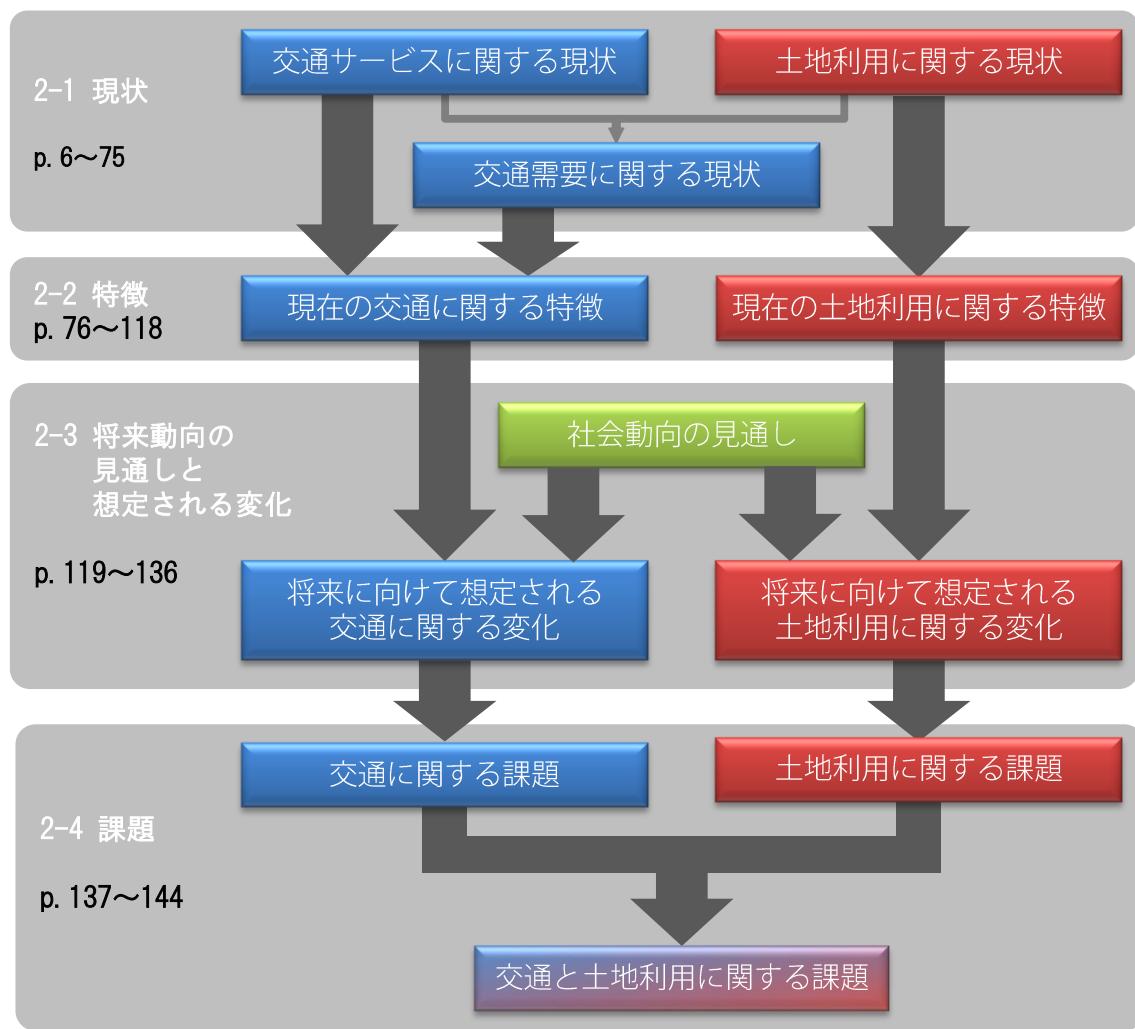


第2章 交通と土地利用に関する現状と課題

立川市における交通と土地利用に関する課題を、現状、特徴(強みと弱み)の把握、将来に向けた変化の想定をもとに、交通と土地利用の関係を考慮して整理しました。

各項目の詳細については、下図に示したページに記載しています。



2 - 1 現状

交通サービスに関する現状と土地利用に関する現状を整理し、それらを踏まえた交通需要に関する現状を整理します。

(1) 交通サービスに関する現状

1) 鉄道ネットワークの現状

立川都市圏は、JR線、西武拝島線、多摩都市モノレールの鉄道網が縦横に整備されており、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ています。

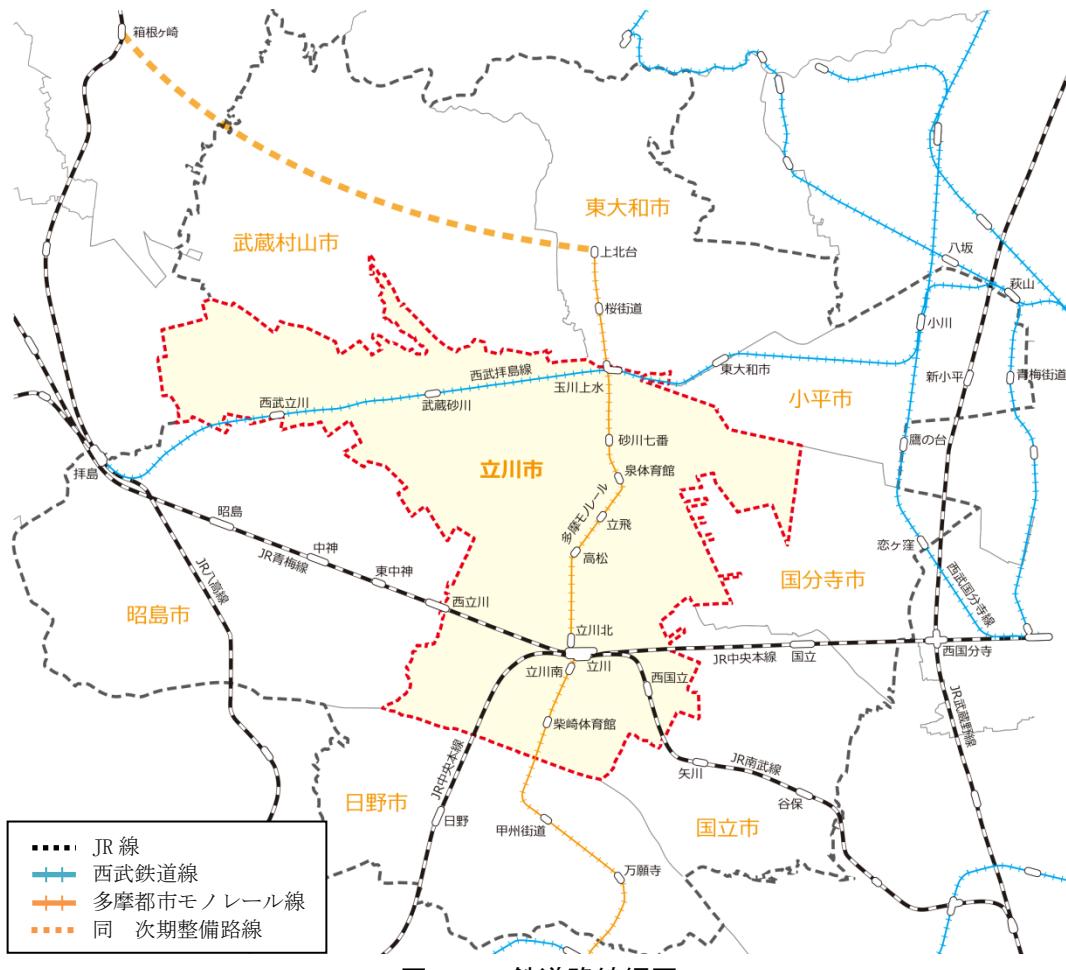


図 2-1 鉄道路線網図

資料：国土数値情報(H25)

