

2-2 特徴

前節で整理した現状から、交通・土地利用のそれぞれにおいて特徴を整理します。特に交通に関する強み(+)と弱み(-)を交通手段別にまとめます。

(1)現在の交通に関する特徴

1) 鉄道・モノレールに関する特徴

a) 市の東西方向、南北方向に路線が存在(+)

立川都市圏は、鉄道網が整備されてきており、東西方向はJR線、西武拝島線が、南北方向は多摩都市モノレールが、都市圏内外や都市圏内の人の移動を支える基盤が整備されている強みを有します。

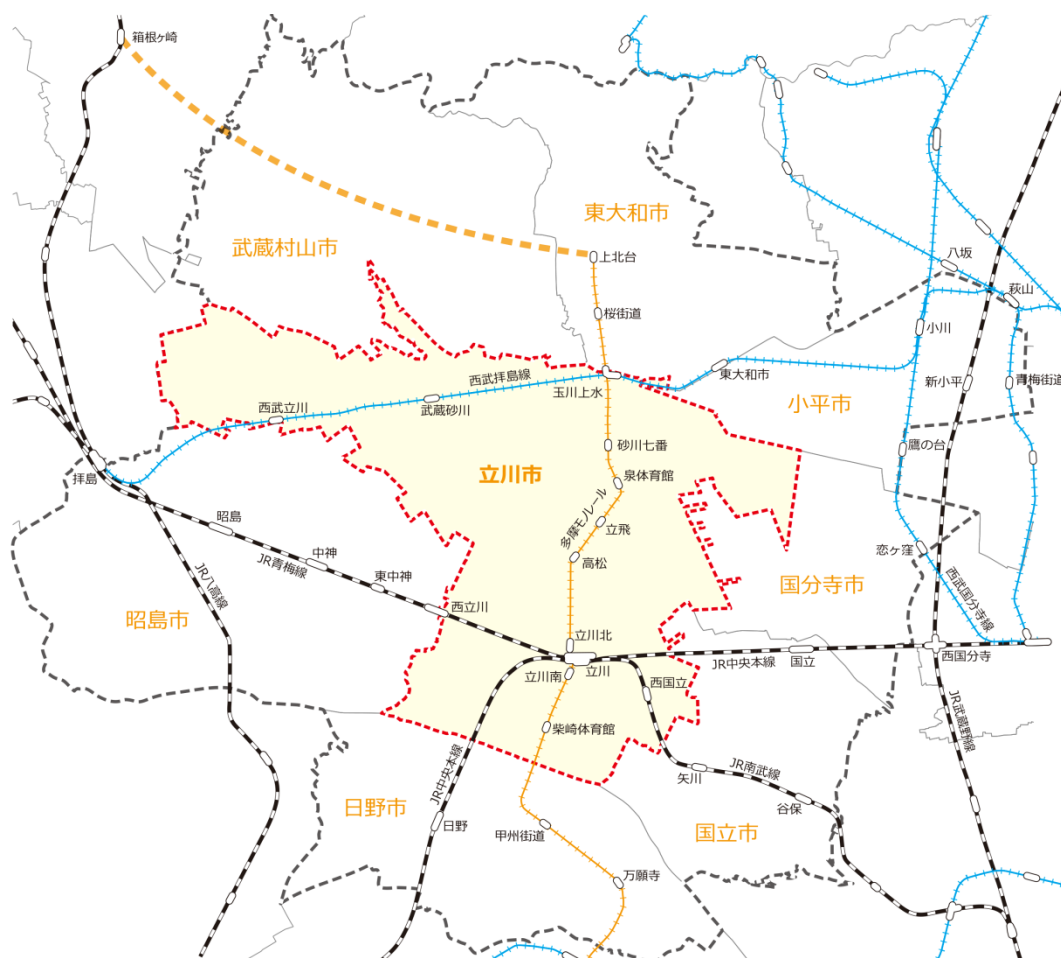


図 2-67 鉄道路線網図(図 2-1 を再掲)

資料：国土数値情報(H25)

b) 日中でも高水準の運行頻度が維持(+)

JR 中央線は朝ピーク時、日中共に高い運行頻度となっています。その他の路線では、日中でも概ね 10～15 分間隔程度の運行頻度が維持されています。

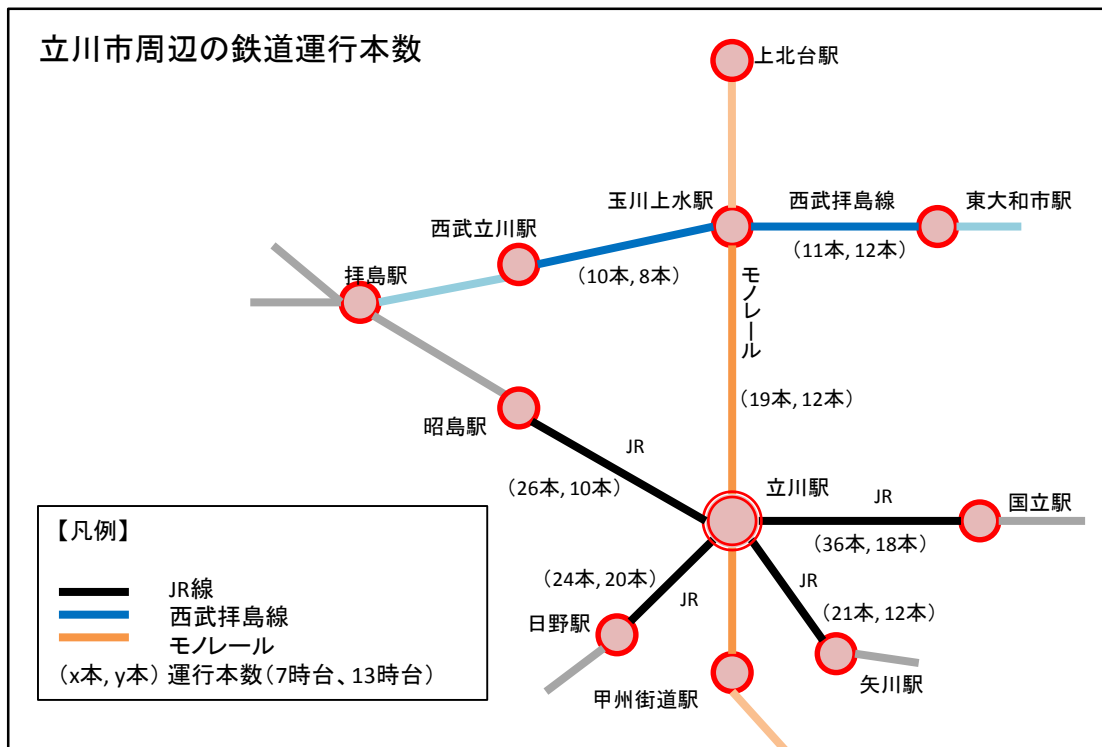


図 2-68 立川市の鉄道運行本数

資料：各社ホームページ(H27. 3. 1 現在)

c) 5 路線の結節点となる立川駅での混雑の発生(-)

各路線のうち最も混雑率の高い区間を示した鉄道混雑率データでは、青梅線で「西立川→立川間」が 143%(7:02~8:02)と 100%を超えています。一方、多摩都市モノレール線で「高松→立川北間」が 85%(7:15~8:15)として挙げられています。

表 2-8 鉄道混雑率データ

[J R]		(平成25年度)						
事業者名	線名	区間	時間帯	編成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)	
北海道	函館	琴似→桑園	7:38~8:36	6 × 10	8,214	10,245	125	
		白石→苗穂	7:43~8:42	6 × 9	7,384	8,201	111	
	千歳	白石→苗穂	7:37~8:34	6 × 7	5,496	5,785	105	
	札沼	八軒→桑園	7:30~8:28	6 × 6	4,612	5,673	123	
東日本	東北(1)	岩沼→仙台	7:00~8:00	4.8 × 10	6,327	7,620	120	
		松島→仙台	7:30~8:30	5.4 × 7	5,060	5,206	103	
	仙台	山子→仙台	7:30~8:30	5.5 × 4	2,970	3,400	114	
	仙石	陸前原ノ町→仙台	7:30~8:30	4 × 9	5,004	5,790	116	
	信越	越新津→新潟	7:25~8:25	4.7 × 9	4,889	5,410	111	
	白新	新発田→新潟	7:28~8:28	4.6 × 5	2,837	2,990	105	
	越後	後吉田→新潟	7:50~8:50	6.2 × 5	3,720	3,380	91	
	東海	道川崎→品川	7:39~8:39	13 × 19	35,036	64,200	183	
	横須賀	武蔵小杉→西大井	7:34~8:34	13 × 10	18,640	36,000	193	
	山手	外回り	上野→御徒町	8:00~9:00	11 × 24	39,072	78,930	202
		内回り	新大久保→新宿	8:00~9:00	11 × 23	37,444	63,140	169
	中央	快速	中野→新宿	7:55~8:55	10 × 30	44,400	86,310	194
		緩行	代々木→千駄ヶ谷	8:00~9:00	10 × 23	34,040	31,130	91
	東北(2)	土呂→大宮	7:10~8:10	13 × 14	25,668	43,250	168	
	高崎	宮原→大宮	7:13~8:13	13 × 15	27,660	48,100	174	
	京浜東北	上野→御徒町	8:00~9:00	10 × 26	38,480	76,930	200	
		大井町→品川	7:30~8:30	10 × 26	38,480	70,570	183	
	常磐	中電	松戸→北千住	7:30~8:30	13 × 10	18,040	31,080	172
		快速	松戸→北千住	7:30~8:30	15 × 9	19,980	33,350	167
総武	緩行	亀有→綾瀬	7:30~8:30	10 × 24	33,600	55,140	164	
	快速	新小岩→錦糸町	7:34~8:34	13 × 19	35,416	63,130	178	
南武	緩行	錦糸町→両国	7:34~8:34	10 × 26	38,480	76,760	199	
	武蔵野	武蔵中原→武蔵小杉	7:30~8:30	6 × 25	21,000	40,650	194	
武蔵野	東浦和→南浦和	7:21~8:21	8 × 15	16,800	30,830	184		
横濱	小机→新横浜	7:30~8:30	8 × 19	21,280	38,860	183		
根岸	新杉田→磯子	7:00~8:00	10 × 13	19,240	32,230	168		
五日市	市東秋留→拝島	7:12~8:12	6 × 5	4,440	6,600	149		
青梅	西立川→立川	7:02~8:02	9.3 × 16	21,904	31,220	143		
埼京	京板橋→池袋	7:50~8:50	10 × 19	27,720	52,620	190		
京葉	西船橋公園→新木場	7:29~8:29	9.4 × 22	30,040	51,480	171		
[モノレール]		(平成25年度)						
事業者名	線名	区間	時間帯	編成・本数 (両・本)	輸送力 (人)	輸送人員 (人)	混雑率 (%)	
東京モノレール	京東モノレール	モノレール田浜松町→天王洲アイル	8:00~9:00	6 × 18	10,512	9,504	90	
多摩都市モノレール	多摩都市モノレール	高松→立川北	7:15~8:15	4 × 10	4,130	3,527	85	
千葉都市モノレール	2号	千葉公園→千葉	7:30~8:29	2 × 10	1,580	1,973	125	
湘南モノレール	江の島	富士見町→大船	7:11~8:04	3 × 8	1,587	2,567	162	
大阪高速鉄道	大モノレール	阪沢良宜→摂津	7:30~8:29	4 × 7	2,903	3,788	130	
北九州高速鉄道	小倉線	小倉→企救丘	7:30~8:30	4 × 9	3,528	2,910	82	

出典：鉄道混雑率データ，国土交通省都市鉄道政策課 (H25)

※出典には JR 中央線立川市内区間、西武拝島線の混雑率データは記載されていない。

JR 中央線立川駅では、朝の都心方向へ向かう乗車客による混雑(6時台～7時台)と、立川での降車客(7時～8時台)による混雑が見られます。



図 2-69 平日朝ピーク時の立川駅(1)
東京行き通勤快特の混雑
(H26. 11. 4 7:06 撮影)



図 2-70 平日朝ピーク時の立川駅(2)
立川駅降車客による混雑
(H26. 10. 27 8:33 撮影)

西武拝島線玉川上水駅では、西武新宿方面行きの乗車客と拝島方面行からの降車客による混雑が見られます。



図 2-71 平日朝ピーク時の
玉川上水駅(1)
西武新宿行到着時の状況
(H26. 10. 30 7:40 撮影)



図 2-72 平日朝ピーク時の
玉川上水駅(2)
拝島行からの降車客による混雑
(H26. 10. 30 7:50 撮影)

d) 取り組むべき鉄道・モノレール路線計画が存在(-)

立川都市圏には、JR 中央線、JR 青梅線・五日市線、JR 南武線、JR 八高線、西武拝島線、多摩都市モノレールなど、多くの鉄軌道の路線が整備されています。特に、東西方向の路線が充実しています。

