

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等を踏まえ、調布市基本構想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。

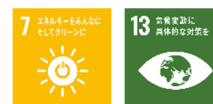
(1) “安全・安心・快適”を支える交通



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性化するとともに、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ア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、ウォークア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。

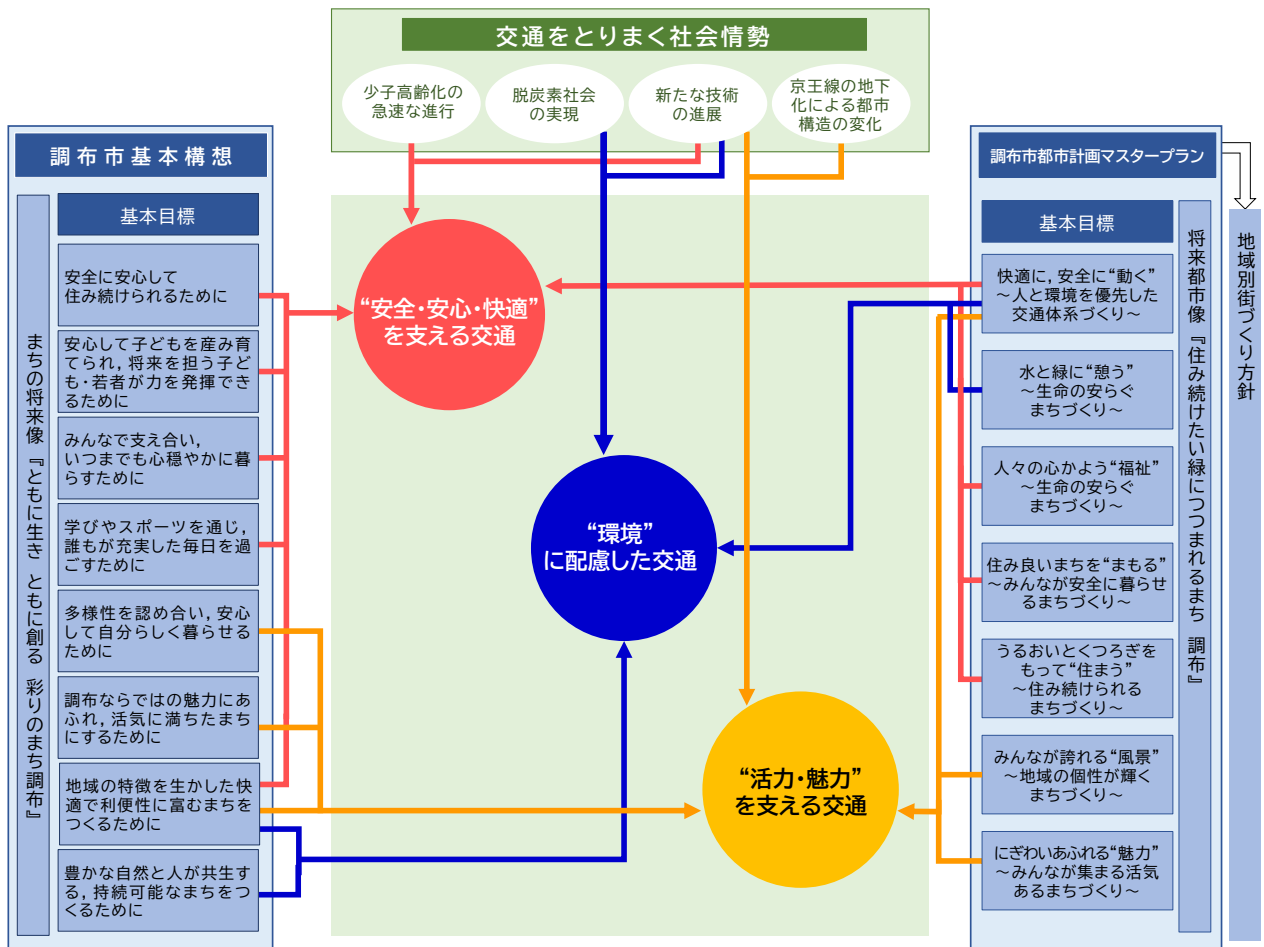


図 調布市総合交通計画の基本目標

注) 調布市基本構想について、令和4年第4回調布市議会定例会において議案として提出した内容から引用

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、広域道路網の整備や住宅地内における地区内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、効率的な広域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化によりまちの“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