2) バスネットワークの現状

バスネットワークは、立川駅をはじめ各鉄道駅を発着する路線を中心に、広範囲に網羅され、充実しています。

成田空港や羽田空港、長野方面など、都市圏外とのアクセスを支える高速バス路線も充実しています。

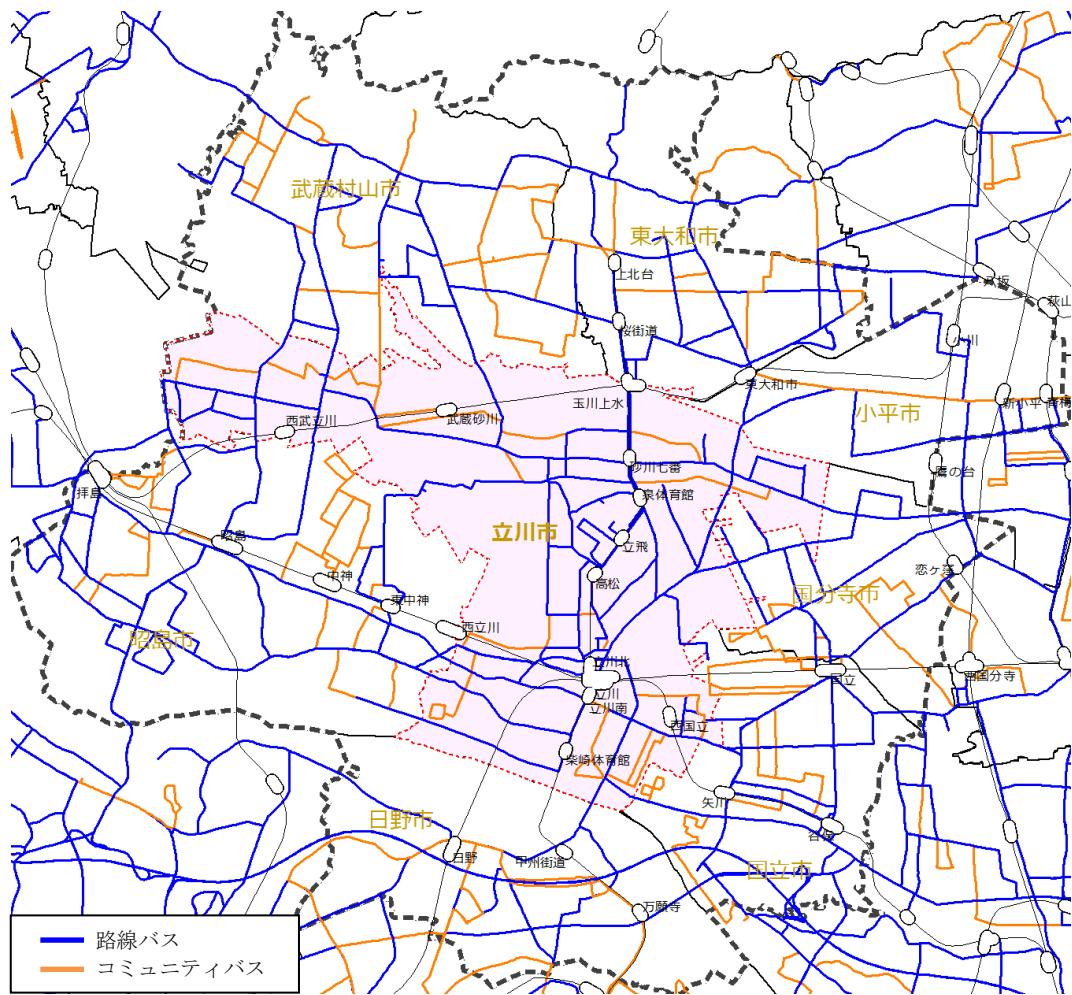


図 2-2 バス路線網図

資料：国土数値情報(H23)

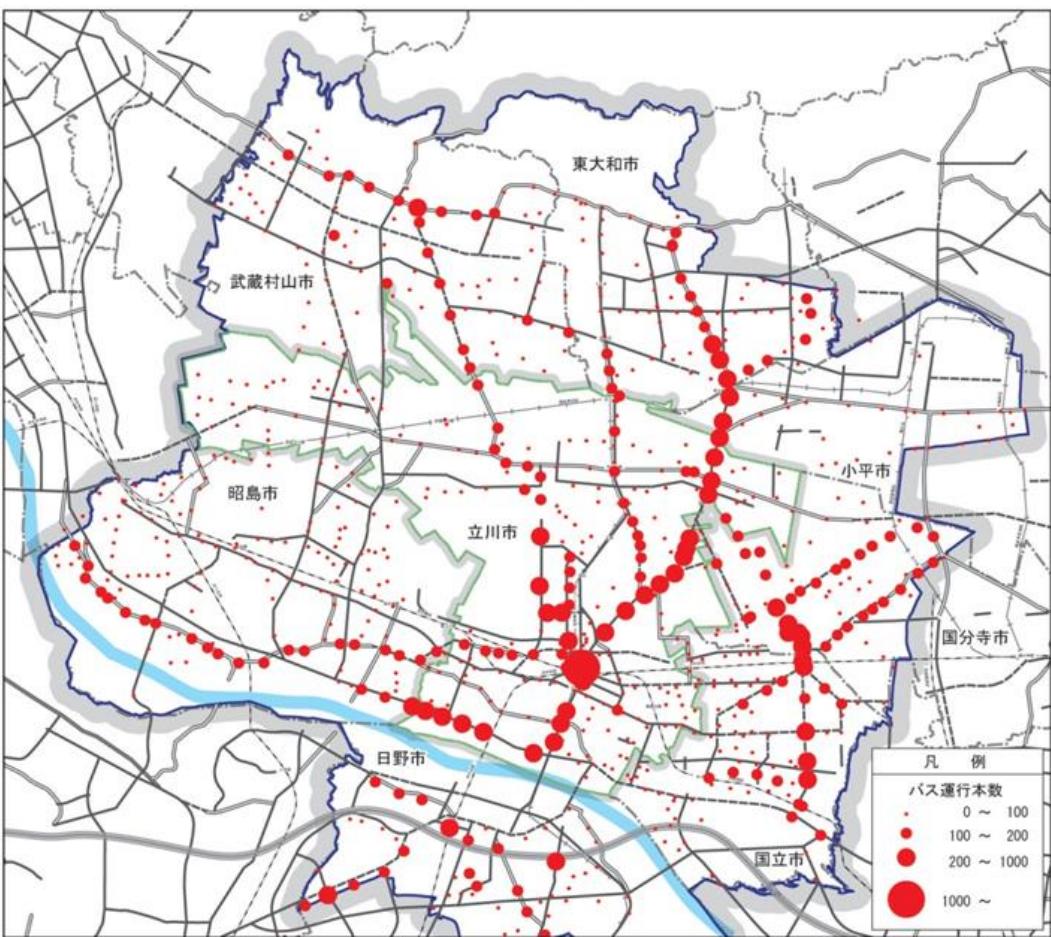


図 2-3 バス停ごとの運行本数

資料：国土数値情報(H23)

