

2-3 将来動向の見通しと想定される変化

(1) 将来動向の見通し

将来に向けて考慮すべき観点として、1)人口減少・高齢化、2)財源問題、3)環境問題、4)防災対策の4つを挙げ、それぞれの今後の見通しを整理します。

1) 人口減少・高齢化

a) 人口減少・高齢化の動向

我が国の人口は2010年の1億2800万人から、2040年には1億700万人まで人口が減少すると推計されています。

今後高齢者は大幅に増加しますが、特に三大都市圏の既成市街地等では高齢者人口が2010年の480万人から2040年には730万人と30年間で+50%も急増することになります。

- 我が国においては、人口が減少するとともに、高齢者が大幅に増加。
- 特に、地方都市においては人口の減少が進む一方、大都市では高齢者が急増。

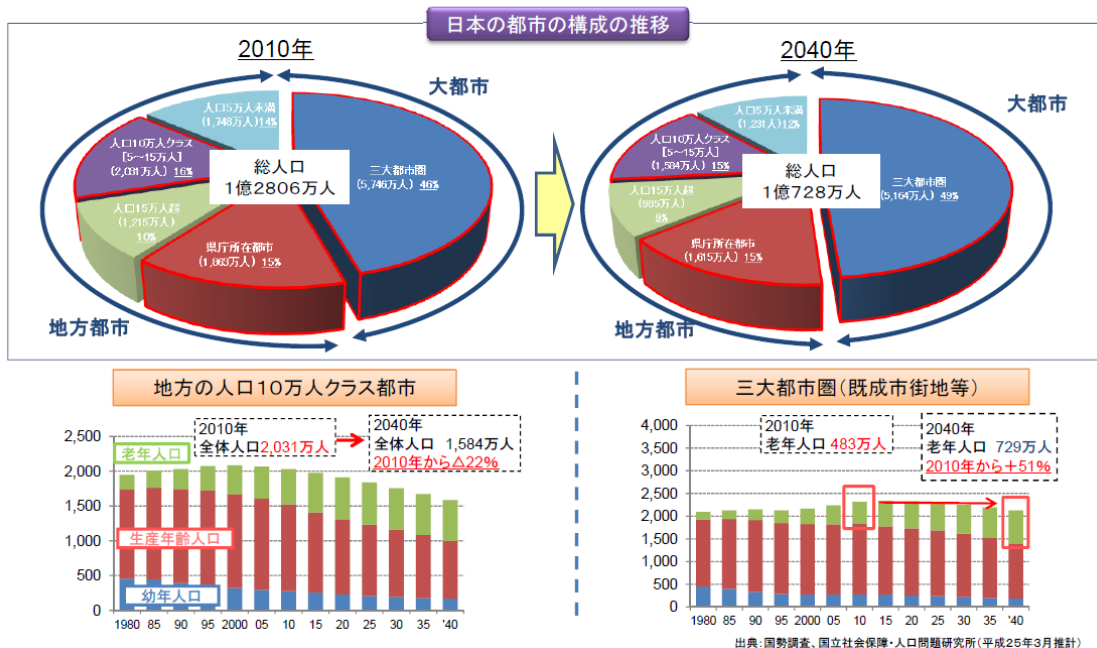


図 2-100 日本の都市の構成の推移と人口の推移

出典：都市再構築戦略検討委員会 第7回 資料3 (H25)

立川市の人口は今後10年間で約2,000人の減少が見込まれています。平成32年には65歳以上人口が約5,000人増加して市の総人口の25%を超える一方、14歳以下の人口は約2,000人の減少、15～65歳の生産年齢人口は約5,000人の減少と、人口減少・高齢化が進んでいきます。

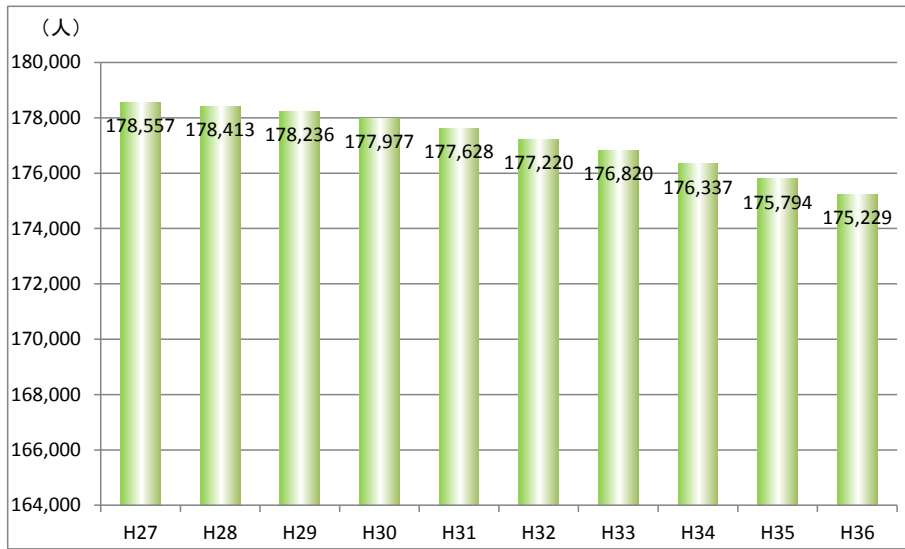


図 2-101 立川市の将来人口推計値

資料：立川市第4次長期総合計画策定のための将来人口推計調査報告書(H25)

