

# 1. 現状把握と課題の抽出

道路網計画の目標を設定するため、調布市を取り巻く状況や、市内の道路の整備状況、バスなどの交通の現況等を把握する。

## (1) 調布市の概況

### ・調布市の位置、規模

調布市は、東京都のほぼ中央、多摩地区の南東部に位置し、都心へ約20kmの距離にある。

面積は21.58km<sup>2</sup>で、東京都の約1%にあたる。

調布市の東は世田谷区と狛江市、北は三鷹市と小金井市、西は府中市、南は多摩川をはさんで稲城市と神奈川県川崎市に接している。



図 調布市の位置

出典：調布市広報課資料

## ・地勢

調布市域は、武蔵野台地の南西部に位置し、地形的には最も高い武蔵野段丘面、調布市の中心部をのせる立川段丘面、最も低い多摩川沖積面できている。

調布市内で、最も高い所は深大寺北町6丁目付近で海拔56m、低い所は染地3丁目の多摩川沿いで海拔24m、高低差は約32mである。

この高低差の大きい面と面の境は「国分寺崖線」「仙川崖線」「布田崖線」と呼ばれ、崖下からは地下水が豊富に湧き出し、調布市内の中央部を貫流する野川や、東部を流れる野川支流の入間川、仙川の主な水源になっている。

