

1 調査名称：(立川市) 総合都市交通体系調査

2 調査主体：立川市

3 調査圏域：東京都市圏

(交通上密接な関係を持つ近隣市を含めた範囲を調査の範囲とする。)

4 調査期間：平成 23 年度から平成 24 年度

(平成 22 年度事業費については、市単独費)

5 調査費：17,220 千円 (当年度までの合計：17,220 千円)

平成 23 年度事業費 9,345 千円

平成 24 年度事業費 7,875 千円

(平成 22 年度事業費については、市単独費)

6 調査概要：

少子高齢化をはじめとする社会経済状況の変化やユニバーサルデザイン、環境負荷の低減等の社会的要請など、社会を取り巻く状況は大きく変化してきている。こうした状況の中、立川市においても状況の変化に対応した都市活動や交通施策のあり方を示すことが急務となっている。

立川市における都市活動は、東京区部、埼玉県、神奈川県などからの通勤を含む首都圏レベルの広域的な活動、隣接市を含む自立都市圏における活動、日々の暮らしに必要な活動、といった階層性を持っている。都市活動の階層性を踏まえ、立川市を取り巻く状況の変化に対応した持続可能な都市を実現するために、立川市の交通政策のあり方を示す交通マスタープランを策定することとしている。

調査3年目となる今年度は、昨年度までの調査成果を踏まえて更に土地利用や交通の実態調査を行い、関係者や市民等からの意見を踏まえて、都市活動のビジョンを示すとともに、将来の交通のあり方を交通マスタープランとしてとりまとめることを目的とする。

