

図 3-61 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）

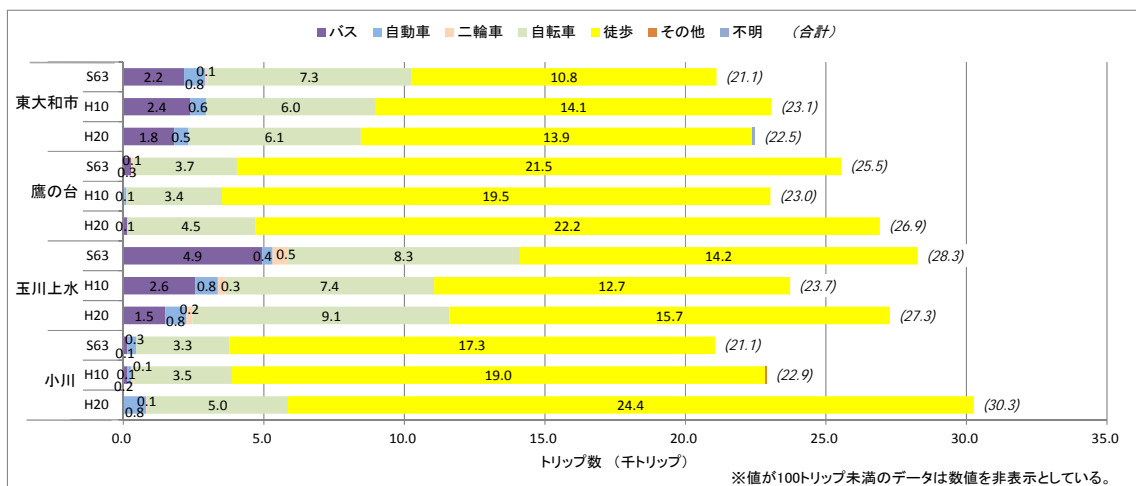


図 3-62 駅端末（発着）代表交通手段分担別トリップ数

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

○ 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通の特徴

乗降客の多い立川駅及び国立駅における目的別代表交通手段別のアクセス・イグレス交通の特徴を分析します。

(立川駅)

アクセス交通では、通勤の約29%、通学の約54%が自転車を利用していません。また、通勤の約29%、私事目的の約49%がバス利用となっています。

イグレス交通では、通勤の約10%や通学の約14%がバス利用です。また、勤務・業務目的では約13%がバスや自動車を利用していません。

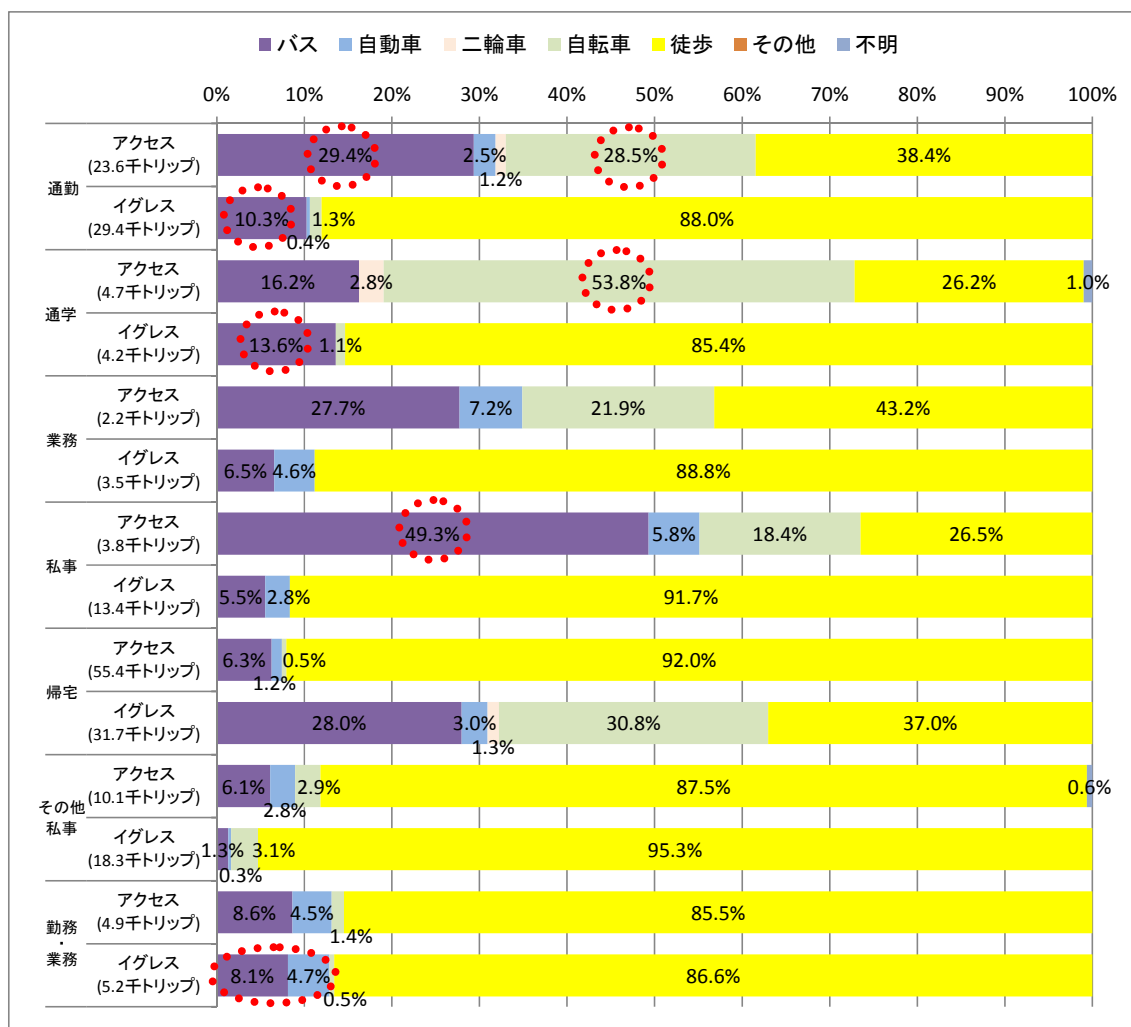


図 3-63 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通 (立川駅)

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

(国立駅)

アクセス交通では、通勤の約26%、通学の約39%が自転車を利用しています。また、通勤の約25%、私事目的の約35%がバス利用となっています。

イグレス交通では、通勤の約15%がバス利用です。また、勤務・業務目的では約9%がバスや自動車を利用しています。

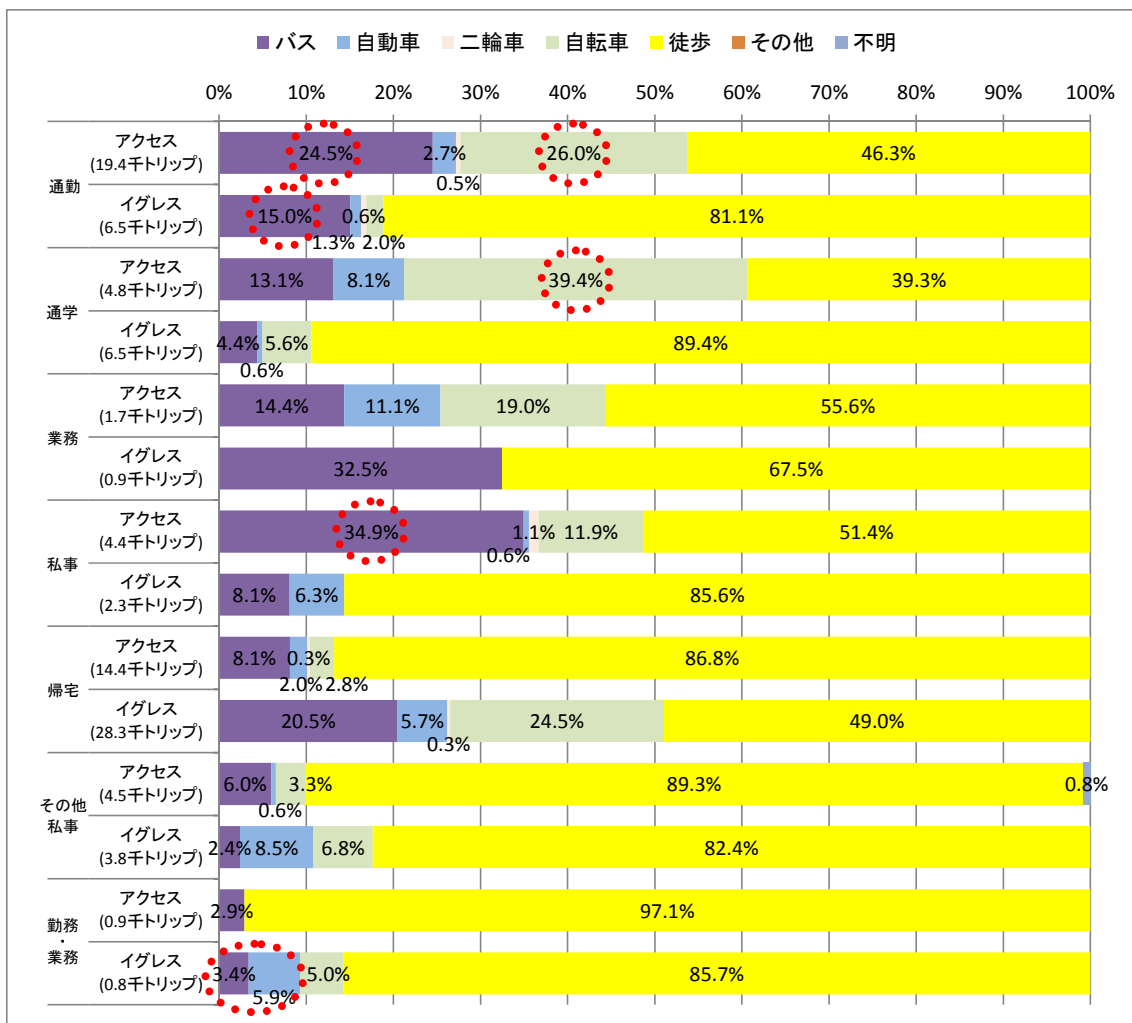


図 3-64 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通（国立駅）

資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

(参考：その他の駅)

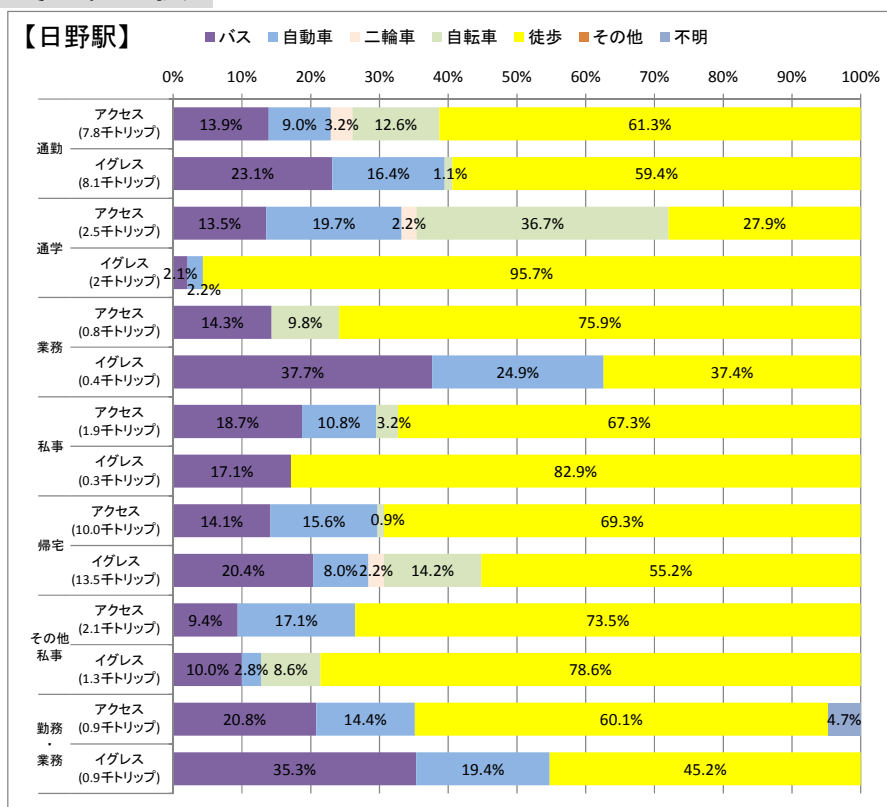


図 3-65 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通（日野駅）
資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

