

# 調布市総合交通計画改定版（素案） 【概要版】

## 序章 調布市総合交通計画の改定に当たって

### 1 調布市総合交通計画の改定経緯

調布市では、調布市都市計画マスタープラン（※1）、調布市地域別街づくり方針の交通部門を補完し、目指すべき将来像や将来都市像等を実現するため、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平成23年4月に策定しました。

計画策定から10年以上が経過する中、次のとおり、調布市の交通をめぐる環境に変化が生じています。

- (1) 中心市街地における京王線連続立体交差事業の完了
- (2) 総人口減少・高齢者人口の増加
- (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
- (4) ゼロカーボンシティ宣言の実施
- (5) デジタル技術の進化
- (6) SDGsを掲げた動きの活発化

これら今後予想される社会情勢や市民等のニーズの変化に対応した内容に見直すため、調布市総合交通計画を改定するものです。

### 2 計画の位置付け

総合交通計画は、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）（※2）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に基づき、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。

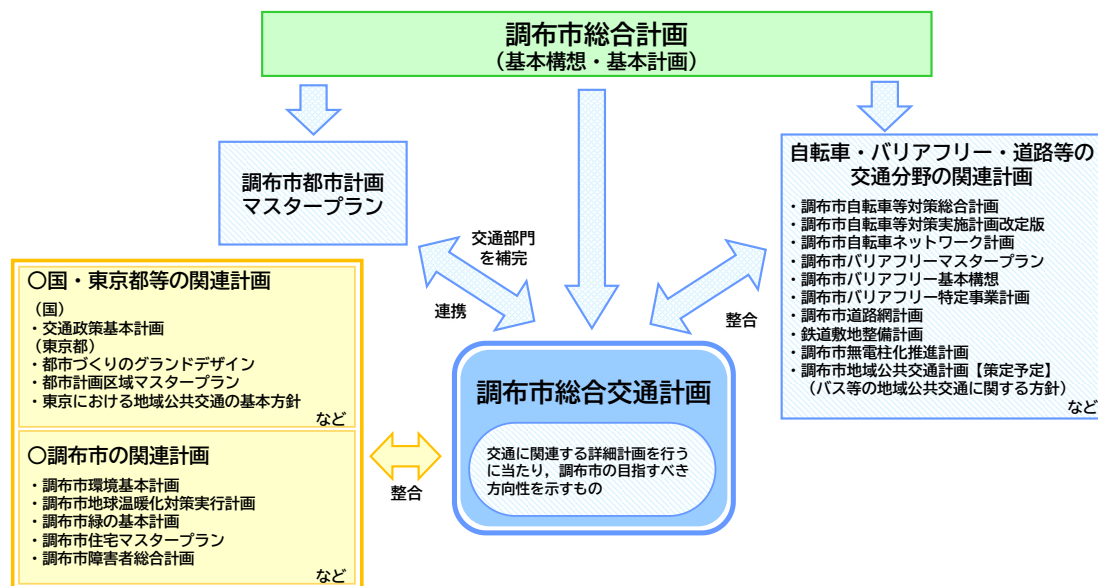


図 総合交通計画の位置付け

※1 次期都市計画マスタープランは、現在検討中であり、その内容と整合を図りながら策定していきます。

※2 次期調布市総合計画は、現在検討中であり、その内容と整合を図りながら策定していきます。

### 3 計画の期間

総合交通計画は、令和12（2030）年度を目標年次としています。

なお、総合交通計画における施策は、短期（おおむね5年）、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施策です。

