

資料 2

調布市地域公共交通計画（案）

1. はじめに	・ ・ ・ P1
2. 公共交通をとりまく現状と課題	・ ・ ・ P6
3. 基本方針と目標	・ ・ ・ P15
4. 市が目指す公共交通ネットワーク	・ ・ ・ P18
5. 目標達成に向けた施策	・ ・ ・ P25
6. 評価指標	・ ・ ・ P36
7. 計画の進捗管理と事業推進体制	・ ・ ・ P38

1.はじめに

1. はじめに

2

■地域公共交通計画の策定の背景

地域公共交通計画とは・・・



鉄道、バス、タクシーなどの「公共交通」について、これからの方針を決めて、交通事業者、市民、行政が一体となって取り組む計画です。

市の公共交通の「課題」・・・

①路線バスの運転手が不足しています！

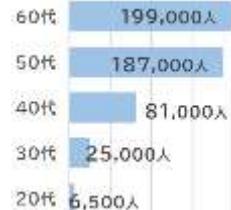
全国的にバスやタクシーの運転手不足が深刻になっており、市においても、これまでのバスの本数を維持することが難しくなってきます。

若い運転手が減っています

5年後には、全国で36,000人の運転手が足りなくなる可能性があります

出典 警察庁：運転免許統計（令和6年、全国データ）

全国・年代別
大型2種免許保有者数



③誰もが不自由なく移動できる社会が望されます！

今後、市の人口はしばらく横ばいで、高齢者が増加していきます。

高齢者、子育て世代など、あらゆる世代が不自由なく移動できることが大切です

出典 国立社会保障・人口問題研究所：
将来人口推計（調布市）



様々な移動手段を活用して
楽しく快適に移動したい！



②地域を支える移動手段が不足しています！

路線バスのほか、ミニバスや予約型のオンドマンドタクシーが運行していますが、それらを利用しにくい地域もあります。

それぞれの地域に適した移動手段が必要です



④変わりゆくまちに合わせた交通が必要です！

調布駅駅前広場の整備など、まちの変化は常に起きており、まちづくりに合わせた公共交通を作っていく必要があります。



1. はじめに

3

■地域公共交通計画の策定の必要性

〈市の上位関連計画〉

- ・市の最上位計画である調布市総合計画では、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」を掲げています。
 - ・また、調布市基本構想では、「誰もが安全で円滑に移動できる、交通環境が整ったまち」を掲げています。

＜市のまちづくりの状況、社会の変化、包摂的な地域公共交通の必要性＞

- ・京王線連続立体交差事業及び中心市街地整備等が実施され、京王線等による東西方向の移動に加え、南北方向の本市の移動を支える交通基盤の整備が着実に進展しています。一方、市内に点在する都市計画道路や地区内道路の整備が未完の地域では、公共交通ネットワークの課題が残っています。また路線バスが走行できる幅員の道路が少ないので、公共交通を利用しにくい地域も点在しています。
 - ・移動需要の多様化や情報技術の発展、地域環境への配慮など、地域交通やモビリティを取り巻く環境は大きな変化を迎えています。調布市総合交通計画の基本目標や基本方針に示す内容を実現していくには、持続可能で包摂的な公共交通の在り方など、幅広い視野での検討が望されます。

＜地域公共交通計画の策定＞

- ・市の地域公共交通について、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するとともに、地域に適した持続可能な在り方を検討し、調布市地域公共交通計画を策定します。

■ 計画の位置付け

【上位計画】 調布市総合計画（令和5（2023）年） （基本構想・基本計画）

- ・ともに生き ともに創る 彩りのまち調布
 - ・誰もが安全で円滑に移動できる、交通環境が整ったまち

【関連計画】都市計画マスタープラン・立地適正化計画 調布市総合交通計画

■計画区域

市全域を計画区域とします。
(なお、公共交通ネット
ワークは近隣市区とつなが
る形で形成されているため、
近隣市区とも連携を図って
いきます)



1. はじめに

4

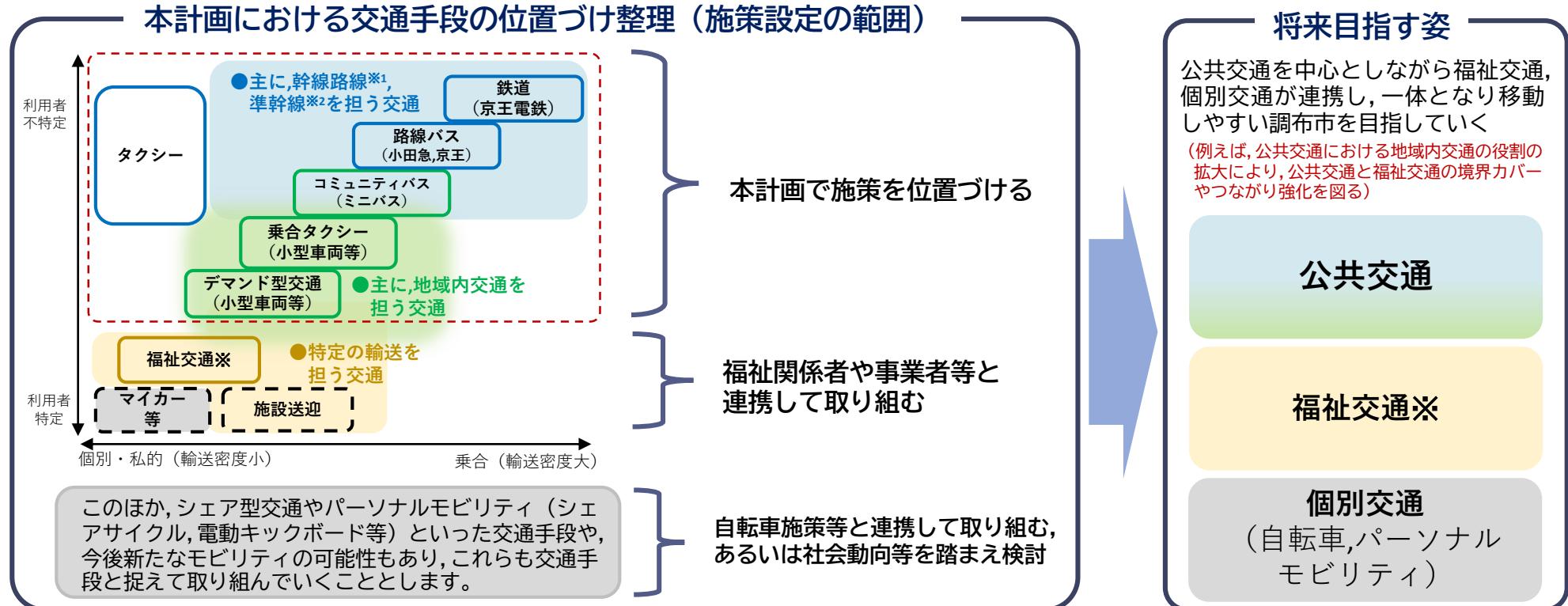
■交通手段の対象範囲

市内の交通手段は、鉄道や路線バスのように不特定多数が利用する乗合交通、地域の方が中心となる乗合交通である乗合タクシーやデマンド型の乗合交通、個別に利用する乗用交通であるタクシーのほか、移動制約のある方など特定の方が利用する福祉交通や施設送迎など多様な交通手段があります。

本計画では、下図に示す多様な交通手段を市内交通手段として捉えていますが、計画に基づく施策の設定については不特定多数の輸送手段となる乗合交通、乗用交通について主として位置付けます。福祉交通※や施設送迎については福祉分野等と連携しながら取り組むこととします。

〔※福祉交通：公共交通機関の利用が困難な高齢者や障害者、要介護者などを対象に、移動を支援するための個別輸送サービスを示します〕

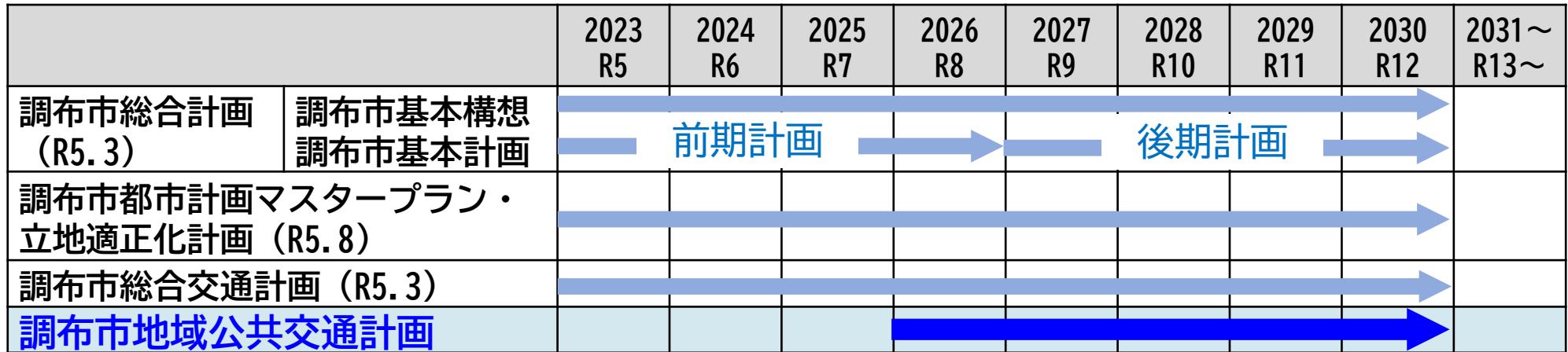
また、シェア型交通やパーソナルモビリティ（シェアサイクル、電動キックボード等）といった交通手段や、今後新たなモビリティの可能性もあり、新たな交通手段も社会的動向を踏まえ検討、取り組んでいくこととします。



1. はじめに

5

■計画期間：令和8（2026）年度～令和12（2030）年度 →市 の各種計画と連携して取組を実施します。



<調布市の上位及び関連計画の紹介>

・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。

・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。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。

・調布市道路網計画（改定中）

都市計画マスター プランに掲げる将来都市像の実現に向けた関連計画の一つで、東京都と区市町村で策定している「東京における都市計画道路の整備方針」とも整合を図っている計画。（現在改定中）

・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に策定された計画。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、歩徒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、自転車や歩徒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。

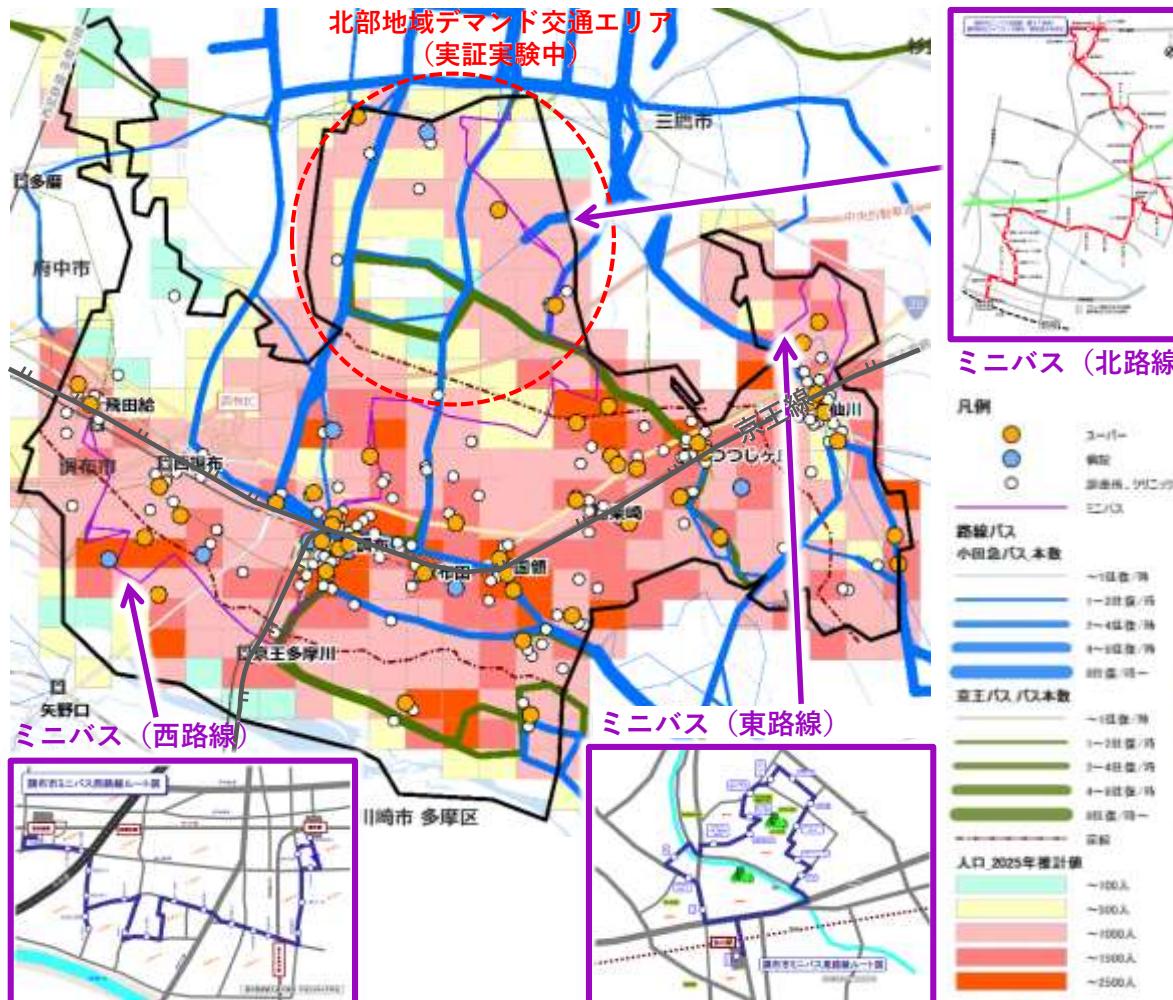
公共交通に関しては、移動等円滑化促進地区（駅を中心とした交通結節点を含む地区）のバリアフリー化の推進に向けた「バリアフリー方針」において、公共交通のバリアフリー化の促進に向けた共通の配慮事項が整理されている。

