

# 調布市総合交通計画改定版 (中間取りまとめ)

イラスト・写真

# 第1章 総合交通計画の基本的考え方

## 第1節 現状の課題の整理

これまでに示した内容を踏まえて、調布市の現在の交通に関する課題は以下のとおりと考えています。

現 状		社会情勢の見通し		課 題							
移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>H30PT調査では東京都市圏全体、特に高齢者のトリップ総数が減少しており、調布市内でも同様の傾向</li> <li>トリップ総数の減少に伴いバス利用者数も減少しているが、交通手段別の利用割合としては増加</li> <li>高齢者の運転免許保有率の増加に伴い、高齢者では自動車の利用割合が増加</li> </ul>	人口動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>調布市の人口は増加傾向にあるものの、令和10年頃をピークに減少に転じると予測される</li> <li>高齢者人口は今後も増加傾向にあり、令和12年ごろには人口の4人に1人以上が高齢者になると見込まれる</li> <li>大規模な団地のある地区で高齢化率が30%を超えているなど、地域によって高齢化が進んでいる</li> </ul>	<h3>1. 利便性の高い公共交通の提供</h3> <p>高齢者や障害者等の外出支援、公共交通不便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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●連立の効果を生かした南北方向の連携強化</li> <li>●鉄道駅等における快適なバス待ち環境の充実</li> <li>●調布駅等の交通結節点での混雑の解消</li> <li>●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</li> <li>●高齢者等の公共交通利用促進・自動車利用への転換抑制</li> <li>●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）</li> <li>●高齢化の進行に伴う高齢者ドライバーの増加抑制や移動制約者の増加への対応</li> </ul>							
	公共交通		<p><b>【鉄道】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>調布駅周辺の京王線連続立体交差化事業(以下、連立事業)の完了もあり、鉄道利用者数は増加傾向</li> </ul> <p><b>【バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>調布駅・つつじヶ丘駅を中心に路線バスが運行し、運行がない公共交通不便地域等ではミニバスにより補完</li> <li>新型コロナウイルス感染拡大による利用者減の影響を受け、路線バス調01系統が減便</li> <li>一部地域のミニバス路線も利用者数の減少に伴い減便となっている</li> </ul>			まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続可能な都市形成に向けて、コンパクトなまちづくりが求められている</li> <li>居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりに向けて、都市空間の有効と官民連携によるウォーカブルな人中心の空間づくりが、全国各地で取り組まれている</li> </ul>				
			自動車交通				<ul style="list-style-type: none"> <li>甲州街道や武蔵境通り、鶴川街道等の市内の主要幹線道路はほぼ整備済</li> <li>調布駅周辺の京王線の連立事業に伴い、南北方向の道路を中心に道路交通が円滑化</li> <li>一部の路線は依然混雑しており、旧甲州街道では休日に渋滞が発生</li> </ul>	環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>脱炭素社会の実現に向けて、車の使い方などライフスタイルの変革、まちづくりと連携した公共交通の利用促進、ICT等新たな技術の活用などが求められている</li> </ul>		
							自転車交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>道路網計画の進捗にあわせて自転車ネットワーク路線を整備</li> <li>駐輪環境の整備が進んでおり、放置自転車は以前に比べ減少</li> <li>走行時の自転車利用者のマナー向上が課題</li> <li>シェアサイクルの整備が進んでおり、ポート増設への要望がある</li> </ul>	新技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動運転や新たなモビリティの導入に向けた実証実験等が、全国各地で実施されている</li> <li>MaaS等公共交通同士の連携を高めるシステム導入や、観光等其他分野との連携も進められている</li> </ul>
									歩行空間		<ul style="list-style-type: none"> <li>旧甲州街道等の一部隅角周辺では歩道が狭く、危険な箇所があるとの指摘がある</li> <li>各地の商店街では、車両通行や店舗利用者の駐輪により、一部で歩行しにくい状況</li> </ul>
駅周辺まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>連立事業により駅周辺に新たな空間が生じ、地域のイベントに活用するなど地域の賑わい創出に寄与</li> <li>人口、駅利用者数の増加に伴い、駅周辺の歩行者交通量が増加</li> </ul>	<h3>3. 市民や来訪者のニーズ等</h3> <p><b>【交通環境全般】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通よりも、歩行・自転車走行環境の充実・向上を重要視している(市民)</li> <li>高齢者・障害者や子供連れなど誰もが移動しやすい交通環境を望む声が多い(市民)</li> </ul> <p><b>【バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数、次いで定時性を重要視している。路線バスの運行仕様に対する不満は低めである(市民)</li> <li>目的地へのバス運行本数、道路の渋滞を課題として挙げている(来訪)</li> <li>上屋・ベンチ等、バス停環境への不満が比較的大きい(世代)</li> </ul> <p><b>【自転車】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道路での走行のしにくさ、歩行者・自転車・自動車等の錯綜を課題とする声が多い(市民・世代)</li> <li>高齢者施設等の利用者から自転車利用者のマナーに対する改善要望が多くみられる(世代)</li> </ul> <p><b>【歩行空間】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>シェアサイクルの利用経験者は少ないが、利用意向を持つ人は一定程度存在(市民)</li> <li>歩道の幅や、歩行者・自転車・自動車の通行場所の分離を重要視(世代)</li> </ul> <p>※(市民):市民アンケート結果 (来訪):来訪者アンケート結果 (世代):特定世代アンケート結果より</p>									
	<h3>4. 移動環境の安全性の向上</h3> <p>高齢者や子育て世代等誰もが気軽に外出できるよう、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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●交通事故発生状況を踏まえた道路改良、交差点改良等</li> <li>●ドライバーへの安全教育、マナーの向上</li> </ul>										
<h3>5. 中心市街地（駅周辺）等の賑わい強化</h3> <p>調布市の活力や魅力向上に向けて、連続立体交差化による効果をさらに活かしながら、駅周辺市街地等の賑わい強化に向けた取組みが必要</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●主要駅周辺や中心市街地における、ウォーカブルな空間づくり</li> <li>●特に高齢者の外出機会が減少しており移動促進による活性化が必要</li> <li>●地域団体や民間事業者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</li> </ul>											

## 第2章 基本目標と施策体系

### 第1節 基本目標の設定

地域での課題やアンケート調査結果、人口動向やまちづくりの方針の変化、環境への配慮、新たな技術や交通手段の活用やそれらを受用する意識の変化等から整理した課題の解決に向けて、基本目標を設定します。

社会状況等は変化しているものの、現計画における3つの基本目標「『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（中心市街地の活性化）」は目指す将来像をとらえていることから、現在の基本目標を踏襲し、以下のとおりとします。

#### （1）「安全・安心・快適」を支える交通

安全に安心して暮らせる社会を構築するためには、高齢化の進行に伴い増加すると想定される移動制約者や、子どもなどだれもが移動しやすい交通環境を整備することが不可欠となっています。

移動制約者の重要な交通手段であるバスなどの公共交通網の整備や、最も身近な交通手段である徒歩や自転車の通行環境の整備を通して、安全かつ住み続けられるまちづくりを目指します。また、だれもが快適に移動できる環境をつくることで移動が活発化になり、まちの活性化を支えます。

#### （2）「環境」に配慮した交通

これまで以上に地球温暖化問題への対応が求められる中、調布市と調布市議会は令和3年4月16日にゼロカーボンシティ宣言を共同で行い、国・東京都と連携し、市民や事業者等の多様な主体と力を合わせて脱炭素社会の実現に向けて取り組むこととしています。

まちづくり・交通の分野においても、車の使い方の改革や電動化、公共交通への新たな技術の導入、物流の効率化・低炭素化等が求められ、効率的かつ効果的な道路ネットワークの整備による自動車交通の円滑化と公共交通利用のさらなる促進を図るとともに、短距離の移動での徒歩・自転車利用を促進するなど、公共交通や徒歩、自転車が利用しやすいまちづくりの推進に取り組みます。

