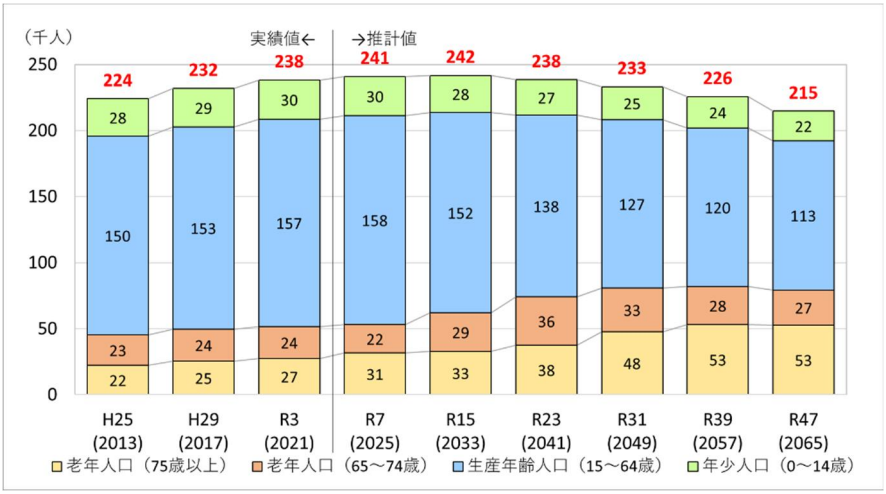
第２章　公共交通をとりまく現状と課題

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



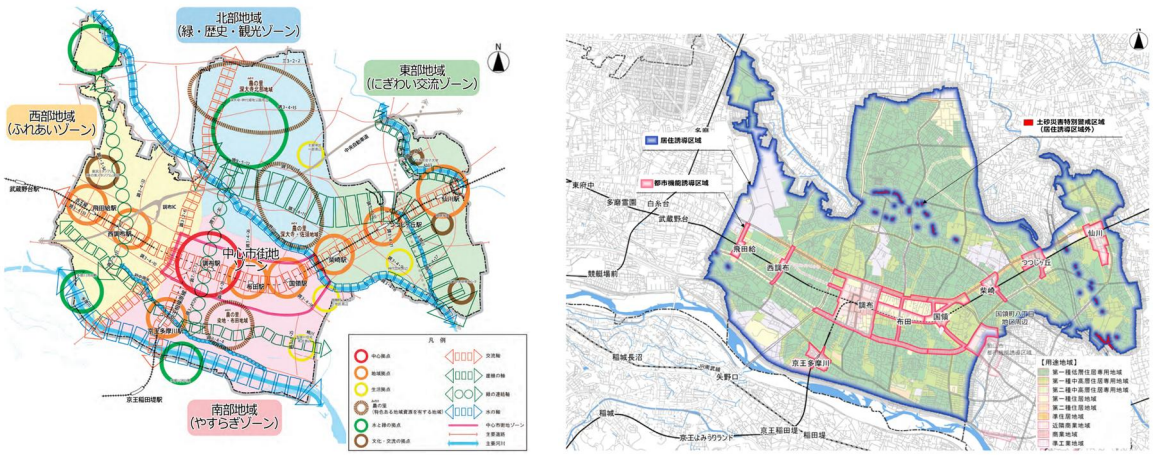
出典　調布市基本計画現況値：住民基本台帳人口（外国人を含む）
（各年 10 月 1 日現在）

