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。

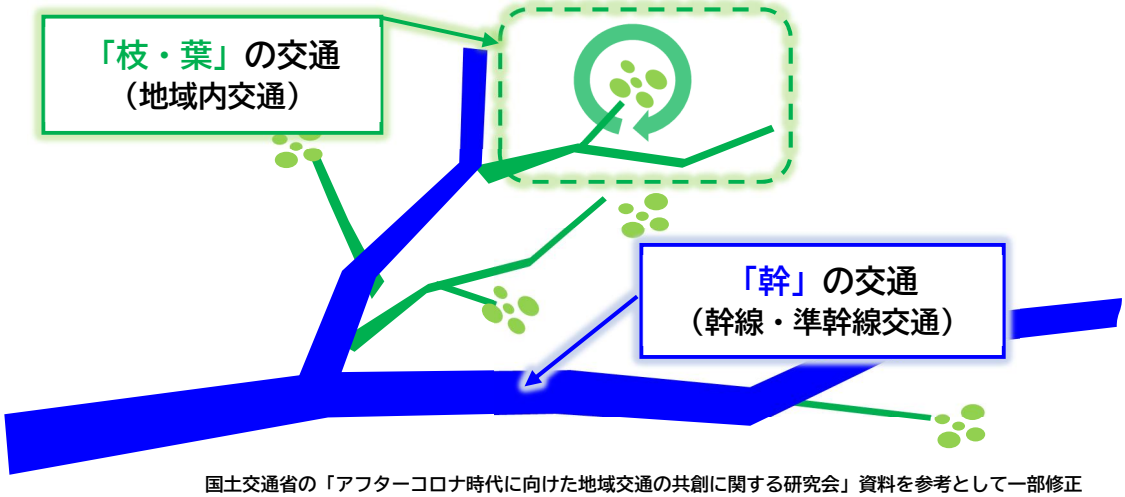
■幹の交通

・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



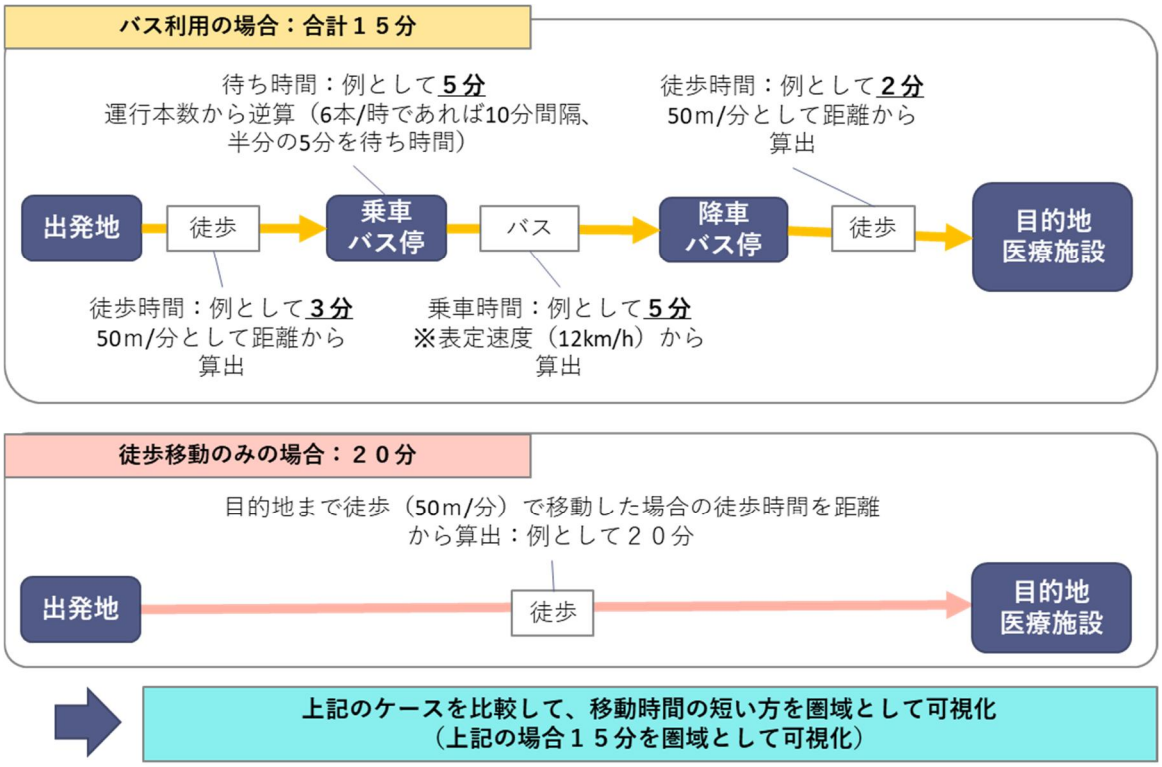
国土交通省の「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」資料を参考として一部修正

