



～ みんなで 創る 支える 未来につなぐ ～

立川市

地域公共交通計画

令和 8 (2026) 年度 - 令和 12 (2030) 年度



立川市

目次

第1章 計画の概要	1
第1節 計画策定の目的・位置づけ.....	1
1 計画策定の背景・目的.....	1
2 計画の位置づけ.....	2
第2節 対象区域・計画期間・対象交通手段.....	3
1 対象区域.....	3
2 計画期間.....	3
3 対象交通手段.....	3
第2章 立川市を取り巻く現状	4
第1節 計画策定に向けた調査の概要.....	4
第2節 地域の概況.....	5
1 用途地域・土地利用の状況.....	5
2 人口分布.....	7
3 高齢化率分布.....	8
4 人口および高齢化率の推移・推計.....	9
第3節 公共交通を取り巻く状況.....	10
1 公共交通網.....	10
2 公共交通利用者数の推移.....	11
3 バスの運転者数の推移.....	11
4 バス（路線バス・くるりんバス）の運行状況.....	12
5 路線バスの減便状況.....	13
6 交通不便地域の分布と主要施設の立地状況.....	14
7 交通事業者の現状と今後の意向.....	15
第4節 移動に関する実態.....	16
1 市内の主な滞在場所.....	16
2 市内の地域間および近隣市町村との流動.....	17
3 市内居住者の移動の特徴.....	18
4 市内の利用交通手段.....	19
5 高齢者の自動車免許保有状況と免許返納意向.....	20
6 最初に利用する鉄軌道駅.....	21
7 日常生活と移動に関する現状.....	22
第5節 市民の移動に関するニーズ.....	24
1 交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無.....	24
2 将来を見据えた日常生活における移動に関する意見.....	25
3 移動に関する意見（福祉関係者からのヒアリング）.....	26
4 公共交通に対する満足度.....	26
第6節 移動像・生活像・将来予測（調査結果の取りまとめ）.....	27
1 移動像.....	28
2 生活像.....	29
3 将来予測.....	31



第3章 交通に関する課題.....	33
第1節 課題の抽出.....	33
1 課題の抽出方法.....	33
第2節 交通に関する課題.....	34
第4章 目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針.....	38
第1節 立川市の将来像.....	38
1 目指す将来像.....	38
第2節 将来の公共交通ネットワーク.....	39
1 都市計画マスタープランにおける将来都市構造と交通骨格軸.....	39
2 将来都市構造を踏まえた交通結節点の特徴.....	40
3 将来の公共交通ネットワークの考え方.....	41
第3節 将来像の実現に向けた4つの基本方針.....	44
1 4つの基本方針.....	44
第5章 施策と事業.....	45
第1節 施策体系.....	45
第2節 目標達成に向けた事業の一覧.....	46
1 基本方針・施策・事業の関係性.....	46
2 事業の一覧.....	47
第3節 多様な関係者による連携・協働.....	49
第4節 各事業の内容.....	50
第6章 計画の実現に向けて.....	83
第1節 計画指標と数値目標.....	83
第2節 計画の推進体制.....	87
第3節 計画の進捗・達成状況の評価.....	88
資料編.....	89



第1章

計画の概要

第1節	計画策定の目的・位置づけ	1
1	計画策定の背景・目的	1
2	計画の位置づけ	2
第2節	対象区域・計画期間・対象交通手段	3
1	対象区域	3
2	計画期間	3
3	対象交通手段	3



第1章 計画の概要

第1節 計画策定の目的・位置づけ

本節では、本計画の策定の背景・目的、上位・関連計画との関係性を踏まえた本計画の位置づけなどを整理しました。

1 計画策定の背景・目的

本市は東京都の西部に位置し、JR中央線・南武線・青梅線・五日市線、西武拝島線、多摩都市モノレールといった鉄軌道網が東西南北方向に運行するほか、一日平均の乗車人員が約15万人であるJR立川駅を中心に多くの路線バスが運行しており、第5次首都圏基本計画では、東京都市圏西部の業務核都市に位置づけられるなど、交通の要衝として発展してきました。

このような交通環境を活かし、持続的な都市づくりを進めていくため、本市では、平成24(2012)年度に「立川市交通マスタープラン」を策定し、新たな時代における都市活動とそれを支える交通のビジョンを示しました。さらに、その実施計画として平成27(2015)年度に「立川市総合都市交通戦略」を改定し、JR立川駅の西側自由通路や、立川ターミナル案内サインの整備など、様々な交通施策を展開してきました。

また、路線バス網や社会経済情勢などの変化を受け、平成27(2015)年度には「立川市コミュニティバス(くるりんバス)再編計画」を策定し、「路線バスの補完」「市民生活密着施設へのアクセス」「交通不便地域の利便性向上」「持続性の確保」のコンセプトのもと、くるりんバス運行ルートの再編などを実施し、その後も運行継続基準に基づきながらルート統合や支線化など、運行改善を進めてきました。

一方で、近年は全国的に公共交通の利用者減少や深刻な運転手不足、高齢化の進展により、移動に困難を感じる方が増加しているほか、コロナ禍を経て生活様式が多様化するなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。そのため、交通事業者による旅客運送サービス提供の継続が困難な状況が生じております。本市においても、コロナ禍における利用者の減少や深刻な運転手不足などを背景に、路線バスの減便が大きく進み、市民の移動に支障が生じている地域が一部見られます。

こうした状況を踏まえ、国は令和5(2023)年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成19(2007)年法律第59号)(以下「地域交通法」という。)を改正しました。改正法では、「地域における主体的な取組及び創意工夫」並びに「地域の関係者の連携と協働」を推進し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するため、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めていくこととしています。

本市においても、現在の課題に加え、将来の状況も見据えた上で、地域の実状に即した公共交通サービスの目指す姿を明らかにし、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るために、「立川市地域公共交通計画」を策定します。



出典：立川市交通マスタープラン

図 1-1 首都圏整備イメージと地域公共交通計画における連携と協働について

背景・必要性

- 官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要。

概要

- 地域の関係者の連携と協働を促進するため、以下を法律に規定。
 - ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加。
 - ・国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加。
 - ・「地域の関係者相互間の連携に関する事項」を地域公共交通計画への記載に努める事項として追加。

交通・他分野間の共創 (地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現)

出典：「地域の多様な関係者との「共創」による地域公共交通の「リ・デザイン」について」(国土交通省)

2 計画の位置づけ

本計画は、「地域交通法」に基づき、すべての地方公共団体において策定および実施が努力義務とされている「地域公共交通計画」として位置づけられます。

その策定にあたっては、国や東京都の方針などとの整合を図っているほか、交通とまちづくりは密接な関係にあることを踏まえ、市の総合的なまちづくりの指針である「立川市第5次長期総合計画」および、まちづくりのガイドラインとしての役割を果たすものである「立川市都市計画マスタープラン」との連携・整合を図っています。また、公共交通は日常生活の中での様々な目的を満たすための移動手段であることから、観光・福祉などの他分野の関連計画との連携も図っています。

さらに、本計画は、第3次および第4次長期総合計画の理念を受けて策定された「立川市交通マスタープラン」と「立川市総合都市交通戦略」の基本理念を受け継ぎながら、時代の変化に応じた、新たな長期総合計画の下で策定する公共交通のマスタープランであり、総合都市交通戦略を兼ねるものです。

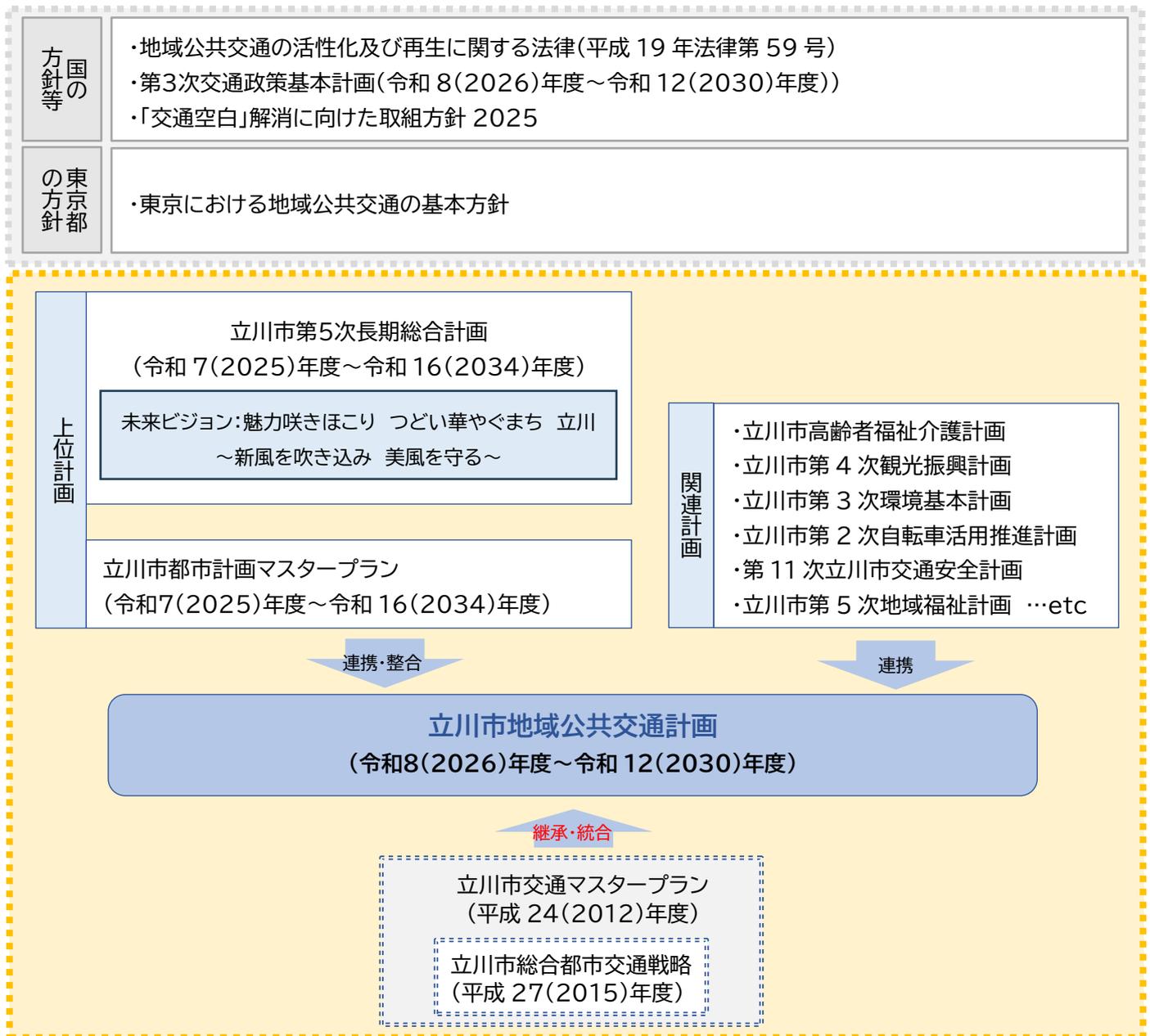


図 1-2 地域公共交通計画と上位・関連計画の関係

第2節 対象区域・計画期間・対象交通手段

本節では、本計画の対象区域、計画期間、対象交通手段について整理しました。

1 対象区域

本計画の対象区域は、立川市全域とします。



参考: 国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 1-3 計画の対象区域

2 計画期間

本計画の期間は令和8(2026)年度から令和12(2030)年度までの5年間とします。

3 対象交通手段

本計画では、不特定多数の方を対象とした移動手段・移動サービスを主な対象範囲とします。なお、高齢者や障害者、施設送迎などの特定の方を対象とした移動手段・移動サービスは、計画の対象に含みませんが、必要に応じて対象交通手段との連携や調整を図ることとします。

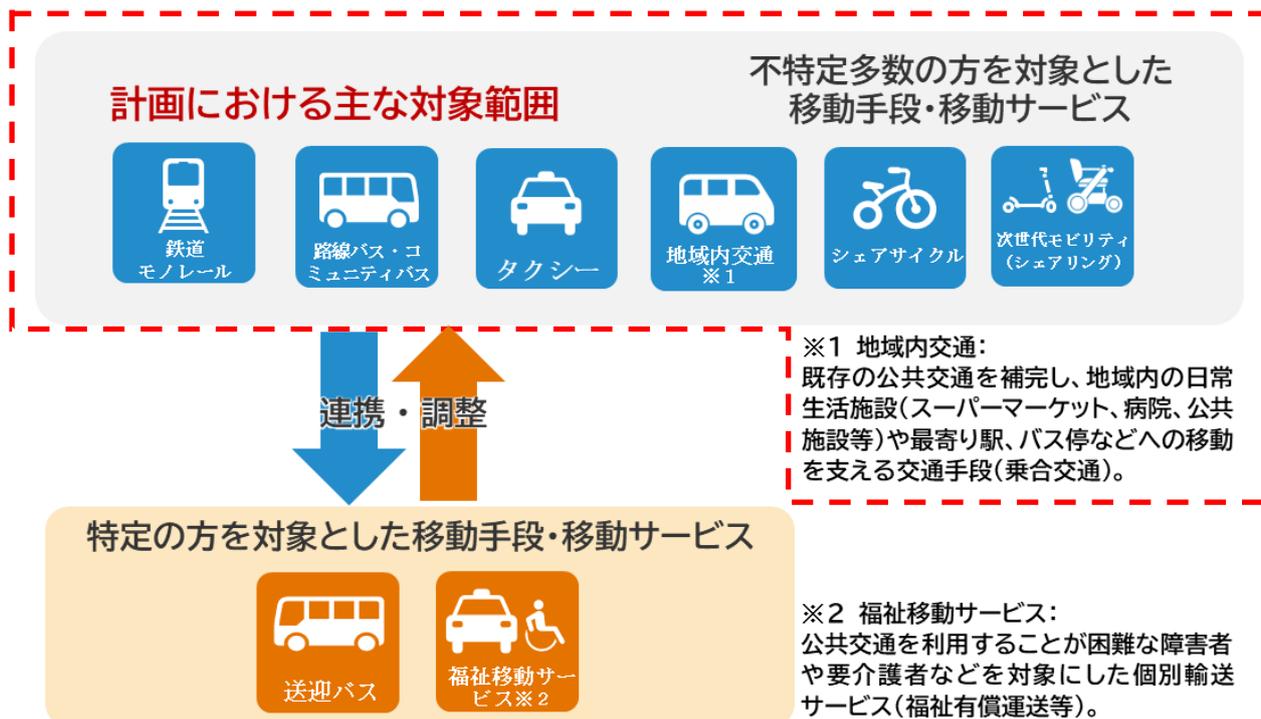


図 1-4 本計画の対象となる交通手段

第2章

立川市を取り巻く現状

第1節	計画策定に向けた調査の概要	4
第2節	地域の概況	5
1	用途地域・土地利用の状況	5
2	人口分布	7
3	高齢化率分布	8
4	人口および高齢化率の推移・推計	9
第3節	公共交通を取り巻く状況	10
1	公共交通網	10
2	公共交通利用者数の推移	11
3	バスの運転者数の推移	11
4	バス（路線バス・くるりんバス）の運行状況	12
5	路線バスの減便状況	13
6	交通不便地域の分布と主要施設の立地状況	14
7	交通事業者の現状と今後の意向	15
第4節	移動に関する実態	16
1	市内の主な滞在場所	16
2	市内の地域間および近隣市町村との流動	17
3	市内居住者の移動の特徴	18
4	市内の利用交通手段	19
5	高齢者の自動車免許保有状況と免許返納意向	20
6	最初に利用する鉄軌道駅	21
7	日常生活と移動に関する現状	22
第5節	市民の移動に関するニーズ	24
1	交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無	24
2	将来を見据えた日常生活における移動に関する意見	25
3	移動に関する意見（福祉関係者からのヒアリング）	26
4	公共交通に対する満足度	26
第6節	移動像・生活像・将来予測（調査結果の取りまとめ）	27
1	移動像	28
2	生活像	29
3	将来予測	31



第2章 立川市を取り巻く現状

第1節 計画策定に向けた調査の概要

本計画では、以下の7つの調査を実施し、立川市の交通を取り巻く現状を把握しました。なお、本章において掲載する調査結果は、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、資料編およびデータ集に掲載しています。

表 2-1 実施した調査について

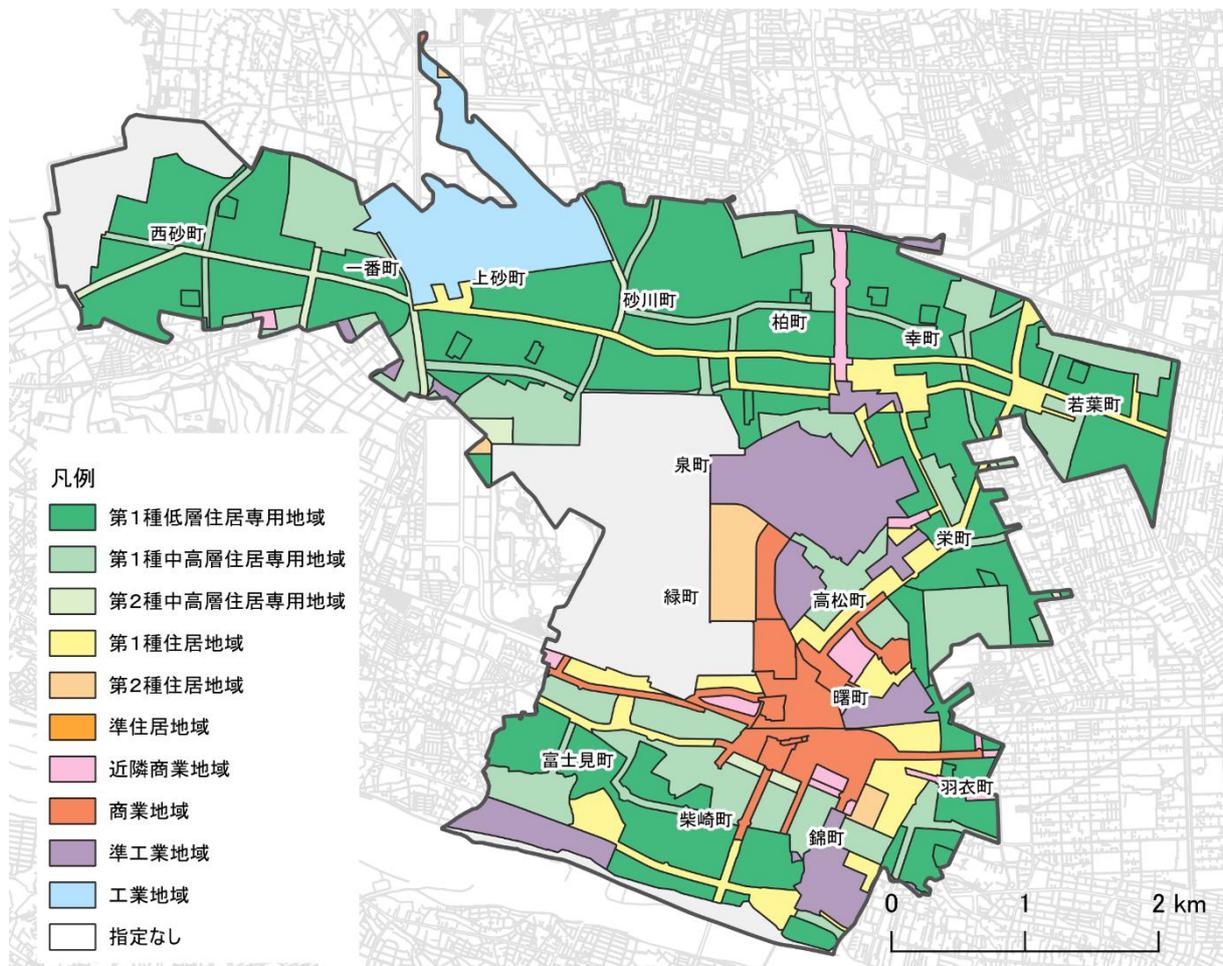
調査	概要	調査時期
①立川市の現状	・立川市の概況や移動に関する現状について、既存統計データやICカードデータ等を基に机上調査	・既存調査等を活用
②市民アンケート (立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査)	・市民を対象に移動実態や移動に関するお困りごと等を調査	・令和6年10月
③ワークショップ (立川市公共交通ワークショップ)	・市民同士が地域の公共交通の現状や地域の生活と移動について話し合い、発表	第1回:令和7年1月～2月 第2回:令和7年3月
④バス利用者アンケート	・70歳以上の高齢者を対象にバスの利用実態について調査	・令和6年10月
⑤立川市来街者意向調査 (既存調査のレビュー)	・来訪者の移動に関して、既存アンケートデータを基に再整理	・既存調査を活用
⑥ヒアリング調査	・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、高齢者等の移動に関する課題などを調査	・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

