

調査結果の報告について

2025/3/25

1. 調査項目について

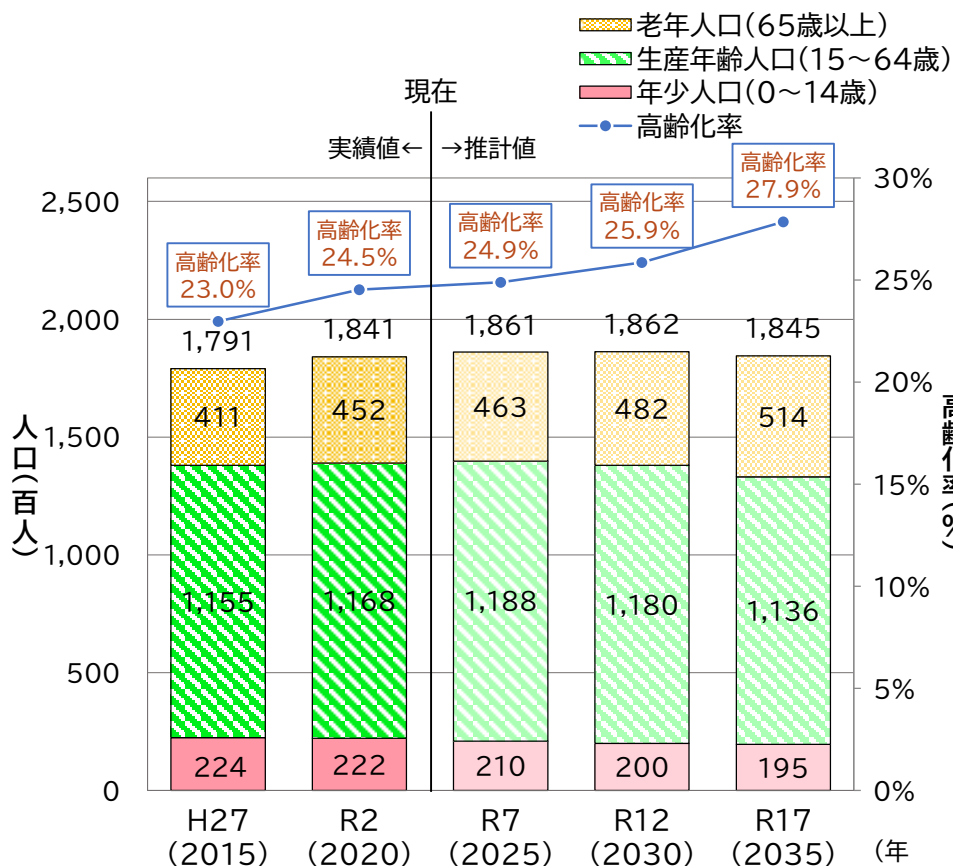
- 今年度実施した①～⑦の結果について説明する。本資料にて提示する結果は、各調査の主要な結果であり、その他の調査結果については参考資料(別紙)に取りまとめる。

調査	概要	調査時期
①立川市の現状	・立川市の概況や移動に関する現状について、既存統計データやICカードデータ等を元に机上調査	・既存調査等を活用
②市民アンケート	・市民を対象に移動実態や移動に関するお困りごと等を調査	・令和6年10月
③ワークショップ	・市民同士が地域の公共交通の現状の意見交換や地域の生活と移動を話し合い、発表	第1回:令和7年1月～2月 第2回:令和7年3月
④バス利用者アンケート	・シルバーパス利用者を対象にバスの利用実態について調査	・令和6年10月
⑤その他調査	・来訪者の移動に関して、既存アンケートデータをもとに再整理	・既存調査等を活用
⑥関係者ヒアリング	・交通事業者を対象に、立川市の交通の現状と将来・課題について調査	・令和6年12月～令和7年1月
	・福祉関係者を対象に、立川市の個別施策について調査	・令和6年12月～令和7年1月
⑦位置情報ビッグデータ	・立川市内に滞在・流入・流出する人のGPS位置情報データを活用し移動実態を調査	・令和6年10月～12月

2. 立川市の現状①（人口・公共交通の運行状況の見通し）

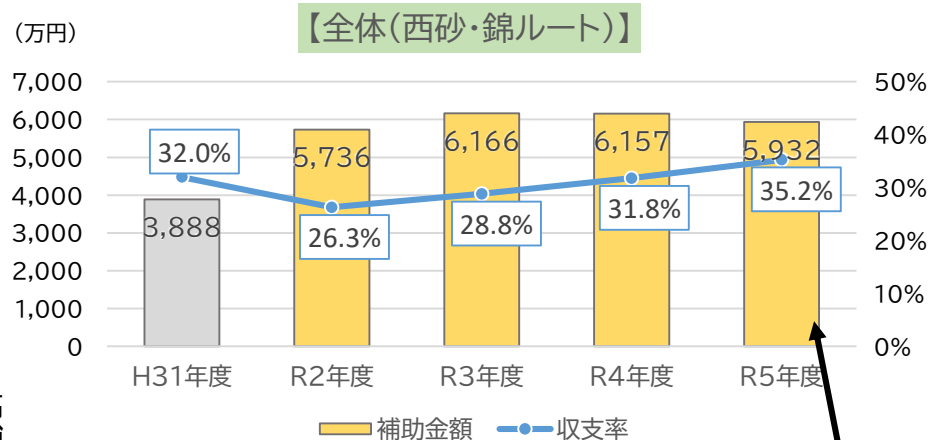
- 現状、人口は微増傾向にあるが、10年後の2035年には人口が減少し始める。
- 高齢化率も高くなり、10年後には約28%に到達する見込みである。
- 人口減少による税収の減少や高齢化に伴う社会保障費の増加に加え、燃料費や人件費等の物価高騰にともない、**交通サービスを維持することは、今以上に困難になることが想定される。**

図 5年ごとの年齢3区分別人口と高齢化率の推移



出典：住民基本台帳データと立川市提供データ
※実績値は各年1月1日現在のデータ

図 くりりんバス 収支率・補助金額の推移（全体）



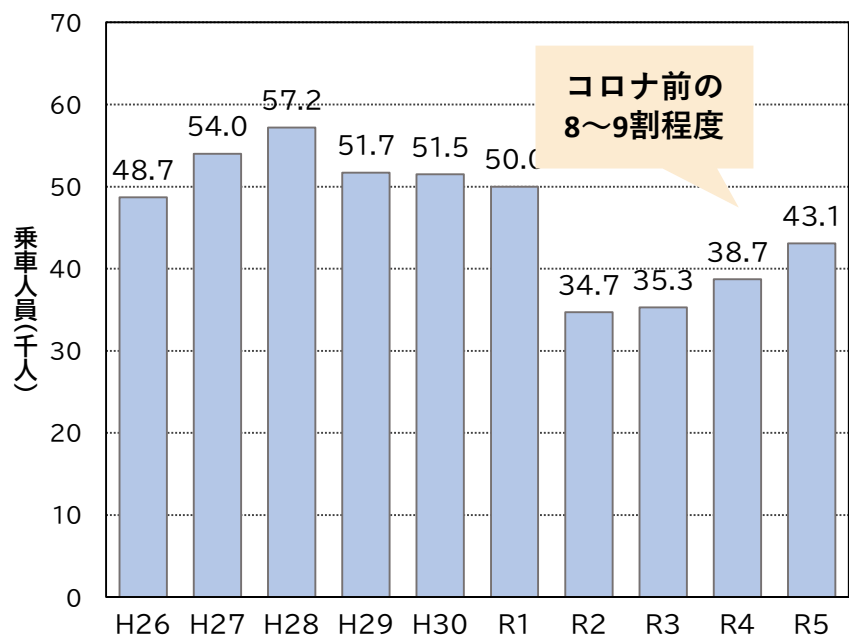
※補助金額は再編・改善等にかかる臨時的経費および広告収入等の臨時的収入は含まない
出典：市提供データ

