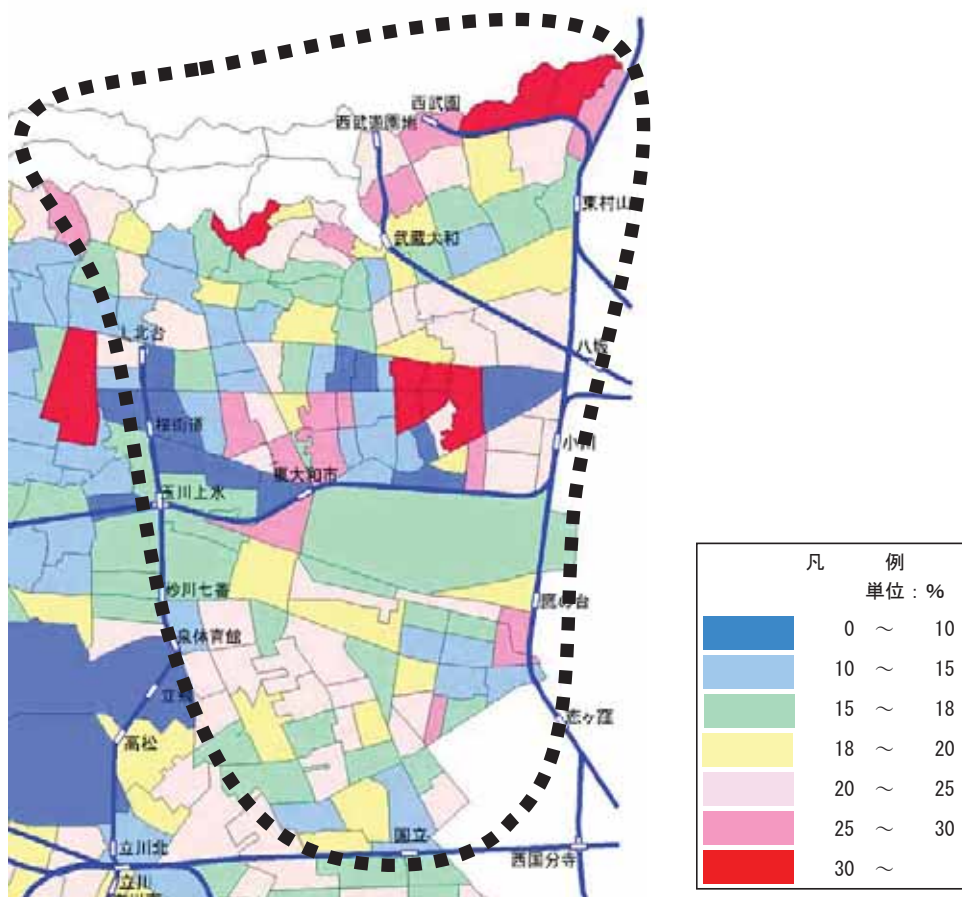


■平成 17 年町丁別夜間人口密度

資料：平成 17 年度国勢調査



■世帯数の増減（平成7年に対する平成17年）



■平成17年町丁別高齢化率

資料：平成17年度国勢調査

4) 通勤・通学の状況

北東部エリア居住者の通勤・通学先は、立川市、東大和市、小平市、東村山市、国分寺市が約半数と近距離の移動が多い。

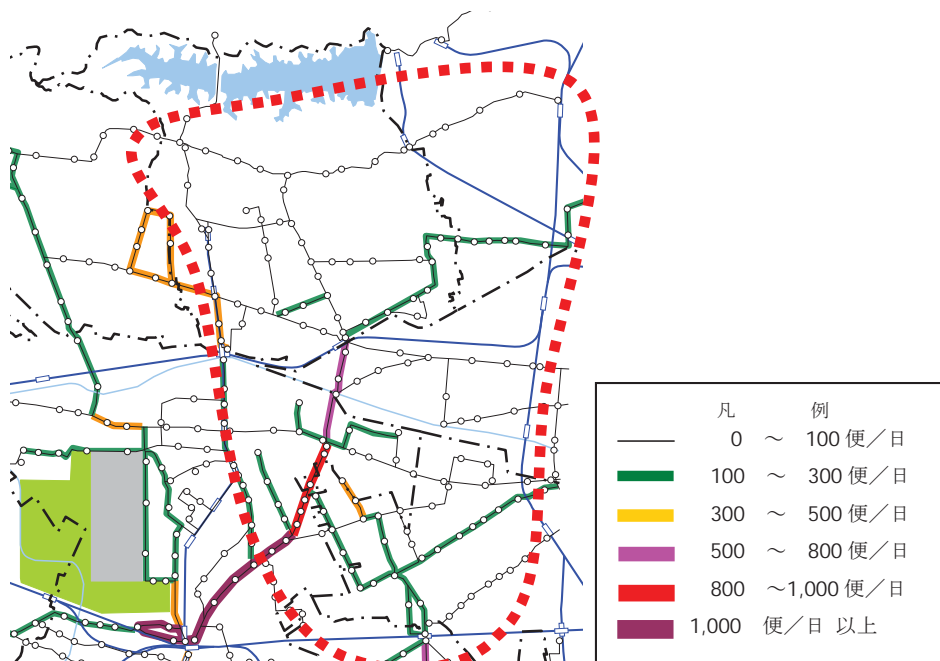


■北東部エリアの通勤・通学先

5) バス路線の現状

鉄道駅は主にエリアの外周部にあり、公共交通は立川駅、上北台駅、東大和駅等からのバス交通に依存している。

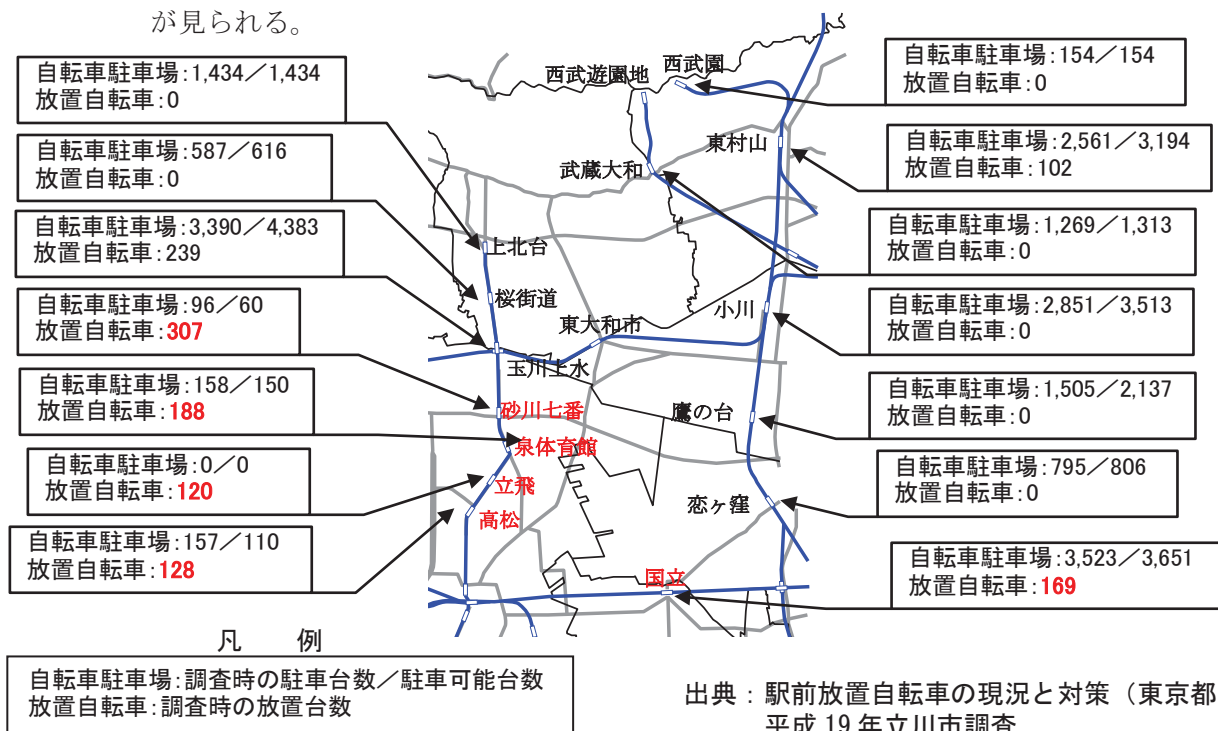
バスへの依存は高く、バス路線は立川駅～東大和市駅間に集中しており、東大和市以北は運行本数が少ない。



■路線バス網と運行本数

6) 自転車駐車場及び放置自転車の現況

自転車駐車場は各駅に整備されているが、特に多摩都市モノレール沿線で、放置自転車が見られる。



■ 自転車駐車場及び放置自転車の現況

②エリアの特性

北東部エリアの特性を、以下にまとめる。



北東部エリアの特性

- 農地から宅地への転換が進んでいる
- 立川市内に面整備計画はない
- 夜間人口密度が高く、高齢化率も高い
- 骨格となる道路に未整備区間が多い
- 鉄道駅は主にエリアの外周部にあり、公共交通は立川駅、上北台駅、東大和駅等からのバス交通に依存
- バスへの依存は高く、バス路線は立川駅～東大和市駅間に集中しており、東大和市以北は運行本数が少ない
- 通勤・通学は、立川市、東大和市、小平市、東村山市、国分寺市が約半数と近距離の移動が多い
- 自転車駐車場は各駅に整備されているが、特に多摩都市モノレール沿線で、放置自転車が見られる

③エリアの課題

エリアの特性を踏まえ、北東部エリアの課題を整理した。

北東部エリアの課題

- ◆高齢者の移動支援や交通不便地域解消のためコミュニティバスを含めたバス路線の充実
