

# 調布市総合交通計画 改定版（素案）

令和5年〇月

調布市

## 目次

序章 総合交通計画の改定に当たって .....	1
第1節 調布市総合交通計画の改定経緯 .....	1
1.1 交通を取り巻く社会情勢の変化.....	1
第2節 計画の位置付け .....	2
第3節 計画の期間.....	3
第4節 対象区域.....	3
第1章 調布市の現状と動向 .....	5
第1節 人口と土地利用.....	5
第2節 産業経済.....	11
第3節 調布市における移動の状況 .....	13
3.1 移動の状況 .....	13
3.2 調布市における昼間人口と夜間人口.....	18
3.3 移動の手段 .....	21
第4節 調布市の交通環境.....	30
4.1 鉄道.....	30
4.2 バス.....	31
4.3 道路・自動車 .....	34
4.4 自転車 .....	38
第5節 調布市におけるまちづくりの動向 .....	41
5.1 中心市街地のまちづくり .....	41
5.2 環境に配慮したまちづくり .....	42
5.3 バリアフリーのまちづくり .....	44
第2章 総合交通計画の基本的考え方 .....	46
第1節 市民等のニーズ.....	46
1.1 アンケート調査の概要 .....	46
第2節 社会情勢の見通し .....	47
2.1 少子高齢化の進行 .....	47
2.2 まちづくりの動向 .....	47
2.3 環境負荷の軽減に向けた動向 .....	48
2.4 新たな技術の活用に向けた動向.....	48
第3節 現状の課題の整理.....	49

---

第3章 基本目標と施策体系 .....	51
第1節 基本目標 .....	51
第2節 交通施策の基本方針及び基本交通施策 .....	53
2.1 基本方針 .....	53
2.2 基本交通施策 .....	55
第3節 重点施策の検討 .....	56
3.1 重点施策の設定概要 .....	56
3.2 重点施策の内容 .....	57
第4節 施策実施方針 .....	65
第5節 成果指標の設定と目標水準 .....	95
5.1 成果指標の見直し .....	95
第4章 計画の推進に向けて .....	97
第1節 施策展開の具体化と推進方策 .....	97
1.1 施策展開の具体化と個別計画への反映 .....	97
1.2 推進方策 .....	97
第2節 計画の進行管理 .....	99
2.1 計画の評価・検証 .....	99
2.2 計画の推進に向けた協働体制の確立と市民参加と協働の推進 .....	100
資料編 .....	101
第1節 市民等のニーズ .....	101
1.1 アンケート調査の概要 .....	101
1.2 市民アンケート調査 .....	102
1.3 来訪者アンケート調査 .....	108
1.4 特定世代アンケート調査 .....	112
1.5 障害者アンケート調査 .....	116



## 序章 総合交通計画の改定に当たって

### 第1節 調布市総合交通計画の改定経緯

#### 1.1 交通を取り巻く社会情勢の変化

調布市では、調布市都市計画マスタープラン及び調布市地域別街づくり方針の交通部門を補完し、目指すべき将来像や将来都市像などを実現するため、今後実施すべき交通施策の基本方針を示す調布市総合交通計画を平成23年4月に策定しました。

計画策定から10年以上が経過する中、調布市の交通をめぐる環境に変化が次のとおり生じています。

##### (1) 中心市街地における京王線連続立体交差事業の完了

平成24年8月の京王線の地下化に伴い、調布、布田及び国領駅周辺に新たな都市空間が創出されました。交通円滑化のほか、にぎわいや交流、うるおい、やすらぎのある空間の創出等に向けて、調布駅前広場や鉄道敷地が段階的に整備されています。

##### (2) 総人口減少・高齢者人口の増加

日本全体では、人口の減少、少子高齢社会を迎えていると言われ、現在微増傾向にある調布市の総人口も令和12年をピークに減少すると見込まれています。

一方、調布市の高齢者人口は引き続き増加傾向と見込まれています。

これにより、調布市の高齢化率は今後上昇すると予測されています。

##### (3) 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通機関への影響

新型コロナウイルス感染症拡大に伴うテレワークの普及等により生活様式の変化がありました。

結果として、公共交通機関の需要に変化が生じ、需要に応じたダイヤ改正が行われました。

##### (4) ゼロカーボンシティ宣言

脱炭素社会の実現に向けて、環境配慮型車両の技術開発が進められているほか、自転車や徒歩等の環境に配慮した交通手段への転換も益々期待されています。

また、調布市及び調布市議会は、共同で「ゼロカーボンシティ宣言」を実施し、これまで以上に地球温暖化対策に取り組む必要があります。

##### (5) デジタル技術の進化

デジタルの急速な発展に伴うデジタル化の進展により、移動の効率化等のためのMaaSのほか、交通事故の削減や高齢社会における移動支援などで有効とされる自動運転等の技術開発が進められています。

##### (6) SDGsを掲げた動きの活発化

国連が「誰一人取り残さない」ことを理念としたSDGs（持続可能な開発目標）を掲げた取組が日本においても活発化し、調布市においてもSDGsの目標を踏まえた取組が求められています。

こうしたことから、今後予想される社会情勢や市民ニーズの変化に対応した内容に見直すため、調布市総合交通計画を改定するものです。

## 第2節 計画の位置付け

本計画は、調布市の最上位計画である調布市総合計画のほか、調布市の都市計画の基本的な考え方を示す調布市都市計画マスタープランに基づき、定めています。

また、調布市の関連計画や国・東京都の関連計画と整合・連携を図りながら、取り組んでいきます。

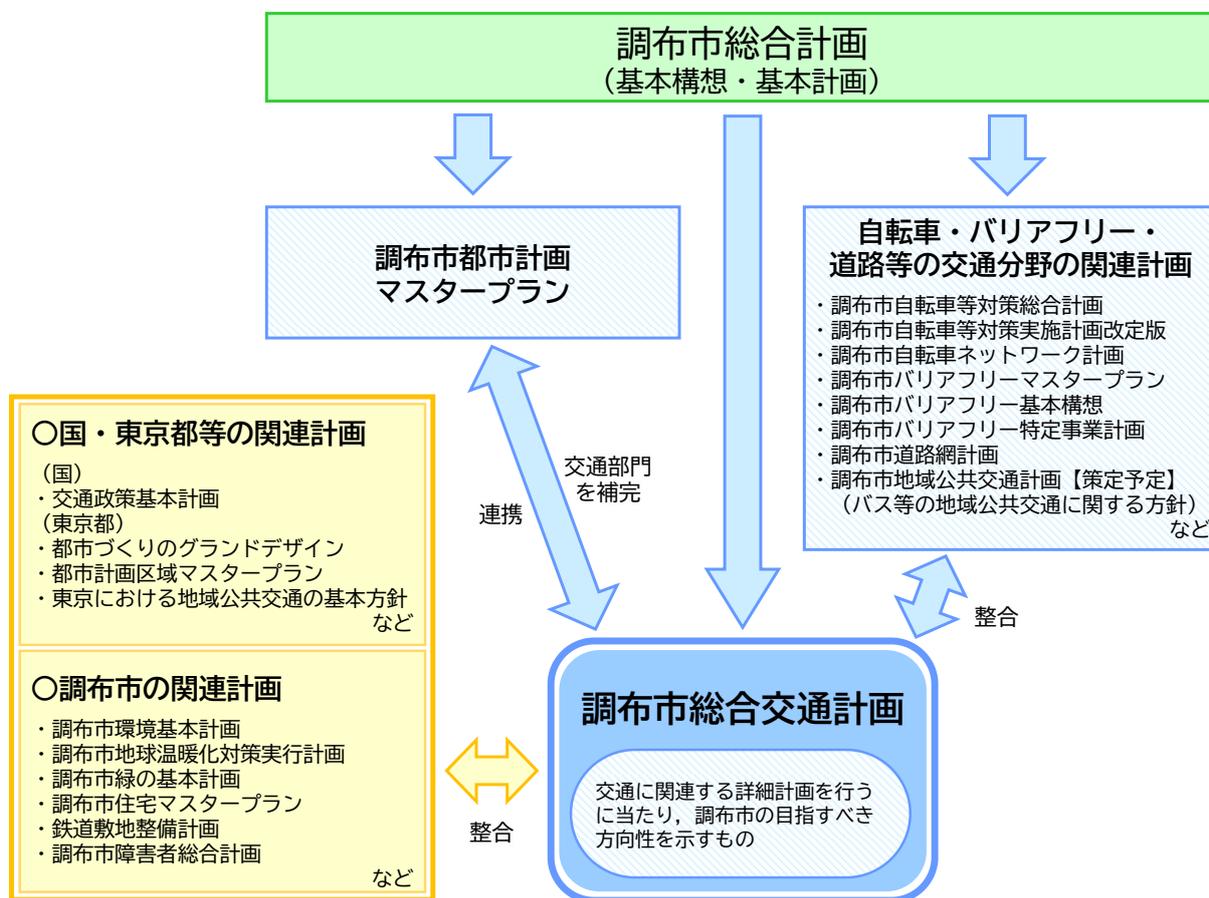


図 総合交通計画の位置付け

### 第3節 計画の期間

本計画は、令和12（2030）年度を目標年次としています。

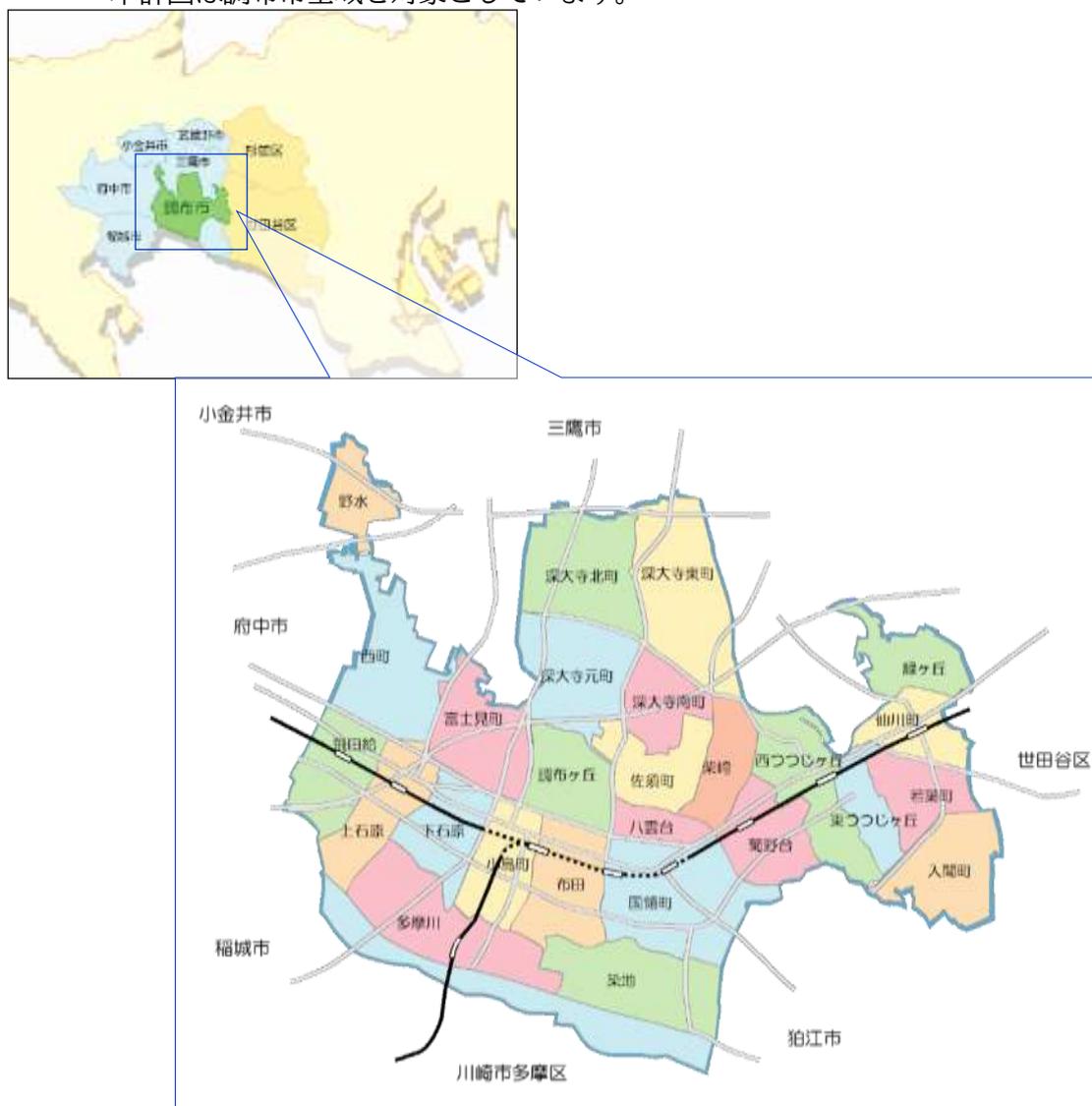
なお、本計画における施策は、短期（概ね5年）と中長期（目標年次もしくはそれ以降も継続的に検討を行う）に分けて展開していきます。

短期として位置付けた施策は、市の緊急的な課題に対応した施策、既に事業計画に位置付けがある施策のほか、現在検討が進められていることを示しています。

また、中長期として位置付けた施策は、総合交通計画の基本目標の実現に向けた具体的な準備を図りながら、取組を展開していくことを示しています。

### 第4節 対象区域

本計画は調布市全域を対象としています。





# 第1章 調布市の現状と動向

## 第1節 人口と土地利用

### (1) 長期的な人口と高齢化の動向

緩やかに増加してきた調布市の人口は、令和12年の約242,000人をピークに減少に転じることが予測されています。年少人口（0～14歳）は令和4年を、生産年齢人口（15～64歳）は令和7年をピークに減少し、一方、高齢者人口（65歳以上）は今後も増加傾向が続く見込みです。

また、高齢化率は、21.7%（令和4年1月1日現在）であり、今後も上昇すること及び令和35年に約36%になることが推測され、3人に1人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

こうした人口構造を踏まえた、移動しやすい交通手段の提供や移動環境の整備が必要です。

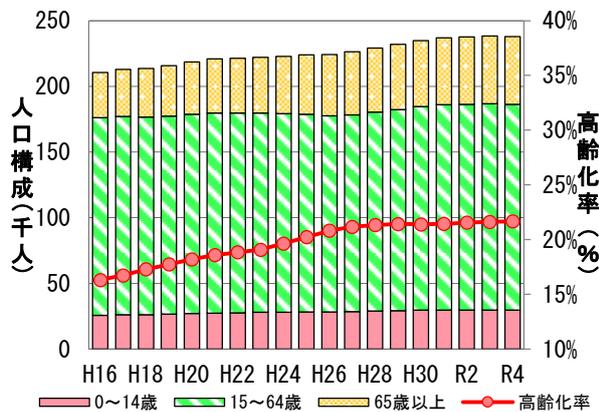


図 調布市における人口及び高齢化率の推移

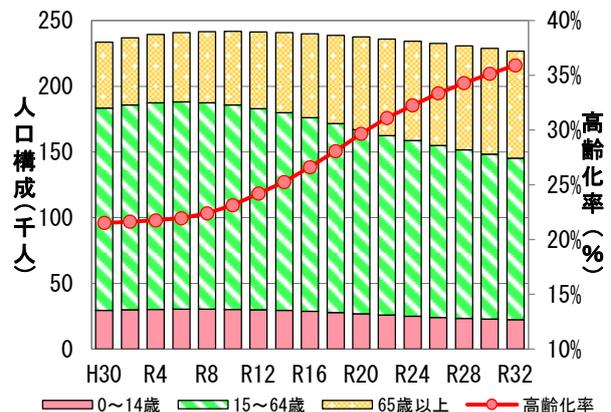


図 将来人口及び高齢化率 (調布市推計)

注) 調布市統計書 (各年度), 調布市の将来人口推計 (令和4年3月) に基づき作成

平成24年と令和4年の町丁目別の人口を比較すると、多くの地区で人口が増加しています。大規模な集合住宅の新築・解体があった地区では、500人以上の増減が確認できます。

今後も人口動向に注視し、公共交通ネットワークの見直し等の対策を検討する必要があります。

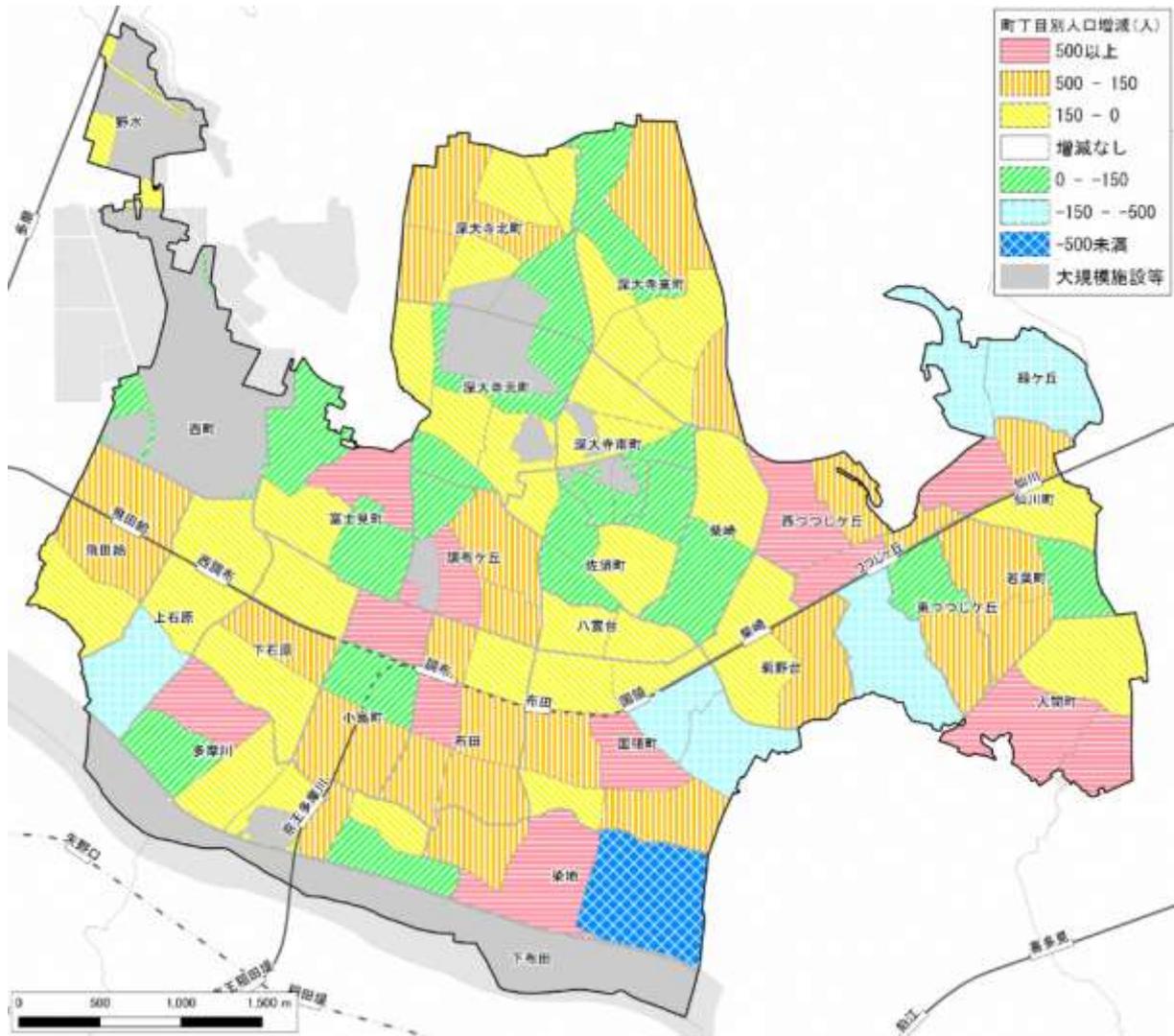


図 町丁目別の人口増減(平成24年と令和4年)

注) 住民基本台帳(平成24年10月1日時点及び令和4年10月1日時点)

町丁目別の高齢化率は、地区によって大きな差があります。

昭和30年代に開発された大規模団地の多摩川住宅がある染地3丁目のほか、深大寺東町5丁目・8丁目などにおいては、高齢化率が30%を超えています。

一方、近年、大規模集合住宅が新築された地区では、高齢化率が低くなっています。各地区の特性を踏まえ、だれもが利用しやすい交通環境を整備していく必要があります。

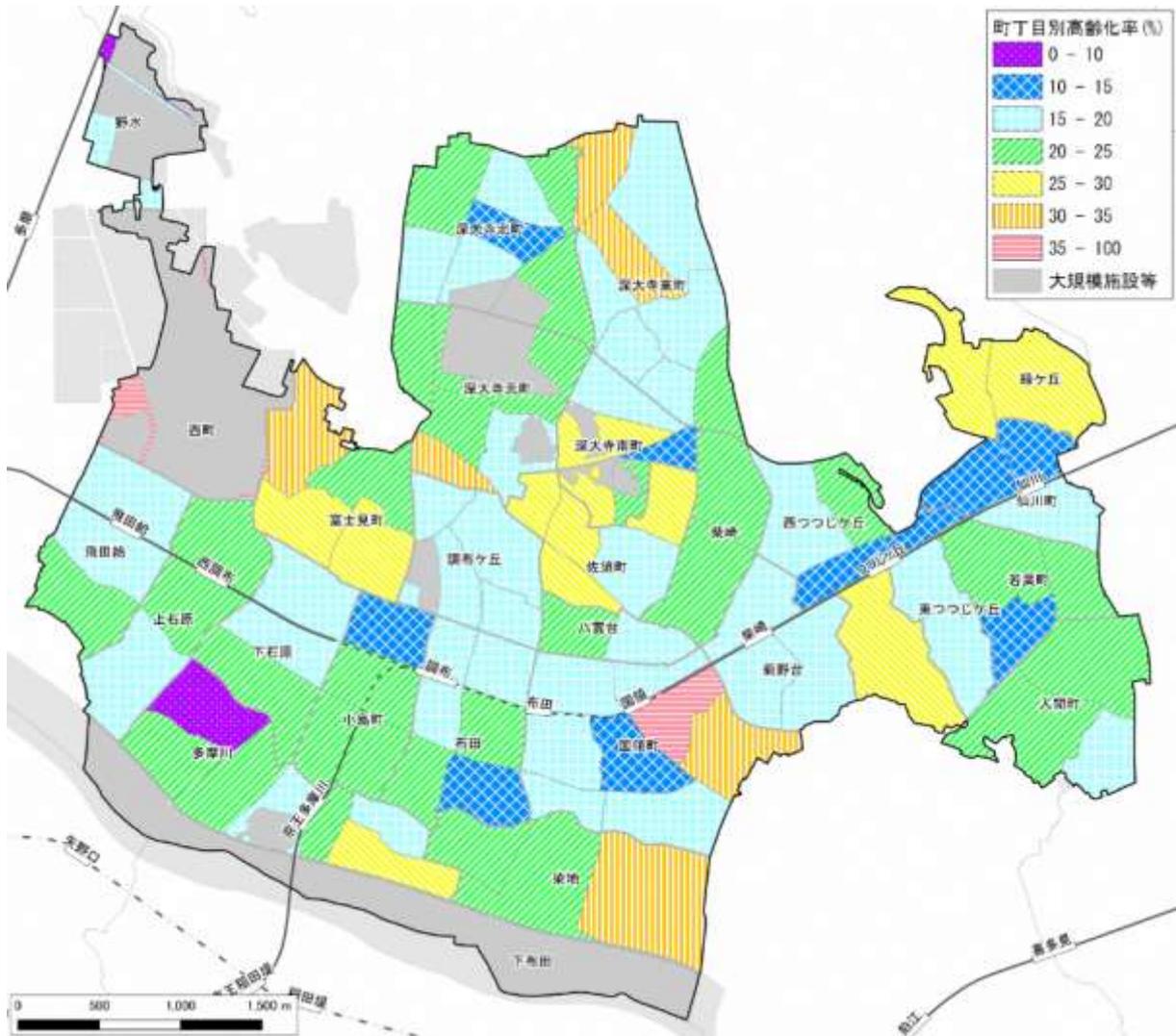


図 町丁目別の高齢化率

注) 住民基本台帳(令和4年10月1日時点)に基づき作成

(2) 鉄道駅を中心としたコンパクトな都市構造

町丁目別の人口密度を見ると、鉄道駅周辺に人口のほか、商店街や大規模小売店、病院等も駅の周辺に集積しています。

このようなコンパクトな都市構造を生かした交通施策を展開していくことが重要です。

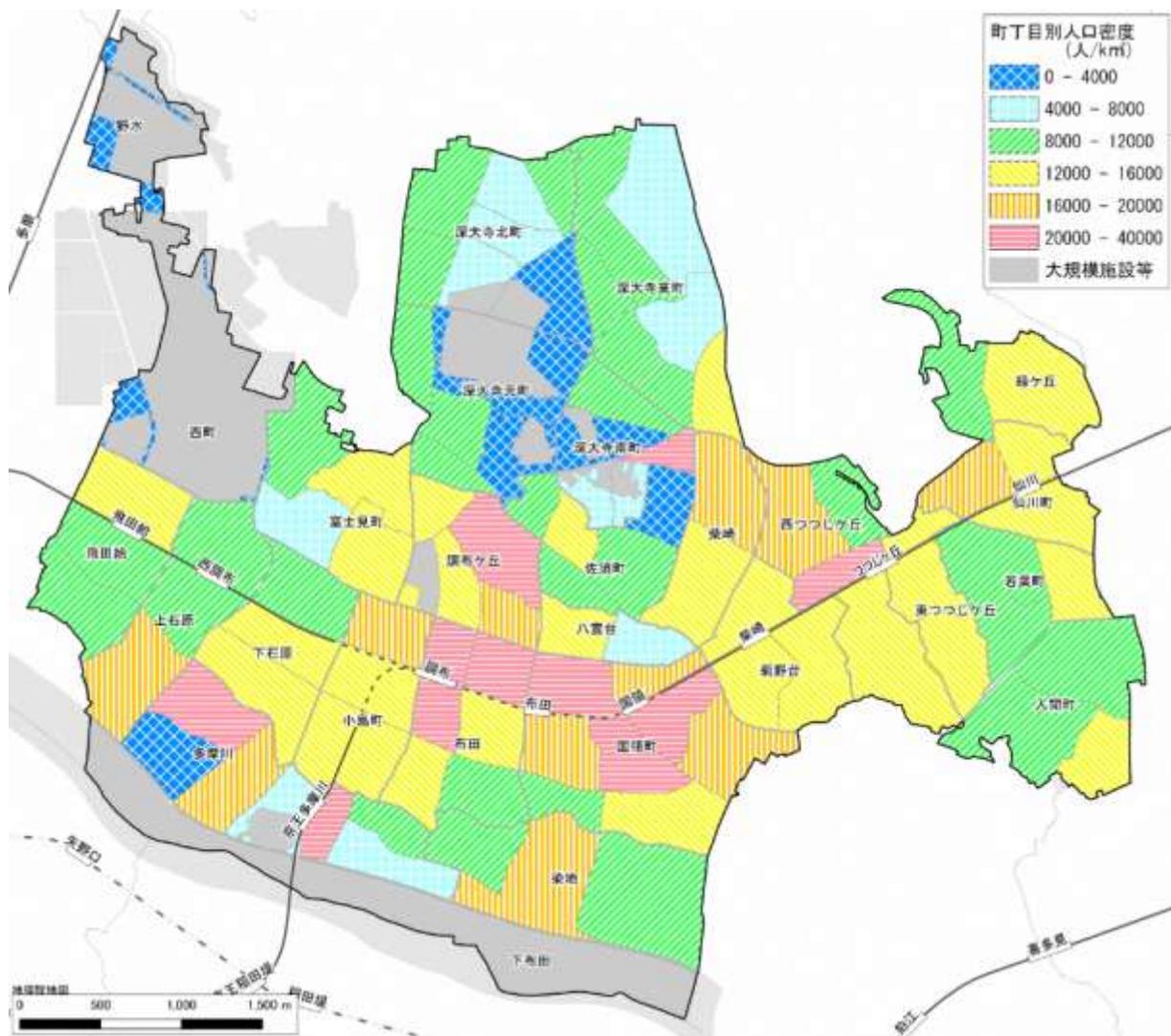


図 町丁目別人口密度

注) 住民基本台帳 (令和4年10月1日時点)に基づき作成



(3) 土地利用の状況

地目別の土地利用面積の構成比をみると、田畑や山林等の減少により、宅地の増加が進み、宅地が全体の85.7%（令和2年1月1日時点）を占めており、人口が増加する状況にあります。

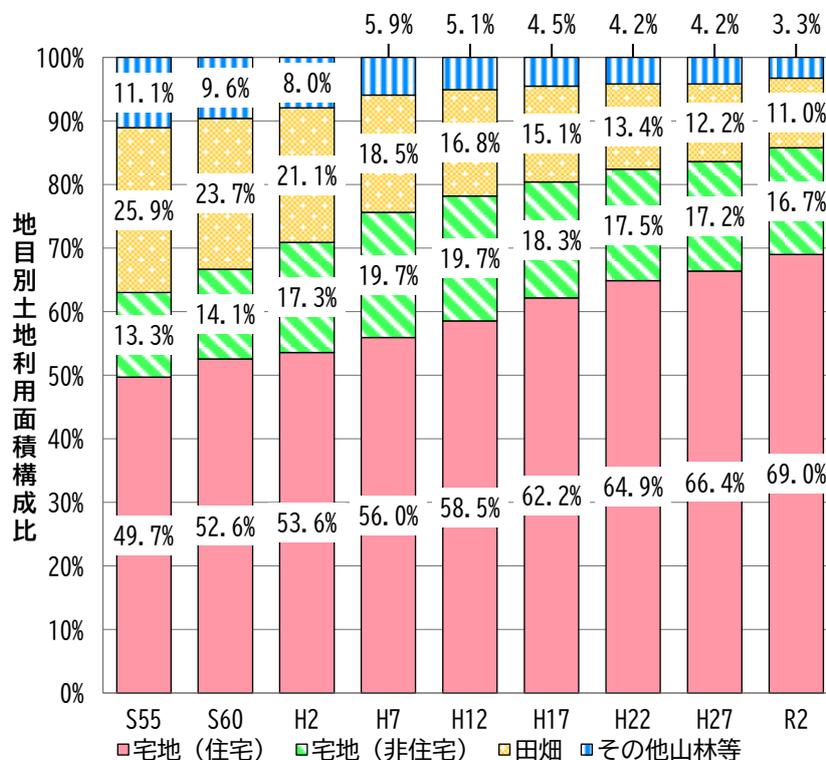


図 地目別土地利用面積の構成比の推移

注) 調布市統計書（令和2年1月1日時点）に基づき作成

第2節 産業経済

(1) 第2次産業から第3次産業への転換が進む

調布市の従事者の産業別内訳（平成28年現在）では、第3次産業が全体の約91%で最も多く、次いで、第2次産業が約9%、第1次産業が約0.1%となっています。

また、産業別の構成比の推移を見ると、年々第2次産業が減少し、第3次産業が増加する傾向にあります。

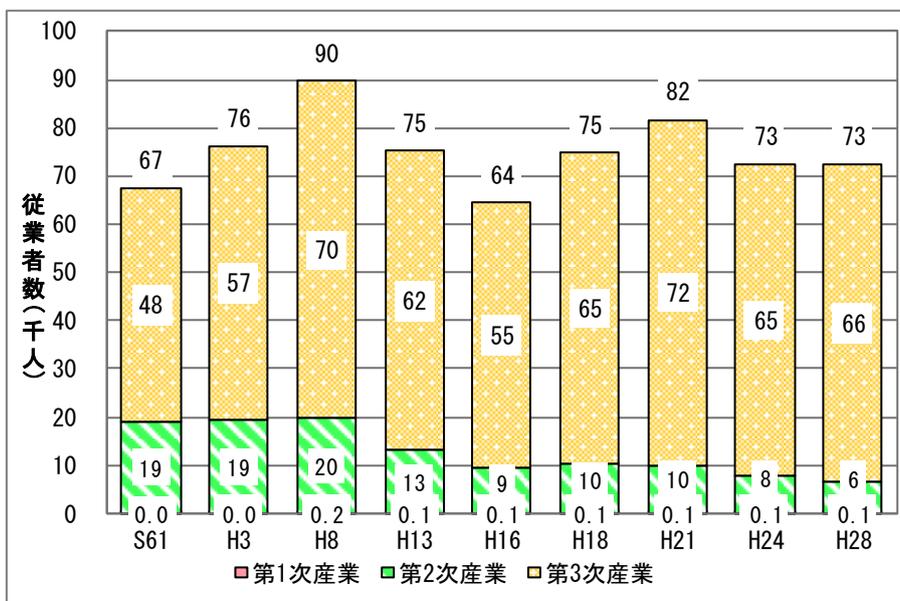


図 従業員数の推移

注) 調布市統計書（各年度），経済センサス活動調査（平成28年）に基づき作成

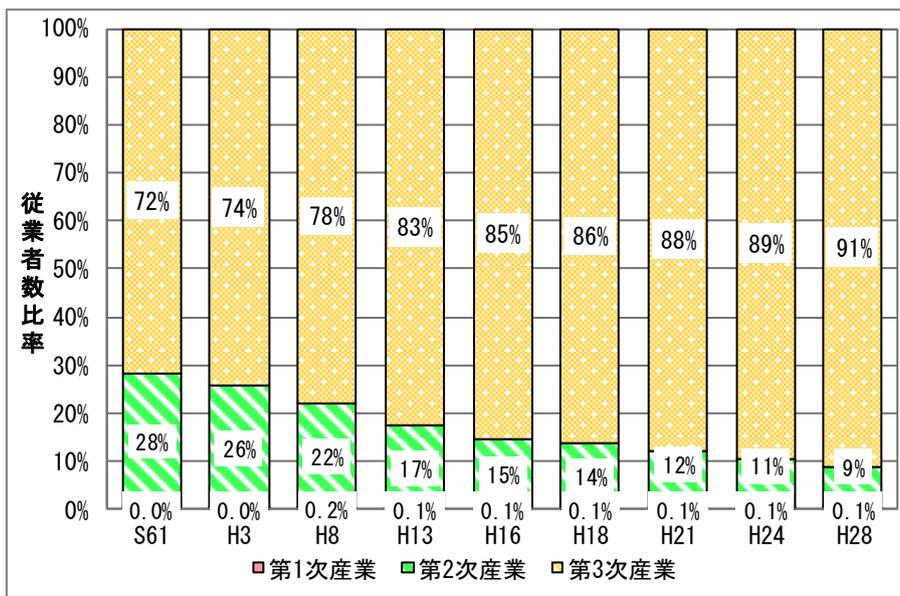


図 従業員数比率の推移

注) 調布市統計書（各年度），経済センサス活動調査（平成28年）に基づき作成

製造業では、事業所数、製造品出荷額ともに、平成20年以降は減少傾向にあります。他方、商業（卸売・小売業）では、事業所数、年間商品販売額とも減少しています。

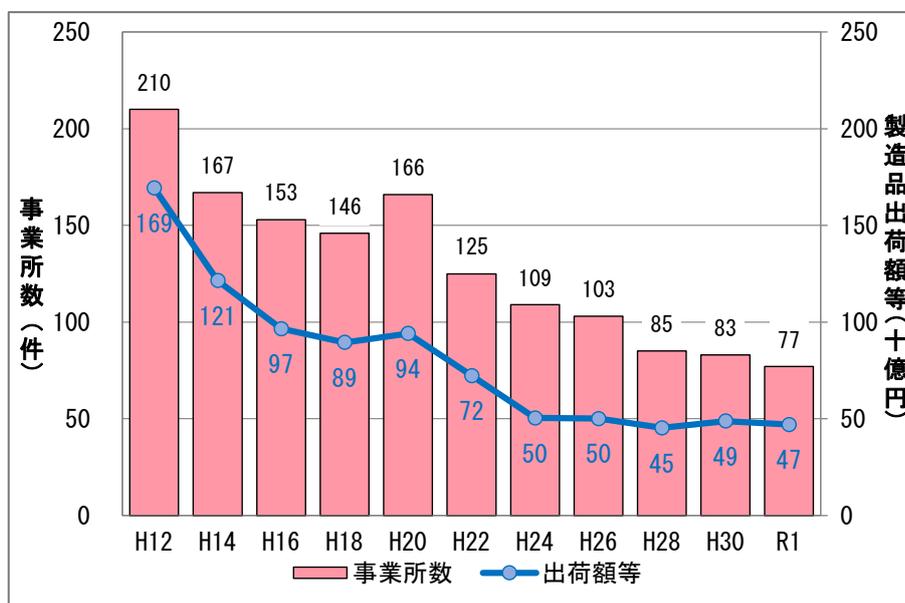


図 製造品出荷額などの推移

注) 調布市統計書 (各年度), 工業統計調査 (東京都) に基づき作成

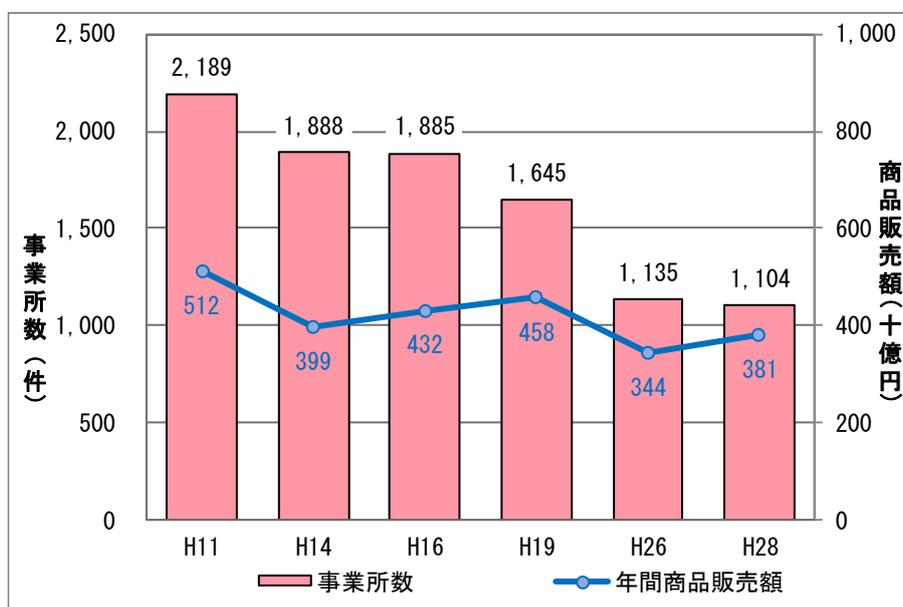


図 商品販売額などの推移

注) 調布市統計書 (各年度), 経済センサス-活動調査 (平成28年) に基づき作成

第3節 調布市における移動の状況

3.1 移動の状況

(1) 外出率・平均トリップ数の低下

調布市在住者の外出状況は、平成20年と平成30年の東京都市圏パーソントリップ調査の結果を比較すると、各年齢階層で外出率が低下し、とりわけ、高齢者（65歳以上）の外出率が大幅に減少しています。

