

**府中市地域公共交通ネットワーク再編計画
(答申案)**

令和7年3月

府 中 市

目次

第1章 計画の策定に当たって	1
1 趣旨	1
2 地域公共交通ネットワークの再編の意義	1
3 現状の地域公共交通ネットワーク	1
4 位置付け	4
5 対象	5
6 期間	5
第2章 地域公共交通計画の概要	7
1 概要	7
2 基本的な方針	7
3 課題	8
4 目標	8
5 施策・事業	9
第3章 再編方針とコミュニティバス運行目的	13
1 再編方針の趣旨	13
2 再編方針設定の考え方	13
3 再編方針	15
4 コミュニティバス運行目的	16
第4章 再編対象の検討	17
1 再編対象の検討方法	17
2 基幹交通軸の整理	18
3 重複課題	18
4 長大課題・収支課題	23
5 移動ニーズ課題	26
6 需給課題	30
7 再編対象の整理	35

第5章 バス路線再編案の検討	37
1 検討経過	37
2 バス路線再編案たたき台の検討過程	37
3 バス路線再編案に関する地域意見交換会	42
4 バス路線再編案に関するアンケート	45
5 バス事業の状況変化と前提条件の見直し	49
6 再編案の検討	51
7 再編案の利用需要の分析	55
8 再編案の修正	62
第6章 新たな移動手段の検討	63
1 新たな移動手段の考え方	63
2 新たな移動手段に関する検証	65
3 今後の検討	69
第7章 地域公共交通ネットワーク再編案	71
1 地域公共交通ネットワーク再編案	71
2 運賃設定の考え方	78
第8章 推進体制・評価方法	83
1 推進体制	83
2 評価方法	83

第1章 計画の策定に当たって

1 趣旨

本市では、令和5年7月に「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」の実現を目指し、府中市地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」といいます。）を策定しました。

地域公共交通計画の施策のうち、バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上については、地域公共交通ネットワークの再編を重点的に進めていくこととしています。

このことから、計画的に再編を実施するため、令和7年度から令和11年度までの5年間を計画期間とする府中市地域公共交通ネットワーク再編計画（以下「本計画」といいます。）を定めるものです。

2 地域公共交通ネットワークの再編の意義

本計画に基づき、地域公共交通ネットワークの再編を行う意義は、次のとおりです。

(1) 公共交通の役割分担による持続可能性の向上

地域公共交通の維持・確保が全国的な課題となる中で、市内の公共交通においても、府中市コミュニティバス「ちゅうバス」（以下「ちゅうバス」といいます。）と鉄道や路線バスが重複する箇所などを解消し、効率的なネットワークを構築することで、持続可能性を向上させるために再編を行う必要があります。

(2) 維持困難な路線バスへの計画的な対応

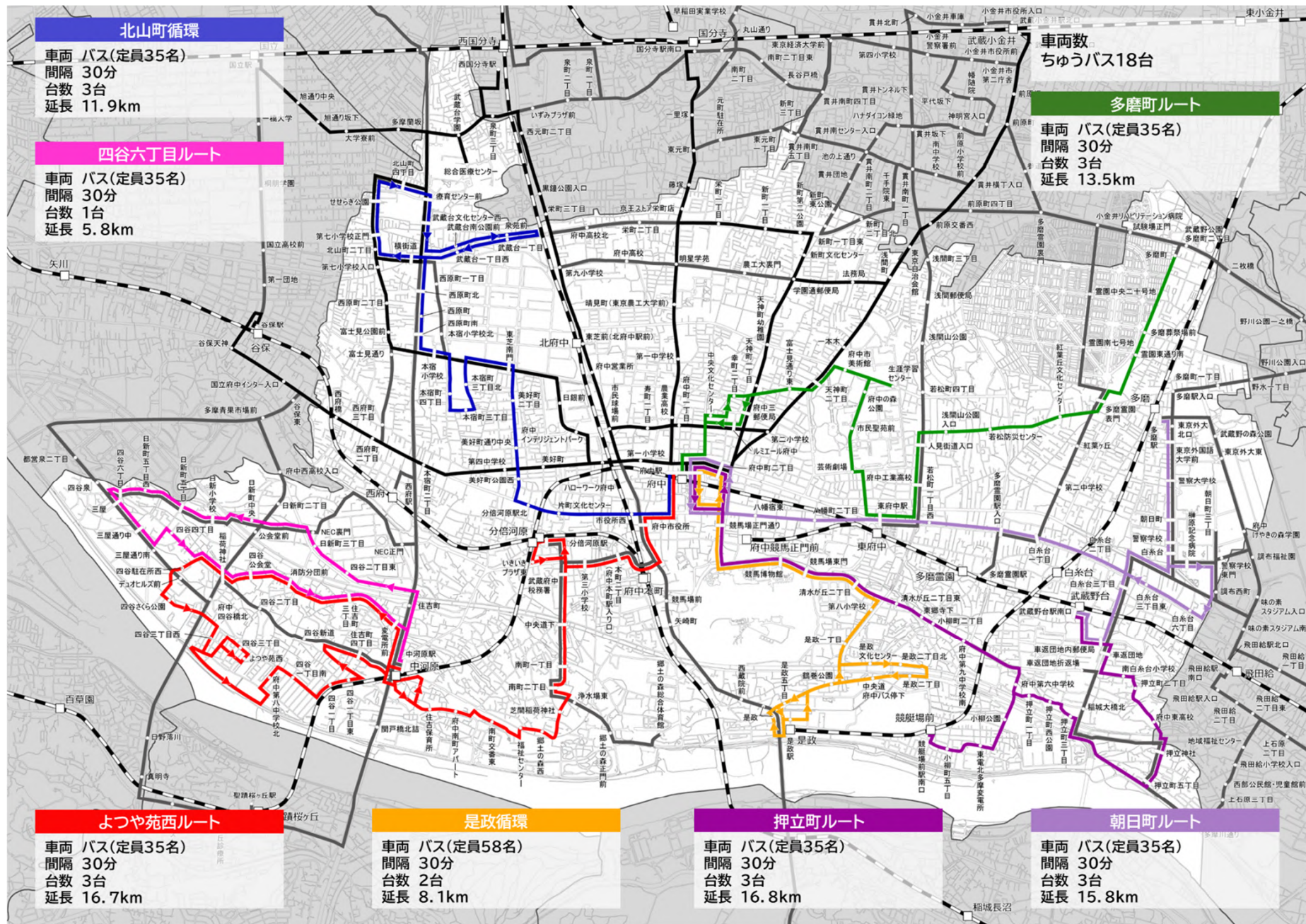
路線バスでは乗務員不足が深刻化し、利用者数が少ない路線を中心に、路線を減便、廃止せざるを得ない状況です。路線バスの廃止等による地域住民の移動への影響を最小限に抑えるため、あらかじめバス事業者からの情報提供を受け、利用者や地域住民の意見を踏まえながら、他の移動手段へ代替など、計画的に対応できるよう再編を行う必要があります。

(3) ちゅうバスの財政負担の適正化

ちゅうバスは、運行経費から運行収入を差し引いた金額を市からの補助金で支出しています。人件費や物価の上昇に伴う運行経費の増加に伴い、補助金額も年々増加しています。このような状況を踏まえ、財政負担の適正化に資する再編を行う必要があります。

3 現状の地域公共交通ネットワーク

本市では、市内4路線14駅ある鉄道、40系統を超える路線バス、5路線7ルート of コミュニティバスにより、充実した地域公共交通ネットワークが形成されています。また、市全域でタクシーが利用可能なほか、近年増加してきたシェアサイクルなどにより個別の移動ニーズにも対応しやすい環境となっています。



※色付き線はコミュニティバス、黒線は基幹交通軸の路線バス、灰色線はその他の路線バス。

図 現状のコミュニティバス路線図

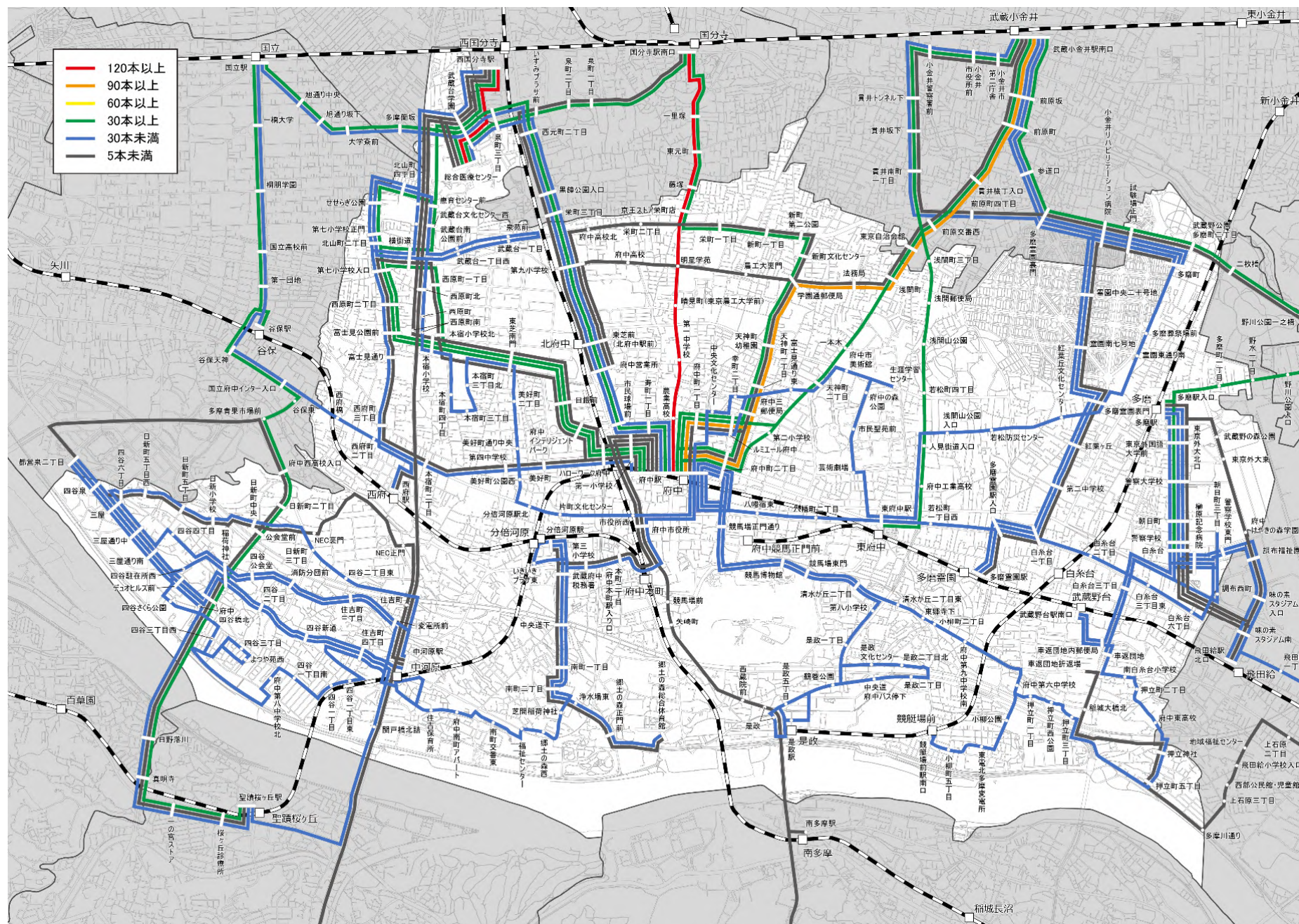


図 現状のバス運行本数

4 位置付け

本計画は、地域公共交通計画の施策・事業の実施のための計画として策定するものです。

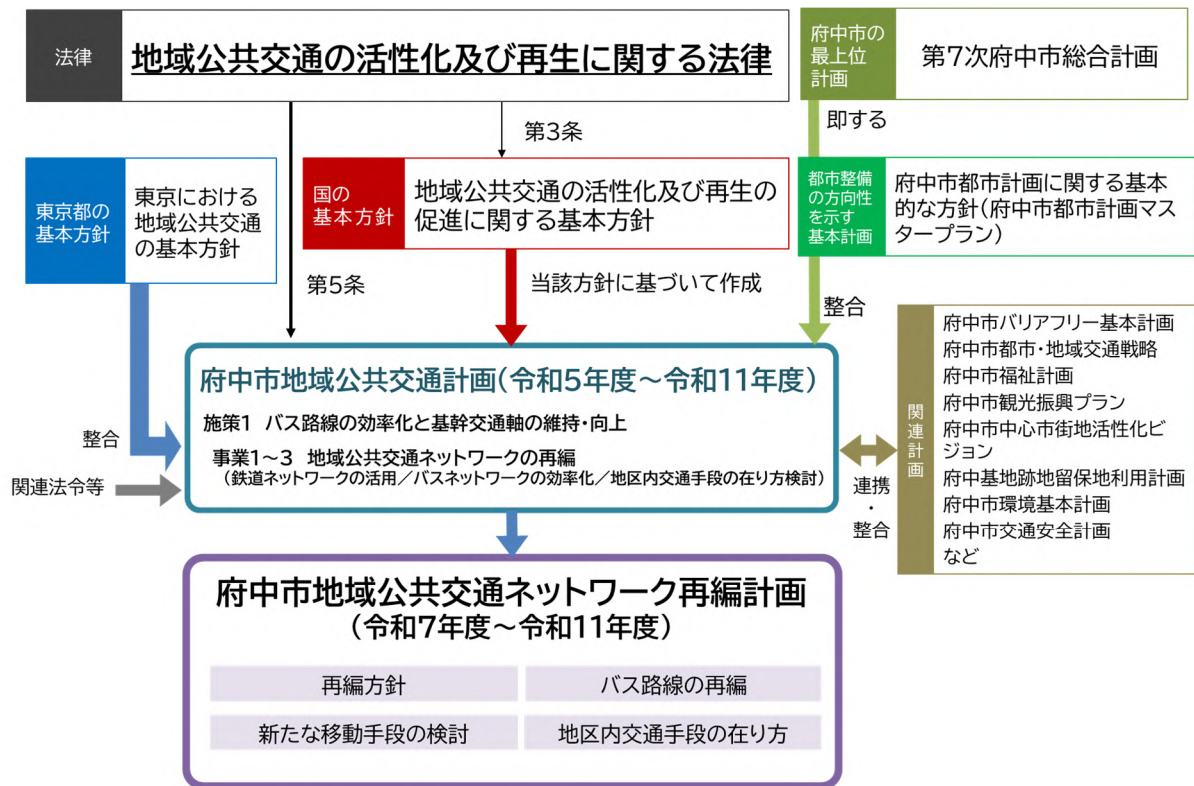


図 府中市地域公共交通ネットワーク再編計画の位置付け

5 対象

本計画の対象は、市内を運行する鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通とします。

また、既存の公共交通だけでなく、現在市内で運行していない公共交通の形態を含む新たな移動手段を検討の対象とします。



図 計画の対象

6 期間

本計画の期間は、地域公共交通計画の計画期間を踏まえ、令和7年度から令和11年度までの5年間とします。

なお、本計画は、地域公共交通計画の施策・事業として策定するものであることから、本計画の評価は、次期地域公共交通計画の検討に活用することとします。

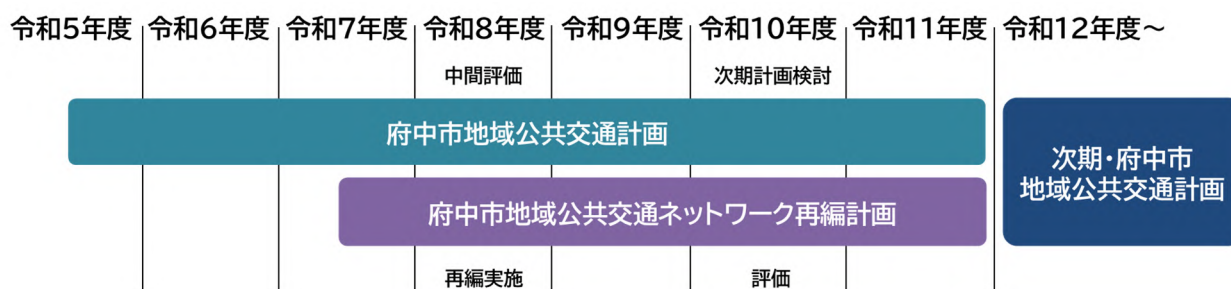


図 計画期間

第2章 地域公共交通計画の概要

1 概要

地域公共交通計画は、人口減少の本格化に伴い、公共交通の維持・確保が厳しくなる中、高齢者等の移動手段の確保が課題となっていることから、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、交通事業者、行政などが一体となり、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。）を決定し、その達成のための目標などについて定めるものです。

2 基本的な方針

本市の地域公共交通計画では、第7次府中市総合計画において本市が目指す都市像、国や東京都の地域公共交通に関する方針、本市の地域公共交通の課題等を踏まえて、基本的な方針を定めています。

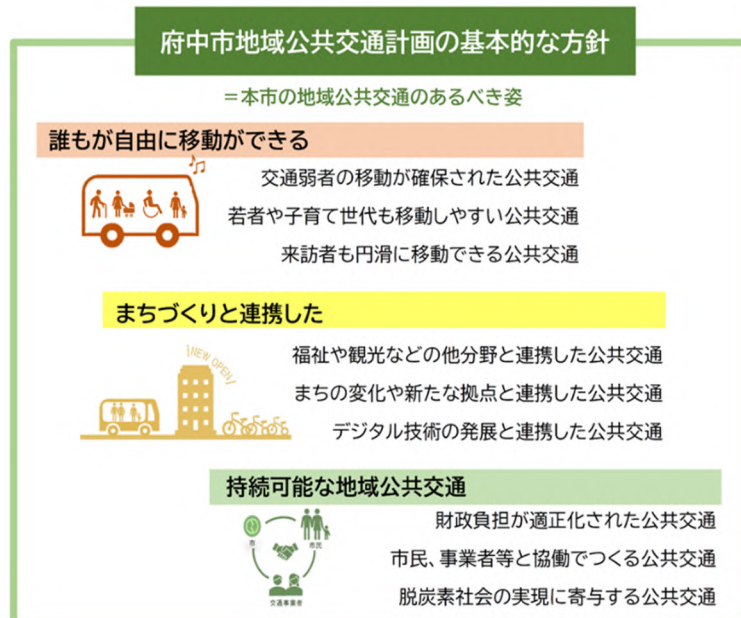


図 基本的な方針



図 本市の地域公共交通のあるべき姿のイメージ

3 課題

地域公共交通計画では、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、市中心部、地区内、地区間・市内外の移動と公共交通の利用環境の4つの視点で13の課題を設定しています。

表 地域公共交通計画における課題

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
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地域・不便地域が点在
地区間・市内外へ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
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

4 目標

地域公共交通計画では、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、6つの目標を次のとおり定めています。

表 地域公共交通計画の目標

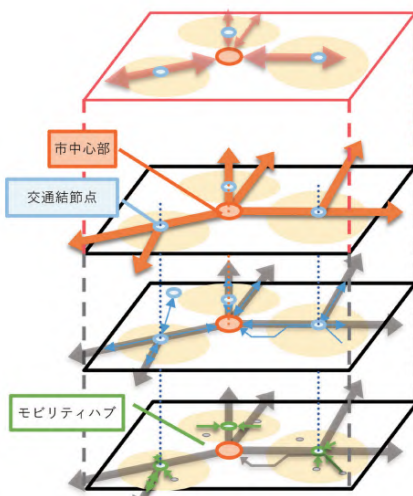
計画目標1	市内各所から市中心部へのアクセスを効率的・効果的に確保する
計画目標2	地区内における生活・移動をより便利にする
計画目標3	地区間や市内外への移動の利便性を維持・向上する
計画目標4	年齢やライフステージ、身体状況等によらず、市民が必要な移動ができるようにする
計画目標5	誰もが安心・快適に移動できるようにする
計画目標6	交通サービスを将来にわたり提供できるようにする

5 施策・事業

(1) 施策展開の基本的な考え方

地域公共交通計画の目標を達成するため、次のとおり施策を展開する際の基本的な考え方を整理しています。

表 施策展開の基本的な考え方

考え方	内容																							
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																							
公共交通の階層による役割分担	 ■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 (鉄道・運行本数の多い路線バス) ■広域交通 市内外をつなぐ広域的な公共交通 (鉄道・路線バス) ■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 (鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシー) ■地区内交通 日常生活圏内の身近な生活を支える交通 (路線バス・コミュニティバス・タクシー・シェアサイクル等)																							
交通に関する拠点の位置付け	<table><tr><th>区分</th><th>位置付け</th><th>該当する箇所</th><th>府中市都市計画マスタープランとの関係性</th></tr><tr><td>市中心部</td><td>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</td><td>府中駅、府中本町駅周辺</td><td>「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」</td></tr><tr><td>交通結節点</td><td>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</td><td>各駅周辺</td><td>「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」</td></tr><tr><td>主要拠点</td><td>府中市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</td><td>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</td><td>「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」</td></tr><tr><td>モビリティハブ</td><td>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</td><td>スーパー、文化センター、コンビニ、ドラッグストア、公園など</td><td></td></tr></table>				区分	位置付け	該当する箇所	府中市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	「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	府中市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	スーパー、文化センター、コンビニ、ドラッグストア、公園など	
区分	位置付け	該当する箇所	府中市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	「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	府中市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	スーパー、文化センター、コンビニ、ドラッグストア、公園など																						
目標達成におけるトレードオフの関係性	地域公共交通の持続可能性と利便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る。																							

(2) 施策・事業

施策展開の基本的な考え方を踏まえ、計画目標を達成するために12の施策、30の事業を整理しています。

表 地域公共交通計画の施策・事業

施策1 バス路線の効率化と基幹交通軸の維持・向上			
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			
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			
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			
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			
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			
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			
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			
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			
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			
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			
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			
広域	事業28	鉄道における脱炭素化の取組の促進	—
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

(3) 地域公共交通ネットワークの再編に係る事業

地域公共交通ネットワーク再編に係る事業1から事業3までの内容は次のとおりです。

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

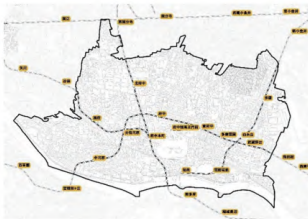
広域

■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： 1-① 6-①

■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

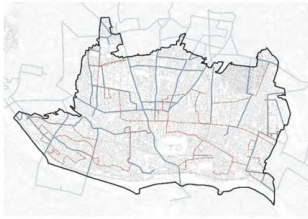
■内 容： 路線バスとコミュニティバスの重複区間の解消や、運行距離が長大な路線の見直しを中心としたバスネットワークの効率化に向けて、地域公共交通ネットワークを再編します。

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： 1-① 3-② 3-③ 6-①

■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バス利用への効果検証				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： 1-① 2-① 2-② 6-①

■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

第3章 再編方針とコミュニティバス運行目的

1 再編方針の趣旨

地域公共交通ネットワークの再編は、地域公共交通計画の趣旨を踏まえて、総合的な観点から検討する必要があります。

このことから、具体的な路線等の検討をする前に、再編内容を決定するための原則となる地域公共交通ネットワーク再編方針（以下「再編方針」といいます。）を設定します。

2 再編方針設定の考え方

(1) 計画目標等との整合

再編方針の設定に関連する地域公共交通計画の計画目標等は次のとおりです。

表 再編に関係する計画目標等

計画目標	行動目標	評価指標	基準値	目標値
1 市内各所から市中心部へのアクセスを効率的・効果的に確保する	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。	市中心部に接続する公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス）の1日当たりの利用者数	令和3年度 119,158人/日	令和11年度 159,400人/日
2 地区内における生活・移動をより便利にする	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。	65歳以上の市民が週2回以上外出する割合	令和元年度 79.6%	令和10年度 80%
	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。	公共交通空白地域・不便地域の人口割合※	令和3年度 (1) 3.2% (2) 16.7%	令和11年度 基準値以下
3 地区間や市内外への移動の利便性を維持・向上する	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。	隣接市の鉄道駅への日中の公共交通（路線バス・コミュニティバス・新たな移動手段）の接続便数	令和4年度 市域北側 799便/日 市域南側 77便/日	令和11年度 市域北側 基準値以上 市域南側 85便/日
	市内の主要拠点へのアクセス性向上を図る。	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	令和4年度 502便/日	令和11年度 522便/日
6 交通サービスを将来にわたり提供できるようにする	財政負担とサービス充実の両立を図る。	コミュニティバスの収支率	令和3年度 47.1%	令和11年度 60%

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

(2) 施策・事業との整合

再編方針の設定に関連する施策展開の考え方及び事業内容は次のとおりです。

表 再編に係る施策展開の考え方・事業内容

区分	考え方	内容
施策展開の考え方	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。
	公共交通の階層による役割分担と交通の拠点に関する位置付け	再編後の公共交通サービスは、公共交通の階層による役割分担及び交通に関する拠点の位置付けを踏まえ決定する。
	目標達成におけるトレードオフの関係性	ネットワーク再編の実施に当たり、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は、ネットワーク再編以外の重点事業において課題の解決を検討する。
事業内容	鉄道ネットワークの活用	(1) 市中心部への移動は、基幹交通軸を維持しつつ、公共交通の階層による役割分担により確保する。 (2) 市中心部以外への移動は、各地域の鉄道駅又は主要拠点へ公共交通を接続することにより確保する。
	バスネットワークの効率化	(1) 市中心部への接続を前提としたコミュニティバスの運行目的、運行形態の見直し、鉄道・路線バスとの重複区間の解消を行う。 (2) コミュニティバスの運賃体系、運行距離が長大な路線の見直しを行う
	地区内交通手段の在り方検討	(1) 公共交通弱者の移動の利便性や公共交通空白地域・不便地域での移動手段の確保のために必要な範囲で、新たな移動手段の導入を検討する。 (2) 新たな移動手段の検討は、既存の移動手段と競合しないよう、客観的なシミュレーションと既存移動手段との比較のうえ行う。

3 再編方針

再編方針設定の考え方等を踏まえ、次のとおり再編方針を定めました。

地域公共交通ネットワーク再編方針	
方針1	(基幹交通軸の維持) 鉄道及び1日片道30本以上の路線バスは、既存路線の機能・サービス水準の維持を目指す。
方針2	(重複区間の解消) 起終点、停留所、時間帯等が重複しているバス路線は、再編対象とする。
方針3	(ニーズに合わせた再編) 安全性、採算性及び移動実態を踏まえて課題があるバス路線は、その優先度に応じて再編対象とする。
方針4	(階層による役割分担) 市内の主要拠点や隣接市の鉄道駅等への公共交通の接続を検討する。
方針5	(長大な路線の見直し) 運行距離が長大なコミュニティバスの路線は、市内の最寄り駅まで接続するよう再編を行う。
方針6	(コミュニティバス路線の見直し) コミュニティバスの路線は、各路線が収支率60%以上を確保できるよう再編を行うとともに、収支率が向上する範囲で、路線毎に利便性の向上を検討する。
方針7	(コミュニティバス運賃の見直し) コミュニティバスの運賃は、利用者数の目標値及び一般路線バスの運賃水準を考慮し、市の補助金額の適正化に資する運賃設定を検討する。
方針8	(コミュニティバスの一般路線化) 路線バスとして運行が可能なコミュニティバスの路線は、一般路線化を検討する。
方針9	(新たな移動手段の検討) 新たな移動手段は、既存の公共交通だけでは課題を解決できない場合に限り、補完的な手段として導入を検討する。
方針10	(基本的な方針の実現に向けた見直し) ネットワーク再編の内容は、再編後の状況と基本的な方針の実現状況に応じて、適宜見直しを行う。

図 再編方針

4 コミュニティバス運行目的

ちゅうバスは、平成15年度に3つの導入目的をもって運行を開始しました。その後、21年が経過する中で、上位計画の改定や地域公共交通計画の策定などが行われていることから、次のとおり再編後のちゅうバスの運行目的を定めました。