調布市基本構想で掲げている「誰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

調布市基本構想で掲げている「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広域道路網の整備、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、ウォークアブルな空間を整えることにより、回遊性の向上を図り中心市街地や拠点の“活力・魅力”を支えます。

※ 令和4年第4回調布市議会定例会において議案として提出した調布市基本構想から引用

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。

基本目標	基本方針	基本交通施策
1 “安全・安心・快適” を支える交通	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 公共交通利用環境の整備
	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 環境に配慮した移動手段の充実
2 “環境” に配慮した交通	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広域道路網の整備 地域特性に応じた地区内道路網の整備
	4 安全・安心に移動できる 環境の整備	安全・安心な歩行空間の確保 高齢者・障害者等の外出支援 自転車利用環境の整備
3 “活力・魅力” を支える交通	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 中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性 の向上

第3節 重点施策

3.1 重点施策の概要

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
- (2) 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
- (3) 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
- (4) 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24万2千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。

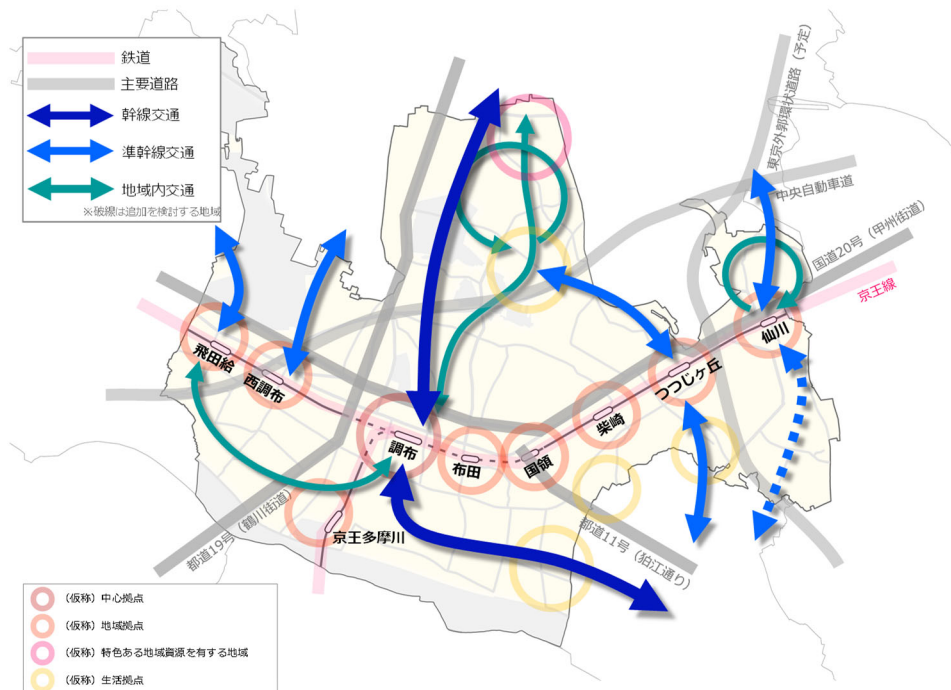


図 バスネットワークイメージ

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。

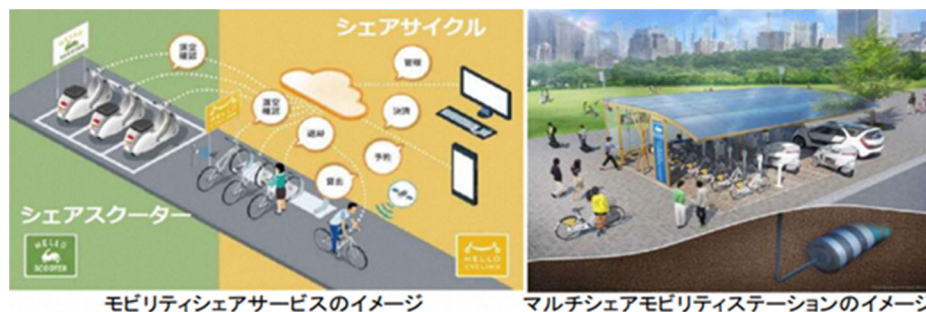


図 マルチモビリティステーションのイメージ

出典) さいたま市

【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 : 公共交通網への移手段の確保
- 2 4 : 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 1 : 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 3 : 自転車等駐車場整備
- 4 6 : 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）