I 調査概要

1 調査名：交通マスタープラン策定調査委託

2 報告書目次

【本編】目次

第1部 業務の概要

第2部 立川市交通マスタープラン・本編

第1章 交通マスタープラン策定の意義

第2章 社会経済環境の変化

第3章 立川をとりまく都市活動・交通の実態

第4章 立川をとりまく都市活動・交通の特徴と課題

第5章 都市づくりの基本理念と望ましい都市活動・交通の目標

第6章 都市活動を支える交通施策の展開方針

第7章 望ましい都市活動・交通の実現に向けて

補章 あるまちのある一家のおはなし

用語解説

第3部 立川市交通マスタープラン・概要版

1. 交通マスタープラン策定の意義

2. 立川をとりまく都市活動・交通の特徴と課題

3. 都市づくりの基本理念と望ましい都市活動・交通の目標

4. 都市活動を支える交通施策の展開方針

5. 望ましい都市活動・交通の実現に向けて

【資料編】目次

第1部 業務の概要

第2部 関係者、市民等からの意見聴取

1. 交通マスタープラン会議の運営支援

2. 個別ヒアリングの実施

3. 市民等からの意見の聴取

3-1. パブリックコメントの実施

3-2. シンポジウムの実施

第3部 収集・整理した各種データ

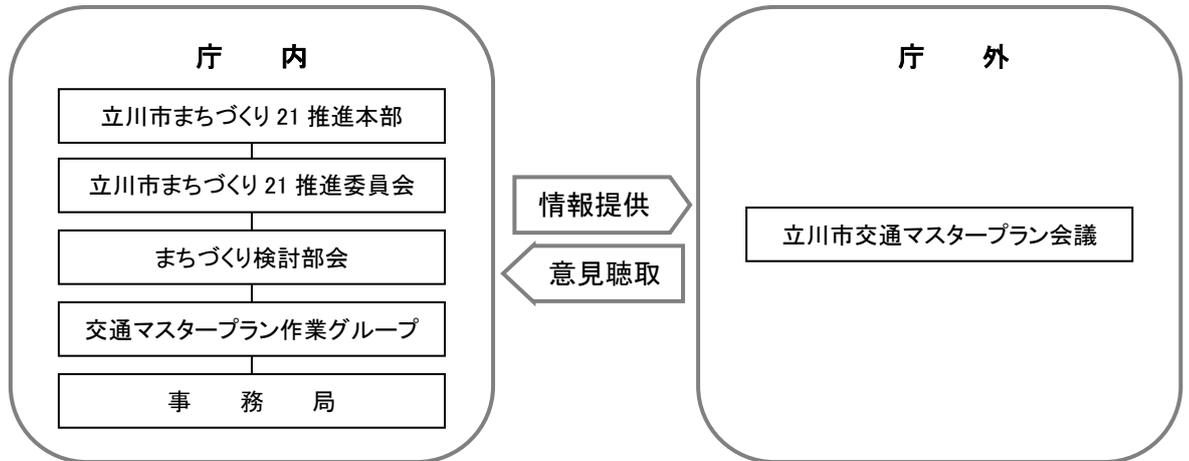
1. 社会経済情勢に関する各種データ

2. 立川をとりまく都市活動・交通の実態に関する各種データ

2-1. 立川をとりまく人々の活動の実態に関する各種データ

2-2. 立川をとりまく交通と物流の実態に関する各種データ

3 調査体制



4 委員会名簿等：

○立川市交通マスタープラン会議 構成員

所 属	備 考
日本大学客員教授 矢島 隆	座長
大妻女子大学社会情報学部教授 松本 暢子	副座長
国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課	
国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課	
国土交通省関東地方整備局国営昭和記念公園事務所調査・品質確保課	
東京都都市整備局都市基盤部交通企画課	
警視庁立川警察署交通課	
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社総務部企画室	
西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部計画課	
多摩都市モノレール株式会社総務部事業課	
立川バス株式会社運輸部計画課	
西武バス株式会社経営企画部運輸計画課	
京王電鉄バス株式会社営業部営業第一担当	
社団法人東京乗用旅客自動車協会総務委員会	
立川商工会議所	
社会福祉法人立川市社会福祉協議会地域活動推進課	
立川市総合政策部まちづくり調整課	
立川市都市整備部交通対策課	
立川市都市整備部道路課	
立川市都市整備部都市計画課	
計	20名

II 調査成果

1 調査目的

交通マスタープラン会議をはじめとする関係者等から聴取した意見を参考にしながら、都市活動に着目した立川における都市活動のビジョンをまとめる。

その都市活動のビジョンや交通に関する分析結果等をもとに、立川における様々な都市活動を効果的に支えるための将来の交通のあり方に関して検討し、立川における交通の基本方針として交通マスタープランを以下のように策定する。

(1) 土地利用及び交通に関する現状整理と動向分析

1) 土地利用の実態把握

土地利用に関する調査結果等を用い、立川における都市活動に関係する区域の土地利用の現状を整理するとともに、今後の土地利用の動向について分析を行う。分析にあたっては、市域ではなく地域や圏域としての土地利用の動向に着目し、今後の動向について分析を行う。

2) 交通手段や物流に関する実態把握

立川における交通手段別の地域間の移動実態を明らかにするために、平成20年度東京都市圏パーソントリップ調査データを活用し、代表交通手段別のトリップの特徴を分析する。分析にあたっては、年齢階層などの個人属性や移動目的と利用交通手段との関係に着目するものとし、鉄道駅を利用する人については端末の交通手段についても分析するものとする。

また、物流に関する調査結果等を用い、物流の現状を整理し、今後の物流の動向について分析を行う。

3) 交通サービスの実態把握

交通サービスに関する調査・計画や、市内における交通施策に関する最新の情報等を収集し、立川における道路や鉄道、バス、自転車などの交通ネットワークの状況、鉄道乗降客数やバス利用者数などの交通機関の利用状況等を把握するとともに、立川市内における交通施策の取り組み状況等を整理する。

(2) 関係者、市民等からの意見聴取

1) 交通マスタープラン会議の運営支援

学識経験者、交通事業者、交通管理者、道路管理者、各種団体等で構成する交通マスタープラン会議を開催するため、検討資料の作成、及び会議結果のとりまとめを行う。

2) 個別ヒアリングの実施

交通マスタープラン会議の構成員に個別ヒアリングを実施し、現状の課題、今後の事業展開、交通マスタープランに対する意見などを聴集し、とりまとめを行う。

3) 市民等からの意見の聴取

パブリックコメント実施のための準備や資料作成を行うとともに、市民等からの意見の整理や対応方針の検討を行う。また、市ホームページや広報以外に、市民等へ周知し意見聴取するための方策について検討し実施する。