【運行開始当初のちゅうバスの導入目的】



<ちゅうバスの導入目的>

- ①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
- ②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
- ③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



【再編後の運行目的の設定方針】

- ① 当初の導入目的を踏襲する。
- ② ちゅうバスの残された課題・新たな課題を踏まえたものとする。
- ③ 府中市総合計画及び地域公共交通計画の基本的な方針との整合を考慮する。
- ④ 持続性に関する目的を追加する。
- ⑤ 市中心部へのアクセスは、計画目標1を踏まえ効率的・効果的な確保を前提とする。
- ⑥ 再編方針4及び5を踏まえ、主要拠点等、最寄り駅接続の必要性を整理する。



【再編後のちゅうバスの運行目的】

第7次府中市総合計画

- 1 地域公共交通の利便性の向上に寄与する

誰もが自由に移動ができる

- 2 移動に制約を伴っている市民のニーズに対応し、社会活動機会の増大に寄与する

まちづくりと連携した

- 3 市中心部、最寄り駅、主要拠点等へのアクセス性を効率的、効果的に高め、まちづくりに寄与する

持続可能な地域公共交通

- 4 他の公共交通と連携し、市内の地域公共交通の持続可能性に寄与する

第4章 再編対象の検討

1 再編対象の検討方法

再編方針を踏まえ、次のとおり再編の対象となるバス路線（以下「再編対象路線」といいます。）及び再編に関する課題を含む地域（以下「再編対象地域」といいます。）を検討しました。

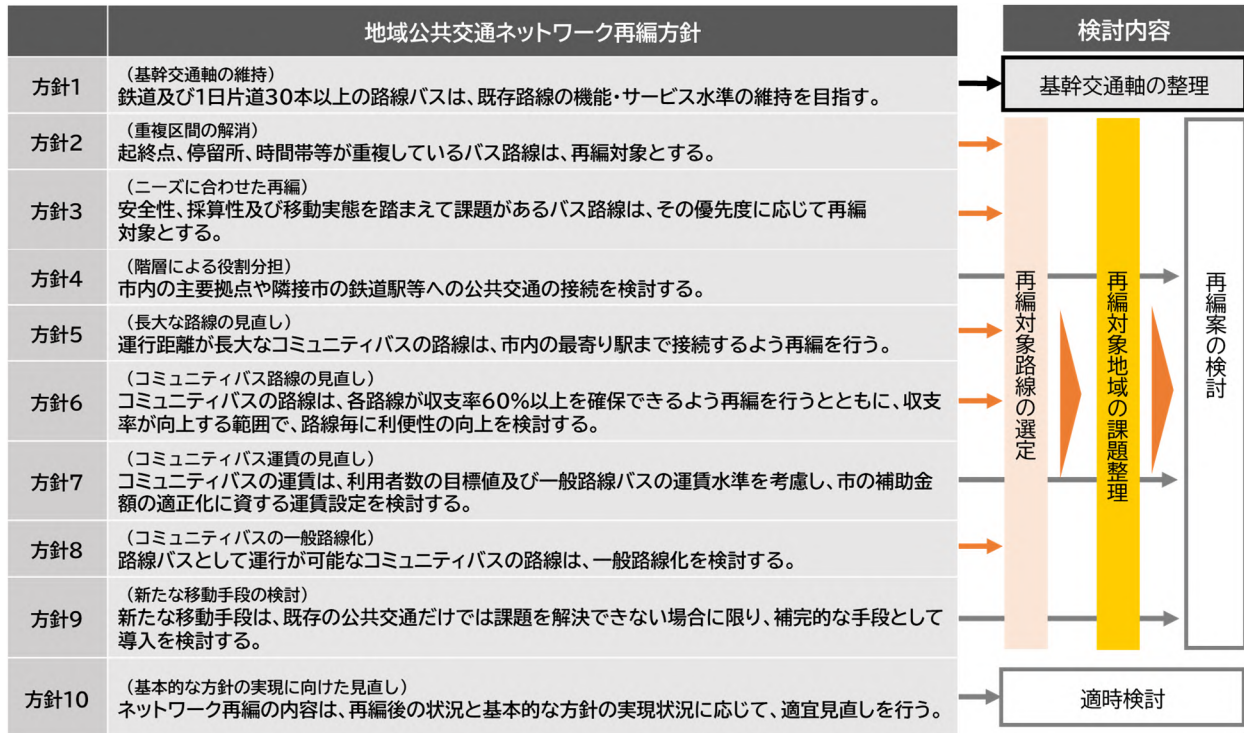


図 再編方針と検討内容

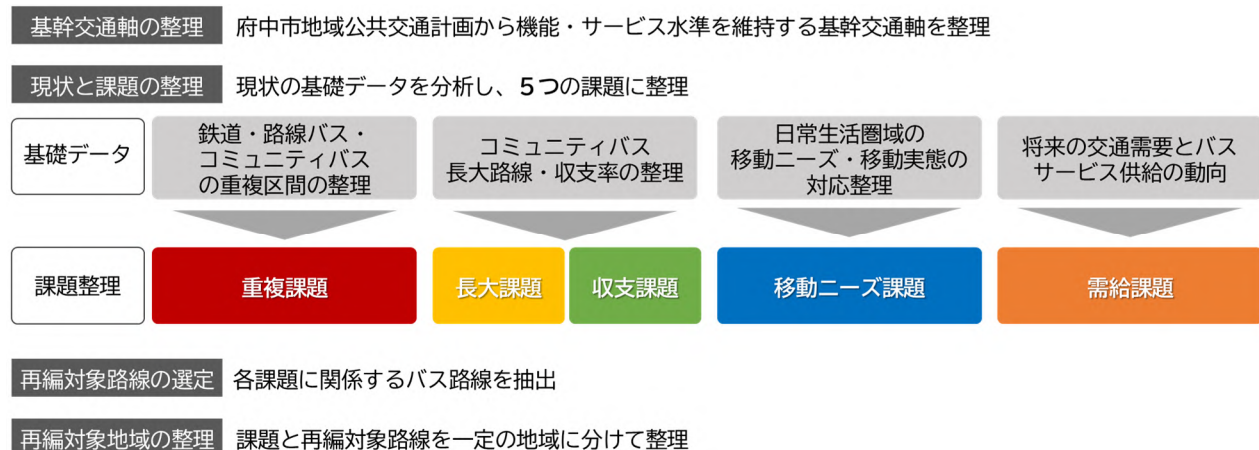


図 再編対象の検討方法

2 基幹交通軸の整理

基幹交通軸は、地域公共交通計画において「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（鉄道・運行本数の多い路線バス）」としていることから、次のとおり該当する鉄道及び路線バスを整理しました。

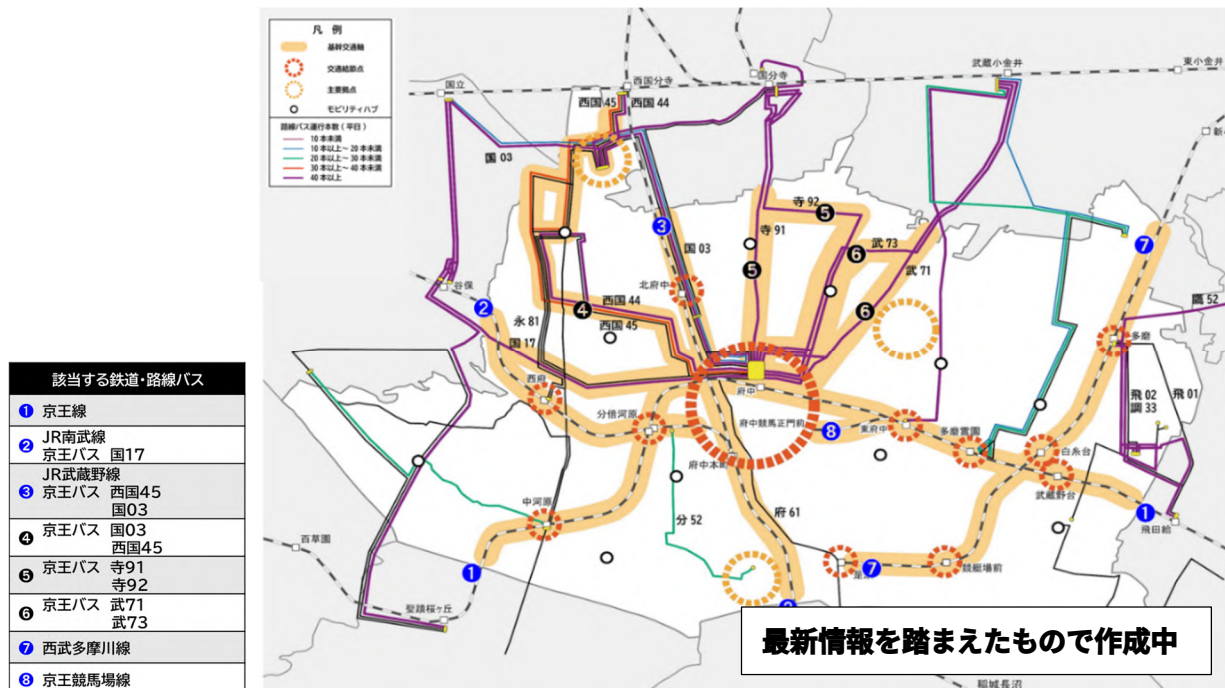


図 基幹交通軸

3 重複課題

(1) 重複課題整理の考え方

公共交通の重複に関する課題（以下「重複課題」といいます。）は、ちゅうバスの現行路線である5路線と重複している区間を整理しました。

表 重複課題整理の考え方

重複区間の考え方	路線バス	ちゅうバスと路線バスで、停留所が重複する運行区間とします。特に次の条件を満たす区間は、課題対応の優先度が高いものとします。 ①ちゅうバスの行先や経由地と同じ方面に向かう路線である。 ②運行区間・停留所が同じである。 ③バスの運行時間が同じ時間帯である。 ④バスの利用に競合がみられる区間である。 なお、バスの運行時間は、鉄道駅行きのバスダイヤ（平日）で、バスの利用競合は、停留所別の乗車人員（平日）により把握しました。
	鉄道	ちゅうバスで鉄道駅から他の鉄道駅に移動できる区間とします。
	ちゅうバス	ちゅうバス同士で行先や停留所が重複している区間とします。

※ 重複する運行区間：路線バスの運行状況は、調査時点である令和4年時点のもの

(2) 重複課題一覧表

ア 多磨町ルート

		区間	停留所	重複路線バスの状況(平日、片側) ※運行本数は終日、運行時間帯は2本/時以上					利用需要の競合	再編検討課題	
				系統	起点	終点	運行本数	運行時間帯			
多磨町ルート	路線バス	府中三郵便局～ ルミエール府中	・府中三郵便局 ・ルミエール府中	府02	東芝前(北府中駅前)	府中駅	0本 (土曜日運行)		有	ちゅうバス:2割程度 路線バス:8割程度	重複課題:多磨町ルートA ・路線バス(基幹交通軸)と重複
				寺92	柴町一丁目	府中駅	50本	6時台～22時台			
				武73	武蔵小金井駅南口	府中駅	106本	5時台～23時台			
		計					156本				
		天神町二丁目	・天神町二丁目	武71	武蔵小金井駅南口	府中駅	53本	6時台～22時台	有	ちゅうバス:2割程度 路線バス:8割程度	重複課題:多磨町ルートB ・路線バス(基幹交通軸)と重複
		東府中駅～人見街道 入り口	・人見街道入口 ・府中工業高校 ・東府中駅	府75	武蔵小金井駅南口	東府中駅	54本	6時台～22時台	有	ちゅうバス:3割程度 路線バス:7割程度	重複課題:多磨町ルートC ・路線バスと重複
	多磨霊園表門	・多磨霊園表門	武85	多磨霊園駅	武蔵小金井駅南口	14本	8時台～11時台		※磨01はちゅうバスと運行 時間帯が異なり、武85、武95は 行先が異なるため競合なし	重複課題:多磨町ルートD ・路線バスと重複	
			武95	多磨霊園駅	武蔵小金井駅南口	26本	12時台～20時台				
			磨01	多磨霊園駅	多磨町	4本	9時台	有			
	鉄道	京王線 府中駅～東府中駅	・府中駅・東府中駅							重複課題:多磨町ルートE ・鉄道(基幹交通軸)と重複	
ちゅうバス	朝日町ルート 府中駅～東府中駅	・府中駅・東府中駅							重複課題:多磨町ルートF ・ちゅうバスと重複		

イ 南町・四谷循環

		区間	停留所	重複路線バスの状況(平日、片側) ※運行本数は終日、運行時間帯は2本/時以上					利用需要の競合		再編検討課題
				系統	起点	終点	運行本数	運行時間帯			
南町・四谷 循環	路線バス	三屋～三屋通り中	・三屋 ・三屋通り中	中02	都営泉二丁目	中河原駅	28本	6時台～8時台 16時台～21時台	有	ちゅうバス:6割程度 路線バス:4割程度	重複課題:四谷六丁目ルートA ・路線バスと重複
				桜08	都営泉二丁目	聖蹟桜ヶ丘駅	0本 (休日運行のみ)				
				計			28本				
		日新小学校～四谷六 丁目	・日新小学校 ・日新町五丁目 ・四谷六丁目	中03	中河原駅	都営泉二丁目	1本	7時台	有	※ちゅうバスと行先が異なるため競合なし	重複課題:四谷六丁目ルートB ・路線バスと重複
		稲荷神社～中河原駅	・稲荷神社 ・中河原駅	中02	都営泉二丁目	中河原駅	28本	6時台～9時台 16時台～21時台	有	ちゅうバス:6割程度 路線バス:4割程度	重複課題:よつや苑西ルートA ・路線バスと重複
				桜08	都営泉二丁目	聖蹟桜ヶ丘駅	0本 (休日運行のみ)				
				計			28本				
		分倍河原駅～南町二 丁目	・分倍河原駅 ・武蔵府中税務署 ・中央道下 ・南町一丁目	分52	郷土の森総合体育館	分倍河原駅	27本	7時台～18時台	有	ちゅうバス:6割程度 路線バス:4割程度	重複課題:よつや苑西ルートB ・路線バスと重複
				府52	郷土の森総合体育館	府中駅	0本 (休日運行のみ)				
				計			27本				
	鉄道	(よつや苑西ルート) 京王線 府中駅～中河原駅	・府中駅・中河原駅	府61	稲城市立病院	府中駅	1本	11時台	有	ちゅうバス:10割程度 路線バス:0割程度	重複課題:よつや苑西ルートC ・路線バスと重複
				府52	郷土の森総合体育館	府中駅	0本 (休日運行のみ)				
				計			1本				

ウ 押立町・朝日町循環

		区間	停留所	重複路線バスの状況(平日、片側) ※運行本数は終日、運行時間帯は2本/時以上					利用需要の競合	再編検討課題						
				系統	起点	終点	運行本数	運行時間帯								
押立町・朝日町循環	路線バス	府中町二丁目 (始発・終着地点近辺)	・府中町二丁目	府02	東芝前(北府中駅前)	府中駅	0本 (土曜運行のみ)	有	ちゅうバス:9割程度 路線バス :1割程度	重複課題:朝日町ルートA 重複課題:押立町ルートA ・路線バス(基幹交通軸)と重複						
				武73	武蔵小金井駅南口	府中駅	106本				5時台～23時台					
				武71	武蔵小金井駅南口	府中駅	53本				6時台～22時台					
				寺92	栄町一丁目	府中駅	50本				6時台～22時台					
				計			209本									
		東府中駅	・東府中駅	府75	東府中駅	武蔵小金井駅南口	51本	6時台～21時台	有	※ちゅうバスと行先が異なるため競合なし	重複課題:朝日町ルートB ・路線バスと重複					
					東府中駅	浅間町三丁目	1本	22時台								
					東府中駅	貫井トンネル下	2本	22時台								
					計			54本								
		白糸台一丁目	・白糸台一丁目	武85	武蔵小金井駅南口	多磨霊園駅	11本	7時台 10時台～11時台	有	※ちゅうバスと行先が異なるため競合なし	重複課題:朝日町ルートC ・路線バスと重複					
					武95	武蔵小金井駅南口	多磨霊園駅	26本				12時台～20時台				
					磨01	多磨町	多磨霊園駅	4本				9時台				
					計			41本								
		榊原記念病院～多磨駅	・榊原記念病院 ・白糸台 ・警察学校 ・朝日町 ・警察大学校 ・東京外国語大学前 ・多磨駅	調33	調布駅北口	多磨駅	19本	6時台、16時台 19時台～20時台	有	ちゅうバス:5割程度 路線バス :5割程度	重複課題:朝日町ルートD ・路線バスと重複					
				飛02	調布駅北口	多磨駅	24本	7時台、9時台 11時台～15時台 17時台								
				磨52	榊原記念病院	三鷹駅	44本	6時台～14時台 17時台～21時台								
				計			97本									
				白糸台三丁目	・白糸台三丁目	磨52	三鷹駅	車返団地				10本	7時台～10時台 15時台～19時台 21時	有	ちゅうバス:7割程度 路線バス :3割程度 ※武蔵野台行として競合	重複課題:朝日町ルートE ・路線バスと重複
				車返団地	・車返団地	磨52	三鷹駅	車返団地				10本	7時台～10時台 15時台～19時台 21時	有	ちゅうバス:7割程度 路線バス :3割程度 ※武蔵野台行として競合	重複課題:押立町ルートB ・路線バスと重複
		押立町五丁目～押立神社	・押立町五丁目 ・押立神社	調51	車返団地折返場	調布駅南口	3本	6時台～8時台	有	ちゅうバス:9割程度 路線バス :1割程度	重複課題:押立町ルートC ・路線バスと重複					
	鉄道	(押立町ルート) 京王線 府中駅～武蔵野台駅	・府中駅 ・武蔵野台駅								重複課題:押立町ルートD ・基幹交通軸(鉄道)と重複					
		(朝日町ルート) 京王線 府中駅～東府中駅	・府中駅 ・東府中駅								重複課題:朝日町ルートF ・基幹交通軸(鉄道)と重複					
	ちゅうバス	是政循環 府中駅～清水が丘二丁目	・府中駅 ・競馬場正門通り ・競馬博物館 ・競馬場東門 ・清水が丘二丁目								重複課題:押立町ルートE ・ちゅうバスと重複					
多磨町ルート 府中駅～東府中駅		・府中駅 ・東府中駅								重複課題:朝日町ルートG ・ちゅうバスと重複						

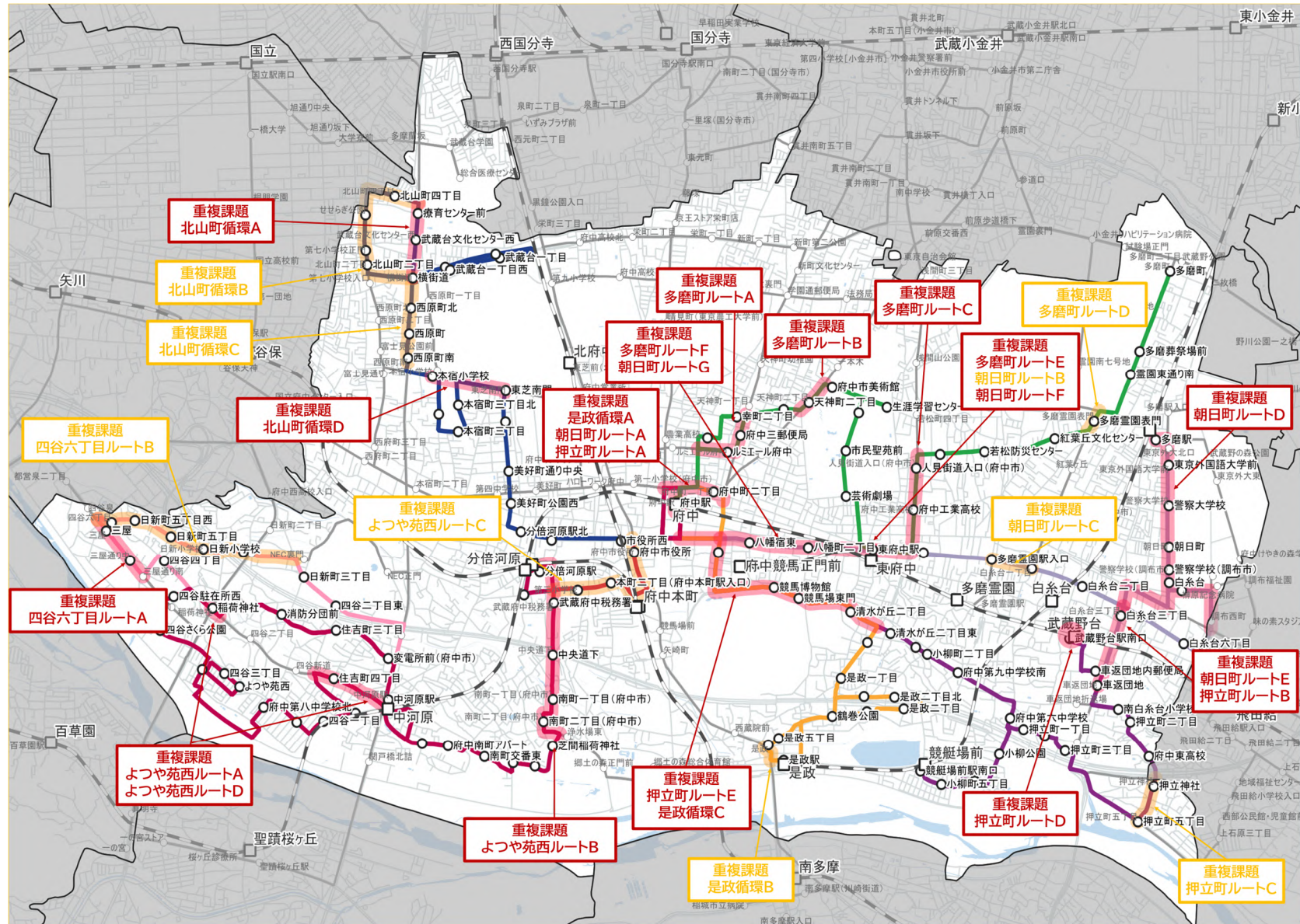
エ 北山町循環

		区間	停留所	重複路線バスの状況(平日、片側) ※運行本数は終日、運行時間帯は2本/時以上					利用需要の競合	再編検討課題	
				系統	起点	終点	運行本数	運行時間帯			
北山町循環	路線バス	横街道	・横街道	府42	横街道	府中駅	1本	6時台	有	ちゅうバス:0割程度 路線バス :10割程度	重複課題:北山町循環A ・路線バス(基幹交通軸)と重複
				府46	府中駅	府中駅	45本	6時台～21時台			
				西国45	西国分寺駅	府中駅	34本	6時台～21時台			
				計			80本				
				西府01	西国分寺駅	西府駅	9本	9時台～17時台			
		療育センター前～武蔵台文化センター西～横街道	・療育センター前 ・武蔵台文化センター西	西国45	西国分寺駅	府中駅	34本	6時台～21時台	有	ちゅうバス:7割程度 路線バス :3割程度	
		北山町二丁目～北山町四丁目	・北山町二丁目	西国45	府中駅	西国分寺駅	31本	6時台 9時台～20時台	無	— ※ちゅうバスと行先が異なるため競合なし	重複課題:北山町循環B ・路線バス(基幹交通軸)と重複
			・第七小学校正門	西府01	西府駅	西国分寺駅	10本	8時台～17時台			
			・せせらぎ公園	計			41本				
			・北山町四丁目								
		西原町南～西原町北	・西原町南	西国44	府中駅	西国分寺駅	3本	7時台	無	— ※ちゅうバスと行先が異なるため競合なし	重複課題:北山町循環C ・路線バスと重複
			・西原町北								
		本宿小学校～東芝南門	・本宿小学校	西国45	西国分寺駅	府中駅	34本	7時台～15時台 17時台～21時台	有	ちゅうバス:1割程度 路線バス :9割程度	重複課題:北山町循環D ・路線バス(基幹交通軸)と重複
			・東芝南門	府46	府中駅	府中駅	45本	6時台～21時台			
			計				79本				

オ 是政循環

		区間	停留所	重複路線バスの状況(平日、片側) ※運行本数は終日、運行時間帯は2本/時以上					利用需要の競合	再編検討課題	
				系統	起点	終点	運行本数	運行時間帯			
是政循環	ちゅうバス	府中町二丁目(始発・終着地点近辺)	府中町二丁目	府02	東芝前(北府中駅前)	府中駅	0本 (土曜運行のみ)		有	ちゅうバス:10割程度 路線バス :0割程度	重複課題:是政循環A ・路線バス(基幹交通軸)と重複
				武73	武蔵小金井駅南口	府中駅	106本	5時台～23時台			
				武71	武蔵小金井駅南口	府中駅	53本	6時台～22時台			
				寺92	栄町一丁目	府中駅	50本	6時台～22時台			
		計			209本						
		是政	是政	府61	稲城市立病院	府中駅	1本	11時台	一	ちゅうバス:10割程度 路線バス :0割程度	重複課題:是政循環B ・路線バスと重複
		押立町ルート 府中駅～清水が丘二丁目		府中駅・競馬場正門通り・競馬博物館・競馬場東門・清水が丘二丁目							重複課題:是政循環C ・ちゅうバスと重複

(3) 重複課題一覧



4 長大課題・収支課題

(1) 長大課題・収支課題整理の考え方

ちゅうバスの路線や乗車時間が長大となっている課題（以下「長大課題」といいます。）については、路線ごとに、往路・復路の距離の合計又は循環路線の総距離（以下「路線延長」といいます。）が長いものから順に課題対応の優先度が高いものとして整理しています。

また、ちゅうバスの収入と支出の改善に関する課題（以下「収支課題」といいます。）については、路線ごとに運行経費に対する運行収入の割合（以下「収支率」といいます。）を算定し、これが低いものから順に課題対応の優先度が高いものとして整理しています。

