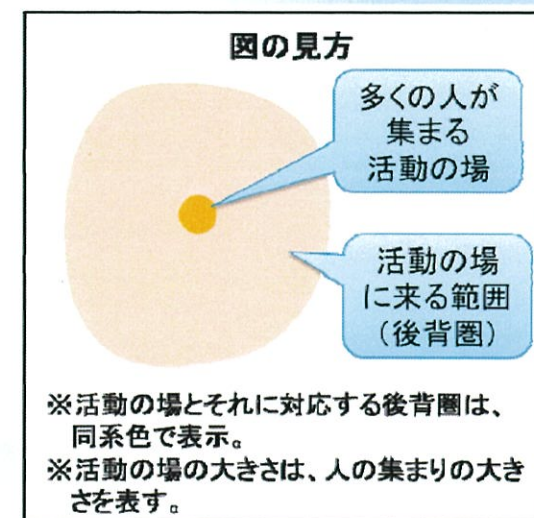
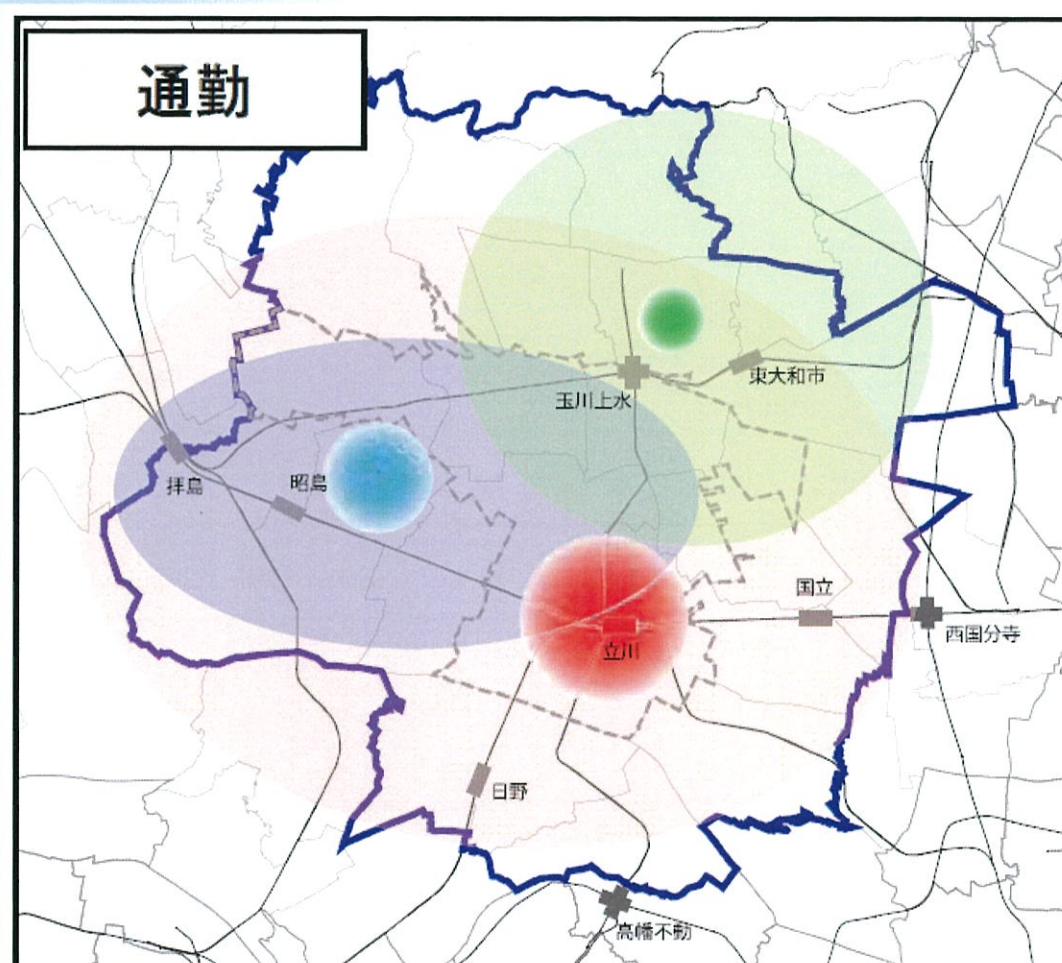


