

第1章 計画の概要

持続可能な公共交通のネットワークを作るための計画

【計画の目的・背景】

運転手不足の深刻化等から路線バスの減便等が進み市民の移動に支障

将来を見据えて持続可能な公共交通ネットワークを構築する

【計画の位置づけ】

〈国の方針等〉地域交通法 等

〈上位計画〉第5次長期総合計画基本構想・前期基本計画
都市計画マスタープラン 等

〈継承・統合〉交通マスタープラン・総合都市交通戦略

【計画の対象区域等】

〈対象区域〉立川市全域

〈計画期間〉令和8年度
～12年度

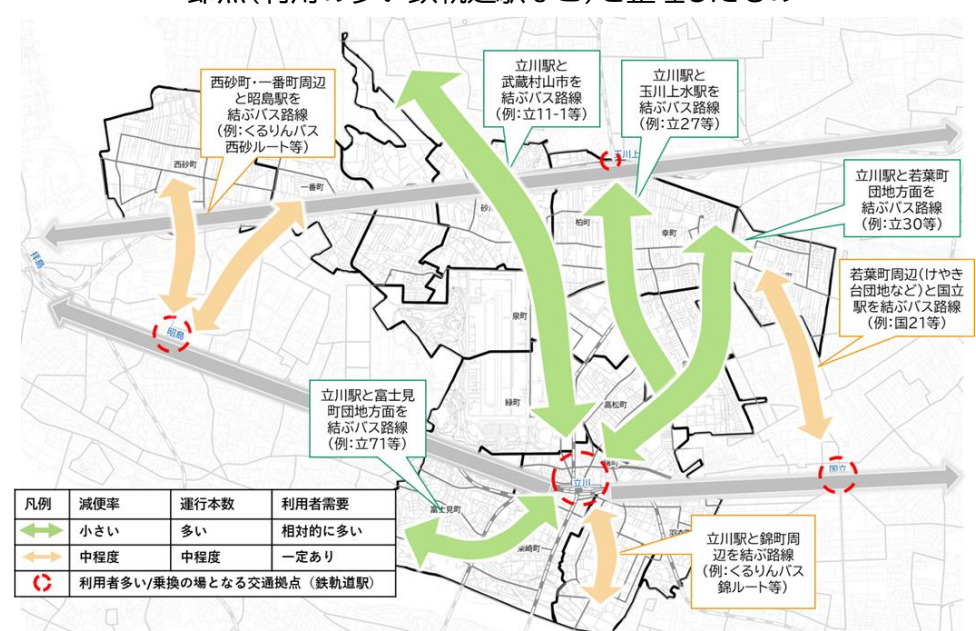
〈対象交通手段〉右図



第2章 立川市を取り巻く現状

立川市を取り巻く交通の現状などを分析した、市内の「移動」に関する調査結果

【移動像】人の移動実態や公共交通の路線網・運行状況などを参考に、主な移動の軸(利用が多い鉄道と主要なバス路線)と交通結節点(利用の多い鉄軌道駅など)を整理したもの



- ・立川駅を中心とした、富士見町団地方面、錦町周辺、武蔵村山市方面、玉川上水駅および若葉町団地方面への放射状の移動の軸
- ・西砂町・一番町周辺から昭島駅方面への移動の軸
- ・若葉町周辺(けやき台団地など)から国立駅方面への移動の軸等

【将来予測】現時点で見通すことができる、まちの変化、公共交通をとりまく環境の変化、社会動向の変化について整理したもの

項目	将来の見通し
人口動向	人口は令和10年頃にピークを迎え、減少に転じる見込み
人口構造	10年後には市民の約28%が高齢者になる見込み
担い手	バス・タクシーの運転手等の担い手不足が深刻になる想定 利用者が多い路線でも夜時間帯等から減便せざるを得ない
新交通	シェアリングサービスの拡大、パーソナルモビリティの開発進行
自動車の利用	高齢化が進み免許非保有率・返納意向ともに高まり、公共交通等を頼らざるを得ない環境となる

