

府中市地域公共交通網形成計画

平成31年3月

府 中 市

市長あいさつ



私たちが暮らす府中市においても、全国の地方都市と同様に、少子高齢化の進展、人口減少、マイカー利用の拡大等により、公共交通の利用者は減少する傾向にあります。

本市では平成21年3月に「府中市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成26年3月に計画の見直しを行い、地域の公共交通の維持に努めてまいりましたが、今後も利用者の減少が続けば、公共交通のサービス水準の低下が懸念されます。

こうした中、平成25年12月に施行された「交通政策基本法」では、国や地方公共団体、交通事業者などの責務や役割などが定められ、平成26年11月に施行された「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」では、地方公共団体が関係者と協議しながら、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通網（ネットワーク）の再構築に取り組むことが定められました。

交通は、通勤や通学、通院や買い物などに行くための移動手段はもとより、地域の交流を創り出し、まちに賑わいを生みます。誰もが利用できる公共交通を持続することは、地域で暮らす私たちの大切な使命です。

本計画に基づき、着実に実行することで持続可能な公共交通を目指すと共に、将来的な公共交通を見据えた取り組みとして、情報通信技術の進展によるMaaSや自動運転等の先進技術の調査、研究に積極的に取り組んでまいりますので、皆様の一層の御理解と御協力をお願い申し上げます。

最後になりますが、本計画の策定にあたりご尽力いただきました「府中市地域公共交通活性化協議会」委員の皆様をはじめ、アンケート調査などにご協力をいただいた多くの市民の皆様には、心から感謝申し上げます。

広島県府中市長 おの しんじ
小野 申人

目 次

1 章	計画の目的と位置づけ.....	1- 1
1-1	計画策定の目的.....	1- 1
1-2	計画の対象地域.....	1- 1
1-3	計画の対象期間.....	1- 1
1-4	計画の位置づけ.....	1- 1
2 章	地域概要の整理.....	2- 1
2-1	社会状況の整理.....	2- 1
2-2	公共交通概況の整理.....	2-13
3 章	上位計画・関連計画.....	3- 1
3-1	上位計画・関連計画の整理.....	3- 1
3-2	上位計画・関連計画における目標達成状況.....	3-12
4 章	公共交通へのニーズ.....	4- 1
4-1	公共交通へのニーズ等把握の方法.....	4- 2
4-2	市民アンケート調査.....	4- 2
4-3	高校生アンケート調査.....	4-32
4-4	アンケート結果のまとめ.....	4-67
5 章	地域公共交通の課題の整理.....	5- 1
6 章	地域公共交通網形成に向けた取組.....	6- 1
6-1	公共交通の将来像.....	6- 1
6-2	基本的方針.....	6- 2
6-3	計画の目標と目標を達成するための取り組み.....	6- 3
7 章	目標達成状況の評価と事業展開.....	7- 1
7-1	目標達成状況の評価方針.....	7- 1
7-2	事業展開.....	7- 3
8 章	今後の展望.....	8- 1
8-1	将来的な公共交通を見据えた取組.....	8- 1

第1章 計画の目的と位置づけ

1-1 計画策定の目的

府中市の公共交通を取り巻く環境は、少子高齢化の進展、人口減少、マイカー利用の拡大等により厳しさを増しており、利用者の減少に歯止めがかからない状況が続いています。また、周辺地域においては、利用者の減少によるサービスの縮小が更なる利用者の減少を招く「負のスパイラル」から抜け出せず、この傾向が続けば地域の公共交通が維持できなくなる可能性も懸念されます。

一方で、自ら移動する手段を持たない高齢者や学生等交通弱者の増加が懸念されており、地域住民の生活を維持するとともに、高齢者の外出機会を創出できる交通手段の持続的な確保がよりいっそう重要となっています。

こうした状況を受け、府中市では平成21年3月に「府中市地域公共交通総合連携計画」を策定し、さらに平成26年3月に計画の見直しを行うことにより、市民生活を支え持続可能な公共交通への取り組みを進めてまいりました。

また、平成26年には「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が施行され、急激な人口減少と少子高齢化が進む中で、快適な生活環境の実現と持続可能な都市経営を行うため、「府中市都市計画マスタープラン」の考え方にに基づき、平成29年3月に「府中市立地適正化計画」を策定し、都市機能誘導区域、居住誘導区域を定めるとともに、市民が安心して暮らせるまちを維持するための都市基盤のひとつとしての公共交通の役割を整理しました。

以上のことを踏まえ、公共交通ネットワークの将来像やその実現に向けた方策について示した、公共交通のマスタープランとなる「府中市地域公共交通網形成計画」を策定し、本市における公共交通の役割を明確にすることで、まちづくりに寄与する持続可能な公共交通の形成を図ります。

1-2 計画の対象地域

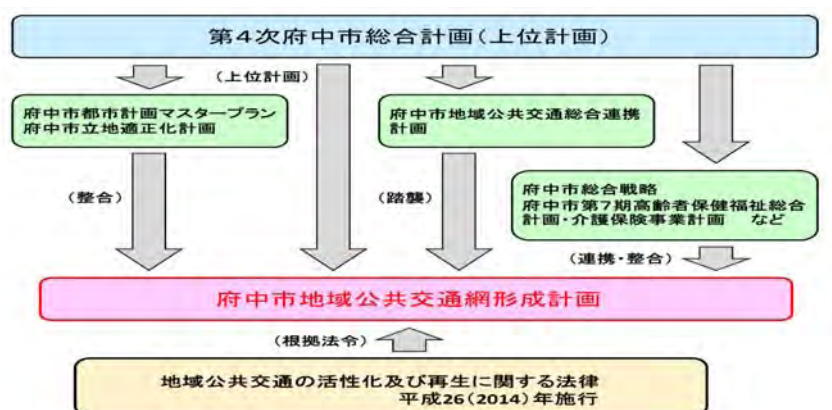
府中市全域とします。

1-3 計画の対象期間

平成31年～35年の5年間とします。

1-4 計画の位置づけ

計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成26年11月施行）」に基づき策定するものであり、策定にあたっては、「第4次府中市総合計画」をはじめとし、府中市のまちづくりや地域公共交通網形成の方向性を定めた既往計画等と整合を図るものとします。



第2章 地域概要の整理

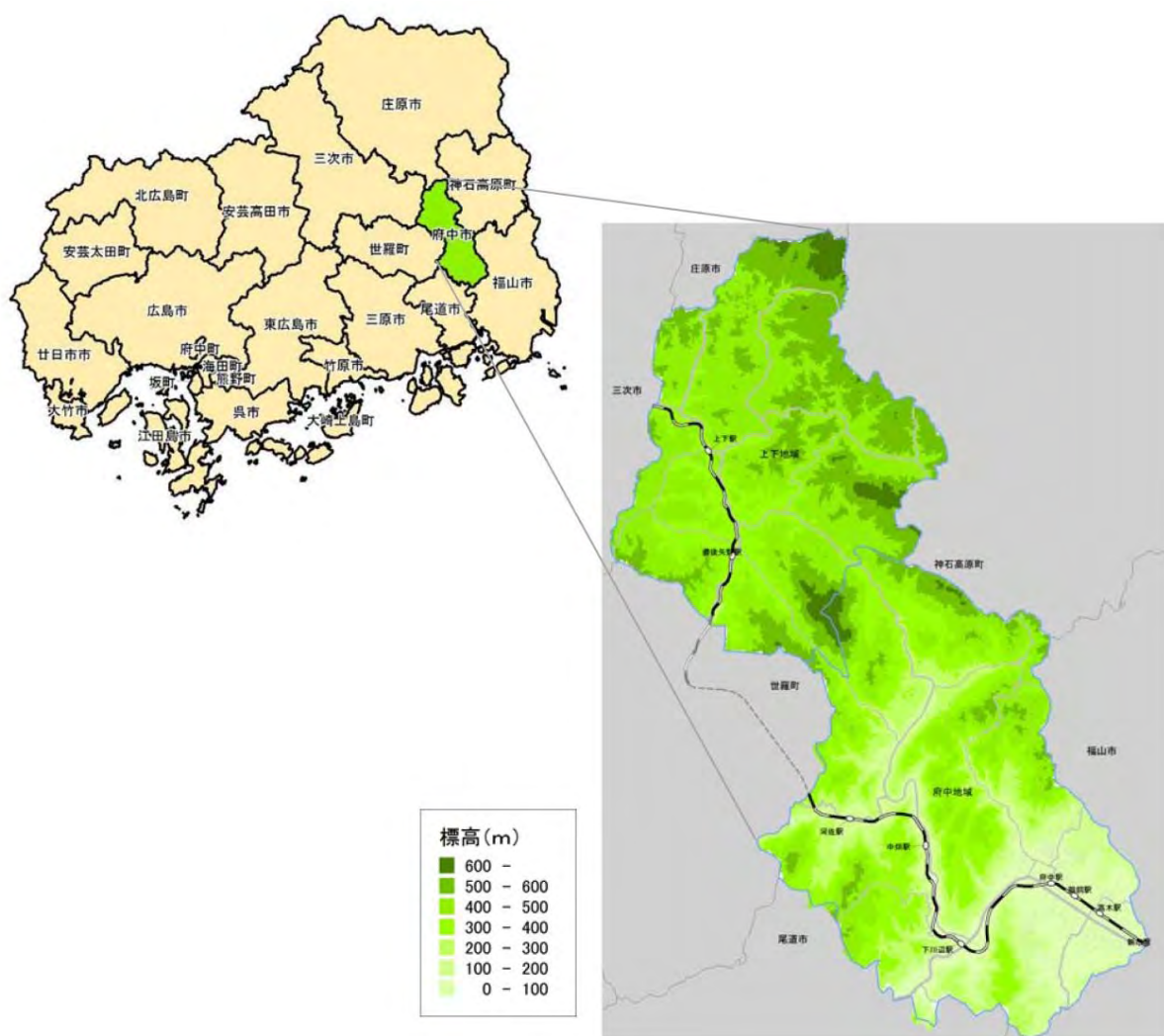
2-1 社会状況の整理

2-1-1 位置・地勢

府中市は、広島県の東南部内陸地帯に位置しており、北部は庄原市、三次市、神石高原町、東南部は福山市、西部は尾道市、世羅町に隣接しています。また福山市を中心とする6市2町※で備後圏域を形成し、第一次産業の活性化やものづくり技術を生かした産業振興、グローバル化に対応できる人材育成、福祉・医療分野での連携強化などに取り組んでいます。

市域は、東西 17.126km、南北 25.536km、面積 197.75 km²で、面積の大半を山地が占め、三方を山で囲まれた盆地を形成しています。西北部から東南部にかけて、県内三大河川の一つである芦田川が縦貫しており、その流域の両側には、平野が広がり、美しい山並みを背景に、官公庁や大型商業施設、住宅、工場などが立ち並び、市街地が展開しています。山系は、神石高原及び世羅方面からのびた中国山脈の余脈で標高 400～800m に及ぶ小規模連山が市街地の西・南・北部を囲んでいます。

※6市2町：福山市、三原市、尾道市、府中市、世羅町、神石高原町、笠岡市、井原市

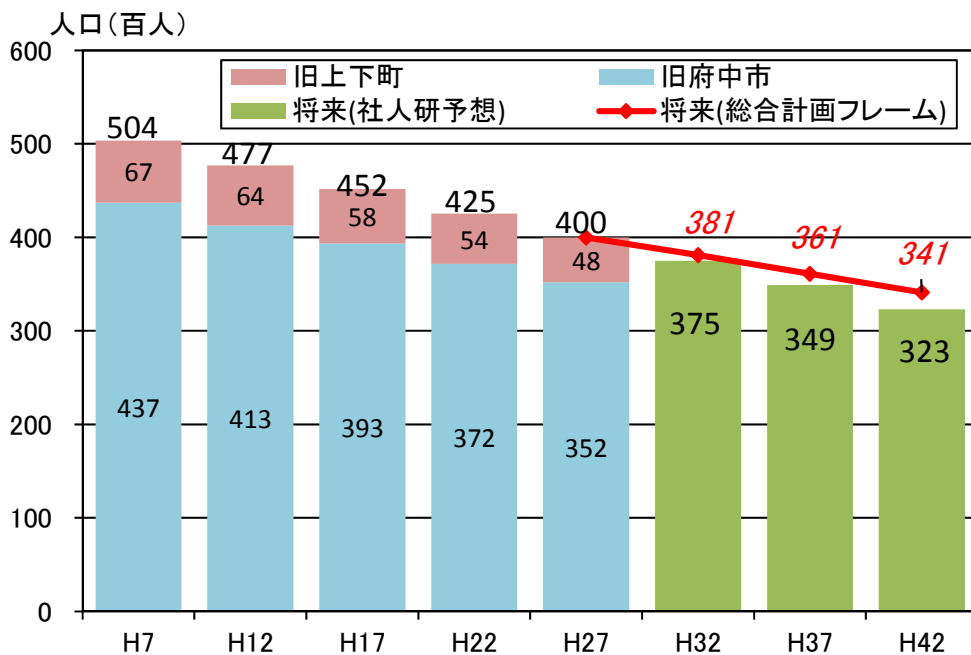


▲ 府中市の位置・地勢

2-1-2 人口関連

(1) 居住人口推移

- ・府中市全体の人口は、年々減少傾向にあり、平成7年から平成27年の20年間で約2割減少しています。
- ・特に旧上下町では、平成7年から平成27年の20年間で約3割人口が減少しています。
- ・第4次府中市総合計画では、平成42年で約34,100人と想定されています。



資料) 国勢調査 (H7～H27)、国立社会保障・人口問題研究所 (社人研)、第4次府中市総合計画

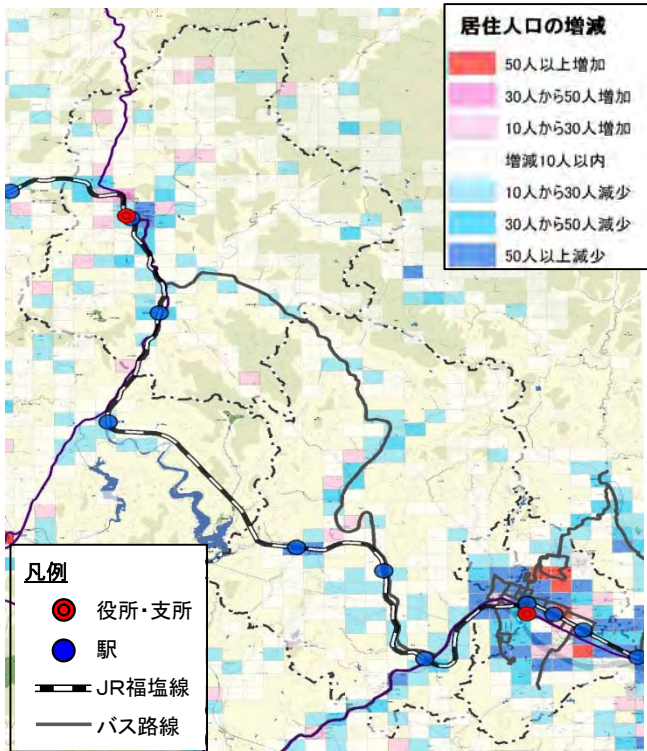
▲ 居住人口の推移

【参考】第4次府中市総合計画における人口フレーム

	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年
目標数値	42,563	40,115	38,133	36,112	34,133
社人研推計(策定時)	42,563	40,028	37,549	34,948	32,328
社人研推計(H30推計)	—	—	37,660	35,147	32,624