- ◆バスへの依存は高く、特に立川駅、上北台駅、東大和駅等からの路線バスのみに依存しているため、利便性の向上に向けた交通手段の多様性の確保が課題
- ◆公共交通がバスに依存していることから、バスの定時性を確保することが必要
- ◆放置自転車の削減

④目指すべきエリアの施策展開

エリアの課題から、「高齢者や通勤・通学のための移動しやすい公共交通の利便性向上を目指す」ことを目標とし、都市交通戦略における目指すべきエリアの施策展開を以下に示す。

北東部エリアの目標
『高齢者や通勤・通学のための移動しやすい公共交通の利便性向上を目指す』
北東部エリアの目指すべき方向性と戦略
◇公共交通利用者の利便性向上 <ul style="list-style-type: none">・コミュニティバスのあり方検討・バスロケーションシステムの導入・充実検討
◇放置自転車対策 <ul style="list-style-type: none">○自転車等駐車場整備<ul style="list-style-type: none">・多摩都市モノレール砂川七番駅・多摩都市モノレール泉体育館駅・多摩都市モノレール立飛駅
◇幹線道路の混雑解消 <ul style="list-style-type: none">○都市計画道路の整備（第三次事業化計画優先整備路線）<ul style="list-style-type: none">・立3・3・30号（都施行）・立3・4・25号（都施行）

(6) 立川市全域の交通施策

現況及び課題から導いたエリアごとの具体的施策の位置と関係を把握するため、実施すべき交通施策一覧図を作成した。

各施策は、立川市全域を網羅しているが、特に立川駅周辺と新市街地の東部、北西部エリアの西武立川駅周辺と武蔵砂川駅周辺に集中している。

5章. 重点整備地区

4章において、立川都市圏のエリアごとに地域特性と課題を抽出し、目指すべきエリアの方向性及び実施すべき戦略と具体的施策を整理した。

この具体的施策を立川市全体図に示したものが、前項の「実施すべき交通施策一覧図」であるが、これを見ると立川駅から新市街地にかけての地区、西武立川駅周辺地区及び武蔵砂川駅周辺地区に具体的施策が集中している。

