

6

目標・評価指標

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 計画目標

本市の地域公共交通のあるべき姿である基本的な方針の実現を目指し、公共交通に関する課題を解決するため、計画目標を次のとおり定めます。また、目標の細目を行動目標として設定します。

計画目標一覧

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

- 行動目標① 鉄道・路線バス・コミュニティバス等の連携・役割分担により中心部への移動を確保する。
- 行動目標② 中心部での移動のしやすさ、回遊性の向上を図る。

計画目標 2 地区内における生活・移動をより便利にする

- 行動目標① 地区内の交流や経済活動の促進及び移動手段の充実を図る。
- 行動目標② 公共交通が不便なエリアにおける最適な移動手段を検討する。

計画目標 3 地区間や市内外への移動の利便性を維持・向上する

- 行動目標① 交通結節点での各モード間の連携・接続を図る。
- 行動目標② 隣接市との連携による市外への買物等の利便性向上を図る。
- 行動目標③ 市内の主要拠点へのアクセス性向上を図る。

計画目標 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

- 行動目標① あらゆる市民への最適な交通サービスを提供する。
- 行動目標② まちづくりや福祉分野との連携を図る。

計画目標 5 誰もが安心・快適に移動できるようにする

- 行動目標① 公共交通におけるバリアフリー化を推進する。
- 行動目標② 安全・安心で分かりやすく快適な交通環境を提供する。
- 行動目標③ デジタル技術の活用により、公共交通サービスの利便性の向上を図る。

計画目標 6 交通サービスを将来にわたり提供できるようにする

- 行動目標① 財政負担とサービス充実の両立を図る。
- 行動目標② 厳しい経営状況に置かれている地域公共交通の中長期的なサービス維持を図る。
- 行動目標③ 脱炭素社会の実現に寄与する公共交通サービスの展開、市民の意識啓発を図る。

計画目標体系

上位・関連計画

- ・第7次府中市総合計画
- ・府中市都市計画マスタープランなど

基本的な方針

誰もが自由に移動ができる
まちづくりと連携した
持続可能な地域公共交通

公共交通の問題・課題

■ 市中心部への移動

- 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

■ 地区内の移動

- 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
- 課題4：日常生活圏内の公共交通の利便性が低い地域が存在

■ 地区間・市内外への移動

- 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・不便地域が存在
- 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

■ 公共交通の利用環境

- 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への検討が必要
- 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

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

行動目標①：鉄道・路線バス・コミュニティバス等の連携・役割分担により中心部への移動を確保する。
行動目標②：中心部での移動のしやすさ、回遊性の向上を図る。

2 地区内における生活・移動をより便利にする

行動目標①：地区内の交流や経済活動の促進及び移動手段の充実を図る。
行動目標②：公共交通が不便なエリアにおける最適な移動手段を検討する。

3 地区間や市内外への移動の利便性を維持・向上する

行動目標①：交通結節点での各モード間の連携・接続を図る。
行動目標②：隣接市との連携による市外への買物等の利便性向上を図る。
行動目標③：市内の主要拠点へのアクセス性向上を図る。

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

行動目標①：あらゆる市民への最適な交通サービスを提供する。
行動目標②：まちづくりや福祉分野との連携を図る。

5 誰もが安心・快適に移動できるようにする

行動目標①：公共交通におけるバリアフリー化を推進する。
行動目標②：安全・安心で分かりやすく快適な交通環境を提供する。
行動目標③：デジタル技術の活用により、公共交通サービスの利便性の向上を図る。

6 交通サービスを将来にわたり提供できるようにする

行動目標①：財政負担とサービス充実の両立を図る。
行動目標②：厳しい経営状況に置かれている地域公共交通の中長期的なサービス維持を図る。
行動目標③：脱炭素社会の実現に寄与する公共交通サービスの展開、市民の意識啓発を図る。

