

# 3

## 府中市の地域公共交通の現状

### 1 序論

- 1 地域公共交通計画の意義
- 2 府中市地域公共交通計画の概要
- 3 府中市地域公共交通計画の全体像

### 2 上位計画と国・東京都の方針

- 1 府中市の上位計画における都市像
- 2 国・東京都の地域公共交通に関する方針

### 3 府中市の地域公共交通の現状

- 1 府中市の概況
- 2 地域公共交通の現状
- 3 コミュニティバス事業の評価・検証
- 4 市民の移動実態

### 4 府中市の地域公共交通の問題点と課題

- 1 府中市の地域公共交通の課題
- 2 問題点と課題
  - (1) 市中心部への移動に関する問題点と課題
  - (2) 地区内の移動に関する問題点と課題
  - (3) 地区間・市内外への移動に関する問題点と課題
  - (4) 公共交通の利用環境に関する問題点と課題

### 5 基本的な方針

- 1 府中市地域公共交通計画の基本的な方針

#### 誰もが自由に移動ができる

- ・交通弱者の移動が確保された公共交通
- ・若者や子育て世代も移動しやすい公共交通
- ・来訪者も円滑に移動できる公共交通

#### まちづくりと連携した

- ・福祉や観光などの他分野と連携した公共交通
- ・まちの変化や新たな拠点と連携した公共交通
- ・デジタル技術の発展と連携した公共交通

#### 持続可能な地域公共交通

- ・財政負担が適正化された公共交通
- ・市民、事業者等と協働でつくる公共交通
- ・脱炭素社会の実現に寄与する公共交通

- 2 本市の地域公共交通のあるべき姿のイメージ

### 6 目標・評価指標

- 1 計画目標

1 市内各所から市中心部へのアクセスを効率的・効果的に確保する

2 地区内における生活・移動をより便利にする

3 地区間や市内外への移動の利便性を維持・向上する

4 年齢やライフステージ、身体状況等によらず、市民が必要な移動ができるようにする

5 誰もが安心・快適に移動できるようにする

6 交通サービスを将来にわたり提供できるようにする

- 2 計画目標ごとの評価指標・目標達成の方向性

### 7 施策・事業

- 1 施策展開の基本的な考え方
- 2 施策一覧
- 3 事業一覧
- 4 施策展開図
- 5 階層による施策・事業の整理
- 6 事業内容

### 8 推進体制・評価方法

- 1 計画の推進体制
- 2 PDCAサイクルによる評価・検証
- 3 評価指標・数値目標

# 1 府中市の概況

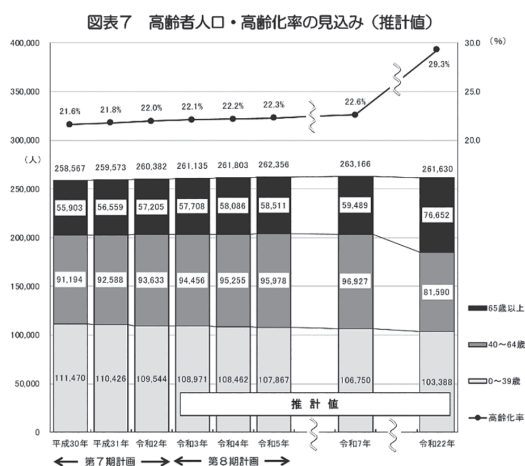
本市は、令和2年時点で高齢者人口の割合が22パーセントを超える超高齢社会となっており、高齢者の割合は、年々増加しています。また、市民が多く利用する医療施設や商業施設は市内に広く分布しており、徒歩圏内では高い利便性が確保されています。

