

国立市地域交通計画（概要版）実施状況

平成 26 年 2 月 （概要版）作成

平成 30 年 3 月 中間報告（4 章）

■1章 地域交通計画について

- 1 策定の目的：誰もが安全に安心して市内を移動するための交通（地域交通）の基本方針を定めることを目的とする。計画期間は10年とし、その後は10年ごとに見直しを行う。
- 2 計画の構成：国立市内の交通の基本的な方針を示す地域交通ビジョンと、それを実現するために今後10年間に必要と考えられるアクションプラン（実施計画）による構成になっている。

3 交通計画について（地域交通計画における交通）

交通の定義：1人の人が出発地のドアを出てから目的地のドアに入るまでのすべての行程の総体

交通の目的：①通勤・通学

- ②買い物・銀行・郵便局
- ③食事・社交・娯楽へ（日常生活圏）
- ④通院・リハビリ
- ⑤趣味・習い事・塾
- ⑥送迎
- ⑦仕事・業務
- ⑧公共施設

交通手段：①徒歩

- ②自転車
- ③オートバイ（原付含む）
- ④路線バス（コミバス含む）
- ⑤タクシー（福祉有償運送含む）
- ⑥自家用車
- 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）
- ⑧貨物自動車（軽貨物含む）
- ⑨鉄道

国立市地域交通計画の位置付け

10年後のくにたちの将来像

■上位計画（総合）

- ・国立都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
- ・多摩地域における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）平成 18～27 年度
- ・東京都福祉のまちづくり条例 など

■上位計画（個別）

- ・東京都交通安全計画
- ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
- ・東京都自転車走行空間整備推進計画 等

- ・国立市第四期基本構想
(第 2 次基本計画：平成 23～27 年度)
- ・国立市都市計画マスタープラン
(改訂版：平成 23～35 年度)

社会的背景

- ・超高齢社会への対応
- ・ユニバーサルデザイン対応
- ・バリアフリー対応
- ・環境負荷の低減 等

今後 10 年間の市内の交通の基本方針を定める

国立市地域交通計画

計画期間：平成 26～35 年度

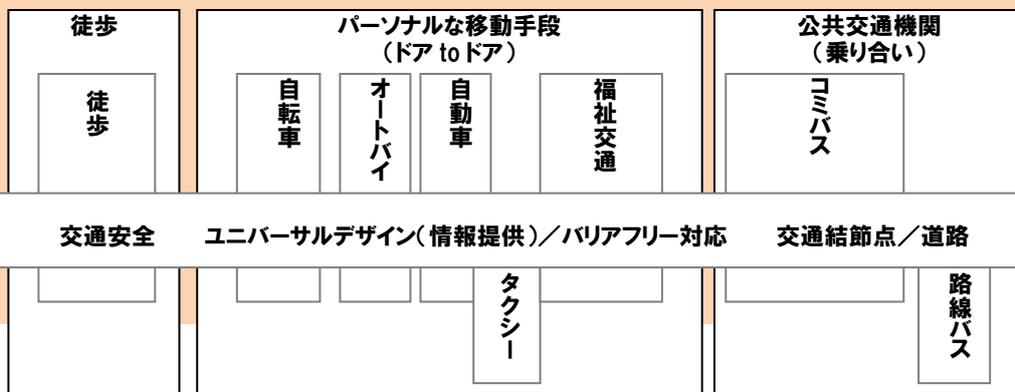
- ・誰もが安全に安心して移動できる地域交通
- ・超高齢社会を支える地域交通
- ・駅や駅周辺にアクセスしやすい地域交通
- ・公共交通機関が充実している地域交通
- ・自転車を安全で便利に使える地域交通

■関連計画等

- ・南部地域整備基本計画
- ・国立駅周辺まちづくり基本計画
- ・総合防災計画
- ・緑の基本計画
- ・地域福祉計画
- ・環境基本計画
- ・自転車の似合うまちづくり検討会提案書

等

アクションプラン ※



※ 国立市地域交通計画で定める地域交通ビジョンを実現するために必要な実施計画(平成 26-35 年度に各主管課で策定/実施)