表 長大課題・収支課題整理の考え方

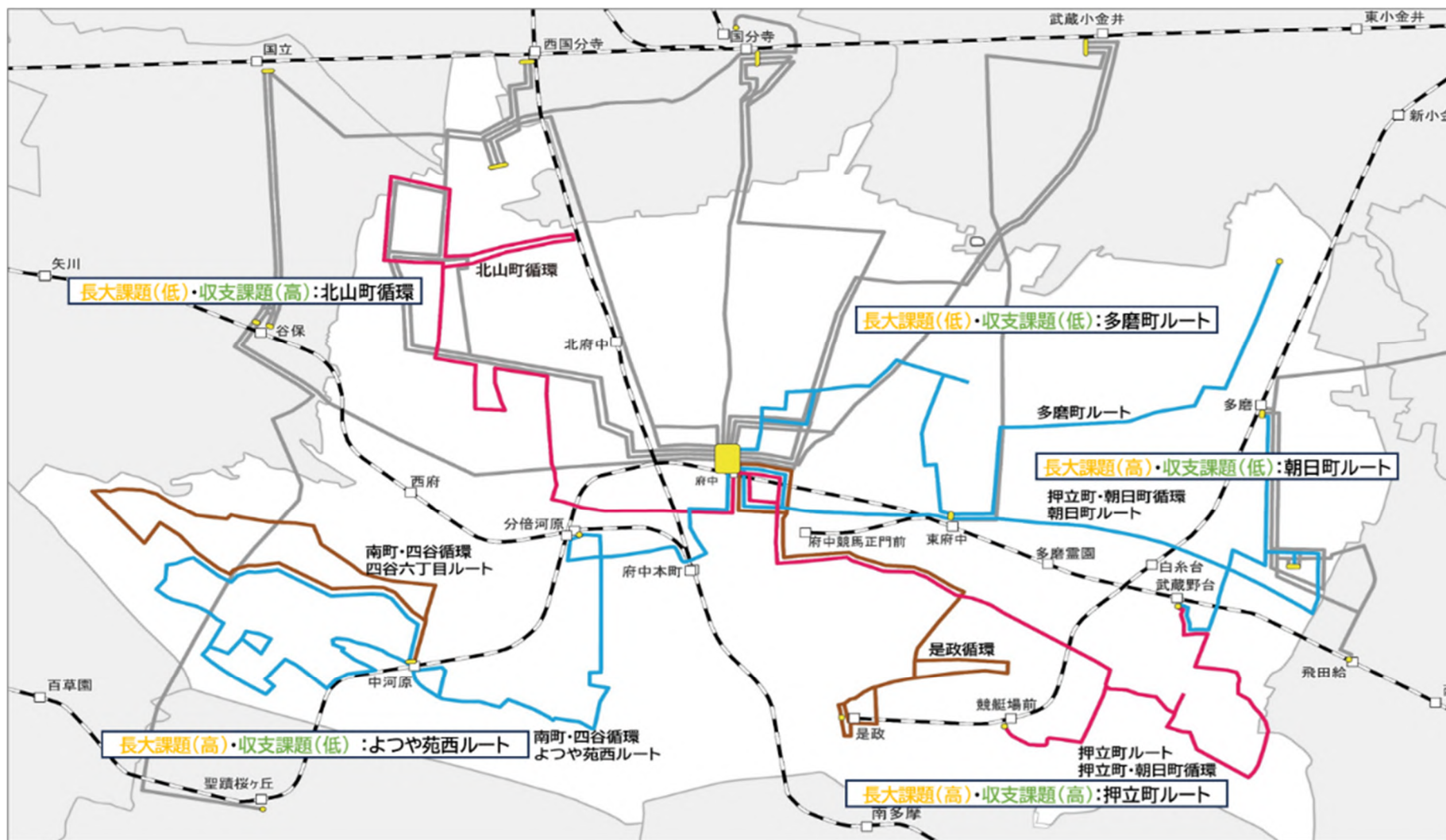
長大課題 の区分	①路線延長15 km以上	長大課題（高）
	②路線延長10 km～15 km	長大課題（低）
	③路線延長10 km未満	長大課題なし
収支課題 の区分	①収支率50%未満	収支課題（高）
	②収支率50%～60%	収支課題（低）
	③収支率60%以上	収支課題なし

(2) 長大課題・収支課題一覧

区分	路線名	路線長	収支率	所要時間	再編対象課題	備考
50%未満	押立町ルート	16.83km	46%	府中駅⇒武蔵野台駅南口 36分 府中駅～府中駅 76分	長大課題(高) 収支課題(高)	
	北山町循環	11.88km	34%	府中駅⇒武蔵台文化センター 25分 府中駅～府中駅 54分	長大課題(低) 収支課題(高)	
50% ～60%	多磨町ルート	13.50km	51%	府中駅⇒多磨町 30分 府中駅～府中駅 82分	長大課題(低) 収支課題(低)	
	朝日町ルート	15.84km	52%	府中駅⇒多磨駅 32分 府中駅～府中駅 76分	長大課題(高) 収支課題(低)	
	よつや苑西ルート	16.74km	55%	府中駅⇒よつや苑西 46分 府中駅～府中駅 91分	長大課題(高) 収支課題(低)	
60%以上	是政循環	8.08km	65%	府中駅⇒是政駅 22分 府中駅～府中駅 39分	なし	・収支率が目標値を上回っているため、再編方針8に基づき一般路線バス化を検討
	四谷六丁目ルート	5.75km	63%	中河原駅⇒四谷六丁目 11分 中河原駅～中河原駅 25分	なし	

※ 収支率：調査時点の最新実績である令和4年度の各路線の収入額÷（令和4年度運行経費÷各路線の車両数）

(3) 長大課題・収支課題図



※ 路線の色は、赤色が収支課題（高）、青色が収支課題（低）、茶色が収支課題なし

5 移動ニーズ課題

(1) 移動ニーズ課題整理の考え方

市民の買物、通院などの生活に必要な移動についての課題（以下「移動ニーズ課題」といいます。）は、地域公共交通計画策定時に実施した市民アンケート調査の結果を詳細に分析し、市民の移動実態に対し、日常生活圏域ごとに公共交通による移動が可能かどうかを整理しました。

表 移動ニーズ課題整理の考え方

移動ニーズ の把握方法	①市民アンケート	地域公共交通計画の策定に当たって、次のとおり市民アンケートを実施しました。 (対象) 市内在住の16歳以上の市民3,000人(無作為抽出) (時期) 令和2年11月27日(金)～同年12月18日(金) (方法) 郵送配布・回収 (回収数) 有効回収数1,532票 (回収率) 有効回収率51.1%
	②市民アンケート 結果の分析	市民アンケート結果の中で、買い物(日用品)・買い物(日用品以外)・通院の移動ニーズについて、どの地点からどの地点まで移動しているかの指標であるOD※を分析しました。
	③ODに対応する 公共交通等の状況 整理	文化センター圏域を中心とした日常生活圏域11地域ごとに、ODに対応する移動手段として何があるか、経路検索機能を用いて整理しました。なお、出発地は、起点となる地点を入力した際に検索上自動的に設定された地点としています。
	④移動ニーズ課題 の抽出	移動ニーズに対し、公共交通がない、又は最寄りの駅等の乗降場所まで徒歩約10分以上を要するものを「移動ニーズ課題」として抽出しました。なお、公共交通で対応可能な課題かどうかはこの時点では考慮していません。

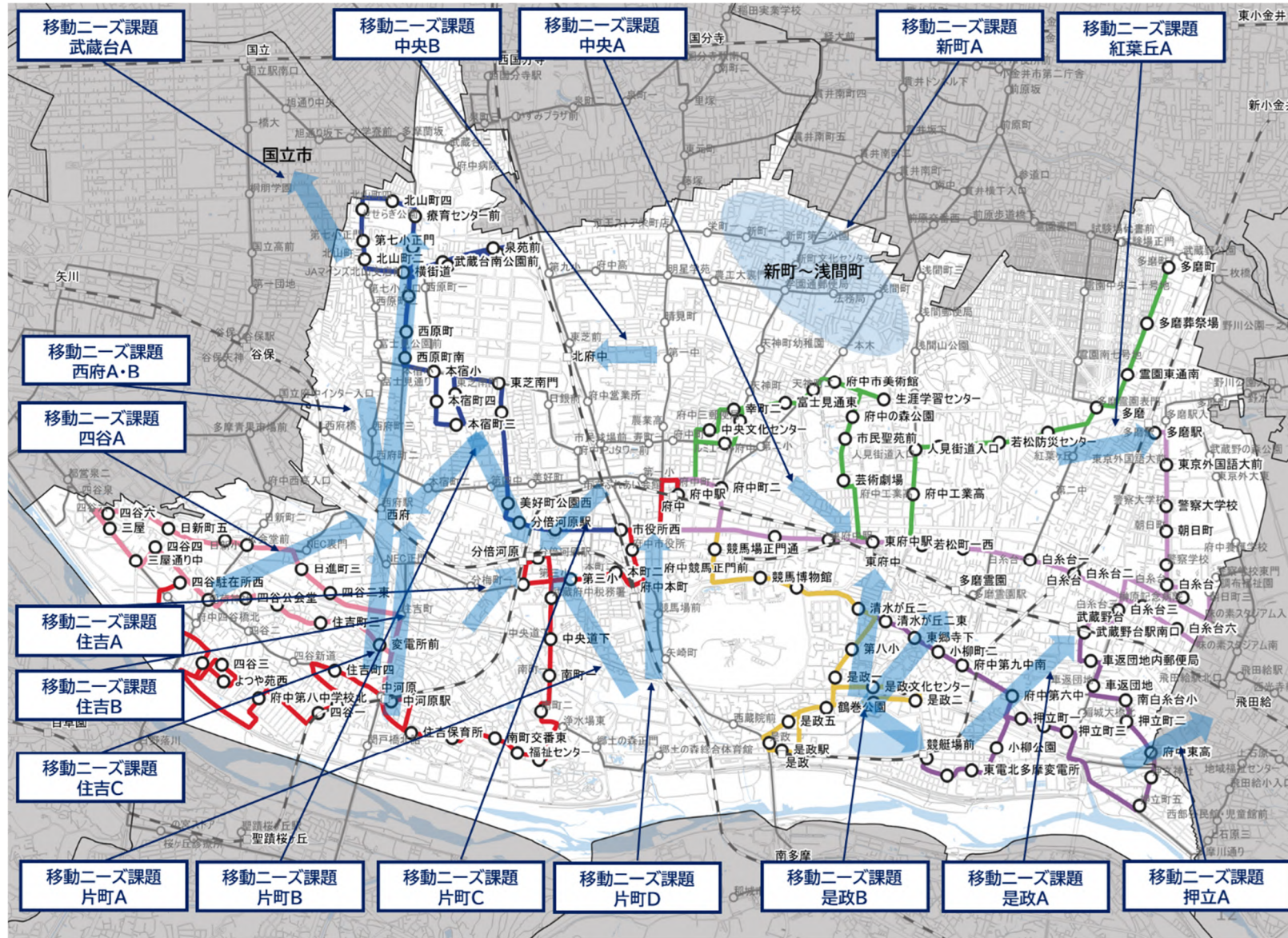
※OD：起点(Origin)と終点(Destination)の頭文字で、人の場合は、どこから(起点＝出発地)、どこまで(終点＝目的地)、何人が移動したか示すデータ

(2) 移動ニーズ課題一覧

移動ニーズ			主な出発地・行先 (OD)		対応する具体的な移動手段		移動ニーズ課題
			出発地	行先			
中央	買物 (日用品)	市内で	緑町	東府中駅周辺	不便	徒歩(10分)→ちゅうバス 多磨町ルート ほか	移動ニーズ課題:中央A 最寄りバス停まで不便
	買物 (日用品以外)	市外へ	各地区	立川市	不便	晴見町発:徒歩(14分)→武蔵野線→中央線 ほか	移動ニーズ課題:中央B 最寄りバス停まで不便
西府	買物 (日用品以外)	市外へ	東芝町、西府町、本宿町	立川市	不便	東芝町発:徒歩(12分)→武蔵野線→中央線 ほか 西府町発:徒歩(14分)→南武線 ほか 本宿町発:徒歩(12分)→南武線 ほか	移動ニーズ課題:西府A 最寄り駅まで不便
			西府町、本宿町	多摩市	不便	西府町発:徒歩(14分)→南武線→京王線 ほか 本宿町発:徒歩(12分)→南武線→京王線 ほか	移動ニーズ課題:西府B 最寄り駅まで不便
武蔵台	買物 (日用品)	市外へ	北山町、西原町	国立市	不便	北山町発:徒歩(11分)→立川バス 国15-2 ほか	移動ニーズ課題:武蔵台A 最寄りバス停まで不便
新町	買物 (日用品)	市内で	地区内相互(新町-浅間町)		不便	京王バス 寺92→徒歩(12分)	移動ニーズ課題:新町A 降車バス停から不便
住吉	買物 (日用品)	市内で	分梅町	分倍河原駅周辺 中河原駅周辺	無	分倍河原駅周辺:徒歩(11分) 中河原駅周辺:徒歩(14分)	移動ニーズ:住吉A 公共交通が利用ができず不便
			住吉町	西府駅周辺	不便	京王線→南武線 ほか	移動ニーズ住吉B 分倍河原駅で鉄道乗継が必要で、遠回りであり不便
	通院	市内で	住吉町	武蔵台	不便	京王線(府中駅経由)→京王バス 国03 ほか	移動ニーズ住吉C 府中駅で、鉄道から路線バスに乗継が必要で、遠回りであり不便
是政	買物 (日用品)	市内で	小柳町	武蔵野台駅周辺	不便	徒歩(10分)→京王線 ほか	移動ニーズ是政A 最寄り駅まで不便
	買物 (日用品以外)	市外へ	是政、小柳町	都内23区、武蔵野市	不便	小柳町発:徒歩(13分)→多摩川線→中央線、 徒歩(10分)→京王線(順不同) ほか	移動ニーズ是政B 最寄り駅まで不便
紅葉丘	買物 (日用品以外)	市外へ	紅葉丘	都内23区、武蔵野市	不便	徒歩(14分)→多摩川線→中央線 ほか	移動ニーズ紅葉丘A 最寄り駅まで不便
	通院	市外へ	紅葉丘	武蔵野市	不便		

移動ニーズ			主な出発地・行先 (OD)		対応する具体的な移動手段		移動ニーズ課題
			出発地	行先			
押立	買物 (日用品)	市外へ	押立	調布市	不便	京王バス 調51 ほか ※一日朝3本程度	移動ニーズ課題:押立A 最寄り駅まで不便
	買物 (日用品以外)	市外へ	押立	調布市、立川市	有	京王バス 調51 ほか ※一日朝3本程度 立川市: ちゅうバス 押立町ルート→京王線 ほか	
	通院	市外へ	押立	調布市	有	京王バス 調51 ほか ※一日朝3本程度	
四谷	買物 (日用品)	市内で	四谷、日新町	西府駅	不便	四谷発:京王バス 国18 →南武線 ほか	移動ニーズ四谷A 谷保駅で乗継が必要で、遠回りであり不便
片町	買物 (日用品)	市内で	矢崎町	分倍河原駅	不便	矢崎町発: 徒歩(17分)→南武線 ほか	移動ニーズ片町A 最寄り駅まで不便
	買物 (日用品以外)	市外へ	美好町	立川市	不便	徒歩(10分)→南武線 ほか	移動ニーズ片町B 最寄り駅まで不便
			宮西町	都内23区	不便	徒歩(10分)→京王線 ほか	移動ニーズ片町C 最寄り駅まで不便
	通院	市内で	矢崎町	府中駅周辺	不便	徒歩(14分)→ちゅうバス よつや苑西ルート	移動ニーズ片町D 最寄り駅まで不便

(3) 移動ニーズ課題図



6 需給課題

(1) 需要の動向

本市の人口は、令和12年（2030年）に26.2万人となり、その後は減少に転じると予測されており、今後は、年少人口（14歳以下）と生産年齢人口（15～64歳）が減少し、高齢者人口（65歳以上）が増加することが見込まれます。

平成30年（2018年）の全市民の総移動量は、1日当たり51.9万トリップ（人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位）で、利用交通手段の割合を踏まえると、このうち2.4%がバスを利用するものと考えられます。

また、地域公共交通計画の目標年次である令和11年（2029年）の総移動量は、1日当たり51.1万トリップで、平成30年から若干減少するものの、将来の交通需要の見通しとしては、現在のバス交通の需要と同程度の需要がある見込みです。

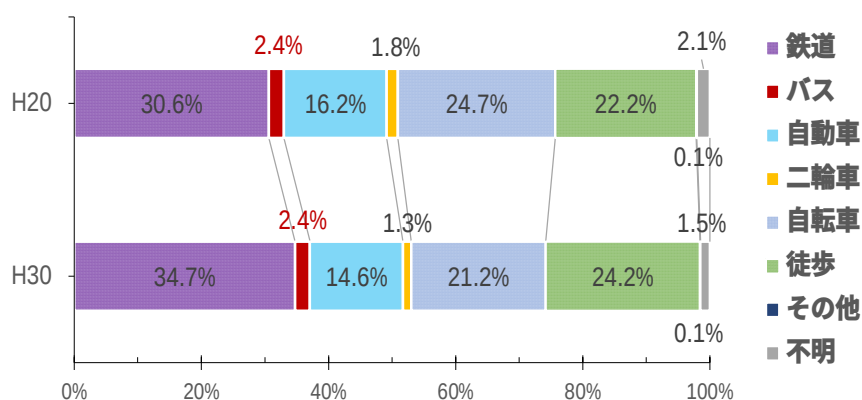


図 利用交通手段の割合

（「東京都市圏パーソントリップ調査」東京都市圏交通計画協議会ホームページより作成）

※利用交通手段の割合は、トリップの発生集中量ベースで算出

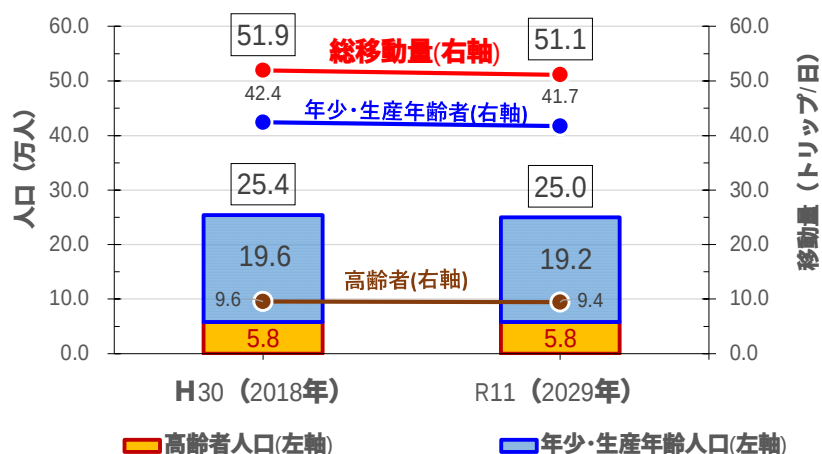


図 交通需要の見通し

（「東京都市圏パーソントリップ調査」東京都市圏交通計画協議会ホームページより作成）

※令和11年度の総移動量は、平成30年度の人口1人あたりトリップ生成原単位を将来人口に乗じて試算

(2) 供給の動向

令和5（2023）年度時点で、輸送規模を維持するために必要な乗合バスの運転手数は、既に9%不足していたところ、令和6（2024）年度に改正された改善基準告示に対応するために、更に7.2%の不足が発生し、令和7（2025）年度時点では、20.7%不足する状況です。

今後も、運転手数の減少傾向が続き、令和11（2029）年度に、現在の輸送規模を維持する場合、29.7%程度の運転手数が不足する見込みです。

ちゅうバスの運転手数も全国的な動向と同様の減少傾向が見込まれ、現在18台で運行しているところ、上記の動向を踏まえると、令和11（2029）年度には、運転手が約30%不足することから、ちゅうバスも5台から6台程度が運行できなくなる可能性があります。

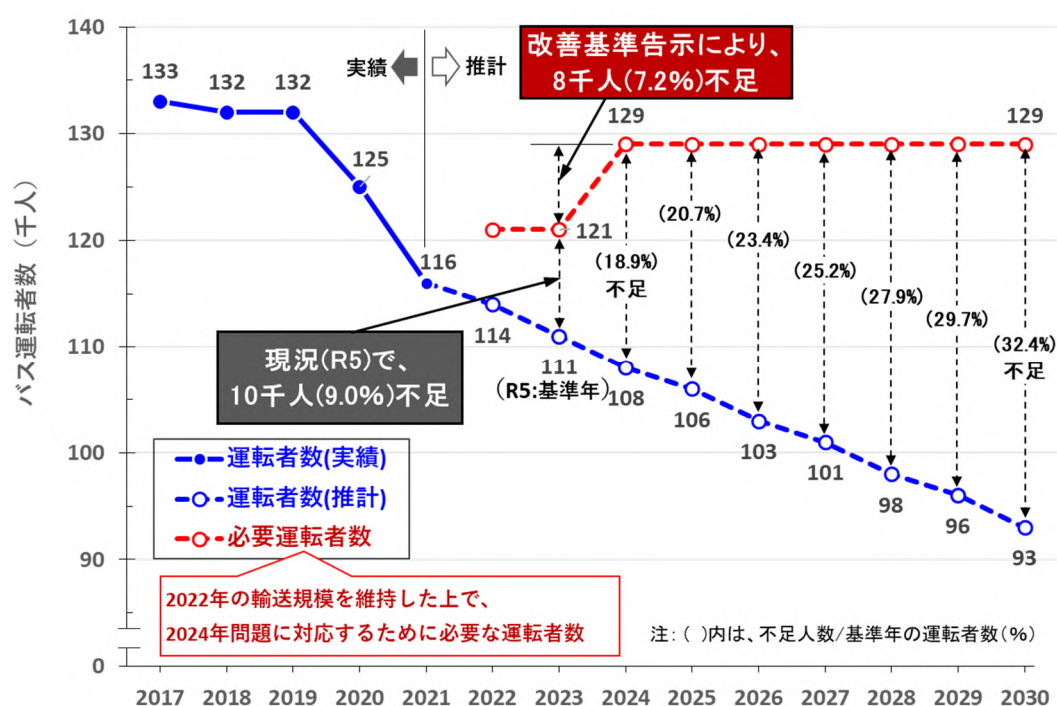


図 バス運転手数不足の見通し

(3) 路線バスの維持困難路線の整理

路線バス事業は、利用者が少なく収支が赤字の路線を、利用者が多く収支が黒字の路線の収益で補填することで経営が成り立っており、赤字路線も含めた路線バス事業全体を維持するためには、まず、黒字路線の維持が必要不可欠となります。

一方で、路線の減便等を行っても、黒字路線の維持に影響が出るほど乗務員不足が深刻化している状況であることから、本市においても、今後維持していくことが困難である路線（以下「維持困難路線」といいます。）を次の図表のとおり整理し、効率的に乗務員を配分できるように再編していく必要があります。

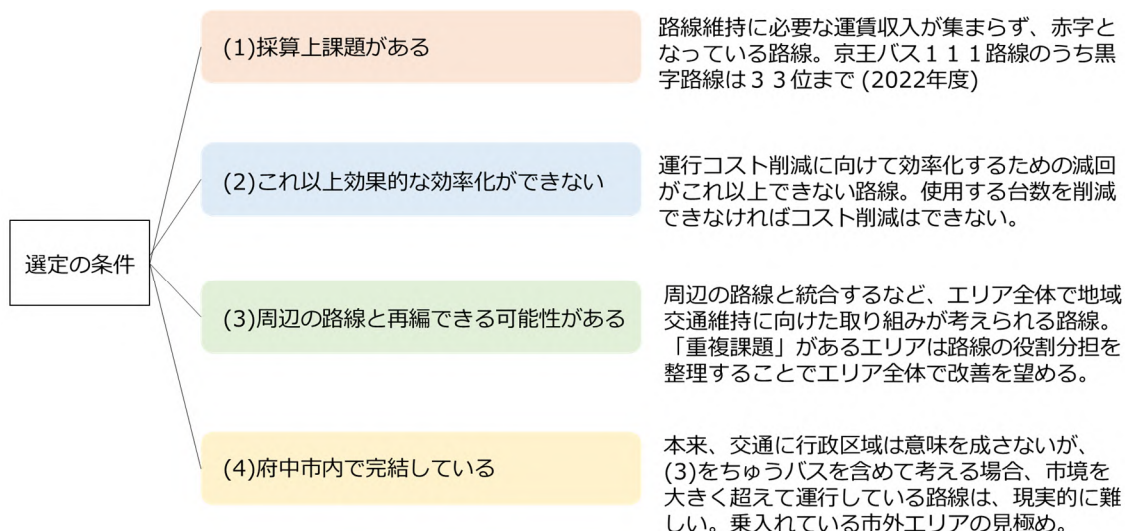


図 維持困難路線の選定プロセス

表 維持困難路線の一覧

京王呼称	所属系統	(1)採算課題 利益順位		(2)効率化限界 現在の運行		(3)周辺路線との再編 再編の考え方		(4)市内完結か 起終点など	
郷土の森	分52 府52	○	49/111 10年以上赤字計上	○	1台運行 府52は土日祝のみ運行	◎	エリアでちゅうバスと混在している。ちゅうバスに一本化することで効率的な運行ができる	◎	分倍河原駅と郷土の森を結ぶ路線であり、市内で完結している
稲城団地	府61	○	51/111 10年以上赤字計上	◎	1日を通して車両を配置していない。土日祝は運行がない	△	周辺に路線はなく孤立している。郷土の森エリア、是政エリアからの延伸が必要	◎	稲城病院まで乗り入れているが、課題エリアは是政～府中街道～府中駅
西府	西府01 (永80) (永81)	◎	72/111 10年以上赤字計上	○	1台運行	◎	エリアでちゅうバスと混在している。ちゅうバスに一本化することで効率的な運行ができる	○	総合医療センター、西国分寺駅に乗り入れているが、課題エリアは七小～西府駅
四谷	中02 中03 桜08 桜19	◎	78/111 10年以上赤字計上	△	中02、桜19&桜08を時間帯で使い分けて2台運行。 中03は平日1便のみ	◎	エリアでちゅうバスと混在している。ちゅうバスに一本化することで効率的な運行ができる	○	中02、中03は四谷エリアと中河原駅を結ぶ路線。桜08と桜19は聖蹟桜ヶ丘駅へ乗入れている

(京王バス株式会社作成)

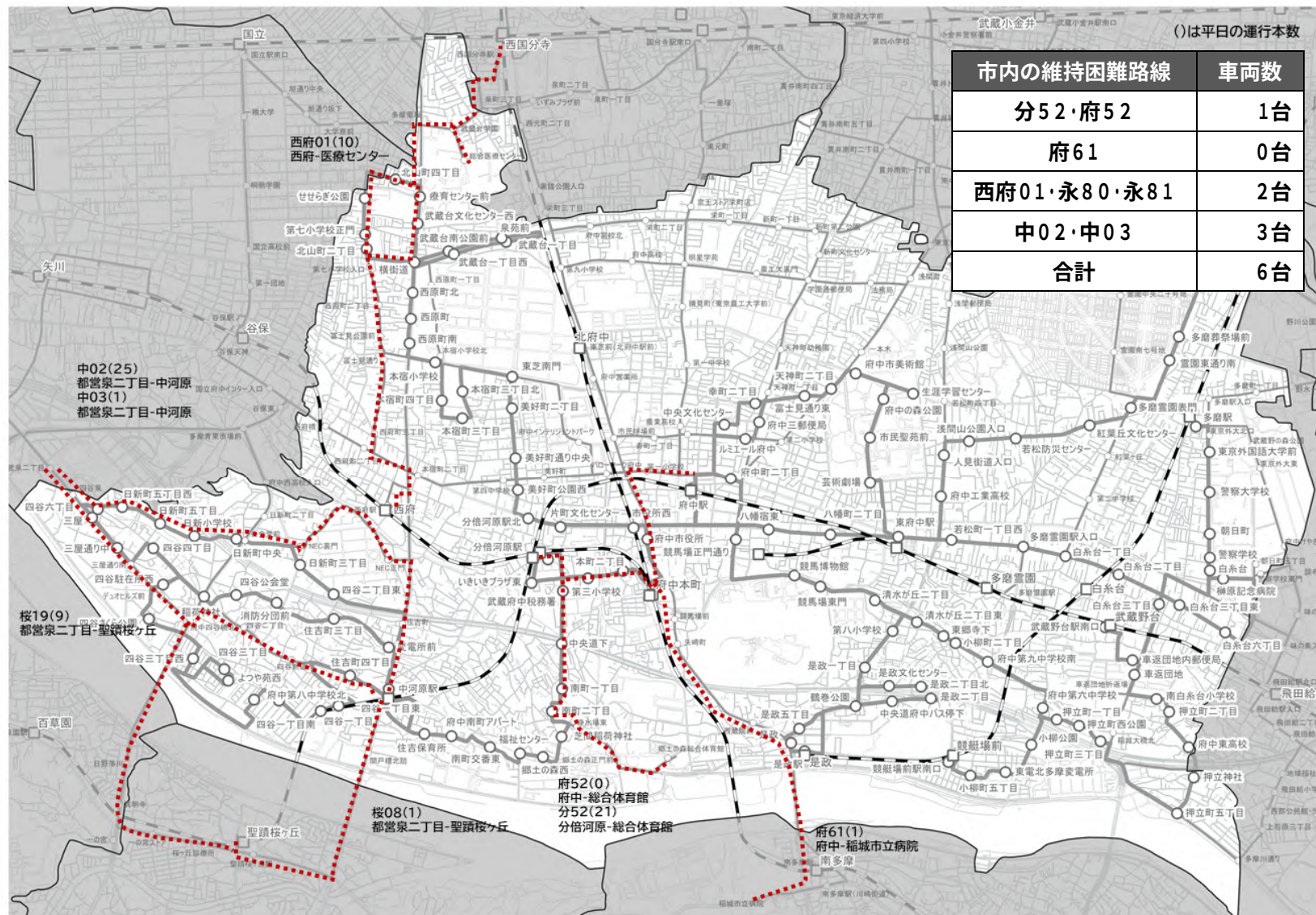


図 維持困難路線

(4) ちゅうバスの利用状況の整理

ちゅうバスの路線再編に当たっては、路線の効率化による運行経費の削減と利便性の向上を図る必要がある一方で、収入維持の観点からも、現在の利用者数が減少しない範囲で路線の再編を検討する必要があります。

