

立川市交通マスタープラン

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

《 概 要 版 》

平成25年3月

立 川 市

立川市交通マスタープラン

—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—

《 概要版 》

目 次

1. 交通マスタープラン策定の意義	1
1-1. 策定のねらいと交通マスタープランの性格	1
1-2. マスタープラン策定にあたっての基本認識	3
1-3. マスタープラン策定に際して重視したこと	7
1-4. マスタープランの目標と構成	8
2. 立川をとりまく都市活動・交通の特徴と課題	9
2-1. 立川をとりまく都市活動・交通の特徴	9
❖ 立川をとりまく都市活動の特徴	9
❖ 立川をとりまく交通の特徴	13
2-2. 立川をとりまく都市活動・交通の課題	15
❖ 立川をとりまく都市活動の課題	15
❖ 立川をとりまく交通の課題	17
3. 都市づくりの基本理念と望ましい都市活動・交通の目標	21
3-1. 都市づくりの基本理念	21
3-2. 望ましい都市活動・交通の目標	21
4. 都市活動を支える交通施策の展開方針	27
目標① 人々の多様な活動の維持・拡大	28
目標② 多様な都市活動に合わせたモビリティの確保	31
目標③ 日常も非常時も安全・安心な活動を確保	33
目標④ 低炭素社会に対応した交通体系への転換	34
5. 望ましい都市活動・交通の実現に向けて	35

1 交通マスタープラン策定の意義

1-1. 策定のねらいと交通マスタープランの性格

近年、少子高齢化の進行、地球環境問題への対応や経済のグローバル化などの社会経済環境は大きく変化しており、様々な課題への対応・取り組みが求められています。

交通の課題は、高度経済成長期以降、「通勤電車の混雑」や「朝夕の道路における渋滞」など、通勤や通学における交通の改善を重要課題に位置づけ、その対策に取り組んできました。

立川[※]をとりまく人々の活動は増加傾向となっていますが、今後は人口減少に伴い活動の総量が減少することが想定され、都市づくりや交通のあり方も変革が求められると考えられます。

立川では、東京都区部や隣接県と行き来する広域的な通勤・通学・業務などの活動、隣接市と行き来する通勤・通学・業務などの活動、立川駅周辺での買物・食事、自宅近隣での通院・保育園の送迎・サークル活動など、様々な活動（都市活動）が行われています。一方、移動は伴いませんがS O H Oやネットショッピングなどの都市活動も行われています。

「生きること・暮らすこと全般」が広い意味での都市活動であると考えられますが、交通マスタープラン（以下、「マスタープラン」という。）では、移動を伴う活動（人の動きでとらえることのできる活動）に着目するものとします。

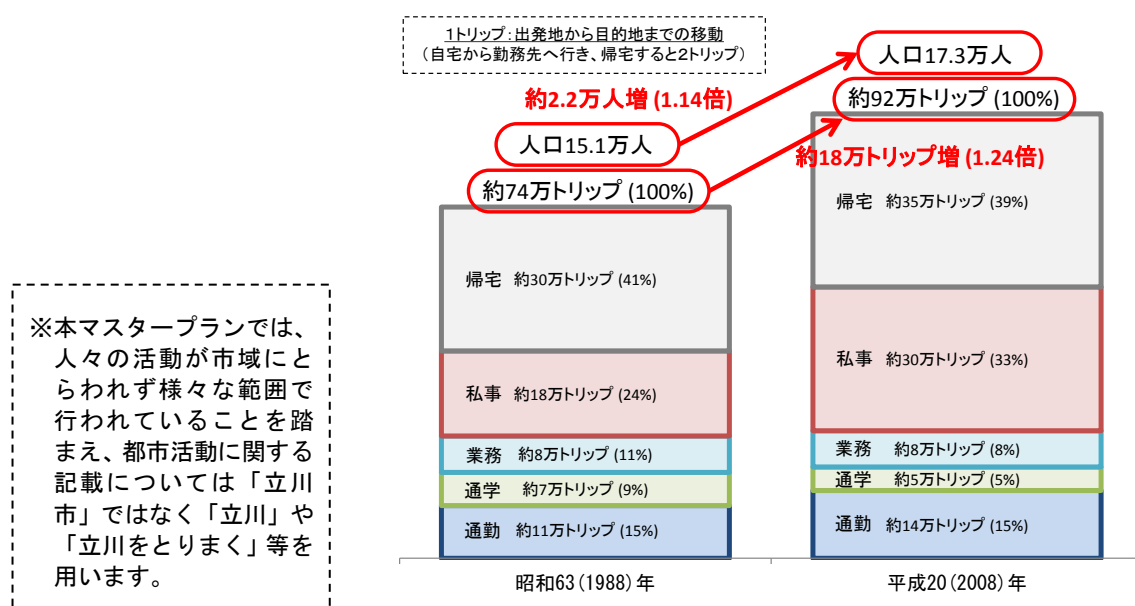


図 1-1 立川市を発着する「人の動き」
資料：東京都市圏P T調査 (S63,H20)

1. 交通マスタープラン策定の意義

移動を伴う都市活動は、電車やバスを使って自宅から勤務先や学校・病院・買物へ出かける活動、勤務地から取引先へ電車や車で出かける活動、徒歩や自転車での通院や自家用車で送迎する活動など、様々な行き先や交通手段により発生しています。

こうした状況を踏まえ、本マスタープランは、今後、立川市がめざすべき都市活動と交通の目標の達成に向け、市民、事業者、商業者、行政などの役割分担や協働によって交通施策に取り組む上での基本的な方針を示すものです。

なお、本マスタープランは、望ましい都市活動・交通の目標と、その都市活動を支える交通施策の展開方針を明らかにするものであり、個別具体的な施策や事業の実施計画（実施方針）を示すものではありません。

個別具体的な施策や事業は、今後改定する立川市総合都市交通戦略（以下、「交通戦略」という。）の中で位置づける予定です。交通戦略では社会経済環境の変化や厳しい財政状況を踏まえ、施策や事業の「選択と集中」による効率的・効果的な推進を勘案しながら、取り組みの優先順位、実施時期、実施主体について検討していきます。

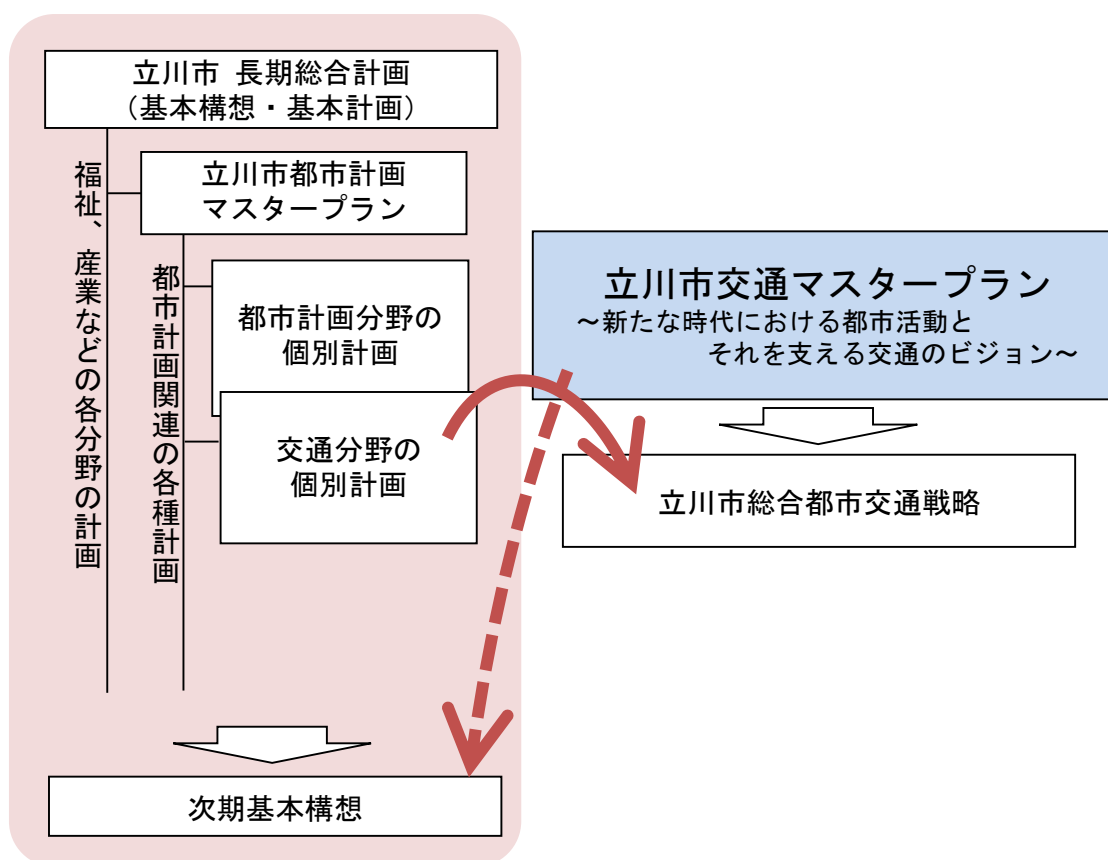


図 1-2 交通マスタープランと各種計画との関係

1-2. マスタープラン策定にあたっての基本認識

立川をとりまく人々の活動を把握するためには、国が策定した首都圏基本計画（業務核都市である立川市の広域的な位置づけ）、東京都が策定した東京構想2000（立川を多摩の核都市と位置づけ）、立川市が策定した基本計画や都市計画マスタープランを踏まえた上で、活動実態を把握していく必要があります。

国が第4次首都圏基本計画（昭和61年）を策定し、東京都区部の一極依存構造を是正するため、立川市は業務核都市に指定され、業務核都市を中心に自立都市圏を形成し多核多圏域型の地域構造として再構築し、地域相互の連携の強化と地域の自立性の向上を図ることとされました。さらに、昭和63年には多極分散型国土形成促進法が制定され、業務核都市の整備、国の行政機関等の移転等が推進されてきました。