■ 2章 交通の特性

1 位置・地勢：東西 2.3 km、南北 3.7 kmで非常にコンパクトな市であり、立川・青柳段丘の段丘崖以外はほぼ平坦な地形になっている。

2 人口・世帯数：平成 26 年 2 月 1 日現在、人口 74,363 人、世帯数 35,519 世帯、高齢化率 21.0%となっており、いわゆる超高齢社会を迎えた。

3 市街地と交通基盤の変遷

北部地域や富士見台地域は、大正時代末期および昭和 40 年代ごろの大規模開発により街区・道路が形成されている。南部地域は、土地区画整理事業による基盤整備や日野バイパス、都市計画道路 3・3・15 号線などの幹線道路が整備されたが、一部基盤未整備地域があり、通称石神道、千丑道、ちどり道などの狭隘道路に交通が集中している。

4 交通に関する状況

- ・都市計画道路の整備率が 38%と多摩地域の平均 58%を大きく下回っており、特定の道路への交通の集中による渋滞の発生や交通事故、生活道路への自動車の進入、路線バスやコミュニティバス導入への支障等、問題が多発している。
- ・都市計画道路として整備されている区間、あるいは土地区画整理が実施された区間を中心に歩道が設置されており歩車分離が図られているが、甲州街道や旭通り、富士見通り、学園通りなど都市計画道路として未整備の区間の歩道は狭小（歩道幅員 1.5～1.8m）となっている。
- ・南部地域では道路状況等の理由で公共交通サービスが十分ではないこともあり、自動車が重要な交通手段となっている。
- ・国立駅周辺の大学通りや富士見通り、富士見台第一団地周辺のさくら通り、市役所踏切北側谷保第四公園付近、泉付近の業務集積地区内の路上に駐車車両が見られる。
- ・甲州街道での交通事故が目立つほか、一般国道 20 号日野バイパスにも事故多発箇所が複数存在する。また旭通り、富士見通り、弁天通りと北大通りの交差点付近でも事故多発箇所があるほか、谷保駅、矢川駅周辺でも交通事故が多い。
- ・市域の大きさ、地形条件などから自転車の利用が多く、駅周辺を中心に市営自転車駐車場が整備されているが、特に国立駅周辺では駐車台数が十分ではない状況にある。
- ・市内では、国立駅、谷保駅、矢川駅の JR 3 駅の交通結節点を発着する路線バスが運行されているが、これら路線バスを利用できない交通不便地域の解消のために、北、西、中、青柳、泉地区の一部では国立市コミュニティバス「くにっこ」が運行を行っている。今後、谷保地域の交通不便地域への導入が課題となっている。
- ・市で行っている福祉的な交通補助施策などの他に NPO や市内のタクシー事業者がワゴン車を使って車イスやストレッチャー利用者の移送を実施している（福祉有償運送）。その他、民間救急サービス、医療機関やデイサービス施設の送迎サービスなどがある。

5 各種施設等の分布状況

市役所、総合体育館、芸術小ホール、保健センター、子ども家庭支援センター、福祉会館、中央図書館などの市全域からアクセスがあると考えられる施設は、市のほぼ中心部の富士見台地域に集まっているほか、北地域には、北市民プラザ、北高齢者在宅サービスセンターが整備され、南部には、南市民プラザ、郷土文化館、古民家等が整備されており、また平成26年度には城山さとのいえが整備予定である。

駅周辺に商店街が形成されているが、清化園跡地に建設された商業施設は、温浴施設を併設していて、自動車駐車場650台整備しており、自家用車による広域アクセスを前提にしていると考えられる。その他の商業施設は、駐車場の規模が小さいことから基本的には市内の近隣地域を商圈として徒歩、自転車及び路線バス等が主たるアクセス手段になっていると考えられる。

市内における医院、歯科医院は、いずれも駅周辺及び旭通り、富士見通り付近に分布しており、特に医院・診療所においてその傾向が顕著である。一方、南部地域には医療施設が少なく、交通機関によって駅周辺（特に国立駅周辺）に移動する必要があるものと考えられる。