あわせて、平均トリップ数も同様に全体的に減少しています。

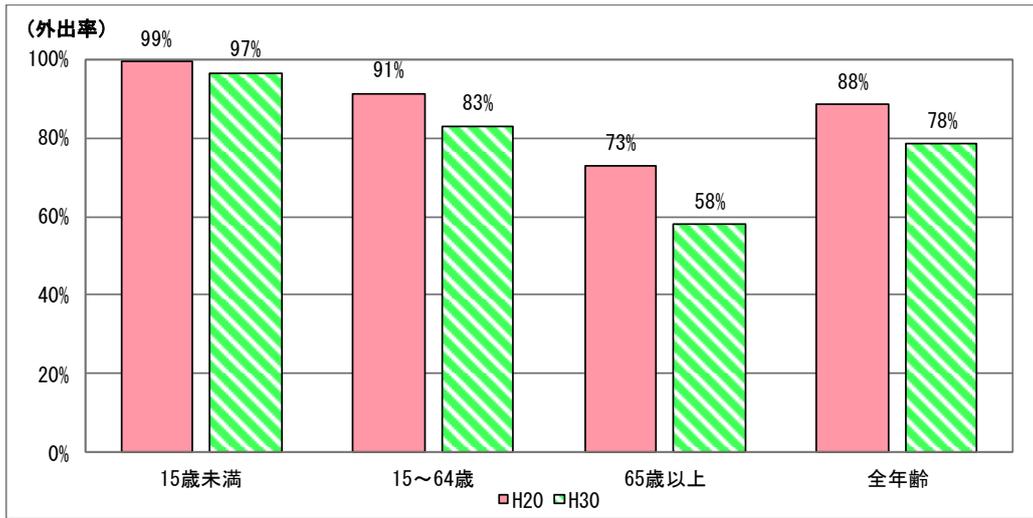


図 年齢階層別外出率<sup>1</sup>の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査（各年度）に基づき作成

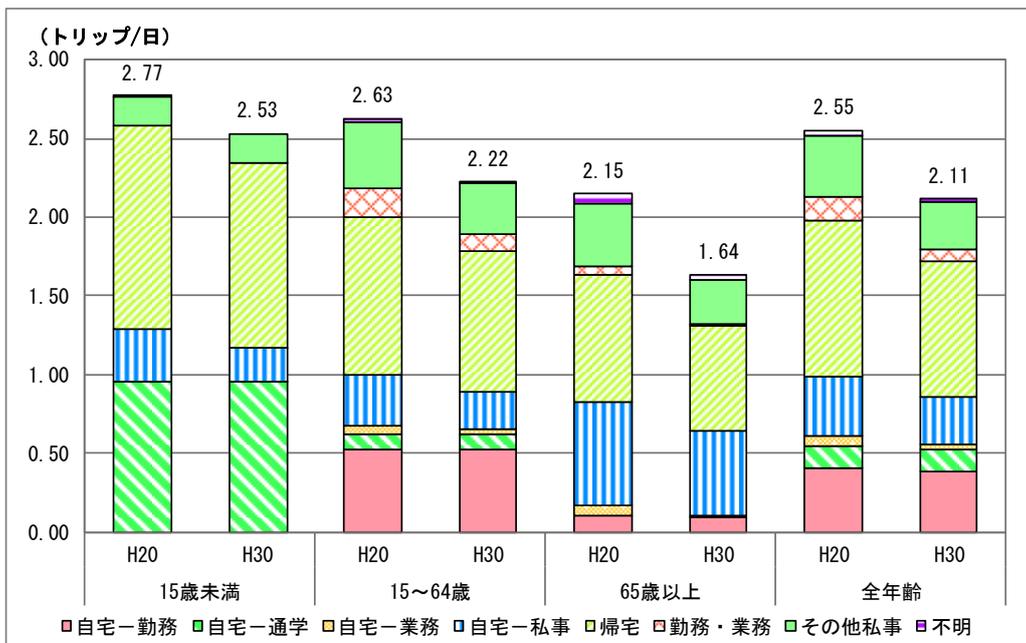


図 年齢階層別一人当たりの平均トリップ数の比較（移動回数）

注) 東京都市圏パーソントリップ調査（各年度）に基づき作成

<sup>1</sup> 外出率：ある地域における、居住人口に対する外出人口の割合

東京都市圏パーソントリップ調査において、調布市内は以下のような6つの小ゾーンに分けられています。平成20年と平成30年の各ゾーンの外出率を比較すると、市全体の傾向と同様に減少しており、地域による大きな差は見られません。

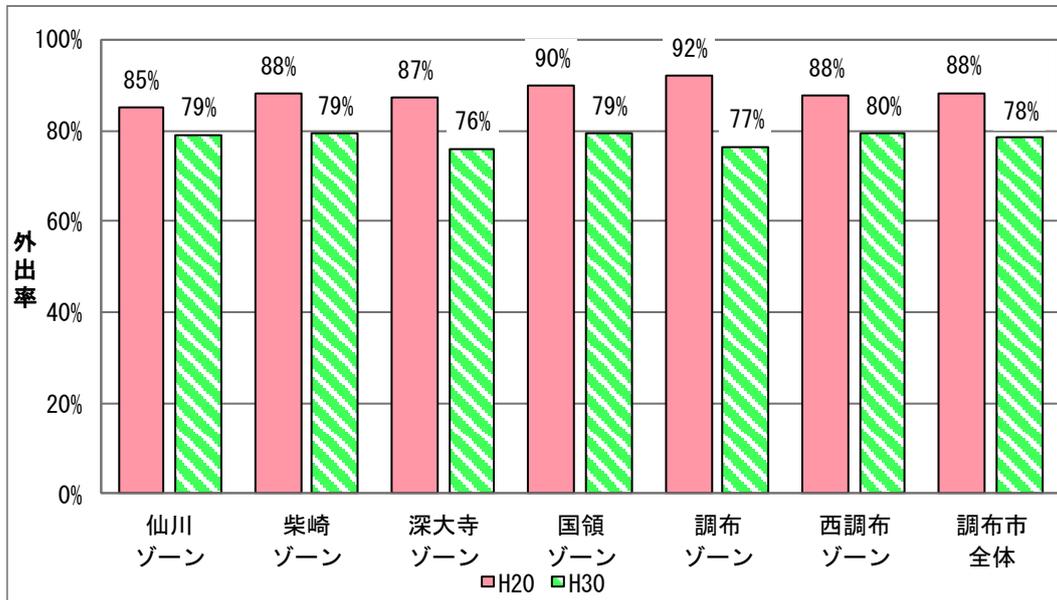


図 各ゾーンの外出率<sup>1</sup>の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成

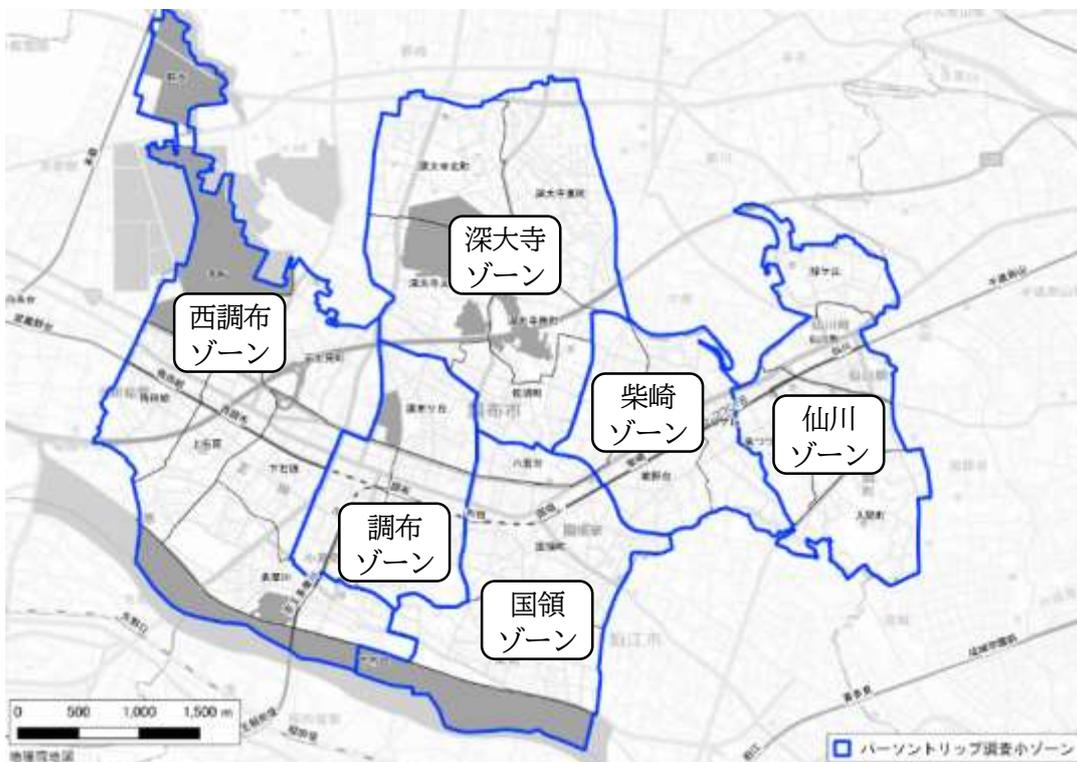


図 パーソントリップ調査小ゾーン図

注) 東京都市圏パーソントリップ調査に基づき作成、ゾーン名称は便宜上のもの

<sup>1</sup> 外出率：ある地域における、居住人口に対する外出人口の割合

外出者一人当たりの平均トリップ数（ネット原単位）の推移をゾーン間で比較すると、柴崎ゾーン、西調布ゾーンでは減少幅が大きく、他ゾーンに比べて外出者一人当たりの平均トリップ数も少なくなっています。

一方で、仙川ゾーン、調布ゾーンは、比較的減少幅が小さくなっています。

人口増加が多く、人口密度も高い地域では一人当たりのトリップ数の減少幅が小さくなっています。

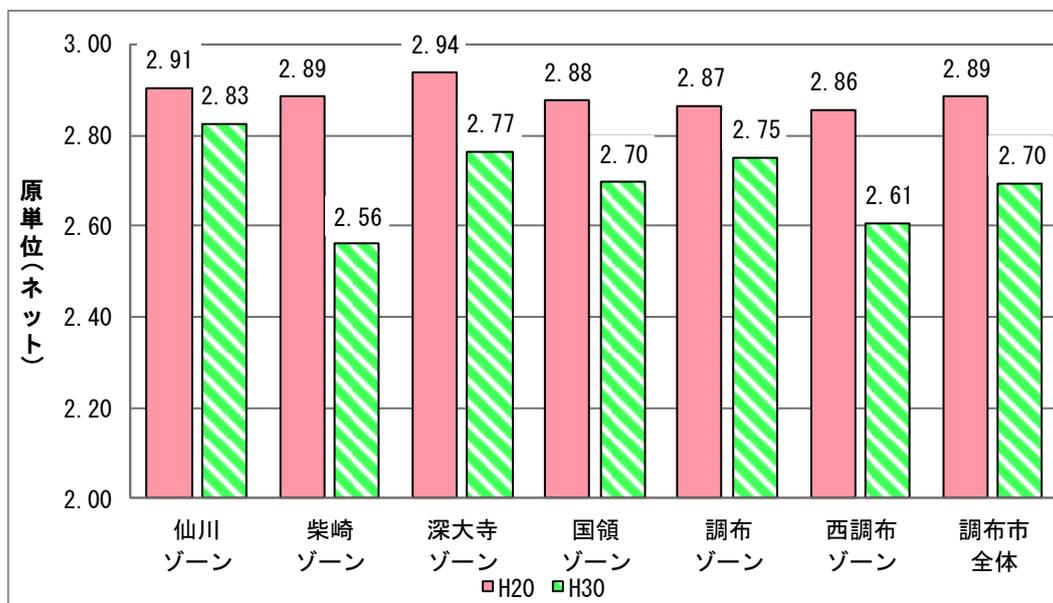


図 外出者一人当たり平均トリップ数（ネット原単位）の比較

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年度）に基づき作成

【参考】

各ゾーンの居住者全体の総トリップ数の推移を見ると、深大寺ゾーン以外の5ゾーンでトリップ数が減少しています。深大寺ゾーンも他ゾーンと同様に外出率、ネット原単位は減少していますが、人口が2割程度増加しているため、居住者全体のトリップ数は微増となっています。

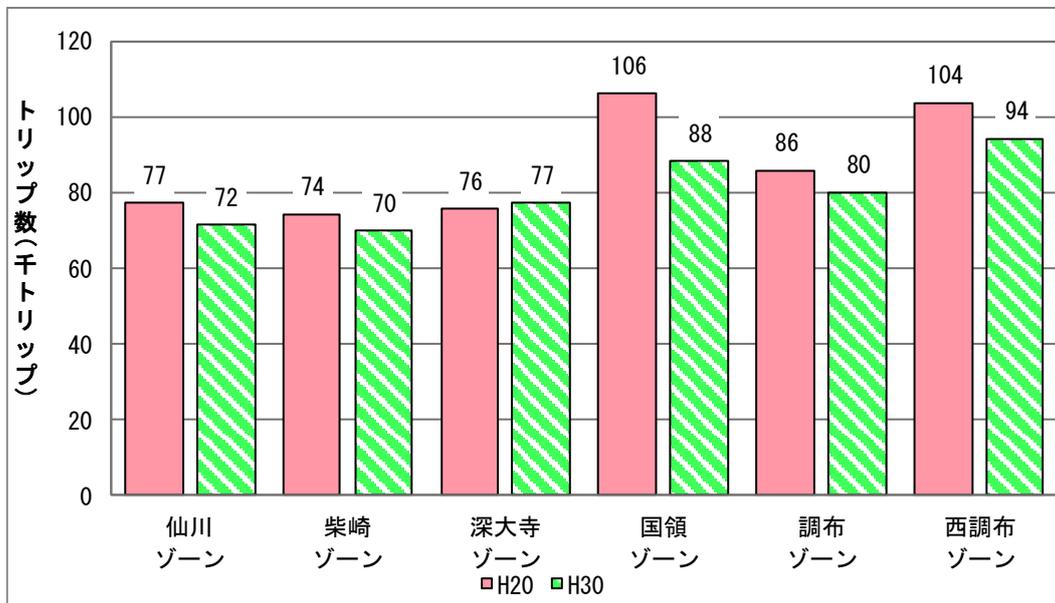


図 居住者の総トリップ数の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成

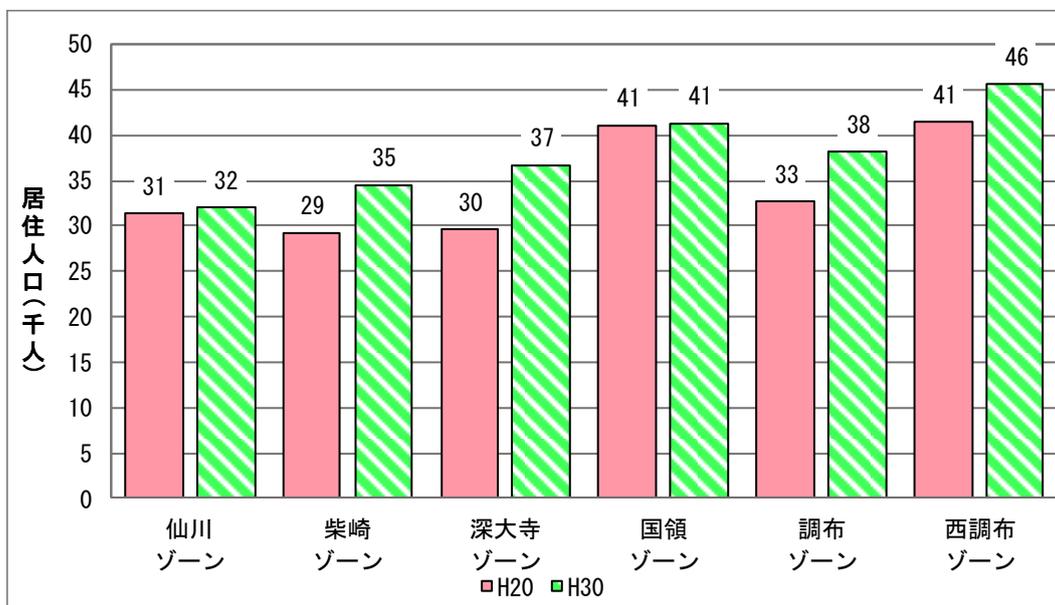


図 居住人口の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成

調布市内のゾーン別の発生集中量を比較すると、居住者のトリップ数の減少もあり全体的に発生集中量が減少しています。特に、国領町や染地が位置する国領ゾーンにおいて減少幅が大きくなっています。

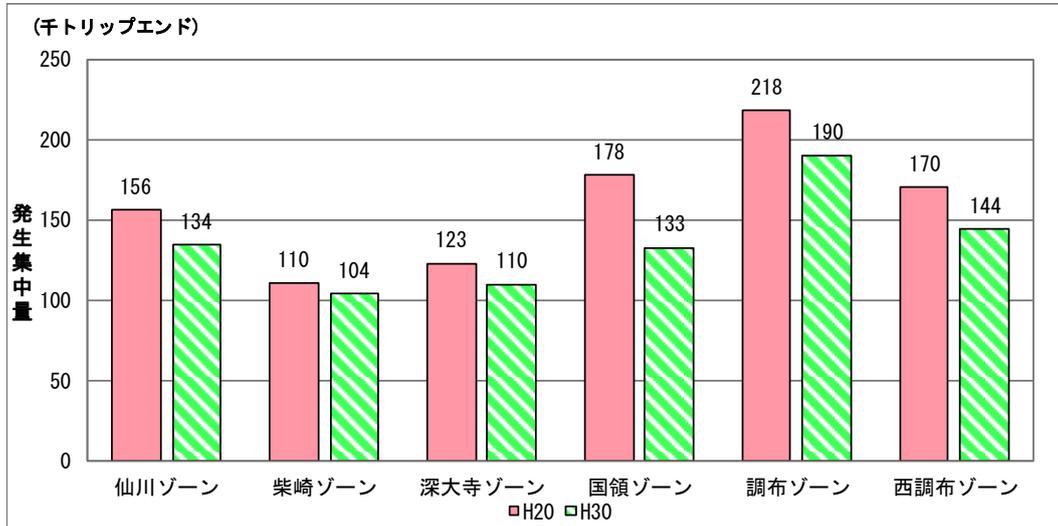


図 ゾーン別発生集中量の推移

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成  
トリップエンド数で集計

3.2 調布市における昼間人口と夜間人口

(1) 調布市民の通勤・通学先は区部が多く、調布市への通勤・通学者は多摩部から多い  
 国勢調査（令和2年）によると、調布市は、昼間人口より夜間人口が多くなっています。

また、平成22年と令和2年の国勢調査の結果を比較すると、10年間で昼間人口、夜間人口ともに約2万人増加しており、昼夜間人口比率は概ね同程度で推移しています。

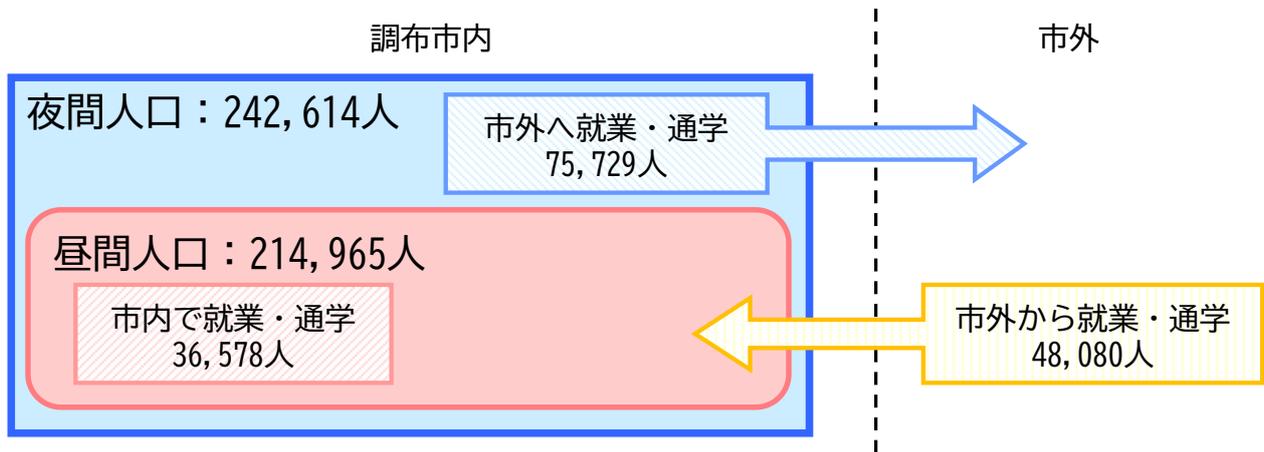


図 流出・流入人口の状況

注) 国勢調査（令和2年度）に基づき作成  
 15歳以上の通勤・通学者を対象

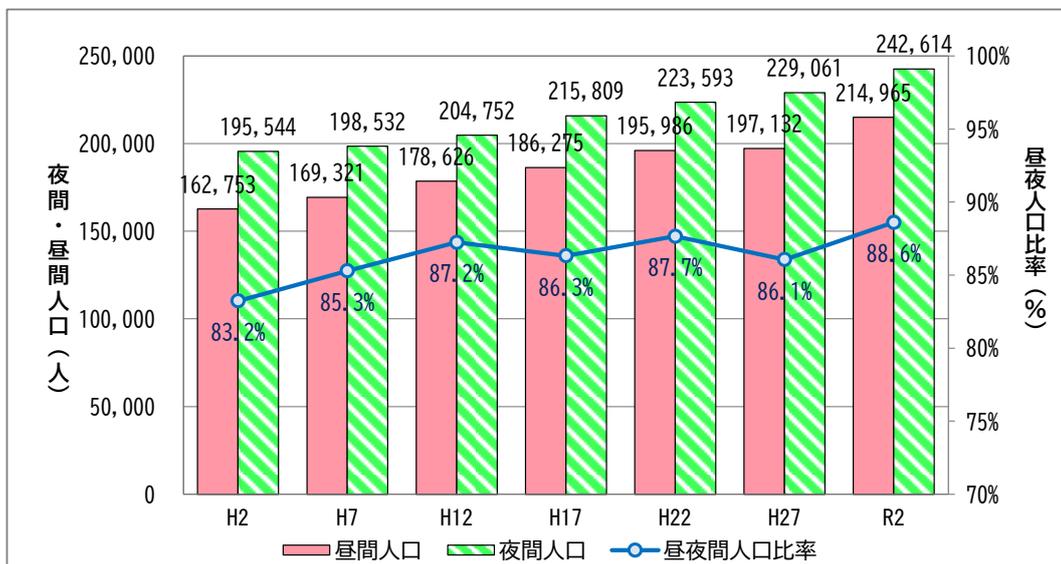


図 昼夜間人口比率の推移

注) 国勢調査（各年度）に基づき作成

調布市における通勤・通学の流動について、国勢調査（令和2年）によると、市内から市外に通勤・通学する人の移動先は、京王線及び京王線が乗り入れている都営新宿線の沿線（新宿区、千代田区、世田谷区等）が多く、特に、市内から区部への通勤・通学者が全体の約6割を占めています。

一方、市内への通勤・通学者の居住地は、多摩部が多く占めています。

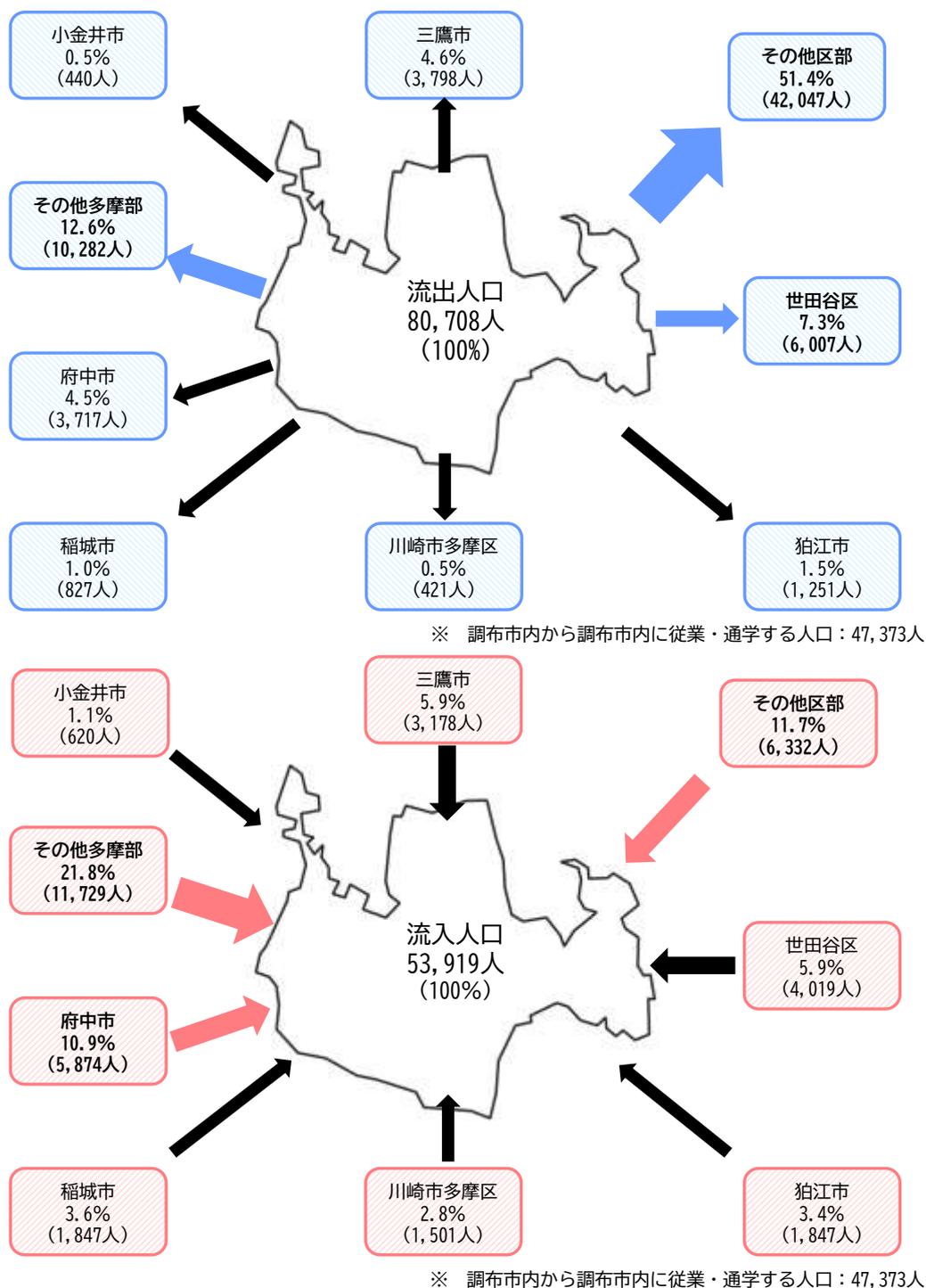


図 調布市の通勤・通学人口流動

注) 国勢調査（令和2年度）に基づき作成  
15歳以上の通勤・通学者を対象

(2) 調布市における移動の目的別交通量の推移

平成20年と平成30年の市内々・市内外トリップ数の総量の推移を比較すると、通勤目的以外のトリップ数は、市内々・市内外ともに減少しており、減少量は同程度となっています。