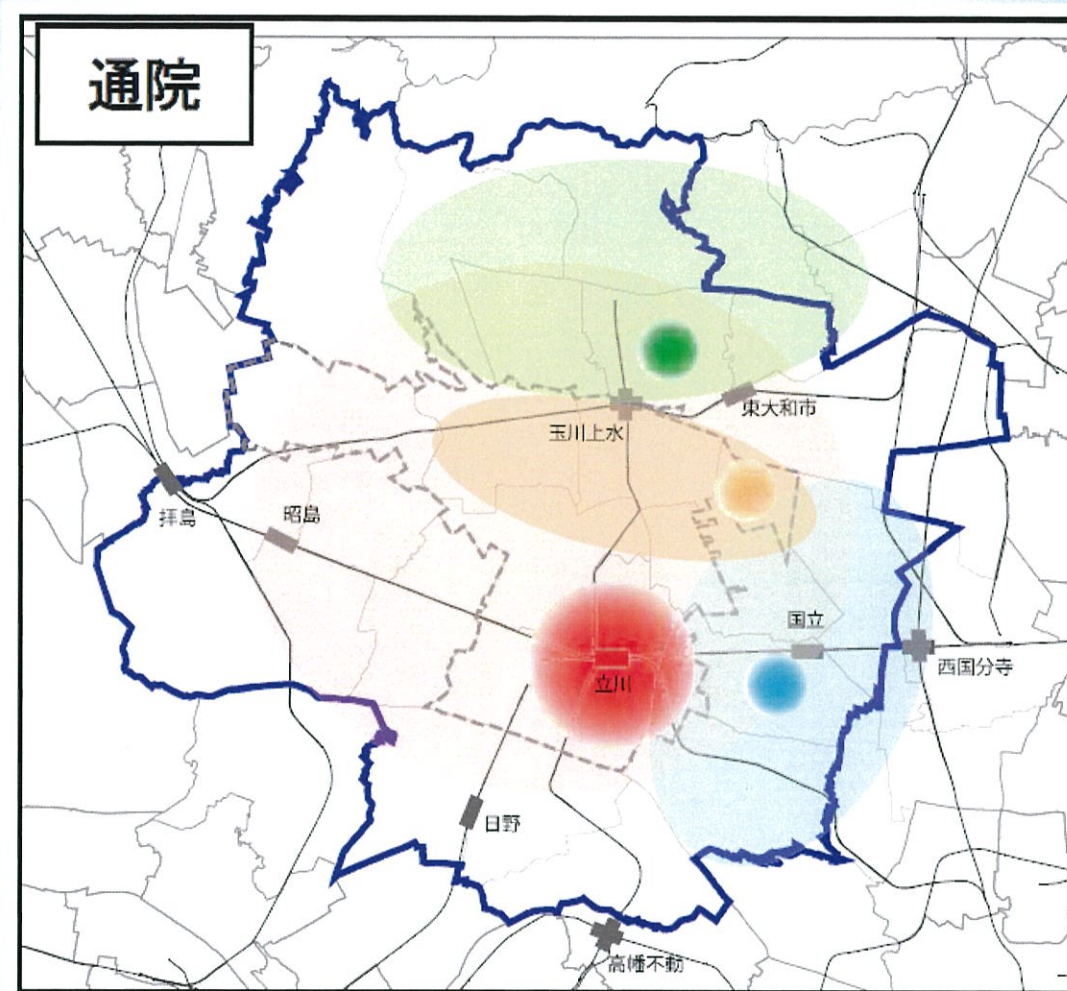
立川市と周辺市の関係

■立川は従業者を周辺市に依存し、周辺市はサービスを立川に依存している。



図一圏域内における「活動の場」と「後背圏」の関係イメージ: 立川市交通マスタープランより(平成25年3月立川市)