（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

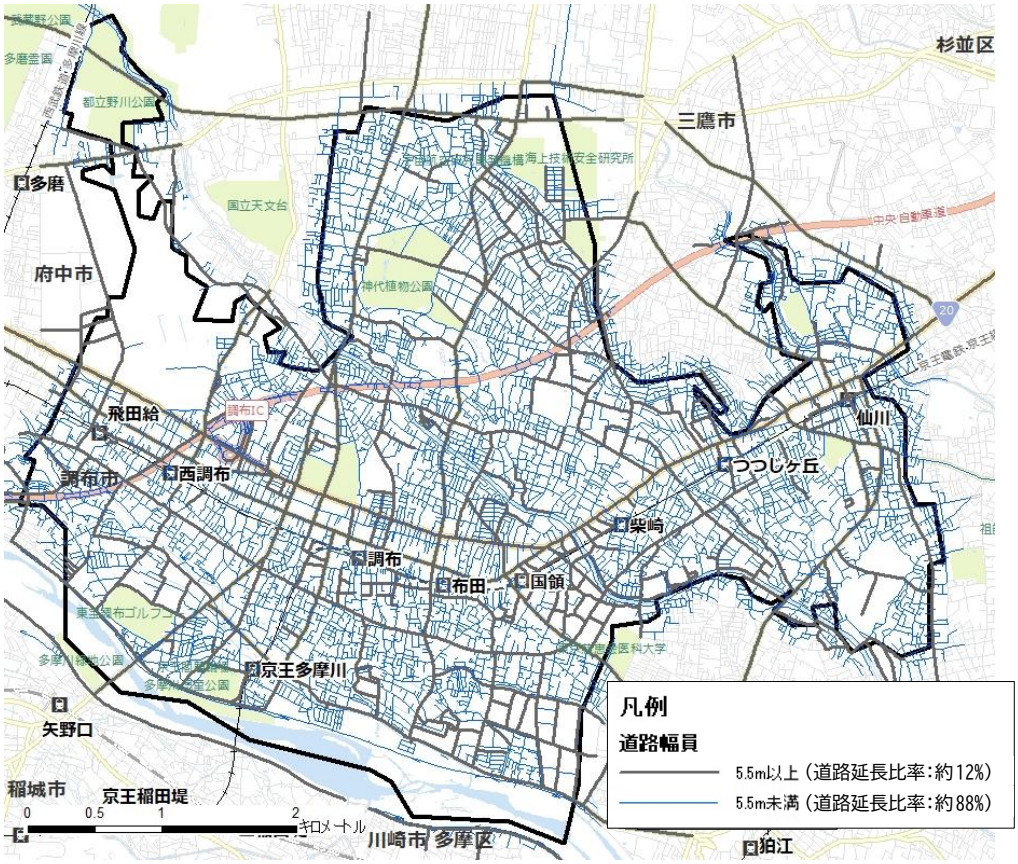


出典　調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画における将来都市構造図（左）
及び居住・都市施設誘導区域（右）

