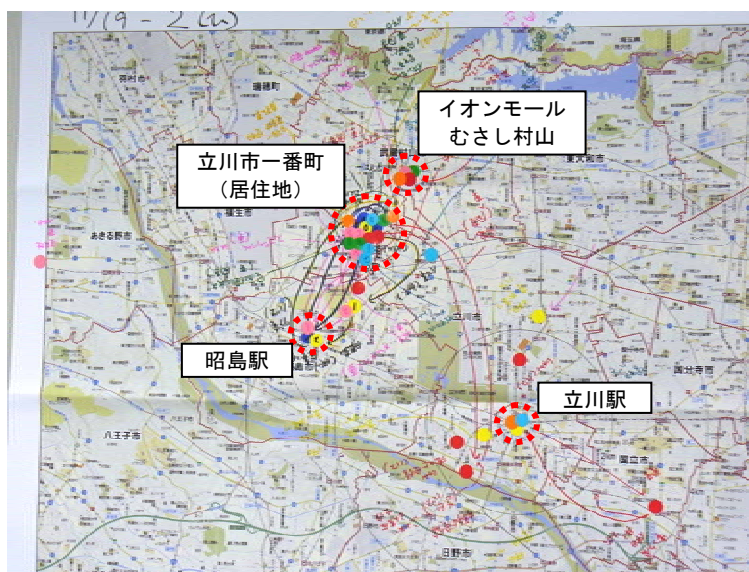


### ■ 階層③：日々の暮らしに必要な活動

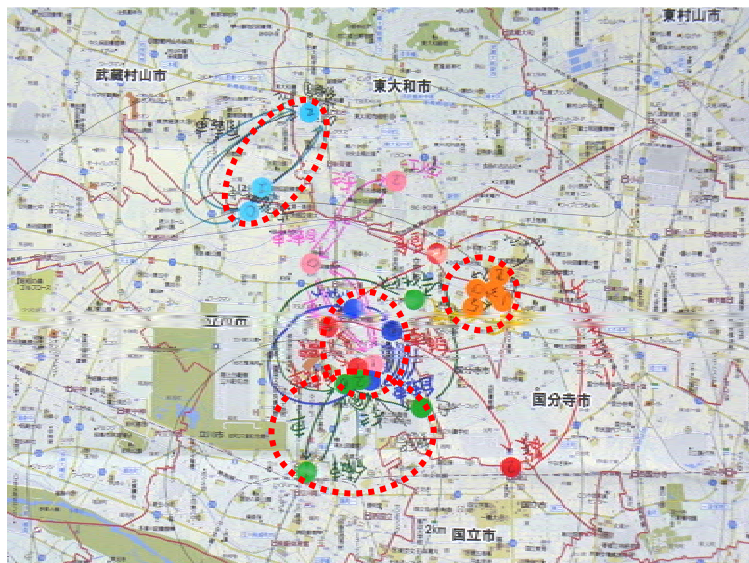
日常的な生活に関わる活動の内容と範囲は、高齢者や子育て層などの活動主体によって異なりますが、その多くは居住地に近い、狭い範囲の中で行われています。

また、活動の場が比較的まとまっている地域、活動の場が点在している地域など、活動の範囲は地域によっても異なります。

立川都市圏内には、高度経済成長期に大規模な住宅団地が整備されています。この住宅団地と合わせて生活に必要な施設等が整備されているため、日常的な用事が近隣で行われている特徴があります。



立川市一番町に居住する高齢者(50~80代で60代中心、13名)の方々に、平日の一般的な活動を尋ねたところ、居住地近隣での活動が最も多い。その他、昭島駅周辺・イオンモールむさし村山・立川駅周辺への活動も認められた。



若葉会館の子育てサークルに参加している母親(30~40代、6名)に、平日の一般的な活動を尋ねたところ、子どもの送迎や買物のために、居住地近隣を自転車等でひんぱんに動く活動が多く認められた。

図 3-17 高齢者や子育て層の日常的な活動範囲

資料：グループヒアリング結果（H23）より

※活動を行った場所にシールを貼り、移動を矢印で記入している（被ヒアリング者ごとに色分けした）

### 【コラム】グループヒアリング調査

東京都市圏PT調査では、ゾーン単位の集計値で平日の一日の活動実態を整理しています。一番細かいゾーン分け（小ゾーン）では立川市内を9つのゾーンに区分していますが、居住地近隣（小ゾーン内）で行われる買物やコミュニティ活動などはゾーン内活動として整理されてしまうため、どこへ、どのような目的・手段により移動して活動したのかなどの詳細な情報は把握できません。

そのため、平成23年度の交通マスタープラン基礎調査では、日常生活圏を中心とする範囲内での活動、交通弱者の移動に対するニーズ、休日に地域で行われる活動等の一端を把握するため、高齢者や子育て層に対してグループヒアリングを実施しました。

#### 《収集する情報》

立川都市圏における都市活動の実態を整理する上で、高齢者や子育て層の活動実態等について、活動の実態（誰が、どこで、どんな活動を行ったのか）、活動を阻害している要因とその克服方法などの情報を収集する。

#### 《収集方法（調査方法）》

調査は、個人の具体的で詳細な情報を、臨機応変に掘り下げて質問が可能な「ヒアリング」とし、個人属性などの基礎的な情報を効率的に把握するため「アンケート」と併用しました。

また、各人が5～10分程度話せるよう、グループの人数と所要時間に配慮し、当日の参加者数に応じてグループ分けを行いました。

#### 《調査対象者と主な調査事項》

対象者は立川市社会福祉協議会の「支え合いサロン」登録団体としました。

- ・ 高齢者：立川市内で活動する団体（6団体、計57名）
- ・ 子育て層：立川市内で活動する団体（3団体、計25名）

#### （主な調査事項）

- 1) アンケートへ記入の後、大判の地図へ活動場所を記入・確認
- 2) グループ全員で意見交換
  - ① 活動場所や範囲は、日によって異なるのか？
  - ② 活動場所や範囲は、一緒に活動する家族等によって変わるのか？
  - ③ 活動場所や範囲は、交通手段と関係はあるか？
  - ④ 他の方と共通すること、または大きく違うことは何か？
  - ⑤ ふだん外出する上で困る、不便に感じていることは何か？  
また、それをどう解決しているか？

《外出率、1人1日あたりトリップ数、平均所要時間》

第3層の活動に伴う移動は、PT調査の小ゾーン単位の分析では十分には把握できず、また、特定の層の活動を分析するには一定のサンプル数が必要となるため、PT調査で明らかにすることは難しくなっています。

そのため、多摩地域全体の外出率、1人1日あたりトリップ数、平均所要時間等を用いれば、その活動の概ねの特徴については把握できるため、特に活動が十分に把握できていない子育て層と高齢者に着目し、その特徴を明らかにします。

子育て層

子育て層は、育児のために色々な場所で様々な活動をする必要があり、そのために多くの移動が発生しています。

移動すること自体に負担があるというよりも、毎日行なわなければならない活動が多く、それにとまって移動が多数発生し、子育て層にとって大きな負担となっているものと考えられます。

外出率は他の層とほとんど変わりません。

外出した後の移動の特徴としては、子育て層は1日あたりの移動回数が多くなっています。その理由として、買物などの日常的な移動に加えて、保育園や幼稚園、通院などの育児のための移動も必要なことが考えられます。

子育て層は、1トリップあたりの移動は他の層よりも短い傾向です。その理由は、子供を連れて移動することが多いため、移動時間を短縮し負担を小さくしているものと考えられます。

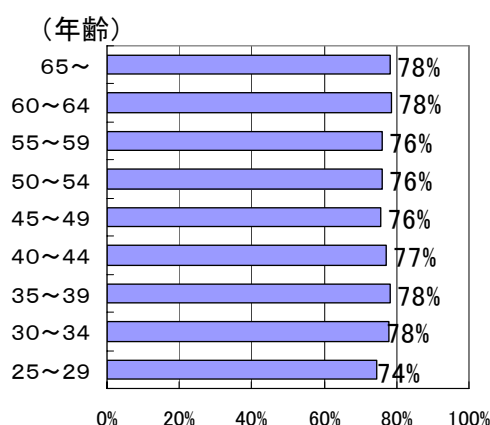


図 3-18 年齢別の外出率(東京都多摩地域:居住地ベース集計)

資料: 東京都市圏 PT 調査 (H20)

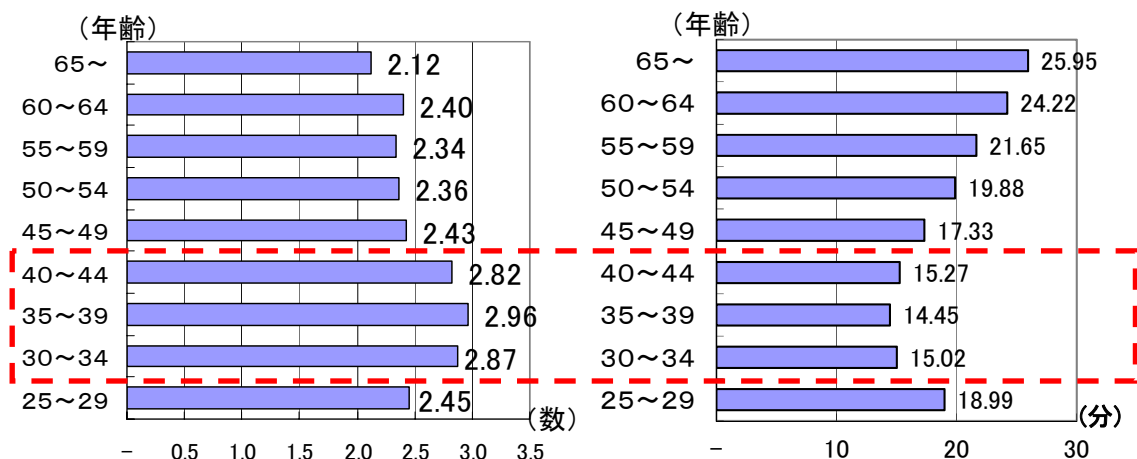


図 3-19 年齢別の1人1日あたりトリップ数 図 3-20 年齢別の1トリップあたり移動時間  
(東京都多摩地域: 出発地ベース集計)

資料: 東京都市圏PT調査 (H20)

### 高齢層

高齢者は年齢が上がるにつれて外出率と1人1日あたりトリップ数とともに低下する傾向にあり、これらは身体的な負担等が原因と考えられます。

高齢者には活発に活動する人(アクティブシニア)もいれば、外出の困難な人もいるなど、大きな差があります。

単身高齢世帯と言われる世帯では、外出率と1人1日あたりトリップ数とともに低くなる傾向です。これは家族で外出し複数の活動を行うことや、車の運転など外出を助ける者がいないこと等が原因と考えられます。

外出率と1人1日あたりトリップ数は就業者と非就業者で差異があるが、年齢とともに低下しています。

85歳以上の層は、前期高齢者(65歳~74歳)と比べて外出率と1人1日あたりトリップ数が約半分となっています。

単身高齢世帯は、外出率と1人1日あたりトリップ数とともに低くなっています。

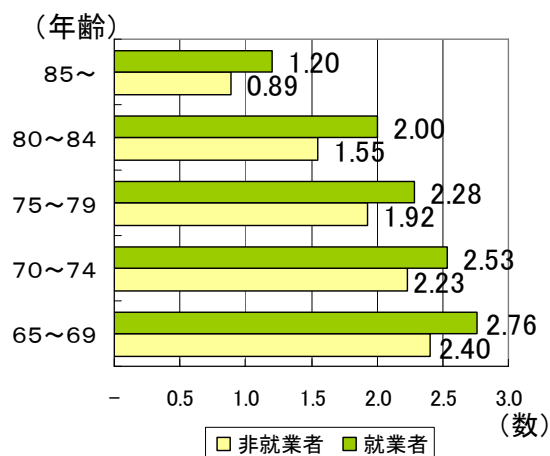
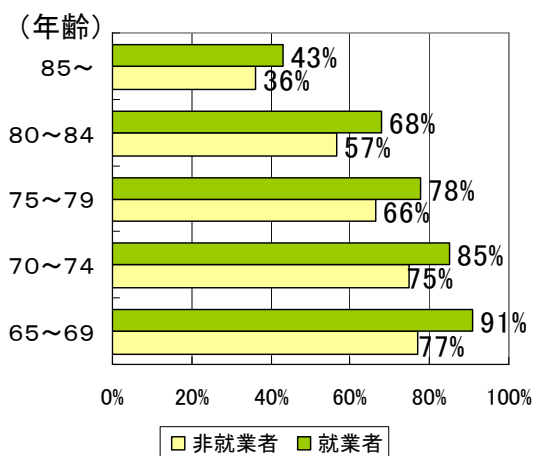


図 3-21 就業・非就業別の外出率 図 3-22 就業・非就業別の1人1日あたりトリップ数  
(東京都多摩地域:居住地ベース集計)

資料: 東京都市圏 PT 調査 (H20)

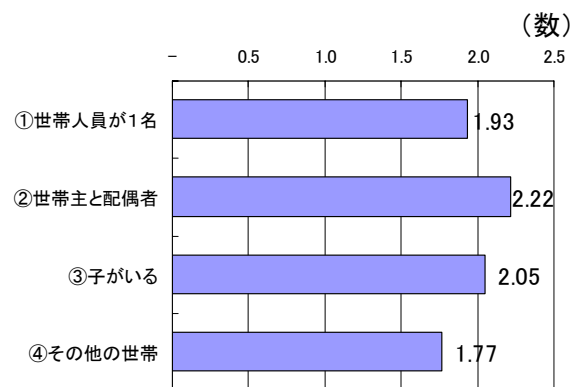
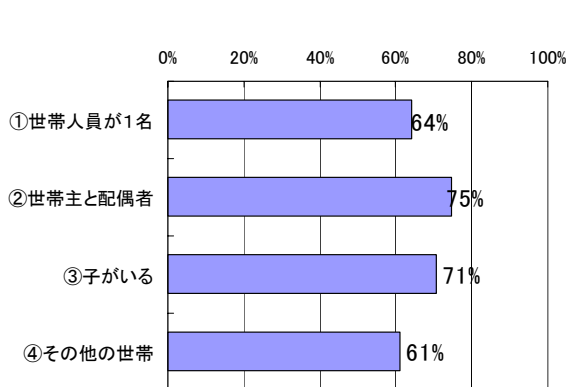


