

調布市地域公共交通計画の策定を進めています！

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。

調布市の公共交通の「課題」はなに？

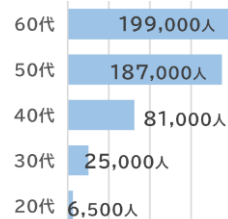
①路線バスの運転手が不足しています！

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



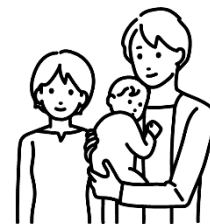
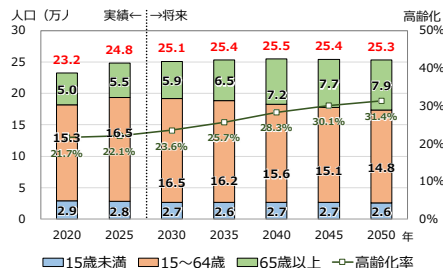
出典 警察庁：運転免許統計（令和6年、全国データ）

③誰もが不自由なく移動できる社会が望めます！

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）



様々な移動手段を活用して
楽しく快適に移動したい！



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



④変わりゆくまちに合わせた交通が必要です！

京王線の地下化など、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

地域公共交通計画の策定の必要性，計画の位置付け

■地域公共交通計画の策定の必要性

<市の上位関連計画>

- ・最上位計画：調布市総合計画（令和5（2023）年）将来像「ともに生き ともに創る 彩りのまち調布」
- ・調布市基本構想では，「誰もが安全で円滑に移動できる，交通環境が整ったまち」を掲げています。

<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>

- ・京王線連続立体交差事業及び中心市街地整備等が実施され，京王線等による東西方向の移動に加え，南北方向の本市の移動を支える交通基盤の整備が着実に進展しています。一方，市内に点在する都市計画道路や地区内道路の整備が未完の地域では，公共交通ネットワークの課題が残っています。また路線バスが走行できる幅員の道路が少ないことで，公共交通を利用しにくい地域も点在しています。
- ・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>

- ・市の地域公共交通について，既存の公共交通や都市計画，諸所の移動制約など，移動に関する課題を精査するとともに，地域に適した持続可能な在り方を検討し，調布市地域公共交通計画を策定します。

■計画の位置付け

【上位計画】 調布市総合計画（基本構想，基本計

- ・ともに生き ともに創る 彩りのまち調布
- ・誰もが安全で円滑に移動できる，交通環境が整ったまち

【関連計画】

都市計画マスタープラン・立地適正化計画
調布市総合交通計画

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

調布市の地域公共交通をとりまく課題

（課題１）骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善 が必要

- ・現状では、京王線各駅から南北方向に向けて幹線交通（※１）のバス路線が充実。
- ・昨今の労務環境改善、運転士不足の影響は大きく、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。
- ・バス乗り場の待合環境、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。

（課題２）幹線・準幹線交通（※２）を補完する地域内交通の維持、改善 が必要

- ・各地域でミニバス（西路線・北路線・東路線）やデマンド型交通（実証）などを運行。
北部地域でのデマンド型交通の実証運行を始め、それらの利便性や持続性に課題。

（課題３）移動制約者を対象とした多様な取組 が必要

- ・バリアフリーの更なる推進など、今後も調布のまちづくりの進展により市街地の変化が継続。
- ・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るが、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。

（課題４）上記の対応に係るまちづくり等との連携、地域協働のもと実施 が必要

- ・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、現在と将来の変化に合わせた交通まちづくりの視点も重要。
- ・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。

