

## 公共交通の課題抽出

### 1. 府中市の公共交通に関する 強み・弱み・機会・脅威 の整理

府中市の公共交通の課題を抽出するにあたり、SWOT分析により強み(S)・弱み(W)・機会(O)・脅威(T)を視点別に整理した。

なお、整理結果については、次ページ以降に示している。

SWOT分析とは

- ・企業や組織の全体評価を行うために、内部環境(強み・弱み)と外部環境(機会・脅威)に分けて評価、分析する手法のことをいう。
- ・内部環境だけでなく外部環境にも目を向けることで、客観的に全体の状況を捉えることができる。また、機会と脅威など、両側面に対する分析を合わせてできることも良い点とされている。

	プラス要因	マイナス要因
(公共交通に関すること) 内部環境	<p><b>強み (Strength)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・府中市の公共交通の長所、得意なことなど</li> <li>・また、他の都市と比べて優れている点や得意な点など</li> </ul>	<p><b>弱み (Weakness)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・府中市の公共交通の短所、苦手なことなど</li> <li>・また、他の都市と比べて劣っている点や苦手な点など</li> </ul>
(公共交通を取り巻く環境) 外部環境	<p><b>機会 (Opportunity)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会の変化などで、府中市の公共交通にプラスに働くもの</li> </ul>	<p><b>脅威 (Threat)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・社会の変化などで、府中市の公共交通にマイナスに働くもの</li> </ul>

## 2. 府中市の公共交通に関する 強み・弱み・機会・脅威 の整理結果

府中市の公共交通における強み・弱み・機会・脅威を視点別に整理した。

大項目	小項目	内部環境(公共交通に関すること)		外部環境(公共交通を取り巻く環境)	
		強み Strength	弱み Weakness	機会 Opportunity	脅威 Threat
市中心部への移動に関すること	利用者の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>日用品以外の買い物などについては、市内各所から府中駅周辺への移動が多い。(市民アンケート)</li> <li>府中駅までの移動手段は、自転車(45.0%)と徒歩(40.4%)が多い。(市民アンケート)</li> <li>特に JR 中央線方面へのバス路線は、利用が多い。(路線バスアンケート)</li> <li>鉄道により市中心部へアクセスしやすい。</li> <li>ちゅうバスを利用することで路線バスよりも安く府中駅周辺に移動できる。</li> <li>府中本町駅では、ベビーカーのシェアリングサービスが提供されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>押立エリア・四谷エリア等の市縁辺部では、自家用車の利用率が高くなる傾向がある。(地区別カルテ)</li> <li>是政エリア・四谷エリアでは、回答者の約5～6割が「バスの本数が少ない」と回答している。(地区別カルテ)</li> <li>府中駅までちゅうバスを利用した場合、遠回りが発生している地域がある。</li> <li>府中駅周辺が日常生活圏でないエリアが存在している。(市民アンケート)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>府中駅周辺に都市機能が集積しており、利便性が高い。</li> <li>府中市内の乗用車登録台数は減少傾向にあるため、公共交通サービスの必要性が高まることが予想される。(府中市統計書)</li> <li>高齢化の進展や要介護認定者数の増加により、公共交通サービスの必要性が高まるが見込まれる。(府中市総合計画など)</li> <li>若年層を中心に転入超過の傾向が見られ、人口は増加傾向が続いている。(府中市総合計画)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和12年をピークに以降は人口減少が進むと推計されており、将来的には交通サービスの需要が減少する可能性がある。(社人研推計)</li> <li>若年層を中心に市民の外出率が低下しており、交通サービスの需要が減少する可能性がある。(パーソントリップ調査)</li> <li>新型コロナウイルスによる外出頻度の減少、公共交通の利用頻度の減少が見られる。</li> </ul>
	公共交通システムの視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅(14 駅)が充実しており、鉄道を軸にしたまちが形成されている。</li> <li>府中駅～JR 中央線間の路線バスが高頻度に運行されている。</li> <li>ちゅうバスにより、市の縁辺部から中心部へのアクセスを補完されている。</li> <li>府中駅周辺には、自転車駐車場が多くある。</li> <li>市内にはシェアサイクルのステーションが網羅的に設置されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・路線バスとちゅうバスの運行区間が一部重複している。</li> <li>ちゅうバスと路線バスの運賃格差などにより、路線バス利用者の一部がちゅうバスに流れてしまっている。</li> <li>ちゅうバスの運行距離が長い・遠回りである</li> <li>ちゅうバスのみが運行しているエリア、路線バスのみが運行しているエリアを比較すると、中心部までの移動において、格差が生じている。</li> <li>ちゅうバスの運行に対する市の負担額が増加傾向にある。</li> <li>府中本町駅に路線バス・ちゅうバスが乗り入れていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全国的に電動キックボードや電動自転車等の小型モビリティの導入や実証実験が進んでいる。</li> <li>府中市の財政力指数が「1.22」であり、健全な自治体運営が図られている。</li> <li>府中市では、令和3年11月にゼロカーボンシティ表明をしており、脱炭素社会の実現に向けた取組を推進する機運が高まっている。</li> <li>府中市新庁舎が令和8年度に竣工予定である。</li> <li>府中市中心市街地活性化基本計画では、中心市街地活性化の課題として、「回遊性の創出」が挙げられ、「魅力的な商業空間の創出と回遊の仕掛けづくり」が進められている。</li> <li>府中基地跡地留保地などの跡地開発が進み、より一層の都市機能集積が見込まれる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスドライバーや車両待機場所等が不足している。</li> <li>人件費・燃料費の高騰などにより、バスの運行経費の増加が見込まれる。</li> <li>小型モビリティの通行により、交通安全面での課題が発生するおそれがある。</li> </ul>
地区内の移動に関すること	利用者の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>日用品の買物や通院などについては、日常生活圏内の移動が多い。(市民アンケート)</li> <li>市民の約6割が徒歩、約2割が自転車で日常生活で利用する鉄道駅まで移動できている。(市民アンケート)</li> <li>日常生活で利用する鉄道駅は、各地区の最寄り駅が多い。(市民アンケート)</li> <li>日常生活で利用する鉄道駅までの交通手段は、徒歩・自転車が中心になっている。(市民アンケート)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>徒歩・自転車に次いで自家用車による移動が多く、特に中心部から離れた地区(日新町・四谷・分梅町・押立町・浅間町・栄町など)で顕著である。(市民アンケート)</li> <li>高齢になるほど、連続歩行可能時間が短くなる傾向がある。(ちゅうバス利用者アンケート)</li> <li>高齢者の困りごととして「送迎などで頼る人がいない」「駅・バス停までの移動が大変」といったことが多く挙げられている。(民生委員等アンケート)</li> <li>市の縁辺部(日新町・分梅町・是政・多磨町・栄町など)に公共交通の満足度が低い地区が見られる。(市民アンケート)</li> <li>押立エリア・四谷エリア等の市縁辺部では、自家用車の利用率が高くなる傾向がある。(地区別カルテ)</li> <li>是政エリア・四谷エリアでは、公共交通に関する不満点として約5～6割が「バスの本数が少ない」と回答している。(地区別カルテ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>分倍河原駅周辺では駅舎改良やまちづくりが進み、駅周辺の利便性向上が図られる。</li> <li>多磨駅周辺に大型商業施設が立地するなど、今後、都市機能の集積が進む可能性がある。</li> <li>府中市内の乗用車登録台数は減少傾向にあるため、公共交通サービスの必要性が高まることが予想される。(府中市統計書)</li> <li>高齢化の進展や要介護認定者数の増加により、公共交通サービスの必要性が高まるが見込まれる。(府中市総合計画など)</li> <li>若年層を中心に転入超過の傾向が見られ、人口は増加傾向が続いている。(府中市総合計画)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>若年層を中心に市民の外出率が低下している。(パーソントリップ調査)</li> <li>新型コロナウイルスによる外出頻度の減少、公共交通の利用頻度の減少が見られる。</li> </ul>



大項目	小項目	内部環境(公共交通に関すること)		外部環境(公共交通を取り巻く環境)	
		強み Strength	弱み Weakness	機会 Opportunity	脅威 Threat
	公共交通システムの視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 鉄道駅(14 駅)が充実しており、鉄道を軸にしたまちが形成されている。</li> <li>- ちゅうバスによって、住宅地内もきめ細やかな交通サービスが提供されている。</li> <li>- 市内にはシェアサイクルのステーションが網羅的に設置されており、近距離から中距離の移動がしやすい。</li> <li>- 令和2年2月からタクシー初乗運賃(1.2kmまで)が500円となり、近距離利用の利便性が高まっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 公共交通空白・不便地域が行政境に存在している。</li> <li>- 押立町などの市縁辺部では、住民が日常生活で利用している市外の鉄道駅までの交通サービスが不十分な状況にある。(地区別カルテ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 全国的に電動キックボードや電動自転車等の小型モビリティの導入や実証実験が進んでいる。</li> <li>- 府中市では高齢者や免許返納者などを対象に「福祉タクシー利用券の交付」や「高齢者車イス福祉タクシー」「交通系ICカードの交付」などを実施している。</li> <li>- 府中市では、令和3年11月にゼロカーボンシティ表明をしており、脱炭素社会の実現に向けた取組を推進する機運が高まっている。</li> <li>- 公共交通分野でも車両のEV化などが求められている。</li> <li>- 法改正やタクシー相乗りサービス制度の導入により、タクシーを活用した取組が拡充している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- バスドライバーや車両待機場所等が不足している。</li> <li>- 人件費・燃料費の高騰などにより、バスの運行経費の増加が見込まれる。</li> <li>- 小型モビリティの通行により、交通安全面での課題が発生するおそれがある。</li> </ul>
地区間、市外への(市外からの)移動に関すること	利用者の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 市民の約6割が徒歩、約2割が自転車で日常利用駅まで移動できている。(市民アンケート)</li> <li>- 通勤者の約5割、通学者の約7割が都内(府中市を除く)へ通勤通学をしている。(市民アンケート)</li> <li>- 武蔵台・新町エリアなどでは、市外の鉄道駅を日常的に利用している。</li> <li>- 押立エリアでは、調布市への買物移動が見られ、一定の需要があると考えられる。(市民アンケート)</li> <li>- 新町・西府・中央・住吉エリアから多摩総合医療センターへの移動が一定程度見られる。(市民アンケート)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 押立エリア・四谷エリア等の市縁辺部では、自家用車の利用率が高くなる傾向がある。(市民アンケート)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 高齢化の進展や要介護認定者数の増加により、公共交通サービスの必要性が高まることが見込まれる。(府中市総合計画など)</li> <li>- 府中市内の乗用車登録台数は減少傾向にあるため、公共交通サービスの必要性が高まることが予想される。</li> <li>- 府中基地跡地留保地などの跡地開発や都市計画道路の整備等により、市内外から新たな移動需要が生まれる可能性がある。</li> <li>- 若年層を中心に転入超過の傾向が見られ、人口は増加傾向が続いている。(府中市総合計画)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 若年層を中心に市民の外出率が低下している。</li> <li>- 新型コロナウイルスによる外出頻度の減少、公共交通の利用頻度の減少が見られる。</li> </ul>
	公共交通システムの視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 鉄道による都心方面などへのアクセス性が高い。</li> <li>- 府中駅～JR中央線間の路線バスが高頻度に運行されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 公共交通空白・不便地域が行政境に存在している。</li> <li>- 押立町などの市縁辺部では、住民が日常生活で利用している市外の鉄道駅までの交通サービスが不十分な状況にある。(地区別カルテ)</li> <li>- 新町エリア・西府エリア・住吉エリアから多摩総合医療センターまでのアクセス性が高い状況にある。(地区別カルテ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- CoCo バスの貫井前原循環の一部が府中市内に乗り入れている。</li> <li>- 調布市ミニバスの西路線ルートが押立エリア周辺を運行している。</li> <li>- 国分寺市ぶんバスの万葉・けやきルートや日吉町ルートが新町エリア周辺や武蔵台エリア周辺を運行している。</li> <li>- 調布市や三鷹市では、地域公共交通計画の策定意向があることから、広域連携検討の余地がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- バスドライバーや車両待機場所等が不足している。</li> <li>- 人件費・燃料費の高騰などにより、バスの運行経費の増加が見込まれる。</li> <li>- 運行距離が長大になると、収支率が悪化する恐れがある。</li> </ul>



大項目	小項目	内部環境 (公共交通に関すること)		外部環境 (公共交通を取り巻く環境)	
		強み Strength	弱み Weakness	機会 Opportunity	脅威 Threat
公共交通の利用環境に関すること (乗場、情報提供など)	利用者の視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 路線バスの利用者の多くがICカードで決済しており、ICカード決済が浸透している。また、現金支払いはバス利用者の約3%程度であった。(路線バス利用者アンケート)</li> <li>- 京王バス、小田急バスはバスロケーションシステムを導入している。</li> <li>- GoogleMap等で路線バス・ちゅうバスの経路検索を行うことができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- シルバーパスを利用している高齢者は、ICカードの利用に慣れていない可能性がある。</li> <li>- バス乗場の総合案内板が読みにくく、乗り場が分かりにくい。</li> <li>- バス待ち環境に課題がある交通結節点が存在している。</li> <li>- ちゅうバス北山町循環では、バス遅延に関する改善要望が多く挙げられている。(ちゅうバス利用者アンケート)</li> <li>- 押立エリア・四谷エリア等の市縁辺部では、自家用車の利用率が高くなる傾向があり、CO2排出量の増加につながっている可能性がある。(市民アンケート)</li> <li>- 自転車の利用が多い一方で、中心部の自転車駐車場の使いやすさや自転車の走行環境に対する不満がある。</li> <li>- 市民の約2割が「自転車の走行環境が悪い」と回答している。(市民アンケート)</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 都内で発生した交通事故で自転車に関連している割合が年々増加している。</li> </ul>
	公共交通システムの視点	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 市内を運行するバス車両に交通系IC決済システムが導入済みである。</li> <li>- JR駅を中心にペーパークーのシェアリングサービスが展開されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 公共交通サービスの情報が分散しており、移動目的に応じた最適な交通手段を選ぶための情報提供が不足している可能性がある。</li> <li>- 令和3年末時点でホームドアが整備された鉄道駅が市内にない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 全国的に公共交通分野においてもDXやオープンデータ化、MaaS等が進んでいる。</li> <li>- オープンデータ化の推進によって、公共交通の利便性を高める取組が増えている。(バス位置情報をGoogleMapへ反映など)</li> <li>- 分倍河原駅周辺では駅舎改良やまちづくりが進み、駅周辺の利便性向上が図られる。</li> <li>- 府中市では、令和3年11月にゼロカーボンシティ表明をしており、脱炭素社会の実現に向けた取組を推進する機運が高まっている。</li> </ul>	-