【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
- 1 6 : 市民・来訪者など全ての利用者にわかりやすい情報提供

【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

【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り、交通部門でも取組が求められます。

調布市内のCO₂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CO₂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、車両のCO₂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。

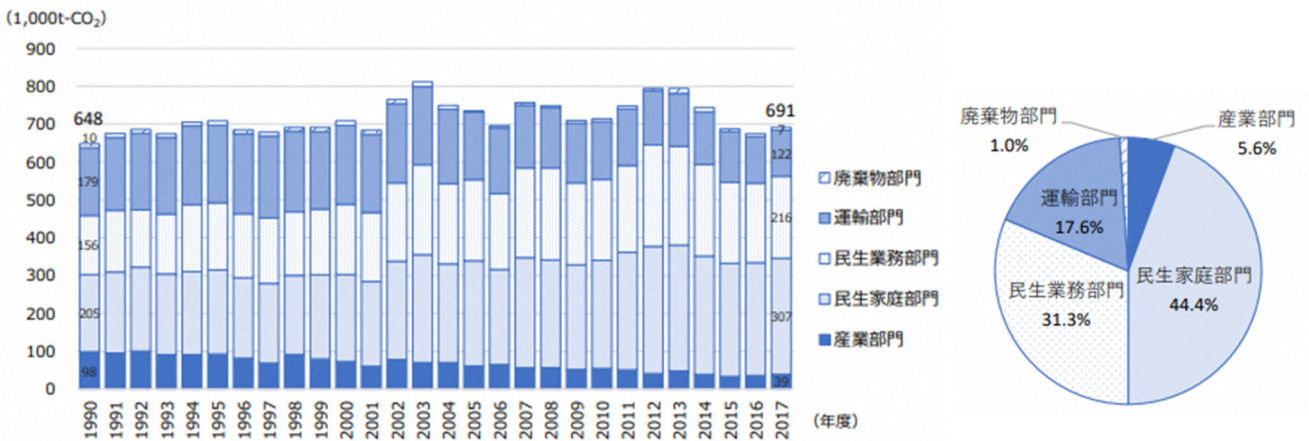


図 調布市における二酸化炭素排出量の推移と平成29（2017）年度の二酸化炭素排出量の部門別割合
出典）調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

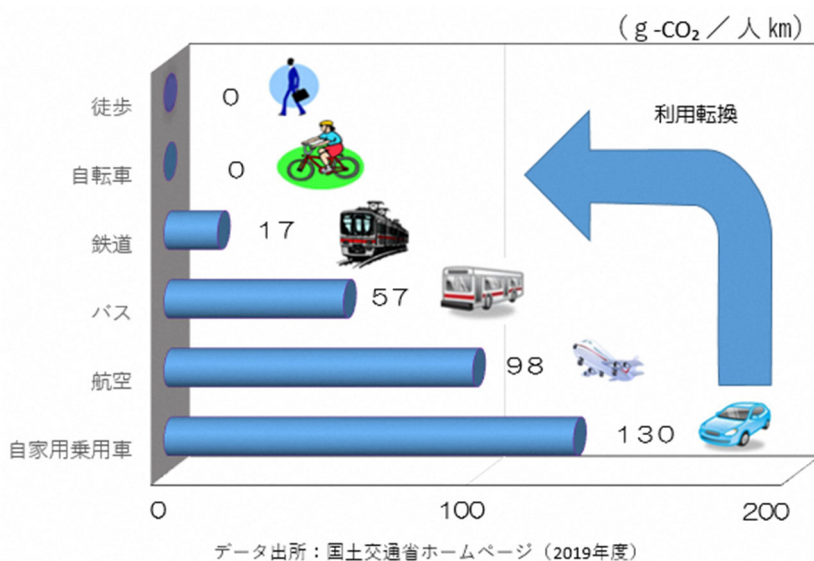


図 CO₂排出量の比較—1人を1キロメートル運ぶのに排出されるCO₂（2019年度）
出典）東京都環境局交通機関の種類とCO₂排出量

【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】

- 2：公共交通サービスを連携する仕組み(MaaS等)の検討
- 12：公共交通網への交通手段の確保
- 41：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
- 46：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)