通勤目的のトリップ数の増加の一因としては、生産年齢人口の増加が考えられます。

一方で、私事目的のトリップ数は減少しており、市内々より、市内外のトリップ数の減少率が高くなっています。

また、業務目的の移動は、大幅に減少しており、これは東京都市圏全体の傾向と同様です。

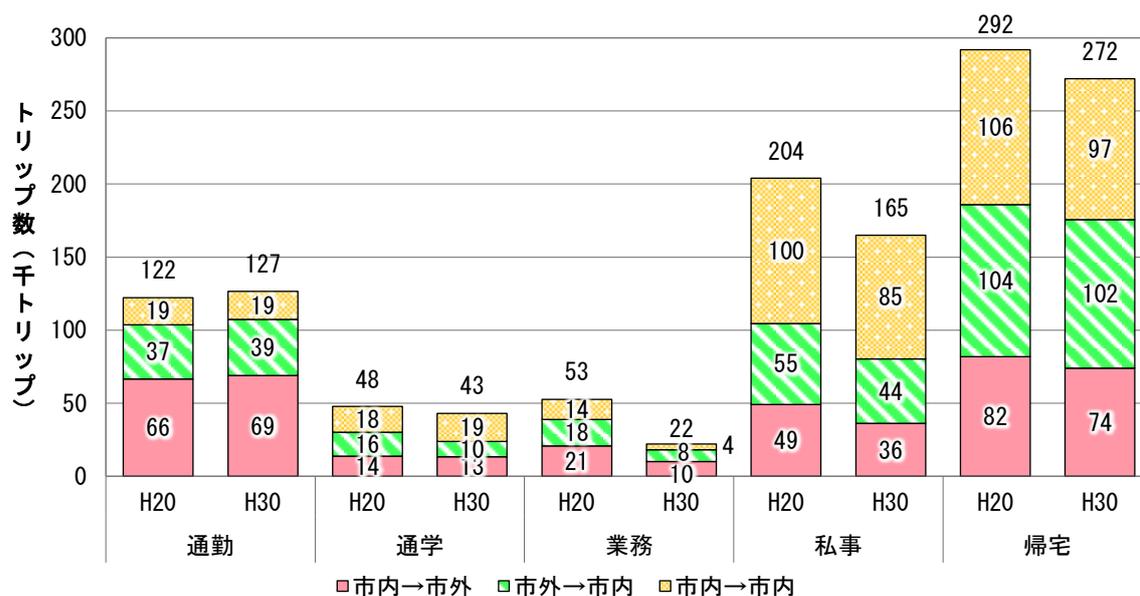


図 市内々・市内外交通量の推移

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成, トリップ数で集計

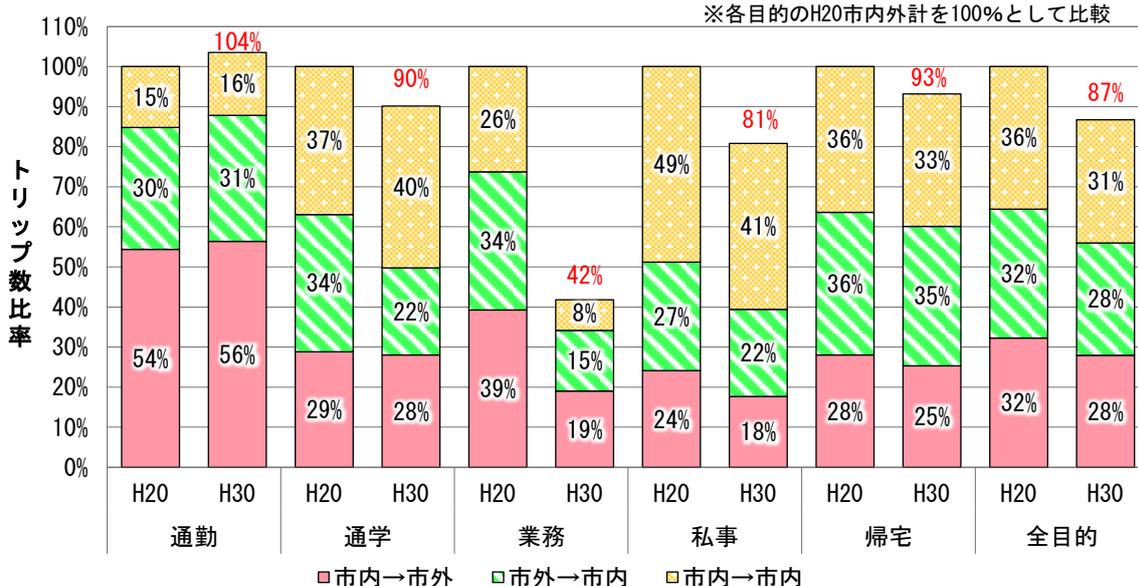


図 市内々・内外交通量の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成, トリップ数で集計

3.3 移動の手段

(1) 身近な移動では自転車や徒歩、バスが中心

調布市における交通手段は、近年鉄道利用の割合が大きく増加し、自動車が減少傾向、自転車・バスが増加傾向となっています。

また、平成20年と平成30年を比較すると、徒歩の割合が増加し、自動車・自転車の割合が減少しています。

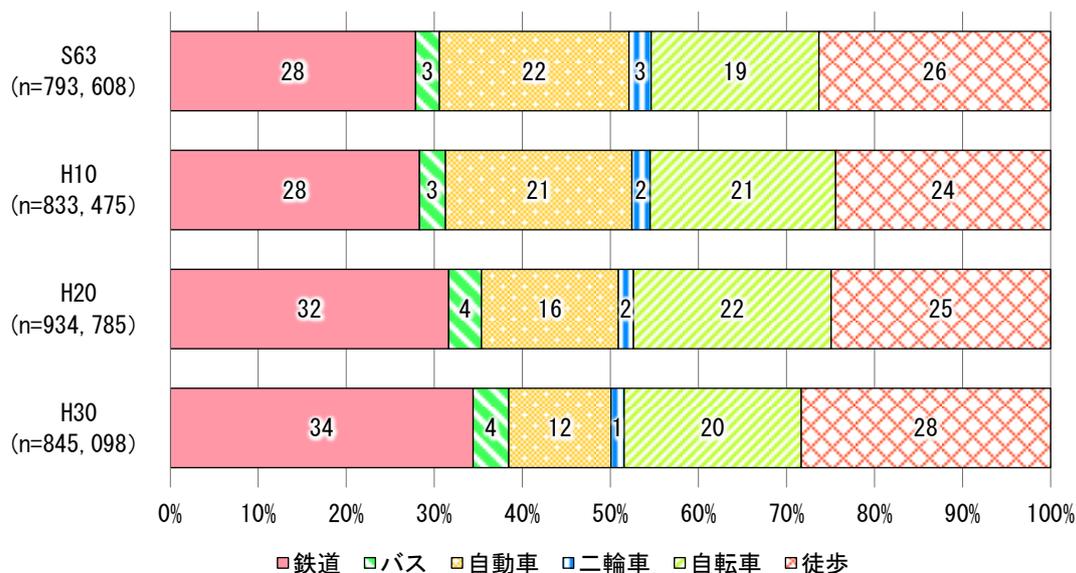


図 調布市における代表交通手段分担率の推移

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成

四捨五入により表示しているため、合計値が100%とならない場合がある

(2) 目的別の代表交通手段特性

調布市における移動について、目的別の代表交通手段構成を見ると、私事や通学での移動において、徒歩の割合が増加しています。

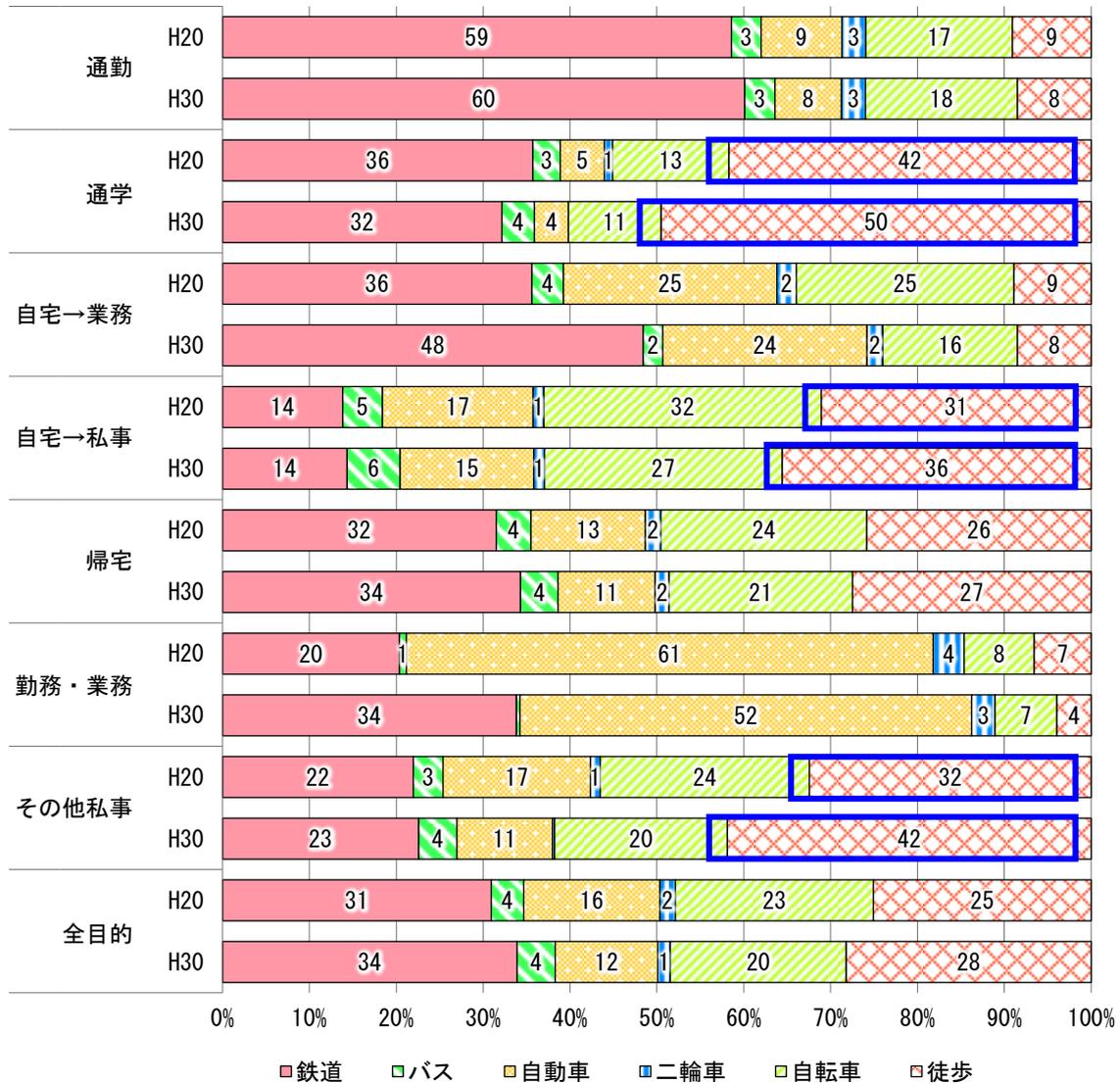


図 目的別代表交通手段構成

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成  
トリップエンド数で集計

四捨五入により表示しているため、合計が100%とならない場合がある

(3) ゾーン別に見た代表交通手段特性

ゾーン別に代表交通手段構成を見ると、鉄道駅のない深大寺ゾーンでは鉄道を代表交通手段とするトリップの割合が低い一方で、バスを代表交通手段とするトリップが多くみられます。

また、調布ゾーンでは平成20年と比較して鉄道とバスの割合が増加しており、自動車、自転車の割合が低下しています。

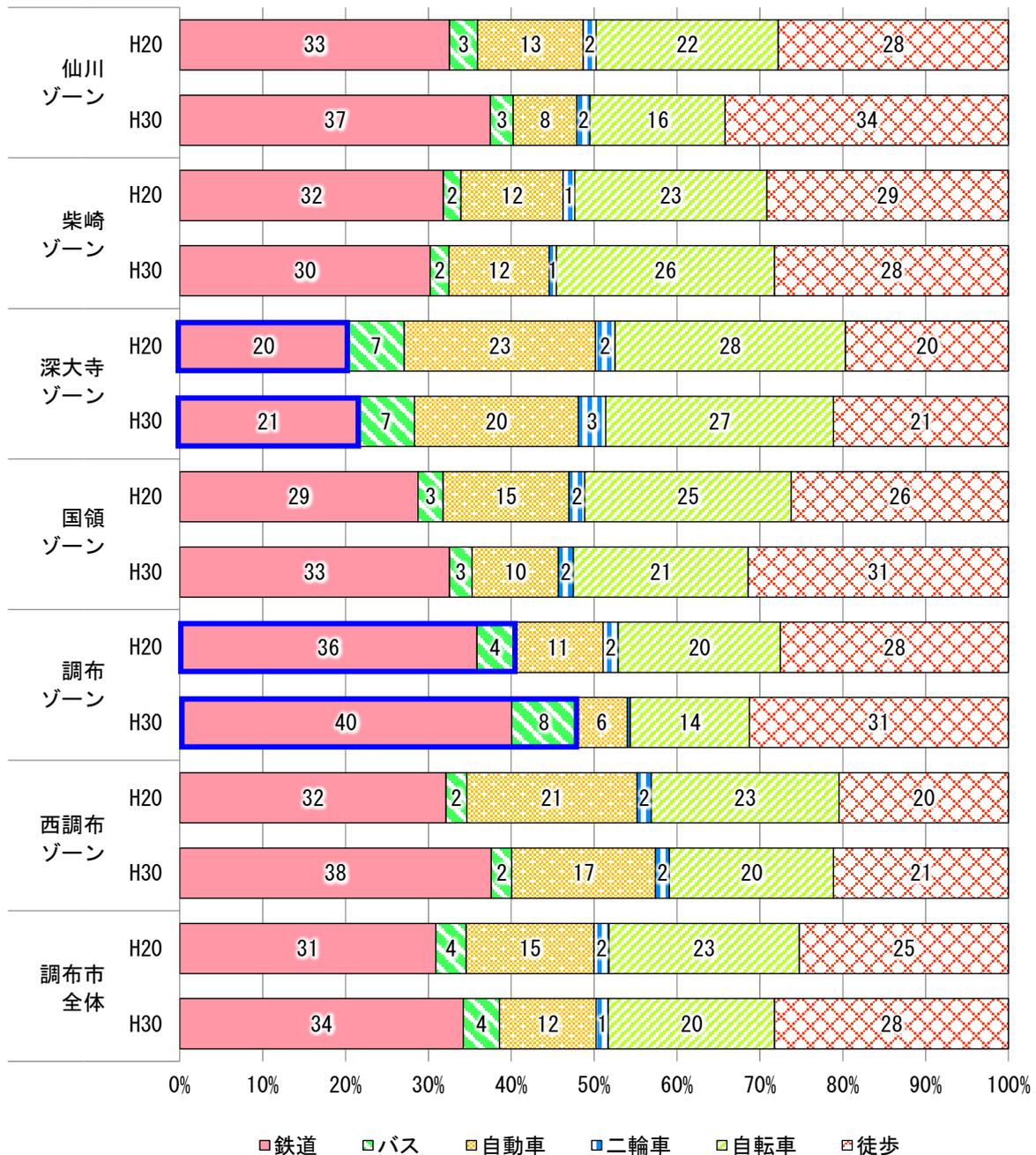


図 ゾーン別代表交通手段分担率

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成  
トリップエンド数で集計

四捨五入により表示しているため、合計が100%とならない場合がある

(4) 移動区間別にみた代表交通手段特性

調布市内外の移動について比較すると、移動区間によらず鉄道利用率が上昇しており、自動車利用率が低下しています。

また、調布市内の移動では徒歩の割合が増加しています。

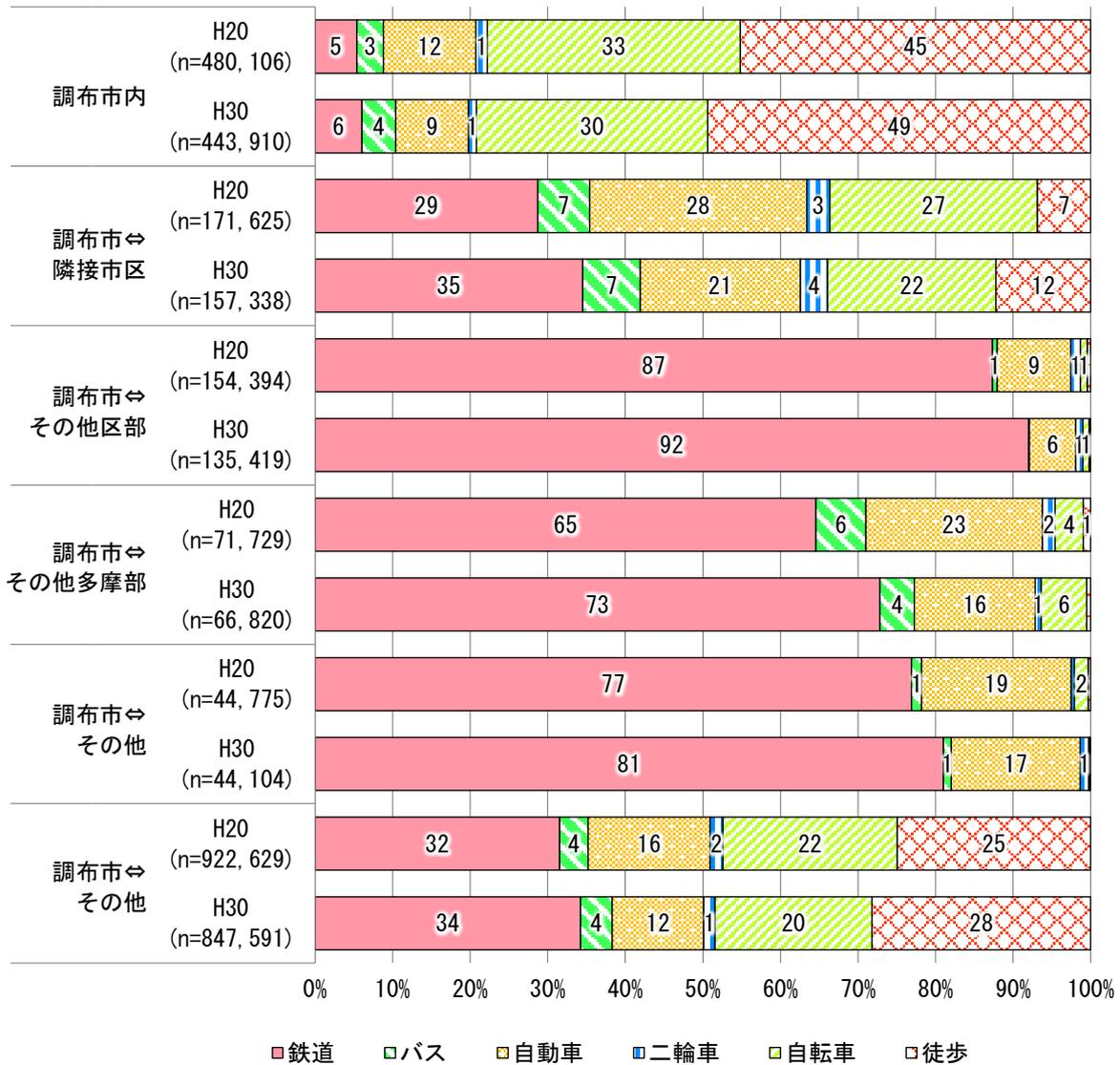


図 移動区間別代表交通手段分担率

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成  
トリップエンド数で集計

四捨五入により表示しているため、合計が100%とならない場合がある

(5) 年齢階層別にみた代表交通手段特性

15歳未満は徒歩の割合が大きく増加する一方、自動車の割合が減少しています。

また、65歳以上は、自動車の割合が増加しています。要因として、高齢者の運転免許保有率の上昇が考えられます。

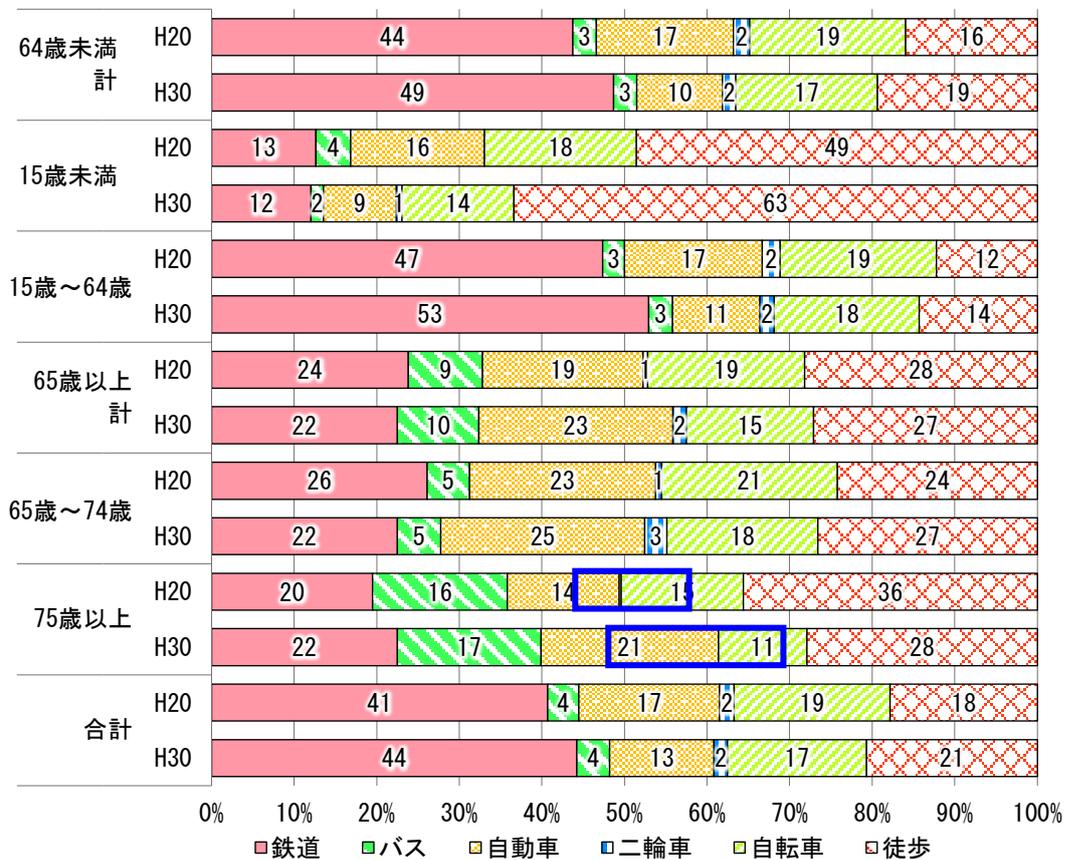


図 年齢階層別交通手段別構成

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成  
トリップ数で集計

四捨五入により表示しているため、合計が100%とならない場合がある

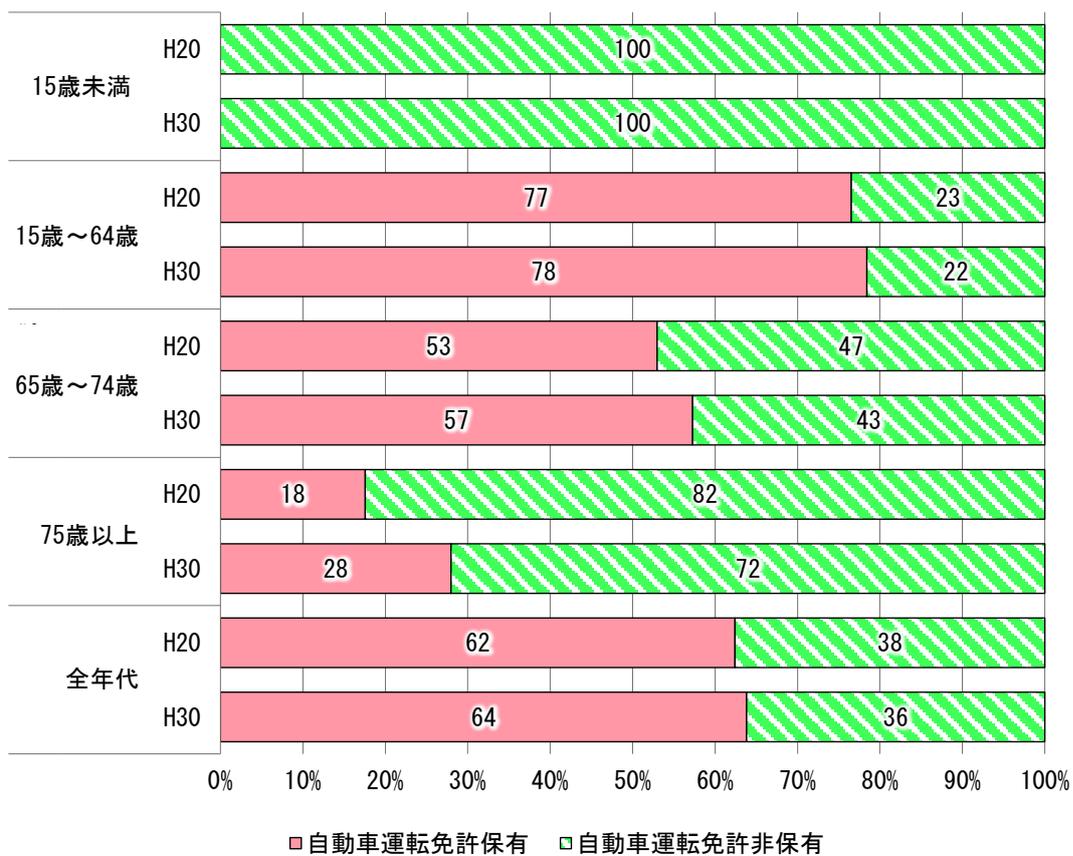


図 年齢階層別自動車運転免許保有状況

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成

(6) 鉄道端末交通の特性

鉄道駅別に端末手段分担率を見ると、仙川駅、つつじヶ丘駅、柴崎駅、布田駅、調布駅、西調布駅、飛田給駅は自転車が増加傾向、徒歩が増加傾向にあり、つつじヶ丘駅、調布駅はバスも減少しています。

国領駅、京王多摩川駅は自動車、自転車が増加傾向、徒歩が減少傾向にあり、国領駅はバスも増加しています。

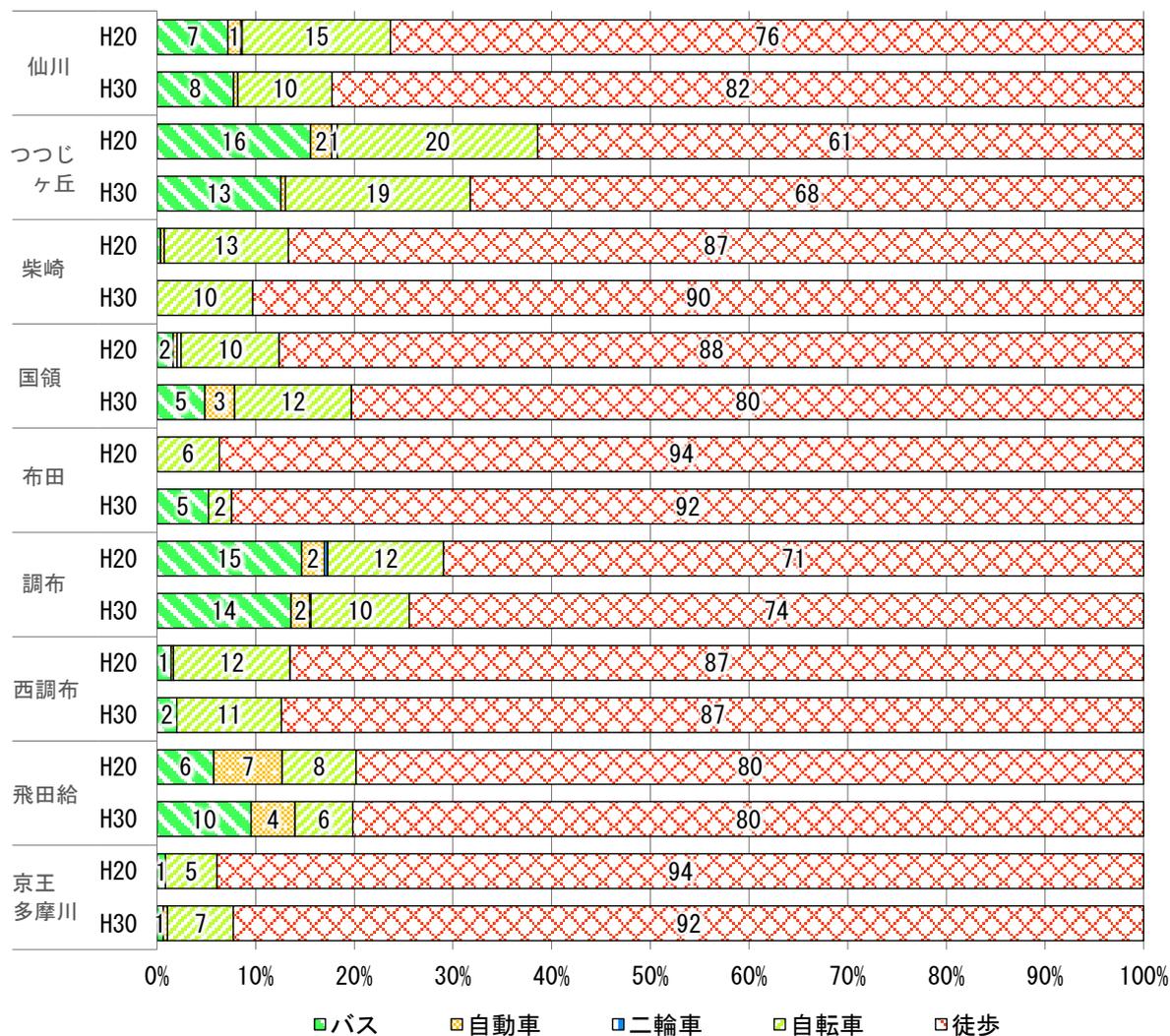


図 鉄道駅別端末手段分担率

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年度)に基づき作成  
四捨五入により表示しているため、合計が100%とならない場合がある



また、駅までの端末交通手段をバスのみに限定した場合、深大寺周辺はつつじヶ丘駅の割合が高くなり、また、全交通手段では最寄り駅を利用していた、上石原、佐須町、柴崎では調布駅を利用しています。

京王線沿線の地域ではバスでの利用先が分散する、あるいは、バス以外の交通手段で駅にアクセスしているため、利用先の割合として半数以上を占める駅がない状況となっています。

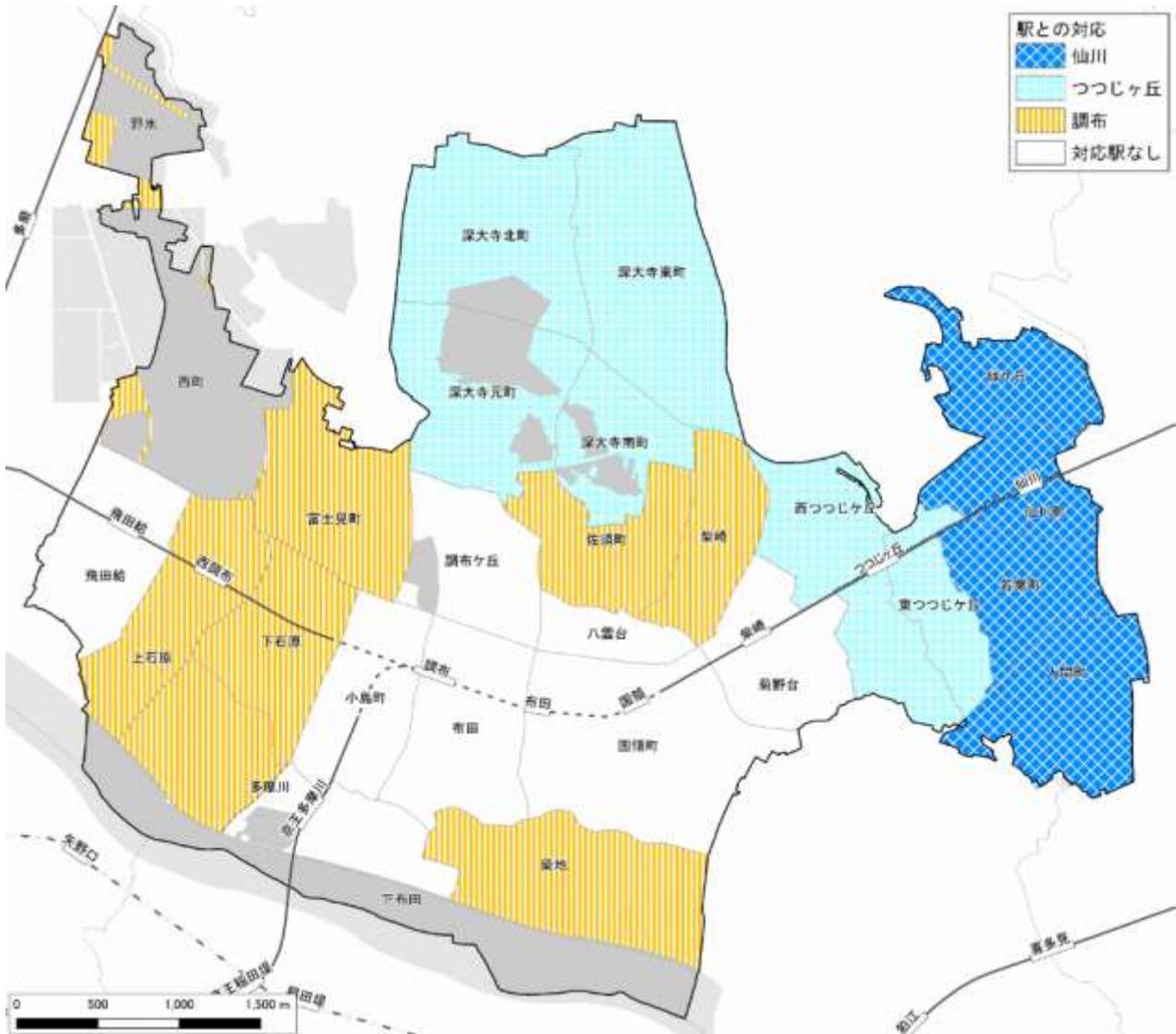


図 ゾーン別利用駅の状況（端末交通手段バスのみ）

注）大都市交通センサス（平成27年）に基づき作成、各ゾーン50%以上の初乗り利用駅を着色

第4節 調布市の交通環境

4.1 鉄道

(1) 鉄道需要は増加傾向であり、今後も主要な役割を果たしていく

調布市内には、京王線・京王相模原線が通過しており、9駅があります。鉄道利用者数は人口の増加に沿って平成23年度から平成30年度まで増加傾向が続いていましたが、令和元年度は前年度をわずかながら下回りました。

また、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、令和2年度・令和3年度は大きく減少しています。鉄道は市内と区部方面との移動の大部分を担う交通手段であり、今後も主要な交通軸としての機能が期待されます。

あわせて、鉄道駅まで徒歩で移動する人が多く、駅周辺の歩行空間の安全性にも配慮する必要があります。

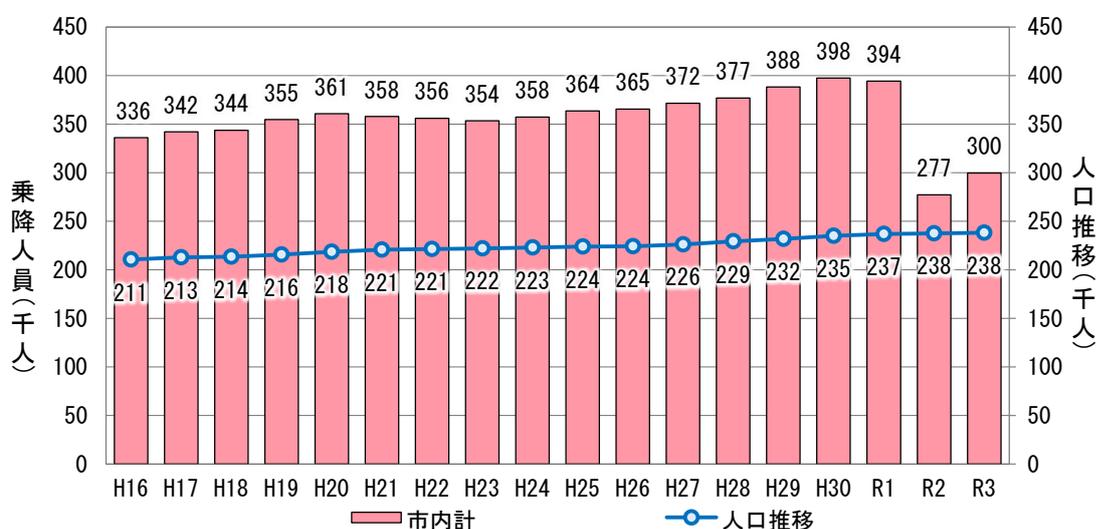


図 市内における鉄道乗降人員の推移

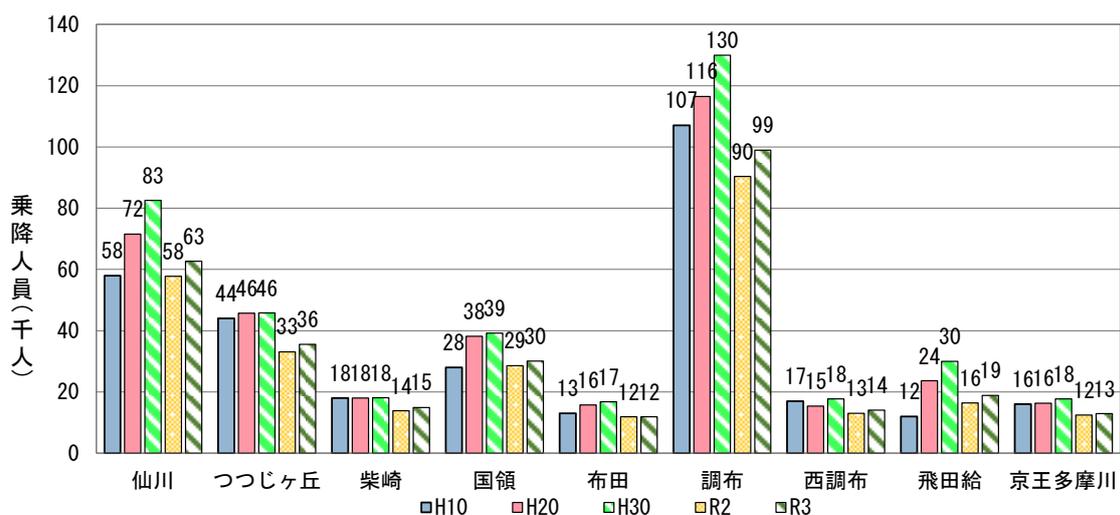


図 市内鉄道駅の乗降人員(駅別)

注) 調布市統計書(平成10年, 20年)及び京王電鉄ホームページ(令和3年)に基づき作成

4.2 バス

(1) バス交通は市内交通や隣接市区への南北交通の軸として機能

市内には調布駅へ向かうバスのほか、三鷹市、狛江市などの隣接市区を結ぶバスも多く、バスは南北方向を結ぶ市民の身近な交通手段であるとともに、鉄道の通っていない地域の交通手段として、主要な役割を果たしています。

また、調布市では公共交通不便地域のへの対応や高齢者・障害者の社会参加の促進など生活の利便性の向上を目的として、ミニバスを運行しています。調布市を運行するバス路線の利用者数は近年増加傾向となっていました。が、運転手不足や新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、一部路線を減便しています。