## (1) 人口動向

本市の将来人口は、令和12年頃に26.2万人でピークを迎え、その後、微減傾向に転じると予想されています。

また、65歳以上の高齢者人口は、令和2年に高齢化率が22パーセントを超え、超高齢社会に突入しており、特に75歳以上の後期高齢者の割合は、年々増加傾向にあります。

また、若年層の人口動向は、10代及び20代の転入数が増加傾向にあり、子育て世代の増加が見込まれています。



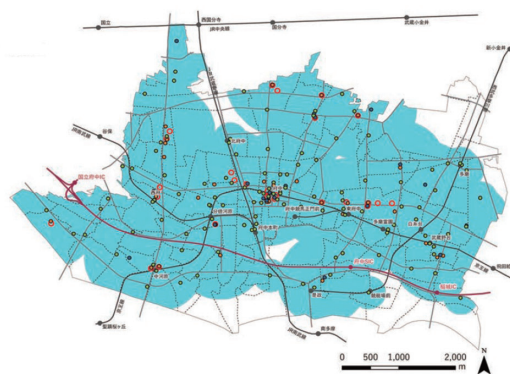
図：高齢者人口・高齢化率の見込み（推計値）  
資料：府中市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（第8期）

## (2) 施設の分布

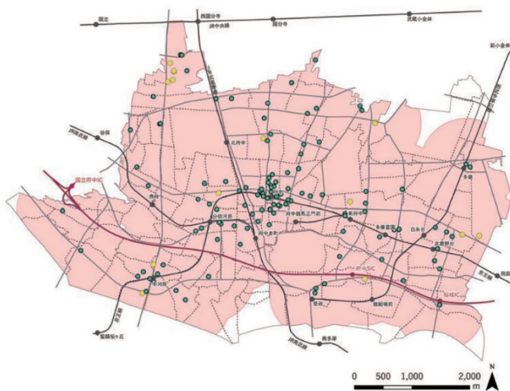
公共施設は、市役所が市中心部に立地しているほか、市内11か所に文化センターが設置されています。

商業施設は、府中駅周辺に大規模商業施設が集積するほか、鉄道駅周辺には食品スーパーが多く立地しており、徒歩圏域（半径800メートル）でおおむね市全域がカバーされています。

医療施設は、病院、診療所が徒歩圏域でおおむね市全域をカバーしているほか、多摩総合医療センターが市域北西部に立地しています。



図：主な商業施設からの徒歩圏域



図：主な医療施設からの徒歩圏域

商業施設からの徒歩圏域  
(大規模小売店舗、スーパーマーケット・ドラッグストアから半径800m)  
(コンビニエンスストアから半径300m)

病院・診療所からの徒歩圏域  
(病院・診療所から半径800m)

出典：府中市都市計画に関する基本的な方針

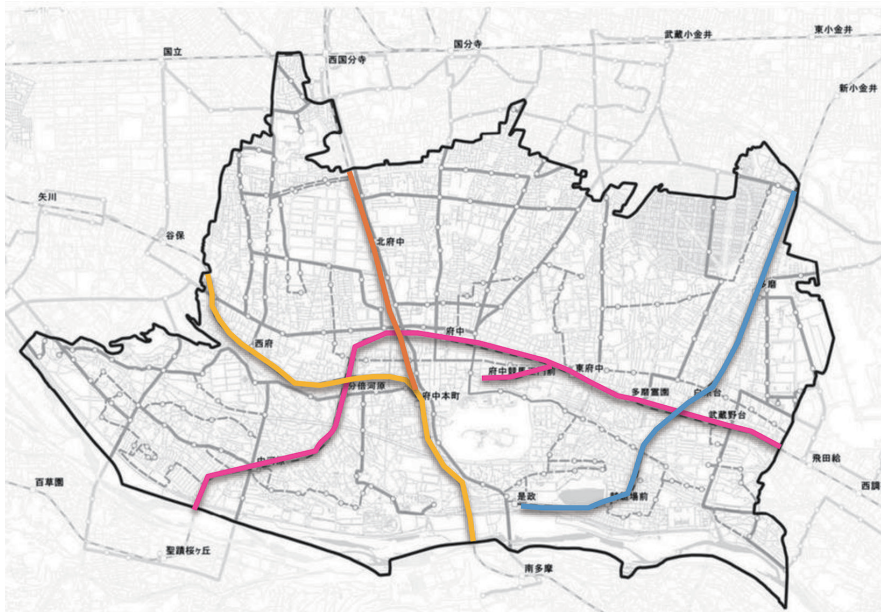
## 2 地域公共交通の現状

本市の地域公共交通は、市内に14駅ある鉄道によって東西南北へのアクセスが確保されているほか、市の北側には、府中駅と中央線各駅をつなぐ高頻度の路線バス網が整備されており、南側は、コミュニティバスにより市の中心部への充実した公共交通ネットワークが形成されています。また、タクシーや福祉有償運送の活用やシェアサイクルの増加により、個別の移動ニーズに対応しやすい環境が形成されています。