※第4次府中市総合計画はH28.3月策定のため、平成27年の社人研推計は、実績値へ更新されておらず、推計値である。

- これまでの人口増減をみると、50人以上の人口増加が一部みられるものの、多くの地域で人口が減少傾向にあります。市街地に近い地域においても人口の減少がみられ、特に中部地区（府中町、出口町、土生町）で広くみられます。

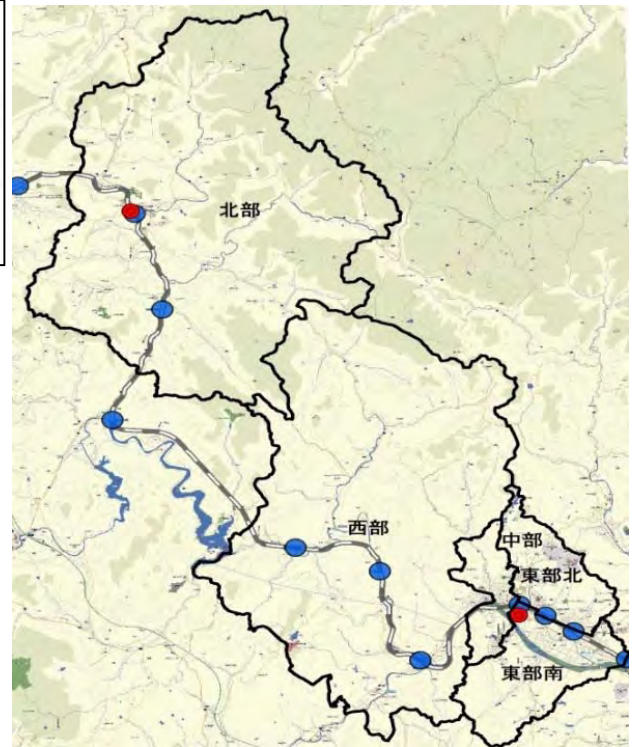


許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

注) H17 国勢調査人口と H27 国勢調査人口の差分

資料) 国勢調査 500m メッシュ (H17、H27)

▲ 居住人口の増減 (H17-H27)



許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

注) 東部南: 府川町、高木町、中須町、栗柄町、用土町

東部北: 本山町、元町、鶴飼町、広谷町、
桜ヶ丘1、桜ヶ丘2、桜ヶ丘3

中部 : 府中町、出口町、土生町

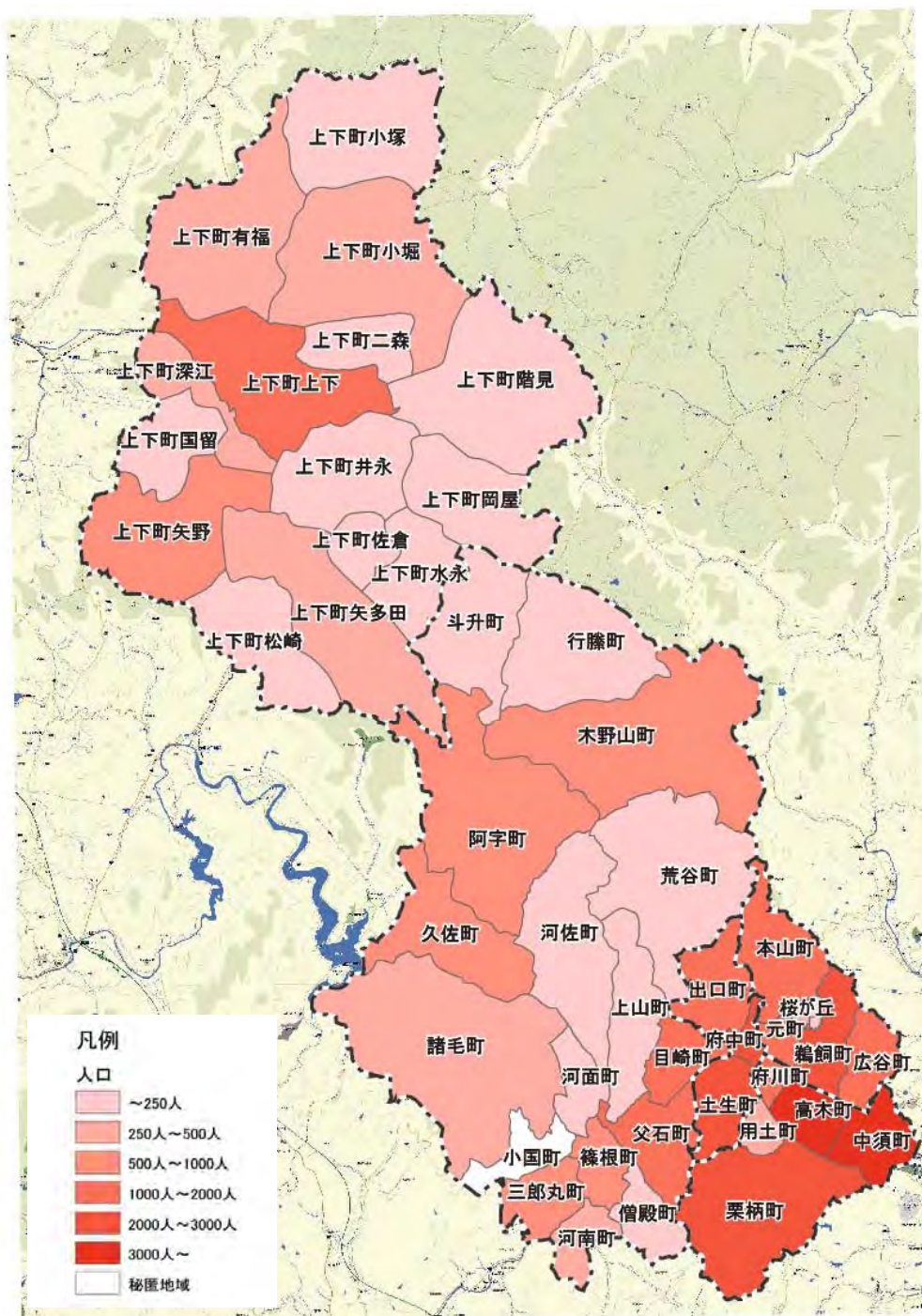
西部 : 目崎町、父石町、上山町、荒谷町、河面町
篠根町、僧殿町、河南町、三郎丸町、河佐町
久佐町、諸毛町、小国町、阿字町、木野山町
行藤町、斗升町

北部 : 上下町上下、上下町深江、上下町国留
上下町階見、上下町二森、上下町有福
上下町小堀、上下町小塚、上下町矢野
上下町矢多田、上下町松崎、上下町井永
上下町佐倉、上下町水永、上下町岡屋

(2) 人口分布

1) 現況

- ・府中市の町丁目別人口をみると、東部地域に人口が多い町が集まっています。また、北部地域では支所のある上下町上下で人口がやや多い状況となっています。
- ・周辺部では、500人以下が大半を占めています。

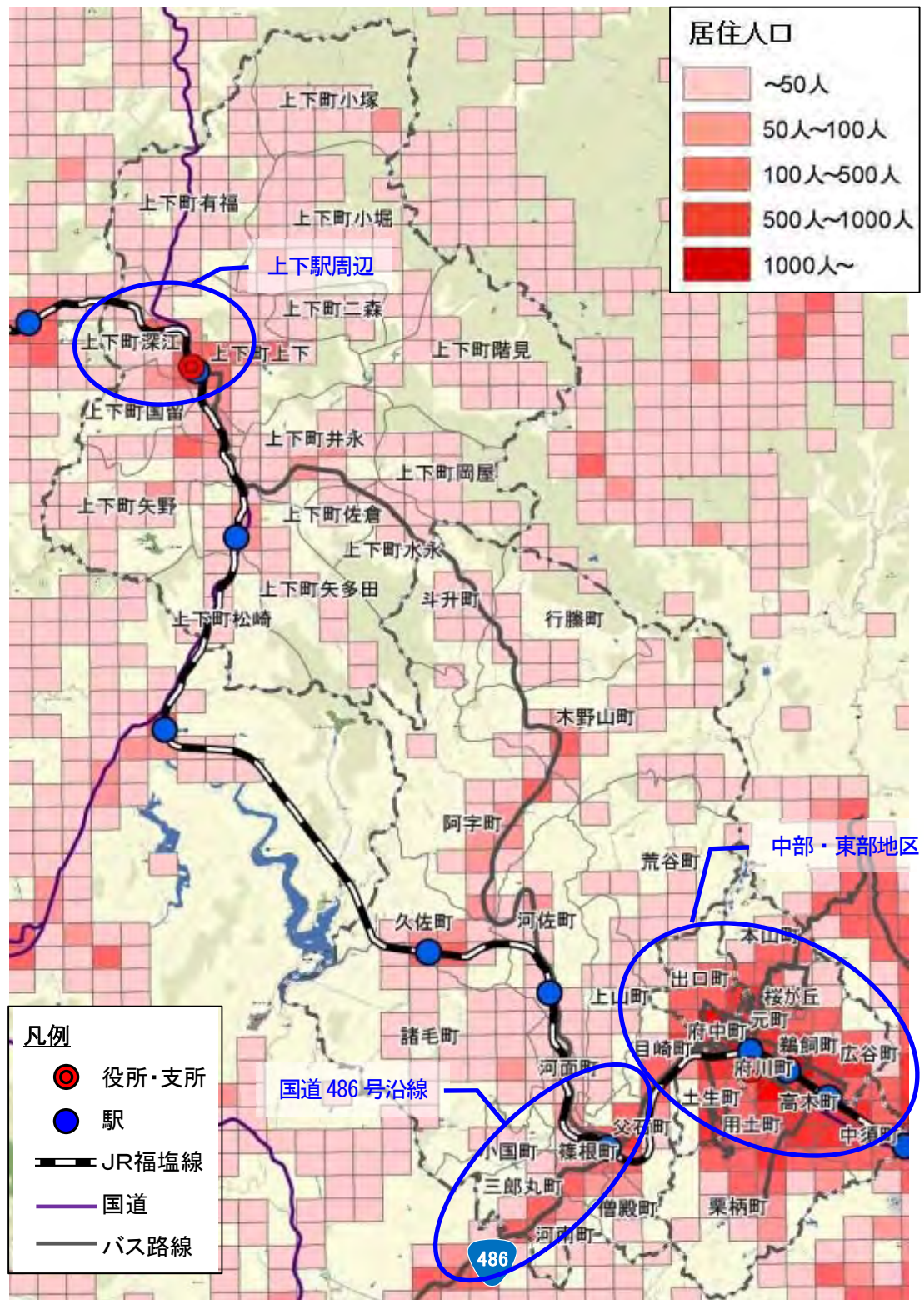


資料)国勢調査(H27)

許諾番号: PL1506 ©INCREMENT P CORP.

▲ 町丁目別人口 (H27)

- ・メッシュ人口分布をみると、市役所周辺である中部、東部地区を中心に人口集積が高くなっているほか、国道486号沿線でも集積がみられます。また北部においては、上下駅を中心として人口集積がみられます。
- ・市街地の周辺に当たる西部では、（主）府中上下線沿線から谷筋にそって分散しています。

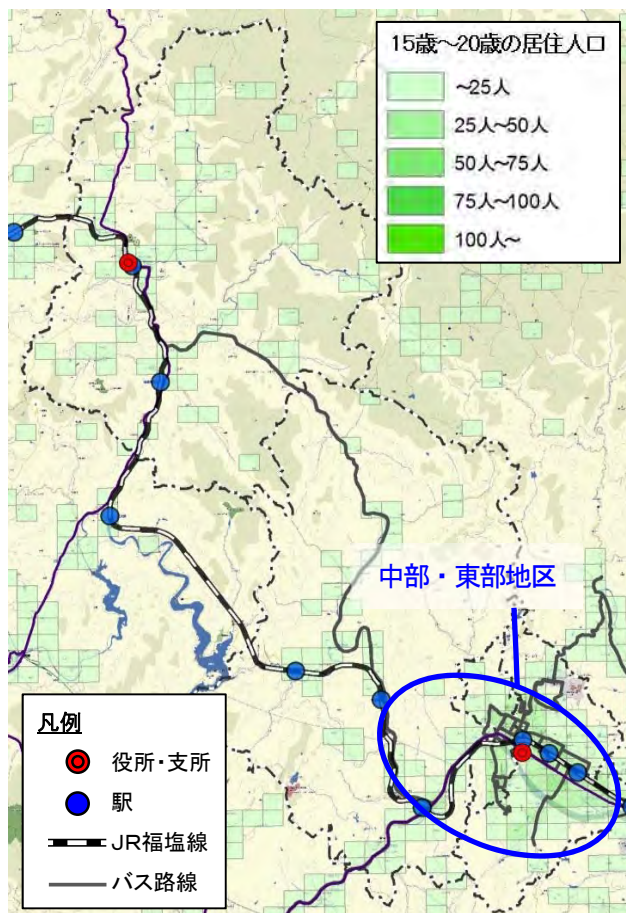


資料) 国勢調査500mメッシュ (H27)

▲ 居住人口の分布

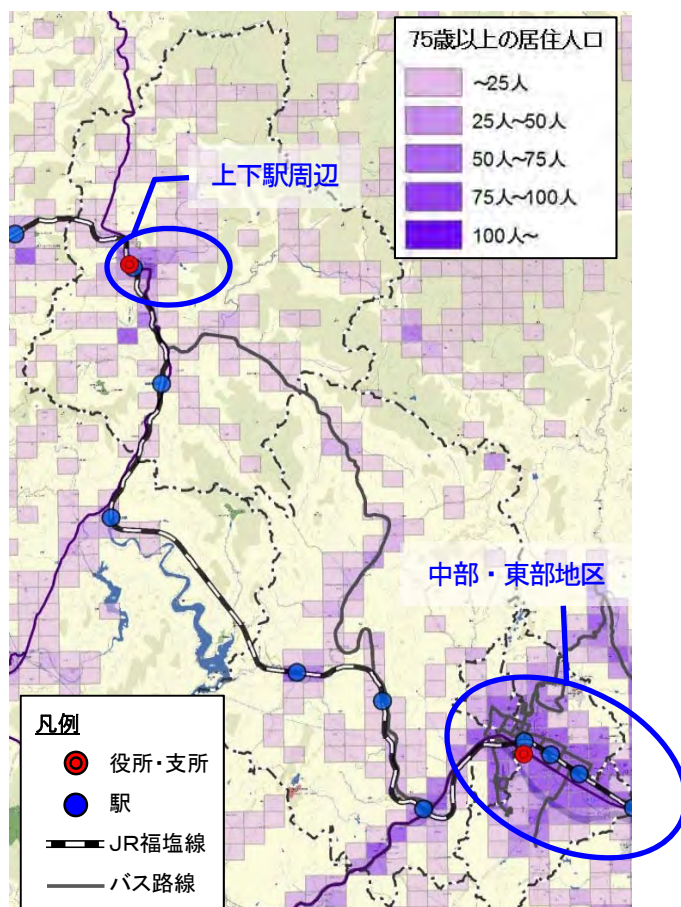
許諾番号: PL1506 ©INCREMENT P. CORP.