【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】

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

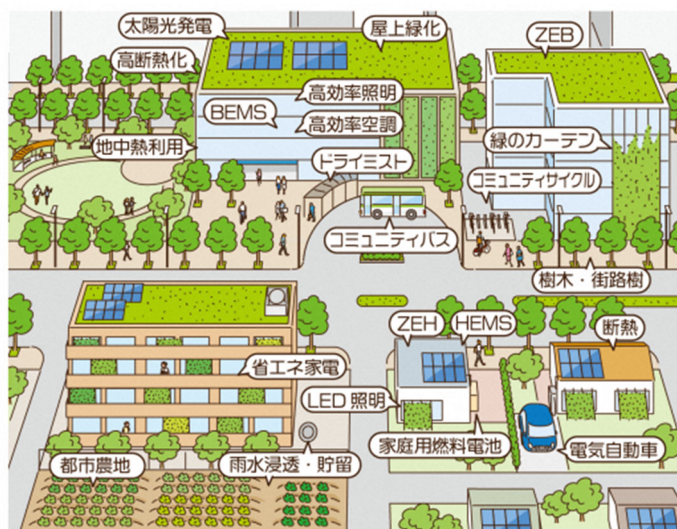


図 令和12(2030)年の脱炭素のまちのイメージ

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たことに伴い、都市構造が大きな変貌を遂げ、駅前広場や鉄道敷地周辺に貴重な都市空間が創出されました。

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ます。
- (3) 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】

- 13：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
- 53：鉄道敷地を活用した歩行空間の確保・整備
- 58：鉄道敷地を有効活用した緑豊かな空間の創出

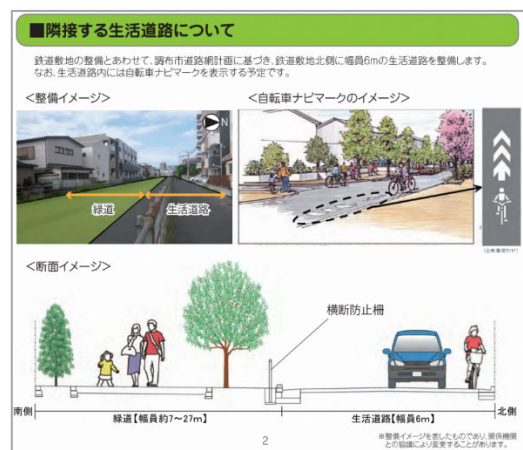


図 鉄道敷地の整備内容

出典) あるく・つながる・みどりのまち～鉄道敷地の緑道整備～（令和3年3月）

【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】

- 5 4：憩い空間などの整備による回遊性の向上
- 5 5：民間との共同による空間創出，空間の快適性向上
- 5 6：民間と協働での回遊性向上に向けた道路空間等の活用

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，具体の施策を次ページから示します。

基本目標	基本方針	基本交通施策	施策実施方針
1 “安全・安心・快適” を支える交通	1 便利で快適な交通環境の確保	効率的な公共交通ネットワークの実現	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通ネットワークの構築 ●バスサービスの向上 ●バス走行経路の確保 ●駅周辺等の地域の拠点でのアクセス性の向上 ●乗継利便性などの向上 ●利用しやすい環境整備
		公共交通利用環境の整備	
2 “環境” に配慮した交通	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	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車の適正な利用への促進 ●ZEVの普及促進
		環境に配慮した移動手段の充実	<ul style="list-style-type: none"> ●環境に配慮した移動手段の充実
3 “環境” に配慮した交通	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広域道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●効率的かつ効果的な道路整備 ●渋滞の解消
		地域特性に応じた地区内道路網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●道路幅・整備 ●市民の協力による維持管理・整備など ●安全性確保のための交通規制の実施
4 安全・安心に移動できる環境の整備	4 安全・安心に移動できる環境の整備	安全・安心な歩行空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ●安全な歩行空間の確保 ●利用マナーの向上
		高齢者・障害者等の外出支援	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢者や障害者などが利用しやすいサービスの検討
		自転車利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車走行空間の整備 ●自転車等駐車場などの環境整備 ●自転車利用マナーの向上
3 “活力・魅力” を支える交通	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	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地・駅周辺等の地域の拠点へのアクセス性向上 ●駅周辺での交通混雑の緩和
		中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ●安心して移動・回遊できる空間整備 ●緑豊かな街並みの創出