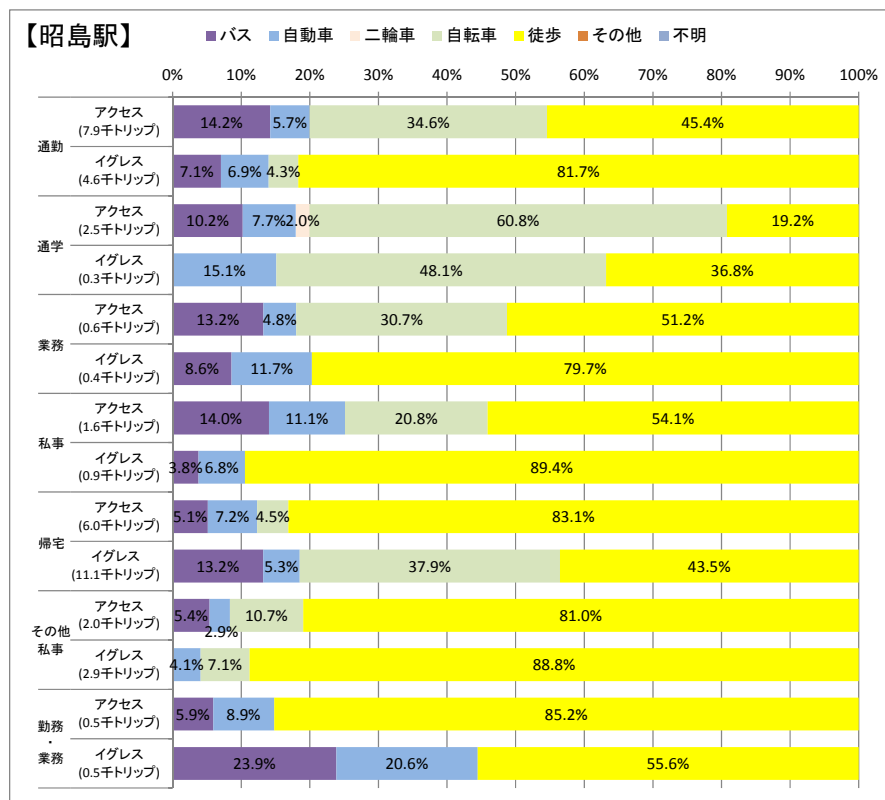


図 3-66 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通（昭島駅）
資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

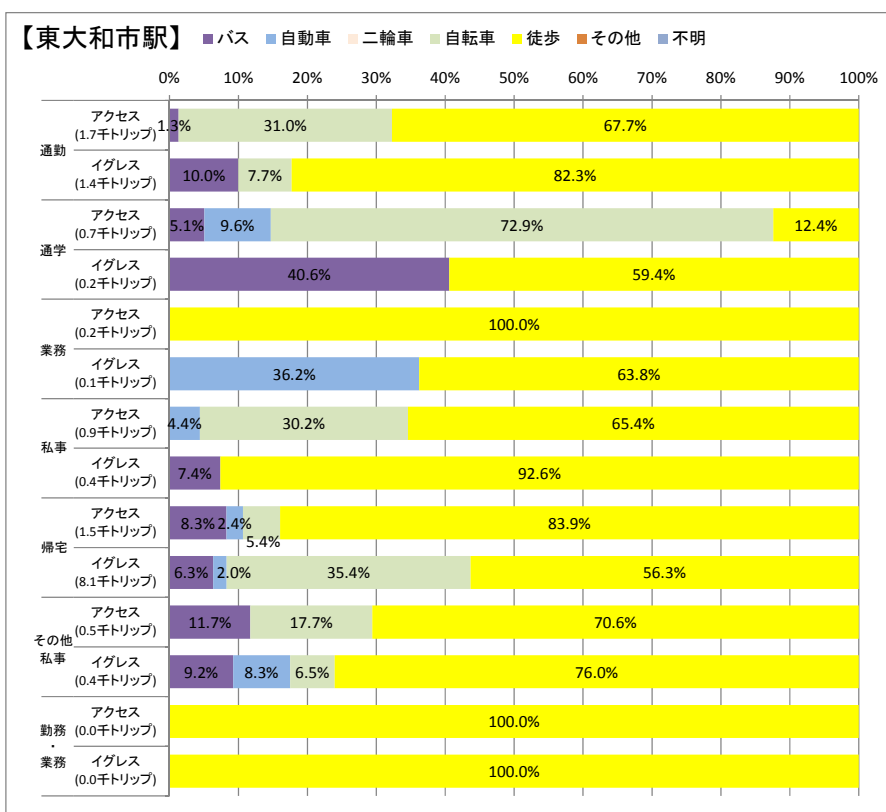


図 3-67 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通（東大和市駅）
資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

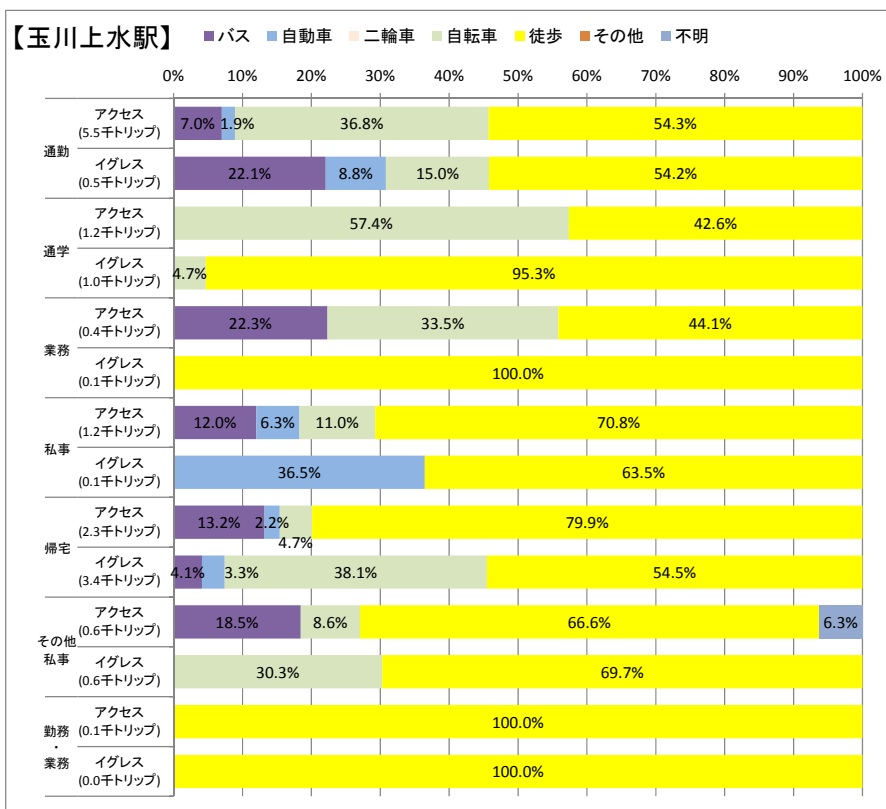


図 3-68 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通（玉川上水駅）
資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

第3章 立川をとりまく都市活動・交通の実態

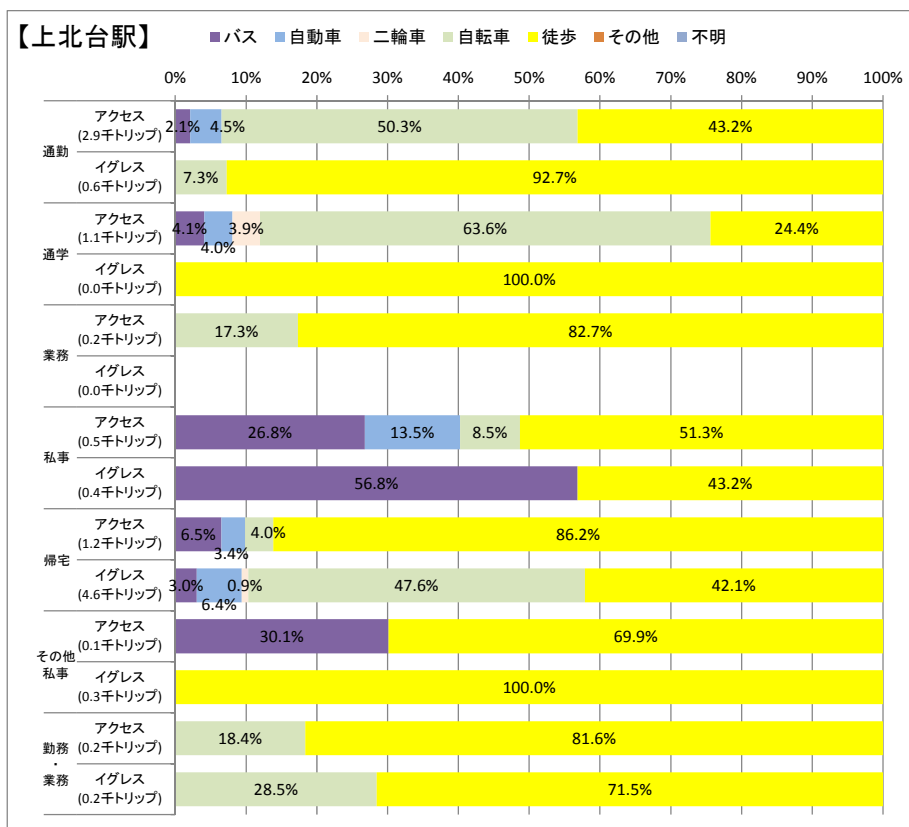


図 3-69 目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通（上北台駅）
資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

■ 階層③：日々の暮らしに必要な活動

《立川市内の3地区における地区内移動の代表交通手段》

若葉町・西砂町・富士見町の3地区（PT調査の小ゾーン）を発着するトリップの代表交通手段をみると、徒歩や自転車による移動が多くなっています。ただし、若葉町は、他の2地区よりも自動車利用の割合が低くなっており、地域により差異が認められます。

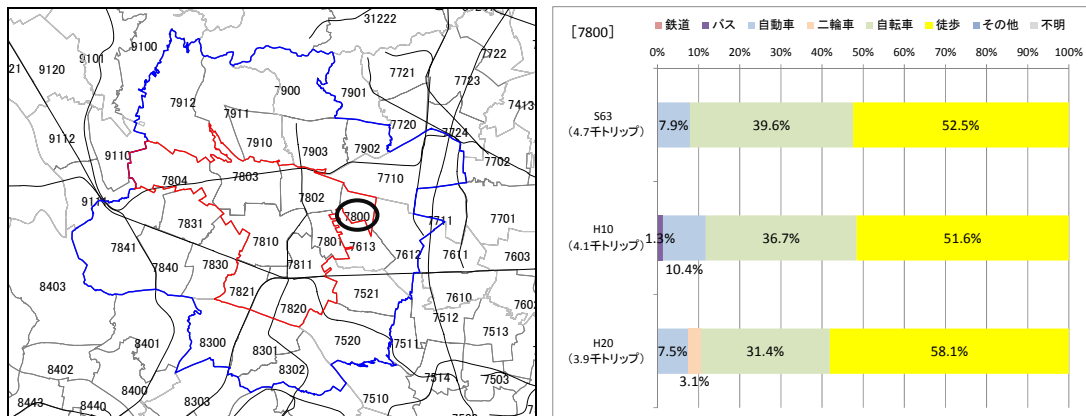


図 3-70 若葉町 7800 ゾーン位置図と代表交通手段分担率

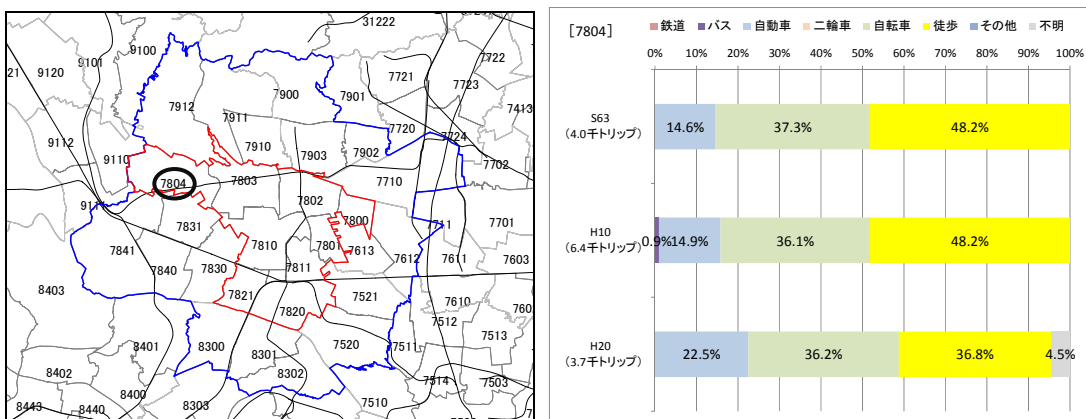


図 3-71 西砂町 7804 ゾーン位置図と代表交通手段分担率

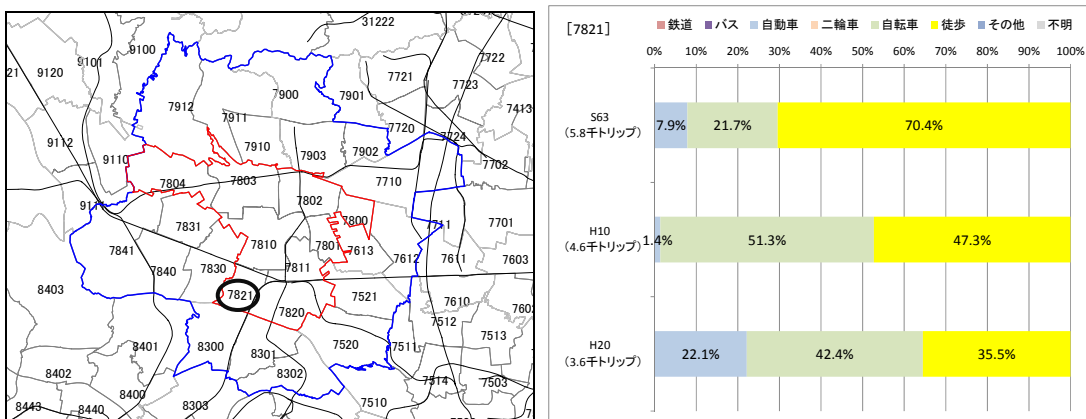


図 3-72 富士見町 7821 ゾーン位置図と代表交通手段分担率

日々の暮らしに必要な活動はサンプル数が少ないため分析結果に注意が必要。

資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

《高齢者（65歳以上）の代表交通手段の特徴》

（トリップ数の経年変化）

立川都市圏内の高齢者（65歳以上）のトリップ数は増加傾向にあり、高齢人口の伸び率（2.73倍）よりも高くなっていることから、高齢者の活動が活発化していることが伺えます。