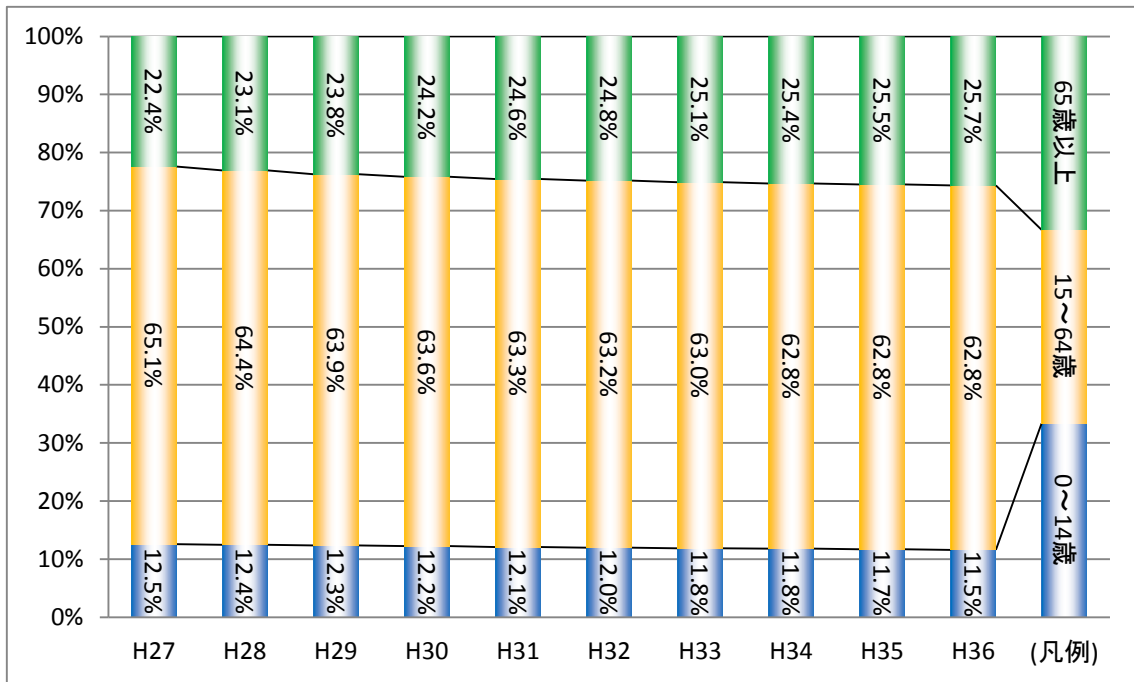


図 2-102 立川市の年齢3階層別人口の将来推計値

資料：立川市第4次長期総合計画策定のための将来人口推計調査報告書(H25)

b) 高齢者の増加により交通事故の当事者に高齢者が占める割合も増加

運転免許を保有する高齢者が増加するため、交通事故の当事者に高齢者が占める割合も増加することが想定されます。年齢層別運転免許保有者 10 万人当たりの事故件数を見ると、若者の事故率が高い一方で、60 歳を過ぎると年齢増とともに増加傾向にあります。また、死亡事故の件数に限ると、75 歳以上が最も多くなっています。

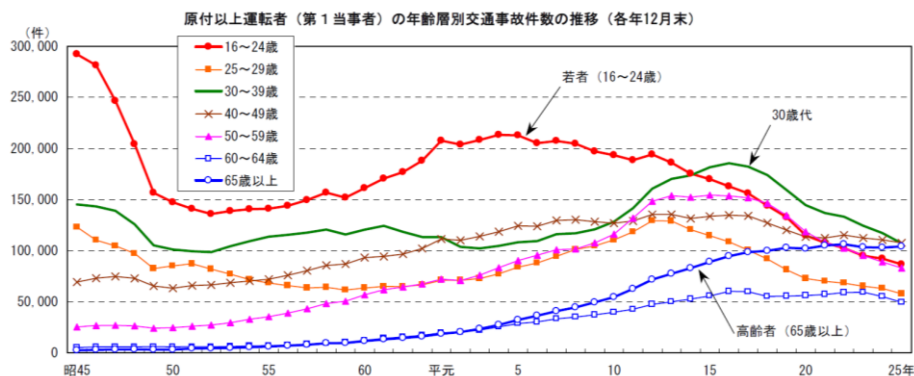


図 2-103 原付以上運転者の年齢層別事故件数の推移(全国)

出典：平成 25 年中の交通事故の発生状況，警察庁(H25)

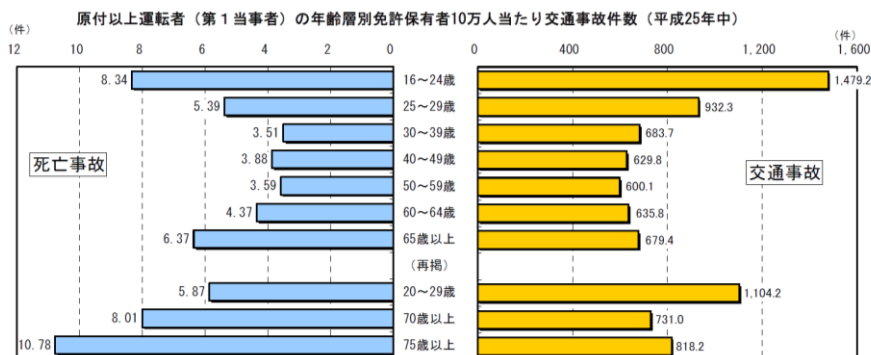


図 2-104 原付以上運転者の年齢層別免許保有者 10 万人当たり交通事故・死亡事故件数(全国)

出典：平成 25 年中の交通事故の発生状況，警察庁(H25)

c) 若者のクルマ離れが進行

若者の運転免許の保有率は微減の傾向にあります。特に東京都では20歳代の保有率が平成3年の74.2%から平成23年には63.5%にまで低下しています。また、30歳代も平成18年から平成23年にかけてそれまでの増加傾向から減少に転じています。

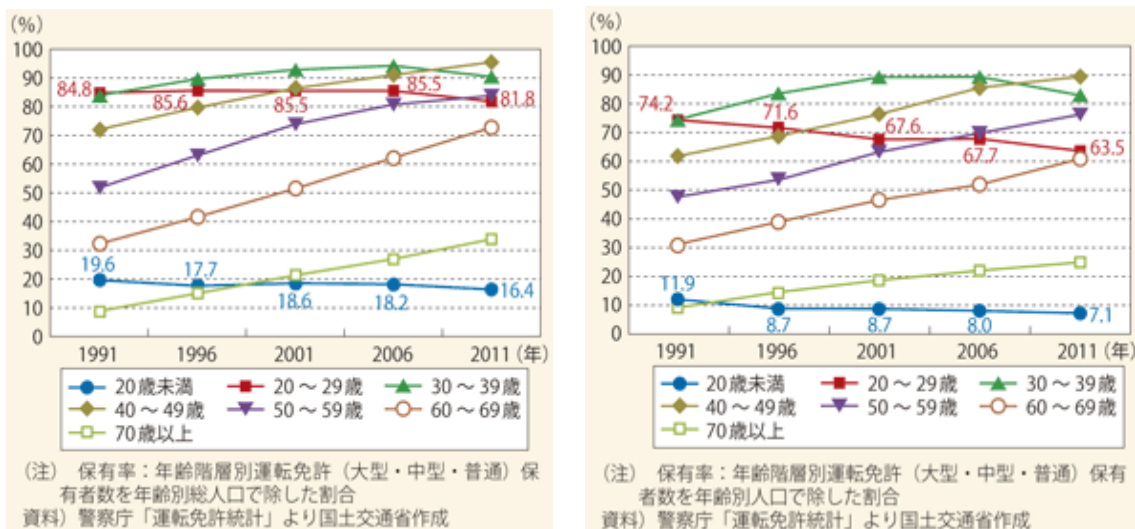


図 2-105 年齢階層別運転免許保有率の推移(全国：左、東京都：右)

出典：国土交通白書 2013(H24)

2) 財源問題

a) インフラの老朽化による維持更新コストの増大

日本国内における既存のインフラは高度経済成長期に建設されたものが多く、供用から年数を経たものが多く残されており、これから先維持更新の必要性が高まることが予測されています。

