調布市総合交通計画
改定版

令和５（２０２３）年3月

調布市

は　じ　め　に

平成２３（２０１１）年４月，調布市では，調布市都市計画マスタープランにおける交通部門を補完し，目指すべき将来像や将来都市像等の実現に向けて，今後実施すべき交通施策の基本方針を示す「調布市総合交通計画」を策定いたしました。

計画策定から１０年以上が経過する中，京王線の地下化を契機としたまちづくりの前進，新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通機関への影響，デジタル技術の進化，ＳＤＧｓの推進など，調布市の交通を取り巻く環境に変化が生じています。

今後想定されるこうした社会情勢や市民ニーズの変化に対応した計画内容に見直すため，この度，調布市総合交通計画を改定いたしました。

改定版においても，目指すべき将来像は不変であることから，現行計画に掲げた「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つの基本目標を踏襲しつつ，基本方針については，環境への配慮が益々重要となってきていることから，新たに「環境負荷の少ない交通機関の整備」を追加いたしました。

あわせて，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として「重点施策」を位置付けるとともに，適切な公共交通ネットワークの構築，新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保などの具体的な施策も盛り込んでおります。

改定に当たりましては，「調布市公共交通活性化協議会」の委員の皆様をはじめ，素案等にご意見をお寄せくださいました皆様に厚く御礼申し上げます。

市では，この改定版に掲げる取組を推進し，誰もが移動しやすい交通環境の形成を図って参ります。

皆様の一層のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和５年３月

調布市　長友貴樹

目　次

序章　総合交通計画の改定に当たって 1

第１節 調布市総合交通計画の改定経緯 1
第２節 計画の位置付け 2
第３節 計画の期間 3
第４節 対象区域 3

第１章 調布市の現状と動向 5

第１節 人口と土地利用 5
第２節 産業経済 11
第３節 調布市における移動の状況 13
３．１ 移動の状況 13
３．２ 昼間人口と夜間人口 18
３．３ 移動の手段 21
第４節 調布市の交通環境 29
４．１ 鉄道 29
４．２ バス 30
４．３ 道路・自動車 33
４．４ 自転車 37
第５節 調布市におけるまちづくりの動向 40
５．１ 中心市街地のまちづくり 40
５．２ 環境に配慮したまちづくり 41
５．３ バリアフリーのまちづくり 43

第２章 総合交通計画の基本的考え方 45

第１節 市民等のニーズ 45
１．１ アンケートの実施概要 45
第２節 社会情勢の見通し 46
２．１ 少子高齢化の進行 46
２．２ まちづくりの動向 46
２．３ 環境負荷の軽減に向けた動向 47
２．４ 新たな技術の活用に向けた動向 47
第３節 課題の整理 48

第３章 基本目標と施策体系 51
第１節 基本目標 51
第２節 交通施策の基本方針及び基本交通施策 53
２．１ 基本方針 53
２．２ 基本交通施策 55
第３節 重点施策 56
３．１ 重点施策の概要 56
３．２ 重点施策の内容 57
第４節 施策実施方針 64
第５節 成果指標の設定と目標水準 91
５．１ 成果指標の見直し 91
第４章 計画の推進に向けて 93
第１節 施策展開の具体化と推進方策 93
１．１ 施策展開の具体化と個別計画への反映 93
１．２ 推進方策 93
第２節 計画の進行管理 95
２．１ 計画の評価・検証 95
２．２ 計画の推進に向けた協働体制の確立と市民参加 96
資料編 97
第１節 市民等のニーズ 97
１．１ アンケートの実施概要 97
１．２ 市民アンケート 98
１．３ 来訪者アンケート 104
１．４ 特定世代アンケート 108
１．５ 障害者アンケート 112
第２節 成果指標の算出方法 114
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 116
３．１ 調布市公共交通活性化協議会設置要綱 116
３．２ 調布市公共交通活性化協議会委員一覧 118
第４節 パブリック・コメント手続の実施概要 119
第５節 用語集 120

序章　総合交通計画の改定に当たって

第１節　調布市総合交通計画の改定経緯

平成２３（２０１１）年４月，調布市では，調布市都市計画マスタープランにおける交通部門を補完し，目指すべき将来像や将来都市像等の実現に向けて，今後実施すべき交通施策の基本方針を示す「調布市総合交通計画」を策定いたしました。

計画策定から１０年以上が経過する中，次のとおり，調布市の交通を取り巻く環境に変化が生じています。

(1)　京王線の地下化を契機としたまちづくりの前進

京王線の地下化の実現によって貴重な都市空間が生み出されました。にぎわい，うるおい，やすらぎのある都市空間の創出等に向けて，調布駅前広場や鉄道敷地を段階的に整備しています。

(2)　総人口減少・高齢者人口の増加

日本全体では，人口の減少，少子高齢社会を迎えていると言われ，現在微増傾向にある調布市の総人口も令和１２（２０３０）年をピークに減少すると見込まれています。

一方，調布市の高齢者人口は引き続き増加傾向が見込まれています。これにより，調布市の高齢化率は今後上昇すると予測されています。

(3)　新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通機関への影響

新型コロナウイルス感染症拡大に伴うテレワークの普及等により生活様式が変化したことにより，公共交通機関の需要に変化が生じ，需要に応じたダイヤ改正が行われました。

(4)　ゼロカーボンシティ宣言の実施

脱炭素社会の実現に向けて，環境配慮型車両の技術開発が進められているほか，自転車や徒歩等の環境に配慮した交通手段への転換も益々期待されています。

また，調布市及び調布市議会が共同で宣言したゼロカーボンシティの実現に向け，これまで以上に地球温暖化対策に取り組む必要があります。

(5)　デジタル技術の進化

急速なデジタル化の進展と併せて，移動の効率化を含むＭａａＳ等の考え方のほか，交通事故の削減や高齢社会における移動支援などで有効とされる自動運転等の技術開発が進められています。

(6)　ＳＤＧｓの推進

国連が「誰一人取り残さない」ことを理念としたＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）を掲げており，日本においても取組が活発化しています。調布市においてもＳＤＧｓの目標を踏まえた取組が求められています。

今後想定されるこうした社会情勢や市民ニーズの変化に対応した計画内容に見直すため，調布市総合交通計画を改定するものです。

第２節　計画の位置付け

本計画は，調布市の最上位計画である調布市総合計画（基本構想・基本計画）のほか，調布市の都市計画の基本的な考え方を示す調布市都市計画マスタープランと整合・連携を図り，定めています。

また，調布市の関連計画や国・東京都の関連計画とも整合・連携を図りながら，取り組んでいきます。

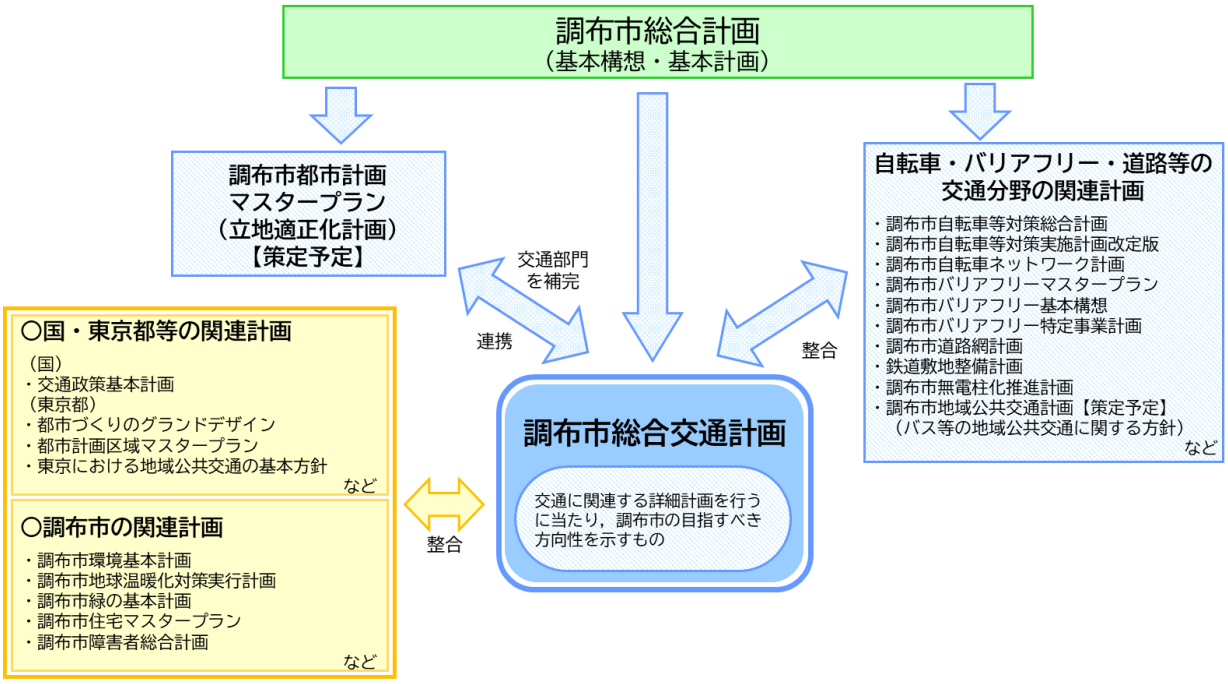


図　総合交通計画の位置付け

第３節　計画の期間

本計画は，令和１２（２０３０）年度を目標年次としています。

なお，本計画における施策は，短期（おおむね５年）と中長期（目標年次又はそれ以降も継続的に検討を行う）に分けて展開していきます。

短期として位置付けた施策は，市の緊急的な課題に対応した施策，既に事業計画に位置付けがある施策のほか，現在検討が進められていることを示しています。

また，中長期として位置付けた施策は，総合交通計画の基本目標の実現に向けた具体的な準備を進めながら，取組を展開していくことを示しています。

第４節　対象区域

本計画は，調布市全域を対象としています。

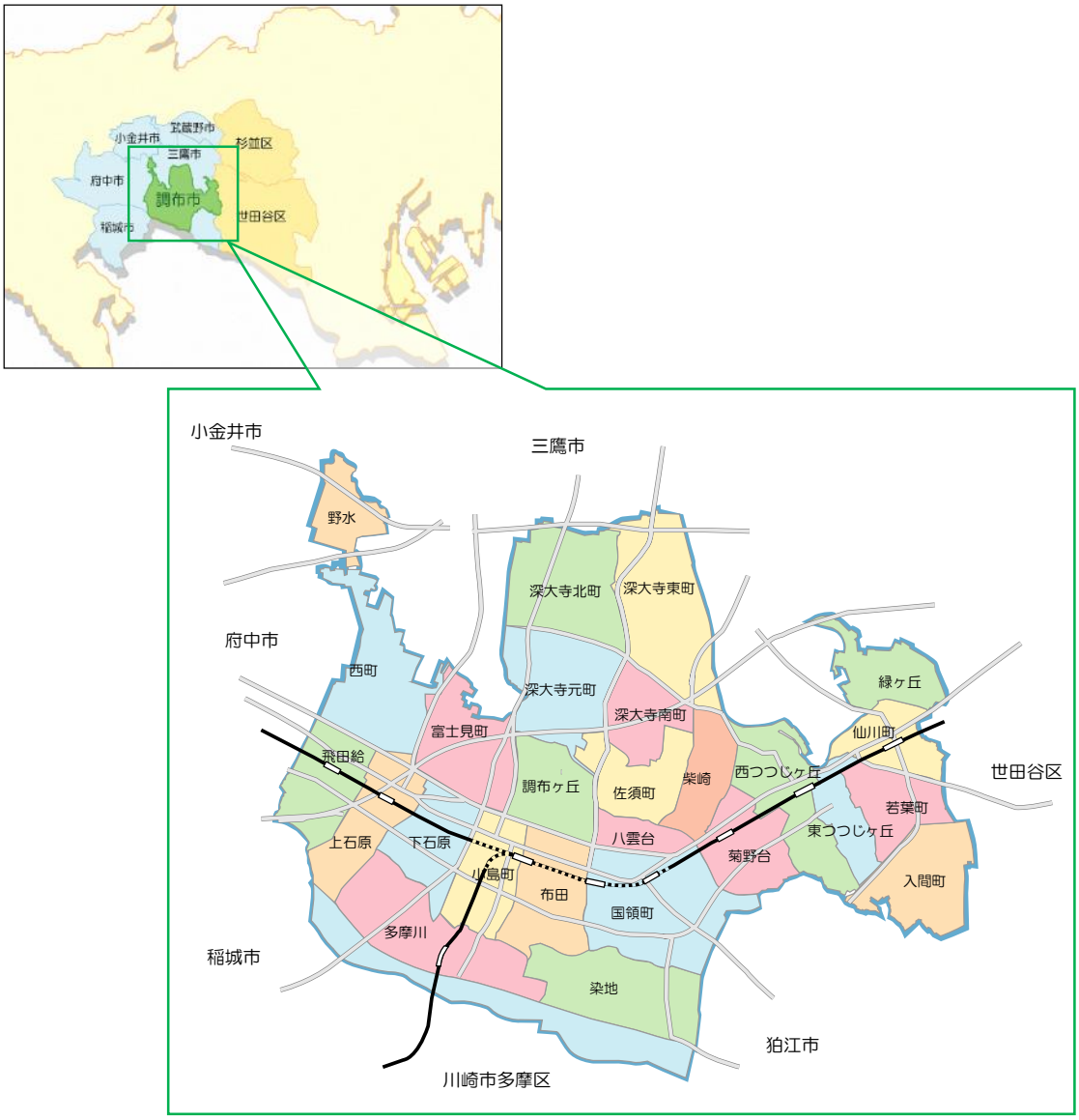


図　対象区域

第１章　調布市の現状と動向

第１節　人口と土地利用

(1)　長期的な人口と高齢化の動向

緩やかに増加してきた調布市の人口は，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ています。

年少（０～１４歳）人口は令和４（２０２２）年を，生産年齢（１５～６４歳）人口は令和７（２０２５）年をピークに減少し，一方，高齢者（６５歳以上）人口は今後も増加傾向が続く見込みです。

また，高齢化率は，２１．７％（令和４（２０２２）年１０月１日現在）であり，今後も上昇すること及び令和３５（２０５３）年に約３６％になることが推測され，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。

こうした人口構造を踏まえた移動しやすい交通手段の提供や移動環境の整備が必要です。

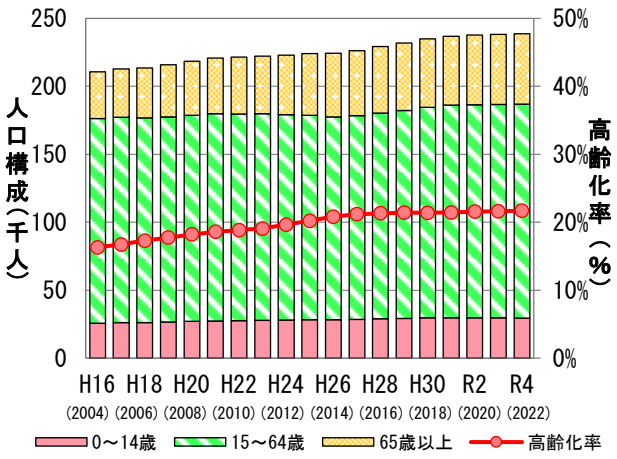


図　調布市における人口及び高齢化率の推移

注）調布市住民基本台帳（各年度１０月１日現在）に基づき作成

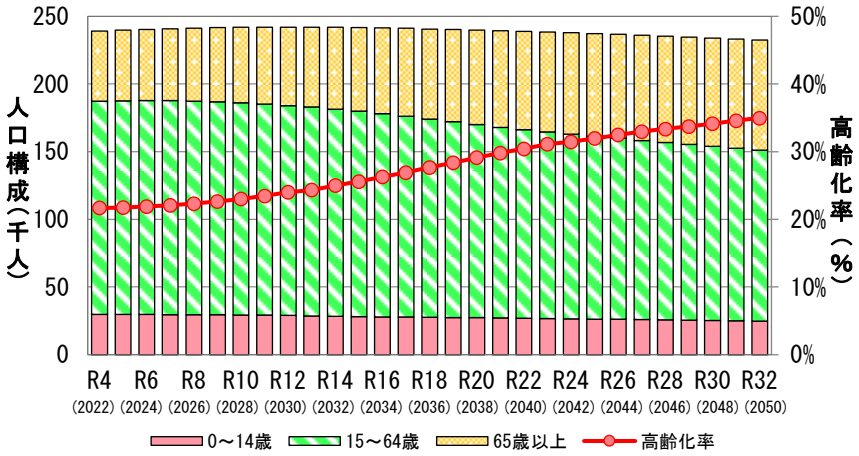


図　調布市における将来人口及び高齢化率

注）調布市の将来人口推計（令和４（２０２２）年３月）に基づき作成

平成２４（２０１２）年と令和４（２０２２）年の町丁目別の人口を比較すると，多くの地区で人口が増加しています。大規模な集合住宅の新築・解体があった地区では，５００人以上の増減が確認できます。

