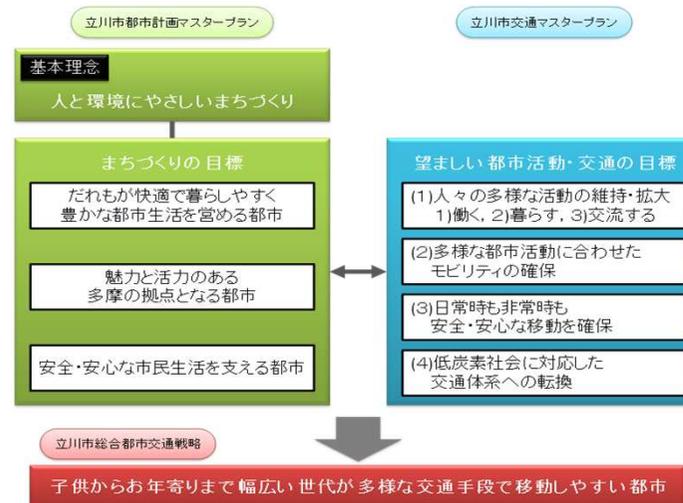


立川市総合都市交通戦略

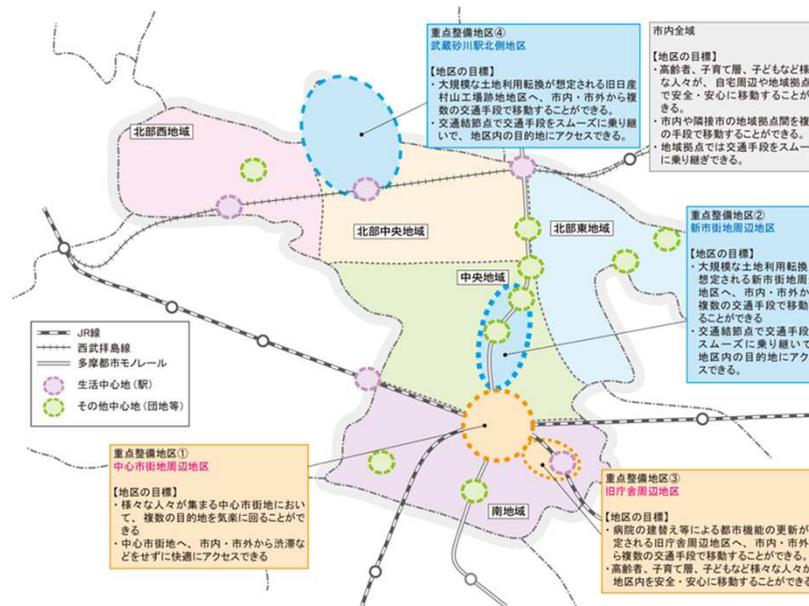
1. 概要

理念・方針	<ul style="list-style-type: none"> 目指すべき交通に関する将来像 「子供からお年寄りまで幅広い世代が多様な交通手段で移動しやすい都市」 交通施策と土地利用施策の相互連携 重点整備地区の設定 <ul style="list-style-type: none"> ①中心市街地周辺地区 ②新市街地周辺地区 ③旧庁舎周辺地区 ④武蔵砂川駅北側地区 		
目標年次	目標・方針(H27～H36) 実施計画(短期H27～H31、中期H32～H36)		
位置づけ	立川市第4次長期総合計画及び立川市都市計画マスタープラン、交通マスタープラン等を踏まえ交通に関する戦略の改定を行う。		
戦略策定範囲	都市圏	○	分析範囲
	市域	○	施策範囲
	特定エリアのみ		

