

## 第3章 基本目標と施策体系

### 第1節 基本目標

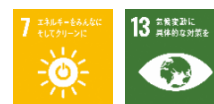
前章で述べた調布市を取り巻く環境や市民ニーズ等を踏まえ、調布市基本構想や調布市都市計画マスタープランで掲げた将来像等の実現に向け、調布市総合交通計画では、“安全・安心・快適”を支える交通、“環境”に配慮した交通、“活力・魅力”を支える交通の3つの基本目標を設定します。

#### (1) “安全・安心・快適”を支える交通



安全で安心に暮らせる社会を構築するためには、高齢化の進行に伴い増加すると想定される移動制約者、子どもなど、誰もが移動しやすい交通環境の整備が不可欠となっています。移動制約者にとって重要な交通手段であるバス等の公共交通ネットワークの整備を含め、現在運行している公共交通をより利用しやすいものにする必要があります。

また、最も身近な交通手段である徒歩や自転車の通行環境の整備をととして、安全かつ住み続けられるまちづくりを目指します。誰もが快適に移動できる環境をつくることで移動が活発化するとともに、まちの活性化を支えます。



#### (2) “環境”に配慮した交通

これまで以上に地球温暖化問題への対応が求められる中、調布市と調布市議会は、令和3（2021）年4月16日にゼロカーボンシティ宣言を共同で行い、国・東京都と連携し、市民や事業者等の多様な主体と力を合わせて脱炭素社会の実現に向けて取り組むこととしています。

まちづくり・交通の分野においても、車の使い方の改革や電動化、公共交通への新たな技術の導入、物流の効率化、脱炭素化・低炭素化等が求められ、効率的かつ効果的な道路ネットワークの整備による自動車交通の円滑化と公共交通利用の更なる促進を図るとともに、短距離の移動での徒歩・自転車利用を促進する等、公共交通や徒歩、自転車が利用しやすいまちづくりの推進に取り組みます。



#### (3) “活力・魅力”を支える交通

まちの活性化や市内の魅力向上のため、まちづくりと連動しながら、中心市街地や駅周辺の商業地域への交通の円滑化、中心市街地や拠点内でのウォーカブルな空間提供による回遊性の向上を図ることが求められています。

また、深大寺等の観光地に市外からの来訪者にも利用しやすい交通体系を構築し、調布市の活力・魅力の向上に寄与していく必要があります。

公共交通ネットワークや計画的な道路ネットワークの整備と既存道路の有効的な活用や改良により、中心市街地や拠点へのアクセス性の向上を図り、にぎわいの創出とまちの活力向上に努めて参ります。

また、徒歩を基本とした移動は人々の健康にも繋がり、ウォーカブルな人中心の空間整備等、居心地が良く、歩いて楽しめるまちづくりを進めることで、市内の魅力向上を図ります。

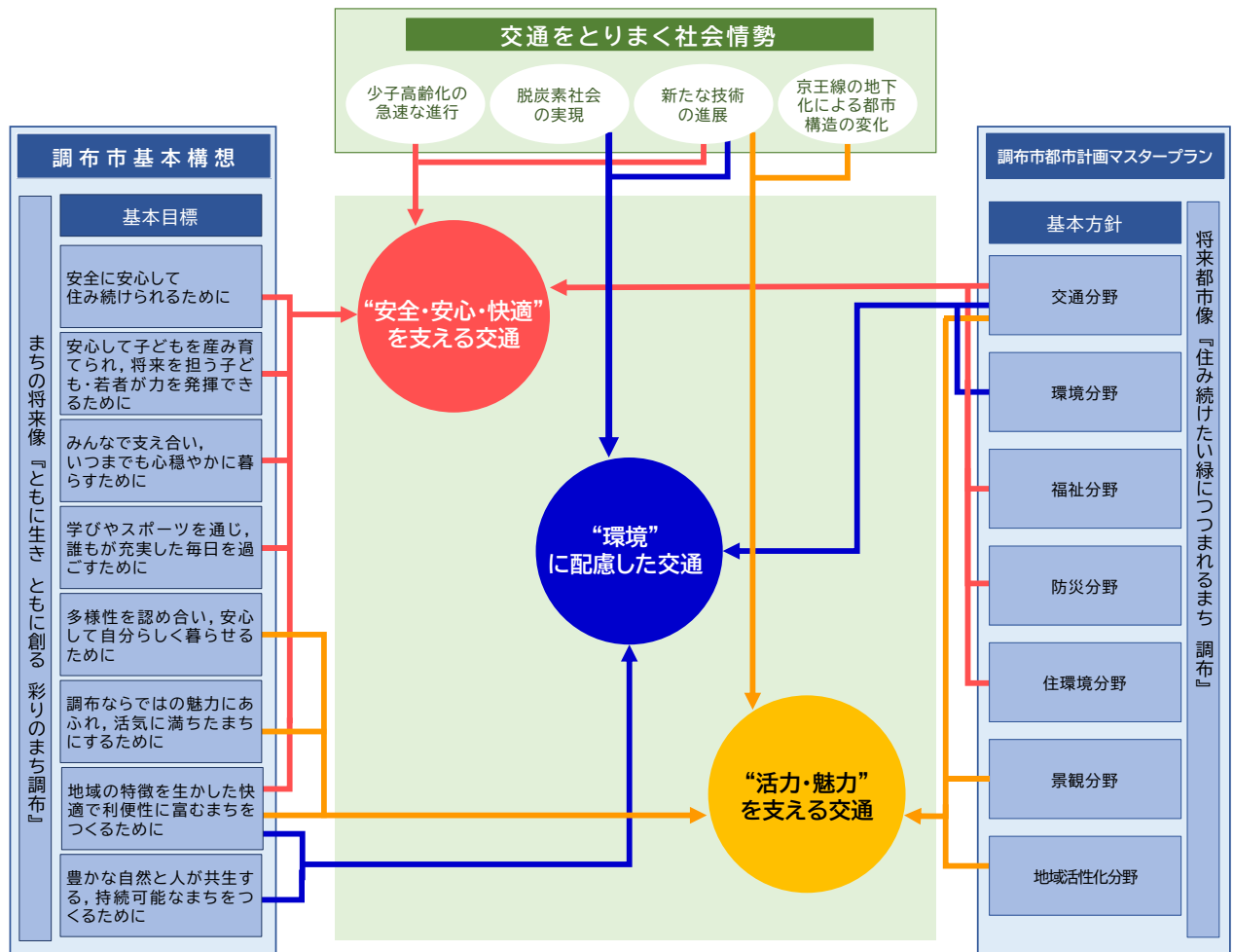


図 調布市総合交通計画の基本目標

## 第2節 交通施策の基本方針及び基本交通施策

### 2.1 基本方針

調布市を取り巻く環境や市民ニーズなどを踏まえ、基本目標の達成に向けて、以下の5つの基本方針に基づき、基本交通施策を組み合わせることにより総合的な対応を図ります。

#### 基本方針1 便利で快適な交通環境の確保

調布市都市計画マスタープランで掲げている交通利便性の向上のための公共交通体系の充実の実現に向け、便利で快適な交通環境の確保を基本方針とします。

高齢化の更なる進行が見込まれる中で、公共交通ネットワークや公共交通の利用環境を整備することにより、誰もが移動しやすい“安全・安心・快適”な交通環境を創出します。

また、自転車や新たなモビリティ、新たな技術を活用することにより、効率的な公共交通ネットワークを計画・整備し、中心市街地や拠点へのアクセス性を向上することで、まちの“活力・魅力”を高めます。

#### 基本方針2 環境負荷の少ない交通機関の整備

ゼロカーボンシティ宣言、調布市環境基本計画における低燃費車等の利用及びエコドライブ普及の啓発、交通体系の低炭素化、CO<sub>2</sub>排出量の削減、大気汚染の防止、調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）で示されている目標達成に向け、環境負荷の少ない交通機関の整備を基本方針とします。

公共交通を利用しやすくすることで、自動車利用から公共交通利用への更なる転換を図るとともに、環境にやさしい自動車の導入、安全で利用しやすい自転車利用環境の整備を促進することで、“環境”負荷の軽減を図ります。

#### 基本方針3 適切に機能分担された快適な道路ネットワークの構築

調布市都市計画マスタープランで掲げているまちの自立を促進し交流の基礎となる道路整備や住宅地内の生活道路の地域特性に応じた整備の実現に向けて、適切に機能分担された快適な道路ネットワークの構築を基本方針とします。

調布駅付近の連続立体交差事業の実現により南北の分断が解消され、交通環境の改善が図られていますが、広域道路網の整備や住宅地内における地区内道路網の整備などにより、“安全・安心・快適”な交通環境の実現を図ります。

また、効率的な広域道路網の構築は自動車通行性の向上につながり、“環境”負荷の軽減のほか、中心市街地や拠点へのアクセス性及び移動の活発化によりまちの“活力・魅力”向上に寄与します。

**基本方針4 安全・安心に移動できる環境の整備**

調布市基本構想で掲げている「誰もが安全で円滑に移動できる，交通環境が整ったまち」を実現し，調布市都市計画マスタープランの生活環境に配慮した交通需要管理や子どもや高齢者，障害のある方を含め，すべての人々にとって住みやすいまちづくりを進めるため，安全・安心に移動できる環境の整備を基本方針とします。

身近な交通手段である徒歩や自転車での通行空間を整備するとともに，自転車通行時のルールやマナーの向上を図ります。利用しやすく，きめ細かな交通の提供やバリアフリー化により，歩行者や自転車，配慮を必要とする市民の方など誰もが“安全・安心・快適”な移動環境を提供します。

**基本方針5 活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成**

調布市基本構想で掲げている「調布ならではの魅力にあふれ，活気に満ちたまちにするために」を実現し，調布市都市計画マスタープランのにぎわいと活力ある中心市街地に向けた都市基盤・交通基盤の整備や人が中心となる交通体系化を図るためには，基本方針と連携して活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成を実施することが必要です。

公共交通ネットワークの構築や広域道路網の整備，安全な徒歩・自転車経路を確保することで中心市街地や拠点へのアクセス性を向上させるとともに，調布駅付近の連続立体交差事業の実現による南北分断の解消や駅周辺のにぎわい空間創出といった利点を生かし，ウォーカブルな空間を整備することにより，回遊性の向上を図り中心市街地や拠点の“活力・魅力”を支えます。

## 2.2 基本交通施策

基本目標や基本方針に基づき、11の基本交通施策を設定します。

基本目標	基本方針	基本交通施策
1 “安全・安心・快適” を支える交通	1 便利で快適な交通環境 の確保	効率的な公共交通ネットワークの実現 公共交通利用環境の整備
	2 環境負荷の少ない交通 機関の整備	環境に配慮した自動車利用の実現 環境に配慮した移動手段の充実
2 “環境” に配慮した交通	3 適切に機能分担された 快適な道路ネットワーク の構築	効率的かつ効果的な広域道路網の整備 地域特性に応じた地区内道路網の整備
	4 安全・安心に移動できる 環境の整備	安全・安心な歩行空間の確保 高齢者・障害者等の外出支援 自転車利用環境の整備
3 “活力・魅力” を支える交通	5 活力・魅力を支える中心 市街地・拠点の形成	中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセ ス性向上 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性 の向上

### 第3節 重点施策

#### 3.1 重点施策の概要

総合交通計画の改定では、社会情勢等の変化を踏まえ、目標達成に加え、特に重要な課題について分野横断的かつ重点的に実施すべき施策（以下「重点施策」という。）の設定の考え方を次のとおり整理します。

- (1) 令和12（2030）年度までに実施すべき施策
- (2) 令和12（2030）年度以降を見越し、現時点から戦略的な取組が求められる施策
- (3) 可能な限り具体的な内容を記載できる施策で、総合交通計画の基本目標との関係性を考慮
- (4) 他の計画に記載されている施策は、当該計画に基づき実施されることを踏まえ、対象とするものもある。



### 3.2 重点施策の内容

#### 【重点施策1】 誰もが快適に移動できる公共交通サービスの提供

調布市の人口は、令和12（2030）年の約24万2千人をピークに減少に転じることが予測されます。

年少人口や生産年齢人口はそれぞれ令和4（2022）年、令和7（2025）年にピークを迎えて減少するのに対して、高齢者の人口は今後も上昇傾向が続く見込みで、令和35（2053）年に高齢化率が約36%になると推測され、約3人に1人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

また、地球環境への負荷軽減や地域の発展・持続可能性の観点からも、誰もが移動しやすい環境を形成することが重要です。

こうしたことから、調布市では、公共交通ネットワークをより利用しやすくするとともに、利用環境を整備することにより、誰もが移動しやすい環境を形成するために検討を進めます。

そして、今後、（仮称）調布市地域公共交通計画を策定し、地域の移動に関する課題解決に向けた取組を進めます。

#### 【重点施策1-1】 公共交通ネットワークの構築

- (1) 公共交通が利用しにくい地域への対応のほか、各地域の拠点や生活の拠点、近隣市区を結ぶ効率的な公共交通ネットワークに向けて、地域の拠点へのアクセス手段を確保します。公共交通ネットワークの構築に当たっては、既存の路線バスやミニバスのみならず、深大寺北町、深大寺東町を中心とした北部地域における巡回公共交通の実証実験の取組等のように新たな移動手段の選択も視野に検討します。

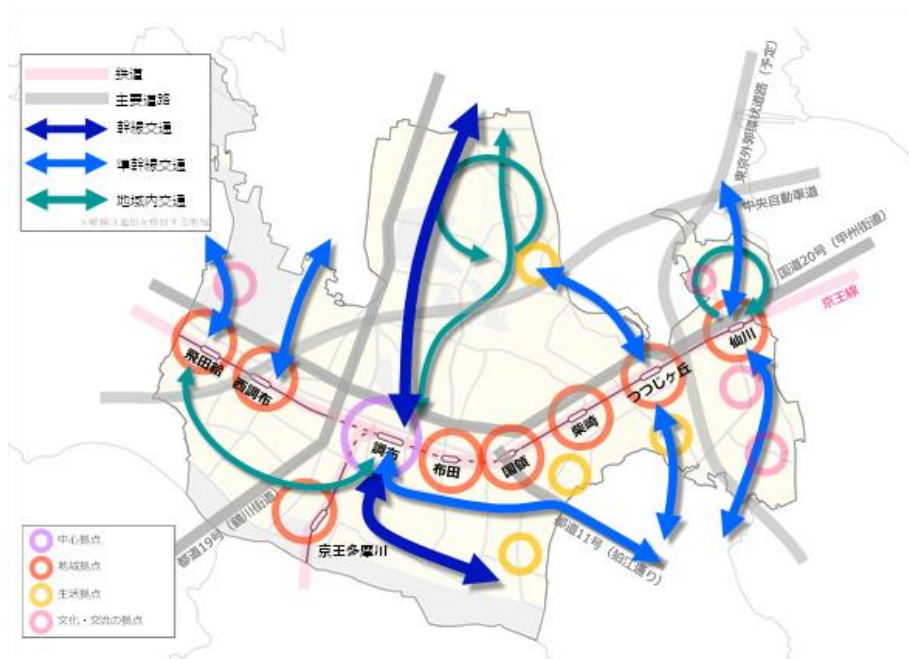


図 バスネットワークイメージ

注）調布市都市計画マスタープラン【中間とりまとめ】（令和5（2023）年1月）に基づき作成

- (2) 移動の利便性を向上するため、公共交通の結節点となる各地域の拠点では、多様な手段を利用できるよう、シェアサイクルステーションの設置を推進するほか、新たなモビリティを含むマルチモビリティステーションの導入について他自治体の事例を参考に検討を進めます。



図 マルチモビリティステーションのイメージ

出典) OpenStreet, ENEOSプレスリリース

#### 【関連する実施施策】

- 1：適切な公共交通ネットワークの構築
- 3：需要に対応した効率的なバスネットワークの構築・再編
- 12：公共交通ネットワークへの移動手段の確保
- 24：まちづくりの視点による道路整備（拠点形成と拠点間の連絡・地域のまちづくりへの貢献）
- 41：自転車ネットワークの構築，通行空間の整備とわかりやすい明示
- 43：自転車等駐車場整備
- 46：シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等への設置）

### 【重点施策1－2】誰もが使いやすい公共交通サービスの提供

- (1) インターネットや案内表示板等でバスの位置情報等を伝えるバスロケーションシステムの運用に向けた検討のほか，鉄道からバスへの乗換経路の案内等についてわかりやすい情報提供を行うとともに，公共交通が利用しやすい交通手段であることを周知し，公共交通の利用促進を図ります。
- (2) 新しいシステムを導入する際には，高齢者や障害者に向けたシステムの使い方講座等を実施し，誰もが公共交通を使いやすくなるための環境づくりを目指します。

#### 【関連する実施施策】

- 6：バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施
- 16：市民・来訪者など全ての利用者にわかりやすい情報提供



**【重点施策１－３】データやデジタル技術を活用した効率的な運行の検討**

- (1) 公共交通を連携するシステム（MaaS）の導入に向けて、交通事業者等との協議の実施を検討するとともに、利用環境の充実に向けた検討を進めます。
- (2) このようなシステムの構築に向けて、交通事業者の運行情報等の共通フォーマット化のほか、得られるデータの一元化などの交通事業者の取組に協力していきます。
- (3) 公共交通に関するデータのみならず、調布市が保有する様々な統計データなども連携させ、検討することにより、課題の把握や将来の需要予測などに活用することができ、より効率的な運行の検討資料としての活用が考えられます。そのため、相互のデータを連携して活用するための体制づくりを目指します。

**【関連する実施施策】**

- 2：公共交通サービスを連携する仕組み（MaaS等）の検討

## 【重点施策2】 環境負荷の少ない移動の提供

国や東京都の方針・取組を受け、調布市と調布市議会は、令和3（2021）年4月16日にゼロカーボンシティ宣言を共同で行いました。

今後、国・東京都と連携し、市民や事業者と協働して地球温暖化対策の取組を推進することとなり、交通部門でも取組が求められます。

調布市内のCO<sub>2</sub>排出量に占める運輸部門の割合は、17%程度です。1人1km当たりの移動によるCO<sub>2</sub>排出量は、自家用自動車の場合バスの2倍以上であり、地球環境のためにも環境負荷の少ない交通手段で移動することが望まれます。

こうしたことから、調布市では、環境負荷の少ない公共交通の利用を促進するとともに、車両のCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて、シェアサイクルの最大限の活用やゼロエミッション・ビークル（以下「ZEV」という。）の普及促進に努めます。

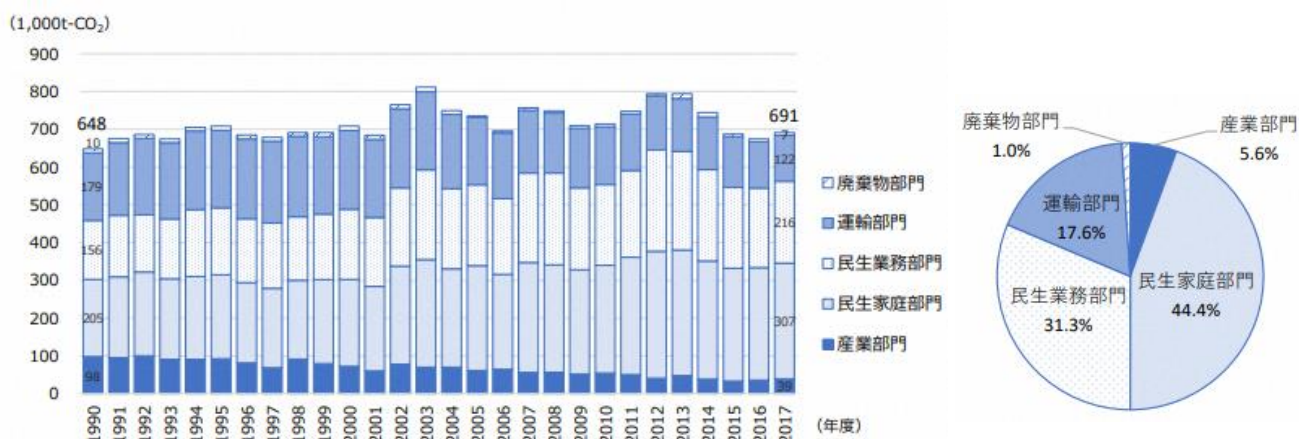


図 調布市におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移と平成29（2017）年度のCO<sub>2</sub>の部門別割合

