

狛江市における 地域公共交通の現状について

令和 8 年 7 月 1 日

狛江市の現状について

狛江市の都市構造

令和4年12月策定の『狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画』で位置づけ
将来都市構造図

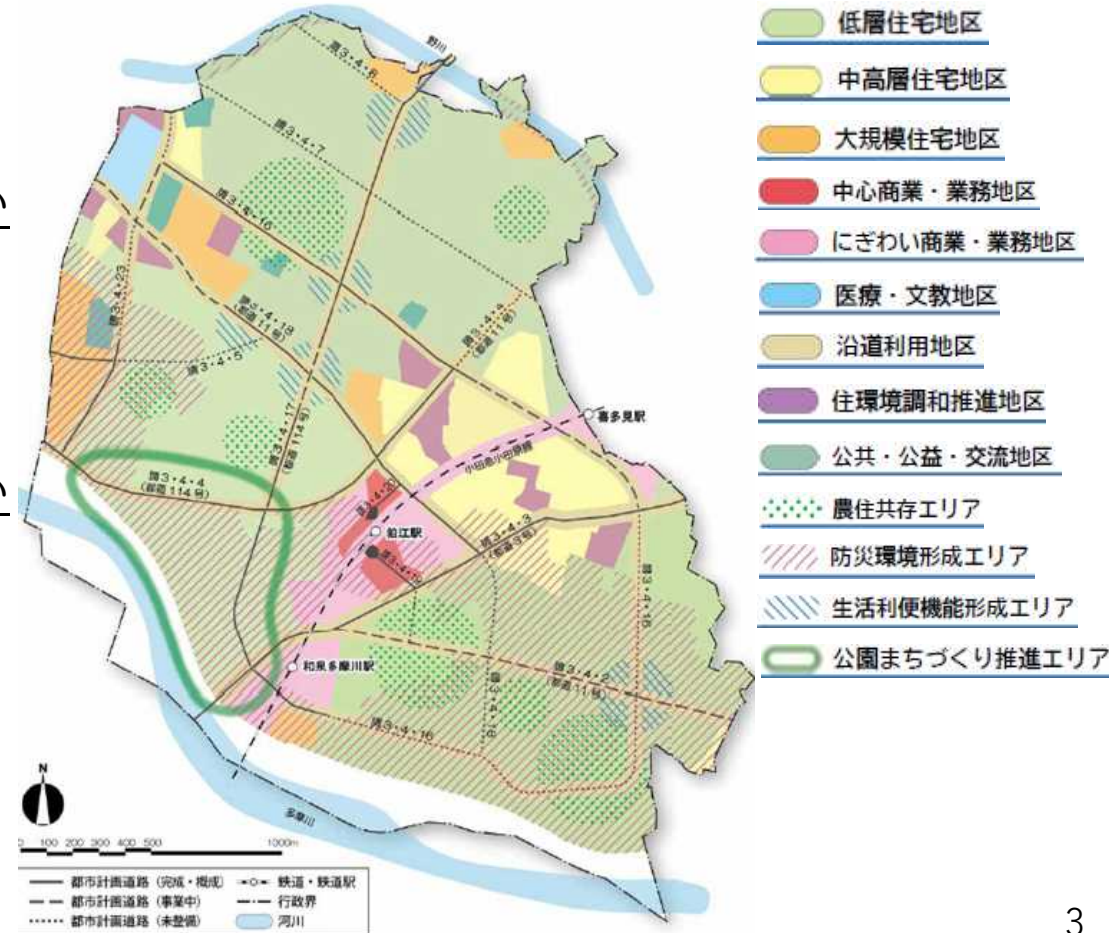
○低層住宅地区の特性

中央部を除き市内のほぼ全域
人口が分散・公共交通利用者の密度が低い

○大規模集合住宅の特性

市境を中心に分散配置
人口が集中・公共交通利用者の密度が高い

⇒地域ごとの特性を考慮することが必要



狛江市の都市構造

○ベッドタウンの特性

昼間人口の計算

= 市の人口 + 流入人口 - 流出人口

流入人口：市内で活動する市外居住人口

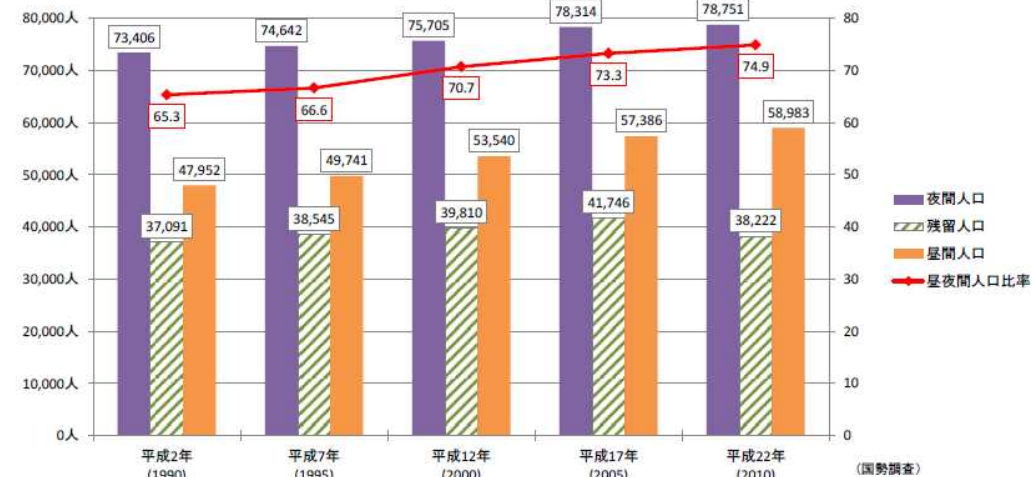
流出人口：市外で活動する市内居住人口

狛江市は流出人口が多く、

昼間人口が夜間人口より少ない

⇒ ベッドタウンの特性を考慮することが必要

昼間人口・夜間人口・残留人口の推移



昼間人口：市の人口 + 流入人口 - 流出人口

夜間人口：常住人口ともいい、狛江市の人口である。

残留人口：常住人口のうち、市外への通勤・通学者を除いた人口。市内に住み、昼間も市内で活動する人口。

昼夜間人口比率：夜間人口（常住人口）を 100 とした場合の昼間人口の割合であり、100 を超えているときは通勤・通学人口の流入超過、100 を下回っているときは流出超過を示している。

平成28年2月策定の『狛江市人口ビジョン』より

狛江市の道路網

- 市内の都市計画道路は、12本の路線が指定
- 整備率は 51.6%であり、市内の中央部周辺では完成した区間が多い一方で、市内の南東部や北西部においては、未整備の区間も残されている
- 市内の生活道路においては、幅員 4m 未満の狭あい道路が全市的にみられる



令和4年12月策定『狛江市都市計画マスタープラン・立地適正化計画』より

出典：東京における第四次事業化計画の優先整備路線(平成28(2016)年)、
東京都第3次交差点すいすいプラン(平成27(2015)年)、ゾーン30設置箇所(狛江市HP)(令和4(2022)年)、
狛江市資料(令和4(2022)年)