- ・ 20歳未満は市役所周辺である中部、東部地区への人口集積が見られます。また、65歳～70歳および70歳以上の高齢者においても同様な傾向ですが、上下駅周辺にも比較的人口の集積が高い傾向がみられます。



許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.
資料) 国勢調査 500m メッシュ (H27)

▲ 15 歳～20 歳の居住人口の分布

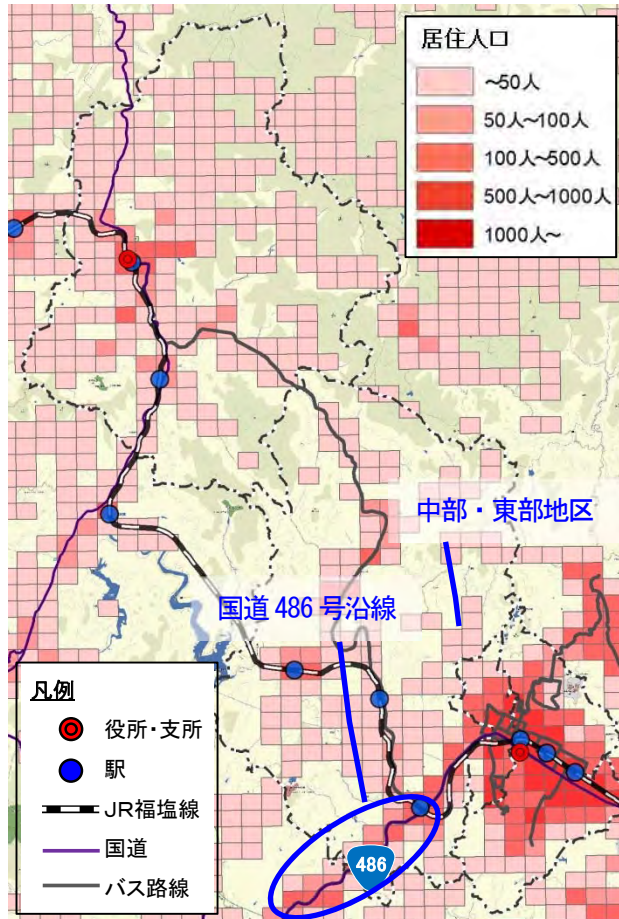


許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.
資料) 国勢調査 500m メッシュ (H27)

▲ 65 歳～75 歳の居住人口の分布

2) 将来

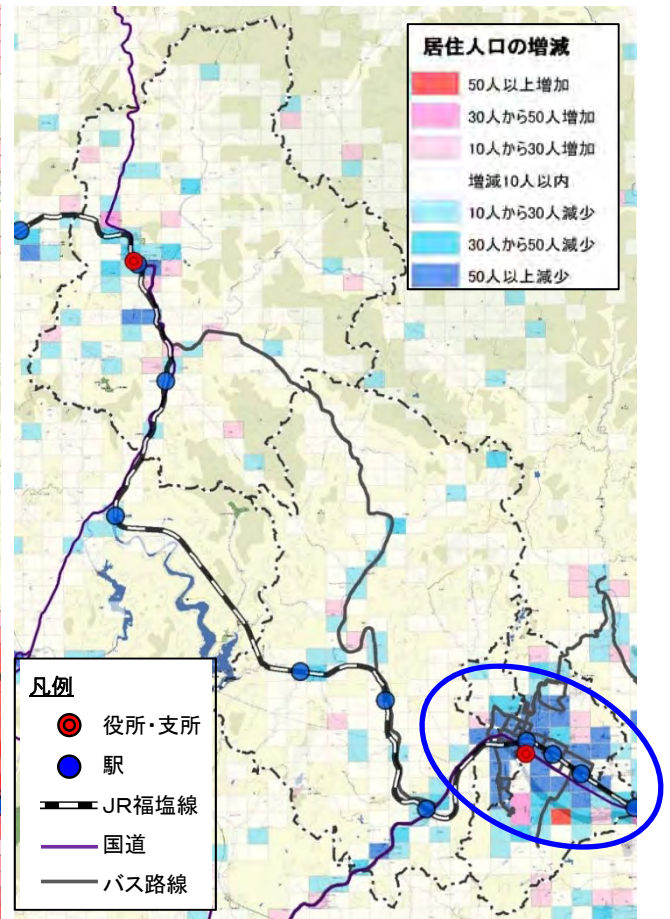
- ・平成37年将来人口分布をみると、平成27年同様に人口集積は市役所周辺である中部・東部地区を中心に集中していますが、平成27年との増減をみると、市街地でも大きく人口が減少する傾向がみられます。



許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

資料) 国勢調査 500m メッシュ (H27)、国土数値情報

▲ 居住人口の増減 (H27⇒H37)

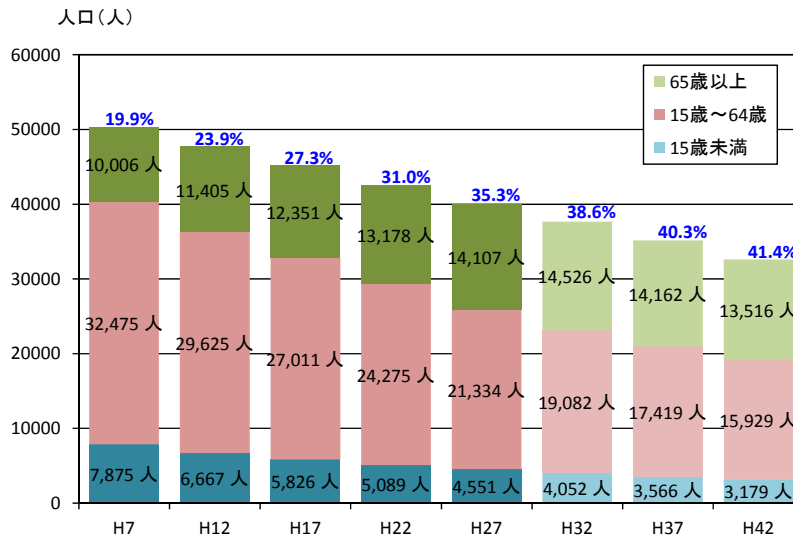


許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

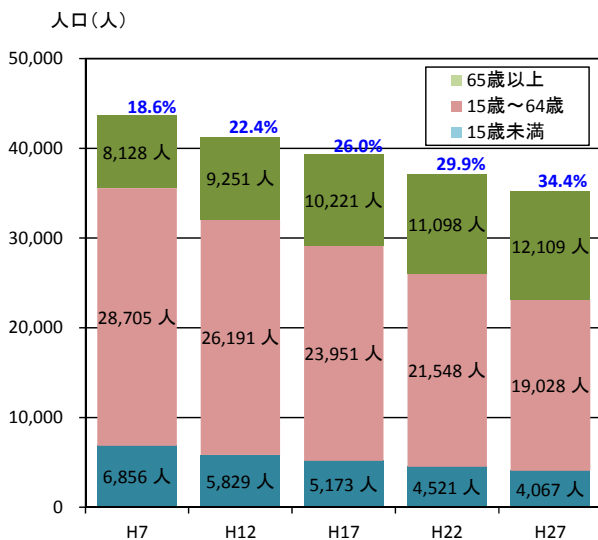
(3) 少子高齢化の状況（年齢階層別人口）

- ・府中市全体の65歳以上の人口割合は年々増加しており、平成27年時点で高齢化率35.3%と、広島県平均の26.0%を大幅に上回っています。
- ・旧上下町では、平成27年時点の高齢化率は約4割を超え、3人に1人以上が65歳以上の高齢者という状況です。高齢化率は近年横ばい傾向であります、これは高齢者数の増加以上に64歳以下人口の減少が著しく、少子高齢化がより進行していることによります。
- ・また平成42年にはさらに少子高齢化が進み、高齢化率は41.4%まで上昇すると予想されています。

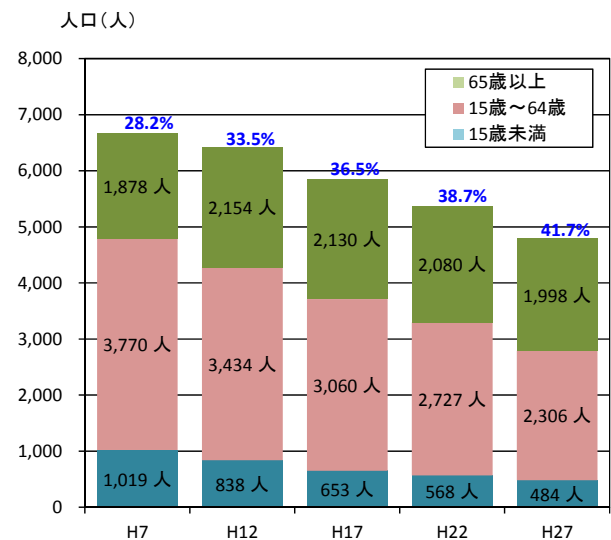
●府中市



●旧府中市



●旧上下町



注) 青字は高齢化率

広島県の高齢化率は「平成27年版高齢社会白書(概要版)」

資料) 国勢調査(H7～H27)、国立社会保障・人口問題研究所(H30.推計)

▲ 年齢階層別人口の推移

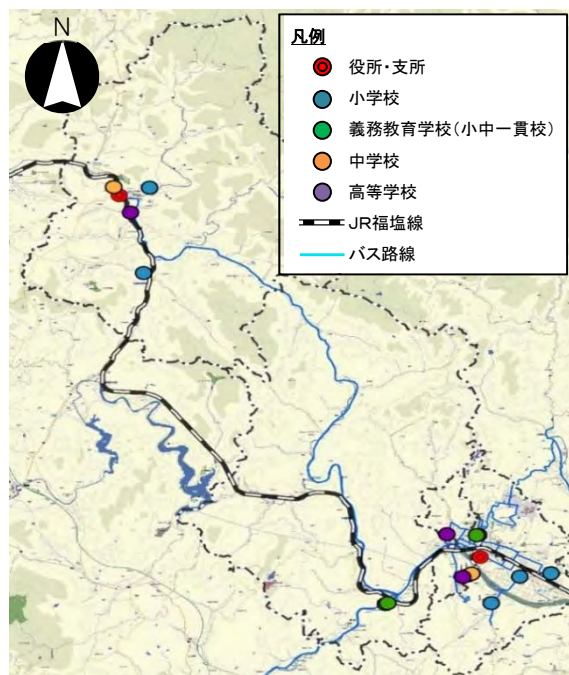
2-1-3 施設配置

(1) 学校

- ・市内には小学校6校、義務教育学校（小中一貫校）2校、中学校2校、高等学校3校が設置されており、いずれも公立（市立、県立）学校です。
- ・統廃合により通学区が拡大した上下南小学校、上下北小学校、府中学園、府中明郷学園では、通学バスや通学タクシーが運行されています。

▼府中市内の学校（H30.4時点）

分類	学校名	通学バスの有無	最寄バス停
小学校	市立国府小学校		国府小学校前（約70m）
	市立栗生小学校		栗生農協前（約90m）
	市立旭小学校		リ・フレ前（約650m）
	市立南小学校		府中東高（約290m）
	市立上下南小学校	通学バス運行（H14.4～）	矢多田（約950m）
	市立上下北小学校	通学バス運行（H14.4～）	上下代官所前（約650m）
義務教育学校（小中一貫校）	市立府中学園	通学タクシー運行（H20.4～）	府中学園前（約50m）
	市立府中明郷学園	通学バス運行（H21.4～）	下川辺（約180m）
中学校	市立第一中学校		府中東高（約180m）
	市立上下中学校		上下駅前（約900m）
高等学校	県立府中高等学校		府中高校前（約170m）
	県立府中東高等学校		府中東高（約20m）
	県立上下高等学校		上下高校前（約170m）



許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

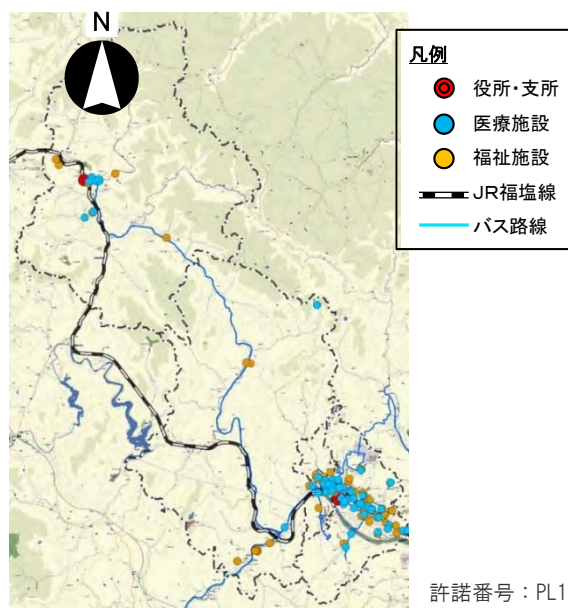
▲府中市内の学校位置図（H30.4時点）

注）通学バスの運行状況は「平成28年度 府中市教育委員会点検・評価報告書」

資料）国土数値情報（H25）、府中市HP

(2) 医療・福祉施設

- ・医療施設、福祉施設共に府中中部、東部地域、上下駅周辺に集中しています。



許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.



