

1 調査名称：立川市総合都市交通体系調査

2 調査主体：立川市

3 調査圏域：立川都市圏

4 調査期間：平成 23 年度～平成 24 年度

※平成 22 年度は市単独費で基礎調査を実施

5 調査概要：

少子高齢化をはじめとする社会経済状況の変化やユニバーサルデザイン、環境負荷の低減等の社会的要請など、社会を取り巻く状況は大きく変化してきている。こうした状況の中、立川市においても状況の変化に対応した都市活動や交通施策のあり方を示すことが急務となっている。

立川市における都市活動は、東京区部、埼玉県、神奈川県などからの通勤を含む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、といった階層性を持っている。都市活動の階層性を踏まえ、立川市を取り巻く状況の変化に対応した持続可能な都市を実現するために、立川市の交通政策のあり方を示す交通マスタープランを策定することとしている。

調査 2 年目となる今年度は、人の動きを中心にした都市活動の現状を詳細に分析し、目指すべき都市活動や都市のビジョンを検討する。

I 調査概要

1 調査名：平成23年度 交通マスタープラン基礎調査

2 報告書目次

第1部 業務の概要

1-1 業務概要

1-2 業務実施方針

1-3 業務フロー

第2部 調査検討

2-1 都市活動の現状分析

2-2 休日の都市活動等の分析

2-3 都市活動に関する実態調査

2-4 関連会議での検討

2-5 都市活動の特徴整理

2-6 都市ビジョンの検討

2-7 今後に向けて

第3部 関連会議等の運営支援

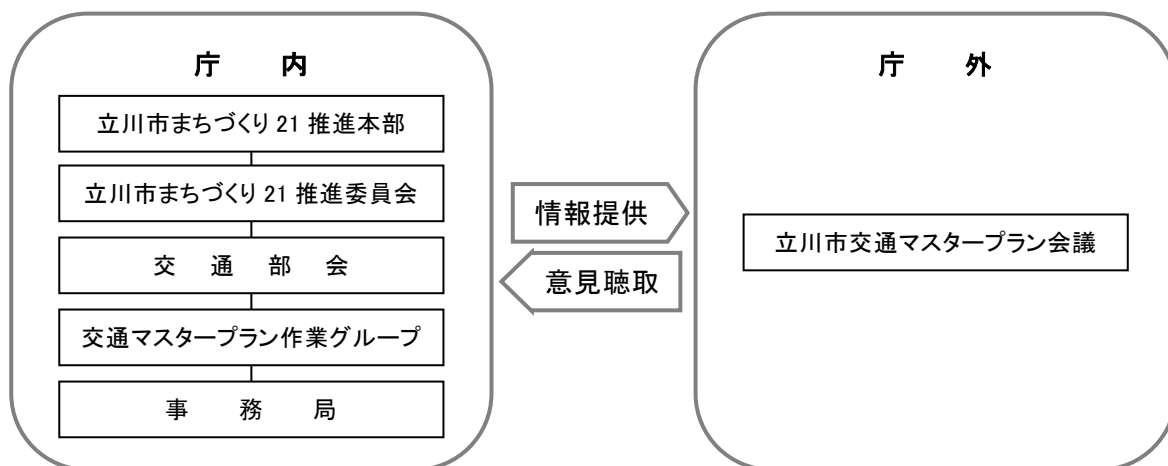
3-1 庁内検討の運営支援

3-2 交通マスタープラン会議の運営支援

3-3 関連資料

(様式－2 b 調査概要)

3 調査体制



4 委員会名簿等：

○立川市交通マスタープラン会議 構成員

所 属	備 考
日本大学客員教授 矢島 隆	座長
大妻女子大学社会情報学部教授 松本 暢子	副座長
国土交通省関東地方整備局建政部都市整備課	
国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課	
国土交通省関東地方整備局国営昭和記念公園事務所調査・品質確保課	
東京都都市整備局都市基盤部交通企画課	
警視庁立川警察署交通課	
東日本旅客鉄道株式会社八王子支社総務部企画室	
西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部計画課	
多摩都市モノレール株式会社総務部事業課	
立川バス株式会社運輸部計画課	
西武バス株式会社経営企画部運輸計画課	
京王電鉄バス株式会社営業部営業第一担当	
社団法人東京乗用旅客自動車協会総務委員会	
立川商工会議所	
社会福祉法人立川市社会福祉協議会地域活動推進課	
立川市総合政策部まちづくり調整課	
立川市都市整備部交通対策課	
立川市都市整備部道路課	
立川市都市整備部都市計画課	
計	20名

II 調査成果

1 調査目的

立川市を取り巻く都市活動の現状を分析し、目指すべき都市のビジョンを検討することを目的に以下の調査・検討を行う。

(1) 都市活動の現状の整理

1) 都市活動の現状分析

昨年度調査の集計・分析結果を基に、平成 20 年度東京都市圏パーソントリップ調査結果や既存統計資料等を活用し集計・分析を行い、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について分析を行う。

2) 休日の都市活動等の分析

立川駅周辺や大型商業施設等の来街者を対象に実施された商業調査等の既存統計資料の整理・分析を行い、パーソントリップ調査では調査を実施していない休日等の都市活動の動向等を把握する。

3) 都市活動に関する実態調査

高齢者や子育て世帯等に対しグループヒアリングを実施し、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。

