

■ 3 章 地域交通ビジョン

3-1 交通手段別の特徴と課題

3-1-1 徒歩

特徴：子どもから高齢者まですべての年齢層、すべての交通主体にとって最も基本的かつ重要な交通手段である。速度は限定的だが単独で移動手段となるほか、他の交通機関を使う場合も乗り場へのアクセスや結節点では必ず徒歩での移動が必要である。歩くことで健康維持にも寄与するが、高齢化にともない速度や移動可能な距離が減少する。交通安全や快適性、バリアフリー対応、分かりやすい情報提供など、あらゆる配慮が必要である。

課題：

- ・すべての年齢層、すべての交通主体にとって最も基本的かつ重要な交通手段であることから、交通安全や快適性の確保、バリアフリー対応、分かりやすい情報提供などの充実を図ること
- ・子どもを交通事故から守るため、特に通学時の安全を図るためスクールゾーンや通学路の適切な指定
- ・旭通りや富士見通り、甲州街道などにおける十分な歩行者空間の確保

3-1-2 自転車

特徴：移動困難者を除くすべての交通主体にとって身近で手軽な交通手段であり、一定の速度での移動が可能になる。崖線を除けばほぼ平坦でコンパクトな市域であることを考えると、最も身近な交通機関のひとつであり、駐輪や安全性の確保など配慮が必要である。

課題：

- ・特に国立駅周辺の自転車駐車場のキャンセル待ち台数を考えると駅利用者数や駅周辺における商業集積等に応じた自転車駐車場の確保
- ・「東京都自転車走行空間整備推進計画（2012（平成 24）年 10 月 東京都）」、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2012（平成 24）年 11 月 国土交通省道路局・警察庁交通局）」等に基づいた自転車走行空間・自転車ネットワークの整備
- ・警察や市民、NPO などの団体と連携しながら交通安全教育を実施するなど、交通ルールとマナーの周知を図り安全に自転車を利用できる環境を創出

3-1-3 原付を含むオートバイ

特徴：通勤、市内の移動、駅アクセスなどに用いられるケースが多いが、健常者の 16～64 歳の交通主体が主であると考えられる。運転免許が必要な

ほか、点検や保険、消耗品、燃料費、車両費など費用負担が大きい。駐車について配慮が必要だが、利用者数を考えると優先順位はやや低い。

課題：

- ・自動二輪車（原付を含む）についても、駐車違反取り締まりの対象になることから、駅及び駅周辺アクセスに対応する駐車場の確保（原動機付自転車については自転車駐車場の中で対応可能と考えられるが、排気量126cc以上の自動二輪車については、自動車駐車場の中での対応も検討する必要がある）。

3-1-4 乗り合い交通（路線バス、コミュニティバス）

特徴：乗り合い交通（路線バス、コミュニティバス）は、移動困難者を除くすべての交通主体にとって低廉な費用で利用できる身近な交通手段である。交通需要を集約して運ぶため、バス停へのアクセスが必要である。また、需要が低く集約できない場合やバス車両が運行できる道路が整備されていない場合は路線が設定されず利用できないことがある。既定の路線設定状況や、駅や駅周辺地域へのアクセスなどを考えると重要度は高い。

課題：

- ・路線バス（コミュニティバス）は、すべての交通主体にとって低廉な費用で利用できる身近な交通手段であり、国立市内での移動、近隣への移動、駅アクセス手段としての利便性の確保
- ・道路整備状況により路線バスで使われる大型バス及び中型バスが走行できない地域については小型バス・ワゴン車両によるコミュニティバス（路線定期運行）の運行による交通空白地域の解消
- ・公益性と経済性を考慮し、小型バス等が必要ない程度の需要の場合のワゴン車やデマンド（区域運行）によるサービスの検討

3-1-5 タクシー（福祉有償運送を含む）

特徴：最も快適にドア to ドアの移動が可能な交通手段である。高齢者、妊産婦、荷物を持った人などの移動制約者の移動だけでなく、ワゴンタイプの車両の場合には車椅子、ストレッチャーにも対応するため移動困難者の交通手段としても活用できる。ただし、一定の費用負担が必要である。2006（平成 18）年の道路運送法の改正によって自家用車による有償運送が認められた福祉有償運送も便宜上ここに含める。

課題：

- ・国立駅については、谷保駅、矢川駅に比較してタクシー利用率が高いことを受けタクシー利用の利便性の確保
- ・移動制約者・移動困難者向けの移動サービスとしても重要な役割がある

ことから、ワゴン車両等による車椅子等の対応

- ・介護保険の移送部分を担う福祉タクシー（限定４条）の充実や、NPO 福祉有償運送の周知及び充実（運転協力者講習の実施）

3－1－6 自家用車

特徴：運転免許を持った交通主体にとって最も快適にドア to ドアの移動が可能な交通手段である。ただし、運転免許が必要なこと、自宅には車庫、目的地には駐車場が必要なこと、点検や保険、消耗品、燃料費に加えて、各種税金、車両費など維持するのに多大な負担が必要である。

課題：

- ・国立駅への駅アクセス手段（送迎）としての利用が谷保駅、矢川駅はもちろんその他の周辺駅に比較してかなり多いことをうけ駐停車スペースの確保等
- ・運転免許を返納した高齢者向けのモビリティ確保も今後さらに大きな課題になってくるものと考えられる（自転車の安全利用や公共交通の充実など）。