今後も人口動向に注視し，公共交通ネットワークの見直し等の対策を検討する必要があります。

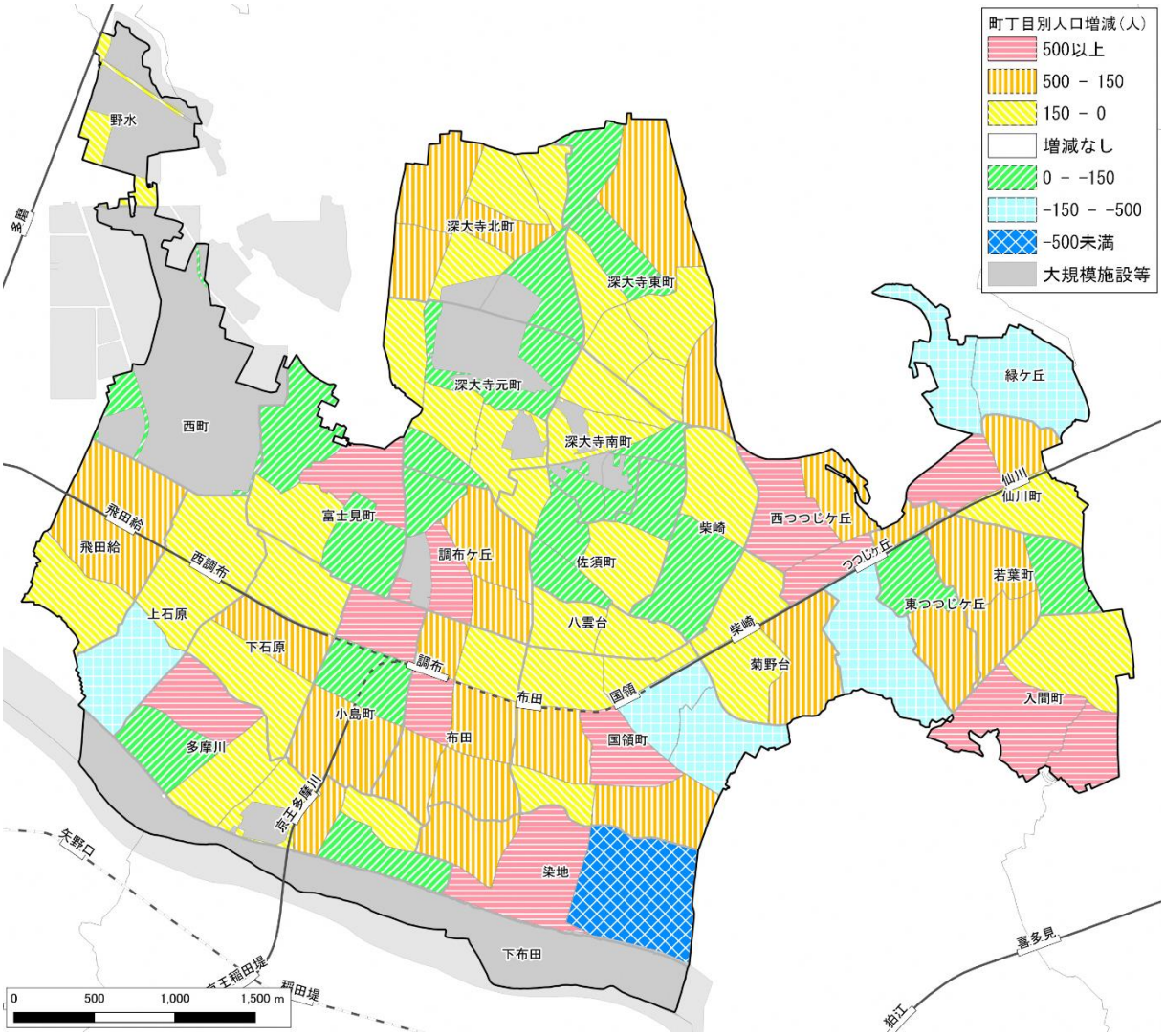


図　町丁目別の人口増減（平成２４（２０１２）年と令和４（２０２２）年）

注）調布市住民基本台帳（平成２４（２０１２）年１０月１日及び令和４（２０２２）年１０月１日時点）

町丁目別の高齢化率は，地区によって大きな差があります。

昭和３０年代に開発された大規模団地の多摩川住宅がある染地３丁目のほか，深大寺東町５丁目・８丁目などにおいては，高齢化率が３０％を超えています。

一方，近年，大規模集合住宅が新築された地区では，高齢化率が低くなっています。

各地域の特性を踏まえ，誰もが利用しやすい交通環境を整備していく必要があります。

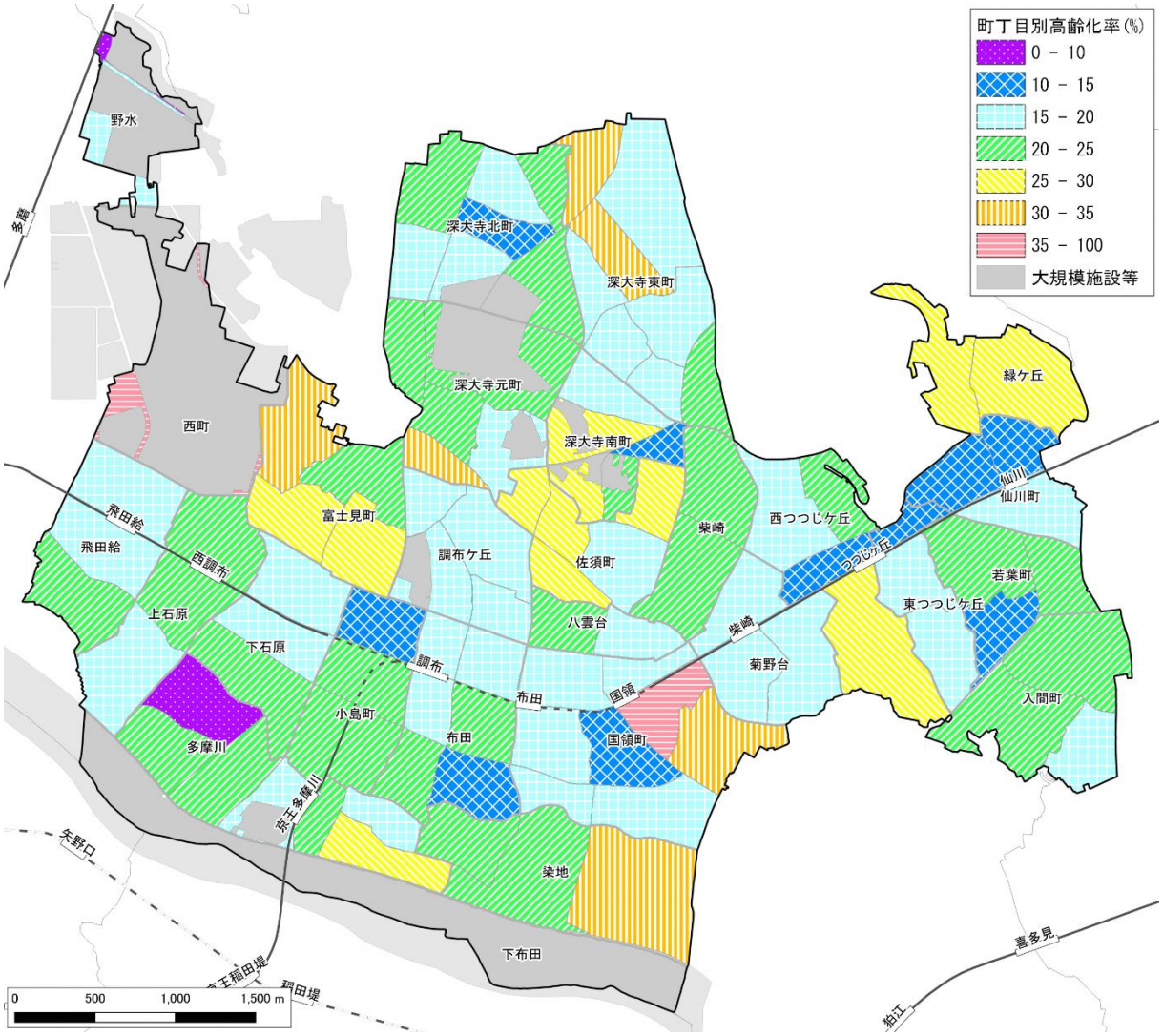


図　町丁目別の高齢化率

注）調布市住民基本台帳（令和４（２０２２）年１０月１日時点)に基づき作成

(2)　鉄道駅を中心としたコンパクトな都市構造

鉄道駅周辺では，人口が集積しているほか，商店街や大規模小売店，病院等の多くが立地しています。

このようなコンパクトな都市構造を生かした交通施策を展開していくことが重要です。

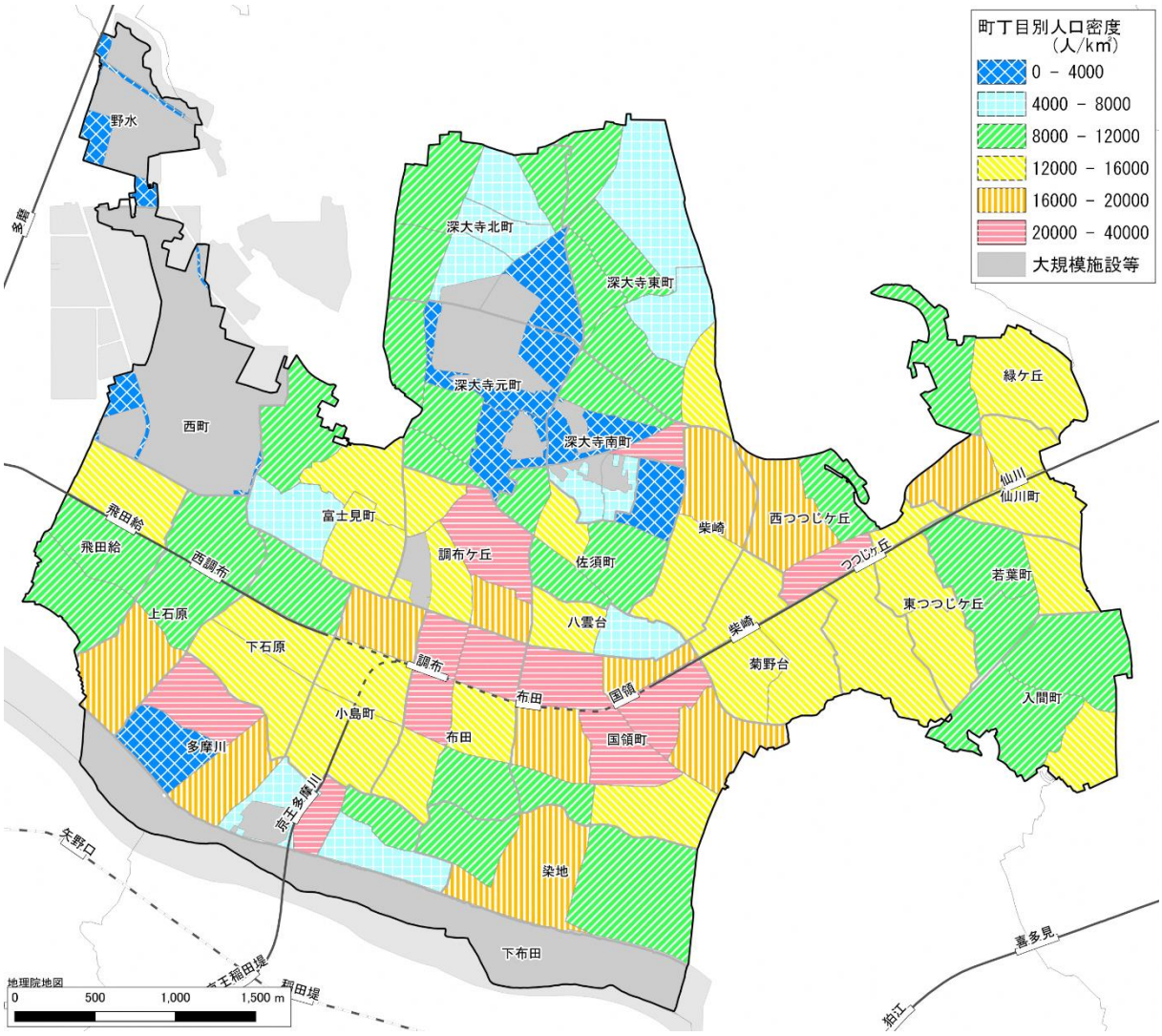


図　町丁目別人口密度

注）調布市住民基本台帳（令和４（２０２２）年１０月１日時点)に基づき作成

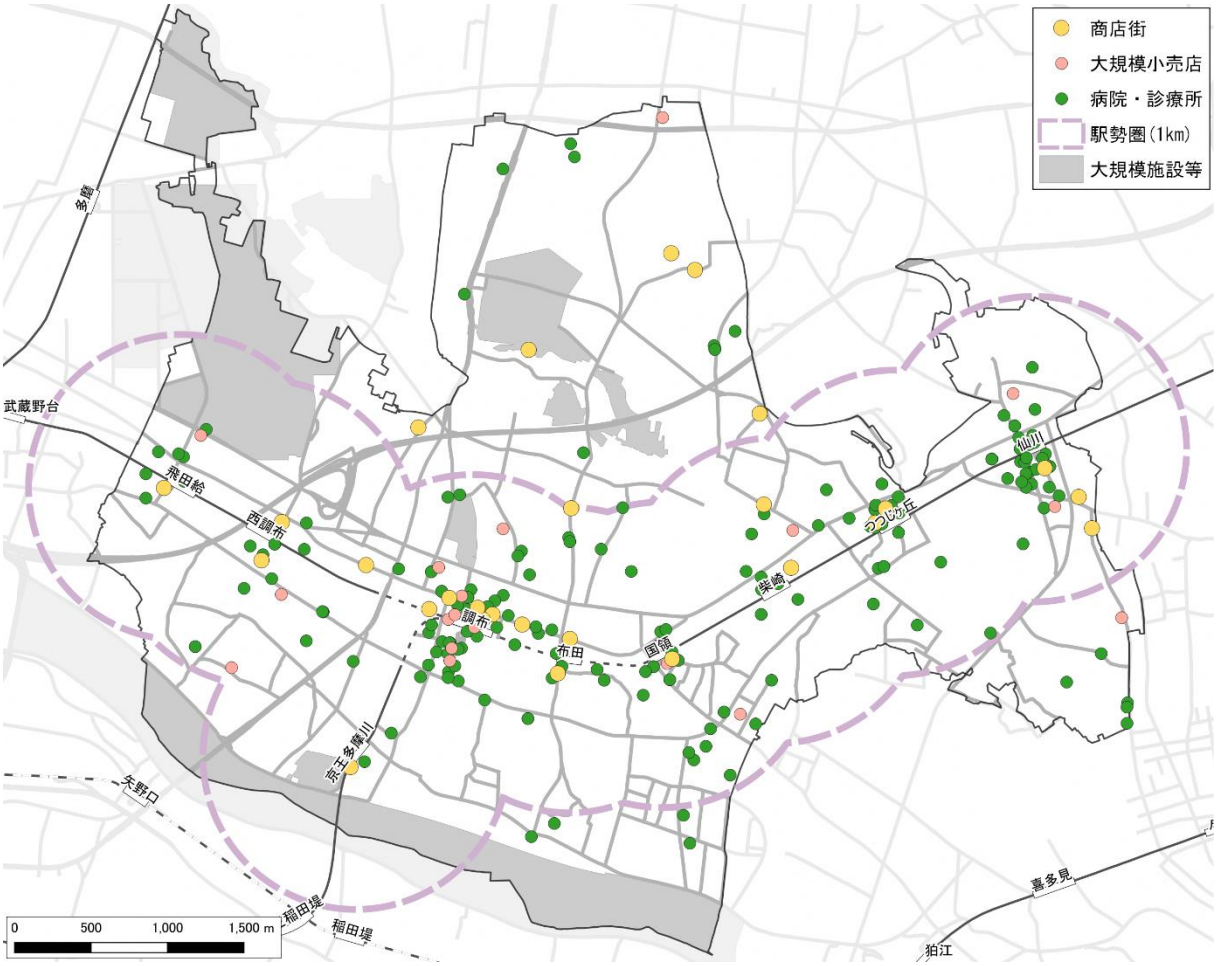


図　市内の各種施設分布状況

注）商店街は令和４（２０２２）年調布市商店街マップ（調布市ホームページ），大規模小売店舗は東京都産業労働局大規模小売店舗立地法届出（平成２１（２００９）年～令和４（２０２２）年）及び国土交通省国土数値情報（令和２（２０２０）年）並びに医療施設は国土交通省国土数値情報（令和２（２０２０）年）に基づき作成

(3)　土地利用の状況

地目別の土地利用面積の構成比を見ると，田畑や山林等の減少により，宅地の増加が進み，宅地が全体の８５．７％（令和２（２０２０）年１月１日時点）を占めており，人口が増加する状況にあります。

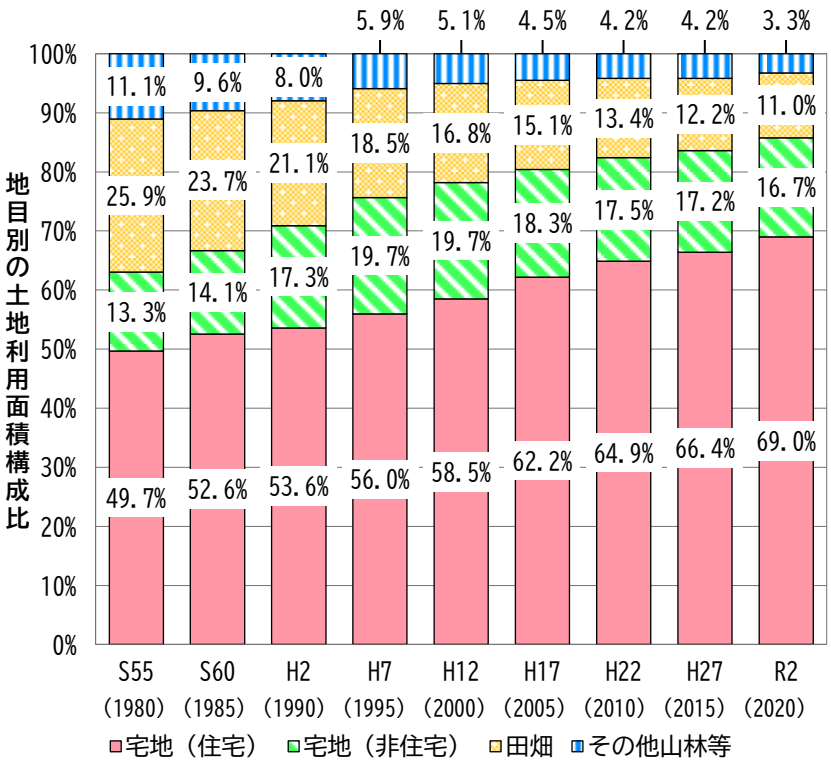


図　地目別の土地利用面積の構成比

注）調布市統計書（令和２（２０２０）年１月１日時点）に基づき作成

第２節　産業経済

(1)　第２次産業から第３次産業への転換が進む

調布市における産業分類別従業者数の内訳（平成２８（２０１６）年現在）は，第３次産業が全体の約９１％で最も多く，次いで，第２次産業が約９％，第１次産業が約０．１％となっています。