出典）府中市こどもの国ポムポムHP

▲府中市児童館（こどもの国ポムポム）

資料）国土数値情報（医療施設：H26、福祉施設：H27）

▲府中市内の医療、福祉施設

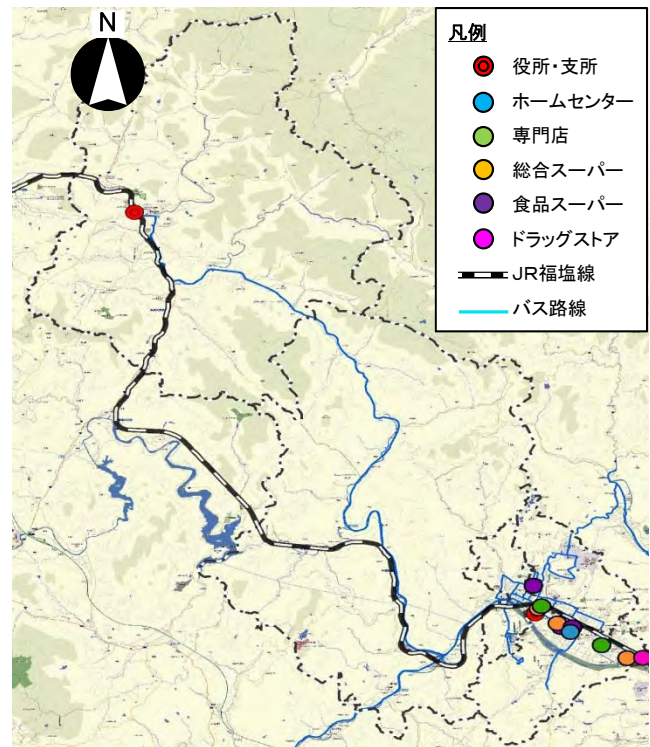
(3) 商業施設

- ・店舗面積1,000m²以上の大型小売店舗は中部、東部地域周辺にのみ立地しています。

▼府中市内の大型小売店舗（店舗面積1,000m²以上）

主な業態	商業施設名	最寄バス停
ホームセンター	ユーホー高木店	高木橋東 (約200m)
総合スーパー	府中ショッピングセンター (天満屋ハッピータウン府中天満屋)	道の駅びんご府中 (約100m)
総合スーパー	ダイレックス府中店	高木橋西 (約100m)
総合スーパー	ゆめマート府中	新市駅前 (約700m)
食品スーパー	エブリイ府中店	高木橋東 (約200m)
食品スーパー	ハローズ府中店	府中学園北 (約50m)
食品スーパー	ハローズ高木店	高木橋西 (約200m)
専門店	府中家具の館	中須 (約500m)
専門店	土井木エショールーム リビング館DOI	道の駅びんご府中 (約250m)
ドラッグストア	ザグザグ中須店	新市駅前 (約450m)

資料) 全国大型小売店総覧 2017 (東洋経済新報社)



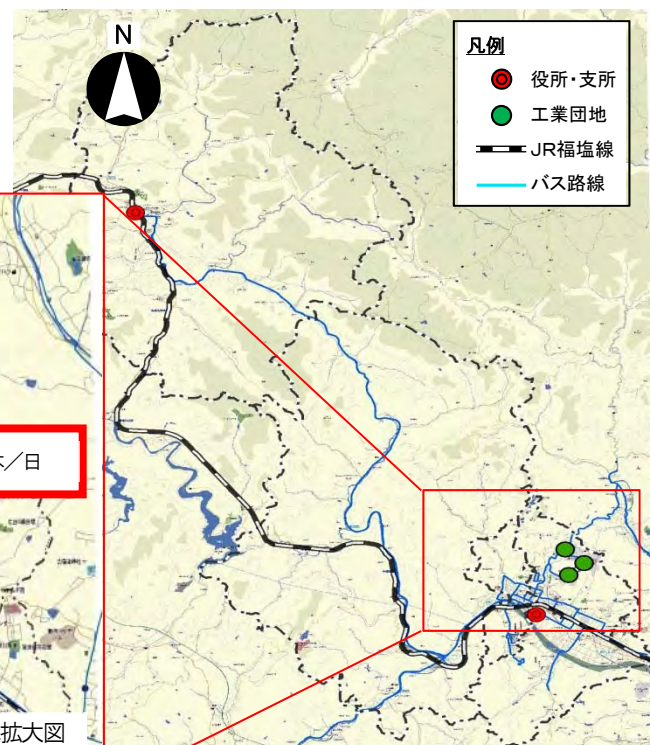
許諾番号: PL1506 ©INCREMENT P CORP.

(4) 産業施設（工業団地等）

▲府中市内の大型小売店舗（店舗面積1,000m²以上）

- ・府中市内には木山町、鵜飼町、桜ヶ丘町に工業団地が立地しており、いずれも府中駅からの路線バスが上り、下り合計で6～8本/日運行されています。

NO.	工業団地名	最寄バス停	造成年
①	府中市本山工業団地	本山団地下	1975年5月
②	府中市鵜飼工業団地	鵜飼団地	1991年9月
③	府中市桜ヶ丘工業団地	桜ヶ丘三丁目	2001年4月



許諾番号: PL1506 ©INCREMENT P CORP.

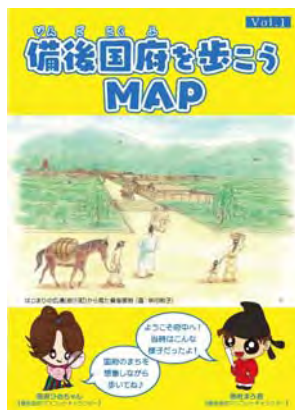


許諾番号: PL1506 ©INCREMENT P CORP.

▲府中市内の工業団地

(5) 観光

- ・府中市では、石州街道や備後国府跡など、豊かな歴史・文化を持ち、外国人の来訪も増えてきているほか、これらに関連した観光イベントが月に2～3回、市内各地で実施されています。
- ・「府中焼き」によるまちおこしにも力を入れており、中心部には府中焼きを提供する飲食店が点在しています。

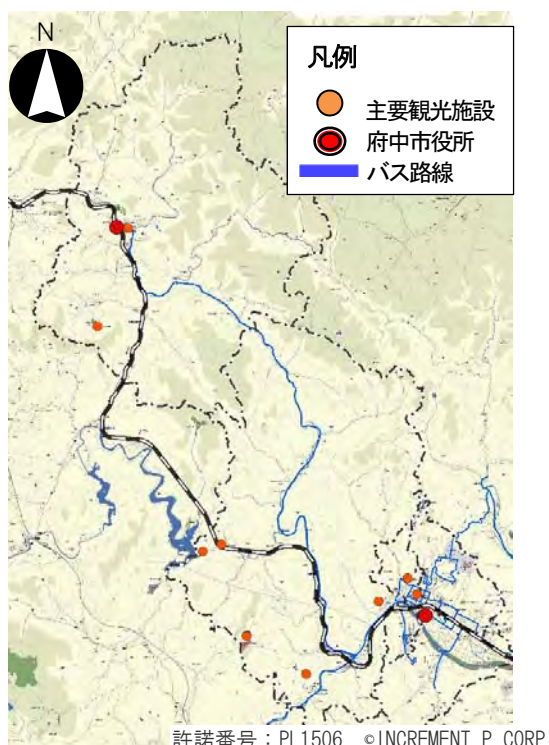


▲史跡等を紹介するマップ

▲府中焼きを紹介するマップ



▲上下町を来訪する外国人観光客



資料) 国土数値情報

▲府中市内の主要観光施設

月	イベント名
2月	天領上下ひなまつり
3月	石州街道出口通りひなまつり 十輪院春の大祭(火渡り秘法)
4月	第64回府中市花祭り 宇根かたくりまつり 府中☆産業博 天領じょうげ端午の節句まつり 出口通り端午の節句まつり
5月	安楽寺さつき祭り 首無地蔵の大祭(春の大祭) おいでんせ祭り
6月	ほたる祭り あじさい祭り 上下あやめまつり
7月	三郎の滝フェスティバル オオムラサキを自然に帰す集い 河佐峡フェスティバル 備後国府七夕まつり 備後国府まつり
8月	諸田のベジタブルなコンサート 天領上下涼彩まつり ゆかた縁日 天領上下花火まつり
9月	羽高湖畔フェスティバル
10月	天領上下白壁まつり 上下かかしまつり
11月	秋の夢吊橋ウォーク 備後府中食博(食で賑わう町おこし) 府中カップパークゴルフ大会 三郎の滝紅葉まつり 首無地蔵の大祭(秋の大祭) おいでんせ祭り
12月	ごんぼう祭り

注) 上記イベントにおいて、増便、臨時便は運行していない
資料) 府中市観光協会ホームページ

▲府中市における主なイベント情報



▲府中焼き提供飲食店の分布

2-1-4 社会経済状況のまとめ

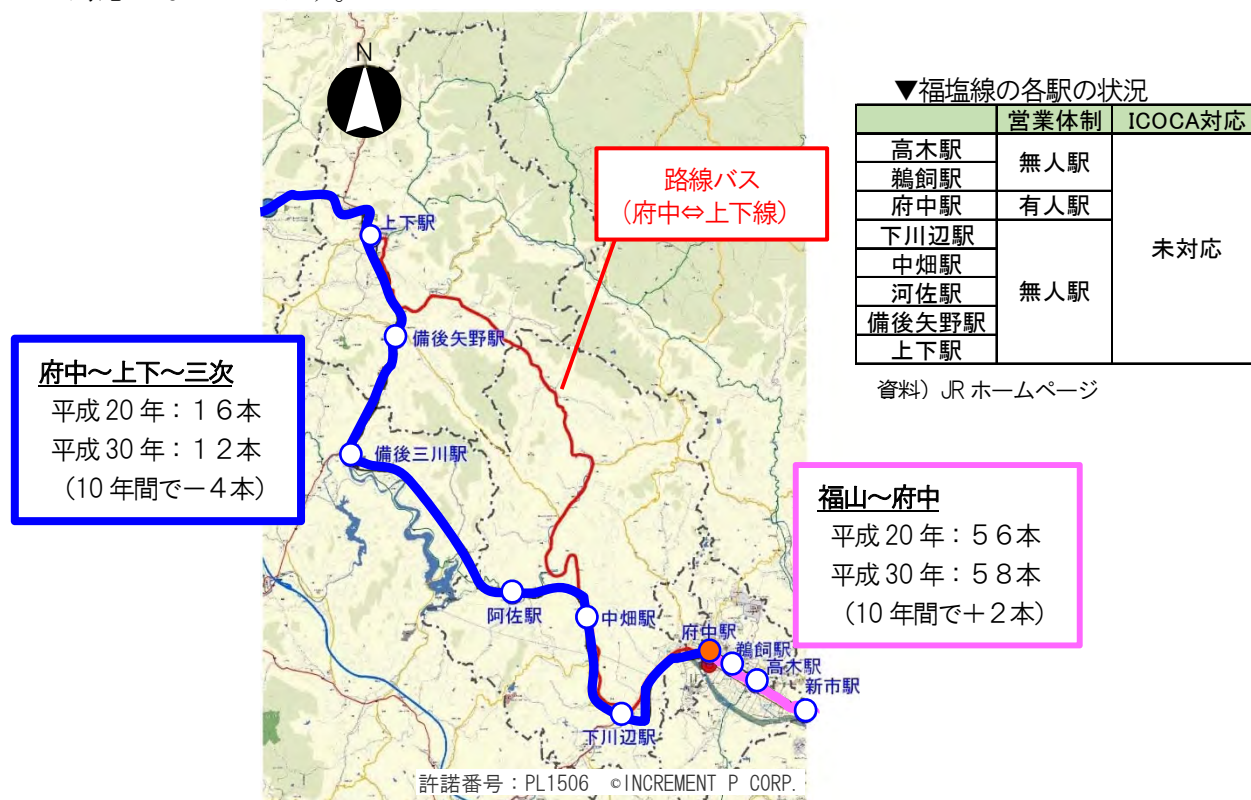
現 状
【少子高齢化の進展】 ・府中市の人口は、減少傾向にあり、将来もこの傾向が続くものと想定されます。 ・人口減少は、周辺地域のみならず、市街地部でも減少しており、この傾向は将来にわたり続くものと想定されます。 【市街地周辺部の人口分散】 ・東部の市街地の周辺地域に該当する西部や中部の各地域では、谷筋やわずかな平地に集落が点在しており、人口が希薄な地域となっています。 ・北部は、上下支所を中心部に若干の人口集積が見られますが、西部・中部同様に人口が希薄な地域となっています。 【市街地部への都市施設の集積】 ・府中市の平地部は、東部を中心に広がり、市街地を形成し人口が集積しているほか、官公庁、大型店舗、府中市民病院や府中市こどもの国ポムポム（児童館）などの医療・福祉施設、備後国府跡や道の駅びんご府中などの観光施設といった主要な都市機能が集積しています。

2-2 公共交通概況の整理

2-2-1 公共交通の運行状況

(1) 鉄道の運行状況

- ・ J R 福塩線の運行本数は、府中駅止まりの列車により、その前後で異なり、「福山～府中」間の56～58本／日に対し、「府中～上下～三次」間は12本／日で1／4程度の運行本数です。
- ・ 10年前の運行本数と比較すると、「福山～府中」間は、+2本となっている一方で、「府中～上下～三次」間は-4本となっています。
- ・ 府中駅以外は無人駅となっており、府中市内の全ての駅でICカード「ICOCA」は未対応となっています。



注) 運行本数は府中駅発着を基準とした。

資料) JR 時刻表 (H20.10、H30.10)

▲福塩線の運行本数

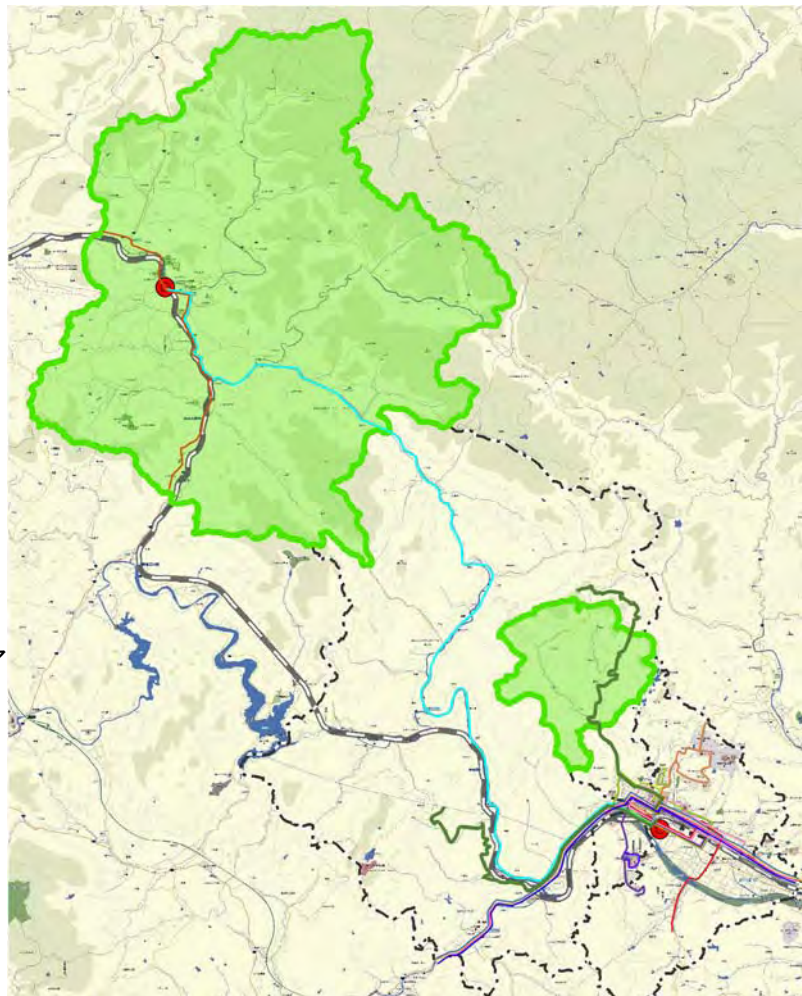
(2) バス等

1) 路線バス網

- ・府中市の路線バスは、全路線が中国バスにより運行されています。
- ・他市町と連絡する路線は、福山駅～府中市内～尾道市（市出張所）を結ぶ「市線」、「福山府中線」、道の駅びんご府中と工業団地が立地する桜ヶ丘地区及び福山市金丸地区を結ぶ「府中金丸線」が運行されています。
- ・府中市内で完結する路線は、中部、東部北地区と栗柄町方面を結ぶ「栗柄線」、「南宮台団地線」、道の駅びんご府中と上下駅前を結ぶ「上下線」、中部、東部地区内を循環する「府中ぐるっとバス」が運行されています。

