

# **立川市総合都市交通戦略**

**平成 27(2015)年**

**立川市**



## 目次

第1章	はじめに	1
1-1	これまでの経緯	1
1-2	総合都市交通戦略改定の目的	1
1-3	総合都市交通戦略改定の位置づけ	2
1-4	総合都市交通戦略改定における協議会の構成	3
第2章	交通と土地利用に関する現状と課題	5
2-1	現状	6
2-2	特徴	7
2-3	将来動向の見通しと想定される変化	9
2-4	課題	14
第3章	交通と土地利用に関する将来像	17
3-1	人の移動のイメージ	17
3-2	交通サービスのイメージ	18
3-3	交通戦略における将来像	19
第4章	交通と土地利用に関する施策	21
4-1	交通に関する主な施策	21
4-2	土地利用に関する主な施策	22
第5章	施策展開の基本方針	23
5-1	交通と土地利用の相互連携	23
5-2	交通施策の構成	25
5-3	施策展開の基本方針	25
5-4	重点整備地区の設定	26
第6章	重点整備地区・市内全域で実施する施策パッケージ	27
6-1	重点整備地区① 中心市街地周辺地区	28
6-2	重点整備地区② 新市街地周辺地区	30
6-3	重点整備地区③ 旧庁舎周辺地区	32
6-4	重点整備地区④ 武蔵砂川駅北側地区	34
6-5	市内全域で取り組む施策	36
第7章	評価・改善	39
7-1	総合都市交通戦略の評価指標	39
7-2	継続的な評価体制	40



# 第1章 はじめに

## 1-1 これまでの経緯

立川市では、平成27年度を初年度とする第4次長期総合計画(基本構想・基本計画)の策定に先立ち、新たな時代における都市活動とそれを支える交通のビジョンとして、「立川市交通マスタープラン」を平成25年3月に策定し、本市の都市計画マスタープランの基本理念である「人と環境にやさしいまちづくり」を踏まえ、都市活動を支える交通施策の展開をすすめています。

一方、平成20年度に策定した総合都市交通戦略では、立川駅西側の新自由通路の整備や市街地再開発事業、西武立川駅の駅舎改良や駅南側の開発事業、武蔵砂川駅の駅舎改良(バリアフリー化)などを実施すべき施策として位置づけ、これらの事業の多くは整備中又は完了している状況です。

## 1-2 総合都市交通戦略改定の目的

交通マスタープランに示される都市活動とそれを支える交通のビジョンの実現に向けて、将来像を明確にし、新たに取り組む施策の実施計画を定めることを目的として、総合都市交通戦略の改定を行うものです。

総合都市交通戦略では、交通マスタープランの計画期間である概ね20年間について、短期(概ね5年まで)・中期(概ね10年まで)・長期(概ね10年超)に区分し、短期・中期に実施すべき施策を位置づけます。

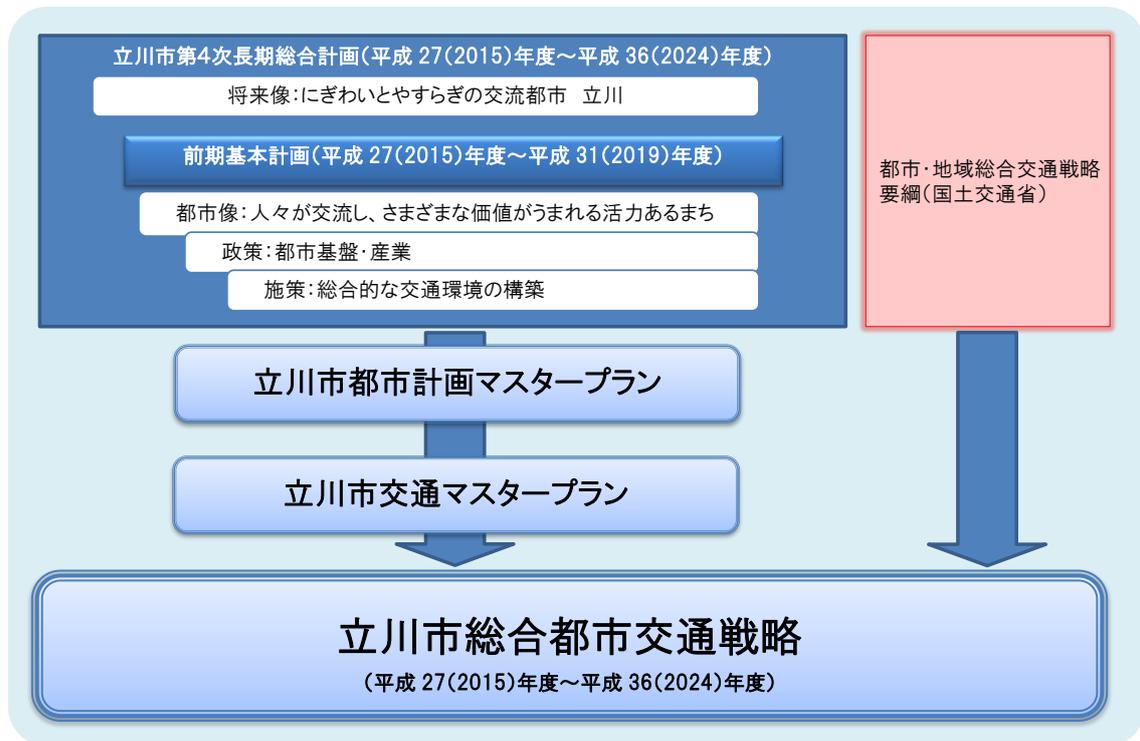
	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
基本構想 (長期総合計画)	第3次長期総合計画(H12~26)								第4次長期総合計画(H27~36)									
基本計画	第2次基本計画(H17~21)		第3次基本計画(H22~26)				前期基本計画(H27~31)				後期基本計画(H32~36)							
交通MP									交通MP(H25~概ね20年後)									
交通戦略	交通戦略(H21~H30)								交通戦略改定 : 目標・方針(H27~H36) : 実施計画(短期H27~31、中期H32~36)									

### 1-3 総合都市交通戦略改定の位置づけ

立川市における総合都市交通戦略は、第4次長期総合計画、都市計画マスタープラン、交通マスタープランを上位計画とします。

総合都市交通戦略は、第3次都市計画道路優先整備計画や生活道路拡幅計画、自転車総合計画、駐車場整備計画、コミュニティバス路線再編計画など各個別計画に位置づけられた施策を抽出し、第4次長期総合計画・前期基本計画の施策(総合的な交通環境の構築)の戦略的な展開を担う計画となります。

また各個別計画に対しても、総合都市交通戦略策定の中の検討結果を踏まえてフィードバックを行うことで、各分野で実施される施策が交通体系全体からみて最大限に効果を発揮することを目指します。



## 1-4 総合都市交通戦略改定における協議会の構成

総合都市交通戦略の改定にあたっては、交通体系の全体像を考慮し、かつ具体的な事業を含んだ議論を実施するため、立川市の関連部署に加え、学識経験者、交通事業者(鉄道、バス、タクシー)、交通管理者、国土交通省、東京都、商業関連団体など、幅広い関係者から構成される立川市総合都市交通戦略協議会を設置し、戦略策定に向けた議論を行うこととしました。この協議会で検討した意見を踏まえ、立川市が総合都市交通戦略を策定します。

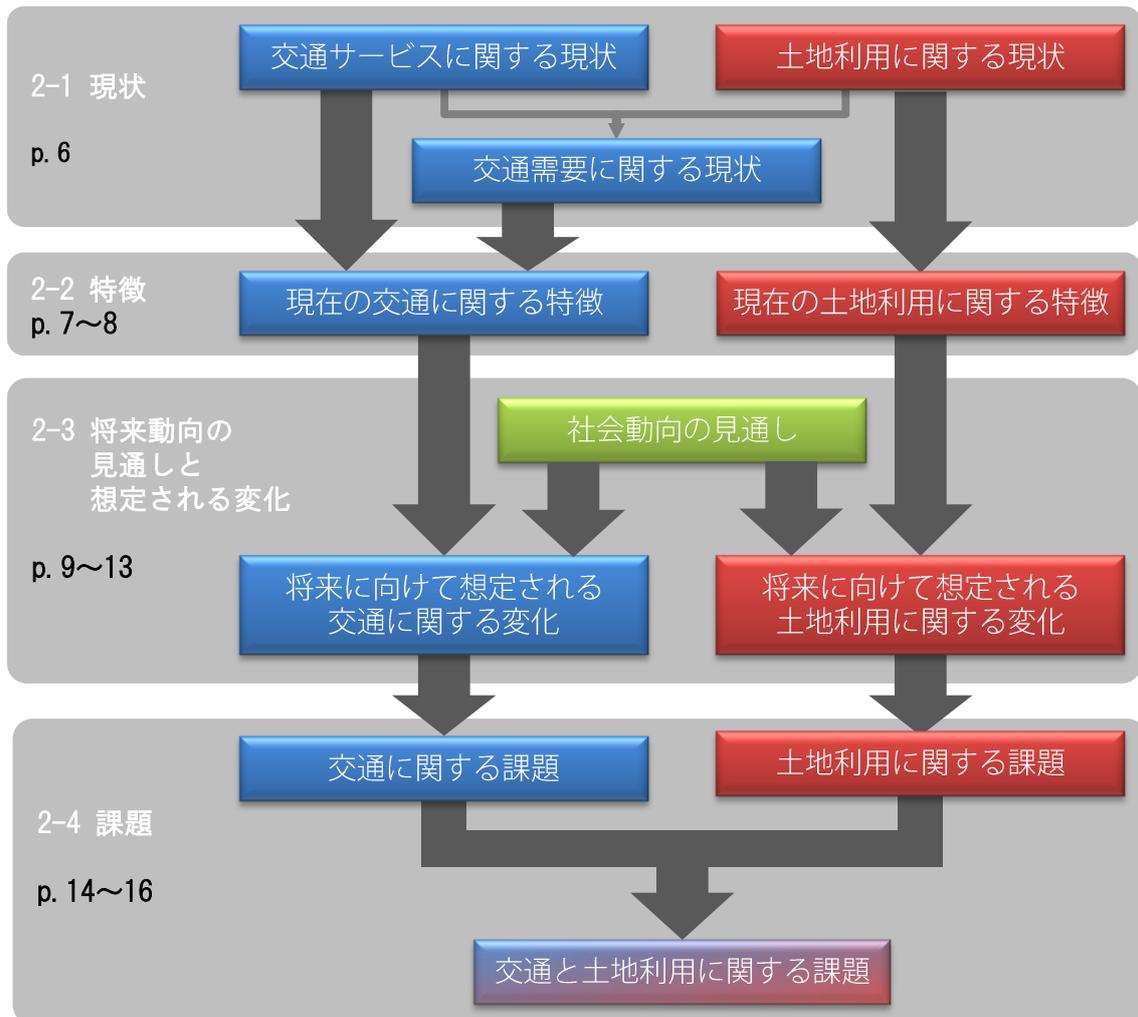
所 属	備 考
横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院長	学識経験者
東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻	〃
国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課	行 政
国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課	〃
国土交通省国営昭和記念公園事務所調査・品質確保課	〃
東京都北多摩北部建設事務所工事第一課	〃
警視庁立川警察署交通課	〃
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社総務部企画室	交通事業者(鉄道等)
西武鉄道株式会社計画管理部鉄道計画課	〃
多摩都市モノレール株式会社総務部事業課	〃
立川バス株式会社運輸部計画課	交通事業者(バス)
西武バス株式会社運輸計画部計画課	〃
京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合バス事業担当	〃
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会	交通事業者(タクシー)
立川商工会議所	各種団体
社会福祉法人立川市社会福祉協議会	〃
立川市自治会連合会	〃
立川市商店街振興組合連合会	〃
委 員 数	18名

