

府中市地域公共交通計画 (案)

令和5年3月

府中市

目次

1. 序論	1
1 - 1 地域公共交通計画の意義	2
1 - 2 府中市地域公共交通計画の概要	4
1 - 3 府中市地域公共交通計画の全体像	6
2. 上位計画と国・東京都の方針	7
2 - 1 府中市の上位計画における都市像	8
2 - 2 国・東京都の地域公共交通に関する方針	12
3. 府中市の地域公共交通の現状	15
3 - 1 府中市の概況	16
3 - 2 地域公共交通の現状	17
3 - 3 コミュニティバス事業の評価・検証	20
3 - 4 市民の移動実態	22
4. 府中市の地域公共交通の	27
4 - 1 府中市の地域公共交通の問題点と課題	28
(1) 市中心部への移動に関する問題点と課題	30
(2) 地区内の移動に関する問題点と課題	32
(3) 地区間・市内外の移動に関する問題点と課題	34
(4) 公共交通の利用環境に関する問題点と課題	36
5. 基本的な方針	39
5 - 1 府中市地域公共交通計画の基本的な方針	40
5 - 2 基本的な方針を実現した府中市の地域公共交通のイメージ	41
6. 目標・評価指標	43
6 - 1 計画目標	44
6 - 2 計画目標ごとの評価指標・目標達成の方向性	46
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	46
目標2 地区内における生活・移動をより便利にする	48
目標3 地区間や市外への移動の利便性を維持向上する	50
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	53
目標5 誰もが安心・快適に移動できるようにする	55
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	58
7. 施策・事業	63
7 - 1 施策展開の基本的な考え方	64
7 - 2 施策一覧	66
7 - 3 施策展開図	67
7 - 4 階層による施策・事業の整理	70
7 - 5 事業一覧	76
7 - 6 事業内容	78

施策1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	78
施策2	複数交通モードの接続性の向上	80
施策3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	81
施策4	特定の需要に対応した快適な移動手段の検討	82
施策5	地区内交通を支える最適な移動手段の検討	82
施策6	広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上	83
施策7	交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進	84
施策8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	85
施策9	公共交通を利用しやすい環境の整備促進	86
施策10	市・公共交通関係者間の継続的な情報共有及び協議	88
施策11	自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進	89
施策12	公共交通の脱炭素化の促進	90
8.	推進体制・評価方法	91
8 - 1	計画の推進体制	92
8 - 2	PDCA サイクルによる評価・検証	92
8 - 3	評価指標・数値目標	94
参考資料	101
用語集	109

1. 序 論

1 - 1 地域公共交通計画の意義

(1) 策定の背景

人口減少の本格化に伴い、公共交通の維持確保が厳しくなる一方、高齢者等の移動手段の確保が課題となっています。そこで、地方公共団体が交通事業者等と協議しながら、公共交通の改善等に資する取組を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下「活性化再生法」といいます。)が改正され、原則として全ての地方公共団体で地域公共交通計画を策定することが努力義務化されました。

詳細

地域公共交通とは、活性化再生法第2条第1号において「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」と定義されています。

現在、多くの地域で人口減少の本格化に伴い、バスを始めとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。

他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通

に関するマスタープランとなる計画(地域公共交通計画)を策定した上で、交通事業者を始めとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行されました。(参照:国土交通省ホームページ「公共交通政策:地域公共交通の活性化及び再生に関する法律について」)

免許返納は年々増加



人口減少地域ほど公共交通空白地の割合が高い



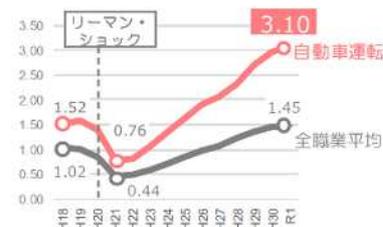
※「公共交通空白地」…居住地メッシュの中心が、鉄道駅から1km、バス停から500mの圏域かつ、区域運行エリアに含まれないメッシュ。
※空白地人口比率で比較。
(出典) 国土交通省総合政策局資料

乗合バス事業の収支は赤字構造



自動車運転事業の人手不足

■有効求人倍率(常用パート含む)の推移



(出典) 厚生労働省「一般職業紹介状況」より
国土交通省総合政策局作成

▲地方の移動手段をめぐる現状

資料 国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第3版(令和4年3月))

(2) 計画の定義

地域公共交通計画とは、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープラン(ビジョンと事業体系を記載するもの)としての役割を果たすものです。

詳細

地域の移動手段を確保するためには、住民の移動ニーズにきめ細かく対応できる地方公共団体が中心となり、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープランとなる地域公共交通計画を作成することが必要となります。

地方公共団体は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地域公共交通計画を作成します。計画においては従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際は、キャッシュレス化、Wi-Fiの整備といった最新の技術やMaaSやAIによる配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、使いやすいサービスを目指す必要があります。(国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第3版(令和4年3月))」より抜粋)

地域公共交通計画の法定の記載事項(第5条第2項)

- (1) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- (2) 地域公共交通計画の区域
- (3) 地域公共交通計画の目標(第5条第4項において、定量的な目標が必要(施行規則第10条の2:地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額))
- (4) 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- (5) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- (6) 計画期間
- (7) 前各号に掲げるもののほか、地域連携交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項



▲地域旅客運送サービスのイメージ

資料 国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第3版(令和4年3月))

1 - 2 府中市地域公共交通計画の概要

(1) 計画の目的

府中市地域公共交通計画(以下「本計画」といいます。)の目的は、地域、交通事業者、行政などが一体となり、本市の地域公共交通のあるべき姿を示す「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」(以下「基本的な方針」といいます。)の決定と、その達成のための目標などについて定めることです。

(2) 計画の位置付け

本計画は、国の定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき作成するほか、本市の上位計画である「第7次府中市総合計画」や「府中市都市計画に関する基本的な方針(府中市都市計画マスタープラン)」(以下「都市計画マスタープラン」といいます。)の施策等に位置付けられています。また、東京都が作成した「東京における地域公共交通の基本方針」との整合や関連計画との連携も必要となります。

地域公共交通計画の位置付け



<コンパクトシティ・プラス・ネットワーク>

近年、全国的に急激な人口減少と少子高齢化の進行により、低密度に拡散した市街地においては、住民の生活を支える医療・福祉・商業等の生活サービスの提供が、将来的には困難になりかねない状況にあり、持続可能な都市経営を実現することが大きな課題となっています。

こうした状況の中、医療・福祉・商業等の各種施設や住居等がまとまって立地し、高齢者を始めとする住民が公共交通により、これらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直す『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えが重要となっています。

このようなことから、地域公共交通計画の作成に当たっては、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携を図ることが求められています。

(3) 計画の対象

本計画は、原則として、鉄道、バス、タクシー等の公共交通を対象とします。ただし、福祉輸送や施設送迎バス、シェアサイクル等の多様な輸送資源についても、必要に応じて検討の対象とします。



図：京王電鉄(株)提供



図：小田急バス(株)提供



図：府中観光交通(株)提供

(4) 計画の期間

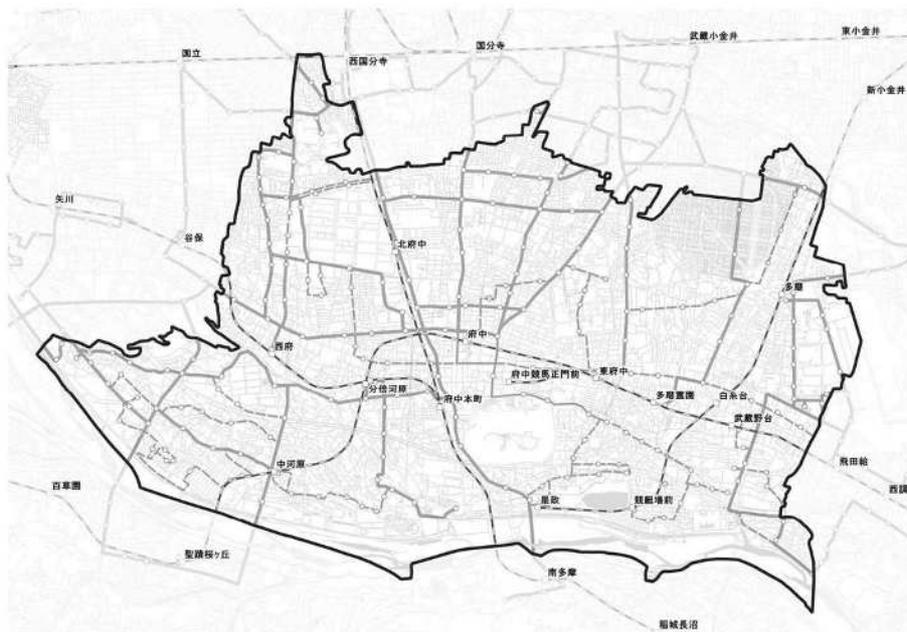
本計画の期間は、総合計画との整合を踏まえ、令和5(2023)年度から令和11(2029)年度までの7年間とします。ただし、基本的な方針は、中長期的な観点から、現在の都市計画マスタープランの計画期間である令和23(2041)年度までを見据えた方針とします。

なお、社会情勢の変化や法制度の変更など、新たな対応が生じた場合は、適宜見直しを検討します。

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	...	R23
府中市地域公共交通計画		計画期間 基本的な方針	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
第7次府中市総合計画		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
都市計画マスタープラン	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→

(5) 計画の区域

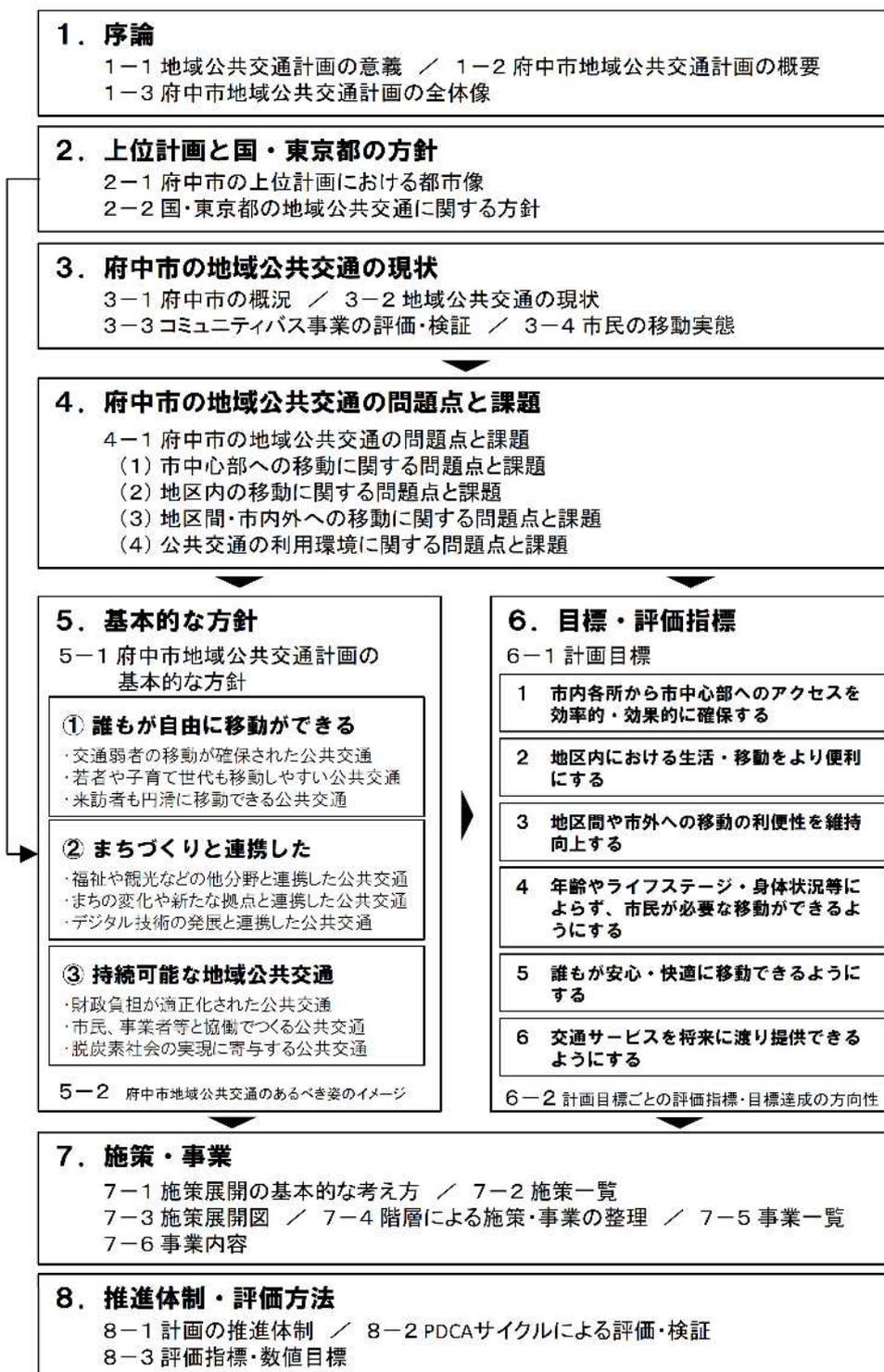
本計画の対象となる区域は、府中市の全域とします。ただし、他市の地域において施策を進める場合は、近隣自治体との連携に係る個別の協議を行うものとします。



1 - 3 府中市地域公共交通計画の全体像

本計画では、第2章から第4章までにおいて、上位計画における都市像等と本市の地域公共交通の現状を比較し、現状の問題点から課題を設定します。そのうえで、第5章において、本市の地域公共交通のあるべき姿である基本的な方針を決定しています。さらに、第6章から第8章までにおいて、基本的方針の実現に向けた課題解決のための目標とその評価指標、目標達成のための施策、事業、推進体制等を示しています。

本計画の構成



2. 上位計画と国・東京都の方針

2 - 1 府中市の上位計画における都市像

本市の地域公共交通のあるべき姿の検討にあたっては、最上位計画である第7次府中市総合計画と本市の都市整備の方向性を示す基本計画である都市計画マスタープランに掲げる都市像との整合を図る必要があります。

(1) 第7次府中市総合計画の“まちづくりの基本理念、都市像及び基本目標”

第7次府中市総合計画では、「きずなを紡ぎ 未来を拓く 心ゆたかに暮らせるまち 府中」を都市像として掲げ、4つの基本目標を定めています。このなかで、公共交通に関する基本目標は、都市基盤・産業を対象とした4の「魅力あふれる うるおいと活力のあるまち」です。

都市像

わたしたちは、まちづくりの基本理念を踏まえ、
「人と人とのつながりを紡いで“きずな”という力にして」
「未来を拓く強い意志で何事にも取り組み」
「誰もが心ゆたかに日々の生活を送ることができるまち」
を目指して、

『きずなを紡ぎ 未来を拓く 心ゆたかに暮らせるまち 府中』

を都市像として掲げます。

基本目標

基本目標1

人と人が支え合い 誰もが幸せを感じるまち

保健

福祉

基本目標3

多様性を認め合い 人と文化が磨かれるまち

文化

学習

基本目標2

緑とともに暮らせる 快適で安全安心なまち

生活

環境

基本目標4

魅力あふれる うるおいと活力のあるまち

都市
基盤

産業

(2) 第7次府中市総合計画における公共交通に関する施策

基本目標4の「魅力あふれる うるおいと活力のあるまち」を実現するための基本施策のうち、基本施策 4-1 として「快適で住みやすいまちづくりの推進」が掲げられています。

この基本施策によって目指すまちの姿のうち、公共交通に関するものは、鉄道やバス、タクシーなど公共交通ネットワークが形成され、環境保全に配慮した利便性の高いまちになっていること、バリアフリー化と情報化が進み、誰もが公共交通を利用しやすい環境が整っていることの2つです。

また、基本施策 4-1 を実現するための、より具体的な施策のうち公共交通に関するものは、「施策 58 公共交通の利便性の向上」です。

公共交通に関する施策

前期基本計画

第4章

分野別の施策

4

都市基盤

産業

魅力あふれるうるおいと活力のあるまち

基本施策 4-1 快適で住みやすいまちづくりの推進

施策58

公共交通の利便性の向上

■めざす姿(施策の目的)

鉄道やバス、タクシーなどの公共交通ネットワークが形成されるとともに、バリアフリー化や情報化が進むことにより、誰もが公共交通を快適に利用することができる環境が整っています。

■現状と課題

コミュニティバスの運行により、市内の交通不便地域についてはおおむね解消している状況がありますが、年々運行事業に要する経費は増加しているため、受益者負担の観点も踏まえて効率的な運行手法を検討する必要があります。また、鉄道事業者やバス事業者に対しては、更なる安全性の確保や利便性の向上を図るため、バリアフリー施設の整備等を継続して要望することが求められています。さらには、少子高齢化の進行により労働人口の減少が見込まれる中、公共交通ネットワークの在り方について、将来を見据えた視点で整理する必要があります。

■施策の方向性

- コミュニティバスについては、その運行を補助しつつ、社会情勢の変化や都市基盤の整備状況、市民ニーズや利用状況を把握した上で、他の交通手段との役割分担を検証するなど、持続可能な事業運営や利便性の向上に向けた検討を行います。
- 鉄道やバスなどの更なる安全性の確保や利便性の向上を図るため、ホームドア⁴⁵⁰等のバリアフリー施設の整備等について交通事業者に対して要望し、バリアフリー化に要する費用の一部を助成するとともに、多摩都市モノレール事業及びJR中央線複々線化事業についても、関係市と連携を図り、関係機関に対して引き続き、事業の促進を要請します。
- 持続可能な公共交通ネットワークの形成に当たっては、現行の公共交通機関のみならず、シェアサイクル⁴⁵¹など様々な交通手段との連携を含めて検討した上で、各種取組を進めていきます。



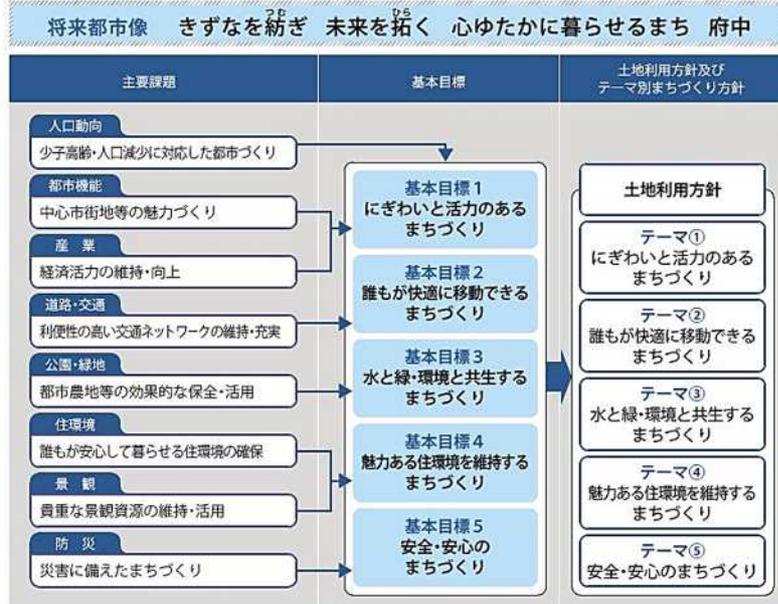
コミュニティバス「ちゅうバス」

(3) 都市計画マスタープランの“まちづくり方針”

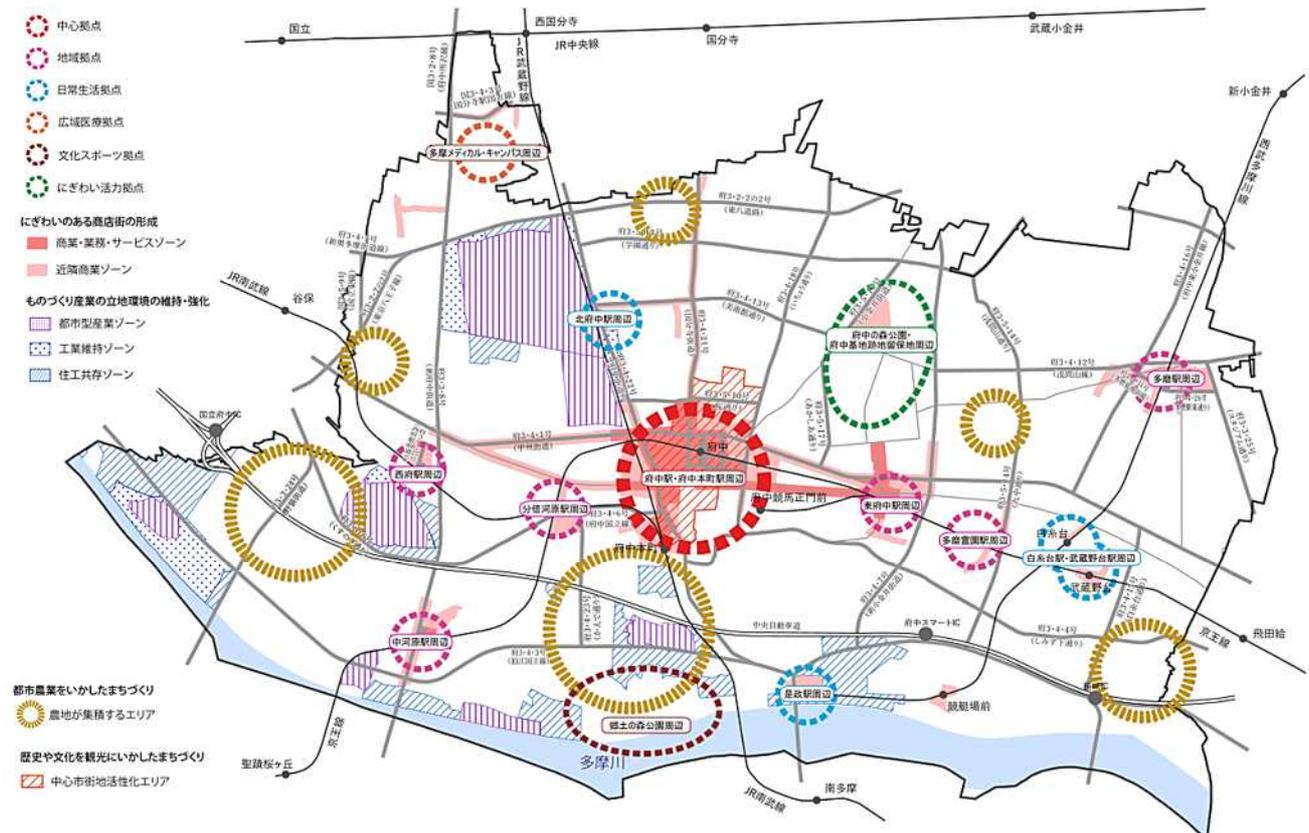
都市計画マスタープランでは、「きずなを紡ぎ 未来を拓く 心ゆたかに暮らせるまち 府中」を将来都市像として掲げ、5つの基本目標を定めています。このなかで、公共交通に関する基本目標は、2の「誰もが快適に移動できるまちづくり」です。

将来都市像・基本目標

都市計画マスタープランでは、将来都市像及び基本目標を以下のように設定します。5つの基本目標を実現するため5つのテーマ別まちづくり方針を定めました。なお、土地利用方針は5つのテーマ別まちづくり方針に関わる包括的な方針としています。



基本目標1 にぎわいと活力のあるまちづくり方針図

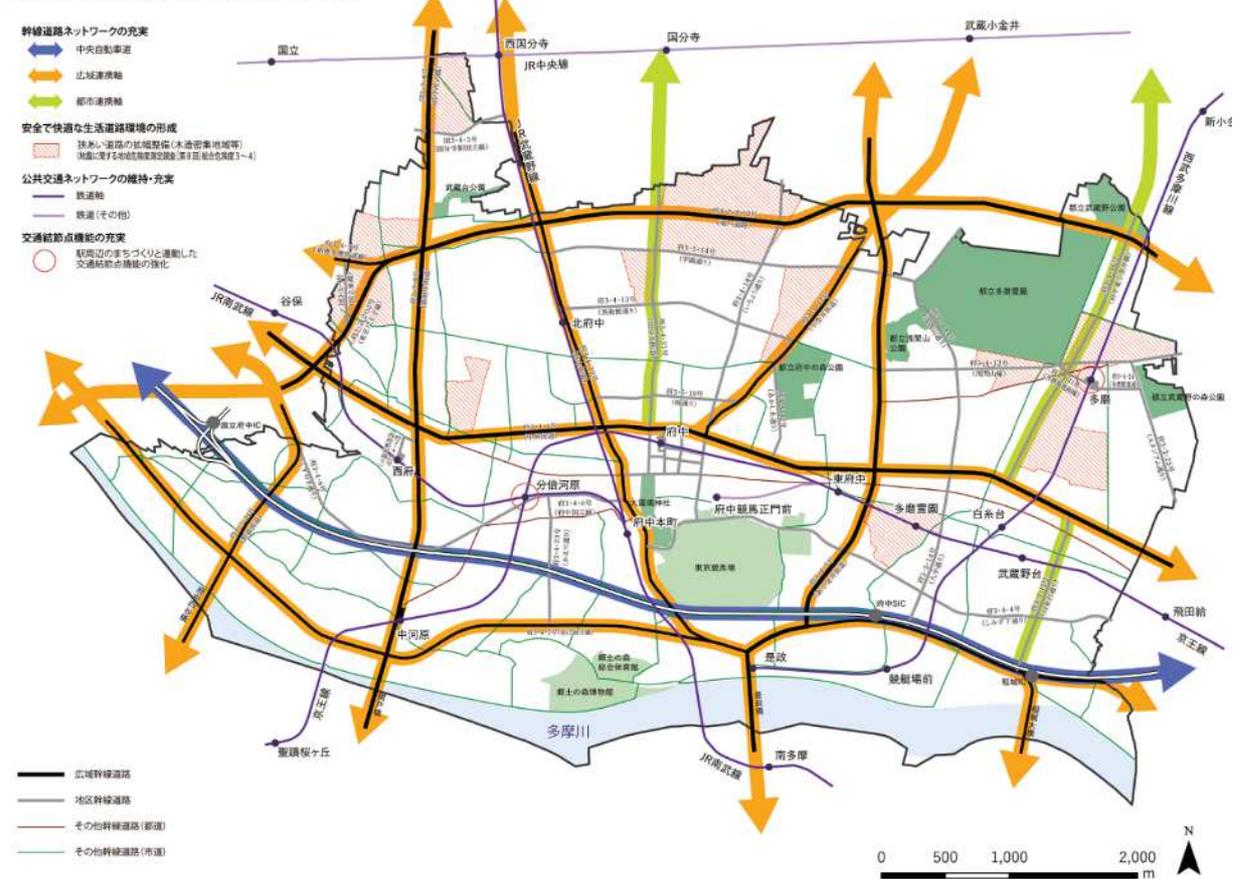


(4) 都市計画マスタープランの「誰もが快適に移動できるまちづくり」の基本的な考え方

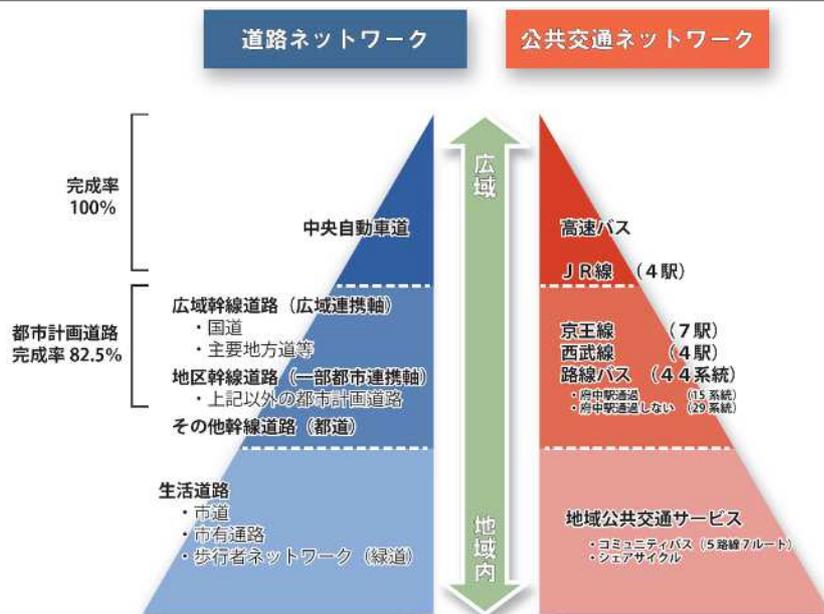
「誰もが快適に移動できるまちづくり」に向けた基本的な考え方では、公共交通に関するものとして、誰もが快適に移動できるように、バスや鉄道などの公共交通ネットワークの維持・充実を促進するとともに、自転車の利用環境の充実を推進すること、鉄道駅を中心に、各種交通の乗換えなどの交通結節機能の充実、駅周辺のバリアフリー化を進めることなどを掲げています。