図 1-3 首都圏の地域整備イメージ
「分散型ネットワーク構造」

資料：第5次首都圏基本計画(H11.3)に加筆

東京都は平成10年に多摩の「心」育成・整備計画を策定し、立川は多摩の

「心」として位置づけられ、都市機能の強化や交通基盤の整備が進められてきました。その後、都は「東京構想2000」（平成12年）において、多摩の「心」を「核都市」と名称変更し、核都市立川は、将来像を「多様な機能がいきづく多摩の交流拠点」として、多摩地域の振興・活性化に向けた交流拠点として育成・整備が進められてきました。

立川市第3次基本計画（平成22年6月）では、多摩地域の中核都市として多様な人々が訪れ交流する活力ある中心市街地をめざすことや多摩地域の拠点にふさわしい魅力ある土地利用を図り、広域多摩の中核都市としての拠点性を強化するとともに様々なパートナーシップによる地域経済の活性化に取り組み、広域多摩の中核都市をめざすこととしています。

また、立川市都市計画マスタープラン（平成23年3月）では、多摩地域の文化・交流機能を担う新たな都市空間の創造を図るとともに、住居系市街地においては、日常的な利便性向上、生活道路の整備、各駅周辺の基盤整備などによる交通利便性の向上など、住環境の改善に努め、良好な居住環境の形成を図ることが記載されています。

1. 交通マスタープラン策定の意義



図 1-4 東京都の骨格的都市基盤とゾーン区分

資料：たちかわシティ21 (H21.4)

すなわち、立川をとりまく都市活動は、①業務核都市として首都圏（東京都圏）レベルの広がりをもった活動、②核都市立川を中心とする自立都市圏における活動、③市民等の日々の暮らしを支える活動などの3層構造が特徴と考えられるため、この構造を仮説として置き、東京都市圏パーソントリップ調査（以下、「PT調査」という。）による人の活動データ等により検証しました。

❖ 想定した3層構造のイメージ

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。

これらの様々な活動を、活動の空間的な広がりで見ると、

- 東京都区部、あるいは隣接県からの通勤・通学・買物・娯楽に集まるなどの「東京都市圏レベルの広域的な活動」
- 隣接市を含む範囲での通勤・通学や、立川駅・昭島駅・国立駅・玉川上水駅・東大和市駅周辺へ買物や娯楽活動に出かけるなどの「隣接市を含む自立都市圏における活動」
- 自宅を中心とする日々の買物やコミュニティ活動などの「日々の暮らしに必要な活動」

の3つの階層に分けて整理します。

3層からなる活動のイメージ図

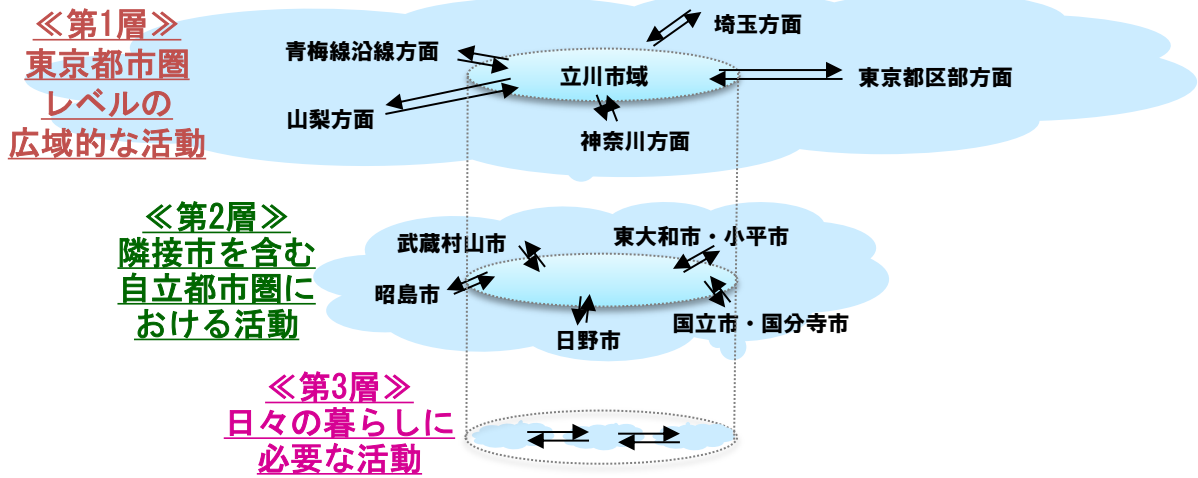


図 1-5 活動の階層構造イメージ

※東京都市圏とは、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県南部の区域

※ 分析で用いている東京都市圏PT調査では、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県及び茨城県南部の区域を調査対象としており、山梨県は区域に含まれていません。

階層	活動の例	解説
東京都市圏 レベルの 広域的な活動	<ul style="list-style-type: none"> 区部の会社・学校へ通勤・通学 神奈川から立川へ通勤 区部の得意先へ営業に行く 銀座、原宿へショッピングに行く 山梨から立川へ買い物に来る 隣接県等から国営昭和記念公園へ来る 	首都圏の拠点として行われる活動。
隣接市を含む 自立都市圏に おける活動	<ul style="list-style-type: none"> 立川の西東京支社へ通勤 玉川上水の学校へ通学 立川駅前のデパートで買い物 国立の喫茶店で友達とおしゃべり 大型ショッピングセンターで買い物 立川の病院で健康診断を受ける 	市域を跨ぎ、都市圏内で行われる活動。
日々の暮らしに 必要な活動	<ul style="list-style-type: none"> スーパーでの最寄品の買い物 地域集会場でのサークル活動 保育施設への送り迎え かかりつけ医への通院 通所型介護施設でのケア 近所の公園まで散歩 	自宅を中心に日常生活を営むために行われる活動。

図 1-6 3つの階層による都市活動の分類

1. 交通マスタープラン策定の意義

自立都市圏としての「立川都市圏」

立川をとりまく活動実態の分析結果から、立川市と近隣市を含む一体的な活動圏域が形成されていることがわかりました。

そのため、立川市への依存度が比較的高い地域を自立的な活動が行われる圏域と捉え、本マスタープランでは、以下に示す概ねの範囲を自立性が高い都市圏（立川都市圏）と考えることとします。

立川都市圏は隣接市を含む範囲で行き来する活動を行いつつ、相互に連携しながら都市圏が形成されていると考えられます。

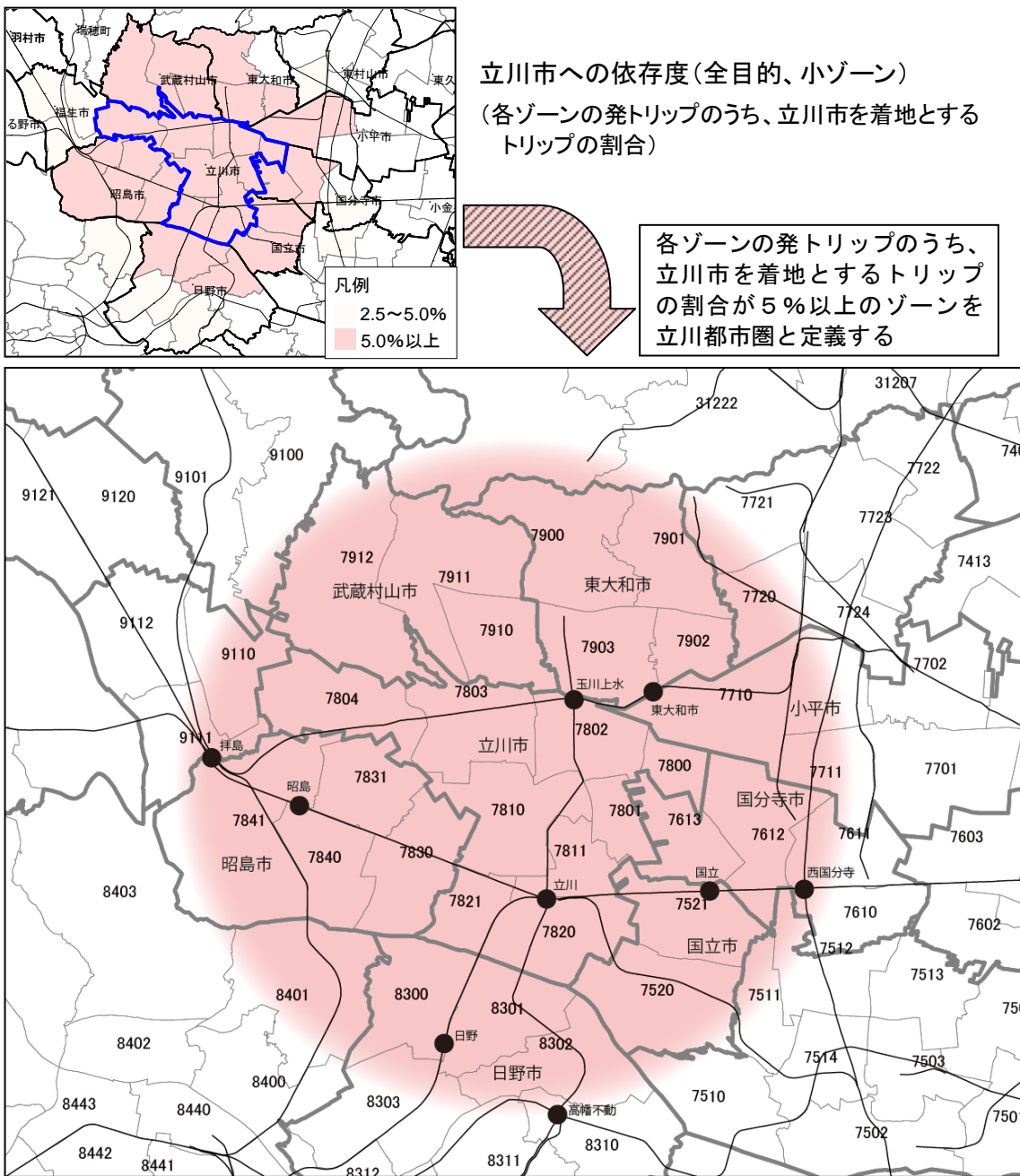


図 1-7 立川都市圏の範囲

※図中の番号はPT調査におけるゾーン番号を意味する

資料：東京都市圏PT調査（H20）

1-3. マスタープラン策定に際して重視したこと

《「都市活動」に着目し、それを支える「交通」を考える》

「立川市で働く」、「立川市へ買物に来る」など、人は何らかの目的を達成するために移動します。ウォーキング、サイクリング、ドライブなど、移動そのものを目的とした移動を除けば、その多くは活動する場所に行くための移動です。

