

(3) 交通需要に関する現状

1) 一人当たりのトリップ数(年齢層別、目的種類別)

立川市の一人当たりのトリップ数は平成10年から平成20年の間に特に60歳代、70歳代で増加しています。

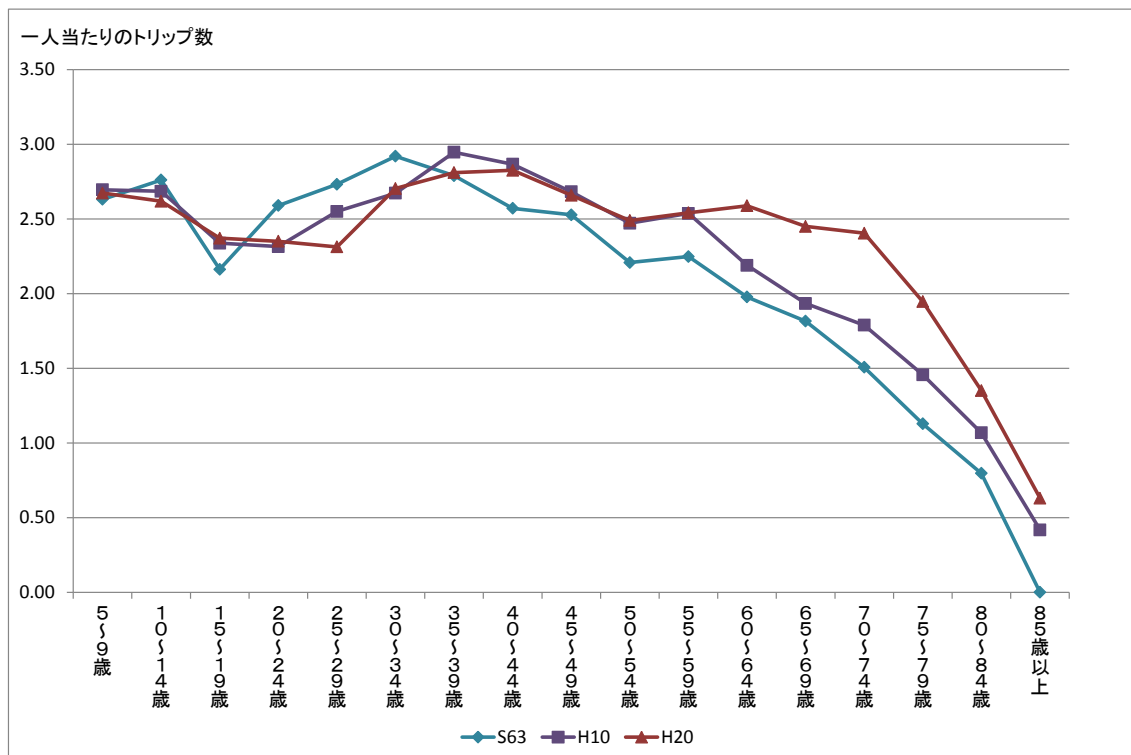


図 2-33 立川市の年齢層別一人当たりトリップ数の推移(グロス)

資料：東京都市圏 PT 調査 (H63、H10、H20)

立川市の一人当たりのトリップ数を目的種類別に見ると、60歳代、70歳代が私事目的で活発に移動していることがわかります。

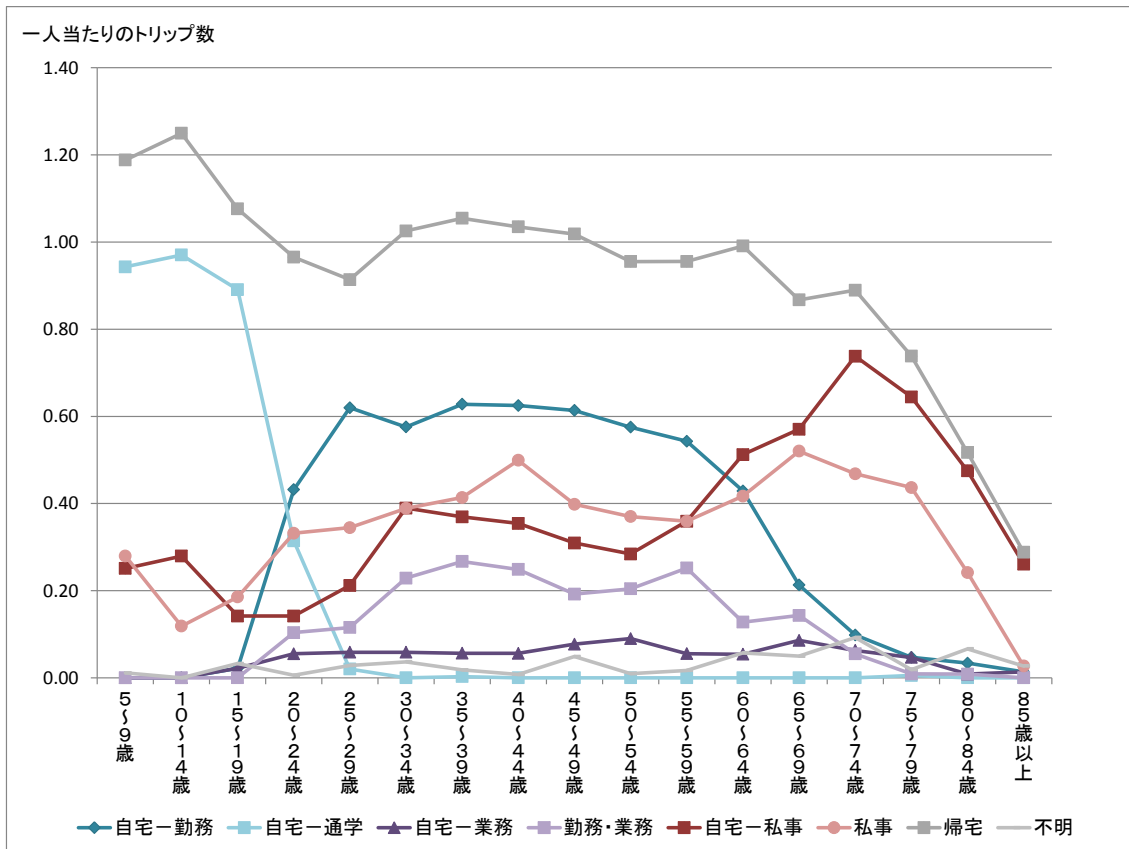


図 2-34 立川市の年齢層別目的種類別一人当たりトリップ数(グロス)

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

2) 発生集中量(市全体の全目的全手段、目的構成、手段構成)

立川市の発生集中量(総トリップ数)は平成10年から平成20年の間に約10%増加しています。目的別では、私事トリップが60%増と大きく増加している一方で、通学トリップや業務トリップは減少しています。

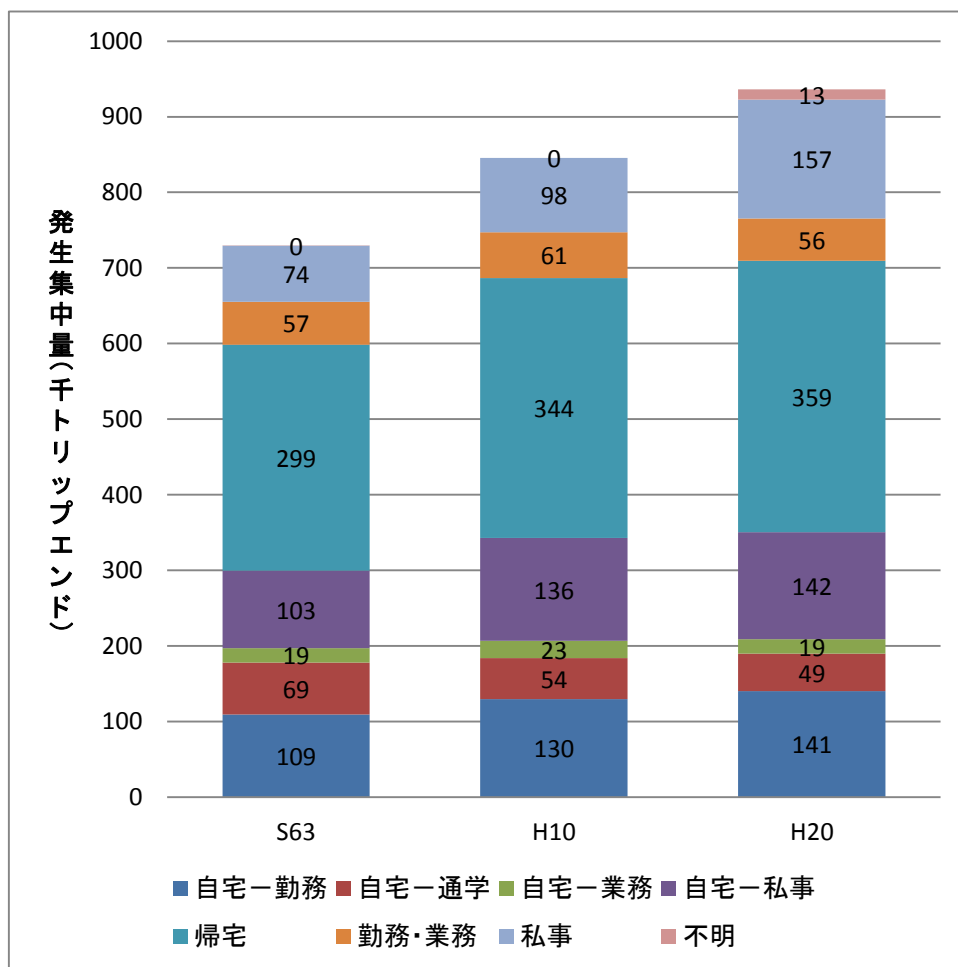


図 2-35 立川市の発生集中量と目的構成の推移

資料：東京都市圏 PT 調査 (H63、H10、H20)

交通手段別にトリップ数をみると、鉄道が50%近く増加している一方で、自動車と2輪車のトリップは20%近く減少しています。

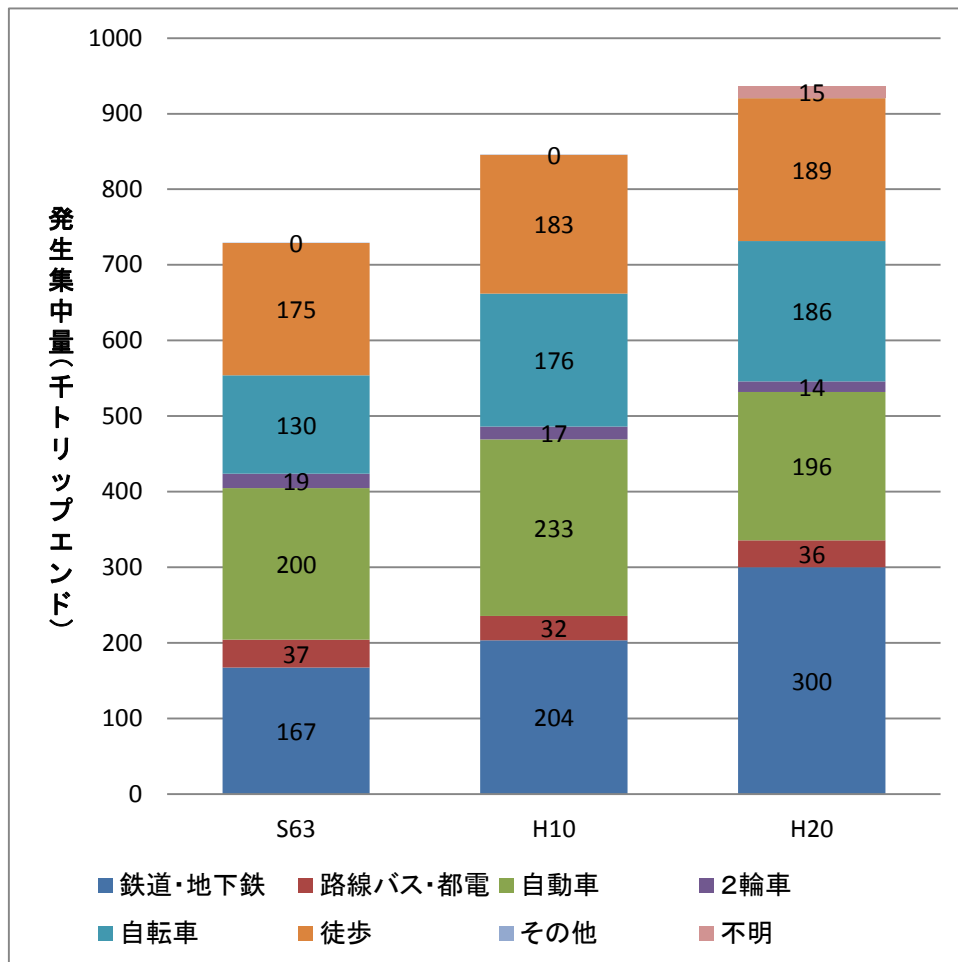


図 2-36 立川市の発生集中量と交通手段構成の推移

資料：東京都市圏 PT 調査 (H63、H10、H20)

3) 地域別の発生集中量(ゾーン別の全目的全手段、手段構成)

地域(PT調査の小ゾーン)別に発生集中量を見ると、立川駅周辺や立川都市圏の北東部のゾーンで多くなっています。発生集中量の密度(1平方キロメートルあたり)で見ると、立川駅周辺、多摩都市モノレールの玉川上水駅～上北台駅間、中神駅の北側のゾーンが高くなっています。

※立川市においては、立川駅周辺地域、昭島駅周辺地域、国立駅周辺地域、玉川上水・東大和市駅周辺地域など、それぞれに特徴的な機能を持つ活動の場があり、立川市域を越えた範囲で活動が行われているため、立川市の周辺地域も含めた形で移動実態を確認しています(次ページ以降も同様)。

