

# 調布市地域公共交通計画を策定します！

## 地域公共交通計画ってなに？



鉄道、バス、タクシーなどの「公共交通」について、これからの取組を決めて、交通事業者、市民、行政が一体となって取り組む計画です。



様々な移動手段を活用して  
楽しく快適に移動したい！



## 調布市の公共交通の「課題」はなに？

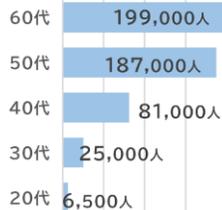
### ①路線バスの運転手が不足しています！

全国的にバスやタクシーの運転手不足が深刻になっており、市においても、これまでのバスの本数を維持することが難しくなってきます。

若い運転手が減っています

5年後には、全国で36,000人の運転手が足りなくなる可能性があります

全国・年代別  
大型2種免許保有者数



出典 警察庁：運転免許統計（令和6年、全国データ）

### ②地域を支える移動手段が不足しています！

路線バスのほか、ミニバスや予約型のオンデマンドタクシーが運行していますが、それらを利用しにくい地域もあります。

それぞれの地域に適した移動手段が必要です



### ③誰もが不自由なく移動できる社会が望まれます！

今後、市の人口はしばらく横ばいで、高齢者が増加していきます。

高齢者、子育て世代など、あらゆる世代が不自由なく移動できることが大切です

出典 国立社会保障・人口問題研究所：将来人口推計（調布市）



### ④変わりゆくまちに合わせた交通が必要です！

調布駅前広場の整備など、まちの変化は常に起きており、まちづくりに合わせた公共交通を作っていく必要があります。



皆様の「ご意見」をお聞かせください  
※意見募集シートをご覧ください

## ■地域公共交通計画策定の必要性

### <市の上位関連計画>

- ・上位計画…調布市総合計画（令和5（2023）年），調布市総合交通計画（令和5（2023）年）
- ・関連計画…調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画，調布市道路網計画，調布市福祉のまちづくり推進計画，調布市環境基本計画，調布市バリアフリーマスタープラン

### <市のまちづくりの状況，社会の変化，包摂的な地域公共交通の必要性>

- ・鉄道による東西方向の移動に加え，道路整備の進捗に伴い路線バスなどによる南北方向の移動を支えるネットワークの構築が着実に進展しています。一方，都市計画道路や地区内道路の整備がされていない地域では，路線バスが走行できる幅員の道路が少なく，公共交通のネットワークが及ばない場所も点在しています。また国分寺崖線や布田崖線による坂道の多さなど，市特有の地理的な特徴があります。
- ・移動需要の多様化や情報技術の発展，地域環境への配慮など，地域交通やモビリティを取り巻く環境は大きな変化を迎えています。調布市総合交通計画（令和5（2023）年3月）の基本目標や基本方針に示す内容を実現していくには，持続可能で包摂的な公共交通の在り方など，幅広い視野での検討が望まれます。

### <地域公共交通計画の策定>

- ・既存の公共交通や都市計画事業，市民の移動制約などを確かめつつ，地域に適した持続可能な公共交通の実現に向けた取組方針，目標，施策を示す計画として「調布市地域公共交通計画」を策定します。

## ■計画の位置付け

### 市の上位計画

- ・調布市総合計画（基本構想，基本計画）
- ・調布市総合交通計画

### 市の関連計画

調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画，調布市道路網計画，調布市福祉のまちづくり推進計画，調布市環境基本計画，調布市バリアフリーマスタープラン

### 調布市地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生法に基づく計画

■計画の区域，期間 計画区域：調布市全域 計画期間：令和8（2026）年度～令和12（2030）年度

## (課題1) 公共交通ネットワークに関する課題

- ・現状では、各駅から南北方向に向けて骨格となるバス路線が充実しています。
  - ・近年の運転士の労働環境改善に伴い長時間労働が削減された一方、同等のサービス水準の提供に必要とする運転士の人数が増え、運転士不足の影響が大きくなっていることを踏まえると、現状の運行サービスが将来にわたり維持されるかは不透明です。
  - ・バスのり場の待合環境、情報提供手段の充実など、運行サービス維持に関連した取組も必要です。
- 将来に向け、幹線交通、準幹線交通としての高いサービスを持続すべき路線の明確化、持続に向けて行政が支援できる内容、行政と事業者が相互に取り組むことが必要です。

## (課題2) 地域内の移動手段に関する課題

- ・骨格となるバス路線網を補完する形で、各地域においてミニバス（西路線・北路線・東路線）やデマンド型交通（実証）などを運行しています。北部地域でのデマンド型交通の実証運行をはじめ、それらの利便性や持続性にも課題があります。
- 骨格となるバス路線を補完する交通として、地域などの関係者と連携し、持続可能な地域内の移動手段を確保していくことが必要です。

## (課題3) 個々の移動制約に関する課題

- ・高齢者数の増加など、バリアフリーの更なる推進が必要となっています。
  - ・心身障害者交通（おでかけサポート手当）、福祉有償運送、タクシー事業者主体の陣痛タクシーなどのサービスが展開されていますが、それらの適用対象ではないような移動制約者（高齢の方や子育て世代など）への支援についても検討が必要です。
- 鉄道やバスでの対応が困難な世代、地域に対し、移動のしやすさの確保を目指し、福祉交通との連携も含む対応が必要です。

## (課題4) まちづくりや多様な関係者との連携に関する課題

- ・調布駅前広場や京王線鉄道敷地の整備、各地区でのまちづくりの展開など、現在と将来の市街地の変化に合わせた交通計画まちづくりの視点も重要な視点です。
  - ・各地域との協働体制の構築や行政、交通事業者、関係機関との連携体制の構築が重要となってきます。
- これら、まちづくりや組織の協働を念頭に、各種移動手段確保の取組を進めていくことが必要です。