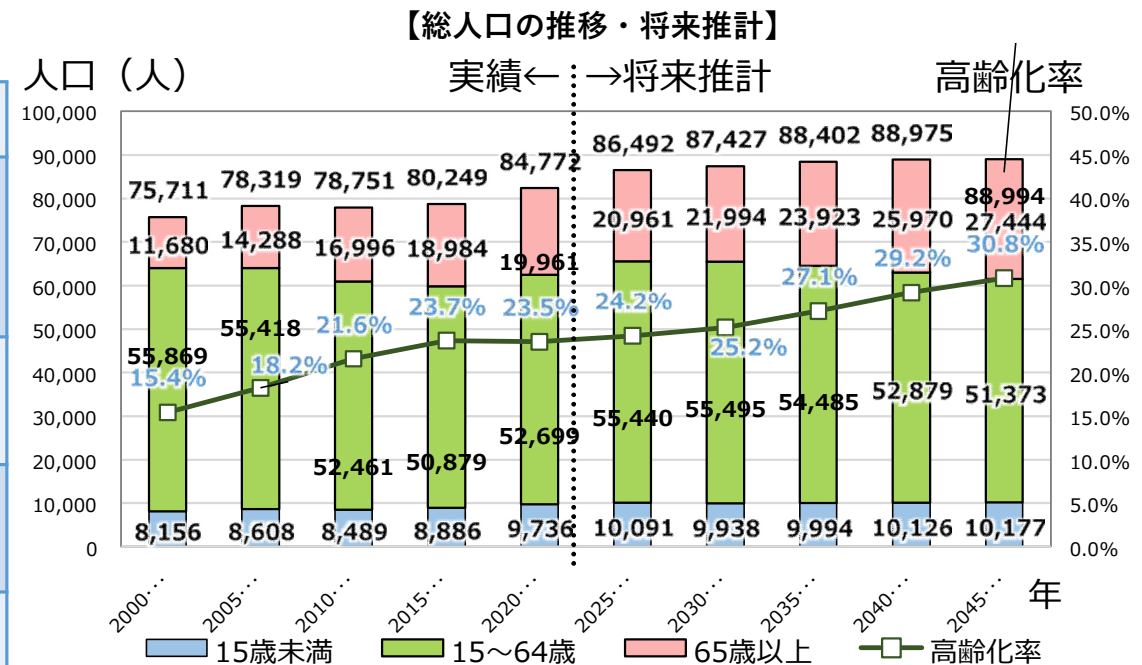
狛江市人口の将来推計

令和27（2045）年まで人口は横ばい

高齢化率が令和2年の23.5%から30.8%まで増加する見込み

交通需要の変化

時間帯	公共交通の論点例
朝	・通勤・通学の駅への需要対応 ・減る見込みか (時差出勤やリモートワーク)
日中	・高齢者等の市内移動需要対応 ・増す見込みか
夕方～夜間	・帰路で駅から住宅へ需要対応 ・現状とは変わらないか
深夜	・需要があまりない状況か



朝夕の通勤・通学者の需要に対応することが必要（現状の維持）

⇒日中の高齢者や子育て世代などの地域居住者の需要への対応が課題

狛江市人口の将来推計

西和泉地域、東野川3丁目地域、和泉本町4丁目地域に大規模住宅が存在
高齢化率が比較的高く、人口減少の傾向が見込まれる

①西和泉地域：多摩川住宅

- ・市境に位置し、狛江市の拠点・鉄道駅まで距離がある
- ・高齢化率が30%以上で高い
- ・一方、建替え事業による高齢化率減少の可能性
- ・幹線道路へのアクセスが良く、路線バスが運行

②和泉本町4丁目地域：都営狛江住宅

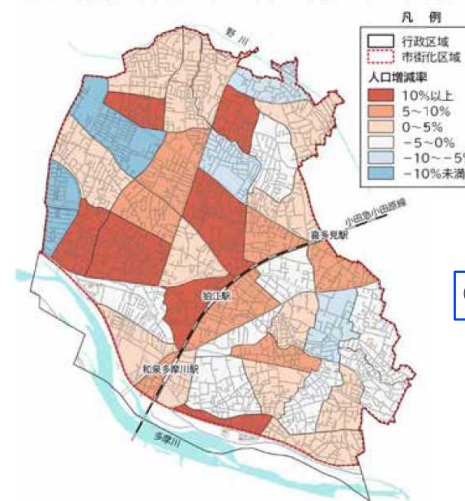
- ・高齢化率が40%以上
- ・路線バスが最も多く運行する狛江通りに面している

③東野川3丁目地域：狛江ハイタウン

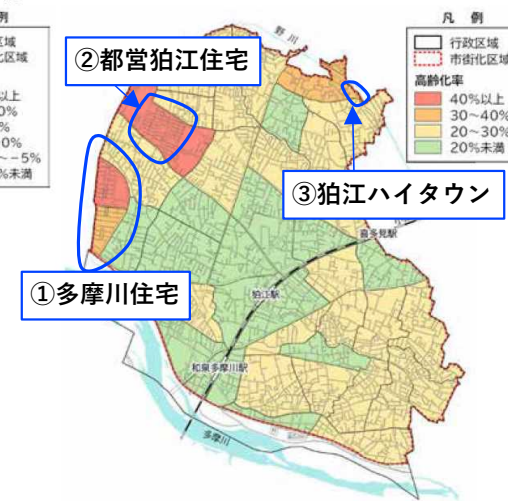
- ・市境に位置し、狛江市の拠点・鉄道駅まで距離がある
- ・高齢化率が30～40%と高い
- ・狛江ハイタウン折返場～喜多見駅の路線バスが運行
- ・こまバス運行当初からハイタウンへの経由を望む声もあるが、路線バスと重複してしまう