こうした中、国土交通省の試算によると、平成 25 年度の維持管理・更新費は約 3.6 兆円だったのに対し、10 年後は約 4.3～5.1 兆円、20 年後は約 4.6～5.5 兆円程度になるものと推定されています。

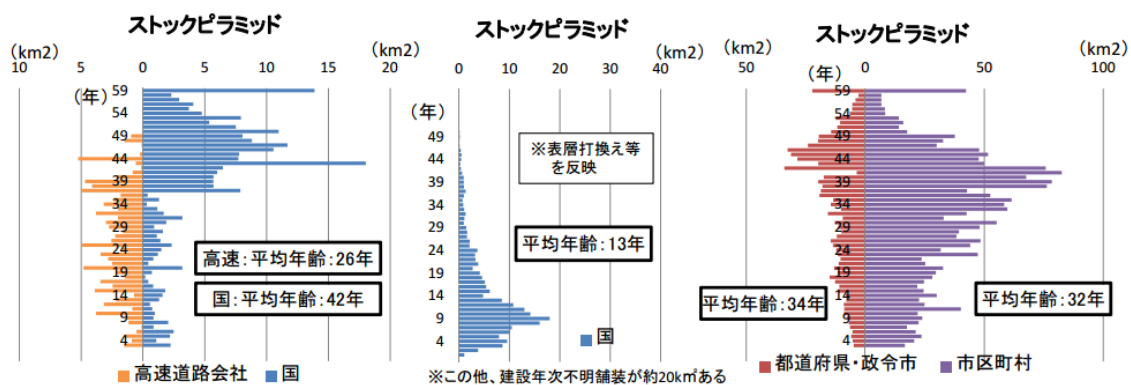


図 2-106 道路(舗装)におけるストックピラミッド(舗装面積)

出典：社会資本整備審議会・交通政策審議会

「今後の社会資本の維持管理・更新のあり方について」

答申～参考資料～(H25)

立川市が管理する橋りょうの建設年代は、高度経済成長時代の 1964 年以降に建設が集中しています。そのため近い将来大量の更新時代の到来が予測されます。

このような背景から、定期的な点検と補修を行い、これまでの対症療法的な対策から予防保全的な対策に転換を図り、維持管理コストの縮減及び予算の平準化を目的とし、併せて耐震補強工事を計画的に実施し安全確保を図る、立川市橋りょう長寿命化修繕計画を策定しています。

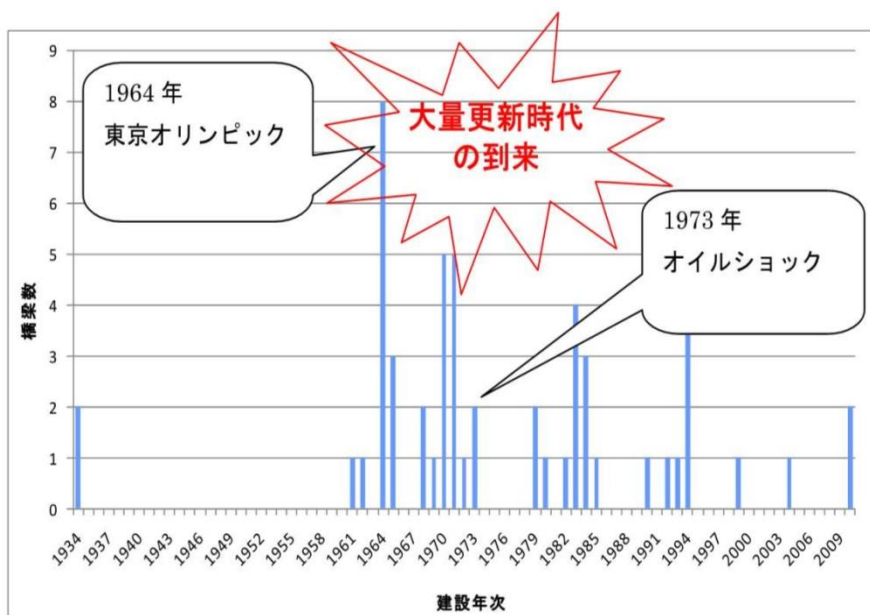


図 2-107 立川市が管理する橋りょうの建設年代

出典：立川市橋りょう長寿命化修繕計画(H23)

立川駅前の北口ペDESTリアンデッキは、公共交通の集中する駅前の重要な箇所に、平成9～17年度の間建設され、供用開始後10年前後と比較的新しい施設です。北口デッキは、駅周辺も含め多くの利用者がおり、経済的影響も多大であることから、将来、損傷が顕著となつてから対症療法的に維持管理計画に取り組むよりも、初期の段階から予防保全を考えた計画的な維持管理を導入し、維持管理コストの縮減及び予算の平準化を行い長寿命化を図ります。

ペDESTリアンデッキは道路橋とは維持管理方針においても相違が見られるため、個別に立川駅北口デッキ長寿命化修繕計画を策定しています。

資料：立川駅北口デッキ長寿命化修繕計画(H23)

b) 公共サービス提供・維持のための財源がひっ迫することが懸念される

地方公共団体の財政力を示す財政力指数※は、立川市では1.0を超えていますが、近年では低下傾向にあります。

高齢化による社会保障費の増加、環境問題への対応や防災対策の必要性等から、公共サービス提供・維持のための財源がひっ迫することが懸念されます。長期的には、人口減少による税収減も想定されます。

※基準財政収入額を基準財政需要額で除した数値の過去3年間の平均値。この数値が高いほど自主財源の割合が高く、財政力が強いことを示す。1.0を超える地方公共団体は普通地方交付税の交付を受けない。