公共交通網の維持のため、効率的で利便性の高いバス路線網を構築するほか、小型モビリティの導入などの検討を進める必要があります。

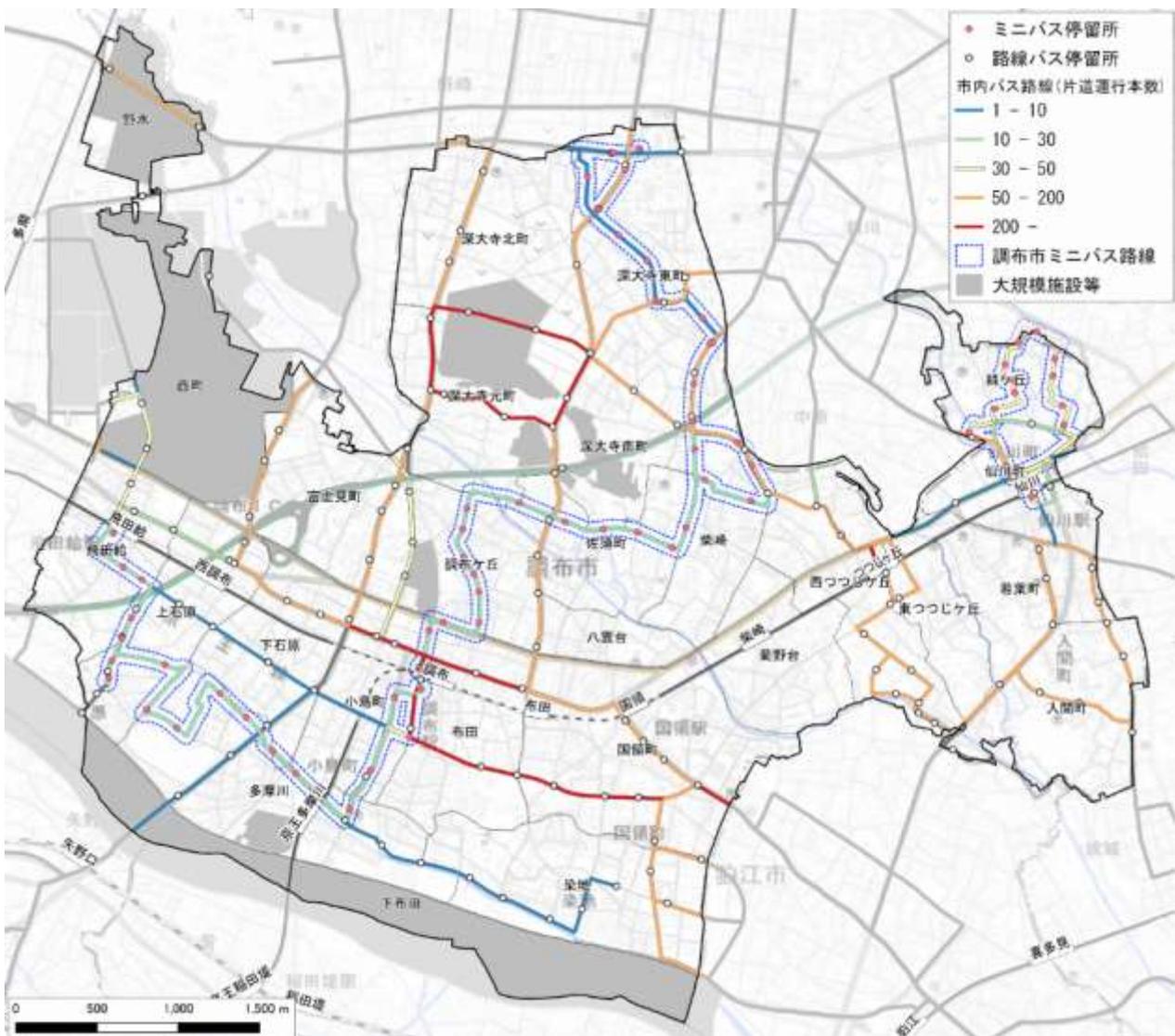
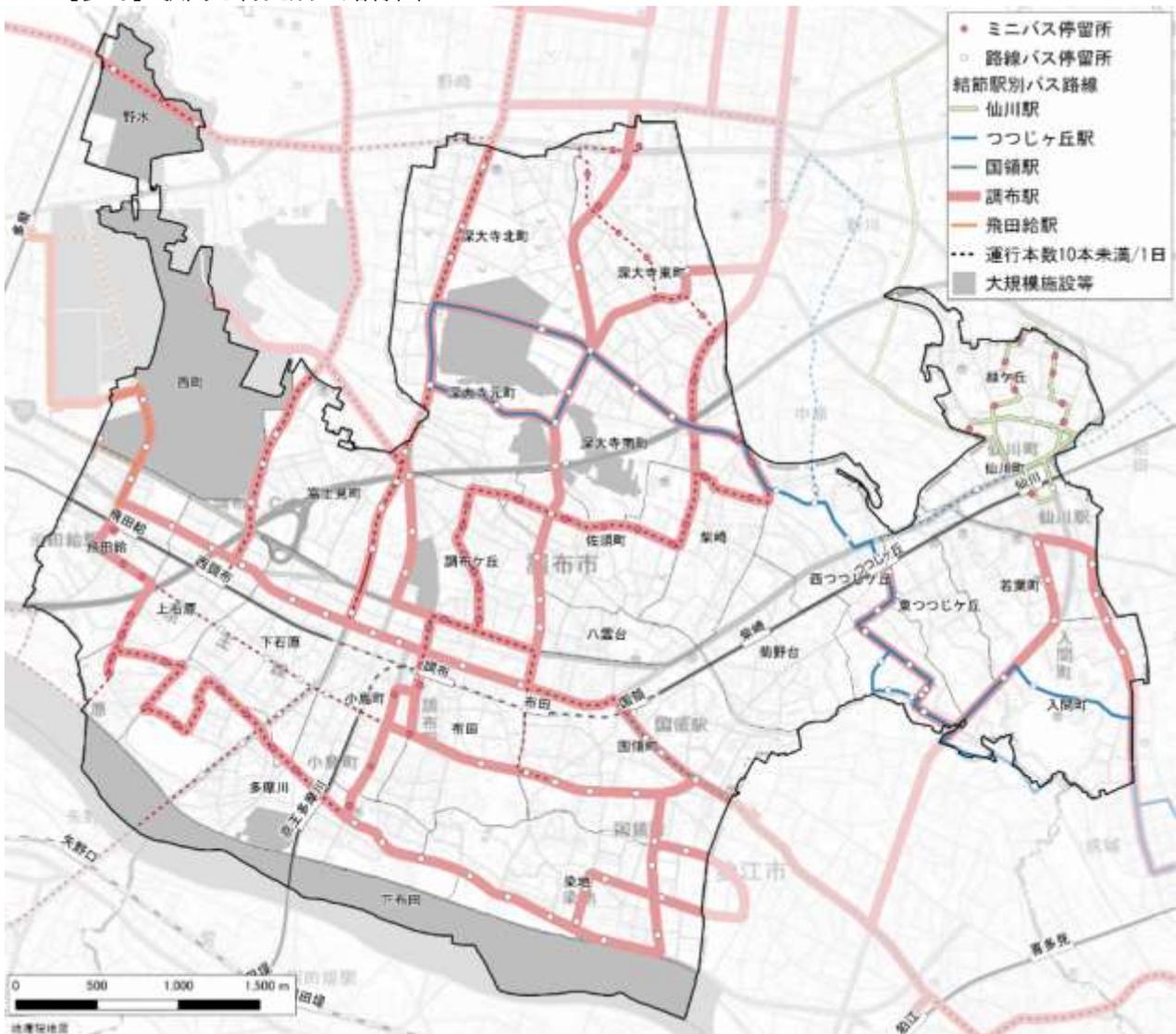


図 市内バス路線網

注) 各事業者の運行時刻表に基づき作成 (令和4年4月時点)

【参考】 駅向き行先別の路線図



注) ミニバス西路線など、調布駅を含む複数の駅に結節する路線は調布駅に結節する扱いとした  
 図 市内バス路線網（結節駅別）

(2) 調布市ミニバス

調布市ミニバスは、市内の電車やバスなどの公共交通を利用するのに不便な地域への対応と高齢者等の社会参加の促進を目的に実施され、現在、調布市内では3路線（西路線、東路線、北路線）が運行されています。

運賃は大人210円（現金・ICともに）、小人110円（ICは105円）で、シルバーパス、定期券、ICカードの利用が可能です。ノンステップの車両を使用しており、車両定員は36人（座席11、立席24・乗務員1）です。

平成24年以降、利用者数は90万人台で推移していますが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和2年11月に東路線と北路線は減便になりました。

表 調布市ミニバスの事業概要（令和4年1月1日現在）

	西路線	東路線	北路線
事業開始日	平成12年3月21日	平成15年4月1日	平成18年10月10日(暫定運行) 平成24年1月31日(全線運行) 平成24年10月 (路線再編により上ノ原循環に変更)
運行経路	①調布駅南口発 飛田給駅南口行 ②飛田給駅南口発 調布駅南口駅行	緑ヶ丘循環 (仙川駅発着)	①上ノ原循環(調布駅北口発着) ②調布駅北口⇄都営深大寺住宅
運行回数	①27回/日 ②26回/日	35回/日	①27回/日 ②調布駅北口発：3回/日 都営深大寺住宅発：2回/日
運行主体	京王バス(株)	小田急バス(株)	京王バス(株)

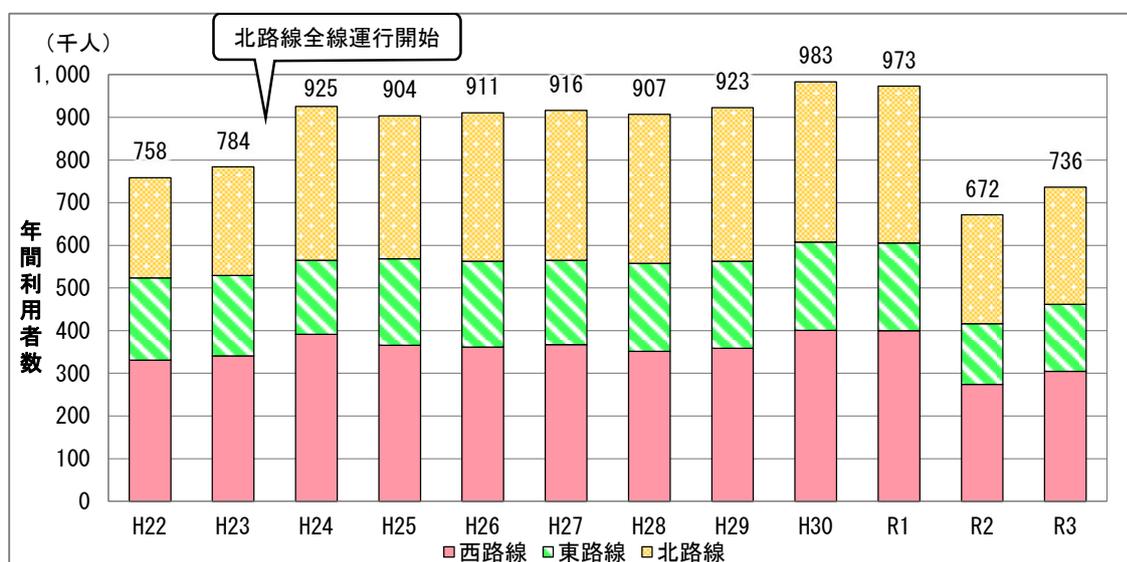


図 調布市ミニバス利用者数の推移

注) 調布市事務報告書（各年度）を基に作成

4.3 道路・自動車

(1) 幹線道路のピーク時を中心とした混雑緩和・交通円滑化が必要

市内の骨格的幹線道路である甲州街道や武蔵境通り，鶴川街道は概ね整備されるとともに，中心市街地における京王線連続立体交差事業が完了したことに伴い，南北方向の道路を中心に道路交通が円滑になったものの，依然として国道20号（甲州街道）や都道19号（鶴川街道），都道12号（武蔵境通り）において混雑が見られます。

幹線道路の整備など交通の円滑化を図ることで，混雑時旅行速度が向上し，二酸化炭素等の排出量削減による環境負荷の軽減も期待されます。



図 主要道路ネットワーク

注) 国土数値情報，調布市資料を基に作成

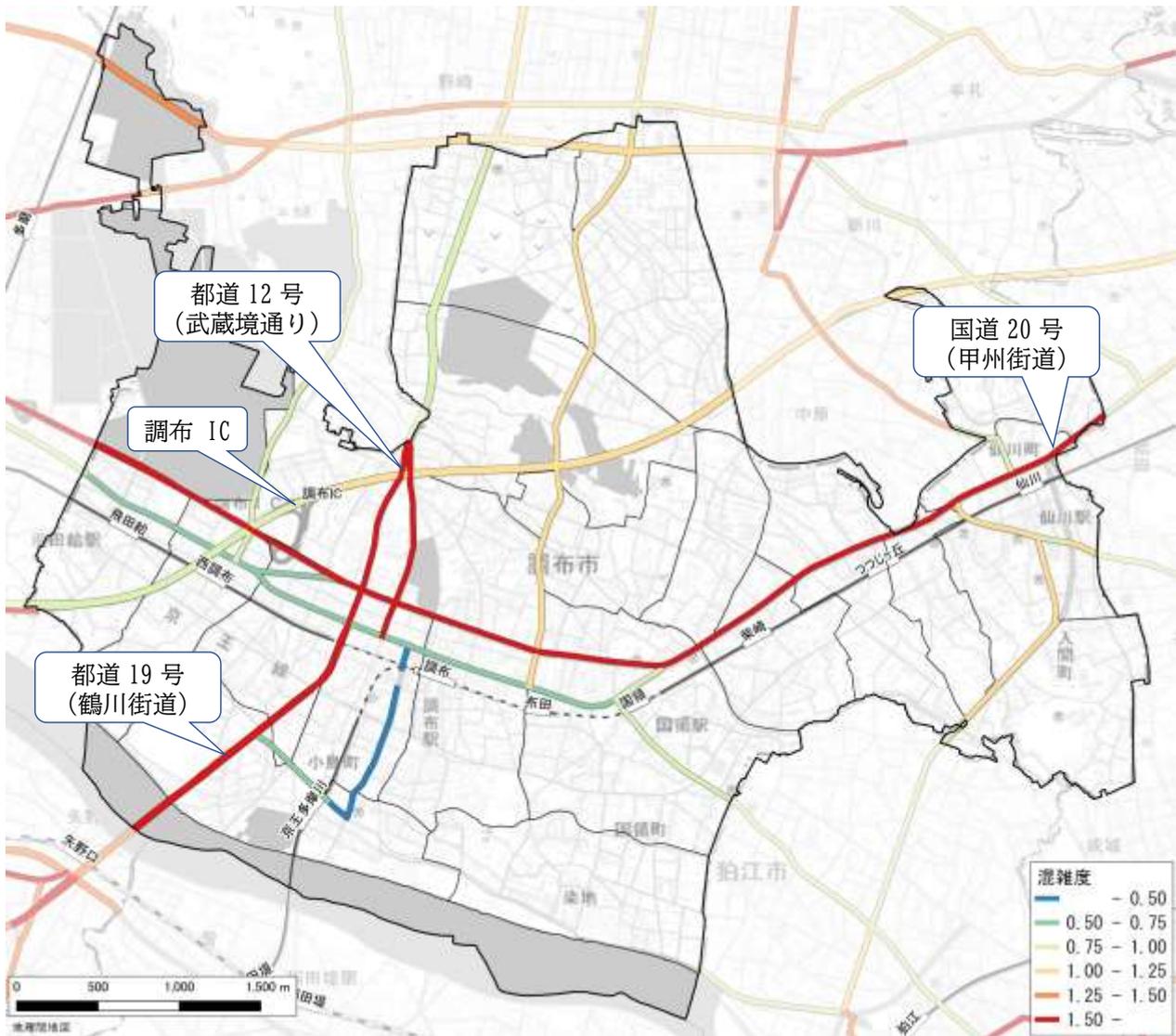


図 主要道路の混雑状況（混雑度）

注) 国土交通省 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果をもとに作成

(2) 都市計画道路等の整備状況

優先整備路線は10路線、準優先整備路線は5路線、計画検討路線は8路線です。事業中又は整備済の路線は、市内を東西に貫くものが多くなっています。

都市計画道路の整備率は令和元年度末で52%と、府中市以外の周辺市区と概ね同程度です。

住宅地域では道幅の狭い道路が多く、一部地域では歩行者や自転車の安全性確保のほか、バスの走行空間の確保が必要となっています。



図 都市計画道路の整備計画

出典) 調布市におけるこれからのみちづくり 調布市道路網計画の進捗状況 (令和3年11月5日)

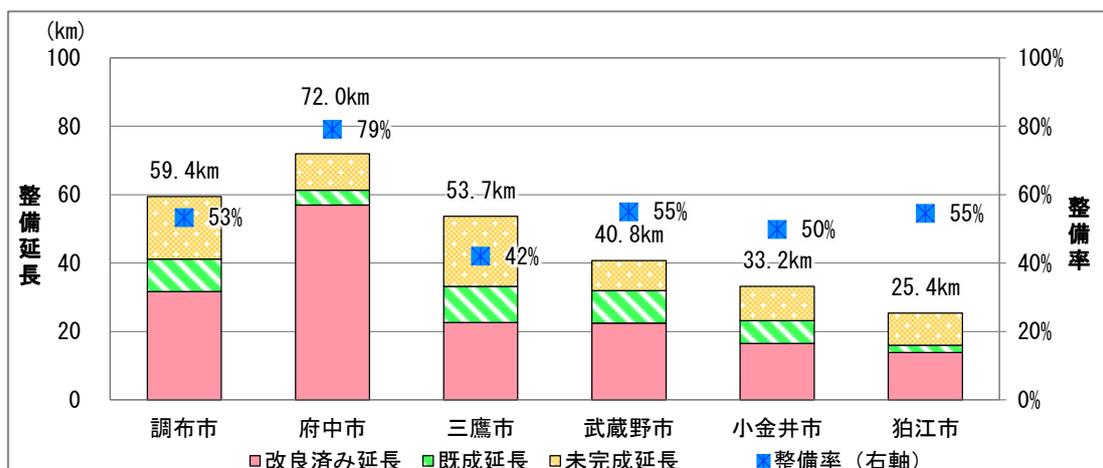


図 周辺市の都市計画道路整備率

注) 国土交通省 令和3年都市計画現況調査をもとに作成

(3) 平日の駐車需要には十分対応、休日の駐車需要にも対応可能

調布駅周辺の平日の自動車駐車場の需給バランス（需要量／供給量）は50%を下回っており、駐車場の供給量は需要を満たしています。また、過去の調査によると調布駅周辺における15時時点の乗用車交通量は、休日が平日の約1.5倍であることから、駐車需要が交通量に比例すると仮定すると、休日における需要にも対応できると推測されます。

一方で、路上駐車がみられていることから、駐車場の利用促進などの路上駐車対策が必要です。

4.4 自転車

(1) 良好な自転車走行環境実現のためのネットワーク整備の推進

調布市内における良好な自転車通行環境を実現するための自転車通行環境ネットワーク形成に向け、平成30年11月に「調布市自転車ネットワーク計画」を策定しました。道路網計画の進捗にあわせて自転車ネットワーク路線の整備を進めています。

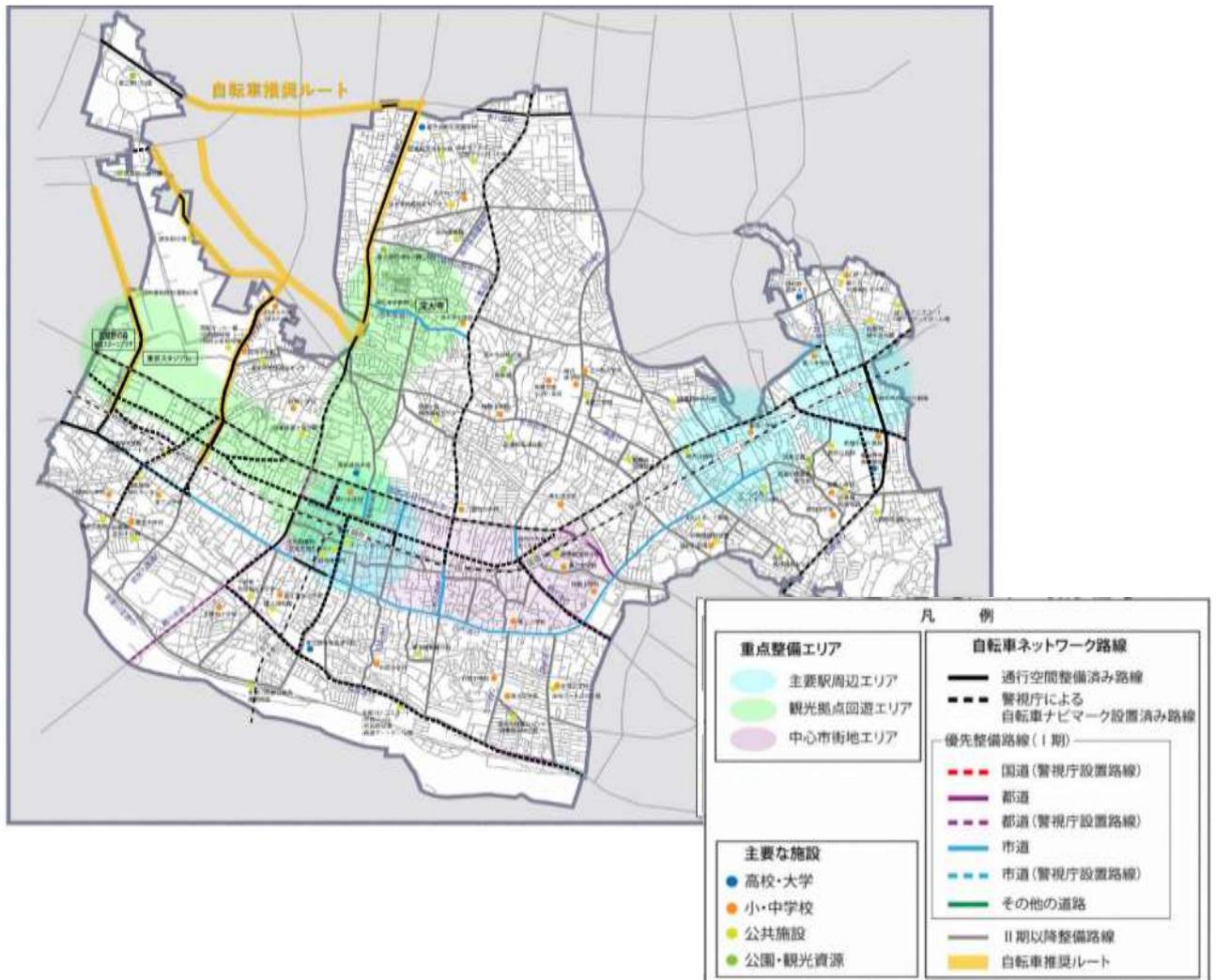


図 自転車ネットワーク路線整備状況

注) 調布市自転車ネットワーク計画及び調布市資料をもとに作成

## (2) シェアサイクルの普及に向けた取組

市民や来訪者の回遊性・利便性の向上を図るため、令和元年度から令和3年度まで、民間事業者と連携して市の施設等へのサイクルステーション設置の協力や利用状況の調査等、電動アシスト自転車のシェアサイクル事業の実証実験を実施しました。シェアサイクルの利用回数、稼働台数は実証実験の期間中増加傾向にあり令和3年度の利用回数は約17万回、稼働台数は約2.5万台でした。

表 シェアサイクル稼働状況

	令和元年度	令和2年度	令和3年度
利用台数(回)	41,636	81,528	172,723
稼働台数(台)	7,535	13,440	24,857

出典) 調布市資料

実証実験の結果を踏まえ、令和4年度から、事業を本格実施し、シェアサイクルの普及に向けて取り組んでいます。令和4年度5月末時点で市内のサイクルステーション数は、各駅周辺の自転車等駐車場やコンビニエンスストアなどを合わせて83箇所です。

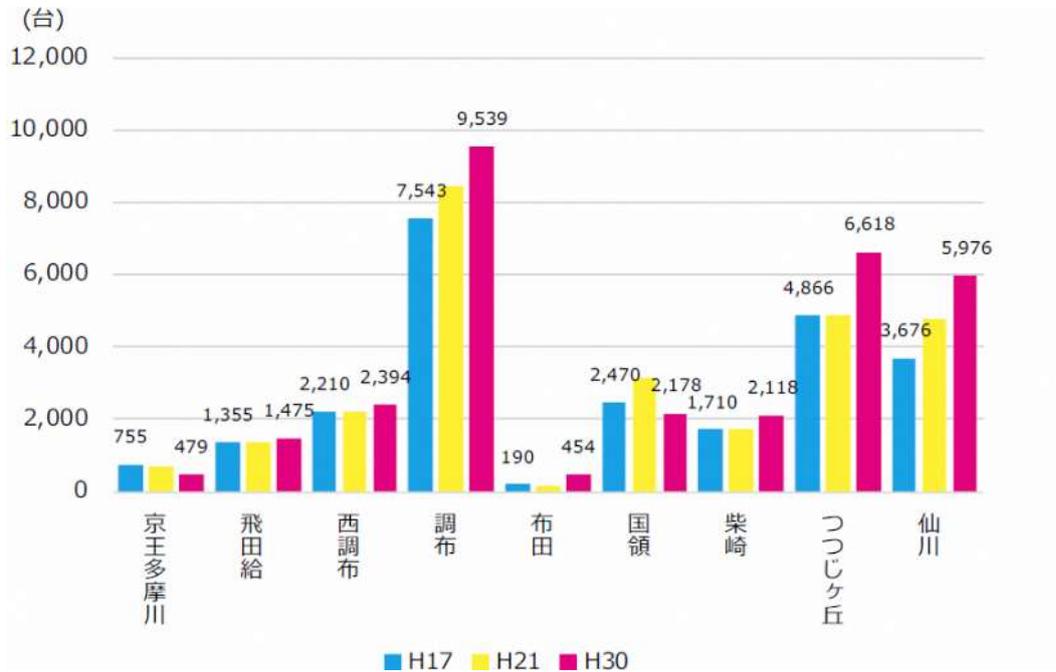


図 シェアサイクルステーション

出典) 調布市ホームページ

(3) 放置自転車は減少傾向、駅ごとの状況を踏まえた対応が必要

調布市では放置自転車の発生を抑制することを重要課題として、自転車等駐車場整備を進めてきました。その結果、歩行者の移動に支障となっていた駅周辺での放置自転車は減少傾向にあります。今後は各駅における施策の方向性を踏まえた対策が必要です。



注) 民間の自転車投資駐車施設の台数を含む

図 駅別の自転車等駐車施設の収容台数の推移

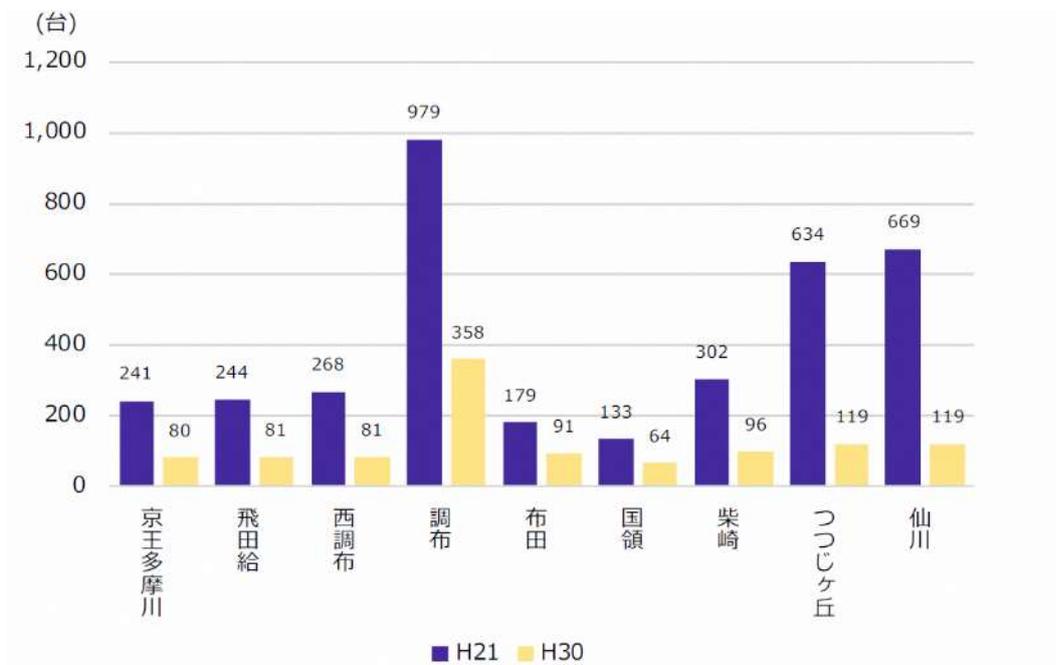


図 駅別の放置自転車等台数の推移 (ピーク時)

出典) 調布市自転車等対策実施計画改定版

## 第5節 調布市におけるまちづくりの動向

### 5.1 中心市街地のまちづくり

#### (1) 魅力的な中心市街地の形成

平成24年8月、中心市街地における京王線連続立体交差事業により、京王線の国領駅、布田駅及び調布駅が地下化されました。これにより、分断されていた市街地の一体化、鉄道敷地となっていた土地の有効活用、交通渋滞の解消、歩行者・自転車の安全性の向上など、様々な面で調布市の都市構造は大きな変化を遂げています。

駅前広場については、交通結節点としての機能の充実を図るとともに、にぎわいや交流、うるおい、やすらぎを生み出す都市空間として、交流機能や景観形成機能を兼ね備えた駅前広場の整備を進める必要があります。

また、歩いて楽しいまちづくりを進めるため、幹線道路や主要区画道路等の整備により、安全で快適な歩行者空間ネットワークを形成し、中心市街地の回遊性の向上を図る必要があります。

**目指すまちの姿**

○利便性と快適性を兼ね備えたにぎわいと交流のある都市空間の創出、様々な都市機能の集積により魅力ある市街地の形成が図られています。

○交通便利性向上に加え、環境空間としての交流機能や景観形成機能などの広場空間を兼ね備えた駅前広場の整備が進められています。

○調布・布田・国領3駅の駅前広場と各駅をつなぐ鉄道敷地の連続した空間の有効活用により、にぎわいや交流、うるおい、やすらぎのある都市空間の整備が進められています。

○駅周辺をはじめ面的整備手法を活用した土地の有効・高度利用により、地域の特性にふさわしい都市機能の集積、計画的なまちづくりが進められています。



○まちの回遊性を高め、歩いて楽しいまちづくりが形成されているとともに、映画やスポーツなどの地域資源を生かし、まちの活性化が図られています。

○産業振興と都市基盤の整備が一体となった魅力的な中心市街地が形成されています。

○安全で快適な歩行者空間ネットワークの形成により、まちの回遊性の向上が図られているとともに、映画・映像関連企業との連携や、スポーツ、芸術・文化などの地域資源の活用により、まちの活性化が図られています。



映画のまち調布

図 にぎわいと交流のある活気に満ちたまちをつくるプロジェクトで目指すまちの姿

出典) 調布市基本計画

5.2 環境に配慮したまちづくり

(1) 「ゼロカーボンシティ」を目指した交通環境の整備が必要

地球温暖化などの環境問題が深刻化する中、調布市では令和3年3月に「ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明しました。

調布市における二酸化炭素排出量<sup>1</sup>について見ると、運輸部門からの排出量は減少傾向にあります。

また、内訳について見ると、鉄道については横ばいですが、大半を占める自動車からの二酸化炭素排出量は減少傾向にあります。

交通分野においては、エネルギー消費量の少ない公共交通やシェアサイクルを含む自転車の利用促進、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、燃料電池自動車等の導入促進について引き続き取り組むとともに、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成（ウォークアブルなまちづくり）を進めることで、徒歩や自転車による移動を促進していくことも重要です。

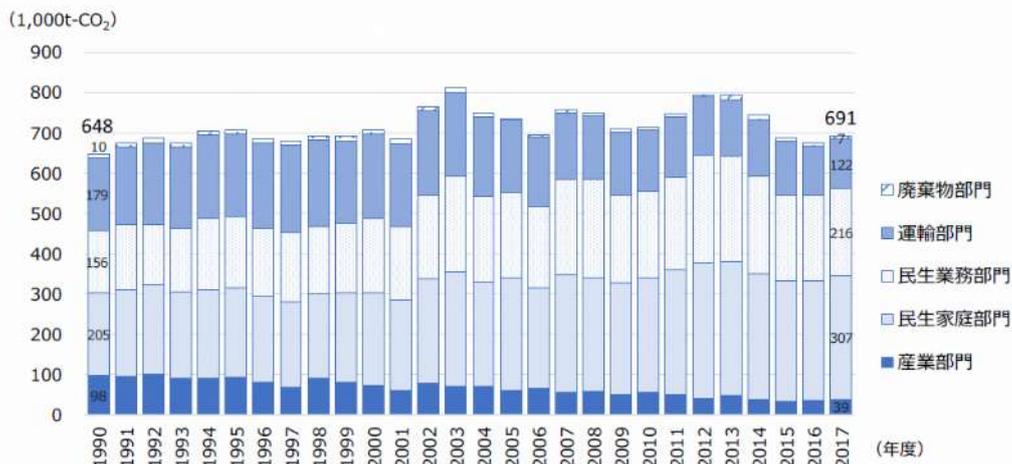


図 調布市における部門別二酸化炭素排出量の推移

出典) 調布市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)

<sup>1</sup> 二酸化炭素排出量は、購入電力、ガス、ガソリンなどのエネルギー消費量に、エネルギー源ごとの二酸化炭素排出係数を乗じて算出されます。このうち購入電力の二酸化炭素排出係数は、発電の方法により異なるため、原子力発電所の稼働状況などにより変動します。

【参考】調布市における二酸化炭素排出量の推移（運輸部門）

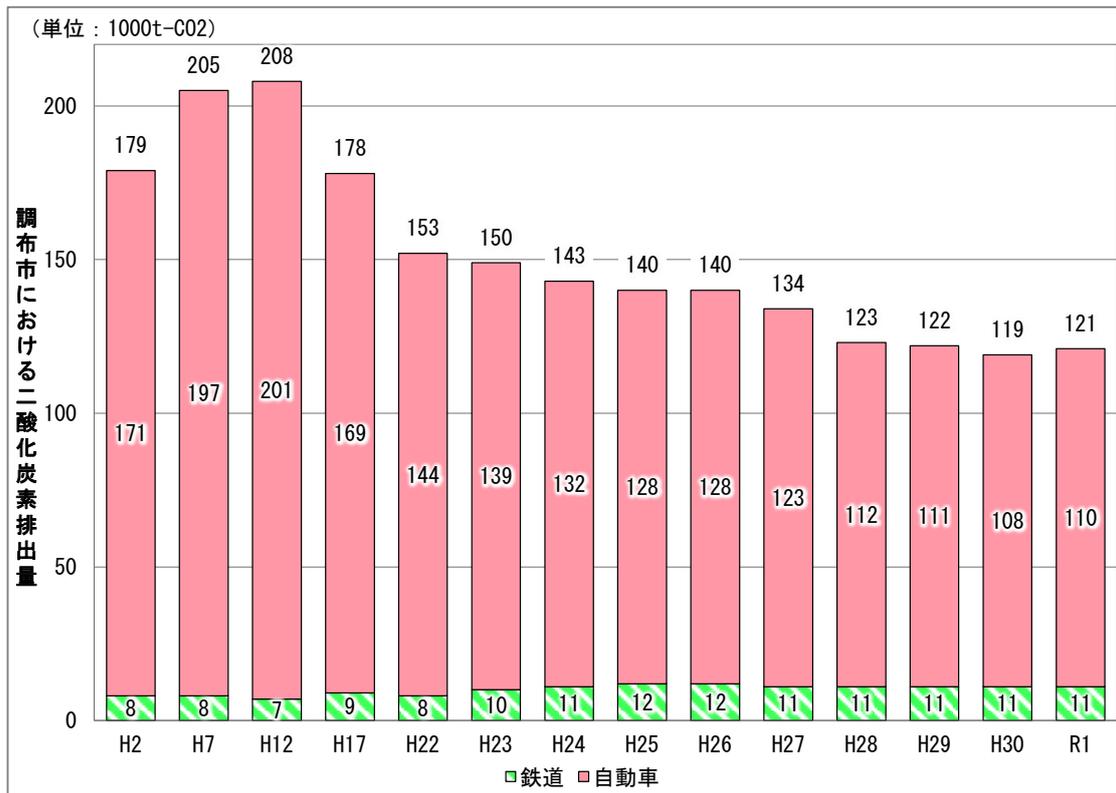


図 調布市における二酸化炭素排出量の推移（運輸部門）

注) オール東京62市区町村共同事業 みどり東京・温暖化防止プロジェクト 多摩地域の温室効果ガス排出量（1990年度～2019年度）に基づき作成

5.3 バリアフリーのまちづくり

(1) バリアフリーのまちづくりに向けた更なる取組の推進が必要

旧調布市バリアフリー基本構想（平成24年3月）が目標年次を迎えたこと、バリアフリー法の改正経緯を踏まえると、バリアフリーのまちづくりに向けた更なる取組の推進が必要となりました。