また，産業分類別の従業者数の構成比の推移を見ると，年々第２次産業が減少し，第３次産業が増加する傾向にあります。

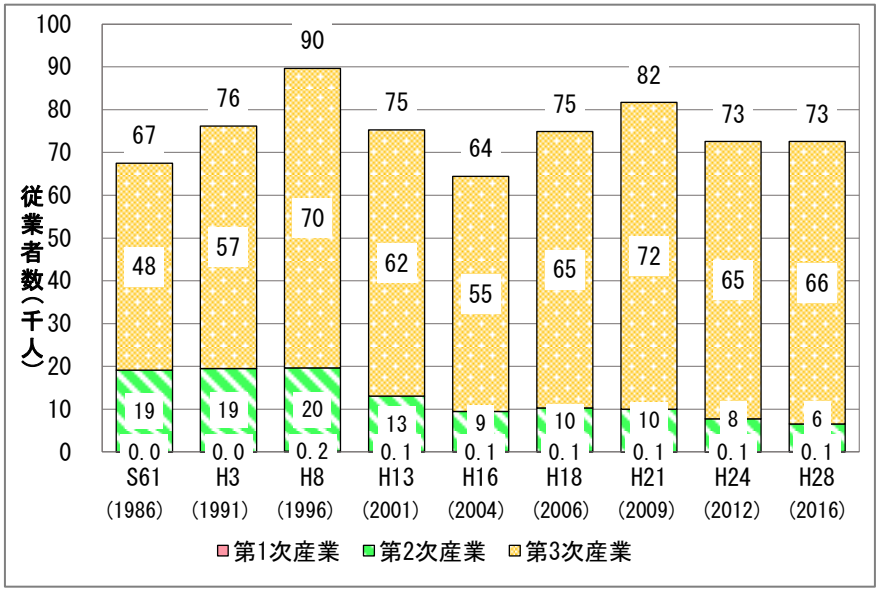


図　産業分類別従業者数

注）調布市統計書（各年度），総務省・経済産業省経済センサス－活動調査（平成２８（２０１６）年）に基づき作成

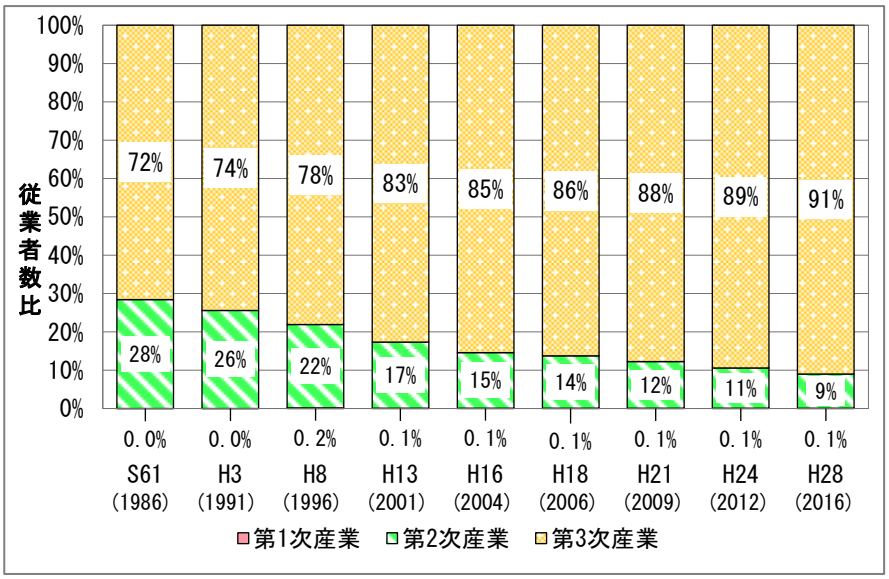


図　産業分類別従業者数の構成比

注）調布市統計書（各年度），総務省・経済産業省経済センサス－活動調査（平成２８（２０１６）年）に基づき作成

製造業では，事業所数，製造品出荷額ともに，平成２０（２００８）年以降は減少傾向にあります。

また，商業（卸売・小売業）では，事業所数，年間商品販売額とも減少しています。

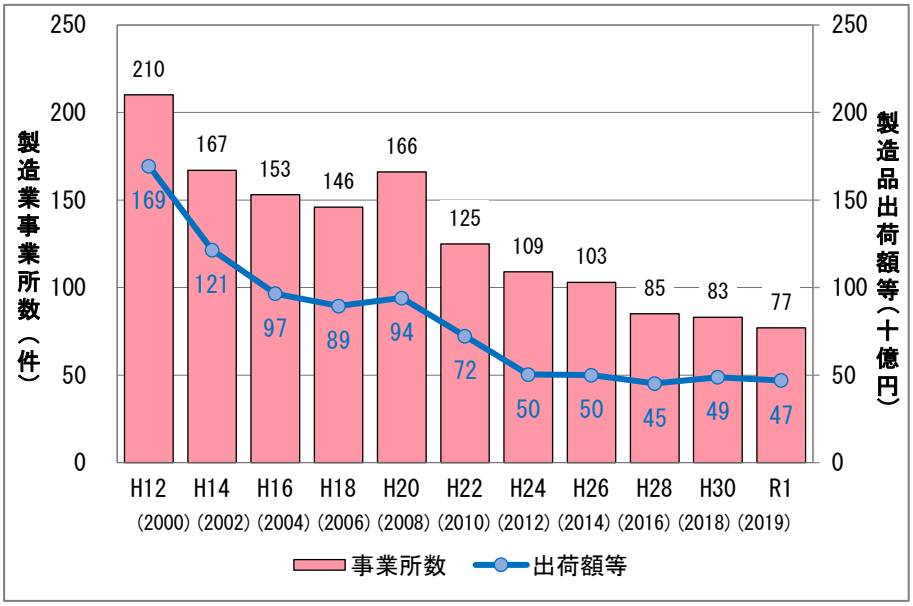


図　事業所数・製造品出荷額の推移

注）調布市統計書（各年度），東京都工業統計調査（各年度）に基づき作成

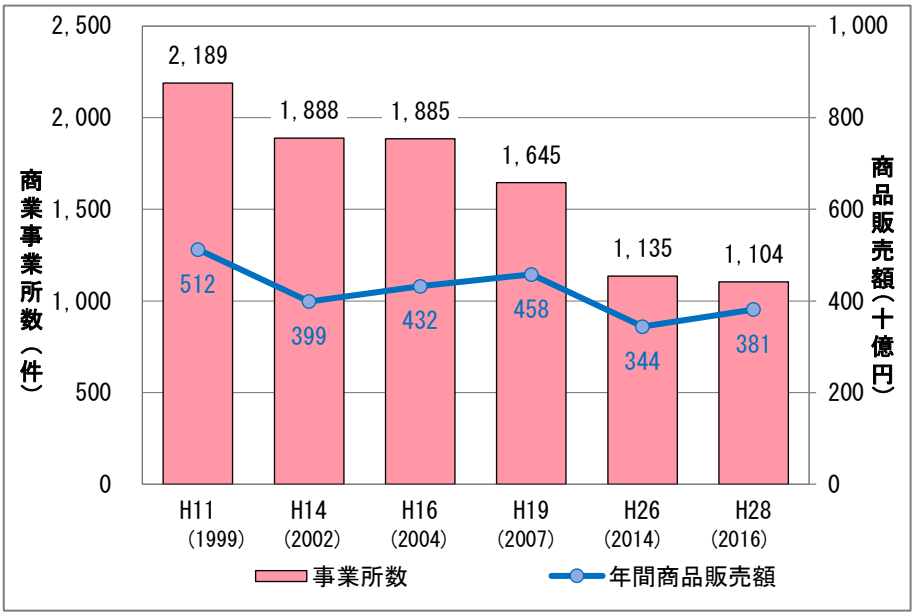


図　事業所数・商品販売額の推移

注）調布市統計書（各年度），総務省・経済産業省経済センサス－活動調査（平成２８（２０１６）年）に基づき作成

第３節　調布市における移動の状況

３.１　移動の状況

（1）　外出率・平均トリップ数の低下

調布市在住者の外出状況は，平成２０（２００８）年と平成３０（２０１８）年の東京都市圏パーソントリップ調査の結果を比較すると，各年齢階層で外出率が低下し，とりわけ，高齢者（６５歳以上）の外出率が大幅に減少しています。

あわせて，平均トリップ数も同様に全体的に減少しています。

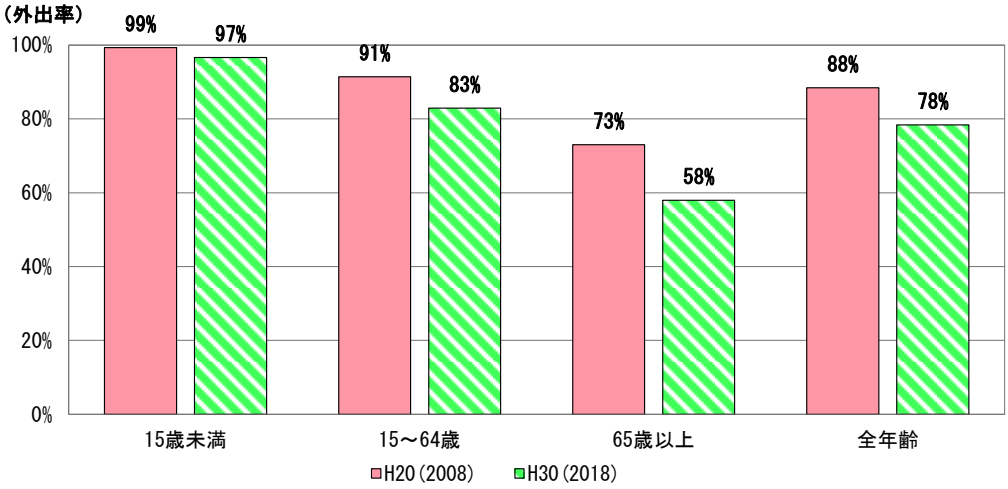


図　年齢階層別外出率

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

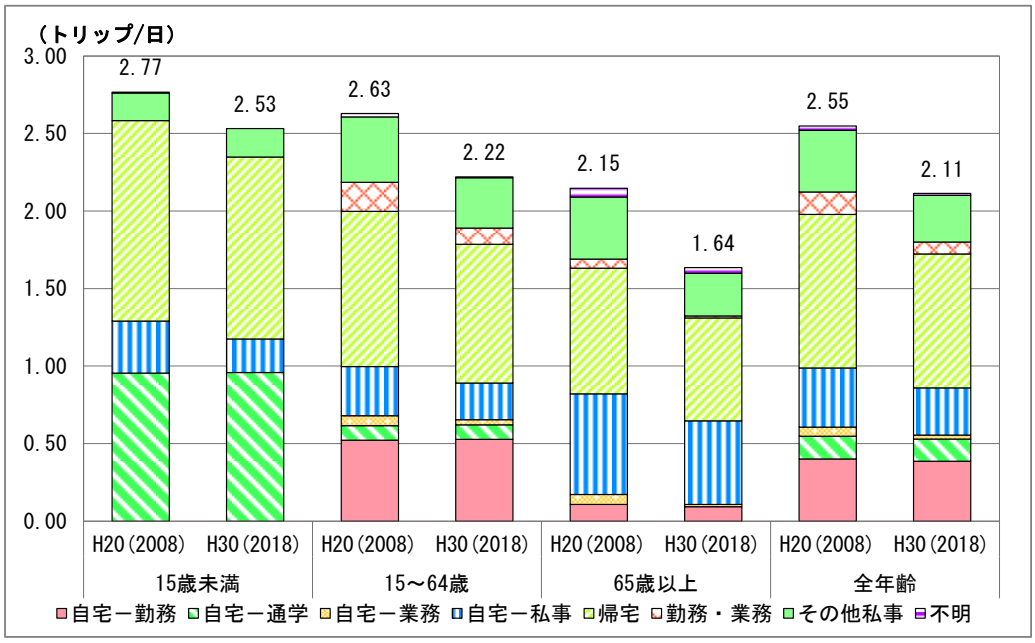


図　年齢階層別一人当たりの平均トリップ数（移動回数）

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

東京都市圏パーソントリップ調査において，調布市内は以下のような６つの小ゾーンに分けられています。平成２０（２００８）年と平成３０（２０１８）年の各ゾーンの外出率を比較すると，市全体の傾向と同様に減少しており，地域による大きな差は見られません。

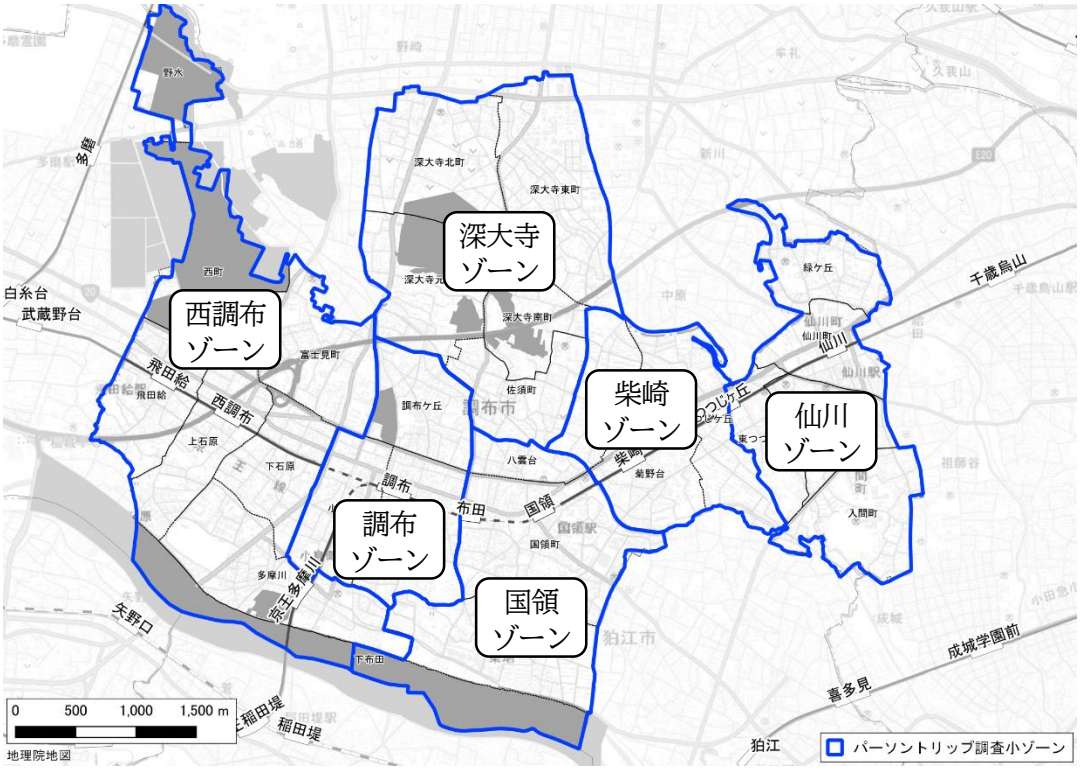


図　パーソントリップ調査小ゾーン図

注）東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成，ゾーン名称は便宜上のもの

図　各ゾーンの外出率

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

外出者一人当たりの平均トリップ数（ネット原単位）を見ると，柴崎ゾーン，西調布ゾーンでは，減少幅が大きく，他ゾーンに比べて外出者一人当たりの平均トリップ数も少なくなっています。

一方で，仙川ゾーン，調布ゾーンでは，比較的減少幅が小さくなっています。

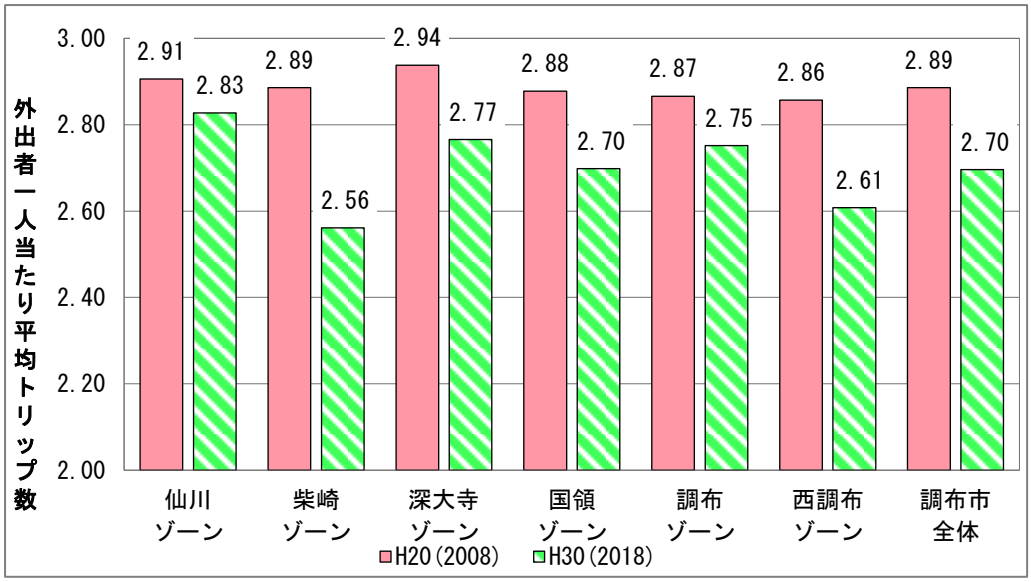


図　外出者一人当たり平均トリップ数（ネット原単位）

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

各ゾーンの居住者全体の総トリップ数を見ると，深大寺ゾーン以外の５ゾーンでトリップ数が減少しています。深大寺ゾーンも他ゾーンと同様に外出率，ネット原単位は減少していますが，人口が２割程度増加しているため，居住者全体の総トリップ数は微増となっています。

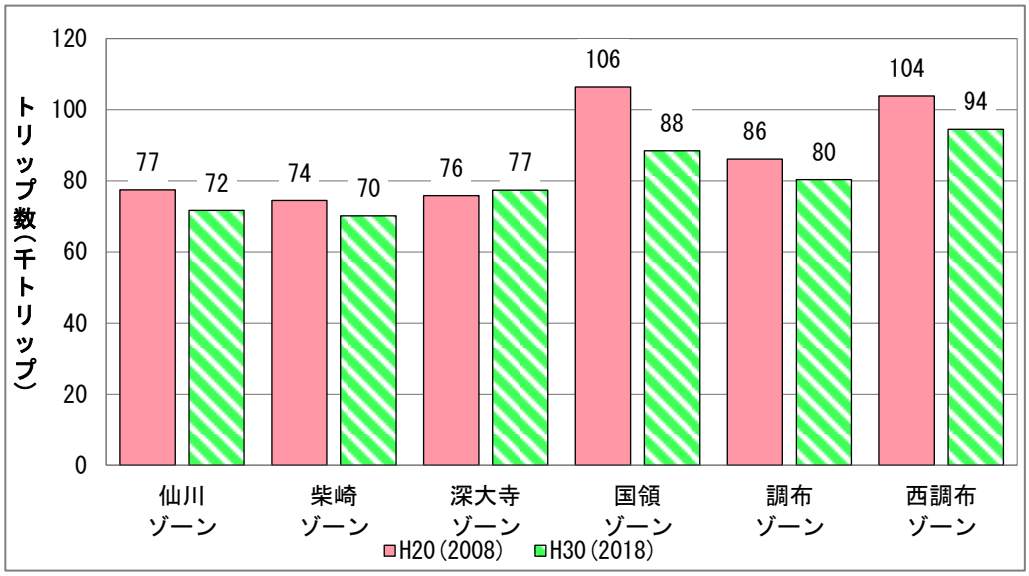


図　居住者全体の総トリップ数

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

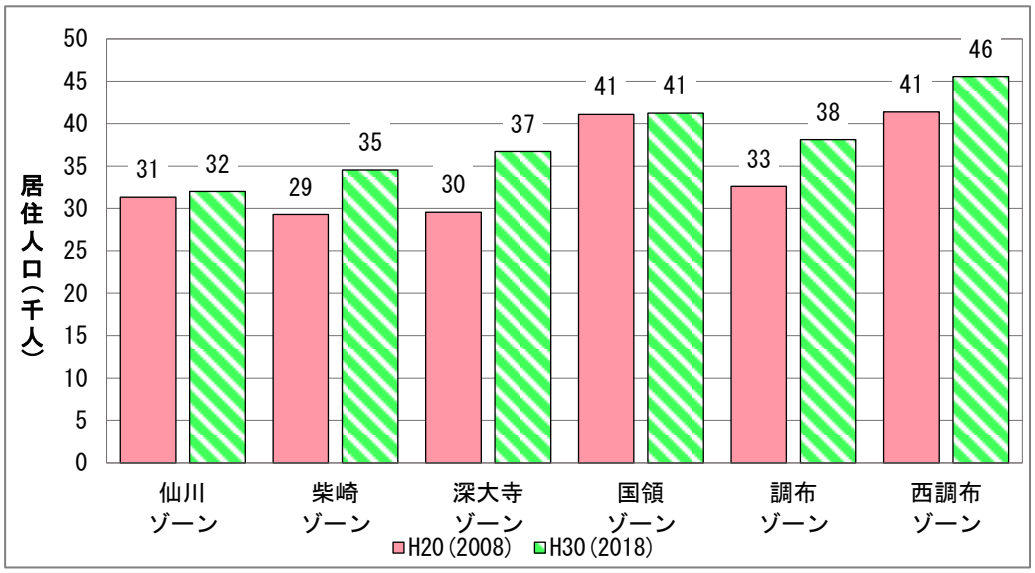


図　居住人口

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

調布市内のゾーン別の発生集中量を見ると，居住者のトリップ数の減少もあり，全体的に発生集中量が減少しています。特に，国領町や染地が位置する国領ゾーンにおいて減少幅が大きくなっています。

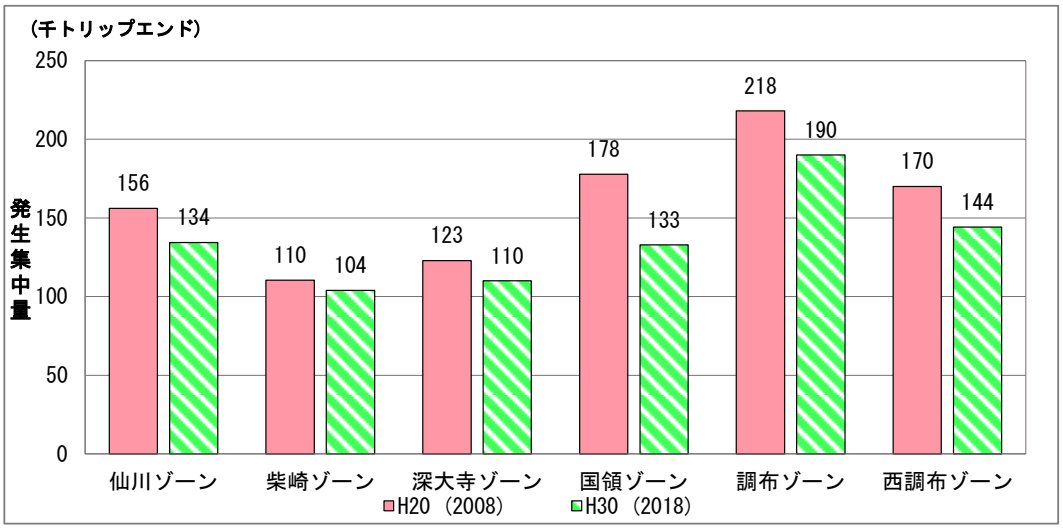


図　ゾーン別発生集中量

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成し，トリップエンド数で集計

３.２　昼間人口と夜間人口

（1）　調布市民の通勤・通学先は区部が多く，調布市への通勤・通学者は多摩部から多い

国勢調査（令和２（２０２０）年）によると，調布市は，昼間人口より夜間人口が多くなっています。

また，平成２２（２０１０）年と令和２（２０２０）年の国勢調査の結果を比較すると，１０年間で昼間人口，夜間人口ともに約２万人増加しており，昼夜間人口比率は，おおむね同程度で推移しています。