2.公共交通をとりまく現状と課題

2. 公共交通をとりまく現状と課題

■公共交通ネットワークと市内の人団分布

- 市の公共交通ネットワークは、東西の移動を中心とした鉄道（京王線・京王相模原線）が、南北の移動を中心としたバス路線（京王バス、小田急バス）が、各々の中心的役割を担っています。バス路線については、武藏境通りなどを中心に、相當に運行本数の多い路線があります。
- 上記をカバーすることができない地域や区間を、ミニバスやタクシーといった公共交通機関が補完する役割を担っています。
- 居住人口は、市内全体に人口が分布していますが、特に駅周辺やバス路線沿線の周辺に集積が見られます。



分類	事業者等	概要
鉄道	京王電鉄(株)	京王線、京王相模原線が東西を中心に整備されており、駅周辺の人口密度が高くなっている。鉄道に対する満足度は86%と高く、移動の主要な手段となっている。
路線バス	京王バス(株)、小田急バス(株)、(ミニバス)	京王バス、小田急バスのほかミニバスが運行。調布駅やつつじヶ丘駅、仙川駅等を拠点に放射状に路線が伸びている。ミニバスは運転手不足等の影響もあり減便が行われている。
高速バス	京王バス(株)、東京空港(株)	調布駅～東京ディズニーリゾート線、調布駅～羽田空港線、調布駅～成田空港線
タクシーカー	京王自動車(株)、美善交通(株)、日本交通立川(株)、イースタントモータース調布(株)、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)他	一般タクシーのほか、福祉限定の介護タクシーや福祉有償運送が運行されている。
その他	北部地域デマンド型交通ほか	北部地域においてミニバス北部路線の代替としてデマンド型交通を実証実験中。

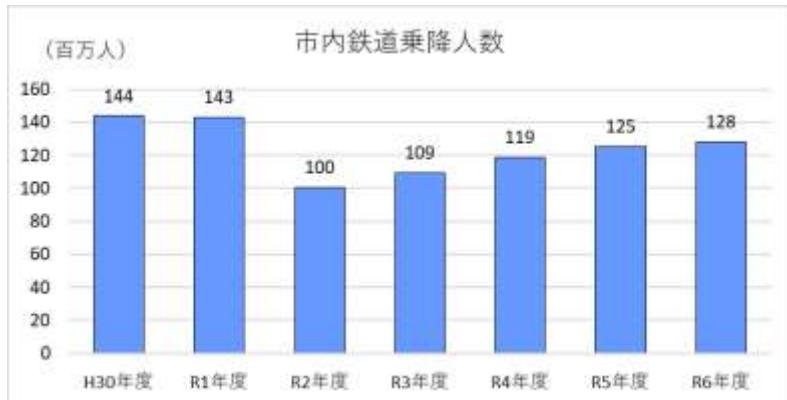
2. 公共交通をとりまく現状と課題

8

■公共交通の利用状況

<鉄道の利用者数>

- コロナ前の令和元年度まで利用者は増加傾向にありました。
- 令和3年度以降、利用者数が緩やかに回復しています。



出典 平成30年度～令和5年度：東京都統計年鑑、令和6年度：京王電鉄HP

<調布市ミニバスの利用者数の推移>

※調布市資料

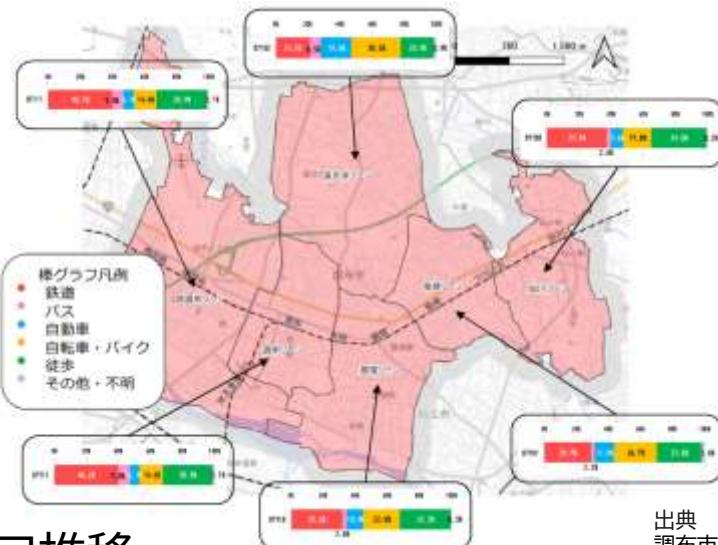
- ミニバス利用者も鉄道と同様、コロナ後は回復傾向にあります。



出典 調布市資料

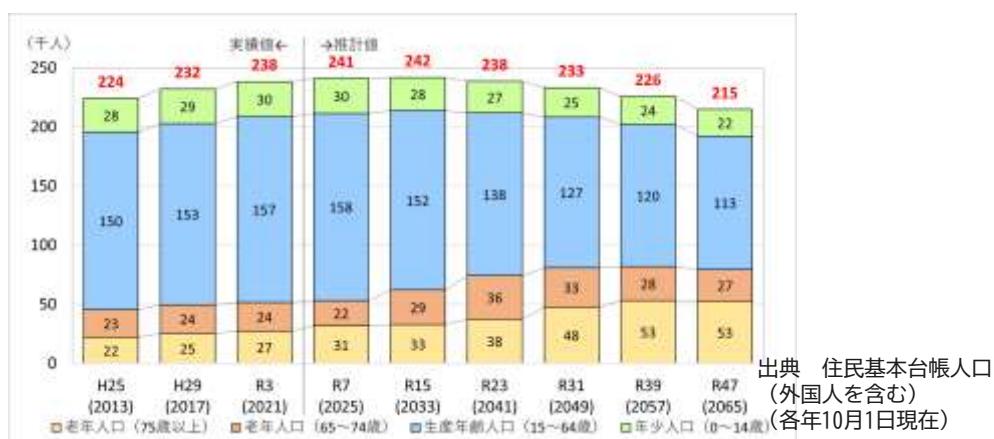
■代表交通手段

- 多くの地域で鉄道の分担率が高くなっています。
- 深大寺や西調布ゾーンはバス利用が他地区に比べ高い状況です



■人口推移

- 市の人口はしばらく横ばいで、高齢化率が上昇していきます。



2. 公共交通をとりまく現状と課題

■公共交通に対する市民の声

- 市の公共交通について、多様なニーズを把握するとともに地域公共交通計画に反映するため、市内にお住まいの高齢者や子育て世代、小学生保護者を対象とした「アンケート調査」や、福祉施設への「ヒアリング」、駅や公共施設での「オープンハウス」を実施しました。
- 各世代では、バス等の公共交通サービスの運行頻度や利便性の向上に対する要望があるほか、障害がある方はバスの遅延や案内のわかりにくさなど、既存の公共交通に対する課題を感じています。

(1)アンケート調査(R7年7~8月実施)

※1：住民基本台帳より下記のエリアにお住まいの65歳以上の方を対象に無作為抽出

・鉄道駅から500m、バス停から200m以遠の面積比率が25%以上の町字

・令和5年度アンケートでバスに対する不満が50%以上の町字

※2：参考として小学生保護者アンケートも実施。回答結果としては子育て世帯と同様の傾向が見られた。

		①高齢者 アンケート	②子育て世帯 アンケート※2	③市民 アンケート
調査対象	対象条件	対象地域在住の 65歳以上	対象地域在住の 6歳以下の子供がいる世帯 ※2：小学生保護者	市民
	対象地域	※1	※1	市全域
	回答方法	アンケート用紙より回答 (Web回答も併用)	アンケート用紙より回答 (Web回答も併用)	市報よりWeb回答
回答者数 ／配布数		682／2,000 (回答率 34.1%)	252／1,000 (回答率 25.2%) (※2 429／—)	41／—
外出状況 について		○9割が普段から外出。 ○午前中の移動が多い。 ○歩く、 <u>バス</u> の移動が多い。	○午前中の移動が多い。平日 は17時台の移動も多い。 ○歩く、 <u>自転車</u> の移動が多い。	○8割が普段から外出。 ○午前中の移動が多い。 ○歩くの移動が多い。
困りごと について		○「今は困っていないが、 将来の移動が不安」の回 答が多い。 ○運行頻度の増加を求める 声が多い。	○移動手段の不足、希望時間 帯の公共交通の不足、高低差 等の地理的制約での困りごと が多い。 ○雨天時は移動手段を変える 方が多い。	○「困りごとはない」 が多い。 ○自宅周辺等、 <u>さまざま</u> な場所で乗降できる 移動手段を求める声が 多い。

調査対象別の移動実態の特徴や課題・ニーズを深堀（次頁）

(2)福祉施設ヒアリング(R7年10~11月実施)

【困りごと・意見（一例）】

- 駅改修工事等、普段の移動経路と異なる場合、目的地への到達が難しい場合も多い。
- 困ったときに気軽に人に聞きづらい。
- 駅前のバス停位置などがわかりづらく案内が不十分である。
- 車やバスの遅延は困る。
- 雨天時はバス利用者が多く、乗降が大変である。
- バスの本数が少なく不便である。



(3)オープンハウス(R7年11月に実施)

【困りごと・意見（一例）】

- 自転車の運転が怖い
- 雨の日の移動が大変
- 坂が多くて移動が大変
- 電車やバスが混んでいる
- つづじが丘より三鷹方面に住んでいるがタクシーがなかなかつかまらない