### 3 . 府中市の公共交通の問題点・課題の整理

公共交通の強み・弱み、公共交通を取り巻く機会・脅威の整理を踏まえ、府中市の公共交通における問題点・課題を移動パターンごとに整理した。

課題の検討にあたっては、公共交通の問題点を中心として、今後改善や見直しが求められる「弱み」を踏まえて整理するほか、本市の公共交通が持つ優位性などの「強み」の視点からも併せて整理し、「弱み」を改善しつつ、「強み」を更に高めることを念頭に、課題を整理した。

加えて、前項で整理した「機会」「脅威」も踏まえた上で、課題を整理した。

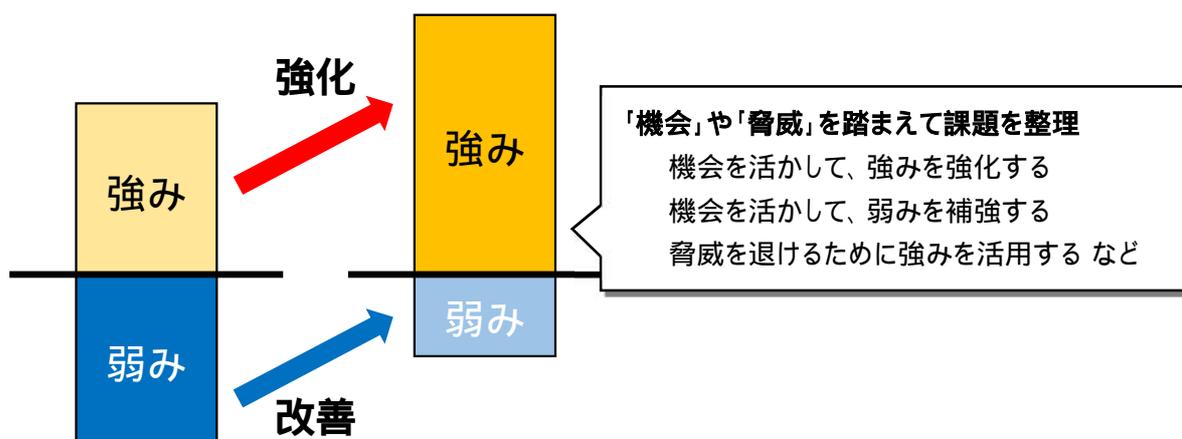


図 課題整理の視点(イメージ図)

## 3-1 市中心部への移動に関する問題点・課題

---

### 1) 鉄道・路線バス・ちゅうバスの重複解消に向けた役割分担が必要

- ・市内には多くの交通サービスが展開されている一方で、一部、鉄道・路線バスとちゅうバスの運行区間が重複している箇所が見られる。
- ・路線バスとちゅうバスの運賃体系が異なるため、路線バス利用者をちゅうバスが奪ってしまうなど、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る。
- ・また、ちゅうバスのみ運行しているエリアと路線バスのみ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）や運賃体系に差が生じている。路線バスとちゅうバスという区別ではなく、市内各所から中心部への公共交通サービスとしてのサービス水準や運賃の設定の検討が必要である。

### 2) 移動ニーズに合わせたちゅうバスの見直しが必要

- ・ちゅう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ていることから、鉄道や路線バスとの役割分担を行い、ちゅうバス運行の効率化が必要である。
- ・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る。
- ・一方で、ちゅうバスにおいては、住宅地を細やかに運行していることから遠回りが生じ、中心部への速達性が低下しているルートもみられる。
- ・また、ちゅうバスは、府中駅発着を基本としているが、府中駅周辺を日常的に利用していない地域もあり、移動ニーズとの乖離が生じていることから、府中駅発着の必要性の検証も必要である。

### 3) 中心市街地内の回遊性を高めるための検討が必要

- ・府中市では、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基本計画」を策定している。（令和4年度以降は「府中市中心市街地活性化ビジョン」へ移行予定）
- ・同計画内で、中心市街地活性化に向けた課題として、「回遊性の創出」があげられていることから、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求められる。
- ・府中本町駅では、ベビーカーのシェアリングサービスを導入しており、子育て世代にとっての利便性が向上している。

## 3 - 2 地区内の移動に関する問題点・課題

---

### 1) 日常生活圏内の公共交通の利便性が低い地域が存在

- ・日用品の買い物や通院等については、日常生活圏内での移動が多く見られ、府中駅のほか、東府中駅・武蔵野台駅・西府駅・中河原駅・分倍河原駅などの鉄道駅周辺が生活の中心となっていることが多い。一方で、日常生活圏内の買物先・通院先までの公共交通の利便性が低い地域が存在している。
- ・鉄道駅までの現状の移動手段は「徒歩」「自転車」が大半を占めているが、今後、高齢化が進行することを踏まえ、各地区から鉄道駅までの移動を支える交通サービスの検討が必要である。

### 2) 交通弱者の日常生活を支える交通サービスが必要

- ・市民の大半は、日常生活で徒歩や自転車による移動をしており、自由に移動することができているが、交通弱者（高齢者、障害のある方等）は、近所のスーパーへの移動が困難等の状況がある。
- ・このことから、交通弱者の買い物や通院を支える交通サービスの検討が必要である。
- ・生活圏内の身近な移動を支える取組の一環として、乗合タクシー、デマンド交通、タクシー活用、電動車いすのシェアリングサービスなどがある（調布市では、令和2年度に電動車いすレンタルの実証実験を実施）。

### 3) 市縁辺部を中心に公共交通空白地域・不便地域が点在

- ・市縁辺部に公共交通空白地域・不便地域が点在しており、買い物などで自家用車の利用割合が高い傾向にある。
- ・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ある。

### 3-3 地区間や市外へ（市外から）の移動に関する問題点・課題

---

#### 1) 最寄り駅まで公共交通で便利に移動しにくい地域が存在

- ・市外への移動手段は、鉄道利用が主となっているが、自宅から最寄り駅まで、路線バスやちゅうバスがアクセスしていない、運行本数が少ない地区も見られる（多磨駅・多磨霊園駅・白糸台駅・西府駅・飛田給駅・谷保駅方面など）。
- ・鉄道駅までの現状の移動手段は「徒歩」「自転車」が大半を占めているが、今後、高齢化が進行することを踏まえ、各地区から最寄り駅までの移動を支える交通サービスの検討が必要である。

#### 2) 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

- ・市の縁辺部では、買い物のため隣接市へ移動している動きも見られるが、隣接市まで移動するための交通サービスが不十分である地域が存在している（押立町から調布市など）。
- ・調布市や三鷹市では地域公共交通計画の策定意向があることから、隣接市と調整しながら、府中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る。
- ・府中市周辺を運行している小金井市のコミュニティバス（CoCo バス貫井前原循環）、調布市のコミュニティバス（ミニバス西路線ルート）や国分寺市のコミュニティバス（ぶんバス万葉・けやきルート及び日吉町ルート）の活用など、市域を越えた交通サービスについて検討を行う必要がある。

#### 3) 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

- ・市内には、市内外含めて広範囲からの利用が見込まれる施設（多摩総合医療センター、生涯学習センターなど）が府中駅周辺以外にも点在しており、市内各所からそれら施設への移動ニーズが一定程度見られる。
- ・多摩総合医療センターは、市内各所（新町・西府・中央・住吉エリア）から一定程度の利用がある。
- ・多摩総合医療センター 府中駅間は、高頻度で路線バスが運行しているが、その他の地区から多摩総合医療センターへのアクセス性は高くない状況である。
- ・ちゅうバス多磨町ルートでは、生涯学習センターでの乗降が多く見られていることから、一定程度の移動ニーズがあることが考えられる。
- ・ただし、上記の移動ニーズはまとまった大きな需要ではないため、対応する交通サービスを導入する場合、事業性の確保に留意する必要があると考えられる。

## 3-4 公共交通の利用環境に関する問題点・課題

---

### 1) 鉄道駅のバリアフリーやバスの待合環境などの改善が必要

- ・令和3年末段階でホームドアが整備された鉄道駅が市内にないことから、利用者のさらなる安全で安心な利用環境の整備を推進することが求められる。
- ・市内のバス停の一部では、バス利用者が快適に待てる環境が不足している状況が見られる。

### 2) 市内の公共交通に関する情報が分散

- ・市内には鉄道（JR東日本、京王電鉄、西武鉄道）、路線バス（京王バス、小田急バス）、ちゅうバス（府中市）、タクシー、シェアサイクルなど公共交通が充実しているが、それぞれの時刻表や運行ルート等は、各社HP等に掲載されている状況にある。

### 3) 利便性向上に向けたデジタル技術活用の検討が必要

- ・全国的に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）が進み、それらを活用し、公共交通の利便性を高める取組が進められている。
- ・本市の公共交通においても、オープンデータ化、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る。

### 4) 脱炭素社会の実現に向けた取組の検討が必要

- ・府中市では、令和3年11月に「ゼロカーボンシティ表明」をし、脱炭素社会の実現に向けて取組を推進する機運が高まっている。
- ・市の縁辺部では自家用車の利用率が高くなっている。
- ・バスは、一度に多くの人を輸送できるとともに、比較的CO<sub>2</sub>排出が少ない交通手段であるため、公共交通サービスの維持・改善やモビリティ・マネジメントの実施などにより、過度な自家用車依存から公共交通利用へと転換を図る必要がある。
- ・また、電動自動車の導入についても検討し、バス車両から生じるCO<sub>2</sub>削減を図ることが求められている。なお、電動自動車にあたっては、充電スポットの確保に向けた検討が必要である。

### 5) 自転車の利用環境の改善に向けた取組の検討が必要

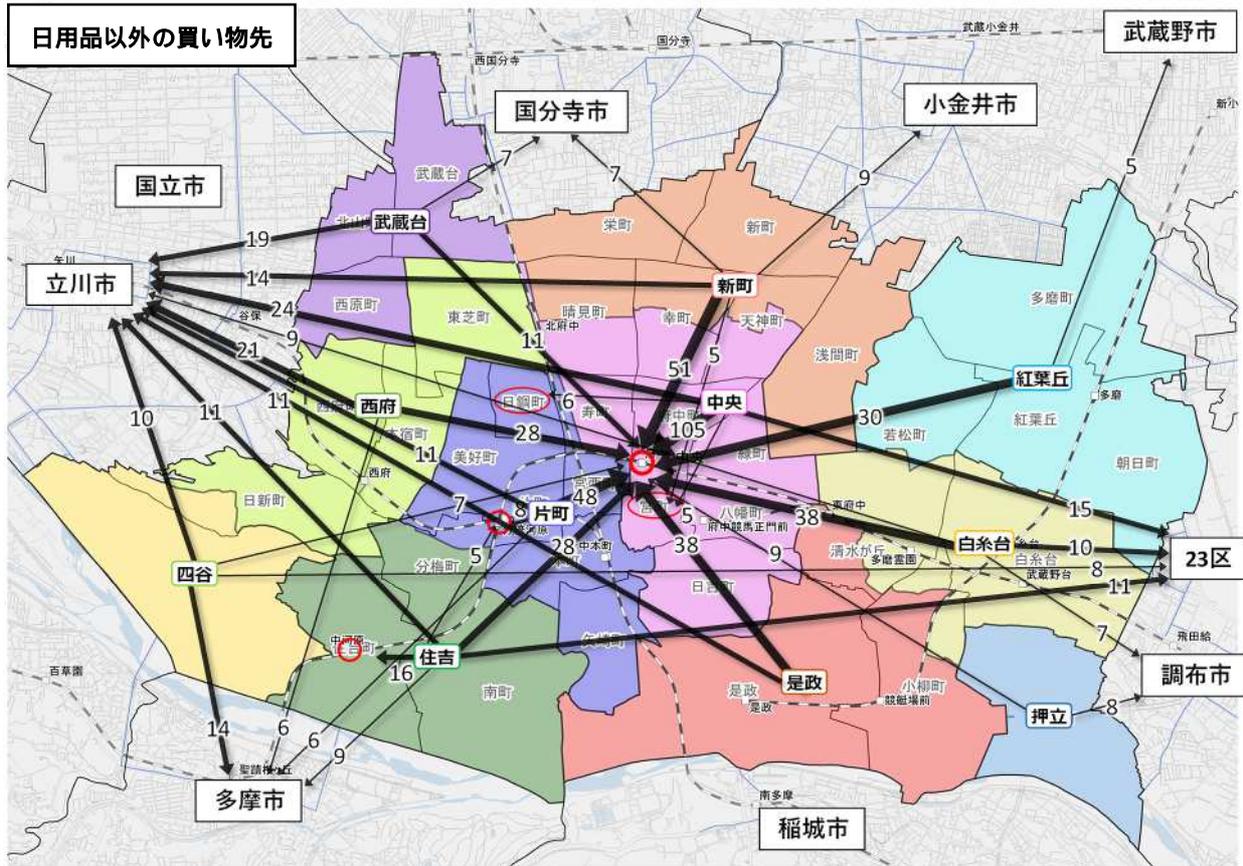
- ・市民の約半数が日用品の買い物において「自転車」を利用していることから、府中市内の主な交通手段の一つとなっている。
- ・府中駅周辺には、自転車駐車が十分に整備されているが、利用者からは使い勝手の悪さについての指摘が多い。
- ・市民アンケート調査において、回答者の約2割が「自転車の走行環境が悪い」と回答している。
- ・都内で発生した交通事故で自転車に関与している割合が年々増加しており、安全な利用環境の実現に向けた検討が必要である。

# バックデータ

## 1. 府中市中心部への移動

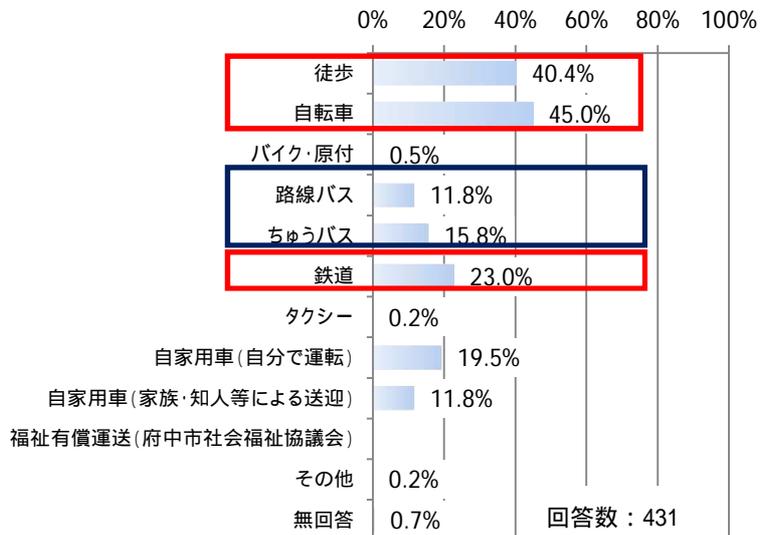
### 1-1 市民の移動実態

日用品以外の買物などについては、市内各所から市中心部である府中駅周辺への移動が多くみられる。  
市外の買物先は、立川市が最も多く、その他は隣接市への移動が一定程度見られる。