### (1) 鉄道

市内には、東西と南北に鉄道が運行しており、14の鉄道駅を中心とした生活圏が形成されています。また、市内4路線（JR武蔵野線・JR南武線・京王電鉄京王線・西武鉄道多摩川線）の鉄道のほか、JR中央線が市周辺を運行しており、東京23区、立川、八王子、川崎、埼玉方面へのアクセスを支えています。

市内各駅の利用者数については、乗換え等が多い分倍河原駅、府中駅で約半数を占めている状況ですが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和元年度と比較した全駅の合計利用者数は、令和2年度で約27.4パーセント、令和3年度で約21.7パーセントの減少となっています。



図：市内の鉄道網



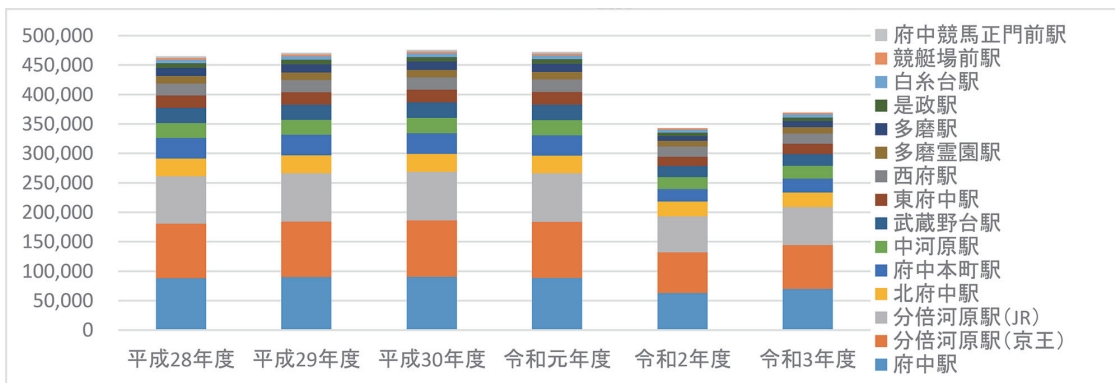
多摩川線 (西武鉄道(株) 提供)



武蔵野線 (JR東日本(株) 提供)



京王線 (京王電鉄(株) 提供)



図：駅利用者数

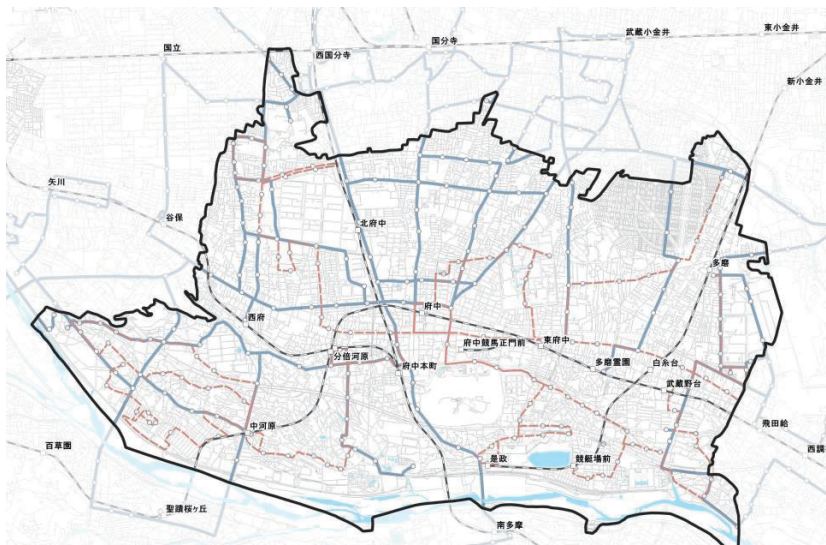
## (2) 路線バス

路線バスは、40以上の系統が市内を運行しており、近隣市へのアクセスを支えています。特に、市の北側については、府中駅を中心に放射状に路線が整備されており、中央線の各駅に対して、高頻度で路線バスが運行しています。