立川駅南北地域は、周辺地域の主要な就業の場として機能している。



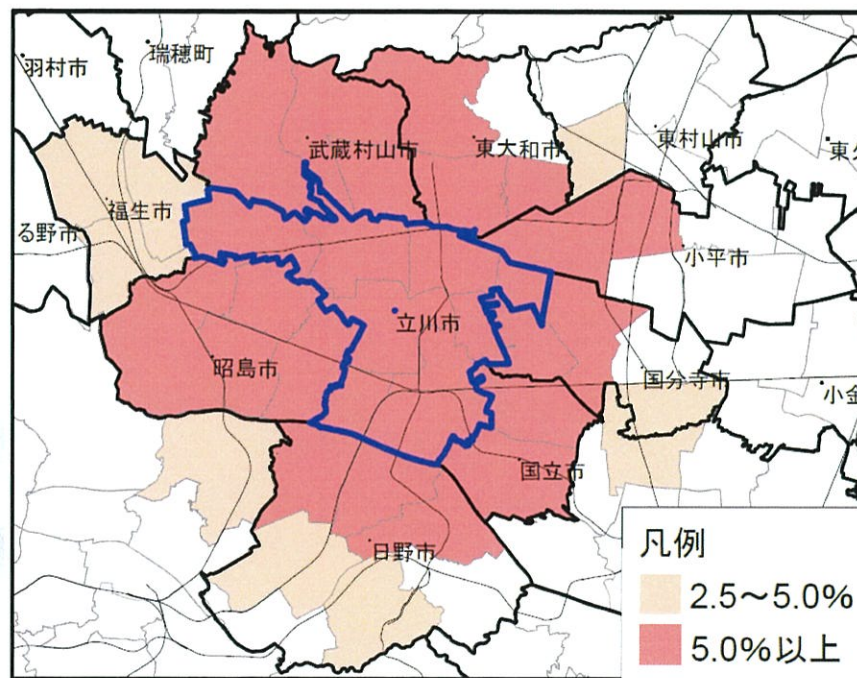
図一圏域内における「活動の場」と「後背圏」の関係イメージ：立川市交通マスタープランより(平成25年3月立川市)

立川駅南部地域は総合病院が複数あり、多くの人が集まる場となっている。

立川市周辺において形成されている立川自立都市圏

■立川市と周辺地域では、自立的な活動圏域が形成されている

- ◆ 立川市をとりまく活動実態の分析結果から、立川市と周辺市で一体的な活動圏域が形成されていることがわかる。
- ◆ 立川市交通マスタープランでは、国土交通省の5%以上の通勤通学圏を都市圏とするという定義を踏まえて、各ゾーンの発トリップのうち、立川市を着地とするトリップの割合が5%以上のゾーンを自立都市圏としての立川都市圏と定義している。



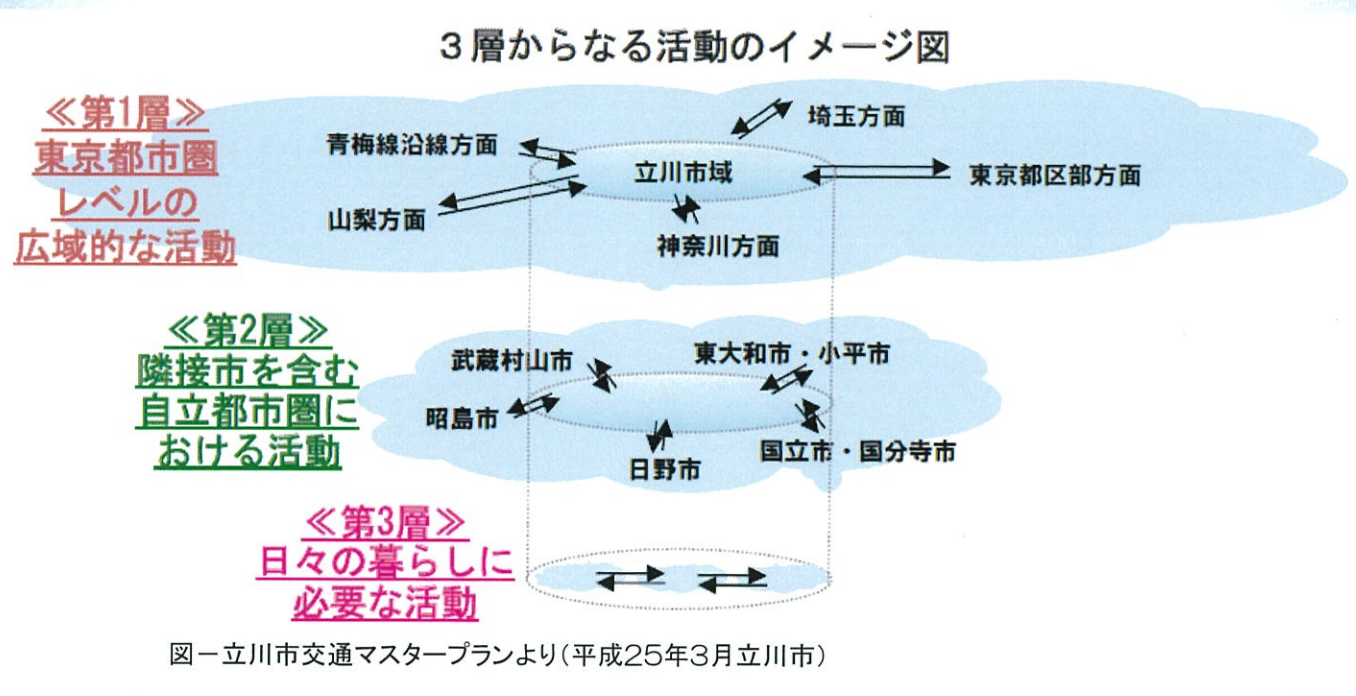
図一立川市への依存度(各ゾーンの発トリップのうち、立川市を着地とするトリップの割合):立川市交通マスタープランより(平成25年3月立川市)