図 3-23 高齢者(65歳以上)の世帯属性別外出率 図 3-24 高齢者(65歳以上)の世帯属性  
1人1日あたりトリップ数  
(東京都多摩地域:居住地ベース集計)

資料: 東京都市圏 PT 調査 (H20)

帰宅困難者対策

立川都市圏内の時刻別の滞留人口密度は立川駅北側（7811ゾーン）、立川駅南側（7820ゾーン）が高く、震災等で被災した場合には、当該ゾーンから多くの帰宅困難者が発生する恐れがあります。

12時の時点で立川駅南北の地域（07811、07820ゾーン）には、約8万1千人の人が滞留していると考えられます。

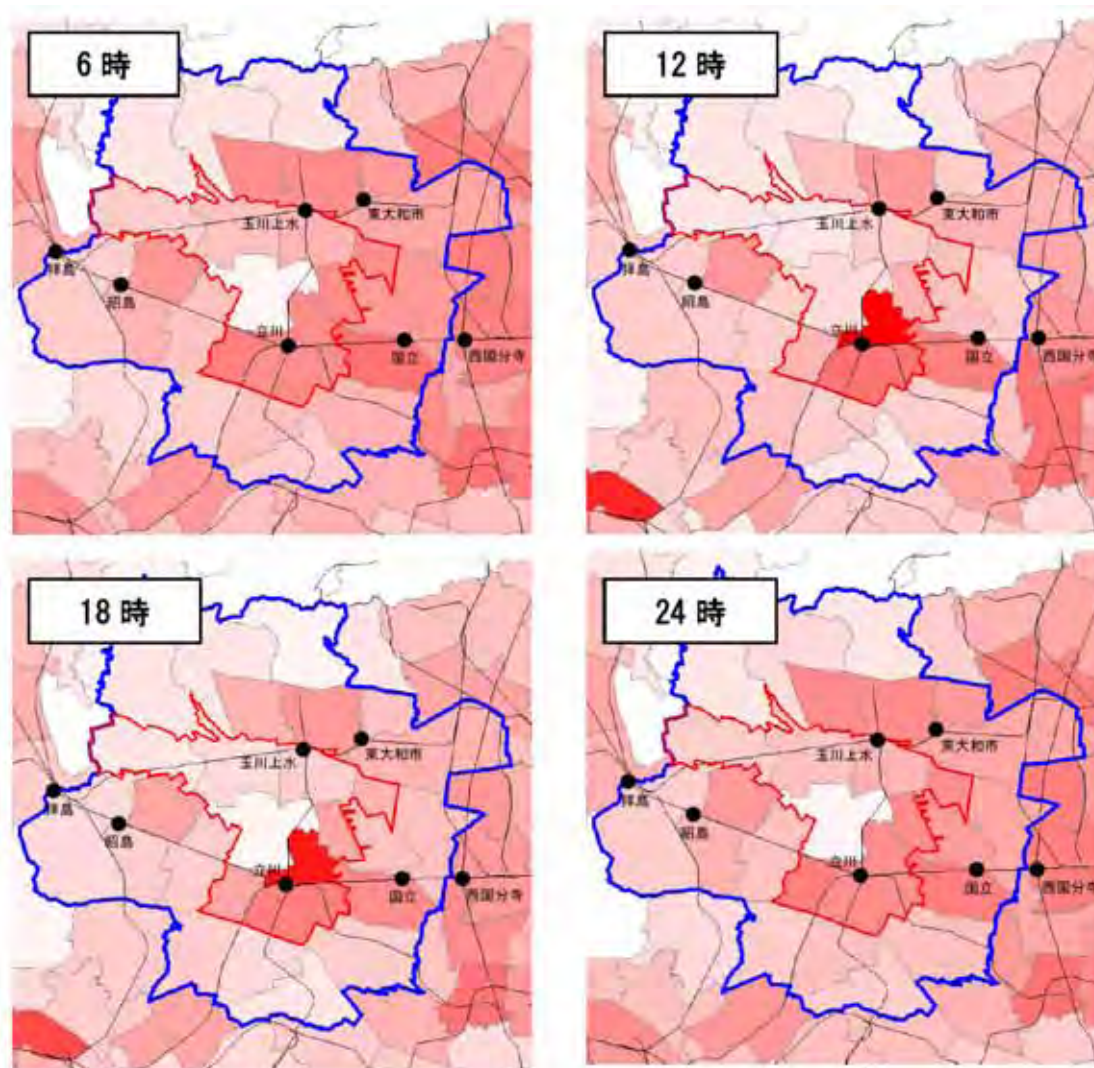
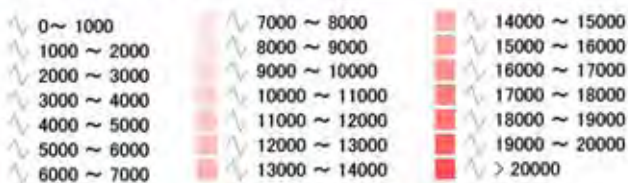


図 3-25 時刻別の滞留人口密度

単位：人/km<sup>2</sup>



資料：平成20年東京都市圏PT調査

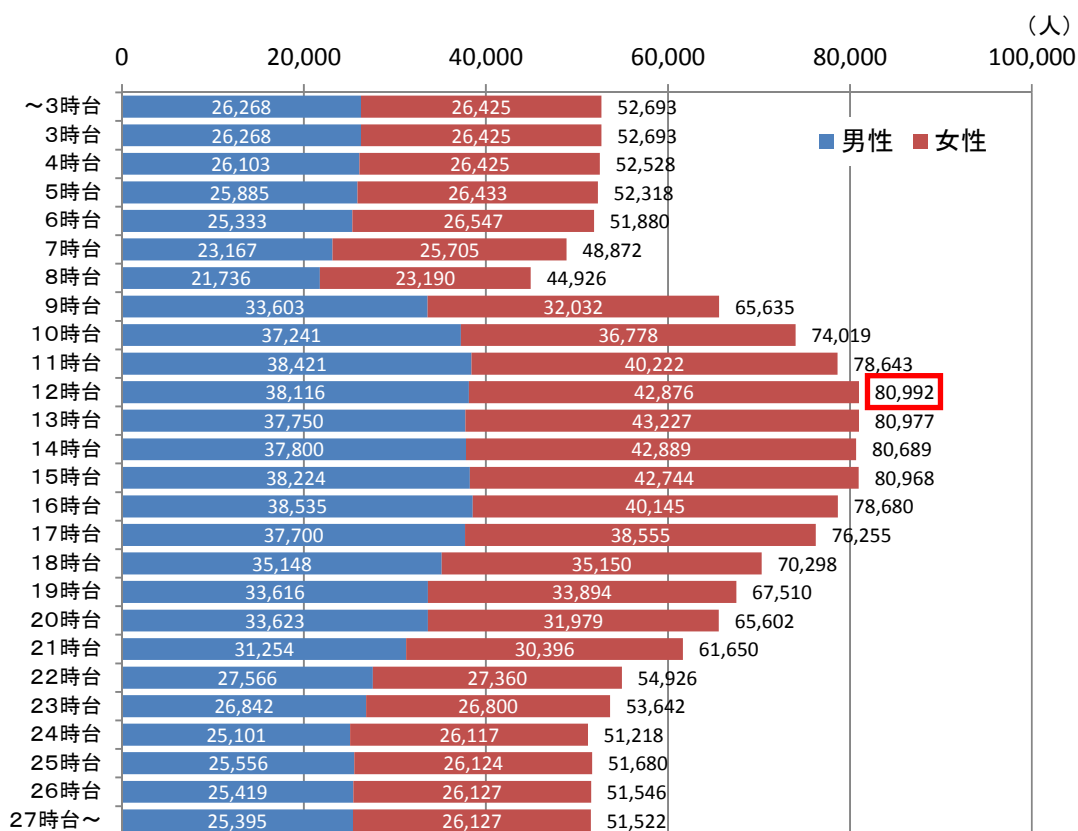
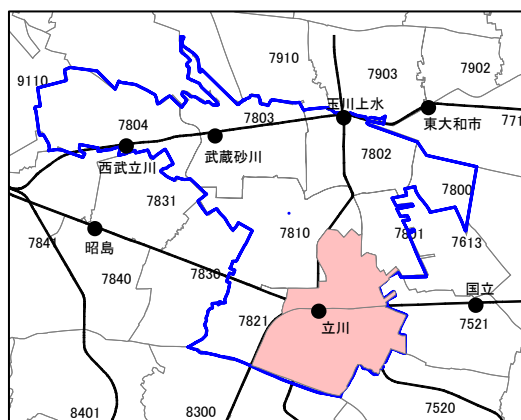


図 3-25 性別・時間帯別の滞留人口(7811、7820ゾーンの合計)

(7811:立川駅北口、7820:立川駅南口)

資料：平成20年東京都市圏PT調査



## 3 - 2 . 立川をとりまく交通と物流の実態

3 - 1 節では都市活動の実態把握のため、「目的」に着目して分析を行いました。本節では、交通と物流に関する実態把握のため、主に「代表交通手段」に着目して分析を行うため、「人の移動（代表交通手段に着目した性別・年齢別・目的別のトリップ数など）」や「モノの移動（物流）」、「交通基盤と公共交通の実態・特徴」などを分析・整理します。

### 人の移動特性

人の移動を支える交通の実態を把握するため、東京都市圏PT調査結果より、「外出（活動）の実態」、「1人1日あたりトリップ数（何回移動しているか）」という基礎的な活動状況を把握します。

次に、人の移動（活動）に影響を及ぼすと考えられる「自動車や免許の保有状況」を把握します。なお、自動車や免許の保有状況は、交通利便性の低い地域では自動車保有率が高いことなど、地域差が想定されることから、地域別にも状況を把握します。

最後に、3 - 1 節で整理した「3層構造の都市活動」について、「3層構造の各階層における代表交通手段の特徴」を整理します。

#### <立川をとりまく3層構造の交通の実態把握>

##### 【階層①：東京都市圏レベルの広域的な活動】

階層①は、首都圏の拠点として行われる活動のため、広域的な移動に使われる交通手段を把握します。

- ・立川都市圏を着地とした代表交通手段<sup>※1</sup>分担率（全体、目的別）

##### 【階層②：隣接市を含む自立都市圏における活動】

階層②は、市域を跨ぎ、立川都市圏内で行われる活動のため、立川都市圏内の移動に利用されている交通手段や鉄道駅まで（あるいは鉄道駅から）の移動手段（駅端末交通手段<sup>※2</sup>）を把握します。

- ・立川都市圏内の目的別代表交通手段の経年変化
- ・地域拠点別・目的別の代表交通手段<sup>※1</sup>
- ・駅端末交通手段<sup>※2</sup>（鉄道路線別・駅別）

##### 【階層③：日々の暮らしに必要な活動の実態等】

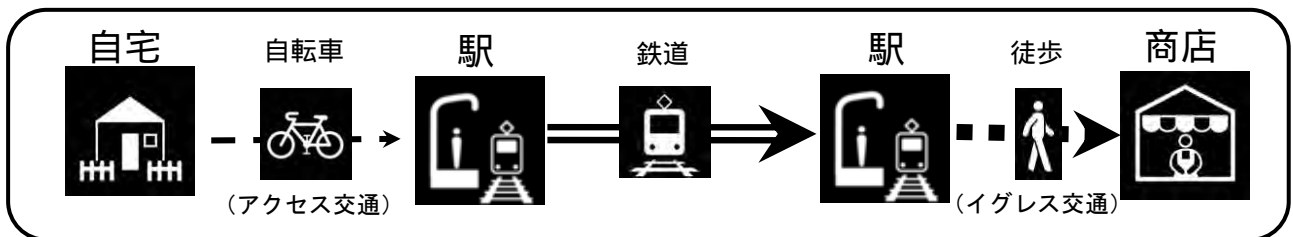
階層③は、自宅を中心に日常生活を営むために行われる活動のため、日常的な狭い地区での代表交通手段を把握します。

- ・立川市内の3地区における地区内移動の代表交通手段
- ・高齢者の代表交通手段の特徴



- ※1 代表交通手段とは、1回のトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を指します。  
 鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順で、最も優先順位の高いものになります。  
 例えば、自転車で駅に行き、鉄道に乗って、降りた駅から徒歩で目的地に行く場合の代表交通手段は鉄道となります。
- ※2 駅端末交通手段とは、1回のトリップの中で鉄道と他の交通手段を用いている場合、出発地と鉄道、鉄道と目的地をつなぐ交通手段です。駅端末交通のうち、出発点から駅までを「アクセス交通」、駅から目的地までを「イグレス交通」とも言います。

1回のトリップ（自宅から商店へ買物に行く）



このトリップでは、  
 目的：自宅—私事（細目的：買物）      代表交通手段：鉄道  
 駅端末交通手段：自転車、徒歩  
 （アクセス交通：自転車、イグレス交通：徒歩）  
 となります。

図 3-26 代表交通手段と駅端末交通手段の例

《外出活動の実態》

高齢者の外出率が高まる傾向にあり、活発に活動する高齢者が増えつつあります。

ただし、後期高齢者（75歳以上）の外出率は他の世代に比べて低い状態にあります。

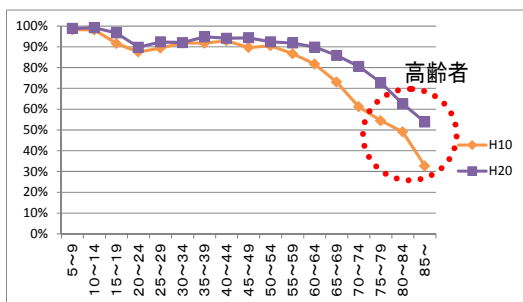


図 3-27 外出率(立川都市圏/男性)

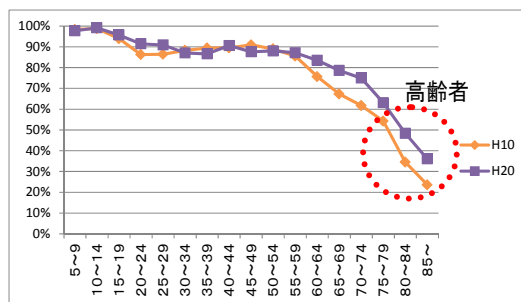


図 3-28 外出率(立川都市圏/女性)