【生活像】人口構成比や日常生活において利用する施設(病院、スーパーマーケットなど)、移動の特性(利用交通手段、交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無など)を整理したもの

	西砂町・一番町・上砂町	砂川町・柏町・幸町	若葉町・栄町	高松町・曙町・緑町・泉町	富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町																																																																																
地域特性【人口増減・高齢化率など】																																																																																					
日常生活で利用する買物や医療などの施設	・西武立川駅周辺に買物・医療施設が立地している。 ・昭島駅まで移動して買物や通院を行う市民もいる。	・日常的に利用できる買物・医療施設が少ない地域(砂川町)もあり、隣接町や市外(武蔵村山市等)で買物や通院を行っている方もいる。	・日常的な買物・医療施設は比較的充実している。 ・複合施設(若葉ケキモール)も立地しており、地域内で生活が完結している方もいる。	・立川駅周辺に主要な買物・医療施設が集中して立地しており、立川駅周辺で買物や通院を行う方が多い。	・坂上と坂下(立川崖線の南北)で施設の立地状況に差があり、坂上の方は立川駅周辺の施設を利用、坂下地域は道路沿いの施設を利用する方もいる。 ・富士見町や錦町一部地域では、路線バスの減便によりネットスーパーを利用している高齢者がいる。																																																																																
移動特性【市内の利用交通手段、交通手段が理由で外出をあきらめた市民の割合など】	<table><tr><th colspan="2">西砂町・一番町・上砂町 生産年齢 (n=226)</th></tr><tr><td>1位 自動車(自分で運転)</td><td>42%</td></tr><tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>26%</td></tr><tr><td>3位 徒歩</td><td>22%</td></tr><tr><th colspan="2">高齢者 (n=286)</th></tr><tr><td>1位 路線バス</td><td>32%</td></tr><tr><td>2位 自動車(自分で運転)</td><td>27%</td></tr><tr><td>3位 徒歩</td><td>21%</td></tr></table>	西砂町・一番町・上砂町 生産年齢 (n=226)		1位 自動車(自分で運転)	42%	2位 自転車(所有)	26%	3位 徒歩	22%	高齢者 (n=286)		1位 路線バス	32%	2位 自動車(自分で運転)	27%	3位 徒歩	21%	<table><tr><th colspan="2">砂川町・柏町・幸町 生産年齢 (n=229)</th></tr><tr><td>1位 自動車(自分で運転)</td><td>39%</td></tr><tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>37%</td></tr><tr><td>3位 鉄道・モノレール</td><td>25%</td></tr><tr><th colspan="2">高齢者 (n=371)</th></tr><tr><td>1位 路線バス</td><td>26%</td></tr><tr><td>2位 自動車(自分で運転)</td><td>26%</td></tr><tr><td>3位 徒歩</td><td>23%</td></tr></table>	砂川町・柏町・幸町 生産年齢 (n=229)		1位 自動車(自分で運転)	39%	2位 自転車(所有)	37%	3位 鉄道・モノレール	25%	高齢者 (n=371)		1位 路線バス	26%	2位 自動車(自分で運転)	26%	3位 徒歩	23%	<table><tr><th colspan="2">若葉町・栄町 生産年齢 (n=141)</th></tr><tr><td>1位 自転車(所有)</td><td>50%</td></tr><tr><td>2位 徒歩</td><td>30%</td></tr><tr><td>3位 自動車(自分で運転)</td><td>24%</td></tr><tr><th colspan="2">高齢者 (n=287)</th></tr><tr><td>1位 路線バス</td><td>41%</td></tr><tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>23%</td></tr><tr><td>3位 徒歩</td><td>22%</td></tr></table>	若葉町・栄町 生産年齢 (n=141)		1位 自転車(所有)	50%	2位 徒歩	30%	3位 自動車(自分で運転)	24%	高齢者 (n=287)		1位 路線バス	41%	2位 自転車(所有)	23%	3位 徒歩	22%	<table><tr><th colspan="2">高松・曙町・緑町・泉町 生産年齢 (n=204)</th></tr><tr><td>1位 徒歩</td><td>60%</td></tr><tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>25%</td></tr><tr><td>3位 鉄道・モノレール</td><td>21%</td></tr><tr><th colspan="2">高齢者 (n=190)</th></tr><tr><td>1位 徒歩</td><td>57%</td></tr><tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>21%</td></tr><tr><td>3位 自動車(自分で運転)</td><td>13%</td></tr></table>	高松・曙町・緑町・泉町 生産年齢 (n=204)		1位 徒歩	60%	2位 自転車(所有)	25%	3位 鉄道・モノレール	21%	高齢者 (n=190)		1位 徒歩	57%	2位 自転車(所有)	21%	3位 自動車(自分で運転)	13%	<table><tr><th colspan="2">富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町 生産年齢 (n=373)</th></tr><tr><td>1位 徒歩</td><td>51%</td></tr><tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>35%</td></tr><tr><td>3位 鉄道・モノレール</td><td>18%</td></tr><tr><th colspan="2">高齢者 (n=601)</th></tr><tr><td>1位 徒歩</td><td>43%</td></tr><tr><td>2位 自転車(所有)</td><td>30%</td></tr><tr><td>3位 路線バス</td><td>27%</td></tr></table>	富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町 生産年齢 (n=373)		1位 徒歩	51%	2位 自転車(所有)	35%	3位 鉄道・モノレール	18%	高齢者 (n=601)		1位 徒歩	43%	2位 自転車(所有)	30%	3位 路線バス	27%
西砂町・一番町・上砂町 生産年齢 (n=226)																																																																																					
1位 自動車(自分で運転)	42%																																																																																				
2位 自転車(所有)	26%																																																																																				
