

府中市地域公共交通ネットワーク再編計画(案)に対するパブリック・コメント手続の実施結果について

- 1 意見の提出期間
令和7年6月1日(日)から同年6月30日(月)まで

- 2 意見の提出者数等

件数	提出者数	意見の提出方法別の人数			
		オンライン	郵送	意見投函箱	窓口
25	17	16	0	1	0

- 3 意見の概要と市の考え方

No.	ページ	項目	意見の概要	市の考え方
1	23	第4章 再編対象の検討／4 長大課題・収支課題	民間で行うと赤字になるのを補うのが行政サービスなので収支を重視しすぎるのはいかがなものかと考える。	府中市地域公共交通計画において、交通サービスを将来にわたり提供できるようにするため、財政負担とサービス充実の両立を目標としており、現在の運行に鑑みて実現可能な範囲で収支率の改善について課題設定しています。
2	71	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	各路線の利用状況や運転士不足に伴い、路線重複解消を目的とした再編は理解できるが、多摩町ルートは、朝夕だけでも現行ルートを残す事は出来なかったのか。 生涯学習センターから、自衛隊基地の外周を経由して需要を掘り起こす施策があってもよいのではないかと考える。	多摩町ルートについては、路線バスとの重複解消や、低利用区間を短縮し、サービス水準を維持した路線としています。 特に廃止区間は、運行本数の多い基幹交通軸と重複しており、重複解消の必要性が高いことから現状路線の維持は困難です。
3	71	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	朝日町ルートが多磨駅から武蔵野台駅までは、重複する路線バスの減便状況も踏まえ夜に1、2本増便があってもいいのではないかと考える。	朝日町ルートについては、市民等の意見を踏まえ、路線バスや鉄道との重複区間を維持しています。 ちゅうバスも路線バスも利用できることから、運行頻度を減少させ、運行台数を現在の3台から2台にしています。このため、ちゅうバスの増便は現時点で困難ですが、路線バスの状況については再編後も注視してまいります。
4	71	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	府中駅を中心としてちゅうバス利用が出来る方が便利で、例えば朝日町に大規模店舗が出来ると、府中駅からちゅうバス一本で行ければ便利だと思うし、バス代が安いので、府中駅で乗り継ぐことになってもいいと思う。	再編案は、市民等からの意見を踏まえ、府中駅接統の維持を中心に計画しています。 一方で、今後もちゅうバスを維持していくためには、運行経費の低減を目指した長大路線の解消を検討する必要があります。
5	71	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	本宿町循環は、分倍河原駅接統の方が重複解消の趣旨に合うのではないかと考える。今の計画のままであれば、他の路線も府中駅まで同一料金で乗り継ぎができるようにしたらどうか。	再編案は、市民等からの意見を踏まえ、府中駅接統の維持を中心に計画しています。 その上で、本宿町循環については、路線バスとの重複解消や、低利用区間を短縮し、サービス水準を維持した路線としています。 なお、乗り継ぎ対応については、運行事業者と協議の上検討していくことを、本計画に明記します。
6	71	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	新府中街道ルートは、本数が非常に少なく不便で、バス路線とも重複する。主に分倍河原駅、府中本町駅や西国分寺駅やその駅周辺施設を接統するような経路を検討してはどうか。	新府中街道ルートについては、市民等からの移動ニーズに対応するとともに、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を行う路線としています。 実証運行として運行をする中で、利用状況を確認し、路線変更や運行可否を検証してまいります。 なお、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

