

移動像・生活像・将来予測 の整理について

2025/3/25

1. 移動像・生活像・将来予測の定義と整理データ

- 各調査結果をもとに、以下の方針で移動像・生活像・将来予測を整理した

■移動像

- 移動実態や公共交通の路線網・運行状況・利用状況をもとに、「移動の軸(「幹」)や乗換場所(交通拠点)となりうる路線や場所」について把握する

整理データ: 路線バスの減便図、時間帯別バスの運行本数、時間帯別の人の移動量(BD)、自宅からの外出時に最初に利用する鉄軌道駅等

■生活像

- 施設の立地状況や交通不便地域の分布、移動実態をもとに、地域ごとの日常生活における移動(「枝葉」)の特徴(居住者の特性、生活(医療・買物)拠点、利用交通手段等)」を定性的に整理し、把握する

整理データ: 人口・高齢化率分布、交通不便地域、主要施設の立地、公共交通に対する満足度、外出時市内で利用する交通手段、WSにおけるご意見等

■将来予測

- 人口推計や交通事業者等へのヒアリング結果、公表資料等をもとに、将来予測される生活・移動に影響するまちの変化(課題)や公共交通を取り巻く環境(課題)、社会動向について、将来の見通しを調査する

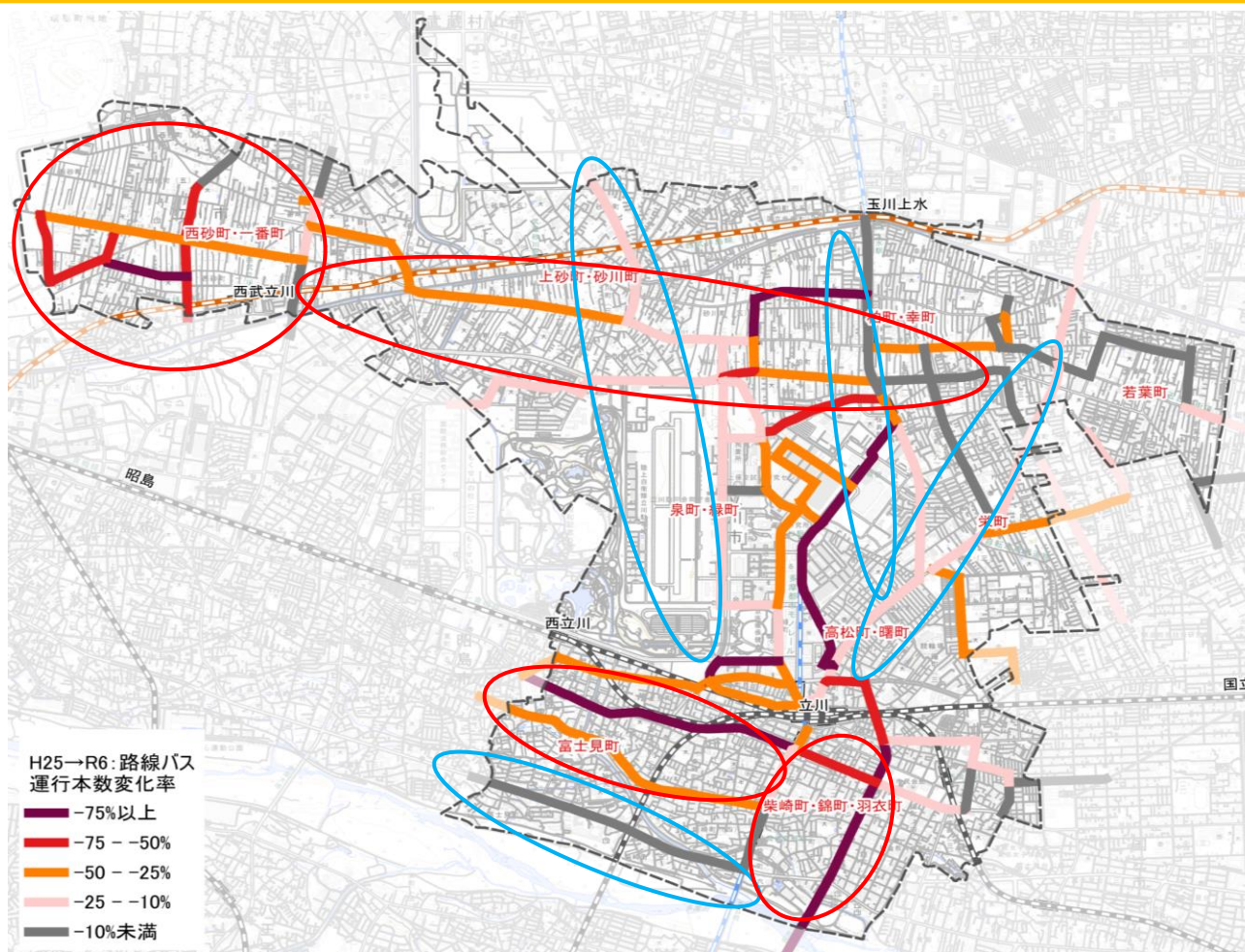
整理データ: 各種オープンデータ、事業者ヒアリング結果等

※生活像における移動の特徴については第2回のWSの意見を受けて今後修正の可能性あり

2. 移動像（路線バス減便図）

第2回協議会資料2 P.3「公共交通の運行状況」をもとに作成

- 下図**水色**箇所のバス路線(立川通り、芋窪街道、中央南北線～所沢武蔵村山立川線、新奥多摩街道)は、減便率が相対的に小さいことから、**需要の多いバス路線であり、今後も維持されることが望ましい路線**と考えられる。
- 下図**赤色**箇所のバス路線(西砂町・一番町や北部の東西方向、市南部の立川通り、奥多摩街道等)では、減便率が相対的に大きく、今後、**さらなる減便が進むことが懸念**される。



※コミュニティバスは除く

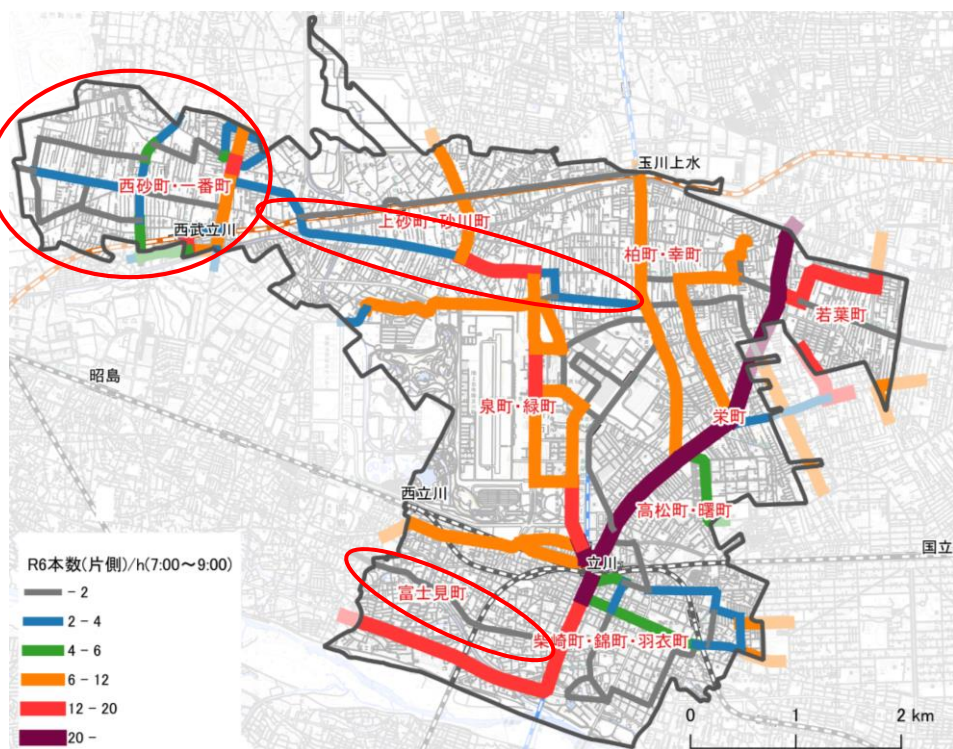
出典：各事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

