

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。

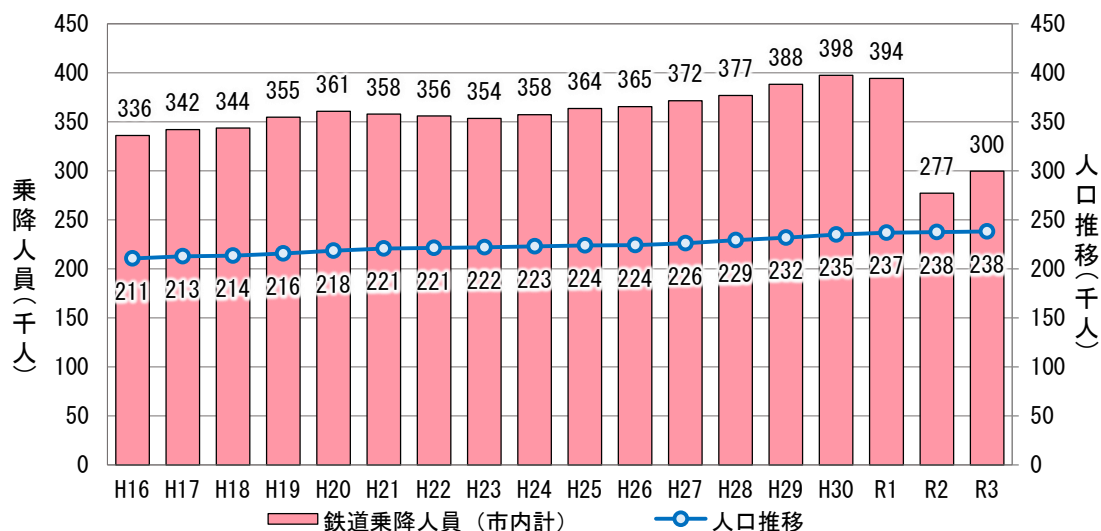


図 市内における鉄道乗降人員の推移

注) 調布市統計書(平成16~27年度), 京王電鉄ホームページ(平成28年度~令和3年度)及び調布市住民基本台帳(各年度)に基づき作成

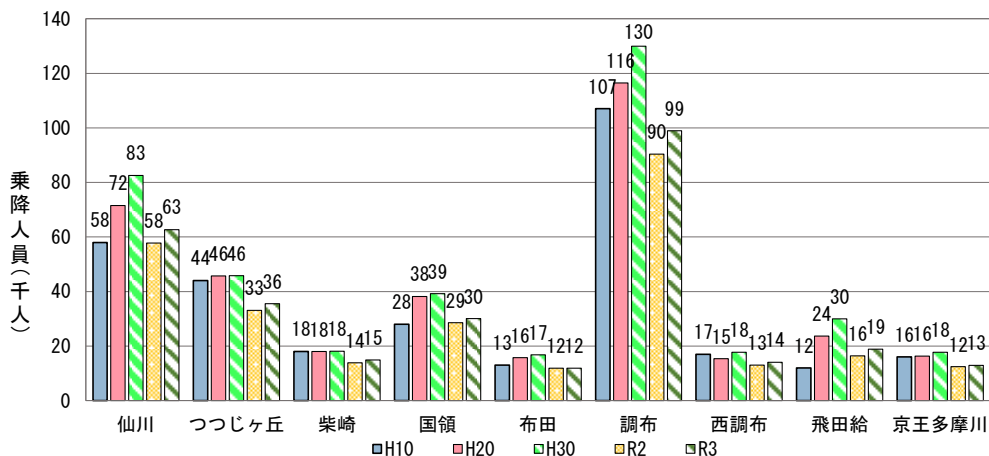


図 市内鉄道駅の乗降人員(駅別)

注) 調布市統計書(平成10・20年)及び京王電鉄ホームページ(平成30年, 令和2・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、狛江市等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、公共交通が利用しにくい地域への対応や高齢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。調布市内を運行するバスの利用者数は近年増加傾向でしたが、運転手不足や新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、一部の路線を減便しています。

公共交通ネットワークの維持のため、効率的で利便性の高いバスネットワークを構築するほか、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。