文化センター圏域で色分け(R2 市民アンケート結果より)

日用品以外の買物で府中駅周辺へ行っている人の交通手段は、「自転車」と「徒歩」が4割以上と多く、次いで「鉄道」が23.0%である。「路線バス」と「ちゅうバス」を合わせると27.6%を占めている。

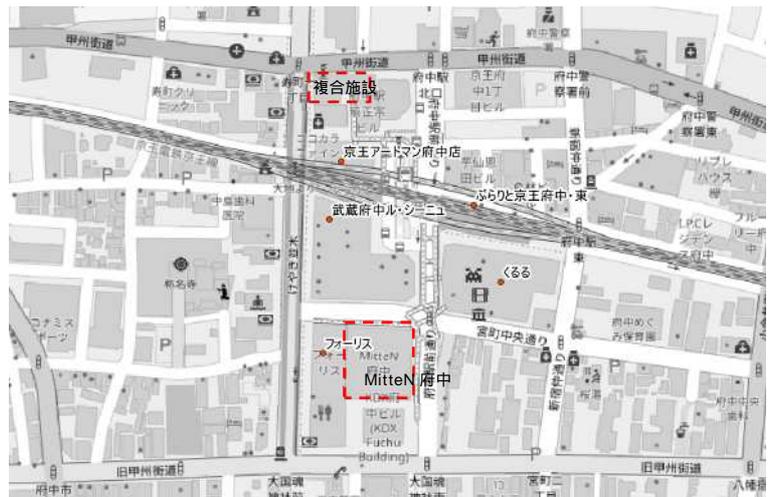


日用品以外の買い物での交通手段(府中駅周辺)

## 1 - 2 高次の都市機能の立地

府中駅周辺には、5つの大型商業施設が立地しており、市内外から多くの買い物客が訪れる拠点となっている。

令和3年5月末に伊勢丹府中店跡地に大型商業施設「MitteN 府中（ミッテン府中）」がオープン、令和3年7月末には府中グリーンプラザ敷地に複合施設（商業施設・ホテル）が開業している。



## 1 - 3 府中市中心部への移動に関する強み・弱み・機会・脅威

### 公共交通の強み

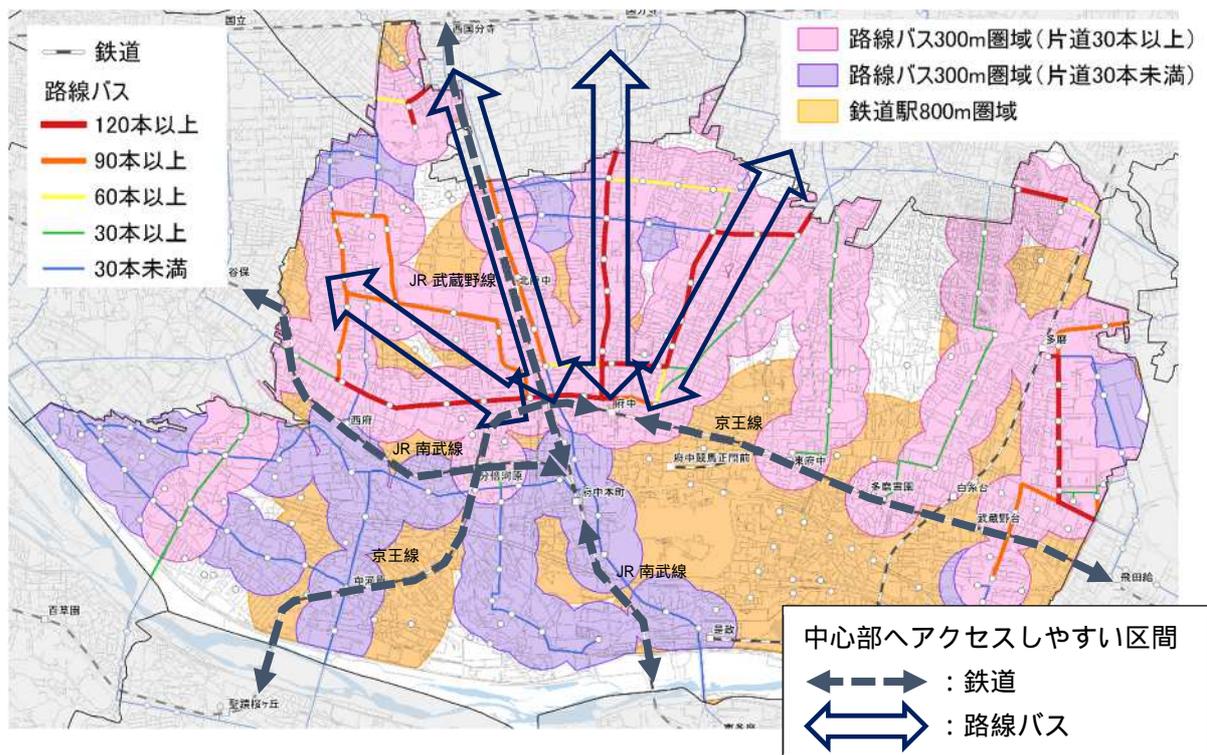
#### 鉄道により市中心部へアクセスしやすい。

市中心部には、府中駅と府中本町駅の2駅が立地している。

府中駅は京王線が、府中本町駅は JR 武蔵野線と JR 南武線が通っており、市内各所や周辺地域からアクセスしやすい。

#### 府中駅～JR中央線間の路線バスが高頻度に運行されている。

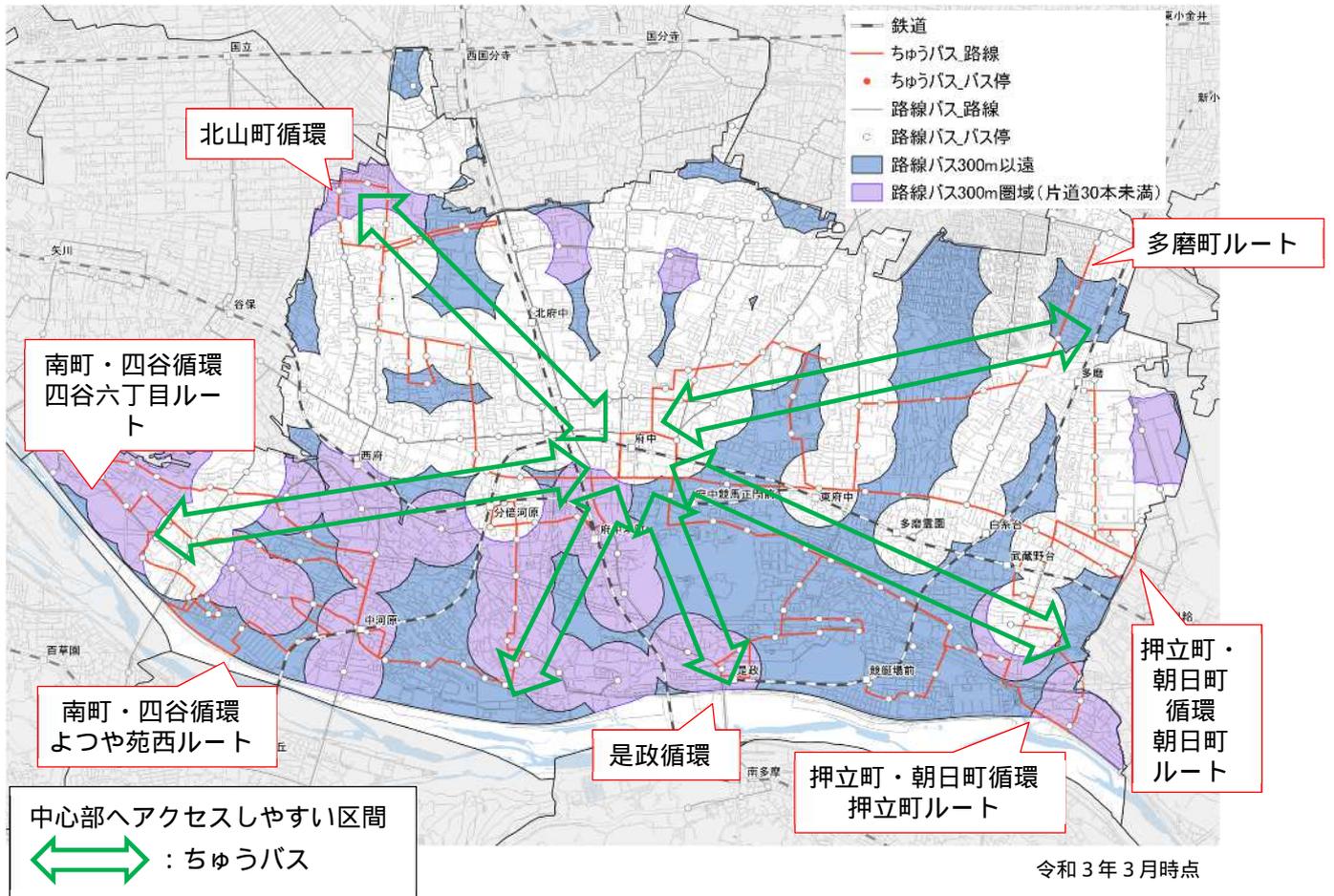
市域のうち府中駅の北・北西エリアにおいては、路線バスの運行本数が非常に多く、府中駅へアクセスしやすい。



令和3年3月時点

**コミュニティバス「ちゅうバス」により、市の縁辺部から中心部へのアクセスが補完されている。**

特に路線バスが運行していない、または運行本数の少ない市域の南側や東側においては、コミュニティバス「ちゅうバス」が府中駅方面まで30分間隔で運行している。



**府中駅周辺は、自転車駐車場などが整備されている。**

比較的平坦な地形であるため、自転車でのアクセスがしやすい。

府中駅周辺には、4箇所（約1,600台）の公共自転車駐車場と、9箇所の民営自転車置き場があり、多くが2時間まで無料となっている。

また、シェアサイクル（のりすけ）のステーションが市内（特に駅周辺）に多く設置されている。



**府中本町駅では、ベビーカーのシェアリングサービスが提供されている。**

府中本町駅では、ベビーカーのシェアリングサービス（ベピカル）が提供されており、バスや鉄道で市中心部まで来た子育て世代が中心部内を周遊する際に活用できる。

サービス展開箇所		
都道府県	駅名	貸出場所
東京都	東京	改札内 グランスタ地下1階 BAGGAGE STORAGE+
		改札内 丸の内南口手荷物預かり所
	新宿	改札内 南口
		西改札 / 東改札外 みどりの窓口内
		ホテルサンルートプラザ新宿 ※12月6日～サービス開始
	池袋	改札内
	立川	東改札内 5・6 番線階段脇
		グランデュオ立川 サブエントランス
	国分寺	改札外 みどりの窓口内
	<b>府中本町</b>	改札内
	葛西臨海公園	改札内
	新木場	改札内 ベックスコーヒーショップ前
	上野	公園改札内 3階ベビー休憩室内
三越前 / 新日本橋	コレド室町1 地下1階 日本橋案内所	
赤羽	北改札内	

ベピカルのサービス展開箇所（ベピカル HP より）



貸出製品

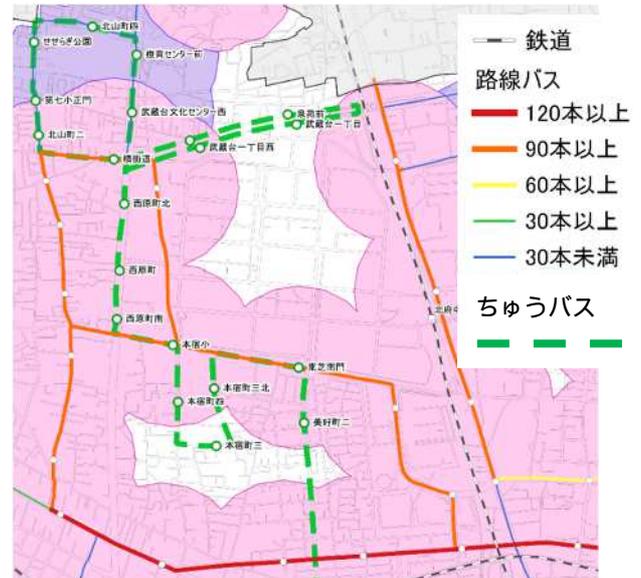
## 公共交通の弱み

### 鉄道・路線バスと「ちゅうバス」の運行区間が一部重複している。

「ちゅうバス」の北山町循環などは、市の縁辺部と府中駅周辺をつなぐルートとなっているが、鉄道や路線バスと一部重複がみられる。

### 「ちゅうバス」と路線バスの運賃格差により、路線バスの利用者の一部がちゅうバスに流れてしまっている。

「ちゅうバス」の運賃は1乗車100円であり、路線バスの距離制運賃と差が生じている（例えば、府中駅～横街道間の路線バス運賃は200円である）。そのため、路線バス利用者の一部が「ちゅうバス」に流れてしまっている。