（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。

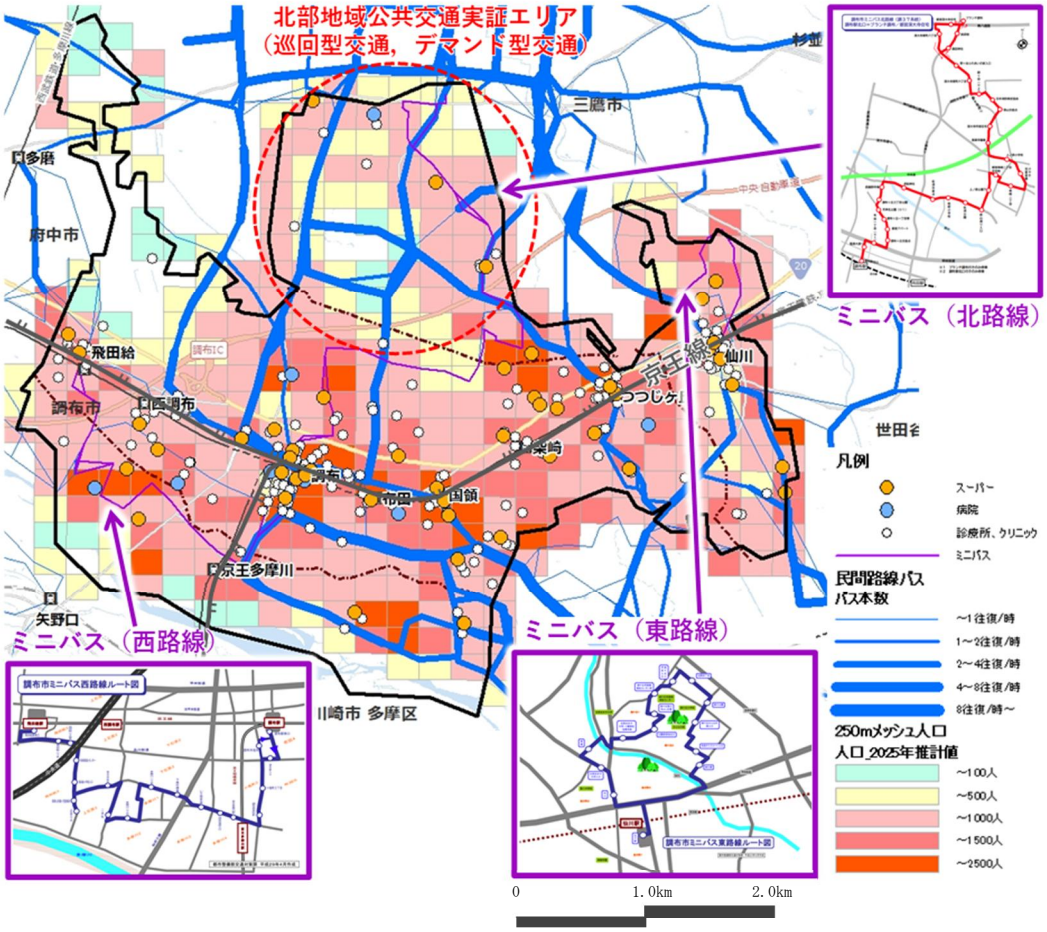
市内の公共交通の一例（左から路線バス，ミニバス，タクシー）





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



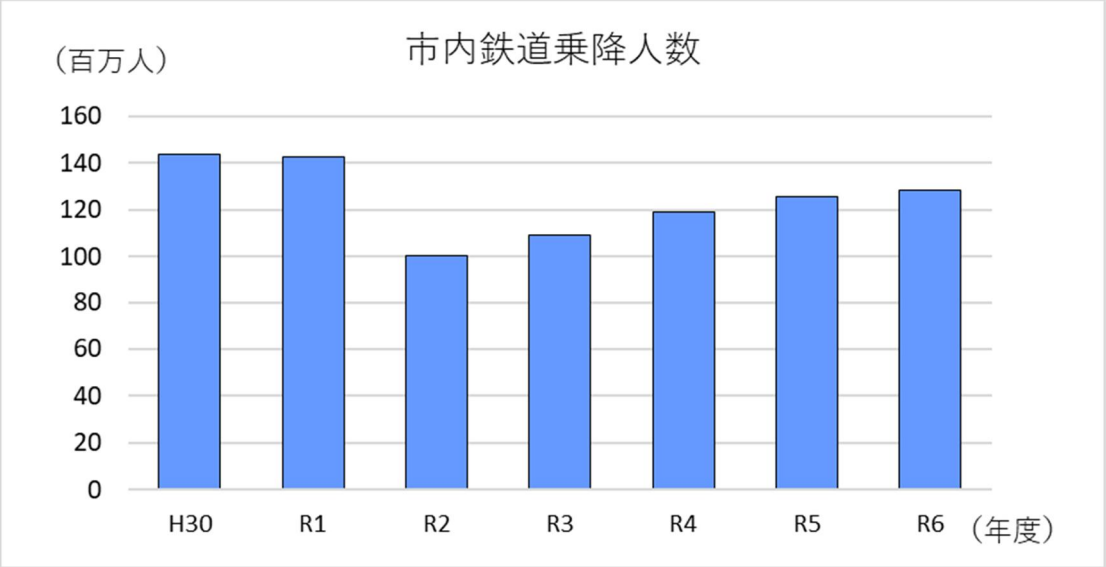
出典：令和 2 年国勢調査，国土数値情報

■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㈱ 京王バス㈱ （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。 