基本方針1 便利で快適な交通環境の確保

基本交通施策1-1 効率的な公共交通ネットワークの実現

施策実施方針1 公共交通ネットワークの構築

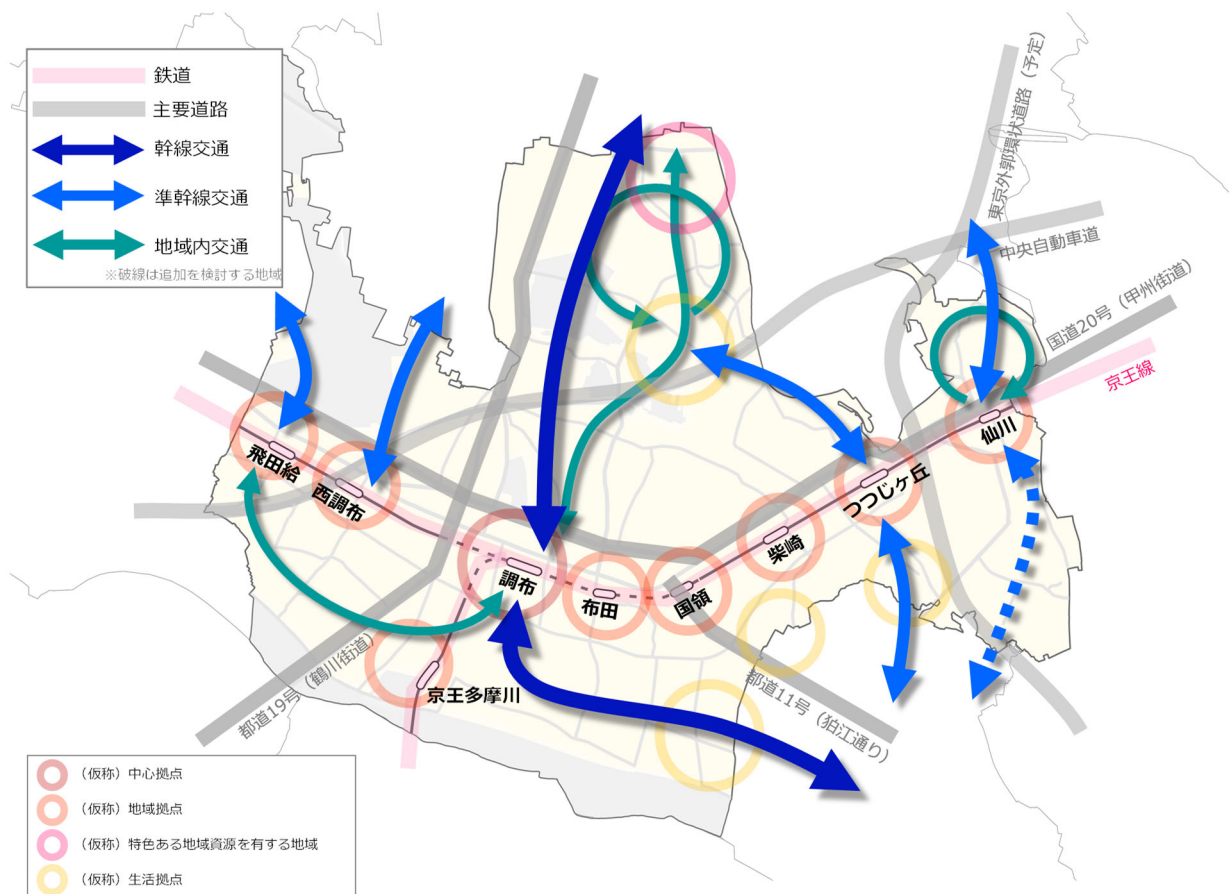
今後、高齢化の更なる進行が見込まれる中、公共交通ネットワークを構築することにより、だれもが移動しやすい環境を形成します。