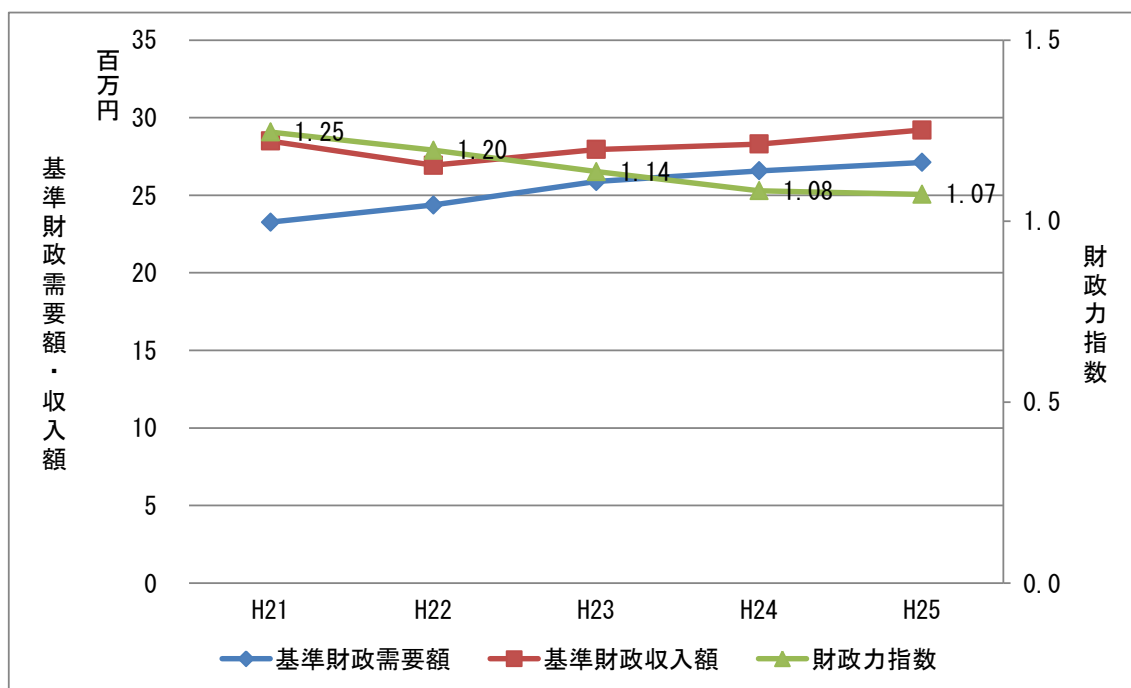


図 2-108 立川市の財政状況の推移

資料：立川市統計年報(H26)

3) 環境問題

a) 地球温暖化問題の重要性が増大する

「地球温暖化の進行は、気候変動により人類の生存基盤及び社会経済の存立基盤を揺るがす重大な脅威である。地球温暖化がもたらす脅威に対し、現在及び将来における国民の生命・身体・財産の安全を確保するため、今後とも、環境と経済の両立を図りつつ、切れ目なく地球温暖化対策を推進する必要がある。第四次環境基本計画(平成 24 年 4 月 27 日閣議決定)においても、地球温暖化対策の長期的な目標として、2050 年までに 80% の温室効果ガスの排出削減を目指すこととしている。」

引用：当面の地球温暖化対策に関する方針 地球温暖化対策推進本部 (H24)

b) CO₂ 排出量削減に対して運輸部門からの貢献が必要

日本における CO₂ 排出量のうち、18.6%が運輸部門からの排出です。このうち自家用乗用車や自家用貨物車など自動車全体がおよそ 9 割を占めており、環境問題の解決においては運輸部門からの貢献が必要な状況となっています。

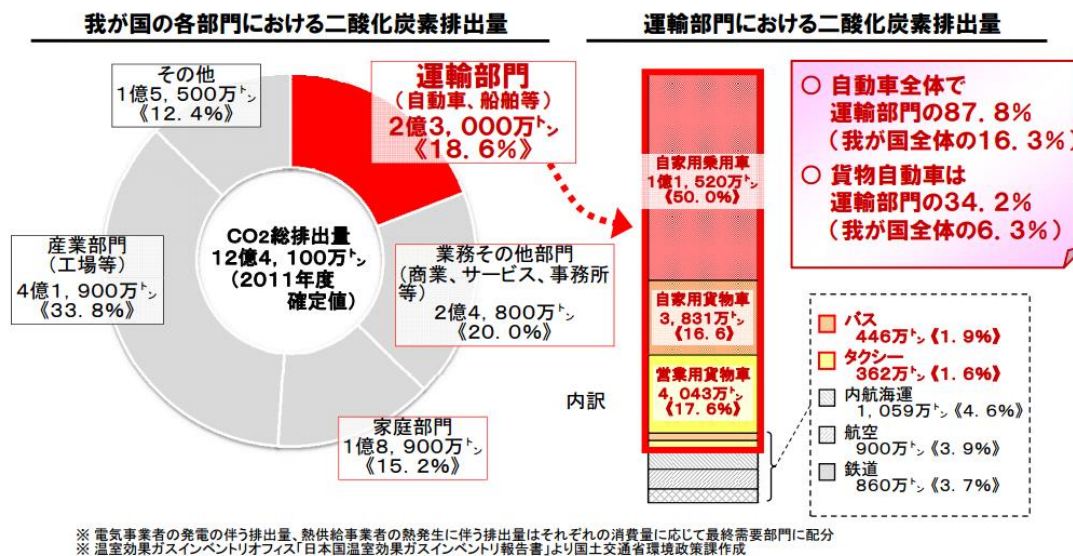


図 2-109 運輸部門における CO₂ 排出量

出典：運輸部門における地球温暖化対策，国土交通省総合政策局環境政策課 (H25)

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量は、鉄道は乗用車の約13%、バスでも約36%にとどまります。また、徒歩や自転車はもちろん二酸化炭素を排出しません。運輸部門からの二酸化炭素排出量を削減するためには、乗用車から鉄道・バスの公共交通機関、徒歩・自転車の非動力交通手段への転換が重要になります。

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)

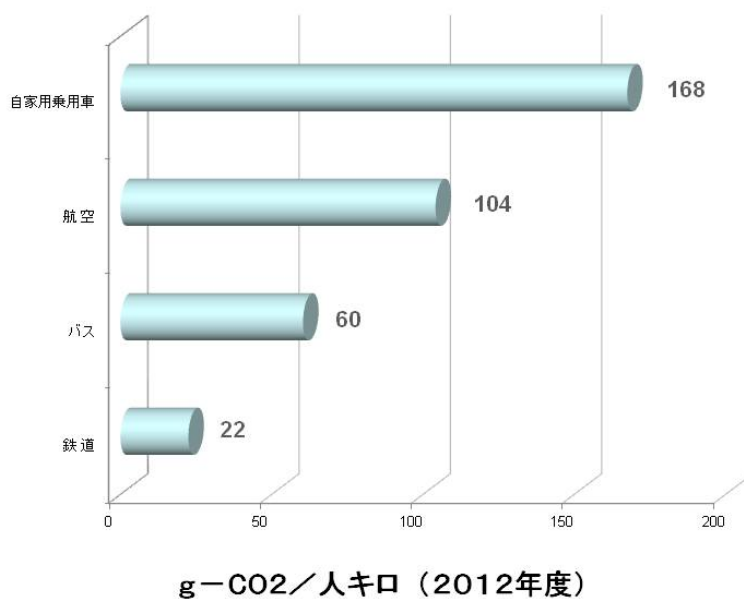


図 2-110 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)

出典：国土交通省ホームページ(H26. 10. 確認)

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html

立川市第2次環境基本計画では、低炭素まちづくりの推進のために5年間のアクションプランとして、自動車からの温室効果ガスの排出削減を掲げ、市、市民、事業者それぞれの取組を推進することを定めています。

表 2-26 立川市における自動車からの温室効果ガスの排出削減に向けた取組
(5年間のアクションプラン)

