

# 立川市交通マスタープラン

**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**

平成25年3月

立 川 市



# 立川市交通マスタープラン

—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—

## 目 次

第1章 交通マスタープラン策定の意義	1
1-1. 策定のねらいと交通マスタープランの性格	1
1-2. マスタープラン策定にあたっての基本認識	4
1-3. マスタープラン策定に際して重視したこと	7
1-4. マスタープランの目標と構成	8
第2章 社会経済環境の変化	11
❖ 人口の動向	11
❖ 世帯の動向	14
❖ 産業構造の状況	16
❖ 安全や安心に対する意識の高まり	17
❖ 地球環境とエネルギーに対する関心の向上	21
❖ コミュニティ活動の多様化	22
❖ ライフスタイルの多様化	24
❖ 情報化社会の進展	28
❖ ユニバーサルデザインの取り組み	30
❖ 厳しい財政状況	32
第3章 立川をとりまく都市活動・交通の実態	35
3-1. 立川をとりまく人々の活動の実態	35
❖ 想定した3層構造のイメージ	36
❖ PT調査による3層構造の都市活動の特徴分析	38
❖ 各階層の都市活動の特徴	40
■ 階層①：東京都市圏レベルの広域的な活動	40
■ 階層②：隣接市を含む自立都市圏における活動	49
■ 階層③：日々の暮らしに必要な活動	57
❖ 帰宅困難者対策	62
3-2. 立川をとりまく交通と物流の実態	64
❖ 人の移動特性	64
❖ 3層構造の各階層における代表交通手段の特徴	72
■ 階層①：東京都市圏レベルの広域的な活動	72
■ 階層②：隣接市を含む自立都市圏における活動	74
○目的別代表交通手段の経年変化	74
○地域拠点別・目的別の代表交通手段	76

○立川駅及び地域拠点間の公共交通サービス	78
○立川駅周辺における時間帯別交通量	79
○駅端末交通手段	80
○目的別代表交通手段別アクセス・イグレス交通の特徴	88
■ 階層③：日々の暮らしに必要な活動	93
❖ モノの移動	97
❖ 交通基盤と公共交通の実態・特徴	103
3-3. 立川をとりまく土地利用の状況	125
❖ 人口・世帯の分布	125
❖ 土地利用の状況	129
❖ 生活サービス施設の立地状況	130
第4章 立川をとりまく都市活動・交通の特徴と課題	133
4-1. 立川をとりまく都市活動・交通の特徴	133
❖ 立川をとりまく都市活動の特徴	133
❖ 立川をとりまく交通の特徴	139
4-2. 立川をとりまく都市活動・交通の課題	141
❖ 立川をとりまく都市活動の課題	141
❖ 立川をとりまく交通の課題	143
第5章 都市づくりの基本理念と望ましい都市活動・交通の目標	149
5-1. 都市づくりの基本理念	149
5-2. 望ましい都市活動・交通の目標	150
第6章 都市活動を支える交通施策の展開方針	157
目標① 人々の多様な活動の維持・拡大	158
目標② 多様な都市活動に合わせたモビリティの確保	162
目標③ 日常も非常時も安全・安心な活動を確保	165
目標④ 低炭素社会に対応した交通体系への転換	166
第7章 望ましい都市活動・交通の実現に向けて	167
補章 あるまちのある一家のおはなし	169
用語解説	177

# 第1章

## 交通マスタープラン策定の意義

---

- 1-1 策定のねらいと交通マスタープランの性格
- 1-2 マスタープラン策定にあたっての基本認識
- 1-3 マスタープラン策定に際して重視したこと
- 1-4 マスタープランの目標と構成



# 第1章 交通マスタープラン策定の意義

## 1-1. 策定のねらいと交通マスタープランの性格

近年、少子高齢化の進行、地球環境問題への対応や経済のグローバル化などの社会経済環境は大きく変化しており、様々な課題への対応・取り組みが求められています。

交通の課題は、高度経済成長期以降、「通勤電車の混雑」や「朝夕の道路における渋滞」など、通勤や通学における交通の改善を重要課題に位置づけ、その対策に取り組んできました。

立川<sup>※</sup>をとりまく人々の活動は増加傾向となっていますが、今後は人口減少に伴い活動の総量が減少することが想定され、都市づくりや交通のあり方も変革が求められると考えられます。

立川では、東京都区部や隣接県と行き来する広域的な通勤・通学・業務などの活動、隣接市と行き来する通勤・通学・業務などの活動、立川駅周辺での買物・食事、自宅近隣での通院・保育園の送迎・サークル活動など、様々な活動（都市活動）が行われています。一方、移動は伴いませんがS O H Oやネットショッピングなどの都市活動も行われています。

「生きること・暮らすこと全般」が広い意味での都市活動であると考えられますが、交通マスタープラン（以下、「マスタープラン」という。）では、移動を伴う活動（人の動きでとらえることのできる活動）に着目するものとします。

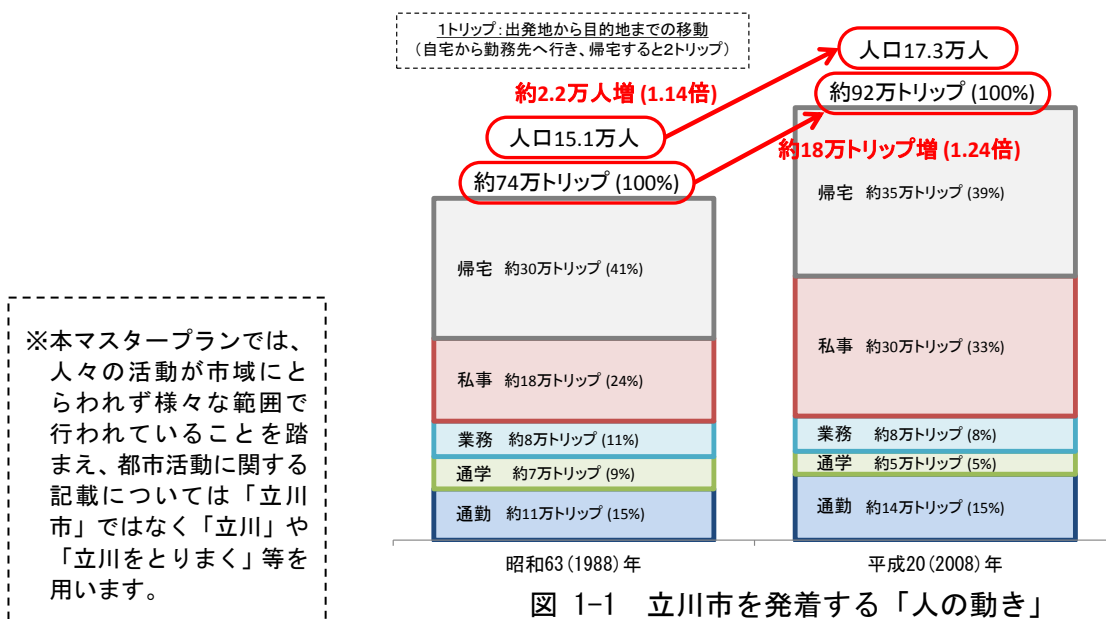


図 1-1 立川市を発着する「人の動き」  
資料：東京都市圏P T調査 (S63,H20)

移動を伴う都市活動は、電車やバスを使って自宅から勤務先や学校・病院・買物へ出かける活動、勤務地から取引先へ電車や車で出かける活動、徒歩や自転車での通院や自家用車で送迎する活動など、様々な行き先や交通手段により発生しています。

こうした状況を踏まえ、本マスタープランは、今後、立川市がめざすべき都市活動と交通の目標の達成に向け、市民、事業者、商業者、行政などの役割分担や協働によって交通施策に取り組む上での基本的な方針を示すものです。

なお、本マスタープランは、望ましい都市活動・交通の目標と、その都市活動を支える交通施策の展開方針を明らかにするものであり、個別具体的な施策や事業の実施計画（実施方針）を示すものではありません。

個別具体的な施策や事業は、今後改定する立川市総合都市交通戦略（以下、「交通戦略」という。）の中で位置づける予定です。交通戦略では社会経済環境の変化や厳しい財政状況を踏まえ、施策や事業の「選択と集中」による効率的・効果的な推進を勘案しながら、取り組みの優先順位、実施時期、実施主体について検討していきます。

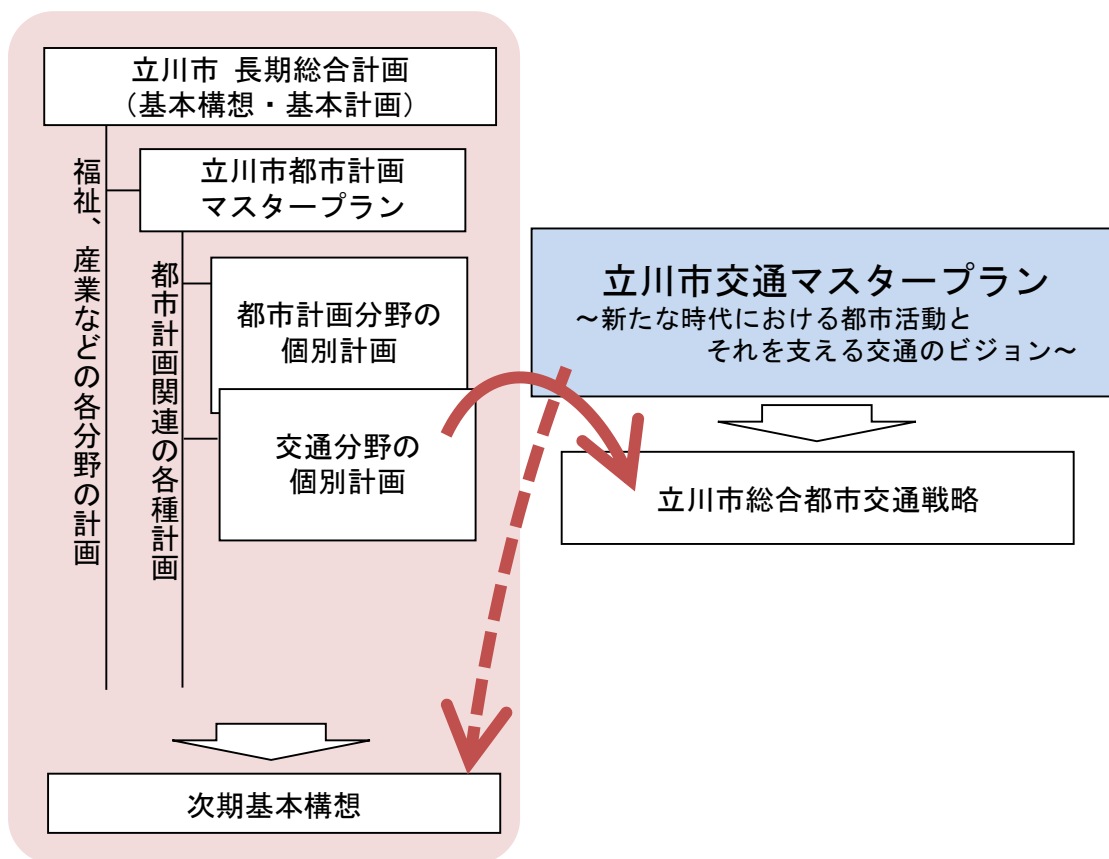


図 1-2 交通マスタープランと各種計画との関係



**【コラム】都市活動の種類や量を測る「パーソントリップ調査」**

経済社会の営みは、「人」がいて初めて成り立つものであり、また、その「人」は都市や農村に住み、「移動」し活動しています。この「人（パーソン）の動き（トリップ）」から都市を分析していくのがパーソントリップ調査（以下、「PT調査」という。）です。

PT調査は、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなど人の移動量を調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩などの各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

東京都市圏においては、日常的に一体的な経済、社会活動が行われている圏域として、東京を中心とした通勤交通圏域（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部の範囲）を1つのまとまりある都市圏としています。そして、PT調査を、昭和43年以降、東京都市圏交通計画協議会※が10年ごとに実施してきており、平成20年10月に第5回の調査を実施しました。

都市における活動の種類や量を測る上でもっとも基本的な分類は、通勤・通学や買物などが「交通目的」になります。PT調査では、ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとし、そのトリップの詳細を調査しています。

本マスタープランの策定に際しては、このPT調査の結果を活用して、立川市と隣接市で発生している都市活動を定量的に分析しています。

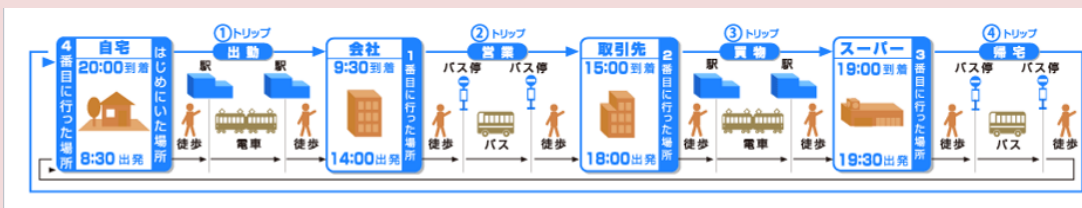


図 1-3 都市活動を「トリップ」という単位で測る

資料：東京都市圏交通計画協議会ホームページ

※東京都市圏交通計画協議会

東京都市圏交通計画協議会は、日本ではじめて複数の都県市及び関係機関がお互いに協力・調整しあって、東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に必要な調査研究を行う組織として、1968年（昭和43年）に発足し（当時は東京都市群交通計画委員会）、35年以上にわたって活動しています。

【協議会の構成団体】

国土交通省 関東地方整備局、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、独立行政法人都市再生機構、東日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社

## 1-2. マスタープラン策定にあたっての基本認識

### 《経済成長時代からの変革が求められている》

日本は、高度経済成長という急激な発展を成し遂げ、経済大国として世界経済を牽引するとともに、国民の生活水準は格段に向上し、豊かな生活を実現しました。しかし、この経済成長を支えてきた社会、経済、行政のシステムは、人口減少と少子高齢化の進行、地球環境問題への対応、経済のグローバル化の進行、地方分権の推進など国内外の時代の潮流の中、大きな変革が求められています。

立川市においても今後人口減少がはじまると推計されており、少子高齢化社会の進行に伴い、生産年齢人口が減少し、経済活動の衰退やコミュニティ機能の低下等が危惧されることから、国と同様に、変革が求められています。