立川都市圏の鉄道等は、多摩都市モノレールの整備、中央線の連続立体交差事業等に取り組んできましたが、中央線複々線化、青梅線や南武線の連続立体交差事業等、引き続き取り組むべき事業があります。



図 2-73 運輸政策審議会 第 18 号答申図(目標年次：H27 年)

資料：運輸政策審議会答申第 18 号

「東京圏における高速鉄道に関する基本計画について」(H12)

市民意向調査では、上砂町地区へのモノレールの延伸も課題として挙げられており、これらの地域と立川駅間の公共交通利便性の向上が望まれています。

表 2-9 市民意向調査に寄せられた鉄道整備に関する自由意見(抜粋)

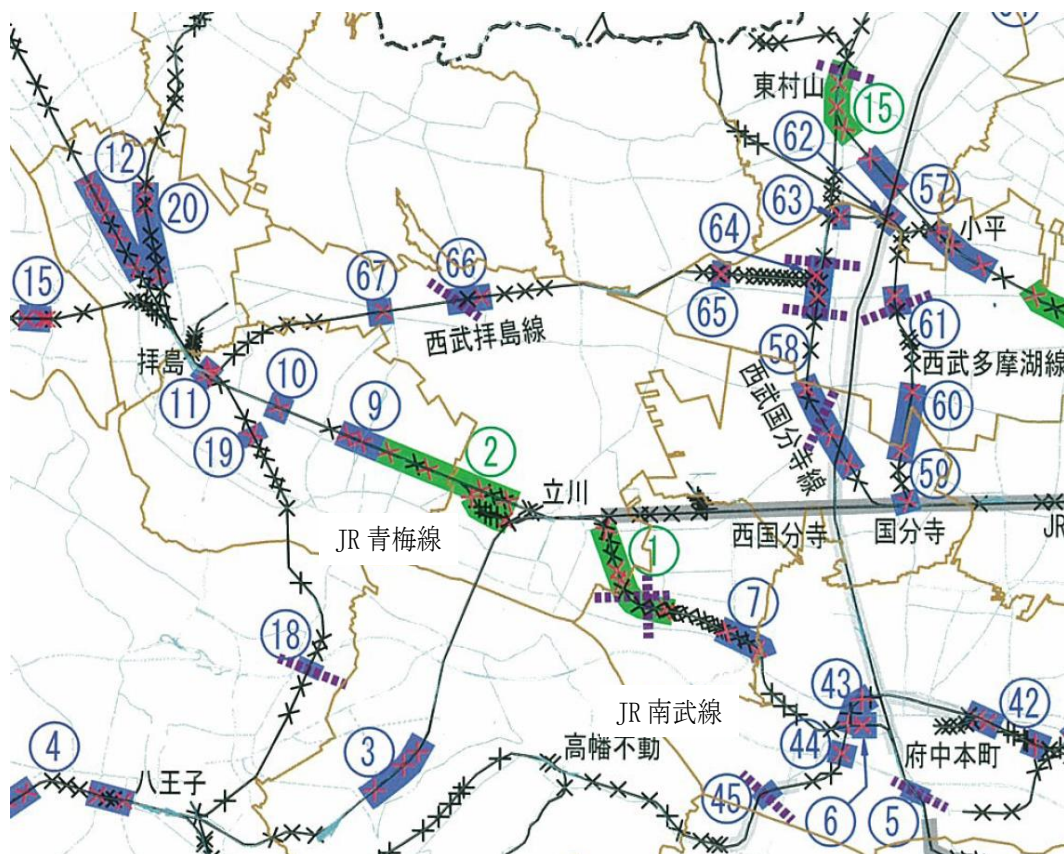
○上砂町地区へのバス便の充実。立川駅からのモノレール線の延長。西砂地区に交通の便がよくなるよう希望します。(男性、40 歳代、上砂町、北部中地域)

○電車が西武拝島線しかないので、交通面でも多少の不便を感じています。モノレールがこっちの方まで延びてくれたら助かります。(男性、30 歳代、上砂町、北部中地域)

資料：市民意向調査報告書「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

e) 踏切による交通阻害の発生(-)

立川周辺においては、重点踏切として2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切が残されており、また鉄道立体化の検討対象区間も残されています。



凡 例	
×	重点踏切
×	その他の踏切
.....	重点交差予定箇所
NO	鉄道立体化の検討対象区間
NO	鉄道立体化以外の対策の検討対象区間
—	立体化済箇所
—	連続立体交差事業事業中及び準備中箇所
—	区市町村界

- 「重点踏切」：
2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切
- 「重点交差予定箇所」：
優先的に整備すべき都市計画道路と鉄道との交差予定箇所
- 「鉄道立体化の検討対象区間」：
鉄道立体化の可能性を検討すべき区間。必要に応じて早期に実施可能な対策についても検討すべき区間
- 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」：
早期に実施可能な対策を検討すべき区間

図 2-74 鉄道立体化の検討対象区間

出典：踏切対策基本方針，東京都(H16)

市民意向調査でも鉄道の高架化等による踏切の解消が意見として挙げられています。

表 2-10 市民意向調査に寄せられた鉄道踏切に関する自由意見(抜粋)

○踏切がなかなか開かなくて困るときがあります。鉄道の高架化を是非、進めて頂きたいです。(女性、40 歳代、富士見町、南地域)

○富士見町にある踏切を(二ヶ所)どうにかしてほしいです。一度、踏切が降りると朝などはなかなか通ることが出来ません。地下を通るとか出来ないものか・・・と思うことがあります。(女性、20 歳代、富士見町、南地域)

○立川駅北口の開発が進んでいますが、JR路線を境とした南北の自動車移動が不便で、高架化などを早急に進めて頂きたい。(男性、30 歳代、錦町、南地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

2) バスに関する特徴

a) 市の東西方向、南北方向をくまなくカバー(+)

立川市の公共交通は現在、東西方向を JR と西武鉄道、南北方向を多摩モノレールが運行しており、その南北方向の隙間を路線バスがカバーしています。

また、立川駅南側は新奥多摩街道等の東西方向の路線が多くなっています。

これら路線バスを補完する役割として、コミュニティバス「くるりんバス」を運行しています。

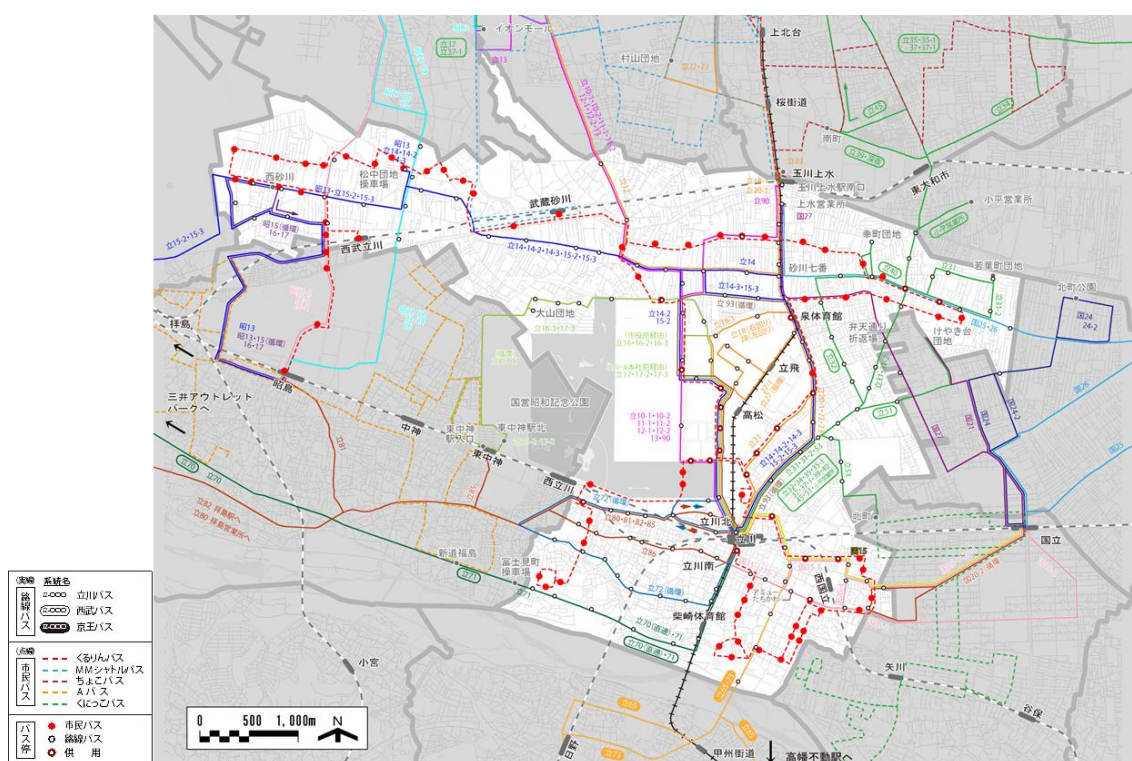


図 2-75 市内のバス路線網の状況

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)

b) 立川駅を発着する主要路線の運行本数が多い(+)

立川駅を拠点とする路線バスが殆どであり、立川通りや芋窪街道、中央南北線等の立川駅の北側の南北方向の路線では運行本数も多くなっています。

西砂町・一番町地区は立川駅よりも昭島駅の路線バスの方が多く、栄町・若葉町地区は市境付近への国立駅からの路線バスも運行しています。

砂川地区の東西方向の路線や、奥多摩街道の路線などは運行本数が少なくなっています。

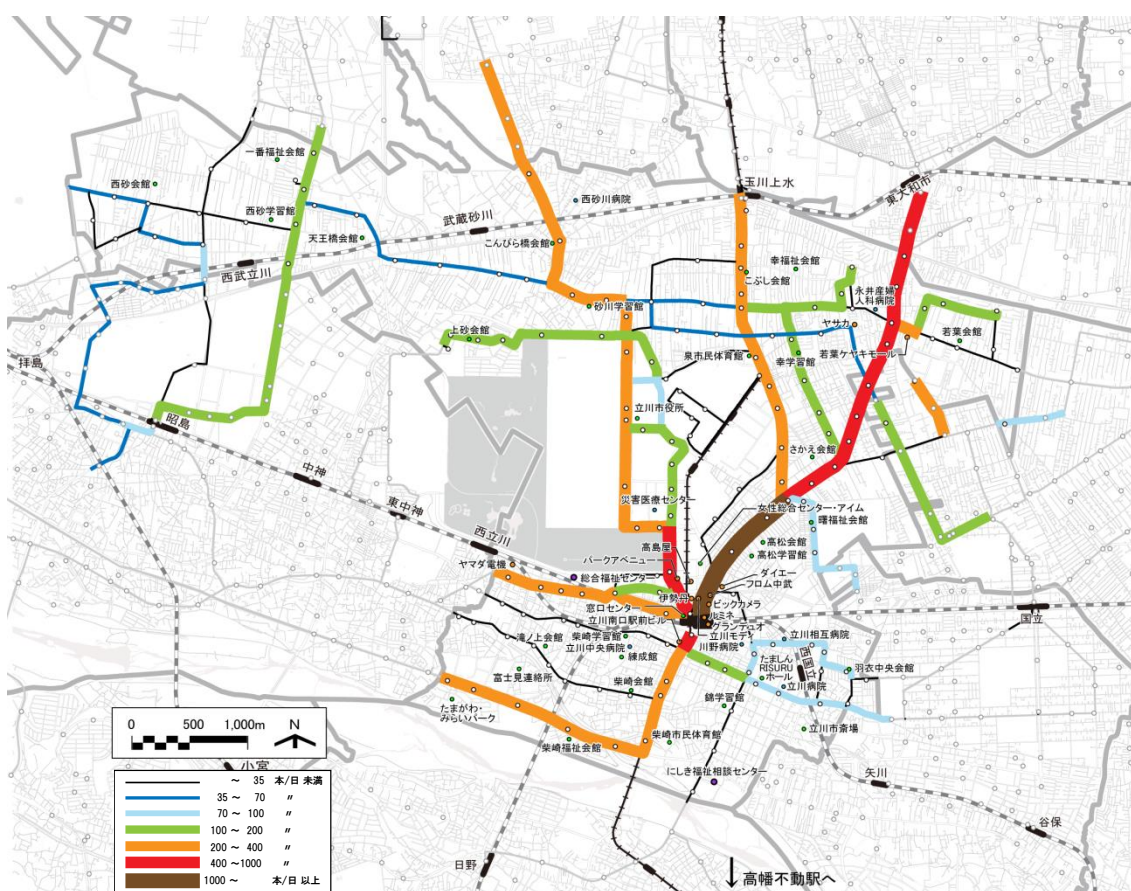


図 2-76 立川市内のバス路線の運行本数

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)