出典）調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

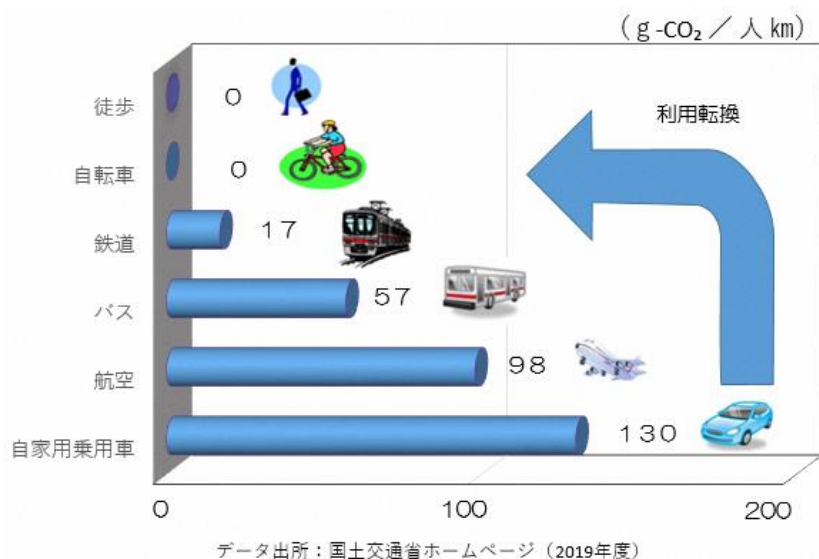


図 CO<sub>2</sub>排出量の比較-1人を1キロメートル運ぶのに排出されるCO<sub>2</sub>（令和元（2019）年度）

出典）東京都環境局交通機関の種類とCO<sub>2</sub>排出量

### 【重点施策2-1】環境負荷の低い移動手段の選択の促進

- (1) 重点施策1における公共交通のネットワークの構築やこれら公共交通を連携するシステム(MaaS)の導入検討により、公共交通の利用環境を向上し、環境負荷の大きな自動車等による個人移動から、公共交通や自転車利用への転換を促します。
- (2) 諸外国では、環境負荷軽減に向けたPRの一環で、カーフリーデー等を実施しており、このような周知活動の実施も併せて取り組みます。

#### 【関連する実施施策】

- 2：公共交通サービスを連携する仕組み(MaaS等)の検討
- 12：公共交通ネットワークへの交通手段の確保
- 41：自転車ネットワークの構築，通行空間の整備とわかりやすい明示
- 46：シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等への設置）

### 【重点施策2-2】ZEVの普及促進と導入を取り巻く環境の整備

- (1) 公用車や公共交通車両において、ZEVの導入を促進します。自家用車を新たに保有する場合において、ZEVを選択しやすいよう補助制度などの案内を実施します。
- (2) ZEVの普及には、身近に充電施設が必要なため、公共施設等への充電施設等の設置なども検討します。
- (3) 交通事業者と情報共有・連携を図るとともに、関係省庁や東京都の補助事業等を適切に活用しながら、これらの取組を推進していきます。

#### 【関連する実施施策】

- 19：ZEVの普及促進
- 20：環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進
- 21：グリーンスローモビリティなど次世代交通システムの活用方策検討



図 令和12(2030)年の脱炭素のまちのイメージ

出典) 調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

## 【重点施策3】 駅周辺の交通円滑化とにぎわいの向上

調布駅付近の連続立体交差事業の実現によって、18箇所の踏切が除却され、慢性的な交通渋滞の解消による道路交通の円滑化や歩行者や自転車の安全性の向上、鉄道により分断されていた南北市街地の一体化、鉄道敷地の有効活用など、様々な面で都市構造が大きな変貌を遂げました。

また、京王多摩川駅においては、土地区画整理事業の予定があり、今後、駅周辺の回遊性の向上や商業の拠点としてにぎわいのある拠点の形成が求められています。

これらを契機として、駅周辺での交通を円滑化し、人が中心となる、歩いて楽しいにぎわいのあるまちづくりを目指し、安全で快適な移動空間の確保と官民連携による空間の有効的な活用を検討します。

## 【重点施策3-1】安全性・快適性の確保に向けた回遊空間の形成

- (1) 調布駅付近の連続立体交差事業の実現により創出された鉄道敷地を活用した新たな空間により、調布駅周辺をはじめ、中心市街地や拠点への徒歩や自転車による移動経路を確保し交流・回遊を促進します。
- (2) 各地域の拠点では、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、舗装、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、植栽等の適切な維持管理等の既存道路の安全性向上に向けたバリアフリー化を促進することにより、歩行者の回遊性を高めます。
- (3) バリアフリー法に定める重点整備地区に新たに位置付けられた京王多摩川駅周辺地区について、新たな総合福祉センターの整備に合わせ、バリアフリー化の取組を促進します。

## 【関連する実施施策】

- 13：ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の促進
- 53：鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備
- 58：鉄道敷地を有効活用した緑豊かな空間の創出



図 鉄道敷地の整備内容

出典) あるく・つながる・みどりのまち～鉄道敷地の緑道整備～(令和3(2021)年3月)

**【重点施策3－2】地域と連携した憩いとにぎわいのあるまちづくり**

- (1) 植栽やベンチ等により空間の快適性を向上するとともに、憩い空間を併せて提供することで、移動するための空間としてだけでなく、休憩や交流の場所の提供を行います。
- (2) 創出された駅周辺の広場や道路空間等において、道路占用許可制度等により公共空間を有効活用したオープンカフェやイベント等の実施を促進することで駅周辺を歩いて楽しい空間とするなど、駅周辺の空間を有効活用することでにぎわいのあるまちづくりを目指します。
- (3) このような活用にあたり、地域や商店会、事業者と連携を図りながら実施します。
- (4) 主要観光地である深大寺等への経路や移動手段も検討し、観光地への玄関口として魅力あるまちづくりを目指します。

**【関連する実施施策】**

- 5 4：憩い空間などの整備による回遊性の向上
- 5 5：民間との協働等による空間創出，空間の快適性向上
- 5 6：民間との協働等による回遊性向上に向けた道路空間等の活用



## 第4節 施策実施方針

調布市総合交通計画の基本目標と基本方針，基本交通施策及び施策実施方針は以下のとおりです。  
次に示す基本方針，基本交通施策・施策実施方針に沿って，具体の施策を次ページから示します。

基本目標	基本方針	基本交通施策	施策実施方針
1 “安全・安心・快適” を支える交通	1 便利で快適な 交通環境の確 保	効率的な公共交通ネットワ ークの実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通ネットワークの構築</li> <li>●バスサービスの向上</li> <li>●バス走行経路の確保</li> <li>●駅周辺等の地域の拠点でのアクセス性の向上</li> <li>●乗継利便性などの向上</li> <li>●利用しやすい環境整備</li> </ul>
		公共交通利用環境の整備	
2 “環境” に配慮した交通	2 環境負荷の少 ない交通機関 の整備	環境に配慮した自動車利用 の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自動車の適正な利用への促進</li> <li>●ZEVの普及促進</li> </ul>
		環境に配慮した移動手段の 充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>●環境に配慮した移動手段の充実</li> </ul>
3 “活力・魅力” を支える交通	3 適切に機能分 担された快適 な道路ネット ワークの構築	効率的かつ効果的な広域道 路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効率的かつ効果的な道路整備</li> <li>●渋滞の解消</li> </ul>
		地域特性に応じた地区内道 路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路拡幅・整備</li> <li>●市民の協力による維持管理・整備など</li> <li>●安全性確保のための交通規制の実施</li> </ul>
	4 安全・安心に 移動できる環 境の整備	安全・安心な歩行空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安全な歩行空間の確保</li> <li>●利用マナーの向上</li> </ul>
		高齢者・障害者等の外出支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢者や障害者などが利用しやすいサービスの検討</li> </ul>
		自転車利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車通行空間の整備</li> <li>●自転車等駐車場などの環境整備</li> <li>●自転車利用マナーの向上</li> </ul>
	5 活力・魅力を 支える中心市 街地・拠点の 形成	中心市街地・駅周辺等の地域 の拠点へのアクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上</li> <li>●駅周辺での交通混雑の緩和</li> </ul>
		中心市街地・駅周辺等の地域 の拠点での回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安心して移動・回遊できる空間整備</li> <li>●魅力的な街並みの創出</li> </ul>



## 基本方針1 便利で快適な交通環境の確保

## 基本交通施策1-1 効率的な公共交通ネットワークの実現

## 施策実施方針1 公共交通ネットワークの構築

今後、高齢化の更なる進行が見込まれる中、公共交通ネットワークを構築することにより、誰もが移動しやすい環境を形成します。

## 【関連する実施施策】

- ・適切な公共交通ネットワークの構築
- ・公共交通のサービスを連携する仕組み（MaaS等）の検討
- ・需要に対応した効率的なバスネットワークの構築・再編

## ■1 ■ 適切な公共交通ネットワークの構築

- (1) 東西方向に運行する京王線と南北方向の隣接市区に運行する路線バスを基本としつつ、各拠点をつなぐ公共交通を構築し、誰でも日常的に移動できる環境をつくり中心市街地や拠点への誘導を図ります。
- (2) 公共交通が利用しにくい地域への対応や地域間ネットワークの充実等により利便性を向上させるため、地域公共交通の在り方を検討し、その実現に向けた取組を進めます。

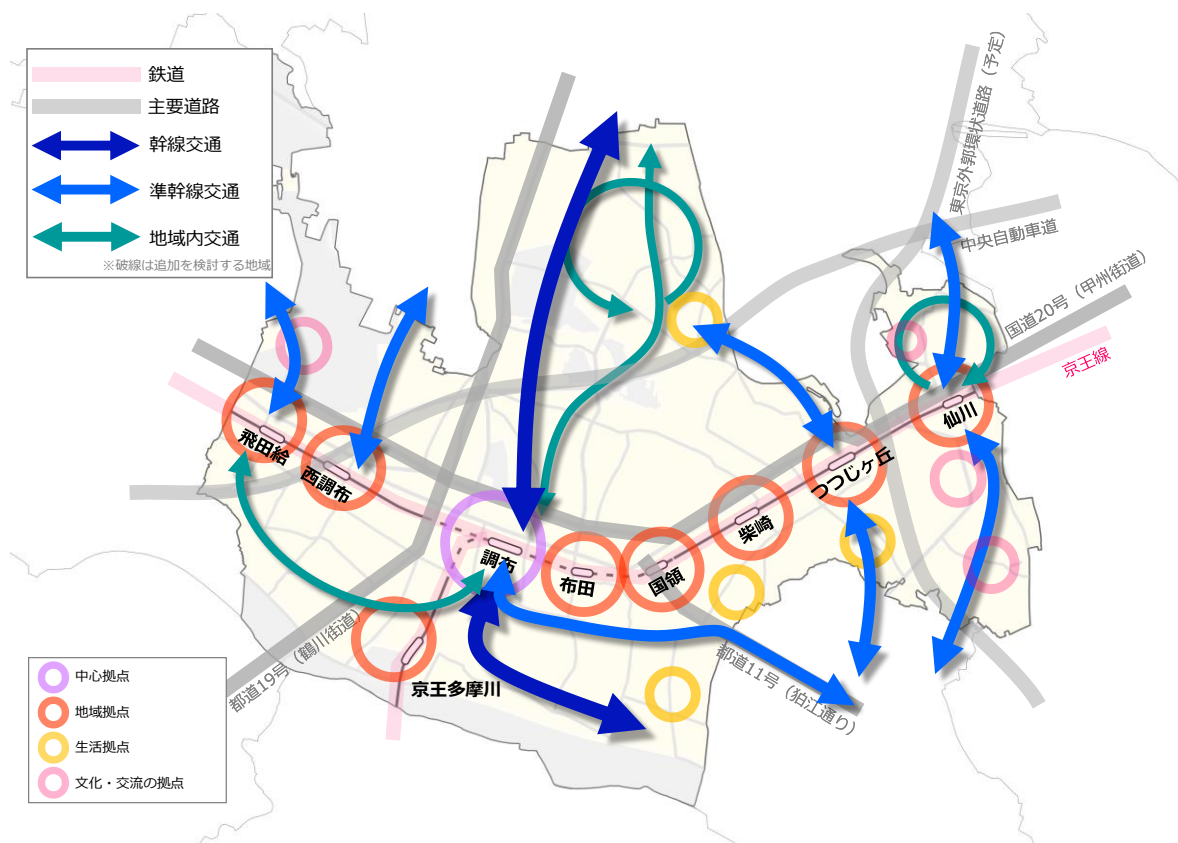


図 バスネットワークイメージ

調布市都市マスタープラン【中間とりまとめ】  
 （令和5（2023）年1月）に基づき作成

## ■2■ 公共交通のサービスを連携する仕組み（MaaS等）の検討

- (1) 複数の公共交通サービスを連携する仕組みの導入を検討し、公共交通の利用促進を図ります。
- (2) MaaS等の導入を関係事業者等と連携しながら検討します。



図 MaaSのイメージ

出典）国土交通省

## ■3■ 需要に対応した効率的なバスネットワークの構築・再編

- (1) 都市計画道路等による道路ネットワークの整備と合わせ、効率的かつ利便性の高いバスネットワークの構築に向けてバス事業者との協議を行います。
- (2) 鉄道駅から離れた深大寺地域やバス依存が高い地域を考慮しつつ、南北連絡に寄与するネットワークを検討します。
- (3) 現在、全国各地で自動運転技術の活用に関わる実証実験等が行われています。調布市においても、バス運行の効率化に向けて、関連動向に関する情報を収集するとともに、バス事業者との連携を図りながら自動運転技術の活用の在り方を検討していきます。

### 施策実施方針2 バスサービスの向上

効率的・効果的なネットワークの構築とともに、混雑の緩和や利便性の向上に向けた新たな施策の追加等により、利用者にとって利用しやすいサービスへと向上を図ります。

#### 【関連する実施施策】

- ・新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保
- ・需要に応じた適切な運行本数の設定
- ・バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施
- ・定時性、速達性の向上
- ・乗継割引制度導入に向けた検討

#### ■4 ■新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保

公共交通が利用しにくい地域に対応するため、バスネットワークの再編と併せて、現在、深大寺北町、深大寺東町を中心とした北部地域で行っている実証実験のように、これまでの路線バスやコミュニティバスにとらわれない、新たな車両や運行形態による移動手段の確保について、地域との連携を図りながら検討・導入します。

##### <北部地域巡回公共交通（実証実験）の実施>

令和2（2020）年11月のミニバス北路線（調37系統）の減便に伴い、影響を受けた方々の移動手段として深大寺北町、深大寺東町を中心とした北部地域の交通ニーズを把握するため巡回公共交通の実証実験を実施している。

北部地域巡回公共交通の実証実験ルート

（令和4（2022）年7月時点）



#### ■5 ■ 需要に応じた適切な運行本数の設定

人口や人の移動の変化，社会情勢の変化に伴う需要の変化に応じた，適切で効率的な運行本数の設定に向けて，バス事業者との協議を行います。

#### ■6 ■ バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施

- (1) インターネットや案内表示板等でバスの位置情報やバスの接近情報がわかるバスロケーションシステムの運用に向けて検討を進めます。
- (2) 高齢者等では，情報提供ウェブサイト等へのアクセス方法がわかりにくいなどがあるため，使い方講座など行うことを検討します。

##### 【事例】高槻市での高齢者ICT推進事業

- ・老人福祉センターでスマートフォンの使い方やリモート活動の展開，市SNSへの登録方法等を伝える講座が行われている。

##### 【事例】富山駅前広場のバス案内

- ・富山駅では，駅から出発するバスの情報を駅前広場の電光掲示板で表示しています。タッチパネル操作で情報を検索することもできます。



#### ■7 ■ 定時性，速達性の向上

- (1) 都市計画道路の整備や東部地区において連続立体交差事業を視野に入れたまちづくりを推進し，定時性・速達性の向上を目指します。
- (2) 三鷹通りを運行する路線では，関係機関と連携し，交差点改良等の促進により定時性，速達性を高めます。

## ■8■ 乗継割引制度導入に向けた検討

市内のバスによる移動促進のため、路線バスの乗継による割引制度を検討します。

### 【事例】京都市内での割引制度

- ・ICOCAやPiTaPa, Suicaなど全国相互利用対応のICカードで、市バス、地下鉄、京都バスを乗り継いだ場合、2乗車目の運賃が割引となる。バスは市バスだけでなく、京都バスも対象である。

## 施策実施方針3 バス走行経路の確保

調布市内では幅員が十分でない道路が多く、バスが運行できる道路が限られているため、歩行者や自転車にも配慮しつつ、需要が高い地域では局所的な道路拡幅や交差点改良を推進し、バスの円滑な走行を図ります。

### 【関連する実施施策】

- ・バスの円滑な走行のための道路整備、交差点改良、交通規制

## ■9■ バスの円滑な走行のための道路整備、交差点改良、交通規制

- (1) 幅員が十分でない道路が多く、バスが運行できる道路が限られています。歩行者や自転車にも配慮しつつ、道路が部分的に未整備となっている区間などを中心に、需要が高い地域では局所的な道路拡幅や交差点改良を推進します。
- (2) 道路の幅員が狭く、バスが通行できない地域においては、住民の意向を確認しながら、一方通行などの交通規制の設定による安全な走行経路の確保について検討します。

## 施策実施方針4 駅周辺等の地域の拠点でのアクセス性の向上

調布市内各駅の周辺地域を中心とする拠点へのアクセス性を向上し、誰でも移動しやすい空間づくりを目指します。

### 【関連する実施施策】

- ・駅までの主要な歩行経路の確保
- ・まちづくりと一体となった交通結節機能の強化
- ・公共交通ネットワークへの交通手段の確保

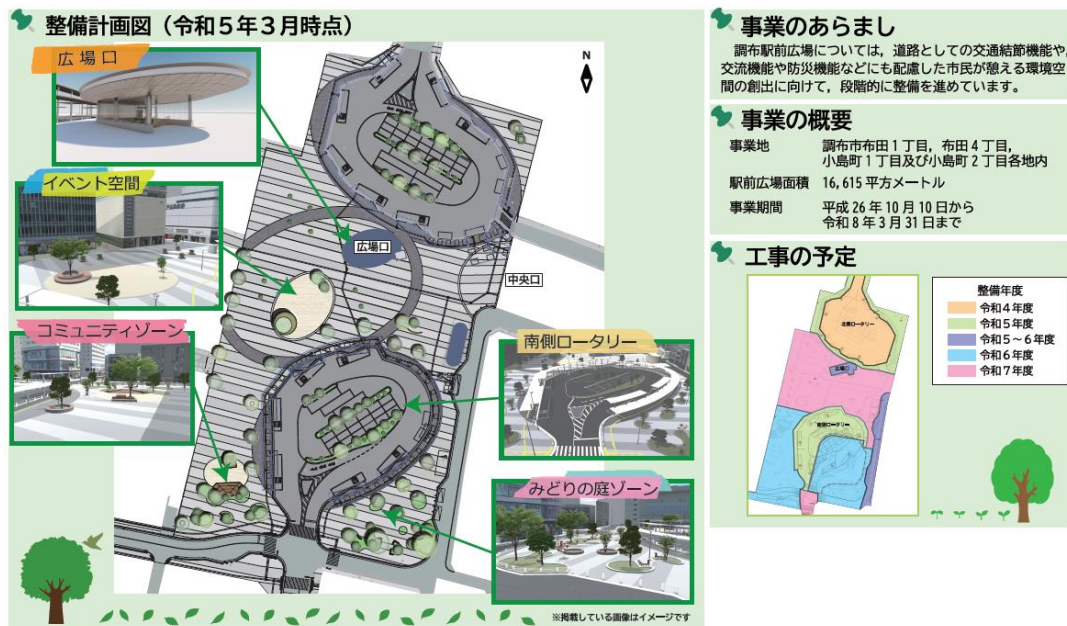
## ■10■ 駅までの主要な歩行経路の確保

駅までの主要経路における歩道幅員の確保や段差の解消などを図り、車いすやシニアカー、ベビーカーなど、誰でも移動しやすい歩行空間づくりを推進します。



### ■1.1 ■ まちづくりと一体となった交通結節機能の強化

- (1) 調布駅前広場については、「イベントゾーン」、「コミュニティゾーン」、「みどりの庭ゾーン」及び「おもてなしゾーン」の4つのゾーニングを設定し、各ゾーンのイメージに合わせた整備を進めます。
- (2) 拠点を中心とした駅前広場で、休憩できるスペースや施設の設置を検討し、ゆとりある駅前空間の創出を図ります。
- (3) 鉄道とバス等との交通結節点機能を強化するとともに、ゆとりと利便性を兼ね備えた人中心の空間を創出するため、駅前広場の整備を進めます。



出典）調布市資料

### ■1.2 ■ 公共交通ネットワークへの交通手段の確保

- (1) 鉄道や路線バスへのアクセス性を高めるため、自転車・シェアサイクルの利用促進、新たなモビリティ等の導入を検討します。
- (2) また、これらの乗降場所を連携し、接続性を向上するよう検討を行います。
- (3) 乗換拠点での自転車等駐車場の設置の推進や電動アシスト付き自転車のシェアサイクル事業のステーションの増設、広報活動を行い、官民連携により利用促進を図ります。

#### 【事例】さいたま市での人流データ等を活用したシェア型マルチモビリティの導入検討

- ・移動の利便性向上や都市の回遊性向上と環境負荷の低減などを両立する新たな都市の交通システムとして、電動アシスト付自転車・スクーター・超小型EVによるシェア型マルチモビリティの社会実装に向けて検討を行っている。
- ・モビリティのGPSデータ等を活用して、事業の有効性等を検証し、ポートやモビリティの最適配置等の利便性向上につなげている。



出典）OpenStreet, ENEOSプレスリリース

## 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
効率的な 公共交通 ネットワ ークの実 現	公共交通ネット ワークの構築	適切な公共交通ネットワークの構築	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		公共交通のサービスを連携する仕組み（MaaS等）の検討	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		需要に対応した効率的なバスネットワークの構築・再編	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	バスサービスの 向上	新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		需要に応じた適切な運行本数の設定	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		定時性、速達性の向上	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		乗継割引制度導入に向けた検討	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	バス走行経路の 確保	バスの円滑な走行のための道路整備，交差点改良，交通規制	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	駅周辺等の地域 の拠点でのアク セス性の向上	駅までの主要な歩行経路の確保	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		まちづくりと一体となった交通結節機能の強化	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		公共交通ネットワークへの交通手段の確保	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