#### （3）「活力・魅力」を支える交通（中心市街地の活性化）

中心市街地の活性化や深大寺などの観光地の魅力を生かすため、まちづくりと連動しながら、中心市街地や駅周辺商業地域への交通の円滑化、中心市街地内での回遊性の向上を図ることが求められています。また、市外からの来訪者にも利用しやすい交通体系を構築し、調布市の活力・魅力の向上に寄与していく必要があります。

総合交通計画では、公共交通網や効率的な道路網の整備により中心市街地へのアクセス利便性の向上を図り、まちの活力を支えます。また、ウォーカブルな人中心の空間整備など、居心地がよく歩いて楽しめるまちづくりを進めることで、中心市街地の魅力向上を図ります。

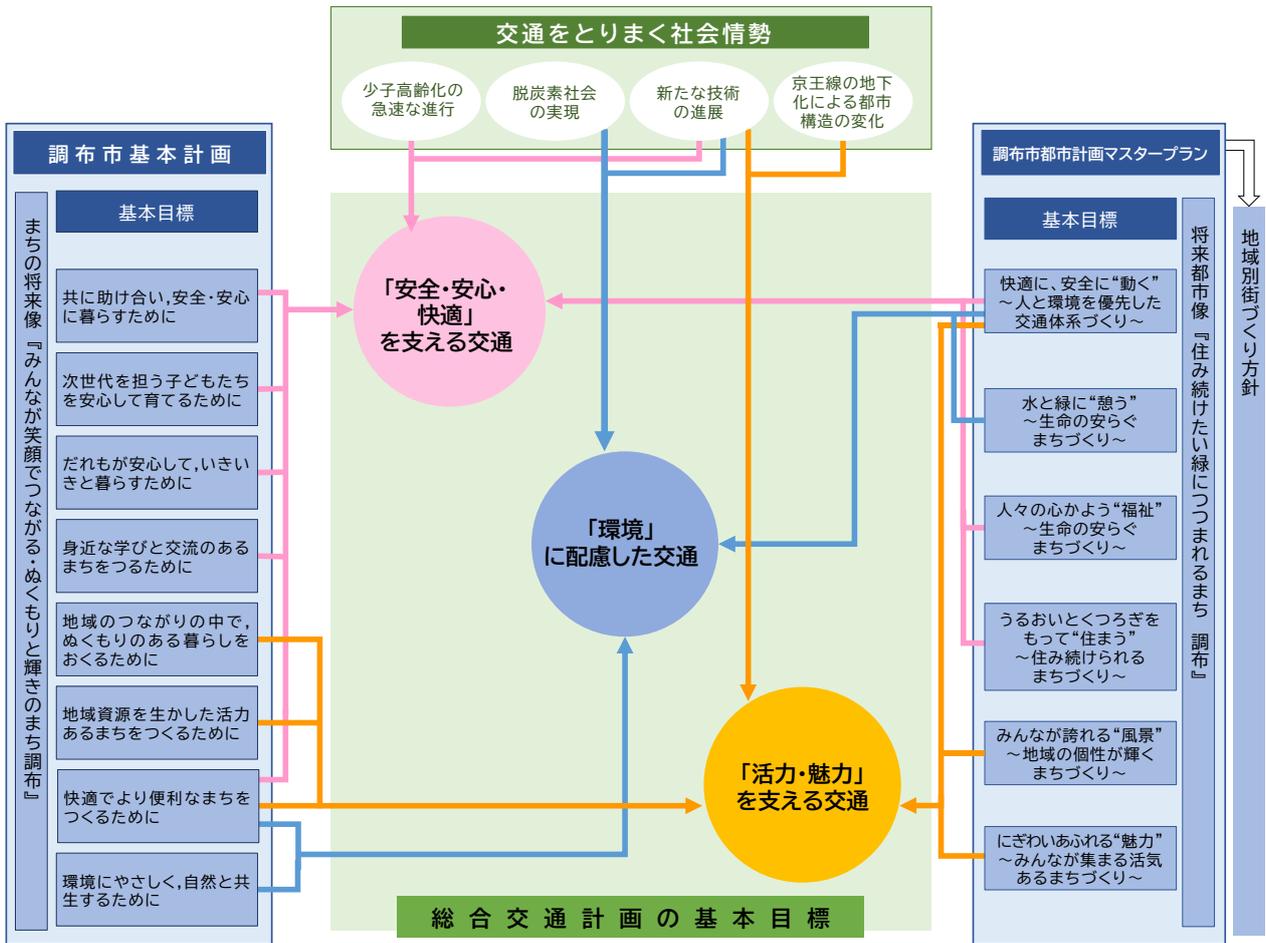


図 計画の基本目標

## 第2節 交通施策の基本方針および基本交通施策

### 2.1 基本方針

調布市をとりまく環境や市民からの要請などを踏まえ、基本目標の達成に向けて、以下の5つの基本方針に基づいて、基本交通施策を組み合わせることにより総合的な対応を図ります。

#### 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』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づけ、走行環境等を整備」の実現に向けて、「便利で快適な交通環境の確保」を基本方針とします。

高齢化のさら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。

#### 基本方針2 環境負荷の低い公共交通等の環境整備

『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や「ゼロカーボンシティの表明」、『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」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さら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。

#### 基本方針3 適切に機能分担された快適な道路整備

『調布市都市計画マスタープラン』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整備」を基本方針とします。

連続立体交差化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、未整備となっている幹線道路網の整備や、住宅地内における生活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、効率的な幹線道路網の構築は自動車走行性の向上につながり、「環境」負荷の軽減や中心市街地へのアクセス性向上、移動の活発によりまちの「活力・魅力」向上に寄与します。

**基本方針4 安全・安心に移動できる環境の整備**

『調布市基本計画』で掲げている「だれもが便利で安全・安心に移動できる良好な交通環境」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誰もが「安全・安心・快適」な移動環境を提供します。

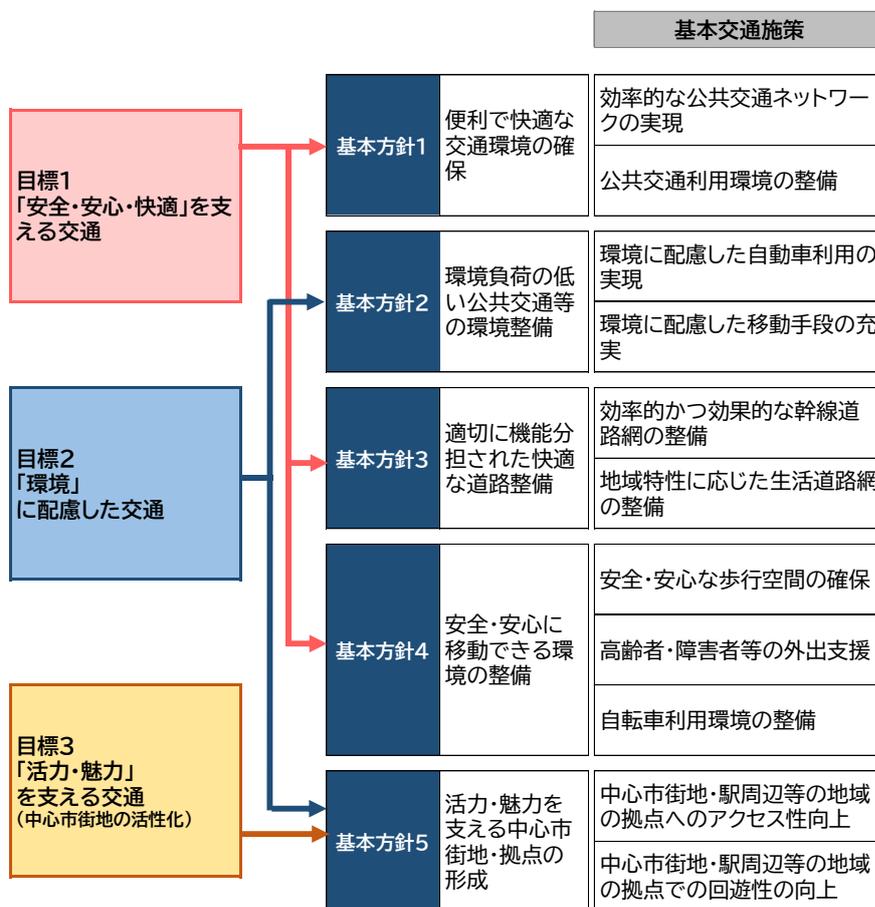
**基本方針5 活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成**