## (1) 基本方針

ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通

## (2) 基本的な考え方

### 都市交通ネットワーク (バス路線等)の考え方

- ・幹線交通，準幹線交通を担う民間バス路線を中心に，交通ネットワークの「幹」として高いサービス水準の維持に交通事業者とともに取り組みます。

### 誰もが移動しやすい 地域モビリティの考え方

- ・幹線・準幹線でカバーできない地域内交通として，地域住民等と協働で導入や維持に取り組みます。
- ・移動制約者，様々な世代の移動環境改善に取り組みます。

### まちづくり，地域との連携， 協働の考え方

- ・拠点形成，賑わいづくりなどのまちづくりと一体となった交通環境整備，確保に取り組みます。
- ・多様な関係者とともに，協働で交通の維持に取り組みます。

## (3) 目標

**目標1**：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善

**目標2**：幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善

**目標3**：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携

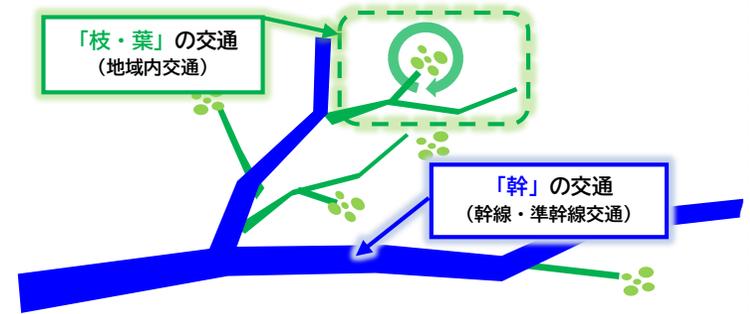
**目標4**：まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進

# 都市交通ネットワーク（バス路線等）の考え方

## 将来ネットワークの設定

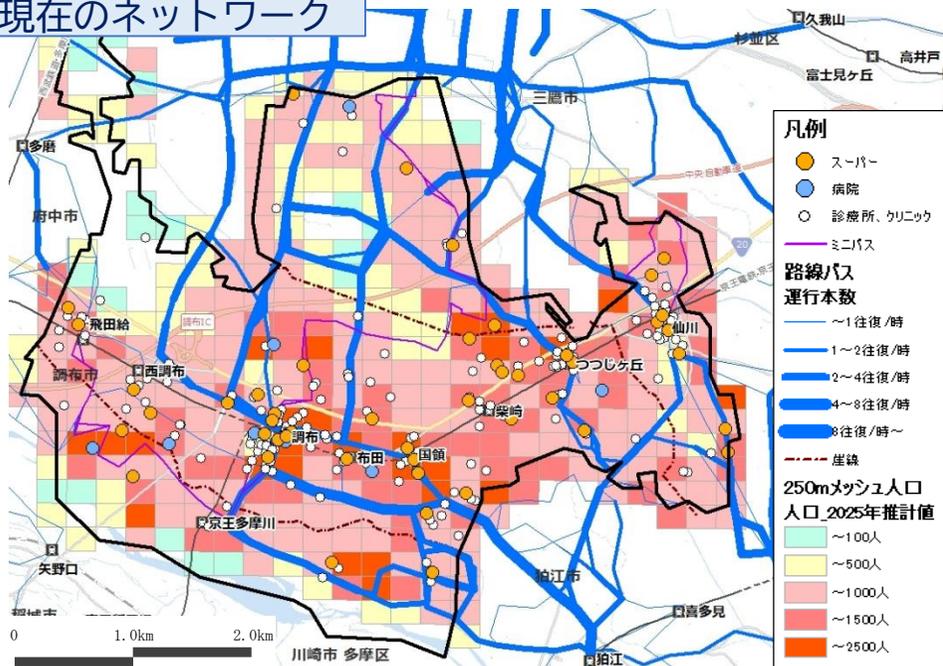
- ・公共交通ネットワーク・サービス状況と利用者数，上位関連計画より，将来の都市交通ネットワーク，軸の考え方を設定します。
- ・幹線交通，準幹線交通を担う民間バス路線を中心とした**幹となる交通**の設定します。
- ・**幹となる交通**は幹線交通，準幹線交通を担う民間バス路線を中心として，現状のバス路線のサービス状況（本数），バス停別や区間別の利用状況に留意して設定します。
- ・**枝・葉となる交通**は，「幹」が及ばない地域等を補完する地域内交通として設定します。