補助金額(赤字補填額): 約5,932万円 (R5年度)
利用者1人あたりの税負担額: 約289円 (R5年度)
市民1人あたりの税負担額: 約320円 (R5年度)
運行経費: 約9,160万円 (R5年度)
運賃収入: 約3,228万円 (R5年度)
 ※1乗車あたりの運賃: 180円 (R7.1.1現在)

2. 立川市の現状②（バスの利用者と担い手）

- 路線バスの利用者はコロナ前と比較すると8～9割程度に減少している。
- 全国的に、バスの運転手(担い手)の総数も減少しており、かつ高齢な運転者の割合が増加しているが、これは東京都内でも同様の状況である。
- 今後、相互の影響によって、**バスの減便等がさらに進行していく可能性が考えられる。**

図 路線バス乗車人員の推移(市内)



出典：立川市統計年報

図 乗合バス・貸切バス運転者数の推移(全国)

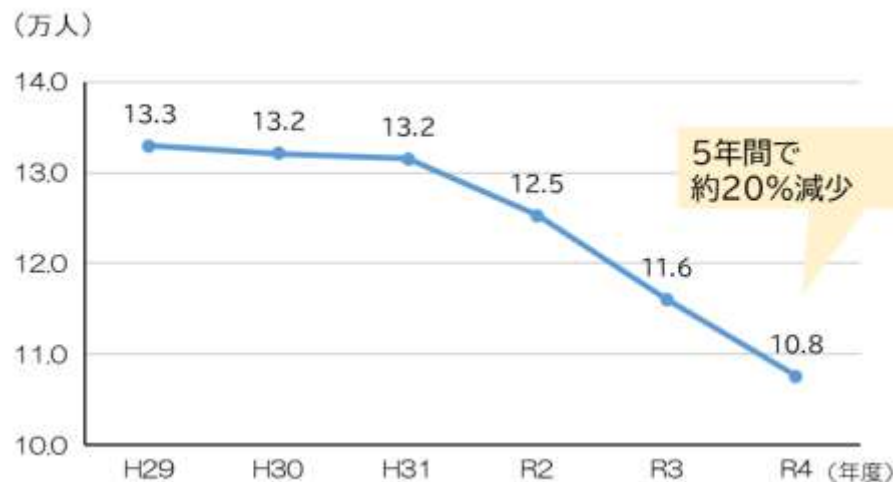
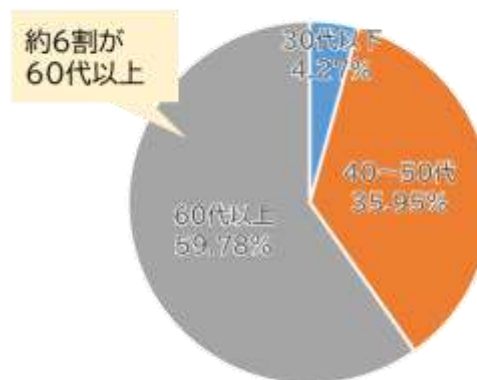


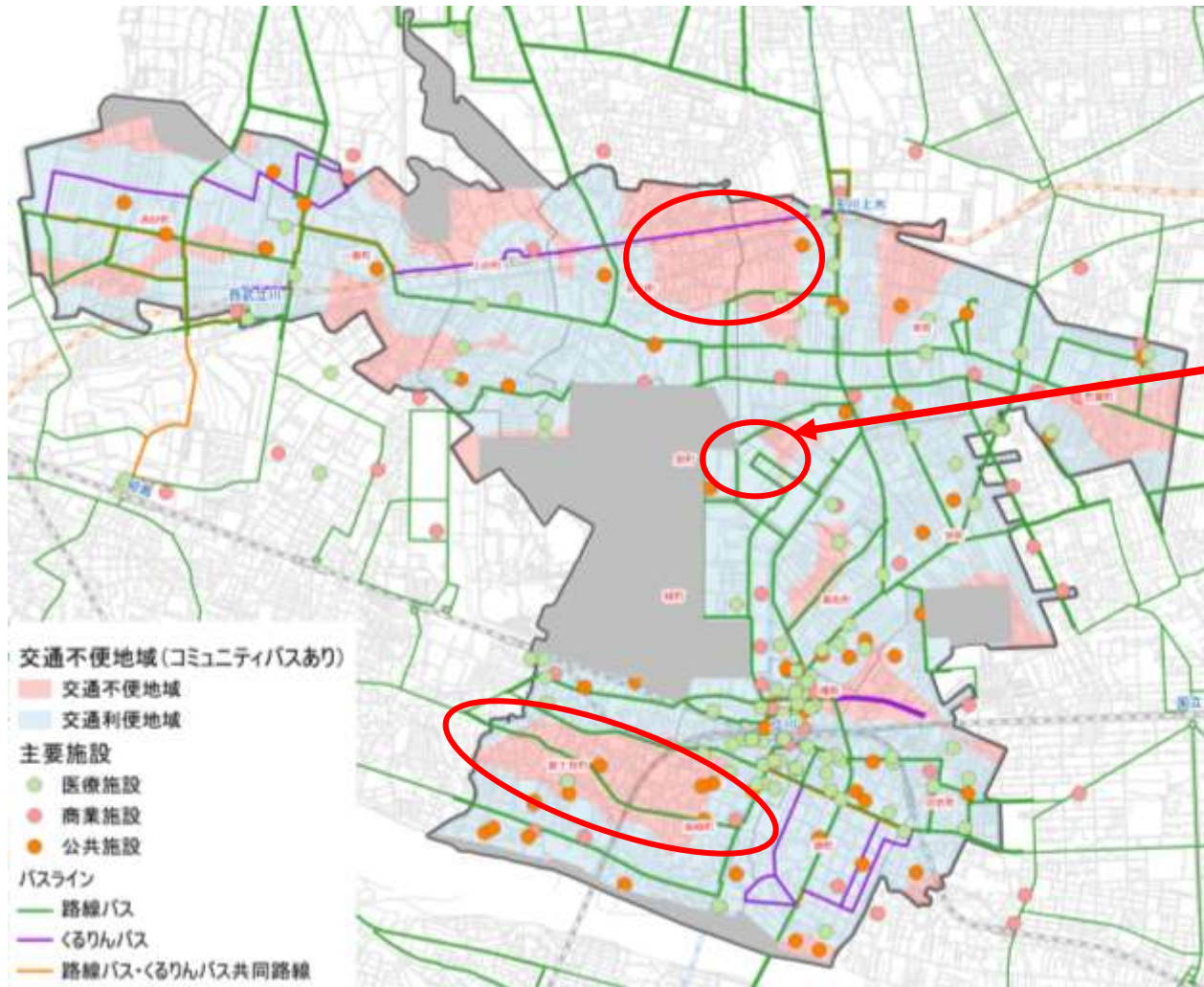
図 大型自動車二種免許の年代別保有比率(全国)



出典：国土交通省「数字で見る自動車」

2. 立川市の現状③（交通不便地域）

- くるりんバスが運行している西砂町や錦町エリアでの交通不便地域※の面積は小さい一方、砂川町、柏町や富士見町には広範囲な交通不便地域が存在している（下図赤枠内）。
- 時間帯別（朝・日中・夜間）で見ても交通不便地域が極端に増加することはない（時間帯による差はほとんどない）。



