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

＜概要版＞



令和８（２０２６）年３月

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 …………………………………………… 1
　４　上位・関連計画 …………………………………… 1

第２章　公共交通をとりまく現状と課題 ……………… 2
　１　市内の公共交通ネットワーク …………………… 2
　２　公共交通に対する市民の声 ……………………… 3
　３　公共交通をとりまく課題 ………………………… 5

第３章　基本方針と目標 ……………………………… 6
　１　基本方針，考え方，目標 ………………………… 6
　２　目標，施策の体系 ………………………………… 7

第４章　市が目指す公共交通ネットワーク …………… 8
　１　公共交通の「幹」，「枝，葉」のイメージ ……… 8
　２　目指す公共交通ネットワーク …………………… 9
　３　「幹」，「枝，葉」となる交通の設定 …………… 10

第５章　目標達成に向けた施策 ……………………… 11
　１　目標，施策の設定 ………………………………… 11
　２　施策一覧 …………………………………………… 12

第６章　評価指標 ……………………………………… 14

第７章　計画の進捗管理と事業推進体制 ……………… 16

第１章　はじめに

１　計画策定の背景，目的

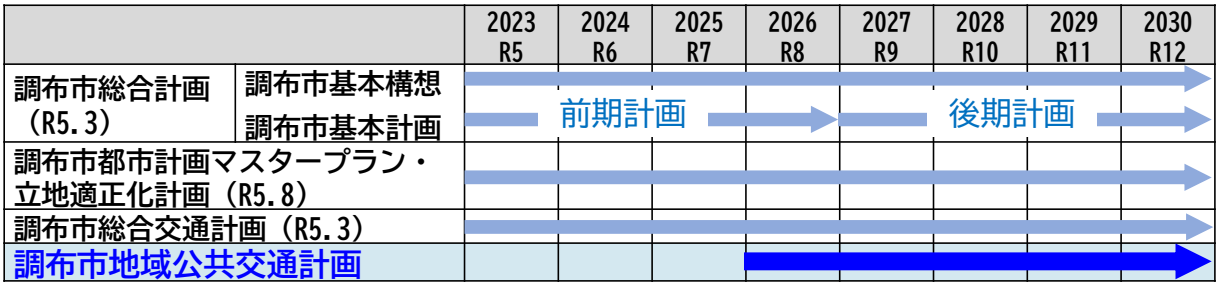
調布市内は東西方向を鉄道，南北方向を路線バスが市民の移動手段として重要な役割を担うほか，タクシー，福祉交通等の個別交通が市内広範囲を運行しています。また，これらを補完する移動手段として公共交通空白地域を中心に「調布市ミニバス」を運行しています。

しかし，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，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。

これを踏まえて調布市では，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，施策を示す今後 5 年間の計画として，令和 8（2026）年 3 月，「調布市地域公共交通計画」を策定しました。