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施策です。

### 4 対象区域

本計画は調布市全域を対象としています。

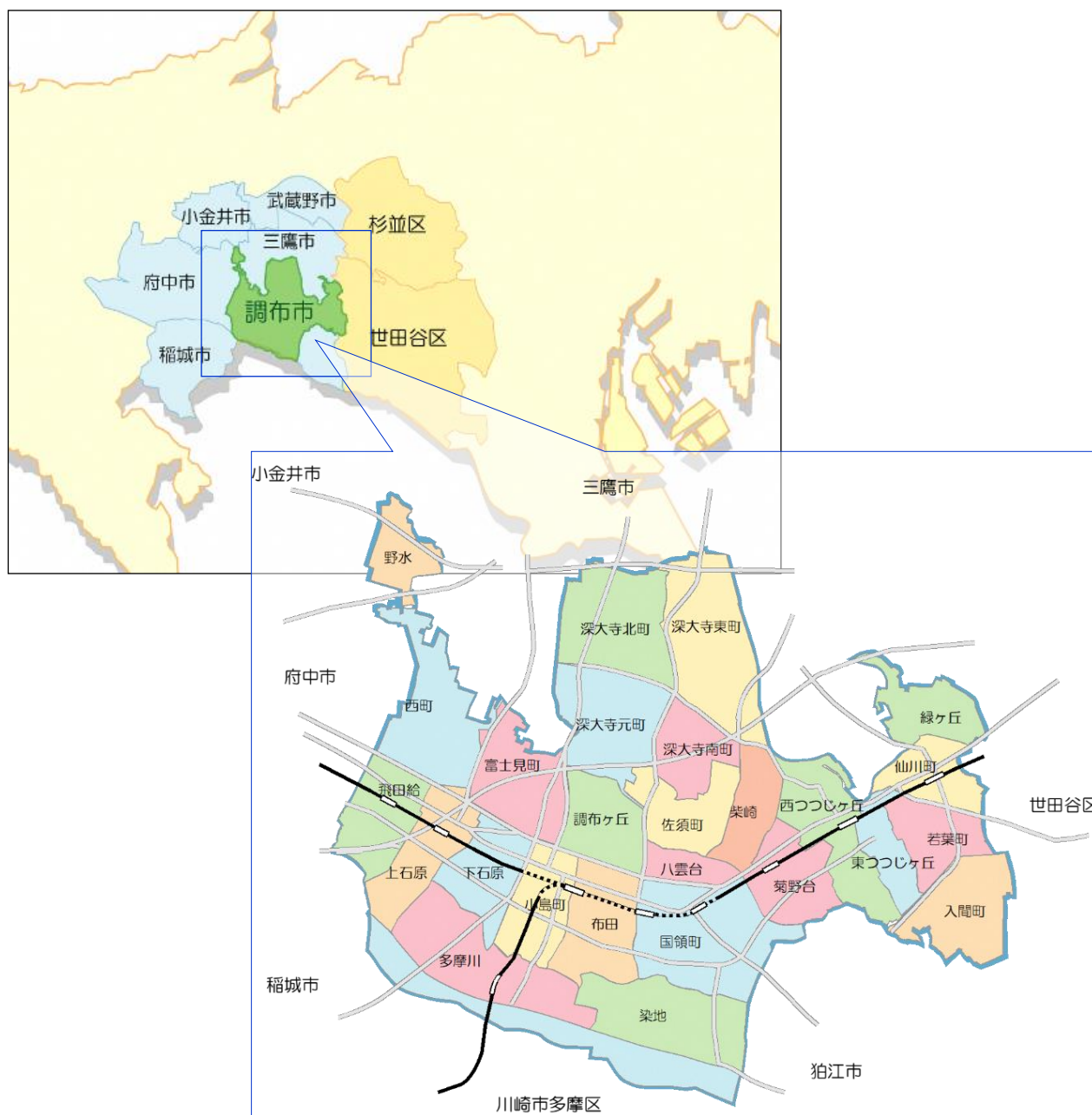


図 対象区域

# 第1章 調布市の現状と動向

## 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年、生産年齢（15～64歳）人口は令和7年をピークに減少し、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。

高齢化率は、21.7%（令和4年10月1日現在）であり、今後も上昇すること、令和35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。

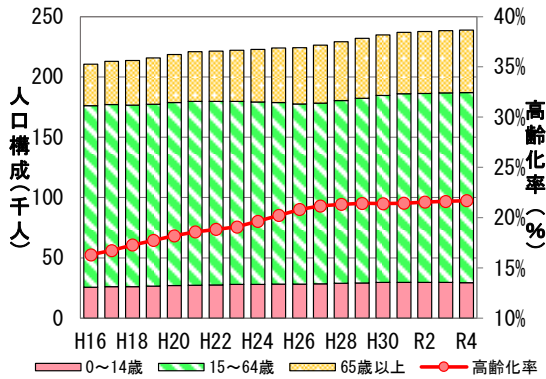


図 調布市における人口及び高齢化率の推移

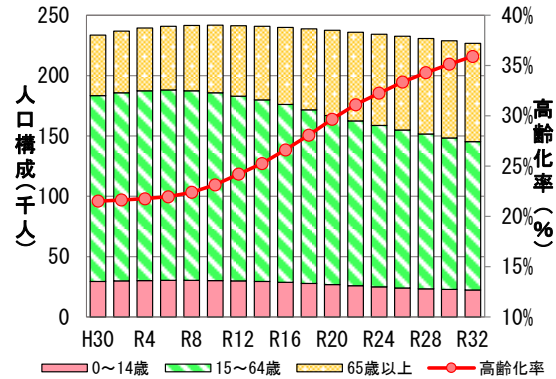


図 将来人口及び高齢化率 (調布市推計)