（ ☐ ：施策の準備・検討    ☒ ：施策の展開・実施    ☒ ：実施した施策の継続・運用）



## 基本交通施策1－2 公共交通利用環境の整備

## 施策実施方針5 乗継利便性などの向上

移動経路におけるバリアフリー化のほか、バス利用者のための乗継情報や案内表示、バス待ち環境の整備により乗継利便性の向上を図ります。

## 【関連する実施施策】

- ・まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】
- ・ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の促進
- ・公共サイン整備ガイドラインに基づく案内表示の推進
- ・ベンチや上屋などのバス待ち環境整備

## ■13■ ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の促進

- (1) 各地域の拠点では、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、舗装、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、植栽等の適切な維持管理等の既存道路の安全性向上に向けたバリアフリー化を促進することにより、歩行者の回遊性を高め、誰もが利用しやすい交通結節点を目指します。
- (2) バリアフリー法に定める重点整備地区に新たに位置付けられた京王多摩川駅周辺地区について、新たな総合福祉センターの整備に合わせ、バリアフリー化の取組を促進します。
- (3) 旅客施設では、調布駅付近の連続立体交差事業と併せてバリアフリー化を図り、(旧)調布市バリアフリー基本構想(平成24(2012)年3月策定)における全ての公共交通特定事業が完了していますが、引き続き、駅係員、乗務員のバリアフリー教育等の継続事業の推進が必要です。
- (4) バス・タクシーでは、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの普及や乗務員教育の強化が課題となっています。そのため、今後は上記の課題を改善していくとともに、高齢者、障害者等に対する理解促進や施設利用の手助けといった人的対応・心のバリアフリーに関する取組を実施します。

## ■14■ 公共サイン整備ガイドラインに基づく案内表示の推進

調布市公共サイン整備ガイドライン(平成27(2015)年3月)に基づき、誰にでもわかりやすく、安全・安心に使える、統一感のある美しい公共サイン整備を推進します。

## ■15■ ベンチや上屋などのバス待ち環境整備

駅前バスターミナル以外でも、主要なバス停において、運行情報システム、道路の幅員など条件が整う箇所について、上屋やベンチの設置状況を確認し、交通事業者とともに設置に向けた検討を進め、快適でより利用しやすいバス交通を目指します。

### 施策実施方針6 利用しやすい環境整備

全ての利用者にわかりやすい情報提供により、誰もが利用しやすい公共交通利用の環境を目指します。

#### 【関連する実施施策】




・市民・来訪者など全ての利用者にわかりやすい情報提供

#### ■16■ 市民・来訪者など全ての利用者にわかりやすい情報提供

- (1) 目的地へ向かうバス路線の情報や鉄道駅から利用するバス停までの経路などについて、わかりやすい情報提供を行うとともに、バスが利用しやすい交通手段であることを伝え、利用促進を図ります。
- (2) 鉄道駅では、路線シンボル及び駅ナンバリングの表記やピクトグラムを活用、多言語表記の充実などわかりやすい案内表示への改善に向けて事業者と協議を行います。

#### 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
公共交通 利用環境 の整備	乗継利便性など の向上	まちづくりと一体となった交通結節機能の強化 【再掲】		
		ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の促進		
		公共サイン整備ガイドラインに基づく案内表示の推進		
		ベンチや上屋などのバス待ち環境整備		
	利用しやすい環境整備	市民・来訪者など全ての利用者にわかりやすい情報提供		

(  : 施策の準備・検討  : 施策の展開・実施  : 実施した施策の継続・運用 )

## 基本方針2 環境負荷の少ない交通機関の整備

## 基本交通施策2-1 環境に配慮した自動車利用の実現

## 施策実施方針7 自動車の適正な利用への促進

大気汚染を防止し、CO<sub>2</sub>排出量を削減するためのエコドライブの推進、自動車利用から徒歩や自転車、公共交通利用への転換を図るモビリティマネジメントの実施により、自動車利用の合理化を目指します。

## 【関連する実施施策】

- ・エコドライブの推進
- ・モビリティマネジメントの実施

## ■17■ エコドライブの推進

自動車利用をする場合の大気汚染を防止し、CO<sub>2</sub>排出量を削減するため、エコドライブの啓発活動を推進します。

## ■18■ モビリティマネジメントの実施

エコ通勤優良事業所認証制度の普及啓発活動を通じて、徒歩や自転車、公共交通機関の利用への転換を促進します。

## 施策実施方針8 ZEVの普及促進

ZEVである、電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV）、燃料電池自動車（FCV）等の普及促進に取り組みます。

## 【関連する実施施策】

- ・ZEVの普及促進

## ■19■ ZEVの普及促進

- (1) 公共交通機関の利用促進やZEVの普及に向けた取組などを進めていきます。
- (2) 公用車の更新・新規購入時にZEVの導入に努めるほか、一般車でもZEVへの買換えを促進します。
- (3) ZEVの導入、集合住宅等への充電設備設置、蓄電池の設置等に係る東京都等の補助事業に関する情報提供を行い、ZEV導入に向けて公共施設等への充電施設の設置などを検討します。



図 各車両の特徴

出典）東京都環境局ホームページ

## 【事例】板橋区がEV等によるカーシェアリングサービスの導入

- ・区の公用車として民間が運営するEVなどによるカーシェアリングサービスを導入した。区の所有地に配備し、公用車としての利用がない時間帯には一般の会員の利用も可能とし、区民へのEV普及を促進する。板橋区は、EVを含むカーシェアリングを公用車として使用することで、環境負荷低減に貢献するだけでなく、公用車削減による維持費・管理費などのランニングコスト削減にも繋げる。

## 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
環境に配 慮した自 動車利用 の実現	自動車の適正な 利用への促進	エコドライブの推進		
		モビリティマネジメントの実施		
	Z E Vの普及促 進	Z E Vの普及促進		

（□：施策の準備・検討 ■：施策の展開・実施 ▨：実施した施策の継続・運用）

## 基本交通施策2-2 環境に配慮した移動手段の充実

## 施策実施方針9 環境に配慮した移動手段の充実

CO<sub>2</sub>排出量の削減につながる公共交通、シェアサイクル、カーシェアリング等の環境に配慮した移動手段の整備を進めます。

## 【関連する実施施策】

- ・環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進
- ・グリーンスローモビリティなど次世代交通システムの活用方策検討
- ・シェアサイクルやEV等を活用したカーシェアリングの普及促進

## ■20■ 環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進

- (1) 東京都では、ゼロエミッション・バスを導入する事業者に対し、当該車両の購入に要する経費の一部の助成を行っており、このような補助事業の活用による導入促進について交通事業者等と協議します。
- (2) CO<sub>2</sub>排出量の削減につながる公共交通として、グリーンスローモビリティなど次世代交通システムの導入検討を行います。

## ■21■ グリーンスローモビリティなど次世代交通システムの活用方策検討

国土交通省では、グリーンスローモビリティの普及に係る支援、導入実証調査・車両購入等で活用可能性のある支援事業を行っています。このような補助事業の活用について交通事業者と協議をします。

## ■22■ シェアサイクルやEV等を活用したカーシェアリングの普及促進

- (1) 自転車利用を促進するため、民間事業者と連携したシェアサイクルを導入しています。今後は、ステーションの増設を進めるとともに、市民の方を対象としてイベント等での広報活動を行い、官民連携して利用促進を図ります。
- (2) 環境にやさしい交通手段の普及促進に向け、エコカー等によるカーシェアリングの仕組みを検討します。

## 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
環境に配 慮した移 動手段の 充実	環境に配慮した 移動手段の充実	環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		グリーンスローモビリティなど次世代交通システムの活用方策検討	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		シェアサイクルやEV等を活用したカーシェアリングの普及促進	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

（☐：施策の準備・検討 ☒：施策の展開・実施 ☒：実施した施策の継続・運用）

## 基本方針3 適切に機能分担された快適な道路ネットワークの構築

### 基本交通施策3-1 効率的かつ効果的な広域道路網の整備

#### 施策実施方針10 効率的かつ効果的な道路整備

- (1) 道路の交通、環境、防災の機能を十分発揮し、良好な都市形成に寄与するため、路線の必要性や優先度を定期的に確認し、効率的かつ効果的なまちづくりを進めます。
- (2) 隣接する自治体との円滑な移動と交流の活発化を支えるため、より効率的かつ効果的な道路網の整備を推進します。

#### 【関連する実施施策】

- ・道路ネットワークの整備
- ・まちづくりの視点による道路整備（拠点形成と拠点間の連絡・地域のまちづくりへの貢献）

#### ■23■ 道路ネットワークの整備

- (1) 調布市道路網計画における優先的に整備すべき路線について、調布市基本計画等と整合を図り、現在事業中である路線の進捗状況や財政状況、まちづくりの機運の高まりなどを勘案しながら順次事業を進めます。
- (2) 関連する都市基盤整備事業と連携を図ることで、道路の整備効果を一体的に発現し、渋滞箇所の解消や道路整備による効果の大幅な向上を図ります。

#### ■24■ まちづくりの視点による道路整備（拠点形成と拠点間の連絡・地域のまちづくりへの貢献）

- (1) バスなどの公共交通ネットワークとして必要性が高い箇所や住民発意によるまちづくりが進んでいる地域の路線を整備することで、快適でより便利なまちを形成します。
- (2) 地域のまちづくりの熟度に応じて、沿道の街並み形成の促進などについて、地域住民と協働で検討を進めます。

#### 施策実施方針11 渋滞の解消

渋滞は自動車やバス交通の円滑な移動の妨げとなるほか、大気汚染やCO<sub>2</sub>排出量の増加につながっています。交差点など局所的な箇所に原因がみられる場合には、問題解消に向けた施策検討を進めます。

#### 【関連する実施施策】

- ・交差点改良などによる広域道路の渋滞解消
- ・開かずの踏切の解消（5か所）

#### ■25■ 交差点改良などによる広域道路の渋滞解消

東京都「第3次交差点すいすいプラン」において指定されたボトルネックとなっている交差点での着実な整備を促進します。

#### ■26■ 開かずの踏切の解消（5か所）

連続立体交差事業を見据え、地元のまちづくりの機運を高めつつ、国や東京都をはじめ、鉄道事業者との協議、調整を図りながら、東部地区の交通環境の改善を推進します。



## 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
効率的かつ効果的な 広域道路網の整備	効率的かつ効果的な道路整備	道路ネットワークの整備		
		まちづくりの視点による道路整備（拠点形成と拠点間の連絡・地域のまちづくりへの貢献）		
	渋滞の解消	交差点改良などによる広域道路の渋滞解消		
		開かずの踏切の解消（5か所）		

（□：施策の準備・検討 ■：施策の展開・実施 ▨：実施した施策の継続・運用）

## 基本交通施策3-2 地域特性に応じた地区内道路網の整備

## 施策実施方針12 道路拡幅・整備

歩行者と自転車、自動車、バスなどが混在している地域や、緊急車両が通行できない道路については、安全性の確保のほか、防災性、快適性、コミュニティ機能の向上といった観点から優先性を検討し整備を進めます。

## 【関連する実施施策】

- ・地域特性及び役割に応じた地区内道路網の見直しと整備
- ・広域道路網整備と合わせた地区内道路網整備による機能向上

## ■27■ 地域特性及び役割に応じた地区内道路網の見直しと整備

- (1) 地区内道路網の機能確保のための総合的な取組において、各地域の状況を適切に把握し、地域と連携を図りながら、早期の課題解決に向けて検討を進めます。
- (2) 緊急車両が通行できない道幅の狭い道路の解消を推進します。

## ■28■ 広域道路網整備と合わせた地区内道路網整備による機能向上

都市計画道路と接続する地区内道路については、様々な交通の需要状況や広域道路網の整備状況を考慮のうえ整備手法などを検討し、一体的な整備を促進することで効率的な機能向上を図ります。

## 施策実施方針13 市民の協力による維持管理・整備など

住宅地等における道路の見通しの改善や景観のための沿道植栽の管理、沿道緑化の維持・推進、セツバックなど、地域住民自身による身近な道路の安全性や快適性の確保を推進します。

## 【関連する実施施策】

- ・身近な道路の維持管理を住民が行う取組の推進（植栽・清掃）
- ・セツバックなどによる歩行空間の拡充

## ■29■ 身近な道路の維持管理を住民が行う取組の推進（植栽・清掃）

植栽や清掃等の維持管理については、住民参加により協働で行う取組を推進し、沿道の景観や快適な通行環境確保を図ります。

## ■30■ セツバックなどによる歩行空間の拡充

交通量が多く歩道が狭い道路や小学校や中学校周辺の通学路等においては、都市計画諸制度を活用し、地権者の協力のもと、セツバックなどで歩行者空間が確保できるよう検討します。

### 施策実施方針14 安全性確保のための交通規制の実施

局所的な整備や維持管理だけでは安全性が十分に確保できない場合、通過交通の進入抑制や一方通行規制などの適切な設定による安全性の確保が必要です。

#### 【関連する実施施策】

- ・規制，ルールなどによる機能確保のための総合的な取組の検討

#### ■31■ 規制，ルールなどによる機能確保のための総合的な取組の検討

道幅の狭い地区内道路での歩行者の安全性を確保するため，道路状況に応じて一方通行規制や速度規制など，機能確保のための総合的な取組について関係機関との協議・検討を行います。

#### 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
地域特性 に応じた 地区内道 路網の整 備	道路拡幅・整備	地域特性及び役割に応じた地区内道路網の見直しと整備		
		広域道路網整備と合わせた地区内道路網整備による機能向上		
	市民の協力による維持管理・整備など	身近な道路の維持管理を住民が行う取組の推進（植栽・清掃）		
		セットバックなどによる歩行空間の拡充		
	安全性確保のための交通規制の実施	規制，ルールなどによる機能確保のための総合的な取組の検討		

（□：施策の準備・検討 ■：施策の展開・実施 ▨：実施した施策の継続・運用）

## 基本方針4 安全・安心に移動できる環境の整備

## 基本交通施策4-1 安全・安心な歩行空間の確保

## 施策実施方針15 安全な歩行空間の確保

市民や来訪者等、誰もが安心して活動できるよう、中心市街地や拠点を中心に、道路整備との連携を図りながら安全・快適な歩行空間の創出を目指します。

## 【関連する実施施策】

- ・歩行時の快適性向上に向けた空間整備
- ・駅までの主要な歩行経路の確保【再掲】
- ・ユニバーサルデザインの考え方に基づく歩道のバリアフリー化
- ・歩きやすい歩行環境整備に向けた無電柱化の促進

## ■3.2 ■ 歩行時の快適性向上に向けた空間整備

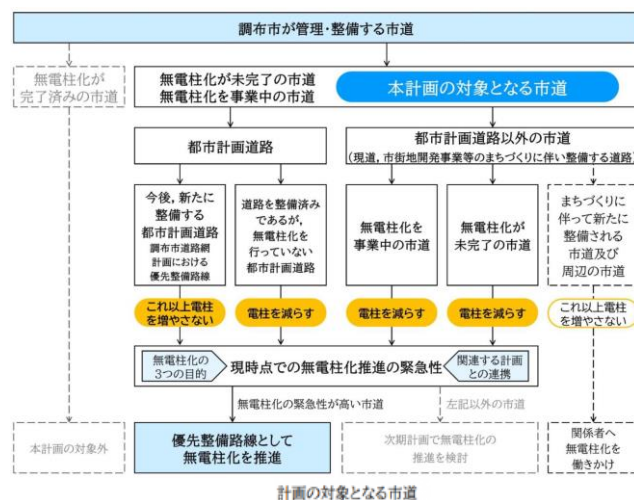
鉄道駅の自由通路の整備、自転車利用環境の充実、緑あふれる空間の創出、歩道の段差解消や障害物撤去等、人がまち歩きをしやすく、回遊性を高める取組を推進します。

## ■3.3 ■ ユニバーサルデザインの考え方に基づく歩道のバリアフリー化

- (1) 中心市街地内や駅周辺等の拠点内の主要な歩道では、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、バリアフリー化を推進します。
- (2) 主要な道路の整備に当たっては、ユニバーサルデザインの考え方を導入し、全ての人が安全でストレスがなく通行できるよう、段差の解消やサイン等の整備を行います。
- (3) 最も身近な交通手段である徒歩や自転車を利用する際の「安全・安心・快適」を確保するため、歩行者や自転車の通行空間を整備します。

## ■3.4 ■ 歩きやすい歩行環境整備に向けた無電柱化の促進

- (1) 無電柱化の対象路線は、無電柱化が完了していない全ての市道とします。このうち、現道の無電柱化においては、無電柱化の3つの目的（都市防災機能の強化・安全で快適な歩行空間の確保・良好な都市景観の創出）を達成する視点から、無電柱化の緊急性が高い路線から無電柱化を進めます。
- (2) 加えて、都市の骨格を形成するための幹線道路であり、市内の円滑で安全な交通の確保や防災性の向上において重要な役割を担う都市計画道路については、原則として無電柱化を行います。



出典）調布市無電柱化推進計画

### 施策実施方針16 利用マナーの向上

自動車や自転車だけでなく、歩行者においてもマナーを向上し事故の防止を目指します。

#### 【関連する実施施策】

- ・歩行時のマナー向上への啓発活動
- ・踏切以外の安全な経路の案内













#### ■35■ 歩行時のマナー向上への啓発活動




信号や横断歩道、歩行ルール等について情報提供や啓発活動を行い、交通安全意識と歩行者マナーの向上を推進します。

#### ■36■ 踏切以外の安全な経路の案内

既存地下道などの踏切の遮断に左右されない経路に関する案内情報を提示し、目的に沿った歩行者の誘導を促進します。

### 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
安全・安心な歩行 空間の確保	安全な歩行空間 の確保	歩行時の快適性向上に向けた空間整備		
		駅までの主要な歩行経路の確保【再掲】		
		ユニバーサルデザインの考え方に基づく歩道のバリアフリー化		
		歩きやすい歩行環境整備に向けた無電柱化の促進		
	利用マナーの向 上	歩行時のマナー向上への啓発活動		
		踏切以外の安全な経路の案内		

（：施策の準備・検討 ：施策の展開・実施 ：実施した施策の継続・運用）

## 基本交通施策4-2 高齢者・障害者等の外出支援

## 施策実施方針17 高齢者や障害者などが利用しやすいサービスの検討

高齢者や障害者などの安全・快適な移動を支援し、誰もが外出しやすい環境づくりを推進します。

## 【関連する実施施策】

- ・新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保【再掲】
- ・地域との協働による新たな公共交通の導入検討
- ・ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の促進【再掲】
- ・公共交通機関の利用環境の整備
- ・利用しやすい移動支援施策の充実
- ・心のバリアフリーの実践に向けた取組の促進

## ■37■ 地域との協働による新たな公共交通の導入検討

施設間を結ぶ公共交通の運行要望が高い地域などについては、乗合タクシーなど適切な運行形態のもと地域との協働による公共交通の導入を検討します。

## ■38■ 公共交通機関の利用環境の整備

- (1) 路線バス・ミニバスの運行におけるノンステップバスの導入を進め、誰もが利用しやすい環境を整備し社会参加の促進を図ります。
- (2) 特に、鉄道駅等の交通結節点における公共交通と福祉輸送サービスとの円滑な乗継ぎ方策について、関係者と協議しながら検討し、可能なものから実現を目指します。

## ■39■ 利用しやすい移動支援施策の充実

- (1) ICT等最新技術の活用も含めた各種施策の連携による利用環境の充実について検討します。
- (2) 車いすやストレッチャーを利用する方を含め、個々の利用者のニーズに応じた交通手段の確保を支援します。
- (3) 障害者を対象とした福祉タクシー券事業について、福祉タクシー券のありかた検討委員会の検討結果を踏まえ、個々の利用者のニーズに対応できるよう検討します。
- (4) ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）について、車いす等でも利用が可能であることを周知・啓発し、誰もが利用しやすい交通手段の一つとして利用を促していきます。
- (5) また、高齢者・障害者の自立した生活を促進するための外出支援施策として、シニアカー・電動車いすのシェアリングなどによる生活圏の拡大を検討します。

## ■40■ 心のバリアフリーの実践に向けた取組の促進

- (1) 共生社会の充実に向け、「パラハートちょうふ」のキャッチフレーズを掲げ、市民に心のバリアフリーの促進に協力いただけるよう啓発に努めるとともに、不特定多数の利用が見込まれる施設の施設設置管理者等に、より利用しやすい環境づくりの推進に協力いただけるよう、積極的に働きかけていきます。
- (2) また、調布市バリアフリー基本構想では、調布市が主体となり、「教育啓発特定事業」及び「人的対応・接遇に関する事業」を位置付け、市全域における心のバリアフリーの促進に取り組んでいきます。
- (3) 高齢者等に対して、現在行われているICT等の利用方法講座等を活用して、公共交通の情報提供ウェブサイトへのアクセス方法や予約システムの利用方法などの使い方講座など行うことを検討します。