### 《基地返還後の基盤整備が現在の立川を支えている》

昭和52年の立川基地の全面返還以降、立川市は立川駅周辺や基地跡地のまちづくりを中心として発展を遂げてきました。国が策定した第4次首都圏基本計画（昭和61年6月）では、八王子市・青梅市とともに業務核都市に指定され、東京都区部の業務機能の受け皿としての整備が着実に進められてきました。

また、第5次首都圏基本計画（平成11年3月）では、新たに多摩市が八王子・立川に加えて業務核都市に位置づけられるとともに、首都圏の地域整備イメージ「分散型ネットワーク構造」においては「八王子・立川・多摩広域連携拠点」に位置づけられました。

その成果として、今日の立川市には、ファール立川や多摩都市モノレールなどの都市や交通に関する基盤や施設が整備されてきています。



図 1-4 首都圏の地域整備イメージ  
「分散型ネットワーク構造」  
資料：第5次首都圏基本計画(H11.3)に加筆

《多摩の核都市としての役割を担っている》

東京都は多摩の「心」育成・整備計画（平成10年4月）を策定し、立川市は八王子・多摩ニュータウン・青梅・町田と共に多摩の「心」として位置づけられ、都市機能の強化や交通基盤の整備が進められてきました。

その後、都は「東京構想2000」（平成12年12月）において、多摩の「心」を「核都市」と名称変更し、核都市立川は、将来像を「多様な機能がいきづく多摩の交流拠点」として、恵まれた地理・交通条件、土地利用条件を活用し、多摩地域の振興・活性化に向けた交流拠点として育成・整備を進めることとしています。

さらに東京都は、東京構想2000をもとに、政策誘導型の都市づくりへの転換を図るために、平成37年を目標年次とし、東京の都市づくりのあり方やその実現に向けた戦略的な取り組みを示した「東京の新しい都市づくりビジョン」（平成13年10月）を策定しました。立川市は「核都市広域連携ゾーン」の中核拠点に位置付けられ、核都市などの拠点都市を核とする自立性の高い都市圏の形成を図ると共に、環状方向の都市軸の形成をめざすこととされています。

立川は、多摩地域における行政機能や民間企業の支店支社機能の集積が進んでおり、今後も「核都市」としての役割を担っていく必要があります。

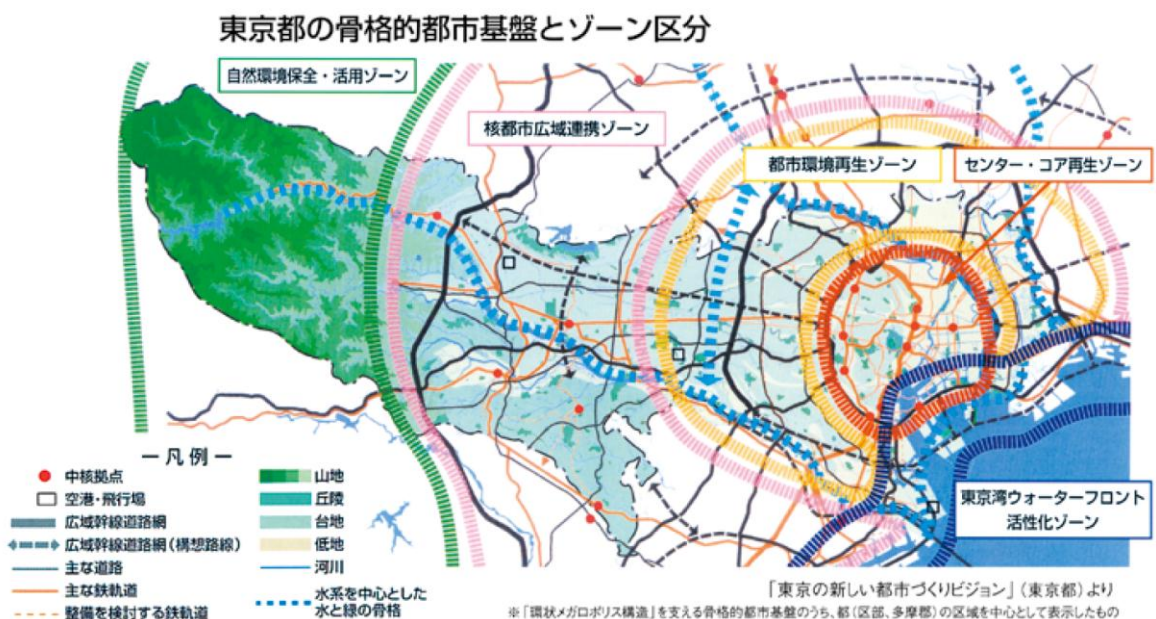


図 1-5 東京都の骨格的都市基盤とゾーン区分

資料：たちかわシティ21 (H21.4)

### 《立川市上位計画に記載されている「多摩地域の中心性」》

立川市第3次基本計画（平成22年6月）の分野別計画・都市づくりでは、活力ある中心市街地の形成として、立川駅周辺に業務・商業機能等の多様な機能の集積を図り、多摩地域の中核都市として多様な人々が訪れ交流する活力ある中心市街地をめざすことや、魅力的な新市街地の形成として、都市軸沿道地域について、多摩地域の拠点にふさわしい魅力ある土地利用を図り、多摩オンリーワン施設の立地誘導を進めるとしています。

さらに、分野別計画・産業の振興においても、広域多摩の中核都市としての拠点性の強化のため、諸機能のさらなる集積により、拠点性を高めるとともに、様々なパートナーシップによる地域経済の活性化に取り組み、広域多摩の中核都市をめざすとしています。

また、立川市都市計画マスタープラン（平成23年3月）では、立川市の将来都市構造は、立川駅周辺の拠点性をさらに高め、都市の骨格軸となる広域的な交通網の形成により、多摩地域での中心性の強化を目標とするとしています。

### 《広域的な都心機能とともに日常的な利便性向上もめざす》

立川市都市計画マスタープラン（平成23年3月）では、都市整備基本構想の土地利用の方針において、広域的な都心機能を担う地区として、立川駅周辺と基地跡地地区における商業・業務系土地利用の推進と、多摩地域の文化・交流機能を担う新たな都市空間の創造を図るとしています。

住居系市街地においては、日常的な利便性向上、生活道路の整備、各駅周辺の基盤整備などによる交通利便性の向上など、住環境の改善に努め、良好な居住環境の形成を図るとしています。

また、立川市第3次基本計画の分野別計画・都市づくりでは、生活道路の整備による地域環境の改善として、住宅地の歩行者の安全性や快適な居住環境の向上を図るとともに、緊急車両の通行や消防活動困難区域の解消など防災性の向上を図るため、道路整備基本計画に基づき街区幹線道路の整備を進めるとしています。

### 1-3. マスタープラン策定に際して重視したこと

#### 《「都市活動」に着目し、それを支える「交通」を考える》

「立川市で働く」、「立川市へ買物に来る」など、人は何らかの目的を達成するために移動します。ウォーキング、サイクリング、ドライブなど、移動そのものを目的とした移動を除けば、その多くは活動する場所に行くための移動です。

交通とは人々が活動する場所へ人やモノが移動することを支える手段です。交通手段がないから目的地へ行けない、モノが運べない、活動ができないという状況は避けなければなりません。そこで、本マスタープランでは、ある目的による出発地から目的地までの移動に着目することで都市活動や交通を考えることとしました。

#### 《市域にとらわれず自立都市圏を対象とする》

立川市は、市内居住者が活動するだけでなく、広い地域から多くの人が集まり、様々な活動が行われる多摩地域でも有数の都市です。

立川をとりまく様々な活動は、東京都区部や隣接県と行き来するなどの「広域的な活動」、立川駅・昭島駅・国立駅・玉川上水駅・東大和市駅などの周辺エリアと行き来するなどの隣接市を含む範囲での「自立都市圏レベルでの活動」、自宅近隣で動く「日常生活圏での活動」などの様々な空間的な広がりの中で行われているという特徴が認められます。

人々は、日頃より行政界を意識せず活動しています。本マスタープランでは、隣接市も含めた自立性の高い都市圏（自立都市圏）を形成していると考えられる一体の区域を「立川都市圏」と定義し、対象範囲とします。

#### 《ビジョン実現のための計画を立てる》

買物・通院などの活動や、これから増えると考えられる福祉・介護サービスなどの活動に着目し、その活動の需要（潜在的なものも含め）を支えられるように、またより活動しやすくなるように、交通サービスの向上等を含む様々な方策で都市を強化していくことが重要です。

従来は、交通渋滞や駐輪場対策などの都市化の進展に伴う諸問題へ対処するため、課題に対応するための施策に取り組んできました。しかし今後は、都市活動・交通の目標や交通施策の展開方針などのビジョンの実現に向けて、立川の特徴を踏まえた目標達成のための施策に取り組む必要があります。



## 1-4. マスタープランの目標と構成

### 《マスタープラン策定の目標》

本マスタープランは、概ね20年後の状況を見据え策定するものであり、今後、社会情勢の変化や上位計画の改定を踏まえて必要に応じて見直します。

### 《マスタープランのとりまとめ方》

本マスタープランでは、東京都市圏PT調査や様々な既往データを活用し、立川をとりまく人々の活動実態を定量的に分析するとともに、定量的データには表れない活動実態については、高齢者や子育て層へのヒアリングなど定性的なデータを収集して分析をしました。

### 《マスタープランの構成》

本マスタープランでは、第2章から第4章において、社会経済環境の変化や都市活動・交通の実態と課題を分析し、第5章から第6章において、将来の望ましい都市活動・交通の目標を定め、その目標を実現するための交通施策の展開方針を示し、第7章では実現に向けた今後の取り組みにあたっての考え方をとりまとめました。

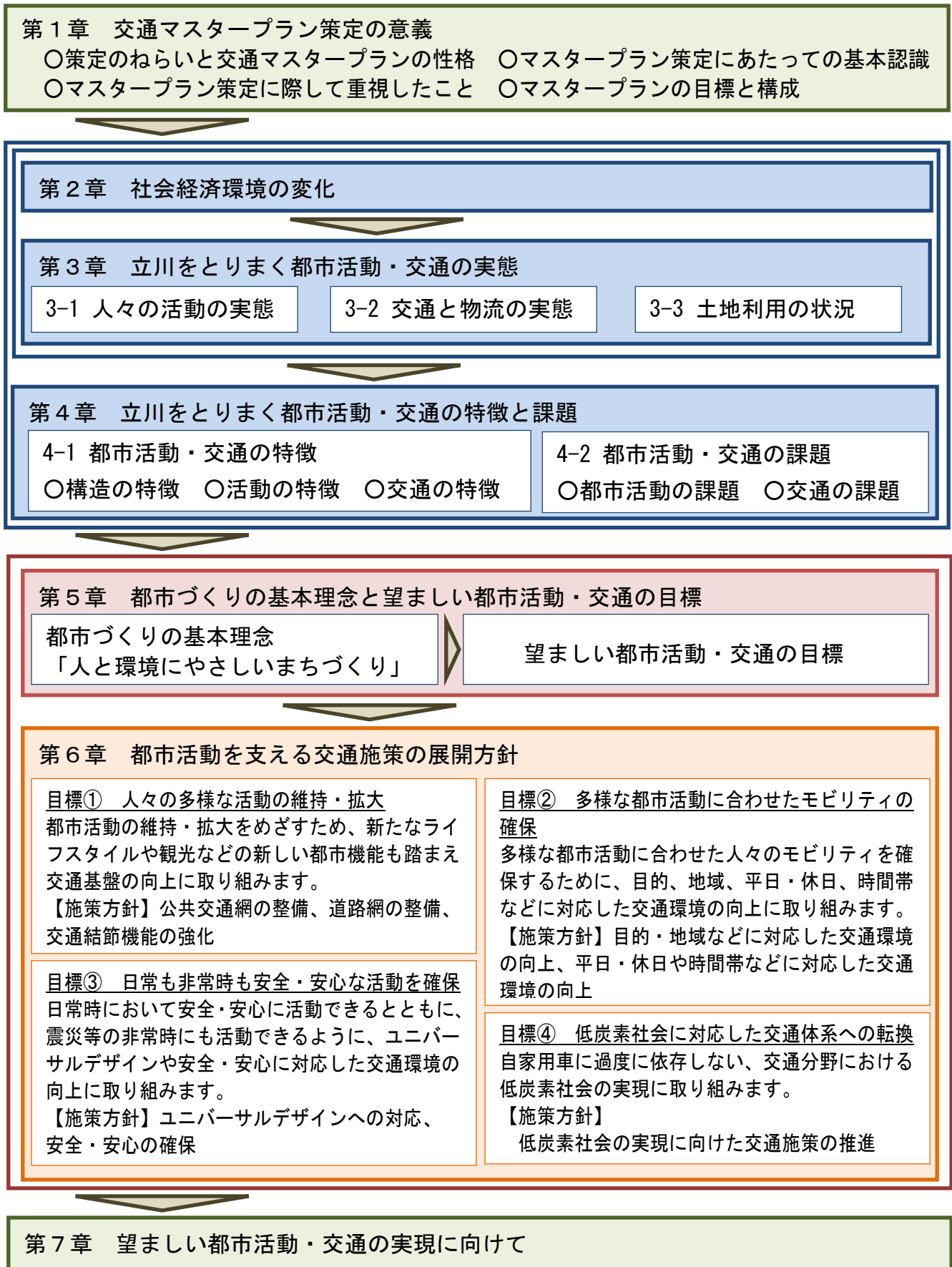


図 1-6 本マスタープランの構成





## 第2章

### 社会経済環境の変化



# 第2章 社会経済環境の変化

## ❖ 人口の動向

### 《夜間人口（居住人口）の推移》

国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計結果（平成20年12月推計）によれば、立川市と周辺7市※の合計では平成32年に夜間人口のピークをむかえ、ゆるやかに減少に転じる見通しとなっています。