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。

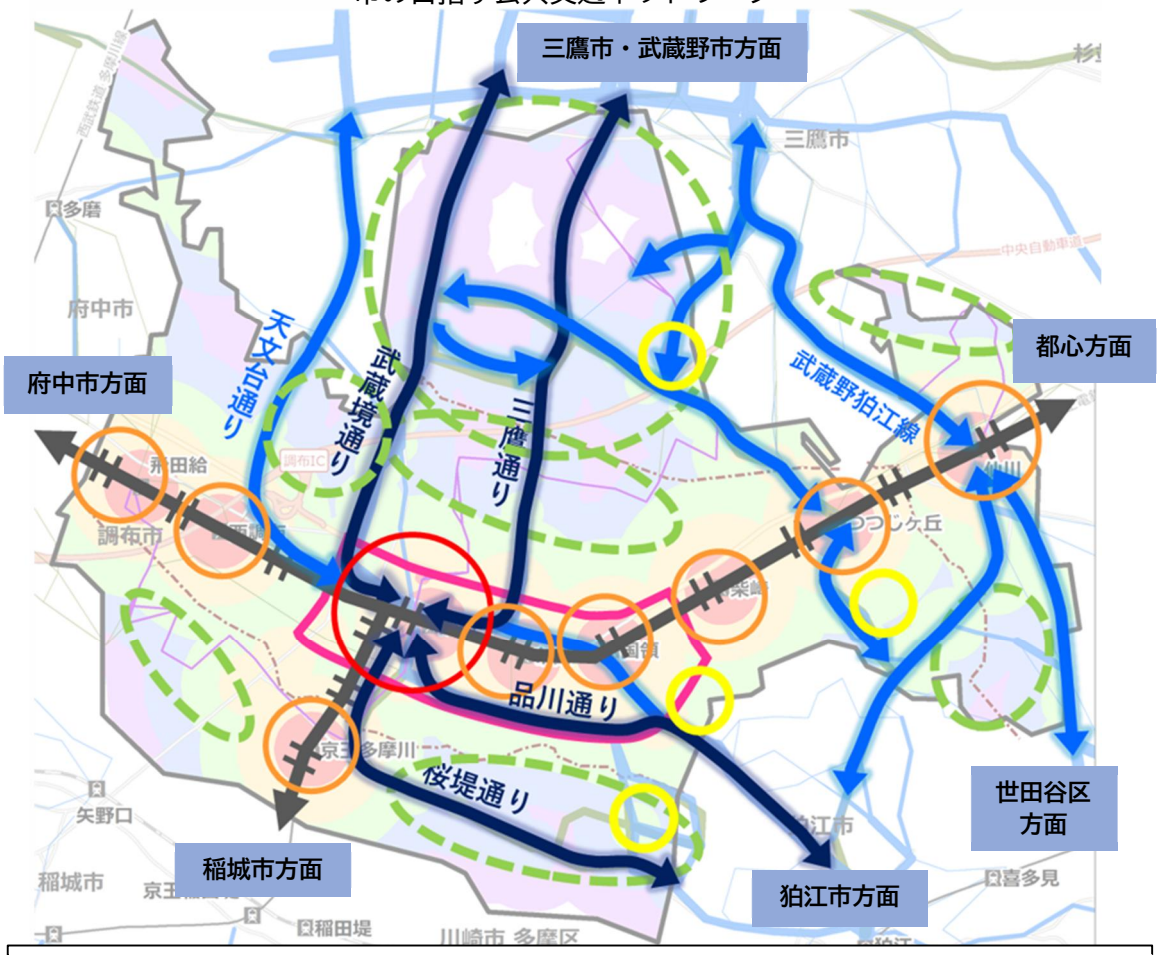
■最寄りの医療施設までの所要時間の可視化イメージ



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