■将来像



■重点整備地区の設定



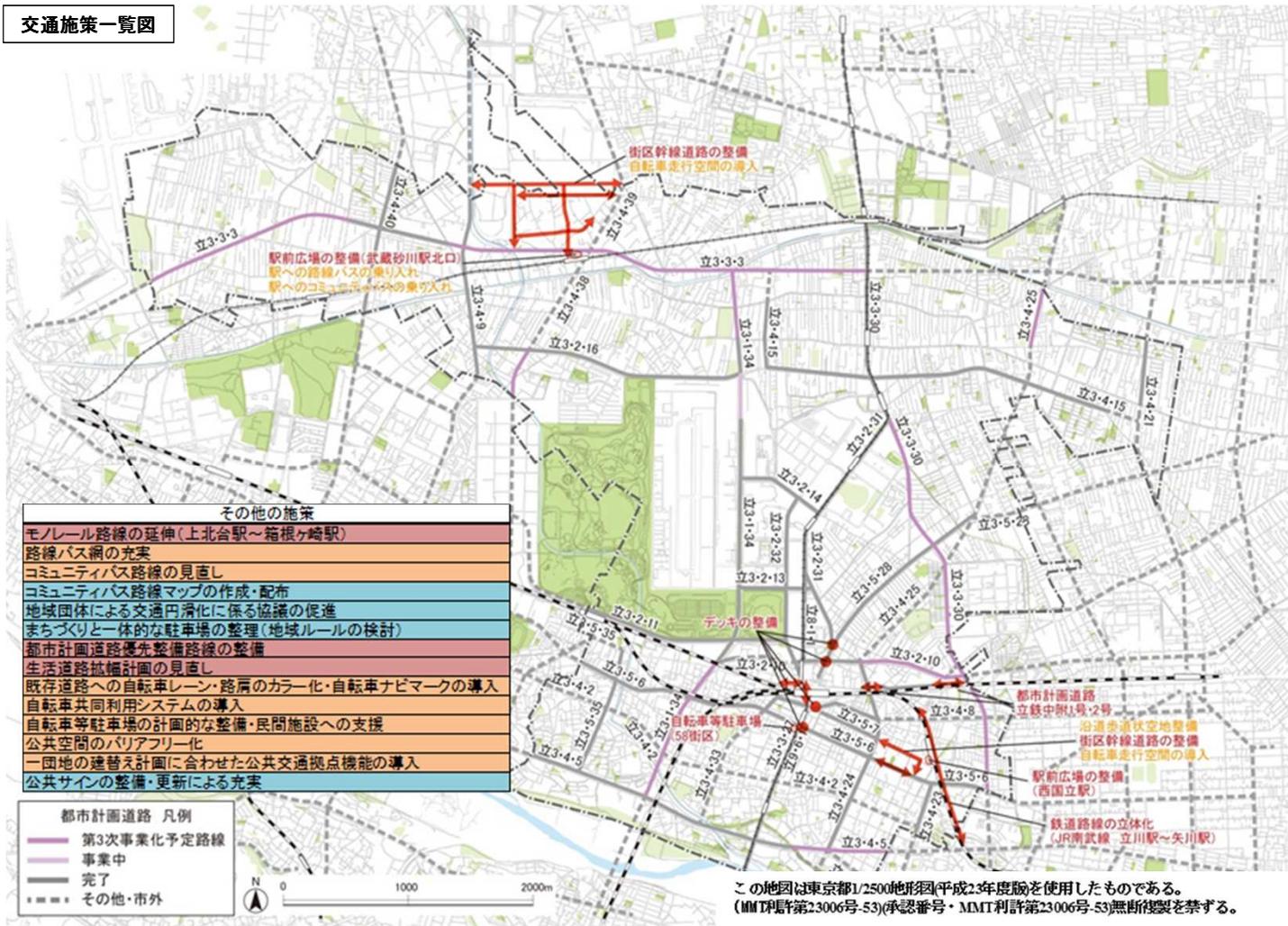
立川市総合都市交通戦略

2. 目標と指標

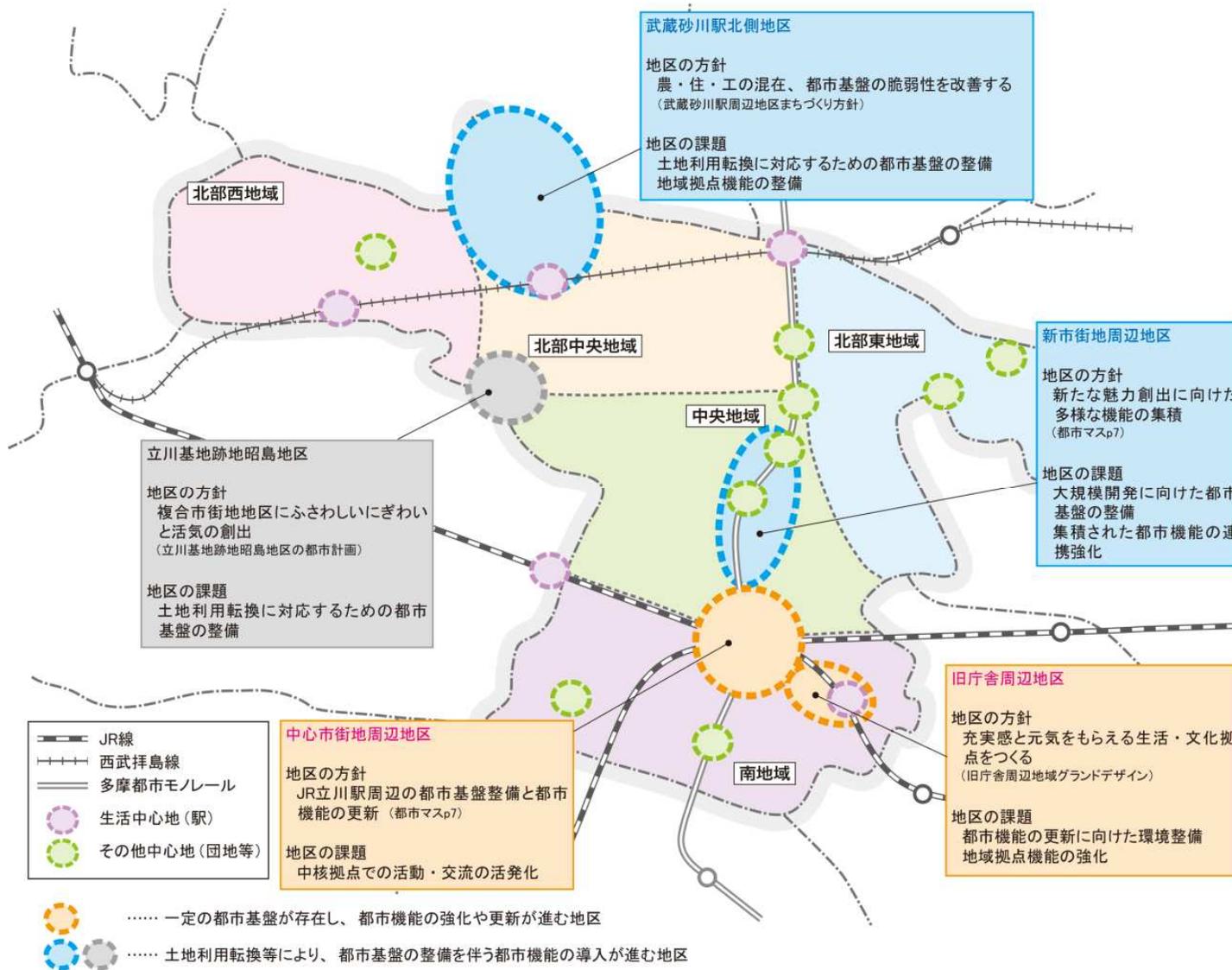
評価指標については、施策の効果を直接的に示すアウトカム指標を採用します。第4次長期総合計画と合わせて概ね5年後の目標値を示し、各地区で実施される施策を評価するために、メインとなる指標を1つ設定しています。

地区	アウトカム指標	評価範囲	メイン指標	計測期間	出典	現状	目標
重点整備地区① 中心市街地 周辺地区	立川駅周辺の市街地に魅力があると感じている市民の割合	市全域	●	毎年	【立川市】市民満足度調査（魅力がある・どちらかといえば魅力があるの合計割合）	79.7%	80.0%
	駅定期外乗車人員	立川駅		毎年	H25年度実績値	71,458(人/日)	
	駅前駐輪場の整備を進めていくべきと思っている市民の割合	市全域		5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）	26.3%	
	駅置自転車台数	立川駅周辺		毎年	【東京都青少年・ゆまへ対策本部】H25年度調査 駅前放置自転車の現状と対策	353台	
重点整備地区② 新市街地 周辺地区	モノレール乗車人員	高松駅・立飛駅	●	毎年	立川市統計年報（H25）（H24年度実績値）	3,454(人/日)（高松駅） 1,624(人/日)（立飛駅）	現状より増加
	レンタサイクル利用者数	高松駅他		毎年	実績（H24年度実績値）	20（人/日）	
	小売業年間商品販売額	緑町・系町・高松町		5年ごと	【立川市】立川市統計年報（H24）（H19年商業統計調査：現在経済センサスに統合）	2,755（百万円）	
重点整備地区③ 旧庁舎 周辺地区	周囲の道路が歩きやすいと感じている市民の割合	緑町	●	5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	22.7%	25.0%
	交通安全対策に満足している市民の割合	緑町		5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	10.2%	
	駅乗車人員	西国立駅		毎年	立川市統計年報（H25）（H24年度実績値）	9,553(人/日)	