(3) 交通マスタープランの策定

1) 都市活動のビジョン

昨年度までの調査成果及び今年度の調査を踏まえ、また、交通マスタープラン会議をはじめとする関係者等から聴取した意見を参考にしながら、都市活動に着目した立川における都市活動のビジョンをまとめる。まとめにあたっては、ビジョンで示された姿を実態に即してわかりやすく理解できるような示し方等についての検討を行う。

2) 交通の基本方針の検討

都市活動のビジョンや交通に関する分析結果等をもとに、立川における様々な都市活動を効果的に支えるための将来の交通のあり方に関して検討し、立川における交通の基本方針としてとりまとめを行う。

3) 交通マスタープランの冊子作成

昨年度までの調査の結果と(1)から(3)2)までの検討結果を、交通マスタープランとして冊子にとりまとめる。また、交通マスタープランの内容を簡単に説明した概要版を作成する。

4 調査成果

望ましい都市活動・交通の目標及び都市活動を支える交通施策の展開方針

立川をとりまく活動は3層構造を形成しており、人々は日常的に3つの層（広域レベル・都市圏レベル・生活圏レベル）に係る活動を行っていることから、3つの層は相互に関連しています。

本章では、3つの層の関連性を認識しつつ、第5章で整理した4つの望ましい都市活動・交通の目標に即して都市活動を支える交通施策の展開方針を整理しました。

なお、施策方針の展開にあたっては、少子高齢化や人口減少などの社会経済環境の変化や、厳しい財政状況を踏まえ、選択と集中の考えに基づき、施策の優先順位、実施時期、実施主体について十分に検討し、市民、事業者、商業者などと適切な役割分担や協働により進め、まちづくりにおける施策として戦略的に展開していくことが必要です。