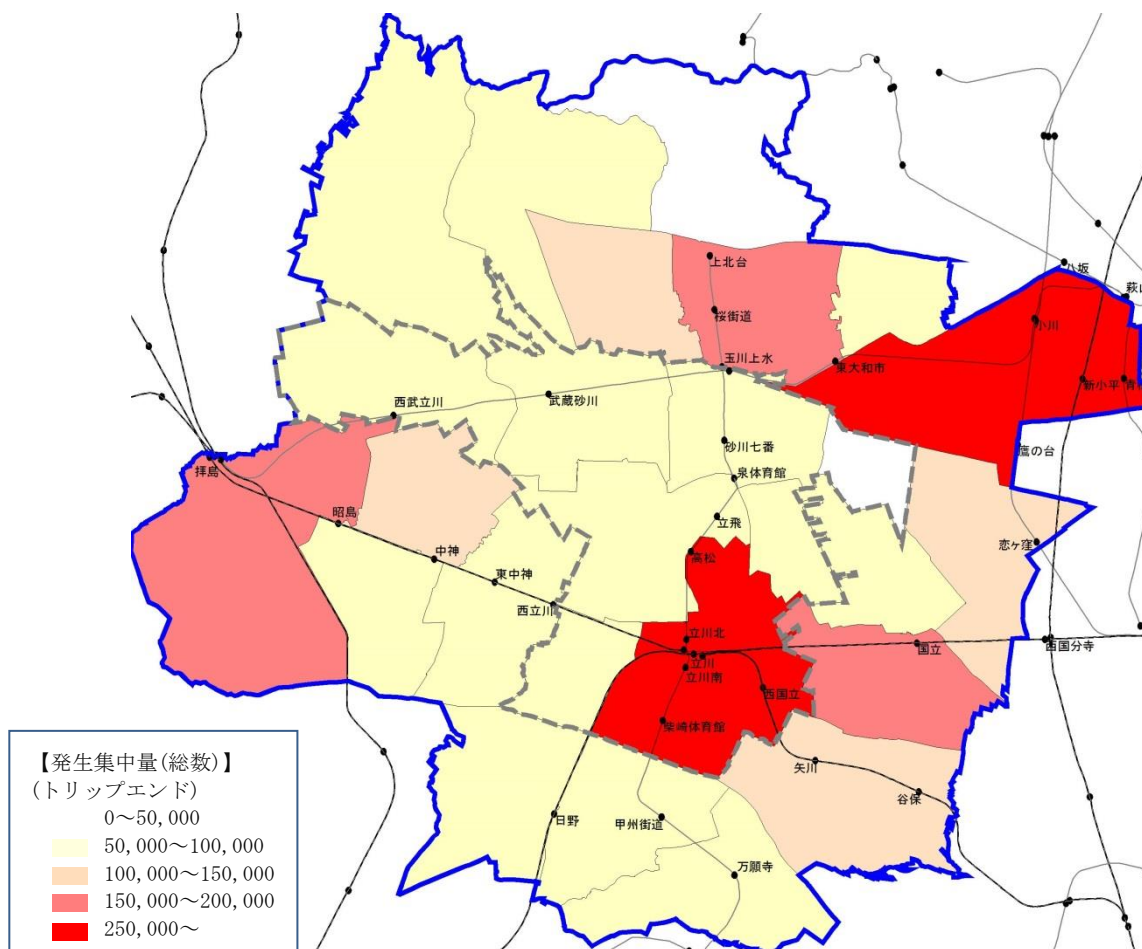


図 2-37 地域別発生集中量

資料：東京都市圏 PT 調査(H20)

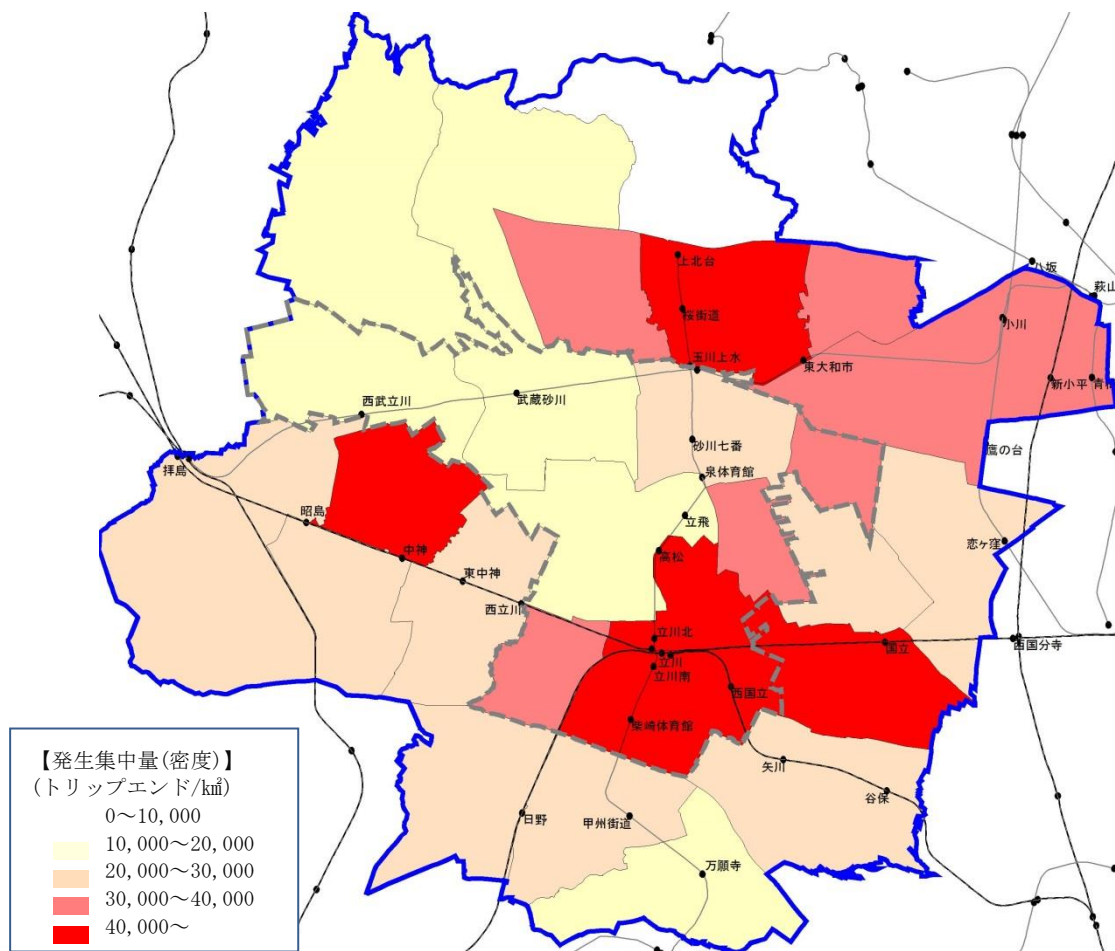


図 2-38 地域別発生集中量密度(1 km²当たり)

資料：東京都市圏 PT 調査(H20)

4) 地域別の代表交通手段分担率

立川市内の小ゾーンごとの交通手段分担率をみると、立川駅周辺では鉄道の分担率が高い一方で、モノレール沿線や西武沿線では自転車の分担率が高い、市の北西部においては自動車の分担率が高い、といった特徴がみられます。

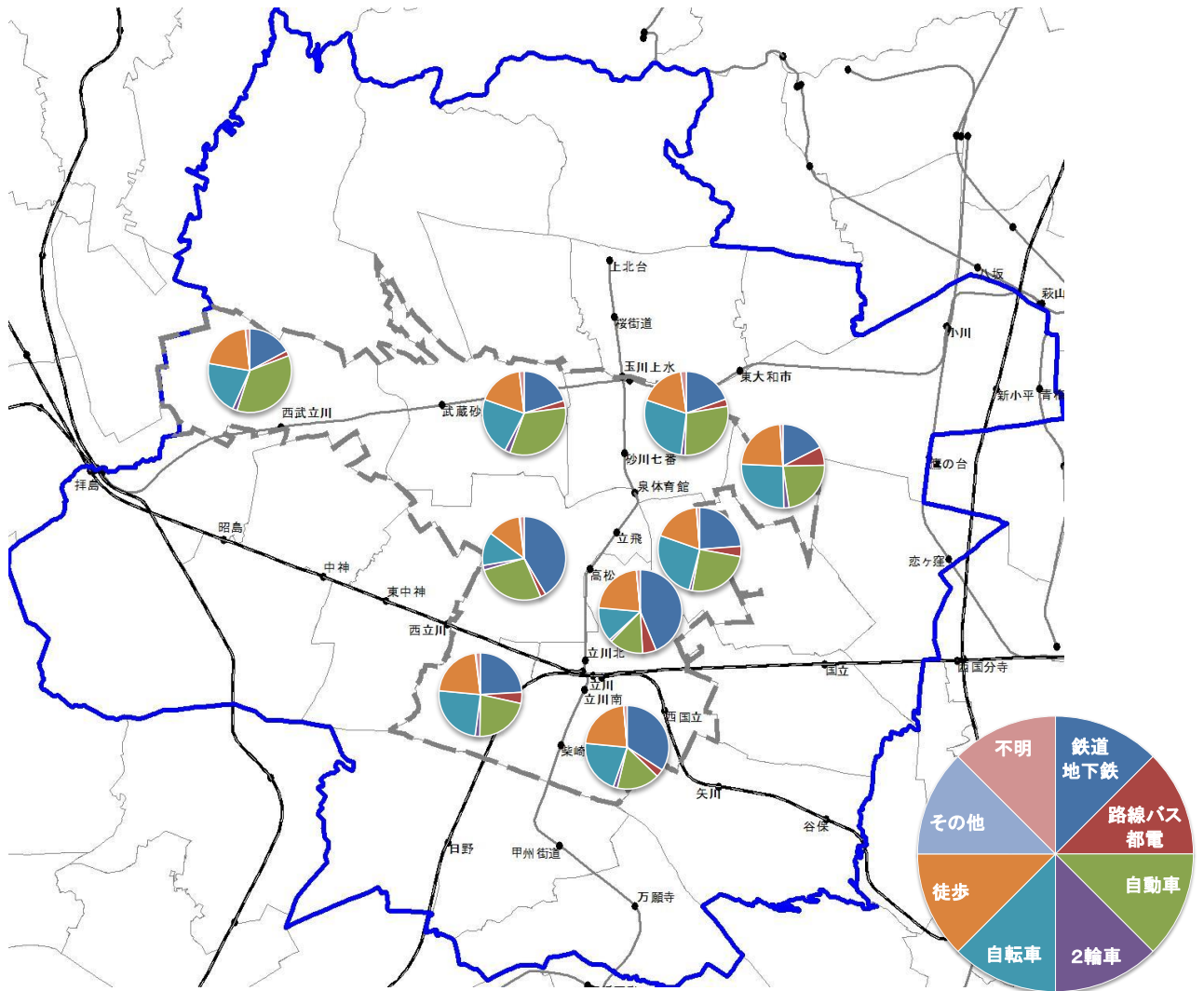


図 2-39 立川市における代表交通手段分担率の一覧

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

a) 鉄道分担率の分布

地域 (PT 調査の小ゾーン) 別に鉄道分担率 (全移動数のうちの鉄道利用の割合) をみると、立川駅周辺や国立駅・日野駅周辺で高く、鉄道駅から遠い地域などで低くなっています。

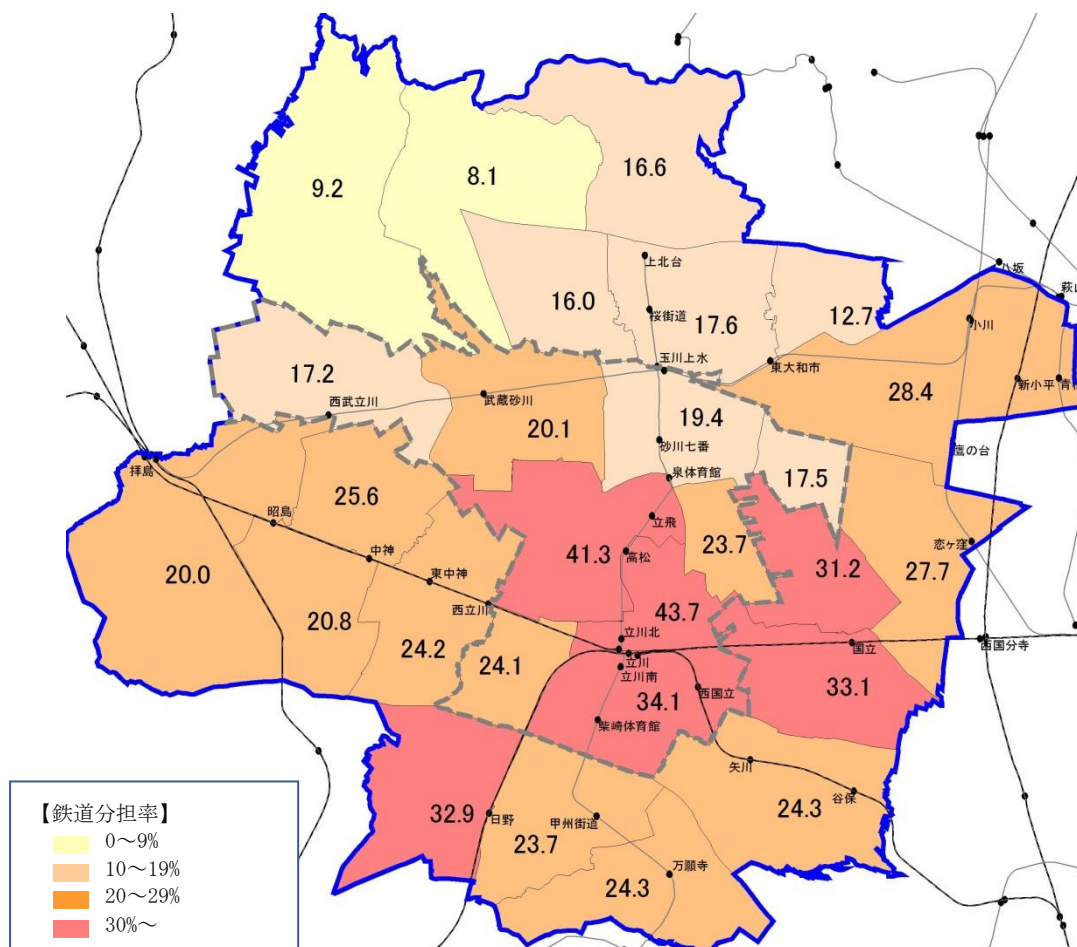


図 2-40 地域別鉄道分担率(図中の数値は分担率 [%])

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

b) バス分担率の分布

地域 (PT 調査の小ゾーン) 別にバス分担率 (全移動数のうちのバス利用の割合) をみると、立川駅、国立駅、日野駅周辺や立川市北東部の地域などで高くなっています。