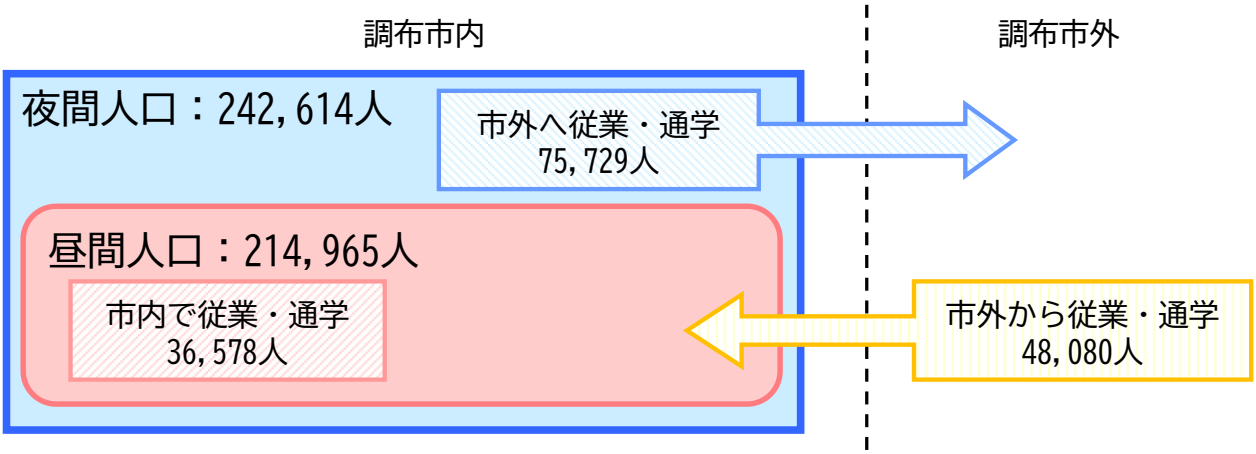


図　流出・流入人口の状況

注）国勢調査（令和２（２０２０）年）に基づき作成（１５歳以上の通勤・通学者を対象）

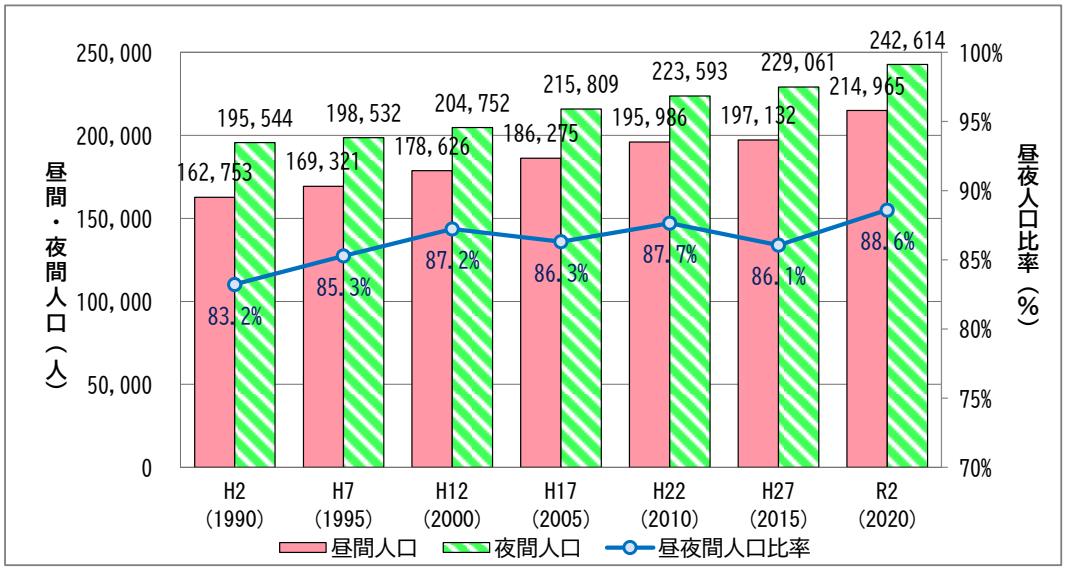
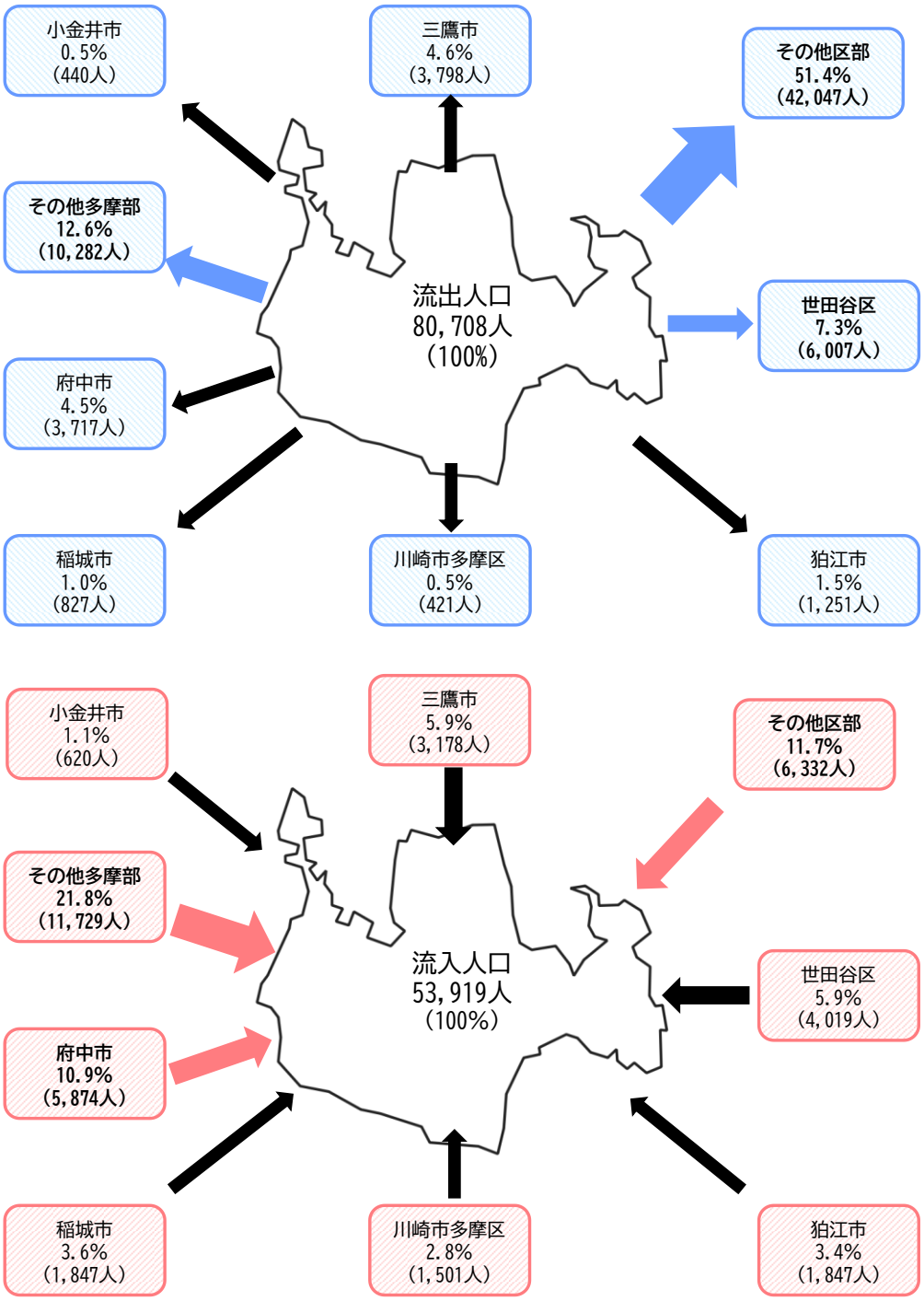


図　昼間人口・夜間人口及び昼夜間人口比率

注）国勢調査（各年）に基づき作成

調布市における通勤・通学の流動について，国勢調査（令和２（２０２０）年）によると，市内から市外に通勤・通学する人の移動先は，京王線及び京王線が乗り入れている都営新宿線の沿線（新宿区．千代田区，世田谷区等）が多く，特に，市内から区部への通勤・通学者が全体の約６割を占めています。

一方，市内への通勤・通学者の居住地は，多摩部が多く占めています。



※　調布市内から調布市内に従業・通学する人口：47,373人

図　調布市の通勤・通学人口流動

注）国勢調査（令和２（２０２０）年）に基づき作成（１５歳以上の通勤・通学者を対象）

(2)　調布市における移動の目的別トリップ数の推移

平成２０（２００８）年と平成３０（２０１８）年の市内々，市内外のトリップ数を比較すると，通勤目的以外のトリップ数は，減少しています。

通勤目的のトリップ数の増加の一因としては，生産年齢人口の増加が考えられます。

一方で，私事目的のトリップ数は減少しており，市内々より市内外のトリップ数の減少率が高くなっています。

また，業務目的の移動は，大幅に減少しており，これは東京都市圏全体の傾向と同様です。

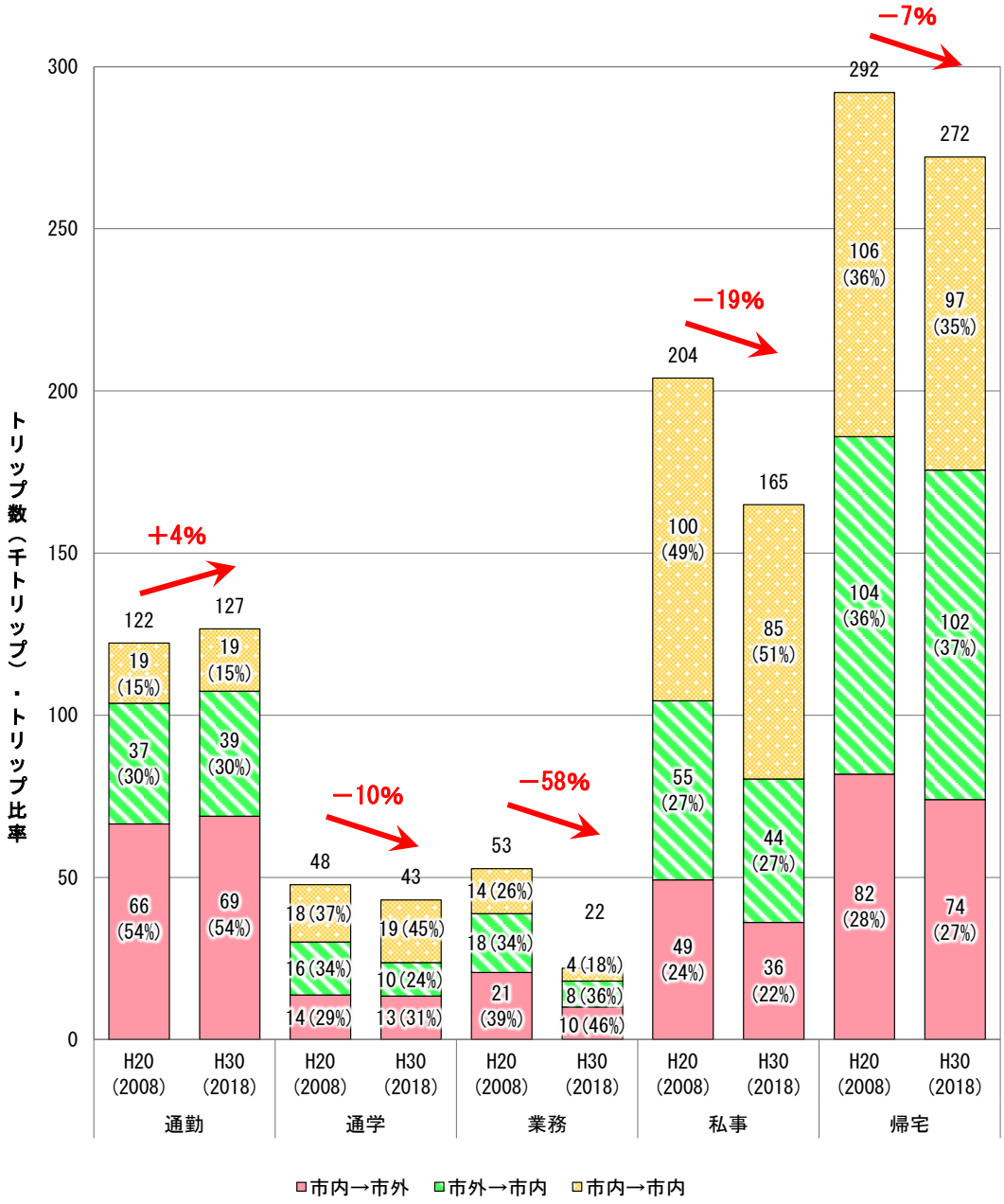


図　市内々，市内外のトリップ数・トリップ比率

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成し，トリップエンド数で集計

３.３　移動の手段

（1）　身近な移動では自転車・徒歩が中心

調布市における交通手段は，近年鉄道利用の割合が大きく増加し，自動車が減少傾向，バスが増加傾向となっています。

また，平成２０（２００８）年と平成３０（２０１８）年を比較すると，徒歩の割合が増加し，自動車・自転車の割合が減少しています。

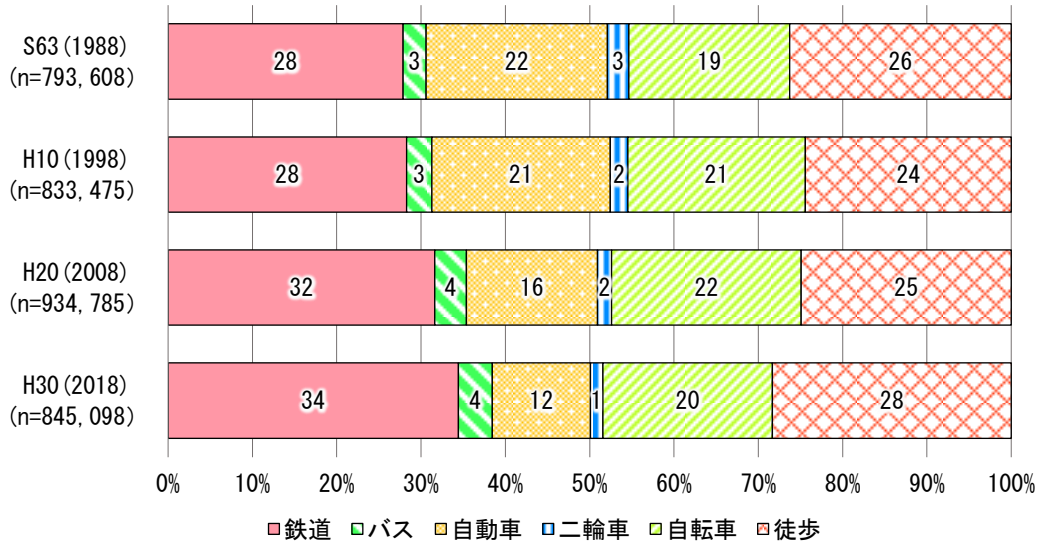


図　調布市における代表交通手段の分担率

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成
四捨五入により表示しているため，合計値が１００％とならない場合がある

(2)　目的別の代表交通手段の特性

調布市における移動について，目的別の代表交通手段の構成を見ると，私事や通学での移動において，徒歩の割合が増加しています。

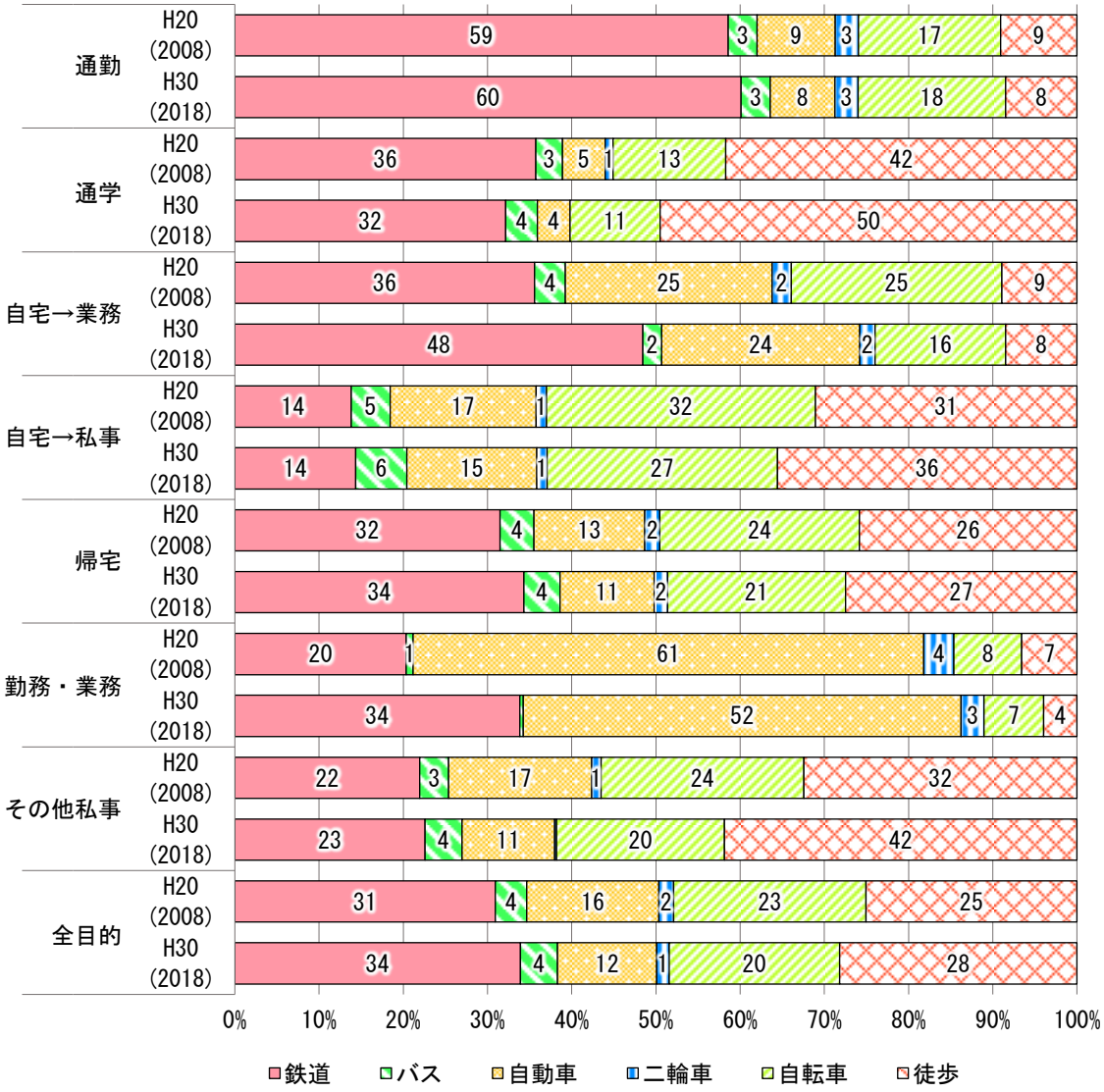


図　目的別代表交通手段の構成

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成し，トリップエンド数で集計
四捨五入により表示しているため，合計が１００％とならない場合がある

(3)　ゾーン別に見た代表交通手段の特性

ゾーン別に代表交通手段の構成を見ると，鉄道駅がない深大寺ゾーンでは，鉄道を代表交通手段とするトリップの割合が低い一方で，バスを代表交通手段とするトリップが多くみられます。