【事例】鎌倉市でのICTを活用した歩行支援システムの整備

・市内の主要観光エリアのネットワークデータを整備するとともに、公共施設や観光施設等のバリアフリー情報を付加した施設データの整備を始めている。

【事例】高槻市での高齢者ICT推進事業

・老人福祉センターでスマートフォンの使い方やリモート活動の展開、市が運営するSNSへの登録方法等を伝える講座が行われている。

【事例】朝霞市の障害者移動支援施策

・重度障害者の生活圏の拡大と社会参加の促進をはかるため、福祉タクシー券の交付、バス・鉄道共通カードの利用料の助成、又は自動車燃料費の補助の内どれか1つを補助している。

誰にもやさしい次世代のタクシー

# UDタクシー

( Universal Design Taxi )

ユニバーサルデザインタクシーとは、健康な方ももちろん車いす使用の方、ベビーカー使用のご家族、高齢者、妊娠中の方など、「誰もが利用しやすいタクシー」の総称です。

- 一般のタクシーと異様に車中で寝起きとでもご利用いただけます。また、ご予約も可能です。
- 乗降料金は一般のタクシーと変わりません。

「車いすの乗り降りをもっとスムーズに。」スロープを改良して、常設ポイントに設置しました。

(一社)東京ハイヤー・タクシー協会では、高齢化社会の進展とオリンピック・パラリンピックの開催等を見据え、2020年までにユニバーサルデザインタクシーの一方台導入に取り組んでおります。

2017年10月にユニバーサルデザインタクシーである「JPN TAXI (ジャパンタクシー)」が発売され、東京都内において2019年1月末で約6,000台が導入され、特徴のある新型車を街中で多くの皆様が目にしたことと想います。発売以降、乗降性能や居住性の高さから多くの利用者の皆様から高い評価をいただいております。その一方で車いすの乗降に関し、厳しくも大変貴重なご意見をいただきました。

この度ご案内する専用スロープは、「車いすの乗り降りをもっとスムーズに」とのご要望をもとに、メーカーであるトヨタ自動車と東京ハイヤー・タクシー協会が改良に取り組んできたものです。

この専用スロープは東京都の支援を得て、都内の病院、スポーツ施設、ホテル等、賛同をいただいた各施設に設置しておりますので、ご利用の際は是非ご活用ください。

今後も東京のタクシーは、全ての利用者に対し「安全・安心・快適なタクシー」を目指して、様々な施策に取り組みでまいります。

**JPN TAXI**

- 車いすで乗車できる、ゆとりある空間を確保しています。
- 専用スロープで、車いすの乗降がよりスムーズに行えます。
- 色目の方や、お子さまに配慮した乗降用の手すりが装備されています。

専用スロープ  
車いすでの乗降がよりスムーズに、スピーディーに行えます。

■乗車可能な車いすの寸法目安

幅	700mm 以下
長さ	1,200mm 以下
高さ	1,300mm 以下

(スロープの許容重量は200kgです。)

出典) UDタクシーについて (一社)東京ハイヤー・タクシー協会ホームページ  
事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
高齢者・ 障害者等 の外出支 援	高齢者や障害者 などが利用しや すいサービスの 検討	新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保【再掲】		
		地域との協働による新たな公共交通の導入検討		
		ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の促進【再掲】		
		公共交通機関の利用環境の整備		
		利用しやすい移動支援施策の充実		
		心のバリアフリーの実践に向けた取組の促進		

( : 施策の準備・検討   : 施策の展開・実施   : 実施した施策の継続・運用 )

## 基本交通施策4-3 自転車利用環境の整備

## 施策実施方針18 自転車通行空間の整備

利用実態に合わせた市内の安全な自転車ネットワークの構築，まちづくりや道路整備と併せた計画的な自転車通行空間の整備により，誰もが安全かつ快適に自転車で移動できる環境づくりを推進します。

## 【関連する実施施策】

- ・自転車ネットワークの構築，通行空間の整備とわかりやすい明示

## ■4.1 ■ 自転車ネットワークの構築，通行空間の整備とわかりやすい明示

- (1) 自転車利用実態に合わせて，市内の自転車ネットワークを構築し，日常的な移動での利便性向上を図ります。
- (2) 都市計画道路の整備，改修に合わせて，道路空間の再配分などにより通行空間の確保を検討します。
- (3) また，子どもや高齢者にもわかりやすい自転車通行空間のサインを表示し，通行空間の利便性向上と歩行者の安全性の向上を図ります。
- (4) 市外からの来訪者にも利用しやすく楽しめる環境を創出するため，近隣自治体とも連携し自転車マップの作成，ルールやサイン計画などについて検討します。

## 施策実施方針19 自転車等駐車場などの環境整備

自転車等駐車場について，適正な運用を推進するとともに，鉄道事業者・施設設置者等による自転車等駐車場の設置を推進します。

また，通行の妨げとなる放置自転車の撤去を継続します。

## 【関連する実施施策】

- ・放置自転車対策
- ・自転車等駐車場整備
- ・路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）
- ・自転車通行空間のサインの表示
- ・シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等への設置）

## ■4.2 ■ 放置自転車対策

- (1) 商店街周辺に設置された調布市立有料自転車等駐車場の一部を商店街等に有償で貸与することについて，商店街等と協議します。
- (2) また，鉄道事業者・民間事業者による設置の推進など，関係機関と市が協働し，利用しやすく効率的な整備手法を検討します。
- (3) 歩行者のバリアとなっている違法駐輪について，心のバリアフリーの推進に加え，関係機関と協議・調整を行いながら，「自転車等放置禁止区域」の生活関連経路における対応（違法駐輪の撤去や啓発案内等）を継続して実施します。加えて，自転車利用マナーの向上への啓発活動も実施します。

#### ■43■ 自転車等駐車場整備

- (1) 公共交通までの交通手段として自転車が利用しやすいよう、乗換拠点での自転車等駐車場の設置を推進します。
- (2) 一般的なサイクルラックに停めにくい大型自転車の増加に伴い、平置き式の駐輪スペースの設置や利用ルール設定などの必要性を検討します。
- (3) 自転車の駐輪状況をみながら、125cc以下の自動二輪車及び原動機付自転車について、運用の中で125cc以下の自動二輪車及び原動機付自転車のための駐車スペースの調整を図ります。

#### ■44■ 路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）

- (1) 道路法施行令の改正により、道路上への自転車等駐車場の設置が可能となったことに伴い、公安委員会等と協議を行い、道路上への駐車施設設置について検討します。
- (2) 買い物利用による短時間の駐輪需要に対応するため、路上自転車等駐車場について検討を進めます。

#### ■45■ 自転車通行空間のサインの表示

近隣自治体との連続した通行を想定し、通行空間のサインの共通化を検討します。

#### ■46■ シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等への設置）

市内移動の利便性向上と来訪者の回遊性向上を図るため、民間事業者と連携し、シェアサイクルステーションを拡充します。

### 施策実施方針20 自転車利用マナーの向上

歩行者・自転車利用者・自動車いずれも安全で安心な移動環境の確保のため、利用者マナーの向上に向けた啓発活動などを行います。

#### 【関連する実施施策】

- ・利用マナー向上への啓発活動
- ・各種機関との連携による放置自転車防止、自転車等駐車場への案内・誘導など

#### ■47■ 利用マナー向上への啓発活動

- (1) 交通意識の高揚と自転車利用に関するルール・マナー向上を図るため、自転車安全利用講習会の開催や様々な媒体を活用した広報啓発に取り組みます。
- (2) ロードサイクル利用者に向けたルール・マナー向上を図るため、様々な媒体を活用した広報啓発に取り組みます。



出典) 自転車安全利用講習会 パンフレット

#### ■48■ 各種機関との連携による放置自転車防止、自転車等駐車場への案内・誘導など

鉄道事業者や企業など各種機関と連携し、適切な案内による自転車等駐車場への誘導について検討します。

## 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
自転車利 用環境の 整備	自転車通行空間 の整備	自転車ネットワークの構築，通行空間の整備とわ かりやすい明示		
	自転車等駐車場 などの環境整備	放置自転車対策		
		自転車等駐車場整備		
		路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）		
		自転車通行空間のサインの表示		
		シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等 への設置）		
	自転車利用マナ ーの向上	利用マナー向上への啓発活動		
		各種機関との連携による放置自転車防止，自転車 等駐車場への案内・誘導など		

（ □：施策の準備・検討 ■：施策の展開・実施 ▨：実施した施策の継続・運用）

## 基本方針5 活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成

## 基本交通施策5-1 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上

## 施策実施方針2-1 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上

- (1) 調布駅周辺などの中心市街地については、商業等の活性化方策・事業を定めた「まちなか再生プラン」での取組やその後策定した「調布市中心市街地活性化プラン」での内容を継続しつつ、新たな技術も活用しながら、更なる活力の維持・向上を図っていきます。
- (2) このほか、駅周辺等の地域の拠点については、アクセス性の強化による活力や魅力向上を図るとともに、相互の機能を補完するため公共交通による拠点間の連携強化を図っていきます。

## 【関連する実施施策】

- ・まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】
- ・適切な公共交通ネットワークの構築【再掲】
- ・徒歩・自転車によるアクセス環境の整備

## ■49■ 徒歩・自転車によるアクセス環境の整備

- (1) 徒歩や自転車でも中心市街地や市内各拠点へ安全・快適に移動できる経路の確保を推進します。
- (2) 自転車専用通行帯や自動車道の検討、自転車駐車場（駐輪場）の設置など、自転車の利用環境の整備を推進します。

## 施策実施方針2-2 駅周辺での交通混雑の緩和

駅周辺での交通混雑緩和に向けて、駐車場の効果的な運用、荷捌き車両や違法駐車への対策を進めます。

## 【関連する実施施策】

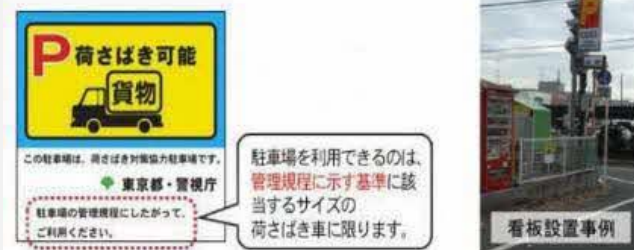
- ・荷捌き車両等向け駐停車空間の確保の促進
- ・違法駐車・放置自転車対策の推進

## ■50■ 荷捌き車両等向け駐停車空間の確保の促進

駐車場事業者と協力して、交通渋滞の一因となる路上での荷捌き行為を解消するため、「荷捌き可能駐車場」の設置や時間帯による路上での荷捌き対策等を検討し、必要な整備を進めます。

## 【事例】東京都でのコインパーキングを活用した「荷さばき可能駐車場」の確保

- ・東京都では、駐車場事業者の協力を得て、どの駐車マスでも荷捌き可能な駐車場を「荷さばき可能駐車場」として指定している。



出典) 東京都ホームページ



### ■51■ 違法駐車・放置自転車対策の推進

- (1) 歩行者や自転車交通の多い経路において違法駐車防止重点地域を設定し、違法駐車対策の推進を行います。
- (2) 自転車等駐車場整備やパトロールの強化、放置自転車の撤去などを推進し、安全で魅力的なまちづくりを進めます。

事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上	中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上	まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】		
		適切な公共交通ネットワークの構築【再掲】		
		徒歩・自転車によるアクセス環境の整備		
	駅周辺での交通混雑の緩和	荷捌き車両等向け駐停車空間の確保の促進		
		違法駐車・放置自転車対策の推進		

（□：施策の準備・検討 ■：施策の展開・実施 ▨：実施した施策の継続・運用）



## 基本交通施策5-2 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性の向上

## 施策実施方針23 安心して移動・回遊できる空間整備

歩行者交通量の多い中心市街地・駅周辺等の地域の拠点では、まちづくりと一体となった歩行空間の整備による快適性の向上、回遊性の向上を進めます。

## 【関連する実施施策】

- ・まちづくりと一体となった交通結節点でのにぎわい・憩い空間の創出
- ・鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備
- ・憩いの空間などの整備による回遊性の向上
- ・民間との協働等による空間創出、空間の快適性向上
- ・民間との協働等による回遊性向上に向けた道路空間等の活用

## ■52■ まちづくりと一体となった交通結節点でのにぎわい・憩い空間の創出

拠点を中心とした駅前広場の整備では、休憩できるスペースや施設の設置を検討し、ゆとりある駅前空間の創出を図ります。

## ■53■ 鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備

鉄道敷地を活用した新たな緑道を整備し、中心市街地内の最も重要な移動経路として安全な歩行空間の整備を推進します。

## ■54■ 憩いの空間などの整備による回遊性の向上

- (1) 駅前広場を中心に多目的に利用できる憩いの空間を整備し、誰もが気軽に楽しめる周辺のみちづくりと一体となった歩行者空間の創出により、駅を中心としたまちなかの回遊性の向上を図ります。
- (2) 駅周辺の交通環境の変化に合わせ、歩行者・自転車・車の分離や動線の在り方を検討します。

## ■55■ 民間との協働等による空間創出、空間の快適性向上

- (1) 都市再生整備計画の区域内で、歩行者の交流・滞在空間の創出を推進します。
- (2) さらに、駐車場出入口の見直しや民地の活用も視野に入れて、人中心の空間づくりの在り方を検討します。

## ■56■ 民間との協働等による回遊性向上に向けた道路空間等の活用

道路占用許可制度を活用し、道路や地下道の空間を利用したオープンカフェの展開等、まちの回遊性・にぎわいを高める取組を促進します。

## 施策実施方針24 魅力的な街並みの創出

魅力ある中心市街地や拠点の形成のため、歩行空間や交通結節点の整備においても魅力的空間の創出を目指します。

### 【関連する実施施策】

- ・ 魅力的な駅前広場の整備
- ・ 鉄道敷地を有効活用した魅力的な空間の創出

### ■57■ 魅力的な駅前広場の整備

駅前広場は交通結節点の機能に加えて、魅力的な交流スペースを設置し、中心市街地や拠点の回遊性と魅力の向上を図ります。

### ■58■ 鉄道敷地を有効活用した魅力的な空間の創出

鉄道敷地を活用して緑道を整備し、魅力的な景観と歩いてみたくなる街並みの整備を促進します。

### 事業スケジュール

基本交通 施策	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5（2023） 年度以降	
			短期	中長期
中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性の向上	安心して移動・回遊できる空間整備	まちづくりと一体となった交通結節点でのにぎわい・憩い空間の創出		
		鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備		
		憩いの空間などの整備による回遊性の向上		
		民間との協働等による空間創出，空間の快適性向上		
		民間との協働等による回遊性向上に向けた道路空間等の活用		
	魅力的な街並みの創出	魅力的な駅前広場の整備		
		鉄道敷地を有効活用した魅力的な空間の創出		

（□：施策の準備・検討 ■：施策の展開・実施 ▨：実施した施策の継続・運用）

## 第5節 成果指標の設定と目標水準

## 5.1 成果指標の見直し

計画の進捗状況を把握するため、成果指標を設定し、定期的に指標を確認します。本計画の改定に当たり、現時点での達成状況の評価ができない指標については、数値算出方法の変更や成果指標を見直し下表のとおり設定します。

必要な項目については意識調査等を実施し、導入効果や目標の達成度を確認しながら、進捗状況に応じて計画を見直し、実態に即した着実な推進を図ります。

なお、成果指標の算出方法は、資料編（114ページ）に整理しています。

表 成果指標（1/2）

基本方針	基本交通施策	指標	計画策定時の現況値	計画改定時の現況値	目標値 (R12/2030)
1 便利で快適な交通環境の確保	効率的な公共交通ネットワークの実現	1 ミニバス利用者数 [万人/年]	75.0 (H21/2009)	73.6 (R3/2021)	80.0
		2 公共交通利用数 [万トリップエンド/日]	31.6 (H20/2008)	30.1 (H30/2018)	35.0
		3 公共交通分担率(代表交通手段) [%]	35.2 (H20/2008)	38.3 (H30/2018)	38
		4 公共交通に対する満足度 [%]	76.8 (H21/2009)	77.5 (R3/2021)	80
	公共交通利用環境の整備	5 ★バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業の完了率 [%]	－	100 (R2/2020) ※1	100 ※2
2 環境負荷の少ない交通機関の整備	環境に配慮した自動車利用の実現	6 自動車分担率(代表交通手段) [%]	16.0 (H20/2008)	12.0 (H30/2018)	12
	環境に配慮した移動手段の充実	7 運輸部門CO <sub>2</sub> 排出量 [万t-CO <sub>2</sub> ]	14.0 (H25/2013) ※3	12.1 (R1/2019)	9.1 ※3
3 適切に機能分担された快適な道路ネットワークの構築	効率的かつ効果的な広域道路網の整備	8 ★自宅等から目的地まで円滑に移動できる道路ネットワークが形成されていると感じる市民の割合 [%]	－	59.6 (R3/2021)	70
	地域特性に応じた地区内道路網の整備	9 ★バリアフリー特定事業計画における道路特定事業の完了率 [%]	－	54.8 (R2/2020) ※1	100 ※2

表 成果指標（2/2）

基本方針	基本交通施策	指標		計画策定時の現況値	計画改定時の現況値	目標値 (R12/2030)
4 安全・安心に 移動できる環 境の整備	安全・安心な 歩行空間の確 保	10	歩行空間の満足度 [%]	58.0 (H21/2009)	62.1 (R3/2021)	70
	高齢者・障害 者等の外出支 援	11	★高齢者の外出率※4 [%]	—	64.2 (R1/2019)	64
		12	★障害者の外出率※5 [%]	—	58.9 (R1/2019)	59
	自転車利用環 境の整備	13	自転車通行空間の満足度 [%]	29 (H21/2009)	31.8 (R3/2021)	60.0
		14	自転車通行空間の整備延長 [km]	10.4 (H21/2009)	36.2 (R2/2020)	48
		15	適正な自転車等駐車場の整備済 駅数 [駅]	5 (H22/2010)	7 (R2/2020)	9
5 活力・魅力を 支える中心市 街地・拠点の 形成	中心市街地・ 駅周辺等の地 域の拠点への アクセス性 向上	16	★駅周辺の利便性が高いと感じ ている市民の割合 [%]	—	71.1 (R3/2021)	80
	中心市街地・ 駅周辺等の地 域の拠点での 回遊性の向上	17	★中心市街地が魅力的であると 感じている市民の割合 [%]	—	68.3 (R3/2021)	80
		18	★中心市街地歩行者通行量 [万トリップエンド/日]	—	10.4 (H30/2018)	10.4

※ ★印は、計画の見直しに伴い、新しく設定した成果指標

※1 調布市バリアフリー特定事業計画（平成25（2013）年3月策定。目標年次は令和2（2020）年度）に基づく数値

※2 調布市バリアフリー特定事業計画（令和5（2023）年3月策定。目標年次は令和12（2030）年度）に基づく数値

※3 総合交通計画策定後、令和3（2021）年3月に新しい調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）が策定されたため、当該計画における基準値、目標値を引用

※4 調布市市民福祉ニーズ調査（高齢者）から引用

※5 調布市市民福祉ニーズ調査（障害者・18歳以上）から引用

## 第4章 計画の推進に向けて

### 第1節 施策展開の具体化と推進方策

本計画は今後実施すべき交通施策の基本方針を示したものであるため、各施策の実施に向けては個別計画に基づき、着実に推進する必要があります。

また、厳しい財政状況の中では、様々な観点から施策の重要性を検討のうえ、効果の高いものから優先的に実施し、選択と集中により効率的に施策を展開することが重要です。

#### 1.1 施策展開の具体化と個別計画への反映

施策を具体化し実現性や実効性を高めるため、交通施策の基本方針を踏まえ、（仮称）調布市地域公共交通計画や自転車活用推進計画等のより詳細な個別計画を新たに策定します。

個別計画の策定に当たっては、基本交通施策や実施施策ごとに関係機関や専門家、地域の住民等と連携しながら、地域課題の解決に向けた有効な手法について検討します。

また、計画目標の達成に向けて効果的・効率的な事業計画とするため、限られた財源の重点的かつ効果的な投資、既存ストックの活用など、市の財政運営にも配慮します。

#### 1.2 推進方策

交通施策の実施には、都市基盤整備をはじめ、多額の経費を必要とする事業もあるため、効果的・効率的な事業の実施やソフト施策との連携を図りながら、まちづくりや市民生活などの様々な観点から効果が得られるよう、計画を推進することが必要です。

現在事業中又は個別計画に定めた交通施策については、着実な推進に向けて予算化や関係機関との協議・調整を進めます。それ以外の各施策についても市の財政運営などに配慮しつつ、個別計画の策定などを含め、調布市基本計画とも整合を図り、交通施策を推進します。