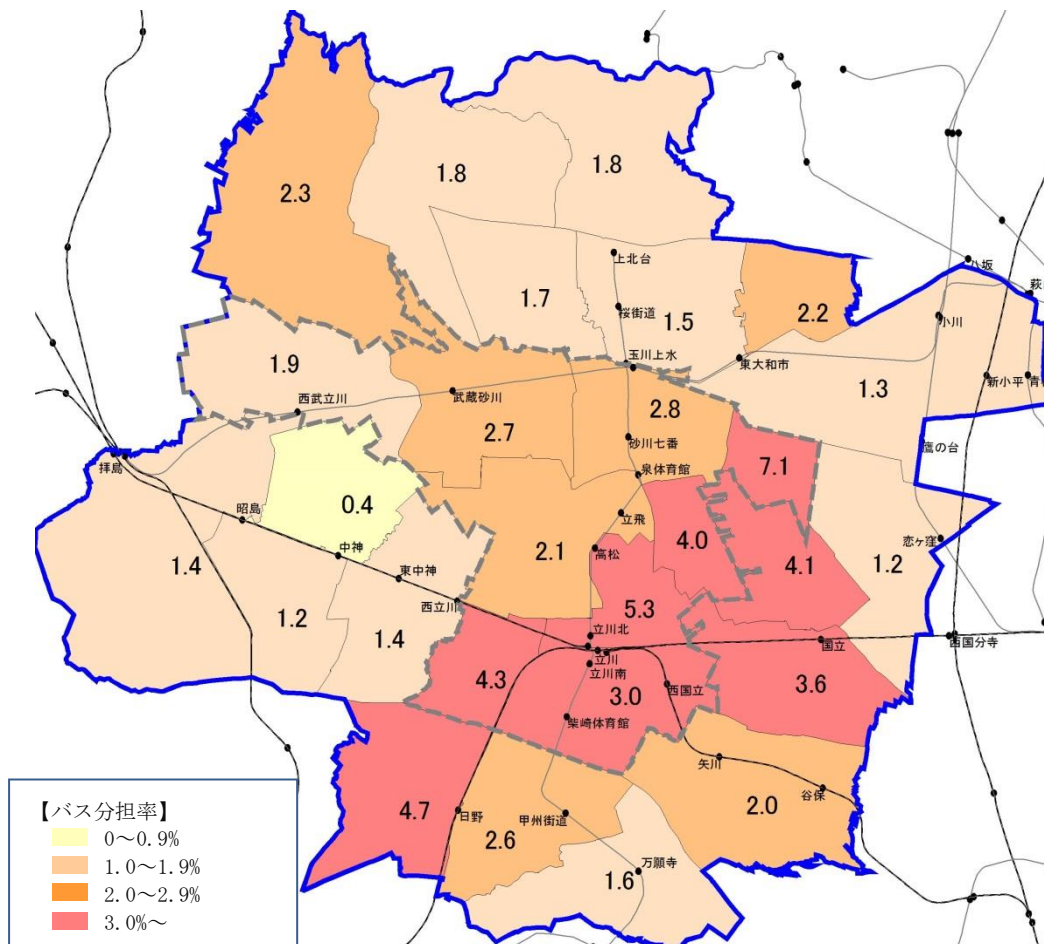


図 2-41 地域別バス分担率(図中の数値は分担率 [%])

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

c) 自動車分担率の分布

地域 (PT 調査の小ゾーン) 別に自動車分担率 (全移動数のうちの自動車利用の割合) をみると、立川駅周辺や国立駅周辺で低く、鉄道駅から遠い地域などで高くなっています。

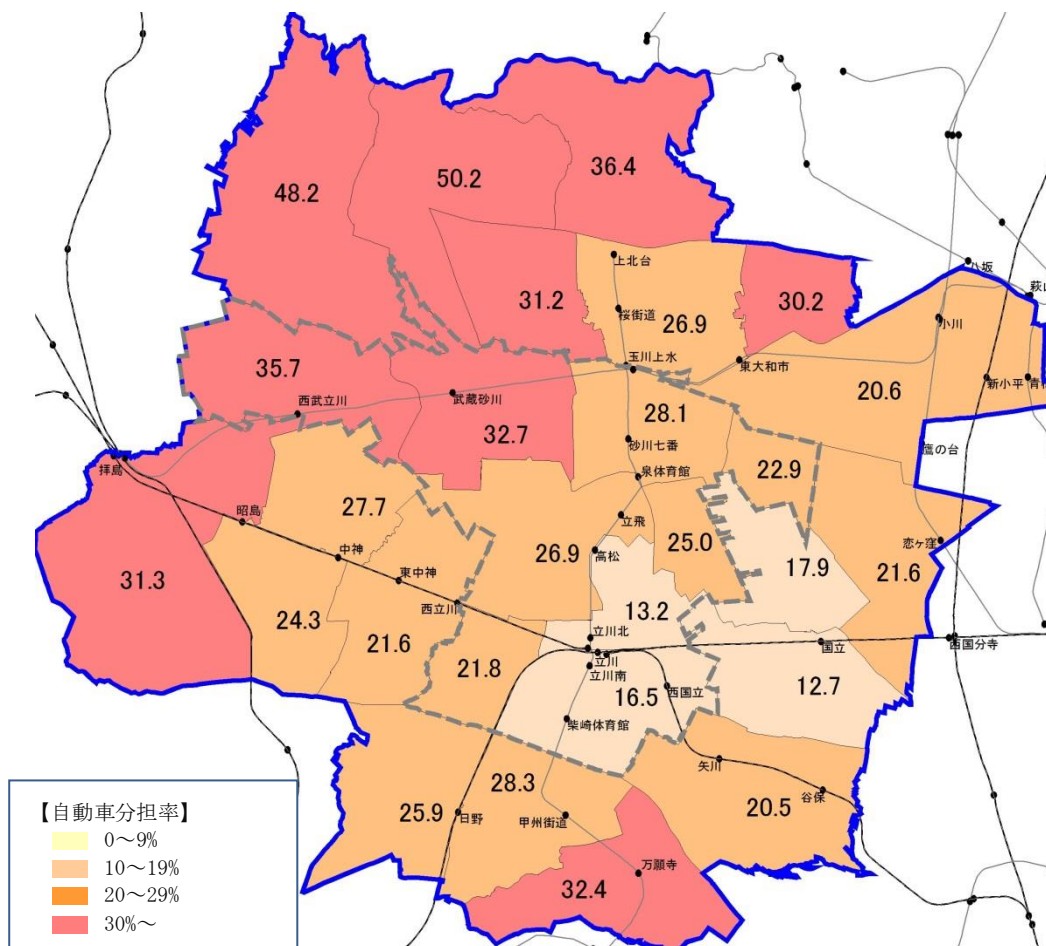


図 2-42 地域別自動車分担率(図中の数値は分担率 [%])

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

d) 自転車分担率の分布

地域(PT調査の小ゾーン)別に自転車分担率(全移動数のうちの自転車利用の割合)をみると、立川駅北側の地域や、日野駅周辺地域などで低くなっています。

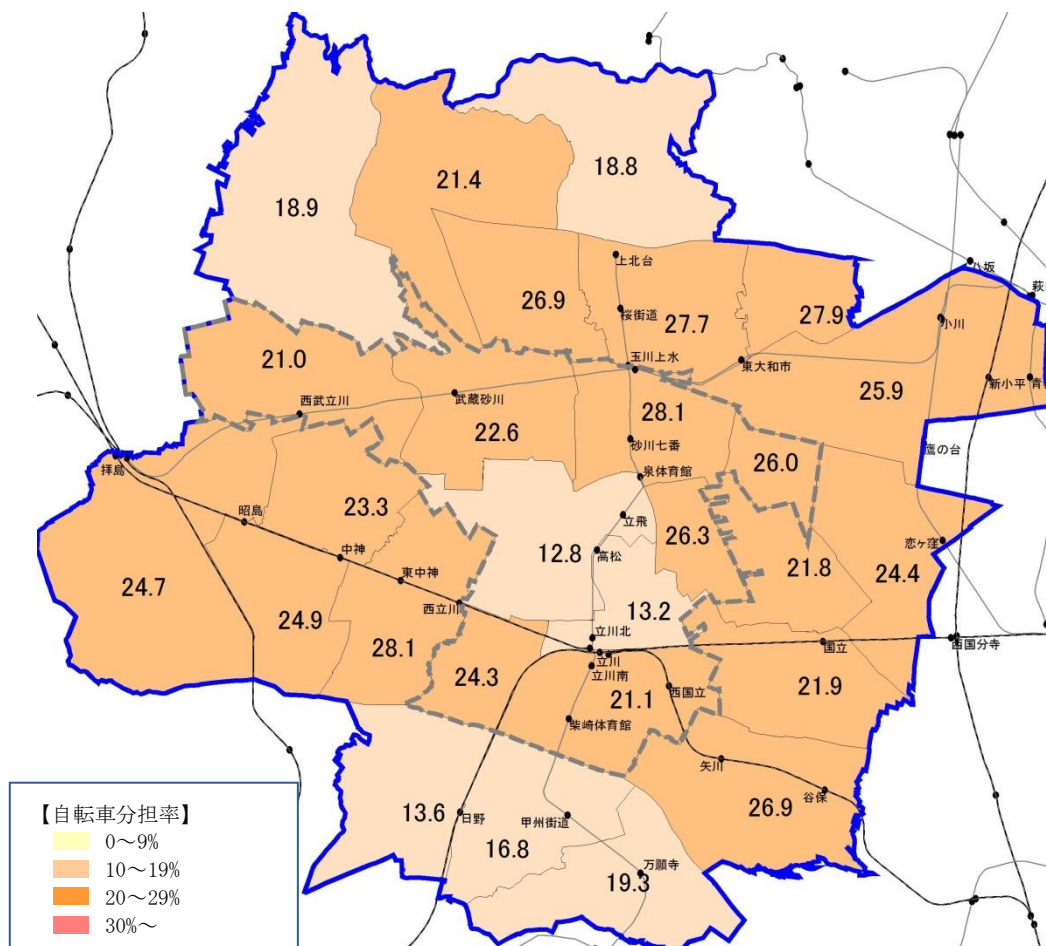


図 2-43 地域別自転車分担率(図中の数値は分担率 [%])

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

e) 徒歩分担率の分布

地域(PT調査の小ゾーン)別に徒歩分担率(全移動数のうちの徒歩利用の割合)をみると、主に鉄道駅周辺の地域で高くなっています。

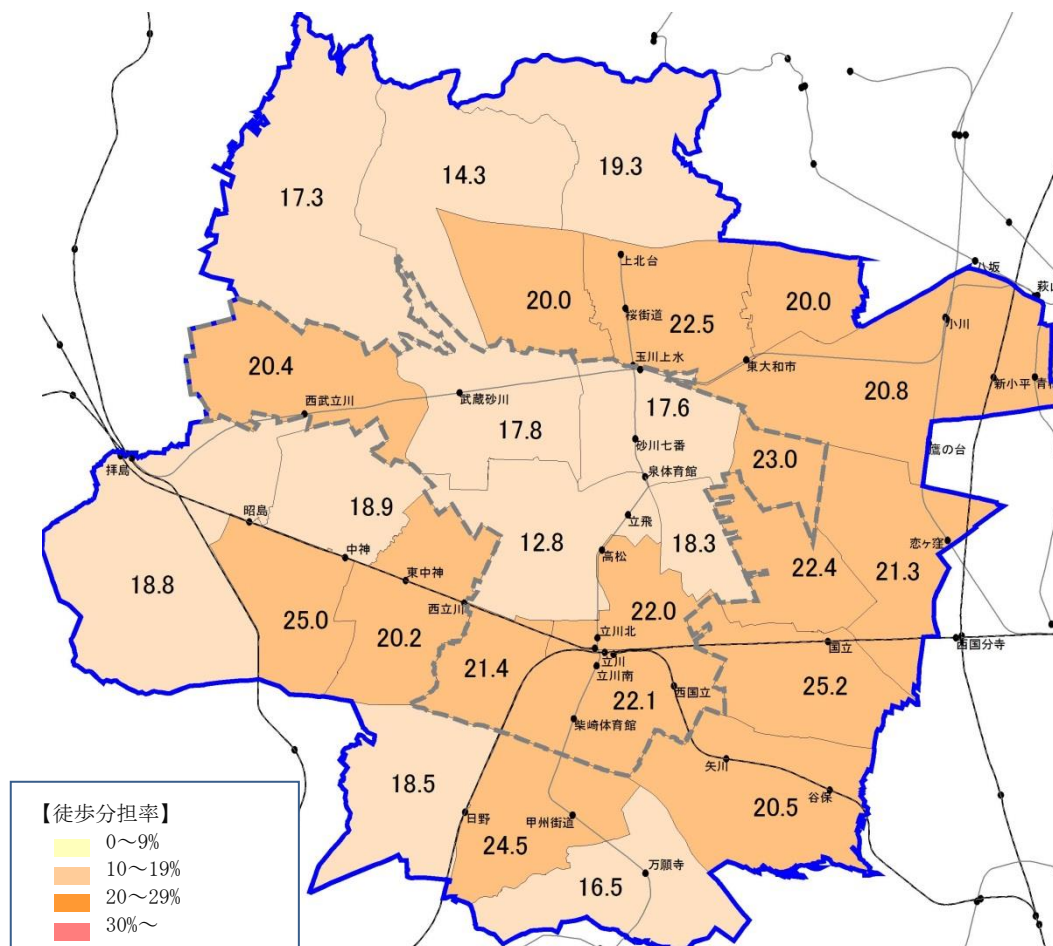


図 2-44 地域別徒歩分担率(图中的数値は分担率 [%])

資料：東京都市圏 PT 調査(H20)

5) 立川市を発着するトリップの分布状況

立川市では市の内部での移動が全体の46.7%と最も多くなっています。隣接市との間の移動が合計で22.4%を占め、その中では昭島市との間の移動(5.0%)が最も多くなっています。また、隣接していない八王子市との間の移動(4.1%)も比較的多くなっています。その他では東京多摩部(隣接市、八王子市を除く)が12.1%、東京23区が8.9%となっています。