基本目標2 誰もが快適に移動できるまちづくり方針図

■ 誰もが快適に移動できるまちづくり方針図



府中市の都市基盤(道路・公共交通)の階層的なネットワーク



令和2年4月1日現在

2 - 2 国・東京都の地域公共交通に関する方針

地域公共交通計画は、国の定める基本方針に基づき作成することとされているほか、東京都は、東京の地域公共交通が目指すべき姿の実現に向けた取組の方向性を示す基本方針を策定していることから、本計画の策定に当たっては、国や東京都の地域公共交通に関する方針との整合を図る必要があります。

(1) 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(国)

国が定める基本方針は、活性化再生法第3条の規定に基づき、「地域のニーズや課題に最も精通した地方自らによる地域公共交通の在り方についての主体的な検討と、それに基づく地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する取組を推進するための基本的な方針」として定められています。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針の記載事項

- 一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項
 - 1 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する地域公共交通の活性化及び再生の意義
 - 2 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関する地域公共交通の活性化及び再生の目標
 - 住民、来訪者の移動手段の確保
 - 地域社会全体の価値向上
 - コンパクトなまちづくりの実現　　まちのにぎわいの創出や健康増進
 - 観光振興施策との連携による人の交流の活発化　　地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応
 - 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等
 - 安全・安心な運送サービスの提供　　シームレスな運送サービスの提供
 - 定時性の確保、速時性の向上　　乗りたくなるサービスの提供
 - 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進
 - 新たな技術を活用した利用者の利便性向上　　新たなモビリティサービスを活用した利用者の利便性向上
 - データの共有・利活用の促進
- 二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項
- 三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項
- 四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項
- 五 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項
- 六 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

(2) 東京における地域公共交通の基本方針(東京都)

東京都の定める基本方針は、「『未来の東京』戦略」、「都市計画区域マスタープラン」及び「都市づくりのグランドデザイン」で掲げた都市像の実現に向け、東京都として取組の方向性を示し、関係者間でビジョンを共有することを目的として定められています。

東京都における地域公共交通の理念

多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、
地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、
持続可能な地域公共交通サービスを実現

東京都の基本方針における地域区分別の目指すべき将来像

新都市生活創造域



・身近な中心地となる、主要なバス停と端末交通との結節点において、地域のインフラストックに適した輸送モードの導入等により、きめ細やかな移動サービスが充実するとともに安全で快適な歩行者空間が生まれ、生活利便性が向上している。

・交通結節点には多様なモビリティが集まり移動の選択肢が広がるとともに、平時・発災時問わず、まちや交通の情報が集まる場として機能している。

・域内の多数の居住者の、通勤・通学移動、身近な公園・自然や商業施設への移動手段が、利用者目線で検討がなされ、行政界を感じることなく快適・便利に移動できるようになっている。

資料：東京における地域公共交通の基本方針

多摩広域拠点域



・団地広場等の身近な中心地にシェアオフィスや交通結節機能等が付加され、コミュニティ形成の場としても機能している。

・多様な主体の協力の下、グリーンスローモビリティ等を用いて運営される移動サービスが、高低差を抱える地域でも気軽な外出を支えている。

・身近な地域内の移動や、リニア、モノレール等と生活の場との移動が充実し、多様な世代が快適に暮らしている。

資料：東京における地域公共交通の基本方針

3 . 府中市の地域公共交通の現状

3 - 1 府中市の概況

本市は、令和2年時点で高齢者人口の割合が22パーセントを超える超高齢社会となっており、高齢者の割合は、年々増加しています。一方で、市民が多く利用する医療施設や商業施設については、市内に広く分布しており、徒歩圏内では、高い利便性が確保されています。

(1) 人口動向

本市の将来人口は、令和12年頃に26.2万人でピークを迎え、その後微減傾向に転じると予想されています。

また、65歳以上の高齢人口は、令和2年に高齢化率が22パーセントを超え、超高齢社会に突入しており、特に75歳以上の後期高齢者の割合は、年々増加傾向にあります。

一方、若年層の人口動向は、10代から20代の転入数が増加傾向にあり、子育て世代の増加が見込まれています。

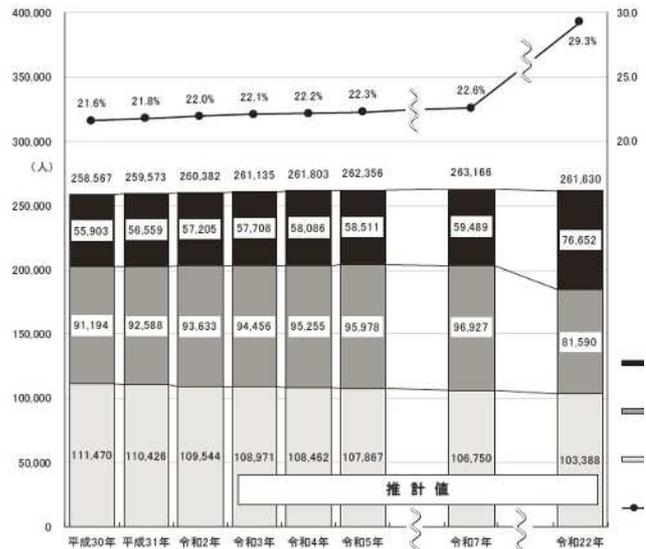


図 高齢者人口・高齢化率の見込み（推計値）
資料：府中市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（第8期）

(2) 施設の分布

公共施設は、市役所が市中心部に立地しているほか、市内11か所に文化センターが設置されています。

商業施設は、府中駅周辺に大規模商業施設が集積するほか、食品スーパーは、鉄道駅周辺に多く立地しており、徒歩圏域（半径800m）で概ね市全域がカバーされています。

医療施設は、病院、診療所が徒歩圏域でおおむね市全域をカバーしているほか、多摩総合医療センターが市域北西部に立地しています。

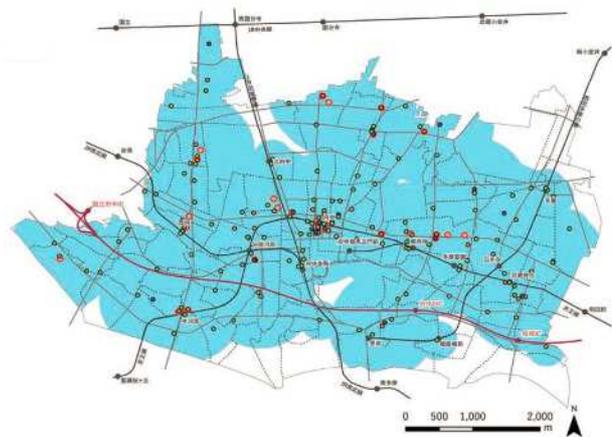
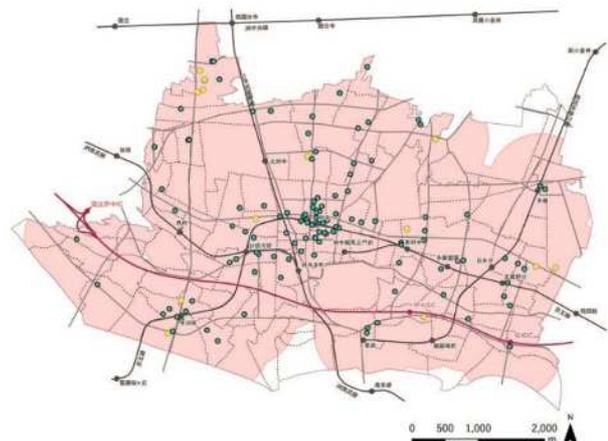


図 主な商業施設からの徒歩圏域

- 商業施設からの徒歩圏域
(大規模小売店舗、スーパーマーケット・ドラッグストアから半径800m)
(コンビニエンスストアから半径300m)
- 病院・診療所からの徒歩圏域
(病院・診療所から半径800m)



資料：都市計画マスタープラン 図 主な医療施設からの徒歩圏域

3 - 2 地域公共交通の現状

府中市の地域公共交通は、市内に14駅ある鉄道により、東西南北へのアクセスが確保されているほか、市の北側については、府中駅と中央線各駅をつなぐ高頻度の路線バス網が整備されている一方、市の南側には、市のコミュニティバスにより交通不便地域の解消が図られており、市の中心部への充実した公共交通ネットワークが形成されています。また、タクシーや福祉有償運送の活用やシェアサイクルの増加により、個別の移動ニーズに対応しやすい環境が形成されています。

(1) 鉄道

市内には、南北と東西に鉄道が運行しており、14の鉄道駅を中心とした生活圏が形成されています。また、市内4路線(JR 武蔵野線・JR 南武線・京王電鉄京王線・西武鉄道多摩川線)の鉄道のほか、JR中央線が市周辺を運行しており、東京23区、立川、八王子、川崎、埼玉方面へのアクセスを支えています。

市内各駅の鉄道の利用者数については、乗換え等が多い分倍河原駅、府中駅の利用者が多い状況ですが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、全駅合計利用者数は、令和元年度比で、令和2年度の利用者数が約27.4パーセント減少し、令和3年度時点で元年度比約21.7パーセントの減少となっています。

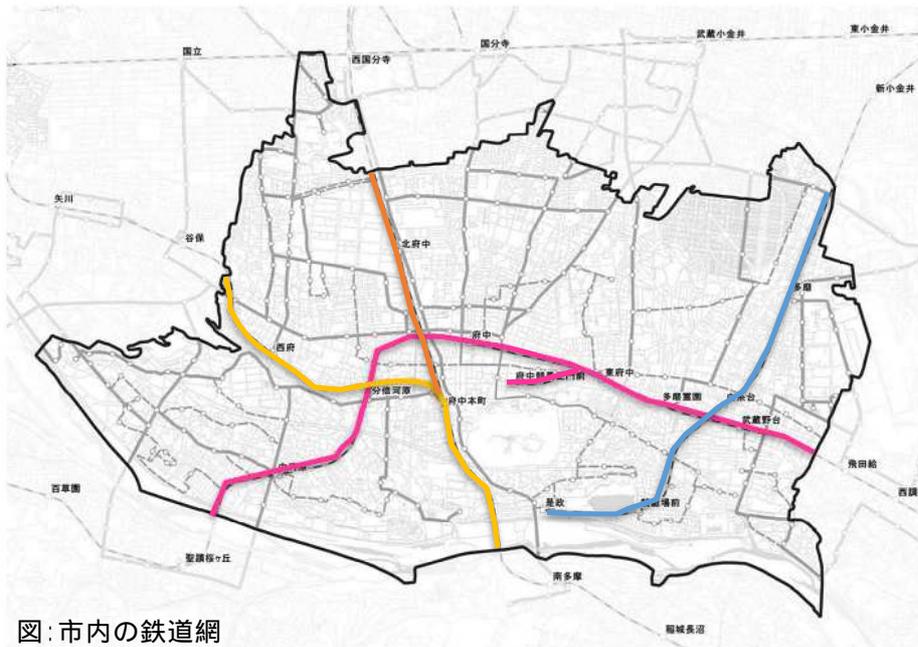


図: 西武鉄道(株)提供



図: JR 東日本(株)提供



図: 京王電鉄(株)提供

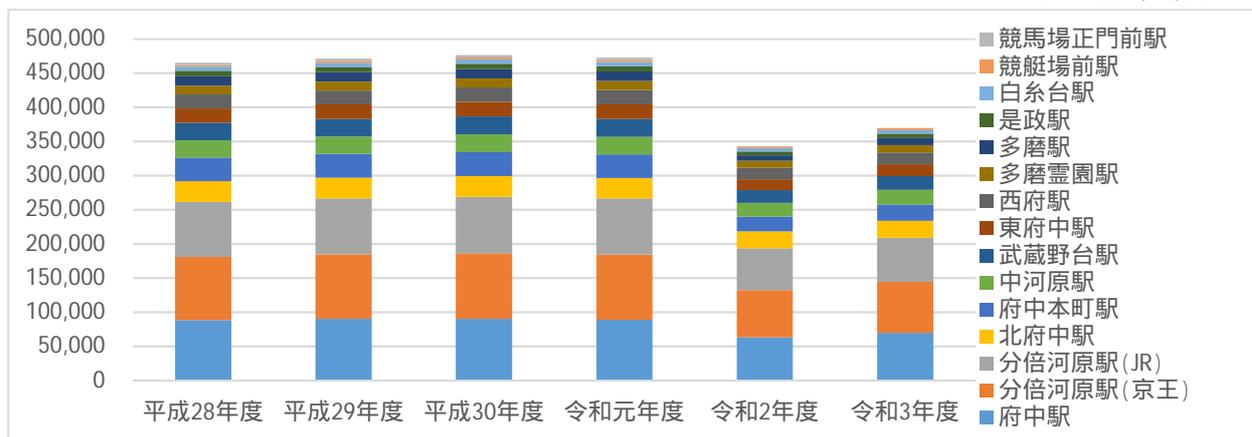


図: 駅利用者数

(2) 路線バス

府中駅を中心に放射状に路線バスが運行しており、特に府中駅から中央線の各駅に対して多くの路線が運行しています。路線バスは、40以上の系統が市内を運行しており、府中駅へのアクセス、近隣自治体へのアクセスを支えています。

一方、路線バスの市内のカバー率については、路線バスのバス停から300メートル以上離れているエリアが一定程度存在しているほか、南側のエリアにおいては、運行本数が片道30本未満のエリアが多く存在しています。

表: 路線バス系統の一覧

行き先	系統番号
武蔵小金井駅	武 66、武 71、武 73、武 84、武 85、武 91、武 93、武 94、武 95
国分寺駅	寺 83、寺 85、寺 91、寺 92
西国分寺駅	西国 01、西国 44、西国 45
国立駅	国 01、国 02、国 03 国 17、国 18、西府 01
調布駅	調 33、調 51、飛 01 飛 02、武 91、武 93
三鷹駅	鷹 51、鷹 52
聖蹟桜ヶ丘駅	桜 08、桜 18、桜 19
稲城市立病院	府 61
日野駅	分 53
府中市内	磨 01、府 02、府 21 府 42、府 46、府 52 分 52、分 54、中 02、中 03

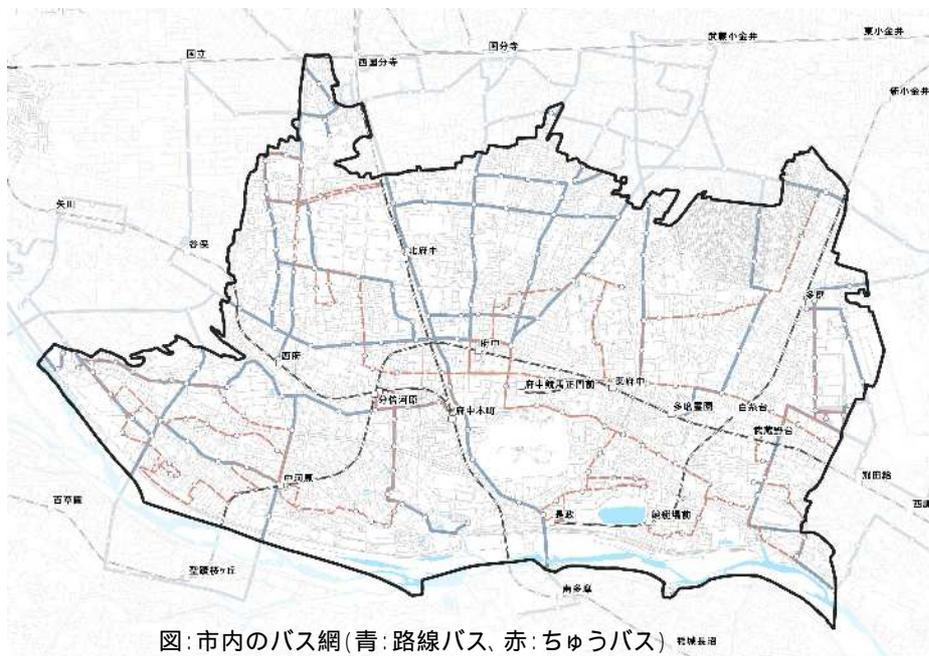


図: 市内のバス網(青: 路線バス、赤: ちゅうバス) 資料提供



図: 京王電鉄バス(株)提供

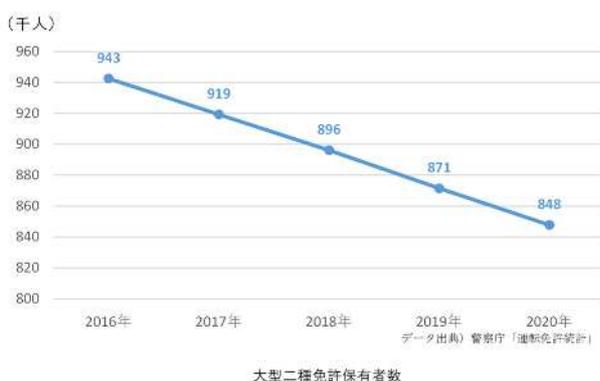


図: 小田急バス(株)提供

【全国的な動向】バス事業における現状

バスドライバーの不足

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。



バスの運行経費の増加

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。



(3) コミュニティバス

本市のコミュニティバス「ちゅうバス」は、路線バスが運行していない地域を中心に運行されており、5路線7ルート中6ルートが府中駅を起終点としており、各地域から府中駅までのアクセス性を確保しています。運行本数としては、30分に1本のペースで運行しており、日中の市内の移動を支えています。(詳細:3-3コミュニティバス事業の評価検証)



図:ちゅうバス(ポンチョ)

(4) タクシー

市内のタクシーは、東京都北多摩地区の営業エリアに該当します。令和4年4月1日現在、初乗り500円(～1.2キロメートル)で、法人のタクシー事業者は6社、個人タクシー事業者は33名となっています。



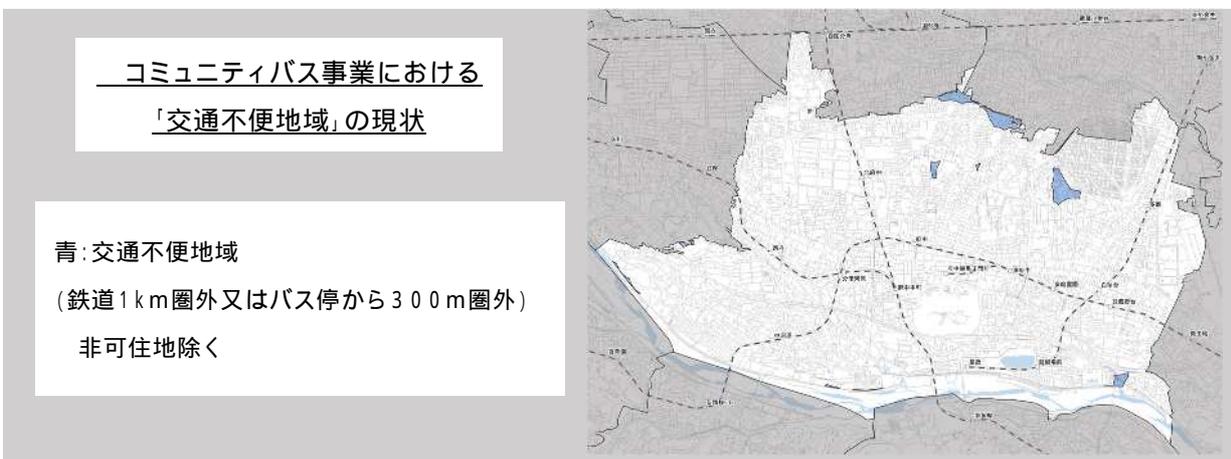
図:ユニバーサルデザインタクシー(府中観光交通(株)提供)

(5) その他の移動手段

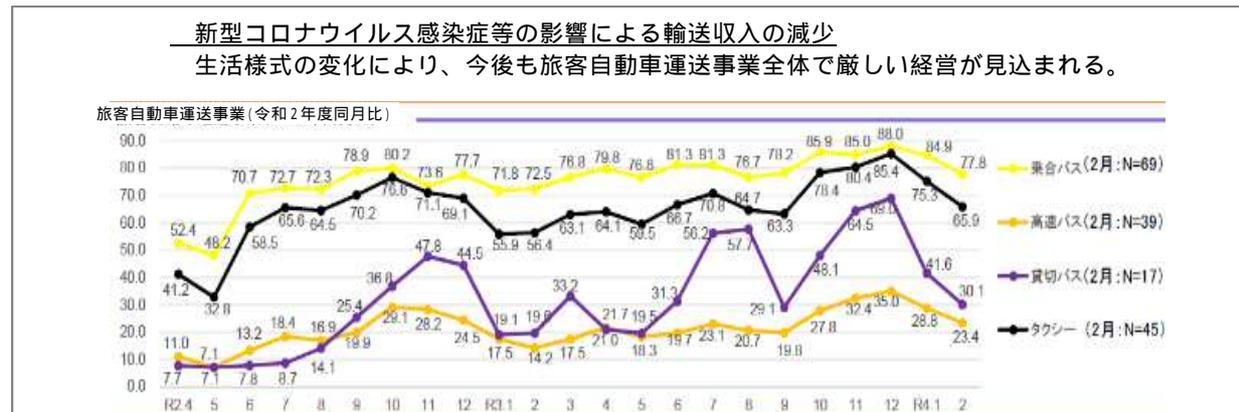
市内には、鉄道やバスなどの公共交通以外の交通手段として、道路運送法第78条第2項に基づく福祉有償運送や、シェアサイクルなどが利用できる状況となっています。



図:シェアサイクル(OpenStreet(株)提供)



[全国的な動向] 旅客自動車運送事業の輸送収入の現状



3 - 3 コミュニティバス事業の評価・検証

府中市コミュニティバス「ちゅうバス」は、市内の交通不便地域の解消を行うとともに、3つの導入目的をもって、平成15年12月に本格運行を開始しました。導入効果の検証や課題の整理のため、利用者へのアンケート等を行ったところ、当初の導入目的については、おおむね達成できていると評価できる一方で、多様な移動ニーズへの対応、他の公共交通との重複、運行経費の増加など、利便性、効率性及び持続可能性に関する課題が生じています。



<ちゅうバスの導入目的>

利用したくなるバスを導入することにより公共交通機関の利便性を向上させる
移動に制約を伴っている方々の社会活動機会の増大に寄与する
市中心部の買物施設・公共施設へのアクセス性を高め、まちづくりに寄与する



路線・ルート名	延長(km)	府中駅～終着 所要時間	車両数(台)
多磨町ルート	13.50	30分	3
押立町・朝日町循環 (朝日町ルート)	15.84	32分	3
押立町・朝日町循環 (押立町ルート)	16.83	36分	3
是政循環	8.08	20分	2
南町・四谷循環 (よつや苑西ルート)	16.74	45分	3
南町・四谷循環 (四谷六丁目ルート)	5.75	11分	1
北山町循環	11.88	25分	3
計	88.62	-	18

車両数は予備2台を含めて合計20台
四谷六丁目ルートの府中駅～終着所要時間は、中河原駅～四谷六丁目の区間の所要時間

令和5年2月時点

導入目的 : 利用したくなるバスを導入することにより公共交通機関の利便性を向上させる

市民アンケート結果における公共交通等への満足度を見ると、「満足」と「やや満足」を合わせると約54%、「不満」と「やや不満」を合わせると約17%となっており、公共交通等の満足度は相対的に高い結果となっています。

導入目的 : 移動に制約を伴っている方々の社会活動機会の増大に寄与する

ちゅうバスの利用者の多くは、高齢者、運転免許非保有者となっており、ちゅうバスは移動制約者等の移動手段を確保しており、社会活動機会の増大に寄与している状況が伺えます。

残された課題 : 一部の移動ニーズに対応できていない運行

- ・ 高齢者や運転免許非保有者等の移動制約者の日常生活の移動実態をみると、府中駅周辺以外への移動も見られません。例えば、日用品の買物では、地区内や自宅近くの施設や最寄り駅(武蔵野台駅、東府中駅、中河原駅など)周辺への移動が見られます。
- ・ ちゅうバスの運行ネットワークは、原則府中駅に向いているため、最寄りの目的地に移動したいというニーズに一部対応できていない状況が生じています。

導入目的 : 市中心部の買物施設・公共施設へのアクセス性を高め、まちづくりに寄与する

ちゅうバスの利用目的や目的地を見ると、府中駅及び府中駅周辺の中心部への買物等のニーズに対応できており、市中心部へのアクセス性の向上及びまちづくりに寄与している状況が伺えます。

残された課題 : ルートの長大化による利便性の低下

- ・ 細かなルート設定により、運行ルートが長大となっており、市中心部への遠回りが発生しています。
- ・ 現在のちゅうバス利用者は、市中心部にアクセスしやすい市民等が多く利用しており、市中心部にアクセスしづらい市民等は利用していない実態が見られます。

新たな課題

新たな課題 : 鉄道・路線バスとちゅうバスの重複区間が存在

・ ちゅうバスの利用が多い重複区間では、鉄道、路線バスからちゅうバスに利用者が流れている可能性があります。また、ちゅうバスの利用が少ない重複区間では、ちゅうバスの経路設定が非効率であることなどが考えられるため、ニーズに応じた効率的な役割分担が必要です。

新たな課題 : 市内のバス交通のサービス水準及び運賃に格差が発生

・ ちゅうバスは一律100円で利用できるため、路線バスとの運賃格差が発生しています。一方、ちゅうバスのみが運行しているエリアは、路線バスが運行しているエリアに比べるとサービス水準が低く、利便性が低い状況です。

新たな課題 : ちゅうバス運行経費の増加

・ ちゅうバスの利用者は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けるまで増加傾向にありましたが、感染拡大後に利用者数、運賃収入が減少し、あわせて運行経費も増加傾向にあることから、収支率が低下しています。

・ 運行経費の増加要因は、人件費、燃料費等の値上がりによるもので、全国的なドライバー不足、原油価格の高騰が背景にあることから、ちゅうバス事業の安定的な運行にあたり、運賃体系を含めた検討が必要となっています。

3 - 4 市民の移動実態

市民アンケート調査を基に市民の移動実態を分析したところ、多くの地域で、自宅の最寄り駅の範囲で日用品の買物が行われており、移動手段は、徒歩と自転車が半数以上を占めています。

また、日用品以外の買物については、都内、府中駅周辺及び立川市への移動割合が高いほか、居住地の立地に応じて、近隣他市へ移動している実態があります。

市民の移動実態図



一方、通院については、最寄り駅の範囲のほか、府中駅周辺への移動が多く、日用品以外の買物で見られた他市へ移動は、通院においては割合が低くなります。また、広域的な医療拠点である多摩総合医療センター周辺についても、一定程度の移動が把握できています。



市民アンケート調査概要

調査対象
市内在住の16歳以上の
市民 3,000人(無作為抽出)

調査時期
令和2年11月27日(金)
～ 令和2年12月18日(金)