【北山町循環】

### 「ちゅうバス」の距離が長い・遠回りである。

交通不便地域の解消や中心部へのアクセスを1つの路線で対応しているため、迂回が多く長大（所要時間が長い）なルートとなっている。

あまり利用されていない区間・バス停が存在している。

多磨町ルート：府中駅～東府中駅の間は、生涯学習センター以外の区間の利用が少ない

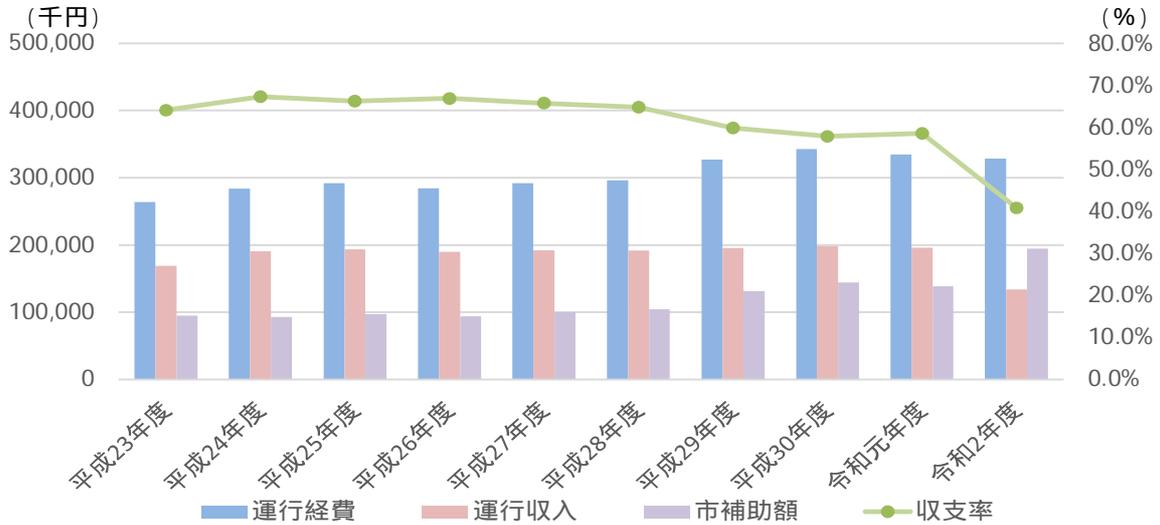
朝日町ルート：路線バスと重複している多磨駅～武蔵野台駅の区間での利用が少ない

押立町ルート：鉄道と重複している府中駅～武蔵野台駅の区間での利用が少ない

北山町循環：武蔵台南公園前～武蔵台一丁目西のバス停の利用が少ない

**「ちゅうバス」の運行に対する市の負担額が増加傾向にある。**

運行収入は横ばいになっているものの、運行経費は増加傾向にあり、収支率も低下している。なお、令和2年度時点ではコロナ禍の影響もあり、収支率は40.8%となっている。

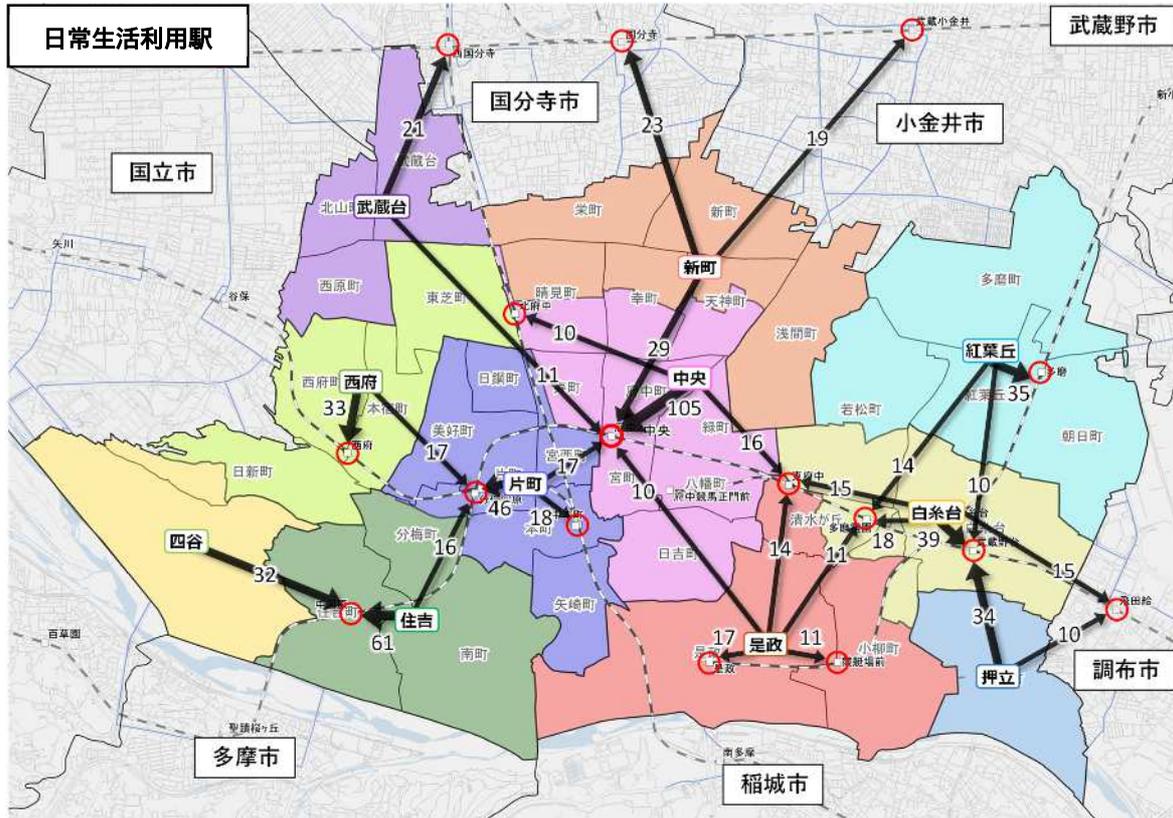


資料 府中市データ

ちゅうバスに対する市補助金額の推移

**府中駅周辺が日常生活圏でないエリアが存在している。**

日常生活で最も利用する鉄道駅は、各地域の最寄りの駅が多くなっており、四谷・住吉・西府・白糸台・押立エリアなどは府中駅の利用が少ない。

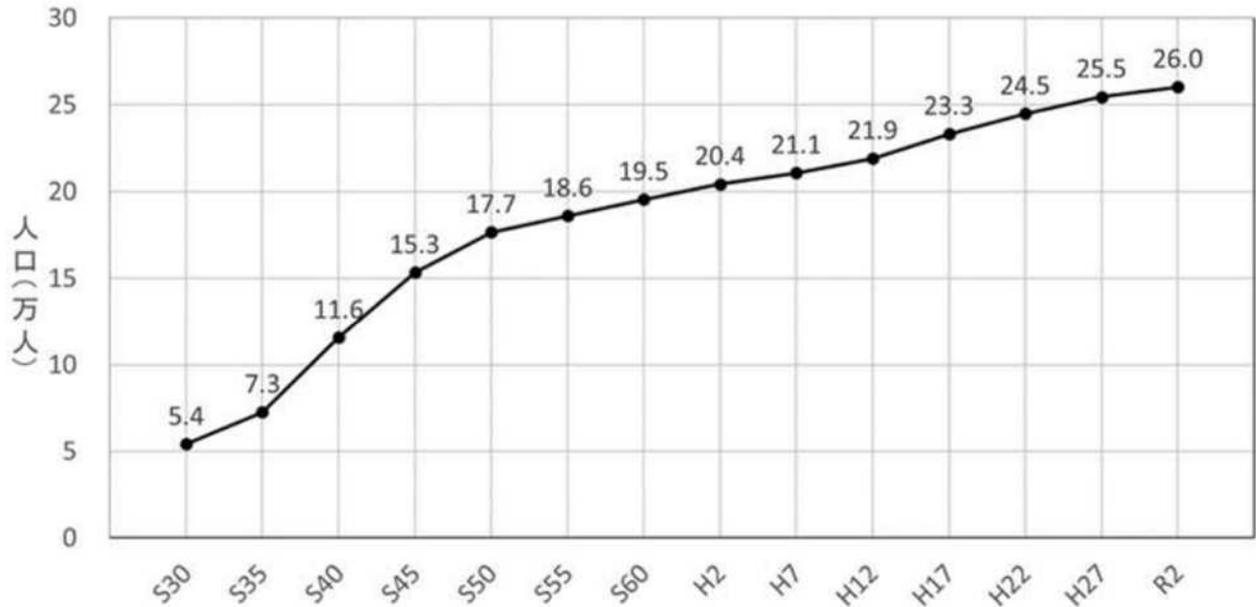


地区別の日常生活利用駅 (R2 市民アンケート結果より)

## 公共交通を取り巻く機会

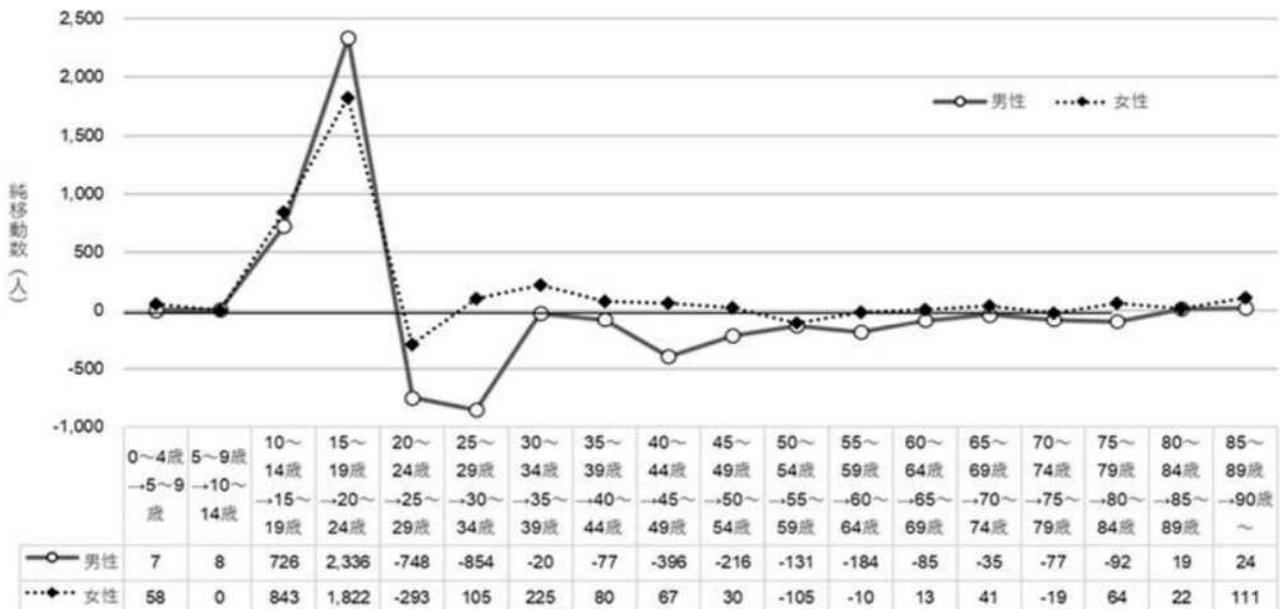
若年層を中心に転入超過の傾向が見られ、人口は増加傾向にある。

人口は増加傾向にあり、転入状況を見ると、若年層（およそ 10～20 代）の転入超過の傾向が見られる。



データ出典) 住民基本台帳 (各年 1月 1日時点)

人口推移 (第 7 次総合計画 (案) より引用)



データ出典) 総務省「国勢調査」、厚生省「生命表」に基づくまち・ひと・しごと創生本部推計より

男女別・年齢階級 (5 歳階級) 別の純移動数  
(第 7 次総合計画 (案) より引用)

**全国的に小型モビリティの導入や実証実験が進んでいる。**

都市部を中心に電動キックボードの導入事例が増えてきている。

調布市の住宅地や横浜市みなとみらい地区では、電動車いすの実証実験等が進んでいる。



電動キックボードの設置ポート



電動車いすの実証実験の様子（調布市）

**中心市街地活性化に向けた課題として「回遊性の創出」が挙げられている。**

府中市中心市街地活性化基本計画では、中心市街地活性化の課題として、「回遊性の創出」が挙げられ、「魅力的な商業空間の創出と回遊の仕掛けづくり」が進められている。

[5] 中心市街地活性化の課題

課題① 経済活力の向上

中心市街地では、集客性の低下による大規模商業施設の年間販売額の減少や、消費者ニーズの変化、後継者不足等により商店街では空き店舗が見られるなど、経済活力の低下が生じている。また、府中駅や府中本町駅といった利便性の高い駅前周辺を中心にマンション需要が高く、商業用地から住宅用地への転換が目立っていることから、長期的な空き店舗は住宅用地への転換の可能性も考えられるため、経済活力の回復と空き店舗の解消が求められる。

加えて、本市近隣の主要駅における市街地再開発事業や本市東部の大規模開発事業により、今後数年の間に複数の大規模商業施設が開業することから、中心市街地の集客性や商業のにぎわいを高め、経済活力を向上させることが求められる。

課題② 回遊性の創出

本市全体及び中心市街地の人口は増加している一方で、府中駅の年間乗降客数及び府中本町駅の乗車人員や主要な回遊導線であるけやき並木通りの歩行者交通量が減少しており、本市中心市街地への来訪者や府中駅周辺を回遊する人が減少していると考えられる。

また、大國魂神社や府中駅周辺及びけやき並木通りでは、年間を通して多くの祭りやイベントが開催されており、多くの人でにぎわっているが、一過性のものとなっている。

大國魂神社や公共施設、商業施設等の回遊の拠点となる施設は存在するものの、中心市街地全体をつなぐ回遊の仕掛けづくりが不十分である。中心市街地内で開催されている数々の祭りやイベントと本市が誇る歴史・文化資源、集客力の高い東京競馬場などをいかした仕掛けづくりにより、中心市街地内の回遊性を生み出し、日常的ににぎわいつながっていくことが求められる。