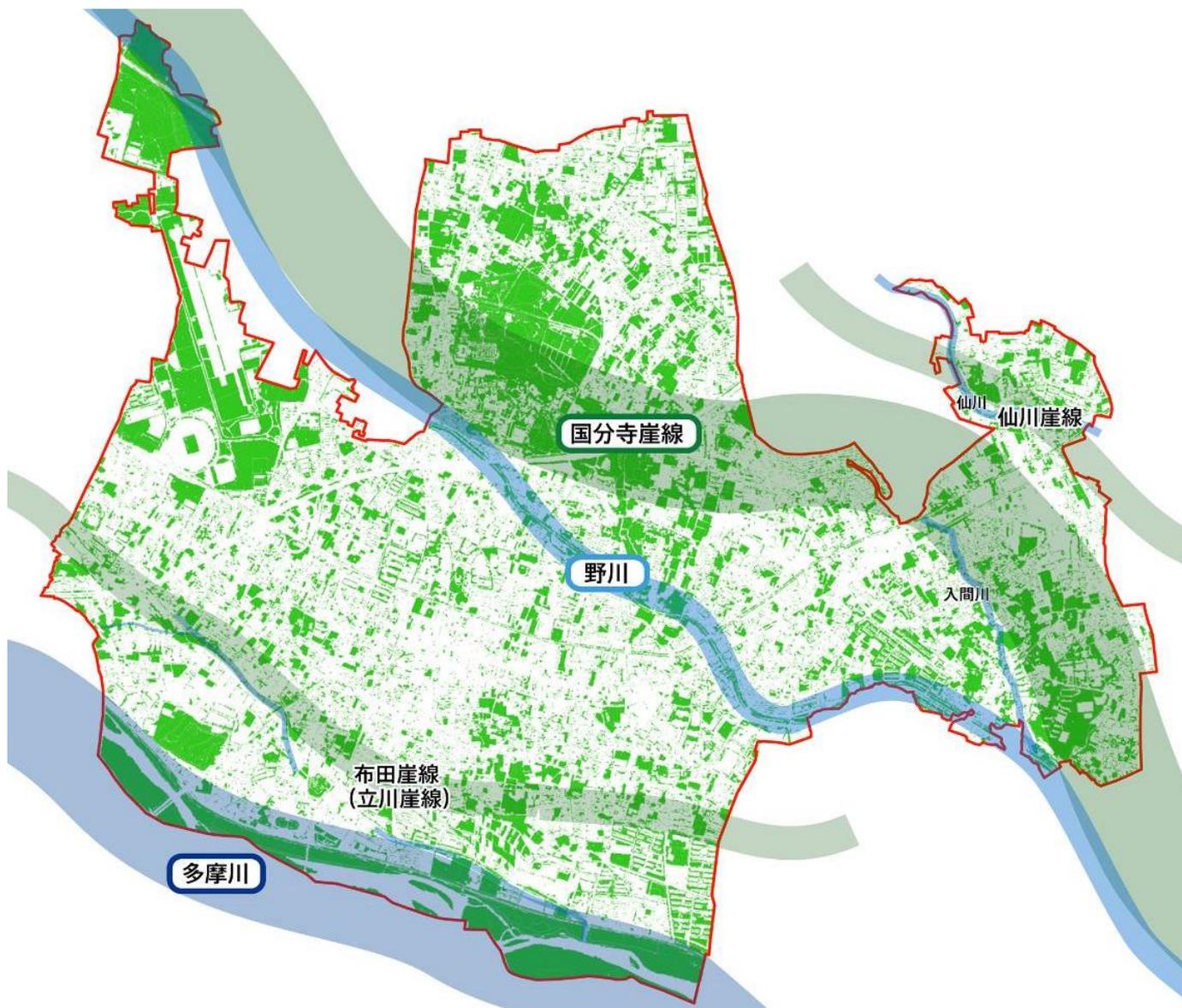


図 「地形変化が生み出す多様な景観」を示す景観構造（模式図）

出典：調布市景観計画（平成26年2月）

## ・主な施設、名所

調布市内の主な施設、名所としては、神代植物公園、深大寺、調布飛行場、味の素スタジアム、多摩川などがある。

神代植物公園は、調布市の北部に位置し、広さ約47haを有する都立の植物公園である。年間で約74万人が来園する。

深大寺周辺は、古刹として知られる深大寺とともに、そば店などが立ち並ぶ駅前及び周辺の街なみが代表的な観光地となっている。

調布飛行場は、調布市の西部に位置し、大島や新島などに定期路線がある飛行場である。

味の素スタジアムは、調布飛行場に隣接しており、サッカーなどのスポーツをはじめ、コンサートなど各種大規模イベントに利用される。

多摩川は、調布市南部の市境に位置する河川であり、河川敷にはサイクリングロードがある。多摩川で行われる調布市花火大会では毎年30万人以上の来場がある。

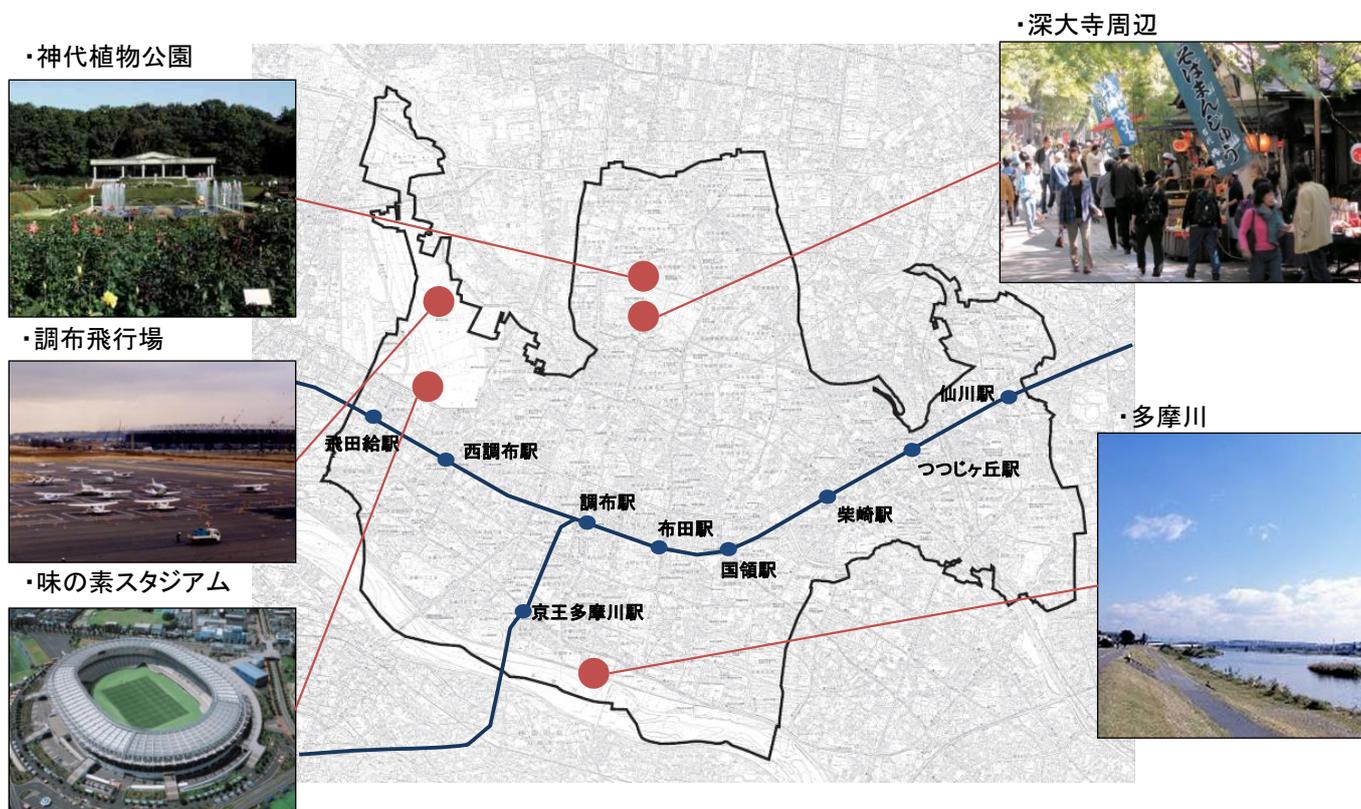


図 調布市の主な施設、名所

資料：調布市内部資料を基に作成

## ・土地利用の状況

調布市の土地利用の状況は、住宅系が36%、商業系が6%、工業系が2%、公共系が9%、宅地以外が47%となっている。

商業系は、京王線沿線を中心として分布しているが、主要な道路などの沿道など駅から離れた場所にも点在している。