---

## 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

- ・ 鉄道・モノレール路線が東西・南北方向に整備されています。
- ・ 立川駅を中心にバスネットワークが形成されていますが、地域拠点間を結ぶ路線は少ない状況です。
- ・ 未整備の都市計画道路や、コミュニティバスが運行できない狭幅員道路も多くあります。
- ・ 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。
- ・ 歩行空間に関しても改善の余地が残されています。

### (2)土地利用に関する現状

#### 【人口構造(平成25年)】

- ・ 立川市の人口は約178千人です。
- ・ 高齢化率は21.8%で東京都の平均値と同程度となっています。
- ・ 立川駅周辺や基地跡地に若者が比較的多く居住しています。
- ・ 住宅団地の周辺等で高齢者人口が多くなっています。

#### 【立川基地跡地により分断された土地利用】

- ・ 立川駅周辺に商業系の土地利用が集中しています。
- ・ 基地跡地周辺には公共系・工業系の土地利用が多くなっています。
- ・ 北部の砂川地域は住宅系土地利用と農用地が混在しています。

#### 【都市基盤・公共施設】

- ・ 商業施設、病院、公共施設、防災拠点等、自立都市圏の構成要素の多くが鉄道・モノレール沿線に分布しています。

### (3)交通需要に関する現状

- ・ 立川市内だけでなく周辺市との間でも活発な移動が見られ、その目的も通勤・通学・私事・業務とさまざまです。
- ・ 高齢者の1日1人当たりの移動は増加傾向にあり、特に私事目的で活発に移動しています。
- ・ 鉄道・モノレール・自転車・徒歩の移動が増加し、自動車は減少傾向にあります。
- ・ 立川駅の周辺では鉄道分担率が高く、市の北西部では自動車分担率が高いなど、地域特性の違いが明確に現れています。
- ・ 立川市内の路線バスは、平成18～23年の間に利用者が約2割減少しています。特に立川駅と団地を結ぶ路線で落ち込みが顕著となっています。
- ・ タクシー利用者は多摩地区全体で平成18～23年の間に利用者が約2割減少しています。
- ・ 地形が平坦なこともあり、自転車の利用が多くなっています。特に駅へ乗り入れる自転車がも多く、放置自転車も発生しています。
- ・ 中心市街地は歩行者が多く賑わっています。また、駐車需要も多くなっています。

## 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。特に交通に関しては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

##### 【強み】

- ・ 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】

- ・ 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】

- ・ 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】

- ・ 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】

- ・ 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】**

- ・ 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】**

- ・ 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】**

- ・ 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】**

- ・ 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】**

- ・ 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**

##### **【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生かした農業の展開】**

- ・ 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。

---

## 2-3 将来動向の見通しと想定される変化

### (1) 将来動向の見通し

将来に向けて考慮すべき観点として、1)人口減少・高齢化、2)財源問題、3)環境問題、4)防災対策の4つを挙げ、それぞれの今後の見通しを整理します。

#### 1) 人口減少・高齢化

- ・ 人口は今後10年間で約2,000人の減少が見込まれています。この間、65歳以上の高齢者人口が約5,000人増加して高齢化率が25%を超える一方、14歳以下の人口は約2,000人の減少、15～65歳の生産年齢人口は約5,000人の減少と、少子高齢化が進んでいきます。
- ・ 運転免許を保有する高齢者の増加により、交通事故の当事者に高齢者が占める割合も増加することが見込まれます。
- ・ 東京都では20歳代の若者の運転免許保有率が低下傾向にあります。

#### 2) 財源問題

- ・ 既存のインフラは高度経済成長期に建設され、供用から年数を経たものが多く、今後、維持更新の必要性が高まることが予測されています。
- ・ 高齢化による社会保障費の増加、後に述べる環境問題への対応や防災対策の必要性等から、公共サービス提供・維持のための財源がひっ迫することが見込まれます。長期的には、人口減少による税収減も想定されます。

#### 3) 環境問題

- ・ 地球温暖化対策の重要性が増大し、都市における社会経済活動(家庭部門、業務部門、運輸部門)から排出されるCO<sub>2</sub>の削減が、一層求められることが想定されます。

#### 4) 防災対策

- ・ 今後、想定される災害に備えた国土強靱化の重要性が増大すると想定されます。
- ・ 立川市は広域防災拠点として位置づけられていると同時に、市内には立川断層\*が存在し、災害への備えが、一層求められることが想定されます。

\*文部科学省は、平成24年度から3ヶ年にわたり「立川断層帯の重点的な調査観測」を実施していますが、今後の調査結果によっては、立川断層帯の評価が変わる可能性があります。

## (2) 将来に向けて想定される交通に関する変化

1)人口減少・高齢化、2)財源問題、3)環境問題、4)防災対策の4つの観点で社会動向を見た際に、将来に向けて想定される交通に関する変化を整理します。

総合都市交通戦略の計画期間である概ね10年後までに想定される変化と、10年後以降に想定される変化(文章末尾に㊦)に分けて記載します。

### 1) 人口減少・高齢化

#### ① 鉄道・モノレール

- ・ 高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心に鉄道・モノレール利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。
- ・ 少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
- ・ リタイア層を65歳以上と仮定すると、現在のリタイア層の50%以上にあたる55～64歳の方たちが、今後10年間でリタイアすることになり、長期的には鉄道・モノレールの通勤混雑が次第に緩和されることが想定されます。㊦
- ・ 通勤目的の利用頻度に対して私事目的の利用頻度が低いことが想定され、長期的には鉄道・モノレールの利用者が総量として減少傾向となることが想定されます。㊦

#### ② バス

- ・ 高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心にバス利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。特に、私事目的は立川市内で完結する移動の占める割合が鉄道と比較して高いため、鉄道・モノレールよりも高齢者の占める割合のさらなる増加が想定されます。
- ・ 少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
- ・ 歩行に抵抗を感じる層が増加し、バス停の近接性のニーズの増大が想定されます。
- ・ 既に一部の住宅団地と立川駅を結ぶ路線で利用者が減少傾向にありますが、リタイア層を65歳以上と仮定すると、現在のリタイア層の50%以上にあたる55～64歳の方たちが、今後10年間でリタイアすることになり、バスの通勤混雑が次第に緩和されることが想定されます。
- ・ 通勤目的の利用頻度に対して私事目的の利用頻度が低いことが想定され、バスの利用者が総量として減少傾向になることが想定されます。

#### ③ タクシー

- ・ 高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心にタクシー利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。
- ・ 少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。

#### ④自動車

- ・高齢者人口が増加し、自動車を運転する高齢者の増加が想定されます。
- ・高齢者の私事目的での移動が増加し、中心市街地や大規模商業施設周辺での混雑の悪化が想定されます。
- ・自動車を運転する高齢者が増加し、交通事故当事者となる高齢者の増加が想定されます。
- ・生産年齢人口の減少、若者のクルマ離れの傾向が継続すると、長期的には自動車交通量が減少傾向になることが想定されます。㊦

#### ⑤自転車

- ・高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心に自転車を利用する高齢者の増加が想定されます。
- ・自転車を運転する高齢者が増加し、交通事故当事者となる高齢者の増加が想定されます。
- ・健康に良い乗り物として、自転車を利用する人の割合の増加が想定されます。

#### ⑥徒歩

- ・高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心に徒歩で移動する高齢者の増加が想定されます。
- ・徒歩で移動する高齢者が増加し、交通事故当事者となる高齢者の増加が想定されます。
- ・健康に良い移動手段として、徒歩で移動する人の割合の増加が想定されます。

#### ⑦結節点

- ・高齢者や子育て層を含めて、誰もが移動しやすい環境づくりが求められ、垂直抵抗の軽減や段差の解消の重要性の増大が想定されます。

## 2) 財源問題

#### ①鉄道・モノレール

- ・路線の建設や立体化など、鉄道・モノレールの整備に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

#### ②バス

- ・収支率の低いバス路線の維持に要する財源の確保が困難になることが想定されます。
- ・財源のひっ迫によって道路の新設や拡幅が進まず、新規バス路線の導入が進まないことが想定されます。

#### ③タクシー

(該当なし)

#### ④自動車

- ・道路の新設・拡幅や、維持補修に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

#### ⑤自転車

- ・自転車走行空間の整備に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

#### ⑥徒歩

- ・歩道の整備、デッキや歩道橋の維持補修に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

#### ⑦結節点

- ・駅前広場等の整備に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

---

### 3) 環境問題

#### ①鉄道・モノレール

- ・ 環境にやさしい交通手段として鉄道・モノレールの重要性が増加すると想定されます。

#### ②バス

- ・ 環境にやさしい交通手段としてバスの重要性が増加すると想定されます。

#### ③タクシー

- ・ 環境対応車導入など、タクシーからの排出ガス削減ニーズが増加すると想定されます。

#### ④自動車

- ・ 環境対応車普及・交通量削減など、自動車からの排出ガス削減ニーズが増加すると想定されます。

#### ⑤自転車

- ・ 環境にやさしい交通手段として自転車の重要性が増加すると想定されます。

#### ⑥徒歩

- ・ 環境にやさしい交通手段として徒歩の重要性が増加すると想定されます。

#### ⑦結節点

(該当なし)