2. 公共交通をとりまく現状と課題

10

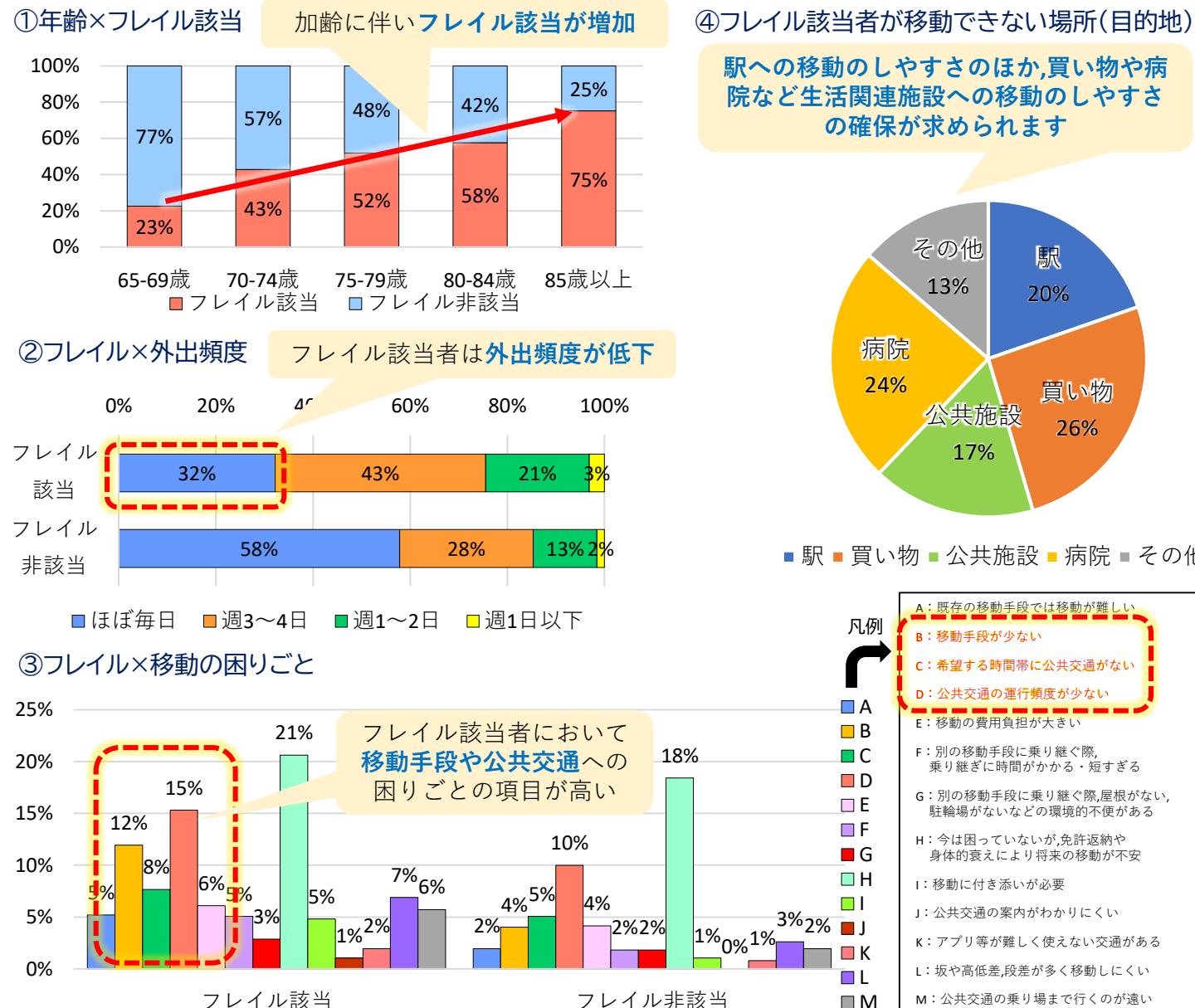
■高齢者アンケート結果

- アンケート結果では、加齢とともにフレイル※に該当する方が増加し、外出頻度が減少するとともに、移動の困りごとも増加する傾向です。
- 移動の困りごととしては、「移動手段が少ない」「公共交通の運行頻度が少ない」が多くなっています。
- フレイル該当者が移動できない場所への移動手段確保として、日常的な移動に対して公共交通の強化、そして福祉交通施策との連携を図りながら対応を検討していくことが考えられます。

※フレイルとは…加齢とともに心身の活力(運動機能や認知機能等)が低下し、複数の慢性疾患の併存などの影響もあり、生活機能が障害され、心身の脆弱性が出現した状態であるが、一方で適切な介入・支援により、生活機能の維持向上が可能な状態像（厚生労働省研究班の報告書より抜粋）

▼以下の4項目のいずれかに該当する方をフレイル該当者として設定

項目	項目内容
1	歩ける距離が「100mまで」若しくは「外出には誰かの解除が必要」
2	歩行中につまづくことがある
3	階段を上がる時に手すりが必要
4	2kg（牛乳パック2個）程度の買い物をして持ち帰るのが困難



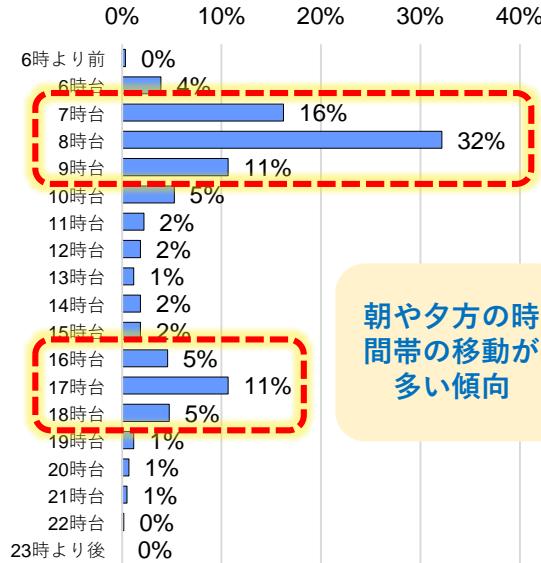
2. 公共交通をとりまく現状と課題

11

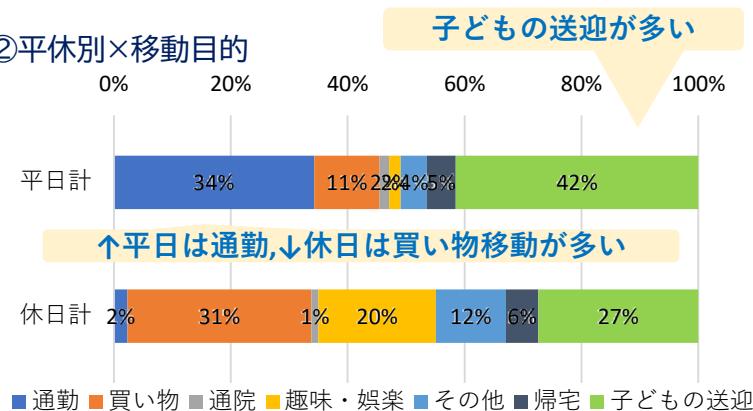
■子育て世代アンケート結果

- アンケート結果では、子育て世代の移動は **朝や夕方の移動が多く**、通勤や子供の送迎を目的とした移動が多い傾向です。
- また、徒歩や自転車など**自力での移動手段が多い**傾向です。
- 移動の困りごととしては「**移動手段の不足**」「**希望時間帯における移動の制約**」「**高低差等の地理的制約**」での困りごとが多くなっています。
- 自力での移動が難しい場合の手段確保として、**日常的な移動に対して公共交通の強化を検討していくことが考えられます**

①移動時間帯

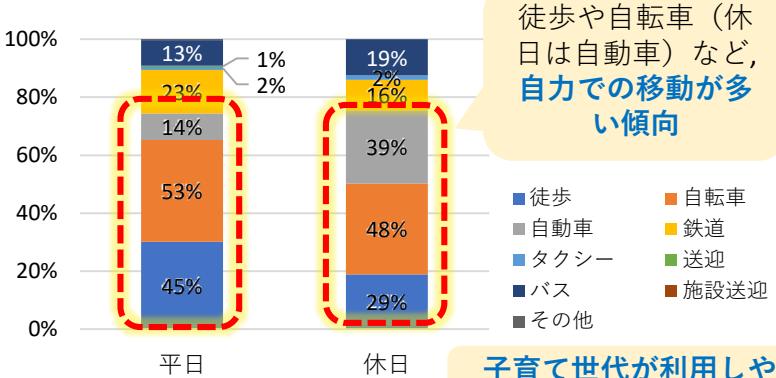


②平休別×移動目的

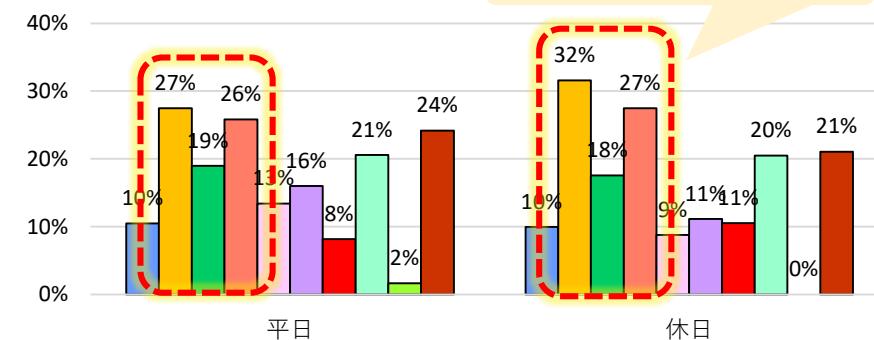


子どもの送迎が多い

③平休別×移動手段

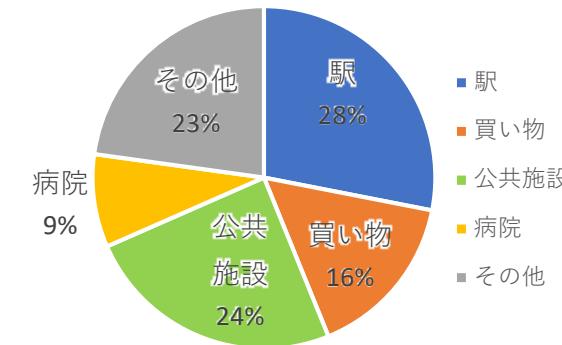


④移動の困りごと



⑤子育て世代が移動できない場所(目的地)

駅への移動のしやすさのほか、買い物や公共施設など生活関連施設への移動のしやすさの確保が求められます



凡例

- A: 既存の移動手段では移動が難しい
- B: 移動手段がない
- C: 希望する時間帯に公共交通がない
- D: 公共交通の運行頻度が少ない
- E: 別の移動手段に乗り継ぐ際、乗り継ぎに時間がかかる・短すぎる
- F: 別の移動手段に乗り継ぐ際、屋根がない、駐輪場がないなどの環境的不便がある
- G: 移動の費用負担が大きい
- H: 今は困っていないが、免許返納や身体的衰えにより将来の移動が不安
- I: 公共交通の案内がわかりにくい
- J: 坂や高低差、段差が多く移動しにくい

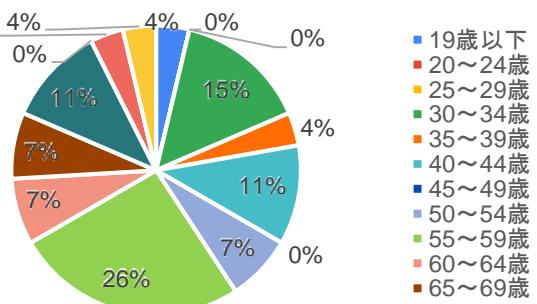
2. 公共交通をとりまく現状と課題

12

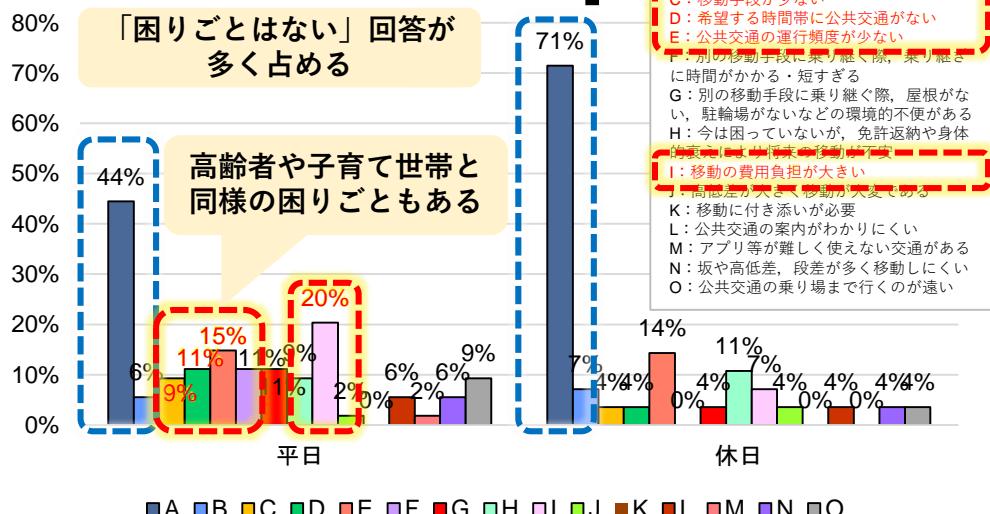
■市民アンケート結果

- アンケート結果では、「困りごとはない」と回答が多くを占めた一方で、「移動の費用負担が大きい」という回答のほか、「移動手段が少ない」「希望する時間帯に公共交通がない」「運行頻度が少ない」など高齢者や子育て世帯と同様の意見も一定数ありました。日常的な移動に対して公共交通の強化を検討していく必要性が考えられます。

