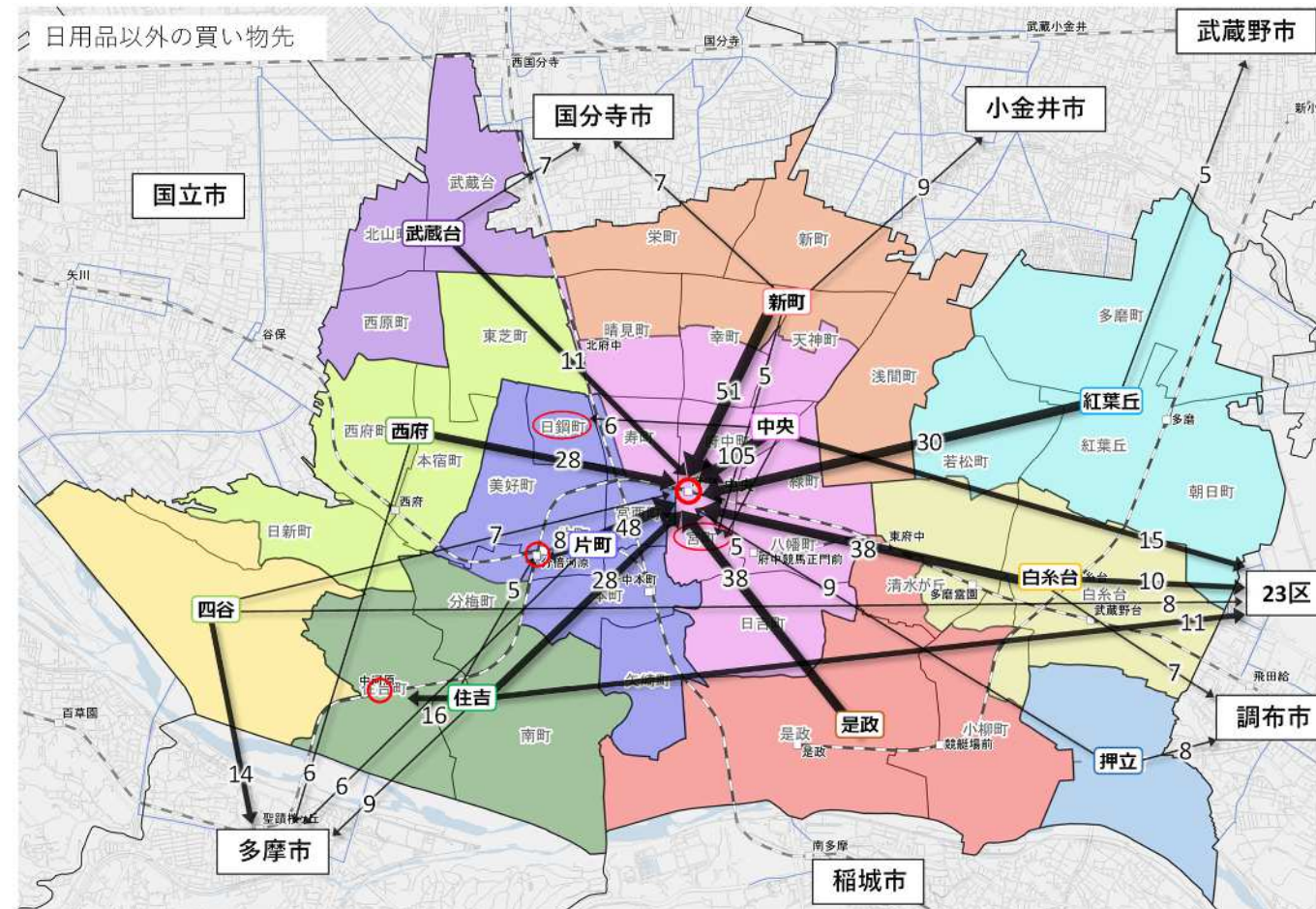


# 府中市における市民等の移動実態と公共交通の現状（強み・弱み）

## 1. 府中市中心部への移動

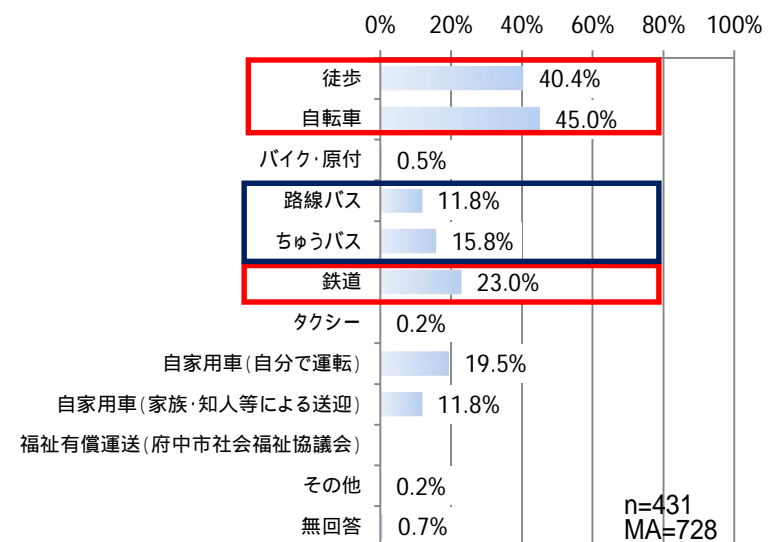
### 1-1 市民の移動実態

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（地区によっては市外への移動も見られる）。



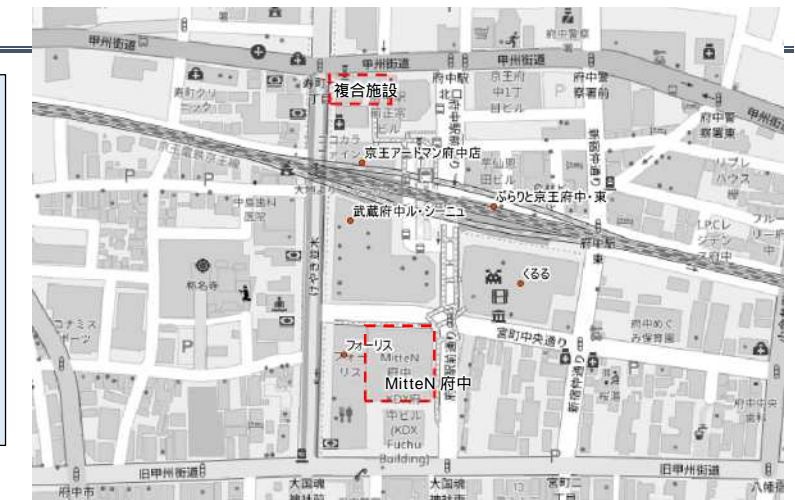
文化センター圏域で色分け

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。



### 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月末には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年夏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）が開業予定である。