## 公共交通の「幹」「枝・葉」のイメージ

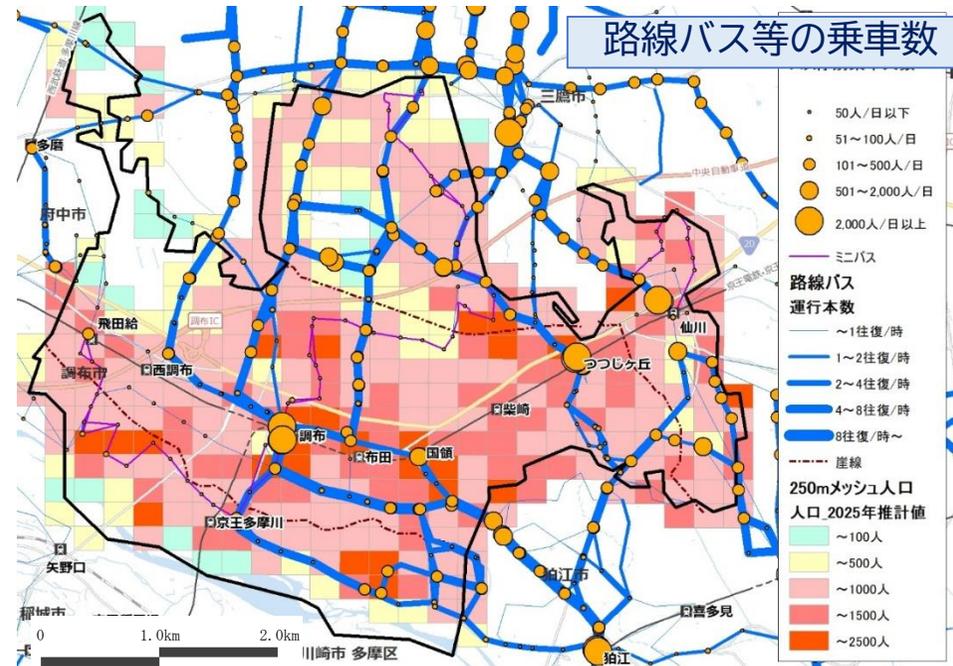


国土交通省の「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」資料を参考として一部修正

## 現在のネットワーク

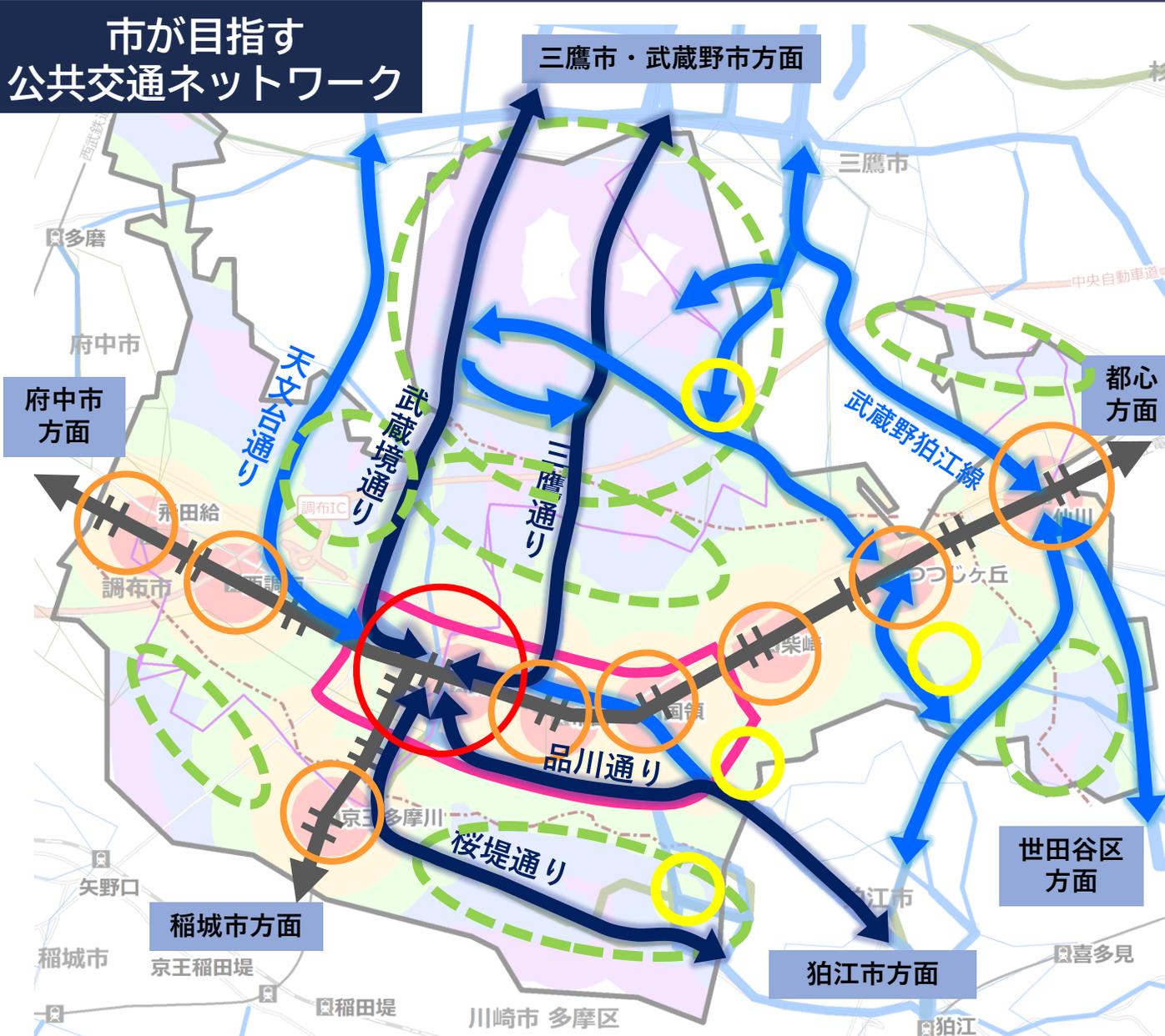


## 路線バス等の乗車数



# 都市交通ネットワーク（バス路線等）の考え方

## 市が目指す公共交通ネットワーク



### <公共交通ネットワーク>

#### ■幹となる交通

##### 幹線交通



東西鉄道軸  
都市間を結ぶ鉄道路線



南北交流軸  
中心拠点から南北の交流軸にそった南北骨格となるバス路線

##### 準幹線交通



生活軸  
中心拠点，地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

#### ■枝・葉となる交通



地域内交通  
幹線，準幹線交通でカバーできない身近な地域での移動手段であり，地域協働で導入や維持を検討する交通

### <市の拠点>

調布市 都市計画マスタープラン・立地適正化計画より以下を設定



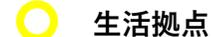
中心拠点  
重要な機能が集積し，市政や市民生活の中心となる場所であり，鉄道乗車人員が特に多い駅周辺