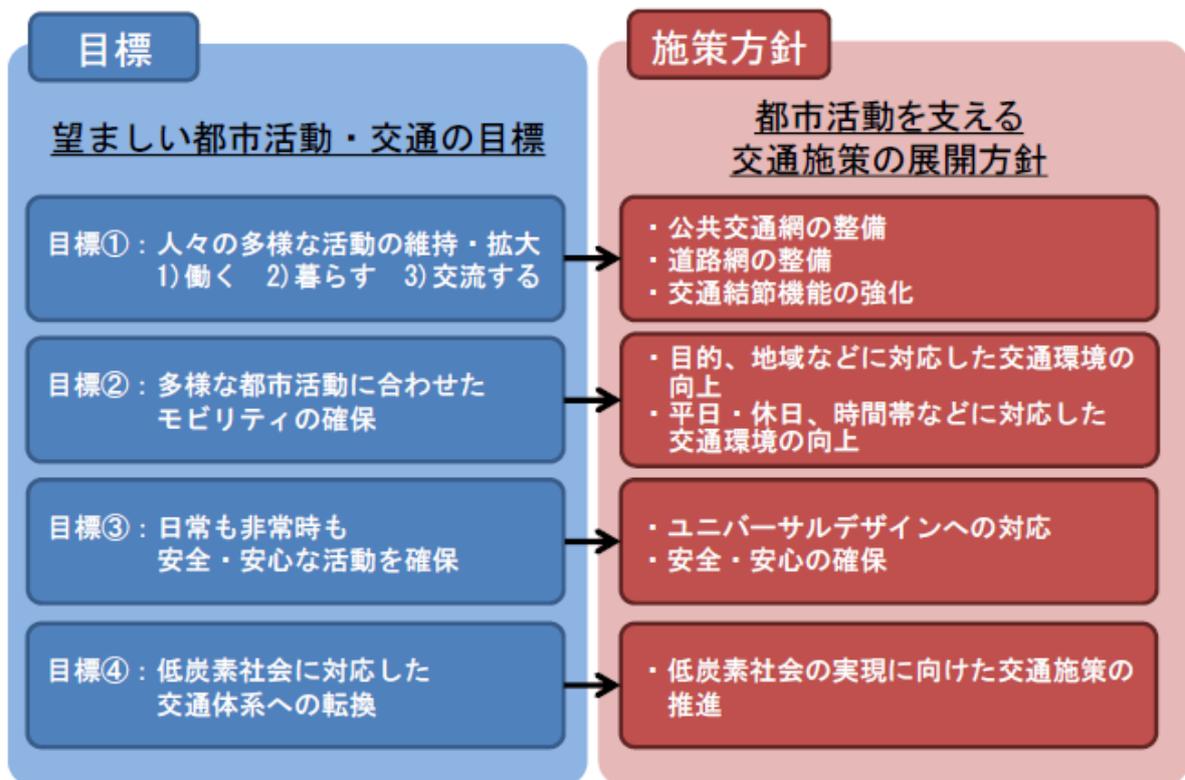


図 6-1 第5章と第6章の関係図

都市活動を支える交通施策の展開方針

❖ 目標①：人々の多様な活動の維持・拡大

都市活動の維持・拡大をめざすため、新たなライフスタイルや観光などの新しい都市機能も踏まえ交通基盤の向上に取り組みます。

【施策方針】

《公共交通網の整備》

○鉄道等の利便性向上

広域レベル(第1層)

- 広域的な業務・観光等の活動を支えるために、全国・首都圏の主要都市と立川をつなげる広域公共交通ゲート(新幹線駅・空港)への鉄道の速達性・利便性の向上をめざします。
- 通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために、東京都区部、埼玉方面、神奈川方面、山梨方面、多摩地域(立川市外)と立川をつなげる鉄道の利便性向上をめざします。

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内での通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために、拠点(立川駅)と地域拠点(主要鉄道駅等)、地域拠点間をつなげる鉄道・モノレール等のアクセス向上をめざします。

○バスの利便性向上

広域レベル(第1層)

- 広域的な業務・観光等の活動を支えるために、全国・首都圏の主要都市と立川をつなげる広域公共交通ゲート(新幹線駅・空港)への高速バスの速達性・利便性の向上をめざします。
- 通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために東京都区部、埼玉方面、神奈川方面、山梨方面、多摩地域(立川市外)と立川をつなげる高速バスの利便性の向上をめざします。

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内での通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために、拠点(立川駅)と地域拠点(主要鉄道駅等)、地域拠点間をつなげる路線バスのアクセス向上をめざします。
- 立川都市圏内で増加している買物・娯楽・通院等の多様化する活動を支えるために、需要に応じた路線バスの柔軟な運行をめざします。

	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none">● 鉄道駅等への移動（アクセス）や鉄道駅等からの移動（イグレス）、地域特性に応じた地域内の移動を支えるコミュニティバス等の公共交通の運行をめざします。
<p>○身近な公共交通の利便性向上</p>	
	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none">● 鉄道駅等への移動（アクセス）や鉄道駅等からの移動（イグレス）、地域特性に応じた地域内の移動を支えるタクシー等の運行をめざします。● 立川都市圏内での通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるためにタクシー等による目的地までの移動利便性を高めます。● 立川都市圏内で増加している買物・娯楽・通院等の多様化する活動を支えるために、需要に応じたデマンド型の公共交通による柔軟な運行をめざします。

《道路網の整備》

○広域幹線道路・地区幹線道路・生活道路等によるネットワークの構築

広域レベル(第1層)

- 広域的な業務・観光等の活動を支えるために、全国・首都圏の主要都市をつなぐ放射広域幹線道路（東名・中央・関越等の高速道路や国道20号等の国道）ならびに環状広域幹線道路（圏央道・外環等の高速道路や自動車専用道路、国道16号等の国道）への立川からのアクセス道路網、立川都市圏内外の移動を支える道路ネットワークにより利便性の向上をめざします。
- 災害時に立川が担う広域的な防災機能を支えるために立川広域防災基地と隣接する広域幹線道路とのアクセス向上をめざします。
(防災面での道路ネットワークの向上)

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内における自立的な都市活動や立川都市圏内の地域拠点の相互連携を支えるために、拠点（立川駅）から地域拠点間を結ぶ幹線道路・地区幹線道路網（都市計画道路網、特に優先整備路線）により利便性の向上をめざします。
- 立川駅周辺および新市街地エリアの繋がりや回遊性を強化するために、当該地区につながる地区幹線道路や当該地区内の街区幹線道路等により賑わい形成や移動利便性の向上をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 平坦な地形で市街地が連担するという立川都市圏内の特性を踏まえた、快適に移動できる歩行者・自転車ネットワークの形成をめざします。
- 市民が日常生活を送る地域拠点や住宅地における生活道路について道路整備や道路空間の再配分により利便性の向上をめざします。