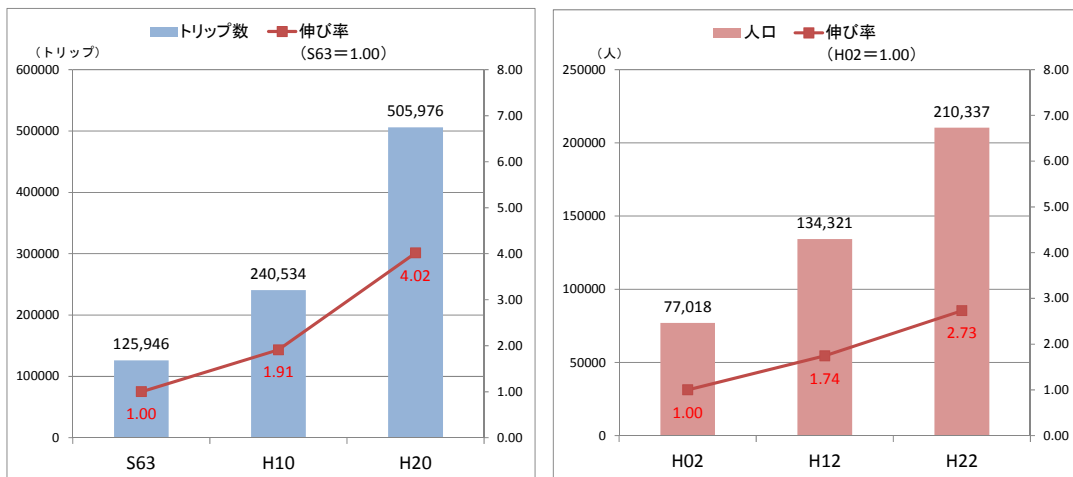


図 3-73 立川都市圏内高齢者の移動トリップ数(全目的)、高齢人口の経年変化
資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）、国勢調査（H02,H12,H22）

（高齢者の移動交通手段／全目的）

高齢者の移動交通手段は、高齢者以外と比べて徒歩による移動割合が高く、その比率は全移動数の約 27%を占めています。

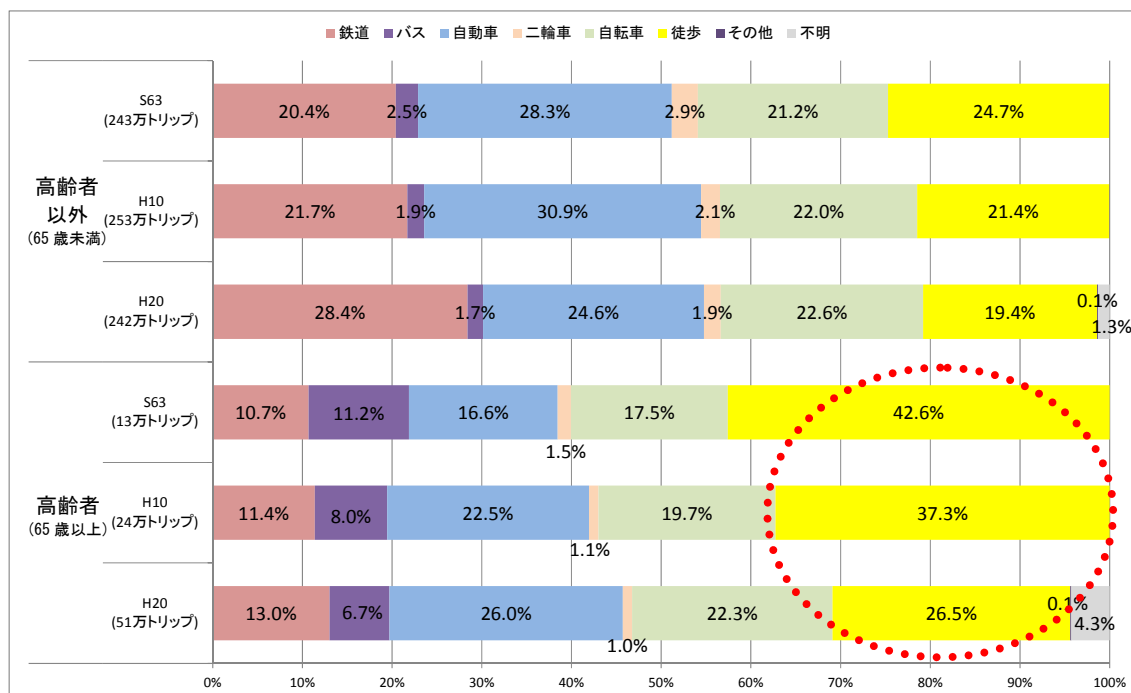
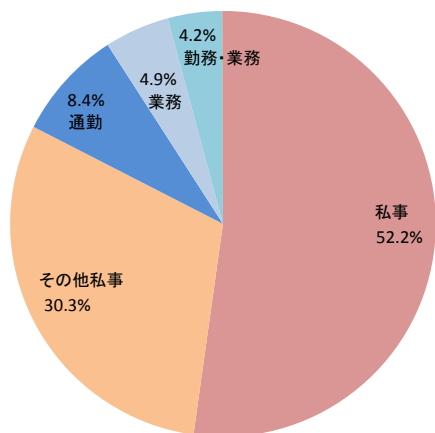


図 3-74 立川都市圏内の高齢者・高齢者以外別代表交通手段分担率（全目的）
資料：東京都市圏 PT 調査（S63,H10,H20）

（高齢者の移動目的）

高齢者の移動を目的別にみると、82%が私事目的（私事が約 52%、その他私事が約 30%）です。



※帰宅目的を除く他の6つの移動目的での割合を示す。
（通学目的は0.04%であるため表示がない）

図 3-75 立川都市圏内の目的別移動割合（高齢者）

資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

（高齢者の移動交通手段／私事目的）

高齢者の移動の約 82%を占める私事目的（私事とその他私事）における移動交通手段は徒歩が多く、私事では約 29%、その他私事では約 34%を占めています。

また、高齢者以外と比べて徒歩やバスによる移動割合が高くなっています。バスの割合が高い理由としては、自動車や自転車の利用が難しいことなどが考えられます。

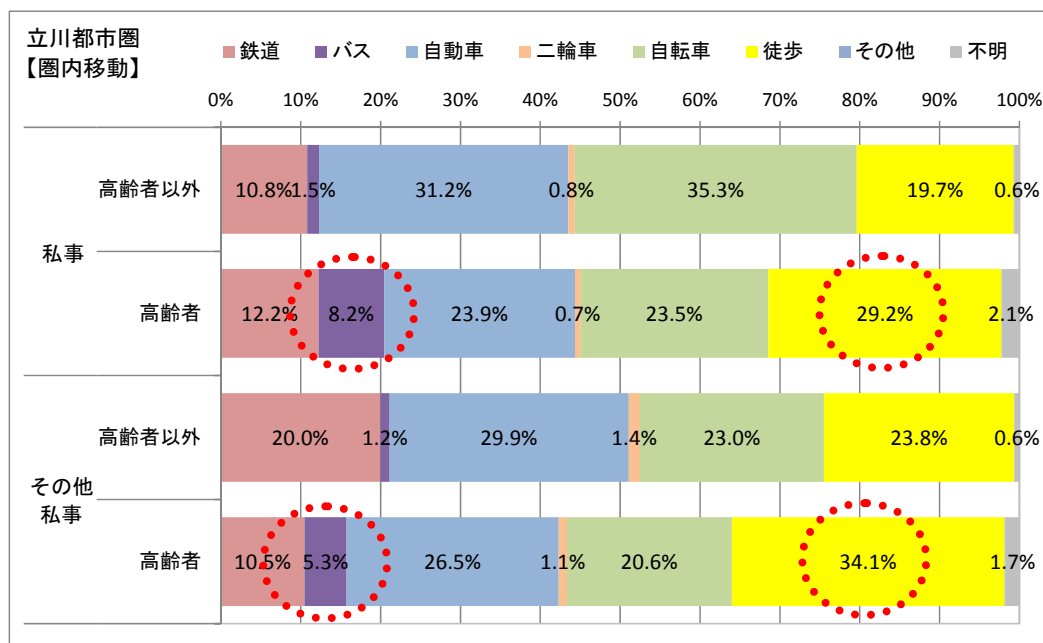


図 3-76 立川都市圏内の高齢者・高齢者以外別代表交通手段分担率（私事目的）

資料：東京都市圏 PT 調査（H20）

(高齢者の移動交通手段／性別)

高齢者の代表交通手段について、目的別性別に差異を見ると、女性の方が男性よりもバスの利用割合が高くなっています。これは、女性の免許保有率が男性より低く、自動車で移動できないことが理由であると考えられます。

働いている高齢者は自動車利用の割合が高く、高齢者以外と変わらない割合となっています。

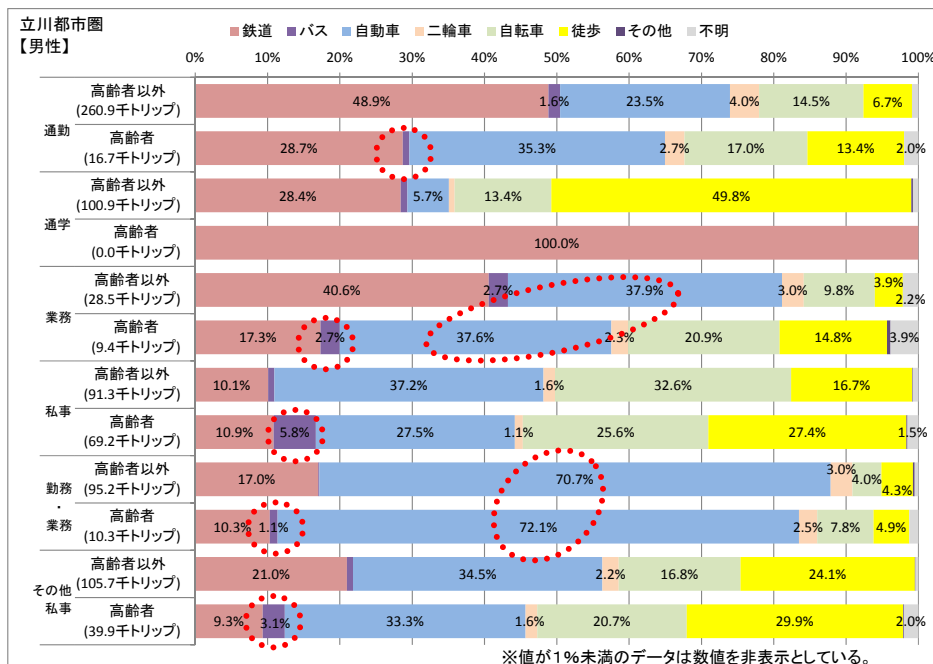


図 3-77 立川都市圏内の男性の目的別代表交通手段別代表交通手段分担率

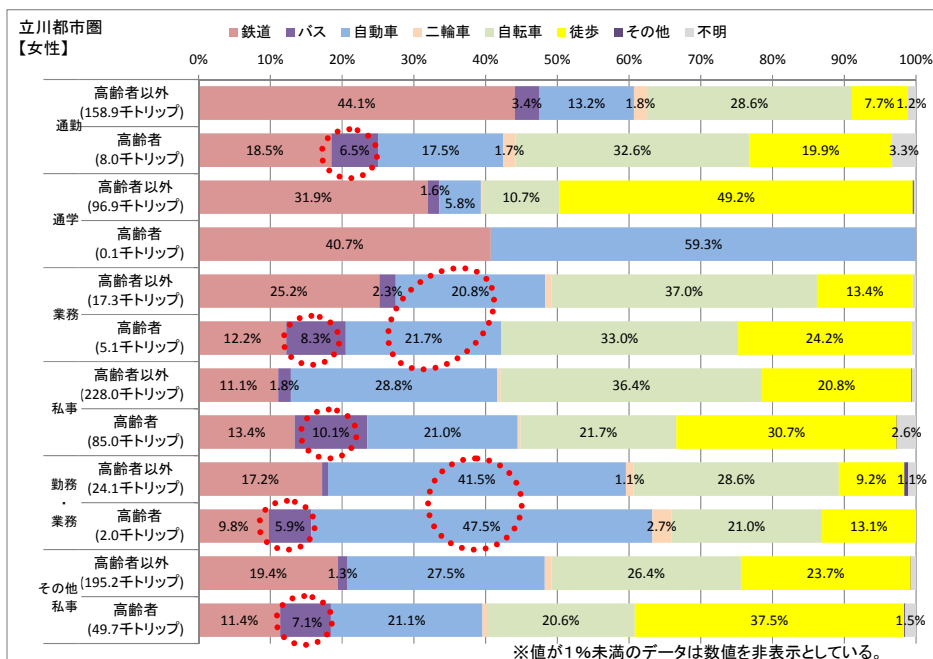


図 3-78 立川都市圏内の女性の目的別代表交通手段別代表交通手段分担率

資料：東京都市圏 PT 調査 (H20)

