ひと くらし まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通

# 調布市

# 地域公共交通計画



令和８（２０２６）年３月

## 「ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる　公共交通」の実現を目指して

市は，平成１０年６月に策定した都市計画マスタープランにおいて公共交通整備重点地区を示し，地域住民及び交通事業者との協働により調布市ミニバスを各地区へ導入するなど，交通利便性の向上と公共交通体系の充実を目指してきました。平成２３年には，同マスタープランの交通部門を補完する総合交通計画を策定し，「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つの基本目標の達成に向けた取組を示しました。以降，バリアフリー基本構想の策定（平成２４年，令和４年）や総合交通計画の改定（令和５年）などを経て，交通施策を総合的に推進し，だれもが移動しやすい交通環境を実現するため，着実な歩みを進めています。

近年，少子高齢化による人口構造の変化や温暖化対策などの地球環境への配慮，交通分野における情報技術の応用など，公共交通をとりまく環境は大きく変化しています。また，交通事業者は利用者の減少や担い手の不足などにより大変厳しい状況に置かれており，公共交通サービスの見直しを余儀なくされる場面も少なくありません。地域公共交通は，市民の暮らしを支える基本的なサービスのひとつであり，その持続可能な在り方について調布市公共交通活性化協議会を中心に市民，事業者，市による議論を重ねているところです。

このような背景を踏まえ，市は，地域における公共交通の安定的な運営に資するため，このたび令和８年度から令和１２年までを計画期間とする，調布市地域公共交通計画を策定しました。本計画では，公共交通ネットワークや地域内の移動手段，個々の移動制約，まちづくりや多様な関係者との連携といった課題を整理し，目指す公共交通ネットワーク像とともに，「骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善」，「幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善」，「市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携」，「まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進」を４つの目標として設定しています。また，骨格となる公共交通ネットワークが及ばない地域を交通空白地域として設定し，居住地から市民生活に必要な機能（買い物，診療，交流活動）を持つ施設までの移動を考慮した，地域内交通の取組など，改善に向けた検討を行うこととしています。

今後も，公共交通を取り巻く目まぐるしい環境の変化に対応しながら，市民，事業者をはじめ，多くの関係者と連携を図り，「ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる　公共交通」の実現を目指して参ります。

最後に，本計画の策定にあたり，その検討過程に，調布市公共交通活性化協議会のほか，市民アンケート，施設ヒアリング，オープンハウス及びパブリック・コメント手続きなど，多様な手法により参加と協働の機会を設ける中で，ご参加くださいました皆様へ深く感謝を申しあげます。



令和８年３月

調布市長

## 目　次


**第１章　はじめに ･･･････････････････････････････････････････････････ 1**

１　計画策定の背景，目的 ･･････････････････････････････････････････ 1
２　計画期間 ･･････････････････････････････････････････････････････ 1
３　計画区域 ･･････････････････････････････････････････････････････ 2
４　近年の社会動向 ････････････････････････････････････････････････ 2
５　上位・関連計画 ････････････････････････････････････････････････ 4
６　交通手段の対象範囲 ････････････････････････････････････････････ 6

**第２章　公共交通をとりまく現状と課題 ･････････････････････････････ 7**

１　公共交通をとりまく現状 ････････････････････････････････････････ 7
２　公共交通に対する市民の声 ･･････････････････････････････････････ 14
３　公共交通をとりまく課題 ････････････････････････････････････････ 16

**第３章　基本方針と目標 ････････････････････････････････････････････ 19**

１　基本方針，考え方，目標 ････････････････････････････････････････ 19
２　目標，施策の体系 ･･････････････････････････････････････････････ 20

**第４章　市が目指す公共交通ネットワーク ･･･････････････････････････ 21**

１　公共交通の「幹」，「枝，葉」のイメージ ････････････････････････ 21
２　目指す公共交通ネットワーク ････････････････････････････････････ 23
３　「幹」，「枝，葉」となる交通の設定 ･･････････････････････････････ 24

**第５章　目標達成に向けた施策 ･････････････････････････････････････ 31**

１　目標，施策の設定 ･･････････････････････････････････････････････ 31
２　施策一覧 ････････････････････････････････････････････････････････ 32
３　施策 ････････････････････････････････････････････････････････････ 34
目標１　骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善 ･････････････ 34
１-１　幹線交通，準幹線交通の維持 ･･････････････････････････････････ 34
１-２　乗務員確保に向けた取組 ･･････････････････････････････････････ 35
１-３　利用促進に向けた取組（全体の交通） ･･････････････････････････ 36
１-４　中広域のネットワークの検討体制づくり ････････････････････････ 37
目標２　幹線・準幹線交通を補助する地域交通の維持・改善 ･････････････ 38
２-１　地域内交通の導入，維持 ･･････････････････････････････････････ 38

2-2 地域との協働による継続的な取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
2-3 利用促進に向けた取組（地域内交通）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・40
2-4 新技術（自動運転等）の検討，導入・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
目標３ 市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
3-1 公共交通のバリアフリー推進（車両や情報案内等を含む）・・・・・・・42
3-2 地域内交通やタクシーの利用促進，活用の検討・・・・・・・・・・・・・・・・・43
3-3 多様な世代の自立した移動実現を目指した関係部署との連携・・・・・44
目標４ まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進・46
4-1 交通結節点の利用のしやすさ確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
4-2 モビリティ・ハブの整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
4-3 デジタル技術の活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・48
4-4 まちづくりとの連携・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49

**第６章　評価指標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 50**

**第７章　計画の進捗管理と事業推進体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 55**

# 第１章　はじめに

## 1　計画策定の背景，目的

市の最上位計画「調布市総合計画」では，まちの将来像として「ともに生きともに創る彩りのまち調布」を掲げており，その基本構想において，「誰もが安全で円滑に移動できる，交通環境が整ったまち」を目指しています。

市民の移動を支える公共交通に目を向けると，鉄道による東西方向の移動に加え，道路整備の進捗に伴い路線バスなどによる南北方向の移動を支えるネットワークの構築が着実に進展しています。一方，都市計画道路や地区内道路の整備がされていない地域では，路線バスが走行できる幅員の道路が少なく，公共交通のネットワークが及ばない場所も点在しています。また国分寺崖線や布田崖線による坂道の多さなど，市特有の地理的な特徴があります。

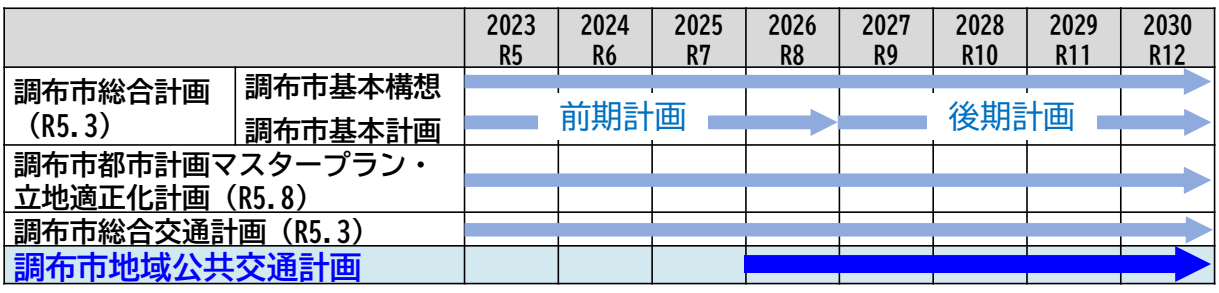
そうした中で，市は交通事業者と協力しながら，「調布市ミニバス」をはじめとする公共交通施策を推進し，市内の移動の利便性を確保してきました。昨今の社会情勢の変化により公共交通の在り方の変化を迫られている状況においても，市民の移動を支える地域公共交通を持続させていくためには，市，交通事業者，市民が相互理解のもと，計画的に取組を進める必要性が生じています。

さらに，近年は移動需要の多様化や情報技術の発展，地球環境への配慮など，地域交通やモビリティを取り巻く環境は大きな変化を迎えており，今後実施すべき交通施策を掲げた「調布市総合交通計画」の基本目標や基本方針に示す内容を実現していくには，持続可能で包摂的な公共交通の在り方など，幅広い視野での検討が望まれます。

以上を踏まえて，市の地域公共交通について，既存の公共交通や都市計画事業，市民の移動制約などを確かめつつ，地域に適した持続可能な公共交通の実現に向けた取組方針，目標，施策を示す計画として，令和 8（2026）年 3 月，「調布市地域公共交通計画」（以下，「本計画」という。）を策定します。

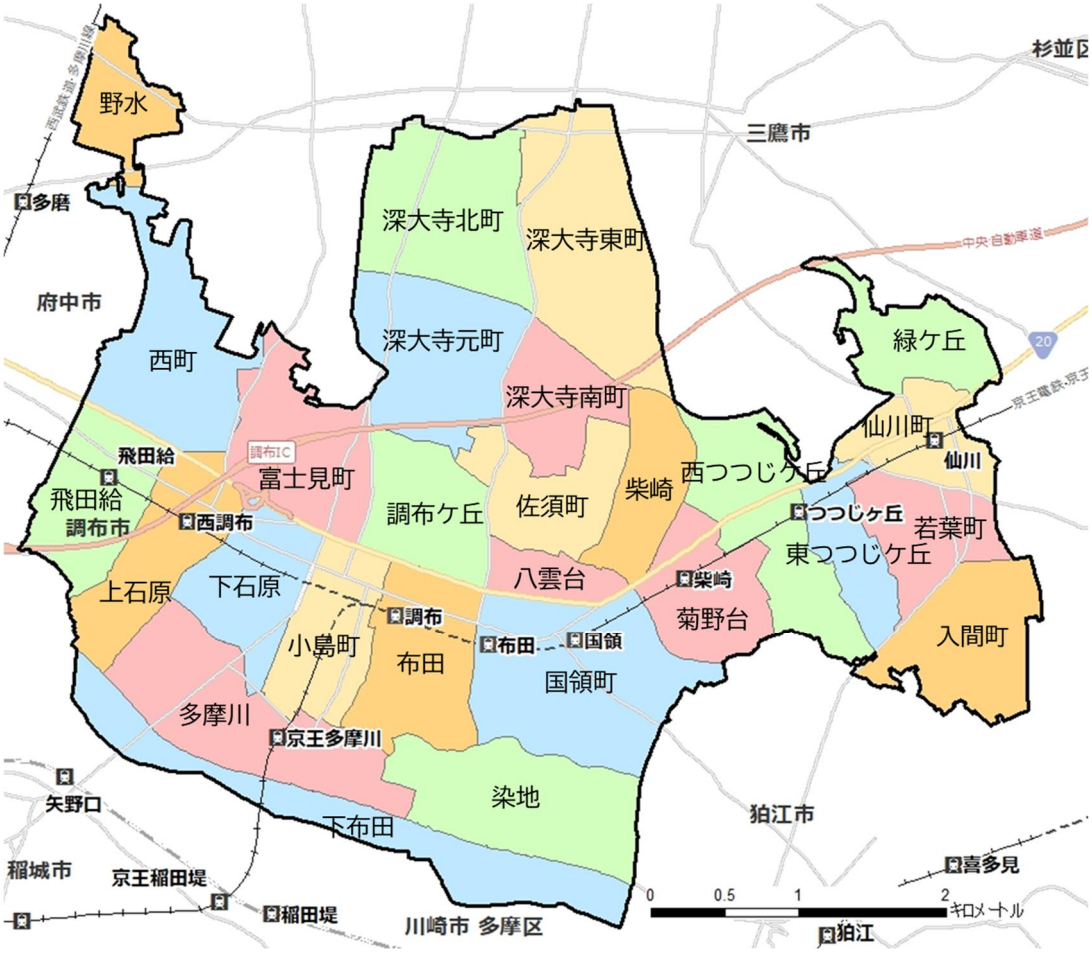
## 2　計画期間

本計画の計画期間は「調布市総合計画」の期間（令和 5（2023）年度～令和 12（2030）年度）と整合するよう令和 8（2026）年度～令和 12（2030）年度とします。計画期間内においては市の各種計画と連携して施策を実施します。



# ３　計画区域

計画区域は市全域とします。なお，公共交通ネットワークは近隣市区とつながり形成されているため，計画事業においては近隣市区と連携を図ることとします。




計画区域図

# ４　近年の社会動向

## （１）持続可能な開発目標（SDGs）

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は，平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載されている，令和 12（2030）年までに持続可能でより良い世界を目指す国際指標です。貧困や飢餓，ジェンダー平等などの問題から，働きがいや経済成長，気候変動に至るまで，21 世紀の世界が抱える様々な課題を包括的に捉えた 17 の目標と 169 のターゲットで構成され，地球上の「誰一人取り残さない（Leave No One Behind）」ことを誓っています。

本計画の上位計画である調布市総合計画では，調布市が目指すべき将来都市像を示した基本構想を定めており，この基本構想では，SDGs に掲げられた各目標の達成に資する取組を推進するため，環境問題やジェンダー平等などの視点を含め，様々な施策を展開していくことが不可欠としています。公共交通分野においても，施策 26「快適な公共交通環境の整備」で関連する目標を掲げており，本計画を通じて目標達成に向けた取組を実施します。

**施策26　快適な公共交通環境の整備**

**目的**
対象……市民，市内公共交通機関の利用者
意図……安全，快適，円滑に目的地まで移動できる

**施策と関連するSDGsの目標（ゴール）**



**施策の方向**

将来の交通需要や都市基盤の整備と合わせた効率的な公共交通ネットワークを形成するとともに，交通安全対策の推進，環境への負荷の少ない自転車利用の促進などを通じて，誰もが安心して移動できる快適な交通環境が整備されたまちづくりを進めます。

出典　調布市総合計画（令和５（2023）年３月）　基本計画（抜粋）

## （２）デジタル技術の活用，環境保全

近年，デジタル技術の活用，環境保全の推進が社会全体で求められています。

デジタル技術の進展，活用においては，「調布市デジタル化総合戦略 1.0」を策定し，「デジタルの活用で一人ひとりの幸せを実現する地域社会」を掲げ，デジタル技術を活用して市民一人ひとりのニーズに応じたサービス提供を目指しています。市民が必要なときに必要な情報を活用できる社会を目指し，モビリティ分野でのデータ活用を推進しています。

環境保全においては，令和３（2021）年３月に市長が「2050 年ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しています。また，令和８（2026）年３月策定予定の「調布市気候変動アクションプログラム」では，交通機関の脱炭素化のため，徒歩や自転車，公共交通機関など環境にやさしい移動手段や走行時に $CO_2$ を排出しない自動車（ZEV）の普及促進につながる環境整備を推進することとしています。



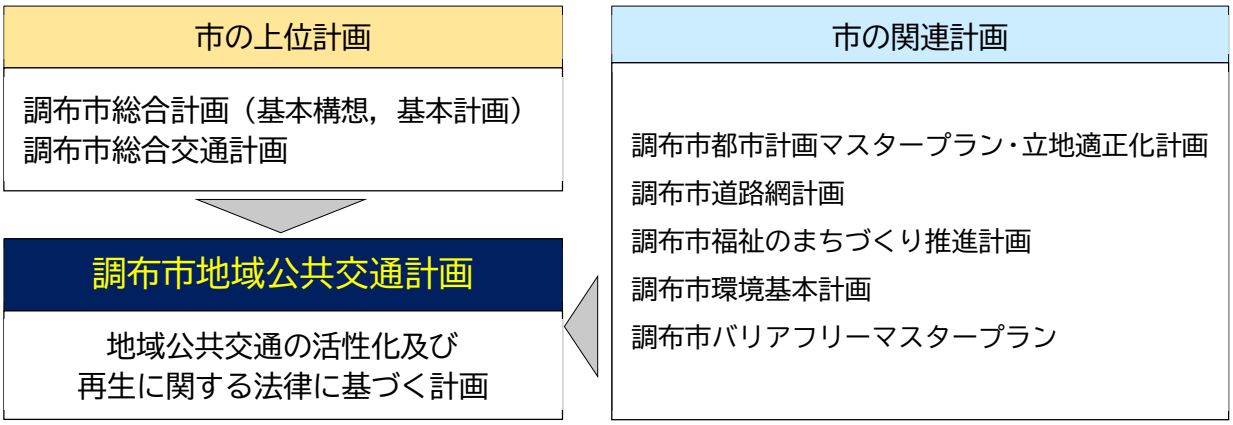



出典
（左）官民 ITS 構想・ロードマップ　これまでの取組と今後の ITS 構想の基本的考え方（令和３年 内閣官房 IT 総合戦略室）
（右）調布市地球温暖化対策啓発キャラクター「ゴヤたん」「完熟ゴヤたん」

# ５　上位・関連計画

本計画は上位計画である調布市総合計画，調布市総合交通計画及び調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画などの関連計画との整合を図ります。

**■計画の体系図**




**■上位・関連計画一覧**

**■東京における地域公共交通の基本方針**
**（令和 4（2022）年 3 月策定，令和 8（2026）年度中に改定予定）**

少子高齢化・人口減少の進行や，新型コロナ危機を契機とした「新しい日常」への対応，脱炭素社会の実現などが求められる中で，2040 年代における地域公共交通の目指す姿と，その実現に向けた取組の方向性を示した計画。多様な主体の参画とまちづくりとの連携により，地球環境と調和し，様々なニーズにきめ細かく対応できる，持続可能な地域公共交通サービスを実現することを理念とし，地域特性に応じ，鉄道・バス・コミュニティ交通・シェアモビリティ等が充実し，MaaS や自動運転などの新技術が活用され，誰もが快適に移動できる姿を目指す将来像として描いている。

**■調布市総合計画（基本構想・基本計画）（令和 5（2023）年 3 月）**

調布市における最上位計画であり，住民全体で共有する自治体の将来目標や施策を示した計画。まちの将来像として**「ともに生き ともに創る 彩りのまち調布」**を掲げるとともに，実現に向けて 8 つの基本目標を定めている。公共交通については，基本目標のうち「地域の特徴を生かした快適で利便性に富むまちをつくるために」実現のため，**「利便性の高い交通体系の確立」「快適な公共交通環境の整備」**に取り組むこととしている。

**■調布市総合交通計画（令和 5（2023）年 3 月）**

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した計画。
この中で，**「“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 つの基本目標が設定されている。
公共交通については，基本目標に基づき，**「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」**などに取り組むこととしている。

**■調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（令和 5（2023）年 8 月）**

都市計画マスタープランは，市の都市計画の基本的な考え方を示すものであり，市におけるまちづくりの総合的な指針となる計画。
立地適正化計画は，都市計画マスタープランで掲げるまちづくりの目標を実現するための方策として，集約型の地域構造への再編に向けた誘導方針を示すもの。
この中で，都市計画の目指すべき将来都市像として，**「住み続けたい 緑につつまれるまち 調布」**を掲げるとともに，拠点・軸からなる将来都市構造等を掲げている。公共交通に関しては，交通分野におけるまちづくりの基本方針として「交通利便性の向上のため，公共交通体系の充実を図る」こととし，**バス交通の充実，新たな都市交通環境の形成に向けた取組，バリアフリー重点整備地区の特定事業計画の支援・推進および各事業者が連携しやすい環境づくりに取り組むこととしている。**

**■調布市道路網計画（平成 28（2016）年 3 月策定，令和 8（2026）年 3 月改定予定）**

広域的な移動を支える都市計画道路を対象とした「広域道路網計画」と，広域的な道路を補完し地区内の移動を支える地区内道路を対象とした「地区内道路網計画」により構成した計画。
調布市の将来都市像の実現に必要な「目指すべき道路網」を設定し，整備優先度の考え方をまとめたうえで，優先的に整備すべき路線等を定めた「道路整備プログラム」を設定している。本計画に基づき，計画的な道路整備を推進している。
なお，本計画は，東京都と関係市区町で検討している「東京における都市計画道路の整備方針」と整合を図ることとしている。

**■調布市福祉のまちづくり推進計画（令和 6（2024）年 3 月）**

調布市福祉のまちづくり条例におけるユニバーサルデザインの理念に基づき，ハード・ソフトの両面から福祉のまちづくりに関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画。
公共交通に関しては，基本目標の 1 つである「誰もが移動・社会参加しやすいまちづくりの推進」に向けて，誰もが安全で快適に移動し，外出ができるよう，**高齢者，障害者等のニーズや状況等を踏まえて，移動支援に関する取組の充実を図る**こととしている。

**■調布市環境基本計画（令和 8（2026）年 3 月策定予定）**

環境保全に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため策定された計画。
公共交通に関しては，「みらいへつなぐ ちょうふ ゼロカーボンプロジェクト」の実現に向けて，省エネや創エネ等の取組，EV 等の普及と公共交通の利便性向上，資源循環の強化を一体で進めるプロジェクトを実施することとしている。
二酸化炭素排出の削減に向けて，環境負荷の小さい自動車利用や環境に配慮した移動手段の促進を目指すこととしている。

**■調布市バリアフリーマスタープラン（令和 4（2022）年 4 月）**

高齢者，障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づき，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る計画。
公共交通に関しては，移動等円滑化促進地区（駅を中心とした交通結節点を含む地区）のバリアフリー化の推進に向けた「バリアフリー方針」において，**公共交通のバリアフリー化の促進に向けた共通の配慮事項が整理**されている。