交通とは人々が活動する場所へ人やモノが移動することを支える手段です。交通手段がないから目的地へ行けない、モノが運べない、活動ができないという状況は避けなければなりません。そこで、本マスタープランでは、ある目的による出発地から目的地までの移動に着目することで都市活動や交通を考えることとしました。

《市域にとらわれず自立都市圏を対象とする》

立川市は、市内居住者が活動するだけでなく、広い地域から多くの人が集まり、様々な活動が行われる多摩地域でも有数の都市です。

立川をとりまく様々な活動は、東京都区部や隣接県と行き来するなどの「広域的な活動」、立川駅・昭島駅・国立駅・玉川上水駅・東大和市駅などの周辺エリアと行き来するなどの隣接市を含む範囲での「自立都市圏レベルでの活動」、自宅近隣で動く「日常生活圏での活動」などの様々な空間的な広がりの中で行われているという特徴が認められます。

人々は、日頃より行政界を意識せず活動しています。本マスタープランでは、隣接市も含めた自立性の高い都市圏（自立都市圏）を形成していると考えられる一体の区域を「立川都市圏」と定義し、対象範囲とします。

《ビジョン実現のための計画を立てる》

買物・通院などの活動や、これから増えると考えられる福祉・介護サービスなどの活動に着目し、その活動の需要（潜在的なものも含め）を支えられるように、またより活動しやすくなるように、交通サービスの向上等を含む様々な方策で都市を強化していくことが重要です。

従来は、交通渋滞や駐輪場対策などの都市化の進展に伴う諸問題へ対処するため、課題に対応するための施策に取り組んできました。しかし今後は、都市活動・交通の目標や交通施策の展開方針などのビジョンの実現に向けて、立川の特徴を踏まえた目標達成のための施策に取り組む必要があります。

1-4. マスタープランの目標と構成

《マスタープラン策定の目標》

本マスタープランは、概ね 20 年後の状況を見据え策定するものであり、今後、社会情勢の変化や上位計画の改定を踏まえて必要に応じて見直します。

《マスタープランのとりまとめ方》

本マスタープランでは、東京都市圏 P T 調査や様々な既往データを活用し、立川をとりまく人々の活動実態を定量的に分析するとともに、定量的データには表れない活動実態については、高齢者や子育て層へのヒアリングなど定性的なデータを収集して分析をしました。

《マスタープランの構成》

本マスタープランでは、社会経済環境の変化や都市活動・交通の課題を整理し、将来の望ましい都市活動・交通の目標を定め、その目標を実現するための交通施策の展開方針を示し、実現に向けた今後の取り組みにあたっての考え方をとりまとめました。

2 立川をとりまく都市活動・交通の特徴と課題

2-1. 立川をとりまく都市活動・交通の特徴

❖ 立川をとりまく都市活動の特徴

■ 立川都市圏の構造の特徴

《3層構造、自立性の高い都市圏を形成》

立川をとりまく都市活動は3つの階層構造（東京都市圏レベルの広域的な活動、隣接市を含む自立都市圏における活動、日々の暮らしに必要な活動）を形成しており、市域を越えた隣接市を含む自立都市圏において、通勤・通学・買物・通院・娯楽・業務などの様々な活動が圏域内で行われています。

《東京都市圏レベルの広域的な活動（第1層）》

立川都市圏から東京都区部への通勤・通学が行われている一方、埼玉県・神奈川県や多摩地域から立川都市圏への通勤・通学も多くなってきており、商業・業務機能が集積している立川都市圏をとりまく都市活動は、広域的に行われています。

こうした都市活動は平日の通勤・通学とともに、休日は山梨方面からの買物客、国営昭和記念公園でのレクリエーション等、その目的は異なるものの、平日・休日ともに認められます。

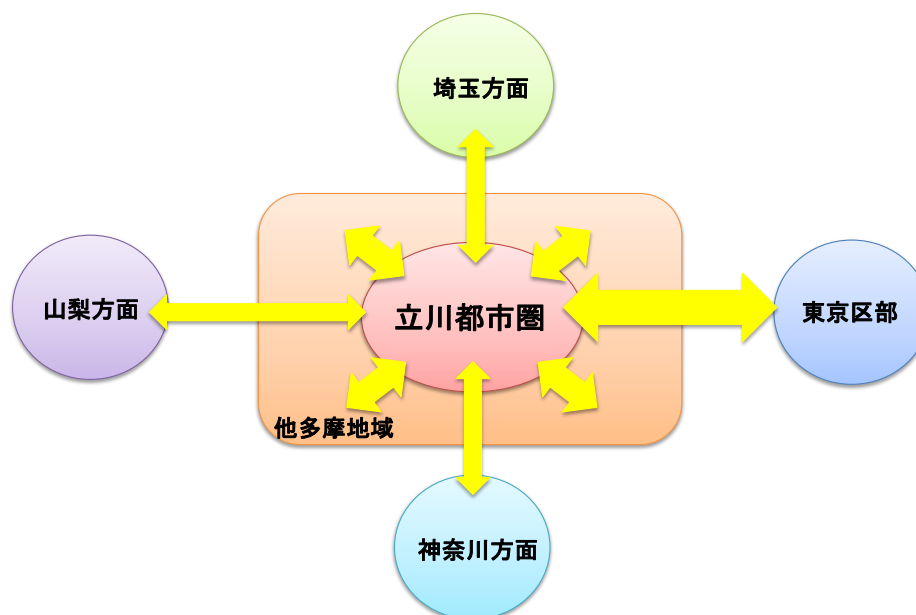


図 2-1 東京都市圏レベルの広域的な活動(第1層、概念図)

《隣接市を含む自立都市圏における活動（第2層）》

立川市と周辺7市で構成する立川都市圏は、立川駅周辺及び立川基地跡地の新市街地に多摩の核としての諸機能が集積しており、隣接市からの通勤や買物等において、東京都区部へ移動しなくても目的を達成することができる自立性の高い都市圏を形成しています。

立川都市圏では、立川駅周辺の拠点のみならず昭島駅周辺、国立駅周辺、玉川上水駅周辺、東大和市駅周辺、若葉町地域周辺など、暮らしを支える地域拠点も形成されており、買物や娯楽、コミュニティ活動など、日常的な都市活動が立川都市圏内の地域拠点で行われています。

立川都市圏は、立川駅周辺の拠点と暮らしを支える地域拠点が相互に補完し合うことにより、利便性の高い、暮らしやすい都市を形成しています。

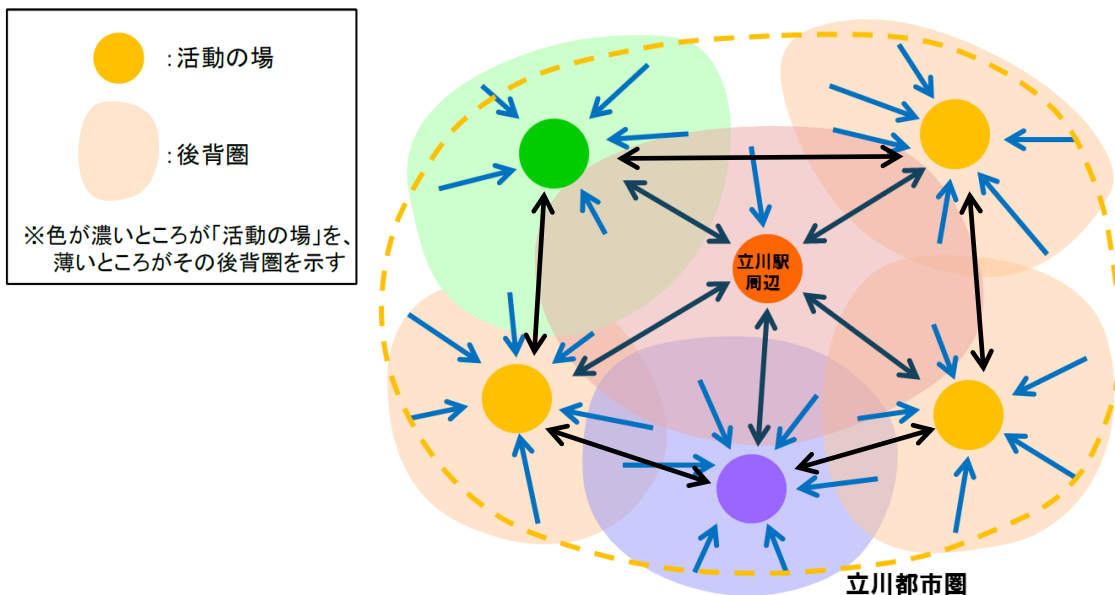


図 2-2 隣接市を含む自立都市圏における活動(第2層、概念図)

《日々の暮らしに必要な活動（第3層）》

日常生活圏では、食品や日用雑貨を扱うスーパーマーケット、病院や診療所等が立地しており、日々の暮らしを支えています。また、コミュニティ活動の場である公民館等の公共施設も日常生活圏に立地しており、老人会や子育てサークルなど、さまざまな都市活動が行われています。

日常生活圏の範囲は、立川都市圏内でも地域により移動量に差があり、商業施設、医療機関等の暮らしを支える施設が近接している地域では、少ない移動で効率的な都市活動を行っていますが、生活を支える施設が点在している地域では多くの移動が発生しています。