また，調布ゾーンでは平成２０（２００８）年と平成３０（２０１８）年を比較すると，鉄道とバスの割合が増加している一方，自動車，自転車の割合が低下しています。

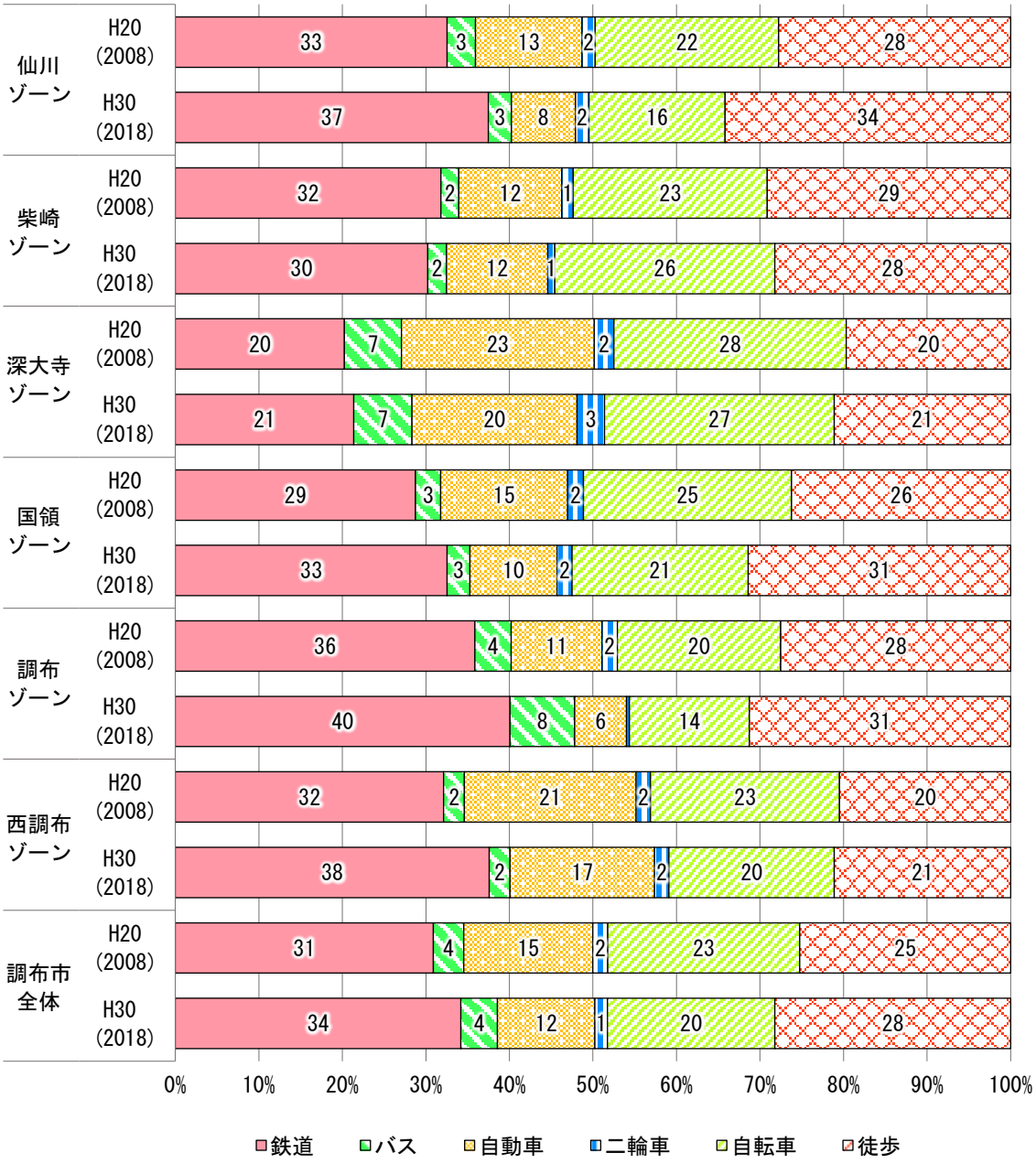


図　ゾーン別代表交通手段の分担率

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成し，トリップエンド数で集計
四捨五入により表示しているため，合計が１００％とならない場合がある

（4）　移動区間別にみた代表交通手段の特性

調布市内外の移動について見ると，移動区間によらず鉄道利用率が上昇しており，自動車利用率が低下しています。

また，調布市内の移動では徒歩の割合が増加しています。

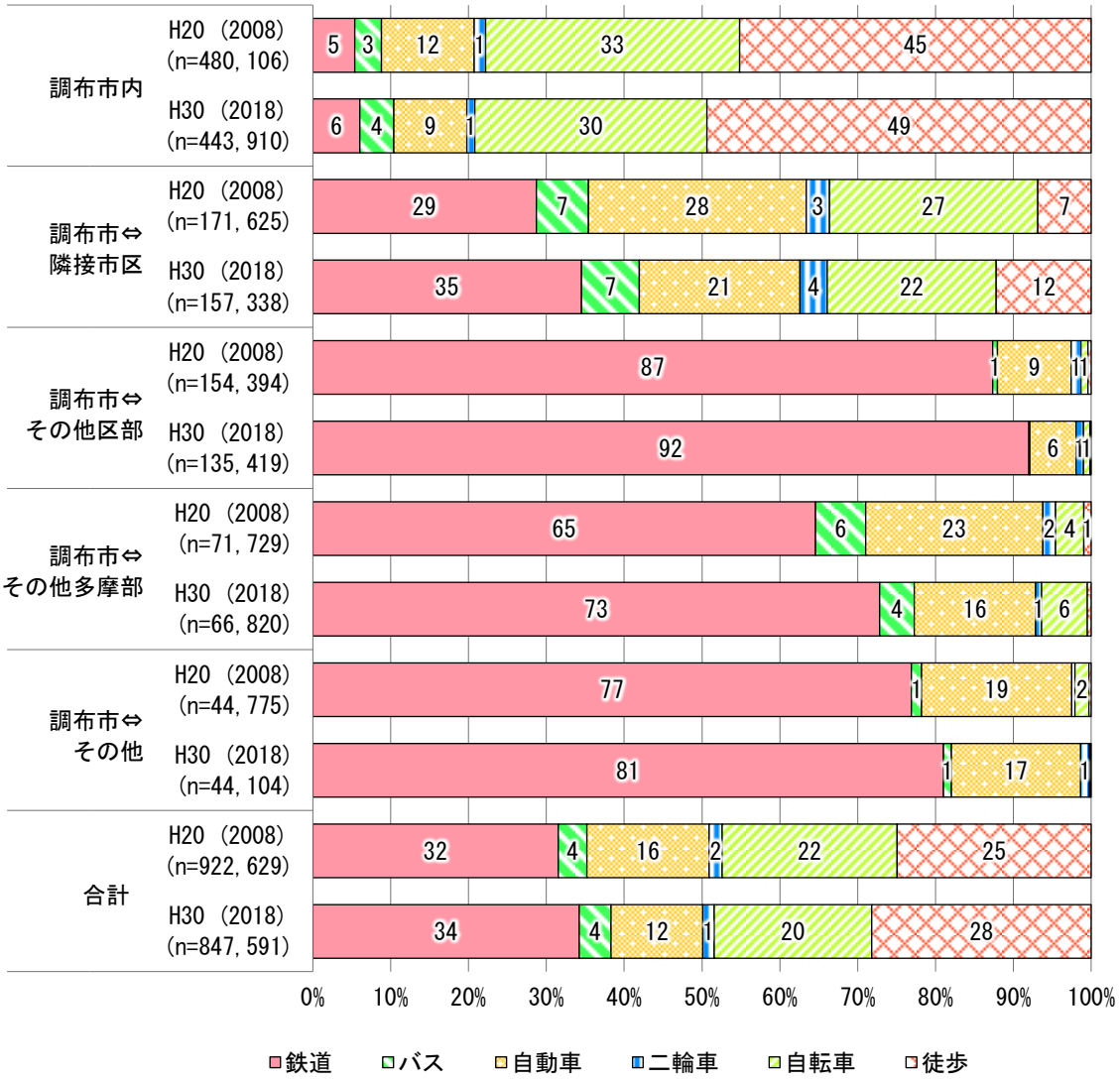


図　移動区間別代表交通手段の分担率

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成し，トリップエンド数で集計
四捨五入により表示しているため，合計が１００％とならない場合がある

(5)　年齢階層別にみた代表交通手段の特性

１５歳未満は徒歩の割合が大きく増加する一方，自動車の割合が減少しています。
また，６５歳以上では自動車の割合が増加し，鉄道，徒歩の割合が減少しています。

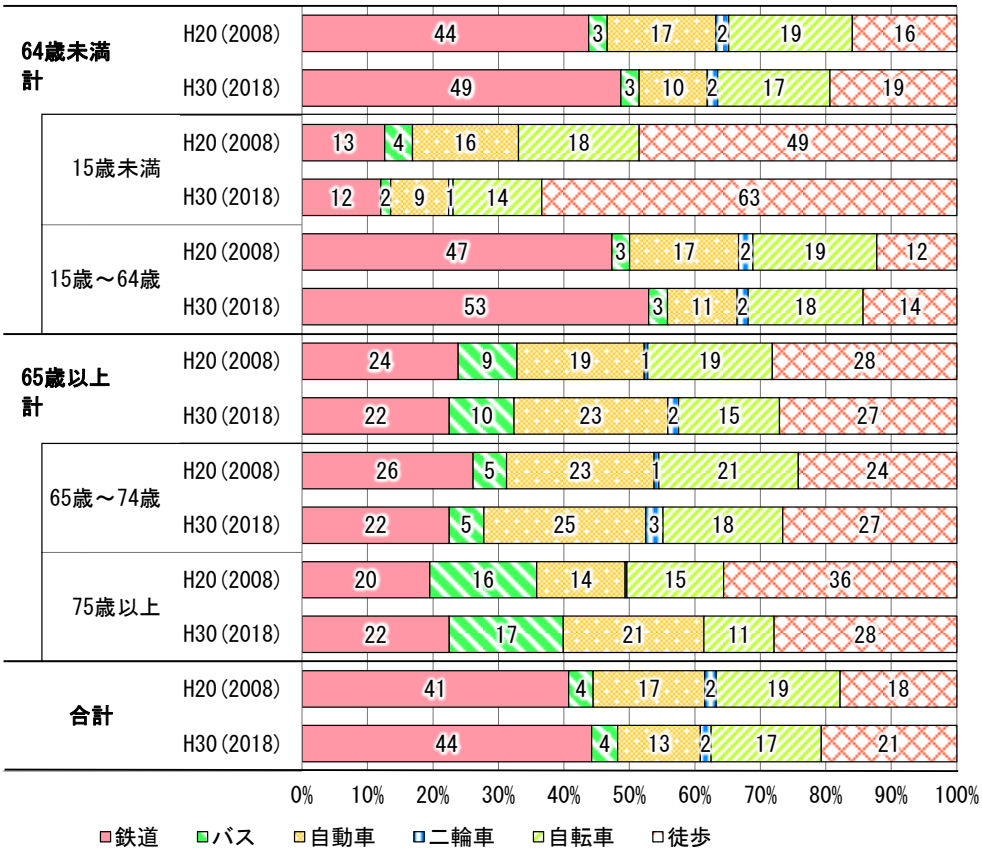


図　年齢階層別の交通手段の構成（調布市発着トリップ）

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成し，トリップエンド数で集計
四捨五入により表示しているため，合計が１００％とならない場合がある

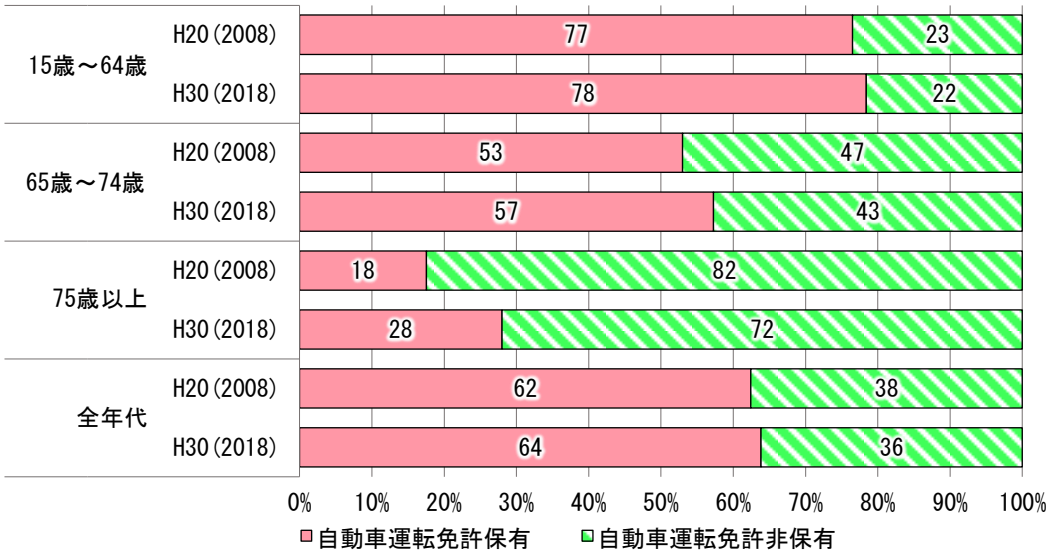


図　年齢階層別の自動車運転免許の保有状況（調布市居住者）

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

（6）　鉄道端末交通の特性

鉄道駅別に端末交通手段の分担率を見ると，仙川駅，つつじヶ丘駅，柴崎駅，調布駅，西調布駅，飛田給駅は自転車が減少傾向，徒歩が増加傾向にあり，つつじヶ丘駅，調布駅はバスも減少しています。

国領駅，京王多摩川駅は自転車が増加傾向，徒歩が減少傾向にあり，特に国領駅はバスや自動車も増加しています。

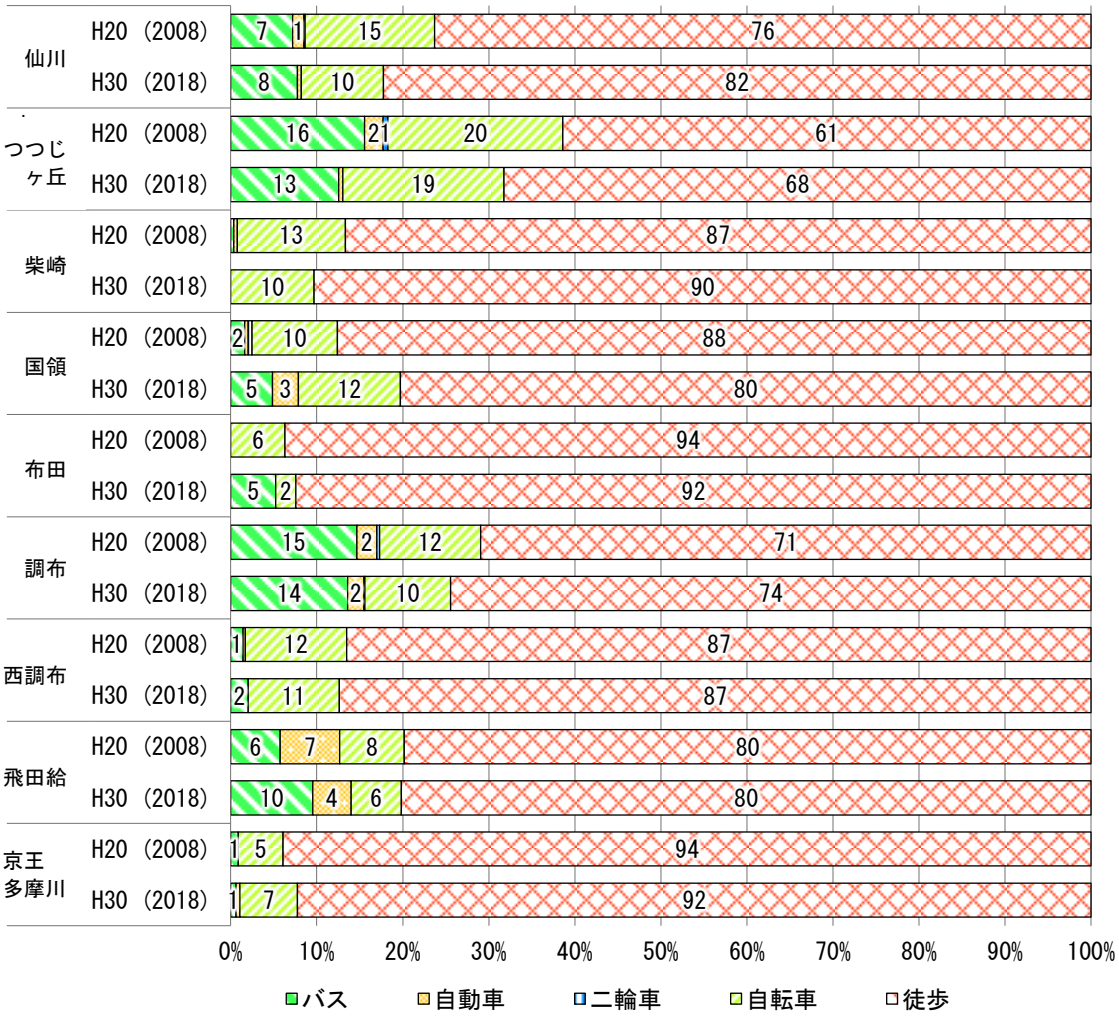


図　鉄道駅別の端末交通手段の分担率

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成
四捨五入により表示しているため，合計が１００％とならない場合がある

（7）　地域別の利用駅の状況

市内各地域在住者の駅の利用状況として，各地域とも居住地域から近い駅を利用している傾向にありますが，鉄道沿線から離れた深大寺地域や染地地域等では，調布駅を利用しています。

下石原地域では，利用先の駅が調布駅，西調布駅，京王多摩川駅に分散しており，利用先の割合として半数以上を占める駅はみられません。

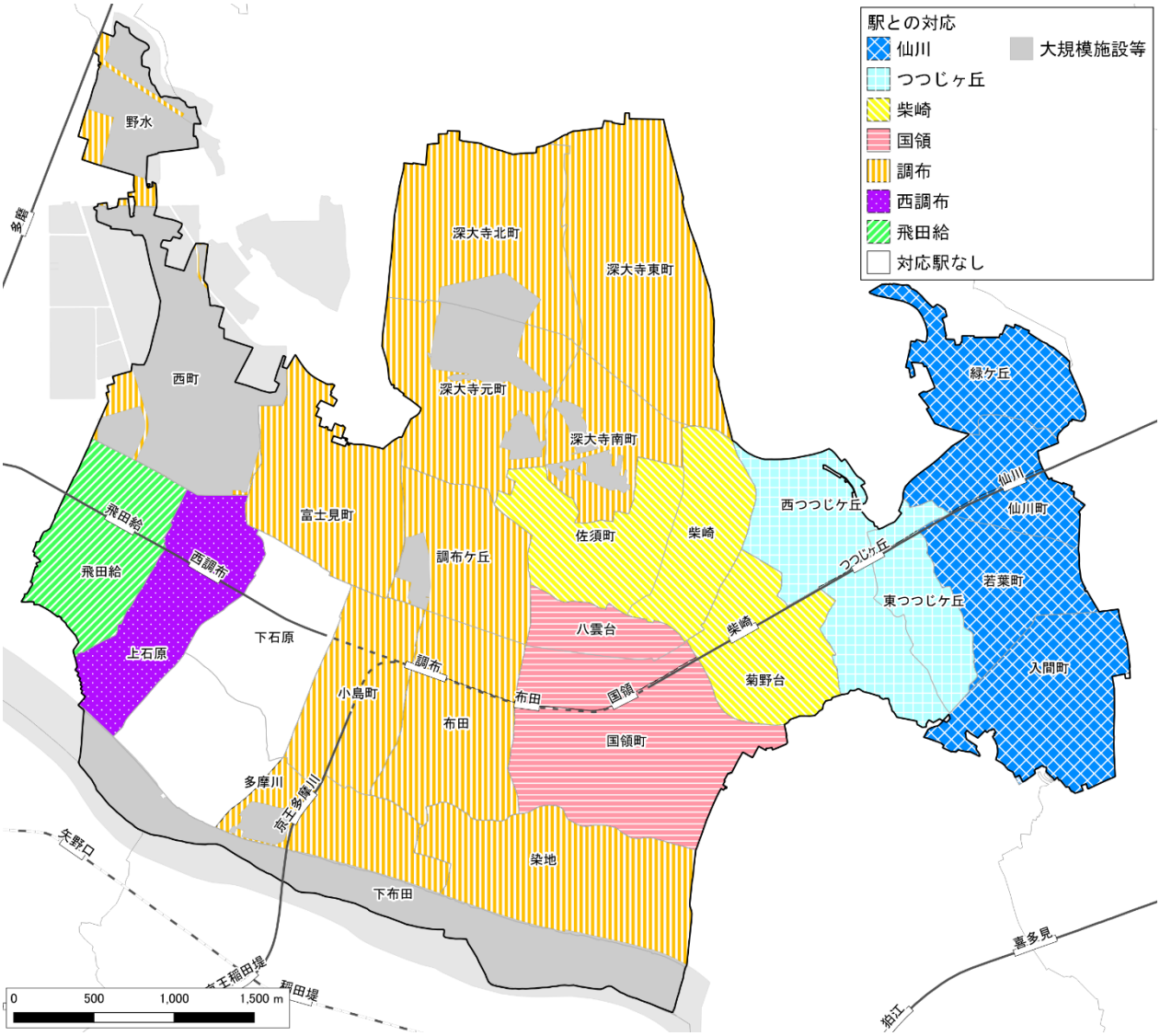


図　ゾーン別利用駅の状況（全端末交通手段）

注）大都市交通センサス（平成２７（２０１５）年）に基づき作成（各ゾーン５０％以上の初乗り利用駅を着色）

また，駅までの端末交通手段をバスのみに限定した場合，深大寺北町，深大寺東町，深大寺南町及び深大寺元町ではつつじヶ丘駅の割合が高くなり，全交通手段では最寄駅を利用していた，上石原，佐須町，柴崎では調布駅を利用しています。