注) 調布市統計書(各年度)、調布市の将来人口推計(令和4年3月)に基づき作成

## 2 調布市における移動の状況 (外出率<sup>1</sup>・代表交通手段)

### (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年と平成30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。

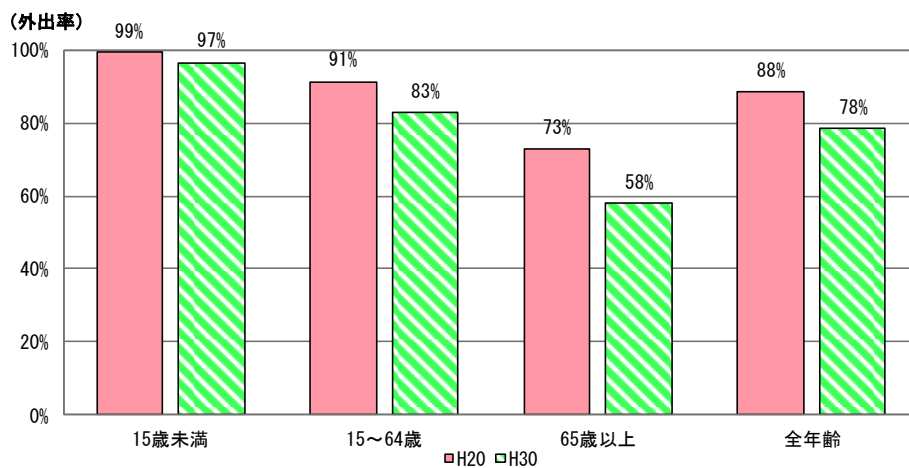


図 年齢階層別外出率の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)に基づき作成

<sup>1</sup> ある地域における居住人口に対する外出人口の割合

## (2) 代表交通手段

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、自動車が増加傾向、バスが減少傾向となっています。

平成20年と平成30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。

また、年齢別の交通手段の状況を見ると、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。

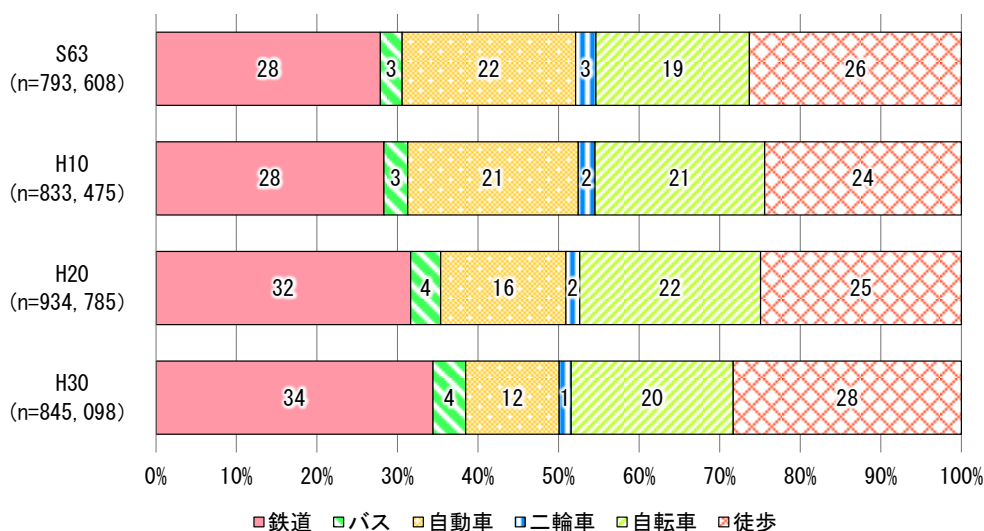


図 調布市における代表交通手段分担率の推移

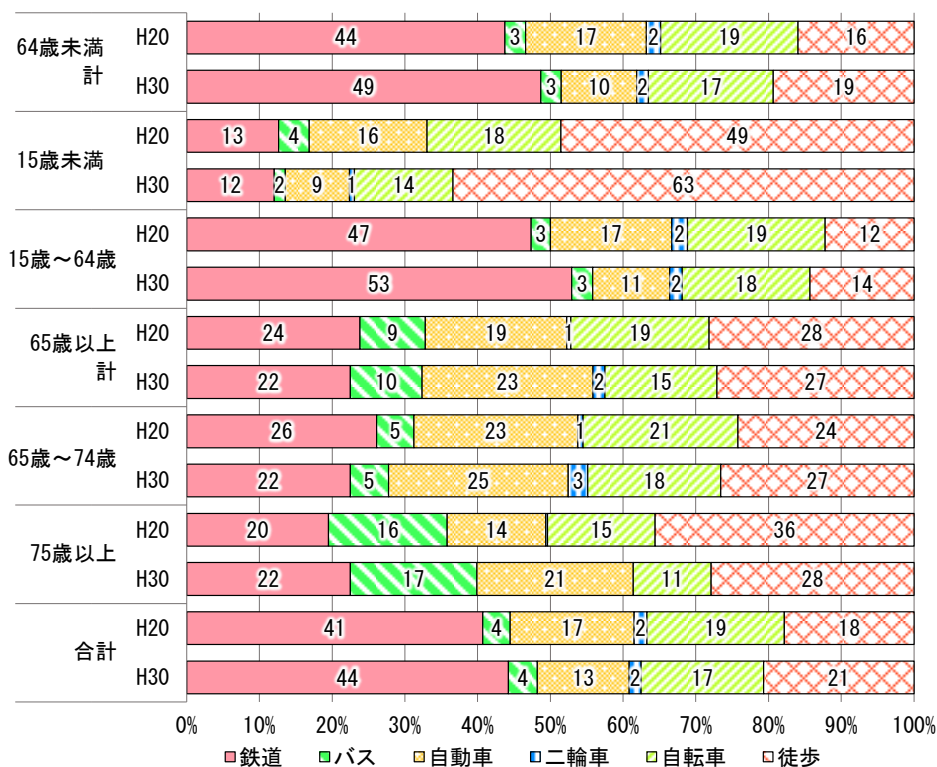


図 年齢階層別交通手段別構成

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)に基づき作成  
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

### 3 調布市におけるまちづくりの動向

#### (1) 魅力的な中心市街地の形成

平成24年8月、中心市街地における京王線連続立体交差事業により、京王線の国領駅、布田駅及び調布駅が地下化されました。これにより、南北に分断されていたまちの一体化、鉄道敷地となっていた土地の有効活用、交通渋滞の解消、歩行者・自転車の安全性の向上など、様々な面で調布市の都市構造は大きな変化を遂げています。

駅前広場については、交通結節点としての機能の充実を図るとともに、にぎわいや交流、うるおい、やすらぎを生み出す都市空間として、整備を進める必要があります。

また、歩いて楽しいまちづくりを進めるため、広域道路や主要区画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。

#### (2) 「ゼロカーボンシティ」を目指した交通環境の整備が必要

地球温暖化などの環境問題が深刻化する中、調布市では令和3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。

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、走行時に二酸化炭素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。

