

評価指標一覧（目標1～3）

資料1

目標	行動目標	評価指標	集計	基準値	参考値	目標値	補足説明	確認事項
				R3	R7	R11		
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 鉄道・路線バス・コミュニティバス等の連携・役割分担により市中心部への移動を確保する。	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	単年	119,158人/日	139,279人/日	159,400人/日	平成28年度から令和3年度までの推移をみると、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年度～令和2年度に利用が落ち込み、令和3年度には利用が回復している。令和4年度以降も利用の回復がみられる可能性はあるが、生活様式の変化が生じていることを勘案すると、このままではコロナ前の利用状況の回復することは難しいと考えられる。 一方で、令和12年度まで府中市の人口は減少しないと推計されており、 令和4年度以降に実施する交通施策によって、コロナ前（H28-H30）の水準まで利用を回復させることを目指して、目標値として設定する。 なお、目標値はH28-H30実績平均値の切り上げとする。	協議会において、輸送密度を把握できないか指摘あり。
	行動目標 中心部での移動のしやすさ、回遊性の向上を図る	けやき並木通りの休日の歩行者交通量	単年	23,976人/日	38,000人/日	7次総計後期の目標値	平日の交通量について、評価指標としては設定しないが、指標管理の参考データとして、地域公共交通ネットワーク再編計画の策定と並行してGPSデータ等による把握が可能か検討する。	協議会において、平日の歩行者数を把握できないか指摘あり。
目標2 日常生活圏域内における生活・移動をより便利にする	行動目標 日常生活を支える圏域内の移動手段の充実に向け、身近な生活の利便性の向上、地区内での交流・経済活動の促進を図る	65歳以上の市民の週2回以上の外出回数	単年	79.6%	80%	80%	前期高齢者（65歳～74歳）・後期高齢者（75歳以上）の外出回数も参考として把握する。	-
	行動目標 公共交通空白・不便エリアにおける最適な移動手段を検討する	公共交通空白・不便地域の人口割合（バス交通空白・不便地域）	単年	14.6%	-	基準値以下	評価指標としては、公共交通空白・不便地域の人口割合と表記し、基準値は、 バス交通空白不便地域の割合を設定する。 なお、地域公共交通ネットワークの再編により、新たな移動手段等が導入される場合は、状況に応じて公共交通空白・不便地域の定義を再検討する。	-
目標3 地区間や市外への移動の利便性を維持向上する	行動目標 鉄道駅を中心とした鉄道・バス等の交通ネットワークと交通結節点での各モード間の連携・接続を図る	中心部以外の各駅の鉄道利用者数	単年	276,097人/日	311,299人/日	346,500人/日	合計値の平成28年度から令和3年度までの推移をみると、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度に利用が落ち込み、令和3年度にはやや利用が回復している。令和4年度以降も利用の回復がみられる可能性はあるが、生活様式の変化が生じていることを勘案すると、このままではコロナ前の利用状況の回復することは難しいと考えられる。 一方で、令和12年度まで府中市の人口は減少しないと推計されており、 令和4年度以降に実施する交通施策によって、コロナ前（H28-H30）の水準まで利用を回復させることを目指して、目標値を設定する。 なお、目標値はH28-H30実績平均値の切り上げとする。 府中駅・府中本町駅以外の市内各駅（JR分倍河原駅、京王分倍河原駅、中河原駅、多磨霊園駅、武蔵野台駅、東府中駅、競馬場正門前駅、多磨駅、白糸台駅、競艇場前駅、是政駅、西府中駅、北府中駅）の利用者数の合計 分倍河原駅における南武線 京王線乗り換え利用者を把握することは困難なため、各路線の実績を単純に合計する。 駅別に目標値を設定せず、合計値の目標値を設定することとする。	-
	行動目標 隣接市との連携による市外への買い物等の利便性向上を図る	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）の接続本数	単年	北側799便 南側77便	基準値以上 南側81便	基準値以上 南側85便	目標値は、バス交通が充実している北側は、現状維持を原則としつつ基準値以上を、南側は現状の1割増を目標とする。 接続本数のカウントは、8時～20時台における、市内を通過する系統の各鉄道駅停留所（【北側】国立駅、谷保駅、国分寺駅、西国分寺駅、武蔵小金井駅南口【南側】飛田給駅北口、南多摩駅、聖蹟桜ヶ丘駅、永山駅）の発着便数とする。 対象とする時間の設定は、ちゅうバスの運行時間を基準として8時から20時までとしている。 新たな移動手段については目標2 行動目標 と同様に順次検討する。	-
	行動目標 市内の主要拠点へのアクセス向上を図る	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	単年	502便	527便	552便	目標値は現状の1割増とする。 接続本数のカウントは、8時～20時台における、市内を通過する系統の各主要拠点最寄停留所（【広域医療拠点】総合医療センター【文化スポーツ拠点】郷土の森正門前、郷土の森総合体育館、芝間稲荷神社、郷土の森【にぎわい活力拠点】府中市美術館、府中の森公園、天神町二丁目、生涯学習センター、市民聖苑、芸術劇場）の発着便数とする。 対象とする時間の設定は、ちゅうバスの運行時間を基準として8時から20時までとしている。 新たな移動手段については目標2 と同様に順次検討する。	-