＜暮らしを支える施設が近接している地域＞

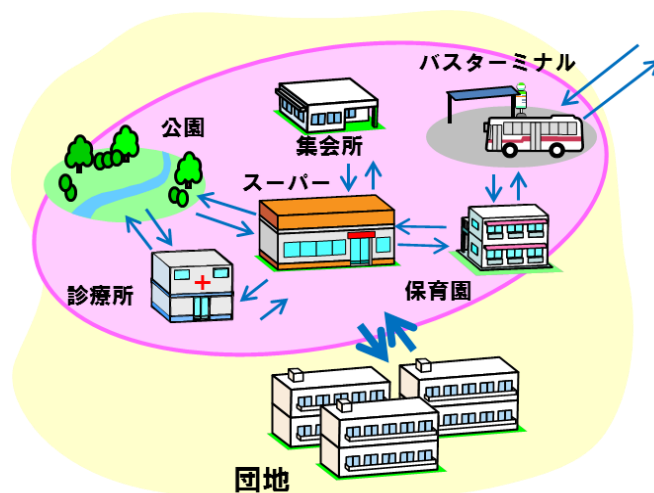


図 2-3 暮らしを支える施設が近接している地域の活動の概念図

＜暮らしを支える施設が点在している地域＞

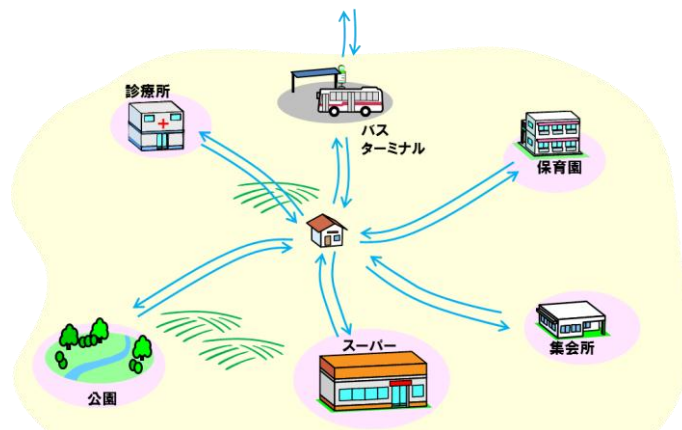


図 2-4 暮らしを支える施設が点在している地域の活動の概念図

■ 立川都市圏の活動の特徴

《急激な高齢化、ゆるやかな人口減少》

立川都市圏では、すでに高齢化が進行しつつあり、今後、人口のピークを迎えて、ゆるやかな人口減少が始まります。特に急激な高齢化は、都市圏における都市活動を大きく変化させることが想定されます。

また、地域によっては、すでに人口が減少していることから、モザイク状に人口減少や高齢化が進んでいくと考えられます。

《高い人口密度で多様な活動が行われている》

立川駅周辺は昭和 35 年に人口集中地区（D I D、人口密度が 4000 人/km² [40 人/ha] 以上の地区）に指定され、その後も高度経済成長に伴って D I D は拡大してきています。

立川市と周辺 7 市の D I D 人口密度は約 73 人/ha と高く、高密度で連担した市街地において、行政界を越えた様々な活動が行われています。

《集客施設の集積により賑わいが形成されている》

多摩地区の交通結節点である立川駅は、デパート等の大規模商業施設が集積し、飲食店や娯楽施設などの集客施設や国営昭和記念公園などのレジャー施設も集積していることから、通勤・通学や業務、通院以外の買物・趣味・娯楽などの活動が多く認められます。

《回遊行動が盛んな立川駅周辺》

P T 調査の分析においては、活動量（トリップ数）が人口の伸び以上に増加しており、とりわけ回遊行動が多くなっていました。立川駅周辺の特徴は、買物途中で食事する、仕事帰りに飲食店に寄る、などの回遊行動で多いことがあげられます。

《平日も休日も多くの人が集まる》

平日は通勤・通学や業務活動、日中の買物・趣味娯楽などを目的とした活動により立川には多くの人が集まっていますが、休日には山梨県や多摩地区など広い範囲から買物・趣味娯楽などを目的とした人が集まっています。

《災害時には帰宅困難者が発生》

立川は業務核都市として業務機能が集積し、また、交通結節点としてデパート等の大規模商業施設が多く立地していることから、多くの就業者や買物客が集う都市となっており、災害時には多くの帰宅困難者が生じるものと想定されます。

《基地跡地などの土地利用転換による変化》

立川都市圏には、立川基地跡地・工場跡地・農地などの今後大きく土地利用転換が進む空間が多く残されています。土地利用が変化することにより、都市活動の変化が予想されます。

《生活サービス施設が充実》

多くの人が居住し人が集まる地域には、スーパーや診療所、集会場などの生活サービス施設が立地しています。

《子育て層や高齢者の活発な活動》

子育て層は、子どもの送迎や通院など、居住地近隣の目的地で買物・送迎・通院など、さまざまな活動を毎日行っています。

高齢になると外出率は低くなりますが、近年は健康志向によりジョギングやウォーキング等の活動に取り組むアクティブ・シニアも多くなっています。

また、都市圏内では多様なコミュニティ活動がNPO法人や自治会などにより行われています。

❖ 立川をとりまく交通の特徴

《広域的な都市活動を支える公共交通ネットワーク》

広域的な都市活動は、JR線・西武線等の鉄道等により支えられ、東京都区部との移動だけでなく、神奈川県や埼玉県などの隣接県との移動も鉄道等の公共交通により支えられています。

《自立都市圏を支える公共交通ネットワーク》

立川都市圏内の移動は、立川駅から南北方向に運行されている多摩都市モノレールや路線バス網により支えられており、各自治体ごとにコミュニティバスが運行され、公共交通ネットワークが形成されています。

特に立川駅から放射状に伸びている路線バス網は、日々の通勤・通学を支えているだけでなく、立川駅周辺での買物や娯楽などを支えています。

またJR立川駅など、鉄道・モノレール等の駅には多くの人が集まっており、交通結節点では自転車からモノレール、バスから鉄道など、様々な交通手段による乗り換えが行われています。

《平坦な地形による自転車利用》

立川都市圏内は、概ね台地状の平坦な地形であることから、目的地への主たる交通手段として自転車が多く利用されており、鉄道駅、モノレール駅、バス停等へのアクセスにおいても利用されています。

《地域差が見られる公共交通利用》

立川都市圏内の地域拠点では、公共交通の利便性が高く、公共交通の利用割合が高い地域拠点がある一方、公共交通が路線バスのみでの地域拠点では自動車の利用割合が高いなど、地域による違いがあります。

《広域的な都市活動を支える道路ネットワーク》

立川基地跡地や立川駅周辺の再開発事業等の都市基盤整備が行われ、立川駅周辺や立川基地跡地の地区幹線道路の整備は進んでいますが、広域的な人や物の移動を支える幹線道路のネットワーク化はされていません。

また、立川駅周辺のペDESTリアンデッキのネットワークは歩行者の回遊を支えており、市のシンボルロードである都市軸は歩行者・自転車の専用道路として特徴的な空間を形成しています。

《ペDESTリアンデッキで結ばれた乗り換えやすい駅》

立川駅周辺は南北を繋ぐ自由通路やペDESTリアンデッキでモノレール駅やバスターミナル、タクシープール、ファール立川などの業務施設などと結ばれており、乗り換えやすい、歩きやすい交通結節機能が整備されています。

《日常生活を支える交通の地域特性》

子育て層は、子どもの送迎や通院など、居住地近隣の目的地を短時間で移動するため、自転車が活動を支える重要な手段となっています。

高齢者は他の年代に比較すると外出率が低い傾向にありますが、近年は増加傾向にあり、ジョギングやウォーキング等の活動に取り組むアクティブシニアも多くなっています。高齢者の日常的な移動手段は徒歩や自転車、バスが利用されています。

スーパーや診療所、集会場などの暮らしを支える施設が近接している地域では、自転車や徒歩が人々の移動を支えています。暮らしを支える施設が点在している地域では、自動車の利用割合が高いなど、地域による違いがあります。

《サービスを提供する宅配形式の交通》

近年では、ネットショッピングやネットスーパー等のサービスが充実しつつあり、消費者が商店に行くのではなく、商店が消費者に届けるというサービスを提供するための宅配形式の交通も増えつつあります。

2-2. 立川をとりまく都市活動・交通の課題

❖ 立川をとりまく都市活動の課題

《持続可能な都市経営が必要》

今後、少子高齢化や人口減少により税収増は期待できないことや、高齢化に伴う社会保障費の増加により、厳しい財政状況に至ることが想定されます。今後、必要不可欠な基盤整備は進めていく一方で、既存のストックを維持管理し有効活用していくことが必要です。施策の実施に当たっては、選択と集中の考えに基づき、施策の優先順位、実施時期、実施主体について検討し、市民、事業者、商業者などと適切な役割分担や協働により進めていくことが必要です。

《都市活動の特徴である「3層構造」に対応したまちづくりが必要》

立川は自立都市圏を形成し、「3層の都市活動（広域的な活動、自立都市圏における活動、日々の暮らしに必要な活動）」が行われている特徴をもっていることから、引き続き、各層の機能・都市活動を維持・拡大し、人々の交流による魅力と活力のあるまちづくりに取り組むことが必要です。

《立川都市圏を1つのエコ・コンパクトシティと捉え、自立都市圏として都市活動の機会を維持・拡大していくことが必要》

立川都市圏では、業務・工業・商業やサービス業、農業、コミュニティ・ビジネスなど様々な産業が日々営まれ、魅力ある自立都市圏を形成していることから、多様な産業活動や恵まれた就業機会の維持・拡大に取り組むことが必要です。

日常生活では、高齢化の進行に伴う活動機会の減少や買い物弱者の発生などの新たな課題に対応しつつ、元気に活動できる自立都市圏として、立川駅周辺地域や各鉄道駅等の地域拠点をもつ諸機能の維持・拡大が必要です。