イ 自動車からの温室効果ガスの排出削減

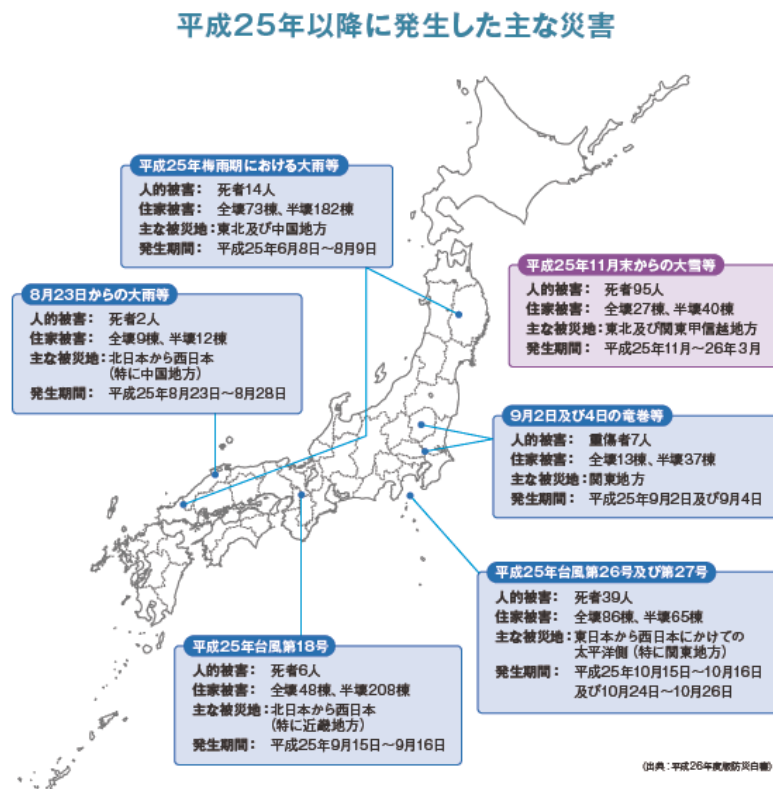
市（担当課）	市民	事業者
<ul style="list-style-type: none"> ・ 公用車を購入・リースする際は、低公害車を導入します。（総務課） ・ 自動車からの排出ガスを削減するため、自動車利用自粛等の啓発を行います。（環境対策課） ・ 自転車駐車場の整備など、自転車の利用環境の整備を促進します。（交通対策課） ・ レンタサイクル事業の推進に取り組みます。（交通対策課） ・ 自動車からの排出ガスを削減するため、アイドリングストップを周知します。（環境対策課） ・ カーシェアリングの利用推進を目指します。（環境対策課） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ できるだけ自動車の利用を控えます。 ・ アイドリングストップを励行します。 ・ 自動車を購入する際は、低公害車の選択を検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ できるだけ自動車の利用を控えます。 ・ アイドリングストップを励行します。 ・ 自動車を購入する際は、低公害車の選択を検討します。 ・ 自転車駐車場を適切に整備し、自転車を利用しやすい環境を整えます。

出典：第2次立川市環境基本計画(H27)

4) 防災対策

a) 国土強靱化が求められる

近年、ゲリラ豪雨や竜巻・大雪などの異常気象が多く見受けられており、南海トラフ地震や首都直下地震の発生が今後予測されていることもあり、「強さとしなやかさ」を備えた国土・経済社会システムの構築が求められています。



今後、発生が予想されている巨大地震

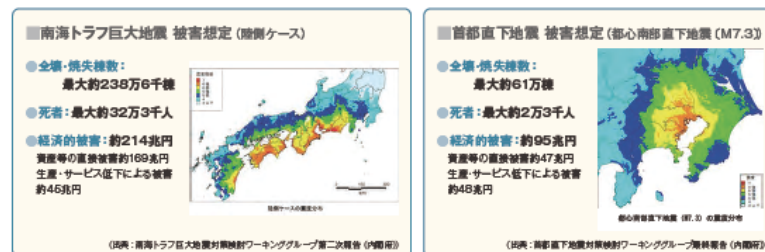


図 2-111 平成 25 年以降に発生した主な災害と今後発生が予想されている巨大地震

出典：国土強靱化とは？～強くて、しなやかなニッポンへ～、
 内閣官房国土強靱化推進室 (H26)

b) 立川断層*が存在し、震災が懸念される。

多摩地域は、多摩川の扇状地を基盤とする武蔵野台地に位置し、安定的な地盤上に形成された街ですが、立川断層*が縦断しているため、災害への備えが重要視されています。

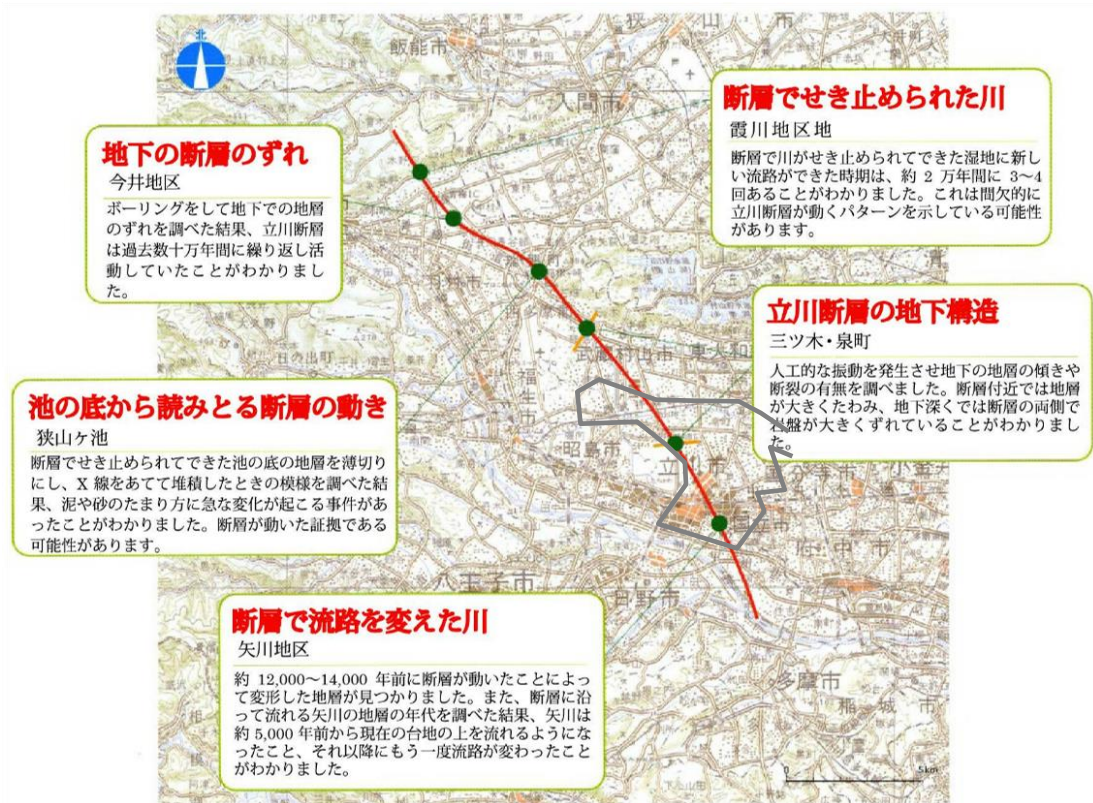


図 2-112 立川断層の位置図

出典：東京の活断層 立川断層帯を調査する，東京都(H11)