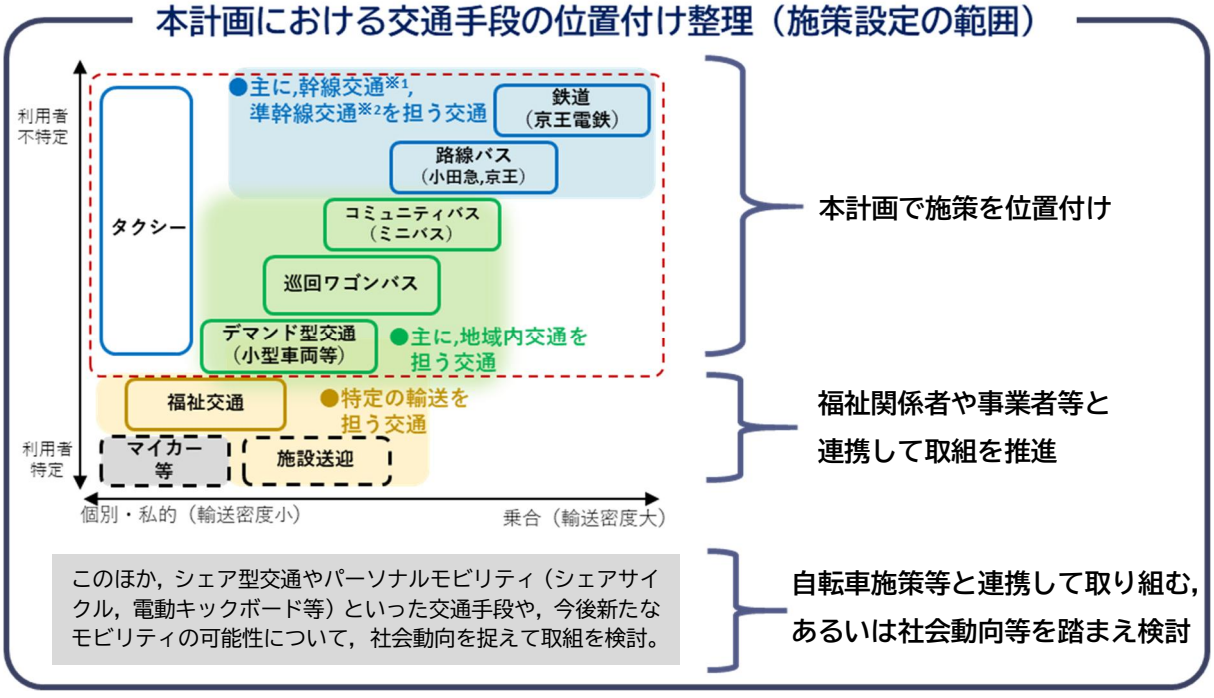
# ６　交通手段の対象範囲

市内には，鉄道や路線バスのように不特定多数が利用する乗合交通，地域の方が中心となる巡回ワゴンバスやデマンド型の乗合交通，個別に利用する乗用交通であるタクシーのほか，移動制約のある方※1 をはじめ特定の方が利用する福祉交通，施設送迎など，多様な交通手段があります。

本計画では，下図に示す多様な交通手段を市内交通手段として捉えていますが，計画に基づく施策の設定については，不特定多数の輸送手段となる乗合交通，乗用交通について主として位置付けています。福祉交通※2 や施設送迎については福祉分野等と連携しながら取り組むこととします。

また，シェア型交通やパーソナルモビリティ（シェアサイクル，電動キックボード等）といった交通手段，新たなモビリティの可能性については，社会的動向を捉えつつ検討していくこととします。

※1：交通工学用語では「心身機能の障害あるいは低下などにより健常な人に比べて移動に制約がかかる人」を移動制約者として定義しており，高齢者，障がい者，妊産婦，子連れの人，荷物を持った人などが含まれる。
※2：公共交通機関の利用が困難な高齢者や障害者，要介護者などを対象に，移動を支援するための個別輸送サービスを示す。福祉有償運送や福祉タクシー，あるいは福祉施設の送迎サービス等が該当する。




## 将来目指す姿

公共交通を中心としながら福祉交通，個別交通と連携し，一体となり移動しやすい調布市を目指していく

（例：公共交通における地域内交通の役割の拡大により，公共交通と福祉交通の境界カバーやつながりを深める）

**公共交通**　**福祉交通**　**個別交通**

※1 幹線交通　：市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線
※2 準幹線交通：市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

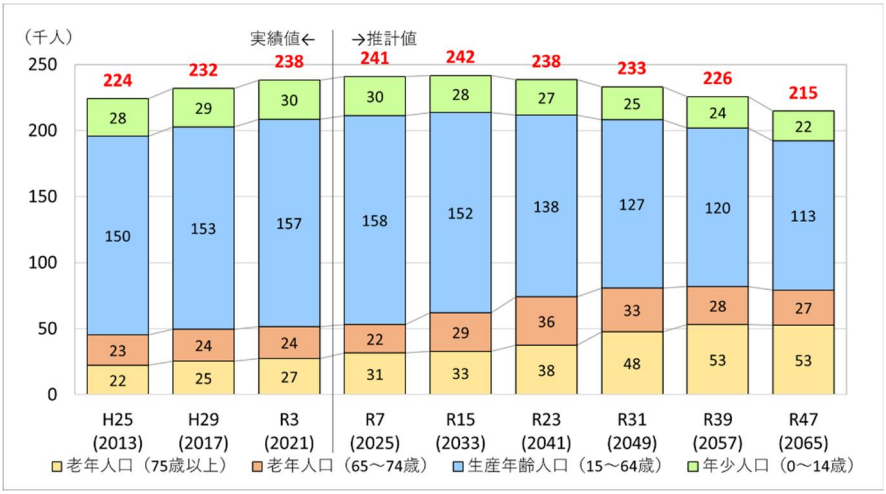
# 第２章　公共交通をとりまく現状と課題

## １　公共交通をとりまく現状

### （１）人口推移

市の総人口は概ね横ばいに推移していますが，今後は緩やかな減少傾向となります。年代別にみると，今後は高齢化率が大きく上昇する予測となっています。

調布市の人口推移



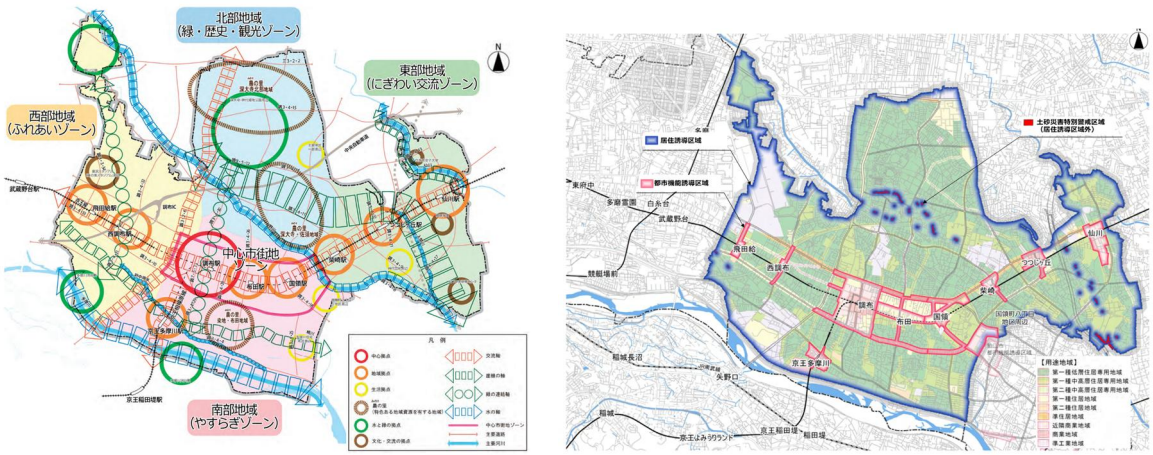

出典　調布市基本計画現況値：住民基本台帳人口（外国人を含む）
（各年 10 月 1 日現在）

### （２）調布市の将来都市構造

調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画では，市の将来都市構造を示しています。

都市計画マスタープランでは，目指すべき将来都市構造図において拠点や軸を定め，それらを有機的につなぐことで各拠点間のネットワークの強化を図っていくこととしています。また立地適正化計画では，駅周辺などのまちづくりの拠点への都市機能の誘導を図るほか，人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することとしています。

調布市将来都市構造

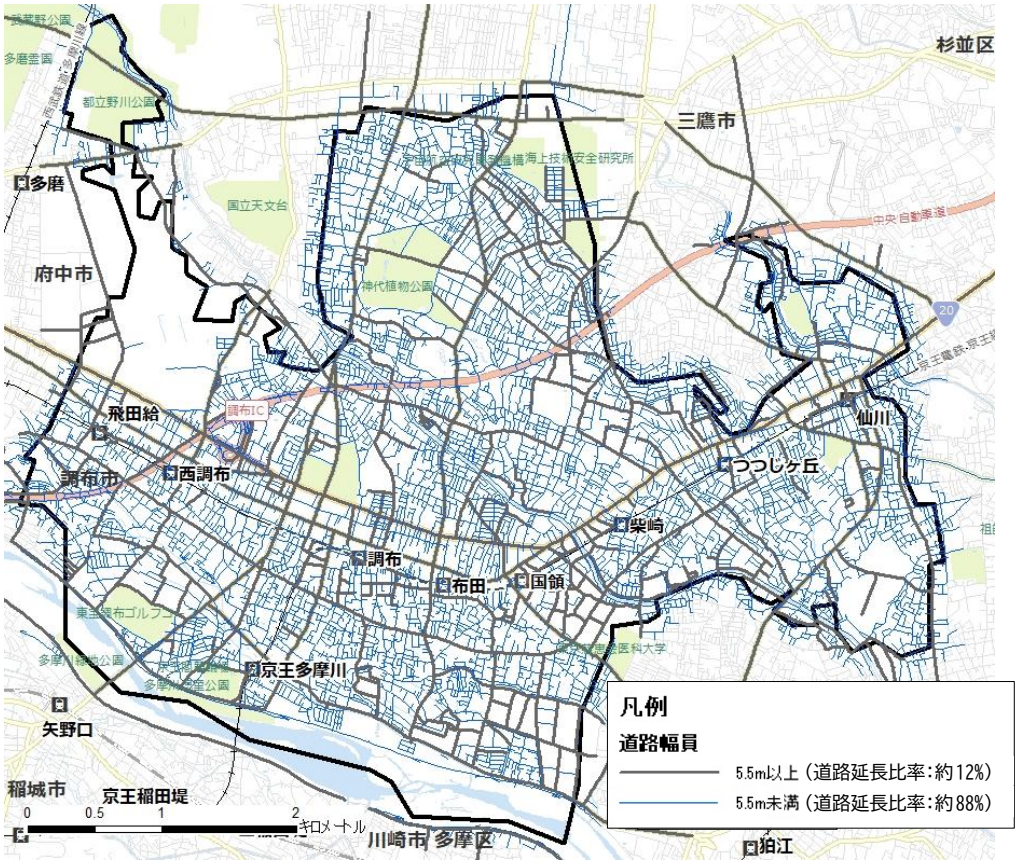



出典　調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画における将来都市構造図（左）
及び居住・都市施設誘導区域（右）

## （３）道路の現状

下図は，調布市内の道路の現況幅員状況を表したものです。市内では，細街路（幅員 5.5m 未満）も多く存在しており，このような箇所では，大型・中型バス等の通行が難しい区間がある点に留意が必要です。

幅員別の道路状況




出典　数値地図（国土基本情報）

## （４）調布市内の公共交通ネットワーク

市の公共交通ネットワークは，東西の移動を中心とした鉄道（京王線・京王相模原線）が，南北の移動を中心としたバス路線（小田急バス，京王バス）が，各々の中心的役割を担っています。バス路線については，武蔵境通りなどを中心に，相当に運行本数の多い路線があります。

これらの公共交通網が及ばない地域や区間を，ミニバスやタクシーといった交通手段が補完する役割を担っています。

居住人口は，市内全体に分布していますが，特に駅周辺やバス路線沿線の周辺に集積が見られます。

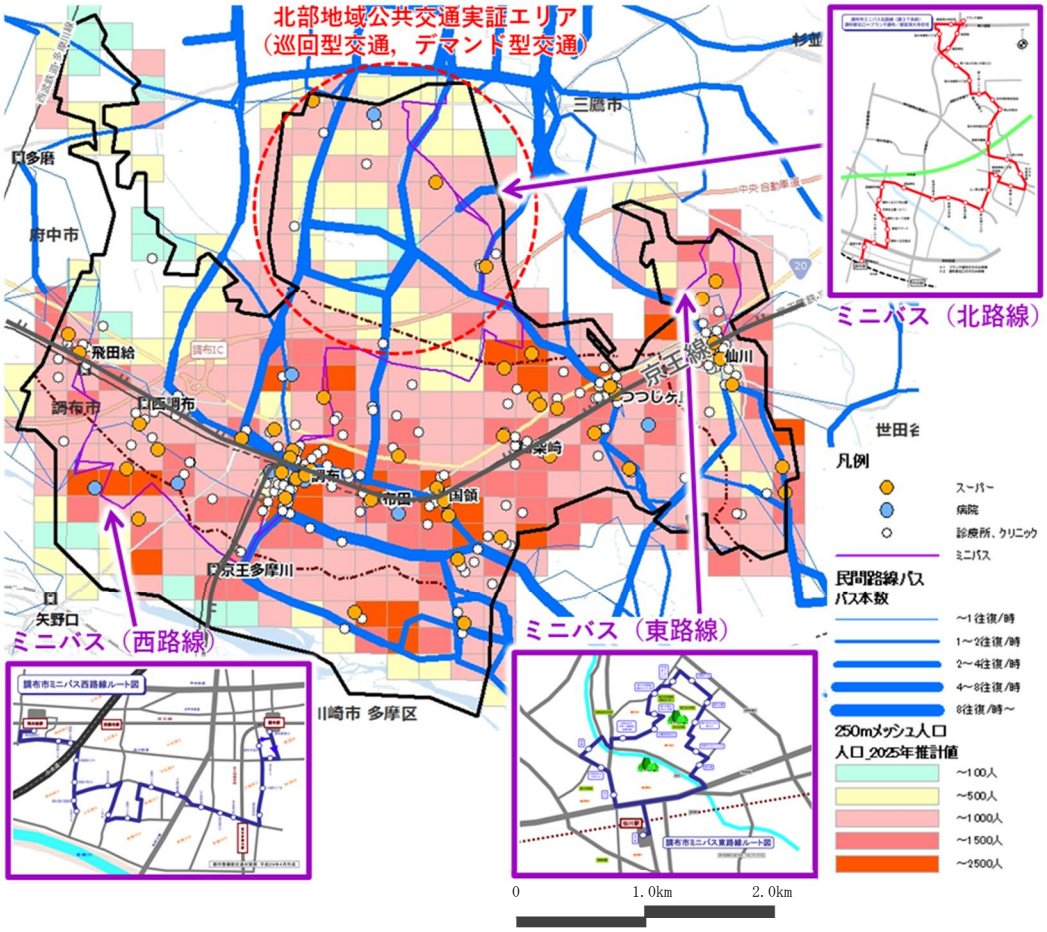
市内の公共交通の一例（左から路線バス，ミニバス，タクシー）





出典　事業者提供

調布市周辺の鉄道・バスネットワークと人口分布，施設分布



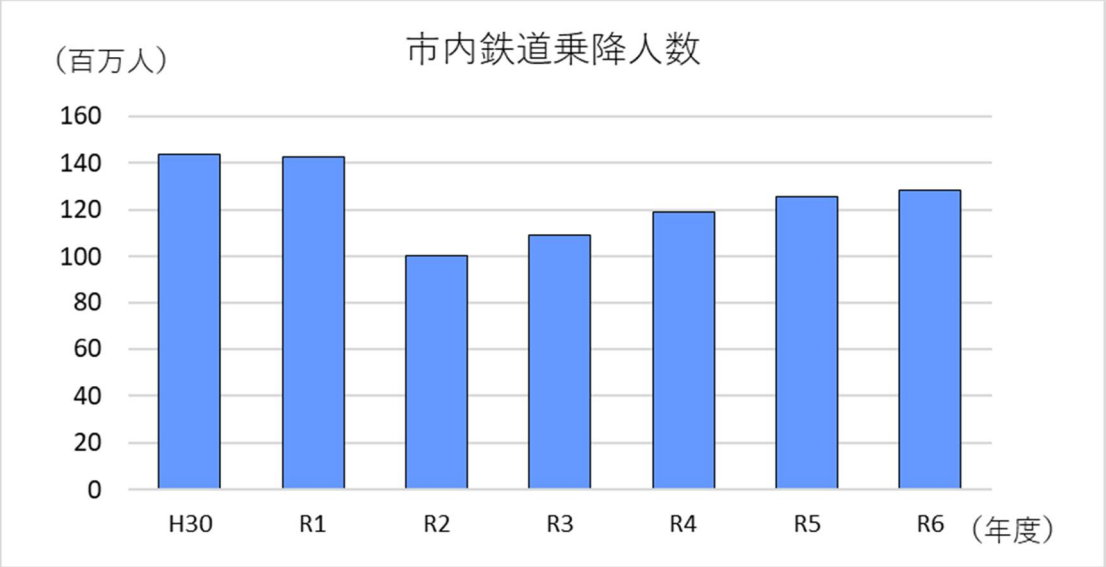

出典：令和 2 年国勢調査，国土数値情報

■市内の代表的な公共交通機関

| 分類 | 事業者等 | 概要 |
|---|---|---|
| 鉄道 | 京王電鉄㈱ | 京王線，京王相模原線が東西を中心に整備されており，駅周辺の人口密度が高くなっている。 |
| 路線バス | 小田急バス㈱<br>京王バス㈱<br>（ミニバス） | 小田急バス、京王バスのほかミニバスが運行。調布駅やつつじヶ丘駅，仙川駅等を拠点に放射状に路線が伸びている。<br>路線バス・ミニバスともに運転手不足等の影響もあり減便等のダイヤ改正が行われている。 |
| 高速バス | 京王バス㈱<br>東京空港交通㈱ | 調布駅～東京ディズニーリゾート線<br>調布駅～羽田空港線<br>調布駅～成田空港線 |
| タクシー・福祉交通 | イースタンモータース調布㈱<br>京王自動車㈱<br>日本交通立川㈱<br>美善交通㈱<br>介護タクシーケアレスキュー<br>介護タクシーすまいるハイケア<br>武蔵野コアラ（NPO 法人）他 | 一般タクシーのほか，福祉限定の介護タクシーや福祉有償運送が運行されている。 |
| その他 | 北部地域公共交通（実証） | 北部地域においてミニバス北路線一部区間の代替として巡回型交通やデマンド型交通の実証運行に取り組んできている。 |

### （５）鉄道の利用者数

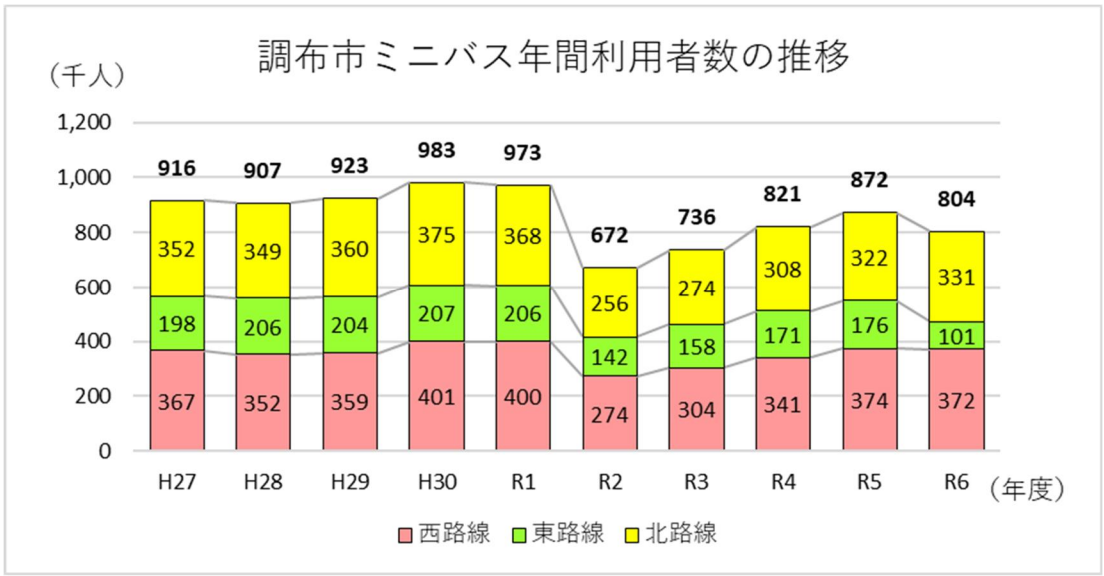
コロナ前の令和元（2019）年度まで利用者は増加傾向にありました。令和 3（2021）年度以降，利用者数が緩やかに回復しています。