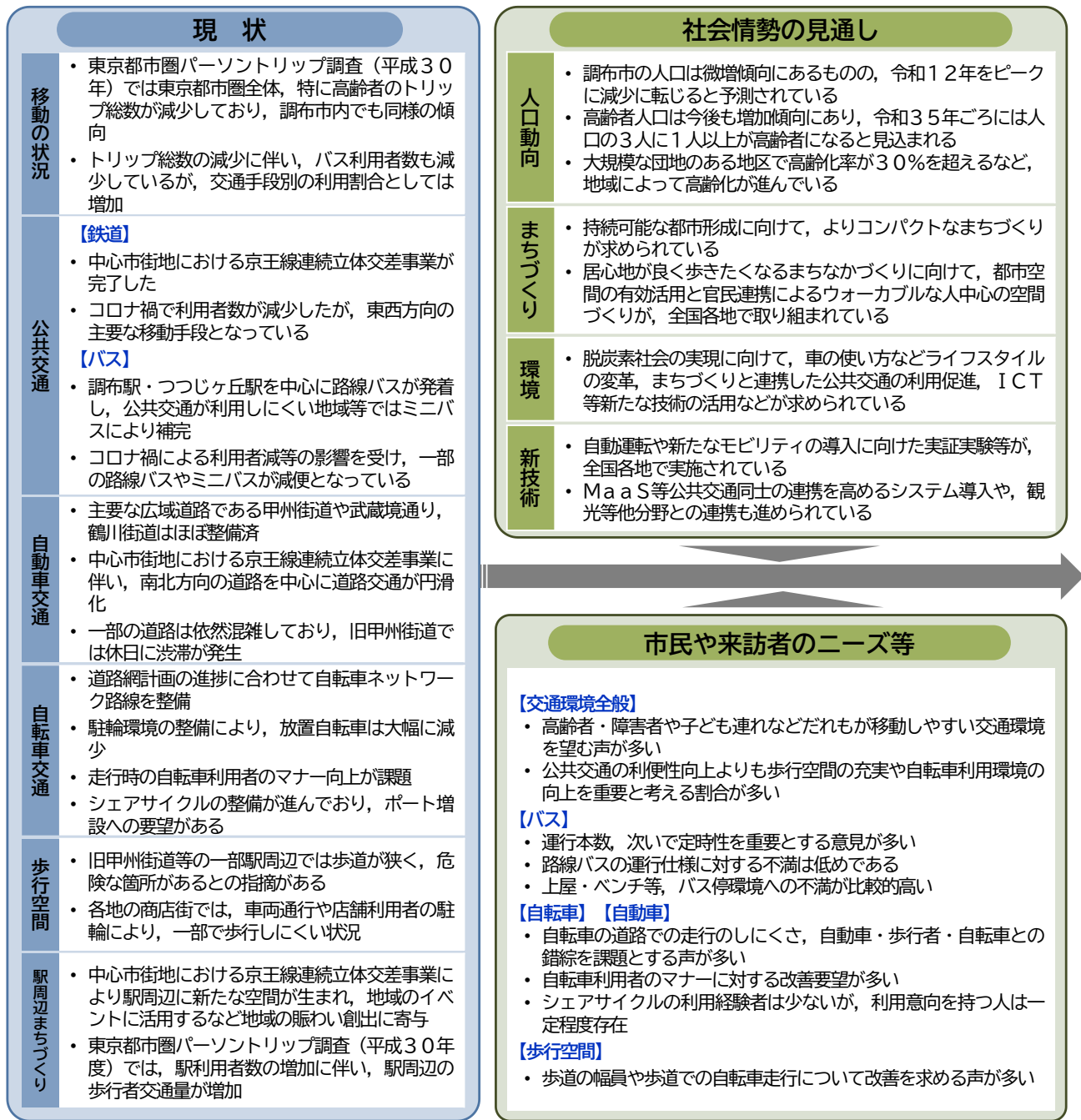
#### (3) バリアフリーのまちづくりに向けた更なる取組の推進が必要

旧調布市バリアフリー基本構想（平成24年3月）が目標年次を迎えたこと、バリアフリー法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年4月に策定しました。

## 第2章 総合交通計画の基本的考え方

市民等のニーズ，社会情勢の見通し等を踏まえ，調布市における現在の交通に関する課題を以下のとおり整理しました。



## 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

- 中心市街地における京王線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だれ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、だれ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
- 自転車走行環境の改善に向けた対策
- 自転車走行ルールの周知徹底，マナーの向上
- だれ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、中心市街地における京王線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
- 民間事業者等との共同による回遊性の向上，居心地のいい滞留空間の創出等

# 第3章 基本目標と施策体系

## 1 基本目標

調布市を取り巻く環境や市民ニーズなどを踏まえ、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を実現するため、総合交通計画では次の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