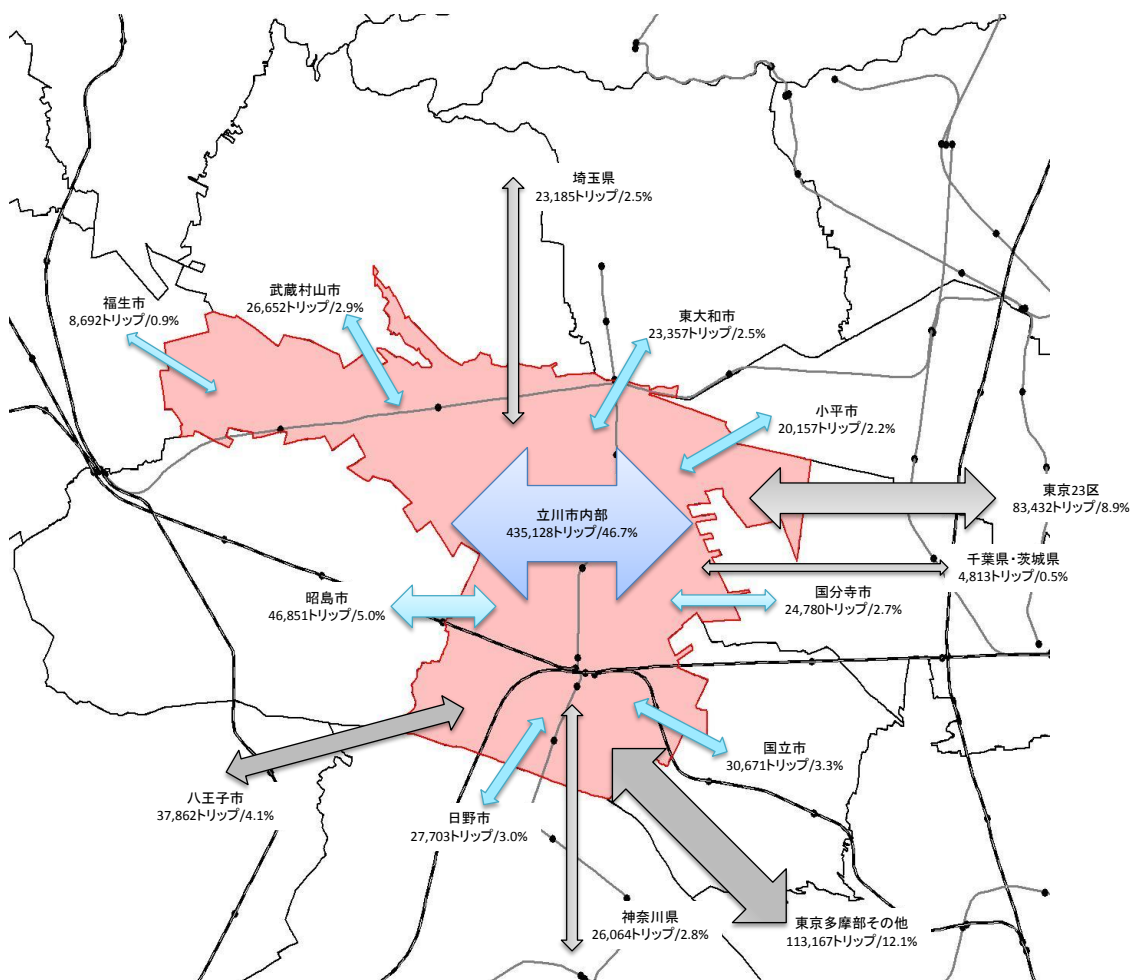


図 2-45 立川市を発着するトリップの分布状況

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

6) 地域別の分布交通量

- ・集中トリップ密度※が高い地域を「活動の場」としました。
- ・「活動の場」を着地としたトリップの発生量が多い地域を「後背圏」としました。
- ・立川都市圏における「活動の場」と「後背圏」の関係をイメージ化しました。
- ・この時、「活動の場」と「後背圏」はセットであるため、対応するもの同士を同系色で表示しました。
- ・「活動の場」における集中トリップの密度の規模に応じて「活動の場」の大きさを変えて表示しました。

※ トリップ数はゾーンの面積が大きいほど多くなりますので、単位面積当たりのトリップ数(密度)による分析結果をもとに図化しました。

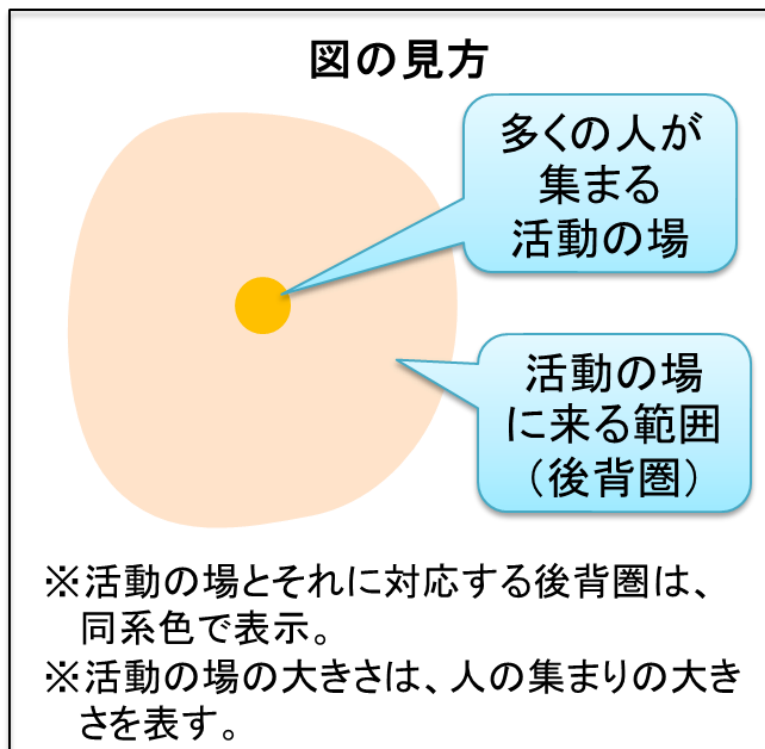


図 2-46 圏域構造図の見方

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

a) 通勤目的・集中地域

立川都市圏における主要な就業地は、立川駅南北地域、昭島駅北部地域、東大和市南西部地域となっています。

このうち、立川駅南北地域は、立川都市圏の主要な就業の場として機能しています。昭島駅北部地域及び東大和市南西部地域は、二次産業の事業所が集積しています。

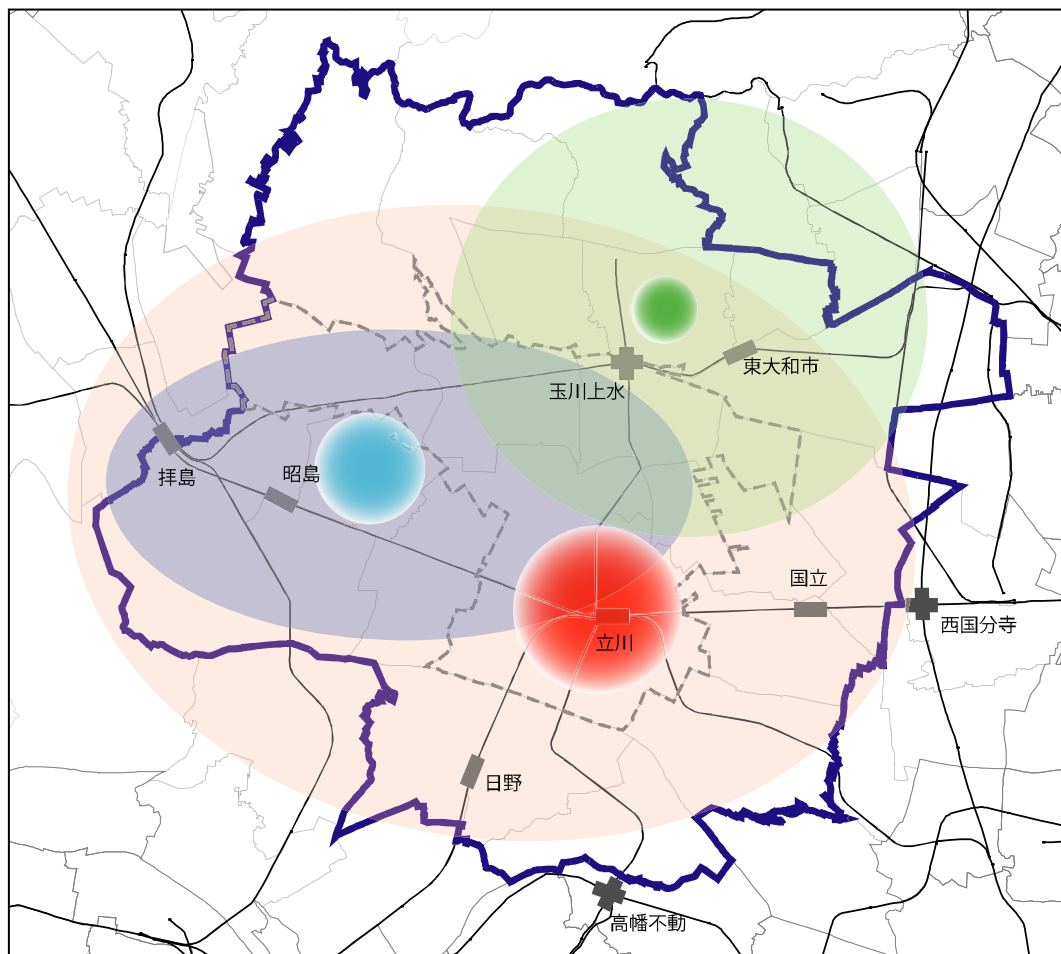


図 2-47 通勤目的・集中地域(後背圏含む)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

b) 通学目的・集中地域

教育施設等の集積が特に大きいのは一橋大学等がある国立駅南部地域であり、それ以外の活動の場として、立川駅周辺地域、小平市西部地域、東大和市南西部地域、武蔵村山市南東部地域があります。

これら集積が高い地域に通学する人の居住地は、通勤目的よりも狭いことが特徴です。また、東大和市南西部地域で活動する人は、鉄道軸に沿って居住する人が集まっています。

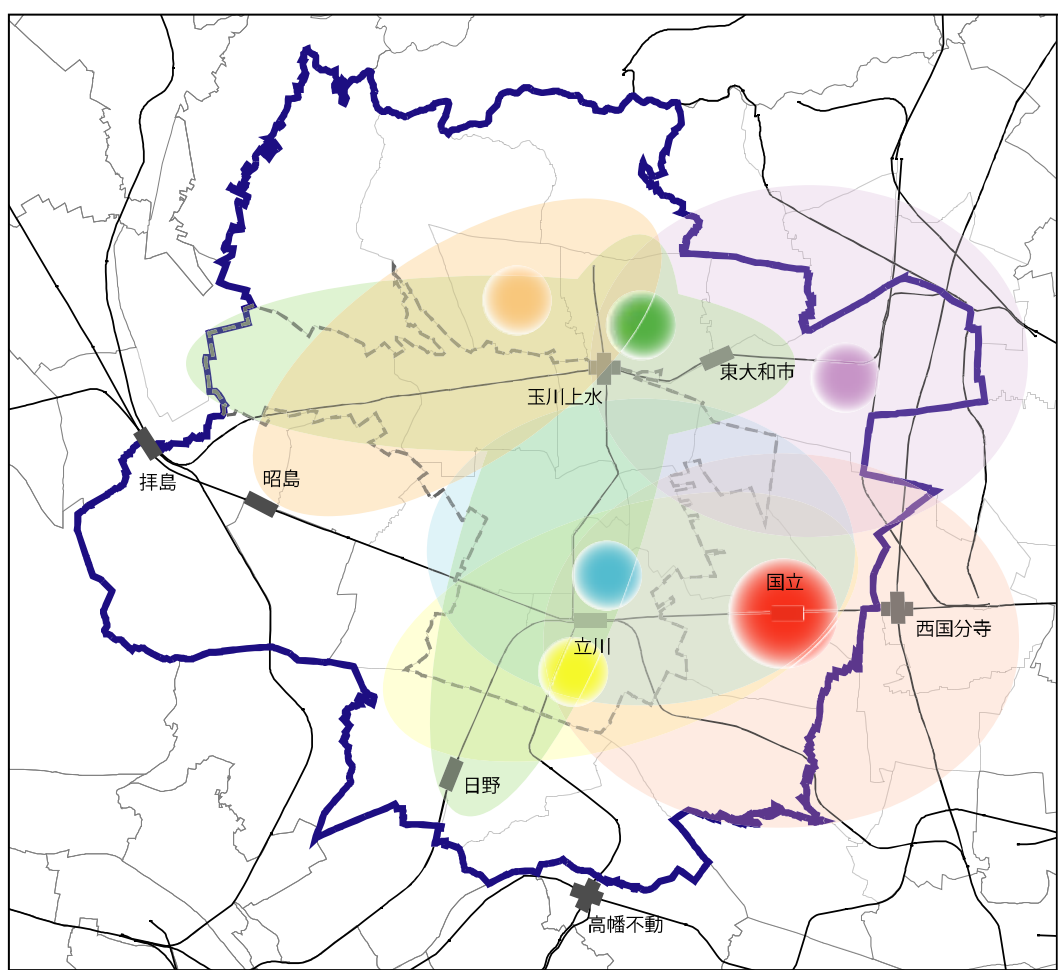


図 2-48 通学目的・集中地域(後背圏含む)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

c) 私事目的・集中地域

自宅発の私事目的では、主要な活動の場として立川駅南北地域、国立駅南部地域、東大和市南西部地域があり、さらに昭島駅北部地域、武蔵村山市南東部地域、東大和市南東部地域、若葉町地域が存在します。