6 高齢者の移動に関するデータ

2010（平成22）年9月に、国立市在住の65歳以上の市民を対象として福祉に関わる公共交通利用の実態やサービスに対するニーズを把握するためのアンケート調査（国立市移動手段に関するアンケート調査）が実施されている。その結果、約84%の高齢者がほぼ毎日、あるいは週に3～4回の外出をしており、その目的は「買い物」が32%、「通院・リハビリ」が21%、「趣味・習い事」が16%となっている。また、9割が単独での外出が可能と回答している。

7 交通に関するバリアフリーの取り組み（国立市地域福祉計画より）

事業名	事業内容	期間	担当課
バリアフリー化を総合的に推進する窓口及び制度等の検討	バリアフリー化を総合的に推進する窓口の設置及び制度等について今後検討	平成24年から検討	都市計画課 各担当課
南武線谷保駅バリアフリー化の推進	JR八王子支社と連携し早急にバリアフリー化を実施	平成18年から協議中（※）	福祉総務課 行政管理課
公共施設、道路等のバリアフリー化の促進	公共施設、道路等のバリアフリー化については、新設または改良時に併せて、継続実施	継続実施	都市計画課 道路下水道課 教育庶務課 各担当課
情報のバリアフリー化の推進	わかりやすいサイン（案内板など）についても積極的に設置し、情報のバリアフリー化を推進	継続実施	各担当課

※平成26年2月からバリアフリー工事に着手済

8 交通安全についての取組みの方向性

交通安全については、第9次東京都交通安全計画及び東京都交通安全実施計画で示されている、陸上交通の安全（①道路交通の安全、②鉄道交通の安全、③踏切道における交通の安全）などを考慮し、国立市地域交通計画では、道路交通の安全と踏切道における安全について取組みの方向性を踏まえるものとする。

9 概ね10年後の国立市

(1) 国立市第四期基本構想

交通の位置づけ及び目標として「安全で便利な移動の確保と交通体系の充実」を図ることとされており、めざすまちの姿として、

- ①歩行者が安全に行きかうことができ、だれにでも使いやすいよう道路が整備されていること。
- ②交通体系が充実し、市民が公共交通機関や自転車を積極的に利用できること。

具体的な施策の目標は以下のとおりである。

- ①公共交通機関を使った通勤・通学・昼間の移動の利便性向上
- ②自転車での移動の利便性向上
- ③公共交通不便地域の減少
- ④市内の道路の安全性・快適性向上
- ⑤交通事故件数の減少

(2) 国立市都市計画マスタープラン

まちづくりのテーマの一つとして「安全で快適なまちづくり」が位置づけられており「公共空間の形成」として「すべての人が安全で快適に移動できるまちづくり」を進めるとしている。

具体的には以下のとおりである。

- ①「市民生活を支える道路整備」として歩行環境の整備、自転車の利用に配慮した環境整備、「都市活動を支える道路整備」として、都市計画道路の整備の促進、道路新設／拡幅整備、道路の断面構成の検討
- ②だれもが安心、安全な道路のバリアフリー化の推進
- ③便利で快適に利用できる交通網の整備として「JR中央本線連続立体交差事業に伴う交通機能の向上」、「交通空白・不便地域の解消」

(3) 今後10年間に実施が見込まれる交通関連の施策

今後10年間に実施が見込まれる交通に関連する施策は、さくら通り改修、中央線側道や都計道3・4・10（南工区）、都計道3・3・2の事業完了に加えて土地区画整理事業の竣工による道路整備などがあり、新たなバス路線など公共交通の充実も期待される。なお都計道3・3・2に続く、都計道府中3・2・2の2、それに接続する都計道府中3・4・5、都計道3・4・5も事業完了となる見込みである。また都計道国分寺3・2・8が事業完了になる予定である。

■ 3章 地域交通ビジョン

1 交通手段の特徴と課題

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他、他の交通機関を使う場合も乗り場へのアクセスや交通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はかること
- ・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

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。段丘崖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」、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（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
- ・ルールとマナーの周知をはかるなどにより安全に自転車を利用できる環境の創出

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）

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、利用者は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、また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・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）の運行を検討するなど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

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。但し、一定の費用負担が必要である。

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う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）

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として（送迎）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高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）

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：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等への委託運行となるケースが多く、通常は利用者の料金負担はない。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、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、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、立川市栄町1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が必要