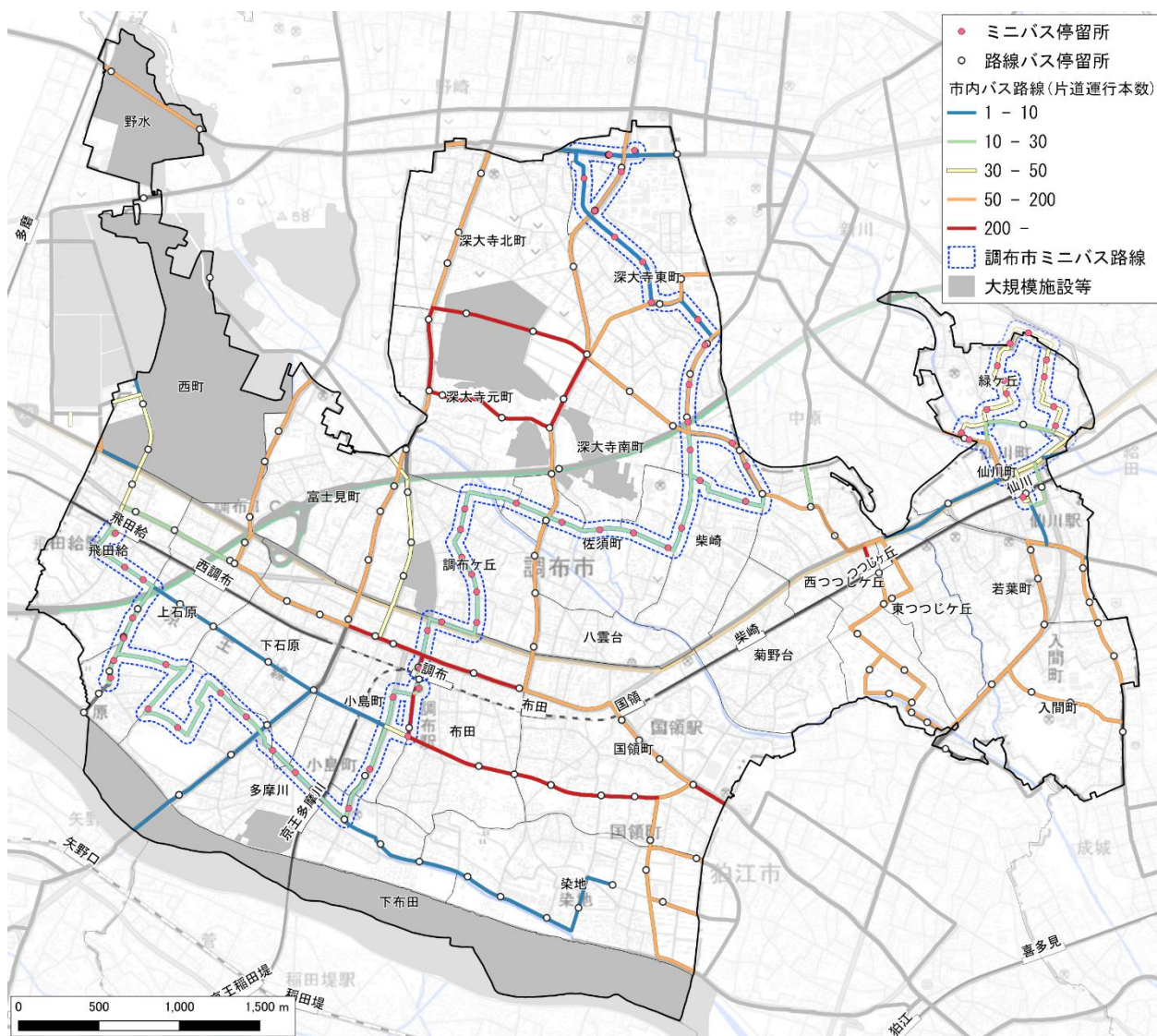


図 市内バス路線網

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

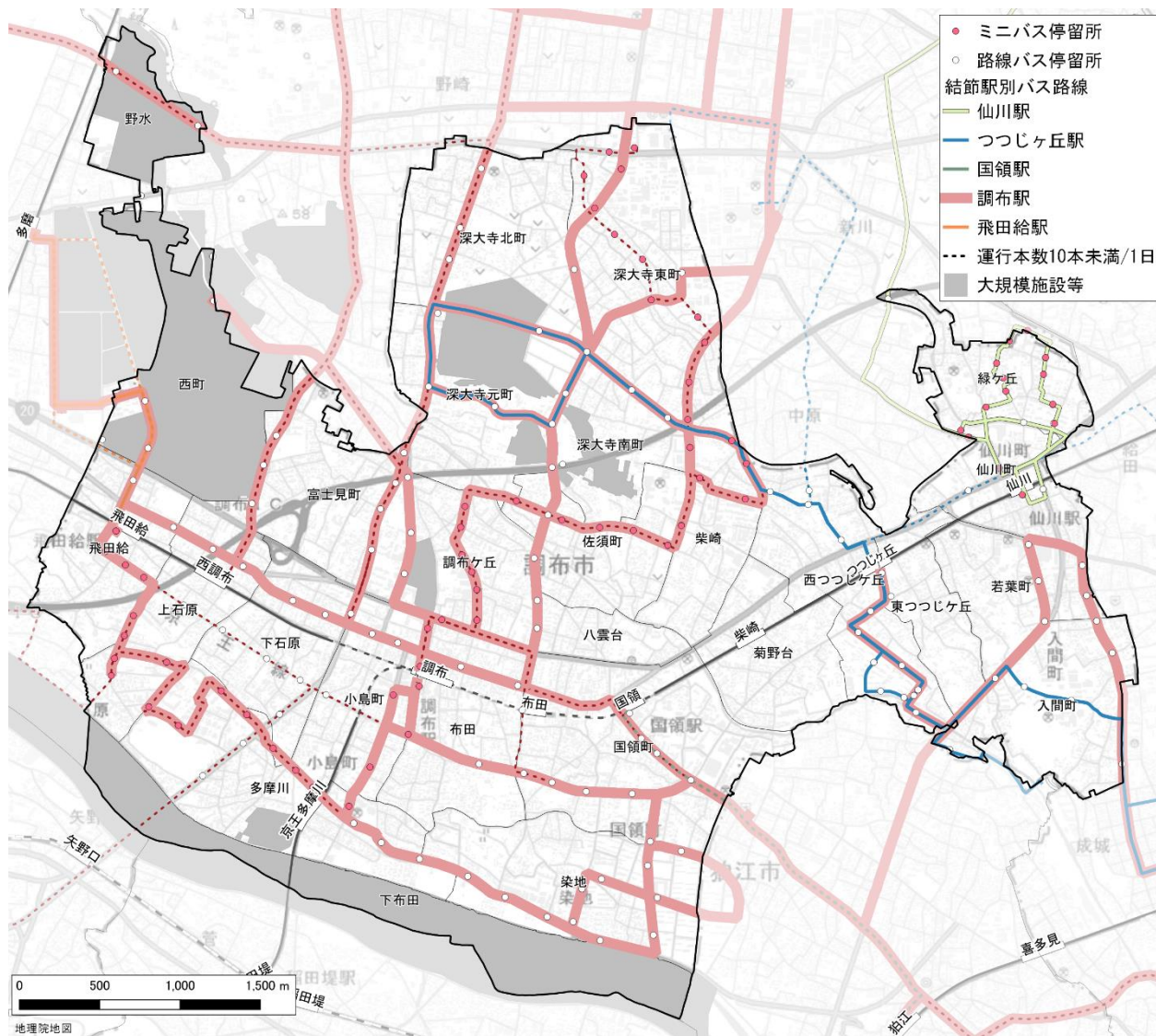


図 市内バス路線網（結節駅別）

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

(2) 調布市ミニバス

調布市ミニバスは、市内の鉄道やバスなどの公共交通が利用しにくい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年度以降、利用者数は90万人台で