### 4) 防災対策

#### ①鉄道・モノレール

- ・ 鉄道・モノレールインフラの強靱化の重要性が増加すると想定されます。

#### ②バス

- ・ 緊急時のバス輸送経路や運行体制の確保・維持の重要性が増加すると想定されます。

#### ③タクシー

- ・ 緊急時の通信手段としてタクシー無線活用の重要性の増加が想定されます。

#### ④自動車

- ・ 緊急時の輸送経路、避難路確保の重要性が増加すると想定されます。

#### ⑤自転車

- ・ 緊急時の移動手段として自転車の重要性が増加すると想定されます。

#### ⑥徒歩

- ・ 緊急時の徒歩帰宅と支援環境整備の重要性が増加すると想定されます。

#### ⑦結節点

- ・ 立川駅周辺などで、災害時に発生する帰宅困難者の一時滞在施設確保の重要性が増加すると想定されます。

---

### (3) 将来に向けて想定される土地利用に関する変化

1)人口減少・高齢化、2)財源問題、3)環境問題、4)防災対策の4つの観点で社会動向を見た際に、将来に向けて想定される土地利用に関する変化を整理します。

#### 1) 人口減少・高齢化

- ・ 高齢者人口の増加により、高齢者の住みよい環境整備の必要性が増加すると想定されます。
- ・ 少子化対策として、子育て層の住みよい環境整備の必要性が増加すると想定されます。
- ・ 立川市でも人口減少が始まる中で、人口の増加傾向が続く地域も存在します。
- ・ 人口減少により空き家や空き地が増加すると想定されます。㊦
- ・ 利用者の減少により、商店・病院等日常サービスの水準が低下すると想定されます。㊦

#### 2) 財源問題

- ・ 老朽化した都市基盤・公共施設の改修・建替えに要する財源の確保が困難になることが想定されます。
- ・ 公共サービスの水準の維持に要する財源の確保が困難になると想定されます。

#### 3) 環境問題

- ・ 環境にやさしいまちづくりのあり方として、集約型都市構造実現の重要性が増加すると想定されます。

#### 4) 防災対策

- ・ 立川市における広域防災拠点機能の重要性が増加すると想定されます。
- ・ 老朽化した都市基盤・公共施設の耐震化・長寿命化の重要性が増加すると想定されます。

## 2-4 課題

現状と特徴、将来に向けて想定される変化を踏まえ、これから概ね10年程度の期間における交通に関する課題、土地利用に関する課題を整理します。

さらに交通と土地利用は互いに密接な関係にあるため、交通に関する課題と土地利用に関する課題を重ね合わせて考えた際の課題についても整理を行います。

### (1)交通に関する課題

#### ①多様な人々が利用しやすい利便性の高い鉄道・モノレールサービスの提供

- ・ 高齢者・子育て層を始め、多様な人々が利用しやすい鉄道・モノレール利用環境の提供。
- ・ 環境にやさしい乗り物として、鉄道・モノレールの利用促進。
- ・ 鉄道・モノレール路線・施設の防災対策。

#### ②多様な人々が利用しやすい効率的で高い水準のバスサービスの提供

- ・ 高齢者・子育て層を始め、多様な人々が利用しやすいバス利用環境の提供。
- ・ 中心市街地で発生する交通渋滞による遅延を解消するための走行環境の確保。
- ・ 交通不便地域での道路整備と連動した路線の確保。
- ・ 環境にやさしい乗り物として、バスの利用促進。

#### ③多様な人々が利用しやすいきめ細かなタクシーサービスの提供

- ・ 高齢者・子育て層を始め、多様な人々の利用ニーズに応じた車両の導入や、乗降時の段差解消など、タクシーサービス全体のユニバーサルデザイン化。

#### ④適正な利用がなされ、混雑が緩和された自動車走行・駐車環境の実現

- ・ 重要性の高い区間での優先的な道路整備。
- ・ 交通需要が集中する地域における他の手段への転換による交通需要の適正化。
- ・ 自動車に依存せず他の交通手段を組み合わせる移動できる環境の構築。
- ・ 駐車問題対策として、既存施設も活用した駐車需要の空間的・時間的偏在の抑制。
- ・ 自動車からのCO<sub>2</sub>排出量を削減する取組の実現。
- ・ 緊急時の輸送・避難経路の確保。

#### ⑤安全性・利便性が確保された自転車走行・駐輪環境の実現

- ・ 多様な自転車利用ニーズに対応し、安全かつ快適に走行できる空間の連続的な確保。
- ・ 放置自転車対策として、既存施設も活用した駐輪需要の空間的・時間的偏在の抑制。
- ・ 環境と健康にやさしい乗り物として、自転車の利用促進。
- ・ 緊急時の自転車移動の支援体制の構築。

#### ⑥駅周辺や生活空間の安全性・利便性が確保された歩行環境の実現

- ・ 高齢者・子育て層を始め、多様な人々が、安心して快適に回遊できる歩行環境の整備。
- ・ 環境と健康にやさしい移動手段として、徒歩での移動促進。

#### ⑦誰もが安心・快適に乗り継ぎできる交通結節点の実現

- ・ 高齢者・子育て層を始め、多様な人々が、安心して快適に乗り継ぎできる環境の整備。
- ・ 災害時の一時滞在機能の確保。

#### ⑧交通手段間の連携を踏まえた交通政策・施策体系の構築

- ・ 各交通手段の位置づけと連携による交通政策・施策体系の構築。

---

## (2)土地利用に関する課題(都市計画マスタープランより)

### ①広域拠点地区の整備

- ・多摩の拠点を担う地区として、JR立川駅周辺の整備充実、基地跡地の整備推進。

### ②地域の拠点となる地区の整備

- ・鉄道・モノレールの各駅周辺は、地域の拠点となる地区として駅を中心としたまちづくりの推進・誘導。

### ③周辺環境と調和した工業の誘導

- ・良好な市街地環境の保全・形成のための計画的なまちづくり。

### ④良好な住環境の保全と誘導

- ・良好な住環境の形成を図るため、地区特性にあった制度の活用・市民参加による計画的な市街地形成。

### ⑤自然環境や農地の保全と活用

- ・農業経営の支援と連携した農地の保全、緑や水辺の保全・創出

## (3)交通と土地利用に関する課題

### ①広域拠点地区の整備に向けた課題

- ・JR立川駅周辺での道路交通の円滑化(優先度の高い幹線道路整備、公共交通の利用促進、駐車場入庫待ち車両の抑制)
- ・JR立川駅周辺での回遊性向上(歩行環境の整備、放置自転車対策)
- ・基地跡地等、新市街地に集積した都市機能や、大規模な土地利用転換が想定される街区へのアクセス性の向上(モノレール・バス・自転車等の連携)

### ②地域の拠点となる地区の整備に向けた課題

- ・鉄道・モノレール駅周辺の地域拠点機能の向上(駅へのバス・タクシーの乗り入れ、自転車等との連携、バリアフリー化)
- ・都市施設や団地の建替え等の、土地利用の更新に合わせた地域拠点機能の導入(生活利便施設の立地、バスの乗り入れ、バスと自転車等の連携)
- ・地域拠点へのアクセス性の向上(必要な道路整備と連動したバス網の整備、自転車走行空間の整備)

### ③想定される土地利用の転換に向けた課題

- ・地域的な土地利用の転換を見越した先行的な基盤・交通サービスの整備(優先度の高い道路網の整備、バス網の整備、自転車等との連携)

### ④良好な住環境の保全に向けた課題

- ・地域内での移動性の確保(生活道路の拡幅、コミュニティバス網の整備、自転車等との連携)
- ・地域内での安全・安心な移動環境の整備(歩行環境の整備、バリアフリー化)

---

## 第3章 交通と土地利用に関する将来像

### 3-1 人の移動のイメージ

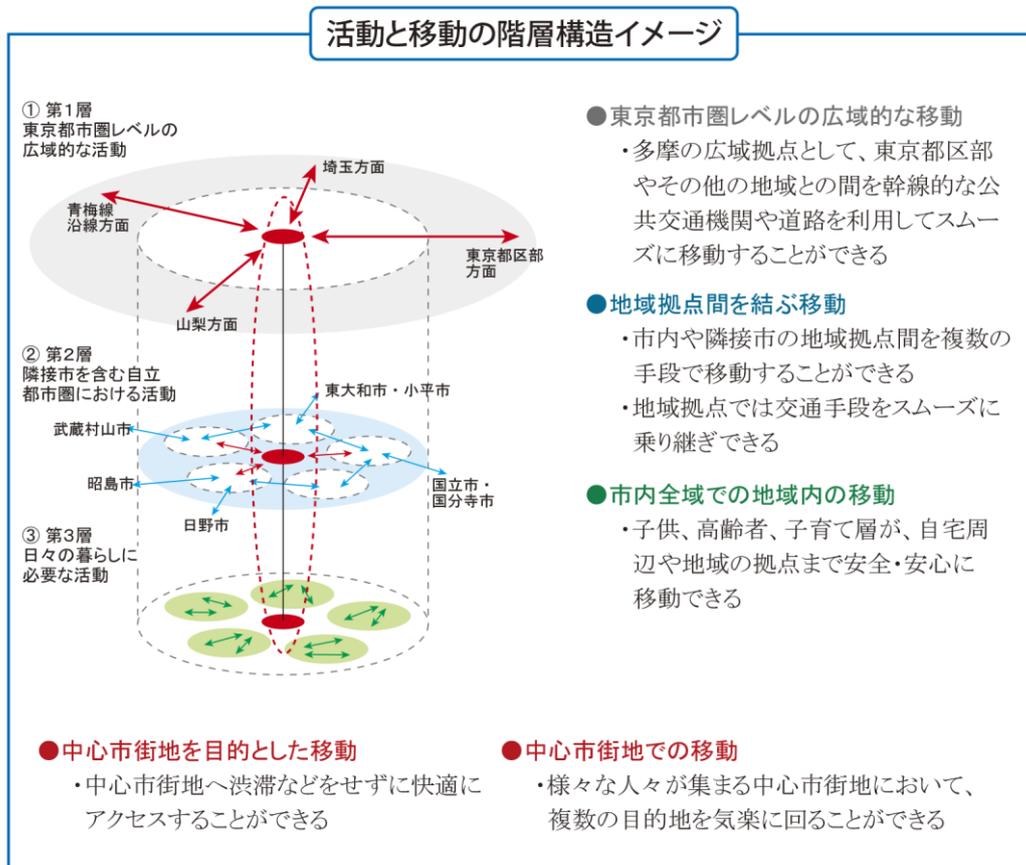
多摩地域の核となる立川では、広域から人が集まって行われる活動から、自宅周辺の身近な範囲で行う活動まで、幅広い活動が行われています。