出典：立川市都市交通マスタープラン(H24)

表 2-1 高速乗合バス運行便数(発着)

種別	行先	1日当たり便数 (上り・下り合計)	運行会社	備考（立川駅バス乗り場）
高速乗合バス	成田空港	18	東京空港交通（Airport Limousine）、立川バス	立川駅北口 27番 (立川グランドホテル前)
	羽田空港	38	京浜急行バス、立川バス	立川駅北口 13番
	佐久・上田、 軽井沢・小諸	6	西武高原バス、千曲バス	立川駅北口 13番
	京都・大阪・神戸	2	南海バス	立川駅北口 12番
	桑名・津・鳥羽	2	西日本ジェイアールバス、西武観光バス	立川駅北口 13番
			三重交通、西武観光バス	立川駅北口 13番

資料：各社ホームページ(H25.2.1現在)

出典：立川市都市交通マスタープラン(H24)

3) コミュニティバスネットワークの現状

バス事業者が運行する路線バスに加えて、各市でコミュニティバスが導入されています。コミュニティバスの一部は行政界を跨いだ路線も設定されていますが、大部分は各行政区域内を運行しています。

コミュニティバスの料金体系や交通 IC カード対応などのサービスは自治体により異なり、また、路線バスとコミュニティバスが重複して運行している区間も多くあります。

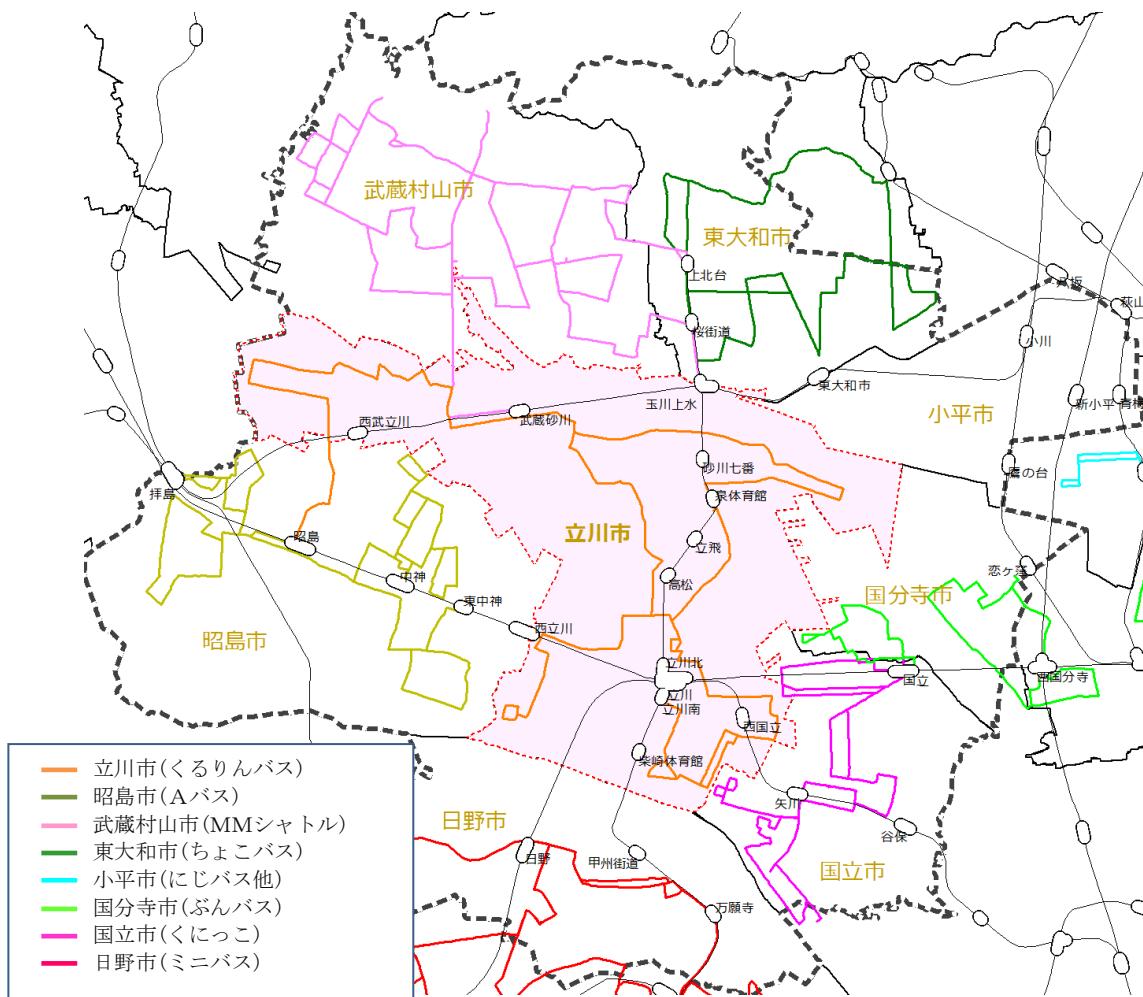


図 2-4 コミュニティバスの運行ルート

資料：国土数値情報(H23)

表 2-2 立川都市圏における各市コミュニティバスの運行状況

自治体名	路線名(1日当たり運行本数)	備考
立川市 (くるりんバス)	北(18), 南(14), 西西(23), 西東(24) <u>計 79 便</u>	1乗車 100円、回数券有 一日乗車券有
日野市 (ミニバス)	市内(35), 三沢台(46), 南平(55), 旭が丘循環(12), 落川(22), 平山循環(12), 川辺堀之内(16) <u>計 198 便</u>	初乗り 170円(一部 100円) バスモ・シルバーパスが利用可
昭島市 (Aバス)	東(8), 西(13), 北(8) <u>計 29 便</u>	1乗車 100円、回数券有
武蔵村山市 (MM シャトル)	上北台(49), 玉川上水(42), 武蔵砂川(24), 西(7) <u>計 122 便</u>	1乗車 170円
東大和市 (ちよこバス)	外回り(13), 内回り(13) <u>計 26 便</u>	100円均一、回数券有
小平市 (にじバス等)	にじバス(37), ぶるべー号大沼ルート(16), ぶるべー号栄町ルート(19) <u>計 72 便</u>	1乗車 150円 バスモ・スイカが利用可
国分寺市 (ぶんバス)	日吉町(48), 東元町(22), 本多(27), 西町(27) <u>計 124 便</u>	100円均一、回数券有
国立市 (くにっこ)	北(34), 北西中(22), 青柳(13), 泉(12) <u>計 81 便</u>	大人 170円、回数券有

資料：各市ホームページ

出典：立川市都市交通マスタープラン(H24)