2. 移動像（時間帯別バス運行本数）

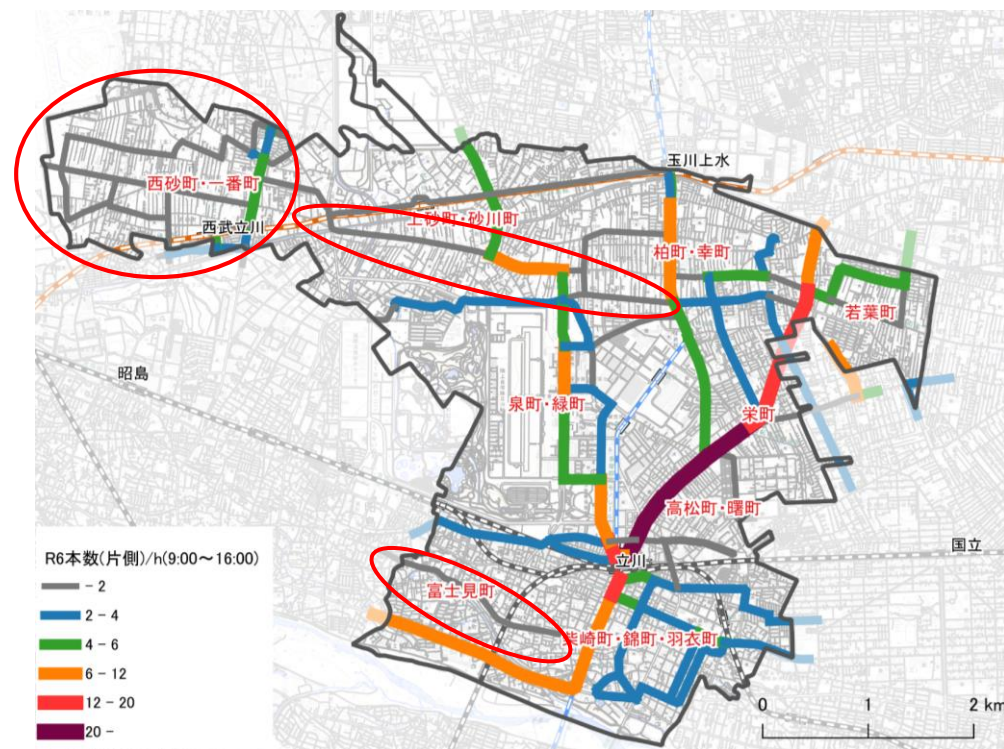
第2回協議会資料2 P.4「公共交通の運行状況」をもとに作成

- 朝時間帯(7:00~9:00)では、前頁(全便図)において減便率が相対的に高い傾向にあった、下図赤枠箇所のバス路線の運行本数は2~3本/時間以下の運行頻度である。
- 昼間時間帯(9:00~16:00)では、下図赤枠箇所のバス路線の運行本数は1~2本/時間以下に減少している状況である(くるりんバスが運行している一部ルート上は除く)。
- これらの地域の路線は、今後利用者の利便性が現状より低下する可能性が考えられる。

1時間あたりの運行本数(7:00~9:00)



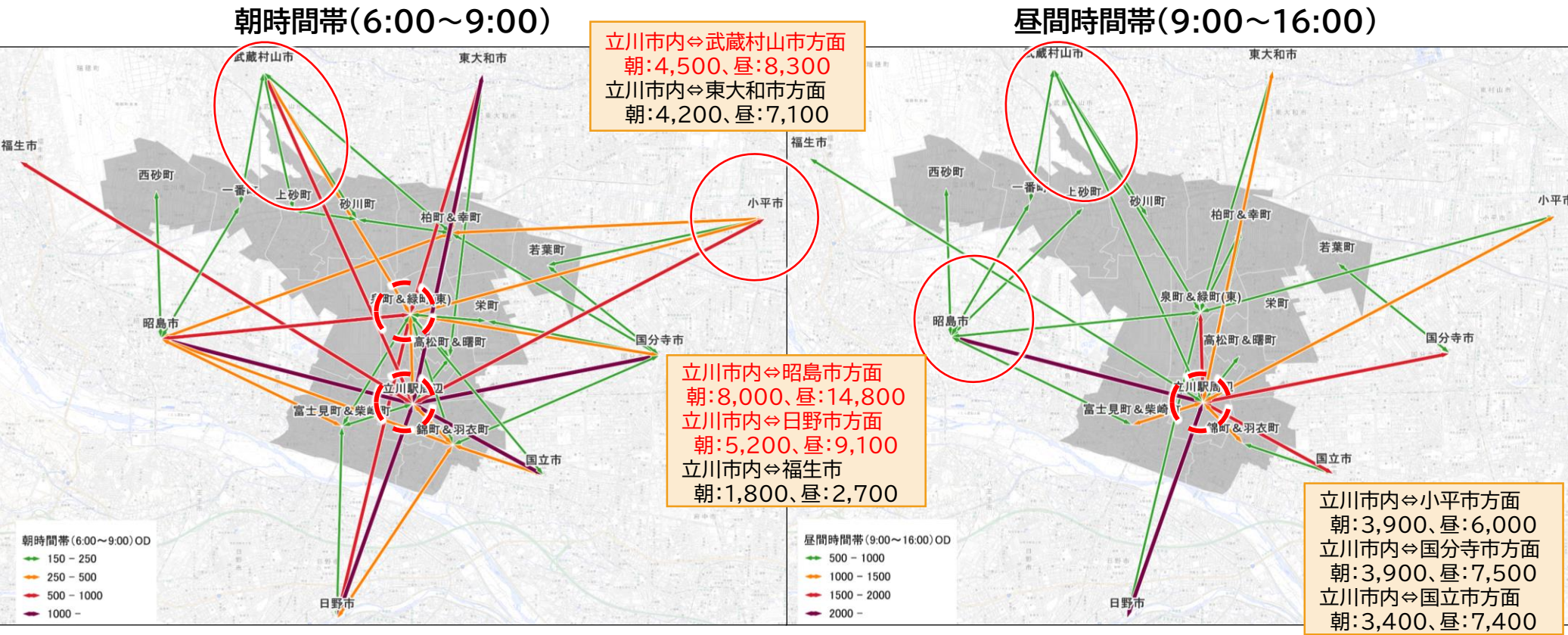
1時間あたりの運行本数(9:00~16:00)