	駅・バス停の利便性に満足している市民の割合	緑町		5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	48.4%	
	お住まいの地域の公共交通機関の利便性が高いと思っている市民の割合	緑町		毎年	【立川市】市民満足度調査（思う・どちらかといえば思うの合計割合）	85.7%	
重点整備地区④ 武蔵砂川駅 北側地区	駅・バス停の利便性に満足している市民の割合	砂川町・上砂町	●	5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	23.4%	25.0%
	周囲の道路の整備状況に満足している市民の割合	砂川町・上砂町		5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	16.7%	
	駅乗車人員	武蔵砂川駅		毎年	立川市統計年報（H25）（H24年度実績値）	5,301(人/日)	
	お住まいの地域の公共交通機関の利便性が高いと思っている市民の割合	砂川町・上砂町		毎年	【立川市】市民満足度調査（思う・どちらかといえば思うの合計割合）	62.5%	
市内全域	交通安全対策に満足している市民の割合	市全域	●	5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	10.8%	15.0%
	バス利用者数	市全域	●	毎年	立川市統計年報（H25）（H24年度実績値）	22,197(人/日)（西武バス） 25,294(人/日)（立川バス） 72(人/日)（京王バス） 1,026(人/日)（くるりんバス）	現状維持
	周囲の道路の整備状況に満足している市民の割合	市全域		5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	23.2%	
	周囲の道路が歩きやすいと感じている市民の割合	市全域		5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	20.0%	
	駅・バス停の利便性に満足している市民の割合	市全域		5年ごと	【立川市】市民意向調査報告書（H25.3）（大いに満足・満足の合計割合）	39.1%	
	お住まいの地域の公共交通機関の利便性が高いと思っている市民の割合	市全域		毎年	【立川市】市民満足度調査（思う・どちらかといえば思うの合計割合）	77.5%	