時間帯別（朝・日中・夜）で見た場合、日中時間帯でこの地域のみ交通不便地域の面積が増加

※交通不便地域の定義

以下の①、②の両方を満足しない地域

①バス停・鉄道駅・モノレール駅からの距離300m以内

②バスの運行本数1時間に1方向1本程度以上（1日34本以上）

出典：各事業者時刻表、国土数値情報、基盤地図情報、国土地理院地図を加工して作成

3. 市民アンケート結果について

(1) 市民アンケート調査の概要

■市民アンケート調査の目的

- 市民の日常生活における生活や移動実態、現状の課題認識、意向を把握すること。

■市民アンケート調査の実施概要

	市民アンケート(生産年齢:15歳~64歳)	市民アンケート(高齢者:65歳以上)
調査対象者	立川市在住の15歳以上64歳以下の市民 (立川市に住民票を有する、令和6年10月1日現在で15歳以上64歳以下の男女)	立川市在住の65歳以上の市民 (立川市に住民票を有する、令和6年10月1日現在で65歳以上の男女)
抽出方法	1,400人	1,600人
回収目標	420票(回収率30%想定)	560票(回収率35%想定)
調査方法	郵送配布・郵送回収/web回収	同左
調査期間	令和6年10月10日から10月31日まで	同左

■回答数

	市民アンケート (生産年齢:15歳~64歳)	市民アンケート (高齢者:65歳以上)
	回答数	※1153(郵送:937,web:216)
	426	721

※1153票の内、6票は年齢未回答
※12月15日時点で到着していた回答を分析の対象

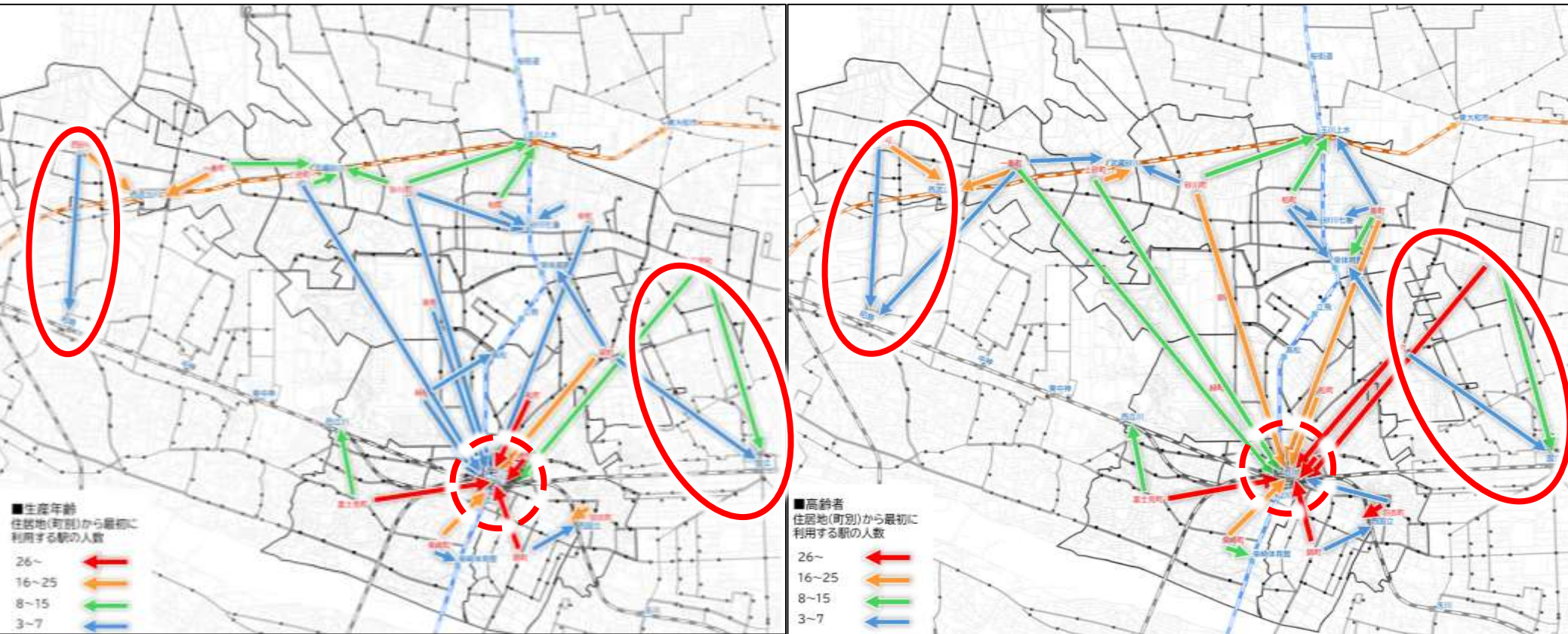
3. 市民アンケート調査

(2) 調査結果① (町別最初に利用する鉄道駅)

- 年齢問わず、立川市内に居住する多くの市民が鉄道を利用して外出する際、最初に利用する駅として立川駅を選択しており、**市域全体の交通拠点として利用されている可能性**が考えられる。
- 比較的立川駅から距離のある西砂町/一番町では、昭島駅を最初に利用、若葉町/栄町では国立駅を最初に利用しており、**居住地によっては市外の鉄軌道駅を外出時の交通の拠点として利用**している可能性が考えられる。

生産年齢

高齢者(65歳以上)

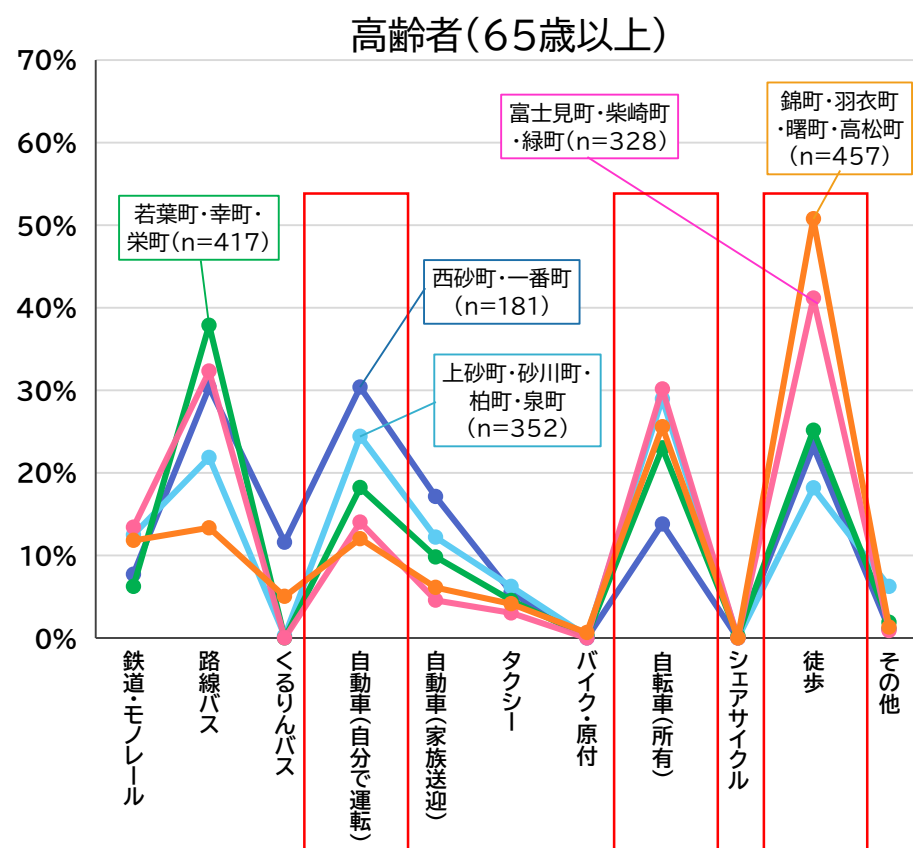
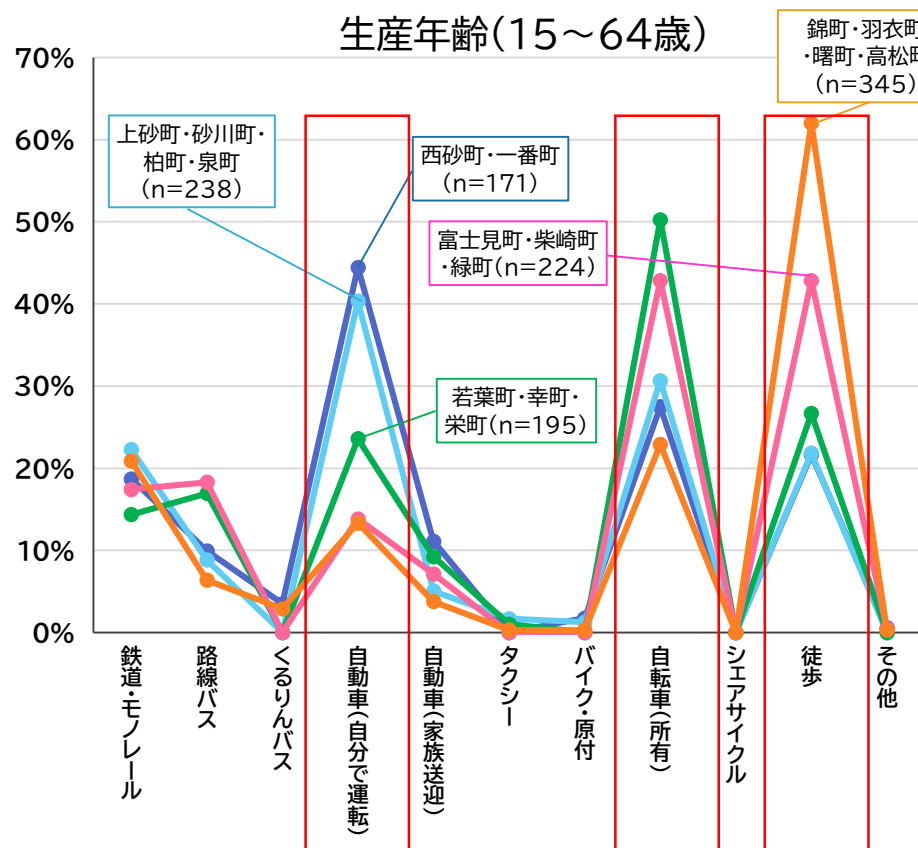