市民意向調査では、特に北部地域の住民から立川駅までの所要時間、料金、地域によってはバスの本数の少なさが意見として挙げられています。

表 2-11 市民意向調査に寄せられた路線バスに関する自由意見(抜粋)

○若葉町在住ですが、交通手段が立川バスのみのため、雨天時やバーゲンの時期など、駅へのアクセスに大変な時間を要します。大型商業施設も建設される予定もあるので、今後さらに不便になるのではないかと、心配でなりません。交通網の整備を切に望みます。(女性、30 歳代、若葉町、北部東地域)
○砂川地区は交通の便が悪く、自宅から立川駅へ行くのに、バスで40 分くらいかかる。そのバスが1 時間に1 本という状態では、どこへ行くのも大変不便である。陸の孤島のような状態の改善に、行政も取り組んでもらいたい。南北格差にも配慮してもらいたい。(女性、80 歳以上、一番町、北部西地域)
○一番町は乗り物、バスの回数が少ないです。小さいバスでよいのですが、立川駅まで回数が多くなると良いと思います。(男性、30 歳代、一番町、北部西地域)
○奥多摩街道のバスの本数が少なすぎる。高齢者や子ども連れが、もの凄く困っている。くるりんバスがなぜ通らないのか。(男性、40 歳代、柴崎町、南地域)
○バスの料金が高く感じます(立川駅から最寄りのバス停まで片道300 円)。なるべくくるりんバスを利用しております。とても助かっておりますが、本数が少ないのが残念!!(女性、60 歳代、一番町、北部西地域)
○砂川地域とJR立川駅との間に距離を感じます。自転車ではやや遠く雨の日にJR立川駅へ買い物等しようとは思えません。バスの本数も少ないと思います。(男性、30 歳代、砂川町、北部中地域)
○交通の利便性、商店の少ない事を特に感じました。特にバスの本数が少ない事には憤慨しています。バス待ちの間、不満を知らない人同士語り合っています。(女性、70 歳代、一番町、北部西地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

c) 立川駅に集中する路線・バス乗場での混雑の発生(-)

朝ピーク時に立川駅に到着するバスでは6時台～7時台、立川駅から出発するバスでは7時台～8時台を中心に車内や乗場の混雑が見られます。



図 2-77 平日朝ピーク時の
立川駅周辺での路線バス(1)
立客も多く車内が混雑している。
(H26.11.4. 6:50 撮影)



図 2-78 平日朝ピーク時の
立川駅周辺での路線バス(2)
バス乗り場の待ち行列が
デッキ上までつながっている。
(H26.10.27. 7:26 撮影)

d) 利用者の減少傾向に伴う路線・サービス維持の困難性(-)

バス利用者は平成 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。特にけやき台、若葉台などの団地からの路線で大きく利用者が減少しています。これは団地居住者がこの時期に一斉に退職時期を迎えたことによる、通勤需要の減退が大きな要因と考えられます。

このままバス利用者の減少が続けば路線を維持することが困難になり、現在市内の移動インフラとして機能しているバスネットワークが縮小する可能性があります。

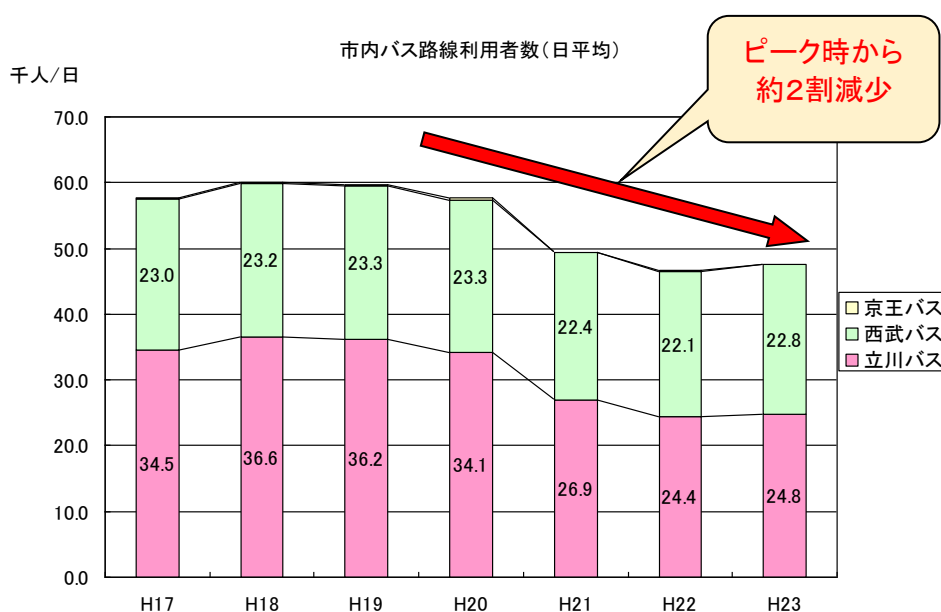


図 2-79 市内バス路線利用者数(日平均)(図 2-61 を再掲)

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)

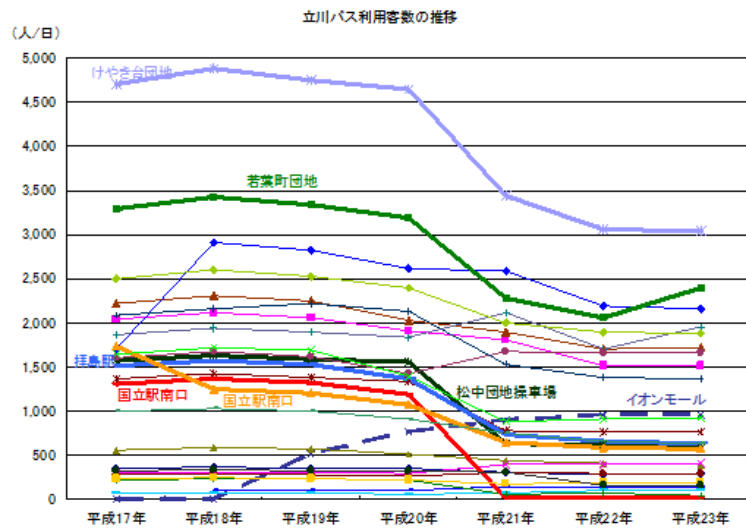


図 2-80 立川バス利用者数の推移(図 2-62 を再掲)

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)

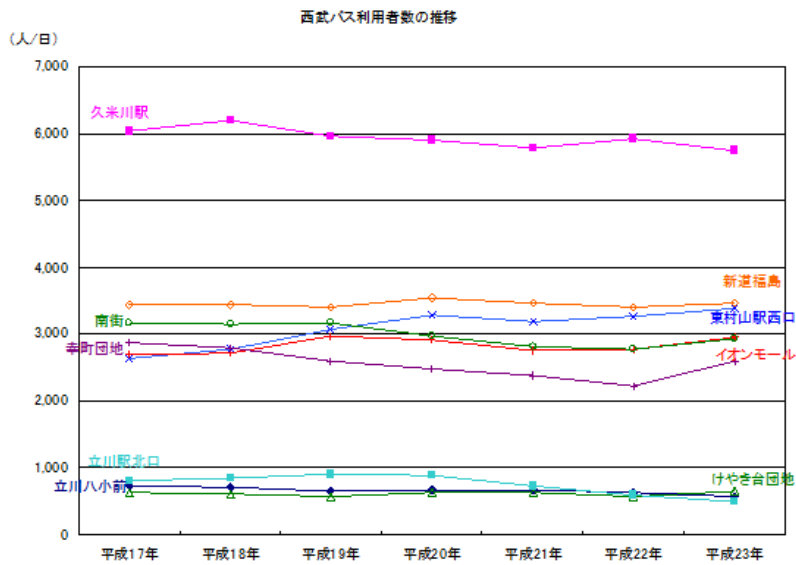


図 2-81 西武バス利用者数の推移(図 2-63 を再掲)

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)

e) 立川駅周辺の渋滞による遅延の発生(-)

立川駅北口周辺の道路では、商業施設のバーゲン時期など特定の日に駐車場への入庫待ち車両が車道部にまでつながり、大規模な渋滞が発生する日があります。

このような渋滞が発生する日には、立川駅に乗り入れするバスのサービスレベルが著しく低下しています。

表 2-12 渋滞による立川駅北口発着路線の欠車・遅延実績

●道路渋滞（バーゲン等）による立川駅北口発着路線の欠車・遅延実績

管轄営業所		立川バス/上水営業所					備考			
路線		村山団地線	けやき台団地線	北町線	若葉町団地線	くるりんバス	欠車キロ合計 (km)	最大遅延時間 (分)		
運行系統		立川駅北口～村山団地	立川駅北口～けやき台団地	立川駅北口～北町	立川駅北口～若葉町団地	北ルート・南ルート				
2012	11	11	日	105.60	54.40	51.30	220.50	0.00	431.80	最大226分
	12	22	土	0.00	13.60	17.10	0.00	0.00	30.70	最大68分
		23	日	17.30	13.60	22.80	36.00	0.00	89.70	最大85分
		24	祝	0.00	6.80	0.00	0.00	0.00	6.80	最大53分

管轄営業所		西武バス/立川営業所							小平営業所		備考		
路線		村山線	立川線	芝中団地線	南街線	幸町団地線	けやき台団地線	出入庫線	久米川線	欠車キロ合計 (km)	最大遅延時間 (分)		
運行系統		立川駅北口～イオンモール	立川駅北口～東村山駅	立川駅北口～芝中団地	立川駅北口～南街	立川駅北口～幸町団地	立川駅北口～けやき台団地	立川駅北口～立川営業所	立川駅北口～久米川駅				
2012	11	11	日	134.20	108.50	67.50	73.80	136.95	56.95	11.25	447.30	1,036.45	最大253分
	12	22	土	12.20	0.00	0.00	12.30	0.00	6.70	0.00	119.92	151.12	最大55分
		23	日	24.00	60.55	30.00	24.60	41.50	20.10	1.50	184.50	386.75	最大83分
		24	祝	0.00	0.00	15.00	18.45	8.30	6.70	0.00	69.05	117.50	最大75分

資料：立川バス資料・西武バス資料
 出典：立川市交通マスタープラン(H24)

f) 交通不便地域が存在(-)

立川都市圏内には鉄軌道や路線バスが運行しており、公共交通が発達していますが、近隣に駅やバス停がなく、最寄りの地域拠点までの移動に利用できる公共交通がない交通不便地域が存在します。

こうした不便地域においては、自動車や自転車を用いて移動していることが想定されますが、今後高齢化が一層進むことでこれら地域において日常生活を営むための移動が難しくなる人が増えることが懸念されます。

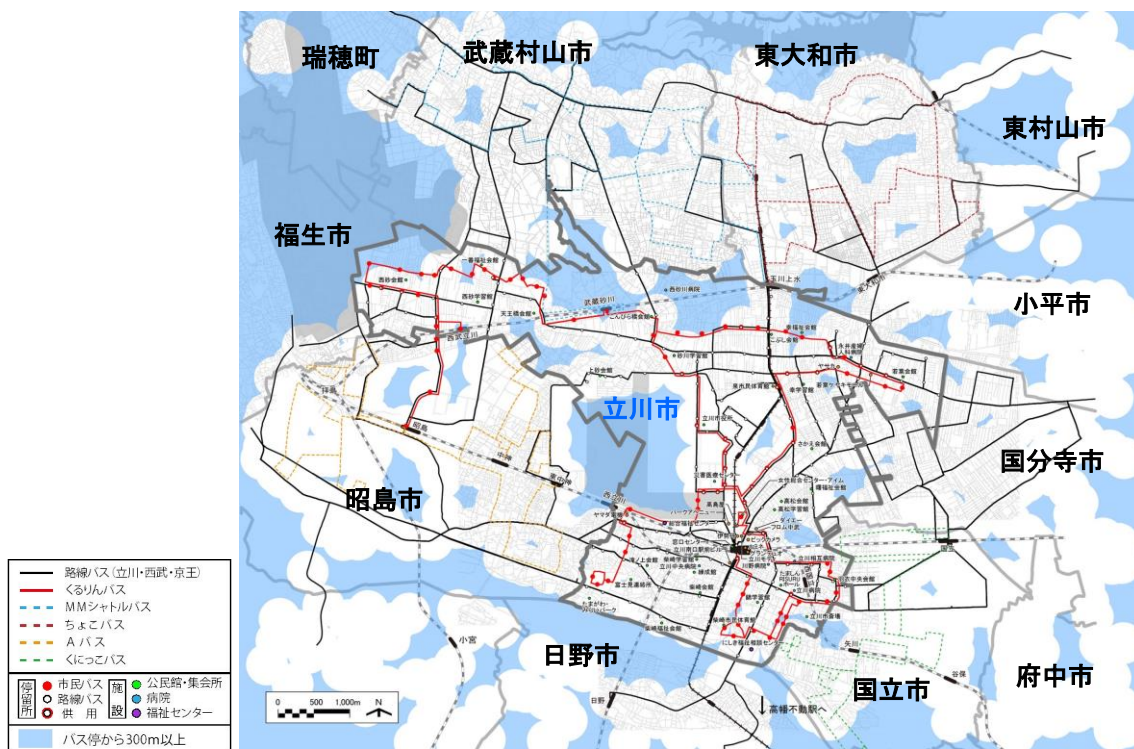


図 2-82 立川都市圏における交通不便地域の状況

※コミュニティバスによるカバー圏域を含む

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)

g) 道路が狭くコミュニティバス導入が困難(-)