4) 都市活動の特徴整理

上記 1) から 3) の結果を踏まえ、広域的な都市活動、立川都市圏の都市活動、日常生活圏の都市活動の特徴等を整理する。

(2) 都市ビジョンの検討

1) 目指すべき都市の姿の検討

上記 (1) の分析・整理から、目指すべき都市の姿を検討する。

2) 都市構造の方針の検討

目指すべき都市の姿を支える都市構造のあり方を検討する。

3) 望ましい都市活動の検討

目指すべき都市の姿及び都市構造の方針と、(1) で分析した現在の都市活動の実態を踏まえ、望ましい都市活動を検討する。

(3) 関連会議等による検討

1) 庁内検討

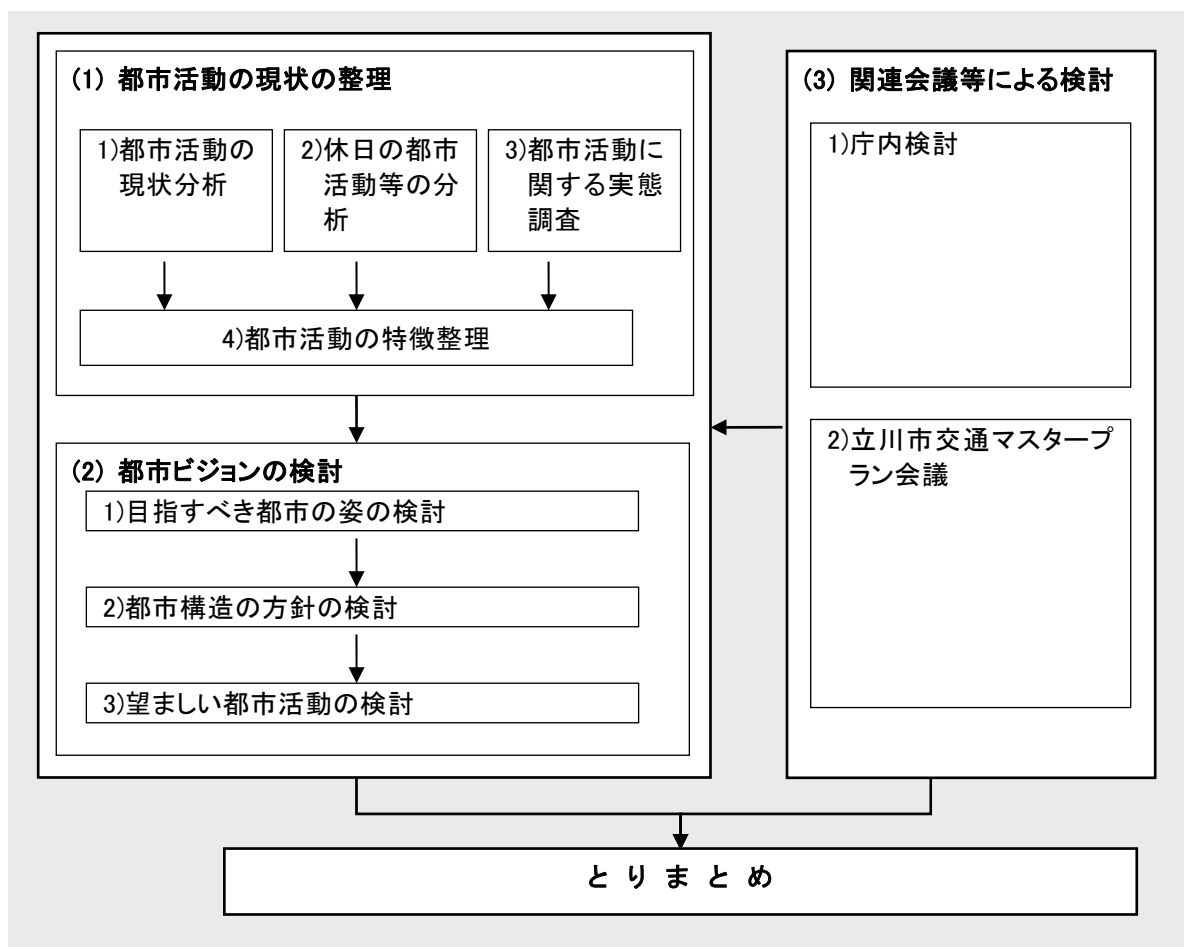
上記 (2) の検討に際し、庁内における検討として関連部局の実務担当者から情報やアイデアを把握する庁内ワーキングを開催し検討を行う。

2) 立川市交通マスタープラン会議

学識経験者、交通事業者、交通管理者、道路管理者、商工会議所、各種団体等で構成する立川市交通マスタープラン会議を設置し、都市活動や交通施策のあり方を検討する。今年度は、今までの検討内容の説明及び今後の検討の進め方を説明する。