資料：東京都市圏 PT 調査 (H10,H20)

《1人1日あたりトリップ数（ネット原単位※）》

女性の1日の移動回数は、男性と比較して多く、特に子育て層の女性の活動は他の世代より活発です。

高齢者の1日の移動回数は増加しており、若年層の移動回数は減少しています。

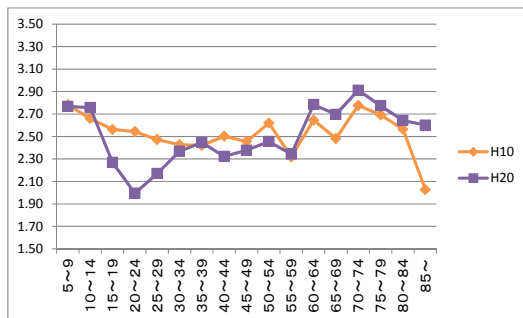


図 3-29 1人1日あたりトリップ数  
(ネット原単位※、立川都市圏/男性)

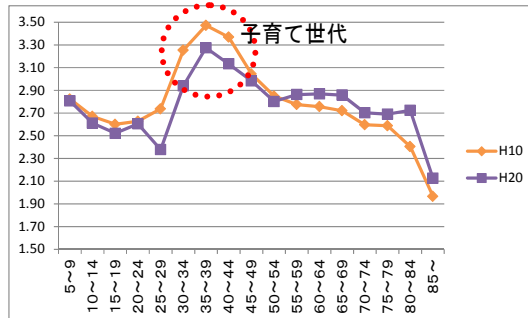


図 3-30 1人1日あたりトリップ数  
(ネット原単位※、立川都市圏/女性)

資料：東京都市圏 PT 調査 (H10,H20)

※ ネット原単位とは、外出した人の平均トリップ数を意味します。

《自動車や免許の保有状況》

(免許保有率)

男性の場合は60歳以上で自動車運転免許の保有率が高まっており、女性の場合は35歳以上から自動車免許の保有率が高まっています。

女性の若い年代での自動車免許保有率が高いことを考えると、今後も女性の自動車免許保有率は上昇するものと考えられます。

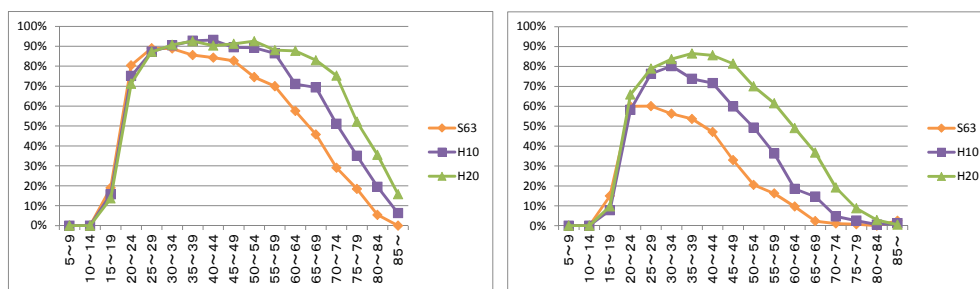


図 3-31 免許保有率(立川都市圏/男性) 図 3-32 免許保有率(立川都市圏/女性)  
資料：東京都市圏 PT 調査 (S63,H10,H20)

(自動車保有率及び台数)

◇ 自動車保有率

自動車保有状況を地域別にみると、地下鉄をはじめとして公共交通サービスが発達している東京都区部では、自動車保有率が低くなっています。

立川都市圏は多摩地域とほぼ同じ保有率となっています。

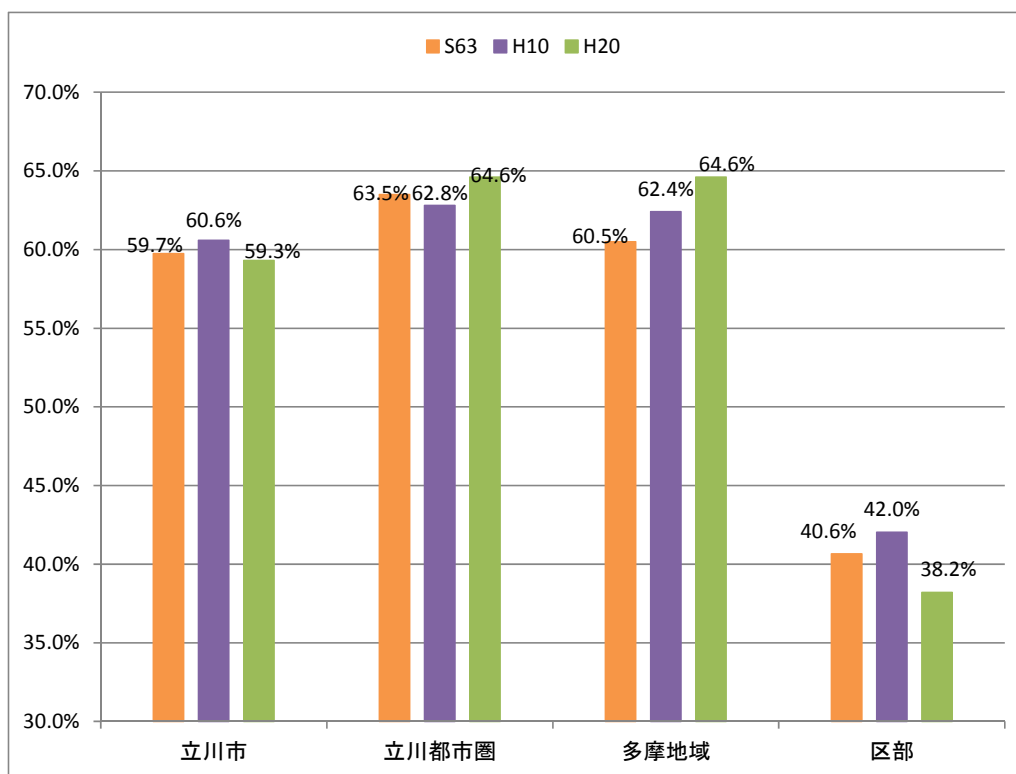


図 3-33 自動車保有率  
資料：東京都市圏 PT 調査 (S63,H10,H20)

◇ 自動車保有世帯の増加

自動車保有率（全世帯に対する自動車保有世帯の割合）は東京都区部では減少していますが、自動車保有世帯数で見ると、東京都区部・多摩地域・立川都市圏・立川市とも増加しています。

表 3-2 自動車保有世帯数及び自動車保有率

		S63	H10	H20
立川市	自動車保有世帯数	850	1,124	1,253
	全世帯数	1,423	1,855	2,113
	自動車保有率	59.7%	60.6%	59.3%
	自動車保有世帯数の伸び率	1.00	1.32	1.47
立川都市圏	自動車保有世帯数	3,323	4,385	5,186
	全世帯	5,234	6,983	8,027
	自動車保有率	63.5%	62.8%	64.6%
	自動車保有世帯数の伸び率	1.00	1.32	1.56
多摩地域	自動車保有世帯数	19,237	25,890	31,215
	全世帯	31,801	41,494	49,800
	自動車保有率	60.5%	62.4%	62.7%
	自動車保有世帯数の伸び率	1.00	1.35	1.62
東京都区部	自動車保有世帯数	18,326	27,954	30,374
	全世帯	45,085	66,532	79,521
	自動車保有率	40.6%	42.0%	38.2%
	自動車保有世帯数の伸び率	1.00	1.53	1.66

注) 自動車保有率の伸び率はS63を1としている

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

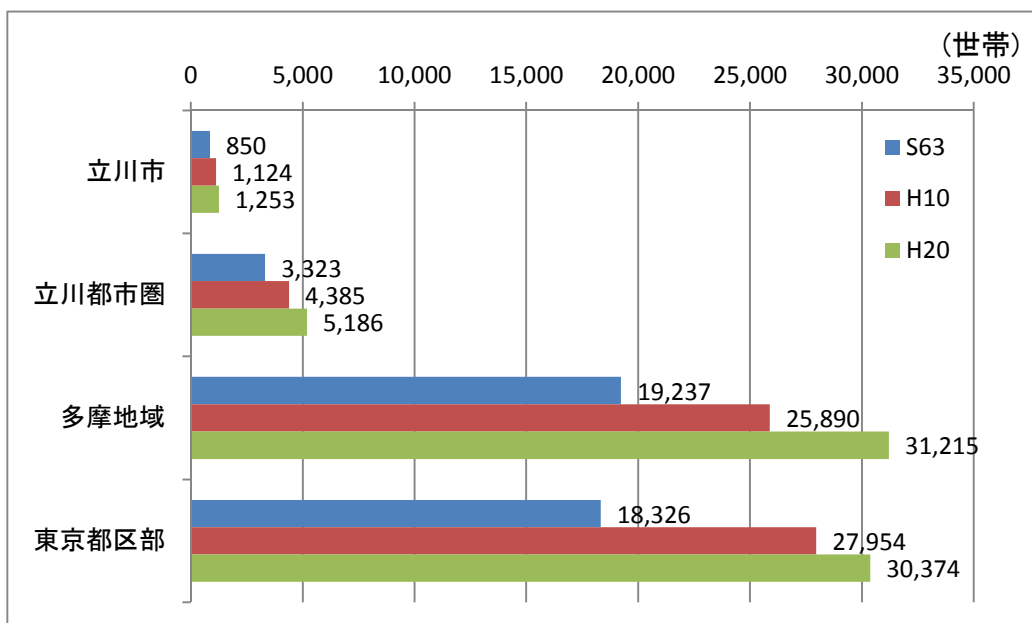


図 3-34 自動車保有世帯数

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

◇ 自動車保有台数

東京都の自動車保有台数（乗用車と軽自動車の合計）は平成17年度末をピークに減少しており、区部・多摩地域・立川市と周辺7市・立川市の自動車保有台数（乗用車のみ）は減少しています。これは、複数の車両を保有している世帯の保有台数が減少していることに起因しているものと考えられます。