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

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

2 その他の課題

(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ふまえながら、幅広い対応が課題である。

(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とともに（バリアフリー対応）、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) 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他、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 などの整備も今後の状況を見ながら検討を進める必要がある。

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すすめることが重要な課題である。

(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 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）のありかたの基本的方針を以下のとおりとする。

I. だれ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誰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、健常者だけではなく移動制約者や移動困難者も安全・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。

■ 4章 アクションプランと実施状況 (平成30年3月進捗状況追記)

地域交通の基本構想を実現するために必要と考えられる施策(アクションプラン)を提示するとともに、その施策をいつ頃検討・実施していくか(ロードマップ)を示す。

※..... 下線にて追記・修正

※組織改正等により、この間に担当部署名等が変わった場合は最新の部署名を表記。

(1) 徒歩

1) バリアフリー整備(ユニバーサルデザイン対応)の推進(基本方針との対応: I、II)

① 駅施設

谷保駅施設のバリアフリー化について2015(平成27)年度中に対応予定である。

なお、市内にある駅のうち国立駅施設についてはJR中央本線連続立体交差事業の中で、エスカレーターの設置、エレベーターの高規格化(バリアフリー対応の13人の計画からストレッチャー対応の18人乗りで整備)、「だれでもトイレ」の高規格化(通常の2m四方の基準から2.8m四方で整備)が完了している。また、2011(平成23)年3月には矢川駅施設(エレベーターなど)がバリアフリー対応済みである。

・2016(平成28)年10月以降、谷保駅改札外エレベーターを設置、市内3駅でのエレベーター利用が可能となった。

←担当課: 福祉総務課

② 駅前広場・歩道等

交通結節点になる駅前広場や駅周辺の歩道等については、段差の解消等、必要なバリアフリー対応を検討する。また、国立駅前広場整備など新規の整備にあたっては、段差の解消等だけではなくだれもが歩きやすい施設となるようユニバーサルデザイン対応を検討する。

・2016(平成28)年度、さくら通りの改修工事にあわせて歩道のバリアフリー化を実施した。都市計画道路3・4・10号線局所工事により歩道約70メートルをバリアフリー化した。

・2017(平成29)年度以降、国立駅北口駅前広場整備事業予定し、さくら通り改修工事を継続している。

←担当課: 道路交通課

2) 散策等休憩空間の整備

(基本方針との対応: I、II)

① ベンチの設置

ア. 道路上(歩道植栽帯)

・北大通り、さくら通りなどの「くにっこ」バス停の歩道上の植栽帯にベンチが設置されている。このような形で歩道幅員が十分に確保されている箇所を中心に、歩道の植栽帯を利用し散策時の休憩に役立つベンチの設置を検討する。

・2016(平成28)年度、さくら通りにベンチを4基設置し、市民が製作した桜のベンチを2基設置した。

←担当課: 道路交通課

イ. 道路以外

a) 大学通り緑地帯の活用

・大学通りの緑地帯を活用し、散策時の休憩にも役立つベンチの設置を検討する。

・2015(平成27)年度から市民の寄付を受けてベンチを設置する「くにたちベンチ」事業を開始し、2015(平成27)年度に13基、2016(平成28)年度に3基のベンチを設置した。

←担当課: 環境政策課

b) 残地・公共施設用地の活用

- ・道路用地の残地等を活用したポケットパークの新規整備とベンチの設置を検討する。
- ・道路に面した公共施設用地などを活用しベンチが設置できるかについて検討する（谷保第三公園前さくら通りなどに設置事例あり）。
- ・2015（平成27）年度、JR中央線北側残地に2基のベンチを設置した。
- ・2017（平成29）年度以降、さくら通り改修事業の中で老朽化したポケットパークに植樹帯のベンチを更新していく。市民が製作した桜のベンチの設置を予定し、国立駅北口駅前広場整備事業で広場にベンチの設置を予定している。

←担当課：道路交通課

② 街路樹の維持管理

街路樹の生み出す緑陰空間は真夏の日差しを遮るなど歩行者にとって快適な道路環境を構成するものであり、緑の基本計画なども踏まえながら街路樹の適切な維持管理を図っていく。