※3サンプル未満非表示

3. 市民アンケート結果

(2) 調査結果② (居住地別市内の利用交通手段) ※複数選択可

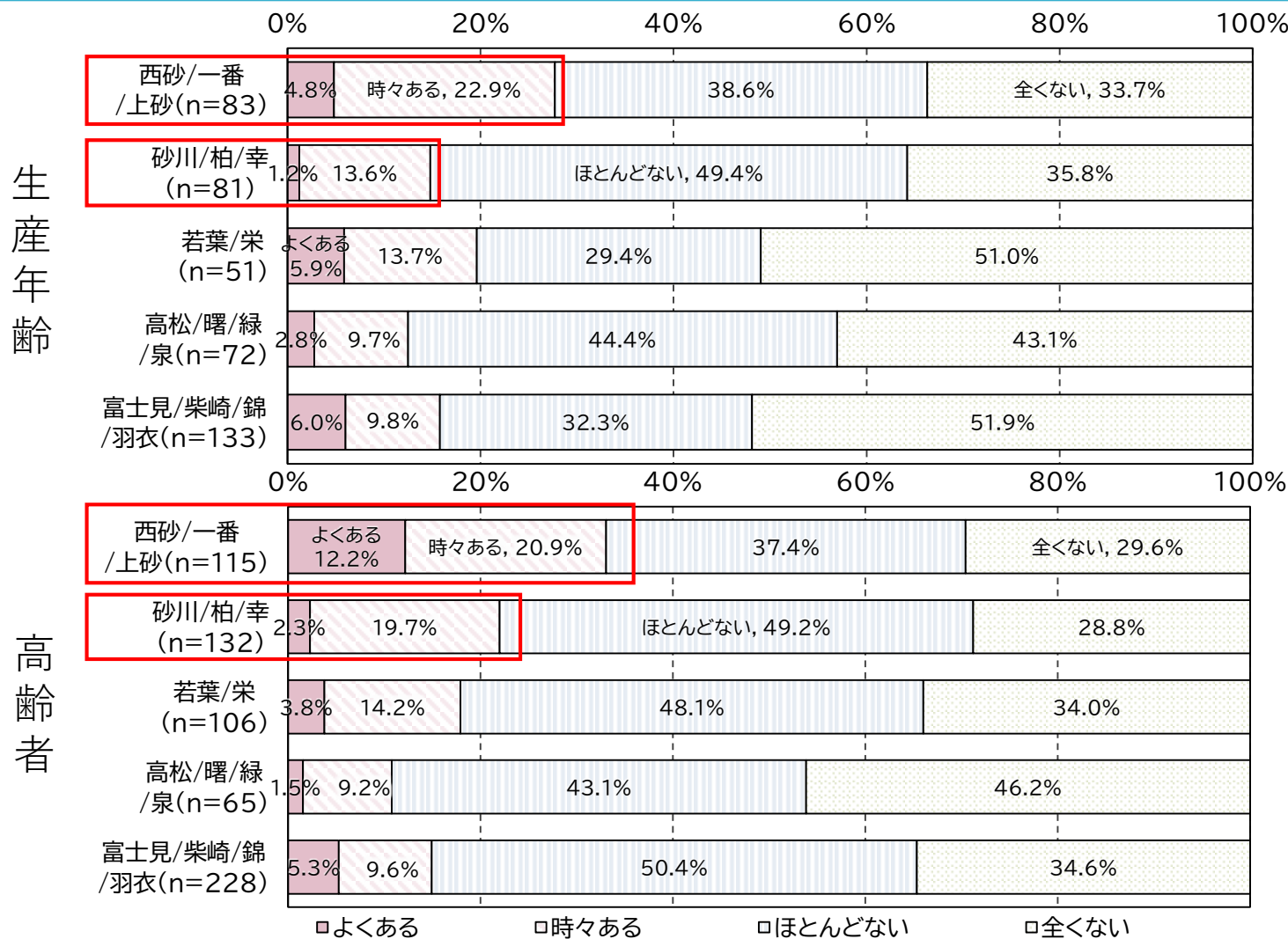
- 年齢問わず、西砂町、一番町、上砂町、砂川町等の市北部では、自家用車の利用割合が高い傾向。
- 自転車は高齢者より生産年齢の方が利用割合が概ね高い傾向にあり、特に若葉町や幸町、富士見町、柴崎町等において高い傾向にある。
- 立川駅に比較的距離の近い、錦町、曙町や富士見町、柴崎町などの地域では、年齢問わず徒歩による市内の移動割合が高い傾向。



3. 市民アンケート結果

(2) 調査結果③ (居住地別交通手段が理由であきらめた外出の有無)

- 西砂町/一番町/上砂町において、交通手段が理由で外出を諦めた割合が他地域より高い。
- 砂川町/柏町/幸町では、交通手段が理由で外出をあきらめた割合が他地域と比較して高齢者と生産年齢の差異が大きい傾向にある。



出典:立川市 地域公共交通に関する市民アンケート調査

4. 第1回ワークショップ報告について

(1) ワークショップの概要

- ワークショップの目的

- 各種統計データや市民/バス利用者アンケート調査などの結果を踏まえ、地域住民だからこそ把握している実情や課題(日常生活における移動の目的や頻度、その際のお困りごとなど)について把握すること。