また、協議会構成員（交通事業者、各種団体等）に個別ヒアリングを実施し、現状の課題、今後の事業展開、交通マスタープランに対する意見などを聴取し、取りまとめを行う。

2 調査フロー



3 調査圏域図

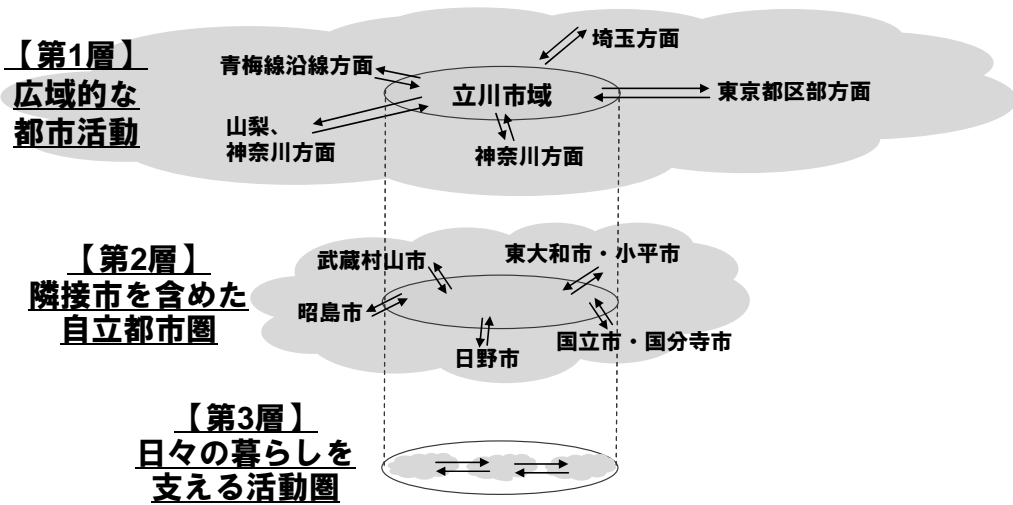
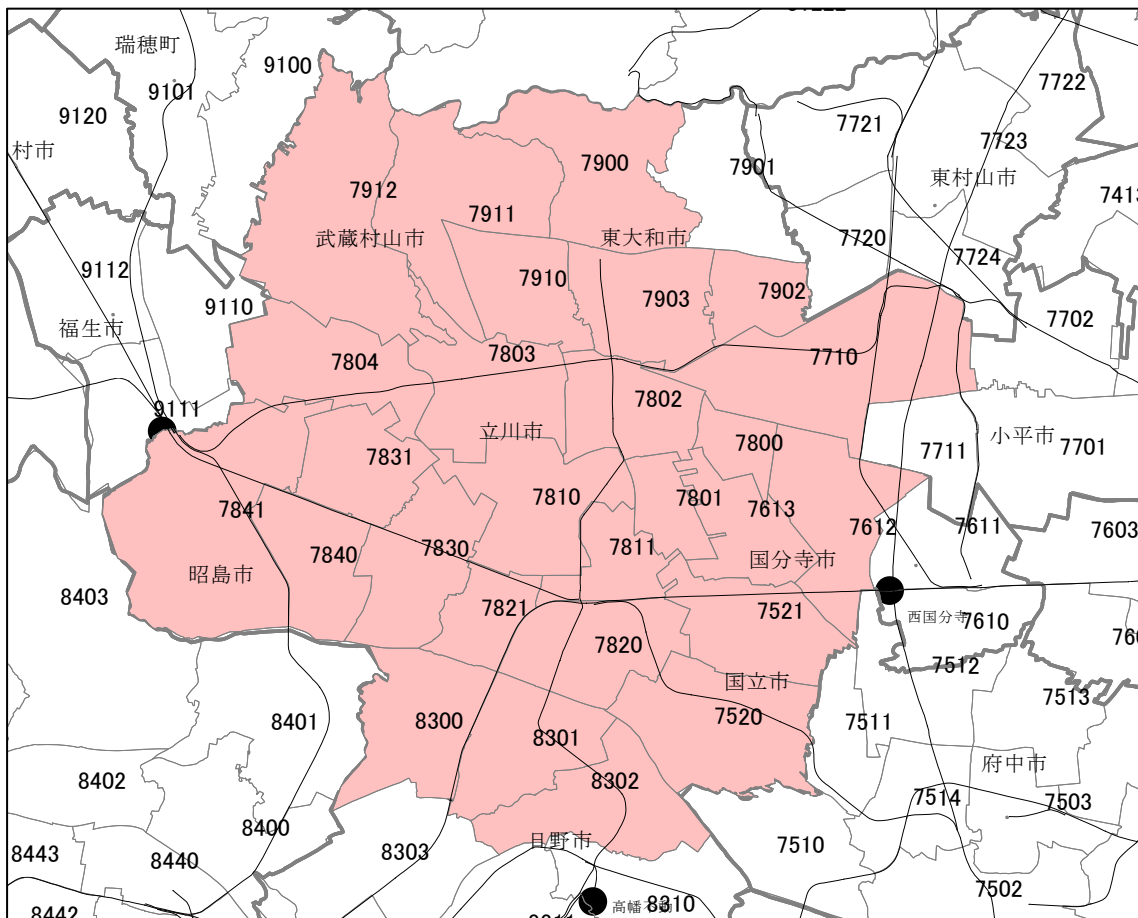


図-1 立川都市圏における都市活動に関する仮説



※図中の番号は小ゾーン番号を指す。

図-2 立川都市圏の圏域

4 調査成果

(1) 都市活動の現状分析

1) 立川都市圏の設定

立川市の近隣市を出発地とする総トリップ数のうち、立川市を着地とするトリップ数の割合（立川市への依存度）が5%以上の地域を立川都市圏として設定した。なお、分析は市単位、小ゾーン単位で行った。