これらのさまざまな活動を、『交通マスタープラン』では活動の空間的な広がりから、

- ・ 第1層：東京都市圏レベルの広域的な移動
- ・ 第2層：地域拠点間を結ぶ移動
- ・ 第3層：市内全域での地域内の移動

の3つの階層に分けて整理しています。

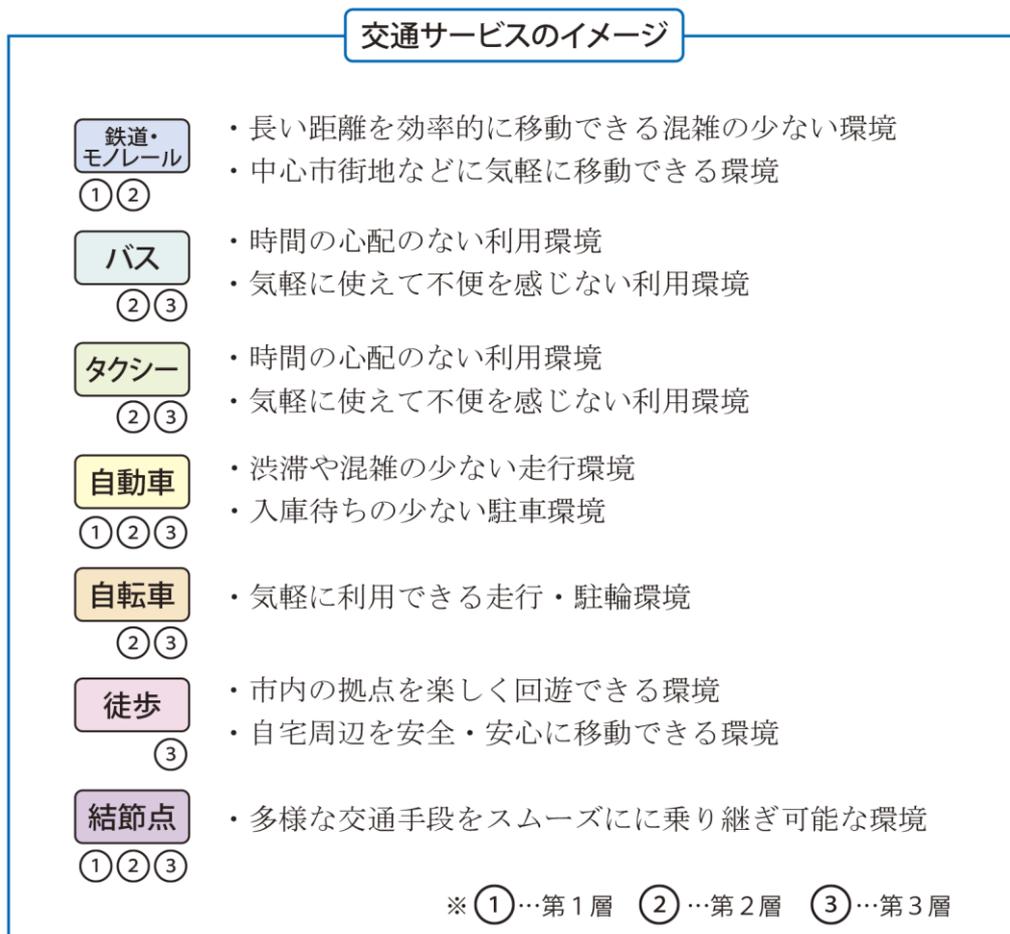
『総合都市交通戦略』では、これら3つの階層に加え、特に拠点性の高い立川駅周辺の中心市街地について、“中心市街地を目的とした移動”と“中心市街地での移動”を取り上げ、それぞれの移動場面で、将来的に目指す人の移動のイメージを設定します。



## 3-2 交通サービスのイメージ

『総合都市交通戦略』では、交通マスタープランの3層の移動場面を支える交通サービスとして7種類の手段・結節点について、交通と土地利用に関する課題を踏まえ、将来的に目指す交通サービスのイメージを設定します。

交通手段・結節点はそれぞれの特性により、①広域的な移動、②地域拠点間の移動、③地域内の移動の3層の移動場面のうち、どの場面を主に支えるのかを設定しています。



### 3-3 交通戦略における将来像

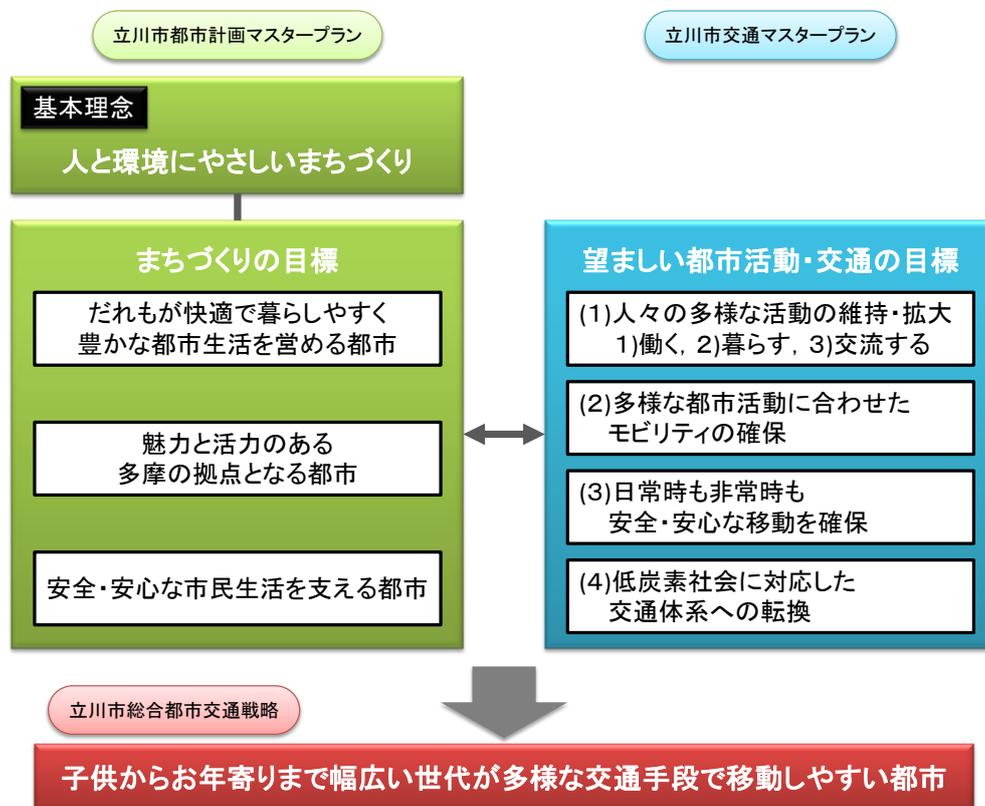
『都市計画マスタープラン』では、少子高齢化・人口減少社会の到来や地球環境問題の深刻化などの社会状況が急激に変化している時代の潮流の中で、立川市が持続的に都市づくりを進めていくため、まちづくりの指針として「人と環境にやさしいまちづくり」を基本理念として3つのまちづくりの目標を定めています。

また、『交通マスタープラン』では、まちづくりの基本理念に向けて、誰もが快適で暮らしやすく豊かな都市生活を営める都市、魅力と活力のある多摩の拠点となる都市、安全・安心な市民生活を支える都市を実現するために、望ましい都市活動・交通の目標を設定しています。

これらを踏まえ、『総合都市交通戦略』では、まちづくりの基本理念と目標、望ましい都市活動・交通の目標の達成に向けて、目指すべき交通に関する将来像を以下のように設定します。