* 文部科学省は、平成24年度から3ヶ年にわたり「立川断層帯の重点的な調査観測」を実施していますが、今後の調査結果によっては、立川断層帯の評価が変わる可能性があります。

(2) 将来に向けて想定される交通に関する変化

1)人口減少・高齢化、2)財源問題、3)環境問題、4)防災対策の4つの観点で社会動向を見た際に、将来に向けて想定される交通に関する変化を整理します。

総合都市交通戦略の計画期間である概ね10年後までに想定される変化と、10年後以降に想定される変化(文章末尾に㊦)に分けて記載します。

1) 人口減少・高齢化

① 鉄道・モノレール

- 高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心に鉄道・モノレール利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。
- 少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
- リタイア層を65歳以上と仮定すると、現在のリタイア層の50%以上にあたる55～64歳の方たちが、今後10年間でリタイアすることになり、長期的には鉄道・モノレールの通勤混雑が次第に緩和されることが想定されます。㊦
- 通勤目的の利用頻度に対して私事目的の利用頻度が低いことが想定され、長期的には鉄道・モノレールの利用者が総量として減少傾向となることが想定されます。㊦

② バス

- 高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心にバス利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。特に、私事目的では立川市内で完結する移動の占める割合が鉄道・モノレールと比較して高いため、高齢者の占める割合のさらなる増加が想定されます。
- 少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
- 歩行に抵抗を感じる層が増加し、バス停の近接性のニーズの増大が想定されます。
- 既に一部の住宅団地と立川駅を結ぶ路線で利用者が減少傾向にありますが、リタイア層を65歳以上と仮定すると、現在のリタイア層の50%以上にあたる55～64歳の方たちが、今後10年間でリタイアすることになり、バスの通勤混雑が次第に緩和されることが想定されます。
- 通勤目的の利用頻度に対して私事目的の利用頻度が低いことが想定され、バスの利用者が総量として減少傾向になることが想定されます。

③タクシー

- 高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心にタクシー利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。
- 少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
- タクシー車両の生産・開発動向から、車いす対応のミニバン型の車両が増加することが想定されます*。

*資料：タクシー、車内広々のミニバン型へ トヨタ・日産が開発
朝日新聞，H26. 11. 28(H27. 3. 確認)

<http://www.asahi.com/articles/ASGCV573WGCVULFA01T.html>

④自動車

- 高齢者人口が増加し、自動車を運転する高齢者の増加が想定されます。
- 高齢者の私事目的での移動が増加し、中心市街地や大規模商業施設周辺での混雑の悪化が想定されます。
- 自動車を運転する高齢者が増加し、交通事故当事者となる高齢者の増加が想定されます。
- 生産年齢人口の減少、若者のクルマ離れの傾向が継続すると、長期的には自動車交通量が減少傾向になることが想定されます。Ⓔ

⑤自転車

- 高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心に自転車を利用する高齢者の増加が想定されます。
- 自転車を運転する高齢者が増加し、交通事故当事者となる高齢者の増加が想定されます。
- 健康に良い乗り物として、自転車を利用する人の割合の増加が想定されます。

⑥徒歩

- 高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心に徒歩で移動する高齢者の増加が想定されます。
- 徒歩で移動する高齢者が増加し、交通事故当事者となる高齢者の増加が想定されます。
- 健康に良い移動手段として、徒歩で移動する人の割合の増加が想定されます。

⑦結節点

- 高齢者や子育て層を含めて、誰もが移動しやすい環境づくりが求められ、垂直抵抗の軽減や段差の解消の重要性の増大が想定されます。

2) 財源問題

①鉄道・モノレール

- 路線の建設や立体化など、鉄道・モノレールの整備に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

②バス

- 収支率の低いバス路線の維持に要する財源の確保が困難になることが想定されます。
- 財源のひっ迫によって道路の新設や拡幅が進まず、新規バス路線の導入が進まないことが想定されます。

③タクシー

(該当なし)

④自動車

- 道路の新設・拡幅や、維持補修に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

⑤自転車

- 自転車走行空間の整備に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

⑥徒歩

- 歩道の整備、デッキや歩道橋の維持補修に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

⑦結節点

- 駅前広場等の整備に要する財源の確保が困難になることが想定されます。

3) 環境問題

①鉄道・モノレール

- 環境にやさしい交通手段として鉄道・モノレールの重要性が増加すると想定されます。

②バス

- 環境にやさしい交通手段としてバスの重要性が増加すると想定されます。

③タクシー

- 環境対応車導入など、タクシーからの排出ガス削減ニーズが増加すると想定されます。

④自動車

- 環境対応車普及・交通量削減など、自動車からの排出ガス削減ニーズが増加すると想定されます。

⑤自転車

- 環境にやさしい交通手段として自転車の重要性が増加すると想定されます。

⑥徒歩

- 環境にやさしい交通手段として徒歩の重要性が増加すると想定されます。

⑦結節点

(該当なし)

4) 防災対策

①鉄道・モノレール

- 鉄道・モノレールインフラの強靱化の重要性が増加すると想定されます。

②バス

- 緊急時のバス輸送経路や運行体制の確保・維持の重要性が増加すると想定されます。

③タクシー

- 緊急時の通信手段としてタクシー無線活用の重要性の増加が想定されます。

④自動車

- 緊急時の輸送経路、避難路確保の重要性が増加すると想定されます。

⑤自転車

- 緊急時の移動手段とし自転車の重要性が増加すると想定されます。

⑥徒歩

- 緊急時の徒歩帰宅と支援環境整備の重要性が増加すると想定されます。

⑦結節点

- 立川駅周辺などで、災害時に発生する帰宅困難者の一時滞在施設確保の重要性が増加すると想定されます。

(3) 将来に向けて想定される土地利用に関する変化

1)人口減少・高齢化、2)財源問題、3)環境問題、4)防災対策の4つの観点で社会動向を見た際に、将来に向けて想定される土地利用に関する変化を整理します。

1) 人口減少・高齢化

- 高齢者人口の増加により、高齢者の住みよい環境整備の必要性が増加すると想定されます。
- 少子化対策として、子育て層の住みよい環境整備の必要性が増加すると想定されます。
- 立川市でも人口減少が始まる中で、人口の増加傾向が続く地域も存在します。
- 人口減少により空き家や空き地が増加すると想定されます。㊦
- 利用者の減少により、商店・病院等日常サービスの水準が低下すると想定されます。㊦