2. 移動像（市内々or市内外移動（ビッグデータ））

資料2「調査結果の報告」のP.21再掲

- 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。



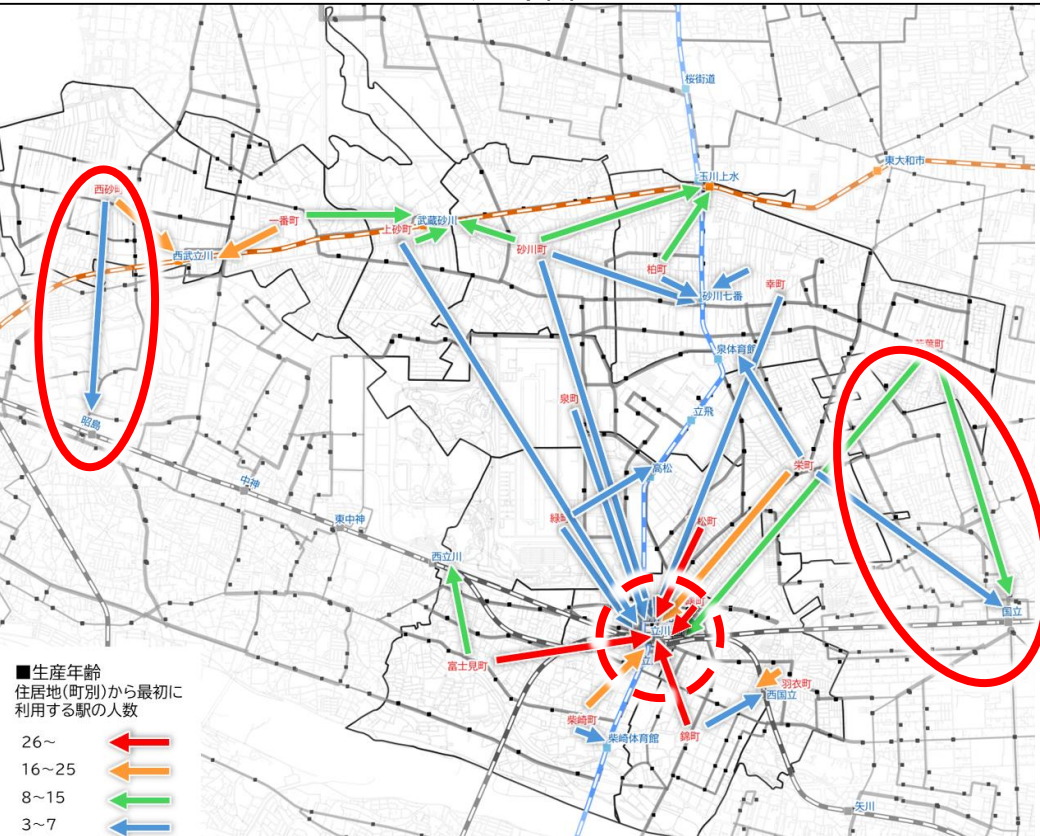
※2か月分データの合計、下2桁四捨五入、企業等が集積する泉・緑町への発生集中量は朝:約6,000、昼:約17,000
 ※市外への移動は隣接市町村への移動のみ表示(東京23区への移動等は非表示:次頁)、市内居住者だけでなく来街者も含む
 ※同一地点(250mメッシュ)に15分以上滞在した人を集計したもの。ただし、居住地と推定された場所(100メッシュ単位)の位置情報は秘匿化処理により削除されており、推定居住地における滞在は含まない。
 出典:株式会社agoop「ポイント型流動人口データ」、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

2. 移動像（最初に利用する鉄道駅）

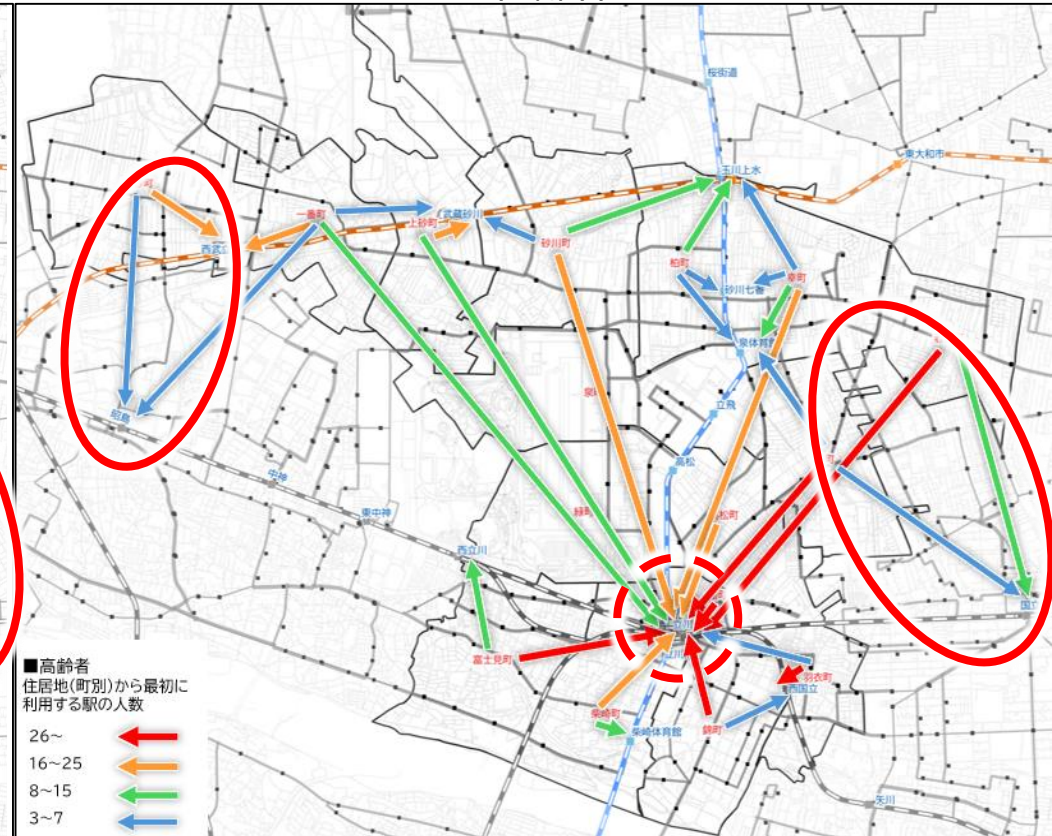
資料2「調査結果の報告」のP.6再掲

- 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、**居住地域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

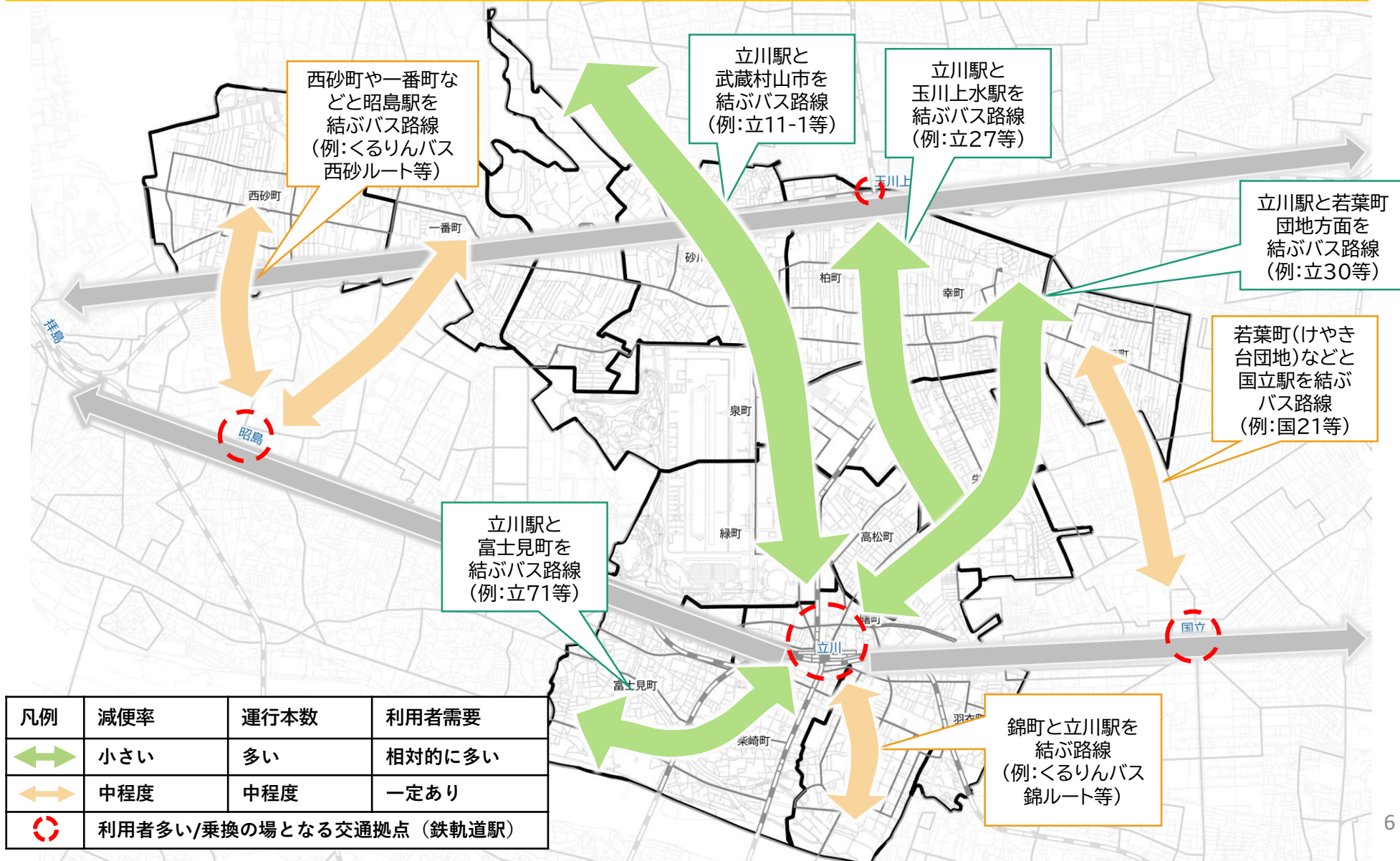


※3サンプル未満非表示

出典：立川市 地域公共交通に関する市民アンケート調査、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

2. 移動像 (まとめ)