⇒高齢者が密集する地域（大規模集合住宅）の福祉的な移動需要が課題

【人口増減率（平成27(2015)年～令和22(2040)年）】



【高齢化率（平成27(2015)年）】



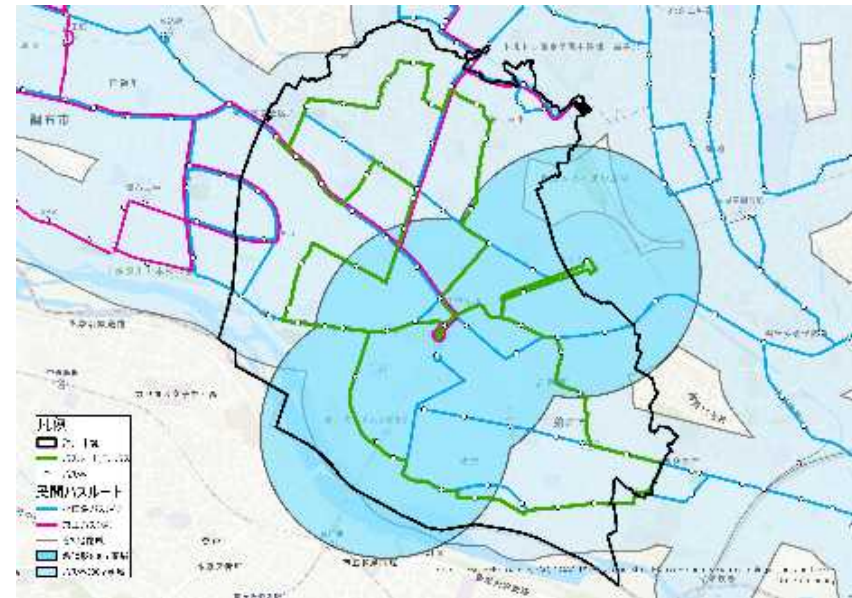
出典：国勢調査（平成27(2015)年）、国立社会保障・人口問題研究所平成30(2018)年3月推計

狛江市の公共交通

●公共交通ネットワーク

- ・ 狛江市では小田急線の3駅（狛江駅、和泉多摩川駅、喜多見駅）を中心に、路線バスやこまバス、シェアサイクル等により、市域を広くカバーしている。
- ・ 一方で運転手不足や利用状況の偏り（地域・時間帯）により、今のまま全ての交通サービスを維持することは困難な状況である。