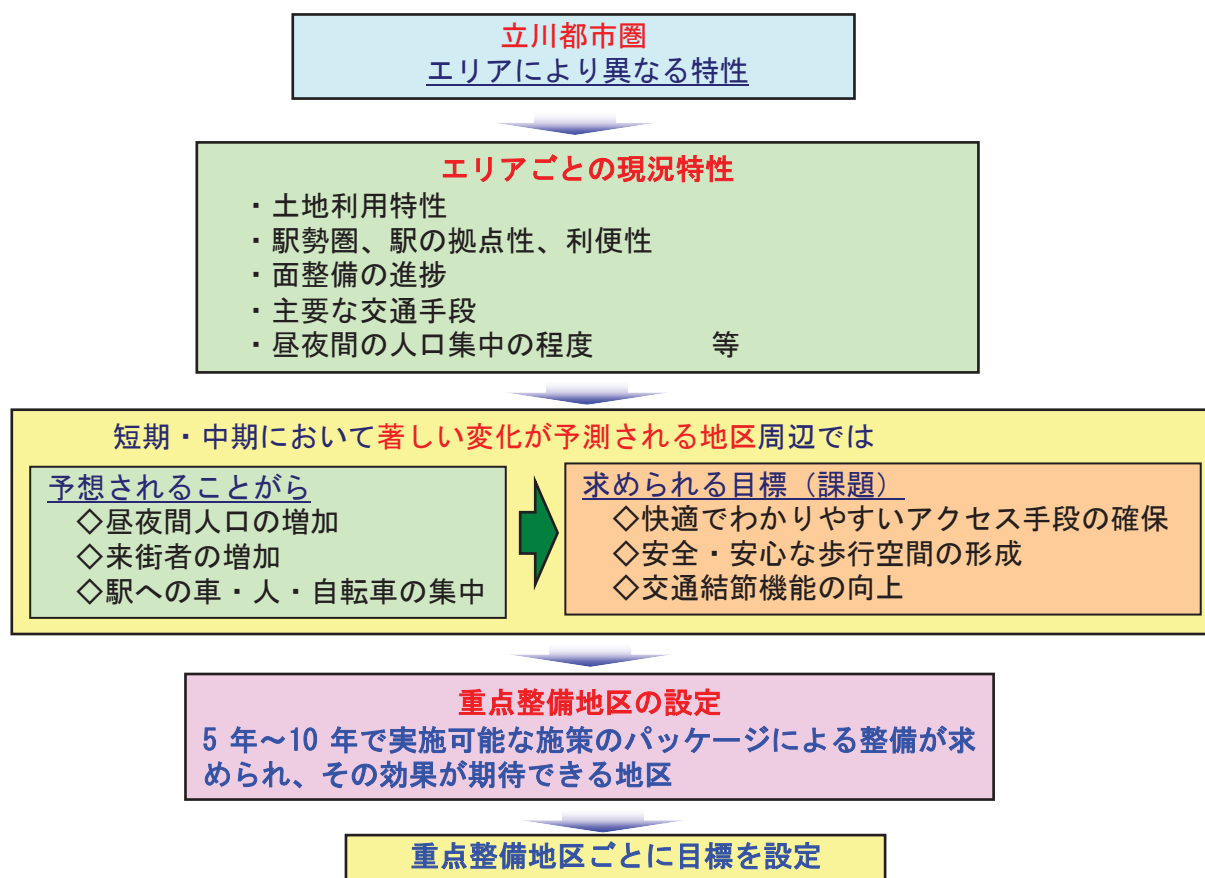
これらの地区は面的な整備が計画され、近い将来昼間若しくは夜間人口の増加が予測されている地区である。選択と集中の観点から、重点的に施策を実施することにより、高い効果が期待できる地区である。

そのため、この3地区を重点整備地区として設定し、立川都市圏の具体的施策から、5年～10年で実施可能なパッケージによる戦略プログラムを抽出する。

1. 重点整備地区の設定

(1) 重点整備地区設定の考え方

重点整備地区設定の考え方を以下に整理した。



(2) 整備期間による施策の分別

①関連開発等のスケジュール

5年～10年で実施可能な施策のパッケージによる整備の検討を前提として、立川都市圏において計画・実施が予定されている開発について、スケジュールを整理した。これを見ると5年～10年で整備、移転等が完了するものは、新市街地に集中し、次いで北西部が多くなっている。

目標年次	名称	対象エリア				
		立川駅周辺	新市街地	南部	北西部	北東部
平成20年度	国文学研究資料館		○			
	都市軸沿道地域国有地		○			
21年度	新庁舎周辺地域土地利用計画		○		○	
	統計数理研究所		○			
	国立局地研究所		○			
	東京地裁・家裁立川支部等		○			
	立川法務総合庁舎(仮称)		○			
	立川拘置支所(仮称)		○			
	東村山駅西口地区市街地再開発事業					○
22年度	立川市役所新庁舎		○			
	立川駅南口土地区画整理事業	○				
	国立市城山南土地区画整理事業			○		
23年度	西武立川駅駅舎改良・北口開設				○	
	西武立川駅南側開発【順次完成】				○	
24年度						
25年度	立川駅北口西地区第一種市街地再開発事業	○				
	小平市小川一丁目土地区画整理事業					○
26年度						
27年度						
28年度	宗教法人による大規模開発計画【一部供用開始】				○	
29年度						
30年度						
31年度	武蔵村山都市核土地区画整理事業				○	
32年度						
33年度						
34年度						
35年度	中神土地区画整理事業・中神駅北口駅前広場		○		○	

5年以内

10年以内

11年以上

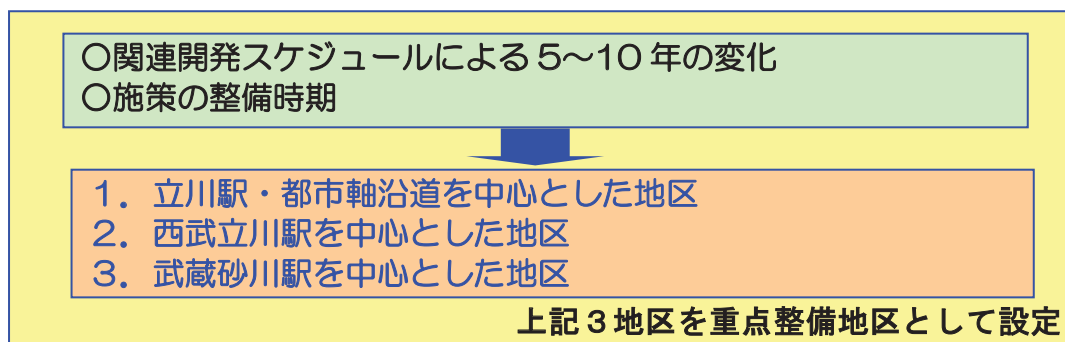
②施策の実施時期

立川都市圏の具体的施策の実施時期を、短期・中期（5年～10年）と長期（11年以上）に分けて整理した。これを見ると南部エリアの「西立川駅の整備」及び「西国立駅の整備」以外は短期・中期（5年～10年）に実施すべき施策であり、また施策は北西部エリアと立川駅周辺及び新市街地に集中している。

期間	立川駅周辺	新市街地	南部	北西部	北東部
短期・中期 (5年～10年)	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅西側新自由通路の整備 立川駅北口西地区市街地再開発事業による西地下道方面へのサブデッキ整備 既存案内板の更新 南口臨時自転車駐車場立体化整備 6街区臨時自転車駐車場立体化整備 駐車場満空サービスの機能向上 レンタサイクルの導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> 市役所新庁舎・裁判所等への路線バスの再編 新市街地内の循環バス路線新設検討 バスロケーションシステムの導入・充実検討 既存案内板の更新 広幅員歩道における自転車通行帯整備 コミュニティバスのあり方検討 レンタサイクルの導入検討 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスのあり方検討 バスロケーションシステムの導入・充実検討 	<ul style="list-style-type: none"> 西武立川駅の整備 駅舎改良、バリアフリー化、北口開設、自由通路整備、北口アクセス道路整備、南口駅前広場及び街区幹線道路整備、南口駅前タクシープール整備、自転車等駐車場整備 市道1級14号線(松中通り)踏切歩道部分の拡幅 武蔵砂川駅の整備 駅舎改良バリアフリー化、暫定駅前広場整備及び街区幹線道路整備 西武立川駅、武蔵砂川駅への路線バス、コミュニティバスの駅前広場への乗入 広幅員歩道における自転車通行帯整備 レンタサイクルの導入検討 街区幹線道路ネットワークの構築 武蔵砂川駅からのバス路線の検討 コミュニティバスのあり方検討 	<ul style="list-style-type: none"> 多摩都市モノレール砂川七番駅自転車等駐車場整備 多摩都市モノレール泉体育館駅自転車等駐車場整備 多摩都市モノレール立飛駅自転車等駐車場整備 コミュニティバスのあり方検討 バスロケーションシステムの導入・充実検討
	都市計画道路の整備(第三次事業化計画優先整備路線)				
長期 (11年以上)			<ul style="list-style-type: none"> ○西立川駅の整備 ○西国立駅の整備 		