※１ 幹線交通 ：市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線

※２ 準幹線交通：市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

基本方針，基本的な考え方

(1) 基本方針

(仮) 訪れ，住み続ける 誰もが移動できるまち 調布

(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：移動制約者，様々な世代を対象とした多様な取組

目標4：まちづくりとモビリティの連携

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（仮）	施策No	施策名（仮） ※R8制度設計への繋がりを 見据えメニュー設定	スケジュール（仮）					実施主体（仮）		
			R8	R9	R10	R11	R12	市	事業者	市民
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	幹線路線，準幹線路線の維持	検討	実施				■	■	
	1-2	乗務員確保に向けた取組	検討	実施				■	■	
	1-3	利用促進に向けた取組（全体の交通）	検討	実施				■	■	■
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）	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取組の継続	検討	実施				■	■	■
	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	実施				■	■	
目標3： 移動制約者，様々な世代を対象とした 多様な取組 （施策3：包摂的な交通事業）	3-1	移動支援策の検討，対応	検討	実施				■	■	
	3-2	タクシー等の利用促進，活用の検討	検討	実施				■	■	
	3-3	モビリティ向上に向けた関係者協議	検討					■	■	■
目標4： まちづくりとモビリティの連携 （施策4：まちづくり・道路連携事業）	4-1	交通結節点の利用のしやすさ確保	検討	実施				■	■	
	4-2	モビリティハブ，スマートバス停整備	検討	実施				■	■	
	4-3	道路事業との連携	検討	実施				■	■	

＜実施主体＞ 調布市、バス事業者、タクシー事業者、市民等

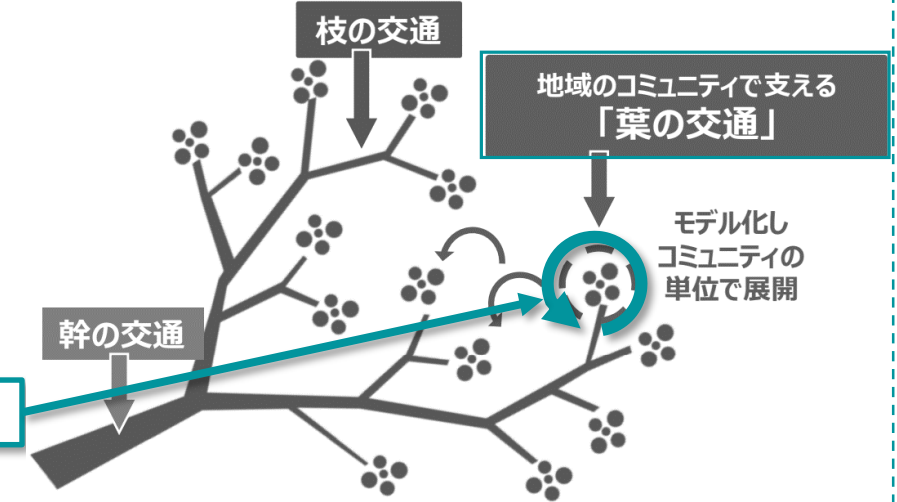
地域内交通の取組

■調布市では地域内交通の導入に向けた取組

- 調布市では骨格となる公共交通路線等に対応が困難な地域において、地域住民と協働で、補完する地域の交通確保、あり方設定に向けた取組を継続しています。
- 住民の移動ニーズを把握するための地図作成会の実施、地域内交通の導入のための地域部会の開催など、既存の路線バス等を補完する地域内交通について、住民と市が意見交換を行う取組を進めています。

既存の路線バス等を補完する**地域内交通**について検討

公共交通の幹・枝・葉イメージ（国土交通省）



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

■各種取組の様子（北部地域の例）

地図作成会の実施

地図作成会の様子（5/26開催）



地域部会の開催

地域部会の様子（9/30開催）



運行エリアへのチラシ配布

配布したチラシ



各種広報物の作成

ガイドブック



地域内交通の取組例

■調布市北部地域では、地域の皆様と意見交換を行いながら、次期地域交通の検討を進めています。

令和7年10月25日（土）に、ふじみ交流プラザ（ブランチ調布）とトップフレッシュマーケット前で、オープンハウスを開催し、立ち寄った多くの方々から貴重なご意見をいただきました。