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和2年度は利用者数を大幅に減少し、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)

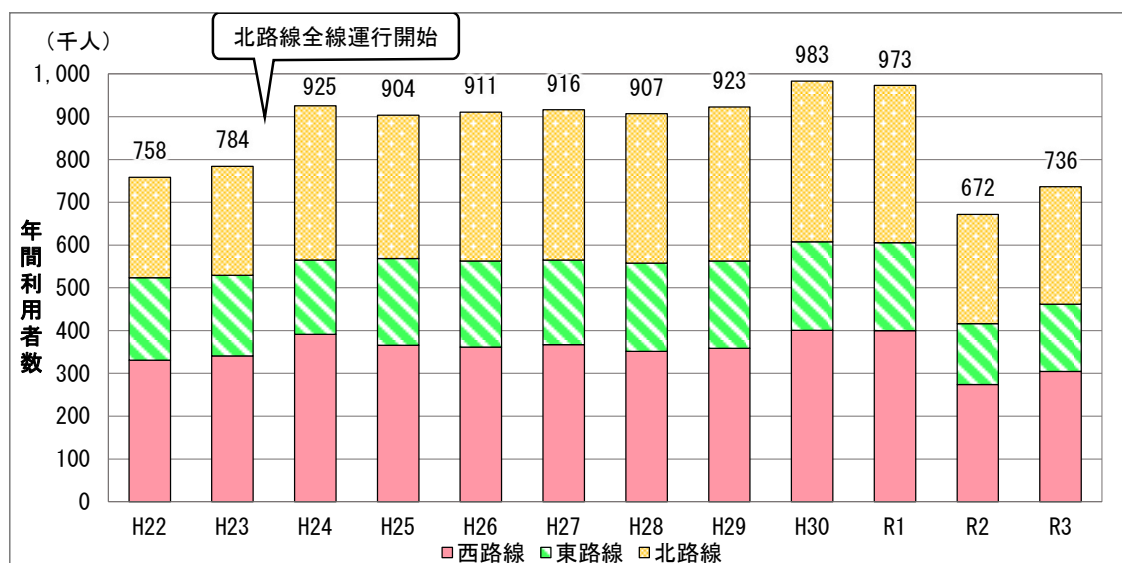


図 調布市ミニバス利用者数の推移

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) 広域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

市内の広域道路である甲州街道や武蔵境通り、鶴川街道がおおむ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。

