

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24万2千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10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。

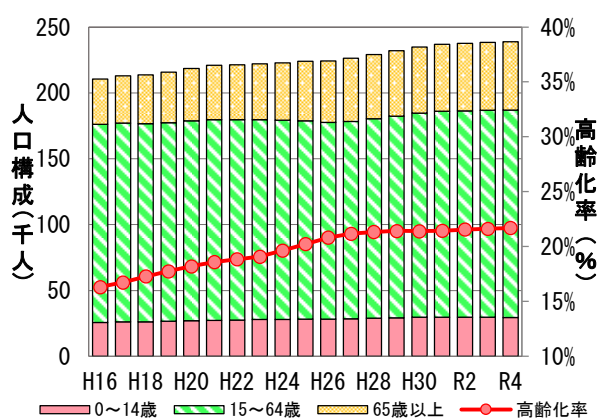


図 調布市における人口及び高齢化率の推移

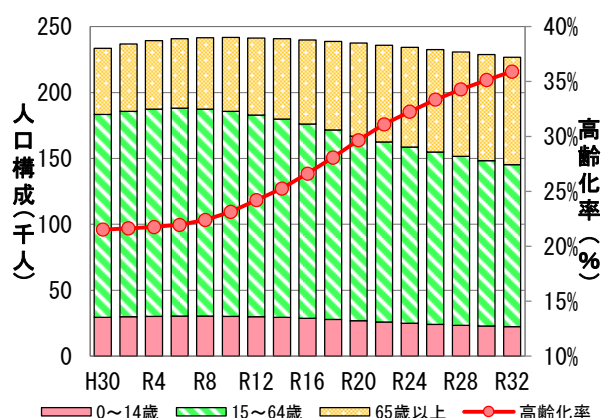


図 将来人口及び高齢化率 (調布市推計)