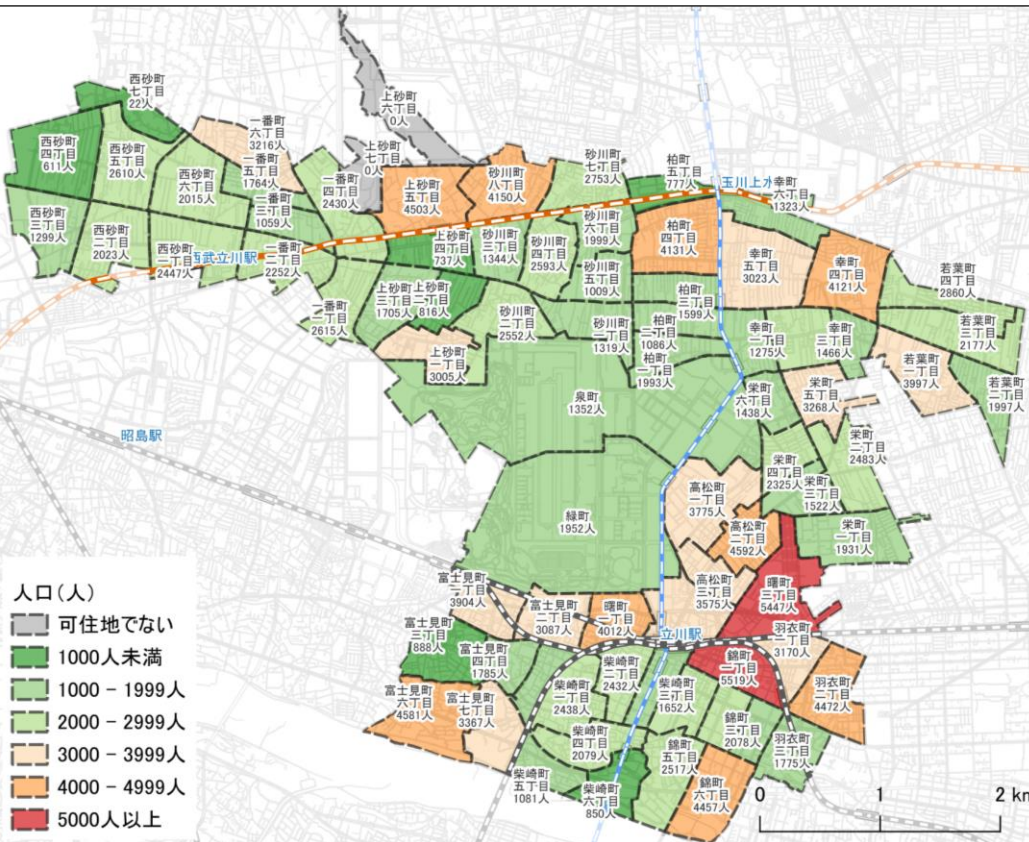
移動像:市民の移動実態や公共交通の路線網・運行状況・利用状況をもとに、**立川市の主な移動の軸** (**「幹」**)と交通の拠点(**結節点**)は、以下のようなバス路線や駅等が考えられる(鉄軌道の幹は非表示)。



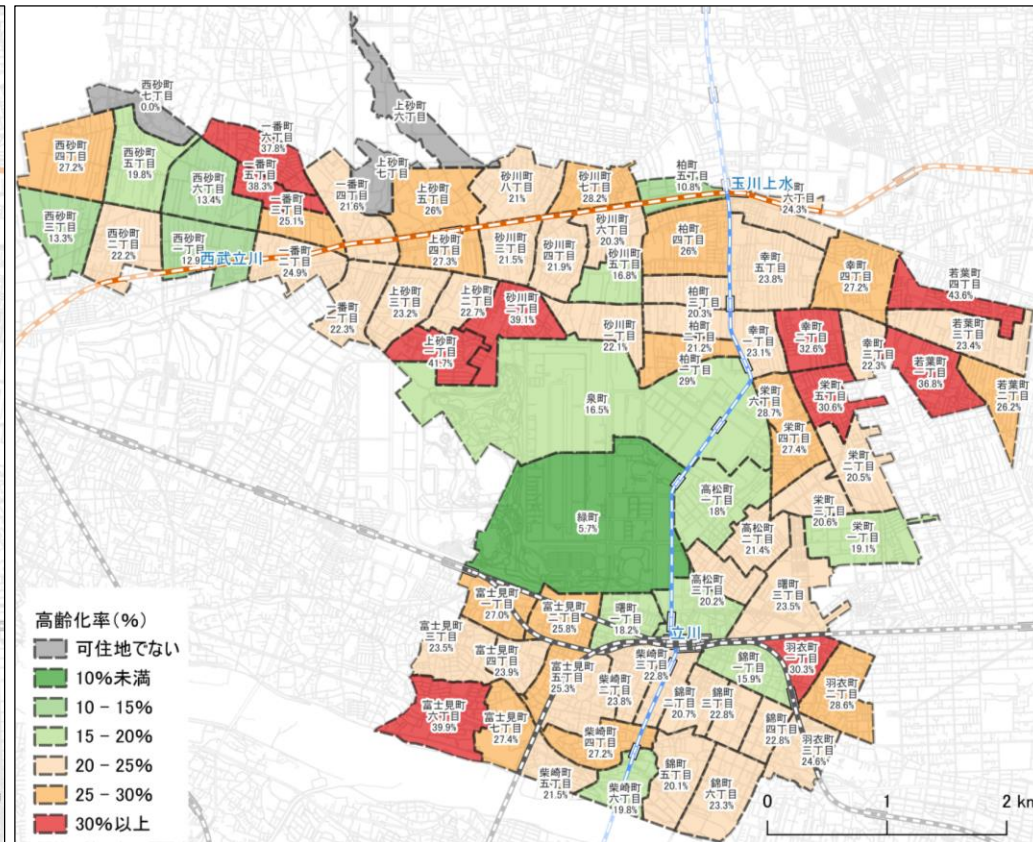
2. 生活像（人口分布/高齢化率）

- 曙町などの立川駅周辺と西武線沿線、富士見町団地などの団地に人口が集中している傾向。
- 高齢化率については、多くの地域において30%を越えており、若葉町などの市の北東部、上砂町・一番町などの西武線沿線、富士見町において高い傾向。

人口分布(R6)



高齢化率分布(R6)