### 1-3 市内各所から中心部への公共交通の強み・弱み（想定）

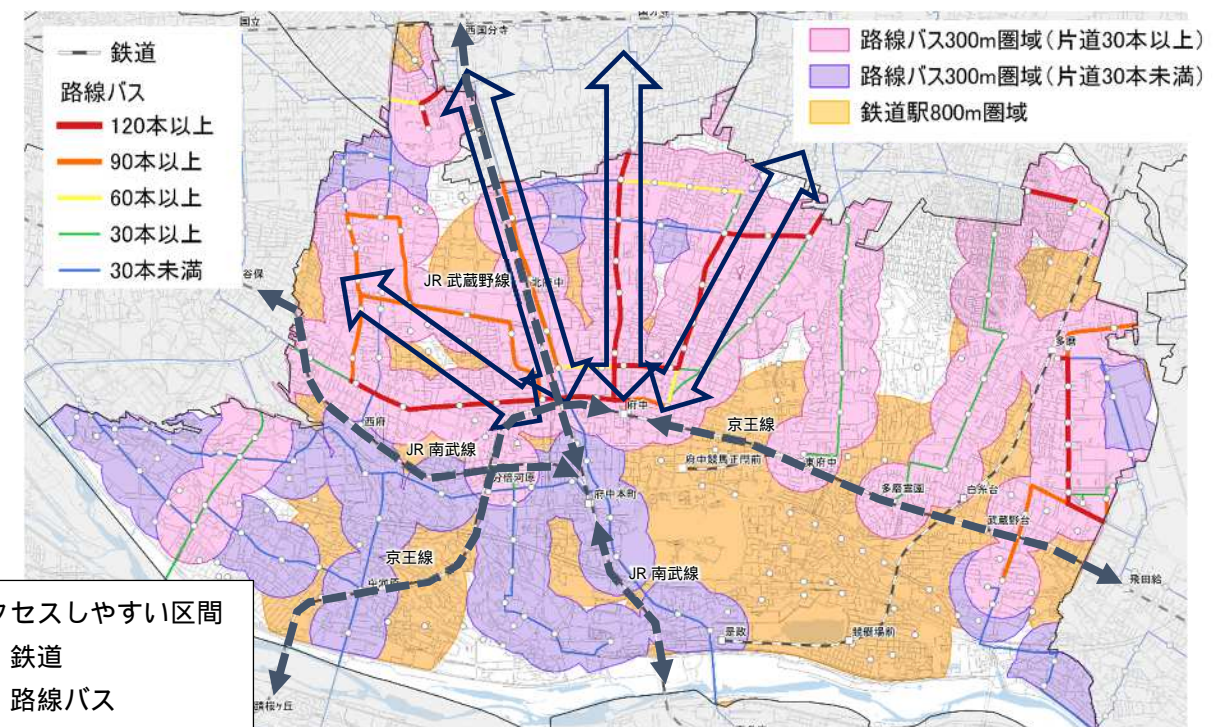
#### (1) 公共交通の強み

##### 鉄道による中心市街地へのアクセスが高い

中心市街地には、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。

##### 府中駅を起点とする路線バスが高頻度である

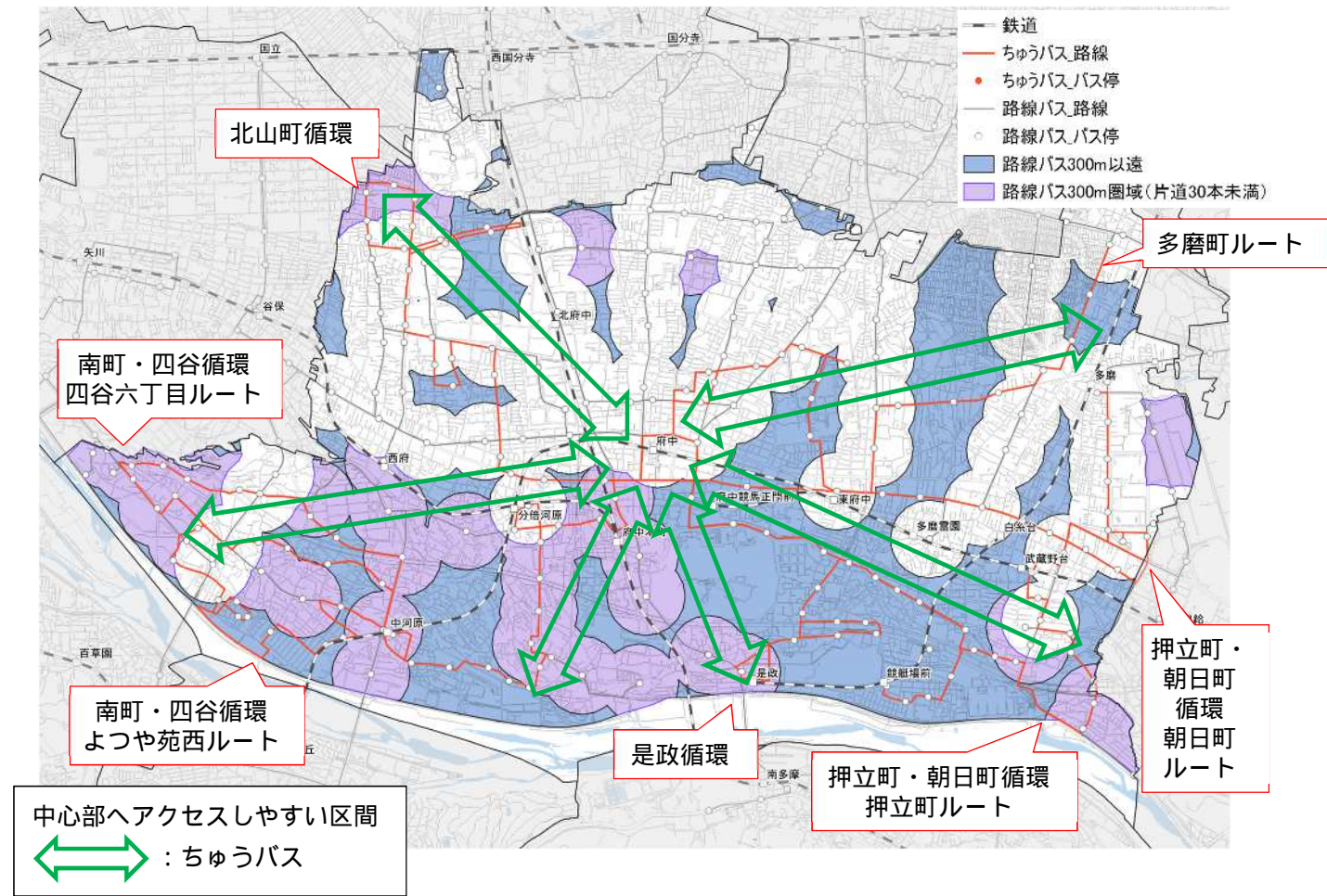
市域のうち府中駅の北・北西エリアにおいては、路線バスの運行本数が非常に多く、府中駅へアクセスしやすい。