凡例

- 府中市役所・上下支所
- 市線
- 福山府中線
- 府中金丸線
- 栗柄線
- 南宮台団地線
- 上下線
- 府中ぐるっとバス(右回り)
- 府中ぐるっとバス(左回り)
- 高速バス(府中発着)
- 高速バス(上下発着)
- デマンド型乗合タクシー
- デマンド型乗合タクシー運行エリア



▲府中市におけるバス系統

許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

4条路線(広域路線)の系統一覧

(平成29年実績)

運行系統名				キロ程 (km)	運行回数 (回)	平均乗車 密度	輸送人員 (人)
路線名	起点	経由地	終点				
市線	福山	中国中央病院	市出張所	34	4.7	4.3	87,932
福山府中線	目崎車庫		福山駅前	21.1	28.7	4.1	345,959

4条路線(市内完結路線)の系統一覧

(平成29年実績)

運行系統名				キロ程 (km)	運行回数 (回)	平均乗車 密度	輸送人員 (人)
路線名	起点	経由地	終点				
ぐるっとバス(右回り)	府中市役所	リフレ前	府中市役所	8	13	1.5	19,553
ぐるっとバス(左回り)	府中市役所	見晴団地	府中市役所	9.9	11	0.7	4,313
府中金丸線	道の駅びんご府中		本山団地	6.5	3	0.3	2,064
南宮台団地線	大門	大池・鶴飼・大池	大門	10	4	0.8	3,632
	大門	大池・鶴飼・府中東高	大門	10.8	6	1.5	8,171

みなし4条路線の系統一覧

(平成29年実績)

運行系統名				キロ程 (km)	運行回数 (回)	平均乗車 密度	輸送人員 (人)
路線名	起点	経由地	終点				
栗柄線	目崎車庫		登呂茂口	7.9	6.6	0.2	5,607
上下線	府中郵便局		上下駅前	28.6	6	0.9	14,278

H30.10時点で運行している路線のみを掲載。

- ・福山市との市境である新市駅前から目崎車庫までは多数の路線が走っており、運行頻度も高いものの、北部地区（上下駅）は道の駅びんご府中～上下駅前を結ぶ往復合計で1日12本のみの運行となっています。
- ・高速バスは、リードライナー（広島⇄府中）、神戸ライナー（神戸⇄府中）、びんごライナー（大阪⇄府中）、エトワールセット号（夜行：東京⇄府中）、ピースライナー（広島⇄上下）の5路線が運行されています。
- ・広島～府中間を結ぶリードライナーは、運賃は半額以下、所要時間は1時間40分程度で、鉄道の福山駅経由新幹線利用の1時間16分～1時間40分と比べても乗継を考慮すると、広島への利便性は高くなっています。
- ・広島空港へ連絡する直行便は運行されていません。

▼府中市関連バス路線一覧

	路線名	運行区間	運行本数	備考
広域路線	市線	福山駅～府中駅～目崎～市	13往復	
	福山府中線	福山駅～府中駅～目崎	22往復	
	リードライナー	広島市～道の駅～平成大学	16往復	高速バス
	神戸ライナー	神戸市～道の駅～目崎	2往復	高速バス
	びんごライナー	大阪市～道の駅～目崎	3往復	高速バス
	エトワールセット号	東京都～目崎～三原駅	1往復 (夜行)	高速バス
市内路線	ピースライナー	広島市～上下駅～三次市	4往復	高速バス
	府中金丸線	道の駅～本山～金丸	7往復	
	南宮台団地線	大門⇄道の駅⇄鶴飼 ⇄府中駅⇄大門	10本	
	府中ぐるっとバス (右回り)	市役所⇄道の駅⇄府中駅 ⇄市民病院⇄市役所	13本	
	府中ぐるっとバス (左回り)	市役所⇄市民病院⇄府中駅 ⇄道の駅⇄市役所	11本	
	栗柄線	目崎～道の駅～栗柄	7往復	みなし4条路線
	上下線	道の駅～上下駅	6往復	みなし4条路線

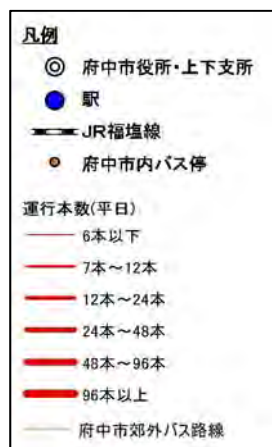
資料) 中国バス HP (H30.11)

▼高速バスと鉄道との比較(府中/上下⇄広島)

区間	交通手段	運行本数 (往復合計)	運賃	所要時間
広島～府中	リードライナー	32本	2,200円	100分
	鉄道(福塩線+新幹線)	49本	4,750円	70～100分程度
広島～上下	ピースライナー	8本	2,400円	120分
	鉄道(福塩線+新幹線)	9本	5,070円	130～160分程度

資料) JR 時刻表 (H30.10) 中国バス HP (H30.11)

許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

注) 運行本数は上り、下りの合計
資料) 府中市 HP、中国バス HP(H30.11)

▲府中市内バス路線網

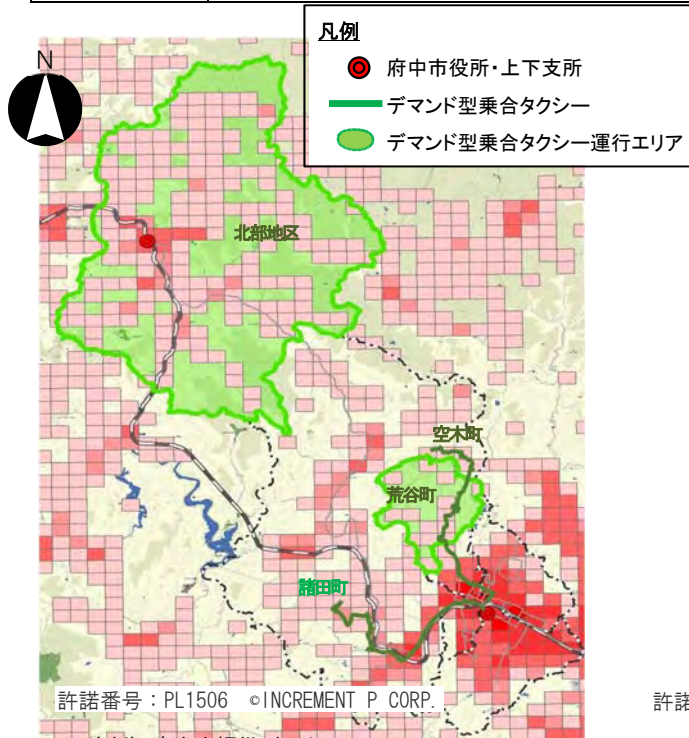


2) デマンド型乗合タクシー・福祉送迎車

- ・府中市内では以下に示す「デマンド型乗合タクシー」と「福祉送迎車」の2種類が運行されています。それぞれの運行形態等を以下に示します。
- ・デマンド型乗合タクシーは、北部地区である上下町全域と西部地区の空木町、荒谷町、諸田町の住民を対象に運行されています。
- ・福祉送迎車は65歳以上の在宅高齢者を対象に運行されています。

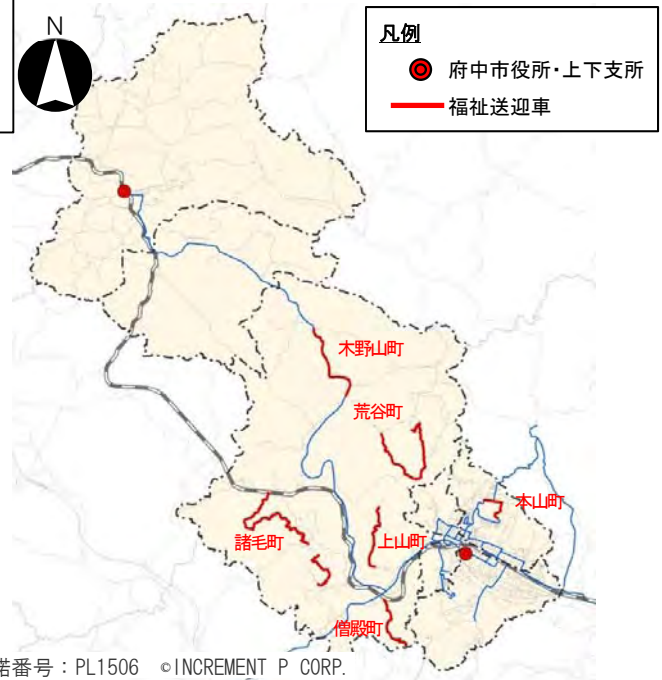
▼デマンド型乗合タクシーおよび福祉送迎車の概要

	デマンド型乗合タクシー	福祉送迎車
運行目的	路線バスが廃止された地域の交通手段の確保	高齢者の医療福祉施設、駅への外出を支援
運行形態	デマンド型乗合タクシー (前日までに電話で予約)	自宅と医療、福祉施設または駅との送迎
利用対象者	事前に市に利用登録を申請した市民	65歳以上の乗降が自力で可能な在宅高齢者 (要事前申請)
運賃	一般:300~400円 高齢者(75歳以上):200円	無料
車両	中型タクシー(5人乗り) ナインタクシー(9人乗り)	ナインタクシー(9人乗り)



資料) 府中市提供データ

▲府中市内デマンド型乗合タクシー路線網図



資料) 府中市提供データ

▲府中市内福祉送迎車ルート図

▼デマンド型乗合タクシーの運行状況

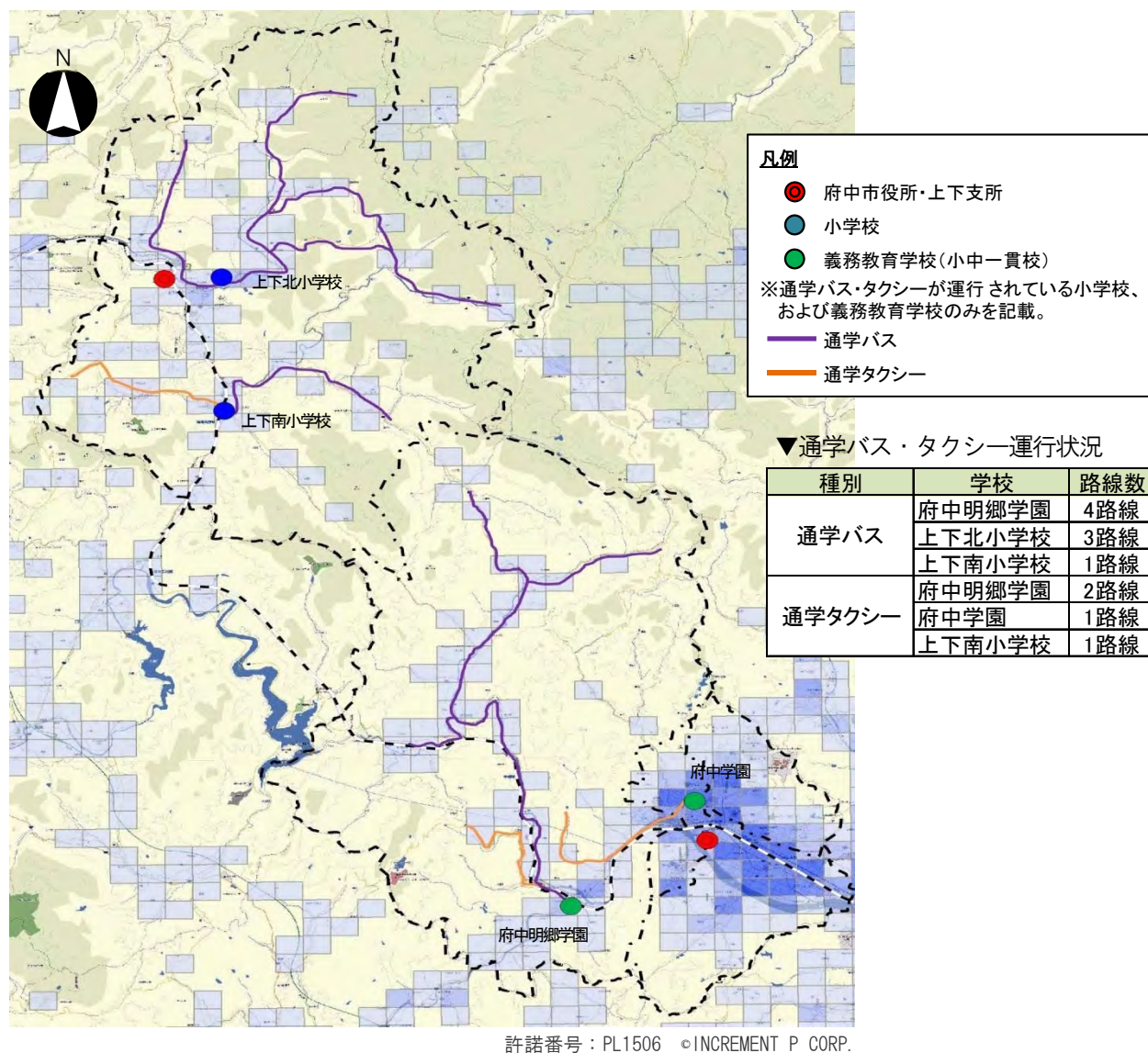
地区	コース名	運行頻度
ふれあいタクシー (西部地区)	荒谷	週1往復(毎週火曜日)
	空木	週1往復(毎週水曜日)
	諸田	週1往復(毎週火曜日)
おたっしや号 (北部地区)	清岳	週2往復(毎週月・木曜日)
	矢多田・松崎	週2往復(毎週月・水曜日)
	小塚・小堀	週2往復(毎週火・木曜日)
	階見	週2往復(毎週火・金曜日)
	有福	週2往復(毎週火・木曜日)
	矢野	週2往復(毎週水・金曜日)

▼福祉送迎車の運行状況

運行地区	路線数	運行頻度
上山町	2路線	各路線週1往復ずつ (毎週火・金曜日)
荒谷町	2路線	各路線週1往復ずつ (毎週金曜日)
僧殿町	2路線	各路線週1往復ずつ (毎週金曜日)
本山町	1路線	週1往復 (毎週月曜日)
諸毛町	2路線	各路線週1往復ずつ (毎週火・金曜日)
木野山町	1路線	週1往復 (毎週金曜日)