一方、市内には、路線バスのバス停から300メートル以上離れているエリアが一定程度存在しているほか、市の南側においては、運行本数が片道30本未満のエリアが多く存在しています。

行き先	系統番号
武蔵小金井駅	武66、武71、武73、武84、武85、武91、武93、武94、武95
国分寺駅	寺83、寺85、寺91、寺92
西国分寺駅	西国01、西国44、西国45
国立駅	国01、国02、国03 国17、国18、西府01
調布駅	調33、調51、飛01 飛02、武91、武93
三鷹駅	鷹51、鷹52
聖蹟桜ヶ丘駅	桜08、桜18、桜19
稲城市立病院	府61
日野駅	分53
府中市内	磨01、府02、府21 府42、府46、府52 分52、分54、中02、中03

表：路線バス系統の一覧



図：市内のバス網（青：路線バス 赤：コミュニティバス）



京王バス(京王電鉄バス株 提供)

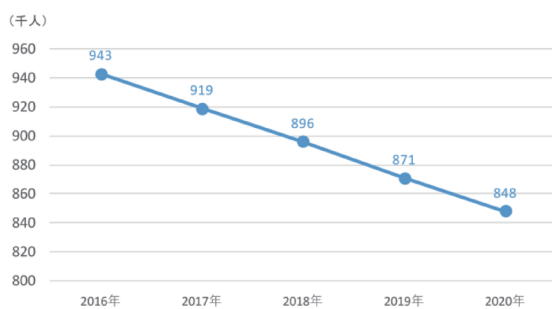


小田急バス(小田急バス株 提供)

### 【全国的な動向】バス事業における現状

#### ■バスドライバーの不足

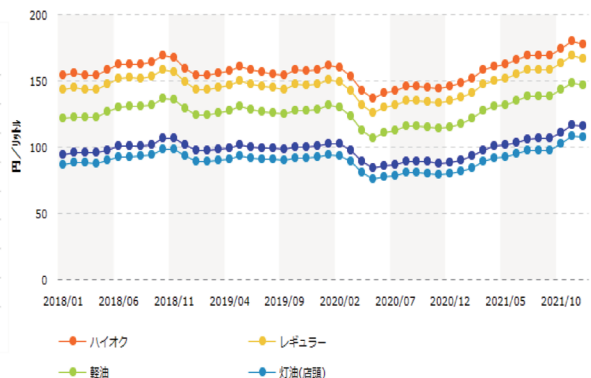
○大型二種免許保有者数が減少傾向にあることから、今後、バスドライバーが不足していくと考えられる。



資料：大型二種免許保有者数（出典：警察庁）

#### ■バスの運行経費の増加

○人件費や燃料費の高騰などにより、バスの運行経費が増加することが見込まれる。



資料：燃料費の推移（出典：資源エネルギー庁）

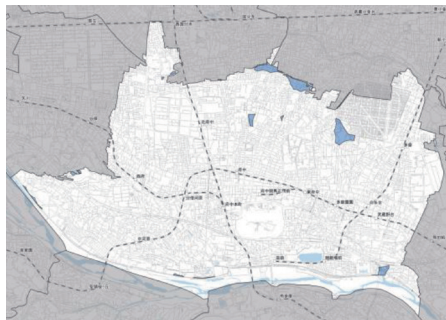
### (3) コミュニティバス

府中市コミュニティバス「ちゅうバス」は、路線バスが運行していない地域を中心に運行しており、5路線7ルート中6ルートが府中駅を起終点としており、各地域から府中駅までのアクセス性を確保しています。運行本数としては、30分に1本のペースで運行しており、日中の市内の移動を支えています。