【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) 東西方向に運行する京王線と南北方向の隣接市区に運行する路線バスを基本としつつ、各拠点をつなぐ公共交通を構築し、だれでも日常的に移動でき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) 公共交通が利用しにくい地域への対応や地域間ネットワークの充実等により利便性を向上させるため、地域公共交通の在り方を検討し、その実現に向けた取組を進めます。



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（Ma a S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) Ma a S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】Ma a S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。

施策実施方針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
- ・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

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

＜北部地域巡回公共交通（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。

■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いて連続立体交差事業を視野に入れたまちづくりを推進し、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。

■8■ 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、路線バス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。

施策実施方針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。
- (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。

施策実施方針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。

■1.1 ■ 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。
- (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。
- (3) 鉄道とバス等との交通結節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。



出典) 市報ちょうふ令和3年4月20日号(調布駅前広場の整備)

■1.2 ■ 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。

【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

基本交通 施策	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		■
		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		■
	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		■
		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	■	■
	バス走行経路の 確保	乗継割引制度導入に向けた検討	■	■
		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	■	■
	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	■	■
		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	■	■

(□ : 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)

基本交通施策1-2 公共交通利用環境の整備

施策実施方針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

■13■ 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) 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) 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。

■14■ 公共サイン計画に基づく案内表示の推進

調布市公共サイン整備ガイドライン(平成27年3月)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。

■15■ 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。

施策実施方針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

■16■ 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。
- (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。

事業スケジュール

基本交通 施策	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

基本交通施策2-1 環境に配慮した自動車利用の実現

施策実施方針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

■17■ 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。

■18■ 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。

施策実施方針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。

【関連する実施施策】

- ・ZEVの普及促進

■19■ 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。
- (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。
- (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。

【用語】ゼロエミッション・ビークル（ZEV）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

基本交通 施策	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)

基本交通施策2-2 環境に配慮した移動手段の充実

施策実施方針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。

【関連する実施施策】

- ・環境負荷軽減に資する車両の公共交通への導入促進
- ・グリーンスローモビリティなど次世代交通システムの活用方策検討
- ・シェアサイクルやEV等を活用したカーシェアリングの普及促進

■20■ 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。
- (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。

■21■ 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。

【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。

■22■ 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

- (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。
- (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。

事業スケジュール

基本交通 施策	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 慮した移 動手段の 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

基本交通施策3-1 効率的かつ効果的な広域道路網の整備

施策実施方針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。
- (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。

【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）

■23■ 道路ネットワークの整備

- (1) 調布市道路網計画における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。
- (2) 関連する都市基盤整備事業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。

■24■ 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。

施策実施方針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広域道路の渋滞解消
- ・開かずの踏切の解消（5か所）

■25■ 交差点改良などによる広域道路の渋滞解消

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。

■26■ 開かずの踏切の解消（5か所）

「開かずの踏切」など交通環境の改善に向けて、国や東京都、鉄道事業者等との調整を図りつつ、連続立体交差事業を視野に入れたまちづくりを推進します。

事業スケジュール

基本交通 施策	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広域道路網の整備	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広域道路の渋滞解消		
		開かずの踏切の解消（5か所）		

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

基本交通施策3-2 地域特性に応じた地区内道路網の整備

施策実施方針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。

【関連する実施施策】

- ・地域特性及び役割に応じた地区内道路網の見直しと整備
- ・広域道路整備と合わせた地区内道路整備による機能向上

■27■ 地域特性及び役割に応じた地区内道路網の見直しと整備

- (1) 地区内道路網計画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。
- (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。

■28■ 広域道路整備と合わせた地区内道路整備による機能向上

都市計画道路と接続する地区内道路については、様々な交通の需要状況や広域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。

施策実施方針13 市民の協力による維持管理・整備など

住宅地などにおける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。

【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

■29■ 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。

■30■ セットバックなどによる歩行空間の拡充

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

施策実施方針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。

【関連する実施施策】

- ・規制，ルールなどによる地区内道路機能確保の検討

■31■ 規制，ルールなどによる地区内道路機能確保の検討

道幅の狭い地区内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、地区内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。