3. 展開施策(1)交通に関する主な施策

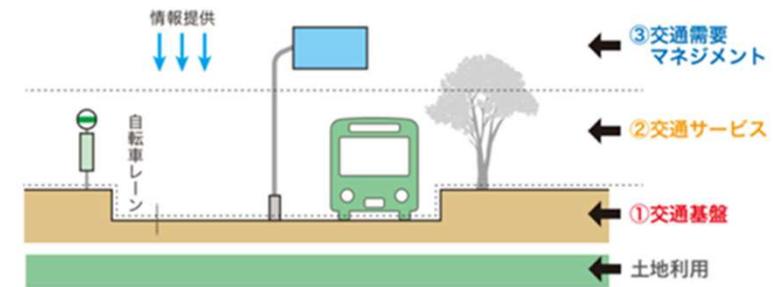
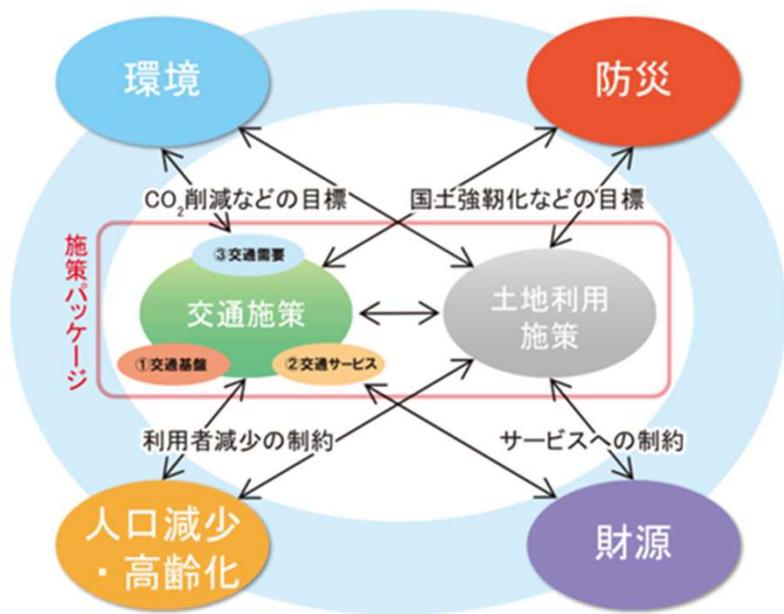


3. 展開施策(2)土地利用に関する主な施策



3. 展開施策(3)基本方針

①ハード整備などの「交通基盤」、②バスサービスやレーン整備などの「交通サービス」、③情報提供や交通誘導などの「交通需要マネジメント」の3タイプの施策を含む交通施策と、土地利用施策を合わせた施策パッケージを設定します。