このため、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た調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～のほか、移動等円滑化に向けた具体的な事業を位置付けた調布市バリアフリー基本構想～地区別計画～を令和4年4月に策定しました。

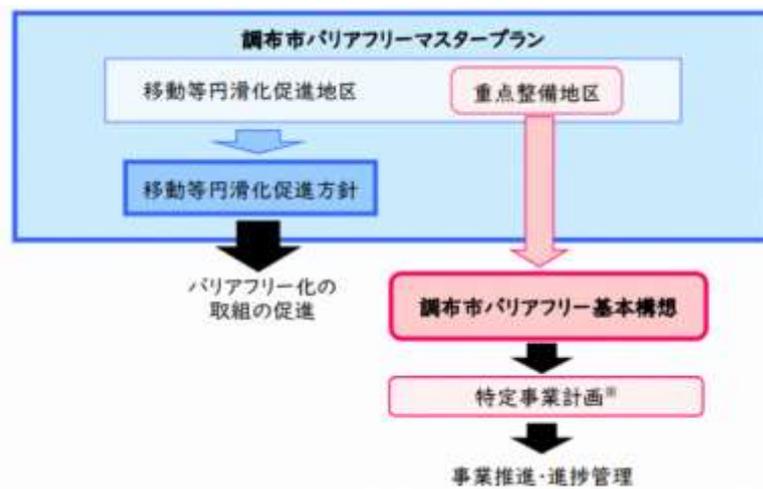


図 マスタープラン・基本構想の基本方針

出典) 調布市バリアフリーマスタープラン

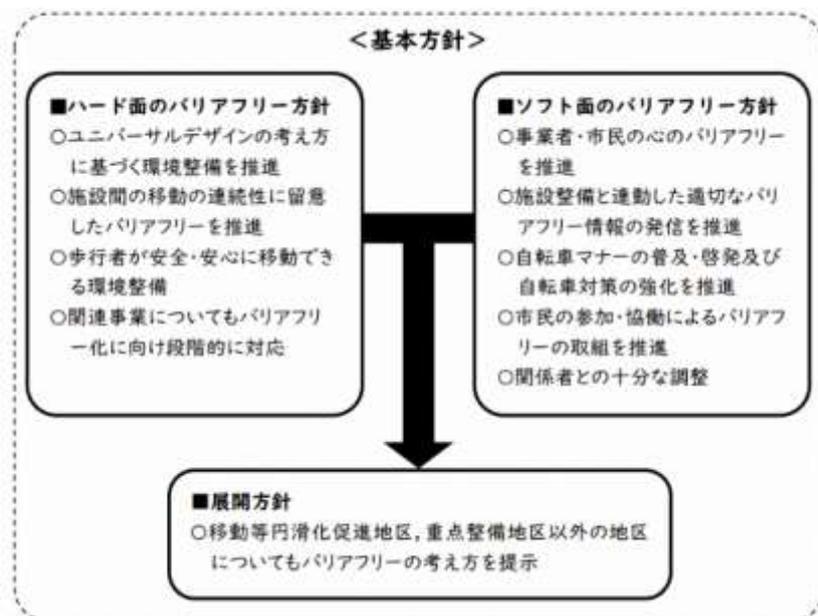


図 調布市バリアフリーマスタープランの基本方針

出典) 調布市バリアフリーマスタープラン

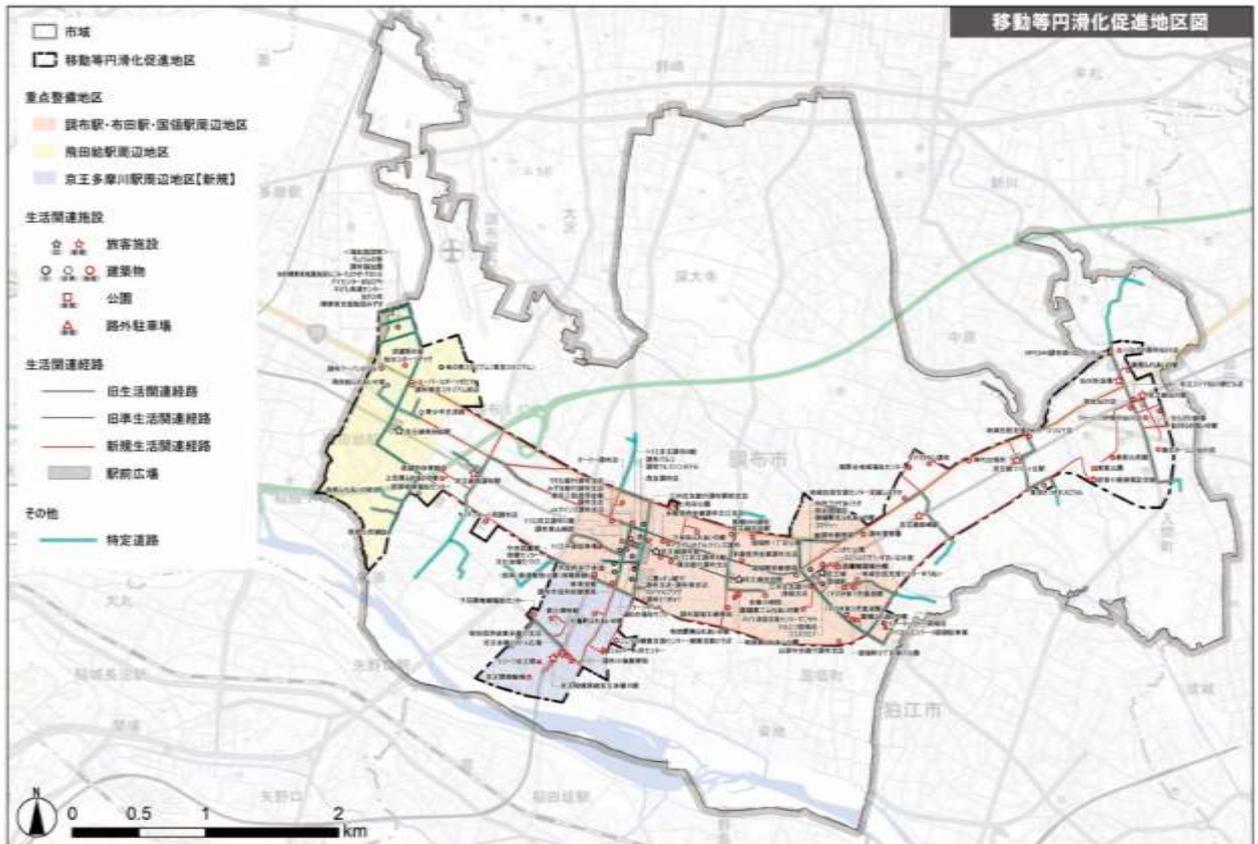


図 移動等円滑化促進地区図

出典) 調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～（令和4年4月）

## 第2章 総合交通計画の基本的考え方

### 第1節 市民等のニーズ

計画の改定に当たり、公共交通に対する市民や来訪者のニーズ、課題と感じている事項を把握するため、アンケート調査を実施しました。

#### 1.1 アンケート調査の概要

以下のアンケート調査を実施しました。

なお、アンケート調査による把握事項は、資料編（104ページ）に整理しています。

	市民	来訪者	特定世代 (子育て・高齢者)	障害者
対象	16歳以上の調布市内在住者 ・対象者は無作為抽出 ・同一世帯1票を抽出	一都三県の在住者 ・WEBアンケートモニター — ・公共交通で調布市に來訪したことがある方	市の窓口及び関係施設の利用者 ※新型コロナウイルス感染拡大により、施設利用ができる代替方法にて実施	調布市バリアフリー基本構想策定に係る調査業務のアンケート調査結果から障害者の意見を整理し把握
方法	郵送配布・郵送回収	WEBアンケート調査	施設等へのアンケート調査票の配架、回収箱設置	郵送配布・郵送回収 ※一部WEBアンケート・聞き取り調査も含む
回収票数	1,514/3,000部	500票	322/554票	153/387票
時期	令和3年3月26日～ 4月15日 4月26日回収にて集計	令和3年4月23日～ 4月26日	令和3年5月10日～ 6月10日	令和2年12月7日～ 令和3年1月8日 ※Webアンケートは 令和3年1月20日まで実施

## 第2節 社会情勢の見通し

### 2.1 少子高齢化の進行

調布市の人口は、微増傾向ですが、令和12年の約242,000人をピークに減少に転じることが予測されます。

高齢者の人口は今後も増加傾向が続く見込みで、令和35年に高齢化率が約36%になると推測され、3人に1人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

このような中、持続的な発展を実現していくためには、高齢者や障害者等の自立した生活や社会経済活動への参加を積極的に支援していくことが重要です。

交通部門においては、高齢者・障害者を含め、だれもが安心して暮らすための安全で快適な移動空間の実現や、社会経済活動に参加するための交通手段の確保などに取り組むことが必要です。

また、高齢者人口の増加により私事活動が増加することから、高齢者を含む市民の価値観やニーズがより多様化していくことが予想されます。これからは、市民の様々な価値観に対応した、きめ細かな交通施策を展開していくことが重要となります。

### 2.2 まちづくりの動向

人口減少や高齢化、拡散した市街地が引き起こす、都市機能の低下や地域経済の衰退、インフラ補修等の対応による厳しい財政状況などの課題に対応するため、集約型の地域構造の実現に向けた取組が推進されています。この実現に向けては、立地適正化計画制度が創設され、災害ハザードエリアと立地適正化計画の連携により安全なまちづくりの推進が求められています。また、共生社会の充実に向けたバリアフリーの推進も重要な視点です。

公共交通については、公共交通サービスの維持・確保をめぐる環境が厳しさを増していることから、令和2年に改めて地域公共交通活性化再生法が改正し、交通事業者等の多様な関係者との連携・協働や最新技術の活用を通じた持続可能な運送サービスの提供の確保が推進されています。

### 2.3 環境負荷の軽減に向けた動向

調布市は様々な自然資源を有していますが、こうした環境を現在及び将来の世代が享受するとともに、必要な自然資源を維持、継承するという観点からは、地球温暖化防止をはじめとした環境問題は率先して取り組むべき課題です。

国では、2020年12月に、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が示されており、まちづくり・交通の分野では、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、脱炭素化・低炭素化等が示されています。また、東京都でも、2050年にCO<sub>2</sub>排出実質ゼロに貢献する「ゼロエミッション東京」を実現することを宣言しています。

このようななかで、環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資するグリーンスローモビリティなどが「新たなモビリティ」として期待されているほか、二酸化炭素等を発生せず、自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果があるとして、自転車による交通の役割の拡大なども検討されています。

### 2.4 新たな技術の活用に向けた動向

前に示したような事項の解決に向けて、新たな技術の活用が注目されています。

AI、IoT等の新技術や官民データ等をまちづくりに取入れ、交通、観光、防災、健康・医療、エネルギー・環境等の複数分野にわたる「分野横断型」で最適化を図るスマートシティの検討などが進められ、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、Society 5.0の推進なども行われています。

交通分野では、自動運転技術の活用による自動車交通の安全性向上や公共交通での運転士不足の解消を行うことや、さまざまある公共交通を連携し、一元のサービスとして提供するMa a Sシステムの導入などが検討されています。

第3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です。

現 状	
移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成30年PT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>
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>
	<p><b>自動車交通</b></p> <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>
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>
歩行空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>旧甲州街道等の一部駅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>

社会情勢の見通し	
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12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35年ごろには人口の3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>
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、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>
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>
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>



市民や来訪者のニーズ等	
<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</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</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</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</li> <li>上屋・ベンチ等、バス停環境への不満が比較的大きい</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</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</li> <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</li> </ul>	
<p><b>【歩行空間】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>歩道の拡幅や、歩行者・自転車・自動車の通行場所の分離を重要視</li> </ul>	

## 課 題

## 1. 利便性の高い公共交通の提供

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

- 連立の効果を生かした南北方向の連携強化
- 鉄道駅等における快適なバス待ち環境の充実
- 調布駅等の交通結節点での混雑の解消
- 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
- 高齢者等の公共交通利用促進・自動車利用への転換抑制
- 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）
- 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

## 2. 交通による地球環境負荷の軽減

脱炭素社会の実現に向け、環境負荷の少ない交通体系確立に向けた環境整備や、過度に自動車に頼らなくても移動できる環境づくりが必要

- 地球温暖化対策実行計画の改定との整合
- 環境に配慮した低公害車の導入に向けた対応
- 高齢者等の自動車利用への転換の抑制

## 3. 快適な道路交通環境の実現

道路混雑の緩和のみならず、公共交通や自転車・歩行者のための安全で快適な通行空間づくりのため、効果的な道路交通施策が必要

- 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
- 交通事故発生状況を踏まえた道路改良、交差点改良等
- ドライバーへの安全教育、マナーの向上

## 4. 移動環境の安全性の向上

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

- 高齢者、障害者等配慮を必要とする市民誰もが利用しやすい公共交通環境の提供
- 快適な歩行空間の確保
- 自転車走行環境の改善に向けた対策
- 自転車走行ルールの周知徹底、マナーの向上
- 誰もが利用しやすい自転車駐車場の確保（高齢者や女性も利用しやすい、自動二輪車・原付自転車利用者の利用にも配慮等）
- 高齢者等の自転車利用の安全性確保が必要

## 5. 中心市街地や拠点のにぎわい強化

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、中心市街地や拠点のにぎわい強化に向けた取組が必要

- 中心市街地や拠点における、ウォークラブルな空間づくり
- 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
- 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

## 第3章 基本目標と施策体系

### 第1節 基本目標

前章で述べた調布市を取り巻く環境や市民ニーズなどを踏まえ、調布市基本計画や調布市都市計画マスタープランで掲げた将来像を実現するため、調布市総合交通計画では“**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つの基本目標を設定します。



#### (1) “安全・安心・快適”を支える交通

安全で安心に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、子どもなど、だれもが移動しやすい交通環境の整備が不可欠となっています。移動制約者にとって重要な交通手段であるバス等の公共交通ネットワークの整備を含め、現在運行している公共交通をより利用しやすいものにする必要があります。

また、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。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するとともに、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、脱炭素化・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更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

まちの活性化や市内の魅力向上のため、まちづくりと連動しながら、中心市街地や駅周辺の商業地域への交通の円滑化、中心市街地や拠点内でのウォークラブルな空間提供による回遊性の向上を図ることが求められています。

また、深大寺等の観光地に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。

本計画では、公共交通ネットワークや計画的な道路ネットワークの整備と既存道路の有効的な活用や改良により、中心市街地や拠点へのアクセス性の向上を図り、にぎわいの創出とまちの活力向上に努めて参ります。

また、徒歩を基本とした移動は人々の健康にも繋がり、ウォークラブルな人中心の空間整備など、居心地が良く、歩いて楽しめるまちづくりを進めることで、市内の魅力向上を図ります。

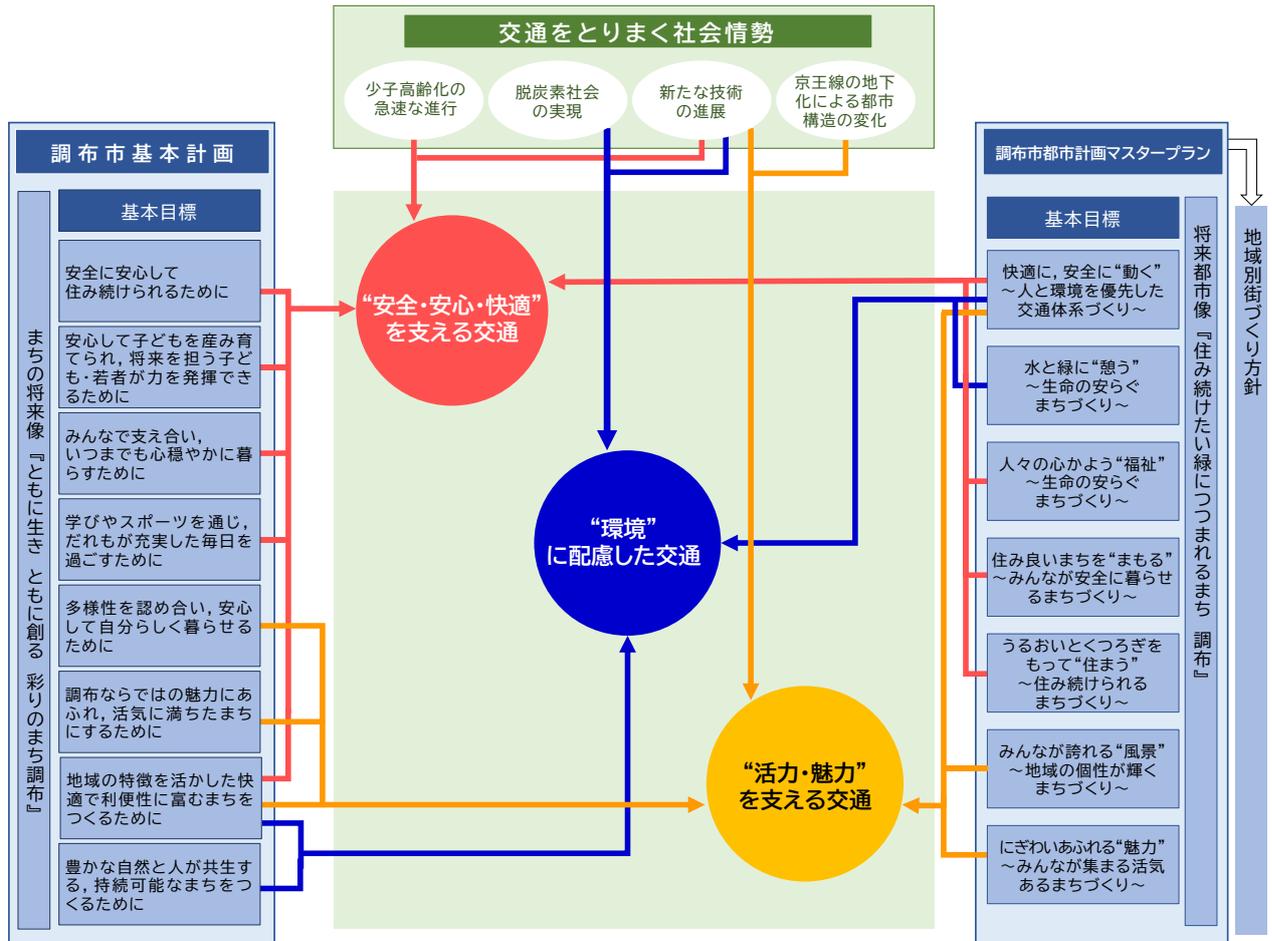


図 調布市総合交通計画の基本目標

注) 調布市基本計画について、パブリック・コメント手続（令和4年9月9日）を実施した調布市基本構想素案から引用

注) 調布市都市計画マスタープランについて、調布市都市計画マスタープラン改定版（平成26年9月策定）から引用

## 第2節 交通施策の基本方針及び基本交通施策

### 2.1 基本方針

調布市を取り巻く環境や市民ニーズなどを踏まえ、基本目標の達成に向けて、以下の5つの基本方針に基づき、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改定版（平成26年9月策定）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付け、走行環境等を整備」の実現に向け、**便利で快適な交通環境の確保**を基本方針とします。

高齢化の更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、中心市街地や拠点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 環境負荷の少ない交通機関の整備

「ゼロカーボンシティ宣言」、調布市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」、「二酸化炭素排出量の削減」、「大気汚染の防止」、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達成に向けて、**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更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ネットワークの構築

調布市都市計画マスタープラン改定版（平成26年9月策定）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ネットワークの構築**を基本方針とします。

中心市街地における京王線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”負荷の軽減のほか、中心市街地や拠点へのアクセス性及び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「だれもが安全で円滑に移動できる，交通環境が整ったまち」(※)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だれもが“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**

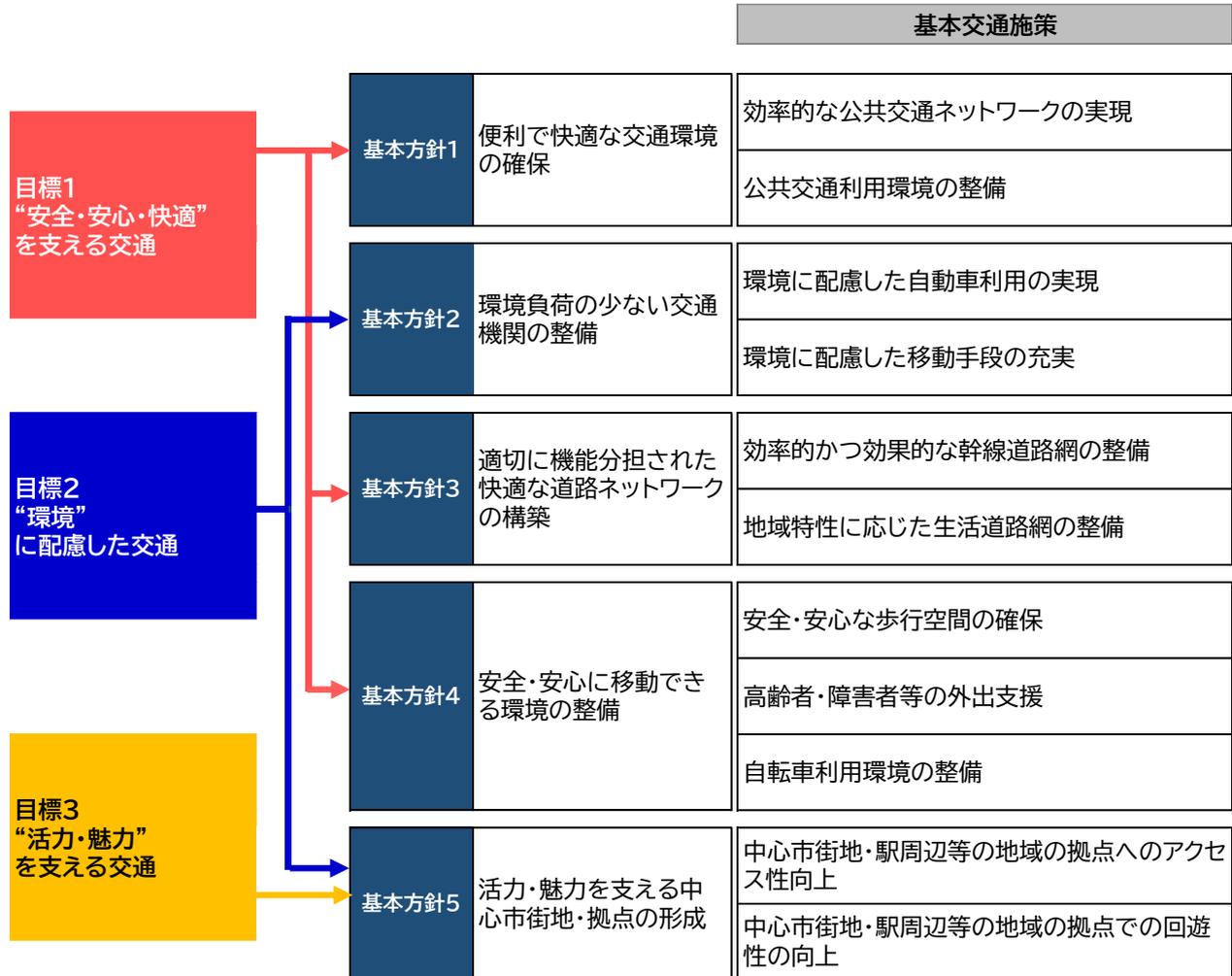
調布市基本計画で掲げている「調布ならではの魅力にあふれ，活気に満ちたまちにするために」(※)を実現し，調布市都市計画マスタープランの「にぎわいと活力ある中心市街地に向けた都市基盤・交通基盤の整備」や「人が中心となる交通体系化」を図るためには，基本方針と連携して**活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成**を実施することが必要です。

公共交通ネットワークの構築や幹線道路網の整備，安全な徒歩・自転車経路を確保することで中心市街地や拠点へのアクセス性を向上させるとともに，京王線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，ウォーカ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や拠点の“活力・魅力”を支えます。

※ パブリック・コメント手続(令和4年9月9日)を実施した調布市基本構想素案から引用

2.2 基本交通施策

基本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 重点施策の検討

#### 3.1 重点施策の設定の考え方

総合交通計画の改定では、社会情勢等の変化を踏まえ、目標達成のほか、特に重要な課題への対応に向けて分野横断的かつ重点的に実施すべき施策（以下「重点施策」という。）の設定の考え方を次のとおり整理します。

- (1) 「令和12年度までに実施すべき施策」又は「令和12年度以降を見越し、現時点から戦略的な取組が求められる施策」
- (2) 可能な限り具体的な内容を記載できる施策で、総合交通計画の基本目標との関係性を考慮
- (3) 他の計画に記載されている施策は、当該計画に基づき実施されることを踏まえ、主として対象としない

### 3.2 重点施策の内容

#### 【重点施策1】 だれもが快適に移動できる公共交通サービスの提供

調布市の人口は、令和12年の約242,000人をピークに減少に転じることが予測されます。

年少人口や生産年齢人口はそれぞれ令和4年、令和7年にピークを迎えて減少するのに対して、高齢者の人口は今後も上昇傾向が続く見込みで、令和35年に高齢化率が約36%になると推測され、約3人に1人が高齢者となる時代が到来すると見込まれています。

また、地球環境への負荷軽減や地域の発展・持続可能性の観点からも、だれもが移動しやすい環境を形成することが重要です。

こうしたことから、調布市では、公共交通ネットワークをより利用しやすくするとともに、利用環境を整備することにより、だれもが移動しやすい環境を形成するために検討を進めます。

そして、今後、(仮称)調布市地域公共交通計画を策定し、地域の移動に関する課題解決に向けた取組を進めます。

#### 【重点施策1-1】 公共交通ネットワークの構築

- (1) 公共交通が利用しにくい地域への対応のほか、各地域の拠点や生活の拠点、近隣市区を結ぶ効率的な公共交通ネットワークに向けて、地域の拠点へのアクセス手段を確保します。公共交通ネットワークの構築に当たっては、既存の路線バスやミニバスのみならず、深大寺北町、深大寺東町を中心とした北部地域における巡回公共交通の実証実験の取組等のように新たな移動手段の選択も視野に検討します。

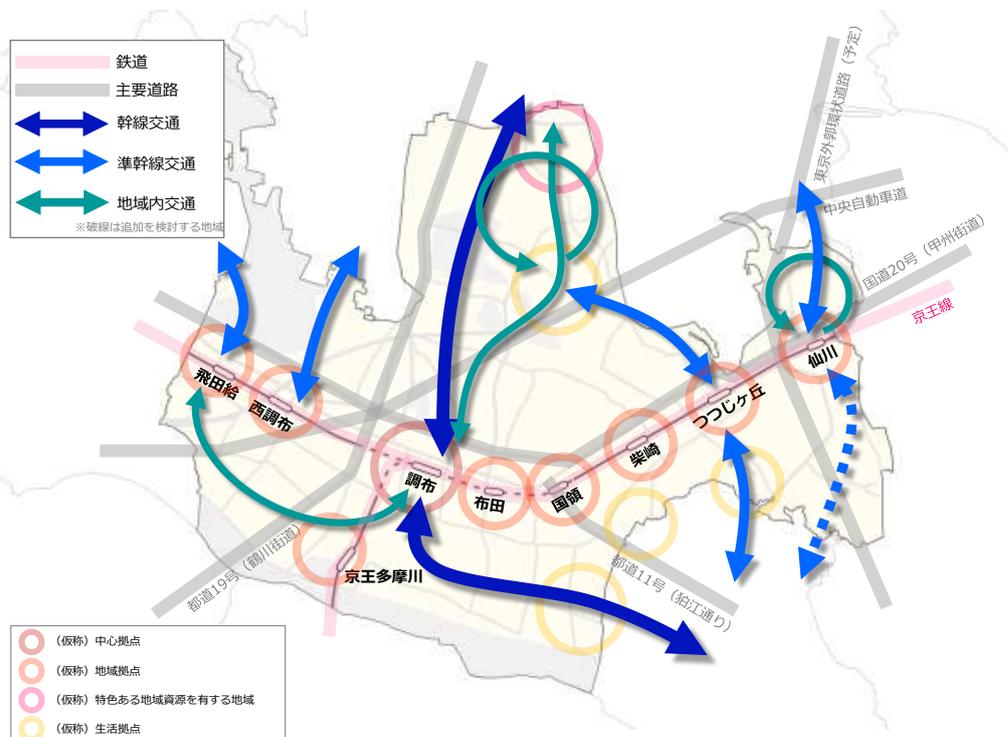


図 バスネットワークイメージ

注) 調布市都市計画審議会資料(令和4年10月4日)を基に作成

- (2) 移動の利便性を向上するため、公共交通の結節点となる各地域の拠点では、多様な手段を利用できるよう、シェアサイクルステーションの設置を推進するほか、新たなモビリティを含むマルチモビリティステーションの導入について他自治体の事例を参考に検討を進めます。

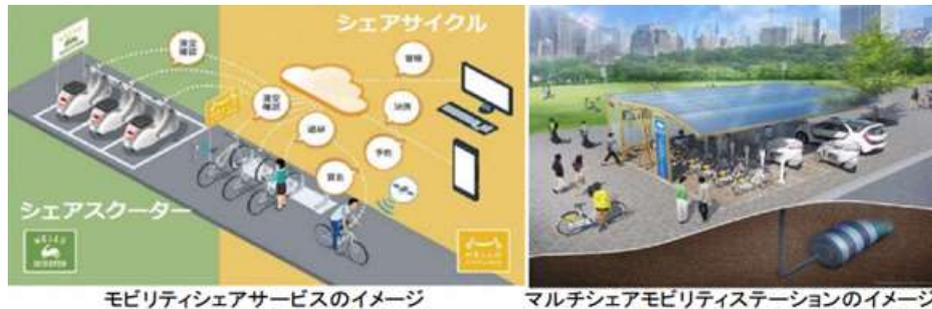


図 マルチモビリティステーションのイメージ

<https://www.val.co.jp/events/mobility-pitch/20210801/report.html>

**【関連する実施施策】**

- 1：適切な公共交通ネットワークの構築
- 3：需要に対応した効率的なバス路線網の構築・再編
- 1 2：公共交通網への移動手段の確保
- 2 5：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）
- 4 2：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
- 4 4：自転車等駐車場整備
- 4 7：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）

**【調整先】**

道路管理者，環境政策課，都市計画課，バス事業者，シェアサイクル事業者 等

**【重点施策1－2】だれもが使いやすい公共交通サービスの提供**

- (1) インターネットや案内表示板等でバスの位置情報等を伝えるバスロケーションシステムの運用に向けた検討のほか、鉄道からバスへの乗換経路の案内等についてわかりやすい情報提供を行うとともに、公共交通が利用しやすい交通手段であることを周知し、公共交通の利用促進を図ります。
- (2) 新しいシステムを導入する際には、高齢者や障害者に向けたシステムの使い方講座等を実施し、だれもが公共交通を使いやすくするための環境づくりを目指します。

**【関連する実施施策】**

6：バス利用におけるICT等活用に関する啓発活動の実施

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

**【調整先】**

バス事業者、鉄道事業者、高齢者支援室高齢福祉担当 等

**【重点施策1－3】データやデジタル技術を活用した効率的な運行の検討**

- (1) 公共交通を連携するシステム（MaaS）の導入に向け、交通事業者等との協議の実施を検討するとともに、利用環境の充実にに向けた検討を進めます。
- (2) このようなシステムの構築に向けて、交通事業者の運行情報等の共通フォーマット化や得られるデータの一元化などの交通事業者の取組に協力していきます。
- (3) 公共交通に関するデータのみならず、調布市が保有する様々な統計データ等も連携させ、検討することにより、課題の把握や将来の需要予測などに活用することができ、より効率的な運行の検討資料としての活用が考えられます。そのため、相互のデータを連携して活用するための体制づくりを目指します。

**【関連する実施施策】**

2：公共交通サービスを連携する仕組み（MaaS等）の検討

**【調整先】**

鉄道事業者、バス事業者 等

【重点施策2】 環境負荷の少ない移動の提供

国や東京都の方針・取組を受け、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ました。

今後、国・東京都と連携し、市民や事業者と協働して地球温暖化対策の取組を推進することとなっており、交通部門でも取組が求められます。

調布市内のCO<sub>2</sub>排出量に占める運輸部門の割合は17%程度です。1人1km当たりの移動によるCO<sub>2</sub>排出量は、自家用自動車の場合バスの2倍以上であり、地球環境のためにも環境負荷の少ない交通手段で移動することが望まれます。

こうしたことから、調布市では、環境負荷の少ない公共交通の利用を促進するとともに、車両自体のCO<sub>2</sub>排出量削減に向けて、シェアサイクルの最大限の活用やゼロエミッション・ビークル（以下「ZEV」という。）の普及促進に努めます。

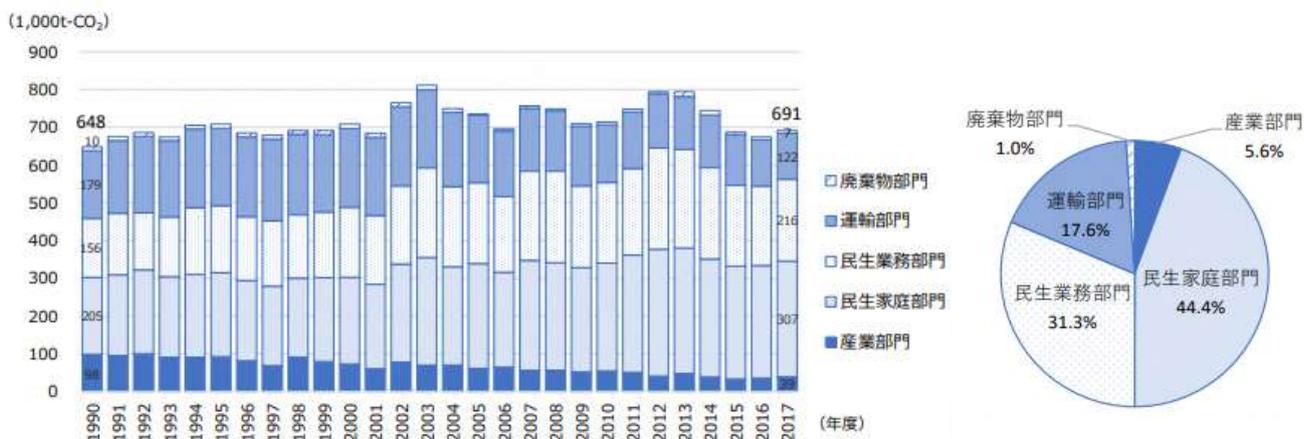


図 調布市における二酸化炭素排出量の推移と平成29（2017）年度の二酸化炭素排出量の部門別割合  
出典）調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