事業スケジュール

基本交通 施策	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 地区内道 路網の整 備	道路拡幅・整備	地域特性及び役割に応じた地区内道路網の見直しと整備	■	■
		広域道路整備と合わせた地区内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，ルールなどによる地区内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

基本交通施策4-1 安全・安心な歩行空間の確保

施策実施方針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

■32■ 歩行時の快適性向上に向けた空間整備

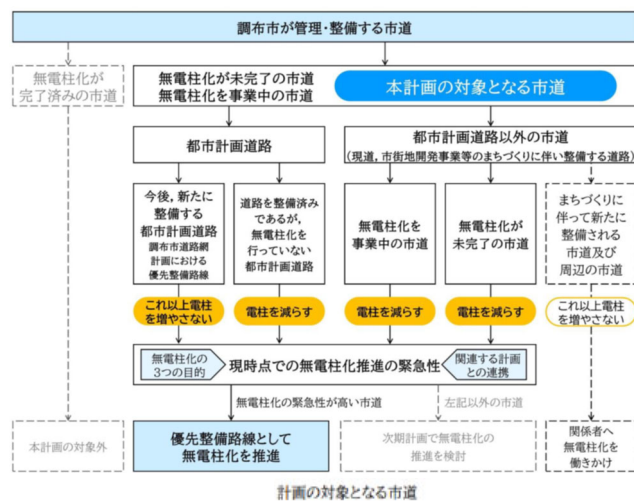
鉄道駅の自由通路の整備，自転車利用環境の充実，緑あふれる空間の創出，歩道の段差解消や障害物撤去等，人がまち歩きをやすく，回遊性を高める取組を推進します。

■33■ 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。
- (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，全ての人々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。
- (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。

■34■ 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全ての市道とします。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広域道路であり，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。



出典）調布市無電柱化推進計画

施策実施方針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。

【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

■35■ 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。

■36■ 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。

事業スケジュール

基本交通 施策	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)

基本交通施策4-2 高齢者・障害者等の外出支援

施策実施方針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
- ・心のバリアフリーの実践に向けた取組の促進

■37■ 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。

■38■ 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。
- (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。

■39■ 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。
- (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。
- (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。

■40■ 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。
- (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。

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、妊娠中の方など、「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。

（一社）東京ハイヤー・タクシー協会では、高齢化社会の進展とオリンピック・パラリンピックの開催等を契機と、2020年までにユニバーサルデザインタクシーの一方台導入に取り組んでおります。

2017年10月にユニバーサルデザインタクシーである「JPN TAXI（ジャパンタクシー）」が発売され、東京都内において2019年1月末で約6,000台が導入され、特徴のある新車種を街中で多く目にするようになったことと想います。発売以降、乗降性能や居住性の高さから多くの利用者の皆様から高い評価をいただいておりますが、その一方で車いすでの乗降に関し、厳しくも大変貴重なご意見、ご要望もいただきました。

この度ご購入する専用スロープは、「車いすの乗り降りをもっとスムーズに」とのご要望のもと、メーカーであるトヨタ自動車㈱と東京ハイヤー・タクシー協会が改良に取り組んできたものです。

この専用スロープは東京都の支援を得て、都内の病院、スポーツ施設、ホテル等、賛同をいただいた各施設に設置しておりますので、ご利用の際は是非ご活用ください。

今後も東京のタクシーは、全ての利用者に対し「安全・安心・快適なタクシー」を目指して、様々な施策に取り組みまいります。

■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。）

出典）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

基本交通施策	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）

基本交通施策4-3 自転車利用環境の整備

施策実施方針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

■41 ■ 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，改修に合わせて，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。
- (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。

施策実施方針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）

■42 ■ 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。
- (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。
- (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。

■43 ■ 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。
- (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。
- (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。

■44 ■ 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。
- (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。

■45 ■ 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。

■46 ■ 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。

施策実施方針20 自転車利用マナーの向上

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

【関連する実施施策】

- ・利用マナー向上への啓発活動
- ・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

■47 ■ 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。
- (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) 自転車安全利用講習会 パンフレット