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。

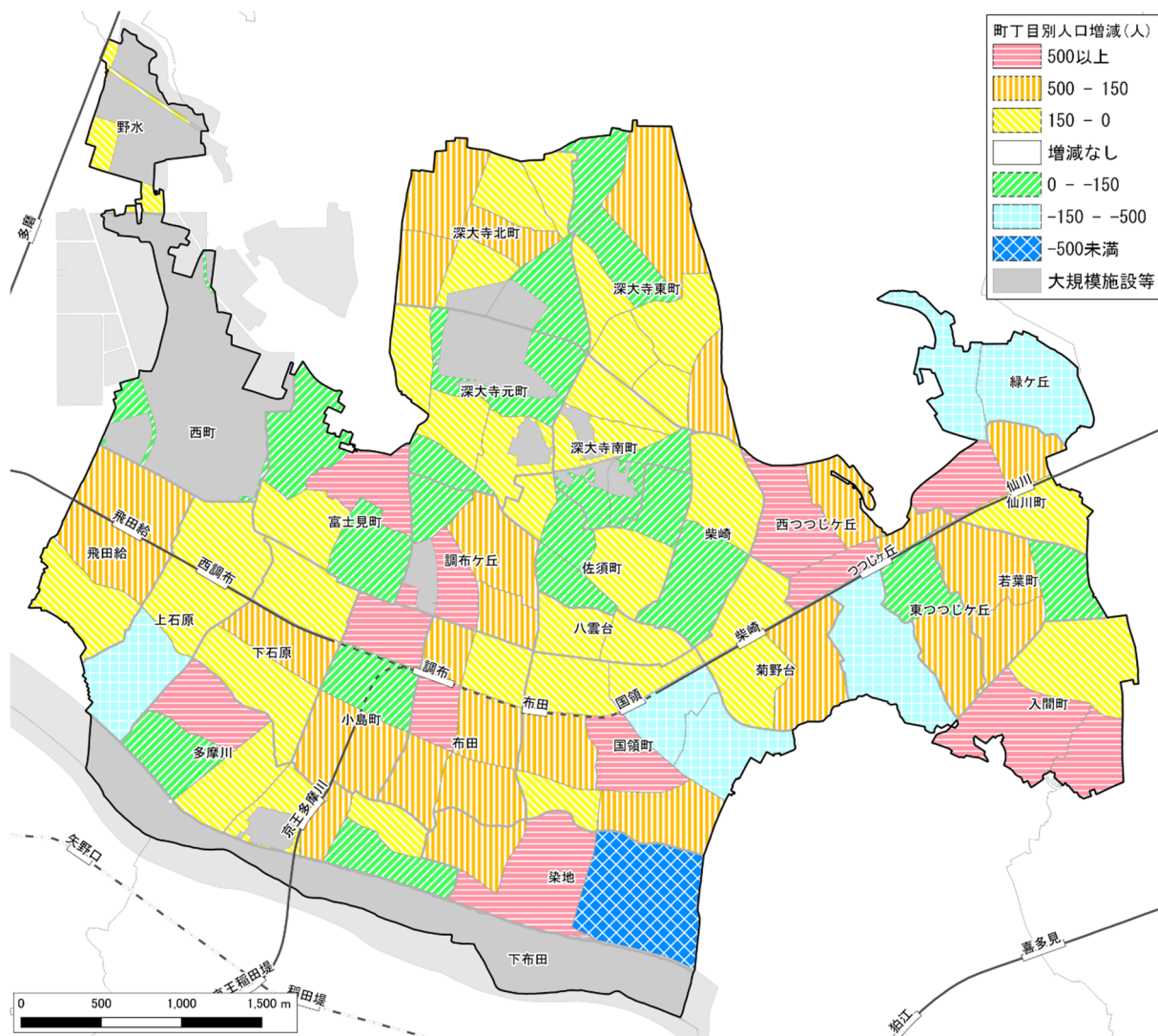


図 町丁目別の人口増減（平成24年と令和4年）

注）調布市住民基本台帳（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。

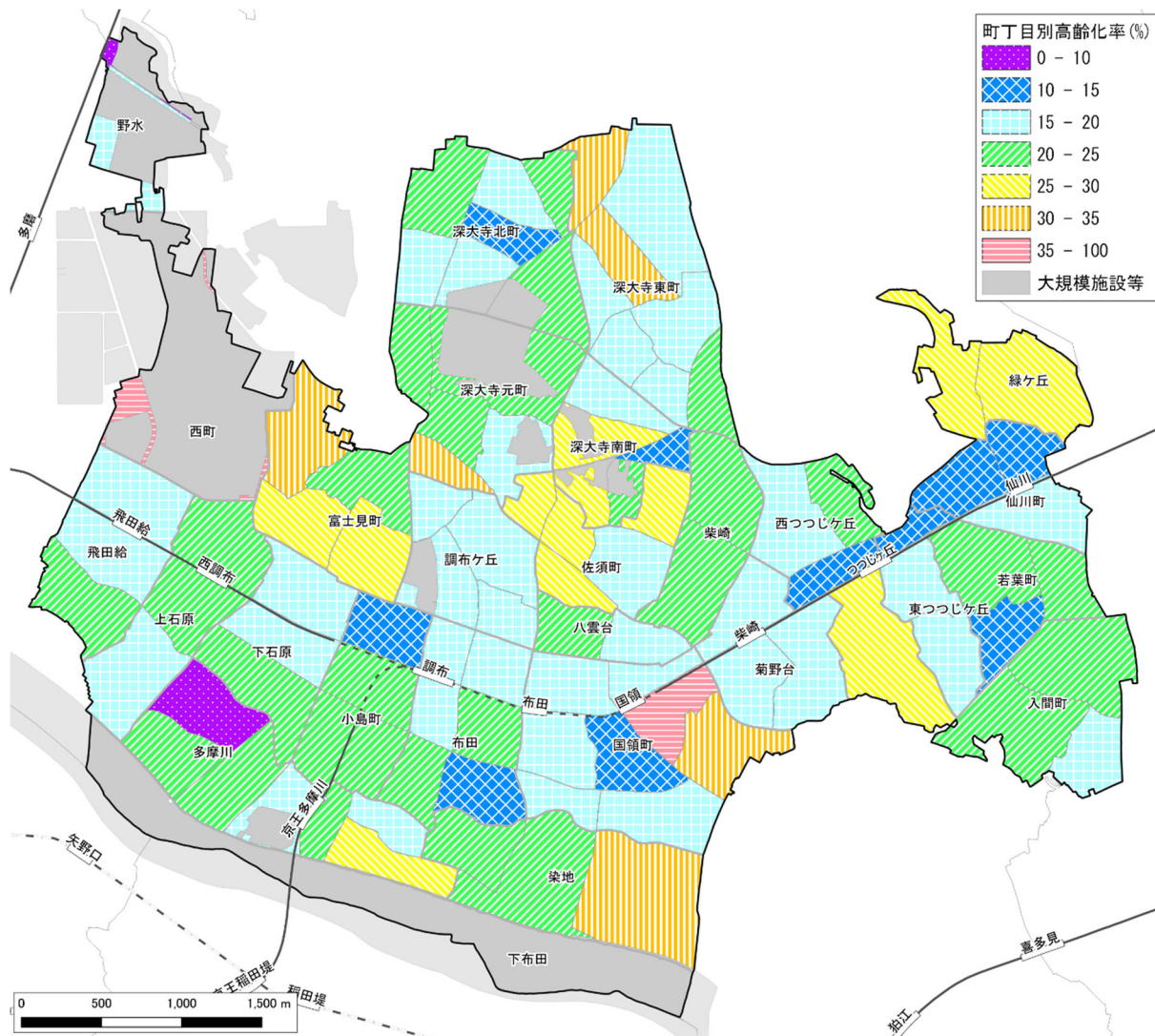


図 町丁目別の高齢化率

注) 調布市住民基本台帳 (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

鉄道駅周辺では、人口が集積しているほか、商店街や大規模小売店、病院等の多くが立地しています。

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。

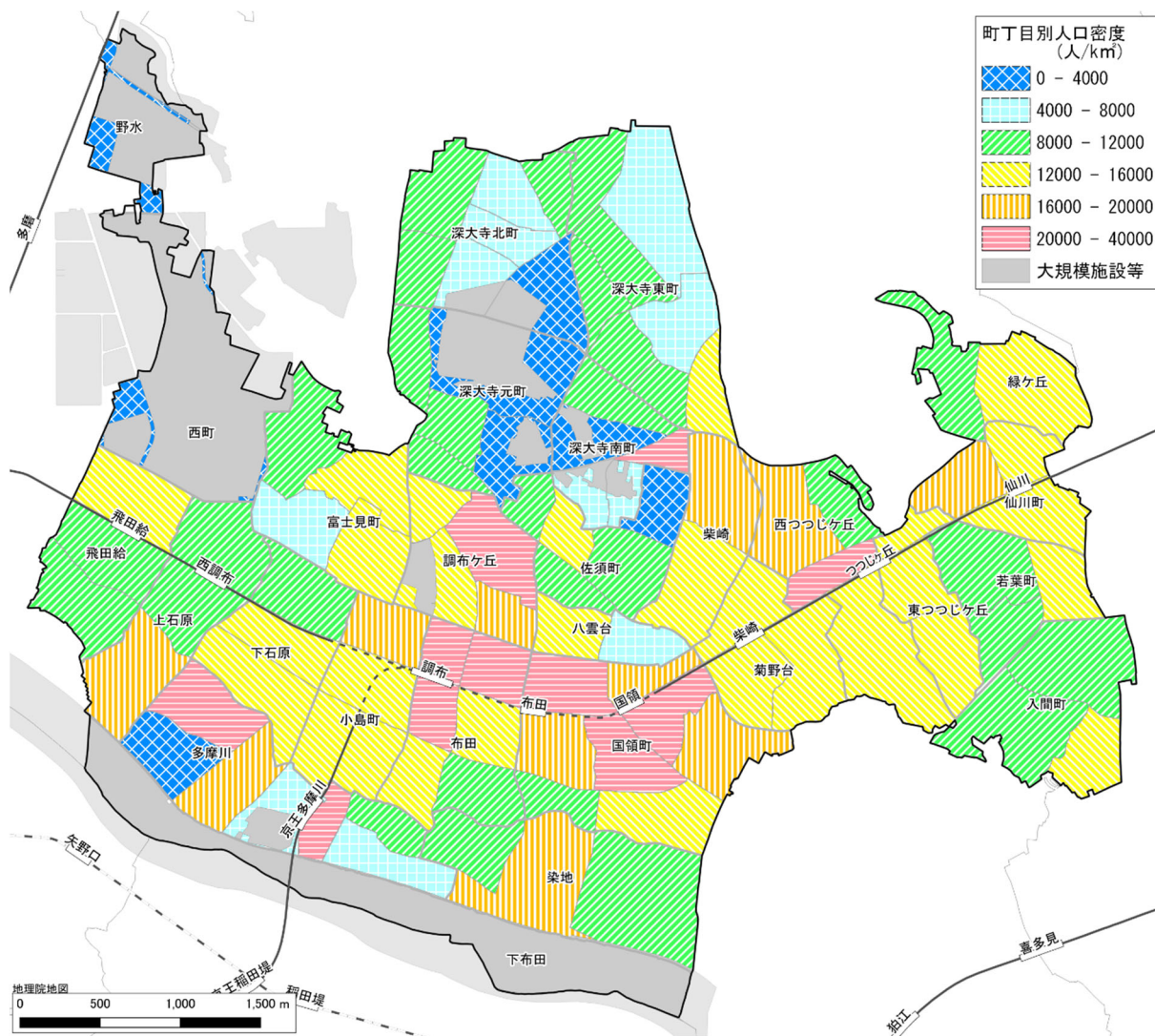


図 町丁目別人口密度

注) 調布市住民基本台帳 (令和4年10月1日時点)に基づき作成



図 市内の各種施設分布状況

注) 商店街は令和4年調布市商店街マップ (調布市ホームページ), 大規模小売店舗は東京都産業労働局大規模小売店舗立地法届出 (平成21年~令和4年) 及び国土交通省国土数値情報 (令和2年) 並びに医療施設は国土交通省国土数値情報 (令和2年) 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。

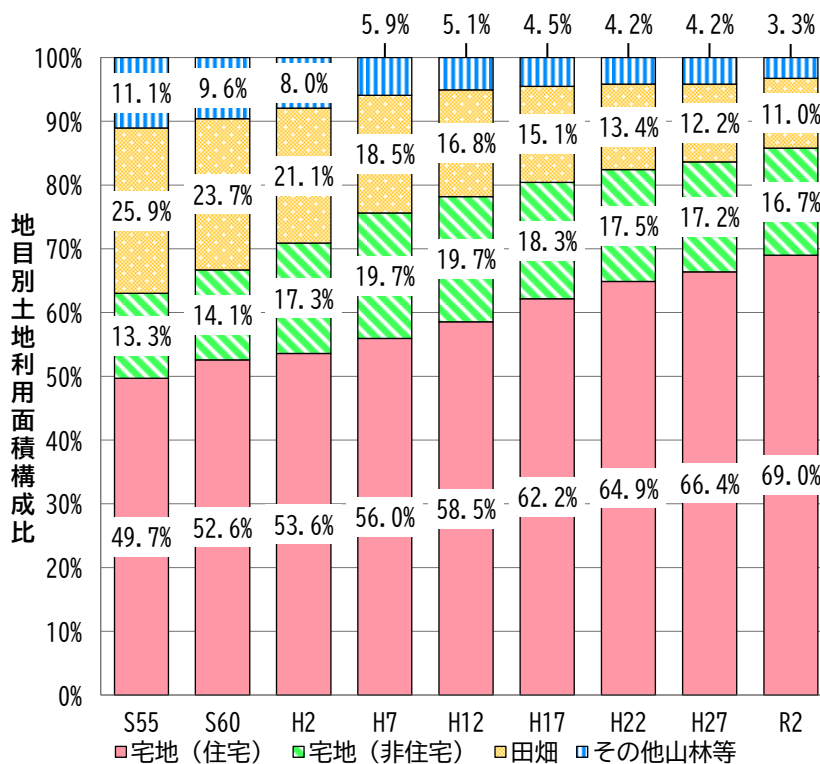


図 地目別土地利用面積の構成比の推移

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。

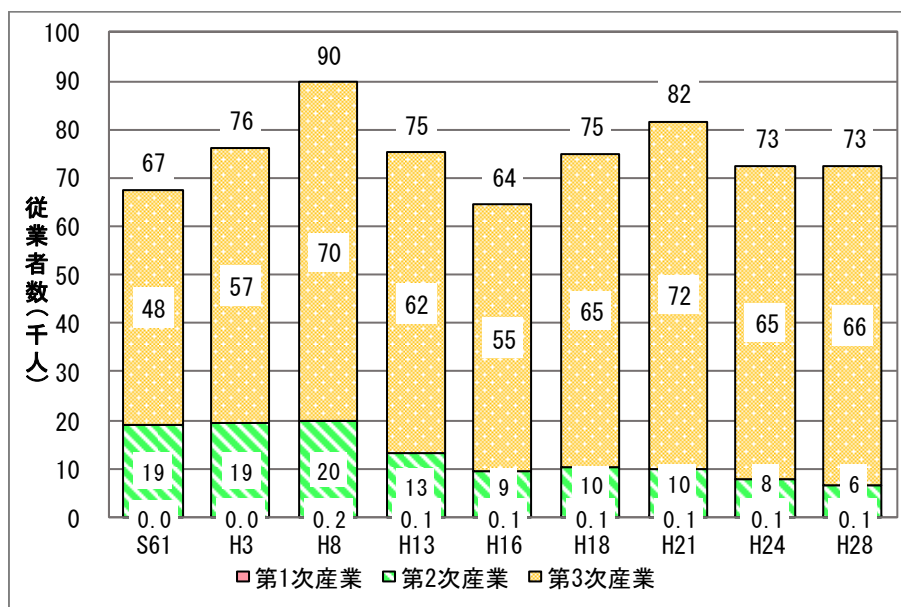


図 従業員数の推移

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

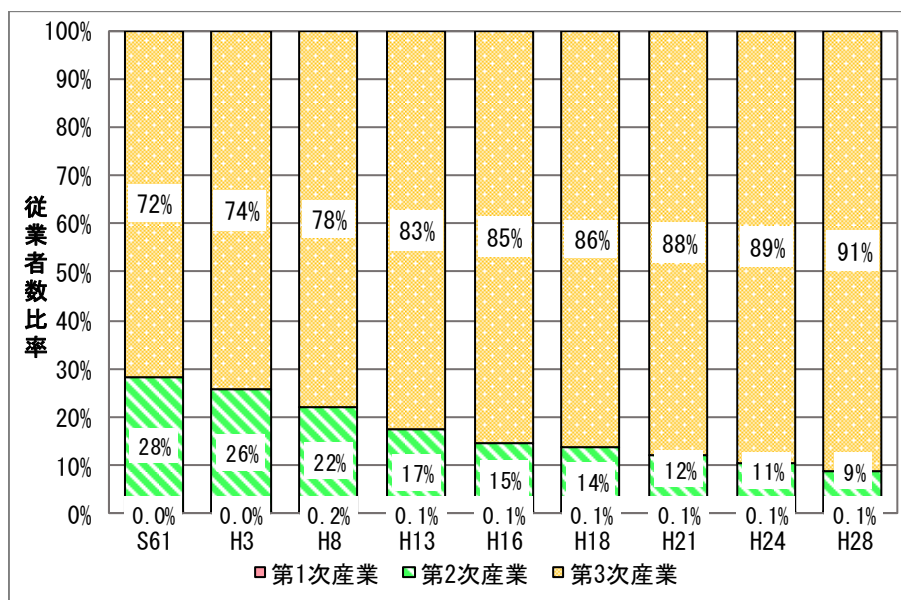


図 従業員数比率の推移

注) 調布市統計書（各年度），総務省・経済産業省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。また、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。