多様な働き方や暮らし方、情報化の進展に対応した新たなライフスタイルを送ることができる自立都市圏を形成するとともに、多摩の交流拠点として、地域活動やNPO法人による活動などの多様なコミュニティ活動を維持・拡大していくことも必要です。

《土地利用転換による新たな都市活動への対応が必要》

今後予測される立川基地跡地、大規模工場跡地、農地などの土地利用転換に伴い、新たな都市活動が発生することが想定されるため、その対応が必要です。

《立川都市圏の核である立川駅周辺の魅力向上が必要》

立川都市圏の核となっている立川駅周辺は、就業や買物、通院などを目的として多くの人々が来訪する街として賑わっていますが、引き続き、自立都市圏としての活力や魅力を維持していくためには、核となっている立川駅周辺での都市活動の魅力向上が必要です。

《安全・安心な社会構築が必要》

自立都市圏として災害に備え、災害時でも安全・安心に都市活動が維持できるまちづくりが必要です。

自立都市圏内だけでなく広域から人が集まる立川都市圏では、震災時の帰宅困難者対策、発災後の状況に対応した公共交通機関の復旧、道路啓開の実施等の災害対策を考えていくことが必要です。

日常生活では、歩道や自転車走行空間における安全対策等の子どもや高齢者の安全確保が必要です。

《高齢化やグローバル化に対応したユニバーサルデザイン社会の構築が必要》

急速な高齢化や社会のグローバル化などに対応し、だれもが快適で活動しやすく豊かな都市生活が営めるまちづくりに取り組むことが必要です。

《女性や高齢者の社会進出への対応が必要》

近年、女性や高齢者の社会進出が増加しているものの、生産年齢人口は減少しています。そのため、女性は子育てをしながら働き続けることができるように、高齢者には引き続き社会進出できるように就業環境を整えていくことが必要です。

《環境に配慮した低炭素社会の構築が必要》

環境負荷の少ない低炭素社会の実現が求められており、都市活動においても、過度に自家用車に依存しない、地球に優しい取り組みの推進が必要です。

❖ 立川をとりまく交通の課題

《役割分担・連携による課題への取り組みが必要》

必要不可欠な社会資本の整備等を進める一方、社会資本ストックの維持管理、選択と集中の考えに基づく効率的・効果的な取り組みを、優先順位・実施時期・実施主体を勘案しながら、官民の役割分担や隣接自治体との連携等により取り組むことが必要です。

《公共交通ネットワークの充実が必要》

東京都区部や隣接県との通勤や買物等の活動を支え、早く確実に移動でき、便利で使いやすく、低炭素社会の実現や自家用車からの転換を支える鉄道・モノレール・路線バス等の公共交通のさらなる充実が必要です。

《鉄道基盤の充実》

立川都市圏のさらなる自立に向けた中央線の複々線化、モノレール延伸等の推進を要請していくことが必要です。

また、渋滞の解消や地域分断の解消、踏切事故の回避などのための連続立体化や踏切対策が必要です。

《バスネットワークの充実》

路線バスのネットワークは、立川駅等の鉄道駅を起終点として南北方向は充実していますが、立川都市圏の拠点間を結ぶ東西方向の路線は少ない状況であり、立川都市圏の維持のためには多様な活動の目的に対応したバスネットワークの構築が必要です。

コミュニティバスは、路線バスと重複して運行している区間も多くあり、交通不便地域の解消などの運行目的を明確にするなど、効率的・効果的な運行を行うことが必要です。また、コミュニティバスは一部路線を除きそれぞれの行政区で運行しており、財政負担などを踏まえた広域連携、相互乗入、料金体系の統一などの検討が必要です。

《新たな公共交通機関としてのタクシー利用》

デマンド型タクシーやユニバーサルデザインタクシー等により高齢者の買物や通院を支えるなど、日々の暮らしを支える新たな公共交通手段としてタクシーの利用を考えていくことも必要です。

《道路ネットワークの充実》

立川には業務・商業施設や立川広域防災基地など多摩の核都市としての諸機能が集積しており、日常の物流を支える貨物車や震災時等の緊急車両等の

2. 立川をとりまく都市活動・交通の特徴と課題

円滑な移動を支える広域幹線道路ネットワークの充実が必要です。

立川駅周辺の回遊性を高めるペDESTリアンデッキや道路のネットワーク化が必要です。

立川都市圏内における自立的な都市活動や立川都市圏内の地域拠点の相互連携を支えるために、拠点（立川駅）や地域拠点間を結ぶ道路等の地区幹線道路網（都市計画道路網、特に優先整備路線）の整備が必要です。

市民が日常生活を送る地域拠点や住宅地における道路空間（車道と歩道）の再配分を考慮した生活道路の充実が必要です。

《特定の日や場所に発生する道路の渋滞等》

踏切や右折待ち車両によるボトルネックなど、日常的に渋滞が発生している箇所の改善が必要です。

立川駅周辺に集積する大規模小売店のバーゲン時には入庫待ち車両により周辺道路が渋滞し、路線バスの欠車も発生しており、対策が必要です。

また、立川基地跡地や大規模工場跡地に大規模小売店舗の出店が計画されており、土地利用転換に伴う発生集中交通への対応が必要です。

《乗り換えしやすい交通結節機能の充実》

立川都市圏の拠点である立川駅には、モノレール・路線バス・自転車など様々な交通手段が連絡しています。今まで交通結節機能として駅前広場、バスターミナル、駐輪場の整備などが行われてきましたが、更に乗り換えが便利でスムーズに行えるよう、ユニバーサルデザインの観点も含めた交通結節機能の充実が必要です。

立川駅以外の日常生活を支える地域拠点については、自転車や徒歩でアクセスした人が公共交通機関にスムーズに乗り換えられるよう、駅前広場やバスターミナル等の交通結節機能の充実が必要です。

鉄道駅等でのアクセス・イグレス交通の特性を踏まえ、駐輪施設の有効利用も考慮したレンタサイクル等の導入検討が必要です。

《駐車場整備、放置自転車対策》

立川駅の拠点や暮らしを支える地域拠点において、利用状況や交通状況に応じた自動車・自動二輪車・自転車の駐車場の確保が必要です。

立川駅周辺は、官民により自転車駐車場整備が進められ、放置自転車は減少していますが、引き続き対策が必要です。

自動二輪車については、引き続き、駐車空間の確保に取り組むことが必要です。

《行政界を跨ぐ多様な都市活動を支える交通》

立川都市圏においては、行政界を跨ぐ多様な都市活動が通勤・通学以外の買物や通院などの日常的な活動においても行なわれており、これらの移動を支える連携や相互乗入などに取り組むことが必要です。

《多様な都市活動への対応》

都市観光、レジャー、ジョギング、ウォーキングなどの新たな活動目的や、高齢者や子育て層などにおける地域的な活動目的などの多様な都市活動やライフスタイルに対応した交通にしていくことが必要です。

高齢者や子育て層は居住地近隣を徒歩や自転車で移動するなどの特徴があることから、こうした活動に対応した交通にしていくことが必要です。

《交通結節点の利便性向上》

鉄道駅やバスターミナル・バス停などの交通結節点の乗り換えや待ち時間等に関する情報をスマートフォン等の様々なICT端末で情報提供することで利便性を向上するなどのソフト的な取り組みも必要です。

《自転車の有効活用》

日常の暮らしの中では短距離の移動を支える自転車について、鉄道駅などの交通結節点へのアクセス手段としての利用を含め、平坦な地形特性や環境配慮を踏まえた、より利用しやすい安全・安心に走れる環境を確保していくことが必要です。

《物流への対応》

物やサービスの宅配という、これから需要の拡大が想定される宅配形式の交通に対応するため、道路空間の使い方等を考えていくことが必要です。

《官民連携による交通課題への対応》

交通渋滞等の課題に対応し、交通環境を維持・向上していくためには、市民、事業者、商業者、交通事業者、交通管理者等と都市圏を構成する国・都・市などの行政が連携し、取り組み内容の検討や役割分担など具体的な改善に取り組むことが必要です。

《土地利用転換に対応した交通対策》

立川基地跡地、大規模工場跡地、農地などの今後の土地利用転換に対応する交通体系（交通対策）に取り組むことが必要です。

《休日や時間帯などの移動特性の違い》

立川には立川駅周辺の商業施設、年間約 400 万人が来訪する国営昭和記念公園など、魅力的な機能・施設が集積しているため、平日のみならず、休日も多くの人が集まってくるため、これに対応した交通体系を整えていくことが必要です。

日常的には、朝夕は通勤・通学の移動、日中は買物や通院のための移動と、同じ交通手段でも利用者や利用目的（行き先）が異なることから、利用者ニーズを踏まえた交通体系を構築していくことが必要です。

《ユニバーサルデザインへの対応》

立川都市圏では多様な活動が展開されており、今後、高齢化の進行や社会経済のグローバル化等に伴い、活動の主体や目的はますます多様化していくことが考えられることから、誰もが使いやすい交通施設や情報提供に取り組むことが必要です。

《安全・安心を支える交通対策》

東日本大震災時には、立川でも帰宅困難者が発生し、多くの人々が駅周辺に滞留する状況となりました。こうした帰宅困難者対策や緊急輸送道路の確保などの災害時の交通対策が必要です。

平常時には高齢者の交通事故や自転車の交通事故の増加による通学路の安全確保などが求められており、歩車分離などのハード面の取り組みが求められるとともに、交通安全に対するルール遵守・啓発などのソフト面の取り組みも必要です。

《低炭素社会に向けた交通対策》

低炭素化に向けた社会的要請、ハイブリッド車や電気自動車の普及など、低炭素社会の実現に向けた様々な取り組みが必要です。

自家用車をできるだけ抑制して公共交通利用に転換していく、環境にやさしい賢い自家用車の使い方に取り組むことが重要であり、ひとりひとりの低炭素化に向けた意識の改革が必要です。