広域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。

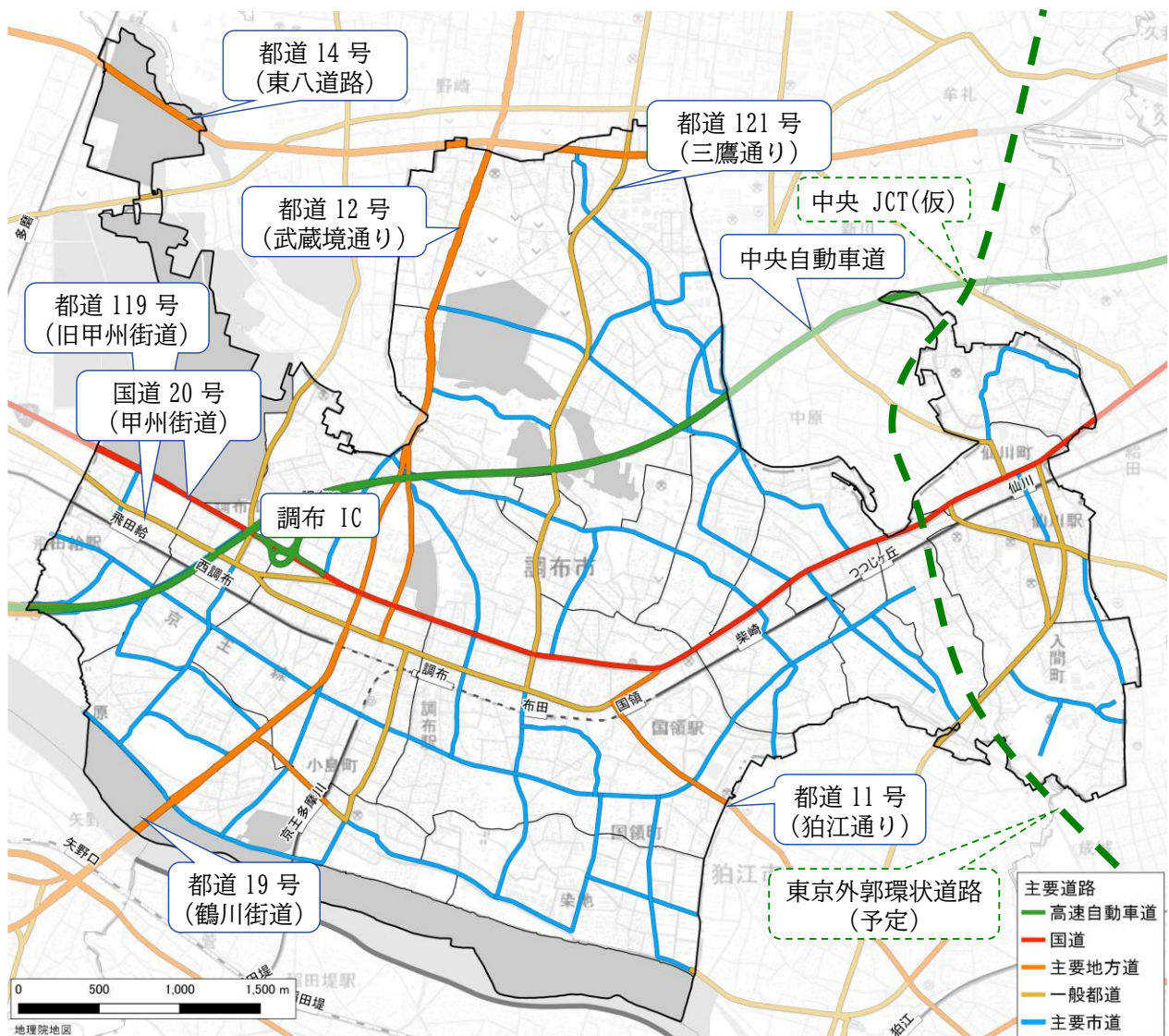


図 主要道路ネットワーク

注) 国土交通省国土数値情報、調布市資料を基に作成

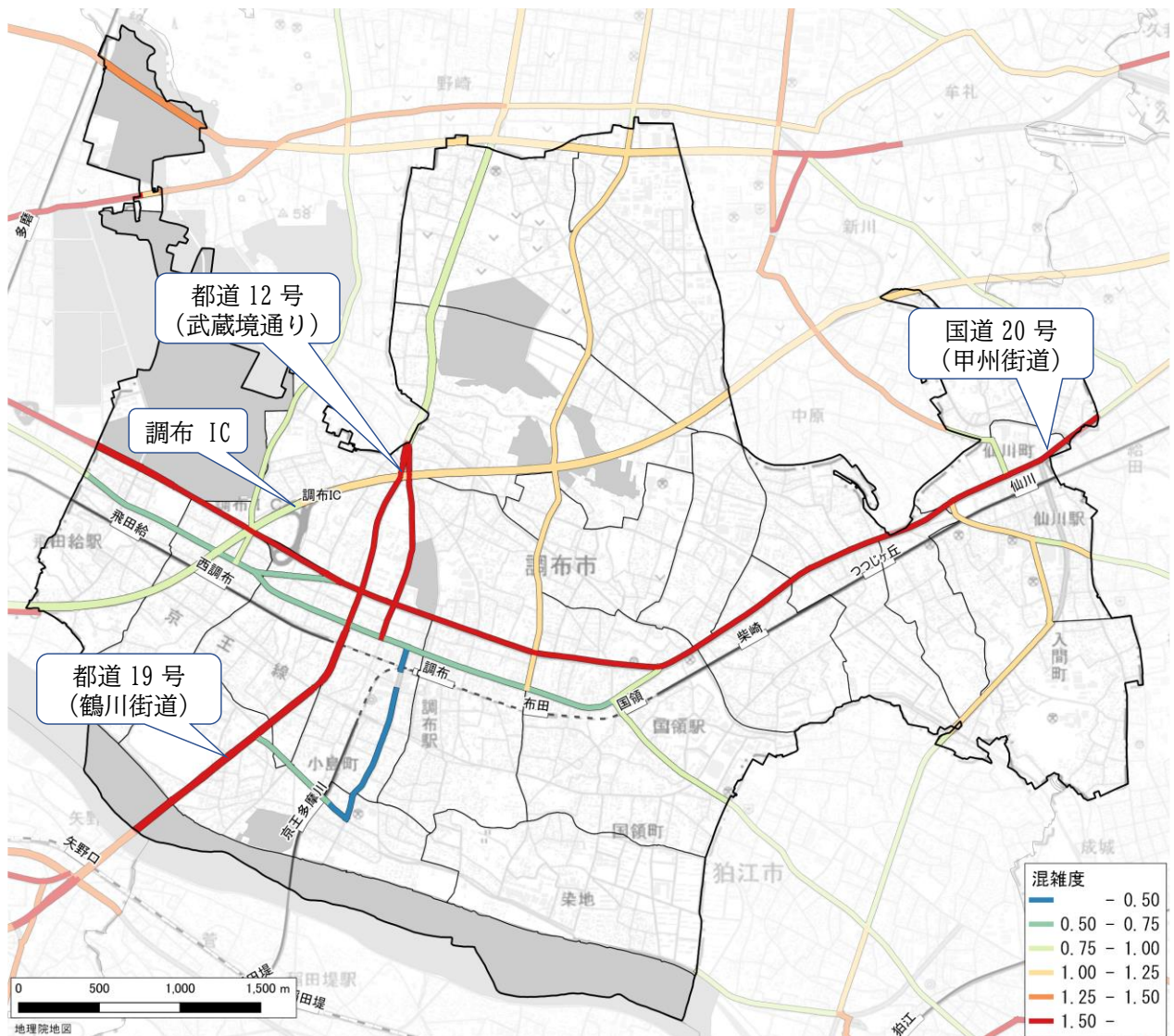


図 主要道路の混雑状況（混雑度）

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基に作成

(2) 都市計画道路等の整備状況

調布市道路網計画（平成28年3月策定）における優先整備路線は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。