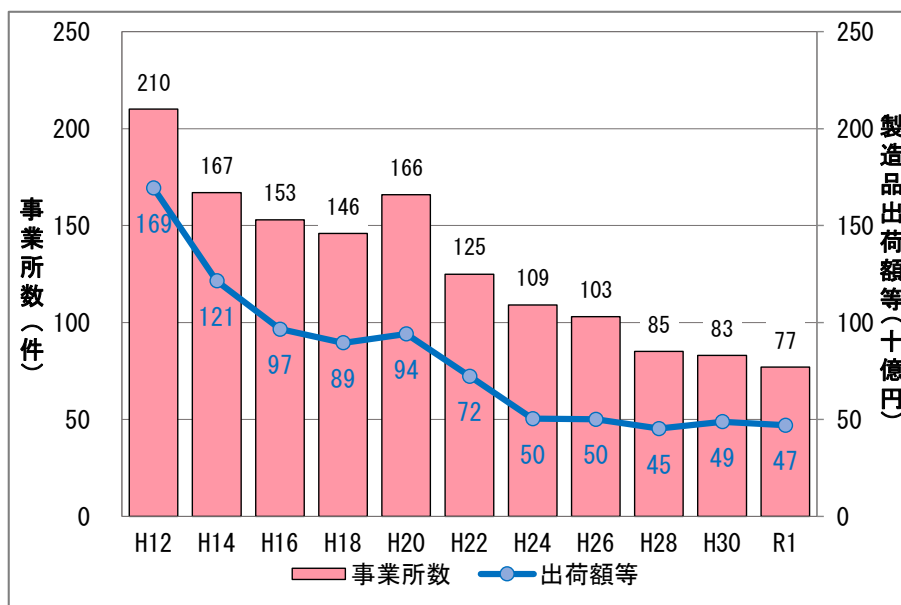


図 製造品出荷額などの推移

注) 調布市統計書 (各年度), 東京都工業統計調査 (各年度) に基づき作成

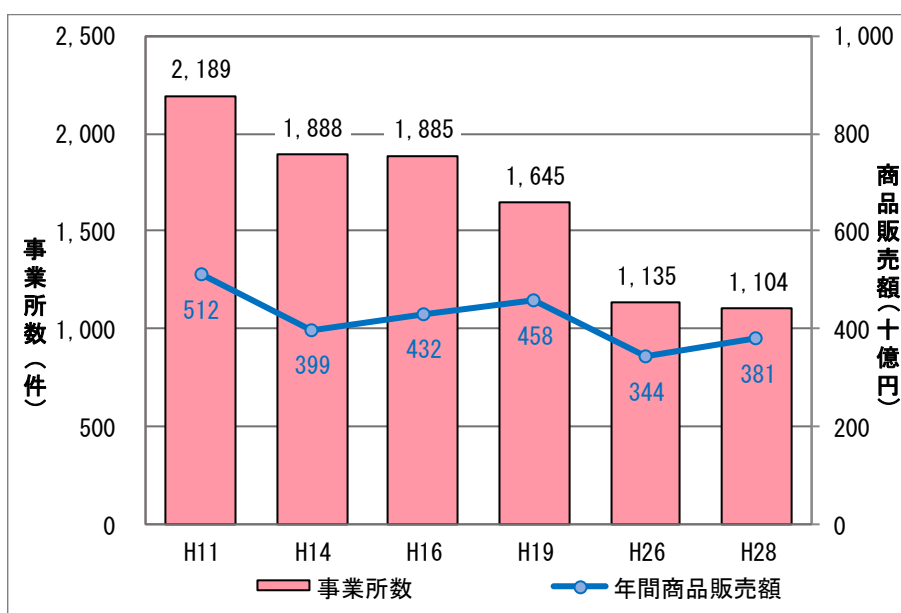


図 商品販売額などの推移

注) 調布市統計書 (各年度), 総務省・経済産業省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。

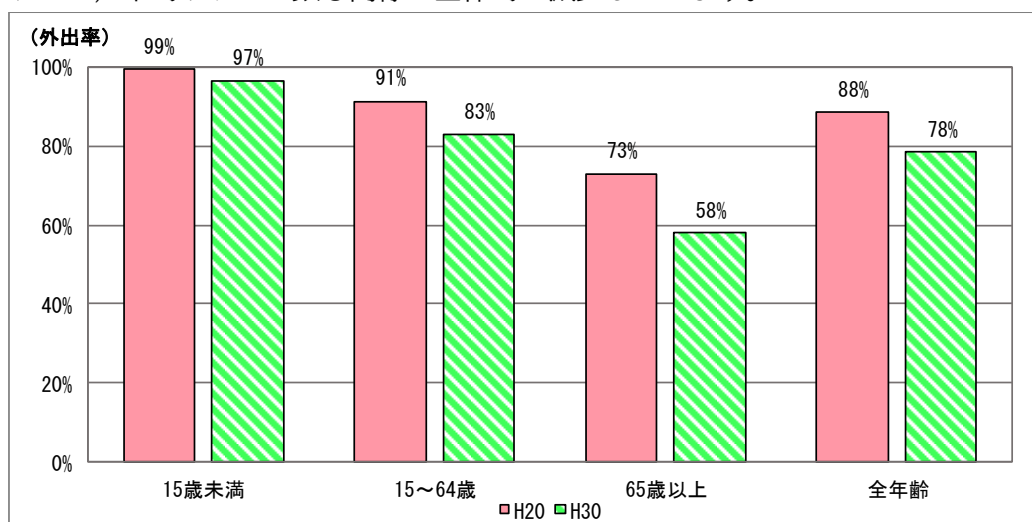


図 年齢階層別外出率の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

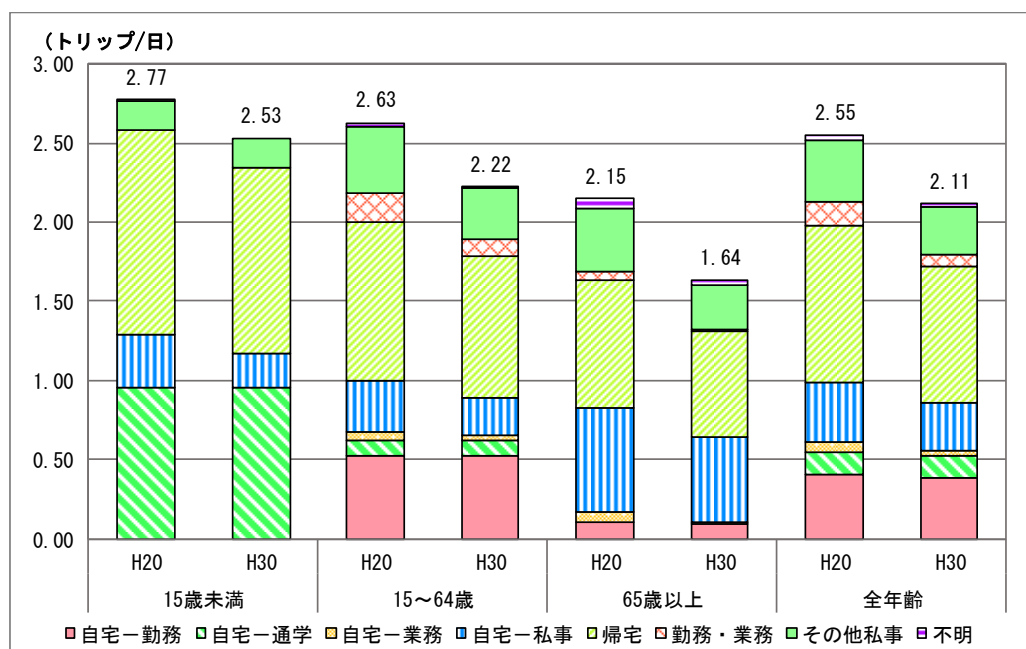


図 年齢階層別一人当たりの平均トリップ数の比較（移動回数）

注) 東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

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。

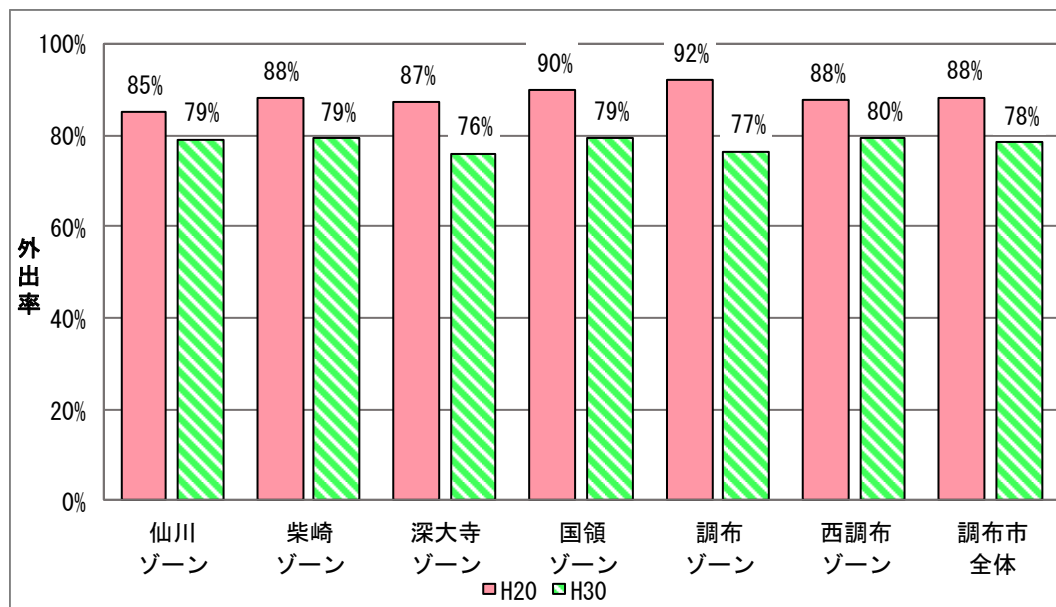


図 各ゾーンの外出率の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)に基づき作成

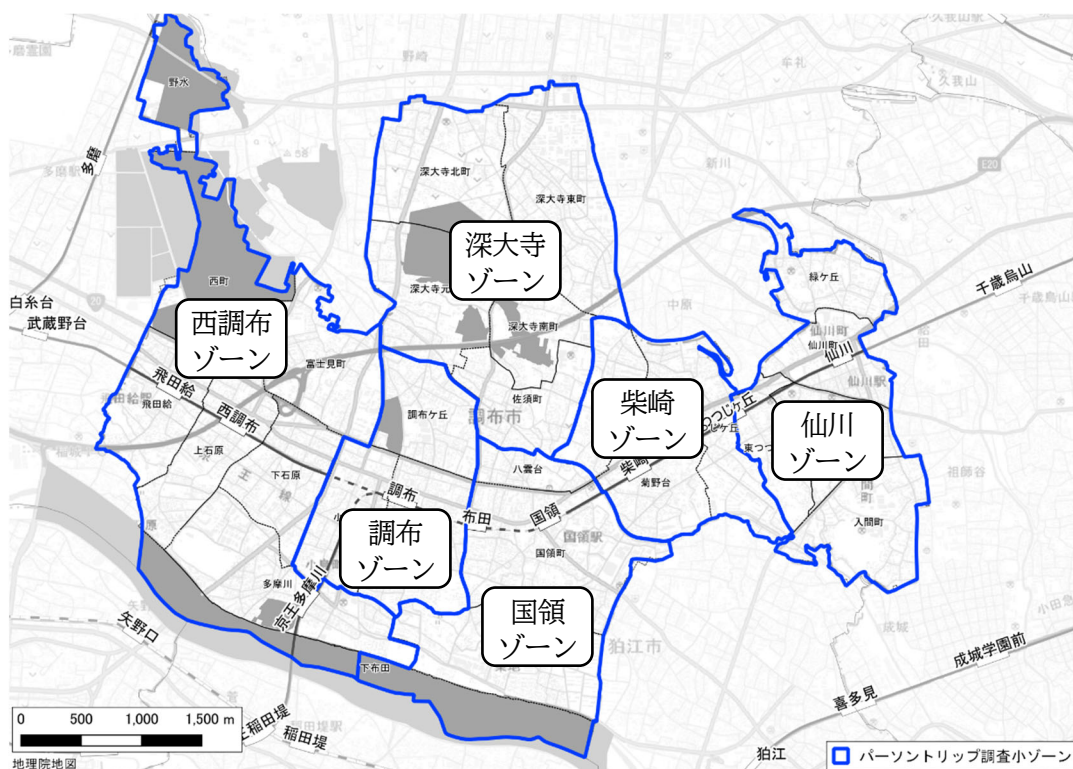


図 パーソントリップ調査小ゾーン図