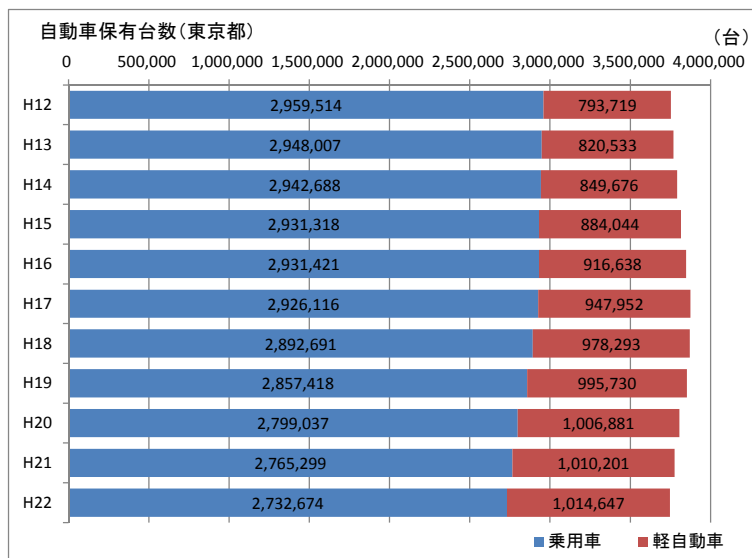


図 3-35 自動車保有世帯数

資料：東京都統計年鑑（H12～H22）

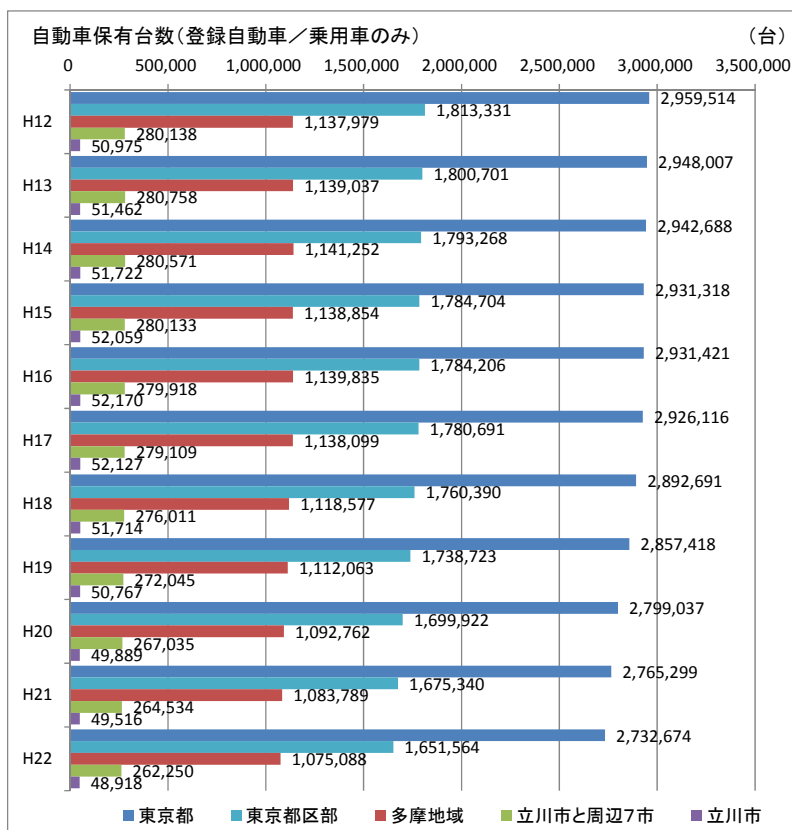


図 3-36 自動車保有世帯数

資料：東京都統計年鑑（H12～H22）

◇ 地域別

地域（PT調査の小ゾーン）別の自動車保有率は、立川駅周辺、南武線沿線で低く、鉄道駅から遠い地域などで高くなっています。

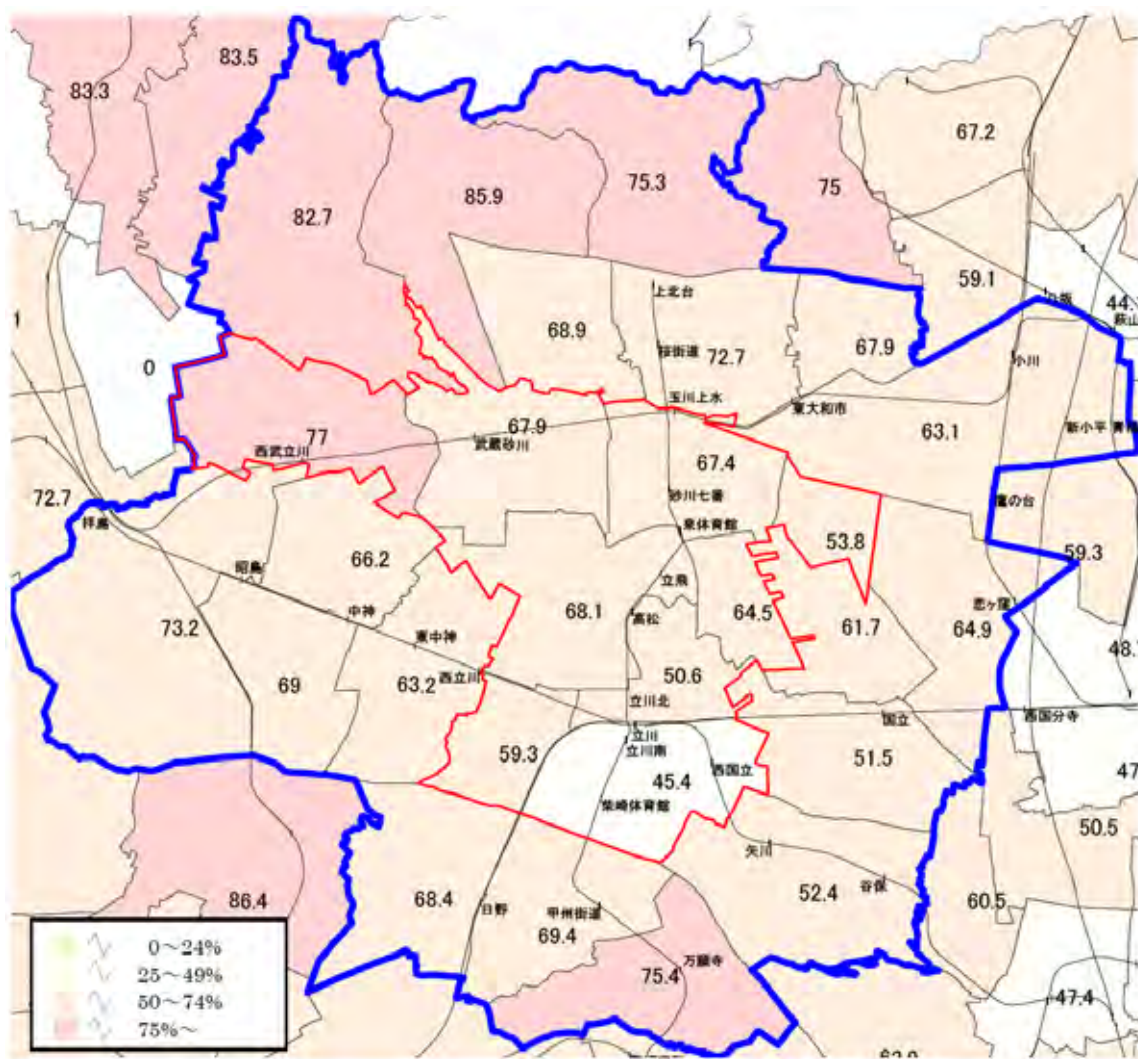


図 3-37 地域別自動車保有率(図中の数値は保有率[%])

資料：東京都市圏PT調査（H20）

(自動車分担率)

地域（PT調査の小ゾーン）別に自動車分担率（全移動数のうちの自動車利用の割合）をみると、立川駅周辺や国立駅周辺で低く、鉄道駅から遠い地域などで高くなっています。

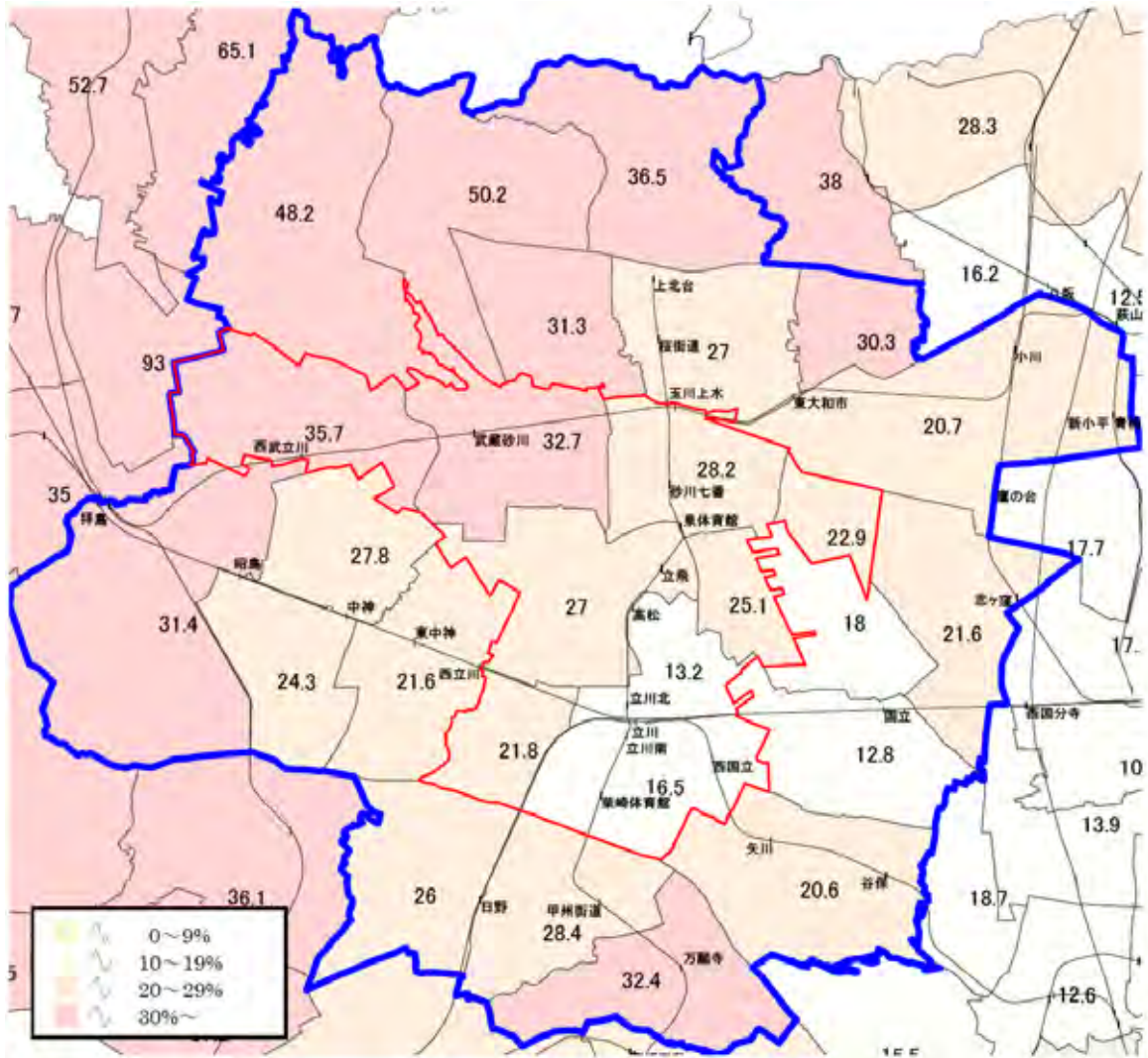


図 3-38 地域別自動車分担率(図中の数値は分担率[%])

資料：東京都市圏PT調査（H20）

3層構造の各階層における代表交通手段の特徴

■ 階層①：東京都市圏レベルの広域的な活動

《利用する交通手段（代表交通手段）の経年変化》

（全目的）

東京都区部や神奈川県から立川都市圏へ来る人は鉄道利用が主な交通手段となっており、その割合は増加傾向となっています。逆に自動車利用は減少しています。

立川都市圏への来訪者はいずれの地域も自動車分担率が減少し、自動車利用から鉄道利用への転換が進んでいます。

多摩地域（立川都市圏外）や埼玉県から来る人は自動車利用から鉄道利用に転換しています。

特に多摩地域（立川都市圏外）から来る人は、平成20年には鉄道分担率が自動車分担率を上回り、転換が進んでいます。

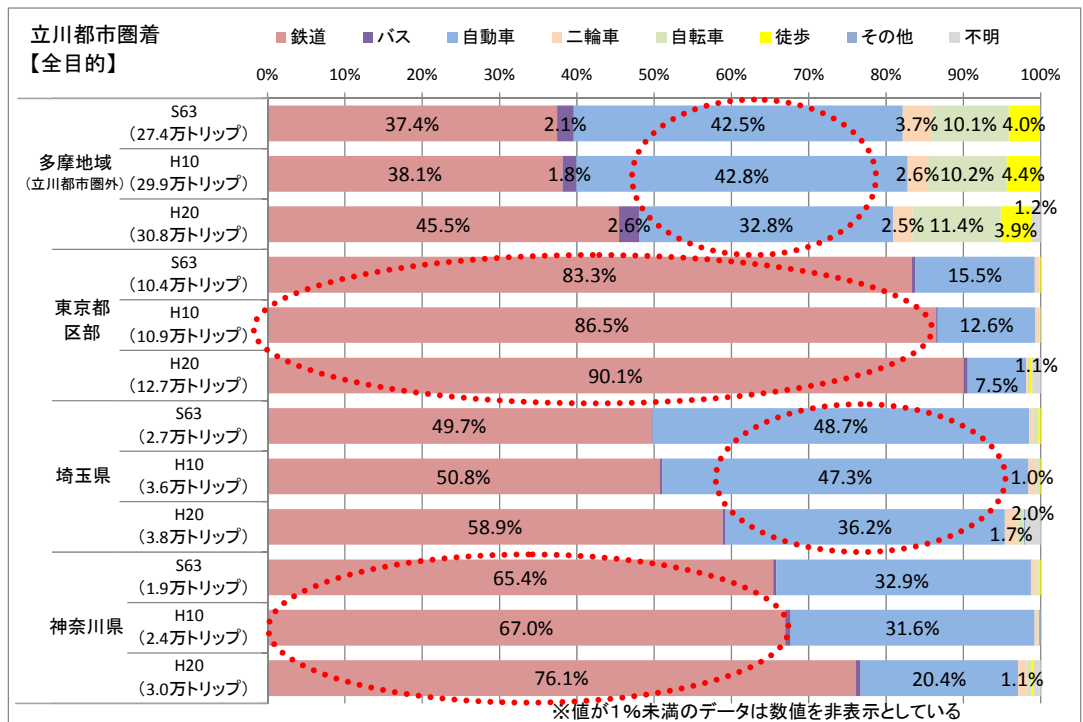


図 3-39 立川都市圏を着地とした代表交通手段別分担率（全目的）

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

※鉄道利用にはJRや私鉄のほか地下鉄・モノレールが含まれます。  
バス利用には路線バス・都電・コミュニティバスが含まれます。



(通勤目的・私事目的)

目的別に見ても、全目的と同様な傾向が伺えますが、私事目的では自動車利用の割合が高くなっています。

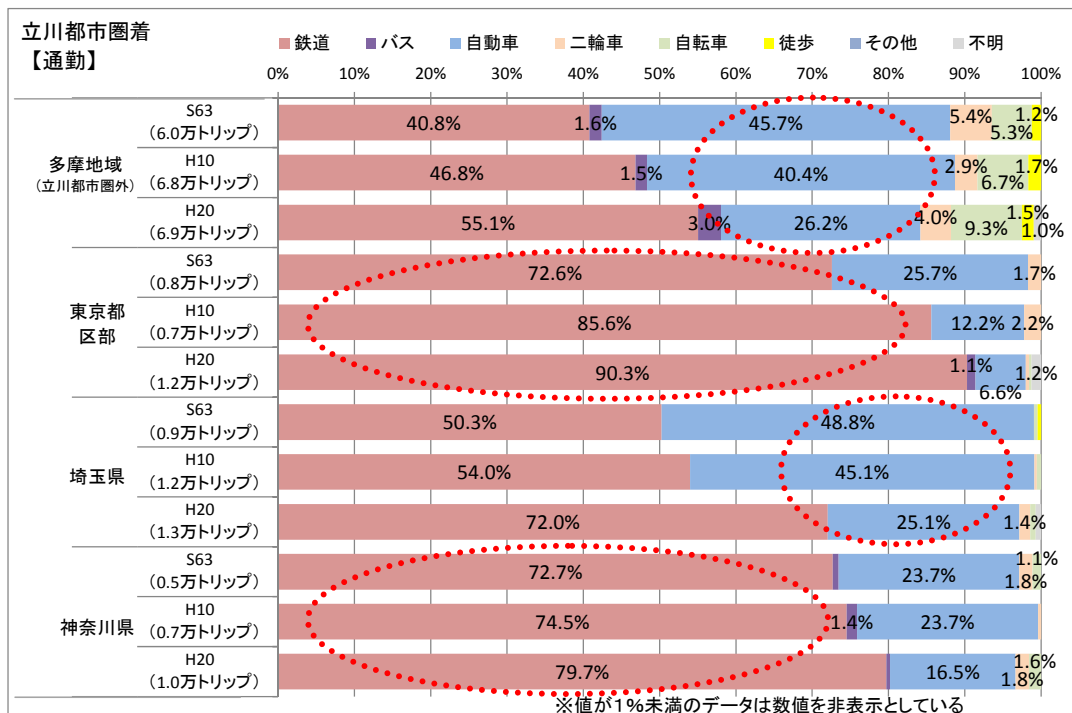


図 3-40 立川都市圏を着地とした代表交通手段別分担率（通勤目的）  
資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