2 計画目標ごとの評価指標・目標達成の方向性

計画目標の達成状況を評価するための評価指標、数値目標及び目標達成のための方向性は次のとおりです。なお、数値目標の算出方法、目標値の設定の考え方は、94ページに記載しています。

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

行動目標 ①

鉄道・路線バス・コミュニティバス等の連携・役割分担により中心部への移動を確保する

現状・課題



京王線（京王電鉄株提供）



京王バス（京王電鉄バス株提供） 府中市コミュニティバス「ちゅうバス」

- ・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
- ・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

目標達成後

<基本的な方針>

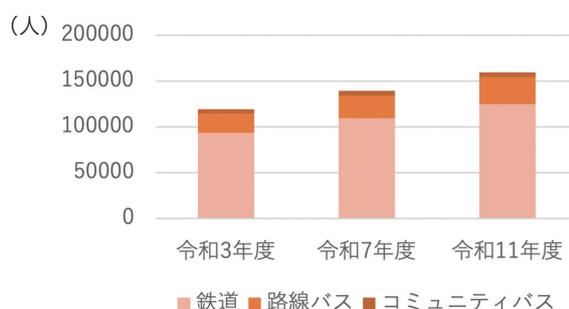
誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

①市中心部に接続する公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス）の1日当たりの利用者数

基準値
令和3年度 119,158人/日
目標値
令和11年度 159,400人/日



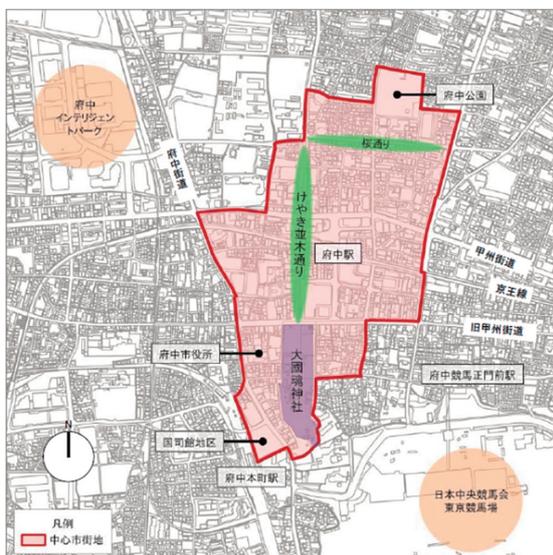
目標達成の方向性

鉄道、路線バス、コミュニティバスの重複解消等による公共交通ネットワークの効率化と、これらの交通モードの接続性の向上により、効果的に市の中心部への移動を確保します。

行動目標②

中心部での移動のしやすさ、回遊性の向上を図る

現状・課題



出典：府中市中心市街地活性化ビジョン

- ・中心市街地内の回遊性を高めるための検討が必要

目標達成後

<基本的な方針>

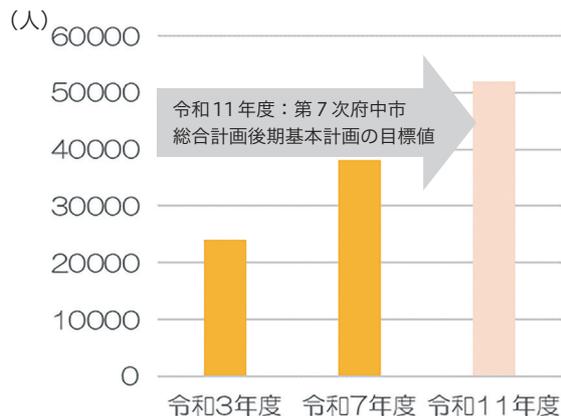
誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

②げやき並木通りの休日の歩行者交通量 (第7次府中市総合計画施策60の指標)