第2節 地域の概況

本節では、立川市の土地利用の状況や人口の分布、高齢化率等について整理しました。

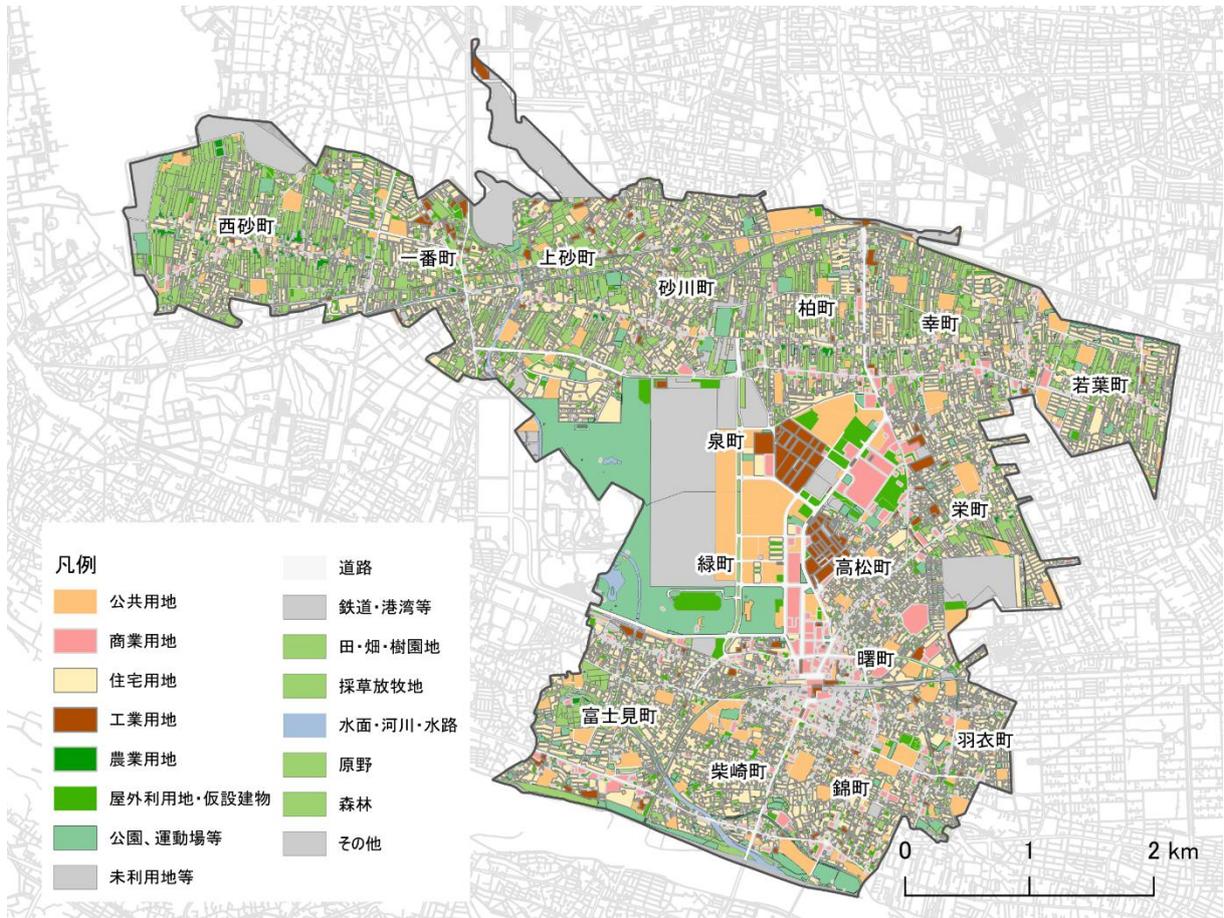
1 用途地域・土地利用の状況

用途地域の指定状況は、以下のとおりです。立川駅周辺では商業地域の割合が高く、その他の地域では住居専用地域の割合が高い状況です。泉町や緑町の西側には市街化調整区域で用途地域が指定されていない地域があり、現況は陸上自衛隊の駐屯地や公共施設、国営昭和記念公園として利用されています。



参考:国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-1 用途地域の指定状況(令和元年時点)

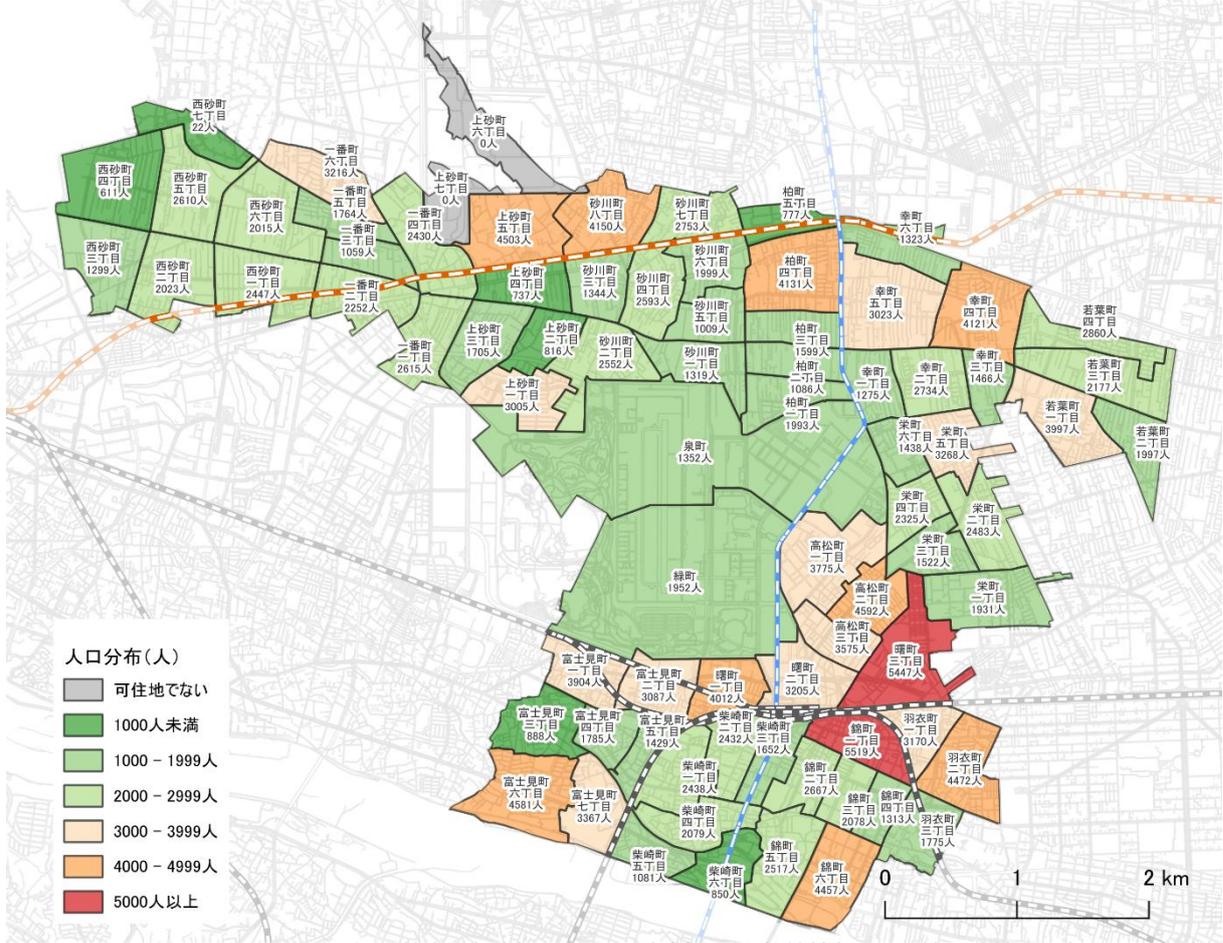


参考:国土数値情報、土地利用現況調査(令和4年)、国土地理院地図を加工して作成

図 2-2 土地利用の現況(令和4年時点)

2 人口分布

町丁目別の人口の分布は、曙町などの立川駅周辺や西武線沿線、富士見町団地などの団地に集中している傾向が見られます。

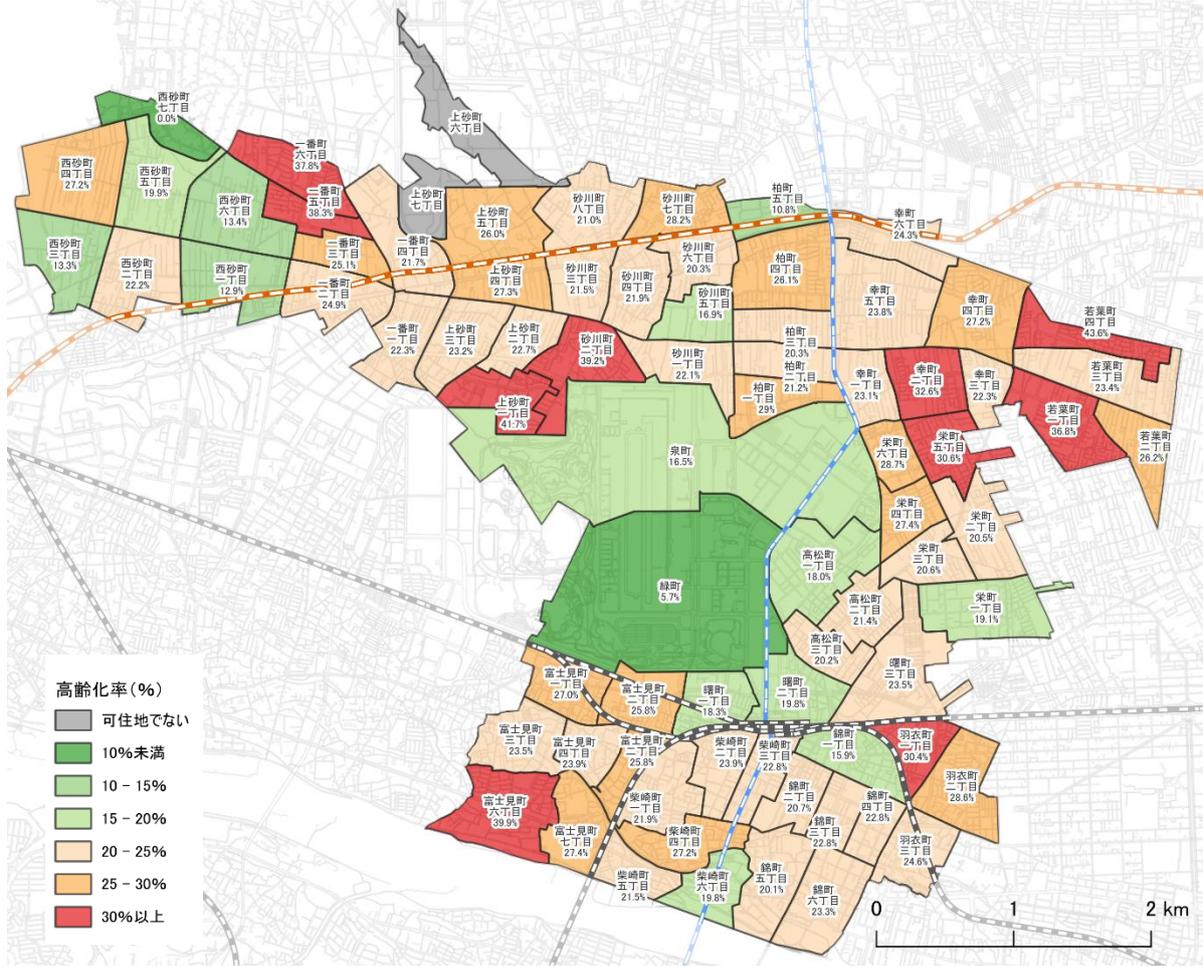


参考:住民基本台帳(令和6年1月時点)、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-3 人口分布(令和6年時点)

3 高齢化率分布

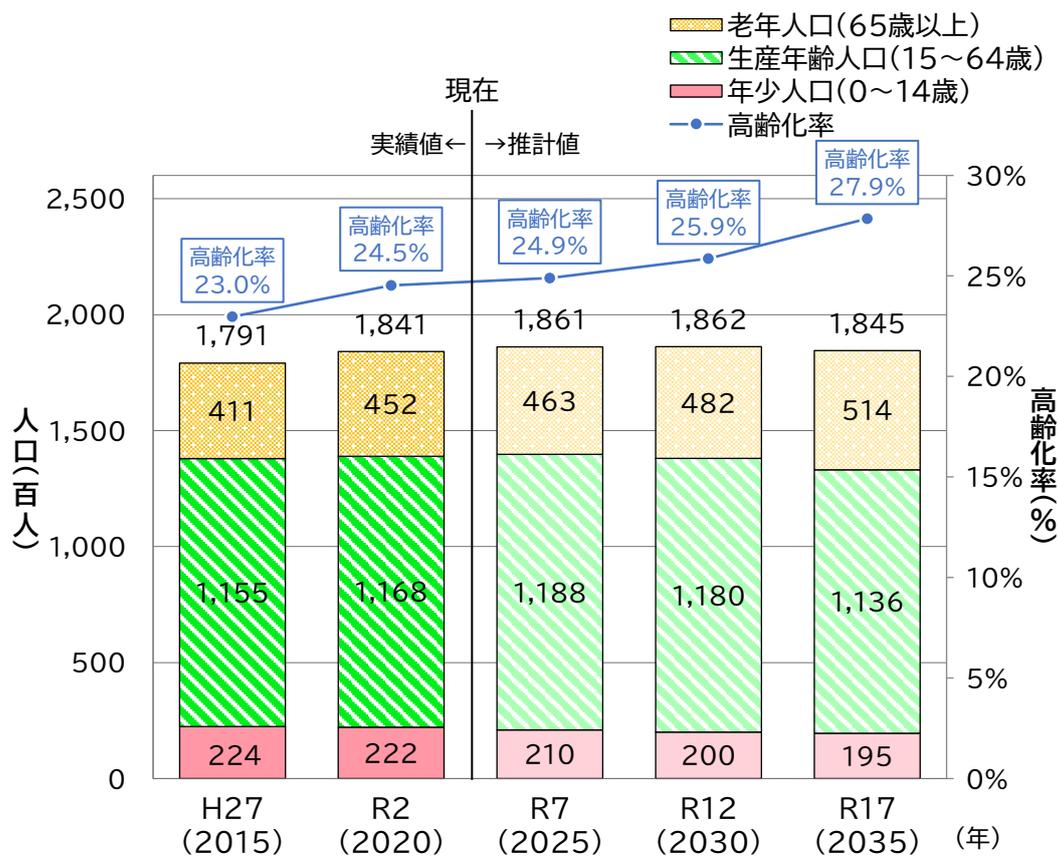
町丁目別の立川市内の高齢化率は、多くの地域で20%を上回り、若葉町など市北東部や上砂町・一番町などの西武線沿線、富士見町などの一部地域では30%以上と高い傾向が見られます。



参考:住民基本台帳(令和6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
 図 2-4 高齢化率分布(令和6年時点)

4 人口および高齢化率の推移・推計

人口は微増傾向が見られますが、令和10(2028)年をピークに減少へ転じる見込みです。高齢化率は今後も上昇傾向にあり、令和17(2035)年には約28%に到達することが見込まれます。



参考:住民基本台帳(令和6年1月時点)、第5次長期総合計画基本計画策定のための将来人口推計調査(令和5年度)を一部加工して作成

図 2-5 市内の人口および高齢化率の推移と今後の見通し

第3節 公共交通を取り巻く状況

本節では、立川市内を運行する公共交通に着目し、運行の状況などについて整理しました。

1 公共交通網

立川市内と市周辺地域では、以下のとおり公共交通網が整備されています。鉄軌道は市北側に西武拝島線、南側にJR 4線（中央線、南武線、青梅線、五日市線）が運行しており、市南北には多摩都市モノレールが運行しています。路線バスは、各地域に整備されており、西砂町や錦町周辺の地域にはくるりんバスが運行しています。

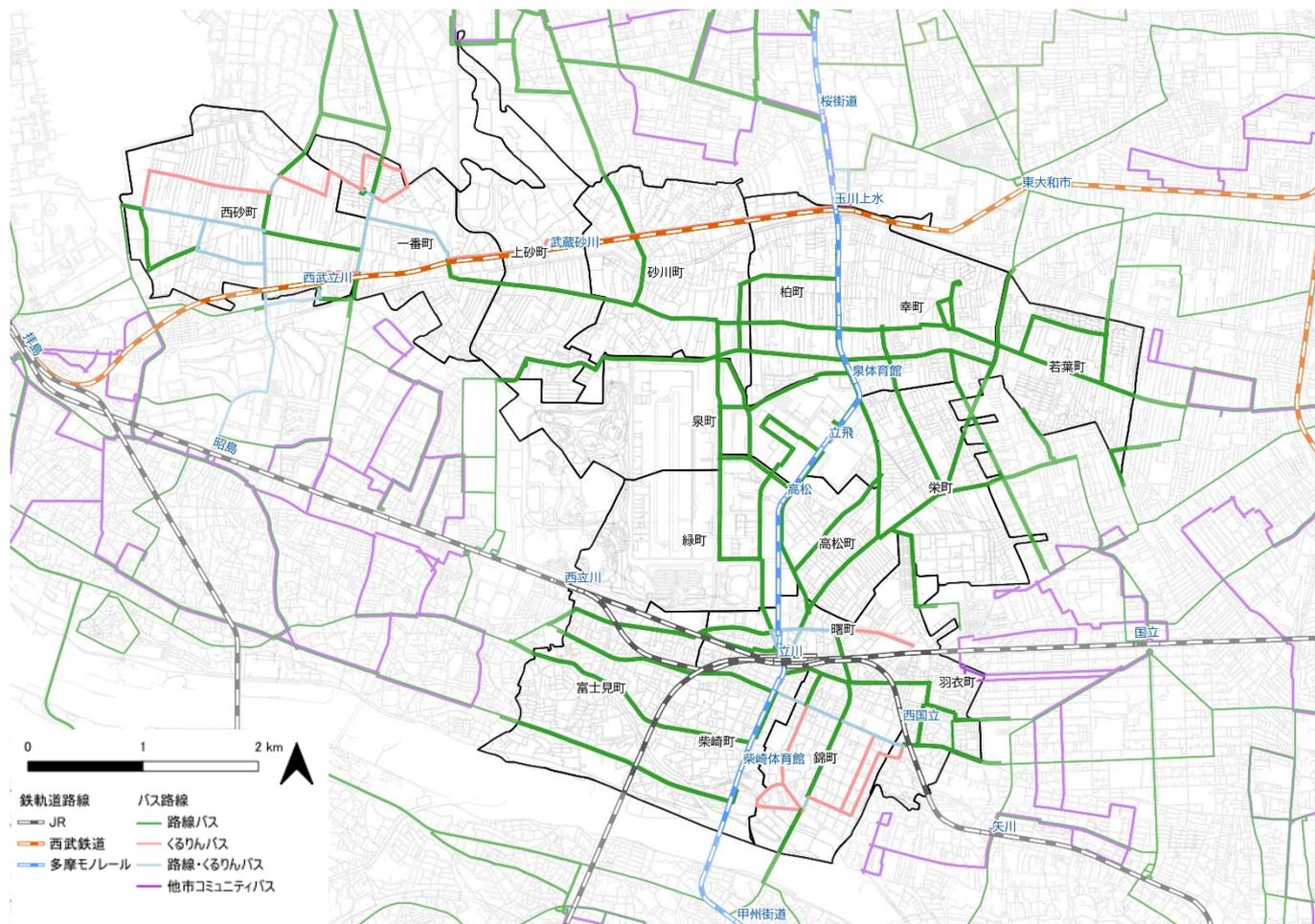


図 2-6 市内および隣接市の公共交通網(令和 6 年時点)

2 公共交通利用者数の推移

公共交通の利用者は、新型コロナウイルス感染症が流行した令和2（2020）年に大きく減少しました。近年は回復傾向が見られますが、鉄軌道の乗降客数や路線バスの乗車人員はいずれもコロナ禍前の8～9割程度に留まっています。

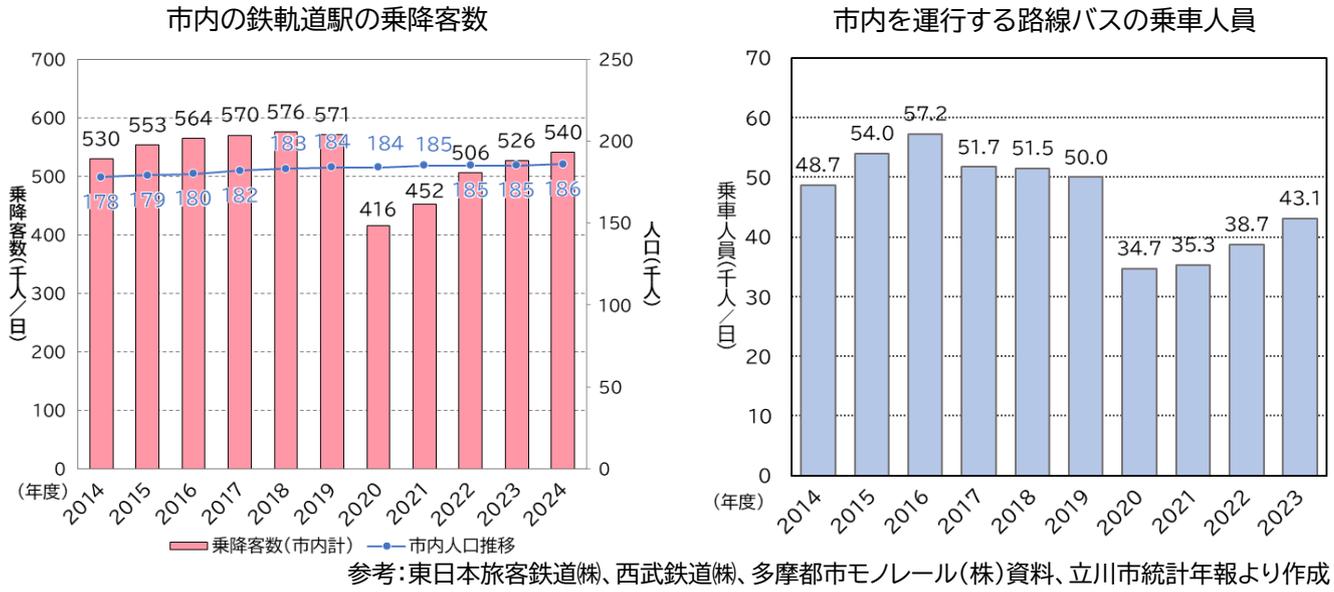


図 2-7 公共交通利用者数の推移

3 バスの運転者数の推移

全国的にバスの運転手の数は近年急激に減少しており、平成29（2017）年から令和4（2022）年の5年間で約20%減少しています。利用者の減少に加えて、運転手確保が困難となっていることから、現状のサービス水準を維持することが難しくなっています。