調査方法
郵送配布・回収

回収数
有効回収数 1,532 票
有効回収率 51.1%

日常生活圏域別の移動実態

日常生活圏域別の移動実態を整理したところ、公共交通に対する満足度に関しては、市の縁辺部や高齢化が進んでいる地域において、不満足の高割合が高い傾向にあります。

		中央エリア	白糸台エリア	西府エリア	武蔵台エリア	新町エリア	
地区現況	高齢化率[平均21.9%]	やや低い(20.0%)	やや低い(19.6%)	低い(18.4%)	高い(27.7%)	高い(25.8%)	
	路線バス(1日10便以上)	多数	3路線(3路線)	6路線(5路線)	6路線(4路線)	7路線(5路線)	
	ちゅうバス	6ルート(四六以外)	3ルート(多磨町・朝日町・押立町)	2ルート(北山町・四六)	1ルート(北山町)	1ルート(多磨町)	
	交通空白地域 鉄道駅800m バス停300m以上	幸町2丁目一部	なし	日新町4丁目一部(国立市境・農地)	武蔵台2丁目一部(国分寺市境・公園)	新町3丁目・栄町2・3丁目一部(国分寺市境)・幸町3丁目一部	
利用状況	路線バス・ちゅうバス利用[平均:9.1%]	6.6%	5.7%	5.5%	13.6%	4.1%	
	ちゅうバス利用[平均:9.3%]	5.8%	12.9%	10.0%	4.9%	2.3%	
	路線バス利用[平均:16.5%]	21.2%	6.4%	18.2%	29.6%	47.4%	
	路線バス・ちゅうバス未利用[平均:59.5%]	60.2%	70.7%	64.5%	48.1%	40.4%	
公共交通に対する満足度	満足[平均:53.8%]	63.5%	58.5%	47.3%	48.2%	52.1%	
	不満足[平均:16.7%]	10.8%	9.2%	17.2%	24.6%	18.1%	
	不満点	駐輪場(27.5%)	バス本数(27.5%)	バス本数(36.5%)	バス本数(35.0%)	バス本数(25.3%)	
		自転車走行環境(22.5%)	自転車走行環境(19.6%)	目的地までのバス(36.5%)	目的地までのバス(32.5%)	駐輪場(21.3%)	
目的地までのバス(21.3%)		目的地までのバス(11.8%)	自転車走行環境(26.9%)	バス停までの移動(20.0%)	自転車走行環境(17.3%)		
移動特性	買い物(日用品)	府中駅周辺:60.6% 東府中駅周辺:8.3%	東府中駅周辺:14.3% 武蔵野台駅周辺:12.1% 若松町内:11.4% 府中駅周辺:10.7%	西府駅周辺:20.9% 西原町内:17.3% 府中駅周辺:9.1%	西原町内:16.0% 国分寺市:16.0% 府中駅周辺:11.1%	府中駅周辺:21.1% 浅間町内:15.2% 小金井市:5.8%	
	買い物(日用品以外)	府中駅周辺:40.2% 立川市:10.0%	府中駅周辺:25.0% 調布市:10.7% 都内(23区):9.3%	府中駅周辺:20.9% 立川市:19.1% 多摩市:7.3%	立川市:23.5% 府中駅周辺:11.1% 国分寺市:9.9%	府中駅周辺:28.7% 立川市:8.2% 国分寺市:7.6%	
	通院	府中駅周辺:32.4%	府中駅周辺:7.9% 白糸台内:7.9% 武蔵野台駅周辺:7.1%	府中駅周辺:11.8% 西府駅周辺:7.3% 分倍河原駅周辺:6.4%	府中駅周辺:7.4% 国立市:6.2%	府中駅周辺:20.5% 新町内:9.9% 武蔵台内:5.3%	
	買い物(日用品)	移動手段(徒歩) [平均:52.6%]	70.6%	60.4%	51.0%	53.8%	39.4%
		移動手段(自転車) [平均:50.5%]	43.7%	44.0%	56.7%	55.1%	58.1%
		移動手段(路線バス) [平均:6.8%]	5.6%	0.7%	8.7%	12.8%	22.5%
		移動手段(ちゅうバス) [平均:7.7%]	1.7%	7.5%	6.7%	5.1%	4.4%
		移動手段(鉄道) [平均:9.2%]	5.2%	16.4%	10.6%	3.8%	3.8%
移動手段(マイカー) [平均:31.5%]	21.2%	29.1%	35.6%	29.5%	39.4%		
通勤状況	通勤頻度(週1回以上) [平均:52.8%]	61.8%	46.4%	57.2%	50.6%	50.3%	
	通勤頻度(週3回以上) [平均:58.8%]	53.5%	52.1%	64.5%	56.8%	56.7%	
	通勤頻度(未通勤) [平均:23.5%]	22.8%	25.7%	20.0%	23.5%	24.6%	
	市内通勤 [平均:32.6%]	27.5%	28.9%	29.1%	41.7%	33.7%	
	都内通勤 [平均:41.7%]	54.4%	59.2%	54.4%	47.9%	51.0%	
鉄道	日常利用駅(上位3駅) 5%以上のものを記載	府中駅:43.6% 東府中駅:6.6%	武蔵野台駅:27.9% 多磨台駅:12.9% 東府中駅:10.7%	西府駅:30.0% 分倍河原駅:15.5%	西国分寺駅:25.9% 府中駅:13.6% 国立駅:9.9%	府中駅:17.0% 国分寺駅:13.5% 武蔵小金井駅:11.1%	
傾向	路線バスが充実し、利用も多い 公共交通への満足度が高い 買い物は府中駅が中心 徒歩での移動が多い マイカー利用率が低い 交通空白地域の一部は東京農工大の敷地	公共交通への満足度が少し高い 買い物は東府中駅・武蔵野台駅・府中駅が中心 鉄道利用が多い マイカー利用率が低い 都内通勤者が多い	高齢化率が低い 公共交通への満足度が若干低い バス本数・目的地までのバスへの不満が多い 買い物は地区内・西府駅が中心 マイカー利用率が少し高い	高齢化率が高い 路線バス利用が多い ちゅうバス利用が少ない 公共交通への満足度が若干低い バス本数・目的地までのバスへの不満が多い 買い物は地区内・国分寺市が中心 マイカー利用率が少し低い	高齢化率が高い 路線バスが充実し、利用も多い 自転車利用が多い マイカー利用率が高い 買い物は府中駅が中心 交通空白地域の一部は東京農工大の敷地		

また、市の縁辺部においては、日用品の買い物にマイカーを利用する割合が高いほか、バスの本数に関して、不満と感じる割合が高くなっています。

住吉エリア	是政エリア	紅葉丘エリア	押立エリア	四谷エリア	片町エリア
やや高い(23.3%)	やや高い(22.6%)	やや低い(20.5%)	高い(28.5%)	やや低い(20.9%)	やや低い(20.9%)
6路線(2路線)	1路線(0路線)	6路線(5路線)	2路線(1路線)	6路線(1路線)	7路線(3路線)
2ルート (よつや苑西・四六)	2ルート (是政・押立町)	2ルート (朝日町・多磨町)	1ルート (押立)	2ルート (よつや苑・四六)	2ルート (北山町・よつや苑西)
南町4・5丁目一部 (多摩川沿い)	南町6丁目・小柳町6丁目 一部(多摩川沿い)	多磨町3・4丁目一部(小 金井市境・公園・霊園)朝 日町3丁目一部(調布市 境)	押立町4・5丁目一部(多 摩川沿い・調布市境)	四谷5丁目一部 (多摩川沿い)	矢崎町3丁目一部
11.8%	12.9%	20.0%	7.4%	13.4%	5.0%
4.4%	23.5%	8.3%	19.1%	12.2%	8.5%
10.3%	3.8%	9.2%	5.9%	13.4%	5.7%
68.4%	51.5%	57.5%	57.4%	58.5%	72.3%
47.8%	47.8%	45.0%	55.9%	50.0%	62.5%
22.0%	27.3%	20.0%	20.5%	18.3%	10.6%
目的地までのバス (32.8%)	バス本数(62.9%)	バス本数(47.5%)	バス本数(48.3%)	バス本数(53.8%)	目的地までのバス (23.5%)
バス本数(26.6%)	駐輪場(30.6%)	バス停までの移動 (22.0%)	目的地までのバス (27.6%)	バス停までの移動 (23.1%)	バス本数・駐輪場 (23.5%)
自転車走行環境 (26.6%)	バス停までの移動 (19.4%)	駐輪場・走行環境 (22.0%)	駐輪場(24.1%)	目的地までのバス (23.1%)	自転車走行環境 (23.5%)
中河原駅周辺:39.7% 分倍河原駅周辺:11.0% 府中駅周辺:5.9%	府中駅周辺:15.9% 東府中駅周辺:15.2% 是政内:9.8%	若松町内:17.5% 府中駅周辺:9.2% 東府中駅周辺:7.5% 武蔵野市:7.5%	武蔵野台駅周辺:16.2% 調布市:16.2% 白糸台内:13.2%	中河原駅周辺:35.4% 四谷内:15.9% 西府中駅周辺:9.8%	府中駅周辺:22.7% 分倍河原駅周辺:17.7% 美好町内:7.8%
府中駅周辺:17.6% 多摩市:14.7% 中河原駅周辺:10.3%	府中駅周辺:25.8% 武蔵野市:8.3% 立川市:8.3%	府中駅周辺:20.8% 武蔵野市:10.0% 都内(23区):10.0%	調布市:29.4% 府中駅周辺:10.3%	多摩市:34.1% 立川市:12.2% 府中駅周辺:7.3% 都内(23区):6.1%	府中駅周辺:28.4% 立川市:7.8% 都内(23区):7.1% 分倍河原駅周辺:5.7%
中河原駅周辺:14.7% 府中駅周辺:8.1% 多摩市:3.7%	府中駅周辺:11.4% 東府中駅周辺:6.1% 是政内:5.3%	府中駅周辺:7.5% 東府中駅周辺:5.8% 朝日町内:3.3% 若松町内:3.3%	武蔵野台駅周辺:10.3% 調布市:8.8%	中河原駅:15.9% 四谷内:13.4% 府中駅周辺:7.3%	府中駅周辺:17.0% 分倍河原駅周辺:6.4% 都内(23区):5.7% 美好町内:5.7%
56.6%	50.4%	33.3%	36.9%	32.1%	65.1%
45.0%	49.6%	56.1%	46.2%	57.7%	52.7%
1.6%	2.4%	6.1%	3.1%	7.7%	1.6%
6.2%	20.0%	15.8%	16.9%	14.1%	1.6%
11.6%	13.6%	14.9%	18.5%	3.8%	7.0%
29.5%	26.4%	36.0%	44.6%	44.9%	28.7%
57.3%	46.2%	51.6%	50.0%	59.7%	56.0%
61.0%	51.5%	55.8%	55.9%	65.8%	64.5%
22.8%	23.5%	24.2%	25.0%	24.4%	21.3%
40.4%	38.7%	28.2%	15.0%	39.3%	33.7%
41.6%	48.0%	54.9%	80.0%	42.9%	52.0%
中河原駅:44.9% 分倍河原駅:11.8%	是政駅:12.9% 東府中駅:10.6% 多磨霊園駅:8.3% 競艇場前駅:8.3%	多磨駅:29.2% 多磨霊園駅:11.7% 武蔵野台駅:8.3%	武蔵野台駅:50.0% 飛田給駅:14.7%	中河原駅:39.0% 西府中駅:8.5%	分倍河原駅:32.6% 府中本町駅:12.8% 府中駅:12.1%
バス利用が少ない 公共交通への満足度が少 し低い 目的地までのバスへの不 満が多い 買い物は中河原駅が中心 マイカー利用が少し低い 交通空白地域の大半は企 業用地	路線バスがほぼない ちゅうバス利用が多い 公共交通への満足度が低 い バス本数への不満が多い 買い物は府中駅・東府中 駅が中心 マイカー利用が少し低い 交通空白地域の大半は郷 士の森公園など非居住地	バス利用が多い 公共交通への満足度が少 し低い バス本数への不満が多い 買い物は地区内が中心 マイカー利用率が少し高 い	高齢化率が高い 路線バスが少ない ちゅうバス利用が多い バス本数への不満が多い 買い物は武蔵野台駅や調 布市が中心 マイカー利用率が高い 都内通勤者が多い	ちゅうバス利用が多い 公共交通への満足度が少 し低い バス本数への不満が多い 買い物は中河原駅・地区 内が中心 日用品以外は多摩市・立 川市の利用が多い マイカー・自転車利用が高 い	バス利用が少ない 交通空白地域の一部は企 業用地 公共交通への満足度が高 い バス本数・目的地までの バスに不満が多い 買い物は地区内・府中駅 が中心 徒歩での移動が多い マイカー利用が低い

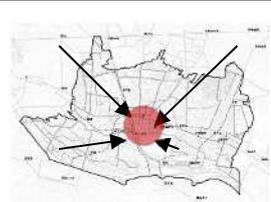
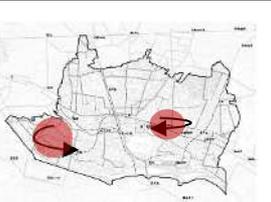
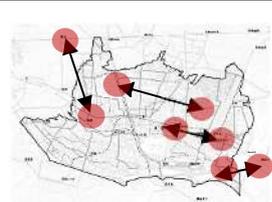
4 . 府中市の地域公共交通の

問題点と課題

4 - 1 府中市の地域公共交通の問題点と課題

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・市内外へ移動	公共交通の利用環境
例				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・不便地域が点在

(3) 地区間・市内外の移動に関する課題

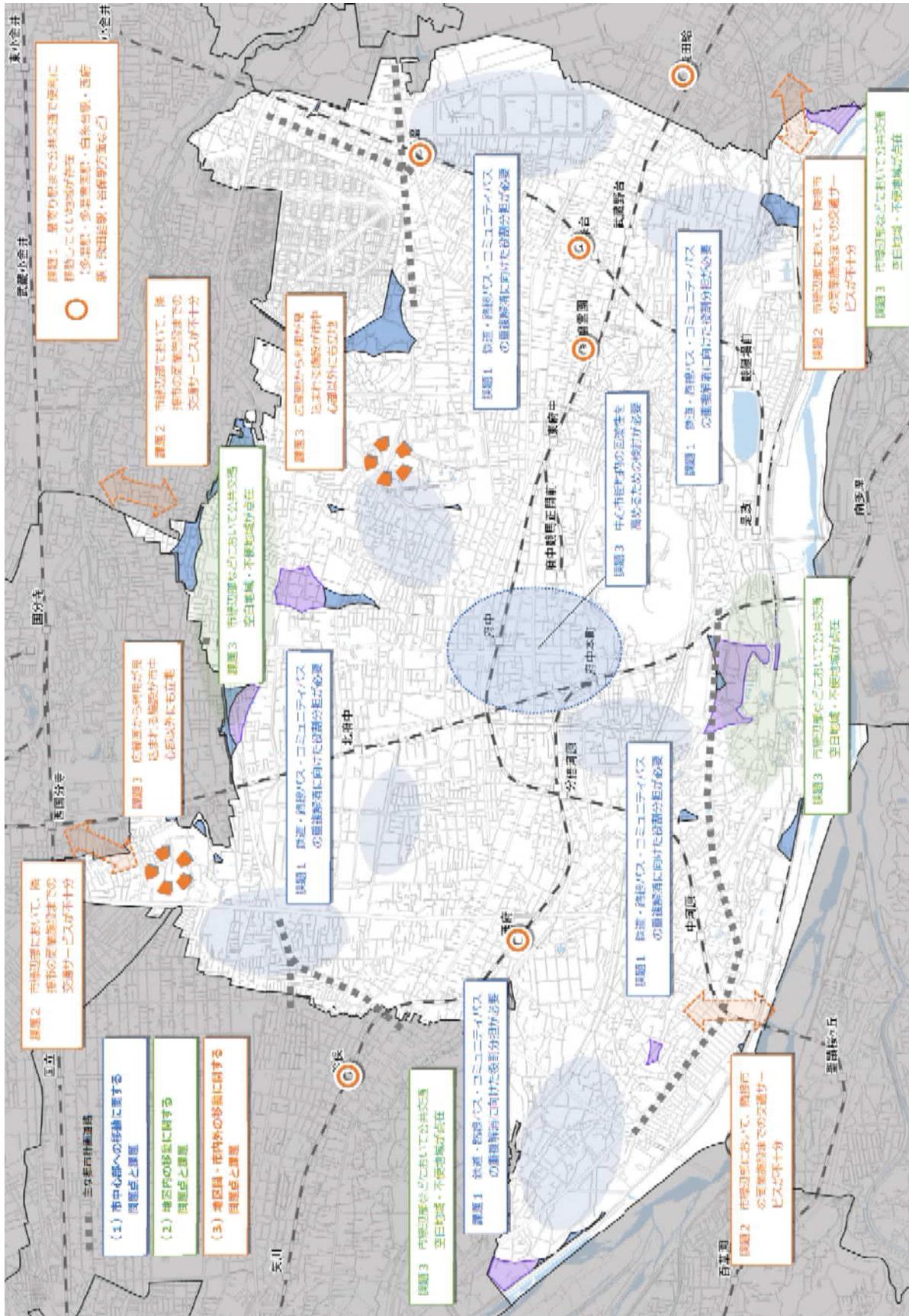
- 課題7 最寄り駅までの公共交通の利便性が低い地域が存在
- 課題8 市縁辺部において、隣接市の商業施設までの交通サービスが不十分
- 課題9 広範囲から利用が見込まれる施設が市中心部以外にも立地

(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

府中市の地域公共交通の課題図

本市の地域公共交通の課題が、どの地域や公共交通を対象としているかを図示すると、概ね下図ようになります。



(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・路線バスとコミュニティバスの運行区間が重複している箇所が見られます。

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、路線バスとコミュニティバスが利用者を取り合うなど、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ます。

さらに、コミュニティ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ます。

課題

路線バスとコミュニティ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す。

一部の区間ではちゅうバスと路線バスが同区間を走行している状況もあります

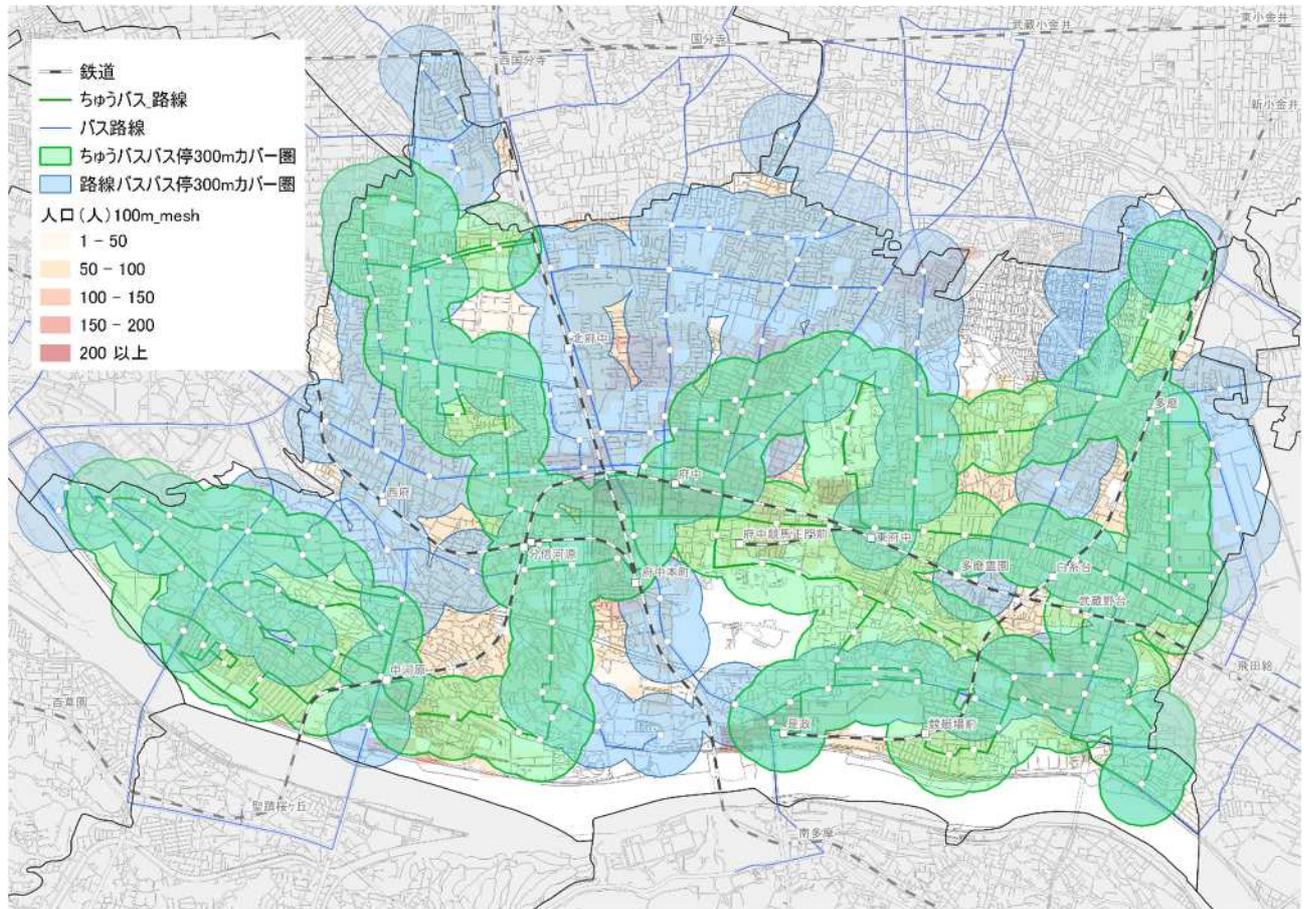


図 ちゅうバスと路線バスのカバー圏域

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、中心部への速達性が低下しているルートがみられます。

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。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

コミュニティバスが、一部移動ニーズとのかい離が生じていることから、府中駅発着の必要性を検証するほか、鉄道や路線バスとの役割分担を行い、コミュニティバス運行の効率化が必要です。

ちゅうバスに対する市の負担が増加しています

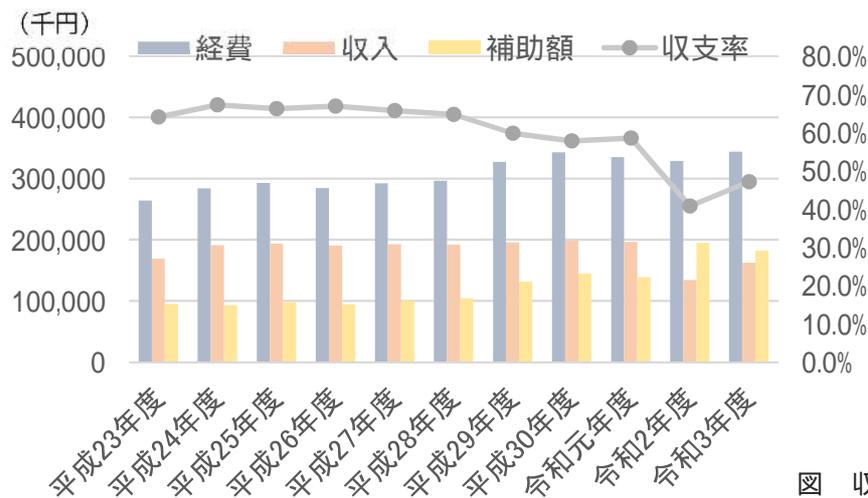
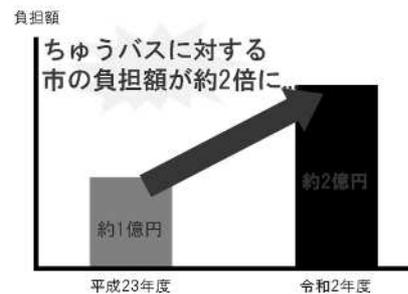


図 収支状況の推移

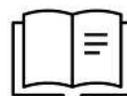
課題3 中心市街地内の回遊性を高めるための検討が必要

問題点

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ビジョン」を策定しています。

課題

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！

(2) 地区内の移動に関する問題点と課題

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

問題点

日用品の買物や通院等については、日常生活圏域内での移動が多く見られ、鉄道駅周辺が生活の中心となっている実態があります。

一方で、日常生活圏域内の買物先・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ます。

また、市民の移動手段は「徒歩」「自転車」が大半を占めていますが、今後、高齢化が進行すると、これらの移動手段が使えない方の増加が懸念されます。

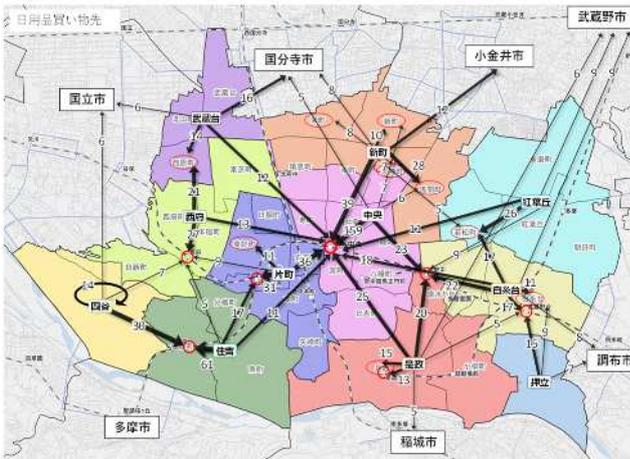


図 日用品の買物先

課題

利便性の低い地区の日常生活圏域内において、商業施設や医療施設までの移動を支える交通サービスの検討が必要です。

高齢化の進行に合わせた日常生活圏域内の交通サービスの検討が必要です。

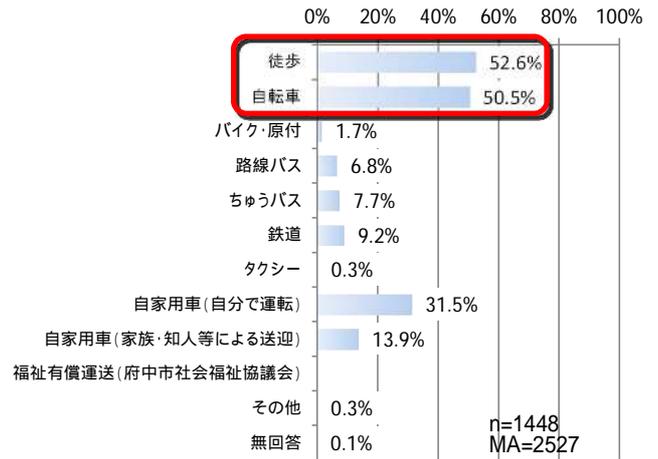
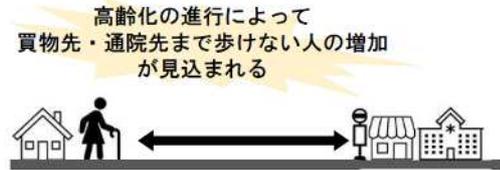


図 日用品の買い物に行く際の交通手段

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

問題点

市民の大半は、日常生活で徒歩や自転車により、自由に移動することができますが、交通弱者(高齢者、障害のある方等)は、近所のスーパー等への移動が困難になるなどの状況があります。

課題

交通弱者の買物や通院を支える交通サービスの検討が必要です。

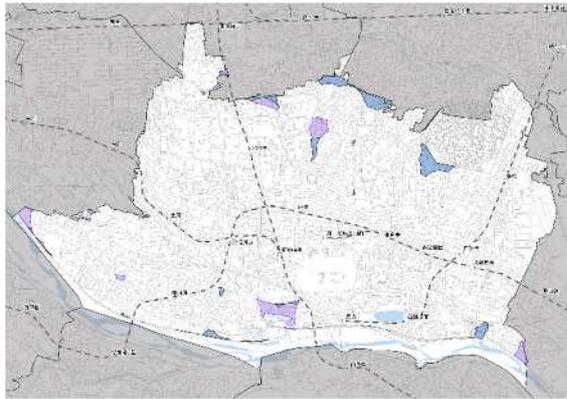
高齢者や子育て世代・障害者の方にとっては、近所の移動も難しい状況もみられます。



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・不便地域

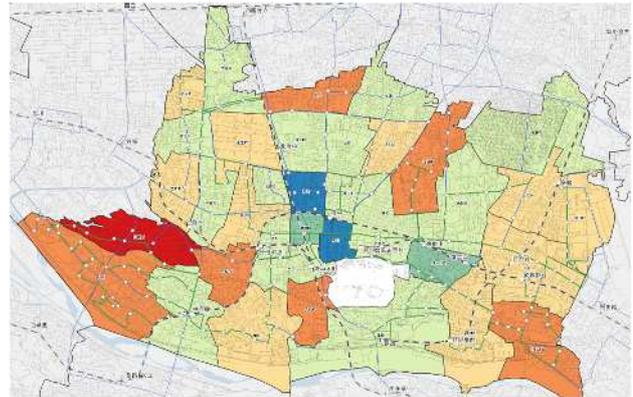
(鉄道駅 800m バス停 300m) 非可住地除く

青：公共交通空白地域(鉄道駅 800m・バス停 300m圏外)

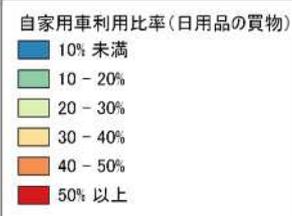
紫：公共交通不便地域(鉄道駅 800m 圏外・片道 30 本未満のバス停 300m 圏内)