京王線沿線の地域では，バス利用者の目的地が分散している又はバス以外の交通手段で駅にアクセスしているため，利用先の割合として半数以上を占める駅がない状況となっています。

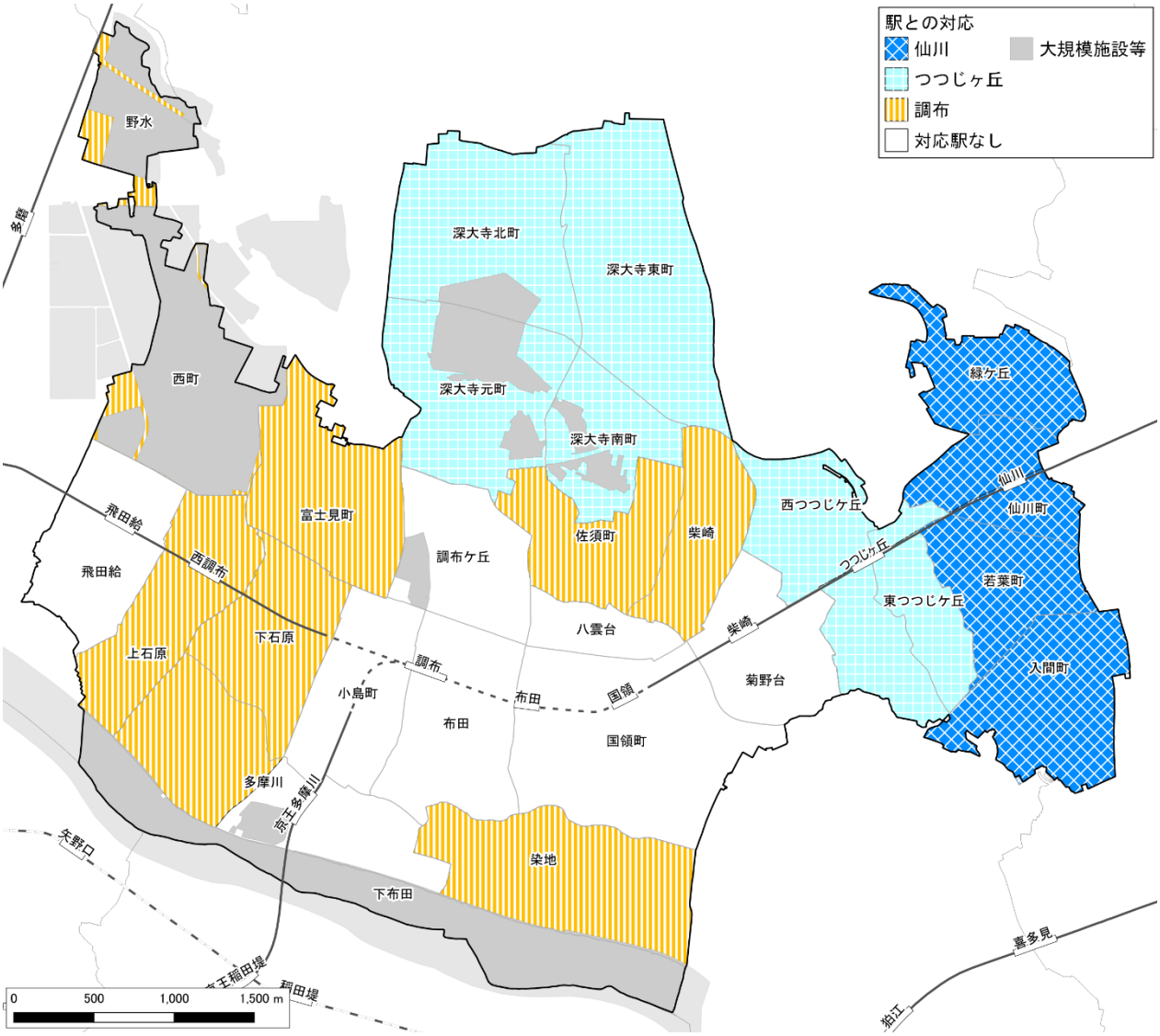


図　ゾーン別利用駅の状況（端末交通手段バスのみ）

注）大都市交通センサス（平成２７（２０１５）年）に基づき作成（各ゾーン５０％以上の初乗り利用駅を着色）

第４節　調布市の交通環境

４.１　鉄道

（1）　鉄道需要は増加傾向であり，今後も主要な役割を果たしていく

調布市内には，京王線・京王相模原線が走っており，９駅があります。鉄道の利用者数は，人口の増加に伴い平成２３（２０１１）年度から平成３０（２０１８）年度までは増加傾向が続いていましたが，令和元（２０１９）年度は前年度をわずかながら下回りました。

また，新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって，令和２（２０２０）年度，令和３（２０２１）年度の乗降人員は大きく減少しています。鉄道は，市内と区部方面との移動の大部分を担う交通手段であり，今後も主要な交通軸としての機能が期待されます。

あわせて，鉄道駅まで徒歩で移動する人が多く，駅周辺の歩行空間の安全性に配慮する必要があります。

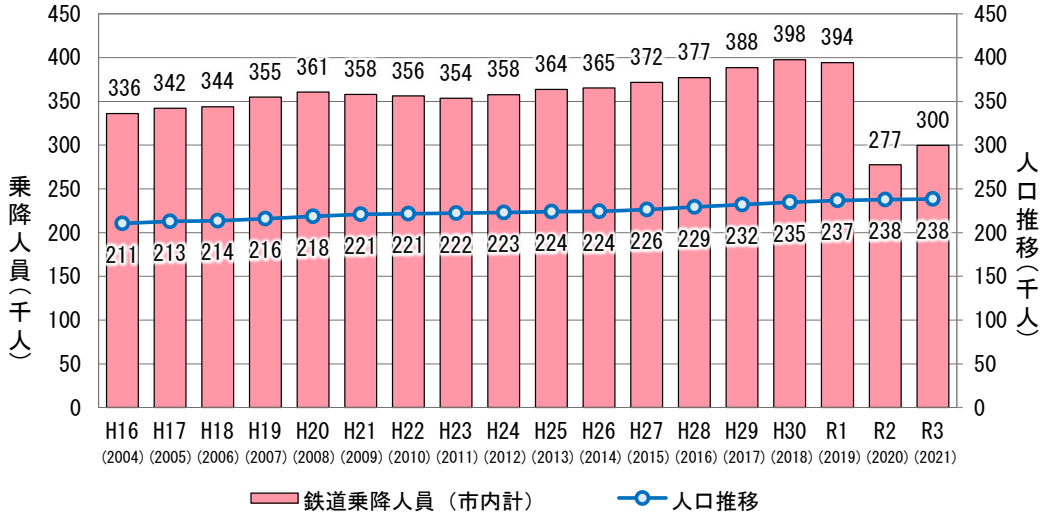


図　市内における鉄道乗降人員

注）調布市住民基本台帳（各年度），京王ハンドブック（各年）に基づき作成

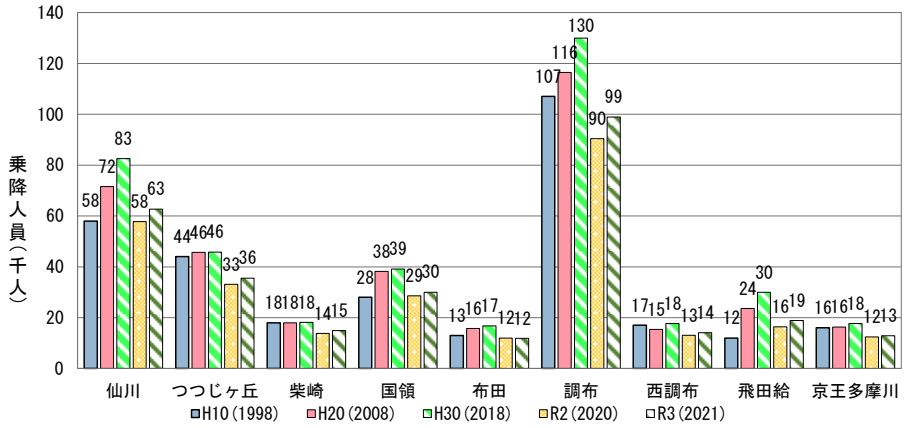


図　市内鉄道駅の乗降人員（駅別）

注）調布市統計書（平成１０（１９９８）年・平成２０（２００８）年）
及び２０１８，２０２０，２０２１年京王ハンドブックに基づき作成

4.2　バス

（1）　バス交通は市内交通や隣接市区への南北交通の軸として機能

調布市内には調布駅へ向かうバスのほか，三鷹市，狛江市等の隣接市区を結ぶバスも多く，バスは南北方向を結ぶ市民の身近な交通手段であるとともに，鉄道が通っていない地域の交通手段として，主要な役割を果たしています。

また，調布市では，公共交通が利用しにくい地域への対応や高齢者の社会参加の促進など生活の利便性の向上を目的として，調布市ミニバスを運行しています。調布市内を運行するバスの利用者数は近年増加傾向でしたが，運転手不足や新型コロナウイルス感染症拡大に伴い，一部の路線を減便しています。

公共交通ネットワークの維持のため，効率的で利便性の高いバスネットワークを構築するほか，小型モビリティの導入などの検討を進める必要があります。

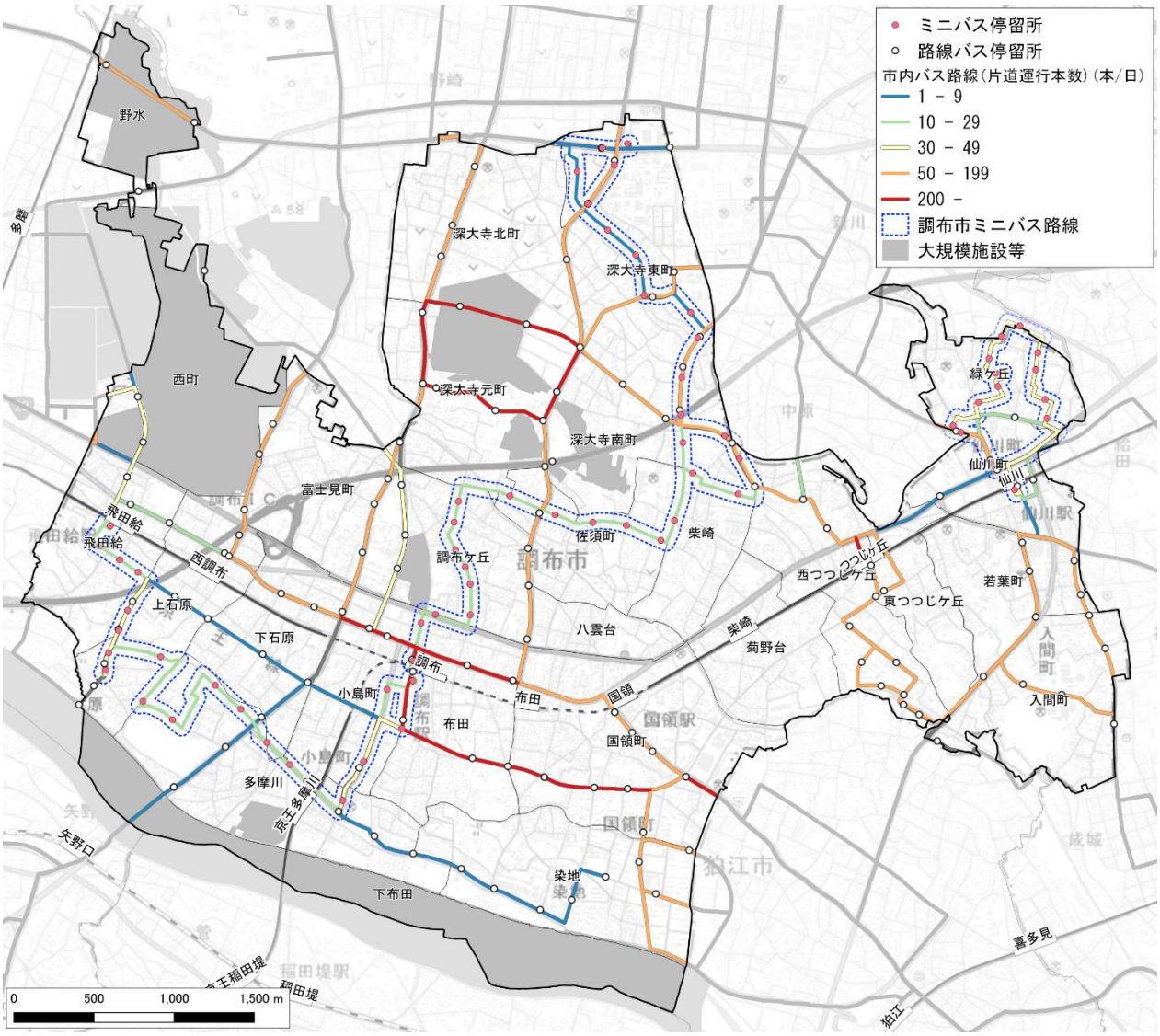


図　調布市内のバスネットワーク

注）各事業者の運行時刻表に基づき作成（令和４（２０２２）年４月時点）

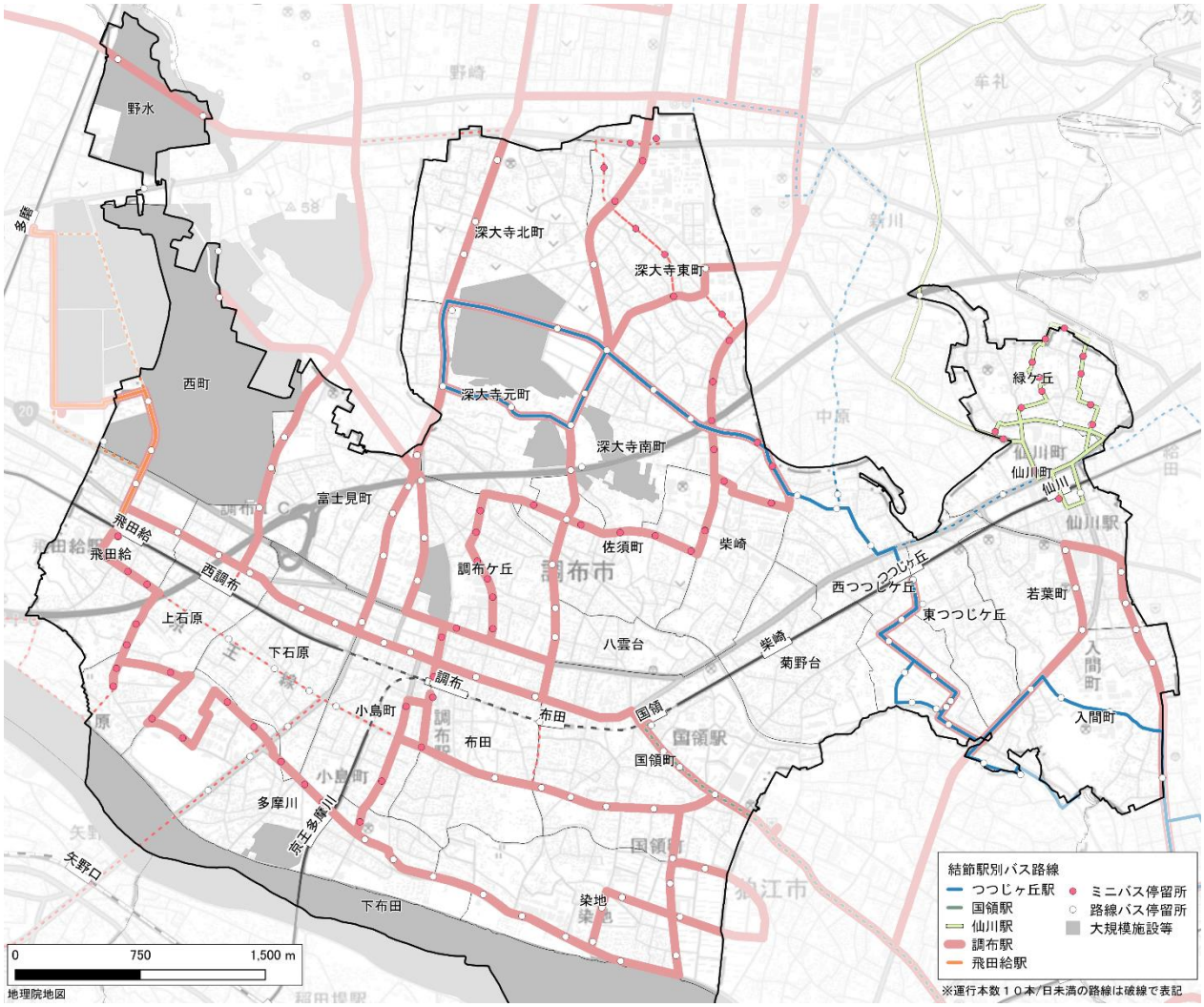


図　調布市内のバスネットワーク（結節駅別）

注）ミニバス西路線など，調布駅を含む複数の駅に結節する路線は調布駅に結節する扱いとした

(2)　調布市ミニバス

調布市ミニバスは，市内の鉄道やバスなどの公共交通が利用しにくい地域への対応と高齢者等の社会参加の促進を目的に実施され，現在，調布市では３路線（西路線，東路線，北路線）が運行されています。

運賃は大人２２０円，小人１１０円（現金・ＩＣともに）（令和５年３月２５日現在）で，シルバーパス，定期券，ＩＣカードが利用可能です。使用車両はノンステップバスで，車両定員は３６人（座席１１，立席２４・乗務員１）です。

平成２４（２０１２）年度以降，利用者数は９０万人台で推移していましたが，新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより，令和２（２０２０）年度は利用者数が大幅に減少し，令和２（２０２０）年１１月に東路線と北路線は減便になりました。

表　調布市ミニバスの事業概要（令和５（２０２３）年３月３１日現在）

	西路線	東路線	北路線
事業開始日	平成 12(2000)年 3 月 21 日	平成 15(2003)年 4 月 1 日	平成 18(2006)年 10 月 10 日 暫定運行 平成 24(2012)年 1 月 31 日 全線運行 平成 24(2012)年 10 月 1 日 上ノ原循環に変更(路線再編) 令和 4(2022)年 4 月 22 日 ブランチ調布に延伸
運行経路	①調布駅南口⇔飛田給駅南口 ②調布駅南口 ⇔地域福祉センター(平日)	仙川駅⇒仙川駅 （緑ヶ丘循環）	①調布駅北口 ⇒上ノ原小学校⇒調布駅北口 ②調布駅北口⇔ブランチ調布
運行回数 ※1 日当たり	①調布駅南口発：27 回 ①飛田給駅南口発：26 回 ②調布駅南口発：2 回 ②地域福祉センター発：1 回	35 回	①27 回 ②調布駅北口発：3 回 ②ブランチ調布発：1 回 ②都営深大寺住宅発：1 回
運行主体	京王バス(株)	小田急バス(株)	京王バス(株)

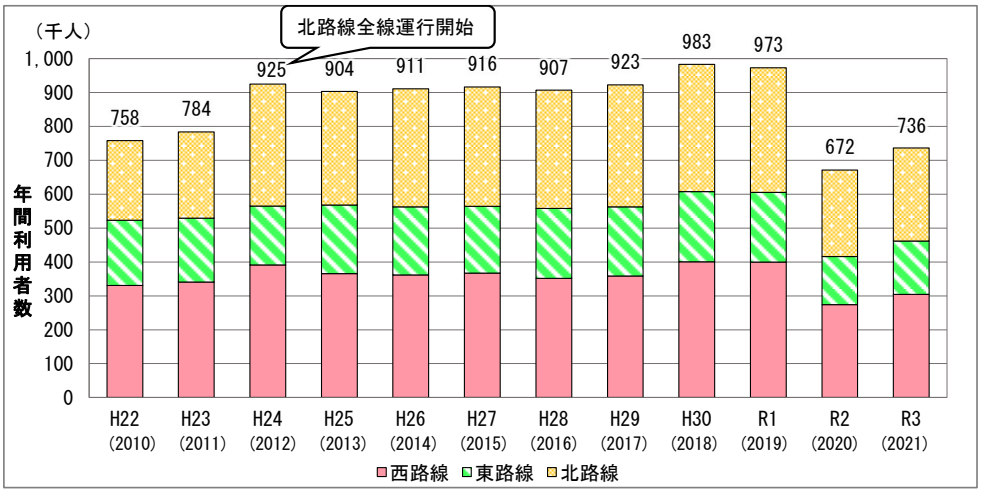


図　調布市ミニバス利用者数の推移

注）調布市事務報告書（各年度）に基づき作成

４.３　道路・自動車

（1）　幹線道路のピーク時を中心とした混雑緩和・交通円滑化が必要

市内の幹線道路である甲州街道（国道２０号）や武蔵境通り（都道１２号），鶴川街道（都道１９号）がおおむね整備されるとともに，調布駅付近の連続立体交差事業の実現に伴い，南北方向の道路を中心に道路交通が円滑になったものの，依然として甲州街道や武蔵境通り，鶴川街道において混雑が見られます。

