

4

府中市の地域公共交通の問題点と課題

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



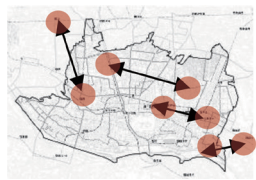
8 推進体制・評価方法

- 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 府中市の地域公共交通の課題

本市の地域公共交通の現状、コミュニティバス事業の評価・検証、市民の移動実態等を踏まえ、問題点から解決すべき課題を設定しました。

なお、問題点と課題については、公共交通の特性を踏まえ、市中心部、地区内、地区間・市内外への移動と公共交通の利用環境の4つの視点に分類し、整理しています。

区分	市中心部への移動	地区内の移動	地区間・市内外への移動	公共交通の利用環境
例				<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道駅 ■ バス停留所 ■ 公共交通情報 ■ 案内表示 ■ その他の環境

課題一覧

(1) 市中心部への移動に関する課題

- 課題1 鉄道・路線バス・コミュニティバスの重複解消に向けた役割分担が必要
- 課題2 移動ニーズの多様化に合わせたコミュニティバスの見直しが必要
- 課題3 中心市街地内の回遊性を高めるための検討が必要

(2) 地区内の移動に関する課題

- 課題4 日常生活圏域内の公共交通の利便性が低い地域が存在
- 課題5 交通弱者の日常生活を支える交通サービスが必要
- 課題6 市縁辺部を中心に公共交通空白地域・不便地域が点在

(3) 地区間・市内外への移動に関する課題

- 課題7 最寄り駅までの公共交通の利便性が低い地域が存在
- 課題8 市縁辺部において隣接市の商業施設までの交通サービスが不十分
- 課題9 広範囲から利用が見込まれる施設が市中心部以外にも立地

(4) 公共交通の利用環境に関する課題

- 課題10 鉄道駅のバリアフリー化やバスの待合環境などの改善が必要
- 課題11 利便性向上に向けた情報集約やデジタル技術活用の検討が必要
- 課題12 脱炭素社会の実現に向けた取組の検討が必要
- 課題13 自転車の利用環境の改善に向けた取組の検討が必要

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

課題1 鉄道・路線バス・コミュニティバスの重複解消に向けた役割分担が必要

問題点

市内には多くの公共交通サービスが展開されている一方で、鉄道、路線バス及びコミュニティバスの運行区間が重複している箇所があります。

また、路線バスとコミュニティバスの運賃体系が異なるため、重複区間において、路線バスとコミュニティバスが利用者を取り合うなど、公共交通ネットワークとしての持続性に課題がある運行となっています。

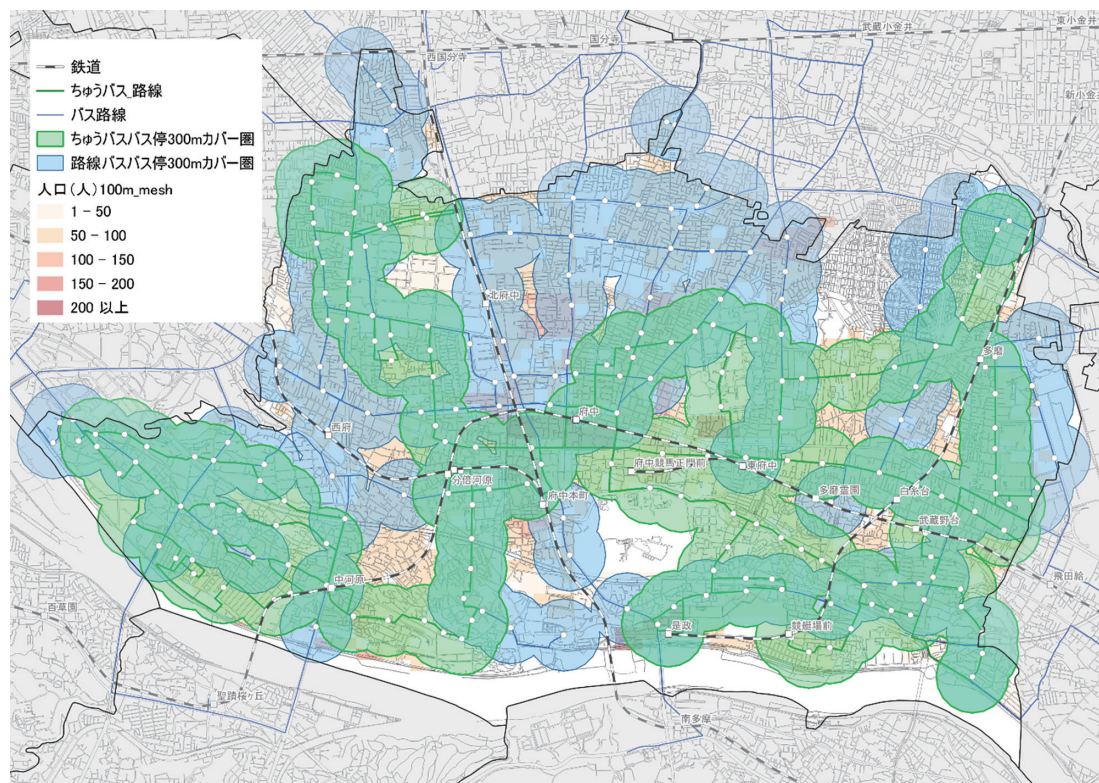
さらに、コミュニティバスのみが運行しているエリアと路線バスのみが運行しているエリアを比較すると、サービス水準（運行間隔、中心部までの所要時間など）に差が生じています。