※ 立川市に隣接する昭島市、小平市、日野市、国分寺市、国立市、東大和市、武蔵村山市

表 2-1 立川市と周辺7市の夜間人口の推移と将来推計

	1970年 (S45)	1975年 (S50)	1980年 (S55)	1985年 (S60)	1990年 (H2)	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (H32)	2025年 (H37)	2030年 (H42)	2035年 (H47)
立川市	117,057	138,129	142,875	146,523	152,824	157,884	164,709	172,566	179,668	184,868	187,598	188,257	187,409	185,848
(前年比)		1.18	1.03	1.03	1.04	1.03	1.04	1.05	1.04	1.03	1.01	1.00	1.00	0.99
昭島市	75,662	83,864	89,344	97,543	105,372	107,292	106,532	110,143	112,297	111,896	111,263	109,804	107,739	105,216
(前年比)		1.11	1.07	1.09	1.08	1.02	0.99	1.03	1.02	1.00	0.99	0.99	0.98	0.98
小平市	137,373	156,181	154,610	158,673	164,013	172,946	178,623	183,796	187,035	192,753	194,617	194,974	194,301	192,706
(前年比)		1.14	0.99	1.03	1.03	1.05	1.03	1.03	1.02	1.03	1.01	1.00	1.00	0.99
日野市	98,557	126,847	145,448	156,031	165,928	166,537	167,942	176,538	180,052	185,865	188,031	188,545	187,798	186,213
(前年比)		1.29	1.15	1.07	1.08	1.00	1.01	1.05	1.02	1.03	1.01	1.00	1.00	0.99
国分寺市	81,259	88,159	91,010	95,467	100,982	105,786	111,404	117,604	120,650	127,838	130,848	132,652	133,441	133,327
(前年比)		1.08	1.03	1.05	1.06	1.05	1.05	1.08	1.03	1.06	1.02	1.01	1.01	1.00
国立市	59,709	64,495	64,144	64,881	65,833	66,719	72,187	72,667	75,510	73,683	73,131	71,993	70,418	68,385
(前年比)		1.08	0.99	1.01	1.01	1.01	1.08	1.01	1.04	0.98	0.99	0.98	0.98	0.97
東大和市	46,173	58,464	65,553	69,881	75,132	76,355	77,212	79,353	83,068	82,281	82,253	81,434	80,148	78,621
(前年比)		1.27	1.12	1.07	1.08	1.02	1.01	1.03	1.05	0.99	1.00	0.99	0.98	0.98
武蔵村山市	41,275	50,842	57,198	60,930	65,562	67,015	66,052	66,553	70,053	66,268	65,189	63,518	61,537	59,524
(前年比)		1.23	1.13	1.07	1.08	1.02	0.99	1.01	1.05	0.95	0.98	0.97	0.97	0.97
立川市と周辺7市	657,065	766,981	809,982	849,929	895,646	920,534	944,661	979,220	1,008,333	1,025,442	1,032,930	1,031,177	1,022,791	1,009,840
(前年比)		1.17	1.06	1.05	1.05	1.03	1.03	1.04	1.03	1.02	1.01	1.00	0.99	0.99

注) 国勢調査(S45-H22)人口は年齢不詳を含む。  
網掛け部が人口ピークの年次を示す

実績値 ← → 推計値

資料：国勢調査(S45-H22)及び国立社会保障・人口問題研究所推計値(H20.12)

### 《高齢者の増大》

立川市と周辺7市の高齢者(65歳以上)の人口割合は今後も増加し続け、平成47年には3人に1人は高齢者となり、平成17年から平成47年の30年間で高齢者は約14万人増加することが見込まれています。

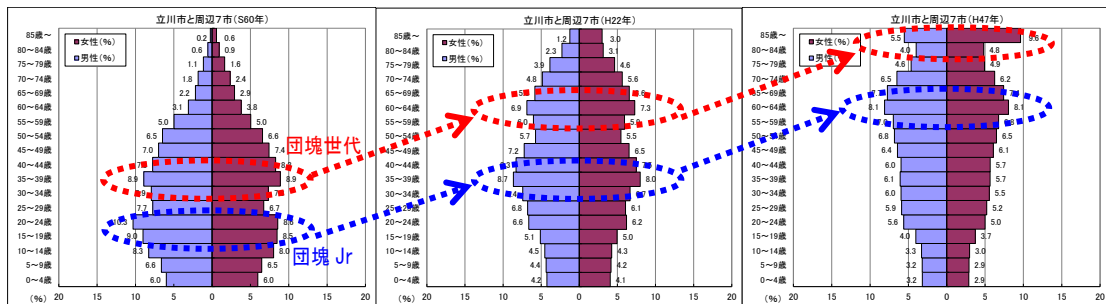


図 2-1 立川市と周辺7市の性、年齢階層別夜間人口割合 (S60・H22・H47、年齢不詳を除く)

資料：国勢調査(S60,H22)及び国立社会保障・人口問題研究所推計値(H20.12推計値)

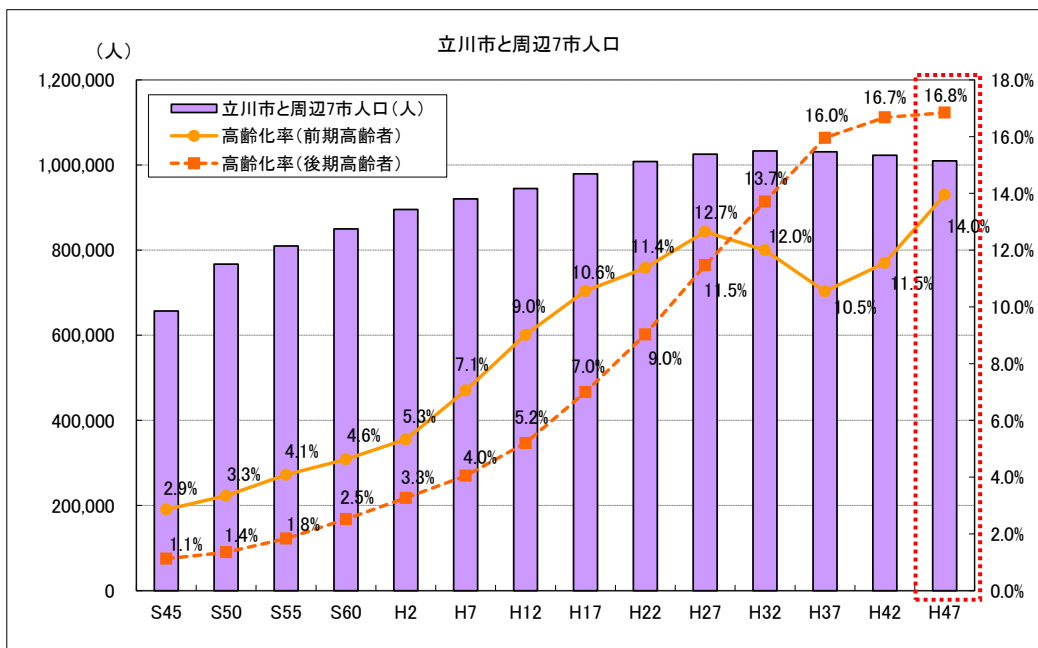


図 2-2 立川市と周辺7市の夜間人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査(S45-H22)及び国立社会保障・人口問題研究所推計値(H20. 12)

《少子化の進行》

立川市と周辺7市の年少人口(14歳以下)は今後も徐々に減少する見通しであり、生産年齢人口(労働力人口)も減少傾向にあります。

立川市と周辺7市の出生率は平成15年の1.15から増加傾向(平成23年は1.25)ですが、人口を維持するために必要な水準(概ね2.1と言われます)を大きく下回っています。

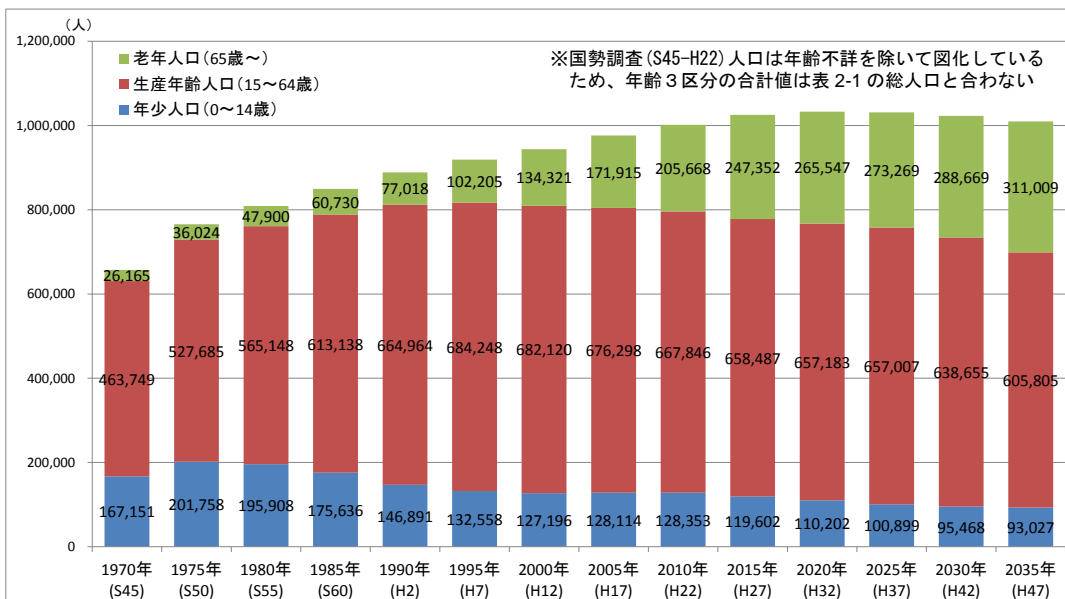


図 2-3 立川市と周辺7市の年齢3区分別人口の推移

資料：国勢調査(S45-H22)及び国立社会保障・人口問題研究所推計値(H20. 12)

《昼間人口の推移》

東京都における市区町村別の昼夜間人口比率(平成22年)を見ると、23区では千代田区、中央区などの12区で100を超えています。

多摩地域では、立川市、武蔵野市と瑞穂町で100を超え、立川市は113.1で多摩地域では1位となっており、昼間に通勤・通学により市外から人が多く集まっています。

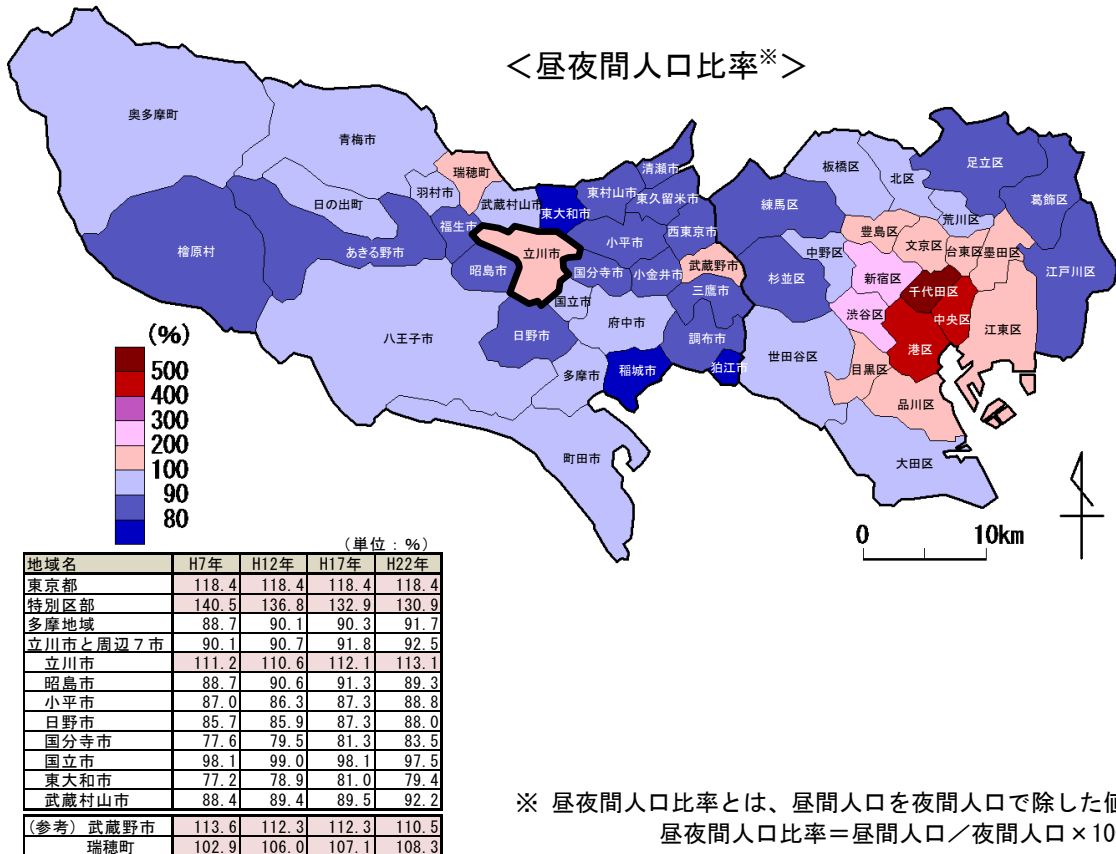


図 2-4 東京都の昼夜間人口比率(平成22年)

資料: 国勢調査 (H22)

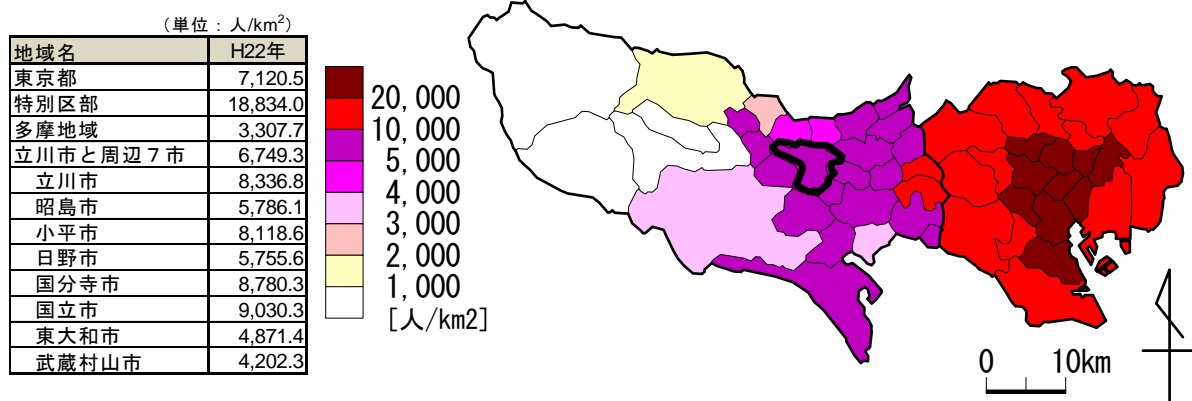


図 2-5 東京都の昼間人口密度(平成22年)

資料: 国勢調査 (H22)