3 都市づくりの基本理念と望ましい都市活動・交通の目標

3-1. 都市づくりの基本理念

立川市都市計画マスタープラン（平成23年3月）では、少子高齢・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環境が急激に変化している時代潮流の中で、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。

本マスタープラン（立川市交通マスタープラン）では、前章で述べた立川をとりまく都市活動・交通の課題という側面から、都市づくりの基本理念と3つのまちづくりの目標をとらえるものとします。

3-2. 望ましい都市活動・交通の目標

都市づくりの基本理念「人と環境にやさしいまちづくり」に向けて、だれ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ます。

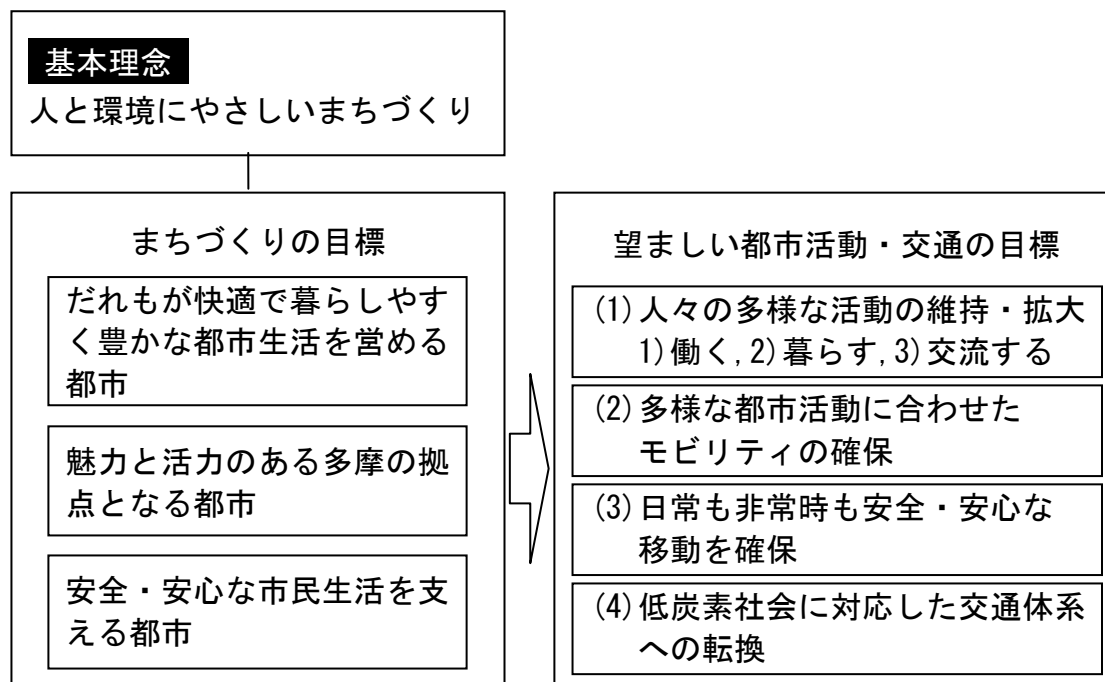


図 3-1 都市づくりの基本理念と望ましい都市活動・交通の目標の関係

目標の実現に当たっては、少子高齢化や人口減少などの社会経済環境の変化や厳しい財政状況を踏まえ、選択と集中の考えに基づき、施策の優先順位、実施時期、実施主体について十分検討し、市民、事業者、商業者などと適切な役割分担や協働により進めていきます。

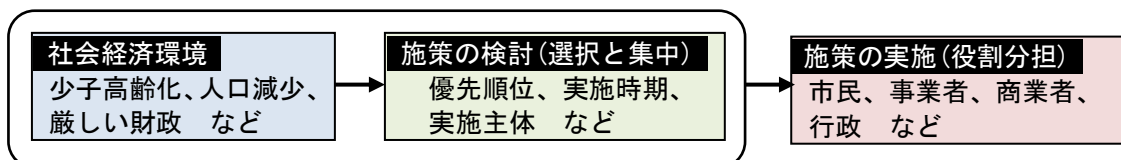


図 3-2 目標の実現に向けた留意点

❖ 目標①：人々の多様な活動の維持・拡大

1) 働く：就業や業務に必要な活動の機会の維持・拡大をめざします。

[就業の視点]

広域レベル（第1層）

高度経済成長期から現在に至るまで立川都市圏から東京都区部への就業が多く、一方、近年では立川都市圏へ東京都区部・埼玉県・神奈川県から就業する人も多くなっています。

埼玉県・神奈川県から立川都市圏へ通勤する際、乗り継ぎが生じることから、運行本数の増加等、通勤に関わる負担の軽減を図ることが必要です。

都市圏レベル（第2層）

立川都市圏に居住する人々が、自分が望む様々な働き方を実現できるようにしていくことが重要です。（ワークライフバランス）

生産年齢人口が減少する中で活力を持続していくためには、特に高齢者や子育て中の女性等が負担なく働きやすい環境を整えていくことが重要です。

こうした都市活動を支えるため、交通面では通勤に関わる負担の軽減を図ることが必要です。（時間の短縮や快適な通勤など）

[業務の視点]

立川都市圏での業務活動

立川駅周辺及び新市街地の区域は、業務核都市として広域から人が集って活動する場であり、職住近接が可能になる業務集積・拠点性の向上を推進していくことが必要です。

最近増えつつあるコミュニティ・ビジネス等の新しい業態の業務活動にも目を向けていくことも必要です。

こうした業務活動が持続的に維持され、引き続き多摩の拠点として、新たな産業機能の誘致・強化、既存の農業や製造業の維持・向上に取り組み、職住のバランスのとれた自立性の高い都市づくりが進むよう、多種多様な都市活動を支える公共交通・自転車・徒歩等の交通を考えていくことが必要です。

東京都区部等への移動や立川都市圏外からの来訪等においても、公共交通手段による移動が円滑に行えるように、鉄道駅やバスターミナルなどの交通結節点では乗り換え等がスムーズに行えるよう、利用者に優しい、使いやすい拠点づくりに取り組みます。

2) 暮らす：日々の生活のために必要な活動の機会の確保をめざします。

広域レベル（第1層）

業務核都市として多くの就業者や買物客などが活動する都市として様々な活動の機会が確保されることが必要です。

また、災害発生の際にも、広域防災基地における活動、帰宅困難者対策、発災後の時間経過に対応した交通確保などに取り組むことも必要です。

都市圏レベル（第2層）

立川駅周辺や地域拠点には商業施設が立地しており、各拠点への移動を確保することで多様な買物等の活動を支えることが可能となります。

病院が立川駅周辺等に多く立地しており、公共交通による医療機関への移動を確保することで様々な診療科目の診療を受けることが可能となります。

災害発生時には、多くの就業者や買物客などが混乱することなく活動が維持できるような機能・空間を確保することが必要です。

生活圏レベル（第3層）

買物、通院、育児、介護など、人の生活に不可欠なサービスが享受できる環境を整えることが必要です。

移動しにくいことが外出の妨げになって、その人の生活の負担となることがないように、日常生活に必要な最低限の活動を交通で支えていくことが必要です。

快適で安全な移動が確保されるよう、生活道路の空間再配分などに取り組むことが必要です。

3) 交流する：様々な交流のための活動機会の確保をめざします。

広域レベル（第1層）

観光・レジャー・ショッピング等に訪れる人々の多様な活動を確保するために、速達性・利便性の高い交通をめざす取り組みが必要です。

都市圏レベル（第2層）

人と人の交流により新たな価値が生み出だされ、それが生きがいになり、様々な文化機能の集積が立川のにぎわいや活力に結びつきます。

交流は、業務、生活、余暇、文化などの多様な活動の質の向上・魅力アップ・活力の増加に貢献するものであることから、様々な活動に取り組めるような円滑な移動を確保することが必要です。

日常生活における様々な活動は、行政界にとらわれずに行われていることから、様々な交流を育む機会を提供できるように、行政界にとらわれず活動に対応した交通により支えていくことが必要です。

生活圏レベル（第3層）

人と人の繋がりを強めることで、地域で暮らすことの帰属制や一体感も生み出され、コミュニティの形成にもつながります。

日常的なコミュニティ活動等の交流は、人々の成長や生きがいを支えるものであることから、様々な交流を育む機会を提供できるように交通で支えていくことが必要です。

❖ **目標②：多様な都市活動に合わせたモビリティの確保**

3層の都市活動（活動目的）に合わせた移動ができるよう、人々のモビリティの確保をめざします。

3層が相互に重なり合う交通結節点において交通手段の乗換利便性向上をめざします。

活動の目的に合わせて、東京都区部へ出かける、立川都市圏内や近隣で用を済ませるなどの多様な3層の都市活動に合わせて、移動が容易にできるようなモビリティを確保していくことが必要です。

立川で多様な活動が行われるようにするためには、活動の場があることと、活動の場に行きやすくなることが重要です。

活動の場へ人やモノを運ぶためには、交通の利便性を高めるだけでなく、ハード、ソフトを含めたまちづくり全体で対応することが重要です。

少子高齢化、社会のグローバル化を鑑み、高齢者や子育て層、障害者、外国人など、誰もが暮らしやすく、移動しやすい都市、それを支える交通が必要です。

日常生活の基本的な移動手段である徒歩や自転車による交通を確保するための歩行空間、自転車利用について、移動が容易にできるような環境とすることが必要です。

人の移動だけでなく、物やサービスの宅配を支える交通の確保も必要です。

渋滞等の交通課題への対応として自動車から公共交通へ転換させていくためには、地域特性を踏まえた交通システムの導入を検討していくことが必要であり、交通事業者や商業者など、様々な主体が参画する場で協議・調整に取り組み、実効性のある有効なシステムとしていくことが必要です。