出典　平成 30（2018）年度～令和 5（2023）年度：東京都統計年鑑，
令和 6（2024）年度：京王電鉄 HP

### （６）ミニバスの利用者数

ミニバス利用者も鉄道と同様，コロナ禍の令和 2（2020）年度に利用者数が大幅に減少しています。




出典　調布市資料

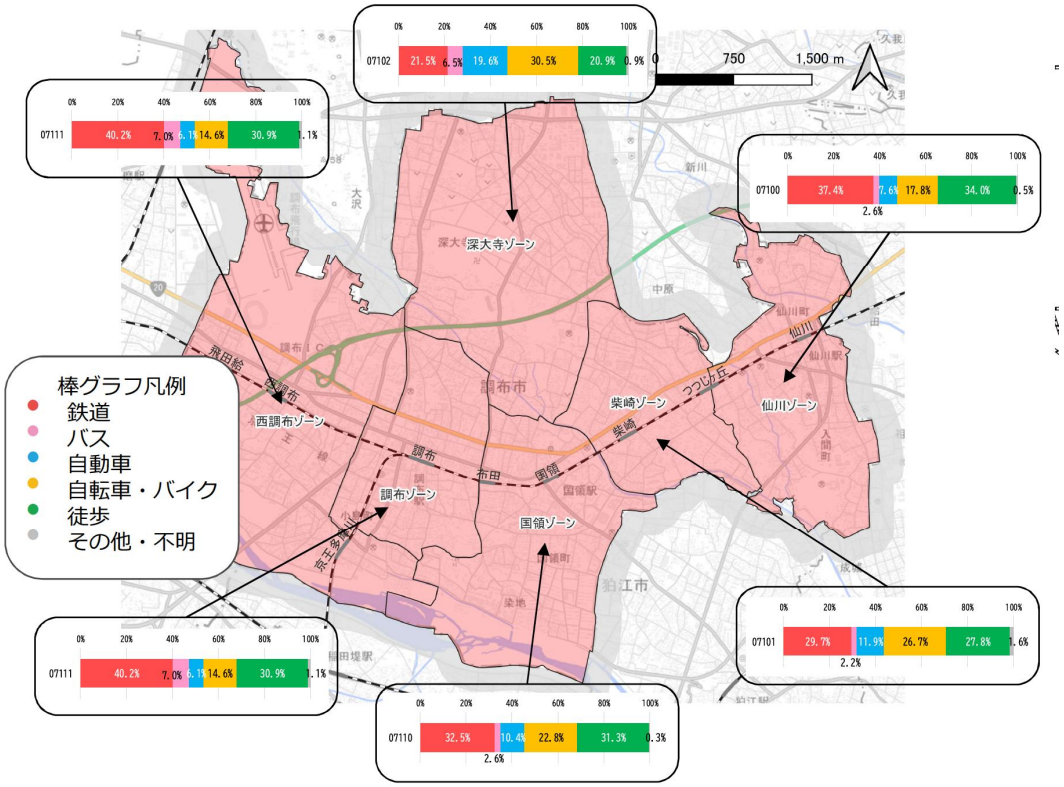
### （７）移動特性

P. 11 上図は市内の代表交通手段分担率（ある目的を持った 1 回の移動において主に利用された交通手段（代表交通手段）の割合のこと），居住地別の初乗り駅を整理したものです。

代表交通手段をみると，多くの地域で鉄道の分担率が高くなっていますが，深大寺ゾーンや国領ゾーンにおいては自転車・バイクや徒歩の割合が高い傾向にあります。

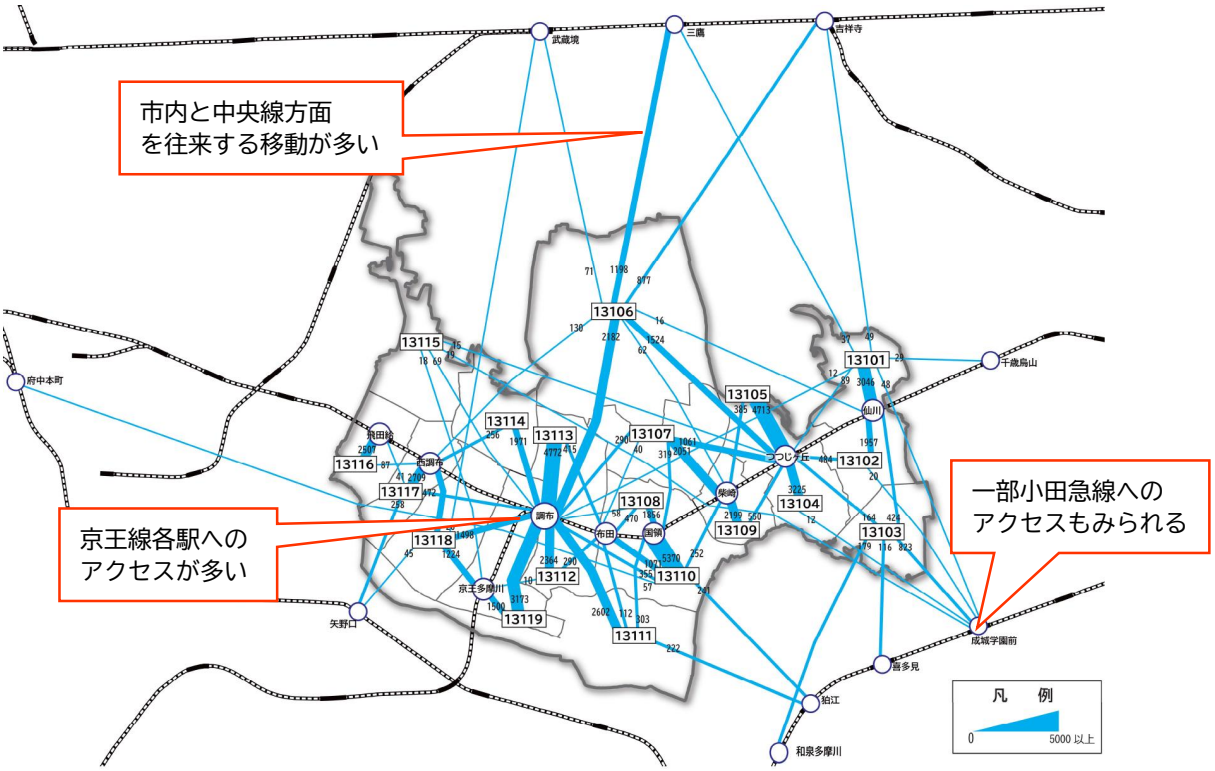
居住地別の初乗り駅をみると，基本的には，京王線の各駅へのアクセスとなっていますが，一部中央線，小田急線の各駅へのアクセスもみられます。また，鉄道駅から離れた地域に住む人は，バスや自転車等を利用して鉄道駅にアクセスしている状況もみられます。

小ゾーン別代表交通手段分担率（乗降計）




出典　第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

居住地別の初乗り駅



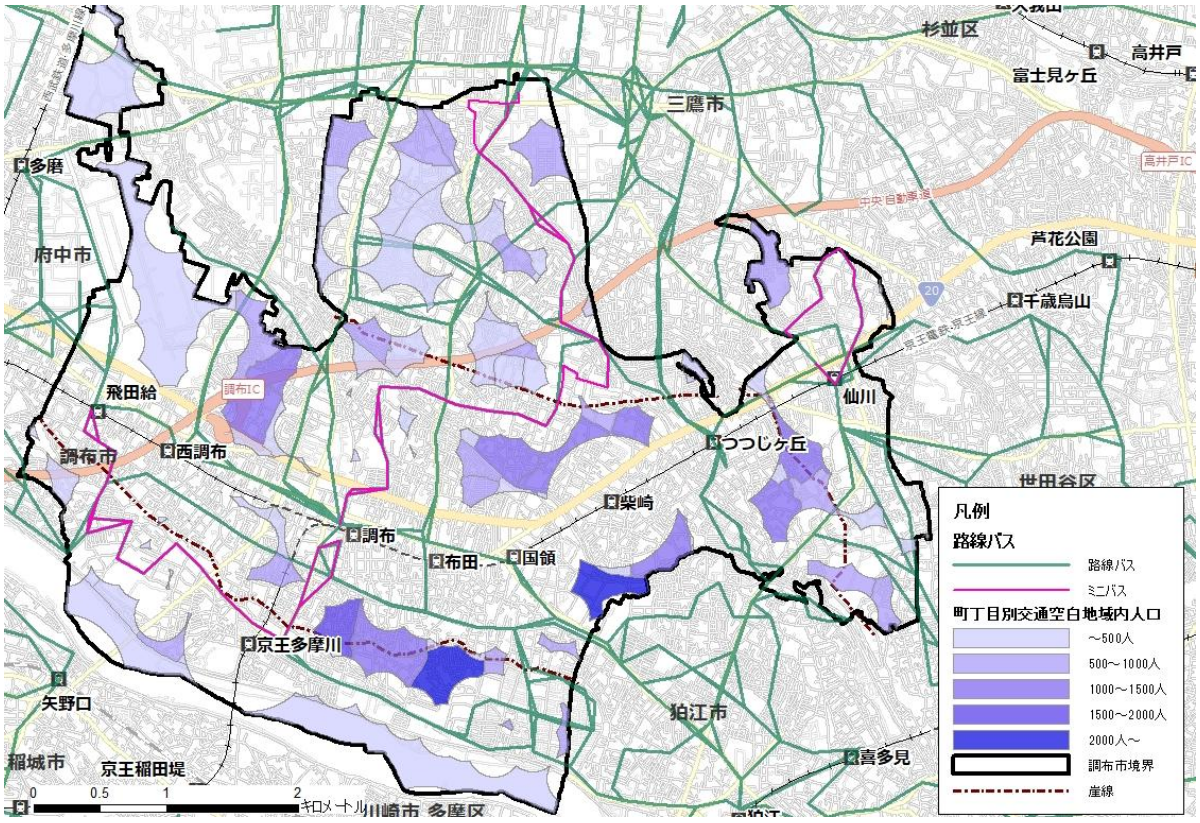

出典　第 12 回大都市交通センサス調査

### （８）公共交通空白地域

市の公共交通空白地域（駅から 500m 以上かつバス停から 200m 以上離れている地域）は下図のとおりです。なお，ここで示す公共交通空白地域は，「地域公共交通づくりハンドブック」（国土交通省）が定める「駅やバス停から一定の距離を超えた地域」としています。

駅勢圏（駅から 500m 圏内），バス停勢圏（バス停から 200m 圏内）は市内を概ねカバーしていますが，一部に公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）が存在しています。本計画ではこれらの状況に加えた分析を行い，第 4 章において，市の交通空白の考えを整理します。

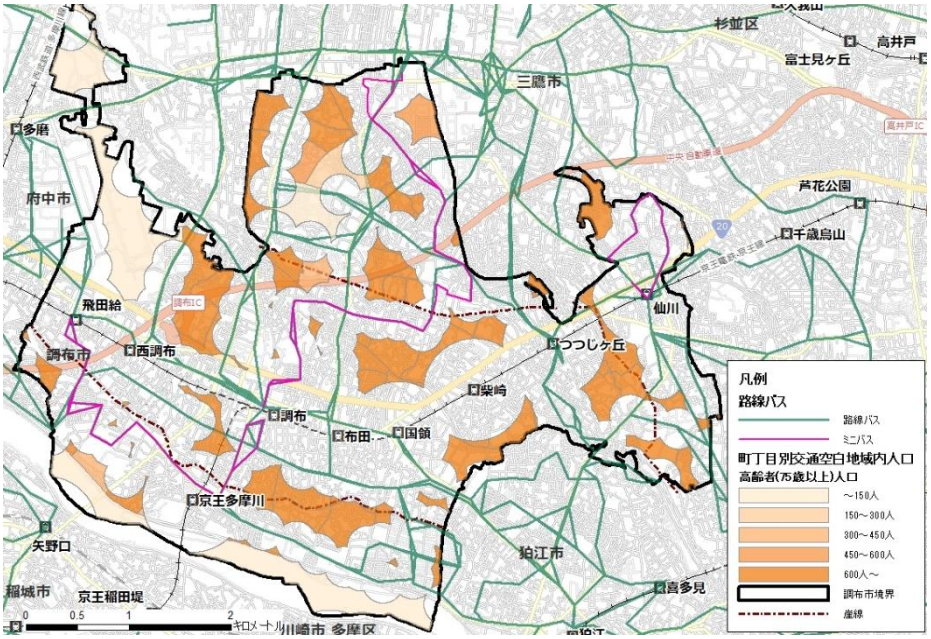
市内の公共交通空白地域と人口分布




出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報

下図は市内の公共交通空白地域に居住する（公共交通空白地域を対象とした）75 歳以上の人口分布を示したものです。75 歳以上の高齢者が空白地域に広く分布していることがわかります。

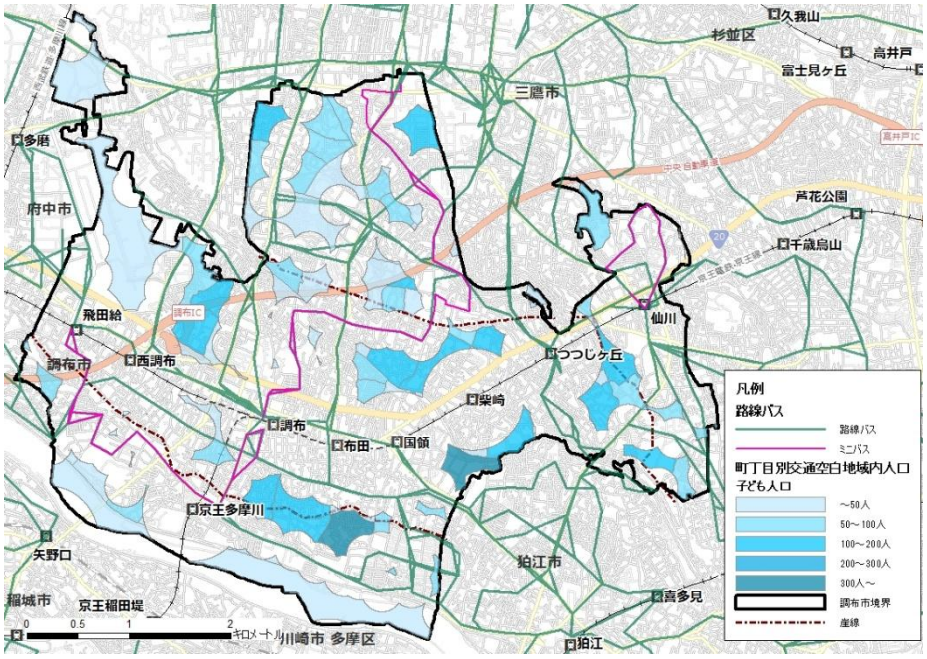
市内の公共交通空白地域と 75 歳以上人口分布




出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報

また，下図は市内の公共交通空白地域に居住する（公共交通空白地域を対象とした）子どもの人口分布を示したものです。75 歳以上の高齢者と同様，空白地域に広く分布しています。

市内の公共交通空白地域と子ども人口分布




出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報

# ２　公共交通に対する市民の声

市の公共交通について，多様なニーズを把握するとともに本計画へ反映するため，市内にお住まいの高齢者世帯，子育て世帯及び小学生保護者を対象とした「アンケート調査」や，福祉作業所での移動制約者への「ヒアリング」，駅周辺並びに公共施設での「オープンハウス」を実施しました。実施結果の概要を以下に整理します。

## （１）アンケート調査（令和７（2025）年度実施）

令和７（2025）年 7～8 月に実施した各種アンケート調査の実施概要，結果概要は以下のとおりです。

市民の困りごととして，高齢者では将来の移動への不安や公共交通の運行頻度，子育て世帯では移動手段の不足，希望時間帯の公共交通の不足，高低差等の地理的制約を挙げる声が多く寄せられています。

アンケート調査の実施概要，結果概要

| | | ①高齢者アンケート | ②子育て世帯アンケート ※2 | ③市民アンケート |
|---|---|---|---|---|
| 調査対象 | 対象条件 | 対象地域在住の 65 歳以上 | 対象地域在住の６歳以下の子どもがいる世帯 ※２：小学生保護者 | 市民 |
| | 対象地域 | ※１ | ※１ | 市全域 |
| | 回答方法 | アンケート用紙より回答（Web 回答も併用） | アンケート用紙より回答（Web 回答も併用） | 市報より Web 回答 |
| 回答者数／配布数 | | 682／2，000（回答率 34.1%） | 252／1，000（回答率 25.2%）（※２　429／―） | 41／― |
| 外出状況について | | ○9 割が普段から外出。<br>○午前中の移動が多い。<br>○徒歩，バスの移動が多い。 | ○午前中の移動が多い。平日は 17 時台の移動も多い。<br>○徒歩，自転車の移動が多い。 | ○8 割が普段から外出。<br>○午前中の移動が多い。<br>○徒歩の移動が多い。 |
| 困りごとについて | | ○「今は困っていないが，将来の移動が不安」の回答が多い。<br>○運行頻度の増加を求める声が多い。 | ○移動手段の不足，希望時間帯の公共交通の不足，高低差等の地理的制約での困りごとが多い。<br>○雨天時は移動手段を変える方が多い。 | ○「困りごとはない」が多い。<br>○自宅周辺等，さまざまな場所で乗降できる移動手段を求める声が多い。 |

※１：住民基本台帳より下記のエリアにお住まいの 65 歳以上の方を対象に無作為抽出
・鉄道駅から 500m，バス停から 200m以遠の面積比率が 25%以上の町字
・令和 5（2023）年度アンケートでバスに対する不満が 50%以上の町字
※２：参考として小学生保護者アンケートも実施。回答結果としては子育て世帯と同様の傾向が見られた。

### （２）移動制約者へのヒアリング

令和 7（2025）年 10 月に実施した福祉作業所での移動制約者へのヒアリング結果の概要は以下のとおりです。

基本的な日常生活（通勤や通院など）に関しては大きな問題はなく移動をしている方が多い傾向にありますが，駅の改修工事などによる環境の変化や，案内などが不十分でわかりにくい場合は困ってしまうという声もあります。その他，バスの便数が少ないことや混雑による遅延，雨天時の混雑など，公共交通に対する意見をいただきました。

○施設利用者の困りごと・意見（一例）
・駅改修工事等，普段の移動経路と異なる場合，目的地への到達が難しい場合も多い。
・困ったときに気軽に人に聞きづらい。
・駅前のバス停位置などがわかりづらく案内が不十分である。
・車やバスの遅延は困る。
・雨天時はバス利用者が多く，乗降が大変である。
・バスの本数が少なく不便である。　など

### （３）オープンハウス

令和 7（2025）年 11 月に実施したオープンハウス（説明パネル等の展示と併せ，参加者の質問等に対して適切に説明をさせて頂くとともに，意見等を伺う形式）の開催概要，困りごとや意見（抜粋）は以下のとおりです。

○西部地域（日付：11 月 13 日(木)　会場：西調布駅南側敷地　参加者：35 名）
ミニバスの運行本数が少ない／ミニバスに愛称を付けたらどうか／雨の日の移動が大変／電車やバスが混んでいる　など
○東部地域（日付：11 月 14 日(金)　会場：仙川駅南口ロータリー　参加者：93 名）
自転車を運転するのが怖い／電車やバスが混んでいる／狭い道路に過度に車が入り込まないまちづくりが必要だ／バスの終発が早い　など
○北部地域（日付：11 月 15 日(土)　会場：深大寺地域福祉センター　参加者：13 名）
地域内を運行する交通があり，ありがたい／買い物施設までの距離が遠い　など
○南部地域（日付：11 月 15 日(土)　会場：調布駅前　参加者：111 名）
バスの減便は困る／運転が難しい高齢者は生活がしづらい／府中方面のバスが欲しい　など

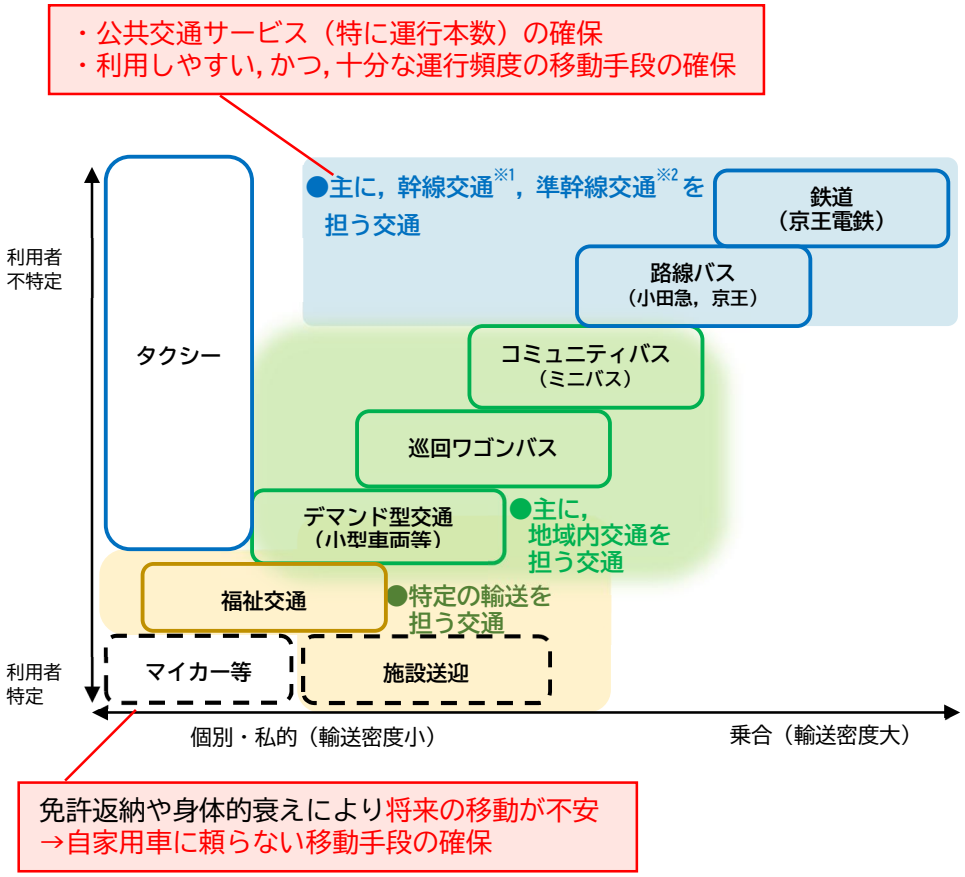
# ３　公共交通をとりまく課題

本章で示した公共交通に関する各情報や市民意見を参考に，公共交通をとりまく課題を属性別に整理します。

市民の移動実態，困りごとの状況を踏まえると，現在の公共交通環境における課題のほか，福祉交通等との領域（役割）を踏まえた課題解決の取組が求められます。現在の公共交通環境を改善するとともに，市民の皆様の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と，多様な主体との連携により，将来は領域間を埋めるシームレスな移動環境の構築が必要です。