中心市街地ゾーン  
多摩地域内の主要な玄関口，交通ターミナルにふさわしい広域的な中心性を備えた拠点として位置付け，魅力ある市街地の形成を目指すゾーン



地域拠点  
地域の核となる中心拠点以外の各駅周辺



生活拠点  
大規模団地など人々の活動や地域の交流の中心地など

# 目標達成に向けた事業案（一覧）

■4つの目標，施策，計画期間のスケジュール，実施主体を下表のように設定し，地域にあった施策を検討・推進していきます。

目標・施策	施策No	施策名	スケジュール					実施主体			
			R8	R9	R10	R11	R12	市	事業者	市民	関係者
<b>目標1：</b> 骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善 （施策1：公共交通軸形成事業）	1-1	幹線路線，準幹線路線の維持	実施（継続），取組検討・展開					■	■		
	1-2	乗務員確保に向けた取組	実施（継続），取組検討・展開					■	■		
	1-3	利用促進に向けた取組（全体の交通）	検討 → 実施					■	■	■	■
	1-4	中広域のネットワークの検討体制づくり	検討体制の構築，協議					■	■		■
<b>目標2：</b> 幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善 （施策2：地理的空白解消事業）	2-1	地域内交通の導入，維持	検討 → 実施					■	■	■	■
	2-2	地域との協働による継続的な取組	実施（継続），取組検討・展開					■	■	■	■
	2-3	利用促進に向けた取組（地域内交通）	検討 → 実施					■	■	■	■
	2-4	新技術（自動運転等）の検討，導入	検討・実証・評価 → 実施					■	■		■
<b>目標3：</b> 市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携 （施策3：包摂的な交通事業）	3-1	公共交通のバリアフリー推進（車両や情報案内等を含む）	検討 → 実施					■	■		
	3-2	地域内交通やタクシーの利用促進，活用の検討	検討 → 実施					■	■		■
	3-3	多様な世代の自立した移動実現を目指した関係部署の連携	検討，協議					■	■		■
<b>目標4：</b> まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進 （施策4：まちづくり連携事業）	4-1	交通結節点の利用のしやすさ確保	実施					■	■		
	4-2	モビリティ・ハブ※の整備	検討 → 実施					■	■		
	4-3	デジタル技術の活用	実施（継続），取組検討・展開					■	■		
	4-4	まちづくりとの連携	実施（継続），取組検討・展開					■	■		■

※異なるバス路線同士の接続や，バスと自転車の接続などが生じる小さな結節点をモビリティ・ハブと呼称しています。

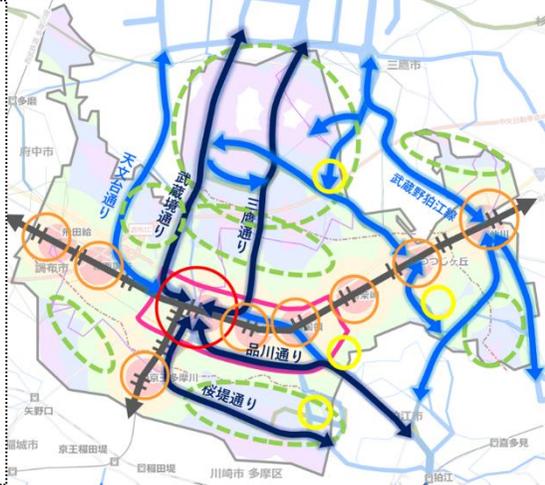
# 目標達成に向けた個別事業（主な事業の展開イメージ）

## 目標1：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善（施策1：公共交通軸形成事業）

### 1-1 幹線交通、準幹線交通の維持

#### ★ポイント

- ・ 幹線交通・準幹線交通において、効率性と利便性を確保したネットワークの視点を持ちながら、路線・サービスの維持を図ります。
- ・ 持続可能となる相応のサービス水準が維持されるよう、関係者で利用促進等の支援を行います。



### 1-2 乗務員確保に向けた取組

#### ★ポイント

- ・ 広報への掲載などの事業者の人材確保に対する支援を行い、人材不足の解消と持続可能なネットワークの維持・構築を図ります。
- ・ バス・タクシーの乗務員の確保に向け、就労環境支援などを含む方策について、事例など踏まえた検討を行います。



▲小田急バスの案内



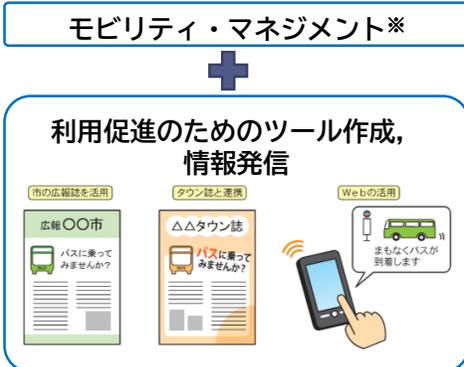
▲京王バスの案内

### 1-3 利用促進に向けた取組（全体の交通）

#### ★ポイント

- ・ 市内全体での公共交通の利用促進に向け、「モビリティ・マネジメント」※の視点を持ち、取組を実施します。また、公共交通の周知活動やバスマップなどの分かりやすい情報提供の方法等についても検討します。
- ・ 居住者、通学者、来街者（観光者）など、多様な対象に合わせた検討を行います。

#### ▼取組みイメージ



※一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

### 1-4 中広域のネットワークの検討体制づくり

#### ★ポイント

- ・ 公共交通網においては、近隣市を含めた中広域での路線のあり方や利用促進等の交通施策を検討していく必要があります。
- ・ 中広域の公共交通に関して、近隣市との協議体制を整え、相互の計画の整合性やネットワーク形成、行政界付近での取組等について協議・調整を行います。

#### ▼周辺市区とのバス路線網のつながり



# 目標達成に向けた個別事業（主な事業の展開イメージ）

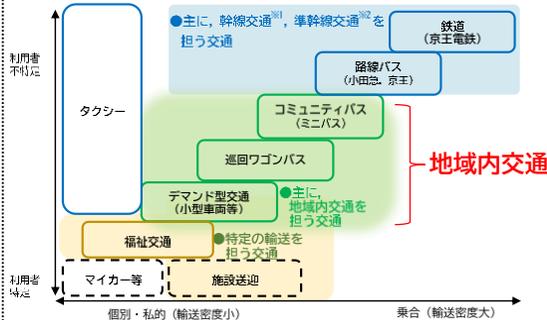
## 目標2：幹線・準幹線交通を補助する地域内交通の維持・改善（施策2：地理的空白解消事業）