『調布市基本計画』で掲げている「地域資源を生かした活力あるまちづくり」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，1～4の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幹線道路網の整備，中心市街地までの安全な徒歩・自転車経路を確保することで中心市街地へのアクセス性を向上させるとともに，連続立体交差化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，中心市街地内のウォークア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の「活力・魅力」を支えます。

2.2 基本交通施策

目標や基本方針に基づき、11の基本交通施策を設定します。



### 第3節 重点施策

計画において、特に重点的に取り組みを促進する事項を重点施策として定めます。

分野を横断して対応することが求められる事項や、他の計画にて戦略的に実施を行う予定であり、交通分野でもそのあと押しが必要となる事項などにて設定しています。

あとに示す施策実施方針や具体的な施策の内容を束ね、戦略的に計画を進めるものと位置付けています。

具体的に検討したのちに整理

第4節 施策実施方針

調布市総合交通計画の目標と基本方針，基本交通施策・施策実施方針は以下のとおりです。

下記に示す基本方針，基本交通施策・施策実施方針に沿って，具体的な施策を次ページから示します。

		基本交通施策	施策実施方針
目標1 「安全・安心・快適」を支える交通	基本方針1 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通ネットワークの構築</li> <li>●バスサービス向上</li> <li>●乗継利便性などの向上</li> <li>●利用しやすい環境整備</li> </ul>
		公共交通利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バス走行経路の確保</li> <li>●駅周辺等の地域の拠点でのアクセス性の向上</li> </ul>
目標2 「環境」に配慮した交通	基本方針2 環境負荷の低い公共交通等の環境整備	環境に配慮した自動車利用の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自動車の適正な利用への促進</li> <li>●ゼロエミッションビークルの普及促進</li> </ul>
		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
目標3 「活力・魅力」を支える交通 (中心市街地の活性化)	基本方針3 適切に機能分担された快適な道路整備	効率的かつ効果的な幹線道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●効率的かつ効果的な道路整備</li> <li>●渋滞の解消</li> </ul>
		地域特性に応じた生活道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路拡幅・整備</li> <li>●市民の協力による維持管理・整備など</li> <li>●安全性確保のための交通規制の実施</li> </ul>
目標3 「活力・魅力」を支える交通 (中心市街地の活性化)	基本方針4 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安全な歩行空間の確保</li> <li>●利用マナーの向上</li> </ul>
		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
目標3 「活力・魅力」を支える交通 (中心市街地の活性化)	基本方針5 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車走行空間の整備</li> <li>●自転車等駐車場などの環境整備</li> <li>●自転車利用マナーの向上</li> </ul>
		中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>●中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上</li> <li>●駅周辺での交通混雑の緩和</li> </ul>
目標3 「活力・魅力」を支える交通 (中心市街地の活性化)	基本方針5 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での回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安心して移動・回遊できる空間整備</li> <li>●緑豊かな街並みの創出</li> </ul>

基本方針 I 便利で快適な交通環境の確保

青字：今後の確認・調整事項

I-1 効率的な公共交通ネットワークの実現

①公共交通ネットワークの構築

○今後、高齢化のさらなる進行が見込まれる中で、公共交通ネットワークを構築することにより、だれもが移動しやすい環境を形成します。

【関連する実施施策】

- ・適切な公共交通ネットワークの構築
- ・公共交通のサービスを連携する仕組みの検討 (MaaS等)
- ・需要に対応した効率的なバス路線網の構築・再編

■1 適切な公共交通ネットワークの構築

※都市計画マスタープラン、地域公共交通計画の策定検討に合わせて記載を調整予定。

- ・各地域の拠点を中心とした交通結節点の整備や、中心市街地への効率的なバスネットワークを構築し、誰でも日常的に来訪できる環境をつくり中心市街地への誘導を図ります。
- ・バス交通の地域間ネットワークを充実させ、利便性を向上させるため、利用者に配慮したバス交通の在り方を検討し、その実現を進めます。

(西部地域街づくり方針, 2010年, p.61)



バスネットワークイメージ  
調布市(現行総合交通計画)

■3 需要に対応した効率的なバス路線網の構築・再編

- ・都市計画道路などによる道路ネットワークの整備と合わせ、効率的かつ利便性の高いバスネットワークの構築に向けて、バス事業者との協議を行います。
- ・鉄道駅から離れた深大寺地区やバス依存率の高い地域を考慮しつつ、南北連絡に寄与するネットワークを検討します。

(総合交通計画, 2011年, p.38)

■2 公共交通のサービスを連携する仕組みの検討 (MaaS等)

- ・複数の公共交通サービスを連携する仕組みの導入を検討し、公共交通の利用促進を図ります。
- ・スマートフォンのアプリ等で一括して公共交通サービスの予約、乗車、決済等を連携する仕組みである「MaaS: Mobility as a Service」等の導入を、関係機関等と連携しながら検討します。



複数のモビリティの導入とその連携システム  
国土交通省

- ・現在、全国各地で自動運転技術の活用に関わる実証実験等が行われています。調布市においても、バス運行の効率化に向けて、関連動向に関する情報を収集するとともに、バス事業者との連携を図りながら自動運転技術の活用のあり方を検討していきます。



公共交通不便地域への  
対応方針  
調布市(公共交通ネットワークの方向性)

## ②バスサービスの向上

○効率的・効果的なネットワークの構築とともに、混雑の緩和や利便性の向上に向けた新たな施策の追加等により、利用者にとって利用しやすいサービスへと向上を図ります。

### 【関連する実施施策】

- ・新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保
- ・需要に応じた適切な運行本数の設定
- ・バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施
- ・定時性，速達性の向上
- ・バス同士の乗継割引制度導入に向けた検討

### ■4■新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保

- ・公共交通不便地域に対応するため、バス路線網の再編と併せて、現在、深大寺周辺で行っている実証実験のように、これまでの路線バスやコミュニティバスにとらわれない、新たな車両や運行形態による移動手段の確保について、地域との連携を図りながら検討・導入します。

※北部地域における巡回公共交通事業（実証実験）やAIオンデマンド交通等について追記予定。

### ■5■需要に応じた適切な運行本数の設定

- ・人口や人の移動の変化，社会情勢の変化に伴う需要の変化に応じた，適切で効率的な運行本数の設定に向けて，バス事業者との協議を行います。

（総合交通計画，2011年，p.38）

### ■6■バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施

- ・インターネットや案内表示板等でバスの位置情報やバスの接近情報がわかるバスロケーションシステムの運用に向けて検討を進めます。
- ・高齢者等では，情報提供ウェブサイト等へのアクセス方法がわかりにくいなどがあるため，使い方講座など行うことを検討します。

#### 【事例】高槻市での高齢者ICT推進事業

- ・老人福祉センターでスマートフォンの使い方やリモート活動の展開，市SNSへの登録方法等を伝える講座が行われている。

### ■7■定時性，速達性の向上

※踏切対策の状況に応じて記載内容を修正予定。

- ・都市計画道路を整備することで，定時性・速達性の向上を目指します。
- ・三鷹通りを運行する路線では，関係機関と連携し交差点改良等の促進により定時性，速達性を高めます。

（総合交通計画，2011年，p.38）

### ■8■バス同士の乗継割引制度導入に向けた検討

- ・市内のバス移動促進のため，バス事業者を超えた路線バス同士の乗継による割引制度を検討します。

#### 【事例】京都市内での割引制度

- ・ICOCAやPiTaPa，Suicaなど全国相互利用対応のICカードで，市バス，地下鉄，京都バスを乗り継いだ場合，2乗車目の運賃が割引となる。バスは市バスだけでなく，京都バスも対象である。

#### 【事例】富山駅前広場のバス案内

- ・富山駅では，駅から出発するバスの情報を駅前広場の電光掲示板で表示している。タッチパネル操作で情報を検索することもできる。



（出典：富山地方鉄道）

③バス走行経路の確保

○調布市内では幅員が十分でない道路が多く、バスが運行できる道路が限られているため、歩行者や自転車にも配慮しつつ、需要が高い地域では局所的な道路拡幅や交差点改良を推進し、バスの円滑な走行を図ります。