■当日の様子とご意見（抜粋）

- ・東八道路、朝は上り方面（世田谷方面）、夕方は下り方面（府中方面）が混雑するので、杏林大学病院に行く際は現行の北上するルートで東八道路の上り方面を使わない方がよい。
- ・ブランチ調布出発ではなく、meedoや南台からの出発にし、左周りで回るのがいいのではないかと。
- ・路線バスに乗り換えできる乗降ポイントがあるのは、駅までのアクセスを考えるうえでとても良い。
- ・武蔵境通り周辺に住む住民は杏林大学病院へ行きにくい。杏林大学病院に行ってほしい。
- ・自転車や徒歩で移動することが多いので、普段、公共交通には乗らないが、将来自転車が乗れなくなったらこういうのに頼らなければならない時があるので、何かしらの公共交通があるとありがたい。
- ・武蔵境通り沿いにお住まいの方が利用しやすいように、吉祥寺病院よりも手前に、ドン・キホーテから入ったところに停留所を作ってほしい。
- ・吉祥寺病院と花水木は隣り合っているなので、停留所2つは必要ないのでは。

ふじみ交流プラザ（ブランチ調布）での様子



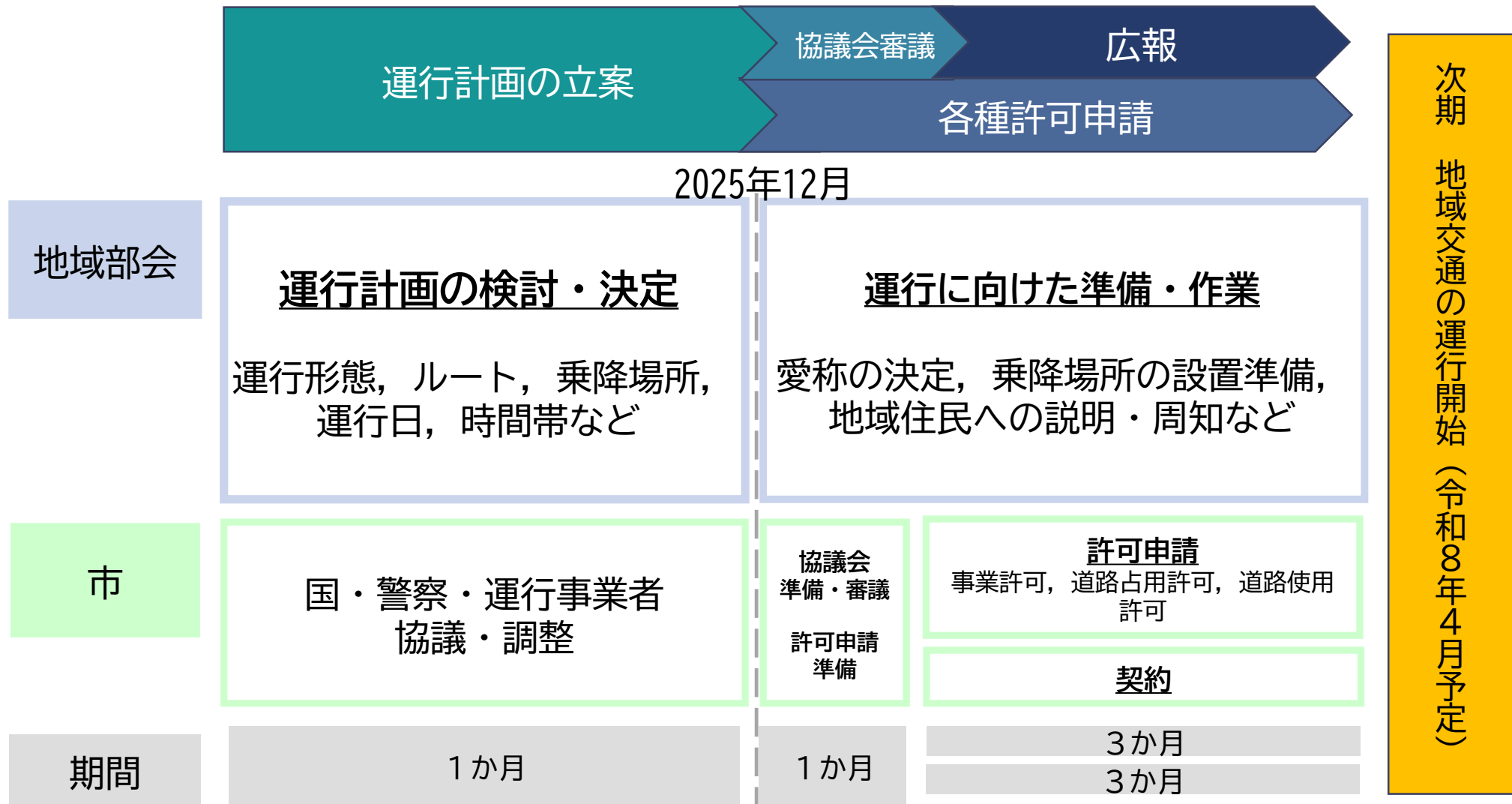
トップフレッシュマーケット前での様子



北部地域における来年度の地域内交通について

(1) 運行開始までのスケジュール

【地域部会】
北部地域における公共交通を検討する場として、公共交通活性化協議会の下部組織の作業部会として活動
メンバー：
学識経験者2名、ふじみ地区自治会等連合会会長、北ノ台まちづくりネットワーク会長、北部地区まちづくり協議会会長、調布市社会福祉協議会



地域内交通の検討状況

第1回地域部会（7/28(月)），第2回地域部会（8/20(水)）の議論の内容

深大寺東町・北町にはどちらの地域交通が思うと思いますか？

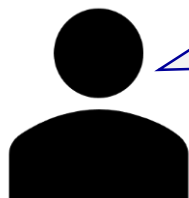
■巡回ワゴンバス

（運行期間：令和4年1月28日(金)～令和5年12月22日(金)）



■デマンド型交通

（運行期間：令和5年12月25日(月)～令和8年3月31日(火)）



地域部会の委員からの意見

- ・住民からはデマンド型交通は予約の手間が負担との声が多い。