○渋滞のボトルネック解消

- 立川都市圏内で渋滞のボトルネックとなる交差点、踏切等を改良し、円滑な交通をめざします。

※本マスタープランでは、全国や首都圏など広域への移動の際に利用される道路を広域幹線道路と呼ぶこととしました。中央道などの高速道路や国道20号などの主要な道路がこれに相当します。

《交通結節機能の強化》

- 立川駅の広域結節機能
- 駅前広場の整備
- 鉄道等、バス、タクシー間の乗継改善

広域レベル(第1層)

- 広域的な業務・観光等の活動を支えるために、全国・首都圏の主要都市と立川をつなげる広域的な交通結節機能の向上をめざします。
- 立川都市圏内外のアクセス拠点である立川駅周辺における広場機能（歩行者空間、防災、環境）と乗り換え機能（幹線鉄道や高速バスから鉄道・モノレール・路線バス・レンタカー等への乗り換え）の向上をめざします。

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内での通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために、拠点（立川駅）と地域拠点（主要鉄道駅等）、地域拠点間をつなげる主要鉄道駅等における広場機能（歩行者空間、防災、環境）と乗り換え機能の向上をめざします。
- 拠点や地域拠点の利用状況や交通状況に応じ、外延部や隔地などの視点を踏まえ、自動車・自動二輪車・自転車の駐車場の確保をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 市民が多様な選択肢をもって日常生活が送れるように、関係者（市民、事業者、商業者、行政など）の連携・協働により交通結節機能の向上をめざします。
- 周辺地域も含めた一帯の地域拠点として住宅団地の交通結節機能の向上をめざします。

❖ **目標②：多様な都市活動に合わせたモビリティの確保**

多様な都市活動に合わせた人々のモビリティを確保するために、目的、地域、平日・休日、時間帯などに対応した交通環境の向上に取り組めます。

【施策方針】

《目的、地域などに対応した交通環境の向上》

○交通手段間の相互利用による利用利便性の向上

広域レベル(第1層)

- 広域的な業務・観光等の活動や日常的な通勤・通学・業務・通院・買物等の活動を支えるために、広域的な交通アクセスを担う幹線鉄道・高速バスと鉄道・モノレール・路線バス・自転車等との乗継利便性の向上をめざします。
- 広域的な業務・観光等の活動を支えるため、ICT活用による誘導・案内サイン等により立川都市圏外からの来訪者の移動性向上をめざします。

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内で行政界を跨ぎ多様化する都市活動を支えるため、地域拠点における鉄道、モノレール、路線バス、コミュニティバス、自転車等の乗継利便性の向上をめざします。
- ICT活用による誘導・案内サイン等により立川都市圏内における移動性向上をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 高齢者や子育て層等の活動の場へのアクセスを支えるため、日常生活における路線バス、コミュニティバス、自転車等の乗継利便性の向上をめざします。
- ICT活用による誘導・案内サイン等により日常生活における移動性向上をめざします。

○目的や地域特性に対応したバス・タクシー等の有効活用

都市圏レベル(第2層)

- 都市観光・レジャー（国営昭和記念公園等）等の移動を支える新たな交通システムの導入、既存交通機関、交通施設の改善による交流性、周遊性の向上をめざします。
- 健康志向（ジョギング、ウォーキング）や歴史まち散策等の移動を支える歩行空間の改善・環境の向上、自転車利用の利便性の向上をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 買物・通院や地域活動等の移動を支える新たな交通システムの導入、既存交通機関、交通施設の改善による交流性、周遊性の向上をめざします。
- 地域特性に応じたタクシー等の運行や、需要に応じたデマンド型の公共交通等の柔軟な運行をめざします。
- 健康志向（ジョギング、ウォーキング）や散歩等の移動を支える歩行空間の改善・環境の向上、自転車利用の利便性の向上をめざします。

○身近な交通手段や公共交通への乗継手段としての自転車の有効活用

都市圏レベル(第2層)

- 鉄道駅や交通結節点へのアクセス手段である自転車について、利用しやすい環境により利便性の向上をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 日常的な買物、子育て層の送迎や通院を支える交通手段である自転車について、利用しやすい環境により、利便性の向上をめざします。

○物やサービスの宅配を支える交通の充実を図る

都市圏レベル(第2層)