また、幹線道路や公共交通などの交通施策については広域的な視点に立って施策展開していくことが重要で、東京都や周辺市区との連携強化を図ります。



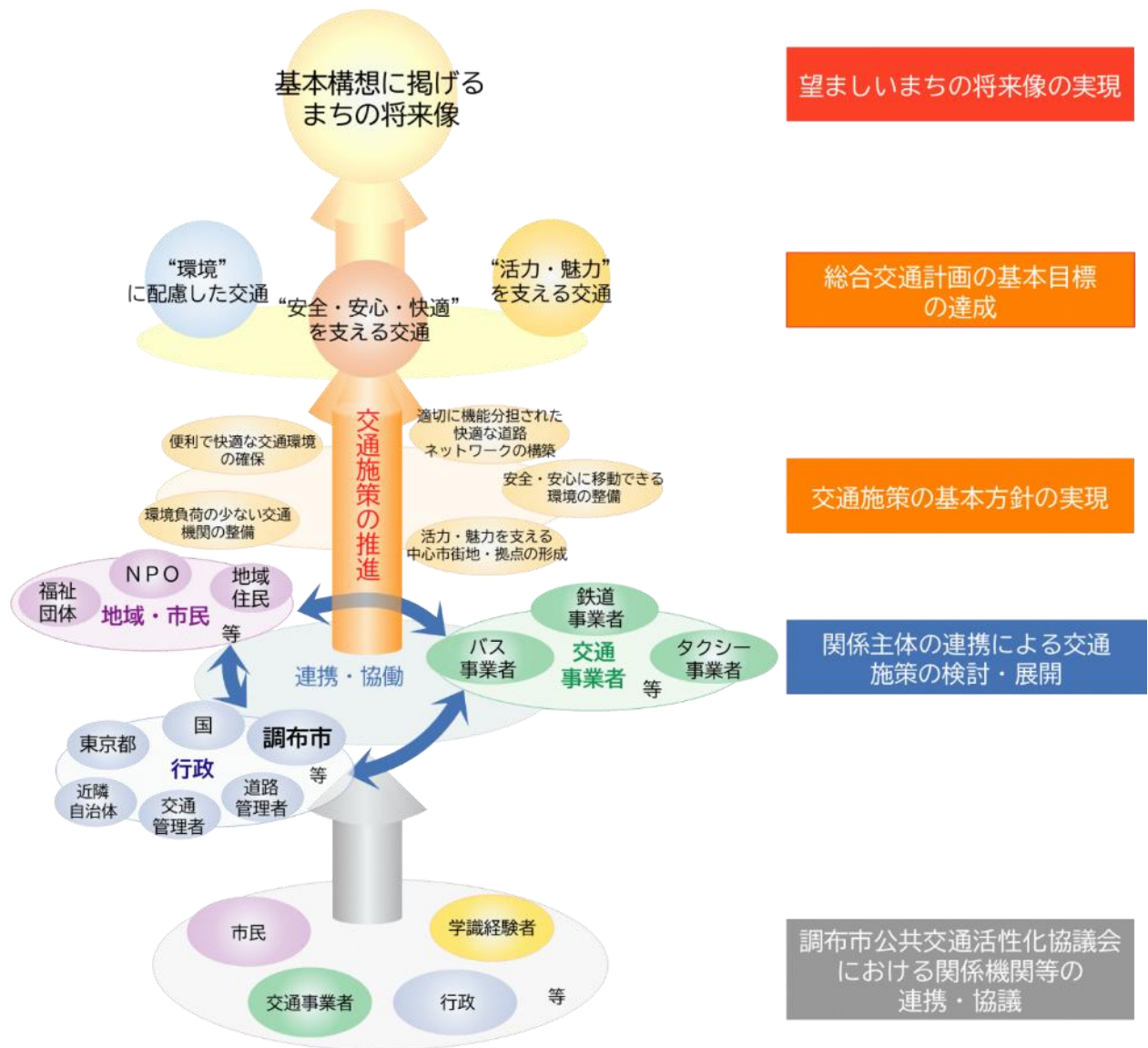


図 交通施策の推進フロー

## 第2節 計画の進行管理

本計画における施策の実施に当たっては、定期的に施策の進捗状況，導入効果，目標達成度などを確認します。

また，調布市公共交通活性化協議会において，施策に応じて進捗状況や検討状況を確認するとともに，市のホームページ等を通じて公表することにより，透明性や公平性を確保しつつ進めていきます。

### 2.1 計画の評価・検証

本計画の評価・検証に当たり，関連計画の変更や社会情勢の変化等を適時・適切に捉えることも重要です。計画の策定（Plan），個別計画等による実行（Do），収集した成果指標による評価（Check），評価を基に時代にふさわしいプランとなるよう改善（Action）を行うPDCAサイクルにより，時代に適した方法で計画を推進していきます。

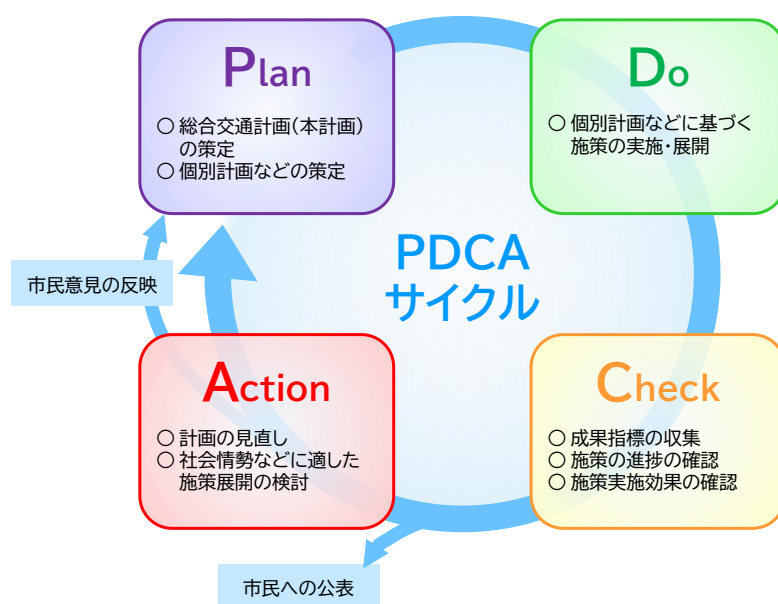


図 PDCAサイクルのイメージ

## 2.2 計画の推進に向けた協働体制の確立と市民参加

本計画の着実な実施に当たっては、市民・関係事業者・行政などの連携のための協働体制を整え、関連主体・組織間、各制度・政策間の整合を図りつつ円滑な実現を図ることが必要です。

特に、交通施策に直接関連する交通事業者や関係機関とのコミュニケーションの場を積極的に設け、施策の実現に向けた個別計画策定時の参画など、協働して推進する体制を構築します。

このため、市民・事業者、交通事業者、行政の役割分担・連携の在り方を明確にするとともに、関係者で構成される調布市公共交通活性化協議会やその作業部会において、本計画の進捗状況を確認します。

交通施策の検討や実施の際は、自治会・市民団体や民間企業等を含めた市民の理解、参加、協力が不可欠です。交通施策の検討状況や計画の進捗状況などの情報を公開し、様々な意見を収集しながら、計画を推進していきます。

また、交通施策の実施段階においては、広く市民に周知しながら、市民の協力や自発的な取組の促進・支援を図ります。

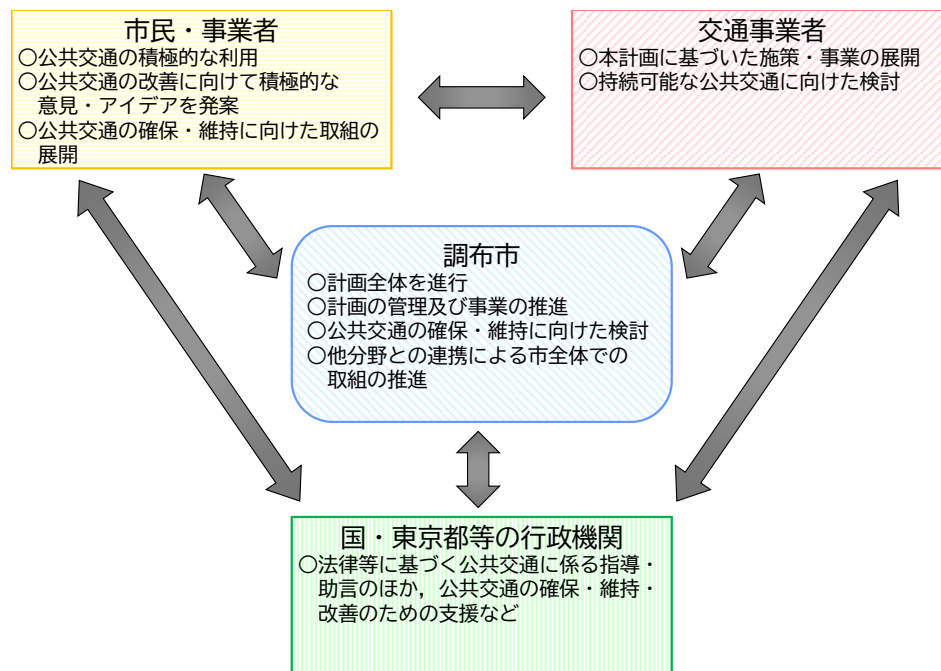


図 本計画の関係者の役割分担

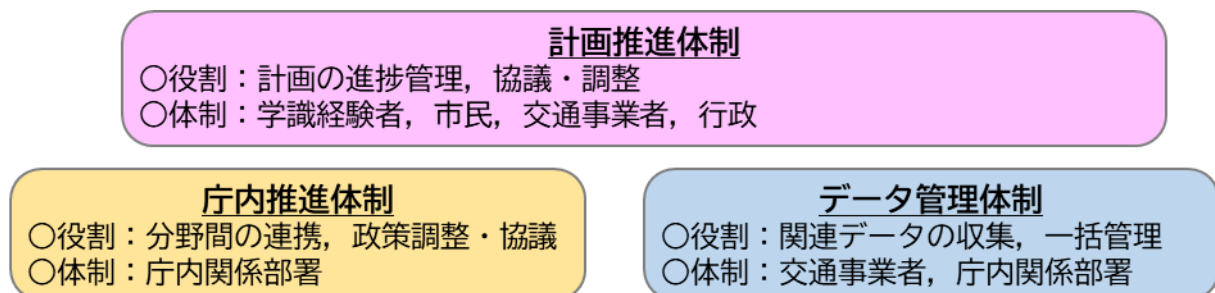


図 進捗管理に関する体制のイメージ

## 資料編

### 第1節 市民等のニーズ

計画の改定に当たり、公共交通に対する市民や来訪者のニーズ、課題と感じている事項を把握するため、アンケートを実施しました。アンケートにより把握した事項を整理します。

#### 1.1 アンケートの実施概要

以下のとおり、アンケートを実施しました。

	市民	来訪者	特定世代 (子育て・高齢者)	障害者
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・調布市内在住者</li> <li>・16歳以上</li> <li>・対象者は無作為抽出</li> <li>・同一世帯は1票のみ抽出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・WEB アンケートのモニター</li> <li>・1都3県在住者</li> <li>・公共交通で調布市に 来訪したことがある方</li> </ul>	市の窓口及び関係施設の利用者	調布市バリアフリー基本構想策定に係る調査業務におけるアンケートの調査結果から障害者の意見を整理し把握
方法	郵送配布・郵送回収	WEB アンケート	施設等へのアンケートの調査票の配架、回収箱の設置	郵送配布・郵送回収 ※ 一部、WEB アンケート、 聞き取り調査も含む
回収 票数	1,514/3,000 票	500 票	322/554 票	153/387 票
時期	令和3(2021)年 3月26日～4月15日	令和3(2021)年 4月23日～4月26日	令和3(2021)年 5月10日～6月10日	令和2(2020)年12月7日 ～令和3(2021)年1月8日 ※ Web アンケートは、令和 3(2021)年1月20日までの 間、実施

## 1.2 市民アンケート

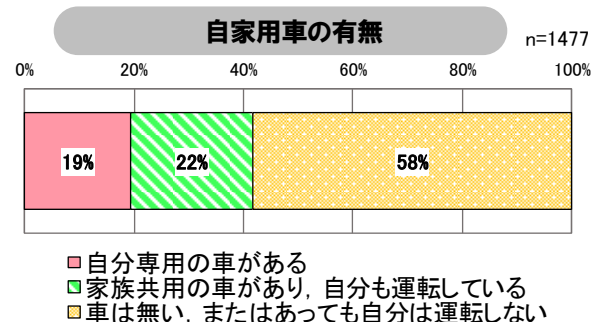
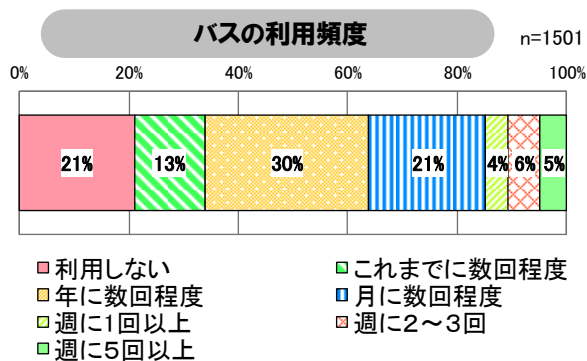
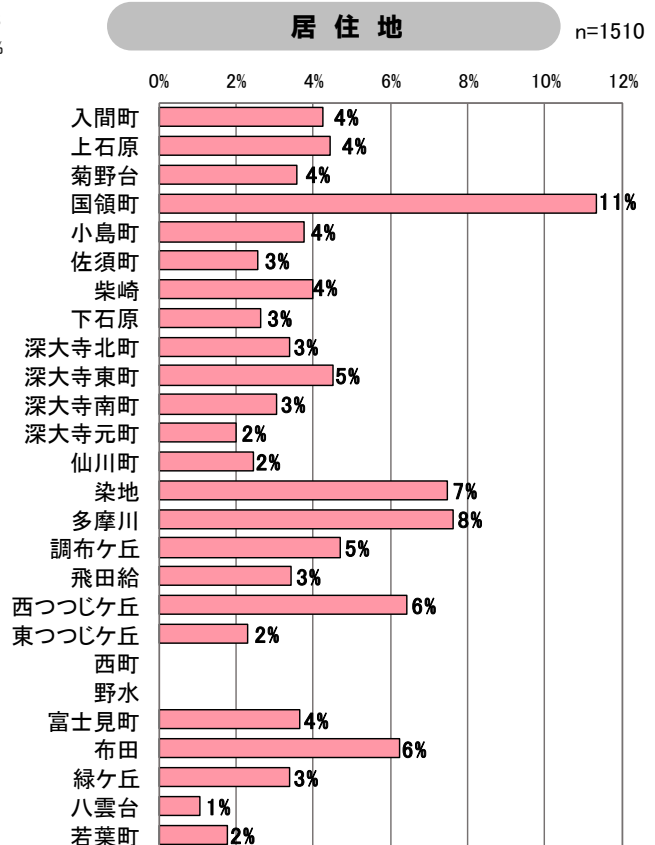
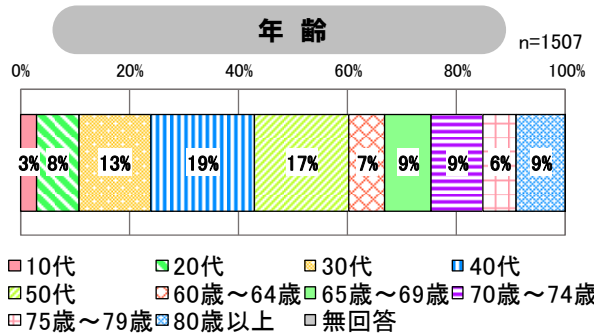
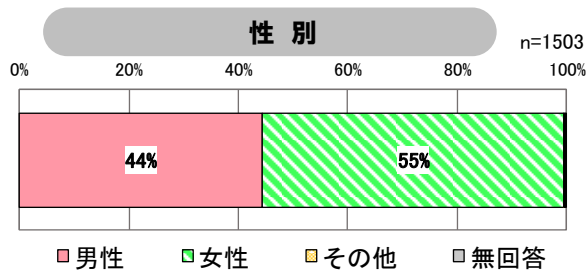
### (1) 回答者の属性

ア 性別は「男性」44%、「女性」55%で、年齢は「40代」の19%が最も多く、次いで「50代」の17%です。どの年代からも回答をいただけています。

イ 居住地では「国領町」の割合が高く、その他の地域も5%程度ずつの回答があります。

路線バス・ミニバスの利用頻度は「利用しない」が21%、「年に数回程度」まで合わせると60%以上となります。週に1回以上利用している方の割合は20%以下です。

ウ 車の利用状況は「車は無い、又はあっても利用しない」割合が58%です。



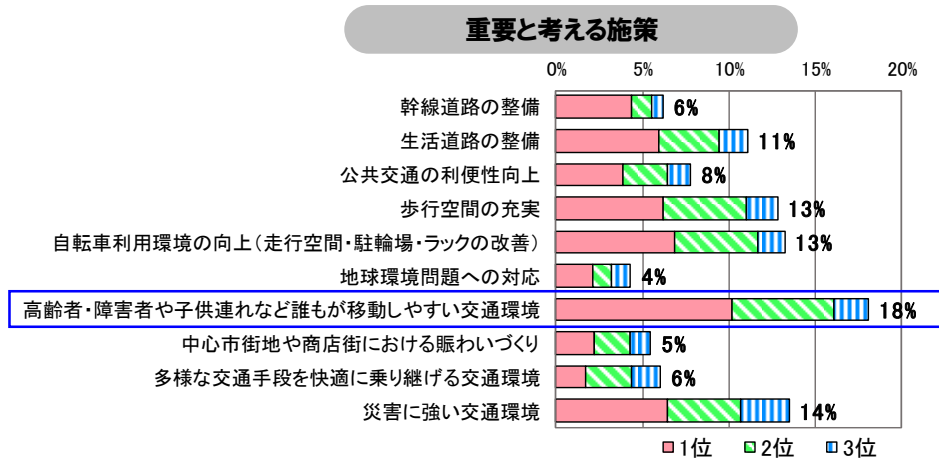


## (2) 交通政策に対する優先度

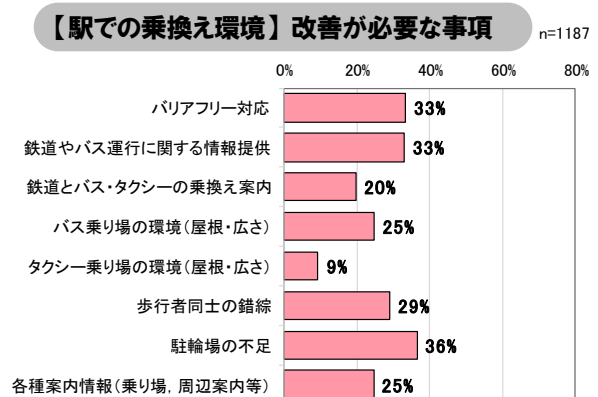
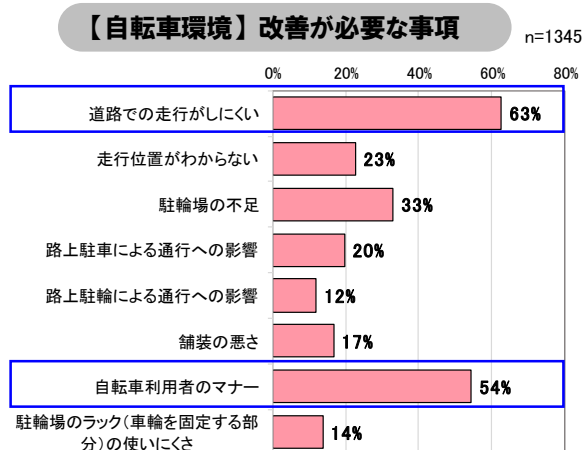
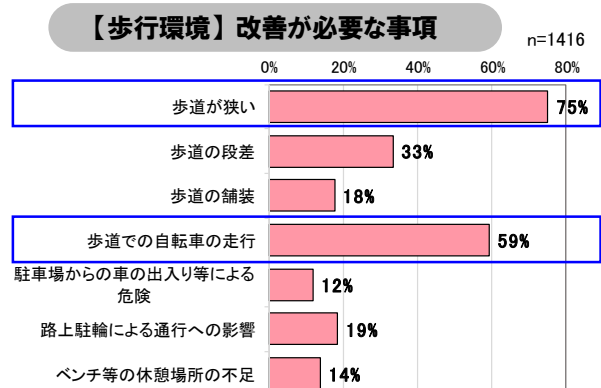
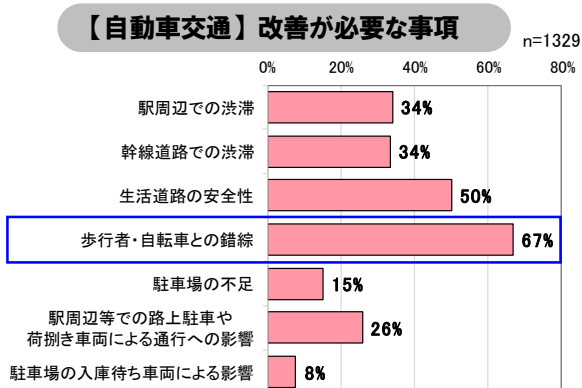
ア 「高齢者・障害者や子ども連れなど誰もが移動しやすい交通環境」を多くが望んでいます。

イ 鉄道駅等での施策と比較して、歩行環境及び自転車通行環境の確保が特に重要とされています。

ウ 自由意見については、歩道の改善や自転車通行環境の確保、自転車利用者のマナー改善等を求める意見が多くなっています。



※ 1位：3点 2位：2点 3位：1点と得点を付加・総得点数に対する割合



## (3) バス交通に関する意見（路線バス）

ア 路線バスの各運行仕様に対する満足度は、不満が高い事項は少なく、最も不満が高いのは“10) バス停の快適性（ベンチ・上屋）”で30%です。乗継ぎの距離や定時性に対するは満足度が高くなっています。