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

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。

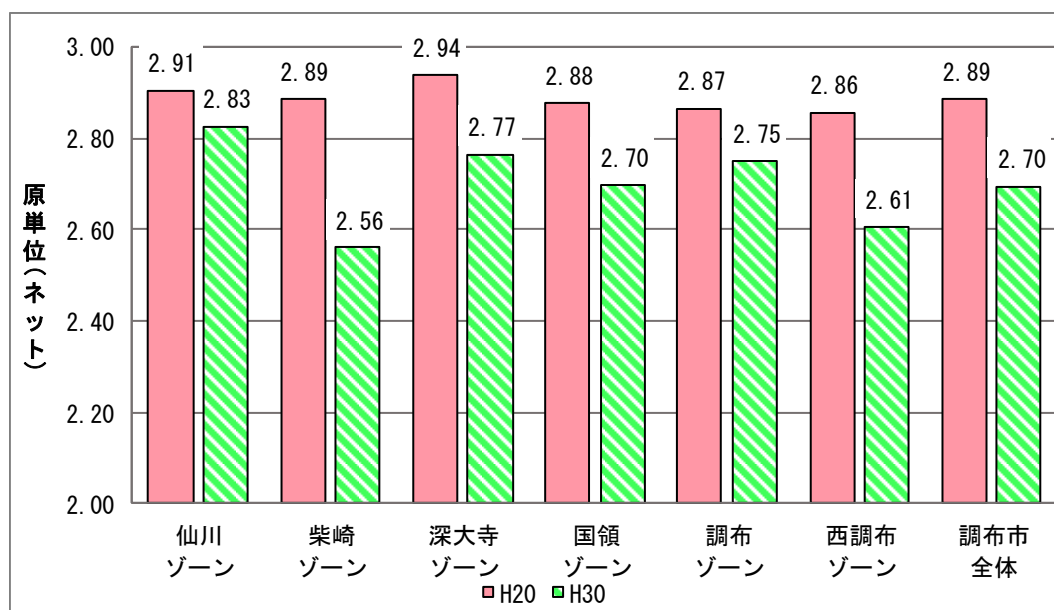


図 外出者一人当たり平均トリップ数（ネット原単位）の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

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。

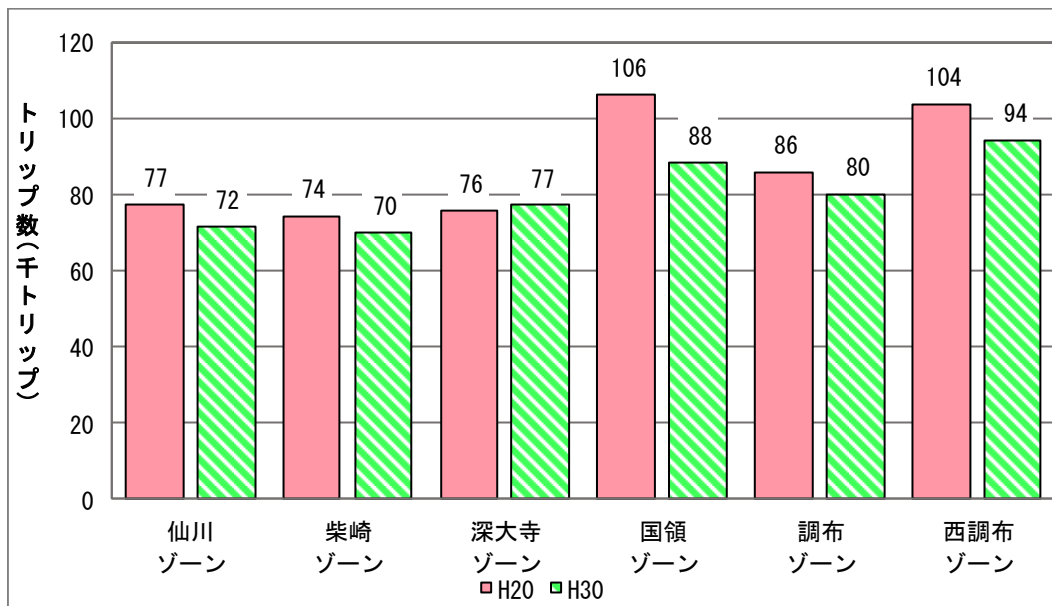


図 居住者の総トリップ数の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査 (各年) に基づき作成

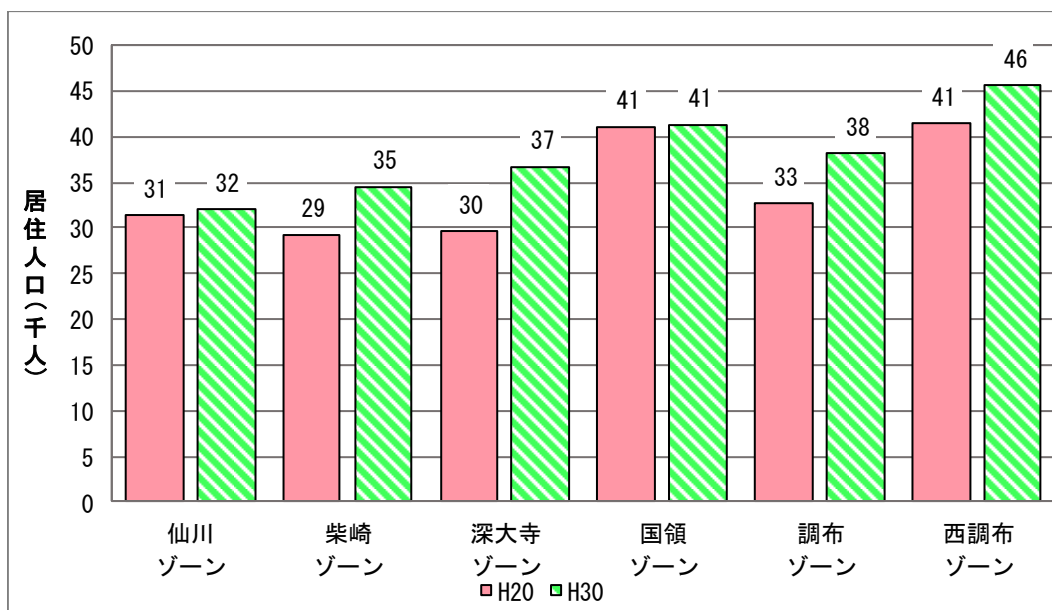


図 居住人口の比較

注) 東京都市圏パーソントリップ調査 (各年) 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。

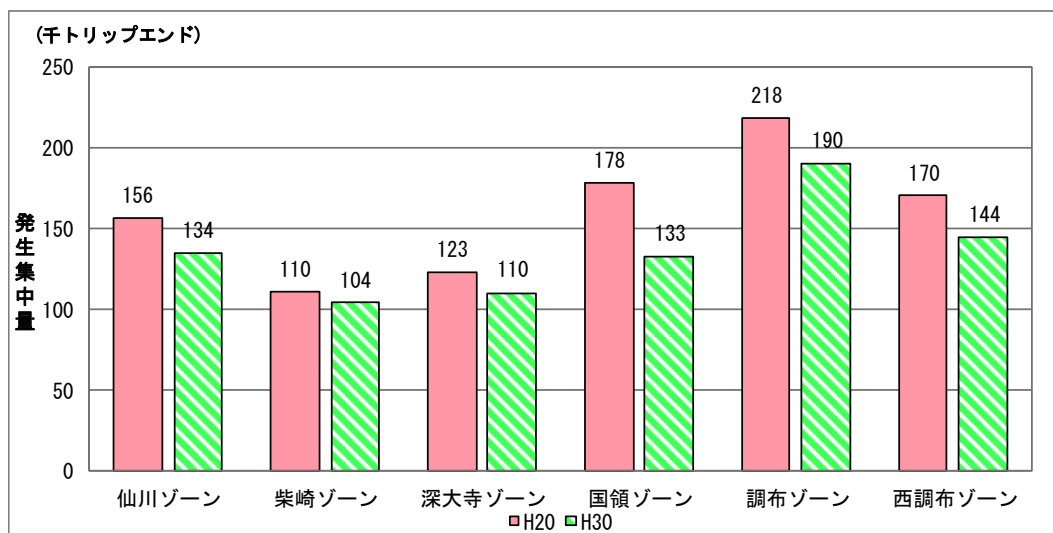


図 ゾーン別発生集中量の推移

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

3.2 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、昼夜間人口比率はおおむね同程度で推移しています。