- 各回のワークショップのテーマ

本日報告

第1回テーマ

地域の生活・移動の現状を知って
将来の地域の姿を考えてみよう

論点1：公共交通を取り巻く状況、地域の移動
の現状・課題

論点2：将来（10年後）の地域の生活・移動
における課題

第2回テーマ

地域の生活と移動を支える
公共交通を考えてみよう

論点1：公共交通に求めることを考えてみま
しょう～「幹」の交通と「枝葉」の交通

論点2：公共交通を維持するために地域で
出来ることを考えてみましょう

※後日加筆予定

- 開催場所、日時、参加状況（第1回）

地域	対象エリア	日時	会場	参加人数	班数
A	一番町・西砂町	1月19日(日) 14:00-16:00	西砂学習館	9	2
B	上砂町・砂川町 ・柏町・泉町	1月12日(日) 10:00-12:00	立川市役所	8	2
C	若葉町・幸町 ・栄町	1月12日(日) 14:30-16:30	幸学習館	15	3
D	富士見町・柴崎町 ・緑町	2月8日(土) 10:00-12:00	柴崎学習館	8	2
E	錦町・羽衣町 ・曙町・高松町	2月8日(土) 14:30-16:30	たましんRISURU ホール	19	3

4. 第1回ワークショップ速報

(2) 結果報告

- ワークショップにて、立川市における日常生活において、移動(地域内)や生活(買物・医療)、居住者の特徴について、以下のような内容が挙げられた

地域	主な内容
一番/西砂町	<ul style="list-style-type: none">・日常の移動手段として自動車での移動が多い。・地域内に公共施設は充実している。公共交通でのアクセスが課題。・日常的な買い物は西武立川駅(ヤオコー)、昭島駅(モリタウン)が多い。・西砂町は宅地化等によって子育て世代が増加。一番町の団地等では高齢化が進行。
上砂/砂川/柏/泉町	<ul style="list-style-type: none">・砂川町にスーパーがないため、買い物は隣接町や市外まで、自転車や自動車で行っている。・泉町は買い物のために、立川駅までバスで移動。・東西方向の公共交通手段に乏しいため、市東部に向かう際はバスを乗り継ぐ必要がある。
若葉/幸/栄町	<ul style="list-style-type: none">・東西方向のバスがないため、市役所等にバスで行く際は立川駅まで出る必要がある。・立川駅方面のバス混雑のため、国立駅方面のバスを利用することも。・地域内にスーパーや病院などの施設は整っている。・若葉町の地域では高齢化が進んでいて、タクシーしか移動手段を持たない高齢者がいる。
富士見/柴崎/緑町	<ul style="list-style-type: none">・富士見町の坂の上下で地域格差。坂下は団地周辺にスーパーなどが立地している一方で、坂上(特に富士見町4丁目、5丁目)にはスーパーがない。・富士見町では地域拠点として滝ノ上会館をよく利用している。・富士見町4丁目周辺で移動手段がないため、ネットスーパーを利用している高齢者がいる。
錦/羽衣/曙/高松町	<ul style="list-style-type: none">・錦町では、通院や買い物で路線バスやくるりんバスを利用している。バス停まで歩いていけない高齢者はタクシーを利用(通院)。・錦町では、京王バスが減便したことで、ネットスーパーを利用している高齢者。・曙町は立川駅まで徒歩や自転車で移動している。

5. バス利用者アンケート結果について

(1) バス利用者アンケート調査の概要

- 以下の概要の調査を実施

調査名	
立川市 バス利用者に関するアンケート調査	
調査目的	・高齢者の路線バス利用実態の把握
調査対象者	・シルバーパス利用者を主としたバス利用高齢者
サンプル数	・336票(内、高齢者309票)
調査方法	・配布形式/web調査
調査場所	・高齢者のつどい ・LoGoフォーム ・バス窓口(シルバーパス更新所)
調査期間	・10/10～11(高齢者のつどい) ・11/1～11/22(LoGoフォーム、バス窓口)
調査項目	・ご年齢、お住まい ・東京都シルバーパスの利用有無 ・市内の路線バス利用頻度 ・ 普段利用する乗降車バス停名 ・路線バスを利用したもっともよく出かける目的 ・路線バス利用でのお困りごと、地域公共交通へのご意見

※本調査の目的は、高齢者の路線バス利用実態の把握であるため、高齢者を対象に分析を実施

4. バス利用者アンケート結果について

(2) 主な調査結果① (路線バスOD)

- 立川駅への移動が大部分を占める中、西砂・一番町周辺から昭島駅への移動が存在。
- バス路線からモノレール駅へのODは少なく、バスとモノレール間の乗継を要する移動は現状少ないことが分かる。70歳以上のバスを日常的に利用する高齢者のシルバーパス利用率は**70%以上**であり、**シルバーパスの利用可否によって選択される交通手段が異なる可能性が考えられる。**



出典：路線バス利用者に関するアンケート調査、国土地理院地図を加工して作成

※矢印の発地と着地は具体のバス停位置を指している、2サンプル未満OD非表示

5. その他調査（来街者意向調査結果のレビュー）

【来街者意向調査結果レビューの目的】

- 立川市は多摩地域の交通結節点として、市外からの来街者も公共交通の利用が想定される。
- 令和5年に実施された「立川市来街者意向調査」を活用し、立川市外から立川駅周辺に來訪する人の移動の特徴や立川に求めるものについて整理。

（1）令和5年「立川市来街者意向調査」の概要

- 立川市第5次長期総合計画の策定にあたって実施されたアンケート調査
- 本業務で実施した市民アンケートやバス利用者アンケートでは把握できない、市外からの来街者の主な移動実態や意向についてレビューする。

調査地点	JR立川駅周辺 北口・南口のペデストリアンデッキ
調査実施日	令和5年3月14日(火)、15日(水)、16日(木)、18日(土)、19日(日)、21日(火・祝)、 令和5年5月19日(金)、20日(土) の計8日間(平日4日、休日4日)
調査対象者	立川への来街者のうち、概ね中高生以上の男女を対象
調査方法	街頭インタビュー形式によるアンケート
回収数	775
調査項目	①あなた御自身について 居住地、性別、未既婚、年代、職業、同行者数、同行者との関係 ②来街状況について 交通手段、所要時間、来街目的、滞在時間、支出金額、来街頻度 ③立川に対する評価について イメージ、ブランドメッセージの認知度、印象、まちのおすすめ度、情報収集手段、 居住希望、 良いところ、良くないところ、求めるもの ※赤字部分を次頁以降で整理

5. その他調査（来街者意向調査結果のレビュー）

2) 令和5年「立川市来街者意向調査」の主な結果

2) 来街者の特徴

調査項目	主な結果
居住地	<ul style="list-style-type: none">居住地は多摩地区が最も多く7割以上を占める
年代	<ul style="list-style-type: none">10歳代が24%程度と最も多く、次いで20歳代・30歳代・40歳代が15%弱で同程度である
来街交通手段	<ul style="list-style-type: none">全体の約85%が鉄道・モノレールで来訪している <p>【居住地別】</p> <ul style="list-style-type: none">多摩地区以外は中央線が5割以上となっている。多摩地区でも最も多いのは中央線で、路線バス、青梅線・五日市線、多摩都市モノレールと続く。 <p>【年代別】</p> <ul style="list-style-type: none">70歳代及び80歳以上では、路線バスの割合が他の年代に比べ多く1割を超えている。
来街目的	<ul style="list-style-type: none">来街目的としては「買い物」と「友人・知人と会う」が多く、いずれも30%強となっている。

5. その他調査（来街者意向調査結果のレビュー）

（2）令和5年「立川市来街者意向調査」の主な結果

2) 立川に求めるもの

- 「これからの立川に求めること」について、自由回答意見を分類すると「交通面での整備や拡充」が最も多い。

表 立川に求めるもの

項目名	集計値	構成比(%)
交通面での整備や拡充	22	6.4%
治安、安全対策	16	4.6%
設備の整備や拡充	16	4.6%
環境整備	15	4.3%
案内表示	8	2.3%
今のままでよい、十分	18	5.2%
その他	111	32.1%
わからない	14	4.0%
特になし	126	36.4%
全体	346	100.0%