立川市周辺において形成されている立川自立都市圏

■立川市交通マスタープランでは、立川市周辺において、日常生活活動に関係性の高い都市圏が形成されていることが明らかにされている。

○ 都市活動の捉え方

- ◆立川市交通マスタープランでは、市民等の活動と交流に関して、日常生活活動の大半が完結する関係性の高い都市圏が形成されていることが明らかになっている。
- ◆都市圏における活動に関しては、広域から人が集まって行われる活動から、自宅周辺の身近な範囲で行う活動まで、幅広い活動が行われており、活動の空間的な広がりを3つの階層で整理されている。



人口減少・少子超高齢化による都市への影響

今後の立川市及び隣接する周辺市の生産年齢人口の減少



「核都市立川」を支える労働力の減少



「核都市立川」を支える商業・業務サービスの低下



交流が無くなり、まちはにぎわいを失う

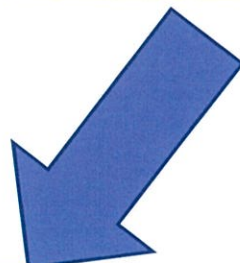
超高齢化の進行



自家用車の利用の減少



出かけられない

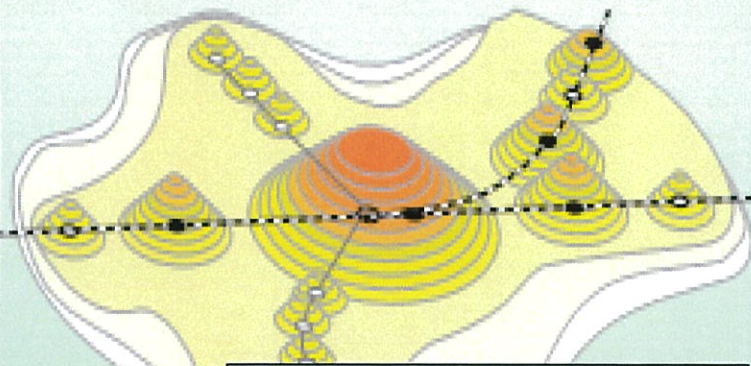
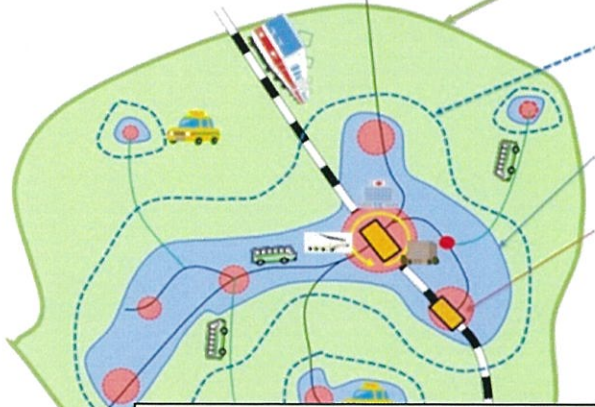


都市消滅の危機！

ワンショットレクチャー(OL)実施状況



◎コンパクトシティへの意識(受容性)調査の実施

	過去調査	現在調査
調査期間	 2007.7 ~ 2008.11	 2014.11 ~ 2015.10
サンプル	587(うち公務員442)	635(うち公務員421)
対象者	都市計画担当者(特に公務員を抽出)	
調査方法	講演会でコンパクトシティについてレクチャーの機会 レクチャー前 ・ レクチャー後 でアンケートを実施	