立川市総合都市交通戦略

3. 展開施策(4)重点整備地区・市内全域で実施する施策パッケージ

重点整備地区・市内全域で取り組む交通施策の一覧		
重点整備地区① 中心市街地周辺地区	中心市街地内での回遊性向上	立川駅前デッキの整備
		北口西地区西側新自由通路
		南口 北口
	中心市街地周辺での道路交通の円滑性向上	自転車等駐駐車場の計画的な整備・民間施設への支援
		自転車等駐駐車場整備(58街区)
		公共サインの整備・更新による充実
		都市計画道路整備(立鉄中附1号・2号)
		地域団体による交通円滑化に係る協議の促進
		まちづくりと一体的な駐車場の整理(地域ルールの検討)
中心市街地周辺へのアクセス性の向上	モルレル路線の延伸(上北台駅～箱根ヶ崎駅)	
	自転車共同利用システムの導入	
重点整備地区② 新市街地周辺地区	新市街地周辺地区へのアクセス性の向上	路線バス網の充実
		コミュニティバス路線の見直し
		自転車共同利用システムの導入
		モルレル路線の延伸(上北台駅～箱根ヶ崎駅)
		公共サインの整備・更新による充実
重点整備地区③ 旧庁舎周辺地区	地区内での安心安全な移動環境整備	沿道歩道状空地整備(市道1級1号線の一部)
		街区幹線道路の整備(市道1級5号線(やすらぎ通り)の一部・市道南375号線)
	旧庁舎周辺地区へのアクセス性の向上	自転車走行空間の導入(市道1級5号線(やすらぎ通り)の一部・市道南375号線)
		路線バス網の充実
		鉄道路線の立体化(JR南武線 立川駅～矢川駅)
		駅前広場の整備(西国立駅)
重点整備地区④ 武蔵砂川駅北側地区	旧日産村山工場跡地地区へのアクセス性の向上	街区幹線道路の整備
		南北街区幹線1号 東西街区幹線 南北街区幹線2号・東西道路2号・市道2級17号線
		自転車走行空間の導入
	武蔵砂川駅の地域拠点機能の整備	駅前広場の整備(武蔵砂川駅北口)
		駅への路線バスの乗り入れ(武蔵砂川駅北口)
		駅へのコミュニティバスの乗り入れ(武蔵砂川駅北口)
市内全域で取り組む施策	地域内での安心安全な移動環境整備	既存道路への自転車レーン・路肩のカラー化・自転車ナビマークの導入
		公共空間のバリアフリー化
	地域内での移動性の向上	生活道路拡幅計画の見直し
		コミュニティバス路線の見直し
		コミュニティバス路線マップの作成・配布
	地域拠点間での移動性の向上	都市計画道路優先整備路線の整備
地域拠点機能の育成	一団地の建替え計画に合わせた公共交通拠点機能の導入	

【凡例】

- 交通施策の分類
- 交通基盤整備施策
- 交通サービス整備施策
- 交通需要マネジメント施策

重点整備地区①中心市街地周辺地区

【地区の目標】

- ・さまざまな人々が集まる中心市街地において、複数の目的地を気楽に回ることができる。
- ・中心市街地へ、市内・市外から渋滞などをせずに快適にアクセスできる。

実施内容	検討・関連組織	区分	実施状況	短期	中期	長期
				概ね5年まで	概ね10年まで	概ね10年超
中心市街地内での回遊性向上	立川駅前デッキの整備	北口西地区 西側新自由通路	継続	事業着手		
		南口	継続	事業着手		
		北口	新規		58街区	
	自転車等駐車場の計画的な整備・民間施設への支援	立川市	新規	自転車総合計画策定		
	自転車等駐車場整備(58街区)	立川市	継続	自転車総合計画策定	市街地再開発事業	
公共サインの整備・更新による充実	立川市	継続	事業着手			
中心市街地周辺での道路交通の円滑性向上	都市計画道路整備(立鉄中附1号・2号)	立川市	新規			
	地域団体による交通円滑化に係る協議の促進	地域団体・立川市・交通管理者	新規	活動中		
	まちづくりと一体的な駐車場の整理(地域ルールの検討)	地域団体・立川市・交通管理者	新規	駐車場整備計画策定		
中心市街地周辺へのアクセス性の向上	モノレール路線の延伸(上北台駅～箱根ヶ崎駅)	促進協議会*・東京都・モノレール事業者	新規			
	自転車共同利用システムの導入	立川市	継続	自転車総合計画策定 社会実験		

*促進協議会：多摩地域都市モノレール等建設促進協議会

【凡例】	
交通施策の分類	事業実施の進度
交通基盤整備施策	事業実施
交通サービス整備施策	事業の実施時期を検討
交通需要マネジメント施策	事業化を検討



重点整備地区②新市街地周辺地区

【地区の目標】

- ・ 大規模な土地利用転換が想定される新市街地周辺地区へ、市内・市外から複数の交通手段で移動することができる。
- ・ 交通結節点で交通手段をスムーズに乗り継いで、地区内の目的地にアクセスできる。

実施内容	検討・関連組織	区分	実施状況	短期	中期	長期
				概ね5年まで	概ね10年まで	概ね10年超
路線バス網の充実	バス事業者・商業施設・立川市	新規				
コミュニティバス路線の見直し	立川市	新規				
自転車共同利用システムの導入	立川市	新規				
モノレール路線の延伸 (上北台駅～指根ヶ崎駅)	促進協議会*・東京都・モノレール事業者	新規				
公共サインの整備・更新による充実	立川市	新規				