立川駅南北地域が立川都市圏全域をほぼカバーしており、その他の地域が、周辺地域をカバーする構造になっています。若葉町地域での活動が多いのも特徴的です。

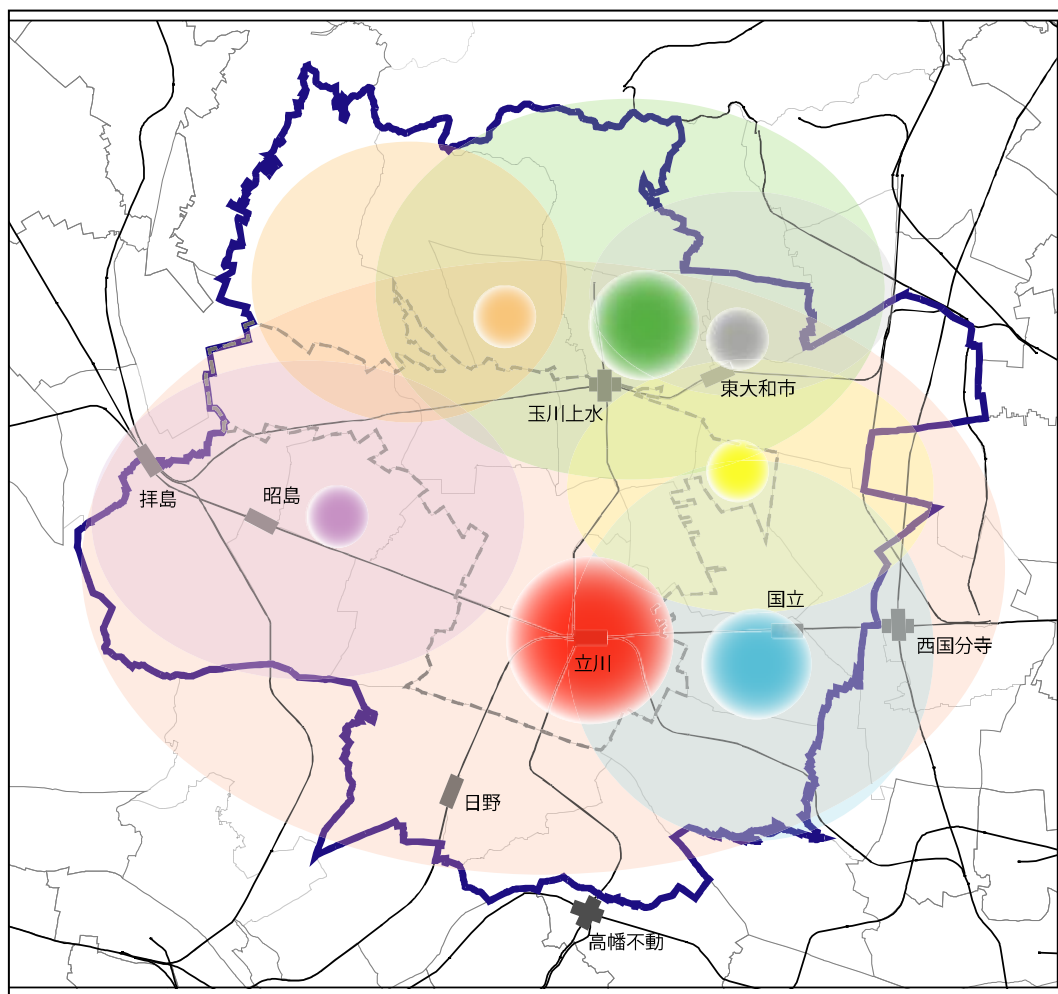


図 2-49 私事目的・集中地域(後背圏含む)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

d) 勤務・業務目的・集中地域

勤務地からの外出・出張等の勤務・業務目的では、主要な活動の場として立川駅南北地域があります。

この地域には業務機能・商業機能が集積しており、活動の後背圏は立川市南部地域、昭島市東部地域、国立市西部地域の広い範囲になっています。

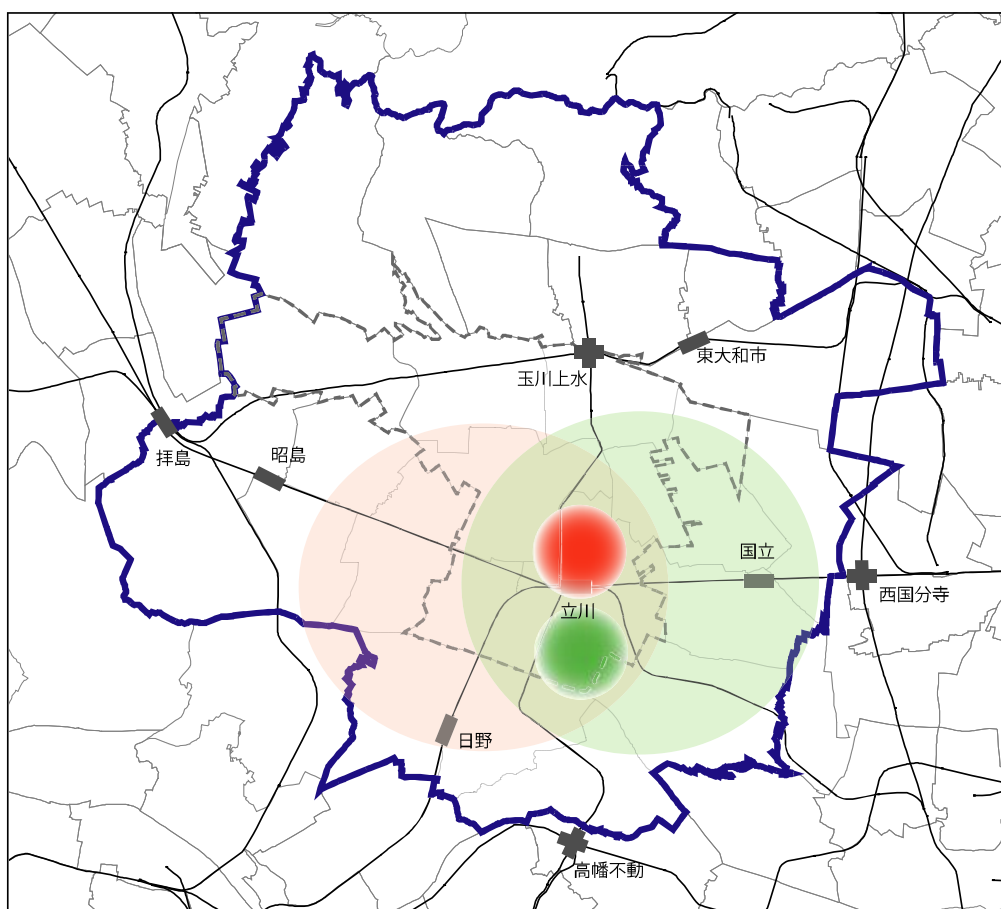


図 2-50 勤務・業務目的・集中地域(後背圏含む)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

e) その他私事目的・集中地域

自宅以外の外出先や勤務地からの私事目的(回遊行動)では、主要な活動の場として立川駅周辺地域が存在します。

この地域には業務機能・商業機能が集積しており、活動の後背圏は立川市南部地域、国立市西部地域が範囲となっています。

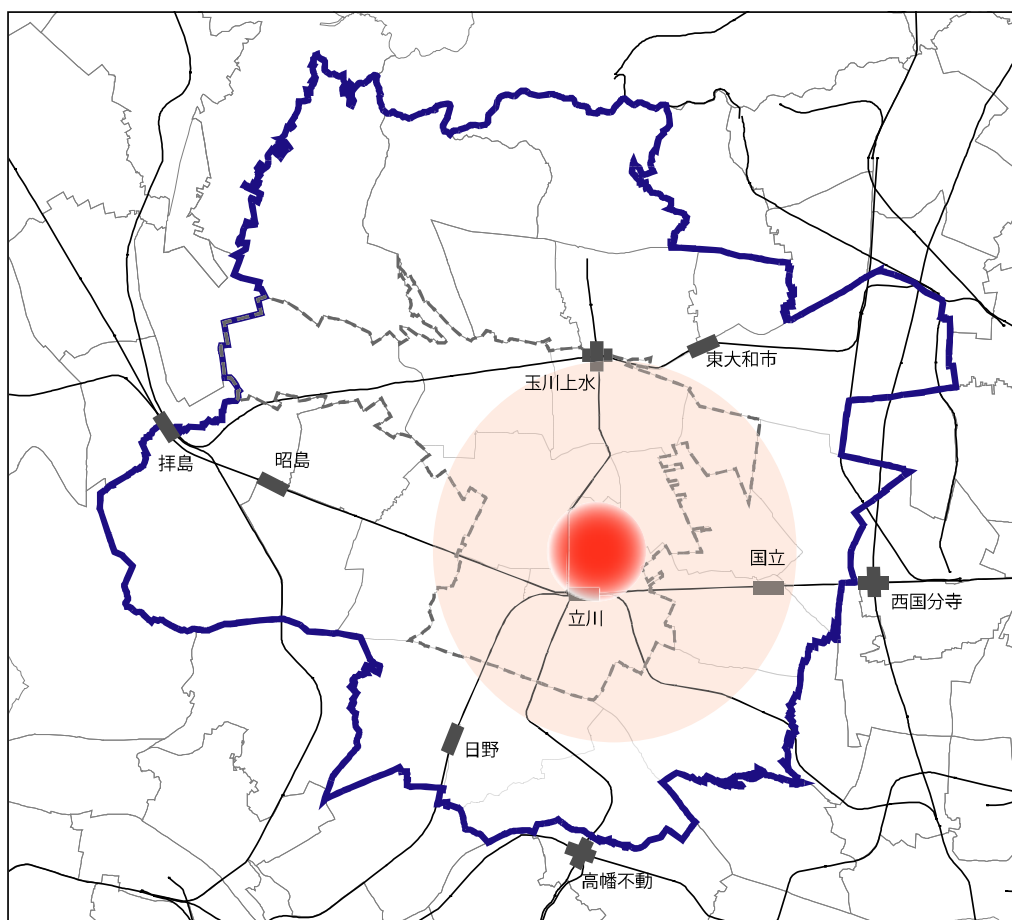


図 2-51 その他私事目的・集中地域(後背圏含む)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

7) 鉄道乗降客数と駅端末交通手段

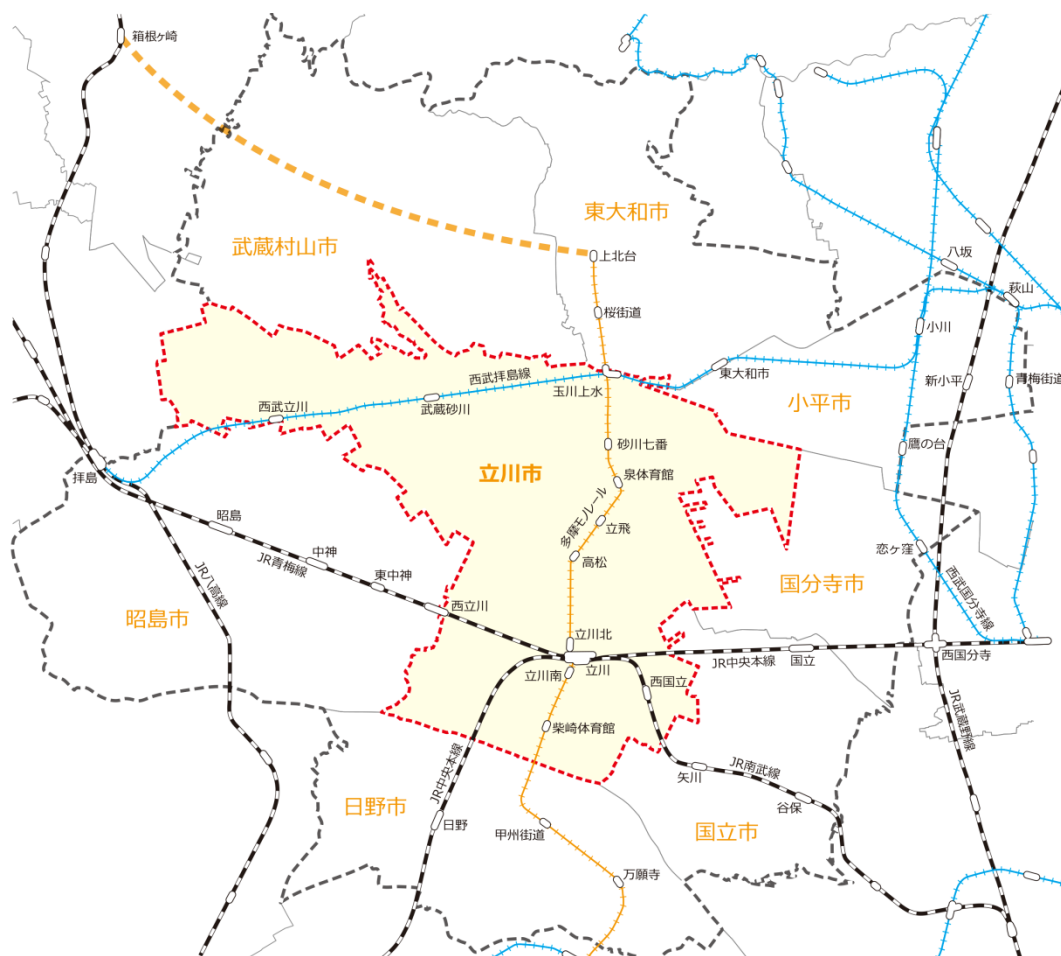


図 2-52 鉄道路線網図(図 2-1 を再掲)

資料：国土数値情報(H25)

(東日本旅客鉄道)

鉄道乗り継ぎを除いた乗降客数(図 2-53 縦軸ラベルの数値)を見ると、立川駅が最も多くなっています。

駅端末交通手段(図 2-53, 2-54)を見ると、駅前広場やバスターミナルが整備されている立川駅、日野駅、国立駅、昭島駅では、駅端末のバス利用の割合が高くなっています。