幹線道路の整備など交通の円滑化を図ることで，混雑度が軽減され，CO_2等の排出量削減による環境負荷の軽減も期待されます。

図　主要道路ネットワーク

注）国土交通省国土数値情報，調布市資料に基づき作成

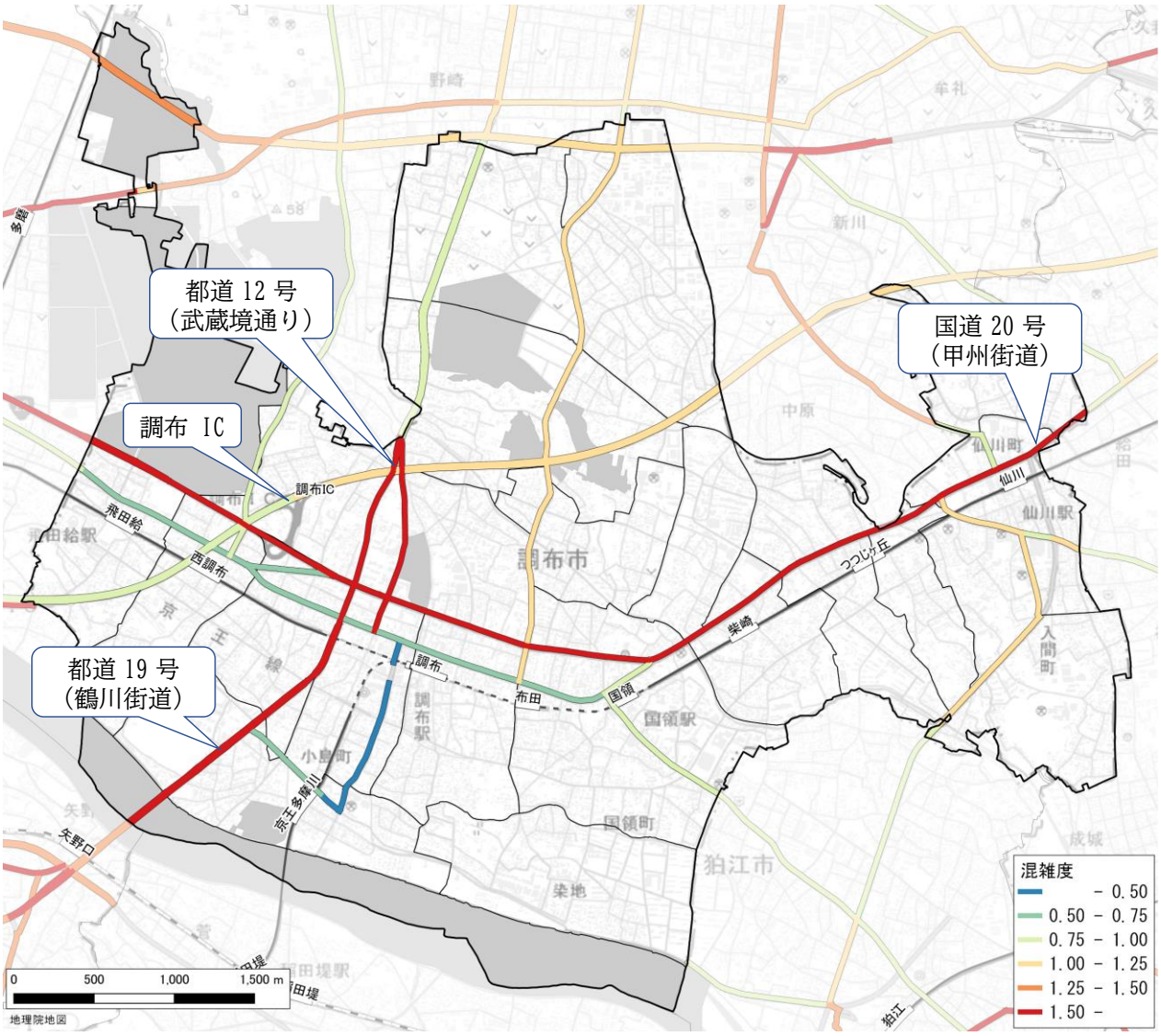


図　主要道路の混雑状況（混雑度）

注）国土交通省平成２７年度全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査結果に基づき作成

(2)　都市計画道路等の整備状況

調布市道路網計画（平成２８（２０１６）年３月策定）における優先整備路線は１０路線，準優先整備路線は５路線，計画検討路線は８路線です。

調布市内の都市計画道路の整備率は，約５４％（令和４（２０２２）年３月３１日現在）であり，府中市を除く周辺市とおおむね同程度です。

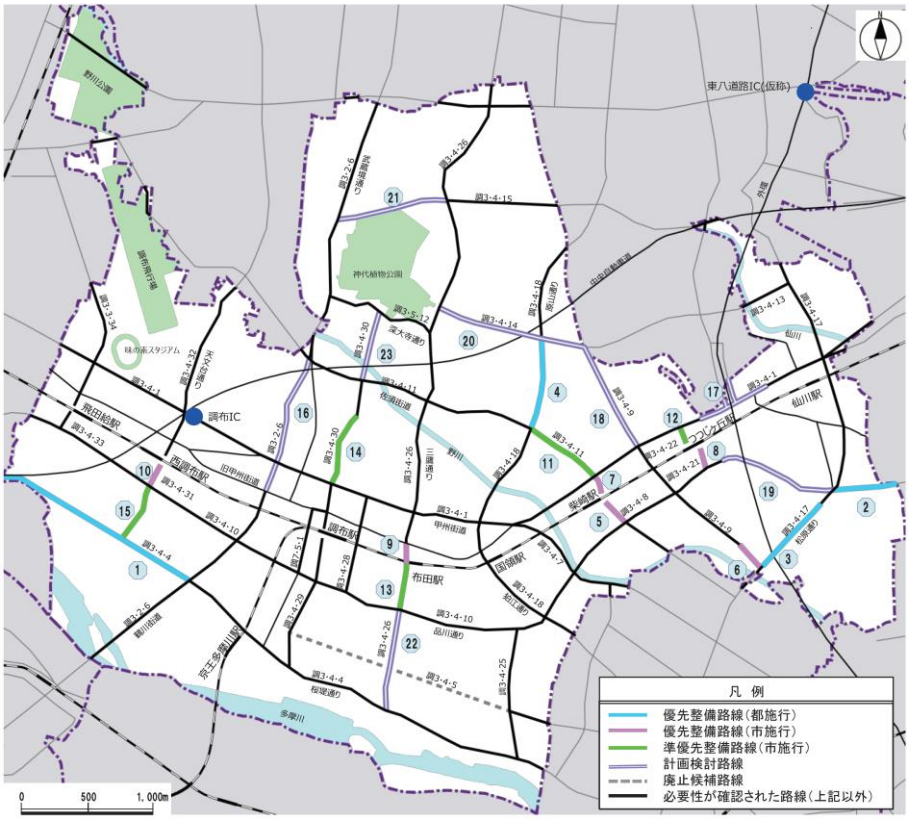


図　広域道路整備プログラム

出典）調布市におけるこれからのみちづくり 調布市道路網計画の進捗状況（令和３（２０２１）年１１月）

表　調布市と周辺市の都市計画道路整備率（令和４年３月３１日現在）

	計画延長（km）	完成延長（km）	整備率（%）
調布市	約 55.2	約 29.9	約 54
武蔵野市	約 39.4	約 24.6	約 62
三鷹市	約 50.1	約 23.2	約 46
府中市	約 71.5	約 59.0	約 82
小金井市	約 31.3	約 14.9	約 47
狛江市	約 24.5	約 12.6	約 51

注）各自治体へのヒアリングに基づき作成

(3)　自動車の平日の駐車需要には十分対応，一方，路上駐車対策が必要

過去の調査によると，調布駅周辺の平日の自動車駐車場の需給バランス（需要量／供給量）は５０％を下回っており，駐車場の供給量は需要を満たしています。

また，調布駅周辺における１５時時点の乗用車交通量は，休日が平日の約１．５倍であることから，駐車需要が交通量に比例すると仮定すると，休日における需要にも対応できると推測されます。

一方で，路上駐車がみられていることから，駐車場の利用促進などの路上駐車対策が必要です。

４.４　自転車

（1）　良好な自転車通行環境実現のためのネットワーク整備の推進

調布市内における良好な自転車通行環境を実現するための自転車通行環境ネットワーク形成に向け，調布市自転車ネットワーク計画（平成３０（２０１８）年１１月）を策定しました。調布市道路網計画の進捗に併せて自転車ネットワーク路線の整備を進めています。

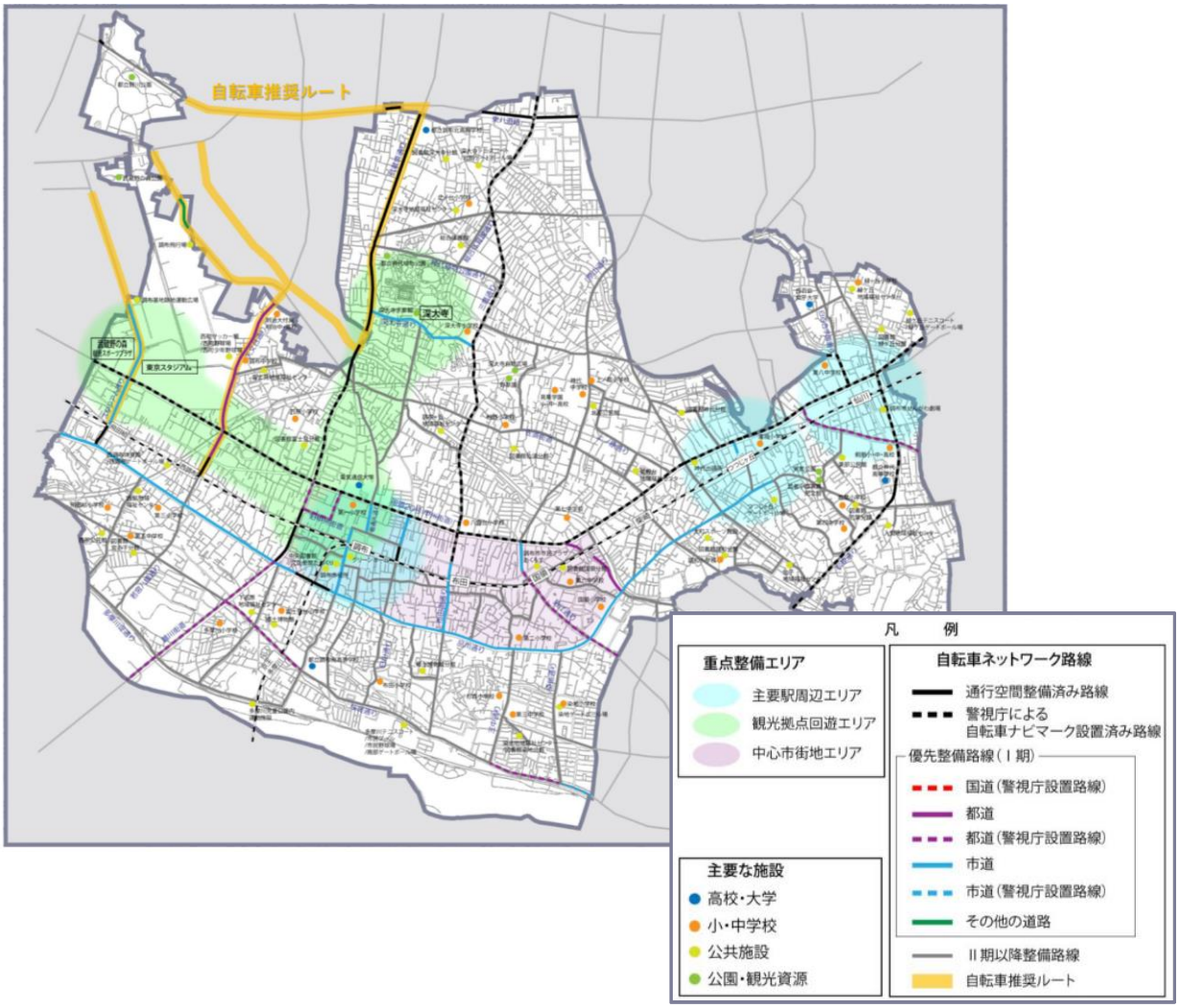


図　自転車ネットワーク路線整備状況

注）調布市自転車ネットワーク計画及び調布市資料に基づき作成

(2)　シェアサイクルの普及に向けた取組

市民や来訪者の回遊性・利便性の向上を図ることを目的に，令和元（２０１９）年度から令和３（２０２１）年度まで，民間事業者と連携して市内の公共施設等へのサイクルステーション設置の協力や利用状況の調査等，電動アシスト自転車のシェアサイクル事業の実証実験を実施しました。シェアサイクルの利用回数，稼働台数は実証実験の期間中，増加傾向にあり，とりわけ，令和３（２０２１）年度の利用回数は約１７万回，稼働台数は約２．５万台でした。

表　シェアサイクル稼働状況

	令和元(2019)年度	令和 2(2020)年度	令和 3(2021)年度
利用台数(回)	41,636	81,528	172,723
稼働台数(台)	7,535	13,440	24,857

出典）調布市事務報告書（各年度）

実証実験の結果を踏まえ，令和４（２０２２）年度から，事業を本格実施し，シェアサイクルの普及に向けて取り組んでいます。市内におけるシェアサイクルのステーション数は，各駅周辺の自転車等駐車場やコンビニエンスストア等を含めて８７箇所です（令和５（２０２３）年１月末時点）。

図　シェアサイクルステーション

出典）調布市ホームページ

（3） 放置自転車は減少傾向，駅ごとの状況を踏まえた対応が必要

調布市では，放置自転車の発生を抑制することを重要課題として，自転車等駐車場整備を進めてきました。その結果，歩行者の移動に支障となっていた駅周辺での放置自転車は減少傾向にあります。今後は各駅における施策の方向性を踏まえた対策が必要です。

注）民間の自転車等駐車施設の台数を含む

図　駅別の自転車等駐車施設の収容台数

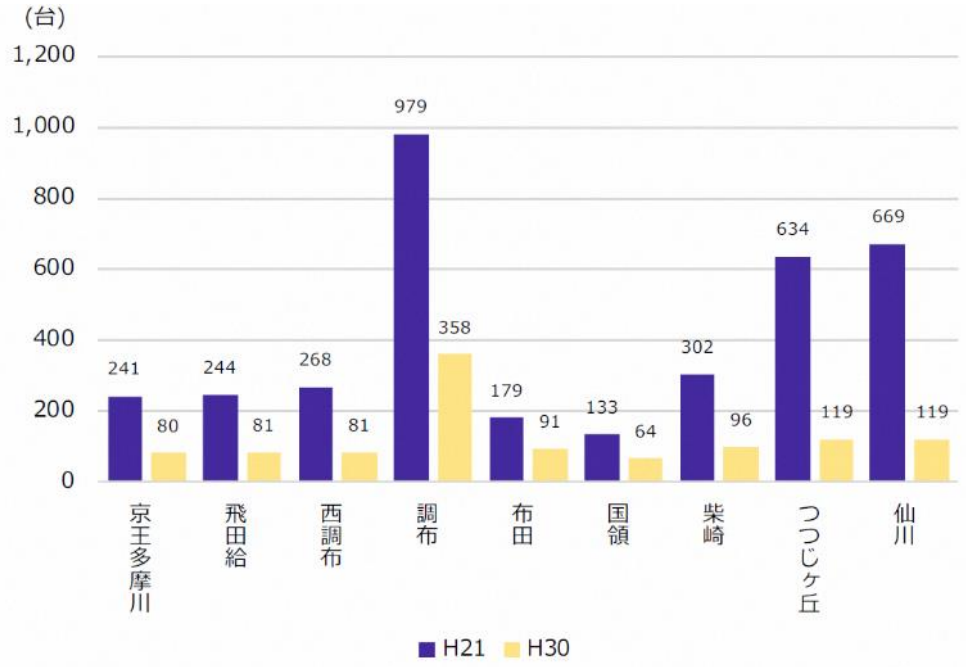


図　駅別の放置自転車等台数（ピーク時）

出典）調布市自転車等対策実施計画改定版

第５節　調布市におけるまちづくりの動向

５.１　中心市街地のまちづくり

（1）　魅力的な中心市街地の形成

平成２４年（２０１２年）８月，京王線連続立体交差事業によって，京王線の柴崎駅～西調布駅間の約２．８ｋｍの区間と，調布駅～京王多摩川駅間の約０．９ｋｍの区間の地下化が実現したことで，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。

調布駅前広場については，市民参加の実践を重ねながら，令和３年（２０２１年）３月に決定・公表した調布駅前広場整備計画図に基づき，交通結節機能の向上はもとより，にぎわいの創出や市民のふれあい，交流が育まれる広場空間となるよう，整備を進めていく必要があります。

また，歩いて楽しいまちづくりを進めるため，都市計画道路や生活道路等の整備により，安全で快適な歩行者空間ネットワークを形成し，中心市街地の回遊性の向上を図る必要があります。

5.2　環境に配慮したまちづくり

(1)　「ゼロカーボンシティ」を目指した交通環境の整備が必要

地球温暖化等の環境問題が深刻化する中，調布市では，令和３（２０２１）年３月に「ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しました。調布市におけるCO_2排出量*について見ると，運輸部門からの排出量は，減少傾向にあります。

また，部門別の内訳について見ると，鉄道については横ばいですが，大半を占める自動車からのCO_2排出量は減少傾向にあります。

交通分野においては，エネルギー消費量の少ない公共交通やシェアサイクルを含む自転車の利用促進，走行時にCO_2等の排出ガスを出さない電気自動車，燃料電池自動車等の導入促進について引き続き取り組むとともに，居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成（ウォーカブルなまちづくり）を進めることで，徒歩や自転車による移動を促進していくことも重要です。

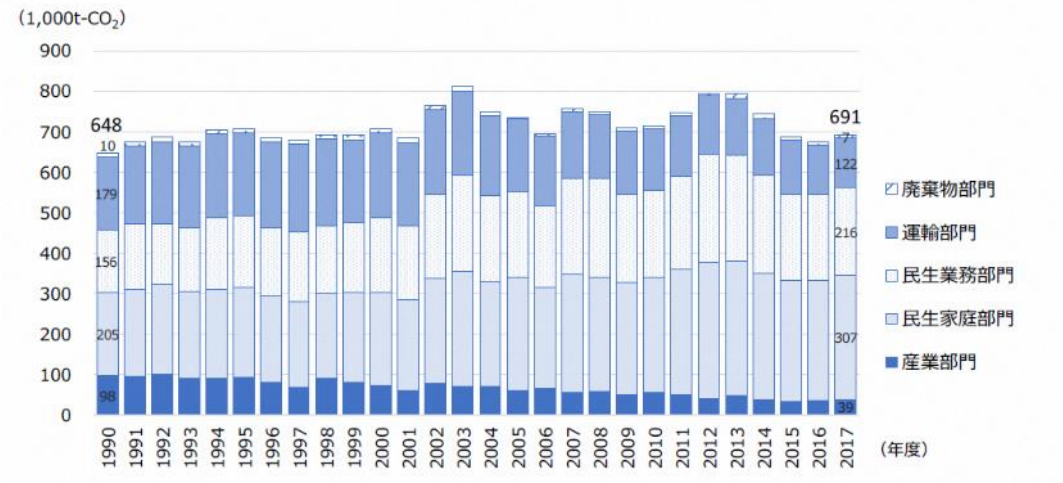


図　調布市における部門別CO_2排出量

出典）調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

* CO_2排出量は，購入電力，ガス，ガソリンなどのエネルギー消費量に，エネルギー源ごとのCO_2排出係数を乗じて算出されます。このうち購入電力のCO_2排出係数は，発電の方法により異なるため，原子力発電所の稼働状況などにより変動します。出典）調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