3層が相互にかみ合う交通結節点において交通機関同士の乗換利便性を向上させる等によりモビリティを確保していくことが必要です。

❖ 目標③：日常も非常時も安全・安心な移動を確保

高齢者や子育て層、海外からの旅行者などが多様な選択肢をもって安全・安心に活動できるとともに、災害等の非常時にも安全・安心に活動できる状況をめざします。

社会経済のグローバル化に伴い、様々な人が立川都市圏で活動できるよう、ユニバーサルデザインを考慮した交通を確保していくことが必要です。

子育て中のため、平日は仕事、保育園の送迎や通院で移動時間が限られている人や、高齢で移動が困難、自動車が運転できないなどの活動に制約がある場合でも、安全・安心に活動できることが重要です。

子どもや高齢者、自転車利用者による交通事故に対する安全の確保も十分に進めていくことが必要です。

立川は多摩川の扇状地を基盤とする武蔵野台地に位置し、安定的な地盤上に形成された街ですが、立川断層が立川都市圏を縦断しているため、災害時にも機能する交通への備えが重要です。

立川基地跡地の立川広域防災基地は南関東地域に広域的な災害が発生した場合、災害応急対策活動の中枢を担う場となるため、非常時にも広域的な連携を支える交通が求められます。

立川で就業する人々が、災害時にも安全・安心に行動でき、発災後の時間経過に対応した交通手段の確保が必要です。

市民生活においては、日常も非常時も様々な活動を安全・安心に行える交通を地域の特性に応じ形成していくことが必要です。

❖ **目標④：低炭素社会に対応した交通体系への転換**

自家用車に過度に依存せず、3層の都市活動のいずれにおいても、交通分野における低炭素化の推進をめざします。

立川都市圏外との移動に際して、恵まれた鉄道網等による公共交通利用を促進させ、交通分野における低炭素化を推進します。

自動車から公共交通への転換、電気自動車等の利用推進、自転車利用の促進などにより、地球環境に優しい交通手段（グリーンモビリティ）を推進します。

低炭素社会に対応した交通体系へ転換するために、歩行者・自転車により快適に移動できる空間の確保が必要です。

環境負荷が小さく、立川都市圏内や地区内を公共交通や自転車などで移動でき、過度に自家用車に頼らなくても生活できるように交通で支えていきます。

日常的な買物、通院、コミュニティ活動などは、徒歩や自転車による移動で用事を済ませることができる日常生活圏の形成をめざします。

4 都市活動を支える交通施策の展開方針

立川をとりまく活動は3層構造を形成しており、人々は日常的に3つの層（広域レベル・都市圏レベル・生活圏レベル）に係る活動を行っていることから、3つの層は相互に関連しています。

本章では、3つの層の関連性を認識しつつ、3で整理した4つの望ましい都市活動・交通の目標に即して都市活動を支える交通施策の展開方針を整理しました。

なお、施策方針の展開にあたっては、少子高齢化や人口減少などの社会経済環境の変化や、厳しい財政状況を踏まえ、選択と集中の考えに基づき、施策の優先順位、実施時期、実施主体について十分に検討し、市民、事業者、商業者などと適切な役割分担や協働により進め、まちづくりにおける施策として戦略的に展開していくことが必要です。

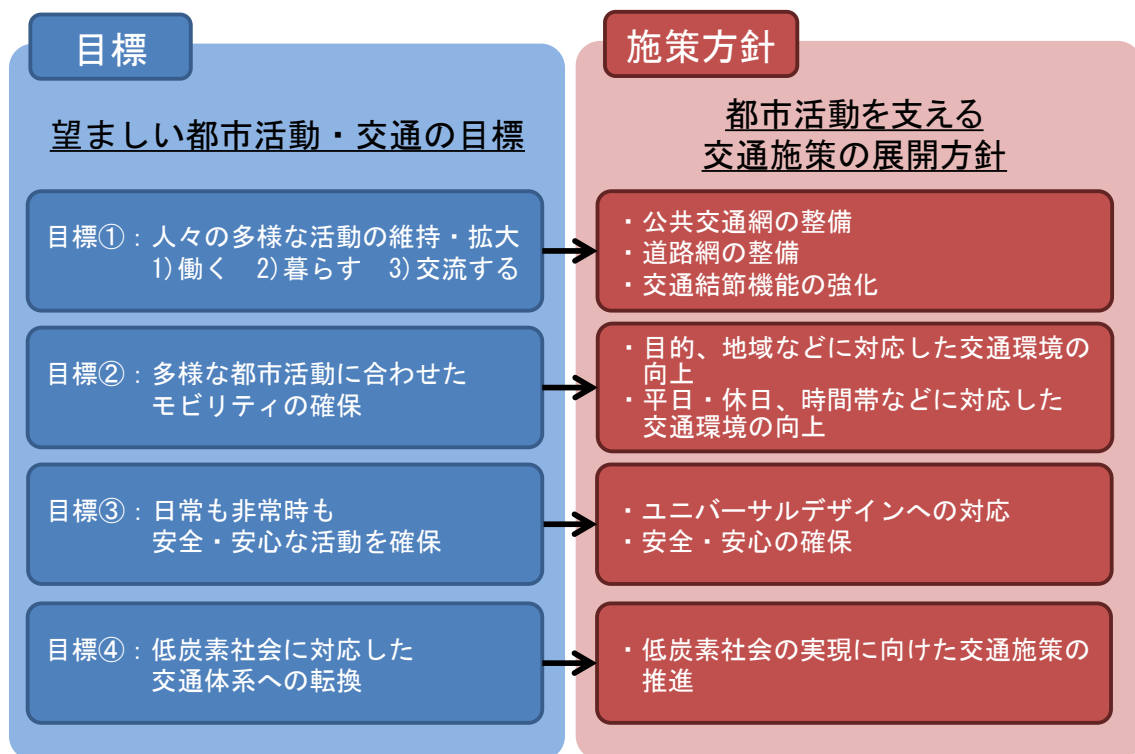


図 4-1 目標と施策方針の関係図

❖ **目標①：人々の多様な活動の維持・拡大**

都市活動の維持・拡大をめざすため、新たなライフスタイルや観光などの新しい都市機能も踏まえ交通基盤の向上に取り組みます。

【施策方針】

《公共交通網の整備》

○鉄道等の利便性向上

広域レベル(第1層)

- 広域的な業務・観光等の活動を支えるために、全国・首都圏の主要都市と立川をつなげる広域公共交通ゲート(新幹線駅・空港)への鉄道の速達性・利便性の向上をめざします。
- 通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために、東京都区部、埼玉方面、神奈川方面、山梨方面、多摩地域(立川市外)と立川をつなげる鉄道の利便性向上をめざします。

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内での通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために、拠点(立川駅)と地域拠点(主要鉄道駅等)、地域拠点間をつなげる鉄道・モノレール等のアクセス向上をめざします。

○バスの利便性向上

広域レベル(第1層)

- 広域的な業務・観光等の活動を支えるために、全国・首都圏の主要都市と立川をつなげる広域公共交通ゲート(新幹線駅・空港)への高速バスの速達性・利便性の向上をめざします。
- 通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために東京都区部、埼玉方面、神奈川方面、山梨方面、多摩地域(立川市外)と立川をつなげる高速バスの利便性の向上をめざします。

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内での通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために、拠点(立川駅)と地域拠点(主要鉄道駅等)、地域拠点間をつなげる路線バスのアクセス向上をめざします。
- 立川都市圏内で増加している買物・娯楽・通院等の多様化する活動を支えるために、需要に応じた路線バスの柔軟な運行をめざします。

	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅等への移動（アクセス）や鉄道駅等からの移動（イグレス）、地域特性に応じた地域内の移動を支えるコミュニティバス等の公共交通の運行をめざします。
○身近な公共交通の利便性向上	
	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅等への移動（アクセス）や鉄道駅等からの移動（イグレス）、地域特性に応じた地域内の移動を支えるタクシー等の運行をめざします。 ● 立川都市圏内での通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるためにタクシー等による目的地までの移動利便性を高めます。 ● 立川都市圏内で増加している買物・娯楽・通院等の多様化する活動を支えるために、需要に応じたデマンド型の公共交通による柔軟な運行をめざします。

《道路網の整備》

○広域幹線道路・地区幹線道路・生活道路等によるネットワークの構築	
	<p><u>広域レベル(第1層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な業務・観光等の活動を支えるために、全国・首都圏の主要都市をつなぐ放射広域幹線道路（東名・中央・関越等の高速道路や国道20号等の国道）ならびに環状広域幹線道路（圏央道・外環等の高速道路や自動車専用道路、国道16号等の国道）への立川からのアクセス道路網、立川都市圏内外の移動を支える道路ネットワークにより利便性の向上をめざします。 ● 災害時に立川が担う広域的な防災機能を支えるために立川広域防災基地と隣接する広域幹線道路とのアクセス向上をめざします。（防災面での道路ネットワークの向上）
	<p><u>都市圏レベル(第2層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 立川都市圏内における自立的な都市活動や立川都市圏内の地域拠点の相互連携を支えるために、拠点（立川駅）から地域拠点間を結ぶ幹線道路・地区幹線道路網（都市計画道路網、特に優先整備路線）により利便性の向上をめざします。 ● 立川駅周辺および新市街地エリアの繋がりを強化するために、当該地区につながる地区幹線道路や当該地区内の街区幹線道路等により賑わい形成や移動利便性の向上をめざします。

	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 平坦な地形で市街地が連担するという立川都市圏内の特性を踏まえた、快適に移動できる歩行者・自転車ネットワークの形成をめざします。 ● 市民が日常生活を送る地域拠点や住宅地における生活道路について道路整備や道路空間の再配分により利便性の向上をめざします。
	<p>○渋滞のボトルネック解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 立川都市圏内で渋滞のボトルネックとなる交差点、踏切等を改良し、円滑な交通をめざします。

※本マスタープランでは、全国や首都圏など広域への移動の際に利用される道路を広域幹線道路と呼ぶこととしました。中央道などの高速道路や国道20号などの主要な道路がこれに相当します。