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㈱ 東京空港交通㈱	調布駅～東京ディズニーリゾート線 調布駅～羽田空港線 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㈱ 京王自動車㈱ 日本交通立川㈱ 美善交通㈱ 介護タクシーケアレスキュー 介護タクシーすまいるハイケア 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

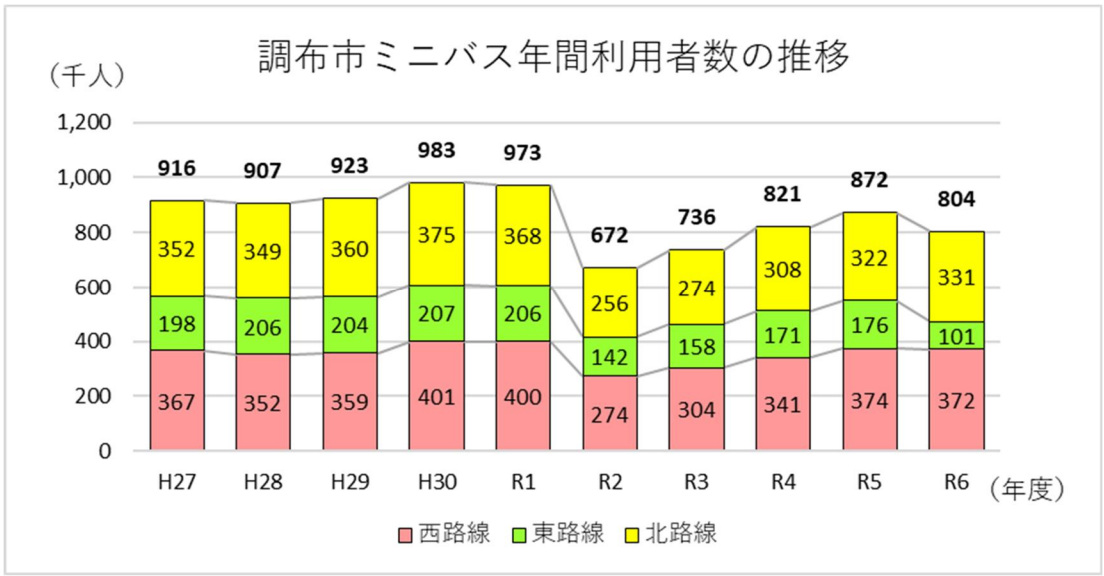
コロナ前の令和元（2019）年度まで利用者は増加傾向にありました。令和 3（2021）年度以降，利用者数が緩やかに回復しています。