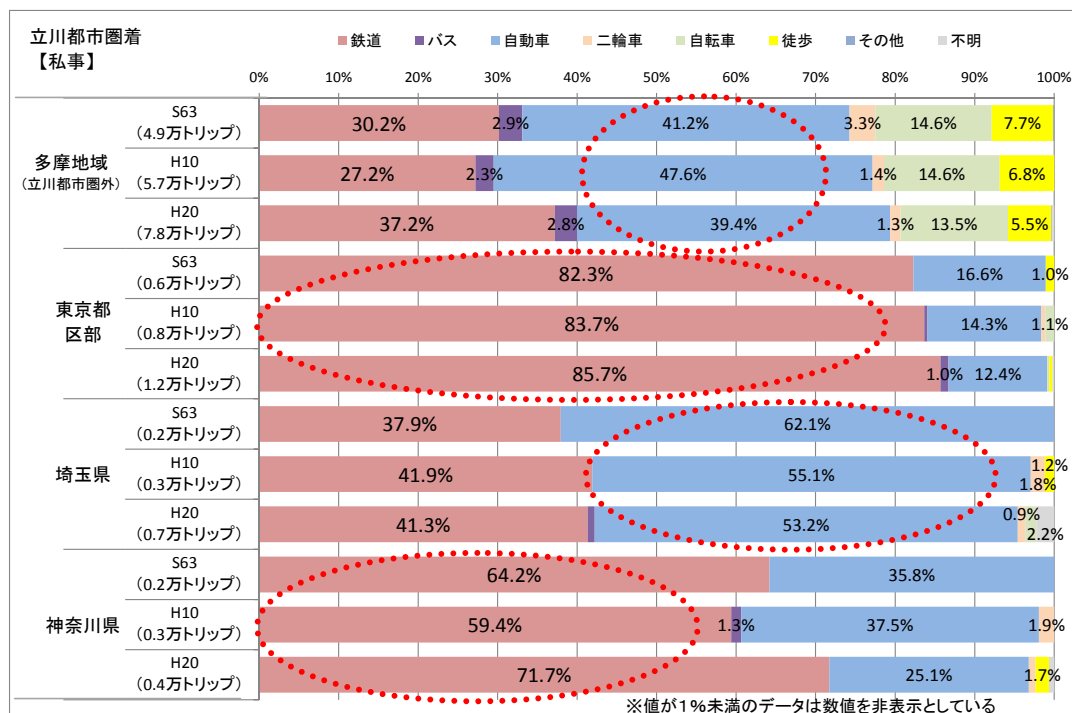


図 3-41 立川都市圏を着地とした代表交通手段別分担率（私事目的）  
資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

■ 階層②：隣接市を含む自立都市圏における活動

○ 目的別代表交通手段の経年変化

(全目的)

立川都市圏内のトリップ数は増加傾向にあり、人口の伸び率（1.13倍）よりも高くなっていることから、活動が活発化していることが伺えます。

移動時の代表交通手段は、自動車及び徒歩が減少傾向にあり、鉄道利用が増加しています。

平成10年までは自動車利用が最も多かったものの、平成20年には鉄道利用が最も多くなっています。

立川都市圏内の移動の約2割は自転車利用となっており、公共交通機関・自転車・徒歩による移動が全体の約7割を占めています。

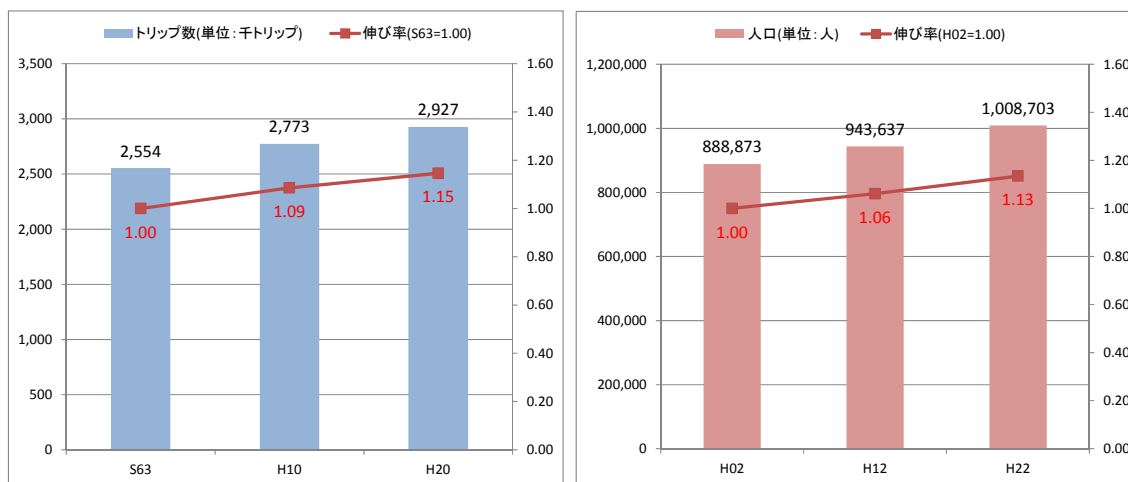


図 3-42 立川都市圏内移動トリップ数(全目的)、人口の経年変化

資料：東京都市圏 PT 調査 (S63,H10,H20)、国勢調査 (H02,H12,H22)

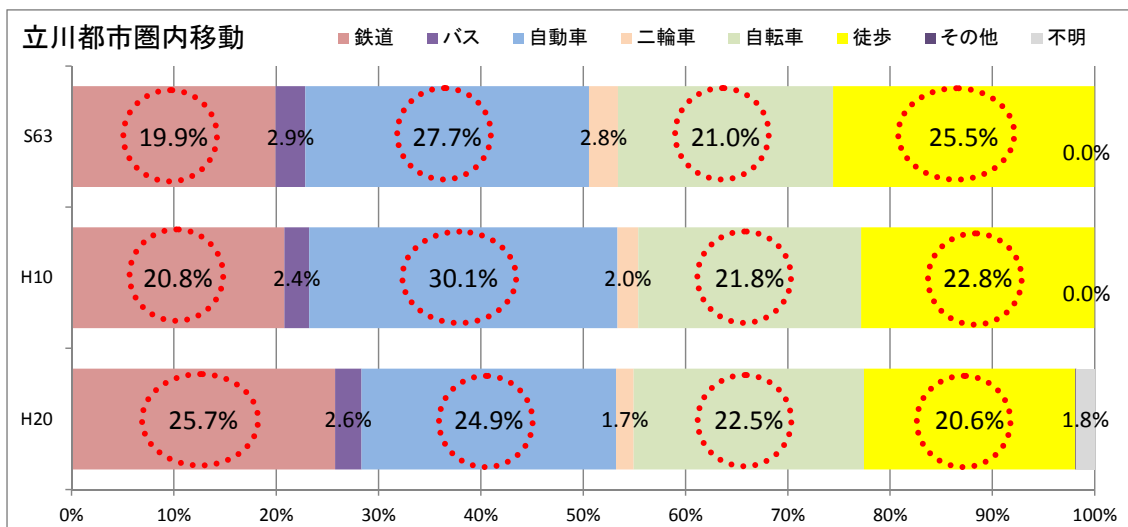


図 3-43 立川都市圏内移動の代表交通手段別分担率(全目的)

資料：東京都市圏 PT 調査 (S63,H10,H20)

(通勤目的・私事目的)

目的別に移動手段(代表交通手段)を見ると、平成20年の通勤目的では鉄道やバスの利用が約48%を占めており、利用手段が自動車から鉄道へ転換している傾向が認められます。また、自転車通勤する人の割合が増えています。

一方、私事目的では鉄道利用が増加しているものの、自動車利用が29%を占めています。

私事目的の鉄道利用が平成10年から平成20年で約4ポイント増加していますが、これは多摩都市モノレールの開通により、これまで自転車や徒歩で移動していた人がモノレールを使うようになったことに起因していると考えられます。

＜参考＞ 多摩都市モノレール開業年とPT調査・実施年の関係

H10年10月 東京都市圏PT調査(実態調査)実施

11月 多摩都市モノレール 立川北～上北台間開業

H12年1月 多摩都市モノレール 多摩センター～立川北間開業

H20年10月 東京都市圏PT調査(実態調査)実施

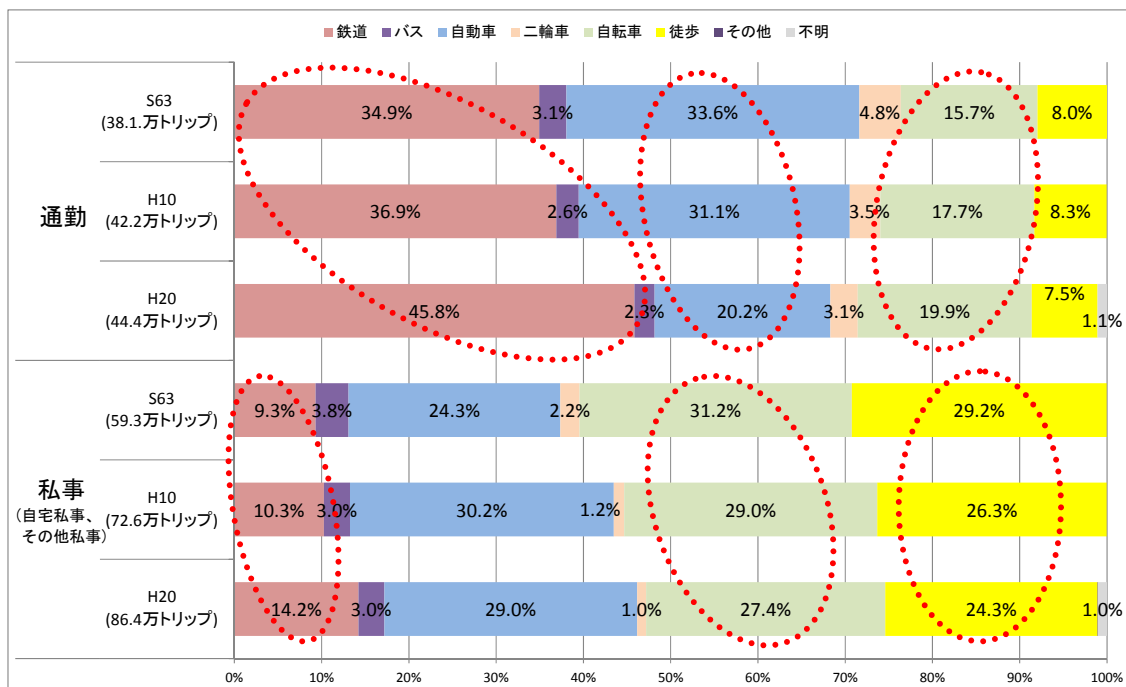


図 3-44 代表交通手段別分担率(通勤目的及び私事目的、都市圏内々)

資料：東京都市圏PT調査(S63,H10,H20)

○ 地域拠点別・目的別の代表交通手段

立川都市圏には活動目的に応じて「活動の場（地域拠点）」が存在することを前節の階層②（p.52～56）で分析しましたが、ここでは各拠点を行き来する交通手段について分析します。

通勤目的では立川駅南北地域や昭島駅北部地域が「活動の場」となっていますが、立川駅北部地域には鉄道で通勤する人が多く、バスや自動車通勤する人は減少し、自転車通勤する人が増えています。一方、昭島駅北部地域は立川駅北部地域よりも自動車通勤する人が多くなっています。

自宅－私事目的では、立川駅北部地域には鉄道やバスで来る人が多く、モノレールの開業に伴って電車利用が増えています。また、国立駅南部地域や若葉町地域には自転車や徒歩で来る人が多くなっています。

このように地域拠点の公共交通利便性の差異などの地域特性により、利用される交通手段が異なっています。

(通勤目的)

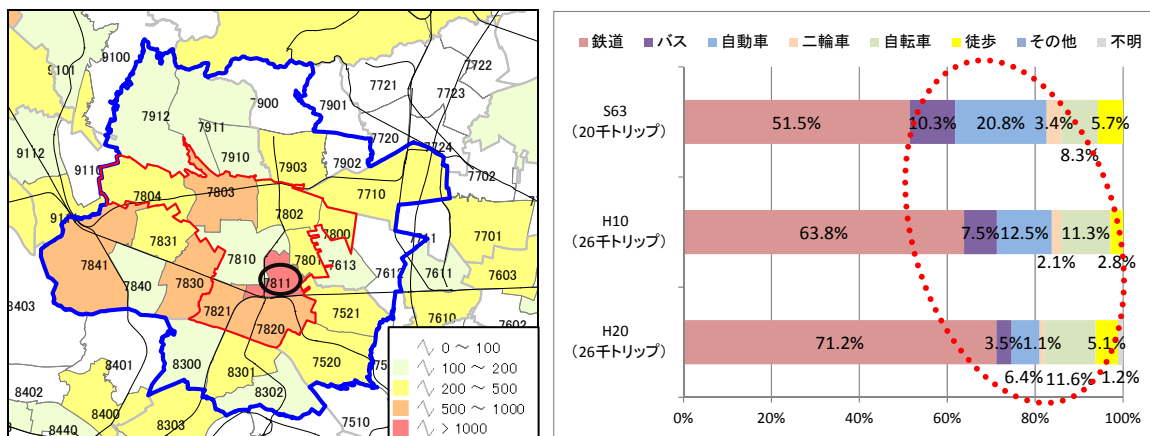


図 3-45 立川駅北部地域 7811 ゾーンを着地とした通勤目的集中トリップ数と代表交通手段分担率

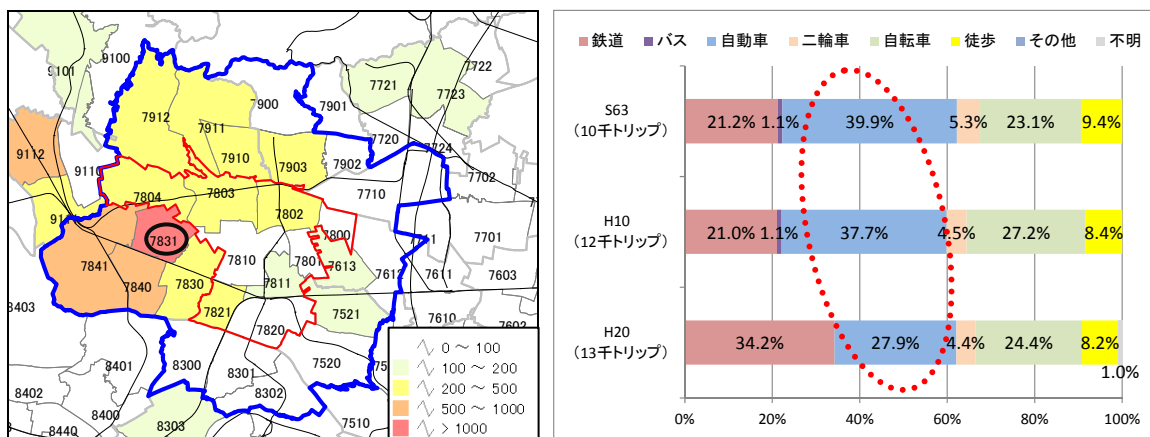


図 3-46 昭島駅北部地域 7831 ゾーンを着地とした通勤目的集中トリップ数と代表交通手段分担率

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

(私事目的)