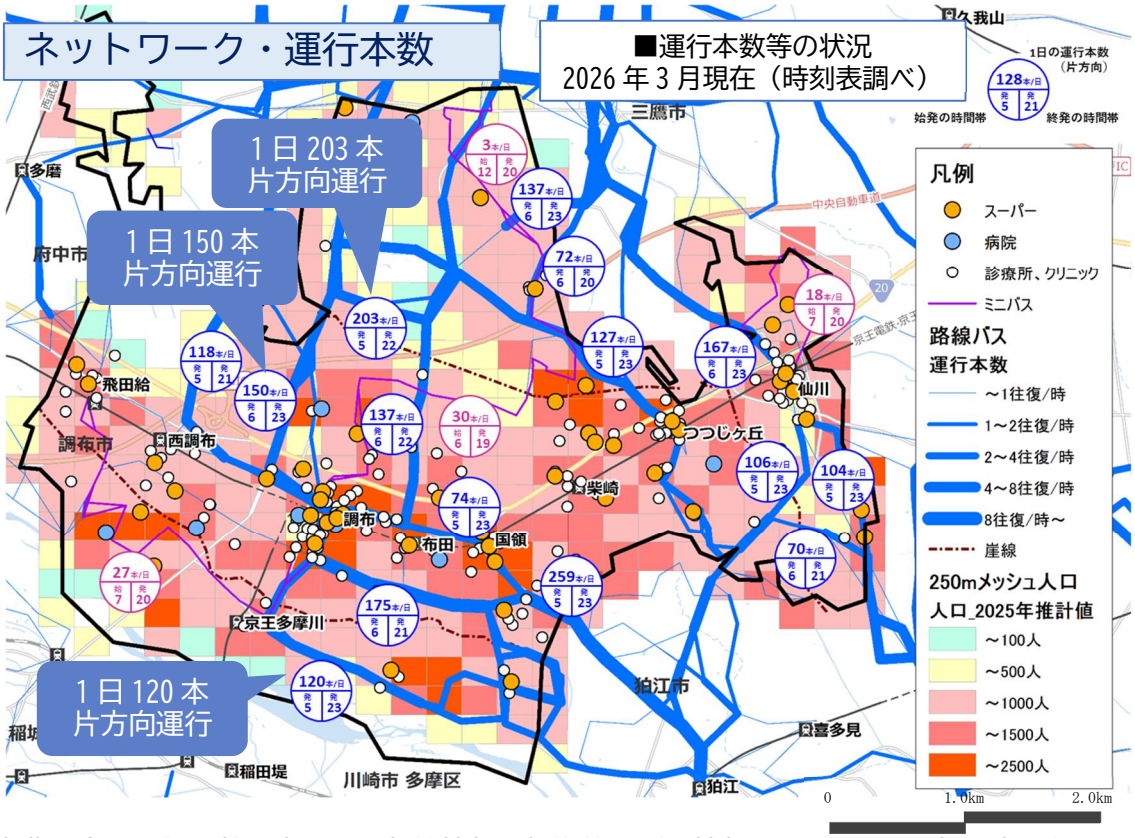
地域内交通



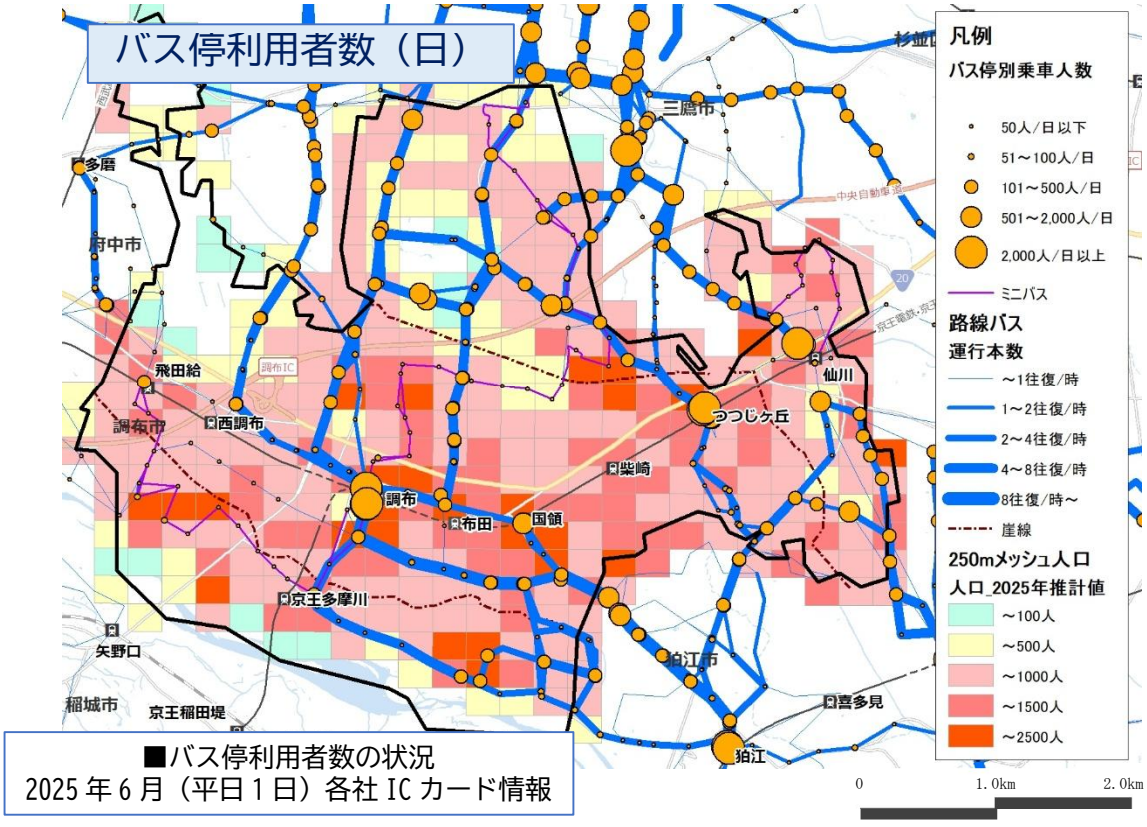
・幹となる交通（幹線交通，準幹線交通）でカバーできないエリアの内，鉄道駅，商業施設，医療施設，コミュニティ施設といった主要な外出先（目的施設）への外出のしやすさの分析（アクセシビリティ指標）を行い，アクセスに時間を要する圏域として７地域を抽出しました。
・これらの地域では，外出のしやすさの確保の取組を目指し，枝・葉となる交通の必要性も含め検討します（現在ミニバスの運行や地域内交通の取組がされている地区も含まれます）。