### (2) “環境”に配慮した交通



### (3) “活力・魅力”を支える交通

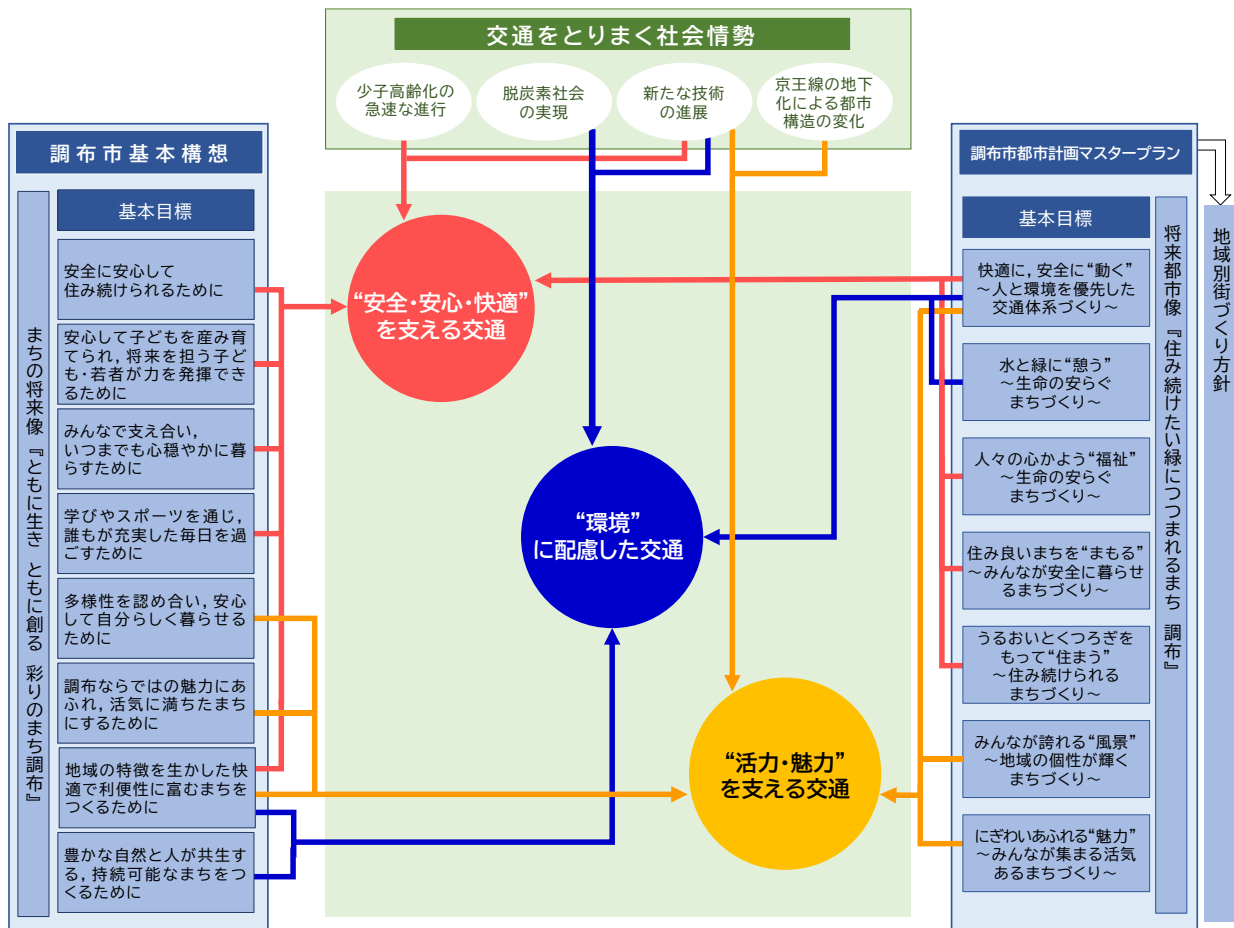


図 調布市総合交通計画の基本目標の体系

注) 調布市基本構想について、令和4年第4回調布市議会定例会において議案として提出した内容から引用

注) 調布市都市計画マスタープランについて、調布市都市計画マスタープラン改定版（平成26年9月策定）から引用



## 2 基本方針

基本目標に基づき、次のとおり、5つの基本方針を定めます。

### 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改定版（平成26年9月策定）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」や「自転車をひとつの交通手段として位置付け、走行環境等を整備」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、だれもが移動しやすい“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で、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が向上することで、まちの“活力・魅力”を高めます。

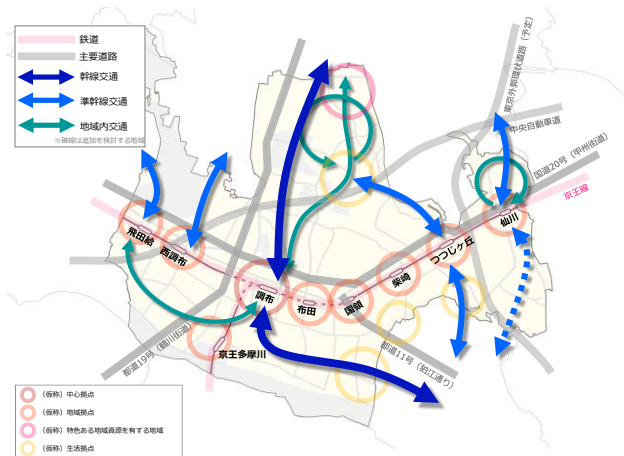


図 バスネットワークイメージ

注）調布市都市計画審議会資料（令和4年10月4日）を基に作成

#### 基本交通施策

- ・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

#### 施策実施方針

- 公共交通ネットワークの構築
- バスサービスの向上
- バス走行経路の確保
- 駅周辺等の地域の拠点でのアクセス性の向上
- 乗継利便性などの向上
- 利用しやすい環境整備

### 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」、「二酸化炭素排出量の削減」、「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て、**環境負荷の少ない交通機関の整備**を基本方針とします。

“環境”負荷の軽減を図るため、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ことに加え、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。

#### 基本交通施策

- ・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

#### 施策実施方針

- 自動車の適正な利用への促進
- ZEVの普及促進
- 環境に配慮した移動手段の充実

### 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改定版（平成26年9月策定）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。