### 2-1 地域内交通の導入，維持

#### ★ポイント

- 地域内交通について地域関係者や交通事業者との協働により検討し、地域の特性に合った方法や計画を立案します。
- 導入検討や利用促進の取組を実施するほか、タクシーなどの既存の個別交通の利用も考慮した地域内交通の維持・改善策を検討します。

#### ▼地域内交通の位置付け



※市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線を幹線交通，市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線を準幹線交通として位置付ける。

### 2-2 地域との協働による継続的な取組

#### ★ポイント

- 令和7年度より地域関係者と意見交換を実施し、地域協働による検討を進めてきました。
- 令和8年度以降も検討体制の構築，地域主体の検討に対する支援を実施します。
- 地域内交通導入後のモニタリングや利用促進の仕組みを構築します。



▲地域との意見交換の様子



▲地域部会の開催風景と協議したルート案

### 2-3 利用促進に向けた取組（全体の交通）

#### ★ポイント

- 地域の方に愛着を持って地域内交通を積極的に利用していただけるよう、地域内交通の各種利用促進に向けた取組を実施します。
- 地域内交通の定着に向けた活動や、地域内の利用促進イベント（既存イベントとのタイアップ等）に併せて取り組みます。

#### ▼情報案内パンフレット作成



#### ▼バス案内チラシ



#### ▼広報誌との連携・WEBの活用



出典：地域公共交通の利用促進のためのハンドブック

### 2-4 新技術（自動運転等）の検討，導入

#### ★ポイント

- 地域内での移動手段の確保・向上に新技術を活用するため、自動運転バス等の導入実験を行うなど、研究・検討を進めます。

#### ▼バスなど公共交通への自動運転サービスの導入に向けたガイドライン 自動運転サービス導入の企画立案の進め方（東京都資料）

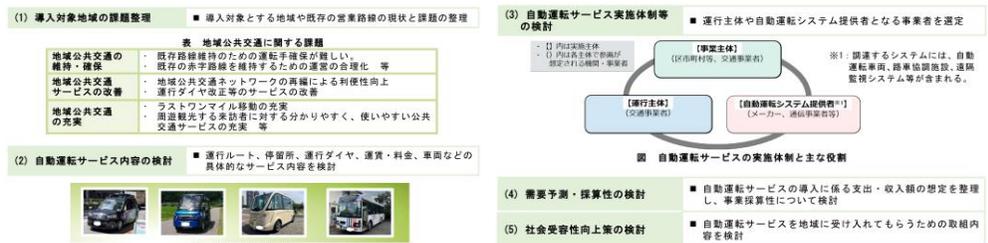


図 自動運転車両の例

## 目標3：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携（施策3：包摂的な交通事業）

### 3-1 公共交通のバリアフリー推進（車両や情報案内等を含む）

#### ★ポイント

- 地域の公共交通においてノンステップバス等、車両のバリアフリー化を継続するほか、情報案内のバリアフリー推進を検討します。



### 3-2 地域内交通やタクシーの利用促進，活用の検討

#### ★ポイント

- 地域の立地状況や移動制約条件を考慮しつつ，福祉交通や公共交通のほか，個別輸送の役割や特徴を生かし，地域や状況に応じた対応策を検討します。



### 3-3 多様な世代の自立した移動実現を目指した関係部署との連携

#### ★ポイント

- 継続的な移動制約者のニーズ把握に努めるとともに，関係部署と連携した移動支援の方法を検討します。



▲ココシル狛江



▲陣痛タクシー（日本交通立川(株)）



▲移動制約者へのヒアリング

## 目標4：まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進（施策4：まちづくり連携事業）

### 4-1 交通結節点の利用のしやすさ確保

#### ★ポイント

- 調布駅前広場におけるバスのり場案内やバス停のデジタルサイネージ化等を実施します。また，高齢者等のデジタル機器への親近感の向上，外国語での情報案内など，まちづくりへの波及効果も図ります。



▲調布駅前のデジタルサイネージ

### 4-2 モビリティ・ハブの整備

#### ★ポイント

- モビリティ・ハブの整備を促進し，幹線交通，準幹線交通，地域内交通の乗り継ぎのしやすさや市民の利便性向上を図ります。



▲小田急バス meedo (みいど)

### 4-3 デジタル技術の活用

#### ★ポイント

- 公共交通情報提供，デジタルの案内，路線検索の円滑化，運賃支払いにおける電子決済化など，円滑な移動環境の実現に向けて取り組みます。



▲路線バスのキャッシュレス化（京王バス）

### 4-4 まちづくりとの連携

#### ★ポイント

- 市や開発関係者，交通事業者との情報連携等の協議促進を実施します。



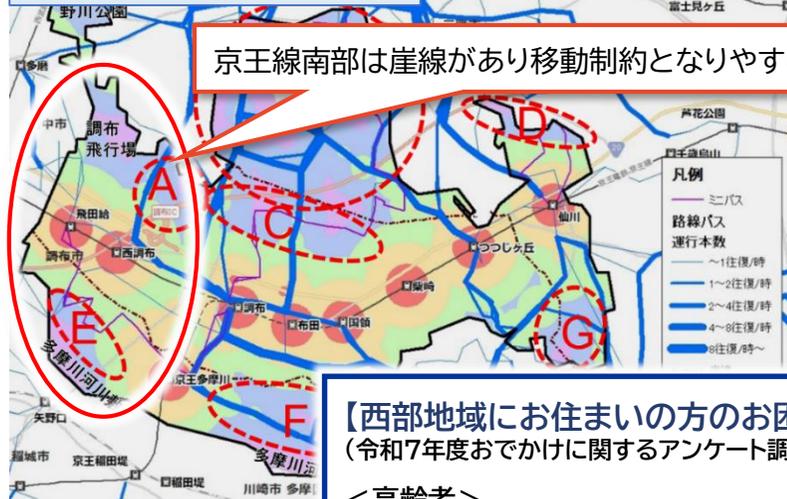
▲調布駅周辺地区街づくりビジョンで定義する沿道の賑わいイメージ

# 西部地域における移動（外出）しやすさの特徴

市民アンケートでの御意見や一般路線バスの運行状況のほか、駅周辺や日々のお買い物，診療，交流活動を支える施設（商業施設・医療施設・交流施設）への移行時間の可視化（色分け）などから，各地域における移動しやすさの特徴をまとめています。