■48 ■ 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。

事業スケジュール

基本交通 施策	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	■	■
		放置自転車対策	■	■
	自転車等駐車場などの環境整備	自転車等駐車場整備	■	■
		路上自転車等駐車場の設置検討（調布駅など）	■	■
		自転車走行空間のサインの表示	■	■
		シェアサイクルステーションの拡充（公共施設等への設置）	■	■
		自転車利用マナーの向上	■	■
	自転車利用マナーの向上	利用マナー向上への啓発活動	■	■
		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

基本交通施策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

施策実施方針21 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

■49■ 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。
- (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。

施策実施方針22 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】

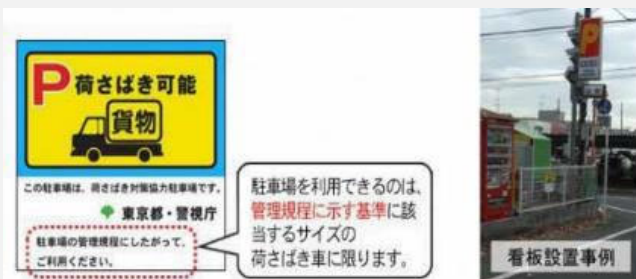
- ・荷捌き車両等向け駐停車空間の確保の促進
- ・違法駐車・放置自転車対策の推進

■50■ 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。

【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。



出典) 東京都

■51■ 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。

事業スケジュール

基本交通 施策	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	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)

基本交通施策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

施策実施方針23 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

■52 ■ 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。

■53 ■ 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緑道を整備し、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。

■54 ■ 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。
- (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。

■55 ■ 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。

■56 ■ 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。

施策実施方針24 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。

【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

■57■ 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。

■58■ 鉄道敷地を有効活用した緑豊かな空間の創出

鉄道敷地を活用して緑道を整備し、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。

事業スケジュール

基本交通 施策	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等を実施し、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）

基本方針	基本交通施策	指標	計画策定時の現況値	計画改定時の現況値	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 ミニバス利用者数 [万人/年]	75.0 (H21)	73.6 (R3)	80.0
		2 公共交通利用数 [万トリップエンド/日]	31.6 (H20)	30.1 (H30)	35.0
		3 公共交通分担率(代表交通手段) [%]	35.2 (H20)	38.3 (H30)	38
		4 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	5 ★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完了率 [%]	-	100 (R2) ※1	100 ※2
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	6 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	7 運輸部門CO ₂ 排出量 [万t-CO ₂]	14.0 (H25) ※3	12.1 (R1)	9.1 ※3
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広域道路網の整備	8 ★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
	地域特性に応じた地区内道路網の整備	9 ★バリアフリー特定事業計画における道路特定事業の完了率 [%]	-	54.8 (R2) ※1	100 ※2

表 成果指標（2/2）

基本方針	基本交通施策	指標		計画策定時の現況値	計画改定時の現況値	目標値(R12)
4 安全・安心に移動できる環境の整備	安全・安心な歩行空間の確保	10	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	11	★高齢者の外出率※4 [%]	-	64.2 (R1)	64
		12	★障害者の外出率※5 [%]	-	58.9 (R1)	59
	自転車利用環境の整備	13	自転車走行空間の満足度 [%]	29 (H21)	31.8 (R3)	60.0
		14	自転車走行空間の整備延長 [km]	10.4 (H21)	36.2 (R2)	48
		15	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	16	★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)	80
	中心市街地・駅周辺等の地域の拠点での回遊性の向上	17	★中心市街地が魅力的な街であると感じている市民の割合 [%]	-	68.3 (R3)	80
		18	★中心市街地歩行者通行量 [万トリップエンド/日]	-	10.4 (H30)	10.4

※ ★印は、計画の見直しに伴い、新しく設定した成果指標

※1 調布市バリアフリー特定事業計画（平成25年3月策定。目標年次は令和2年度）に基づく数値

※2 次期調布市バリアフリー特定事業計画（令和4年度策定予定。目標年次は令和12年度）に基づく数値

※3 総合交通計画策定後、令和3年3月に新しい調布市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）が策定されたため、当該計画における基準値、目標値を引用

※4 調布市市民福祉ニーズ調査（高齢者）から引用

※5 調布市市民福祉ニーズ調査（障害者・18歳以上）から引用