3位 徒歩	22%																																																																																				
高齢者 (n=286)																																																																																					
1位 路線バス	32%																																																																																				
2位 自動車(自分で運転)	27%																																																																																				
3位 徒歩	21%																																																																																				
砂川町・柏町・幸町 生産年齢 (n=229)																																																																																					
1位 自動車(自分で運転)	39%																																																																																				
2位 自転車(所有)	37%																																																																																				
3位 鉄道・モノレール	25%																																																																																				
高齢者 (n=371)																																																																																					
1位 路線バス	26%																																																																																				
2位 自動車(自分で運転)	26%																																																																																				
3位 徒歩	23%																																																																																				
若葉町・栄町 生産年齢 (n=141)																																																																																					
1位 自転車(所有)	50%																																																																																				
2位 徒歩	30%																																																																																				
3位 自動車(自分で運転)	24%																																																																																				
高齢者 (n=287)																																																																																					
1位 路線バス	41%																																																																																				
2位 自転車(所有)	23%																																																																																				
3位 徒歩	22%																																																																																				
高松・曙町・緑町・泉町 生産年齢 (n=204)																																																																																					
1位 徒歩	60%																																																																																				
2位 自転車(所有)	25%																																																																																				
3位 鉄道・モノレール	21%																																																																																				
高齢者 (n=190)																																																																																					
1位 徒歩	57%																																																																																				
2位 自転車(所有)	21%																																																																																				
3位 自動車(自分で運転)	13%																																																																																				
富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町 生産年齢 (n=373)																																																																																					
1位 徒歩	51%																																																																																				
2位 自転車(所有)	35%																																																																																				
3位 鉄道・モノレール	18%																																																																																				
高齢者 (n=601)																																																																																					
1位 徒歩	43%																																																																																				
2位 自転車(所有)	30%																																																																																				
3位 路線バス	27%																																																																																				