*促進協議会・多摩地域都市モノレール等建設促進協議会

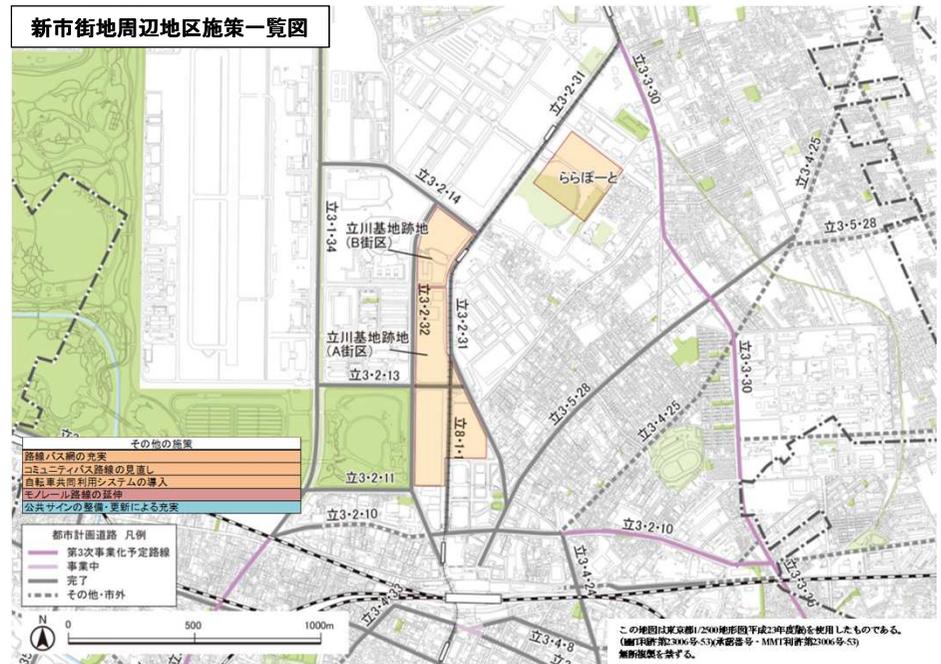
【凡例】

■交通施策の分類

- 交通基盤整備施策
- 交通サービス整備施策
- 交通需要マネジメント施策

■事業実施の確度

- 事業を実施
- 事業の実施時期を検討
- 事業化を検討



重点整備地区③旧庁舎周辺地区

【地区の目標】

- ・ 病院の建替え等による都市機能の更新が想定される旧庁舎周辺地区へ、市内・市外から複数の交通手段で移動することができる。
- ・ 高齢者、子育て層、子どもなどさまざまな人々が、地区内を安全・安心に移動することができる。

施策内容	検討・関連組織	区分	実施状況	短期	中期	長期
				概ね5年まで	概ね10年まで	概ね10年超
地区内での安心安全な移動環境整備 (市道1級1号線の一部)	立川市・開発事業者	新規				
街区幹線道路の整備 (市道1級5号線(やすらぎ通り)の一部・市道南375号線)	立川市	新規				
自転車走行空間の導入 (市道1級5号線(やすらぎ通り)の一部・市道南375号線)	立川市・交通管理者	新規				
路線バス網の充実	バス事業者・立川市	新規				
鉄道路線の立体化 (JR南武線 立川駅～矢川駅)	東京都・立川市・鉄道事業者	新規				
駅前広場の整備(西国立駅)	立川市	新規				

交通施策の分類			【凡例】		
交通施策の分類			事業実施の確度		
交通基盤整備施策	交通サービス整備施策	交通需要マネジメント施策	事業を実施	事業の実施時期を検討	事業化を検討