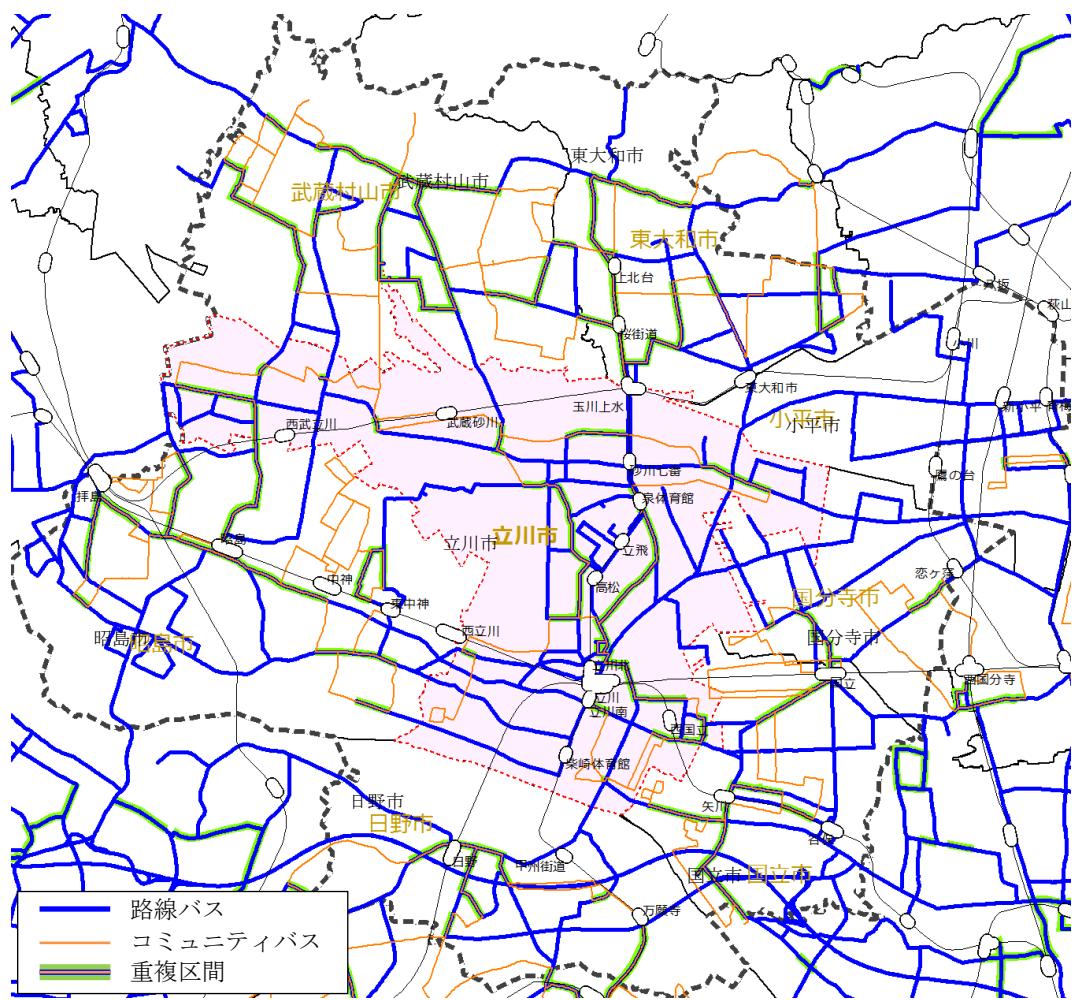


図 2-5 路線バスとコミュニティバスの運行ルートの重なり

資料：國土數值情報(H23)