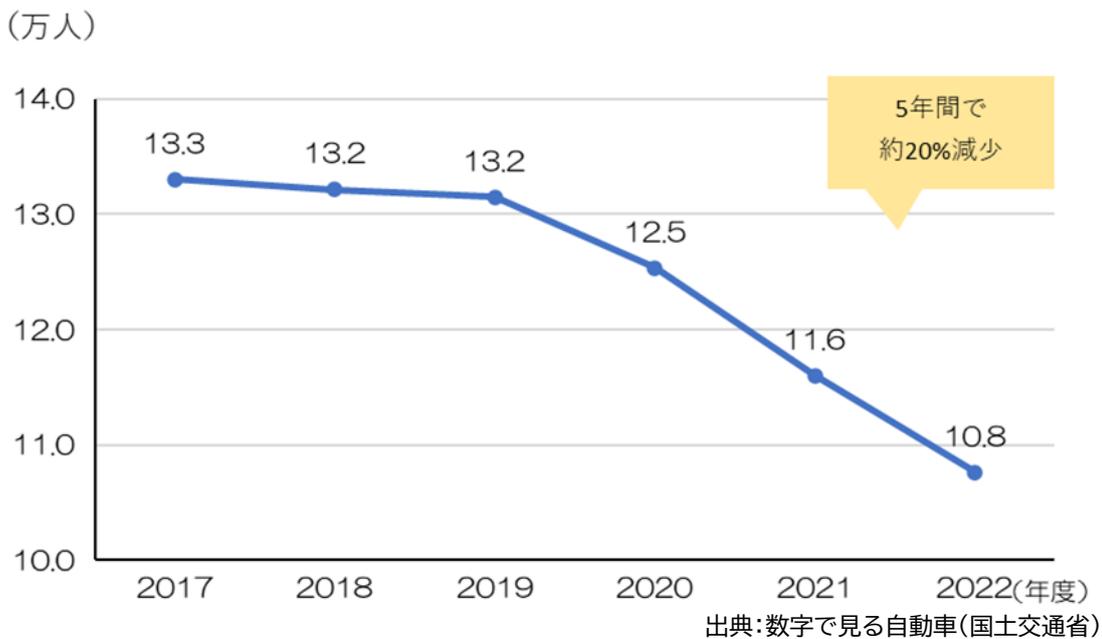
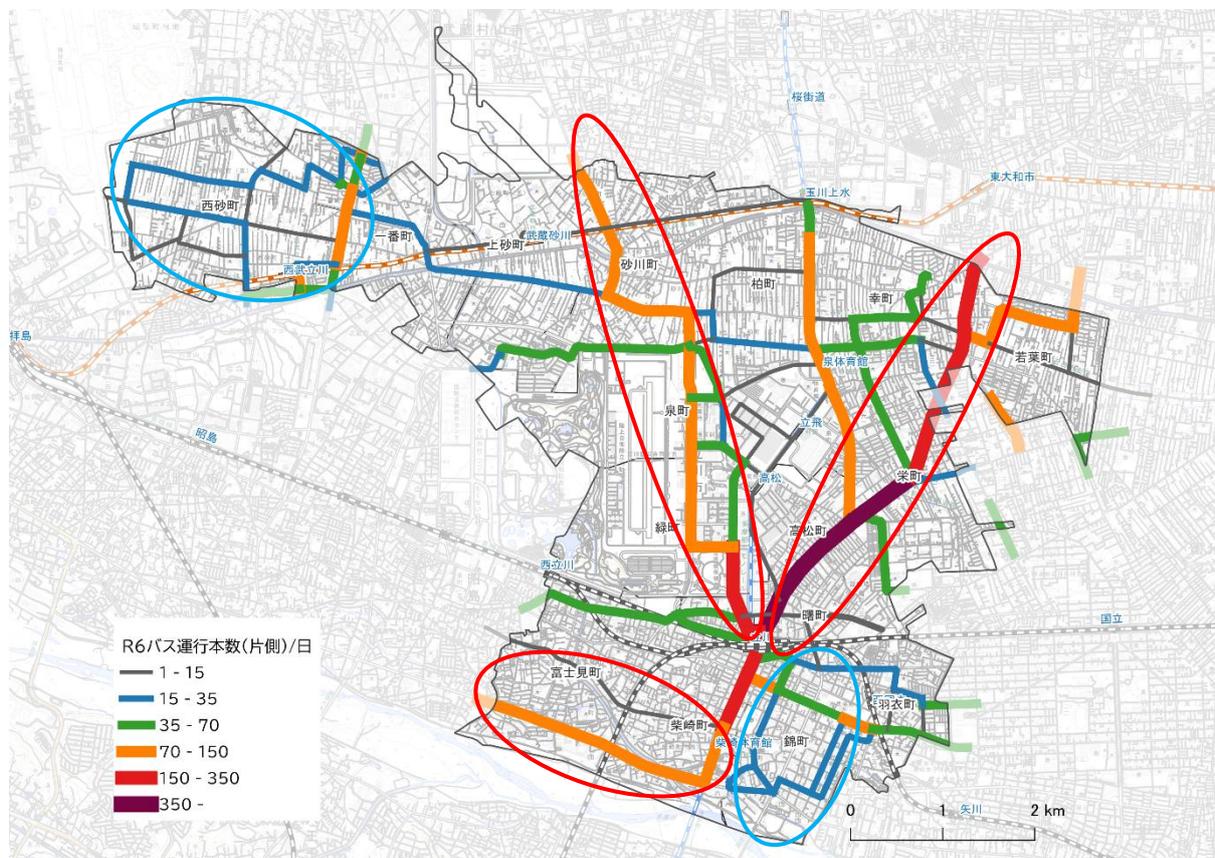


図 2-8 乗合バス・貸切バスの運転者数の推移(全国)

4 バス（路線バス・くるりんバス）の運行状況

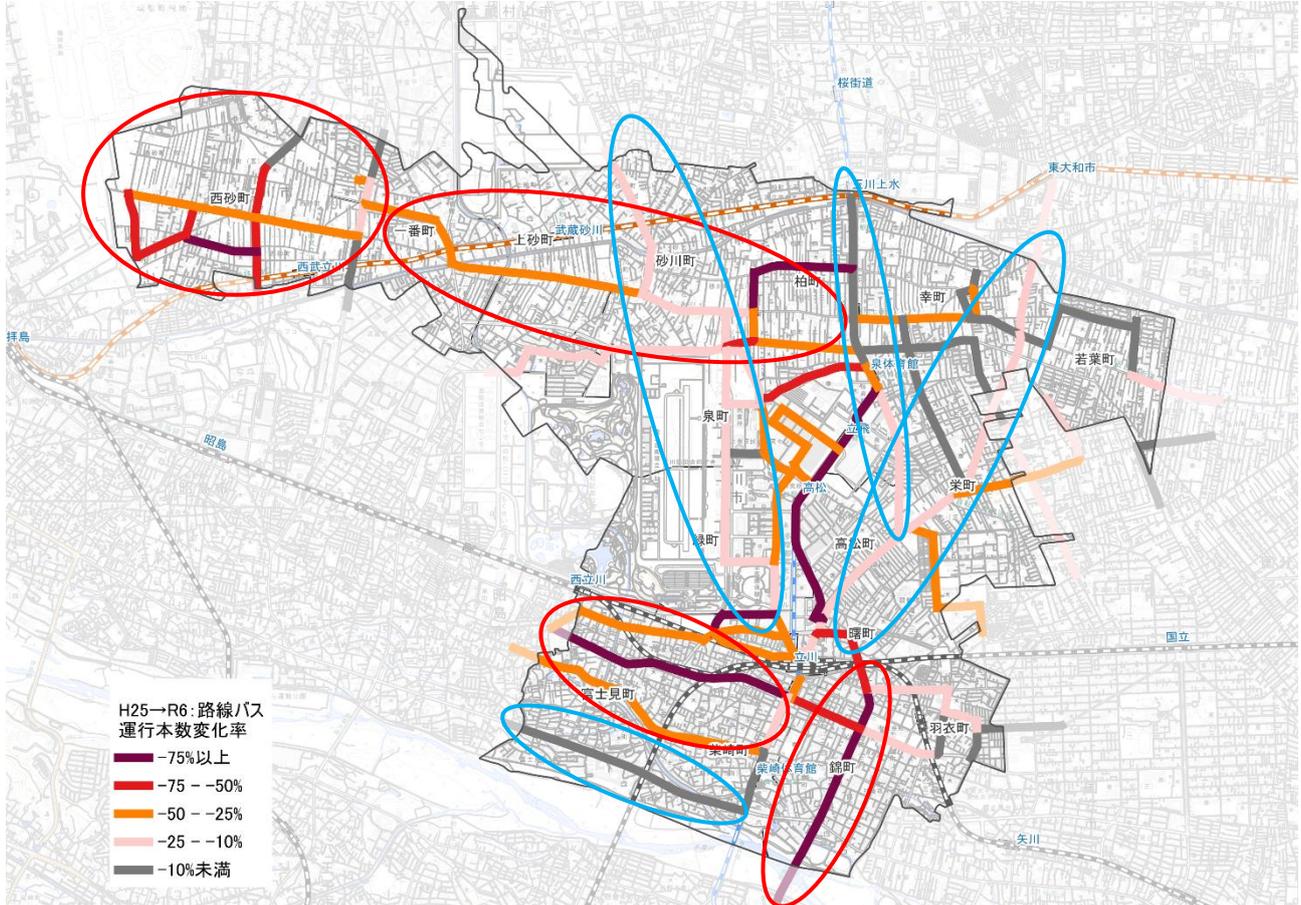
バスの一日常たりの運行本数は、立川駅を中心とした、武蔵村山市方面・東大和市駅方面・富士見町団地方面へ運行するバス路線で多い傾向にあります（下図の赤色の円で示す場所）。一方で西砂町・一番町や錦町では、くるりんバスが運行しているものの、前述の運行本数の多いバス路線と比較すると、運行本数が少ない傾向が見られます（下図の水色の円で示す場所）。



参考:各バス事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成
図 2-9 バス(路線バス・くるりんバス)の運行本数(令和6年時点)

5 路線バスの減便状況

路線バスの減便状況は立川駅を中心とした、武蔵村山市方面・玉川上水駅および東大和市駅方面・富士見町団地方面へ運行するバス路線では、減便率が比較的小さい傾向にあります(下図の水色の円で示す場所)。一方で、西砂町・一番町、市北部の東西方向、錦町周辺の南北方向、富士見町北部(立川崖線以北)を運行するバス路線では、減便率が大きい傾向が見られます(下図の赤色の円で示す場所)。



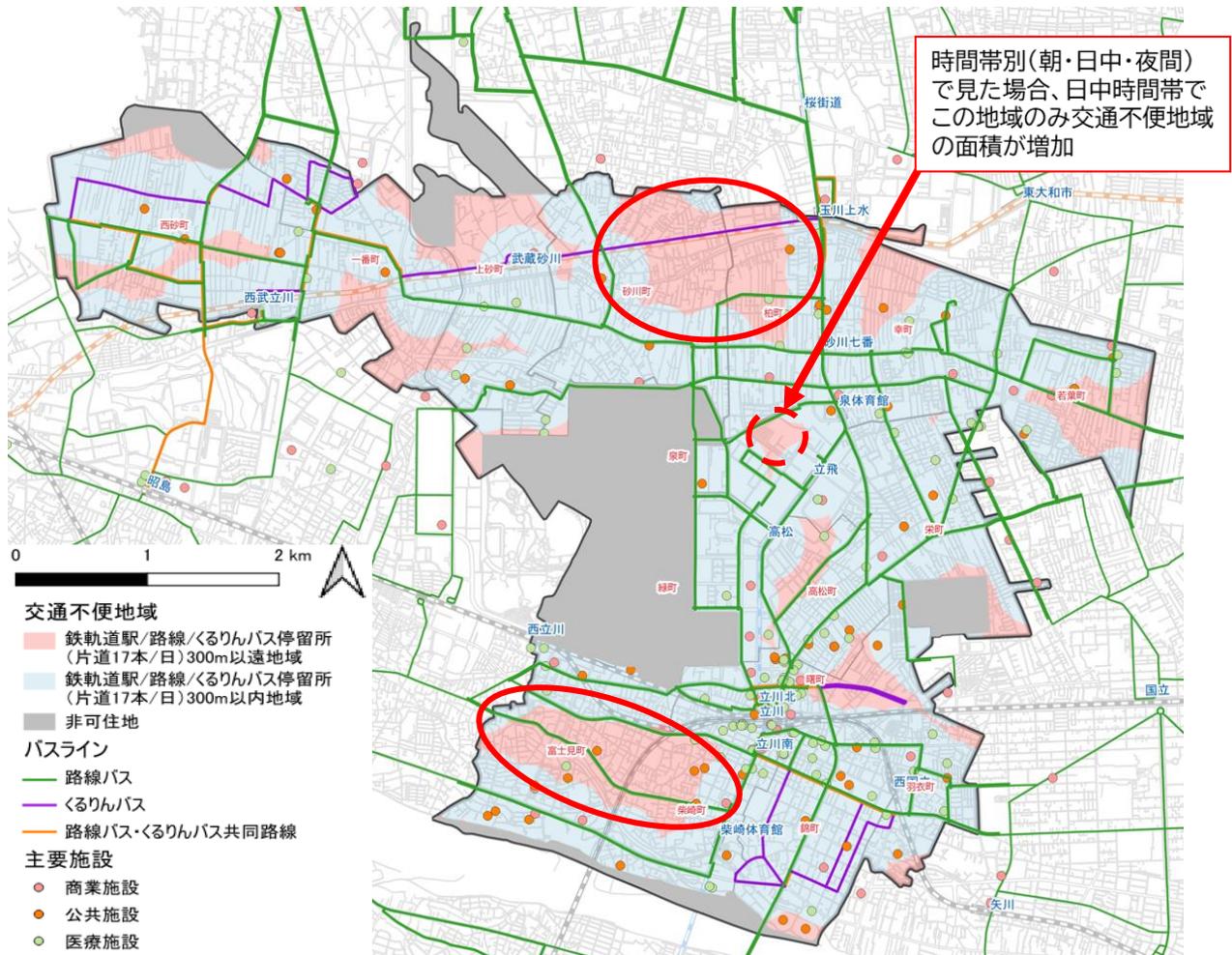
※くりりんバスは除く

参考:各バス事業者時刻表、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-10 路線バスの運行本数の経年変化(平成 25 年から令和6年)

6 交通不便地域の分布と主要施設の立地状況

立川市内の交通不便地域※は、市域全体の面積の約28%を占めており、砂川町と柏町、富士見町には他地域に比べて広範囲な交通不便地域が見られます。時間帯(朝(7:00~9:00)・日中(9:00~16:00)・夜間(16:00~23:00))により交通不便地域の分布状況を比較すると、交通不便地域が増加する地域は一部にとどまりました。なお、市内の主要な施設(商業・医療・公共)の多くは、交通不便地域外に立地しています。



参考:市提供資料、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

図 2-11 交通不便地域の分布と主要施設の立地状況

※立川市では、他市の事例などを参考に以下のように交通不便地域を設定しています。

○立川市の交通不便地域の基本的な考え方(立川市コミュニティバス(くるりんバス)再編計画より抜粋)

以下の①、②の両方を満足しない地域を交通不便地域として設定しています。

- ① バス停もしくは鉄道駅、モノレール駅のいずれかから300m以内の地域
- ② ①の対象となるバス停は、運行本数が1時間に1本以上(片道)のバス停(片道:17本/日)

※なお、運行本数を考慮する時間帯は、日常生活において人の移動が多いと考えられる6:00~23:00としています。

出典:立川市コミュニティバス(くるりんバス)再編計画

7 交通事業者の現状と今後の意向

立川市内の公共交通の関係者として、市内のバス事業者へヒアリング調査を行った結果を以下のように整理しています。

表 2-2 バス事業者へのヒアリング調査の結果

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、コロナ禍前の8～9割程度。
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・水素バス等の導入に向けた検討をしている一方で、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。 ・ デマンド交通などの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。

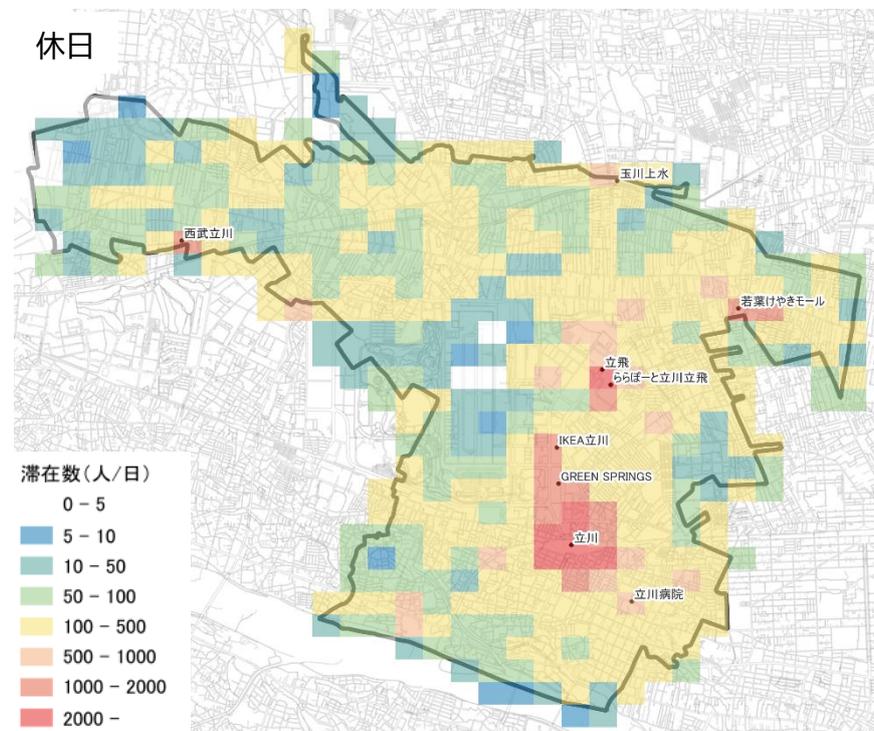
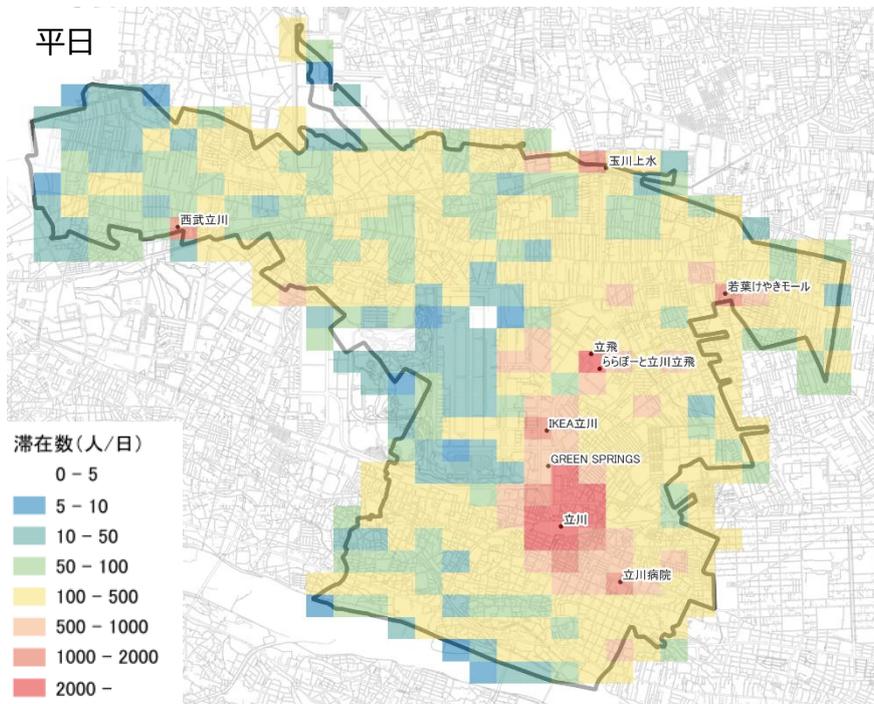
出典:ヒアリング調査