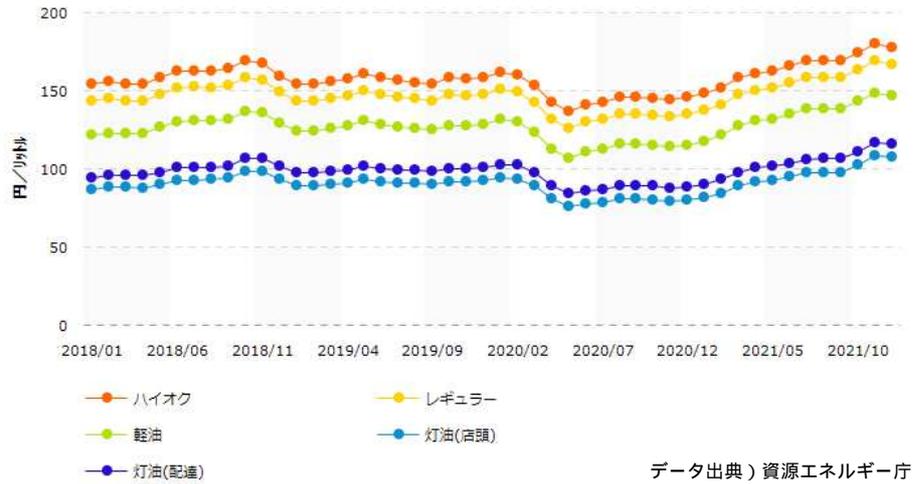
中心市街地活性化の課題

（府中市中心市街地活性化基本計画より）

## 公共交通を取り巻く脅威

### バスの運行経費の増加が見込まれている。

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。

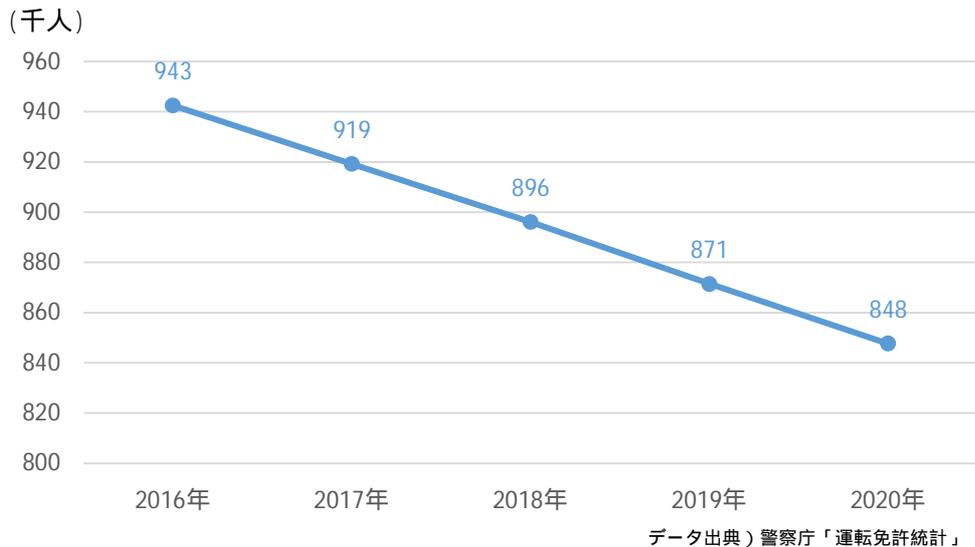


バス車両には軽油が使用される。

全国のガソリン価格推移(新電力ネットより引用)

### バスドライバーの不足が見込まれている。

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。



大型二種免許保有者数

## 2 . 地区内の移動

### 2-1 市民の移動実態

食料品・日用品の買物や通院等については、**日常生活圏域** や**最寄り駅周辺への移動**が多くみられる。

日常生活圏域：

住民が日常生活を営んでいる地域。地理的条件、人口、交通事情その他の社会的条件、福祉・医療等の施設の立地状況などを総合的に勘案して定める。府中市では、「府中市福祉計画（R3～R8年度）」において、「市内にある11の文化センター圏域を基礎としたエリアであり、住民が主体的に地域の生活課題を把握し、解決に取り組むことができる身近な圏域」と定めている。

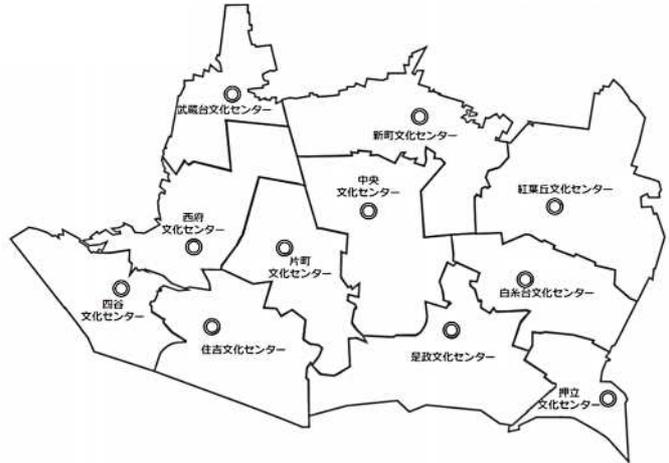
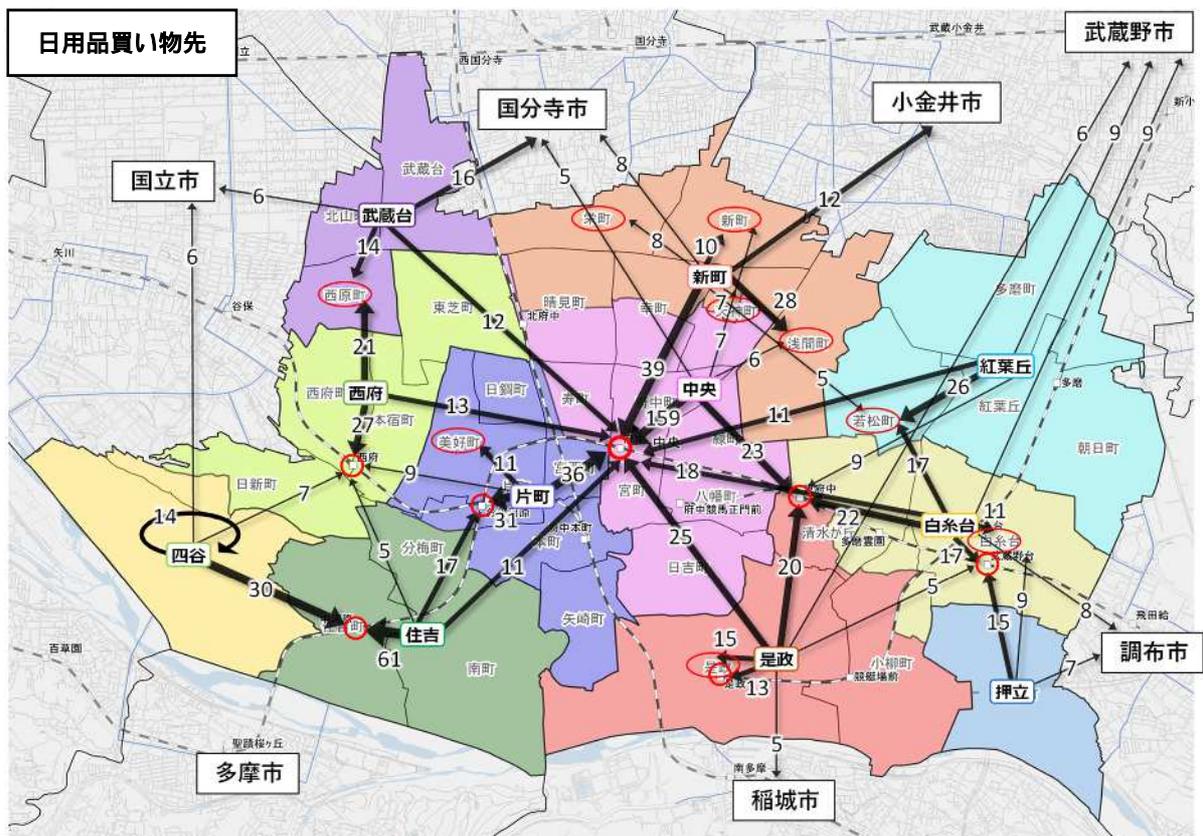
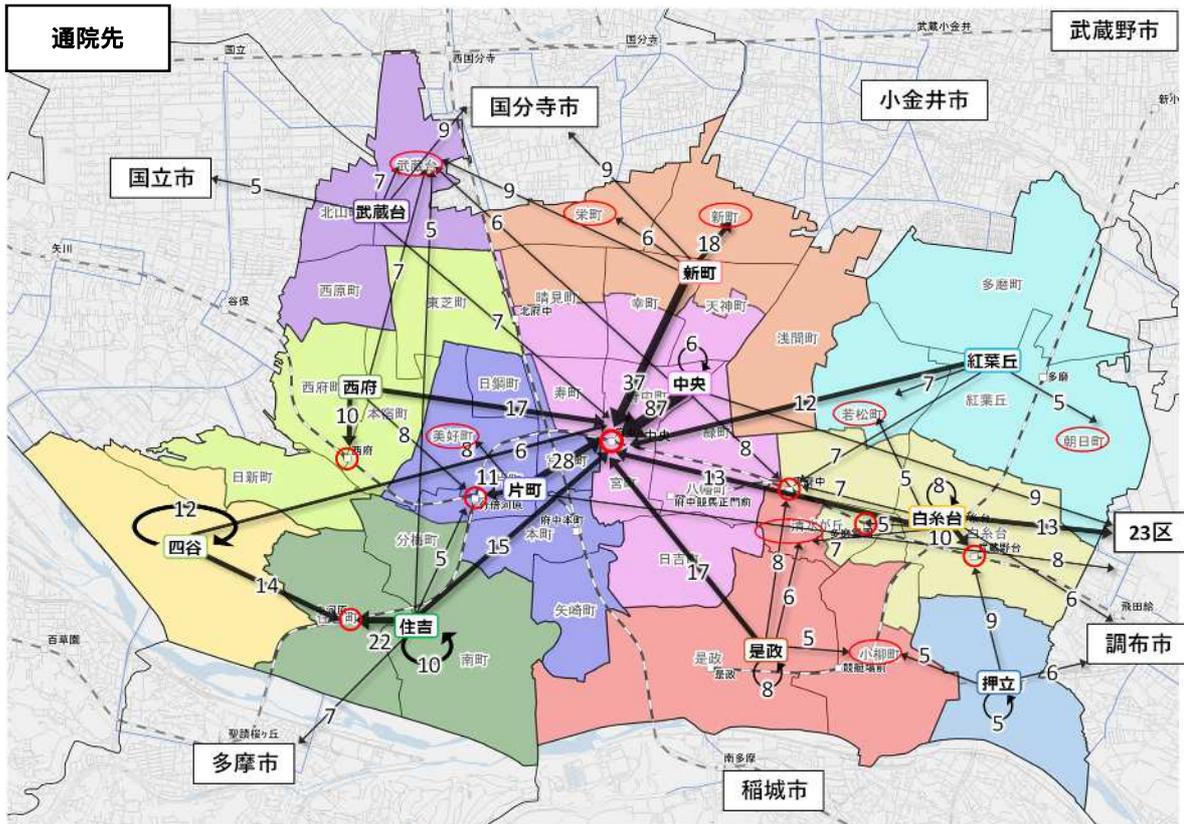


図 日常生活圏域

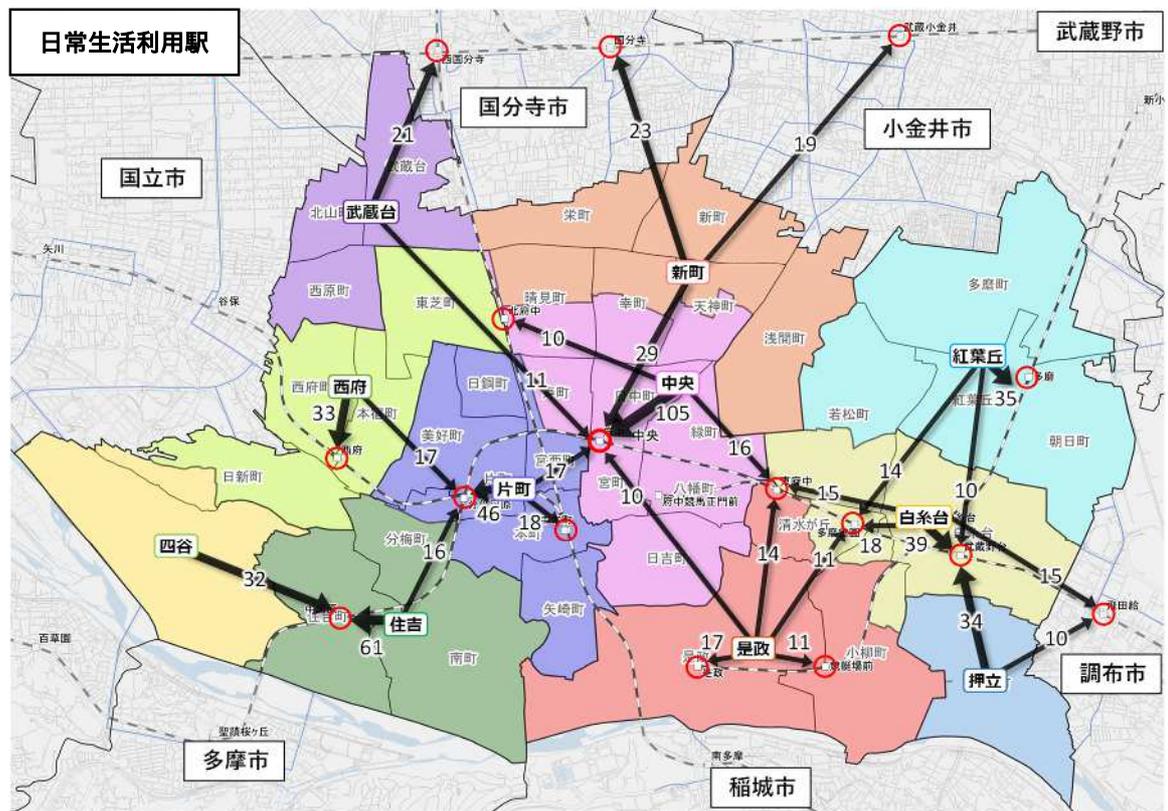


5 以上を表示（R2 市民アンケート結果より）



5 以上を表示 (R2 市民アンケート結果より)

日常生活で最も利用する鉄道駅は、各地域の最寄りの駅が多くなっている。  
 市域の北側 (武蔵台・新町) は中央線の駅も利用している。



10 以上を表示 (R2 市民アンケート結果より)

## 2-2 地区内の公共交通の強み・弱み・機会・脅威

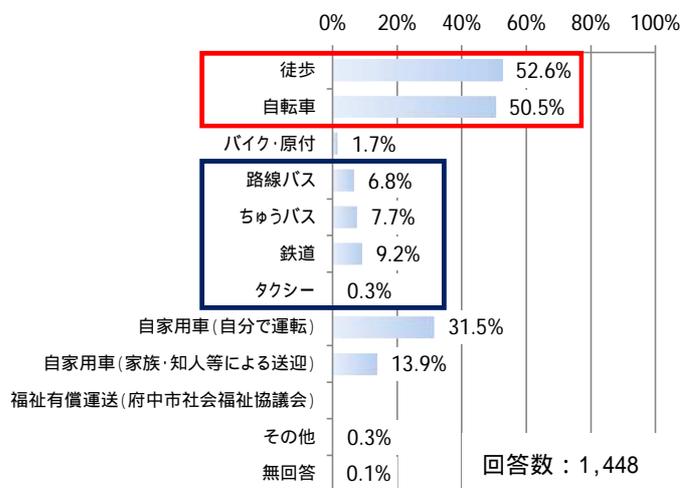
### 公共交通の強み

#### 日常生活圏域においては、徒歩・自転車での移動が中心になっている。

市民アンケートの調査結果によると、日用品の買物や通院に出かけるときの交通手段は、「徒歩」「自転車」が最も高くなっている。

公共交通（バス・鉄道・タクシーを合計）は24%である。

コロナ禍での生活変容により、徒歩・自転車で移動できる範囲の外出が増えており、アフターコロナにおいても、日常生活圏域の重要性は高まる可能性がある。



日用品の買物に出かけるときの交通手段  
(R2 市民アンケート結果より)