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。

４　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。

第２章　公共交通をとりまく現状と課題

１　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。

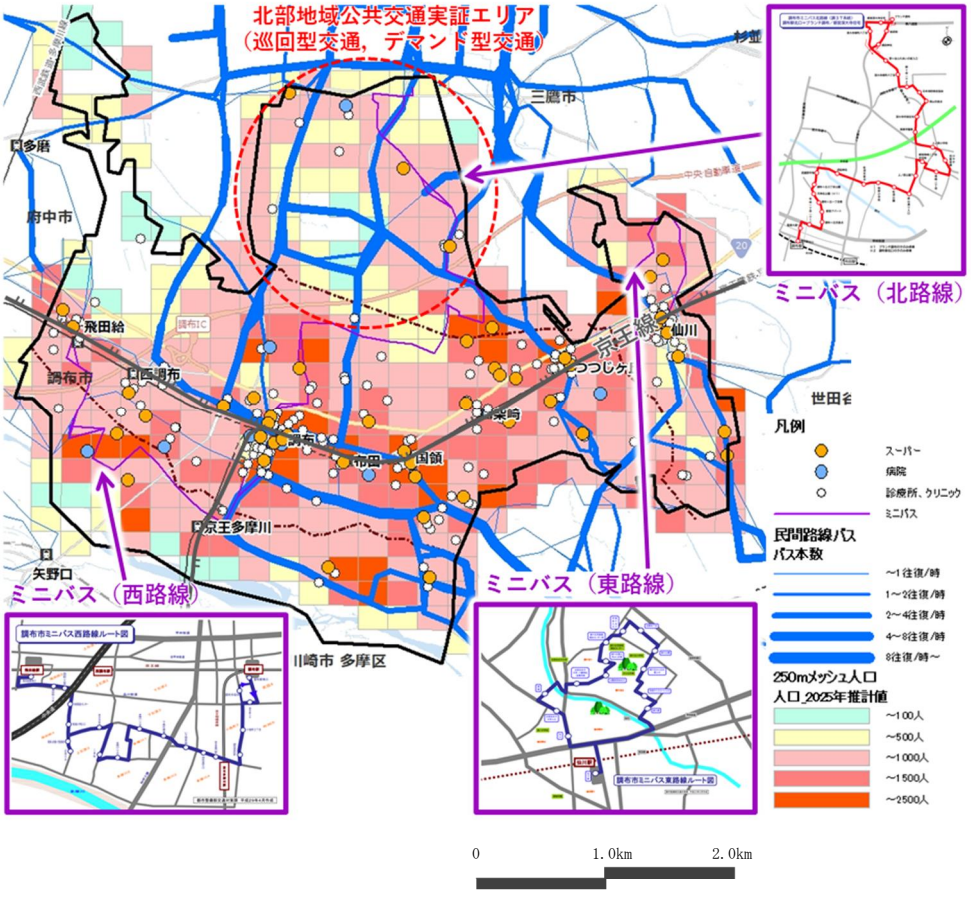
市内の公共交通の一例（左から小田急バス，ミニバス，タクシー）





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



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。

〇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。

〇西部地域（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
〇東部地域（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
〇北部地域（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
〇南部地域（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

（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。 ・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。 ・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

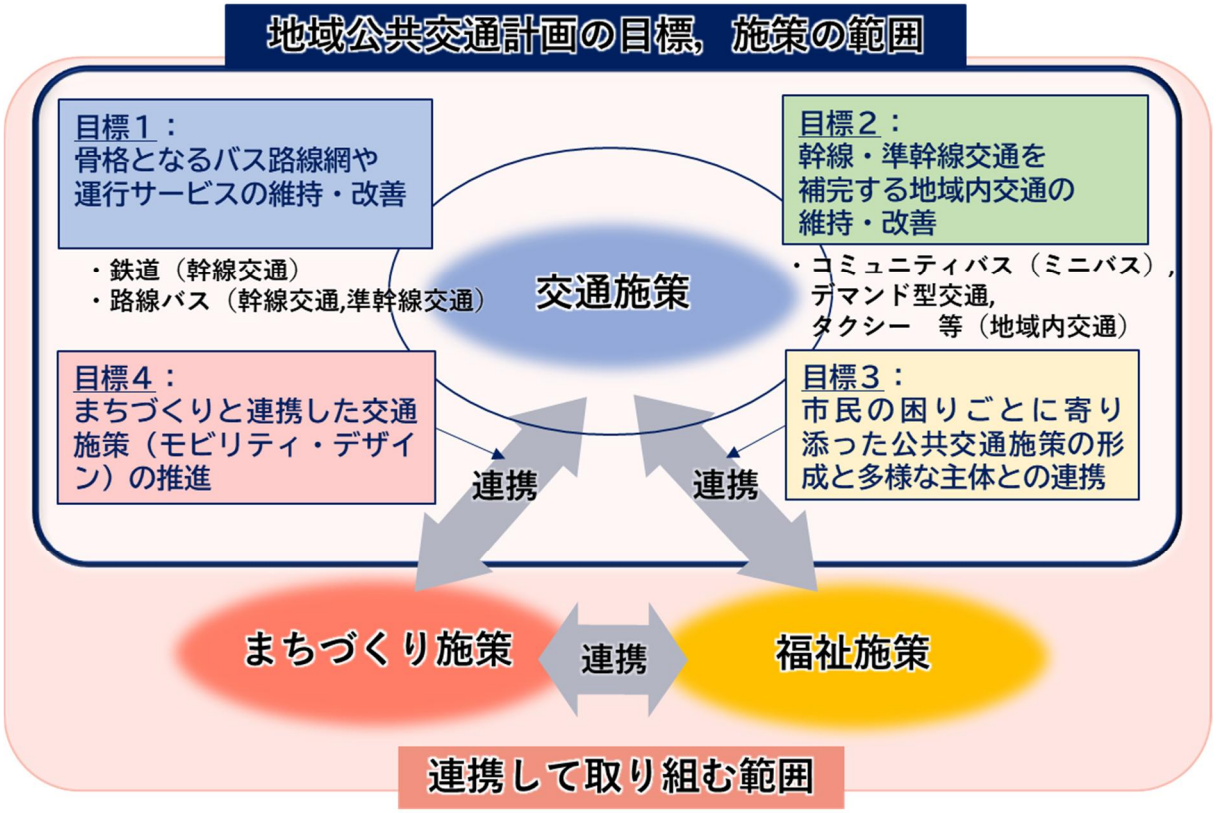
4 つの目標の各取組により**「ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる 公共交通」**の実現を目指します。