**■高齢者・子育て世代の課題**

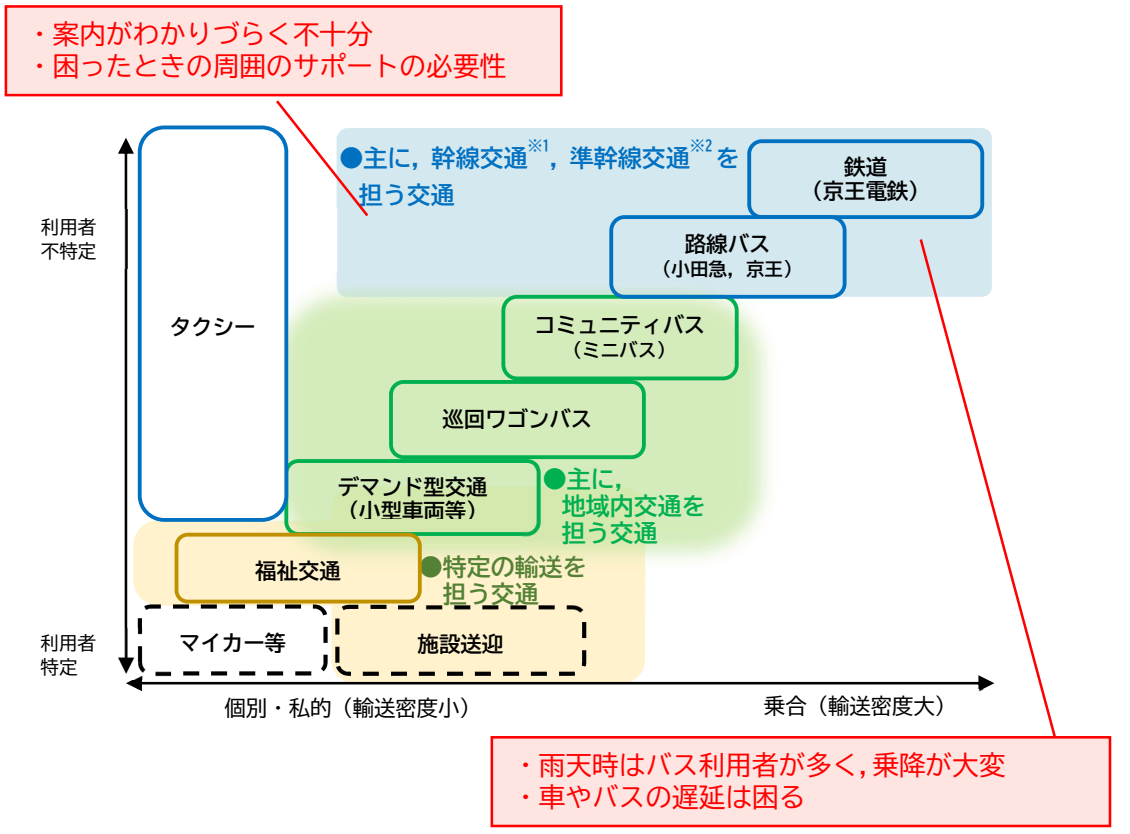
高齢者や子育て世代は，既存の公共交通サービスの運行本数の少なさなど利便性に課題を感じています。特に高齢者は，将来の免許返納に備え自家用車に依存しない移動環境を求めています。




※1 幹線交通　：市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線
※2 準幹線交通：市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

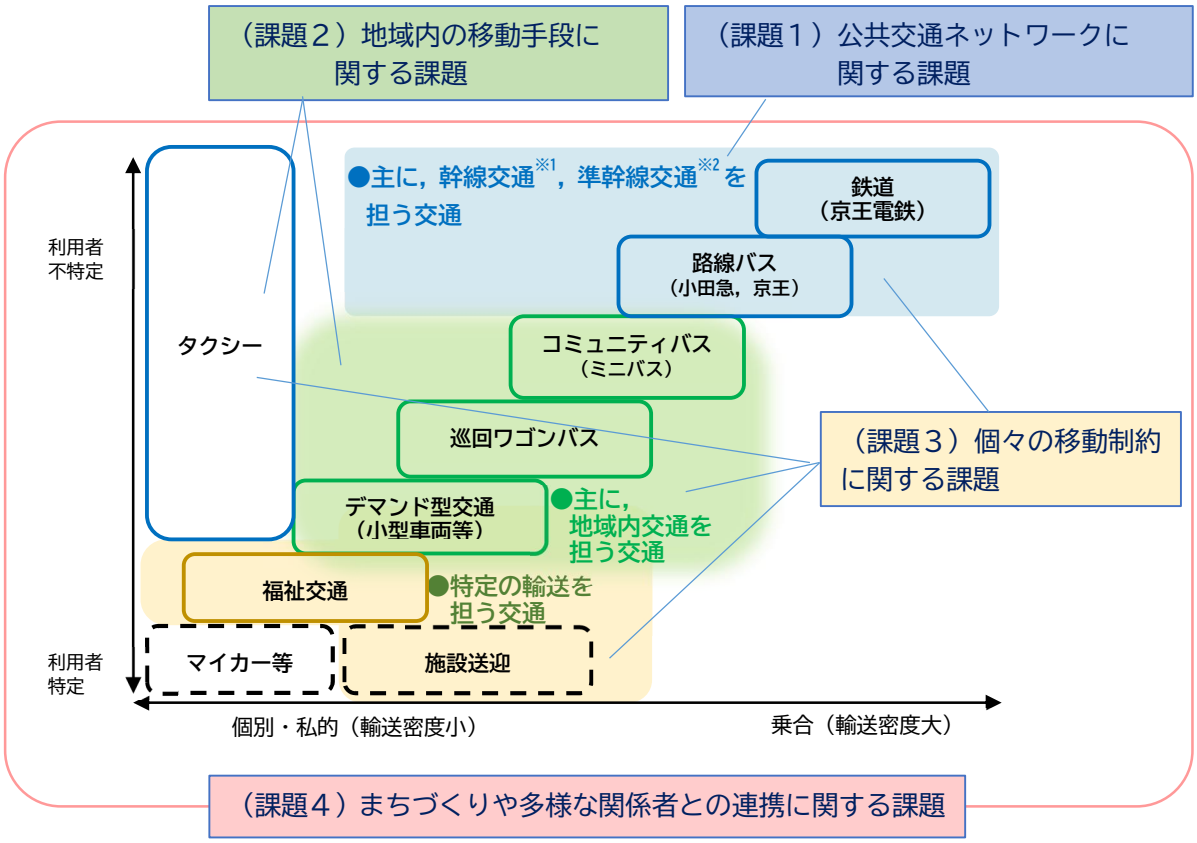
**■障がいのある方の課題**

障害の特性に応じた配慮が必要な方で，公共交通を利用している方は多くいる一方，既存の公共交通の案内のわかりにくさや，困ったときに気軽に人に聞きづらさ（心のバリアフリー）などの課題を感じています。また，雨天時の混雑や，バスの遅延なども課題を感じています。




※1 幹線交通　：市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線
※2 準幹線交通：市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

以上を踏まえ，市の公共交通を取りまく課題として，以下の４つの視点を整理します。



＜公共交通をとりまく課題＞

## （課題１）公共交通ネットワークに関する課題

・現状では，各駅から南北方向に向けて骨格となるバス路線が充実しています。
・近年の運転士の労働環境改善に伴い長時間労働が削減された一方，同等のサービス水準の提供に必要とする運転士の人数が増え，運転士不足の影響は大きくなっていることを踏まえると，現状の運行サービスが将来にわたり維持されるかは不透明です。
・バスのり場の待合環境，情報提供手段の充実など，運行サービス維持に関連した取組も必要です。
→将来に向け，幹線交通※1 準幹線交通※2 としての高いサービスを持続すべき路線の明確化，持続に向けて行政が支援できる内容，行政と事業者が相互に取り組むことが必要です。

※1 幹線交通　：市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線
※2 準幹線交通：市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

## （課題２）地域内の移動手段に関する課題

・骨格となるバス路線網を補完する形で，各地域においてミニバス（西路線・北路線・東路線）やデマンド型交通（実証）などを運行しています。北部地域でのデマンド型交通の実証運行をはじめ，それらの利便性や持続性にも課題があります。
→骨格となるバス路線を補完する交通として，地域などの関係者と連携し，持続可能な地域内の移動手段を確保していくことが必要です。

## （課題３）個々の移動制約に関する課題

・高齢者数の増加など，バリアフリーの更なる推進が必要となっています。
・心身障害者交通（おでかけサポート手当），福祉有償運送，タクシー事業者主体の陣痛タクシーなどのサービスが展開されていますが，それらの適用対象ではないような移動制約者（高齢の方や子育て世代など）への支援についても検討が必要です。
→鉄道やバスでの対応が困難な世代，地域に対し，移動のしやすさの確保を目指し，福祉交通との連携も含む対応が必要です。

## （課題４）まちづくりや多様な関係者との連携に関する課題

・調布駅前広場や京王線鉄道敷地の整備，各地区でのまちづくりの展開など，現在と将来の市街地の変化に合わせた交通計画まちづくりの視点も重要な視点です。
・各地域との協働体制の構築や行政，交通事業者，関係機関との連携体制の構築が重要となってきます。
→これら，まちづくりや組織の協働を念頭に，各種移動手段確保の取組を進めていくことが必要です。

# 第３章　基本方針と目標

## １　基本方針，考え方，目標

市の公共交通を取りまく課題に対して，以下の基本方針，考え方のもと，4 つの目標を掲げ取り組みます。

市民，事業者，市及び関係者の協働により，基本方針に掲げる「ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通」の実現を目指します。

### （１）基本方針

**ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通**

### （２）基本的な考え方

| 都市交通ネットワーク（バス路線等）の考え方 | 誰もが移動しやすい地域モビリティの考え方 | まちづくり，地域との連携，協働の考え方 |
|---|---|---|
| ・幹線交通，準幹線交通を担う民間バス路線を中心に，交通ネットワークの「幹」として高いサービス水準の維持に交通事業者とともに取り組みます。 | ・幹線・準幹線でカバーできない地域内交通として，地域住民等と協働で導入や維持に取り組みます。<br>・移動制約者，様々な世代の移動環境改善に取り組みます。 | ・拠点形成，賑わいづくりなどのまちづくりと一体となった交通環境整備，確保に取り組みます。<br>・多様な関係者とともに，協働で交通の維持に取り組みます。 |

### （３）目標

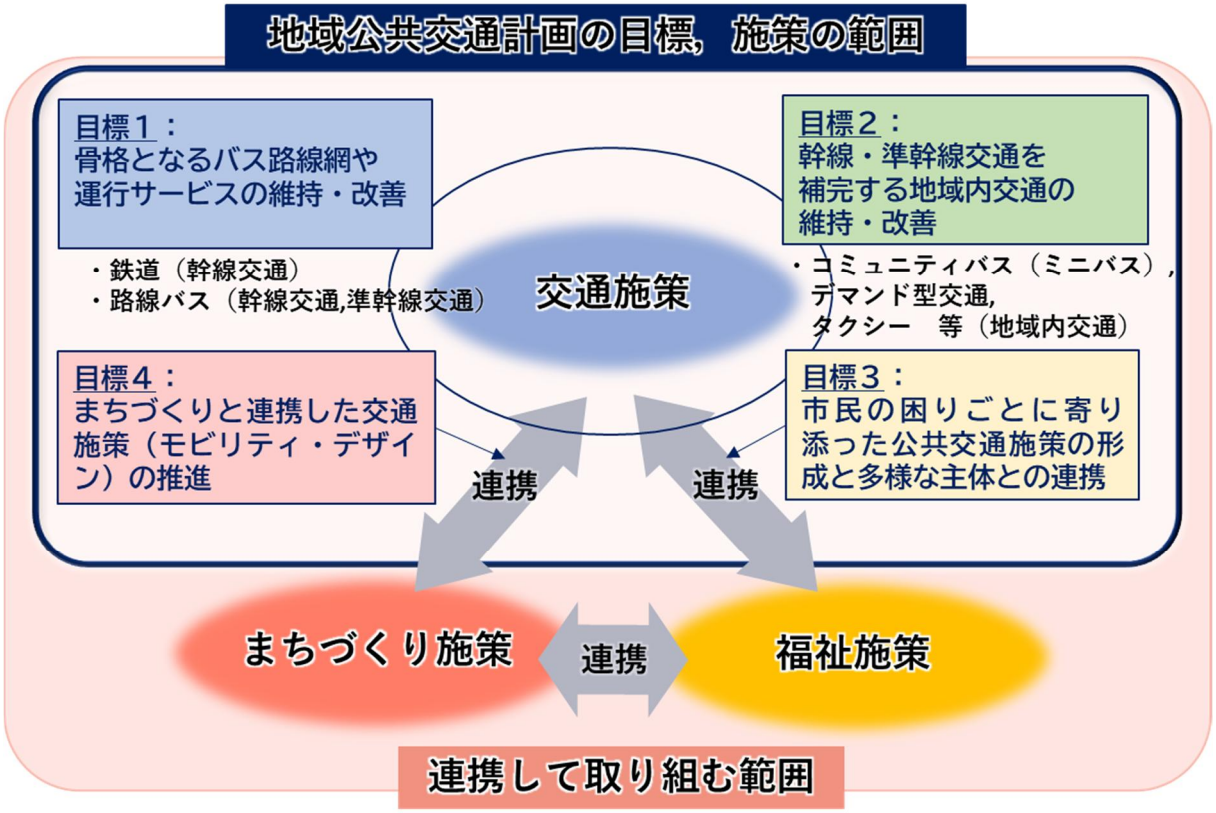
4 つの目標の各取組により「ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通」の実現を目指します。

| 目標１： | 目標２： | 目標３： | 目標４： |
|---|---|---|---|
| 骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善 | 幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善 | 市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携 | まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進 |

## ２　目標，施策の体系

前項に示す地域公共交通計画における４つの目標は，「交通施策（分野）」を軸として取り組むとともに，「福祉施策（分野）」，「まちづくり施策（分野）」など，他施策（分野）と連携を図りながら取り組むことを目指します。

目標３は福祉施策との連携，目標４はまちづくり施策との連携が重要であり，関連計画や事業と連携しながら，「ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通」の実現を目指します。




**ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通　を目指す**

目標・施策体系のイメージ

# 第４章　市が目指す公共交通ネットワーク

## １　公共交通の「幹」,「枝，葉」のイメージ

市の公共交通は東西を中心とした鉄道及び鉄道各駅から南北方向へ向けたバス路線を中心としたネットワークが形成されています。

近年の運転士の労働環境改善に伴い長時間労働が削減された一方で，同等のサービスの提供に必要とする運転士の人数が増え，運転士不足の影響は大きくなっていることを踏まえると，現状の運行サービスが将来にわたり維持されるかは不透明です。将来に向け，幹線交通・準幹線交通として持続すべき路線の明確化，持続に向けて行政が支援できる内容，市民と事業者，市が相互に取り組む点などの整理が必要です。

本計画では，市内の公共交通の「幹」,「枝・葉」を設定し，路線やサービスの維持なども含めた市が目指す公共交通ネットワークの姿を示します。

**＜市の公共交通ネットワークの目指す姿＞**

市の公共交通は，東西を中心とした鉄道（京王線・京王相模原線）と南北を中心としたバス路線が，市内及び市外への移動の重要な軸となっています。こうした交通ネットワークの特性（現状）を生かし，市内の公共交通ネットワークの将来の目指す姿を設定します。

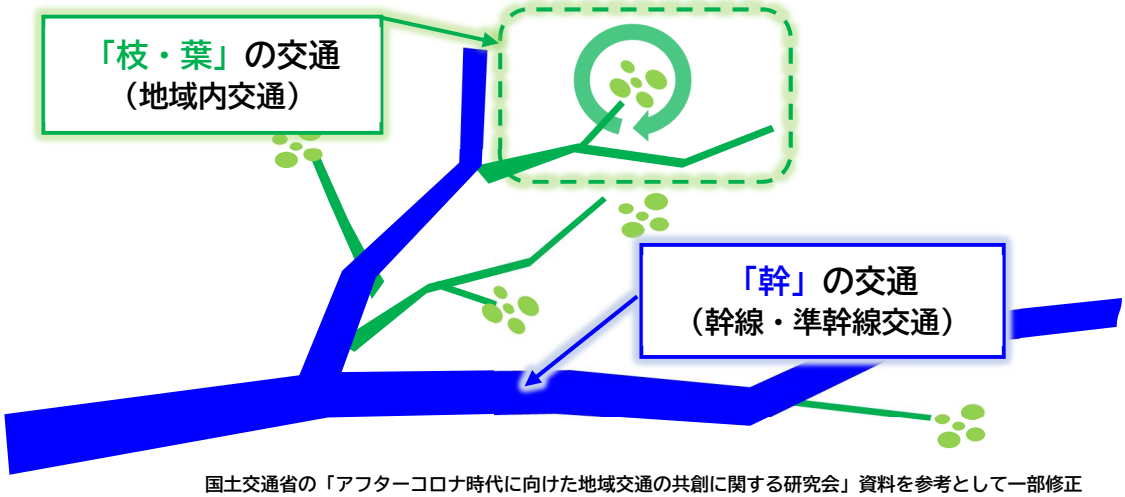
**■幹の交通**

・東西を中心とした鉄道や，南北を中心とした民間バス路線を「幹となる交通」と捉えます。バス路線として 1 日 100 本以上など高サービス水準で運行する路線もあり，都市間や拠点間における市民の移動を支えています。

**■枝・葉の交通**

・「幹」が及ばない地域等を補完する地域内交通を「枝・葉となる交通」と捉えます。地域協働での導入・維持を検討する地域内交通はこれに該当します。現在コミュニティバス（調布市ミニバス：３路線）等が運行し，市民の身近な移動を支えています。

公共交通の「幹」「枝・葉」のイメージ



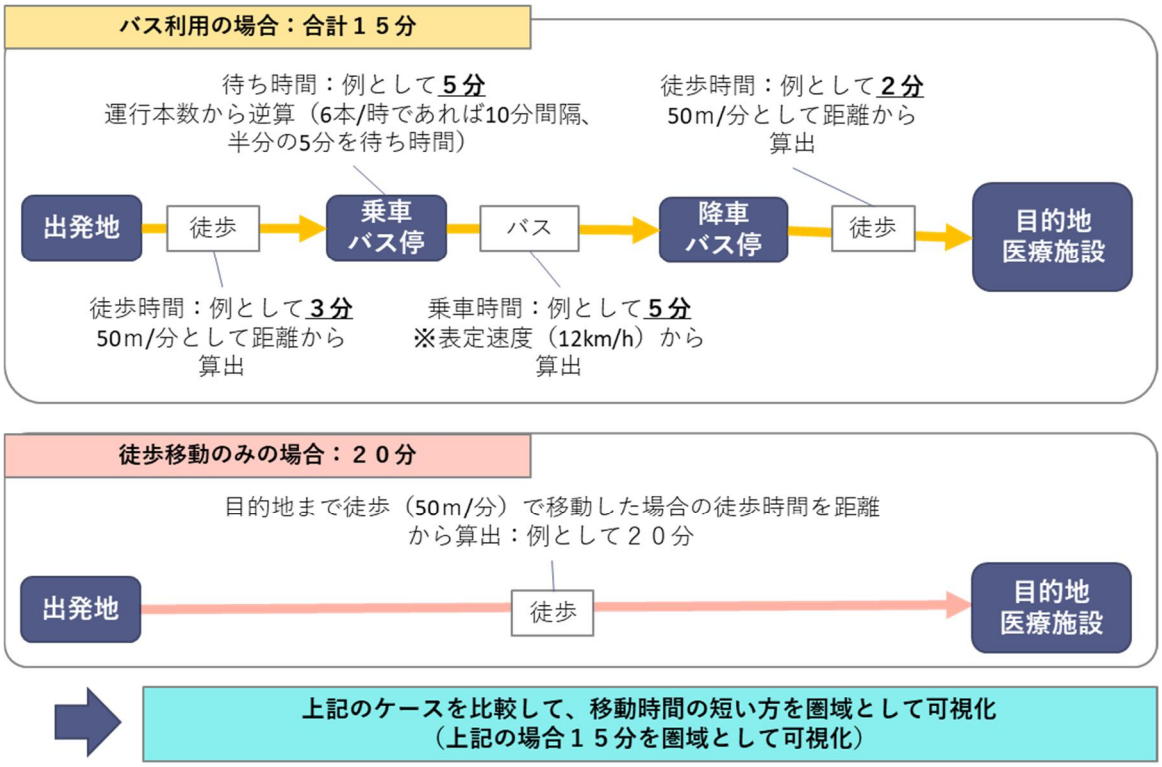

国土交通省の「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」資料を参考として一部修正

以下の考え方のもと，公共交通ネットワークの目指す姿を示します。

・幹となる交通は，現状のバス路線のサービス状況（本数），バス停別や区間別の利用状況，上位関連計画に基づき，以下を設定します。
**（幹線交通：東西鉄道軸，南北交流軸，　準幹線交通：生活軸）**
・枝・葉となる交通は，アクセシビリティ指標※により外出のしやすさ等の改善が必要な地域を設定します。
**（地域内交通：幹線交通・準幹線交通が及ばない身近な地域での移動手段であり，地域協働で導入や維持を検討する交通）**