❖ 世帯の動向

《世帯数の動向》

国勢調査結果によれば、東京都、東京都区部、多摩地域、立川市と周辺7市の世帯数は、近年、増加傾向です。

世帯数の変化を世帯属性で見ると、単身世帯や夫婦のみ世帯が増えています。

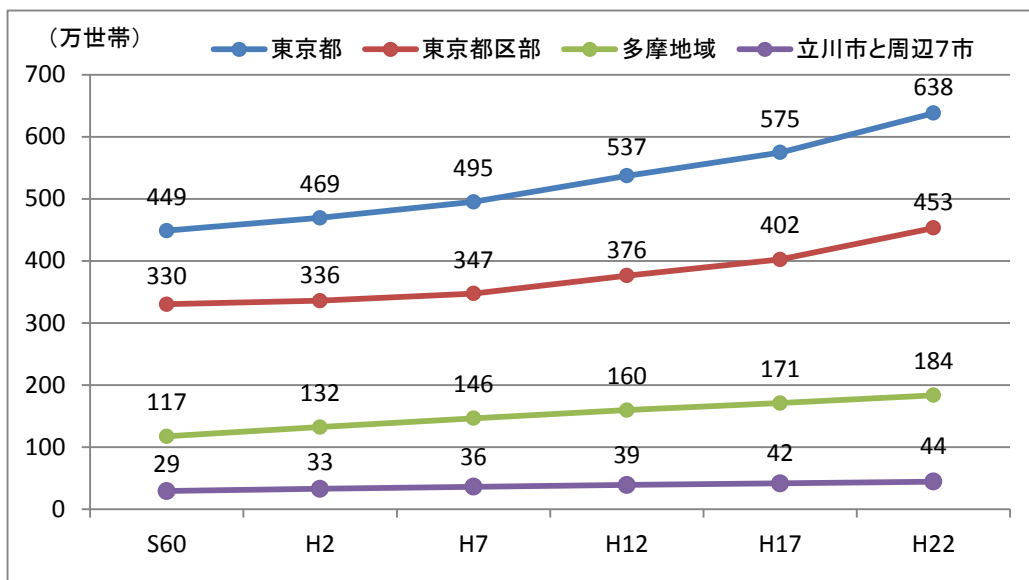


図 2-6 東京都、東京都区部、多摩地域、立川市と周辺7市の世帯数推移  
資料：国勢調査 (S60-H22)

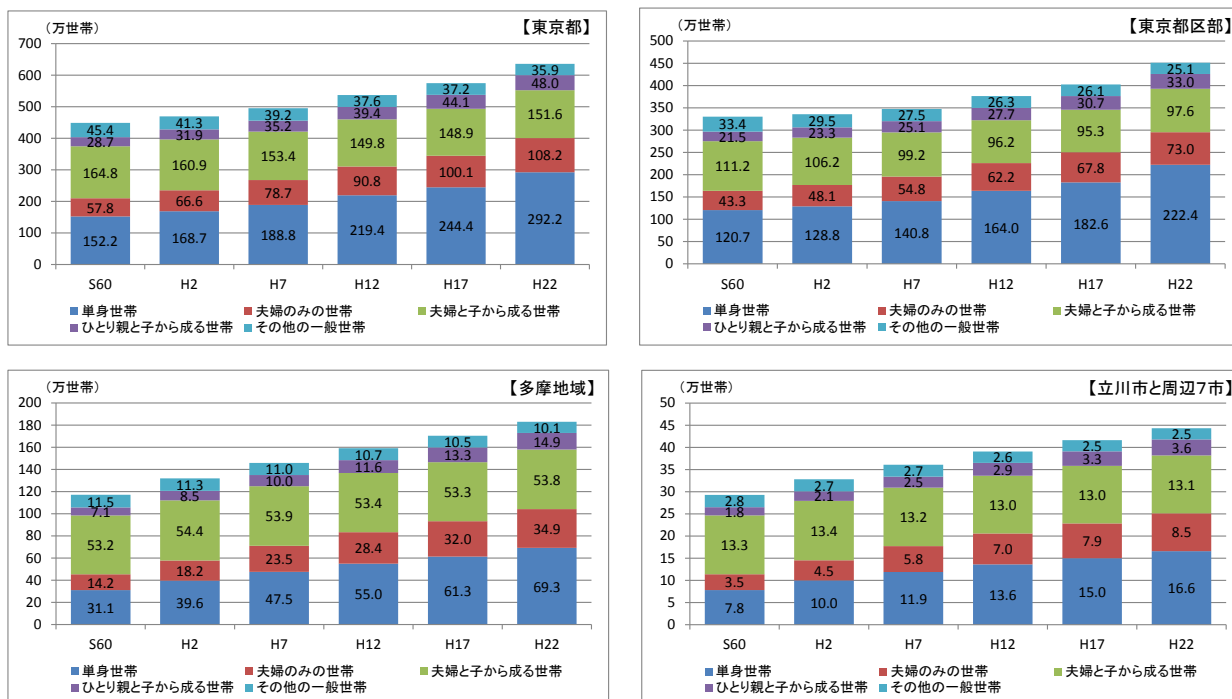


図 2-7 東京都、東京都区部、多摩地域、立川市と周辺7市の世帯属性の推移  
資料：国勢調査 (S60-H22)

《世帯属性の変化》

立川市における年齢別の家族状況の推移をみると、世帯主 35 歳未満の世帯では、夫婦と子ども世帯が減少し、単独世帯や夫婦のみ世帯が増加しています。世帯主 65 歳以上の世帯では、三世帯世帯が減少し、単独世帯や夫婦のみ世帯が増加しています。

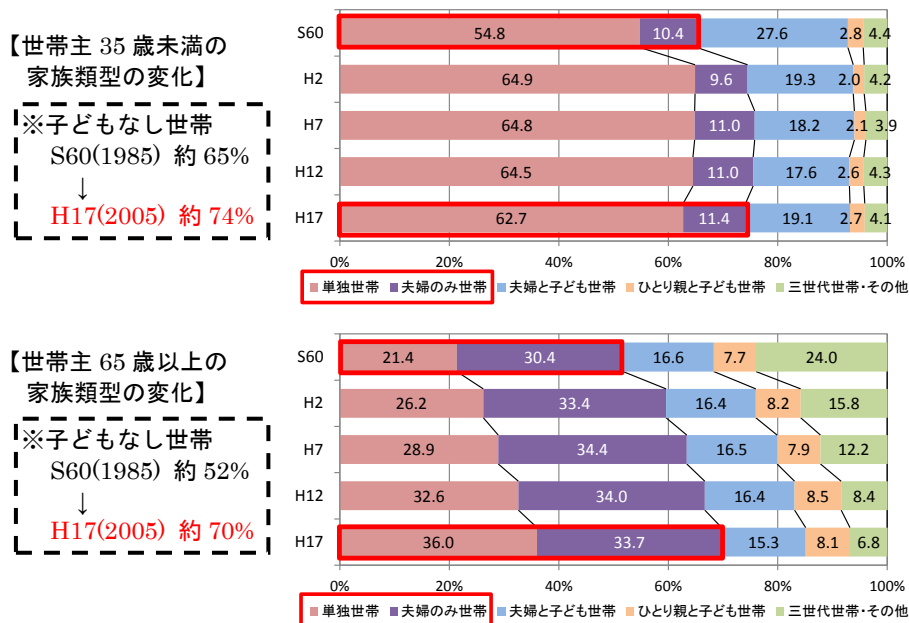


図 2-8 若年層及び高齢者における子どもなし世帯の変化

資料：立川市 第3次住宅マスタープラン(H23.3)

❖ 産業構造の状況

平成21年の経済センサスによれば、立川市と周辺7市には36,490箇所の事業所が集積しており、多摩26市の全事業所の25%を占めています。特に、広告業の事業所は、多摩26市の中で39%、労働者派遣業の事業所は34%を占めており、多摩の業務拠点としての集積が認められます。

(立川市と周辺7市の市域面積[138km<sup>2</sup>]は多摩26市の面積[1,160km<sup>2</sup>]の約12%です)

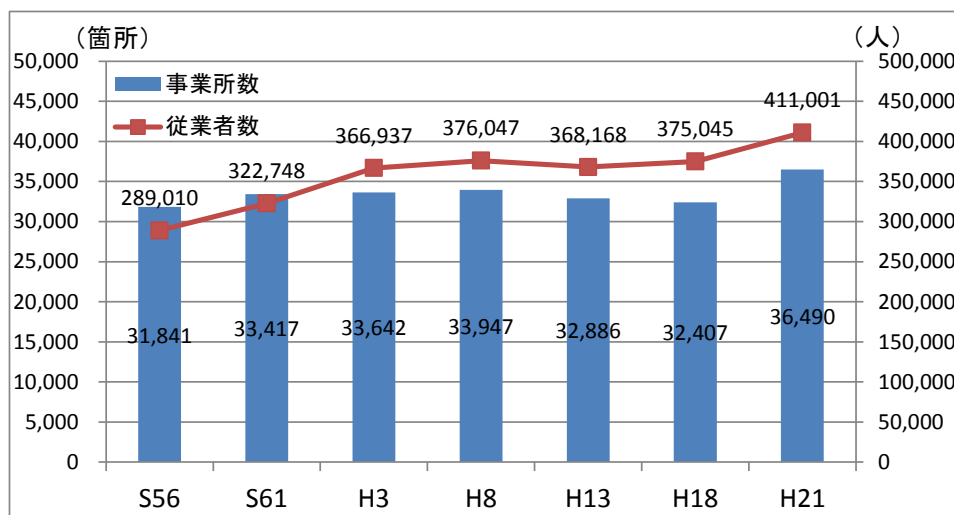


図 2-9 立川市と周辺7市の事業所数・従業員数の推移

資料：事業所企業統計（S56～H18）、経済センサス（H21）

作物統計（面積調査、平成23年市町村別データ）によれば、立川市と周辺7市の耕地面積は1,335haで、多摩26市の耕地面積の25%を占めており、また、平成18年生産農業所得統計によれば、立川市と周辺7市の農業産出額は18億2千万円で、多摩26市の農業生産額の26%を占めています。

立川市と近隣市ではコミュニティ・ビジネスの起業も進みつつあり、平成21年には、多摩エリアのコミュニティ・ビジネスに関心をもつメンバーにより多摩CBネットワークが設立されるなど、地域に根ざしたコミュニティ・ビジネスが展開されつつあります。



多摩CBネットワーク  
**TAMA CB**

多摩CBネットワーク公式サイト  
<http://tamacb.org>

**【メンバー】**  
個人、NPO、行政、企業、経済団体、金融機関など、多彩なセクター。(発足時40名 → 2012年5月13日現在314名)

**【活動】**  
メーリングリストを中心に交流し、2ヶ月に一度のオフ会を開催。CB相談会・講座の開催も予定。

**【運営】**  
手弁当で参加の5名の世話人、事務局1名による合議制。

**【シンポジウム】**  
 第1回 多摩CBシンポジウム開催参加者120名  
 (2009年1月24日@三鷹ネットワーク大学)  
 第2回 多摩CBシンポジウム開催参加者207名  
 (2010年2月13日@亜細亜大学)  
 第3回 多摩CBシンポジウム開催参加者226名  
 (2011年2月26日@東京経済大学)  
 第4回 多摩CBシンポジウム開催参加者172名  
 (2012年3月17日@国立大学法人一橋大学)

**メーリングリスト参加申込みフォーム**  
<http://form1.fc2.com/form/?id=408969>




図 2-10 多摩地域におけるコミュニティ・ビジネスの取り組み

資料：第3回立川市交通マスタープラン会議（H24.7）資料



立川市では花火大会や春と秋の楽市、箱根駅伝予選会等の都市型観光による交流人口の拡大をめざした取り組みが進められており、ドラマの撮影（フィルムコミッション）やアニメを通じた広域的な地域活性化策など、新たな産業の萌芽も期待されるところです。

## ❖ 安全や安心に対する意識の高まり

### 《立川断層が縦断》

東日本大震災をきっかけとして全国的に安全・安心の重要性が再認識されています。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。

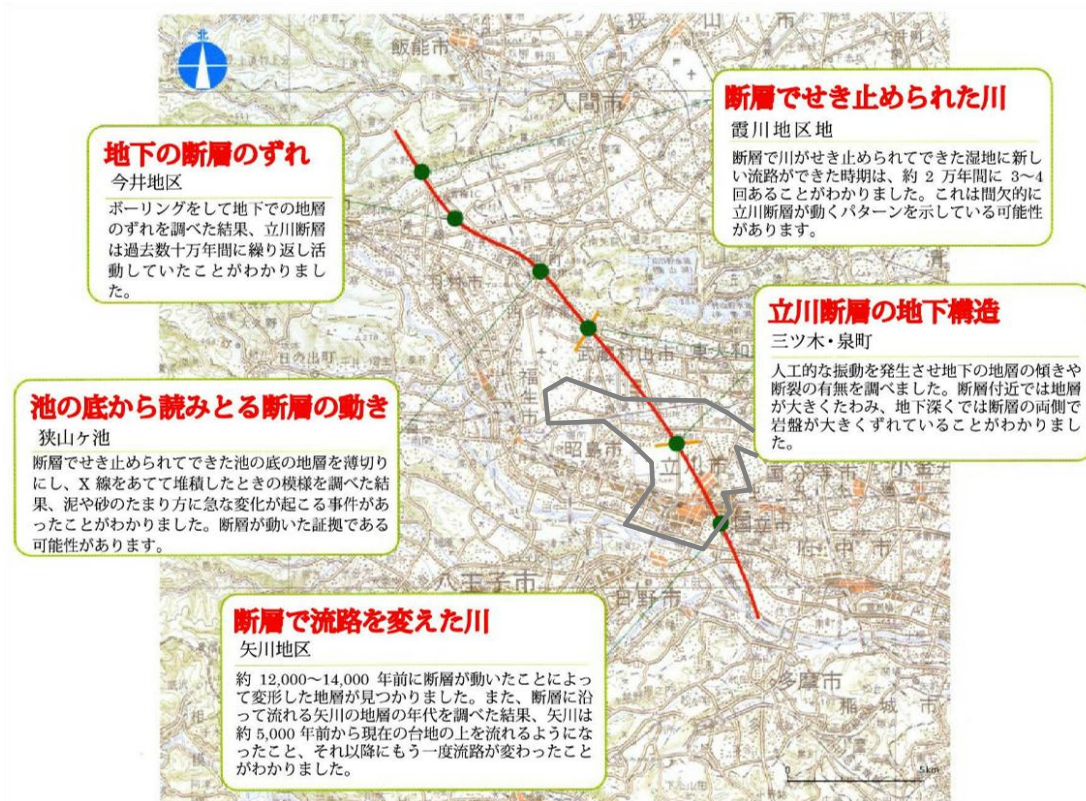


図 2-11 立川断層の位置図

資料：「東京の活断層 立川断層帯を調査する」東京都(H11.3)