新小平駅を除き、駅端末交通手段は徒歩が6割以上となっています。

新小平駅、昭島駅、拝島駅、谷保駅、中神駅では自転車の割合が高くなっています。

一方、西立川駅、西国立駅を利用する人の約9割は駅端末交通手段が徒歩となっており、立川駅、国立駅、西立川駅、拝島駅などでは徒歩の割合が増加しています。

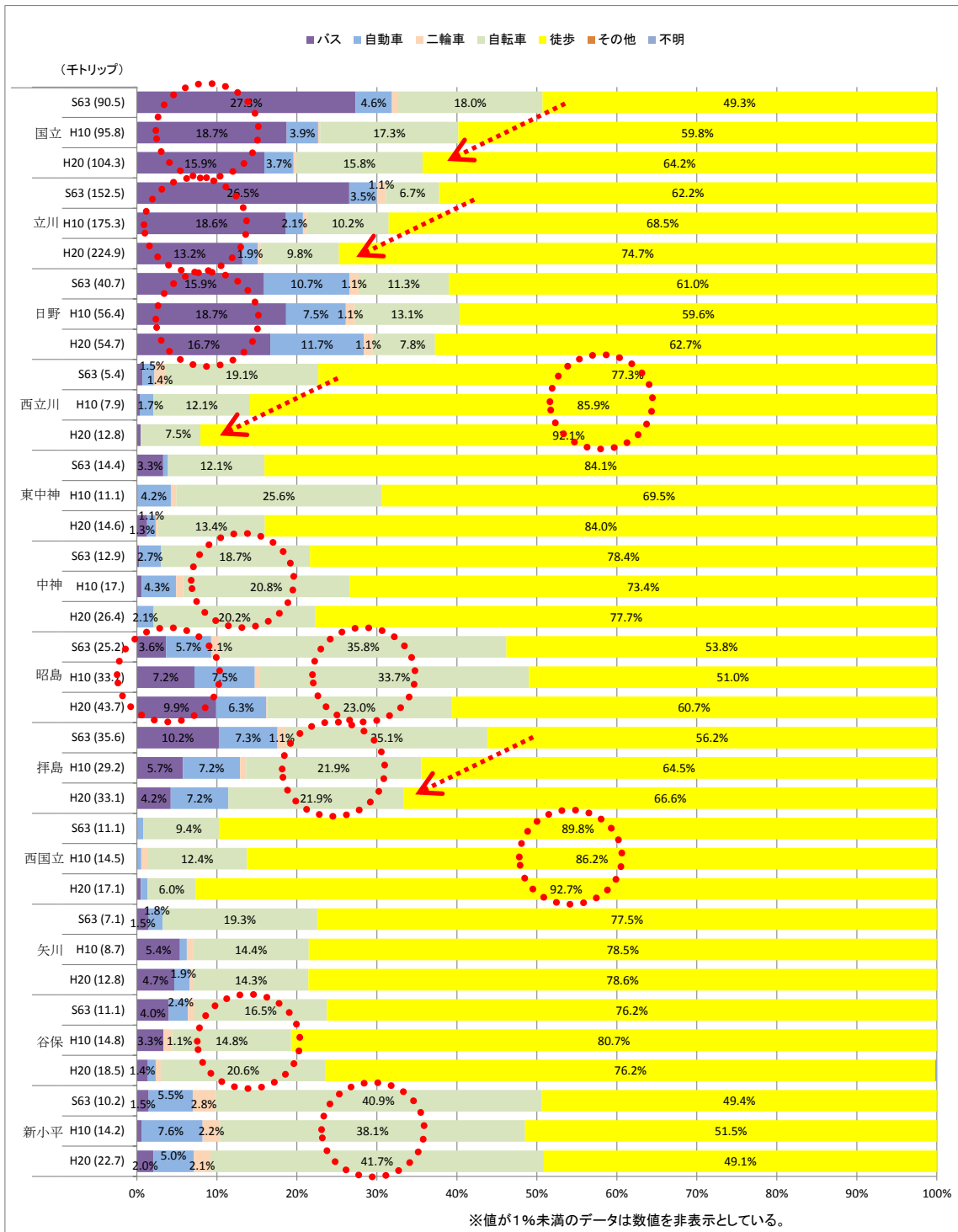


図 2-53 駅端末(発着)代表交通手段分担率

資料：東京都市圏 PT 調査(S63、H10、H20)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

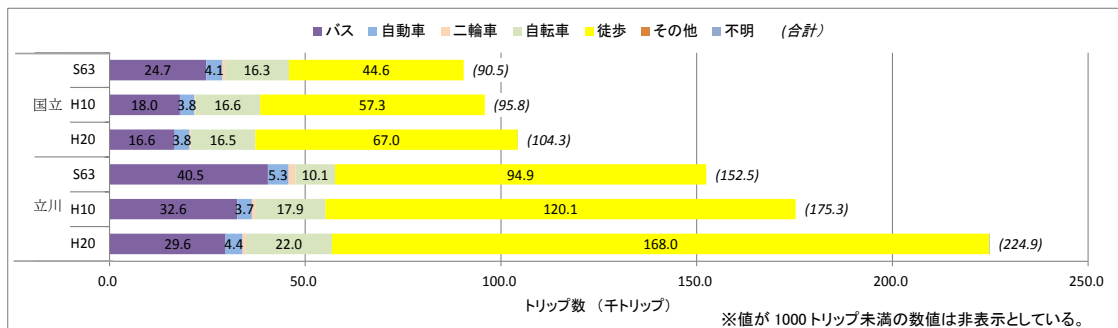
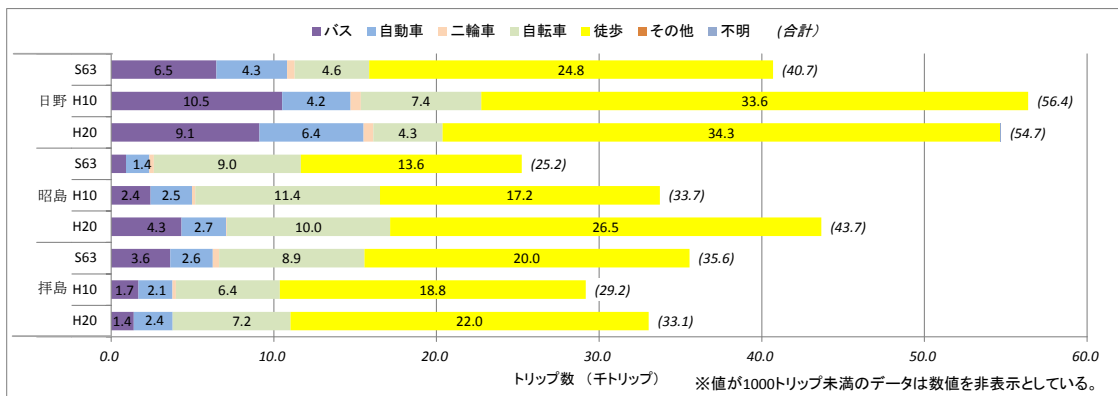
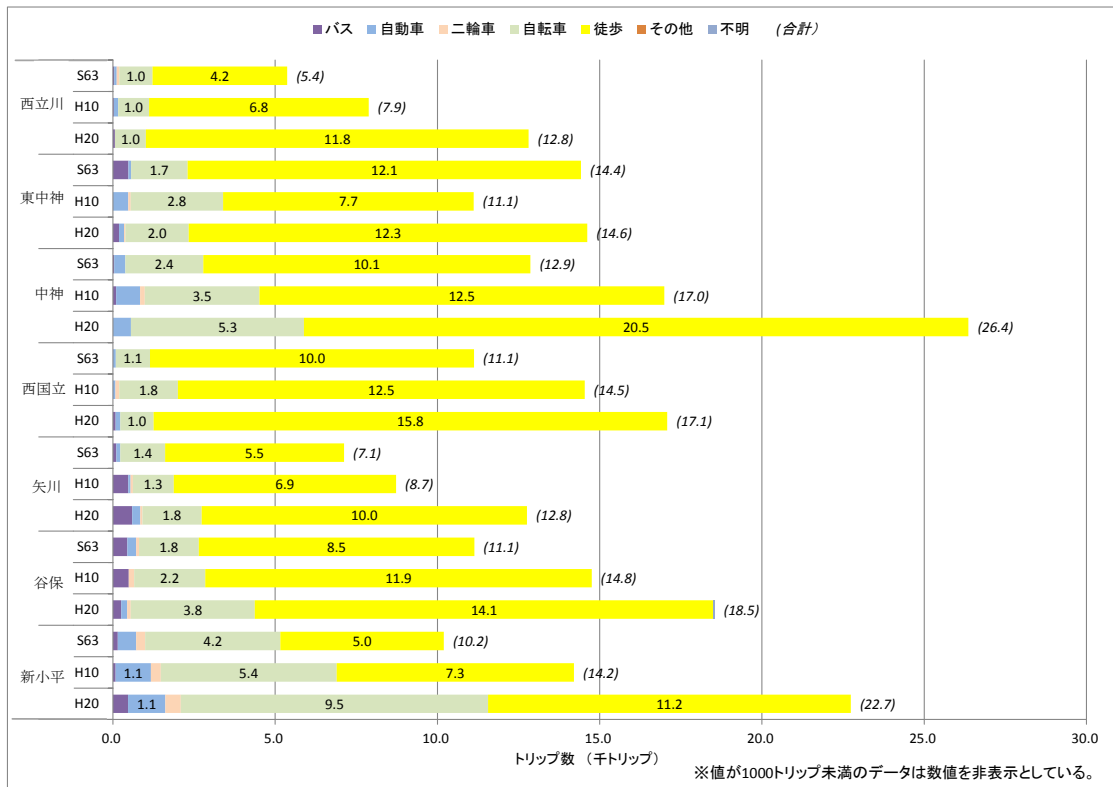


図 2-54 駅端末(発着)代表交通手段分担別トリップ数

資料：東京都市圏 PT 調査(S63、H10、H20)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

(多摩都市モノレール)

鉄道乗り継ぎを除いた乗降客数(図 2-55 縦軸ラベルの数値)を見ると、上北台駅、玉川上水駅、立川北駅が多くなっています。

駅端末交通手段(図 2-55, 2-56)を見ると、バスターミナルが整備されている上北台駅、玉川上水駅、立川駅(立川北駅、立川南駅)ではバスを駅端末交通手段として利用する人がいますが、その他の駅は歩行者と自転車利用が大部分を占めています。

特に、上北台駅、桜街道駅、玉川上水駅の3駅では、駅端末交通手段として自転車を利用する割合が高くなっています。

モノレール駅にはバスターミナルや自転車等駐車場などの施設が整備されているものの、規模が小さいため、徒歩の割合が高くなっていると考えられます。

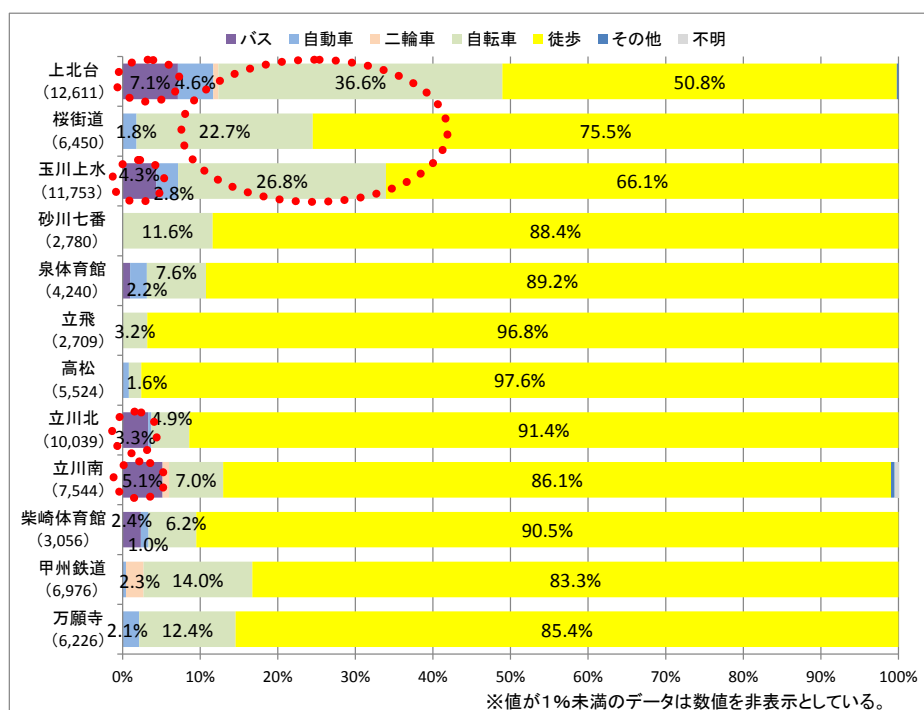


図 2-55 駅端末(発着)代表交通手段分担率(H20)

資料：東京都市圏 PT 調査(S63、H10、H20)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

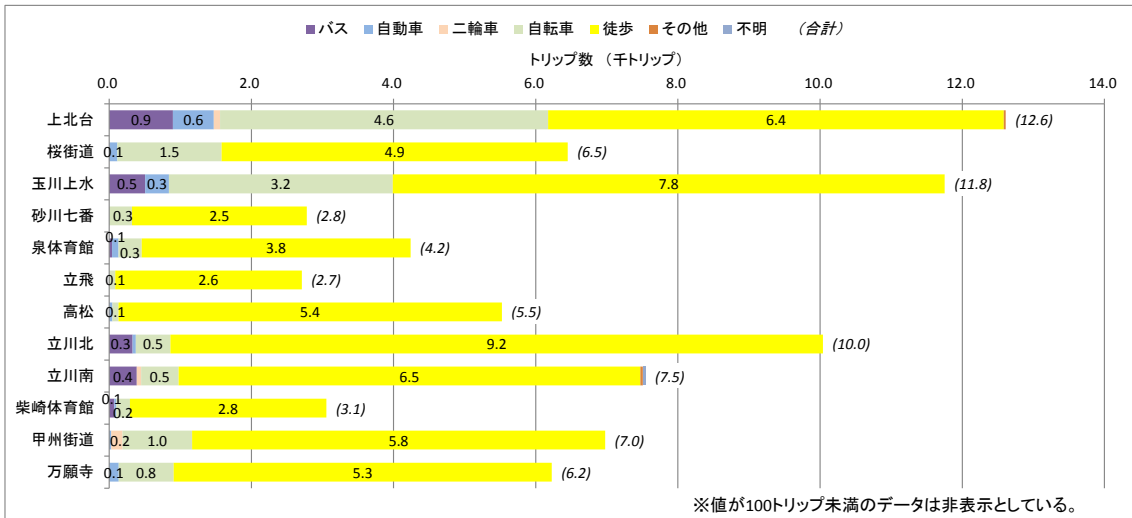


図 2-56 駅端末(発着)代表交通手段分担別トリップ数

資料：東京都市圏 PT 調査 (S63、H10、H20)

出典：立川市交通マスタープラン (H24)

(西武鉄道)

鉄道乗り継ぎを除いた乗降客数(図 2-57 縦軸ラベルの数値)を見ると、小川駅、玉川上水駅、鷹の台駅が多くなっています。

駅端末交通手段(図 2-57, 2-58)を見ると、西武拝島線の東大和市駅、玉川上水駅、武蔵砂川駅、西武立川駅では、駅端末交通手段として自転車を利用している人の割合が他の駅よりも高く、東大和市駅や玉川上水駅はバス利用が他の駅よりも高くなっています。

武蔵砂川駅や西武立川駅は他の駅よりも自動車利用が高くなっています。これは西武立川駅周辺には駅利用者用の駐車場が多いこと、武蔵砂川駅には路線バスの乗り入れがないことによると考えられます。