①回答者の年齢構成



②移動の困りごと



■福祉施設ヒアリング結果

- 福祉施設へのヒアリング結果では、基本的な日常生活（通勤や通院など）に関しては大きな問題はなく移動をしている方が多い傾向にあります。
- ただし、駅の改修工事などによる環境の変化や、案内などが不十分でわかりにくい場合は困ってしまうという声もあります。
- また、バスの便数が少ないとや混雑による遅延、雨天時の混雑など、公共交通に対する要望が一定数ありました。



【参考】ヒアリング調査対象施設

	ヒアリング施設	実施日	ヒアリング人数
1	わかば第二事業所	令和7年10月6日(月)	6人
2	めじろ作業所	令和7年10月6日(月)	1人
3	ワークライフカレッジすとっく	令和7年10月6日(月)	12人
4	ディーキャリア調布オフィス	令和7年10月6日(月)	2人
5	旭出調布福祉作業所	令和7年10月7日(火)	5人
6	希望の家	令和7年10月7日(火)	2人
7	リフレッシュ工房	令和7年10月20日(月)	3人
計			31人

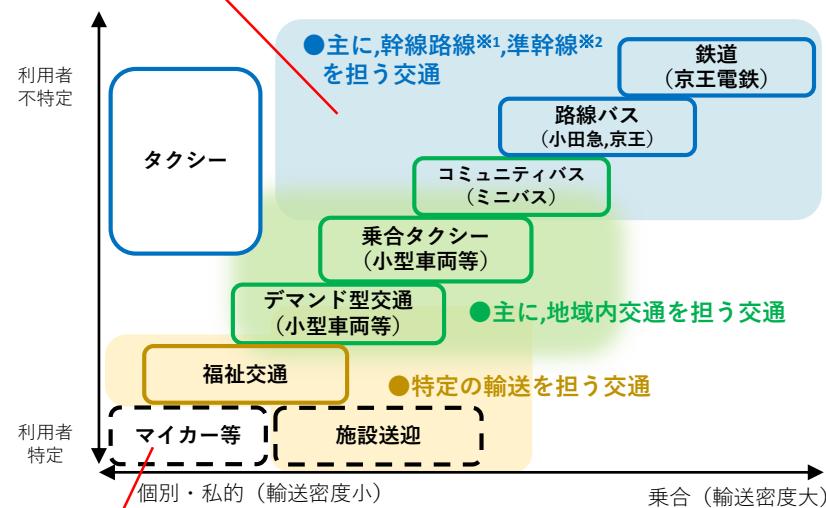
2. 公共交通をとりまく現状と課題

13

<高齢者・子育て世代の課題>

- ・高齢者や子育て世代は、既存の公共交通サービスの運行本数の少なさなど利便性に課題を感じています。
- ・特に高齢者は、将来の免許返納に備え自家用車に依存しない移動環境を求めています。

- ・公共交通サービス（特に運行本数）の確保
- ・利用しやすい、かつ、十分な運行頻度の移動手段の確保

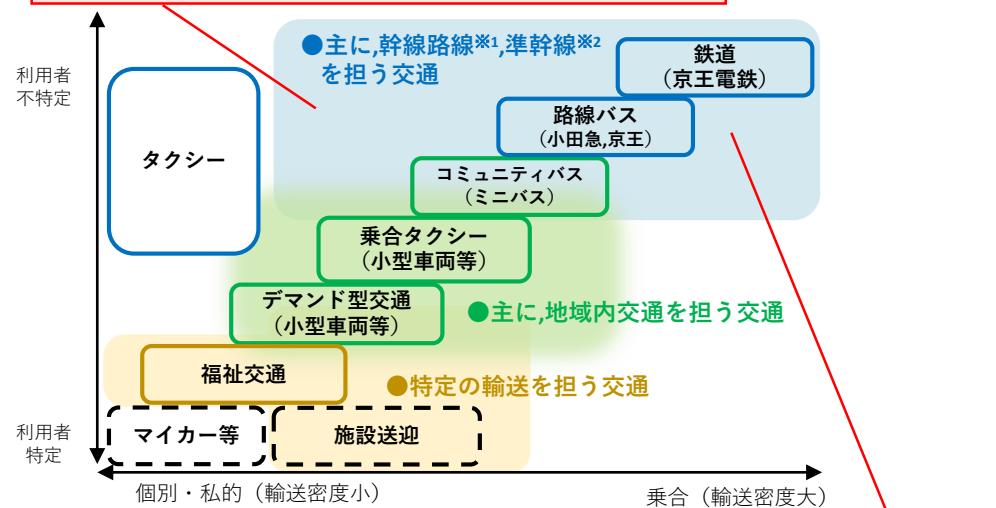


免許返納や身体的衰えにより**将来の移動が不安**
→自家用車に頼らない移動手段の確保

<障害者等の課題>

- ・障害がある方でも公共交通を利用している方は多くいる一方、既存の公共交通の案内のわかりにくさや、困ったときに気軽に人に聞きづらい（心のバリアフリー）などの課題を感じている。
- ・雨天時の混雑や、バスの遅延なども課題を感じている。

- ・案内がわかりづらく不十分
- ・困ったときの周囲のサポートの必要性



・雨天時はバス利用者が多く、乗降が大変
・車やバスの遅延は困る

※1 幹線交通：市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線
※2 準幹線交通：市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

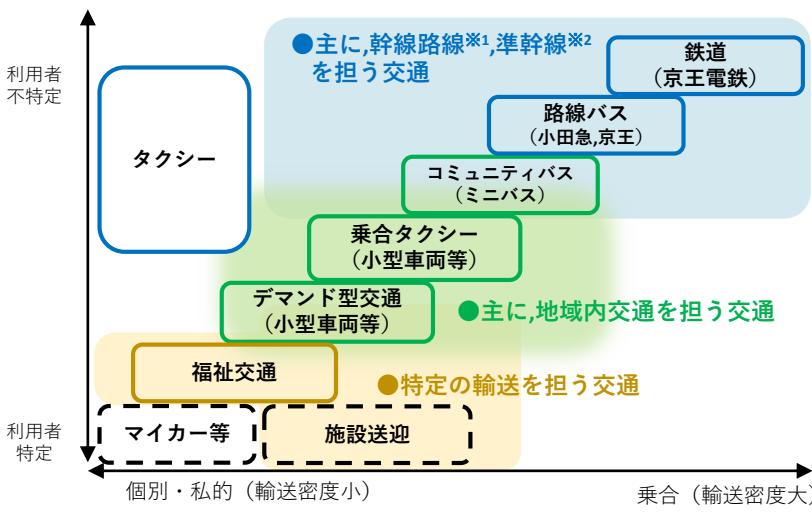
現在の公共交通環境における課題のほか、福祉交通等との領域（役割）を踏まえた課題解決の取組が求められます。
⇒現在の公共交通環境を改善するとともに、市民の皆様の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と、多様な主体との連携により、将来的に領域間を埋めるシームレスな移動環境の構築が必要です。

2. 公共交通を取りまく現状と課題

14

■公共交通を取りまく課題

市の公共交通を取りまく課題として、以下の4つの視点を整理します。



(課題1) 公共交通ネットワークに関する課題

- 現状では、各駅から南北方向に向けて骨格となるバス路線が充実しています。
 - 昨今の労務環境改善、運転士不足の影響は大きく、現状の運行サービスが将来にわたり維持されるかは不透明な状況です。
 - バス乗り場の待合環境、情報提供手段の充実など、運行サービス維持に関連した取組も必要です。
- 将来に向け、幹線交通※1・準幹線交通※2として高いサービスとして持続すべき路線の明確化、持続に向けて行政が支援できる内容、行政と事業者が相互に取り組むことが必要です。

※1 幹線交通：市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線
※2 準幹線交通：市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

(課題2) 地域内の移動手段に関する課題

- 骨格となるバス路線網を補完する形で、各地域でミニバス（西路線・北路線・東路線）やデマンド型交通（実証）などを運行しています。北部地域でのデマンド型交通の実証運行を始め、それらの利便性や持続性に課題があります。
- 骨格となるバス路線を補完する交通として、地域などの関係者と連携し、持続可能な地域内の移動手段を確保していくことが必要です。

(課題3) 個々の移動制約に関する課題

- 高齢者数の増加など、バリアフリーの更なる推進が必要となっています。
 - 心身障害者交通（おでかけサポート手当）、福祉有償運送、タクシー事業者主体の陣痛タクシーなどのサービスが展開されていますが、これらの適用対象ではないような移動制約者（高齢の方や子育て世代など）への支援についても検討が必要です。
- 鉄道やバスでの対応が困難な世代、地域に対し、移動のしやすさの確保を目指し、福祉交通との連携も含む対応が必要です。

(課題4) まちづくりや多様な関係者との連携に関する課題

- 調布駅前広場や京王線鉄道敷地の整備、各地区でのまちづくりの展開など、現在と将来の変化に合わせた交通まちづくりの視点も重要な視点です。
 - 各地域との協働体制の構築や行政、交通事業者、関係機関との連携体制の構築が重要となってきます。
- これら、まちづくりや組織の協働を念頭に、各種移動手段確保の取組を進めていくことが必要です。

3. 基本方針と目標

3. 基本方針と目標

16

■基本方針, 考え方, 目標

市の公共交通を取りまく課題に対して、以下の基本方針、考え方のもと、4つの目標を掲げ取り組みます。
関係者による取組により、基本方針に掲げる、「ひと・暮らし・まちを結ぶ みんなでつくる やさしい公共交通」の実現をめざします。

(1) 基本方針

(仮)ひと・暮らし・まちを結ぶ みんなでつくる やさしい公共交通

(2) 基本的な考え方

都市交通ネットワーク (バス路線等) の考え方

- 幹線交通、準幹線交通を担う民間バス路線を中心に、交通ネットワークの「幹」として高いサービス水準の維持に交通事業者とともに取り組みます。

誰もが移動しやすい 地域モビリティの考え方

- 幹線・準幹線でカバーできない地域内交通として、地域住民等と協働で導入や維持に取り組みます。
- 移動制約者、様々な世代の移動環境改善に取り組みます。

まちづくり、地域との連携、 協働の考え方

- 拠点形成、賑わいづくりなどのまちづくりと一体となった交通環境整備、確保に取り組みます。
- 多様な関係者とともに、協働で交通の維持に取り組みます。

(3) 目標

4つの目標の各取組により「ひと・暮らし・まちを結ぶ みんなでつくる やさしい公共交通」の実現をめざします。

目標1：
骨格となるバス路線網
や運行サービスの維持・改善

目標2：
幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善

目標3：
市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携

目標4：
まちづくりと連携した
交通施策（モビリティ・デザイン）の推進

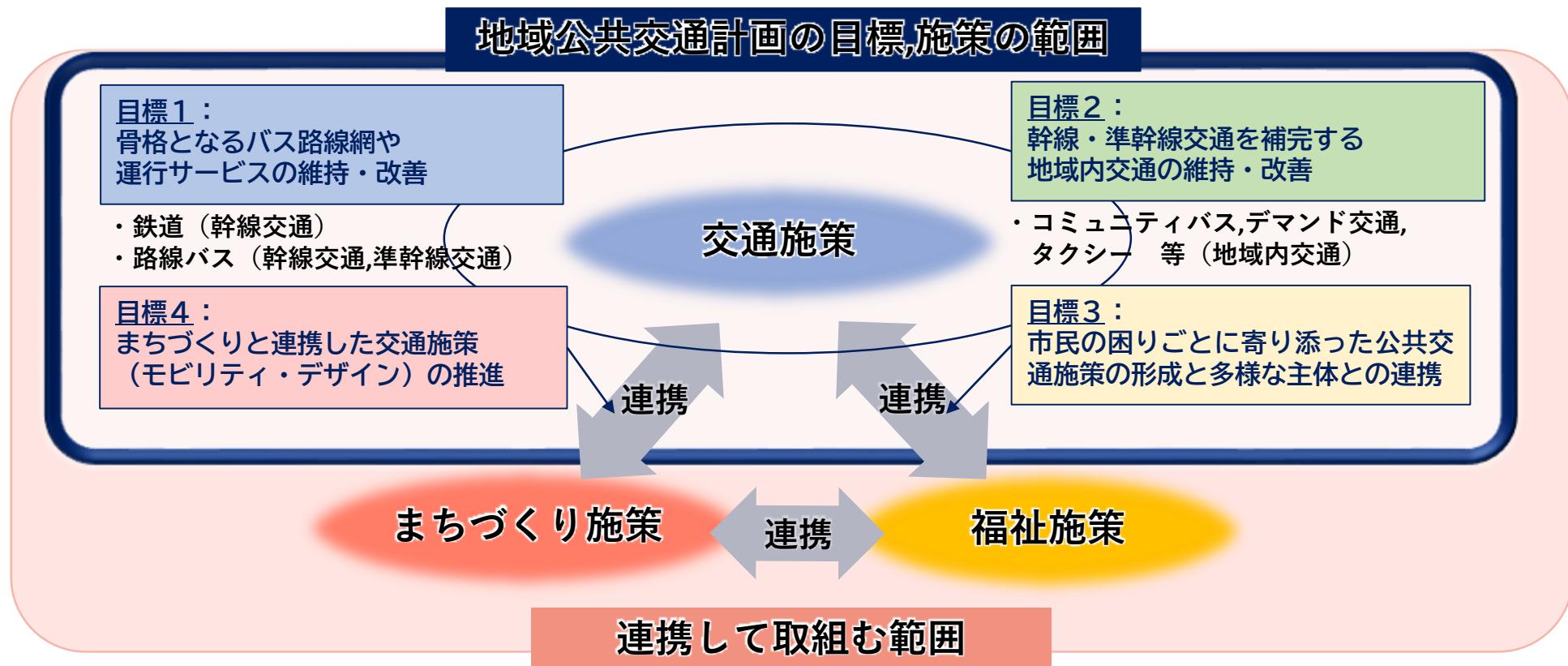
3. 基本方針と目標

17

■目標・施策の体系

前項に示す地域公共交通計画における4つの目標は、「交通施策（分野）」を軸として取り組むとともに、「福祉施策（分野）」、「まちづくり施策（分野）」など、他施策（分野）と互いの支援にも取り組めるよう連携を図りながら取り組むことを目指します。