(3) 重点整備地区の設定

関連開発等のスケジュールと施策の整備時期により、選択と集中の観点から施策のパッケージには高い効果が期待できる、「立川駅・都市軸沿道を中心とした地区」、「西武立川駅を中心とした地区」、「武蔵砂川駅を中心とした地区」の3地区を立川市総合交通戦略における重点整備地区として設定した。



2. 重点整備地区ごとの目標と施策

重点整備地区ごとの、都市交通戦略における目標を示すとともに、将来計画と施策のイメージを図にまとめた。

また、短期（3～5年）で優先的に実施すべきハード、ソフトの戦略プログラムを示し、関連する整備事業を含めてその実施位置を図化した。

なお、地区にとらわれず、立川市全域あるいは立川都市圏全域で実施すべきであると考えられる施策については、広域エリアとして、都市交通戦略における目標と戦略プログラムを示した。

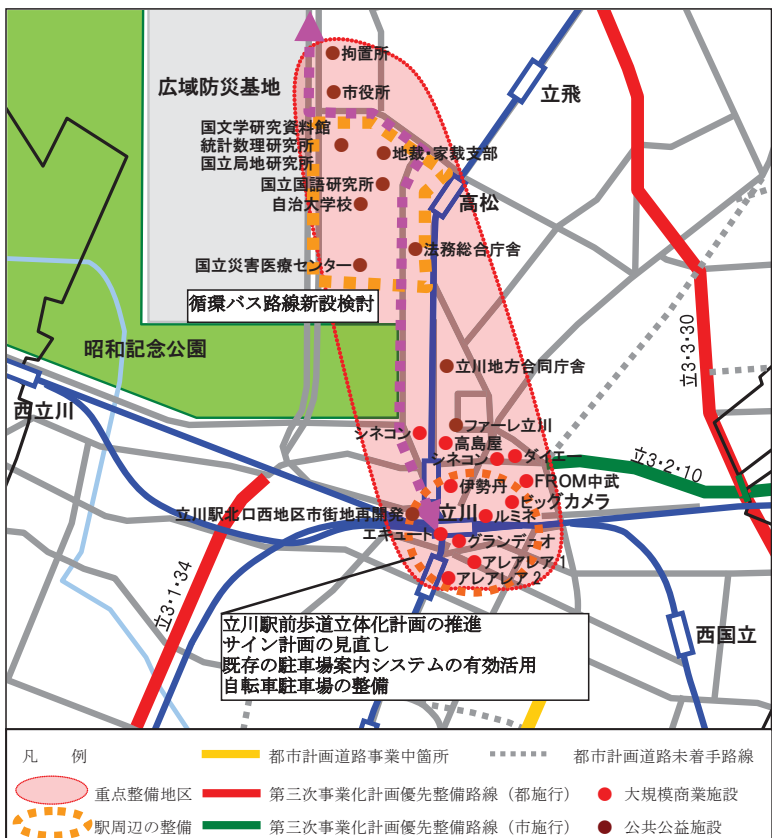
(1) 立川駅・都市軸沿道を中心とした地区

①地区の目標

目 標

- ◆ **公共交通の利便性向上**
 - 官公庁施設が多く立地する地区へのアクセス向上
 - 観光客の移動手段の向上
 - 自動車交通混雑への対策
- ◆ **安全・安心の確保**
 - 歩行者・自転車の安全性向上
 - 放置自転車対策
- ◆ **中心市街地の回遊性向上**
 - 歩行者の回遊性向上
- ◆ **環境負荷の軽減**
 - 自家用車から他の交通機関への転換

将来計画と施策のイメージ



②短期（3～5年）で優先的に実施すべき戦略プログラム

立川駅周辺の主な戦略プログラム

一戦略プログラム一
《ハード施策》

- ・立川駅西側新自由通路の整備
- ・立川駅北口西地区市街地再開発事業による西地下道方面へのサブデッキ整備
- ・南口臨時自転車駐車場立体化整備
- ・6街区臨時自転車駐車場立体化整備
- ・広幅員歩道における自転車通行帯整備
- ・既存案内板の更新

《ソフト施策》

- ・市役所新庁舎・裁判所等への路線バスの再編
- ・コミュニティバスの再編
- ・サイン計画の見直し
- ・レンタサイクルの導入



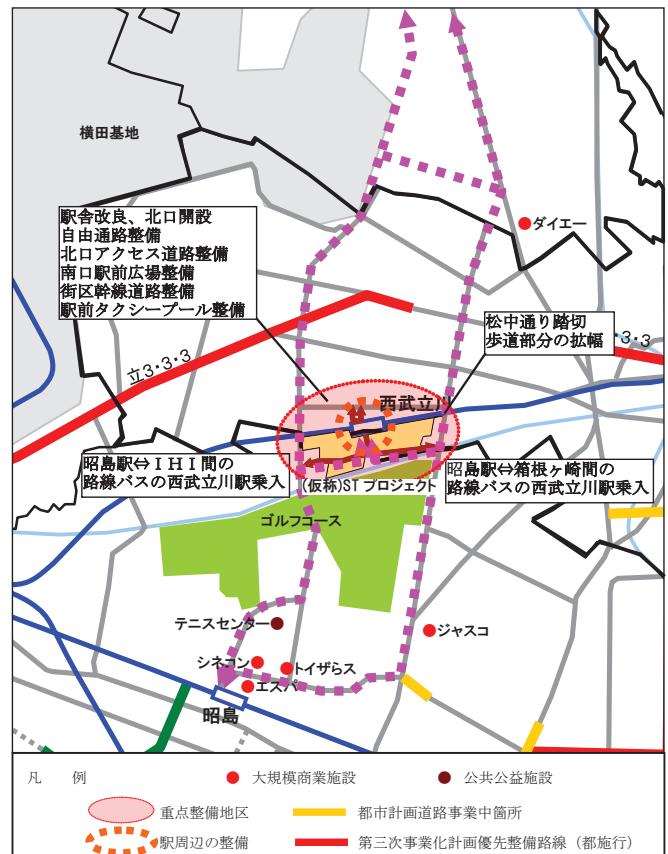
(2) 西武立川駅を中心とした地区

①地区の目標

目 標

- ◆ **公共交通の利便性向上**
 - 交通結節点の強化
- ◆ **都市内外の連携支援**
 - 幹線道路の混雑解消
- ◆ **安全・安心の確保**
 - 歩行者・自転車の安全性向上
 - 歩行者が移動しやすい環境整備