## ① 駅および駅周辺への利便性

鉄道駅および駅周辺までの移動



## ② 商業施設への利便性

周辺商業施設までの移動



## ③ 医療施設(病院除く)への利便性

周辺医療施設までの移動



## ④ コミュニティ施設への利便性

周辺コミュニティ施設までの移動



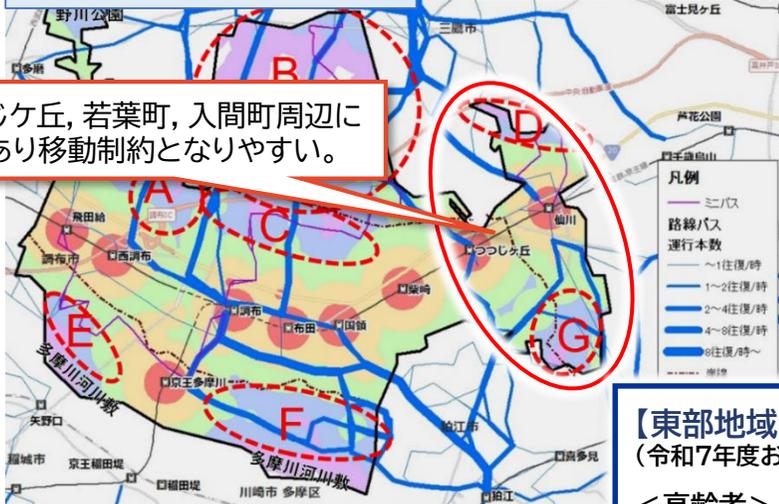
# 東部地域における移動（外出）しやすさの特徴

市民アンケートでの御意見や一般路線バスの運行状況のほか、駅周辺や日々のお買い物、診療、交流活動を支える施設（商業施設・医療施設・交流施設）への移行時間の可視化（色分け）などから、各地域における移動しやすさの特徴をまとめています。

## ① 駅および駅周辺への利便性

## 鉄道駅および駅周辺までの移動

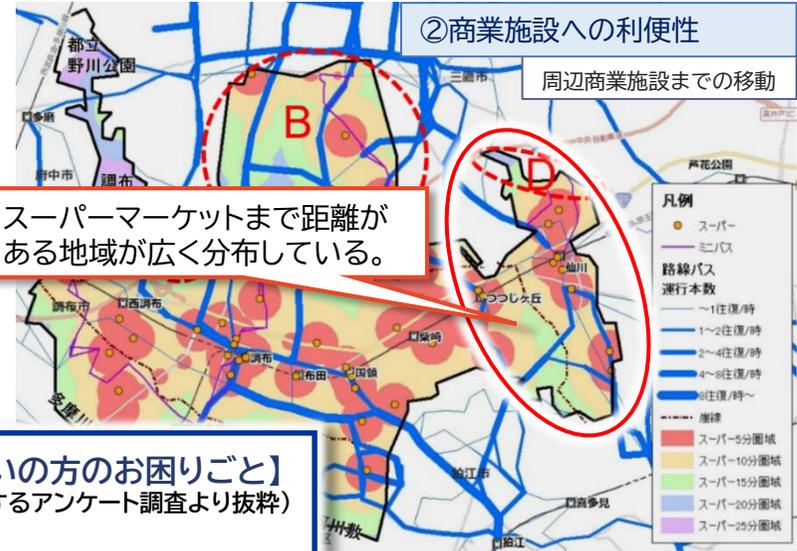
東つつじヶ丘, 若葉町, 入間町周辺に崖線があり移動制約となりやすい。



## ② 商業施設への利便性

## 周辺商業施設までの移動

スーパーマーケットまで距離がある地域が広く分布している。



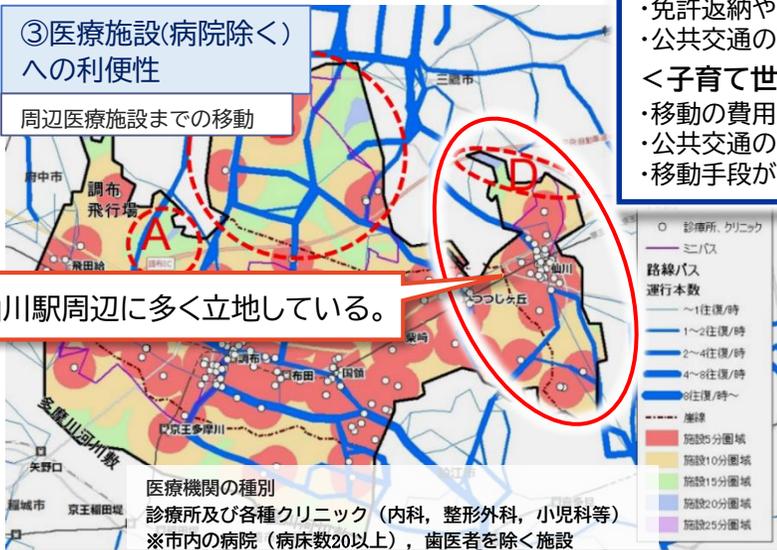
## 【東部地域にお住まいの方のお困りごと】 (令和7年度おでかけに関するアンケート調査より抜粋)

- <高齢者>
  - ・免許返納や身体的衰えにより将来の移動が不安
  - ・公共交通の運行頻度が少ない
- <子育て世帯>
  - ・移動の費用負担が大きい
  - ・公共交通の運行頻度が少ない
  - ・移動手段が少ない