調査を実施したレクチャー一覧

29

調査日時		調査会場	回収
過去調査	2007年	7月2日 市街地整備促進協議会	53
		10月4日 市街地再開発事業研究会	76
	2008年	2月1日 鳥取県コンパクトシティ講演会	134
		2月13日 広島県議会拠点づくり講演会	33
		5月15日 津山市まちの再生・活性化のありかた委員会講演会	32
		7月17日 岡山県都市計画協会講演	62
		10月3日 全国地区計画推進協議会	135
		11月19日 国土交通大学研修	35
		11月2日 INEX推進協議会講演会	27
計9回			
現在調査	2015年	7月14日 市街地整備促進協議会	19
		7月17日 市街地再開発事業研究会	23
		7月21日 鳥取県コンパクトシティ講演会	37
		8月3日 福井県都市計画協会、まちづくりセミナー	105
		8月15日 東海市議員研修会	40
		8月18日 北広島市市役所職員向け説明会	60
		8月20日 茨城県内市町村担当者向け説明会	64
		8月25日 高崎市研修会	15
		8月28日 国土交通大学校研修	34
		8月31日 千葉県出前講座	42
		9月4日 経団連、都市・住宅政策委員会企画部会	31
		10月8日 東京ガス主催立地適正化計画講習会	75
		10月22日 都市計画協会主催都市計画セミナー	65
		10月27日 大分県主催都市計画講演会	24
計14回			

複数回の調査実施で、多くのサンプルを回収

回答が得られた地方自治体一覧

	都道府県	市区町村					
		50万人以上	30万人以上 50万人未満	15万人以上 30万人未満	5万人以上 15万人未満	5万人未満	特別区
北海道 東北	北海道 青森県 福島県 山形県	札幌市 仙台市	郡山市 旭川市 秋田市	盛岡市 山形市 八戸市	天童市 北広島市	南部町 池田町 津別町	-
関東	茨城県 千葉県 東京都 埼玉県 栃木県 神奈川県 群馬県	横浜市 川崎市 千葉市 宇都宮市 相模原市 船橋市 さいたま市 川口市	越谷市 所沢市 市川市 前橋市 高崎市 松戸市 町田市 藤沢市	水戸市 調布市 日立市 つくば市 ひたちなか市 厚木市 三鷹市 鎌倉市 浦安市 市原市 佐倉市 八千代市 平塚市 草加市 茅ヶ崎市 日野市 立川市	足利市 土浦市 坂戸市 島田市 稲城市 羽島市 坂東市 那珂市 筑西市 神栖市 印西市 茂原市 君津市 笠間市 白井市 鉾田市 成田市 我孫子市 袖ヶ浦市 常陸太田市 大網白里市 小平市 和光市 蓮田市 小金井市 旭市	東海村 富里市 富津市 大子町 鴨川市 潮来市 酒々井町 かすみがうら市	板橋区 葛飾区 渋谷区 荒川区 江戸川区 新宿区 足立区 千代田区
中部	山梨県 静岡県 石川県 長野県 富山県 新潟県 愛知県	新潟市 浜松市 静岡市 名古屋市	豊田市 富山市 長野市 豊橋市	長岡市 富士市 大垣市 沼津市	刈谷市 掛川市 多治見市 東海市	茅野市	-
近畿	兵庫県 大阪府 和歌山県 京都府 福井県 三重県	大阪市 堺市 神戸市 京都市 姫路市 東大阪市	尼崎市 和歌山市 奈良市 西宮市 豊中市	福井市 明石市	生駒市 八幡市 京田辺市 福知山市 坂井市 越前市 鯖江市 敦賀市	広陵町 日野町 河合町 美浜町 大野市 越前町 若狭町 高浜町 あわら市 菊川市	-
中国 四国	広島県 香川県 岡山県 鳥取県 山口県 島根県	広島市 松山市	高松市 倉敷市 岡山市 金沢市 福山市	鳥取市 今治市 東広島市 徳島市	米子市 津山市 総社市 倉吉市 玉野市	備前市 境港市 江府町 新見市 浅口市 大山町 早島町 伯耆町 勝央町 北栄町 日南町 日吉津村	-
九州 沖縄	沖縄県 長崎県 熊本県 大分県 鹿児島県 福岡県	福岡市 宮崎市 熊本市 北九州市 鹿児島市	久留米市 長崎市 那覇市 大分市	佐賀市	諫早市 佐伯市 始良市 中津市 日田市 別府市 宇佐市	杵築市 臼杵市 国東市 竹田市 日出町 豊後高田市 豊後大野市	-

