

調布市地域公共交通計画策定に向けた検討状況（中間報告）

令和7年2月13日（木）
調布市 都市整備部 交通対策課

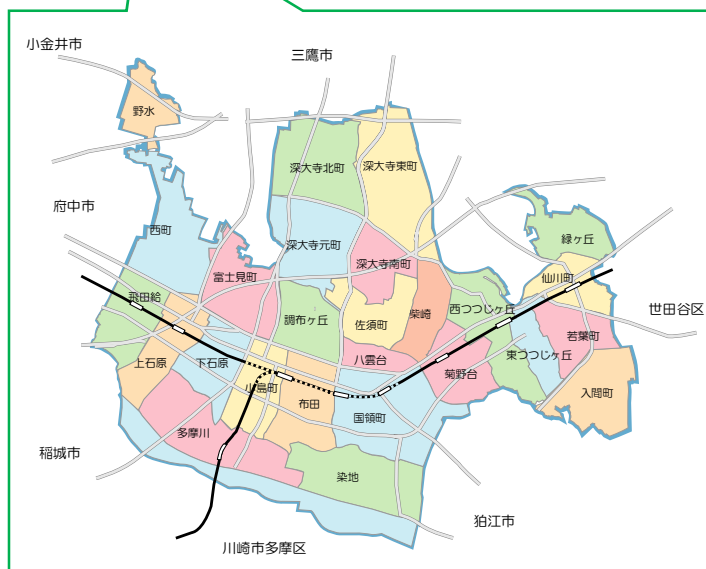
目次

1. 計画の概要	3
2. 上位・関連計画, 近年の社会動向	4
- 計画の位置づけ	4
- S D G s	5
- 国の交通施策の変遷	6
- 全国の地域交通の現状	7
- デジタル技術の活用・環境保全	8
3. これまでの調布市の公共交通と現状	9
4. 調布市における地域交通の主な問題点	10
5. 現状・課題を踏まえた取組	11
その他資料・これまでの調査結果	12
- 地域公共交通計画とは	13
- 上位・関連計画	14
- 公共交通を巡るこれまでの調布市の動向	16
- 調布市の公共交通を取り巻く現状	18

1.計画の概要

- ・ 調布市では、目指すべき将来像や将来都市像等の実現に向けて、今後実施すべき交通施策の基本方針を示した「調布市総合交通計画」を令和5年3月に改定。
- ・ 「調布市総合交通計画」や、以下に示す調布市の公共交通の現状や取組を踏まえ、既存の公共交通や都市計画、諸所の移動制約など、移動に関する課題を精査し、地域に適した持続可能な在り方を検討するため、**調布市地域公共交通計画**を策定する。

計画の区域：調布市全域（21.58km²）



▲計画の区域

計画の期間：令和8～12年度の5年間

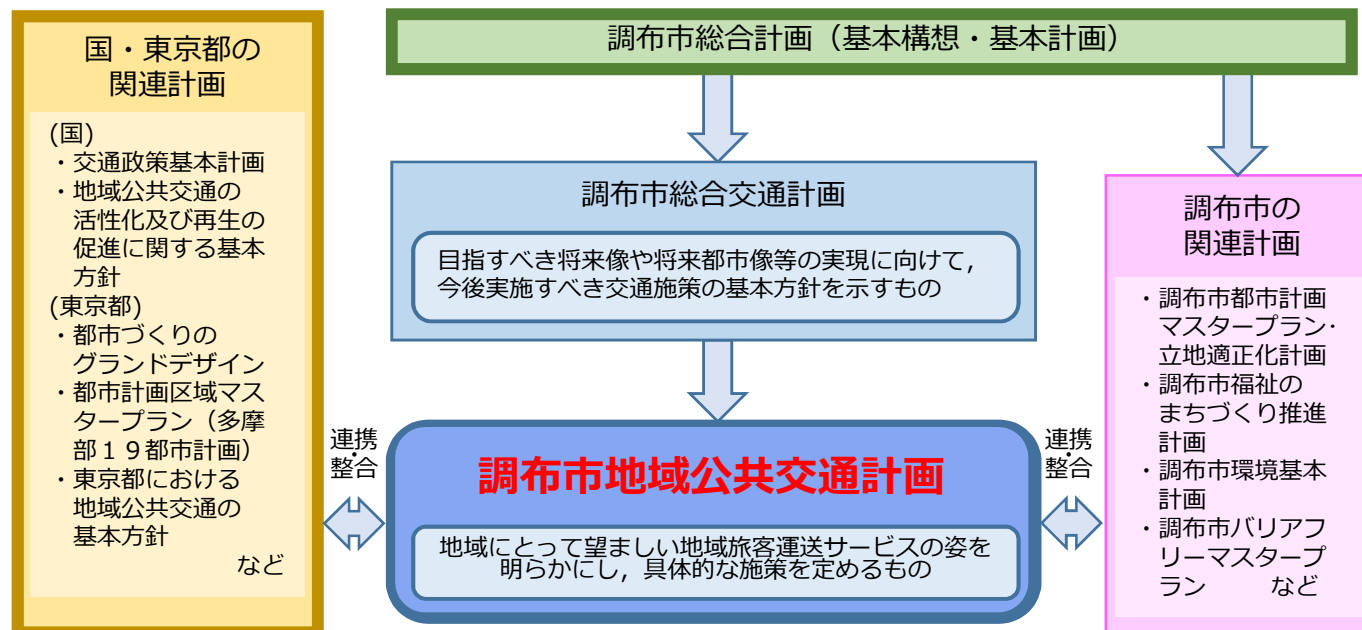
▼計画の期間

	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9	R 10	R 11	R 12
調布市総合計画 (基本構想・基本計画)	計画期間：R12まで							
調布市総合交通計画	計画期間：R12まで							
調布市地域公共交通計画	策定							
	計画期間：R12まで							

※地域公共交通計画についてはp.13参照

2.上位・関連計画，近年の社会動向：計画の位置づけ

- ・ 調布市地域公共交通計画の策定に当たっては、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとして，調布市総合計画や調布市総合交通計画などの上位計画と整合・連携を図る。
- ・ 調布市及び国，東京都の関連計画とも連携・整合を図りながら取り組む。
 - 調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画などのまちづくりの施策（調布駅や他の駅周辺への拠点立地施設の誘導等）の展開に合わせ，「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を示す。



▲調布市地域公共交通計画の位置づけ

※調布市の各計画の概要はp.14～15参照

2.上位・関連計画，近年の社会動向：SDGs

- SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は，2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されている，令和12年までに持続可能でより良い世界を目指す国際指標。貧困や飢餓，ジェンダー平等などの問題から，働きがいや経済成長，気候変動に至るまで，21世紀の世界が抱える様々な課題を包括的に捉えた17の目標と169のターゲットで構成され，地球上の「誰一人取り残さない（Leave No One Behind）」ことを誓っている。
 - 公共交通については，目標11に設定されている（左図）。
- 調布市基本構想では，SDGsに掲げられた各目標の達成に資する取組みを推進するため，様々な施策を展開していくことが不可欠としている。
 - 公共交通については，施策26「快適な公共交通環境の整備」では，関連する目標として目標3，9，11，17が挙げられている（右図）。

11-2

2030年までに，女性や子ども，障害のある人，お年寄りなど，**弱い立場にある人びと**が必要としていることを特によく考え，公共の交通手段を広げるなどして，すべての人が，**安い値段で，安全に，持続可能な交通手段**を使えるようにする。



出典：<https://www.unicef.or.jp/kodomo/sdgs/17goals/11-cities/>

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



▲SDGsにおける公共交通に関する目標（目標11-2）

施策26 快適な公共交通環境の整備

目的

対象 市民，市内公共交通機関の利用者
意図 安全，快適，円滑に目的地まで移動できる

施策と関連するSDGsの目標（ゴール）



▲調布市総合計画（基本計画）施策26におけるSDGsの記載状況

2.上位・関連計画，近年の社会動向：国の交通政策の変遷

・日本における公共交通は，諸外国と異なり，多くが民間主体の営利事業として供給。戦後は需給調整規制により，交通事業者の独占・内部補助による交通サービスの安定供給が図られてきた。

・2000年の道路運送法改正により需給調整が廃止され，市場からの退出を事前届出制へ変更。さらに人口減少や少子化，マイカー利用の普及，ライフスタイルの変化による輸送人員減少や，中心市街地の衰退，スプロール化により，全国的に路線の廃止が相次いだ。

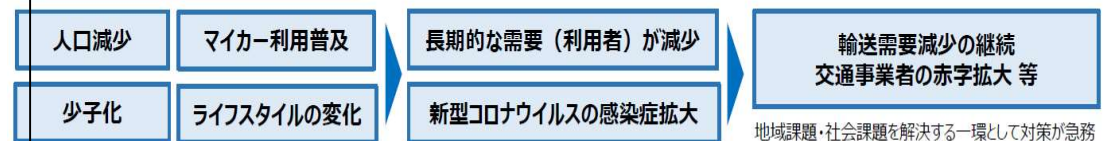
・これらの課題に取り組むべく，交通とまちづくりの連携を目指す動きの中で，2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され，市町村主体で幅広い関係者が参加する協議会の設置や地域公共交通の維持・確保と利便性向上などに取り組むことを促進している。

・近年は利用者数がコロナ禍による減少後も以前の需要まで回復せず，また，厳しい収益や残業規制に伴う運転手不足も顕在化している。

これまでの交通政策の変遷

戦後	◆増大する需要に対応した交通サービスの安定供給を確保 ◆交通事業者の独占と内部補助
1980年代～	◆競争を通じた効率的・多様な交通サービスの提供を促進 ◆国鉄などの国有企業の民営化と需給調整規制の廃止等
2007年	【地域交通法制定】 市町村による協議会・計画制度を創設 計画に盛り込むことができる各種事業を創設
2013年	【交通政策基本法の制定】 基本理念、関係者の責務、交通政策基本計画、国・地方公共団体の施策等について規定
2014年	【地域交通法改正】 都道府県による協議会・計画が可能に 計画制度にまちづくりとの連携を位置づけ・ネットワークの面的な再編に関する事業を創設
2020年	【地域交通法改正】 計画の作成を自治体の努力義務に 交通資源を総動員（自家用有償運送等）・競争から協調へ（※独禁法特例法も制定）

地域公共交通の現状



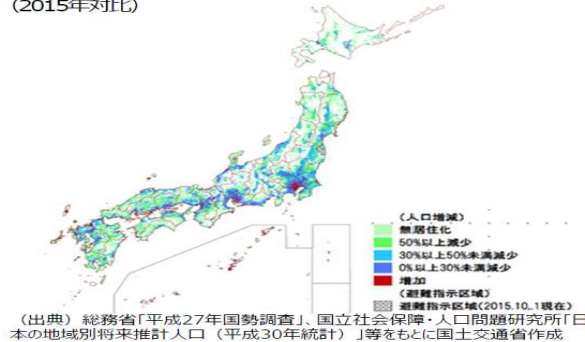
▲これまでの交通政策の変遷

出典：交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会
最終とりまとめ（令和5年 国土交通省）

2.上位・関連計画，近年の社会動向：全国の地域交通の現状

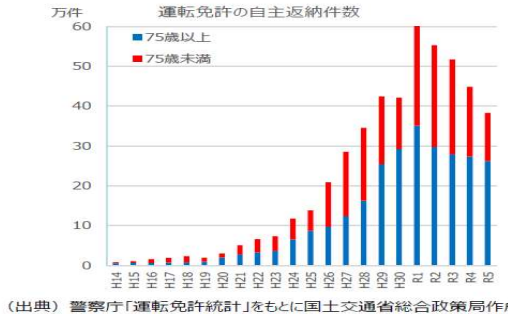
将来の人口増減状況

・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少**（2015年対比）



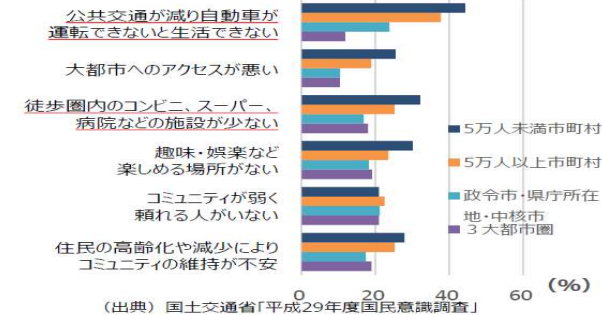
運転免許返納数の推移

・運転免許の返納が進展しており、令和5年度においては、年間約**40万件**返納された。

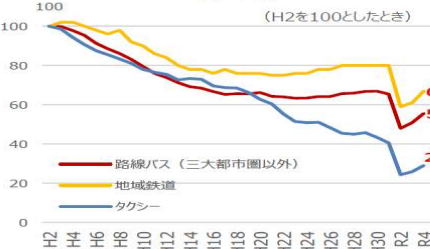


居住地域に対する不安（地域別）

・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない：約**40%**
・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない：約**30%**