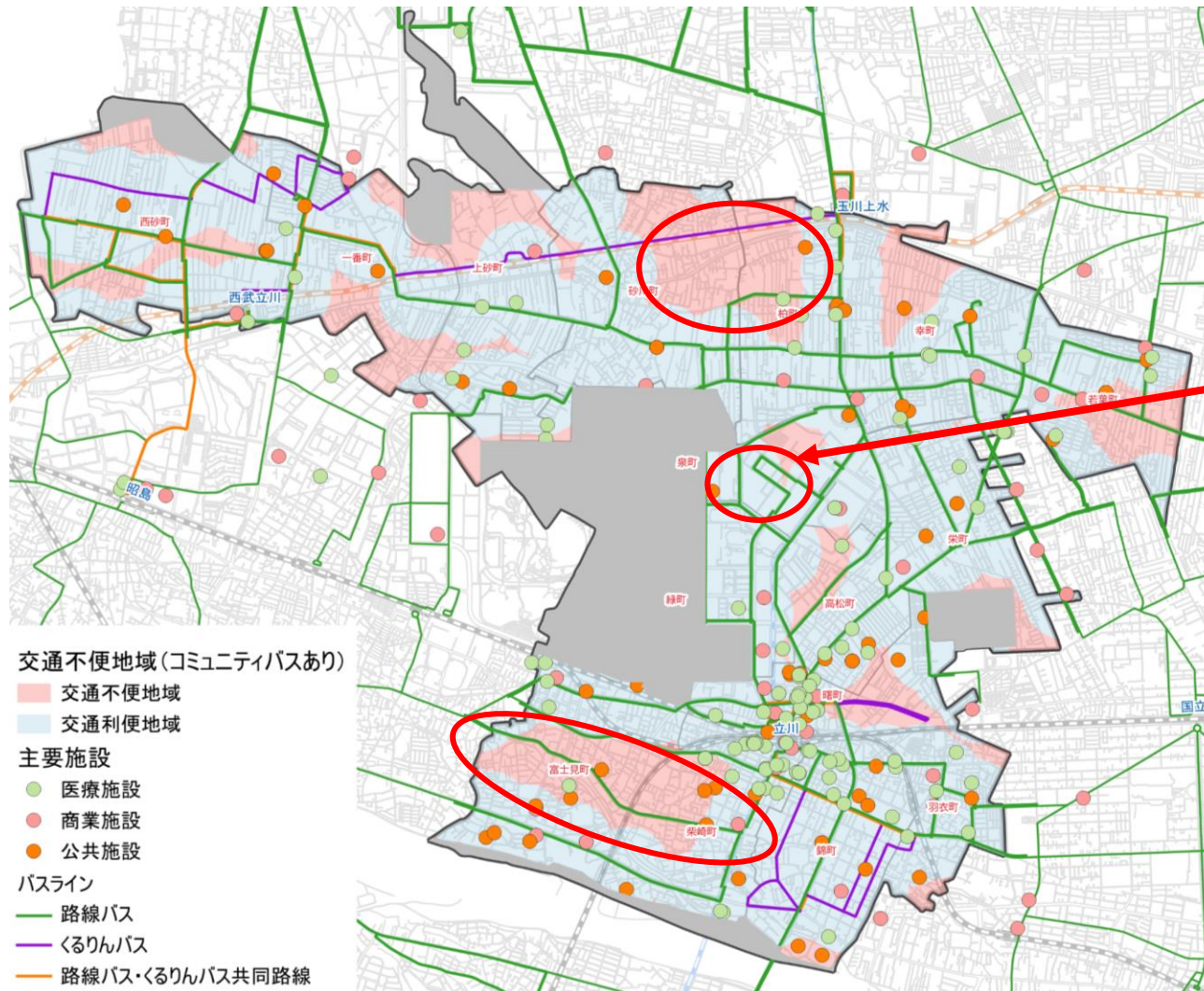


出典:住民基本台帳(R6.年1月時点)、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

2. 生活像（交通不便地域）

資料2「調査結果の報告」のP.4再掲

- 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）。



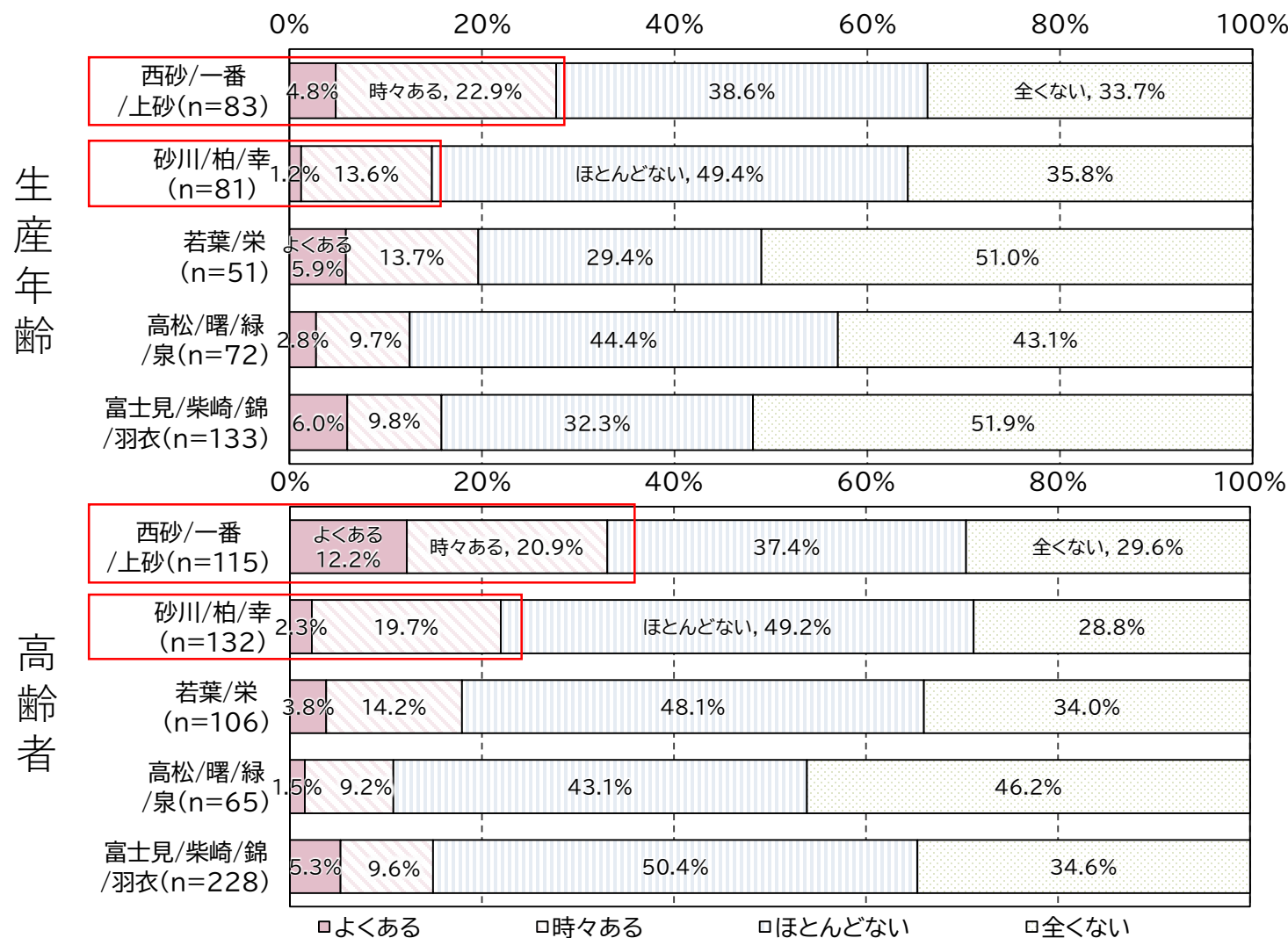
時間帯別（朝・日中・夜）で見た場合、日中時間帯でこの地域のみ交通不便地域の面積が増加