イ 年数回以上バスを利用している人のみでみても、全体の傾向に大きな違いはなく、各項目の満足度・不満度は全体よりも高い傾向にあります。

ウ 地域ごとでの課題をみると、以下のような状況がみられます。

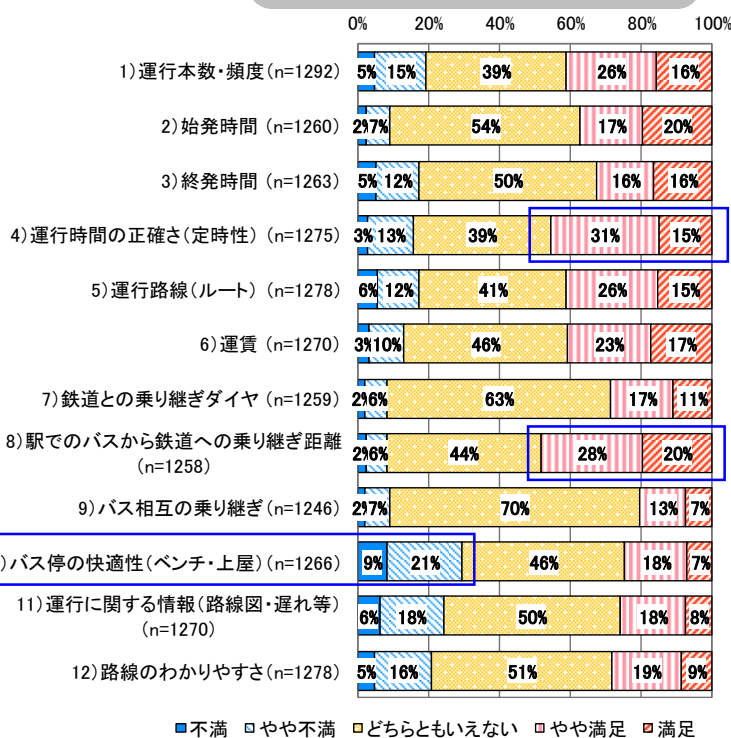
(ア) 仙川ゾーン：駅とバス停との距離に対する不満度が高い

(イ) 深大寺ゾーン：定時性に対する満足度が低い

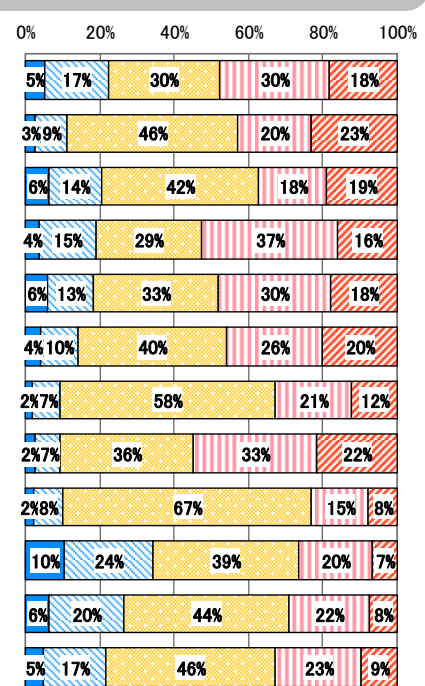
(ウ) 柴崎ゾーン：運行ルートに対する満足度が低い

エ 自由意見では、中央線や小田急線など鉄道路線と接続をする南北方向の路線を要望する意見が多くなっています。その他、柴崎駅への路線の接続や仙川駅でのバス停と駅前広場との距離について改善を求める意見があります。

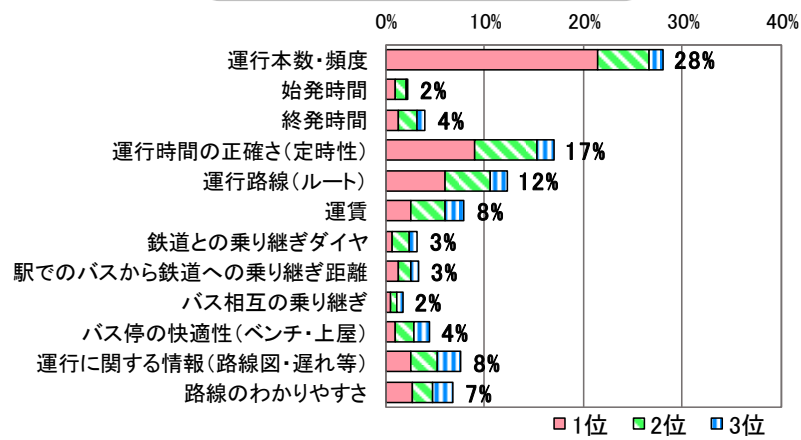
路線バス 満足度(全体)



路線バス 満足度(利用者のみ)



## 路線バス 重要と思う事項



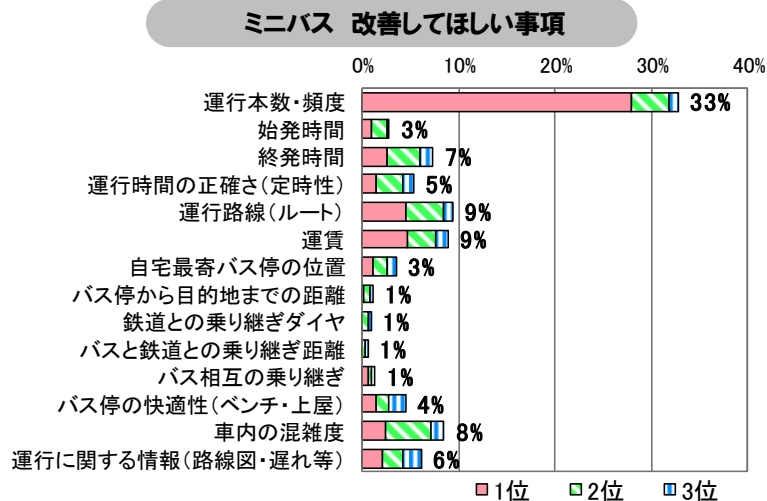
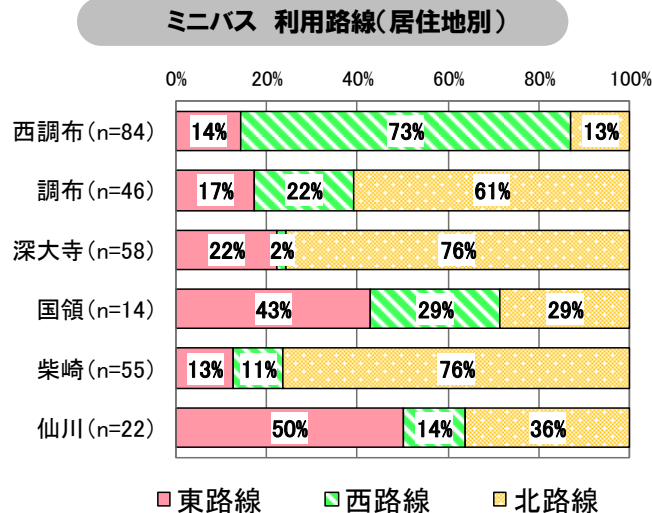
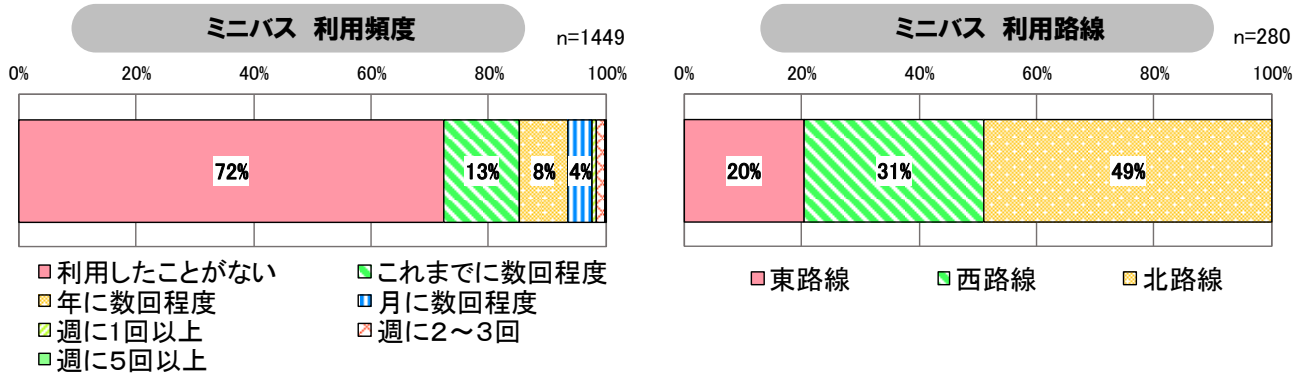
※1位：3点 2位：2点 3位：1点と得点を付加・総得点数に対する割合

## (4) バス交通に関する意見（ミニバス）

ア ミニバスの利用頻度は「利用したことがない」が72%と最も多くなっています。

イ 北路線の利用者が多く、北部地域の居住者以外も利用しています。

ウ 運行本数に対する重要度が最も高く他の項目と比較しても特に多くなっています。

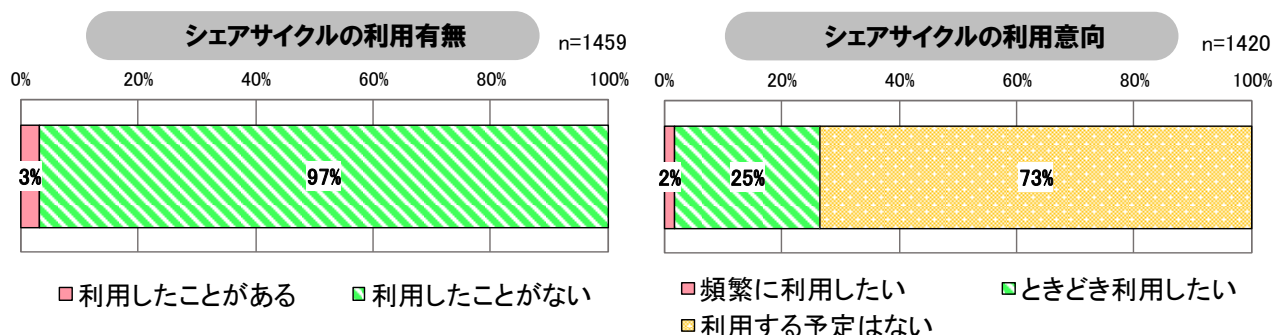


※1位：3点 2位：2点 3位：1点と得点を付加・総得点数に対する割合

## (5) 新たな施策について

ア シェアサイクルを利用したことがある割合は少なく、利用者の目的は自宅から目的地までの移動が多くなっています。

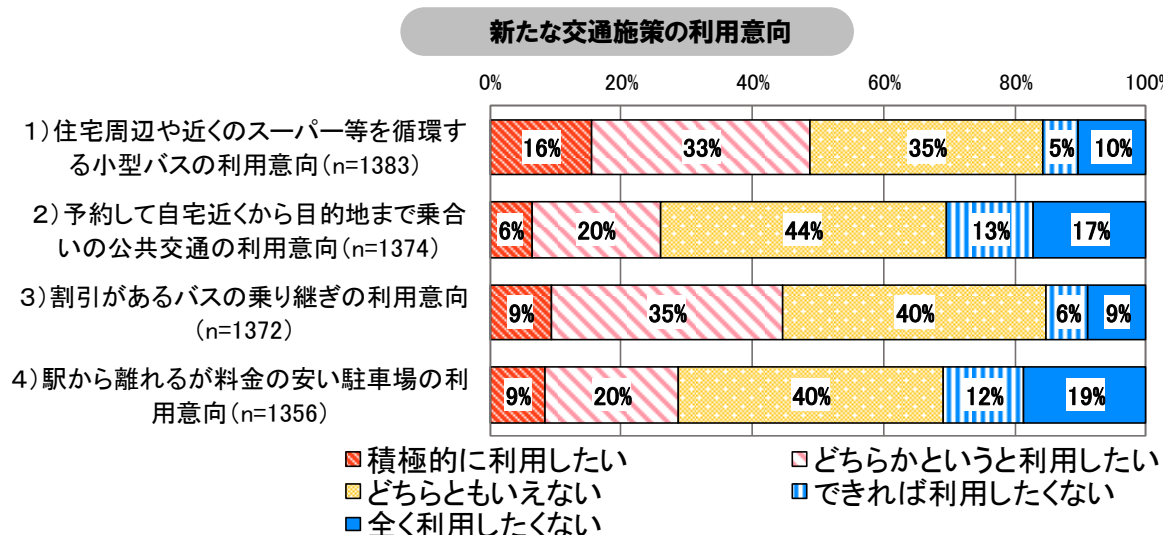
イ 今後の利用意向は、「ときどき利用したい」方を合わせて30%弱です。



ウ 新たな施策の利用意向では、“1) 住宅周辺や近くのスーパー等を循環する小型バス”，“3) 割引のあるバスの乗継ぎ”の利用意向が高くなっています。

エ 地域別に見ると、深大寺周辺では4) 駅から離れるが料金の安い駐車場の利用意向が他の地域に比べて高くなっています。

オ 年齢別に見ると、80歳以上では“1) 住宅周辺や近くのスーパー等を循環する小型バス”，若い世代では“4) 駅から離れるが料金の安い駐車場”の利用意向が高くなっています。





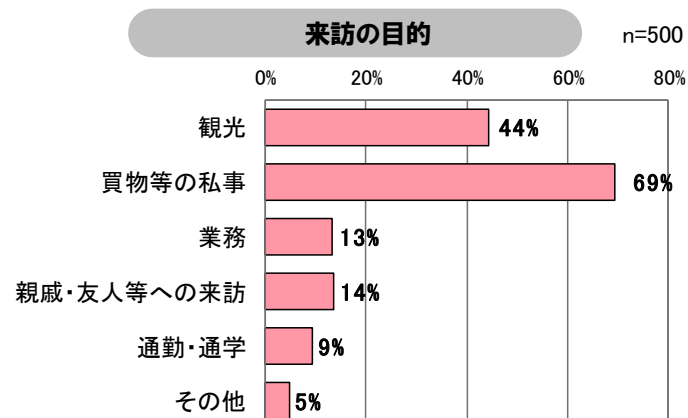
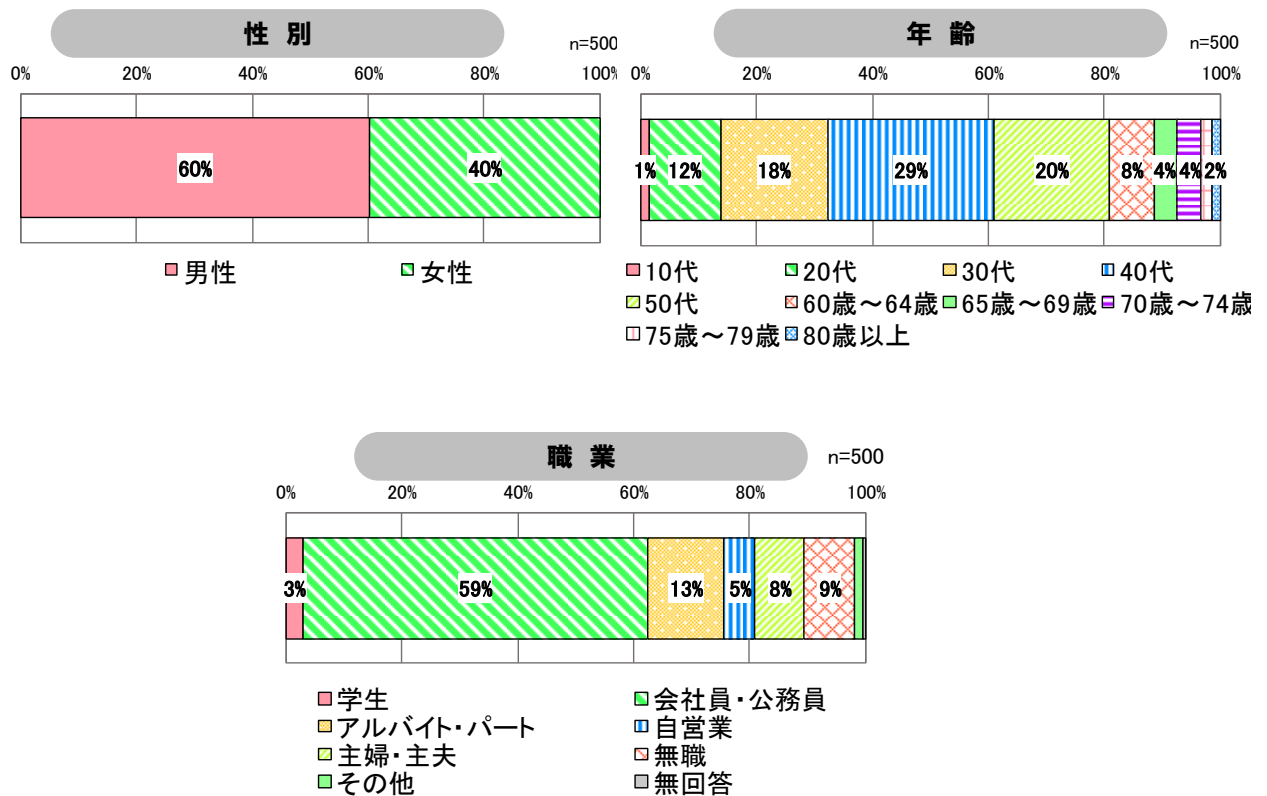
## 1.3 来訪者アンケート

## (1) 回答者の属性

ア 性別は「男性」60%、「女性」40%、年齢は「40代」の29%が最も多く、次いで、「50代」が20%です。どの年代からも回答をいただけています。

イ 職業は「会社員」の割合が高く、その他の職業も5%～10%程度の回答があります。

ウ 来訪の目的は「買い物等の私事」の69%が最も多くなっています。

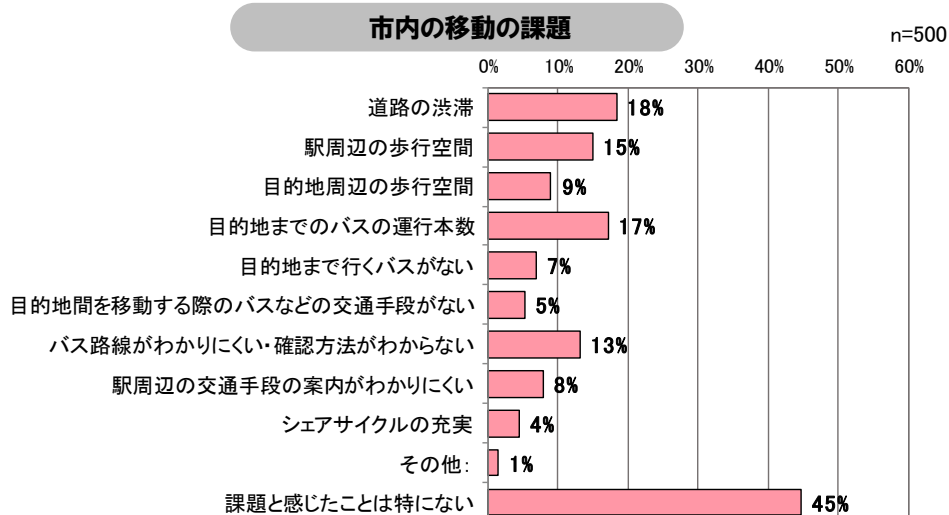
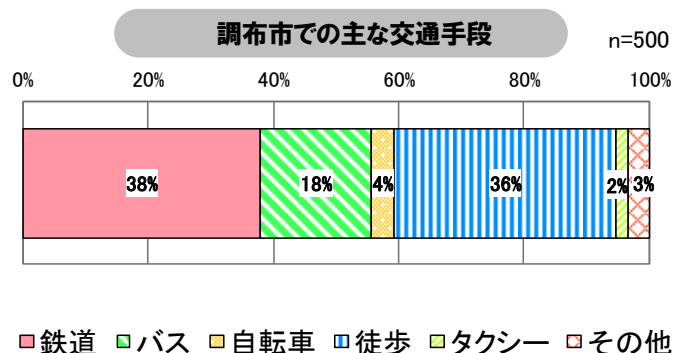