「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」

この将来像を実現するために、交通と土地利用に関するさまざまな施策を効果的に組み合わせた施策展開を行っていきます。



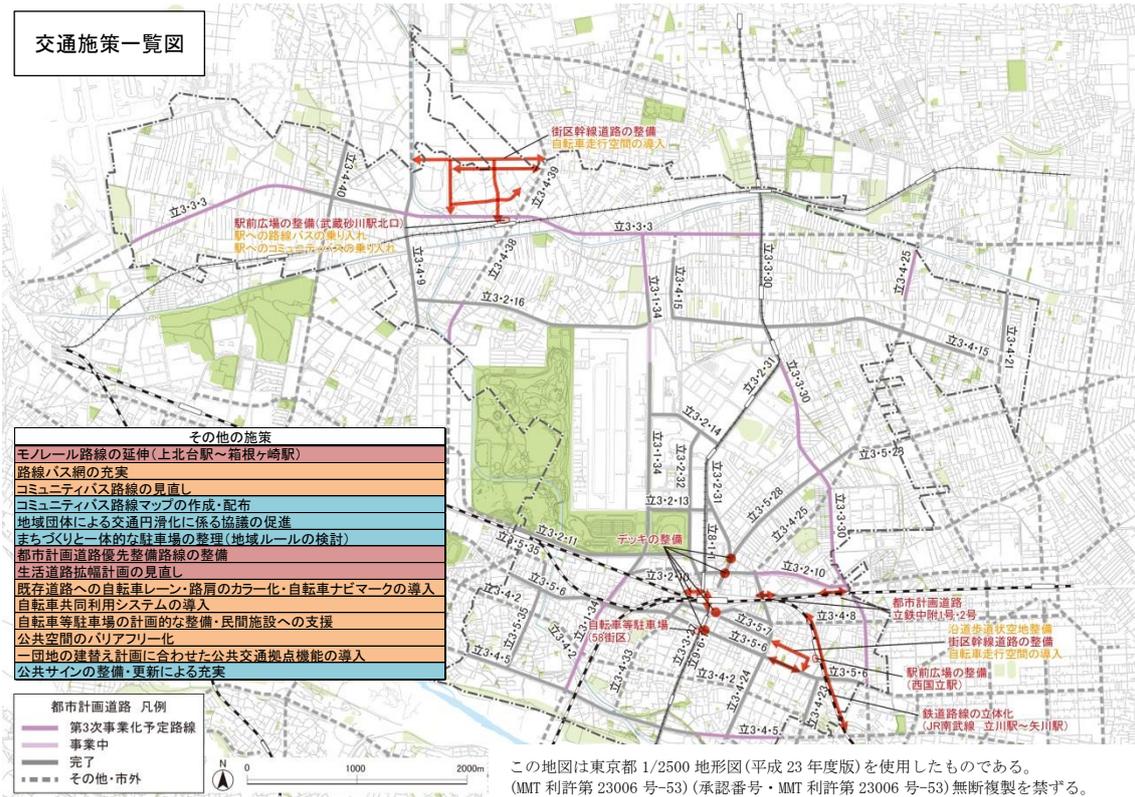
---

## 第4章 交通と土地利用に関する施策

### 4-1 交通に関する主な施策

立川市で現在実施もしくは予定(構想含む)されている交通に関する主な施策としては、

- ・ 鉄道・モノレール：鉄道路線立体化、モノレール路線延伸
- ・ バス：路線バスの充実、コミュニティバス路線の見直し
- ・ 自動車：道路整備(都市計画道路、街区幹線道路、生活道路)、地域団体による道路交通円滑化の協議、まちづくりと一体的な駐車場の整理
- ・ 自転車：自転車走行空間整備、自転車等駐車場整備、自転車共同利用システム導入
- ・ 徒歩：歩行空間整備(駅前デッキ、歩道)、バリアフリー化
- ・ 結节点：駅前広場整備、住宅団地への公共交通拠点機能の導入、公共サインの充実等が存在しています。

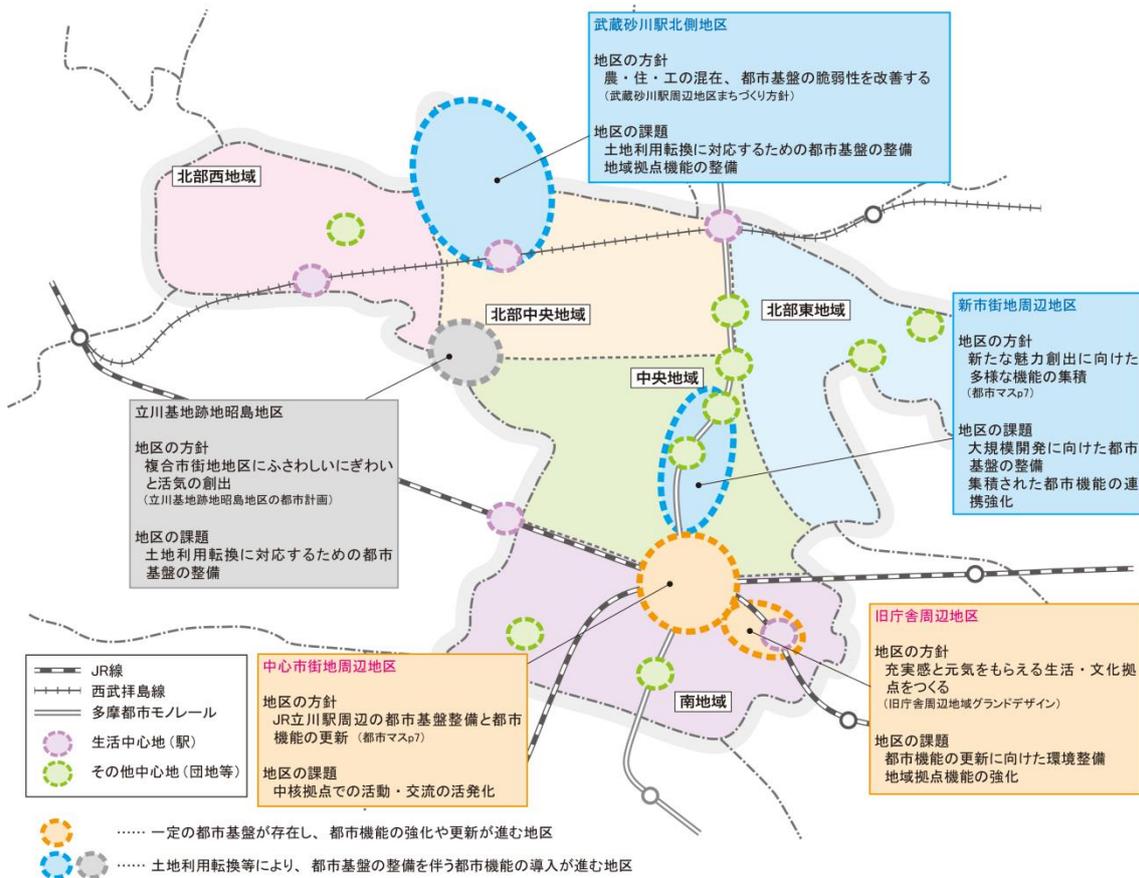


## 4-2 土地利用に関する主な施策

立川市で現在実施もしくは予定(構想含む)されている土地利用に関する主な施策としては、

- ・ 一定の都市基盤が存在し、都市機能の強化や更新が進む地区
  - ・ 中心周辺地区
  - ・ 旧庁舎周辺地区
- ・ 大規模な土地利用転換等により、都市基盤の整備を伴う都市機能の導入が進む地区
  - ・ 新市街地周辺地区
  - ・ 武蔵砂川駅北側地区
  - ・ 立川基地跡地昭島地区

等が存在しています。

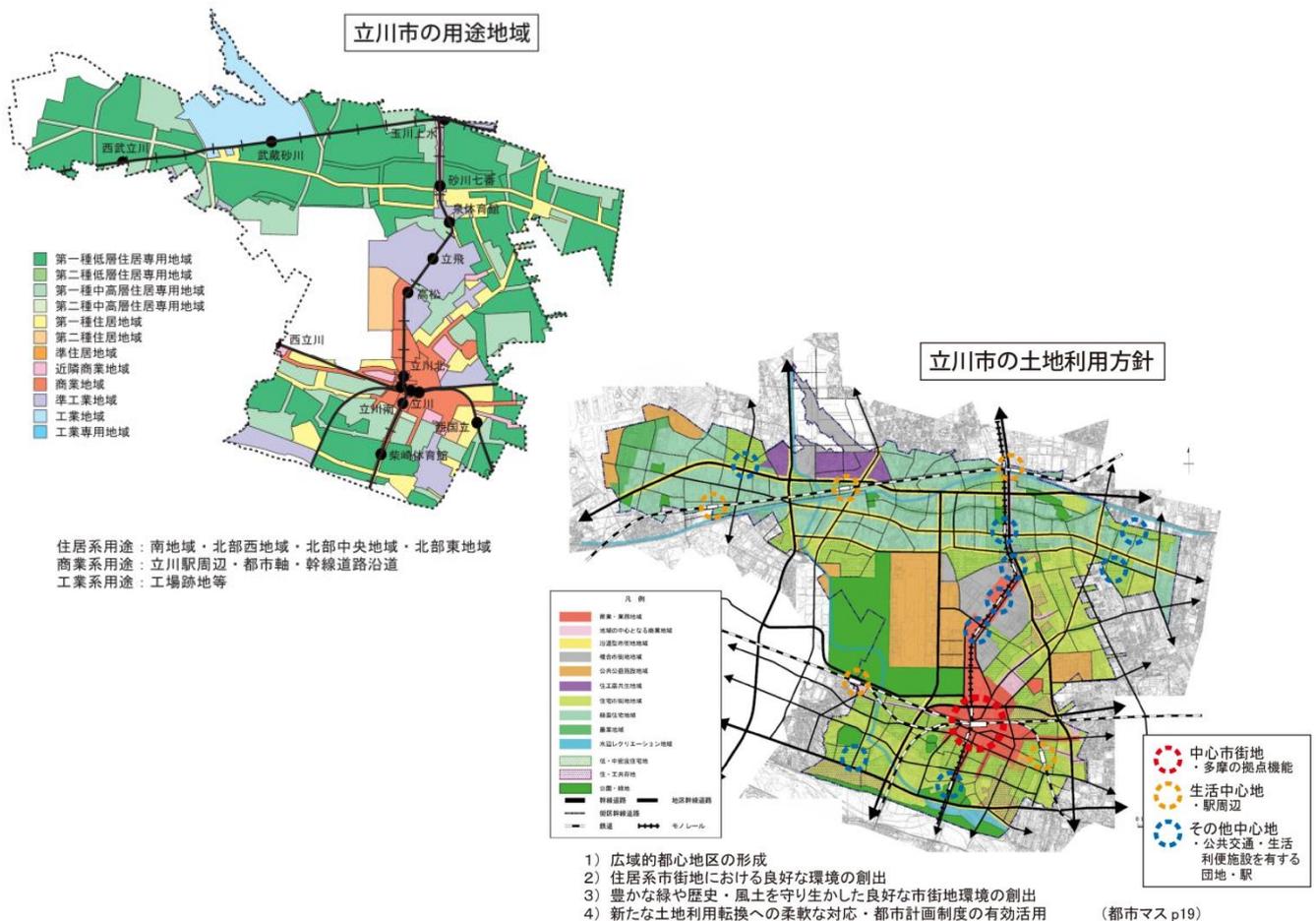
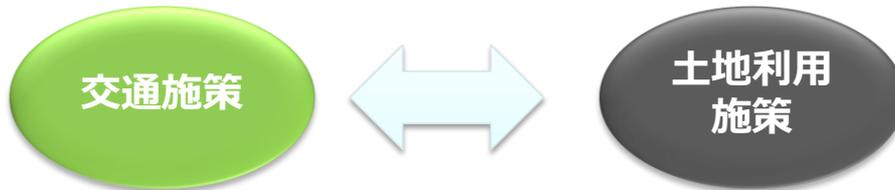