そこで、ちゅうバスの利用者を対象としたアンケート調査と、乗降者数を計測するシステムを用いた停留所ごとの乗降者数調査の結果を基にOD表（利用者ごとの乗車停留所と降車停留所を把握するための表）を作成し、利用状況を整理しました。

その結果、府中駅の停留所での乗降割合が、ほぼ全ての路線において6割を超えていることから、路線の効率化を図りつつ、府中駅に接続する再編案も検討する必要があることがわかりました。

表 OD表を基にしたちゅうバス各路線の利用状況の整理

路線名	利用者数	利用者数の多い停留所			府中駅乗降割合
		停留所名	乗車	降車	
多磨町 ルート	951人/日 (317人/日/台)	府中駅	343人	309人	74.6%
		東府中駅	107人	139人	
		生涯学習センター	99人	103人	
朝日町 ルート	886人/日 (295人/日/台)	府中駅	309人	220人	66.9%
		多磨駅	107人	106人	
		車返団地内郵便局	60人	59人	
押立町 ルート	940人/日 (313人/日/台)	府中駅	303人	274人	56.3%
		武蔵野台駅南口	132人	121人	
		府中第六中学校	59人	83人	
是政 循環	778人/日 (389人/日/台)	府中駅	376人	336人	93.7%
		鶴巻公園	78人	67人	
		是政一丁目	69人	66人	
北山町 循環	590人/日 (197人/日/台)	府中駅	270人	156人	67.9%
		本宿町三丁目北	31人	51人	
		本宿町四丁目	25人	36人	
よつや苑西 ルート	1031人/日 (344人/日/台)	中河原駅	224人	162人	43.0%
		府中駅	253人	179人	
		分倍河原駅	91人	96人	
四谷六丁目 ルート	403人/日 (403人/日/台)	中河原駅	170人	226人	95.3% ※中河原駅 乗降
		三屋通り中	84人	55人	
		四谷六丁目	25人	24人	

※ 利用者数のカッコ内の表示は、1日当たりの利用者数を路線ごとの運行台数で除した人数

7 再編対象の整理

(1) 再編対象路線の選定

重複、長大、収支及び需給課題に関係するバス路線を再編対象路線の候補として、次のとおり選定しました。

表 再編対象路線候補一覧

課題	再編対象路線候補		
	ちゅうバス	主な重複路線/ 維持困難路線	主な重複区間
重複課題・長大課題・収支課題・需給課題	多磨町ルート ・収支率51% ・路線延長13.5km	京王バス 寺92系統	府中三郵便局～ルミエール府中
		京王バス 武73系統	府中三郵便局～ルミエール府中
		京王バス 武71系統	天神町二丁目
		京王バス 府75系統	東府中駅～人見街道入口
		京王バス 磨01等系統	多磨霊園表門
		ちゅうバス朝日町ルート	府中駅～東府中駅
	朝日町ルート ・収支率52% ・路線延長15.84km	京王線	府中駅～東府中駅
		京王バス 調33系統	榊原記念病院～多磨駅
		京王バス 飛02系統	榊原記念病院～多磨駅
		小田急バス 鷹52系統	榊原記念病院～多磨駅
		ちゅうバス多磨町ルート	府中駅～東府中駅
	押立町ルート ・収支率46% ・路線延長16.83km	京王線	府中駅～武蔵野台駅
		京王バス 調51系統	押立町五丁目、押立神社
		ちゅうバス是政循環	府中駅～清水が丘二丁目
	是政循環 ・収支率65% ・路線延長8.08km	ちゅうバス押立町ルート	府中駅～清水が丘二丁目
		京王バス 府61系統	是政駅
	北山町循環 ・収支率34% ・路線延長11.88km	京王バス 西国45系統	北山町二丁目～北山町四丁目、 療育センター前、武蔵台文化センター西
		京王バス 西府01系統	
		京王バス 府46系統	本宿小学校～東芝南門
		京王バス 永80系統	療育センター前、武蔵台文化センター西
		京王バス 永81系統	療育センター前、武蔵台文化センター西
	よつや苑西ルート ・収支率55% ・路線延長16.74km	京王線	府中駅～中河原駅
		京王バス 中02系統	稲荷神社、中河原駅
		京王バス 桜08系統	稲荷神社、中河原駅
		京王バス 分52系統	分倍河原駅～南町二丁目
	四谷六丁目ルート ・収支率63% ・路線延長5.75km	京王バス 府52系統	府中駅～南町二丁目
		京王バス 中03系統	四谷六丁目～日新町中央
		京王バス 中02系統	三屋、三屋通り中、稲荷神社、中河原駅
		京王バス 桜08系統	三屋、三屋通り中、稲荷神社、中河原駅

(2) 再編対象地域の整理

重複、移動ニーズ及び需給課題に係る維持困難路線を整理したところ、京王線以北において路線バスとの重複課題があること、西府駅などで最寄り駅までの移動ニーズ課題があること、市の西部では維持困難路線による需給課題が多いことなどが分かりました。

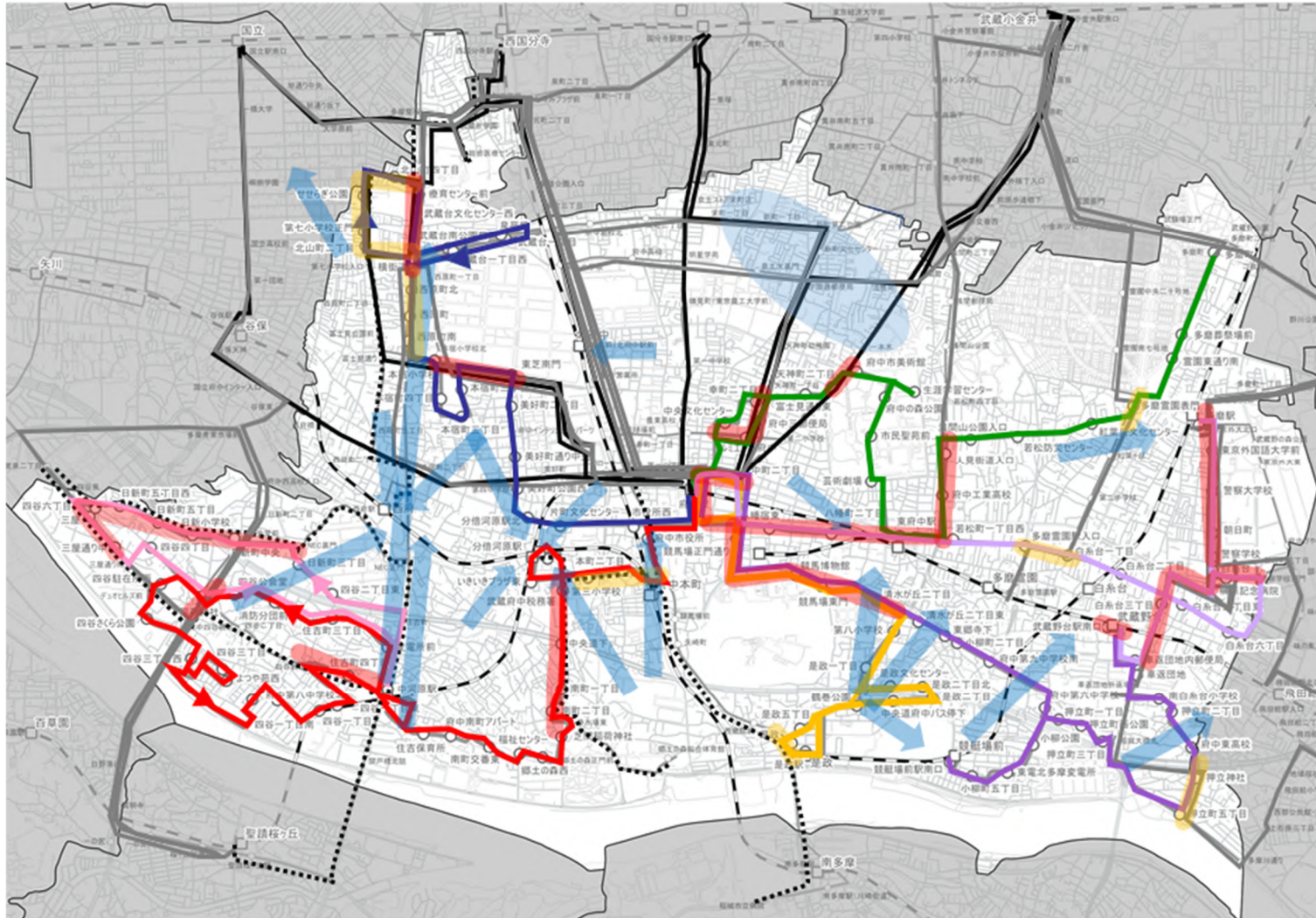


図 再編対象地域図

第5章 バス路線再編案の検討

1 検討経過

地域公共交通ネットワーク再編に関する課題の整理を踏まえ、バス路線再編案の決定までの検討経過は次のとおりです。

表 検討経過

	検討過程	バス路線再編案
1	再編方針、再編に関する課題への対応	たたき台（府中駅接続案）
		たたき台（最寄り駅接続案）
2	バス路線の再編に関する地域意見交換会・アンケート、バス事業者との個別協議、地域公共交通協議会事業者部会での協議	意見交換会修正案
		供給重視案
		需要重視案
3	利用需要分析、運行シミュレーション、運行事業者による検証、地域公共交通協議会での協議	令和 8 年度時点再編案（第 7 章）

2 バス再編案たたき台の検討過程

(1) 再編案たたき台の前提条件

再編方針や課題を踏まえて、再編案のたたき台を作成するための前提条件を整理しました。

ア 運行台数の整理

運転手不足を踏まえ、再編後のちゅうバスの路線では、現行の運行台数 18 台及び維持困難路線の 6 台分を含めた 24 台から車両数を減少させることとなります。そこで、たたき台の作成時点では、少なくとも現状のちゅうバス車両数から 1 台減少させ、上限を 17 台とし、路線ごとの車両数は現行路線の利用者数に応じて検討することとしました。

イ 駅接続の考え方

再編方針に基づき、最寄り駅への接続を原則としつつ、府中駅に接続しているちゅうバスの同駅における乗降割合及び運賃収入が全体の 6 割を超えている状況を踏まえ、府中駅接続の系統も検討しました。

ウ 維持困難路線の対応

路線バスの維持困難路線のうち、現行のちゅうバスの路線と統合できるものは一体的な路線とし、その他路線に関しては、運行頻度などのサービス水準を下げ、単独でちゅうバスの路線として検討しました。

表 再編案たたき台作成の前提条件

運行台数の整理	ちゅうバスの運行台数は、上限 17 台とし、現行路線の利用者数に応じて配分する。
駅接続の考え方	ちゅうバスの府中駅接続は、時間帯を分けるなど暫定的に残す。
維持困難路線対応	路線バスの維持困難路線は、他路線との統合等によりちゅうバスとして運行する。

(2) 再編案たたき台の方向性

再編案たたき台を作成するための方向性をちゅうバスのルート周辺ごとに整理しました。

表 再編案たたき台作成における課題と対応の方向性

	課題	課題の内容	方向性
多磨町ルート周辺	重複課題	☐ 府中三郵便局～ルミエール府中(府02・寺92・武73) ☐ 天神町二丁目(武71) ☐ 東府中駅～人見街道入口(府75) ☐ 多磨霊園表門(武85・武95・磨01) ☐ 府中駅→東府中駅(京王線・押立町ルート・朝日町ルート)	ちゅうバス多磨町ルートの周辺路線バスとの重複解消・効率化
	長大課題(低) 収支課題(低)	☐ 路線長:13.50km ☐ 所要時間:府中駅～多磨町30分／府中駅～府中駅82分 ☐ 収支率:51%	
	拠点接続	☐ 文化スポーツ拠点(府中の森公園・府中基地跡地留保地周辺)への接続	文化スポーツ拠点への接続を維持
北山町循環周辺	重複課題	☐ 横街道(府42・府46・西国45) ☐ 療育センター前～武蔵台文化センター西(西国45) ☐ 北山町二丁目～北山町四丁目(西国45・西府01) ☐ 西原町南～西原町北(西国44) ☐ 本宿小学校・東芝南門(西国45・府46)	ちゅうバス北山町循環の効率化・周辺路線バスとの重複解消
	長大課題(低) 収支課題(高)	☐ 路線延長:11.88km ☐ 所要時間:府中駅～武蔵台文化センター西25分／府中駅～府中駅54分 ☐ 収支率:34%	
	移動ニーズ課題(西府A・B、片町B)	☐ 東芝町・西府町・本宿町→立川市 ☐ 西府町・本宿町→多摩市 ☐ 美好町→立川市 ☐ 最寄り駅まで不便	周辺地域から西府駅に接続
	移動ニーズ課題(住吉B・C)	☐ 住吉町→西府駅・武蔵台(多摩総合医療センター) ☐ 乗継ぎが必要かつ遠回りで不便	中河原駅周辺から西府駅・広域医療拠点への接続検討
	拠点接続	☐ 広域医療拠点(多摩メディカル・キャンパス周辺)への接続	
是政循環周辺	重複課題	☐ 府中町二丁目(府02・武73・武71・寺91) ☐ 是政(府61) ☐ 府中駅～清水が丘二丁目(押立町ルート)	ちゅうバス是政循環の一般路線バス化に関する検討
	収支課題なし	☐ 収支率60%以上	
	移動ニーズ課題(片町A・D)	☐ 矢崎町→府中駅・分倍河原駅 ☐ 最寄り駅まで不便(徒歩15分程度)	矢崎町周辺における交通手段の在り方検討
	維持困難路線	☐ 府61 ☐ 分52 ☐ 府52	
	拠点接続	☐ にぎわい活力拠点(郷土の森公園周辺)への接続	にぎわい活力拠点への接続維持

	課題	課題の内容	方向性
よつや苑西ルート周辺	重複課題	☐ 稲荷神社→中河原駅 (中02・桜08) ☐ 分倍河原駅～南町二丁目 (分52・府52) ☐ 府中市役所～第三小学校 (府52・府61) ☐ 府中駅→中河原駅 (京王線)	ちゅうバスよつや苑西ルートの周辺路線バスとの重複解消・効率化
	長大課題 (高) 収支課題 (低)	☐ 路線延長: 16.74 km ☐ 所要時間: 府中駅～よつや苑西 46分 / 府中駅～府中駅 91分 ☐ 収支率: 55%	
	維持困難路線	☐ 中02	
四谷六丁目ルート周辺	重複課題	☐ 三屋、三屋通り中 (中02・桜08) ☐ 日新小学校～四谷六丁目 (中03)	四谷六丁目ルート周辺路線バスとの重複解消
	維持困難路線	☐ 中03	
	移動ニーズ課題 (四谷A)	☐ 四谷・日新町→西府駅 ☐ 最寄り駅まで不便	周辺地域から西府駅に接続
押立町ルート周辺	重複課題	☐ 車返団地 (鷹52) ☐ 押立町5丁目、押立神社 (調51) ☐ 府中駅→武蔵野台駅 (京王線) ☐ 府中駅～清水ヶ丘二丁目 (是政循環)	ちゅうバス押立町ルートの周辺路線バスとの重複解消・効率化
	長大課題 (高) 収支課題 (高)	☐ 路線長: 16.83 km ☐ 所要時間: 府中駅～武蔵野台駅南口 36分 / 府中駅～府中駅 76分 ☐ 収支率: 46%	
朝日町ルート周辺	重複課題	☐ 府中町二丁目 (府02・武73・武71・寺92) ☐ 東府中駅 (府75) ☐ 白糸台一丁目 (武85・武95・磨01) ☐ 榊原記念病院～多磨駅 (調33・飛02・鷹52) ☐ 白糸台三丁目 (鷹52) ☐ 府中駅→東府中駅 (京王線・多磨町ルート)	ちゅうバス朝日町ルートの周辺路線バスとの重複解消・効率化
	長大課題 (高) 収支課題 (低)	☐ 路線長: 15.84 km ☐ 所要時間: 府中駅～多磨駅 32分 / 府中駅～府中駅 76分 ☐ 収支率: 52%	

(3) バス路線再編案たたき台

再編案たたき台の方向性を踏まえ、利用状況を踏まえた「府中駅接続案」と公共交通ネットワークの役割分担を踏まえた「最寄り駅接続案」を整理しました。

また、時間帯やエリアによって、これらを組み合わせることも含めて検討しました。

バス路線再編案たたき台（府中駅接続案）

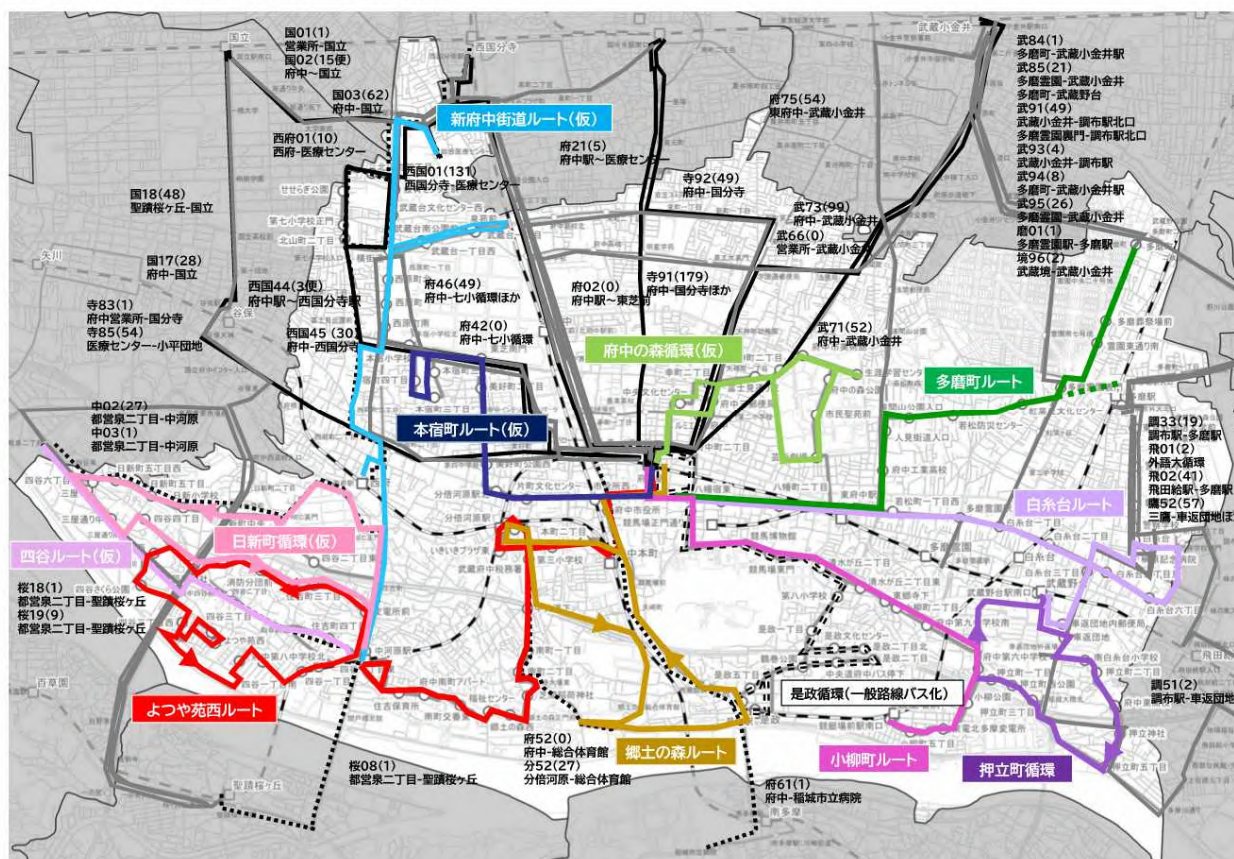


図 たたき台（府中駅接続案）路線図

運行概要

コンセプト	現行の利用状況を踏まえ、暫定的に府中駅への接続を維持した案
車両数	運行台数17台＋予備車両2台
運行間隔	最短30分間隔 最長90分間隔
路線延長	平均 8.8km 合計105.3km
運行時間	平均 20分
重複課題対応数	優先度高7件 優先度低2件
移動ニーズ課題対応数	7件

バス路線再編案たたき台（最寄り駅接続案）

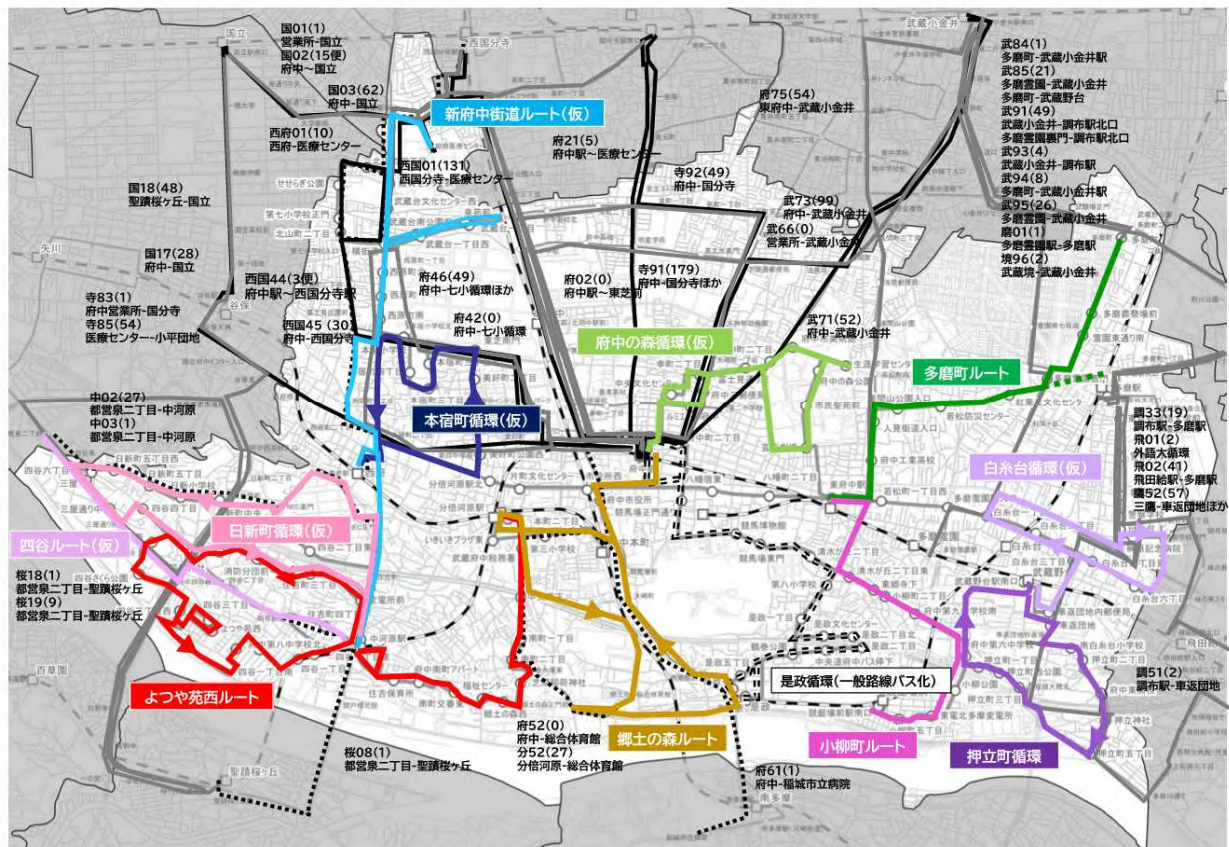


図 たたき台（最寄り駅接続案）路線図

運行概要

コンセプト	公共交通ネットワークの役割分担を前提として最寄り駅までの接続を中心とした案
車両数	運行台数17台＋予備車両2台
運行間隔	最短30分間隔 最長90分間隔
路線延長	平均7.1km 合計84.8km
運行時間	平均17分
重複課題対応数	優先度高13件 優先度低3件
移動ニーズ課題対応数	8件

3 バス路線再編案に関する地域意見交換会

(1) 概要

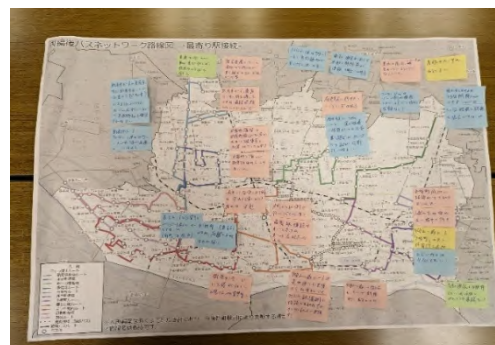
バス路線再編案の検討に当たり、地域の方にバス事業の厳しい現状を把握していただくとともにバス路線の再編についての意見収集のため地域意見交換会を開催しました。

地域意見交換会 実施概要

日時	令和6年4月12日(金)～27日(土)
周知方法	広報ふちゅう(令和6年4月1日号)、ホームページ、LINE、X、メール配信、自治会長宛の通知
実施方法	バス路線再編案たたき台を示し、利用者の視点からグループワーク形式で、ルート(運行道路、起終点、経由地)、バス停、サービス(時間帯、運行頻度、料金)等について意見交換しました。

(2) 参加状況

日時	会場	参加者数
4月12日(金) 午後7時～8時	中央文化センター	5名
4月15日(月) 午後7時～8時	西府文化センター	15名
4月16日(火) 午後7時～8時	白糸台文化センター	10名
4月18日(木) 午後7時～8時	住吉文化センター	7名
4月20日(土) 午前10時～11時	武蔵台文化センター	9名
〃 午後2時～3時	新町文化センター	14名
4月22日(月) 午後7時～8時	片町文化センター	7名
4月23日(火) 午後7時～8時	紅葉丘文化センター	18名
4月25日(木) 午後7時～8時	四谷文化センター	4名
4月27日(土) 午前10時～11時	押立文化センター	7名
〃 午後2時～3時	是政文化センター	19名
合計		115名