利用者の減少



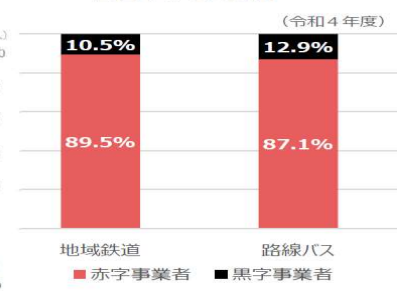
路線の休廃止



運転手不足



経営状況の悪化



▲地域交通の現状

出典：（上）第1回国土交通省「交通空白」解消本部 資料（令和6年 国土交通省）

（下）「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム第1回会合 資料1（令和6年 国土交通省）

- ・ 人口減少及び高齢化が全国的に進む中，普通自動車免許を返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっている。
 - 交通安全の観点からは免許返納が推奨される一方，自家用車に代わる交通手段となる公共交通の利便性が低いと，これまで同様の生活が維持できなくなることが懸念される。
- ・ 乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み，公共交通の維持は困難な状況。

2.上位・関連計画，近年の社会動向：デジタル技術の活用・環境保全

- デジタル技術の進展，活用が求められる中，調布市では「調布市デジタル化総合戦略1.0」を策定。
「デジタルの活用で一人ひとりの幸せを実現する地域社会」を掲げ，デジタル技術を活用して市民一人ひとりのニーズに応じたサービス提供を目指している。市民が必要なときに必要な情報を活用できる社会を目指し，モビリティ分野でのデータ活用を推進している。
- 調布市では，令和3年3月に市長が「2050年ゼロカーボンシティ」を目指すことを表明。「調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」においては，二酸化炭素排出量の削減につながる公共交通の利用を促進するため，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に向けた検討や，次世代自動車の普及促進につながるインフラ整備について検討を進めることとしている。



▲モビリティ社会を実現するデジタル空間



めざそう 脱炭素のまち 調布
～ひとりひとりの“かしこい選択”がつくる わたしたちの暮らしと未来～



▲調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)
における目指す将来像

出典：(左) 官民ITS構想・ロードマップ これまでの取組と今後のITS構想の基本的考え方（令和3年 内閣官房IT総合戦略室）
(右) 調布市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)（令和3年）

3.調布市の公共交通の現状と検討の経緯

調布市の地域公共交通の現状と主な経緯について以下に示す。

【調布市の地域交通の主な流れ】

①

これまでの調布市の公共交通

調布市では、鉄道や路線バス、タクシーなどの交通機関が充実しており、民間の交通事業者が中心となり市民の移動を支えてきた。また、行政は京王線を中心として交通基盤の整備を進めてきた。しかし、一部の地域では、都市計画道路や駅周辺整備における公共交通基盤に課題が残っており、公共交通を利用しにくい地域も点在している。

②

公共交通を利用しにくい地域への対応

路線バスが入れないなど、公共交通の利用に課題がある地域へは、平成10年から平成24年にかけてミニバスを導入。また平成28年には、公共交通を利用しにくい地域におけるコミュニティ交通の可能性を検討。

③

近年の調布市の公共交通の変化

新型コロナウイルスの影響により利用者が減少。また、運転手不足の問題も深刻化。結果として、路線バスやミニバスの減便やダイヤ改正が発生。これまでのように交通事業者だけに任せた地域交通（運行とデザイン）では、不採算路線などの交通網の維持ができない状況となる。

④

バス交通の減便を契機とした地域モビリティの検討

調布市ミニバス北路線の一部区間減便を契機に北部地域に巡回型交通やデマンド型交通の導入を実証実施している。この間、ミニバス東路線の減便や一般路線バス路線の再編等も生じているが、交通事業者は運転手不足などの厳しい経営環境から、これまで以上に新たな移動手段の導入で解決することは難しい状況である。

⑤

令和6年度における着目

令和6年度には、高齢者や親子、心身に障害がある方など、身近に公共交通機関はあるが一般の利用者と同じように利用することが困難で、かつ移動に関する特定の支援を利用できない方々の移動手段が十分ではないことに着目。地域住民、公共交通機関利用者、移動困難を持つ方々のお困りごとや運行事業者の抱える課題はもとより、交通、福祉、教育など各部門へ寄せられる移動に関するお困りごとを関係者で共有、検討する必要性にも着目。

※公共交通を巡るこれまでの調布市の動向については、p.16～17参照

4.調布市における地域交通の主な課題

① 地域特性に起因する課題への対応

従来から崖線（国分寺崖線、布田崖線など）や河川（野川、仙川、入間川）、鉄道、狭い道路など、地勢や都市基盤の状況により路線バスの運行が難しい地域が位置している。これらの「地域の移動手段」をどのように確保するか。

また、北部地域の実証実験の実績を踏まえつつ、本年度調査により複数抽出した公共交通が利用しにくい地域の課題に対し、今後どのように適材適所な取組を進めていくか。

② 高齢者、障がい者、子育て世帯などの円滑な移動（移動の足の確保）

・高齢化の進行に伴い、加齢により自家用車や自転車の利用が難しくなった場合の移動手段として、路線バスやミニバスなどの公共交通機関の需要が高まることが見込まれる。一方で、身体機能の低下等により公共交通機関（バス停など）までの移動が難しい方々が生じる可能性がある。また、障がいがある方を含め、福祉有償運送などのサービスを利用できる方々は、それらのサービスにより移動手段を確保する一方、福祉制度を利用するほどではないが移動に制約（移動の困り事）を抱えている方々の移動について、各分野と連携しつつ、どの程度まで考慮した計画とできるか。

③ 公共交通網の維持

人口減少や外出率の高い生産年齢人口の割合低下による利用者減少や運転手不足、物価高騰などの影響を受け、現在の規模で運行を続けることが困難になっている。地方から顕在した問題であったが、コロナ禍以降、都市部にも拡大。

市のバス交通網も影響を受け、各事業者は独自に運行路線の見直しを進めているが、この先、市の公共交通ネットワークが持続的に機能していくか、また、市民生活に重大な影響が生じないか見通しが不透明な状況にある。

④ 推進体制の確立

「移動に関するお困りごと」には、各関係者が分野を横断しなければ解決されないこともあるが、そのためには、関係構築や、情報共有、役割分担など、整理すべき事項が多くある。また、市や交通事業者だけの努力では解消できないことも多く、それらを解消するためには市民・利用者も含めて公共交通をつくる意識を醸成することも必要であるが、そうした機運の高まりを起こせてない。

このほかにも、交通以外の課題として、人口構成（少子高齢化、労働人口減少）、環境（CO2削減）、DX、インフラマネジメント、バリアフリーなど、密接な関わりがある分野も、計画検討の視野に入れる必要がある。

5.現状・課題を踏まえた取組

本市における現状と課題を踏まえ、令和7年度は、以下の視点から検討を進める。

- (1) 「公共交通ネットワークの構築・維持」と「公共交通を利用しにくい地域への対応」について、都市計画及び道路計画等を踏まえつつ、本市全域の公共交通ネットワークとしての軸（幹線交通、準幹線交通）と拠点（交通結節）を再確認するとともに、各地域における地域内交通の役割を整理し、地域の特性に応じた適切な施策を示すため、バスネットワークに関する調査等を行う。
- (2) 移動の制約がある方々の「移動の困りごと」を少しでも解消し、日々の暮らしに必要な移動手段の確保や活動機会の増進につなげるため、今年度に調査し抽出した「公共交通を利用しにくい地域」を中心とした交通行動調査を行う。
- (3) 市における公共交通、福祉交通、私的交通などの役割を整理するとともに、関係各所が抱える課題に対し、限りある交通資源を有効利用する（利便性・生産性・持続可能を高める）ため、調布市公共交通活性化協議会作業部会などを通じ連携・協働を促進する。
- (4) 変化の速い地域公共交通については、比較的短い期間での（実施・評価・見直し）を行うとともに、実証実験の結果を反映するなど、関係者間の協働を促進し、計画をアップデートしやすい仕組みや環境を作る。
- (5) 上記4点を踏まえながら、今後の本協議会で調布市総合交通計画で定めた基本方針及び基本交通施策を持続可能なものに展開するため、地域公共交通計画における基本方針を示す。

その他資料 これまでの調査結果

地域公共交通計画とは

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープラン。
- ・地方公共団体が地域の移動に関する関係者協議会を開催しつつ、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議を重ねることで作成する。
- ・従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込み、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保する。



▲地域旅客運送サービスのイメージ

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（令和5年 国土交通省）

上位・関連計画： 調布市総合計画，調布市総合交通計画， 調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画

・ 調布市総合計画（基本構想・基本計画）（2023年3月）

調布市における最上位計画であり，住民全体で共有する自治体の将来目標や施策を示した計画。まちの将来像として「ともに生き ともに創る 彩りのまち調布」を掲げるとともに，実現に向けて8つの基本目標を定めている。

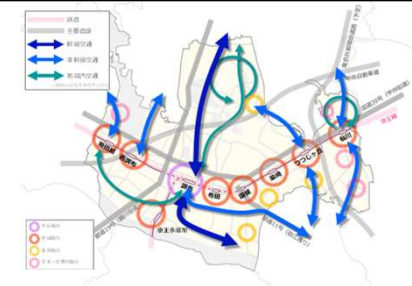
公共交通については，基本目標のうち「地域の特徴を生かした快適で利便性に富むまちをつくるために」実現のため，「利便性の高い交通体系の確立」「快適な公共交通環境の整備」に取り組むこととしている。

・ 調布市総合交通計画（2023年3月）

調布市都市計画マスタープランにおける交通部門を補完し，目指すべき将来像や将来都市像等の実現に向けて，今後実施すべき交通施策の基本方針を示した計画。

この中で，「“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つの基本目標が設定されている。

公共交通については，基本目標に基づき，「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」などに取り組むこととしている。



▲バスネットワークイメージ

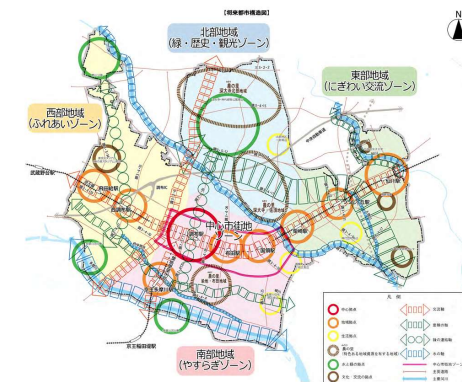
・ 調布市都市計画マスタープラン・立地適正化計画（2023年8月）

都市計画マスタープランは，市の都市計画の基本的な考え方を示すものであり，市におけるまちづくりの総合的な指針となる計画。

立地適正化計画は，都市計画マスタープランで掲げるまちづくりの目標を実現するための方策として，集約型の地域構造への再編に向けた誘導方針を示すもの。

この中で，都市計画の目指すべき将来都市像として，「住み続けたい 緑につつまれるまち 調布」を掲げるとともに，拠点・軸からなる将来都市構造等を掲げている。

公共交通に関しては，交通分野におけるまちづくりの基本方針として「交通利便性の向上のため，公共交通体系の充実を図る」こととし，「バス交通の充実，新たな都市交通環境の形成に向けた取組，バリアフリー重点整備地区の特定事業計画の支援・推進および各事業者が連携しやすい環境づくりに取り組む」こととしている。



▲将来都市構造図

上位・関連計画： 調布市福祉のまちづくり推進計画，調布市環境基本計画， 調布市バリアフリーマスタープラン

・ 調布市福祉のまちづくり推進計画（2024年3月）

調布市福祉のまちづくり条例におけるユニバーサルデザインの理念に基づき、ハード・ソフトの両面から福祉のまちづくりに関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画。

公共交通に関しては、基本目標の1つである「誰もが移動・社会参加しやすいまちづくりの推進」に向けて、誰もが安全で快適に移動し、外出ができるよう、高齢者、障害者等のニーズや状況等を踏まえて、移動支援に関する取組の充実を図ることとしている。

・ 調布市環境基本計画（2021年3月）

環境保全に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため策定された計画。

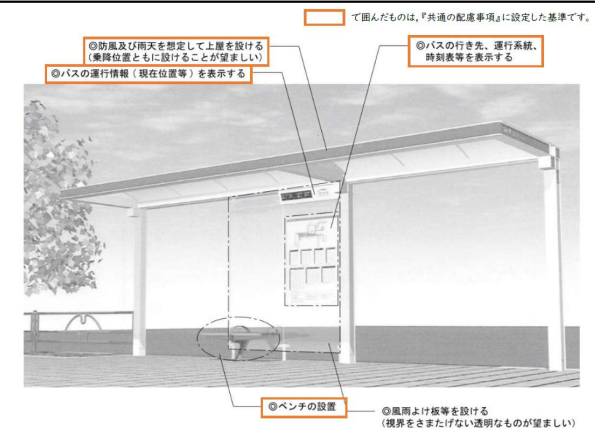
公共交通に関しては、基本目標の1つである「安心して暮らせる生活環境が確保されるまち」に向けて、自動車排出ガスによる大気汚染の防止のため、公共交通機関の利用促進やゼロエミッションビークル（ZEV）の普及に向けた取組などを進めていくこととしている。