第4節 移動に関する実態

本節では、人の移動実態に着目し、立川市内から市外への移動や立川市外から市内への移動、自宅から外出時に最初に利用する鉄軌道駅などについて整理しました。

1 市内の主な滞在場所

市内の滞在場所の分布は、平日・休日ともに立川駅周辺の商業施設や事務所が集積しているエリアでの滞在が多い傾向が見られます。また、西武立川駅や玉川上水駅などの鉄軌道駅やららぽーと立川立飛、若葉けやきモール等の大型商業施設での滞在も多い傾向が見られます。



※同一時点(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(100m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。

※令和6年6月~7月分を集計

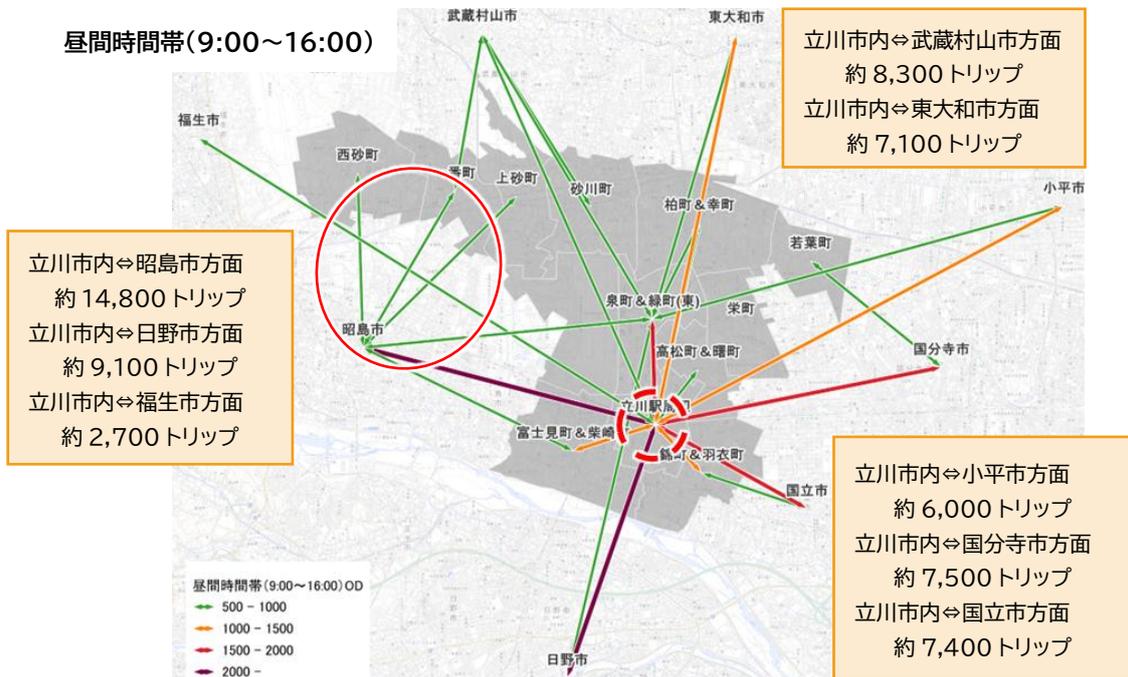
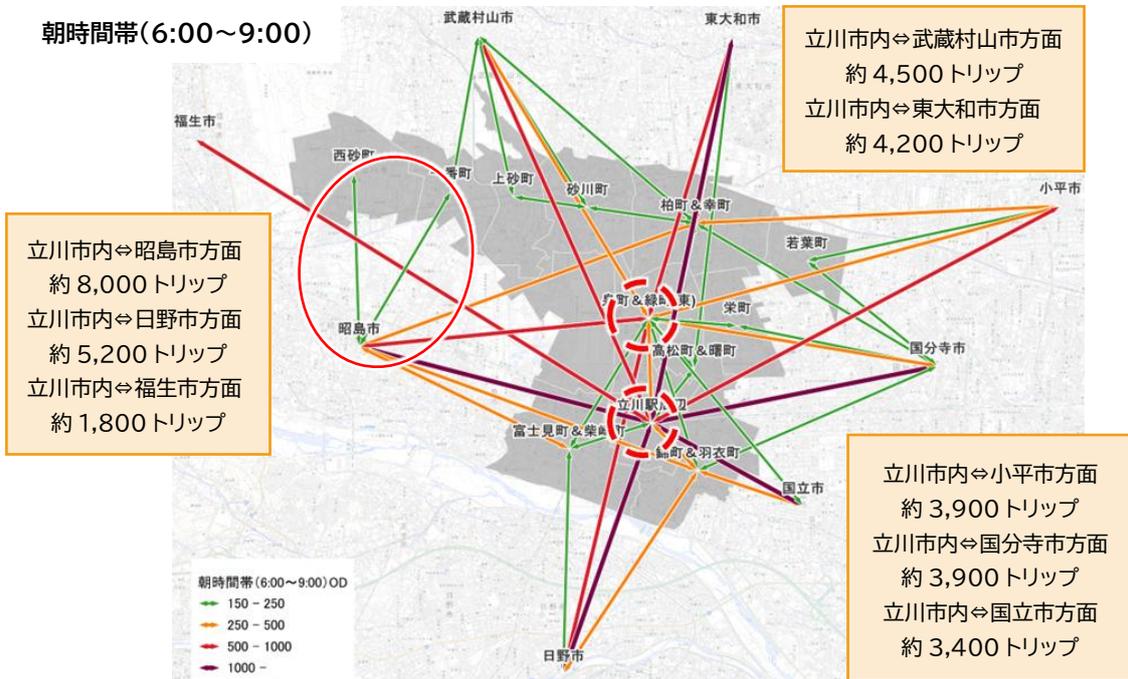
参考:ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-12 立川市内の滞在場所(平日・休日)

2 市内の地域間および近隣市町村との流動

朝・昼間時間帯ともに立川市内および近隣市から、立川駅周辺へ移動する人が多い傾向にあります。また、西砂町・一番町周辺からは、昭島市へ移動する人が多い傾向にあります。

時間帯別に見ると、朝時間帯は立川駅周辺に次いで企業集積地である泉町・緑町へ移動する人が多い傾向にあり、昼間時間帯は商業施設や事業所が集積する立川駅周辺へ移動する人が多い傾向にあります。



※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(100m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
※令和6年6月~7月分を集計

※市外への移動は隣接市への移動のみ表示、市内居住者だけでなく来街者も含む

※朝時間帯:150トリップ未満非表示、昼間時間帯: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

参考:ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)、国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 2-13 ビッグデータに基づく朝・昼間時間帯の移動実態

3 市内居住者の移動の特徴

立川市内居住者のみを対象に、各地域への移動の目的地を整理しました。23区を除くと、西砂町・一番町・上砂町・砂川町からは、隣接市である昭島市や武蔵村山市へ移動する人が多い傾向にあります。また、柏町・幸町からは、23区や立川駅周辺に加えて東西の地域間で移動する人が多い傾向にあります。さらに、若葉町からは、隣接する国分寺市や小平市、立川駅周辺へ移動する人が多い傾向にあります。立川駅周辺からは市の南部へ移動する人が多い傾向にあります。

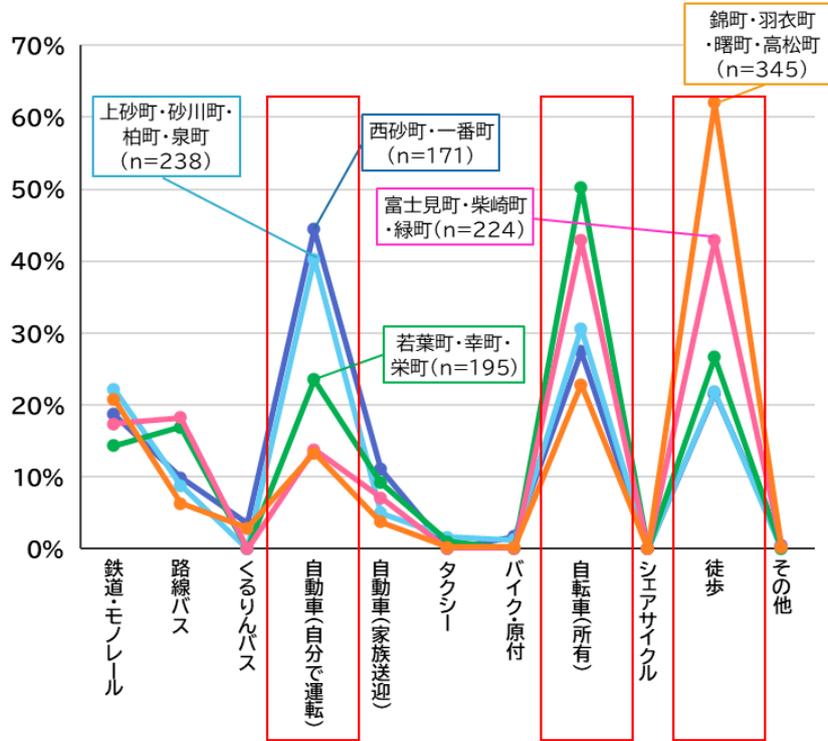
表 2-3 立川市内に居住する市民の地域別の目的地

発地	総トリップ数 (発)	ゾーン内	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%
居住者が少ない地域であり、ゾーン内の移動は少ない。	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%
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。	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%
ゾーン内や立川駅周辺への移動の占める割合が大きい。	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%
市南部の地域への移動が上位を占める。	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%
ゾーン内や立川駅周辺への移動の占める割合が大きい。	栄町	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%
市南部の地域への移動が上位を占める。	高松町・曙町	5,158	30%	立川駅周辺	東京23区	泉町・緑町(東)	栄町	柏町・幸町
				18%	13%	6%	6%	2%
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。	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%
市南部の地域への移動が上位を占める。	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/令和6年6月～7月分を集計)、ゾーン内トリップ 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(ゾーン内の移動は実際よりも少なく出ていることに留意)
 参考: ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)

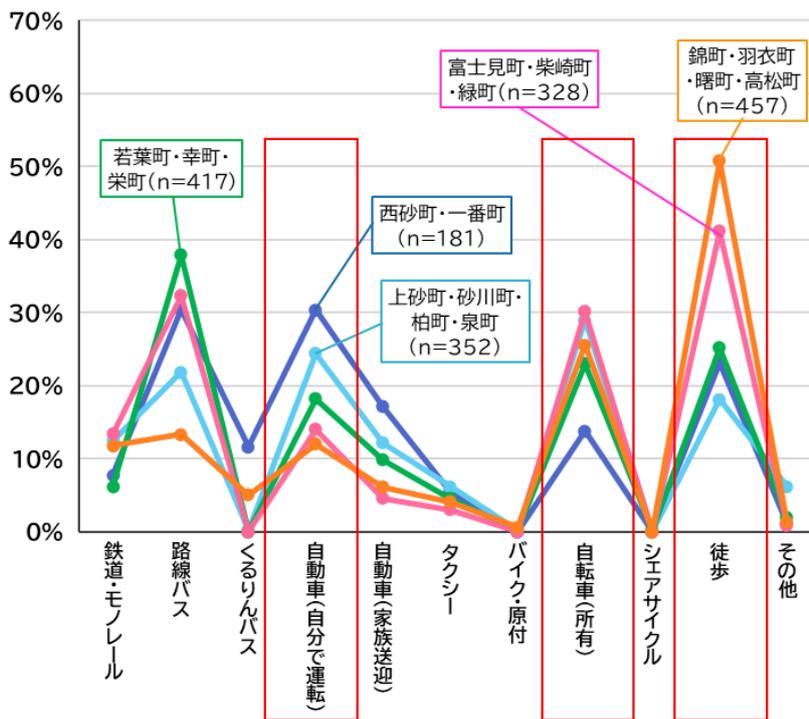
4 市内の利用交通手段

市民が利用する交通手段について、西砂町、一番町、上砂町、砂川町などの市北部では、年齢を問わず、自家用車の利用割合が高い傾向が見られます。自転車の利用割合は地域により異なりますが、高齢者より生産年齢の方が概ね高い傾向にあり、その傾向は特に若葉町や幸町、栄町、富士見町、柴崎町、緑町などで高く見られます。立川駅に比較的距離の近い、錦町、羽衣町、曙町、高松町、富士見町、柴崎町、緑町などの地域では、年齢を問わず徒歩による市内の移動割合が高い傾向にあります。



出典:立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-14 主な移動目的時の市内における利用交通手段(生産年齢)



※主な移動目的:市民アンケートにて1~3番目に多い外出目的

※アンケート調査における地域区分は立川市都市計画マスタープランの5圏域を採用

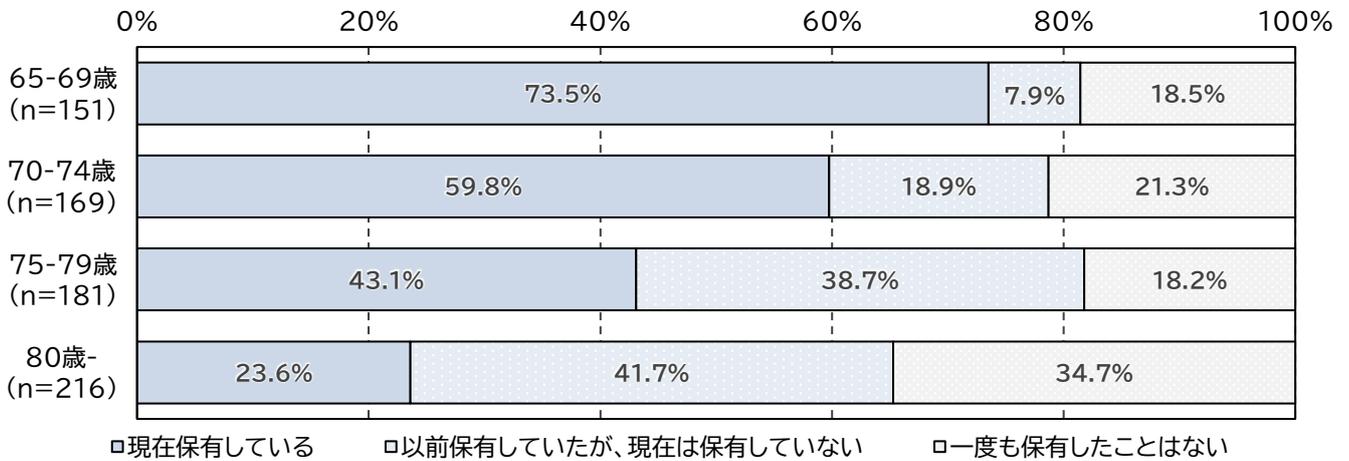
出典:立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-15 主な移動目的時の市内における利用交通手段(高齢者)

5 高齢者の自動車免許保有状況と免許返納意向

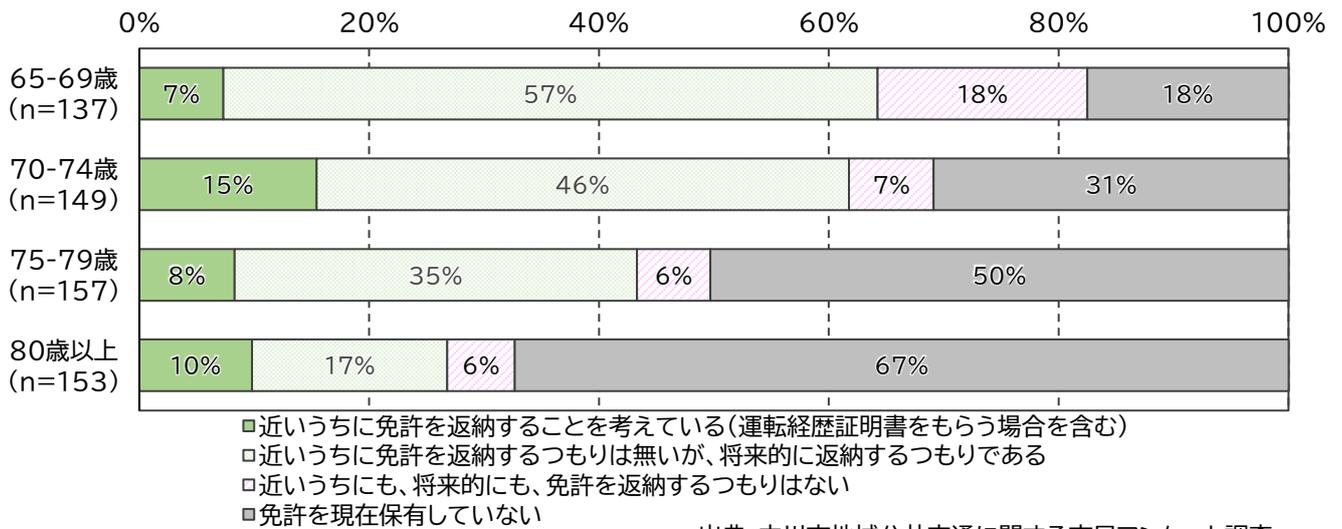
高齢者の免許保有状況は、65～69歳では約7割の市民が免許を保有していますが、80歳以上になると保有している割合は2割程度まで低下します。

高齢者の免許返納の意向は、65～69歳では「将来的に」という意向を示す市民が多く、75～79歳以上では半数以上が免許を保有していない状況となっています。



出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-16 高齢者の免許保有状況

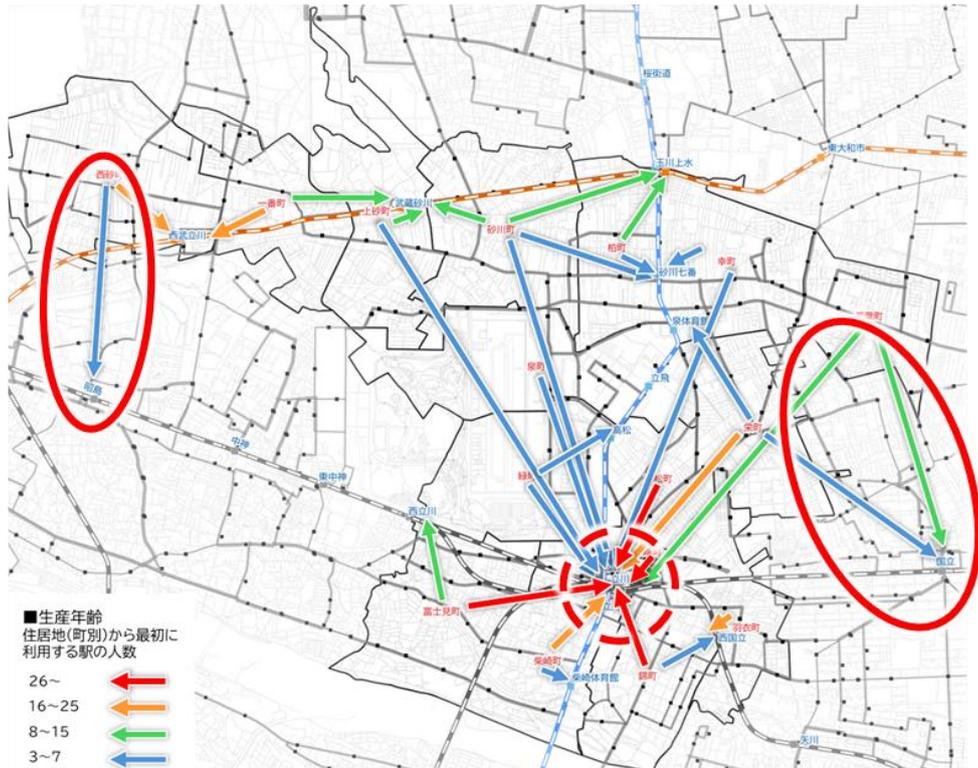


出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-17 高齢者の免許返納意向

6 最初に利用する鉄軌道駅

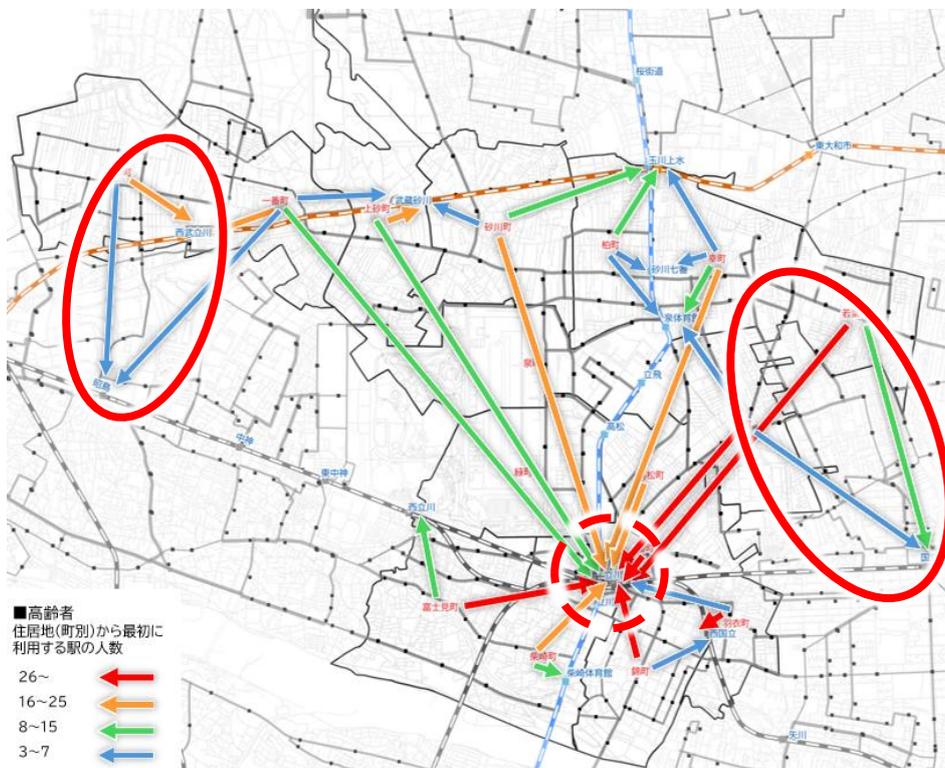
年齢を問わず多くの市民が、最初に利用する鉄軌道駅として、立川駅を利用している傾向にあります。立川駅から距離のある西砂町・一番町では昭島駅を、若葉町・栄町では国立駅を利用している傾向があり、地域によっては市外の鉄軌道駅を利用している場合もあります。