会場の様子

(3) 参加者の属性

性別の割合は、男性 48%、女性 30%、回答なしが 22%でした。

年代の割合は、70代以上が 24%と最も多い結果となりました。

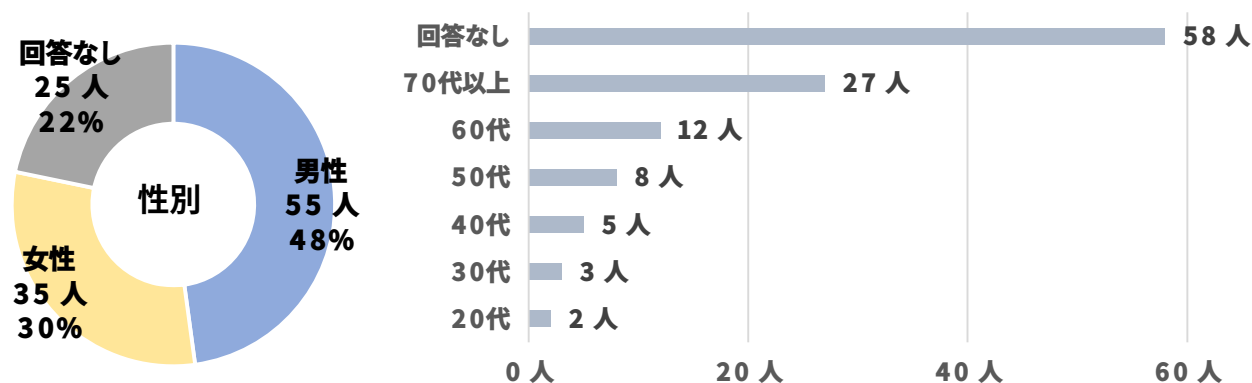


図 参加者の性別・年代

(4) 自由意見の内容

項目	意見の要約
ルート（運行道路、起終点、経路地）	○新たなルートの提案や既存ルートの改善要望があった。 ○府中駅や多摩総合医療センターへのアクセス向上の意見が多い。 ○日用品以外の買い物や通勤の需要が多いことから府中駅行きのルートを減らさないでほしいという意見が多い。 ○高齢者や地域住民の利便性を向上させるため、小回りが効く住宅の近くを通るルート、公共施設へのアクセスを重視したルートを設置してほしいという意見があった。
サービス（時間帯、頻度、料金等）	○運賃100円を維持する意見が多い。ただし、一部は200円でも良いという意見もあった。 ○高齢者の利便性を踏まえ、シルバーパスの適用に関する意見が多い。 ○頻度や運行ルートに関する意見もあり、利用者のニーズに合わせたサービス改善が求められている。 ○時間帯によるルート分けが分かりにくいとの意見があり、よりシンプルでわかりやすい運行を望む声があった。 ○運行頻度の増加や、特定の時間帯での運行に関する要望があった。 ○運転士による対応の差に関する意見があり、一貫したサービスの提供が求められている。 ○乗り継ぎの利便性や、運行の定時性に関する意見があった。
バス停	○競馬場外周から府中駅、日新町一丁目北交差点付近、NEC前、西府駅南口、分梅町三丁目付近、農工大裏門、第九小学校から学園通郵便局の学園通りまで、四谷一丁目から中河原駅まで、押立町四丁目及び五丁目、稲城市立病院、大東京総合卸売センター、サントリービール工場、押立町ルートの多摩川エリアなどにバス停の設置要望があった。 ○ベンチや屋根の設置、点字ブロックの設置、バス停のセットバック、停留所の間引き、位置変更、段差や隙間の解消、座って待つための設備などの要望があった。 ○バス停の設置や改善により、視覚障害者や高齢者、妊婦、車いすやベビーカー利用者などの利便性を向上させることが求められている。

その他	○自由乗降の導入、運転士の確保、バスの運行見直しなどの要望が多い。 ○高齢者や障害者にとって、バスの利用が重要であり、デマンド交通の導入など、利便性を向上させるための提案が多い。 ○地域全体の交通インフラを充実させるため、バス以外の移動手段の検討や、他市の事例を参考にしたサービスの向上に関する意見があった。
-----	--

4 バス路線再編案に関するアンケート

(1) 概要

地域意見交換会の開催結果を踏まえ、更にちゅうバスの利用者等から幅広く意見収集するため、バス路線再編案に関するアンケートを実施しました。

アンケート 実施概要

日時	令和6年5月17日(金)～31日(金)
周知方法	ホームページ、車内ポスター、LINE、X、メール配信、市役所おもやデジタルサイネージ、府中駅停留所付近へのポスター掲示、各文化センターへの配架
実施方法	オンラインフォーム(回答できない方は文化センターに配架した調査票で回答)
質問項目	・ちゅうバス路線の考え方(府中駅接続案と最寄り駅接続案)について ・運賃設定について ・バス停、その他自由意見
回答数	959件

(2) 回答者の属性

性別の割合は、男性38%、女性58%、回答なしが4%でした。

年代の割合は、30代から60代までが全体の81%を占めています。

回答者の居住地域は、市全域から回答があり、東部地域からの回答が多い状況でした。

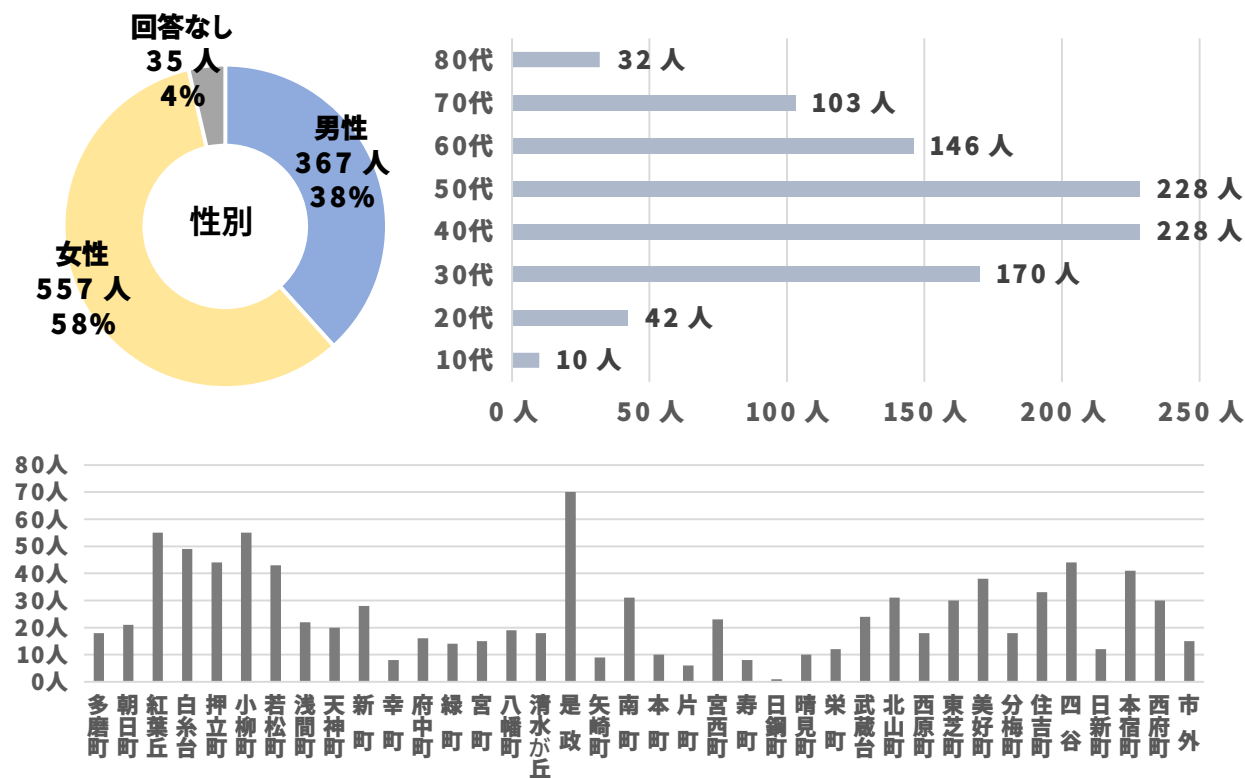


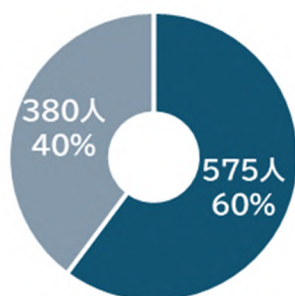
図 参加者の性別・年代・地域

(3) 結果

ア 路線について

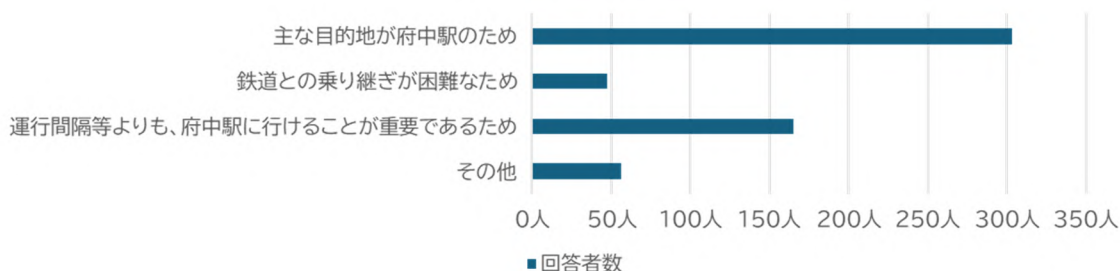
ちゅうバスの路線の考え方については、「府中駅に接続したほうがよい」が60%、「最寄り駅に接続した方がよい」が40%でした。

府中駅接続案と最寄り駅接続案の組み合わせについては、「時間帯ではなく路線・エリアごとに考え方を分けた方がよい」が35%、「分かりにくくなるため組み合わせないほうがよい」が29%でした。

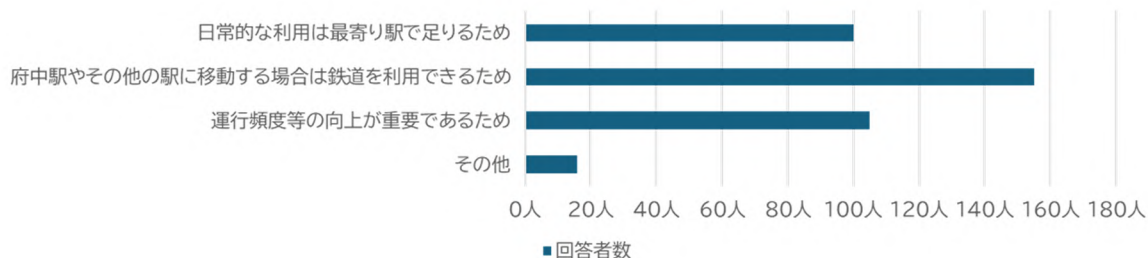


- 府中駅に接続したほうがよい。
- 最寄り駅に接続したほうがよい。

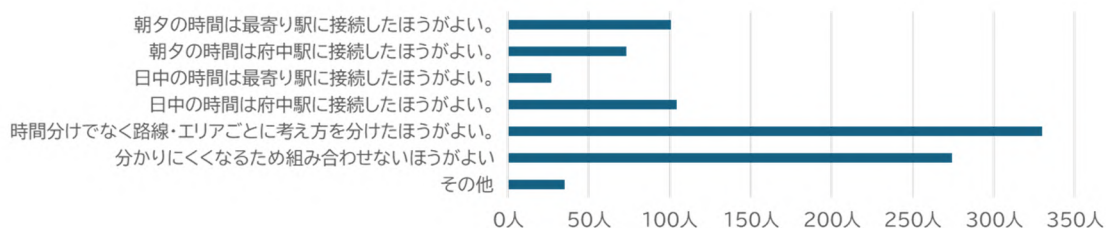
府中駅接続を選んだ理由



最寄り駅接続を選んだ理由



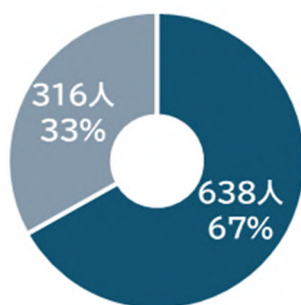
時間帯分けについての意見



イ 運賃について

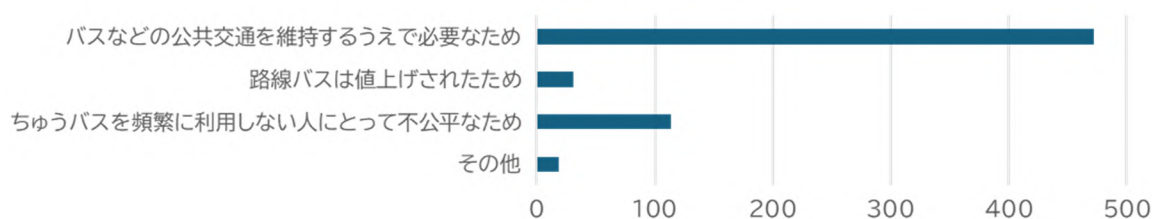
ちゅうバスの運賃については、「運賃の値上げはやむを得ない」が67%、「運賃は現状維持が望ましい」が33%でした。

「運賃の値上げはやむを得ない」を選んだ理由としては、「バスなどの公共交通を維持するうえで必要なため」が74%、「運賃は現状維持が望ましい」を選んだ理由としては、「頻繁に利用するため」、「交通弱者（高齢者、障害者等）であるため」がともに約37%でした。

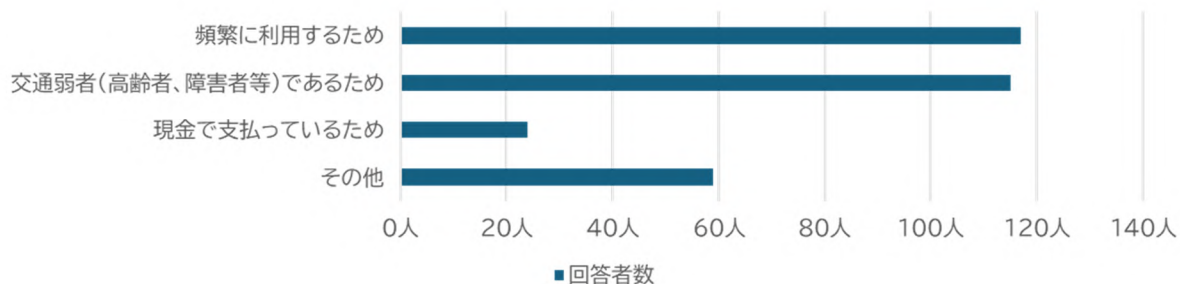


- 運賃の値上げはやむを得ない。
- 運賃は現状維持が望ましい。

値上げはやむを得ないを選んだ理由



現状維持を選んだ理由



(4) 自由意見の内容

項目	意見の要約
最寄り駅接続の方がよいと思う理由	○多くの利用者が最寄り駅での買い物などを主な目的としており、最寄り駅へのアクセスが重要視されている。また、府中駅以外の駅や施設へのアクセスも求められている。 ○府中駅に集中することなく、最寄り駅や他の主要施設へのアクセスを確保することで、運行の効率化や利便性の向上が期待されている。特に、乗継割引等の必要性が指摘されていた。 ○府中駅以外の地域の発展や、市全体の活性化を図るために、最寄り駅への接続が重要とされている。また、運賃の現状維持や運行の持続可能性を考慮した意見も多い。
府中駅接続の方がよいと思う理由	○商業施設が集中する府中駅へ直接行けるため、利用客が増える可能性が高いほか、雨の日など最寄り駅まで歩くことを考慮すると、府中駅接続の方が便利との意見があった。 ○市役所での手続きや申請のために府中駅接続は重要との意見がありました。 ○高齢者や身体障害者にとって、乗り継ぎのない府中駅接続は移動の負担を軽減するとの意見があった。
最寄り駅接続案と府中駅接続案の組み合わせについて	○府中駅接続案を支持しているが、時間帯によって最寄り駅と府中駅を交互に利用するという意見もあった。
運賃現状維持が望ましいと思う理由	○高齢者や交通弱者が利用しやすくするため、運賃の現状維持が望ましい。 ○運賃値上げの場合は、バスの頻度を増やすことや、新規ルートの設定、運行時間の拡大など、サービスの質を向上させる提案もあった。 ○運賃値上げにより、利用者が減少する可能性について意見があった。特に、高齢者や障害者、子育て世代など、運賃上昇が生活に大きな影響を及ぼす可能性がある人々からの反対意見が多い。
値上げはやむを得ないと思う理由	○運賃値上げは、運行維持のために必要であり、物価上昇や他の交通手段との比較からも妥当であるという意見が多い。 ○運賃値上げにより、高齢者や障害者の外出機会が減少することを懸念する声もあり、割引制度などの対策が求められている。 ○運賃値上げによる収益は、運行時間の拡大や本数の増加、定期券の発行など、サービス向上に活用すべきだという意見もあった。
バス停について	○歩道に屋根やベンチなどの設備があると良い。 ○狭い道路でのバスの通行は危険なため、主要道路と狭い道路でバスの種類を分けたらどうか。 ○バス停にバスの位置情報を表示してほしい。
その他について	○運賃値上げは、運行の維持のためならばやむを得ない。 ○シルバーパスが使えれば値上げも問題ない。 ○運賃を距離で決めても良い。 ○地域バスの意義もあるので、ある程度の経費は必要。 ○バスが充実してきている。 ○今回のアンケートで色々な問題があることが分かった。 ○地域バスの運営には、経費と利便性のバランスを取る必要がある。

5 バス事業の状況変化と前提条件の見直し

(1) バス事業者の状況変化

バス事業者は、令和6年4月に改正された自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（以下「改善基準告示」といいます。）に対応した勤務体制にするほか、給与の引上げなどの乗務員の働きやすさ向上に努めていました。

しかしながら、乗務員不足の状況は改善されず、一般路線バスの減便や他市のコミュニティバスにおいて事業の継続が困難になる中、本市においても、令和6年7月にちゅうバスの運行事業者から次のとおり申出書が提出されました。

ちゅうバス運行事業者からの申出書

府中市バス路線再編に係る必要バス台数削減のお願い

拝啓

時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。平素は格別のお引き立てにあずかり、ありがたく御礼申し上げます。

当社では深刻なバス運転士不足に対し、2023年10月に新規部署を設立し、採用活動の積極的な推進や入社後定期面談による新入運転士の離職防止に努めております。2023年11月には運転士初任給の引き上げを実施するなど、運転士全体を対象に大幅な給与の引き上げを実施いたしました。加えて、働き方改革関連法案の適用拡大（改善基準告示変更）に対応した勤務編成の見直しなどの諸施策を講じ、運転士の働きやすさ向上に努めているところですが、残念ながら運転士充足の改善には至っておりません。

このような中で、当社ではアフターコロナ等社会環境の変化による移動需要の変化に合わせたバス路線全体の再編成に着手し、減便や運行時間帯の縮小、廃止などの輸送効率化を実施させていただいております。

現在貴市におかれましては、府中市コミュニティバス「ちゅうバス」の運行開始から約20年以上が経過し、移動ニーズの多様化や新たな地域課題をふまえ、地域公共交通協議会において、「ちゅうバス」に府中市内の当社一般バス路線も加えてのバス路線再編案を検討いただいております。本検討について、社会環境や事業環境の変化をふまえ、持続性を考慮し、路線バスとあわせた抜本的な再編成とバス輸送の効率化を図る見直し案のご検討をお願い申し上げたく、何卒お取り計らい賜りますよう、お願い申し上げます。

敬具

記

【お願いさせていただきたい内容】

府中市地域公共交通協議会内で現在検討されている府中市バス路線再編に係るちゅうバスの運行台数を現行再編案の17台から14台まで削減していただく。

以 上

(2) 前提条件の見直し

ちゅうバス運行事業者からのバス車両数の変更の申出を受け、再編案たたき台の作成時点から前提条件を見直しました。

ア 運行台数の整理

これまでの再編案の検討経過から路線の大枠は変更しないこととし、バス以外の移動手段を導入することも含め、申出を踏まえて運行台数を整理することとしました。

イ 利用需要の分析

バスの運行台数が減少することから、各路線の利用状況がバス車両の定員に見合う利用者数であるか検証し、路線ごとに使用する移動手段を決定することとしました。

ウ 目標設定の考え方

新規路線等は、利用需要の分析が推計となることから、原則、全線実証路線としたうえで、利用者数の目標値を定め、実績に応じた見直しを前提とすることとしました。

再編案作成の前提条件

運行台数の整理	・令和8年度時点の乗務員不足を考慮し、運行を更に効率化して、ちゅうバスのバス車両の運行台数を14台程度に整理し、その他は更に乗車定員の少ない車両を活用する。
利用需要の分析	・運行区間ごとの輸送密度を算出し、適正な乗車可能人員の移動手段への転換を検討する。
目標設定の考え方	・新規の路線は、全線実証路線とし、利用者数の目標値を定め、適宜見直しを行う。 ・新設の区間は路線全体の運行間隔、路線延長等への影響を総合的に勘案して設定する。 ・停留所を新設する場合は、利用者数の目標値を定め、適宜見直しを行う。

(3) 移動手段の転換の検討

利用需要を踏まえた移動手段の転換を行うため、特定の路線や区間における1キロメートルあたりの利用状況を示す指標である輸送密度を算出し、移動手段を検討することとしました。

具体的には、ちゅうバスの小型車両から更に乗車定員の少ない車両へ転換する場合は、乗務員を除く定員9人の乗合タクシー等を検討することとなります。

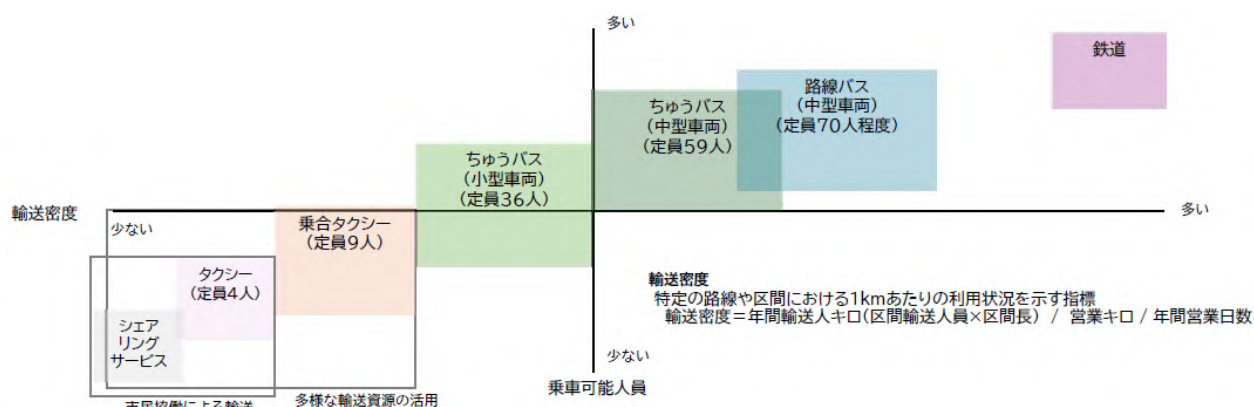


図 移動手段転換の指標

6 再編案の検討

再編案たたき台から、地域意見交換会、アンケート、事業者との個別協議等と前提条件の見直しを踏まえ、バス路線再編案の検討を進めました。

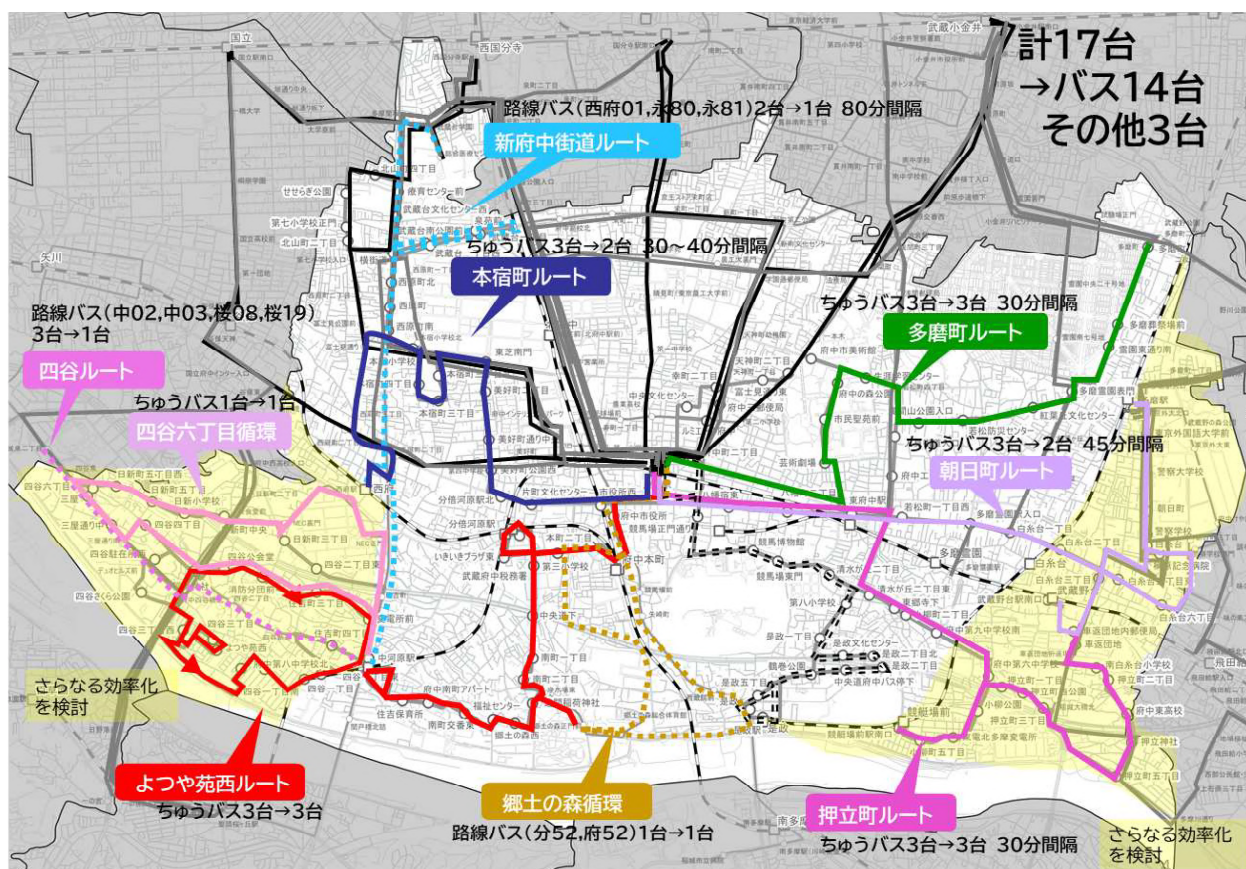
しかしながら、府中市地域公共交通協議会事業者部会の中でも、市民や利用者からの意見、乗務員不足に対するバス事業者の見解、現在の利用状況の分析結果など、重視すべき視点が分かれる結果となりました。

これらの視点はいずれも重要である一方、全てを反映させることは困難であることから、まずは、それぞれの視点に合わせて再編案を検討しました。

3つの視点で整理した再編案

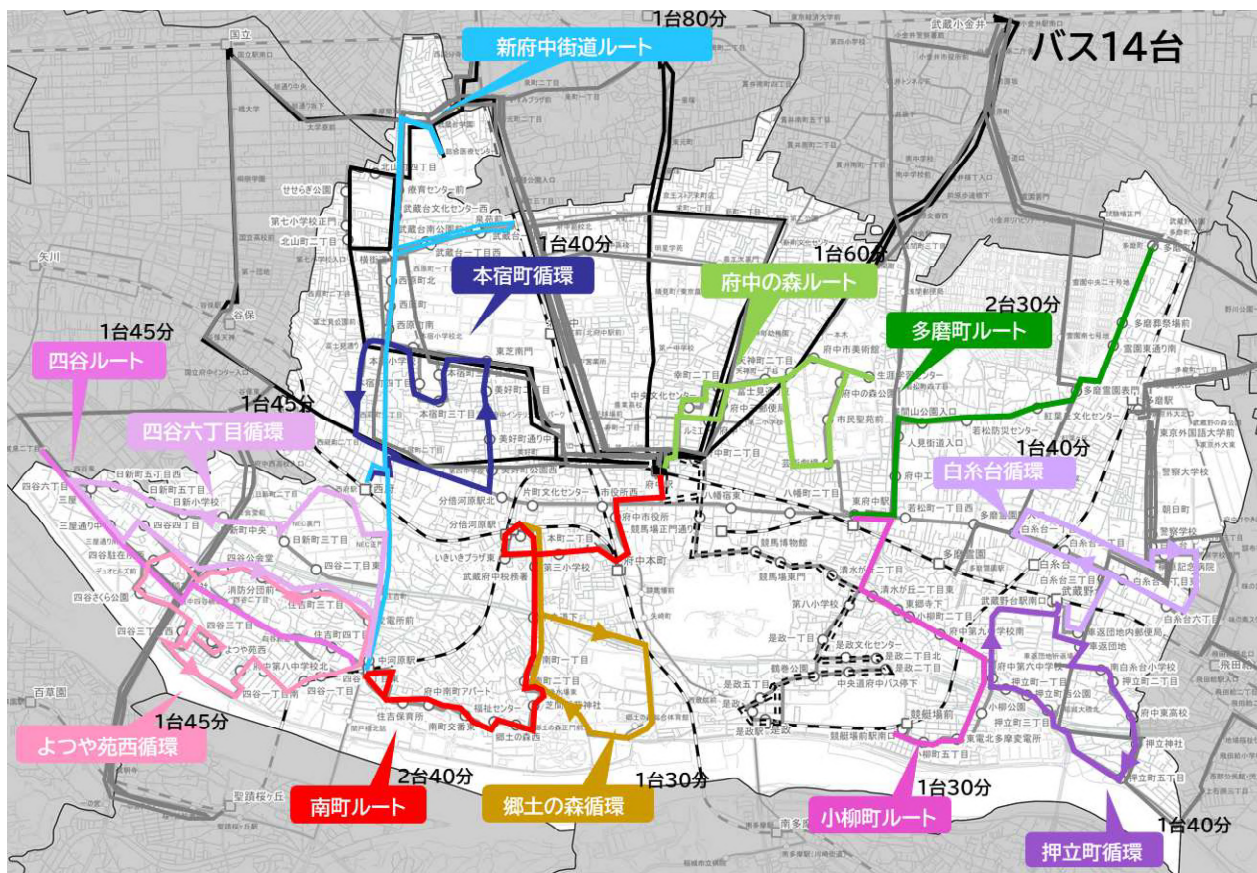
再編案の名称	趣旨
意見交換会修正案	再編案たたき台から地域意見交換会等の意見を踏まえ修正した再編案
供給重視案	乗務員不足を踏まえ、鉄道との役割分担と最寄り駅接続を重視した再編案
需要重視案	現行路線の利用状況が一定以上の区間のサービス維持を重視した再編案