なお、本市のコミュニティバス事業の対象となる交通不便地域は、鉄道1キロメートル圏外又はバス停から300メートル圏外（非可住地を除きます。）を指します。



府中市コミュニティバス「ちゅうバス」



図：コミュニティバス事業における交通不便地域（青色部分）

### (4) タクシー

市内のタクシーは、東京都北多摩地区の営業エリアに該当します。令和4年4月1日現在、初乗り運賃は500円（1.2キロメートルまで）で、法人のタクシー事業者は6社、個人タクシー事業者は33人となっています。



ユニバーサルデザインタクシー（府中観光交通㈱提供）

### (5) その他の移動手段

鉄道やバスなどの公共交通以外の交通手段としては、道路運送法第78条第2項に基づく福祉有償運送や、シェアサイクルなどが利用できる状況となっています。



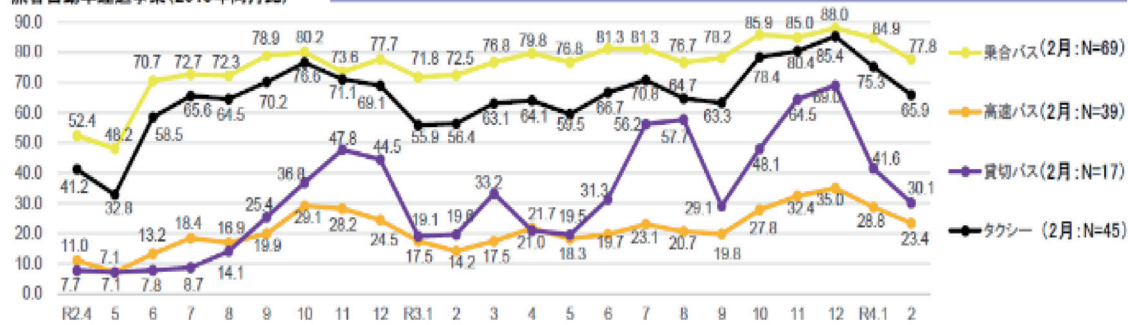
シェアサイクル（OpenStreet(株)提供）

#### 【全国的な動向】旅客自動車運送事業の輸送収入の現状

##### ■新型コロナウイルス感染症等の影響による輸送収入の減少

○生活様式の変化により、今後も旅客自動車運送事業全体で厳しい経営が見込まれる。

##### 旅客自動車運送事業(2019年同月比)



資料：国土交通省関東運輸局作成「関東運輸局管内の状況（新型コロナウイルス感染症関係）」

### 3 コミュニティバス事業の評価・検証

府中市コミュニティバス「ちゅうバス」は、市内の交通不便地域の解消を行うとともに、次の3つの導入目的をもって、平成15年12月に本格運行を開始しました。導入効果の検証や課題の整理のため、利用者へのアンケート等を行ったところ、当初の導入目的については、おおむね達成できていると評価できる一方で、多様な移動ニーズへの対応、他の公共交通との重複、運行経費の増加など、利便性、効率性及び持続可能性に関する課題が生じています。



#### <ちゅうバスの導入目的>

- ①利用したくなるバスを導入することにより公共交通機関の利便性を向上させる
- ②移動に制約を伴っている方々の社会活動機会の増大に寄与する
- ③市中心部の買物施設・公共施設へのアクセス性を高め、まちづくりに寄与する



路線・ルート名	延長(km)	府中駅～終着 所要時間	車両数(台)
多磨町ルート	13.50	30分	3
押立町・朝日町循環 (朝日町ルート)	15.84	32分	3
押立町・朝日町循環 (押立町ルート)	16.83	36分	3
是政循環	8.08	22分	2
南町・四谷循環 (よつや苑西ルート)	16.74	46分	3
南町・四谷循環 (四谷六丁目ルート)	5.75	11分	1
北山町循環	11.88	25分	3
計	88.62	-	18