■「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。

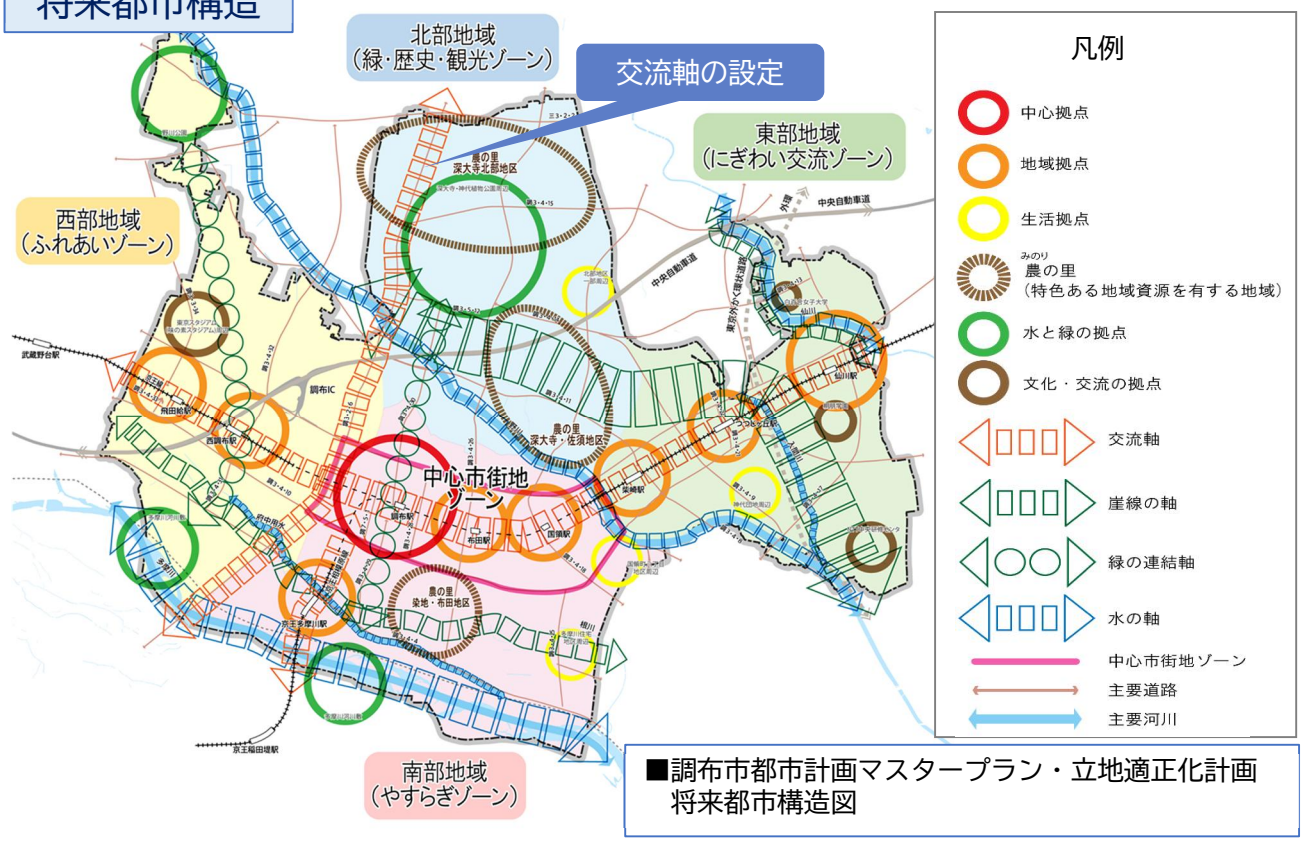


出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報，標準的なバス情報フォーマット（GTFS）データ



出典　令和 2 年国勢調査，国土数値情報，事業者提供資料