基準値
令和3年度 合計23,976人/日
目標値
第7次府中市総合計画 後期基本計画における 令和11年度の目標値



目標達成の方向性

公共交通におけるバリアフリー環境の整備のほか、デジタル技術を用いた交通サービスや需要に応じた移動手段を検討し、誰もが中心部まで移動しやすい公共交通を目指すほか、市中心部においては、移動が円滑化されたウォーカブルなまちづくりとシェアリングサービス等の活用により、回遊性の向上を図ります。

計画目標 2 地区内における生活・移動をより便利にする

行動目標 ①

地区内の交流や経済活動の促進及び移動手段の充実を図る

現状・課題



- ・日常生活圏内の公共交通の利便性が低い地域が存在
- ・交通弱者の日常生活を支える交通サービスが必要

目標達成後

<基本的な方針>

誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

③ 65歳以上の市民が週2回以上外出する割合 (高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画)

基準値	
令和元年度	79.6%
目標値	
令和10年度	80%

問13 週に1回以上は外出していますか。(1つに○)

- ・「週2～4回」(43.2%)が最も多く、次いで「週5回以上」(36.4%)、「週1回」(13.2%)、「ほとんど外出しない」(6.4%)となっている。
- ・「ほとんど外出しない」は、『65～69歳』(1.8%)、『90歳以上』(26.2%)と、年齢が高いほど割合が高く、特に85歳以上で高くなっている。また、主観的健康感が『あまりよくない』(12.3%)、『よくない』(28.1%)の割合が高くなっている。



出典：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

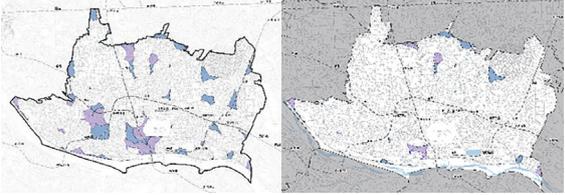
目標達成の方向性

公共交通ネットワークの再編に合わせて地区内交通手段の在り方を検討し、デジタル技術を活用した新たな移動手段、多様な輸送資源の活用、市民協働により、地区内における移動の利便性の向上を図ります。

行動目標 ②

公共交通が不便なエリアにおける最適な移動手段を検討する

現状・課題



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

目標達成後

<基本的な方針>

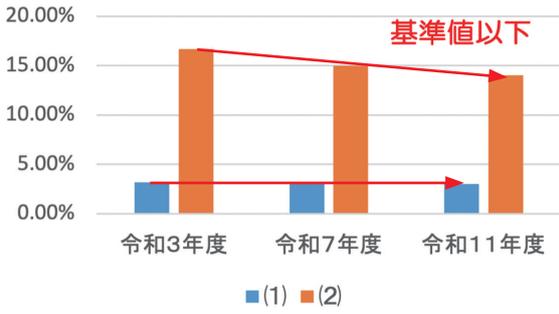
誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

④公共交通空白地域・不便地域の人口割合

基準値	
令和3年度	(1)3.2% (2)16.7%
目標値	
令和11年度	基準値以下



※(1) 鉄道駅800m圏外並びにバス停300m圏外又は片道30本未満のバス停から300m圏内
 (2) 鉄道駅300m圏外並びにバス停300m圏外又は片道30本未満のバス停から300m圏内

目標達成の方向性

公共交通ネットワークの再編に合わせて地区内交通手段の在り方を検討し、デジタル技術を活用した新たな移動手段、多様な輸送資源の活用、市民協働により、公共交通空白地域・不便地域での最適な移動手段を検討します。

計画目標 3 地区間や市内外への移動の利便性を維持・向上する

行動目標 ①

交通結節点での各モード間の連携・接続を図る

現状・課題



- ・ 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
- ・ 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