中心部へアクセスしやすい区間  
 : 鉄道  
 : 路線バス

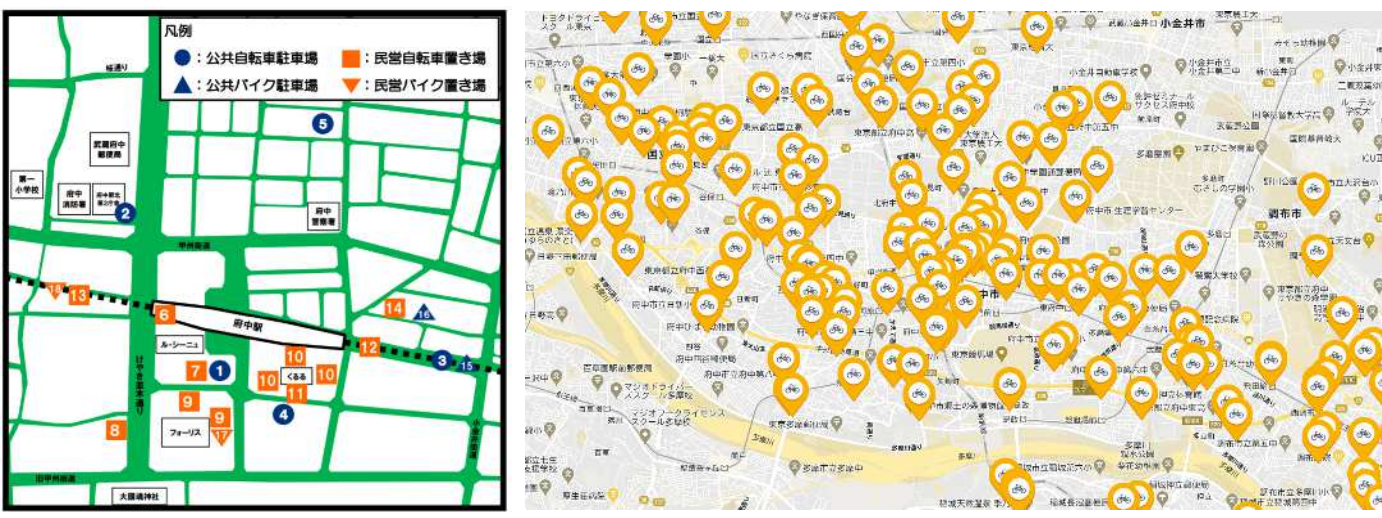
**コミュニティバス「ちゅうバス」により、市内各所から中心部へのアクセスが確保されている**

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、コミュニティバス「ちゅうバス」が府中駅前まで30分間隔で運行している。



**自転車の利用環境が整備されている**

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。



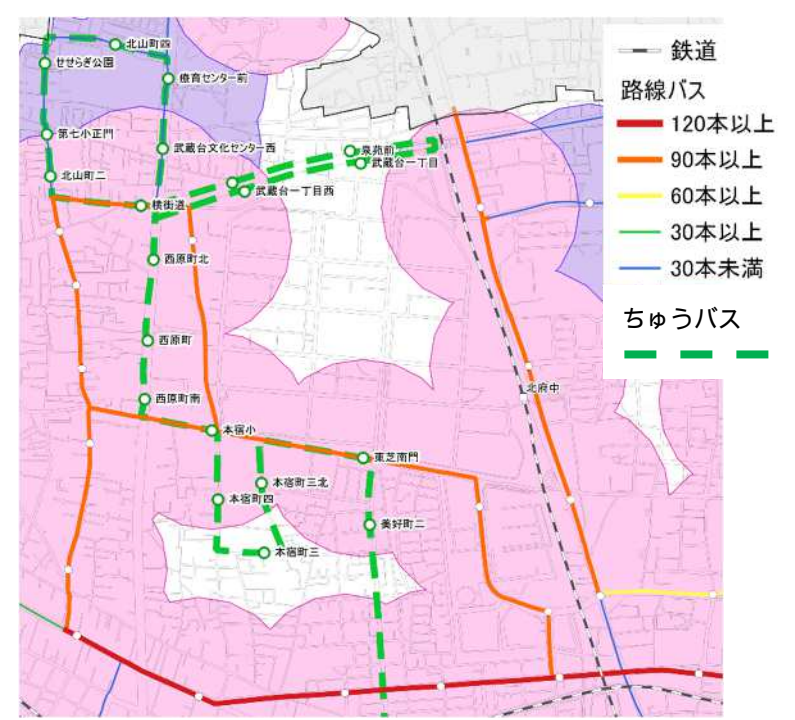
**(2) 公共交通の弱み**

**路線バスと「ちゅうバス」の重複区間がある**

「ちゅうバス」は、市内の交通空白・不便地域をカバーしつつ、市内各所から府中駅前へアクセスするルートとなっていることから、府中駅を起点に高頻度で運行している路線バスと一部重複がみられる。(実際に重複区間で利用されているかどうか確認が必要となる) 「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)

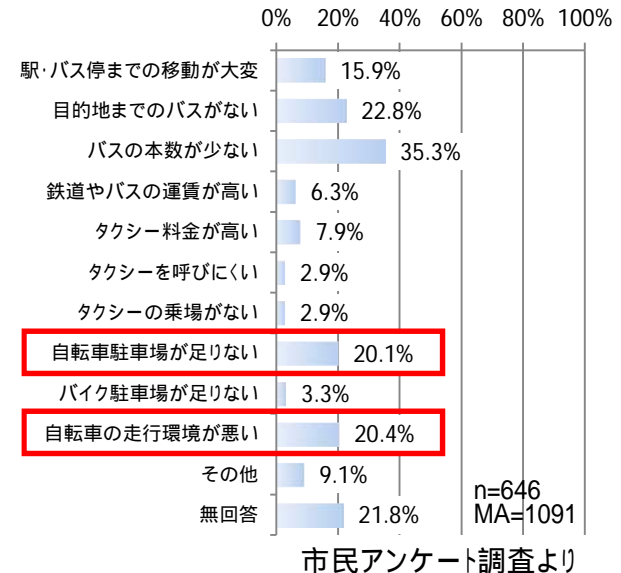
**「ちゅうバス」の距離が長い・遠回りである**

空白対応と中心部アクセスを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・バス停が存在する可能性がある。