(1) 意見交換会修正案



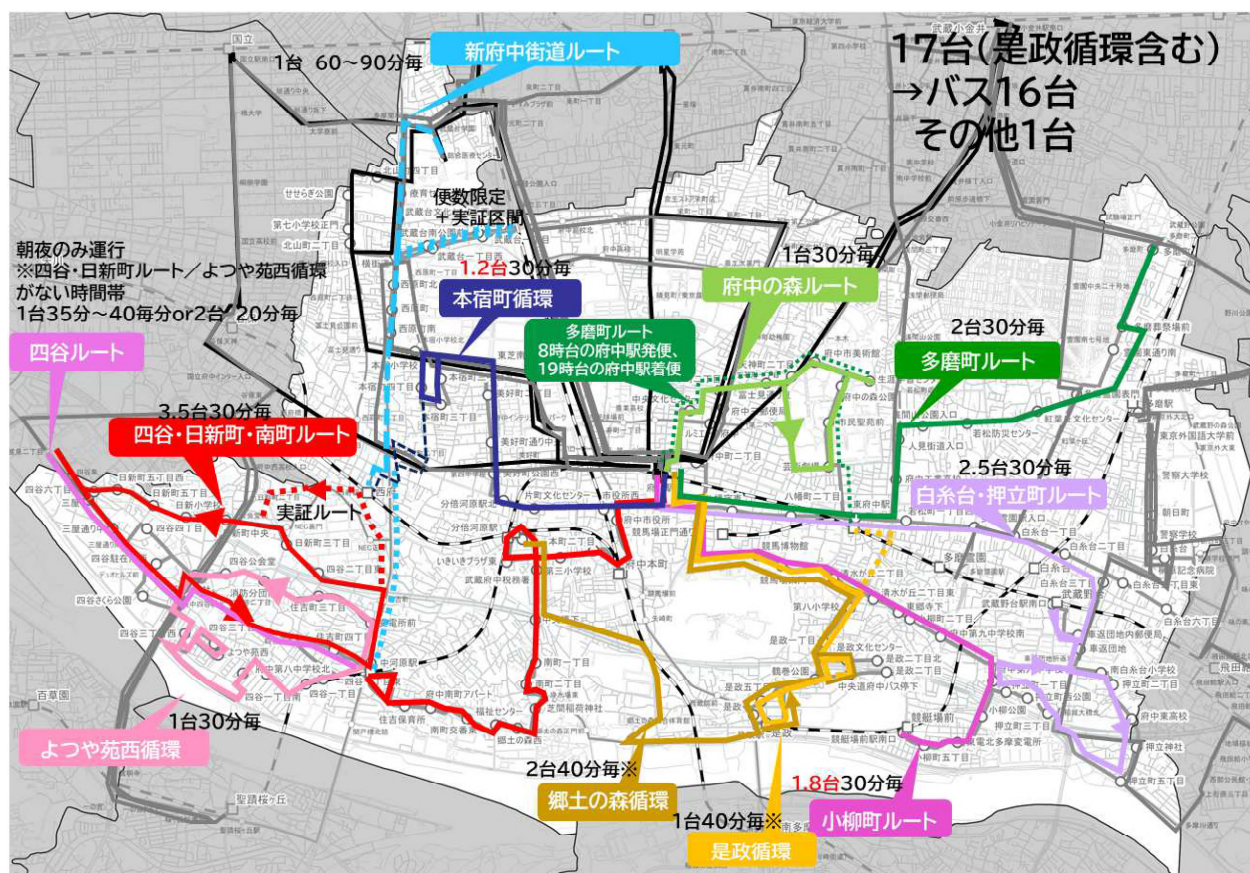
特徴	内容
府中駅接続を維持	現行路線で府中駅に接続している路線は、府中駅接続を維持維持する。
最寄り駅接続を追加	本宿町ルート及び四谷六丁目循環を西府駅周辺に、押立町ルートを東府中駅にそれぞれ接続する。
長大路線を一部維持	多磨町ルート、押立町ルート、朝日町ルート及びよつや苑西ルートは、利用者が一定数あり、路線を分割しても運行頻度が改善されないため、長大路線を維持する。
新規路線の実証実験	新府中街道ルート、郷土の森ルート及び四谷ルートは、維持困難路線の代替である新規路線のため、実証実験として運行し、利用状況を把握する。
運行頻度の少ない路線バスとの重複箇所を維持	朝日町ルートは、重複する路線バスに減便等が発生しているため、重複箇所を維持する。ただし、運行台数は、鉄道重複、路線バス重複を考慮し、減少させる。

(2) 供給重視案



特徴	内容
原則最寄り駅接続	本宿町循環及び四谷・日新町循環を西府駅周辺に、四谷ルート等を中河原駅に、南町ルート及び郷土の森循環を分倍河原駅に、府中の森ルートを府中駅に、多磨町ルート及び小柳町ルートを東府中駅に、白糸台循環及び押込町循環を武蔵野台駅にそれぞれ接続する。
バス車両による対応	全ての路線をバス車両のみで対応する。
長大路線の解消	1台30分から40分で運行可能な路線延長に整理することにより長大・収支課題に対応する。
新規路線の実証実験	新府中街道ルート、郷土の森ルート及び四谷ルートは、維持困難路線の代替である新規路線のため、実証実験として運行し、利用状況を把握する。

(3) 需要重視案



特徴	内容
府中駅接続を維持	現行路線で府中駅に接続している路線は、府中駅接続を維持維持する。
原則全ての路線で30分間隔を維持	各路線の組み合わせも考慮し、原則30分間隔を維持する。ただし、運行事業者の実走に基づく運行時間の検証が必要。
現行路線で利用者数が多い区間を維持し収支課題に対応	現行路線のODを考慮し、現状の利用状況に合わせた路線とし、運行収入を維持する。
新規路線及び一部最寄り駅接続区間は実証実験	新府中街道ルート、郷土の森ルート及び四谷ルートは、維持困難路線の代替である新規路線のため、四谷・日新町・南町ルート、本宿町循環の西府中駅接続は新規区間のため、実証実験として運行し、利用状況を把握する。
一部時間帯のみ運行や休日ダイヤの設定	多磨町ルートの一部及び四谷ルートにおいて、利用状況を踏まえた運行ダイヤを設定する。ただし、運行事業者による運行ダイヤの検証が必要。
是政循環のちゅうバス維持	運行本数等の維持のため、是政循環と郷土の森循環を一体運用することから、是政循環をちゅうバスとして維持する。

7 再編案の利用需要の分析

(1) 概要

見直し後の前提条件により、バス車両の運行台数が原則14台程度となり、バス以外の路線は乗車定員の少ない移動手段となることから、各再編案の路線で、どの程度の利用が見込めるかを分析し、その需要に適した移動手段を検討しました。

具体的には、各路線の輸送密度とバス停間最大通過人員（バス停間に乗車している人数の最大値）を推計し、利用需要を分析しました。

表 利用需要の分析方法

項目	内容	計算方法
①再編後路線の利用者数の推計	再編後路線の1日当たりの利用者数を推計する。	既存路線（路線バスを含む）と同じ区間は各バス停の現況乗降者数で設定、新たな区間はバス停300m圏の人口あたり利用者数（原単位）を用いて推計。
②現行路線の輸送密度を算出	現行路線の輸送密度（路線全区間平均の日通過人員）について、令和3年度に実施したちゅうバス乗降者数調査の結果を令和5年度推計値に補正して算出する。	現行路線の輸送人キロ（各バス停間の日通過人員×各バス停間距離の総計）をバス停間距離の総計で除して算定
③現行路線のバス停間最大通過人員を算出	現行路線で1便あたりの平均バス停間通過人員の最大値について、令和3年度に実施したちゅうバス乗降者数調査の結果を令和5年度推計値に補正して算出する。	現行路線の1便あたりの平均バス停間通過人員（往復別）を算定し、このうち通過人員が最大となる人員を抽出
④現行路線の利用者数と輸送密度との関係性を算出	現行路線の利用者数と輸送密度（②）との関係性を路線ごとに整理する。	現行路線の利用者数に対する輸送密度の比率により関係性を分析
⑤現行路線の輸送密度とバス停間最大通過人員の相関関係を算出	現行路線の輸送密度（②）とバス停間最大通過人員（③）との関係性を路線ごとに整理する。	輸送密度とバス停間最大通過人員との関係性を回帰分析（決定係数等）により行い、輸送密度に対するバス停間最大通過人員の比率を算定
⑥再編後路線の輸送密度の推計	再編後路線の輸送密度を推計する。	1日当たりの利用者数（①）に④の比率を乗じて輸送密度を算定

(2) 現行路線の利用状況

現行路線の利用者数、輸送密度、バス停間最大通過人員及び対日利用者数比は、次の表のとおりです。

表 現行路線の利用状況

路線・ルート名	令和5年度利用者数(人)		輸送密度 (人/日/km)	バス停間最大通過 人員(人/便)	対日利用者数比 (%)
	年間	1日平均			
多磨町ルート	347,188	951.2	403.2	11.7	42.4
北山町循環	215,277	589.8	264.8	10.5	44.9
是政循環	283,824	777.6	430.9	13.9	55.4
よつや苑西ルート (南町)	279,663	766.2	434.4	10.57	56.7
よつや苑西ルート (よつや苑)	96,689	264.9	152.2	6.67	57.5
四谷六丁目 ルート	147,022	402.8	191.6	9.3	57.5
押立町ルート	343,027	939.8	368.0	12.0	39.2
朝日町ルート	323,500	886.3	371.8	10.6	42.0
合計	2,036,190	5,578.6	—	—	—

※ルートごとの利用者数は、ちゅうバス利用者アンケート（令和2年度）に基づくOD表に、ちゅうバス乗降者数調査（令和3年度）に基づく停留所ごとの利用者数を当てはめた数値を、令和5年度の補助金実績報告書に基づく実績値で補正したものを記載しています。なお、令和5年度の年間日数は、366日ですが、以降の試算との比較を考慮し、年間利用者数を365日で計算しています。

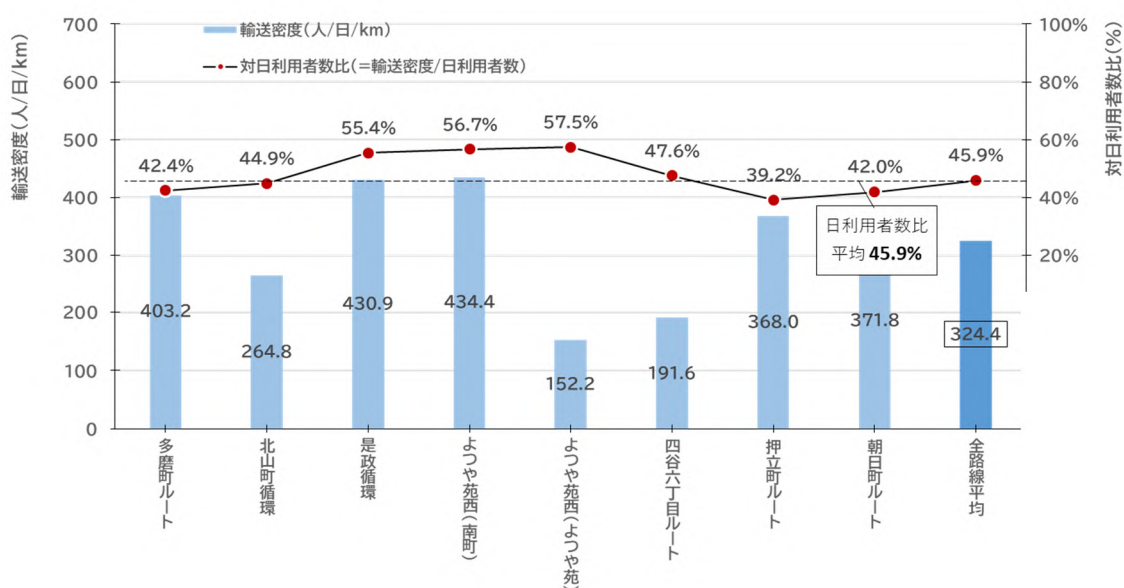


図 現行路線の輸送密度における対日利用者数比

(3) 現行路線の輸送密度とバス停間最大通過人員の相関関係

現行路線の輸送密度とバス停間最大通過人員は、下のグラフのとおり相関関係があり、輸送密度に比例して、バス停間最大通過人員が増加します。

現行のちゅうバス路線のうち、輸送密度等が大きい路線としては、是政循環で、輸送密度が1日1キロメートル当たり430人、バス停間最大通過人員が1便当たり約14人で最も多い状況です。

一方、輸送密度等が小さい路線としては、よつや苑西ルート（中河原駅・よつや苑間）や四谷六丁目ルートで、輸送密度が1日1キロメートル当たり200人以下、バス停間最大通過人員が1便当たり10人未満という状況です。

このため、一般路線バス化の検討対象でもある是政循環を基準とし、輸送密度が概ね450人以上の場合、一般路線バス化を検討するものとししました。輸送密度がおおむね250人以下の場合は、バス停間最大通過人員が、乗車定員9人以下でも対応可能な場合が多いことから、乗合タクシーへの転換を検討するものとししました。

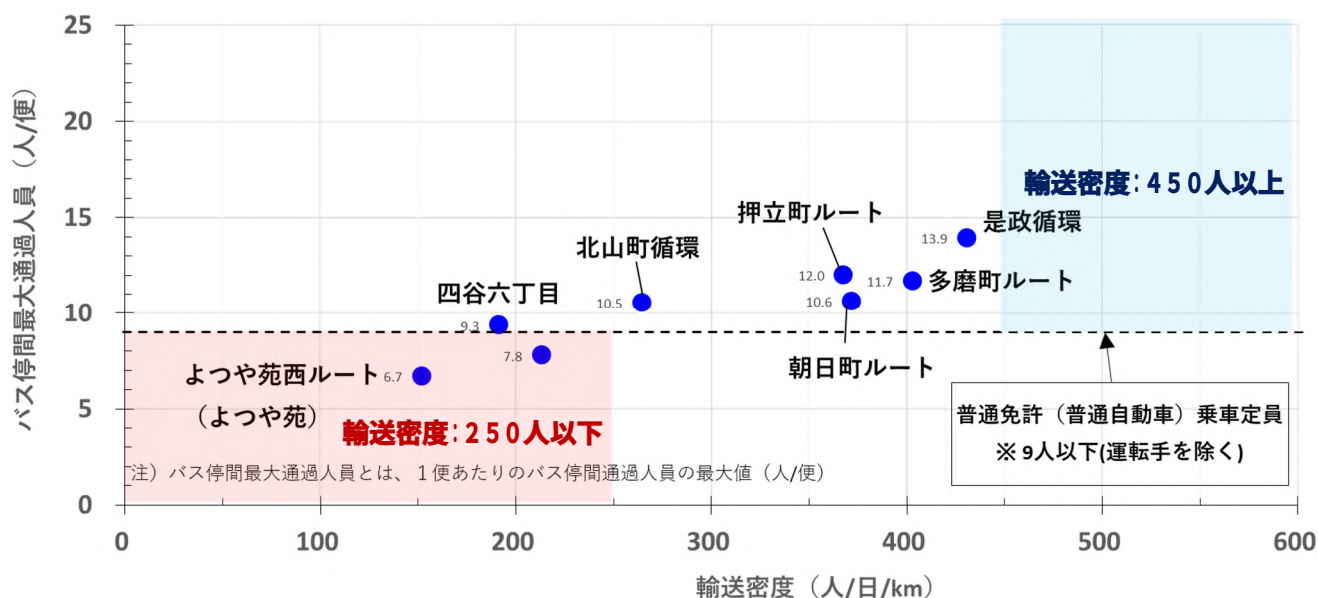


図 現行路線の輸送密度等のグラフ

- ※ 輸送密度：路線全体の平均日通過人員（往復合計）
- ※ バス停間最大通過人員：バス停間の1便あたり平均通過人員の最大値（往路・復路別）

(4) 3つの再編案の利用需要分析

ア 意見交換会修正案

意見交換会修正案では、9路線中、四谷ルートを現行の路線バス中02と同じ時間帯で運行した場合は、輸送密度450人／日／km以上となります。

また、輸送密度250人／日／km以下では、四谷ルート（朝夕便を除く）、よつや苑西ルート、四谷六丁目循環、本宿町ルート、郷土の森循環及び新府中街道ルートが乗合タクシーの検討範囲となっています。

表 意見交換会修正案の利用推計

路線・ルート名	推計利用者数(人)		輸送密度 (人/日/km)	バス停間最大通過人員 (人/便)
	年間	1日平均		
多磨町ルート	291,781	799.4	338.9	9.8
本宿町ルート	123,954	339.6	152.5	6.1
新府中街道ルート	24,382	66.8	30.0	1.2
郷土の森循環	129,648	355.2	199.1	5.6
よつや苑西ルート (南町・よつや苑西)	314,484	861.6	240.1	8.7
四谷六丁目循環	131,437	360.1	171.3	8.3
四谷ルート (朝夕便※を除く)	131,875	361.3	207.6	9.1
押立町ルート	313,462	858.8	336.3	10.9
朝日町ルート	232,761	637.7	637.7	7.6
合計	1,693,783	4640.5	—	—

※四谷ルートの朝夕便は、午前6時台から7時台まで、午後8時台から10時台までの、ちゅうバス運行時間外の路線バス中02の便をいいます。

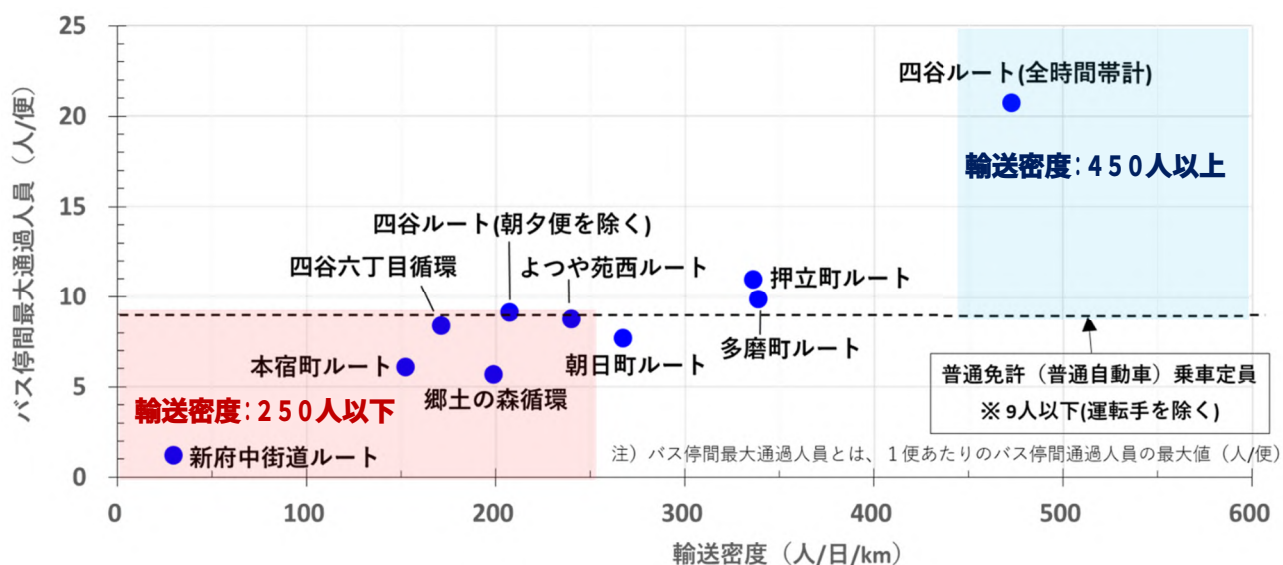


図 意見交換会修正案の輸送密度等のグラフ

イ 供給重視案

供給重視案では、12路線中、四谷ルートを現行の路線バス中02と同じ時間帯で運行した場合は、輸送密度450人／日／km以上となるほか、南町ルートでコミュニティバスを検討する輸送密度となっています。なお、これら以外の10路線は、輸送密度概ね250人以下ですが、バス停間最大通過人員を踏まえると、四谷ルート（朝夕を除く）及び四谷六丁目循環以外の8路線が、乗合タクシーの検討範囲となっています。

表 供給重視案の利用推計

路線・ルート名	推計利用者数(人)		輸送密度 (人/日/km)	バス停間最大通過人員 (人/便)
	年間	1日平均		
多磨町ルート	126,361	346.2	146.76	4.3
府中の森ルート	97,062	265.9	112.73	3.3
本宿町循環	24,497	67.1	30.136	1.2
新府中街道ルート	24,367	66.8	29.976	1.2
郷土の森循環	99,905	273.7	155.17	3.8
南町ルート	222,452	609.5	345.52	8.4
よつや苑西循環	72,959	199.9	114.89	5.0
四谷六丁目循環	142,629	390.8	185.9	9.1
四谷ルート (朝夕便※を除く)	131,861	361.3	207.64	9.1
押立町循環	108,893	298.3	116.81	3.8
白糸台循環	63,760	174.7	73.288	2.1
小柳町ルート	76,888	210.7	82.48	2.7
合計	1,191,634	823.2	—	—

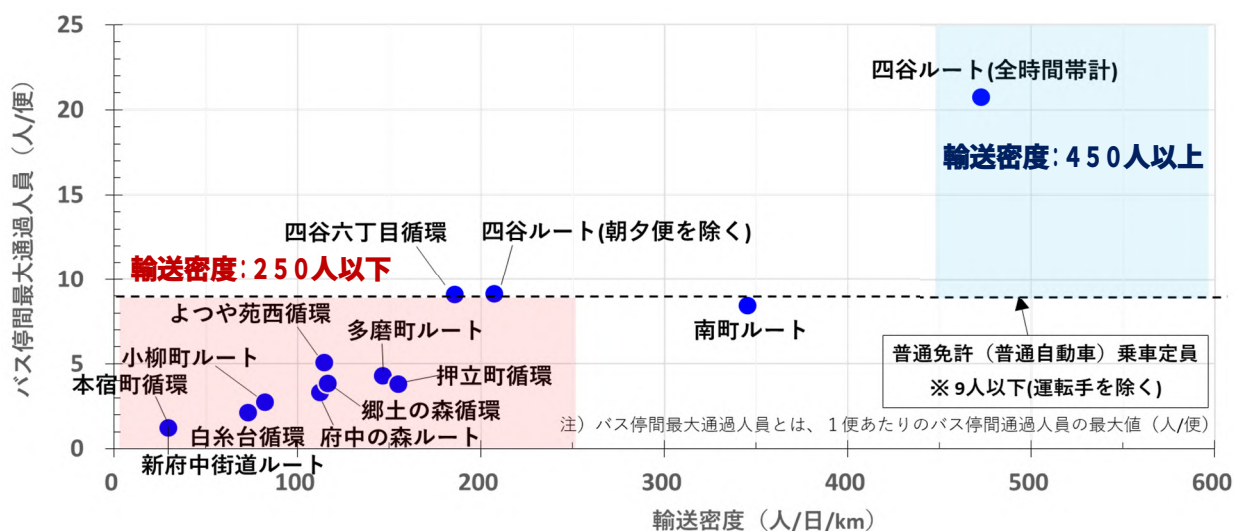


図 供給重視案の輸送密度等のグラフ

ウ 需要重視案

需要重視案では、11路線中、四谷ルートを現行の路線バス中02と同じ時間帯で運行した場合は、輸送密度450人/日/km以上となるほか、是政循環、白糸台・押立町ルート及び四谷・日新町・南町ルートでコミュニティバスを検討する輸送密度となっています。その他の8路線は、輸送密度概ね250人以下ですが、バス停間最大通過人員を踏まえると四谷ルート（朝夕便を除く）以外の7路線が、乗合タクシーの検討範囲となっています。

表 需要重視案の利用推計

路線・ルート名	推計利用者数 (人)		輸送密度 (人/日/km)	バス停間最大通過人員 (人/便)
	年間	1日平均		
多磨町ルート	202,094	553.7	234.72	6.8
府中の森循環	96,150	263.4	111.67	3.2
本宿町循環	109,737	300.6	135	5.4
新府中街道ルート	25,562	70.0	31.447	1.3
是政循環	177,915	487.4	270.12	8.7
郷土の森循環	99,904	273.7	153.42	4.3
四谷・日新町・南町 ルート	326,490	894.5	249.3	9.1
よつや苑西循環	68,861	188.7	108.43	4.8
四谷ルート (朝夕便※を除く)	141,117	386.6	222.21	9.7
白糸台・押立町ル ート	262,698	719.7	291.88	8.9
小柳町ルート	169,112	463.3	181.41	5.9
合計	1,679,641	823.2	—	—

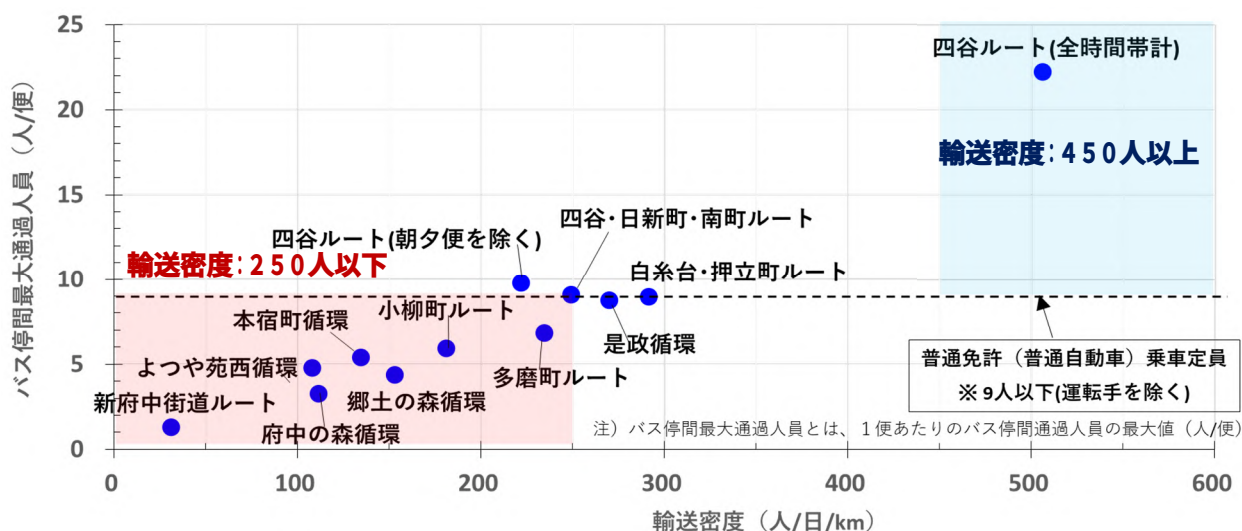


図 需要重視案の輸送密度等のグラフ

(5) 利用需要分析の結果

ア 輸送密度の大きい路線

再編案の利用需要分析の結果、路線バス中02系統からの転換として検討していた四谷ルートは、中02と同一時間帯で転換するとちゅうバスでは輸送力が不足することが分かりました。