また、「脱炭素で循環型の社会を目指すまち」に向けて、二酸化炭素排出量の削減につながる公共交通や自転車の利用、徒歩による移動を促進するため、鉄道・路線バス等の連携強化等による公共交通の利便性向上、自転車や徒歩で移動しやすい環境整備などを進めることとしている。

・ 調布市バリアフリーマスタープラン（2022年4月）

バリアフリー法に基づき、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る計画。

公共交通に関しては、移動等円滑化促進地区（駅を中心とした交通結節点を含む地区）のバリアフリー化の推進に向けた「バリアフリー方針」において、公共交通のバリアフリー化の促進に向けた共通の配慮事項が整理されている。



出典：東京都福祉のまちづくり条例施設整備マニュアル

▲バス停留所のバリアフリー化

公共交通を巡るこれまでの調布市の動向：関連計画における位置づけ

- ・ 調布市の公共交通に関しては、平成10年に調布市都市計画マスタープランが策定されて以降、これまで、調布市基本構想、調布市総合交通計画等において位置づけられてきた。

▼公共交通に関する計画策定経緯

年	計画	公共交通に関する位置づけ
平成10年6月	調布市都市計画マスタープラン	まちづくりの基本方針として「公共交通体系の充実」が掲げられる 4地区を公共交通整備重点地区に位置づけ
平成12年6月	調布市基本構想	重点的な取組として、「安全・安心のまちづくり」「京王線連続立体交差事業と一体となった中心市街地の街づくり」が掲げられる
平成23年4月	調布市総合交通計画	基本方針として、「公共交通が利用しやすく、環境にやさしい交通機関の整備」が掲げられる
平成28年3月	調布市公共交通ネットワーク整備の方向性	公共交通不便地域12地区のうち優先度の高い5地区についてコミュニティ交通の可能性を検討
令和5年3月	調布市総合交通計画（改定）	

公共交通を巡るこれまでの調布市の動向：ミニバスの運行

- ・ 調布市では平成12年3月からミニバス（コミュニティバス）を運行している。
- ・ 令和4年からは、北路線の大幅減便に伴い巡回交通やデマンド型交通を運行している。

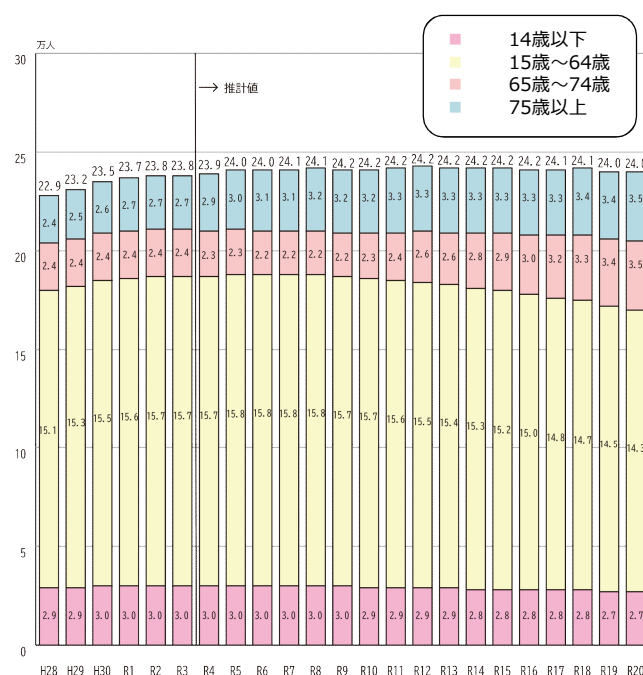
▼ミニバスの運行経緯

年	西路線	北路線	東路線
平成10～11年	公共交通整備重点地区においてミニバスの導入を検討 懇談会、事業説明会、無料試乗会を実施		
平成12年3月	ミニバス西路線 運行開始		
平成15年4月	この頃より、ミニバスに 鬼太郎ラッピングを実施		ミニバス東路線 運行開始
平成18年10月		ミニバス北路線 暫定運行開始	
平成24年1月		ミニバス北路線 全線運行開始	
平成25年11月	ミニバス西路線に関する地域懇談会		
平成27年4月	西路線に関する地域懇談会	北路線に関する地域懇談会	
令和2年11月		ミニバス北路線減便 (1日16～17便⇒2～3便)	
令和3年1月	西路線に関する利用者懇談会		
令和4年1月		北部地域巡回公共交通実証運行開始	
令和5年12月		北部地域巡回公共交通に代わり、 北部地域デマンド型交通の実証運行開始	
令和6年3月			ミニバス東路線減便 (1日35便⇒17～18便)



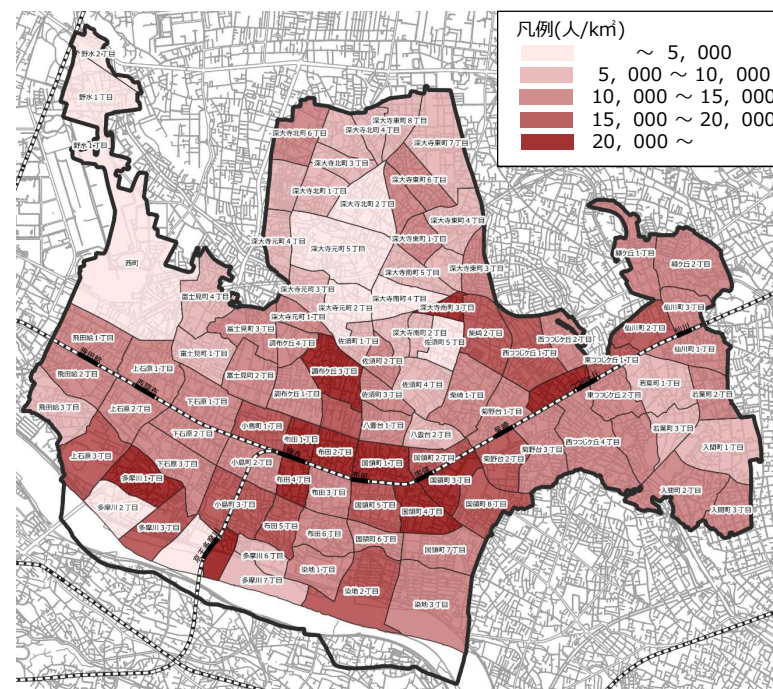
人口の動態

- ・ 調布市の将来推計人口の推移をみると、令和13年まで増加傾向となり、その後緩やかに減少していく結果となっている。高齢人口の割合は増加し続けると予想されている。
- ・ 人口密度をみると、調布駅周辺や国領駅周辺など鉄道駅の周辺において高くなっている。



▲調布市の人口総数、将来推計人口

出典：調布市の将来統計人口（令和4年 調布市）



▲調布市の人口密度（令和5年1月）

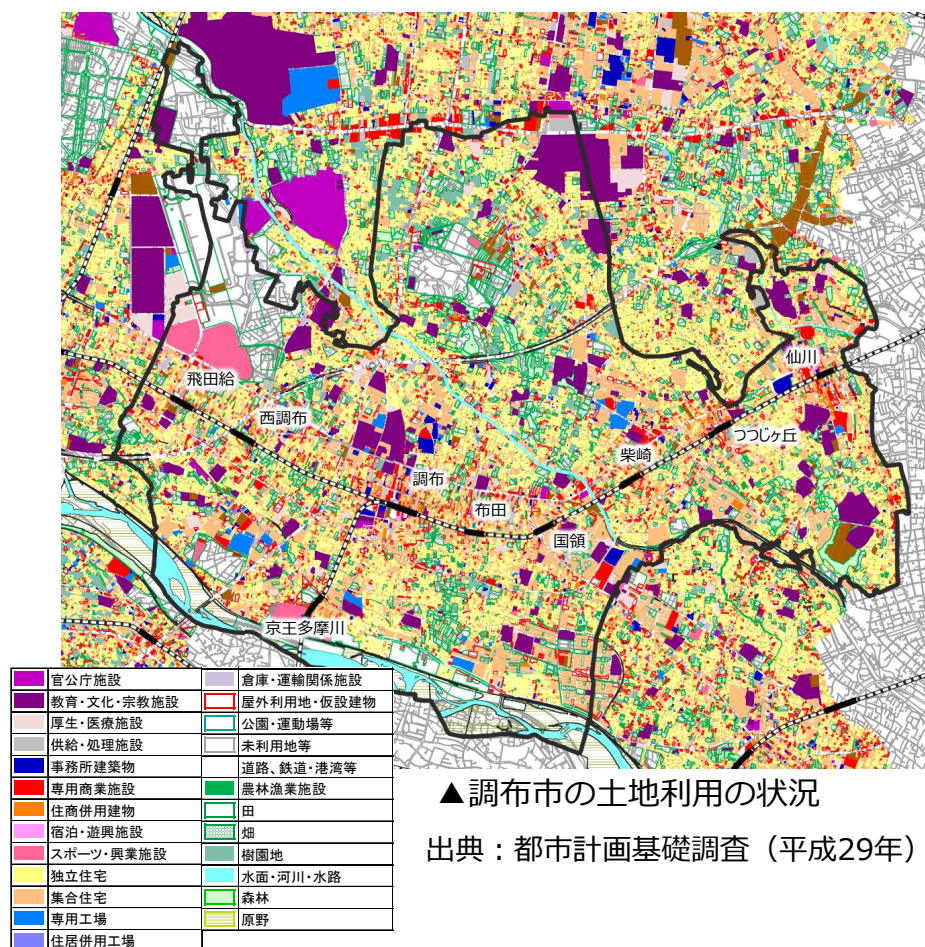
出典：住民基本台帳より作成

調布市の公共交通を取り巻く現状

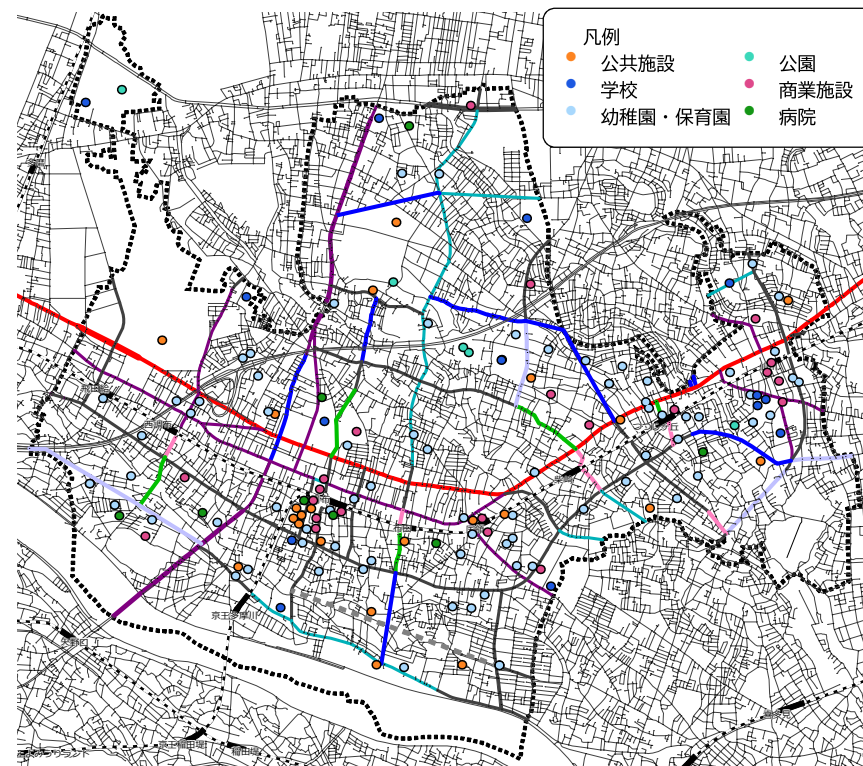
土地利用の状況

19

- ・ 市内では住宅として使われている土地が多い。鉄道駅周辺においては住商併用建物などが多くみられる。
- ・ 市の中心である調布駅周辺には公共施設や商業施設などが多く集積している。