- ・2014（平成26）年度に高木剪定477本、低木剪定、刈込5940㎡を実施した。さくら通りの桜街路樹の診断を30本実施した。
- ・2015（平成27）年度に高木剪定380本、低木剪定、刈込4676㎡を実施した。さくら通りの桜街路樹の診断を48本実施した。
- ・2016（平成28）年度に高木剪定511本、低木剪定、刈込3346㎡を実施した。さくら通りの桜街路樹の診断を45本実施した。
- ・2017（平成29）年度以降も同様に実施を予定している。

←担当課：道路交通課

3) 車両交通規制の実施

(基本方針との対応：Ⅰ、Ⅱ、Ⅳ)

① イベント時にあわせた交通規制の検討

くにたち秋の市民まつり、天下市、谷保天満宮例大祭などのイベントにあわせ、大学通り、旭通り、富士見通り、おたか森通りなどの交通規制を実施しているが、観光などの面からも更なる対象路線・機会の拡大と交通規制の実施方法などの検討、支援を行う。

- ・2015（平成27）年度からスポーツ参加体験型イベントLINKくにたちを実行委員会形式で開催し、その際に大学通りの通行規制を実施している。

←担当課：まちの振興課、道路交通課（立川警察署）

(商工会、商店会)（公共交通事業者）

② 商店街における交通規制の実施

商店街振興を図るため、商店会等と協働で買い物時間帯を中心に車両乗り入れ規制の実施を検討、支援する（現在は矢川駅前メルカード商店街、旭通り東二丁目交差点北側で夕方の時間帯に車両乗り入れ規制を実施している）。

- ・2015（平成27）年度まで第2期国立市中小企業等進行会議において、車両乗り入れ規制区間の延長が検討されたが、来街者数減少の懸念から未実施である。なお商店街イベント（矢川まつり）では規制区間の延長を実施した。

←担当課：まちの振興課、道路交通課（立川警察署）

(商工会、商店会)

(2) 自転車・自動車

1) 自転車

(基本方針との対応：Ⅰ、Ⅲ、Ⅴ)

① 自転車駐車場整備計画

ア. 駅利用者用自転車駐車場の整備

市内の3駅(国立駅、谷保駅、矢川駅)の乗車人員等を勘案しながら、通勤・通学などの駅利用者向けの自転車駐車場の整備を進める。特に国立駅周辺においては、約10,000台の駐車台数が必要とされており、中央線高架下自転車駐車場整備(2013(平成25)年度整備予定)や、現在の自転車駐車場用地の有効利用など必要に応じて整備を検討する。

- ・2015(平成27)年度に中央線高架下自転車駐車場の利用を開始した。
- ・2017(平成29)年度に国立駅南第1自転車駐車場の利用を開始した。
- ・2018(平成30)年度に中央線高架下自転車駐車場利用料金の改定(値下げ)を予定している。

←担当課：国立駅周辺整備課、道路交通課(JR東日本)

イ. 買い物用自転車駐輪スペースの確保

駅周辺地域での更なる放置自転車の削減を図るため、商店等との協働により、要望の多い買い物用の駐輪スペースの確保、支援を検討する。また、一時利用の市営自転車駐車場の運用方法を見直す等により、買い物時の短時間駐輪の利便性向上策を検討する。

- ・2015(平成27)年度にnonowaによる附置義務自転車駐輪場が整備された。
- ・自転車対策審議会にて自転車駐輪場附置義務の基準見直し、罰則規定の検討がなされた。

←担当課：道路交通課(商工会、商店会)

② 自転車ネットワークの整備

2012（平成24）年11月に国土交通省道路局・警察庁交通局が策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」にも位置付けられている自転車ネットワーク計画を策定し、市内全域を対象に自転車走行空間のネットワークを整備するとともに、各路線の自転車走行空間の整備方針を明確にする。

自転車ネットワークに位置付ける主な道路は、大学通り、さくら通り、学園通り、北大通り、旭通り、富士見通りであるが、必要な区間では生活道路と合わせ検討を行う。また、甲州街道、都計道3・3・2などは将来整備計画や将来交通量等を視野に入れながら、自転車ネットワークの位置付け、自転車走行空間の検討を行う。