目標3は福祉施策との連携、目標4はまちづくり施策との連携が重要であり、関連計画や事業と連携しながら、「[ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる やさしい公共交通](#)」の実現をめざします。



(仮)ひと・くらし・まちを結ぶ みんなでつくる やさしい公共交通 を目指す

4. 市が目指す公共交通ネットワーク

4. 市が目指す公共交通ネットワーク

19

市の公共交通は東西を中心とした鉄道および、鉄道各駅から南北方向に向けてバス路線を中心としたネットワークが形成されています。

昨今の労務環境改善、運転士不足の影響は大きく、現状の運行サービスが将来にわたり維持されるかは不透明であり、将来に向け、幹線交通・準幹線交通として持続すべき路線の明確化、持続に向けて行政が支援できる内容、行政と事業者が相互に取り組む点などの整理が必要です。

調布市公共交通計画では、市内の公共交通の「幹」、「枝・葉」を設定し、路線やサービスの維持なども含めた市が目指す公共交通ネットワークの姿を示します。

<市の公共交通ネットワークの目指す姿>

市の公共交通は、東西を中心とした鉄道（京王線・京王相模原線）と南北を中心としたバス路線が、市内および市外への移動の重要な軸となっています。こういった交通ネットワークの特性（現状）を生かし、市内の公共交通ネットワークの将来の目指す姿を設定します。

■幹の交通

- 東西を中心とした鉄道や、南北を中心とした民間バス路線を「幹となる交通」と捉えます。バス路線として1日100本以上など高サービス水準で運行する路線もあります。

■枝・葉の交通

- 「幹」でカバーできない地域等を補完する地域内交通を「枝・葉となる交通」と捉えます。地域協働で導入や維持を検討する地域内交通が該当し、コミュニティバス路線（調布市ミニバス）としても市内3路線を運行しています。

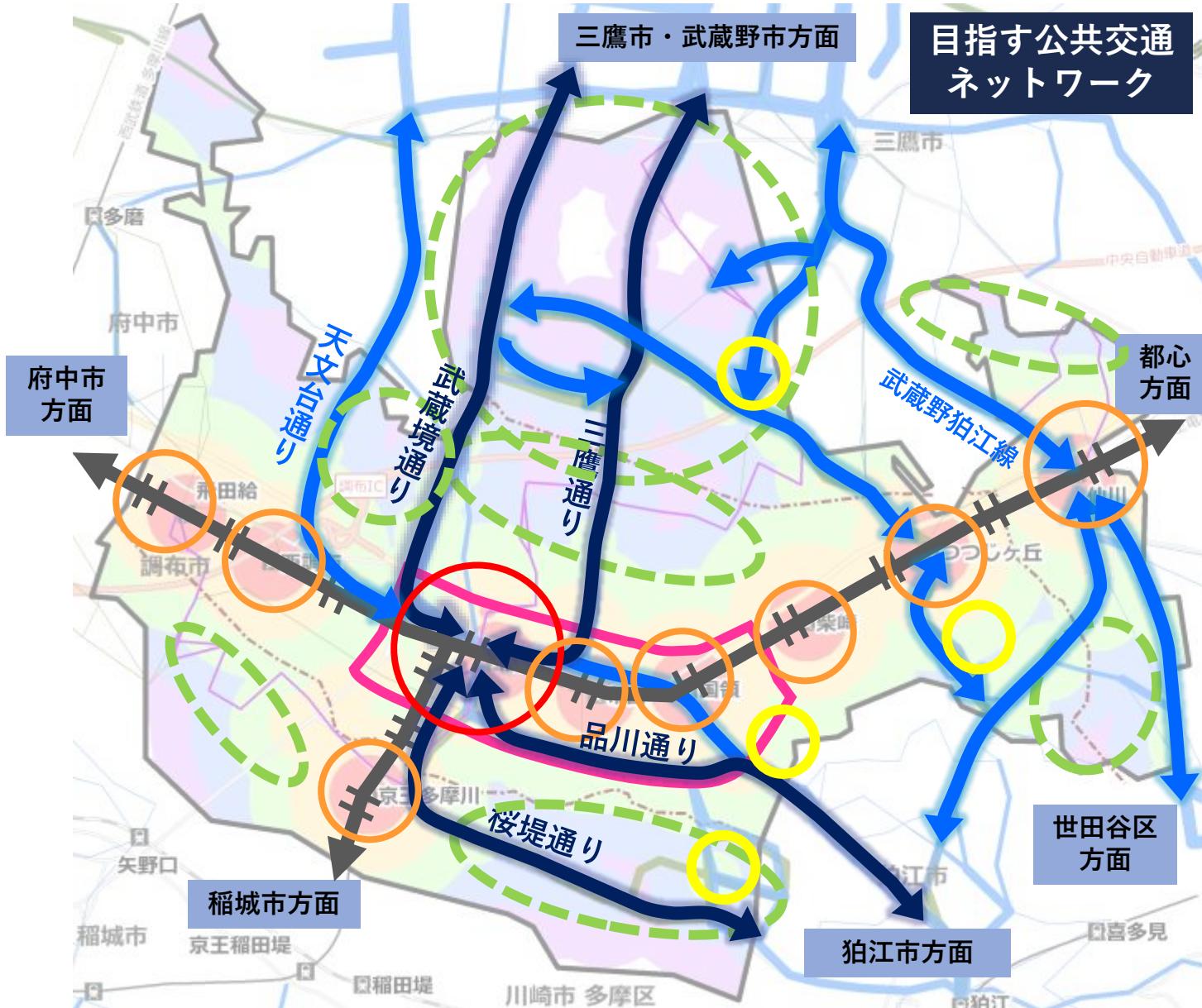
公共交通の「幹」「枝・葉」のイメージ

「枝・葉」の交通
(地域内交通)

4. 市が目指す公共交通ネットワーク

20

幹となる交通、枝・葉となる交通による公共交通ネットワークの目指す姿は下図の通りです。



<公共交通ネットワーク>

■幹となる交通

幹線交通

東西鉄道軸

都市間を結ぶ鉄道路線

南北交流軸

中心拠点から南北の交流軸にそった南北骨格となるバス路線

準幹線交通

生活軸

中心拠点、地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線

■枝・葉となる交通

地域内交通

幹線、準幹線交通でカバーできない身近な地域での移動手段であり、地域協働で導入や維持を検討する交通

<市の拠点>

調布市 都市計画マスタープラン・立地適正化計画より以下を設定

○ 中心拠点

重要な機能が集積し、市政や市民生活の中心となる場所であり、鉄道乗車人員が特に多い駅周辺

□ 中心市街地ゾーン

多摩地域内の主要な玄関口、交通ターミナルにふさわしい広域的な中心性を備えた拠点として位置付け、魅力ある市街地の形成を目指

○ 地域拠点

地域の核となる中心拠点以外の各駅周辺

○ 生活拠点

大規模団地など人々の活動や地域の交流の中心地など

4. 市が目指す公共交通ネットワーク

21

■幹となる交通

- ・幹となる交通は、現状のバス路線のサービス状況（本数）、バス停別や区間別の利用状況、上位関連計画に基づき、以下を設定します。
(幹線交通：東西鉄道軸、南北交流軸、準幹線交通：生活軸)

幹線交通



東西鉄道軸

都市間を結ぶ鉄道路線

- ・京王電鉄が運行する京王線・京王相模原線は、東西を中心に高頻度で運行する鉄道軸であり、市内および市外を繋ぐ都市間ネットワークとして重要な役割を担っています。都市計画マスターplan・立地適正化計画においても東西方向を主体とした「交流軸」に位置付けられています。
- ・これより、京王電鉄による鉄道軸を、幹線交通（東西鉄道軸）とします

幹線交通



南北交流軸

中心拠点から南北の交流軸に
そった南北骨格となるバス路線

- ・調布の中心拠点（調布駅周辺）から南北に結ぶバス路線のうち、都市計画マスターplan・立地適正化計画における「交流軸」の位置付けや、現状の運行頻度、利用者数を踏まえ、北部方面、南方面にそれぞれ幹線交通（南北交流軸）を設定します。
- ・北部方面は交流軸にも位置付けられ、運行本数、利用者が多い「武蔵境通り」「三鷹通り」を設定します。南部方面も同様に、「桜堤通り」「品川通り」を設定します。（p.22参照）

準幹線交通



生活軸

中心拠点、地域拠点から各地域
や生活拠点を結ぶバス路線

- ・調布の中心拠点（調布駅周辺）および地域拠点から、生活拠点や市内や市外各方面を結ぶバス路線を準幹線交通（生活軸）として設定します。（p.22参照）

■枝・葉となる交通

- ・枝・葉となる交通は、アクセシビリティ指標※により外出のしやすさ等の改善が必要な地域を設定します。
(地域内交通：幹線でカバーできない身近な地域での移動手段であり、地域協働で導入や維持を検討する交通)



地域内交通

幹線、準幹線交通でカバーでき
ない身近な地域での移動手段で
あり、地域協働で導入や維持を
検討する交通

- ・幹となる交通（幹線、準幹線）でカバーできないエリアの内、鉄道駅、商業施設、医療施設、コミュニティ施設といった主要な外出先（目的施設）への外出のしやすさの分析（アクセシビリティ指標※）を行い、アクセスに時間を要する圏域として7地域を抽出しました。（p.23、24参照）
- ・これらの地域では、外出のしやすさの確保の取組を目指し、枝・葉となる交通の確保を検討していきます。（現在ミニバスの運行や地域交通の取組がされている地区も含まれます）

※アクセシビリティ指標：各地域から施設までの移動を所要時間として可視化する指標。例えば、居住地から最寄りの医療施設へ行く場合、徒歩での移動、あるいはバスでの移動（運行本数を踏まえた待ち時間も加味）により目的地へ到達する時間を可視化する指標。

【説明補足】幹となる交通の設定

現状のバス路線のサービス状況（本数）,バス停別や区間別の利用状況,上位関連計画に基づき,以下を設定します。
 (幹線交通:東西鉄道軸,幹線交通:南北交流軸,準幹線交通:生活軸)

22

ネットワーク・運行本数

1日203本
片方向運行

1日150本
片方向運行

1日120本
片方向運行

2025年11月現在
(時刻表調べ)