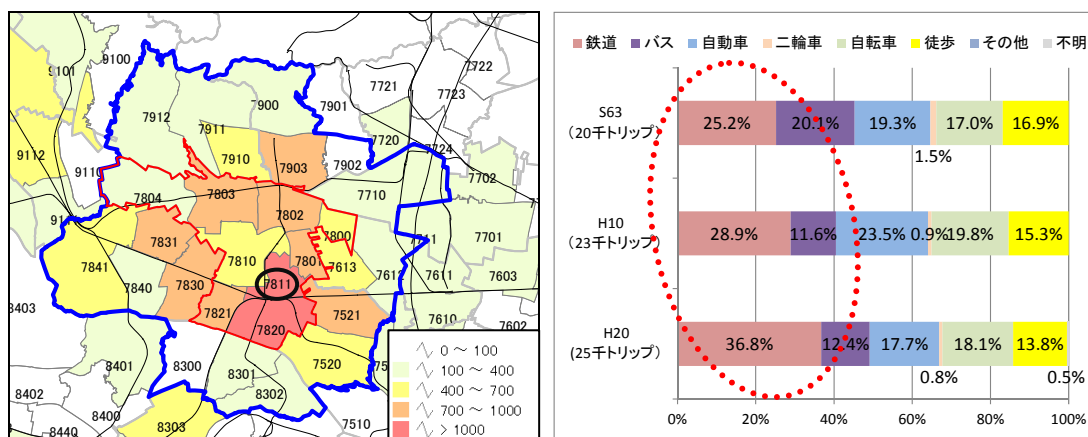


図 3-47 立川駅北部地域 7811 ゾーン着地とした私事目的集中トリップ数と代表交通手段分担率

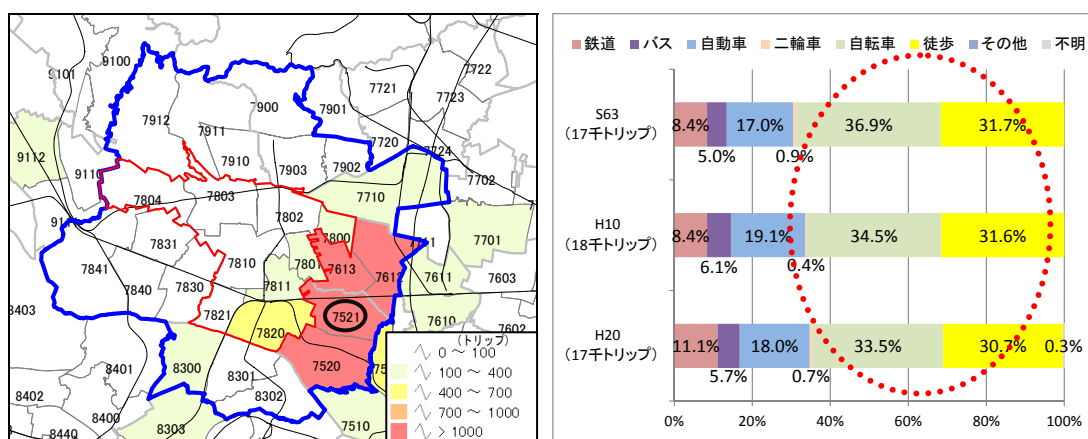


図 3-48 国立駅南部地域 7521 ゾーン着地とした私事目的集中トリップ数と代表交通手段分担率

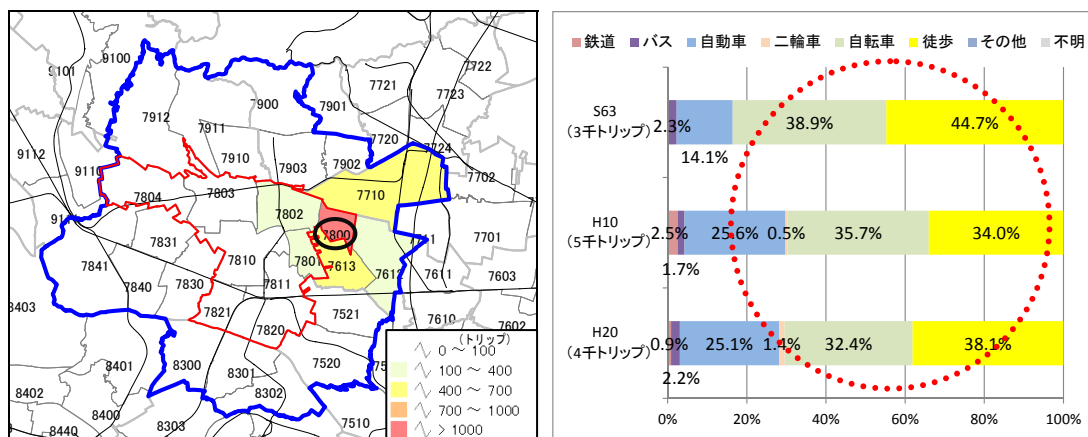
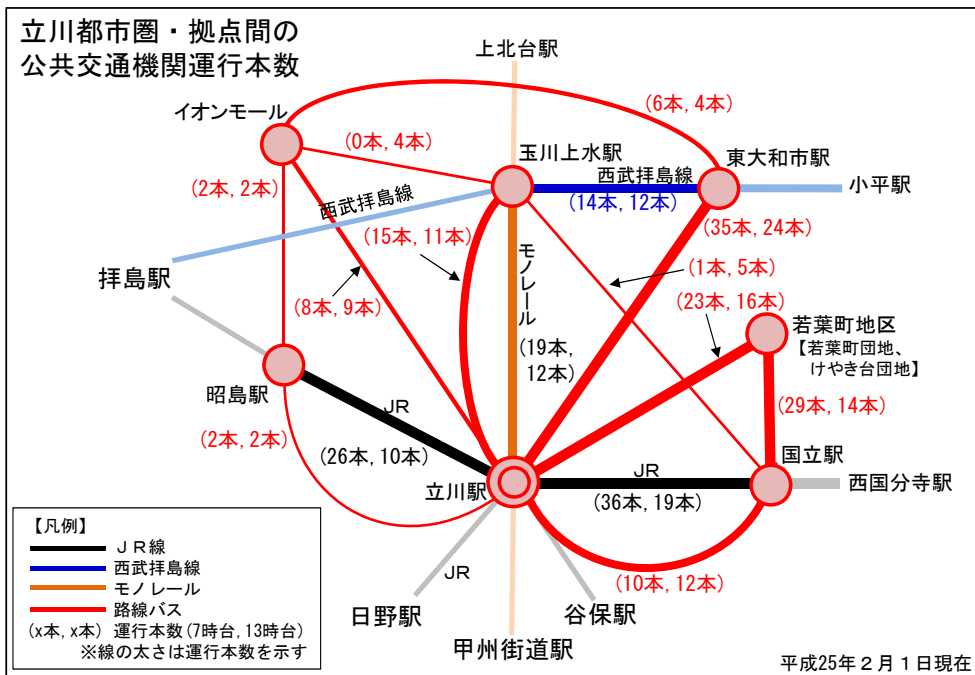


図 3-49 若葉町地域 7800 ゾーン着地とした私事目的集中トリップ数と代表交通手段分担率

資料：東京都市圏 PT 調査 (S63,H10,H20)

○ 立川駅及び地域拠点間の公共交通サービス

立川駅及び地域拠点間の公共交通サービスの実態をみると、立川駅と全ての地域拠点は鉄道・モノレール・路線バスのいずれかで直結しており運行本数も多い状況ですが、地域拠点間の移動は本数が少なく、乗り換えが必要な場合もある状況です。



資料：JR線/JR東日本ホームページ、西武拝島線/西武鉄道ホームページ、モノレール/多摩都市モノレールホームページ、路線バス/東京バス案内web（一般社団法人東京バス協会ホームページ）

図 3-50 立川駅及び地域拠点間の公共交通サービス実態

表 3-3 立川駅及び地域拠点間の公共交通サービス実態

発地	着地	交通手段	運賃	所要時間 (分)	運行本数(上り・下り合計)	
					朝7時台	13時台
立川駅	昭島駅	JR青梅線	¥150	10	26	10
		立川バス	¥290	22	2	2
	イオンモール	立川バス	¥370	25	2	5
		西武バス	¥400	40	6	4
	玉川上水駅	多摩都市モノレール	¥250	9	19	12
		立川バス	¥220	16	15	11
	東大和市駅	西武バス	¥210	17	35	24
	若葉町地区	立川バス	¥220	21	15	10
		立川バス	¥180	15	8	6
	国立駅	JR中央線	¥130	3	36	19
立川バス		¥210	25	10	12	
昭島駅	イオンモール	立川バス	¥320	22	2	2
玉川上水駅	イオンモール	立川バス	¥220	25	0	4
	東大和市駅	西武拝島線	¥140	2	14	12
国立駅	若葉町地区	立川バス	¥170	15	29	14
	玉川上水(※)	立川バス	¥280	28	1	5
東大和市駅	イオンモール	西武バス	¥270	25	6	4

※:国立駅行は上水営業所発 平成25年2月1日現在

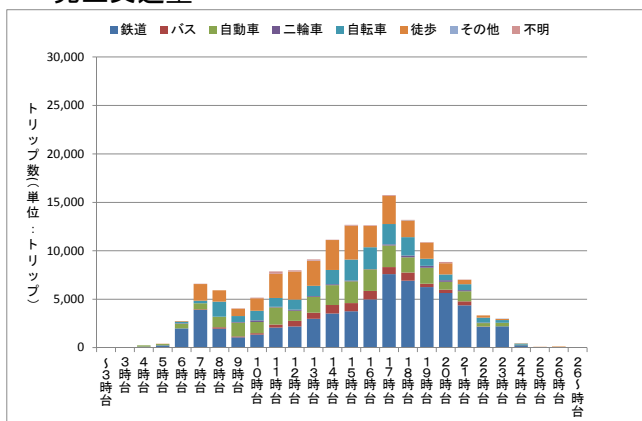
資料：JR線/JR東日本ホームページ、西武拝島線/西武鉄道ホームページ、多摩都市モノレール/多摩都市モノレールホームページ、路線バス/東京バス案内web（一般社団法人東京バス協会ホームページ）

○ 立川駅周辺における時間帯別交通量

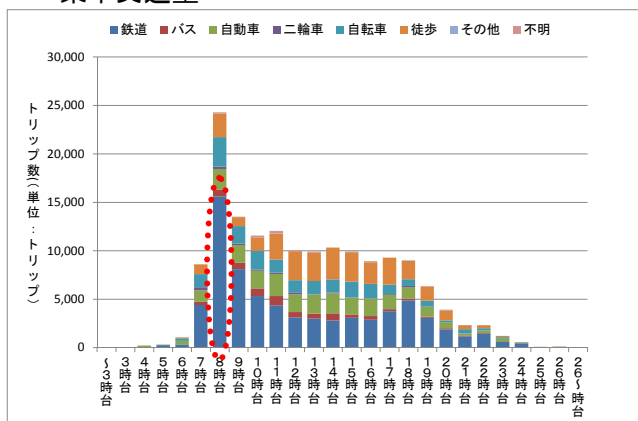
立川駅周辺（駅北側ゾーン、計画基本ゾーン※781）における時間帯別交通量（人の動き）をみると、朝8時台に鉄道利用の通勤者が集中しており、高いピークを示しています。また、午後から夕方にかけては、帰宅する人とともにその他私事目的の人も多く発生しています。

（代表交通手段別）

発生交通量

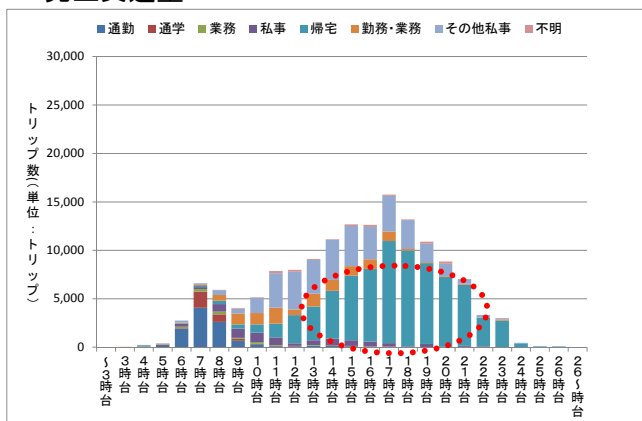


集中交通量



（目的別）

発生交通量



集中交通量

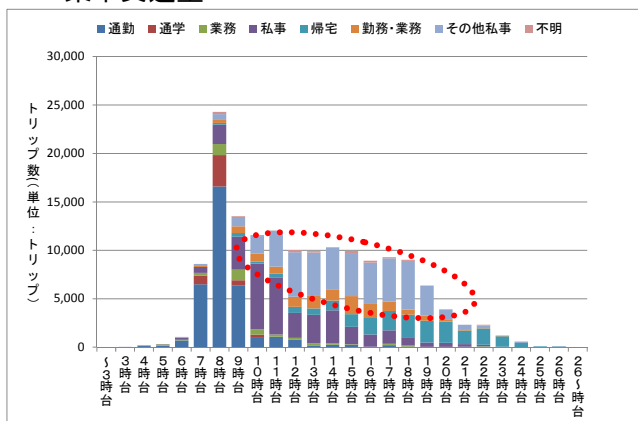


図 3-51 立川駅周辺（計画基本ゾーン 781）における時間帯別発生・集中交通量

資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

※計画基本ゾーンとは東京都市圏の交通計画検討の基本となるゾーンであり、東京都市圏内を 601 のゾーン数に区分しています。立川市は3つのゾーン（①立川駅より南側[782]、②砂川町の区域[780]、①②の間となる立川駅より北側[781]）に区分けされています。文中の[782]などの数字は計画基本ゾーンのゾーン番号を示す。