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

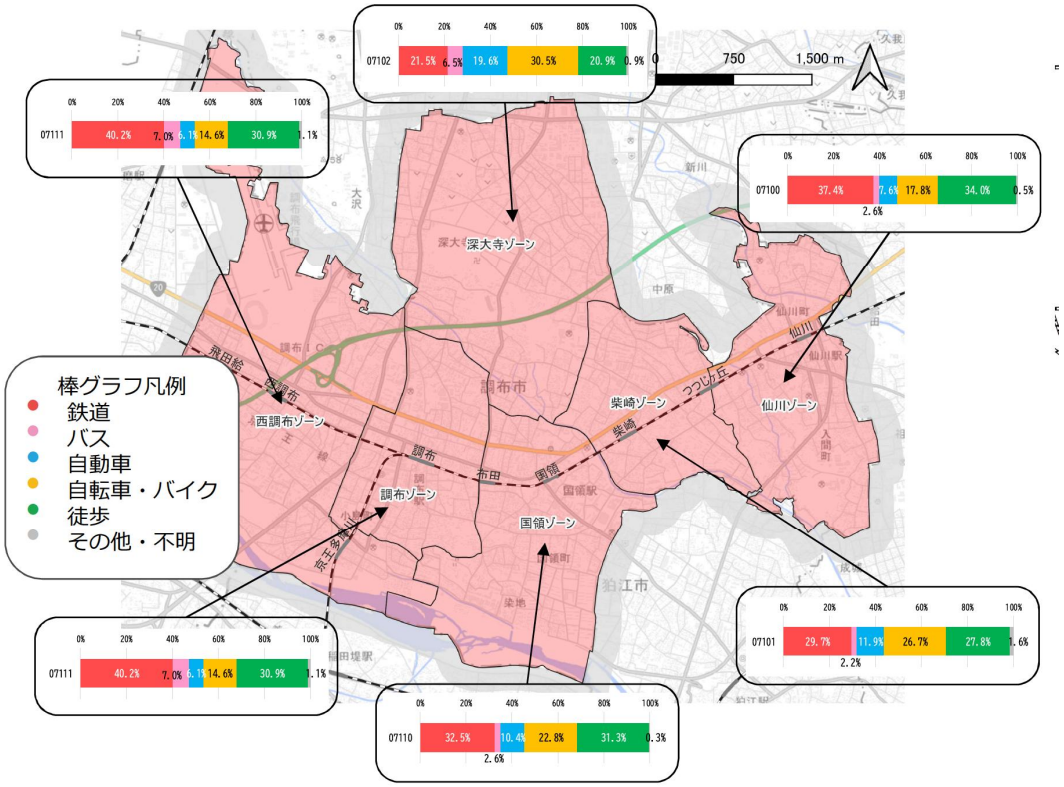
（７）移動特性

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。

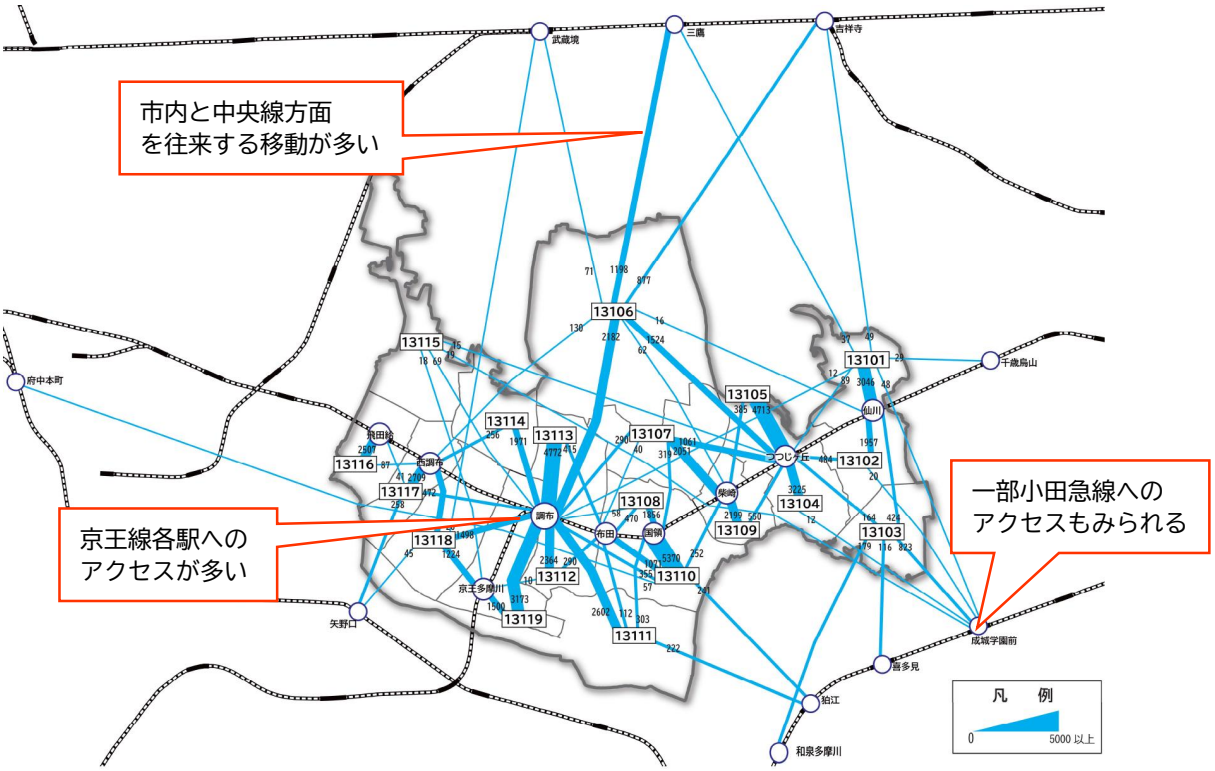
居住地別の初乗り駅をみると，基本的には，京王線の各駅へのアクセスとなっていますが，一部中央線，小田急線の各駅へのアクセスもみられます。また，鉄道駅から離れた地域に住む人は，バスや自転車等を利用して鉄道駅にアクセスしている状況もみられます。