- 業務活動における物流のアウトソーシング化、生活関連物流の増大に対応した貨物車交通導線の検討などの交通管理（マネジメント）による円滑化をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 通信販売、ネットスーパーなどの宅配サービス（宅配利用）、生活関連物流の増大に対応した生活道路の交通管理（マネジメント）による円滑化をめざします。

○効率的な交通環境の維持・向上

- 商業者や交通事業者と連携し、公共交通の利用促進や交通の状況に対応した駐車方法・利用転換方策等により、中心部への過度な自動車の流入を抑制し、効率的な交通環境の維持・向上をめざします。

《平日・休日、時間帯などに対応した交通環境の向上》

○平日と休日の利用方法の違い等に対応した交通環境の整備

○時間帯による利用の違いに対応した交通手段の運用

- 朝昼夜、春夏秋冬、平日・休日などの時間や季節の変化や、バーゲン時などの特異日に対しても都市活動の変化に柔軟に対応できる施設運用・運賃制度・運行システム・流入規制などの交通環境の向上をめざします。

❖ **目標③：日常も非常時も安全・安心な活動を確保**

日常時において安全・安心に活動できるとともに、震災等の非常時にも活動できるように、ユニバーサルデザインや安全・安心に対応した交通環境の向上に取り組みます。

【施策方針】

《ユニバーサルデザインへの対応》

○だれもが使いやすい交通施設の整備

○わかりやすい交通の情報提供

- だれもが使いやすい徒歩や自転車等での移動空間の確保をめざします。
- だれもが使いやすく、社会経済のグローバル化にも対応したわかりやすいサインや多言語等の交通情報提供をめざします。

《安全・安心の確保》

○災害発生時の状況に対応した交通の確保、情報発信

○交通安全対策の推進

○交通安全啓発活動の推進

都市圏レベル(第2層)

- 災害時において、初めての来街者等でもわかりやすい情報提供をめざします。
- 発災直後から完全復旧までの間、被害状況や復旧段階に対応した代替交通手段の確保をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 交通事故や災害等への安全対策が確保された歩行者・自転車空間の形成をめざします。
- 自動車、自転車、歩行者の交通安全に係る啓発活動により、安全な通行、歩行をめざします。

❖ **目標④：低炭素社会に対応した交通体系への転換**

自家用車に過度に依存しない、交通分野における低炭素社会の実現に取り組みます。

【施策方針】

《低炭素社会の実現に向けた交通施策の推進》

○自動車から公共交通機関等への転換促進

○自転車や徒歩による移動の促進

○交通集中に対する分散化施策の推進

都市圏レベル(第2層)

- 地球環境に負荷をかけない交通手段（グリーンモビリティ）の推進をめざします。
- 平坦な地形を活かした立川都市圏内での自転車利用の促進をめざします。
- 自動車による移動ではなく、近隣の拠点から公共交通を利用し目的地に向かうなど低炭素社会に対応した移動方法への転換をめざします。
- 公共交通への転換を図るため、インセンティブの付与等の方策の検討・推進をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 低炭素社会に対応したエリアマネジメント、電気自動車等の新技術導入による地区物流の実現をめざします。
- 気軽に散歩できる歩きやすい歩行環境の確保をめざします。
- 過度に自動車利用に頼らない社会のため、徒歩や自転車での移動の促進をめざします。

○公共交通機関等への円滑な乗継手段の促進

○環境負荷の少ない自動車の利用方法の推進

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内の鉄道駅へのアクセス手段となっている自転車・バス・自動車等の利用促進をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 自動車を賢く利用するカーシェアリング等の利用促進をめざします。

望ましい都市活動・交通の実現に向けて

第6章で示した都市活動を支える交通施策の展開方針を推進し、望ましい都市活動・交通を実現するため、今後の取り組みについての考え方を示します。

❖ **市民・事業者・商業者・行政などの適切な役割分担・協働に基づく交通施策の推進**

交通施策や個別事業の推進にあたっては、市民・事業者・商業者・行政などが適切な役割分担を行い、相互の協力と協働による取り組みを基本とします。

立川市交通マスタープランの役割は、立川における都市活動を支える交通の将来ビジョンを示すものであるとともに、市民・事業者・商業者などに対して交通施策や個別事業への理解と協力を得るためのビジョンでもあります。