#### 日常生活で利用する鉄道駅までの交通手段は、徒歩・自転車が中心になっている。

市民アンケートの調査結果によると、天気の悪い日は、自転車が減り、路線バス・ちゅうバス・タクシーや自家用車が増えている。

	回答数	割合
徒歩	722	63.6%
自転車	264	23.2%
バイク・原付	7	0.6%
路線バス	72	6.3%
ちゅうバス	20	1.8%
鉄道	3	0.3%
タクシー	7	0.6%
自家用車(自分で運転)	8	0.7%
自家用車(家族・知人等による送迎)	0	0.0%
福祉有償運送(府中市社会福祉協議会)	4	0.4%
その他	0	0.0%
無回答	29	2.6%
合計	1136	100.0%

日常生活で最も利用する鉄道駅までの交通手段  
(天気の良い日)

	回答数	割合
徒歩	777	68.4%
自転車	55	4.8%
バイク・原付	4	0.4%
路線バス	137	12.1%
ちゅうバス	50	4.4%
鉄道	3	0.3%
タクシー	18	1.6%
自家用車(自分で運転)	33	2.9%
自家用車(家族・知人等による送迎)	0	0.0%
福祉有償運送(府中市社会福祉協議会)	9	0.8%
その他	0	0.0%
無回答	50	4.4%
合計	1136	100.0%

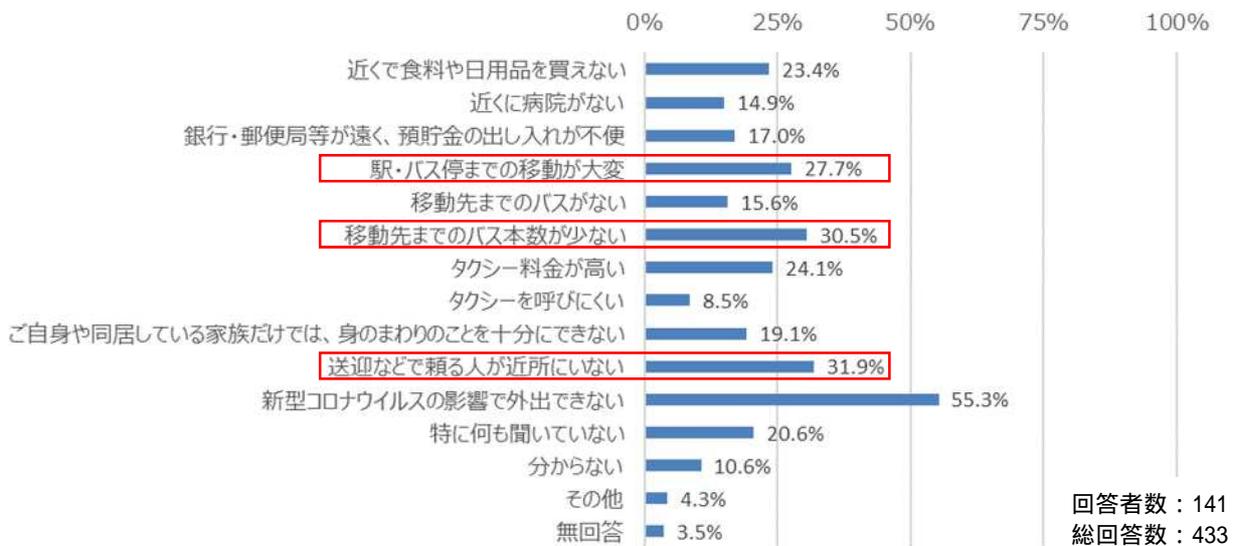
日常生活で最も利用する鉄道駅までの交通手段  
(天気の悪い日)

## 公共交通の弱み

高齢者の困りごととして「送迎などで頼る人がいない」「駅・バス停までの移動が大変」といったことが多く挙げられている。

民生委員・児童委員アンケートの調査結果によると、公共交通に関する悩みごととして、「送迎などで頼る人が近所にいない」「移動先までのバス本数が少ない」「駅・バス停までの移動が大変」が多い。

また、高齢者の困りごと（自由回答）としては、「高齢者は、近距離でも徒歩が移動することが難しく、買物や通院が大変である」という旨の回答が多い。

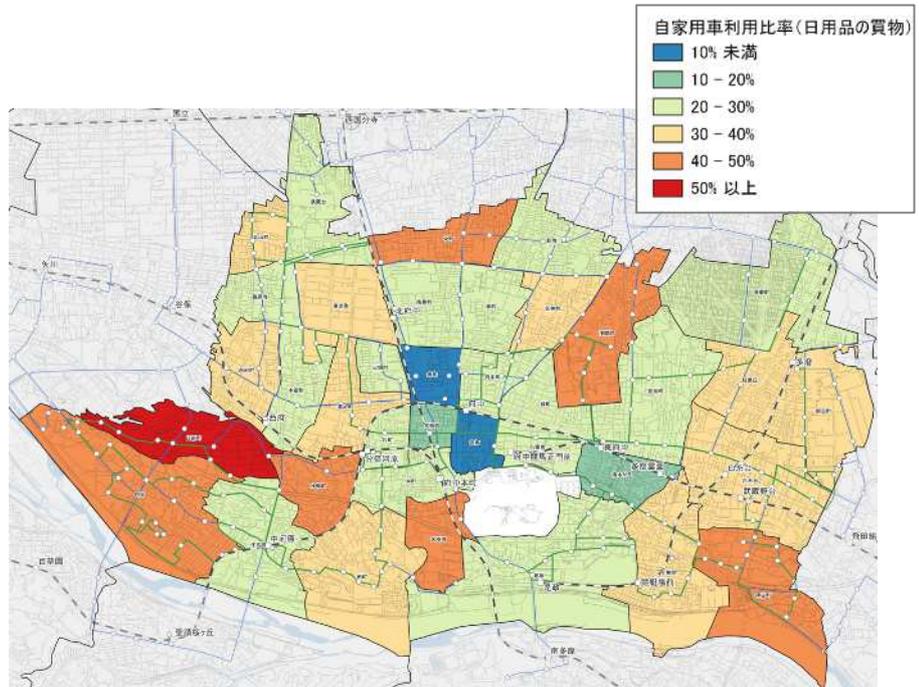


担当区域の高齢者の移動の悩み（民生委員・児童委員アンケート結果より）

徒歩・自転車に次いで自家用車による移動が多く、特に中心部から離れた地区で顕著である。

日用品の買物や通院に出かける際の交通手段は、徒歩・自転車に次いで「自家用車（自分で運転）」が31.5%と多く、公共交通の24%を上回っている。地区別の自家用車利用率をみると、府中駅周辺で低く（徒歩・自転車が多数）、市の縁辺部で高い。

コロナ禍で公共交通の利用離れ（徒歩・自転車・自動車へ移行）の可能性がある。

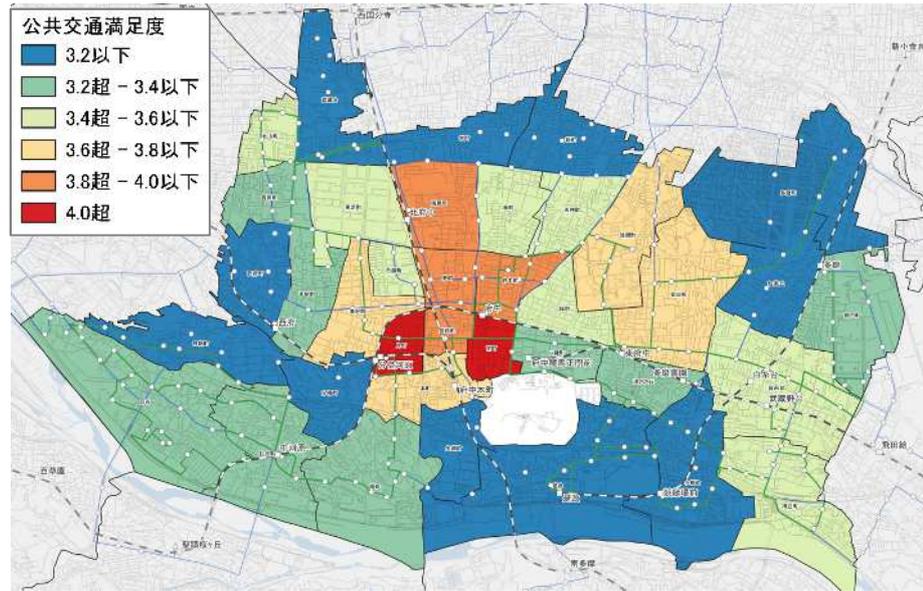


日用品の買物における自家用車の利用率  
（R2 市民アンケート結果より）

**市の縁辺部に公共交通の満足度が低い地区が存在している。**

公共交通の満足度を点数化（1～5点）すると、ほとんどの地区が3点以上と満足寄りの評価となっている。

一方、満足度の高い中心部及び府中駅北側のエリアと比較すると、市の縁辺部において満足度が低い地区が存在している。満足していない内容としては、「目的地までのバスがない」、「バスの本数が少ない」が多い。



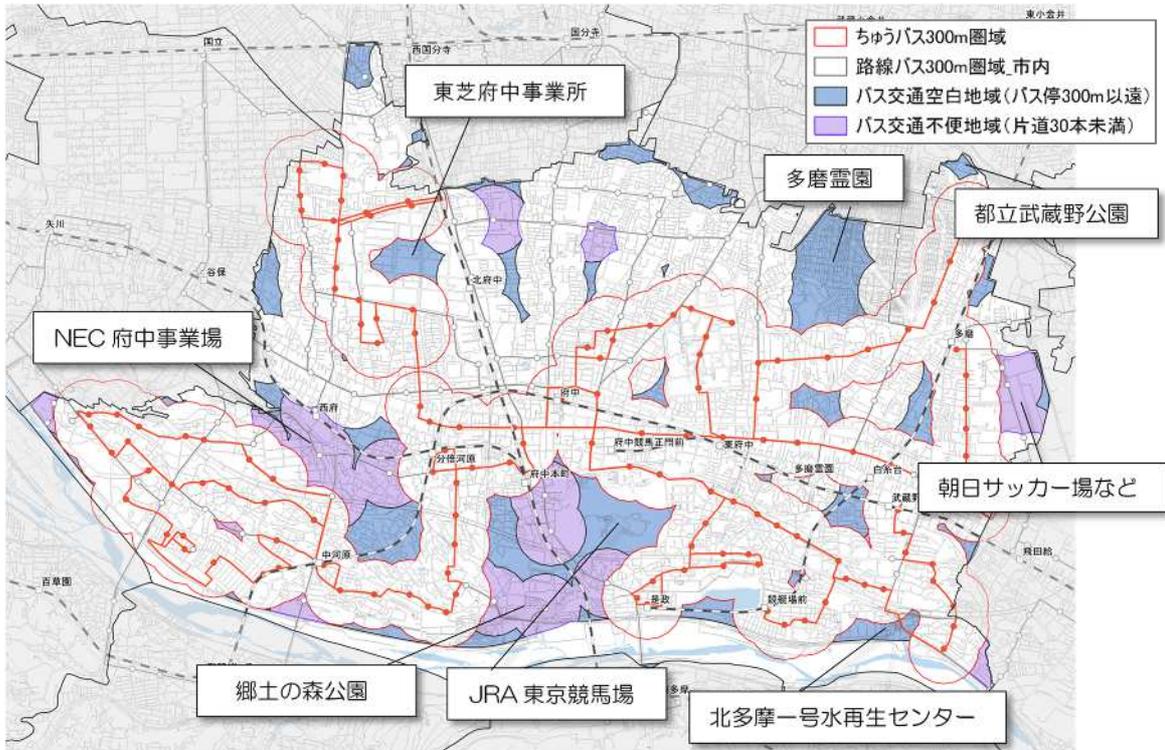
公共交通に対する満足度

（R2 市民アンケート結果より 5 段階評価を点数化）

**公共交通空白・不便地域が行政境に存在している。**

バス交通空白地域および不便地域は、矢崎町や分梅町 3 丁目、分梅町 4 丁目、分梅町 5 丁目、白糸台 4 丁目、幸町 3 丁目、栄町 3 丁目、晴見町 3 丁目、是政 3 丁目、是政 5 丁目、新町 2 丁目、新町 3 丁目などに存在している。

多磨霊園や東京競馬場、法人事業所、郷土の森公園などの非居住地も多く含まれている。



令和 3 年 3 月時点

バス交通空白地域・不便地域

## 公共交通を取り巻く機会

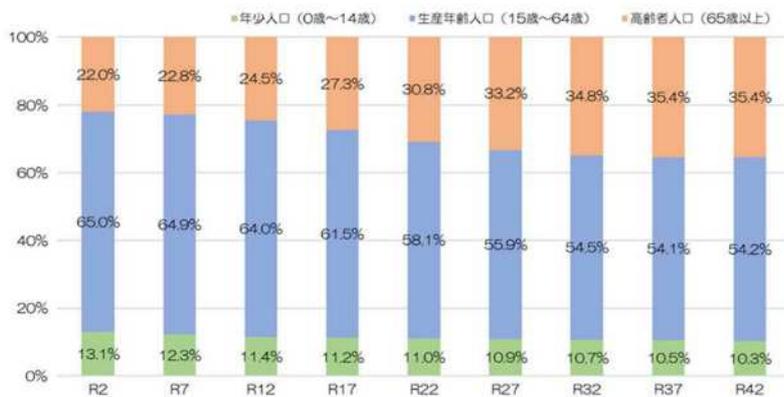
高齢化の進展や要介護認定者数の増加により、公共交通サービスの必要性が高まることが見込まれる。

府中市内の高齢者数は、令和2年時点で、高齢化率22.0%であり、将来的な増加が見込まれている。

要介護認定者数は、令和3年時点で11,823人であり、推移をみると増加傾向である。これらのことから、今後、公共交通サービスの必要性が高まることが見込まれる。



将来人口の見通し (第7次総合計画(案)より引用)



年齢3区分別人口構成比の推移 (第7次総合計画(案)より引用)



要介護(要支援)認定者数の見込み

(府中市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画より引用)

<人口推計におけるパラメーターの設定方法>

### 基準人口(基準年次、人口)

令和2年(2020年)4月1日現在の住民基本台帳人口(日本人+外国人)