※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

2. 生活像（交通手段が理由であきらめた外出の有無）

資料2「調査結果の報告」のP8再掲

- 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。

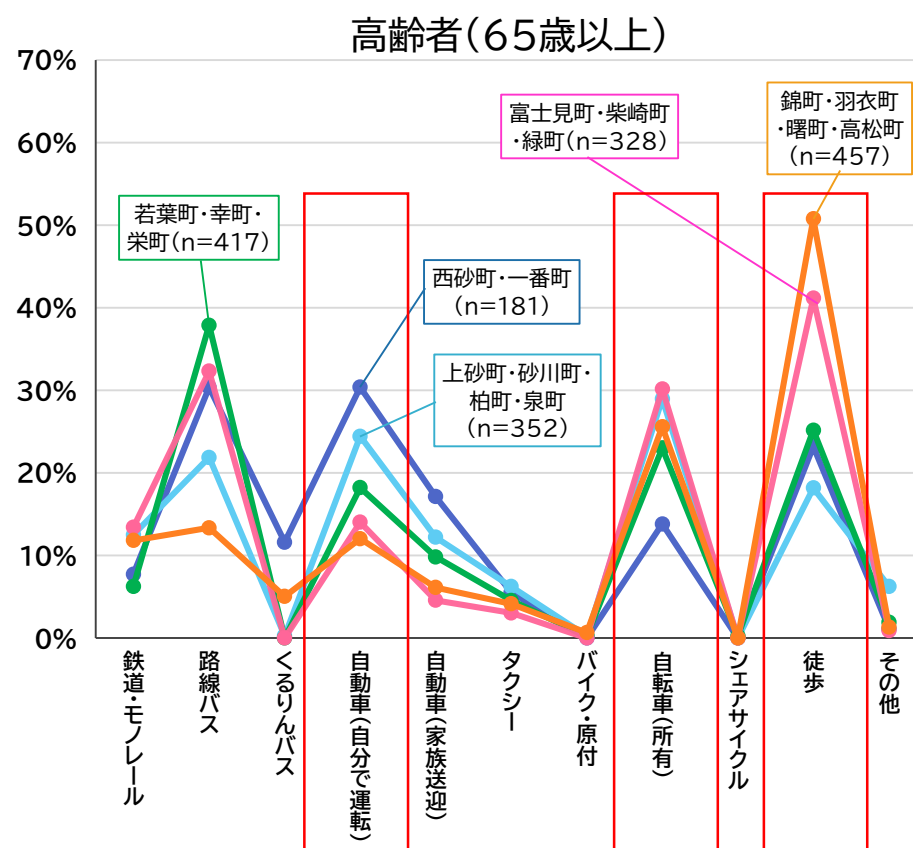
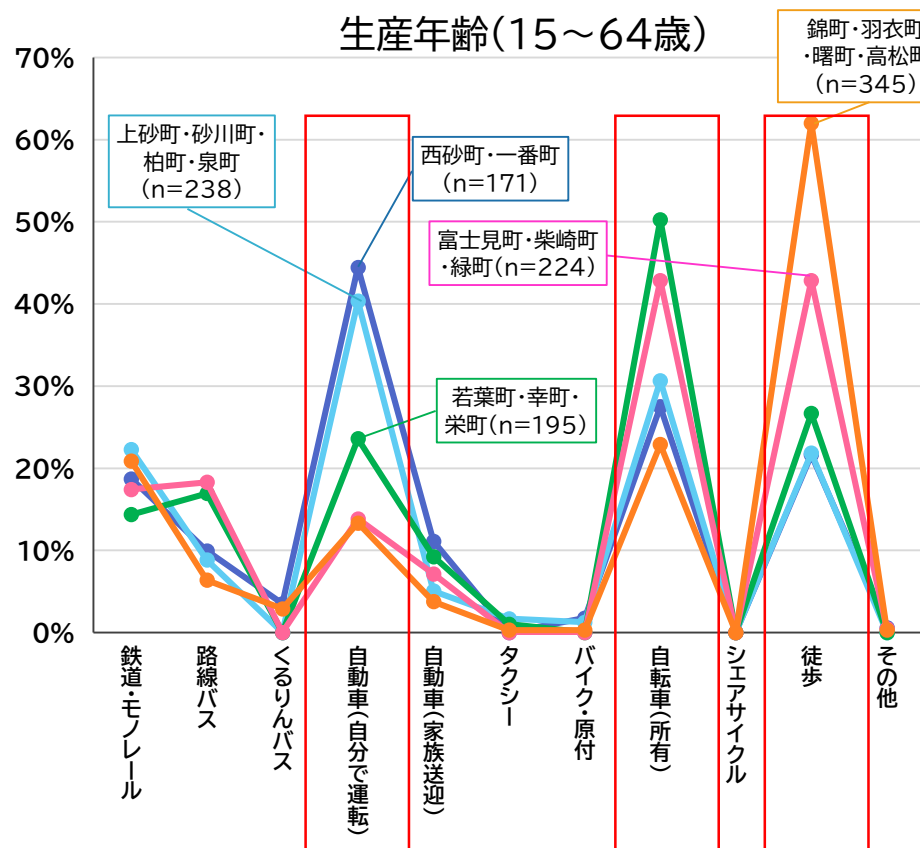


出典：立川市 地域
公共交通に関する市
民アンケート調査

2. 生活像（市内の利用交通手段）

資料2「調査結果の報告」のP7再掲

- 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。



2. 生活像（居住地別の移動の特徴（ビッグデータ））

資料2「調査結果の報告」のP22再掲

- 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 13%	東京23区 8%	武蔵村山市 7%	一番町 6%	立川駅周辺 4%
	一番町	5,502	24%	昭島市 12%	武蔵村山市 11%	西砂町 7%	東京23区 6%	上砂町 5%
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。	上砂町	6,923	26%	東京23区 11%	昭島市 9%	武蔵村山市 7%	砂川町 7%	一番町 4%
	砂川町	9,019	27%	東京23区 8%	武蔵村山市 8%	柏町・幸町 7%	立川駅周辺 6%	昭島市 6%
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。	柏町・幸町	13,917	34%	東京23区 10%	立川駅周辺 7%	泉町・緑町（東） 6%	砂川町 5%	若葉町 3%
	若葉町	4,682	33%	東京23区 9%	柏町・幸町 9%	国分寺市 5%	立川駅周辺 5%	小平市 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 12%	砂川町 9%	泉町・緑町（東） 9%	東京23区 7%	昭島市 6%
	泉町・緑町（東）	7,647	20%	柏町・幸町 13%	立川駅周辺 13%	砂川町 6%	東京23区 5%	富士見町・柴崎町 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 10%	柏町・幸町 8%	東京23区 8%	高松町・曙町 5%	泉町・緑町（東） 5%
	高松町・曙町	5,158	30%	立川駅周辺 18%	東京23区 13%	泉町・緑町（東） 6%	柴町 6%	柏町・幸町 2%
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。	富士見町・柴崎町	10,362	36%	立川駅周辺 16%	東京23区 12%	昭島市 6%	泉町・緑町（東） 4%	八王子市 3%
	羽衣町・錦町	8,574	35%	立川駅周辺 16%	東京23区 12%	国立市 5%	八王子市 3%	富士見町・柴崎町 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 10%	富士見町・柴崎町 8%	羽衣町・錦町 7%	高松町・曙町 5%	柏町・幸町 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」

- 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(枝/葉)や生活(買物)、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	・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。 ・西砂町は宅地が増えており子育て世代が増加。一番町の団地等では高齢化が進行。
上砂/砂川/柏/泉町	・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	・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ある。 ・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	・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	・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。

2. 生活像（年齢別自転車乗車中の交通事故件数・状態別死傷者数）

- 死傷者は自転車乗車中が最も多い。また、高齢な方の死傷者数が多い傾向にある。
- 生産年齢より自転車の利用率が低い(前頁)中でも、高齢者の自転車乗車中の死者数の割合は、**60～70%程度**と高い割合を推移(高齢者は事故時生産年齢よりも被害程度が大きい可能性)。
- これらを踏まえると、高齢者ほど自転車の安全な利用に一定の困難が伴う可能性が考えられる。

図 当事者種別別・年齢層別死傷者数と割合(立川所管地域内)

R5-R6 死傷者合計数(n=1,586)