《高齢者や自転車の事故割合》

東京都の交通事故発生件数を見ると、死傷者総数、高齢者死傷者数、自転車事故による死傷者数のいずれも減少傾向にあります。

交通事故死傷者数全体に占める高齢者の死傷者数の割合や自転車事故による死傷者数の割合は漸増する傾向でしたが、近年はほぼ横ばいとなっています。

高齢者が増加傾向にあり、自転車利用が多い立川市と周辺7市では、引き続き、高齢者や自転車の移動に関する安全・安心の確保が求められます。

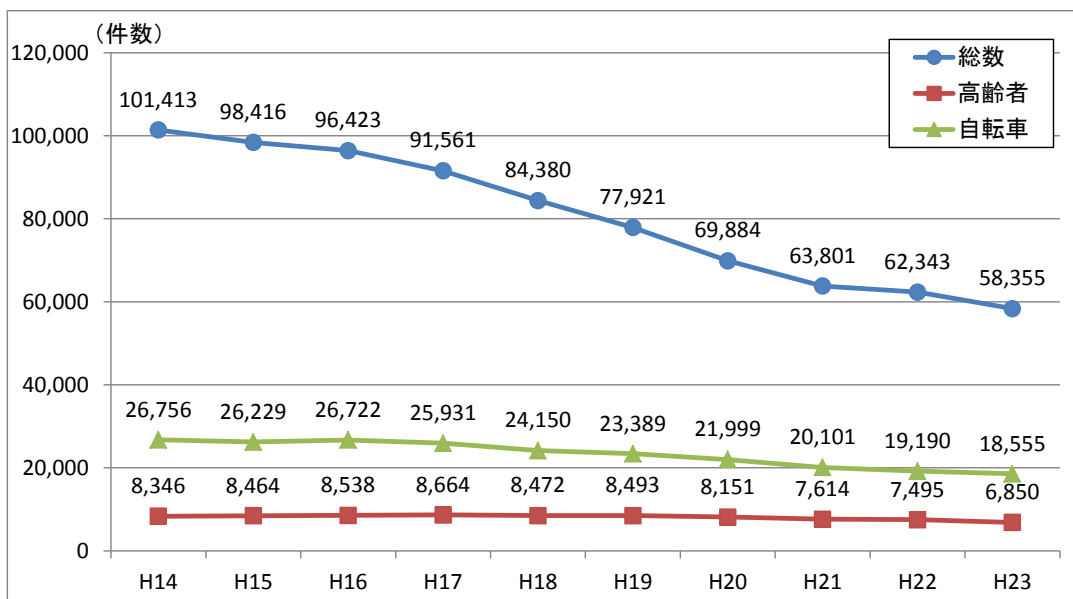


図 2-12 交通事故の死傷者数(東京都)

資料：警視庁の統計 (H23)

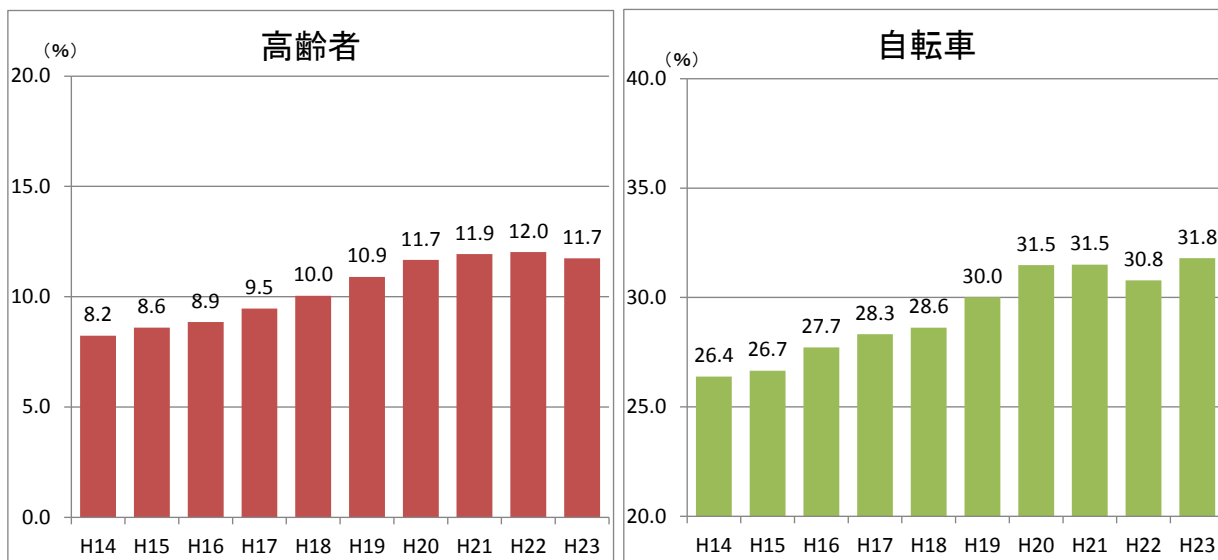


図 2-13 交通事故死傷者数全体に占める割合(東京都)

資料：警視庁の統計 (H23)

《交通事故発生件数が多い立川署管内》

立川署管内（立川市、国立市）の交通事故発生件数は、町田・八王子とともに1,200件以上となっており、東京都区部の警察署よりも交通事故発生件数が多い状況です。

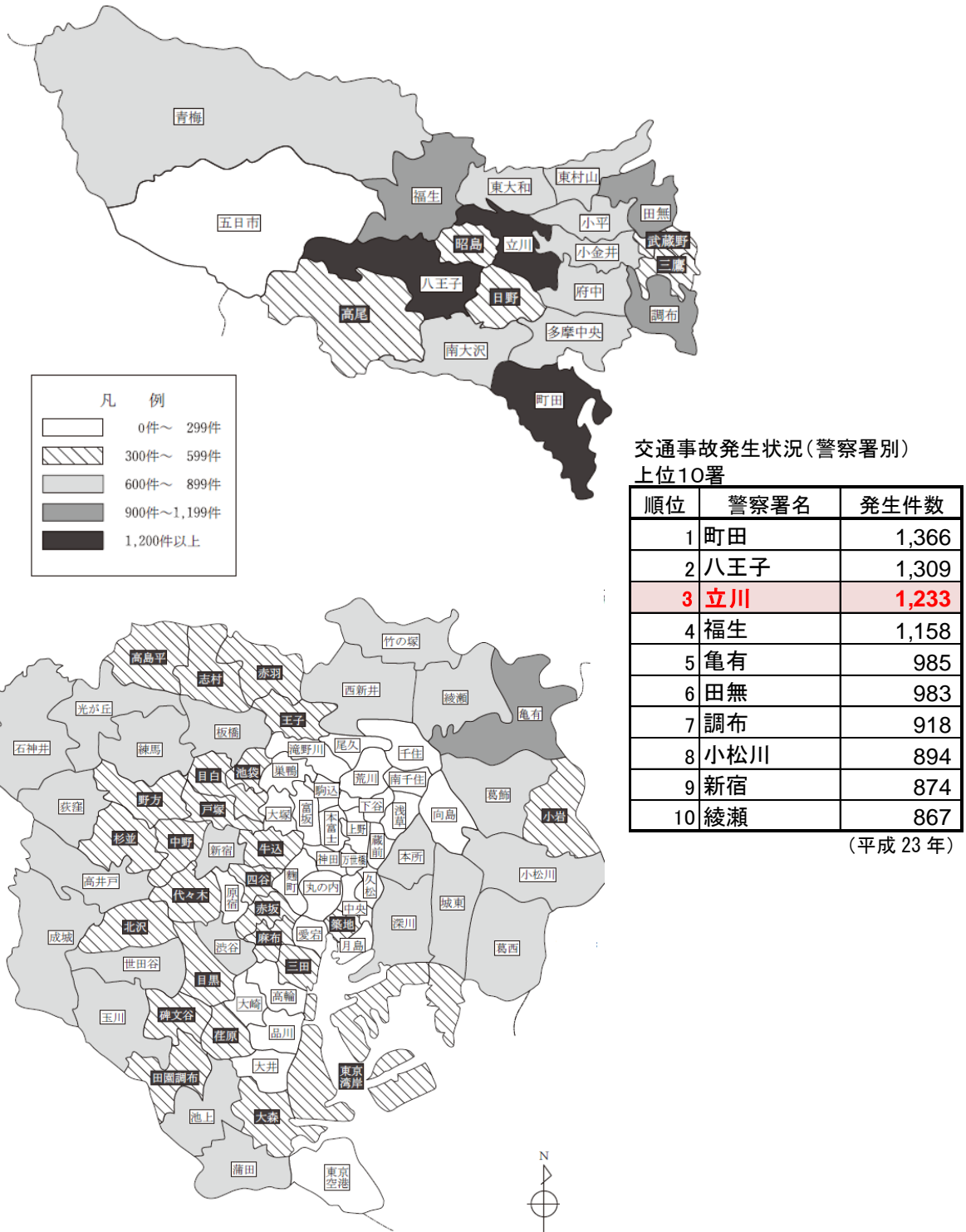


図 2-14 交通事故の発生状況（警察署別）

資料：警視庁の統計（H23）

《通学路の安全確保》

登下校中の児童等の列に自動車が入り込む事故を始め、登下校中の児童等が死傷する事故が各地で連続して発生しました。これを受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携して、全国の公立小学校及び公立特別支援学校小学部の通学路について、交通安全の確保に向けた緊急合同点検を実施しました。（とりまとめ結果は平成24年11月30日現在）

その結果、道路管理者による対策箇所が約62%を占め、このうち市町村管理が約67%（うち対策済が約25%）となっており、引き続き、通学路の安全に向けた道路改善が必要なことが示されています。

表 2-2 通学路における緊急合同点検の実施状況

通学路における緊急合同点検の実施状況

主体別箇所数	箇所数	箇所数（※1）	
		（割合）	うち対策済み（割合）
対策必要箇所	74,483	100.0%	22,714 30.5%
警察による対策箇所（※2）	19,715	26.5%	7,452 37.8%
教育委員会・学校による対策箇所（※2）	26,129	35.1%	15,004 57.4%
道路管理者による対策箇所（※2）	46,017	61.8%	10,434 22.7%
国（直轄）管理	1,238	2.7%	209 16.9%
都道府県管理（※3）	14,679	31.9%	2,803 19.1%
市町村管理	30,794	66.9%	7,591 24.7%
対策未定箇所	1,122	1.5%	- -

資料：通学路における緊急合同点検の取組状況について  
 文部科学省・国土交通省・警察庁  
 （平成25年1月25日）

- ※1 1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合があるため、各実施機関による対策箇所数の合計及び割合(%)は対策必要箇所（全体数）とは一致しない。
- ※2 主な対策の例として、教育委員会が実施する対策に通学路の変更やボランティア等による立ち番等、道路管理者が実施する対策に歩道の整備や路肩の拡幅等、警察が実施する対策に信号機や横断歩道の新設等がある。
- ※3 政令市を含む



❖ 地球環境とエネルギーに対する関心の向上

CO<sub>2</sub>排出量のうち、約5割が主として都市活動に起因しており、地球規模での環境問題への対応は、一人ひとりの身近な生活レベルから大量生産、大量消費型の暮らしを見直し、循環型社会への転換が必要とされます。今後も、地球温暖化防止のための幅広い取り組みを進め、環境負荷の少ない低炭素社会の実現をめざしていくことが求められています。

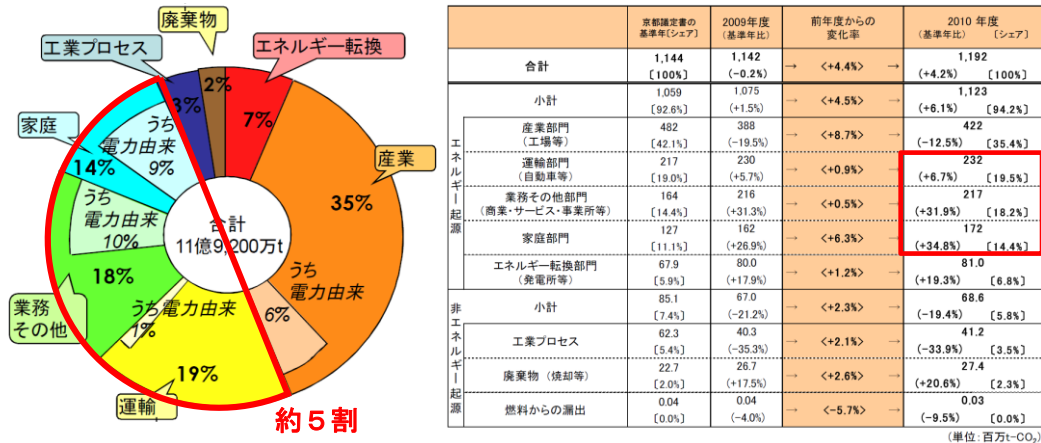


図 2-15 二酸化炭素排出量の内訳(2010年度)

資料：2010年度温室効果ガス排出量(確定値)(環境省)

(再生可能エネルギーの普及)

自然の恩恵を最大限生かし、地球温暖化を食い止めるとともに、エネルギー自給率を高める再生可能エネルギーへの関心が高まっており、これに呼応したシステムの開発や安定的な電力供給等の普及に向けた取り組みが、震災後、急務となっています。

(カーシェアリング)

地球環境や家計にも優しいカーシェアリング(予め利用者として登録した会員に対して自動車が貸し出されるシステム)が注目されており、近年は鉄道駅周辺や集合住宅においてカーシェアリング・ステーションが設置されてきています。



図 2-16 マンションにおけるカーシェアリングの例

❖ コミュニティ活動の多様化

近年、単身世帯（若年者や高齢者）が増加していることなどを背景に、地域活動への参加が伸び悩む一方、子育てや趣味などの目的に応じたグループ活動やNPO等による新たなコミュニティ活動などが多様化する傾向が見られます。