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。

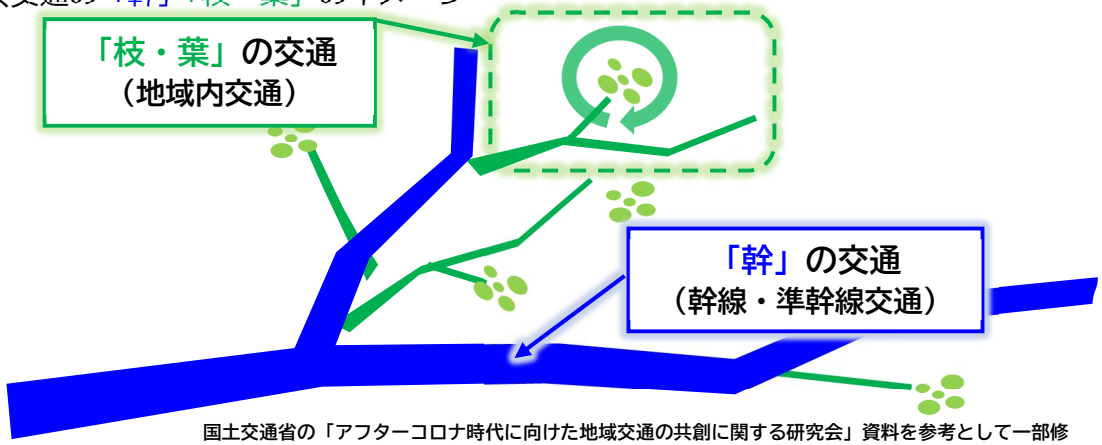
■幹の交通

・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

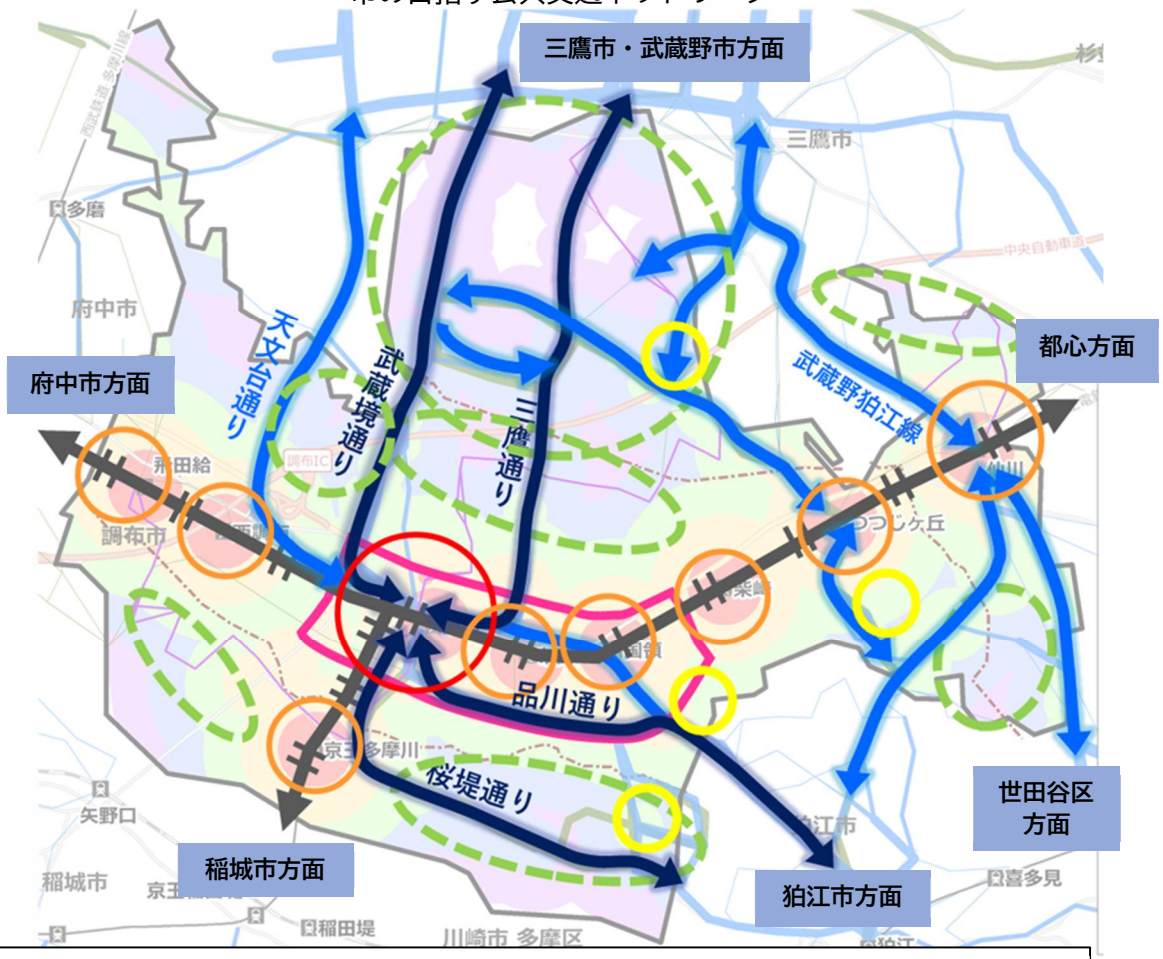


国土交通省の「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」資料を参考として一部修

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）。

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： 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
	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： 幹線・準幹線交通を補完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
	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： 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）
	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： 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
	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

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					■	■		■

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 市内鉄道乗降人数 1-2 公共交通利用数 1-3 幹線交通（バス）の運行本数	2-1 地域内交通の利用者数（ミニバス利用者数を含む） 2-2 交通空白解消に向けた検討等の取組地域数	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）	4-1 まちづくりと連携した交通施策の取組数 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

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	現況値	目標値