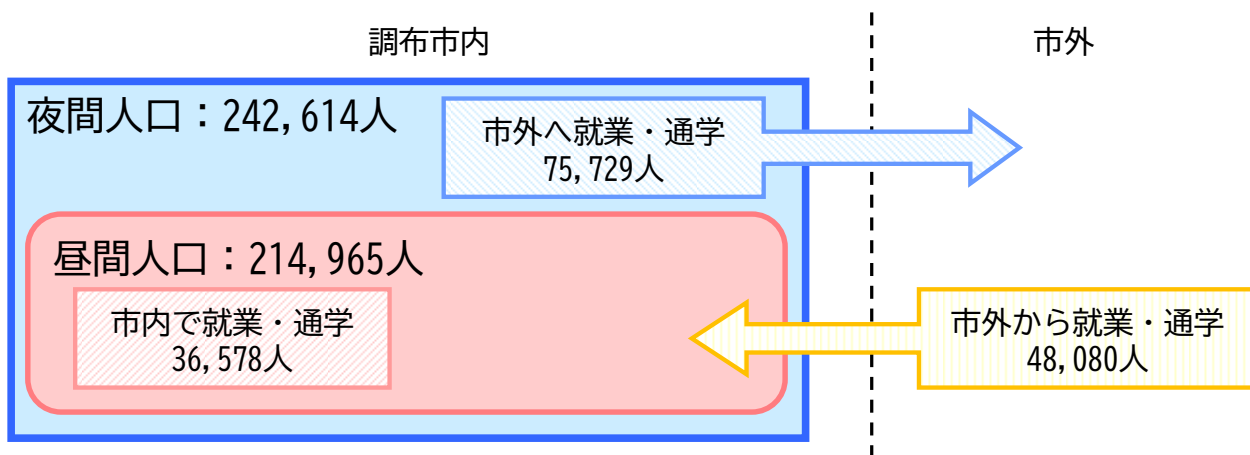


図 流出・流入人口の状況

注) 国勢調査（令和2年）に基づき作成
15歳以上の通勤・通学者を対象

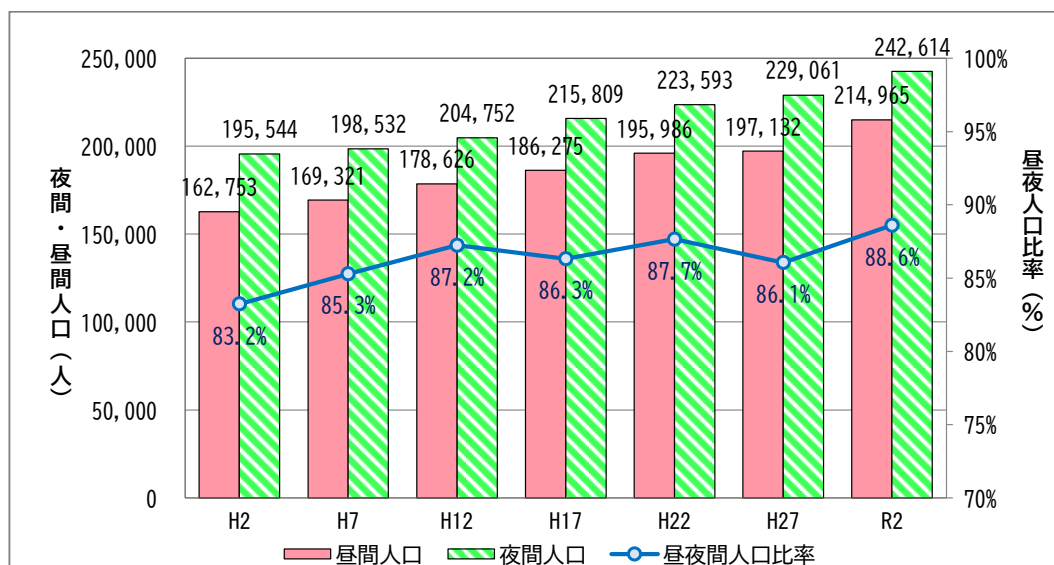
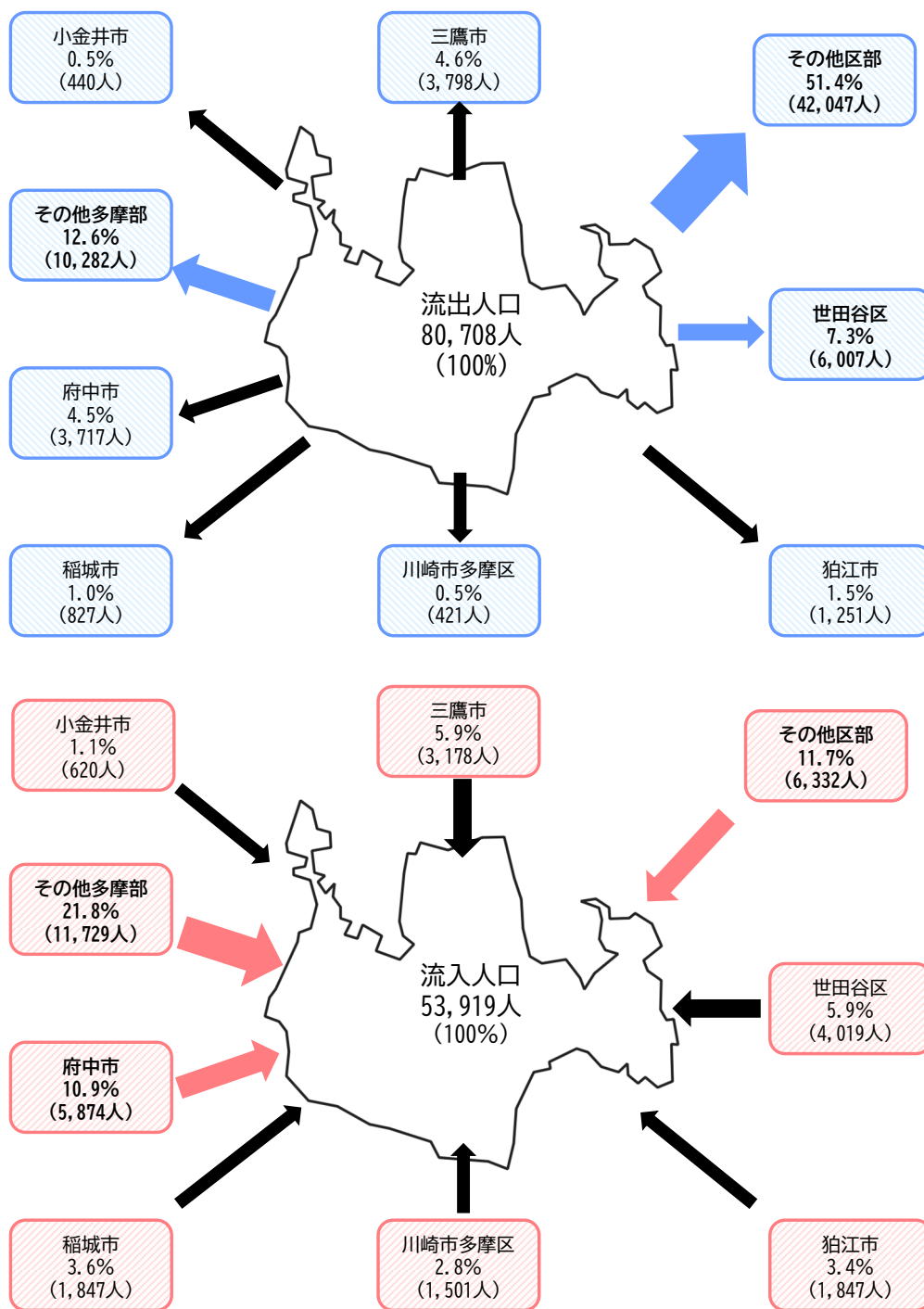


図 昼夜間人口比率の推移

注) 国勢調査（各年）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。



※ 調布市内から調布市内に従業・通学する人口：47,373人

図 調布市の通勤・通学人口流動

注) 国勢調査（令和2年）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、通勤目的以外でのトリップ数は、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。

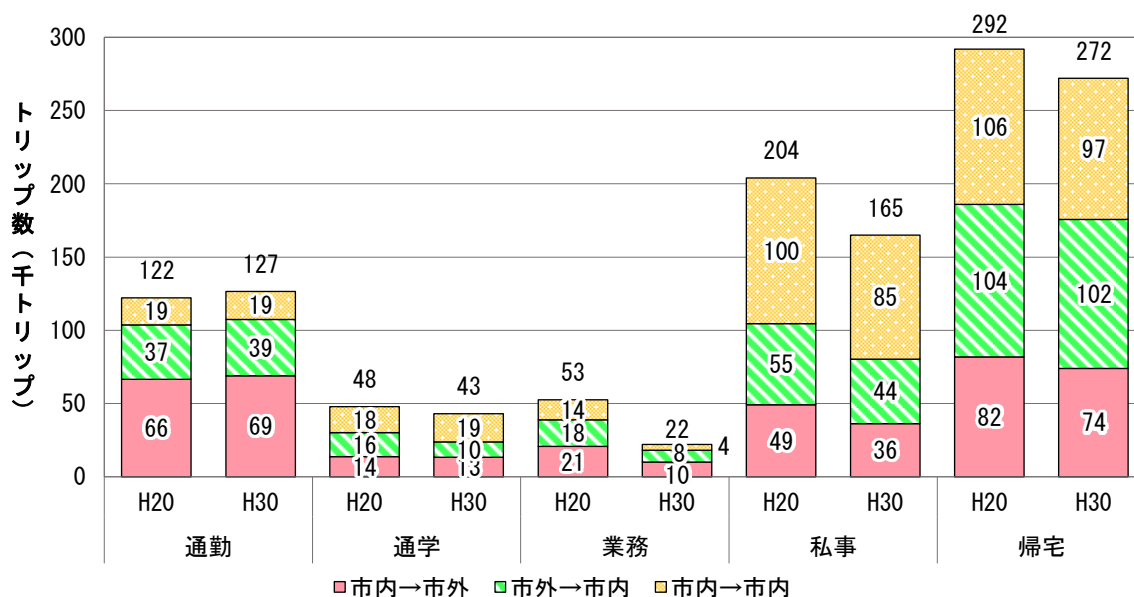


図 市内々・市内外交通量の推移

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

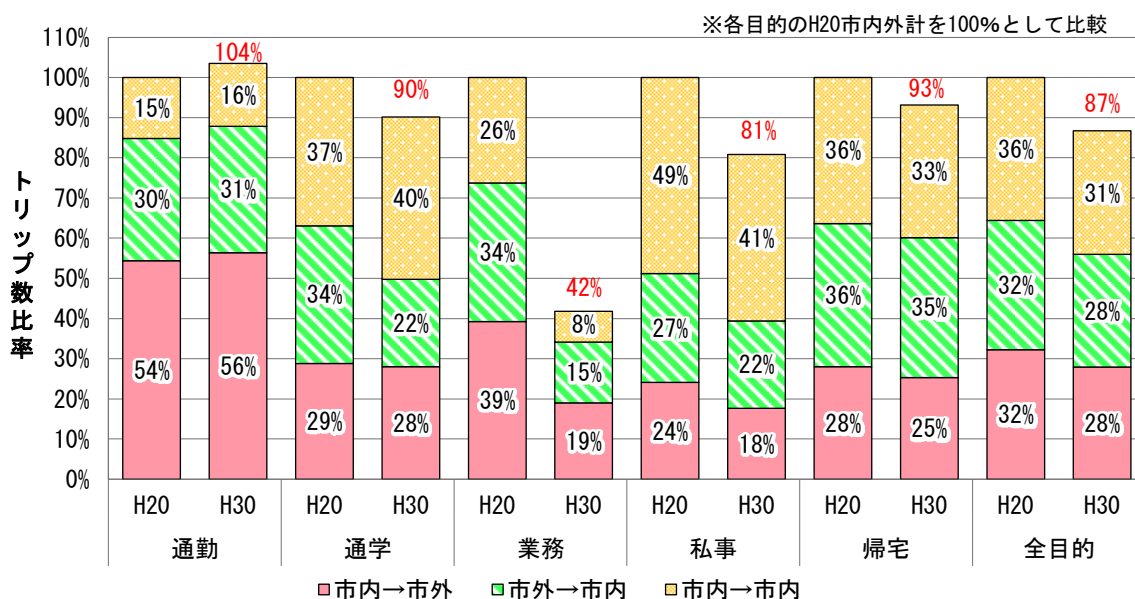


図 市内々・内外交通量の比較

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

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、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。