調布市内の都市計画道路の整備率は、約53%（令和3年3月31日現在）であり、府中市を除く周辺市とおおむね同程度です。

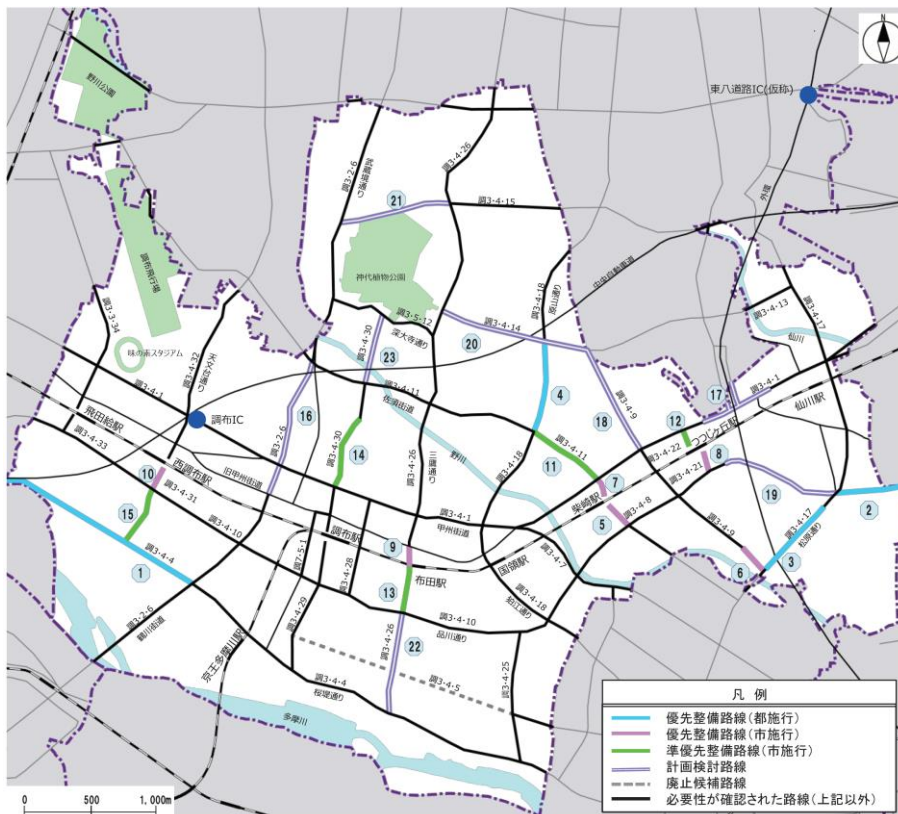


図 広域道路整備プログラム

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）

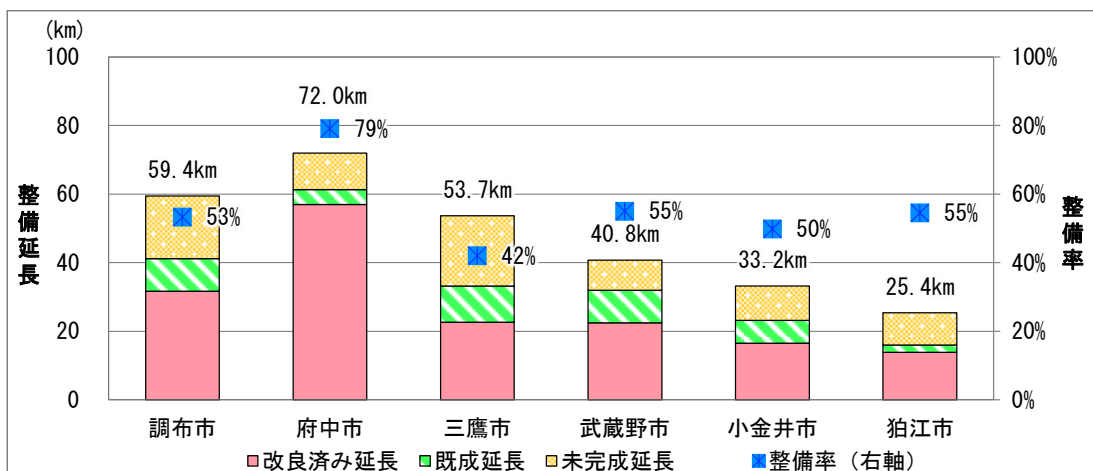


図 調布市と周辺市の都市計画道路整備率

注) 国土交通省令和3年都市計画現況調査を基に作成

(3) 自動車の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な路上駐車対策が必要

過去の調査によると、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、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、調布市自転車ネットワーク計画（平成30年11月）を策定しました。調布市道路網計画の進捗に併せて自転車ネットワーク路線の整備を進めています。