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



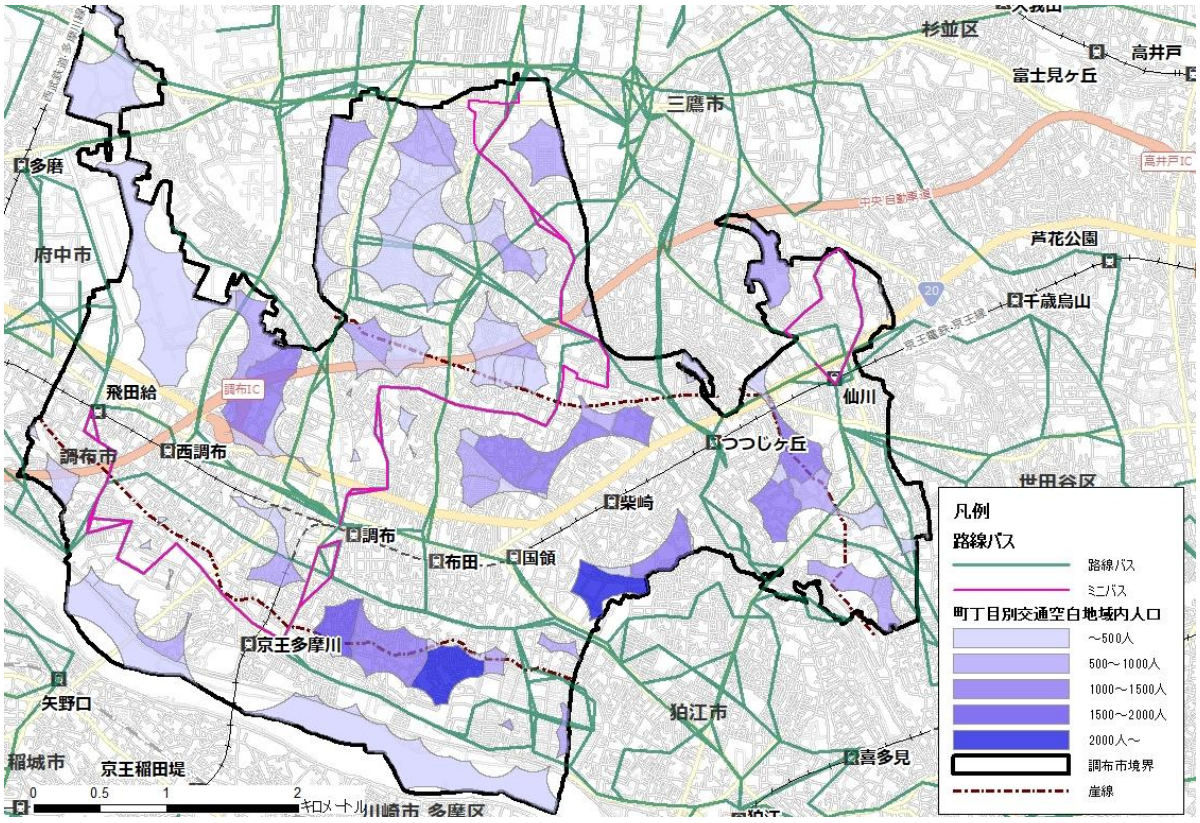
出典　第 12 回大都市交通センサス調査

（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。

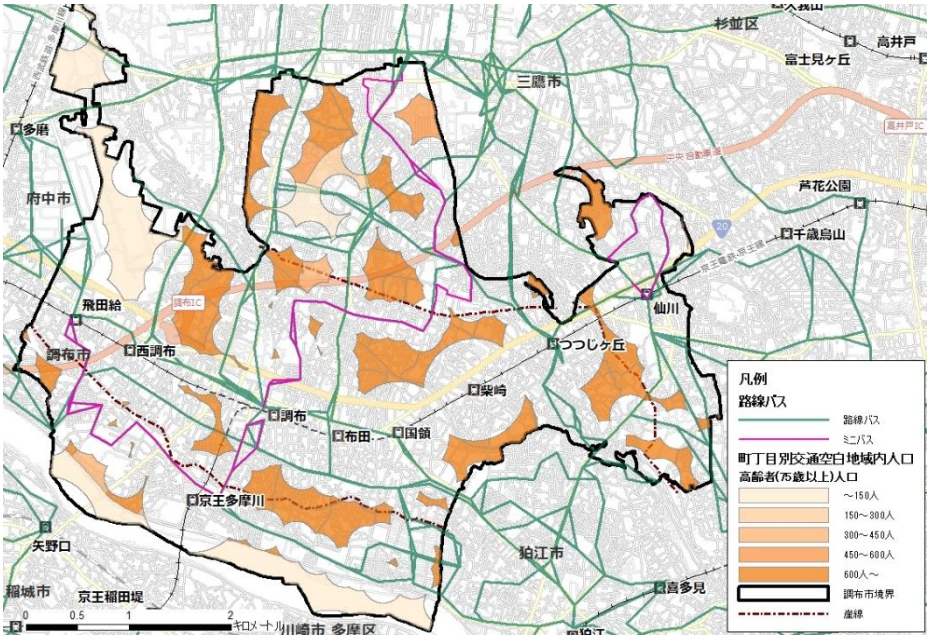
市内の公共交通空白地域と人口分布



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。

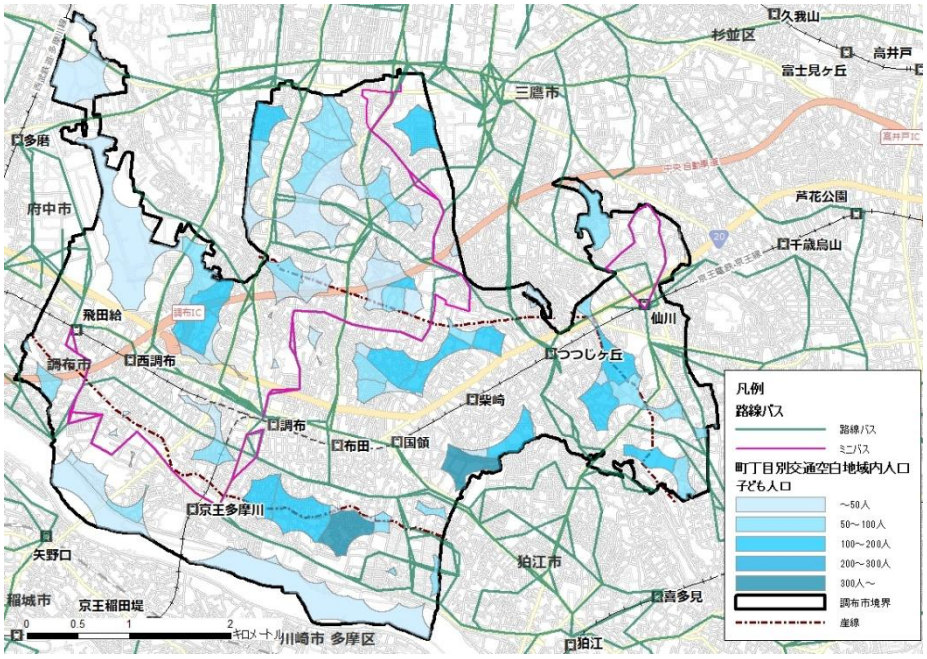
市内の公共交通空白地域と 75 歳以上人口分布



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。 ○午前中の移動が多い。 ○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。 ○徒歩，自転車の移動が多い。	○8 割が普段から外出。 ○午前中の移動が多い。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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