一方、路線バス分52系統からの転換として検討していた郷土の森循環は、通常時の輸送密度は大きくありませんが、イベント開催時などに一時的に輸送力が不足する可能性があることが分かりました。

また、一般路線バス化を検討していた是政循環は、路線バスに転換するほどの輸送密度がないことが分かりました。

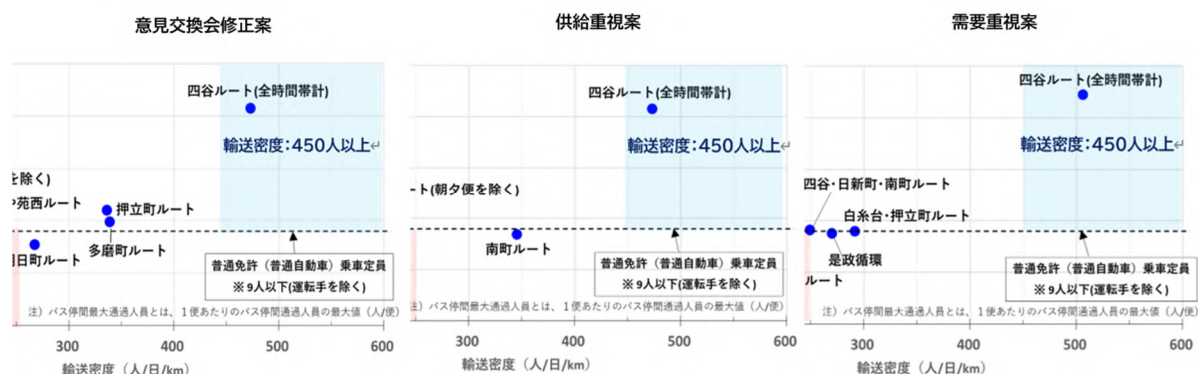


図 各再編案の輸送密度概ね450人以上の路線

イ 輸送密度の小さい路線

四谷六丁目ルート、よつや苑西循環（よつや苑西ルートの中河原以西の区間）、新府中街道ルート（維持困難路線西府01系統からの転換）、本宿町ルート（北山町循環の一部）の4路線は、乗車定員9人の乗合タクシーで運行できる可能性があることがわかりました。

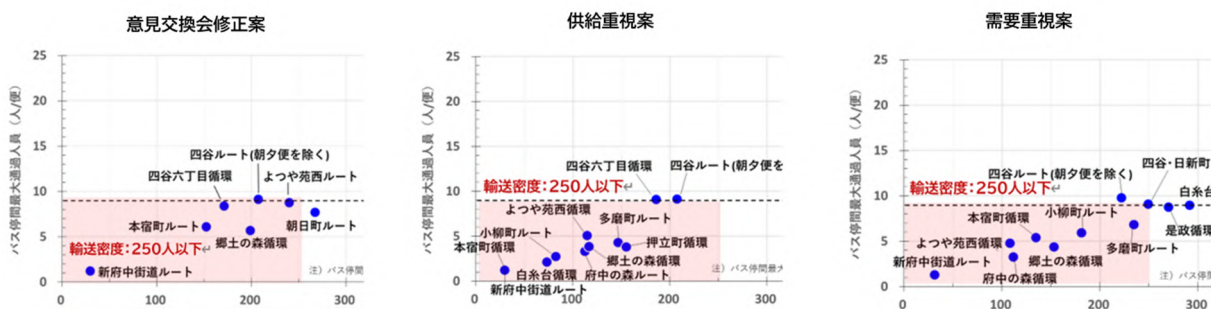


図 各再編案の輸送密度概ね250人以下の路線

ウ 利用需要の詳細分析

利用需要分析の結果、輸送密度の大きい四谷ルート、一時的な輸送力不足の可能性のある郷土の森循環の2路線と、輸送密度の小さい四谷六丁目ルート、よつや苑西循環、新府中街道ルート及び本宿町循環の4路線に関しては、より詳細な分析を行う必要があることから、令和5年度時点で同一区間を運行している路線バス又はコミュニティバスのICカードデータを活用して利用状況を分析しました。

8 再編案の修正

利用需要分析の結果を踏まえ、次の表のとおり再編案の方向性を整理し、意見交換会修正案、供給重視案及び需要重視案の3つの案を統合し、次章で整理する新たな移動手段の検討結果を踏まえ、令和8年度時点の再編案を検討しました。

なお、乗合タクシーの運行形態については、次章の新たな移動手段の検討結果を踏まえて決定します。

表 利用需要を踏まえた再編案の方向性

エリア	路線	令和8年度再編案の方向性
中河原駅 以西エリア	四谷ルート	現行中02、中03及び四谷六丁目ルートを統合した路線として整理しサービス水準を維持 ただし、現行中02が運行している時間帯は輸送力不足を考慮しバス事業者と継続協議
	四谷六丁目ルート	
	よつや苑西循環	現行よつや苑西ルートの中河原駅以西区間を乗合タクシーへ転換（一部地域は上記四谷ルートも利用可能）
是政・郷土の森・南町 エリア	是政循環	是政循環をちゅうバスとして維持し、郷土の森循環との一体運用でサービス水準を維持 ただし、現行分52の臨時便が運行するイベント時は輸送力不足を考慮しバス事業者と継続協議
	郷土の森循環	
	南町ルート	現行よつや苑西ルートの南町区間のサービス水準を維持
西府駅 以北エリア	本宿町循環	現行北山町循環の利用が多い区間に短絡化し車両数を削減したうえでサービス水準を維持
	武蔵台循環	現行北山町循環の利用が少ない区間を乗合タクシーに転換し地区内移動を確保する路線で実証運行
	新府中街道ルート	現行北山町循環の重複区間及び分梅町周辺の交通不便地域を運行する乗合タクシーの路線として実証運行
市域東部 エリア	多磨町ルート	現行多磨町ルートの重複区間を解消し、路線バス及びちゅうバスのサービス水準を維持
	朝日町ルート	現行朝日町ルートの重複区間を一部残し、サービス水準を下げ、路線バス及びちゅうバスを維持
	押立町ルート	現行押立町ルートは路線バスとの重複区間がないため、現行のままサービス水準を維持

第6章 新たな移動手段の検討

1 新たな移動手段の考え方

(1) 概要

再編方針に基づき、新たな移動手段は、既存の公共交通だけでは課題を解決できない場合に限り、補完的な手段として導入を検討することとしています。

前章までで検討した再編案においては、鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシーという既存の公共交通を活用して各種課題を解決するように整理してきました。

しかしながら、一部の移動ニーズ課題や将来的な需給課題への対応など、今後さらに検討が必要な課題があることから、新たな移動手段の考え方を整理する必要があります。

(2) 移動手段の区分

既存の公共交通を含む移動手段の区分は次のとおりです。

表 移動手段の区分

移動手段	概要
のりあい 乗合バス (路線定期運行)	路線（バスの走る経路）を定めて定期に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗降する方法により乗客を運送するもの。路線バス。
コミュニティバス	交通空白地域・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、次に掲げる方法により乗客を運送するもの。 ① 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。） ② 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交通空白地有償運送。
のりあい 乗合バス・タクシー (デマンド交通)	需要に応じて次に掲げる方法により乗客を運送するもの。 ① 路線不定期運行 設定された路線上のバス停を予約があったときだけ運行する形態。 ② 区域運行 一定の区域内に乗降場所を指定し、予約に応じて指定の乗降場所間を運行する形態や、一定の区域内の旅客の指定する場所間を、予約があったときだけ運行する形態。
じょうよう 乗用タクシー	一つの契約により、乗車定員11人未満の自動車を貸し切って乗客を運送するもの。なお、同じ目的地や時間に移動する人が同乗することを事前に承諾し、タクシーに相乗りする相乗りタクシーというサービスもある。
じ か よう ゆうし ょうりょく かく うん そう 自家用有償旅客運送	次の区分に応じて、道路運送法上の登録を受けた市町村やNPO法人等が主体となり、自家用自動車を使用して実費の範囲内の対価で乗客を運送するもの。 ① 交通空白地有償運送 バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、地域住民、観光旅客その他の来訪者の運送を行うもの。 ② 福祉有償運送 タクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等であって、市町村に会員登録を行った者等の運送を行うもの。
ボランティア輸送	有償での輸送サービスの利用が難しい場合に、ボランティアや住民互助により、自家用車を使用して無償で運送するもの。道路運送法上の許可・登録を要しない、助け合いによるもの。

施設送迎車（混乗）	学校、自動車教習所、病院、商業施設等が運行する送迎車の空席を活用し乗客を運送するもの。
ライドシェア	次の区分に応じて、自家用車・一般ドライバーを活用し、乗客を運送するもの。 ① 日本版ライドシェア タクシーが不足する時間帯に、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用して、タクシーを補完するサービスが提供できる仕組み。 ② 公共ライドシェア じかようゆうしやうりょかくうんそう 自家用有償旅客運送のことをいう。
シェアサイクル	一定のエリア内に複数配置された貸出用設備（シェアサイクルポート）を用いて、相互利用可能な自転車を自由に貸出・返却できる交通手段をいう。

（参照）国土交通省資料



図 地域旅客運送サービス

(3) 新たな移動手段の導入可能性

新たな移動手段のうち、複数の乗客が利用できるものは、次の表のとおりです。

本市では、原則として、市内全域でタクシーが利用できることから乗合タクシー、相乗りタクシー等の導入可能性があります。

表 複数の乗客が利用できる新たな移動手段

地域特性	需要	移動手段		運賃
バス利用は不便だが、タクシーが利用可能な地域	まとまった需要	乗合タクシー	定時定路線運行	有償
	散発的な需要		デマンド交通	有償
			相乗りタクシー	
バスもタクシーも不便な地域	まとまった需要	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）		無償（実費）
	散発的な需要	ボランティア輸送		無償（実費）
上記のいずれでも可能	散発的な需要	施設送迎車（混乗）		無償（実費）

2 新たな移動手段に関する検証

(1) 概要

再編案の検討過程において、ちゅうバスの路線をデマンド型乗合タクシーで代替した場合の可能性をA I オンデマンド交通で使用されているシミュレーターを用いて検証しました。



(2) 検討対象

検討対象は、ちゅうバスの5路線の中で、最も利用者数が少ない北山町循環の運行エリアとしました。

当該エリア内の町丁目人口の合計は、令和2年度国勢調査時点で約25,482人です。

また、北山町循環の1日当たりの利用者数は、令和3年度に実施したコミュニティバス利用状況調査の平均値で、平日で522人、休日で452人となっています。

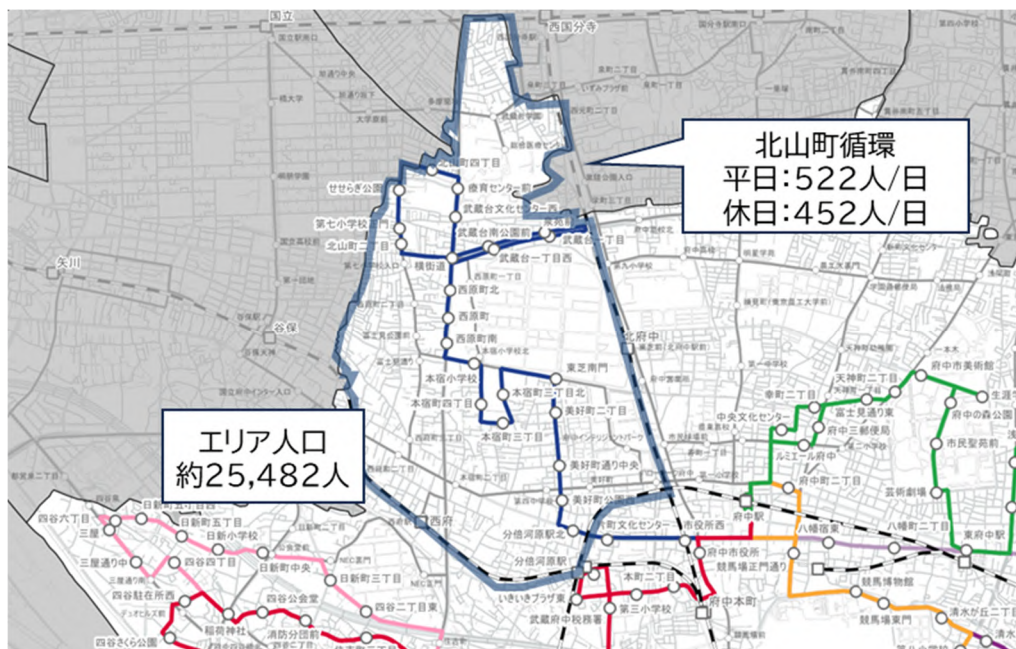


図 検討対象エリア

(3) デマンド型乗合タクシーの概要

今回検証したデマンド型乗合タクシーでは、北山町循環の代替の場合を検証するため、運行エリア内のドアツードアの運行方式ではなく、既存の北山町循環の停留所及び多摩総合医療センターの停留所で、乗降を希望する停留所と出発時間を事前に予約する形式で運行シミュレーションを行いました。

運行概要

運行時間	9 時～18 時 ※11 時～13 時のうち 1 時間は休憩時間 ※大量の移動需要に対応できないことや、定時性が確保できないことから、通勤通学と帰宅時間帯を回避して設定
運行日	月曜日～日曜日
運行間隔	30 分
車両定員	運転士 1 名、乗客 9 名
運賃	均一制 300 円 ※子供、高齢者は半額を検討 ※路線バス(初乗200円)とタクシー(初乗500円)の運賃を踏まえ、平均値程度(均一制300円)を設定



図 運行エリア

(4) 採算性の検証

収入に関しては、北山町循環の年間利用者は、令和5年度実績で約21万人であり、収支率は約34パーセントですが、デマンド型乗合タクシーに転換した場合、運賃の値上げや車両サイズの変更により、利用者が減少する可能性があります。

支出に関しては、運転士の人件費や燃料油脂費等の運行経費、利用者からの予約に対応するコールセンターの経費、予約に対して最適な配車を出力するシステムの経費を見込みました。

以上を踏まえ、デマンド型乗合タクシーにすることによる利用者の減少割合（以下「逸走率」といいます。）を考慮した利用者数、収支の推計は、次の表のとおりです。

表 収支予測

		運行 台数	利用者数 (人/年)	A 収入額 (千円/年)	B 支出額 (千円/年)	A-B 収支額 (千円/年)	A/B 収支率 (%)
北山町循環		3 台	206,762	19,781	57,933	-38,153	34%
乗合 デマンド タクシー	逸走率 25%	1 台	57,281	13,380	19,531	-6,151	69%
		2 台	94,706	22,105	29,567	-7,462	75%
	逸走率 50%	1 台	38,188	8,908	19,531	-10,623	46%
		2 台	63,138	14,755	29,567	-14,812	50%

項目	結果
予約成功率	予約件数に対して乗車できると判断された件数の割合は、おおむね9割の想定です。
平均待ち時間	停留所で到着する予約車両の平均の待ち時間は、おおむね10分以内になる想定です。
車両の稼働率	運行可能時間に対し、実際に運行している時間の割合は、おおむね7割になる想定です。

(5) 検証結果

北山町循環をデマンド型乗合タクシーに転換した場合、運行経費の減少により、収支率は改善されるものの、年間の利用者数が21万人から6万人に減少し、利便性も低下するなど、区域全体での導入には、課題が多い結果となりました。

利用者数の最も少ない北山町循環のエリアで課題がある以上、市内のいずれのエリアにおいてもデマンド型乗合タクシーを導入することは、現時点では困難です。

このことから、再編後のちゅうバスにおけるバス車両の代替手段としては、デマンド型ではなく、定時定路線型の運行とすることとします。

表 コミュニティバスとデマンド交通の比較

項目	コミュニティバス	デマンド交通
運行ルート・ダイヤ	定時定路線型運行	デマンド型運行(自由経路ミーティングポイント方式)
使用車両	中型・大型バス(11人以上)	ワンボックス型車両(10人以下)
運営主体	市町村、地元協議会等	タクシー事業者、市町村等
運行主体	バス事業者等	タクシー事業者等
推計利用者数	21万人/年	6万人/年
運賃	100円	300円
利用時間	8:00～20:00/30分間隔	9:00～18:00/30分間隔
運行収入	1,978万円/年	1,476万円/年
運行経費	5,793万円/年	2,957万円/年
収支率	34%	50%
財政負担額	3,815万円/年	1,481万円/年
メリット	○比較的まとまった需要には有効で効率的に対応できる。 ○定められた時刻に、バス停に行けば誰でも乗車できる。 ○タクシー等と比べると低額運賃で利用できる。	○利用者数が少ないエリアでの導入可能性がある。 ○車両が小さく、小回りが利くため停留所間を最適ルートの移動ができ、所要時間を短縮できる。 ○予約が無い場合は、運行しないため不要な運行経費が生じない。 ○一定程度需要を集約できる。 ○車運行経費が比較的少ない。 ○第二種普通免許を持つ運転手で運行できる。
デメリット	○利用者の有無によらず運行するため不要な運行経費が生じる。 ○運行経費が比較的大きい。 ○行政の財政負担が大きくなるケースが多い。 ○道路混雑等の影響を受けやすく到着時刻が変動しやすい。 ○運転手は第二種中型・大型免許が必要となる。 ○循環型路線や長大迂回路線等では乗車時間が長くなる場合がある。 ○路線バスと競合する可能性がある。	○車両が小さく、需要が集中する場合には対応が困難である。 ○相乗りが生じると着時刻が変動するため、通勤・通学、業務等、時間的制約のある移動には適さない。 ○相乗りが生じると、迂回が発生するため所要時間が増加する。 ○少人数の輸送となり、割高の運賃となる。 ○事前の登録や予約が必要となり、利用方法を理解しないと利用できない。 ○区域外の人には利用できない。 ○コールセンターの設置が必要となる。 ○タクシーと競合する可能性があり、利用サービスを考慮する必要がある。

3 今後の検討

地域公共交通ネットワークの再編において解決できない課題については、地域公共交通計画の各種施策を推進していく中で、課題への対応方法を検討していきます。

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 2-① 2-② 3-②
3-③ 4-①

■対 象： 既存公共交通以外の輸送サービス

■実施主体： 府中市



福祉有償運送

(出典：府中市社会福祉協議会ホームページ)

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

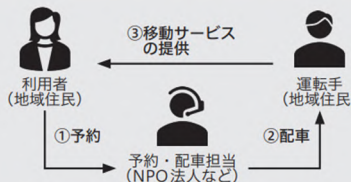
■内 容： 買物、通院、市民活動などを行うときに、きめ細かい交通へのニーズが高い地区内において、コミュニティバスなどでは当該ニーズに対応できない場合は、ボランティア輸送など市民協働の視点を取り入れた移動手段を検討します。

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手段の在り方を踏まえて検討します。

■目 標： 2-① 2-② 3-② 4-① 6-①

■対 象： 一

■実施主体： 府中市、市民ほか



図：ボランティア輸送のイメージ

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 2-① 2-② 4-①
5-② 5-③ 6-②

■対 象： 一

■実施主体： 府中市、交通事業者



自動運転の実証運行（京王バス提供）

第7章 地域公共交通ネットワーク再編案

1 地域公共交通ネットワーク再編案

(1) 再編案の概要

前章までの検討経過を踏まえ、令和8年度からの地域公共交通ネットワーク再編案を作成しました。なお、再編実施に当たっては、本計画の素案に関するオープンハウスやアンケートでのご意見を踏まえて整理した留意事項を踏まえるものとします。

表 令和8年度再編案の運行概要

路線名(仮称)	使用車両	台数	運行間隔	延長	概要・留意事項
多磨町ルート	バス (定員35名)	3台	30分	12.1km	路線バス重複・低利用区間を短縮し、サービス水準を維持／将来的な多磨駅への接続を検討
本宿町循環	バス (定員35名)	4台	30分	6.4km	路線バス重複・低利用区間を短縮し、サービス水準を維持／南町ルートと交互運行
南町ルート				11.0km	よつや苑西ルートを分割しサービス水準を維持／本宿町循環と交互運行
是政循環	バス (定員58名)	3台	30分	8.1km	廃止となる路線バス分52、府52の代替／交通不便地域解消／2路線を重ねて運行し府中駅・是政駅間の運行間隔を維持／路線バスと同サイズの車両による運行
郷土の森循環			60分	13.2km	
四谷循環	バス (定員58名)	1台	30分	7.5km	廃止となる路線バス中02、中03を、四谷六丁目ルートの経路変更により代替／路線バスと同サイズの車両による運行／廃止路線バスの利用状況を踏まえ、一部時間における路線バスの運行継続及びちゅうバスの運行時間拡大を検討
よつや苑西循環	ワゴン (定員9名)	1台	30～45分	6.0km	利用者数を踏まえワゴン車両に転換／車両の小型化に伴うルートの短絡化と運行間隔の短縮を検討
押立町ルート	バス (定員36名)	3台	30分	16.8km	路線バス重複・低利用区間がないため、現状路線・サービス水準を維持
朝日町ルート	バス (定員36名)	2台	45分	15.8km	路線バス・鉄道重複区間を維持するため、運行間隔を拡大
武蔵台循環 (実証運行)	ワゴン (定員9名)	1台	60分	9.2km	廃止となる路線バス西府01、永80、永81及び北山町循環の一部代替／分梅町周辺の交通不便地域解消／車いすで利用可能な車両とすること、乗り残しが生じた際に応援タクシーで対応することを検討／ 実証運行で検証の上、運行可否や運行経路等の詳細を検討
新府中街道ルート (実証運行)	ワゴン (定員9名)	1台	90分	12.1km	

共通の留意事項：イベント時など臨時的な利用者数の増加が見込まれる場合には、路線バス又はちゅうバスの臨時運行を検討する／新設区間については、運行事業者等と協議の上、停留所を設置する／路線バス維持区間については、運行事業者と協議の上更なる利便性の向上を目指す／各種協議や手続きに応じて運行内容は調整する

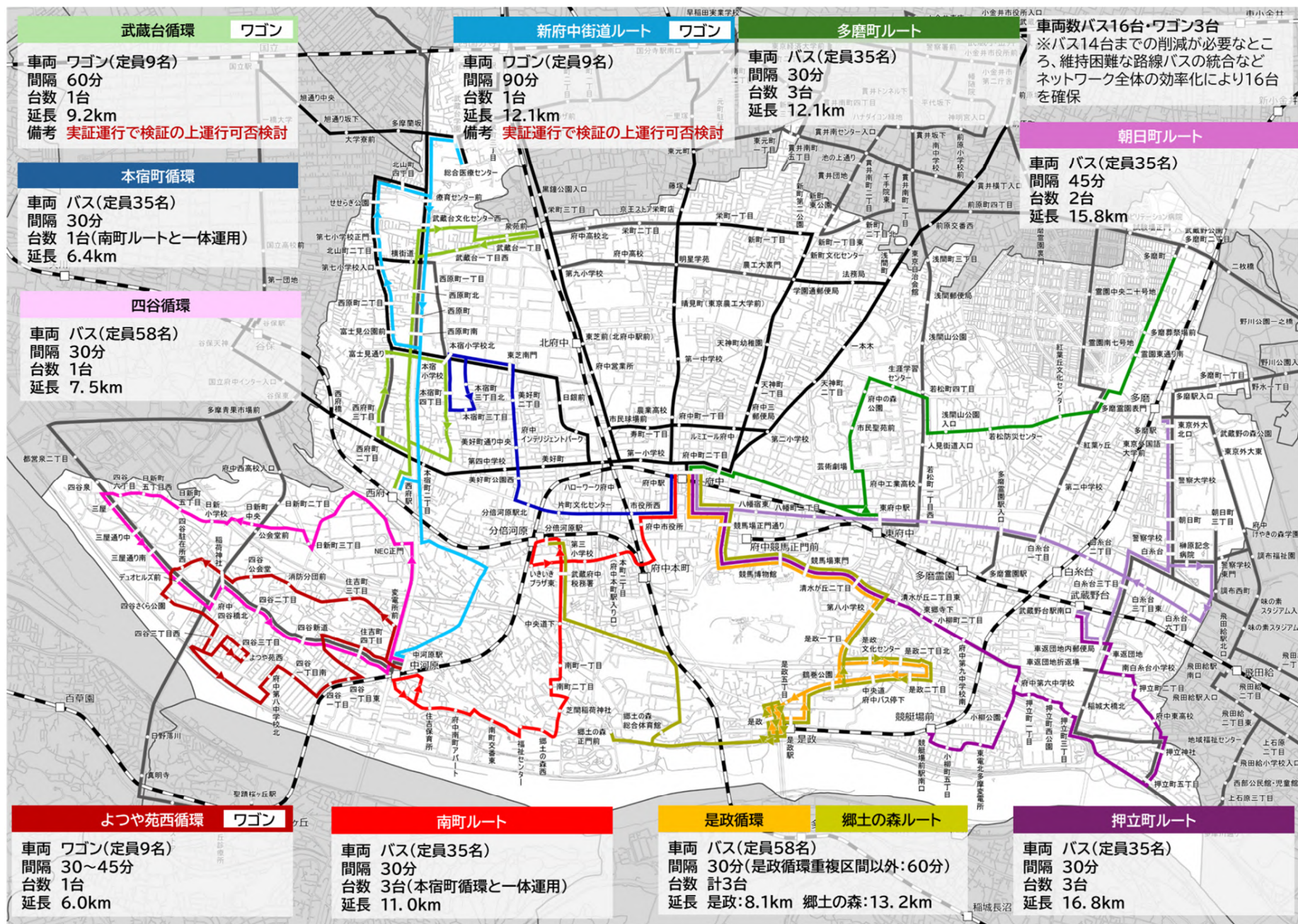


図 再編後のコミュニティバス路線図

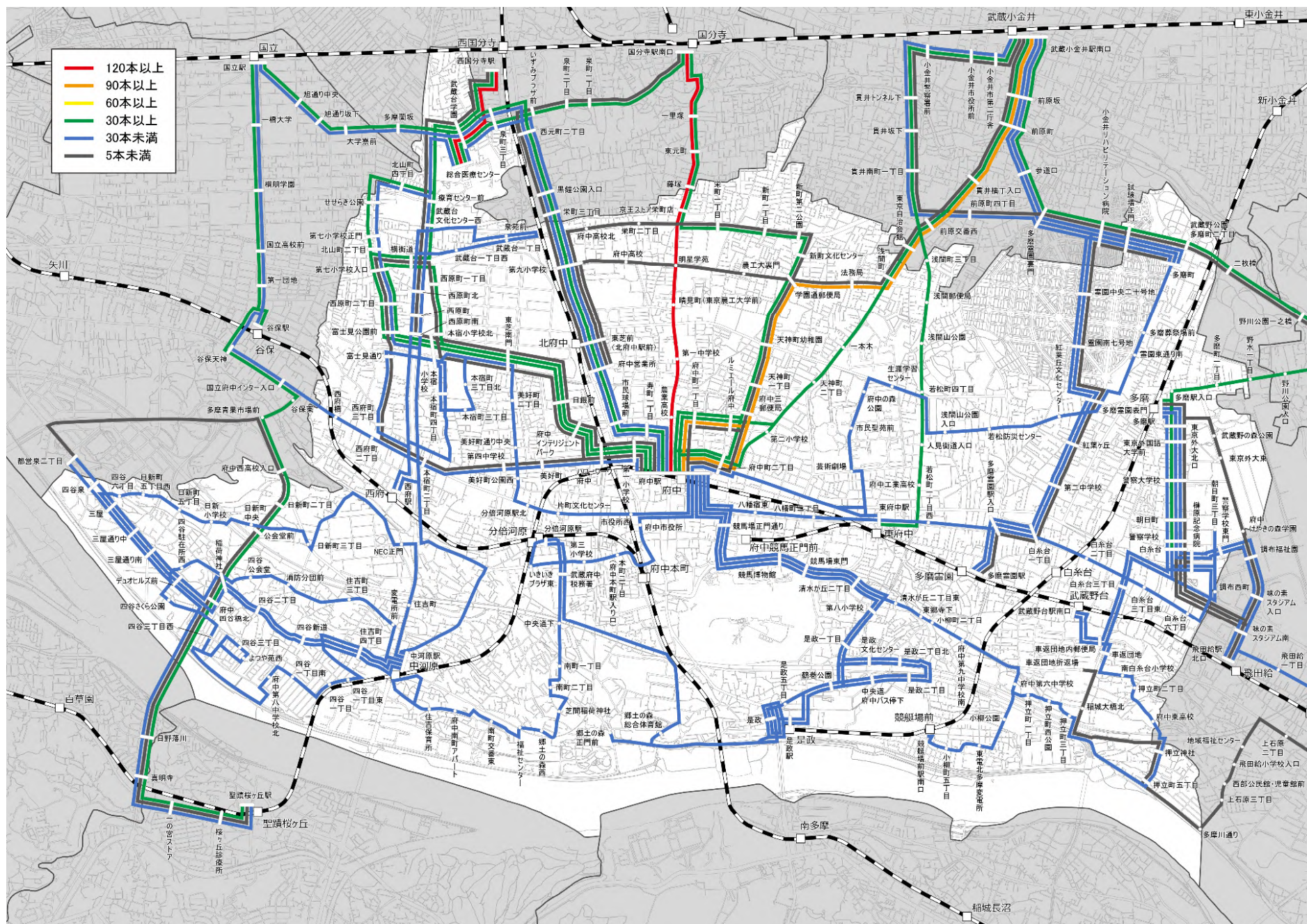


図 再編後のバス運行本数

(3) 再編案の利用者数推計

再編案の利用者数を、現状路線の該当する区間の利用者数、OD表、運行頻度が低下した路線の逸走率を考慮して推計したところ、1日当たりの利用者数が延べ約5,800人、年間の利用者数は、延べ約213万人となりました。