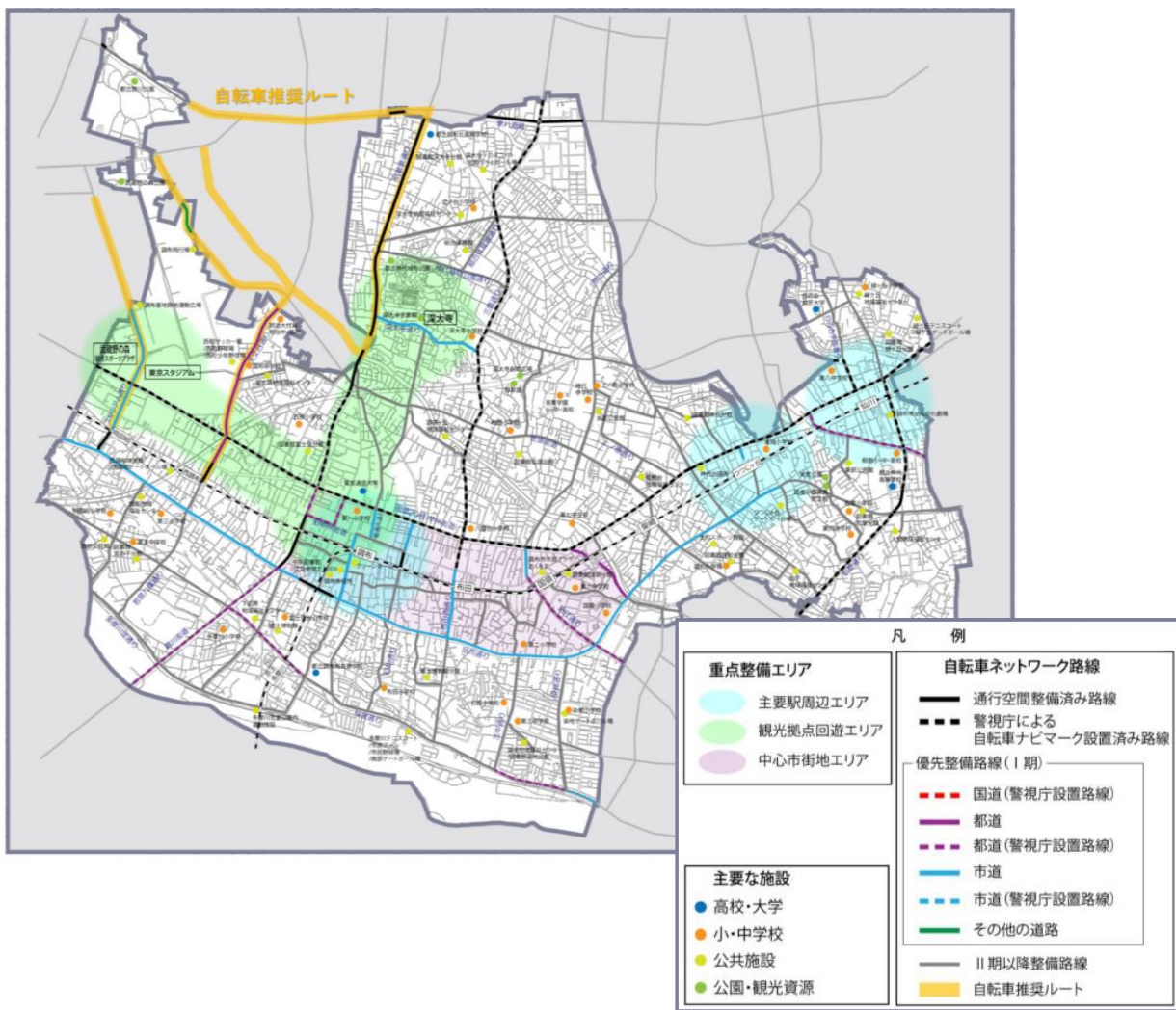


図 自転車ネットワーク路線整備状況

注) 調布市自転車ネットワーク計画及び調布市資料を基に作成

(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。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含めて86箇所です(令和4年10月末時点)。



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) 民間の自転車等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

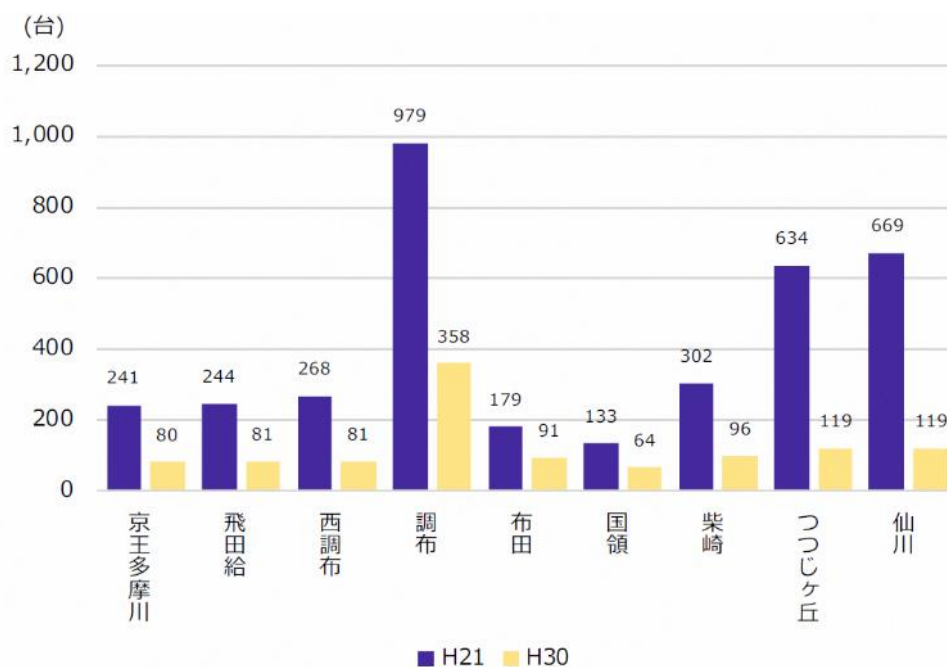


図 駅別の放置自転車等台数の推移 (ピーク時)

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。これに伴い、南北が分断されていたまちの一体化、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、広域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。

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³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、部門別の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。