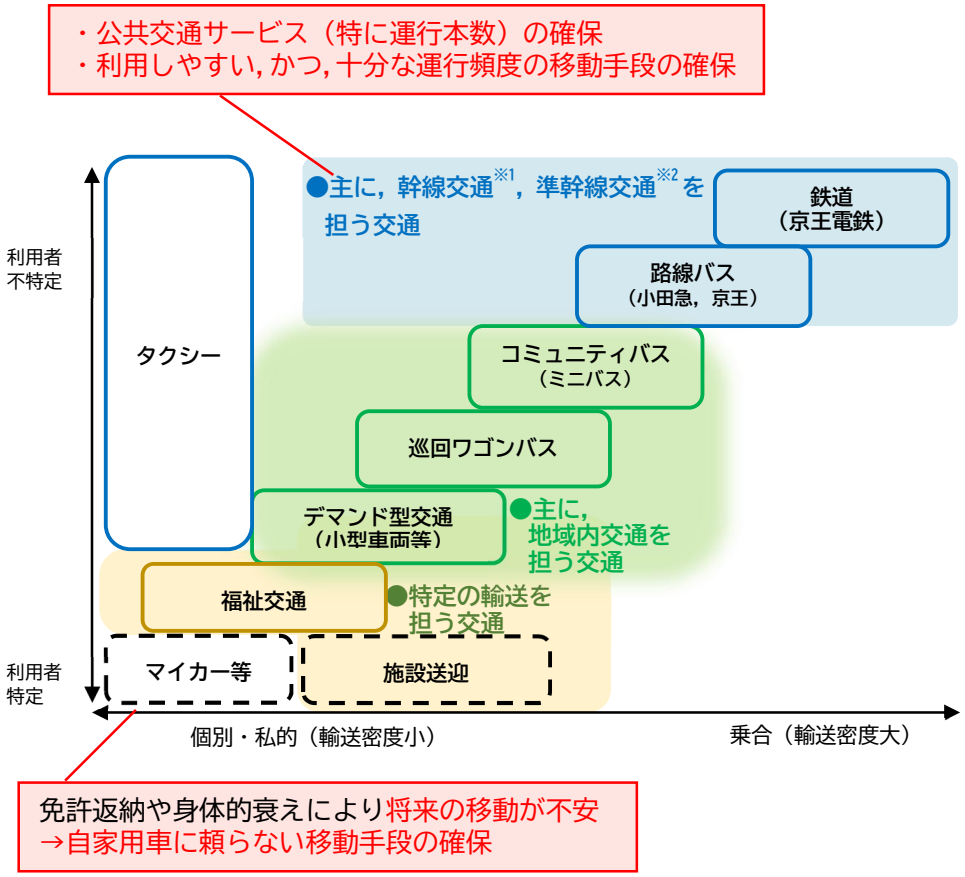
３　公共交通をとりまく課題

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

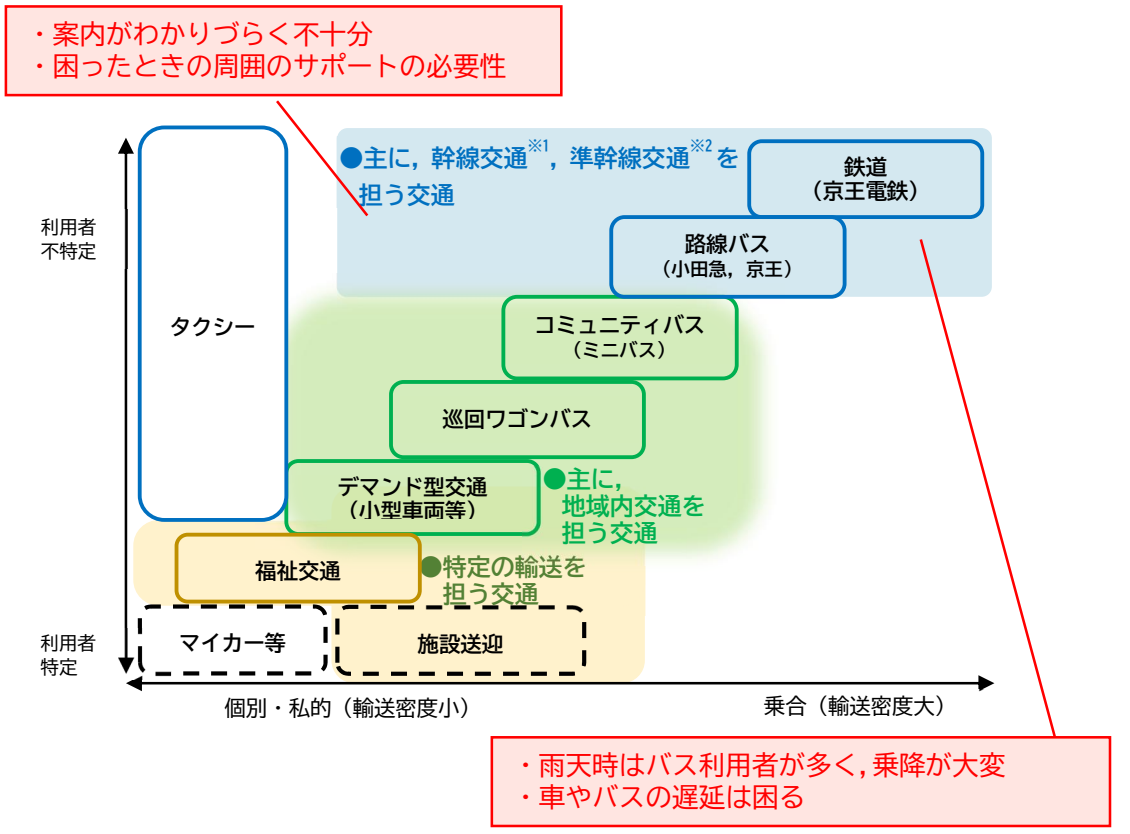
高齢者や子育て世代は，既存の公共交通サービスの運行本数の少なさなど利便性に課題を感じています。特に高齢者は，将来の免許返納に備え自家用車に依存しない移動環境を求めています。