モノの移動

モノの移動を支える交通の実態を把握するため、自動車輸送統計などの統計データにより貨物輸送の状況を把握します。

また、道路交通センサスにより、路線別の大型車交通量や大型車混入率を把握し、立川都市圏内の輸送状況を把握します。

さらに、新しい物流の動向や東京都の総合物流ビジョンに記載されている物流の特徴、日常生活における宅配サービスを支える交通の状況を把握します。

《大型車の交通量の変化》

国内貨物輸送量は近年減少傾向にあり、特に自家用自動車による貨物輸送量が減少しています。

営業用自動車は、車両台数では約2割程度ですが、輸送量（トン）では約6割を占めています。

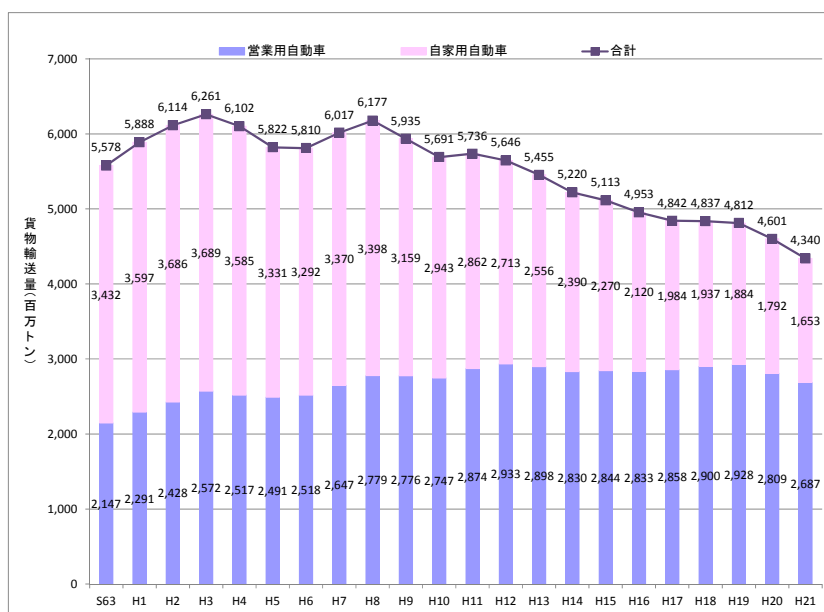


図 3-79 国内貨物輸送量の推移

資料：自動車輸送統計（国土交通省ホームページ）

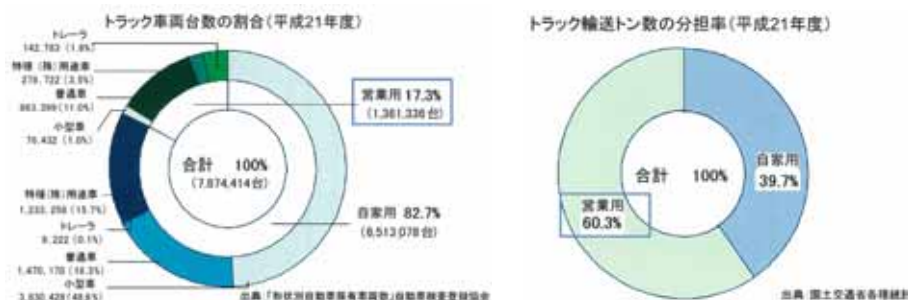


図 3-80 トラックの自家用・営業用の台数・輸送トン数の割合

資料：第3回立川市交通マスタープラン会議(H24.7)資料

貨物車が多く走行する幹線道路においても、大型車の交通量は減少しており、大型車の混入割合も減少傾向です。

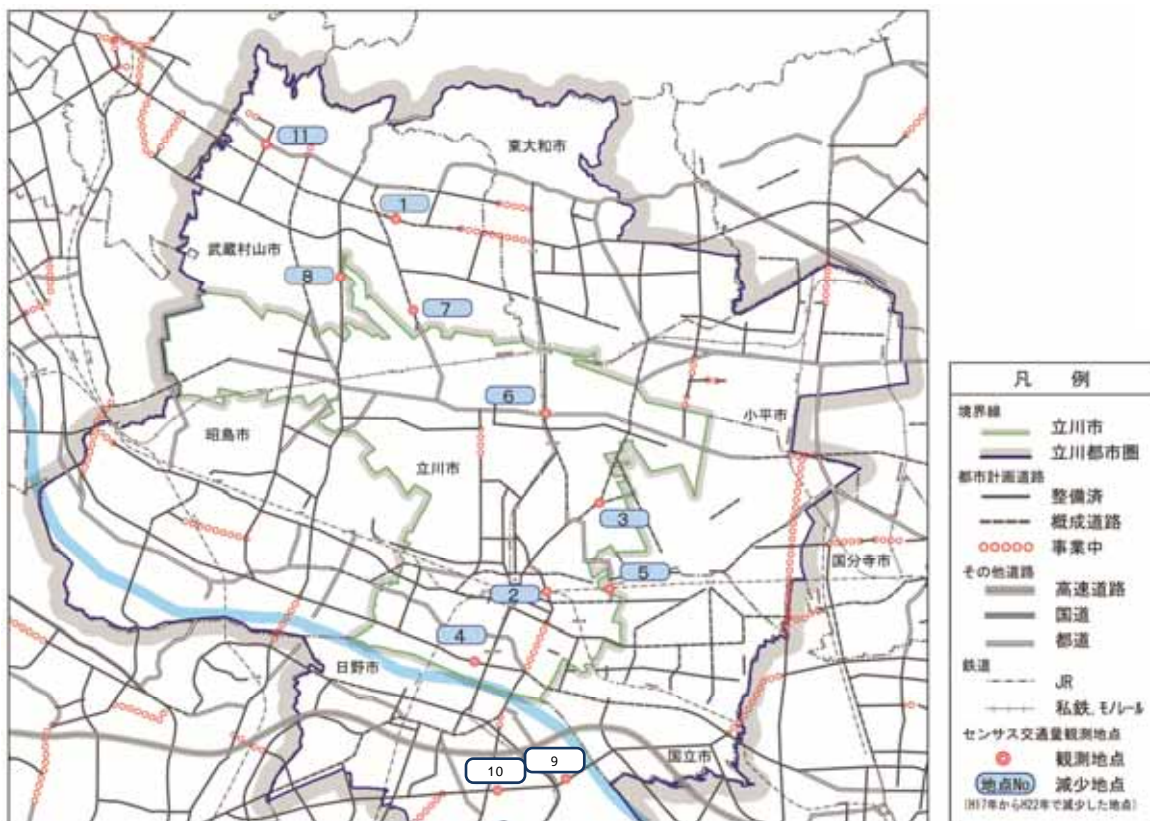


図 3-81 道路交通センサ観測地点

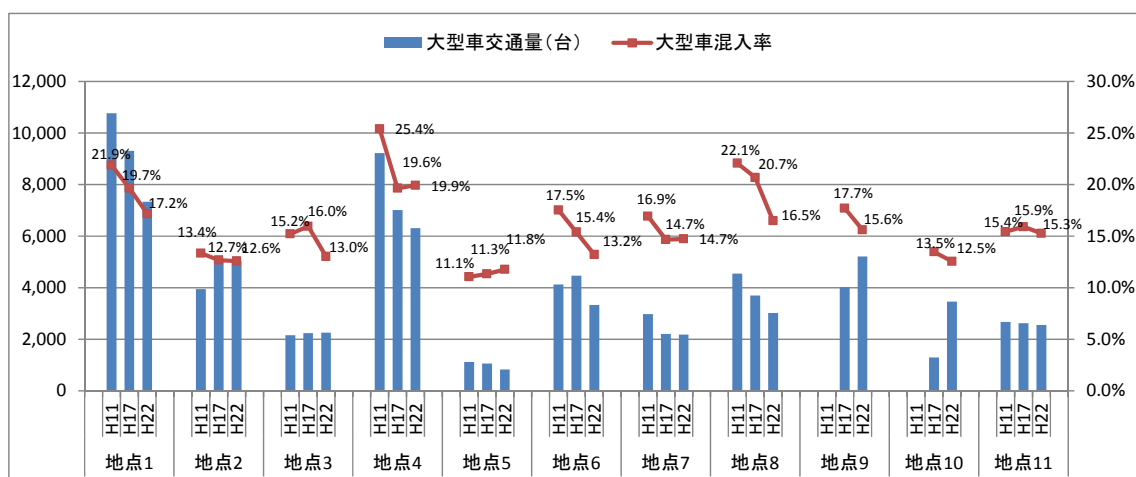


図 3-82 道路交通センサ 大型車交通量、大型車混入率

資料：道路交通センサ（H11,H17,H22）

《新しい物流の動向》

近年、貨物物流は効率化や環境配慮への取り組みがされており、物流事業のアウトソーシング化や物流施設の効率化などが進められています。

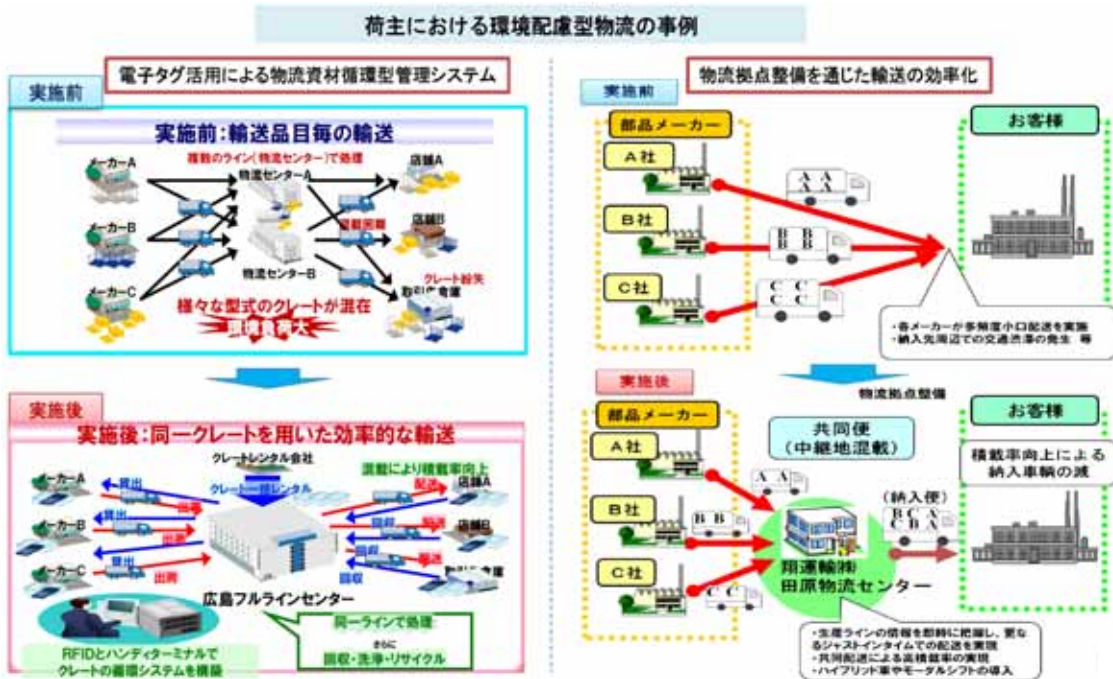


図 3-83 環境配慮型物流の事例

資料：第1回新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会（H24.11.6）資料3

《東京都：総合物流ビジョンの策定》

東京都は、平成18年2月に、物流効率化に向けた基盤整備、産業振興、官民連携など総合的な観点から、東京都の物流対策の基本的な考え方をまとめ、即効性のある短期的取り組みと中長期的な総合的取り組みを示す「総合物流ビジョン」を策定しました。

このビジョンでは、品目ごとの物流の把握に着目し、産業の競争力や都民生活にかかわる代表的な品目について、その流れを一貫して捉えたうえで、各段階での現場における問題点を把握・分析しており、多摩地域では、輸送機械と加工食品品の発生物流量が多いという特徴があります。

(輸送機械)

輸送機械の生産は、太田など北関東の工場集積地のほか、埼玉から日野など多摩地域を経て神奈川にかけて多く、これらの地域は物流の発生物量でも大きくなっています。

輸送機械の製造過程では、関連産業間で部品や材料等を大量に輸送するため、埼玉、多摩地域、神奈川の集積地間で、国道16号や129号、府中街道等の特定のルートを経由し、多摩南北方向に輸送されることが多く、また、製品の輸出時には、これらの地域から、国道16号、20号、409号などのほか、新青梅街道、府中街道、環状7号線などを経由して、東京港、横浜港へ輸送されています。



図 3-84 輸送機械の地域別物流発生物量



図 3-85 多摩地域からの輸送機械の輸送先

資料：東京都 総合物流ビジョン (H18.2)

輸送機械の物流では、多摩地域を中心に、埼玉や神奈川との間で輸送することが多いが、圏央道が一部区間のみの開通であることに加え、多摩南北方向の街路整備の遅れから、国道16号や府中街道など一部路線に貨物車が集中し、非効率な輸送になっていることが課題として指摘されています。

(加工食料品)

全国各地で生産された加工食料品は、高速道路を利用して、多摩地域、埼玉など郊外部の幹線道路周辺に立地する大規模な物流拠点に輸送され、これらの物流拠点で、広域的な輸送や保管を担っています。そこから、東京都区部やその周辺部に立地している集配送センターへ輸送され、流通加工や細かな仕分け等が行われ、各地区に配送されています。