目標達成後

<基本的な方針>

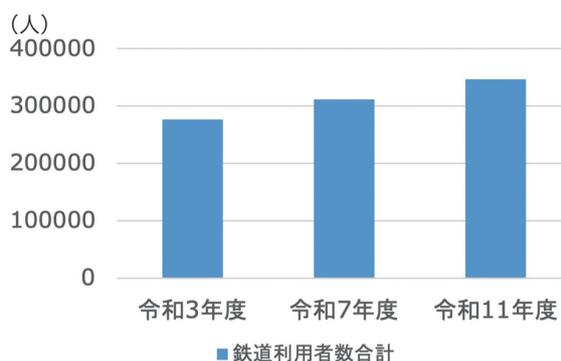
誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

⑤ 中心部以外の各駅の鉄道利用者数

基準値
令和3年度 276,097人/日
目標値
令和11年度 346,500人/日



※中心部以外の各駅は、府中駅及び府中本町駅以外の駅を指します。

※鉄道利用者数は、各社がホームページで公開しているものとし、JRは乗車人員の2倍、私鉄は乗降人員で計算しています。

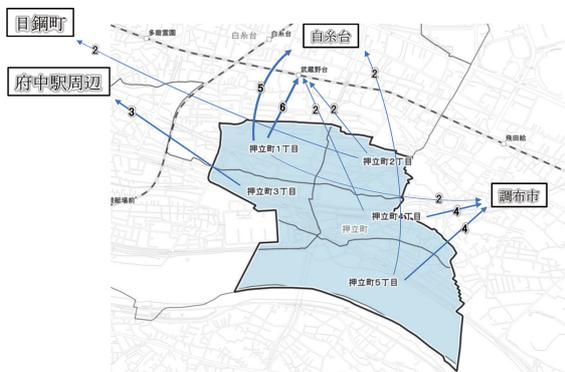
目標達成の方向性

鉄道駅において二次交通との接続性を向上させるほか、隣接する駅間の移動方法や、地区内のモビリティハブ整備を検討し、交通モードの連携・接続を図ります。

行動目標②

隣接市との連携による市外への買物等の利便性向上を図る

現状・課題



- 日常生活圏内の公共交通の利便性が低い地域が存在
- 市縁辺部において、隣接地の商業施設までの公共交通サービスが不十分
- 市縁辺部を中心に公共交通空白地域・不便地域が点在

目標達成後

<基本的な方針>

誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

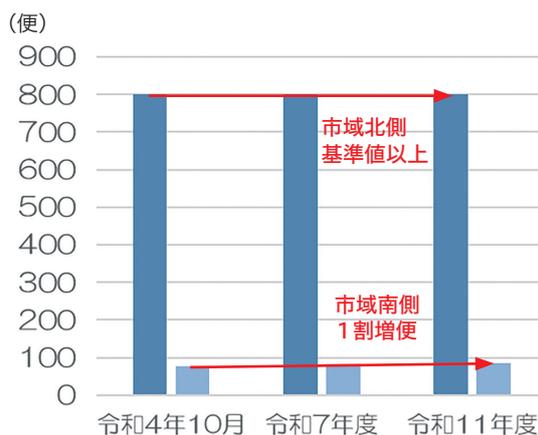
評価指標

⑥隣接市の鉄道駅への日中の公共交通（路線バス・コミュニティバス・新たな移動手段）の接続便数

基準値	
令和4年度（10月時点）	
市域北側	799便/日
市域南側	77便/日
目標値	
令和11年度	
市域北側	基準値以上
市域南側	85便/日

※北側＝国立駅、谷保駅、国分寺駅、西国分寺駅、武蔵小金井駅

※南側＝飛田給駅、南多摩駅、聖蹟桜ヶ丘駅、永山駅



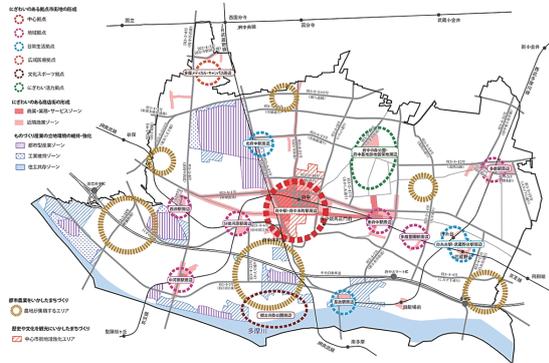
目標達成の方向性

バスネットワークの再編と合わせて、隣接市への接続を検討するとともに、隣接市が日常生活圏域に当たる地域においては、多様な輸送資源の活用や市民協働などにより、市外への買物等の利便性向上を図ります。