## 第5章 施策展開の基本方針

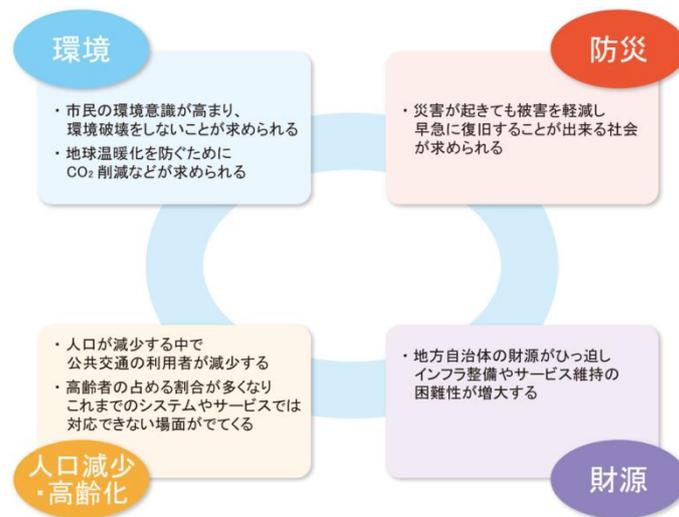
### 5-1 交通と土地利用の相互連携

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。



交通施策と土地利用施策は、市民生活の多様な場面で展開されるため、総合都市交通戦略では、「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」を目指して、1)人口減少・高齢化、2)財源問題等の制約条件のもとで、3)環境問題への対処、4)防災性の向上といった、2-3で検討した4つの観点にも貢献する、効率的・効果的な施策展開を図ります。



## ■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

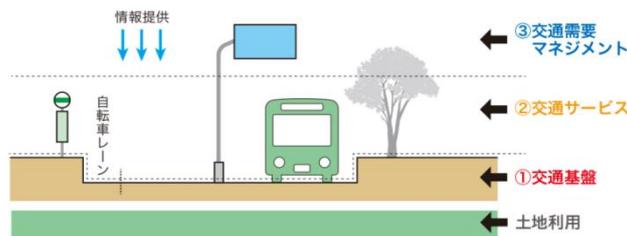
提供可能な交通基盤・交通サービスには限りがあるため、開発計画に合わせた交通の整備を行うだけでなく、開発が予定される地区周辺の交通環境と、開発のバランスを調整することも重要になります。

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。

## 5-2 交通施策の構成

交通戦略において実施すべき施策としては、ハード整備のみならず、さまざまなタイプの施策を組み合わせ集中的に推進します。

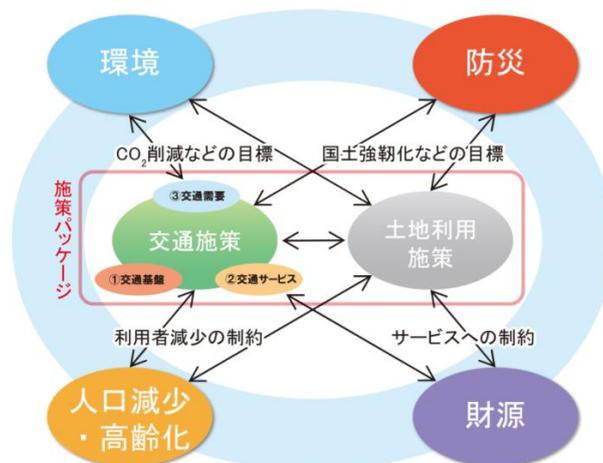
施策タイプとしては、主として①ハード整備などの「交通基盤」、②バスサービスやレール整備などの「交通サービス」、③情報提供や交通誘導などの「交通需要マネジメント」に分類します。これら異なるタイプの施策が、バランスよく配置されることが重要です。



- ①**交通基盤**：幹線道路や生活道路の整備、鉄道の立体交差化、歩行者デッキ整備等が対象。
- ②**交通サービス**：電車・モノレール、路線バス、コミュニティバス等の運行、自転車共同利用システムの提供等、交通基盤を活用したサービスが対象。
- ③**交通需要マネジメント**：自動車から公共交通への転換、駐車場満空情報による空き駐車場への誘導等、移動する人の行動の変化の促進が対象。

## 5-3 施策展開の基本方針

これまでの検討内容を整理し、①交通基盤、②交通サービス、③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。



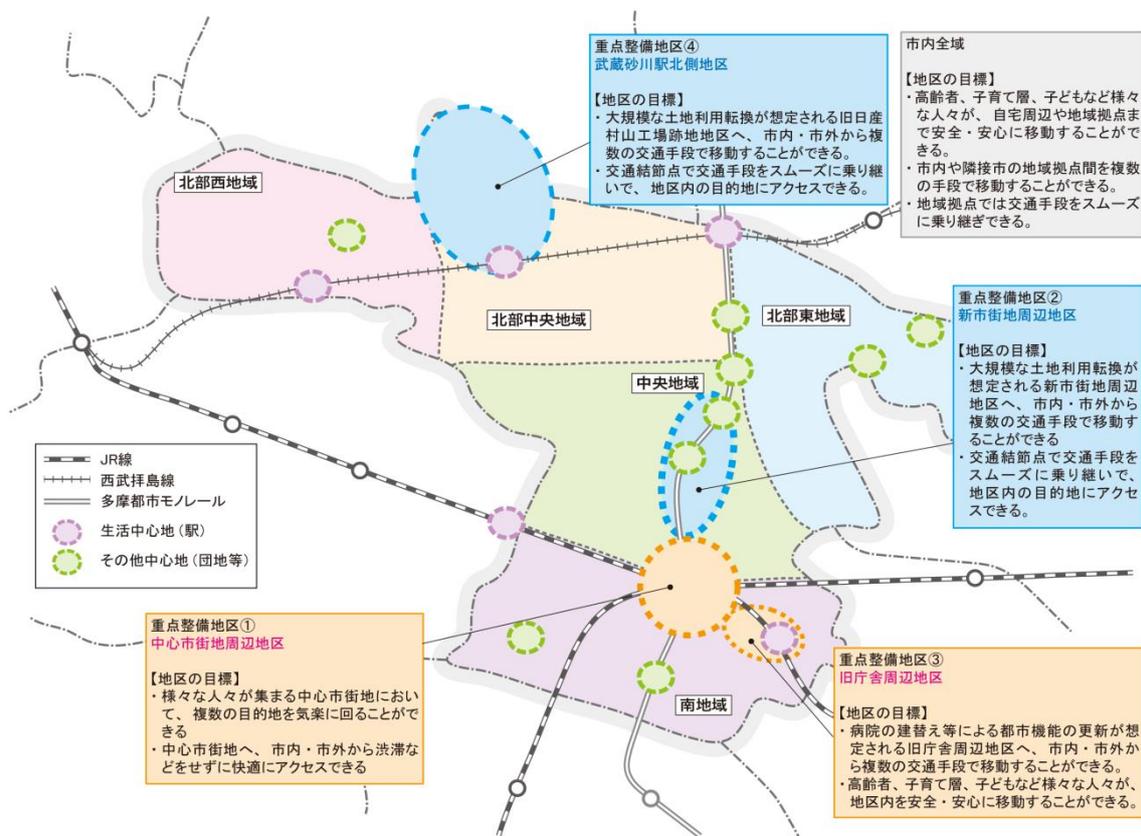
## 5-4 重点整備地区の設定

交通に関する将来像を達成するためには、特に都市機能の更新・充実が進む中心市街地周辺等と、大規模な土地利用転換が想定される地域拠点での移動を支える施策が必要になります。

総合都市交通戦略では、集中的に交通施策を展開する『重点整備地区』として次の4地区を設定します。

- 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

また、立川市内全域で地域拠点間の移動、地域内での移動を支える施策として、必要性の高い都市計画道路の優先的な整備や、駅を中心とする生活中心地の交通環境の形成等に取り組んでいきます。



## 第6章 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
		自転車等駐車場の計画的な整備・民間施設への支援	
		自転車等駐車場整備(58街区)	
	公共サインの整備・更新による充実		
	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)	
		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	モノレール路線の延伸(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	
		モノレール路線の延伸(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)	
	旧庁舎周辺地区へのアクセス性の向上	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)	
		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