### 出生(子ども女性比)

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計値を令和2年(2020年)の住民基本台帳人口(日本人+外国人)より算出した子ども女性比を基に補正

### 死亡(性別年齢別生残率)

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」における本市の将来生残率を活用(ただし、推計値がない令和27年(2045年)令和32年(2050年)以降については、直近2区間の変化率を用いて仮定値を作成)

### 移動(性別年齢別純移動率)

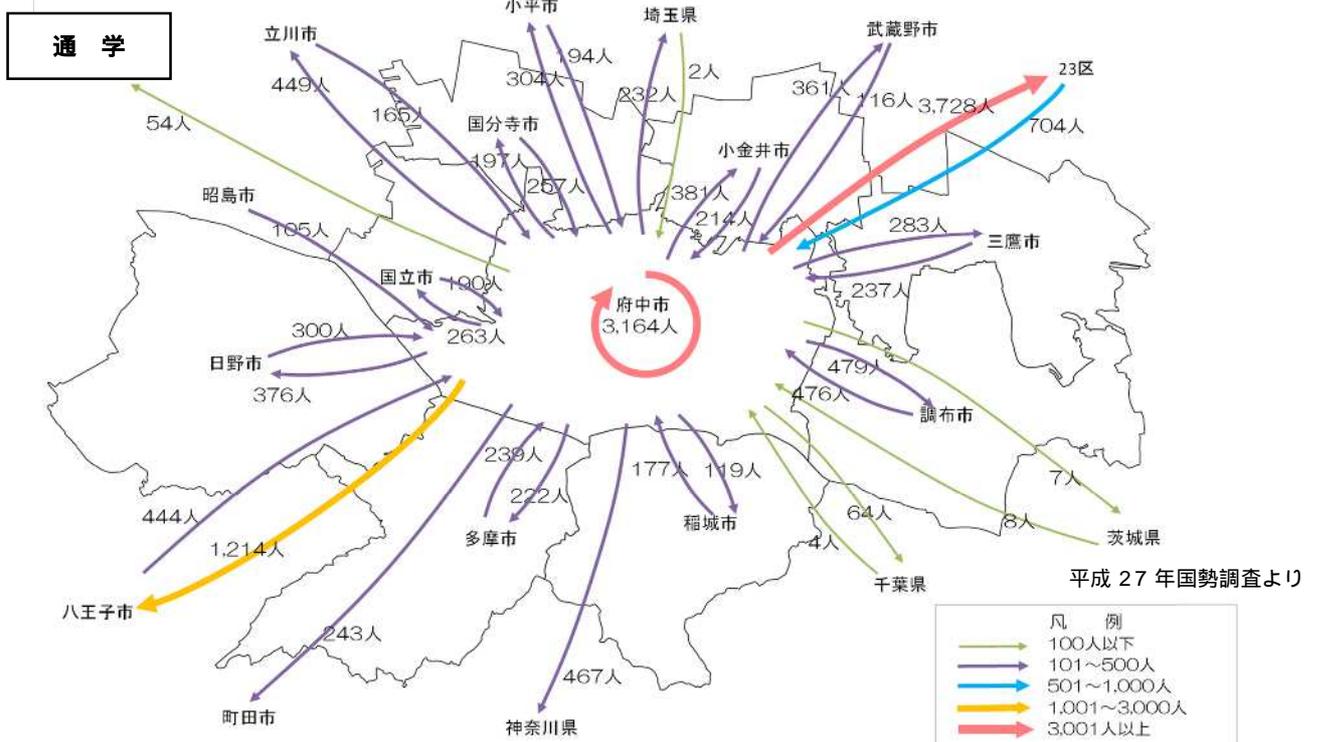
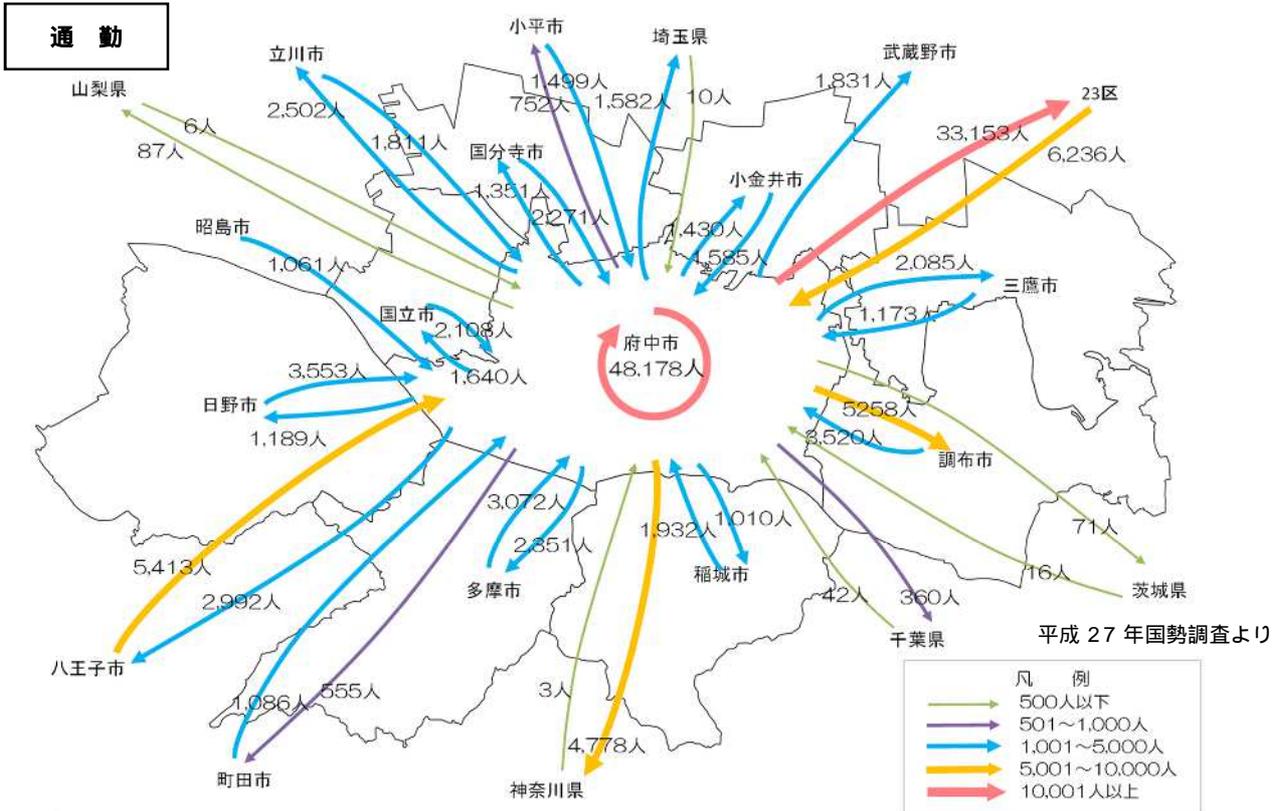
国立社会保障・人口問題研究所の将来推計値を直近の人口移動傾向を反映するため平成28年(2016年)令和3年(2021年)の人口に基づき算出した純移動率を用いて補正

### 3. 地区間・市外へ（市外から）の移動

#### 3-1 市民の移動実態

市民の通勤・通学は、市内での移動に加え、23区や調布市、神奈川県、八王子市の移動も多くみられる。また、周辺市からの流入もみられる。

日用品以外の買物では、23区や多摩市・調布市・国分寺市等への移動がみられる。日用品の買物や通院についても、地区によって隣接市への移動がみられる。



### 3 - 2 広域の公共交通の強み・弱み・機会・脅威

#### 公共交通の強み

**市民の約6割が徒歩、約2割が自転車で  
日常利用駅まで移動できている。**

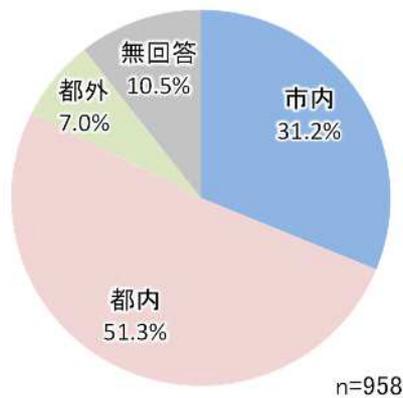
市民アンケートの調査結果によると、「徒歩」「自転車」が大半を占めている。

	回答数	割合
徒歩	722	63.6%
自転車	264	23.2%
バイク・原付	7	0.6%
路線バス	72	6.3%
ちゅうバス	20	1.8%
鉄道	3	0.3%
タクシー	7	0.6%
自家用車(自分で運転)	8	0.7%
自家用車(家族・知人等による送迎)	0	0.0%
福祉有償運送(府中市社会福祉協議会)	4	0.4%
その他	0	0.0%
無回答	29	2.6%
合計	1136	100.0%

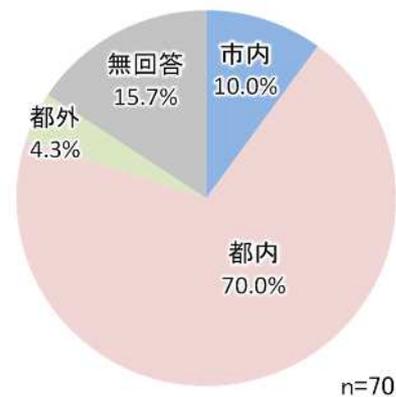
日常生活で最も利用する鉄道駅までの交通手段  
(天気の良い日)

**通勤者の約5割、通学者の約7割が都内(府中市を除く)へ通勤通学をしている。**

市民アンケートの調査結果によると、通勤者の51.3%、通学者の70.0%が「都内」へ通勤通学をしている。



通勤先



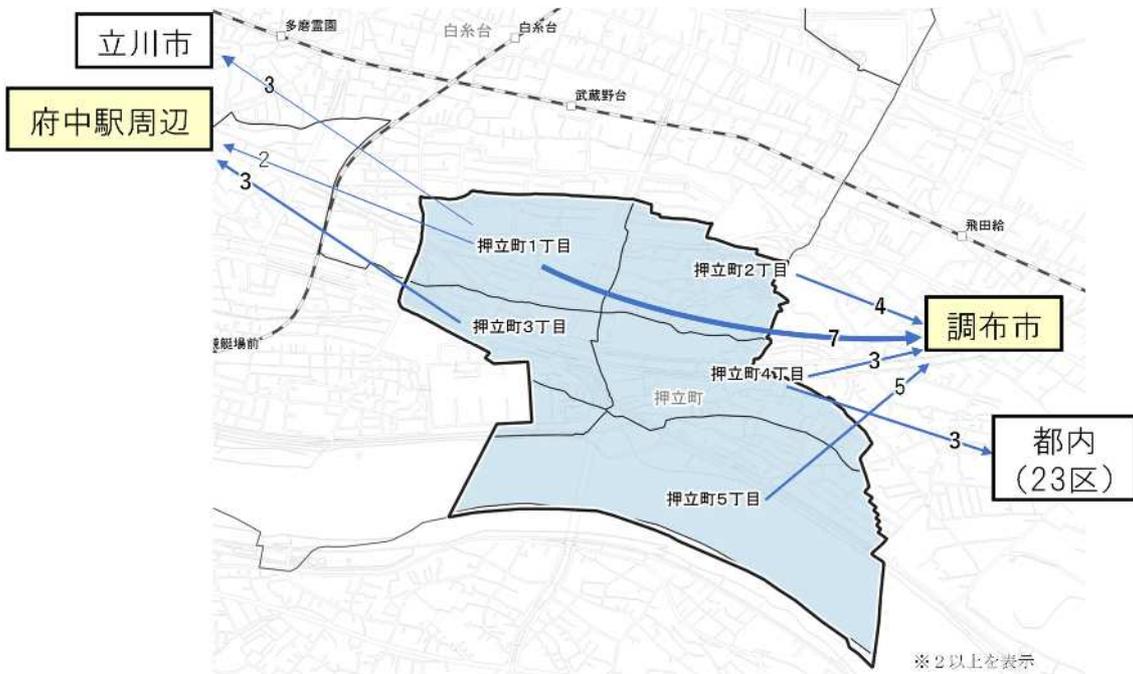
通学先

**押立エリアでは、調布市への買物移動が見られ、一定の移動需要があると考えられる。**

市民アンケートの調査結果によると、日用品の買物、日用品以外の買物先として「調布市」への移動が見られる。



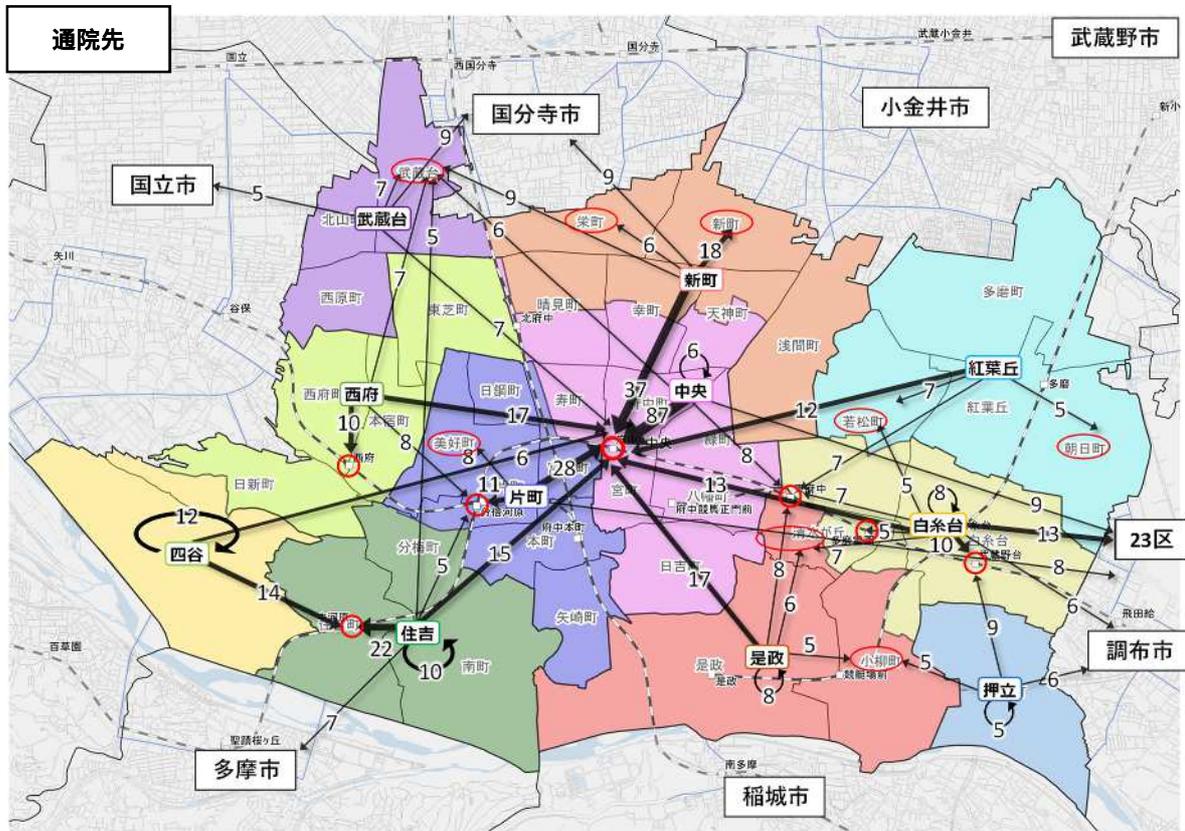
日用品の買物先（地区別カルテ）



日用品以外の買物先（地区別カルテ）

**新町・西府・中央・住吉エリアから多摩総合医療センター（武蔵台エリア）への移動が一定程度見られる。**

市民アンケートの調査結果によると、新町・西府・中央・住吉エリアから多摩総合医療センターへの通院移動が見られる。



5以上の表示（R2市民アンケート結果より）

**鉄道による都心方面などへのアクセス性が高い。**

京王線の府中駅は、新宿駅から約22km、特急で25分ほどの位置にある。  
JR武蔵野線及び南武線は、多くの路線との結節点を持つ東京圏の環状線群である。  
市東部を南北に通っている西武多摩川線は、JR中央線の武蔵境駅に接続している。