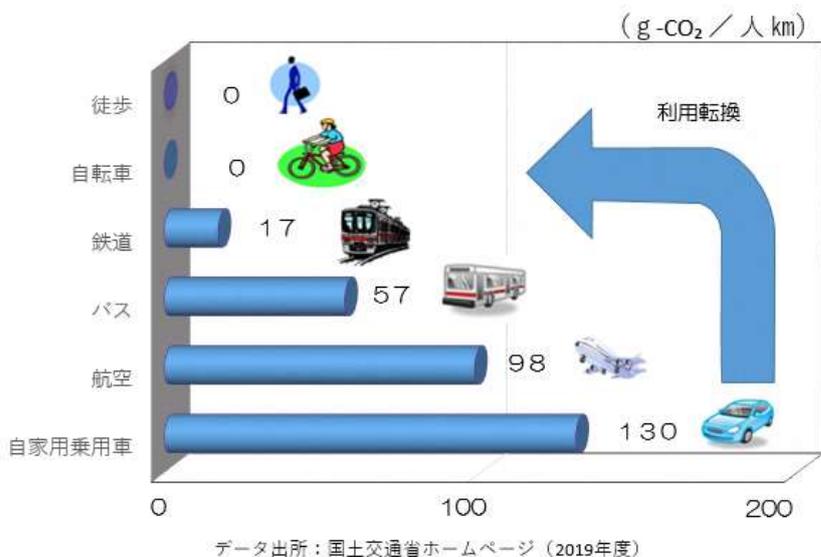


図 CO<sub>2</sub>排出量の比較-1人を1キロメートル運ぶのに排出されるCO<sub>2</sub> (2019年度)  
出典）東京都環境局

### 【重点施策2-1】環境負荷の低い移動手段の選択の促進

- (1) 重点施策1における公共交通のネットワークの構築やこれら公共交通を連携するシステム(MaaS)の導入検討により、公共交通の利用環境を向上し、環境負荷の大きな自動車等による個人移動から、公共交通や自転車利用への転換を促します。
- (2) 諸外国では、環境負荷軽減に向けたPRの一環で、カーフリーデー等を実施しており、このような周知活動の実施も併せて取り組みます。

#### 【関連する実施施策】

- 重点施策1：だれもが快適に移動できる交通ネットワークの構築
- 2：公共交通サービスを連携する仕組み(MaaS等)の検討
- 12：公共交通網への移動手段の確保
- 42：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
- 47：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)

#### 【調整先】

環境政策課, バス事業者, シェアサイクル事業者 等

### 【重点施策2-2】ZEVの普及促進と導入を取り巻く環境の整備

- (1) 公用車や公共交通車両において、ZEVの導入を促進します。自家用車を新たに保有する場合において、ZEVを選択しやすいよう補助制度などの案内を実施します。
- (2) ZEVの普及には、身近に充填施設が必要なため、公共施設等への充電施設等の設置なども検討します。
- (3) 交通事業者と情報共有・連携を図るとともに、関係省庁や東京都の補助事業等を適切に活用しながら、これらの取組を推進していきます。

#### 【関連する実施施策】

- 20：ZEVの普及促進
- 21：環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進
- 22：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

#### 【調整先】

環境政策課, バス事業者, 東京都



図 令和12（2030）年の脱炭素のまちのイメージ

出典）調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

**【重点施策3】 駅周辺の交通円滑化とにぎわいの向上**

中心市街地における京王線連続立体交差事業が完了し、駅周辺や駅間に空間が創出され、これまで線路や踏切により生じていた南北の物理的な分断が解消されています。

また、京王多摩川駅においては、土地区画整理事業の予定があり、今後、駅周辺の回遊性の向上や商業の拠点としてにぎわいのある拠点の形成が求められています。

これらを契機として、駅周辺での交通を円滑化し、人が中心となる、歩いて楽しいにぎわいのあるまちづくりを目指し、安全で快適な移動空間の確保と官民連携による空間の有効的な活用を検討します。

**【重点施策3-1】 安全性・快適性の確保に向けた回遊空間の形成**

- (1) 京王線の地下化により創出された鉄道敷地を活用した新たな空間により、調布駅周辺をはじめ、中心市街地や拠点への徒歩や自転車による移動経路を確保し交流・回遊を促進します。
- (2) 各地域の拠点では、ユニバーサルデザインの考えに基づき、舗装、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、植栽等の適切な維持管理等の既存道路の安全性向上に向けたバリアフリー化を促進することにより、歩行者の回遊性を高めます。
- (3) とりわけ、バリアフリー法に定める重点整備地区に新たに位置付けられた京王多摩川駅周辺地区について、新たな総合福祉センターの整備に合わせ、バリアフリー化の取組を促進します。

**【関連する実施施策】**

- 1 4：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化の促進
- 5 6：鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備
- 6 1：鉄道敷地を有効活用した緑豊かな空間の創出

**【調整先】**

街づくり事業課，都市計画課，東京都



図 鉄道敷地の整備内容

出典) あるく・つながる・みどりのまち～鉄道敷地の緑道整備～

**【重点施策3-2】 地域と連携した憩いとにぎわいのあるまちづくり**

- (1) 植栽やベンチ等により空間の快適性を向上するとともに、憩い空間を併せて提供することで、移動するための空間としてだけでなく、休憩や交流の場所の提供を行います。
- (2) 創出された駅周辺の広場や道路空間等において、道路占用許可制度等により公共空間を有効活用したオープンカフェやイベント等の実施を促進することで駅周辺を歩いて楽しい空間とするなど、駅周辺の空間を有効活用することでにぎわいのあるまちづくりを目指します。
- (3) このような活用にあたり、地域や商店会、事業者と連携を図りながら実施します。
- (4) また、主要観光地である深大寺等への経路や移動手段も検討し、観光地への玄関口として魅力あるまちづくりを目指します。

**【関連する実施施策】**

- 57：憩い空間などの整備による回遊性の向上
- 58：民間との共同による空間創出・空間の快適性向上
- 59：民間と協働での回遊性向上に向けた道路空間等の活用

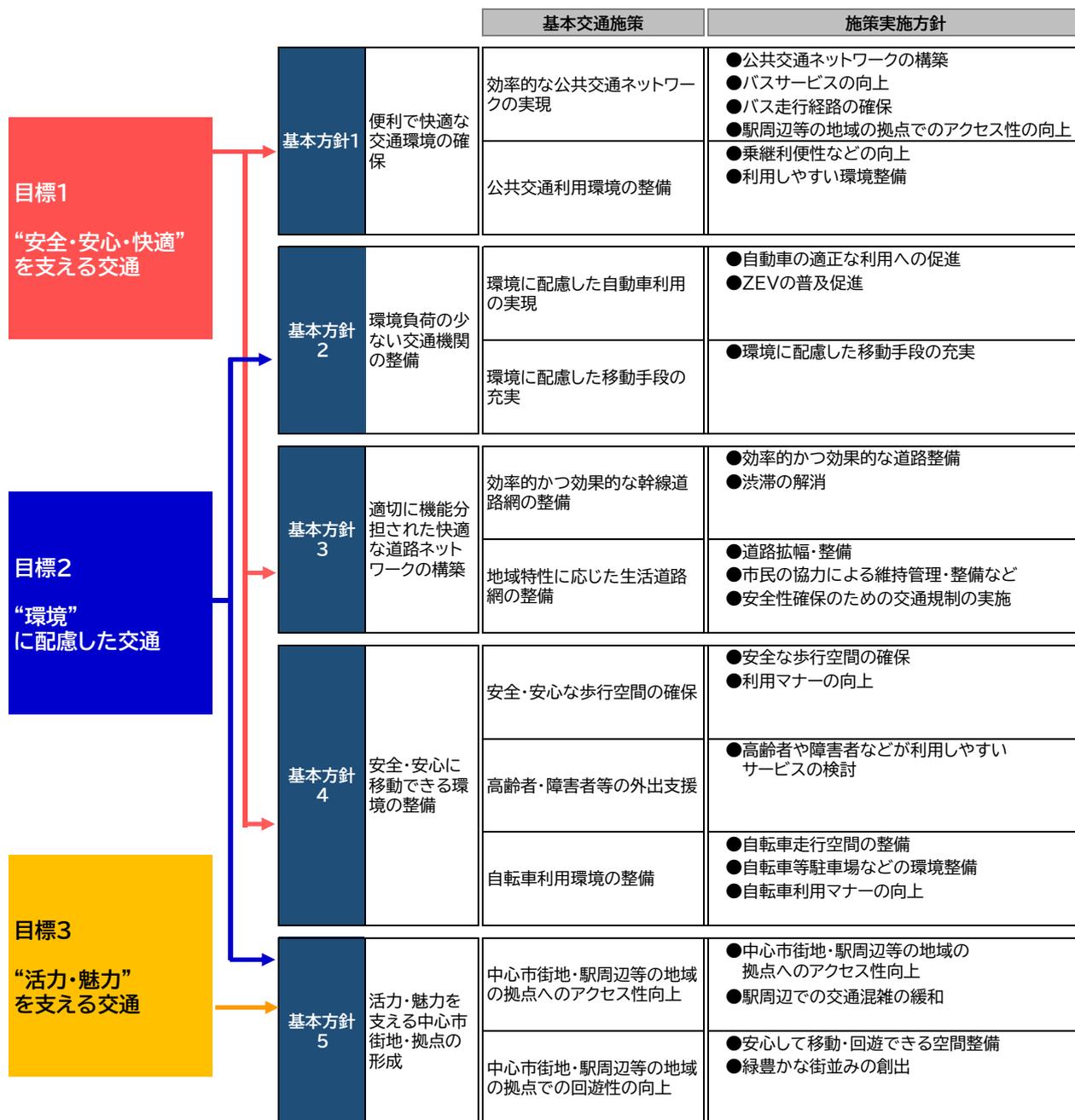
**【調整先】**

産業振興課，都市計画課，街づくり事業課，商店会 等

第4節 施策実施方針

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

次に示す基本方針，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。



基本方針1 便利で快適な交通環境の確保

赤字:策定時に削除(検討段階での暫定表示)

1-1 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、高齢化の更なる進行が見込まれる中、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。

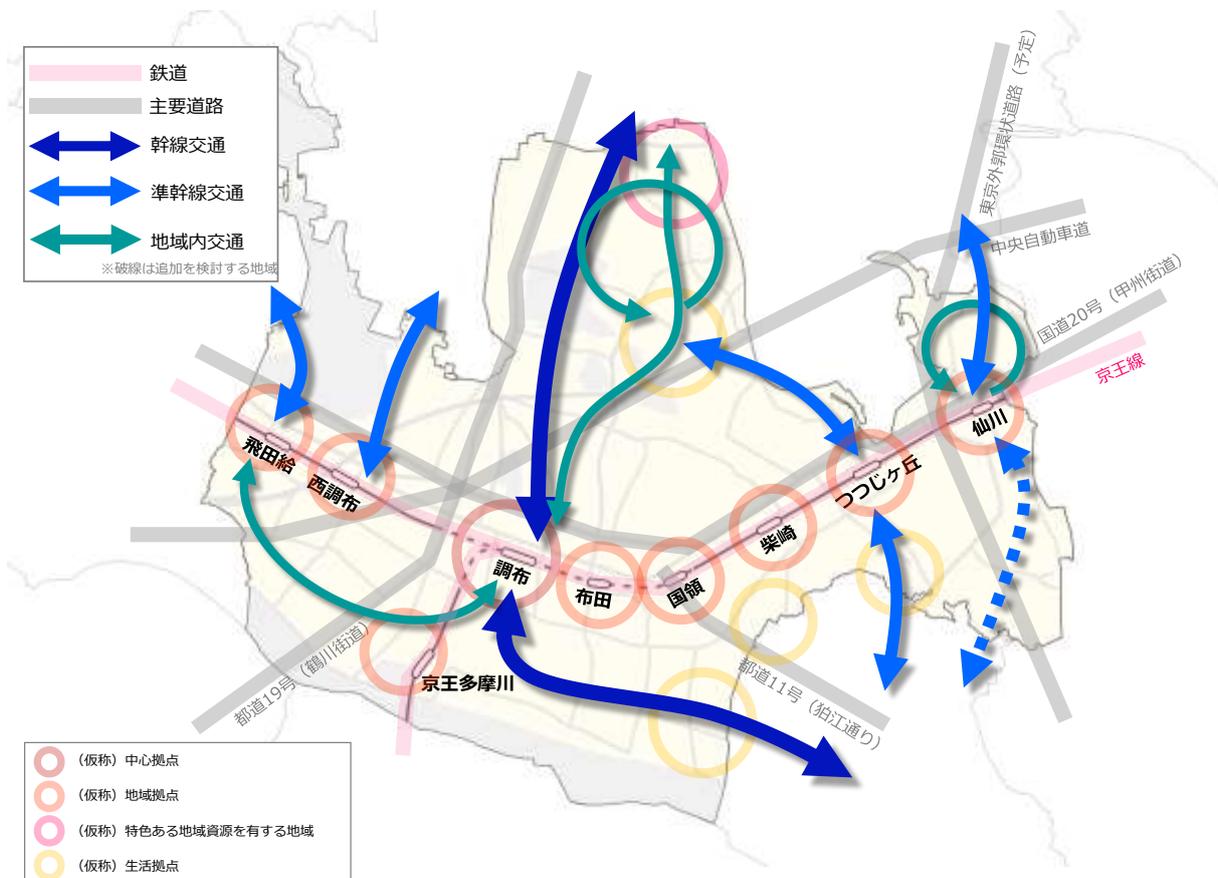
【関連する実施施策】

- ・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（MaaS等）の検討
- ・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

- (1) 各地域の拠点を中心とした交通結節点の整備や地域の拠点や生活の拠点、近隣自治体への効率的なバスネットワークを構築し、だれでも日常的に訪れる環境をつくり中心市街地や拠点への誘導を図ります。
- (2) 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

調布市都市計画審議会資料(令和4年10月4日)を基に作成

■2 ■ 公共交通のサービスを連携する仕組み（MaaS等）の検討

- (1) 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。
- (2) MaaS等の導入を関係事業者等と連携しながら検討します。

【用語】MaaSについて

Mobility as a Serviceの略称。スマートフォンアプリ等により、複数の公共交通サービスや移動サービスを組み合わせ、検索・予約・決済等を一括して行うサービスのこと。

(出典) 国土交通省



■3 ■ 需要に対応した効率的なバス路線網の構築・再編

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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。

(総合交通計画, 2011年, p. 38)

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。

<北部地域巡回公共交通（実証実験）の実施>

令和2年11月のミニバス北路線（調37系統）の減便に伴い、影響を受けた方々の移動手段として深大寺北町、深大寺東町を中心とした北部地域の交通ニーズを把握するため巡回公共交通の実証実験を実施している。

北部地域巡回公共交通の実証実験ルート  
(令和4年7月時点)



### ■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

- (1) 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。
- (2) 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。

#### 【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ます。タッチパネル操作で情報を検索することもできます。



(出典：富山地方鉄道)

### ■7 ■ 定時性，速達性の向上

- (1) 都市計画道路の整備や東部地区における交通環境改善事業により，定時性・速達性の向上を目指します。
- (2) 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。

(追記・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

市内のバスによる移動促進のため，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。

## 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

(1) 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)

(2) 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, だれ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)

■11 ■ まちづくりと一体となった交通結節機能の強化

(1) 調布駅前広場については, 「イベントゾーン」, 「コミュニティゾーン」, 「みどりの庭ゾーン」及び「おもてなしゾーン」の4つのゾーニングを設定し, 各ゾーンのイメージに合わせた整備を進めます。

(調布駅前広場オープンハウス・情報提供ブースパネル  
(令和4年9月30日・10月2日)p. 1)

(2) 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)

(3) 鉄道とバス等との交通結節点機能を強化するとともに, ゆとりと利便性を兼ね備えた人中心の空間を創出するため, 駅前広場の整備を進めます。

(調布市都市計画審議会資料(令和4年10月4日)を基に作成)



市報ちょうふ令和3年4月20日号(調布駅前広場の整備)

■12 ■ 公共交通網への交通手段の確保

- (1) 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。
- (2) 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。
- (3) 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 改定版, 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	
			令和5年度以降	
			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(MaaS等)の検討	<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"/>
	バス走行経路の確保	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)

## 1-2 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化の促進
- ・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

## ■ 1 4 ■ 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化の促進

- (1) 各地域の拠点では、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、舗装、視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、植栽等の適切な維持管理等の既存道路の安全性向上に向けたバリアフリー化を促進することにより、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を目指します。
- (2) とりわけ、バリアフリー法に定める重点整備地区に新たに位置付けられた京王多摩川駅周辺地区について、新たな総合福祉センターの整備に合わせ、バリアフリー化の取組を促進します。
- (3) 旅客施設では、京王線連続立体交差事業と併せてバリアフリー化を図り、(旧)調布市バリアフリー基本構想(平成24年3月策定)における全ての公共交通特定事業が完了していますが、引き続き、駅係員、乗務員のバリアフリー教育などの継続事業の推進が必要です。
- (4) また、バス・タクシーでは、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの普及や乗務員教育の強化が課題となっています。そのため、今後は上記の課題を改善していくとともに、高齢者、障害者等に対する理解促進や施設利用の手助けといった人的対応・心のバリアフリーに関する取組を実施します。

(調布市バリアフリー基本構想 地区別計画, 2022年, p. 21)

## ■ 1 5 ■ 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、だれにもわかりやすく、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. 1)

## ■ 1 6 ■ 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、だれ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

(1) 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)

(2) 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	
			令和5年度以降	
			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化の促進	■	■
		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2 環境負荷の少ない交通機関の整備

### 2-1 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

大気汚染を防止し、二酸化炭素排出を削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を防止し、二酸化炭素排出を削減するため、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 ZEVの普及促進

ZEV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】

- ・ZEVの普及促進
- ・駅周辺等のエネルギー施策との連携

#### ■20■ ZEVの普及促進

(1) 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)

(2) 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)

(3) 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導入に向けて公共施設等への充電施設の設置などを検討します。

(調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編), 2021年, p. 38)

【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，ゼロエミッション・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	
			令和5年度以降	
			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	■	▨
	ZEVの普及促進	ZEV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）

## 2-2 環境に配慮した移動手段の充実

## ⑨ 環境に配慮した移動手段の充実

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E V等を活用したカーシェアリングの普及促進

## ■ 2 1 ■ 環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進

- (1) 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等と協議します。

(EVバス導入促進事業実施要項, 2020年, p. 1)

- (2) 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)

## ■ 2 2 ■ 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います。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す。

## ■ 2 3 ■ シェアサイクルやE V等を活用したカーシェアリングの普及促進

- (1) 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)

- (2) 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	
			令和5年度以降	
			短期	中長期
環境に配慮した自動車利用の充実	環境に配慮した移動手段の充実	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3 適切に機能分担された快適な道路ネットワークの構築

### 3-1 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

- (1) 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みちづくりを進めます。

(調布市道路網計画, 2016年, p. 9・10)

- (2) 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）

#### ■24■ 道路ネットワークの整備

- (1) 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)

- (2) 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)

#### ■25■ 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）

- (1) 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。
- (2) 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に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）

- 26 ■ 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)

- 27 ■ 開かずの踏切によるボトルネックの解消（5か所）  
「開かずの踏切」をなくし、道路交通の円滑化を図るため、道路整備や東部地区における交通環境改善事業など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	
			令和5年度以降	
			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箇所）	□	□

( □ : 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 )

## 3-2 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】

- ・地域特性及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

## ■28■ 地域特性及び役割に応じた生活道路網の見直しと整備

(1) 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)

(2) 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)

## ■29■ 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

## ■30■ 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)

## ■31■ 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に検討します。

(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

■32■ 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	
			令和5年度以降	
			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	地域特性及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4 安全・安心に移動できる環境の整備

4-1 安全・安心な歩行空間の確保

⑮ 安全な歩行空間の確保

市民や来訪者等だれ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

■33 ■ 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い、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)

■34 ■ 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

- (1) 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)

- (2) 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)

- (3) 最も身近な交通手段である徒歩や自転車を利用する際の「安全・安心・快適」を確保するため、歩行者や自転車の通行空間を整備します。

(調布市バリアフリーマスタープラン, 2022年, p. 33)

■35 ■ 歩きやすい歩行環境整備に向けた無電柱化の促進

- (1) 無電柱化の対象路線は、無電柱化が完了していないすべての市道とします。このうち、現道の無電柱化においては、無電柱化の3つの目的（都市防災機能の強化・安全で快適な歩行空間の確保・良好な都市景観の創出）を達成する視点から、無電柱化の緊急性が高い路線から無電柱化を進めます。

- (2) 加えて、都市の骨格を形成するための幹線道路であり、市内の円滑で安全な交通の確保や防災性の向上において重要な役割を担う都市計画道路については、原則として無電柱化を行います。

(無電柱化推進計画, 2022年, p. 17)



⑯ 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

■ 36 ■ 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)

■ 37 ■ 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	
			令和5年度以降	
			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 )

## 4-2 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、だれ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化の促進【再掲】
- ・公共交通機関の利用環境の整備
- ・利用しやすい移動支援施策の充実

## ■38■ 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)

## ■39■ 公共交通機関の利用環境の整備

- (1) 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、だれもが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)

- (2) 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継ぎ方策について、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。

## ■40■ 利用しやすい移動支援施策の充実

- (1) 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)

- (2) 車いすやストレッチャーを利用する方を含め、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)

- (3) 障害者を対象とした福祉タクシー券事業について、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、個々の利用者のニーズに対応できるよう検討します。
- (4) ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）について、車いす等でも利用が可能であることを周知・啓発し、だれもが利用しやすい交通手段の一つとして利用を促していきます。
- (5) 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。

## ■41■ 心のバリアフリーの実践に向けた取組の促進

- (1) 共生社会の充実に向け、「パラハートちょうふ」のキャッチフレーズを掲げ、市民に心のバリアフリーの促進に協力いただけるよう啓発に努めるとともに、不特定多数の利用が見込まれる施設の施設設置管理者等に、より利用しやすい環境づくりの推進に協力いただけるよう、積極的に働きかけていきます。
- (2) また、基本構想では調布市が主体となり、「教育啓発特定事業」及び「人的対応・接遇に関する事業」を位置付け、市全域における心のバリアフリーの促進に取り組んでいきます。

(調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化方針～, 2022年, p. 69)

- (3) 高齢者等に対して、現在行われているICT等の利用方法講座等を活用して、公共交通の情報提供ウェブサイトへのアクセス方法や予約システムの利用方法などの使い方講座など行うことを検討します。

**【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】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。

**【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、又は自動車燃料費の補助の内どれか1つを補助している。

**JPN TAXI**

- 車いすで乗車できる、ゆとりのある空間を確保しています。
- 専用スロープで、車いすの乗降がよりスムーズに行えます。
- 色目の方や、お子さまに配慮した乗降用の手すりも装備されています。

車いすの乗降高 300mm  
 車いすの幅 720mm  
 フロア高 350mm

**専用スロープ**  
 車いすでの乗降がよりスムーズに、スロープで行えます。

■ 乗車可能な車いすの寸法の目安

幅	700mm以下
長さ	1,200mm以下
高さ	1,300mm以下

(スロープの許容重量は200kgです。)

「車いすの乗り降りをもっとスムーズに。」  
 スロープを改良して、常設ポイントに設置しました。

ユニバーサルデザインタクシーとは、健康な方はもちろん車いす使用の方、ベビーカー使用のご家族、高齢者、妊婦の方など、「誰もが利用しやすいタクシー」の総称です。

ユニバーサルデザインタクシーとは、健康な方はもちろん車いす使用の方、ベビーカー使用のご家族、高齢者、妊婦の方など、「誰もが利用しやすいタクシー」の総称です。

● 車いすの方と一緒にお乗車いただけます。また、ご予約も可能です。

● 乗降口は一部がベビーカーもご利用いただけます。

UD タクシーについて (一社)東京ハイヤー・タクシー協会ホームページ

事業スケジュール

	施策実施方針	実施施策	施策実施時期	
			令和5年度以降	
			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 えたバリアフリー化の促進【再掲】	■	■
		公共交通機関の利用環境の整備	■	■
		利用しやすい移動支援施策の充実	■	■
		心のバリアフリーの実践に向けた取組 の促進		

( □ : 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 )

## 4-3 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

## ■42 ■ 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

- (1) 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。
- (2) 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)

- (3) 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。
- (4) 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）

## ■43 ■ 放置自転車対策

- (1) 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)

- (2) 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)

- (3) 歩行者のバリアとなっている違法駐輪について，心のバリアフリーの推進に加え，関係機関と協議・調整を行いながら，「自転車等放置禁止区域」の生活関連経路における対応（違法駐輪の撤去や啓発案内等）を継続して実施します。加えて，自転車利用マナーの向上への啓発活動も実施します。

(調布市バリアフリーマスタープラン～移動等円滑化促進方針～, 2022年, p. 34)

■44 ■ 自転車等駐車場整備

- (1) 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)

- (2) 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)

- (3) 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)

■45 ■ 路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）

- (1) 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)

- (2) 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)

■46 ■ 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。

■47 ■ 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)

⑩ 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

■48 ■ 利用マナー向上への啓発活動

- (1) 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)

- (2) 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。



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

- 49 ■ 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)
  
- 50 ■ 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	
			令和5年度以降	
			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	■	■
	自転車等駐車場などの環境整備	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）	■	■
	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5 活力・魅力を支える中心市街地・拠点の形成

### 5-1 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

- (1) 調布駅周辺などの中心市街地については、商業等の活性化方策・事業を定めた「まちなか再生プラン」での取組やその後策定した「調布市中心市街地活性化プラン」での内容を継続しつつ、新たな技術も活用しながら、更なる活力の維持・向上を図っていきます。
- (2) このほか、駅周辺等の地域の拠点については、アクセス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

#### ■51■ 徒歩・自転車によるアクセス環境の整備

- (1) 徒歩や自転車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) 自転車専用通行帯や自動車道の検討, 自転車駐車場(駐輪場)の設置など, 自転車の利用環境の整備を推進します。

(調布市都市計画審議会資料(令和4年10月4日))

#### 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、荷捌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
- ・荷捌き車両等向け駐停車空間の確保の促進
- ・違法駐車・放置自転車対策の推進

■ 5 2 ■ 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。



■ 5 3 ■ 荷捌き車両等向け駐停車空間の確保の促進

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捌き行為を解消するため、「荷捌き可能駐車場」の設置や時間帯による路上での荷捌き対策等を検討し、必要な整備を進めます。

(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))

【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捌き可能な駐車場を「荷さばき可能駐車場」として指定している。



■ 5 4 ■ 違法駐車・放置自転車対策の推進

- (1) 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。
- (2) 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	
			令和5年度以降	
			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	□	□
		荷捌き車両等向け駐停車空間の確保の促進	□	■
		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 )

## 5-2 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性の向上

## ③ 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

## ■ 55 ■ 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。

(南部地域街づくり方針, 2010年, p. 58)

## ■ 56 ■ 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)

## ■ 57 ■ 憩いの空間などの整備による回遊性の向上

- (1) 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)

- (2) 駅周辺の交通環境の変化に合わせ、歩行者・自転車・車の分離や動線の在り方を検討します。

(調布市都市計画審議会資料(令和4年10月4日))

## ■ 58 ■ 民間との共同による空間創出，空間の快適性向上

- (1) 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。

- (2) 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)

## ■ 59 ■ 民間と共同での回遊性向上に向けた道路空間等の活用

道路占用許可制度を活用し、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や拠点の形成のため、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

■ 60 ■ 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、中心市街地や拠点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)

■ 61 ■ 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	
			令和5年度以降	
			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)

## 第5節 成果指標の設定と目標水準

## 5.1 成果指標の見直し

計画の進捗状況を把握するため成果指標を設定し、定期的に指標を計測します。計画の改定しにあたり、現時点での達成状況の評価ができない指標については、数値算出方法の変更や成果指標の見直しを行い、下表のとおり設定します。

必要な項目については意識調査などを実施し、導入効果や目標の達成度を確認しながら、進捗状況に応じて計画を見直し、実態に即した着実な推進を図ります。

表 成果指標（1/2）

★・・・計画の見直しに伴い、新しく設定した成果指標

施策の基本方針	基本交通施策	指標	計画策定時の値	計画改定時の値	目標値(R12)
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	1 ★ミニバス運行距離当たりの利用者数 [人/km]	3.7 (H21)	2.7 (R3)	4.0
		2 ミニバス利用者数 [万人/年]	75.0 (H21)	73.6 (R3)	80.0
		3 公共交通利用数 [万トリップエンド/日]	31.6 (H20)	30.1 (H30)	35.0
		4 公共交通分担率 (代表交通手段) [%]	35.2 (H20)	38.3 (H30)	38
		5 公共交通に対する満足度 [%]	76.8 (H21)	77.5 (R3)	80
	公共交通利用環境の整備	6 ★バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業のバリアフリー化(完了)率 [%]	-	集計中	100 ※R4年度策定予定の計画
2 環境負荷の少ない交通機関の整備	環境に配慮した自動車利用の実現	7 自動車分担率 (代表交通手段) [%]	16.0 (H20)	12.0 (H30)	12
	環境に配慮した移動手段の充実	8 運輸部門CO <sub>2</sub> 排出量 [万t-CO <sub>2</sub> ]	14.0 (H25)	12.2 (H29)	9.1

赤字：変更箇所

表 成果指標（2/2）

★・・・計画の見直しに伴い、新しく設定した成果指標

施策の 基本方針	基本交通施策	指標	計画策定時 の値	計画改定時 の値	目標値 (R12)
3 適切に機能 分担された 快適な道路 ネットワークの構築	効率的かつ効果的な幹線道路網の整備	9 ★自宅などから目的地まで円滑に移動できる道路ネットワークが形成されていると感じている市民の割合 [%]	-	59.6 (R3)	75
	地域特性に応じた生活道路網の整備	10 ★バリアフリー特定事業計画における歩道のバリアフリー化率 [%]	24.9 (H24) ※H23年度策定の計画	54.8 (R2) ※1 ※H23年度策定の計画	100 ※R4年度策定予定の計画
		11 歩行空間の満足度 [%]	58.0 (H21)	62.1 (R3)	70
	高齢者・障害者等の外出支援	12 ★高齢者の外出率 [%]	-	58.0 (H30)	調整中
		13 ★障害者等の外出率 [%]	-	39.4 (H30)	調整中
	自転車利用環境の整備	14 自転車走行空間の満足度 [%]	29 (H21)	31.8 (R3)	60.0
		15 自転車走行空間の整備延長 [km]	10.4 (H21)	36.2 (R2)	61.5
16 適正な自転車等駐車場の整備済駅数 [駅]		5 (H22)	7 (R2)	9	
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へのアクセス性向上	17 ★普段最も利用する駅周辺の利便性が高いと感じている市民の割合 [%]	-	71.1 (R3)	調整中
	中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性の向上	18 中心市街地がにぎわっていると感じている市民の割合 [%]	52.3 (H21)	71.5 (R3)	80.1
		19 中心市街地歩行者通行量 [万トリップエンド/日]	10.2 (H20)	10.4 (H30)	10.4

※1 平成23年度の計画策定時に指標の元としていたバリアフリー特定事業計画（平成24年度策定）は令和2年度で計画期間を迎えており、新たに令和4年度策定予定のバリアフリー特定事業計画における目標を設定。

※2 平成20年の東京都市圏パーソントリップ調査では、外出に関する身体的な困難さが集計項目としてないため、把握が不可能。

## 第4章 計画の推進に向けて

### 第1節 施策展開の具体化と推進方策

本計画は、今後実施すべき交通施策の基本方針を示したものです。各施策の実施に向け、個別計画に基づき、着実に推進する必要があります。

また、厳しい財政状況の中では、様々な観点から施策の重要性を検討のうえ、効果の高いものから優先的に実施し、選択と集中により効率的に施策を展開することが重要です。

#### 1.1 施策展開の具体化と個別計画への反映

施策を具体化し実現性や実効性を高めるため、交通施策の基本方針を踏まえ、(仮称)調布市地域公共交通計画や自転車活用推進計画等のより詳細な個別計画を新たに策定します。

個別計画の策定に当たっては、基本交通施策や実施施策ごとに関係機関や専門家、地域の住民等と連携しながら、地域課題の解決に向けた有効な手法について検討します。

また、計画目標の達成に向けて効果的・効率的な事業計画とするため、限られた財源の重点的かつ効果的な投資、建設コストの削減、既存ストックの活用など、市の財政運営にも配慮します。

#### 1.2 推進方策

交通施策の実施には、都市基盤整備をはじめ、多額の経費を必要とする事業もあるため、効果的・効率的な事業の実施やソフト施策との連携を図りながら、まちづくりや市民生活などの様々な観点から効果が得られるよう、計画を推進することが必要です。

現在事業中又は個別計画に定められている交通施策については、着実な推進に向けて予算化や関係機関との協議・調整を進めます。それ以外の各施策についても市の財政運営などに配慮しつつ、個別計画の策定などを含め調布市基本計画とも整合を図り、交通施策を推進します。

また、幹線道路や公共交通などの交通施策については広域的な視点に立って施策展開していくことが重要で、東京都や周辺市区との連携強化を図ります。

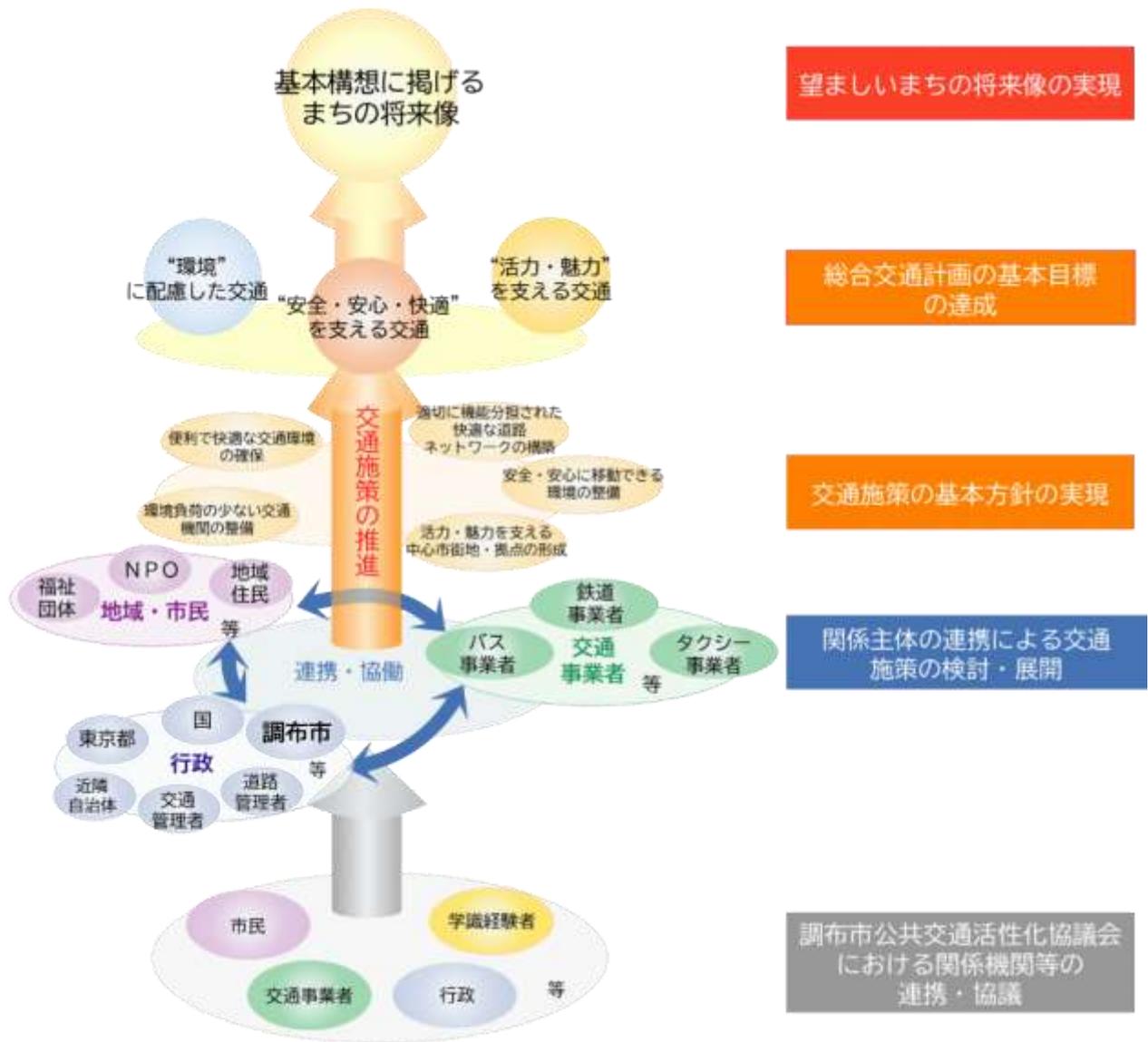


図 交通施策の推進フロー

## 第2節 計画の進行管理

本計画で提案した施策の実施に当たっては、定期的に施策の進捗状況、導入効果、目標達成度などを確認します。

また、調布市公共交通活性化協議会において、それらの進捗状況や検討状況を確認し、市のホームページ等を通じて公表することにより、透明性や公平性を確保しつつ進めていきます。