将来計画と施策のイメージ



②短期（3～5年）で優先的に実施すべき戦略プログラム

西武立川駅周辺の主な戦略プログラム

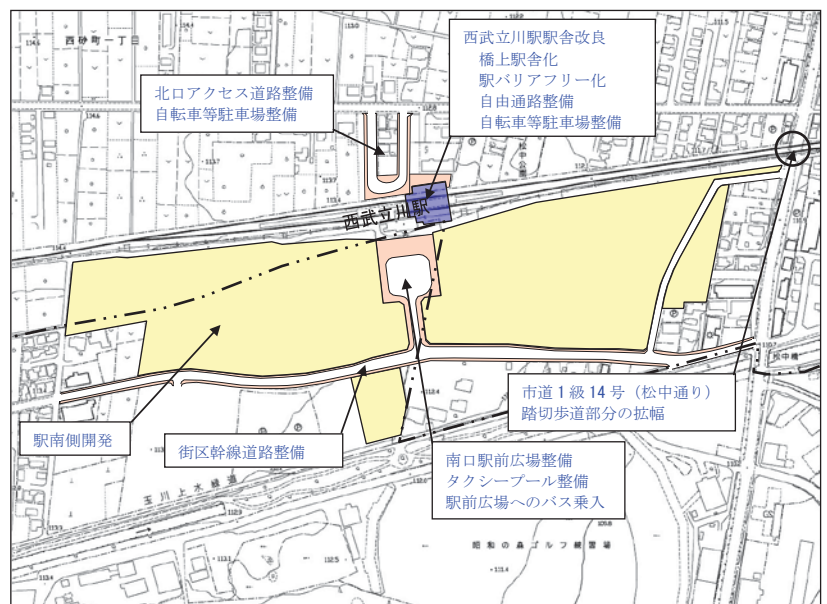
—戦略プログラム—

《ハード施策》

- ・ 西武立川駅駅舎改良（橋上駅舎化、バリアフリー化、自由通路整備）
- ・ 北口アクセス道路整備
- ・ 自転車等駐車場整備
- ・ 西武立川駅南側開発
- ・ 街区幹線道路整備
- ・ 南口駅前広場整備
- ・ 南口タクシープール整備
- ・ 市道1級14号線（松中通り）踏切歩道部分の拡幅

《ソフト施策》

- ・ 路線バス、コミュニティバスの駅前広場への乗入

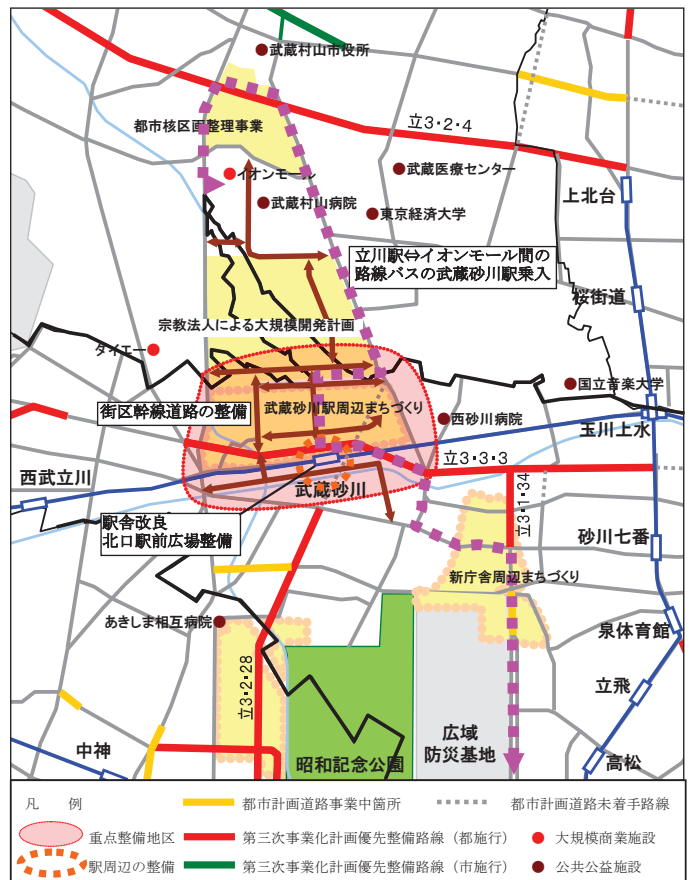


(3) 武蔵砂川駅を中心とした地区

①地区の目標

目 標	
◆公共交通の利便性向上	○交通結節点の強化
◆都市内外の連携支援	○幹線道路の混雑解消 ○日産自動車村山工場跡地方面への利便性向上
◆安全・安心の確保	○歩行者が移動しやすい環境の整備 ○自転車ネットワークの構築
◆環境負荷の軽減	○自家用車から他の交通機関への転換

将来計画と施策のイメージ



②短期（3～5年）で優先的に実施すべき戦略プログラム

西武立川駅周辺の主な戦略プログラム

—戦略プログラム—

《ハード施策》

- ・武蔵砂川駅駅舎改良（バリアフリー化）
- ・武蔵砂川駅暫定駅前広場整備
- ・街区幹線道路整備
- ・広幅員歩道における自転車通行帯整備

《ソフト施策》

- ・路線バス、コミュニティバスの駅前広場への乗入



(4) 広域

①広域の目標

立川市全域あるいは立川都市圏全域で実施すべきである施策の目標を以下に示す。

目 標	
◆公共交通の利便性向上	
○バスの利便性向上	
◆都市内外の連携支援	
○コミュニティバスのあり方の検討	
◆安全・安心の確保	
○自転車ネットワークの構築	
◆環境負荷の軽減	
○自家用車から他の交通機関への転換	