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。

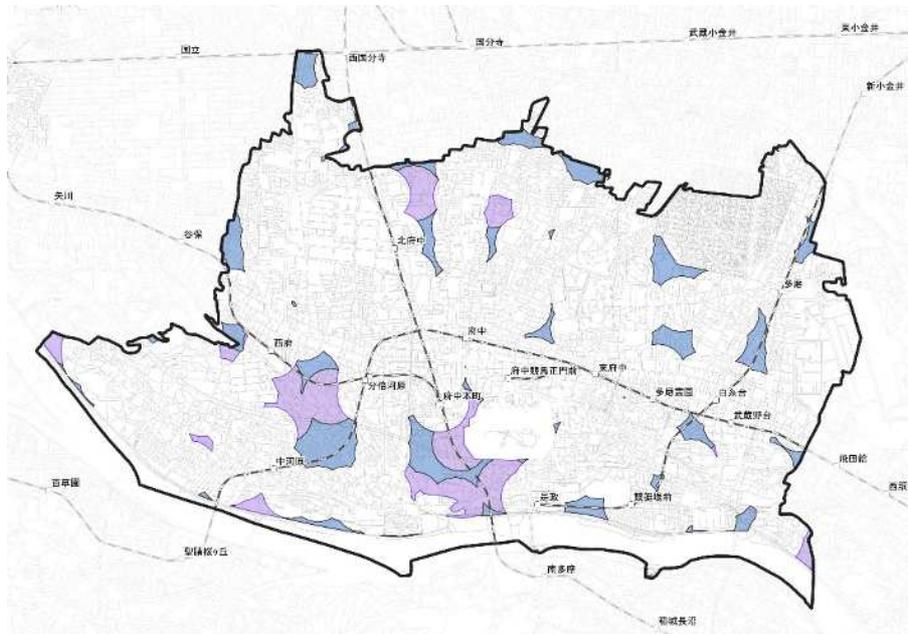


図：自家用車利用比率(日用品の買物)



< 公共交通空白・不便地域(300m) >

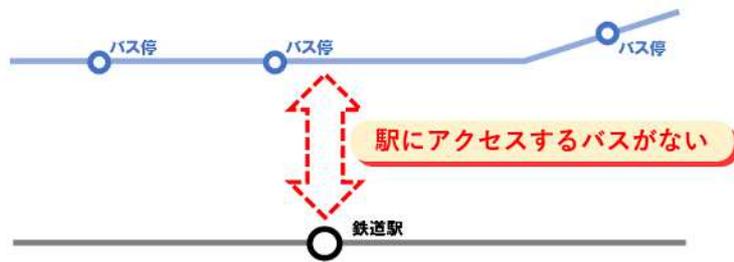
課題4や課題5を踏まえ、各公共交通機関の発着する場所に徒歩での行きやすさを考慮し、鉄道駅300m圏外並びにバス停300m圏外又は片道30本未満のバス停300m圏内で公共交通空白・不便地域を抽出すると、以下ようになります。



(3) 地区間・市内外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	課題
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、路線バスやちゅう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。	当該地域において、最寄り駅までの公共交通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交通サービスが不十分

問題点	課題
市の縁辺部では、買物のため隣接市へ移動している動きも見られますが、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。	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、市域を越えた交通サービスの検討や協議を行う必要があります。

一部エリアでは、市外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



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

問題点

市内には、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、生涯学習センター等）が市中心部以外に点在しており、市内各所からそれぞれ施設への移動ニーズが一定程度あります。

しかしながら、例えば、多摩総合医療センターでは、府中駅からの路線バスによるアクセス性は高い一方、当該路線の通らない地域からでは、直接的なアクセス性が低い状況です。

また、生涯学習センターは、コミュニティバスが運行しているものの、夜間の利用に対応できていない現状があります。



図 生涯学習センター

課題

市中心部以外の主要な拠点に対するアクセス性の向上と需要に応じた交通サービスの検討が必要です。



図 東京都立多摩総合医療センター

表: ちゅうバス多磨町ルートの利用区間(ちゅうバス利用者アンケート)

	降車バス停																						
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
	府中駅	中央文化センター	幸町二丁目	ルミエール府中	府中三郵便局	富士見通り東	天神町二丁目	府中市美術館	生涯学習センター	府中の森公園	市民聖苑前	芸術劇場	東府中駅	府中工業高校	人見街道入口	浅間山公園入口	若松防災センター	紅葉丘文化センター	多磨霊園表門	霊園東通り南	多磨舞祭場前	多磨町	合計
乗車バス停	1								36	3		2	2	3	3	5	12	13	8	5	6	4	118
2	中央文化センター													1		1		1	2				5
3	幸町二丁目																						
4	ルミエール府中																						
5	府中三郵便局	2																					
6	富士見通り東	5																					
7	天神町二丁目	2																					
8	府中市美術館	2																					
9	生涯学習センター	37																					
10	府中の森公園	2																					
11	市民聖苑前																						
12	芸術劇場	2											1										
13	東府中駅	3	1		1	2		1			1			3	1	8	1	3		1	2		28
14	府中工業高校	1																1			1		3
15	人見街道入口	2											3										6

府中駅で乗車した 118 人のうち、
36 人(約 3 割)が生涯学習センターで降車している。

(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、公共交通利用者のさら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)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・決済を一括で行うサービスです。

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

府中市は、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。

一方で、市の縁辺部では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環境配慮車が普及し始めていますが、インフラ整備等の問題が生じています。



出典：ピーワイディージャパン株式会社

図 電気バス

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環境対応車導入などの検討が必要です。



出典：トヨタ自動車株式会社 HP

図 燃料電池バス

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

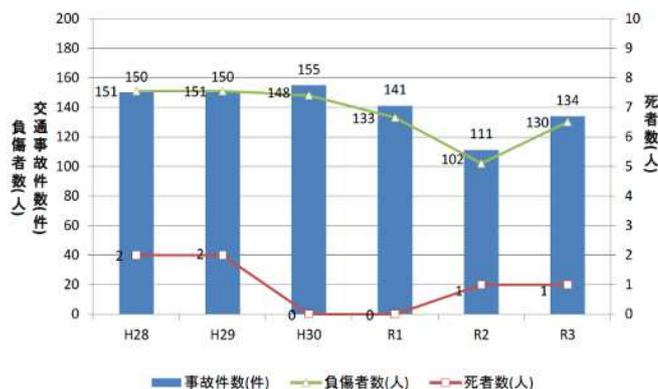
市民の約半数が日用品の買物において「自転車」を利用しています。

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が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)

5 . 基本的な方針

5 - 1 府中市地域公共交通計画の基本的な方針

本市が目指す都市像、国や東京都の方針、地域公共交通の課題等を踏まえて、本計画の基本的な方針を次のとおり決めました。

府中市地域公共交通計画の基本的な方針

= 本市の地域公共交通のあるべき姿

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

基本的な方針の意義

基本的な方針とは、活性化再生法において「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」と規定されています。

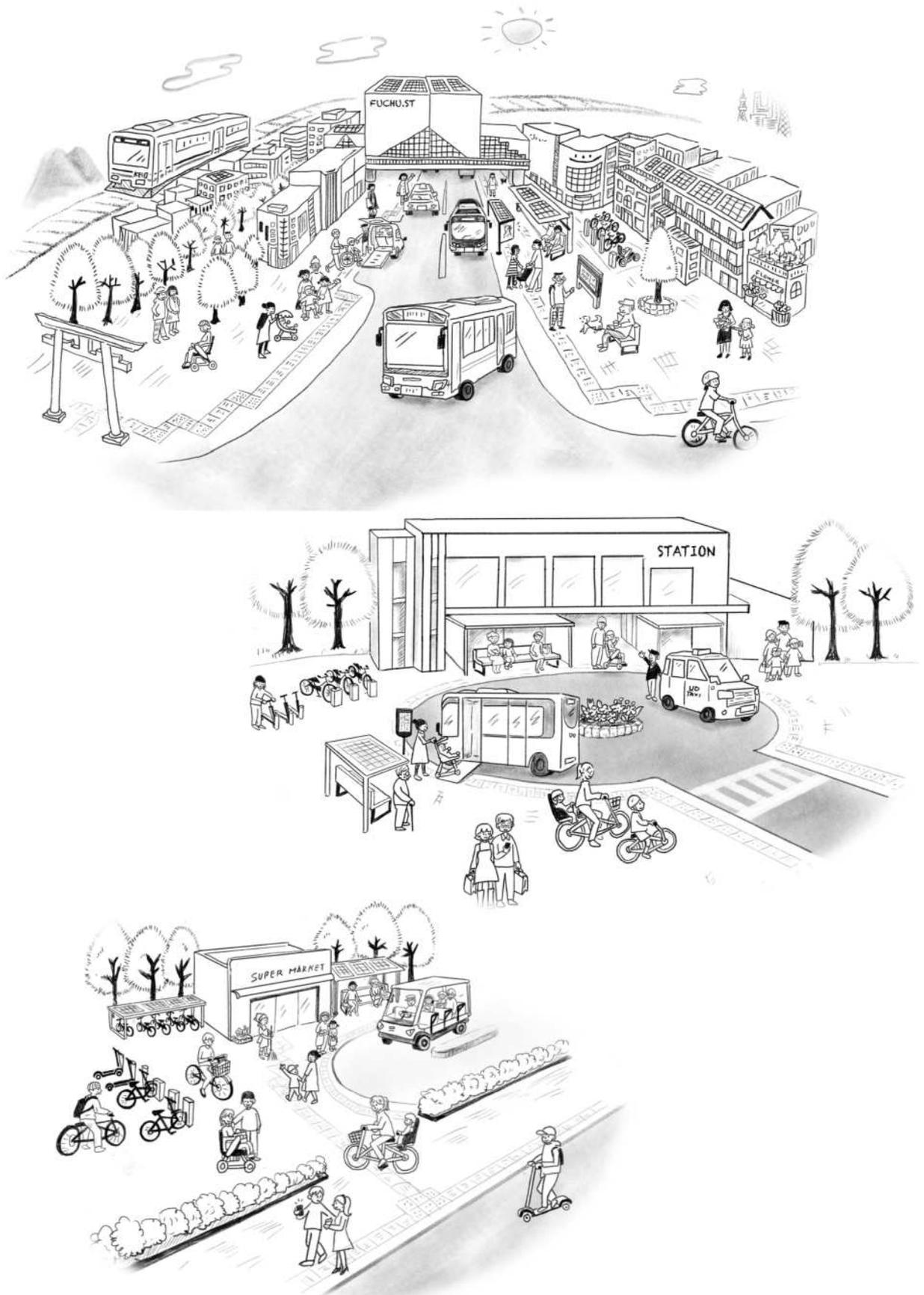
基本的な方針は、地域公共交通計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定めるものです。

基本的な方針を検討する際は、上位計画や関連計画で掲げている目標との整合や、地域の問題点や課題を踏まえることとされています。

5 - 2 基本的な方針を実現した府中市の地域公共交通のイメージ

基本的な方針を実現した本市の地域公共交通のイメージは、下の図のとおりです。

基本的な方針を実現した府中市の地域公共交通イメージ図



6 . 目標・評価指標

6 - 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

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、役割分担により中心部への移動を確保する
- 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

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 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 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

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 交通結節点での各モード間の連携・接続を図る
- 行動目標 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 市内の主要拠点へのアクセス性向上を図る

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
- 行動目標 まちづくりや福祉分野との連携を図る

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 公共交通におけるバリアフリー化を推進する
- 行動目標 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 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

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 財政負担とサービス充実の両立を図る
- 行動目標 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 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

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等

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ちゅう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

地区内の移動

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

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・不便地域が点在

地区間・市内外への移動

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 : 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 : 中心部での移動しやすさ、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 : 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 : 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 : 交通結節点での各モード間の連携・接続を図る。

行動目標 : 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 : 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 : あらゆる市民へ最適な交通サービスを提供する。

行動目標 : 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 : 鉄道駅におけるバリアフリー化を推進する。

行動目標 : 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 : 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 : 財政負担とサービス充実の両立を図る。

行動目標 : 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 : 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。

6 - 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の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、ページに記載しています。

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 中心部への移動を確保する

現状・課題



図：京王電鉄(株)提供



図：京王電鉄バス(株)提供



- ・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

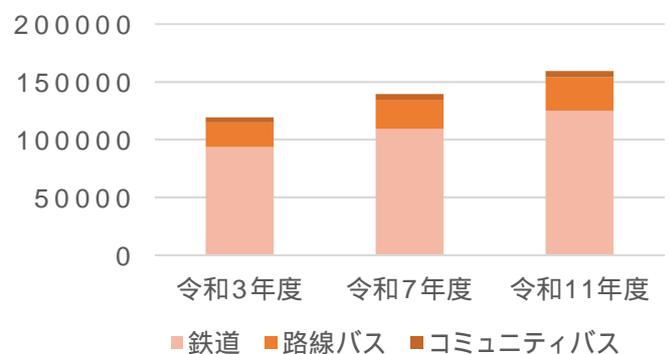
市中心部に接続する公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス）の利用者数

基準値

令和3年度
合計 119,158 人/日

目標値

令和11年度
合計 159,400 人/日



目標達成 の方向性

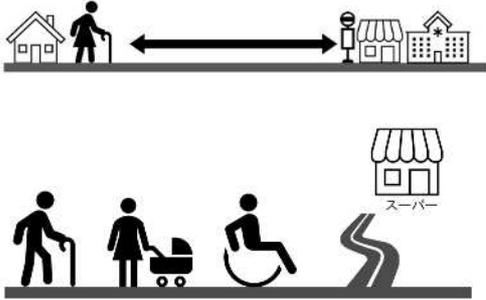
鉄道、路線バス、コミュニティバスの重複解消等による公共交通ネットワークの効率化と、これらの交通モードの接続性の向上により、効果的に市の中心部への移動を確保します。

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

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

65歳以上の週2回以上の外出回数
(高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画)

【調査方法】介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

基準値

令和元年度
週2回以上外出 79.6%

目標値

令和10年度
週2回以上外出 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。



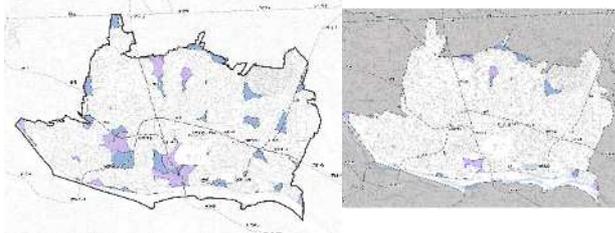
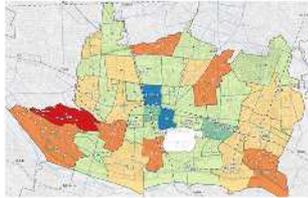
目標達成 の方向性

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、多様な輸送手段の活用、
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

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・不便地域が点在

目標達成後

< 基本的な方針 >

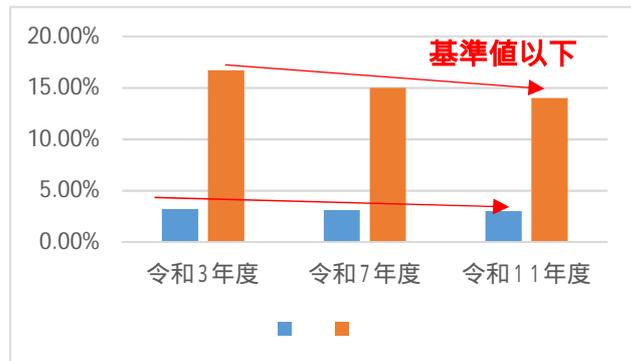
誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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

市全体に対する公共交通空白・不便地域の人口割合

基準値	
令和3年度	人口割合 3.2% 16.7%
目標値	
令和11年度人口割合 基準値以下	



注記 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
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、多様な輸送手段の活用、市民協働により、公共交通空白・不便エリアでの最適な移動手段を検討します。

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

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 >

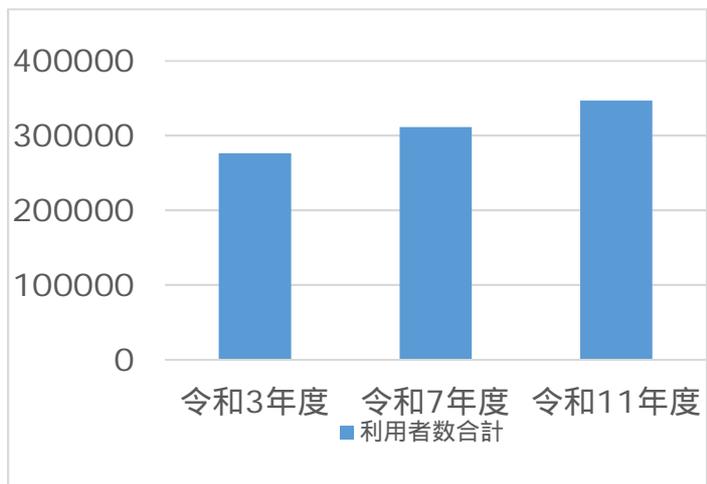
誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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

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 = 府中駅、府中本町駅

JR = 乗車人員 × 2 私鉄 = 乗降人員

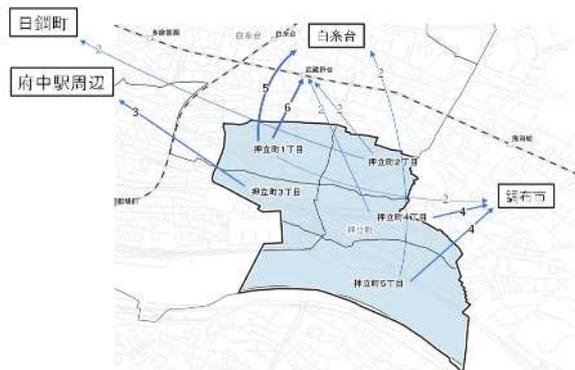
目標達成 の方向性

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

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交通サービスが不十分
- ・市縁辺部を中心に公共交通空白・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

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

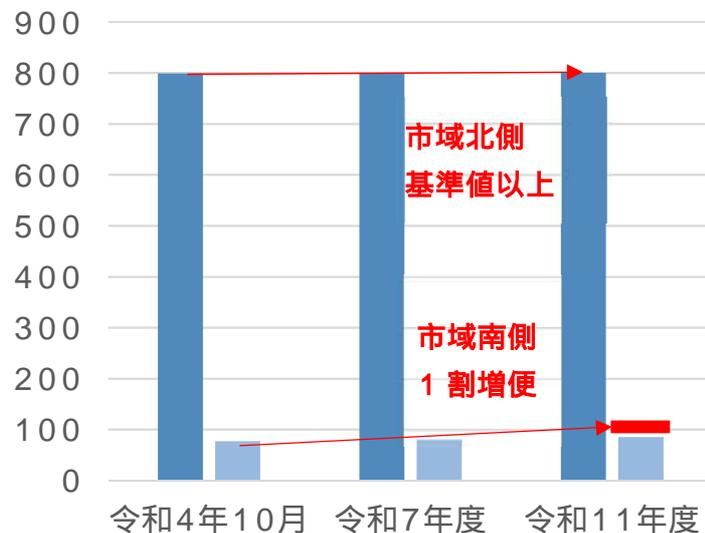
基準値

令和4年10月時点
 市域北側 799 便
 市域南側 77 便

目標値

令和11年度
 市域北側 基準値以上
 市域南側 85 便

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



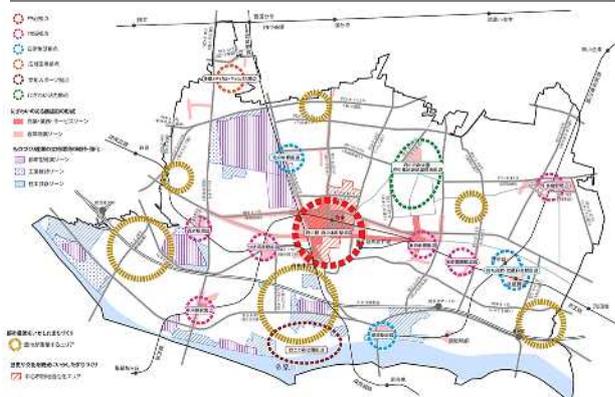
目標達成の方向性

バスネットワークの再編を合わせて、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、多様な輸送手段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

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
- ・ 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

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

市内の主要拠点（駅を除く）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

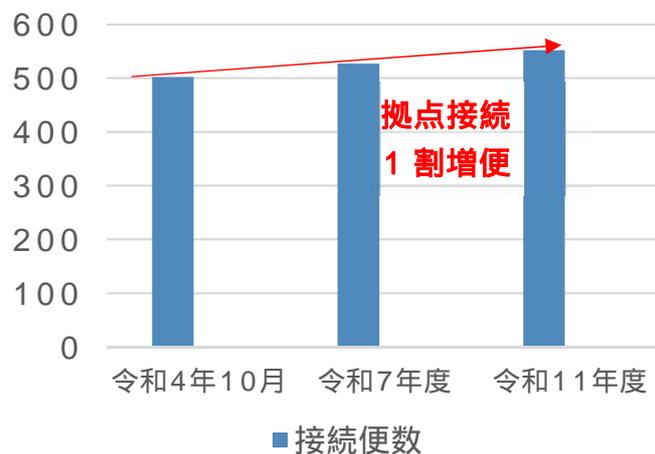
基準値

令和4年10月時点
拠点接続数 502 便

目標値

令和11年度
拠点接続数 552 便

拠点 = 広域医療拠点、文化スポーツ拠点、にぎわい活力拠点



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手段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。

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

現状・課題

近所のスーパー等への移動が大変！



・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

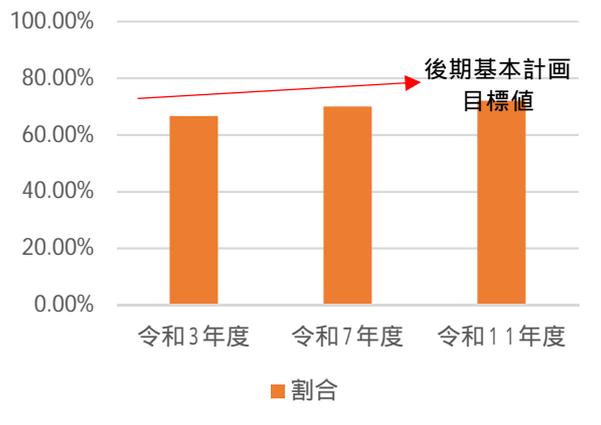
公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合
(第7次府中市総合計画施策58の指標)

基準値

令和3年度
合計 66.6%

目標値

令和11年度
後期基本計画の目標値

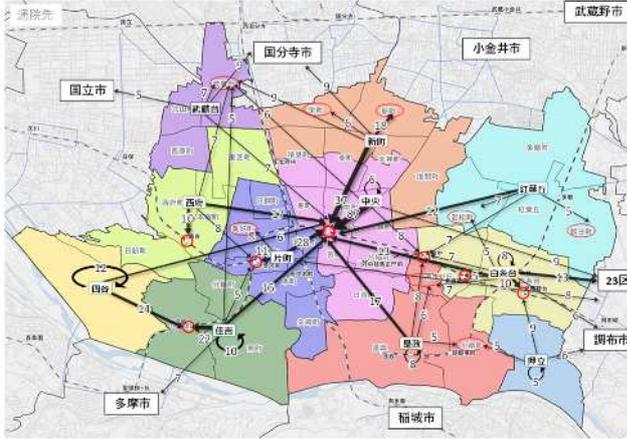


目標達成
の方向性

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や、区内での多様な輸送手段の活用、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 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

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
合計

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。

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 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：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

鉄道駅におけるバリアフリー設備等の整備
(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：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

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



- ・ 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
- ・ 市内の公共交通に関する情報が分散
- ・ 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 >

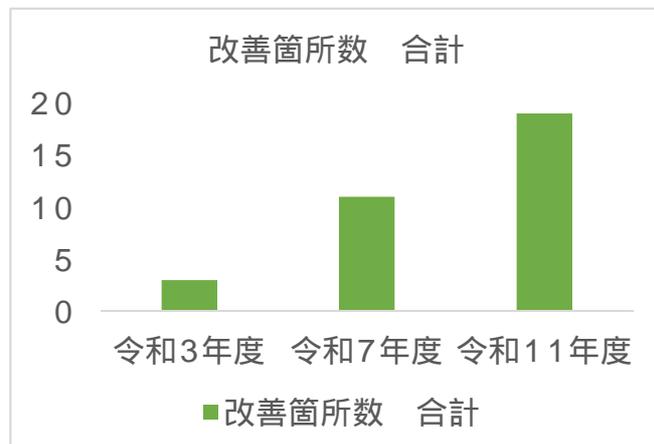
誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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

バス待ち環境の改善に資する取組みの実施数

基準値	
令和3年度	3か所
目標値	
令和11年度	基準値以上 (累積)



ちゅうバス：中河原駅ベンチ設置

押立町公園バス停標識移設など

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

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



・利便性向上に向けた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

市内公共交通事業者のオープンデータ化取組者数

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。

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

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

・移動ニーズに合わせたちゅうバスの見直しが必要

目標達成後

< 基本的な方針 >

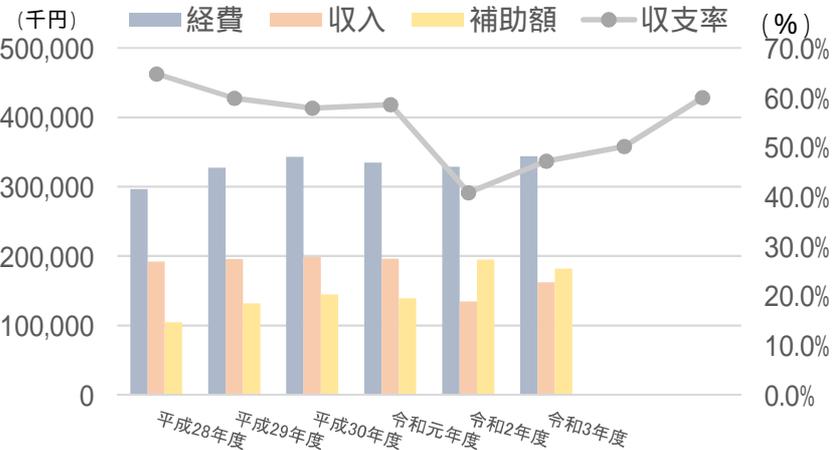
誰もが自由に移動ができるまちづくりと連携した持続可能な地域公共交通

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

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

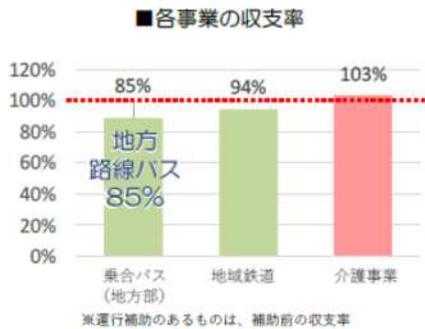
公共交通ネットワークの再編に伴うコミュニティバスの効率化のほか、市民協働による手法の検討など、財政負担の低減とサービス充実の両立を図ります。

行動目標

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



(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

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(抜粋)