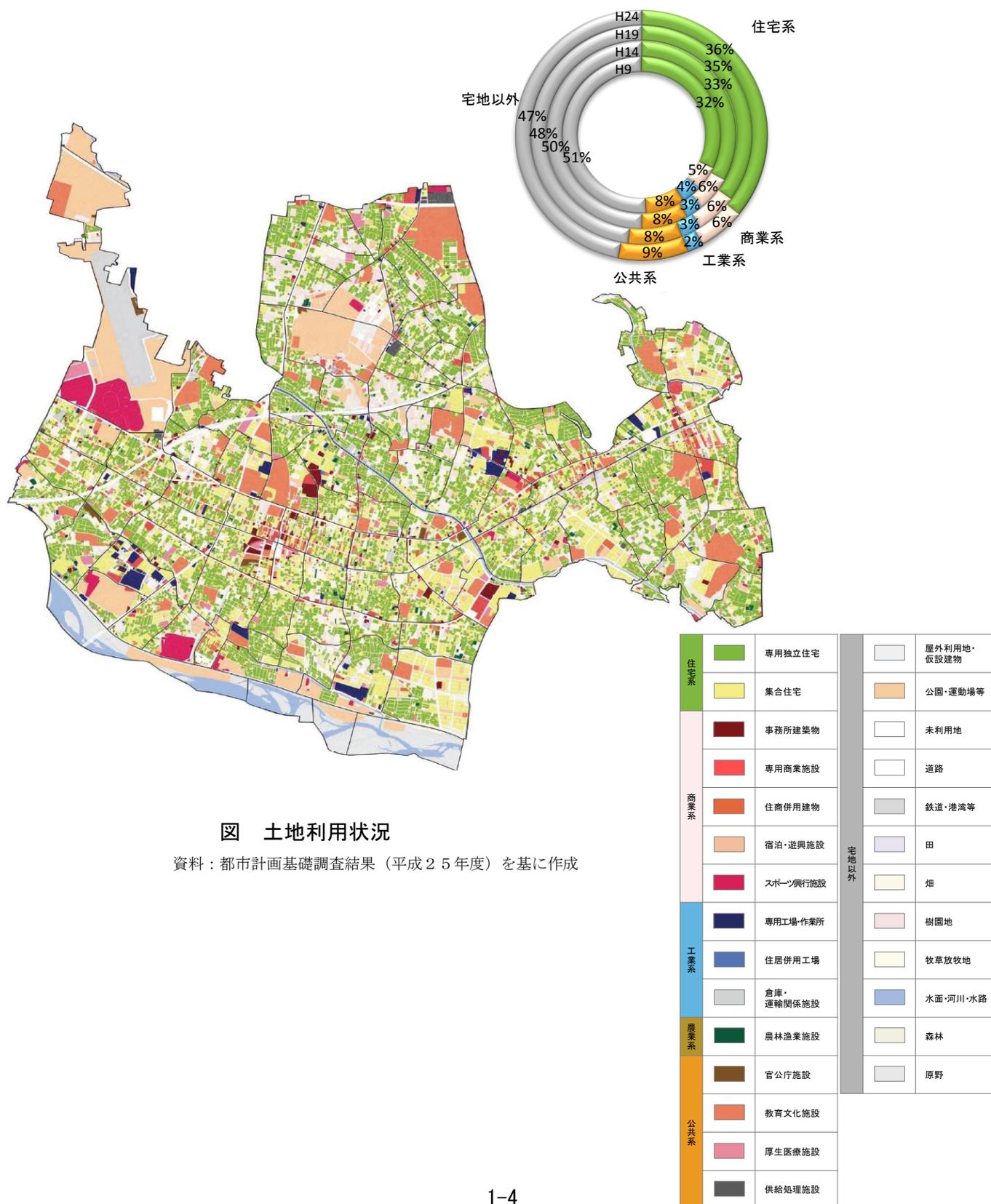


図 土地利用状況

資料：都市計画基礎調査結果（平成25年度）を基に作成

## ・将来人口

平成26年3月の「調布市将来人口推計」によると、調布市の将来人口は今後もゆるやかに増加を続けることが予想されるが、徐々に増加幅は縮小し、2024（平成36）年に、基準年である2013（平成25）年より約6,000人多い230,185人をピークに減少に転じる。

年少人口（0～14歳）は、微増傾向で推移し、2021（平成33）年の28,867人をピークに減少に転じる。

総人口に占める年少人口の割合（基準年12.6%）は、2022（平成34）年には12.5%と横ばいで推移する。

生産年齢人口（15～64歳）は、減少傾向にあるが、徐々に減少幅は縮小する。

生産年齢人口比率（基準年67.2%）は、2023（平成35）年までは、ほぼ横ばいで推移し、65%前後となる。

老年人口（65歳以上）は、今後も上昇傾向が続く。高齢化率（総人口に占める65歳以上人口の割合。基準年20.2%。）は、2022（平成34）年で22.3%、2025（平成37）年で22.8%となる。

また、この将来人口推計の考え方に基づいて、2060（平成72）年まで推計を延長すると、少子高齢化の影響とあいまって、さらに総人口は減少し、75歳以上の高齢者は全体の23.8%に達する。