3) 立川の良いところ・良くないところ

- 「立川の良いところ」について自由回答意見を分類すると、「お店、商業施設、買物」に次いで「交通アクセス」が多い。
- 「立川の良くないところ」について自由回答意見を分類すると、「特になし」が最も多いが、「混雑」「アクセスの悪さ」「案内不足」「車での来街の不便さ」といった交通に関する意見も見受けられた。

表 立川の良いところ

項目名	集計値	構成比(%)
お店、商業施設、買物	173	30.8%
交通アクセス	77	13.7%
自然、緑、公園	42	7.5%
イメージの良さ	29	5.2%
景観	27	4.8%
娯楽、遊び	27	4.8%
公共施設	16	2.9%
その他	129	23.0%
わからない	12	2.1%
特になし	29	5.2%
全体	561	100.0%

表 立川の良くないところ

項目名	集計値	構成比(%)
治安、雰囲気の悪さ	104	25.6%
混雑	39	9.6%
景観	16	3.9%
アクセスの悪さ	13	3.2%
設備面	10	2.5%
案内不足	9	2.2%
車での来街の不便さ	8	2.0%
その他	61	15.0%
わからない	21	5.2%
特になし	126	31.0%
全体	407	100.0%

6. 関係者ヒアリング

(1) ヒアリング概要

- 交通事業者及び福祉関係者に対して、調査票を事前送付の上、ヒアリングを実施した。

1) 交通事業者等

■主なヒアリング項目

- ・ サービスの利用状況
- ・ 利用者からの要望
- ・ サービス運営上の課題
- ・ 新技術の導入
- ・ 他の交通手段や行政との連携 等

■活用方針

- ・ 現状のサービス利用状況を移動像、運営上の課題等今後の見通しを将来予測の整理に活用
- ・ 今後の施策検討に活用

2) 福祉関係者

■主なヒアリング項目

- ・ 相談者やサービス利用者の移動の特徴・移動に関するお困りごとなど(高齢者・子育て世帯・障害者)

■活用方針

- ・ 移動実態について生活像の整理に活用
- ・ 今後の施策検討に活用(地域との連携等)

対象	ヒアリング先	実施日
バス事業者	立川バス	1月7日(金)
	西武バス	12月19日(木)
	京王バス	
タクシー事業者	日本交通立川株式会社	12月26日(木)
	大和自動車交通立川株式会社	
	立川観光自動車株式会社	1月8日(水)
	新立川交通株式会社	
シェアリング モビリティ事業者	OpenStreet株式会社	1月9日(木)
	BRJ株式会社	12月5日(木)
その他輸送資源	立川市社会福祉協議会	12月3日(火)
	立川中央病院	12月16日(月)

対象	ヒアリング先	実施日
高齢者	地域福祉コーディネーター	1月16日(木)
子育て世代	子育てひろば(子ども家庭部子育て推進課)	12月16日(月)
障害者	地域活動支援センターたあふく	12月3日(火)

6. 関係者ヒアリング

(2) 主なヒアリング結果 (速報)

1) 交通事業者

内容	バス事業者
利用状況	・ 利用者数 は、生活様式の変化や運行本数の減少などを背景に、 コロナ前の8～9割程 。
運営・経営上の課題	・ 深刻な運転手不足によって、 利用者の多い路線においても減便せざるを得ない状況 。
新技術の導入	・ 電気・水素バス等 の導入および検討している一方で、 費用面や設備面で課題 を感じている。 ・ 自動運転 は実証実験等を実施しているものの、 実用化レベルではない との認識。
他の交通手段との連携	・ 路線バスに満たない需要量の路線は、他の交通手段を検討した方が効率的。 ・ デマンド交通等新たな交通手段を導入する場合、 路線バスと競合しないエリア設定 が必要。
行政との連携等	・ 行政、バス事業者間で 情報共有できる機会が定期的 にあるとよい。

内容	タクシー事業者	シェアリングモビリティ	その他輸送資源 (立川市社会福祉協議会・立川中央病院)
利用状況	・ 朝晩の通勤 、日中の 高齢者の通院目的 の利用が多い。 ・ 立川駅周辺 では平日日中の ビジネス利用 が多い。	・ 通勤時間帯 の利用が多い。 ・ 高齢者の利用は少ない。	(社会福祉協議会) 高齢者が多く、朝の時間帯の利用が多い。 (立川中央病院) 通院目的の高齢者がほとんど。
運営・経営上の課題	・ 運転手の不足や運転手の高齢化 といった 運転手の確保 に課題を感じている事業者が多い ・ 立川駅北口タクシー乗り場の 車椅子乗降スペース に課題。	・ 土地活用の交渉等 が障壁となり、交通結節点への ポート設置 が進んでいない。	・ 将来の 担い手不足 に懸念を感じている(立川中央病院)。 ・ 立川駅南口における 停留所の確保 (立川中央病院)
行政との連携等	・ タクシー車両 を利活用した 新たな交通手段 の検討の可能性。	・ 駅等の 交通拠点へのポート設置 を 官民連携 で進めていきたい意向。	・ デイサービス用車両の 昼間時間帯 の 利活用 については可能性がある(社会福祉協議会)。

6. 関係者ヒアリング

(2) 主なヒアリング結果 (速報)

2) 福祉関係者

内容	子育て世代(子育てひろば)	障害者(地域活動支援センターたあふく)
移動の特徴・傾向	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には、子育て世帯の移動は徒歩や自転車が多い傾向。西砂や一番町では自家用車での移動が多い傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 身体的に自転車を利用できる人は、バスよりも自転車で利用する方が多い。 重度な身体的な障害がある人は、高齢の親が自家用車で送迎。
移動・公共交通に関する相談や困りごと	<ul style="list-style-type: none"> 安全な歩行空間が整備されていない(五日市街道など)。 	<ul style="list-style-type: none"> バスの乗車方法が分からず、利用ためらう場合がある(知的・精神的な障害等)。
公共交通等の課題	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅のペDESTリアンデッキへアクセスするエレベーターが不足しており、ベビーカーを持つ子育て世帯にとって不便。 	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅等のバス路線を複数もつ駅において、バス路線の案内図の視認性が低い(知的・視覚的な障害等)。 福祉作業所では人手不足等から、施設への送迎の継続が困難。

内容	高齢者(地域福祉コーディネーター)					
	富士見・柴崎	錦・羽衣	高松・曙・緑	栄・若葉	幸・柏・泉・砂川	上砂・一番・西砂
移動・公共交通に関する困りごと	<ul style="list-style-type: none"> 富士見町の坂上地域はバスの本数が少なく、自転車に乗れなくなると外出が減る。 	<ul style="list-style-type: none"> 京王バス減便により、立川駅までのアクセスが困難になった高齢者も。 	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅へのアクセスが良く、非常に利便性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 若葉町は自転車利用者が多く、自転車に乗れなくなると、移動が難しくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 立川駅よりも東西方向の移動ニーズが多く、砂川町や柏町の一部には買い物に不便な地域がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 主な移動手段である自動車が使えなくなると、行動範囲が限定される。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 富士見町は坂上と坂下で生活圏が分かれている。 	<ul style="list-style-type: none"> 錦町の坂下エリアに交流拠点(公共施設)が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域の交流の機会が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設(市役所等)へのアクセスが良くない(一度立川駅に出る) 	<ul style="list-style-type: none"> 砂川町から包括支援センターが遠いため、相談機関が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> GLPIによる交通状況の変化(交通渋滞や安全面)。