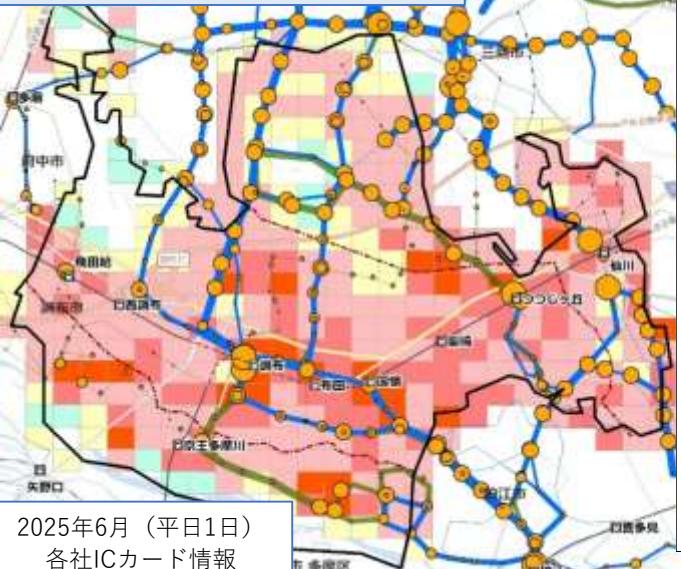
将来都市構造

交流軸の
設定



調布市都市計画マスター
プラン・立地適正化計画
(R5.8) より

バス停利用者数(日)



2025年6月 (平日1日)
各社ICカード情報

区間別利用者数(日)



2025年6月 (平日1日)
各社ICカード情報
(乗車データより推計値)

凡例

区間別利用者数

250人/日以下
250~500人/日
500~1000人/日
1000~5000人/日
5000人/日以上
崖線
人口_2025年推計値
~100人
~500人
~1000人
~1500人
~2500人

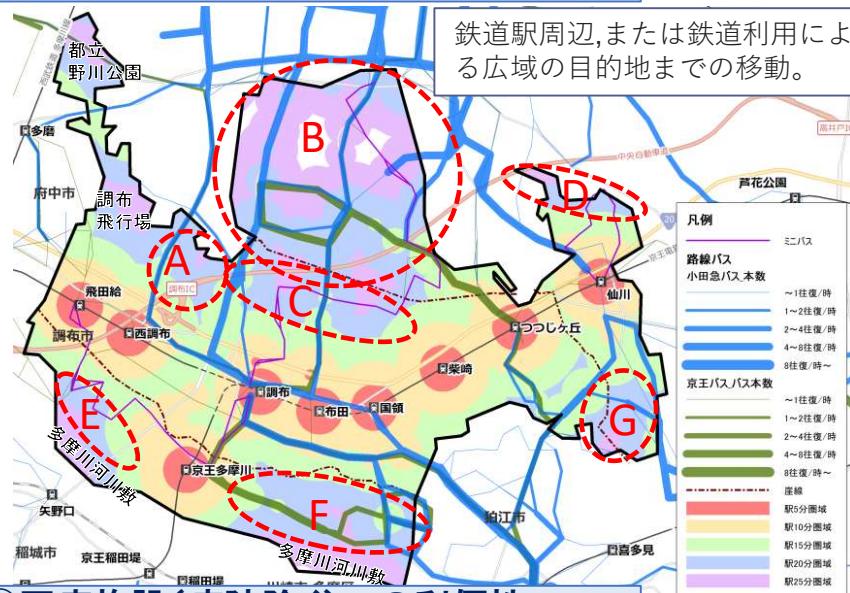
2025年6月 (平日1日)
各社ICカード情報

【説明補足】枝・葉となる交通の設定

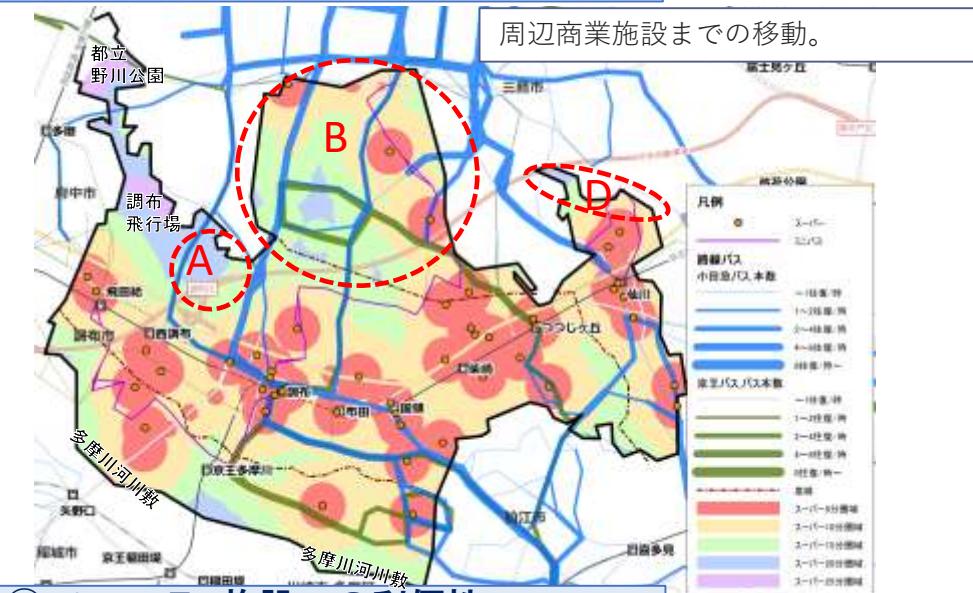
アクセシビリティ指標により、特定の機関や施設へのアクセス性が低い地域を可視化し、改善の検討が望まれる範囲を設定します。
(幹線、準幹線交通でカバーできない身近な地域での移動手段であり、地域協働で導入や維持を検討する交通)

23

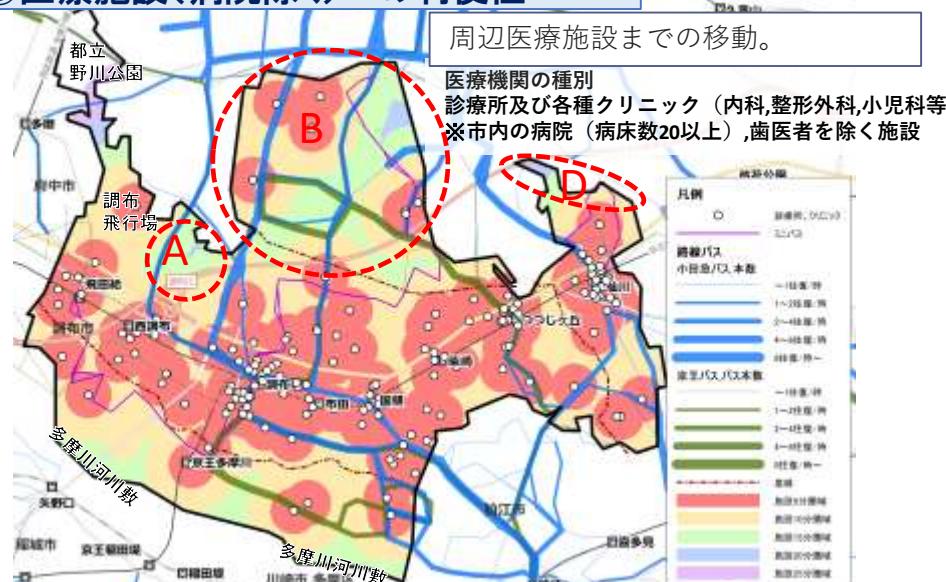
①公共交通の利便性



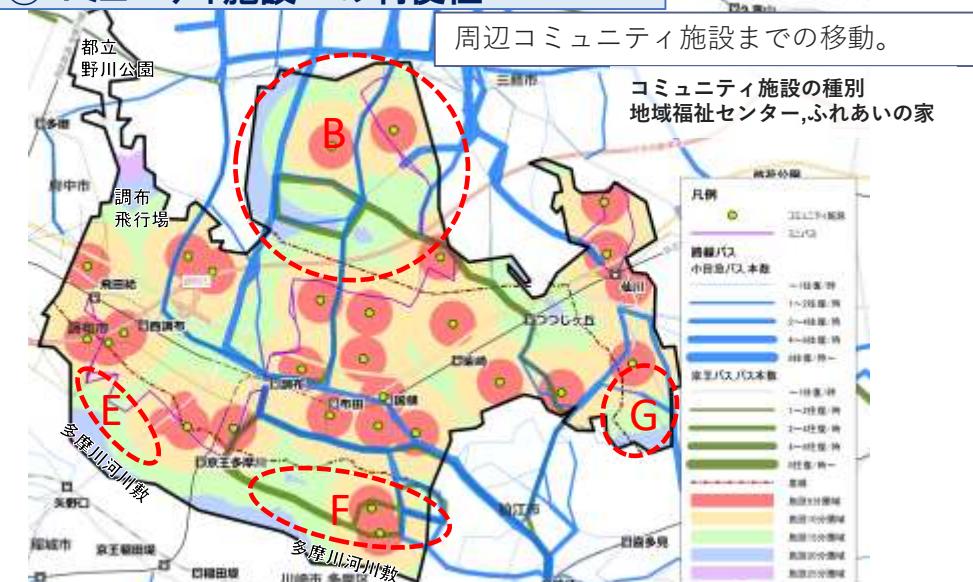
②商業施設への利便性



③医療施設(病院除く)への利便性



④コミュニティ施設への利便性

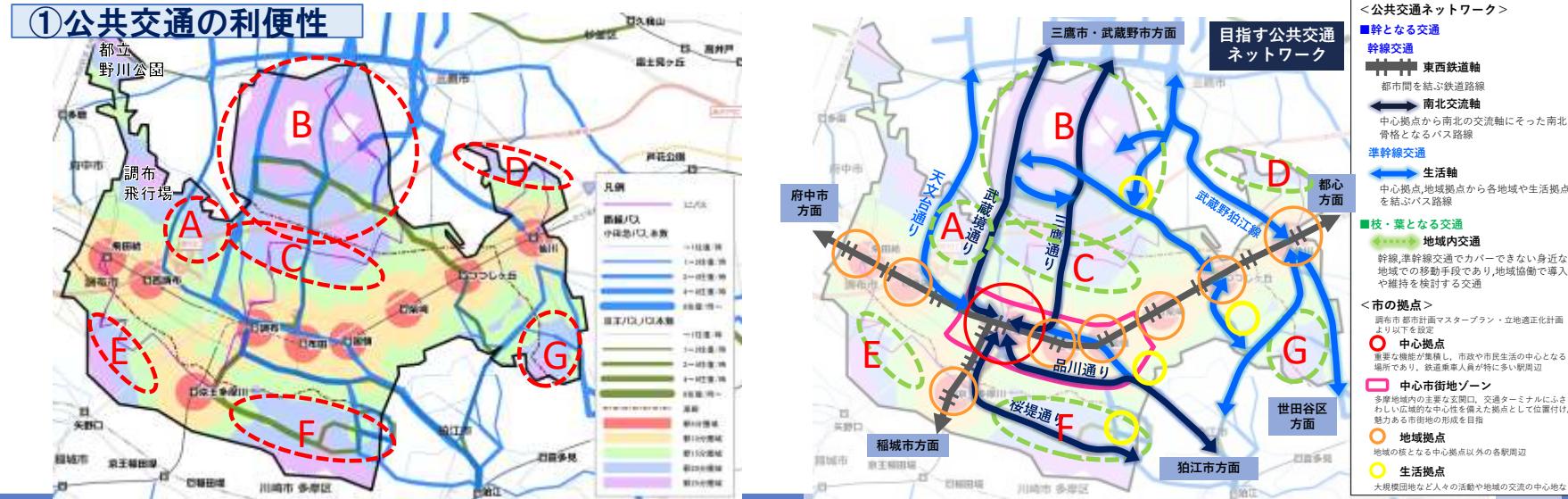


【説明補足】枝・葉となる交通の設定

アクセシビリティ指標により、特定の機関や施設へのアクセス性が低い地域を可視化し、改善の検討が望まれる範囲を設定します。
 (幹線、準幹線交通でカバーできない身近な地域での移動手段であり、地域協働で導入や維持を検討する交通) 24