※3サンプル未満非表示

参考: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

図 2-18 自宅からの外出時最初に利用する鉄軌道駅(生産年齢)



※3サンプル未満非表示

参考: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

図 2-19 自宅からの外出時最初に利用する鉄軌道駅(高齢者)

7 日常生活と移動に関する現状

立川市公共交通ワークショップ（以下、「ワークショップ」）の第1回では、公共交通は日常生活の必要を満たすための「手段」という視点から、地域の方々だからこそ把握している日常生活と移動の実状について話し合いました。ワークショップでの主な意見は以下のとおりです。

なお、ワークショップの詳細は資料編に掲載している「立川市公共交通ワークショップ開催レポート」をご覧ください。

表 2-4 第1回ワークショップにおける主なご意見(地域の日常生活と移動の現状・課題)

開催地域	主な内容
西砂町 一番町	<ul style="list-style-type: none"> ・西砂町では、日常の移動手段として自動車での移動が多く、高齢者でも自動車で移動している。 ・連絡所ではできない手続き等のため市役所等に行く際には不便。 ・日常的な買い物は西武立川駅周辺(ヤオコー)、昭島駅周辺(モリタウン)が多い(一番町地域は武蔵村山方面も)。 ・地域内に公共施設は充実しているが、公共交通でのアクセスが課題。 ・路線バスが減便している一方で、くるりんバスは再編により増便(30分に1便)し、利便性が向上している。
上砂町 砂川町 柏町 泉町	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで距離がある地域では、移動手段を持たない高齢者がいる(近所の方に送迎してもらっている人も)。 ・砂川町では日常生活で自動車や自転車が必要不可欠である。 ・砂川町にはスーパーがないため、日常的な買い物は柏町や上砂町や武蔵村山市まで自動車や自転車で行っている。東西方向の公共交通が乏しいため、移動手段を持たない高齢者は買い物に不便を感じている。 ・泉町には日常的な買い物をするスーパーがなく、立川駅まで出ていく必要がある(バスがライフライン)。
若葉町 幸町 栄町	<ul style="list-style-type: none"> ・東西方向の公共交通がないため、若葉町方面から公共交通で市役所や泉市民体育館に行く際は立川駅を経由する必要がある。 ・高齢者が、運転に不安を持ちつつも自転車や自動車移動しているケースや、ご近所で乗り合っただけで自家用車で移動しているケースもあるが、免許返納後の移動手段に不安を抱えている。 ・立川駅方面が混雑していることから、国立駅方面のバスを利用することもある(若年層はシェアサイクルも利用)。 ・地域内にスーパー(オーケストア、ヤオコーetc)や病院・クリニックなどの施設は整っている。
錦町 羽衣町 曙町 高松町	<ul style="list-style-type: none"> ・京王バス(立 65・66 系統)の大幅減便により、立川駅北口への買い物・通院等での移動が不便になった(立川通り周辺住民)。 ・バス停まで歩いていけない人はタクシーを利用している(錦町では通院でのタクシー利用が多い)。 ・錦町(坂下)ではくるりんバスが唯一の公共交通手段で沿線住民にとっては利便性が高い。 ・曙町では立川駅まで徒歩や自転車で移動している。 ・錦町では京王バスが減便し移動手段がなくなったことで、日常の買い物はネットスーパーを利用している人もいる(本当は商品を見て買いたい)。
富士見町 柴崎町 緑町	<ul style="list-style-type: none"> ・崖線下(富士見町)は路線バスの運行本数が多いが、崖線上はここ数年で路線バスの減便が急激に進んでいる(奥多摩街道)。 ・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(公共交通のアクセスがよくない)。 ・富士見町4丁目周辺で移動手段を持たない高齢者は、ネットスーパーを利用している人もいる(外出が減っている)。 ・富士見町では、崖線下は団地周辺にスーパーなどが立地しているが、崖線上(富士見町4丁目、5丁目周辺)にはスーパーがない。 ・地域の医療機関が少なく、立川駅周辺に集中している。

※ワークショップは、地域間の範囲の大きさや路線バス、くるりんバスの運行ルートなどを考慮した5地域で開催
出典:立川市公共交通ワークショップ開催レポート

ワークショップは、本計画の調査の一環として、日常生活と移動の実状、課題について、地域住民の視点で話し合ってもらうことを目的に開催しました。5地域全2回で開催したワークショップには、延べ119人の方に参加いただきました。

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や地域の移動の現状・課題について共通認識を持ちましょう
 論点2：将来（10年後）の地域の姿を想像して、生活・移動における課題を考えてみましょう

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・役割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できることを考えてみましょう



ワークショップの様子

出典：立川市公共交通ワークショップ開催レポートより抜粋

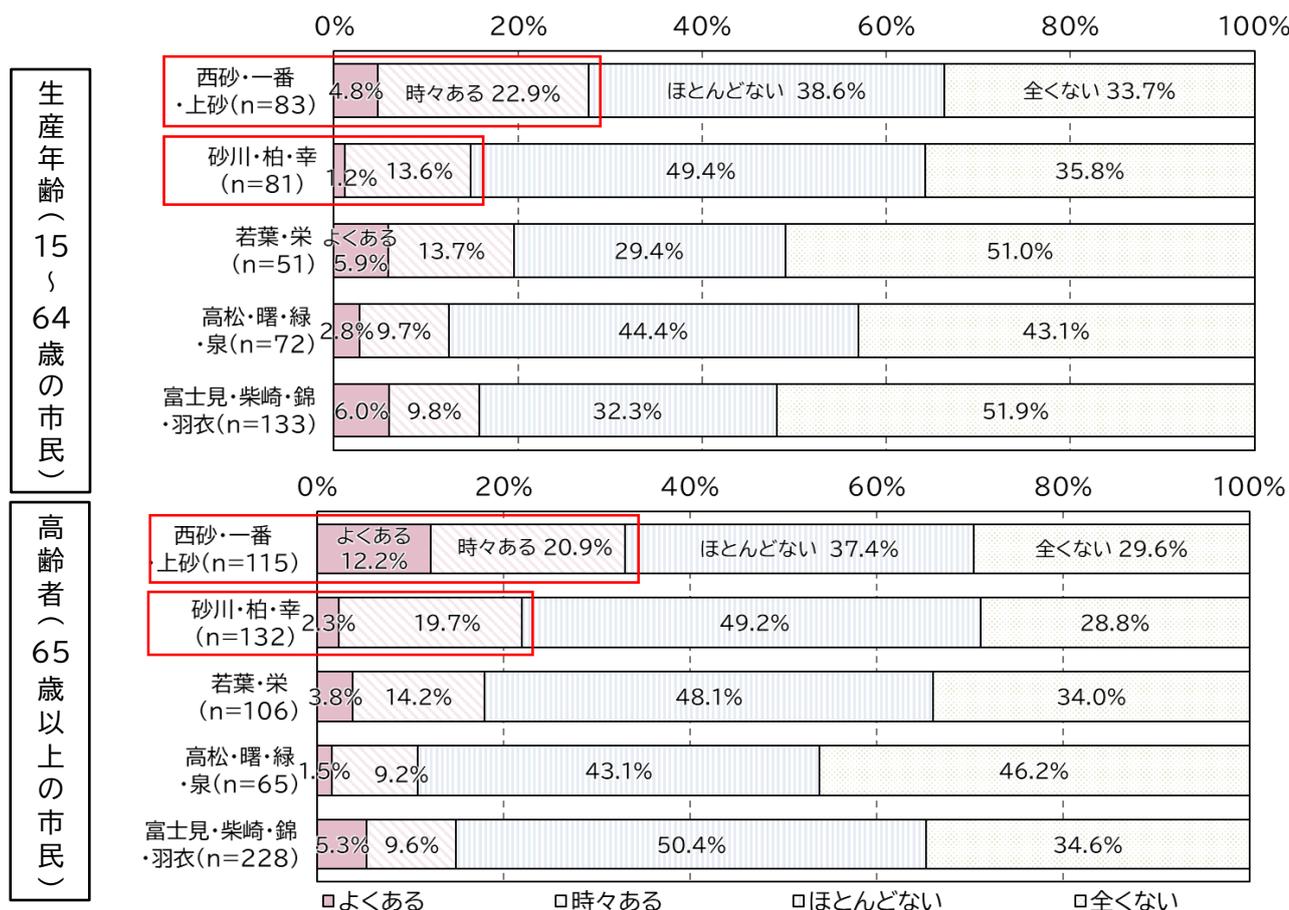
第5節 市民の移動に関するニーズ

本節では、市民の移動に関するニーズ※に着目し、交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無や、将来の課題に関する市民意識、公共交通に対する満足度について整理しました。

※ニーズ：公共交通サービスの水準（サービス量、質、対価等）向上に対する意向・要望

1 交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無

西砂町・一番町・上砂町は、交通手段が理由で外出をあきらめたと回答した割合（あきらめたことが「よくある」、「時々ある」と回答した割合）を他地域と比較すると、高い傾向が見られます。砂川町・柏町・幸町は、交通手段が理由で外出をあきらめたと回答した割合を、他地域と比較すると、高齢者と生産年齢との間に差異が見られる傾向にあります。



出典：立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-20 交通手段が理由であきらめた外出の有無

2 将来を見据えた日常生活における移動に関する意見

第1回ワークショップで、「将来（10年後）の地域の姿を想像して、生活・移動における課題を考えてみましょう」をテーマに話し合った主な内容は以下のとおりです。

表 2-5 第1回ワークショップにおける主なご意見(将来の課題)

開催地域	主な内容
西砂町 一番町	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て世代の転入増、移動に課題を持つ高齢者が増加することで、移動困難者への対応が必要。 ・運転手不足や昼間人口の減少などを背景に、路線バスの更なる減便などが懸念される。 ・くるりんバスでの昭島駅、西武立川駅へのアクセス維持が重要(近隣市との連携が必要)。 ・GLP 昭島ができることによる交通状況の変化(渋滞や交通安全など)も踏まえて、地域の交通を考えていく必要がある。 ・コミュニティ活動を活性化させるため、公共施設へのアクセス性を向上させる必要がある。
上砂町 砂川町 柏町 泉町	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化や免許返納などで、移動手段を持たない高齢者が増える。日常生活の移動手段(買い物、通院等)や外出促進の観点から、交通手段の確保が必要。 ・運転手不足で路線バスの減便が進む中、本当に必要な交通手段を精査する必要がある。 ・運転手不足解消のため自動運転などの技術革新に期待。 ・地域ごとの生活拠点を設ける必要性(地域の魅力向上、新たなコミュニティ形成)。 ・子育て世代の視点も必要。子育て世代が気兼ねなく利用できる交通手段があるといい(子育てサロンへアクセス)。
若葉町 幸町 栄町	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足により、路線バスのさらなる減便が予想される(自動運転などの技術革新に期待)。 ・自転車や自動車で移動ができなくなった場合の、高齢者の日常生活における移動手段の確保が必要。 ・地域の支え合いでできている移動が、自身も高齢化することで維持できなくなる懸念がある。 ・生産年齢人口を維持していくためにもバス路線の維持は必要。 ・市役所に行かなくて済むような環境づくり。(地域内で行政手続きが完結できるといい。)
錦町 羽衣町 曙町 高松町	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、バス停まで歩けなくなるような高齢者が増えてくる。そういった高齢者の日常の移動手段の確保が必要。 ・路線バスの減便などの状況を踏まえてくるりんバス再編(ルート変更)が必要。 ・隣接自治体と連携した移動手段の維持・確保が必要(生活は立川市内では完結しない)。 ・通勤、通学などの主要な移動は路線バス、地域内の移動はデマンド交通、などの公共交通のすみ分けが必要(地域ごとに完結する小さな交通システム)。 ・技術革新によりきめ細やかな交通サービスが可能になるのでは。
富士見町 柴崎町 緑町	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足により一部バス路線の維持が困難になる。 ・路線バスの減便が進む富士見町の崖線上では、ネットスーパーの利用が増える(外出機会の減少)。 ・高齢者が増えることにより、免許返納後の買い物や通院が課題。 ・手続きのために市役所に行かなくてもよい環境になっていることに期待(行政手続きのデジタル化)。 ・地域の交流の場があるとよい。地域内で協力しあえる環境づくり。

※ワークショップは、地域間の範囲の大きさや路線バス、くるりんバスの運行ルートなどを考慮した5地域で開催
出典：立川市公共交通ワークショップ開催レポート

3 移動に関する意見（福祉関係者からのヒアリング）

移動に関する課題（主に高齢者）について、「地域福祉コーディネーター」に担当地区で寄せられている意見などをヒアリング調査し、その結果について以下のとおり整理しました。

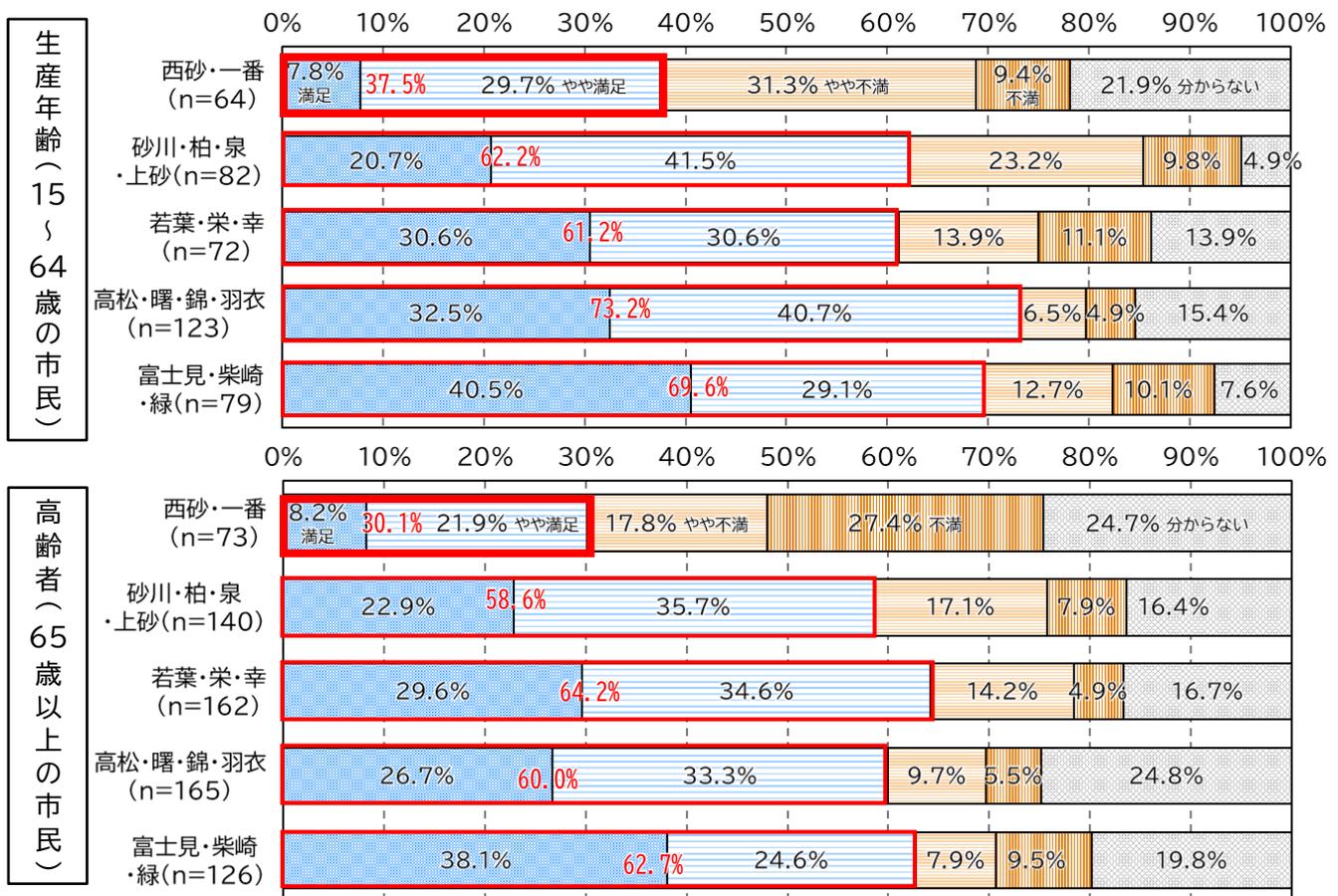
表 2-6 地域福祉コーディネーターへのヒアリング調査の結果(高齢者)

内容	第1地区 (富士見町・柴崎町)	第2地区 (錦町・羽衣町)	第3地区 (高松町・曙町・緑町)	第4地区 (栄町・若葉町)	第5地区 (幸町・柏町・泉町・砂川町)	第6地区 (上砂町・一番町・西砂町)
移動・公共交通に関する困りごと	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。	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。	立川駅へのアクセスが良く、非常に利便性が高い。	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。	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。	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。

※地域福祉コーディネーター:「孤立のないまち」「住民が地域をよりよくできるまち」を目指して、住民、団体等の主体的な地域活動をサポートする専門職
出典:ヒアリング調査

4 公共交通に対する満足度

公共交通に対する市民の満足度は、生産年齢に比べ、高齢者のほうが満足している割合（「満足」、「やや満足」の回答）は低い傾向（※若葉町・栄町・幸町を除く）が見られます。地域別にみると、西砂町・一番町では、生産年齢・高齢者ともに他地域に比べ満足度が低い傾向が見られます。



赤字:「満足」、「やや満足」の合計値

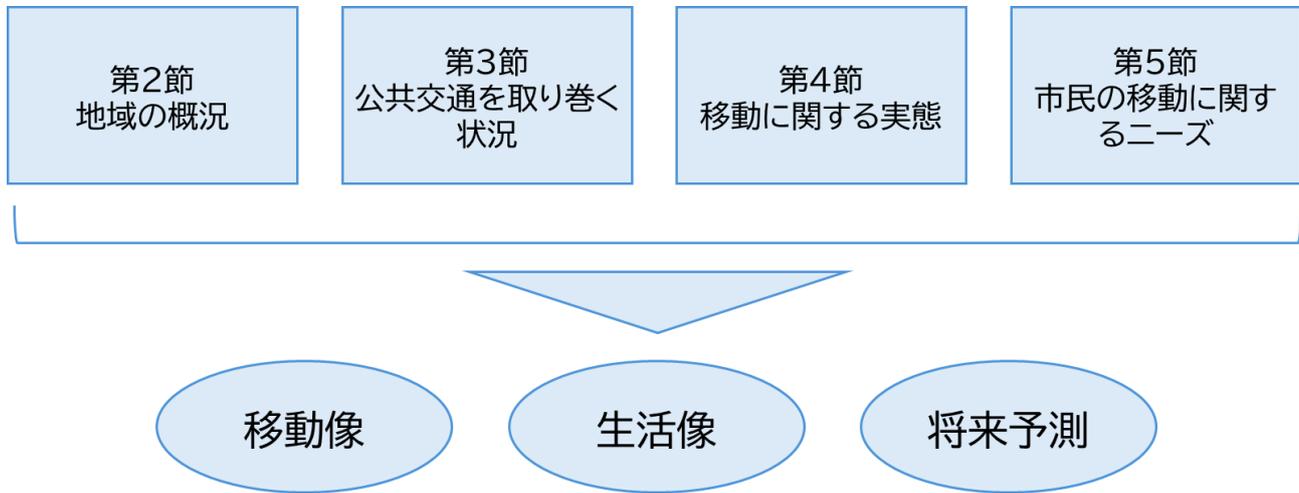
参考:立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

図 2-21 年齢・地域別にみる立川市の公共交通満足度

第6節 移動像・生活像・将来予測（調査結果の取りまとめ）

本節では、第2節から第5節までにおける調査結果を、（ア）移動像、（イ）生活像、（ウ）将来予測の3つの視点から取りまとめました。

図 2-22 調査結果の取りまとめ



移動像、生活像、将来予測の定義は以下のとおりです。

（ア）移動像：立川市内とその周辺における公共交通利用者の主な移動先や移動量（利用者数）を把握するため、人の移動実態や公共交通の路線網・運行状況などを参考に、主な移動の軸（利用が多い主要なバス路線）と交通結節点（利用の多い鉄軌道駅など）を整理したもの。