※アクセシビリティ指標：各地域から施設までの移動を所要時間として可視化する指標。例えば，居住地からを最寄りの医療施設へ行く場合，徒歩での移動，あるはバスでの移動（運行本数を踏まえた待ち時間も加味）により目的地へ到達する時間を可視化する指標。

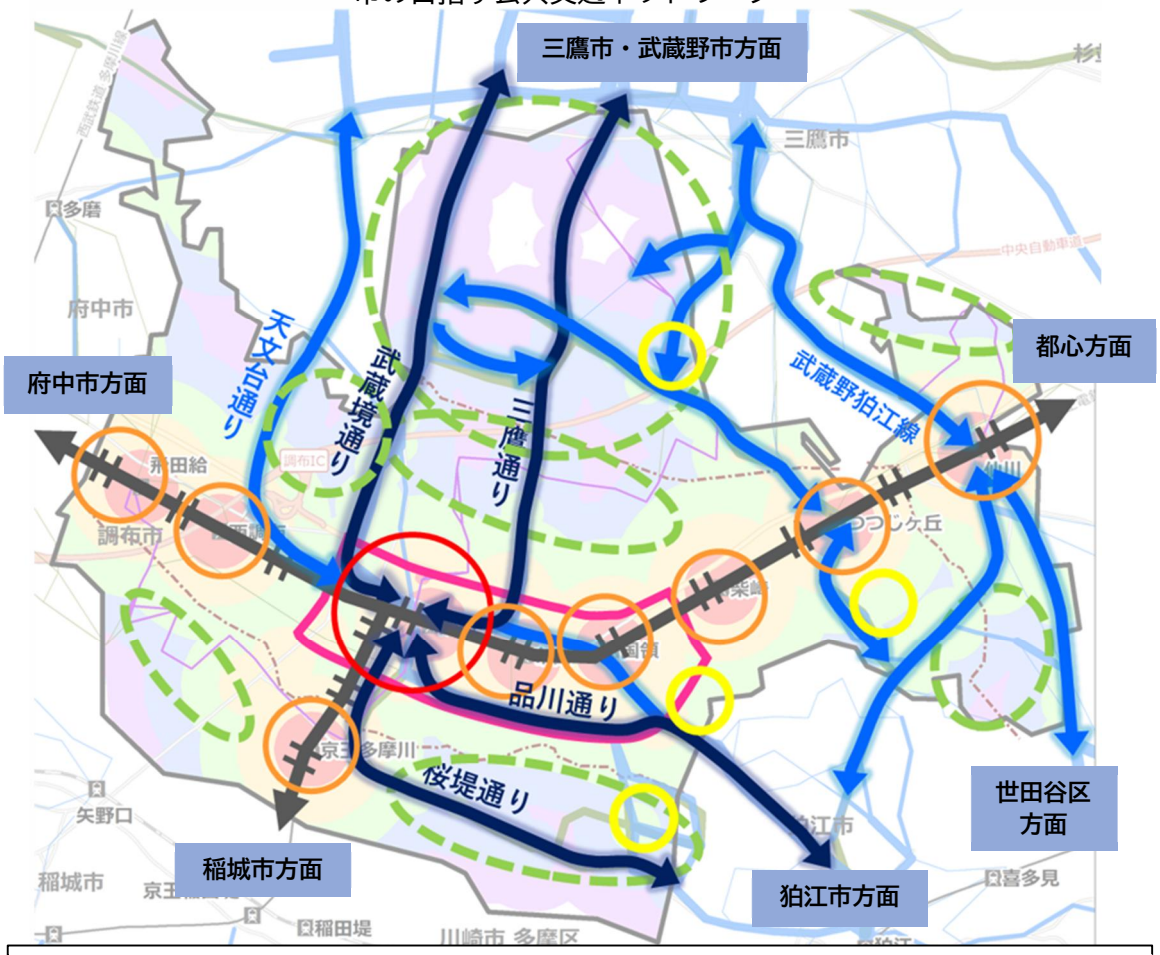
**■最寄りの医療施設までの所要時間の可視化イメージ**



# ２　目指す公共交通ネットワーク

市の公共交通は，東西を中心とした鉄道と南北を中心としたバス路線が交通の「幹」となり，この「幹」が及ばない地域を「枝・葉となる交通」で補うことで，下図に示すような公共交通ネットワークを目指します。

市の目指す公共交通ネットワーク




＜市の目指す公共交通ネットワーク　凡例＞

■幹となる交通

幹線交通

**東西鉄道軸**：都市間を結ぶ鉄道路線

**南北交流軸**：中心拠点から南北の交流軸にそった南北骨格となるバス路線

準幹線交通

**生活軸**：中心拠点，地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

■枝・葉となる交通

**地域内交通**：幹線，準幹線交通でカバーできない身近な地域での移動手段であり，地域協働で導入や維持を検討する交通

＜**市の拠点**＞調布市 都市計画マスタープラン・立地適正化計画に示すまちづくりの拠点

**中心拠点**：重要な機能が集積し，市政や市民生活の中心となる場所であり，鉄道乗車人員が特に多い駅周辺

**中心市街地ゾーン**：多摩地域内の主要な玄関口，交通ターミナルにふさわしい広域的な中心性を備えた拠点として位置付け，魅力ある市街地の形成を目指すゾーン

**地域拠点**：地域の核となる中心拠点以外の各駅周辺

**生活拠点**：大規模団地など人々の活動や地域の交流の中心地など

# ３　「幹」,「枝，葉」となる交通の設定

市の公共交通は，東西を中心とした鉄道と南北を中心としたバス路線が「幹」となる交通を形成し，この「幹」が及ばない地域を「枝・葉」となる交通が補うことで，前項に示す公共交通ネットワークを目指します。

「幹」となる交通は鉄道とバス路線が該当しますが，バス路線は現状のバス路線のサービス状況（本数），バス停別や区間別の利用状況，上位関連計画に基づき設定します。

「枝・葉」となる交通は，アクセシビリティ指標※により外出のしやすさ等の改善の必要性も含めた検討が求められる地域として設定します。

※アクセシビリティ指標：各地域から施設までの移動を所要時間として可視化する指標。例えば，居住地からを最寄りの医療施設へ行く場合，徒歩での移動，あるはバスでの移動（運行本数を踏まえた待ち時間も加味）により目的地へ到達する時間を可視化する指標。

■「幹」となる交通

・幹線交通

**東西鉄道軸**



・「**京王線・京王相模原線**」は，東西を中心に高頻度で運行する鉄道軸であり，市内及び市外をつなぐ都市間ネットワークとして重要な役割を担っています。都市計画マスタープラン・立地適正化計画においても東西方向を主体とした「交流軸」に位置付けられています。
・これより，京王電鉄による鉄道軸を，**幹線交通（東西鉄道軸）**とします。

**南北交流軸**



・調布の中心拠点（調布駅周辺）から南北に結ぶバス路線のうち，都市計画マスタープラン・立地適正化計画における「交流軸」の位置付けや，現状の運行頻度，利用者数を踏まえ，北部・南部方面にそれぞれ**幹線交通（南北交流軸）**を設定します。
・北部方面は交流軸にも位置付けられ，運行本数，利用者が多い「**武蔵境通り**」，「**三鷹通り**」を設定します。南部方面も同様に，「**桜堤通り**」，「**品川通り**」を設定します。

・準幹線交通

**生活軸**



・調布の中心拠点（調布駅周辺）及び地域拠点から，生活拠点や市内住宅地，市外各方面を結ぶバス路線を**準幹線交通（生活軸）**として設定します。

■枝・葉となる交通

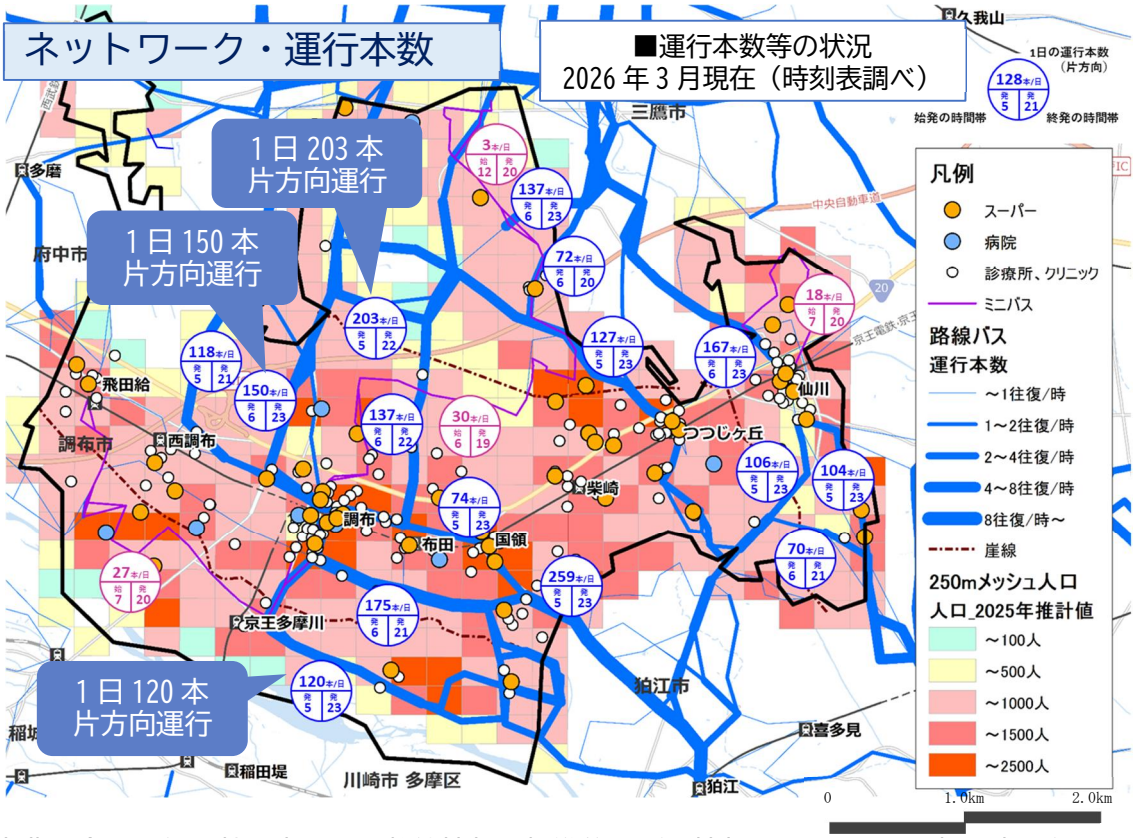
**地域内交通**



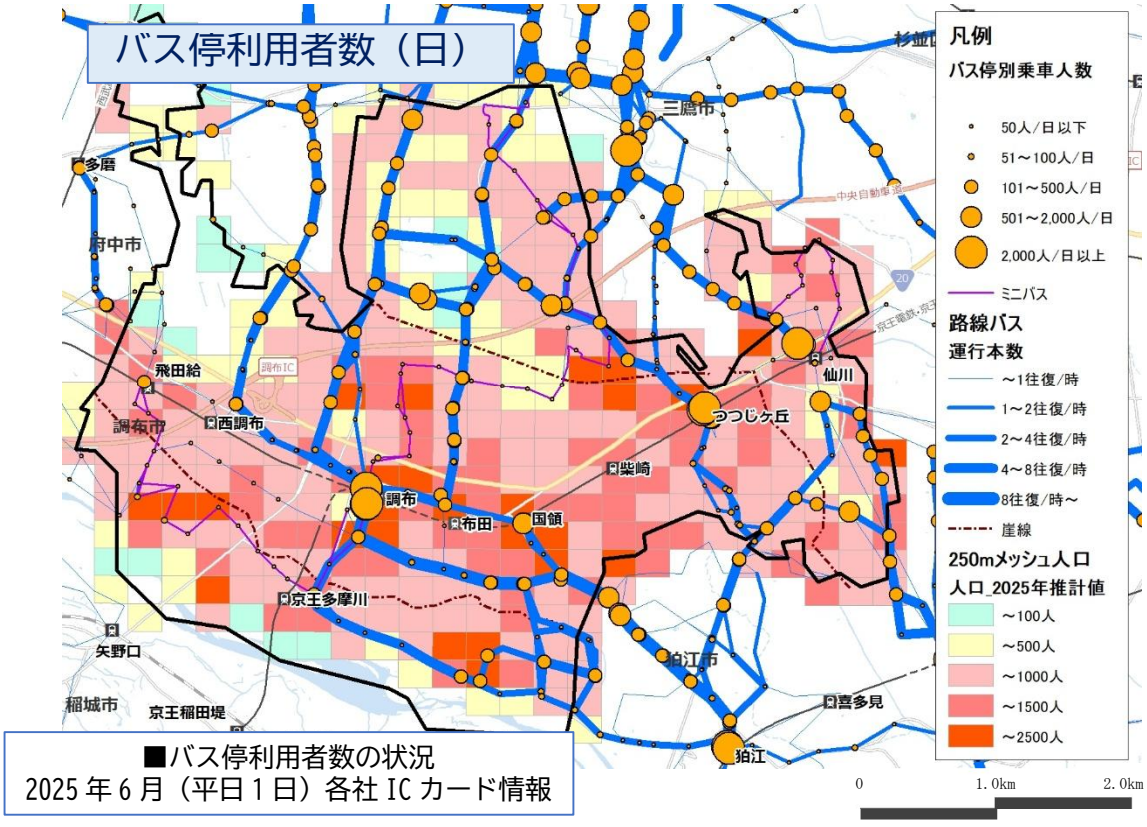
・幹となる交通（幹線交通，準幹線交通）でカバーできないエリアの内，鉄道駅，商業施設，医療施設，コミュニティ施設といった主要な外出先（目的施設）への外出のしやすさの分析（アクセシビリティ指標）を行い，アクセスに時間を要する圏域として７地域を抽出しました。
・これらの地域では，外出のしやすさの確保の取組を目指し，枝・葉となる交通の必要性も含め検討します（現在ミニバスの運行や地域内交通の取組がされている地区も含まれます）。