2) 財源問題

- 老朽化した都市基盤・公共施設の改修・建替えに要する財源の確保が困難になることが想定されます。
- 公共サービスの水準の維持に要する財源の確保が困難になると想定されます。

3) 環境問題

- 環境にやさしいまちづくりのあり方として、集約型都市構造実現の重要性が増加すると想定されます。

4) 防災対策

- 立川市における広域防災拠点機能の重要性が増加すると想定されます。
- 老朽化した都市基盤・公共施設の耐震化・長寿命化の重要性が増加すると想定されます。

2-4 課題

現状と特徴、将来に向けて想定される変化を踏まえ、これから概ね10年程度の期間における交通に関する課題、土地利用に関する課題を整理します。

さらに交通と土地利用は互いに密接な関係にあるため、交通に関する課題と土地利用に関する課題を重ね合わせて考えた際の課題についても整理を行います。

(1)交通に関する課題

交通手段別の課題、交通結節点の課題、交通手段間の連携を踏まえた交通政策・施策体系の課題を次のように整理しました。

①多様な人々が利用しやすい利便性の高い鉄道・モノレールサービスの提供

- 現在、市内の鉄道路線では日中でも高水準の運行頻度が維持されています。
- 今後、高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心に鉄道・モノレール利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。
- 今後、少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
- このため、**高齢者・子育て層を始め、多様な人々が利用しやすい鉄道・モノレール利用環境の提供が課題となります。**
- 現在、地球温暖化問題への対策として運輸部門からのCO₂排出量削減が求められており、自家用車と比べて輸送量当たりのCO₂排出量の少ない鉄道・モノレール利用を促進する必要があります。
- 今後、環境にやさしい乗り物として鉄道・モノレールの重要性が増すことが想定されます。
- このため、**環境にやさしい乗り物として鉄道・モノレールの利用を促進することが課題となります。**
- 現在、震災や異常気象に備えるための国土強靱化の必要性が増加しています。市内には立川断層が存在し、災害への備えが重要となります。
- 今後、インフラの老朽化による維持更新コストの増加が想定されます。
- このため、**鉄道・モノレール路線・施設について、災害リスクが高い箇所、老朽化の進んだ箇所等の防災対策を進めることが課題となります。**

②多様な人々が利用しやすい効率的で高い水準のバスサービスの提供

- 現在、市内のバス利用者の減少傾向によりサービス維持の困難性が増加しています。
 - 今後、高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心にバス利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。特に、私事目的では立川市内で完結する移動の占める割合が鉄道・モノレールと比較して高いため、高齢者の占める割合のさらなる増加が想定されます。
 - 今後、少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
 - このため、利用者が減少傾向にある厳しい状況下ですが、**高齢者・子育て層を始め、多様な人々が利用しやすいバス利用環境の提供が課題となります。**
- 現在、中心市街地周辺では商業施設のバーゲン時期など特定の日に、道路混雑によるバスの遅延が生じています。
 - 今後、中心市街地周辺や新市街地周辺では大規模開発も想定され、更なる道路混雑の悪化により、バスの遅延の悪化が想定されます。
 - このため、外出する人がバスを選択したくなるサービス実現のために、**中心市街地で発生する交通渋滞による遅延を解消するための走行環境の確保が課題となります。**
- 現在、市内にはバス停までの距離が遠い交通不便地区が存在します。一方で道路が狭く、バス車両が入れない地域も存在しています。
 - 今後、高齢化により移動への抵抗感が大きい層が増大し、自宅や目的地とバス停の近接性がさらに求められることが想定されます。
 - このため、**交通不便地域での道路整備と連動した路線の確保が課題となります。**
- 現在、地球温暖化問題への対策として運輸部門からのCO₂排出量削減が求められており、自家用車と比べて輸送量当たりのCO₂排出量の少ないバス利用を促進する必要があります。
 - 今後、環境にやさしい乗り物としてバスの重要性が増すことが想定されます。
 - このため、**環境にやさしい乗り物としてバスの利用を促進することが課題となります。**

③多様な人々が利用しやすいきめ細かなタクシーサービスの提供

- 今後、高齢者人口が増加し、私事目的を中心にアクティブに活動することが想定され、日中を中心にタクシー利用者に占める高齢者の割合の増加が想定されます。
- 今後、少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
- 今後、タクシー車両の生産・開発動向から、車いす対応のミニバン型の車両が増加することが想定されます。
- このため、高齢者・子育て層を始め、多様な人々の利用ニーズに応じた車両の導入や、乗降時の段差解消など、サービスのユニバーサルデザイン化が課題となります。

④適正な利用がなされ、混雑が緩和された自動車走行・駐車環境の実現

- 現在、市内では骨格的な都市計画道路に未整備区間が残り、道路混雑が生じています。
- 今後、インフラの老朽化による維持更新コストの増加が想定され、新規・拡幅の道路整備を進めるための財源が限られるため、引き続き道路混雑が生じることが予見されます。
- このため、重要性の高い区間での優先的な道路整備を進めるとともに、交通需要が集中する地域における他の手段への転換による交通需要の適正化が課題となります。
- 高齢者が交通事故の当事者となる割合は他の年代と比較して必ずしも高くありませんが、運転中の死亡事故の当事者となる割合は他の年代よりも高くなっています。
- 今後、自動車をこれまで利用してきた層が高齢化し、高齢者の自動車利用が増加することが予見されます。これに伴い、交通事故の当事者に占める高齢者の割合が増加する可能性があります。
- このため、事故のリスクを下げる観点から、交通安全に資する道路環境の整備や高齢者の免許返納等の取り組みを継続していくと同時に、自動車へ依存せずに他の交通手段を組み合わせる環境の構築が課題となります。
- 現在、立川駅周辺の駐車場は、総量としては十分な水準にあるものの、主に休日に一部駐車場で需要過多による入庫待ちと交通流への影響が生じています。
- 今後、中心市街地とその周辺では大規模開発も想定され、更なる駐車需要の増加が想定されます。
- このため、駐車問題対策として、既存施設も活用した駐車需要の空間的・時間的偏在の抑制が課題となります。

- 現在、地球温暖化問題への対策として運輸部門からのCO₂排出量削減が求められています。
- 今後、自動車からのCO₂排出量削減の重要性が増すことが想定されます。
- このため、電気自動車や燃料電池自動車等の低排出車両の普及とともに、自動車の過度な利用を抑制し、輸送量当たりのCO₂排出量が少ない交通手段への転換を促進するなど、**自動車からのCO₂排出量を削減する取り組みの実現**が課題となります。
- 現在、震災や異常気象に備えるための国土強靱化の必要性が増加しています。市内には立川断層が存在し、災害への備えが重要となります。
- 今後、災害に備えた緊急時の輸送・避難体制の重要性が増すことが想定されます。
- このため、**緊急時の輸送・避難経路の確保**が課題となります。