## ③ 医療施設(病院除く)への利便性

## 周辺医療施設までの移動

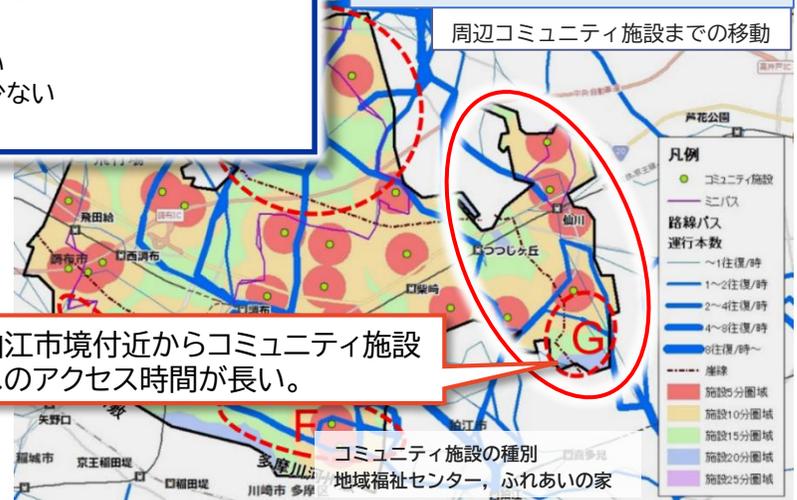
仙川駅周辺に多く立地している。



## ④ コミュニティ施設への利便性

## 周辺コミュニティ施設までの移動

狛江市境付近からコミュニティ施設へのアクセス時間が長い。



# 南部地域における移動（外出）しやすさの特徴

市民アンケートでの御意見や一般路線バスの運行状況のほか、駅周辺や日々のお買い物，診療，交流活動を支える施設（商業施設・医療施設・交流施設）への移行時間の可視化（色分け）などから，各地域における移動しやすさの特徴をまとめています。

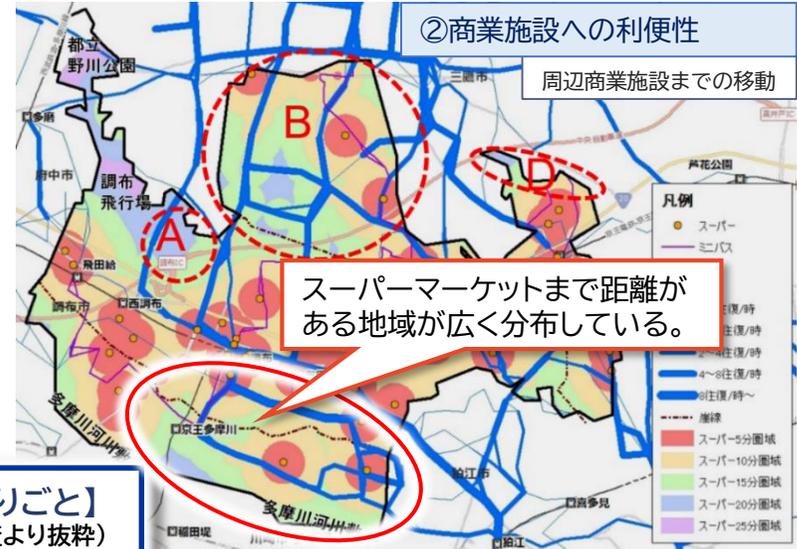
## ① 駅および駅周辺への利便性

### 鉄道駅および駅周辺までの移動



## ② 商業施設への利便性

### 周辺商業施設までの移動



## ③ 医療施設(病院除く)への利便性

### 周辺医療施設までの移動



【南部地域にお住まいの方のお困りごと】  
(令和7年度おでかけに関するアンケート調査より抜粋)