※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

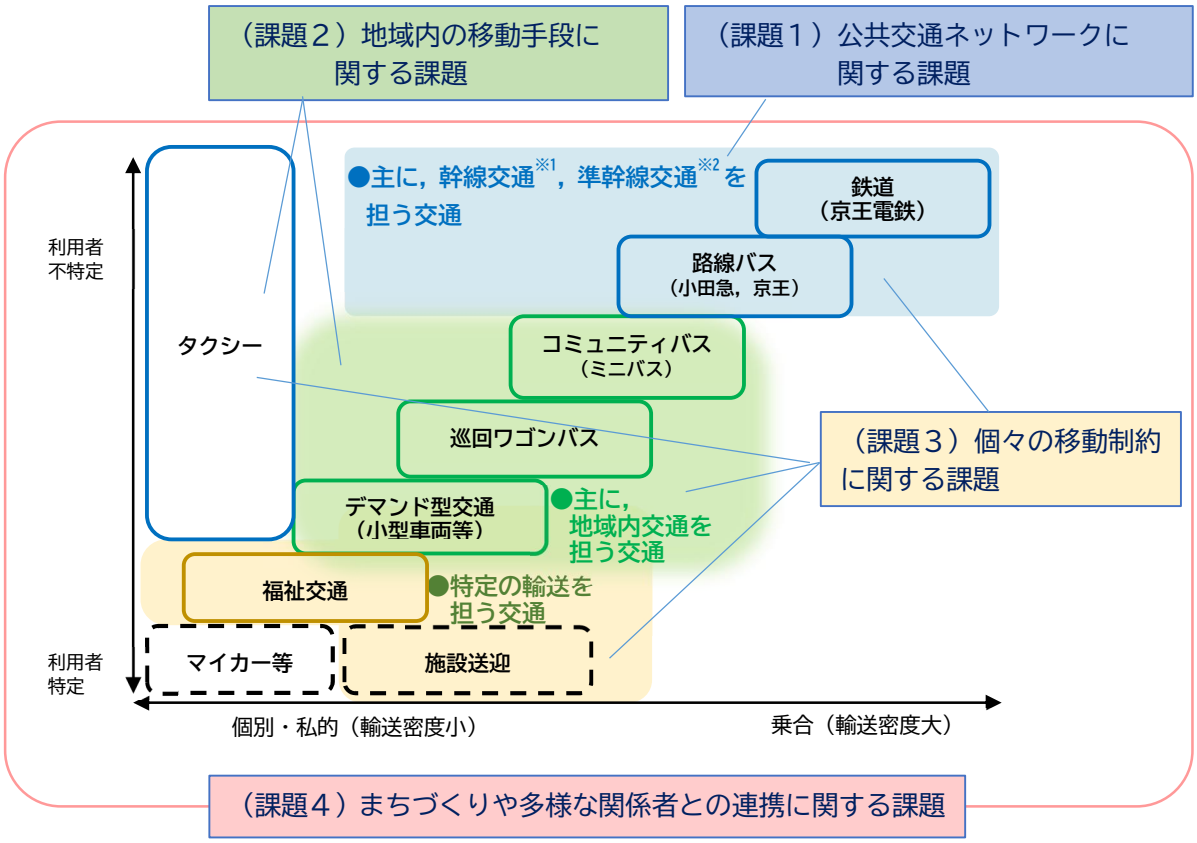
■障がいのある方の課題

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。