行動目標 ③

市内の主要拠点へのアクセス性向上を図る

現状・課題



- ・ 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
- ・ 市縁辺部において、隣接地の商業施設までの交通サービスが不十分
- ・ 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

目標達成後

＜基本的な方針＞

誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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

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

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

評価指標

⑦市内の主要拠点（駅を除く）への日中の公共交通（路線バス・コミュニティバス・新たな移動手段）の接続便数

基準値

令和4年度（10月時点）
拠点接続数 502便/日

目標値

令和11年度
拠点接続数 552便/日

※主要拠点（駅を除く）とは、府中市都市計画マスタープランにおける広域医療拠点、文化スポーツ拠点、にぎわい活力拠点をいいます。



目標達成の方向性

バスネットワークの再編と合わせて、主要拠点への接続を効果的に確保するとともに、拠点・道路の整備や観光施策と連動し、拠点周辺における多様な輸送資源の活用や市民協働により、主要拠点へのアクセス性向上を図ります。

計画目標 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

行動目標 ①

あらゆる市民への最適な交通サービスを提供する

現状・課題



- ・交通弱者の日常生活を支える公共交通サービスが必要

目標達成後

<基本的な方針>

誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

⑧公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合 (第7次府中市総合計画施策58の指標)

基準値	
令和3年度	66.6%
目標値	
第7次府中市総合計画 後期基本計画における 令和11年度の目標値	



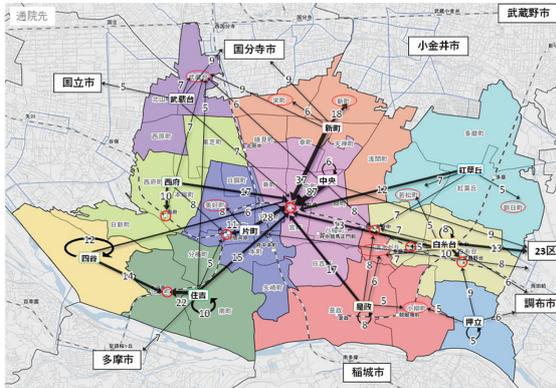
目標達成の方向性

MaaS等の新たな技術の活用による移動手段の最適化やタクシーの新たな制度の活用による需要に応じた移動、地区内での多様な輸送資源の活用、市民協働により、あらゆる市民へ最適な交通サービスを提供できるようにします。

行動目標②

まちづくりや福祉分野との連携を図る

現状・課題



- ・交通弱者の日常生活を支える交通サービスが必要

目標達成後

<基本的な方針>

誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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

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

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

評価指標

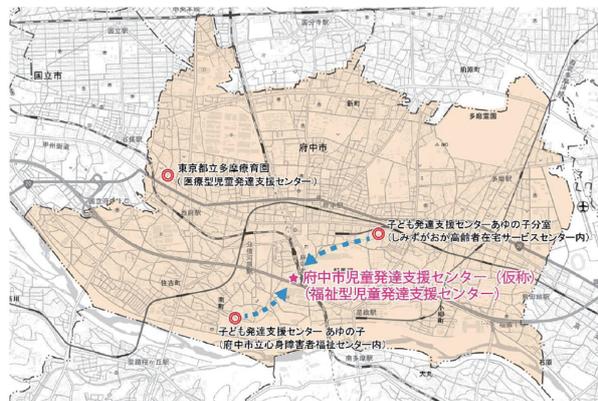
⑨新たに整備される施設等への公共交通（路線バス・コミュニティバス・新たな移動手段）の接続便数