図 3-86 加工食料品の地域別物流発生量

資料：東京都 総合物流ビジョン(H18.2)

加工食料品の物流では、広域的な輸送や保管等の機能を担う大型の物流拠点を圏央道周辺など郊外部に立地させたくても、市街化調整区域では立地が難しいことなどから、拠点立地による物流効率化を進められないことなどの課題が指摘されています。



図 3-87 加工食料品の流れにおける問題点

資料：東京都 総合物流ビジョン (H18.2)

《日常生活におけるサービスを支える交通》

日常生活においても、スーパーマーケットやコンビニエンスストアでは、生鮮食品から日用品まで、電話やインターネットで予約した商品をまとめて宅配するサービス（ネットスーパー）を始めています。

今後の高齢化社会を見据えると、こうしたサービスは拡充していくものと思われる。

【コラム】コンビニエンス・ストアにおける宅配サービス

セブン-イレブンでは、これまでも「御用聞き」やお食事お届けサービス「セブンミール」、「移動販売（セブンあんしんお届け便）」等の取り組みを拡充してきており、平成24年5月より新しい枠組みとして展開中の「セブンミール」は、ご注文500円以上からお届け料・無料で店舗の方がお届けするサービスを展開しています。

配達に際しては、宅配件数の増加に対応できる手段として小型電気自動車（EV）「コムス」を活用し、環境にやさしいエコでクリーンな配達を実施しています。



図 3-88 小型電気自動車によるお届けサービスのイメージ

資料：ニュースリリース（H24.7.2）

株式会社セブン-イレブン・ジャパン

交通基盤と公共交通の実態・特徴

《鉄道ネットワークの整備状況》

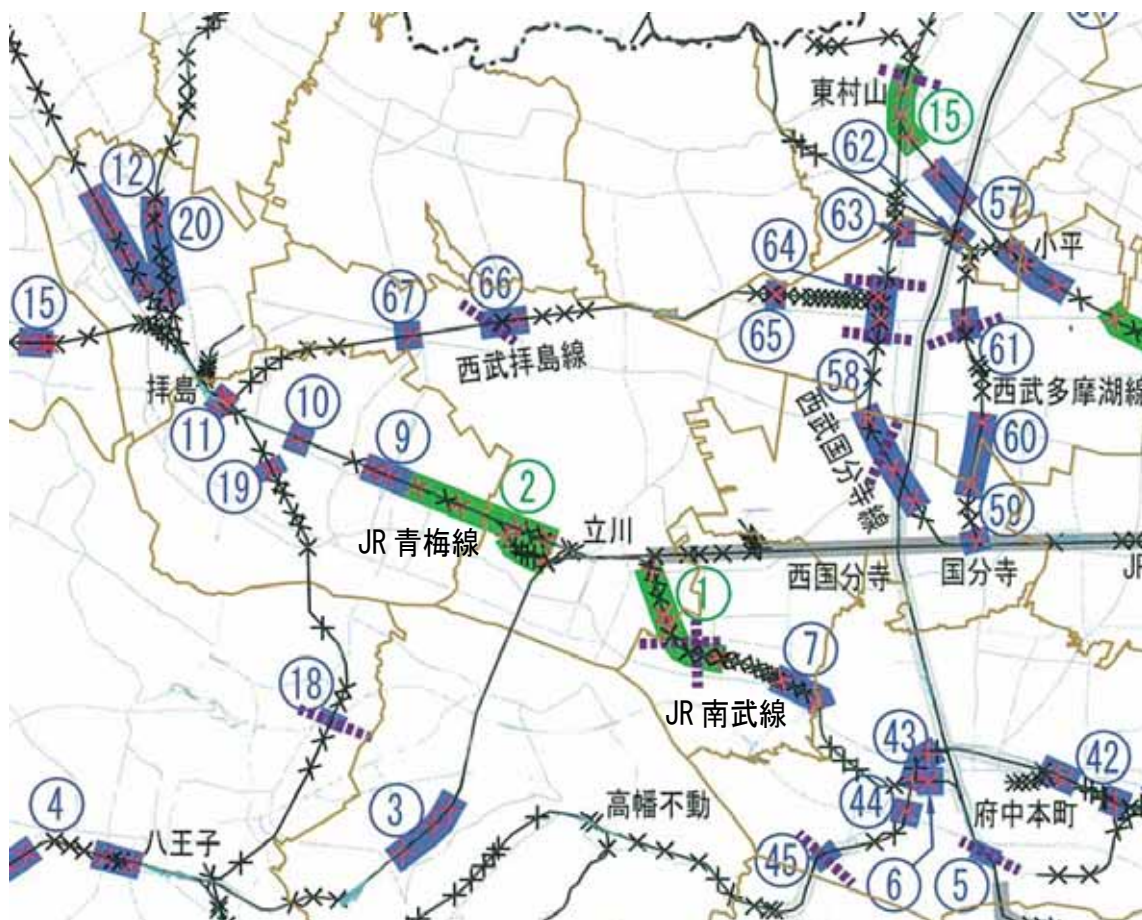
立川都市圏には、JR中央線、JR青梅線・五日市線、JR南武線、JR八高線、西武拝島線、多摩都市モノレールなど、多くの鉄軌道の路線が張り巡らされています。特に、東西方向の路線が充実しています。

立川都市圏の鉄道等は、多摩都市モノレールの整備、中央線の連続立体交差事業等に取り組んできましたが、中央線複々線化、青梅線や南武線の連続立体交差事業等、引き続き取り組むべき案件があります。



図 3-89 運輸政策審議会 第 18 号答申図
(目標年次：H27 年)

資料：関東運輸局ホームページ



凡 例	
×	重点踏切
×	その他の踏切
.....	重点交差予定箇所
NO	鉄道立体化の検討対象区間
NO	鉄道立体化以外の対策の検討対象区間
—	立体化済箇所
—	連続立体交差事業事業中及び準備中箇所
—	区市町村界

- 「重点踏切」：2025年度までに重点的に対策を実施・検討すべき踏切
- 「重点交差予定箇所」：優先的に整備すべき都市計画道路と鉄道との交差予定箇所
- 「鉄道立体化の検討対象区間」：鉄道立体化の可能性を検討すべき区間。必要に応じて早期に実施可能な対策についても検討すべき区間
- 「鉄道立体化以外の対策の検討対象区間」：早期に実施可能な対策を検討すべき区間

図 3-90 鉄道立体化の検討対象区間

資料：踏切対策基本方針（H16.6）東京都

《鉄道網の状況と乗客数》

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整備されてきており、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。

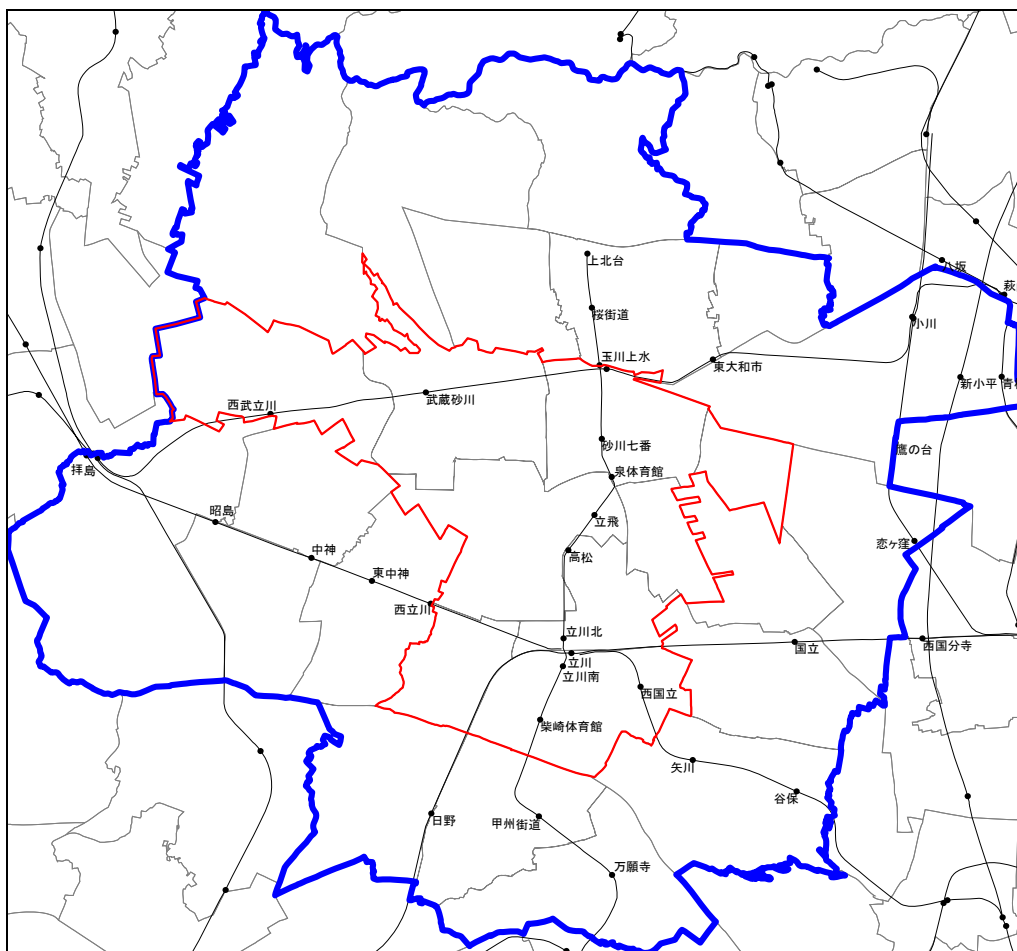


図 3-91 鉄道網図

(JR線)

県庁所在地や政令指定都市におけるJR線の各駅とJR立川駅を比較[※]すると、立川駅は1日あたり約16万人の乗車人員(乗車数)があり、三ノ宮駅(神戸市)や博多駅(福岡市)、千葉駅、札幌駅など政令指定都市並みに多くの乗客が鉄道を利用しています。

JR立川駅の乗車人員は平成20年度に15.8万人でピークとなり、近年は微減傾向となっています。

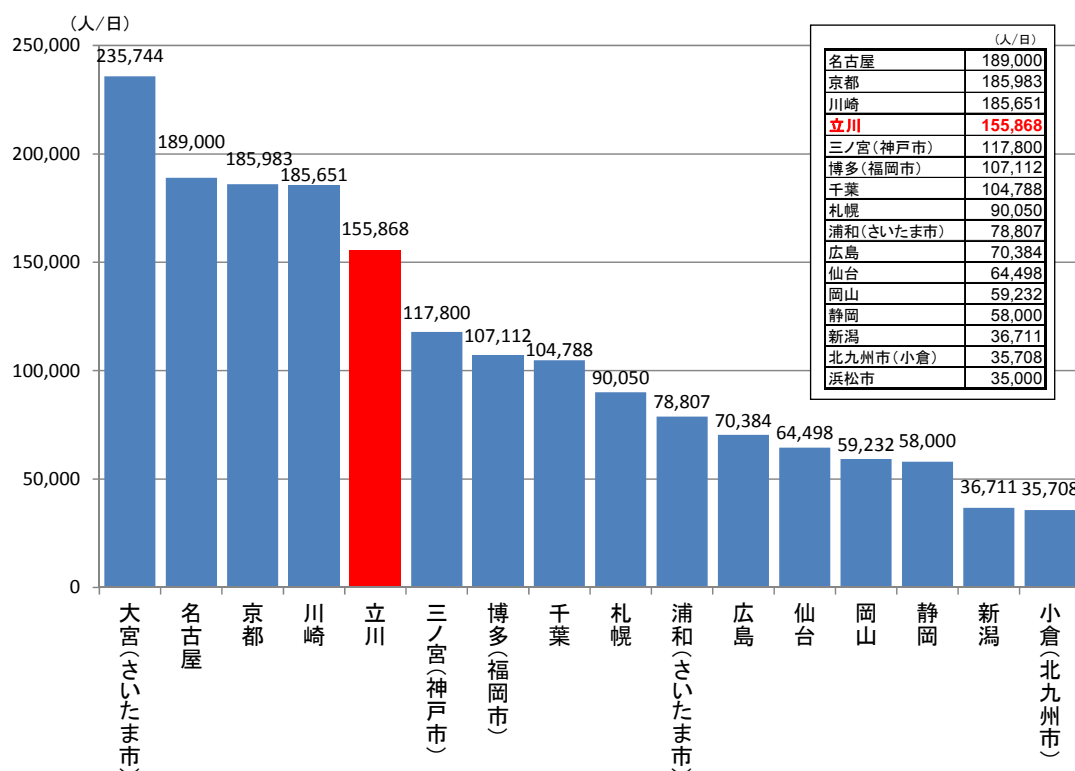


図 3-92 JR 駅乗車人員ランキング(平成 23 年度・政令市・県庁所在地)