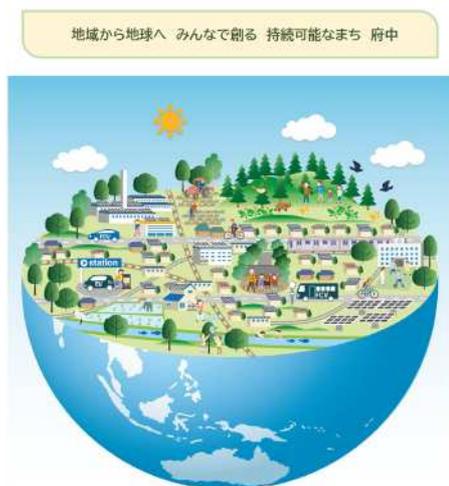
目標達成の方向性

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

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

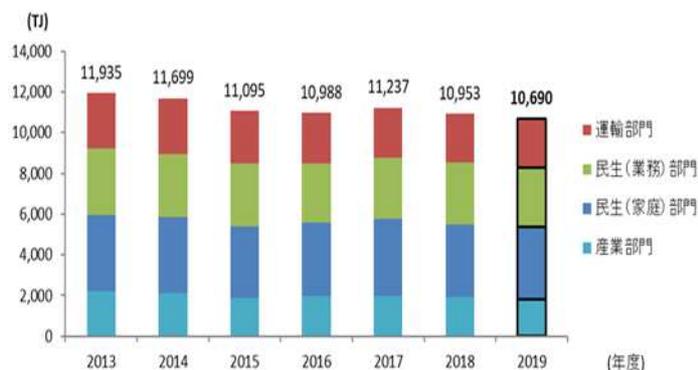
市内のエネルギー消費量（運輸部門） （環境基本計画）

基準値

令和元年度 2,428TJ

目標値

令和12年度 1,833TJ
目標年度は環境基本計画に合わせる。



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

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

目標	行動目標	評価指標	基準値	目標値
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 <u>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</u>	<u>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)の利用者数</u>	令和3年度 <u>119,158人/日</u>	令和11年度 <u>159,400人/日</u>
	行動目標 <u>中心部での移動のしやすさ、回遊性の向上を図る</u>	<u>けやき並木通りの休日の歩行者交通量</u>	令和3年度 <u>23,976人/日</u>	令和11年度 第7次府中市総合計画 後期基本計画の目標値
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 <u>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</u>	<u>65歳以上の市民の週2回以上の外出回数</u>	令和元年度 <u>79.6%</u>	令和10年度 <u>80%</u>
	行動目標 <u>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</u>	<u>公共交通空白・不便地域の人口割合</u>	令和3年度 (1) <u>3.2%</u> (2) <u>16.7%</u>	令和11年度 基準値以下
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 <u>交通結節点での各モード間の連携・接続を図る</u>	<u>中心部以外の各駅の鉄道利用者数</u>	令和3年度 <u>276,097人/日</u>	令和11年度 <u>346,500人/日</u>
	行動目標 <u>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</u>	<u>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</u>	令和4年度 市域北側: <u>799便</u> 市域南側: <u>77便</u>	令和11年度 市域北側: <u>基準値以上</u> 市域南側: <u>85便</u>
	行動目標 <u>市内の主要拠点へのアクセス性向上を図る</u>	<u>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</u>	令和4年度 <u>502便</u>	令和11年度 <u>552便</u>
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 <u>あらゆる市民への最適な交通サービスを提供する</u>	<u>公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合</u>	令和3年度 <u>66.6%</u>	令和11年度 第7次府中市総合計画 後期基本計画の目標値
	行動目標 <u>まちづくりや福祉分野との連携を図る</u>	<u>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</u>	令和4年度 <u>—</u>	令和11年度 <u>1施設1往復以上</u>
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 <u>公共交通におけるバリアフリー化を推進する</u>	<u>鉄道駅におけるバリアフリー設備等の整備数</u>	令和3年度 <u>1施設</u>	令和11年度 <u>13施設(累積)</u>
	行動目標 <u>安全・安心で分かりやすく快適な交通環境を提供する</u>	<u>バス停における待合環境改善の取組数</u>	令和3年度 <u>3か所</u>	令和11年度 基準値以上(累積)
	行動目標 <u>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</u>	<u>市内公共交通情報のオープンデータ化取組者割合</u>	令和3年度 <u>0%</u>	令和11年度 <u>100%</u>
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 <u>財政負担とサービス充実の両立を図る</u>	<u>コミュニティバスの収支率</u>	令和3年度 <u>47.1%</u>	令和11年度 <u>60%</u>
	行動目標 <u>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</u>	<u>公共交通事業者への各種支援取組数</u>	令和3年度 <u>1件</u>	令和11年度 基準値以上(累積)
	行動目標 <u>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</u>	<u>市内のエネルギー消費量(運輸部門)</u>	令和元年度 <u>2,428TJ</u>	令和12年度 <u>1,833TJ</u> (目標年度:第3次環境基本計画より)

7. 施策・事業

7 - 1 施策展開の基本的な考え方

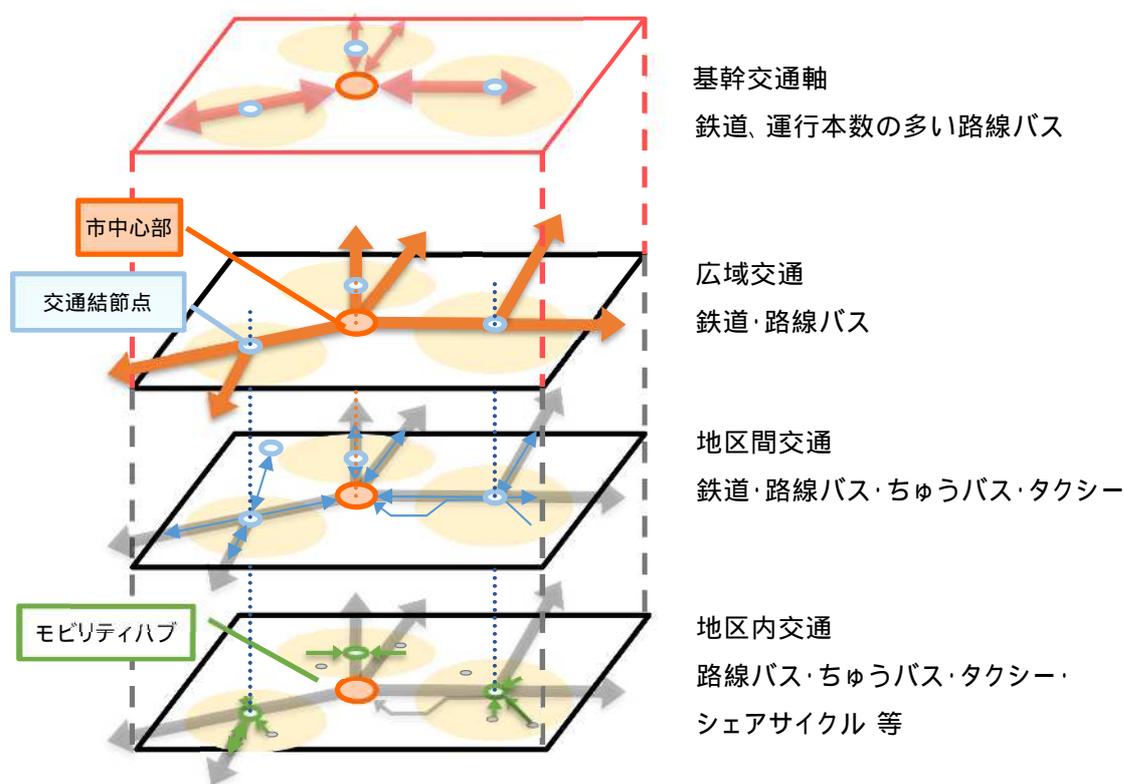
計画目標を達成するための施策展開に当たっては、公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方や、階層による役割分担、交通に関する拠点の位置付け、目標達成におけるトレードオフの関係性などを考慮して、施策、事業を展開します。

公共交通ネットワーク構築の基本的な考え方

鉄道駅を中心とした利便性の高い公共交通ネットワークの維持・改善

市内の公共交通ネットワークは充実した鉄道網を中心に形成されているほか、鉄道駅は市民の日常生活の中心となっていることから、鉄道駅を中心としたネットワークを維持しつつ、ニーズに合わせてバスネットワーク等を改善することを基本的な考え方とします。

公共交通の階層による役割分担

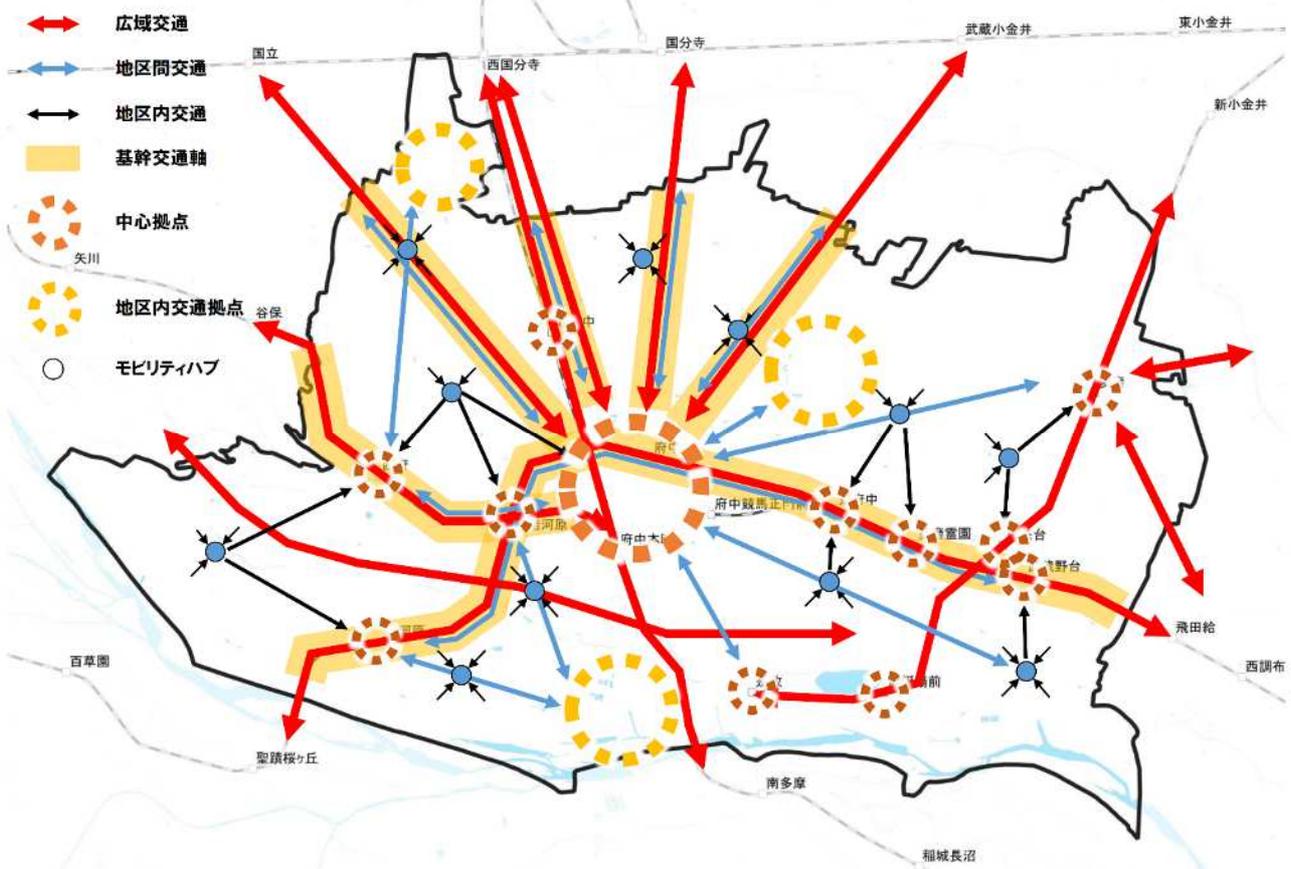


階層	位置づけ
基幹交通軸	市内外の交通結節点を高頻度でつなぎ、市のまちづくりの根幹となる交通軸
広域交通	市内外をつなぐ広域的な公共交通
地区間交通	市内の地区間、各地区と市中心部などの拠点をつなぐ公共交通
地区内交通	日常生活圏域内等の身近な生活を支える交通

交通に関する拠点の位置付け

	位置付け	該当する箇所	都市計画マスタープランとの関係性
市中心部	市内各所からのアクセス性に優れ、多様な交通モードに乗り換えることができる交通拠点	府中駅・府中本町駅周辺	「にぎわいと活力のあるまちづくり方針図」に示される「中心拠点」
交通結節点	日常生活圏内の広域交通・地区間交通・地区内交通に乗り換えることができる交通拠点	各駅周辺など	「にぎわいと活力のあるまちづくり方針図」に示される「地域拠点」、「日常生活拠点」
主要拠点	都市計画マスタープランにおける拠点のうち、鉄道駅以外の交通拠点	多摩メディカル・キャンパス周辺、府中の森公園・府中基地跡地留保地周辺	「にぎわいと活力のあるまちづくり方針図」に示される「文化・スポーツ拠点」、「広域医療拠点」、「にぎわい活力拠点」
モビリティハブ	地区内の生活施設等を核とし、複数の地区内交通を利用することができる身近な交通拠点	例：文化センター、コンビニ、ドラッグストア、公園など	

役割分担された公共交通ネットワークのイメージ



目標達成におけるトレードオフの関係性

地域公共交通の利便性と持続可能性の両方の向上を目指そうとする場合など、ある目標の達成と別の目標の達成が両立できない関係性にある場合に留意し、施策・事業を展開する必要があります。

7 - 2 施策一覧

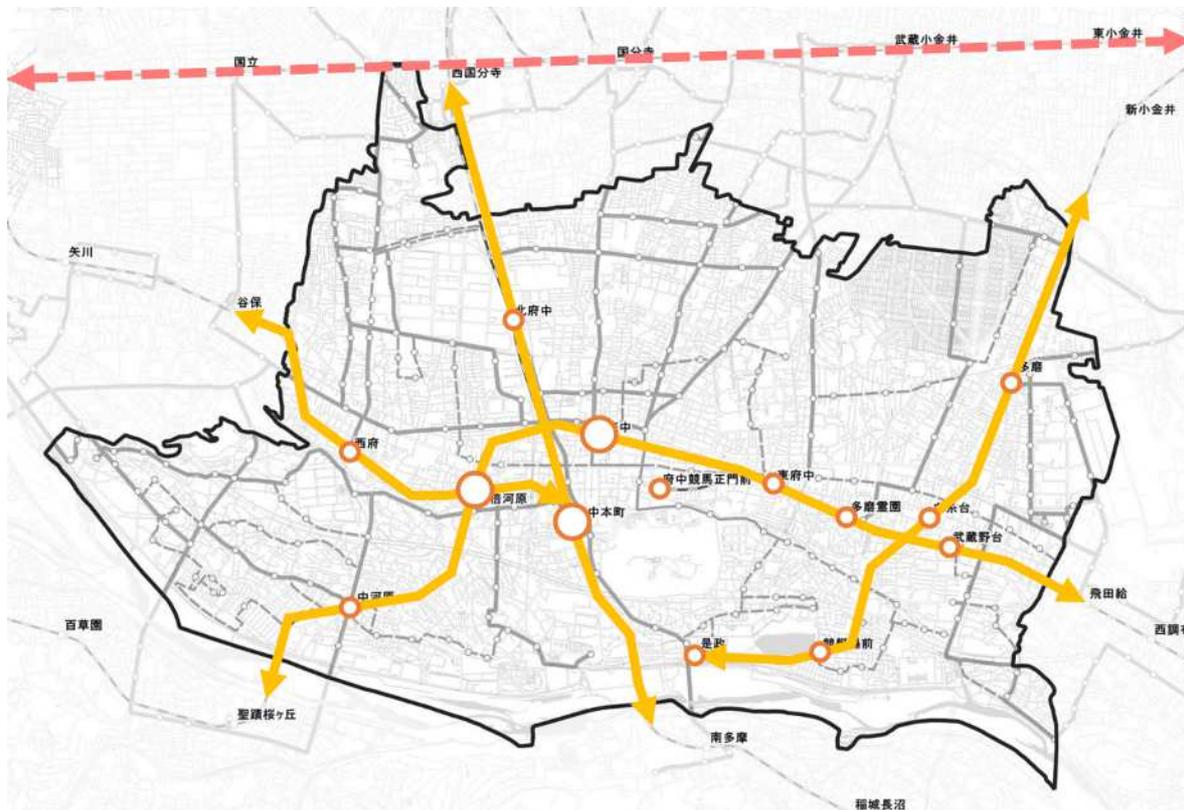
計画目標を達成するために実施する施策を次のとおり整理しました。なお、施策の整理に当たっては、目標達成の方向性から、性質に合わせて施策をまとめたほか、施策展開の基本的な考え方に基づき内容を検討しています。

No.	施策名
施策1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上 持続可能な地域公共交通ネットワークの再編により、市民の移動手段の確保を目指します。
施策2	複数交通モードの接続性の向上 交通結節点における移動手段の接続性を向上させ、シームレスな移動を目指します。
施策3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進 公共交通でのバリアフリー化を促進し、安全・安心な移動の提供を目指します。
施策4	特定の需要に対応した快適な移動手段の検討 タクシーを活用して、移動ニーズへのきめ細かい対応を目指します。
施策5	地区内交通を支える最適な移動手段の検討 地区内交通での移動手段を検討し、日常生活に必要な移動の確保を目指します。
施策6	広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上 市内外の拠点へのアクセスを向上し、まちづくりや観光施策との連携を目指します。
施策7	交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進 公共交通における協働を推進し、地域社会の活力の維持・向上を目指します。
施策8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上 新たな技術やサービスの活用を検討し、交通サービスの利便性向上等を目指します。
施策9	公共交通を利用しやすい環境の整備促進 待合環境の改善などを通じて、公共交通を利用しやすい環境整備を目指します。
施策10	市・公共交通関係者間の継続的な情報共有及び協議 市と事業者が協議を行い、地域の実情やニーズに即した公共交通の継続を目指します。
施策11	自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進 公共交通の利用促進を図り、自家用車に頼らずに移動できる環境を目指します。
施策12	公共交通の脱炭素化の促進 公共交通の脱炭素化を図り、環境負荷の低減を目指します。

7 - 3 施策展開図

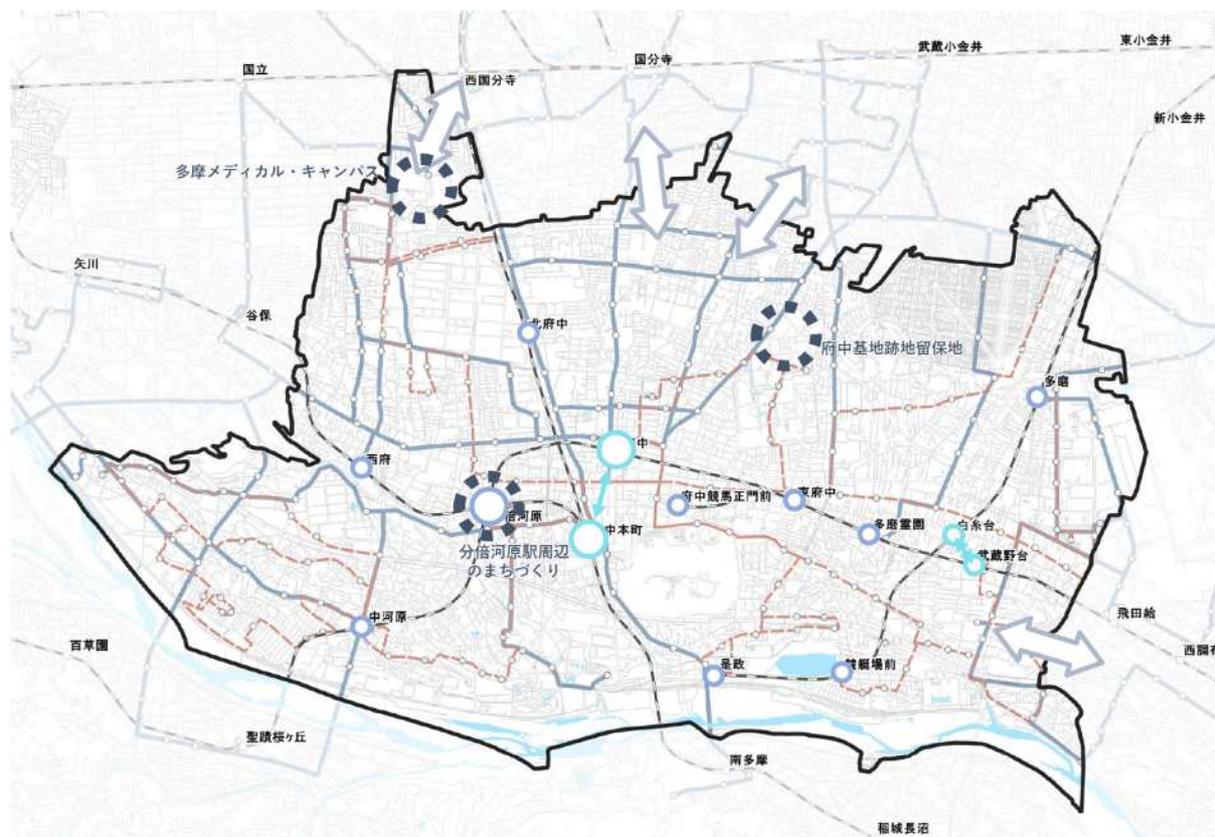
施策のうち、特定の地域や公共交通を対象としているものについては、施策展開図として、公共交通の階層ごとに整理しています。

(1) 広域交通施策展開図



施策	事業
施策1 バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業1 地域公共交通ネットワークの再編(鉄道ネットワークの活用)
施策2 複数交通モードの接続性の向上	事業4 ニーズに合わせた鉄道と二次交通の接続性の向上
施策3 公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業7 鉄道におけるバリアフリー環境の更なる整備促進
施策6 広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上	事業12 三鷹・立川間立体化複々線促進協議会等を通じた要請活動
施策9 公共交通を利用しやすい環境の整備促進	事業20 鉄道駅におけるバス、タクシー待ち環境改善の推進
	事業21 踏切道の安全対策の推進
施策11 自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進	事業25 公共交通サービスの利用促進
施策12 公共交通の脱炭素化の促進	事業28 鉄道における脱炭素化の取組みの促進

(2) 地区間交通施策展開図



市外へ接続する公共交通 市内の路線バス コミュニティバス(ちゅうバス) 鉄道駅

対象事業 **事業13** 対象事業 **事業2・8** 対象事業 **事業2・14・2** 対象事業 **事業5**

まちの新たな拠点 市全域

対象事業 **事業14** 対象事業 **事業8・10・22・29**

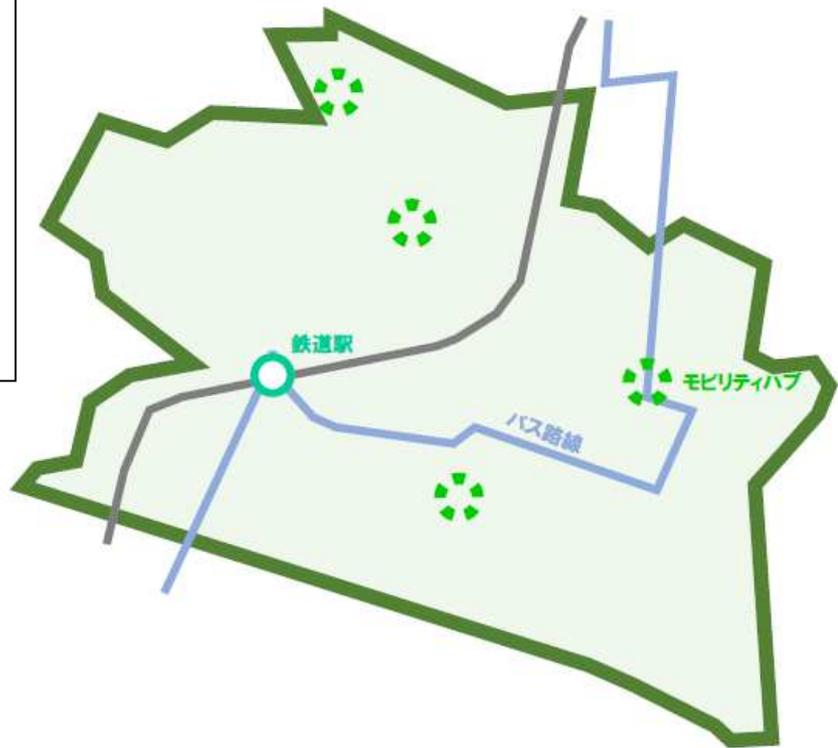
施策	事業
施策1 バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業2 地域公共交通ネットワークの再編(バスネットワークの効率化)
施策2 複数交通モードの接続性の向上	事業5 駅間における接続性向上の検討
施策3 公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業8 バス・タクシーにおけるバリアフリー環境の更なる整備促進
施策4 特定の需要に対応した快適な移動手段の検討	事業10 タクシ - の更なる活用検討
施策6 広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上	事業13 隣接市との広域連携に関する協議
	事業14 拠点・道路の整備や観光施策と連動した交通ネットワークの検討
施策9 公共交通を利用しやすい環境の整備促進	事業22 バス停留所の安全対策やバス待ち環境改善の促進
施策11 自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進	事業26 コミュニティバスの利用促進
施策12 公共交通の脱炭素化の促進	事業29 バス・タクシーにおける ZEV の導入・普及推進

(3) 地区内交通施策展開図

地区内交通の施策は、日常生活圏域ごとに検討し、推進することを予定している。

日常生活圏域とは、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たエリアである。

本市では、市内を11地区の日常生活圏域に設定している。



日常生活圏域 対象事業 **事業3・11・16**

市内の路線バス 対象事業 **事業27**

鉄道駅 対象事業 **事業15・27**

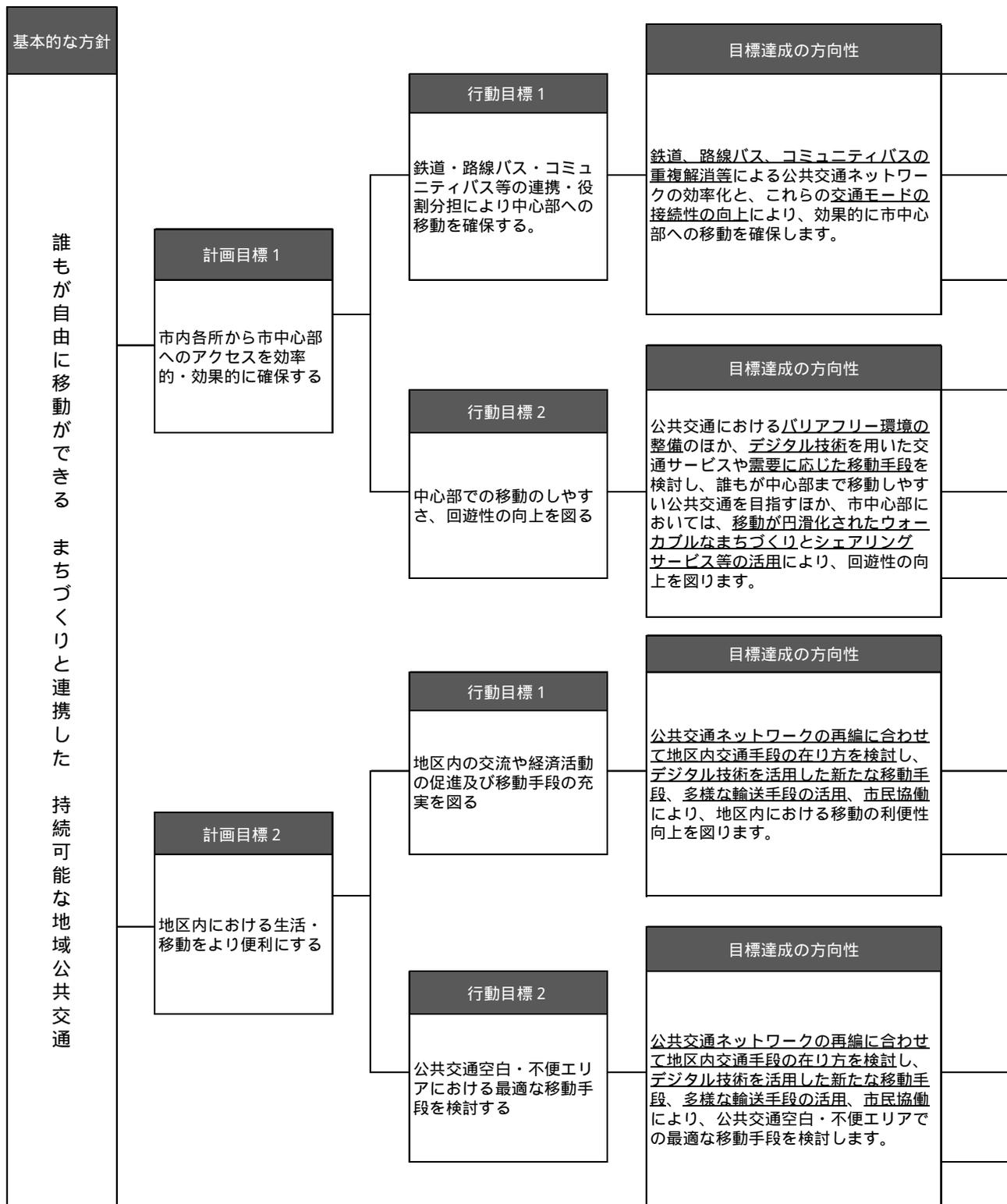
モビリティハブ 対象事業 **事業6**

市全域 対象事業 **事業9・23・30**

施策	事業
施策1 バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業3 地域公共交通ネットワークの再編(地区内交通手段の在り方検討)
施策2 複数交通モードの接続性の向上	事業6 モビリティハブ整備の検討
施策3 公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業9 移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の策定
施策5 地区内交通を支える最適な移動手段の検討	事業11 多様な輸送資源の活用検討
施策7 交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進	事業15 交通事業者との協働による地域活動の促進
	事業16 移動手段の検討における市民協働の促進
施策9 公共交通を利用しやすい環境の整備促進	事業23 自転車利用環境の総合的整備(府中市交通安全計画)
施策11 自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進	事業27 自転車と公共交通の連携・利用促進
施策12 公共交通の脱炭素化の促進	事業30 人と環境に優しい交通手段の構築(府中市環境基本計画)