交通不便地区においてはコミュニティバスの運行により移動の足を確保することが求められますが、立川市内にはコミュニティバスも通行できない幅員の狭い道路が多くあり、運行ルートが限定される要因になっています。

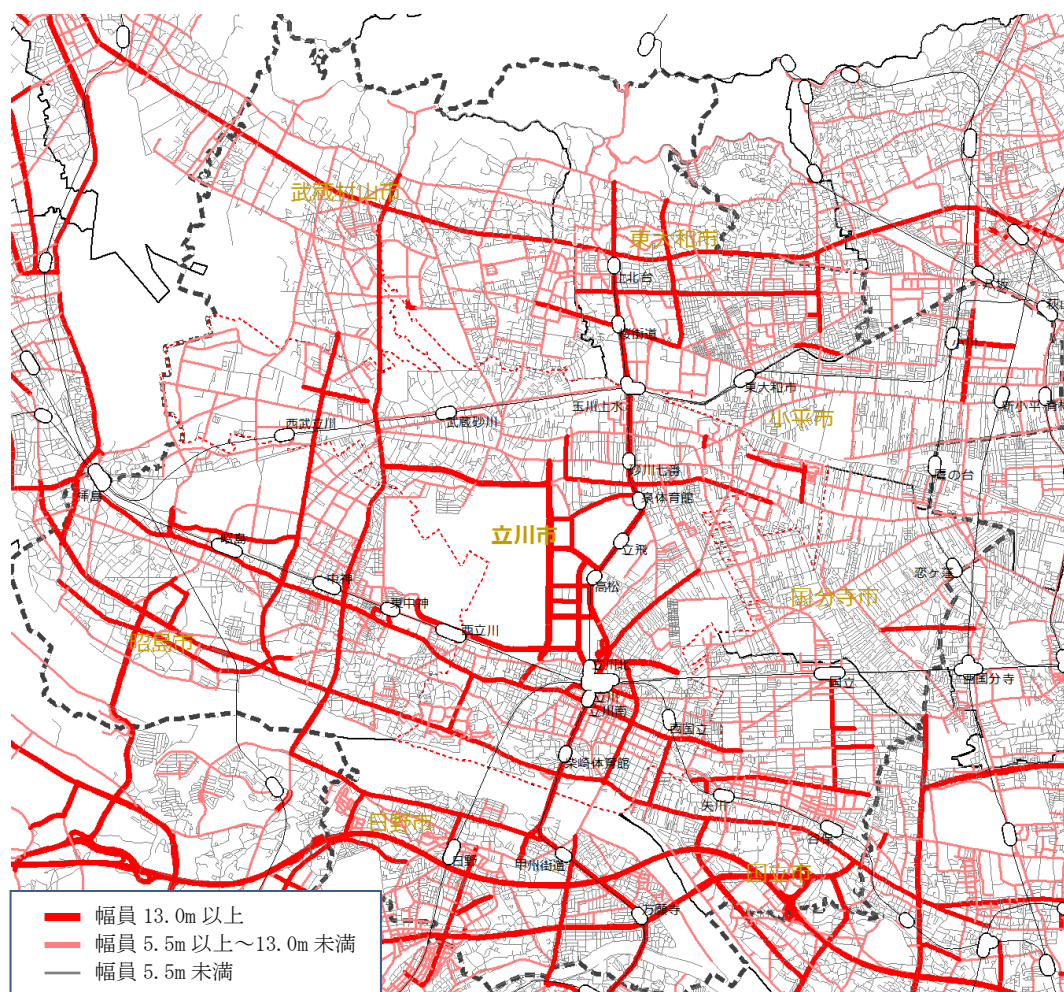


図 2-83 立川都市圏における道路幅員の状況(図 2-6 を再掲)

資料： デジタル道路地図 (H25)

都市計画道路事業現況図等(立川市資料)

※この地図は、財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用し、道路幅員データを、都市計画道路事業現況図等(立川市資料)を基に補正して作成したものである。

市民意向調査では、交通不便地域の住民からコミュニティバスの運行を望む声や、利用者から本数増や乗り継ぎの解消、料金値下げなどが課題として挙げられています。

表 2-13 市民意向調査に寄せられたコミュニティ(くるりん)バス
に関する自由意見(抜粋)

○くるりんバスの本数を増やしてほしい。バスの路線の見直し。(女性、40 歳代、西砂町、北部西地域)
○以前はくるりんバスを非常によく利用していましたが、本数が大幅に減り、ルートも変わってしまったので、全く利用しなくなりました。以前は富士見町から病院に行くのに、よく利用させてもらっていましたが、今はできなくなったので、とても残念です。(女性、40 歳代、富士見町、南地域)
○くるりんバスについて。時刻表が変更になり、西東ルート←→北ルートの武蔵砂川駅での乗り継ぎが悪くなり、利便性が低下しました。次回の時刻表改訂の際には乗り継ぎの事を考慮してほしいです。(女性、30 歳代、一番町、北部西地域)
○みなみくるりんの本数をもう少し増やしてほしい。(女性、40 歳代、羽衣町、南地域)
○立川市西部に住んでいます。くるりんバスは「松中団地操車場」と「武蔵砂川駅」で乗り換えないと立川市中心部に行けません。3路線を一本化出来ないでしょうか？(女性、70 歳代、一番町、北部西地域)
○くるりんバスの本数を増やしてください。始発時間が遅すぎて終バスが早すぎる。特に西砂地区は農家が多く、畑などぐるっと回らないとどこにも行かれない。農家の方達に市から自分達だけが通るのではなく、時間を決めて通して頂ける様に頼んでほしいと思います。(女性、50 歳代、西砂町、北部西地域)
○くるりんバスが昭島駅へ行くのに一回乗り換えになり、費用が余計にかかるようになり不便になった。(女性、60 歳代、上砂町、北部中地域)
○コミュニティバスの運行(栄町はない)。(男性、60 歳代、栄町、北部東地域)
○市内くるりんバスを交通不便な地域の人が、利用しやすいルートや停留所を考えてほしい。(男性、70 歳代、若葉町、北部東地域)
○砂川町7丁目地域の交通の便が悪いため、くるりんバスの導入を求めていましたが、実施には到らず近隣の方々の多くが不満と、不安を抱いております。同じ税金を支払っているにもかかわらず、不公平感があります。くるりんバスを導入できないのなら乗り合いタクシー(格安で)、タクシーチケット等の実現を図っていただきたく思います。(女性、50 歳代、砂川町、北部中地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

3) タクシーに関する特徴

a) 利用者が減少傾向にある(-)

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

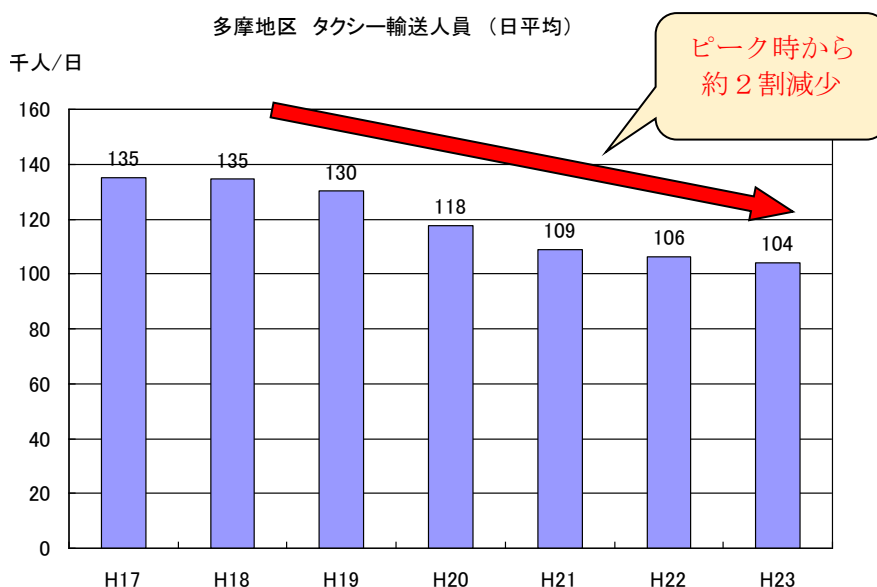


図 2-84 多摩地区のタクシー利用者数の推移(図 2-64 を再掲)

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)

b) 立川駅周辺の渋滞による遅延の発生(-)

立川駅北口周辺の道路では、商業施設のバーゲン時期など特定の日に駐車場への入庫待ち車両が車道部にまでつながり、大規模な渋滞が発生する日があります。

このような渋滞が発生する日には、立川駅に乗り入れするタクシーのサービスレベルが著しく低下しています。

c) タクシー乗降時のバリアフリー環境が不十分(-)

タクシー乗降時に歩道の切り下げがなく、ガードレールの設置などが乗降のバリアとなる場合があります。

参考：地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発報告書，国土交通省自動車局(H22)

4) 自動車に関する特徴

a) 骨格的な道路網体系に向けた未整備区間の存在(-)

東西方向、南北方向の重要な都市計画道路が未整備の状況で骨格的な道路網体系が構築できていません。これにより、中心市街地への通過交通の流入などの問題が生じています。



図 2-85 立川都市圏における都市計画道路の整備状況(図 2-9 を再掲)

資料：東京都都市計画道路網図

出典：立川市交通マスタープラン(H24)

市民意向調査では幹線道路の整備や、交通管理の見直しによる渋滞緩和が意見として挙げられています。

表 2-14 市民意向調査に寄せられた道路網に関する自由意見(抜粋)

○五日市街道、立川通りなどの道路の整備を進めてほしい(拡大など)。車の渋滞がひどい。これでは、防災時に大丈夫なのか不安に思う事がある。(男性、30 歳代、若葉町、北部東地域)

○都市基盤の整備について、新しく道をつくることを考えるだけでなく、右折レーンや既存の道を広くする等の対策で、渋滞は緩和されるのでは？(男性、30 歳代、幸町、北部東地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

b) 混雑度の高い一部区間の存在(-)

立川市内の道路では混雑度 1.0 を超える混雑区間が多くあります。中でも、新奥多摩街道、小川橋交差点の北側の立川通り、天王橋交差点の西側の五日市街道と同北側の都道八王子武蔵村山線などの区間で混雑度が 1.25～1.75 と比較的高くなっています。立川駅周辺の中心市街地の道路は平日はそれほど混雑していない状況です。

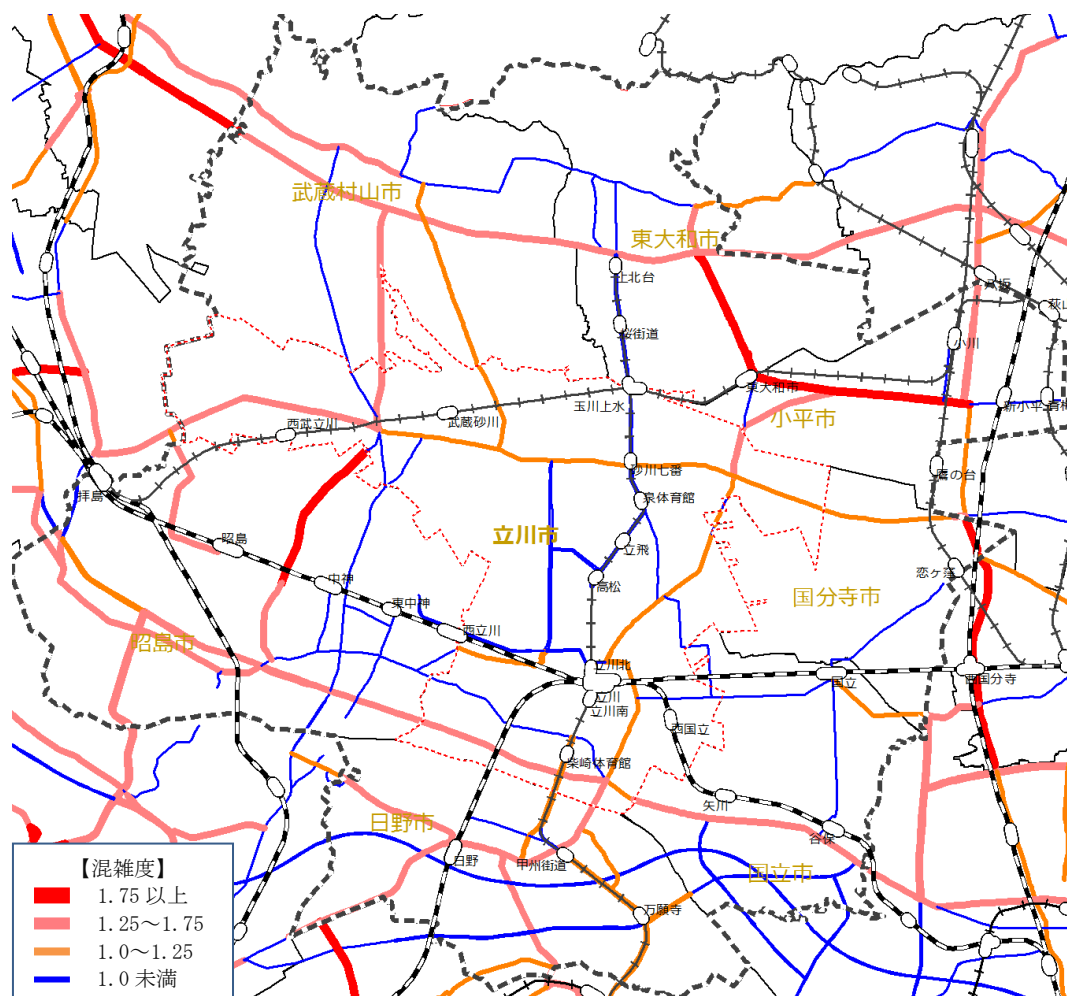


図 2-86 立川都市圏における主要道路の混雑度(平日)