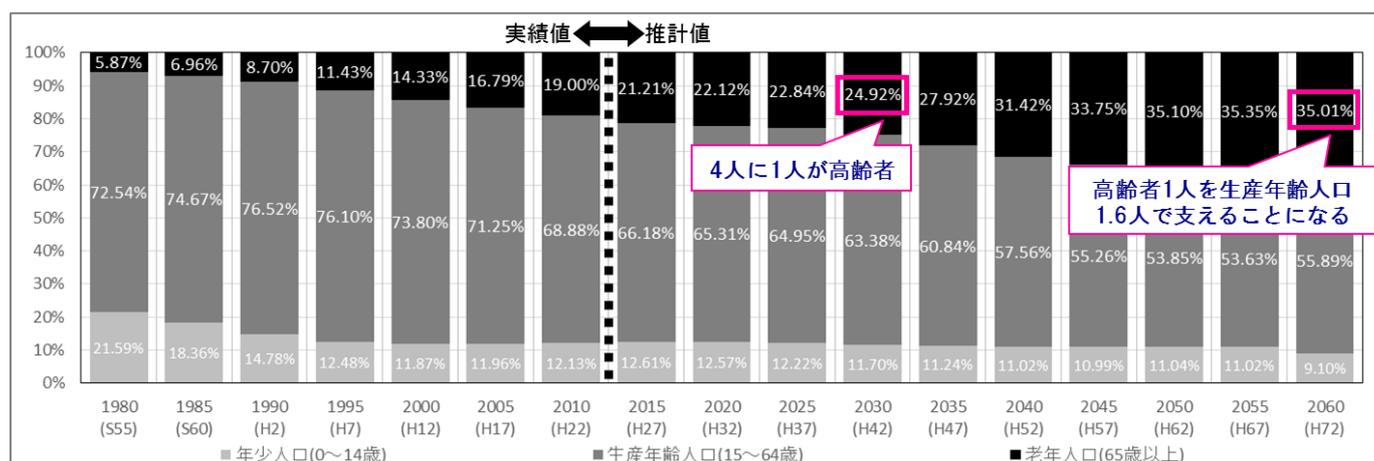


図 年齢階級別人口の推移

出典：調布市人口ビジョン まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月）

・財政状況

平成27年度一般会計予算額は、歳入・歳出総額849億7000万円で、前年度と比較して5.2%の増となっている。このうち、平成27年度の土木費総額は118億5000万円余で、前年度と比較して、2億2000万円余、2.0%の増となっている。また、歳出総額における構成比は14.0%で、第2位となっている。（平成26年度も第2位で構成比14.4%）

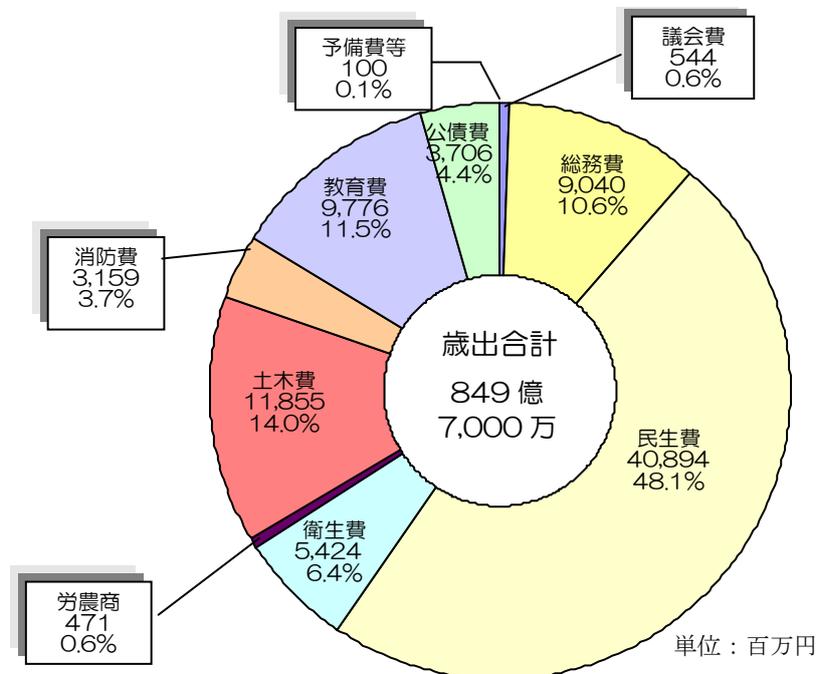


図 平成27年度 目的別予算（歳出）

出典：調布市内部資料

各種財政指標を周辺の類似団体と比較すると健全な部類であり、特に実質収支比率と財政力指数は最も高く、経常収支比率は3番目の低さにある。

表 平成26年度決算 類似団体との比較（普通会計）

区分	調布市	八王子市	立川市	三鷹市	府中市	町田市	小平市	日野市	東村山市	西東京市	平均
人口(人)	224,703	561,055	179,040	182,570	255,346	426,659	187,328	181,936	150,993	198,357	
面積(Km <sup>2</sup> )	21.58	186.38	24.36	16.42	29.43	71.80	20.46	27.55	17.14	15.75	
歳入決算額	86,793	194,227	80,055	67,636	95,249	143,760	61,396	63,101	55,665	68,529	
(うち市税収入額)	(46,568)	(90,216)	(38,883)	(37,228)	(50,091)	(68,165)	(31,017)	(30,225)	(20,512)	(31,107)	
歳出決算額	80,865	192,112	75,983	66,131	92,761	139,362	60,139	60,887	54,689	67,100	
実質収支比率	12.2	1.8	8.6	3.8	4.3	5.6	3.7	6.6	3.4	3.7	5.4
市債残高	39,410	129,549	32,061	42,490	41,371	73,589	29,508	33,853	42,447	54,335	51,861
債務負担行為残高	2,004	124,565	12,674	17,794	21,067	13,337	1,263	26,933	3,369	6,878	22,988
積立基金残高	9,204	20,196	13,445	11,362	37,483	10,013	9,222	14,200	9,351	7,742	14,222
経常収支比率(%)	86.7	87.1	92.8	86.4	85.6	92.9	93.9	89.5	91.9	96.1	90.3
公債費負担比率(%)	7.4	9.7	9.0	9.5	7.3	6.6	9.7	8.2	11.8	14.9	9.4
実質公債費比率(%)	2.3	▲0.3	2.5	3.7	3.8	▲2.0	2.1	0.0	3.9	0.1	1.6
基準財政需要額	28,812	75,719	27,017	25,909	34,327	55,397	25,299	23,982	20,530	27,271	
基準財政収入額	34,811	71,408	29,037	27,233	39,898	53,994	24,557	22,925	16,646	24,131	
財政力指数	1.153	0.932	1.072	1.042	1.114	0.969	0.952	0.945	0.803	0.877	0.986