【関連する実施施策】

- ・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

■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

・幅員が十分でない道路が多く、バスが運行できる道路が限られています。歩行者や自転車にも配慮しつつ、道路が部分的に未整備となっている区間などを中心に、需要が高い地域では局所的な道路拡幅や交差点改良を推進します。

(総合交通計画, 2011年, p.39)

・道路の幅員が狭く、バスが通行できない地域においては、住民の意向を確認しながら、一方通行などの交通規制の設定による安全な走行経路の確保について検討します。

(総合交通計画, 2011年, p.39)

④駅周辺等の地域の拠点でのアクセス性の向上

○調布市内各駅の周辺地域を中心とする拠点へのアクセス性を向上し、誰でも移動しやすい空間づくりを目指します。

【関連する実施施策】

- ・駅までの主要な歩行経路の確保
- ・まちづくりと一体となった交通結節機能の強化
- ・公共交通網への交通手段の確保

■10■駅までの主要な歩行経路の確保

・駅までの主要経路における歩道幅員の確保や段差の解消などを図り、車いすやシニアカー、ベビーカーなど、だれでも移動しやすい歩行空間づくりを推進します。

(総合交通計画, 2011年, p.62)

※調布駅前広場整備計画等における駅前広場以外(駅前広場までの)の歩行空間整備の状況に応じて追記予定。

■11■まちづくりと一体となった交通結節機能の強化

※都市計画マスタープラン、地域公共交通計画の策定検討に合わせて記載を調整予定。

・調布駅前では、「交通結節機能」のみならず、「環境空間としての広場機能」を併せもつ駅前広場を目指し、交流機能・景観形成機能・情報提供機能・防災機能を持つ空間として整備を検討します。

(調布駅前広場計画図, 2021年, p.1)

・拠点を中心とした駅前広場で、休憩できるスペースや施設の設置を検討し、ゆとりある駅前空間の創出を図ります。

(西部地域街づくり方針, 2010年, p.58)



調布駅のゾーニング案  
調布市(調布駅前広場整備計画図案)

■12■公共交通網への交通手段の確保

- ・鉄道や路線バスへのアクセス性を高めるため、自転車・シェアサイクルの利用促進、新たなモビリティ等の導入を検討します。
- ・また、これらの乗降場所を連携し、接続性を向上するよう検討を行います。
- ・乗換拠点での自転車等駐車場の設置を推進や、電動アシスト付き自転車のシェアサイクル事業のステーションの増設、広報活動を行い、官民連携により利用促進を図ります。

(総合交通計画, 2011年, p.43)(調布市自転車等対策実施計画 改訂版, 2021年, p.45)

【事例】さいたま市での人流データ等を活用したシェア型マルチモビリティの導入検討

- ・移動の利便性向上や都市の回遊性向上と環境負荷の低減などを両立する新たな都市の交通システムとして、電動アシスト付き自転車・スクーター・超小型EVによるシェア型マルチモビリティの社会実装に向けて検討を行っている。
- ・モビリティのGPSデータ等を活用して、事業の有効性等を検証し、ポートやモビリティの最適配置等の利便性向上につなげている。



(出典：さいたま市)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
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	適切な公共交通ネットワークの構築	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		公共交通のサービスを連携する仕組みの検討(MaaS等)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		需要に対応した効率的なバス路線網の構築・再編	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	バスサービスの向上	新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		需要に応じた適切な運行本数の設定	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		定時性、速達性の向上	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		バス同士の乗継割引制度導入に向けた検討	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	バス走行経路の確保	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	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	駅周辺等の地域の拠点でのアクセス性の向上	駅までの主要な歩行経路の確保	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		まちづくりと一体となった交通結節機能の強化	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		公共交通網への交通手段の確保	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

(  : 施策の準備・検討     : 施策の展開・実施     : 実施した施策の継続・運用 )

I-2 公共交通利用環境の整備

⑤乗継利便性などの向上

○移動経路におけるバリアフリー化、バス利用者のための乗継情報や案内表示、バス待ち環境の整備により乗継利便性の向上を図ります。

【関連する実施施策】

- ・まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】
- ・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推進
- ・公共サイン計画に基づく案内表示の推進
- ・ベンチや上屋などのバス待ち環境整備

■14■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推進

・交通結節点の整備にあたっては、ユニバーサルデザインの考え方によるバリアフリー化を促進するとともに、歩行者の回遊性を高め、だれもが利用しやすい交通結節点の創出を図ります。

(総合交通計画, 2011年, p.43)

・旅客施設については、ホームドア等の設置の検討や、聴覚障害者にも対応した情報提供設備の設置など、更なるバリアフリー化整備を目指します。

(調布市バリアフリー基本構想, 2012年, p.41)

■15■公共サイン計画に基づく案内表示の推進

・平成27年に定めた「調布市公共サイン整備ガイドライン」に基づき、誰にもわかりやすく、安全・安心に使い、統一感のある美しい公共サイン整備を推進します。

(調布市公共サイン整備ガイドライン, 2015年, p.3)

■16■ベンチや上屋などのバス待ち環境整備

・駅前バスターミナル以外でも、主要なバス停において、運行情報システム、道路の幅員など条件が整う箇所について、上屋やベンチの設置状況を確認し、交通事業者とともに設置に向けた検討を進め、快適でより利用しやすいバス交通を目指します。

(総合交通計画, 2011年, p.43)

⑥利用しやすい環境整備

○全ての利用者にわかりやすい情報提供により、誰もが利用しやすい公共交通利用環境を目指します。

【関連する実施施策】

- ・市民・来訪者など全ての利用者にわかりやすい情報提供

■17■市民・来訪者など全ての利用者にわかりやすい情報提供

・目的地へ向かうバス路線の情報や鉄道駅から利用するバス停までの経路などについて、わかりやすい情報提供を行うとともに、バスが利用しやすい交通手段であることを伝え、利用促進を図ります。

(総合交通計画, 2011年, p.43)

・鉄道駅では、路線シンボル及び駅ナンバリングの表記やピクトグラムを活用、多言語表記の充実などわかりやすい案内表示への改善に向けて事業者と協議を行います。

(第11次東京都交通安全計画, 2021年, p.122)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
公共交通 利用環境の 整備	乗継利便性 などの向上	まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】	■	▨
		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推進	■	■
		公共サイン計画に基づく案内表示の推進	■	▨
		ベンチや上屋などのバス待ち環境整備	■	▨
	利用しやすい環境整備	市民・来訪者など全ての利用者にわかりやすい情報提供	■	▨

( □ : 施策の準備・検討    ■ : 施策の展開・実施    ▨ : 実施した施策の継続・運用 )

基本方針Ⅱ 環境負荷の低い公共交通等の環境整備

Ⅱ-1 環境に配慮した自動車利用の実現

⑦自動車の適正な利用への促進

○大気汚染や二酸化炭素排出を低減するためのエコドライブの推進，自動車利用から徒歩や自転車，公共交通利用への転換を図るモビリティマネジメントの実施により，自動車利用の合理化を目指します。

【関連する実施施策】

- ・エコドライブの推進
- ・モビリティマネジメントの実施

■18■エコドライブの推進

- ・自動車利用をする場合の大気汚染や二酸化炭素排出を低減するため，エコドライブの啓発活動を推進します。

(総合交通計画, 2011年, p.47)

■19■モビリティマネジメントの実施

- ・エコ通勤優良事業所認証制度の普及啓発活動を通じて，徒歩や自転車，公共交通利用への転換を促進します。

(総合交通計画, 2011年, p.47)

⑧ゼロエミッションビークルの普及促進

○ゼロエミッションビークルである，電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド自動車（PHV），燃料電池自動車（FCV）等の普及・促進に取り組みます。

(調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編), 2021年, p.41)