令和5年度の年間利用者数の実績である延べ約204万人と比較して、延べ9万人程度の利用者数の増加が見込まれます。

表 再編案の利用者数の推計

路線名	1日利用者数 (逸走前)	利用者数の推計の考え方
多磨町ルート	799.4人	☐ 現状の多磨町ルートの当該区間の利用者数 ☐ 新規区間にバス停を1か所設置
南町ルート	729.4人	☐ 現状のよつや苑西ルートの南町区間の利用者数のうち、①区間内での利用者は現状と同数、②区間を超える利用は乗り換えによる減少を考慮し現状の半数
よつや苑西循環	199.9人 (256人)	☐ 現状のよつや苑西ルートのよつや苑西区間の利用者数のうち、①区間内での利用者は現状と同数、②区間を超える利用は乗り換えによる減少を考慮し現状の半数 ☐ 運行頻度逸走率は、45分間隔で逸走前の0.781倍
郷土の森ルート	219.8人 (327.6人)	☐ 路線バス分52・府52(郷土の森乗降)の需要が転換 ☐ 是政循環との重複区間は是政循環側で積算 ☐ 南町ルートへの転換なし ☐ 運行頻度逸走率は、60分間隔で逸走前の0.671倍 ☐ 新規区間にバス停を1か所設置
四谷循環	933.1人	☐ 路線バス中02・桜08の利用者数のうち、ちゅうバス運行時間内の利用者数 ☐ 現状の四谷六丁目ルートの利用者数
押立町ルート	939.8人	☐ 現状の押立町ルートの利用者数
朝日町ルート	692人 (886.3人)	☐ 現状の朝日町ルートの利用者数 ☐ 運行頻度逸走率は、45分間隔で逸走前の0.781倍
本宿町循環	359.8人	☐ 現状の北山町循環の当該区間の利用者数
新府中街道ルート	92.7人 (165人)	☐ 路線バス西府01と永80、81から転換 ☐ 北山町循環の現行区間の利用者のうち、府中駅で乗降する利用者は、4分の1が西府駅で乗継ぎ(乗継ぎ・鉄道料金抵抗による見込み) ☐ 武蔵台循環との重複区間は2分の1の利用者数で計上 ☐ 新規区間にバス停を4か所設置 ☐ 運行頻度逸走率は、90分間隔で逸走前の0.562倍
武蔵台循環	66.7人 (99.42人)	☐ 北山町循環の現行区間の利用者のうち、府中駅で乗降する利用者は、4分の1が西府駅で乗継ぎ(乗継ぎ・鉄道料金抵抗による見込み) ☐ 新府中街道ルートとの重複区間は2分の1の利用者数で計上 ☐ 新規区間にバス停を5か所設置 ☐ 運行頻度逸走率は、60分間隔で逸走前の0.671倍
是政循環	777.6人	☐ 現状の是政循環の利用者数
合計	5,810人 (6,273人)	

※新規区間のバス停の設置個所数は、周辺の人口から利用者を推計するための数値であり、実際の設置個所数は、今後の関係機関等との協議の中で決定します。

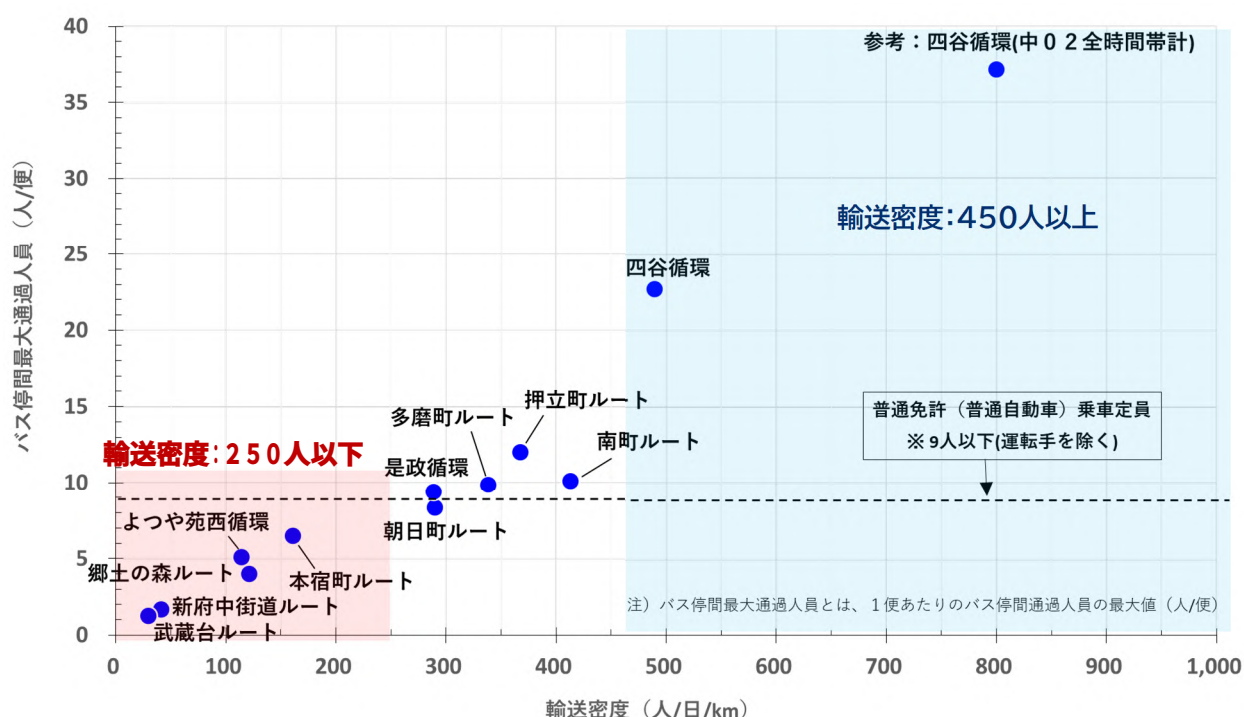
(4) 再編案の輸送密度等

再編案の輸送密度を推計したところ、ワゴン車両に転換する路線に関しては、バス停間最大通過人員を考慮しても、運行上の支障はない見込みとなっています。

郷土の森ルートについては、是政循環との重複区間を是政循環の利用者数として計上していることから、輸送密度が低く算出されています。

四谷循環については、ちゅうバス時間帯に限った場合でも輸送密度が450人以上と大きくなっていますが、バス停間最大通過人員は、25人以下の見込みとなっています。参考に、早朝と夜間の時間帯を含む四谷循環を検証したところ、バス停間最大通過人員が36人を超えており、コミュニティバスでは対応できないこととなります。

その他の路線については、コミュニティバスが適切な輸送密度の範囲になっています



(5) 再編案の収支見込

令和８年度時点の再編案の運行経費は、再編案の輸送規模を、現在の運行経費の算出基準に当てはめて試算した結果、バスが約３億４,８００万円、ワゴンが近隣他市等の事例を踏まえると約５,４００万円であり、合計で年間約４億２００万円の運行経費がかかる見込みです。

運賃収入は、バス、ワゴン共に現在と同様の１乗車１００円として、これに利用者数の推計値を乗じ、消費税相当額を控除して試算した結果、バスが約１億８,２００万円、ワゴンが約１,２００万円であり、合計で年間約１億９,４００万円の運賃収入となる見込みです。

これにより、収支率は約４８％となり、地域公共交通計画の目標値である収支率６０％には届かない状況です。

さらに、ちゅうバスの運行経費から運行収入（運賃収入と広告料収入の合計）を差し引いた残額については、市から運行事業者へ補助金として支出しており、再編案における補助金額の見込みは、約２億３００万円となります。これは、令和５年度実績の約１億７６００万円と比べて約１８％の増加となります。

なお、おおむね現在と同じ路線となった平成２９年度の補助金額は、約１億３１００万円であることから、年々財政負担が大きくなっている状況です。

表 運賃１００円の場合の収支見込

		運行経費	運賃収入	補助金額	収支率
再編案		４０１,４６７,１３９円	１９４,５４４,７３２円	２０６,９２２,４０７円	４８％
内訳	バス	３４７,４６７,１３９円	１８２,５１５,５０９円	１６４,９５１,６３０円	５３％
	ワゴン	５４,０００,０００円	１２,０２９,２２３円	４１,９７０,７７７円	２２％
令和７年度要望		３９０,１３１,２６４円	１９０,５２１,５２２円	１９９,６０９,０００円	４９％
令和５年度実績		３５９,６１２,３６２円	１８６,９８９,３９８円	１７２,６２２,０００円	５２％
平成２９年度実績		３２７,０９０,７２２円	１９５,７２１,９７５円	１３１,３６８,０００円	６０％

(6) 再編案の評価

令和８年度時点の再編案と現状のバス路線を比較して、各種課題への対応状況を整理したところ、重複解消件数は１３件、移動ニーズ対応件数は８件、平均の路線延長は、バスで０．８キロメートルの減少、車両数はバスで８台減少など、一定程度課題への対応ができています。

一方で、ちゅうバスにおける府中駅接続の原則維持、路線バスからちゅうバスへの転換、移動ニーズへの対応などにより、路線数や路線延長が増加するなど、運行経費の増大による収支課題が残された状況です。

表 再編案の評価

課題	評価指標	令和５年度	再編案	比較	評価
重複課題	重複箇所	３０か所	１７か所	－１３か所	重複解消により持続性が向上した。
長大課題	路線(ルート)数	７ルート	１１ルート	＋４ルート	路線数、車両数の増加に伴い路線総延長は増大したものの、バス路線の平均延長は若干減少し、一部路線では短絡化により利便性が向上した。
	内訳	バス	８ルート	＋１ルート	
		ワゴン	３ルート	＋３ルート	
	路線総延長	８８.６km	１２２.９km	＋３４.３km	
	内訳	バス	８８.６km	＋７.０km	
		ワゴン	０km	＋２７.３km	
	路線(ルート)平均延長	１２.７km	２１.１km	８.４km	
	内訳	バス	１２.７km	－０.７km	
		ワゴン	０km	＋９.１km	
	１日延べ営業キロ	２,０８０km	２,１５９km	７９km	
収支課題	内訳	バス	１,８５５km	－２２５km	路線総延長の増大に伴い経費が増加し、収支率が悪化した。
		ワゴン	３０４km	＋３０４km	
	収支率(運賃１００円の場合)	５５％	４９％	－６％	
移動ニーズ課題	内訳	バス	５３％	－２％	交通不便地域への対応を中心とし、移動ニーズ課題に対応した。
		ワゴン	—	—	
	ニーズ対応件数	０か所	８か所	＋８か所	
需給課題	内訳	バス	４か所	＋４か所	是政循環維持により、バスが１６台となり、ワゴンも３台追加したが、路線バスを含む車両数は減少した。
		ワゴン	４か所	＋４か所	
		ちゅうバス	１６台	－２台	
	車両数	２４台	１９台	－５台	

2 運賃設定の考え方

(1) 運賃設定の考え方

再編後のちゅうバスの運賃は、再編方針に基づき、利用者数の目標値及び一般路線バスの運賃水準を考慮し、市の補助金額の適正化に資する運賃設定を検討することとしています。

そもそも、コミュニティバスの導入に関するガイドライン（国土交通省。以下「ガイドライン」といいます。）によると、コミュニティバスの運賃については、「一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う場合（乗合タクシーを含む。）の運賃及び料金については、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こすおそれがないこと、財政負担を踏まえつつ、安全運行に必要な費用を確保できること及び持続的な運行が可能であることにつき、十分に検討する必要がある」とされています。

また、平成31年度まで開催されていた府中市コミュニティバス検討会議（以下「検討会議」といいます。）では、適正な受益者負担の観点等を踏まえ、100円から150円に運賃を見直すことで合意がされていましたが、当時の本市の状況を考慮し、運賃改定を見送ってきました。

本計画においても、収支課題が解決できていない状況であることから、検討会議の合意内容や再編後の運行経費等の試算を踏まえつつ、一般路線バスを含む他の公共交通機関の運賃の状況等を考慮し、運賃設定の考え方を整理します。

府中市コミュニティバス検討会議報告書 2頁

「ちゅうバスの運賃収入から運行経費の差額は、府中市が補助金で補填しており、その金額は近年では約1億円にのぼる。適正な受益者負担の観点から、事務事業点検においても運賃見直しの必要性が指摘されている。」

	現行	→	合意内容
運賃	100円	→	150円
割引制度	なし		なし
回数券	21枚つづり 2000円	→	21枚つづり 3000円(2000円)
未就学児	無料	→	無料
高齢者 70歳以上	100円	→	100円
障がい者 各障害者 手帳をお持ちの方	100円	→	100円
子ども 小学生	100円	→	100円
ICカード	未導入	→	導入する

※ICカードは導入済み

※平成31年3月時点の合意内容

図 平成31年時点の検討内容

(2) 運行経費の増大を踏まえた運賃の設定

運行経費について、概ね現在の路線と同様となった平成29年度と令和7年度の見積額を比較すると、約6,300万円、19.3%の増額となっています。

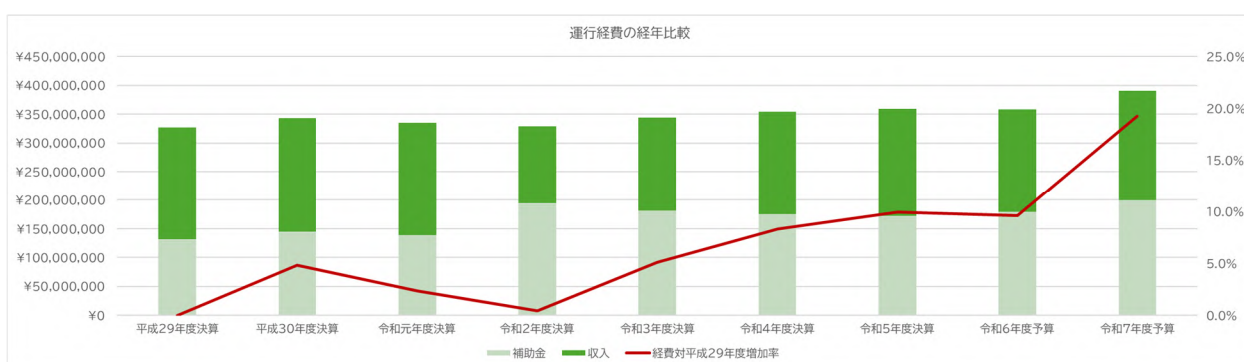
近年の運行経費の上昇の主な要因は、物価高騰のほか、不足する運転手を確保するため、待遇改善による人件費の上昇の影響が挙げられ、運転手不足の更なる深刻化が見込まれている以上、今後も増加が見込まれます。

需給課題で検証したとおり、バスへの需要は、今後も現在とおおむね同様の水準となる見込みであることから、利用者数の増加とこれに伴う運賃収入の増加は見込めず、運行経費との差額である市の補助金額は増加し続けることとなるため、財政負担の観点からも適切な運賃設定が必要です。

表 ちゅうバス運行経費等の推移

区分／年度	平成29年度決算	平成30年度決算	令和元年度決算	令和2年度決算	令和3年度決算
運行経費	327,090千円	342,797千円	334,793千円	328,582千円	343,734千円
運行収入	195,721千円	198,346千円	138,725千円	134,120千円	162,031千円
補助金額	131,368千円	144,451千円	138,725千円	194,461千円	181,703千円
収支率	59.8%	57.9%	58.6%	40.8%	47.1%

区分／年度	令和4年度決算	令和5年度決算	令和6年度予算	令和7年度予算
運行経費	354,299千円	359,612千円	358,543千円	390,131千円
運行収入	179,027千円	186,989千円	179,332千円	190,521千円
補助金額	175,272千円	172,622千円	179,210千円	199,609千円
収支率	50.5%	52.0%	50%	49%



(3) 一般路線バスとの運賃格差

市内で運行する一般路線バスの運賃は、ちゅうバスが運行を開始した平成15年度で初乗り170円となっていました。

近年では、鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通の運賃は、物価高騰や多様なニーズへの対応、新型コロナウイルス感染症が流行して以降の利用者数の低迷などに対応するため、値上げとなる傾向にあります。

本市で運行する路線バスの現在の初乗り運賃は、京王バスで200円、小田急バスで240円となっており、平成15年当時と比較すると、平均50円程度の値上げとなっています。

一方で、路線バスには、各種割引サービスが充実しており、全ての利用者に一律で、低廉な運賃としているちゅうバスとのサービス水準の格差についても、運賃の検討の際に考慮する必要があります。

さらに、サービスを拡充する場合は、それによる経費の増大が発生しないよう留意する必要があるほか、利便性の向上を踏まえ、デジタル技術を活用した割引サービスの導入などを検討する必要があります。

モットバス（金額式IC定期券）  金額（運賃）指定の定期券です。 （京王線・井の頭線全駅の自動券売機等で購入できます）	IC都区内一日乗車券  都区内均一運賃地区の京王の路線バスを1日に限り何度でもご利用いただける便利でお得な乗車券。	IC全線一日乗車券  京王の路線バスを1日に限り何度でもご利用いただける便利でお得な乗車券。
回数券（紙式）  ご乗車のたびに切り取って使用する乗車券です。路線に合わせて様々な種類の回数券をご用意	ちびっこ50円  対象日に、小児用交通系ICカードでお支払いの小学生以下のお客様は50円でご乗車いただけます。	休日家族割引※旧環境定期券制度  通勤定期券をお持ちの方に同伴されるご家族は休日に割引運賃でバスをご利用いただけます。

参考 京王バスの各種割引（参照 同社ホームページ）

※「PASMOPRO」は株式会社パスモの登録商標です。

※「Suica」は東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。

※バス特は一般社団法人バス共通ICカード協会の登録商標です。

(4) 運賃決定までの今後の予定

コミュニティバス運賃の決定は、道路運送法に基づき、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のほか、道路運送法に定める構成員が参加する運賃協議会を開催して決定します。

また、運賃等の協議をするときは、「公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置」を講じる必要があります。

このことから、地域公共交通協議会におけるこれまでの議論、市民や利用者から既にいただいている意見などを踏まえ、「府中市コミュニティバス運賃設定の基本的な考え方」を定めるとともに、道路運送法に基づく意見聴取、運賃協議会の開催を経て運賃を決定します。

地域公共交通会議・運賃協議会

コラム：運賃の協議を行う際の留意事項（R5.10.1以降）

- 市町村又は都道府県は、運賃等の協議をするときは、あらかじめ、**公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置**を講じなければならない。
 - ・公聴会は例示にすぎないため、住民、利用者、利害関係者へ広く意見を求める手法であれば、以下の方法での意見聴取も可能。
（例） ※（ ）内は想定する対象者
 - ①パブコメ（住民、利用者、利害関係者）
 - ②市政広報誌（住民、利用者、利害関係者）
 - ③自治会への説明会（住民、利用者）
 - ④業界団体を通じた事業者説明（利害関係者）①と②はいずれかを実施、③と④は併せて実施。※①or② or③＋④
- 【その他】
 - ・ホームページへ意見募集の掲載
 - ・地域住民に対するアンケート調査等
- 協議運賃について、**複数の関係する事業者や関係する事業者団体**が含まれる協議会等で協議することは、公正な競争を阻害し、**独占禁止法に抵触するおそれ**が生じるため、原則として、既存の協議会の組織・体制を活用することはできず、協議運賃について協議を行うための協議会を設置する必要がある。
- 当該**協議運賃等を定めようとする運送事業者が複数**存在する場合は、**個別に協議**する必要がある。

運用方法等については、運輸支局にご相談下さい！



参照 国土交通省作成資料

第8章 推進体制・評価方法

1 推進体制

(1) 地域公共交通協議会の開催

地域公共交通ネットワーク再編の実施や、今後の公共交通の維持、利便性の向上のための各種検討は、学識経験者、公共交通事業者、市民などで構成される地域公共交通協議会に諮り、推進していきます。

さらに、同協議会の事業者部会をはじめとして、本市に関連する公共交通事業者と緊密に連携を取りながら、本市の利便性の高い公共交通を維持するよう努めることとします。

(2) 地区内交通手段の検討体制の構築

現在の労働人口が減少する社会においては、これまでのように公共交通事業者の努力により地域公共交通を支えていくことは困難な状況です。

一方で、高齢者、障害者、子育て世代などが移動しやすい環境の整備は、福祉やバリアフリーの観点からも関係部署と協力して施策を推進していく必要があります。

このほか、地域的な特性や居住する市民の年齢構成により、公共交通では対応できない多様な移動ニーズが発生している状況もあることから、地域住民が自ら地域における移動手段の検討体制を構築できるよう、支援策の検討を進めていきます。

2 評価方法

(1) 令和8年度時点の再編の目標値

本計画に基づく令和8年度時点の再編案が、各種課題の解消などに繋がり、持続可能な地域公共交通ネットワークとして機能しているかは、次の目標値の達成状況により評価します。

表 令和8年度再編案の目標値

項目	目標値	評価年度
1 ちゅうバス路線（バス）の利用者数	年間210万人※ ¹	令和8年度～
2 ちゅうバス路線（バス）の収支率	60%	令和8年度～
3 ちゅうバス路線（バス）の輸送密度	250人/日/km以上	令和10年度
4 ちゅうバス路線（ワゴン）の利用者数※ ²	年間15万人	令和8年度～
5 ちゅうバス路線（ワゴン）の収支率	20%	令和8年度～
6 公共交通空白・不便地域の割合	現状以下	令和10年度

※1：年間利用者数の目標値は、推計値（バス：年間203万人、ワゴン：年間13万人）を踏まえて設定しています。

※2：ちゅうバス路線（ワゴン）は、今後作成する実証運行計画に基づき、評価方法を別途設定して評価検証していくこととします。

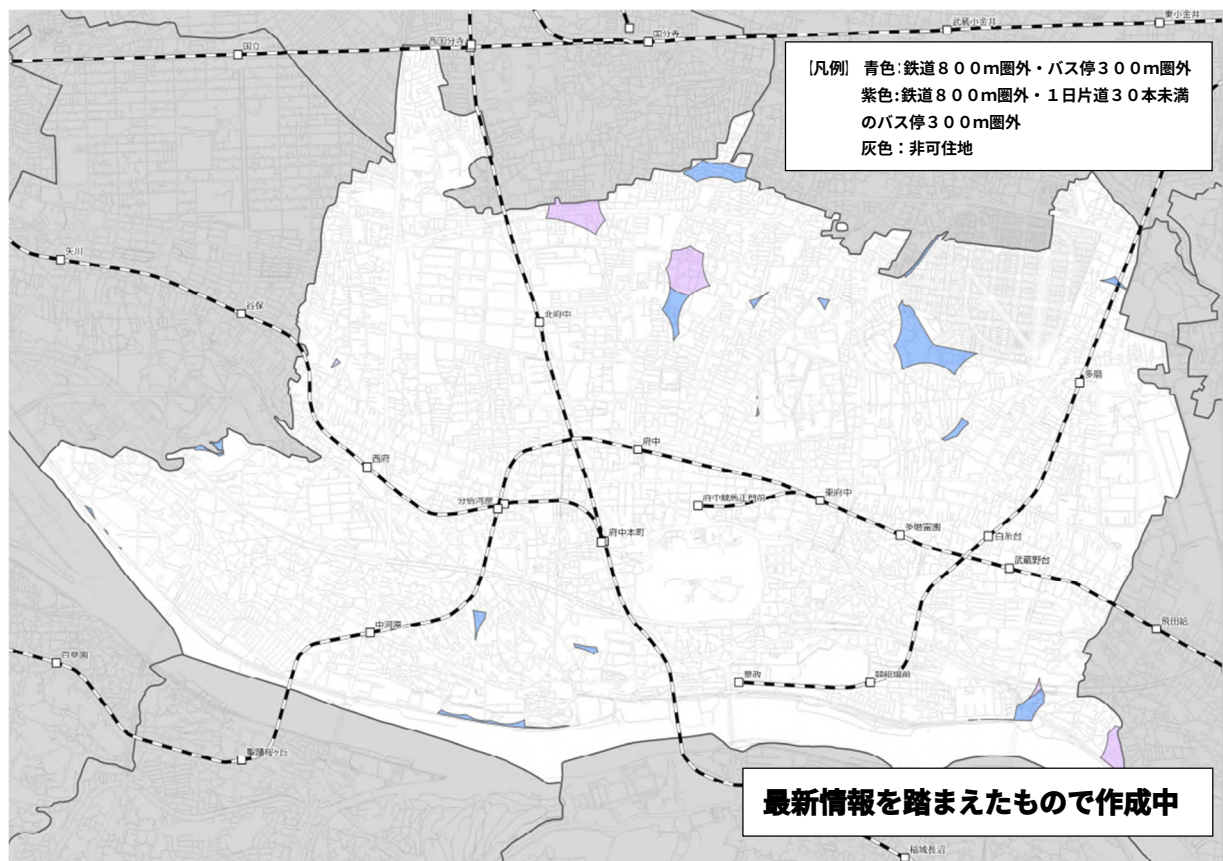


図 再編後の交通不便地域

(2) 今後の地域公共交通ネットワーク再編の考え方

本市では、まちづくりや道路の整備状況に応じた利便性の高い公共交通を目指す一方で、利用状況に応じた適切な移動手段によるネットワークを構築していくことで地域公共交通を維持していくこととします。

なお、利用状況の評価は、持続可能性の観点から「収支率」、需要量に応じた移動手段選択の適正化を図る観点から「輸送密度」などの指標を用いて行うものとします。