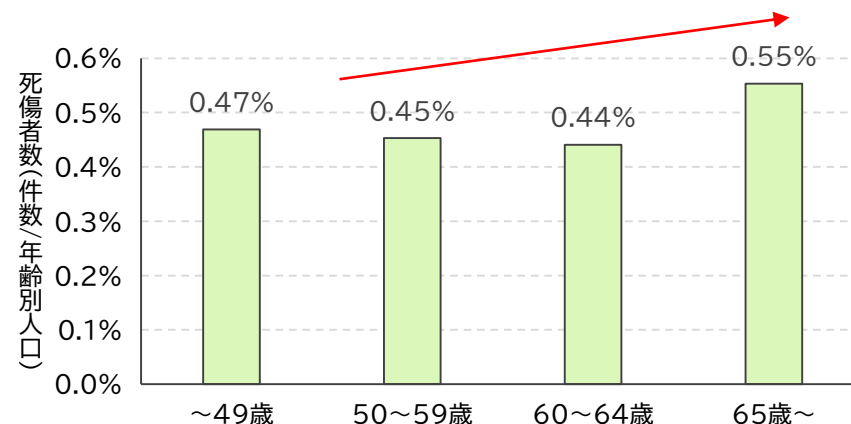
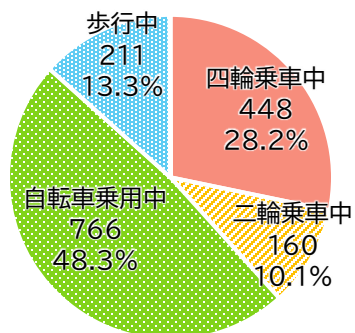
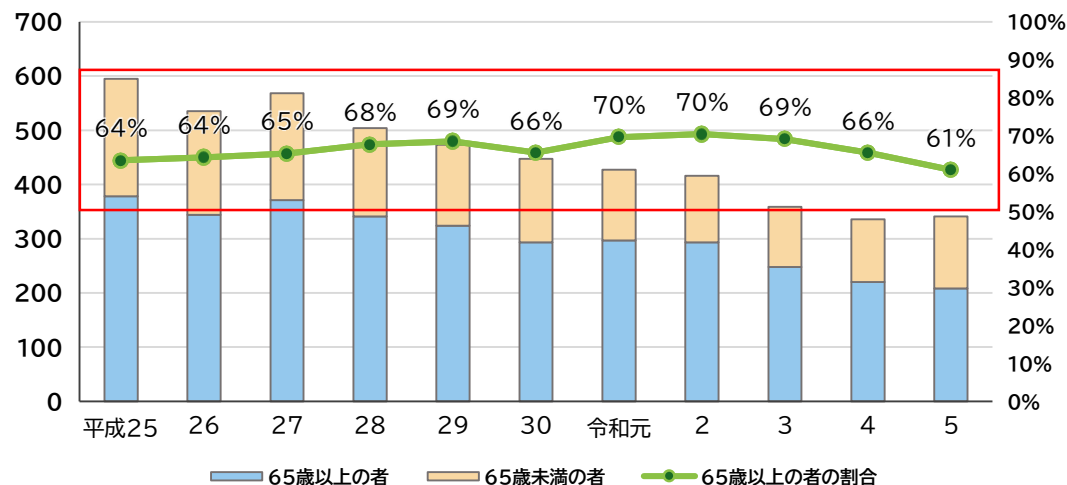


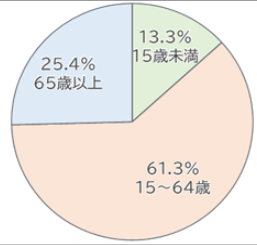
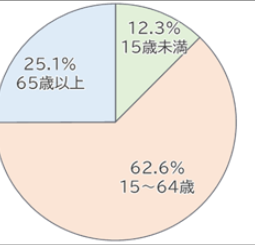
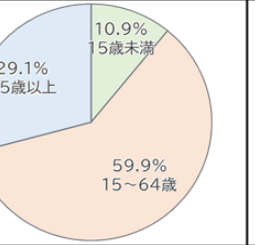
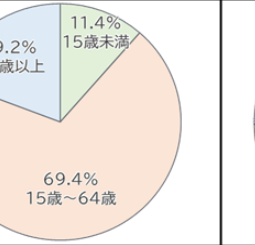
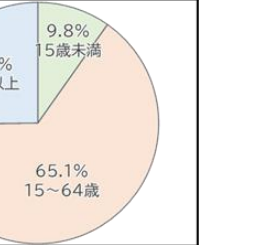
図 自転車乗車中の死者数と65歳以上の者の割合の推移(全国)



2. 生活像（まとめ）

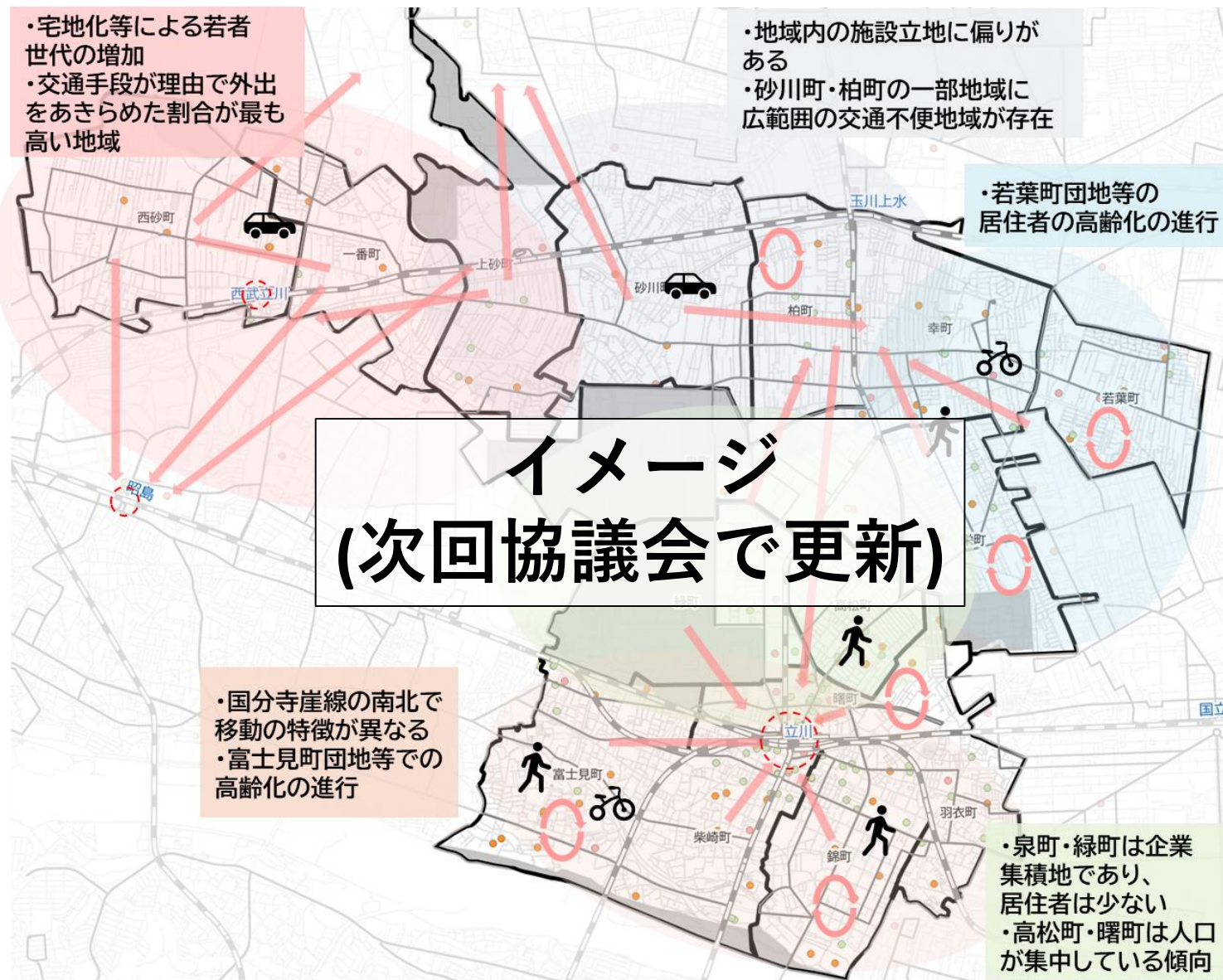
- 人口、施設、移動特性の観点から日常生活における移動の特徴を以下のように整理した。