7. 位置情報ビッグデータ

(1) 分析データの概要

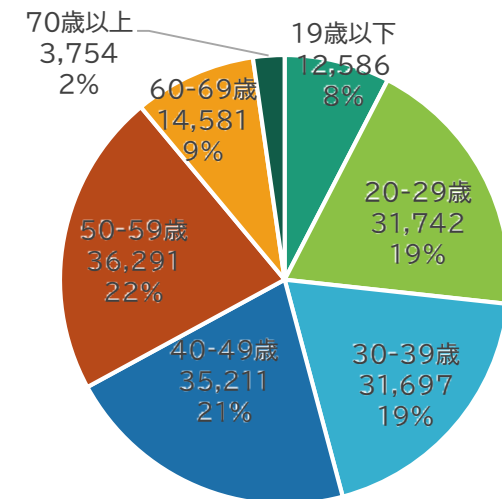
- 分析に使用したデータは以下のとおり。

データ概要	・スマートフォンの特定のアプリのユーザのGPS位置情報を取得し、秘匿化処理を行ったデータ (株式会社Agoopの流動人口データを予定)
使用するデータの期間	・令和6年6月～7月(2か月間)
エリア範囲	・立川市全域
データ抽出方法	・立川市内流入／流出／滞在したユーザーの1日のログを抽出 ※例:1日の中で立川市→昭島市→立川市という動きをしたユーザーの場合、立川市外の昭島市等の移動・滞在ログも抽出可能
属性情報	・性別 ・年代 ・推定居住地 ・推定勤務地
分析項目	・滞在場所(平休別・時間帯別・年代別等) ⇒生活像の整理に活用 ・OD(市内外の動き、市内々の動き) ⇒移動像の整理に活用

【参考】

- ・ 立川市内の日平均ログ件数
⇒約41万ログ(市外居住者も含む)
- ・ 立川市内居住者の日平均ユーザー数
⇒3,707(立川市の人口の約2%)
- ・ 年代を把握できているユーザー
⇒全体の約76%
※市内居住者のユーザーの年代構成比は以下

年代を把握したユーザーの年代構成比
(市内居住者のみ、2か月合計)

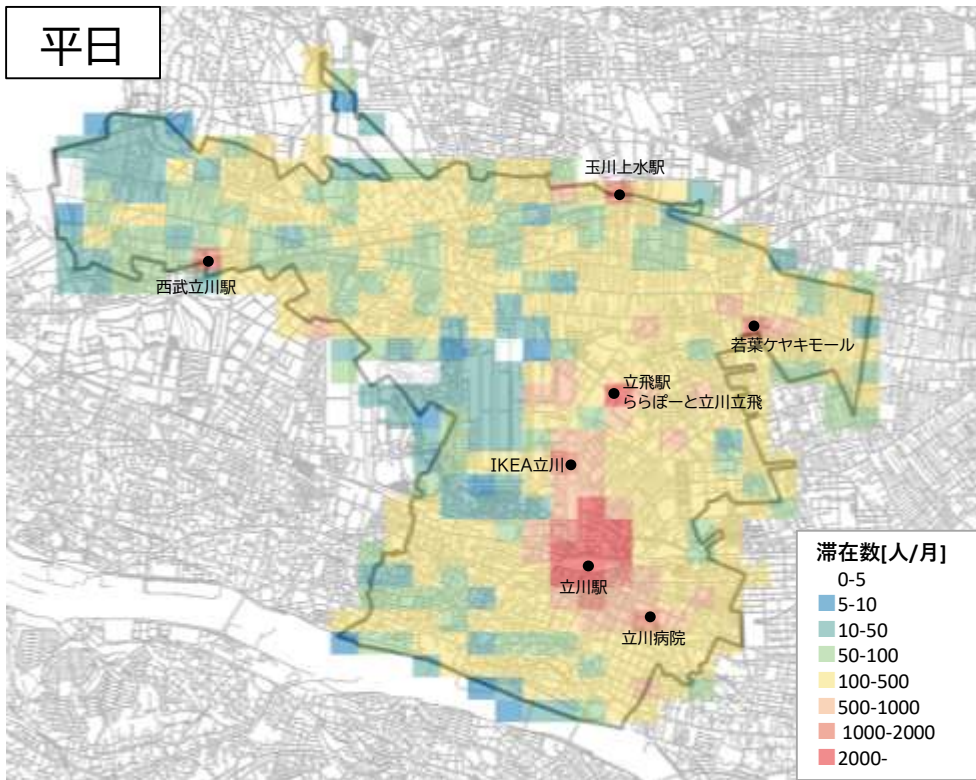


7. 位置情報ビッグデータ

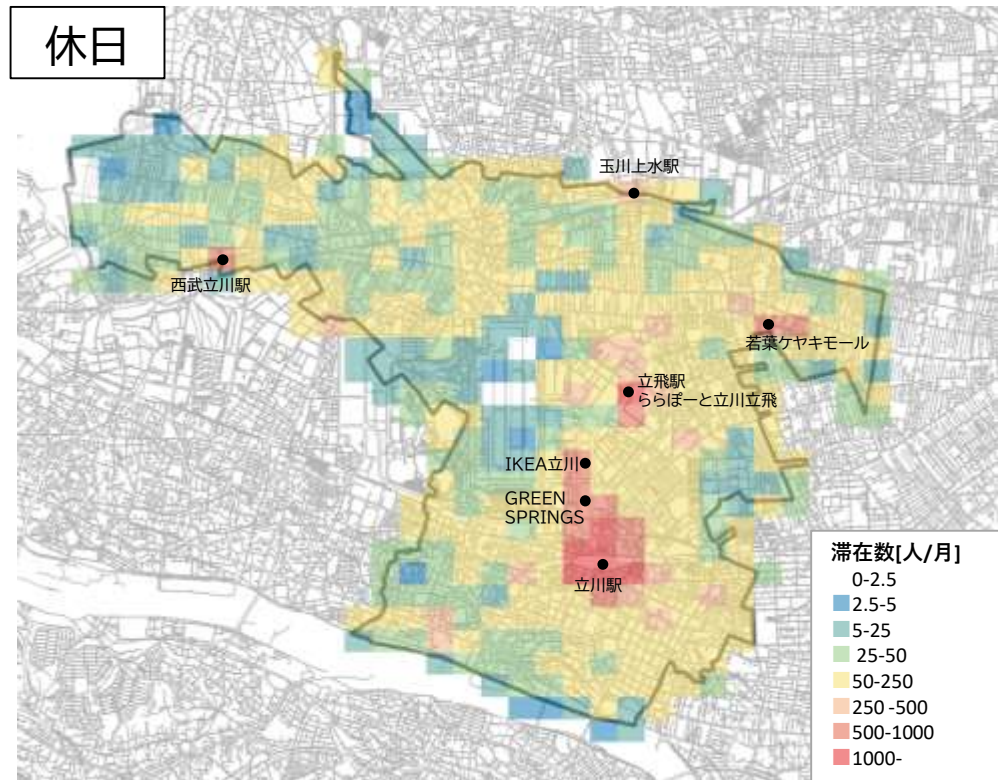
(2) 調査結果①

- 立川駅周辺は商業施設や事務所が集積しており、平日・休日ともに滞在が多い。
- 立川駅周辺の外、西武立川駅や玉川上水駅等の鉄道駅、ららぽーと立川立飛や若葉ヶやきモールをはじめとした商業施設での滞在が多い。
- 市内在住者と市外からの来訪者の平日・休日の滞在場所にあまり違いはない。

平日



休日



※同一地点(250mメッシュ)に15分以上滞在した人を集計したもの。ただし、居住地と推定された場所(100メッシュ単位)の位置情報は秘匿化処理により削除されており、推定居住地における滞在は含まない。