※人口はH27.3.31現在の総人口です。

※類似団体とは、人口規模・産業構造が類似している団体です。

出典：調布市内部資料

## (2)交通の現況

### ・高速道路

中央自動車道が調布市の東西を横断し、市の西部にある調布インターチェンジから利用が可能である。また、東京外かく環状道路（関越～東名）（以下「外環」という。）が調布市東部の南北方向に都市計画決定されている。外環は平成21年5月に事業化されており、三鷹市・世田谷区境付近に東八道路インターチェンジ(仮称)が設置される予定である。

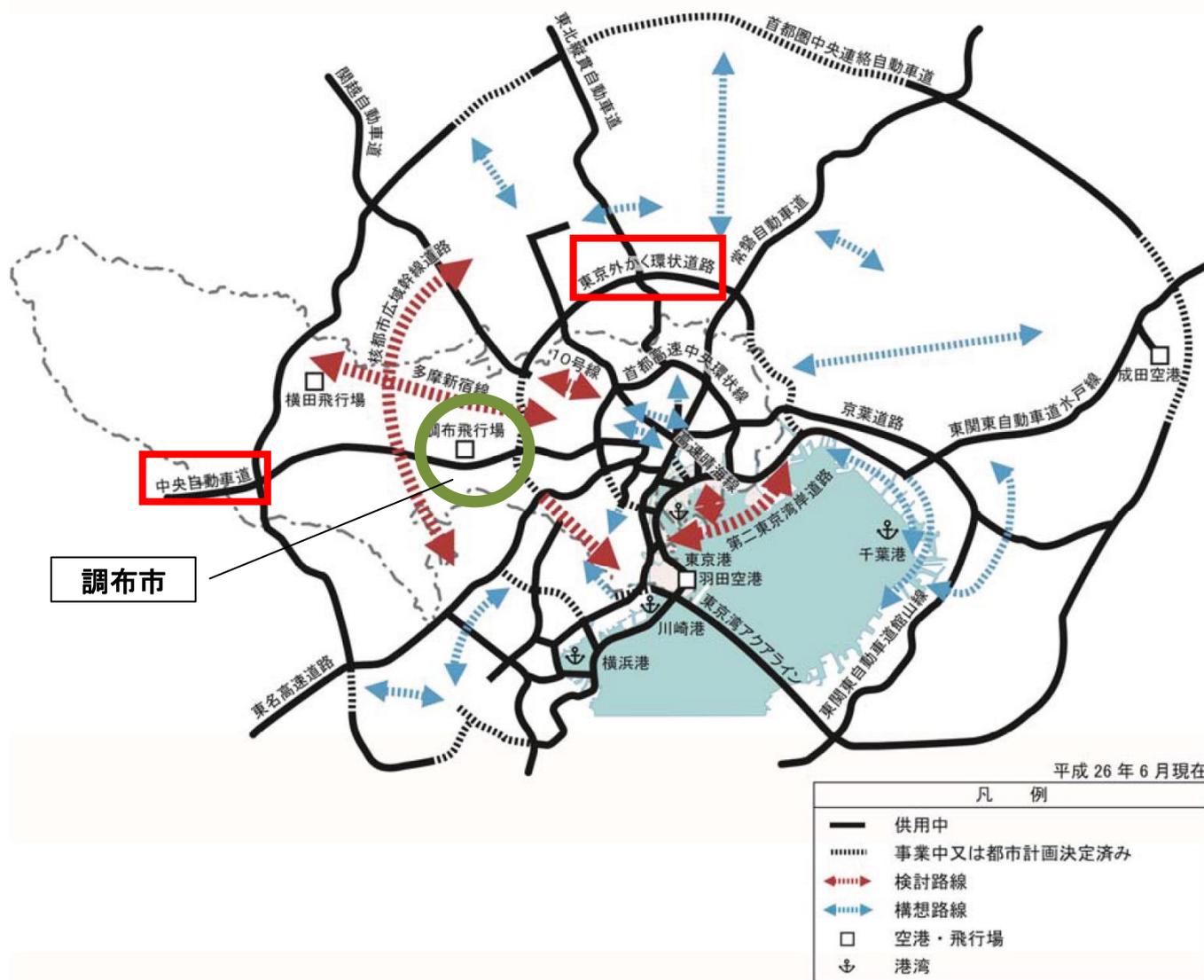


図 高速道路ネットワーク

資料：多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成26年12月）を基に作成