【関連する実施施策】

- ・ゼロエミッションビークル（ZEV）の普及促進
- ・駅周辺等のエネルギー施策との連携

■20■ゼロエミッションビークル（ZEV）の普及促進

- ・公共交通機関の利用促進やZEVの普及に向けた取組などを進めていきます。

(調布市環境基本計画, 2021年, p.55)

- ・公用車の更新・新規購入時にZEVの導入に努めるほか，一般車でもZEVへの買換えを促進します。

(調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編), 2021年, p.39)

- ・ZEVの導入，集合住宅等への充電設備設置，蓄電池の設置等に係る東京都等の補助事業に関する情報提供を行い，ZEV導入に向けた水素ステーション・急速充電器の設置促進を図ります。

(調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編), 2021年, p.38)

■21■駅周辺等のエネルギー施策との連携

- ・調布駅等での自律分散型エネルギーシステム導入に併せて，ZEVの充電設備の充実を図るとともに，Ma a SやEV等を活用した次世代交通システムとの連携方策について検討します。

(調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編), 2021年, p.48)

**【用語】ゼロエミッションについて**

- ・ゼロエミッションビークルやバスは、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（EV）や燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）のことです。

（出典：東京都環境局）



**【事例】板橋区での公用車へのEV車カーシェアリングの導入**

- ・民間が運営するカーシェアリングサービスのEVを区の公用車として導入した。区内所有地に配備し、公用車としての利用がない時間帯には一般の会員の利用も可能とし、区民へのEV普及を促進する。板橋区は、EVを含むカーシェアリングを公用車として使用することで、環境負荷低減に貢献するだけでなく、公用車削減による維持費・管理費などのランニングコスト削減にも繋げる。

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
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	エコドライブの推進	■	▨
		モビリティマネジメントの実施	■	▨
	ゼロエミッションビークルの普及促進	ゼロエミッションビークル(ZEV)の普及促進	□	■
		駅周辺等のエネルギー施策との連携	□	□

（ □：施策の準備・検討    ■：施策の展開・実施    ▨：実施した施策の継続・運用）

II-2 環境に配慮した移動手手段の充実

⑨環境に配慮した移動手手段の充実

○二酸化炭素排出量の削減につながる公共交通，シェアサイクル，カーシェアリング等の環境に配慮した移動手手段の整備を進めます。

(調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)，2021年，p.48)

【関連する実施施策】

- ・環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進
- ・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
- ・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

■22■環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進

※バス事業者へ確認後，記載を調整予定。

- ・東京都では，ゼロエミッションバスを導入するものに対し，当該車両の購入に要する経費の一部の助成を行っており，このような補助事業の活用による導入促進について交通事業者と協議をします。

(EVバス導入促進事業実施要項，2020年，p.1)

- ・二酸化炭素排出量の削減につながる公共交通として，グリーンスローモビリティなど次世代交通システムの導入検討を行います。

(環境基本計画，2021年，p.75・調布市地球温暖化対策実行計画，2021年，p.48)

■23■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

- ・国土交通省では，グリーンスローモビリティの普及に係る支援，導入実証調査・車両購入等で活用可能性のある支援事業を行っております。このような補助事業の活用について交通事業者と協議をします。(グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き，2021年，p.58)

【用語】グリーンスローモビリティについて

- ・時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことで

■24■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

- ・自転車利用を促進するため，民間事業者と連携したシェアサイクルを導入しています。今後は，ステーションの増設を進めるとともに，市民の方を対象としてイベント等での広報活動を行い，官民連携して利用促進を図ります。

(調布市自転車等対策実施計画改定版，2021年，p.45)

- ・環境にやさしい交通手段の観点から，エコカー等によるカーシェアリングの仕組みを検討します。

(調布市都市計画マスタープラン，2014年，p.58)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
環境に配慮した移動手手段の充実	環境に配慮した移動手手段の充実	環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進		
		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		
		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		

(□：施策の準備・検討 ■：施策の展開・実施 ▨：実施した施策の継続・運用)

基本方針Ⅲ 適切に機能分担された快適な道路整備

Ⅲ-1 効率的かつ効果的な幹線道路網の整備

⑩効率的かつ効果的な道路整備

○道路の交通，環境，防災の機能を十分発揮し，良好な都市形成に寄与するため，路線の必要性や優先度を定期的に確認し，効率的かつ効果的なまちづくりを進めます。

(調布市道路網計画，2016年，p.9・10)

○隣接する自治体との円滑な移動と交流の活発化を支えるため，より効率的かつ効果的な道路網の整備を推進します。

(総合交通計画，2011年，p.48)

【関連する実施施策】

- ・道路ネットワークの整備
- ・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■道路ネットワークの整備

- ・優先的に整備すべき路線について，調布市基本計画等と整合を図り，現在事業中である路線の進捗状況や財政状況，まちづくりの機運の高まりなどを勘案しながら順次事業を進めます。

(調布市道路網計画，2016年，p.30)

- ・現在進行する整備と連携を図ることで，道路の整備効果を一体的に発現し，渋滞箇所の解消や道路整備による効果の大幅な向上を図ります。

(調布市道路網計画，2016年，p.23)

■26■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)

- ・バスなどの公共交通ネットワークとして必要性が高い箇所や住民発意によるまちづくりが進んでいる地域の路線を整備することで，快適でより便利なまちを形成します。
- ・地域のまちづくりの熟度に応じて，沿道の街並み形成の促進などについて，地域住民と協働で検討を進めます。

(調布市道路網計画，2016年，p.23・33)

⑪渋滞の解消

○渋滞は自動車やバス交通の円滑な移動の妨げとなるほか，大気汚染や二酸化炭素排出量の増加につながっています。交差点など局所的な箇所原因がみられる場合には，問題解消に向けた施策検討を進めます。

【関連する実施施策】

- ・交差点改良などによる幹線道路の渋滞解消
- ・開かずの踏切によるボトルネックの解消(5か所)

■27■交差点改良などによる幹線道路の渋滞解消

- ・東京都「第3次交差点すいすいプラン」において指定されたボトルネックとなっている交差点での着実な整備を促進します。

(総合交通計画，2011年，p.49)

■28■開かずの踏切によるボトルネックの解消(5か所)

- ※踏切対策の状況に応じて記載内容を修正予定。
- ・「開かずの踏切」をなくし，道路交通の円滑化を図るため，道路整備や周辺まちづくりとの連携を図りながら，適切な踏切対策を検討し，早期実現を目指します。

(広報東京都，2017年，11月号)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
効率的かつ効果的な幹線道路網の整備	効率的かつ効果的な道路整備	道路ネットワークの整備		
		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）		
	渋滞の解消	交差点改良などによる幹線道路の渋滞解消		
		開かずの踏切によるボトルネックの解消（5 か所）		

（  : 施策の準備・検討     : 施策の展開・実施     : 実施した施策の継続・運用）

Ⅲ-2 地域特性に応じた生活道路網の整備

⑫道路拡幅・整備

○歩行者と自転車，自動車，バスなどが混在している地域や，緊急車両が通行できない道路については，安全性の確保のほか，防災性，快適性，コミュニティ機能の向上といった観点から優先性を検討し整備を進めます。

(総合交通計画, 2011年, p.52)

【関連する実施施策】

- ・地域特性および役割に応じた生活道路網の見直しと整備
- ・幹線道路整備とあわせた生活道路整備による機能向上

■29■地域特性および役割に応じた生活道路網の見直しと整備

- ・生活道路網の機能確保のための総合的な取組において，各地域の状況を適切に把握し，地域と連携を図りながら，早期の課題解決に向けて検討を進めます。

(調布市道路網計画, 2016年, p.31)

- ・緊急車両が通行できない道幅の狭い道路の解消を推進します。

(総合交通計画, 2011年, p.53)

■30■幹線道路整備とあわせた生活道路整備による機能向上

- ・都市計画道路と接続する生活道路については，様々な交通の需要状況や幹線道路の整備状況を考慮のうえ整備手法などを検討し，一体的な整備を促進することで効率的な機能向上を図ります。

(総合交通計画, 2011年, p.53)

⑬市民の協力による維持管理・整備など

○住宅周辺道路の見直し改善や景観のための沿道植栽の管理，沿道緑化の維持・推進，セットバックなど，地域住民自身による身近な道路の安全性や快適性の確保を推進します。

(総合交通計画, 2011年, p.53)