■「幹」となる交通の設定

「幹」となる交通の設定については，以下のとおり現状のバス路線のサービス状況（本数），バス停別や区間別の利用状況，上位関連計画に基づき，設定します。

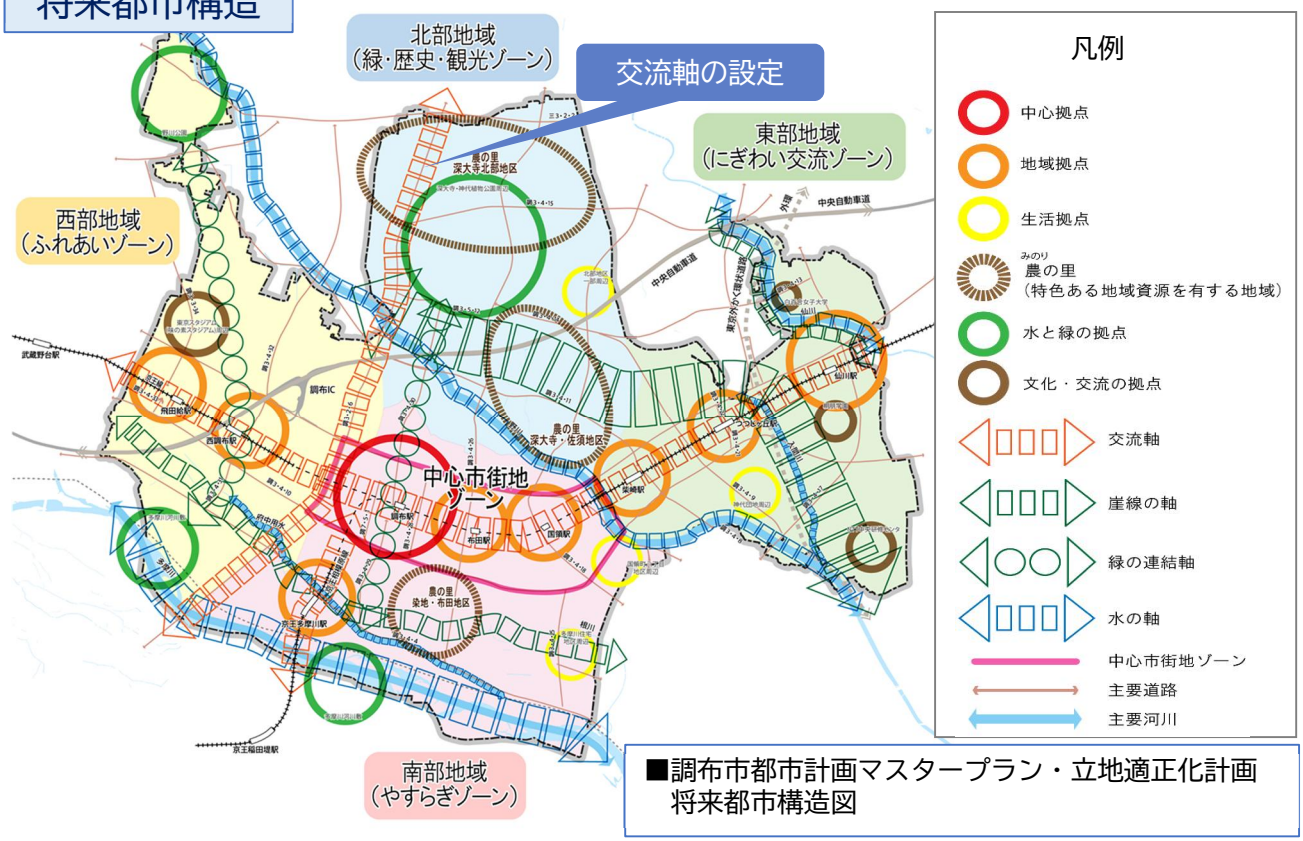



出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報，標準的なバス情報フォーマット（GTFS）データ




出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報，事業者提供資料

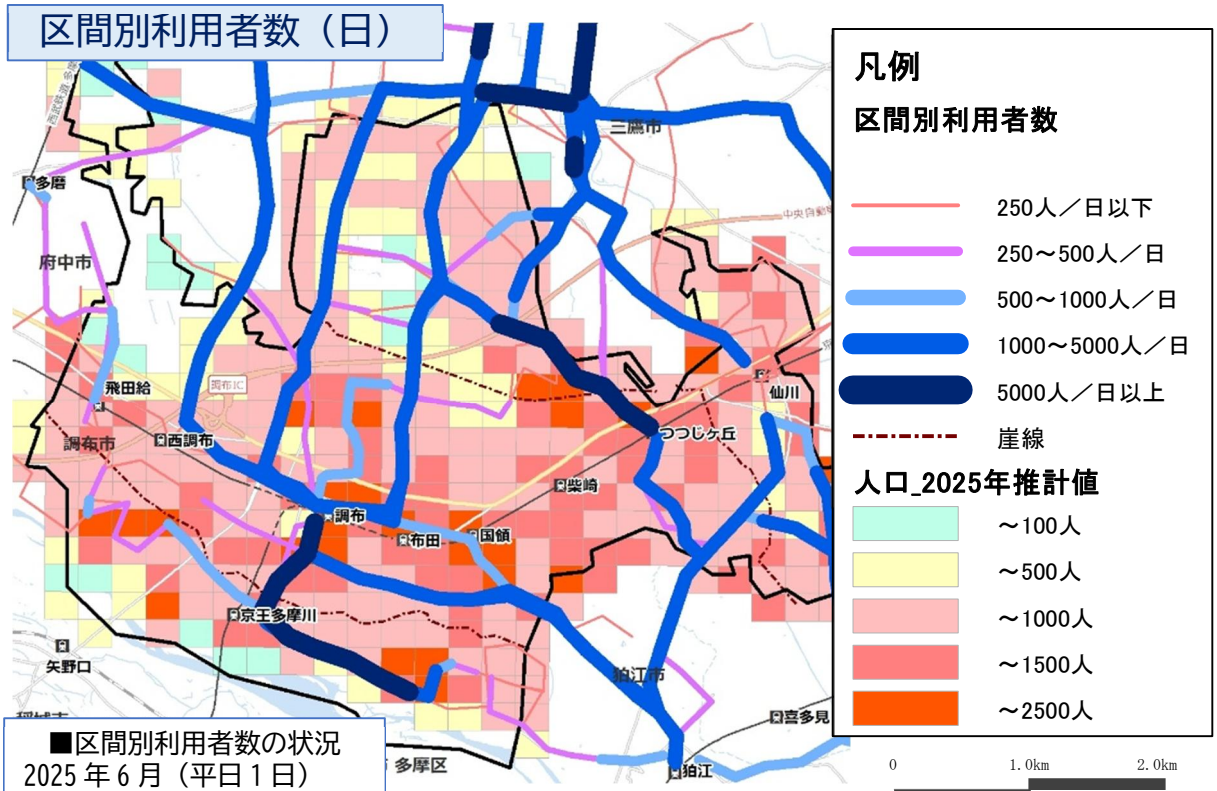
## 将来都市構造




■調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画
将来都市構造図

出典　調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画

## 区間別利用者数（日）




■区間別利用者数の状況
2025 年 6 月（平日 1 日）
各社 IC カード情報
（乗車データより推計値）

出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報，事業者提供資料

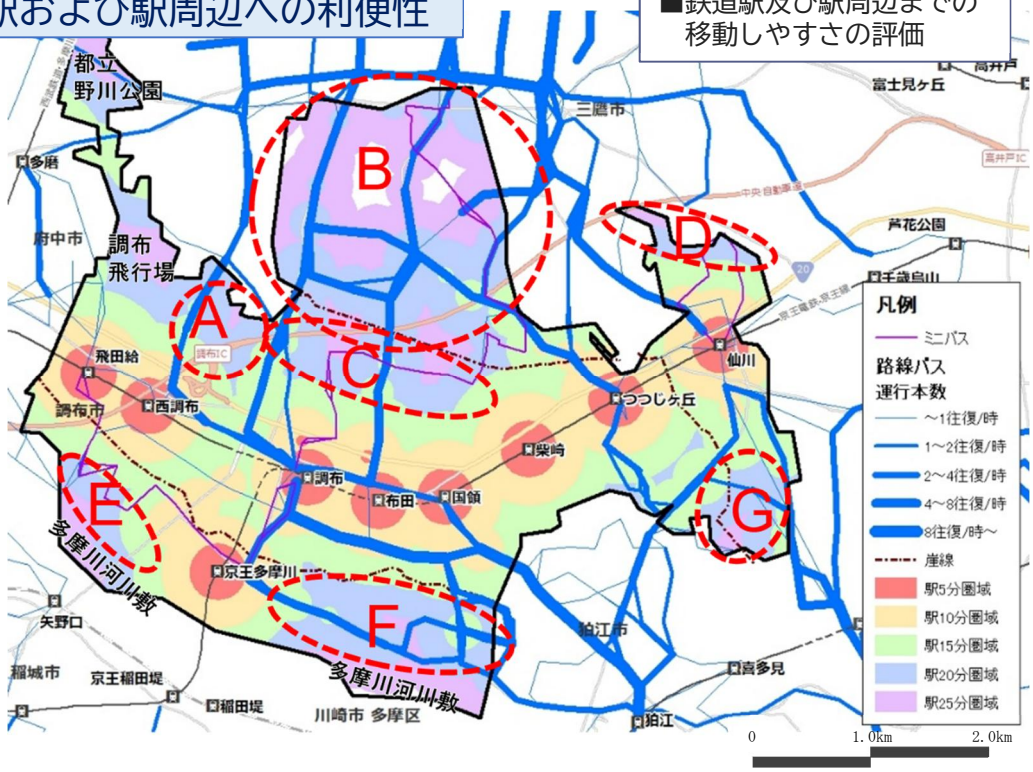
■「枝・葉」となる交通の設定

「枝・葉」の交通手段は幹線，準幹線交通でカバーできない身近な地域での移動手段であり，地域協働の導入や維持を検討する交通です。アクセシビリティ指標により，特定の機関や施設へのアクセス性が低い地域を可視化し，改善の必要性を含めた検討の候補地（範囲）を設定します。

以下の①～③の利便性の評価は，市民生活に必要な機能を持つ施設として，駅周辺，日々のお買い物や診療，交流活動を支える施設（商業施設，医療施設，交流施設）への移動の観点から整理します。

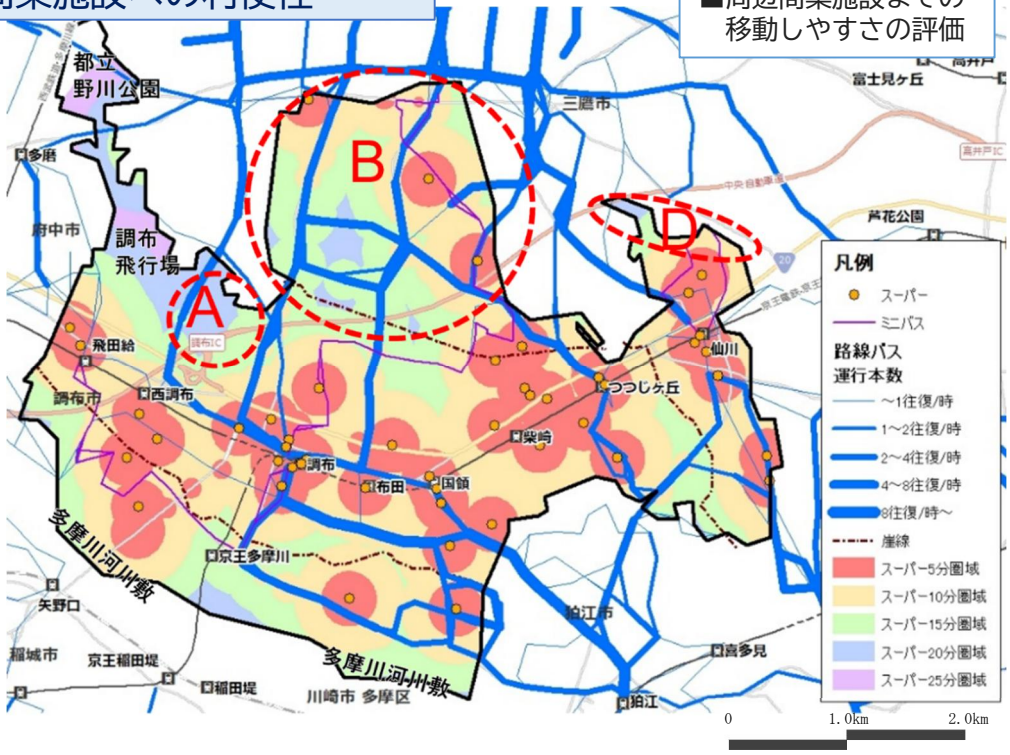
### ① 駅および駅周辺への利便性

■鉄道駅及び駅周辺までの
移動しやすさの評価



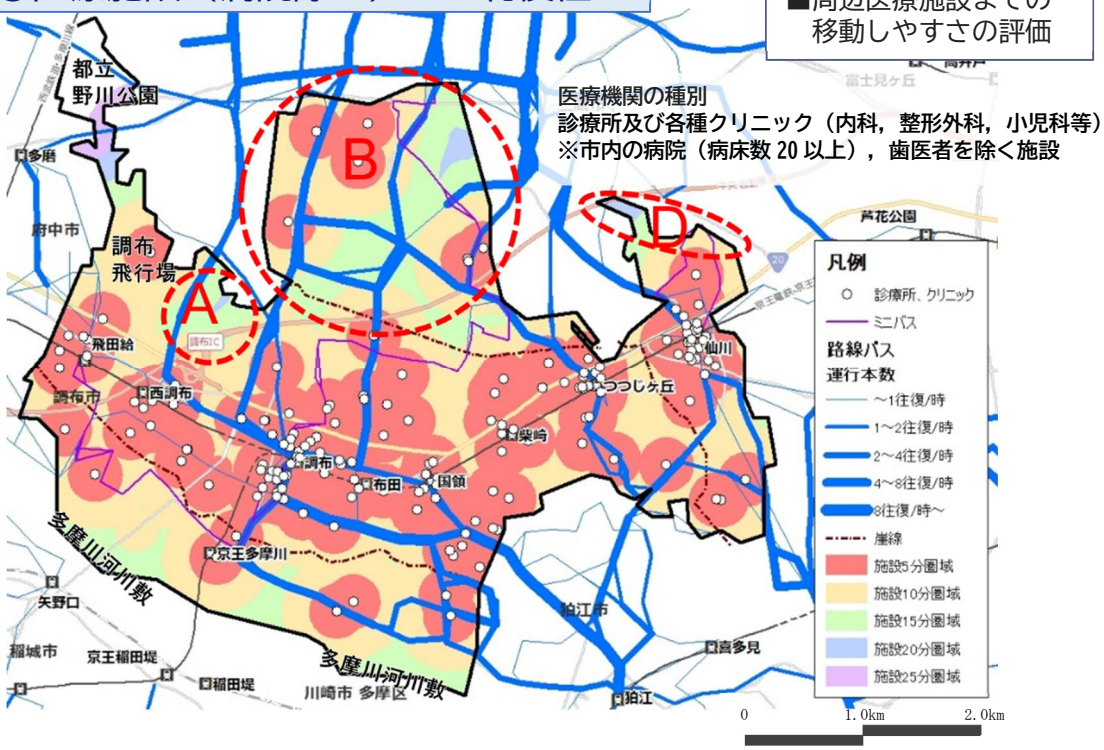

### ②商業施設への利便性

■周辺商業施設までの
移動しやすさの評価



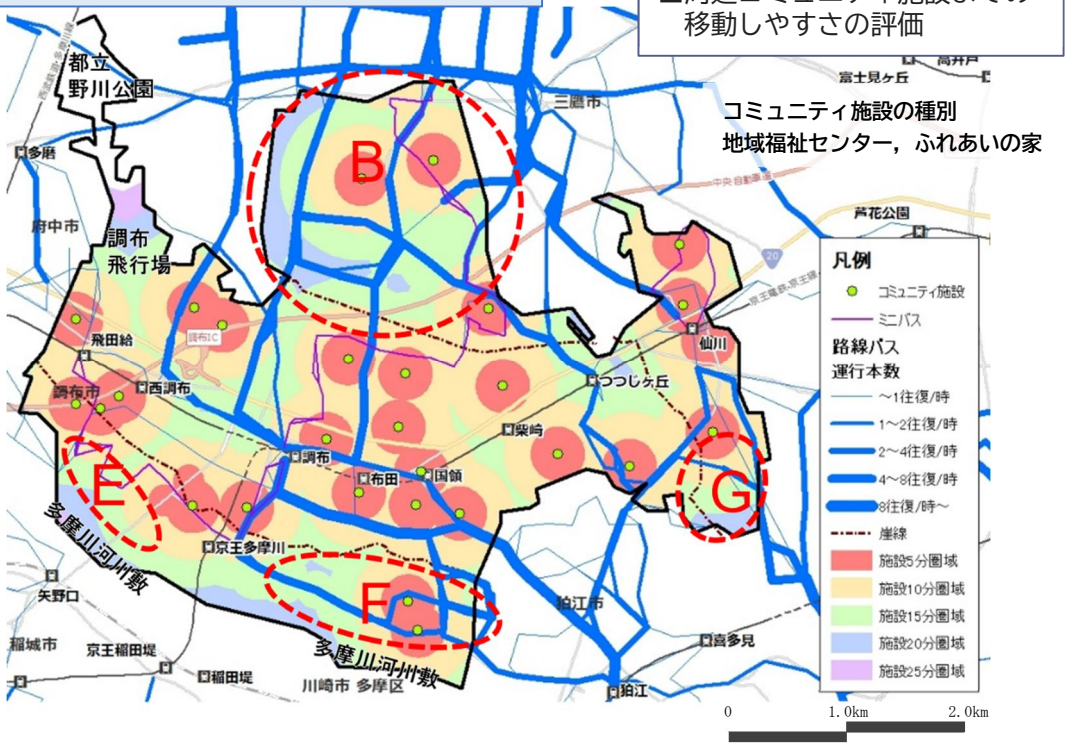
## ③医療施設（病院除く）への利便性

■周辺医療施設までの
移動しやすさの評価




## ④コミュニティ施設への利便性

■周辺コミュニティ施設までの
移動しやすさの評価




出典　①～④いずれも標準的なバス情報フォーマット（GTFS）データを参照

前頁までに示す①～④のアクセシビリティ指標による評価や，地形状況なども踏まえ，特定の機関や施設へのアクセス性が低い地域を可視化し，改善必要性の含めた検討の候補地（範囲）を下表のとおり整理します。

改善の必要性を検討したうえで取組を進め，「枝・葉」の交通による改善を目指します。

■改善検討の必要性の整理

| | | A | B | C | D | E | F | G |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 富士見町周辺 | 深大寺北町，深大寺東町，深大寺元町，深大寺南町周辺 | 調布ケ丘，佐須町周辺 | 緑ケ丘周辺 | 上石原，多摩川周辺 | 桜堤通り周辺 | 入間町周辺 |
| | | 西部 | 北部 | 北部 | 東部 | 南部 | 南部 | 東部 |
| ①駅及び駅周辺への利便性 | | 20 分圏域以上※ | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 |
| ②商業施設への利便性 | | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 | － | 20 分圏域以上 | － | － | － |
| ③医療施設への利便性 | | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 | － | 20 分圏域以上 | － | － | － |
| ④コミュニティ施設への利便性 | | － | 20 分圏域以上 | － | － | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 | 20 分圏域以上 |
| その他 | 地形（崖線） | － | 地域内に崖線あり | － | － | － | － | 地域内に崖線あり |
| | ミニバス | － | 北路線 | 北路線 | 東路線 | 西路線 | － | － |
| 総括 | | 商業，医療施設が 20 分圏域以上の箇所が存在 | 商業，医療，コミュニティ施設ともに 20 分圏域以上の箇所が存在＋崖線 | － | 商業，医療施設が 20 分圏域以上の箇所が存在 | コミュニティ施設が 20 分圏域以上の箇所が存在（一方、商業，医療施設は充実） | コミュニティ施設が 20 分圏域以上の箇所が存在（一方，商業，医療施設は充実） | コミュニティ施設が 20 分圏域以上の箇所が存在＋崖線 |
| 改善検討の必要性 | | 中 | 高 | 低 | 中 | 低 | 低 | 中 |

※20 分圏域以上とは，15 分圏域以遠のエリア（図の 20 分圏域（水色）および 25 分圏域（紫色）で表示したエリア）のことを示す。

■交通空白の考え方について

調布市地域公共交通計画においては，上表で示すように，**公共交通を利用しづらい地域（①駅及び駅周辺への利便性が低い地域），市民生活に必要な機能を持つ施設へアクセスしづらい地域（②商業施設，③医療施設，④コミュニティ施設），市固有の地勢の課題を有する地域（崖線などの地理的特徴）**，といった条件にあてはまる地域を公共交通の改善の必要性を検討する地域（＝**交通空白の地域**）と整理します（上表の 7 つの地域）。

上表の地域は，幹線，準幹線交通でカバーできない身近な地域として，「枝・葉」の交通手段の確保の検討が必要とされる地域であり，国の支援事業等も活用しながら，地域と協働により交通確保の取組を検討します。

【参考：交通空白とは（国土交通省資料）】

| |
|---|
| ①　「交通空白」の考え方<br>誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも，地理的，空間的な「交通空白」に限らない。）<br>②　「何らかの対応が必要」の考え方<br>①の「交通空白」に関して，自治体や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが，解消の手段が未定・検討中のものも含む） |

出典　国土交通省資料：「交通空白」解消に関する調査について
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001973970.pdf

# 第５章　目標達成に向けた施策

## １　目標，施策の設定

本計画の目標達成に向けて，以下のとおり施策を推進します。

**ひと・くらし・まちを結ぶ　みんなでつくる　公共交通**

**目標１：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善**

・バス路線の幹線，準幹線を設定し，事業者とともにサービスの維持を図り，広域な移動を中心とした移動のしやすさの持続的な確保を目指します。

**施策１：公共交通軸形成事業**

・幹線交通，準幹線交通の維持
・乗務員確保に向けた取組
・利用促進に向けた取組（全体の交通）
・中広域のネットワークの検討体制づくり

**目標２：幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善**

・幹線・準幹線を補完する地域内交通を検討・導入し，身近な移動を中心とした移動の持続的な確保を目指します。

**施策２：地理的空白解消事業**

・地域内交通の導入，維持
・地域との協働による取組の継続
・利用促進に向けた取組（地域内交通）
・新技術（自動運転等）の検討，導入

**目標３：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携**

・公共交通機関のバリアフリー化，地域内交通やタクシー等の活用，関係者間の連携により，多様な世代の自立した移動実現を目指します。

**施策３：包摂的な交通事業**

・公共交通のバリアフリー推進（車両や情報案内等を含む）
・地域内交通やタクシーの利用促進，活用の検討
・多様な世代の自立した移動実現を目指した関係部署の連携

**目標４：まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進**

・交通結節点の利用のしやすさ，小さな拠点であるモビリティ・ハブの配置，都市整備事業との連携など，移動しやすい環境構築を目指します。

**施策４：まちづくり連携事業**

・交通結節点の利用のしやすさ確保
・モビリティ・ハブ，スマートバス停整備
・デジタル技術の活用
・まちづくりとの連携

## ２　施策一覧

４つの目標，施策，計画期間中のスケジュール，実施主体を下表のように設定し施策を推進します。

| 目標・施策 | 施策No. | 施策名 |
|---|---|---|
| 目標１：<br>骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善<br>（施策１：公共交通軸形成事業） | 1-1 | 幹線交通，準幹線交通の維持 |
| | 1-2 | 乗務員確保に向けた取組 |
| | 1-3 | 利用促進に向けた取組(全体の交通) |
| | 1-4 | 中広域のネットワークの検討体制づくり |
| 目標２：<br>幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善<br>（施策２：地理的空白解消事業） | 2-1 | 地域内交通の導入，維持 |
| | 2-2 | 地域との協働による継続的な取組 |
| | 2-3 | 利用促進に向けた取組（地域内交通） |
| | 2-4 | 新技術（自動運転等）の検討，導入 |
| 目標３：<br>市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携<br>（施策３：包摂的な交通事業） | 3-1 | 公共交通のバリアフリー推進<br>（車両や情報案内等を含む） |
| | 3-2 | 地域内交通やタクシーの利用促進，活用の検討 |
| | 3-3 | 多様な世代の自立した移動実現を目指した関係部署との連携 |
| 目標４：<br>まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進<br>（施策４：まちづくり連携事業） | 4-1 | 交通結節点の利用のしやすさ確保 |
| | 4-2 | モビリティ・ハブの整備 |
| | 4-3 | デジタル技術の活用 |
| | 4-4 | まちづくりとの連携 |

※モビリティ・ハブの内容，定義等は 47 ページを参照

| スケジュール | | | | | 実施主体 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| R8 | R9 | R10 | R11 | R12 | 市 | 事業者 | 市民 | 関係者 |
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | | ■ | ■ | | |
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | | ■ | ■ | | |
| 検討 | 実施 | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 検討体制の構築，協議 | | | | | ■ | ■ | | ■ |
| 検討 | 実施 | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 検討 | 実施 | | | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 検討・実証・評価 | | 実施 | | | ■ | ■ | | ■ |
| 検討 | 実施 | | | | ■ | ■ | | |
| 検討 | 実施 | | | | ■ | ■ | | ■ |
| 検討，協議 | | | | | ■ | ■ | | ■ |
| 実施 | | | | | ■ | ■ | | |
| 検討 | 実施 | | | | ■ | ■ | | |
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | | ■ | ■ | | |
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | | ■ | ■ | | ■ |