データ出典：株式会社agoop「ポイント型流動人口データ」
出典：国土地理院地図を加工して作成

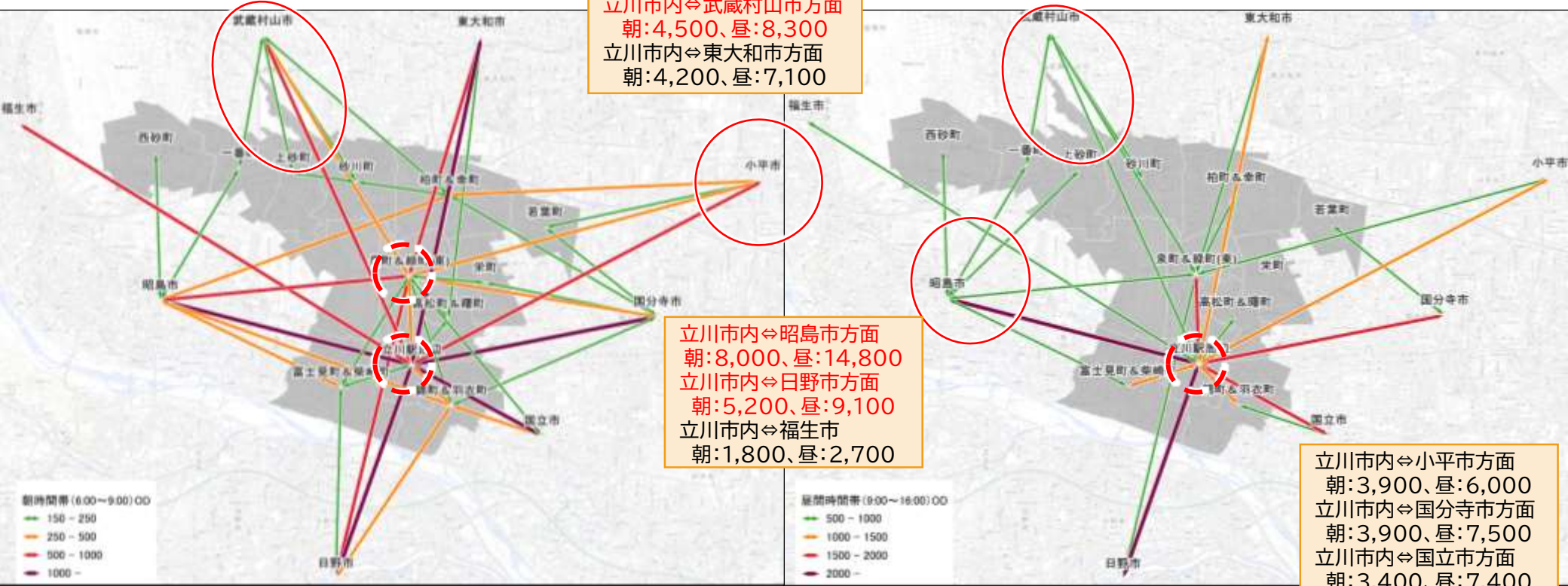
7. 位置情報ビッグデータ

(2) 調査結果② (市内 - 市内・市内 - 近隣市外発着地 (※市外居住者含む))

- 多くの居住者・(周辺市住民を含む)が、立川駅周辺にアクセスしている。
- 市内の移動だけでなく、隣接市町村である小平市、武蔵村山市への移動も多い。
- 朝時間帯は、企業集積地である泉・緑町への隣接市町村からの移動が多い。
- 昼間時間帯は、西砂町・一番町・上砂町から隣接市町村の昭島市へのアクセスも見られる。

朝時間帯(6:00~9:00)

昼間時間帯(9:00~16:00)



立川市内⇄武蔵村山市方面
朝:4,500、昼:8,300
立川市内⇄東大和市方面
朝:4,200、昼:7,100

立川市内⇄昭島市方面
朝:8,000、昼:14,800
立川市内⇄日野市方面
朝:5,200、昼:9,100
立川市内⇄福生市
朝:1,800、昼:2,700

立川市内⇄小平市方面
朝:3,900、昼:6,000
立川市内⇄国分寺市方面
朝:3,900、昼:7,500
立川市内⇄国立市方面
朝:3,400、昼:7,400

※150トリップ未満非表示

※500トリップ未満非表示

※2か月分データの合計、下2桁四捨五入、企業等が集積する泉・緑町への発生集中度は朝:約6,000、昼:約17,000

※同一地点(250mメッシュ)に15分以上滞在した人を集計したもの。ただし、居住地と推定された場所(100メッシュ単位)の位置情報は秘匿化処理により削除されており、推定居住地における滞在は含まない。
出典：株式会社agoop「ポイント型流動人口データ」、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

7. 位置情報ビッグデータ

(2) 調査結果③ (市内々・内外発着地 (※市内居住者のみ))

- 市内居住者のみを対象に、市内の各ゾーンを出発するODについて、到着地がどのように分布しているか、その特徴を整理した。

発地	総トリップ数 (発)	ゾーン内々	着地 (上位5位)					
			1位	2位	3位	4位	5位	
隣接する昭島市や武蔵村山市への移動が多い。東西の地域間移動も存在。	西砂町	5,624	27%	昭島市	東京23区	武蔵村山市	一番町	立川駅周辺
				13%	8%	7%	6%	4%
西側の西砂～砂川に比べゾーン内々の移動の割合が大きい。立川駅周辺への移動に次いで、東西の地域間の移動も存在。	一番町	5,502	24%	昭島市	武蔵村山市	西砂町	東京23区	上砂町
				12%	11%	7%	6%	5%
隣接する国分寺市・小平市と立川駅周辺への移動は同程度。	上砂町	6,923	26%	東京23区	昭島市	武蔵村山市	砂川町	一番町
				11%	9%	7%	7%	4%
隣接する他市への移動よりも市内の地域間の移動が多い。	砂川町	9,019	27%	東京23区	武蔵村山市	柏町・幸町	立川駅周辺	昭島市
				8%	8%	7%	6%	6%
ゾーン内々や立川駅周辺への移動の占める割合が大きい。	柏町・幸町	13,917	34%	東京23区	立川駅周辺	泉町・緑町 (東)	砂川町	若葉町
				10%	7%	6%	5%	3%
市南部の地域への移動が上位を占める。	若葉町	4,682	33%	東京23区	柏町・幸町	国分寺市	立川駅周辺	小平市
				9%	9%	5%	5%	4%
居住者が少ない地域であり、内々の移動は少ない。	泉町・緑町 (西)	1,235	15%	立川駅周辺	砂川町	泉町・緑町 (東)	東京23区	昭島市
				12%	9%	9%	7%	6%
隣接する昭島市や武蔵村山市への移動が多い。東西の地域間移動も存在。	泉町・緑町 (東)	7,647	20%	柏町・幸町	立川駅周辺	砂川町	東京23区	富士見町・柴崎町
				13%	13%	6%	5%	5%
隣接する他市への移動よりも市内の地域間の移動が多い。	柴町	5,380	31%	立川駅周辺	柏町・幸町	東京23区	高松町・曙町	泉町・緑町 (東)
				10%	8%	8%	5%	5%
ゾーン内々や立川駅周辺への移動の占める割合が大きい。	高松町・曙町	5,158	30%	立川駅周辺	東京23区	泉町・緑町 (東)	柴町	柏町・幸町
				18%	13%	6%	6%	2%
市南部の地域への移動が上位を占める。	富士見町・柴崎町	10,362	36%	立川駅周辺	東京23区	昭島市	泉町・緑町 (東)	八王子市
				16%	12%	6%	4%	3%
隣接する昭島市や武蔵村山市への移動が多い。東西の地域間移動も存在。	羽衣町・錦町	8,574	35%	立川駅周辺	東京23区	国立市	八王子市	富士見町・柴崎町
				16%	12%	5%	3%	2%
市南部の地域への移動が上位を占める。	立川駅周辺	29,484	36%	東京23区	富士見町・柴崎町	羽衣町・錦町	高松町・曙町	柏町・幸町
				10%	8%	7%	5%	4%

※総トリップ数は月平均(平日・休日合計)、内々トリップ30%以上赤字、20%以下青字

※滞在の判定を250mメッシュ単位で行っているため、250mメッシュ内での移動は抽出されていない。(ゾーン内々の移動は実際よりも少なく出ていることに留意)

出典：株式会社agoop「ポイント型流動人口データ」