【関連する実施施策】

- ・身近な道路の維持管理を住民が行う取組の推進（植栽・清掃）
- ・セットバックなどによる歩行空間の拡充

■31■身近な道路の維持管理を住民が行う取組の推進（植栽・清掃）

- ・植栽や清掃などの維持管理については住民参加により協働で行う取組を推進し，沿道の景観や快適な通行環境確保を図ります。

(総合交通計画, 2011年, p.53)

■32■セットバックなどによる歩行空間の拡充

- ・交通量が多く歩道が狭い道路や，小学校や中学校周辺の通学路等においては，都市計画諸制度を活用し，地権者の協力のもと，セットバックなどで歩行者空間が確保できるよう検討します。

(西部地域街づくり方針, 2010年, p.68)

⑭安全性確保のための交通規制の実施

○局所的な整備や維持管理だけでは十分な安全性が確保できない場合，通過交通の進入抑制や一方通行規制などの適切な設定による安全性の確保が必要です。

(総合交通計画, 2011年, p.52)

【関連する実施施策】

- ・規制，ルールなどによる生活道路機能確保の検討

■33■規制，ルールなどによる生活道路機能確保の検討

- ・道幅の狭い生活道路での歩行者の安全性を確保するため，道路状況に応じて一方通行規制や速度規制など，生活道路としての機能確保に向けた関係機関との協議・検討を行います。

(総合交通計画, 2011年, p.53)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
地域特性に応じた生活道路網の整備	道路拡幅・整備	地域特性および役割に応じた生活道路網の見直しと整備	■	■
		幹線道路整備とあわせた生活道路整備による機能向上	■	■
	市民の協力による維持管理・整備など	身近な道路の維持管理を住民が行う取組の推進（植栽・清掃）	■	▨
		セットバックなどによる歩行空間の拡充	■	■
	安全性確保のための交通規制の実施	規制，ルールなどによる生活道路機能確保の検討	■	▨

( □ : 施策の準備・検討    ■ : 施策の展開・実施    ▨ : 実施した施策の継続・運用 )

基本方針Ⅳ 安全・安心に移動できる環境の整備

Ⅳ-1 安全・安心な歩行空間の確保

⑮安全な歩行空間の確保

○市民や来訪者等誰もが安心して活動できるよう、中心市街地や拠点を中心に、道路整備との連携を図りながら安全・快適な歩行空間の創出を目指します。

【関連する実施施策】

- ・歩行時の快適性向上に向けた空間整備
- ・駅までの主要な歩行経路の確保【再掲】
- ・ユニバーサルデザインの考え方に基づく、歩道のバリアフリー化
- ・歩きやすい歩行環境整備に向けた無電柱化の促進

■34■歩行時の快適性向上に向けた空間整備

- ・鉄道駅の自由通路の整備，自転車利用環境の充実，緑あふれる空間の創出，歩道の段差解消や障害物撤去等，人がまち歩きをしやすく，回遊性を高める取組を推進します。

(「未来の東京」戦略R3.3, 2021年, p.42)

■36■ユニバーサルデザインの考え方に基づく、歩道のバリアフリー化

※福祉関連部署へのヒアリングを踏まえ、記載内容を修正予定。

- ・中心市街地内や駅周辺等の拠点内の主要な歩道では、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、バリアフリー化を推進します。

(総合交通計画, 2011年, p.62)

- ・主要な道路の整備に当たっては、ユニバーサルデザインの考え方を導入し、すべての人が安全でストレスがなく通行できるよう、段差の解消やサイン等の整備を行います。

(西部地域街づくり方針, 2010年, p.58, p.76)

■37■歩きやすい歩行環境整備に向けた無電柱化の促進

- ・主要な道路などの整備に当たっては、街並みの改善や安全で快適な歩行空間の確保が急がれる箇所等において、無電柱化を検討し、実現化に向けた取組を進めます。

(調布市基本計画, 2019年, p.193)

(西部地域街づくり方針, 2010年, p.101)

⑩利用マナーの向上

○自動車や自転車だけでなく、歩行者においてもマナーを向上し事故の防止を目指します。  
 (総合交通計画, 2011年, p.61)

【関連する実施施策】

- ・歩行時のマナー向上への啓発活動
- ・踏切以外の安全な経路の案内

■38■歩行時のマナー向上への啓発活動

・信号や横断歩道，歩行ルールなどについて情報提供や啓発活動を行い，交通安全意識と歩行者マナーの向上を推進します。  
 (総合交通計画, 2011年, p.62)

■39■踏切以外の安全な経路の案内

・既存地下道などの踏切の遮断に左右されない経路に関する案内情報を提示し，目的に沿った歩行者の誘導を促進します。  
 (総合交通計画, 2011年, p.62)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
安全・安心な歩行空間の確保	安全な歩行区間の確保	歩行時の快適性向上に向けた空間整備	□	■
		駅までの主要な歩行経路の確保【再掲】	■	▨
		ユニバーサルデザインの考え方に基づく，歩道のバリアフリー化	■	▨
		歩きやすい歩行環境整備に向けた無電柱化の促進	□	■
	利用マナーの向上	歩行時のマナー向上への啓発活動	■	■
		踏切以外の安全な経路の案内	■	▨

( □ : 施策の準備・検討    ■ : 施策の展開・実施    ▨ : 実施した施策の継続・運用 )

IV-2 高齢者・障害者等の外出支援

⑰ 高齢者や障害者などが利用しやすいサービスの検討

○ 高齢者や障害者などの安全・快適な移動を支援し、誰もが外出しやすい環境づくりを推進します。

【関連する実施施策】

- ・ 新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保【再掲】
- ・ 地域との協働による新たな公共交通の導入検討
- ・ 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推進【再掲】
- ・ 公共交通機関の利用環境の整備
- ・ 移動支援施策や利用環境の充実

■41 ■ 地域との協働による新たな公共交通の導入検討

- ・ 施設間を結ぶ公共交通の運行要望が高い地域などについては、乗合タクシーなど適切な運行形態のもと地域との協働による公共交通機能の導入を検討します。

(総合交通計画, 2011年, p.39)

■43 ■ 公共交通機関の利用環境の整備

※調布駅等での身障者駐車場設置計画の内容を確認し記載を調整予定。

- ・ 路線バス・ミニバスの運行におけるノンステップバスの導入を進め、障害者にも利用しやすい環境を整備し社会参加の促進を図ります。

(障害者総合計画, 2018年, p.36)

- ・ 特に、鉄道駅等の交通結節点における公共交通と福祉輸送サービスとの円滑な乗り継ぎに方策について、関係者と協議しながら検討し、可能なものから実現を目指します。

■44 ■ 移動支援施策や利用環境の充実

※福祉関連部署へのヒアリングを踏まえ、記載内容を修正予定。

- ・ 高齢者、障害者等の外出支援も含め、ICT等最新技術の活用も含めた各種施策の連携による利用環境の充実について検討します。

(総合交通計画, 2011年, p.39)

- ・ 車いす、ストレッチャーのまま利用できる福祉タクシーの利用支援や、多摩地域福祉有償運送運営協議会への参画により、個々の利用者のニーズに応じた交通手段の確保を支援します。

(障害者総合計画, 2018年, p.36)

- ・ 福祉タクシー券事業について、個々の利用者のニーズに対応できるように引続き検討します。

※福祉タクシー券のありかた検討委員会の検討結果を踏まえて記載を修正予定。

- ・ また、高齢者・障害者の自立した生活を促進するための外出支援施策として、シニアカー・電動車いすのシェアリングなどによる生活圏の拡大を検討します。

【事例】鎌倉市でのICTを活用した歩行支援システムの整備

- ・ 市内の主要観光エリアのネットワークデータを整備するとともに、公共施設や観光施設等のバリアフリー情報を付加した施設データの整備を始めている。

【事例】朝霞市の障害者移動支援施策

- ・ 重度障害者の生活圏の拡大と社会参加の促進をはかるため、福祉タクシー券の交付、バス・鉄道共通カードの利用料の助成、または自動車燃料費の補助の内どれか1つを補助している。