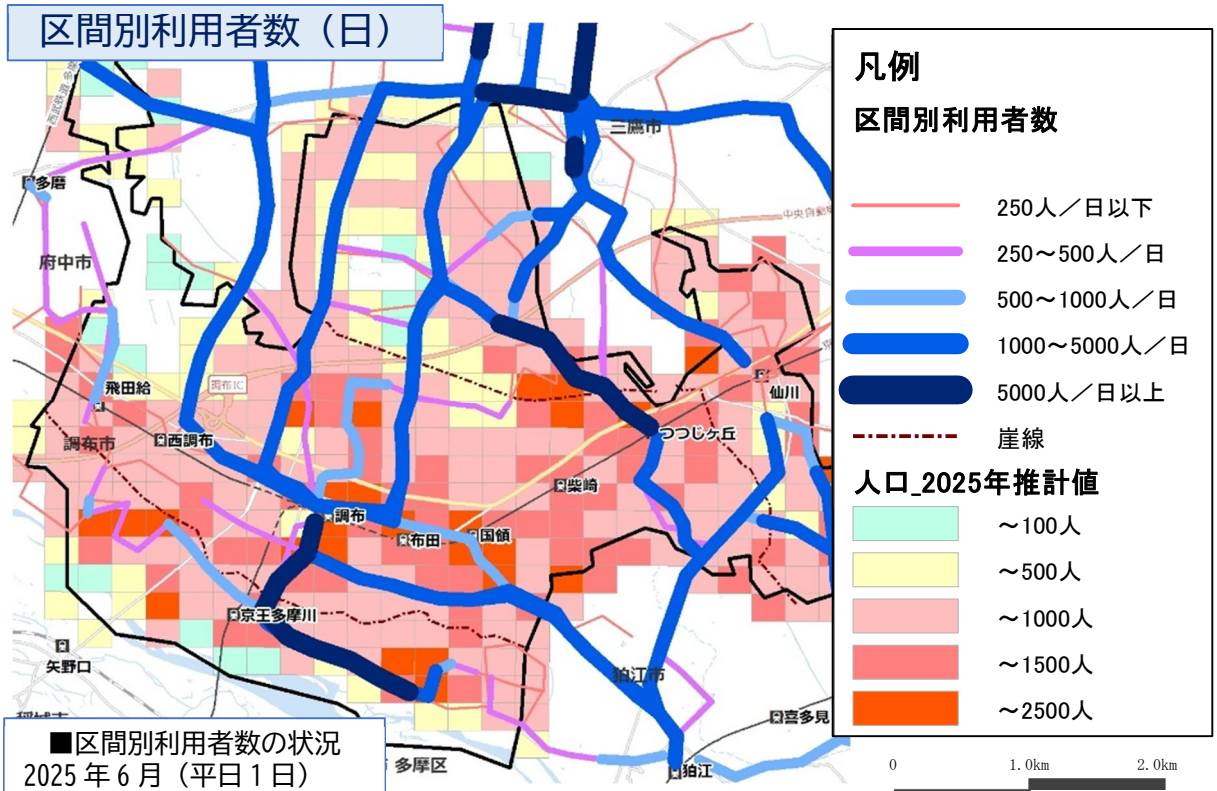
将来都市構造



■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

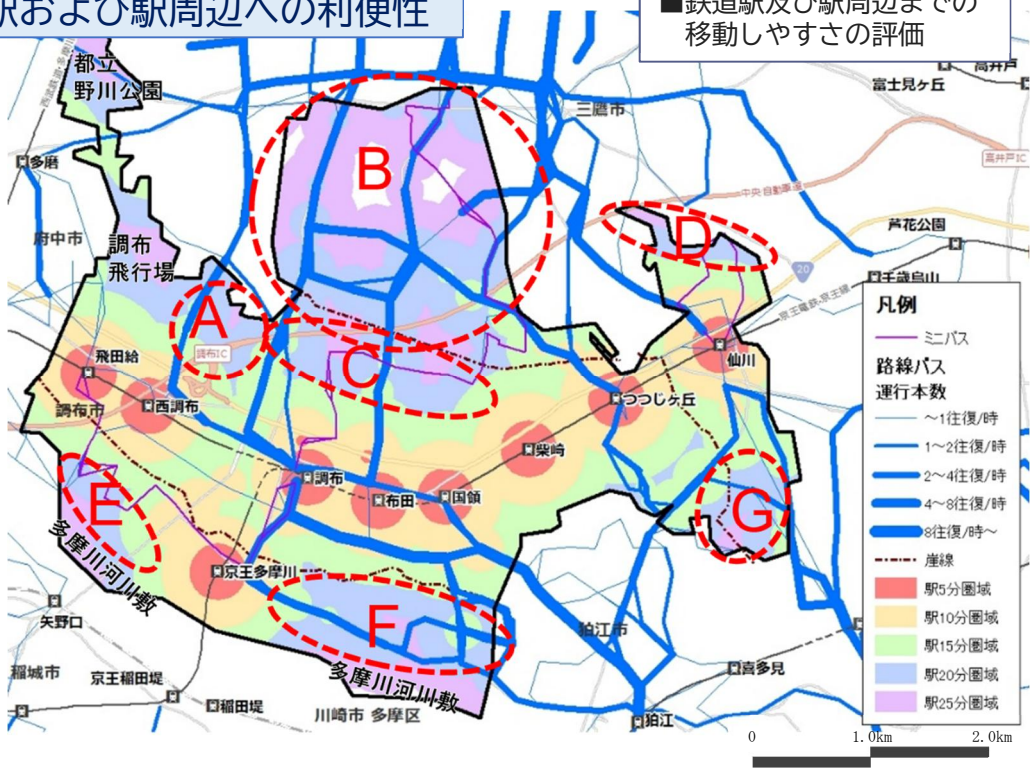
■「枝・葉」となる交通の設定

「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。