## 6-1 重点整備地区① 中心市街地周辺地区

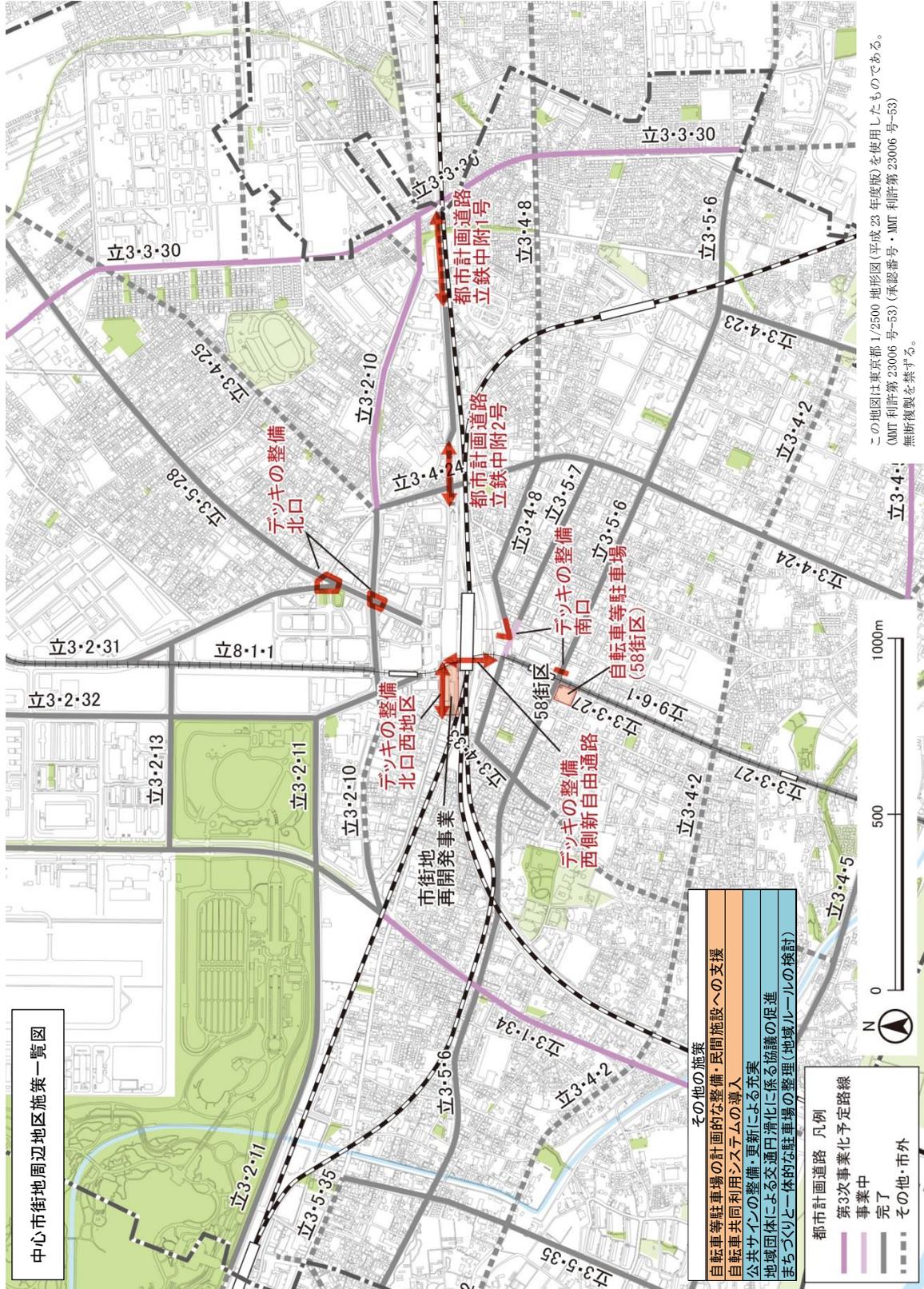
### 【地区の目標】

- ・ 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。

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
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			
	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			
	自転車等駐車場整備(58街区)	立川市	継続			
	公共サインの整備・更新による充実	立川市	継続			
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			
	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			
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			

\*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	事業実施の確度
交通基盤整備施策	事業を実施
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



## 6-2 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。

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
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				
新市街地周辺地区へのアクセス性の向上 自転車共同利用システムの導入	立川市	新規	自転車総合計画策定 社会実験			
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				
公共サインの整備・更新による充実	立川市	新規	事業着手			

\*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
事業の実施時期を検討		事業化を検討



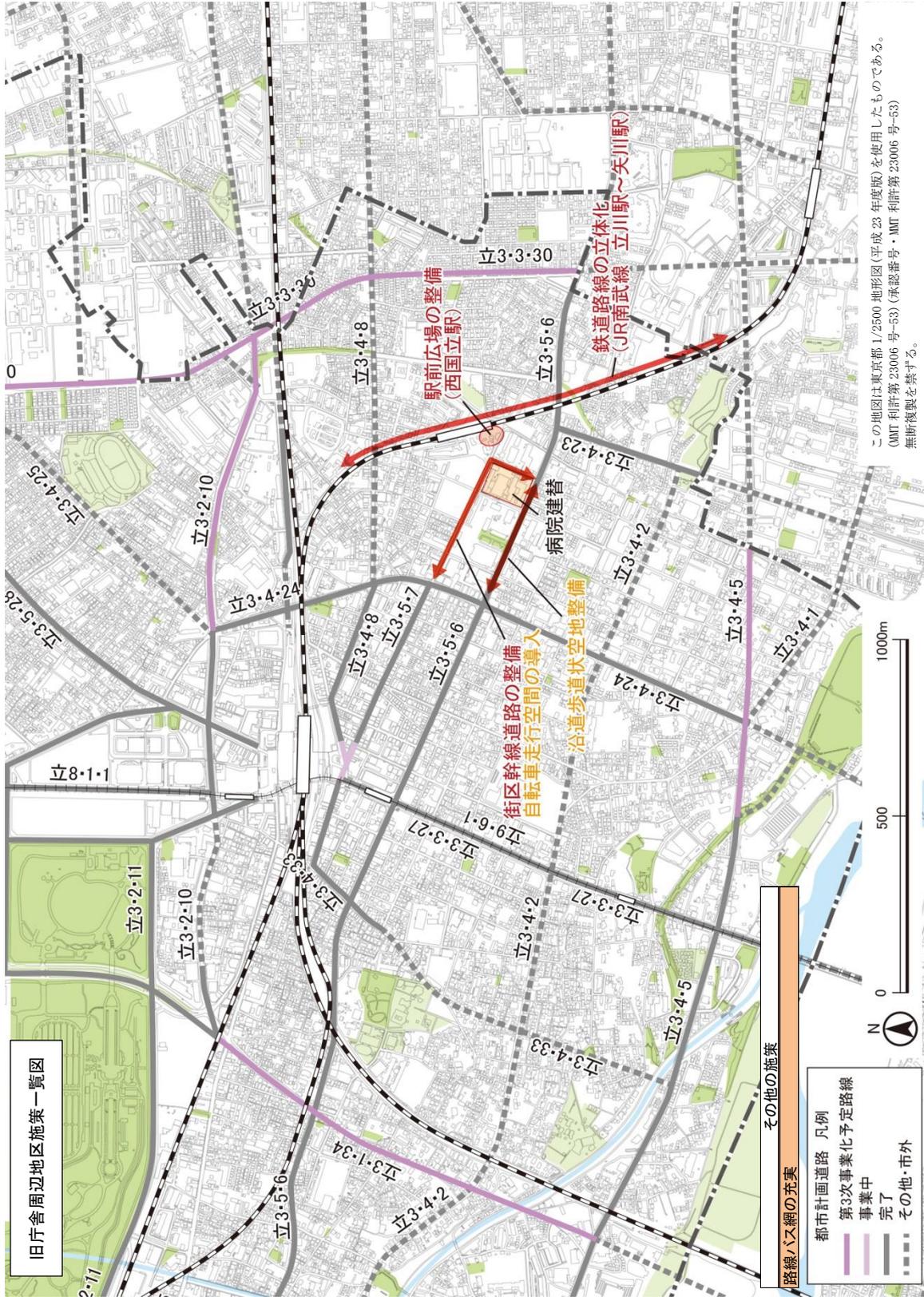
### 6-3 重点整備地区③ 旧庁舎周辺地区

#### 【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。

地区内での 安心安全な 移動環境整備	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
	沿道歩道状空地整備 (市道1級1号線の一部)	立川市・ 開発事業者	新規				
旧庁舎周辺 地区への アクセス性 の向上	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				

【凡例】	
■交通施策の分類	■事業実施の確度
交通基盤整備施策	事業を実施
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



この地図は東京都1/2500地形図(平成23年度版)を使用したものである。  
 (MT利許第23006号-53) (承認番号・MT利許第23006号-53)  
 無断複製を禁ずる。

旧庁舎周辺地区施策一覧図

**路線バス網の充実**

- 都市計画道路 凡例
- 第3次事業化予定路線
- 事業中
- 完了
- その他・市外

**その他の施策**

- 駅前広場の整備 (西国立駅)
- 病院建替
- 街区幹線道路の整備
- 自転車走行空間の導入
- 沿道歩道伏空地整備
- 鉄道路線の立体化 (JR南武線 立川駅~矢川駅)

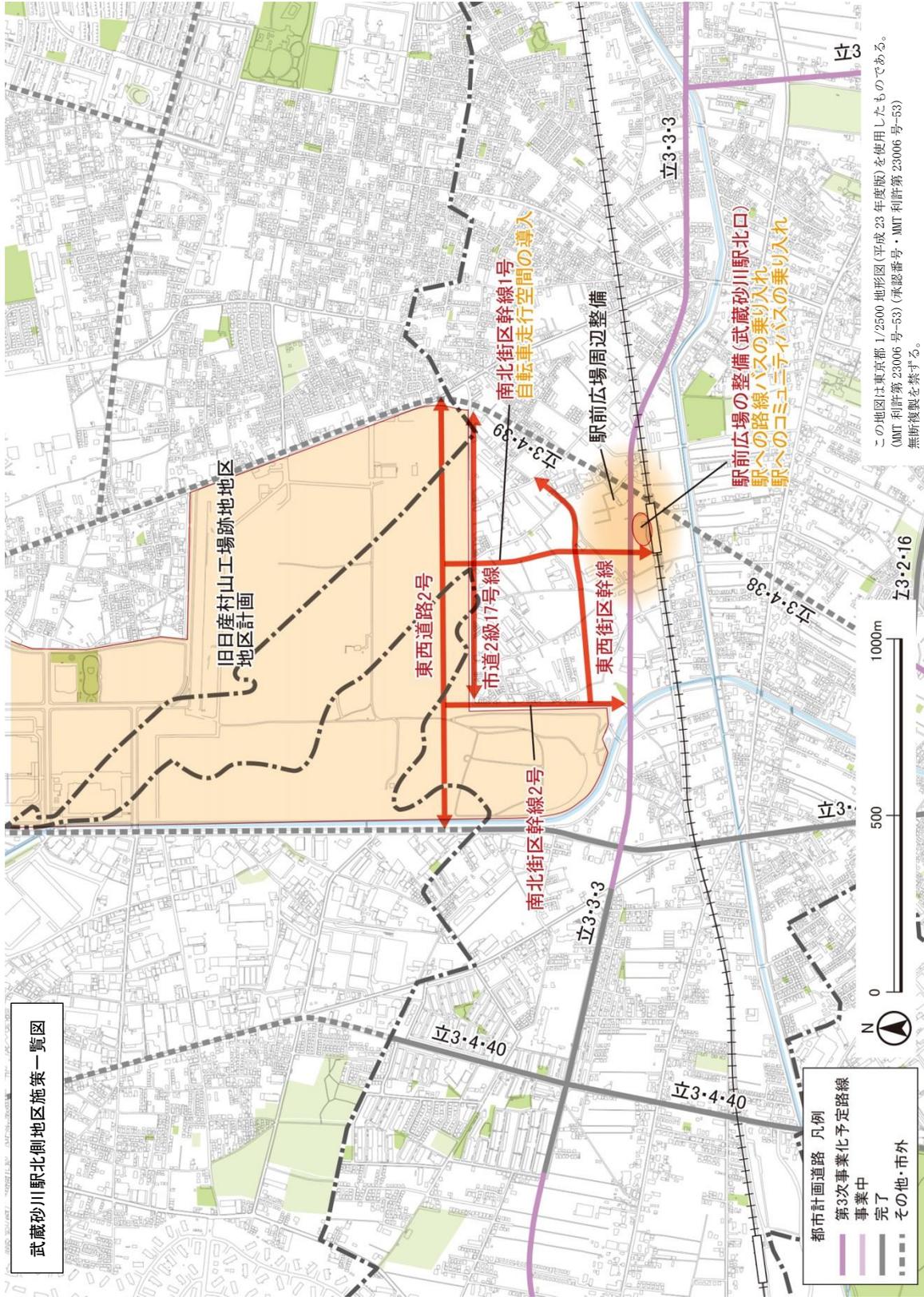
## 6-4 重点整備地区④ 武蔵砂川駅北側地区

### 【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。

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	
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	立川市・開発事業者	新規	事業計画策定	■ 駅前広場周辺整備		
							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	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】	
■ 交通施策の分類	■ 事業実施の確度
交通基盤整備施策	事業を実施
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