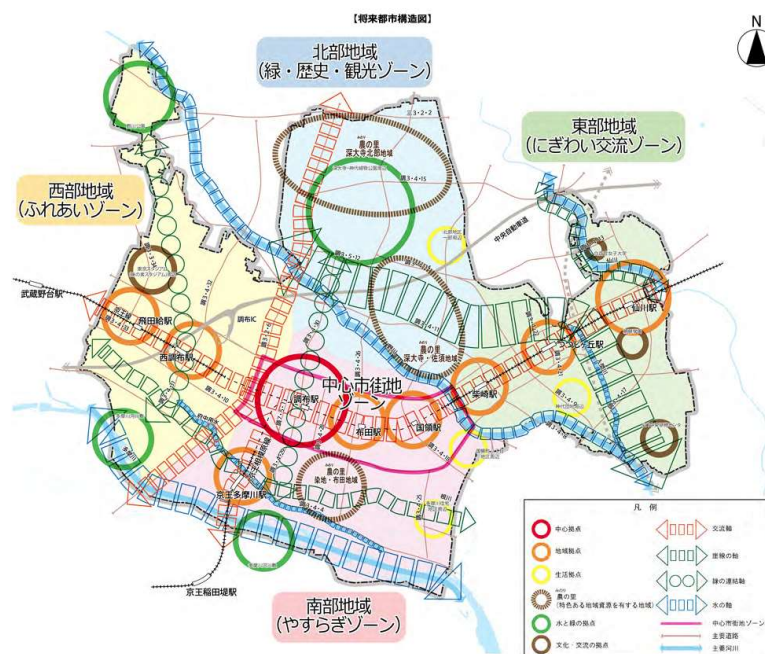
出典：都市計画基礎調査（平成29年）より作成



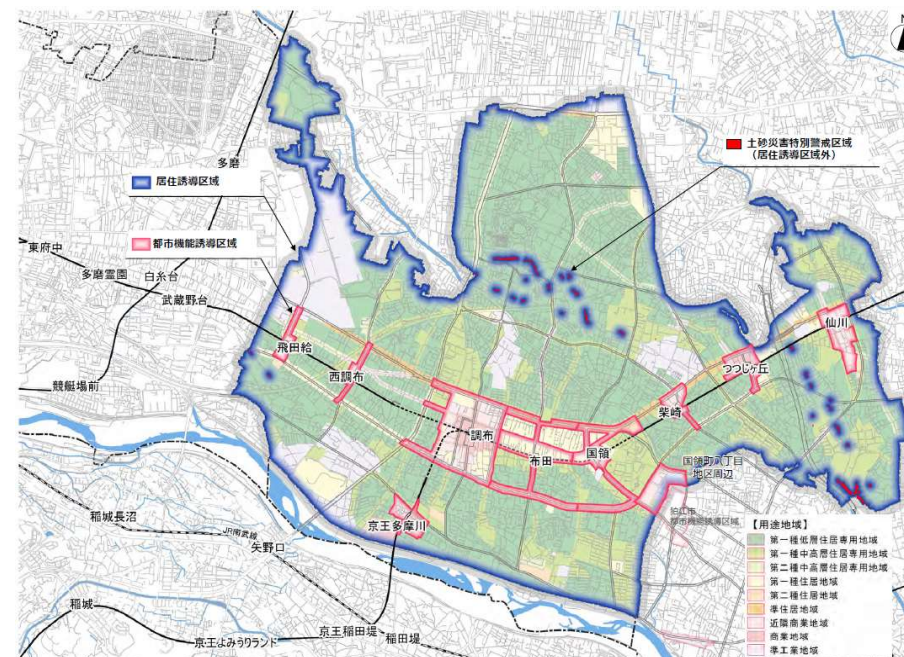
出典：国土数値情報等より作成

将来都市構造に関する策定状況

- 調布市都市計画マスタープランでは、目指すべき将来都市構造図において拠点や軸を定め、それらを有機的につなぐことで各拠点間のネットワークの強化を図っていくこととしている。
- 調布市立地適正化計画では、駅周辺などのまちづくりの拠点への都市機能の誘導が図られている。また、土砂災害特別警戒区域を除きすべてのエリアを居住誘導区域としているが、拠点周辺では人口密度の維持を、それ以外のエリアでは緩やかな密度の低下を目標としている。



▲調布市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

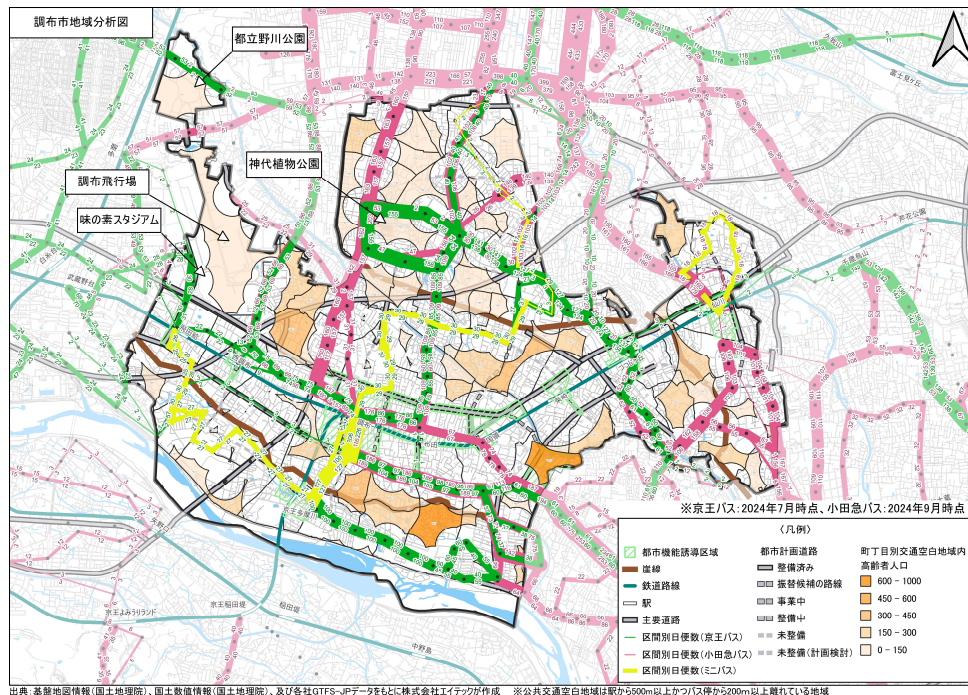


▲調布市立地適正化計画における居住・都市施設誘導区域

調布市の公共交通を取り巻く現状

公共交通の現状：運行，利用実態

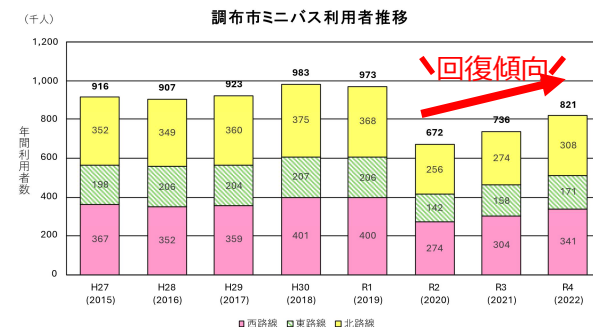
- ・ 調布市では、鉄道（京王電鉄）、路線バス（京王バス、小田急バス）、ミニバス、タクシー等が運行。
- ・ 鉄道、ミニバスともに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等で利用者が減少した。令和3年度以降は回復傾向にあるが、テレワーク等の生活様態の変化によりコロナ禍等以前の利用者数には戻っていない。
- ・ ミニバス北路線は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で大幅な減便となった。これを受けて現在、地域の方々の移動手段の確保、ニーズへの柔軟な対応のため、デマンド型交通の実証実験を行っている。
- ・ 今後、運転手不足等による既存バス路線の減便への対応の検討が必要となる。



▲調布市内のバスの区間別1日計便数



▲市内における鉄道乗降人員の推移



▲ミニバス利用者の推移

公共交通の現状：公共交通事業者の実態



現状

(公共交通ヒアリング(令和6年2月)より)

- ・ コロナ禍前より乗務員不足は問題でしたが、コロナ収束に伴う移動需要の回復により乗務員不足が顕在化しました。
- ・ 「出かけることなく完結」する新たな生活様式が浸透したため、バス利用者はコロナ前には戻らないと考えています。
- ・ 路線バスという特性上、多くの要望がありますが、要望と需要のバランスをとって、判断しています。
- ・ 公共交通の持続のためには、赤字路線など見直しをせざるをえません。
- ・ 現状においても既存路線の維持もままならず、今後はさらに深刻化する見通しです。
- ・ 法改正による労働条件の見直しや乗務員不足により運行本数の確保が難しくなる見通しです。

(令和6年度 第2回調布市公共交通活性化協議会

(令和6年9月27日)より)

- ・ 乗務員不足が深刻な状況となっています。

取組

(公共交通ヒアリング(令和6年2月)より)

- ・ 新しい交通手段として、自動運転による路線バス運行、オンデマンド交通の実証実験に取り組んでいます。
- ・ 環境への配慮のために、EVバス（電気バス）の導入を促進することを考えています。

(令和6年度 第2回調布市公共交通活性化協議会

(令和6年9月27日)より)

- ・ 12月16日に京王電鉄バスと小田急バス合同でダイヤ改正をやらせていただくことになりました。
共同運行系統をどちらか一方の会社で運行するように変更するということをやらせていただくこととなります。



現状

- ・ 2023年度第3四半期累計の輸送人員はコロナ禍前の水準には回復しておりません。
- ・ 調布市近郊では、早朝や深夜時間帯の一部列車を除いては、コロナ禍以降も減便なく輸送力を確保しています。

取組

- ・ ホームドア整備は現在9駅で完了しており、2030年代前半までに全駅整備を目指しています。
- ・ 電車内の事件などへの対策として、車内やホーム上の防犯カメラを2023年度末までに全車両・全駅に設置します。
(2024年2月21日 現在)

公共交通の現状：公共交通事業者の実態



一般タクシー

現状

- タクシー利用者は、日中はコロナ禍前に戻りつつありますが、22時以降は戻っていません。
- 乗務員の高齢化が進んでおり、乗務員確保は最優先で進めています。
- 多摩地区では様々な地区でデマンド交通を運行していますが、継続のためには地元住民の意向などが重要だと思います。
- コロナ禍前の売上などに回復しつつあります。
- 乗務員不足や乗務員の高齢化が問題となっています。

取組

- アプリでの配車などを導入しています。

その他

- ライドシェア新法により全面解禁される可能性があり、トラブル防止のため予め検討しておくべきだと思います。



その他タクシー

現状

- 民間救急事業では、救急患者様で且つ救急車程の緊急性の無い方の要請に応えています。
- 介護タクシー事業では、障害者高齢者など福祉限定としたタクシー移送事業を行っています。
- 有償運送サービスでは、当社訪問介護事業所の利用者様をタクシーとは別の認可料金で移送しています。
- 当日の依頼に対しては、空き車両がない場合は対応が難しいですが、改善、工夫をしているところです。
- 高齢者や障害者の送迎を行っています。
- 調布市の車いす福祉タクシーは、他市に比べて評判がよいです。
- コロナ禍前に比べて利用者が減少傾向にあります。特に、高齢者や身体の不自由な方の感染症への警戒心が強く、減少が顕著です。
- 介護タクシーでは、大多数が通院を目的とした利用であり予約がとれないと本当に困る状況になります。

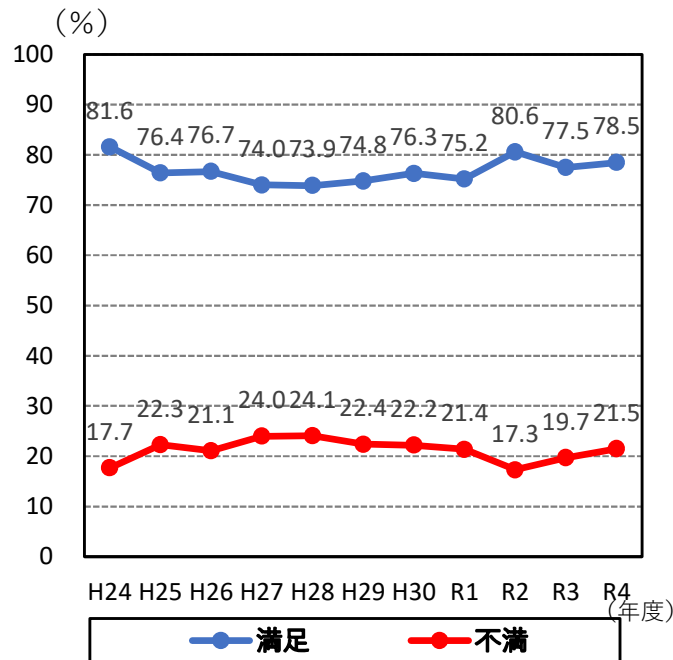
取組

- サービスの継続には、法令を遵守している事業者間で適正な競争が出来ることが必要だと思います。

調布市の公共交通を取り巻く現状

公共交通の満足度

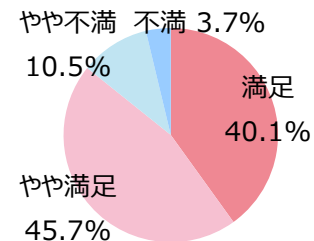
- 公共交通の満足度は70%台となっているが、鉄道、バス、タクシーの個別満足度には差があり、鉄道は86%、タクシーは62%、バスは66%が満足またはやや満足と回答している。
- 満足度の高い項目については、維持・強化していくことが必要。