3) 通学バス・通学タクシー

- ・通学バス・通学タクシーは、旧府中市の2義務教育学校および旧上下町の2小学校を対象に運行されています。



資料) 府中市提供データ

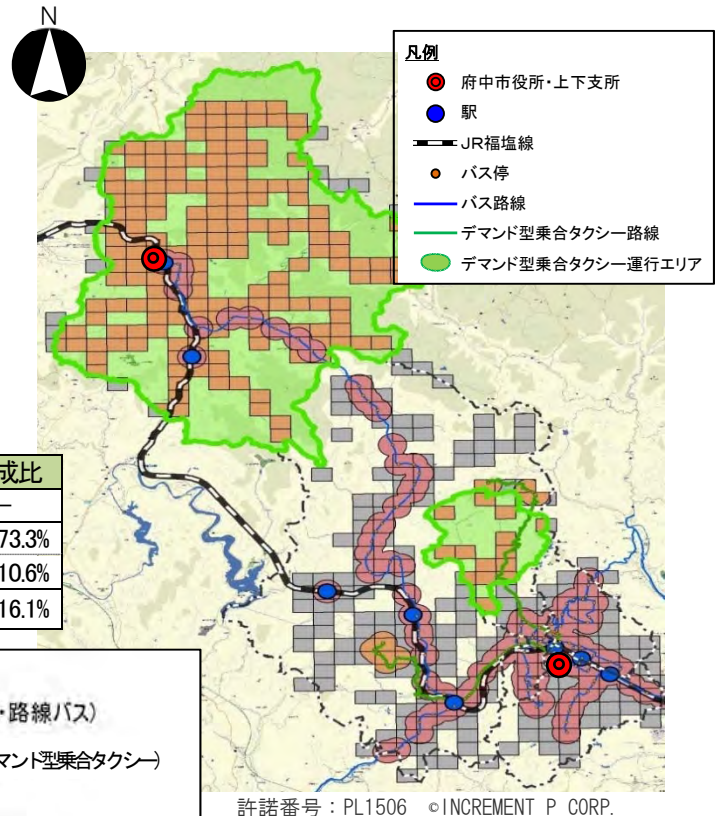
▲府中市内通学バス・通学タクシー

(3) 公共交通利用圏人口

- 公共交通利用圏人口を見ると、路線バス、鉄道では、約30,000人(73.3%)となっており、一部地域で利用できません。
- これを補完する形でデマンド型乗合タクシーが、北部地区や空木地区、荒谷地区、諸田地区で運行され、約4,200人が対象となっています。
- 結果、公共交通空白地域に居住する人口は約6,500人(16.1%)となっています。

居住人口		人口	構成比
うち公共交通利用可能地域	(JR・路線バス)	29,375	73.3%
	(デマンド型乗合タクシー)	4,231	10.6%
うち公共交通空白地域		6,463	16.1%

凡例	
	公共交通利用圏内(JR・路線バス)
	公共交通利用圏内(デマンド型乗合タクシー)
	公共交通利用圏外



注) 公共交通利用圏の鉄道駅・バス停は400m以内と定義。

(「府中市地域公共交通総合連携計画(H26.3)」を参考)

資料) 府中市HP(H30.7)、中国バスHP(H30.10)

国勢調査500mメッシュ(H27)

▲公共交通利用圏人口

▼町丁目別公共交通利用可能圏域・圏域外人口(H27)

地域	町名	総数	バス停・駅400m圏		備考	地域	町名	総数	バス停・駅400m圏		備考
			圏内人口	圏外人口					圏内人口	圏外人口	
東部南	府川町	1,177	1,138	39		西部	河佐町	233	198	35	
	高木町	4,974	4,227	747			久佐町	699	611	88	
	中須町	3,897	2,271	1,626			諸毛町	285	154	131	
	栗柄町	2,396	1,636	760			小国町	-	-	-	秘境地域
	用土町	312	155	157			阿字町	681	502	179	
東部北	広谷町	1,763	1,098	665		北部	木野山町	515	376	139	
	鵜飼町	2,425	2,158	267			行瀬町	106	62	44	
	元町	1,980	1,934	46			斗升町	82	59	23	
	本山町	1,952	1,722	230			上下町上下	1,615	1,615	0	
	桜が丘一丁目	465	465	0			上下町深江	399	399	0	
中部	桜が丘二丁目	148	148	0		北部	上下町国留	160	160	0	
	桜が丘三丁目	80	80	0			上下町階見	168	168	0	
	府中町	2,662	2,643	19			上下町二森	85	85	0	
西部	出口町	1,702	1,326	376			上下町小堀	401	401	0	
	土生町	2,353	2,322	31			上下町小塚	213	213	0	
	目崎町	1,097	929	168			上下町有福	303	303	0	
	父石町	1,114	940	174			上下町矢野	581	581	0	
	上山町	95	13	82			上下町矢多田	305	305	0	
	荒谷町	106	106	0			上下町松崎	121	121	0	
	河南町	251	159	92			上下町井永	239	239	0	
	篠根町	825	764	61			上下町佐倉	28	28	0	
	河面町	188	159	29			上下町水永	101	101	0	
	僧殿町	136	48	88			上下町岡屋	73	73	0	
	三郎丸町	578	411	167			合計	40,069	33,606	6,463	

注) H27 国勢調査500mメッシュ人口に利用圏域内外人口を算出し、小地域ごとに集計。四捨五入の影響により統計値とは異なることがある。

資料) 国土数値情報

(4) 交通結節点の状況

1) 府中駅

① 鉄道とバスの連絡

【バス⇒鉄道】

- ・ J R 福塩線の福山方面へは、目崎車庫方面、金丸方面、南宮台団地方面のいずれの方面の路線バスからも概ね連絡しています。
- ・ J R 福塩線の三次方面へは、目崎車庫方面からの路線バスで連絡が取れていない便がみれるほか、金丸方面からは連絡していません。

【鉄道⇒バス】

- ・ J R 福塩線の福山方面からは、目崎車庫方面、金丸方面、南宮台団地方面のいずれの方面の路線バスへも概ね連絡しています。
- ・ J R 福塩線の三次方面からは、目崎車庫方面、南宮台団地方面への路線バスで概ね連絡が取れている一方で、金丸方面へは連絡していません。

▼バス⇒鉄道の連絡状況（府中駅）

路線	バス			鉄道	
	市線 福山・府中線	府中金丸線	南宮台団地線	福塩線	
行き先	目崎車庫方面 ⇒府中駅前	金丸方面 ⇒府中駅前	南宮台団地方面 ⇒府中駅前	府中⇒ 福山方面	府中⇒ 三次方面
5時	54			23 50	28
6時	10 50			18 48	34
7時	29 45			21 51	
8時	30 54		57	17 45	11
9時	01 19	34		11 36	
10時	06 34 46	39		28	
11時	16 34 49	55		10 52	
12時	09 31		25	36	32
13時	04 34			19	
14時	09 34			10 58	
15時	34		55	46	05
16時	24 55	34	35	14 41	04
17時	11 29 36	30	20	12 42	
18時	5	40		12 42	
19時	09 34			12 42	
20時	09 49			56	01
21時					
22時				20	
23時					
0時					

○ バス到着後20分以内に発する鉄道(福山方面)【19本】

□ バス到着後20分以内に発する鉄道(三次方面)【2本】

▼鉄道⇒バスの連絡状況（府中駅）

路線	鉄道		バス		
	福塩線		市線 福山・府中線	府中金丸線	南宮台団地線
行き先	福山⇒ 府中方面	三次⇒ 府中方面	府中駅前⇒ 目崎車庫方面	府中駅前⇒ 金丸方面	府中駅前⇒ 南宮台団地方面
5時					
6時	32				
7時	03 35	20	10 39 43	15 35	41
8時	06 31 59	01	25		16
9時	26 51	31	02 34 50		43
10時	16 42		20 39		18
11時	24		10 55		
12時	07 51		35		
13時	33		10 35 55		18
14時	50	03	15 35		
15時			20 35		
16時	01 57	32	00 34		
17時	26 56		06 30 46	29	
18時	28 56	20	23 40		
19時	27 56		08 30		
20時	26 54		25		
21時	36	27	11		
22時	06 35		11		
23時	19				
0時	20				

○ 鉄道(福山方面)到着後20分以内に発するバス【14本】

□ 鉄道(三次方面)到着後20分以内に発するバス【6本】

注) 鉄道とバスの連絡は 20 分以内と定義



注) 府中駅を発着しない上下方面、栗柄方面は未掲載

▲府中駅発着のバス路線概略図

② バス相互の連絡

- 市、尾道、金丸、南宮台団地方面の路線バスと、市内中心部を循環する「府中ぐるっとバス」との連絡は、ぐるっとバスが運行されていない早朝、夜間以外は概ね連絡が取れています。
- 市、尾道、金丸、南宮台団地方面の路線バスと新市、福山方面への路線バスとの連絡も概ね取れています。

▼バス⇒バスの連絡状況（府中駅前）

路線	市線 福山府中線	市線 府中金丸線	府中金丸線	南宮台団地線	府中ぐるっとバス	
行き先	新市・福山方面	市・尾道方面	本山・桜が丘 金丸方面	南宮台団地・ 大門方面	市民病院・ 市役所方面	府中高校・ 市役所方面
5時	54					
6時	10 50					
7時	29 45		15 35	41		58
8時	30 54			16	12 52	48
9時	01 19	34		43	32	38
10時	06 34 46	39		18	12 52	28
11時	16 49	55	40		32	18
12時	09 31				12 52	08 58
13時	04 34		45	18	32	48
14時	09 34				12 52	38
15時	34				32	28
16時	24 55	34	45		12	18
17時	11 29 38 55	30	45			
18時	5	40	50			
19時	09 34					
20時	09 49					
21時						
22時						
23時						
0時						

○ 市内各方面バス⇄福山方面バス(20分以内連絡)【17本】

□ 市内各方面バス⇄府中ぐるっとバス連絡(20分以内連絡)【12本】

注) バス同士の連絡は 20 分以内と定義



許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

注) 府中駅を発着しない上下方面、栗柄方面は未掲載

▲府中駅発着のバス

③ 駅舎施設・バス待ち環境

- ・府中駅舎には、鉄道の運行情報掲示板はあるものの、バス運行の情報掲示板はありません。トイレは、男女の間仕切りがなく、また構内からの利用ではバリアフリー対応になっていません。

④ 駅前広場

- ・駐輪場利用台数は十分ありますが、駐車場は4台分しか整備されていない状況です。
- ・府中駅前バス停は、府中駅舎から約50～70mの距離があり、徒歩で1～2分を要します。
- ・目崎・尾道方面のバス停および新市・福山方面のバス停共に上屋、ベンチは未整備です。



▲ 府中駅舎内の様子



資料)国土地理院

▲ 府中駅とバス停の位置関係



▲ 府中駅前バス停（新市・福山方面）の様子



▲ 府中駅前バス停（目崎・尾道）の様子

2) 上下駅

① 鉄道、路線バスとの連絡

【おたっしや号⇒鉄道・ピースライナー・路線バス】

- ・デマンド型乗合タクシーであるおたっしや号が集落を巡回し、上下駅に帰ってくる時間は概ね40分と想定すると、これと20分以内で連絡できる便は、路線バスの10時05分発の1本となっています。

【鉄道・ピースライナー・路線バス⇒おたっしや号】

- ・JR福塩線、ピースライナー、路線バスの到着後、20分以内で連絡できるおたっしや号は、無い状況です。

▼おたっしや号⇒鉄道・路線バスの連絡状況（上下駅）

	おたっしや号着						JR上下駅発		ピース ライナー 広島行	路線バス
	清岳 (月木)	矢多田・松 崎(水月)	小塚・小堀 (木火)	階見 (火金)	有福 (木火)	矢野 (金水)	府中行	三次行		府中行
7時							18	31	37	30
8時							45	57		
9時	00	00	00	00	00	00				
10時	00	00	00	00	00	00			37	05
11時										
12時										
13時										10
14時										
15時							49	49	07	
16時										05
17時								51		
18時									17	00
19時										
20時								45		
21時										

行き便は上下駅到着を出発時刻の40分後と想定（事業者聞き取りより）帰り便は時刻表の出発時刻の10分後と想定
乗継可能時間は、到着から出発までの乗継時間20分以内と定義

()運行曜日

☐ おたっしや号到着後、20分以内に出発する鉄道、路線バス（府中方面）【1本】

▼鉄道・路線バス⇒おたっしや号の連絡状況（上下駅）

	JR上下駅着		ピース ライナー 広島発	路線バス	おたっしや号発					
	府中発	三次発		府中発	清岳 (月木)	矢多田・松 崎(水月)	小塚・小堀 (木火)	階見 (火金)	有福 (木火)	矢野 (金水)
7時	31	18								
8時	57	45		09						
9時			56							
10時										
11時				44						
12時			26	59	20	20	25	20	20	25
13時					20	20	25	20	20	25
14時										
15時	49	49		44						
16時										
17時	51		31	14						
18時				59						
19時										
20時	45		11							
21時										

上下駅発を時刻表の出発時刻の10分後と想定

乗継可能時間は、到着から出発までの乗継時間20分以内と定義

()運行曜日

② 駅舎施設・バス待ち環境

- ・バス停は、上下駅前広場に2箇所設置されており、片側のみ上屋・ベンチが整備されています。
- ・JR、バス利用者向けの駐輪場が設置されており、送迎で利用できる駐車場もあります。
- ・トイレは、駅舎横に新しく整備されています。
- ・駅舎の前は、タクシーの乗降スペースとなっていますが、上屋は整備されていません。



▲ 上下駅前バス停の様子（降車バス停）



▲ 駐輪場の様子



▲ 上下駅前バス停の様子（乗車バス停）



▲ トイレの様子



▲ 駅舎前の様子



▲ 駅舎内の様子（売店）

3) 道の駅 びんご府中

① バス相互の連絡

- ・桜ヶ丘、本山、金丸、栗柄、南宮台団地、上下方面からの路線バスと、中部、東部地区を循環する「府中ぐるっとバス」との連絡は、ぐるっとバスが運行されていない早朝、夜間以外は概ね連絡が取れています。
- ・リードライナーでは、路線バス、ぐるっとバスとの接続ができない便が発便、午後の便の一部、夜間で見られますが、多くの便で連絡が取れています。

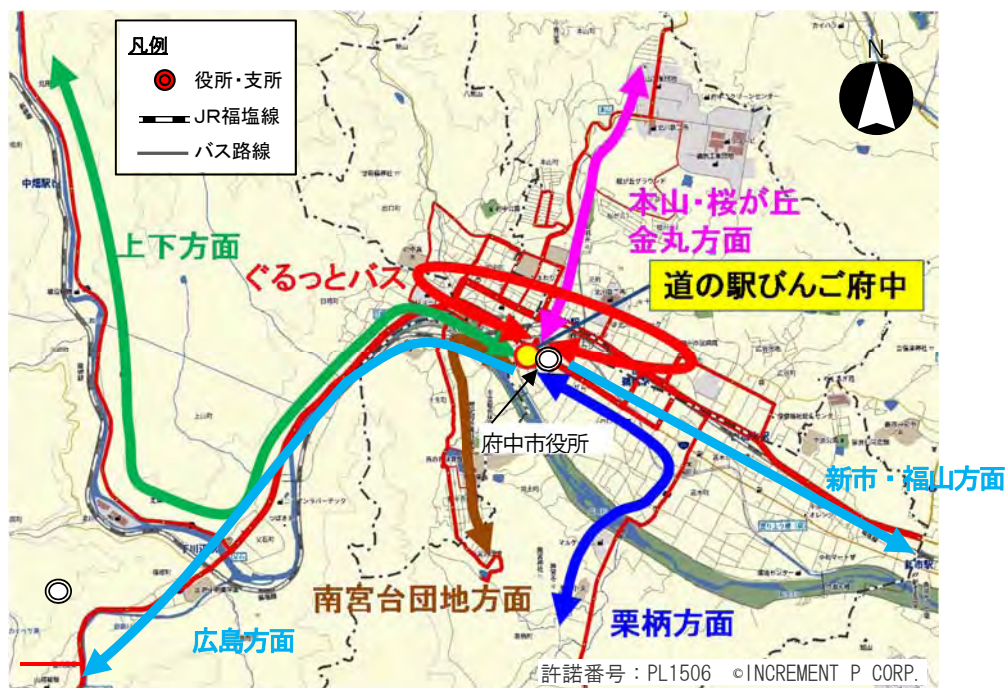
▼バス⇄バスの連絡状況（道の駅びんご府中）

路線	府中金丸線		栗柄線	南宮台団地線	上下線	リードライナー		府中ぐるっとバス	
行き先	桜ヶ丘・本山方面	本山・金丸方面	市民病院・栗柄方面	南宮台団地・大門方面	上下方面	新市・福山方面 降車のみ	広島方面 乗車のみ	府中駅・市民病院方面	市役所方面
5時									
6時			50				22		
7時	10	30			25		17		
8時			35			15	07 45	02 42	22
9時				03		27	43	22	12
10時			25			27	43	02 42	02 52
11時	35				00	27		22	42
12時			35	31	15	27	03	02 42	32
13時		40	55			27	03 53	22	22
14時						27	43	02 42	12
15時			45		00	17	43	22	02 52
16時		40		01 41	30	17	33	02	42
17時	40		10	26		10	45		
18時		45			15	25	46		
19時						22	29		
20時						25	29		
21時						27			
22時						05			
23時									
0時									