資料：道路交通センサス・箇所別基本表 (H22)

デジタル道路地図 (H25)

※この地図は、財団法人日本デジタル道路地図協会のデータベースを使用して作成したものである。

c) 立川駅周辺での交通渋滞の発生(-)

立川駅北口周辺の道路では、商業施設のバーゲン時期など特定の日に駐車場への入庫待ち車両が車道部にまでつながり、大規模な渋滞が発生する日があります。

このような渋滞が発生する日には、立川駅に乗り入れするバスのサービスレベルが著しく低下しています。

また、日中の商業施設周辺道路は荷捌きの貨物車等による駐車が見られ、交通の支障となっています。

表 2-15 渋滞による立川駅北口発着路線の欠車・遅延実績(表 2-12 を再掲)

●道路渋滞（バーゲン等）による立川駅北口発着路線の欠車・遅延実績

管轄営業所			立川バス/上水営業所					備考	
路線			村山団地線	けやき台団地線	北町線	若葉町団地線	くるりんバス		
運行系統			立川駅北口～村山団地	立川駅北口～けやき台団地	立川駅北口～北町	立川駅北口～若葉町団地	北ルート・南ルート	欠車キロ合計 (km)	最大遅延時間 (分)
2012	11	11 日	105.60	54.40	51.30	220.50	0.00	431.80	最大226分
		12 22 土	0.00	13.60	17.10	0.00	0.00	30.70	最大68分
		23 日	17.30	13.60	22.80	36.00	0.00	89.70	最大85分
		24 祝	0.00	6.80	0.00	0.00	0.00	6.80	最大53分

管轄営業所			西武バス/立川営業所						小平営業所		備考	
路線			村山線	立川線	芝中団地線	南街線	幸町団地線	けやき台団地線	出入庫線	久米川線		
運行系統			立川駅北口～イオンモール	立川駅北口～東村山駅	立川駅北口～芝中団地	立川駅北口～南街	立川駅北口～幸町団地	立川駅北口～けやき台団地	立川駅北口～立川営業所	立川駅北口～久米川駅	欠車キロ合計 (km)	最大遅延時間 (分)
2012	11	11 日	134.20	108.50	67.50	73.80	136.95	56.95	11.25	447.30	1,036.45	最大253分
		12 22 土	12.20	0.00	0.00	12.30	0.00	6.70	0.00	119.92	151.12	最大55分
		23 日	24.00	60.55	30.00	24.60	41.50	20.10	1.50	184.50	386.75	最大83分
		24 祝	0.00	0.00	15.00	18.45	8.30	6.70	0.00	69.05	117.50	最大75分

資料：立川バス資料・西武バス資料
出典：立川市交通マスタープラン(H24)

市民意向調査では、現在の渋滞に加え、今後の大型商業施設の出店による渋滞悪化の懸念、南口の区画整理による交通円滑化、人と車の動線の分離などが意見として挙げられています。

表 2-16 市民意向調査に寄せられた立川駅周辺の渋滞に関する自由意見(抜粋)

<p>○駅周辺への一般車輛の乗り入れも多く、混雑が激しいと感じております。少し乱暴な意見と思いますが、立川駅はターミナル駅なので将来的には半径何km以内には一般車輛乗り入れ禁止というような策も必要かと思えます。少し離れた場所に駐車場・駐輪場など設け、駅周辺はスッキリさせてほしいです。(女性、50歳代、栄町、北部東地域)</p>
<p>○立川駅周辺の交通(特に車の渋滞)道路の整備、特に北口はひどい。北口から南口(甲州街道抜ける道)を整備してほしい。バス、マイカー等で混雑がひどい。立川通りが大混雑。(男性、60歳代、若葉町、北部東地域)</p>
<p>○休日には立川通りが大渋滞することがあり、何か対策すべきだと考えます。(男性、40歳代、栄町、北部東地域)</p>
<p>○これから大型商業施設が建てられ、人が行き来する事と思いますが、立川駅改札口(壁面前)の混雑、立川通りの渋滞等、現在での不便な所が多いので、更に悪化し市民が住みにくい街になるのだけは避けて頂きたい。大型商業施設が完成前に、まず道路整備をしっかりとしてほしい。(女性、20歳代、若葉町、北部東地域)</p>
<p>○立川駅北口に大型ショッピングモールが2つ出来ると聞いています。渋滞や大気汚染、騒音など心配な点ばかりです。便利になるのは良いですが、立川市の住民としては余り嬉しくありません。(女性、30歳代、高松町、中央地域)</p>
<p>○立川駅南口区画整理の早期解決(交通の流れに支障をきたしている)。(男性、70歳代、曙町、中央地域)</p>
<p>○立川駅のデッキをもっと広げてほしい。人と車が完全に分離しないと渋滞は無くならないと思います。(男性、20歳代、栄町、北部東地域)</p>

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

d) 立川駅周辺で駐車場の入庫待ち、需要偏在が発生(-)

駐車場利用者特性調査の結果をみると、北口の駐車場においては1割程度の人が入庫待ちがあったと回答しています。待ち時間は平日の北口では3割程度の人が21分以上と回答しており、長時間道路上で自動車が入庫待ちをしている状況にあります。

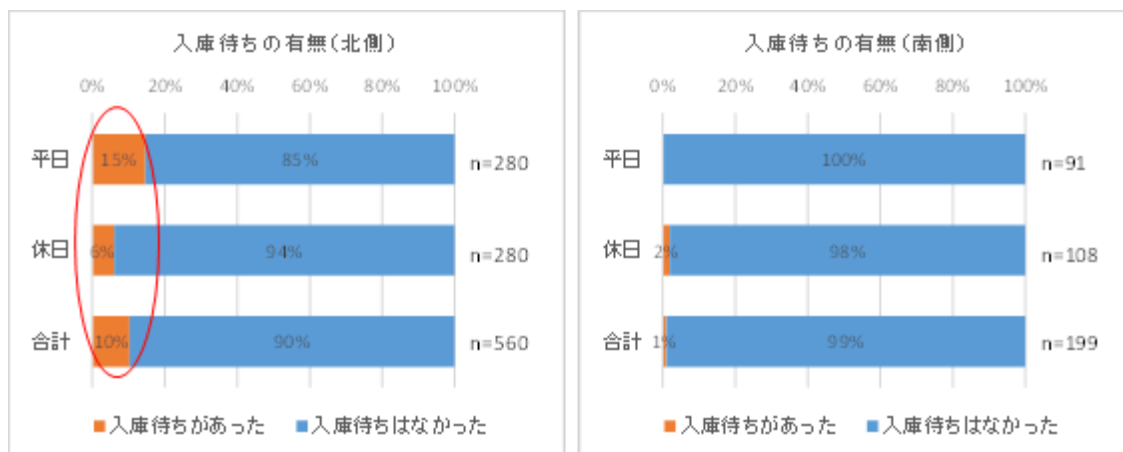


図 2-87 立川駅周辺駐車場の入庫待ちの有無

出典：立川市駐車場整備計画改定事業支援業務報告書(H26)

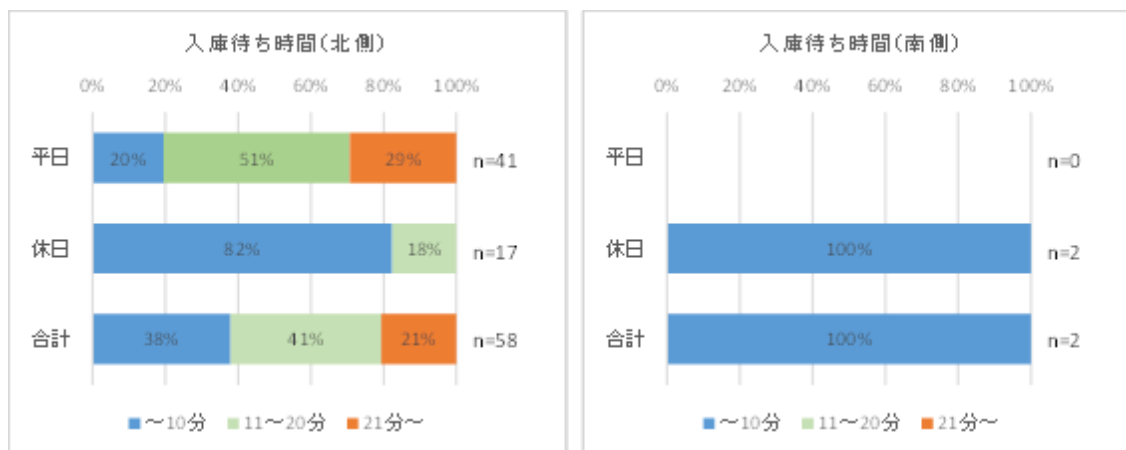


図 2-88 立川駅周辺駐車場の入庫待ち時間

出典：立川市駐車場整備計画改定事業支援業務報告書(H26)

立川駅周辺の駐車場の稼働率を見ると JR 線北側の駐車場は比較的稼働率が高いものの、JR 線南側駐車場においては稼働率が低く、需要の偏在が確認できます。

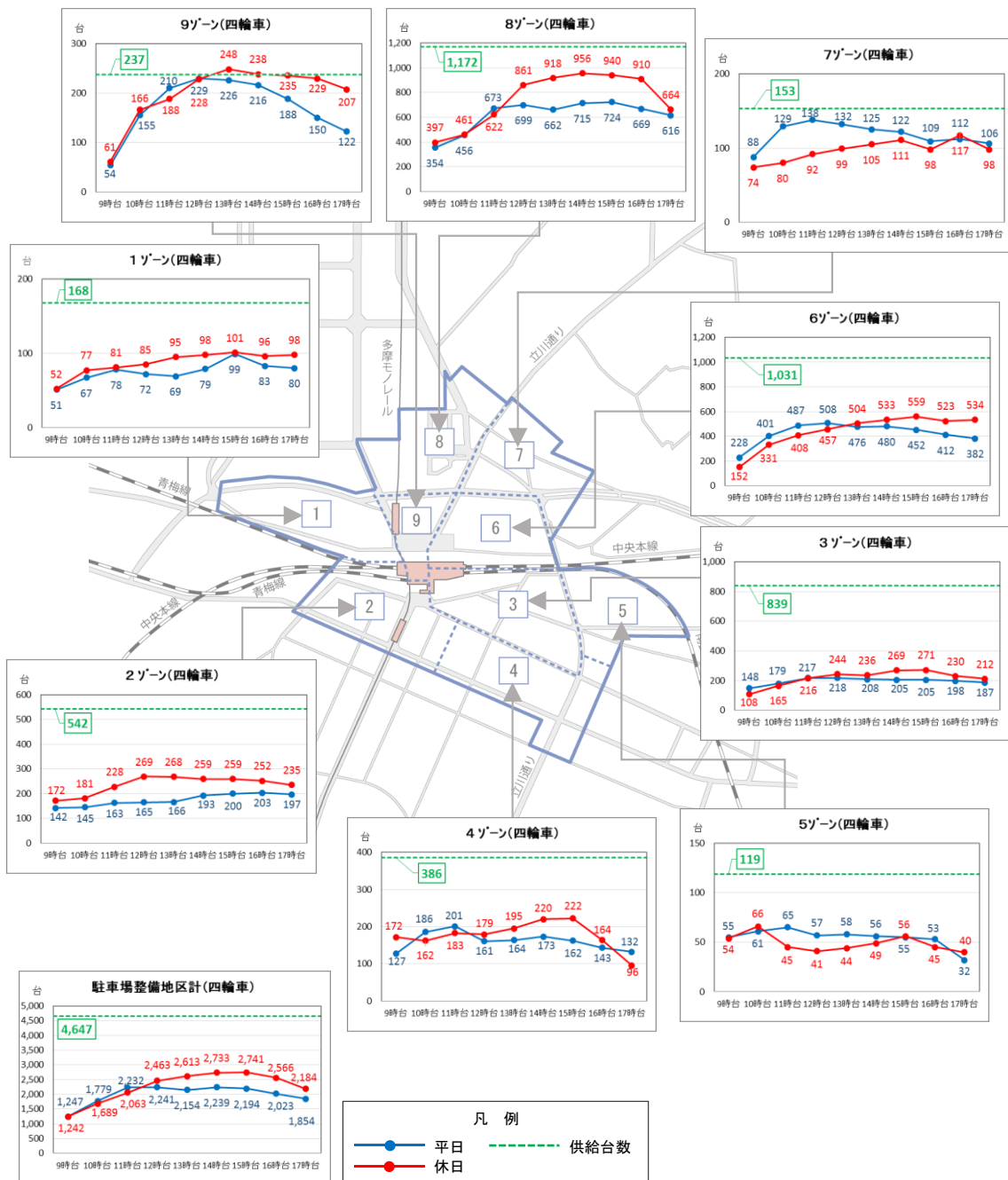


図 2-89 立川駅周辺の時間貸し駐車場の時間別駐車台数(図 2-65 の再掲)