課題

鉄道、路線バス及びコミュニティバスの役割分担により重複を解消し、持続可能性を確保するとともに、市内各所から市中心部に向かう公共交通のサービス水準や運賃体系の検討が必要です。

一部の区間では、コミュニティバスと路線バスが同区間を走行している状況があります。

非効率な運行に...



図：コミュニティバスと路線バスのカバー圏域

課題2 移動ニーズの多様化に合わせたコミュニティバスの見直しが必要

問題点

府中駅周辺には多様な都市機能が集積しており、府中駅にアクセスすることで様々な用事を済ませることができる都市構造となっています。

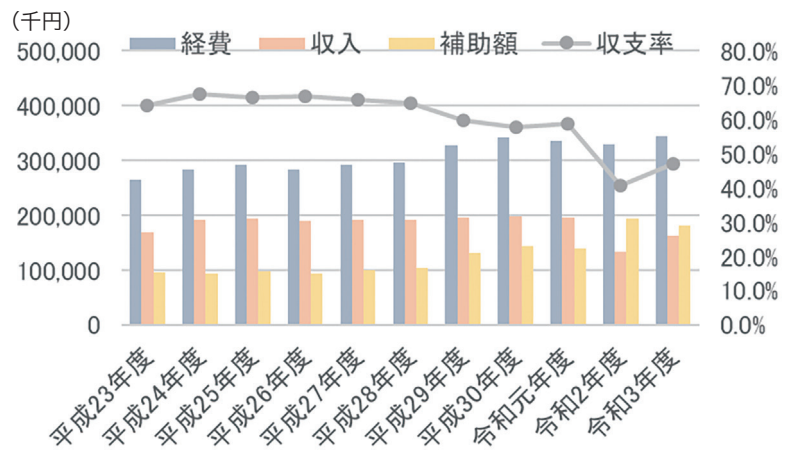
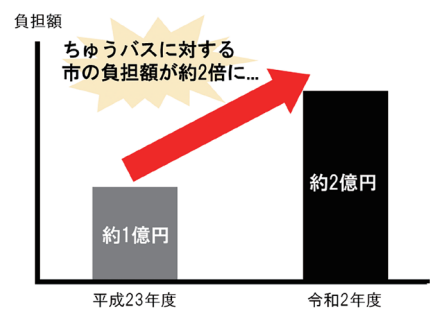
一方で、コミュニティバスにおいては、住宅地を細やかに運行していることから遠回りが生じ、府中駅周辺への速達性が低下しているルートが見られます。

また、コミュニティバスは、府中駅発着を基本としていますが、府中駅周辺を日常的に利用していない地域もあります。

さらに、コミュニティバスに対する市の負担額は増加傾向にあり、人件費・燃料代の高騰などにより今後も運行費用が高まることが予想されます。

課題

コミュニティバスにおいては、一部の移動ニーズに対応できていないことから、府中駅発着の必要性を検証するほか、財政上持続可能な事業とするため、コミュニティバス運行の効率化が必要です。



図：コミュニティバス運行事業の収支状況の推移

課題3 中心市街地内の回遊性を高めるための検討が必要

問題点

本市では、市全体の活力の向上を図るとともに、その核として魅力とにぎわいを創出する府中市の「顔」にふさわしい中心市街地を形成するため、府中市中心市街地活性化ビジョンを策定しています。