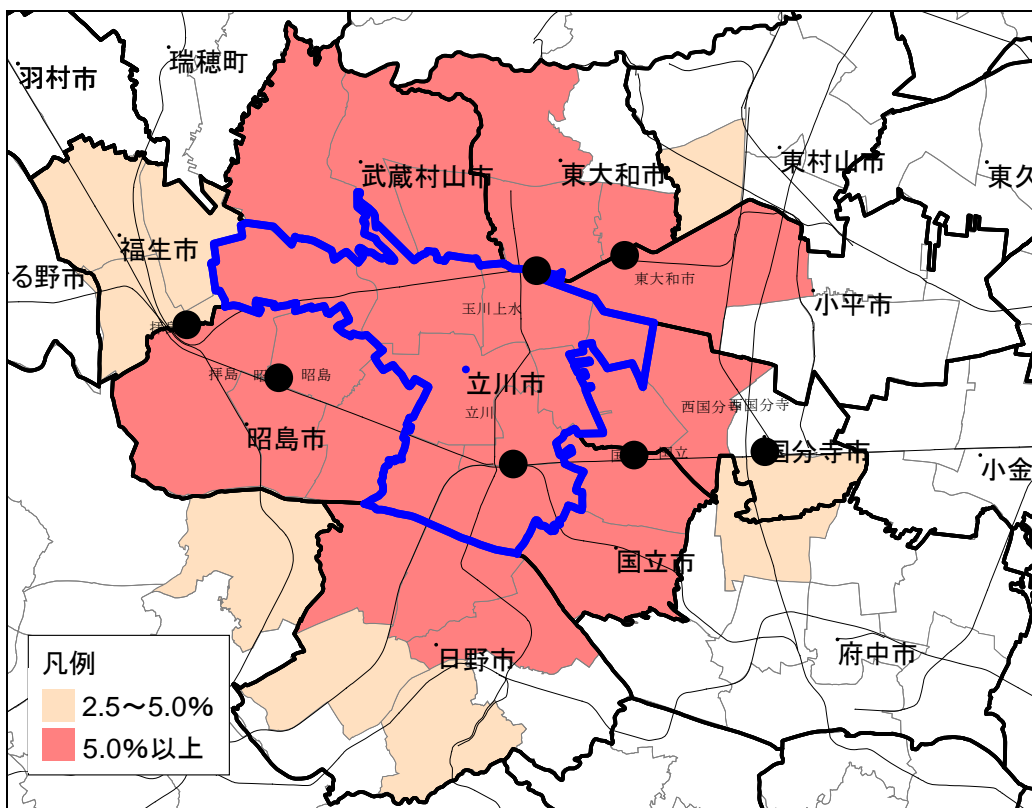


図-3 立川市への依存度(全目的、小ゾーン)

資料:平成 20 年東京都市圏PT調査

2) 立川都市圏の都市の自立性

- 立川都市圏に関連するトリップの発着地の内訳を見ると、全目的では約半分のトリップが立川都市圏内々での移動である。
- 目的構成で見ると、通勤で立川都市圏内々トリップの割合が約3割なのに対して、私事目的では約7割が立川都市圏内々での移動である。
- 業務核都市として、業務関連のトリップは他地域との繋がりが強い一方、生活関連のトリップは立川都市圏内で完結している割合が高く自立性が高いと言える。

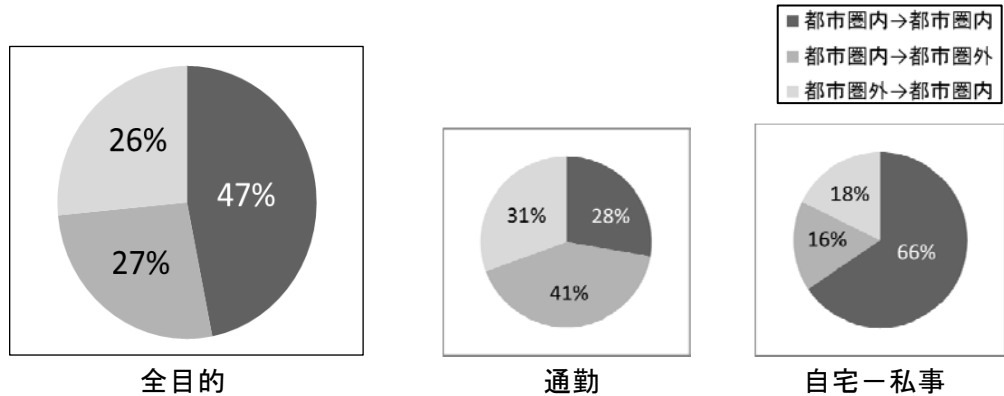


図-4 立川都市圏関連トリップのOD内訳

資料:平成20年東京都市圏PT調査

3) 立川都市圏からみた第一層における都市活動

- 全目的では、立川都市圏は多摩地域（立川都市圏外）との間の繋がりが最も強く、次いで、東京区部との間の繋がりが強い。
- 通勤目的では、多摩地域（立川都市圏外）との繋がりが強い一方、東京区部との繋がりが強い。
- 私事目的では、多摩地域（立川都市圏外）との繋がりが強いが、他の地域との繋がりはそれほど強くない。