**自転車の利用が多い一方で、中心部の駐輪場が使いづらさや、走行環境での課題がある**

市民アンケート調査において、「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。○府中駅周辺の駐輪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輪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確認し、課題を把握する必要がある。



**1-4 今後の調査で把握すべきこと**

- 公共交通による中心部へのアクセスの実態を把握
  - 府中駅を起点とする路線バスの利用状況(市内のどの地区からの乗降が多いのか)
    - 路線バス利用者アンケート
  - 「ちゅうバス」の路線別の利用区間(乗降バス停)、利用目的、運行の効果等
    - ちゅうバス利用者アンケート、ちゅうバス乗降者数調査
- 自転車利用環境の実態を把握
  - 府中駅周辺の駐輪場の実態
    - 資料・データ整理
  - 市内シェアサイクルの利用実態
    - シェアサイクル事業者へのヒアリング(データ提供依頼)

## 2. 各地区内の移動

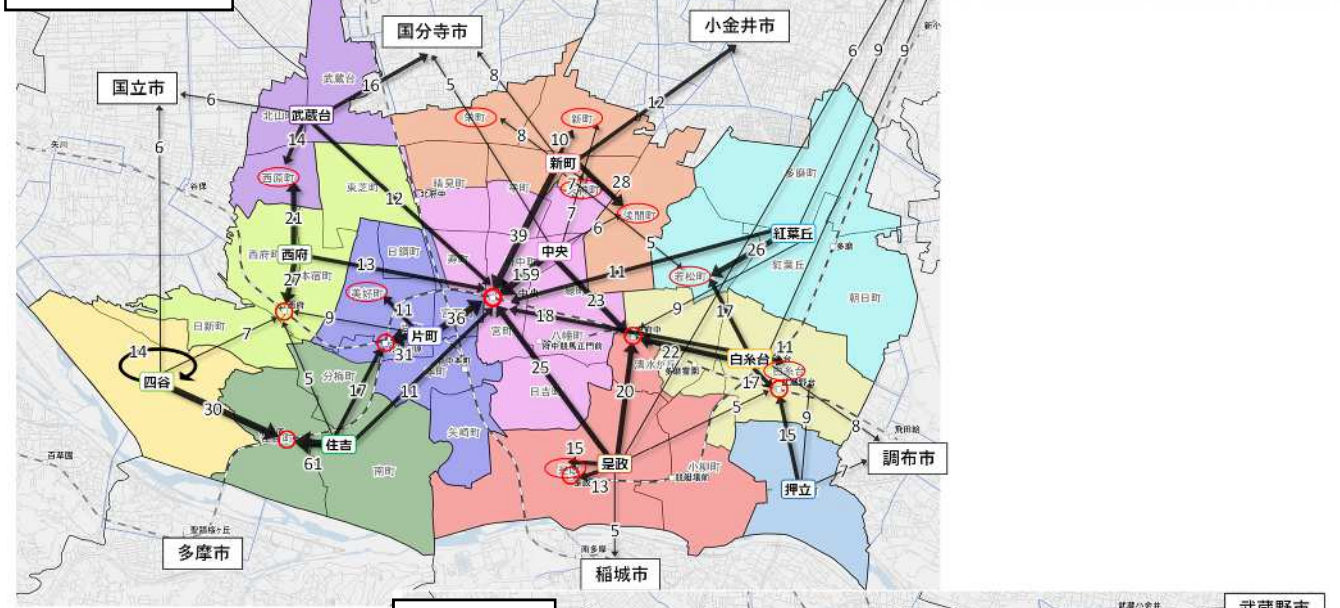
### 2-1 市民の移動実態

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。

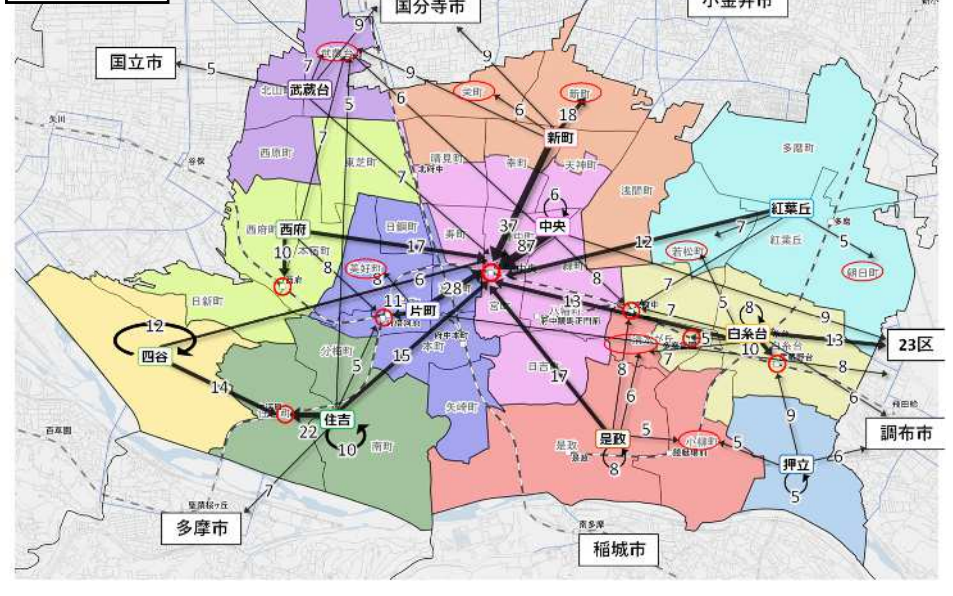
**日常生活圏域**：住民が日常生活を営んでいる地域。地理的条件、人口、交通事情その他の社会的条件、福祉・医療等の施設の立地状況などを総合的に勘案して定める。府中市では、「府中市福祉計画（R3～R8年度）」において、「市内にある11の文化センター圏域を基礎としたエリアであり、住民が主体的に地域の生活課題を把握し、解決に取り組むことができる身近な圏域」と定めている。