### 2.1 計画の評価・検証

本計画の評価・検証に当たっては、関連計画の変更や社会経済状況の変化等を適時・適切にとらえることも重要です。計画の策定（Plan）、個別計画等による実行（Do）、収集した成果指標による評価（Check）、評価を基に時代にふさわしいプランとなるよう改善（Action）を行うPDCAサイクルにより、時代に適した方法で計画を推進していきます。



図 PDCAサイクルのイメージ

## 2.2 計画の推進に向けた協働体制の確立と市民参加

本計画の着実な実施に当たっては、行政・市民・関係機関などの連携のための協働体制を整え、関連主体・組織間、各制度・政策間の整合を図りつつ円滑な実現を図ることが必要です。

特に、交通施策に直接関連する交通事業者や関係機関とのコミュニケーションの場を積極的に設け、施策の実現に向けた個別計画策定時の参画など、協働して推進する体制を構築します。

このため、行政、交通事業者、市民・企業の役割分担・連携のあり方を明確にするとともに、関係者で構成される調布市公共交通活性化協議会やその作業部会において、本計画の進捗状況を確認します。

交通施策の検討や実施の際は、自治会・市民活動団体や民間企業等を含めた市民の理解、参加、協力が不可欠です。交通施策の検討状況や計画の進捗状況などの情報を公開し、様々な意見を収集しながら、計画を推進していきます。

また、交通施策の実施段階においては、広く市民に周知しながら、市民の協力や自発的な取組の促進・支援を図ります。

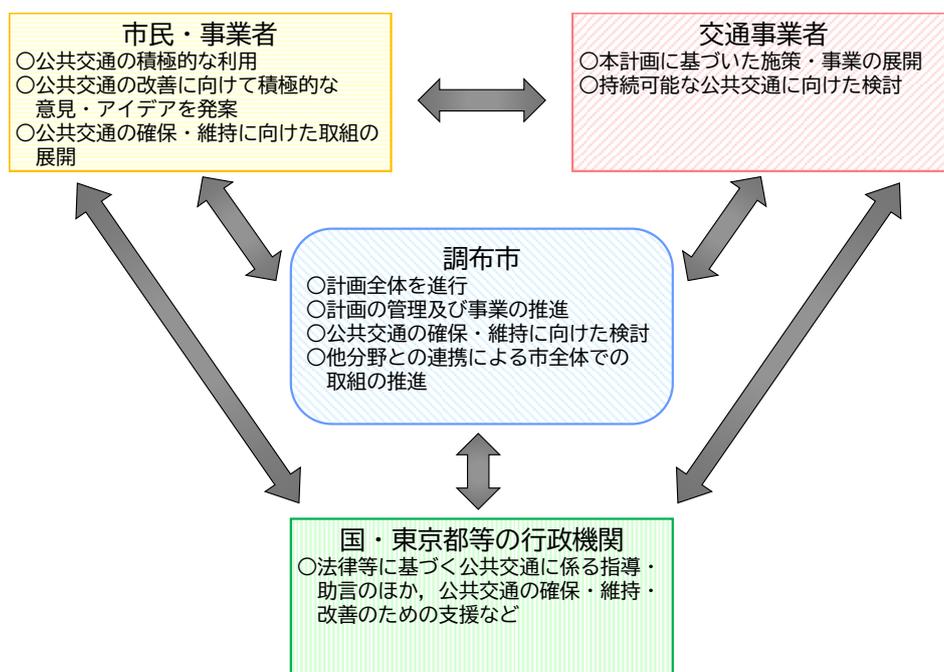


図 本計画の関係者の役割分担

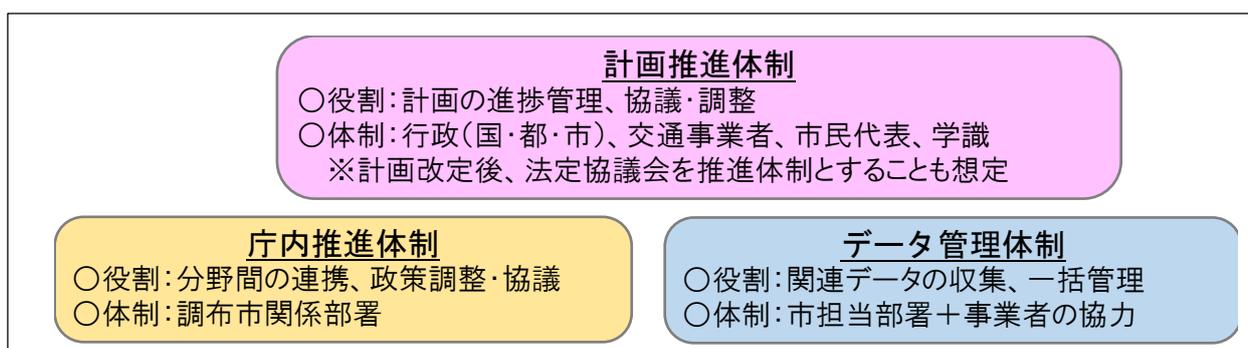


図 進捗管理に関する体制のイメージ

## 資料編

## 第1節 市民等のニーズ

計画の改定に当たり、公共交通に対する市民や来訪者のニーズ，課題と感じている事項を把握するため、アンケート調査を実施しました。アンケート調査により把握した事項を整理します。

## 1.1 アンケート調査の概要

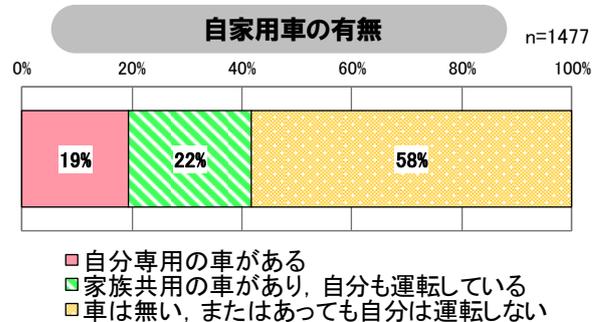
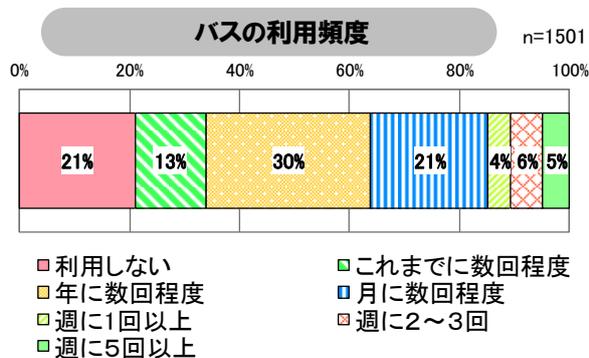
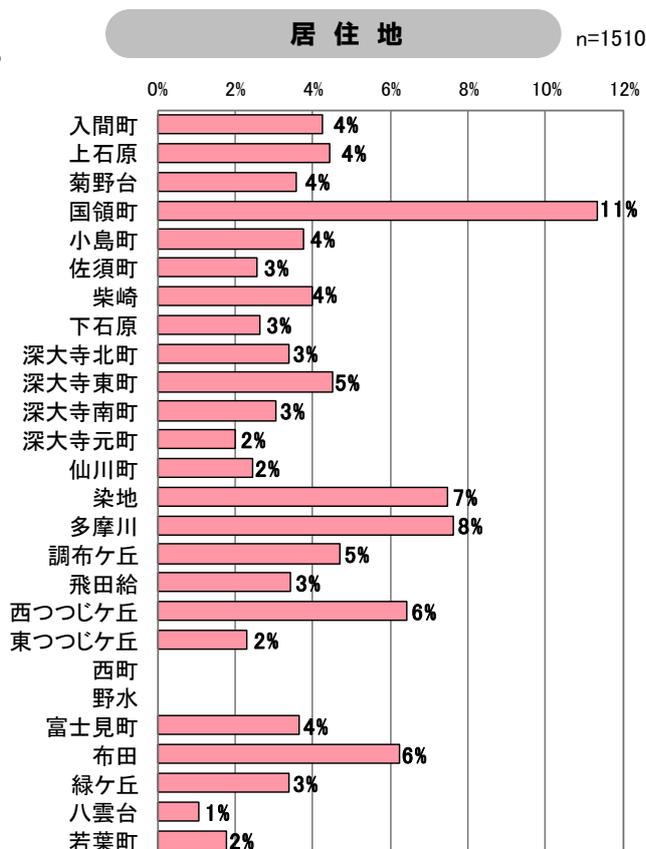
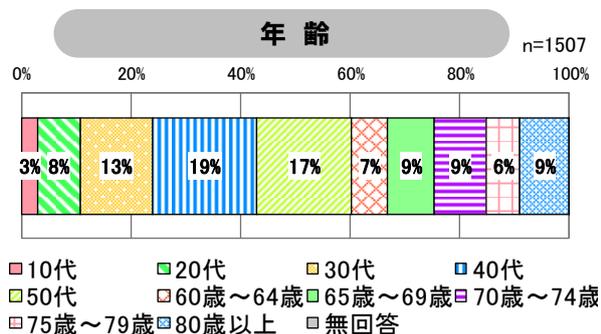
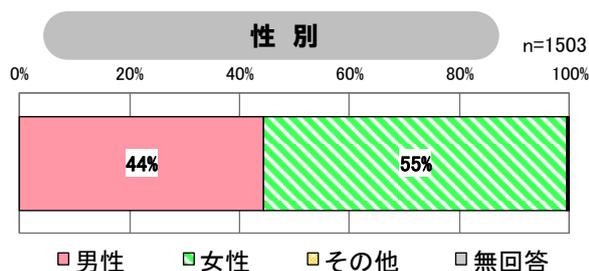
以下のアンケート調査を実施しました。

	市民	来訪者	特定世代 (子育て・高齢者)	障害者
対象	16歳以上の市内在住者 ・対象者は無作為抽出 ・同一世帯1票を抽出	一都三県の在住者 ・WEB アンケートモニター ・公共交通で調布市に 訪したことがある方	関係施設の利用者等 ※新型コロナウイルス感染拡大により、施設利用ができる代替方法にて実施	調布市バリアフリー基本構想策定に係る調査業務におけるアンケート調査結果から障害者の意見を整理
方法	郵送配布・郵送回収	WEB アンケート調査	市の窓口や関係施設への回収箱の設置，市ホームページを通じて募集	郵送配布・郵送回収 ※一部WEB アンケート・聞き取り調査も含む
回収票数	1,514/3,000 部	500 票	322/554 票	153/387 票
時期	令和3年3月26日～ 4月15日	令和3年4月23日～ 4月26日	令和3年5月10日～ 6月10日	令和2年12月7日～ 令和3年1月8日 ※Web アンケートは 令和3年1月20日まで 実施

## 1.2 市民アンケート調査

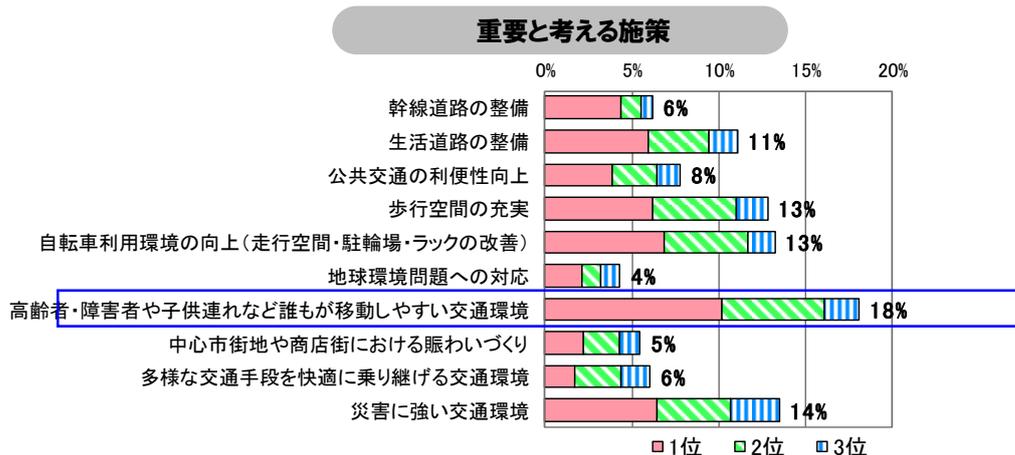
## (1) 回答者の属性

- 性別は「男性」44%、「女性」55%で、年齢は「40代」の19%が最も多く、次いで「50代」の17%です。どの年代からも回答をいただいています。
- 居住地では「国領町」の割合が高く、その他の地域も5%程度ずつの回答があります。
- 路線バス・ミニバスの利用頻度は「利用しない」が21%、「年に数回程度」まで合わせると60%以上となります。週に1回以上利用している方の割合は20%以下です。
- 車の利用状況は「車は無い、又はあっても利用しない」割合が58%です。

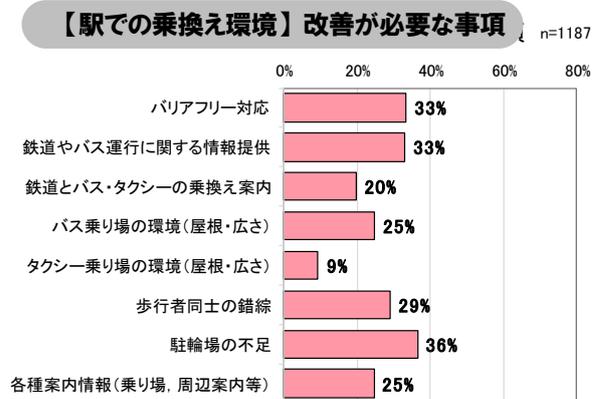
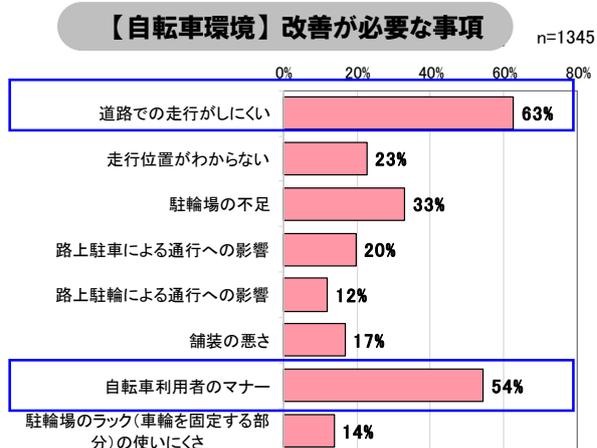
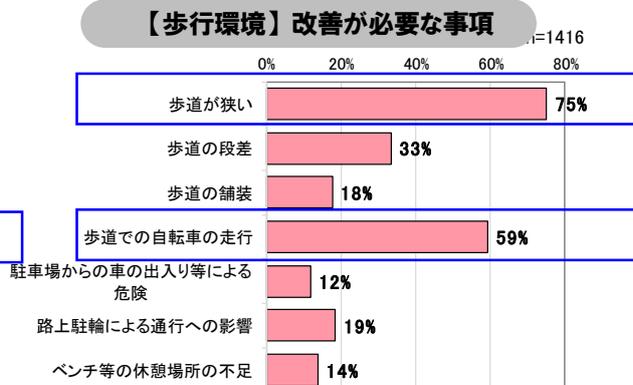
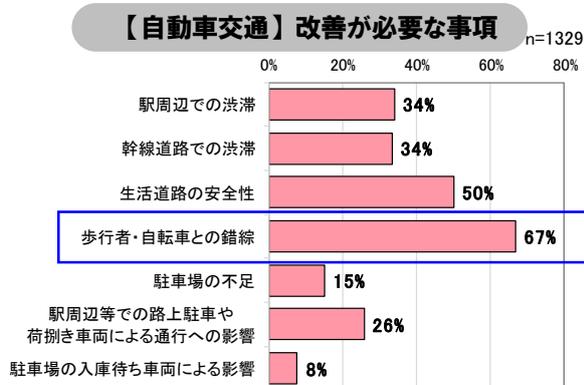


## (2) 交通政策に対する優先度

- 「高齢者・障害者や子ども連れなどだれもが移動しやすい交通環境」を多くが望んでいます。
- 鉄道駅等での施策と比較して、歩行環境及び自転車走行環境の確保が特に重要とされています。
- 自由意見については、歩道の改善や自転車走行環境の確保、自転車利用者のマナー改善等を求める意見が多くなっています。



※1位：3点 2位：2点 3位：1点と得点を付加・総得点数に対する割合

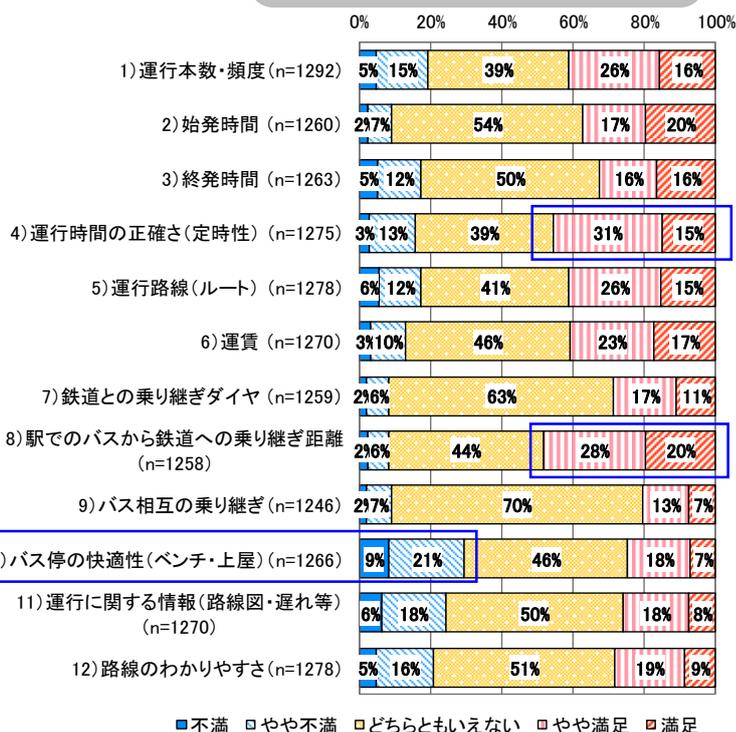


## (3) バス交通に関する意見

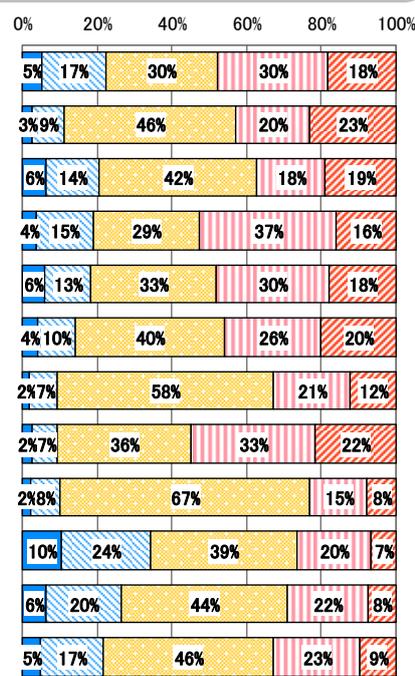
## 【路線バス】

- 路線バスの各運行仕様に対する満足度は、不満が高い事項は少なく、最も不満が高いのは「10) バス停の快適性 (ベンチ・上屋)」で30%です。乗継ぎの距離や定時性に対するは満足度が高くなっています。
- 年数回以上バスを利用している人のみで見ても、全体の傾向に大きな違いはなく、各項目の満足度・不満度は全体よりも高い傾向にあります。
- 地域ごとでの課題をみると、以下のような状況がみられます。
  - 仙川ゾーン：駅とバス停との距離に対する不満度が高い
  - 深大寺ゾーン：定時性に対する満足度が低い
  - 柴崎ゾーン：運行ルートに対する満足度が低い
- 自由意見では、中央線や小田急線など鉄道路線と接続をする南北方向の路線を要望する意見が多くなっています。その他、柴崎駅への路線の接続や仙川駅でのバス停と駅前広場との距離について改善を求める意見があります。

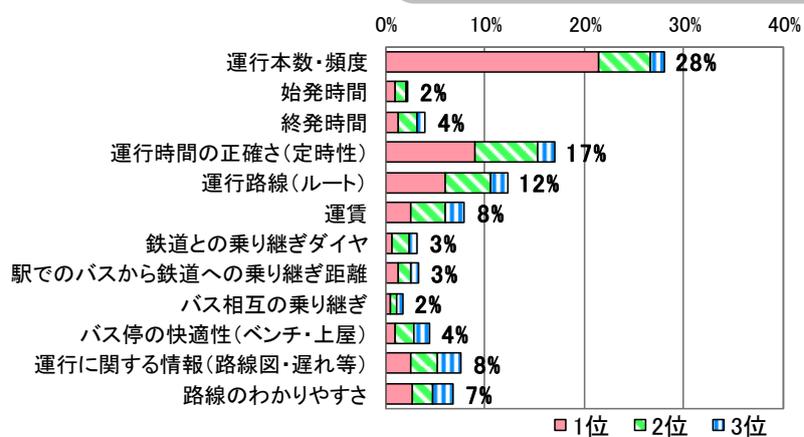
路線バス 満足度(全体)



路線バス 満足度(利用者のみ)



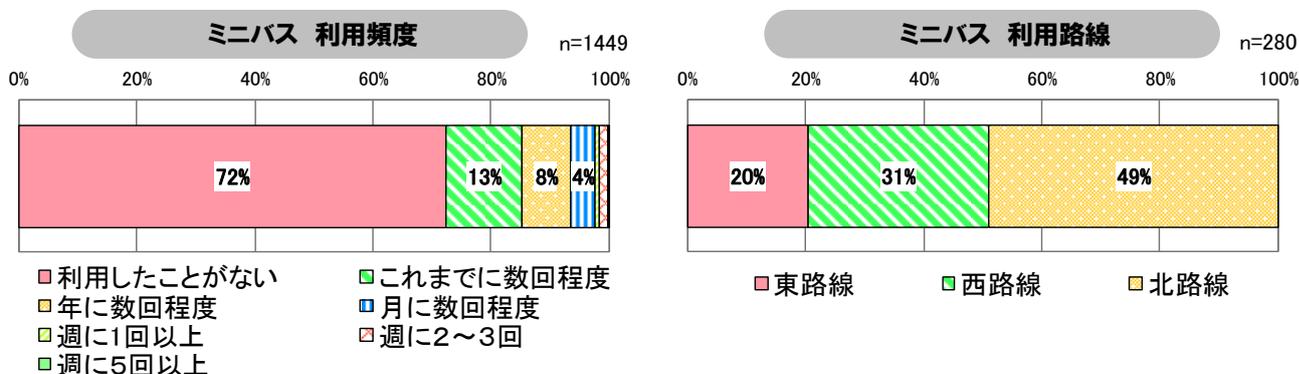
## 3-② 路線バス 路線バス 重要と思う事項



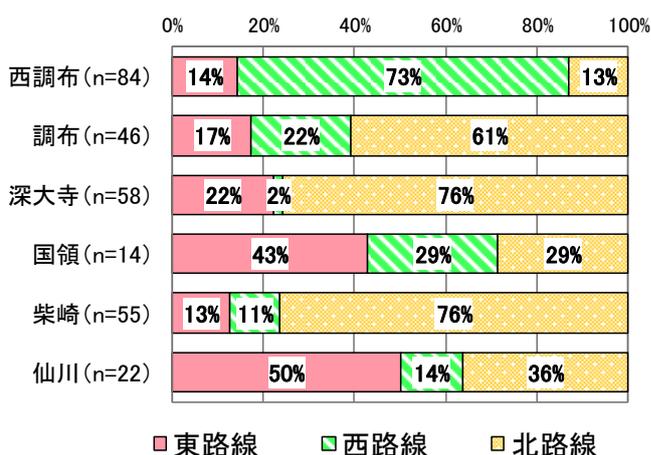
※1位：3点 2位：2点 3位：1点と得点を付加・総得点数に対する割合

【ミニバス】

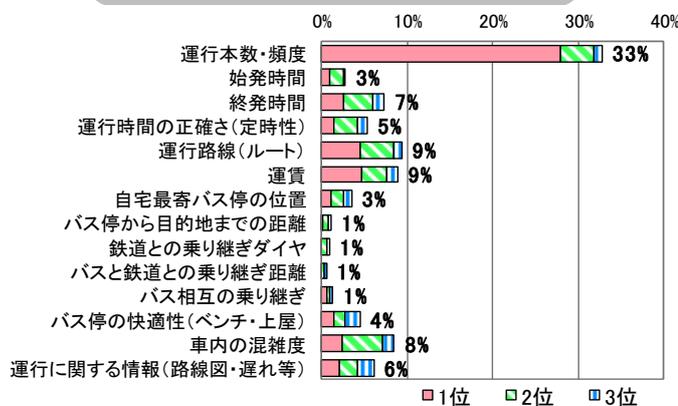
- ミニバスの利用頻度は「利用したことがない」が72%と最も多くなっています。
- 北路線の利用者が多く、北部地域の居住者以外も利用しています。
- 運行本数に対する重要度が最も高く他の項目と比較しても特に多くなっています。



【調布市ミニバス】③利用路線(居住地別)



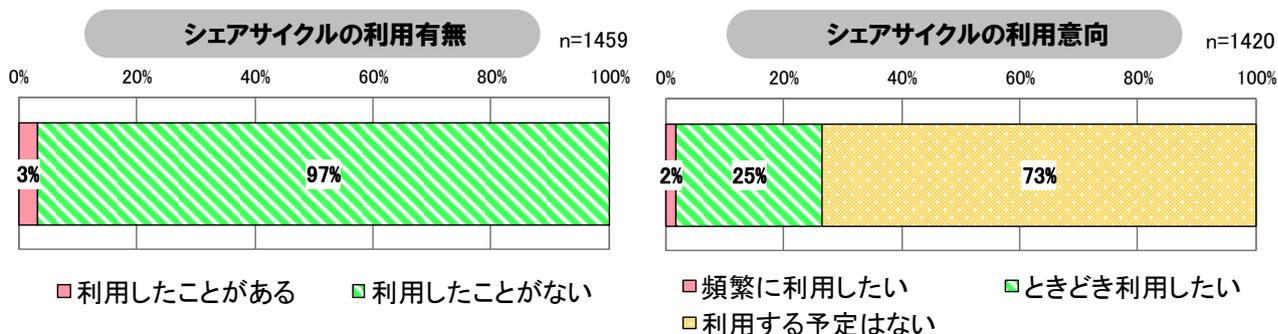
ミニバス 改善してほしい事項



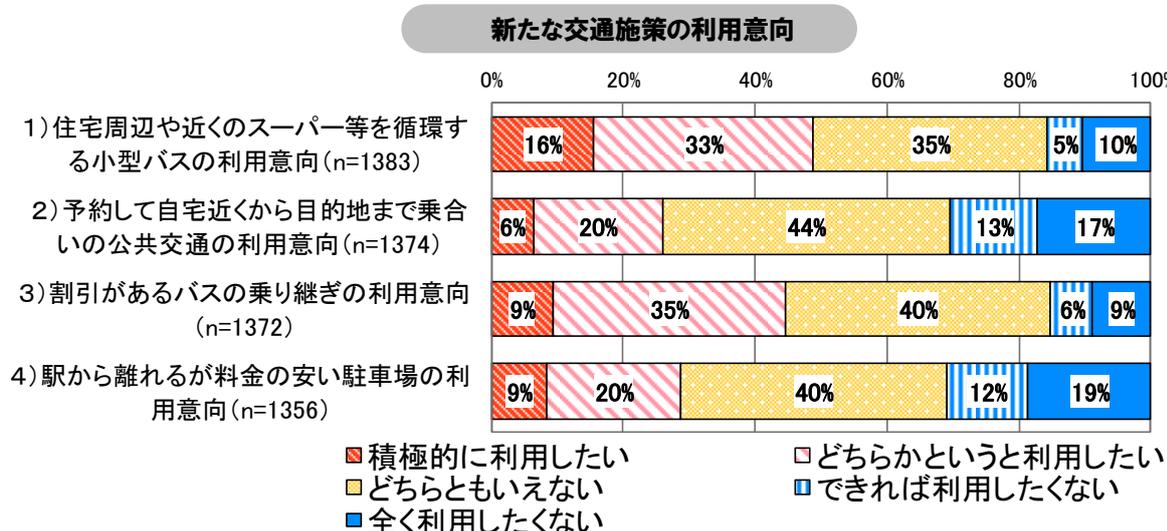
※1位：3点 2位：2点 3位：1点と得点を付加・総得点数に対する割合

## (4) 新たな施策について

- シェアサイクルを利用したことがある割合は少なく、利用者の目的は自宅から目的地までの移動が多くなっています。
- 今後の利用意向は、「ときどき利用したい」方を合わせて30%弱です。



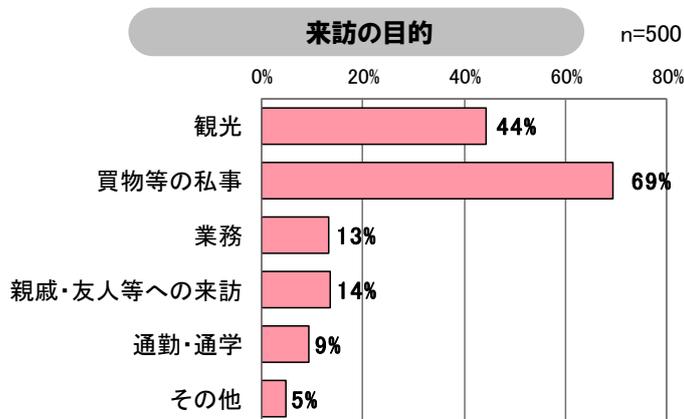
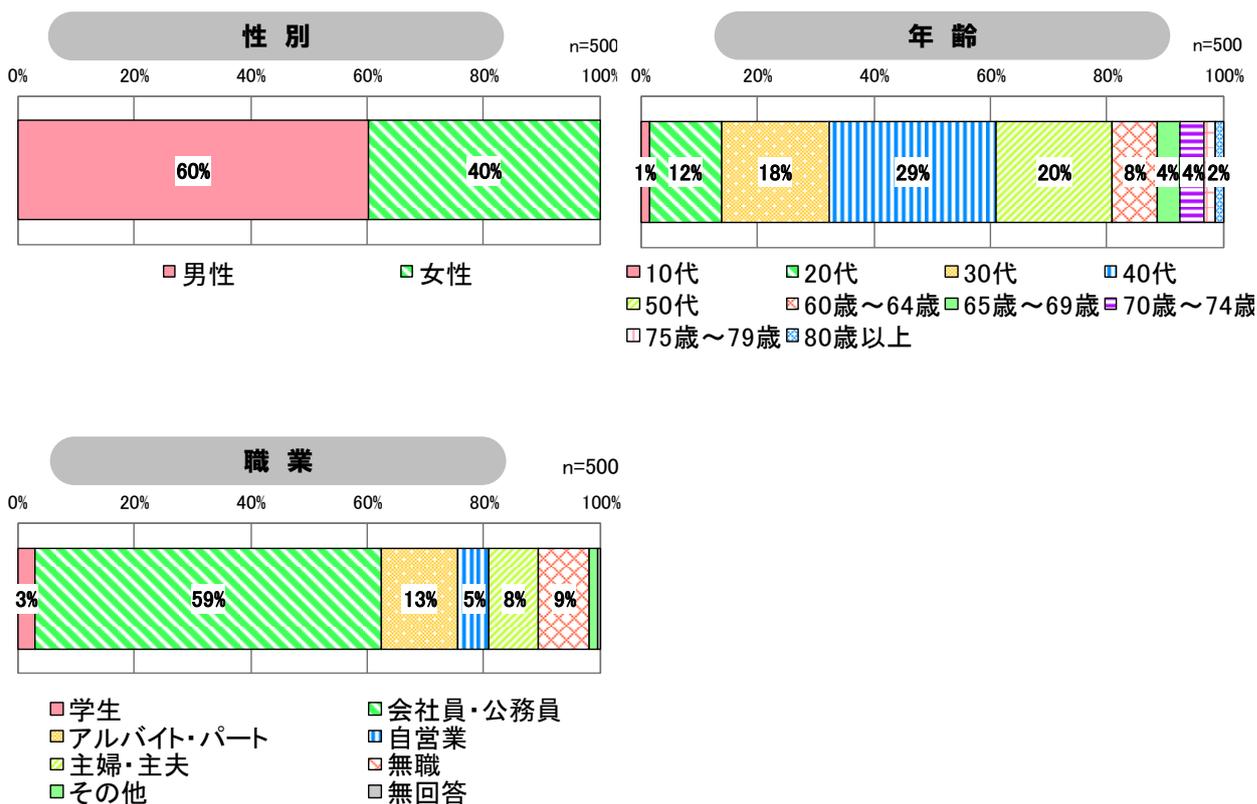
- 新たな施策の利用意向では、1) 住宅周辺や近くのスーパー等を循環する小型バスの利用意向、3) 割引のあるバスの乗り継ぎ利用意向が高くなっています。
- 地域別に見ると、深大寺周辺では4) 駅から離れるが料金の安い駐車場の利用意向が他の地域に比べて高くなっています。
- 年齢別に見ると、80歳以上では1) 住宅周辺や近くのスーパー等を循環する小型バスの、若い世代では4) 駅から離れるが料金の安い駐車場の利用意向が高くなっています。



### 1.3 来訪者アンケート調査

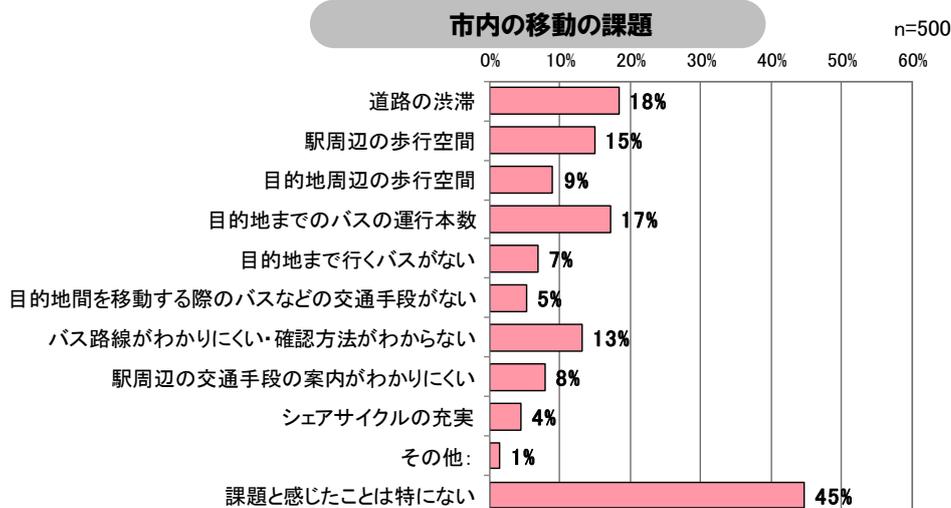
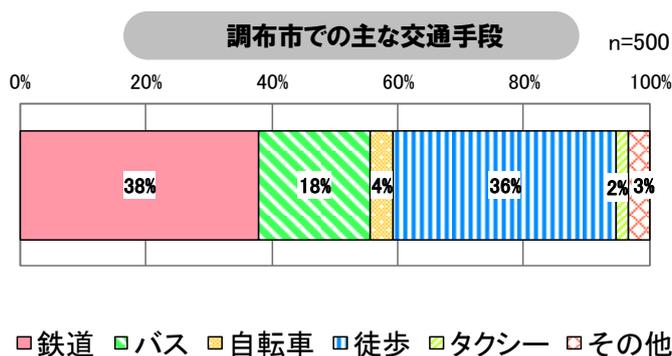
#### (1) 回答者の属性