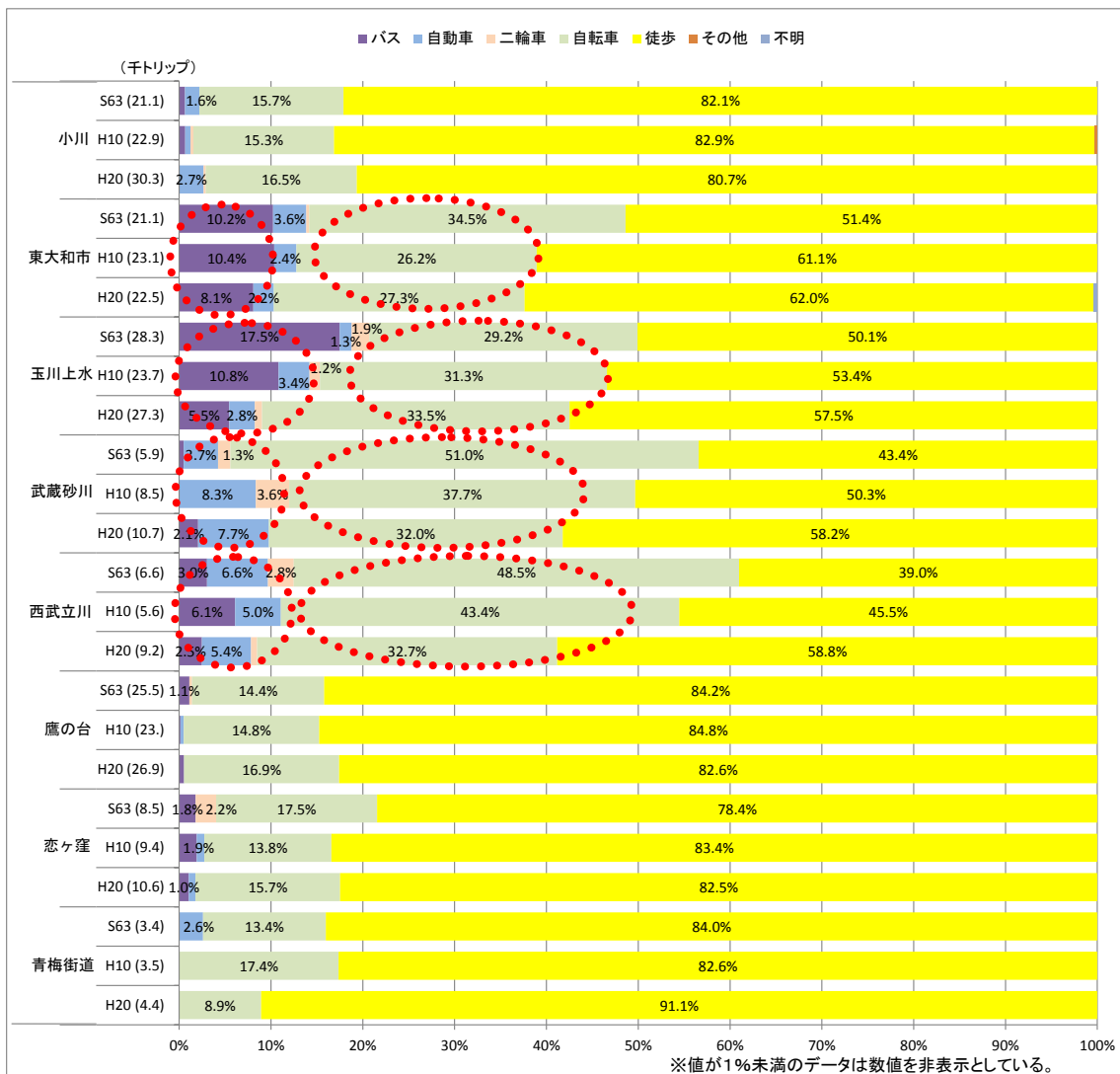


図 2-57 駅端末(発着)代表交通手段別トリップ割合

資料：東京都市圏 PT 調査(S63、H10、H20)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

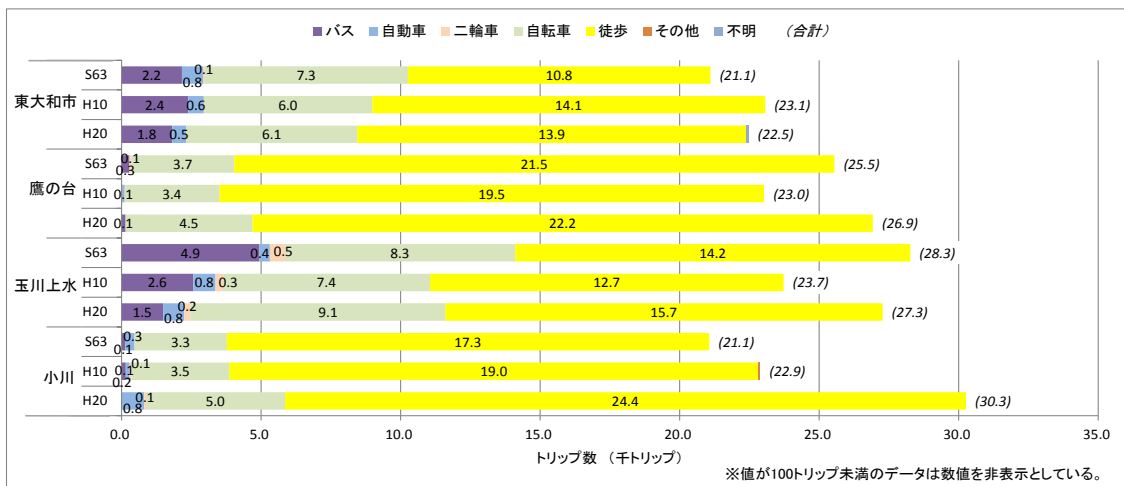
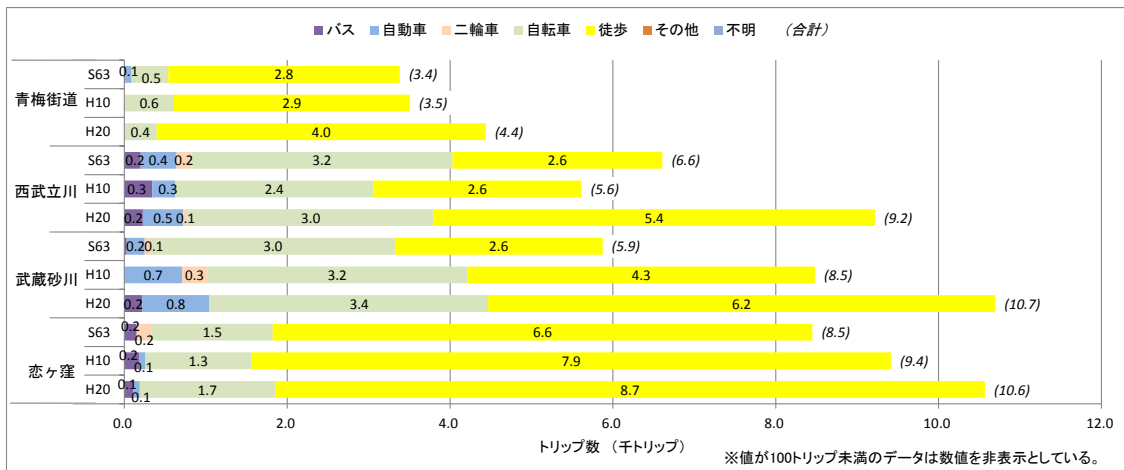


図 2-58 駅端末(発着)代表交通手段分担別トリップ数

資料：東京都市圏 PT 調査(S63、H10、H20)

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

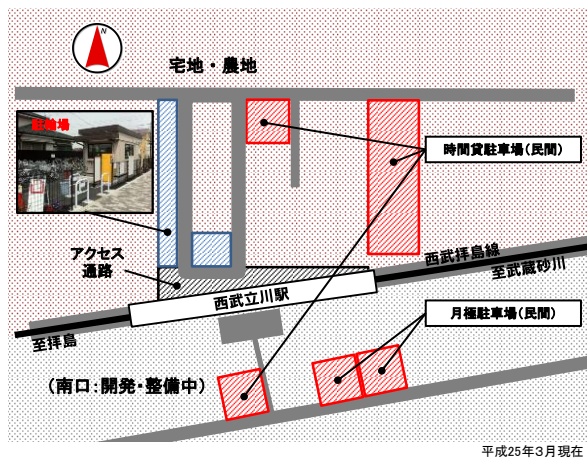


図 2-59 西武立川駅駐車場位置図

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

(立川駅)

立川駅までのアクセス交通では、通勤の約 29%、通学の約 54%が自転車を利用していません。また、通勤の約 29%、私事目的の約 49%がバス利用となっています。

立川駅からのイグレス交通では、通勤の約 10%や通学の約 14%がバス利用です。また、勤務・業務目的では約 13%がバスや自動車を利用していません。

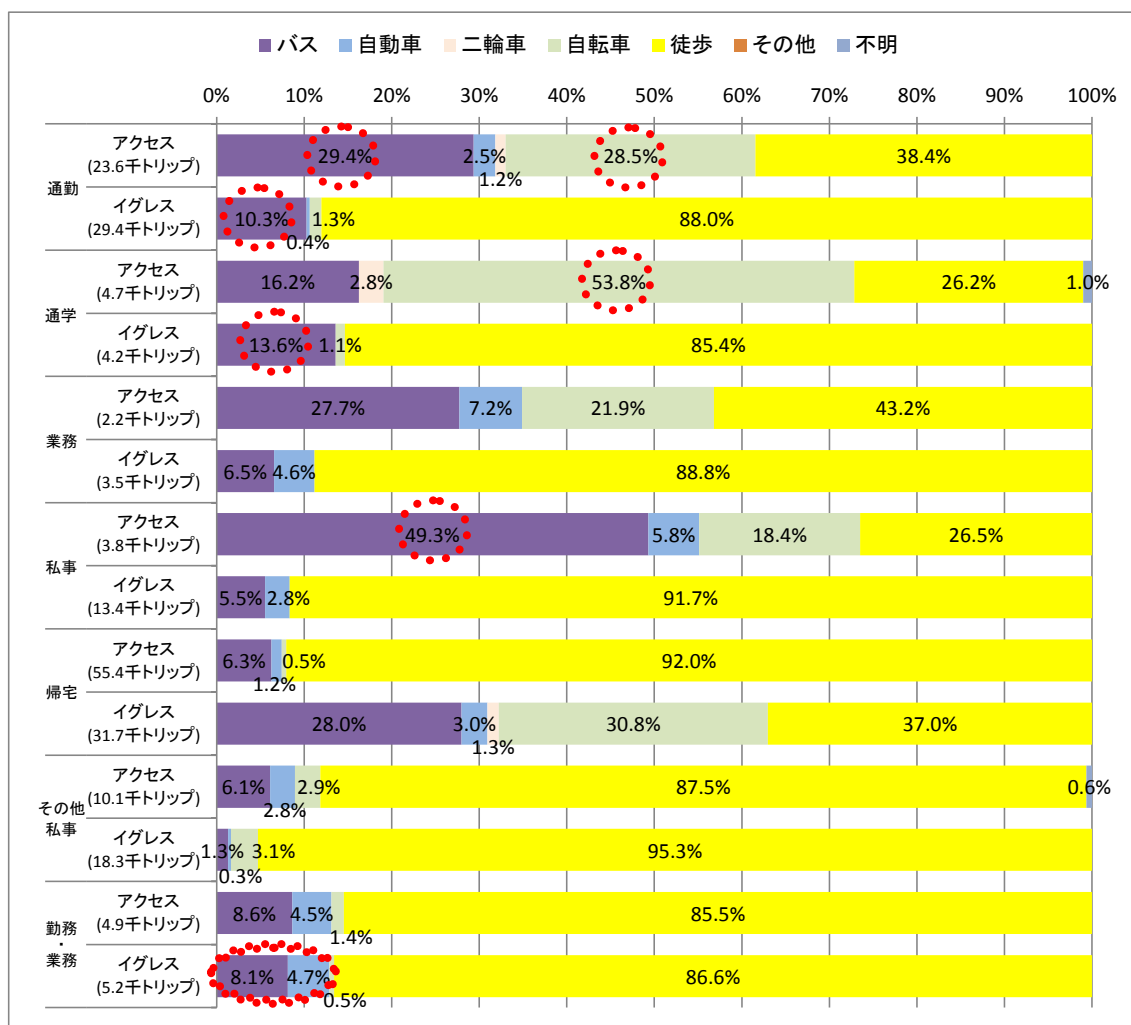


図 2-60 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通(立川駅)

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

出典：立川市交通マスタープラン (H24)

8) バス利用状況

バスの利用者は平成20年から減少し、平成23年の利用者数は平成18年に比べると約2割減少しています。

内訳をみると、特に立川バスの利用者数が大幅に減少しており、平成18年以降、約3割減少しています。

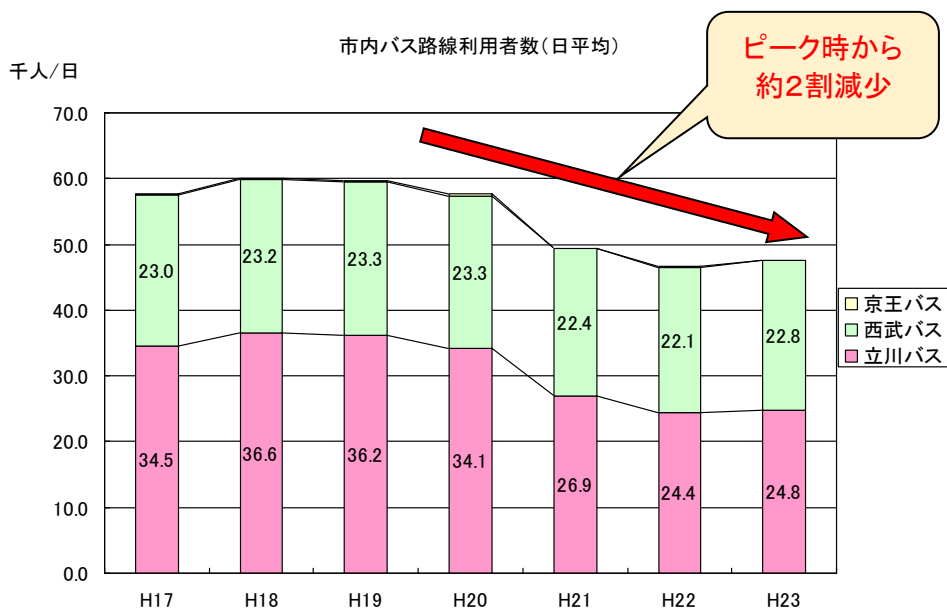


図 2-61 市内バス路線利用者数(日平均)

資料：立川市統計年報

出典：市内の地域公共交通等の現状，第1回立川市地域公共交通会議資料(H26)

立川バスでは、けやき台団地、若葉町団地、拝島駅、国立駅南口を通る路線(図太線)などでは、平成18年に比べて1,000人前後減少した路線もあり、比較的短区間で、駅と団地を結ぶ路線での利用者数の減少が顕著です。

西武バスの利用者数は、ほぼ横ばいで推移しています。立川バスに比べて、西武新宿線の駅まで行く長距離路線の利用者数が多くなっています。

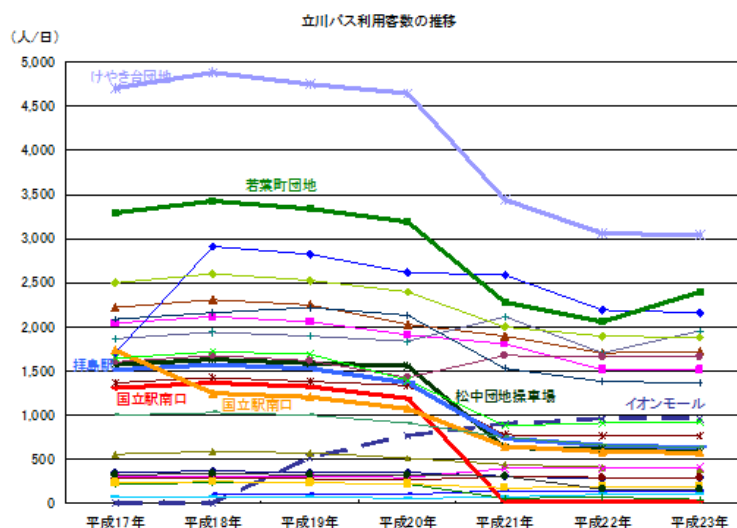


図 2-62 立川バス利用者数の推移

資料：立川市統計年報

出典：市内の地域公共交通等の現状，第1回立川市地域公共交通会議資料(H26)