（イ）生活像：地域ごとに日常生活における移動の特徴を把握するため、人口構成比や日常生活において利用する施設（病院、スーパーマーケットなど）、移動の特性（利用交通手段、交通手段が理由で外出をあきらめたことの有無など）を整理したもの。

※詳細は資料編にて「地域別カルテ」として掲載しています。

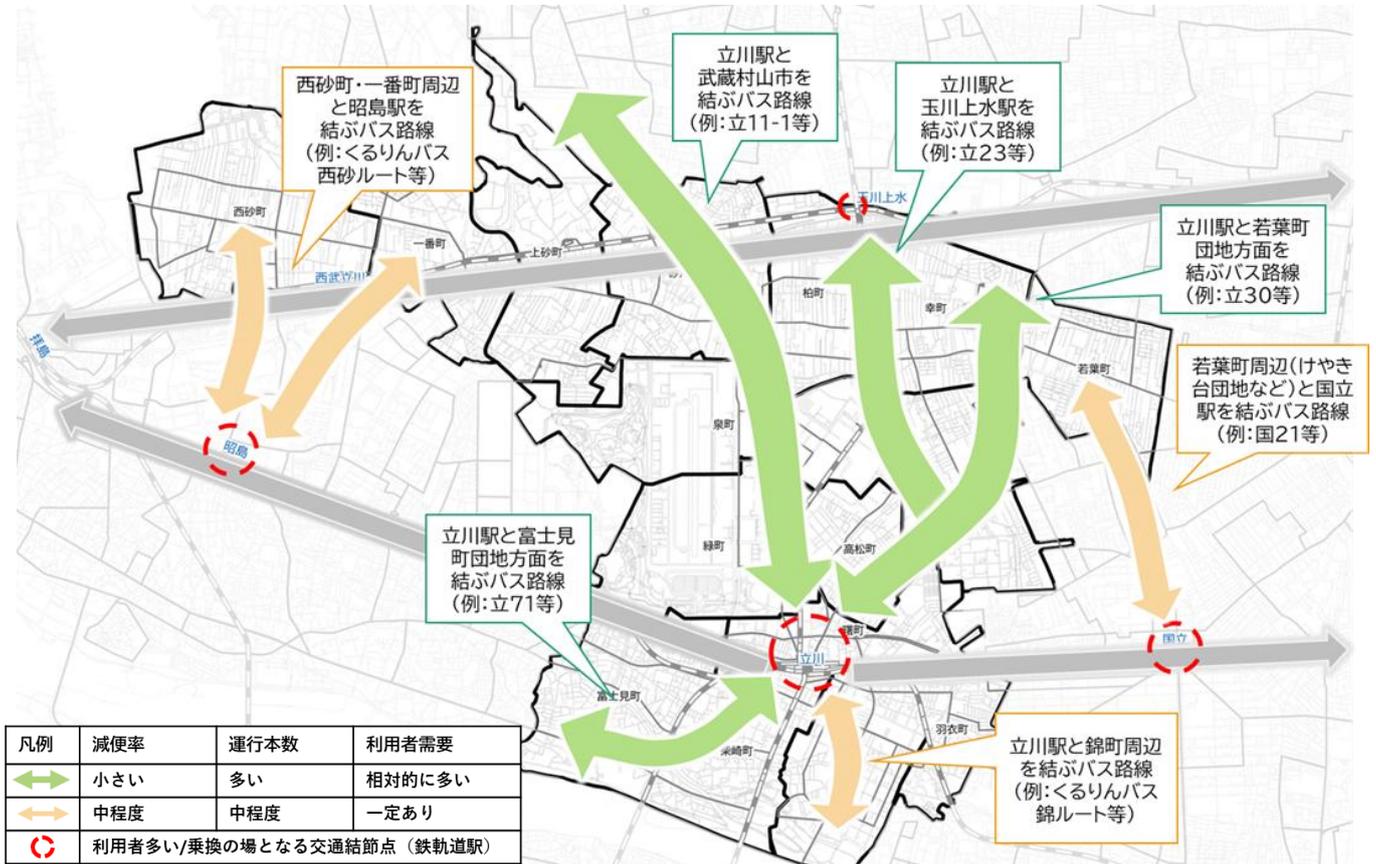
（ウ）将来予測：今後の予測を立てて交通政策を検討するため、現時点で見通すことができる、まちの変化（人口動向、人口構造、関連事業・開発動向）、公共交通を取り巻く環境の変化（担い手、新たな交通手段・サービス、自動車の利用）、社会動向の変化（環境問題、災害）を整理したもの。

1 移動像

人の移動実態や公共交通の路線網・運行状況などの調査結果から、立川市の主な移動の軸（利用が多い主要なバス路線）と交通結節点（利用の多い鉄軌道駅など）を、下図のとおり整理しました。

整理した結果、以下の移動の軸が確認できました。

- ▶ 立川駅を中心とした、富士見町団地方面、錦町周辺、武蔵村山市方面、玉川上水駅および若葉町団地方面への放射状の移動の軸
- ▶ 西砂町・一番町周辺から昭島駅方面への移動の軸
- ▶ 若葉町周辺（けやき台団地など）から国立駅方面への移動の軸



参考：国土数値情報、国土地理院地図、各バス事業者時刻表、立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査、ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)などを加工して作成

図 2-23 立川市内の主な移動の軸と交通結節点

2 生活像

各種調査の結果を踏まえて、地域特性（人口増減や高齢化率等）、日常生活で利用する買い物や医療などの施設の状況、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ことの有無等）の観点から、日常生活における移動の特徴について、以下のとおり整理しました。

※生活像で整理している5地域は、「立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査」における設問「自宅からの外出時に最初に利用する鉄軌道駅」の回答傾向を基に分類しています（ワークショップの開催地域、立川市都市計画マスタープランの5圏域とは異なります）。

(1) 地域特性【人口増減・高齢化率など】

地域	人口増減・高齢化率	人口構成比
西砂町・一番町・上砂町	<ul style="list-style-type: none"> 人口は西砂町・一番町で微増、上砂町で微減傾向にある。 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。 	
砂川町・柏町・幸町	<ul style="list-style-type: none"> 人口は砂川町・柏町・幸町ともに微増傾向にある。 高齢化率は20~30%の地域が多い。 	
若葉町・栄町	<ul style="list-style-type: none"> 人口は若葉町・栄町ともに微減傾向にある。 若葉町団地など高齢化率が40%前後の地域が存在する。 	
高松町・曙町・緑町・泉町	<ul style="list-style-type: none"> 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。 企業や施設の立地が集中しており、居住者は少ない。 	
富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町	<ul style="list-style-type: none"> 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。 高齢化率は多くの地域で20%程度である。 	

参考：住民基本台帳(令和6年1月時点)、「土地利用現況調査」(令和4年度)

(2) 日常生活で利用する買い物や医療などの施設

地域	日常生活において利用する施設(病院、スーパーマーケット等)
西砂町・一番町・上砂町	・西武立川駅周辺に買い物・医療施設が立地している。 ・昭島駅まで移動して買い物や通院を行う市民もいる。
砂川町・柏町・幸町	・日常的に利用できる買い物・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)で買い物や通院を行っている方もいる。
若葉町・栄町	・日常的な買い物・医療施設は比較的充実している。 ・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。
高松町・曙町・緑町・泉町	・立川駅周辺に主要な買い物・医療施設が集中して立地しており、立川駅周辺で買い物や通院を行う方が多い。
富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町	・坂上と坂下(立川崖線の南北)で買い物・医療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。 ・富士見町や錦町の一部地域では、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。

参考:ポイント型流動人口データ(株式会社 agoop)、立川市公共交通ワークショップ開催レポート

(3) 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】

地域	移動の特性	市内交通手段※			
		生産年齢 (n=226)		高齢者 (n=286)	
西砂町・一番町・上砂町	・市内の公共交通に対する満足度が他地域より低い。 ・自家用車の利用割合が高い。 ・交通手段が理由で外出をあきらめた割合が高い。 ・昭島市や武蔵村山市への移動もある。	1位 自動車(自分で運転)	42%	1位 路線バス	32%
		2位 自転車(所有)	26%	2位 自動車(自分で運転)	27%
		3位 徒歩	22%	3位 徒歩	21%
砂川町・柏町・幸町	・自家用車の利用割合が高い。 ・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。 ・東西方向の隣接町や市外への移動もある。	1位 自動車(自分で運転)	39%	1位 路線バス	26%
		2位 自転車(所有)	37%	2位 自動車(自分で運転)	26%
		3位 鉄道・モノレール	25%	3位 徒歩	23%
若葉町・栄町	・徒歩や自転車の利用割合が高い。 ・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。 ・市外の国立駅や国分寺市、国立市へ移動する方もいる。	1位 自転車(所有)	50%	1位 路線バス	41%
		2位 徒歩	30%	2位 自転車(所有)	23%
		3位 自動車(自分で運転)	24%	3位 徒歩	22%
高松町・曙町・緑町・泉町	・徒歩で移動している市民の割合が高い。 ・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。 ・立川駅周辺への移動が多い。	1位 徒歩	60%	1位 徒歩	57%
		2位 自転車(所有)	25%	2位 自転車(所有)	21%
		3位 鉄道・モノレール	21%	3位 自動車(自分で運転)	13%
富士見町・柴崎町・錦町・羽衣町	・坂上と坂下(立川崖線の南北)で移動の特徴が異なる。 ・自転車や徒歩による移動が多い。 ・立川駅への移動や地域内で完結するような移動が多い。	1位 徒歩	51%	1位 徒歩	43%
		2位 自転車(所有)	35%	2位 自転車(所有)	30%
		3位 鉄道・モノレール	18%	3位 路線バス	27%

※市内交通手段:主な目的での外出時における立川市内の利用交通手段(上位3位までを表示)

参考:立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査、ビッグデータ、立川市公共交通ワークショップ開催レポート

3 将来予測

現時点で見通すことができる、まちの変化や公共交通を取り巻く環境、社会動向の変化を、以下のよう整理しました。

(1) まちの変化

観点	将来の見通し
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> 市の人口は2028年頃にピークを迎え、その後減少に転じる見込みであり、2045年には178,211人とピークから約8,000人減少すると見込まれる。
人口構造	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化の進行によって、10年後には市民の約28%が高齢者になると見込まれる。
関連事業 開発動向	<ul style="list-style-type: none"> 上北台駅～箱根ヶ崎駅区間について多摩都市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されている(バス路線や道路混雑等に影響する可能性)。

参考：第5次長期総合基本計画、東京都資料、立川市提供資料

(2) 公共交通を取り巻く環境の変化

観点	将来の見通し
担い手	<ul style="list-style-type: none"> 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される。 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となることが想定される。
新たな交通手段・サービス	<ul style="list-style-type: none"> 自転車や電動キックボードなどのシェアリングサービスの拡大のほか、新たなパーソナルモビリティの開発等が進む。
自動車の利用	<ul style="list-style-type: none"> 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。

参考：ヒアリング調査、立川市地域公共交通に関する市民アンケート調査

(3) 社会動向の変化

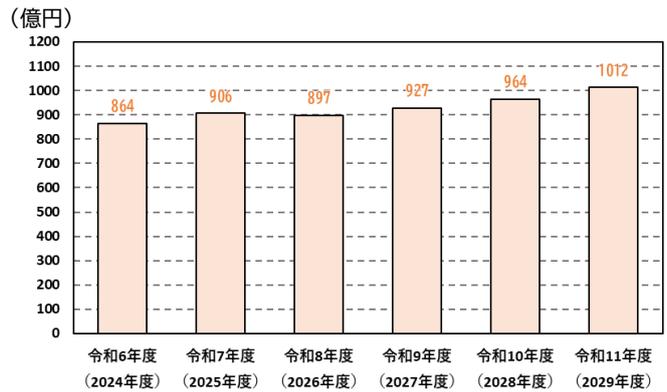
観点	将来の見通し
環境問題	<ul style="list-style-type: none"> 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、自家用車から公共交通や自転車・徒歩等へ移動手段の転換が求められる。 社会情勢を受けて、交通事業者もZEVの導入が求められる。
災害	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化による気候変動等に伴い、災害が激甚化・頻発化しており、災害に強い交通環境の整備が求められる。

参考：ヒアリング調査、脱炭素化に向けた取組(国土交通省)、交通政策白書(国土交通省 令和7年)

コラム

～立川市の財政状況の見通し～

立川市の財政収支については、令和7(2025)年度に財源不足が35億円となり、令和11(2029)年度には42億円に及ぶと予測しています。市税の大幅な伸びが見込めない中、扶助費は引き続き高い水準で推移し、さらに投資的経費の増嵩も顕著となっているため、厳しい行財政運営を余儀なくされる見通しとなっています。



立川市の財源 普通会計歳出の見通し

参考:立川市第5次長期総合計画より一部改変

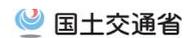
コラム

～カーボンニュートラルの動向～

カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、実質的な排出ゼロを目指す取組です。2050年カーボンニュートラルの実現に向け、国土交通省においては、CO₂総排出量の一端を担う運輸部門における排出削減に向け、次世代自動車の普及促進、公共交通の利用促進、グリーン物流の推進等を一層強力に推進しようとしています。

このような社会情勢の中、立川市も環境にやさしく持続可能なまちづくりを推進し、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」の実現を目指すことを宣言しています。

2050年カーボンニュートラルに向けた主な省エネ対策



○ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、国土交通省においては、CO₂総排出量(エネルギー消費ベース)の約5割を占める運輸部門及び民生(家庭、業務)部門における排出削減に向け、次世代自動車の普及促進、公共交通の利用促進、グリーン物流の推進、住宅・建築物の脱炭素化等を一層強力に推進する。

民生部門 (家庭・業務)	運輸部門												
<p>ZEH等の普及</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 中小工務店等による木造住宅のZEHに対して支援(経産省・環境省と3省連携でZEHの普及推進) ○ ライフサイクル全体でCO₂排出量がマイナスとなる住宅(LCCM住宅)に対して支援 <p>ZEHとは、「快適な室内環境」と「年間で消費する住宅のエネルギー量が正味で概ねゼロ以下」を同時に実現する住宅</p> <p>高断熱でエネルギーを効率的に必要としない(夏は涼しく、冬は暖かい住宅)</p> <p>高断熱でエネルギーを上手に使う</p> <p>エネルギーを貯蔵</p> <p>「グリーン住宅ポイント制度」の創設</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高い省エネ性能を有する住宅を取得する者等に対して、商品や追加工事と交換できるポイントを発行 <p>改正建築物省エネ法の適切な運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 改正建築物省エネ法の令和3年4月全面施行 ・戸建住宅等について建築士から建築主への省エネ性能に関する説明義務制度を創設 ・省エネ基準への適合義務制度の対象を拡大 等 	<p>次世代自動車の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車について、トラック・バス・タクシー事業用車両の導入支援等 <table border="1"> <thead> <tr> <th>車種</th> <th>【第Ⅰ段階】</th> <th>【第Ⅱ段階】</th> <th>【第Ⅲ段階】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗用車</td> <td>車高・充電設備等規格の1/3</td> <td>車高・充電設備等規格の1/4~1/5</td> <td>通常車両との規格差が25%に低減。本格的普及の初期段階に到達(本格的な最終段階)</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>燃料電池バス、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モーターバス</td> <td>電気バス、燃料電池バス、プラグインハイブリッドバス</td> <td>ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック</td> </tr> </tbody> </table> <p>公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ LRT・BRTの導入促進 ○ 新型輸送サービス等の多様な輸送資源の活用 等 <p>グリーン物流の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ トラック輸送の効率化 ○ 共同輸送の推進 ○ モーダルシフトの推進 等 <p>LRT (Light Rail Transit) BRT (Bus Rapid Transit) トラック輸送の効率化</p>	車種	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】	乗用車	車高・充電設備等規格の1/3	車高・充電設備等規格の1/4~1/5	通常車両との規格差が25%に低減。本格的普及の初期段階に到達(本格的な最終段階)	バス	燃料電池バス、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モーターバス	電気バス、燃料電池バス、プラグインハイブリッドバス	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック
車種	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】										
乗用車	車高・充電設備等規格の1/3	車高・充電設備等規格の1/4~1/5	通常車両との規格差が25%に低減。本格的普及の初期段階に到達(本格的な最終段階)										
バス	燃料電池バス、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モーターバス	電気バス、燃料電池バス、プラグインハイブリッドバス	ハイブリッドバス、天然ガスバス、ハイブリッドトラック、天然ガストラック										

出典:2050年カーボンニュートラルに向けた国土交通省の取組について(国土交通省)

第3章

交通に関する課題

第1節 課題の抽出	33
1 課題の抽出方法	33
第2節 交通に関する課題	34



第3章 交通に関する課題

第1節 課題の抽出

本節では本計画の課題の抽出方法について説明します。

1 課題の抽出方法

第1章で整理した上位計画・関連計画から見える「市の目指す交通の姿」並びに第2章第5節で整理した「市民の移動に関するニーズ」と、第2章の各種調査結果を踏まえた「交通を取り巻く現状」との間にあるギャップ（乖離）を埋めるために、本計画期間で取り組む必要がある「交通に関する課題」を抽出しました。

なお、課題の抽出にあたっては、国が作成した「地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」」の記載内容を参考にしています。

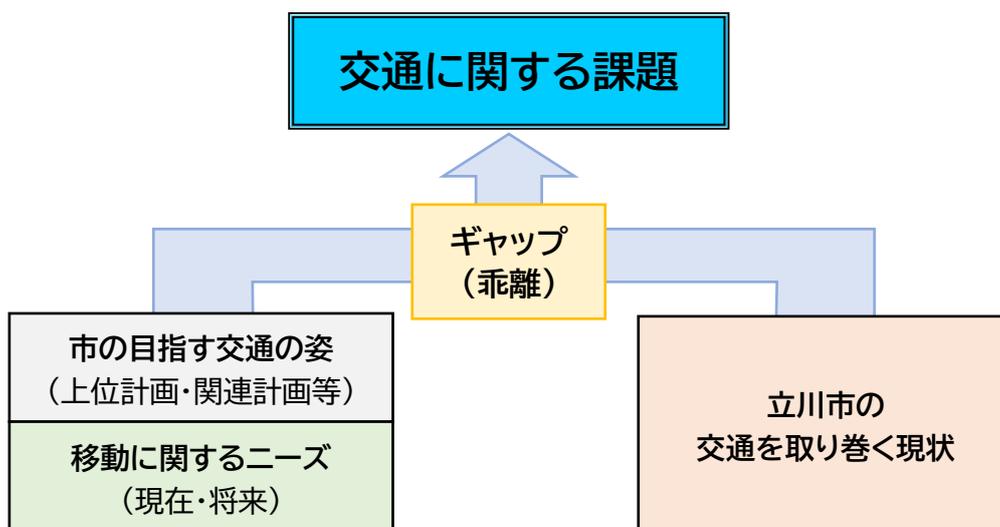
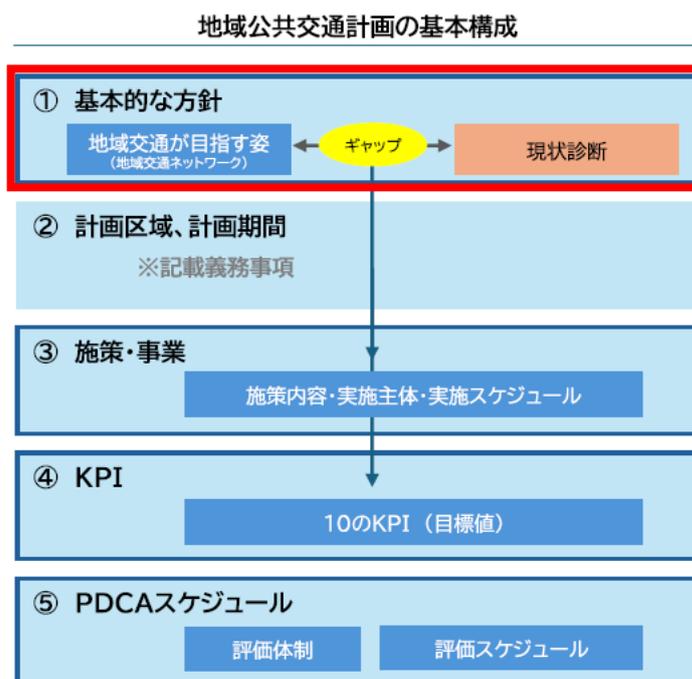


図 3-1 課題抽出時の考え方



出典:地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」データ活用の手引き(国土交通省)