- ・予約不要な巡回ワゴンバスの方がよいと思う。
- ・デマンド型交通は一人当たり負担コストが大きすぎる。

◎地域内交通の導入方針

巡回ワゴン型の交通の導入を軸に検討を進める

運行ルート検討の方向案

地域部会の意見を踏まえたルート案



運行ルート案の概要

● 各ルート案の整理

	前ルート	ルート案（左回り）		ルート案（右回り）	
		病院経由 なし	病院経由 あり	病院経由 なし	病院経由 あり
運行距離 （概算）	9.3 km （±0.0km）	7.9 km （−1.4km）	9.8 km （+0.5km）	7.6 km （−1.7km）	9.6 km （+0.3km）
所要時間 （概算）	45分 （±0分）	38分 （−7分）	47分 （+2分）	37分 （−8分）	46分 （+1分）
バス停	－	前ルートに対し「山野公園，深大寺東町五丁目，吉野東」は廃止			

■ ルート概要

- 運行距離，所要時間は上記の通り。（※いずれも概算）
- 朝便以外の便（病院経由なし）は前ルートから距離・時間が短縮
- 一方で朝便（病院経由あり）は運行距離がやや増加
- 調布駅までの運行はできないため，路線バス乗り継げるよう既存バス停の利用，又は近接した箇所にバス停を設置できるよう，運行事業者，国，警視庁と協議

運行計画案

運行方式	定時定路線のバス形式
運行系統	ア 基本系統（巡回） イ アの経路に加え，杏林大学病院を經由するルート
運行距離	ア 7.9キロ イ 9.8キロ
使用車両・台数	ワゴンタイプ 2台
停留所	ア 16か所 イ 17か所
運行回数	週2～3日で検討
運行時間	概ね午前7時から午後6時で検討
運賃	未定

日々の生活での移動に関するお困りごとを教えてください

以下の項目のうち、日々の生活の中で最も感じる項目に赤シールを、その他感じる項目に青シールを貼ってください。

免許返納に
踏み切れない

子どもを連れての
移動が大変

買い物や病院など
日常の外出がしづらい

雨が降った日の
移動が大変

坂が多くて
歩くのがつらい

電車やバスが
混んでいる

タクシーが
なかなかつかまらない

自転車を運転
するのが怖い