※車両数は予備2台を含めて合計20台  
 ※四谷六丁目ルートの府中駅～終着所要時間は、中河原駅～四谷六丁目の区間の所要時間

## 導入目的の評価と残された課題

### 導入目的①：利用したくなるバスを導入することにより公共交通機関の利便性を向上させる

市民アンケート結果における公共交通等への満足度を見ると、「満足」と「やや満足」を合わせると約54パーセント、「不満」と「やや不満」を合わせると約17パーセントとなっており、公共交通等の満足度は相対的に高い結果となっています。

### 導入目的②：移動に制約を伴っている方々の社会活動機会の増大に寄与する

ちゅうバスの利用者の多くは、高齢者、運転免許非保有者となっており、ちゅうバスは移動制約者等の移動手段を確保しており、社会活動機会の増大に寄与している状況が伺えます。

#### 残された課題①：一部の移動ニーズに対応できていない運行

- ・高齢者や運転免許非保有者等の移動制約者の日常生活の移動実態を見ると、府中駅周辺以外への移動も見られます。例えば、日用品の買物では、区内や自宅近くの施設や最寄り駅（武蔵野台駅、東府中駅、中河原駅など）周辺への移動が見られます。
- ・ちゅうバス（四谷六丁目ルートを除きます。）の運行ネットワークは府中駅に向いているため、最寄りの目的地に移動したいというニーズに一部対応できていない状況が生じています。

### 導入目的③：市中心部の買物施設・公共施設へのアクセス性を高め、まちづくりに寄与する

ちゅうバスの利用目的や目的地を見ると、府中駅及び府中駅周辺の中心部への買物等のニーズに対応できており、市中心部へのアクセス性の向上及びまちづくりに寄与している状況が伺えます。

#### 残された課題②：ルートの長大化による利便性の低下

- ・細かなルート設定により、運行ルートが長大となっており、市中心部への遠回りが発生しています。

## 新たな課題

### 新たな課題①：鉄道、路線バス及びちゅうバスの重複区間が存在

- ・鉄道、路線バス及びちゅうバスの重複区間のうち、ちゅうバスの利用が多い区間では、鉄道、路線バスからちゅうバスに利用者が流れている可能性があります。また、ちゅうバスの利用が少ない重複区間では、ちゅうバスの経路設定が非効率であることなどが考えられるため、ニーズに応じた効率的な役割分担が必要です。

### 新たな課題②：市内のバス交通のサービス水準及び運賃に格差が発生

- ・ちゅうバスは一律100円で利用できるため、路線バスとの運賃に格差が発生しています。一方、ちゅうバスのみが運行しているエリアは、路線バスが運行しているエリアに比べると利便性が低い状況です。