評価指標一覧（目標4～6）

資料1

目標	行動目標	評価指標	集計	基準値	参考値	目標値	補足説明	確認事項
				R3	R7	R11		
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 あらゆる市民への最適な交通サービスを提供する	公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合	単年	66.6%	70%	7次総計後期の目標値	年齢など内訳については、評価指標としては設定しないが、指標管理の参考データとして64歳以下と65歳以上に分けて把握する。	-
	行動目標 まちづくりや福祉分野との連携を図る	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）の接続本数	単年	-	-	1施設 1往復以上	片道か往復かを明記するべきとの指摘から、記載のとおりとする。	-
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 鉄道駅におけるホームドア整備などバリアフリー化を推進する	鉄道駅におけるバリアフリー施設等の整備数	累積	1施設	7施設	13施設	評価指標としては全てのバリアフリー施設整備を対象とする。ただし、数値目標については、市が望むホームドアの整備数（1線＝1施設）を記載する。 内訳：（R3）西武鉄道多摩川線競艇場前駅ホーム内方線付き点状ブロック1施設 （R4）JR南武線府中本町駅ホームドア2線、（R5）西府駅ホームドア2線（予定） （市の要望対象）京王線府中駅ホームドア整備4線、分倍河原駅ホームドア2線、南武線分倍河原駅ホームドア2線 市の要望対象の駅については、具体的な計画は未定。	協議会において、ホームでの事故数を把握できないか指摘あり。
	行動目標 安全・安心して分かりやすく快適な交通環境を提供する	バス停における待合環境改善の取組数	累積	3件	11件	19件	毎年2件程度を累積でカウントする。	-
	行動目標 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	市内公共交通情報のオープンデータ化取組者割合	割合	0%	50%	100%	オープンデータ化取組みの想定 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」に基づく取組みなど。 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6 交通サービスを将来に渡り提供できるようにする	行動目標 財政負担とサービス充実の両立を図る	コミュニティバスの収支率	単年	47.1%	51%	60%	収支率を向上する取組みを記載すべきとの指摘に対しては、ネットワーク再編を明記する。一方、再編の方向性等はネットワーク再編計画の検討結果による。 再編は、令和8年度から実施する予定のため、参考値の令和7年度時点では令和4年度及び令和5年度の見込みを踏まえながら現状と同程度で設定する。	-
	行動目標 厳しい経営状況（コロナ、乗務員不足を含む）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	公共交通事業者への各種支援取組数	累積	1件 （R4）	-	基準値以上	令和4年度に乗合バス・タクシー事業者に対する補助制度を実施していることから、当該取組を1件としてカウントする。	-
	行動目標 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	市内のエネルギー消費量（運輸部門）	単年	2,428TJ （R1）	-	基準値以下	指標管理の参考データとして、市内の温室効果ガス排出量、市内のエネルギー消費量、平日・休日ごとの道路交通量、登録自動車台数（乗用車）、自転車駐車場利用台数等を把握する。	-