7 - 4 階層による施策・事業の整理

本計画では、行動目標に対し、階層ごとに複数の施策を組み合わせた多角的な施策・事業展開を行うため、表のとおり目標達成のための施策・事業の組合せを整理しています。



広域	施策 1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業 1	地域公共交通ネットワークの再編（鉄道ネットワークの活用）
	施策 2	複数交通モードの接続性の向上	事業 4	ニーズに合わせた鉄道と二次交通の接続性の向上

地区間	施策 1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業 2	地域公共交通ネットワークの再編（バスネットワークの効率化）
	施策 2	複数交通モードの接続性の向上	事業 5	駅間における接続性向上の検討

地区内	施策 1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業 3	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定（地区内交通手段の在り方検討）
	施策 2	複数交通モードの接続性の向上	事業 6	モビリティハブ整備の検討

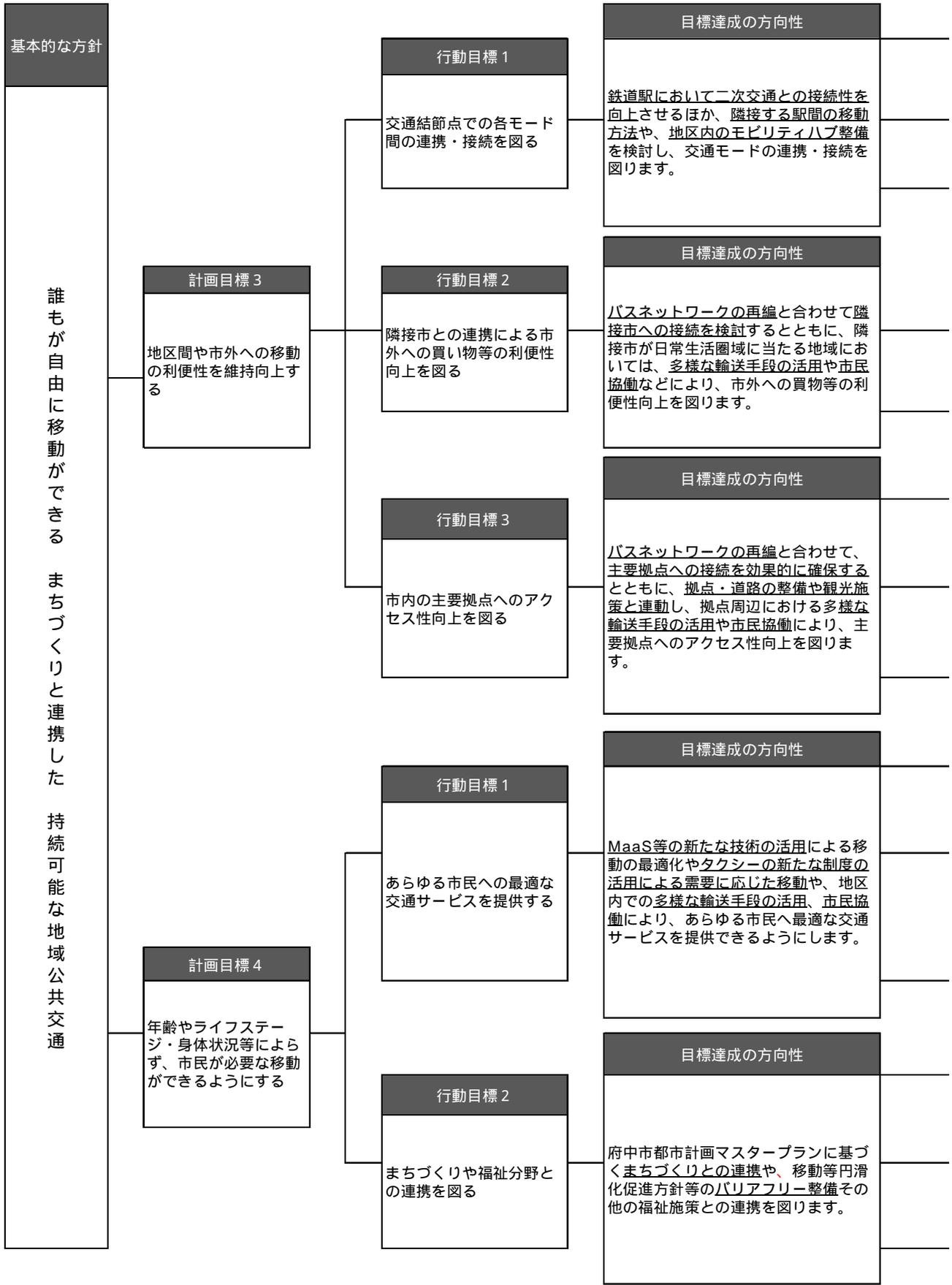
広域	施策 3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業 7	鉄道におけるバリアフリー環境の更なる整備促進
	施策 8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業 17	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究

地区間	施策 3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業 8	バス・タクシーにおけるバリアフリー環境の更なる整備促進
	施策 4	特定の需要に対応した快適な移動手段の検討	事業 10	タクシーの更なる活用検討

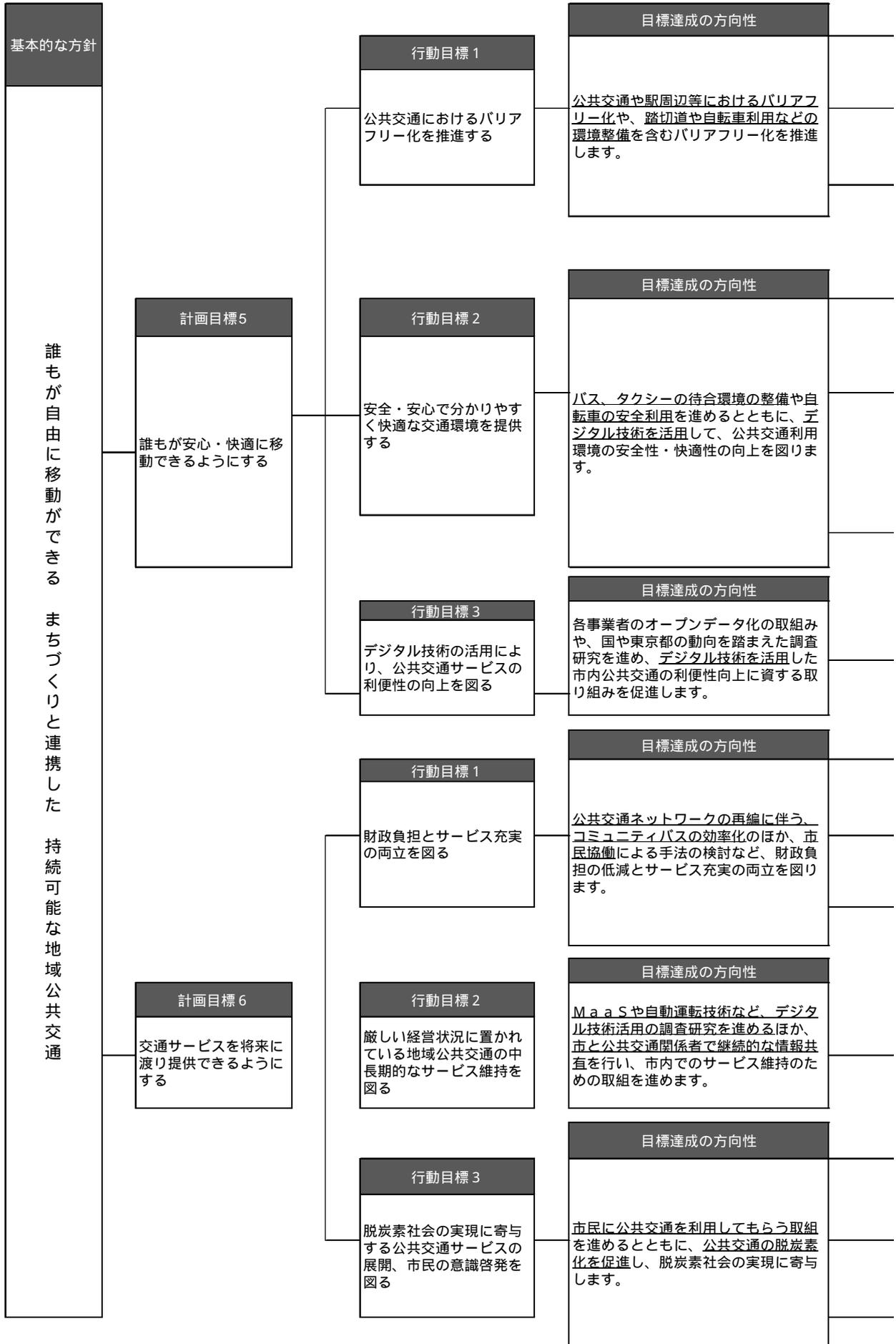
地区内	施策 3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業 9	移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の策定
	施策 5	地区内交通を支える最適な移動手段の検討	事業 11	多様な輸送資源の活用検討

地区内	施策 1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業 3	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定（地区内交通手段の在り方検討）
	施策 8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業 17	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究
	施策 5	地区内交通を支える最適な移動手段の検討	事業 11	多様な輸送資源の活用検討
	施策 7	交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進	事業 15 事業 16	交通事業者との協働による地域活動の促進 移動手段の検討における市民協働の促進

地区内	施策 1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業 3	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定（地区内交通手段の在り方検討）
	施策 8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業 17	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究
	施策 5	地区内交通を支える最適な移動手段の検討	事業 11	多様な輸送資源の活用検討
	施策 7	交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進	事業 15 事業 16	交通事業者との協働による地域活動の促進 移動手段の検討における市民協働の促進



広域	施策 2	複数交通モードの接続性の向上	事業 4	ニーズに合わせた鉄道と二次交通の接続性の向上
地区間	施策 2	複数交通モードの接続性の向上	事業 5	駅間における接続性向上の検討
地区内	施策 2	複数交通モードの接続性の向上	事業 6	モビリティハブ整備の検討
地区間	施策 1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業 2	地域公共交通ネットワークの再編（バスネットワークの効率化）
	施策 6	広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上	事業 13	隣接市との広域連携に関する協議
地区内	施策 5	地区内交通を支える最適な移動手段の検討	事業 11	多様な輸送資源の活用検討
	施策 7	交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進	事業 16	移動手段の検討における市民協働の促進
広域	施策 2	複数交通モードの接続性の向上	事業 4	ニーズに合わせた鉄道と二次交通の接続性の向上
	施策 6	広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上	事業 12	三鷹・立川間立体化複々線促進協議会等を通じた要請活動
地区間	施策 1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業 2	地域公共交通ネットワークの再編（バスネットワークの効率化）
	施策 6	広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上	事業 14	拠点・道路の整備や観光施策と連動した交通ネットワークの検討
地区内	施策 5	地区内交通を支える最適な移動手段の検討	事業 11	多様な輸送資源の活用検討
	施策 7	交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進	事業 15	交通事業者との協働による地域活動の促進
広域	施策 8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業 17 事業 18 事業 19	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究 デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい情報発信の促進 オープンデータ化の促進
地区間	施策 4	特定の需要に対応した快適な移動手段の検討	事業 10	タクシーの更なる活用検討
	施策 8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業 17 事業 18 事業 19	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究 デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい情報発信の促進 オープンデータ化の促進
地区内	施策 5	地区内交通を支える最適な移動手段の検討	事業 11	多様な輸送資源の活用検討
	施策 7	交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進	事業 16	移動手段の検討における市民協働の促進
広域	施策 3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業 7	鉄道におけるバリアフリー環境の更なる整備促進
	施策 6	広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上	事業 12	三鷹・立川間立体化複々線促進協議会等を通じた要請活動
地区間	施策 3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業 8	バス・タクシーにおけるバリアフリー環境の更なる整備促進
	施策 6	広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上	事業 14	拠点・道路の整備や観光施策と連動した交通ネットワークの検討
地区内	施策 3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業 9	移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の策定



広域	施策3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業7	鉄道におけるバリアフリー環境の更なる整備促進
	施策9	公共交通を利用しやすい環境の整備促進	事業21	踏切道の安全対策の推進
地区間	施策3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業8	バス・タクシーにおけるバリアフリー環境の更なる整備促進
地区内	施策3	公共交通利用時における移動等円滑化の促進	事業9	移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の策定
	施策9	公共交通を利用しやすい環境の整備促進	事業23	自転車利用環境の総合的整備（府中市交通安全計画）
広域	施策8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業17 事業18 事業19	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究 デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい 情報発信の促進 オープンデータ化の促進
	施策9	公共交通を利用しやすい環境の整備促進	事業20	鉄道駅におけるバス、タクシー待ち環境改善の推進
地区間	施策8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業17 事業18 事業19	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究 デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい 情報発信の促進 オープンデータ化の促進
	施策9	公共交通を利用しやすい環境の整備促進	事業22	バス停留所の安全対策やバス待ち環境改善の促進
地区内	施策8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業17 事業18 事業19	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究 デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい 情報発信の促進 オープンデータ化の促進
	施策9	公共交通を利用しやすい環境の整備促進	事業23	自転車利用環境の総合的整備（府中市交通安全計画）
全域	施策8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業17 事業18 事業19	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究 デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい 情報発信の促進 オープンデータ化の促進
広域	施策1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業1	地域公共交通ネットワークの再編（鉄道ネットワークの活用）
地区間	施策1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業2	地域公共交通ネットワークの再編（バスネットワークの効率化）
地区内	施策1	バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上	事業3	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定（地区内交通手段の在り方検討）
	施策7	交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進	事業16	移動手段の検討における市民協働の促進
全域	施策8	デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上	事業17 事業18 事業19	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究 デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい 情報発信の促進 オープンデータ化の促進
	施策10	市・公共交通関係者間の継続的な情報共有及び協議	事業24	地域公共交通協議会の開催と交通事業者支援の検討
広域	施策11	自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進	事業25	公共交通サービスの利用促進
	施策12	公共交通の脱炭素化の促進	事業28	鉄道における脱炭素化の取組みの促進
地区間	施策11	自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進	事業26	コミュニティバスの利用促進
	施策12	公共交通の脱炭素化の促進	事業29	バス・タクシーにおけるZEVの導入・普及促進
地区内	施策11	自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進	事業27	自転車と公共交通の連携・利用促進
	施策12	公共交通の脱炭素化の促進	事業30	人と環境に優しい交通手段の構築（府中市環境基本計画）

7 - 5 事業一覧

事業は、公共交通の階層による役割分担の考え方に基づき設定した結果、広域交通事業が8事業、地区間交通事業が9事業、地区内交通事業が9事業、全域対象事業が4事業の合計30事業に整理しています。

また、事業は、公共交通ネットワークの課題解決に関するものを重点事業(9事業)、本計画以外の計画等で推進するものを関連事業(3事業)と区分しており、重点事業は、取組の優先順位を高く設定し、その他の事業については、原則として、各実施主体が順次取り組むものと位置付けています。

事業一覧

施策1 バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上			区分
広域	事業1	地域公共交通ネットワークの再編(鉄道ネットワークの活用)	重点事業
地区間	事業2	地域公共交通ネットワークの再編(バスネットワークの効率化)	重点事業
地区内	事業3	地域公共交通ネットワークの再編(地区内交通手段の在り方検討)	重点事業
施策2 複数交通モードの接続性の向上			区分
広域	事業4	ニーズに合わせた鉄道と二次交通の接続性の向上	
地区間	事業5	駅間における接続性向上の検討	重点事業
地区内	事業6	モビリティハブ整備の検討	重点事業
施策3 公共交通利用時における移動等円滑化の促進			区分
広域	事業7	鉄道におけるバリアフリー環境の更なる整備促進	
地区間	事業8	バス・タクシーにおけるバリアフリー環境の更なる整備促進	
地区内	事業9	移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の策定	関連事業
施策4 特定の需要に対応した快適な移動手段の検討			区分
地区間	事業10	タクシー - の更なる活用検討	
施策5 地区内交通を支える最適な移動手段の検討			区分
地区内	事業11	多様な輸送資源の活用検討	重点事業
施策6 広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上			区分
広域	事業12	三鷹・立川間立体化複々線促進協議会等を通じた要請活動	
地区間	事業13	隣接市との広域連携に関する協議	重点事業
地区間	事業14	拠点・道路の整備や観光施策と連動した交通ネットワークの検討	
施策7 交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進			区分
地区内	事業15	交通事業者との協働による地域活動の促進	
地区内	事業16	移動手段の検討における市民協働の促進	重点事業

施策8 デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上			区分
全域	事業17	MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究	重点事業
全域	事業18	デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい情報発信の促進	
全域	事業19	オープンデータ化の促進	

施策9 公共交通を利用しやすい環境の整備促進			区分
広域	事業20	鉄道駅におけるバス、タクシー待ち環境改善の推進	
広域	事業21	踏切道の安全対策の推進	
地区間	事業22	バス停留所の安全対策やバス待ち環境改善の促進	
地区内	事業23	自転車利用環境の総合的整備(府中市交通安全計画)	関連事業

施策10 市・公共交通関係者間の継続的な情報共有及び協議			区分
全域	事業24	地域公共交通協議会の開催と交通事業者支援の検討	

施策11 自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進			区分
広域	事業25	公共交通サービスの利用促進	
地区間	事業26	コミュニティバスの利用促進	
地区内	事業27	自転車と公共交通の連携・利用促進	

施策12 公共交通の脱炭素化の促進			区分
広域	事業28	鉄道における脱炭素化の取組みの促進	
地区間	事業29	バス・タクシーにおけるZEVの導入・普及推進	
地区内	事業30	人と環境に優しい交通手段の構築(府中市環境基本計画)	関連事業

7 - 6 事業内容

施策1 バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上

事業1 地域公共交通ネットワークの再編(鉄道ネットワークの活用)

重点事業

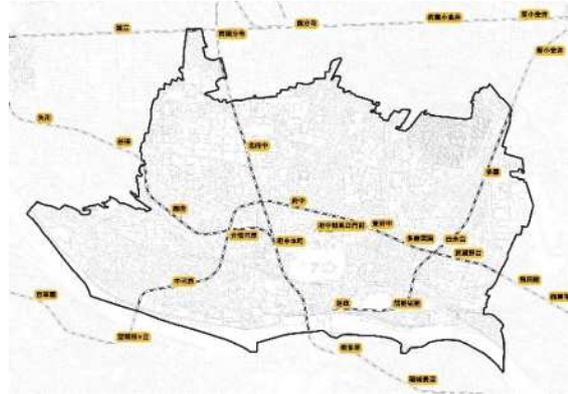
広域

□内容:JR南武線、JR武蔵野線、京王電鉄京王線、西武鉄道多摩川線などの充実した鉄道ネットワークを活用し、地域公共交通ネットワークを再編します。

目標:1 - ・6 -

対象:JR 南武線・JR 武蔵野線・京王電鉄京王線・西武鉄道多摩川線

実施主体:府中市、鉄道事業者



スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12~
府中市	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定			ネットワーク再編実施・検証				次期計画
鉄道事業者	地域公共交通ネットワーク再編に係る協議			ネットワークの再編に伴う鉄道利用への効果検証				次期計画

事業2 地域公共交通ネットワークの再編(バスネットワークの効率化)

重点事業

地区間

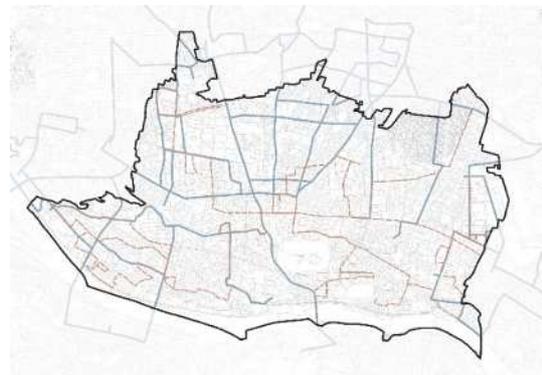
内容:「路線バスとコミュニティバスの重複区間の解消」や「運行距離が長大な路線の見直し」を中心としたバスネットワークの効率化に向けて、地域公共交通ネットワークを再編します。

なお、再編に当たっては、地域住民との意見交換や府中市地域公共交通協議会において協議を行います。

目標:1 - ・3 - ・3 - ・6 -

対象:路線バス、コミュニティバス

実施主体:府中市、バス事業者



スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12~
府中市	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定			ネットワーク再編実施・検証				次期計画
バス事業者	地域公共交通ネットワーク再編に係る協議			ネットワークの再編に伴う鉄道利用への効果検証				次期計画

事業3 地域公共交通ネットワークの再編(地区内交通手段の在り方検討)

重点事業

地区内

内容:地域公共交通ネットワークの再編において、日常生活圏内の公共交通の利便性や交通弱者の移動に課題がある地域については、府中市地域公共交通協議会の意見を踏まえ、地区内交通手段の在り方を検討します。なお、再編に当たっては、地域住民との意見交換や府中市地域公共交通協議会において協議を行います。

目標:1 - ・2 - ・2 - ・6 -

対象: 実施主体:府中市

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12~
府中市	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定			ネットワーク再編実施・検証				次期計画
交通事業者	地区内交通手段の在り方の検討			検討結果に応じて他施策での事業実施				次期計画

府中市地域公共交通ネットワーク再編計画の検討

施策1の各階層共通の事業である「地域公共交通ネットワークの再編」は、市民生活や交通事業への影響が大きいため、計画的な事業の実施が必要となります。

このことから、マスタープランである本計画に基づく具体的な行動計画として、府中市地域公共交通ネットワーク再編計画（以下「再編計画」といいます。）を定めて、施策1の事業を実施することとします。

趣旨

地域公共交通ネットワークの再編は、事業1のとおり、市内の充実した鉄道ネットワークを活用し、事業2のバスネットワークの効率化を検討していきます。合わせて、事業3の地区内交通手段の在り方の検討を行うことで、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

再編計画検討の基準

コミュニティバスを含むバス路線全体の効率的・効果的な再編を行うためには、再編案の客観的な分析や利用状況のシミュレーションのほか、市民や事業者との対話が重要となります。そこで、再編計画の検討は、次の基準で実施します。

本計画に基づき、地域公共交通ネットワーク再編方針を設定すること。

交通事業者と協議の上、鉄道、路線バス及びコミュニティバスの重複解消のための再編案を検討すること。

再編案が、市民ニーズや移動実態等を踏まえているかを専門的に分析すること。

府中市地域公共交通協議会において、再編案に関する協議を行うこと。

再編対象となる路線を含む地域の住民と意見交換を行うこと。

新たな移動手段の導入可能性について、客観的なシミュレーションを行うこと。

再編と並行して、コミュニティバス運賃の見直しの必要性を検討すること。

コミュニティバス運賃の見直しにおいては、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」や指標13「コミュニティバスの収支率」の目標値を踏まえて検討すること。

コミュニティバスに関する再編を行う際は、府中市コミュニティバス検討会議報告書（平成31年3月）に留意すること。

スケジュール（予定）

令和5年度	再編対象路線を選定、再編対象地域の課題の設定、バス路線再編案の検討、新たな移動手段の導入可能性の検討、府中市地域公共交通協議会での事前協議
令和6年度	再編対象地域での意見交換、再編案の決定、再編案の安全性確認、地区内交通手段の在り方の検討、再編計画案決定、府中市地域公共交通協議会での事前協議
令和7年度	再編計画決定、府中市地域公共交通協議会（地域公共交通会議）における道路運送法に基づく協議、各種手続
令和8年度	再編路線での運行開始（予定）

道路運送法に基づく協議

路線バス、コミュニティバスなどの路線定期運行やデマンド交通などの区域運行において、ルートの見直し、使用する車両、運賃等を新設、変更する場合は、地域公共交通協議会等で、道路運送法に基づく協議を調える必要があります。

施策2 複数交通モードの接続性の向上

事業4 ニーズに合わせた鉄道と二次交通の接続性の向上

広域

□内容:新型コロナウイルス感染症の影響等により、通勤等の外出機会の減少や駅構内のサテライトオフィスなどの利用により、鉄道利用者の状況が変化していることから、多様化する利用者ニーズに対応するため、駅における複数交通モードの接続性の向上を図られるよう調整します。

目標:1 - ・3 - ・3 - 対象:JR南武線・JR武蔵野線・京王電鉄京王線・西武鉄道多摩川線、鉄道駅に接続するバス路線 実施主体:府中市・交通事業者

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	(順次)各種事業の実施							次期計画
交通事業者	(順次)各種事業の実施							次期計画

事業5 駅間における接続性向上の検討

重点事業

地区間

内容:鉄道において、路線を乗り継ぐ際に異なる駅間(府中駅～府中本町駅、武蔵野台駅～白糸台駅)での移動が必要な地域における接続性の向上を図るための検討を進めます。

なお、これらの対応は、地域公共交通ネットワークの再編と併せて検討します。

目標:1 - ・3 - 対象:府中駅・府中本町駅間、武蔵野台駅・白糸台駅間 など
実施主体:府中市・交通事業者ほか



図 接続性向上のイメージ

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定			再編に合わせて実施又は検討の継続				次期計画
交通事業者	接続性向上等の協議			再編に合わせて実施又は検討の継続				次期計画

事業6 モビリティハブ整備の検討

重点事業

地区内

内容:効率的な地域公共交通ネットワークに必要な場合は、日常生活圏域において、人が集まるスポット(集合住宅、商業施設、文化センター、公園など)でのモビリティハブ整備を検討していきます。

モビリティハブ:様々な交通モードの接続・乗換拠点

目標:1 - ・3 - 対象:集合住宅、商業施設、集会施設、公園、文化センターなど
実施主体:府中市



出典:「2040年、道路の景色が変わる」国土交通省

図 モビリティハブのイメージ

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	ネットワークの再編と並行して調査・研究							次期計画

施策3 公共交通利用時における移動等円滑化の促進

事業7 鉄道におけるバリアフリー環境の更なる整備促進

広域

内容: 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(以下「バリアフリー法」といいます。)の基準に基づき、駅構内や車両内におけるバリアフリー環境の整備やサービスの提供を実施するとともに、各社の計画に沿って順次市内の駅にバリアフリー設備を設置します。

また、市は、ホームドア整備などの鉄道事業者の取組に対し、補助金の交付などの支援や市民への周知等を行います。

目標: 1 - ・4 - ・5 -
 対象: JR 南武線・JR 武蔵野線・京王電鉄京王線・西武鉄道多摩川線
 実施主体: 府中市・鉄道事業者

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
鉄道事業者	(順次)各社の計画に沿ったバリアフリー環境の整備							次期計画
府中市	(順次)補助金の交付、市民周知等の協力							次期計画

事業8 バス・タクシーにおけるバリアフリー環境の更なる整備

地区間

内容: バリアフリー法の基準に基づき、交通弱者、子育て世代等が利用しやすいバス、タクシー車両の導入などの環境整備を進めます。

また、市は、必要に応じて、事業者の取組への支援、市民への周知等を行います。

なお、ちゅうバスにおいては、運行事業者と協議の上、車内環境の向上を検討します。

目標: 1 - ・4 - ・5 -
 対象: 路線バス、ちゅうバス、タクシー
 実施主体: 府中市・バス事業者・タクシー事業者

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
バス・タクシー事業者	(順次)各社の計画に沿ったバリアフリー環境の整備							次期計画
府中市	(順次)市民周知等の協力・ちゅうバスにおける検討							次期計画