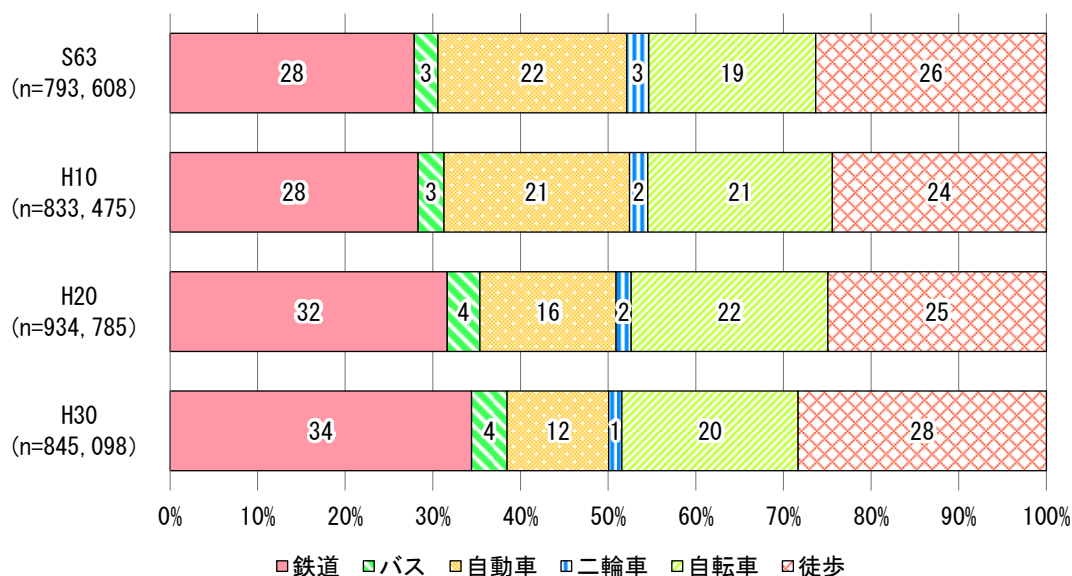


図 調布市における代表交通手段分担率の推移

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)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。

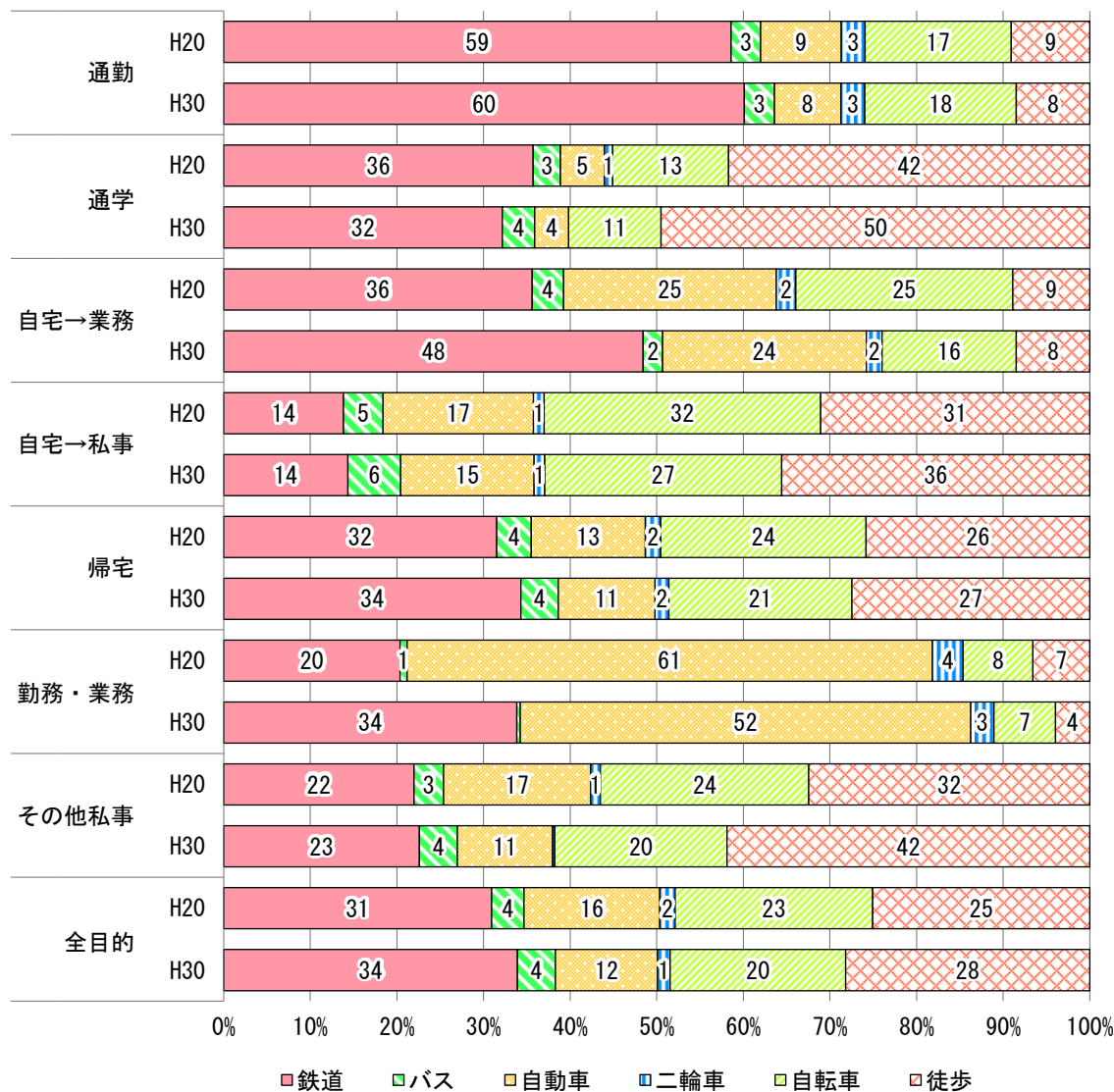


図 目的別代表交通手段構成

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)に基づき作成し、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年と平成30年を比較すると、鉄道とバスの割合が増加している一方、自動車、自転車の割合が低下しています。

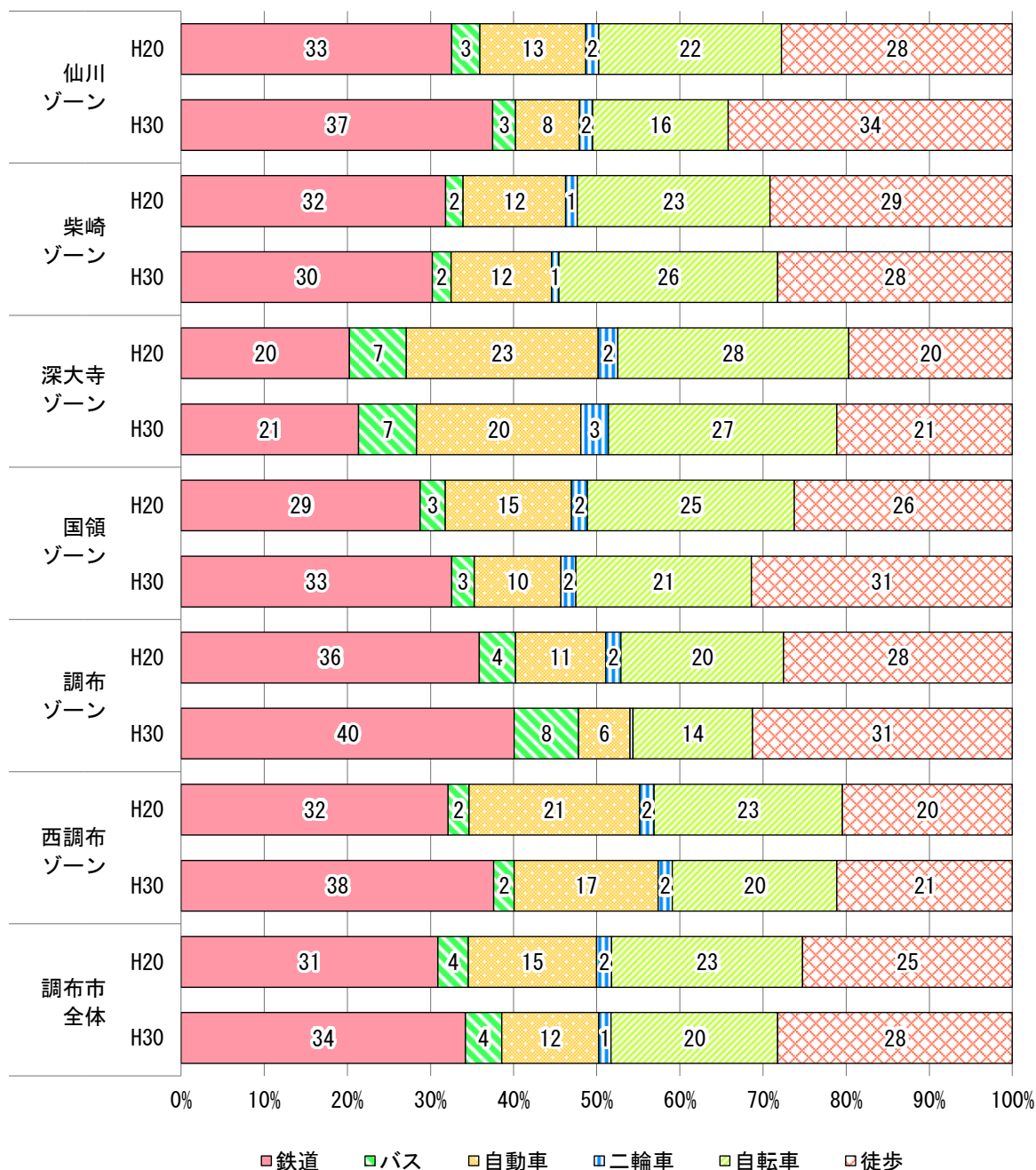


図 ゾーン別代表交通手段分担率

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)に基づき作成し、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。