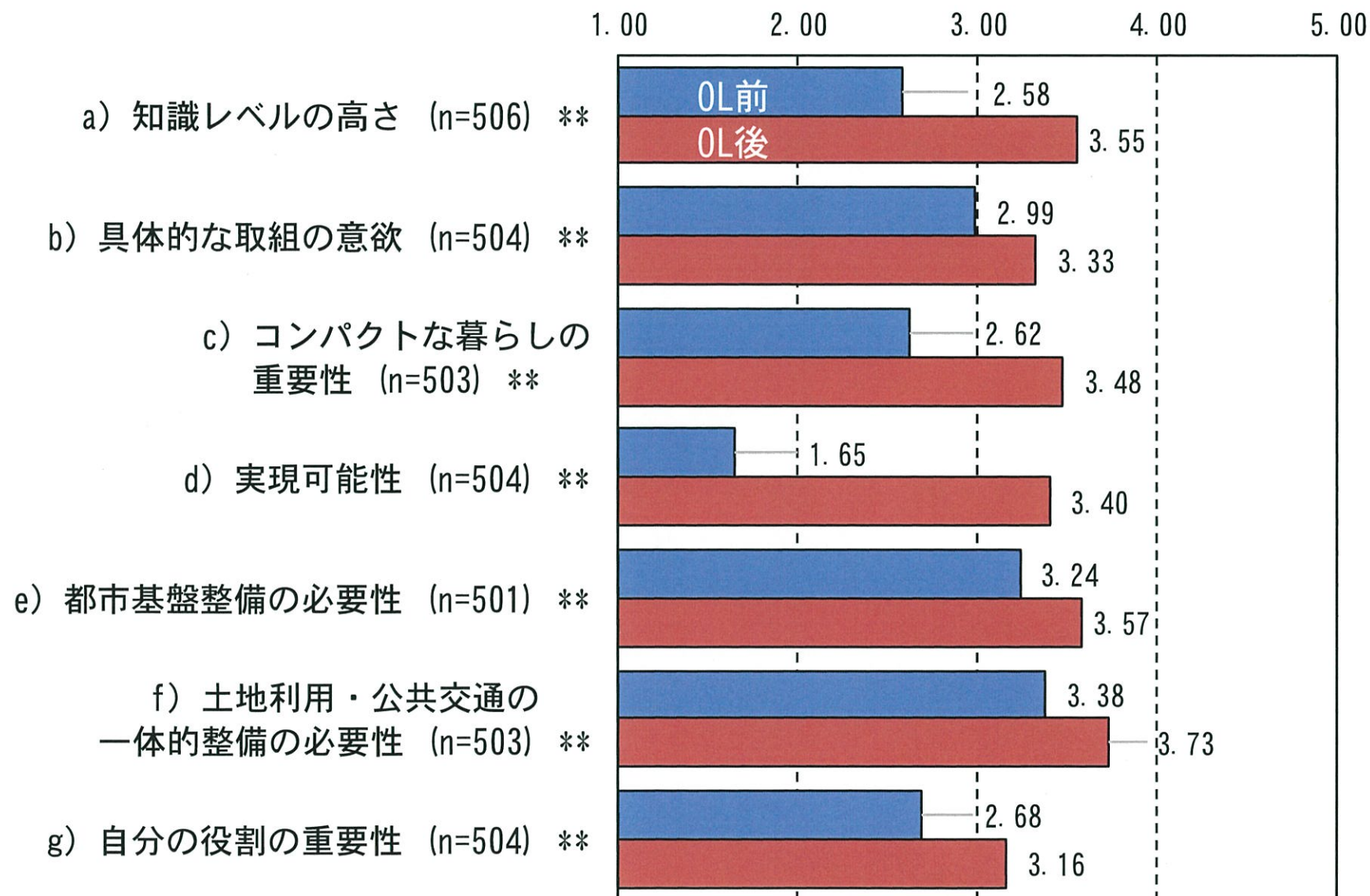
調査時点
(人口集計時点)

: 過去・現在両方実施
(平成27年1月1日)

現在調査のみ
(平成27年1月1日)