No.	ページ	項目	意見の概要	市の考え方
7	71	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	民営バスが敬遠する分倍河原、府中本町、西国分寺駅等の接続をメインにしたり、市の施設周遊をメインにして駅に近い施設を含む経路の検討はどうか。	再編案は、市民等からの意見を踏まえ、府中駅接続の維持を中心に計画しています。 なお、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
8	71	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	利便性の高い地域は、選択肢増で時間帯次第で乗車率が高い。利便性が低い地域は、選択肢が30分に1度、朝遅く夜早く、片道切符となる傾向が多い。さらに、15分超えの遅延も日常茶飯事で乗車率が低い。乗車率低迷は、強制的なユースケース限定による影響もあるはずだが考慮されているだろうか？今回60分や90分に一度といった改悪も見られ利用率の更なる悪化が予想されるが、ターゲット層は明確なのか疑問。 定期ループ運行ではなく同一バスを他経路で使い回し、乗車率に応じた極端なタイムテーブルを採用したらどうか。	本計画においては、現行路線の利用状況から輸送密度を推計して、再編案を検討しています。 また、運行頻度については、使用できる運行台数、運行距離等によって設定しています。 なお、車両については、路線間の交互運行も含めて検証しています。 乗車率に応じた運行間隔の変更については、使用可能な車両数の制約などから困難な部分もありますが、今後の参考とさせていただきます。
9	71	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	30分に2度、稼働時間たった数分の道路整理人員への税金投入は理解困難であるので、交通安全上の問題を回避したいなら経路そのもの変更をしたらどうか。	運行経路の関係上やむを得ず警備員を配置する状況は、コミュニティバスに限らず、一般路線バスにもあるものですが、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
10	71	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	朝日町ルートを毎日利用しているが、始発時刻を早めて欲しい。また、お年寄りも多く、満員に近いので、大きいバス車両にして欲しい。	運行時間帯は、運転手不足等への対応を考慮し、基本的には現在のちゅうバスと同じ時間帯を予定しています。 なお、車両サイズは、運行経路の車道幅員や今後の利用需要の動向等を踏まえ、検討していきます。
11	71	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	現在の30分に1本の運行を続けて欲しい。運行ルートも便利である。	再編案は、路線バス等との重複区間や維持困難路線の代替区間を除き、可能な限り現状のサービス水準や運行経路を維持する再編案としています。 なお、運行経路やサービス水準は、再編後の利用状況に応じて見直しを行う可能性があります。
12	71	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	本宿町循環について、本宿小学校から先、西府駅まで延伸できないか。延伸ルートは新府中街道を通るもの、または、富士見通りから七小通りを南下(京王バス西府01系統と重複・京王バス廃止時の代替)して通るものどちらか。ルート延伸の際は、本宿小三丁目北→本宿町三丁目→本宿町四丁目は府中駅方面も西府駅方面も一方通行とする(すれ違いを回避)。	本宿町循環については、路線バスとの重複解消や、低利用区間を短縮し、サービス水準を維持した路線としています。 本宿町循環の西府駅への接続についても検討したところ、運行頻度が低下し、現在のサービス水準を維持できないため現時点で対応が困難ですが、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。 なお、京王バス西府01系統は再編に伴い廃止となり、代替として新府中街道ルートを運行する予定です。
13	71	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	南町ルートについて、南町二丁目と芝間稲荷神社間は、郷土の森正門前又は郷土の森総合体育館までの延伸が出来ないか(京王バス分52系統廃止時の代替)。 一部郷土の森ルートと重なるので、いきいきプラザ東から中央道下までは、鎌倉街道を西進→南下(または御旗場道まで西進して新府中街道を左折、南下)して右折、中央道側道を東進、右折してかえで通りで路線再編案に戻るルートで重複を回避できないか。 今回の路線再編案とは直接関係ないが、府中本町駅西側の駅前にある三角形の土地(第二都市遊歩道付近)へ芝間通りから入れる道路を整備して、ちゅうバスの停留所(府中本町駅前)を設置することは出来ないか。	南町ルートについては、現行路線のうち、よつや苑西循環の区間を分割して、サービス水準を維持した路線としています。 南町ルートの郷土の森方面への接続についても検討しましたが、運行頻度が低下し、現在のサービス水準を維持できないため、現時点で対応が困難ですが、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。 なお、京王バス分52系統は再編に伴い廃止となり、代替として郷土の森ルートを運行する予定です。 また、停留所の設置についてのご意見はについても、今後の参考とさせていただきます。