※市内交通手段: 主な目的での外出時における市内の利用交通手段
出典: 住民基本台帳(令和6.11)、立川市公共交通ワークショップ、立川市地域公共交通に関するアンケート調査、市民アンケート、ビッグデータ

第3章 交通に関する課題

現状と目指す姿、ニーズを分析し4つの課題を抽出

課題1 都市活動を支える公共交通の維持が必要	課題3 まちの拠点性向上・にぎわいの創出が必要
1-1 主要なバス路線の維持が必要	3-1 乗り継ぎ利便性の向上が必要
1-2 将来の道路・公共交通の変化を見据えた対応が必要	3-2 拠点のにぎわいの創出や周遊性の向上への取り組みが必要
課題2 地域内の日常生活における移動ニーズへの対応が必要	課題4 社会動向等に対応した持続可能な公共交通の実現が必要
2-1 高齢者等移動困難者の日常生活を支える交通サービスが必要	4-1 資源(人材・財源等)に限りがある中で、各主体との連携・協働が必要
2-2 地域内の交通拠点・生活拠点までの移動手段の確保が必要	4-2 社会情勢を踏まえ、持続可能な社会の実現に寄与する交通環境の整備が必要

第4章 目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針

10年後を見据えた公共交通の目指す姿と基本方針

将来像
(10年後を見据えた公共交通の目指す姿)

みんなで創る・支える・未来につなぐ
多様で持続可能な公共交通ネットワーク
～誰もが出かけたくなるまち「たちかわ」～

将来の公共交通ネットワークの考え方

- 持続可能な公共交通ネットワーク
- 乗り継ぐことで、出かけたい場所まで移動できる公共交通ネットワーク

本市の公共交通ネットワークにおける
「基幹交通」「幹」「枝葉」



※「枝葉」の交通手段は、今後展開を検討していくものであるため、本図には示していません。

「基幹交通」「幹」「枝葉」による公共交通ネットワーク構造

	交通手段	役割	需要規模 輸送量
基幹交通	鉄道、モノレール	・広域都市間を結ぶ移動の根幹を担う鉄軌道軸。 ・高い定時性・速達性を生かした広域の大規模輸送を担っており、今後も交通事業者によりサービス水準が維持されることが期待される。	多 少
幹	路線バス(需要大)、 くるりんバス(錦・西砂ルート)	・近隣都市間の移動や生活の中心地への移動を支え、基幹交通への接続を担う、市民の暮らしを支える主要なバス交通。 ・運転手不足を背景に、交通事業者単独での維持が困難となることが懸念されるため、サービス水準を維持していくために、市・交通事業者が連携して取り組んでいくことが求められる。	
枝・葉	路線バス(幹を除く)、タクシー、 地域内交通、シェアリングモビリティなど	・基幹交通・幹を補完し、地域内の日常生活の移動を支える様々な交通手段。 ・限られた資源(人材・財源)の中では、市、交通事業者、市民をはじめとする様々な関係者により、地域の需要や実状に応じて適切な規模・水準のサービスの展開を検討していくことが求められる。	

基本方針

都市間・拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持(幹)

地域のにぎわいに資する交通まちづくり

日常生活を多様な交通手段で支える公共交通ネットワークの展開(枝葉)