4) 道路ネットワークの現状

立川都市圏では、13.0m以上の道路は断片的に存在していますが、広幅員の幹線道路ネットワークの形成には至っていません。

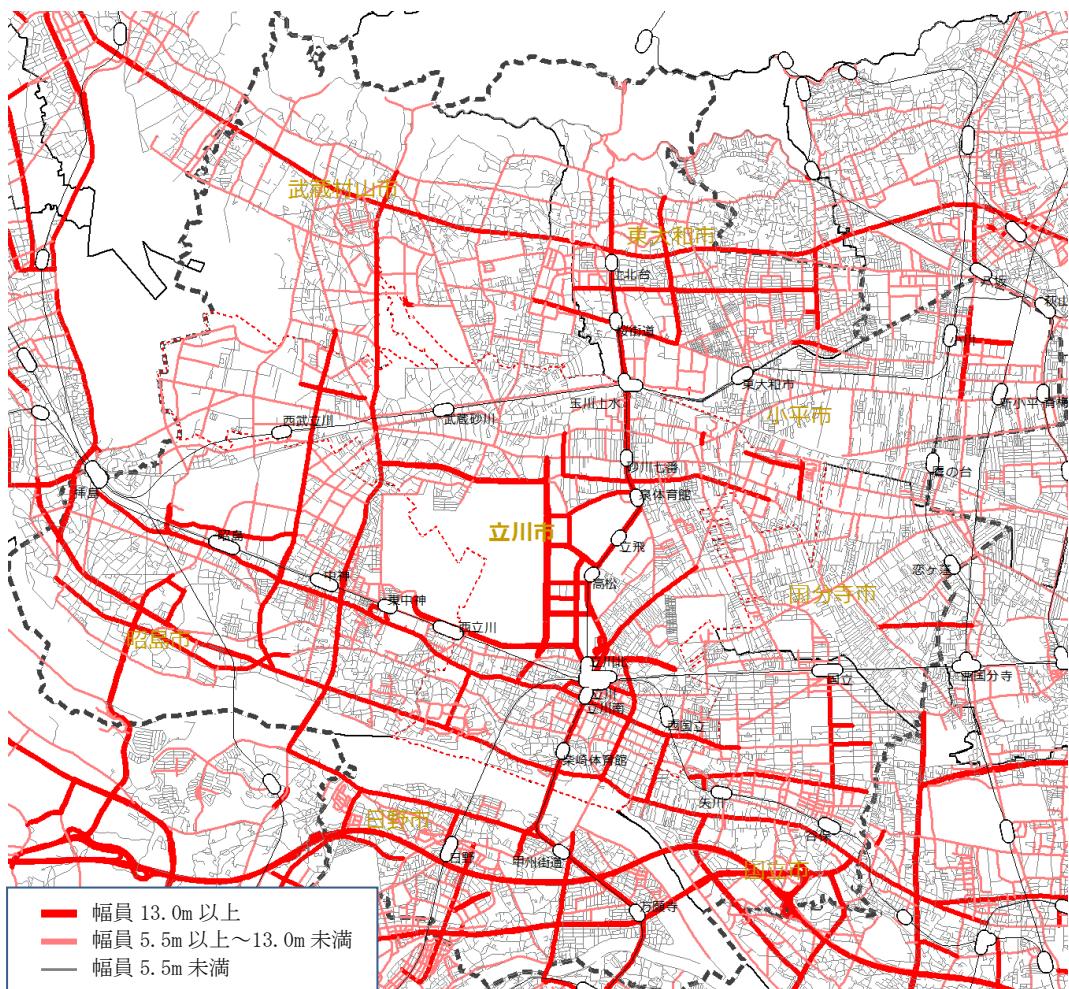


図 2-6 立川都市圏における道路幅員の状況

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。

立川市は周辺の市と比較すると、平均幅員は広い一方で、道路率はあまり高くありません。

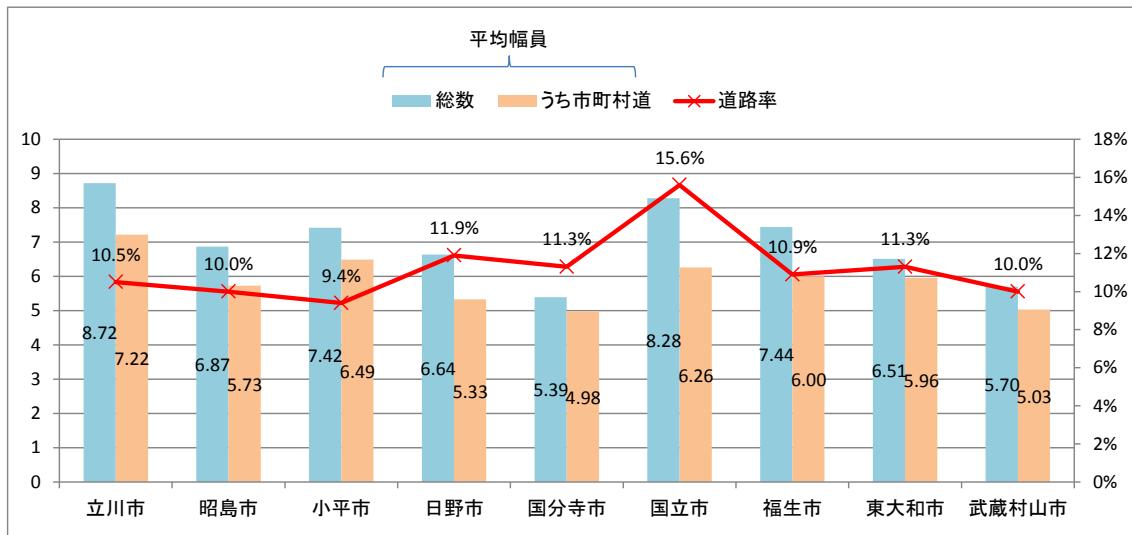


図 2-7 道路の平均幅員及び面積(道路率)

※H25. 4. 1 現在

※道路率＝行政区面積に占める道路面積の割合

資料：財団法人東京都市町村自治調査会「多摩地域データブック 2014 年版」

立川都市圏には都市計画道路の未整備区間が多く存在しており、特に南北方向、東西方向の骨格的な都市計画道路が未整備の状況があります。

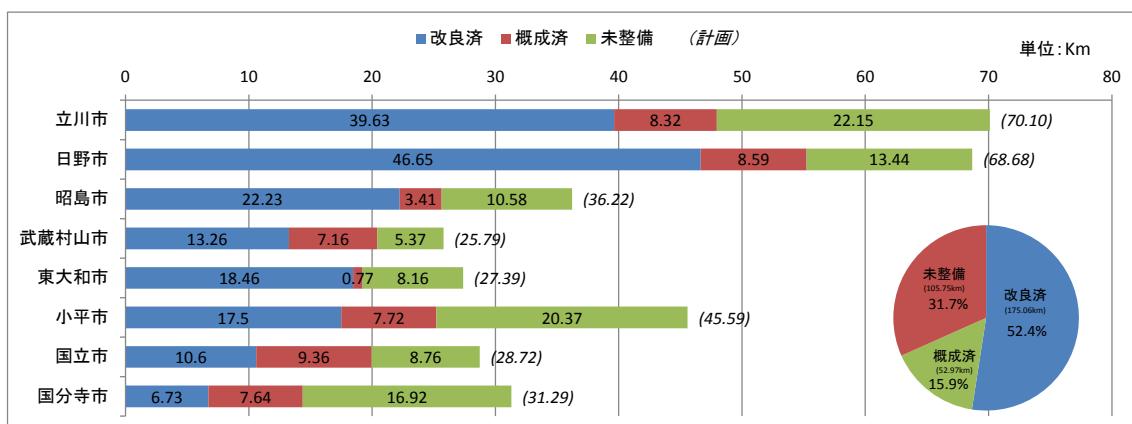


図 2-8 立川都市圏における都市計画道路の整備状況

資料：都市計画年報(H25)

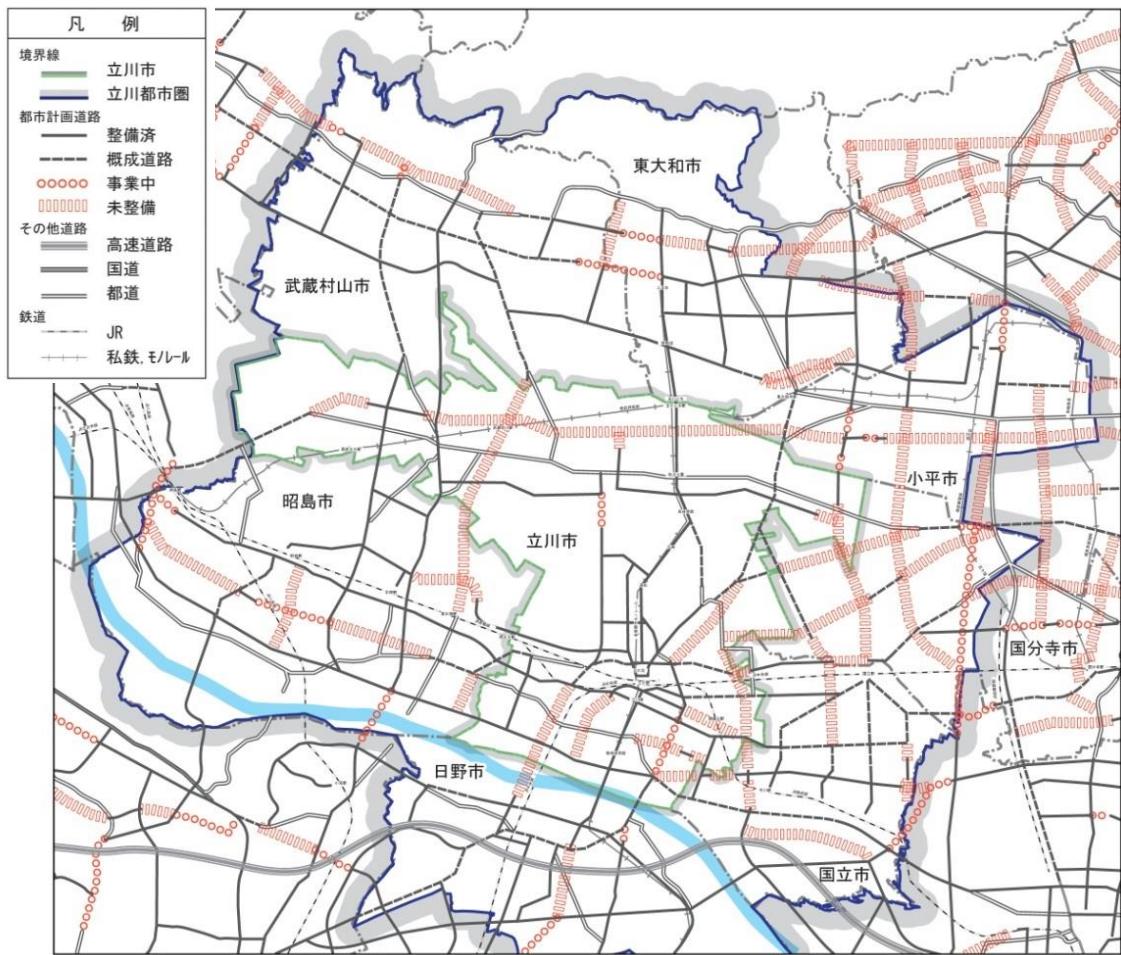


図 2-9 立川都市圏における都市計画道路の整備状況

資料：東京都都市計画道路網図

出典：立川市都市交通マスタープラン(H24)