## ・主要な幹線道路網

調布市内の主要な幹線道路では、調布3・4・1号線（甲州街道）や調布3・2・6号線（調布保谷線）が、ほとんどの区間で整備済である。

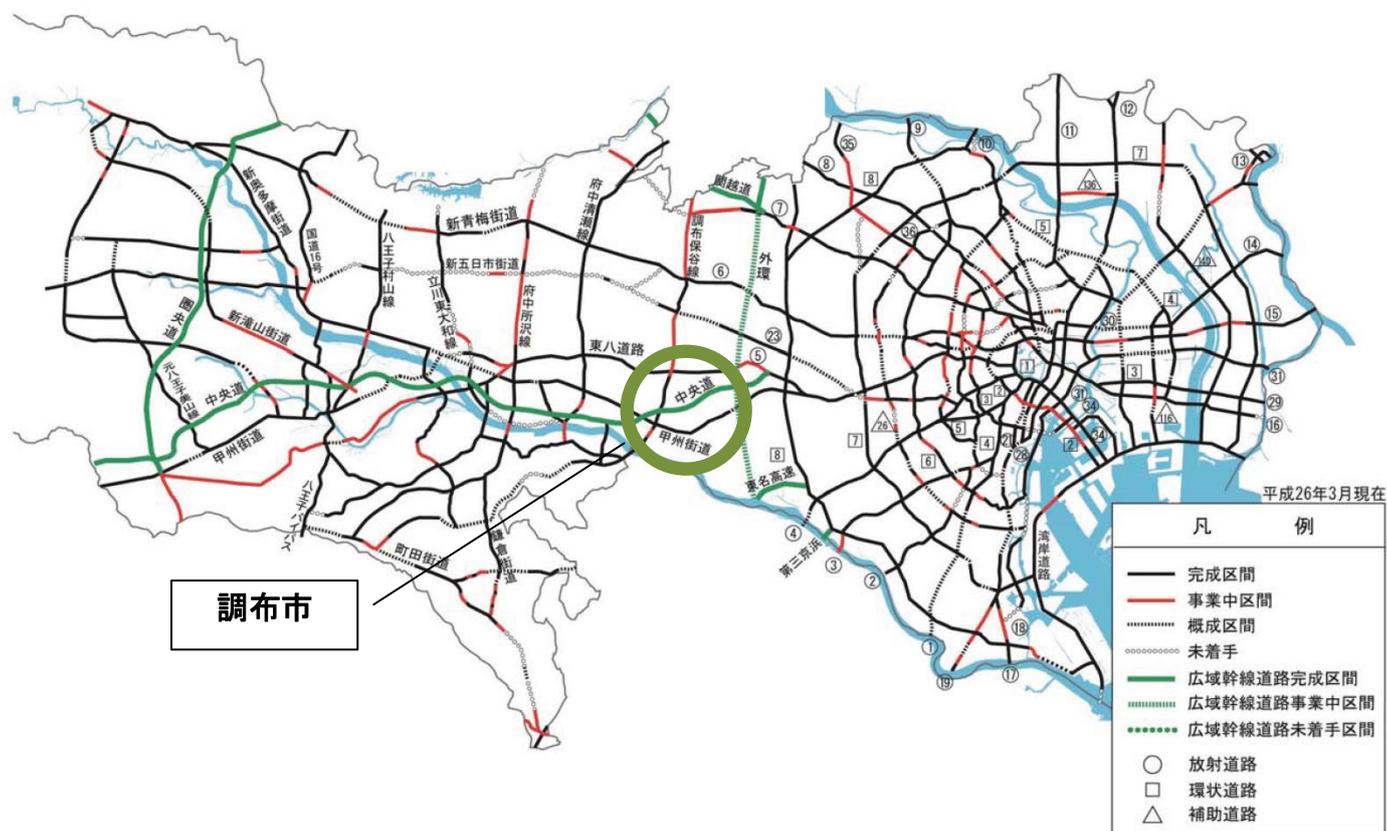


図 東京の主要な幹線道路網

資料：多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成26年12月）を基に作成

## ・鉄道

調布市の中央部には東西方向に京王線及び京王相模原線があり、調布市内には、「仙川駅」「つつじヶ丘駅」「柴崎駅」「国領駅」「布田駅」「調布駅」「西調布駅」「飛田給駅」「京王多摩川駅」の9駅がある。

平成24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の区間と相模原線の調布駅～京王多摩川駅間の約0.9kmの区間の地下化が実現した。