この地図は東京都1/2500地形図(平成23年度版)を使用したものである。  
 (MMT 利許第 23006 号-53) (承認番号・MMT 利許第 23006 号-53)  
 無断複製を禁ずる。

武蔵砂川駅北側地区施策一覧図

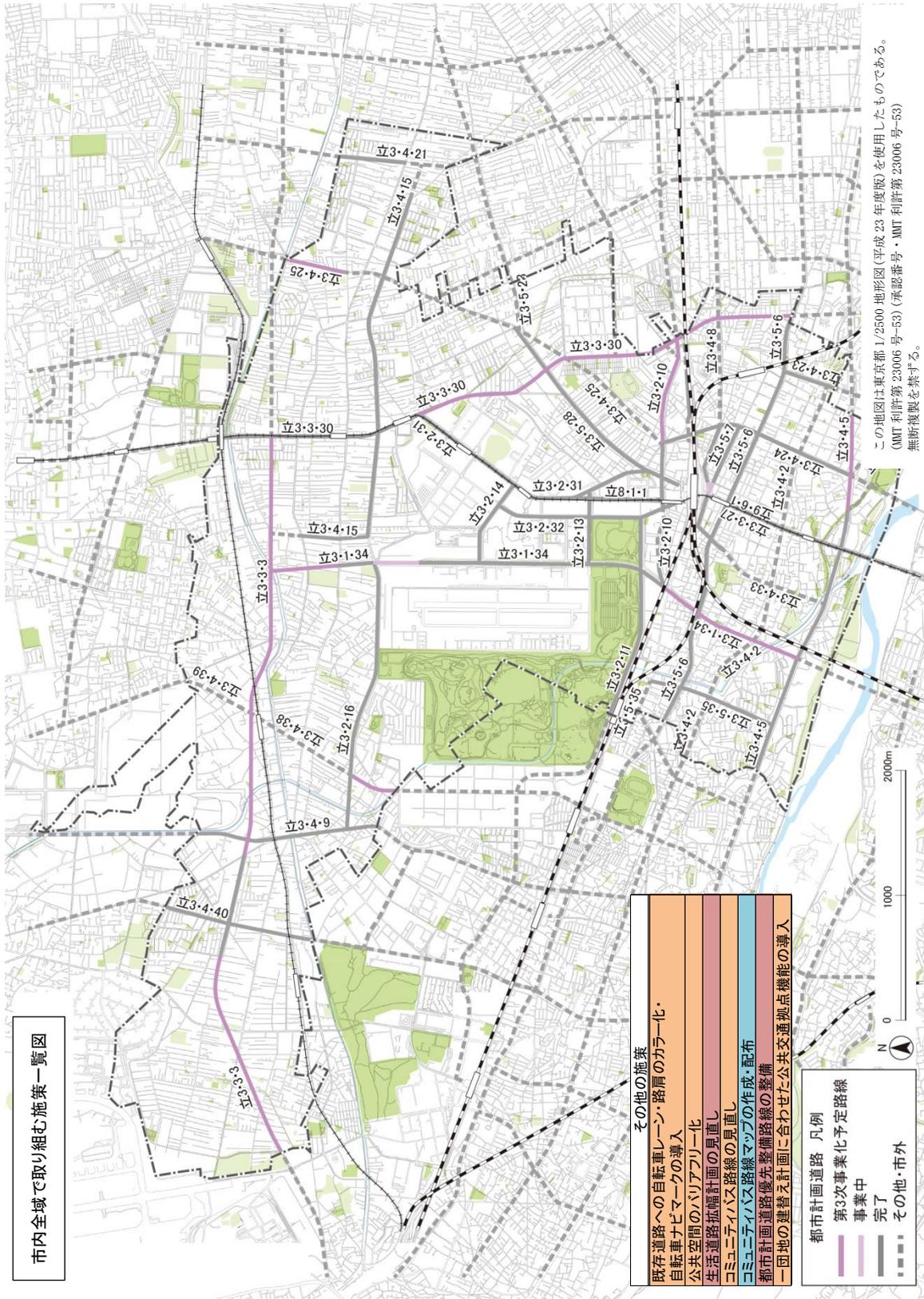
## 6-5 市内全域で取り組む施策

### 【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	生活道路拡幅計画の見直し	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】	
<b>■交通施策の分類</b> <span style="background-color: #C08080; padding: 2px;">交通基盤整備施策</span> <span style="background-color: #FFDAB9; padding: 2px;">交通サービス整備施策</span> <span style="background-color: #ADD8E6; padding: 2px;">交通需要マネジメント施策</span>	<b>■事業実施の確度</b> <span style="background-color: #90EE90; padding: 2px;">事業を実施</span> <span style="background-color: #D3D3D3; padding: 2px;">事業の実施時期を検討</span> <span style="background-color: #A9A9A9; padding: 2px;">事業化を検討</span>



---

## 第7章 評価・改善

### 7-1 総合都市交通戦略の評価指標

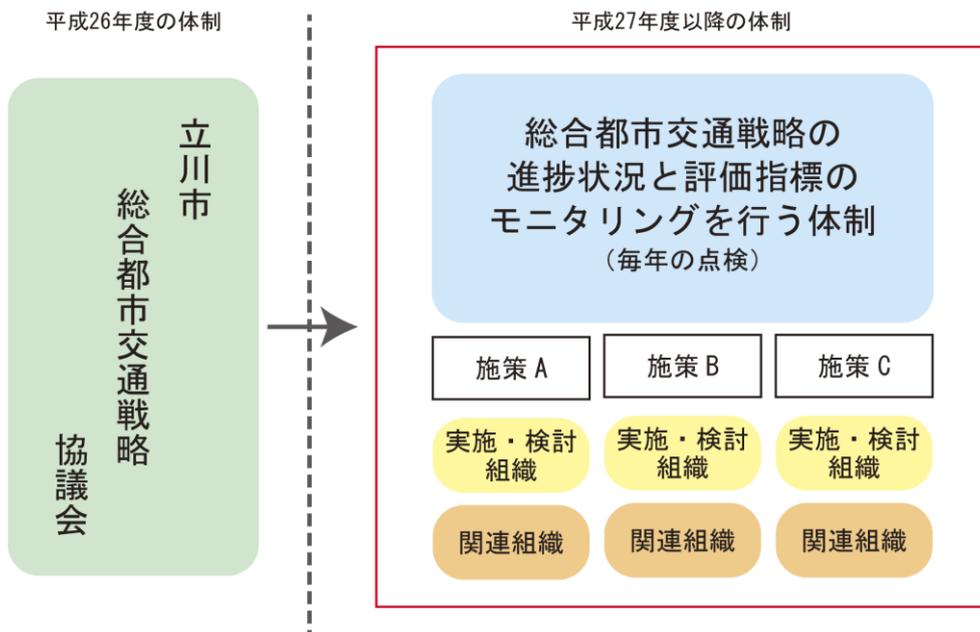
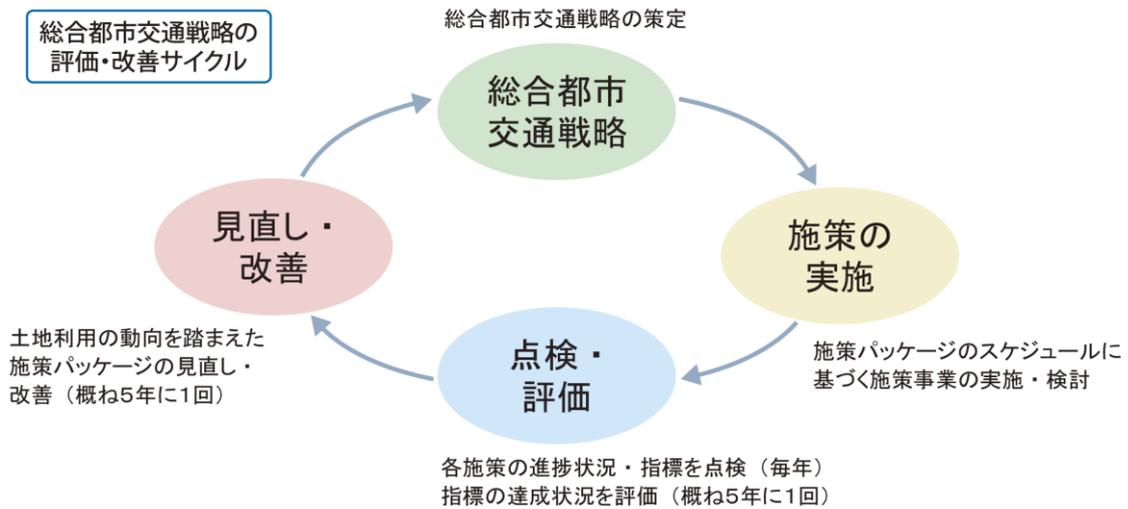
評価指標については、施策の効果を直接的に示すアウトカム指標を採用します。第4次長期総合計画と合わせて概ね5年後の目標値を示し、各地区で実施される施策を評価するために、メインとなる指標を1つ設定しています。

地区	アウトカム指標	評価範囲	メイン指標	計測間隔	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%	
	放置自転車台数	立川駅周辺		毎年	【東京都青少年・治安対策本部】H25年度調査 駅前放置自転車台数の現状と対策	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	実数（H24年度実績値）	20（人/日）	
	小売業年間商品販売額	緑町・泉町・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	錦町	●	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	錦町		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	錦町		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	錦町		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%	

## 7-2 継続的な評価体制

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います。



立川市総合都市交通戦略

平成 21 年 3 月

平成 27 年 6 月改定

発行 立川市

〒190-8666

東京都立川市泉町 1156 番地の 9

電話 042-523-2111(代表)

編集 まちづくり部交通対策課