立川市においては、下図に示すように街区幹線道路の機能に着目して整備目標となる基準を設定しており、網間隔の適正水準を250～500mと考えています。

概念図		1 km	500m	250m	100m
網間隔		1 km	500m	250m	100m
1 km ² に対する道路延長		$4 \text{ km} / 2 = 2 \text{ km}$	$2 \text{ km} + 2 \text{ km} = 4 \text{ km}$	$2 \text{ km} + 6 \text{ km} = 8 \text{ km}$	$2 \text{ km} + 18 \text{ km} = 20 \text{ km}$
全道路延長密度		2 km/km^2	4 km/km^2	8 km/km^2	20 km/km^2
道路段階別道路延長密度		<p>$\blacksquare : 2 \text{ km/km}^2$ =幹線道路</p>	<p>$\blacksquare : 2 \text{ km/km}^2$ =幹線道路</p> <p>$\square : 2 \text{ km/km}^2$ =街区幹線道路</p>	<p>$\blacksquare : 2 \text{ km/km}^2$ =幹線道路</p> <p>$\square : 2 \text{ km/km}^2$ - - - : 4 km/km² =街区幹線道路</p>	<p>$\blacksquare : 2 \text{ km/km}^2$ =幹線道路</p> <p>$\square : 2 \text{ km/km}^2$ - - - : 4 km/km² =街区幹線道路</p> <p>- - - - : 12 km/km² =区画道路</p>
道路段階別平均幅員	: 20m	: 20m - - - : 10m	: 20m - - - } : 10m	: 20m - - - } : 10m	: 20m - - - } : 10m - - - - : 6 m
備考		<p>$2 \text{ km} \times 0.02 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 4\%$</p> <p>$2 \text{ km} \times 0.02 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 4\%$</p> <p>$2 \text{ km} \times 0.01 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 2\%$</p> <p>計 6 %</p>	<p>$2 \text{ km} \times 0.02 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 4\%$</p> <p>$2 \text{ km} \times 0.01 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 6\%$</p> <p>計 10 %</p>	<p>$2 \text{ km} \times 0.02 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 4\%$</p> <p>$6 \text{ km} \times 0.01 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 6\%$</p> <p>計 10 %</p>	<p>$2 \text{ km} \times 0.02 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 4\%$</p> <p>$6 \text{ km} \times 0.01 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 6\%$</p> <p>$12 \text{ km} \times 0.006 / 1 \text{ km}^2 \times 100 = 7.2\%$</p> <p>計 17.2 %</p>
本整備計画で目指すレベル					

図 2-10 立川市における街区幹線道路の適正水準

資料：立川市道路整備基本計画〔街区幹線道路整備計画〕(H12)

生活道路に関しては、生活道路拡幅事業計画において、路線整備による機能性の向上や路線の現状評価、整備の緊急性・重要性の評価をもとに整備路線(24路線)を整備優先道路の候補として示しています。この計画は平成22年からの15ヵ年計画とし、5年ごとに「前期」「中期」「後期」に計画期間を設定して整備優先路線を定めています。

図の①～⑬を整備優先路線の前期整備路線として位置づけるとともに、武藏砂川駅北側地区関連事業の5路線については、まちづくりを推進する観点から別途対応をすることとしています。なお、「中期」「後期」については、5年ごとに路線、幅員等を含めて見直します。



図 2-11 立川市における整備優先候補路線図

資料：生活道路拡幅事業計画(H23)

5) 駐車場の現状

立川駅周辺には市営駐車場が7カ所整備されており、自動車と自動二輪を含めて525台分の駐車スペースが供給されています。

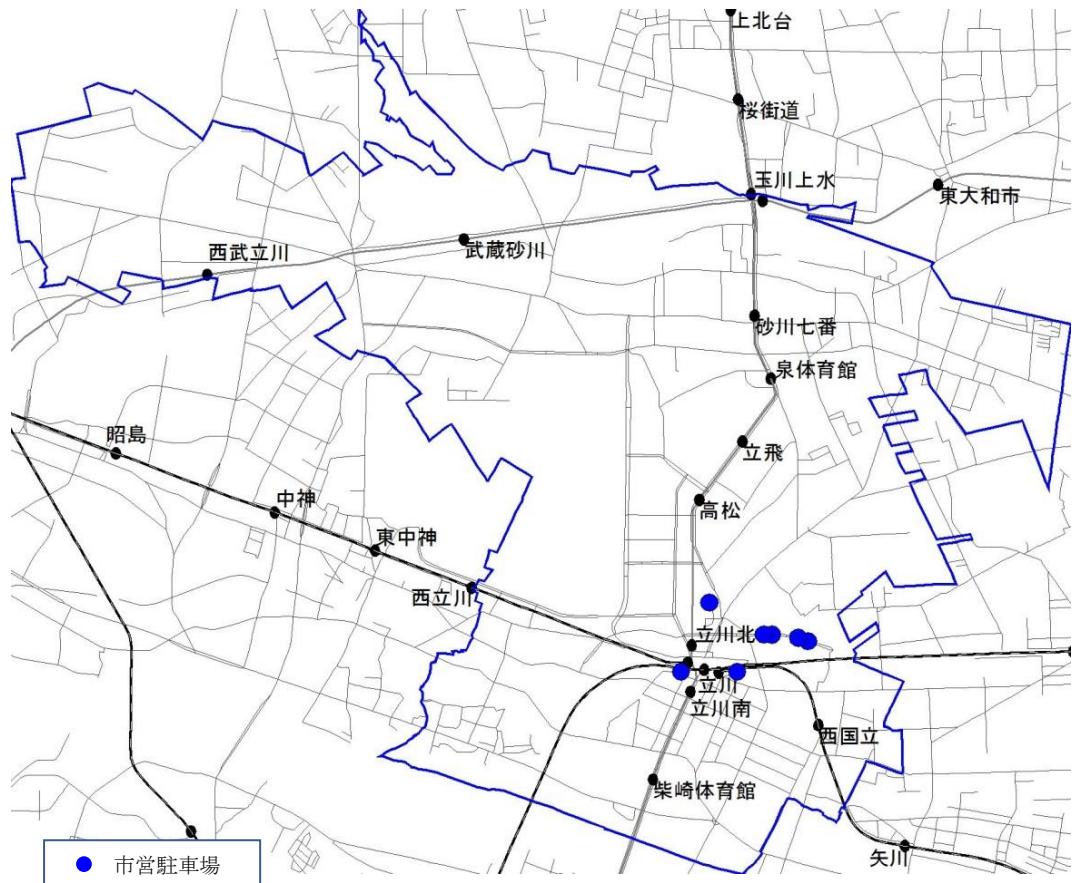


図 2-12 立川市の主要駐車場

資料：立川市ホームページ(H26.7.確認)