中心市街地における京王線連続立体交差事業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の安全性の確保などにより、“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走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。

#### 基本交通施策

- ・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

#### 施策実施方針

- 効率的かつ効果的な道路整備
- 渋滞の解消
- 道路拡幅・整備
- 市民の協力による維持管理・整備など
- 安全性確保のための交通規制の実施

### 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、自転車走行時のルールやマナーの向上を図ります。利用しやすいきめ細や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だれもが“安全・安心・快適”な移動環境を提供します。



出典) 調布市 自転車安全利用講習会 パンフレット

注) 令和4年第4回調布市議会定例会において議案として提出した調布市基本構想から引用

#### 基本交通施策

- ・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

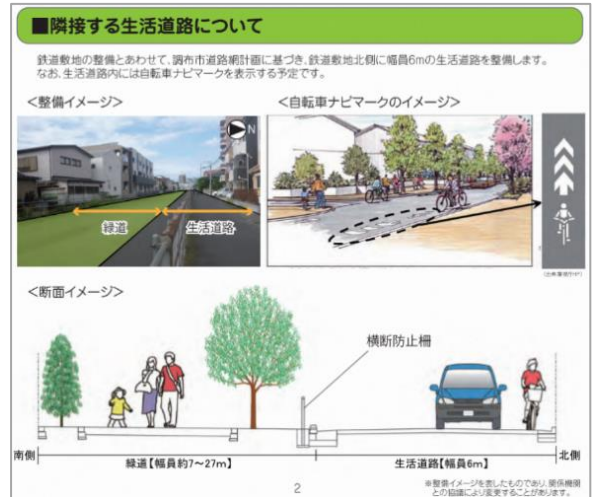
#### 施策実施方針

- 安全な歩行空間の確保
- 利用マナーの向上
- 高齢者や障害者などが利用しやすいサービスの検討
- 自転車走行空間の整備
- 自転車等駐車場などの環境整備
- 自転車利用マナーの向上

## 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，京王線連続立体交差事業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，ウォークブルな空間を整えることにより，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。



出典) 調布市 あるく・つながる・みどりのまち  
～鉄道敷地の緑道整備～

注) 令和4年第4回調布市議会定例会において議案として提出した調布市基本構想から引用

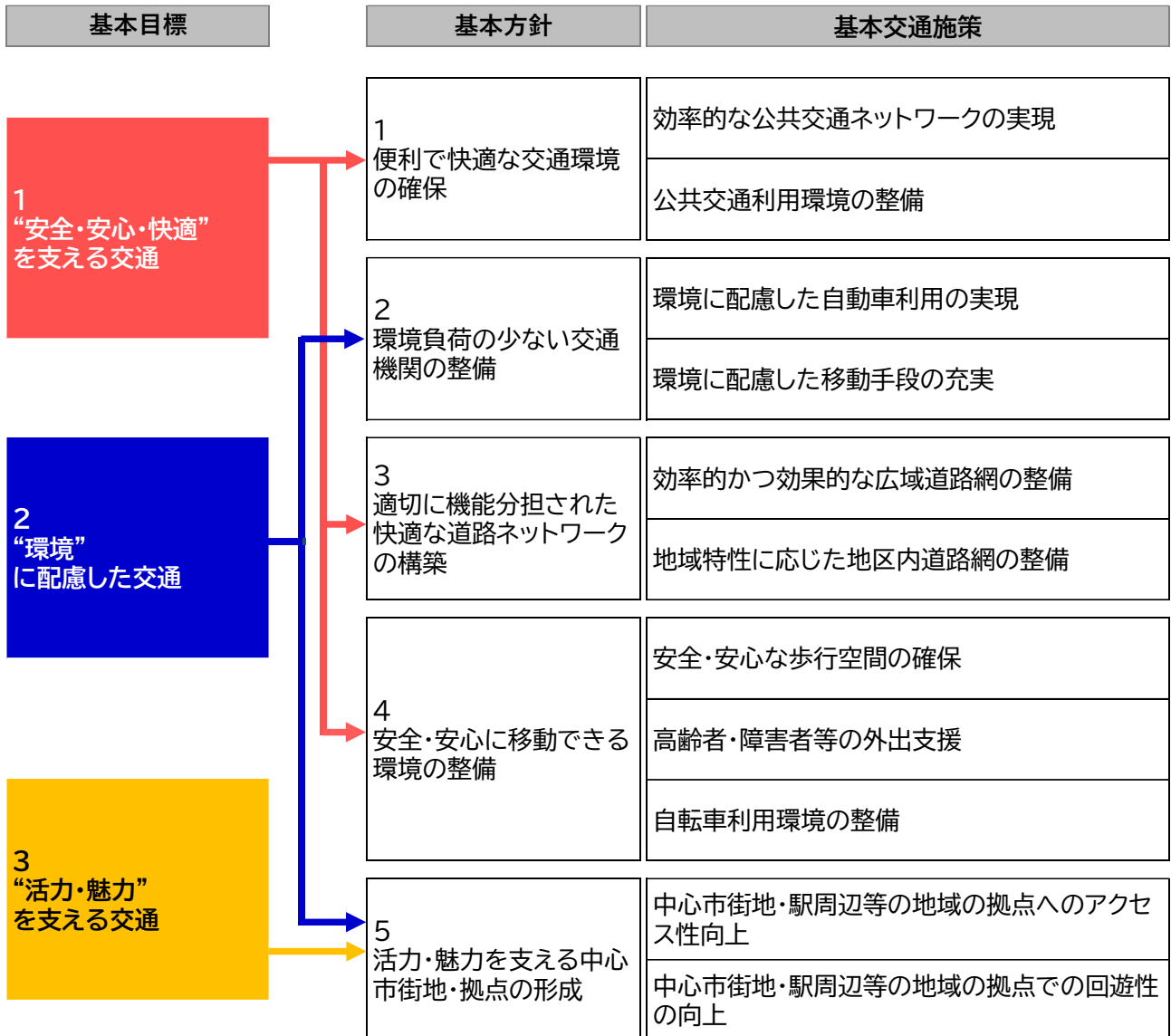
### 基本交通施策

- ・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

### 施策実施方針

- 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上
- 駅周辺での交通混雑の緩和
- 安心して移動・回遊できる空間整備
- 緑豊かな街並みの創出