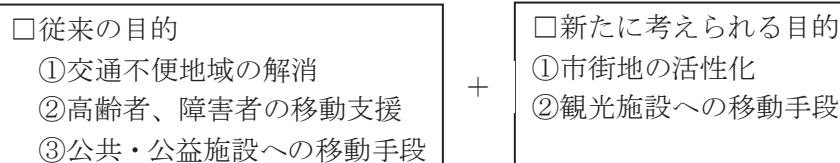
②コミュニティバスのあり方について

広域的施策に示した「コミュニティバスのあり方の検討」については、検討するための方針を都市交通戦略の中で示す必要がある。以下にその概要をとりまとめた。

1) コミュニティバスの目的

コミュニティバスは、現行の路線バス及びタクシーの運行形態ではカバーしきれない交通需要に対するシステムとして各自自治体で実施されている。

これまでは、交通不便地域の解消や高齢者、障害者の移動支援といった限られた目的での運行が主であったが、従来の目的に縛られず、市街地の活性化や観光などの新しい運行目的の検討も必要である。



2) コミュニティバスの課題

ア. 一般的な課題

- i 事業の採算性を維持する利用者の確保
- ii 導入・運行を維持する財源の確保
- iii 地域の実情に応じた、既存の体系にとらわれない運賃体系の検討
- iv 地域住民のニーズ、地域内のコンセンサス、バス事業者の立場の調整のうえに立った路線及び乗降場所の設定
- v 自治体、住民、バス事業者の連携
- vi 実情に応じた既存の路線バスとの棲み分け
- vii 移動制約者（高齢者・障害者）に配慮したシステム
- viii 福祉サービスによる移動（輸送）との連携
- ix コミュニティバスの魅力向上
- x 環境負荷の軽減

イ. 立川市における問題・課題

- i コミュニティバス路線を圏域でみた場合、路線バスと競合する区間がみられることから、単に路線やバス停の重複を避けるのみでなく、バス停の勢力圏を考慮したルート設定が求められる。
- ii 多くのコミュニティバスは、車両を市が保有しており、その台数が少ないことから、運行頻度が低くなり利便性が低下している。その結果、乗客が減少し、多くの路線で採算が取れずに市の負担が大きくなっている。
- iii 多くのコミュニティバスは、100円均一料金となっており、競合路線バスから乗客が流れているにもかかわらず、コミュニティバスは収入不足となるといった悪循環をおこしている場合が多い。

最近では、均一料金を見直した自治体も多く、見直し後は、輸送人員は減少した

ものの採算性は向上していることから、料金についても検討する必要がある。

- iv 市の施策であることから、ほとんどのコミュニティバスは市域内のみで運行しており、他市までルートを延ばしているのは、武蔵村山市が玉川上水駅と上北台駅に接続し、立川市の西くるりんが昭島駅に接続しているのみである。

各市のコミュニティバスが市境で折り返して運行していることは、公共交通体系としては非常に効率が悪い状態であり、隣接した市で共同運行するといった検討が必要である。

共同運行することによって、保有バスの有効活用につながり、運行頻度の向上とともに利用者の増加につながるものと考える。

- v 現在の運行ルートは、主として交通不便地区の解消、高齢者・障害者の移動支援及び公共・公益施設への移動手段として比較的長いルートが設定されているが、観光施設、大規模商業施設、病院、公共施設といった来訪人数の多い施設と最寄りの鉄道駅間のシャトルバスの役割を担うことも検討する必要がある。

「バス・タクシーに乗るには近すぎるが、歩くには遠すぎる」というような、隠れているニーズを掘り起こし、また、シャトルバス的な運行をすることにより運行頻度は高くなり乗客増が見込まれる。

3) 今後に向けた提案

◇現行ルートの再検討

- ・路線バスとの競合の検証
- ・乗車率の悪い路線、区間の要因分析
- ・運行頻度向上の方策検討

◇新たなルートの検討

- ・国営昭和記念公園とファール地区を結ぶ、観光と中心市街地活性化ルート
- ・新市街地とモノレール駅を結ぶ循環ルート

◇隣接市との共同運行検討

- ・共同運行可能な路線について、隣接する市と協議実施

◇料金体系の見直し

- ・路線バスとの競合対策
- ・採算性の向上

3. 重点整備地区における施策展開

立川市の総合都市交通戦略における施策は、重点整備地区3箇所それぞれ目標を設定したうえで実施する。

重点整備地区における戦略プログラムは、関連する面的な整備と平行し、パッケージで実施することにより、各々の施策を単独で実施するよりも効果的な施策となる。なお、実施に当たっては、行政と事業者等が協力・連携していくことが非常に重要であり、より効果的である。

また、広域的に実施することが必要な施策については、周辺自治体と連携して取り組んでいくことが重要である。

6章. 総合都市交通戦略の目標

総合都市交通戦略では、設定した目標に対しP D C Aサイクルという計画、実施、評価、修正を行い、状況の変化や進捗状況等に柔軟に対応することが重要である。また、その評価にあたっては、従来の事業進捗を示すアウトプット指標のみによらず、わかりやすいアウトカム指標によって評価することが重要である。

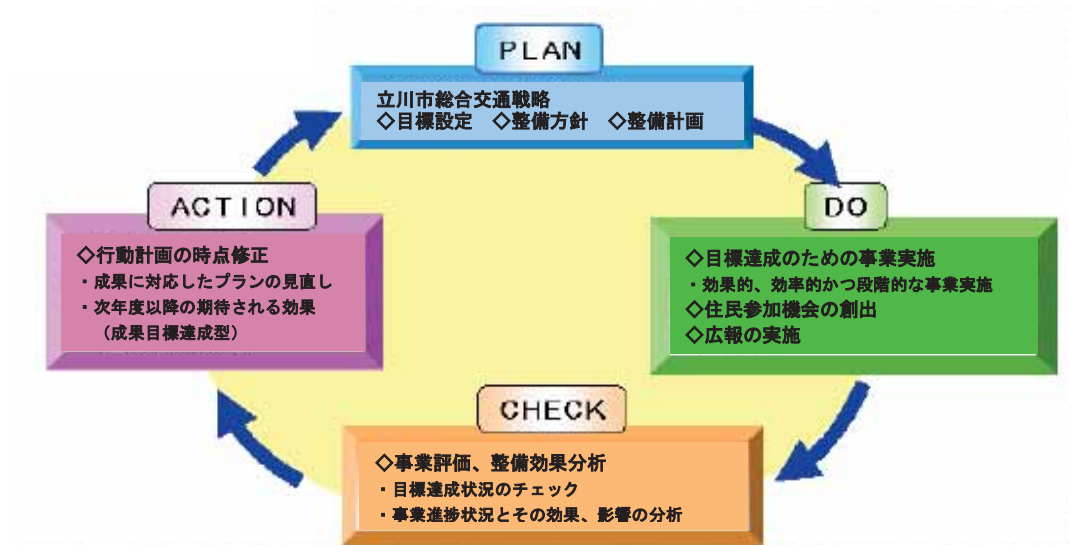
重点整備地区ごとに各目標に対する評価指標を設定するとともに、具体的な目標値を設定する。