事業9 移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想の策定

関連事業

地区内

内容: まちなかにおける移動等の円滑化を目的として、建築物や道路等の連続性を確保した「面的・一体的なバリアフリー化」を図るため、バリアフリー法に基づき、移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想の策定を行います。

また、移動等円滑化促進方針等を策定後は、これに基づく特定事業を推進していきます。

目標: 1 - ・4 - ・5 - 対象: 生活関連施設、生活関連道路など 実施主体: 府中市・特定事業者

バス停の整備



単にバス停を設置するのではなく、視覚障害者等でも快適に利用できるように、視覚障害者誘導用ブロックの敷設やベンチや屋根といった関連設備も同時に整備することにより、障害者等の外出への心理的負担の軽減、外出機会の増加につながります。

出典:「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」国土交通省

図 移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想策定後の取組イメージ

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	移動等円滑化促進方針等の策定		特定事業の推進					次期計画
特定事業者	移動等円滑化促進方針等の策定		特定事業の実施					次期計画

施策4 特定の需要に対応した快適な移動手段の検討

事業10 タクシーの更なる活用検討

地区間

内容: タクシーにおける相乗りサービスや事前確定運賃など新たな制度の動向を踏まえながら、通院や子育てなど、移動に快適性が求められるニーズに、より柔軟に対応できるよう検討を進めます。

また、市は、タクシーの新たな制度に関する調査研究を進めるとともに、タクシー利用者の増加につながるよう、市民の移動ニーズへの対応について事業者と協議します。

目標: 1 - ・ 4 - 対象: タクシー 実施主体: タクシー事業者・府中市

(利用イメージ)



【地点①～④のタクシー運賃が5,000円の場合】

Aの運賃: 3,000円(5,000円×15km/25km)

Bの運賃: 2,000円(5,000円×10km/25km)

出典: 国土交通省

図 タクシー相乗りサービスの利用イメージ

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
タクシー事業者			新たな制度の活用・実装の検討					次期計画
府中市			新たな制度の活用検討・協議					次期計画

施策5 地区内交通を支える最適な移動手段の検討

事業11 多様な輸送資源の活用検討

重点事業

地区内

内容: 日常生活圏内の公共交通の利便性や交通弱者の移動に課題がある地域については、市内で提供されている施設送迎バスや福祉有償運送、シェアサイクルなど、多様な輸送資源を活用した新たな移動手段を検討します。

なお、地域公共交通ネットワークの再編における地区内交通の在り方を踏まえて検討します。

目標: 1 - ・ 2 - ・ 2 - ・ 3 - ・ 3 - ・ 4 -

対象: 既存公共交通以外の輸送サービス 実施主体: 府中市



出典: 府中市社会福祉協議会 HP

図 福祉有償運送

【施設送迎バス活用の例(神奈川県秦野市)】

法人施設～鉄道駅を昼間1時間に1本往復する送迎バスがあり、その運行ルート上にあるA地域の住民が混乗できるようにした。施設運営者の地域貢献活動としての取組であり、運行経費は施設運営者が負担している。

利用者による運賃支払いが生じる場合は、道路運送法に基づく申請が必要になります。



スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定			ネットワークの再編実施・検証				次期計画
	地区内交通手段の在り方の検討			検討結果に応じて事業実施				次期計画

施策6 広域・地区間交通におけるアクセシビリティの向上

事業12 三鷹・立川間立体化複々線促進協議会等を通じた要請活動

広域

□内容: JR中央線の三鷹・立川間の複々線化の実現に向け、三鷹・立川間立体化複々線促進協議会を通じて、関係機関に要請します。

京王電鉄及び小田急電鉄の多摩センター駅と西武鉄道多摩川線の是政駅を結ぶ広域交通ネットワークの実現のため、多摩都市モノレールを是政方面へ延伸する構想路線の具体化に向けた検討を促すよう多摩地域都市モノレール等建設促進協議会を通じて、関係機関に要請します。

目標: 3 - ・ 4 - 対象: JR中央線、多摩都市モノレール 実施主体: 府中市

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	協議会を通じた要請活動							次期計画

事業13 隣接市との広域連携に関する協議

重点事業

地区間

内容: 東京都では、行政界を超える移動需要への対応が課題となるなか、本市においても、市民が日常生活で最も利用する鉄道駅は、市内に限らず各地域の最寄りの駅である実情を踏まえ、地域公共交通ネットワークの再編に当たっては、隣接市とのバス交通等における連携を協議します。

東京における地域公共交通の基本方針(令和4年3月東京都)13頁参照

目標: 3 - 対象: 路線バス、コミュニティバス、新たな移動手段 実施主体: 府中市・バス事業者ほか



出典: 調布市 HP

図 調布ミニバス

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定			ネットワークの再編実施・検証				次期計画
	隣接市との協議							次期計画

事業14 拠点・道路の整備や観光施策と連動した交通ネットワークの検討

地区間

内容: 府中基地跡地留保地、分倍河原駅周辺などのまちづくりの動向や、都市計画道路等の整備のほか、観光施策の展開など、移動需要の変化を踏まえた交通ネットワークを検討します。

目標: 3 - ・ 4 - 対象: 路線バス、コミュニティバス、新たな移動手段 実施主体: 府中市・東京都・鉄道事業者・バス事業者

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	(順次) 拠点や道路の整備状況に合わせたネットワークの検討							次期計画

施策7 交通施策における市民・企業・団体等との協働の推進

事業15 交通事業者との協働による地域活動の促進

地区内

内容：地区内の交流や経済活動の促進のため、駅等における地域貢献活動など、市民、市内事業者と交通事業者の協働による各種取り組みを促進します。

目標：2 - ・ 2 - ・ 3 - 対象：交通結節点
実施主体：府中市・市民・市内事業者・鉄道事業者ほか

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	取組の支援体制の検討・実施							次期計画
その他	各種取組の実施							次期計画

事業16 移動手段の検討における市民協働の促進

重点事業

地区内

内容：買物、通院、市民活動などを行うときに、きめ細かい交通へのニーズが高い地区内において、コミュニティバスなどでは当該ニーズに対応できない場合は、ボランティア輸送など市民協働の視点を取り入れた移動手段を検討します。

なお、地域公共交通ネットワークの再編における地区内交通の在り方を踏まえて検討します。



目標：2 - ・ 2 - ・ 3 - ・ 4 - ・ 6 - 対象： 実施主体：府中市・市民ほか

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	地域公共交通ネットワーク再編計画の策定			ネットワークの再編実施・検証				次期計画
	地区内交通手段の在り方の検討			検討結果に応じて事業実施				次期計画

< 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の留意点 >

有償での輸送サービスの利用が困難な場合、ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送として、地域の足の確保が行われていることがあります。

これらの導入にあっては、運行受託者が適切に運行管理や整備管理を行えるのか、運転者が必要な運転技能や知識を有しているのか等を確認し、安全確保や利用者保護に留意する必要があります。

また、これらのドライバーが実費(燃料代、駐車場代など)以上の金品等を受け取る場合は、道路運送法に基づき旅客自動車運送事業の許可を得る必要があります。

施策8 デジタル技術活用による交通サービスの効率性・利便性の向上

事業17 MaaS、自動運転、新たな移動手段等に関する調査研究

重点事業

全域

□内容:全国的に、デジタル技術や新たな技術を活用した公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が推進されていることを踏まえ、本市の地域課題・交通課題の解決に資するMaaS、自動運転、デマンド交通、グリーンスローモビリティ等の導入について調査研究を進めます。

また、他施策を進める場合は、ICTの活用や次世代モビリティなどの新たな移動手段の実証実験などを積極的に進めていきます。

目標:1 - ・2 - ・2 - ・4 - ・5 - ・5
- ・6 - 対象: 実施主体:府中市・交通事業者



図 自動運転の実証運行(京王バス(株)提供)

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12~
府中市	調査研究				実装に向けた取組促進			次期計画
交通事業者	市の事業への協力等							次期計画

事業18 デジタル技術を活用した情報収集や誰にでも分かりやすい情報発信の促進

全域

□内容:デジタル技術を活用した利用状況等の収集及び分析や、利用者向けの情報発信を行うことにより、公共交通に関する情報を多様な利用者に分かりやすく発信するよう努めます。

また、市は、事業者の取組の支援や必要な情報提供を行います。

目標:4 - ・5 - ・5 - ・6 - 対象:
実施主体:交通事業者・府中市

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12~
交通事業者	(順次)各社の計画に沿った情報発信等							次期計画
府中市	(順次)事業者の取組の支援、情報提供							次期計画

事業19 オープンデータ化の促進

全域

□内容:GTFS-JP・GTFS-RTなど公共交通に関する情報のオープンデータ化を促進することで、利用者の利便性向上につながる施策や異なる交通機関の一体的な情報発信などの活用に向けて、国等の動向を見据えた検討を行います。

また、市は、事業者の取組の支援や必要な情報提供を行います。

目標:4 - ・5 - ・5 - ・6 - 対象:鉄道、
路線バス、コミュニティバス、タクシー
実施主体:交通事業者・府中市

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12~
交通事業者	(順次)オープンデータ化の取組							次期計画
府中市	(順次)事業者の取組の支援、情報提供							次期計画

施策9 公共交通を利用しやすい環境の整備促進

事業20 鉄道駅におけるバス、タクシー待ち環境改善の推進

広域

□内容：鉄道駅において、バスやタクシーを安全・快適に待つことができるよう、一定の基準を設けた上で、ベンチ等の待合環境の整備を進めます。
 なお、待合環境改善の基準については、地域公共交通ネットワークの再編に合わせて検討します。

目標：5 - 対象：鉄道駅のバス停留所及びタクシー乗り場
 実施主体：交通事業者・府中市

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	待合環境改善基準の策定等			基準に基づき実施又は支援				次期計画
交通事業者	上記基準の策定に関する協議			市の取組みへの協力				次期計画

事業21 踏切道の安全対策の推進

広域

□内容：踏切道における交通安全を確保するため、踏切道改良促進法に基づく「改良すべき踏切道」を中心として、鉄道事業者や市の道路管理部門・交通安全部門と協力し、ソフト・ハード両面から可能な対策を検討し、踏切道の安全対策を推進します。

目標：5 - 対象：鉄道
 実施主体：府中市・東京都・鉄道事業者

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	踏切道改良促進法に基づく対策の検討・実施							次期計画
東京都・鉄道事業者	踏切道改良促進法に基づく対策の検討・実施							次期計画

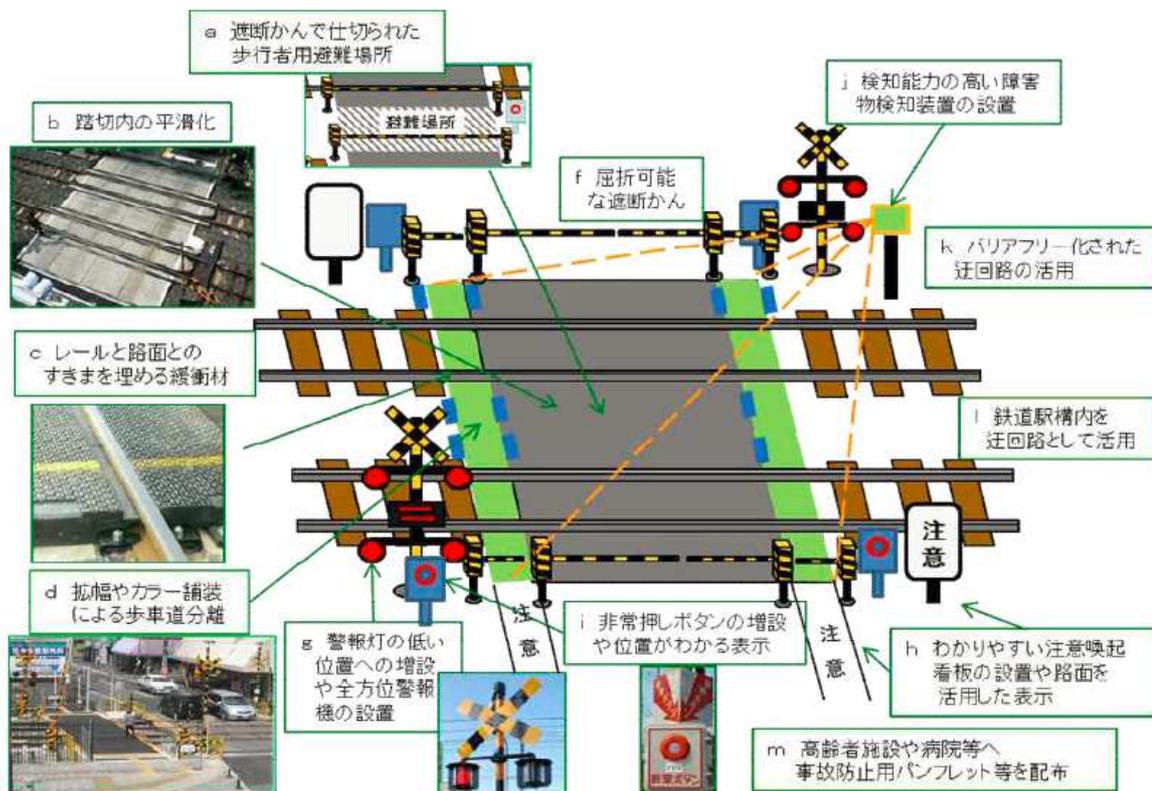


図 踏切における高齢者等の安全対策イメージ

出典 道路の移動等円滑化に関するガイドライン

事業2.2 バス停留所の安全対策やバス待ち環境改善の促進

地区間

内容：バス停留所周辺の交通安全を確保するため、交差点や横断歩道付近のバス停を始めとして、バス事業者、公安委員会や市の道路管理部門・交通安全部門と協力し、バス停留所の安全対策を促進します。

また、バスを安全・快適に待つことができるよう、一定の基準を設けたうえで、ベンチ等の待合環境の整備を進めます。なお、待合環境改善の基準については、地域公共交通ネットワークの再編に合わせて検討します。

目標：5 - 対象：バス
実施主体：府中市・バス事業者

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	順次実施・待合環境改善基準の策定等			基準に基づき実施又は支援				次期計画
バス事業者	上記基準の策定に関する協議			市の取組みへの協力				次期計画

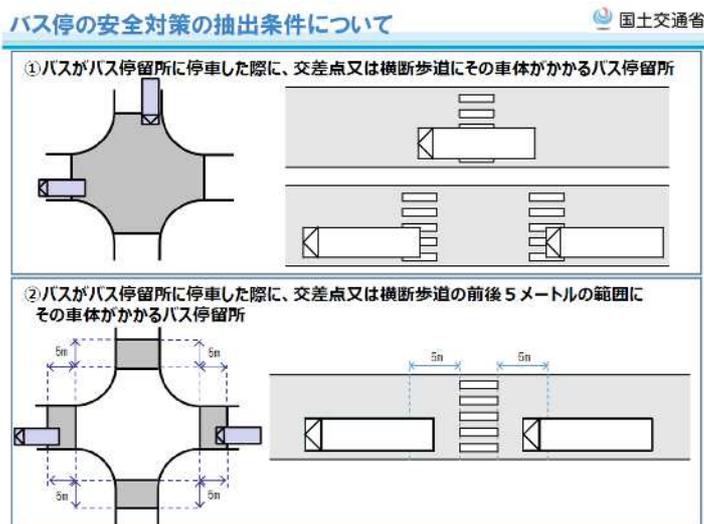


図 バス停の安全対策の抽出条件 出典：国土交通省
注記 条件に該当しない場合も必要に応じて対策を検討します。

事業2.3 自転車利用環境の総合的整備(府中市交通安全計画)

関連事業

地区内

内容：日常生活圏域内の移動の多くは自転車であることから、府中市交通安全計画に基づき、交通ルール、マナーの啓発を行うとともに、自転車通行空間や自転車駐車場の整備を促進します。

目標：5 - ・5 - 対象：自転車
実施主体：府中市・東京都・府中警察署

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	府中市交通安全計画(令和5年度～12年度)の推進							
関係機関	府中市交通安全計画(令和5年度～12年度)の推進							

公共交通の安全対策には、道路管理者や交通事業者のほか、市民の皆様のご協力が不可欠です

悲惨な交通事故を無くしていくためには、市民一人一人が交通ルールを順守し、適切なマナーを実施する必要があります。市民の皆様には、家庭、学校、職場、地域等のそれぞれにおいて、交通安全に関する自助、共助の取組を行うとともに、運転者や歩行者等それぞれの立場から、交通安全について考え、行動していくことが期待されます。(出典：府中市交通安全計画)

施策10 市・公共交通関係者間の継続的な情報共有及び協議

事業24 地域公共交通協議会の開催と交通事業者支援の検討

全域

〔内容〕 府中市地域公共交通協議会などを活用して、バス路線の再編や事業進捗等に関する情報共有、協議、調整を行っていきます。協議会では、各交通事業者の抱える問題等を共有し、各事業者に対して、市が実施できる支援策の検討を行います。

目標：6 - 対象：
実施主体：府中市・交通事業者ほか

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	協議会の開催・協議・支援内容検討							次期計画
交通事業者ほか	協議会における協議・各社の情報共有							次期計画

関連する施策との連携及び関係者間での連携

国の定める「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」では、関係者の役割並びに関連する施策との連携及び関係者間での連携について、主に次のように規定されています。

1 関係者の役割

国の役割

地域に取組に対する財政的支援、人材育成及び情報提供、技術開発の推進、安全の確保を行う。

都道府県の役割

広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組に主体的・主導的に取り組むことなどを行う。

市町村の役割

地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって、また、他の市町村や都道府県と連携して、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民その他の地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意形成がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むことなどを行う。

公共交通事業者等の役割

協議会等における協議に積極的に参画するとともに、利用者の視点に立ち、地域において合意形成がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることなどを行う。

住民、公共交通の利用者の役割

運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に、サービスの持続可能な提供の確保に資する検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることが求められる。

2 関連する施策との連携及び関係者間での連携

災害対策と連携した地域公共交通施策

地域の住民生活や企業による経済活動を維持していく上で、豪雨や土砂災害といった大規模災害発生時の地域の移動手段の確保は必要不可欠であるため、平時から関係部局と連携しながら、防災に関する計画や災害復旧施策等の災害対策を踏まえた地域公共交通施策の検討が必要。

感染症拡大を踏まえた地域公共交通施策

大規模な感染症の流行が発生した際の地域公共交通のあり方について、国や地方公共団体とも連携しながら、関係者と一体となって議論していくことが必要。

共同経営等を活用した関係者間の連携促進

複数の事業者間で連携して持続可能なサービスの提供の確保を図るため共同経営の取組などを活用。

施策11 自家用車からの段階的な転換と公共交通等による移動の促進

事業25 公共交通サービスの利用促進

全域

□内容：市縁辺部の地域では自家用車の利用率が高い状況も見られることから、高齢等により自ら車を運転できなくなった場合でも移動ができるよう、市内公共交通の利便性を周知し、公共交通サービスの利用方法を周知することで、公共交通の利用促進を図ります。

目標：6 -
 対象：鉄道、路線バス、タクシーなど
 実施主体：府中市・交通事業者



図 公共交通の周知促進チラシの例

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	市民周知等							次期計画
交通事業者	市への情報提供等							次期計画

事業26 コミュニティバスの利用促進

地区間

内容：府中市コミュニティバス「ちゅうバス」の利用を促進するため、各種イベントへの参加や乗車案内の作成、わかりやすい運行路線図の検討など、市民協働も視野にソフト面における利用促進事業を実施します。

目標：6 - 対象：コミュニティバス
 実施主体：府中市・バス事業者

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	周年事業	イベント参加等						次期計画
バス事業者	事業協力	事業協力・協働						次期計画

事業27 自転車と公共交通の連携・利用促進

地区内

内容：自転車を折りたたまずにそのまま電車内に持ち込めるサイクルトレインの活用や、サイクル&バスライドの検討など、自転車と公共交通の組合せにより自家用車に依存しない移動を促進します。

目標：6 - 対象：自転車、鉄道など
 実施主体：府中市・交通事業者



西武鉄道(株)提供

図 サイクルトレイン

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	(順次)促進方法の検討・実施							次期計画
交通事業者	(順次)各社の事業の実施							次期計画

施策12 公共交通の脱炭素化の促進

事業28 鉄道における脱炭素化の取組みの促進

広域

□内容：国は、鉄道分野からのCO₂排出削減のための取組を進めることのほか、鉄道の特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用をこれまで以上に加速させることや、代替燃料の可能性を模索することなどを推進しており、鉄道事業者は、各社において脱炭素化に資する取組を推進・検討しています。

市は、国や事業者の動向を踏まえながら、事業者による取組の支援を検討します。

目標：6 - 対象：鉄道
実施主体：府中市・鉄道事業者

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	支援方法の検討・実施							次期計画
鉄道事業者	(順次)各社の事業の実施							次期計画

事業29 バス・タクシーにおけるZEVの導入・普及推進

地区間

内容：国は、ZEVの普及、燃費性能の向上、自動車の電動化に対応したインフラの社会実装などを推進しており、バス・タクシー事業者は、各社において、ZEVの導入など脱炭素化に資する取組を推進・検討しています。

市は、国や事業者の動向を踏まえながら、事業者による取組の支援を検討します。

目標：6 - 対象：路線バス、コミュニティバス、タクシーなど
実施主体：府中市・バス事業者・タクシー事業者



図：燃料電池バス(京王電鉄バス(株)提供)

スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	支援方法の検討・実施							次期計画
バス・タクシー事業者	(順次)各社の事業の実施							次期計画

事業30 人と環境に優しい交通手段の構築(府中市環境基本計画)

関連事業

地区内

内容：温室効果ガス排出量の削減に取り組むため、市は、第3次府中市環境基本計画に基づく取組を進めます。
また、市民に対して、徒歩や自転車での移動、シェアサイクルや公共交通機関の利用を促進します。

目標：6 - 対象：自転車
実施主体：府中市・交通事業者・市民

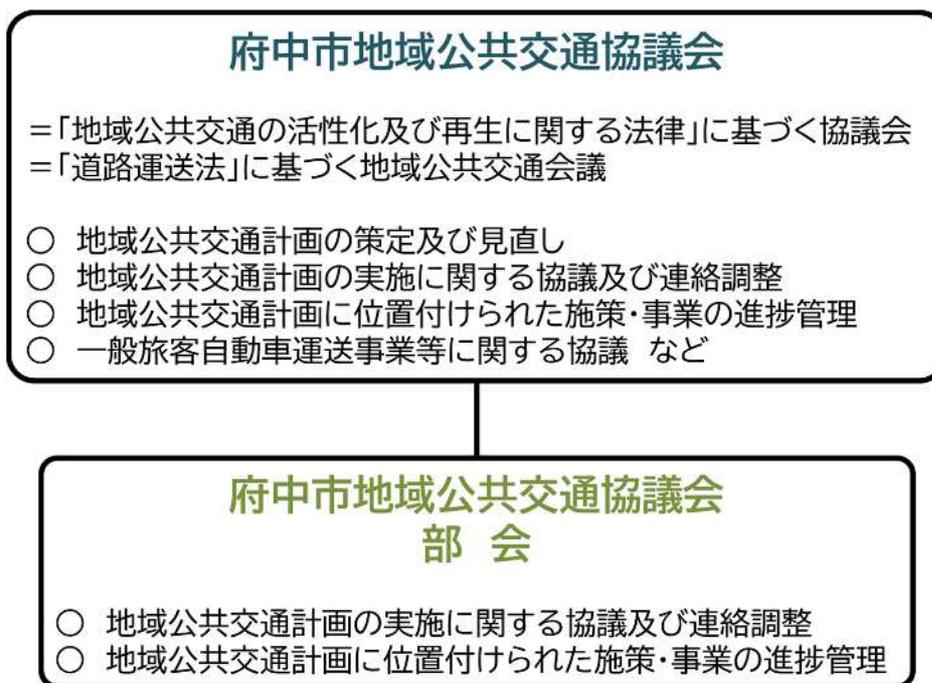
スケジュール	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12～
府中市	府中市環境基本計画(令和5年度～12年度)の推進							
交通事業者ほか	府中市環境基本計画(令和5年度～12年度)の推進							

8 . 推進体制・評価方法

8 - 1 計画の推進体制

本計画は、「地域(住民・民間事業者等)」「交通事業者」「行政」の三者が連携し、一体となり、計画目標の達成に向け取り組むとともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指すものです。

このため、本計画は、上記三者を中心に構成される「府中市地域公共交通協議会」において、進捗管理を行いながら推進します。



8 - 2 PDCA サイクルによる評価・検証

本計画は、計画策定(Plan)、施策・事業の実施(Do)、モニタリング・評価(Check)、見直し・改善(Action)を繰り返すPDCAサイクルの考え方により推進していきます。

毎年度の施策・事業の実施・評価・見直しという短期のPDCAサイクルと、計画期間を通しての長期のPDCAサイクルにより、計画の推進及び進捗管理を行っていきます。

PDCAサイクル(計画期間)

	令和5年度 (1年目)	令和6年度 (2年目)	令和7年度 (3年目)	令和8年度 (4年目)	令和9年度 (5年目)	令和10年度 (6年目)	令和11年度 (7年目)	令和12年度 (次期計画)
施策・事業の実施	実施 D	実施 D	実施 D	実施 D	実施 D	実施 D	実施 D	
施策・事業のモニタリング・評価		次年度準備 C→A・P	次年度準備 C→A・P	次年度準備 C→A・P	次年度準備 C→A・P	次年度準備 C→A・P	次年度準備 C→A・P	
評価指標のモニタリング・評価		C	C	C	C	C	C	C
計画の見直し検討・改訂		必要に応じて計画変更 A・P	中間評価	必要に応じて計画変更 A・P	必要に応じて計画変更 A・P	次期計画に関する調査 次期計画の検討 A・P		次期計画

各年度の基本スケジュール

短期のPDCAサイクルでは、原則として、年度ごとに部会と協議会を各1回開催し、前年度の実績報告や次年度の事業案についての調整等を行います。ただし、地域公共交通ネットワークの再編など重点事業の実施に当たっては、より高頻度に推進及び進捗管理を行います。

部会、協議会における議論の内容を市ホームページ等に掲載することで、計画の進捗状況を確認できるようにします。

なお、地域公共交通計画を改定した場合のほか、毎年度の評価結果については、国土交通省及び総務省に報告します。



協議会における指標のモニタリング・評価スケジュール

長期のPDCAサイクルでは、評価指標の実績をモニタリングし、計画の進捗状況を評価します。指標は、調査時期によって、毎年度評価できるものと一定に時期に評価できるものに分けられます。

指標	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
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							
指標 2 けやき並木通りの休日の歩行者交通量							
指標 3 65歳以上の市民の週2回以上の外出回数							
指標 4 バス公共交通空白・不便地域の人口割合							
指標 5 中心部以外の各駅の鉄道利用者数							
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）の接続本数							
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							
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							
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）の接続本数							
指標 10 鉄道駅におけるバリアフリー施設等の整備数							
指標 11 バス停における待合環境改善の取組数							
指標 12 市内公共交通情報のオープンデータ化取組者割合							
指標 13 コミュニティバスの収支率							
指標 14 公共交通事業者への各種支援件数							
指標 15 市内のエネルギー消費量（運輸部門）							