### 3 施策実施方針



## 4 重点施策

総合交通計画の改定では、社会情勢などの変化を踏まえ、目標達成のほか、特に重要な課題への対応に向けて分野横断的かつ重点的に実施すべき施策を重点施策として設定しました。

### 重点施策1 だれもが快適に移動できる公共交通サービスの提供

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、だれ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

【重点施策1-2】だれもが使いやすい公共交通サービスの提供

【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

### 重点施策2 環境負荷の少ない移動の提供

環境負荷の少ない公共交通の利用を促進するとともに、車両自体の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(ZEV)の普及促進に努めます。

【重点施策2-1】環境負荷の低い移動手段の選択の促進

【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

### 重点施策3 駅周辺の交通円滑化とにぎわいの向上

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

【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

## 5 実施施策の一覧

実施施策の一覧は、次のとおりです。

| 基本方針                          | 基本交通施策                            | 施策実施方針                       | 番号                                | 実施施策                              |                          |   |
|-------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|---|
| 基本方針1<br>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                 | 公共交通ネットワークの構築                | 1                                 | 適切な公共交通ネットワークの構築                  |                          |   |
|                               |                                   |                              | 2                                 | 公共交通のサービスを連携する仕組み（MaaS等）の検討       |                          |   |
|                               |                                   |                              | 3                                 | 需要に対応した効率的なバス路線網の構築・再編            |                          |   |
|                               |                                   | バスサービスの向上                    | 4                                 | 新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保            |                          |   |
|                               |                                   |                              | 5                                 | 需要に応じた適切な運行本数の設定                  |                          |   |
|                               |                                   |                              | 6                                 | バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施         |                          |   |
|                               |                                   |                              | 7                                 | 定時性、速達性の向上                        |                          |   |
|                               |                                   |                              | 8                                 | 乗継割引制度導入に向けた検討                    |                          |   |
|                               |                                   |                              | 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       |                          |   |
|                               | バス走行経路の確保<br>駅周辺等の地域の拠点でのアクセス性の向上 | 10                           | 駅までの主要な歩行経路の確保                    |                                   |                          |   |
|                               |                                   | 11                           | まちづくりと一体となった交通結節機能の強化             |                                   |                          |   |
|                               |                                   | 12                           | 公共交通網への交通手段の確保                    |                                   |                          |   |
|                               |                                   | 公共交通利用環境の整備                  | 11                                | まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】         |                          |   |
|                               |                                   |                              | 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     |                          |   |
|                               |                                   |                              | 14                                | 公共サイン計画に基づく案内表示の推進                |                          |   |
| 15                            | ベンチや上屋などのバス待ち環境整備                 |                              |                                   |                                   |                          |   |
| 16                            | 利用しやすい環境整備                        |                              |                                   |                                   |                          |   |
| 基本方針2<br>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                   | 自動車の適正な利用への促進                | 17                                | Eコドライブの推進                         |                          |   |
|                               |                                   |                              | 18                                | モビリティマネジメントの実施                    |                          |   |
|                               |                                   |                              | 19                                | ZEVの普及促進                          |                          |   |
|                               | 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               | 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    |                          |   |
|                               |                                   |                              | 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     |                          |   |
|                               |                                   |                              | 基本方針3<br>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道路整備                     | 23                       | 道路ネットワークの整備                               |
|                               |                                   |                              |                                   |                                   | 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） |
|                               |                                   |                              |                                   |                                   | 25                       | 交差点改良などによる広域道路の渋滞解消                       |
| 26                            | 開かずの踏切の解消（5か所）                    |                              |                                   |                                   |                          |   |
| 地域特性に応じた地区内道路網の整備             | 道路幅・整備                            | 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         |                          |   |
|                               |                                   | 28                           |                                   | 広域道路整備と合わせた地区内道路整備による機能向上         |                          |   |
|                               |                                   | 29                           |                                   | 市民の協力による維持管理・整備など                 |                          |   |
|                               |                                   | 30                           |                                   | セッバックなどによる歩行空間の拡充                 |                          |   |
| 基本方針4<br>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                     | 安全な歩行空間の確保                   | 32                                | 歩行時の快適性向上に向けた空間整備                 |                          |   |
|                               |                                   |                              | 10                                | 駅までの主要な歩行経路の確保【再掲】                |                          |   |
|                               |                                   |                              | 33                                | ユニバーサルデザインの考え方にに基づく歩道のバリアフリー化     |                          |   |
|                               |                                   |                              | 34                                | 歩きやすい歩行環境整備に向けた無電柱化の促進            |                          |   |
|                               |                                   |                              | 35                                | 歩行時のマナー向上への啓発活動                   |                          |   |
|                               |                                   |                              | 36                                | 踏切以外の安全な経路の案内                     |                          |   |
|                               | 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      | 4                                 | 新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保【再掲】        |                          |   |
|                               |                                   |                              | 37                                | 地域との協働による新たな公共交通の導入検討             |                          |   |
|                               |                                   |                              | 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【再掲】 |                          |   |
|                               |                                   |                              | 38                                | 公共交通機関の利用環境の整備                    |                          |   |
|                               |                                   |                              | 39                                | 利用しやすい移動支援施策の充実                   |                          |   |
|                               |                                   |                              | 40                                | 心のバリアフリーの実践に向けた取組の促進              |                          |   |
| 基本方針5<br>活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成 | 自転車利用環境の整備                        | 自転車走行空間の整備<br>自転車等駐車場などの環境整備 | 41                                | 自転車ネットワークの構築、走行空間の整備とわかりやすい明示     |                          |   |
|                               |                                   |                              | 42                                | 放置自転車対策                           |                          |   |
|                               |                                   |                              | 43                                | 自転車等駐車場整備                         |                          |   |
|                               |                                   |                              | 44                                | 路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）             |                          |   |
|                               | 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    | 11                                | まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】         |                          |   |
|                               |                                   |                              | 1                                 | 適切な公共交通ネットワークの構築【再掲】              |                          |   |
|                               |                                   |                              | 49                                | 徒歩・自転車によるアクセス環境の整備                |                          |   |
|                               |                                   |                              | 50                                | 荷捌き車両等向け駐停車空間の確保の促進               |                          |   |
| 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                  | 安心して移動・回遊できる空間整備             | 51                                | 違法駐車・放置自転車対策の推進                   |                          |   |
|                               |                                   |                              | 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   |                          |   |
|                               |                                   |                              | 53                                | 鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備               |                          |   |
|                               |                                   |                              | 54                                | 憩いの空間などの整備による回遊性の向上               |                          |   |
|                               | 緑豊かな街並みの創出                        | 緑豊かな街並みの創出                   | 緑豊かな街並みの創出                        | 55                                | 民間との共同による空間創出、空間の快適性向上   |   |
|                               |                                   |                              |                                   | 56                                | 民間と共同での回遊性向上に向けた道路空間等の活用 |   |
|                               |                                   |                              |                                   | 57                                | 緑豊かな駅前広場の整備              |   |
|                               |                                   |                              |                                   | 58                                | 鉄道敷地を有効活用した緑豊かな空間の創出     |   |