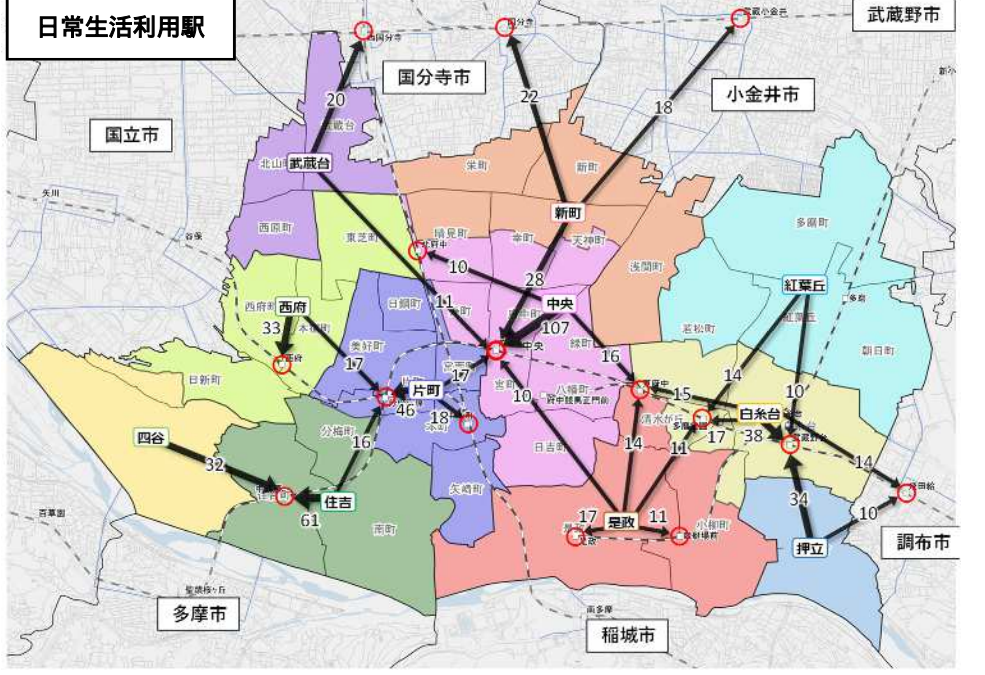
日用品買い物先



通院先

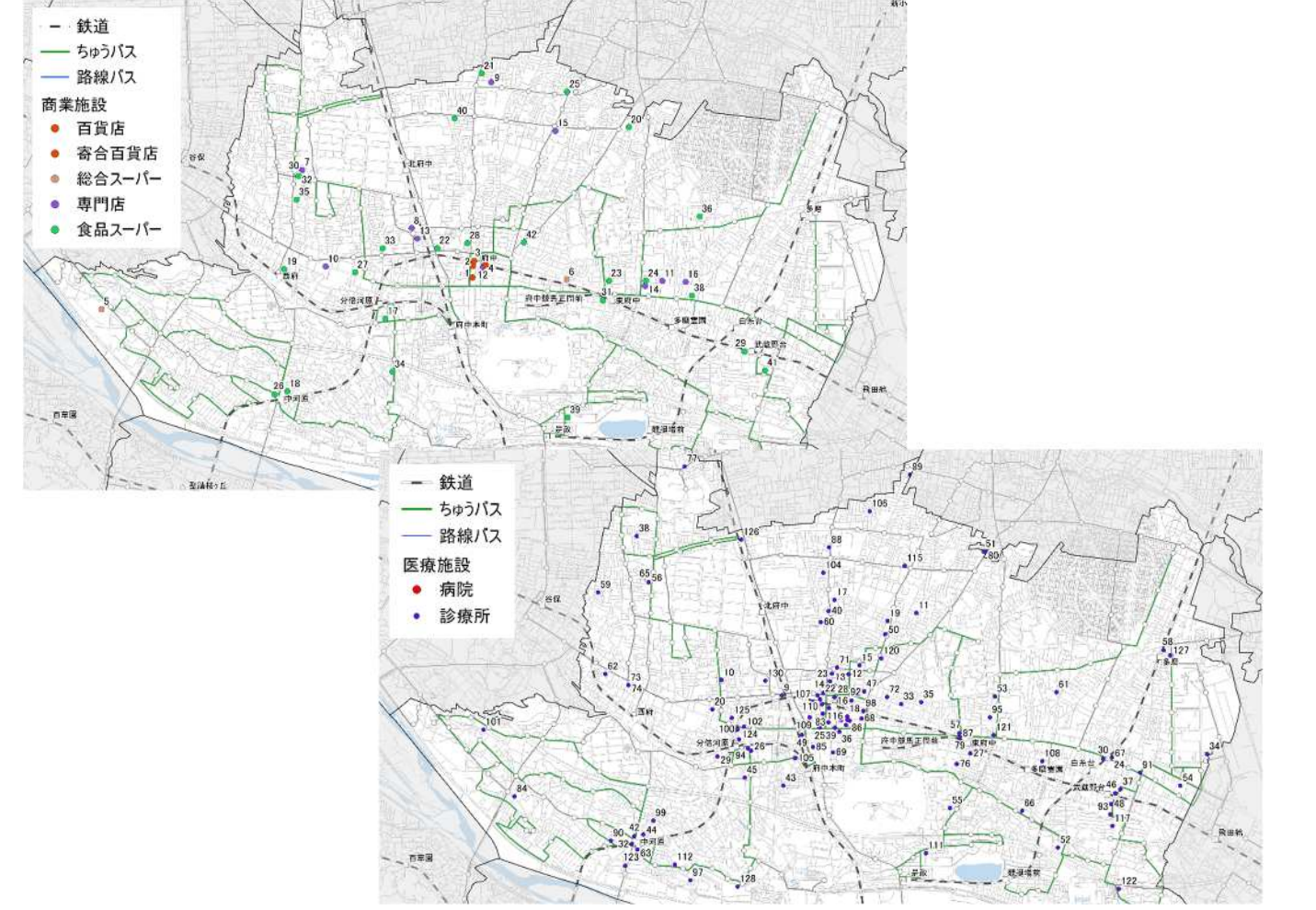


日常生活で最も利用する鉄道駅は、各地域の最寄りの駅が多くなっている。市域の北側（武蔵台・新町）は中央線の駅も利用している。



### 2-2 食料品スーパーや医院・クリニック等の立地

商業・医療施設ともに、府中駅周辺に集中している一方で、各日常生活圏域にも立地している。



## 2-3 地区内の公共交通の強み・弱み（想定）

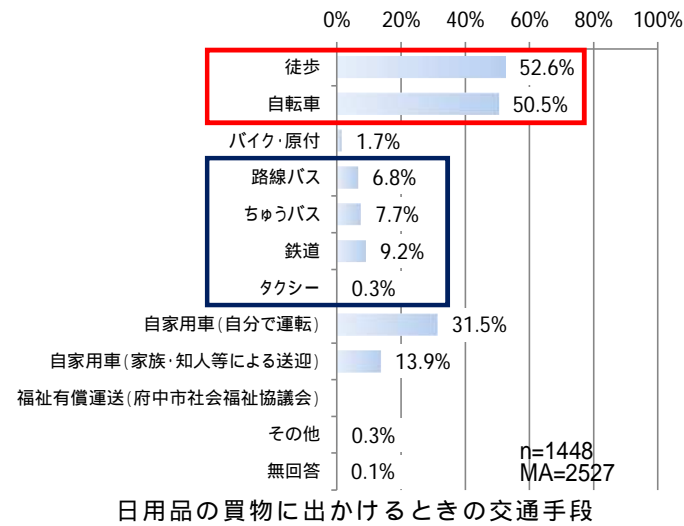
### （1）公共交通の強み

#### 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

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いる可能性もある。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