# ３　施策

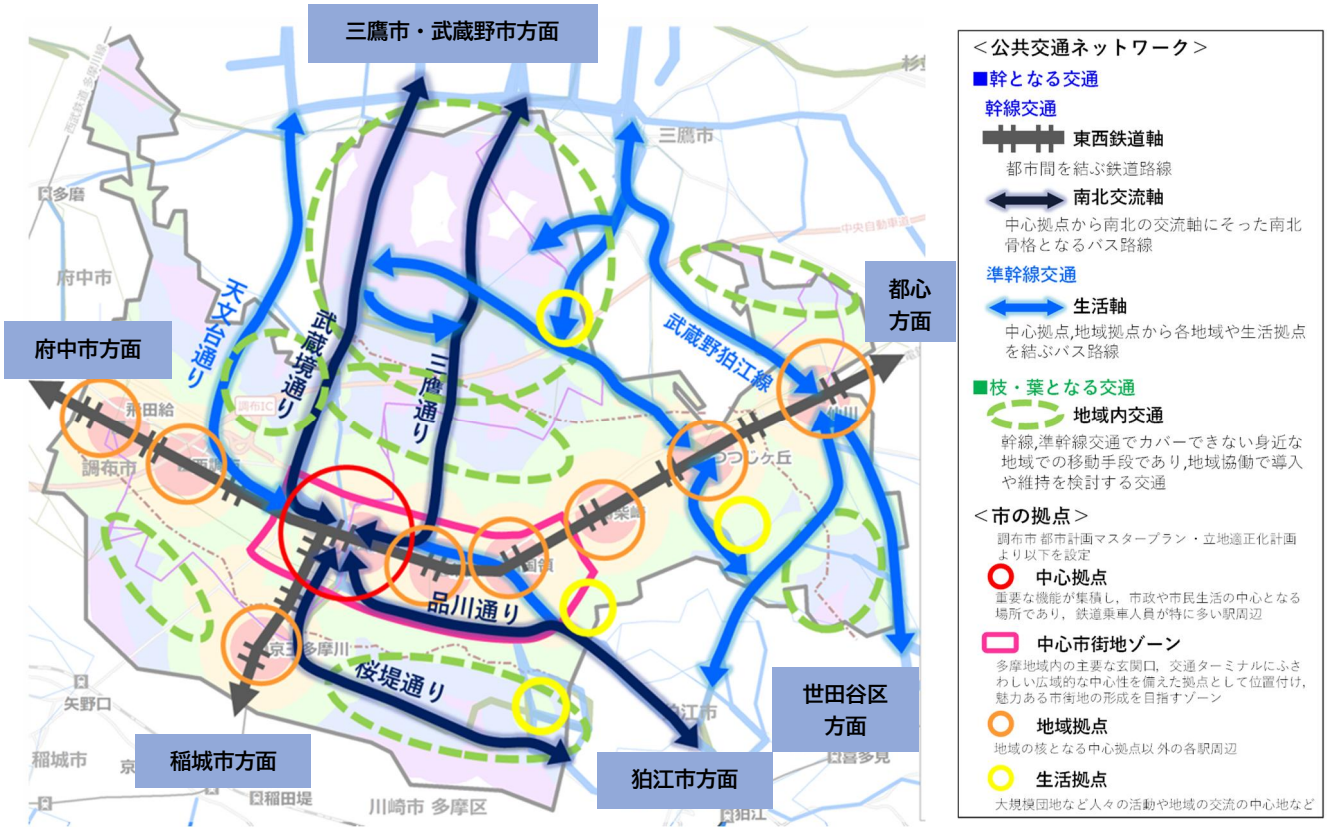
## 目標１：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善（施策１：公共交通軸形成事業）

### 1-1　幹線交通，準幹線交通の維持

幹線交通・準幹線交通（市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線や，市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線）において，効率的かつ利便性を確保したネットワークの視点を持ちながら，路線・サービスの維持を図ります。

また，持続可能となる相応のサービス水準が維持されるよう，関係者で利用促進等の支援を行います。

■目指す公共交通ネットワークと幹線交通，準幹線交通の設定




＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者）

## 1-2　乗務員確保に向けた取組

広報誌への掲載などを含め，事業者の人材確保に対する支援を行い，人材不足の解消と持続可能なネットワークの維持・構築を図ります。

また，バス・タクシーの乗務員の確保に向け，幅広い対象者が働きやすい就業環境・勤務形態等の促進のため，就労環境支援などを含む方策について，事例など踏まえた検討を行います。

なお，本施策は後述の「2-1　地域内交通の導入，維持」，「3-2　地域内交通やタクシーの利用促進，活用の検討」にもつながるものとなります。

【事例】各社の募集・採用サイト

■京王バス




■小田急バス



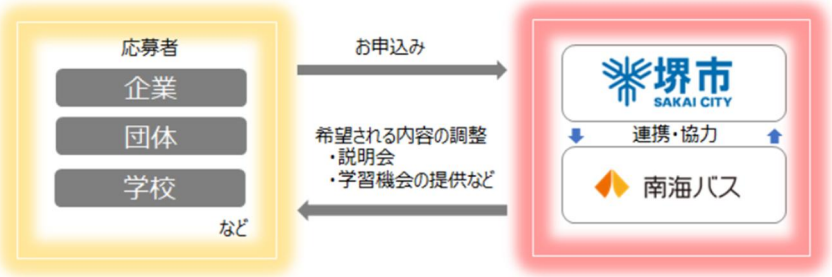

出典　各社 HP

【事例】4 つのバス会社が合同で開催する運転体験会（小田原市）




出典　小田原市

【事例】堺市と南海バス株式会社との路線バスの運転士等の担い手確保に向けた連携協定書（令和 7（2025）年 3 月 7 日）




出典　堺市

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 実施（継続），取組検討・展開実施 | | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者，タクシー事業者）

## 1-3　利用促進に向けた取組（全体の交通）

市内全体での公共交通の利用促進に向け，マイカー利用者が目的や状況によって公共交通手段の利用を促す「モビリティ・マネジメント」の視点を持ち，取組を実施します。また，そうした取組と合わせ，公共交通の周知活動やバスマップなどの分かりやすい情報提供の方法等についても検討します。

モビリティ・マネジメントにおいては，居住者，通学者，来街者（観光者）など，多様な対象に合わせた検討を行います。一例として，市への転入者に対し，市内の公共交通の情報を積極的に発信（バスマップ等を配布）することで，公共交通の利便性を周知し，利用促進につなげるなどの取組があります。

**モビリティ・マネジメントとは：**一人一人のモビリティ（移動）が，個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す，コミュニケーション施策を中心とした交通政策

■取組イメージ

**モビリティ・マネジメント**
・公共交通利用のメリットや利用の興味につながる目的地等の情報発信
・市内行事，観光施設等との連携による，公共交通の情報や魅力発信
・若年層，転入者への働きかけなどの実施

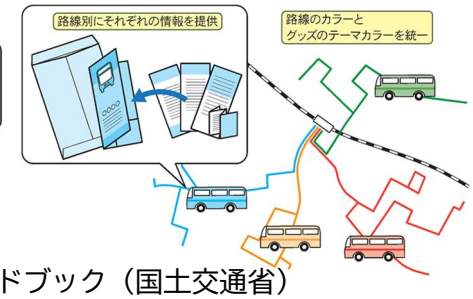
**各種取組とセットで行う**

**利用促進のためのツール作成，情報発信**
**例）公共交通マップ作成**
・地図形式で路線が分かるように工夫
・各結節点から各方面のバスが分かるよう工夫
・上記により，路線を利用したい，利用しようと思う情報として提供

▼広報誌等との連携・Web の活用




▼わかりやすいきめ細かな情報提供




出典　地域公共交通の利用促進のためのハンドブック（国土交通省）

＜実施スケジュール＞

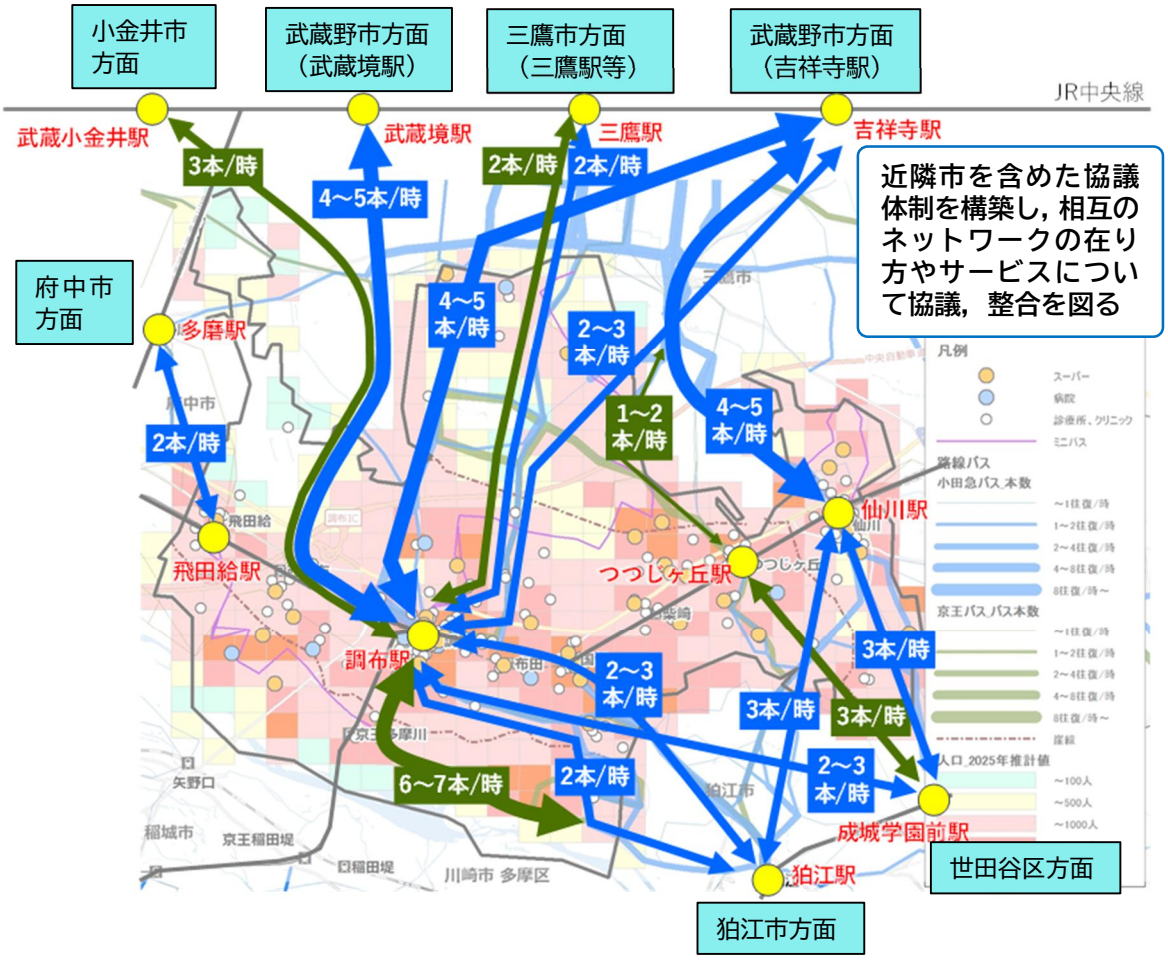
| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討 | 実施 | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者），関係者（学識等）

## 1-4　中広域のネットワークの検討体制づくり

公共交通網においては，市内外をつなぐ広域路線が含まれることや，行政界付近における交通手段確保の取組みなども求められることから，近隣市を含めた中広域での路線のあり方や利用促進等の交通施策を検討していく必要があります。このため，中広域の公共交通ネットワークに関して，近隣市との協議体制を構築し，相互の計画の整合性やネットワーク構築に向けた協議・調整を行います。

■調布市と周辺市区とのバス路線網のつながり




出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報，標準的なバス情報フォーマット（GTFS）データ

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討体制の構築，協議 | | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者），関係者（他自治体，行政機関）

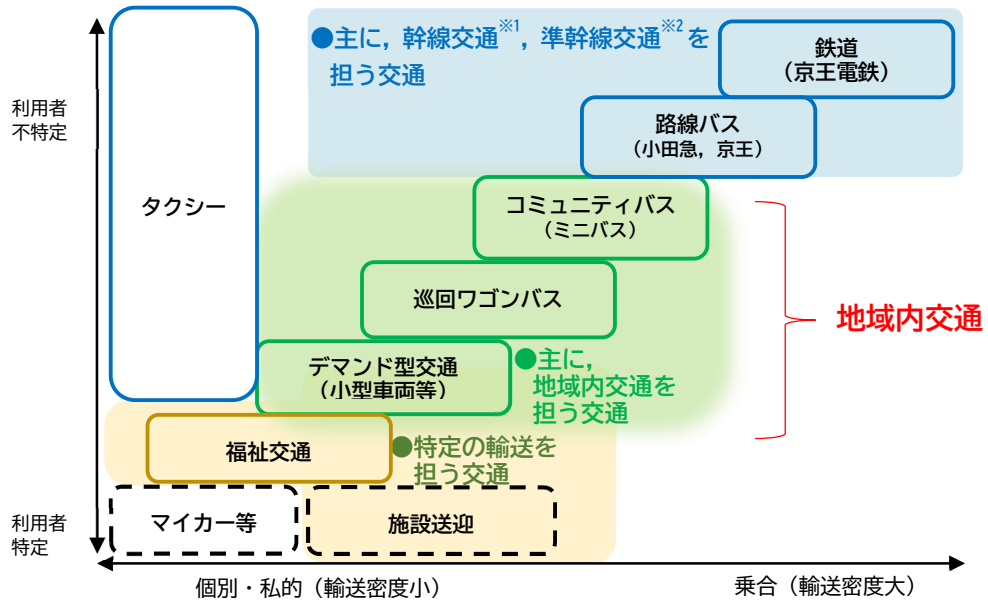
# 目標２：幹線・準幹線交通を補助する地域内交通の維持・改善（施策２：地理的空白解消事業）

## 2-1　地域内交通の導入，維持

地域内交通（補完的な交通）について地域関係者や交通事業者との協働により検討し，地域の特性（移動需要，安全性を含めた道路の諸条件など）に合った方法や計画を立案します。

また，導入検討や利用促進の取組を実施するほか，タクシーなどの既存の個別交通の利用も考慮した地域内交通の維持・改善策を検討します。

■地域内交通の位置付け




＜実施スケジュール＞　※北部地域は令和７年度から実施

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討 | 実施 | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者，タクシー事業者），市民

## 2-2　地域との協働による継続的な取組

地域関係者との協働による検討体制の構築，地域主体の検討に対する支援を実施します。
また，導入後のモニタリング，利用促進の仕組みを構築します。




地域住民，交通事業者，行政による検討体制

■各種取組の様子（北部地域の例）

地域との意見交換の様子





調布市公共交通活性化協議会
地域部会の様子





開催風景（上）と協議したルート案（下）

＜実施スケジュール＞　※北部地域は令和 7 年度から実施

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | |

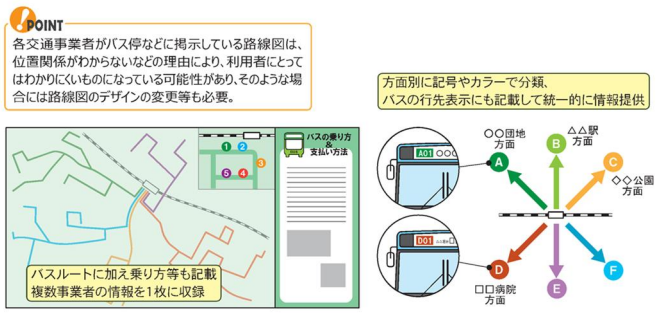
＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者），市民，関係者（福祉）

## 2-3　利用促進に向けた取組（地域内交通）

地域の方が愛着を持って地域内交通を積極的に使うことを目指し，地域内交通の各種利用促進に向けた取組を実施します。また，地域内交通の定着に向けた活動（周知，モビリティ・マネジメント）や，地域内の利用促進イベント（既存イベントとのタイアップ等）に併せて取り組みます。そうした取組の一環として，地域内交通のマップ，案内を作成し活用します。

■取組イメージ

▼わかりやすい情報案内パンフレット作成



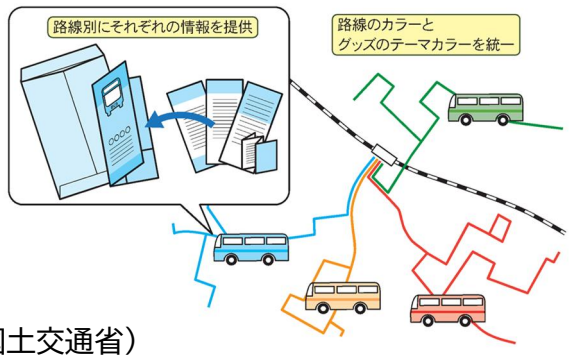

【事例】コミュニティバス案内チラシ（姫路市）




▼広報誌等との連携・Web の活用




▼わかりやすいきめ細かな情報提供




出典　地域公共交通の利用促進のためのハンドブック（国土交通省）

＜実施スケジュール＞　※北部地域は令和７年度から実施

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討 | 実施 | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者），市民，関係者（産業・福祉）

## 2-4　新技術（自動運転等）の検討，導入

地域内での移動手段の確保・向上に新技術を活用するため，自動運転バス等の導入実験を行うなど，研究・検討を進めます。

【参考】バスなど公共交通への自動運転サービスの導入に向けたガイドライン（東京都）
自動運転サービス導入の企画立案の進め方

| | |
|---|---|
| (1) 導入対象地域の課題整理 | ■ 導入対象とする地域や既存の営業路線の現状と課題の整理 |

表　地域公共交通に関する課題

| | |
|---|---|
| 地域公共交通の維持・確保 | ・ 既存路線維持のための運転手確保が難しい。<br>・ 既存の赤字路線を維持するための運営の合理化　等 |
| 地域公共交通サービスの改善 | ・ 地域公共交通ネットワークの再編による利便性向上<br>・ 運行ダイヤ改正等のサービスの改善 |
| 地域公共交通の充実 | ・ ラストワンマイル移動の充実<br>・ 周遊観光する来訪者に対する分かりやすく、使いやすい公共交通サービスの充実　等 |

| | |
|---|---|
| (2) 自動運転サービス内容の検討 | ■ 運行ルート、停留所、運行ダイヤ、運賃・料金、車両などの具体的なサービス内容を検討 |



図　自動運転車両の例

| | |
|---|---|
| (3) 自動運転サービス実施体制等の検討 | ■ 運行主体や自動運転システム提供者となる事業者を選定 |

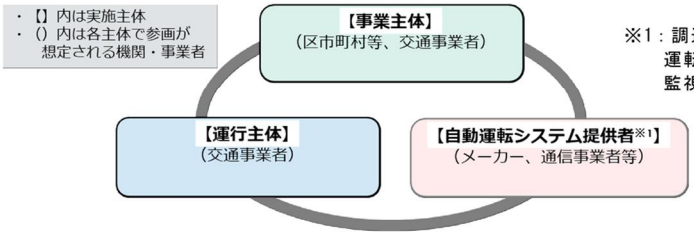



図　自動運転サービスの実施体制と主な役割

| | |
|---|---|
| (4) 需要予測・採算性の検討 | ■ 自動運転サービスの導入に係る支出・収入額の想定を整理し、事業採算性について検討 |
| (5) 社会受容性向上策の検討 | ■ 自動運転サービスを地域に受け入れてもらうための取組内容を検討 |

出典　バスなど公共交通への自動運転サービスの導入に向けたガイドライン（東京都）

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討・実証・評価 | | 実施 | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者），市民，関係者

# 目標３：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携（施策３：包摂的な交通事業）

## 3-1　公共交通のバリアフリー推進（車両や情報案内等を含む）

地域の公共交通においてノンステップバス等，車両のバリアフリー化を継続するほか，情報案内のバリアフリー推進を検討します。

【例】ノンステップバス（調布市ミニバス）



出典　調布市資料

ノンステップバス

【事例】ココシルこまえ（狛江市）




出典　狛江市ホームページ

市内を循環するコミュニティバスのルートと連動して，車いすやベビーカー利用者等が安心して移動できるルートを案内

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討 | 実施 | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者），関係者（福祉）

## 3-2　地域内交通やタクシーの利用促進，活用の検討

地域の立地状況や身体的制約等の移動制約条件を考慮しつつ，福祉交通や公共交通のほか，個別輸送（タクシー等）の役割や特徴を生かし，地域や状況に応じた対応策を検討します。

【事例】陣痛タクシー（日本交通立川㈱）




出典　日本交通立川ホームページ

【事例】ユニバーサルデザインタクシー（京王自動車㈱）



ユニバーサルデザインタクシーとは、みんなにやさしい新しいタクシー車両です。

健康な方はもちろん、高齢者や車いす使用者、ベビーカーや荷物が多い時など、誰もが利用しやすい”みんなにやさしい新しいタクシー車両”です。

※料金は一般のタクシーと同額です。
※乗車定員は乗務員を含め５名、車いす使用時は乗車定員3名になります。

出典　京王自動車ホームページ

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討 | 実施 | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者，タクシー事業者）