基準値

令和4年度 —

目標値

令和11年度
1施設1往復以上



図：府中市児童発達支援センター（仮称）の位置
（令和元年10月末日時点）

（出典：府中市児童発達支援センター（仮称）整備基本計画）

目標達成の方向性

府中市都市計画マスタープランに基づくまちづくりとの連携や、移動等円滑化促進方針等のバリアフリー整備その他の福祉施策との連携を図ります。

計画目標 5 誰もが安心・快適に移動できるようにする

行動目標 ①

公共交通におけるバリアフリー化を推進する

現状・課題



図：南武線府中本町駅（JR東日本提供）

・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

目標達成後

<基本的な方針>

誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

⑩鉄道駅におけるバリアフリー設備等の整備数 (第7次府中市総合計画施策58の指標)

基準値	
令和3年度	1施設
目標値	
令和11年度	13施設 (累積)



図：南武線府中本町駅ホームドア（JR東日本提供）

目標達成の方向性

公共交通や駅周辺等におけるバリアフリー化や、踏切道や自転車利用などの環境整備を含むバリアフリー化を推進します。

行動目標②

安全・安心で分かりやすく快適な交通環境を提供する

現状・課題



図：コミュニティバス停留所

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 自転車の利用環境の改善に向けた取組の検討が必要

目標達成後

<基本的な方針>

誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

⑪バス待ち環境の改善に資する取組の実施件数

基準値	
令和3年度	3件
目標値	
令和11年度	基準値以上 (累積)



※令和3年度の3か所は、コミュニティバス運行事業（停留所等整備事業）において、補助事業として標柱の移設等を実施したものです。

目標達成の方向性

バス、タクシーの待合環境の整備や自転車の安全利用を進めるとともに、デジタル技術を活用して、公共交通利用環境の安全性・快適性の向上を図ります。

行動目標 ③

デジタル技術の活用により、公共交通サービスの利便性の向上を図る

現状・課題



図：デジタルサイネージ化された府中駅バス総合案内板

- ・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

目標達成後

<基本的な方針>
誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

⑫市内公共交通事業者のオープンデータ化取組者割合

基準値	
令和3年度	0%
目標値	
令和11年度	100%

- 鉄道** 「交通事業者における交通関連データのオープン化に関する共通指針」に基づく取組など
- バス** 「標準的なバス情報フォーマット」の整備など
- タクシー** 配車アプリに利用可能な位置情報等のオープンデータ化など

目標達成の方向性

各事業者のオープンデータ化の取組や、国や東京都の動向を踏まえた調査研究を進め、デジタル技術を活用した市内公共交通の利便性向上に資する取組を促進します。

計画目標 6 交通サービスを将来にわたり提供できるようにする

行動目標 ①

財政負担とサービス充実の両立を図る

現状・課題



図：平成15年11月11日広報ふちゅう

- ・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

目標達成後

< 基本的な方針 >

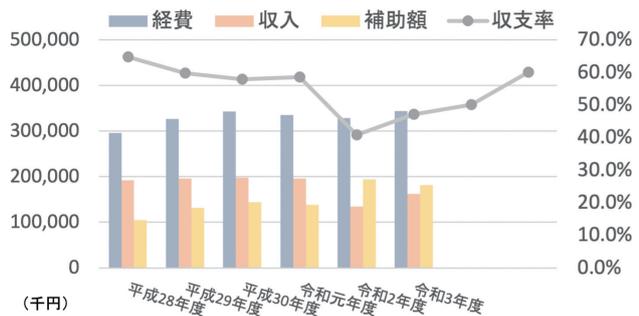
誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