なお、自転車ネットワークの整備を検討する際には、自転車駐車場の利用向上に資するようアクセスについても配慮するとともに、ポケットパークの活用などによる「自転車休憩ポイント」の設定についても検討する。

・2016（平成28）年度に自転車対策審議会を設置した。

・2015（平成27）年度に自転車ナビマークを設置した。（西2条線、中央線側道）

・2016（平成28）年度に自転車ナビマークを設置した。（北大通り）

←担当：道路交通課

③ 自転車安全利用の推進

自転車利用にあたっての交通ルール・マナー遵守の徹底を図るため、学校での自転車安全教室の実施に加えて成人向けの自転車安全教室の実施、整備不良自転車をなくすための点検整備の促進、また、自転車駐車場（駐輪場）の安全情報を発信する基地としての活用、交通ルール・マナーを実地で学ぶことのできるスペース確保などを検討し、自転車の安全利用の推進を図る。あわせて、高齢者等が安全に自転車を利用するための条件整理を行う。

・自転車シミュレータによる交通安全教室を市民まつり、環境フェスタで実施した。

・成人向け交通安全教室（スクエアド・ストレイト方式）を市民まつりで実施した。

・交通安全運動期間にあわせて啓発グッズを配布した。

←担当課：道路交通課

④ コミュニティサイクルの検討

コンパクトな市域と崖線を除くとほぼ平坦である地域特性を活かし、自転車での市内移動をより促進するためにもコミュニティサイクルを、民間での導入も含め検討する。

・2015（平成27）年度からJR東日本がレンタサイクル「Suicle（スイクル）」を開始した。

←担当課：道路交通課

2) 自動車

(基本方針との対応：Ⅰ、Ⅲ)

① 駅前での駐停車スペースの確保

国立駅周辺まちづくりに合わせて、国立駅南口周辺に、東京都障害者総合スポーツセンター送迎バスの発着にも活用できるしょうがいしゃ用の駐停車スペースの確保を検討する。

・2013(平成25)年度から2015年(平成27)年度にかけて警視庁交通規制課と協議を重ね、多摩障害者スポーツセンターのバスパーズについて駅南口広場に整備を行うこととした。しょうがいしゃ車両駐車スペースについては他の駐車車両との区別が困難なことから明確な駐車スペースは設けないこととした。

←担当課：道路交通課(立川警察)

② 荷さばき用駐車スペースの確保

商業施設が集積し荷さばき車両の駐車が交通の障害となりやすい国立駅周辺に、国立駅周辺まちづくりに合わせて荷さばき駐車場整備を検討する。また、谷保駅及び矢川駅についても今後の状況を見ながら整備を検討する。

・2013(平成25)年度から2015年(平成27)年度にかけて国立駅北口広場、南口広場について警視庁交通規制課と協議を重ねた結果、他の駐車車両との区別が困難なことから明確な駐車スペースは設けないこととした。

←担当課：道路交通課(立川警察)

③ 自動二輪車用駐車場の整備

原動機付自転車については自転車駐車場の中で対応を基本とし、排気量126cc以上の自動二輪車についても駐車ニーズが高まっていることから、駐車ニーズの高い地域での自動二輪車用駐車場整備を民間駐車場での導入を含み検討する。

・2017(平成29)年度から国立駅南第2自転車駐車場整備を開始した。

←担当課：道路交通課

(3) 乗り合い公共交通機関

1) コミュニティバス「くにっこ」の見直し

(基本方針との対応：Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ)

要望や利用実態等にもとづき、国立駅をはじめとする駅及び駅周辺地域へのアクセスや公共施設アクセスそれぞれに便利な運行方法の再検討、また、2017（平成 29）年度事業完了予定の都計道 3・4・10（南工区）を見込んだルート再検討や狭隘道路の多い地域、需要の低い地域を対象とした定員 11 人未満のワゴン車での乗り合い交通サービスを運行するための試行運行の実施など、国立市コミュニティバス「くにっこ」の見直しを行い、より利便性の高い魅力ある交通手段とするとともに、南部地域におけるワゴン車を活用した定時定路線の乗合サービスの運行エリア拡大のためにも狭隘道路の幅や都市計画道路整備の検討が必要である。