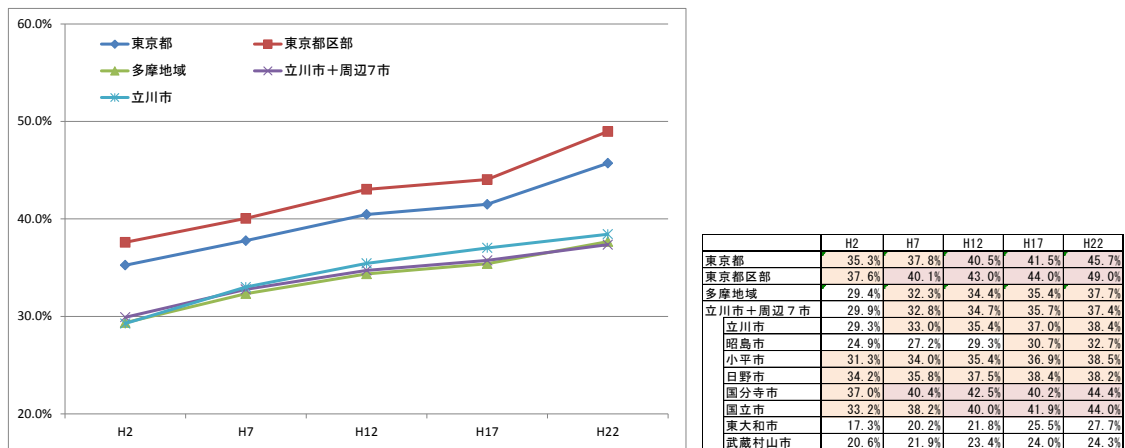


図 2-17 単身世帯割合の変化

資料：国勢調査（H2-H22）

（地域活動）

地域活動や催しへの参加状況は「参加していない」が約 57%を占めているが、参加しているものとしては「自治会活動 24.4%」が最も多く、また、スポーツ行事・お祭り・防災訓練・福祉・健康推進活動・子ども会などの目的に応じたグループ活動など様々な地域活動が行われています。

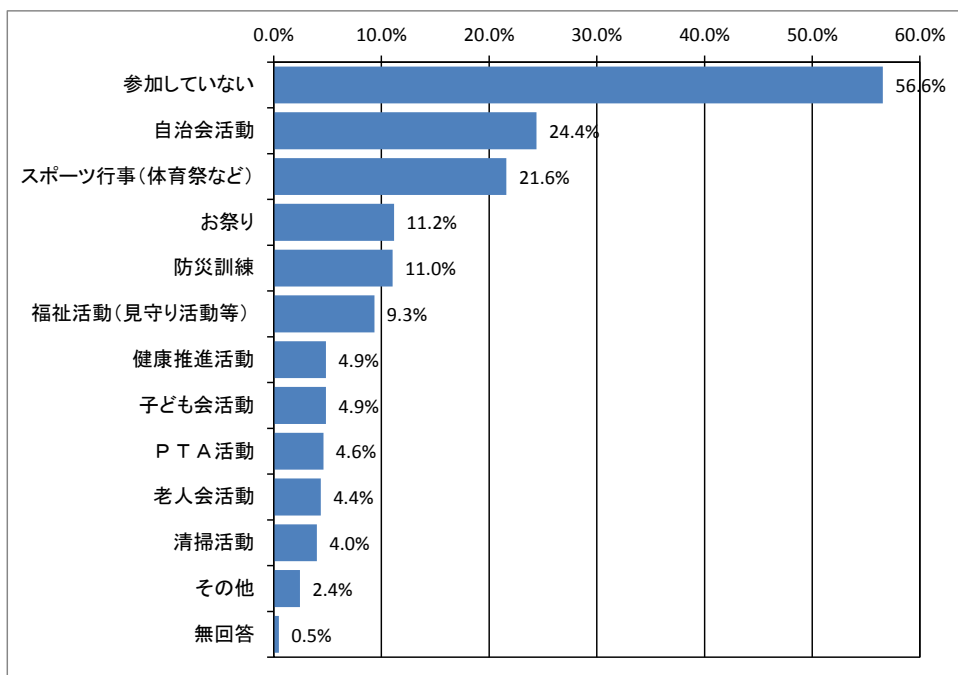


図 2-18 市民が参加している地域活動や催し

資料：平成 24 年度市政に関するアンケート調査結果（立川市）（H24.8）

(NPO法人)

近年、NPO法人等による目的指向型のコミュニティ活動が多く実施されています。立川市と周辺7市で活動しているNPO法人は361団体であり、都道府県・政令市と同等な数の団体が活動しています。また、その活動内容も、福祉・保健・医療、NPO支援、社会教育、まちづくり等様々です。

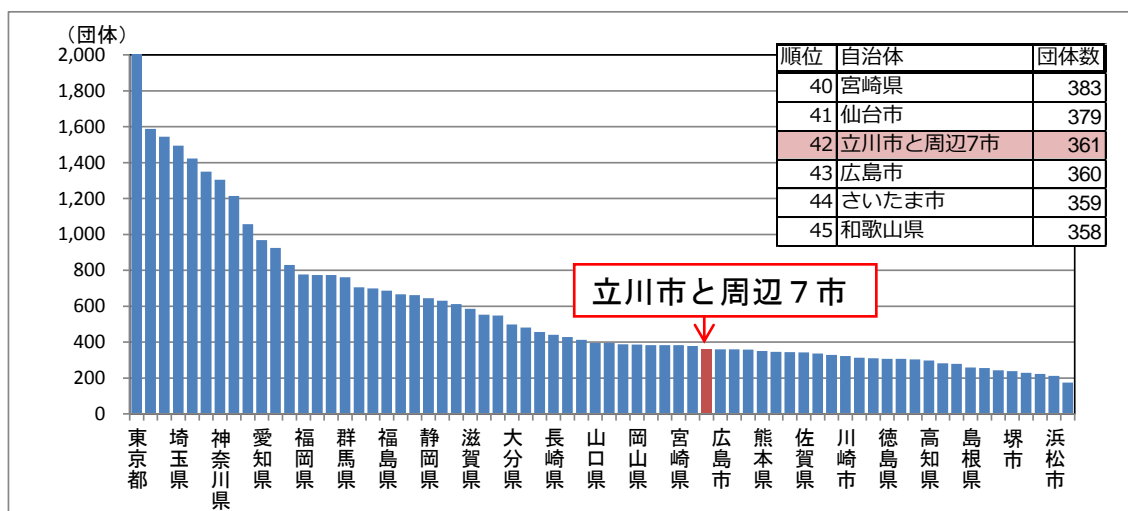


図 2-19 立川市と周辺7市、都道府県、政令市のNPO法人数

資料：内閣府NPOホームページ、東京都ホームページ

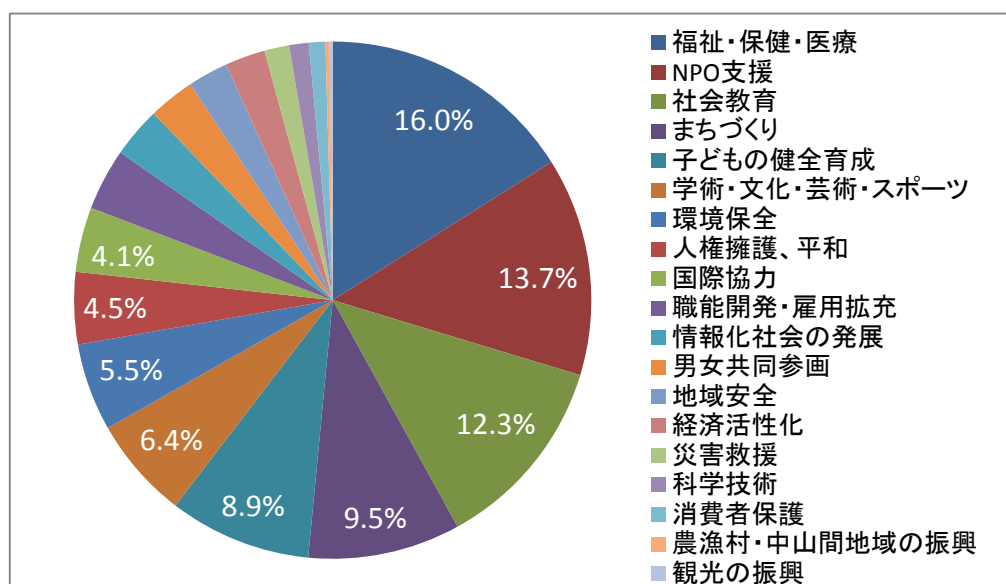


図 2-20 立川市と周辺7市のNPO法人の分野別割合

資料：東京都ホームページ

❖ **ライフスタイルの多様化**

社会経済環境の変化は、人々の暮らしや価値観にさまざまな影響を及ぼしており、働き方や生活等に多様化や変化が見られます。

**(働き方)**

雇用形態の多様化等を背景に、一部にはテレワーカーやSOHOなど、勤務形態の変化も認められ、在宅勤務やサテライトオフィスでの就業など就業場所が多様化しています。

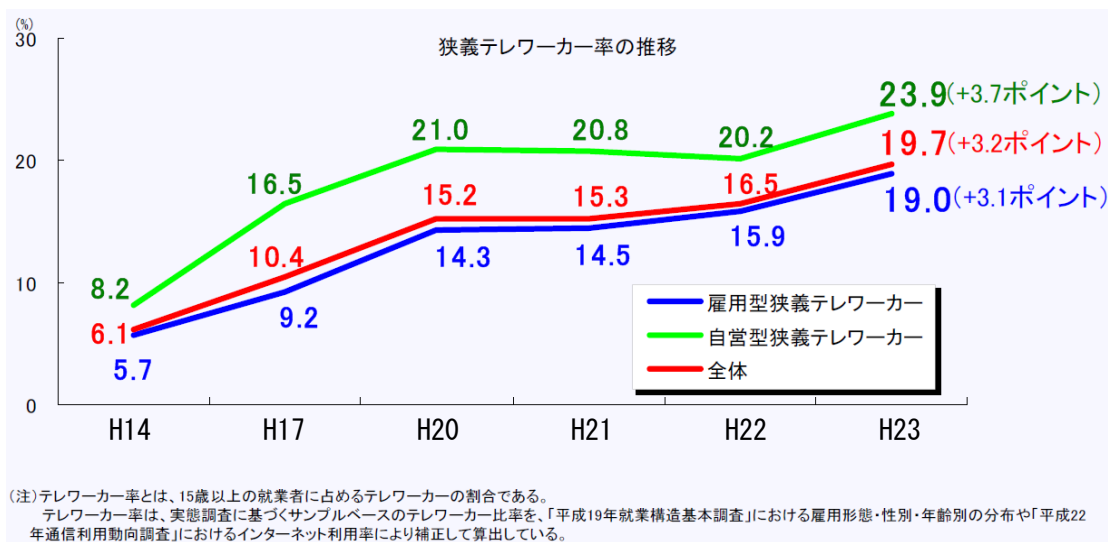


図 2-21 テレワーカー率の推移

資料：平成23年度テレワーク人口実態調査－調査結果の概要－（国土交通省）（H24.3）

※狭義テレワーカー：ふだん収入を伴う仕事を行っている人の中で、仕事でICTを利用している人かつ、自分の所属する部署のある場所以外で、ICTを利用できる環境において仕事を行う時間が1週間あたり8時間以上である人。



(女性や高齢者の就業率の向上)

近年、定年後の再雇用制度などにより、60～64歳代の就業率が向上しています。女性の就業率は子育て期にも継続して就労していることによりM字カーブが緩くなってきています。

一方、20～59歳代の男性の就業率は厳しい雇用情勢などにより、経年的に低下してきています。

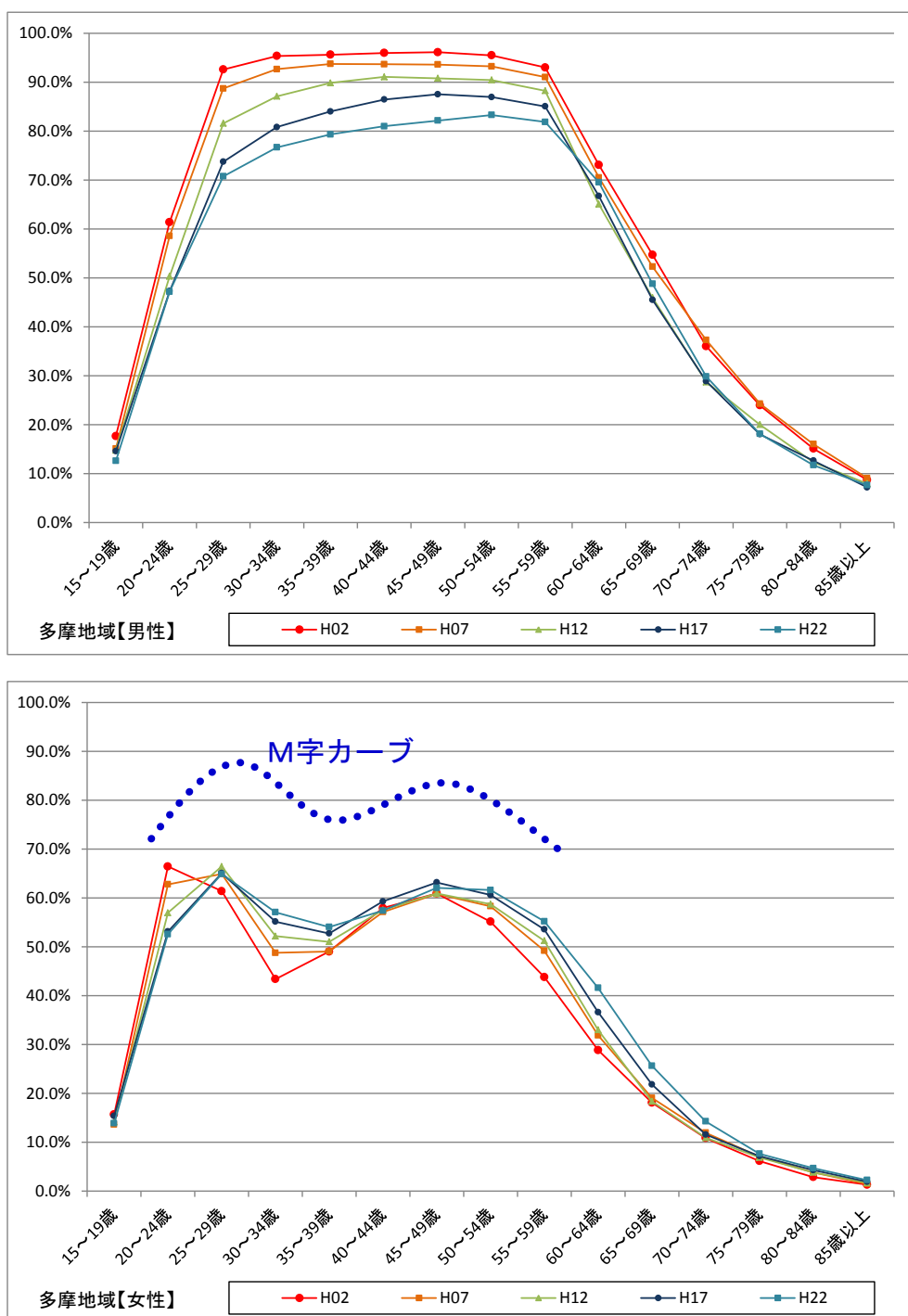


図 2-22 多摩地域における性別・年齢階層別就業率の経年変化

資料：国勢調査(H2, H7, H12, H17, H22)