#### 市内に鉄道駅が多く、日常生活で利用する駅までは、徒歩・自転車での移動が中心になっている

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。

交通手段	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）

交通手段	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）

### （2）公共交通の弱み

#### 高齢者や子育て世帯等の身近で多様なニーズに公共交通サービスが対応できていない可能性がある

文化センターを中心とした「日常生活圏域」において、身近な買物・通院が便利にでき、福祉・子育て支援が充実しているなど、安全・安心なまちづくりの基盤として公共交通が期待されている。

一方で、地域の中の移動手段として、「ちゅうバス」や路線バスが機能しているのか、地区別の高齢者数、高齢化率や子育て世帯等のニーズ（移動で困っていることなど）を把握していく必要がある。

#### 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ときの交通手段は、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・自転車が多い）市の縁辺部で高い。

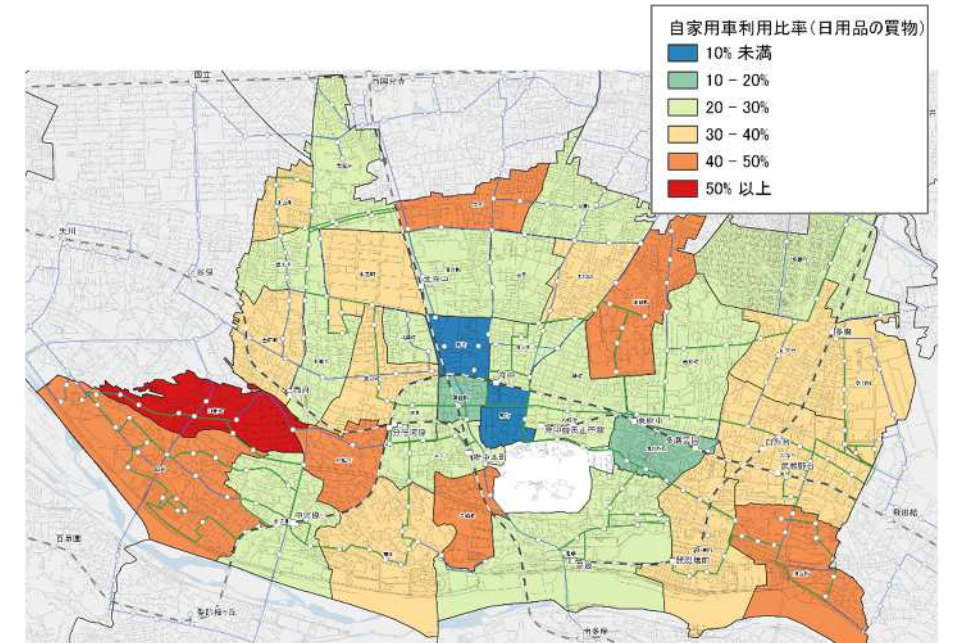
コロナ禍で公共交通の利用離れ（徒歩・自転車・自動車へ）の可能性はある。

#### 市の縁辺部に公共交通の満足度が低い地区がみられる

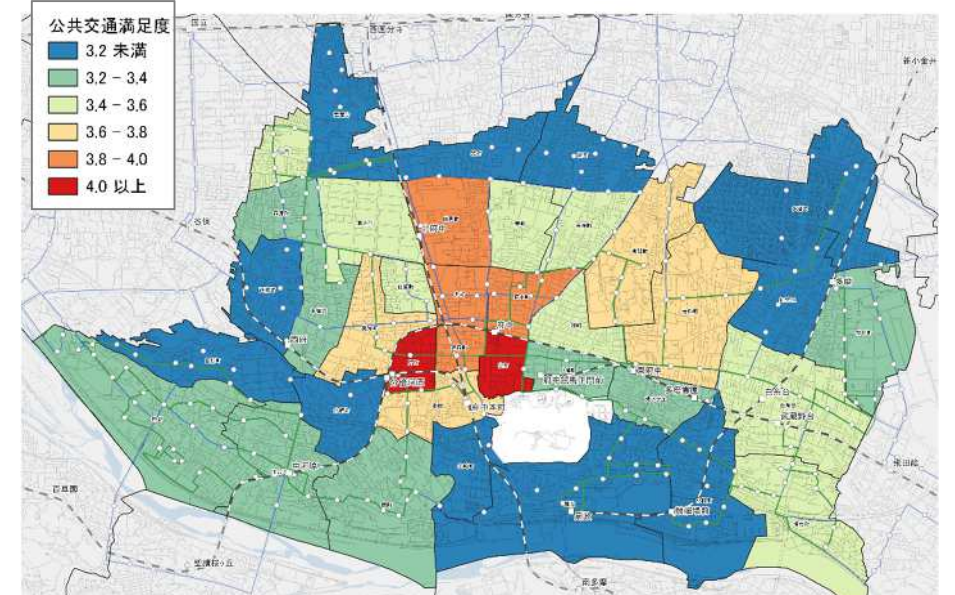
公共交通の満足度を点数化（1～5点）すると、ほとんどの地区が3点以上と満足寄りの評価となっている。