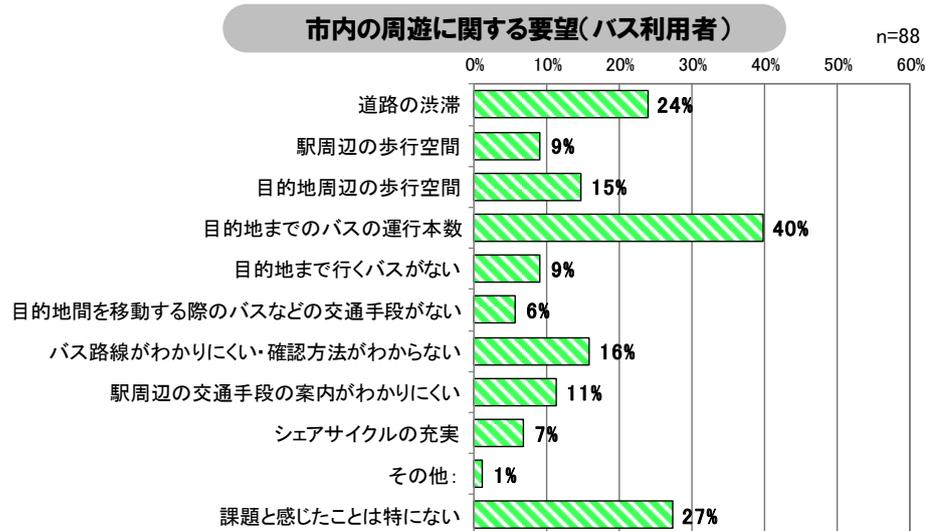
- 性別は「男性」60%、「女性」40%、年齢は「40代」の29%が最も多く、次いで、「50代」が20%です。どの年代からも回答をいただけています。
- 職業は「会社員」の割合が高く、その他の職業も5%~10%程度の回答があります。
- 来訪の目的は「買い物等の私事」の69%が最も多くなっています。



## (2) 調布市内での移動の課題

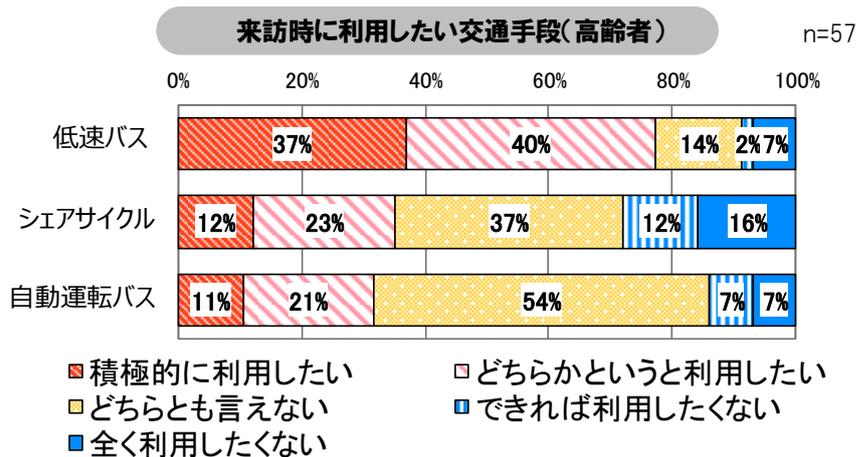
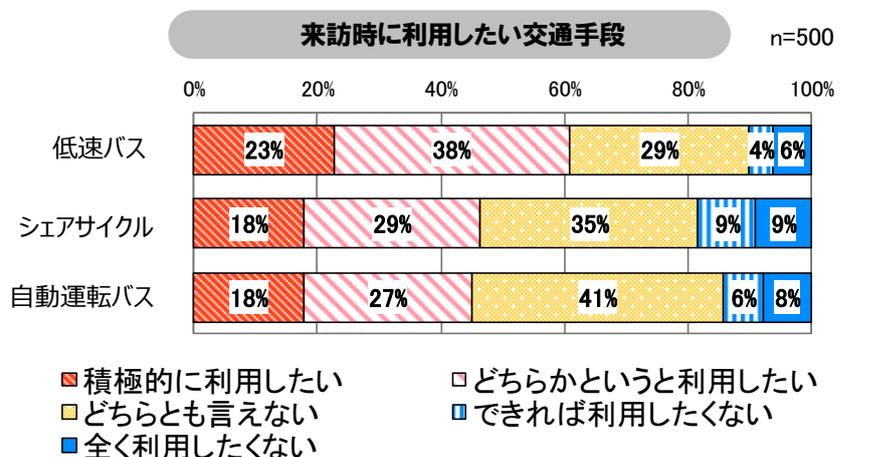
- 調布市までの交通手段は鉄道が多く、市内での移動手段は鉄道を除くと「徒歩」、「バス」の順となっています。
- 回答者全体では、移動時に「課題と感じたことは特にない」と回答した割合が半数程度を占め、「道路の渋滞」や「目的地までのバス運行本数」に対して20%弱が課題としています。
- 市内をバスで移動した方に限定してみると、「目的地までのバスの運行本数」との回答が40%、「道路の渋滞」と回答した割合が24%と高くなっています。





## (3) 新たな交通手段の利用意向

- シェアサイクル、自動運転バスに比べて低速バスを利用したい意向が高く、特に高齢者ではその割合が増加し、8割近くが利用したいと回答しています。



## 1.4 特定世代アンケート調査

子育て世代，高齢者世代を以下のとおり区分して集計しました。

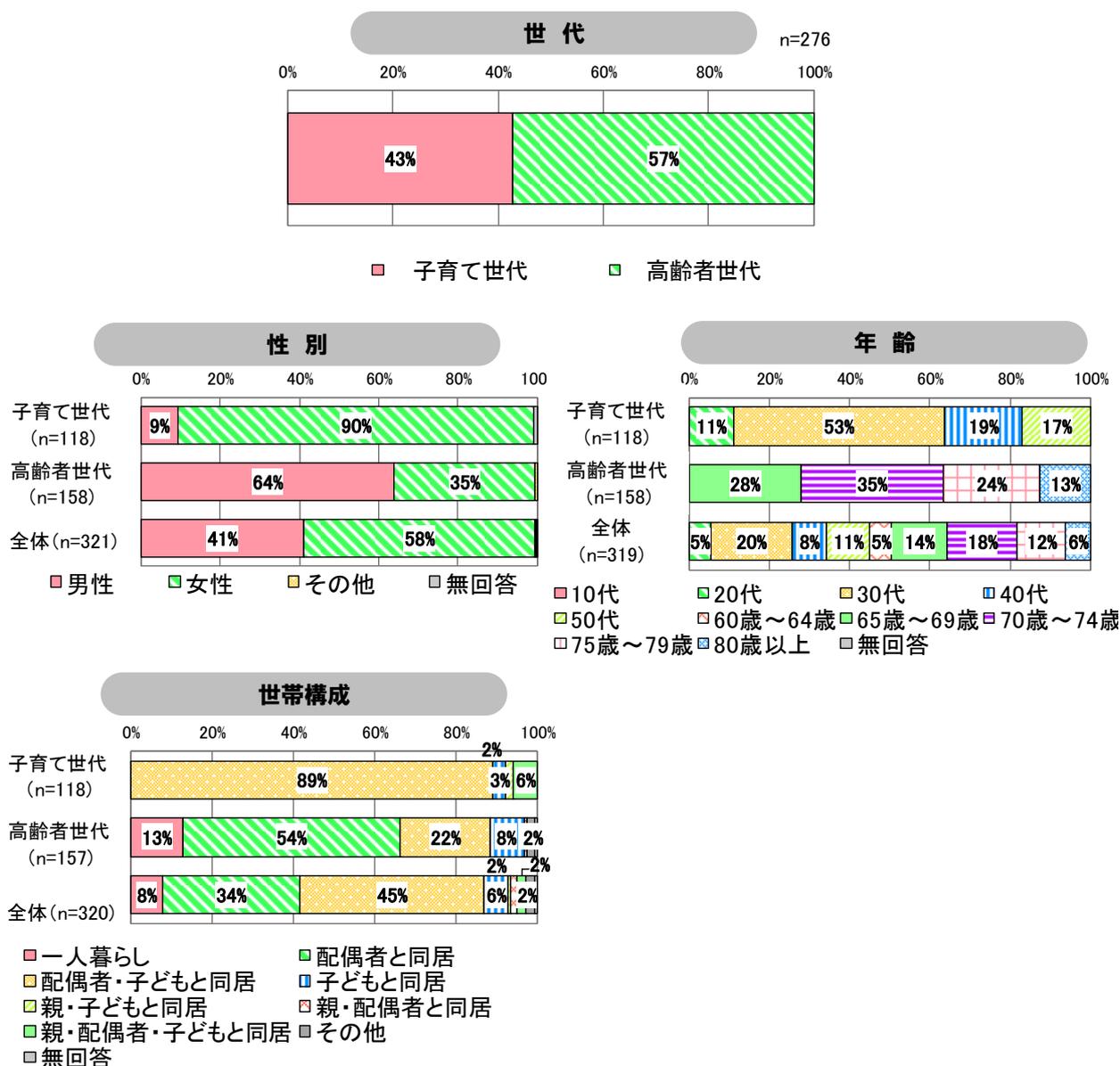
なお，該当しない方の回答結果は全体にのみ含まれています。

子育て世代：40代以下及び50代にて子どもと同居している方（回答数118票）

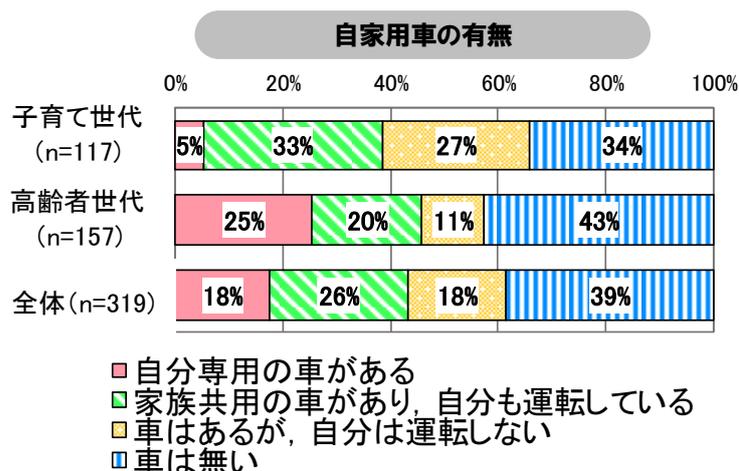
高齢者世代：65歳以上（回答数158票）

### (1) 回答者の属性

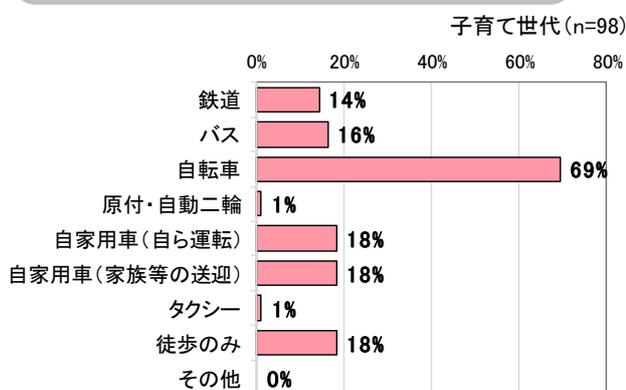
- 子育て世代，高齢者世代の回答者数はそれぞれ43%，57%です。性別は，子育て世代は女性が90%を占め，高齢者世代は男性が64%です。
- 子育て世代では「30代」が多く半数以上を占めています。高齢者世代では各年齢から回答を得ています。
- 世帯構成は，子育て世代では「配偶者・子どもと同居」が89%，高齢者世代では「配偶者と同居」が最も多く半数以上を占めています。



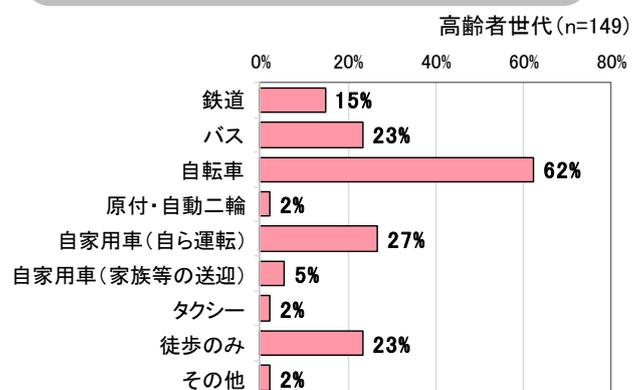
- 自家用車の有無は、子育て世代では「車は無い」割合が高く、保有していても「家族共用の車」の割合が高くなっています。一方で、高齢者世代でも「車は無い」が43%と最も多くなっていますが、子育て世代に比べて「自分専用の車」を保有している割合が高くなっています。
- 買い物や移動の主な交通手段で最も多いものは、子育て世代と高齢者世代ともに「自転車」が約60%です。その他手段をみると、子育て世代では「自家用車（家族等の送迎）」が高齢者世代に比べて多く、他方、高齢者世代では「自家用車（自ら運転）」の割合が多くなっています。



#### 買い物や移動の主な交通手段(子育て世代)

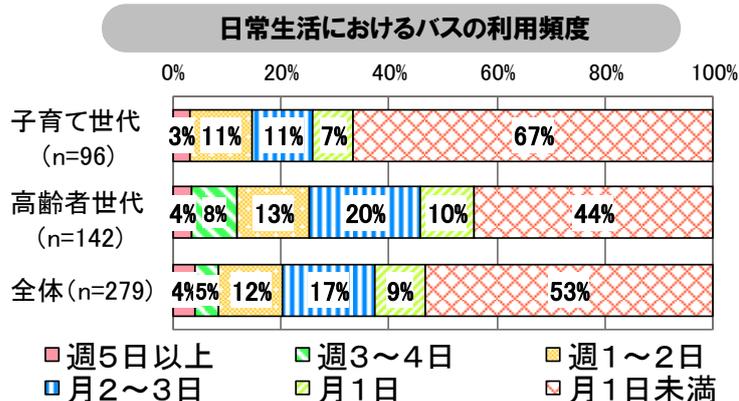


#### 買い物や移動の主な交通手段(高齢者世代)

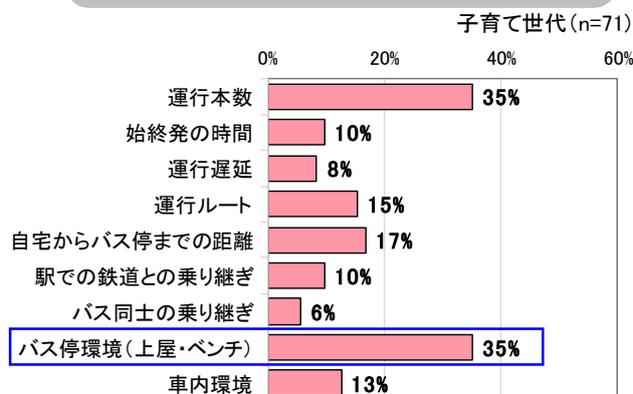


## (2) 公共交通に関する状況

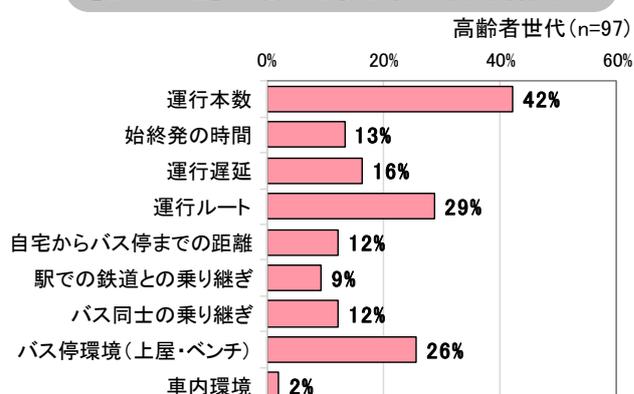
- バスの利用状況を見ると、市民アンケートの結果と比較して全体での利用割合が低く、特に子育て世代の回答者ではその傾向が大きくなっています。
- 公共交通環境に関する意見をみると、子育て世代、高齢者世代ともに、市民アンケートと比較してバス停環境（上屋・ベンチ）への要望割合が高い傾向にあります。



## 【公共交通】改善が必要な事項(子育て世代)

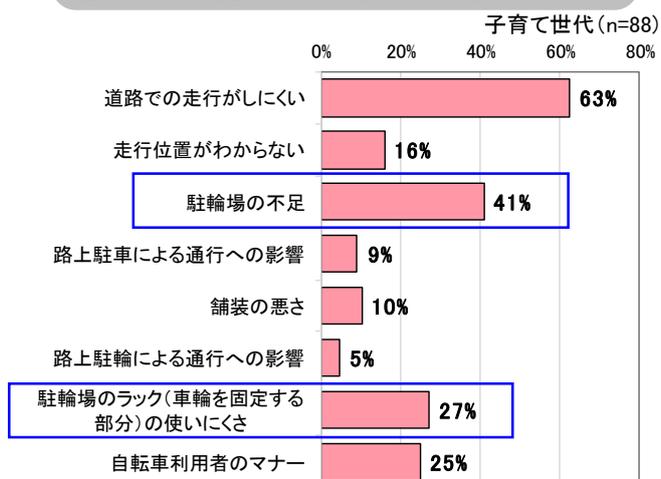


## 【公共交通】改善が必要な事項(高齢者世代)

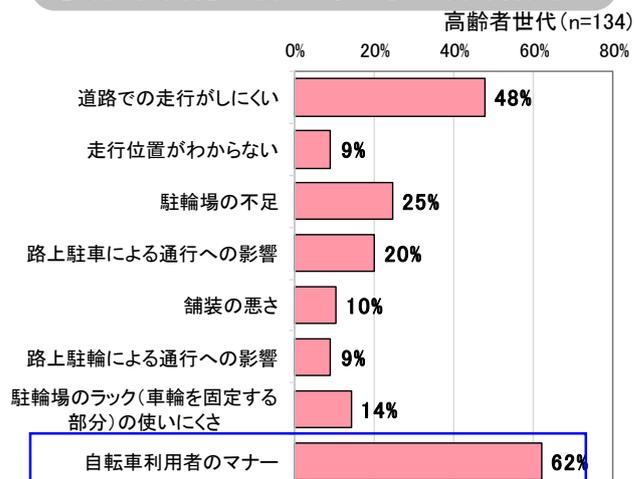


- 自転車環境で改善が必要と考える事項は、子育て世代と高齢者世代ともに「道路での走行がしにくい」の回答が多くなっています。
- 「自転車利用者のマナー」と回答した方は子育て世代では25%ですが、高齢者世代では62%と差がみられます。
- 子育て世代では高齢者世代や市民アンケートでの回答に比べて駐輪場の不足や駐輪場ラックの使いにくさに対する改善要望が高くなっています。

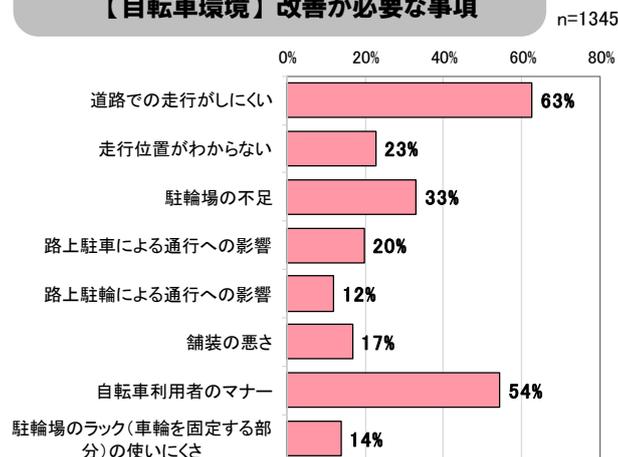
### 【自転車環境】改善が必要な事項(子育て世代)



### 【自転車環境】改善が必要な事項(高齢者世代)



### 参考:市民アンケート 【自転車環境】改善が必要な事項

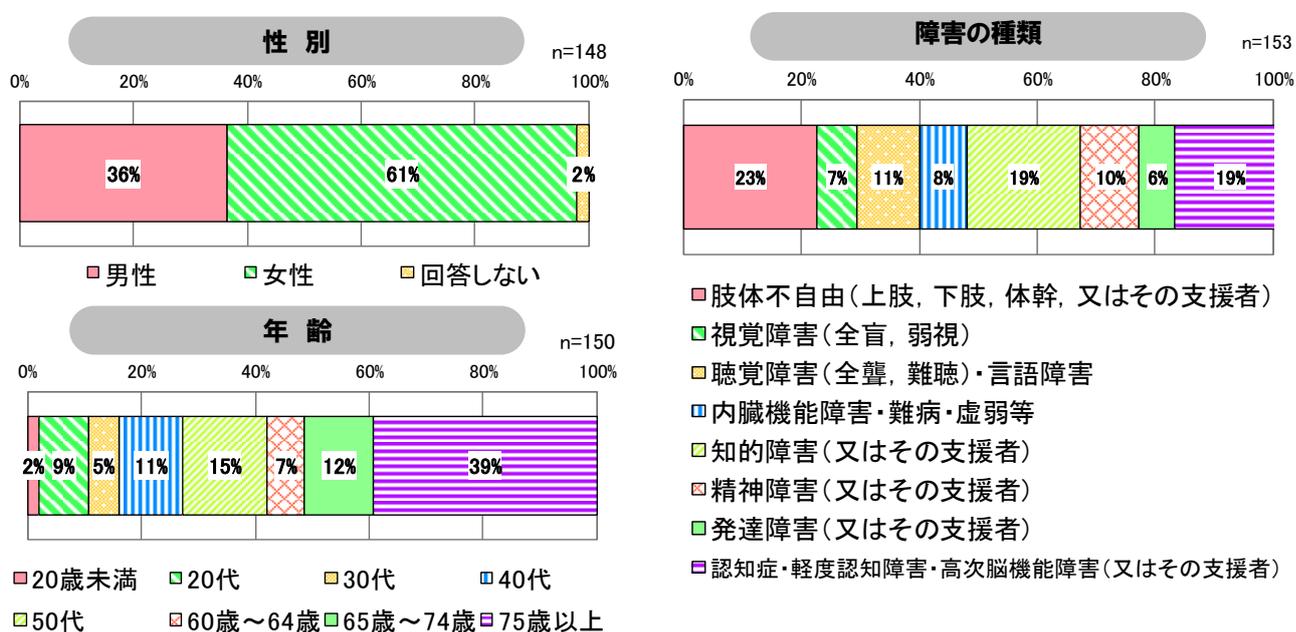


## 1.5 障害者アンケート調査

「調布市バリアフリー基本構想策定に係る調査業務」で実施したアンケート調査結果から障害者の意見を整理し把握しました。

### (1) 回答者の属性

- 性別は「男性」36%、「女性」61%、年齢は「75歳以上」が39%と最も多く、次いで「50代」が15%ですが、どの年代からも回答をいただけています。
- 障害の種類は「肢体不自由」が23%と最も多く、次いで、「知的障害」、「認知症・軽度認知障害・高次脳機能障害」が19%です。



## (2) 各項目での意見

- 以下のとおり意見をいただいています。

項目	ご意見
バス交通について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 直通運行の要望。（つつじヶ丘駅～吉祥寺）</li> <li>・ バス停の段差やガードレールの位置の見直し。スロープ位置の明示。</li> <li>・ 点字ブロックの不足。（調布駅）</li> <li>・ コミュニティバスは車両が小さく着席や移動が不便。</li> <li>・ コミュニティバスは振動が大きい。</li> </ul>
タクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリー対応車両の増加。</li> <li>・ 駅からタクシー乗り場までの距離が長い。</li> <li>・ 運賃の割引。</li> </ul>
駅前広場について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調布駅では歩行距離が長く歩きにくい。</li> <li>・ 自転車が走行しており歩きにくい。自転車の走行を禁止や区分してもらいたい。</li> <li>・ 木陰等が少ない。</li> </ul>
歩行環境について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩道の狭さや傾斜に対する意見。</li> <li>・ 無電柱化による歩道環境の改善。</li> <li>・ 点字ブロック等の不足。</li> <li>・ 舗装の波うちがあり移動しにくい。</li> </ul>
交差点等について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一部の信号において青点灯時間が短い。</li> </ul>

## 第2節 成果指標の算出の考え方

### 1 ミニバス運行距離当たりの利用者数

#### (1) 指標の算出方法

ア 計画策定時と比較して、運行ルートや運行時間帯、運行距離等の運行仕様が異なり、利用者数での比較が困難であるため、指標を見直し、ミニバス運行距離当たりの利用者数当たりの利用者数を指標とする。

イ ミニバスの利用者数を総運行距離（ルート距離×便数）で除して算出する。

#### (2) 目標値の設定方針

平成21年度のミニバス利用者（75万人）は、平成20年度（77万人）に比べて、約2万人（16,000人）減少しており、減少傾向にあるため、調布市基本計画H24目標値をもとに設定。

⇒目標値未達成のため変更なし

### 2 ミニバスの利用者数

#### (1) 指標の算出方法

#### (2) 目標値の設定方針

⇒

### 3 公共交通利用数

#### (1) 指標の算出方法

東京都市圏パーソントリップ調査結果から、調布市を発着するトリップのうち、代表交通手段が「鉄道」又は「バス」のもの合計をトリップエンド数で集計し算出する。

#### (2) 目標値の設定方針

計画策定時に実施した各種施策を実施した場合の将来推計より設定。

⇒目標値未達成のため変更なし

### 4 公共交通分担率

#### (1) 指標の算出方法

東京都市圏パーソントリップ調査結果から、調布市を発着するトリップのうち、代表交通手段が「鉄道」又は「バス」のもの割合をトリップエンド数で集計し算出する。

#### (2) 目標値の設定方針

ア 高齢社会の進行により主に通勤で公共交通を利用している生産人口の割合が低下することから、将来の分担率は低下が予測されるため、計画策定時の値から現状維持を目標に設定。

⇒目標値達成済のため変更

イ 計画改定時（R3）の時点で、計画策定時の目標値を達成している。

- ・ 引き続き高齢社会の進行により主に通勤で公共交通を利用している生産人口の割合が低下するため、将来の分担率は低下が予測されるため、計画改定時の値から現状維持を目標

標に再設定。

## 5 公共交通に対する満足度

### (1) 指標の算出方法

調布市民意識調査結果より、公共交通機関の利用しやすさに対する設問において、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と思う人の割合を集計し算出する。

### (2) 目標値の設定方針

ア 高齢社会の進行により、高齢者は非高齢者に比べバスの利用割合が高いことから、公共交通の利用対象が鉄道からバスへと移行する可能性が高い。

イ 鉄道に比べバスの満足度は低い傾向にあることから、全体の満足度も悪化が予測されるため、調布市基本構想 H24 の値を目標に設定。

⇒目標値未達成のため変更なし

## 6 バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業を基にした指標

### (1) 指標の算出方法

バリアフリー特定事業計画における公共交通特定事業のバリアフリー化率

### (2) 目標値の設定方針

調布市バリアフリー特定事業計画の内容と合わせるため 100%に設定。

## 7 自動車分担率（代表交通手段）

### (1) 指標の算出方法

東京都市圏パーソントリップ調査結果より、調布市を発着するトリップのうち代表交通手段が「自転車」のものの合計をトリップエンド数で集計し算出する。

### (2) 目標値の設定方針

高齢社会の進行により私事目的移動割合が増加すると想定され、私事目的移動は通勤目的移動に比べ自動車分担率が高いため、将来の自動車分担率が増加すると想定される。ため、計画策定時の値から現状維持を目標に設定。

⇒目標値達成済のため変更

- ・ 計画改定時（H30）の時点で、計画策定時の目標値を達成している。
- ・ 高齢社会の進行により私事目的移動割合が増加すると想定され、私事目的移動は通勤目的移動に比べ自動車分担率が高いため、将来の自動車分担率が増加すると想定される。
- ・ そのため、計画改定時の値から現状維持を目標に再設定。

## 8 運輸部門CO<sub>2</sub>排出量

### (1) 指標の算出方法

ア 計画策定時の調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）が、令和2年度に改訂されたため、改定後の計画における基準値、基準年で評価する。

イ 調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）で示されている年度別CO<sub>2</sub>排出量の運輸部門の値を集計し算出する。

- (2) 目標値の設定方針  
調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）の目標値に合わせて設定。  
⇒目標値未達成のため変更なし
- 9 自宅などから目的地まで円滑に移動ができる道路ネットワークが形成されていると感じている市民の割合
- (1) 指標の算出方法  
調布市民意識調査結果から、自宅などから目的地まで円滑に移動ができる道路ネットワークが形成されていると感じているかという設問において、感じていると回答した人の割合を集計し算出する。
- (2) 目標値の設定方針  
調布市基本計画 H24 目標値をもとに設定。  
⇒目標値未達成のため変更なし
- 10 バリアフリー特定事業計画における歩道のバリアフリー化率
- (1) 指標の算出方法  
ア 平成24年度に策定されたバリアフリー特定事業計画に定めるバリアフリー化の取組を基に評価する。  
イ バリアフリー特定事業計画における道路特定事業の整備計画延長のうち、整備完了延長を総計画延長で除して算出する。
- (2) 目標値の設定方針  
⇒新規設定  
調布市バリアフリー特定事業計画の内容と合わせるため100%に設定。
- 11 歩行者空間の満足度
- (1) 指標の算出方法  
調布市民意識調査結果から、普段利用する道路について通行しやすいと感じているかという設問において、徒歩の項目で「歩きやすい」又は「ある程度歩きやすい」と回答した人の割合を集計し算出する。
- (2) 目標値の設定方針  
計画策定時の値にて、中心市街地居住者が満足に変わった場合（国領1～5・8丁目、布田1～4丁目、小島町1～2丁目居住者の全てが満足に変わった場合）の値を設定。  
⇒目標値未達成のため変更なし
- 12 高齢者の外出率
- (1) 指標の算出方法  
東京都市圏パーソントリップ調査結果から、調布市に該当するゾーンにおける65歳以上の外出率（外出人口÷居住人口）を算出する。
- (2) 目標値の設定方針  
⇒新規設定

- ・ 東京都全体及び、調布市全体の外出率が低下しており、高齢者の外出率も低下が想定されるため、計画改定時の値から現状維持を目標に設定。

### 1.3 障害者の外出率

#### (1) 指標の算出方法

ア 東京都市圏パーソントリップ調査結果から、調布市に該当するゾーンにおける、外出に関する身体的な困難さが「多少困難はあるが、一人で外出できる」「一部で介助者が必要」「常に介助者が必要」「基本的に外出できない」のいずれかのもの外出率（外出人口÷居住人口）を算出する。

イ 東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）では、外出に関する身体的な困難さが集計項目としてないため、把握不可能

#### (2) 目標値の設定方針

⇒新規設定

- ・ 東京都全体及び、調布市全体の外出率が低下しており、高齢者の外出率も低下が想定されるため、計画改定時の値から現状維持を目標に設定。

表4 外出に関する身体的な困難さ
1. 困難ではない (保護者の同伴が必要な乳幼児を含む)
2. 多少困難はあるが、一人で外出できる (杖などの補助具があれば一人で外出できる方)
3. 一部で介助者が必要 (公共交通を利用する際など、必要な部分で介助があれば一人で外出できる方)
4. 常に介助者が必要 (介助者の同行が常にあれば外出できる方)
5. 基本的に外出できない (病気などにより寝たきりで外出できない方)

### 1.4 自転車走行空間の満足度

#### (1) 指標の算出方法

調布市民意識調査結果から、普段利用する道路について通行しやすいと感じているかという設問において、自転車の項目で「走りやすい」又は「ある程度走りやすい」と回答した人の割合を集計し算出する。

#### (2) 目標値の設定方針

計画策定時の値にて、想定している自転車走行空間ネットワーク周辺地域の住民が満足に変わった場合（接している地域の居住者が全て満足に変わった場合を想定）の値を設定。

⇒目標値未達成のため変更なし

### 1.5 自転車走行空間の整備延長

#### (1) 指標の算出方法

ア 計画策定時の整備計画が改定されたため、改定後の整備計画での成果で評価する。

イ 自転車走行空間の整備計画の内、整備完了延長を総計画延長で除して算出する。

#### (2) 目標値の設定方針

想定している自転車走行空間ネットワークのうち主に都市計画道路の完成区間や優先整備路線への設置を想定し設定（現況値は多摩川と野川沿い、武蔵境通りを計上。目標値には東八道路、調布3・4・10、11、17、18、25、28、30の主要区間を計上）

⇒目標値未達成のため変更なし

#### 1.6 適切な自転車等駐車場の整備済駅数

##### (1) 指標の算出方法

調布市自転車等対策実施計画改定版で設定された自転車等駐車場設置必要量を満たす自転車等駐車場が整備された駅数を集計し算出する。

##### (2) 目標値の設定方針

調布市自転車等対策実行計画改定版の計画台数を満たしている駅数を設定。

⇒目標値未達成のため変更なし

#### 1.7 普段最も利用する駅周辺の利便性が高いと感じている市民の割合

##### (1) 指標の算出方法

調布市民意識調査の設問「あなたはその駅の周辺は利便性が高いと思いますか。」において、「そう思う」又は「どちらかといえばそう思う」のポイントの合計値

##### (2) 目標値の設定方針

#### 1.8 中心地市街地がにぎわっていると感じている市民の割合

##### (1) 指標の算出方法

調布市民意識調査結果より、中心市街地（調布・布田・国領）の活気・にぎわいへの満足度を問う設問において、「満足している」又は「どちらかといえば満足している」と回答した人の割合を集計し算出する。

##### (2) 目標値の設定方針

近年は減少傾向（平成20年は55.9%）にあることから、調布市基本計画の平成24年の目標水準を維持で設定。

⇒目標値達成済のため変更

- ・ 計画改定時（令和3年）の時点で、計画策定時の目標値を達成している。
- ・ 計画策定時の現況値に対する計画策定時の目標値の伸び率は24.2%（A値）に設定されていた。
- ・ 計画改定にあたり、残りの計画期間を考慮し計画改定時の値からの伸び率をA値の2分の1と想定し、目標値を再設定。

#### 1.9 中心地市街地歩行者通行量

##### (1) 指標の算出方法

東京都市圏パーソントリップ調査結果から、調布市中心市街地に該当するゾーンにおけるトリップのうち、代表交通手段が「徒歩」のもの合計値をトリップエンド数で集計し算出する。

## (2) 目標値の設定方針

中心市街地活性化基本計画では活性化対策を実施しても減少すると予想しており、悪化が予想されるため現状維持を目標に設定。

⇒目標値達成済のため変更

- ・ 計画改定時（平成30年）の時点で、計画策定時の目標値を達成している。
- ・ そのため、計画改定時の値から現状維持を目標に再設定。