▲公共交通の満足度
(調布市民意識調査より)



鉄道



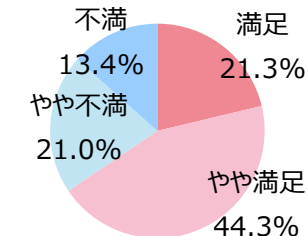
満足度の高い項目



- 業務員対応
- 運行本数・頻度
- バリアフリー
- 情報発信
- 運賃



バス



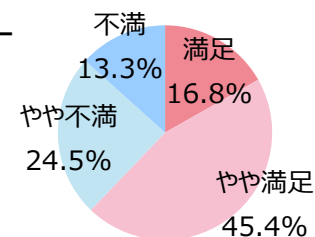
満足度の高い項目



- 業務員対応
- 車内の環境
- 運賃



タクシー



満足度の高い項目



- 車内の環境
- 業務員対応
- 情報発信

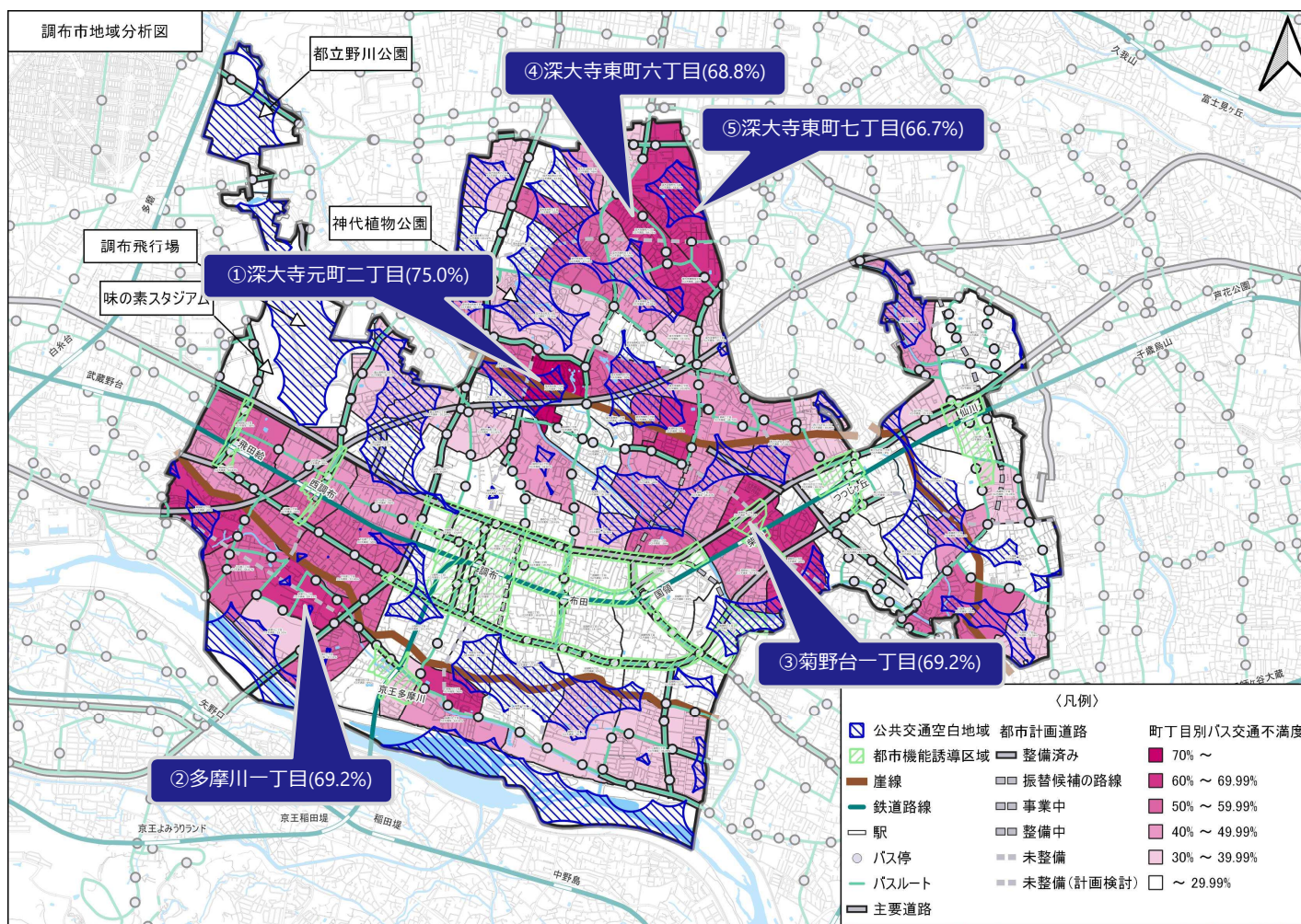
▲交通機関別満足度 (市民アンケート調査結果より)

調布市の公共交通を取り巻く現状

公共交通の満足度

25

- 市民アンケート調査においてバスの満足度の低い地域は、深大寺元町二丁目、多摩川一丁目、菊野台一丁目などとなっている。



出典: 地理院タイル (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)、及び令和2年国勢調査をもとに作成

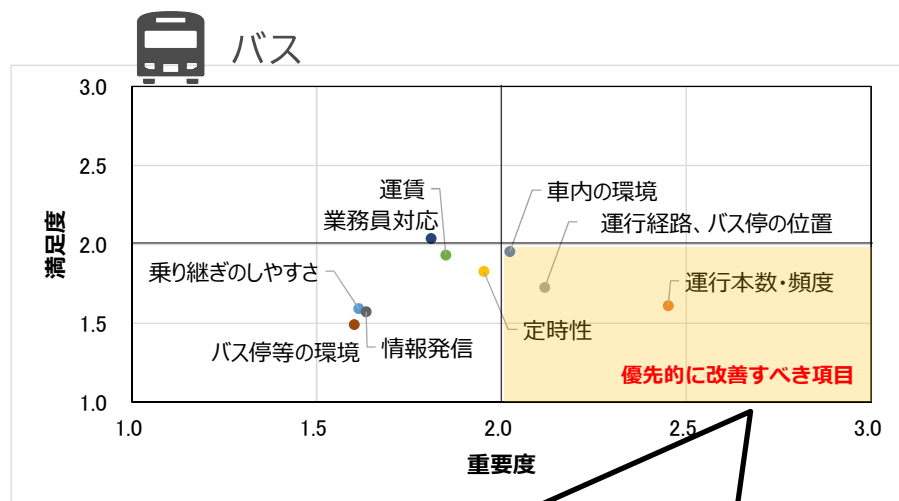
※交通空白地域は駅から500m以上かつバス停から200m以上離れている地域

調布市の公共交通を取り巻く現状

公共交通の満足度

26

- 市民アンケート調査において重要度が高く満足度が低い項目は以下の通り。

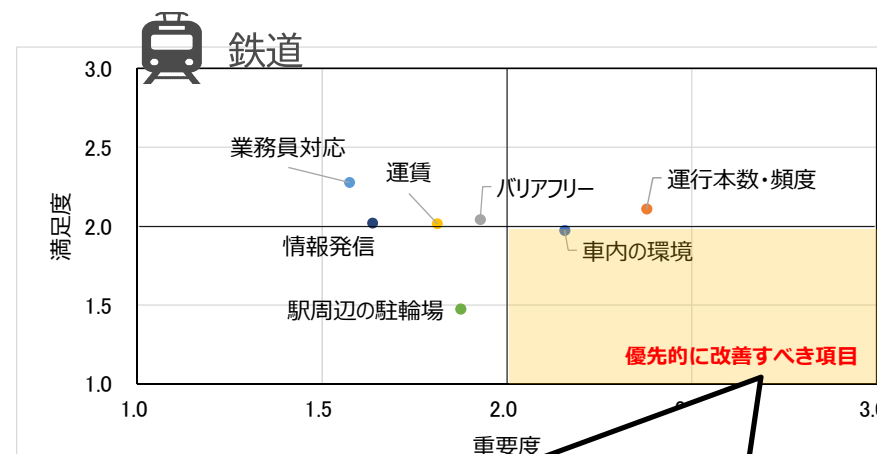


重要度が高く、満足度が低い項目

- ・ 運行本数・頻度
- ・ 運行経路・バス停の位置
- ・ 車内の環境

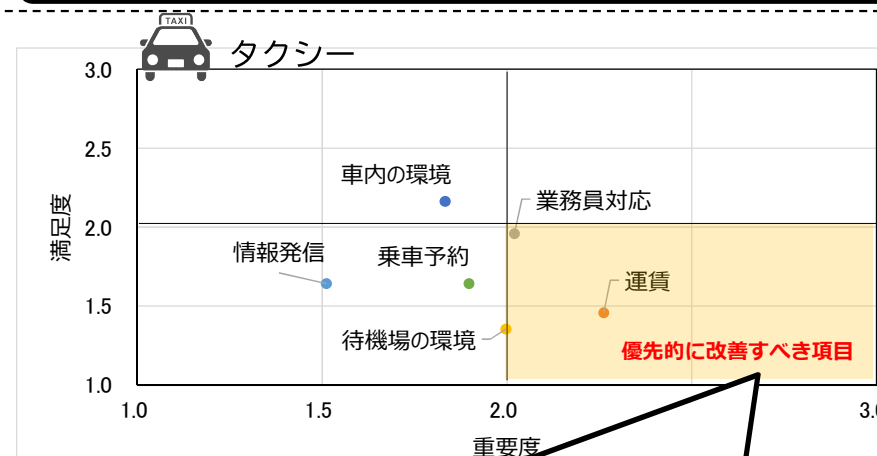
(算出方法)

- ・ 満足度：「1 満足」を3点、「2 やや満足」を2点、「3 やや不満」を1点、「4 不満」を0点とし、各評価項目の平均満足度（点数）を算出
- ・ 重要度：「1位」を3点、「2位」を2点、「3位」を1点とし、各評価項目の平均重要度（点数）を算出