■バス路線圏域



狛江市の公共交通

● 鉄道（小田急線）

特性：幹の交通

役割：

- ・ 市外移動者の交通の軸
- ・ 都市部への通勤・通学を含む移動に必要不可欠

※近年のトピック：準急停車の停車駅化やホームドア設置

鉄道駅は市の拠点であり、まちづくりの中心
通勤・通学、市外への移動において要

⇒既存の利便性の維持・向上が課題



狛江市の公共交通

● バス（共通）

特性：幹の交通（主要な路線バス）
枝の交通（幹の交通以外の路線バス）
葉の交通（コミュニティバス）

役割：鉄道に次ぐ規模で通勤・通学に対応
高齢・障がい者のニーズ
大規模集合住宅等のニーズにも対応

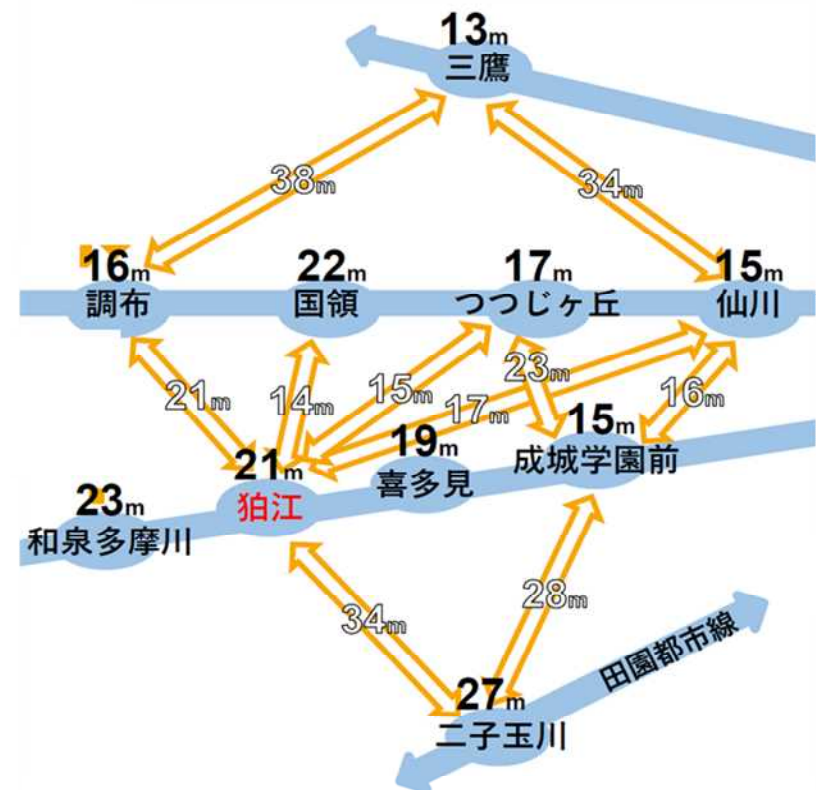
⇒ ・利用実態把握（特にこまバス）
重複、競合、補完等

- ・交通資源（財源、輸送力等）の最適配分
幹・枝・葉の交通の観点等

路線バス（幹の交通）の主な結節

黒数字：鉄道各社新宿駅・渋谷からの所要時間

白抜き数字：路線バスによる所要時間



狛江市の公共交通

● 小田急バス

特性：京王線4駅（仙川駅、つつじヶ丘駅、国領駅、調布駅）、
JR中央線武蔵境駅、
東急田園都市線二子玉川駅を結節
※狛江市内に営業所



狛江市の公共交通

● 京王バス

特性：調布駅、狛江駅、つつじヶ丘駅を
結節（丘31）
調布駅～多摩川住宅方面の路線を
運行



狛江市の公共交通

● こまバス（運行：小田急バス）

特性：駅を基点に住宅地内、公共施設を結節
北回りは野川地域の住宅地、南回りは小田急線3駅と南部地域の路線バスの少ない地域を運行

目的・役割

：市全域（特に住宅地）の交通不便地域を解消
交通弱者対策

⇒利用実態把握（住宅地内、公共施設結節、福祉利用等）

路線バスの経路と約6割が重複

路線変更とそれに伴うシルバーパスの課題



狛江市の公共交通

● タクシー

特性：葉の交通

近年は配車アプリにより計画的かつ柔軟な利用が定着
狛江駅・和泉多摩川駅にタクシー乗り場

役割：出発地、到着地に自由度
住宅地内(狭あい道路)の交通に強み

狛江駅で主に営業する事業者

東京ハイヤー・タクシー協会三多摩支部HPで狛江駅を選択

(株) グリーンキャブ ※狛江営業所

イースタンモータース調布 (株)

美善交通 (株) ※調布市

日本交通立川 (株) ※立川市

⇒バス路線の減便、高齢化も踏まえ、
需要と供給を把握することが必要

狛江市の公共交通

● シェアモビリティ

特性：費用は電車・バスと比較すると安価～同価格の設定
利用・決済には専用アプリ・サイト接続が必要
若年層から中年世代までが主に利用と推測

役割：駅やバス停からのラスト1マイル(1.6km)※
バスのない区域やタクシーの補完
住民の自力移動範囲が広がる ※狛江市(約3km×約2km程度)

各事業者HPより引用



⇒駅、バス停周辺へのポート整備(モビリティハブ化)など
地域公共交通計画の対象交通サービスとして位置付け

狛江市の公共交通の変遷

平成7年3月	鉄道	小田急線の高架化
平成15年	バス	京王電鉄バス：つつじヶ丘駅～ハイタウン路線（丘19） 小田急バス：喜多見駅～ハイタウン路線（喜01） 狛江駅～宇奈根路線（狛12） 運行開始
平成20年	バス	こまバスの運行開始
平成28年	バス	京王電鉄バス：つつじヶ丘駅～調布駅路線の 狛江駅経由化（丘31）
平成30年	鉄道	狛江駅 準急列車の停車駅化
令和2年以降		コロナ禍による公共交通の利用者減少 路線バスの減便傾向が強まる
令和5年3月	バス	京王電鉄バス：つつじヶ丘駅～ハイタウン路線（丘19） 廃便 ※令和6年12月廃便まで狛江駅～つつじヶ丘駅（丘31）からハイタウン折返場の支線（丘14）を上下1便運行
令和7年3月	鉄道	喜多見駅・和泉多摩川駅 準急列車の停車駅化
令和7年8月	バス	<u>こまバスのダイヤ改正（運行開始後初）</u>