この中で、中心市街地活性化に向けた課題として、「回遊性の創出」が挙げられています。

課題

「回遊性の創出」のために、公共交通においても、中心市街地内の移動の利便性向上に向けた取組の検討が必要となります。



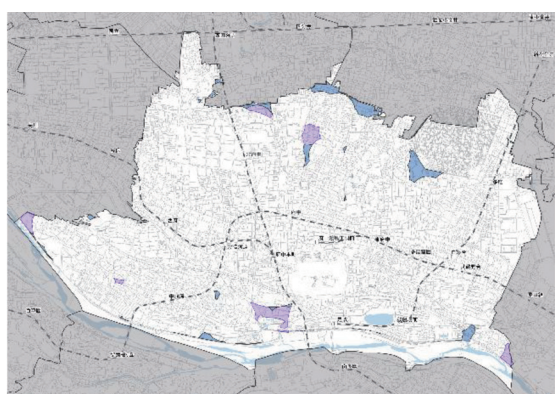
府中市中心市街地活性化ビジョン

中心市街地の活性化に向けて「回遊性の向上」が必要！

課題6 市縁辺部を中心に公共交通空白地域・不便地域が点在

問題点

市縁辺部において、公共交通空白地域・不便地域が点在しており、買物などで自家用車の利用割合が高い傾向にあります。

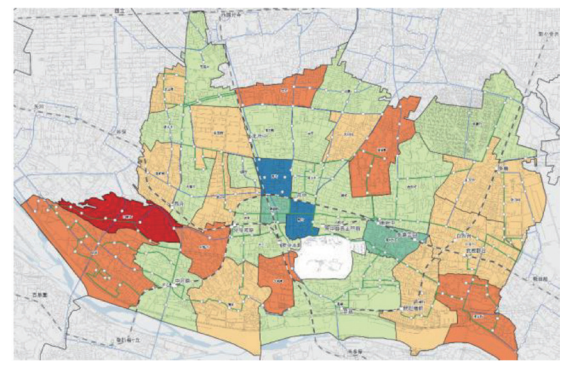


図：公共交通空白地域・不便地域
(鉄道駅800mバス停300m) 非可住地除く

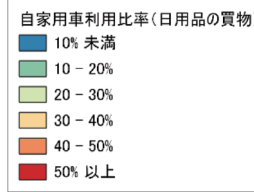
青：公共交通空白地域（鉄道駅800m・バス停300m圏外）
紫：公共交通不便地域（鉄道駅800m圏外・片道30本未満のバス停300m圏内）

課題

公共交通空白地域・不便地域の移動ニーズを見極めた上で、交通サービス提供の検討が必要です。

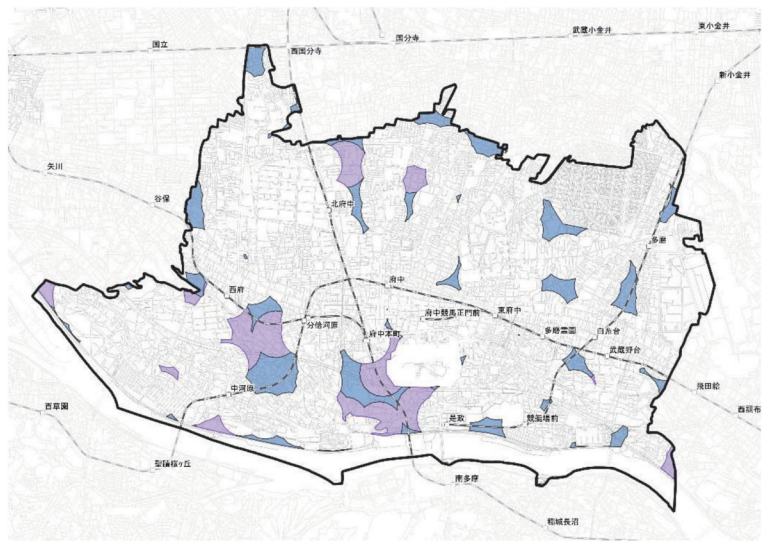


図：自家用車利用率（日用品の買物）



< 公共交通空白地域・不便地域 (300m) >

課題4や課題5を踏まえ、各公共交通機関の発着する場所に徒歩での行きやすさを考慮し、鉄道駅300m圏外並びにバス停300m圏外又は片道30本未満のバス停300m圏内で公共交通空白地域・不便地域を抽出すると、以下のようになります。