重要度が高く、満足度が低い項目

- ・ 車内の環境

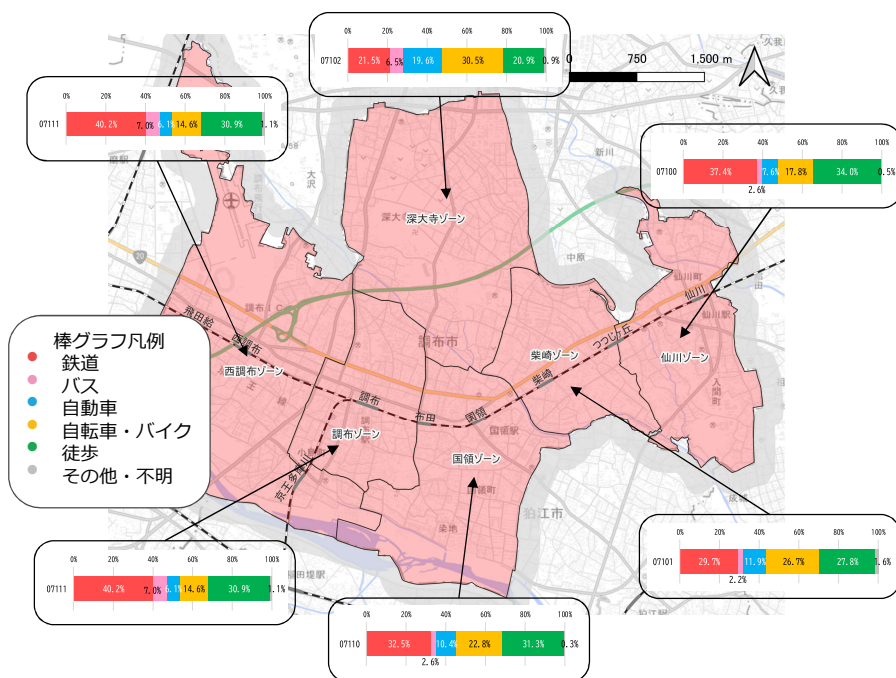


重要度が高く、満足度が低い項目

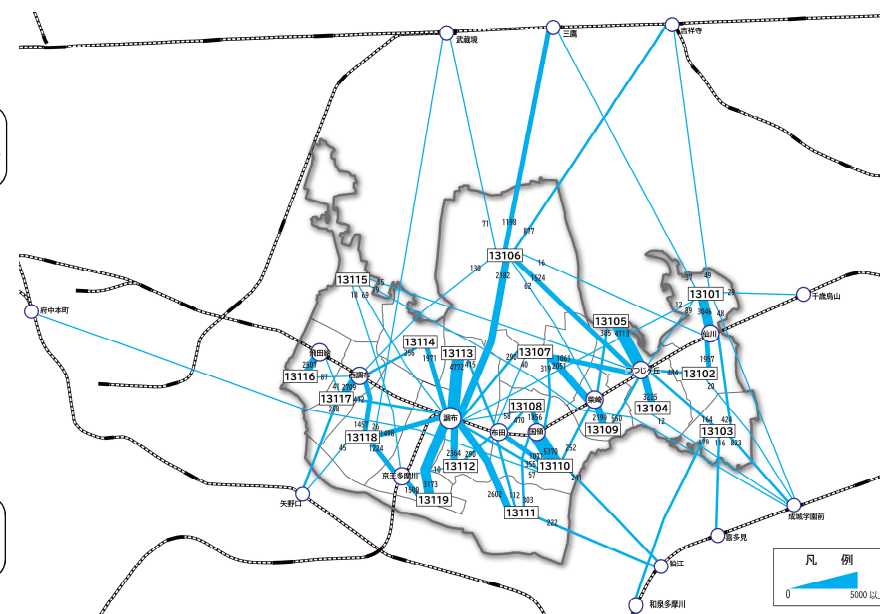
- ・ 運賃、業務員対応

移動特性

- 多くの地域で鉄道の分担率が高くなっているが、深大寺ゾーンや国領ゾーンにおいては自転車・バイクや徒歩の割合が高い傾向にある。
- 基本的には、京王線の各駅へのアクセスとなっているが、一部中央線、小田急線の各駅へアクセスしている人も存在している。
- 鉄道駅から離れた地域に住む人は、バスや自転車等を利用して鉄道駅にアクセスしている。



▲小ゾーン別代表交通手段分担率 (乗降計)



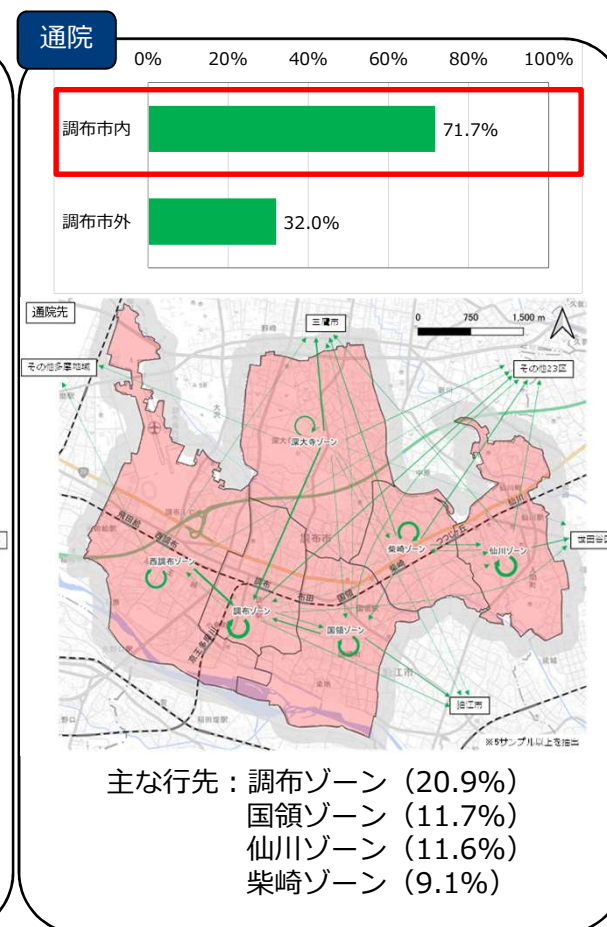
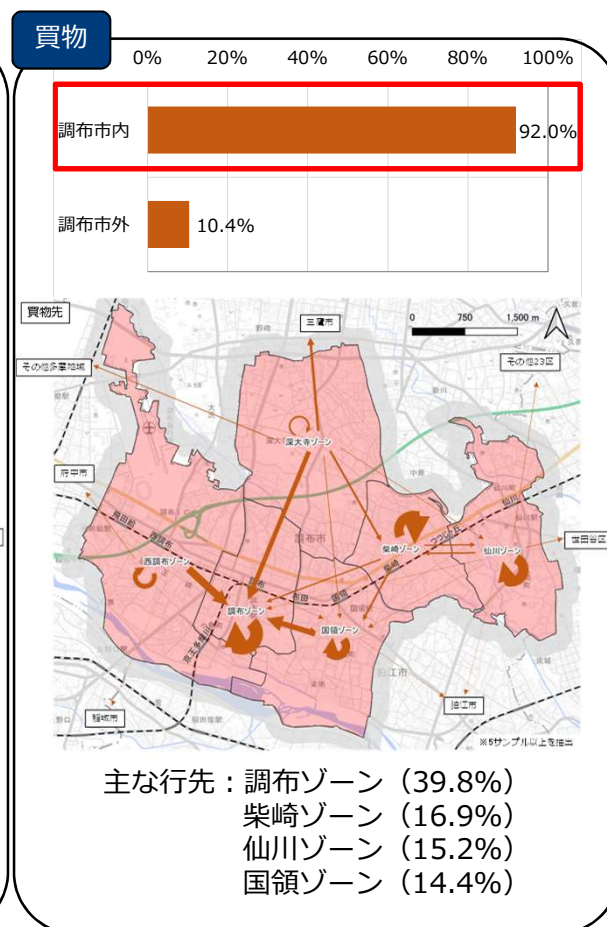
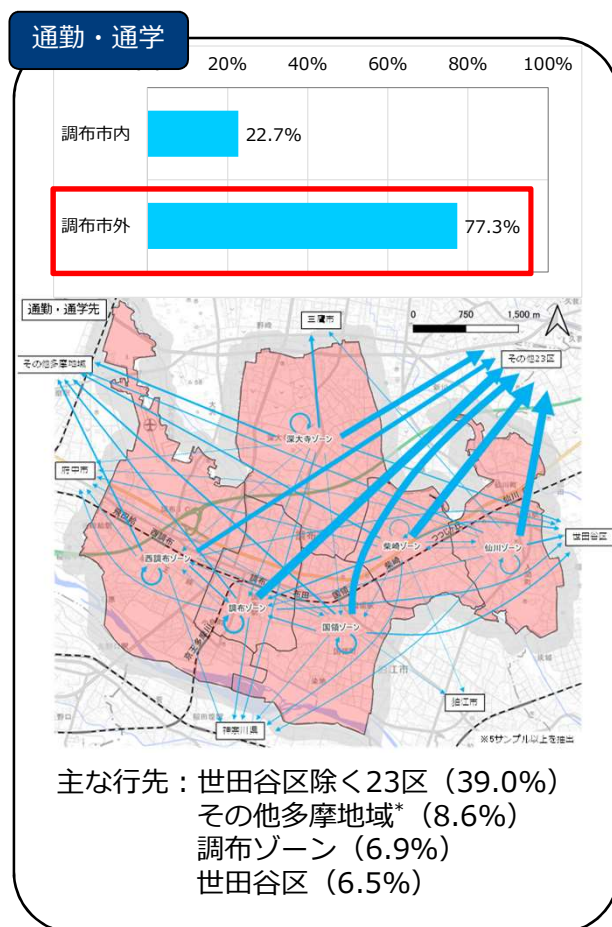
▲居住地別の初乗り駅

調布市の公共交通を取り巻く現状

移動特性

28

- ・ 外出先は、通勤・通学では23区や多摩地域などの市外への移動が多い。
- ・ 買い物や通院では調布ゾーンへの移動や各ゾーン内での移動が多い。また、深大寺ゾーンからは、調布ゾーンや三鷹市への移動も多い。



*東京都多摩地域のうち近隣の三鷹市，小金井市，府中市，稲城市，狛江市以外

※流動図は5人以上回答があったもののみ掲載

調布市の公共交通を取り巻く現状 今後の移動ニーズ

- 令和5年に実施した地域懇談会でいただいた意見は以下のとおり。

深大寺北町・東町

- デマンド型交通のような運行形態は、この地区に合っていると感じる
- 利用料金が高い。また利用時間が限られており、利用を断念せざるを得ない人もいる
- アプリか電話という予約方法に抵抗があり、使い方を説明して欲しい
- 実証実験の中で利用者の意見を聞きつつ調整、検討して欲しい
- しっかりとしたプランニングと公共交通不便地域の解消を進めてほしい

緑ヶ丘

- 循環バスはありがたいと感じている
- 緑ヶ丘1丁目は、2丁目に比べてバスの路線、本数が少ないと感じる
- 狭い道路も、一方通行にしたり小さな車両を使ったり工夫して路線を作って欲しい
- 三鷹市の方まで回るような広域な路線を作って欲しい

富士見町・下石原

- ミニバスよりもデマンド型交通のような運行形態がこの地区には合っていると感じる
- 富士見地区にはスーパーマーケットがなく、買い物に不便している。
- 富士見地区には東西の移動手段がない

多摩川

- 調布駅へ行く際には、主に自転車を利用している
- 矢野口駅へ向かう公共交通機関が少ないと感じるので、バスがあると便利
- 鶴川街道を考えると、新規のバス運行は渋滞の助長につながり、定時運行を確保できないと思う



▲地域懇談会実施地区（令和5年）

入間町

- バス路線のダイヤ改正により本数が少なくなり、移動に時間がかかるようになった
- 病院や市役所など公共施設へのアクセスを確保して欲しい
- デマンド型交通の実証実験を入間町地区でも実施して欲しい

布田・染地・国領町・多摩川

- 国領駅や慈恵病院に向かう直通バス路線があれば便利だと感じる
- バス停の間隔が離れている箇所があるので、増設して欲しい

移動制約者の現状：着目する属性

- 調布市地域公共交通計画においては、「移動制約者」として、特に以下の属性に着目する。

▼移動制約者として着目する属性

属性		制約される内容
地域特性	公共交通を利用しにくい地域の住民	公共交通を利用しにくい地域の住民で、 自家用車を持っていない、自分で運転できない等のために公共交通に頼らざるを得ない方は、外出が困難 となるなど、移動に制約が生じる。
個人特性	高齢者	高齢者は、 運動能力や認知能力が低下することで、徒歩、自転車や自家用車等での外出が困難 となる。また、家族に頼らざるを得ない状況も高くなるなど、移動に制約が生じる。
	親子	自らで公共交通を利用することが難しい年齢である子どもは、 保護者の送迎等に頼らざるを得ない状況が多く、移動に制約が生じる。
	心身に制約のある方	心身に障がいがある方は、 健常者と比較して、徒歩、自転車や自家用車等での外出が困難 である。また、家族や介助者に頼らざるを得ない状況も高くなるなど、移動に制約が生じる。
	経済的に制約のある方	経済的に制約のある方は、 金銭的な理由から自家用車や公共交通等の利用が難しく、移動に制約が生じる。