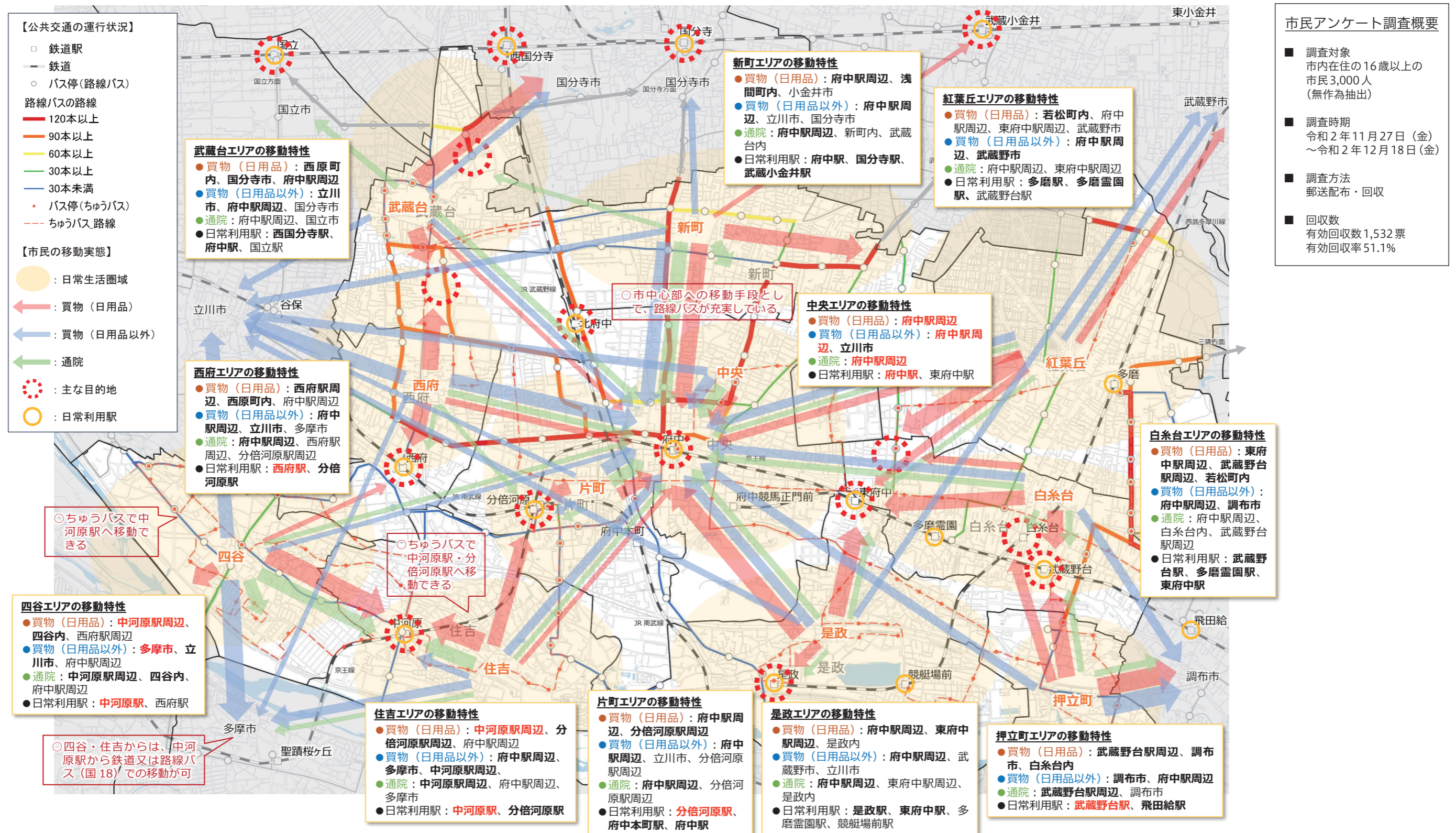
### 新たな課題③：ちゅうバス運行経費の増加

- ・ちゅうバスの利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けるまで増加傾向にありましたが、感染拡大後に利用者数、運賃収入が減少し、運行経費は増加傾向にあることから、収支率が低下しています。
- ・運行経費の増加要因は、人件費、燃料費等の値上がりによるもので、全国的なドライバー不足、原油価格の高騰が背景にあることから、ちゅうバス事業の安定的な運行に当たり、運賃体系を含めた検討が必要となっています。

### 4 市民の移動実態

市民アンケート調査を基に市民の移動実態を分析したところ、多くの地域で自宅の最寄り駅までの範囲で日用品の買物が行われており、移動手段は徒歩と自転車が半数以上を占めています。また、日用品以外の買物については、23区内、府中駅周辺及び立川市への移動割合が高いほか、居住地の立地に応じて、近隣他市へ移動している実態があります。一方、通院については、最寄り駅の範囲のほか、府中駅周辺への移動が多く、日用品以外の買物で見られた他市への移動は、通院においては割合が低くなります。また、広域的な医療拠点である多摩総合医療センター周辺についても、一定程度の移動が把握できています。

市民の移動実態図





日常生活圏域別の移動実態

日常生活圏域別の移動実態を整理したところ、公共交通に対する満足度に関しては、市の縁辺部や高齢化が進んでいる地域において、不満足の高割合傾向にあります。また、市の縁辺部においては、日用品の買物にマイカーを利用する割合が高いほか、バスの本数に関して、不満とを感じる割合が高くなっています。

Table with 12 columns representing different districts (e.g., ①中央エリア, ②白糸台エリア) and 11 rows of data including age rates, bus routes, satisfaction levels, and transportation modes.