<http://www.city.tachikawa.lg.jp/kurashi/kotsu/chushajo/tachikawashi/index.html>

駐車場整備地区全体の駐車場収容台数は、8,710台(四輪)となっています。時間貸し、月極、専用の利用形態の割合が収容台数ベースで概ね50%、25%、25%になっており、時間貸しが最も多くなっています。

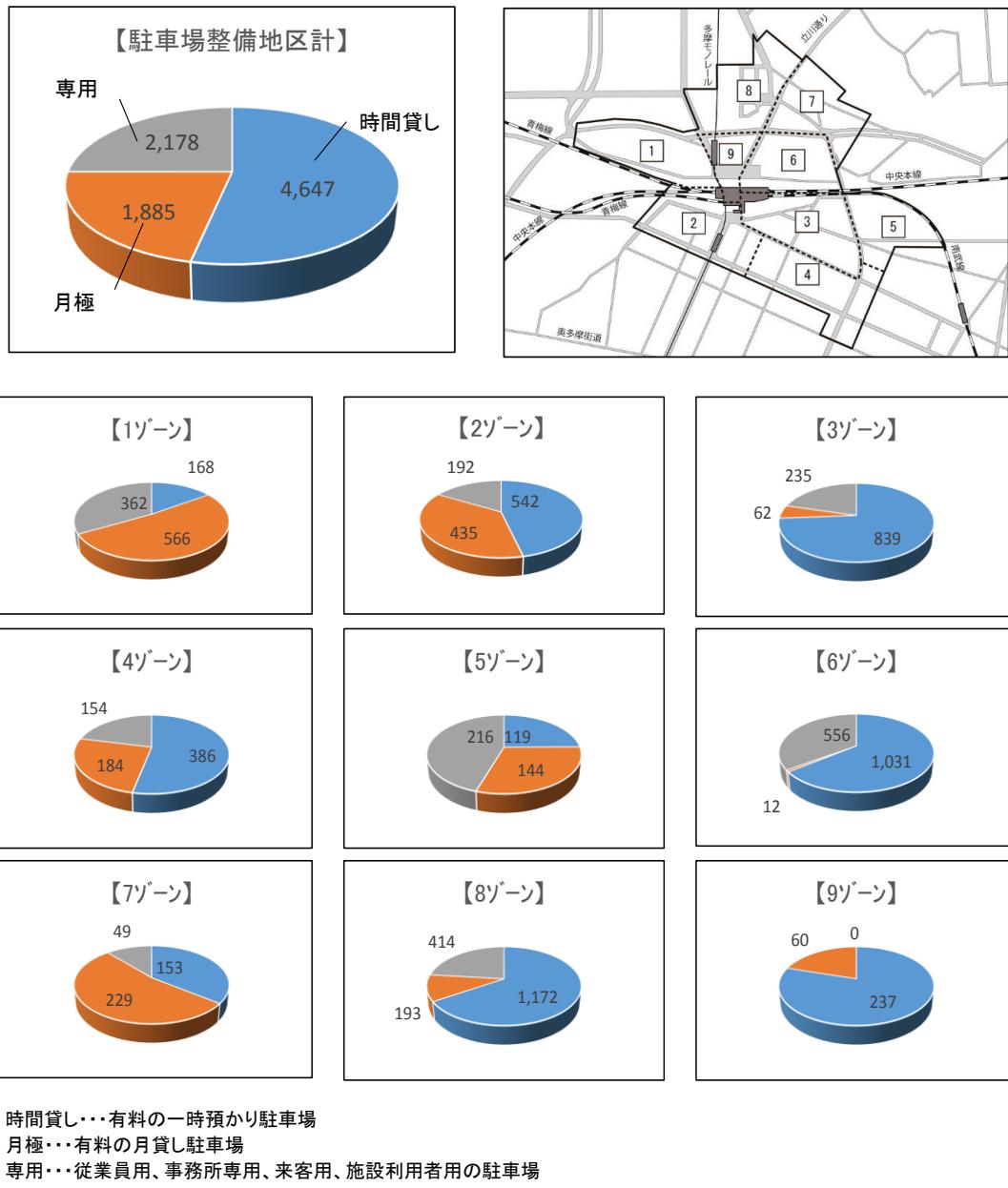


図 2-13 駐車場整備地区の駐車場収容台数(四輪)

出典：立川市駐車場整備計画改定事業支援業務報告書(H26)

6) 自転車ネットワークの現状

自転車走行空間として、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、基地跡地地区を中心に延長約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、平成25年3月下旬より供用を開始しています。



図 2-14 立川市の自転車走行空間

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>

7) 自転車等駐車場の現状

立川市では立飛駅以外の各鉄道駅の直近に市営の自転車等駐車場が整備されています。

自転車等駐車場の合計の収容台数は、自転車が 17,822 台、バイクが 540 台となっており、自転車を停めるハード側の環境は一定水準の整備がされています。



図 2-15 立川市の市営自転車等駐車場

資料：立川市統計年報(H26)