出典：立川市駐車場整備計画改定事業支援業務報告書(H26)

市民意向調査では、立川駅周辺の駐車場の整備や、値下げ、路上駐車対策などが課題として挙げられています。

表 2-17 市民意向調査に寄せられた駐車場に関する自由意見(抜粋)

○立川駅近くの駐車場料金が高くて悩んでいます。もっと安くしてほしい。駅前に無料のバイク置き場を造ってほしい(買い物に便利)。河川敷公園の駐車場をもっと広くしてほしい。(女性、30 歳代、富士見町、南地域)

○駅周辺の路駐している車の取り締まりの強化。(男性、40 歳代、砂川町、北部中地域)

○駅周辺の駐車場、確保や増加(渋滞解消)。(女性、40 歳代、幸町、北部東地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

e) 交通事故の発生(-)

立川市内の交通事故の発生件数は年間 900 件前後で推移しています。平成 22 年以降は減少傾向にあります。

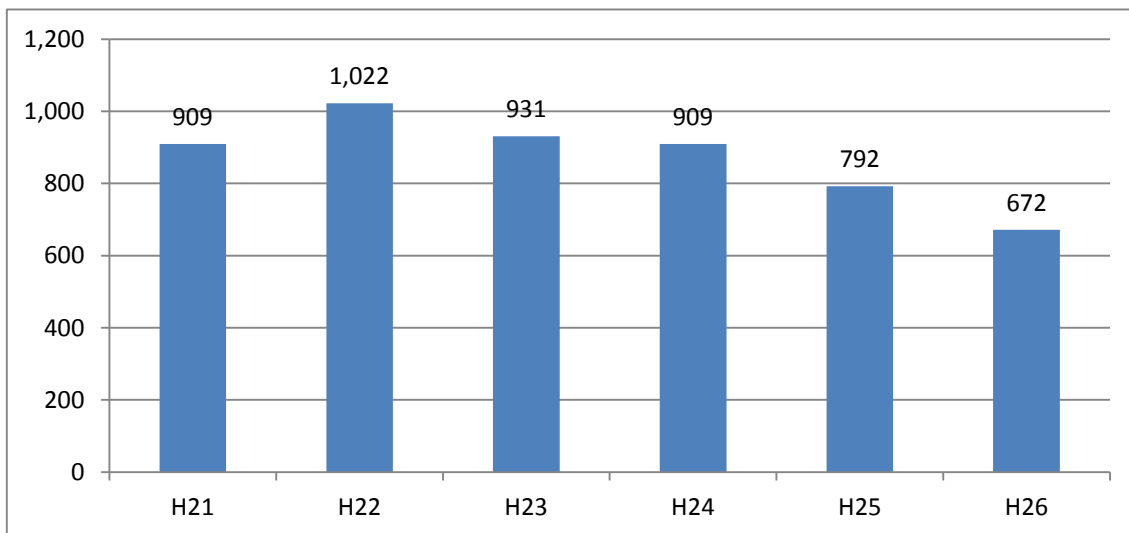


図 2-90 立川市内の交通事故の発生件数の推移

資料：「東京の交通事故」（警視庁交通部、H21～H26）

年齢層別に見ると、40 歳代以上では、年齢が上がるにつれて人口 10 万人当たりの交通事故に遭う人数は減少する傾向にあります。

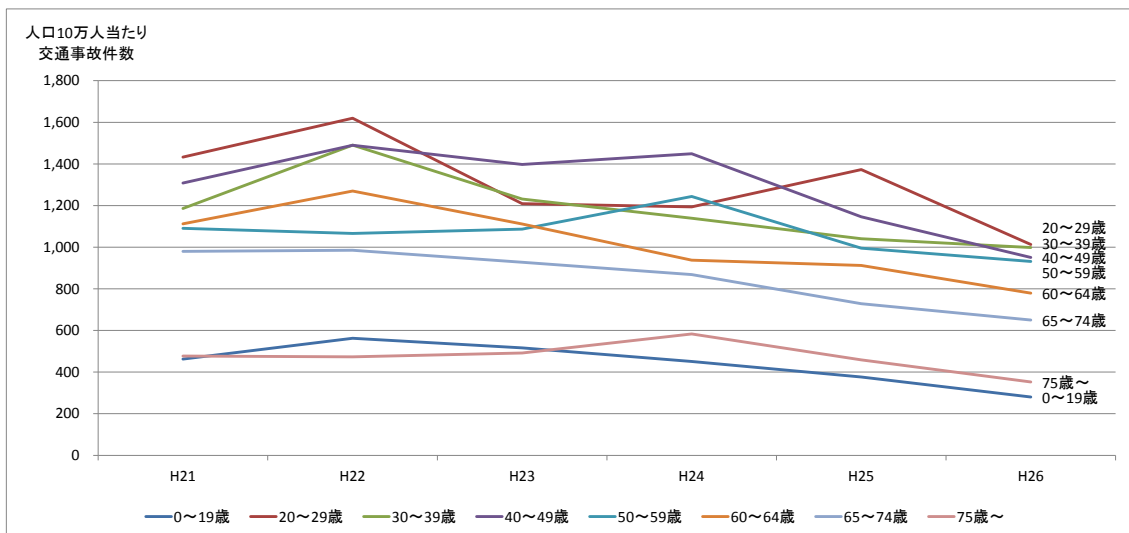


図 2-91 立川市内の年齢層別人口 10 万人当たり交通事故件数の推移
(第 1・第 2 当事者)

資料：「東京の交通事故」（警視庁交通部、H21～H26）

「世帯と人口」（立川市市民生活部市民課、H21～H26）

市民意向調査では、交通量の多い道路や生活道路での交通安全に関する意見が寄せられています。

表 2-18 市民意向調査に寄せられた交通安全に関する自由意見(抜粋)

- | |
|---|
| ○国立音大前の道路の交通量が日々増え続けているように思う。特に朝の小学生の登校時が危険に思う。玉川上水駅下を通る道路が、混雑しているために音大前の道路に、車が流れてきているのかと思うが、朝と夕方に渋滞が出来ており、近くに住む人間としては不便で仕方ないので、何とかしてほしい。(男性、30歳代、柏町、北部中地域) |
| ○四小前交差点から北口へ抜ける道路が交通量が多い上、スピードを出す車が多いため、夜間に逆走する車もいたり、小学生の登下校や保育園の送迎の安全が確保出来ていないと感じる。交通量を減らすために、赤信号の時間を長くしたり、保育園前に新しい信号を作るなどの対策をしてほしい。(男性、30歳代、富士見町、南地域) |
| ○砂川町・上砂町地区について、道路の道幅が狭く危険である。早く新五日市街道と武蔵砂川駅から北へ延びる道路を早く造ってほしいです。(男性、30歳代、砂川町、北部中地域) |
| ○高齢化社会に向け優しいまちづくりをしてほしいです。駅周辺は近づきにくいですが、緑化があればよいのですが、生活道路も歩道がないところ、信号のない所等、子どもを一人で歩かせるのは不安があります。(女性、30歳代、上砂町、北部中地域) |

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

5) 自転車に関する特徴

a) 走行空間の未整備(-)

立川基地跡地における都市計画道路等では、構造的(植栽等)に歩行者と自転車が分離されている路線と、視覚的(走行部分の明示)に分離されている路線を延長約4.9キロメートルにわたり整備しています。また、緑川通り(1級8号線)において、自転車走行空間(路肩のカラー化)を延長約0.6キロメートル整備しています。ただし、全市的なネットワークの形成には至っていません。



図 2-92 立川市の自転車走行空間(図 2-12 を再掲)

資料：立川市ホームページ(H26. 7. 確認)

<http://www.city.tachikawa.lg.jp/kotsutaisaku/kurashi/kotsu/anzen/jitensha.html>

<http://www.city.tachikawa.lg.jp/kotsutaisaku/kurashi/kotsu/anzen/sebi.html>



図 2-93 自転車走行空間が
構造的に分離された歩道
(立川市 主要地方道 43 号
立川・東大和線(芋窪街道))



図 2-94 自転車走行空間が
視覚的に分離された歩道
(立川市 市道 1 級 19 号線(西大通り))



図 2-95 自転車走行空間が
視覚的に分離された道路
(立川市 都道 153 号立川・昭島線)



図 2-96 路肩のカラー化
(立川市 市道 1 級 8 号線(緑川通り))

市民意向調査では、自転車走行空間の舗装の問題や、自転車利用者のマナーの悪さなどが意見として挙げられています。

表 2-19 市民意向調査に寄せられた自転車走行環境等に関する自由意見(抜粋)

○昭和記念公園と中央南北線の自転車歩行道路は、滑らかにサイクリングができない。各施設の入口の境石が障害でガタつきます。(男性、60 歳代、富士見町、南地域)
○自転車の車道走行の徹底。(男性、50 歳代、羽衣町、南地域)
○自転車が歩道を走る際のマナーをアナウンスしてほしいです。(女性、30 歳代、幸町、北部東地域)
○広い道路は良いのだが、狭い道路(五日市街道など)は、自転車で走りにくい。これからの時代、ますます自転車の重要度は上がってくると思う。自転車道の整備、駐輪場の整備、自転車に乗るにあたってのルール啓蒙などに力を入れてほしい。(男性、30 歳代、柏町、北部中地域)
○自転車が走りづらい。歩道も狭いし車道も狭い。(女性、20 歳代、栄町、北部東地域)
○大きな幹線道路に自転車レーンがあると、立川中どこへでも自転車で行けて良いと思います。(女性、50 歳代、羽衣町、南地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

b) 放置自転車の発生、自転車等駐車場の偏在(-)

自転車等駐車場の容量は充足されつつあるものの、配置や利用方法などの問題から立川駅周辺で放置自転車が発生しています。

立川駅は東京都内でも放置自転車が少なく、平成 21 年には放置自転車が最も多い駅の 1 位となりました。その後自転車等駐車場の整備が進み、近年は減少傾向にあるものの今後の自転車利用の増加を考慮すると対策の継続が必要です。

【自転車】

【原付】

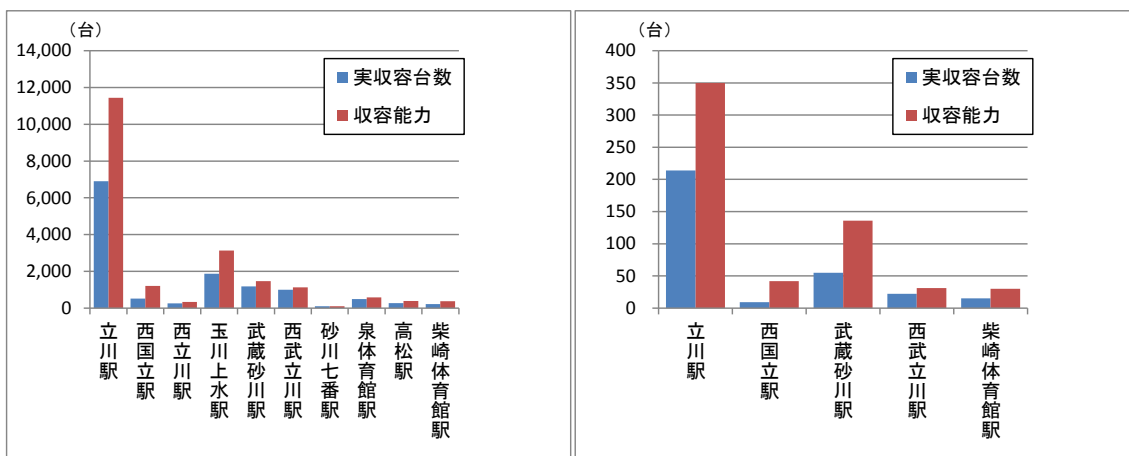


図 2-97 駅別収容能力及び実収容台数

資料：駅前放置自転車の現況と対策，東京都(H26)