## 3-3　多様な世代の自立した移動実現を目指した関係部署との連携

移動制約者や福祉交通事業者へのヒアリングを実施するなど，継続的な移動制約者のニーズ把握に努めるとともに，関係部署と連携した移動支援の方法を検討します。

また，福祉等の関係者による取組を把握・整理し，公共交通及び福祉交通等の状況を俯瞰した取組検討や連携強化を図ります。



移動制約者へのヒアリング（令和 7（2025）年 10 月実施）

【参考】市内における福祉交通等の取組例

| 事業実施主体 | 事業 | 対象者（概要抜粋） | 対象箇所 | 輸送方法 |
|---|---|---|---|---|
| 総合防災安全課 | 風水害時要配慮者等避難バス | 高齢の方，障害のある方，乳幼児をお連れの方，妊娠中の方など，自力で避難所に行くことが困難な方 | 多摩川流域で「高齢者等避難」発令時，拠点 4 か所から避難所へ | 借上げ民間バス |
| 子ども家庭センター | 母子保健事業や交流会等を利用するためのタクシー移動費用の助成 | 0 歳から 2 歳に達する多胎児を養育する家庭 | こども商品券取扱業者 | タクシー |
| 児童青少年課 | 施設送迎車両 | 調布市立ゆずのき学童クラブに在籍し，車両送迎の必要のある障害児 | 学校-学童クラブ，学童クラブ-自宅等 | ワゴン車 |
| 福祉総務課 | 福祉有償運送 | 単独でタクシー等を利用することが困難な障害者や要介護認定を受けている者などであって，旅客の名簿に記載されている運送者の会員 | 運行の発着地いずれかが調布市内であること | 乗車定員 11 人未満の自動車 |
| 障害福祉課 | 施設送迎バス | 子ども発達センター利用者 | 子ども発達センター | 車両：マイクロバス，ワゴン車 |
| | 市営生活介護事業所（一部）の送迎 | 障害がある方 | 市内 | マイクロバス，ワゴン車，乗用車 |
| | 調布市心身障害者交通手当支給 | 市内に住所を有し，該当する障害がある方 | 対象箇所の指定なし | ― |
| | 調布市車椅子<br>福祉タクシー事業 | 該当する障害がある方 | 対象箇所の指定なし | 福祉タクシー |
| 教育総務課 | 調和小学校室内プール送迎バス | 令和 7（2025）年度対象校<br>染地小学校・若葉小学校・第四中学校生徒と関係者 | 調和小学校と対象校間 | 車両：バス |

## 調布市都市計画マスタープラン（抜粋）

| 施策②　すべての人にやさしい公共交通の充実 | |
|---|---|
| ②-１ | 公共交通移動等円滑化基準に基づくバリアフリー化を継続して実施するため，鉄道とバスなど，交通施設等のバリアフリー化を支援します。 |
| ②-２ | コミュニティバスやデマンド交通等の活用，福祉タクシーの利用支援により，公共交通が利用しにくい地区への適切なサービス提供を図るなど，だれもが移動しやすい公共交通環境の実現に向けた取組を検討します。 |
| ②-３ | バリアフリーマスタープランに定める重点整備地区（調布駅・布田駅・国領駅周辺地区，飛田給駅周辺地区，京王多摩川駅周辺地区）における生活関連経路のバリアフリー化を促進します。 |

出典　調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画

## 調布市総合交通計画（抜粋）

＜基本目標＞

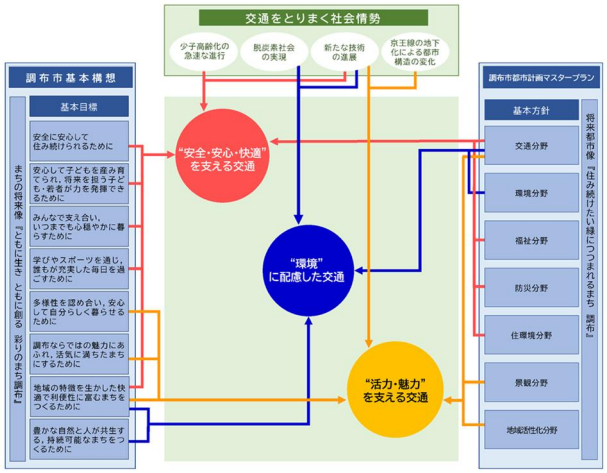
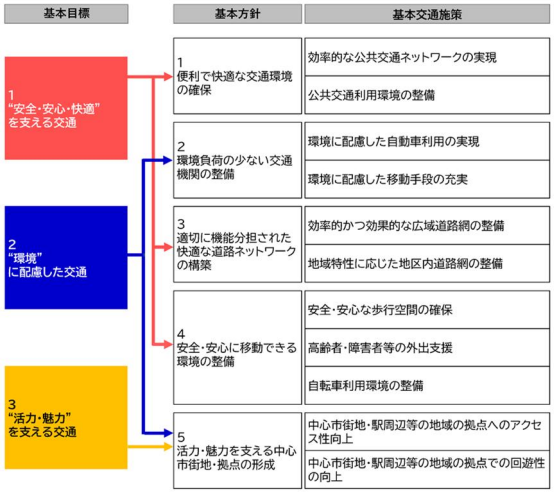



図　調布市総合交通計画の基本目標

＜基本交通施策＞




出典　調布市総合交通計画

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討，協議 | | | | |

＜実施主体＞　調布市，交通事業者（バス事業者），市民，関係者（福祉）

# 目標４：まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進（施策４：まちづくり連携事業）

## 4-1　交通結節点の利用のしやすさ確保

駅前広場等の交通結節点における利便性の向上のため，調布駅前広場におけるバスのり場案内やバス停のデジタルサイネージ化等を実施します。

これらの設置・運用を通じて，バス等の公共交通の利用促進をはじめ，高齢者等のデジタル機器への親近感の向上，外国語での情報案内，周辺施設の情報発信など，まちづくりへの波及効果も図ります。

**調布駅前バスのり場案内及びバス停のデジタルサイネージ化**




出典　調布市資料




調布駅前バスのり場案内及びバス停配置図
出典　調布市資料

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 実施 | | | | |

＜実施主体＞　調布市，交通事業者（バス事業者）

## 4-2　モビリティ・ハブの整備

モビリティ・ハブ※（小さな結節点）の整備を促進し，幹線交通，準幹線交通，地域内交通の乗り継ぎのしやすさや市民の利便性向上を図ります。（写真：小田急バス「ｍｅｅｄｏ（みいど）」（左），ブランチ調布（右））

【事例】小田急バス　ｍｅｅｄｏ（みいど）



出典　小田急バスホームページ

【事例】ブランチ調布




出典　ブランチ調布ホームページ

また，誰もがアクセスしやすい拠点における移動販売車（写真：京王ほっとネットワーク）の活用促進など，地域で暮らせる取組も併せて検討します。

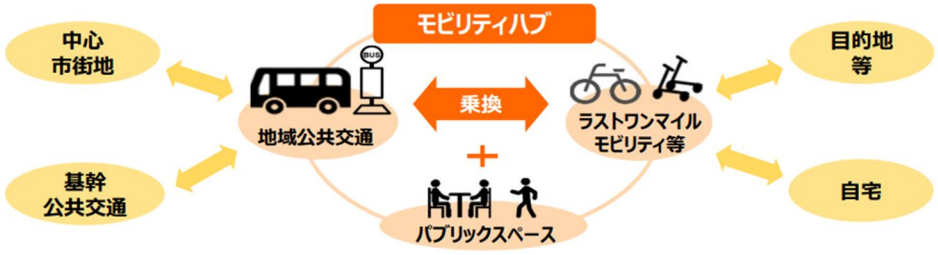
【事例】京王ほっとネットワークによる移動販売




出典　京王ほっとネットワークホームページ

※本計画では，異なるバス路線同士の接続や，バスと自転車の接続などが生じる小さな結節点を「モビリティ・ハブ」と呼称しています。駅前広場のような大きな交通結節点ではなく，バス停を中心としたまちなかの小さな拠点と言えます。交通の拠点であるとともに人々が集まる賑わいなどの機能を有するケースもあります。

【参考】地域公共交通と連携したモビリティ・ハブのイメージ




出典　第２回施設デザイン WG 事務局資料 資料２
国土交通省 都市局 街路交通施設課　令和６年１月 16 日

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 検討 | 実施 | | | |

＜実施主体＞　調布市，交通事業者（バス事業者）

## 4-3　デジタル技術の活用

公共交通データ等のオープン化，標準データ形式化（GTFS 化）により，公共交通情報提供，デジタルの案内，路線検索の円滑化や，各種デジタルサービス化を推進します。

運賃支払いにおける電子決済化の取組など，運行の効率化による公共交通の持続性の向上や移動時の利便性向上，円滑な移動環境の実現を目指します。

【事例】路線バスのキャッシュレス化（京王バス）
京王バスではキャッシュレスバスの取組を推進。令和 7（2025）年 3 月に調布営業所の路線バスほぼ全路線に，クレジットカード決済端末を導入。




出典　京王バスホームページ

完全キャッシュレスバスの実証運行

調布市内では京王バスが以下 3 路線にて完全キャッシュレスバスの実証実験を開始。
・つつじヶ丘駅北口―深大寺
・調布駅北口―深大寺
・味の素スタジアムイベント輸送




左：完全キャッシュレスバスを示す行先表示器
右：運賃箱における現金収受終了の案内
出典　京王バス提供資料

【事例】GunMaaS（群馬県）
公共交通機関やタクシー，デマンド型交通など，さまざまな交通手段をシームレスに結びつけ，誰でも簡単に便利に利用できるスマートフォン向け WEB サービス




出典　「GunMaaS」ホームページ

＜実施スケジュール＞

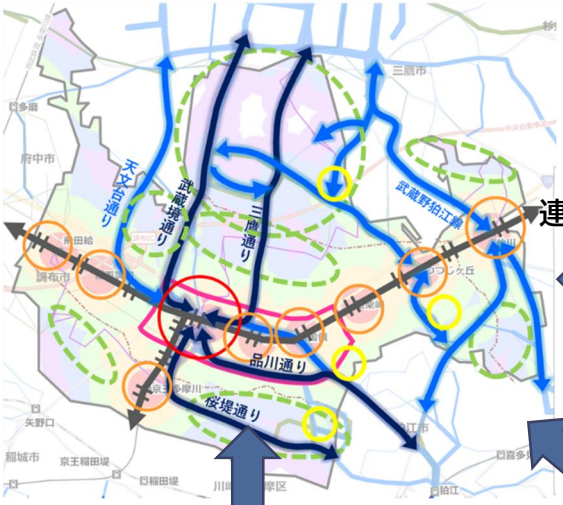
| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者）

## 4-4　まちづくりとの連携

都市計画事業や開発事業等の機会を捉え，適切な公共交通サービスを検討するため，市や開発関係者と交通事業者との情報連携，路線導入や見直し等の協議促進を図ります。

■市の目指す公共交通ネットワーク




連携・見直し

【事例】京王多摩川まちづくりプロジェクト（京王電鉄）



出典　京王電鉄ホームページ
≪本開発を中心とした京王多摩川エリアのまちづくりの将来イメージ≫

【事例】ｍｅｅｄｏ（みいど）（小田急バス）

出典　小田急バスホームページ



調布駅周辺地区街づくりビジョン（令和 7（2025）年 10 月策定）など今後の計画へ

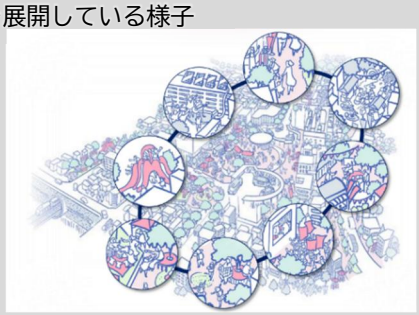
～短期的（概ね 5 年後）な展開イメージ～
幹線道路が整備され，通りに沿った建物の更新が進み，沿道ににぎわいが生まれている様子



～中期的（概ね 10 年後）な展開イメージ～
新たに生み出されるオープンスペースを活用し，人々が楽しく過ごす様子



～長期的（概ね 20 年後）な展開イメージ～
まちの成熟化が進み，多様な主体がまちづくり活動を展開している様子



出典　調布駅周辺地区街づくりビジョン

＜実施スケジュール＞

| 令和 8 年度（2026） | 令和 9 年度（2027） | 令和 10 年度（2028） | 令和 11 年度（2029） | 令和 12 年度（2030） |
|---|---|---|---|---|
| 実施（継続），取組検討・展開 | | | | |

＜実施主体＞　市，交通事業者（バス事業者），関係者（開発事業者等）

# 第６章　評価指標

本計画の 4 つの目標と対応する施策について，達成を目指す評価指標を以下の通り設定します。なお上位計画である調布市総合交通計画（令和 5（2023）年 3 月）の目標も踏まえつつ，近年の動向も考慮し設定します。

## 目標・施策

4 つの目標の各取組により「ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通」の実現を目指します。

| 目標１： | 目標２： | 目標３： | 目標４： |
|---|---|---|---|
| 骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善 | 幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善 | 市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携 | まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進 |
| **施策１：公共交通軸形成事業** | **施策２：地理的空白解消事業** | **施策３：包摂的な交通事業** | **施策４：まちづくり連携事業** |

## 評価指標

各施策の実施により，それぞれの目標に対して以下の評価指標を，達成状況を確認するとともに，定性的な内容を合わせて評価します。達成状況に課題がある場合は，その時点での状況や課題を把握・分析し，関係者協議のもと，改善に向けて取り組み，達成を目指します。

| 評価指標１： | 評価指標２： | 評価指標３： | 評価指標４： |
|---|---|---|---|
| 1-1<br>市内鉄道乗降人数<br><br>1-2<br>公共交通利用数<br><br>1-3<br>幹線交通（バス）の運行本数 | 2-1<br>地域内交通の利用者数（ミニバス利用者数を含む）<br><br>2-2<br>交通空白解消に向けた検討等の取組地域数 | 3-1<br>バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業計画の事業実施率（着手率） | 4-1<br>まちづくりと連携した交通施策の取組数<br><br>4-2<br>都市計画事業や開発事業等と連携した公共交通サービスの協議や検討数 |

| 参考指標（全体に係る市民意識） |
|---|
| 公共交通に対する満足度 |

## 目標１：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善

【指標設定】

| 指標設定 | 現況値 | 目標値 |
|---|---|---|
| 1-1　市内鉄道乗降人数 | **1 億 2800 万人**<br>（令和 6 年度） | **1 億 3200 万人**※1<br>（令和 12 年度） |
| 1-2　公共交通利用数※2 | **30.1 万トリップエンド**※3/日<br>（平成 30 年度） | **35.0 万トリップエンド**※3/日<br>（令和 12 年度） |
| 1-3　幹線交通（バス）の運行本数※4 | **三鷹通り：137 本/日**<br>**武蔵境通り：150 本/日**<br>**品川通り：175 本/日**<br>**桜堤通り：120 本/日**<br>（令和 7 年 11 月現在時刻表より・平日・片方向） | **現状と同等レベルの本数**<br>（令和 12 年度） |

※1：京王電鉄株式会社の中期経営計画における増加率 3.0%増（令和 6 年度→令和 12 年度）と整合
※2：調布市総合交通計画の目標値
※3：トリップエンドとは，1 つの移動（トリップ）における出発地と到着地のことをいいます。例えば，自宅から出発して，病院に到着する移動は，2 トリップエンド（出発地 1＋到着地 1）となります。市内に出発，到着が収まる移動もあれば，どちらかが市内，どちらかが市外という移動もあるため，トリップエンドで確認することとしています。なお，本指標はバス，タクシー等の複数の交通手段を含めた公共交通全体の利用数とします。
※4：第 4 章で示したバス運行本数。なお，幹線交通の需要と供給のバランスを考慮しながら，必要に応じて断面輸送量等の評価を実施します。その他，定性的な指標についても検討します。

【指標設定の考え方】

主に，施策１（公共交通軸形成事業）の実施により達成を目指す指標となります。

骨格となる市内公共交通ネットワークの持続のため，利用者数を増加することを目標として指標を設定します。

【数値指標の算出方法】

事業者公表資料，提供資料，調布市資料より数値指標を評価します。

## 目標２：幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善

【指標設定】

| 指標設定 | 現況値 | 目標値 |
|---|---|---|
| 2-1　地域内交通の利用者数（ミニバス利用者数を含む）※5 | 80 万 4000 人<br>（令和 6 年度） | 88 万人<br>（令和 12 年度） |
| 2-2　交通空白解消※6 に向けた検討等の取組地域数 | 1 地域<br>（北部地域で実施中） | 2 地域以上<br>（今後の北部地域の取組に合わせ，他の地域でも実施） |

※5：調布市総合交通計画における令和 5 年 3 月の目標（ミニバス利用者数）は R6 数字で達成にて上方修正
※6：第 4 章で示すアクセシビリティ指標による評価等から改善検討の必要性のある地域として整理した市内 7 地区を，国の交通空白解消事業の対象に該当する地域として，空白解消の取組を検討，実施する

【指標設定の考え方】

主に，施策 2（地理的空白解消事業）の実施により達成を目指す指標となります。

地域内交通の維持・改善，地理的な公共交通空白の解消に向け，ミニバスの改善や空白解消の取組を行い，ミニバスを含む地域内交通の利用者数の 1 割程度の増加（コロナ後の令和 5（2023）年度の利用者数を上回る水準）を目標として指標を設定します。また，第 4 章で示すアクセシビリティ指標による評価等から改善検討の必要性のある地域として整理した市内 7 地区を，国の交通空白解消事業の対象に該当する地域として，空白解消の取組を検討，実施します。

【数値指標の算出方法】

調布市資料より数値指標を評価します。

## 目標３：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携

【指標設定】

| 指標設定 | 現況値 | 目標値 |
|---|---|---|
| 3-1　バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業計画の事業実施率（着手率）※7 | 88%※8<br>（令和 6 年度） | 100%<br>（令和 12 年度） |

※7：令和 12（2030）年度までの中期で実施する事業
※8：現況値は，令和 6（2024）年度末時点の特定事業全体の着手率を示す

【指標設定の考え方】

主に，施策 3（包摂的な交通事業）の実施により達成を目指す指標となります。

誰もが利用しやすい公共交通機関の実現のため，バリアフリー特定事業計画に基づく事業を推進し，実施率 100%を目指します。その他，各施策における事業推進の中で，多様な主体と連携した取組を行います。

【数値指標の算出方法】

様々な主体と連携した取組件数を計画最終年度に評価します。また，バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業計画の事業実施率を評価します。

## 目標４：まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進

【指標設定】

| 指標設定 | 現況値 | 目標値 |
|---|---|---|
| 4-1　まちづくりと連携した交通施策の取組数 | —<br>（令和 6 年度） | 2 件以上<br>（令和 12 年度） |
| 4-2　都市計画事業や開発事業等と連携した公共交通サービスの協議や検討数 | —<br>（令和 6 年度） | 複数件<br>（令和 12 年度） |

【指標設定の考え方】

主に，施策 4（まちづくり連携事業）の実施により達成を目指す指標となります。

まちづくりと連携した交通施策の実施件数を評価します。4-1 は，施策メニューとして 4 つの施策を設定しており，それぞれが計画に基づき実施されることを目指します。4-2 は，今後市内で進められる都市開発に応じて交通事業者と連携，協議を進めていくものとして，複数件として設定します。

なお，計画期間における都市計画事業や開発事業等の実施数によるため，取組件数・検討件数を指標として設定しています。

【数値指標の算出方法】

実施件数を評価します。

## 参考指標：公共交通に対する満足度

【指標設定】

| 指標設定 | 現況値 | 目標値 |
|---|---|---|
| 公共交通に対する満足度 | 79.6%<br>（令和 6 年度） | 80.0%<br>（令和 12 年度） |

【指標設定の考え方】

満足度の意識は多様な条件に基づく結果となるため，参考指標として設定します。

【数値指標の算出方法】

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」または「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します。

# 第７章　計画の進捗管理と事業推進体制

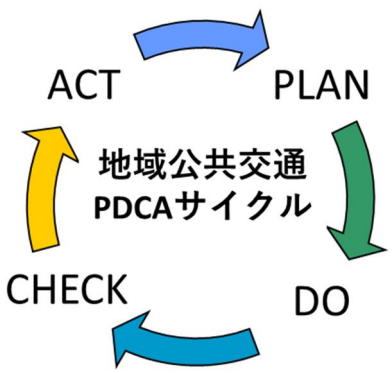
本計画は，計画策定（Plan），施策・事業の実施（Do），進捗管理・評価（Check），見直し・改善（Action）を繰り返す，ＰＤＣＡサイクルにより推進していきます。また，本計画に位置づけたプロジェクトの実施により，公共交通の利便性向上が図られているかなど，進捗管理，評価を継続的に実施します。

さらに，今後の交通分野を取り巻く社会情勢の変化の中で，多様化する市民の移動ニーズに応えるとともに，交通サービスの水準を維持するため，地域交通が関連する様々な分野（下図参照）との連携強化を図りながら進めます。

■進捗管理・評価スケジュール

| 事業実施 | 前期 | | 中期 | | | | 後期 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | R8年度（2026） | | R9年度（2027） | | R10年度（2028） | | R11年度（2029） | | R12年度（2030） | | R13～（2031～） |
| | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | |
| 施策実施確認内容の評価（プロセス評価） | 事業実施 → 実施状況の確認・評価 | | 反映 → | | 反映 → | | 反映 → | | 反映 → | | |
| 目標の達成状況の評価（効果の評価） | 毎年確認可能な数値のチェック → | | | | 中間年の目標達成状況評価 → | | | | 中間年の目標達成状況評価 → | | |
| 課題共有 | 実施の課題共有 → | | | | | | | | | | |
| 改善と反映 | 次年度実施の改善と反映 → | | | | | | | | | | |
| 次期計画の検討 | | | | | | | 見直し検討 → | | 策定 → | | 第2期スタート |

■PDCA サイクルイメージ




■交通に影響する分野イメージ



登録番号
（刊行物番号）

２０２５－２３５

# 調布市地域公共交通計画

**発行日**

**令和 8（2026）年 3 月**

**発行**

**調布市**

**編集**

**都市整備部　交通対策課**

〒182-8511 調布市小島町 2-35-1

Tel 042-481-7454（交通対策課）　Fax 042-481-6800

E-mail：koutuu@city.chofu.lg.jp