資料：JR 各社 HP

※JR線の乗車人員で比較しており、地下鉄や私鉄、モノレール等は含まれていません。

立川都市圏のJR線各駅の乗車人員は、平成20年度から平成22年度にピークを迎え、その後、横ばい又は微減傾向となっています。

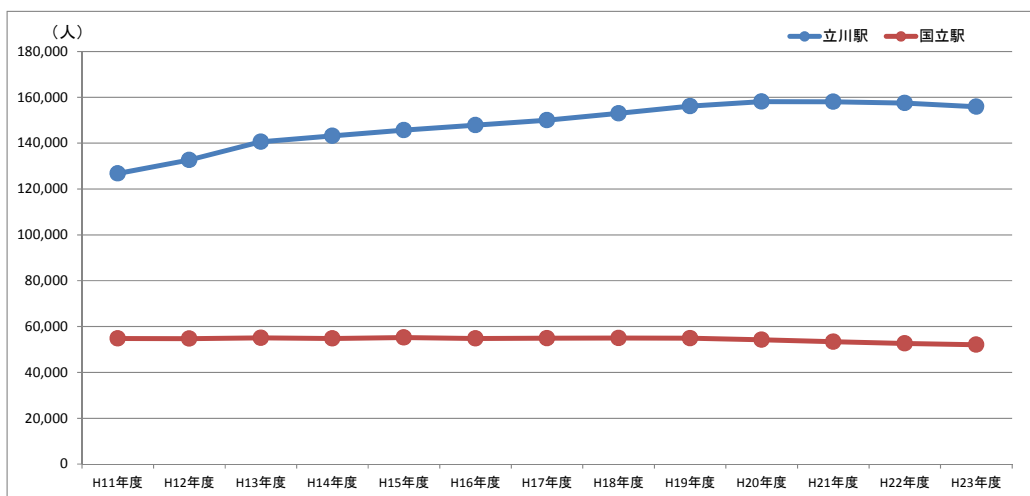


図 3-93 立川都市圏の鉄道駅乗車人員(JR線、1/3)

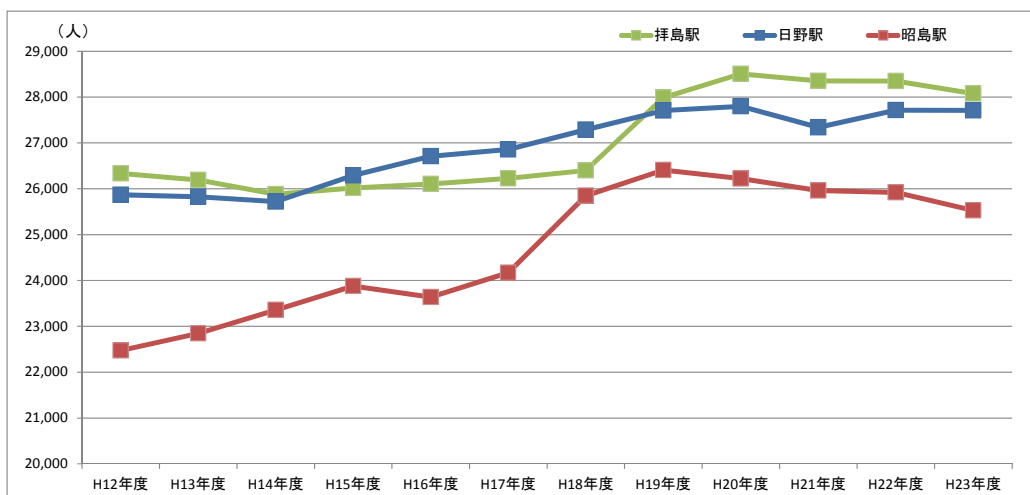


図 3-94 立川都市圏の鉄道駅乗車人員(JR線、2/3)

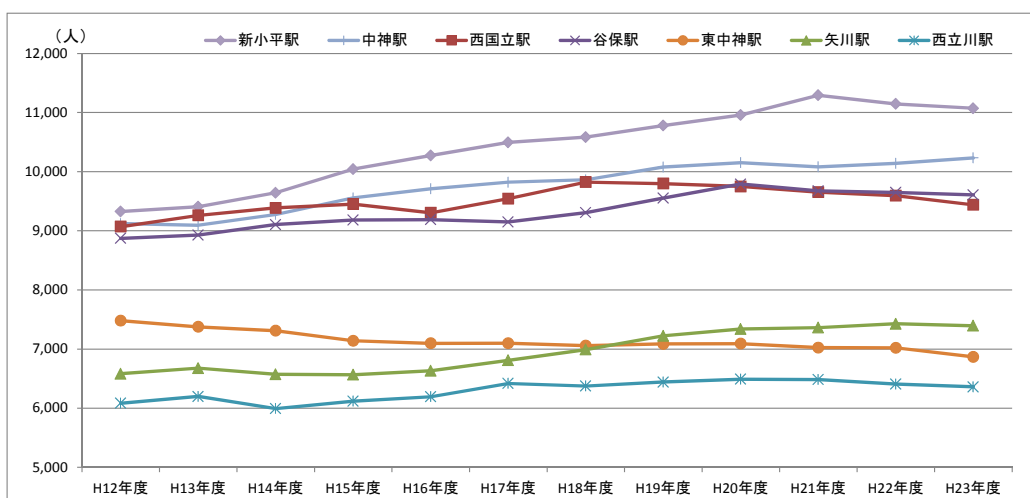


図 3-95 立川都市圏の鉄道駅乗車人員(JR線、3/3)

資料：JR 東日本 HP

(西武鉄道)

立川都市圏の西武線各駅の乗降人員（乗車数と降車数の計）は、平成20年度から平成22年度にピークを迎え、その後、横ばい又は微減傾向となっています。

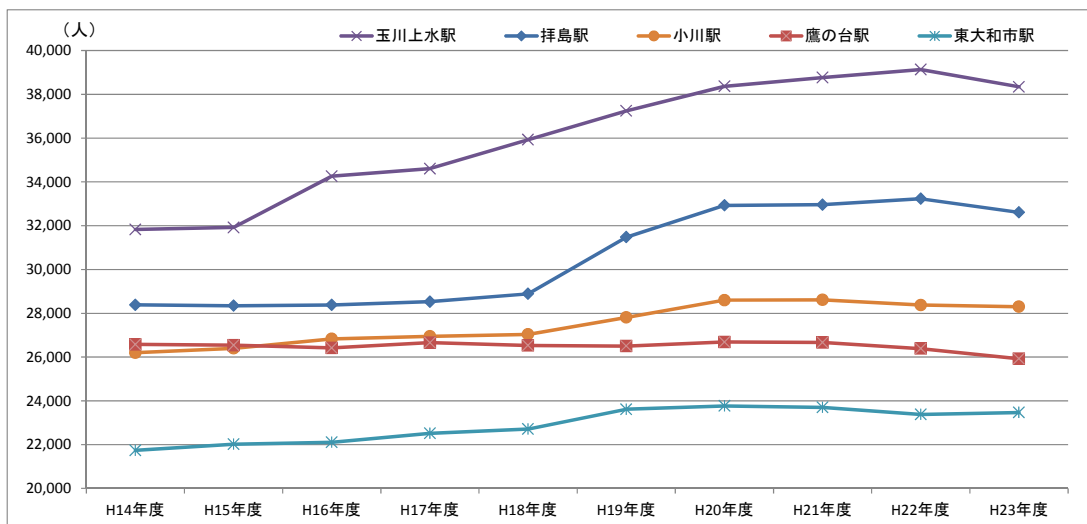


図 3-96 立川都市圏の鉄道駅乗降人員(西武線、1/2)

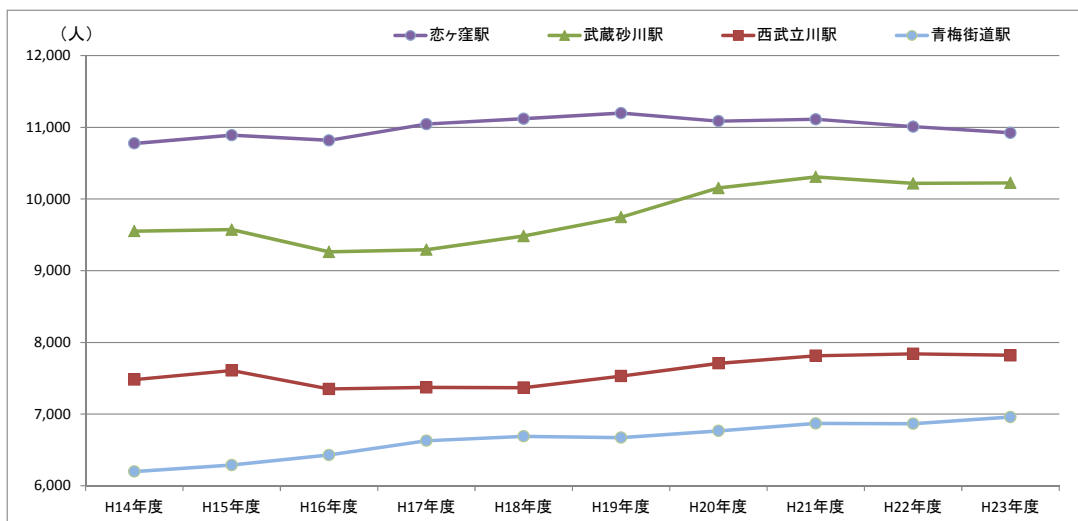


図 3-97 立川都市圏の鉄道駅乗降人員(西武線、2/2)

資料：西武鉄道 HP

(多摩都市モノレール)

立川都市圏の多摩都市モノレール各駅の乗車人員（乗車数）は、万願寺駅や立飛駅などを除き、平成20年度から平成22年度でピークになり、その後、横ばい又は微減傾向となっている駅が多くなっています。

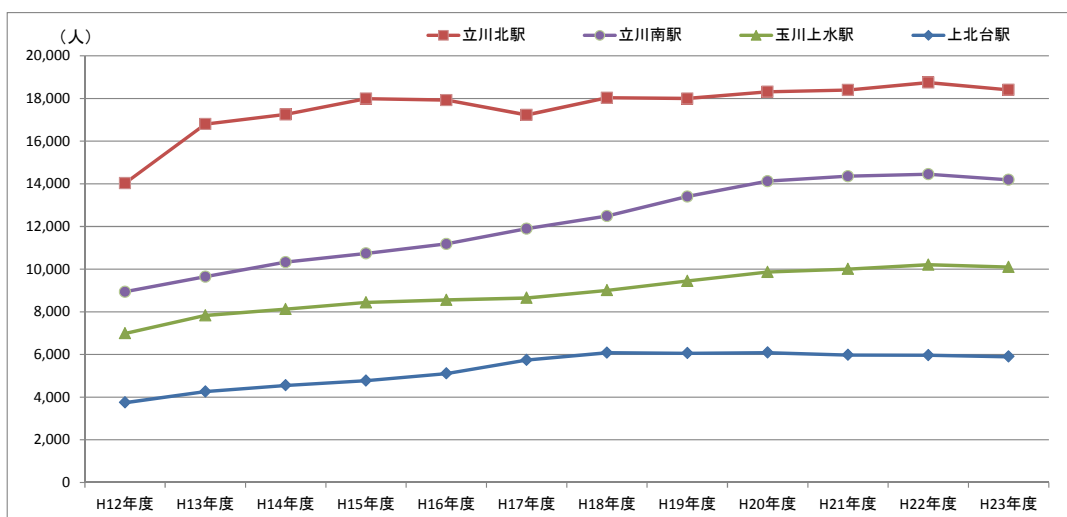


図 3-98 立川都市圏の鉄道駅乗車数(多摩都市モノレール、1/2)

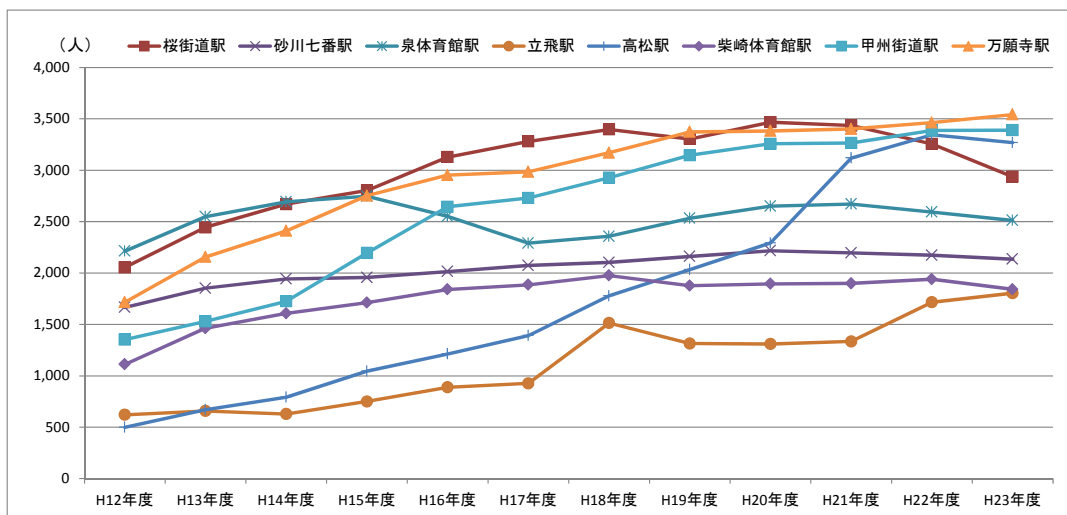


図 3-99 立川都市圏の鉄道駅乗車数(多摩都市モノレール、2/2)