評価指標

⑬ コミュニティバスの収支率

基準値	
令和3年度	47.1%
目標値	
令和11年度	60%



目標達成の方向性

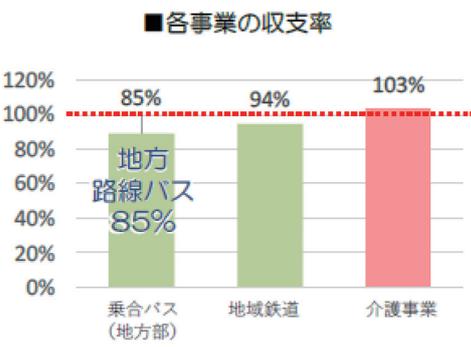
公共交通ネットワークの再編に伴うコミュニティバスの効率化のほか、市民協働による手法の検討など、財政負担の低減とサービス充実の両立を図ります。

行動目標②

厳しい経営状況に置かれている地域公共交通の中長期的なサービス維持を図る

現状・課題

乗合バス事業の収支は赤字構造



※運行補助のあるものは、補助前の収支率
(出典) 国土交通省自動車局資料、国土交通省鉄道局資料、厚生労働省「介護事業経営実態調査結果」より、国土交通省総合政策局作成

図：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

目標達成後

<基本的な方針>

誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

- 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
- 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
- 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

評価指標

⑭公共交通事業者への各種支援件数

基準値	
令和4年度	1件
目標値	
令和11年度	基準値以上 (累積)

令和4年度府中市 乗合バス・タクシー事業者原油価格・物価高騰臨時対策補助金	
新型コロナウイルス感染症の影響及び原油価格・物価高騰の影響により厳しい経営状況にある市内で路線バスを運行する乗合バス事業者並びに市内に事業所を有する法人及び個人のタクシー事業者に対して、事業費の一部を補助します。	
1 補助対象事業	
乗合バス事業	一般乗合旅客自動車運送事業であって、市内で乗降可能な停留所を有するバス路線における事業（高速乗合バス及びコミュニティバス運行事業を除く。）
タクシー事業	一般乗用旅客自動車運送事業であって、法人にあつては、市内に本社、支店又は営業所を有するもの、個人にあつては、市内に住所を有するものが実施する事業

図：令和4年度支援事業チラシ（抜粋）

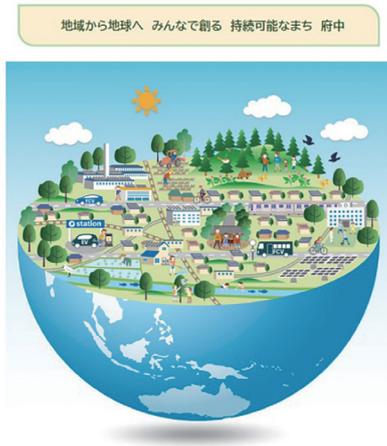
目標達成の方向性

MaaSや自動運転技術など、デジタル技術活用の調査研究を進めるほか、市と公共交通関係者で継続的な情報共有を行い、市内でのサービス維持のための取組を進めます。

行動目標③

脱炭素社会の実現に寄与する公共交通サービスの展開、市民の意識啓発を図る

現状・課題



図：第3次府中市環境基本計画

- ・脱炭素社会の実現に向けた取組の検討が必要

目標達成後

<基本的な方針>

誰もが自由に移動ができるまちづくりと
連携した持続可能な地域公共交通

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
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
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

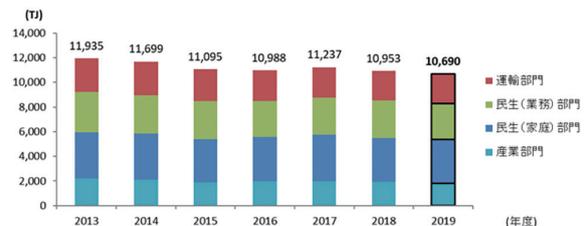
評価指標

⑮市内のエネルギー消費量（運輸部門）
（第3次府中市環境基本計画）

基準値	
令和元年度	2,428TJ
目標値	
令和12年度	1,833TJ

※目標年度は、第3次府中市環境基本計画に合わせて設定しています。

※TJ（テラジュール）… テラは10の12乗、ジュールは熱量単位です。



府中市におけるエネルギー消費量の推移
(出典：「オール東京62市区町村共同事業」提供データ)