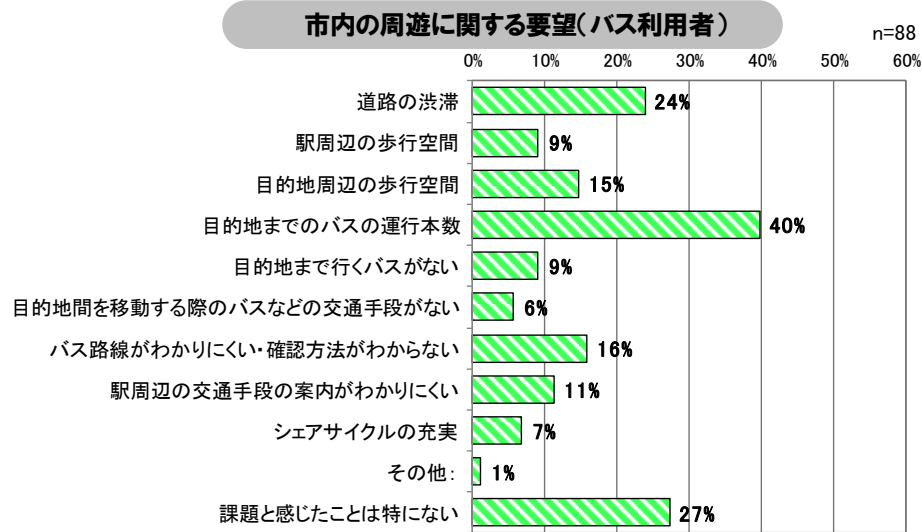
## (2) 調布市内での移動の課題

ア 調布市までの交通手段は鉄道が多く、市内での移動手段は鉄道を除くと「徒歩」、「バス」の順となっています。

イ 回答者全体では、移動時に「課題と感じたことは特にない」と回答した割合が約半数を占め、「道路の渋滞」や「目的地までのバス運行本数」では約20%となっています。

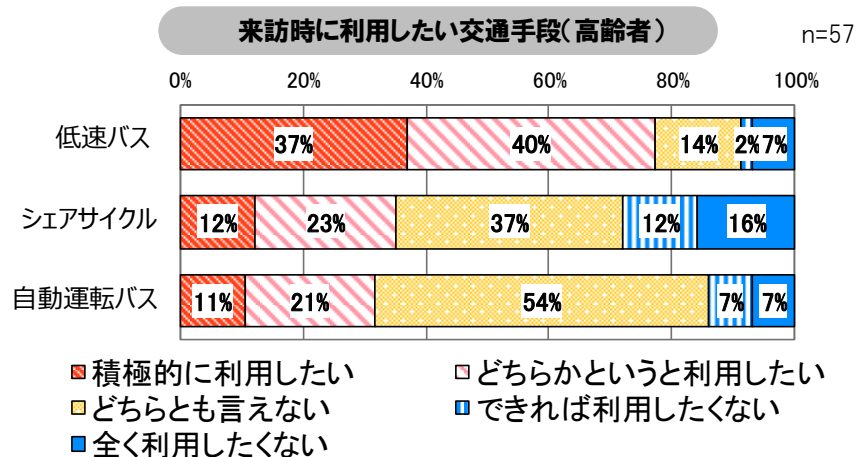
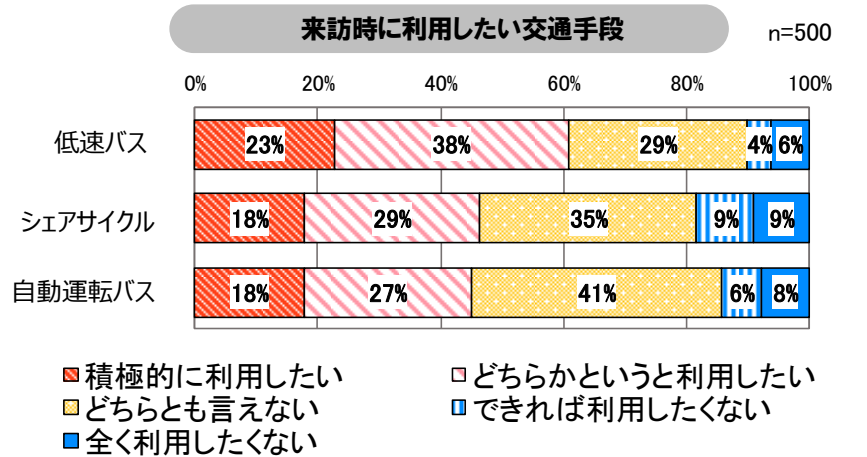
ウ 市内をバスで移動した方に限定してみると、「目的地までのバスの運行本数」との回答が40%、「道路の渋滞」と回答した割合が24%と高くなっています。





## (3) 新たな交通手段の利用意向

シェアサイクル、自動運転バスに比べて低速バスを利用したい意向が高く、特に、高齢者ではその割合が増加し、8割近くが利用したいと回答しています。



## 1.4 特定世代アンケート

子育て世代，高齢者世代を以下のとおり区分して集計しました。

なお，該当しない方の回答結果は全体にのみ含まれています。

子育て世代：40代以下及び50代にて子どもと同居している方（回答数118票）

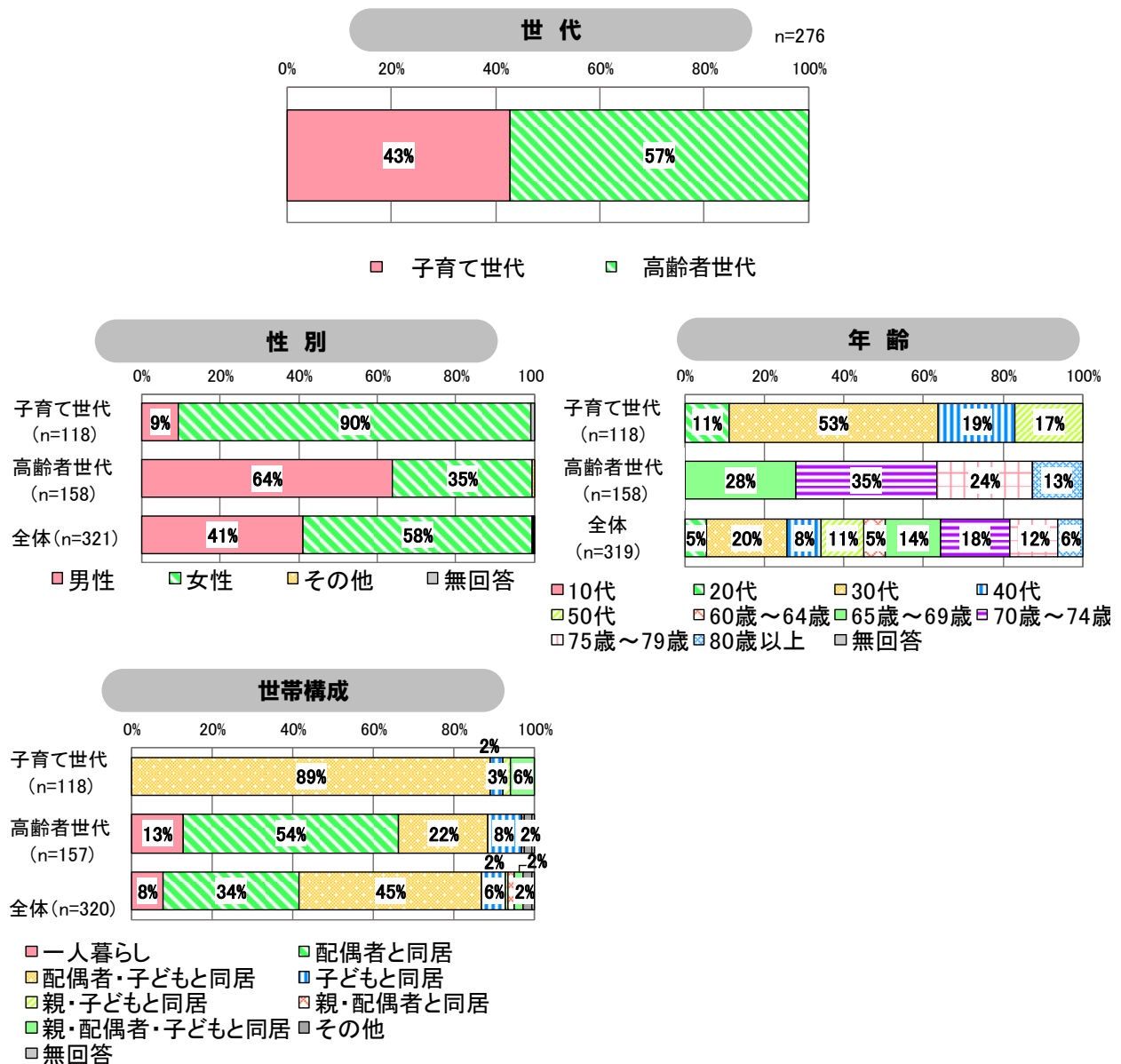
高齢者世代：65歳以上（回答数158票）

### (1) 回答者の属性

ア 子育て世代の回答者数は43%，高齢者世代の回答者数は57%です。性別は，子育て世代は女性が90%を占め，高齢者世代は男性が64%です。

イ 子育て世代では「30代」が多く半数以上を占めています。高齢者世代では各年齢から回答を得ています。

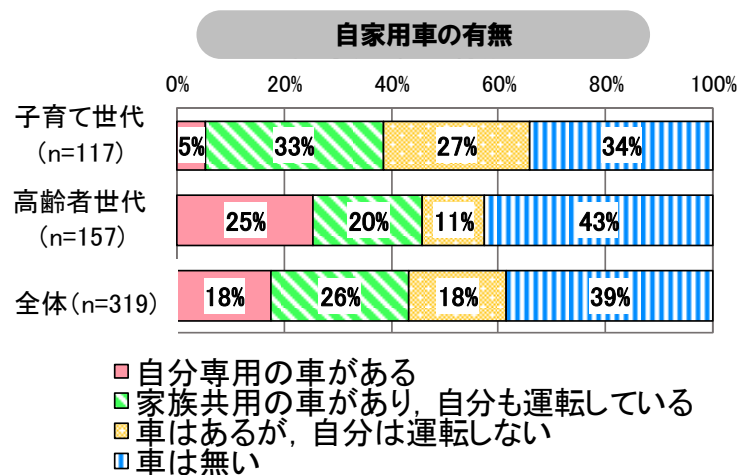
ウ 世帯構成は，子育て世代では「配偶者・子どもと同居」が89%，高齢者世代では「配偶者と同居」が最も多く半数以上を占めています。



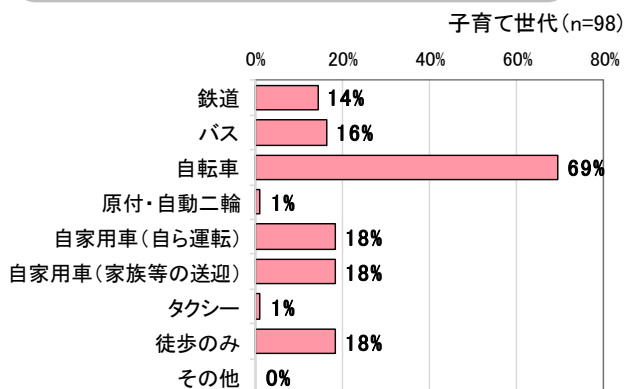


エ 自家用車の有無は、子育て世代では「車は無い」割合が高く、保有していても「家族共用の車」の割合が高くなっています。一方で、高齢者世代でも「車は無い」が43%と最も多くなっていますが、子育て世代に比べて「自分専用の車」を保有している割合が高くなっています。

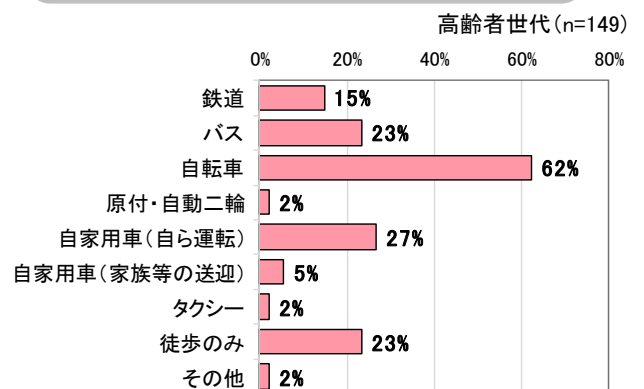
オ 買い物や移動の主な交通手段で最も多いものは、子育て世代と高齢者世代ともに「自転車」が約60%です。その他手段をみると、子育て世代では「自家用車（家族等の送迎）」が高齢者世代に比べて多く、他方、高齢者世代では「自家用車（自ら運転）」の割合が多くなっています。



#### 買い物や移動の主な交通手段(子育て世代)



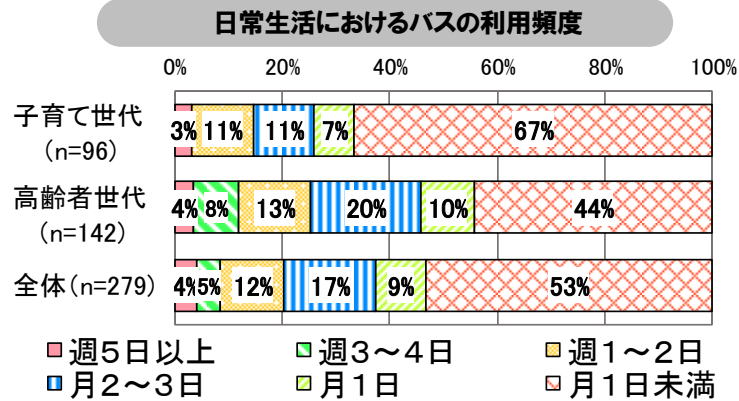
#### 買い物や移動の主な交通手段(高齢者世代)



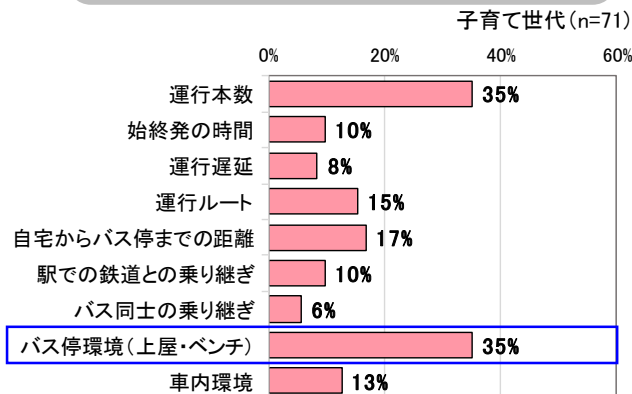
## (2) 公共交通に関する状況

ア バスの利用状況をみると、市民アンケートの結果と比較して全体での利用割合が低く、特に子育て世代の回答者ではその傾向が大きくなっています。

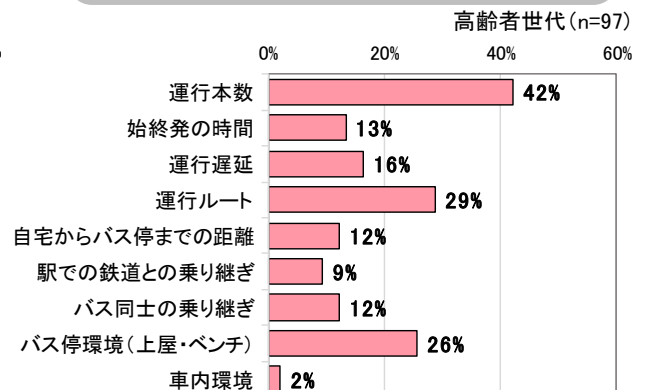
イ 公共交通環境に関する意見をみると、子育て世代、高齢者世代ともに、市民アンケートと比較してバス停環境（上屋・ベンチ）への要望割合が高い傾向にあります。



## 【公共交通】改善が必要な事項(子育て世代)



## 【公共交通】改善が必要な事項(高齢者世代)

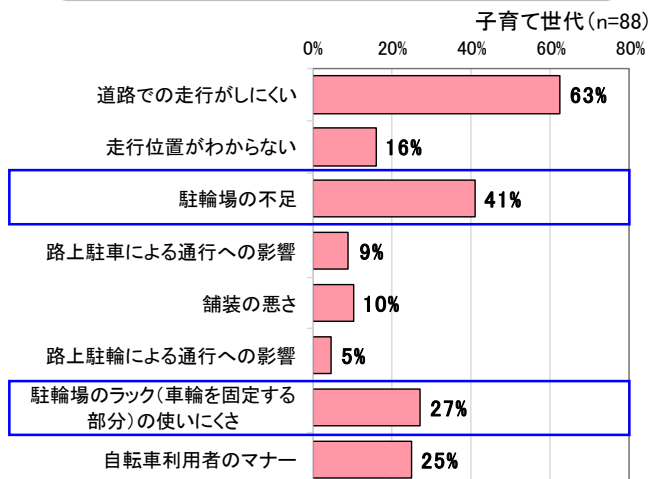


ウ 自転車環境で改善が必要と考える事項は、子育て世代と高齢者世代ともに「道路での走行がしにくい」の回答が多くなっています。

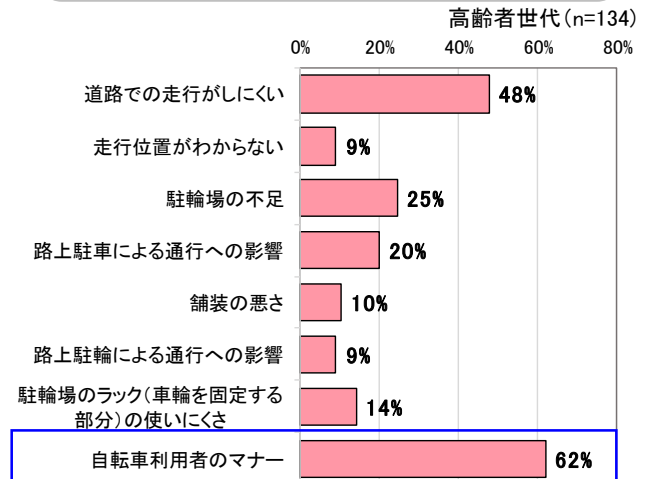
エ 「自転車利用者のマナー」と回答した方は子育て世代では25%ですが、高齢者世代では62%と差がみられます。

オ 子育て世代では高齢者世代や市民アンケートでの回答に比べて駐輪場の不足や駐輪場ラックの使いにくさに対する改善要望が高くなっています。

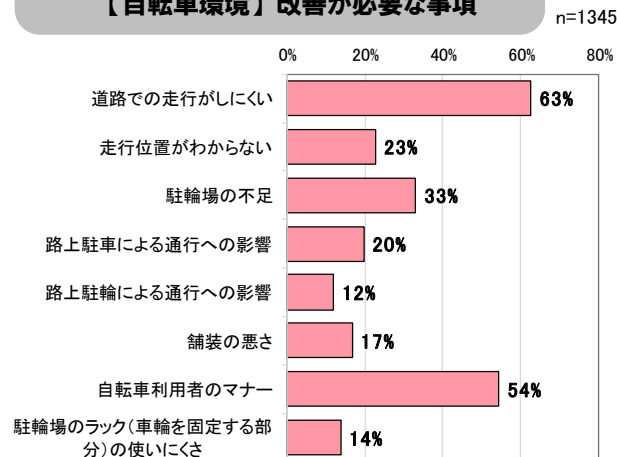
#### 【自転車環境】改善が必要な事項(子育て世代)



#### 【自転車環境】改善が必要な事項(高齢者世代)



#### 参考:市民アンケート 【自転車環境】改善が必要な事項



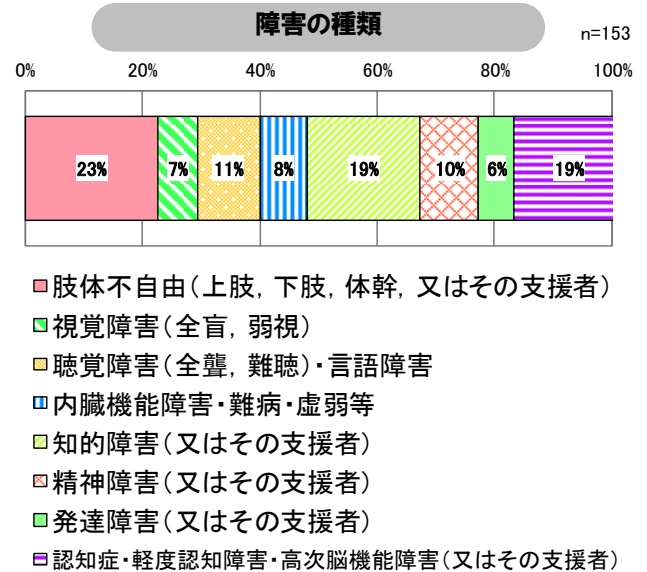
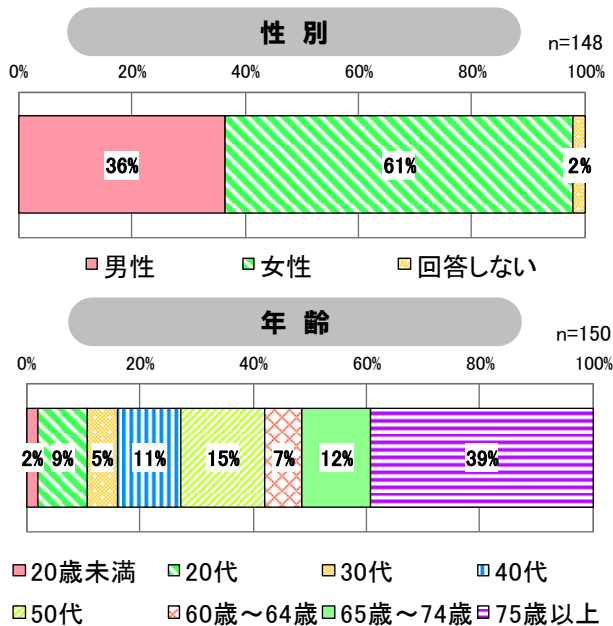
## 1.5 障害者アンケート