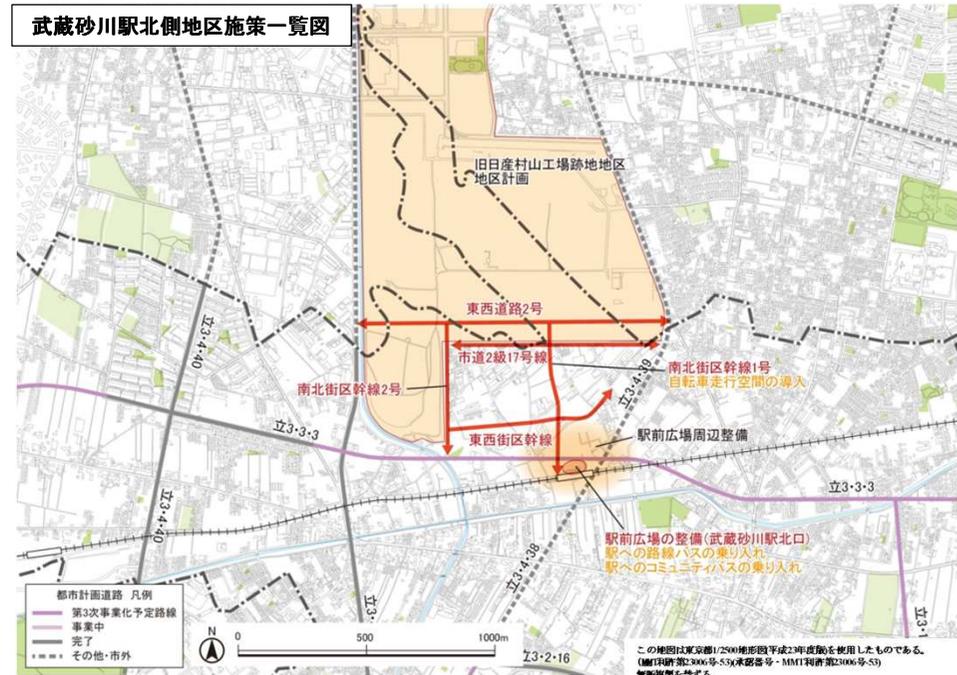
重点整備地区④武蔵砂川駅北側地区

【地区の目標】

- ・大規模な土地利用転換が想定される旧日産村山工場跡地地区へ、市内・市外から複数の交通手段で移動することができる。
- ・交通結節点で交通手段をスムーズに乗り継いで、地区内の目的地にアクセスできる。

実施内容	検討・関連組織	区分	実施状況	短期	中期	長期
				概ね5年まで	概ね10年まで	概ね10年超
旧日産村山工場跡地地区へのアクセス性の向上	南北街区幹線1号 街区幹線 東西街区幹線	立川市・開発事業者	新規 事業計画策定	■		
				■		
				■		
自転車走行空間の導入	立川市・交通管理者	新規	■			
武蔵砂川駅の地域拠点機能の整備	駅前広場の整備(武蔵砂川駅北口)	立川市	新規	■		
	駅への路線バスの乗り入れ(武蔵砂川駅北口)	バス事業者・立川市	新規	■		
	駅へのコミュニティバスの乗り入れ(武蔵砂川駅北口)	立川市	新規	■		

【凡例】		
交通施策の種類		事業実施の進度
交通基盤整備施策	交通サービス整備施策	事業を実施
交通需要マネジメント施策		事業の実施時期を検討
		事業化を検討



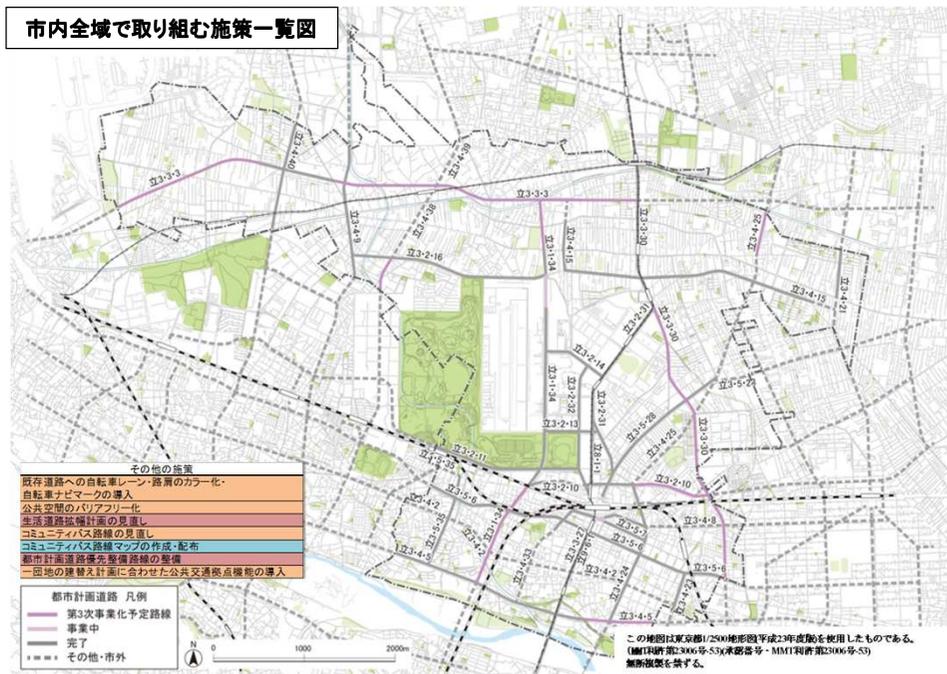
■市内全域で取り組む施策

【目標】

- ・ 高齢者、子育て層、子どもなどさまざまな人々が、自宅周辺や地域拠点まで安全・安心に移動することができる。
- ・ 市内や隣接市の地域拠点間を複数の手段で移動することができる。
- ・ 地域拠点では交通手段をスムーズに乗り継ぎできる。

施策内容	検討・関連組織	区分	実施状況	短期	中期	長期
				概ね5年まで	概ね10年まで	概ね10年超
地域内での安心安全な移動環境整備	既存道路への自転車レーン・路肩のカラー化・自転車ナビマークの導入	立川市・交通管理者	新規	自転車総合計画策定		
	公共空間のバリアフリー化	立川市	新規	事業計画策定		
地域内での移動性の向上	生活道路幅員計画の見直し	立川市	新規			
	コミュニティバス路線の見直し	立川市	新規	コミュニティバス再編計画策定		
	コミュニティバス路線マップの作成・配布	立川市	新規			
地域拠点間での移動性の向上	都市計画道路優先整備路線の整備	東京都・立川市	継続	第3次優先整備路線策定		
地域拠点機能の育成	一団地の建替え計画に合わせた公共交通拠点機能の導入	開発事業者・立川市	新規			