			①公共交通の利便性	②商業施設への利便性	③医療施設への利便性	④コミュニティ施設への利便性	その他		総括	改善の必要性
							地形(崖線)	ミニバス		
A	富士見町周辺	西部	20分圏域以上※	20分圏域以上	20分圏域以上	—	—	—	→商業、医療施設が20分圏域以上の箇所が存在	中
B	深大寺北町、深大寺東町、深大寺元町、深大寺南町周辺	北部	20分圏域以上	20分圏域以上	20分圏域以上	20分圏域以上	地域内に崖線あり	北路線	→商業、医療、コミュニティ施設とともに20分圏域以上の箇所が存在 + 崖線	高
C	調布ヶ丘、佐須町周辺	北部	20分圏域以上	—	—	—	—	北路線	—	低
D	緑ヶ丘周辺	東部	20分圏域以上	20分圏域以上	20分圏域以上	—	—	東路線	→商業、医療施設が20分圏域以上の箇所が存在	中
E	西調布南部周辺	南部	20分圏域以上	—	—	20分圏域以上	—	西路線	→コミュニティ施設が20分圏域以上の箇所が存在	低
F	桜堤通周辺	南部	20分圏域以上	—	—	20分圏域以上	—	—	→コミュニティ施設が20分圏域以上の箇所が存在	低
G	入間町周辺	東部	20分圏域以上	—	—	20分圏域以上	地域内に崖線あり	—	→コミュニティ施設が20分圏域以上の箇所が存在 + 崖線	中

※20分圏域以上とは、15分圏域以遠のエリア（図の20分圏域（水色）および25分圏域（紫色）で表示したエリア）のことを示す



5.目標達成に向けた施策

5. 目標達成に向けた施策

26

■4つの目標に対する施策の設定

- ・4つの目標、施策、計画期間中のスケジュール、実施主体を下表のように設定し施策を推進していきます。

訪
れ,
住
み続
ける
誰
も
が
移
動
で
き
る
ま
ち

目標 1：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善

- ・バス路線の幹線、準幹線を設定し、事業者とともにサービスの維持を図り、広域な移動を中心とした移動のしやすさの持続的な確保を目指します。

施策 1：公共交通軸形成事業

- ・幹線路線、準幹線路線の維持
- ・乗務員確保に向けた取組
- ・利用促進に向けた取組(全体の交通)
- ・中広域のネットワークの検討体制づくり

目標 2：幹線・準幹線交通を補完する地域交通の維持・改善

- ・幹線・準幹線を補完する地域内交通を検討・導入し、身近な移動を中心とした移動の持続的な確保を目指します。

施策 2：地理的空白解消事業

- ・地域内交通の導入、維持
- ・地域との協働による取組の継続
- ・利用促進に向けた取組（地域内交通）
- ・新技術（自動運転等）の検討、導入

目標 3：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携

- ・公共交通機関のバリアフリー化、地域内交通やタクシー等の活用、関係者間の連携により、多様な世代の自立した移動実現を目指していきます。

施策 3：包摂的な交通事業

- ・公共交通のバリアフリー推進（車両や情報案内等を含む）
- ・地域内交通やタクシーの利用促進、活用の検討
- ・多様な世代の自立した移動実現を目指した関係部署の連携（まち、交通、福祉等）

目標 4：まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進

- ・交通結節点の利用のしやすさ、小さな拠点であるモビリティハブの配置、都市整備事業との連携など、まちづくりの視点から移動しやすい環境構築を目指します。

施策 4：まちづくり連携事業

- ・交通結節点の利用のしやすさ確保
- ・モビリティハブ、スマートバス停整備
- ・デジタル技術の活用
- ・都市整備事業との連携

5. 目標達成に向けた施策

27

■施策一覧

・4つの目標、施策、計画期間中のスケジュール、実施主体を下表のように設定し施策を推進していきます。

目標・施策（仮）	施策No	施策名（仮） ※R8制度設計への繋がりを見据えメニュー設定	スケジュール（仮）					実施主体（仮）			対象エリア	都費・国費の活用
			R8	R9	R10	R11	R12	市	事業者	市民		
目標1： 骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善 (施策1：公共交通軸形成事業)	1-1	幹線路線、準幹線路線の維持	検討	実施				■	■			
	1-2	乗務員確保に向けた取組	検討	実施				■	■			
	1-3	利用促進に向けた取組(全体の交通)	検討	実施				■	■	■		
	1-4	中広域のネットワークの検討体制づくり	検討体制立ち上げ、協議					■	■			
目標2： 幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善 (施策2：地理的空白解消事業)	2-1	地域内交通の導入、維持	検討	実施				■	■	■		
	2-2	地域との協働による継続的な取組	検討	実施				■	■	■		
	2-3	利用促進に向けた取組（地域内交通）	検討	実施				■	■	■		
	2-4	新技術（自動運転等）の検討、導入	検討・実験運行	実施				■	■			
目標3： 市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携 (施策3：包摂的な交通事業)	3-1	公共交通のバリアフリー推進（車両や情報案内等を含む）	検討	実施				■	■			
	3-2	地域内交通やタクシーの利用促進、活用の検討	検討	実施				■	■			
	3-3	多様な世代の自立した移動実現を目指した関係部署の連携（まち、交通、福祉等）	検討					■	■			
目標4： まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進 (施策4：まちづくり連携事業)	4-1	交通結節点の利用のしやすさ確保	検討	実施				■	■			
	4-2	モビリティハブ、高機能バス停整備	検討	実施				■	■			
	4-3	デジタル技術の活用	検討	実施				■	■			
	4-4	まちづくりとの連携	検討	実施				■	■			

5. 目標達成に向けた施策

28

目標1：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善（施策1：公共交通軸形成事業）

1-1 幹線路線、準幹線路線の維持

- ・幹線・準幹線（市内の中心拠点から市内の南北の骨格となるバス路線や、市内の地域拠点から各地域や生活拠点を結ぶバス路線）において、路線・サービスの維持を図る。
- ・幹線・準幹線において持続可能となる相応のサービス水準が維持されるよう、関係者で利用促進等の支援を行う。

■目指す公共交通ネットワークと幹線、準幹線の設定



	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市、バス事業者

1-2 乗務員確保に向けた取組

- ・市は、広報誌への掲載などを含める人材確保支援策を行い、人材不足の解消と持続可能なネットワークの維持・構築を図る。
- ・バス・タクシーの乗務員の確保に向け、幅広い対象者が働きやすい就業環境・勤務形態等を検討し取り組む。
- ・その他、就労環境などを含む支援方策等について事例など踏まえ検討

【事例】各社の募集・採用サイト

【事例】堺市と南海バス株式会社との路線バスの運転士等の担い手確保に向けた連携協定書（令和7年3月7日）



<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市、バス事業者

【事例】4つのバス会社が合同で開催する運転体験会（小田原市）

5. 目標達成に向けた施策

29

目標1：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善（施策1：公共交通軸形成事業）

1-3 利用促進に向けた取組（全体の交通）

- 市内全体の公共交通の利用促進に向けた公共交通マップ作成するなど、情報案内を強化する（分かりやすく利用に繋げる工夫）。
- 路線バスの利用促進に向けた活動（周知活動、モビリティ・マネジメント）を行う。
- 利用促進のイベント開催（既存イベントとのタイアップ等）。

現在のバス路線図

（調布市観光マップ）

デフォルメされた図であるため、居住地域や目的地等との関係性が分かりづらい



<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体> 調布市、バス事業者

1-4 中広域のネットワークの検討体制づくり

- 近隣市を含めた中広域での路線のあり方や利用促進の検討。
- 近隣市を含めた協議体制の構築。

■調布市と周辺市区とのバス路線網の繋がり



<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール			検討体制立ち上げ、協議		

<実施主体> 調布市、バス事業者

5. 目標達成に向けた施策

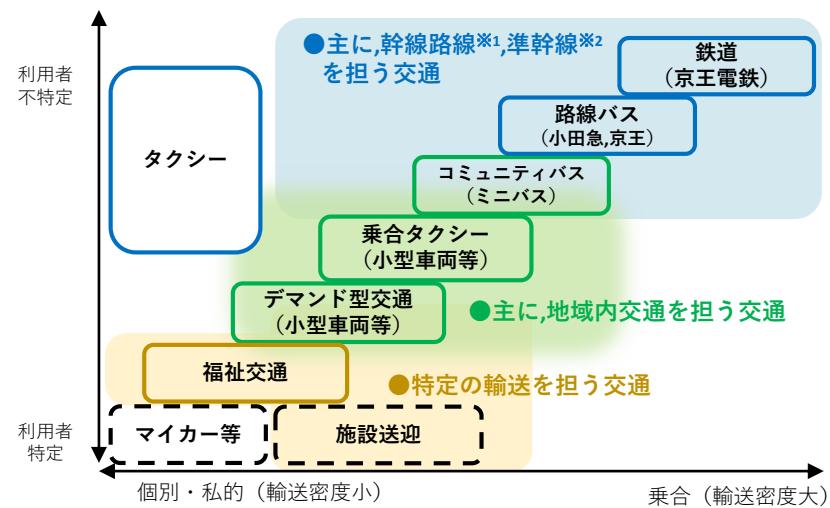
30

目標2：幹線・準幹線交通を補助する地域交通の維持・改善（施策2：地理的空白解消事業）

2-1 地域内交通の導入,維持

- ・地域内交通（補完的な交通）について地域関係者や交通事業者との協働により検討し、地域の特性（需要）に合った方法や計画を立案。
- ・導入に向けた取組や利用促進の取組の実施。
- ・タクシーの利用のしやすさなど、タクシー活用も検討。

■地域内交通の位置づけ



<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市,バス事業者,市民,関係者

2-2 地域との協働による継続的な取組

- ・地域との協働検討体制の構築。
- ・地域主体の検討に対する支援。
- ・導入後のモニタリング,利用促進の仕組み構築。

■各種取組の様子（北部地域の例）



地図作成会の実施

地図作成会の様子（5/26開催）



地域部会の開催

地域部会の様子（9/30開催）



<実施スケジュール> ※北部はR8年度から実施

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市,バス事業者,市民,関係者

5. 目標達成に向けた施策

31

目標2：幹線・準幹線交通を補助する地域交通の維持・改善（施策2：地理的空白解消事業）

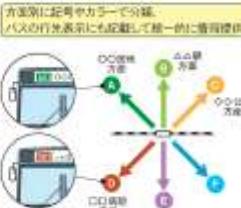
2-3 利用促進に向けた取組（地域内交通）

- ・地域内交通のマップ、案内を作成する。
- ・地域内交通の定着に向けた活動（周知、MM）を行う。
- ・地域内の利用促進イベント開催（既存イベントとのタイアップ等）。

【参考】地域公共交通の利用促進のためのハンドブック（国土交通省）

▼わかりやすい情報案内パンフレット作成

POINT
各交通事業者がバス停などに掲示している路線図は、位置関係がわからなくなる理由にも、利用者にとってはわかりづらくなっている可能性がある。どのような場合には路線図がデザインの変更等が必要。



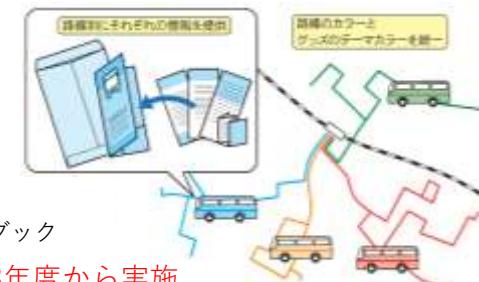
【事例】コミュニティバス案内チラシ（姫路市）



▼広報誌等との連携・Webの活用



▼わかりやすいきめ細かな情報提供



出典：地域公共交通の利用促進のためのハンドブック

<実施スケジュール> ※北部はR8年度から実施

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市、バス事業者、市民、関係者

2-4 新技術（自動運転等）の検討、導入

- ・地域内の移動確保、向上のための新技術適用として、自動運転等の導入について、研究・検討する。（実装に向けて導入実験を行う）

【参考】

東京都資料

バスなど公共交通への自動運転サービスの導入に向けたガイドライン

自動運転サービス導入の企画立案の進め方→

(1) 導入対象地域の課題整理

■導入対象とする地域や既存の営業路線の現状と課題の整理

表 地域公共交通に関する課題

地域公共交通の維持・確保	既存路線維持のための運行手確保が難しい。 既存の赤字路線を維持するための運営の合理化等
地域公共交通サービスの改善	地域公共交通ネットワークの再編による利便性向上 運行ダイヤ改正等のサービスの改善
地域公共交通の充実	ラストワンマイル移動の充実 周遊観光する来訪者に対する分かりやすさ、使いやすい公共交通サービスの充実等

(2) 自動運転サービス内容の検討

■運行ルート、停留所、運行ダイヤ、運賃、料金などの具体的なサービス内容を検討



図 自動運転車両の例

(3) 自動運転サービス実施体制等の検討

■運行主体や自動運転システム提供者となる事業者を選定



図 自動運転サービスの実施体制と主な役割

(4) 需要予測・採算性の検討

■自動運転サービスの導入に係る支出、収入額の想定を整理し、事業採算性について検討

(5) 社会愛着性向上策の検討

■自動運転サービスを地域に受け入れてもらうための取組内容を検討

<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討・実験運行			実施	

<実施主体>

調布市、バス事業者、関係者

5. 目標達成に向けた施策

32

目標3：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携

(施策3：包摂的な交通事業)