過去調査のみ
(平成21年3月1日)

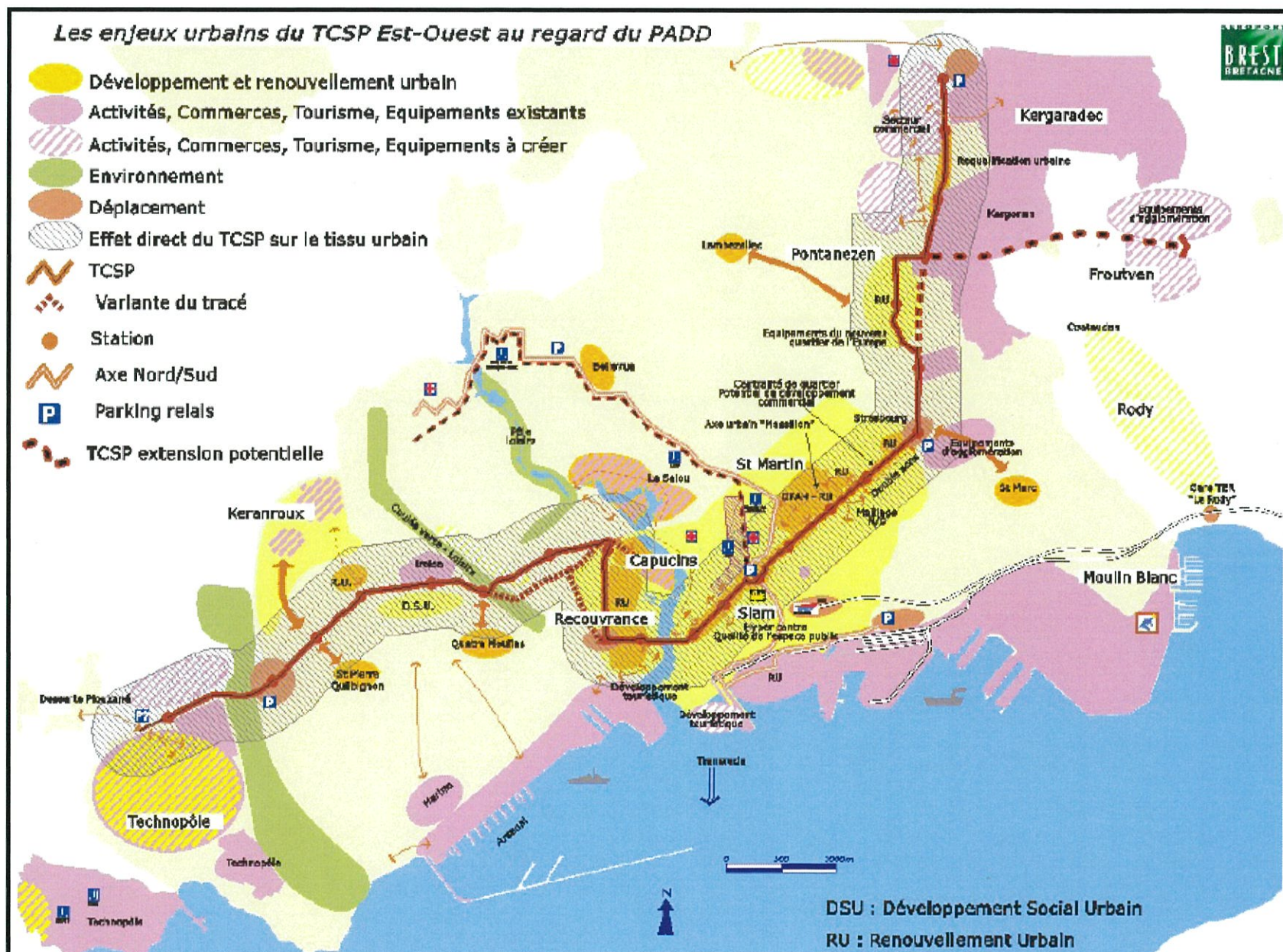
OL前後のコンパクトシティ受容性の変化(現在調査)