○ 駅端末交通手段

立川都市圏では、東京都区部や隣接県との行き来（広域的な移動）や市域を越える移動に際して、鉄道の利用割合が高いことがわかりました。

そのため、鉄道を利用する人が、駅までの交通手段（アクセス手段）や駅からの交通手段（イグレス手段）として、どのような交通機関を利用しているかについて、鉄道駅ごとに特徴を分析します。

（東日本旅客鉄道）

立川駅、日野駅、国立駅、昭島駅には駅前広場やバスターミナルが整備されているため、駅端末交通手段としてバス利用の割合が高くなっています。

新小平駅を除き、駅端末交通手段は徒歩が6割以上となっています。

新小平駅、昭島駅、拝島駅、谷保駅、中神駅では自転車の割合が高くなっています。

一方、西立川駅、西国立駅を利用する人の約9割は駅端末交通手段が徒歩となっており、立川駅、国立駅、西立川駅、拝島駅などでは徒歩の割合が増加しています。

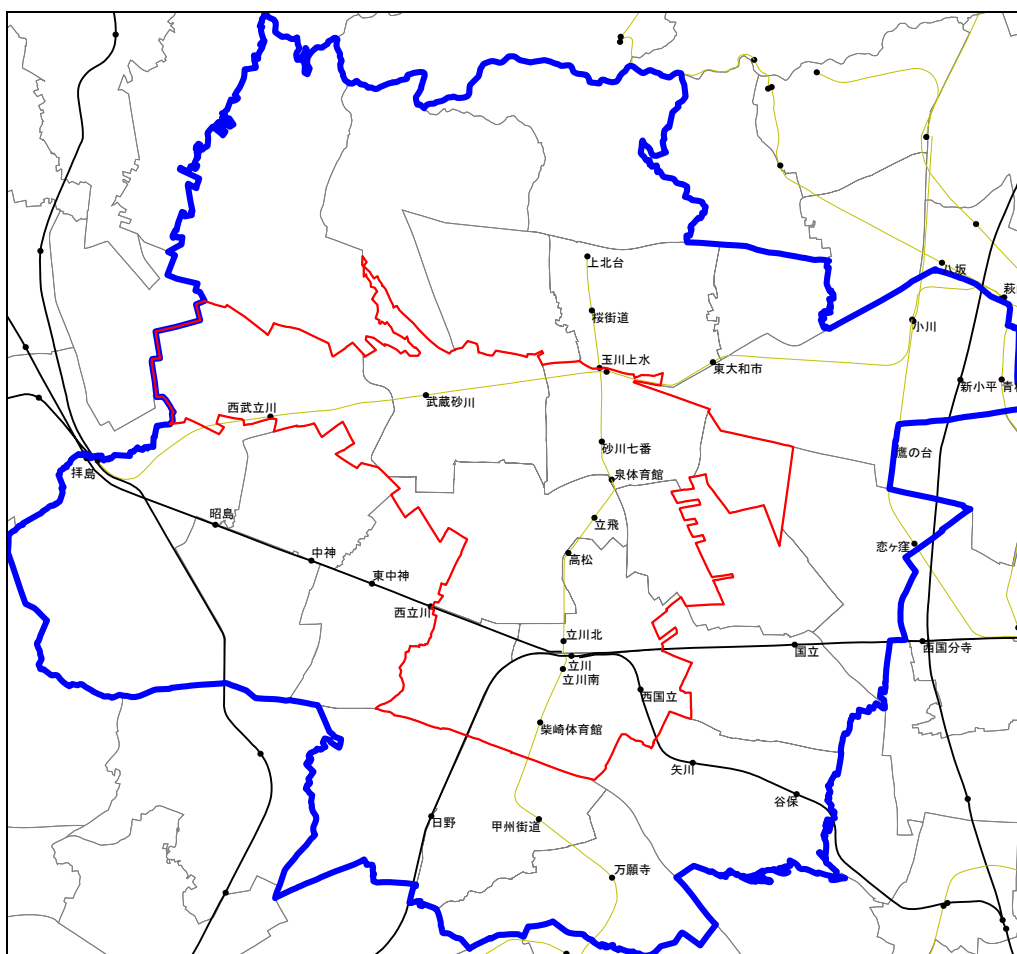


図 3-52 東日本旅客鉄道 駅位置図



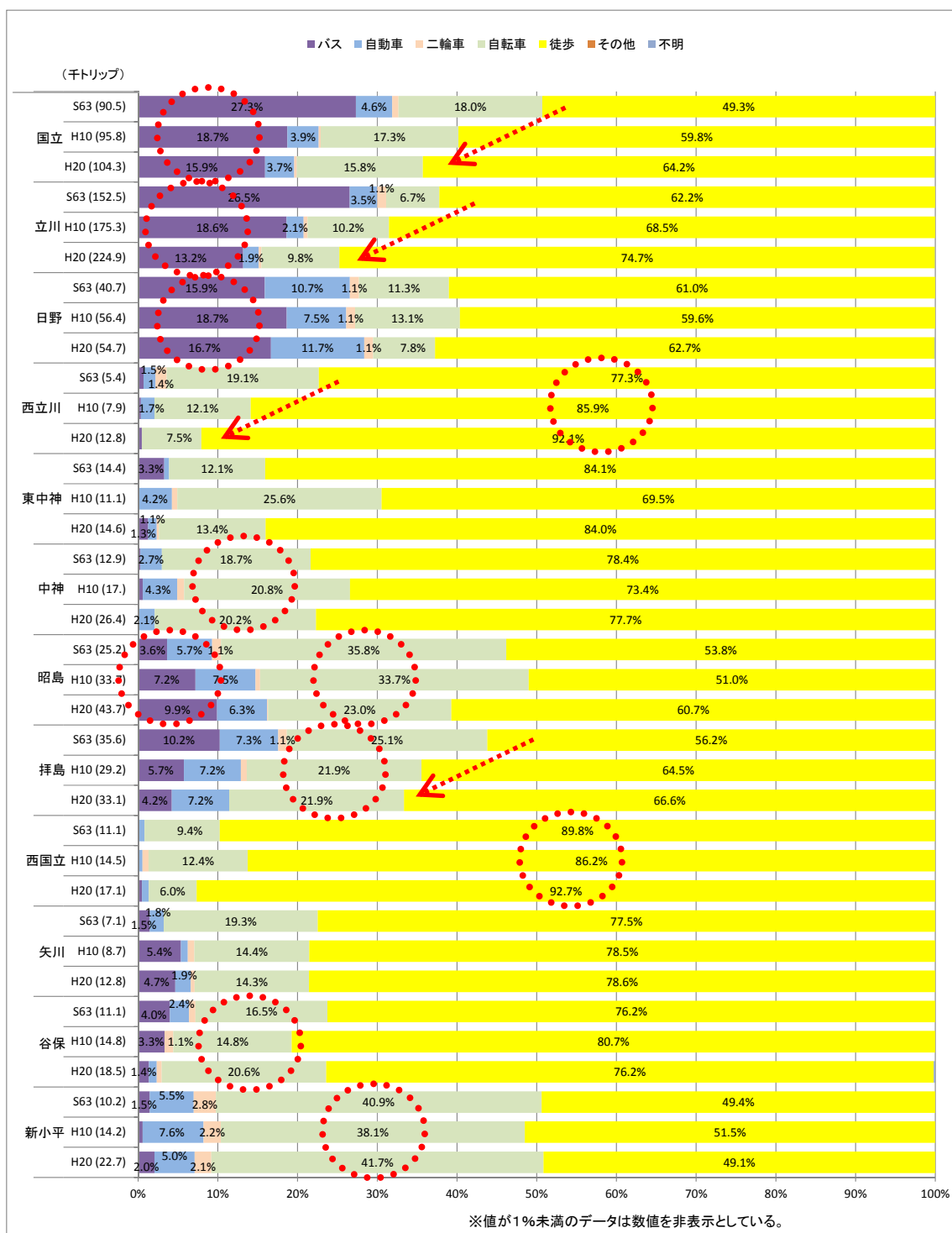


図 3-53 駅端末（発着）代表交通手段分担率

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

第3章 立川をとりまく都市活動・交通の実態

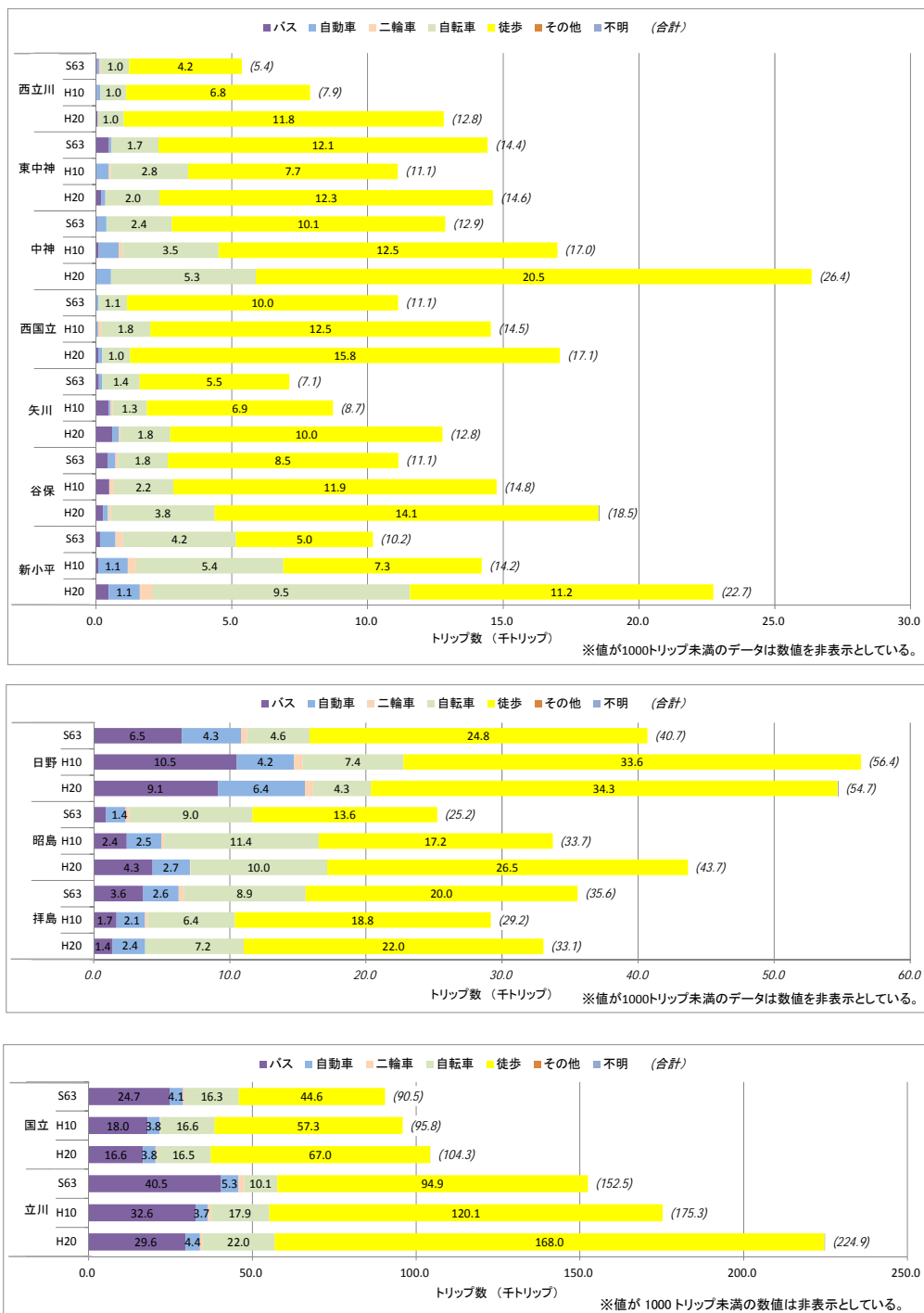


図 3-54 駅端末（発着）代表交通手段分担別トリップ数

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

(多摩都市モノレール)

上北台駅、玉川上水駅、立川駅（立川北駅、立川南駅）はバスターミナルが整備されているため、バスを駅端末交通手段として利用する人がいますが、その他の駅は歩行者と自転車利用が大部分を占めています。