⑤安全性・利便性が確保された自転車走行・駐輪環境の実現

- 現在、立川市の平坦な地形が多い特性を受けて、市内での移動に自転車が多く活用されています。
- 今後、自転車ブームの高まりにより、立川市内でも自転車利用ニーズがさらに高まることが想定されます。
- このため、**多様な自転車利用(早い自転車・遅い自転車)ニーズに対応し、安全かつ快適に走行できる空間の連続的な確保**が課題となります。
- 現在、立川駅やその他の駅の周辺には自転車等駐車場が整備されていますが、立川駅周辺では利用される自転車等駐車場と利用されない自転車等駐車場の間で需要の偏在が生じています。
- 今後、中心市街地とその周辺では大規模開発も想定され、更なる駐輪需要の増加が想定されます。
- このため、**放置自転車対策として、既存施設も活用した駐輪需要の空間的・時間的偏在の抑制**が課題となります。
- 現在、地球温暖化問題への対策として運輸部門からのCO₂排出量削減が求められており、CO₂を排出しない自転車利用を促進することが重要です。
- 今後、環境にやさしい乗り物として自転車の重要性が増すことが想定されます。
- このため、**環境と健康にやさしい乗り物として、自転車の利用を促進**することが課題となります。
- 現在、震災や異常気象に備えるための国土強靱化の必要性が増加しています。市内には立川断層が存在し、災害への備えが重要となります。
- 今後、自転車を緊急時の移動手段として活用することが期待されます。
- このため、**緊急時の自転車移動の支援体制の整備**が課題となります。

⑥ 駅周辺や生活空間の安全性・利便性が確保された歩行環境の実現

- 現在、市内では駅や学校周辺、生活道路での安全な歩行環境に対して市民のニーズがあります。
- 今後、仕事からリタイアする居住者が、私事目的にて駅周辺や生活空間内を徒歩で移動する機会が増加するものと想定されます。また、高齢者が増加することにより、移動に抵抗を感じる層が増加することが想定されます。
- 今後、少子化対策の重要性が増大し、子育て層が安心・安全に徒歩で移動できる環境整備が、一層求められることが想定されます。
- このため、**高齢者・子育て層を始め、多様な人々が、安心して快適に回遊できる歩行環境の整備**が課題となります。
- 現在、地球温暖化問題への対策として運輸部門からのCO₂排出量削減が求められており、CO₂を排出しない徒歩での移動を促進することが重要です。
- 今後、環境にやさしい移動手段として徒歩の重要性が増すことが想定されます。
- このため、**環境と健康にやさしい移動手段として、徒歩での移動を促進**することが課題となります。

⑦ 誰もが安心・快適に乗り継ぎできる交通結節点の実現

- 現在、交通結節点周辺での駐車や駐輪が周辺の交通に影響を与えています。
- 今後、高齢者が増加することにより、乗り継ぎの垂直・水平移動に抵抗を感じる層が増加することが予見されます。
- 今後、少子化対策の重要性が増大し、子育て層が利用しやすい環境整備が、一層求められることが想定されます。
- このため、**高齢者・子育て層を始め、多様な人々が、安心して快適に乗り継ぎできる環境の整備**が課題となります。
- 現在、震災や異常気象に備えるための国土強靱化の必要性が増加しています。市内には立川断層が存在し、災害への備えが重要となります。
- 今後、災害時の帰宅困難者の一時滞在所として駅周辺の重要性が増すことが想定されます。
- このため、**災害時の一時滞在機能の確保**が課題となります。

⑧交通手段間の連携を踏まえた交通政策・施策体系の構築

- 例えば、限られた道路空間の中で自動車の走行空間の幅を拡大すると、自転車や徒歩のための空間が削減され、移動性への支障が懸念されるなど、交通手段間にはトレードオフの関係があります。その一方で、道路を拡幅することで、自動車の走行性が向上するだけでなくコミュニティバスの経路として機能できるようになるなど、交通手段間の相乗効果が期待できる取り組みも存在します。
- また、交通インフラの整備・維持のための財源には限りがあり、既存の交通手段、交通施設を組合せて活用しながら効率的な投資を行っていく必要があります。
- このため、各交通手段の位置づけと優先順位を検討した上で、**交通手段間の連携を踏まえた交通政策・施策体系の構築を行うことが課題となります。**

(2)土地利用に関する課題(都市計画マスタープランより)

都市計画マスタープランでは土地利用関連の課題として5項目が整理されています。

①広域拠点地区の整備

- 多摩の拠点を担う地区として、JR立川駅周辺の整備充実、基地跡地の整備推進。

②地域の拠点となる地区の整備

- 鉄道・モノレールの各駅周辺は、地域の拠点となる地区として駅を中心としたまちづくりの推進・誘導。

③周辺環境と調和した工業の誘導

- 良好な市街地環境の保全・形成のための計画的なまちづくり。

④良好な住環境の保全と誘導

- 良好な住環境の形成を図るため、地区特性にあった制度の活用・市民参加による計画的な市街地形成。

⑤自然環境や農地の保全と活用

- 農業経営の支援と連携した農地の保全、緑や水辺の保全・創出。

資料：立川市都市計画マスタープラン(改定)(H22)

(3)交通と土地利用に関する課題

土地利用に関する課題のうち、交通と密接な関係を持つものについて、両者を重ね合わせて考えた際の課題を整理しました。

①広域拠点地区の整備に向けた課題

- JR立川駅周辺での道路交通の円滑化(優先度の高い幹線道路整備、公共交通の利用促進、駐車場入庫待ち車両の抑制)
- JR立川駅周辺での回遊性向上(歩行環境の整備、放置自転車対策)
- 基地跡地等、新市街地に集積した都市機能や、大規模な土地利用転換が想定される街区へのアクセス性の向上(モノレール・バス・自転車等の連携)

②地域の拠点となる地区の整備に向けた課題

- 鉄道・モノレール駅周辺の地域拠点機能の向上(駅へのバス・タクシーの乗り入れ、自転車等との連携、バリアフリー化)
- 都市施設や団地の建替え等の、土地利用の更新に合わせた地域拠点機能の導入(生活利便施設の立地、バスの乗り入れ、バスと自転車等の連携)
- 地域拠点へのアクセス性の向上(必要な道路整備と連動したバス網の整備、自転車走行空間の整備)

③想定される土地利用の転換に向けた課題

- 地域的な土地利用の転換を見越した先行的な基盤・交通サービスの整備(優先度の高い道路網の整備、バス網の整備、自転車等との連携)

④良好な住環境の保全に向けた課題

- 地域内での移動性の確保(生活道路の拡幅、コミュニティバス網の整備、自転車等との連携)
- 地域内での安心・安全な移動環境の整備(歩行環境の整備、バリアフリー化)