資料：多摩都市モノレールHP

《バスネットワークの状況と運行本数・乗客数》

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。

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。

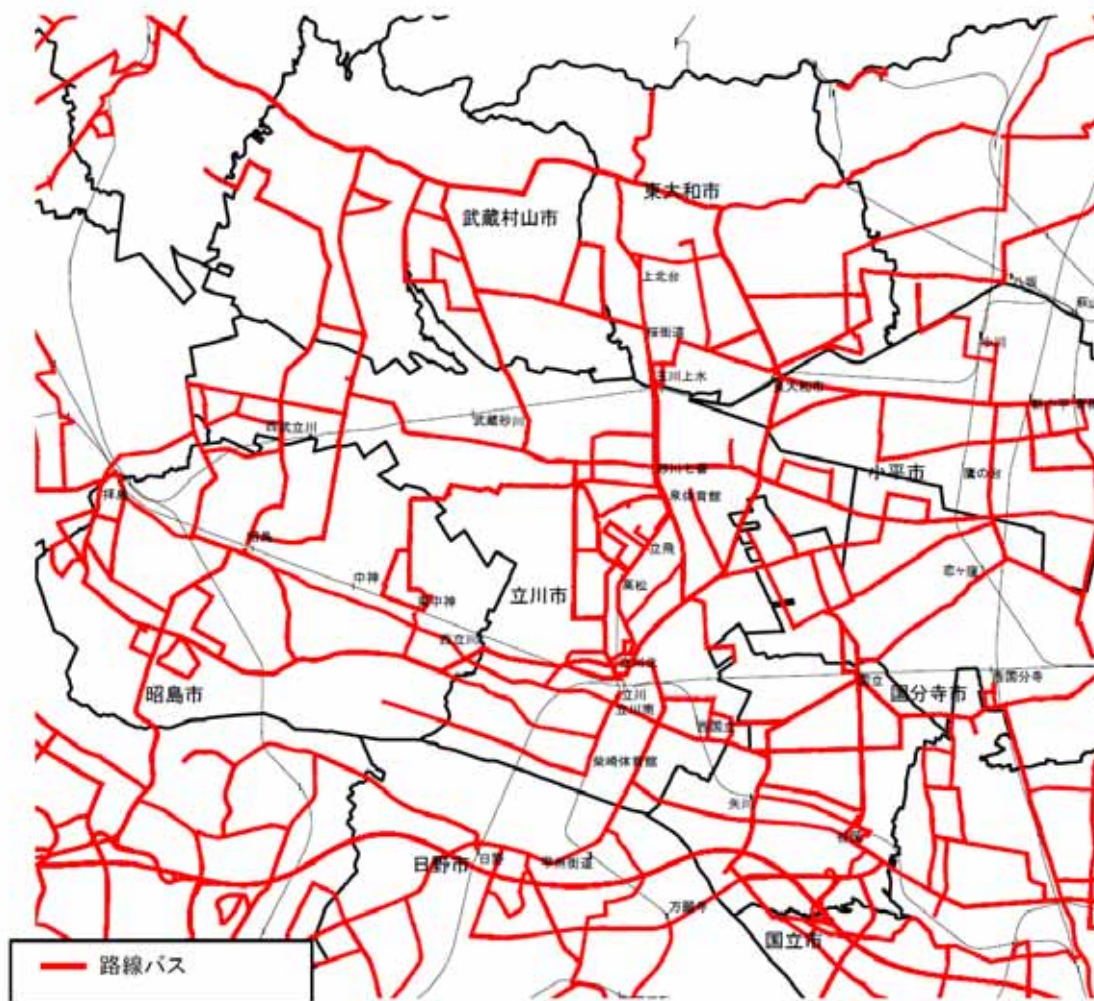


図 3-100 バス路線網図

資料:国土数値情報(H23)

表 3-4 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
			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
	桑名・津・鳥羽	2	三重交通、西武観光バス	立川駅北口13番	

（平成25年2月1日現在）

資料：各社HP

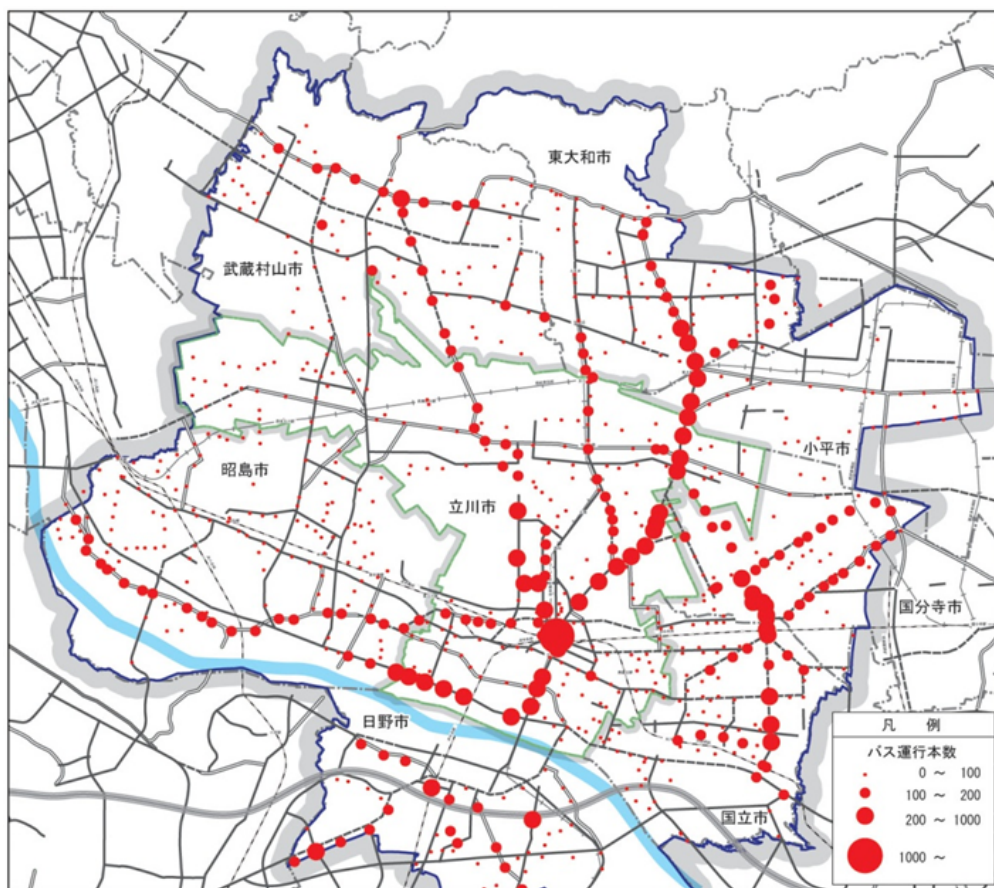


図 3-101 バス停ごとの運行本数

資料：国土数値情報(H23)

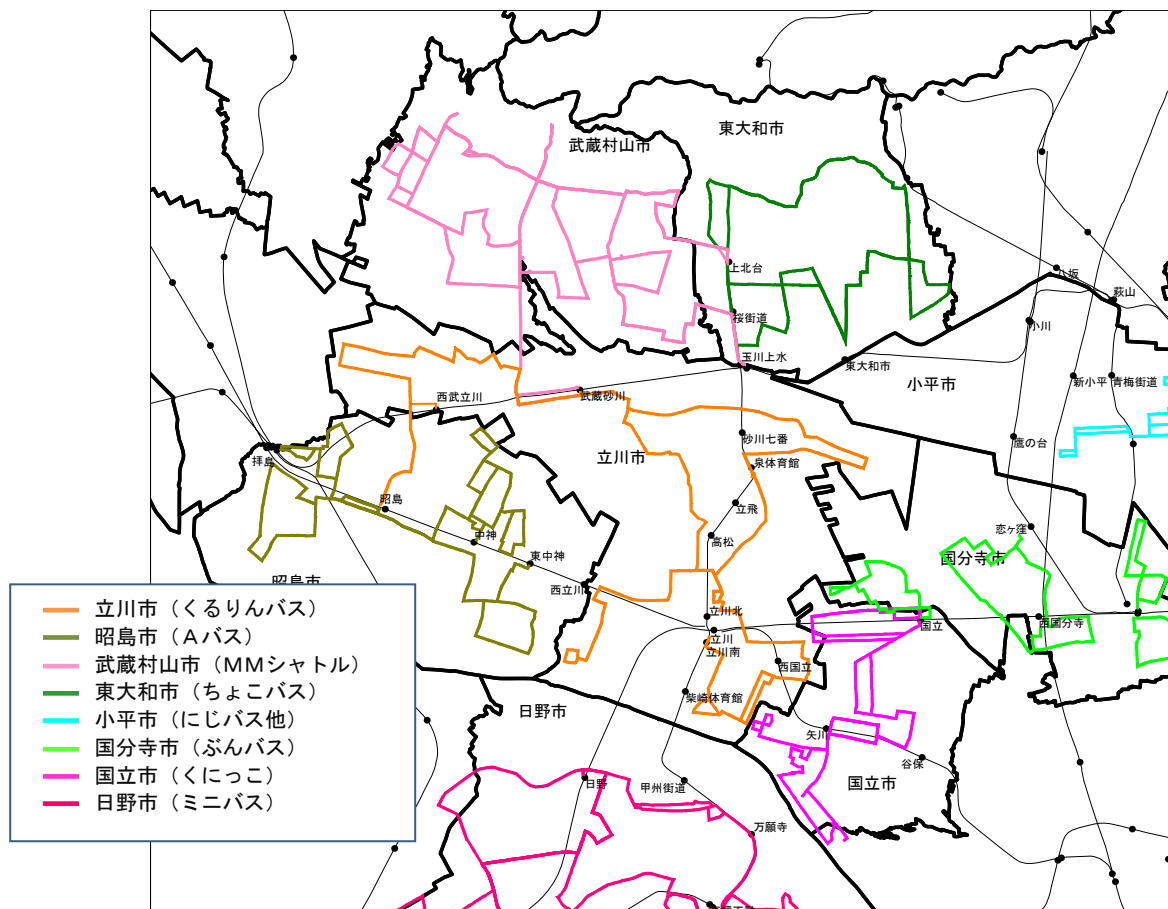


図 3-102 コミュニティバスの運行ルート 資料：国土数値情報(H23)

表 3-5 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(23), 西東(24) 計 79 便	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) 計 198 便	初乗り 170円(一部 100円) パスモ・シルバーパスが利用可
昭島市 (Aバス)	東(8), 西(13), 北(8) 計 29 便	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) 計 122 便	1乗車 100円
東大和市 (ちょこバス)	外回り(13), 内回り(13) 計 26 便	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) 計 72 便	1乗車 150円 パスモ・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) 計 124 便	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) 計 81 便	大人 170円、回数券有

資料：各市HP

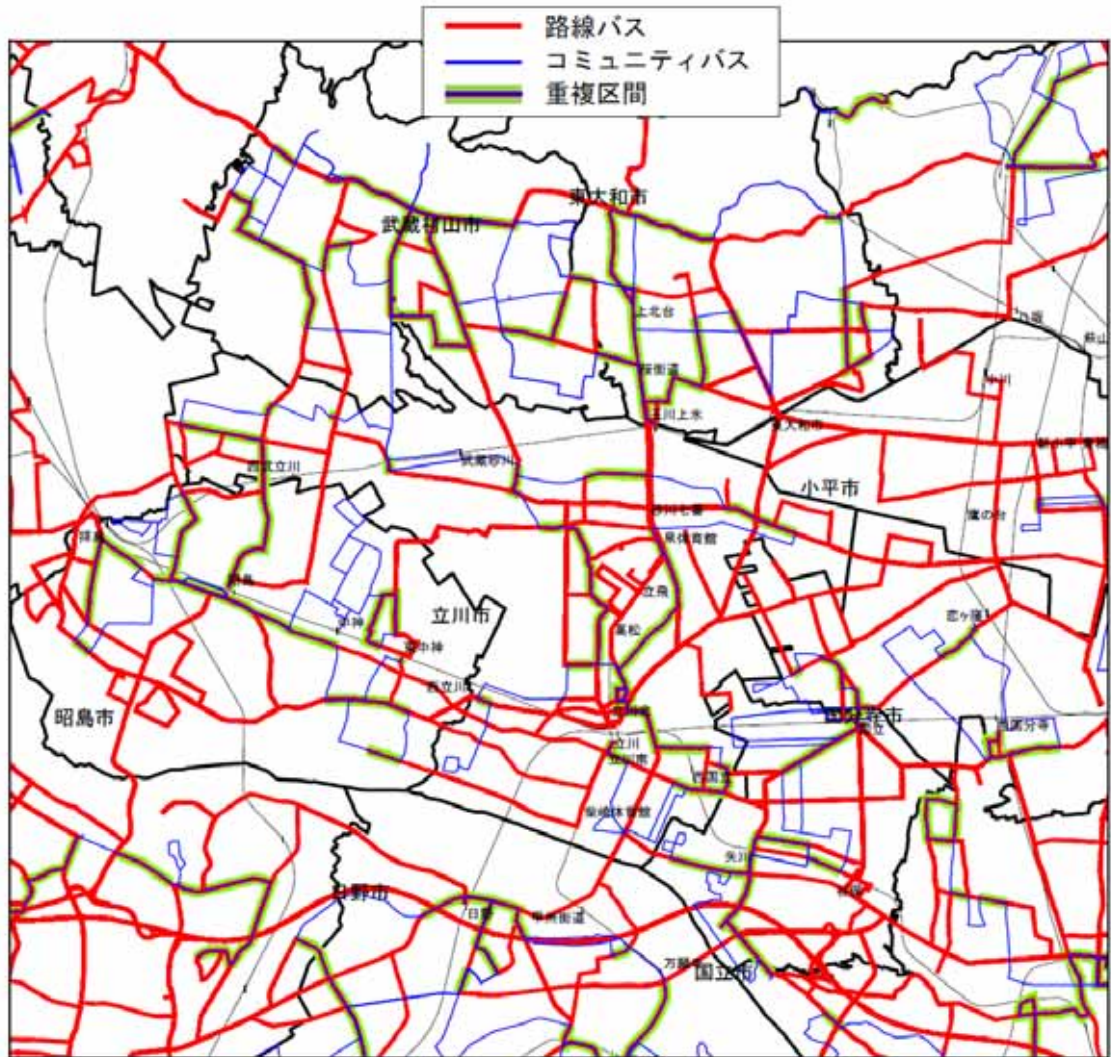


図 3-103 路線バスとコミュニティバスの運行ルート重なりの
資料：国土数値情報(H23)