：モニタリング・評価

8 - 3 評価指標・数値目標

各評価指標の算出方法や目標値設定の考え方は、次のとおりです。

指標 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	
分類	標準指標
指標の算出方法	<p>算出式 (鉄道の1日当たりの利用者数) + (路線バスの1日あたりの利用者数) + (コミュニティバスの1日当たりの利用者数)</p> <p>鉄道の1日当たりの利用者数 ・ 市中心部に位置する駅(府中駅・府中本町駅)を算出対象とする。 ・ 鉄道事業者のホームページに公表されている数値を計上する。私鉄は「一日平均乗降人員」を計上する。JRは「一日平均乗車人員」に2を乗じた数値を計上する。</p> <p>路線バスの1日当たりの利用者数 ・ 府中駅に接続するすべての系統を算出対象とする。 ・ 路線バス事業者から提供される利用者数を計上する。 <参考:令和3年度時点の算出対象> 武71、武73、寺92、府02、国17、府42、府46、西国44、西国45、寺91、国02、国03、府21、府52、府61</p> <p>コミュニティバスの1日当たりの利用者数 ・ 府中駅に接続するすべての系統を算出対象とする。 ・ 運行事業者から提供される利用者数を計上する。 <参考:令和3年度時点の算出対象> 多磨町ルート/北山町循環/是政循環/よつや苑西ルート/押立町ルート/朝日町ルート</p>
基準値	119,158人/日 令和3年度(2021年度)実績の合計 内訳:府中駅69,727人、府中本町駅23,864人、路線バス21,120人、 ちゅうバス4,447人
目標値	159,400人/日 令和11年度(2029年度)実績の合計 内訳:府中駅90,000人、府中本町駅35,000人、路線バス29,000人、 ちゅうバス5,400人
目標値設定の考え方	<p>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、令和元年度から令和2年度にかけて利用が落ち込み、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。</p> <p>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。</p>

指標 けやき並木通りの休日の歩行者交通量	
分類	選択指標
指標の算出方法	担当課からの情報提供(委託事業者からの報告)
基準値	23,976人/日 令和3年度(2021年度)実績の合計
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
目標値設定の考え方	<p>第7次府中市総合計画施策60の指標は、令和7年度目標値が38,000人/日となっており、令和11年度までの目標は示されていない。</p> <p>このことから、令和7年度までは、前期基本計画の指標に沿って進捗管理を行い、後期基本計画策定後は、同計画における令和11年度の目標値を、本計画の目標値に設定する。</p> <p style="text-align: right;">参照:第7次府中市総合計画 191頁</p>
参考指標	平日や他の周辺道路における歩行者交通量

指標 65歳以上の市民の週2回以上の外出回数	
分類	選択指標
指標の算出方法	担当課からの情報提供(介護予防・日常生活圏域ニーズ調査)
基準値	79.6% 令和元年度(2021年度)週2回以上の外出割合
目標値	80% 令和10年度(2029年度)週2回以上の外出割合
目標値設定の考え方	<p>平成27年時点の高齢者人口を100とした場合の令和12年における後期高齢者(75歳以上)人口の推計値は143.3となっており、移動制約者となりうる後期高齢者人口は増加傾向が続く。</p> <p>この場合であっても、現在の外出回数を維持するよう概ね基準値と同数の80%を目標値とする。</p> <p style="text-align: right;">参照:府中市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(第8期)9頁</p>
参考指標	前期高齢者・後期高齢者など年齢別の割合

指標 公共交通空白・不便地域の人口割合	
分類	推奨指標
指標の算出方法	国勢調査における府中市の人口に対する、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300m圏内、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圏内の地域に居住する人口の割合。
基準値	3.2% 16.7% 令和3年度(2021年度)人口割合
目標値	基準値以下 令和11年度(2029年度)人口割合
目標値設定の考え方	<p>令和2年国勢調査における府中市の人口262,790人に対し、の人口8,433人の割合である3.2%、の人口43,947人の割合である16.7%が増加しないよう、基準値以下を目標値に設定する。</p> <p>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。</p> <p style="text-align: right;">参照:第7次府中市総合計画 15頁</p>

指標 中心部以外の各駅の鉄道利用者数	
分類	標準指標
指標の算出方法	<p>市中心部以外に位置する駅(JR 南武線分倍河原駅、京王線分倍河原駅、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、西府駅、北府中駅)を対象とし、鉄道事業者のホームページに公表されている数値を計上する。</p> <p>なお、私鉄は「一日平均乗降人員」を計上し、JR は「一日平均乗車人員」に2を乗した数値を計上する。</p>
基準値	<p>276,097 人/日 令和3年度(2021年度)</p> <p>内訳:JR 分倍河原駅 64,850 人、京王分倍河原駅 74,388 人、中河原駅 21,536 人、多磨霊園駅 11,057 人、武蔵野台駅 20,000 人、東府中駅 17,490 人、競艇場正門前駅 693 人、多磨駅 10,284 人、白糸台駅 5,410 人、競艇場前駅 2,518 人、是政駅 6,159 人、西府駅 17,150 人、北府中駅 24,562 人</p>
目標値	<p>346,500 人/日 令和11年度(2029年度)</p> <p>すべての鉄道駅に効果が見込まれるため、駅ごとの目標値は設定しない。</p>
目標値設定の考え方	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>進捗管理にあたっては、分倍河原駅の乗り換え利用の割合が多いため留意する。</p>

指標 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	
分類	選択指標
指標の算出方法	<p>隣接市の鉄道駅に接続する市内に停留所がある路線の平日日中(8時~20時)における接続便数の合計</p> <p><u>市域北側対象駅(停留所名)</u> 国立駅(国立駅南口)、谷保駅(谷保駅)、国分寺駅(国分寺駅南口)、西国分寺駅(西国分寺駅)、武蔵小金井駅(武蔵小金井駅南口)</p> <p><u>市域南側対象駅(停留所名)</u> 飛田給駅(飛田給駅北口・南口)、南多摩駅(南多摩駅)、聖蹟桜ヶ丘駅(聖蹟桜ヶ丘駅)、永山駅(永山駅)</p>
基準値	<p>市域北側:799 便/日 令和4年10月</p> <p>内訳:武蔵小金井駅 201 便、国分寺駅 234 便、西国分寺駅 145 便、国立駅 141 便、谷保駅 78 便</p> <p>市域南側:77 便/日 令和4年10月</p> <p>内訳:飛田給駅 27 便、南多摩駅 1 便、聖蹟桜ヶ丘駅 49 便、永山駅 0 便、高幡不動駅 0 便</p>
目標値	<p>市域北側:基準値以上/日 令和11年度</p> <p>市域南側:85 便/日 令和11年度</p>
目標値設定の考え方	<p>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。</p> <p>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時までとする。</p> <p>新たな移動手段については指標と同様に順次検討する。</p>

指標 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	
分類	選択指標
指標の算出方法	都市計画マスタープランにおける駅以外の拠点周辺に発着する、市内に停留所がある路線の平日日中(8時～20時)における接続便数の合計 なお、対象の停留所のうち他の停留所と路線が重複する便は除外する。 対象停留所 ・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、芝間稻荷神社、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、市民聖苑前、芸術劇場)
基準値	502便/日 令和4年10月
目標値	552便/日 令和11年度(2029年度)
目標値設定の考え方	目標値は現状の1割増とする。 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時までとする。 新たな移動手段については指標と同様に順次検討する。

指標 公共交通が利用しやすいと感じている市民の割合	
分類	推奨指標
指標の算出方法	担当課からの情報提供(市民意識調査)
基準値	66.6% 令和3年度(2021年度)の割合
目標値	後期基本計画の目標値 令和11年度(2029年度)の割合
目標値設定の考え方	第7次府中市総合計画施策58の指標は、令和7年度目標値が70%となっており、令和11年度までの目標は示されていない。 このことから、令和7年度までは、前期基本計画の指標に沿って進捗管理を行い、後期基本計画策定後は、同計画における令和11年度の目標値を、本計画の目標値に設定する。 参照:第7次府中市総合計画187頁
参考指標	前期高齢者・後期高齢者など年齢別の割合

指標 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	
分類	選択指標
指標の算出方法	新たに整備される施設に接続する公共交通の往復の便数の合計
基準値	なし
目標値	1施設1往復以上 令和11年度(2029年度)実績の合計
目標値設定の考え方	令和11年度までに新たに整備される公共施設等について1施設1往復以上を目標値に設定する。

指標 鉄道駅におけるバリアフリー設備等の整備数	
分類	選択指標
指標の算出方法	市内鉄道駅におけるバリアフリー設備等整備数の合計
基準値	1施設 令和3年度(2021年度)
目標値	13施設 令和11年度(2029年度)
目標値設定の考え方	<p>全てのバリアフリー設備を対象とするが、目標値は市が望むホームドアの整備数(1線=1施設)とする。</p> <p>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</p>

指標 バス停における待合環境改善の取組数	
分類	選択指標
指標の算出方法	市内停留所におけるベンチの設置など待合環境改善に資する取組数の合計
基準値	3件 令和3年度(2021年度)
目標値	19件 令和11年度(2029年度)
目標値設定の考え方	毎年度2件程度の取組の累積

指標 市内公共交通情報のオープンデータ化取組者割合	
分類	推奨指標
指標の算出方法	市内交通事業者のオープンデータ化取組数の割合
基準値	0% 令和3年度(2021年度)の割合
目標値	100% 令和11年度(2029年度)の割合
目標値設定の考え方	<p>市内事業者のオープンデータ化に取り組み状況を把握する。 鉄道事業者3社・バス事業者2社・タクシー事業者6社 オープンデータ化取組みの想定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

指標 コミュニティバスの収支率	
分類	標準指標
指標の算出方法	各年度実績におけるコミュニティバスの運行経費に占める運行収入の割合
基準値	47.1% 令和3年度(2021年度)
目標値	60% 令和11年度(2029年度)
目標値設定の考え方	新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の令和元年度実績 58.6%を踏まえ、60%を目標値と設定する。

指標 公共交通事業者への各種支援件数	
分類	選択指標
指標の算出方法	市内公共交通事業者に対して実施した市の支援件数の合計
基準値	1件 令和4年度(2022年度)
目標値	基準値以上 令和11年度(2029年度)
目標値設定の考え方	地域公共交通協議会における経営状況に関する情報共有や国の動向等を注視し、支援が必要となった際に実施を検討することから、累積値で基準値以上を目標と設定する。 (令和4年度実績) 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

指標 市内のエネルギー消費量(運輸部門)	
分類	選択指標
指標の算出方法	担当課からの情報提供(環境基本計画)
基準値	2,428TJ 令和元年度(2019年度)
目標値	【目標値】1,833TJ 令和12年度(2030年度) 目標年度は府中市環境基本計画にあわせる。
目標値設定の考え方	第3次府中市環境基本計画(令和5年度策定予定)を踏まえた目標値を設定する。 参照:第3次府中市環境基本計画
参考指標	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

參考資料

1 策定の経緯

(1) 策定体制

【府中市地域公共交通協議会の構成員】

令和5年3月現在

区分	所属・役職	委員	委嘱日	備考
学識経験を有する者	早稲田大学 理工学術院教授	森本 章倫	R3.2.10	会長
	東洋大学 国際学部国際地域学科教授	岡村 敏之	R3.2.10	副会長
公共交通事業を行う者及び公共交通関係団体の構成員	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 企画総務部経営戦略ユニット開発調整チーム マネージャー	榎本 聡	R3.2.10	
	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部計画管理部計画担当課長	藤井 一郎	R3.2.10	退任
		篠田 貴宏	R3.8.19	
	西武鉄道株式会社 鉄道本部計画管理部鉄道計画課 マネージャー	齊原 潤	R3.2.10	退任
		岩澤 貴顕	R4.5.11	
	京王電鉄バス(株) 運輸営業部乗合事業担当課長	早田 俊介	R3.2.10	
	小田急バス(株) バス事業本部計画部次長	小泉 裕樹	R3.2.10	退任
		古谷 弘文	R4.5.11	
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 三多摩支部副支部長 (府中観光交通(株) 代表取締役)	小宅 肇	R3.2.10		
京王バス労働組合 府中支部長	平野 景一	R3.2.10		
関係行政機関の職員	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送担当)	堀越 千秋	R3.2.10	退任
		小泉 伸介	R3.6.8	退任
		清家 裕之	R4.8.12	
	国土交通省関東運輸局東京運輸支局 首席運輸企画専門官(総務企画担当)	谷口 信夫	R3.2.10	退任
		鈴木 淳	R4.8.12	
	東京都都市整備局都市基盤部 地域公共交通担当課長	山本 諭	R3.2.10	退任
		飯箸 俊一	R3.6.8	
	東京都建設局北多摩南部建設事務所 管理課長	植木 修	R3.2.10	退任
		清水 直樹	R3.5.6	退任
		松村 一秀	R4.8.12	
警視庁府中警察署 交通課長	瀬崎 正吾	R3.2.10	退任	
	堀木 智浩	R3.5.6		
福祉関係団体の推薦する者	府中市シニアクラブ連合会 会長	小町 篠	R3.2.10	
	府中市身体障害者福祉協会 副会長	野田 和彦	R3.2.10	
	府中市肢体不自由児者父母の会 会長	河井 文	R3.2.10	
公募による市民	府中市西府町在住	北村 のぞみ	R3.2.10	
	府中市朝日町在住	林田 あゆみ	R3.2.10	
府中市の職員	府中市 都市整備部長	古森 寛樹	R3.2.10	退任
		松村 秀行	R3.5.6	

注記 役職名は答申時点のもの

【府中市地域公共交通協議会部会の構成員】

令和5年3月現在

所属・役職	委員	備考
東洋大学 国際学部国際地域学科教授	岡村 敏之	部会長
東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 企画総務部経営戦略ユニット 開発調整チーム マネージャー	榎本 聡	
京王電鉄株式会社 鉄道事業本部計画管理部計画担当課長	藤井 一郎	退任
	篠田 貴宏	
西武鉄道株式会社 鉄道本部計画管理部鉄道計画課 マネージャー	齊原 潤	退任
	岩澤 貴顕	
京王電鉄バス株式会社 運輸営業部乗合事業担当課長	早田 俊介	
小田急バス株式会社 バス事業本部計画部次長	小泉 裕樹	退任
	古谷 弘文	
一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会 三多摩支部副支部長 (府中観光交通(株) 代表取締役)	小宅 肇	
京王バス労働組合府中支部長	平野 景一	
府中市都市整備部長	古森 寛樹	退任
	松村 秀行	部会長 代理

注記 役職名は答申時点のもの

(2) 策定までの経緯

年度	月	会議・部会	アンケート調査等
令和2年度	11月～ 12月		市民アンケート
	3月	第1回府中市地域公共交通協議会 [議決事項] 会議の公開に関する取扱いについて [議決事項] 府中市地域公共交通協議会の部会の設置 [報告事項] 府中市の公共交通ネットワークの現状等について	
令和3年度	5月		民生委員等
	6月	第1回府中市地域公共交通計画策定検討部会 [協議事項] 市民アンケート調査結果について [協議事項] 地域公共交通の課題の抽出に向けた今後の取組等について	
	7月	第1回府中市地域公共交通協議会 [報告事項] 市民アンケートの調査結果について [報告事項] 地域公共交通の課題の抽出に向けた今後の取組等について	路線バス利用者 ちゅうバス利用者 タクシー利用者
	10月	第2回府中市地域公共交通計画策定検討部会 [協議事項] 公共交通利用者アンケート調査結果について [協議事項] 地区別カルテについて [協議事項] 今後の進め方について	
	12月	第3回府中市地域公共交通計画策定検討部会 [協議事項] ちゅうバス事業の評価検証等について	
	1月	第2回府中市地域公共交通協議会 [報告事項] 地区別カルテについて [報告事項] ちゅうバス事業の評価検証について	
	3月	第4回府中市地域公共交通計画策定検討部会 [協議事項] 公共交通の課題抽出について [協議事項] 地域公共交通計画の基本的な方針(案)等について 第3回府中市地域公共交通協議会 [協議事項] 公共交通の課題抽出について [協議事項] 地域公共交通計画の基本的な方針(案)等について	
令和4年度	6月	第1回府中市地域公共交通計画策定検討部会 [報告事項] 地域公共交通計画の基本的な方針等に関するオープンハウスの開催結果について [協議事項] 施策・事業の検討について	
	8月	第2回府中市地域公共交通計画策定検討部会 [協議事項] 施策・事業の検討について	
	9月	第1回府中市地域公共交通協議会 [報告事項] これまでの議論の振り返り [報告事項] 地域公共交通計画の基本的な方針等に関するオープンハウスの開催結果について [報告事項] 基本的な方針等の一部修正について [協議事項] 評価指標、施策の方向性の検討について	
	11月	第3回 府中市地域公共交通計画策定検討部会 [協議事項] 施策・事業の検討について [協議事項] 計画素案について	
	12月	第2回 府中市地域公共交通協議会 [協議事項] 計画素案の概要及び施策・事業について	
	2月	第4回 府中市地域公共交通計画策定検討部会 [報告事項] 府中市地域公共交通計画(素案)に関するオープンハウスの開催結果について [協議事項] 府中市地域公共交通計画(案)について	

	3月	第3回 府中市地域公共交通協議会 【報告事項】 府中市地域公共交通計画(素案)に関するオープンハウスについて 【協議事項】 府中市地域公共交通計画(案)について 答申(案)の確認について	
--	----	--	--

2 実態・ニーズ調査の実施概要

本計画の策定にあたっては、下記に示す調査を実施し、市民の皆さんの移動実態や公共交通利用者の利用状況・要望などを把握した上で検討を行いました。

(3) 市民アンケート調査

項目	内容
調査対象	市内在住の16歳以上の市民3,000人(無作為抽出)
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査項目	・回答者の属性 ・日常生活での移動実態(食料品等の買物、その他買物、通院、通勤・通学等) ・公共交通の利用状況(鉄道・バスの利用状況、新型コロナウイルス感染症による影響、利用しない理由等)

(4) 路線バス利用者アンケート調査

項目	内容
調査対象	市内の主要なバス乗り場においてバスを待っている路線バス利用者
調査方法	府中駅(乗場1~4)・総合医療センター・多磨駅のバス停で、バスを待っているバス利用者に対して調査票を配布し、郵送にて回収を行った
調査項目	・回答者の属性 ・利用状況(乗り継ぎ状況、乗降時間帯、利用頻度、利用目的等)

(5) ちゅうバス利用者アンケート調査

項目	内容
調査対象	ちゅうバス利用者
調査方法	調査員が対象路線のバスに乗り込み、原則、すべての利用者にアンケート調査票と返信用封筒を配布した
調査項目	・回答者の属性 ・利用状況(乗降バス停、利用時間帯、利用目的、目的地、乗り継ぎ状況等)

(6) タクシー利用者アンケート調査

項目	内容
調査対象	タクシー利用者
調査方法	・調査員が府中駅タクシー乗場でタクシーを待つ利用者に調査票を配布した ・調査員による聞き取りのみでは回収数が限定されるため、タクシー乗務員の協力を得て、調査票の配布を行った ・タクシー内に調査票を設置し、配布した。回収は返信用封筒(切手不要)による郵送回収とした
調査項目	・利用状況(乗降場所、利用方法、利用する理由等)

(7) 民生委員アンケート調査

項目	内容
調査対象	市内各地区の民生委員172名
調査方法	郵送配布及び郵送回収
調査項目	・担当地区の現状 ・生活支援サービスの利用実態 ・基本属性

(8) 交通結節点調査

項目	内容
調査対象	複数の公共交通モードが乗り入れている鉄道駅や多くのバス路線が乗り入れている交通結節点を対象に実施した (多磨霊園駅、武蔵野台駅、東府中駅、府中競馬正門前駅、府中駅、分倍河原駅、中河原駅、多磨駅、白糸台駅、競艇場前駅、是政駅、西府駅、府中本町駅、北府中駅、多摩総合医療センター)
調査方法	調査員が現地を訪れ、把握項目について、現状を確認し、対象地ごとに整理する。必要に応じて、撮影を行った
調査項目	・交通モードの接続状況 ・利便性・安全性 ・乗継利便性 ・バス待合環境

用語集

あ行

アクセシビリティ

障害者や高齢者等も含めたすべての人々にとってサービスがどれくらい利用しやすいかの度合いを示す指標。

新たな移動手段

本計画策定時において市内で利用可能な既存の移動手段以外の移動手段

移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区について、移動等円滑化の促進に関する方針(移動等円滑化促進方針)と移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想(バリアフリー基本構想)を定めるもの。

インフラストック

インフラの整備により、整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果。

ウォークラブルなまちづくり

街路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指すこと。

オンデマンド交通

運行時刻やルートなどを利用者の要求に合わせて動的に調整する交通サービス。

オープンデータ

国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用(加工、編集、再配布等)できるよう、次のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータ。

営利目的、非営利目的を問わず二次利用可能なルールが適用されたもの

機械判読に適したもの

無償で利用できるもの

公共交通のオープンデータとしては、国土交通省がバス事業者と経路検索事業者との間でデータの受渡をするための「標準的なバス情報フォーマット」(GTFS-JP、GTFS-RT)を定めている。

か行

回遊性

都市・地域において、人々が生活圏内や周辺の場所を自由に訪れることができる環境を指す。まちづくり分野においては、地域内を歩いたり、自転車で移動したりすることが容易で、公共交通などによって外部とも繋がりがあのような地域環境を回遊性が高い状態とすることが多い。

協働

異なる主体が、対等の立場で、それぞれの役割のもと、共通する課題の解決に向けて、連携・協力し合うこと。

行政界

行政区画。行政機関がその権限を及ぼすことができる範囲について地域的な限界が設けられている場合のその地域。

グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。

公共交通空白・不便地域

本計画においては、鉄道駅から800m圏外並びにバス停300m圏外又は片道30本未満のバス停300m圏内の地域。

なお、計画策定時点のコミュニティバス事業においては、鉄道1km圏外またはバス停から300m圏外の地域を交通不便地域としている。

交通弱者

高齢者や障害者など、移動に制約を伴っている方。

交通モード

徒歩、自転車、路線バスなどの交通手段。

コミュニティバス

公共交通空白・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、次の方法により運行するもの。

一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス(乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。)

市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送

高速乗合バス

道路運送法施行規則第3条の3第1号に規定する路線定期運行であって、同規則第10条第1項第1号口の運賃を適用するもの(一つの市町村の区域を超え、かつ、その長さが概ね50キロメートル以上の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送するもの)。

さ行

サイクルアンドバスライド

自宅から最寄りのバス停まで自転車で行き、バス停近くの自転車駐車場に自転車を停めて、そこからバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

シェアサイクル

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステム。

自動運転

運転者が行う運転操作等を機械が代わりに行うことで、自動車の運転を行うもの。自動運転には、運転者が全ての運転操作を行う状態から、自動車の運転支援システムが一部の運転操作を行う状態、運転者の関与なしに走行する状態まで、様々なレベルがあり、国においては自動運転のレベルを0~5までの6段階とし、段階的に実現を目指すこととしている。

レベル1 アクセル・ブレーキ操作又はハンドル操作のどちらかが部分的に自動化された状態。【運転支援車】

レベル2 アクセル・ブレーキ操作及びハンドル操作の両方が部分的に自動化された状態。【運転支援車】

レベル3 特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しない恐れがある場合においては、運転装置を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。【条件付自動運転車(限定領域)】

特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。【自動運転車(限定領域)】

自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。【完全自動運転車】

ゼロカーボンシティ

排出する二酸化炭素などのガスがゼロに近づくことを目指した都市を指す。これに向けた取組としては、自家用車から公共交通利用への転換、再生可能エネルギーの利用や、風力や太陽光などを活用などが挙げられる。

た行

タクシー相乗りサービス

配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス(運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態)

中心市街地

交通結節点の機能を有し、市の中心拠点として商業、業務及びサービス機能が集積する府中駅周辺。中心市街地の範囲は、けやき並木通りや商業地、各商店街のほか、歴史的資源・文化施設、多くのイベント事業を実施する桜通りや府中公園を含む、62.29ヘクタール。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。平成19年5月制定。同年10月施行。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が令和2年11月に施行。

地域旅客運送サービス

地域における旅客(運賃を払って交通機関に乗る人)の運送に関するサービスをいう。

都市計画道路

都市計画により決定された道路。歩行者や自動車等の交通路のほか、防災空間(火炎の広がりを道路空間で遮断)、環境空間(風通し、明るさ、開放感等を確保)及び収容空間(下水道や電線等を埋設)としての機能を併せ持つ。

な行

二次交通

目的地まで複数の交通機関を使用する場合の、鉄道駅等の交通拠点と目的地を結ぶ2つ目の交通機関。

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。

乗合バス事業

一般乗合旅客自動車運送事業をいう。(旅客自動車運送事業の項を参照)

は行

バリアフリー

高齢者・障害者等が生活していく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方。

なお、バリアフリーは、障害によりもたらされるバリアに対処するとの考え方であるのに対し、「ユニバーサルデザイン」(どこでも、誰でも、自由に、使いやすく)は、あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

福祉有償運送

道路運送法上の自家用有償旅客運送の種類の一つ。タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できない場合に認められ、NPO法人や社会福祉法人等が、実費の範囲内(営利とは認められない範囲)の対価により、乗車定員10人以下の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う個別の輸送サービス。

府中市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

「高齢者保健福祉計画」は老人福祉法第20条の8に基づき、「介護保険事業計画」は介護保険法第117条に基づき策定する計画。両計画は一体のものとして作成することが介護保険法第117条に規定されていることから、本市では「高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画」として策定している。

府中市交通安全計画

交通安全対策基本法に基づき策定される計画であり、市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱について定めるもの。

府中市環境基本計画

本市における環境保全に関する施策の基本となる事項を定めることにより、環境の保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進することを定める府中市環境基本条例に基づくものであるとともに、第7次府中市総合計画に示された施策を環境面から具体化し、支えていく計画。

府中市都市計画に関する基本的な方針(府中市都市計画マスタープラン)

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定められるものであり、「市町村総合計画」や、都道府県が定める「都市計画区域マスタープラン」等の内容に即し、地域の特性に応じた将来像を明らかにし、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針を示す指針となるもの。

府中市中心市街地活性化ビジョン

中心市街地の課題を踏まえ、本市全体がより活力のある地域となるため、その核として、魅力と活力を創出する本市の「顔」にふさわしい中心市街地の形成を目指すために策定するもの。計画期間は、令和4年度から令和12年度まで。

府中市総合計画

市の最上位計画として、市の将来の長期的な展望の下、市政のあらゆる分野を対象とした、総合的かつ計画的なまちづくりの指針を定めるもの。

フィーダー交通

バスの停留所、鉄軌道駅等において、複数の市町村をまたがる基幹的な公共交通と接続する交通のことをいう。

ボランティア輸送

報酬を得ずに自発的に行われる輸送サービスのことを指す。通常、社会貢献や地域活性化などの目的から行われる。

ホームドア

鉄道駅においてプラットホームからの転落や列車との接触事故防止などを目的として、線路に面する部分に設置される可動式の開口部を持った仕切りのこと。ホーム柵ともいわれる。ホームから天井までを完全に仕切りで覆うフルスクリーン型や大人の胸から腰あたりまでの高さの柵を使う可動式ホーム柵型などがある。

ま行

モビリティ(Mobility)

「可動性」や「移動性」「流動性」「機動性」などを意味する。本書では、人・物の「移動手段」をいう。

モビリティハブ

様々な交通モード(バス、タクシー、シェアサイクル等)の接続・乗換拠点のこと。

や行

ユニバーサルタクシー

ユニバーサルデザインタクシー。健康な方のほか、高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"であり、街中で呼び止めてもよし予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーをいう。

ら行

旅客自動車運送事業

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であって、次に掲げるものをいう。

1 一般旅客自動車運送事業

一般乗合旅客自動車運送事業 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送する事業。乗合バス。路線バス。一般的には路線(バスの走る経路)を定めて定期的に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態のことをいい、他に高速バスなども乗合バスにあたる。

一般貸切旅客自動車運送事業 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業。乗合バスやタクシー以外の旅客自動車運送事業で、一般的には観光や冠婚葬祭などの際に利用されている。貸切バス。

一般乗用旅客自動車運送事業 一個の契約により乗車定員10人以下の自動車を貸し切って旅客を運送するもの。タクシー。

2 特定旅客自動車運送事業 特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送するもの。介護事業所が利用者に限定して行う運送サービスなど。

アルファベット

DX(デジタルトランスフォーメーション)

デジタル技術の導入によって生じる変革、特にビジネスモデルや業界構造の変化を指す。

公共交通分野では、デジタル技術を活用して、サービス向上や効率化などを図られることが期待されている。

GTFS-RT(GTFS リアルタイム)

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等の動的データ。

GTFS-JP

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、停留所、路線、便、時刻表、運賃等の静的データ。

ICT(Information and Communication Technology)

高度情報通信技術。通信技術を活用したコミュニケーションを意味する。

MaaS(Mobility as a Service / マース)

利用者が多様な移動に関するサービス(鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車・カーシェアリング等)に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。

ZEV(Zero Emission Vehicle)

走行時に二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車(EV)や燃料電池自動車(FCV)、プラグインハイブリッド自動車(PHV)のこと。