《交通結節機能の強化》

	<p>○立川駅の広域結節機能</p> <p>○駅前広場の整備</p> <p>○鉄道等、バス、タクシー間の乗継改善</p>
	<p><u>広域レベル(第1層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な業務・観光等の活動を支えるために、全国・首都圏の主要都市と立川をつなげる広域的な交通結節機能の向上をめざします。 ● 立川都市圏内外のアクセス拠点である立川駅周辺における広場機能（歩行者空間、防災、環境）と乗り換え機能（幹線鉄道や高速バスから鉄道・モノレール・路線バス・レンタカー等への乗り換え）の向上をめざします。
	<p><u>都市圏レベル(第2層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 立川都市圏内での通勤・通学・業務等の活動や観光・レジャー・ショッピング等の活動を支えるために、拠点（立川駅）と地域拠点（主要鉄道駅等）、地域拠点間をつなげる主要鉄道駅等における広場機能（歩行者空間、防災、環境）と乗り換え機能の向上をめざします。 ● 拠点や地域拠点の利用状況や交通状況に応じ、外延部や隔地などの視点を踏まえ、自動車・自動二輪車・自転車の駐車場の確保をめざします。
	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民が多様な選択肢をもって日常生活が送れるように、関係者（市民、事業者、商業者、行政など）の連携・協働により交通結節機能の向上をめざします。 ● 周辺地域も含めた一帯の地域拠点として住宅団地の交通結節機能の向上をめざします。

❖ 目標②：多様な都市活動に合わせたモビリティの確保

多様な都市活動に合わせた人々のモビリティを確保するために、目的、地域、平日・休日、時間帯などに対応した交通環境の向上に取り組みます。

【施策方針】

《目的、地域などに対応した交通環境の向上》

○交通手段間の相互利用による利用利便性の向上

広域レベル(第1層)

- 広域的な業務・観光等の活動や日常的な通勤・通学・業務・通院・買物等の活動を支えるために、広域的な交通アクセスを担う幹線鉄道・高速バスと鉄道・モノレール・路線バス・自転車等との乗継利便性の向上をめざします。
- 広域的な業務・観光等の活動を支えるため、ICT活用による誘導・案内サイン等により立川都市圏外からの来訪者の移動性向上をめざします。

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内で行政界を跨ぎ多様化する都市活動を支えるため、地域拠点における鉄道、モノレール、路線バス、コミュニティバス、自転車等の乗継利便性の向上をめざします。
- ICT活用による誘導・案内サイン等により立川都市圏内における移動性向上をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 高齢者や子育て層等の活動の場へのアクセスを支えるため、日常生活における路線バス、コミュニティバス、自転車等の乗継利便性の向上をめざします。
- ICT活用による誘導・案内サイン等により日常生活における移動性向上をめざします。

○目的や地域特性に対応したバス・タクシー等の有効活用

都市圏レベル(第2層)

- 都市観光・レジャー（国営昭和記念公園等）等の移動を支える新たな交通システムの導入、既存交通機関、交通施設の改善による交流性、周遊性の向上をめざします。
- 健康志向（ジョギング、ウォーキング）や歴史まち散策等の移動を支える歩行空間の改善・環境の向上、自転車利用の利便性の向上をめざします。

4. 都市活動を支える交通施策の展開方針

	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 買物・通院や地域活動等の移動を支える新たな交通システムの導入、既存交通機関、交通施設の改善による交流性、周遊性の向上をめざします。 ● 地域特性に応じたタクシー等の運行や、需要に応じたデマンド型の公共交通等の柔軟な運行をめざします。 ● 健康志向（ジョギング、ウォーキング）や散歩等の移動を支える歩行空間の改善・環境の向上、自転車利用の利便性の向上をめざします。
○身近な交通手段や公共交通への乗継手段としての自転車の有効活用	
	<p><u>都市圏レベル(第2層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅や交通結節点へのアクセス手段である自転車について、利用しやすい環境により利便性の向上をめざします。
	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 日常的な買物、子育て層の送迎や通院を支える交通手段である自転車について、利用しやすい環境により、利便性の向上をめざします。
○物やサービスの宅配を支える交通の充実を図る	
	<p><u>都市圏レベル(第2層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 業務活動における物流のアウトソーシング化、生活関連物流の増大に対応した貨物車交通導線の検討などの交通管理（マネジメント）による円滑化をめざします。
	<p><u>生活圏レベル(第3層)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通信販売、ネットスーパーなどの宅配サービス（宅配利用）、生活関連物流の増大に対応した生活道路の交通管理（マネジメント）による円滑化をめざします。
○効率的な交通環境の維持・向上	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 商業者や交通事業者と連携し、公共交通の利用促進や交通の状況に対応した駐車方法・利用転換方策等により、中心部への過度な自動車の流入を抑制し、効率的な交通環境の維持・向上をめざします。

《平日・休日、時間帯などに対応した交通環境の向上》

○平日と休日の利用方法の違いなどに対応した交通環境の整備
○時間帯による利用の違いに対応した交通手段の運用
<ul style="list-style-type: none"> ● 朝昼夜、春夏秋冬、平日・休日などの時間や季節の変化や、バーゲン時などの特異日に対しても都市活動の変化に柔軟に対応できる施設運用・運賃制度・運行システム・流入規制などの交通環境の向上をめざします。

❖ 目標③：日常も非常時も安全・安心な活動を確保

日常時において安全・安心に活動できるとともに、震災等の非常時にも活動できるように、ユニバーサルデザインや安全・安心に対応した交通環境の向上に取り組みます。

【施策方針】

《ユニバーサルデザインへの対応》

○だれもが使いやすい交通施設の整備

○わかりやすい交通の情報提供

- だれもが使いやすい徒歩や自転車等での移動空間の確保をめざします。
- だれもが使いやすく、社会経済のグローバル化にも対応したわかりやすいサインや多言語等の交通情報提供をめざします。

《安全・安心の確保》

○災害発生時の状況に対応した交通の確保、情報発信

○交通安全対策の推進

○交通安全啓発活動の推進

都市圏レベル(第2層)

- 災害時において、初めての来街者等でもわかりやすい情報提供をめざします。
- 発災直後から完全復旧までの間、被害状況や復旧段階に対応した代替交通手段の確保をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 交通事故や災害等への安全対策が確保された歩行者・自転車空間の形成をめざします。
- 自動車、自転車、歩行者の交通安全に係る啓発活動により、安全な通行、歩行をめざします。

❖ **目標④：低炭素社会に対応した交通体系への転換**

自家用車に過度に依存しない、交通分野における低炭素社会の実現に取り組みます。

【施策方針】

《低炭素社会の実現に向けた交通施策の推進》

○自動車から公共交通機関等への転換促進

○自転車や徒歩による移動の促進

○交通集中に対する分散化施策の推進

都市圏レベル(第2層)

- 地球環境に負荷をかけない交通手段（グリーンモビリティ）の推進をめざします。
- 平坦な地形を活かした立川都市圏内での自転車利用の促進をめざします。
- 自動車による移動ではなく、近隣の拠点から公共交通を利用し目的地に向かうなど低炭素社会に対応した移動方法への転換をめざします。
- 公共交通への転換を図るため、インセンティブの付与等の方策の検討・推進をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 低炭素社会に対応したエリアマネジメント、電気自動車等の新技術導入による地区物流の実現をめざします。
- 気軽に散歩できる歩きやすい歩行環境の確保をめざします。
- 過度に自動車利用に頼らない社会のため、徒歩や自転車での移動の促進をめざします。

○公共交通機関等への円滑な乗継手段の促進

○環境負荷の少ない自動車の利用方法の推進

都市圏レベル(第2層)

- 立川都市圏内の鉄道駅へのアクセス手段となっている自転車・バス・自動車等の利用促進をめざします。

生活圏レベル(第3層)

- 自動車を賢く利用するカーシェアリング等の利用推進をめざします。

5 望ましい都市活動・交通の実現に向けて

❖ 市民・事業者・商業者・行政などの適切な役割分担・協働に基づく交通施策の推進

交通施策や個別事業の推進にあたっては、市民・事業者・商業者・行政などが適切な役割分担を行い、相互の協力と協働による取り組みを基本とします。

立川市交通マスタープランの役割は、立川における都市活動を支える交通の将来ビジョンを示すものであるとともに、市民・事業者・商業者などに対して交通施策や個別事業への理解と協力を得るためのビジョンでもあります。

今後も、市民・事業者・商業者・行政などが一体となって都市活動の維持・拡大のため、本マスタープランを活用しながら、望ましい都市活動・交通の実現に向けて取り組みます。

❖ 『つくる』から『使う』へのシフト

限られた財源の中で、立川における様々な活動を支えていくためには、真に必要なインフラの整備は促進するとともに、既存のインフラを最大限利活用するという発想が重要です。

道路空間において車道空間、歩行空間、自転車走行空間の配分の見直しや、駐車施設の料金等の見直しなどにより、必要な役割が果たせるように、柔軟な発想で、限られた資産を上手に使っていくことが必要です。

❖ 都市圏を意識した計画づくりの推進

立川の都市活動の分析結果からも明らかなように、立川市に居住していても主な活動が隣接市で行われているなど、人々は市域を意識せずに活動しています。

そのため、立川市域だけでなく、隣接市も含めた立川都市圏という範囲で、都市における活動を支えていくことが効率的・効果的であり重要です。

❖ 交通戦略で施策を具現化

本マスタープランでは、都市活動と交通の基本的な方針を示しました。方針を踏まえた個別具体的な施策や事業の実施計画については、交通戦略で記述します。

交通戦略では社会経済環境の変化や厳しい財政状況を踏まえ、施策や事業の「選択と集中」による効率的・効果的な推進を勘案しながら、取り組みの優先順位、実施時期、実施主体について十分に検討し、まちづくりにおける施策として戦略的に展開していきます。

立川市交通マスタープラン

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

《 概 要 版 》

発行日 平成 25 年 3 月

発 行 立川市

編 集 立川市総合政策部まちづくり調整課

〒190-8666 東京都立川市泉町 1156 番地の 9

電話 042 (523) 2111 (代表)