3-1 公共交通のバリアフリー推進 (車両や情報案内等を含む)

- 地域の公共交通においてノンステップバス等、車両のバリアフリー化を進めるとともに、情報案内のバリアフリー化を検討する。

【例】ノンステップバス（調布市ミニバス）



ノンステップバス

市内を循環するコミュニティバスのルートと連動して、車いすやベビーカー利用者等が安心して移動できるルートを案内



<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市、バス事業者

3-2 地域内交通やタクシーの利用促進、 活用の検討

- 地域の立地状況や身体的制約等の移動制約条件、および福祉交通や公共交通のほか、個別輸送（タクシー等）の役割や特徴を生かし、地域や状況に応じた対応策を検討する。

【事例】陣痛タクシー（日本交通立川株式会社）



【事例】ユニバーサルデザインタクシー
(京王自動車株式会社)



ユニバーサルデザインタクシーとは、みんなにやさしい新しいタクシーサービスです。

運転は力ももちろん、脚部も腰も手も足も、ハンドル操作が少し重いなど、誰もが利用しやすいみんなにやさしい新しいタクシーサービスです。

リヤシートや助手席ドアに荷物置き場、車椅子乗降用の車椅子用扉など、車内を快適な空間に演出する

<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市、バス事業者

5. 目標達成に向けた施策

33

目標3：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携

(施策3：包摂的な交通事業)

3-3 多様な世代の自立した移動実現を目指した 関係部署の連携（まち、交通、福祉等）

- ・移動制約者へのヒアリングの継続、福祉交通事業者へのヒアリングの実施。
- ・市福祉部門における取組の把握と整理、及び公共交通との連携。
- ・福祉有償運送事業等との連携。



移動制約者へのヒアリング
(R7.10実施)

【参考】市内における福祉交通等の取組例

運行主体	施策・事業予定	対象者（概要抜粋）	対象箇所	輸送方法
子ども発達センター	施設送迎バス	子ども発達センター利用者	子ども発達センター	車両：マイクロバス、ワゴン車
子ども家庭センター	母子保健事業や交流会等を利用するためのタクシー移動費用の助成	0歳から2歳に達する多胎児を養育する家庭	株式会社トイカードのこども商品券が使える業者のみ	タクシー
総合防災安全課	風水害時要配慮者等避難バス	高齢の方、障害のある方、乳幼児をお連れの方、妊娠中の方など、自力で避難所に行くことが困難な方	多摩川流域で「高齢者等避難」発令時、拠点4か所から避難所へ	借上げ民間バス
教育総務課	調和小学校室内プール送迎バス	令和7年度対象校染地小学校・若葉小学校・第四中学校生徒と関係者	調和小学校と対象校間	車両：バス
児童青少年課	施設送迎車両	調布市立ゆづのき学童クラブに在籍し、車両送迎の必要のある障害児	学校・学童クラブ、学童クラブ・自宅等	ワゴン車
障害福祉課	市営生活介護事業所（一部）の送迎	障害がある方	市内	マイクロバス、ワゴン車、乗用車
	調布市心身障害者交通手当支給	市内に住所を有し、該当する障害がある方	対象箇所の指定なし	—
	調布市車椅子福祉タクシー事業	該当する障害がある方	対象箇所の指定なし	福祉タクシー（ワゴン車）
福祉総務課	福祉有償運送	単独でタクシー等を利用することができない障害者や要介護認定を受けている者などであって、旅客の名簿に記載されている運送者の会員	運行の発着地いずれかが調布市内であること	乗車定員1人未満の自動車

調布市都市計画マスタープラン（抜粋）

出典：調布市都市計画マスタープラン

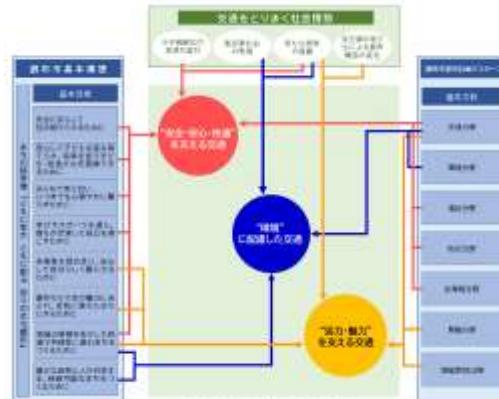
施策② すべての人にやさしい公共交通の充実

- ②-1 公共交通移動等円滑化基準に基づくバリアフリー化を継続して実施するため、鉄道とバスなど、交通施設等のバリアフリー化を支援します。
- ②-2 コミュニティバスやデマンド交通等の活用。福祉タクシーの利用支援により、公共交通が利用しにくい地区への適切なサービス提供を図るなど、だれもが移動しやすい公共交通環境の実現に向けた取組を検討します。
- ②-3 バリアフリーマスタープランに定める重点整備地区（調布駅・布庄駅・国領駅周辺地区、飛田給駅周辺地区、京王多摩川駅周辺地区）における生活関連路線のバリアフリー化を促進します。

調布市総合交通計画（抜粋）

出典：調布市総合交通計画

<基本目標>



<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール		検討			

<実施主体> 調布市、バス事業者、市民

5. 目標達成に向けた施策

34

目標4：まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進

（施策4：まちづくり連携事業）

4-1 交通結節点の利用のしやすさ確保

- 調布駅駅前広場（北,南）の乗り場案内の整備。
- 全体乗り場案内,方面別乗り場表示
- デジタルサイネージの設置。



沼津駅方面別バス案内及びデジタルサイネージ設置

<実施スケジュール>

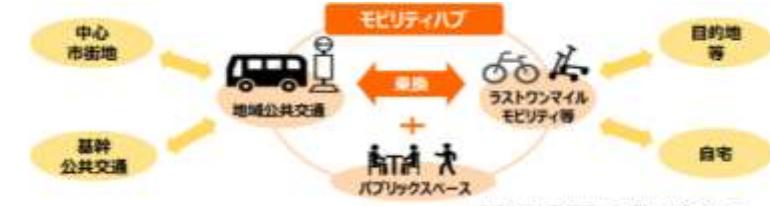
	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケ ジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市,バス事業者

4-2 モビリティハブ、高機能バス停整備

- モビリティハブ（小さな拠点）の整備および幹線交通,準幹線交通地域内交通の結節強化。
- まちなかの交通結節点（写真：小田急バスのモビリティハブ「meedo」）を活かした取組等の促進。
- 移動販売車の配置,活用。



第2回施設デザインWG 事務局資料 資料2 国土交通省 都市局 街路交通施設課 令和6年1月16日



小田急バス モビリティハブ meedo



京王ほっとネットワークによる移動販売

<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケ ジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市,バス事業者

5. 目標達成に向けた施策

35

目標4：まちづくりと連携した交通施策（モビリティ・デザイン）の推進

（施策4：まちづくり連携事業）

4-3 デジタル技術の活用

- ・路線検索、デジタルチケット、などのMaaS事業の推進。
- ・公共交通データ等のオープン化、GTFS化の推進。

■EMot（小田急電鉄）

交通・施設・飲食イベントなどの電子チケットを販売し、日常利用、観光利用、インバウンドなど、さまざまな場面やユーザーに対応

出典：小田急電鉄「EMot」HP



■GunMaaS（群馬県）

公共交通機関やタクシー、デマンド交通など、さまざまな交通手段をシームレスに結びつけ、誰でも簡単に便利に利用できるスマートフォン向けWEBサービス

出典：「GunMaaS」HP



<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討	実施			

<実施主体>

調布市、バス事業者

4-4 まちづくりとの連携

- ・都市開発等と連携した公共交通サービスの検討。
(交通事業者との情報連携、路線導入や見直し等の協議促進)

市バスネットワーク



調布駅周辺地区まちづくりビジョンなど今後の計画へ

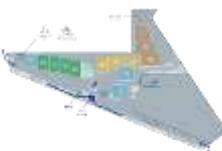


【例】京王多摩川まちづくりプロジェクト (京王電鉄)



出典：京王電鉄

連携・見直し



【例】meedo（小田急バス）



出典：小田急バス

<実施スケジュール>

	R8年度 (2026)	R9年度 (2027)	R10年度 (2028)	R11年度 (2029)	R12年度 (2030)
実施スケジュール	検討		実施		

<実施主体>

調布市、バス事業者

6.評価指標

6. 評価指標

37

■評価指標の設定

- ・4つの目標、施策、に対して達成を目指す評価指標を以下のように設定します。

目標

目標1：骨格となるバス路線網や運行サービスの維持・改善

施策1：公共交通軸形成事業

評価指標

★調布市総合交通計画R5.3の設定項目も反映

評価指標1：

1-1 市内鉄道乗降人数

【現状】R6: 1億2,800万人
【目標】R12: 1億3,200万人

(京王電鉄㈱)中期経営計画の増加率R6→R12の3.0%増と整合)

1-2 公共交通利用数★

【現状】H30: 30.1万トリップエンド/日
【目標】R12: 35.0万トリップエンド/日

1-3 公共交通機関分担率★
(代表交通手段)

【現状】H30: 38.3%
【目標】R12: 38.0%

(1-2, 1-3は、調布市総合交通計画R5.3の目標値。東京都市圏PT調査)

目標2：幹線・準幹線交通を補完する地域内交通の維持・改善

施策2：地理的空白解消事業

目標3：市民の困りごとに寄り添った公共交通施策の形成と多様な主体との連携

施策3：包摂的な交通事業

目標4：まちづくりと連携した交通施策(モビリティ・デザイン)の推進

施策4：まちづくり連携事業

評価指標2：

2-1 ミニバス利用者数★

【現状】R6: 804,000人
【目標】R12: 880,000人

(調布市総合交通計画R5.3の目標はR6数字で達成にて上方修正)

2-2 地域交通の収支等(要検討)

※北部の地域交通の実証実験
結果を踏まえ目標設定

評価指標3：

3-1 移動制約者の交通に関する
多様な主体との連携取組数

【現状】－
【目標】R12: 3件以上

3-2 バリアフリー特定事業計画
における公共交通特定事業計画
の事業実施率(着手率)
(R12迄の中期で実施する事業)

【現状】R6: 88%
【目標】R12: 100%

(現況値は、R6年度末時点の特定事業全体の着手率を示す)

評価指標4：

4-1 まちづくりと連携した交通
施策の取組数

【現状】R6: －
【目標】R12: 4件以上

4-2 都市開発と連携した公共交通
サービスの協議や検討数

【現状】R6: －
【目標】R12: 複数件

<参考指標：公共交通に対する満足度> ★

満足度の意識は多様な条件に基づく結果となるため、「参考指標」として設定

【現状】R6: 79.6%

【目標】R12: 80.0%以上

(調布市市民意識調査) ※調布市市民意識調査結果における設問「あなたは、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か」で「そう思う」又は「どちらかといえばそう思う」と回答した人の割合を合計して算出

7. 計画の進捗管理と事業推進体制

7. 計画の進捗管理と事業推進体制

39

- ・計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、進捗管理・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返す、PDCAサイクルにより推進していきます。
- ・本計画に位置づけたプロジェクトの実施により、公共交通の利便性向上が図られているなど、進捗管理、評価を継続的に実施します。
- ・また、今後の交通分野を取り巻く社会情勢の変化の中で、多様化する市民の移動ニーズに応えるとともに、交通サービスの水準を維持するため、地域交通が関連する様々な分野（下図参照）との連携強化を図りながら進めます。

進捗管理・評価スケジュール

事業実施	前期				中期				後期					
	R8年度 (2026)		R9年度 (2027)		R10年度 (2028)		R11年度 (2029)		R12年度 (2030)		R13～ (2031～)			
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期		
施策実施確認 内容の評価 (プロセス評価)	事業実施													
	実施状況の 確認・評価													
			反映			反映			反映		反映			
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	毎年確認 可能な数値 のチェック					中間年の 目標達成 状況評価				中間年の 目標達成 状況評価				
課題共有	実施の 課題共有													
改善と反映	次年度実施の 改善と反映													
次期計画の検討									見直し検討	→	策定	第2期 スタート		

PDCAサイクル
イメージ



交通に影響する
分野イメージ