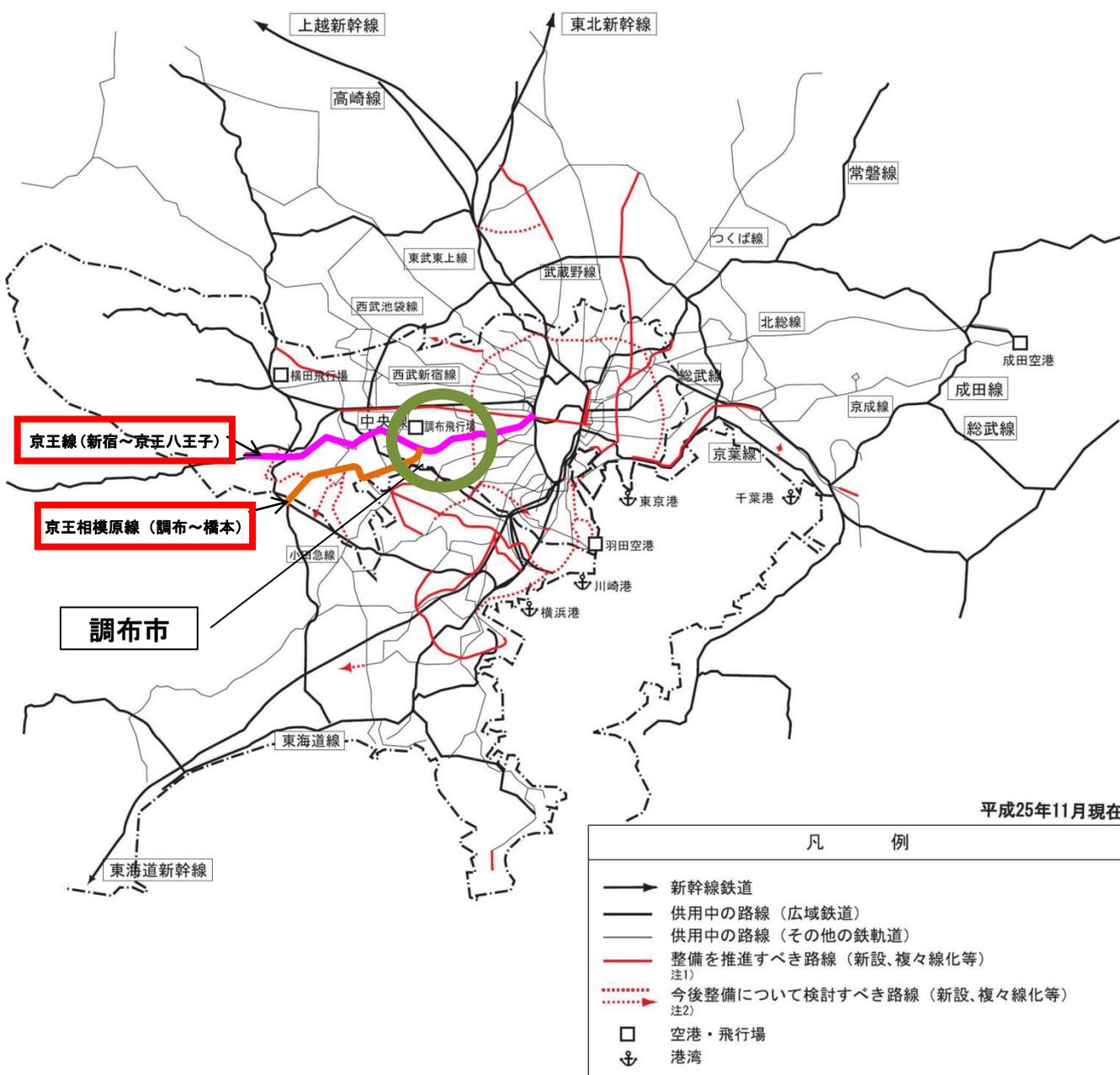


図 東京圏の鉄軌道

資料：多摩部19都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成26年12月）を基に作成

## ・移動の実態

### ➤ 移動の状況

調布市では区部との移動が多く、特に通勤では調布市に隣接する世田谷区や杉並区以外のその他区部が主な目的地となっている。

また、通勤や通学以外では、市外への移動のほか、市内移動も多くなっている。

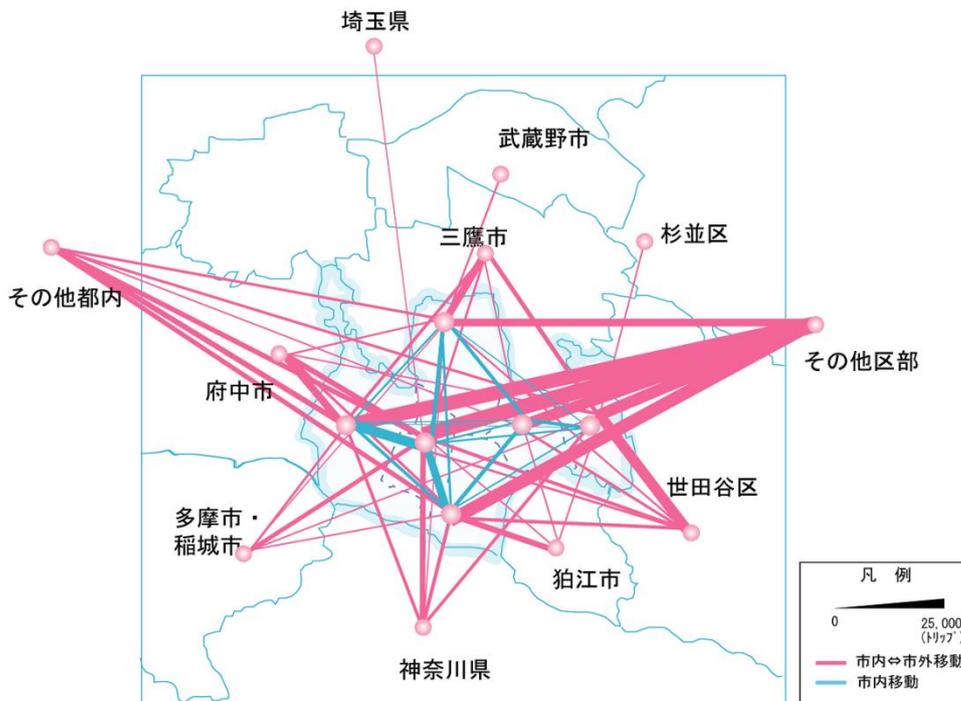


図 地域間移動状況（全目的）

出典：調布市総合交通計画（平成23年4月）

調布市における交通手段は、近年鉄道利用の割合が増加し、同様に自転車・路線バスが増加傾向となっている。一方で自動車が増加傾向にある。

区部と多摩部の代表交通手段分担率と比較すると、徒歩は、区部、多摩部と同程度であるが、鉄道・地下鉄、自動車の分担率に差がある。

自転車利用は、区部及び多摩部より高くなっている。



図 代表交通手段分担率の推移（調布市）

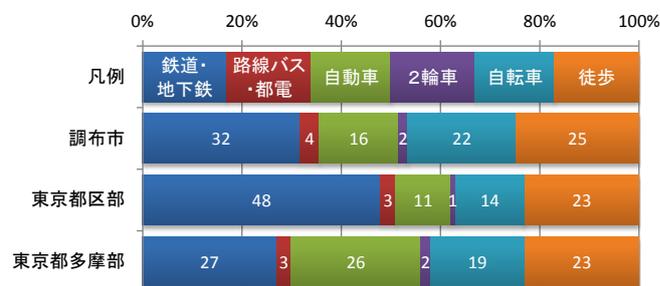


図 代表交通手段分担率  
周辺部との比較（平成20年）

資料：東京都市圏交通計画協議会 H20 パーソントリップ調査より作成