(バス利用者数)

バス利用者の推移を見ると、近年減少傾向です。

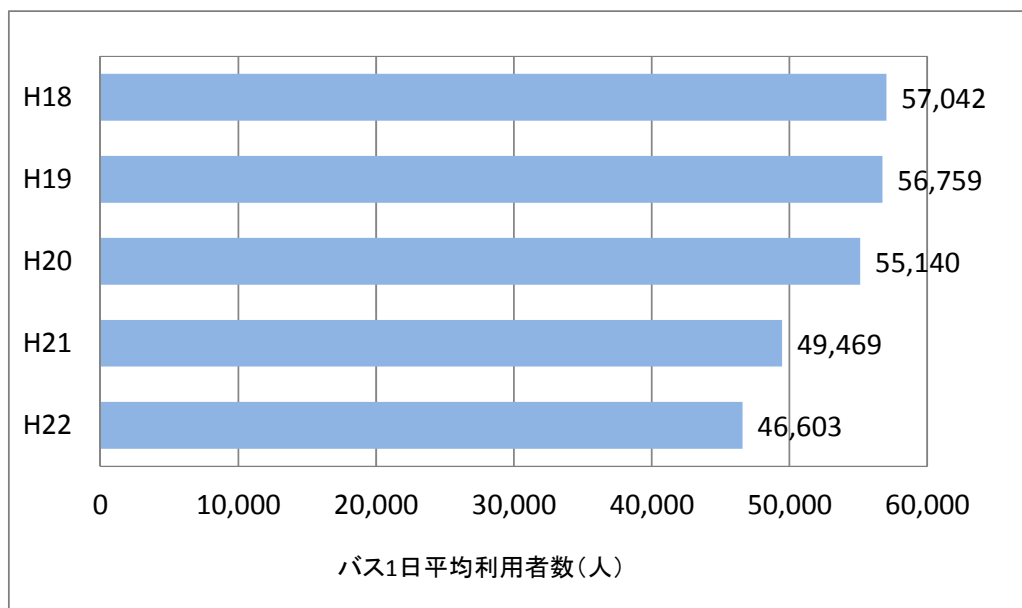


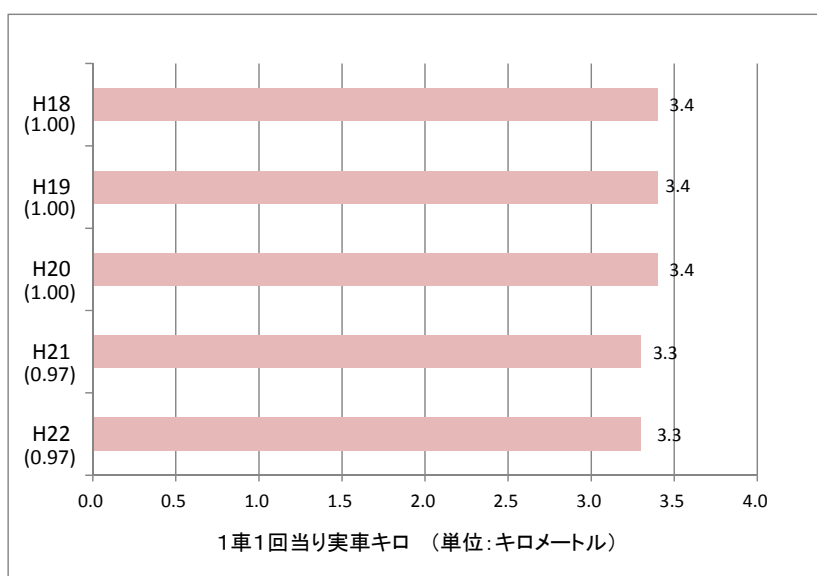
図 3-104 バス利用者の推移(立川バス、西武バス、京王電鉄バス)

資料：立川市統計年報

(タクシー利用者数)

多摩地区のタクシー輸送実績を見ると、1車1回当り実車キロは横ばいで推移しています。

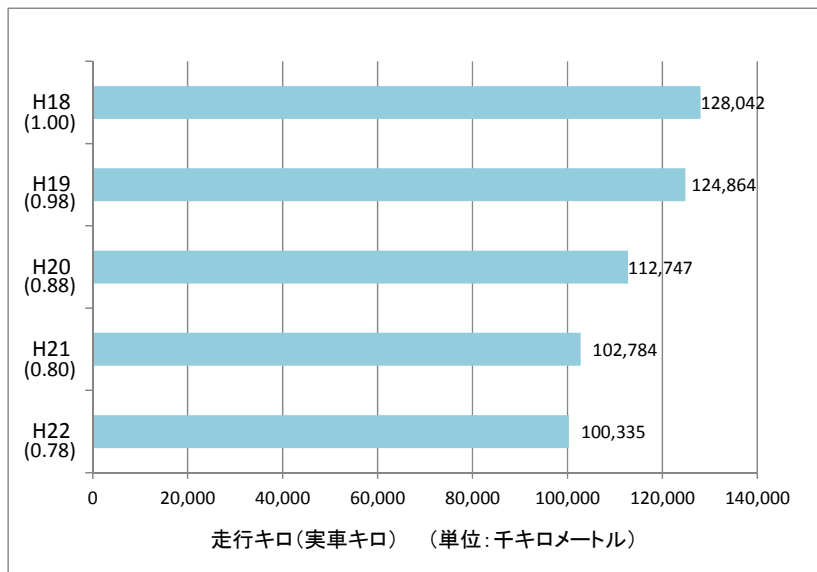
走行キロ(実走キロ)、輸送人員ともに減少傾向にありますが、1車1回当り実車キロが横ばいで推移しているため、移動距離は変わらないが利用者が減少していることで走行キロ(実車キロ)が減少していることがわかります。



※縦軸の括弧内数値はH18年比を示す。

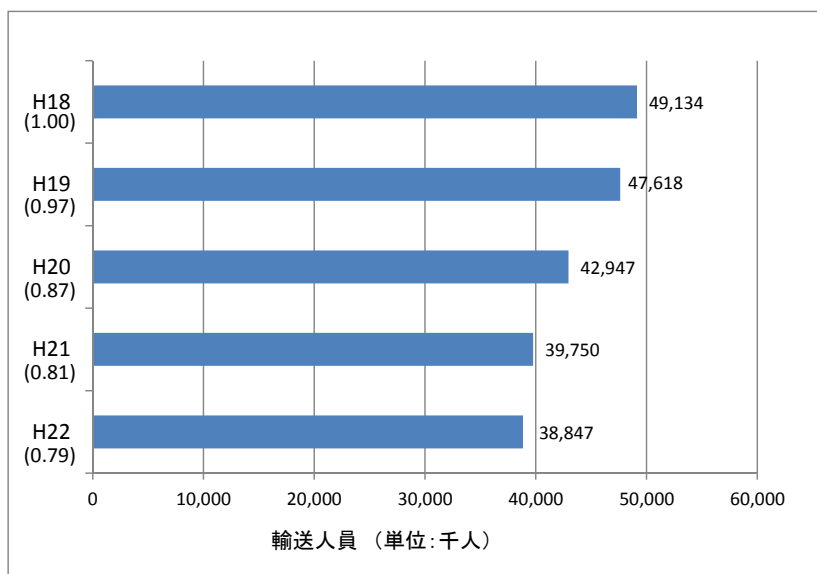
図 3-105 多摩地区タクシー輸送実績(1車1回当り実車キロ)

資料：タクシー白書シリーズ「東京のタクシー2011」
(H23.5、社団法人東京旅客自動車協会)



※縦軸の括弧内数値は
H18年比を示す。

図 3-106 多摩地区タクシー輸送実績(走行キロ)



※縦軸の括弧内数値は
H18年比を示す。

図 3-107 多摩地区タクシー輸送実績(輸送人員)

資料: タクシー白書シリーズ「東京のタクシー2011」
(H23.5、社団法人東京旅客自動車協会)

《公共交通不便地域》

立川都市圏は高密度な市街地を形成していますが、道路が狭くバスが通行できない地域などの一部地域に交通不便地域が存在します。

- 立川都市圏は、圏域 138.24km²に 1,008,333 人(平成 22 年国勢調査)が居住しており、圏域全体の人口密度が約 73 人/ha と、高密度でコンパクトな市街地を形成しています。
- 立川都市圏内には鉄軌道や路線バス、コミュニティバスが運行しており、公共交通が発達した都市圏です。
- 路線バスが運行していない地域をコミュニティバスが運行し交通不便地域を解消していますが、道路が狭くコミュニティバスも通行できない一部の地域などで交通不便地域が存在します。

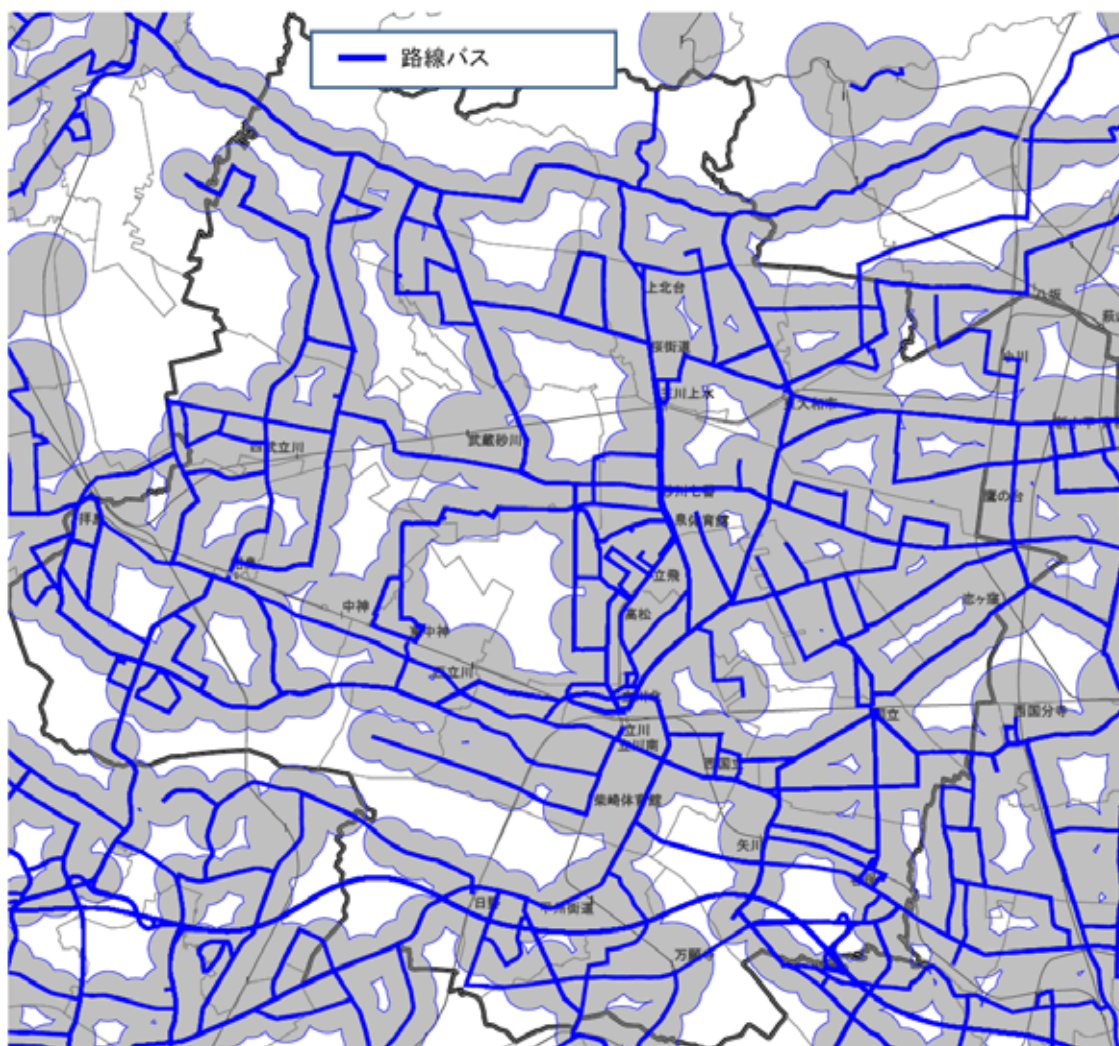


図 3-108 立川都市圏における交通不便地域の状況(路線バス)
 (鉄道駅から 500m 圏外またはバス停から 300m 圏外を交通不便地域とした)

資料：国土数値情報 (H23)