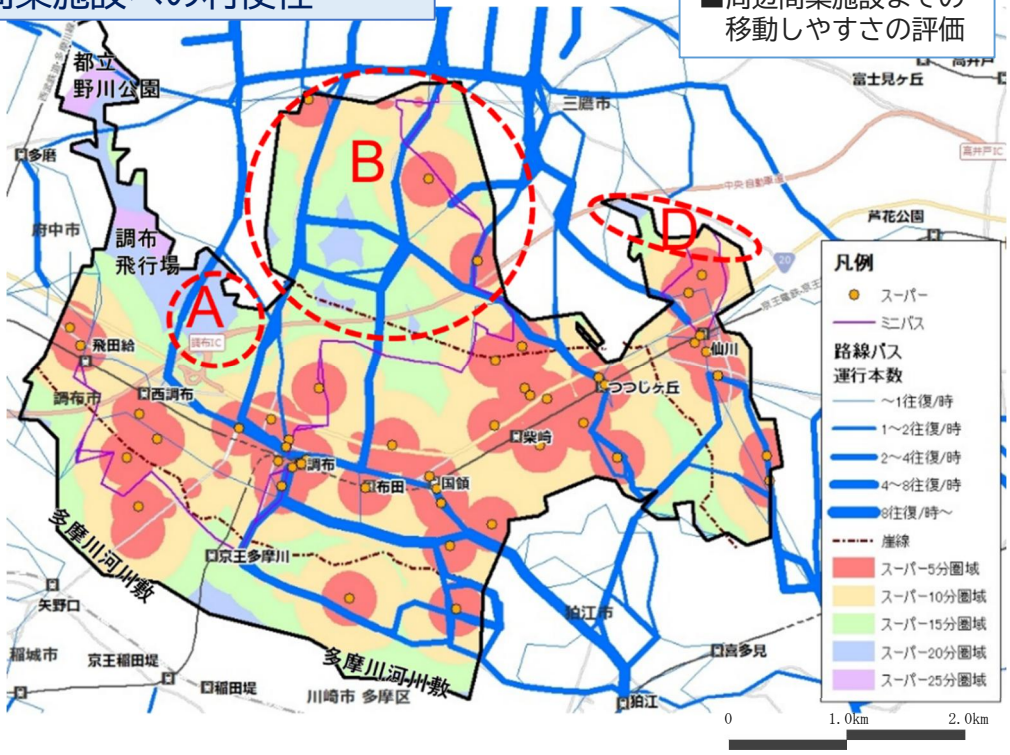
① 駅および駅周辺への利便性

■鉄道駅及び駅周辺までの
移動しやすさの評価



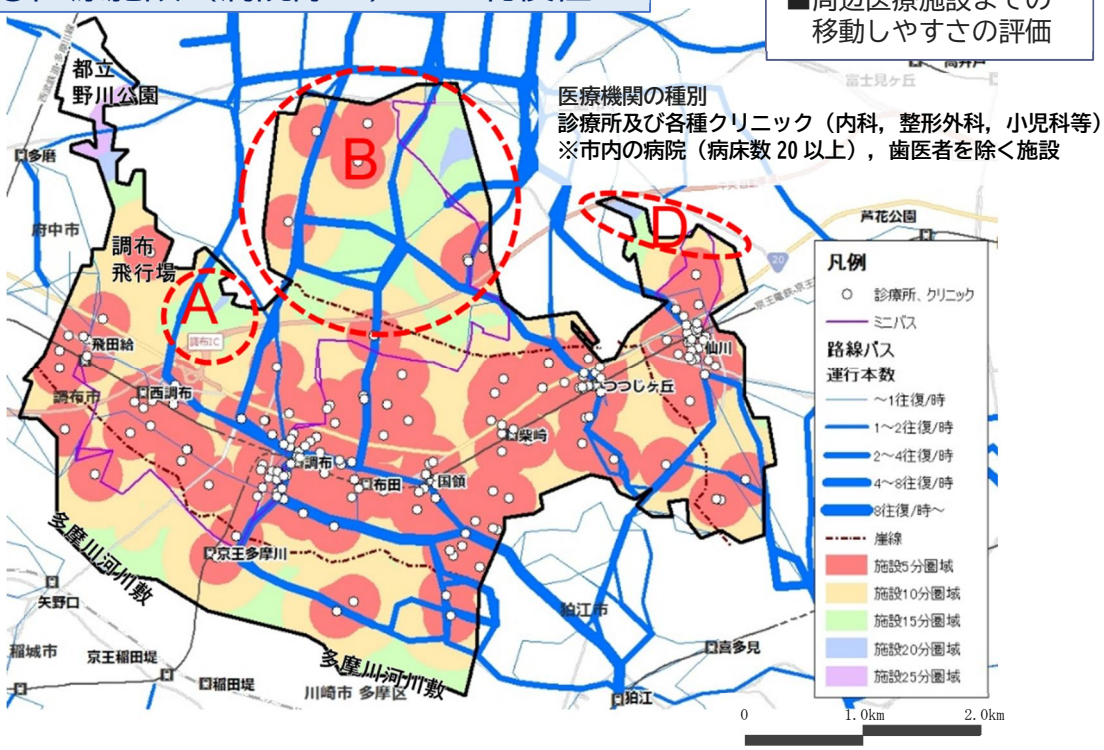
②商業施設への利便性

■周辺商業施設までの
移動しやすさの評価



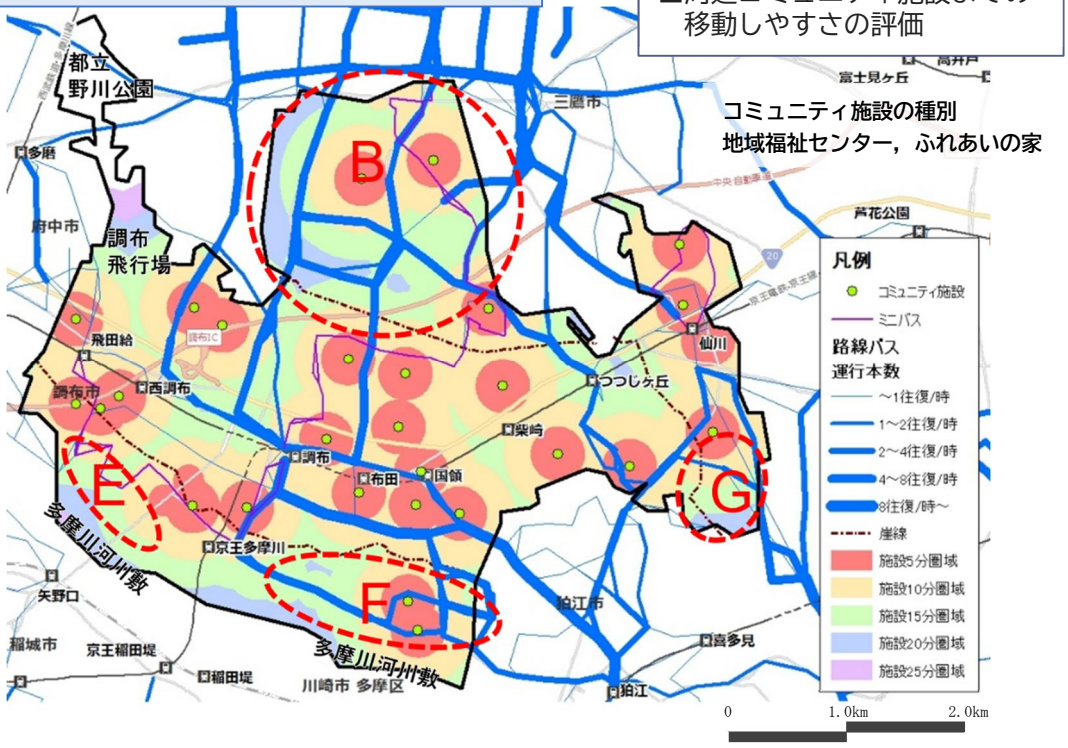
③医療施設（病院除く）への利便性

■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 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。） ②　「何らかの対応が必要」の考え方 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