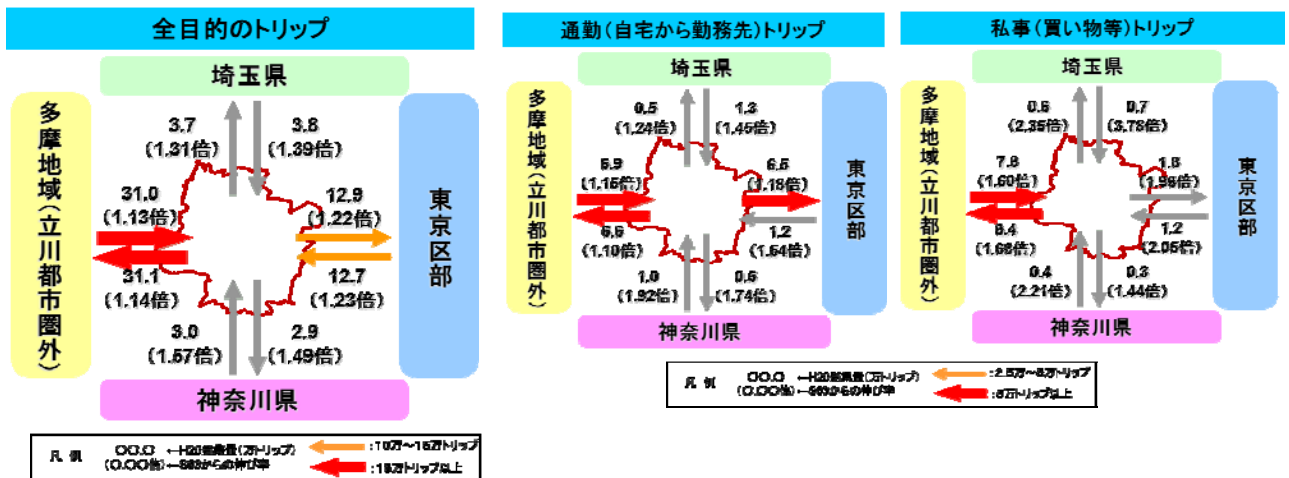


図-5 立川都市圏と他地域間との全目的の移動(S63→H20)

資料:S63、H20 東京都市圏 PT 調査

4) パーソントリップ調査の分析結果

第2層における都市活動の実態として、活動の場とその後背圏の関係を活動の種類別に分析を行った。ここでは、分析結果をわかりやすく解釈できるように、活動の場と後背圏の関係の構造化を行った。

これまでの分析で集中トリップ密度が高い地域を「活動の場」とし、その「活動の場」を着地としたトリップの発生量が多い地域を「後背圏」と捉え、立川都市圏における「活動の場」と「後背圏」の関係を図化する。

この時、「活動の場」と「後背圏」はセットになるため、対応するもの同士を同系色で表示することとした。また、「活動の場」における集中トリップの密度の規模に応じて「活動の場」の大きさを変えて表示する形でまとめた。

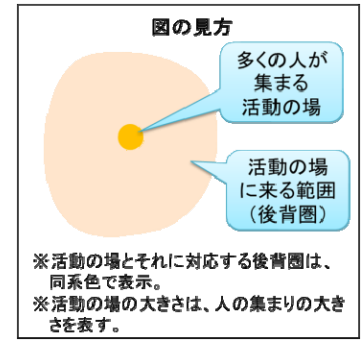
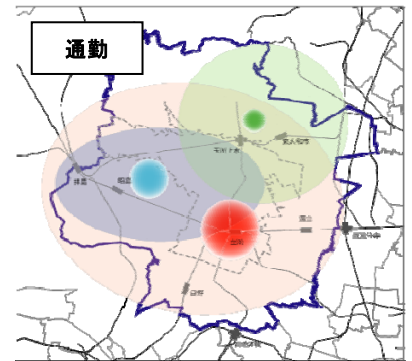


図-6 圏域構造図の見方

通勤

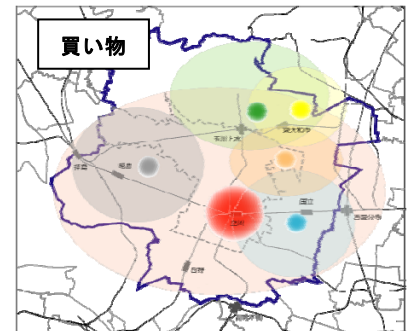
立川都市圏における主要な就業地は、立川駅の南北地域、中神駅北部地域、東大和市南西部地域と捉えられる。

このうち、立川駅南北地域は、立川都市圏の大部分に住む人々にとっての就業の場として機能している。中神駅北部地域については、二次産業の集積が高いのが特徴である。



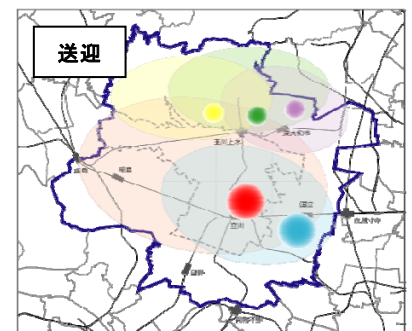
買い物（私事）

立川駅北部地域は立川都市圏内で最も人が集まる買い物の場であり、立川都市圏内のほぼ全域から人々が集まっている。そのほかの買い物の場としては、立川駅南部、国立駅南部、中神駅北部、若葉町、東大和市南西部、東大和市南東部があるが、それら地域には、比較的狭い範囲から人が集まるようになっている。



送迎（私事）

国立駅南部、立川駅北部への送迎トリップが多い。この2つの地域への送迎トリップの圏域は西側に広がっていることから、郊外方面から東京区部方面に向かうトリップが多いものと考えられる。



(2) 休日の都市活動等の分析

既存の調査結果を用い、休日の活動実態の分析を行った結果を以下に示す。

(全国都市交通特性調査・国土交通省)

- ・ 大都市圏における休日の一般的な外出活動を平日と比較すると、外出率は平日より低いが生りあたりのトリップ数は平日とほとんど変わらない。また、休日の外出時の活動目的としては、私事が多くなっている。