特に、上北台駅、桜街道駅、玉川上水駅の3駅では、駅端末交通手段として自転車を利用する割合が高くなっています。

モノレール駅にはバスターミナルや駐輪場などの施設が整備されているものの、規模が小さいため、徒歩の割合が高くなっていると考えられます。

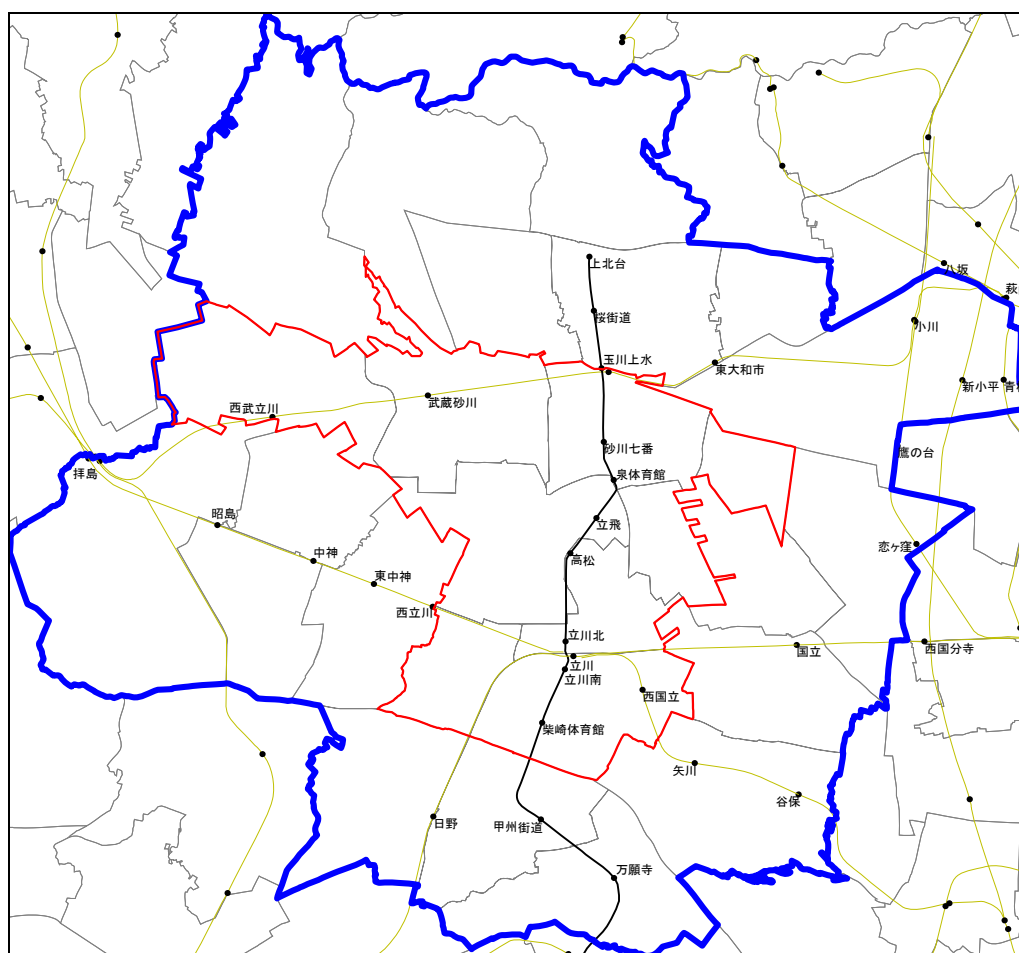


図 3-55 多摩都市モノレール 駅位置図

第3章 立川をとりまく都市活動・交通の実態

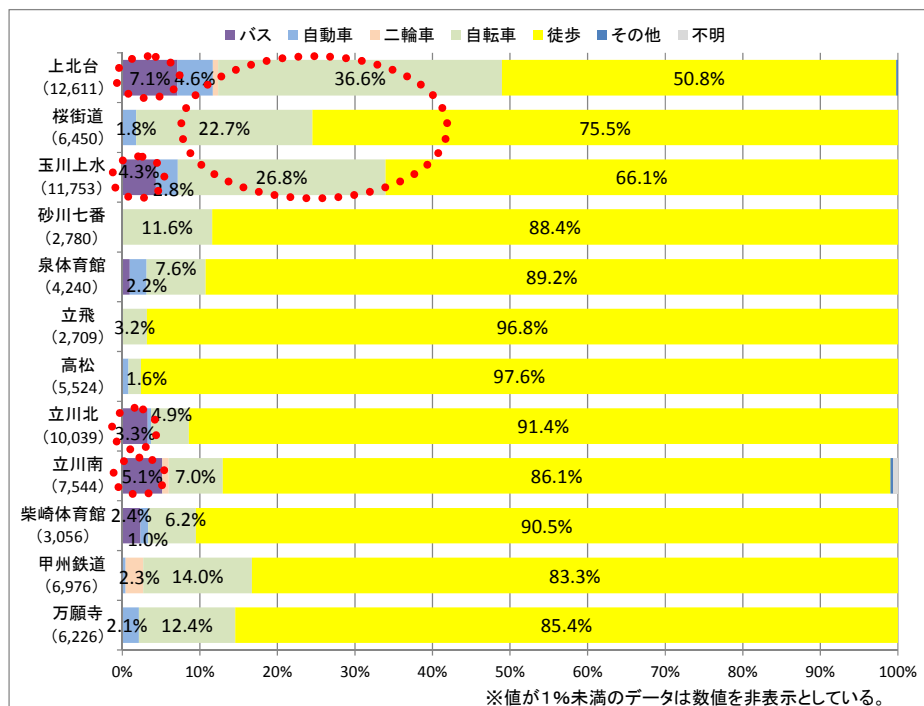


図 3-56 駅端末（発着）代表交通手段分担率（H20）

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

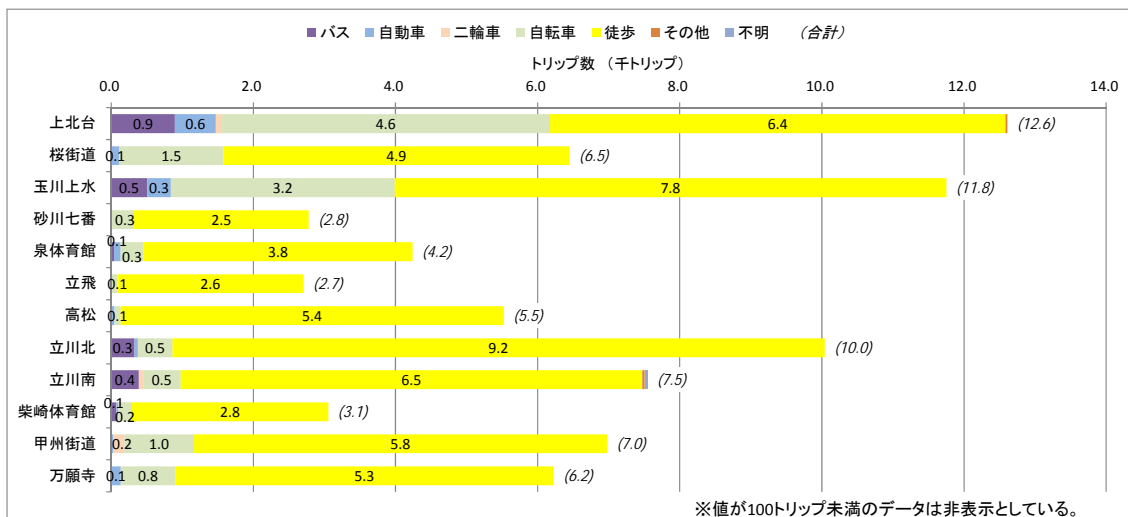


図 3-57 駅端末（発着）代表交通手段分担別トリップ数

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

(西武鉄道)

西武拝島線の東大和市駅、玉川上水駅、武蔵砂川駅、西武立川駅では、駅末端交通手段として自転車を利用している人の割合が他の駅よりも高く、東大和市駅や玉川上水駅はバス利用が他の駅よりも高くなっています。

武蔵砂川駅や西武立川駅は他の駅よりも自動車利用が高くなっています。これは西武立川駅周辺には駅利用者用の駐車場が多いこと、武蔵砂川駅には路線バスの乗り入れがないため送迎によるものと考えられます。

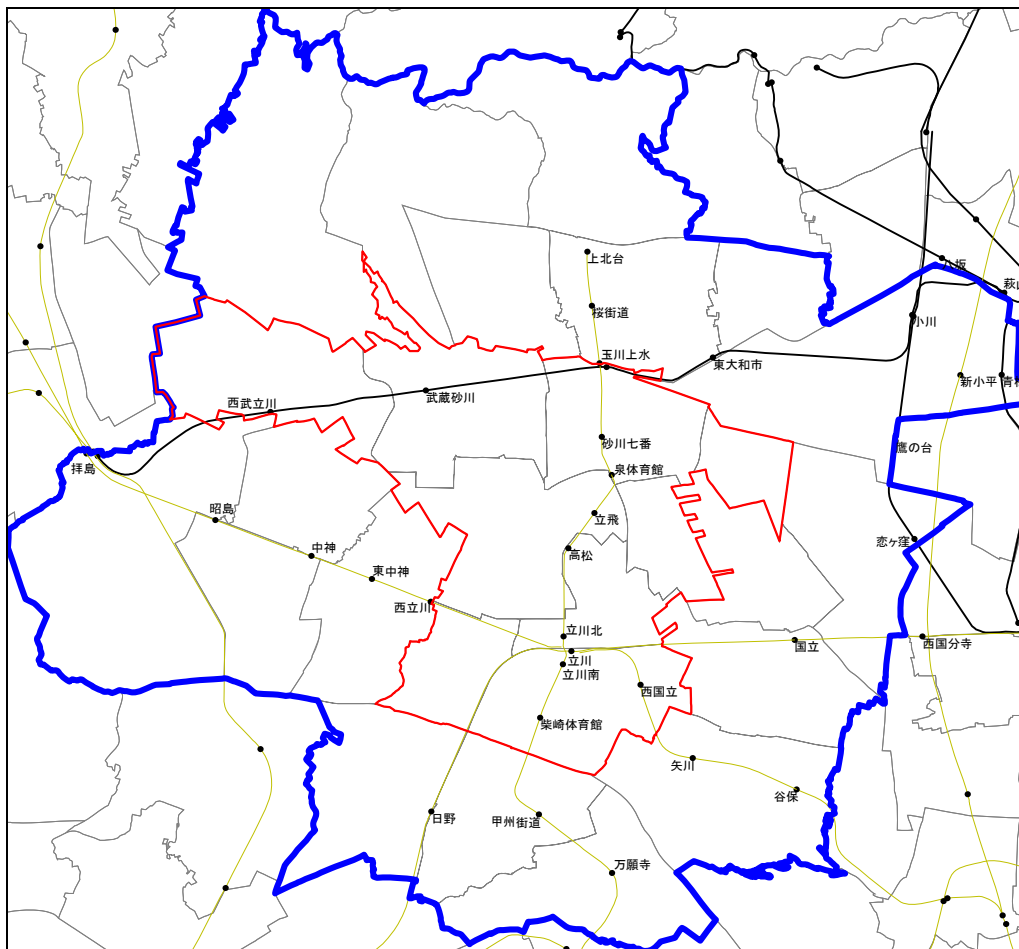


図 3-58 西武鉄道 駅位置図

第3章 立川をとりまく都市活動・交通の実態

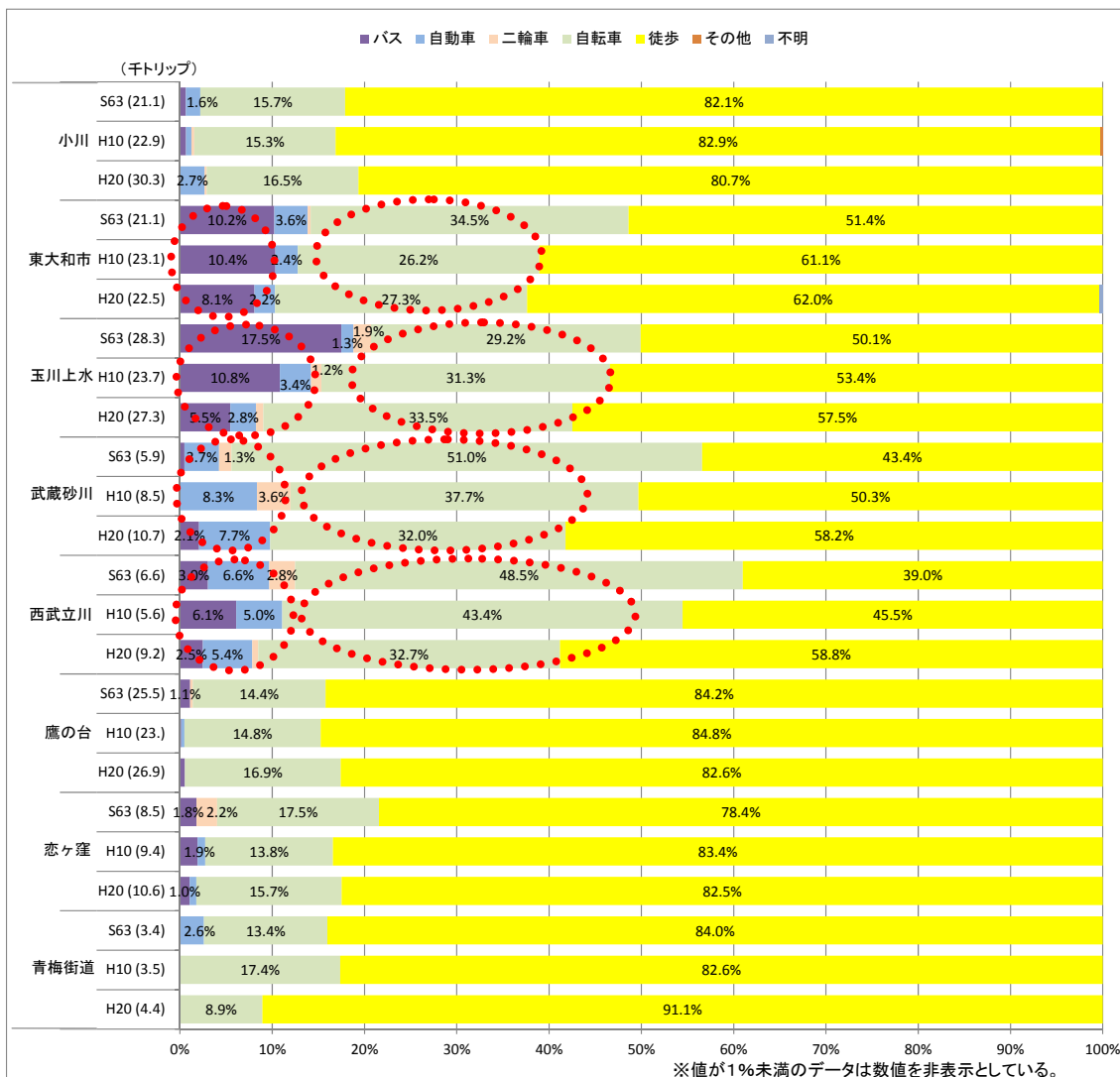
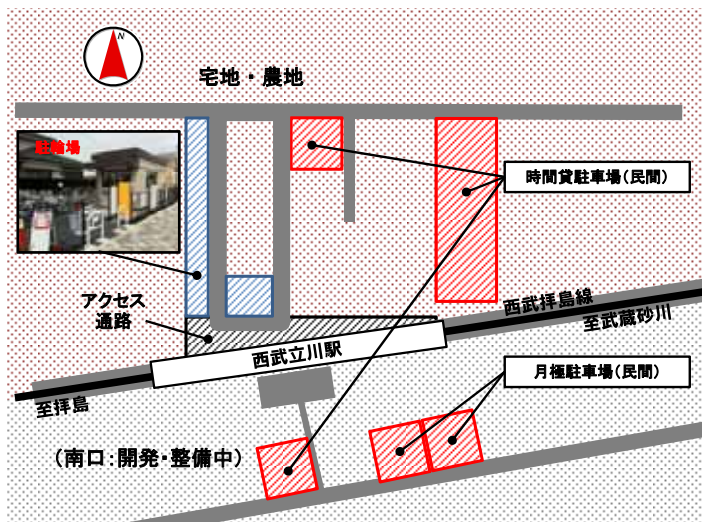


図 3-59 駅端末（発着）代表交通手段別トリップ割合

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）



平成25年3月現在

図 3-60 西武立川駅駐車場位置図