➤ 交通サービスの実態（鉄道）

鉄道利用者数は、平成10年から増加傾向が続いており、利用者数の伸びが人口増加率より大きいことから、調布市外からの利用者の増加や自動車利用からの転換が進んでいると考えられる。

鉄道は調布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る。

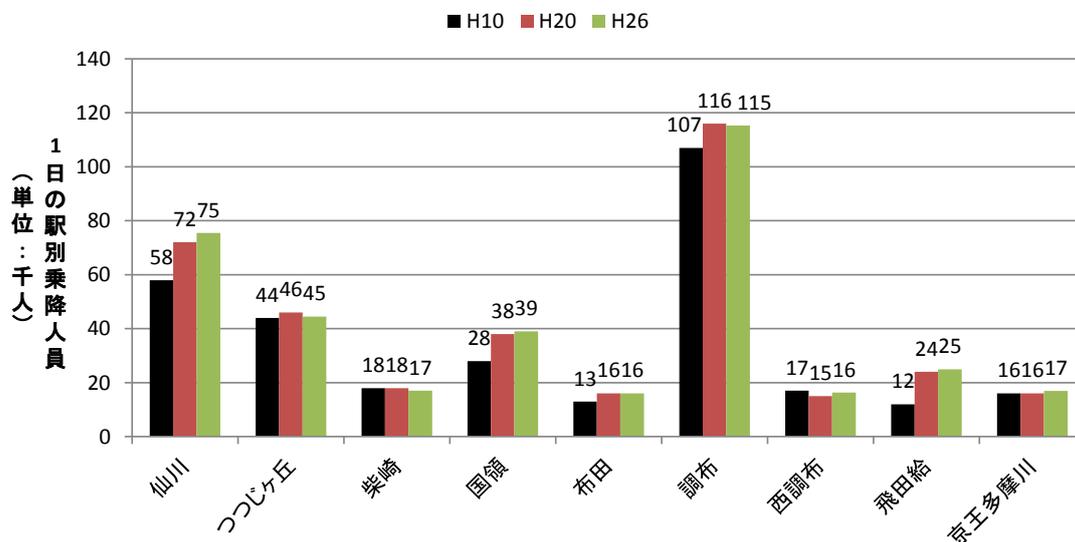


図 一日当たりの市内鉄道駅の乗降人員（駅別）

資料：調布市総合交通計画（平成23年4月）、京王電鉄HPより作成

➤ 交通サービスの実態（バス）

調布市内には調布駅へ向かうバス路線や、三鷹市、狛江市などの隣接市区を結ぶバス路線が多く、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、駅から遠い地域の交通手段として主要な役割を果たしている。

また、公共交通不便地域の解消や、高齢者・障害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、ミニバスも運行されている。

調布市を運行するバス路線の輸送人員は近年増加傾向となっている。



図 市内バス路線網

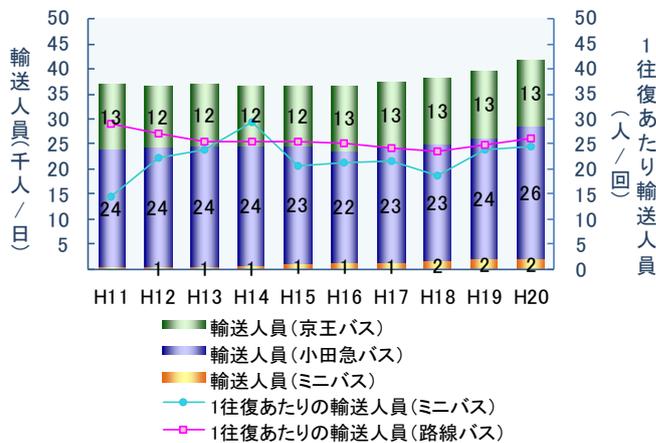


図 バスの輸送人員の推移

出典：調布市総合交通計画（平成23年4月）