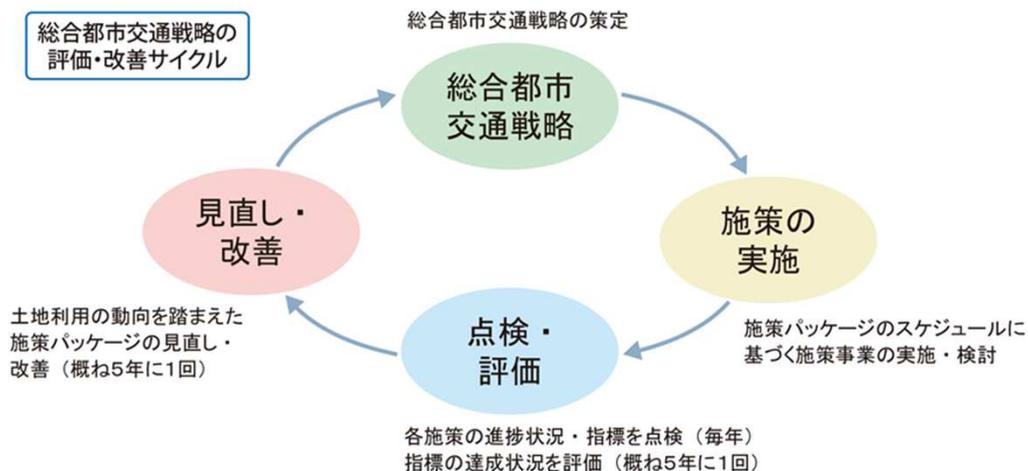
【凡例】	
交通施策の分類	事業実施の確度
交通基盤整備施策	事業実施の確度
交通サービス整備施策	事業実施の確度
交通需要マネジメント施策	事業実施の確度
	事業実施の確度
	事業実施の確度
	事業実施の確度



4. 総合都市交通戦略の推進及び評価

施策パッケージの進捗状況と効果を計測するための評価指標のモニタリングを行う体制を構築します。評価指標には毎年計測できるものと5年おきに計測できるものが存在しますが、前者については毎年点検を行います。

総合都市交通戦略は概ね5年に1回の評価・見直し・改善を想定しますが、毎年の点検の結果や、社会動向、土地利用動向の変動に応じて必要な時期に随時見直しを行っていきます。



平成26年度の体制



平成27年度以降の体制

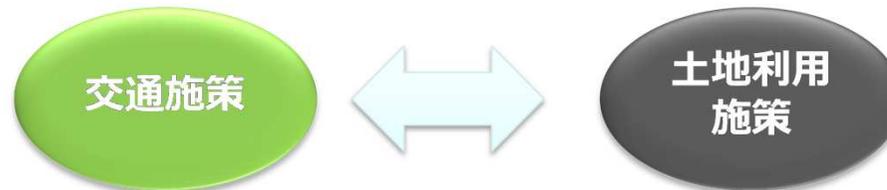


5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

■交通と土地利用の相互連携

移動は人々の活動に伴って発生するため、総合都市交通戦略は活動の基盤となる土地利用の将来像との整合性を保って策定しています。

一方で、交通環境の整備状況に対し、開発が先行するような地域では、交通渋滞・公共交通の混雑などさまざまな問題が生じる可能性があります。そのため、総合都市交通戦略を機動的に見直す体制を整え、開発動向とタイミングを合わせた交通基盤の整備・交通サービスの導入や、周囲の交通とバランスのとれた開発への誘導について、他の施策と連携しながら取り組んでいきます。



■交通と土地利用の相互連携の取組方針

① 開発動向とタイミングを合わせた交通基盤の整備・交通サービスの導入

新たな開発によって大規模施設等の都市機能が導入・強化されることで、周辺の交通量が増加し、交通渋滞・公共交通の混雑等の問題が生じる可能性があります。立川市では開発の動向とタイミングを合わせた交通基盤の整備・交通サービスの導入に向け、開発に伴う交通量の増加等により交通環境が悪化しないように対策を図ります。

② 交通とバランスのとれた開発への誘導

提供可能な交通基盤・交通サービスには限りがあるため、開発計画に合わせた交通の整備を行うだけでなく、開発が予定される地区周辺の交通環境と、開発のバランスを調整することも重要になります。立川市では個別の開発計画に対し、周囲の交通基盤・交通サービスの水準から見て交通環境への影響がないように、開発事業者と協議の上、適正な開発への誘導を図ります。