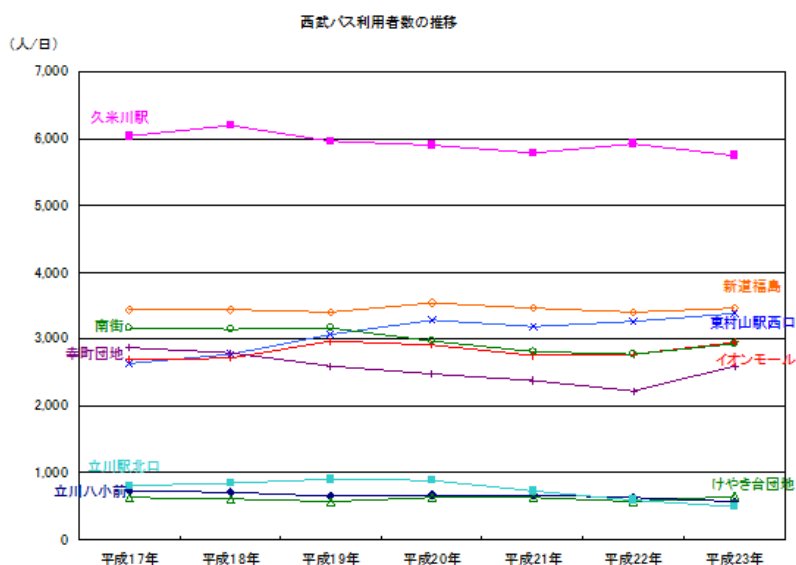


図 2-63 西武バス利用者数の推移

資料：立川市統計年報

出典：市内の地域公共交通等の現状，第1回立川市地域公共交通会議資料(H26)

9) タクシー利用状況

立川市を含む多摩地区のタクシーの利用状況を見ると、ピーク時から約2割利用者が減少しています。

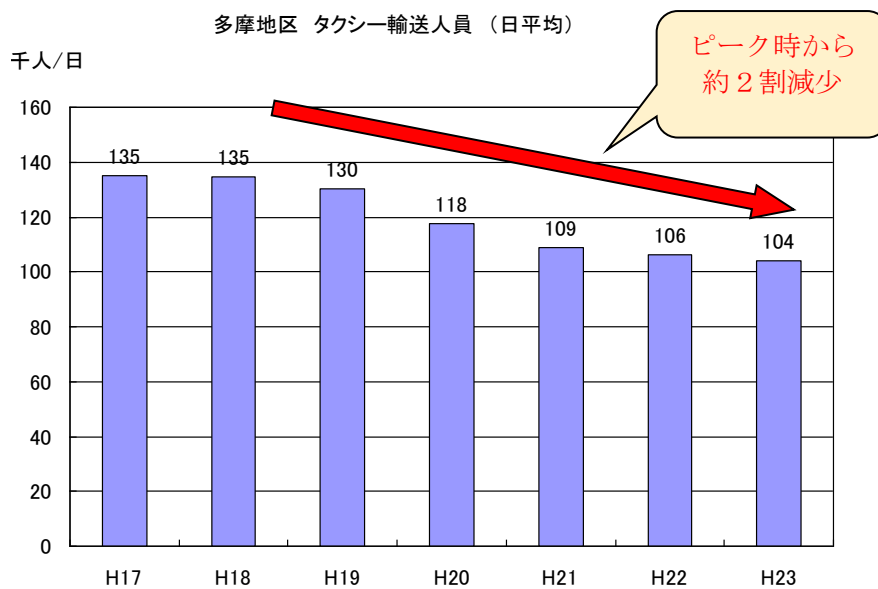


図 2-64 多摩地区のタクシー利用者数の推移

出典：市内の地域公共交通等の現状，第1回立川市地域公共交通会議資料(H26)

10) 駐車場利用状況

立川駅周辺の時間貸し駐車場をみると、ほとんどのゾーンにおいては駐車供給量が需要を上回っており、特に JR 南側においては、どのゾーンにおいても駐車場に空きがある状況です。一方で、JR 北側の駐車場において利用率が高いゾーンも見受けられ、7ゾーンと9ゾーンでは100%に近い数値となっており、需要が偏在しています。

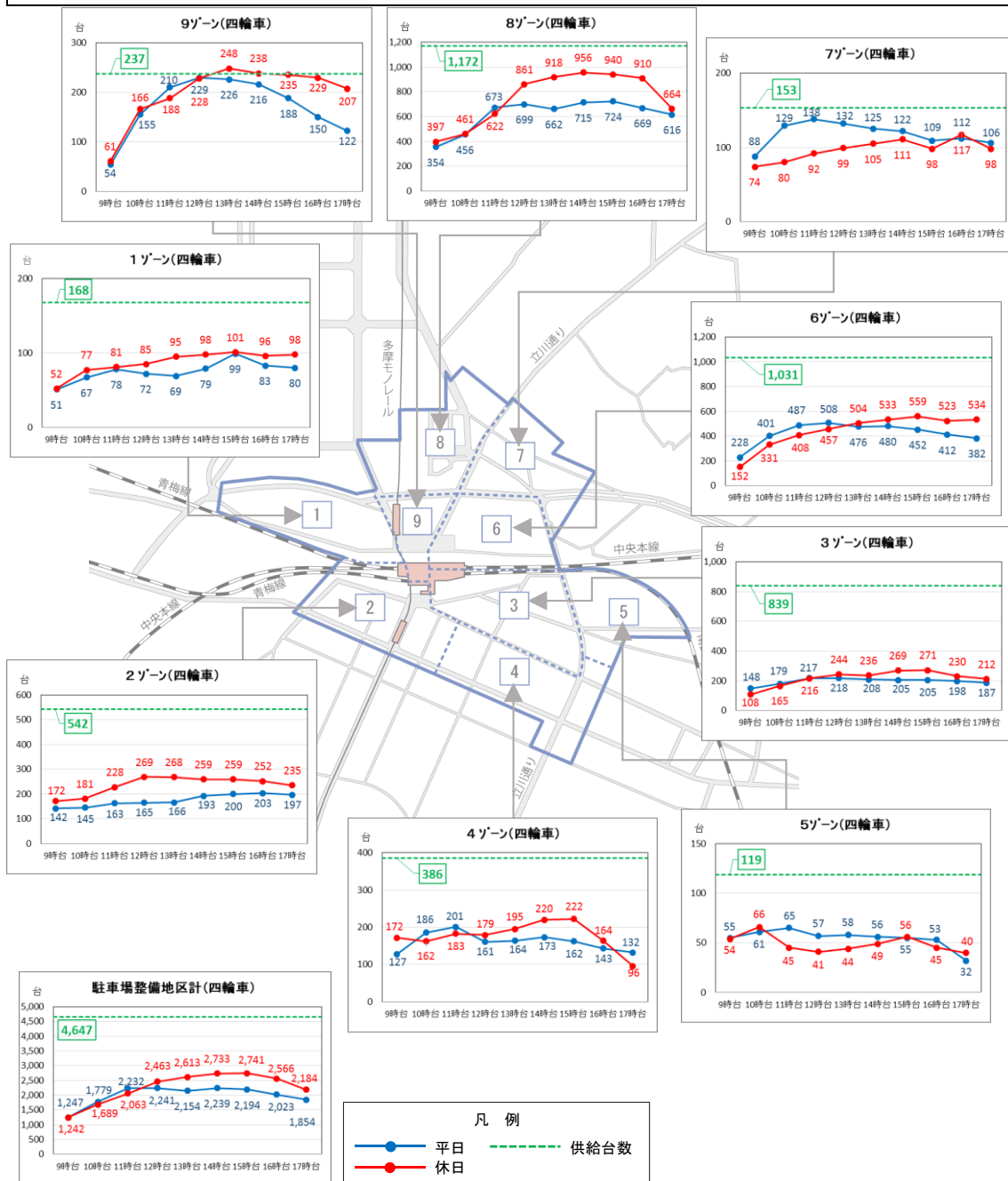


図 2-65 立川駅周辺の時間貸し駐車場の時間別駐車台数

出典：立川市駐車場整備計画改定事業支援業務報告書(H26)

11) 自転車利用状況

立川駅は自転車の乗り入れが7,351台と多く、東京都下の駅のうち自転車の乗り入れ台数が多い駅の10位に位置付けられています。

表 2-7 自転車の乗入台数が多い駅(上位 20 駅)

[単位：台]

順位	駅名	路線名	関係区市	乗入台数	放置台数		
					自転車	原付 自二	計
1	三鷹駅	J R 中央線・総武線	武蔵野市市 三鷹市市	11,925	154	11	165
2	吉祥寺駅	J R 中央線・総武線 京王電鉄井の頭線	武蔵野市市	10,998	70	2	72
3	蒲田駅	J R 京浜東北線 東急池上線・東急多摩川線	大田区	10,770	290	24	314
4	町田駅	J R 横浜線 小田急線	町田市	9,774	49	11	60
5	荻窪駅	J R 中央線・総武線 東京地下鉄丸の内線	杉並区	8,693	118	44	162
6	中野駅	J R 中央線・総武線 東京地下鉄東西線	中野区	8,355	223	45	268
7	綾瀬駅	J R 常磐線 東京地下鉄千代田線	足立区 葛飾区	7,753	45	12	57
8	竹ノ塚駅	東武伊勢崎線	足立区	7,719	17	5	22
9	武蔵境駅	J R 中央線 西武多摩川線	武蔵野市市	7,551	47	1	48
10	立川駅、立川北 駅、立川南駅	J R 中央線・南武線・青梅線・ 五日市線、多摩モノレール	立川市	7,351	209	25	234
11	新小岩駅	J R 総武線	葛飾区	7,008	199	47	246
12	国立駅	J R 中央線	国分寺市市 国立市市	6,935	122	0	122
13	葛西駅	東京地下鉄東西線	江戸川区	6,876	12	4	16
14	金町駅、京 成金町駅	J R 常磐線 京成金町線	葛飾区	6,686	38	3	41
15	田無駅	西武鉄道新宿線	西東京市	6,176	64	5	69
16	小岩駅	J R 総武線	江戸川区	6,010	99	9	108
17	千歳烏山駅	京王電鉄京王線	世田谷区	5,991	371	17	388
18	保谷駅	西武鉄道池袋線	練馬区 西東京市	5,943	40	2	42
19	清瀬駅	西武鉄道池袋線	清瀬市	5,736	32	2	34
20	光が丘駅	都営大江戸線	練馬区	5,711	13	0	13

出典：駅前放置自転車の現況と対策，東京都(H26)

12) 歩行状況

立川駅周辺においては、主としてコンコース及びペDESTリアンデッキ上において、12時間当たりの通行量が40,000人を超えており、ペDESTリアンデッキを降りた駅中心から250m以内の調査地点においても10,000~39,999人の地点が駅の南北双方において多くみられるなど、駅周辺の歩行者交通量が多い状況にあります。

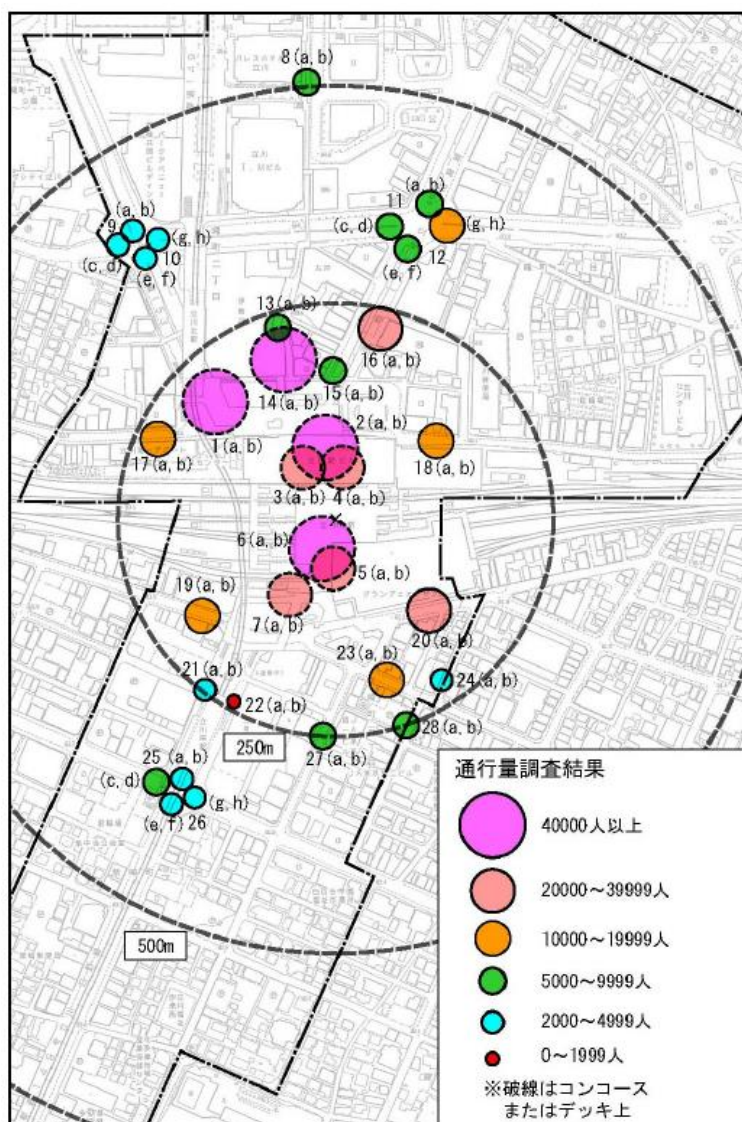


図 2-66 立川駅周辺通行量調査の結果(休日)(H18.11)

出典：立川市商業環境調査報告書(H18)

2-1(3) 交通需要に関する現状のまとめ

- 立川市の移動状況をみると、市内だけでなく周辺市とも活発な移動がみられ、その目的も通勤・通学・私事・業務と様々であり、周辺市との間も含めて多様な活動が行われている市であるといえます。
- 今後、増加が想定される高齢者の1人1日当たりの移動は経年的に増加傾向が見られ、特に私事目的で活発的に移動しています。
- 移動手段としては電車・自転車・徒歩の移動が増加している一方で、自動車の移動は減少傾向にあり、日本における他都市の移動の変化とほぼ同様の傾向を示しているといえます。
- 地域別にみると、立川駅の周辺では鉄道分担率が高い一方で、市の北西部では自動車分担率が高いなどの特徴があり、土地利用と同様に地域による特徴の差が明確に出ています。
- 路線バスに関しては、平成18～23年の間に利用者が2割減少し、立川駅と団地を結ぶ路線での利用者数の減少が顕著となっています。
- タクシーに関しては、平成18～23年の間に利用者が2割減少しています。
- 市域が平坦であることも影響して、自転車の利用が多く、特に駅への乗り入れが多くなっています。
- 中心市街地では歩行者交通量も多く、賑わいのある地域となっています。また、駐車需要も多くなっています。