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
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	新たなモビリティ等の活用による移動手段の確保【再掲】	■	▨
		地域との協働による新たな公共交通の導入検討	■	■
		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推進【再掲】	■	■
		公共交通機関の利用環境の整備	■	■
		移動支援施策や利用環境の充実	■	■

( □ : 施策の準備・検討    ■ : 施策の展開・実施    ▨ : 実施した施策の継続・運用 )

IV-3 自転車利用環境の整備

⑱自転車走行空間の整備

○利用実態に合わせた市内の安全な自転車ネットワークの構築，まちづくりや道路整備と併せた計画的な自転車走行空間の整備により，だれもが安全かつ快適に自転車で移動できる環境づくりを推進します。

【関連する実施施策】

・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

■45■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

- ・自転車利用実態に合わせて，市内の自転車ネットワークを構築し，日常的な移動での利便性向上を図ります。
- ・都市計画道路の整備，改修にあわせて，道路空間の再配分などにより走行空間の確保を検討します。

(総合交通計画, 2011年, p.58)

- ・また，子どもや高齢者にもわかりやすい自転車通行空間のサインを表示し，走行空間の利便性向上と歩行者の安全性の向上を図ります。

- ・市外からの来訪者にも利用しやすく楽しめる環境を創出するため，近隣自治体とも連携し自転車マップの作成，ルールやサイン計画などについて検討します。

(総合交通計画, 2011年, p.58)

⑲自転車等駐車場などの環境整備

○自転車等駐車場について，適正な運用を推進するとともに，鉄道事業者・施設設置者等による自転車等駐車場の設置を推進します。  
また，通行の妨げとなる放置自転車の撤去を継続します。

【関連する実施施策】

・放置自転車対策  
・自転車等駐車場整備  
・路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）  
・自転車走行空間のサインの表示  
・シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等への設置）

■46■放置自転車対策

- ・商店街周辺に設置された調布市立有料自転車等駐車場の一部を商店街等に有償で貸与することについて，商店街等と協議します。

(調布市自転車等対策実施計画改定版, 2021年, p.27)

- ・また，鉄道事業者・民間事業者による設置の推進など，関係機関と市が協働し，利用しやすく効率的な整備手法を検討します。

(総合交通計画, 2011年, p.58)

■47■自転車等駐車場整備

- ・公共交通までの交通手段として自転車が利用しやすいよう，乗換拠点での自転車等駐車場の設置を推進します。

(総合交通計画, 2011年, p.43)

- ・一般的なサイクルラックに停めにくい大型自転車の増加に伴い，平置き式の駐輪スペースの設置や利用ルール設定などの必要性を検討します。

(調布市自転車等対策実施計画改定版, 2021年, p.50)

- ・自転車の駐輪状況をみながら，125cc以下の自動二輪車及び原動機付自転車について，運用の中で125cc以下の自動二輪車及び原動機付自転車のための駐車スペースの調整を図ります。

(調布市自転車等対策実施計画改定版, 2021年, p.50)

■48■路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）

■49■自転車走行空間のサインの表示

- ・近隣自治体との連続した走行を想定し，通行空間のサインの共通化を検討します。

- ・道路法施行令の改正により、道路上への自転車等駐車場の設置が可能となったことに伴い、公安委員会等と協議を行い、道路上への駐車施設設置について検討します。

(調布市自転車等対策実施計画改定版, 2021年, p.27)

- ・買い物利用による短時間の駐輪需要に対応するため、路上自転車等駐車場について検討を進めます。

(調布市自転車等対策実施計画改定版, 2021年, p.50)

■50■シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等への設置）

- ・市内移動の利便性向上と来訪者の回遊性向上を図るため、民間事業者と連携し、シェアサイクルステーションを拡充します。

(調布市自転車等対策実施計画改定版, 2021年, p.45, 51)

⑳自転車利用マナーの向上

○歩行者・自転車利用者・自動車いずれも安全で安心な移動環境の確保のため、利用者マナーの向上に向けた啓発活動などを行います。

【関連する実施施策】

- ・利用マナー向上への啓発活動
- ・駅前広場などでの譲りあいの自転車通行ルール化
- ・各種機関との連携による放置自転車防止、自転車等駐車場への案内・誘導など

■51■利用マナー向上への啓発活動

・交通意識の高揚と自転車利用に関するルール・マナー向上を図るため、自転車安全利用講習会の開催や様々な媒体を活用した広報啓発に取り組みます。

(調布市自転車ネットワーク計画, 2018年, p.66,68)

・ロードサイクル利用者に向けたルール・マナー向上を図るため、様々な媒体を活用した広報啓発に取り組みます。



**3. 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行**  
 【違反した場合は：2万円以下の罰金または拘留】  
 自転車は車道を通行するのが原則ですが、例外的に歩道を通行する場合は、すぐに停止できる距離で歩道の車道寄り部分または指定された部分を走行し、歩行者の通行を妨げないよう徐行しなければなりません。  
 ※歩行者が「置き自転車通行指定部分（歩道に設けられた自転車レーン）」がある場合は、その部分を優先して通行する必要がある場合があります。

**注意！**  
 歩道から車道へ、車道から歩道へ乗り入れる場合は、車道や歩道の状況について安全を確認してから通行しましょう。特に、むんぽんな乗り入れの連続や交差点付近での歩道から車道への乗り入れは危険です。また、歩道から車道に乗り入れる場合は、右側通行をすることにならないようご注意ください。

**その他！**  
 歩道で他の自転車と行き違うときは、譲渡を原則として安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、対向する自転車を前に見ながら徐行するようにしましょう。

**4. 安全ルールを守る**

① **飲酒運転は禁止**  
 【違反した場合は：5年以下の懲役または100万円以下の罰金】  
 ※酒酔いの場合

② **二人乗りは禁止**  
 【違反した場合は：2万円以下の罰金または拘留】  
 自転車には、運転者以外の者を乗せさせてはいけません。ただし、15歳以上の運転者が幼児用自転車に乗る場合は乗せさせることができます。

③ **並走は禁止**  
 【違反した場合は：2万円以下の罰金または拘留】  
 道路幅狭く歩行者の通行が妨げられる場合は、歩行者に道を譲り、並走は禁止です。

④ **夜間はライトを点灯**  
 【違反した場合は：2万円以下の罰金】  
 夜間、ライトを点けて走行する場合は、自転車の運転者から視認されやすくなるためです。歩行者の安全のためにも、夜間は必ずライトを点けて走行しなければなりません。また、夜間は運転者から見えないよう、ヘルメットや安全服の着用も推奨されています。

⑤ **音楽・携帯電話の使用・イヤホン等使用運転の禁止**  
 【違反した場合は：2万円以下の罰金】

出典:調布市自転車ネットワーク計画  
 自転車安全利用講習会 パンフレット

■52■駅前広場などでの譲りあいの自転車通行ルール化

・駅前広場等、様々な人が利用する場所においては、優先すべき方に配慮し、自転車走行空間の確保に努め、歩行者と自転車を分離し、歩行者の安全性を確保します。

(総合交通計画, 2011年, p.62)

(みんなに優しい自転車の安全利用宣言, 2021年, p.1)

■53■各種機関との連携による放置自転車防止、自転車等駐車場への案内・誘導など

・鉄道事業者や企業など各種機関と連携し、適切な案内による自転車等駐車場への誘導について検討します。

(総合交通計画, 2011年, p.59)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
自転車 利用環境 の整備	自転車走行空間の整備	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	■	■
		放置自転車対策	■	■
	自転車等駐車場などの環境整備	自転車等駐車場整備	■	■
		路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）	■	■
		自転車走行空間のサインの表示	■	■
		シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等への設置）	■	■
	自転車利用マナーの向上	利用マナー向上への啓発活動	■	■
		駅前広場などでの譲りあいの自転車通行ルール化	■	■
		各種機関との連携による放置自転車防止，自転車等駐車場への案内・誘導など	■	■

( □ : 施策の準備・検討    ■ : 施策の展開・実施    ▨ : 実施した施策の継続・運用)