また、新たな都市計画道路の供用等によって路線バスの運行が可能になる場合には、新規路線の開設にあたり事業者と調整をはかっていく。

- ・2014（平成 26）年度からコミュニティワゴン「くにっこミニ」の試行運行を 3 ルート開始（3 年間）し、2017（平成 29）年度に 3 ルートのうち泉ルート、矢川・東ルートの 2 ルートを休止した。
- ・2017（平成 29）年度に「くにっこ」に交通系 IC カードを導入した。
- ・2017（平成 29）年度に休止したコミュニティワゴン試行運行 2 ルートの地域を対象としたワークショップを開催した。

←担当課：道路交通課、都市計画課

2) 乗り合いデマンドサービスについての条件整理

(基本方針との対応：Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ)

道路整備状況や需要などから定時定路線での運行が難しい地域などを対象としてワゴン車による乗り合い交通サービスを実施するために、デマンド方式（区域運行）での運行についての条件整理を進める。なお、デマンド方式による交通サービスは、タクシーとの競合等課題も多いことから関係機関との十分な調整を行い、条件整理及び基本方針を定め、実施にあたっては慎重に対応する。

- ・2017（平成 29）年度に休止したコミュニティワゴン試行運行 2 ルートの地域を対象としたワークショップを開催した。
- ・2017（平成 29）年度に交通不便地域を対象としたデマンド型交通導入事業化調査委託を開始した。

←担当課：道路交通課

(4) 福祉的な側面からサポートすべき交通手段

(基本方針との対応：Ⅰ、Ⅱ)

1) 移動制約者向けの移動サービス

コミュニティバスの見直しの中で移動制約者向けの移動サービスのあり方を再度整理し、さらにコミバスの充実やデマンドサービスに関する検討を行い、乗り合い交通機関に関するアクションプランに反映していく。

- ・2015（平成 27）年度に地域公共交通会議に福祉交通検討部会を設置し、福祉関係部署と連携し、2016（平成 28）年度に「福祉交通充実のための取組方針」を策定した。
- ・2017（平成 29）年度に交通不便地域を対象としたデマンド型交通導入事業化調査委託を開始した。

←担当課：道路交通課

2) 福祉的な交通補助施策の充実

(基本方針との対応：Ⅰ)

福祉的な交通補助施策の充実を図るため、福祉有償運送の利用向上を図るための方策を検討する。今後、需要が増えることが予想される福祉有償運送のための運転協力者の養成や、福祉有償運送を実施する団体を増やすための方策を検討する。（NPO 福祉有償運送に対する補助制度については 2011（平成 23）年度に創設済

- ・2016（平成 28）年度まで多摩地域の福祉有償運営協議会に所属していたが、市内個別の検討の場にはなっていなかったことから、2017（平成 29）年度に多摩地域福祉有償運営協議会を脱退し、国立市福祉有償運営協議会設置要綱を制定、国立市福祉有償運営協議会を開催した。

←担当課：福祉総務課、高齢者支援課、道路交通課

(5) 交通安全

1) 通学路の見直し

(基本方針との対応：I)

新たな都市計画道路の整備（さくら通り東側の都計道3・4・5事業など）によって生活道路から通過交通を排除できる区域については、地元からの要望をふまえながら車両乗り入れ制限を実施する範囲を再検討する。

・定期的に学校、保護者、警察、市で合同点検を実施し、注意看板や、横断歩道の引きなおし、ポールを設置等を行っている。

←担当課：道路交通課（立川警察署）、教育総務課

2) 安全緑地の活用

(基本方針との対応：I)

東・中・西地域などの生活道路（幅 5.46m）や南部地域の狭隘道路など、隅切りが設置されていない箇所も多く、交差点の見通しが悪いところがある。このような箇所では安全緑地設置による見通しの改善を検討する。

・生垣助成制度により民有地の接道部の緑化を推進する中で、助成申請者に対して、角地の隅をセットバック、低木を使用する等、交差点の見直し改善のアドバイスを行っている。

←担当課：環境政策課

3) 歩車分離の推進

(基本方針との対応：I)