□ 市内各方面バス⇄府中ぐるっとバス連絡(20分以内連絡)【22本】

○ リードライナーと市内各方面バス、府中ぐるっとバス連絡(20分以内連絡)【21本】

注) バス同士の連絡は20分以内と定義



▲道の駅びんご府中発着のバス路線概略図

② バス待ち環境

- ・道の駅びんご府中では、バス停に上屋・ベンチおよび歩行通路が整備済みです。
- ・道の駅びんご府中の施設内には、バスの運行情報を表示したディスプレイが設置されています。



▲ 道の駅びんご府中バス停の様子



▲道の駅のバス情報ディスプレイ設置の様子



▲ 道の駅びんご府中バス停の様子



▲ 道の駅びんご府中バス停の様子（バス到着時）

③ 交通拠点機能の整理

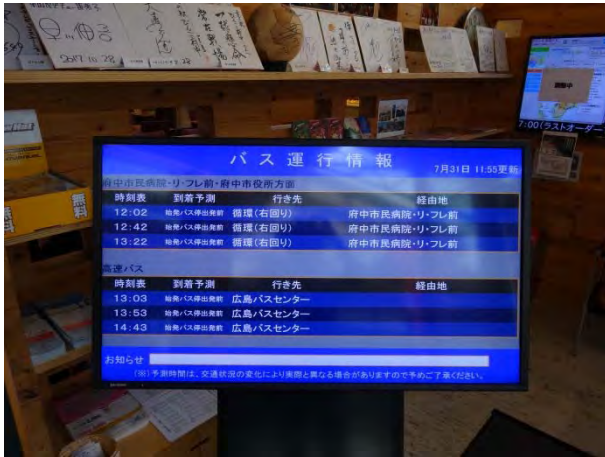
- ・交通拠点機能として「販売・窓口機能」「情報提供機能」「休憩機能」についてみると、リードライナー乗車券販売や案内窓口が設置されていないことから、販売・窓口機能が不十分といえます。

▼ 道の駅びんご府中バス停の拠点機能

機能	項目	項目
販売・窓口機能	リードライナー乗車券販売	販売無し（注1）
	案内窓口	窓口未設置
情報提供機能	時刻表・路線図	ぐるっとバスの路線図のみ掲載 その他の路線の路線図、および運賃表は未掲載
	運行情報（発着案内）	バス停および道の駅内に運行情報ディスプレイが設置
休憩機能	バス待合所	バス停には上屋とベンチが設置

(5) 情報提供の状況

- ・バスの位置情報を確認できる「バスロケーションシステム」を導入しており、道の駅びんご府中および府中市民病院に案内ディスプレイを設置しているほか、スマートフォン等で確認できる専用サイトが開設されています。
- ・府中市のホームページでは、市内を通る路線バスの時刻表が掲載されています。



▲ バス運行情報ディスプレイ（道の駅びんご府中）

▲ バス停に設置された運行情報（道の駅びんご府中）



資料) 府中市ホームページ

▲ 路線バス時刻表の掲載ページ



資料) Bus-Vision ホームページ

▲ スマートフォンからのバスロケーションシステム閲覧画面

(6) 公共交通の運行状況まとめ

現 状

【福塩線】

- ・福塩線の交通系ＩＣカードは、福山駅⇄神辺駅までの整備となっており、それ以西の駅では未対応となっています。
- ・福塩線の福山駅⇄府中駅に比べ、府中駅以北では、利用状況に応じた運行本数となっています。

【府中駅】

- ・駅舎には、鉄道の運行情報掲示板はあるものの、バス運行の情報掲示板はない状況です。トイレは、男女の間仕切りがなく、また構内からの利用ではバリアフリー対応になっていません。

【府中駅駅前広場】

- ・府中駅前バス停は、府中駅舎から約５０～７０ｍの距離があり、徒歩で１～２分を要します。
- ・バス停には上屋、ベンチは未整備となっています。

【上下駅】

- ・駅舎には待合室があり、休憩や食事をとることもできます。駅前にはタクシー乗降場となっており、男女別のトイレも駅舎外にあります。

【上下駅駅前広場】

- ・上下駅前バス停は、乗車・降車バス停が別々になっており、いずれも駅舎から約２０ｍの距離があります。乗車バス停には待合室、ベンチが設置されています。

【道の駅びんご府中】

- ・リードライナーのチケット販売等がされていません。
- ・休館日および１７時以降は室内での待合ができません。

【バス路線網】

- ・（市）中須西町線（バス通り）には１００本弱（平日）のバスが集中する一方、沿線に主要施設が立地する国道４８６号では約４０本（平日）と比較的少ない状況です。
- ・市街地周辺の路線は運行本数が多いものの、道の駅びんご府中⇄上下駅線では、福塩線と平行する区間はわずかであるにも関わらず１２本と比較的少ない運行状況です。また、一部ほぼ同じ時間帯で運行しています。（福山⇄府中も同時間帯発便も散見）
- ・府中市方面から広島空港への直行便は運行されていません。

【デマンド型乗合タクシー】

- ・「おたっしや号」が上下町全域をカバーし、上下町中心部に運行しています。また、「ふれあいタクシー」が西部地域の空木地区・荒谷町・諸毛町から道の駅びんご府中まで連絡しています。

【公共交通空白地域】

- ・バス停や駅から４００ｍ離れた公共交通空白地域は、市街地においても中須町、広谷町、高木町、出口町の一部地域に残っています。

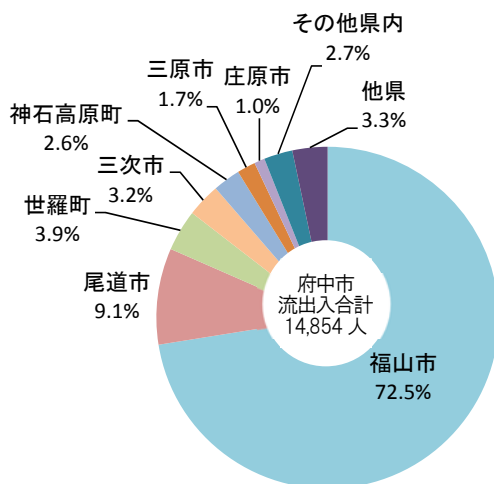
【鉄道とバス、バス相互の乗継】

- ・府中駅では鉄道とバスとの２０分以内での乗継は確保されていますが、バス相互では、特に１４～１６時台での乗継ができていない状況です。
- ・道の駅びんご府中では昼間便でバス相互の連絡が取れていますが、１７時台以降での乗継ができていません。

2-2-2 公共交通利用状況

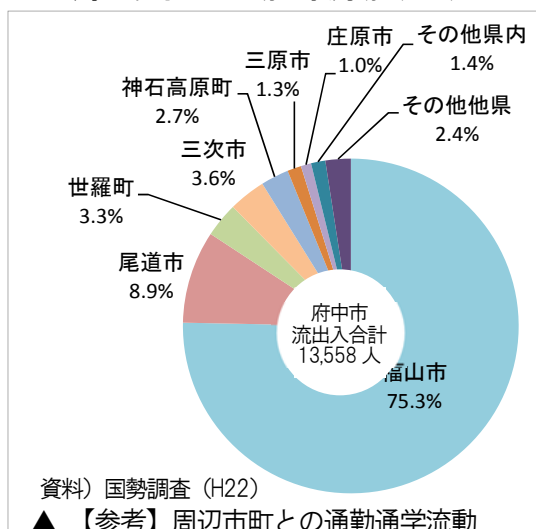
(1) 通勤通学流動

- ・通勤通学流動を見ると、福山市との流動が約7割を占めています。
- ・通勤通学手段としては、鉄道や乗合バスなどの公共交通利用の割合は4.5%にとどまっている一方、自家用車の利用割合が約70%と突出しています。



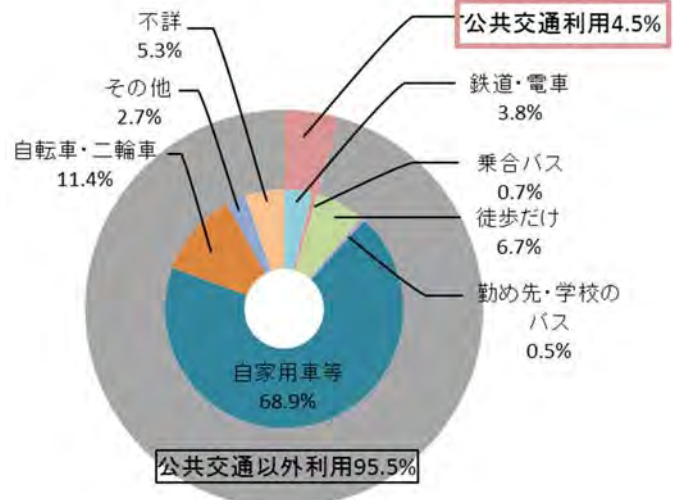
資料)国勢調査(H27)

▲ 周辺市町との通勤通学流動 (H27)



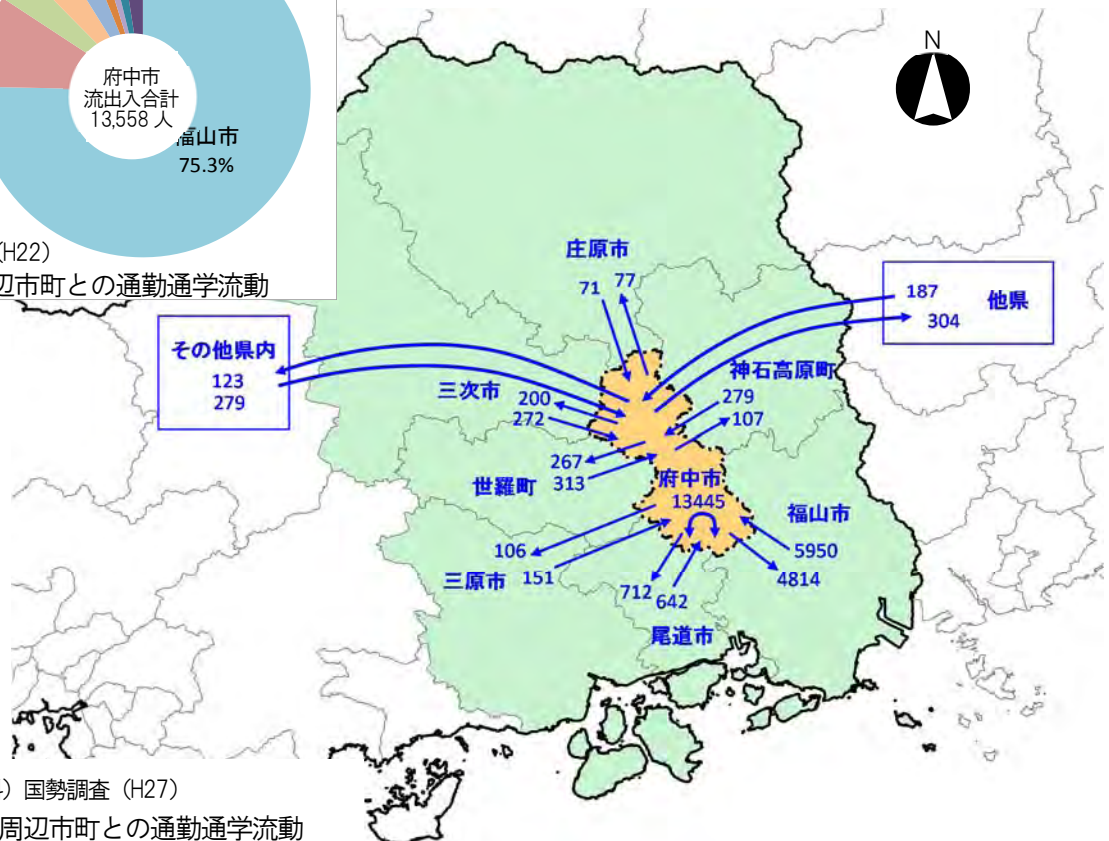
資料) 国勢調査 (H22)

▲ 【参考】周辺市町との通勤通学流動



資料)国勢調査(H22)

▲ 通勤通学流動における交通手段分担(H22)

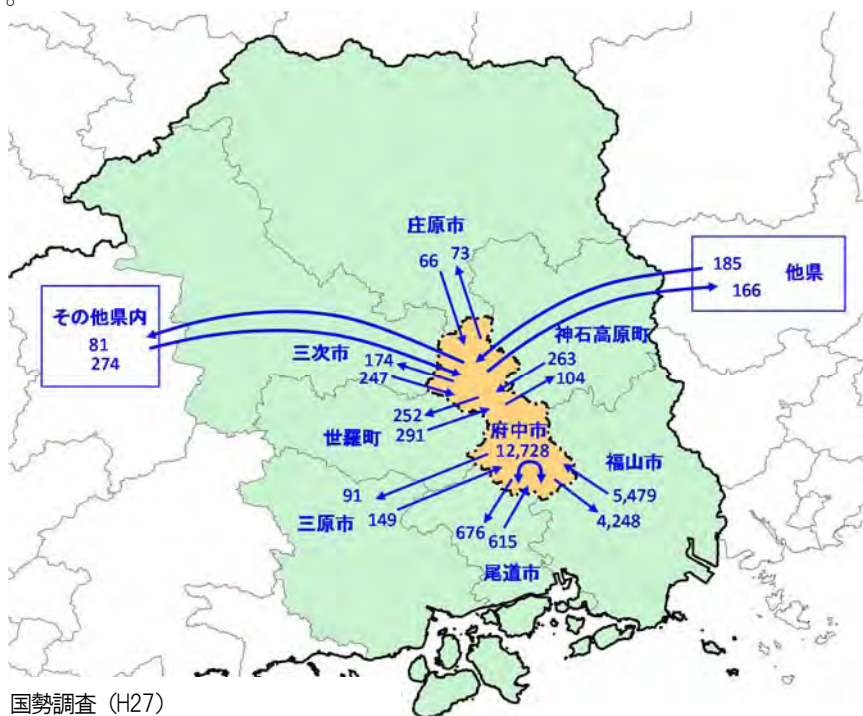


資料) 国勢調査 (H27)