「調布市バリアフリー基本構想策定に係る調査業務」で実施したアンケート結果から障害者の意見を整理し把握しました。

### (1) 回答者の属性

ア 性別は「男性」36%、「女性」61%、年齢は「75歳以上」が39%と最も多く、次いで「50代」が15%ですが、どの年代からも回答をいただけています。

イ 障害の種類は「肢体不自由」が23%と最も多く、次いで、「知的障害」、「認知症・軽度認知障害・高次脳機能障害」が19%です。



## (2) 主な意見

交通に関する主な意見は次のとおりです。

項目	意見内容
バス交通	直通運行の要望。（つつじヶ丘駅～吉祥寺） バス停の段差やガードレールの位置の見直し。スロープ位置の明示。 点字ブロックの不足。（調布駅） コミュニティバスは車両が小さく着席や移動が不便。 コミュニティバスは振動が大きい。
タクシー	バリアフリー対応車両の増加。 駅からタクシー乗り場までの距離が長い。 運賃の割引。
駅前広場	調布駅では歩行距離が長く歩きにくい。 自転車が走行しており歩きにくい。自転車の走行を禁止や区分してもらいたい。 木陰等が少ない。
歩行環境	歩道の狭さや傾斜に対する意見。 無電柱化による歩道環境の改善。 点字ブロック等の不足。 舗装の波うちがあり移動しにくい。
交差点等	一部の信号において青点灯時間が短い。

## 第2節 成果指標の算出方法

### 1 ミニバスの利用者数

調布市事務報告書（交通対策課）における「調布市ミニバス3路線利用人数」から引用

### 2 公共交通利用数

東京都市圏パーソントリップ調査の結果から、調布市を発着するトリップのうち、代表交通手段が「鉄道」又は「バス」のトリップのトリップエンド数を合計して算出

### 3 公共交通分担率

東京都市圏パーソントリップ調査の結果から、調布市を発着するトリップのうち、代表交通手段が「鉄道」又は「バス」のトリップのトリップエンド数を合計して算出

### 4 公共交通に対する満足度

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」又は「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合を合計して算出

### 5 バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業の完了率

バリアフリー特定事業計画の公共交通特定事業において、継続事業を除く特定事業のうち、完了した特定事業の割合

### 6 自動車分担率（代表交通手段）

東京都市圏パーソントリップ調査の結果から、調布市を発着するトリップのうち、代表交通手段が「自転車」のトリップのトリップエンド数で合計して算出

### 7 運輸部門CO<sub>2</sub>排出量

オール東京62市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」としてECOネット62で公表されている調布市における二酸化炭素排出量（運輸部門）を引用

### 8 自宅等から目的地まで円滑に移動できる道路ネットワークが形成されていると感じる市民の割合

調布市市民意識調査結果における設問「自宅などから目的地まで円滑に移動ができる道路ネットワークが形成されていると感じているか」で「そう思う」又は「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合を合計して算出

### 9 バリアフリー特定事業計画における道路特定事業の完了率

バリアフリー特定事業計画の道路特定事業において、継続事業を除く特定事業のうち、完了した特定事業の割合

### 10 歩行者空間の満足度

調布市市民意識調査結果における設問「あなたは、普段利用する道路について通行しやすいと感じているか」で、徒歩の項目を「歩きやすい」又は「ある程度歩きやすい」と回答した人の割合を合計して算出



### 1.1 高齢者の外出率

調布市市民福祉ニーズ調査（高齢者）における設問「あなたは普段どのくらい外出しますか」で「仕事や学校で平日は毎日外出する」、「仕事や学校で週に3～4日外出する」、「遊び等で頻繁に外出する」又は「人づきあいのためにときどき外出する」と回答した人の割合を合計して算出

### 1.2 障害者の外出率

調布市市民福祉ニーズ調査（障害者（18歳以上））における設問「あなたは普段どのくらい外出しますか」で「仕事や学校で平日は毎日外出する」、「仕事や学校で週に3～4日外出する」、「遊び等で頻繁に外出する」又は「人づきあいのためにときどき外出する」と回答した人の割合を合計して算出

### 1.3 自転車通行空間の満足度

調布市市民意識調査における設問「あなたは、普段利用する道路について通行しやすいと感じているか」で自転車の項目を「走りやすい」又は「ある程度走りやすい」と回答した人の割合を合計して算出

### 1.4 自転車通行空間の整備延長

計画改定時の現況値に、調布市自転車ネットワーク計画（平成30（2018）年11月策定）に定める優先整備路線（I期）で未整備の路線の延長と事業中の都市計画道路の整備延長を加えて算出

### 1.5 適切な自転車等駐車場の整備済駅数

調布市自転車等対策実施計画改定版（令和3（2021）年3月策定）で設定された自転車等駐車場設置必要量を満たす自転車等駐車場が整備された駅数を合計して算出

### 1.6 駅周辺の利便性が高いと感じている市民の割合

調布市市民意識調査における設問「あなたは、その駅の周辺は利便性が高いと思いますか」で「そう思う」又は「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合を合計して算出

### 1.7 中心市街地が魅力的であると感じている市民の割合

調布市市民意識調査における設問「あなたは、中心市街地（調布・布田・国領）が魅力的な街であると思いますか」で「そう思う」又は「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合を合計して算出

### 1.8 中心地市街地歩行者通行量

東京都市圏パーソントリップ調査結果から、調布市中心市街地に該当するゾーンにおけるトリップのうち、代表交通手段が「徒歩」のトリップのトリップエンド数を合計して算出

## 第3節 調布市公共交通活性化協議会設置要綱と委員一覧

### 3.1 調布市公共交通活性化協議会設置要綱

#### ○調布市公共交通活性化協議会設置要綱

令和3年1月27日要綱第6号

改正

令和3年12月3日要綱第104号

令和5年2月27日要綱第12号

#### 調布市公共交通活性化協議会設置要綱

#### 第1 目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、法第5条に規定する地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」という。）の作成に関する協議及び地域公共交通計画の実施に係る連絡調整を行い、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、調布市内の需要に応じ、住民の生活に必要な旅客運送を確保し、その他旅客の利便を増進し、各地域の実情に即した旅客輸送を実現し、並びに調布市総合交通計画（以下「総合交通計画」という。）の策定及び策定後の総合交通計画の円滑な推進に必要な事項を検討することを目的に、調布市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

#### 第2 所掌事項

協議会は、次に掲げる事項を協議調整するものとする。

- （1） 地域公共交通計画の作成及び変更の協議に関する事項
- （2） 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- （3） 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- （4） 市の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- （5） 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- （6） 総合交通計画の策定及び変更に関する事項
- （7） 総合交通計画の実施に係る連絡調整及び総合交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- （8） 協議会の運営方法その他協議会が必要と認めた事項

#### 第3 組織

協議会の委員は、市長が依頼し、又は任命する次の各号に掲げる委員23人以内をもって組織する。

- （1） 調布市都市整備部長（これに相当する職を含む。）
- （2） 法第2条第2項に規定する公共交通事業者の代表者が当該事業者の社員の中から指名する者
- （3） 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその代表者が当該団体の構成員の中から指名する者
- （4） 国土交通省関東地方整備局相武国道事務所長が当該事務所の職員の中から指名する者
- （5） 東京都建設局北多摩南部建設事務所長が当該事務所の職員の中から指名する者
- （6） 国土交通省関東運輸局東京運輸支局長が当該支局の職員の中から指名する者
- （7） 東京都都市整備局都市基盤部長が当該部の職員の中から指名する者
- （8） 警視庁調布警察署長が当該警察署の職員の中から指名する者
- （9） 地域公共交通の利用者
- （10） 学識経験者

(11) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要と認めた者

2 協議会に会長及び副会長を置く。

#### 第4 任期

委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、別に定める。

2 前項の規定にかかわらず、市長は、必要があると認めたときは、6月以内の期間を定めて依頼し、又は任命することができる。

#### 第5 会長

会長は、委員の互選による。

2 会長は協議会を代表し、その会務を総括する。

#### 第6 副会長

副会長は、会長が指名する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が不在のときは会長の職務を代理する。

#### 第7 協議会の運営

協議会は、会長が招集し、議長となる。

2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 委員は、都合により協議会を欠席する場合は、代理の者を出席させることができることとし、代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 協議会の議決方法は、出席委員の過半数の賛同をもって決定することとする。ただし、可否同数のときは会長の決するところによる。

5 協議会は原則として公開とする。ただし、公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるときは、非公開で行うものとする。

6 協議会は、必要があると認めたときは、委員以外の者に対して、協議会の出席を求めることができる。

#### 第8 協議結果の取扱い

協議会において協議が調った事項について、委員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

#### 第9 作業部会

協議会は、第2各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じて作業部会を設置することができる。

2 作業部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

#### 第10 庶務

協議会の庶務は、都市整備部交通対策課において処理する。

#### 第11 その他

この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

##### 附 則

この要綱は、令和3年3月1日から施行する。

附 則（令和3年12月3日要綱第104号）

この要綱は、令和3年12月6日から施行する。

附 則（令和5年2月27日要綱第12号）

この要綱は、令和5年2月28日から施行する。

## 3.2 調布市公共交通活性化協議会委員一覧

氏 名	所 属	備 考
秋 山 哲 男	学校法人中央大学研究開発機構教授	会長
長 野 博 一	公立大学法人高崎経済大学地域政策学部准教授	副会長
高 橋 順 子	社会福祉法人調布市社会福祉協議会地域福祉推進課長	前任 橋 本 ゆかり
佐々木 善 信	ふじみ地区自治会等連合会	
中 島 俊 子	すぎもり地区協議会	
矢 辺 良 子	緑ヶ丘・仙川まちづくり協議会	
山 田 啓 文	第三小学校地区まちづくり協議会	
篠 田 貴 宏	京王電鉄株式会社鉄道事業本部計画管理部計画担当課長	前任 藤 井 一 郎
古 谷 弘 文	小田急バス株式会社バス事業本部計画部次長	前任 小 泉 裕 樹
早 田 俊 介	京王電鉄バス株式会社運輸営業部乗合事業担当課長	
米 澤 暁 裕	一般社団法人東京バス協会乗合業務部長	前任 依 田 修
小 池 毅	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会業務部長	
石 井 正 己	一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部副支部長	
木 藤 隆 照	京王自動車労働組合調布中央支部支部長	
忠 鉢 康 弘	京王バス労働組合東支部書記長	前任 北 代 彰 人
鈴 木 淳	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画）	前任 谷 口 信 夫
清 家 裕 之	国土交通省関東運輸局東京運輸支局首席運輸企画専門官（輸送）	
山 田 寛 雄	国土交通省関東地方整備局相武国道事務所計画課長	前任 内 山 淳 二
飯 箸 俊 一	東京都都市整備局都市基盤部地域公共交通担当課長	前任 山 本 諭
松 村 一 秀	東京都建設局北多摩南部建設事務所管理課長	前任 植 木 修 清 水 直 樹
片 渕 裕 基	警視庁調布警察署交通課長	前任 伊 藤 由佳里
遠 藤 克 哉	狛江市都市建設部道路交通課長	
代 田 敏 彦	調布市都市整備部外環・交通担当部長 兼 参事	前任 八 田 主 税

## 第4節 パブリック・コメント手続の実施概要

### 調布市総合交通計画改定版（素案）に対するパブリック・コメント手続の実施結果

#### 1 意見募集の概要

- (1) 意見の募集期間 令和4年12月20日（火）～令和5年1月19日（木）
- (2) 周知方法 市報ちょうふ令和4年12月20日号及び市ホームページ
- (3) 資料の閲覧場所 市役所7階交通対策課，公文書資料室，神代出張所，中央図書館及び（染地分館を除く）各図書館分館，各公民館，教育会館1階，（染地を除く）各地域福祉センター，みんなの広場（文化会館たづくり11階），市民活動支援センター（市民プラザあくろす2階）
- (4) 意見の提出方法 氏名，住所，御意見を記入し，直接又は郵送，FAX，Eメールで市役所交通対策課まで提出  
※ 資料の閲覧場所に設置する意見提出箱への提出も可

#### 2 意見募集の結果概要

- (1) 意見提出件数 21件（4人）
- (2) 提出意見の内訳
 

ア	序章に対する意見・・・・・・・・・・・・・・・・	2件
イ	第1章に対する意見・・・・・・・・・・・・・・・・	3件
ウ	第2章に対する意見・・・・・・・・・・・・・・・・	1件
エ	第3章に対する意見・・・・・・・・・・・・・・・・	10件
オ	第4章に対する意見・・・・・・・・・・・・・・・・	0件
カ	全般に対する意見・・・・・・・・・・・・・・・・	3件
キ	その他意見・・・・・・・・・・・・・・・・	2件

## 第5節 用語集

	用語	解説
あ行	IoT (=Internet of Things)	様々な物がインターネットにつながることで、インターネットにつながる様々な物を指す。
	ICT (=Information & Communications Technology)	情報通信技術のこと。
	アプリ	アプリケーションソフトウェアの略称のこと。目的にあった作業をする応用ソフトウェアとして、主にスマートフォンに導入される。
	運行情報システム	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。渋滞や雨等の理由によりバスが遅れた際、待ち時間が予想できないなどの不満を解消できる。
	AI (=Artificial Intelligence)	人工知能のこと。
	エコドライブ	燃料消費量や CO <sub>2</sub> 排出量を減らし、地球温暖化防止につなげる運転技術や心がけのこと。 ※ 警察庁、経済産業省、国土交通省、環境省で構成するエコドライブ普及連絡会が推奨すべきエコドライブの取組をエコドライブ 10 のすすめとして広報啓発している。
	エコ通勤優良事業所認証制度	エコ通勤に関する意識が高く、エコ通勤に関する取組を自主的かつ積極的に推進している事業所を「エコ通勤優良事業所」として公共交通利用推進等マネジメント協議会が認証する制度のこと。
か行	SDGs (Sustainable Development Goals)	持続可能な開発目標のこと。「誰一人取り残さない (leave no one behind)」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2015 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられた。2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されている。
	外出率	ある地域における居住人口に対する外出人口の割合のこと。
	カーフリーデー	排出ガス、渋滞、事故、騒音など自動車の利用が都市の安全や環境に与える影響に関心を持ち、望ましい都市交通の在り方を考えるための社会啓発活動のこと。毎年 9 月 22 日をカーフリーデーとして世界各地でイベントが開催されている。 ※ 平成 10 (1998) 年にフランスで始まり、平成 12 (2000) 年からは欧州連合 (EU) の取組として行われている。
	グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。



	用語	解説
	公共交通分担率	利用する交通手段のうち、鉄道（モノレールなどを含む）と路線バスが占める割合のこと。 ※ 本計画では、代表交通手段における割合を指す。
	公共サイン	公的機関が公共空間に設置する、まちの地理や方向、施設の位置等に関する情報を人々に提供する媒体としての標識や地図、案内誘導板等の総称のこと。
	交通結節点	電車、バス、タクシー、自動車、自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場等がある。
	高齢化率	総人口に対する65歳以上の人口の割合のこと。
	心のバリアフリー	高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するために、施設整備だけでなく、高齢者、障害者等の困難を全ての人々が自らの問題として意識し、相互に理解を深めようと積極的に協力すること。
	混雑度	道路の交通容量に対する交通量の比のこと。 ※ 道路の交通容量とは、道路条件や交通条件のもとで、一定の時間内に、道路を通過できる自動車の最大数のこと。
さ行	サイン	屋内外に設置する案内用視覚表示設備のこと。歩行者用の一般的なサインは、「案内地図サイン」、「誘導サイン」、「位置サイン」、「規制サイン」、「説明サイン」に分類することができる。
	シェアサイクル	都市内に設置された複数のサイクルポートを相互に利用できる利便性の高い交通システムのこと。公共交通の機能を補完し、観光振興や地域の活性化等に資するなど、公共的な交通としての役割を担っている。
	シニアカー	主に高齢者向けの四輪又は三輪の一人乗り電動カートのこと。「ハンドル形電動車いす」、「シニアカー」、「電動スクーター」などと呼ばれている。 ※ 道路交通法では、（車いすに乗った）歩行者として位置付けられる。
	スマートシティ	ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また、新たな価値を創出し続ける持続可能な都市や地域であり、Society 5.0の先行的な実現の場と定義されている。
	生活関連経路	生活関連施設相互間の経路のこと。 ※ 生活関連施設とは、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設のこと。
	ZEH（＝Net Zero Energy House）	エネルギー収支をゼロ以下にする家のこと。つまり、家庭で使用するエネルギーと、太陽光発電などで創るエネルギーをバランスして、1年間で消費するエネルギーの量を実質的にゼロ以下にする家である。

	用語	解説
	ZEB (=Net Zero Energy Building)	快適な室内環境を実現しながら、建物で消費するエネルギーをゼロにすることを目指した建物のこと。
	ZEV (=Zero Emission Vehicle)	走行時に CO <sub>2</sub> 等の排出ガスを出さない電気自動車 (EV) や燃料電池自動車 (FCV)、プラグインハイブリッド自動車 (PHV) のこと。
	ゼロカーボンシティ	2050 年に CO <sub>2</sub> (二酸化炭素) を実質ゼロにすることを旨とする首長自らが又は地方自治体として公表された地方自治体のこと。
	Society5.0	サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会 (Society) のこと。狩猟社会 (Society 1.0)、農耕社会 (Society 2.0)、工業社会 (Society 3.0)、情報社会 (Society 4.0) に続く、新たな社会を指すもので、第5期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱されている。
	ソフト施策	考え方、システム、制度など主に運用に関するもの。 ※ ハードは、道路や建築物、設備など主に施設に関するもの。
た行	代表交通手段	出発地から目的地までの一つの移動において、複数の交通手段を利用したときの主な交通手段のこと。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、自動二輪車、自転車、徒歩の順である。
	地域公共交通計画	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に定める計画のこと。すなわち、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画のこと。
	端末交通手段	複数の交通手段を利用するトリップに関して、代表交通手段に接近する (から遠ざかる) 交通のこと。鉄道を利用する場合では、駅まで(から)の徒歩やバスなどの交通がこれに当たる。
	テレワーク	ICT を活用した時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。Tele (離れて) と Work (仕事) を組み合わせた造語で、本拠地のオフィスから離れた場所で、ICT を使って仕事をする。
	特定事業	移動等の円滑化のために必要な施設の整備等に関する事業のこと。公共交通特定事業、道路特定事業、路外駐車場特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、交通安全特定事業及び教育啓発特定事業がある。
	特定事業計画	移動等円滑化基本構想に定められた事業に基づき、各施設設置管理者等がその事業を実施するために具体的な事業内容や計画期間等を定めた計画のこと。
	都市計画道路	都市の骨格を形成し、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保するため、都市計画法に定める都市施設として都市計画決定された道路のこと。

	用語	解説
	土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業のこと。
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと。1回の移動でいくつかの交通手段を乗換えても1トリップと数える。
	トリップエンド	トリップの出発点と到着点のこと。ひとつのトリップには必ず2つのトリップエンドがある。
な行	ネット原単位	外出した人1人の1日当たりトリップ数の平均値のこと。地域の全居住者の総トリップ数を外出した人口で除したもの。
	乗合タクシー	9人以下の不特定の旅客を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車のこと。
	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降口の段差をなくしたバスのこと。
は行	発生集中量	発生量（あるゾーンを起点とするトリップの合計量）と集中量（あるゾーンを終点とするトリップの合計量）の総和のこと。
	パーソントリップ調査	どのような人が、いつ、何の目的で、どこからどこまで、どのような交通手段で移動したかについて、1日のすべての動きをとらえる調査のこと。
	パブリック・コメント手続	調布市パブリック・コメント手続条例（平成26年調布市条例第24号）に定める手続のこと。すなわち、策定、制定又は改廃をしようとする政策等の案等を公表して市民から意見を募集し、提出された意見を十分に考慮して政策等の策定等をするとともに、当該意見及びこれに対する実施機関の考え方等を公表する一連の手続のこと。
	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていくうえで障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。
	ピクトグラム	不特定多数の人々が利用する公共交通機関や公共施設、観光施設等において、文字・言語によらず対象物、概念または状態に関する情報を提供する図形で、案内用図記号を指す。視力の低下した高齢者や障害のある方、外国人観光客等も理解が容易な情報提供手法として、日本を含め世界中の公共交通機関、観光施設等で広く掲示されている。
	HEMS（=Home Energy Management System）	家庭における省エネルギーを目的として、住宅等で消費するエネルギー需要を管理するシステムのこと。
	BEMS（=Building Energy Management System）	オフィスビル等において、機器・設備等で消費するエネルギーを管理し、削減を図るためのシステムのこと。
ま行	MaaS（=Mobility as a Service）	スマートフォンアプリ等により、複数の公共交通サービスや移動サービスを組み合わせ、検索・予約・決済等を一括して行うサービスのこと。

	用語	解説
や行	ユニバーサルデザイン	障害の有無，年齢，性別，人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすいよう，都市や生活環境をデザインする考え方のこと。
	ユニバーサルデザインタクシー	高齢者，車いす使用者，ベビーカー利用の親子連れ，妊娠中の方など，誰もが利用しやすいタクシーのこと。
ら行	立地適正化計画	都市再生特別措置法に定める計画のこと。すなわち，都市計画法に規定する都市計画区域内の区域について，都市再生基本方針に基づき，住宅及び都市機能増進施設（医療施設，福祉施設，商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって，都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。）の立地の適正化を図るための計画のこと。
	旅行速度	移動に要した時間のこと。信号待ちや交通渋滞による停止を含む。
	連続立体交差事業	鉄道を連続的に高架化又は地下化することにより，道路と鉄道の連続立体交差化を図る事業のこと。

登録番号 (刊行物番号)
2022-232

---

## 調布市総合交通計画改定版

---

令和5年3月

編集・発行 調布市都市整備部交通対策課

〒182-8511 東京都調布市小島町2-35-1

電話：042-481-7454

FAX：042-481-6800

---



調布市