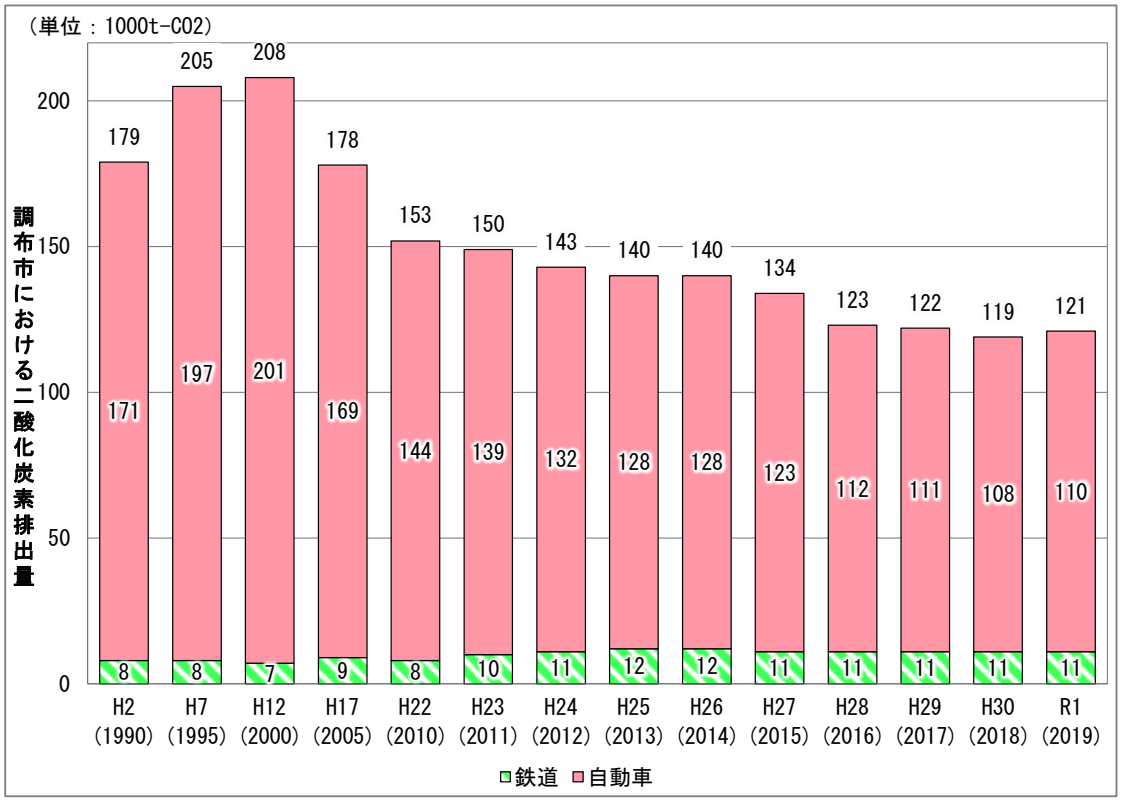


図　調布市におけるCO_2排出量（運輸部門）

注）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
多摩地域の温室効果ガス排出量（１９９０～２０１９年度）に基づき作成

5.3　バリアフリーのまちづくり

(1)　バリアフリーのまちづくりに向けた更なる取組の推進が必要

旧調布市バリアフリー基本構想（平成２４（２０１２）年３月）が目標年次を迎えたこと，高齢者，障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律（平成１８年法律第９１号。以下「バリアフリー法」という。）の改正経緯を踏まえ，バリアフリーのまちづくりに向けた更なる取組の推進が必要となりました。

このため，バリアフリー化を促進する地区とその方針について定めた調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～のほか，移動等円滑化に向けた具体的な事業を位置付けた調布市バリアフリー基本構想～地区別計画～を令和４（２０２２）年４月に策定しました。

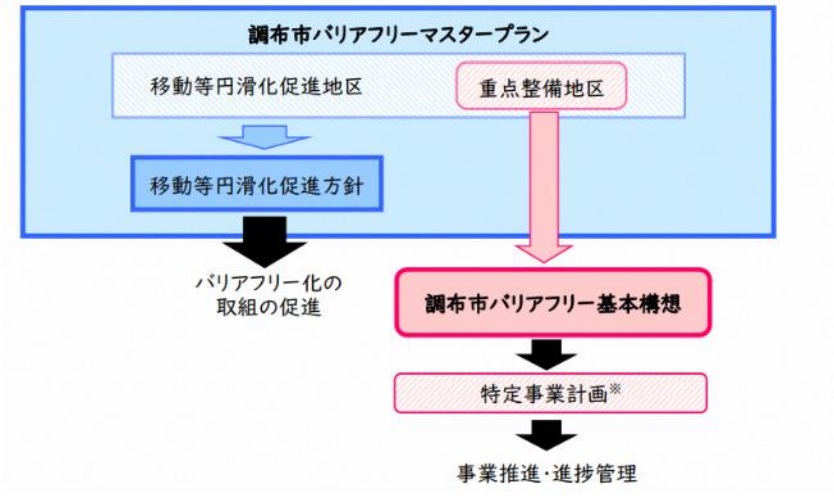


図　マスタープラン・基本構想の枠組み

出典）調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（令和４（２０２２）年４月）

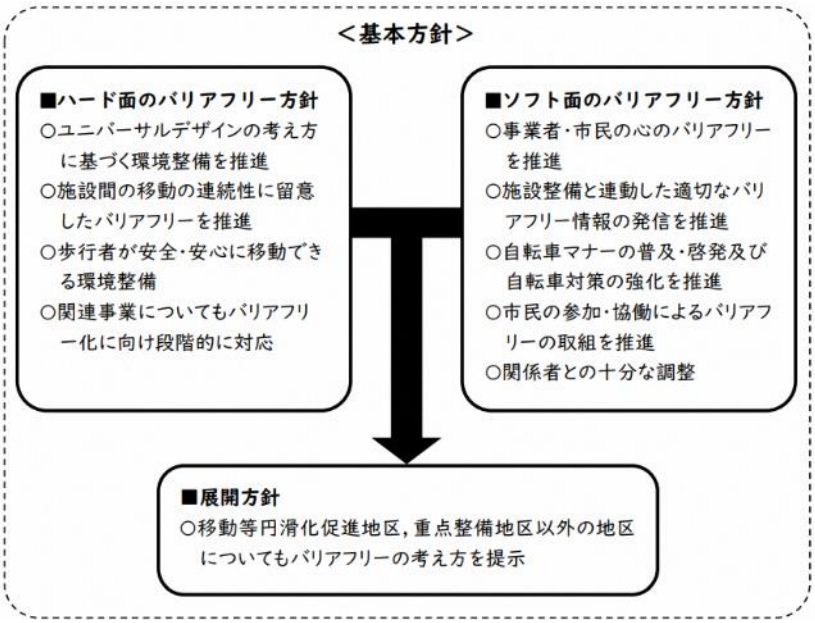


図　調布市バリアフリーマスタープランの基本方針

出典）調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（令和４（２０２２）年４月）

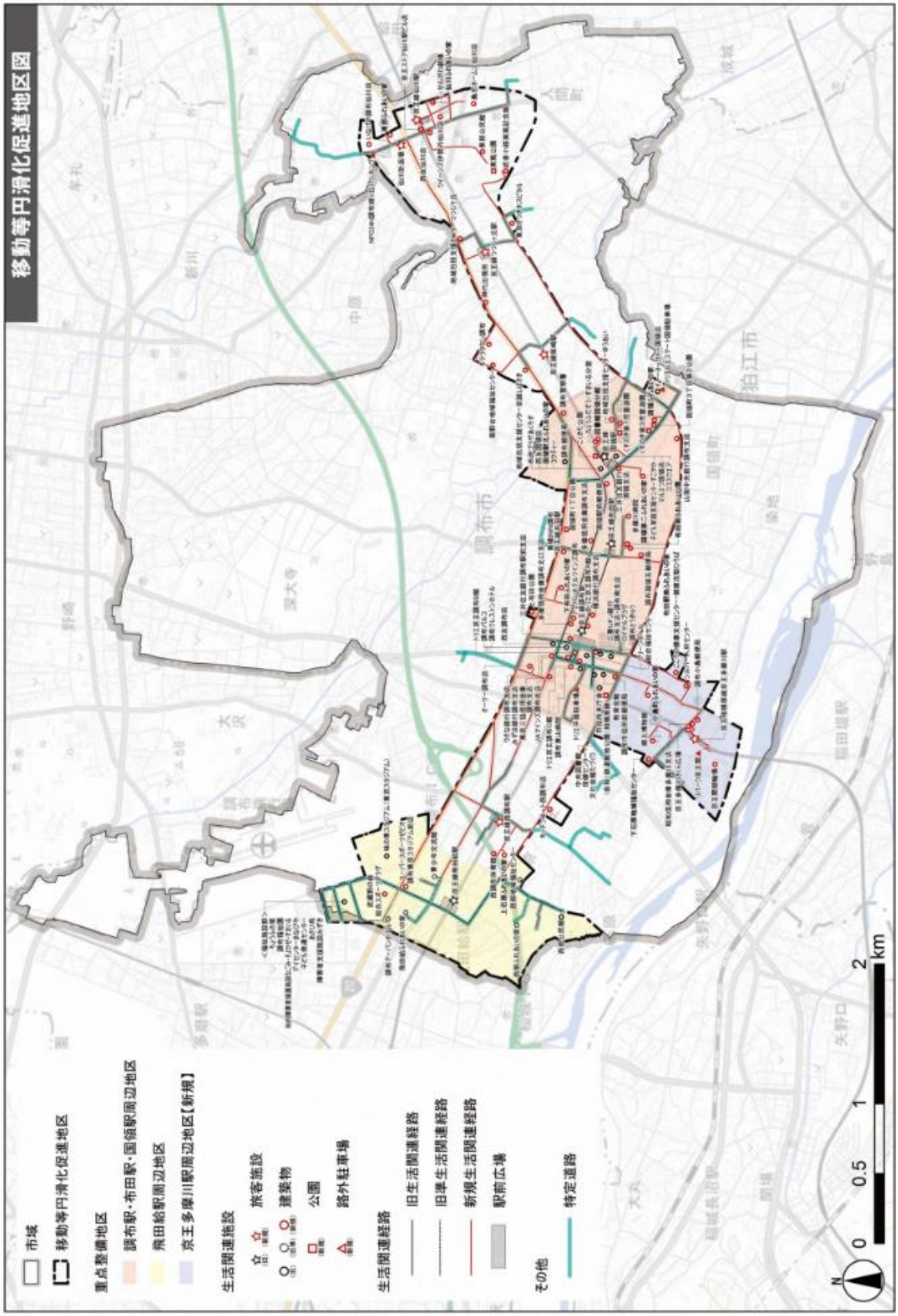


図　移動等円滑化促進地区図

出典）調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（令和４（２０２２）年４月）

第２章　総合交通計画の基本的考え方

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。

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。

なお，アンケートの結果は，資料編（９７ページ）に整理しています。

	市民	来訪者	特定世代 （子育て・高齢者）	障害者
対象	・調布市内在住者 ・16 歳以上 ・対象者は無作為抽出 ・同一世帯は１票のみ抽出	・WEB アンケートのモニター ・1 都 3 県在住者 ・公共交通で調布市に来訪したことがある方	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

第２節　社会情勢の見通し

２.１　少子高齢化の進行

調布市の人口は，微増傾向ですが，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。

高齢者の人口は今後も増加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，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。

このような中，持続的な発展を実現していくためには，高齢者や障害者等の自立した生活や社会経済活動への参加を積極的に支援していくことが重要です。

交通部門においては，高齢者・障害者を含め，誰もが安心して暮らすための安全で快適な移動空間の実現や社会経済活動に参加するための交通手段の確保などに取り組むことが必要です。

また，高齢者人口の増加により私事活動が増加することから，高齢者を含む市民の価値観やニーズがより多様化していくことが予想されます。これからは，市民の様々な価値観に対応した，きめ細かな交通施策を展開していくことが重要となります。

２.２　まちづくりの動向

人口減少や高齢化，拡散した市街地が引き起こす，都市機能の低下や地域経済の衰退，インフラ補修等の対応による厳しい財政状況などの課題に対応するため，集約型の地域構造の実現に向けた取組が推進されています。この実現に向けては，都市全体の構造を見直し，コンパクトなまちづくりと連携した公共交通のネットワークを確保することを目的として，平成２６（２０１４）年度に立地適正化計画制度が創設されました。

また，共生社会の充実に向けたバリアフリー化の促進も重要な視点です。

公共交通については，公共交通サービスの維持・確保をめぐる環境の厳しさが増していることから，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）が令和２（２０２０）年に改正され，交通事業者等の多様な関係者との連携・協働や最新技術の活用を通じた持続可能な運送サービスの提供の確保が推進されています。

２.３　環境負荷の軽減に向けた動向

調布市は様々な自然資源を有していますが，こうした環境を現在及び将来の世代が享受するとともに，必要な自然資源を維持，継承するため，地球温暖化防止をはじめとした環境問題は率先して取り組む必要があります。

国では，令和２（２０２０）年１２月に，「２０５０年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が示されており，まちづくり・交通の分野では，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・低炭素化等が示されています。

また，東京都でも，２０５０年にCO_2排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京」を実現することを宣言しています。

このような中，環境への負荷が少なく，狭い路地も通行が可能で，高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資するグリーンスローモビリティなどが「新たなモビリティ」として期待されているほか，CO_2等を発生せず，自動車依存の低減により，健康増進・交通混雑の緩和等，経済的・社会的な効果があるとして，自転車による交通の役割の拡大なども検討されています。

２.４　新たな技術の活用に向けた動向

前に示したような事項の解決に向けて，新たな技術の活用が注目されています。ＡＩ，ＩｏＴ等の新技術や官民データなどをまちづくりに取り入れ，交通，観光，防災，健康・医療，エネルギー・環境等の複数分野にわたる「分野横断型」で最適化を図るスマートシティの検討などが進められ，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，Ｓｏｃｉｅｔｙ５．０の推進なども行われています。

交通分野では，自動車交通の安全性向上や公共交通事業者における運転士不足の解消に寄与するとされる自動運転技術の活用に加え，様々な公共交通を連携し，一元のサービスとして提供するＭａａＳの導入などが検討されています。

第３節　課題の整理

これまでに示した内容を踏まえ，以下のとおり，調布市における現在の交通に関する課題を整理しました。

現　状

移動の状況
- 東京都市圏パーソントリップ調査（平成３０年）では東京都市圏全体，特に高齢者のトリップ総数が減少しており，調布市内でも同様の傾向
- トリップ総数の減少に伴い，バス利用者数も減少しているが，交通手段別の利用割合としては増加

公共交通

【鉄道】
- 調布駅付近の連続立体交差事業により京王線の地下化が実現
- コロナ禍で利用者数が減少したが，東西方向の主要な移動手段となっている

【バス】
- 調布駅・つつじヶ丘駅を中心に路線バスが発着し，公共交通が利用しにくい地域等ではミニバスにより補完
- コロナ禍による利用者減等の影響を受け，一部の路線バスやミニバスが減便となっている

自動車交通
- 主要な幹線道路である甲州街道や武蔵境通り，鶴川街道はほぼ整備済
- 調布駅付近の連続立体交差事業の実現に伴い，南北方向の道路を中心に道路交通が円滑化
- 一部の道路は依然混雑しており，旧甲州街道では休日に渋滞が発生

自転車交通
- 道路網計画の進捗に合わせて自転車ネットワーク路線を整備
- 駐輪環境の整備により，放置自転車は大幅に減少
- 通行時の自転車利用者のマナー向上が課題
- シェアサイクルの整備が進んでおり，ポート増設への要望がある

歩行空間
- 旧甲州街道等の一部駅周辺では歩道が狭く，危険な箇所があるとの指摘がある
- 各地の商店街では，車両通行や店舗利用者の駐輪により，一部で歩行しにくい状況

駅周辺まちづくり
- 中心市街地のまちづくりの推進により駅周辺に新たな都市空間が生まれ，地域のイベントに活用するなど地域の賑わい創出に寄与
- 東京都市圏パーソントリップ調査（平成３０年度）では，駅利用者数の増加に伴い，駅周辺の歩行者交通量が増加

社会情勢の見通し

人口動向
- 調布市の人口は微増傾向にあるものの，令和１２（２０３０）年をピークに減少に転じると予測されている
- 高齢者人口は今後も増加傾向にあり，令和３５（２０５３）年ごろには人口の３人に１人以上が高齢者になると見込まれる
- 大規模な団地のある地区で高齢化率が３０％を超えるなど，地域によって高齢化が進んでいる

まちづくり
- 持続可能な都市形成に向けて，よりコンパクトなまちづくりが求められている
- 居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりに向けて，都市空間の有効活用と官民連携によるウォーカブルな人中心の空間づくりが，全国各地で取り組まれている

環境
- 脱炭素社会の実現に向けて，車の使い方などライフスタイルの変革，まちづくりと連携した公共交通の利用促進，ＩＣＴ等新たな技術の活用などが求められている

新技術
- 自動運転や新たなモビリティの導入に向けた実証実験等が，全国各地で実施されている
- ＭａａＳ等公共交通同士の連携を高めるシステム導入や，観光等他分野との連携も進められている

市民や来訪者のニーズ等

【交通環境全般】
- 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望む声が多い
- 公共交通の利便性向上よりも歩行空間の充実や自転車利用環境の向上を重要と考える割合が多い

【バス】
- 運行本数，次いで定時性を重要とする意見が多い
- 路線バスの運行仕様に対する不満は低めである
- 上屋・ベンチ等，バス停環境への不満が比較的高い

【自転車】【自動車】
- 自転車の道路での通行のしにくさ，自動車・歩行者・自転車との錯綜を課題とする声が多い
- 自転車利用者のマナーに対する改善要望が多い
- シェアサイクルの利用経験者は少ないが，利用意向を持つ人は一定程度存在

【歩行空間】
- 歩道の幅員や歩道での自転車通行について改善を求める声が多い

課　題

１．利便性の高い公共交通の提供

高齢者や障害者等の外出支援，公共交通が利用しにくい地域への対応とともに，公共交通サービスの維持等に向けて公共交通の利用促進が必要

- 調布駅付近の連続立体交差事業の効果を生かした南北方向の連携強化
- 交通結節点における快適なバス待ち環境の充実
- 旧甲州街道等の道路混雑やバスの遅延が発生している箇所への対応
- 高齢者等の公共交通利用促進
- シェアサイクルの効果的な活用（ポートの適切な設置支援等）
- 高齢化の進行に伴う対応や移動制約者への対応

２．交通による地球環境負荷の軽減

脱炭素社会の実現に向け，環境負荷の少ない交通体系確立に向けた環境整備や，過度に自動車に頼らなくても移動できる環境づくりが必要

- 改定地球温暖化対策実行計画に沿った取組
- 自動車利用から公共交通利用への転換促進

３．快適な道路交通環境の実現

道路混雑の緩和や公共交通や自転車・歩行者のための安全で快適な通行空間づくりのため，効果的な道路交通施策が必要

- 調布駅周辺での旧甲州街道における休日を中心とした渋滞緩和
- 交通事故を減らすための道路の安全性向上
- ドライバーへの安全教育，マナーの向上

４．移動環境の安全性の向上

高齢者や子育て世代等，誰もが気軽に外出でき，また，調布市の魅力向上に向けて，人中心の安全・快適な都市空間づくりが重要

- 高齢者，障害者等，誰もが利用しやすい公共交通環境の提供
- 快適な歩行空間の確保
- 自転車通行環境の改善に向けた対策
- 自転車通行ルールの周知徹底，マナーの向上
- 誰もが利用しやすい自転車駐車場の確保（高齢者や女性も利用しやすい，自動二輪車・原付自転車利用者の利用にも配慮等）

５．中心市街地や拠点のにぎわい強化

調布市の活力や魅力向上に向けて，調布駅付近の連続立体交差事業による効果をさらに活かしながら，中心市街地や拠点のにぎわい強化に向けた取組が必要

- 中心市街地や拠点におけるウォーカブルな都市空間づくり
- 外出機会が減少しており移動促進による地域の活性化が必要
- 民間事業者等との協働による回遊性の向上，居心地のいい滞留空間の創出等