5段階評価 (1: 全く当てはまらない~5: 非常によく当てはまる) の平均値

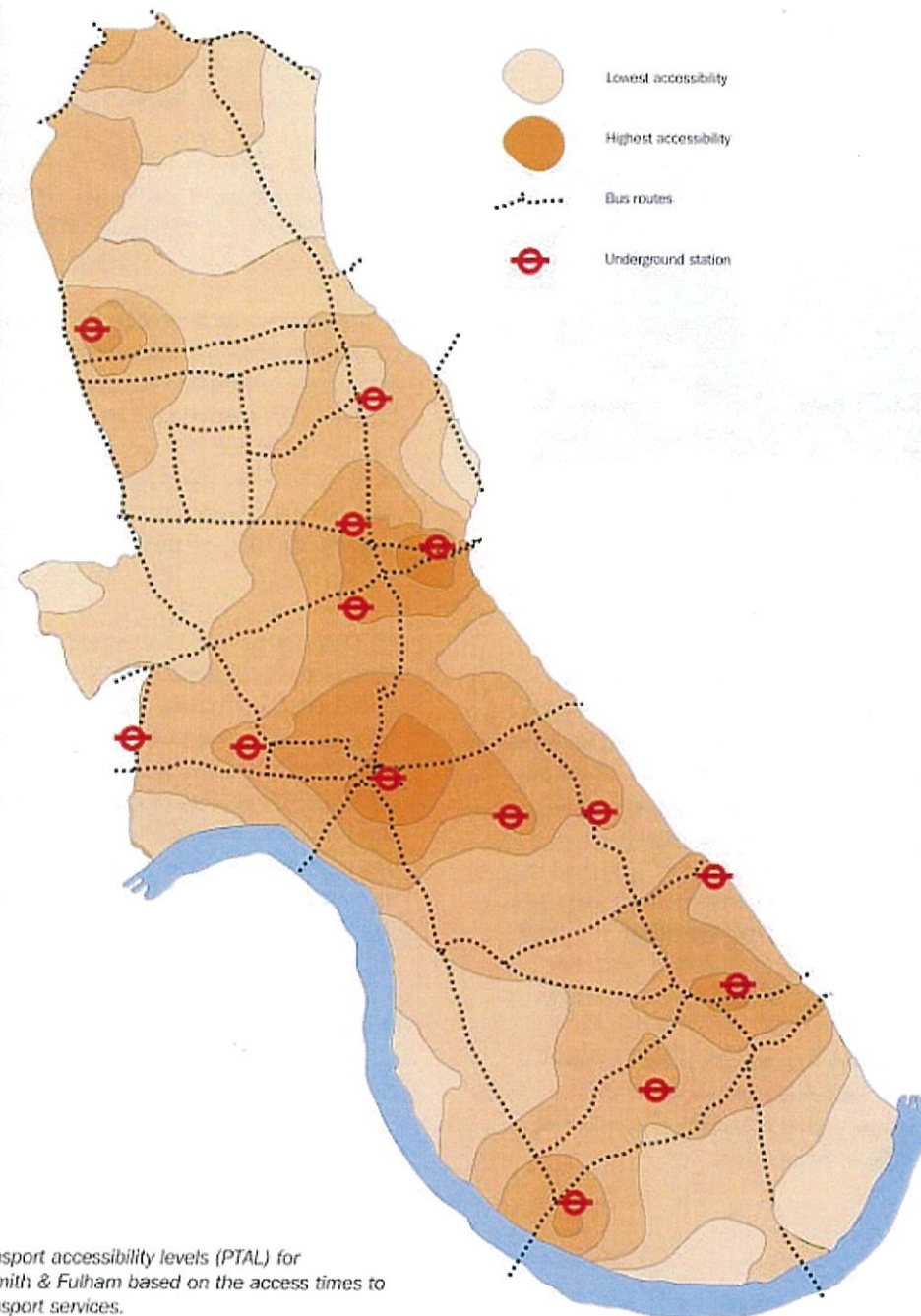
** : $P < 0.01$, * : $p < 0.05$

明確な計画:ブレスト市(仏)のトラム整備と土地利用計画



「取り引き」の 発想も

(英国:PTAL指標)



高松

中心地への 継続的投資



実は、わが国における隠れた重要な
問題は・・・

質

1996住区の中で一番交通環境負荷が小さい住区！？



論点整理

コンパクトなまちづくりという大きな流れの中で

- 1) 交流を盛んにして賑わいを創出していくにはまちづくりとしてどうする？
- 2) 圏域の活動促進(WinWin)を考える
- 3) 交流(交通)インフラのありかた
- 4) 立川および周辺圏域を持続させていくためには？