(通勤・通学における所要時間)

公共輸送機関の利用実態を調査している大都市交通センサスによれば、通勤・通学の平均所要時間（定期券利用）の経年変化は、増加傾向にあり、特に通学時間が増加しています。

また、人の移動を調査している東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）PT調査結果においても、通勤・通学の移動時間は増加傾向となっています。

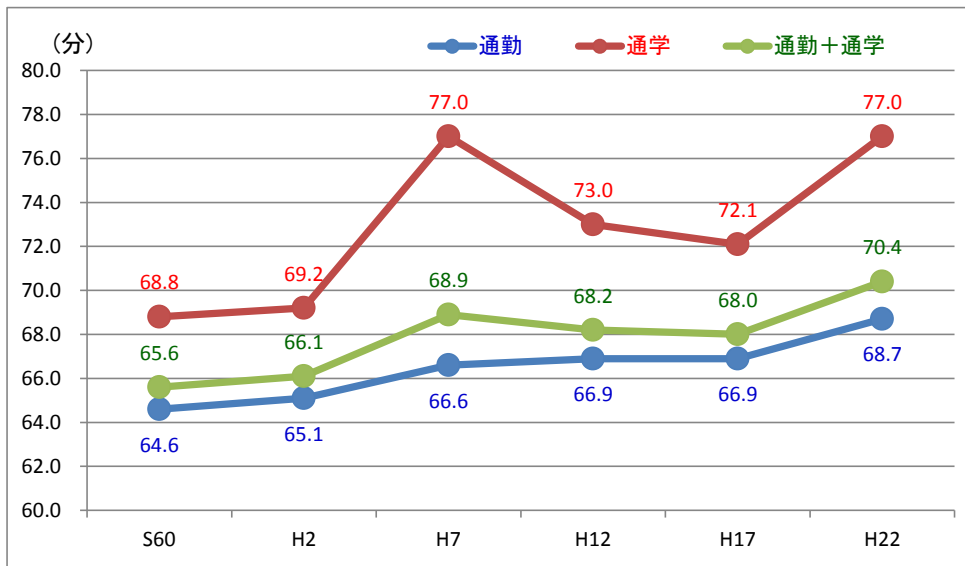


図 2-23 首都圏における通勤・通学の平均所要時間の経年変化

資料：大都市交通センサス (H12, H22)

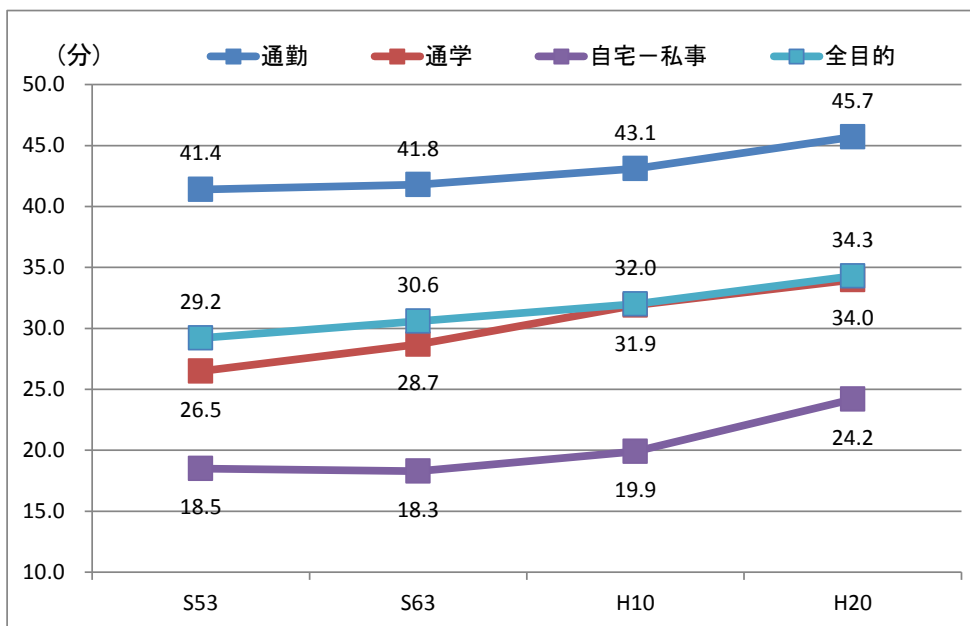


図 2-24 東京都市圏における目的別平均移動時間の推移

※：「自宅-私事」とは自宅より買物、通院や娯楽に出かける移動

資料：東京都市圏PT調査 (S53, S63, H10, H20)

(暮らし方の意向)

第5回東京都市圏PT調査では、人の移動に関する調査とともに、都市交通と暮らし方についてのアンケート調査を実施しています。

現在と20年後に希望する暮らし方では、現在では高齢者ほど「娯楽・趣味を楽しんでいる」という傾向がみられますが、20年後に希望する暮らし方では、全体的に「家事や家族と過ごす時間を大切にしている」と回答する方が多くなっています。

将来の暮らし方の意向は、より広い年代で余暇などの活動を重視するライフスタイルに変化しつつあると考えられます。

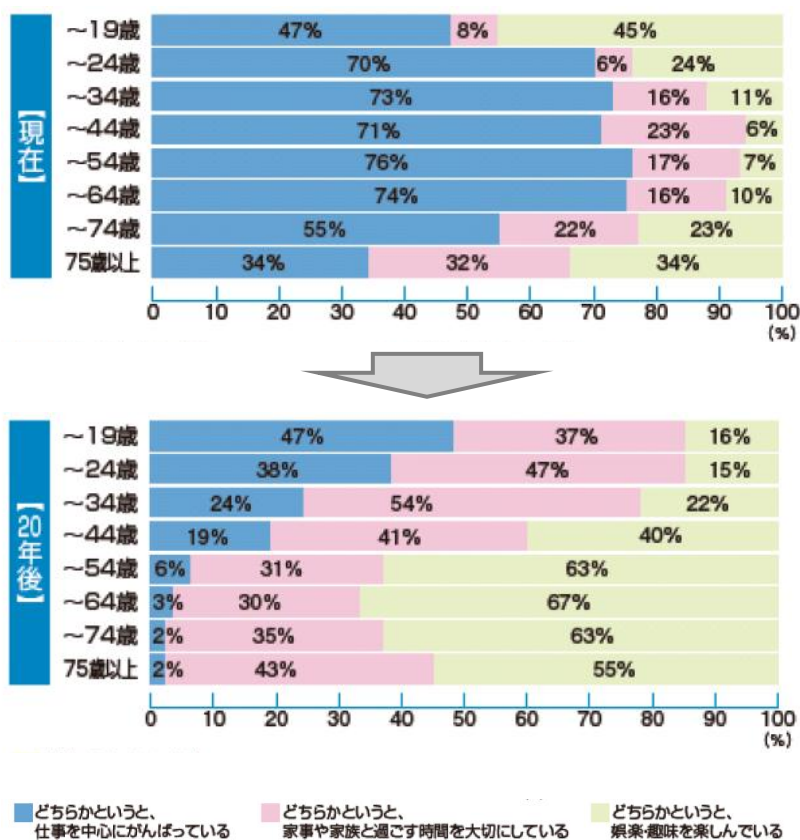


図 2-25 現在と20年後に希望する暮らし方

資料：「パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方向性」  
平成24年1月、東京都市圏交通計画協議会

❖ 情報化社会の進展

情報通信技術（ICT：Information and Communication Technology）は著しい発展を遂げ、インターネット利用者の急速な拡大に伴い、ネットショッピング、ショールーミングなどの新たな消費行動の変化が表れています。

ICTは市民生活はもとより、事業活動、各種の団体活動、さらには行政運営などのあらゆる分野において、不可欠なものとなっています。

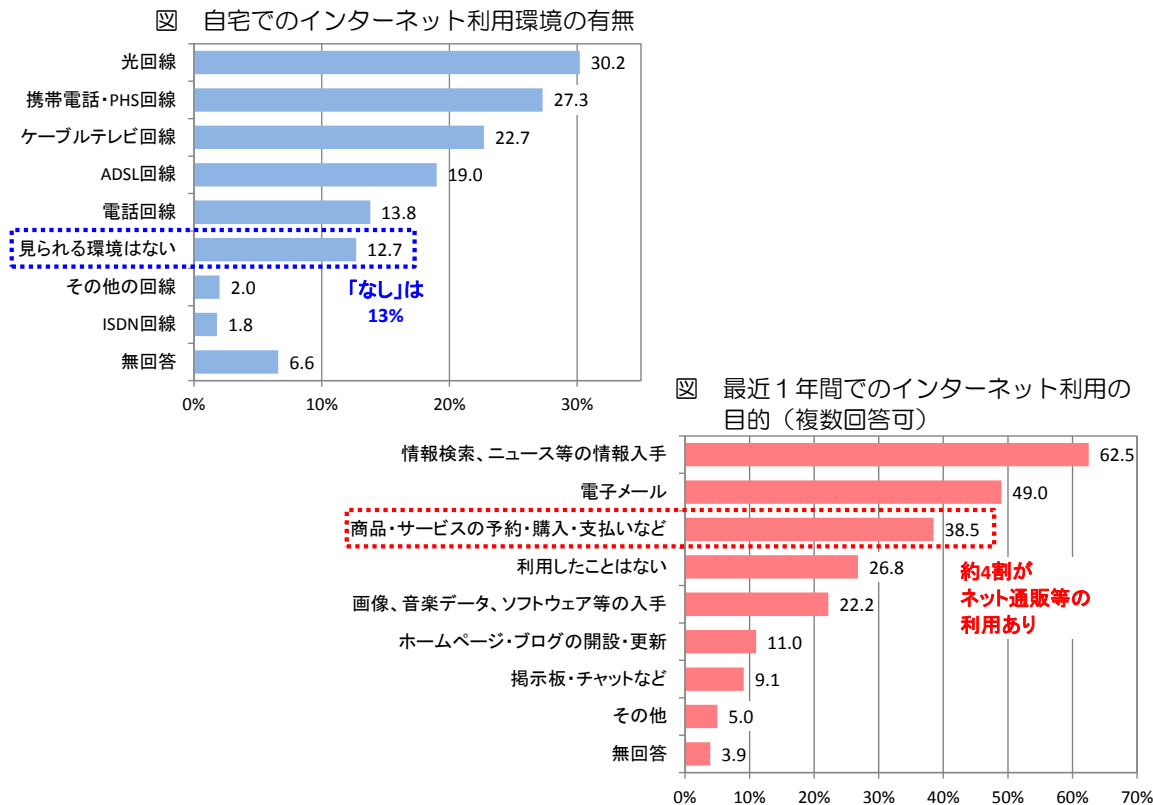


図 2-26 インターネットの利用環境・利用目的  
資料：立川市・市民意向調査 第3次基本計画策定に向けて（H20.11）

情報通信機器の普及状況を機器別にみると、固定電話、パソコンやFAXの保有率が減少傾向である一方、「携帯電話・PHS（世帯保有率約95%）」の内数である「スマートフォン」は、約29%（対前年比約20ポイント増）と急速に保有が進んでおり、固定端末から移動端末への変化が見られます。

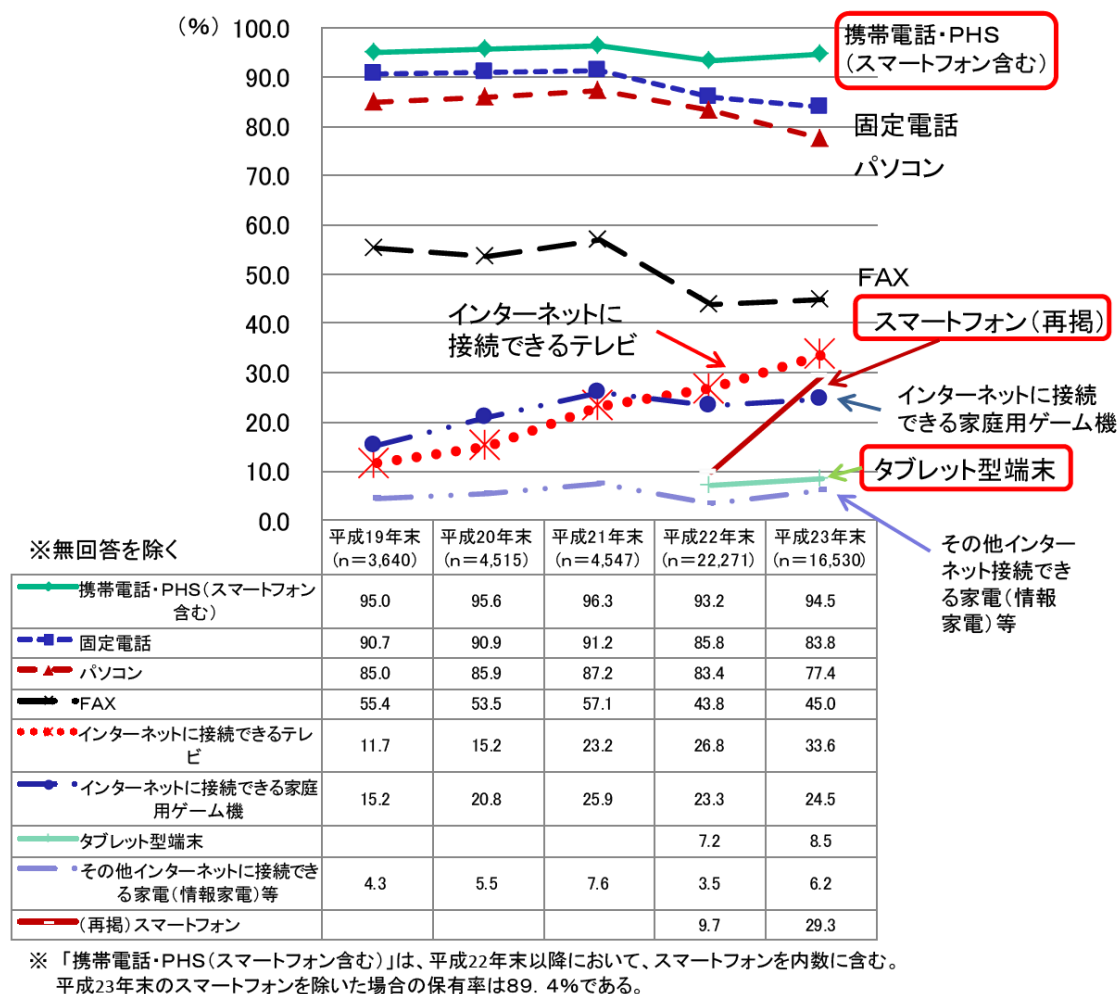


図 2-27 主要情報通信機器の世帯保有の状況

資料：通信利用動向調査(H23)