(通行量調査、立川駅自由通路歩行者通行料調査、駐車場待ち状況調査・立川市)

- ・ 立川駅周辺では、平日はピークが朝夕に顕著に現れており、出勤や帰宅する人が多く集まっているのに対して、休日はお昼頃から夕方にかけて、買物等を目的とした人が、平日ピーク時と同程度の量活動している。また、休日は自動車で駅周辺に集まる人も多くなっている。

(消費者アンケート調査・立川市)

- ・ 立川駅周辺で行われている活動としては、買い回り品のショッピングのほか、演劇やコンサート、スポーツなどがあり、滞在時間が長く、複数箇所を回っている人が多いことが特徴となっている。

(駅利用者及びバス利用者満足度調査・立川市)

- ・ 一方、西武立川駅や武蔵砂川駅は、休日も平日と同様に、多くは勤務先に向かう人に利用されている。

(3) 都市活動に関する実態調査

第3層を中心とした、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、高齢者や子育て世帯等に対し実施したグループヒアリングの結果を以下に示す。

1) 高齢層の都市活動の実態

- ・ 活動の程度は人によってバラツキはあるが、ほぼ毎日、何らかの活動で外出するという人が多い。
- ・ 主な活動は買い物、通院、散策、社交・娯楽等であり、これら活動は居住地近くで行きやすい場所が主に選ばれている。
- ・ 居住地近隣の範囲は、自宅の位置と外出目的、及び利用できる交通手段で拡がり異なる。
- ・ 買い物、通院、会食・社交・娯楽等のうち、居住地近くで済ませられない場合には、目的施設がある鉄道駅周辺などに出かけて活動している。
- ・ 鉄道駅周辺で活動する場合は、複数の目的をまとめて行っている。
- ・ 特に贈答品の購入や友人等との会食は、立川駅周辺で行う人が多い。
- ・ 多くの人の活動が居住地近くで行われている地域と、人によって活動範囲がバラバラになる地域がある。

2) 子育て層の都市活動の実態

- ・ 1日の移動回数は極めて多い。
- ・ 活動の多くを子供に関わる活動が占めている。
- ・ 就業しながら子育てしている人は、こうした活動に加えて通勤が発生している。
- ・ 子育て層のうち専業主婦の主な活動は、買い物、幼稚園等への送迎、子供を遊ばせるために公園や実家に行く等があり、これら活動は居住地近くかつ自転車で行きやすい場所が選ばれている。
- ・ 休日のレジャーや買物として、子供連れで過ごしやすい公園や郊外型の商業施設で家族一緒に過ごしている。
- ・ 子育て層の活動は、基本的には、居住地近くで自転車で行ける範囲で活動をしており、この傾向は地域ごとに大差はない。

(4) 関連会議での検討

交通マスタープランの検討に関して設置された関連会議の開催結果概要を以下に示す。

表1 交通マスタープラン作業グループ、交通マスタープラン会議の開催結果概要

名称	構成員	開催回数	内容
交通 マスタープラン 作業グループ	市職員 (関係課の係長、 主査、主任)	3回 (9月、10 月、2月)	○第1回 昨年度成果の報告 今年度の進め方 ○第2回 都市活動の実態についての グループディスカッション ○第3回 調査結果の報告 都市活動のとりまとめ
交通 マスタープラン 会議	学識経験者、交 通事業者、交通 管理者、道路管 理者、各種団体 等	1回 (2月)	○第1回 今後の進め方 検討状況の報告

(5) 都市活動の特徴整理

1) 都市活動の構造

① 立川都市圏における活動

立川都市圏の活動は三つの階層で成り立つと考えられるため、これらの構造を図で整理した。

- 東京都市圏レベルの広域的な活動【第1層】
- 隣接市を含む自立都市圏における活動【第2層】
- 日々の暮らしに必要な活動【第3層】

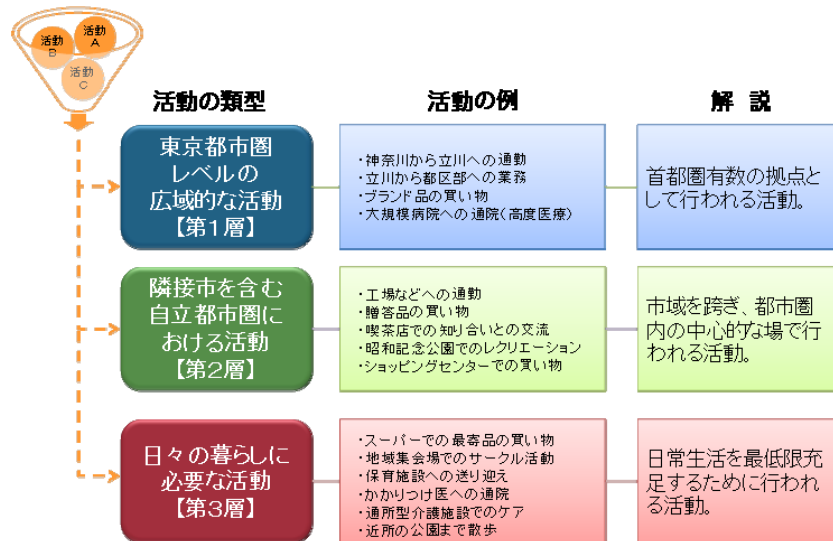


図-7 立川都市圏における活動の特徴

② 第1層の活動の特徴

- ・ 立川都市圏には、多摩地域を中心とするエリアから多くの人が集まっている。
- ・ 多摩地域の中に留まらない広域的な活動が伸びてきている。
- ・ 就労の面では、東京区部への依存が依然大きいものの、区部や他県から立川都市圏に来る活動も伸びてきている。