基本方針V 活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成

V-1 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上

①中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上

- 調布駅周辺などの中心市街地については、これまでの取組を継続しつつ、新たな技術も活用しながらさらなる活力の維持・向上を図っていきます。
- 加えて、調布市のまちづくりの核となる駅周辺等の拠点についても、アクセス利便性の強化による活力や魅力向上を図るとともに、相互の機能を補完するため公共交通による拠点間の連携強化を図っていきます。

【関連する実施施策】

- ・まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】
- ・適切な公共交通ネットワークの構築【再掲】
- ・徒歩・自転車によるアクセス環境の整備

■56■徒歩・自転車によるアクセス環境の整備

※都市計画マスタープラン，地域公共交通計画の策定検討に合わせて記載を調整予定。

- ・自転車や徒歩でも中心市街地や市内各拠点へ安全・快適に移動できる経路の確保を推進します。  
(総合交通計画, 2011年, p.65)

②駅周辺での交通混雑の緩和

- 駅周辺での交通混雑緩和に向けて、駐車場の効果的な運用，荷さばき車両や違法駐車への対策を進めます。

【関連する実施施策】

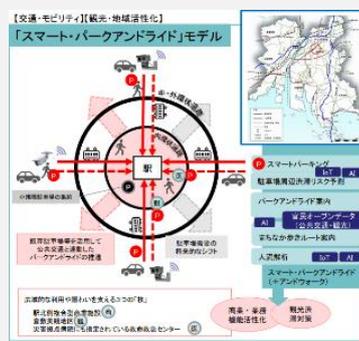
- ・駅周辺における自動車の混雑緩和に向けた駐車場の効果的な運用
- ・荷さばき車両等の駐停車空間の確保
- ・違法駐車・放置自転車対策の推進

■57■駅周辺における自動車の混雑緩和に向けた駐車場の効果的な運用

- ・駅周辺での道路混雑を緩和するため、施設設置者との協議のもと、ICTを活用した駐車場利用の平準化や出入口の見直し等，自動車の流入経路の分散方策を検討します。

【事例】倉敷市でのデータを活用した駐車場運用

- ・データ連携により人と車の交通量と対流状況をリアルタイムで把握し，駐車場や渋滞の予測を行うとともに，公共交通と連携したパークアンドライドを実施しようとしている。



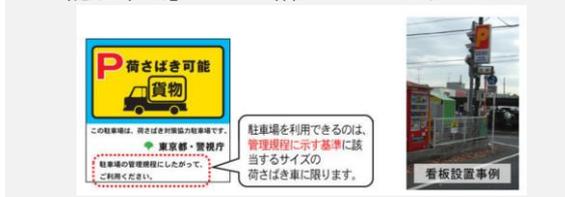
■58 ■荷さばき車両等の駐停車空間の確保

※都市計画マスタープラン、地域公共交通計画の策定検討に合わせて記載を調整予定。

- ・ 駐車場事業者と協力して、交通渋滞の一因となる路上での荷さばき行為を解消するため、「荷さばき可能駐車場」の設置や時間帯による路上での荷さばき対策等を検討し、必要な整備を進めます。

【事例】東京都でのコインパーキングを活用した「荷さばき可能駐車場」の確保

東京都では、駐車場事業者の協力を得て、どの駐車マスでも荷さばき可能な駐車場を「荷さばき可能駐車場」として指定している。



(コインパーキングを活用した「荷さばき可能駐車場」の確保(東京都都市整備局 HP, 2021年))

■59 ■違法駐車・放置自転車対策の推進

- ・ 歩行者や自転車交通の多い経路において違法駐車防止重点地域を設定し、違法駐車対策の推進を行います。
- ・ 自転車等駐車場整備やパトロールの強化、放置自転車の撤去などを推進し、安全で魅力的なまちづくりを進めます。

(総合交通計画, 2011年, p.65)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
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	まちづくりと一体となった交通結節機能の強化【再掲】		
		適切な公共交通ネットワークの構築【再掲】		
		徒歩・自転車によるアクセス環境の整備		
	駅周辺での交通混雑の緩和	駅周辺における自動車の混雑緩和に向けた駐車場の効果的な運用		
		荷さばき車両等の駐停車空間の確保		
		違法駐車・放置自転車対策の推進		

( □ : 施策の準備・検討    ■ : 施策の展開・実施    ▨ : 実施した施策の継続・運用)

V-2 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性の向上

②安心して移動・回遊できる空間整備

○歩行者交通量の多い中心市街地・駅周辺等の地域の拠点では、まちづくりと一体となった歩行空間の整備による快適性の向上、回遊性の向上を進めます。

【関連する実施施策】

- ・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
- ・鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備
- ・憩いの空間などの整備による回遊性の向上
- ・民間との共同による空間創出、空間の快適性向上
- ・民間と共同での回遊性向上に向けた道路空間等の活用

■60 ■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

- ・拠点を中心とした駅前広場の整備では、休憩できるスペースや施設の設置を検討し、ゆとりある駅前空間の創出を図ります。

(西部地域街づくり方針, 2010年, p.58)

■61 ■鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備

- ・鉄道敷地を活用した新たな歩道を整備し、中心市街地内の最も重要な移動経路として安全な歩行空間の整備を推進します。

(総合交通計画, 2011年, p.62)

■62 ■憩いの空間などの整備による回遊性の向上

※都市計画マスタープラン、地域公共交通計画の策定検討に合わせて記載を調整予定。

- ・駅前広場を中心に多目的に利用できる憩いの空間を整備し、だれもが気軽に楽しめる周辺のみちづくりと一体となった歩行者空間の創出により、駅を中心としたまちなかの回遊性の向上を図ります。

(総合交通計画, 2011年, p.62)



【事例】神戸市でのKOBEパークレット設置

- ・道路空間のリデザインの一環として、憩いや賑わいの創出を目的とし、車道の一部を滞留空間に変える取組。三宮中央通りでは、民学官の連携による社会実験を行い、地域の賑わい創出につながったことから継続設置としている。

(出典：神戸市HP)

■63 ■民間との共同による空間創出、空間の快適性向上

- ・都市再生整備計画の区域内の民間事業者等と共同で、歩行者の交流・滞在空間の創出を推進します。
- ・さらに、駐車場出入口の見直しや民地の活用も視野に入れて、人中心の空間づくりのあり方を検討します。

(「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり支援制度(法律・税制・予算等)の概要, 2020年, p.6)

■64 ■民間と共同での回遊性向上に向けた道路空間等の活用

- ・道路占有許可制度を活用し、民間との共同により道路や地下道の空間を利用したオープンカフェの展開など、まちの回遊性・にぎわいを高める取組を促進します。

(官民連携まちづくりの進め方, 2020年, p.34)

④緑豊かな街並みの創出

○魅力ある中心市街地の形成のため、歩行空間や交通結節点の整備においても緑豊かな空間の創出を目指します。

(総合交通計画, 2011年, p.64)

【関連する実施施策】

- ・緑豊かな駅前広場の整備
- ・鉄道敷地を有効活用した緑豊かな空間の創出

■65■緑豊かな駅前広場の整備

- ・駅前広場は交通結節点の機能に加えて、緑豊かな交流スペースを設置し、中心市街地の回遊性と魅力の向上を図ります。

(総合交通計画, 2011年, p.66)

■66■鉄道敷地を有効活用した緑豊かな空間の創出

- ・鉄道敷地を活用した新たな歩道に植栽などを設置し、緑豊かな景観と歩いてみたくなる街並みの整備を促進します。

(総合交通計画, 2011年, p.66)

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			短期	中長期
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	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	■	■
		鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備	■	■
		憩いの空間などの整備による回遊性の向上	■	■
		民間との共同による空間創出, 空間の快適性向上	□	■
	民間と共同での回遊性向上に向けた道路空間等の活用	□	■	
	緑豊かな街並みの創出	緑豊かな駅前広場の整備	■	■
		鉄道敷地を有効活用した緑豊かな空間の創出	■	■

( □ : 施策の準備・検討    ■ : 施策の展開・実施    ■ : 実施した施策の継続・運用 )