東、中、西地域における生活道路（幅 5.46m）や南部地域における赤道などは幅員が十分でないことから歩車分離が図られていない箇所が多いが、引き続き、一定以上の規模の開発等を行う際には歩道設置等を要請していく。

・2013（平成 25）年度からさくら通りの自転車道設置工事を開始し、2021（平成 33）年度を目標に矢川上公園まで整備を予定している。

・2014（平成 26）年度に開始された JR 中央線連続立体交差事業に伴い、側道を整備し、歩車分離がなされた。

・2015（平成 27）年度に開始された都市計画道路 3・4・10 号線の局所工事が 2016（平成 28）年末に完成し、歩車分離が図られた。南工区についても着手を開始し、2020（平成 32 年）度の完成を予定している。

・2016（平成 28）年度に開始した西 1 條新設道路整備において、歩道整備を開始し、2020（平成 32）年度の完成を予定している。

・南第 29 号線の甲州街道からの入り口 20m にガードパイプを設置し、歩車分離が図られた。

・東京都が都市計画道路 3・3・2 号線及び都市計画道路 3・4・5 号線の整備を行っており、2018（平成 30）年度に完成（歩車分離）を予定している。

←担当課：都市計画課、道路交通課

4) 住宅地内における自動車の速度制限手法の導入

(基本方針との対応：I)

歩車分離の難しいエリアについては「ゾーン 30 規制」や「狭さくの設置」などによる自動車の速度制限の基本的な考え方を検討する。

・2015（平成 27）年度に西 2 條線にラバーボール設置し、東第 2 條線に高視認性区画線及び 3D 路面表示を設置した。

・2016（平成 28）年度にゾーン 30 を整備（青柳 3 丁目地区）し、引き続き、路面表示の実施を予定している。

←担当課：道路交通課（立川警察署）

(6) 街なかの各種情報提供・交通案内

1) 歩行者に対する情報提供

(基本方針との対応：I)

① 公共サインガイドライン作成の検討

1990(平成2)年10月にまとめられた国立市CI推進計画書のタウン・クリエーション(第5章)の中で「公共サインの整備」が位置づけられているが、「誰もが、移動(利用)しやすく、わかりやすい」ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、市内の公共空間に設置される歩行者用の公共サインの規格の統一性をはかるため、公共サインガイドラインの作成を検討する。

・国立駅北口広場整備にあたって、検討を行ったが、東京都や近隣自治体の公共サインとの統一性(他市と異なる公共サインを採用したことによるわかりにくさ)を考慮し、都のガイドラインを準用することとした。

←担当課：政策経営課

② 駅周辺における公共サインの設置

a) 国立駅周辺

国立駅周辺まちづくり事業の国立駅南口広場・北口広場の整備に伴い、案内・誘導板の設置を検討する。

・2017(平成29)年度以降、国立駅北口・南口駅前広場整備事業で公共サイン設置を予定している。

←担当課：道路交通課

b) 谷保駅・矢川駅周辺

バリアフリー整備に合わせた案内・誘導板の設置を検討する。

・都の「福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」(標識)の項を参考に検討していく。

←担当課：道路交通課

③ 住宅地内における公共サインの設置

公共サインガイドラインに準拠し、町丁目地番、避難場所、最寄りのバス停・公共施設・医療機関などを明示した案内板及び誘導板等の設置を検討する。

・都の「福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル」(標識)の項を参考に検討を行う。

←担当課：南部地域まちづくり課…町丁目地番表示

・2015(平成27)年度に老朽化が進んでいる広域雑場所看板の建替え及び撤去(5基建替え、1基新設、2基撤去)を行った。

・2017(平成29)年度に協賛事業者を募り、避難場所案内標識を1基、国立駅前に設置した。

←担当課：防災安全課…避難場所

(2) 車両・歩行者等向けの情報提供

(基本方針との対応：Ⅰ、Ⅲ)

道路標識令に基づき（公共サインガイドラインとは独立して）案内標識の設置などを随時進めていく（くにたち道のニックネームサインについては2013（平成25）年3月に道路下水道課にて設置済）
・2019（平成31）年度に実施を予定し、「東京みちしるべ2020」（都ガイドライン）に沿って補助金の活用等を含めて整備を進めていく。

←担当課：道路交通課