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。



日用品の買物における自家用車の利用率



公共交通に対する満足度（5段階評価を点数化）

## 2-4 今後の調査で把握すべきこと

公共交通による地区内の利用実態を把握

- ・「ちゅうバス」の路線別の利用区間（乗降バス停）、利用目的、運行の効果等
- ・交通弱者の移動手段、雨天時の移動手段としてのタクシー等の利用

ちゅうバス利用者アンケート、ちゅうバス乗降者数調査、タクシー利用者アンケート

地区内での移動における自転車の利用実態を把握

- ・自転車による外出実態（年齢、外出目的、外出先、時間帯等）

市民アンケートのクロス集計、シェアサイクル事業者へのヒアリング（データ提供依頼）

各地区の交通の課題の深堀

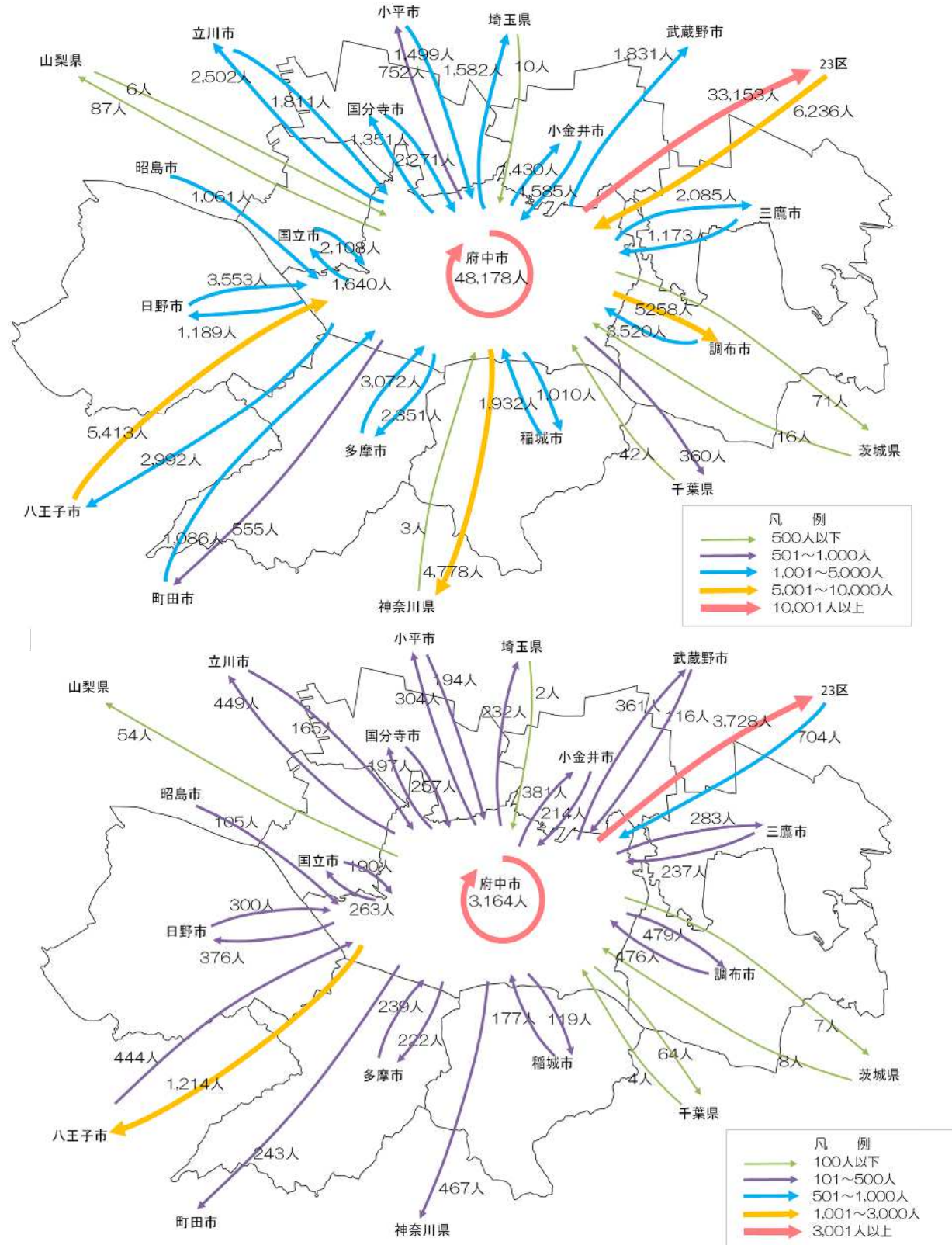
- ・移動で困っていること、高齢者の歩ける距離、免許返納、子育て世帯など

民生委員アンケート、グループインタビュー

### 3. 市外へ（市外から）の広域の移動

#### 3-1 市民（市外から）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（想定）

##### (1) 公共交通の強み

###### 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。また、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。

###### 府中駅～JR中央線間の路線バスが高頻度である

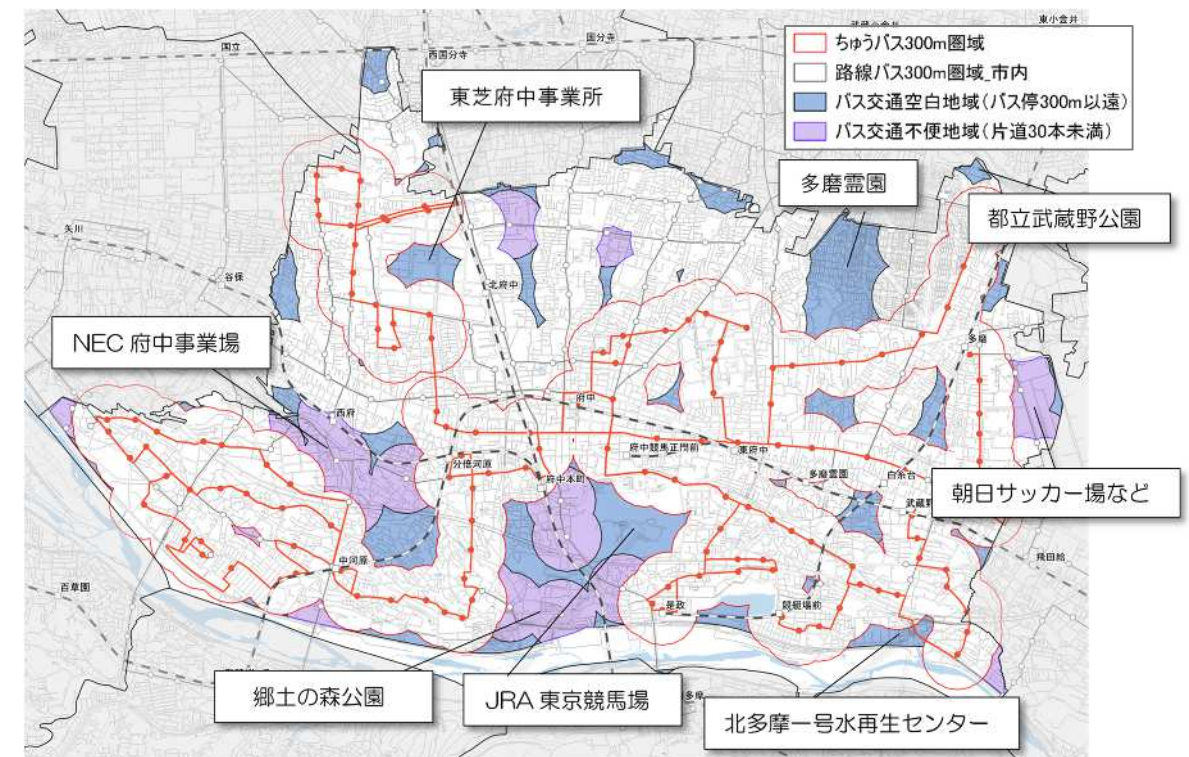
路線バスが府中駅からJR中央線の各駅（武蔵小金井駅・国分寺駅・西国分寺駅・国立駅）の間を高頻度で運行しており、南北の充実した基幹交通軸となっている。