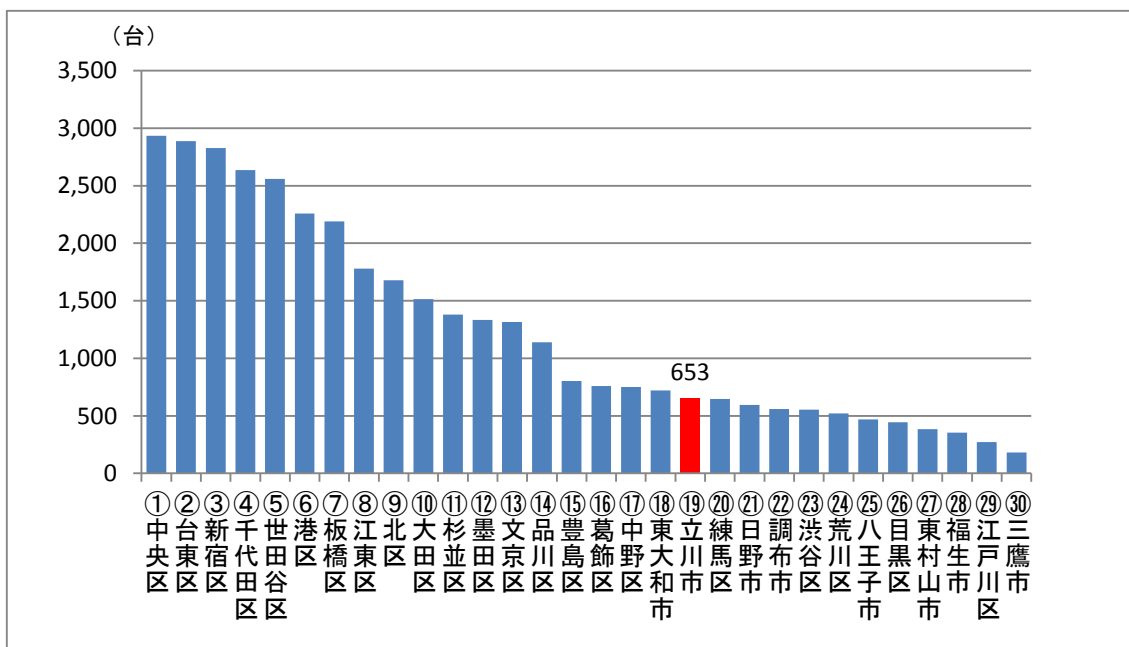


図 2-98 区市町村別駅周辺放置自転車等の状況

資料：駅前放置自転車の現況と対策，東京都(H26)

表 2-20 放置台数(自転車、原付・自動二輪)が多い駅(上位 10 駅)の推移

(単位：台)

	平成15年		平成16年		平成17年		平成18年		平成19年		平成20年	
	駅名	台数	駅名	台数	駅名	台数	駅名	台数	駅名	台数	駅名	台数
1	池袋 (豊島区)	2,294	池袋 (豊島区)	2,217	池袋 (豊島区)	2,086	赤羽 (北区)	2,076	赤羽 (北区)	2,145	大塚 (豊島区)	1,867
2	大塚 (豊島区)	1,930	大塚 (豊島区)	1,951	大塚 (豊島区)	1,928	池袋 (豊島区)	1,807	大塚 (豊島区)	1,623	池袋 (豊島区)	1,156
3	荻窪 (杉並区)	1,803	浅草 (台東区)	1,896	新宿 (新宿区・渋谷区)	1,584	大塚 (豊島区)	1,756	池袋 (豊島区)	1,590	赤羽 (北区)	1,081
4	蒲田 (大田区)	1,752	自由が丘 (目黒区・世田谷区)	1,795	光が丘 (練馬区)	1,550	光が丘 (練馬区)	1,663	光が丘 (練馬区)	1,520	王子 (北区)	1,028
5	赤羽 (北区)	1,723	亀戸 (江東区)	1,730	赤羽 (北区)	1,425	吉祥寺 (武蔵野市)	1,401	王子 (北区)	1,347	田町 (港区)	990
6	錦糸町 (墨田区)	1,679	蒲田 (大田区)	1,566	新小岩 (葛飾区)	1,419	自由が丘 (目黒区・世田谷区)	1,382	蒲田 (大田区)	1,268	蒲田 (大田区)	967
7	亀戸 (江東区)	1,674	御徒町 (台東区)	1,508	亀戸 (江東区)	1,336	蒲田 (大田区)	1,365	田町 (港区)	1,197	立川 (立川市)	931
8	八王子 (八王子市)	1,642	光が丘 (練馬区)	1,479	吉祥寺 (武蔵野市)	1,322	田町 (港区)	1,300	錦糸町 (墨田区)	1,046	錦糸町 (墨田区)	889
9	三軒茶屋 (世田谷区)	1,594	赤羽 (北区)	1,473	自由が丘 (目黒区・世田谷区)	1,315	新小岩 (葛飾区)	1,255	三軒茶屋 (世田谷区)	1,035	浅草 (台東区)	866
10	成増 (板橋区)	1,575	田町 (港区)	1,454	蒲田 (大田区)	1,249	亀戸 (江東区)	1,215	立川 (立川市)	1,025	新小岩 (葛飾区)	845

	平成21年		平成22年		平成23年		平成24年*		平成25年*		平成26年*	
	駅名	台数	駅名	台数	駅名	台数	駅名	台数	駅名	台数	駅名	台数
1	立川 (立川市)	983	赤羽 (北区)	922	赤羽 (北区)	838	赤羽 (北区)	813	錦糸町 (墨田区)	782	秋葉原 (千代田区)	872
2	赤羽 (北区)	980	蒲田 (大田区)	885	東京 (千代田区・中央区)	830	東京 (千代田区・中央区)	775	新宿 (新宿区・渋谷区)	760	新宿 (新宿区・渋谷区)	677
3	新宿 (新宿区・渋谷区)	958	東京 (千代田区・中央区)	878	新小岩 (葛飾区)	820	麻布十番 (港区)	766	秋葉原 (千代田区)	683	赤羽 (北区)	663
4	王子 (北区)	950	王子 (北区)	874	田町・三田 (港区)	793	新宿 (新宿区・渋谷区)	731	赤羽 (北区)	646	錦糸町 (墨田区)	597
5	蒲田 (大田区)	913	府中 (府中市)	781	王子 (北区)	756	秋葉原 (千代田区)	684	東京 (千代田区・中央区)	602	浅草(TX) (台東区)	514
6	大森 (品川区・大田区)	837	新小岩 (葛飾区)	724	蒲田 (大田区)	704	王子 (北区)	664	西新宿 (新宿区)	583	王子 (北区)	467
7	吉祥寺 (武蔵野市)	808	麻布十番 (港区)	698	亀戸 (江東区)	684	西新宿 (新宿区)	589	王子 (北区)	547	高円寺 (杉並区)	442
8	新小岩 (葛飾区)	803	浅草 (台東区)	696	麻布十番 (港区)	669	大森 (品川区・大田区)	584	浅草(TX) (台東区)	509	東京 (千代田区・中央区)	399
9	池袋 (豊島区)	780	立川 (立川市)	693	豊田 (日野市)	631	新小岩 (葛飾区)	575	押上 (墨田区)	480	千歳烏山 (世田谷区)	388
10	田町 (港区)	754	大森 (品川区・大田区)	692	秋葉原 (千代田区)	590	浅草(TX) (台東区)	534	高円寺 (杉並区)	463	調布 (調布市)	381

※駅周辺とは、原則として、鉄道駅から概ね半径 500 メートル以内の区域をいう。

※自転車等の放置とは、自転車等が自転車等駐車場以外の公共の場所に置かれ、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態をいう。

※放置自転車等の台数は、平成 23 年度までは原則として 1 駅につき、自転車については 100 台以上、原付・自動二輪車については合わせて 50 台以上の場合のみ集計。平成 24 年以降は 1 台以上で集計。

資料：駅前放置自転車の現状と対策，東京都(H26)

市民意向調査では、無料の自転車等駐車場の整備、無料時間の拡大、契約料金の引き下げといった駐車料金に関する課題が多く挙げられています。また、屋根の整備、24時間化といったサービス向上や、違法駐輪の問題も挙げられています。

表 2-21 市民意向調査に寄せられた駐輪に関する自由意見(抜粋)

○立川駅周辺の無料自転車置き場の開始時間を早めてほしい。(男性、20歳代、上砂町、北部中地域)
○立川駅南口付近の駐輪場は、午前10時から無料との事ですが時間を早めて頂きたいと思います(それでも無料であるだけでも有り難い事ではありますが)。(女性、40歳代、富士見町、南地域)
○駅前の無料自転車置き場を増やしてほしい。(女性、40歳代、錦町、南地域)
○立川駅周辺の違法駐輪の常時撤去。(男性、70歳代、曙町、中央地域)
○駅の近くに屋根のある駐輪場がもっと欲しいと思います。(女性、50歳代、若葉町、北部東地域)
○24時間利用できる駐輪場を増やしてほしいです。(女性、20歳代、富士見町、南地域)
○立川駅周辺の駐輪場の契約料金は高いと思います。今の半額くらいにしても良いのでは?・立川駅周辺の駐輪場の管理員は二人もいないと思います。一人で十分では?(男性、40歳代、錦町、南地域)
○泉体育館駅前東側の自転車を何とかしてほしい。通路が狭すぎて危険。立川駅の南口も同様。駐輪場が少ない。(男性、50歳代、高松町、中央地域)
○モノレール沿いの駐輪場対策(泉町体育館駅・砂川七番駅等の自転車の駐輪は歩行者の迷惑)。(男性、50歳代、幸町、北部東地域)
○西武立川駅が整備されてから駐輪場がとても不便になりました。出来れば改善して頂きたいと思います。(女性、30歳代、一番町、北部西地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

6) 徒歩に関する特徴

歩行者空間の確保が不十分(-)

駅周辺、五日市街道や通学路、住宅地での歩道の整備、拡幅を望む声が市民意向調査に寄せられています。また、歩行空間と自転車走行空間の分離や、歩道への違法駐輪も課題となっています。

表 2-22 市民意向調査に寄せられた歩行空間に関する自由意見(抜粋)

○立川駅周辺の渋滞への対策が不十分。南北移動道路の混雑緩和措置を凶ってほしい。歩道巾員を拡幅してほしい(電柱の地中化等)。自転車専用通行路を整備してほしい。(男性、50 歳代、幸町、北部東地域)
○玉川上水駅までの道のりとして、最も近い線路沿いの道路は歩道が狭く危険です。適切な交通手段がないので、せめて歩道を拡げる等の検討をしていただきたいです。(女性、50 歳代、砂川町、北部中地域)
○歩道の拡張と整備。特に武蔵砂川駅周辺は利用者も自転車、自動車の交通量も多いので、検討を願いたい。(女性、50 歳代、砂川町、北部中地域)
○モノレールの駅周辺に自転車が置かれており、歩道が通りにくくなっています。整備すべきです。(男性、50 歳代、幸町、北部東地域)
○五日市街道(砂川九番～国分寺との境界)の拡幅。北側歩道は特に狭く危険。南側歩道の植え込みは狭い歩道を更に狭くしている。植え込みを除いて安全確保を、大至急お願いします。(男性、70 歳代、若葉町、北部東地域)
○第一小学校周辺の道路が狭いので、歩道を整備してほしい。又は通学時間だけでも車両を止める等、何か考えて頂きたい。(女性、30 歳代、柴崎町、南地域)
○歩道幅が極めて狭い。電柱等により歩道外に出ないと通行できない所がある。その横を車がスピードを出して通過する等、未だ車優先の地域(特に住宅地)環境となっている。常時、老人・女子にはリスクがあるばかりか、健康な者にとっても好ましくない。安心して歩行できる住環境を望む。(男性、60 歳代、砂川町、北部中地域)
○歩道が狭いと思います。以前住んでいた川崎市では歩道と自転車道が半々に分かれていました。とても走りやすかったです。車道通行の自転車レーンがあると良いと思います。(女性、30 歳代、栄町、北部東地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