表 2-3 自転車等駐車場の状況

名 称		所 在 地	敷地面積 (m ²)	収容台数(台)	最 寄 駅	平成26年4月1日現在 最寄駅 までの 所要時間
南 口 立 体 有 料	錦町2-1-4	349.00	自 転 車	599	JR立川駅南口	3分
南 口 第 一 有 料	柴崎町2-1-5	201.21	自 転 車	130	JR立川駅南口	2分
南 口 第 二 有 料	柴崎町3-9-25	1,735.00	自 転 車 バ イ ク	1,578 119	多摩都市モノレール立川南駅	1分
南 口 第 三 有 料	柴崎町2-5-1	174.00	自 転 車	172	JR立川駅南口	3分
南 口 第 四 有 料	柴崎町3-5-27	435.50	自 転 車	181	JR立川駅南口	2分
南 口 第 一 タ ワ ー 有 料	錦町1-3-19	285.00	自 転 車	794	JR立川駅南口	1分
南 口 第 二 タ ワ ー 有 料	柴崎町2-3-20	218.00	自 転 車	414	JR立川駅南口	3分
南 口 臨 時	柴崎町3-10	1,370.00	自 転 車	1,500	多摩都市モノレール立川南駅	1分
北 口 第 一 有 料	曙町2-36-2	1,134.32	自 転 車	1,038	JR立川駅北口	8分
北 口 第 三 有 料	曙町2-15-16	1,857.20	自 転 車 バ イ ク	928 161	JR立川駅北口	3分
北 口 臨 時 有 料	緑町3-1	2,561.85	自 転 車	1,867	多摩都市モノレール立川北駅	3分
立 川 駅 西 地 下 道 有 料	曙町1-1-33	1,643.00	自 転 車	849	JR立川駅北口	5分
都 市 軸 駐 輪 ス ペ ー ス	曙町2-314	-	自 転 車	500	多摩都市モノレール立川北駅	1分
立 川 北 駅 下	曙町2-5 先	1,090.00	自 転 車	400	多摩都市モノレール立川北駅	1分
立 川 駅 北 口 デ ッ キ 下	曙町2-3 先	-	自 転 車	30	JR立川駅北口	2分
国際製菓学校前臨時	曙町1-32 先	110.86	自 転 車	80	多摩都市モノレール立川北駅	1分
北 口 緑 川 第 二 バ イ ク	曙町3-22-17	70.00	バ イ ク	70	JR立川駅北口	8分
西 国 立 駅 第 一 有 料	羽衣町3-1-25	629.66	自 転 車	420	JR西国立駅	1分
西 国 立 駅 第 二 有 料	錦町1-24-20	1,003.30	自 転 車 バ イ ク	579 42	JR西国立駅	1分
西 国 立 駅 第 三 有 料	羽衣町1-25-23	354.95	自 転 車	206	JR西国立駅	1分
玉 川 上 水 駅 第 一	幸町6-4-9	356.78	自 転 車	500	西武鉄道玉川上水駅	1分
玉 川 上 水 駅 第 二	幸町6-3 先	389.89	自 転 車	510	西武鉄道玉川上水駅	1分
玉 川 上 水 駅 第 四	柏町4-4-18	466.15	自 転 車	490	西武鉄道玉川上水駅	1分
玉 川 上 水 駅 第 五	柏町4-54-11	904.51	自 転 車	303	西武鉄道玉川上水駅	8分
玉 川 上 水 駅 臨 時 自 転 車	幸町6-1 先	772.20	自 転 車	400	西武鉄道玉川上水駅	2分
西 立 川 駅 有 料	富士見町1-36-10	377.00	自 転 車	336	JR西立川駅	駅構内
武 藏 砂 川 駅 第 一 有 料	上砂町4-52-1	1,443.28	自 転 車 バ イ ク	993 82	西武鉄道武藏砂川駅	1分
武 藏 砂 川 駅 第 二 有 料	上砂町4-50-1	990.00	自 転 車 バ イ ク	474 54	西武鉄道武藏砂川駅	3分
西 武 立 川 駅 北 口 有 料	西砂町1-23-8	625.16	自 転 車	400	西武鉄道西武立川駅	1分
泉 体 育 館 駅 臨 時 自 転 車	泉町786-11	81.60	自 転 車	100	多摩都市モノレール泉体育館駅	1分
泉 体 育 館 駅 自 転 車	幸町1-21-13	765.39	自 転 車	480	多摩都市モノレール泉体育館駅	1分
柴崎体育館駅臨時自転車	柴崎町6-13-3 先	326.00	自 転 車 バ イ ク	300 30	多摩都市モノレール柴崎体育館駅	1分
砂 川 七 番 駅 第 一	柏町3-2-19	102.80	自 転 車	60	多摩都市モノレール砂川七番駅	1分
高 松 駅 下	高松町1-100	187.92	自 転 車	260	多摩都市モノレール高松駅	1分
高 松 駅 自 転 車	高松町1-22	308.00	自 転 車	120	多摩都市モノレール高松駅	1分
総 数		23,319.53	自 転 車 バ イ ク	17,991 558		

資料：都市整備部交通対策課

出典：立川市統計年報(H26)

8) 歩行空間の現状

JR 立川駅と多摩都市モノレール立川南・北駅を相互に結ぶ歩行者専用デッキを土地区画整理事業区域等で整備することにより、歩行者と自動車を分離した歩行区間を創出しています。

市全域では、平成 23 年 4 月 1 日現在、歩道設置の延べ延長は 108,540m、防護柵の延べ延長は 52,126m となっており、平成 23 年度～27 年度において、歩道は 2,745m、防護柵は 2,500m の追加事業が見込まれています*。

*資料：第 9 次立川市交通安全計画(H23)

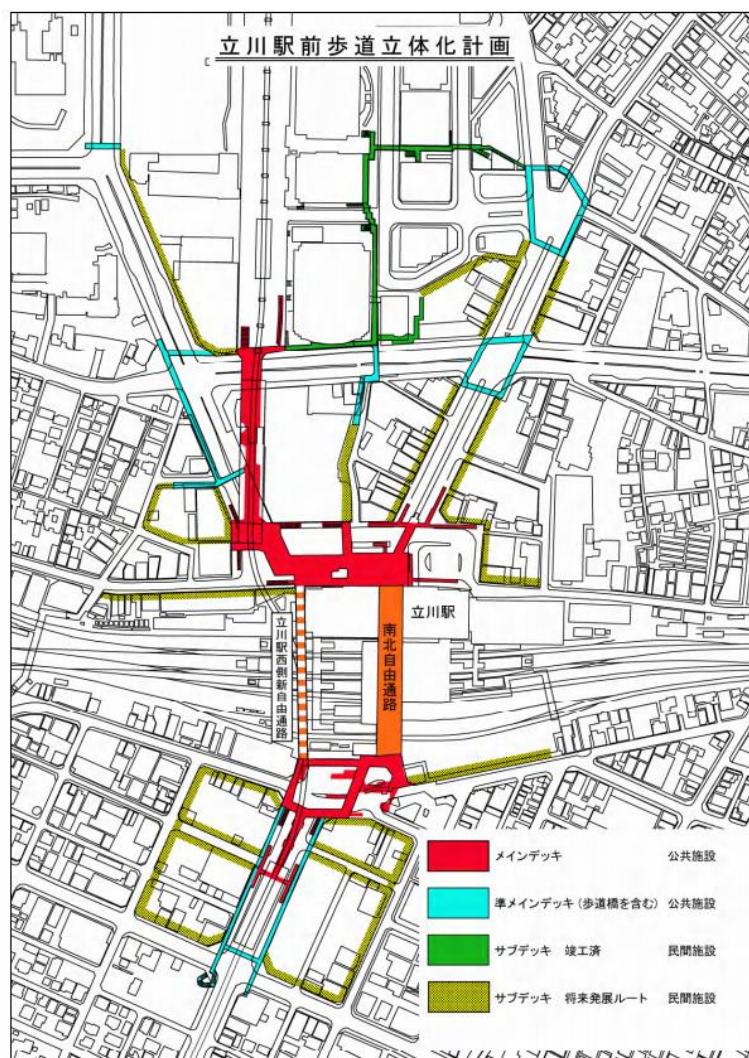


図 2-16 立川駅前ペデストリアンデッキ

出典：立川駅前歩道立体化計画(H20)

2-1(1) 交通サービスに関する現状のまとめ

- 立川市は鉄道基盤・モノレール基盤が東西・南北方向に整備されており、また立川駅を中心としたバスネットワークが形成されていることから、公共交通を用いた移動のしやすさとしては一定の水準が確保されているといえます。ただし、路線バスとコミュニティバスの重なりや、地域の副次的な拠点間を走行する公共交通が少ないなど、改善の余地は残されています。
- 道路ネットワークとしては、都市計画道路などの未整備区間が多く、また、街区幹線道路と生活道路の体系的なネットワーク化に向けて、更なる整備が望まれる状況です。幅員が狭く、コミュニティバスの運行ができない道路も多く存在しています。
- 自転車走行空間についてもネットワークが未形成であり、歩行環境に関しても改善の余地を有します。こうした現状から、公共交通以外の交通手段を用いた移動については利用者にとって不便な部分が残っているといえます。