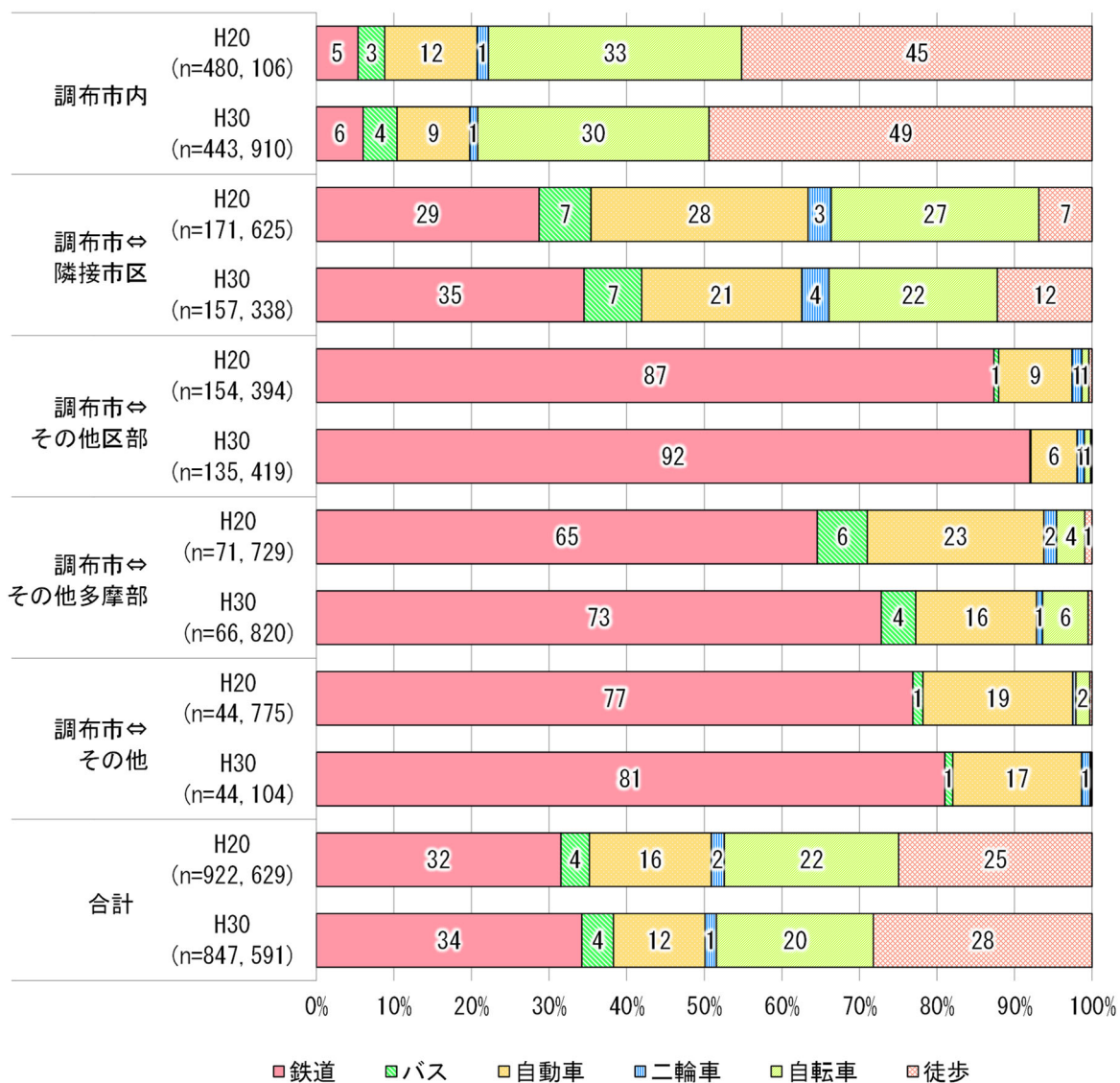


図 移動区間別代表交通手段分担率

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)に基づき作成し、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歳以上では自動車の割合が増加し、鉄道、徒歩の割合が減少しています。

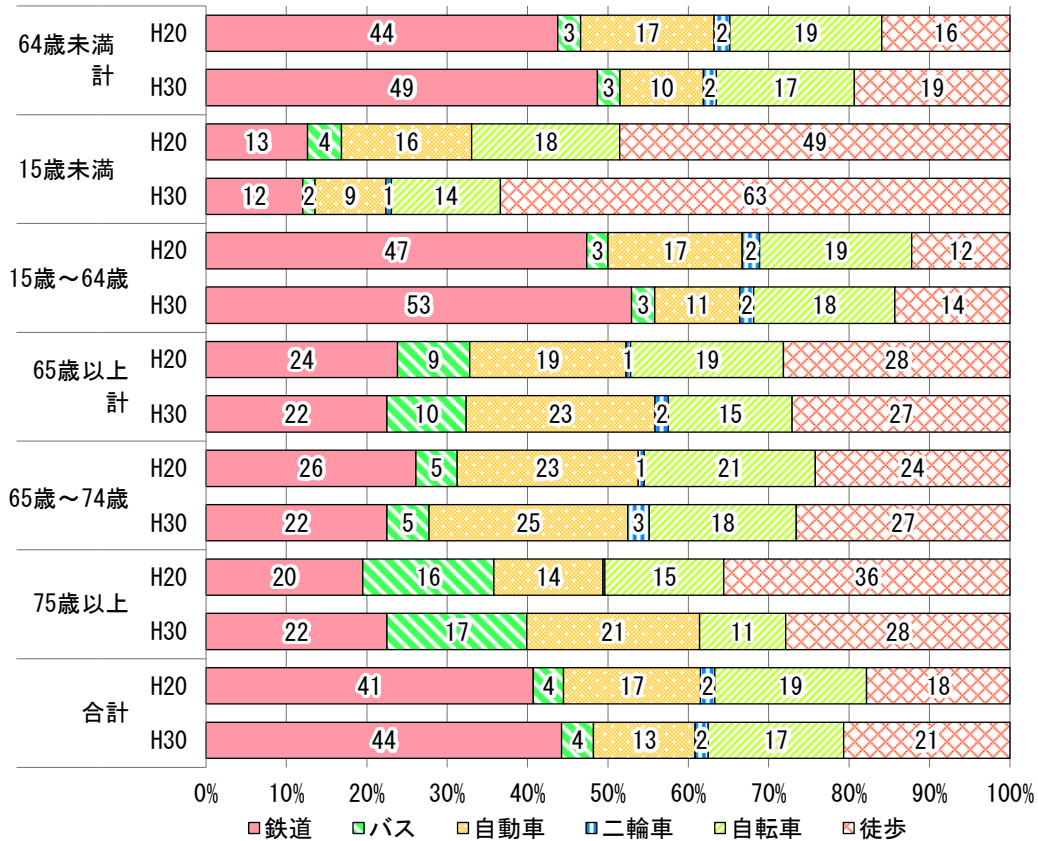


図 年齢階層別交通手段別構成（調布市発着トリップ）

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成し、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

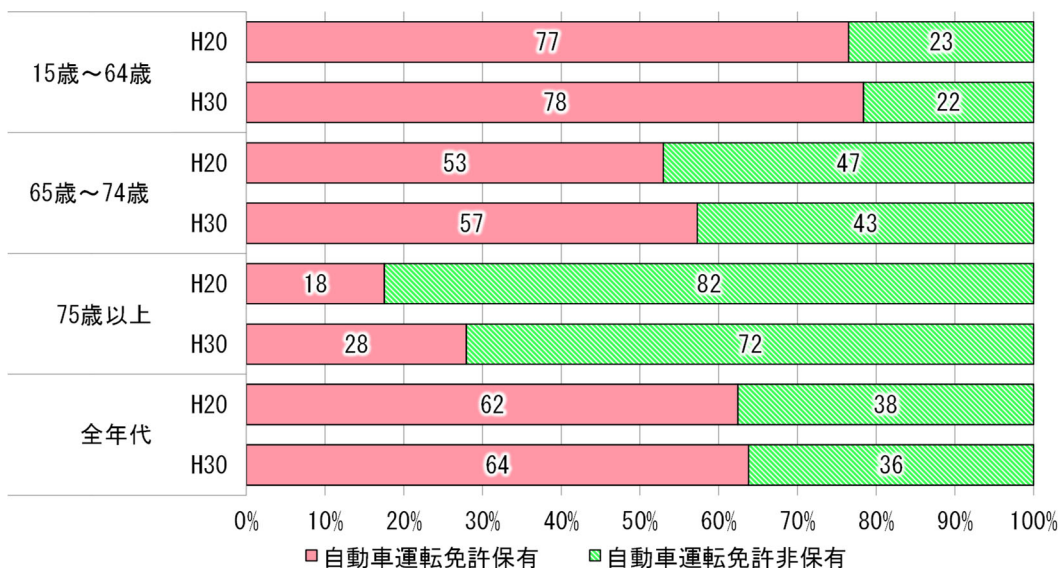


図 年齢階層別自動車運転免許保有状況（調布市居住者）

注）東京都市圏パーソントリップ調査（各年）に基づき作成

(6) 鉄道端末交通の特性

鉄道駅別に端末交通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、京王多摩川駅は自転車が増加傾向、徒歩が減少傾向にあり、特に国領駅はバスや自動車も増加しています。