1-1　市内鉄道乗降人数	1 億 2800 万人 （令和 6 年度）	1 億 3200 万人 （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※/日 （平成 30 年度）	35.0 万トリップエンド※/日 （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 武蔵境通り：150 本/日 品川通り：175 本/日 桜堤通り：120 本/日 （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 （令和 12 年度）

※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。

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	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）	80 万 4000 人 （令和 6 年度）	88 万人 （令和 12 年度）
2-2　交通空白解消に向けた検討等の取組地域数	1 地域 （北部地域で実施中）	2 地域以上 （今後の北部地域の取組に合わせ，他の地域でも実施）

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	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）	88% （令和 6 年度）	100% （令和 12 年度）

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	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	― （令和 6 年度）	2 件以上 （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	― （令和 6 年度）	複数件 （令和 12 年度）

参考指標：公共交通に対する満足度

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

第７章　計画の進捗管理と事業推進体制

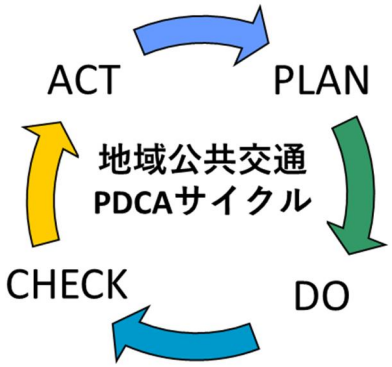
本計画は，計画策定（Plan），施策・事業の実施（Do），進捗管理・評価（Check），見直し・改善（Action）を繰り返す，ＰＤＣＡサイクルにより推進していきます。また，本計画に位置づけたプロジェクトの実施により，公共交通の利便性向上が図られているかなど，進捗管理，評価を継続的に実施します。

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）

２０２５－２６７

調布市地域公共交通計画　概要版

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