No.	ページ	項目	意見の概要	市の考え方
14	71	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	多磨町ルートについて、甲州街道経由はやめて、府中駅から富士見通り東までは現行路線又はそれに近い再設定の路線とし、富士見通り東からは富士見通りから斜め右へあかしあ通りへ、あかしあ通りでは南下し、浅間中学校で左折、さらに右折して平和通りを南下し東府中駅に至り、東府中駅からは芸術劇場、市民聖苑前・・と東府中駅から多磨町方面は路線再編案のルートと同じとする。府中方面は同じルートの逆方向（一方通行路や狭隘道路などでの方向別ルート設定地域を除く）とする。 可能な限り多磨駅に近い場所に停留所を設定する。例えば、紅葉が丘文化センターから多磨霊園正門前の交差点を直進し、あんず通りに右折した付近の所に停留所を設置、その後はあんず通りを南下して適切な道で右折しさらに右折して多磨霊園南参道を北上して多磨霊園正門前の交差点を直進して多磨霊園表門から多磨町まで路線再編案と同じルートとする。府中駅方面ルートは多磨町方面と同じで逆ルートとするが、多磨霊園正門前の交差点から、人見街道、あんず通り、多磨霊園南参道經由人見街道は、多磨町方面ルートと府中駅方面ルートで同一ルート（一方通行）とする（すれ違いを回避）。	多磨町ルートについては、路線バスとの重複解消や、低利用区間を短縮し、サービス水準を維持した路線としています。 特に廃止区間は、運行本数の多い基幹交通軸と重複しており、重複解消の必要性が高いことから現状路線の維持は困難です。 また、現在の運行台数では、路線の更なる延長となる再編は、運行頻度が低下し、現在のサービス水準を維持できないため現時点で対応が困難ですが、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
15	71	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	郷土の森周辺に住んでいるが、府中駅へのアクセスが徒歩又はちゅうバスの南町一丁目まで歩いてからのバスしかない。子供が幼く、たっちなどに行きたくても時間がかかってしまい、なかなか利用できないので、郷土の森ルートが少しは行きやすくなるし、周りには新築の家が増えているので、子供連れの人が入居しやすくなるのではないかと思いますので、ぜひ郷土の森ルートを実現してほしい。	郷土の森ルートについては、交通不便地域への対応、維持困難な路線バス代替などの点から必要な路線と考えており、実現に向けて関係機関と協議を進めてまいります。
16	71	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	多磨町ルートは現在、生涯学習センターを経由しているが、生涯学習センターへは東府中から歩けない距離ではないので、東府中から府中駅まで最短ルートで運行してほしい。	再編案では、東府中駅から府中駅までを甲州街道を経由して最短ルートで運行することになっています。なお、生涯学習センターについては、多磨町ルートのなかでは利用者数が多く、路線バスとの重複もないことから、接続を維持しています。
17	71	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	四谷四丁目のバス停がなくなるのは残念だが、四谷通りは幅員が狭く、三屋通り中のほうが安全に乗降できるので、統合はやむを得ないと思う。 現在の中02は朝の時間帯、中河原駅行きも都営泉二丁目行きもかなり利用が多い。中型バスで20分間隔を維持しないと安全上問題がありそうなので、四谷循環でも配慮してほしい。 再編後も中02の運行を継続するのであれば、両者の運行間隔を調整して効率的に運行してほしい。	四谷循環については、維持困難な路線バス「中02」、「中03」を代替するため、路線バスと同程度のサイズの車両で運行する予定であるほか、ちゅうバスが運行しない時間帯の一部において路線バスの運行を継続する方向で協議を行っています。 なお、各路線の運行ダイヤの検討にあたっては、いただいたご意見を参考に、運行事業者と協議してまいります。
18	71	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	四谷循環は、時間帯別や交互に周回方向を変えることや中河原駅での乗り継ぎを設定したりしないと、西府駅下経由の効果が薄まるのではないかと。	四谷循環については、西府駅への接続性向上のため、運行事業者と協議のうえ実現可能な運用を検討してまいります。
19	71	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	北山町循環がなくなると不便と感じる人もいると思うが、西府駅や中河原駅方面に行ける路線は便利だと思う。	新府中街道ルートについては、市民等からの移動ニーズに対応するとともに、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を行う路線としています。 実証運行として運行をする中で、利用状況を確認し、路線変更や運行可否を検証してまいります。

No.	ページ	項目	意見の概要	市の考え方
20	71	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	朝日町ルートに関して、多磨駅、榊原記念病院間は、民間路線バスが便利になってるので、ちゅうバスを運行しなくても良いのではないか。そもそもこの区間をちゅうバスが運行すると、民業圧迫になるのではないか。 そして、この区間を廃止することによって40分間隔を実現できないであろうか。45分間隔では発車時刻が3時間サイクルになり覚えられない。40分間隔なら2時間サイクルになるのもまだましである。どうしても45分間隔を短縮できないのであれば、発車時刻を覚えやすい1時間間隔の方がよい。	朝日町ルートについては、市民等の意見を踏まえ、路線バス・鉄道重複区間を維持しています。 ちゅうバスも路線バスも利用できることから、運行頻度を減少させ、運行台数を3台から2台にしています。 この点については、府中市地域公共交通協議会において、バス事業者と協議の上決定しています。 なお、運行間隔については、1便当たりの利用状況を考慮し、可能な範囲で、最大限の運行本数を確保する予定です。
21	71	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	一部の路線では利用者が多く高齢者や障害者が座れない状況があるため、改善が必要。	乗務員不足等により運行本数を増加させることは困難な状況ですが、座席を必要としている方が優先的にご利用いただけるよう運行事業者と協議してまいります。
22	71	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	バスがあるから外出できている人は、運行本数が減少したら乗らなくなるのではないか。	乗務員不足等により使用可能な車両数が限られていることから、利用状況等に応じて運行本数等のサービス水準を設定しています。
23	71	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	利用者が多い時間帯には20分間隔の運行を希望する。	乗務員不足等により使用可能な車両数が限られていることから、利用状況等に応じて運行本数等のサービス水準を設定しています。
24	71	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	運賃は値上げしても、ルート、時間等は変更しないほしい。	本計画では、乗務員不足等により使用可能な車両数が限られている中、維持困難な路線バスをちゅうバスで代替するため、利用状況等に応じてサービス水準を検討しています。 なお、運賃については、別途協議を行ってまいります。
25	－	その他	東府中駅から武蔵小金井駅までの路線バスを利用しているが、昨年から21時以降の運行がなくなったため、1時間に1本でもよいので22時まで運行してもらいたい。	いただいたご意見を関係事業者に情報共有させていただきます。