## ❖ ユニバーサルデザインの取り組み

### 《バリアフリー新法の制定》

不特定多数の人たちや、主に高齢者や身体障害者などが使う建築物のバリアフリー化を進めるため、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(以下「ハートビル法」という。)が制定されました。

平成12年には、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化を進めるための「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(以下「交通バリアフリー法」という。)が制定されました。

国土交通省では、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、今後の社会資本整備、交通分野における取り組み方針を「ユニバーサルデザイン政策大綱」として平成17年7月に策定しています。

そして、同大綱を踏まえ、公共交通機関、建築物、歩行空間等の一体的・連続的なバリアフリー化を促進し、バリアフリー施策を総合的に推進するため、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下「バリアフリー新法」という。)」を平成18年12月に制定しています。

《公共交通施設のユニバーサルデザイン化》

昨今、経済・社会のグローバル化に伴い、ユニバーサルデザイン対応から外国語表記等への対応も必要になっています。

立川市・市民意向調査結果によれば、公共施設のあり方として重視すべき点について、「高齢者・障害者等へ配慮したバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化 27.2%」と回答者の約3割が重視すべき点としています。

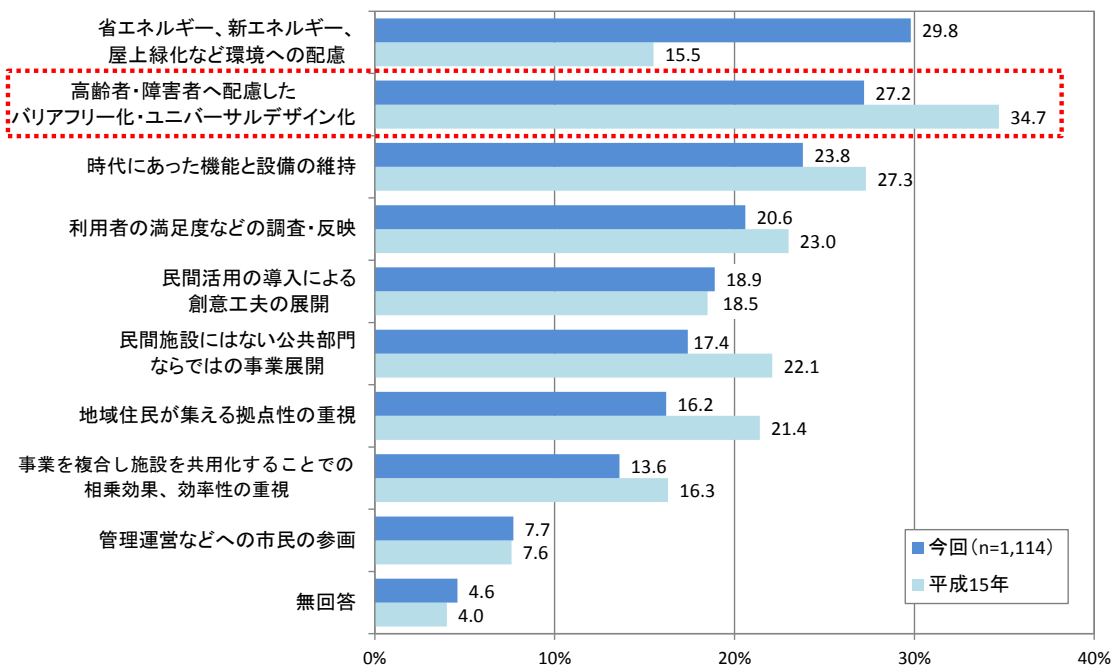


図 2-28 今後の公共施設のあり方として重視すべき点

資料：立川市・市民意向調査 第3次基本計画策定に向けて（H20.11）

❖ 厳しい財政状況

世界的な金融危機に端を発した世界同時不況の中、日本の経済は極めて厳しい環境にあり、市財政においても、当分の間、税収の低迷が予測され、現行施策の維持さえ困難な状況が懸念されます。これに加え、生産年齢人口の減少、高齢化社会に伴う社会保障費の増大、社会資本ストックの更新、低炭素社会・循環型社会づくり、安全・安心のまちづくりなど時代の要請や市民のニーズによる新たな行政課題への対応も求められ、財政収支の均衡が失われかねない状況です。

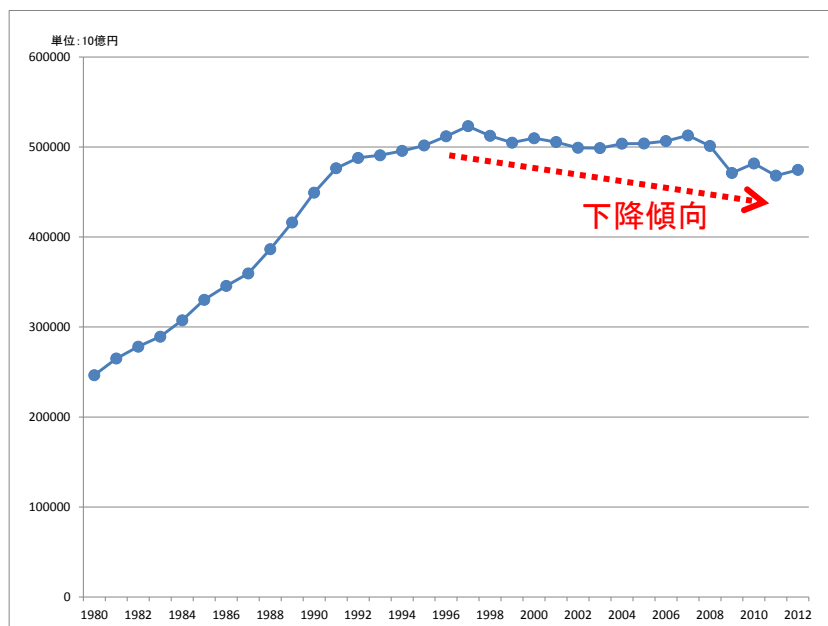


図 2-29 日本の名目GDPの経年変化

資料：IMF - World Economic Outlook Databases(H24.10)

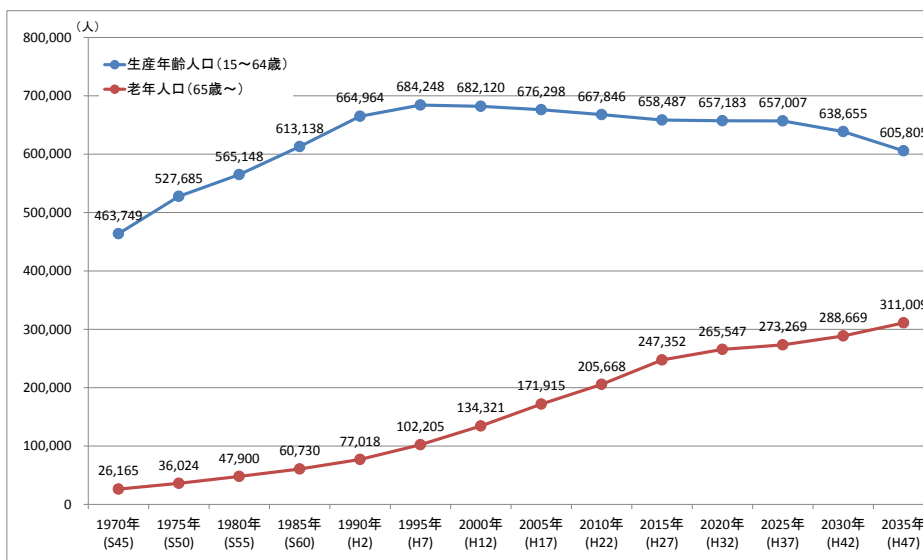


図 2-30 立川市と周辺7市の生産年齢人口の経年変化

資料：国勢調査 (S45-H22) 及び社会保障人口問題研究所「将来人口推計」(H20.12)



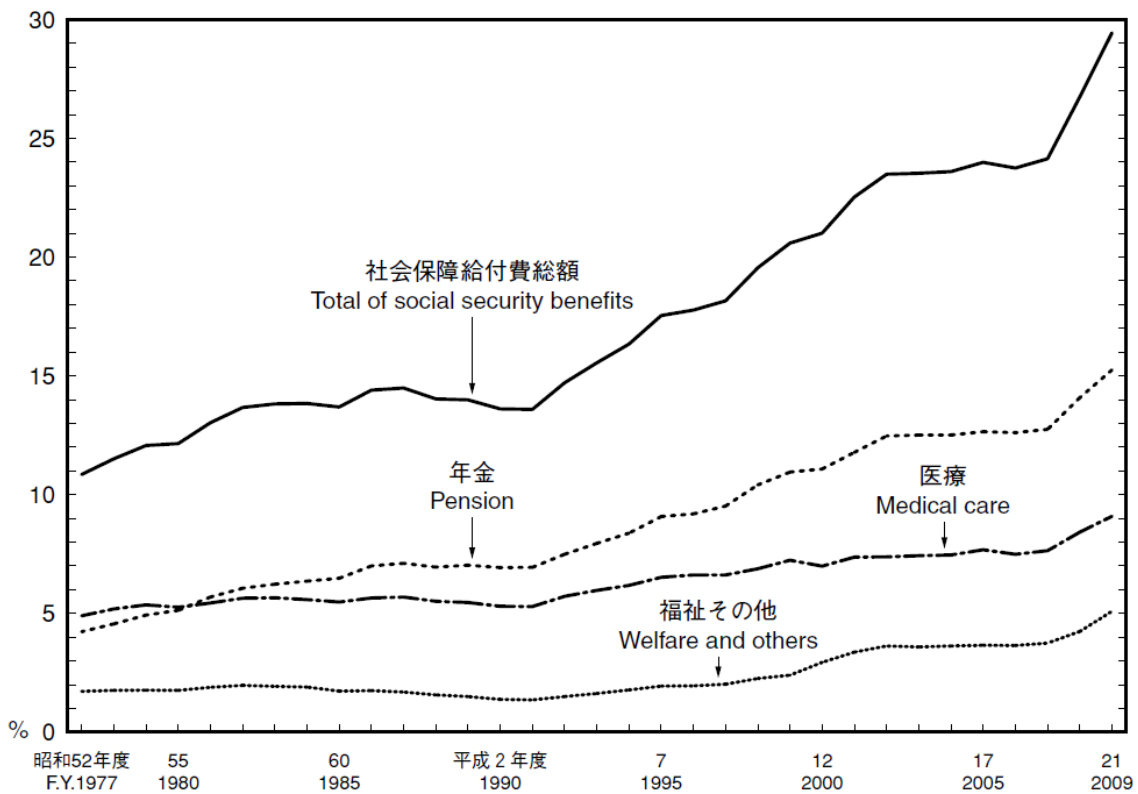


図 2-31 日本の社会保障給付費(対国民所得比)の部門別推移  
資料：「第六十二回 日本統計年鑑 平成 25 年」 第 20 章 社会保障（総務省）

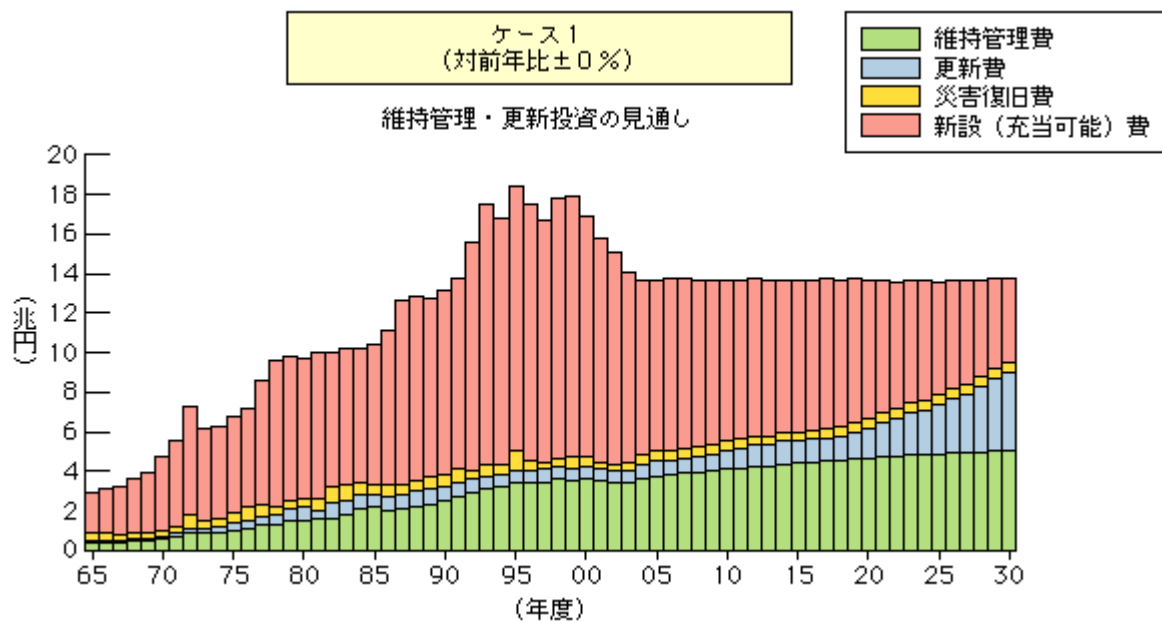


図 2-32 日本の社会資本の維持管理・更新投資の見通し  
資料：国土交通白書(H17)

※今後の投資可能総額の伸びが平成 17 年度(2005 年度)以降対前年比±0%という状況を想定。  
維持管理・更新費の合計額が投資可能総額に占める割合は、約 31%から約 65%に増大。