移動制約者の現状：（参考）移動制約者の定義

- ・ 「交通工学用語集」において、「移動制約者」は以下の通り説明されている。

移動制約者

心身機能の障害あるいは低下などにより健常な人に比べて移動に制約がかかる人。

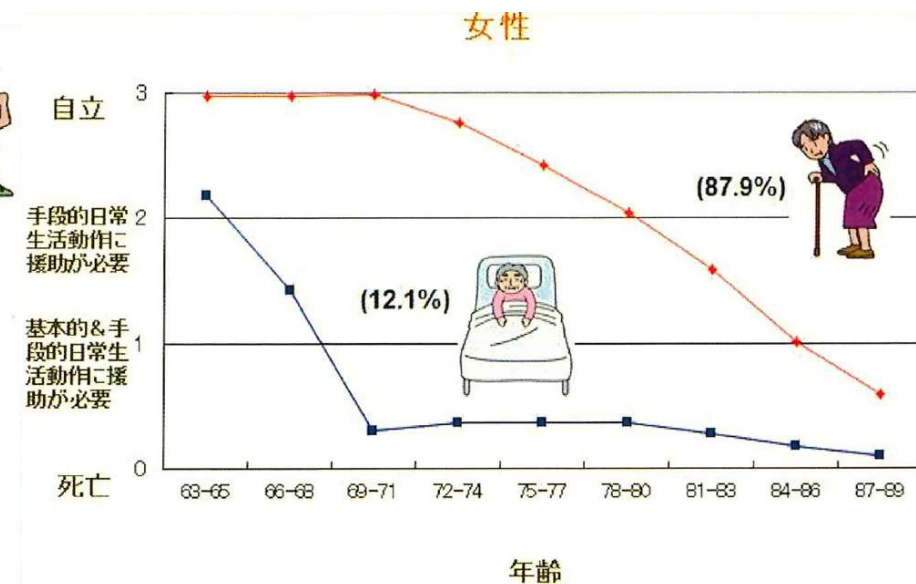
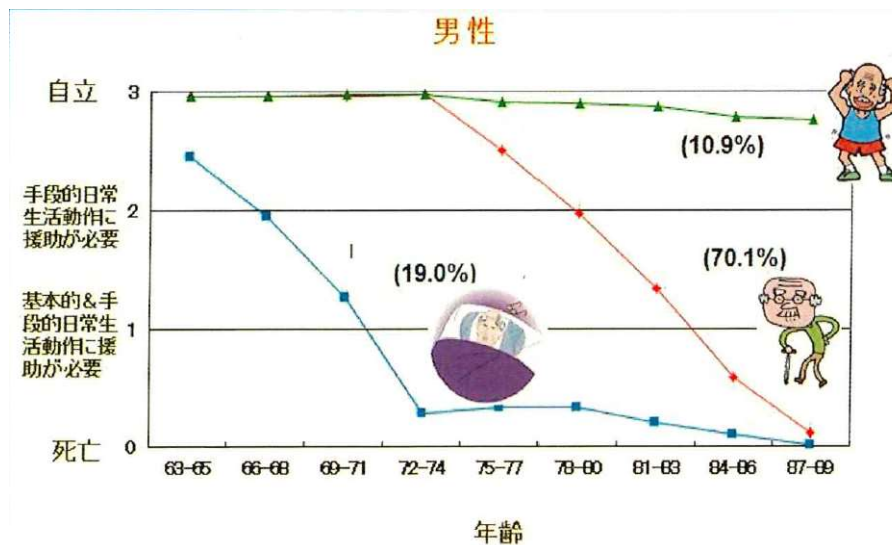
（英：people with mobility constraints/impairments）

高齢者、障がい者のほか、妊産婦、子連れの人、荷物を持った人などが含まれる。制約の具体例として、（一定距離以上の）歩行が困難、階段・バスのステップ昇降が困難、バス・鉄道を立って待つ／立って乗ることが困難、視覚または聴覚の障害により移動に必要な情報の入手が困難であることなどが挙げられる。広義には、自家用車を持たなかったり、自分で運転できなかったりするために公共交通機関に頼らざるを得ない人や公共交通が整備されていない・使いにくい地域に住んでいたり、貧困などによって公共交通が利用できない人を含む。同様・類似の意味で、移動困難者、交通困難者、交通弱者などの用語が用いられている。

出典：交通工学用語集（一般社団法人交通工学研究会WEBサイト）

移動制約者の現状：（参考）自立度の変化パターン

- ・ 全国高齢者20年の追跡調査（N=5715）の結果，自立度の変化パターンは男性は3パターン，女性は2パターン。
 - 3点：自立して日常生活ができる状態
 - 2点：手段的日常生活動作に援助が必要
 - 1点：基本的&手段的日常生活動作に援助が必要
 - 0点：死亡
- ・ 今回は，2点以下を「心身が制約されている状況」として扱った。

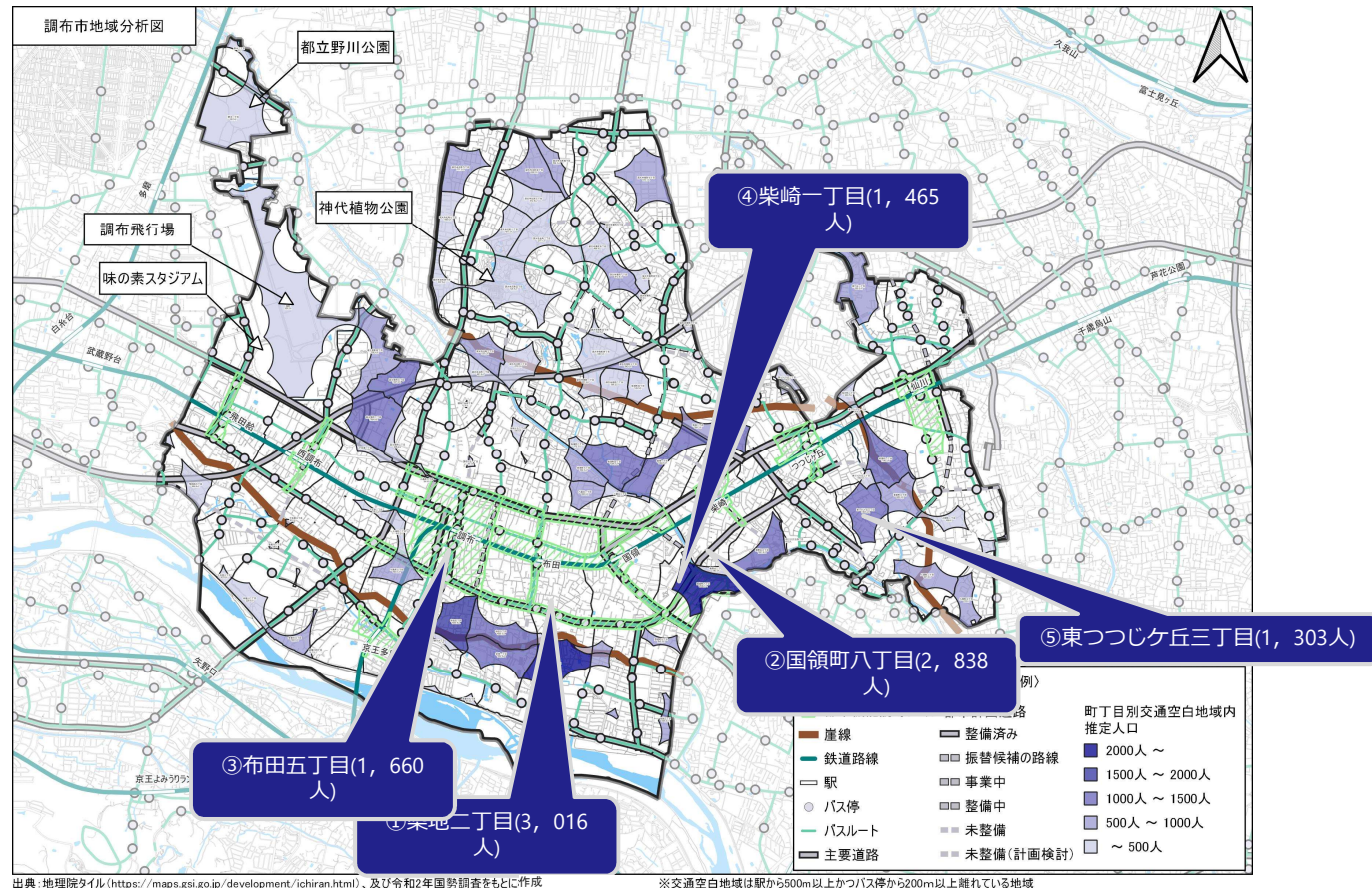


出典：秋山弘子 長寿時代の科学と社会の構想『科学』岩波書店，2010

調布市の公共交通を取り巻く現状

移動制約者の現状：公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）

- 調布市の公共交通空白地域（駅から500m以上かつバス停から200m以上離れている地域）は下図のとおり。駅勢圏（駅から500m圏内）、バス停勢圏（バス停から200m圏内）は市内を概ねカバーしているが、一部に公共交通を利用しにくい地域（公共交通空白地域）が存在している。
- 一方、駅勢圏、バス停勢圏内であっても、サービス水準（バスの本数）にはばらつきがみられる。