**府中駅～JR中央線間の路線バスが高頻度に運行されている。**

路線バスが府中駅からJR中央線の各駅（武蔵小金井駅・国分寺駅・西国分寺駅・国立駅）の間を高頻度で運行しており、南北の充実した基幹交通軸となっている。

## 公共交通の弱み

押立町などの市縁辺部では、日常生活で利用している市外の鉄道駅までの交通サービスが不十分な状況にある。

押立エリアなどから飛田給駅など日常生活で利用している市外の鉄道駅までの交通サービスが不十分な状況にある。

新町エリア・西府エリア・住吉エリアから多摩総合医療センターまでのアクセス性が高くない状況にある。

一定の移動需要がある新町エリア・西府エリア・住吉エリアから多摩総合医療センターまで公共交通で移動する場合、回り道が生じたり、運行本数が少ない等の状況が見られる。

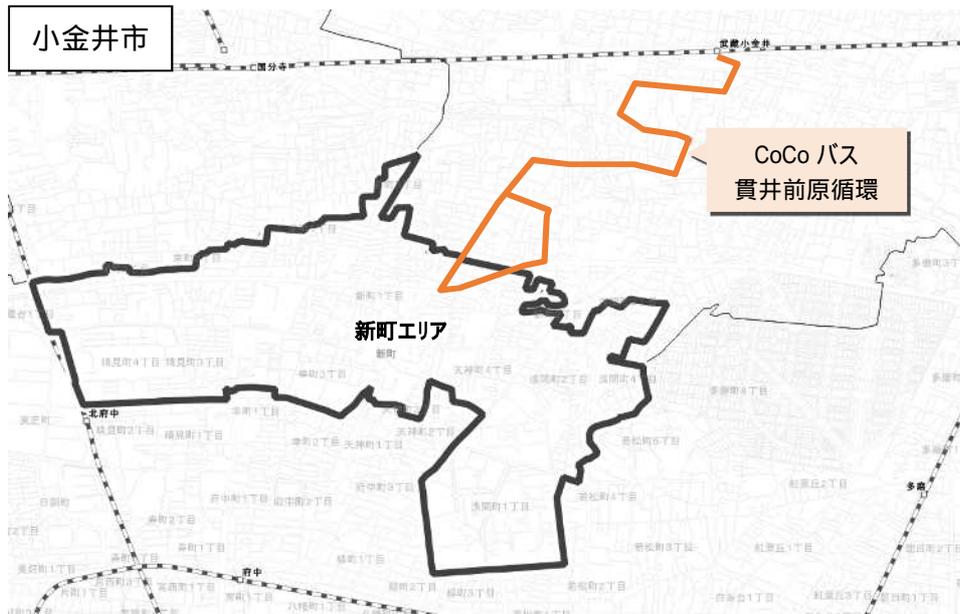
## 公共交通を取り巻く機会

### 隣接市のコミュニティバスが府中市周辺を運行している。

小金井市 CoCo バスの貫井前原循環の一部が新町エリアへ乗り入れている。

調布市ミニバスの西路線ルートが押立エリア周辺を運行している。

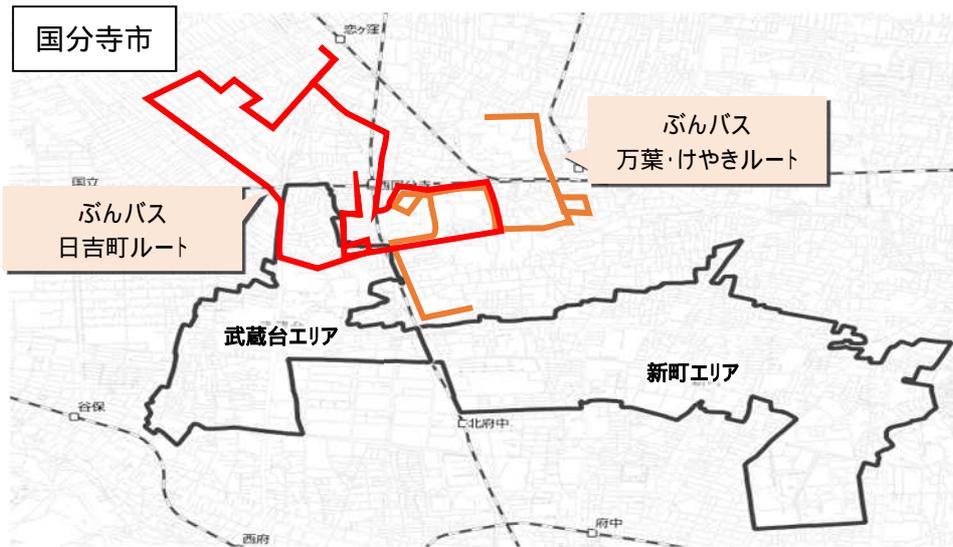
国分寺市ぶんバスの万葉けやきルート及び日吉町ルートが武蔵台エリア周辺と新町エリア周辺を運行している。



小金井市 CoCoバス貫井前原循環の運行ルート



調布市ミニバス西路線ルートの運行ルート



国分寺市ぶんバス日吉町ルート、万葉・けやきルートの運行ルート

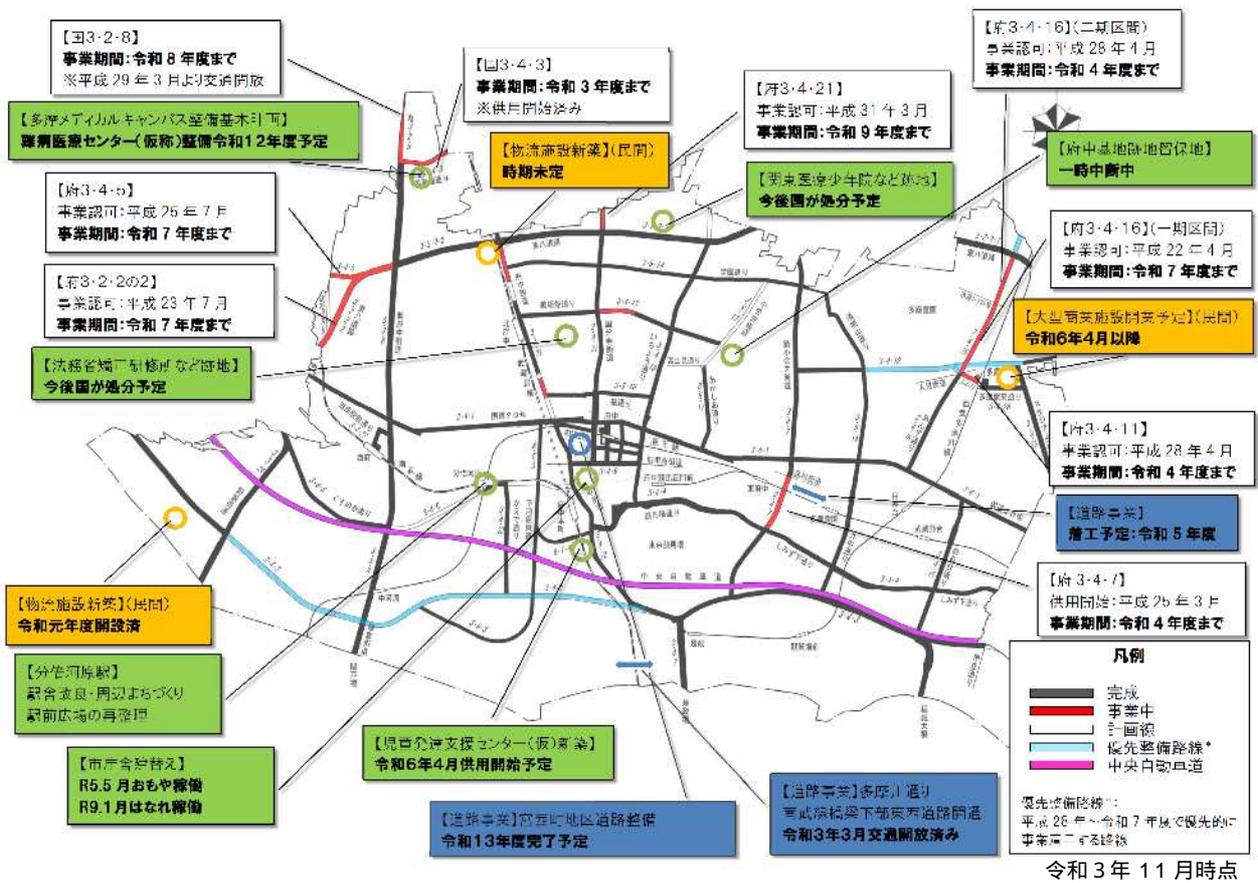
**調布市と三鷹市で、地域公共交通計画の策定意向がある。**

隣接市への聞き取りによると、調布市や三鷹市では、地域公共交通計画の策定意向があることから、広域連携検討の余地がある。

**府中基地跡地留保地などの跡地開発や都市計画道路の整備等により、市内外からの新たな移動需要が生まれる可能性がある。**

市内には、府中基地跡地留保地、関東医療少年院、法務省矯正研修所などの跡地が点在しており、今後大きな跡地開発が行われることで、新たな移動ニーズの発生が見込まれる。また、大型商業施設開業（多磨駅周辺）や物流施設新築（北府中駅周辺）なども予定されている。

市内各所で都市計画道路などの整備が進んでおり、それらの完了後は人の流れが変わる可能性があるため、留意が必要である。



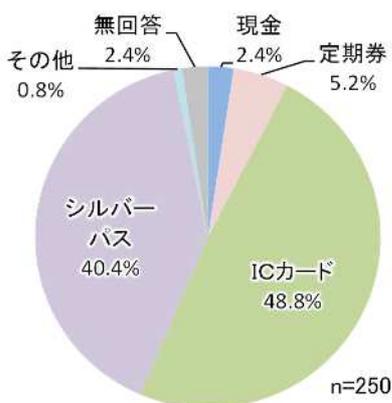
## 4 . 公共交通の利用環境に関すること

### 4 - 1 公共交通の利用環境の強み・弱み・機会・脅威

#### 公共交通の強み

**路線バス利用者の多くがICカードで決済しており、ICカード決済が浸透している。**

路線バス利用者アンケートの調査結果によると、回答者の約半数が「ICカード」で支払いをしており、「現金」による支払いが2.4%である。



路線バスの支払い方法  
(路線バス利用者アンケート)



年代別路線バスの支払い方法  
(路線バス利用者アンケート)

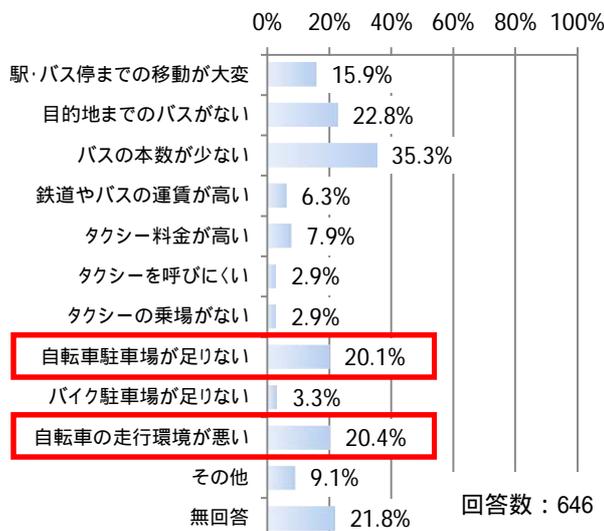
#### 公共交通の弱み

**自転車の利用が多い一方で、中心部の自転車駐車場の使いやすさや自転車の走行環境に対する不満がある。**

市民アンケートの調査結果によると、「自転車駐車場が足りない」「自転車の走行環境が悪い」との意見が2割程度あった。

○府中駅周辺の自転車駐車場は充足しているものの、目的施設近くに気軽に止められる駐車場が少ないことが要因の一つと考えられる。

また、市内の自転車走行環境の整備状況などを把握する必要がある。



府中市の公共交通について満足していない点

## 公共交通を取り巻く機会

### 全国的に公共交通分野のDX、オープンデータ化が進んでいる。

全国的に公共交通分野においても情報技術を活用した先進的な取組が進められており、事業者の業務効率化や利用者の利便性向上が図られている。

具体的には、シェアサイクル事業者を含む交通事業者のオープンデータ化による利用環境の充実、GTFS-RTの活用によるバス遅延情報のGoogleMapへの反映などがある。



グーグルマップにシェアサイクル情報を反映した例



グーグルマップにバス位置情報を反映した例 (GTFS-RT)

## 公共交通を取り巻く脅威

### 都内で発生した交通事故で自転車に関連している割合が年々増加している。

都内で発生した交通事故で自転車に関連している割合は、令和3年で43.6%となっており、増加傾向にある。

府中市内の令和3年における交通事故死傷者数は、344人である。そのうち、自転車乗用中の交通事故死傷者は131人（38.1%）である。



自転車関与率の推移（警視庁 HP より）



府中警察署 状態別 年間交通事故死傷者数（警視庁 HP より）