目標達成の方向性

市民に公共交通を利用してもらう取組を進めるとともに、公共交通の脱炭素化を促進し、脱炭素社会の実現に寄与します。

目標値一覧

計画目標	行動目標	評価指標	基準値	目標値
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	①鉄道・路線バス・コミュニティバス等の連携、役割分担により中心部への移動を確保する	①市中心部に接続する公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス）の1日当たりの利用者数	令和3年度 119,158人/日	令和11年度 159,400人/日
	②中心部での移動のしやすさ、回遊性の向上を図る	②けやき並木通りの休日の歩行者交通量	令和3年度 23,976人/日	第7次府中市総合計画後期基本計画における 令和11年度の目標値
2 地区内における生活・移動をより便利にする	①地区内の交流や経済活動の促進及び移動手段の充実を図る	③65歳以上の市民が週2回以上外出する割合	令和元年度 79.6%	令和10年度 80%
	②公共交通が不便なエリアにおける最適な移動手段を検討する	④公共交通空白地域・不便地域の人口割合	令和3年度 (1) 3.2% (2) 16.7%	令和11年度 基準値以下
3 地区間や市内外への移動の利便性を維持・向上する	①交通結節点での各モード間の連携・接続を図る	⑤中心部以外の各駅の鉄道利用者数	令和3年度 276,097人/日	令和11年度 346,500人/日
	②隣接市との連携による市外への買物等の利便性向上を図る	⑥隣接市の鉄道駅への日中の公共交通（路線バス・コミュニティバス・新たな移動手段）の接続便数	令和4年度 市域北側：799便/日 市域南側：77便/日	令和11年度 市域北側：基準値以上 市域南側：85便/日
	③市内の主要拠点へのアクセス性向上を図る	⑦市内の主要拠点（駅を除く）への日中の公共交通（路線バス・コミュニティバス・新たな移動手段）の接続便数	令和4年度 502便/日	令和11年度 552便/日
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	①あらゆる市民への最適な交通サービスを提供する	⑧公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合	令和3年度 66.6%	第7次府中市総合計画後期基本計画における 令和11年度の目標値
	②まちづくりや福祉分野との連携を図る	⑨新たに整備される施設等への公共交通（路線バス・コミュニティバス・新たな移動手段）の接続便数	令和4年度 —	令和11年度 1施設1往復以上
5 誰もが安心・快適に移動できるようにする	①公共交通におけるバリアフリー化を推進する	⑩鉄道駅におけるバリアフリー設備等の整備数	令和3年度 1施設	令和11年度 13施設（累積）
	②安全・安心で分かりやすく快適な交通環境を提供する	⑪バス待ち環境の改善に資する取組の実施件数	令和3年度 3件	令和11年度 基準値以上（累積）
	③デジタル技術の活用により、公共交通サービスの利便性の向上を図る	⑫市内公共交通事業者のオープンデータ化取組者割合	令和3年度 0%	令和11年度 100%
6 交通サービスを将来にわたり提供できるようにする	①財政負担とサービス充実の両立を図る	⑬コミュニティバスの収支率	令和3年度 47.1%	令和11年度 60%
	②厳しい経営状況に置かれている地域公共交通の中長期的なサービス維持を図る	⑭公共交通事業者への各種支援件数	令和4年度 1件	令和11年度 基準値以上（累積）
	③脱炭素社会の実現に寄与する公共交通サービスの展開、市民の意識啓発を図る	⑮市内のエネルギー消費量（運輸部門）	令和元年度 2,428TJ	令和12年度 1,833TJ