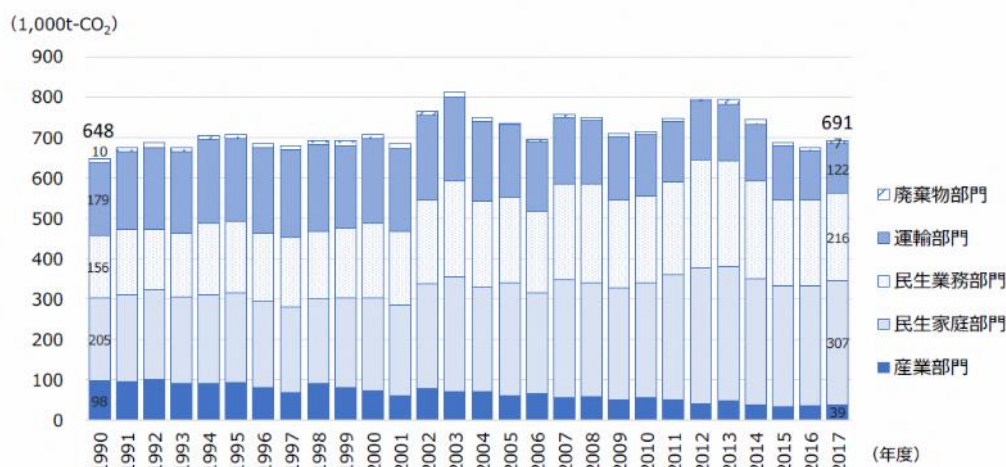


図 調布市における部門別二酸化炭素排出量の推移

出典) 調布市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)

³ 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）

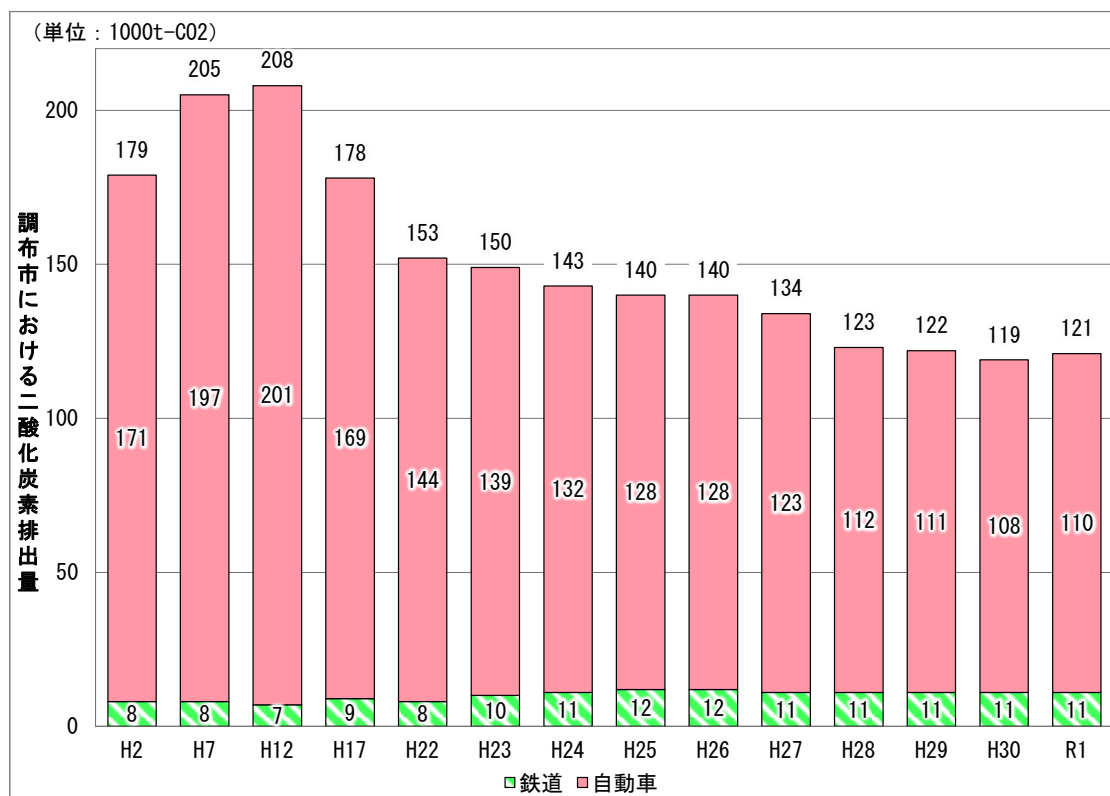


図 調布市における二酸化炭素排出量の推移（運輸部門）

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、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。