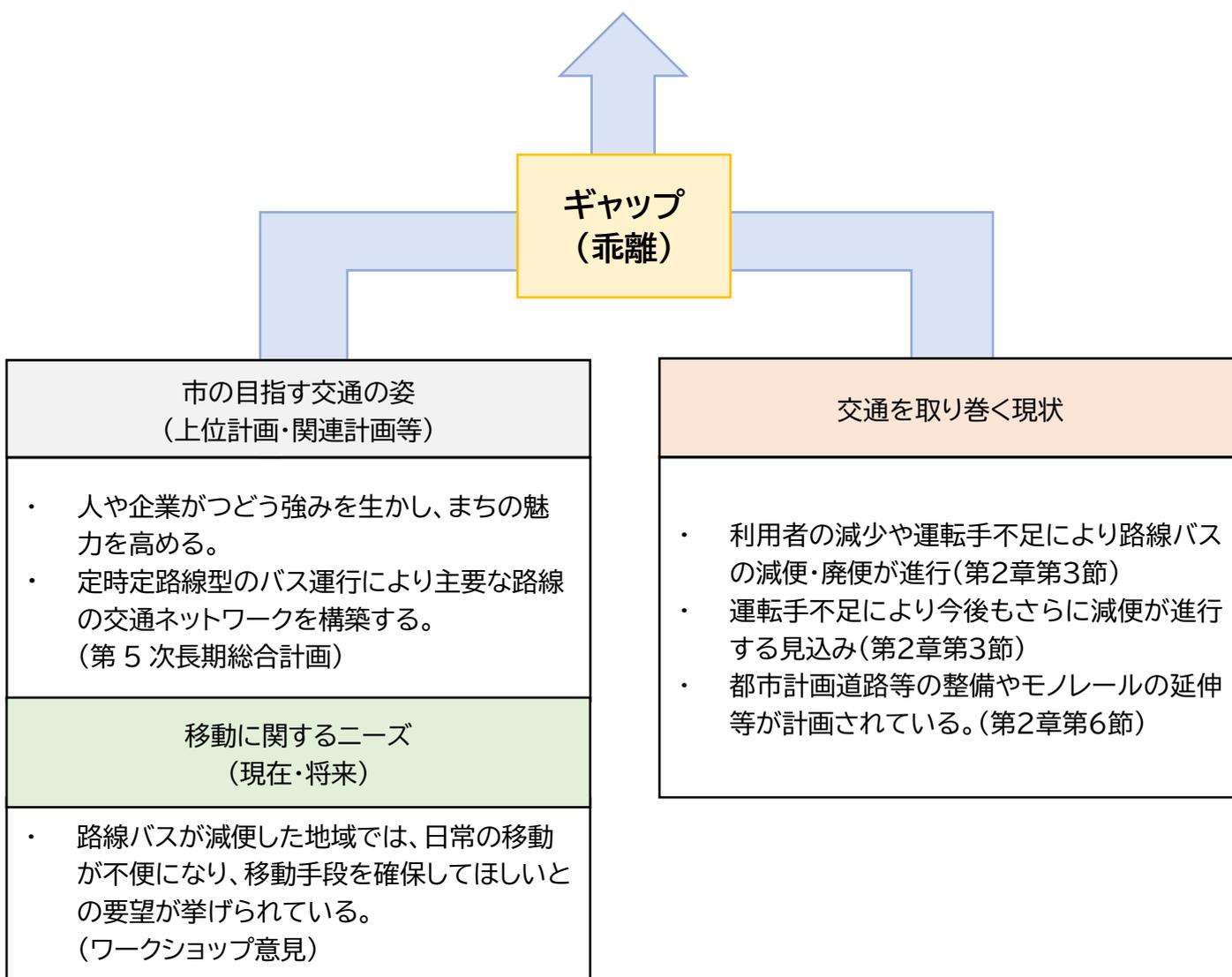
図 3-2 地域公共交通計画の基本構成

第2節 交通に関する課題

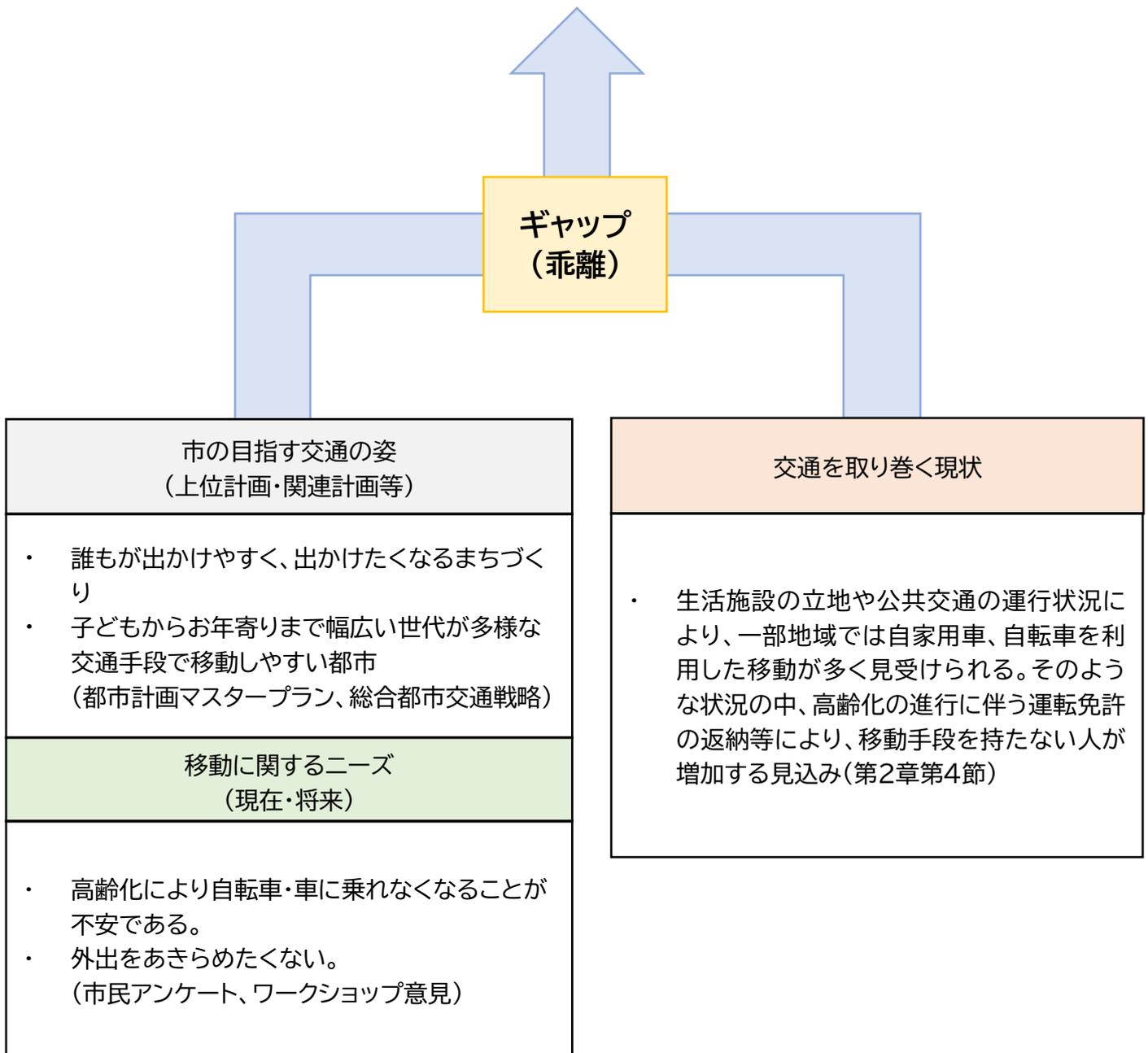
本節では、第1節で整理した方法に基づき抽出した、4つの交通に関する課題について説明します。

課題1：都市活動を支える公共交通の維持が必要

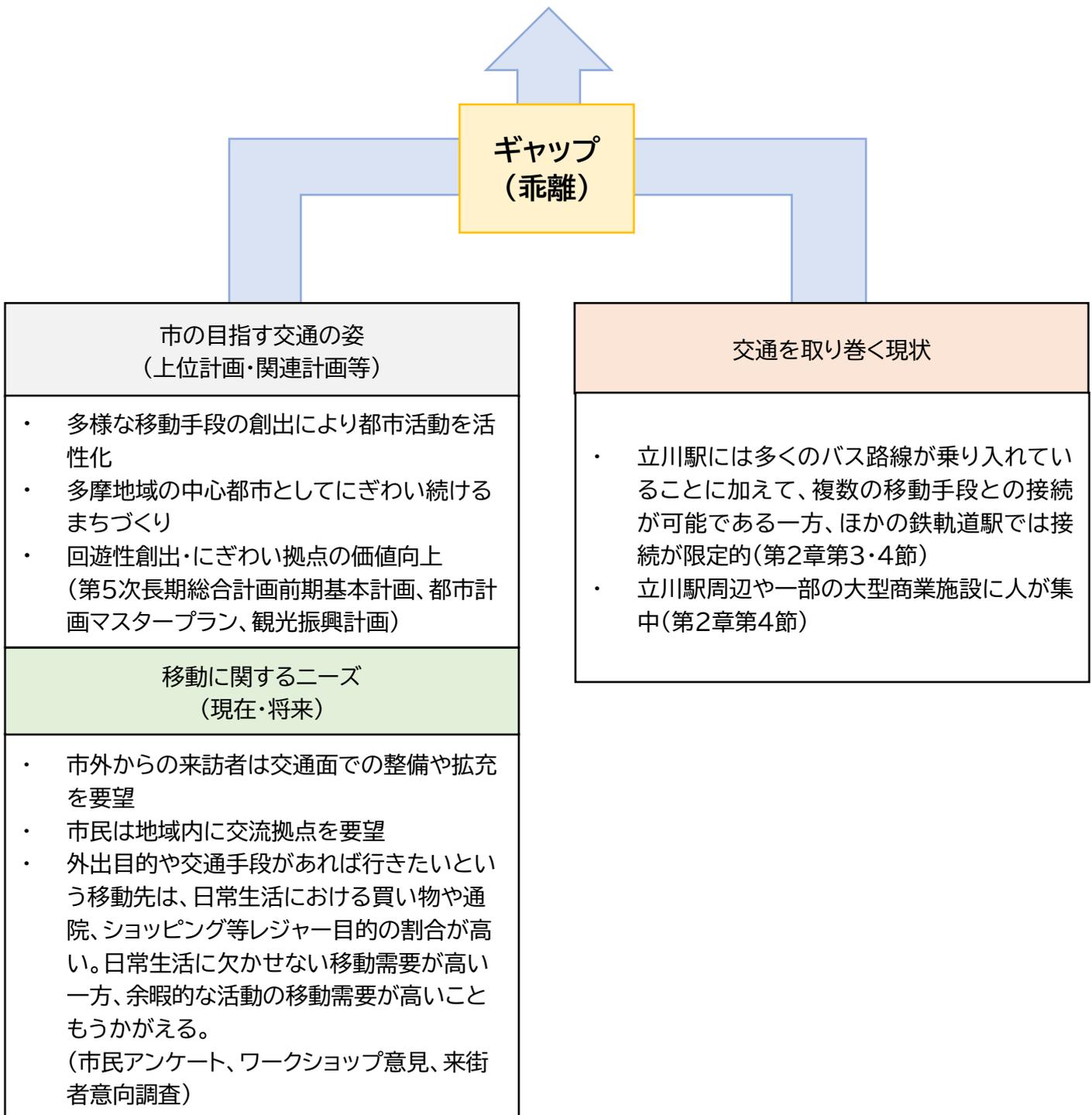
課題1 都市活動を支える公共交通の維持が必要	
1-1	<p>主要なバス路線の維持が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、路線バスのさらなる減便・廃便が進むと、市の骨格となる主要なネットワークの維持が困難になり、市民生活の利便性が低下することが懸念されている。 人や企業が集う都市として活発な都市活動を支え続けるためには、都市間・拠点間の移動を担う骨格となる公共交通を維持することが重要である。
1-2	<p>将来の道路・公共交通の変化を見据えた対応が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路等の整備やモノレールの延伸等、まちの変化を見据えた対応が求められる。 将来の人の流れを予測し、変化にあわせてバス路線を見直す必要がある。



課題2 地域内の日常生活における移動ニーズへの対応が必要	
2-1	<p>高齢者等の移動困難者の日常生活を支える交通サービスが必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者等、負荷なく歩ける距離が短く、自家用車や自転車を自由に利用できない人が今後増加することが懸念されている。 ・ 福祉等他分野と連携して日常生活を支える交通サービスを検討する必要がある。
2-2	<p>地域内の交通拠点・生活拠点までの移動手段の確保が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バスの減便が進む中、今後も交通不便地域が拡大していくことが懸念されている。 ・ 既存の公共交通ではカバーできない、居住地から鉄軌道駅・バス停までや、地域内の拠点までの移動手段を確保することが必要である。

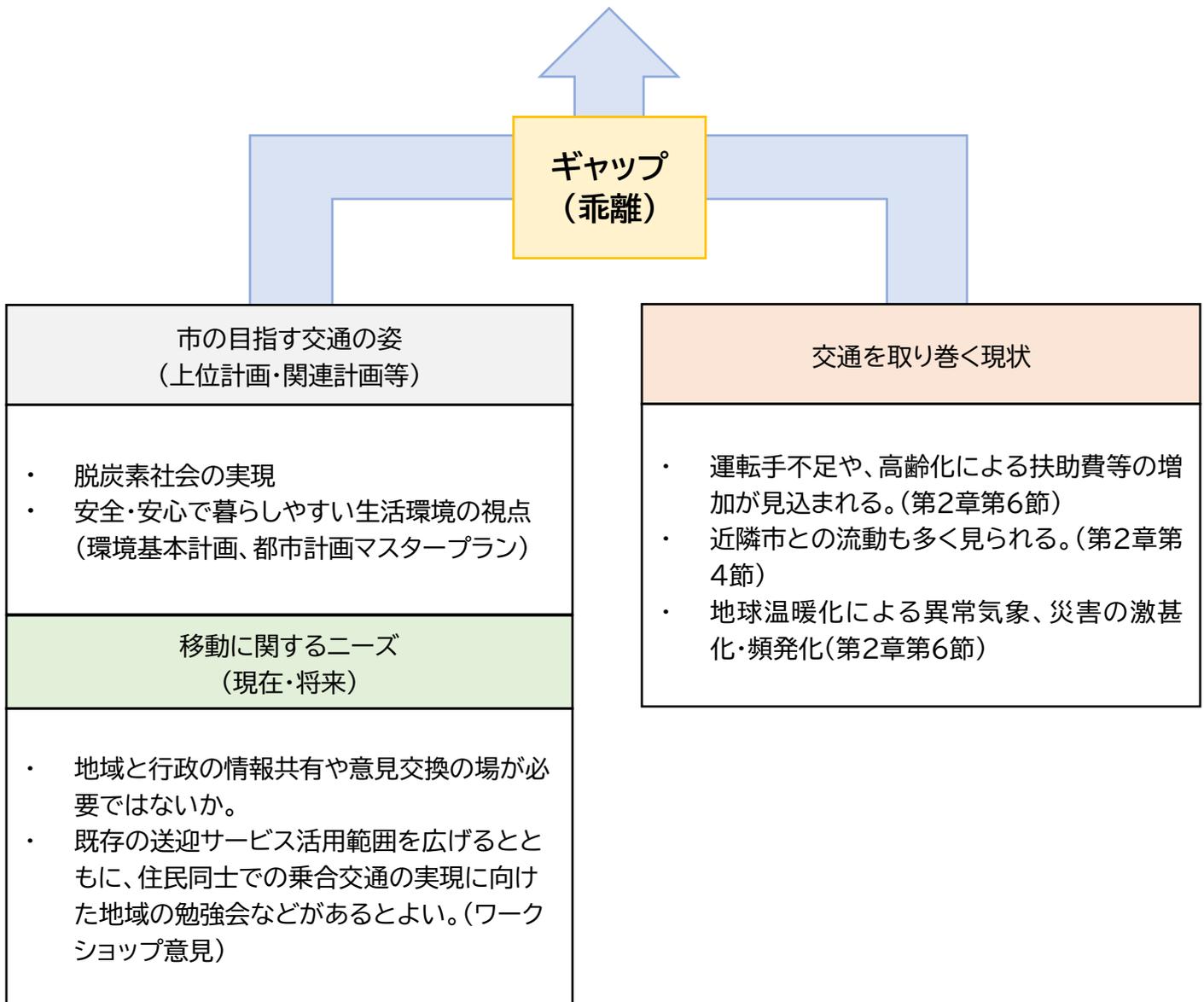


課題3 まちの拠点性向上・にぎわいの創出が必要	
3-1	<p>乗継利便性の向上が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> まちの拠点性を高め、都市活動を活性化させることが求められている。 乗継しやすい環境を整えることが必要である。
3-2	<p>拠点のにぎわいの創出や周遊性の向上への取組が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内外から人がつどう中核的な拠点(立川駅等)と、地域内における交流の拠点のにぎわいの創出が求められている。 まちづくりの推進とあわせて、地域の魅力向上を図るとともに周遊しやすい環境を整える必要がある。



課題4：社会動向等に対応した持続可能な公共交通の実現が必要

課題4 社会動向等に対応した持続可能な公共交通の実現が必要	
4-1	<p>資源(人材・財源)に限りがある中で、各主体との連携・協働が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手不足の深刻化、人件費・運行経費等の増加、高齢化の進行による扶助費増大といった社会動向に対して、都市活動・日常生活を支えていくことが求められている。 ・ 限りある資源(人材・財源)を有効に活用するため、行政・交通事業者・地域等が連携・協働して取り組む必要がある。
4-2	<p>社会情勢を踏まえ、持続可能な社会の実現に寄与する交通環境の整備が必要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ カーボンニュートラルの実現に向けて、交通分野の温室効果ガスの排出を抑えることが必要である。 ・ 日常も非常時も安全・安心に移動できる交通環境づくりを検討していく必要がある。



第4章

目指す将来像とその実現に 向けた基本的な方針

第1節 立川市の将来像.....	38
1 目指す将来像.....	38
第2節 将来の公共交通ネットワーク.....	39
1 都市計画マスタープランにおける将来都市構造と交通骨格軸.....	39
2 将来都市構造を踏まえた交通結節点の特徴.....	40
3 将来の公共交通ネットワークの考え方.....	41
第3節 将来像の実現に向けた4つの基本方針.....	44
1 4つの基本方針.....	44



第4章 目指す将来像とその実現に向けた基本的な方針

第1節 立川市の将来像

本節では、第1章から第3章までの内容を踏まえて、本計画の目的である「持続可能な公共交通ネットワーク」の構築を図るため、将来目指す「将来像」について説明します。

1 目指す将来像

本市の最上位計画である第5次長期総合計画基本構想における未来ビジョンや産業まちづくりにおける政策の取組方針などを踏まえ、本市の10年後を見据えた公共交通の目指す姿を「将来像」として、以下のとおり設定しました。

将来像

(10年後を見据えた公共交通の目指す姿)

みんなで創る・支える・未来につなぐ多様で持続可能な公共交通ネットワーク
～誰もが出かけたくなるまち「たちかわ」～

【取組の方向性】

- 市、交通事業者、市民をはじめとする様々な関係者が、適切な役割分担の下で連携・協働し、人々の多様な暮らしを支える公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
- 多様な交通モードが競合せず適切な役割分担の下で支え合う関係を構築し、限られた資源(人材・財源)を有効に活用することで、持続可能な公共交通ネットワークの実現に取り組みます。
- まちづくりや福祉、産業などの他分野と連携を図りながら、市民も来訪者も誰もが「出かけたくなるまちづくり」を推進します。

【立川市第5次長期総合計画】



第1章 私たちがめざす未来の立川

1 未来ビジョン

魅力咲きほこり つどい華やぐまち 立川
～新風を吹き込み 美風を守る～

魅力あふれる立川は、まるで磁石のように、その魅力で人々を惹きつけ、様々な人やものがつどい、やさしさにあふれた華やぐまちを形成しています。立川が生み出す磁力によって立川に訪れ、つどい、立川で働き、住まう人たちが共に結びつきます。加えて、これまでの伝統の上に独自性をもった新たな価値を創り出し、磨きあげることにより、更なる磁力を生み出し、時代を牽引するまちへ成長しています。

立川に綿々と受け継がれてきた伝統や文化、先人たちが築きあげ大事に育ててきた立川に、さらに新しい風を呼び込み、常に変化を重ねていくことにより、立川らしさが一層高まります。一不易流行^{※1}この考えを人事に、次の世代へ発展的に継承していきます。

未来ビジョンの根底には、次の4つの基本理念があり、まちづくりを進めていく上で重視する考えです。

※1 伝統はしっかりと守りつつも、時流に沿って変化していくこと。

未来ビジョンの根底に流れる4つの基本理念

やさしさにあふれる —多様性・包摂性— 多様性を尊重し合い、誰一人取り残さず、お互いに支えあうことにより、誰もが安心して暮らせることができる地域社会になります。	共に創り出す —連携・協働— 人や企業が主体的に連携し、イノベーションを生み出すことにより立川らしいまちの発展につながります。また、地域において互いの強みをつなぐことにより安心して暮らしていけるまちづくりが実現します。	時代に挑む —主体性・独自性— 次の世代を担う若者や多様な人々の意見を積極的に市政へ取り入れ、主体的にチャレンジできる土壌と雰囲気をつくることにより、他とは異なる独自性を生み出し、時代をリードします。	次代に引き継ぐ —発展・継承— 今ある立川市の資源を基盤、次の世代へ責任を持って、発展的に継承していくことを意識した行動と選択を継続することにより、持続可能な社会になります。
---	--	---	--