- <高齢者>
  - ・免許返納や身体的衰えにより将来の移動が不安
- <子育て世帯>
  - ・今は困っていないが，将来の移動が不安

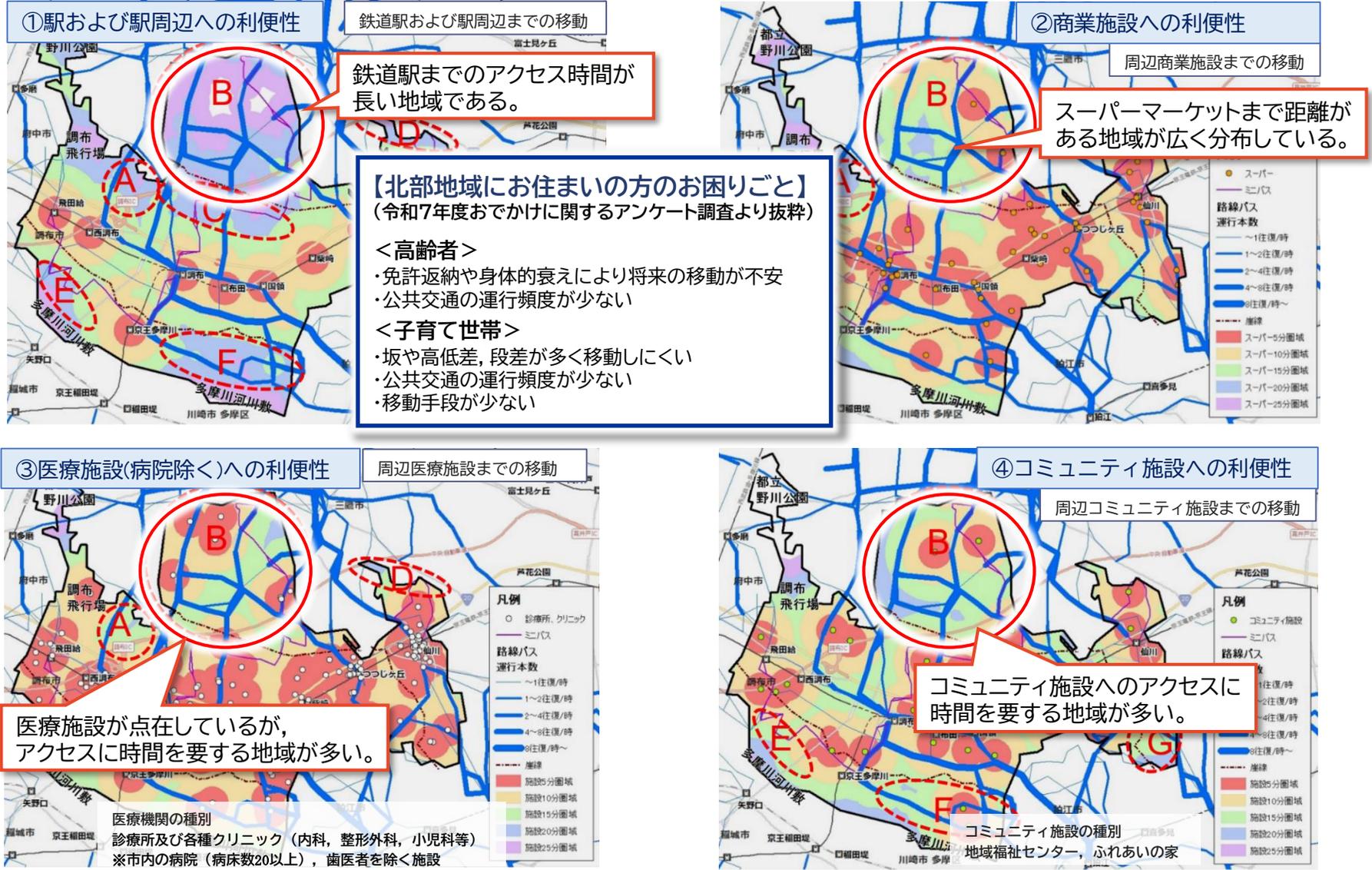
## ④ コミュニティ施設への利便性

### 周辺コミュニティ施設までの移動



# 北部地域における移動（外出）しやすさの特徴

市民アンケートでの御意見や一般路線バスの運行状況のほか、駅周辺や日々のお買い物，診療，交流活動を支える施設（商業施設・医療施設・交流施設）への移行時間の可視化（色分け）などから，各地域における移動しやすさの特徴をまとめています。



## ■達成を目指す評価指標

**目標 1:** 骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善

**施策 1:** 公共交通軸形成事業

### 評価指標 1:

**1-1 市内鉄道乗降人数**

【現状】R 6: 1億2800万人

【目標】R12: 1億3200万人

(京王電鉄(株)中期経営計画の増加率 R6→R12の3.0%増と整合)

**1-2 公共交通利用数**

【現状】H30:30.1万トリップエンド※1/日

【目標】R12:35.0万トリップエンド※1/日

(調布市総合交通計画の目標値)

**1-3 幹線交通(バス)の運行本数**

【現状】R 7:幹線交通の本数

【目標】R12:現状レベル

**目標 2:** 幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善

**施策 2:** 地理的空白解消事業

### 評価指標 2:

**2-1 地域内交通の利用者数**

(ミニバス利用者数を含む)

【現状】R 6: 80万4000人

【目標】R12: 88万人

(調布市総合交通計画R5.3の目標はR6数字で達成にて上方修正)

**2-2 交通空白解消に向けた検討等の取組地域数※2**

【現状】R 6: 1地域

【目標】R12: 2地域以上

**目標 3:** 市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携

**施策 3:** 包摂的な交通事業

### 評価指標 3:

**3-1 バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業計画の事業実施率(着手率)**

(R12年度までの中期で実施する事業)

(現況値は、令和6(2024)年度末時点の特定事業全体の着手率)

【現状】R 6: 88%

【目標】R12: 100%

**目標 4:** まちづくりと連携した交通施策(モビリティ・デザイン)の推進

**施策 4:** まちづくり連携事業

### 評価指標 4:

**4-1 まちづくりと連携した交通施策の取組数**

【現状】R 6: -

【目標】R12: 2件以上

**4-2 都市計画事業や開発事業等と連携した公共交通サービスの協議や検討数**

【現状】R 6: -

【目標】R12: 複数件

### 参考指標: 公共交通に対する満足度

【現状】R 6: 79.6% 【目標】R12: 80.0%

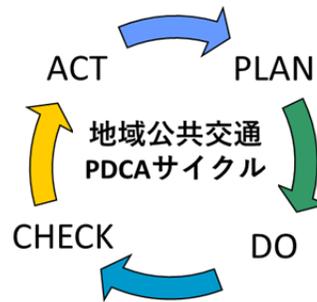
(調布市市民意識調査結果における設問「あなたは、市内の公共交通機関(電車・路線バス・ミニバス)について利用しやすいか」で「そう思う」または「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合の合計)

※1: トリップエンドとは、1つの移動(トリップ)における出発地と到着地のことをいいます。なお、本指標はバス、タクシー等の複数の交通手段を含めた公共交通全体の利用数とします。

※2: アクセシビリティ指標による評価等から改善検討の必要性のある地域として整理した市内7地区を、国の交通空白解消事業の対象に該当する地域として、空白解消の取組を検討、実施します。

## ■計画の進捗管理

本計画は、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、進捗管理・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返す、PDCAサイクルにより推進していきます。また、本計画に位置づけたプロジェクトの実施により、公共交通の利便性向上が図られているかなど、進捗管理、評価を継続的に実施します。



# 日々の生活での移動に関するご意見を伺っています

以下の項目のうち、特に重要だと思う施策にシールを貼り、施策に関するご意見をいただければと思います。

目標1：骨格となるバス路線網や  
運行サービスの維持・改善

目標2：幹線・準幹線交通を補完する  
地域内交通の維持・改善

目標3：市民の困りごとに寄り添った  
公共交通施策の形成と多様な主体との連携

目標4：まちづくりと連携した交通施策  
(モビリティ・デザイン) の推進