今後も、市民・事業者・商業者・行政などが一体となって都市活動の維持・拡大のため、本マスタープランを活用しながら、望ましい都市活動・交通の実現に向けて取り組みます。

広域レベル(第1層)での取り組み

- * 国、隣接都県、産業界、交通事業者(鉄道、高速バス事業者等)と役割分担・協働に基づき、中長期的な施策に取り組みます

都市圏レベル(第2層)での取り組み

- * 隣接市、地域交通事業者(鉄道、バス等)、交通管理者、地域経済活動団体、まちづくりNPO等と役割分担・協働に基づき、立川都市圏として行うべき施策に取り組みます

生活圏レベル(第3層)での取り組み

- * 立川市、地域交通事業者(路線バス・コミュニティバス事業者、タクシー事業者等)、自治会・PTA等地域活動団体、まちづくりNPO等が役割分担・協働に基づき、それぞれが主体的に施策に取り組みます

❖ **『つくる』から『使う』へのシフト**

限られた財源の中で、立川における様々な活動を支えていくためには、真に必要なインフラの整備は促進するとともに、既存のインフラを最大限活用するという発想が重要です。

道路空間において車道空間、歩行空間、自転車走行空間の配分の見直しや、駐車施設の料金等の見直しなどにより、必要な役割が果たせるように、柔軟な発想で、限られた資産を上手に使っていくことが必要です。

❖ 都市圏を意識した計画づくりの推進

立川の都市活動の分析結果からも明らかなように、立川市に居住していても主な活動が隣接市で行われているなど、人々は市域を意識せずに活動しています。

そのため、立川市域だけでなく、隣接市も含めた立川都市圏という範囲で、都市における活動を支えていくことが効率的・効果的であり重要です。

❖ 交通戦略で施策を具現化

本マスタープランでは、都市活動と交通の基本的な方針を示しました。方針を踏まえた個別具体的な施策や事業の実施計画については、交通戦略で記述します。

交通戦略では社会経済環境の変化や厳しい財政状況を踏まえ、施策や事業の「選択と集中」による効率的・効果的な推進を勘案しながら、取り組みの優先順位、実施時期、実施主体について十分に検討し、まちづくりにおける施策として戦略的に展開していきます。

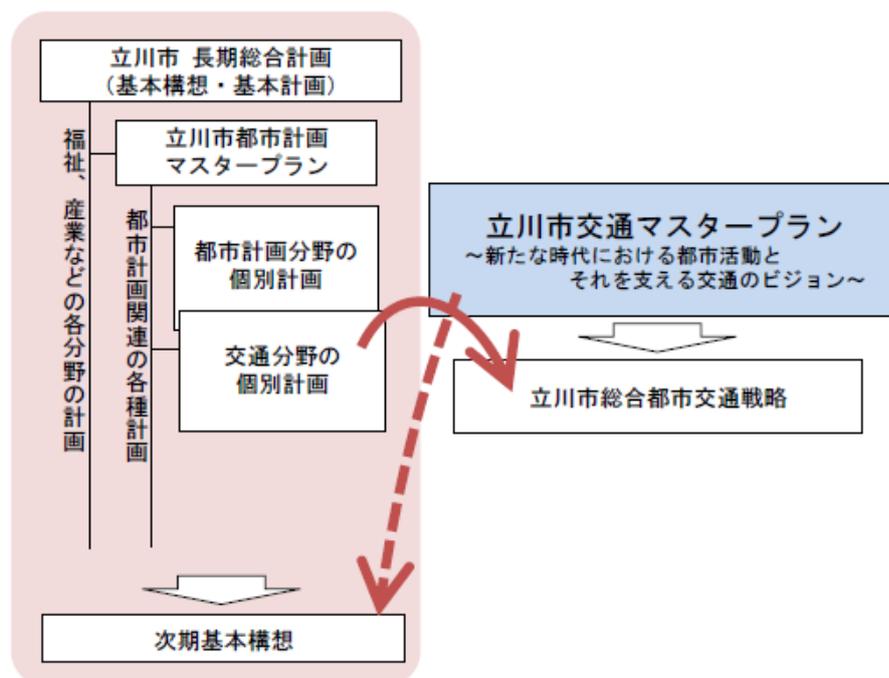


図 7-1 交通マスタープランと各種計画との関係【再掲】