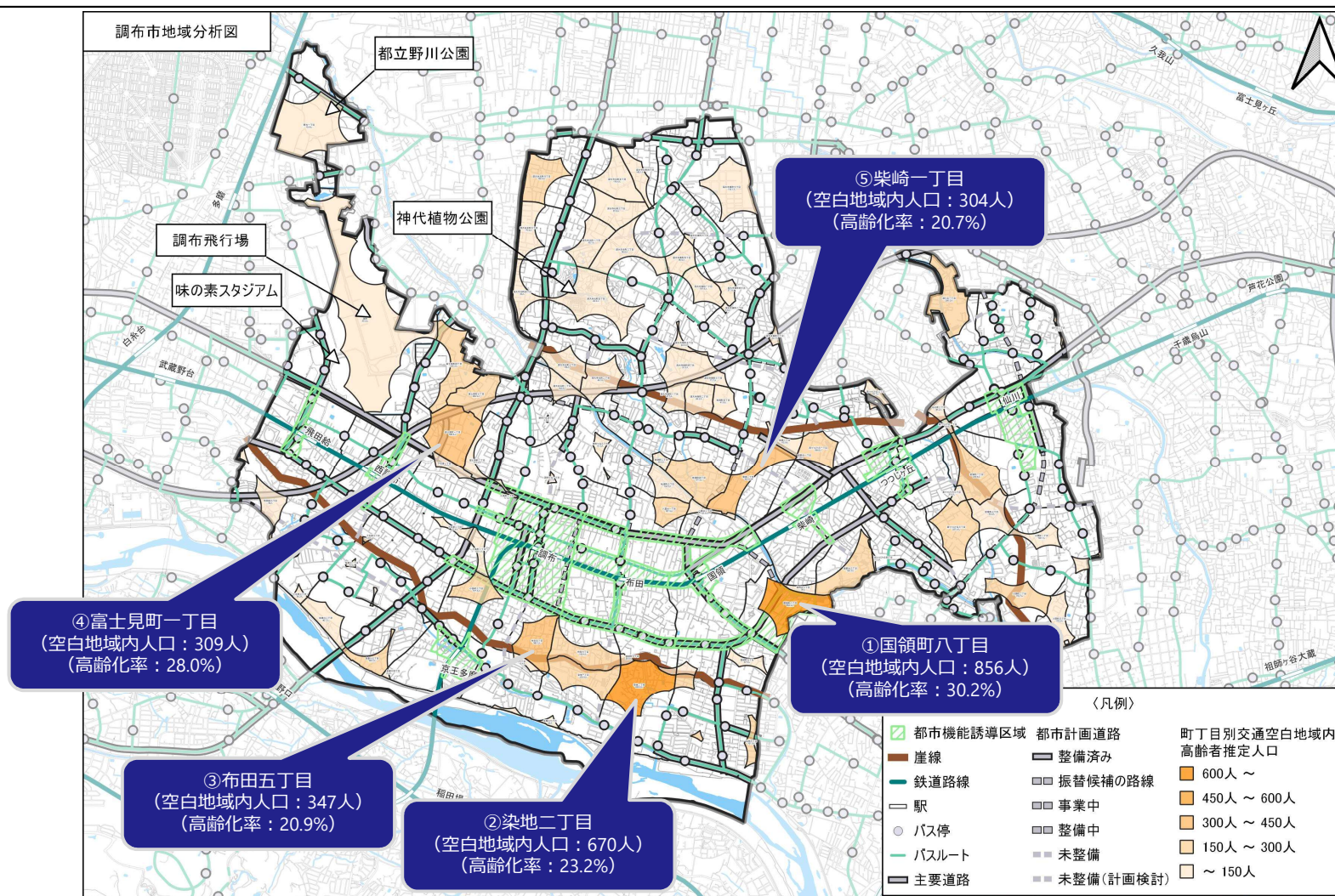


※推定人口は、町丁目内の交通空白地域の面積に、その町丁目の人口密度を掛けて算出

▲公共交通空白地域・地域内推定人口

移動制約者の現状：高齢者の分布状況

- 高齢者の推定人口の多い公共交通空白地域は、国領町八丁目、染地二丁目、布田五丁目などとなっている。



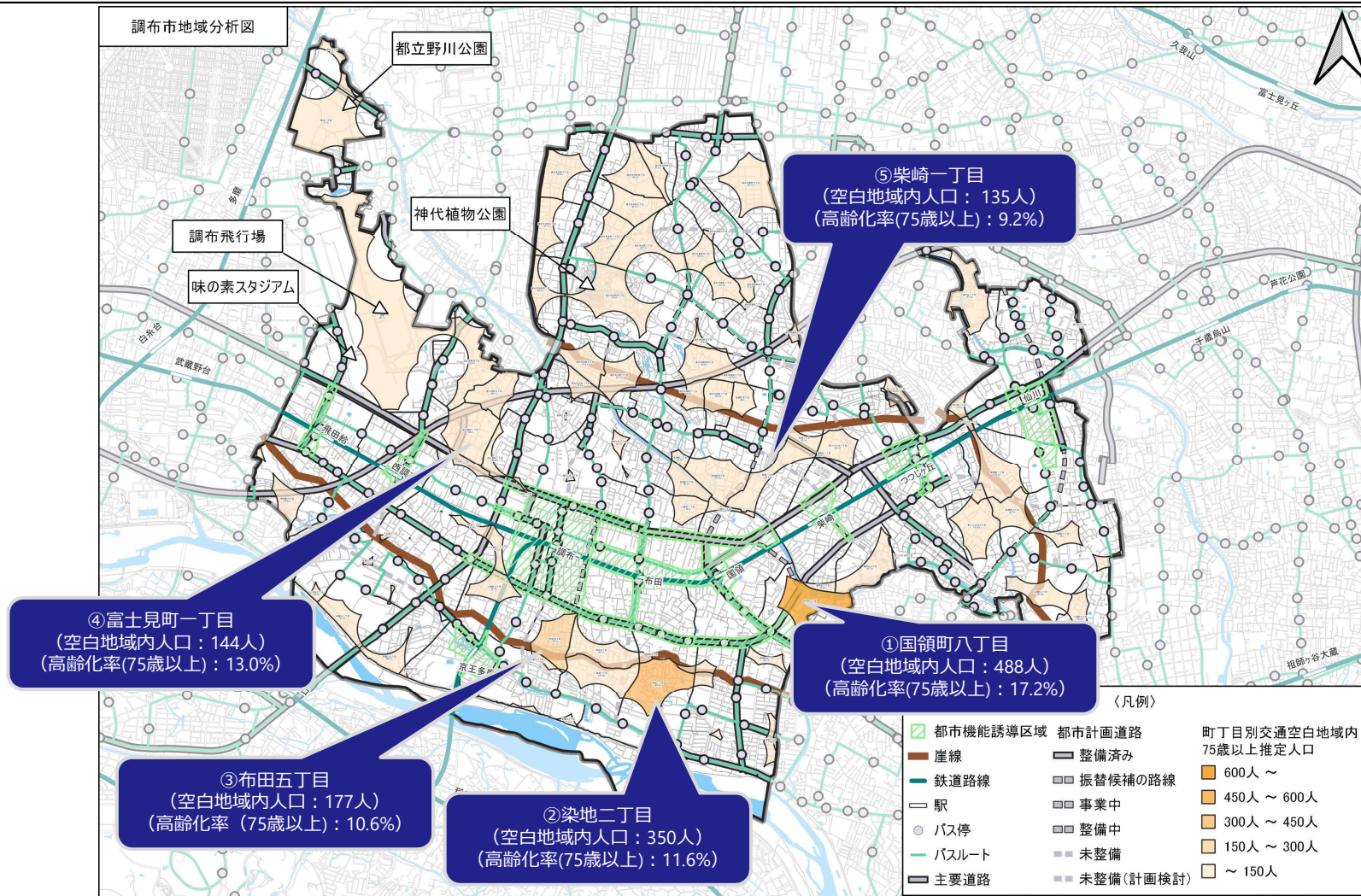
出典：地理院タイル (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)、及び令和2年国勢調査をもとに作成

※交通空白地域は駅から500m以上かつバス停から200m以上離れている地域

※推定人口は、町丁目内の交通空白地域の面積に、その町丁目の高齢者人口密度を掛けて算出

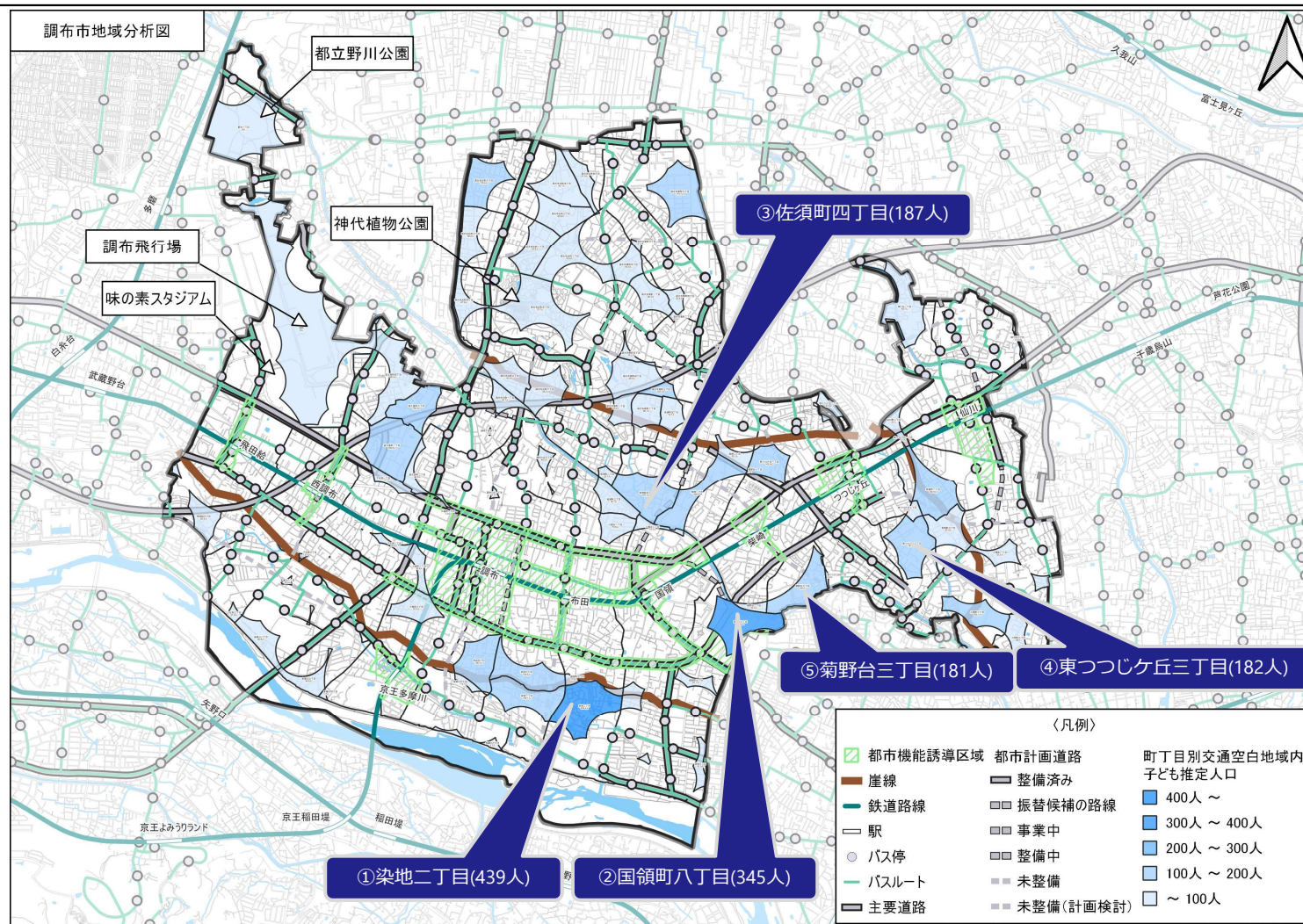
移動制約者の現状：高齢者（75歳以上）の分布状況

- ・ 高齢者の推定人口（75歳以上）の多い公共交通空白地域は、国領町八丁目、染地二丁目、布田五丁目などとなっている。



移動制約者の現状：親子（子ども）の分布状況

- 子どもの推定人口の多い公共交通空白地域は、染地二丁目、国領町八丁目、佐須町四丁目などとなっている。



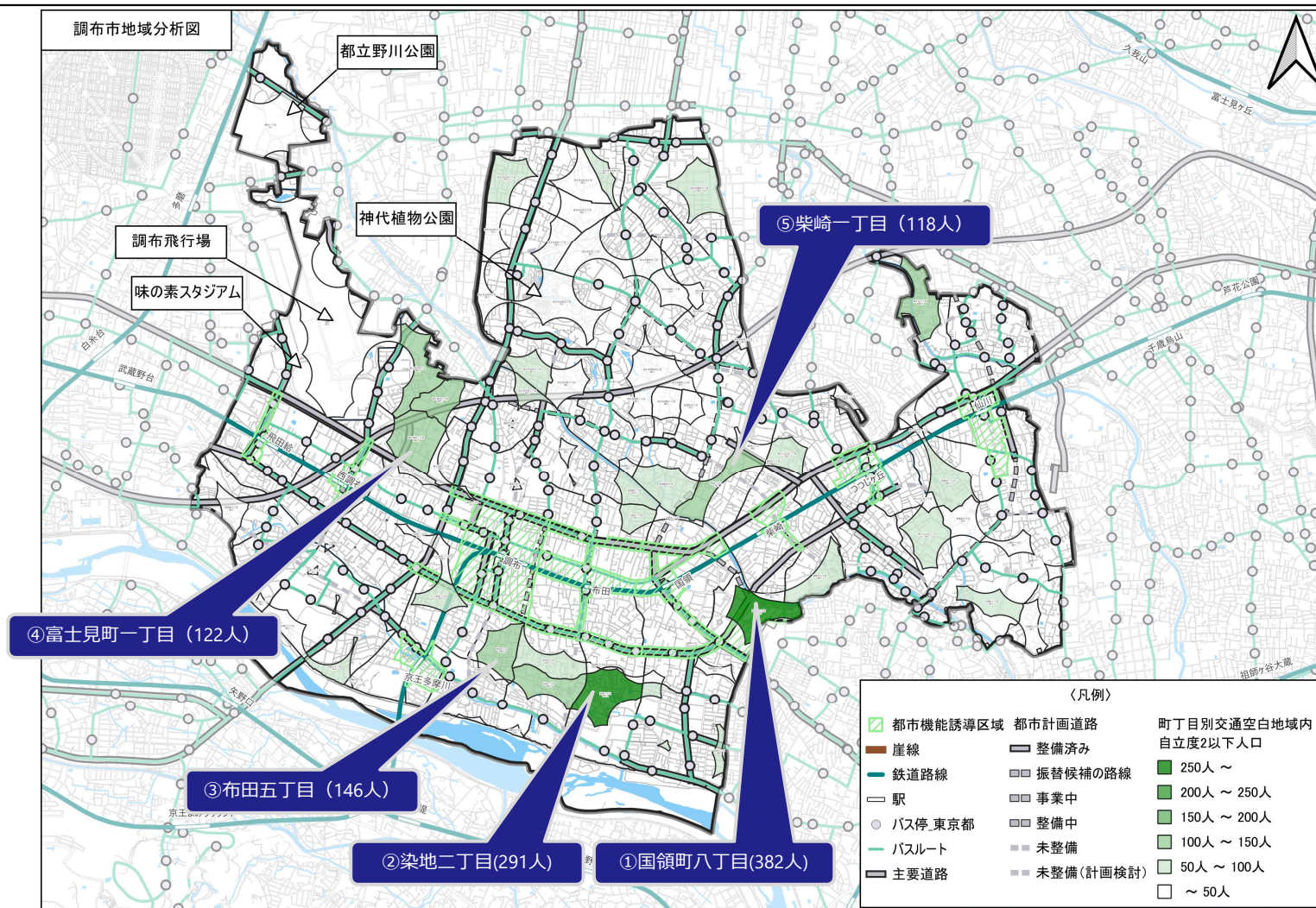
出典：地理院タイル (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)、及び令和2年国勢調査をもとに作成

※交通空白地域は駅から500m以上かつバス停から200m以上離れている地域

※推定人口は、町丁目内の交通空白地域の面積に、その町丁目の子ども人口密度を掛けて算出

移動制約者の現状：心身に制約のある方（自立度の低い方）の分布状況

- 自立度が下がり介護（手段的日常生活動作における援助）が必要な方の推定人口の多い公共交通空白地域は、染地二丁目、国領町八丁目、布田五丁目などとなっている。



※推定人口は、町丁目の人口（5歳刻み）を令和2年12月の調布市町丁目別人口より1歳刻みにし、それを合算して3歳刻みの人口を計算。3歳刻み人口に自立度が2以下である割合を掛け、町丁目別面積で割ったものに、町丁目内の交通空白地域の面積を掛けて算出。

公共交通の現状

- ・ 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ミニバスを運行しているが、今後、運転手不足等による既存バス路線の減便への対応の検討が必要となる。また、北部地域ではデマンド型交通の実証実験を行っている。
- ・ 介護タクシー（一般乗用旅客運送(福祉輸送事業限定)）や福祉有償運送等が運行されている。



▲ミニバス（上段）、北部地域デマンド型交通（下段）

▼調布市内で介護タクシー等を運行している事業者の例
（昨年度事業者ヒアリングに回答いただいた事業者）

事業者名

- ・ 介護タクシーすまいるハイケア
- ・ 介護タクシーケアレスキュー
- ・ 武蔵野コアラ（NPO法人）