1. 評価指標の考え方

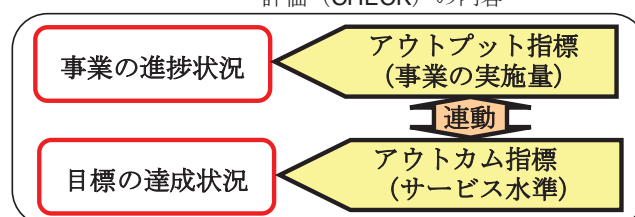
以下に評価指標の考え方及びP D C Aサイクルのイメージを示す

- 目標の達成度を評価する指標は、**わかりやすいアウトカム指標（サービス水準）**を基本とし、**必要に応じてアウトプット指標（事業の実施量）**を用いる
- アウトカム指標は、施策・事業の実施によって**達成される都市サービスの水準**を表し、**利用者の視点**からみてわかりやすい指標とする
- アウトプット指標は、**戦略の実施状況**を示し、**事業の進捗管理を行う観点**から、施策・事業の実施量のわかりやすい指標とする

P D C Aサイクルのイメージ



評価（CHECK）の内容



2. 評価指標の目標値の設定

総合交通戦略の目標に対して、重要でわかりやすく、評価しやすいと考えられる指標のおおむね10年後の目標値を示す。

地区	目標	アウトカム指標	おおむね10年後の目標値	目標値設定内容
立川駅・都市軸沿道を中心とした地区	◆公共交通の利便性向上	バス利用者の満足度(満足度スコア)	平均スコアの10%増加	事前にアンケート調査を実施し、満足度に関する設問を点数化して合計したものの1人あたり平均を平均スコアとする
		駐車場待ち滞留台数の減少(台)	事前調査時の5%減少	事前に駐車場待ち台数の調査を実施し、基準とする
	◆安全・安心の確保	自転車事故件数の減少(件)	5%減少(約116件/年)	地区として想定する町丁目の1年間の自転車事故発生件数を基準とする※ 122件/年(平成20年 立川警察署)
		放置自転車の減少(台)	平日1,500台 休日1,500台	現況放置自転車を新設及び収容余地のある自転車等駐車場へ誘導 (現況値)平日2,243台、休日2,431台
	◆中心市街地の回遊性向上	自由通路の断面通行量の増加(人)	平休ともに5%増加	現況の通行量調査結果を基準とする 平日204,778人/22h 休日184,851人/22h
		駅利用者数の増加(人)	5%増加(約164,000人/日)	現況のJR立川駅乗車客数を基準とする 156,143人/日(平成19年度 JR東日本)
◆環境負荷の軽減	Co2、Noxの減少(t/年)	H27センサスで6%削減	H17道路交通センサスデータにより、地区周辺の調査区間におけるCo2、Nox排出量を算出し基準とする	
西武立川駅を中心とした地区	◆公共交通の利便性向上 ◆安全・安心の確保	駅利用者数の増加(人)	約5%増加(9,400人/日)	西武立川駅乗降客数を基準として増加人数を算出し、南側開発による増加を加える 7,530人/日(平成19年度 西武鉄道)
		駅利用者の満足度(満足度スコア)	平均スコアの10%増加	事前にアンケート調査を実施し、満足度に関する設問を点数化して合計したものの1人あたり平均を平均スコアとする
	◆都市内の連携支援	バス利用者数の増加(人)	約5%増加	松中通り及び宮沢中央通りを経由する路線バスの現在の乗車客数を基準とする
		バス利用者の満足度(満足度スコア)	平均スコアの10%増加	事前にアンケート調査を実施し、満足度に関する設問を点数化して合計したものの1人あたり平均を平均スコアとする
武蔵砂川駅を中心とした地区	◆公共交通の利便性向上 ◆安全・安心の確保	駅利用者数の増加(人)	約5%増加(10,000人/日)	現況の武蔵砂川駅乗車客数を基準とする 9,484人/日(平成19年度 西武鉄道)
		駅利用者の満足度(満足度スコア)	平均スコアの10%増加	事前にアンケート調査を実施し、満足度に関する設問を点数化して合計したものの1人あたり平均を平均スコアとする
	◆都市内の連携支援	バス利用者数の増加(人)	約5%増加	主要地方道55号線及び59号線を経由する路線バスの現在の乗車客数を基準とする
		バス利用者の満足度(満足度スコア)	平均スコアの10%増加	事前にアンケート調査を実施し、満足度に関する設問を点数化して合計したものの1人あたり平均を平均スコアとする
	◆環境負荷の軽減	Co2、Noxの減少(t/年)	H27センサスで6%削減	H17道路交通センサスデータにより、地区周辺の調査区間におけるCo2、Nox排出量を算出し基準とする

※立川駅・都市軸沿道を中心とした地区に想定している町丁目は、柴崎2・3丁目、錦1~4丁目、曙1・2丁目、高松1・3丁目、緑町、泉町とした。

3. 事業主体と実施スケジュール

総合都市交通戦略を実行するためには、関係主体がそれぞれの責任を明確にして着実に施策を展開していくことが重要である。重点整備地区ごとの施策と、その主体及び事業期間等を以下に示す。

(1) 立川駅・都市軸沿道を中心とした地区

区分	施策	区分	主体	備考
ハード施策	立川駅西側新自由通路の整備	継続	鉄道事業者 立川市	平成 22 年～25 年で整備予定
	立川駅北口西地区市街地再開発事業による西地下道方面へのサブデッキ整備	継続	再開発組合	平成 22 年～25 年で整備予定
	南口臨時駐車場立体化整備	新規	立川市	平成 21 年～25 年で整備予定
	6街区臨時駐車場立体化整備	新規	立川市	平成 21 年～25 年で整備予定
	広幅員歩道における自転車通行帯整備	継続	立川市	平成 21 年～25 年で整備予定
	既存案内板の更新	新規	立川市	平成 21 年～22 年で整備予定
ソフト施策	市役所新庁舎・裁判所等への路線バスの再編	新規	バス事業者	平成 21 年度運行開始予定
	コミュニティバスの再編	新規	立川市 バス事業者	平成 21 年度から検討
	サイン計画の見直し	新規	立川市	平成 21 年度から検討
	レンタサイクルの導入	新規	立川市 周辺観光施設 鉄道事業者	平成 21 年度から検討