出典：立川市第5次長期総合計画

【政策の取組方針／産業まちづくり(抜粋)】

地域公共交通など多様な移動手段を構築し、人々の暮らしを支えるとともに、地域の活力を生かしたまちづくり、出かけたくなるまちづくりを推進します。

第2節 将来の公共交通ネットワーク

本節では、第1節に掲げる将来像を目指すにあたり、本市が目指す将来の都市構造における交通骨格軸や、その要素となる交通結節点の特徴を明らかにした上で、本市が目指す「将来の公共交通ネットワーク」の考え方を整理します。

1 都市計画マスタープランにおける将来都市構造と交通骨格軸

本市は、立川市都市計画マスタープランにおいて、拠点の形成と拠点間の交通ネットワークの維持・強化による集約型の地域構造への再編を目指しており、将来都市構造は、土地利用の特性を反映した土地利用ゾーニングと地域特性を踏まえ、主要な鉄軌道駅の周辺などに形成する拠点と、その拠点間を結ぶ交通の骨格軸、市街地の骨格軸からなるネットワークで構成しています。

【拠点の位置づけ】

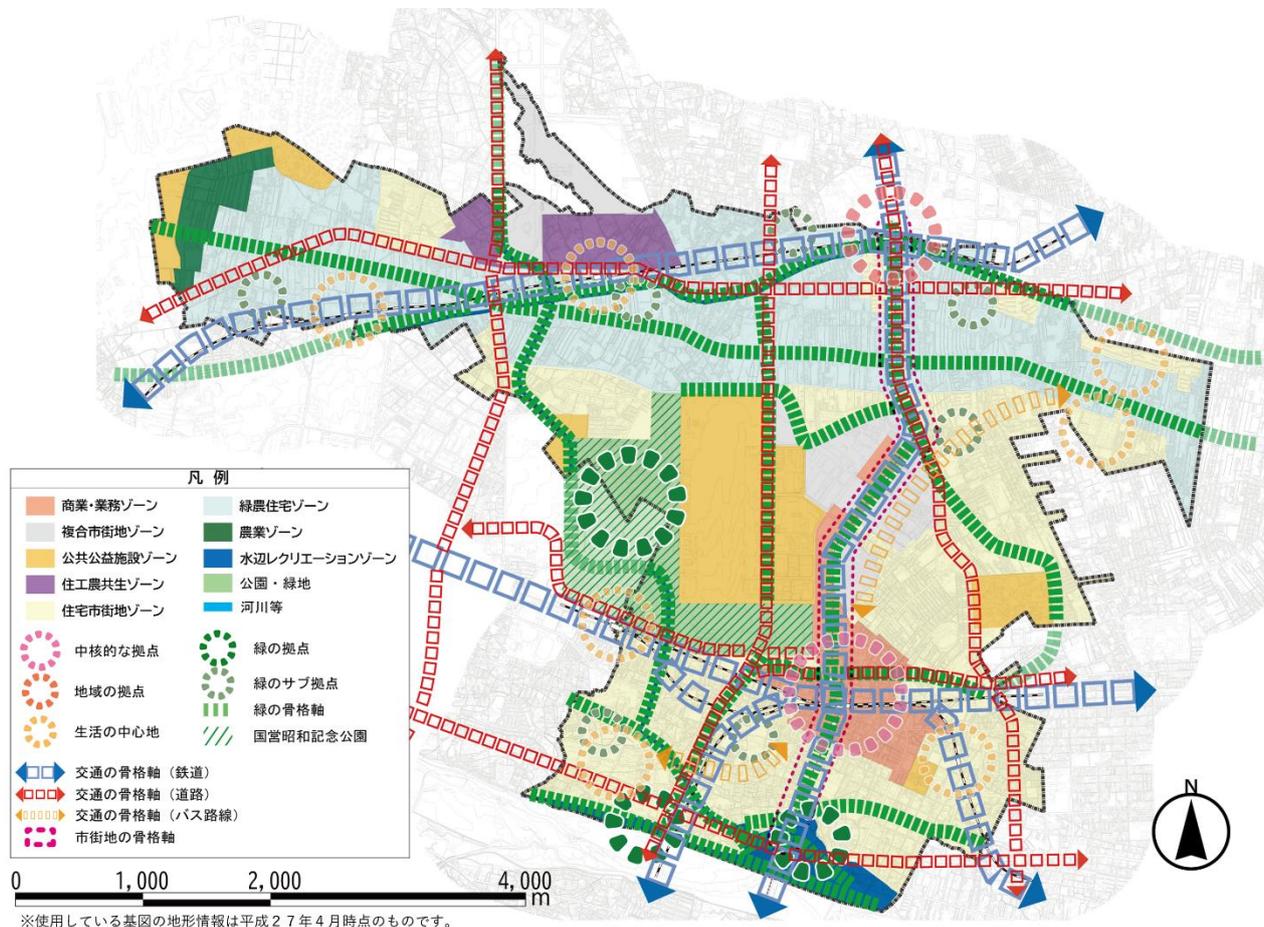
拠点は、中核的な拠点、地域の拠点、生活の中心地と階層的に位置づけられています。

- 1 中核的な拠点：J R立川駅周辺地域
- 2 地域の拠点：西武拝島線玉川上水駅周辺地域
- 3 生活の中心地：J R西立川駅・西国立駅、西武鉄道武蔵砂川駅・西武立川駅を中心としたエリアや、若葉町団地およびけやき台団地の周辺、富士見町団地の周辺

【交通の骨格軸の位置づけ】

拠点を結ぶ交通の骨格軸として、以下の公共交通が位置づけられています。

- ① 鉄道：広域的な都市間交通網であるJ R中央線、南武線、青梅線、五日市線、西武拝島線、多摩地域内の都市間交通網である多摩都市モノレール
- ② 路線バス：市内の拠点を結び、鉄道へのアクセスを支える移動の骨格となる主要なバス路線



出典：立川市都市計画マスタープラン

図 4-1 将来都市構造図

2 将来都市構造を踏まえた交通結節点の特徴

立川市都市計画マスタープランに掲げる将来都市構造における拠点、交通の骨格軸の位置づけや、第2章で整理した移動像、路線バス・くるりんバスの接続状況を踏まえ、本市の公共交通ネットワークにおいて、特に需要の多い交通結節点の特徴について、以下のとおり整理します。

① 立川駅周辺

立川市都市計画マスタープランにおいては中核的な拠点として位置づけられており、多くのJR線、多摩都市モノレールが接続するほか、路線バス・くるりんバス網も放射状に形成されています。また、東京都内でも有数の乗降客数が多い駅であり、多摩地域の中心となる交通結節点として機能しています。

② 玉川上水駅周辺

立川市都市計画マスタープランにおいては地域の拠点として位置づけられており、西武拝島線、多摩都市モノレールが接続するほか、立川市内間を結ぶ路線バスのみならず近隣他市に向かう路線バスが接続していることから、立川市内で立川駅に次ぐ交通結節点として機能しています。

③ 昭島駅・国立駅周辺

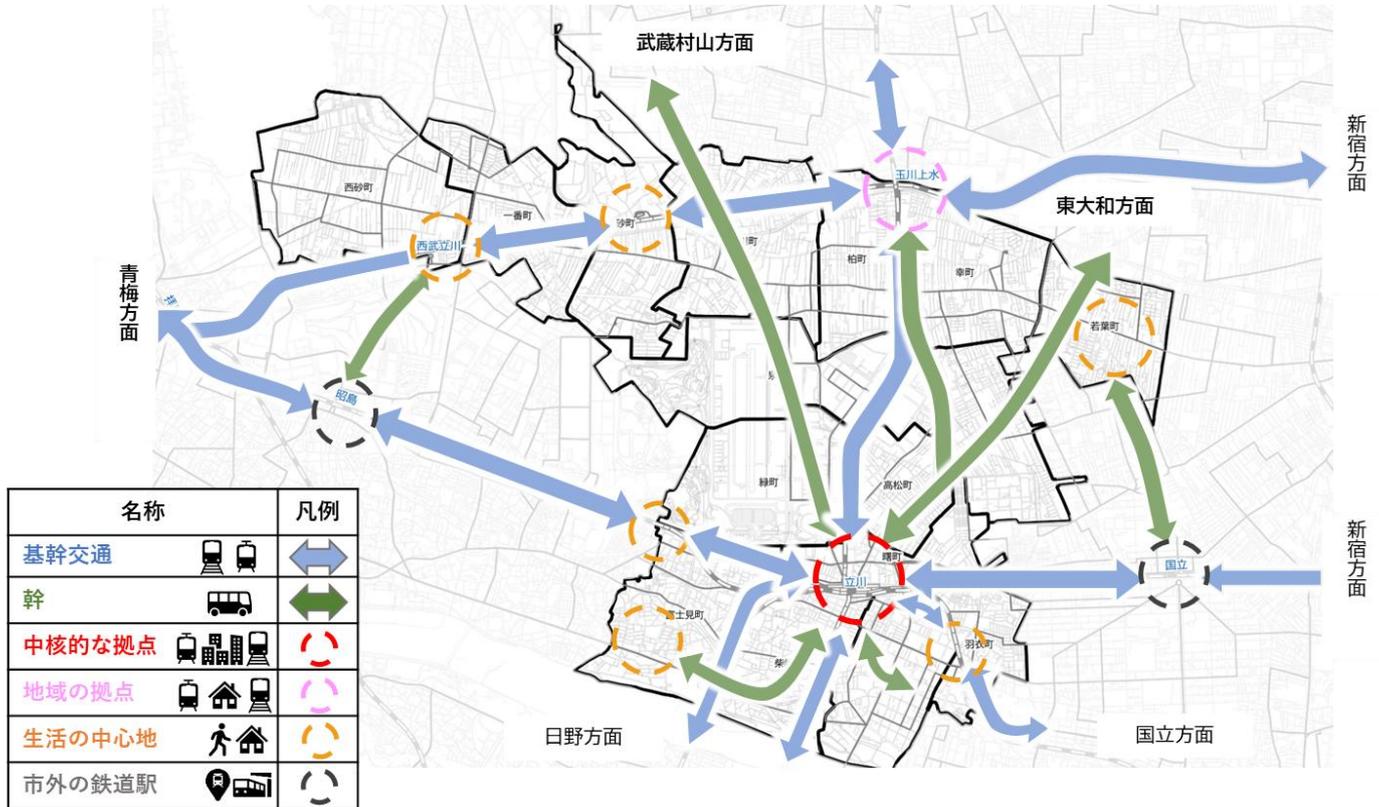
【昭島駅周辺】JR青梅線・五日市線が接続しているほか、市北西部を運行する多くの路線バスと、くるりんバス西砂ルート of 起終点にもなっていることから、市北西部の市民が利用する交通結節点として機能しています。

【国立駅周辺】JR中央線が接続しているほか、市北東部の一部を運行している路線バスの起終点にもなっていることから、市北東部の市民が利用する交通結節点として機能しています。

(3) 本市の公共交通ネットワークにおける「基幹交通」「幹」「枝葉」の役割

第2章において調査結果として取りまとめた「移動像」を踏まえ、本市の公共交通ネットワークを下图のとおり整理します。

「基幹交通」は、広域都市間の移動を支える役割として主に鉄軌道が担います。「幹」は、「基幹交通」との接続、近隣市間や生活中心地への移動を支える役割として、主要なバス路線が担います。「枝葉」は、「基幹交通」と「幹」の補完や地域内の日常生活施設等への移動を支える役割として、路線バス（「幹」を除く）、タクシー、地域内交通、シェアリングモビリティなど、多様な交通手段が担います。



※「枝葉」の交通手段は「基幹交通」「幹」を補完するものとして、今後展開を検討していくものであるため、本図には示していません。
 ※拠点の定義は立川市都市計画マスタープランと同様
 参考:国土数値情報、国土地理院地図を加工して作成

図 4-2 持続可能な公共交通ネットワーク(基幹交通・幹)

第2回ワークショップでは、第1回ワークショップの振り返り(公共交通を取り巻く状況、地域の日常生活と移動、課題など)を踏まえて、以下の内容について話し合いました。

なお、ワークショップの詳細は資料編に掲載している「立川市公共交通ワークショップ開催レポート」をご覧ください。

- 地域の「幹」の交通:路線バス等を取り巻く将来の状況を踏まえた、地域内の「幹」の役割として担うべき公共交通について
- 地域の「枝葉」の交通:既存の公共交通(路線バス等)ではカバーできない、今後確保していくべき地域内の「枝葉」の移動(目的や頻度など)について



開催地域		「幹」の交通
西砂町 一番町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道および西武立川駅や昭島駅へのバスがこの地域にとって「幹」である。 ・高齢者にとっては松中団地から立川駅までのバスも重要である。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の買い物(週2～3回。主に西武立川駅や昭島駅)。 ・公共施設(学習館、会館など(週2回))へのアクセス。 ・通院目的(頻度(月1回～毎日)や通院先は人によって異なる)の移動。 ・通勤(平日)
上砂町 砂川町 柏町 泉町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・玉川上水駅と立川駅間の移動(モノレール)、立川駅から武蔵村山市へ向かうバス路線。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・東西方向の移動が「枝葉」の交通で確保できるとよい。 ・買い物(週2～3回。実物を見て買いたい)目的の移動。 ・公共施設(福祉会館(週2～3回)、学習館、市役所など)への移動。 ・通院(買い物のついでに週2回程度)
若葉町 幸町 栄町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・立川駅行きや国立駅行きのバスは、この地域の「幹」の交通。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・「枝葉」の交通として若葉町から公共交通で東西の移動ができるとよい。 ・高齢者の買い物(週1回)や通院(週1～月1回)、若葉会館(月1回～2回)や市役所(月1回～3回)などの公共施設への移動。 ・通勤通学(週5回)
錦町 羽衣町 曙町 高松町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・立川駅から国立駅への東西のバス路線が幹。くるりんバス錦ルートが錦町エリアにとっては重要な移動手段となっているため、主要な施設を通るなどして「幹」としての機能を強化していくべき。 ・高松町に居住する住民にとっては、モノレールが「幹」であると考えている。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・通院(週1回～2回)や買い物(ショッピング)(週2回)目的の移動、学習館等の公共施設への移動。
富士見町 柴崎町 緑町	「幹」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・立川駅～新奥多摩街道を走る路線バスが幹。
	「枝葉」の交通	<ul style="list-style-type: none"> ・滝ノ上会館(週1回～月3回)での住民の交流(カラオケ等) ・崖線上(富士見町)の路線バス減便が進んでいる地域における買い物などの日常生活での立川駅への移動。 ・通院(週1～月1回)

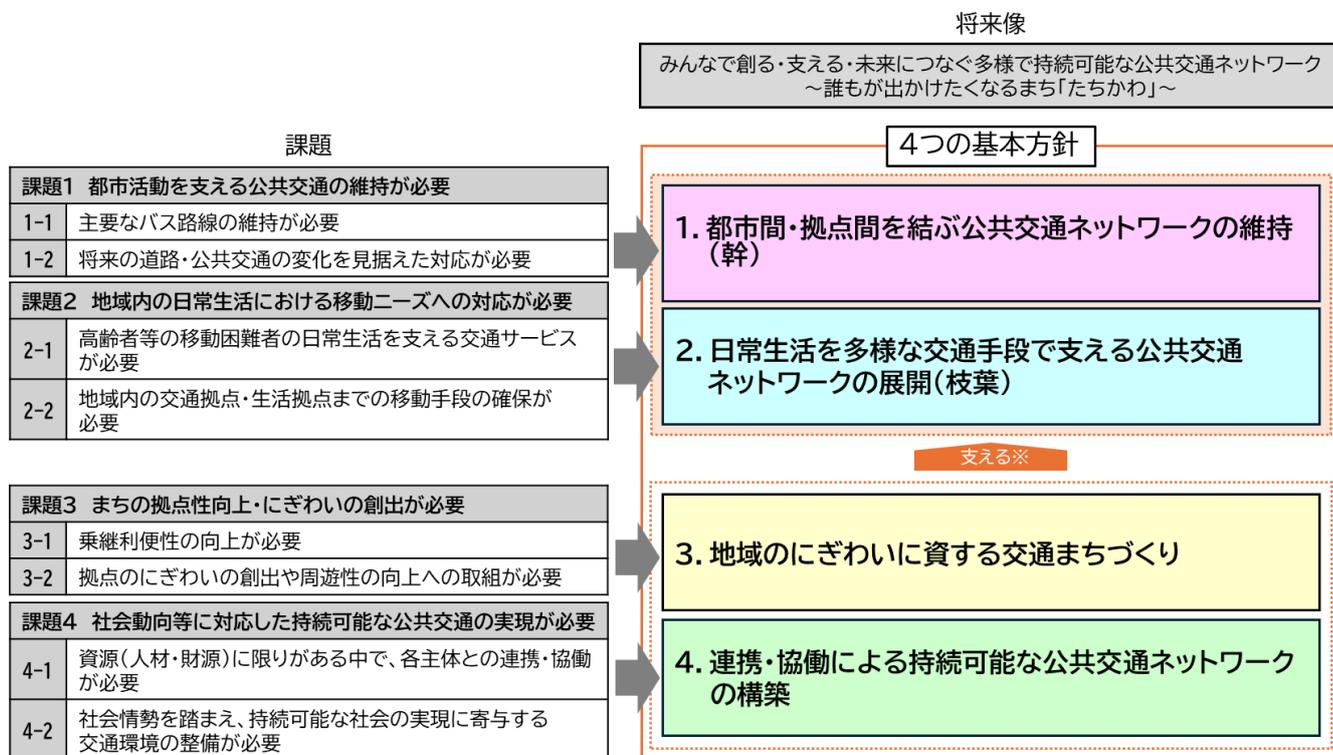
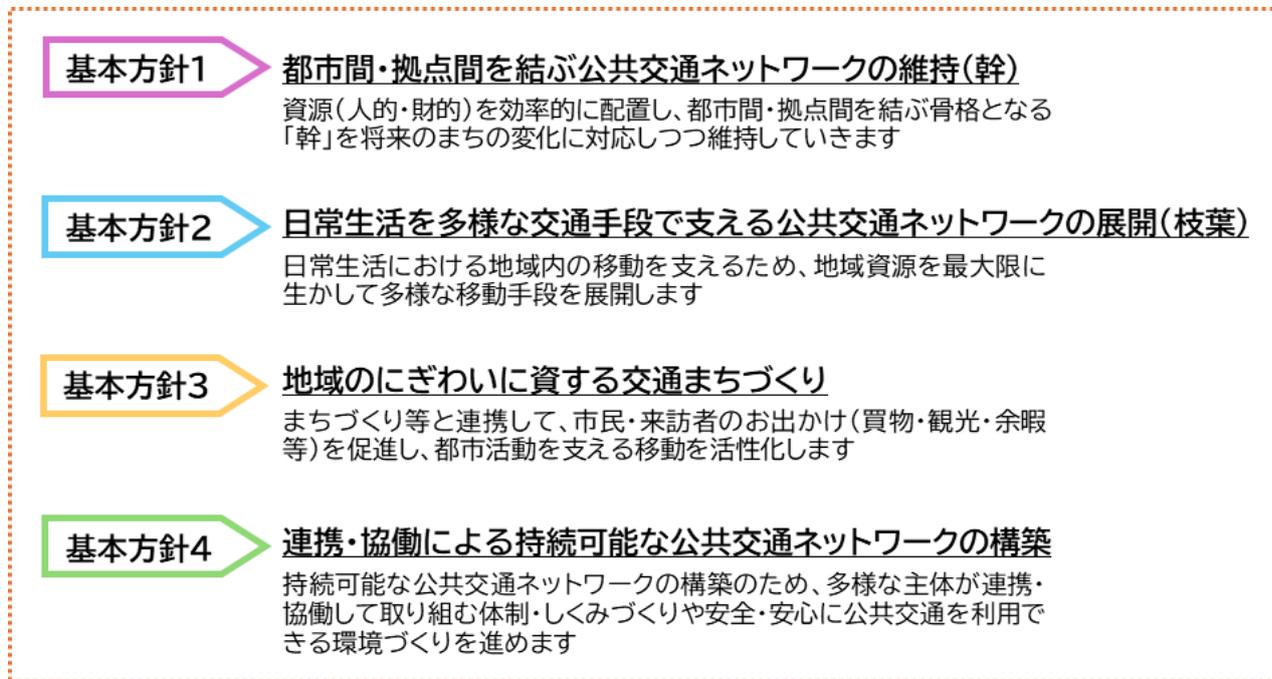
※ワークショップは、地域間の範囲の大きさや路線バス、くるりんバスの運行ルートなどを考慮した5地域で開催
出典:立川市公共交通ワークショップ開催レポート

第3節 将来像の実現に向けた4つの基本方針

本節では、本計画において掲げる将来像と4つの基本方針について整理しました。

1 4つの基本方針

第3章において整理した課題と、本市の10年後を見据えた公共交通の目指す姿として設定した「将来像」を踏まえ、本計画期間である5年間の計画目標として、4つの基本方針を設定しました。



※支える:基本方針3・4は、基本方針1・2に掲げる「幹」の維持と「枝葉」の展開を、まちづくりや体制づくりなどの視点から「支える」ものとして設定しています。

図 4-3 4つの基本方針と課題・将来像の対応関係