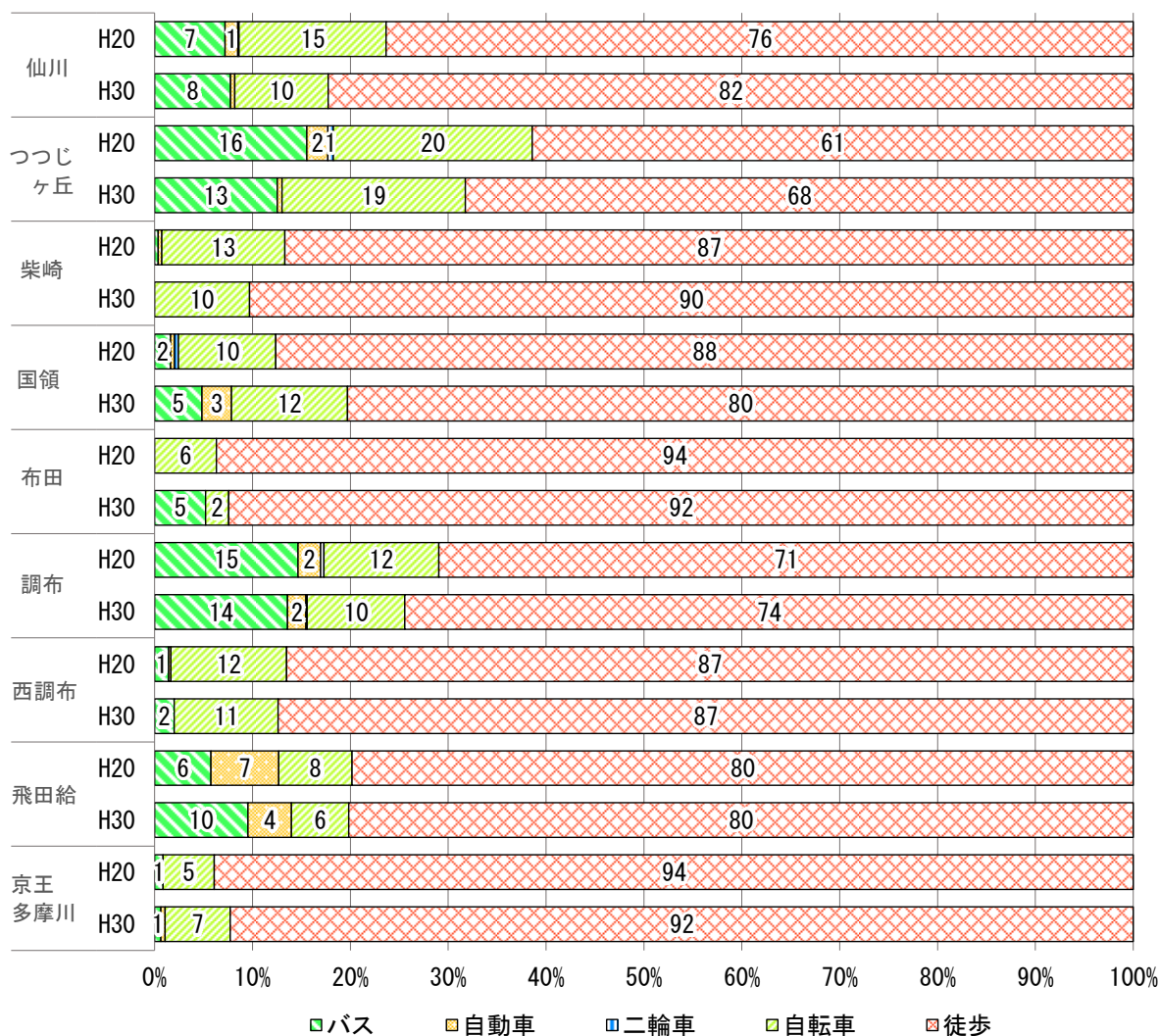


図 鉄道駅別端末交通手段分担率

注) 東京都市圏パーソントリップ調査(各年)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

(7) 鉄道利用時の地域別の利用駅の状況

市内各地域在住者の駅利用状況として、各地域とも地域から近い駅を利用している傾向にあります。ただし、鉄道沿線から離れた深大寺地区や染地地区などでは、調布駅を利用しています。

下石原地区では、利用先の駅が調布駅、西調布駅、京王多摩川駅に分散しており、利用先の割合として半数以上を占める駅はみられません。

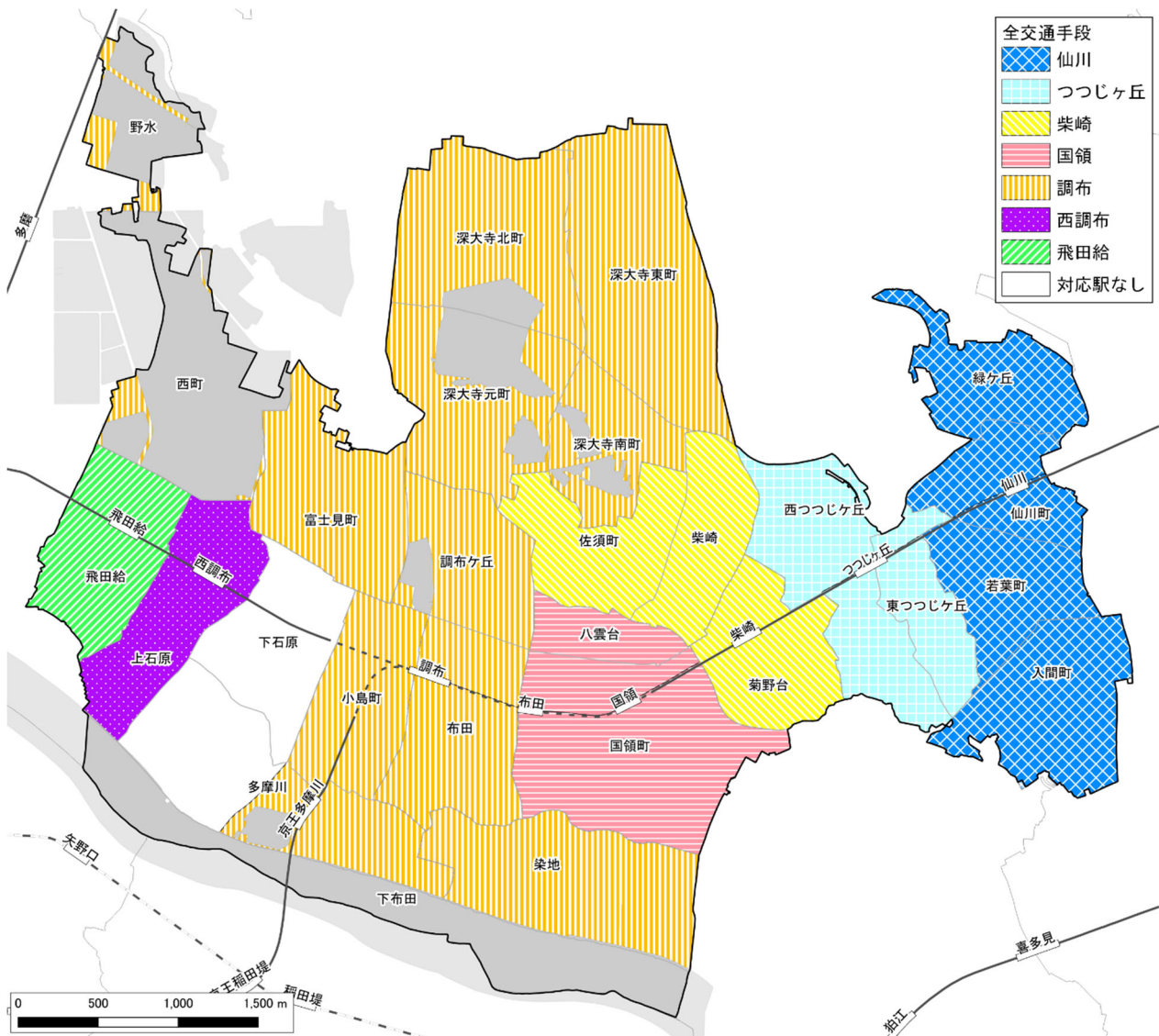


図 ゾーン別利用駅の状況（全端末交通手段）

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

また、駅までの端末交通手段をバスのみ限定した場合、深大寺北町、深大寺東町、深大寺南町及び深大寺元町ではつつじヶ丘駅の割合が高くなり、全交通手段では最寄駅を利用していた、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利用者の目的地が分散している又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。

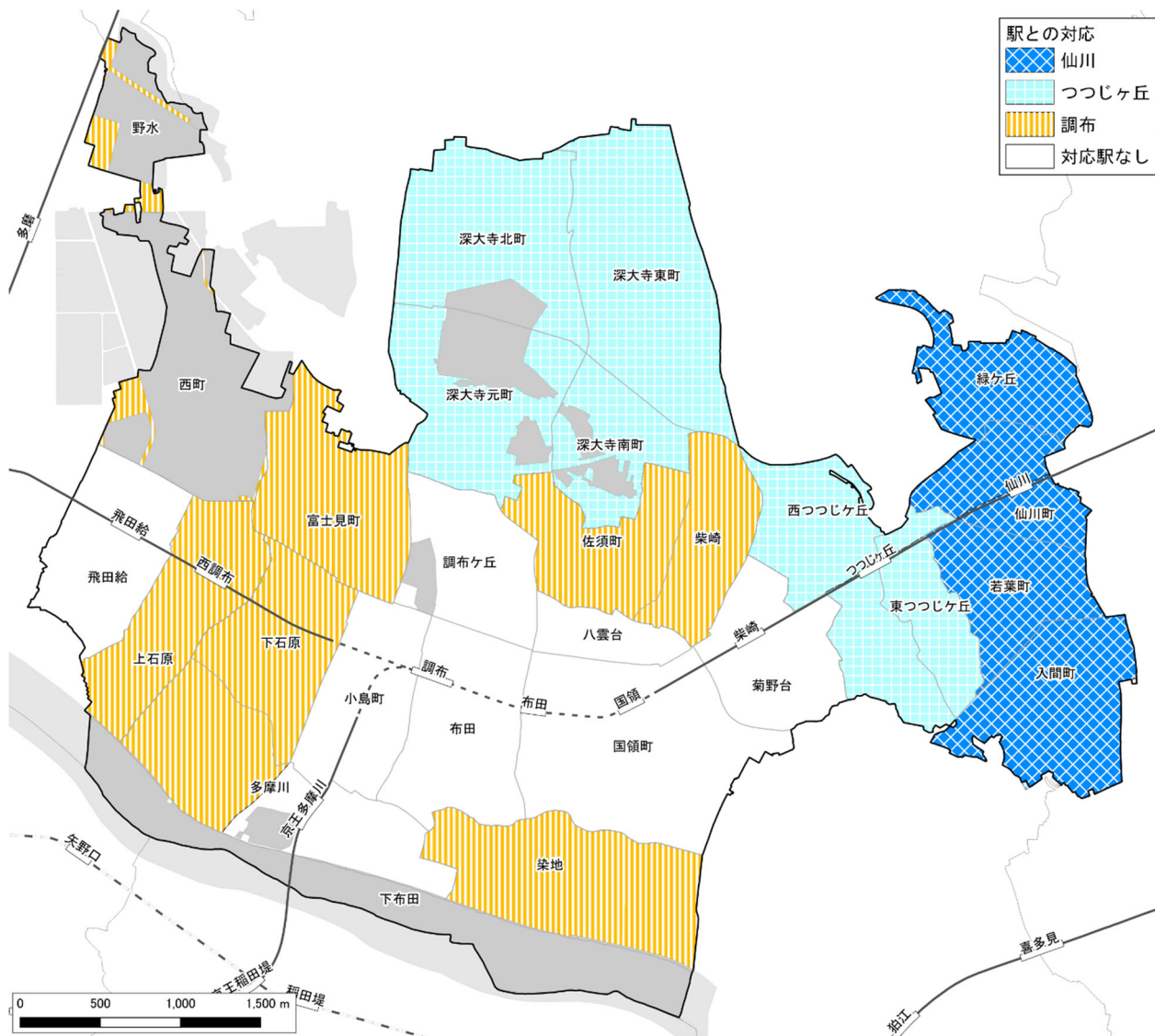


図 ソーン別利用駅の状況（端末交通手段バスのみ）

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