7) 結節点に関する特徴

a) 鉄道とバスの乗り継ぎ抵抗が大きい(-)

立川駅での鉄道とバスの乗り継ぎに関して、東京都市圏の主要駅と比較すると、乗り換え時間と水平方向の移動距離は平均より短い一方で、上下方向の移動距離が平均値よりも長くなっており、乗り継ぎ抵抗の軽減が望ましいと思われます。

表 2-23 鉄道・バスターミナル乗換時間・乗換距離

ターミナル名	バスから鉄道へ			鉄道からバスへ		
	平均乗換時間 (分)	平均移動距離 (m)		平均乗換時間 (分)	平均移動距離 (m)	
		水平方向	上下方向		水平方向	上下方向
柏	1.9	116.8	4.0	1.7	115.7	4.3
市川	4.8	346.1	5.1	4.7	346.1	5.1
千葉	3.5	253.0	6.4	2.8	236.3	6.2
津田沼	3.9	262.9	10.8	3.4	261.6	9.8
錦糸町	2.1	155.4	6.9	2.2	155.4	6.9
東京	5.9	418.1	8.0	6.1	443.4	7.9
赤羽	1.9	156.6	0.0	1.6	153.0	0.0
王子	1.3	76.2	5.1	1.5	77.2	5.1
川口	2.1	124.7	5.2	2.1	128.4	4.9
品川	3.7	242.6	6.7	3.5	238.8	6.8
大宮	3.2	210.6	5.4	3.3	214.1	4.9
荻窪	1.7	113.2	5.8	1.5	113.2	5.8
吉祥寺	1.4	86.8	3.8	2.2	86.8	3.8
渋谷	1.9	117.9	2.5	1.9	122.5	2.7
川崎	4.5	279.2	1.1	4.5	293.0	1.7
鶴見	2.2	146.7	5.6	3.0	172.1	6.2
立川	2.4	138.6	8.3	2.5	136.9	7.9
八王子	4.2	287.0	7.7	4.6	273.6	6.7
青葉台	1.6	103.6	0.0	1.6	106.9	0.0
町田	3.2	181.4	5.8	3.6	225.7	6.5
本厚木	1.7	94.2	0.0	2.8	117.5	0.0
戸塚	2.3	120.1	11.0	2.4	133.2	10.9
横浜	4.2	290.8	11.7	4.2	274.3	10.7
平塚	3.1	212.7	6.7	2.0	185.1	6.7
平均値	2.9	189.0	5.6	2.9	192.1	5.5

出典：大都市交通センサス調査結果集計表(H22)

b) 一部の駅前広場の整備の遅れ(-)

都市計画決定済の駅前広場は、立川駅ではほぼ供用されていますが、西立川駅では駅前広場として供用されていない状況であり、結節点として移動の利便性を高める上では問題を有します。

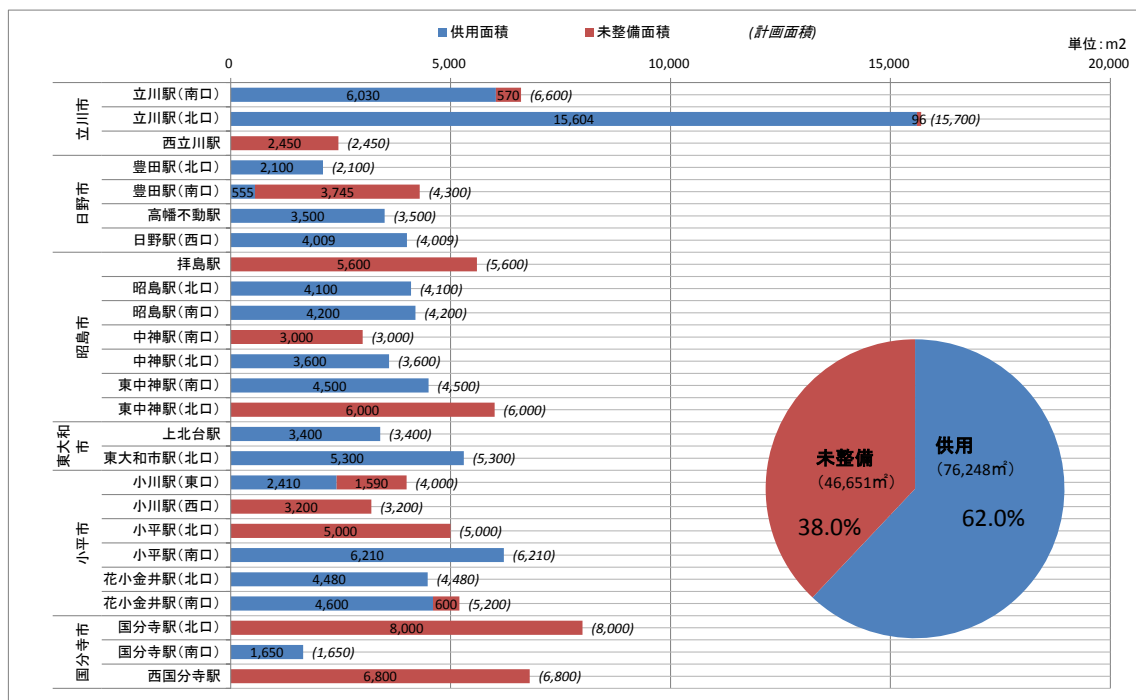


図 2-99 立川都市圏における都市計画決定済の駅前広場の整備状況

資料：都市計画年報(H25)

市民意向調査では、立川駅構内やコンコースの混雑や、武蔵砂川駅の駅前整備などの意見が挙げられています。

表 2-24 市民意向調査に寄せられた駅前広場・駅構内等に関する自由意見(抜粋)

○立川駅周辺の駅開発は、北口も南口も良くなっていると感謝しておりますが、あと望むところは、ぜひとも北口の国立寄りに、曙陸橋くらいまでつながるコンコースの増設をよろしくお願いいたしますと思っています。(男性、50 歳代、高松町、中央地域)
○立川駅コンコースの人の流れの増加に対する対策(整備・誘導等)。(男性、30 歳代、幸町、北部東地域)
○JR立川駅構内は特に通勤時間帯に改札口の内側も外側も人の流れが交錯して恐いくらいなので、流れをスムーズにするように(電車に乗る流れと、駅構外へ出る流れを別のルートにする)構造的な工夫の余地はないかなと、いつも感じてしまう。東京の駅はどこもこんなものでしょうか。(男性、60 歳代、高松町、中央地域)
○武蔵砂川駅は、まわりの駅に比べ、とても使いにくい。ロータリーくらいは造ってください。(男性、40 歳代、一番町、北部西地域)
○武蔵砂川駅周辺の環境は、道路が狭くロータリーがないことから、雨のラッシュ時は相互通行が出来ないほどで危険等、まだまだ書ききれない。周辺市に比べ明らかに住みにくい市と言わざるを得ない。税金はかなり払っているのに、その恩恵を求む。(男性、30 歳代、砂川町、北部中地域)

資料：市民意向調査報告書「立川市第4次長期総合計画」策定に向けて一(H24)

c) モノレールとバス、自転車の乗り継ぎ環境未整備(-)

モノレールについて、バス停と離れている、自転車置き場が不便といった声が市民意向調査で寄せられており、乗り継ぎ環境のさらなる向上が望まれています。

表 2-25 市民意向調査に寄せられたモノレールの乗り継ぎに関する自由意見(抜粋)

○①市内巡回バス(南ルート)市役所の乗り入れを。②老人、障害者の割引を。フリーパス、半額化を。初乗り 170 円からスタートしていく。便を増やす(どちらも)。③JR 西立川駅に乗り入れを(南ルート)。④モノレール(柴崎体育館)と路線バス(柴崎町 6 丁目)を同じ場所にしてもらいたい。⑤南口バスターミナルを整理して JR 日野駅か、京王高幡不動駅まで営業してもらいたい。アウトレットへの便の廃止(遠いし値段が高い)。もっと安く。(男性、40 歳代、富士見町、南地域)

○駅付近の自転車置き場が不便すぎです。モノレール下への駐輪可能時間が AM10:00~だと、通勤、通学では全く使うことが出来ません。有料駐輪場の定期は平日にしか購入することが出来ないなど、働いている人には不便なことばかりです。また休日の買い物、駅前の銀行などを使用するときに、ちょっとの間気軽に止めることも出来ません(自転車を置くのを見張っている方がとんできて注意されます)。駅前に気軽にいつでも止めることが出来る駐輪場を望みます。(女性、30 歳代、高松町、中央地域)

資料：市民意向調査報告書―「立川市第 4 次長期総合計画」策定に向けて―(H24)

2-2(1) 現在の交通に関する特徴のまとめ

①鉄道・モノレールに関する特徴

強み	<ul style="list-style-type: none">● 立川市の東西方向、南北方向に骨格となる路線が存在しています。● JR中央線では朝ピーク時・日中ともに高い運行頻度となっています。その他の路線も日中でも10分間隔程度の運行頻度となっています。
弱み	<ul style="list-style-type: none">● 5路線の結節点となる立川駅では、朝ピーク時に都心方向へ向かう乗客や、立川駅での降車客による混雑が見られます。● 立川市周辺では鉄道路線の立体化、モノレールの延伸等、取り組むべき計画があります。● 立川市内には、踏切による交通阻害が発生している箇所があります。

②バスに関する特徴

強み	<ul style="list-style-type: none">● 鉄道・モノレール路線の隙間をカバーする東西・南北方向の路線バスが存在しています。● 路線バスを補完するコミュニティバス「くるりんバス」が運行されています。● 立川駅を発着する路線バスは運行本数が多くなっています。
弱み	<ul style="list-style-type: none">● 朝ピーク時に立川駅に集中するバスの車内や乗場の混雑が見られます。● バス利用者は減少傾向にあり、路線やサービス維持の懸念となっています。● 商業施設のバーゲン時期など特定の日に、立川駅周辺で大規模な渋滞により、バスの遅延が発生することがあります。● 立川市内には鉄道駅やバス停から離れている交通不便地域が存在しています。● 道路幅員が狭い地域ではコミュニティバス導入が困難となっています。

③タクシーに関する特徴

弱み	<ul style="list-style-type: none">● タクシー利用者は減少傾向にあり、サービス維持の懸念となっています。● 商業施設のバーゲン時期など特定の日に、立川駅周辺で大規模な渋滞に巻き込まれることがあります。● タクシー乗降時に歩道の切り下げがなく、ガードレールの設置などが乗降のバリアとなる場合があります。
----	---

④自動車に関する特徴

弱み	<ul style="list-style-type: none">● 立川市内の道路では、一部の区間で混雑度が高くなっています。● 南北の幹線道路が未発達なため、通過車両が中心市街地に流入し、道路混雑の要因になっています。● 商業施設のバーゲン時期など特定の日に、立川駅周辺で大規模な渋滞が発生することがあります。● 立川駅周辺で駐車場の入庫待ち車両が発生することがあります。また、立川駅北側の駐車場は南側より稼働率が高く、駐車需要の偏在が発生しています。● 交通量の多い幹線道路や生活道路での交通安全について市民の意見が寄せられています。
----	---

⑤自転車に関する特徴

弱み	<ul style="list-style-type: none">● 自転車走行空間は一部整備されていますが、ネットワークは未形成です。● 自転車等駐車場の容量は充足されつつありますが、配置や利用方法などの問題から、放置自転車が発生しています。
----	--

⑥徒歩に関する特徴

弱み	<ul style="list-style-type: none">● 幹線道路、住宅地では歩行者空間の更なる確保が求められています。
----	---

⑦結節点に関する特徴

強み	<ul style="list-style-type: none">● 立川駅前にはペDESTリアンデッキが整備され、交通手段の乗り継ぎや、駅から中心市街地へのアクセス機能を担っています。
弱み	<ul style="list-style-type: none">● 鉄道・モノレールとバス・タクシー・自転車等の間に乗り継ぎ抵抗が存在します。● 一部の駅では駅前広場の整備が遅れています。

(2)現在の土地利用に関する特徴

都市計画マスタープランより、立川市の土地利用に関する特徴を整理しました。

【多摩自立都市圏の拠点】

- 立川駅周辺や基地跡地に業務・商業機能が集積し、昼間人口の流入が多くなっています。

【都市近郊の優位性を活かした農業の展開】

- 砂川地域に多くの生産緑地が存在します。

【災害時の広域的な拠点】

- 災害対策本部予備施設としての機能を持つ立川広域防災基地が存在しています。

【土地利用の変化が進行中】

- 新市街地周辺地域で大型開発が進行中です。
- 工業地域での住居系土地利用の増加や農地転用が進んでいます。

【都市劣化が進む】

- 道路等の都市基盤や団地、集合住宅の老朽化が進んでいます。
- 都市基盤が未整備なまま住宅地が拡大している地区が存在しています。

資料：立川市都市計画マスタープラン(改定)(H22)