3－1－7 自家用及び貸切バス・ワゴン車（主に企業やデイサービス等の送迎車）

特徴：駅から離れて立地する企業が通勤のために運行するシャトルバスや、特別支援学校の送迎バス、診療所や病院・デイサービス施設が患者や利用者を送迎する乗り合いサービスである。利用者が限定的なので自家用車両での運行、あるいは一般貸切旅客事業者への委託運行となり、通常は利用者の料金負担はない。国立市内では、国立駅南口から南部地域に立地する企業の研究所への通勤シャトルバス（一般貸切旅客自動車運送事業者に委託）、谷保駅近傍に立地する専門学校の国立駅から谷保駅までの通学用シャトルバス（一般乗合旅客自動車運送事業者に委託）、富士見台地域に立地する東京都障害者スポーツセンターの国立駅南口と谷保駅からのシャトルバス（一般貸切旅客自動車運送事業者に委託）、立川市栄町一丁目に立地する東京都立立川ろう学校の国立駅北口からのスクールバス（一般乗合旅客自動車運送事業者に委託）が運行されている。

課題：

- ・運行本数はそれほど多くないものの駅周辺などの交通結節点では乗降の際の停車スペースの確保

3－1－8 貨物自動車（軽貨物含む）

特徴：業務での運行が前提の貨物自動車である。大型の自動車が多く、貨物輸送量の９割が事業用トラックである。地域交通計画での検討対象としては荷さばき駐車対応が考えられる。

課題：

- ・荷さばき等、路上駐車をなくすための荷さばき駐車スペースの確保（特に駅周辺や商業施設の多い地域）
- ・引越や宅配用車両の一時的駐車スペースの確保

3－1－9 鉄道

特徴：都心からの距離や路線整備状況、駅設置状況を考えると、市外との交通手段としての重要性は高い。また、運賃が比較的低廉で済むこと、一定の移動速度、定時性が期待できるのも大きな特徴である。利用する交通主体は、移動困難者を除くすべてと考えられ、駅アクセスの交通手段と組み合わせて利便性・快適性を検討する必要がある。

課題：

- ・市内に3駅ある鉄道駅へのアクセスの確保。特に国立駅は東京駅から約35kmという距離にあり乗車人数が55,000人に上る（谷保駅の約9,600人、矢川駅の約7,400人に比較して著しく多い）ことから、駅アクセスについてはあらゆる年齢層を対象に多様な手段と高い利便性の確保が課題
- ・駅周辺地域には、商業施設や医療施設なども集積していることから、駅周辺地域へのアクセスの確保は、駅利用以外の面でも重要な課題

3-2 その他の課題

3-2-1 交通安全

交通安全はあらゆる年齢層にとって常に配慮が必要な課題であり、第9次交通安全基本計画など上位計画の内容を踏まえながら、幅広い対応が課題である。

3-2-2 交通結節点

駅前など複数の交通手段が結節するところでは、交通手段を相互に連絡する徒歩にも十分に配慮する（バリアフリー対応）とともに、分かりやすい情報提供等（ユニバーサルデザイン対応）への配慮が課題である。

3-2-3 道路

都市計画道路は、自動車の交通機能の向上のほか、歩車分離による安全性確保、近隣市との連絡向上を図るとともに、震災時の延焼防止や交通機能の確保等防災機能を高めるほか、自転車走行空間の確保にも寄与する。また道路緑化による修景や緑陰空間の創出が図られ、路線バスの誘導やコミュニティバス路線などのルート設定にも寄与することから、適切な整備が課題である。幅員10.9mの旭通り、富士見通りは歩行者空間の拡充整備の推進を図っていく必要がある。

また、甲州街道や矢川通り、石田街道などでは道路ネットワーク整備の遅れによる交通集中や、幅員不足のため十分な車線が確保できないボトルネック交差点などで渋滞が発生しているため、富士見台四丁目地域における都計道3・4・5や都計道3・3・15、南部地域における都計道3・4・3、都計道3・4・14などの整備について今後の状況を見ながら検討を進める必要がある。

通称石神道、千丑道、ちどり道などの生活道路も狭隘区間が多く拡幅を進めていくとともに、交差点も、隅切りの設置、ガードパイプ等を設置し歩車分離を進めることが重要な課題である。

3-2-4 ユニバーサルデザイン・バリアフリー

2006（平成18）年の「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称：バリアフリー新法）の施行により、対象者、対象施設、重点整備地区の拡充、協議会制度の法定化が図られるとともに、心のバリアフリーや情報提供などソフト施策の充実が図られている。これを踏まえながら、すべての人に配慮した、必要な時に必要なところに移動できるための交通体系の整備が課題である。

3-3 地域交通の基本方針

以上の整理、検討をふまえ国立市における交通（地域交通）のあり方の基本方針を以下のとおりとする。

I. 誰もが安全に安心して移動できる地域交通

徒歩を最も基本的な交通手段とし、さまざまな交通手段を組み合わせることで、だれもが安全に安心して移動できる地域交通を実現する。

II. 超高齢社会を支える地域交通

超高齢社会を支えるため、高齢者の身体的特性等を踏まえる等、移動制約者や移動困難者も安全に安心して移動できる地域交通を実現する。

III. 駅や駅周辺地域にアクセスしやすい地域交通

交通結節点となる駅や駅周辺地域にアクセスしやすくすることで、駅や駅周辺に集積している商業施設・医療施設などを便利に使える地域交通を実現する。

IV. 公共交通機関が充実している地域交通

自家用車の使用を減らすなど環境負荷の低減、また、免許を返納した高齢者等のモビリティ確保等を図るため、公共交通を便利に利用できる地域交通を実現する。

V. 自転車を安全で便利に使える地域交通

コンパクトでほぼ平坦な市域という国立市の特徴を生かし、また、環境負荷の低減のため、自転車を安全で便利に利用できる地域交通を実現する。