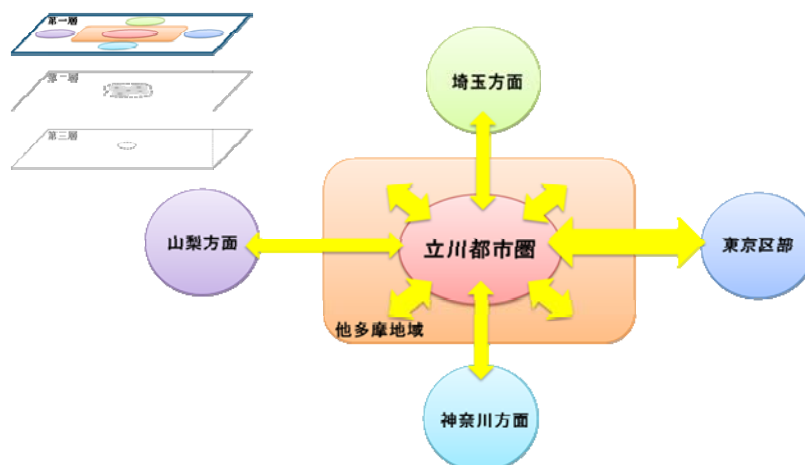


図-8 第1層での活動実態(概念図)

③ 第2層の活動の特徴

- ・ 特定の活動の場に対する後背圏が重なり合い、自立的な都市圏が形成されている。
- ・ 活動の場は都市圏内に複数あり、特に立川駅周辺での活動の後背圏は都市圏全体に広がっている。そのため、立川駅周辺と他の活動の場との間に補完関係が生じている。

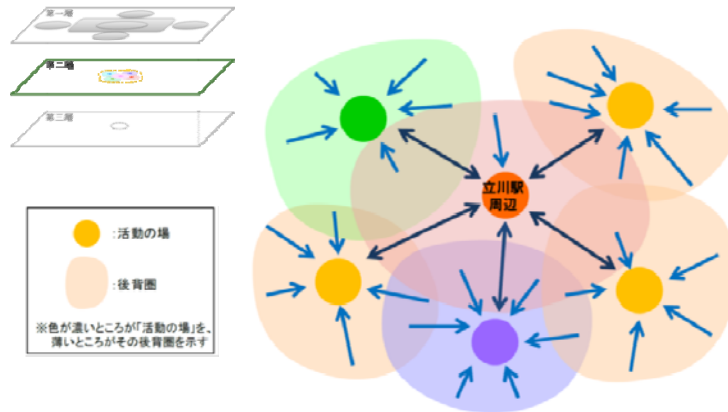


図-9 第2層での活動実態(概念図)

○ 目的別の活動の特徴

- ・ 活動の目的によって、活動が行われる場所は異なる。
- ・ 各活動の場の後背圏も、目的、場所によって異なる。
- ・ 市域をまたいで行われている活動も多い。

④ 第3層の活動の特徴

- ・ 高齢者や子育て層の日常的な活動は、居住地近くの狭い範囲で行われている。
- ・ 活動の場となる施設の分布が活動に大きく影響している。

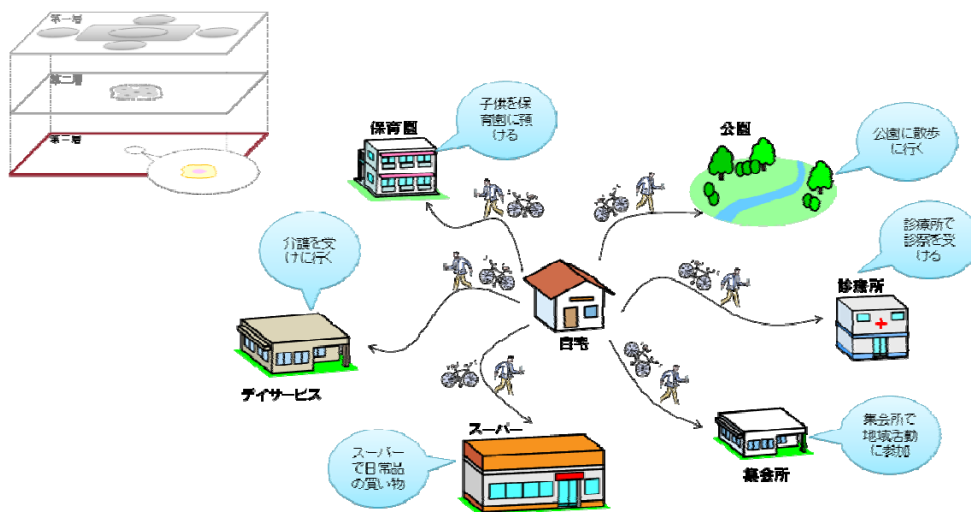


図-10 第3層での活動実態(概念図)

- ・ 若葉町団地やけやき台団地等では、スーパー、病院、集会所、育児施設等がまとまっており、多くの用事をまとめて済ませられる。(図-11)
- ・ 西砂町や砂川町などでは、施設が分散して立地しているため、居住地近くで動き回る必要がある。(図-12)