## 6 成果指標の設定と目標水準

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。計画の改定に当たり、現時点で達成状況を評価できない指標は、数値算出方法の変更や成果指標の見直しを行い、下表のとおり設定します。

| 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)  |
|-------------------------|-------------------|----|--|---------------------|--------------------|-----------|
| 1<br>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<br>[万人/年]                                     | 75.0<br>(H21)       | 73.6<br>(R3)       | 80.0      |
|                         |                   | 2  | 公共交通利用数<br>[万トリップエンド/日]                                | 31.6<br>(H20)       | 30.1<br>(H30)      | 35.0      |
|                         |                   | 3  | 公共交通分担率(代表交通手段)<br>[%]                                 | 35.2<br>(H20)       | 38.3<br>(H30)      | 38        |
|                         |                   | 4  | 公共交通に対する満足度<br>[%]                                     | 76.8<br>(H21)       | 77.5<br>(R3)       | 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<br>[%]                   | -                   | 100<br>(R2)<br>※1  | 100<br>※2 |
| 2<br>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)<br>[%]                                  | 16.0<br>(H20)       | 12.0<br>(H30)      | 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<br>[万 t-CO <sub>2</sub> ]      | 14.0<br>(H25)<br>※3 | 12.1<br>(R1)       | 9.1<br>※3 |
| 3<br>適切に機能した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  | ★自宅など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ている市民の割合<br>[%] | -                   | 59.6<br>(R3)       | 75        |
|                         | 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<br>[%]                     | -                   | 54.8<br>(R2)<br>※1 | 100<br>※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) |
|---------------------------|---------------------------|----|------------------------------------|------------|------------|----------|
| 4<br>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) | 62.1 (R3)  | 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)  | 64       |
|                           |                           | 12 | ★障害者の外出率※5 [%]                     | -          | 58.9 (R1)  | 59       |
|                           | 自転車利用環境の整備                | 13 | 自転車走行空間の満足度 [%]                    | 29 (H21)   | 31.8 (R3)  | 60.0     |
|                           |                           | 14 | 自転車走行空間の整備延長 [km]                  | 10.4 (H21) | 36.2 (R2)  | 48       |
|                           |                           | 15 | 適正な自転車等駐車場の整備済駅数 [駅]               | 5 (H22)    | 7 (R2)     | 9        |
| 5<br>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 | ★普段最も利用する駅周辺の利便性が高いと感じている市民の割合 [%] | -          | 71.1 (R3)  | 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な街であると感じている市民の割合 [%]     | -          | 68.3 (R3)  | 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) | 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年3月策定。目標年次は令和2年度）に基づく数値

※2 次期調布市バリアフリー特定事業計画（令和4年度策定予定。目標年次は令和12年度）に基づく数値

※3 総合交通計画策定後、令和3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

### 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経済状況の変化等を適時・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 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、行政・市民・関係機関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。

市民・事業者、交通事業者、行政の役割分担・連携のあ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、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等の情報を公開し、様々な意見を収集するとともに、市民の協力や自発的な取組の促進・支援を図りながら進めます。