表:生活像まとめ

	西砂町・一番町・上砂町	砂川町・柏町・幸町	若葉町・栄町	高松町・曙町・緑町・泉町	富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町					
地域特性 【人口増減・高齢化率など】	・人口は西砂町・一番町で微増、上砂町で微減傾向にある(住民基本台帳、WS)。 ・特に西砂町では、宅地化によって若者世代の人口が増加しており、高齢化率は20%を下回る地域もある(住民基本台帳)。 	・人口は砂川町・柏町・幸町ともに微増傾向にある(住民基本台帳)。 ・高齢化率は20～30%の地域が多い(住民基本台帳)。 	・人口は若葉町・栄町ともに微減傾向にある(住民基本台帳)。 ・若葉町団地など高齢化率が40%前後の地域が存在する(住民基本台帳)。 	・人口は高松町・曙町で微増傾向、緑町・泉町では微減傾向にある(住民基本台帳)。 ・企業や施設の立地が集中しており、居住者は少ない(住民基本台帳)。 	・人口は柴崎町、錦町で微増傾向、富士見町、羽衣町で微減傾向にある(住民基本台帳)。 ・高齢化率は多くの地域で20%程度である(住民基本台帳)。 					
	図:人口構成比(出典:住民基本台帳(R6.1.1))									
日常生活で利用する買物や医療等の施設	・西武立川駅周辺に買物・医療施設が立地している(市提供資料)。 ・昭島駅まで移動して買物や通院を行う市民もいる(ビッグデータ、WS)。	・日常的に利用できる買物・医療施設が少ない地域(砂川町)もあり、隣接町や市外(武蔵村山市等)で買物や通院を行っている方もいる(WS、市提供資料)。	・日常的な買物や医療施設は比較的充実している(市提供資料、WS)。 ・複合施設(若葉ケヤキモール)も立地しており、地域内で生活が完結している方もいる(市提供資料、WS)。	・立川駅周辺に主要な買物・医療施設が集中して立地しており、立川駅周辺で買物や通院を行う方が多い(市提供資料、WS)。	・坂上と坂下(立川崖線の南北)で施設の立地状況に差があり、坂上の方は立川駅周辺の施設を利用、坂下地域は道路沿いの施設を利用する方もいる(市提供資料)。 ・富士見町や錦町一部地域では、路線バスの減便によりネットスーパーを利用している高齢者がいる(WS)。					
移動特性 【市内の利用交通手段、交通手段が理由で外出をあきらめた市民の割合など】	・市内の公共交通に対する満足度が他地域より低い(市民アンケート)。 ・自家用車の利用割合が高い(市民アンケート)。 ・交通手段が理由で外出をあきらめた割合が高い(市民アンケート)。 ・昭島市や武蔵村山市への移動もある(ビッグデータ)。	・自家用車の利用割合が高い(市民アンケート)。 ・交通手段が理由で外出をあきらめた割合が高齢者と生産年齢で最も差異がある(市民アンケート)。 ・東西方向の隣接町や市外への移動もある(ビッグデータ、WS)。	・徒歩や自転車の利用割合が高い(市民アンケート)。 ・東西方向の移動を行いモノレール駅にアクセスしている方もいる(ビッグデータ、WS)。 ・市外の国立駅や国分寺市、国立市へ移動する方もいる(ビッグデータ、WS)。	・徒歩で移動している市民の割合が高い(市民アンケート)。 ・交通手段が理由で外出をあきらめた割合は他地域に比べて低い(市民アンケート)。 ・立川駅周辺の移動が多い(ビッグデータ、WS)。	・坂上と坂下(立川崖線の南北)で移動の特徴が異なる(WS)。 ・自転車や徒歩による移動が多い(市民アンケート)。 ・立川駅への移動や地域内で完結するような移動が多い(ビッグデータ)。					
	表:主な目的での外出時における市内の利用交通手段(出典:立川市地域公共交通に関するアンケート調査) ※複数回答可、1～3番目の目的時の合算									
	西砂町・一番町・上砂町 生産年齢 (n=226)		砂川町・柏町・幸町 生産年齢 (n=229)		若葉町・栄町 生産年齢 (n=141)		高松町・曙町・緑町・曙町 生産年齢 (n=204)		富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町 生産年齢 (n=373)	
	1位 自動車(自分で運転) 42%		1位 自動車(自分で運転) 39%		1位 自転車(所有) 50%		1位 徒歩 60%		1位 徒歩 51%	
	2位 自転車(所有) 26%		2位 自転車(所有) 37%		2位 徒歩 30%		2位 自転車(所有) 25%		2位 自転車(所有) 35%	
	3位 徒歩 22%		3位 鉄道・モノレール 25%		3位 自動車(自分で運転) 24%		3位 鉄道・モノレール 21%		3位 鉄道・モノレール 18%	
	高齢者 (n=286)		高齢者 (n=371)		高齢者 (n=287)		高齢者 (n=190)		高齢者 (n=601)	
	1位 路線バス 32%		1位 路線バス 26%		1位 路線バス 41%		1位 徒歩 57%		1位 徒歩 43%	
2位 自動車(自分で運転) 27%		2位 自動車(自分で運転) 26%		2位 自転車(所有) 23%		2位 自転車(所有) 21%		2位 自転車(所有) 30%		
3位 徒歩 21%		3位 徒歩 23%		3位 徒歩 22%		3位 自動車(自分で運転) 13%		3位 路線バス 27%		

2. 生活像（まとめ）

- 人口、施設、移動特性の観点から日常生活における移動の特徴を以下のように整理した。



表：生活像まとめ(イメージ図)

3. 将来予測（まとめ）

- 現状を踏まえ、将来考えられる状況を以下に整理した。

項目		将来の見通し	出典データ
まちの変化	人口動向	市の人口は令和10年頃にピークを迎え、その後減少に転じる見込みであり、2050年には現状より約1万人、人口が減少していく見込みである	第5次長期総合基本計画
	人口構造	高齢化の進行によって、10年後には市民の約28%が高齢者になる見込み	
	関連事業・開発動向	- 上北台駅～箱根ヶ崎駅区間について多摩モノレール延伸の計画があり、2030年代半ばの開業を目指すとされている（モノレール沿線の路線や立川-武蔵村山を結ぶ路線のバス利用者数や運行本数に影響する可能性） - 西武立川駅南側の昭島市域に大規模な物流施設やデータセンターの建設が計画（バス路線や道路混雑等に影響する可能性）	公表資料、市提供資料
公共交通を取り巻く環境	担い手	- バス・タクシーの運転手等の担い手不足が深刻になることが想定 利用者が多い路線でも夜時間帯等から減便せざるを得ない状況	交通事業者ヒアリング結果
	新たな交通手段・サービス	自転車や電動キックボードのシェアリングサービスの拡大の他、新たなパーソナルモビリティの開発等も進行	交通事業者ヒアリング結果
	自動車の利用	高齢化が進み免許非保有率・返納意向ともに高まるため、より多くの市民が自動車を自由に利用できない（外出には公共交通等を頼らざるを得ない）環境となる	市民アンケート
社会動向	環境問題	2050年カーボンニュートラルの実現に向け、自家用車から公共交通や自転車・徒歩等へ移動手段の転換が求められる - 社会情勢を受けて、交通事業者も低炭素型車両の導入を検討	- 社会情勢に関する机上調査 - 交通事業者ヒアリング結果
	災害	地球温暖化等に伴い、災害が激甚化・頻発化しており、災害に強い交通環境の整備が求められる	社会情勢に関する机上調査

現状のまま推移すると…移動に関して

- ・担い手不足等によって、バスの減便がさらに進み、現状の交通不便地域はさらに拡大する可能性。
 - ・高齢化等により、自動車等の利用が困難となり、交通拠点・主要施設へアクセス困難な方が増加する可能性。
- ⇒ 今後は、限られた資源（人材、財源等）の中で対応する必要があり、交通計画の分野だけでなく、他分野（福祉、まちづくり分野等）との連携を図っていくことも考えられる。