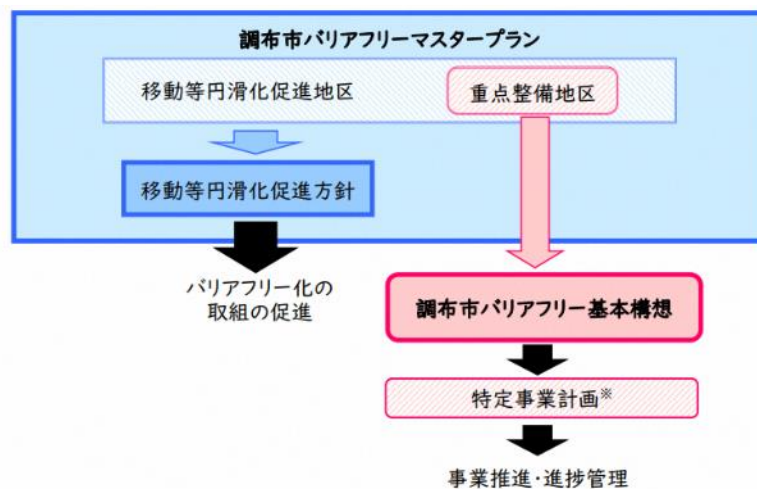


図 マスタープラン・基本構想の枠組み

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）

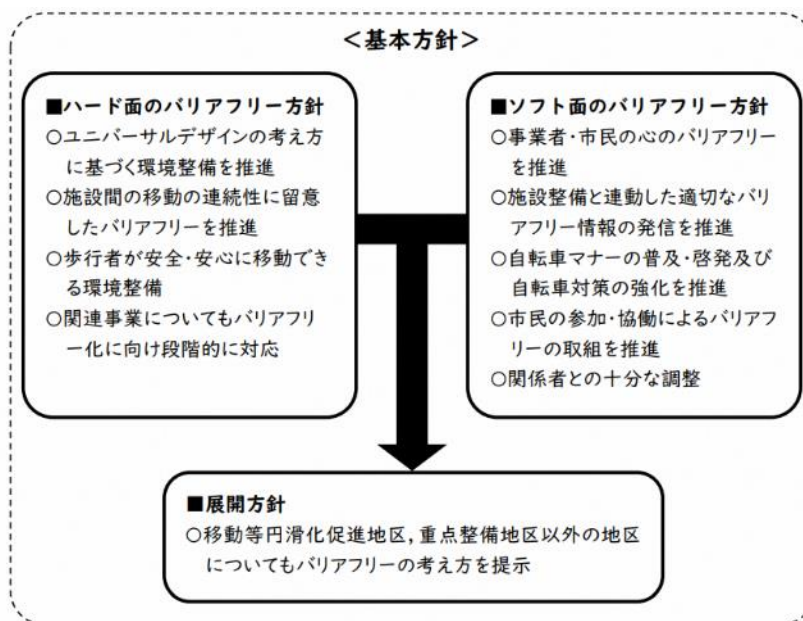


図 調布市バリアフリーマスタープランの基本方針

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

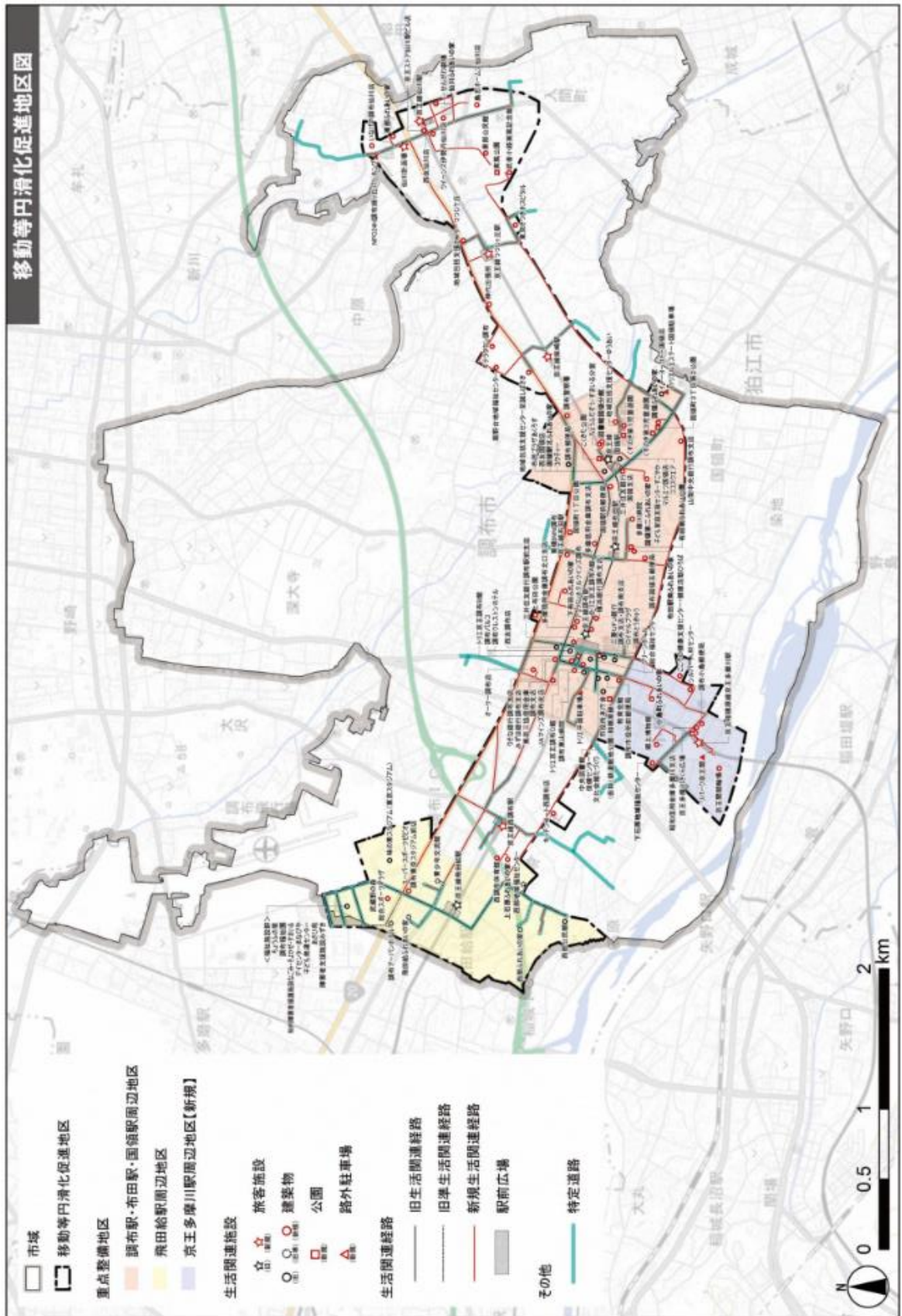


図 移動等円滑化促進地区図

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)