連携・協働による持続可能な公共交通ネットワークの構築

第5章 施策と事業

基本方針	施策	事業
【基本方針1】都市間・拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持(幹)	施策1:「幹」のバスネットワークの維持	1 幹線機能の維持のためのバス路線の再編検討 2 くるりんバス(西砂・錦ルート)における運行の見直し 3 道路整備等とあわせたバス路線の見直し 4 社会情勢の急変に応じた支援等の検討 5 バス運転手確保に向けた取組推進 6 自動運転等新技術の導入に向けた検討 24 交通事業者間の継続的な情報共有および協議 25 近隣自治体との連携に関する継続的な協議
	施策2:公共交通の利用促進・利便性の向上	2 くるりんバス(西砂・錦ルート)における運行の見直し 7 公共交通の利用促進(周知啓発等) 8 くるりんバスのバスロケーションシステム導入 9 公共交通案内マップの作成 10 バス運行情報等のオープンデータ化の促進 11 団地の建替え時におけるモビリティハブの整備検討 12 駅等におけるバス待ち環境のあり方の検討 13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 17 産業・観光分野等との連携方策の検討 19 立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利活用 21 鉄道駅周辺の乗継利便性等の向上に向けた検討 22 基幹交通の充実に向けた要請活動 24 交通事業者間の継続的な情報共有および協議 25 近隣自治体との連携に関する継続的な協議 26 公共交通のバリアフリー化の推進 28 交通ルール・マナーの向上
【基本方針2】日常生活を多様な交通手段で支える公共交通ネットワークの展開(枝葉)	施策3:「枝葉」の交通ネットワークの展開	11 団地の建替え時におけるモビリティハブの整備検討 13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 14 地域の輸送資源の活用検討 15 自転車走行環境の整備 16 シェアリングモビリティの適切な活用促進 18 地域内交通等を利用したおでかけの促進 23 市民協働による移動手段の検討体制の構築 24 交通事業者間の継続的な情報共有および協議
	施策4:公共交通を利用したおでかけ促進	7 公共交通の利用促進(周知啓発等) 13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 17 産業・観光分野等との連携方策の検討 18 地域内交通等を利用したおでかけの促進 19 立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利活用 20 立川駅周辺の適切な土地利用の誘導に向けた検討
【基本方針3】地域のにぎわいに資する交通まちづくり	施策5:主要鉄道駅などでの交通結節機能向上	19 立川駅周辺交通案内サインの維持・更新・利活用 20 立川駅周辺の適切な土地利用の誘導に向けた検討 21 鉄道駅周辺の乗継利便性等の向上に向けた検討 22 基幹交通の充実に向けた要請活動 24 交通事業者間の継続的な情報共有および協議
	施策6:連携・協働の仕組みづくり	13 地域内の身近な移動を支える「地域内交通導入支援制度」の新設 14 地域の輸送資源の活用検討 22 基幹交通の充実に向けた要請活動 23 市民協働による移動手段の検討体制の構築 24 交通事業者間の継続的な情報共有および協議 25 近隣自治体との連携に関する継続的な協議 29 災害時に備えた行政と事業者間の連携
【基本方針4】連携・協働による持続可能な公共交通ネットワークの構築	施策7:人と地球にやさしい安全・安心に公共交通を利用できる環境づくり	15 自転車走行環境の整備 26 公共交通のバリアフリー化の推進 27 環境負荷の少ない車両の導入・促進 28 交通ルール・マナーの向上 29 災害時に備えた行政と事業者間の連携

※複数の施策に関連する事業は再掲しております

将来像と基本方針の実現を目指すために

第6章 計画の実現に向けて

評価指標

指標1	地域公共交通の利用者数(路線バス等)	目標値	43,699人/日 現状維持(令和12年度)
	路線バス・コミュニティバスの一便あたりの利用者数	目標値	19人/便 現状維持(令和12年度)
指標2	くるりんバスの収支率	目標値	全体36% 現状維持(令和12年度)
指標3	くるりんバスの一人当たり運行コスト	目標値	429円 現状維持(令和12年度)
指標4	高齢者の外出率(週に3日以上外出している割合)	目標値	78.9%以上 現状維持(令和12年度)
指標5	公共交通機関の利便性が高いと思う割合	目標値	79.9%以上 (令和7～12年度の平均値)
指標6	主要な鉄道駅の乗降客数	目標値	400,000人/日 (令和12年度)
指標7	公共交通に関する市民協働による取組み件数	目標値	5件/5年 (令和7～12年度の合計)

推進体制

「立川市地域公共交通活性化協議会」を中心に取組を推進

進捗・達成状況の評価

協議会において進捗管理を行い、各年度施策・事業の評価指標を確認