##### (2) 公共交通の弱み

###### 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丁目などに見られる。

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。



###### 行政境の住民の移動ニーズと公共交通サービスにギャップが生じている可能性がある

コミュニティバス「ちゅうバス」は、市内各所の交通不便地域から市中心部である府中駅前への運行ルートとなっている。

一方、行政境に近い地域等では、市内だけでなく隣接市等に生活圏があることも考えられ、既存の公共交通サービスとのギャップが生じている可能性がある。

### 3-3 今後の調査で把握すべきこと

公共交通による広域移動の実態を把握

- ・府中駅を起点とする路線バスの利用状況（市内のどの地区からの乗降が多いのか）  
路線バス利用者アンケート

隣接自治体のコミュニティバスの市民の利用状況を把握

- ・府中市外縁部からの隣接自治体コミュニティバスの利用状況等  
調布市、小金井市、国分寺市等の交通担当者へのヒアリング

## 4 公共交通の利用環境等

### 4-1 市内の鉄道やバスの乗り継ぎ利便性

#### 1) 乗り継ぎ利用が想定される拠点（駅・バス停）

鉄道・バスの乗り継ぎが想定される拠点は、次のとおりとなっている。

	拠点	対象となる路線・系統	備考
鉄道 鉄道	府中本町駅	・JR 武蔵野線 ・JR 南武線	JR 改札構内
	分倍河原駅	・JR 南武線 ・京王線	
	府中本町駅 ・府中駅	・JR 武蔵野線・南武線（府中本町駅） ・京王線（府中駅）	
	武蔵野台駅 ・白糸台駅	・京王線（武蔵野台駅） ・西武多摩川線（白糸台駅）	
鉄道 バス バス バス	府中駅	【京王バス】路線多数 （ちゅうバス）5路線6ルート	
	分倍河原駅	【京王バス】府 52・分 52（郷土の森総合体育館行） 【京王バス】分 53（日野駅行） 1便着のみ 【京王バス】分 54（都営泉二丁目行） 1便着のみ （ちゅうバス）南町・四谷循環 よつや苑西ルート	
	中河原駅	【京王バス】中 02・中 03（都営泉二丁目） 【京王バス】桜 08（聖蹟桜ヶ丘駅） 土日 1便のみ （ちゅうバス）南町・四谷循環 よつや苑西ルート （ちゅうバス）南町・四谷循環 四谷六丁目ルート	ちゅうバスの 乗り継ぎ
	東府中駅	【京王バス】府 75（武蔵小金井駅南口行） （ちゅうバス）多磨町ルート （ちゅうバス）押立町・朝日町循環 朝日町ルート	
	多磨霊園駅	【京王バス】武 85・武 95（武蔵小金井駅南口行） 【京王バス】磨 01（多磨町行）	
	武蔵野台駅	（ちゅうバス）押立町・朝日町循環 朝日町ルート （ちゅうバス）押立町・朝日町循環 押立町ルート	ちゅうバスの 乗り継ぎ
	多磨駅	【京王バス】調 33（調布駅北口行） 【京王バス】飛 01・飛 02（飛田給駅北口行） 【小田急バス】鷹 52（三鷹駅行、朝日町三丁目・榊原 記念病院・車返団地行） （ちゅうバス）押立町・朝日町循環 朝日町ルート	
バス バス （駅以外）	多磨総合医療センター	【京王バス】国 03（府中駅～国立駅）・寺 85（小平団 地行）・西府 01（西国分寺駅～西府駅）・ 西国 01（西国分寺駅行）・府 21（府中駅 行）	路線バスの乗 り継ぎ利用可

### 4-2 主要拠点におけるバス乗場・案内

主要拠点におけるバス乗場の実態や案内状況等の確認が必要である。

- ・対象拠点：府中駅、分倍河原駅、中河原駅、東府中駅、多磨霊園駅、武蔵野台駅、多磨駅
- ・乗場位置、歩行者導線
- ・待合環境（ベンチ・上屋・風除機能・待合室等）
- ・バス停情報（時刻表・路線図・バスロケ・サイネージ・多言語対応等）
- ・総合案内板・表示、乗場案内、誘導サイン
- ・その他特記事項



### 4-3 運賃・料金

路線バス・ちゅうバスの運賃は、次のとおりとなっている。

	普通運賃	小人・割引運賃	シルバーバス
路線バス	対距離区間制運賃（初乗り 現金 180 円、IC178 円）	小児運賃（1歳以上、小学生以下） 障害者割引	利用可
ちゅうバス	1乗車 100 円 （平成 30 年度より IC 対応）	専用回数券（21 枚つづり 2,000 円）	利用不可

お得な運賃など

	名称	内容
京王バス	モットクバス	金額式 IC 定期券（1・3・6 カ月、通勤・通学・特殊）
小田急バス	IC 全線定期券	1・3・6 カ月・年度、通勤・通学
	1日乗車券	1 日間、大人 600 円・小児 300 円
	ナイスバス	満 65 歳以上の方を対象に、1 乗車につき現金 100 円で乗車できる特別割引乗車券（1 ヶ月券 1,500 円、2 ヶ月券 3,000 円、6 ヶ月券 8,000 円）
ちゅうバス	乗継券	中河原駅、武蔵野台駅南口でのちゅうバス同士の乗継券を発券

バス利用特典サービスは 2021 年 4 月 4 日に終了

### 4-4 公共交通の利用促進

情報提供ツールとしては、ちゅうバスのマップ・時刻表、路線バス各社のバスマップ  
 統合版のバスマップ・時刻表等がない（バスに加え、タクシー・シェアサイクル・福祉交通など）

### 4-5 WEB での情報発信・オープンデータ化

各社の HP、スマホ用の情報発信  
 バスロケーションシステム（京王バス・ちゅうバス：バスナビ.com、小田急バス：バスナビシステム）  
 国内 CP、Google での経路検索、オープンデータ化（GTFS-JP、GTFS-RT）

### 4-6 公共交通の運行環境

走行環境（道路渋滞・道路幅員・駐車車両による運行への影響）  
 乗場環境（駅前広場・バス停での正着、車両待機等の問題）  
 その他（ドライバー不足、コロナ対策、混雑情報の提供等）