(3) 地区間・市内外への移動に関する問題点と課題

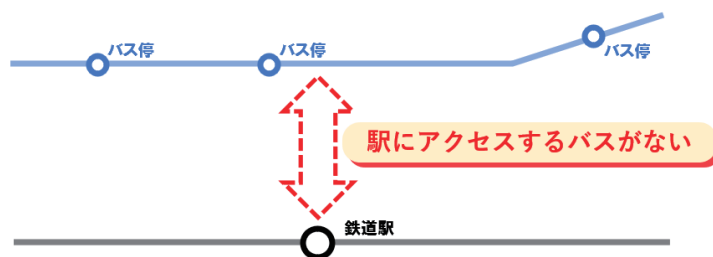
課題7 最寄り駅までの公共交通の利便性が低い地域が存在

問題点

市外への移動手段は、鉄道利用が主となっていますが、自宅から最寄り駅まで、路線バスやコミュニティバスがアクセスしていない、運行本数が少ない地域が見られます。

課題

当該地域において、最寄り駅までの公共交通での移動の利便性を検討する必要があります。



課題8 市縁辺部において隣接市の商業施設までの公共交通サービスが不十分

問題点

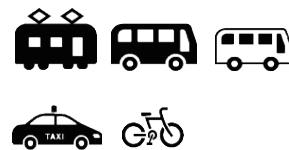
市の縁辺部では、買物のため隣接市へ移動している実態も見られますが、隣接市まで移動するための公共交通サービスが不十分である地域が存在しています。

課題

府中市周辺を運行している他市のコミュニティバスなどで、市域を越えた路線の検討や協議を行う必要があります。

また、隣接市で策定を予定している地域公共交通計画と調整しながら、本市と隣接市間の公共交通の利便性向上を検討する必要があります。

一部の地域では、隣接市への買物移動に対応する公共交通サービスが不足しています。



(4) 公共交通の利用環境に関する問題点と課題

課題10 鉄道駅のバリアフリー化やバスの待合環境などの改善が必要

問題点

公共交通におけるバリアフリー化の必要性が高まっている一方、令和4年度末時点でホームドアが整備された市内の鉄道駅は1駅のみであるなど、バリアフリー環境の整備が十分とはいえません。

また、住宅地等のバス停においては、利用者が快適に待てる環境が不足しています。

課題

バリアフリー化や待合環境の改善により、公共交通利用者の更なる安全で安心な利用環境の整備を促進することが求められます。

課題11 利便性向上に向けた情報集約やデジタル技術活用の検討が必要

問題点

市内の公共交通の時刻表や運行ルート等は、各事業者のホームページ等で見ることはできますが、市の公共交通として捉えた際には、情報が分散しています。

また、労働人口の減少などを踏まえ、公共交通分野においてもDX（デジタルトランスフォーメーション）を進め、公共交通の利便性を高める取組が必要となっています。

課題

オープンデータ化を推進し、MaaS（マース）や自動運転など新たな技術を活用した方策を調査研究しながら、公共交通の利便性の改善を図る必要があります。

< MaaS（マース） >

地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一つのサービスとして提供するものです。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典：国土交通省ホームページ「日本版 MaaS の推進」

課題12 脱炭素社会の実現に向けた取組の検討が必要

問題点

本市では、令和3年11月にゼロカーボンシティを表明し、脱炭素社会の実現に向けて具体的な取組の検討を行っています。

しかしながら、市の縁辺部では、公共交通が利用しづらく、CO2排出量が増加する一因である自家用車の利用率が高くなっています。

さらに、電気自動車などの次世代自動車が普及し始めていますが、充電設備の整備等に問題が生じています。



EVバス（出典：ピーワイディー・ジャパン株式会社ホームページ）

課題

鉄道やバスなどの公共交通は、一度に多くの人を輸送できるとともに、比較的CO2排出が少ない交通手段です。

段階的に自家用車から公共交通利用へ転換を図るとともに、交通事業者による次世代自動車導入などの検討が必要です。



燃料電池バス（出典：トヨタ自動車株式会社ホームページ）

課題13 自転車の利用環境の改善に向けた取組の検討が必要

問題点

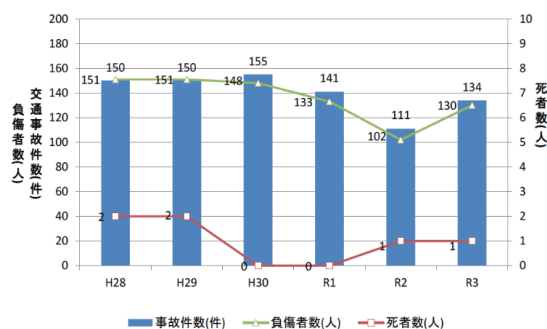
市民の約半数が日用品の買物において自転車を利用しています。

一方で、市民アンケート調査では、回答者の約2割が「自転車の走行環境が悪い」と回答しているほか、都内で発生した交通事故で自転車に関与している割合が年々増加しています。

課題

自転車の安全な利用環境の実現に向けた検討が必要であるほか、自転車の交通ルール、マナーに関する啓発が必要です。

表：市内の自転車の交通事故発生状況の推移（平成28年から令和3年まで）



出典：府中市交通安全計画（交通事故統計表（累月報）（警視庁）、区市町村別各種事故発生状況（警視庁交通総務課）