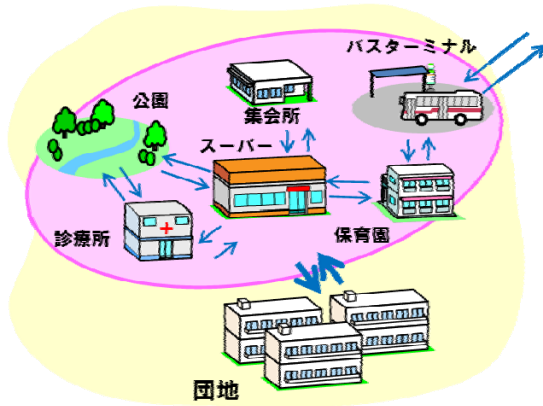


図-11 日常的に利用される施設がまとまっている地区での活動の概念図

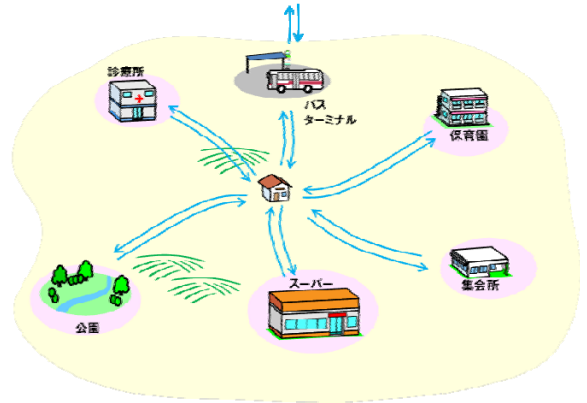


図-12 日常的に利用される施設が分散している地区での活動の概念図

(6) 都市ビジョンの検討

1) 目指すべき都市の姿

- ・ 人口の減少や少子高齢化、ライフスタイルや価値観の多様化が進みつつある中、経済面での活力や環境の保全のみを重視したりするのではなく、暮らしや安全面にも配慮した、持続可能な都市を目指していくことが必要である。
- ・ 市をとりまく様々な状況に対応した持続可能な都市を目指すことが必要である。

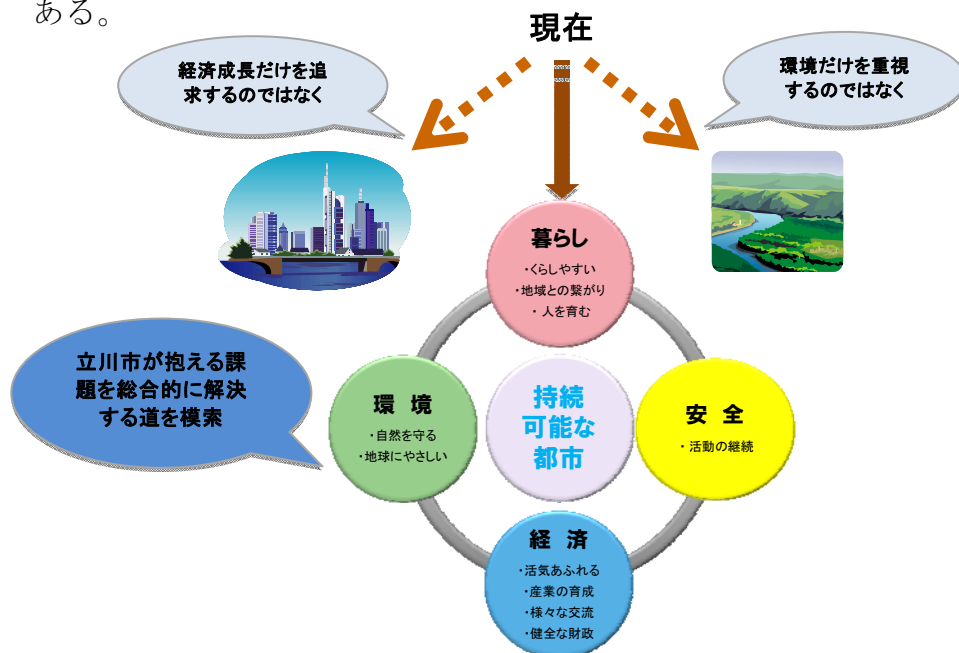


図-13 目指すべき都市の姿のイメージ

2) 望ましい都市活動

① 各層共通の方針

- ・ 立川都市圏における活動の多様性を伸ばし活発化させる。
- ・ 立川都市圏における活動が、都市圏の持続可能性の向上に寄与するものにする。

② 第1層のあり方

- ・ これまでも増して、広域から人が集まり、活動がより多様化・活発化することを旨とする。
- ・ 東京区部をはじめ、立川都市圏を越えた広域的な人々の交流を促す。

③ 第2層のあり方

- ・ 日常生活に関わる活動が、立川都市圏内で基本的に完結できる。
- ・ 活動の場に関する選択肢の多様性が確保され、ニーズに合わせて効果的かつ効率的に活動を行うことができる。

④ 第3層のあり方

- ・ 日常生活のニーズが、過度な負担無く満たせる。
(日常的な生活に関わる活動が、地域によって多様に行われている実態を踏まえ、これら活動がより負担なく効果的に行われるようする。)

(7) 今後に向けて

- ・ 立川都市圏が目指すべき都市のビジョンを具体化する。
- ・ 都市活動を支える手段としての交通のあり方（基本方針）を検討する。
- ・ 市民等から意見を把握する必要がある。