(2) 西武立川駅を中心とした地区

区分	施策	区分	主体	備考
ハード施策	西武立川駅駅舎改良(バリアフリー化)、北口開設、自由通路整備	継続	鉄道事業者 立川市	平成21年～23年で整備予定
	北口アクセス道路整備	継続	立川市	平成22年～23年で整備予定
	南口駅前広場整備	新規	民間	駅南側開発において整備
	街区幹線道路整備	新規	民間	駅南側開発において整備
	南口タクシープール整備	新規	民間	駅南側開発において整備
	自転車等駐車場整備	新規	立川市 鉄道事業者	駅舎改良にあわせ整備予定
	市道1級14号(松中通り)踏切歩道部分の拡幅	継続	立川市	平成21年度整備予定
ソフト施策	路線バス、コミュニティバスの駅前広場への乗入	新規	立川市 昭島市 バス事業者 民間	駅南側開発にあわせ導入

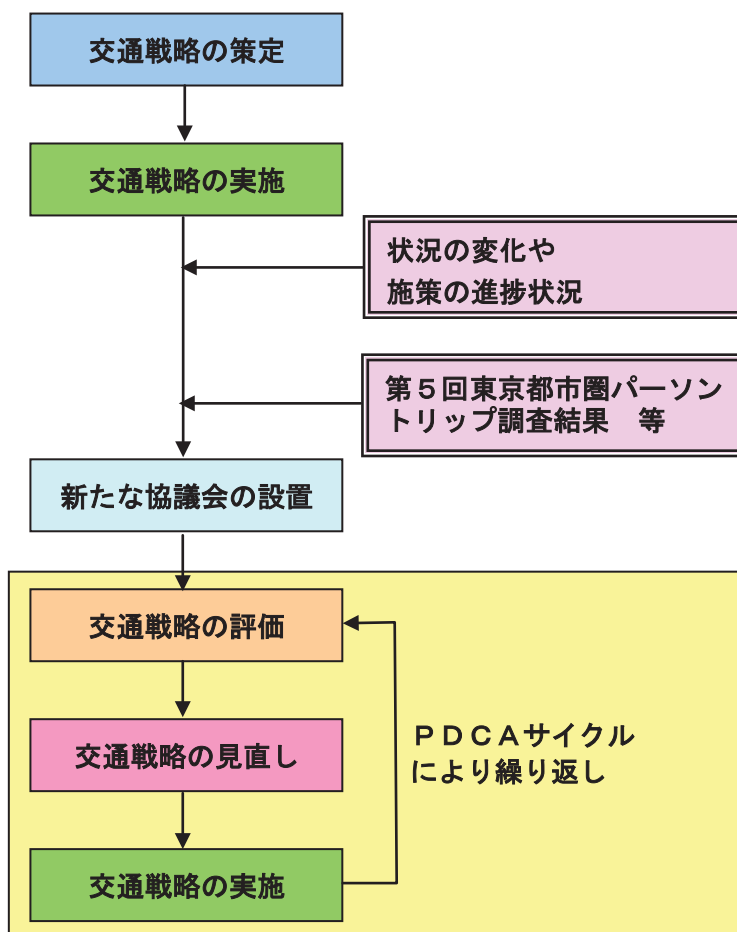
(3) 武蔵砂川駅を中心とした地区

区分	施策	区分	主体	備考
ハード施策	武蔵砂川駅駅舎改良(バリアフリー化)	継続	立川市 鉄道事業者	平成21年度から検討
	暫定駅前広場整備	継続	立川市	平成21年度から検討
	街区幹線道路整備	継続	立川市 民間	平成21年度から検討 宗教法人による大規模開発計画地内については民間が整備
	広幅員歩道における自転車通行帯整備	継続	立川市 民間	平成21年度から検討 宗教法人による大規模開発計画地内については民間が整備
ソフト施策	路線バス、コミュニティバスの駅前広場への乗入	新規	立川市 武蔵村山市 バス事業者	平成21年度から検討

4. 総合都市交通戦略実施推進の体制

総合都市交通戦略の実施に当たっては、都市交通を取り巻く状況の変化や施策の進捗状況等に柔軟に対応するとともに、緊急性、実効性を精査して、必要な施策に集中的に取り組み、継続的に行うことが重要であることから、その客観性、透明性、公平性の高い実施推進の体制を構築することが必要である。

そのため、今後は今年度実施されている第5回東京都市圏パーソントリップ調査等(平成20年実施)の結果を踏まえ、行政、関係主体に加え、商工会議所、市民団体等を含めた協議会を設立し、都市交通戦略の評価、検討を継続的に進めていくことが必要である。



■今後の総合都市交通戦略実施のイメージ

今後に向けて

総合都市交通戦略の策定にあたっては、本市の地域特性から、「総合都市交通戦略における立川都市圏」を設定し検討を行ったが、施策を実施するためには、関係市との調整、協力及び行政と事業者が協力・連携することが必要である。

なお、総合都市交通戦略の継続的な実施には、P D C Aサイクルで適宜見直しを図りながら戦略を展開する必要がある。

総合都市交通戦略は、5～10年の短期、中期に実現すべき交通施策を示しているが、立川都市圏においては、人口増減、高齢化等の動向はエリア毎に異なった傾向を示しており、長期的にもその傾向が続くと考えられる。そのため、今後、長期的な交通施策の検討にあたっては、このような人口やまちづくりの動向が交通施策に与える影響を十分に把握した上で進める必要がある。

また、長期的な社会情勢の変化については、都市構造そのものが大きく変貌していくことが予測されることから、持続可能な都市の実現に向け、50年、100年先の都市構造の変化を想定して、新しい都市構造にあった交通体系を検討することが必要である。

立川市総合都市交通戦略策定協議会委員名簿

所 属	役職	氏 名	備 考
法政大学デザイン工学部 都市環境デザイン工学科	教授	高橋 賢一	委員長
東日本旅客鉄道(株) 八王子支社総務部企画室	課長	田崎 政史	
西武鉄道(株)総合企画部企画室	部長	刈屋 輝彦	
多摩都市モノレール(株) 総務部企画課	課長	小林 実	
立川バス(株)運輸部運転計画課	課長	甲斐 恒人	
西武バス(株)経営企画部企画課	課長	関根 康洋	
京王電鉄バス(株)営業部 営業第一担当	課長補佐	大平 哲也	
東京都都市整備局都市基盤部 交通企画課	係長	安間 三千雄	
警視庁立川警察署交通課	課長	鈴木 文行	
立川市総合政策部企画政策課	課長	小林 徹	
立川市都市整備部都市計画課	課長	辻 二三男	
立川市都市整備部交通対策課	課長	小林 貴之	
立川市都市整備部道路課	課長	内田 勉	

立川市総合都市交通戦略策定協議会事務局名簿

所 属	役職	氏 名	備 考
総合政策部都市づくり課	課長	原田 晴司	内線 460
	主査	野澤 英一	
	主査	小倉 秀夫	内線 423、961
	主任	森村 太	

立川市総合都市交通戦略策定協議会開催経過