▲ 周辺市町との通勤通学流動

○通勤流動

- ・府中市内へ通勤する人のうち、府中市内に居住する人が約1万3千人で、府中市以外から通勤する人のうち、福山市からが5千人強で最も多く、福山市との結びつきが最も強いといえます。

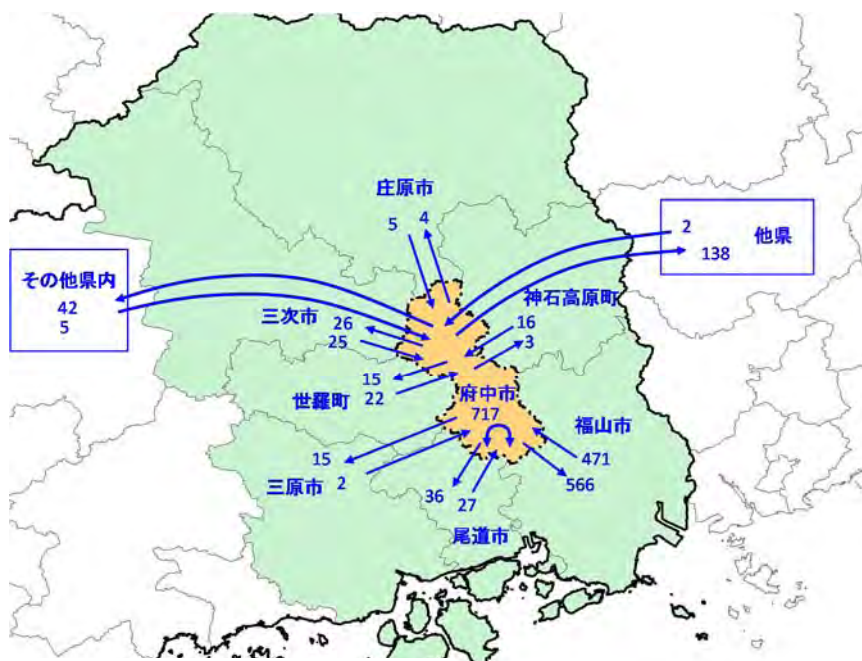


資料) 国勢調査 (H27)

▲府中市における通勤流動

○通学流動

- ・通学流動では府中市内に通学する学生のうち、府中市内に居住する学生が717人で、府中市以外から通学する学生のうち、福山市からが471人と最も多い状況です。また、府中市から市外へ通学する学生のうち、福山市への通学が566人と最も多く、福山市との結びつきが最も強いといえます。
- ・概ね高校生に該当する人口分布は市域全体に広がっていることから、通学への交通手段としては、市域全体を考慮する必要があると考えられます。



資料) 国勢調査 (H27)

▲府中市における通学流動

(2) 空港利用

- ・広島空港利用者のうち、府中市を出発地または目的地とする人は平日で62人／日、休日で9人／日と想定されます。



注) 広島空港利用者の平休日市郡別出発地目的地のサンプル比率に広島空港年間利用客数を乗じて算出
資料) 国内旅客動態調査(H29) 広島県空港振興課調べ(H29)

▲広島空港利用者数（試算値）

- ・現在、府中市から広島空港へ直行する交通アクセスは無く、広島市と府中市・平成大学を結ぶ高速バス「リードライナー」から、高坂BSで福山市と広島空港を結ぶ広島空港リムジンバスに乗り換える必要があります。
- ・乗り継ぎのできない便や50分以上の待ち時間となる便があるなど、利便性が低い状況にあります。

高速バス「リードライナー」 (平成大学⇄府中市⇄広島市)			乗り継ぎ時間	広島空港リムジンバス (福山⇄広島空港)	
平成大学	目崎車庫 (中国バス 府中営業所)	高坂BS		高坂BS	広島空港
6:00	6:27	7:00	1時間9分 △	8:09	8:28
6:50	7:23	8:05	1時間33分 △	9:38	9:57
7:40	8:13	8:48	50分 ○		
8:20	8:51	9:24	14分 ◎	11:01	11:20
9:20	9:49	10:22	39分 ○		
10:20	10:49	11:22	39分 ○	12:01	12:20
11:40	12:09	12:42	24分 ◎	13:06	13:25
12:40	13:09	13:42	44分 ○	14:26	14:45
13:30	13:59	14:32	1時間24分 △	15:56	16:15
14:20	14:49	15:22	34分 ○		
15:20	15:49	16:22	49分 ○	17:11	17:30
16:10	16:39	17:12	1時間14分 △	18:26	18:45
17:20	17:51	18:24	57分 ○	19:21	19:40
18:30	19:01	19:34	52分 ○	20:26	20:45
19:15	19:44	20:17	9分 ◎		
20:15	20:44	21:17	乗り継ぎ便無し	-	-

広島空港リムジンバス (福山⇄広島空港)		乗り継ぎ時間	高速バス「リードライナー」 (平成大学⇄府中市⇄広島市)		
広島空港	高坂BS		高坂BS	目崎車庫 (中国バス 府中営業所)	平成大学
8:50	9:04	45分 ○	9:49	10:22	10:50
10:25	10:39	10分 ◎	10:49	11:22	11:50
11:10	11:24	25分 ◎	11:49	12:22	12:50
11:40	11:54	55分 ○	12:49	13:22	13:50
13:00	13:14	35分 ○	13:49	14:22	14:50
14:20	14:34	5分 ◎	14:39	15:12	15:40
15:10	15:24	15分 ◎	15:39	16:12	16:40
16:35	16:49	58分 ○	17:47	18:20	18:48
17:55	18:09	10分 ◎	18:19	18:52	19:20
19:25	19:39	8分 ◎	19:47	20:20	20:48
20:20	20:34	15分 ◎	20:49	21:22	21:50
21:40	21:54	33分 ○	22:27	23:00	23:28

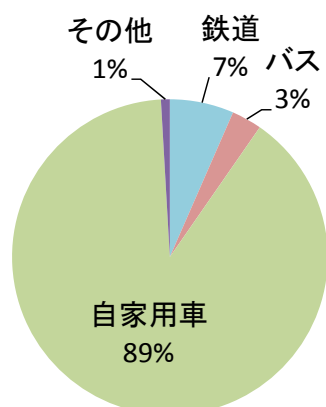
[乗り継ぎ時間]◎:30分未満、○:1時間未満、△:1時間以上

資料) 広島空港ホームページ

▲高速バス「リードライナー」と広島空港リムジンバスとの乗継

(3) 観光交通

- ・府中市の観光客の来訪手段は、自家用車が圧倒的に多く89%、鉄道が7%、バスが3%に留まっています。



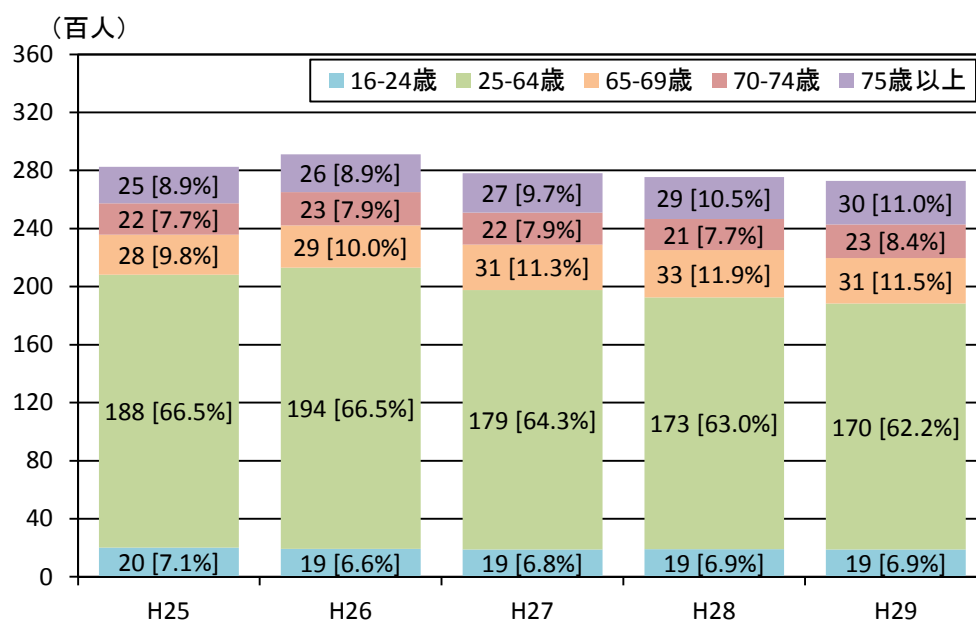
資料) 平成29年 広島県観光客数の動向

▲府中市における観光客の交通手段 (H29)

(4) 運転免許と免許返納の状況

1) 運転免許保有状況

- ・府中市内の運転免許保有者数は微減傾向にありますが、65歳以上の高齢者の保有割合は増加傾向にあり、3割を超えている状況です。



資料) 広島県警提供データ

▲運転免許保有者数の推移 (府中市)

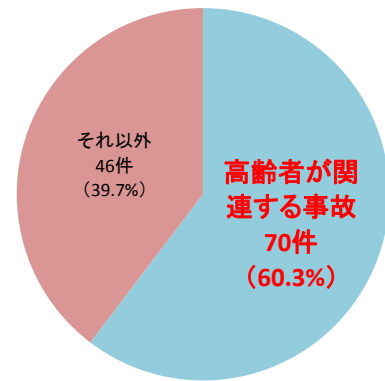
2) 高齢者の事故

- ・平成29年の府中市の交通事故116件のうち、高齢者に係る事故が約6割（70件）と多い状況にあります。

▼府中市における交通事故と高齢者の経年推移

	事故件数	高齢者
H29	116件	70件
H28	114件	68件
H27	110件	50件

資料) 広島県警提供データ

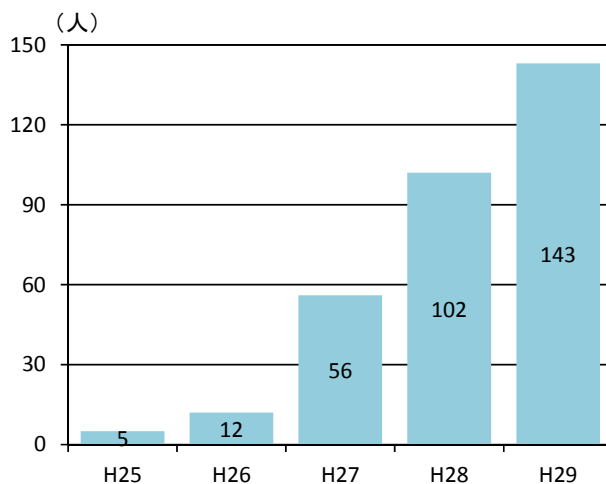


資料) 広島県警提供データ

▲府中市における交通事故と高齢者の割合

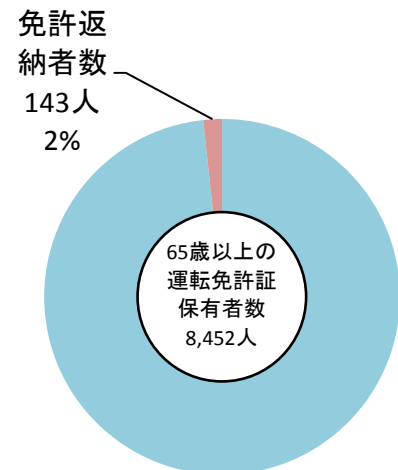
3) 運転免許の返納状況

- ・府中市内の運転免許返納者数は平成27年より急増し増加傾向にあります。平成29年度では、当初約8千5百人いた65歳以上の免許保有者のうち、約2%に当たる143人が返納をしています。
- ・80歳～84歳の返納率が最も高くなっていますが、半数は80歳未満で返納しています。



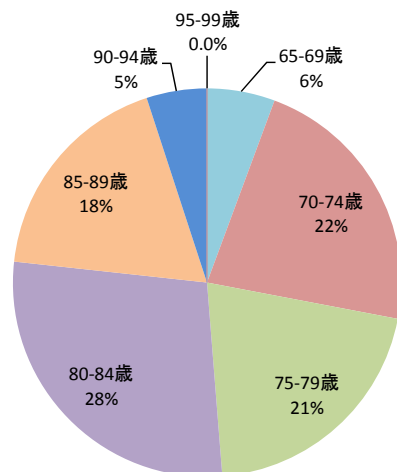
資料) 広島県警提供データ

▲運転免許返納者数の推移 (府中市)



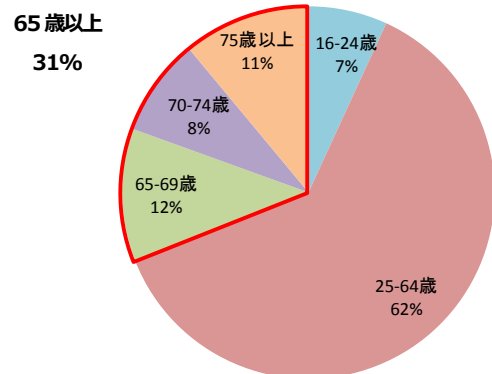
資料) 広島県警提供データ

▲65歳以上の運転免許保有者数に対する運転免許返納者 (H29)



資料) 広島県警提供データ

▲運転免許返納者の年齢構成
(府中市のH25～H29の合計)



資料) 広島県警提供データ

▲(参考) 年齢階層別免許保有者数 (H29)

- ・府中市における免許返納者への特典は、平成30年4月より開始されています。
特典内容を以下に示します。

▼ 免許返納者への特典（府中市）

府中市の取組み		タクシー事業者の取組み
① タクシー利用助成券の交付	② PAPSYP の交付	③ タクシー運賃割引
市内タクシー会社（4社）で利用できる助成券を20枚を交付 1枚につき500円を上限で複数毎利用可能 有効期限は交付から1年間	1万円相当（デポジット500円を含む）がチャージされたPAPSYP（交通系ICカード）を交付	中国タクシー、アシナトランジットの2社のタクシー運賃が1割引

注）特典は①か②のどちらかを選択で、1回のみ
H30.1.1以降に返納した満65歳以上の人を対象資料）府中市調べ、および府中市ホームページ

【中国地方内での事例】

県名	バス協会・事業者		タクシー事業者		主な自治体の施策 (移動支援のみ記載)	
	特典	有効期間	特典	有効期間	特典	有効期間
鳥取	定期券1割引 (日ノ丸バス)	1年間 [注1]	運賃1割引	なし	鳥取市：路線バス6ヶ月定期券を2千円で販売（1回のみ）	6ヶ月 [注1]
					境港市：市民バス回数券1万円相当を交付（1回のみ）	なし [注2]
島根	運賃5割引 (石見交通バス)	なし	運賃1割引	なし	松江市：2万円以内でバスカード等購入補助（1回のみ）	なし [注2]
					奥出雲町：2万円の金券（バス、タクシー、宅配サービスに利用可能な200円単位の金券）を交付（毎年度3年間）	なし
岡山	運賃5割引	なし	運賃1割引	なし	美咲町：6千円分のタクシー券を交付（毎年度）	なし
広島	—	—	運賃1割引	なし	三次市：2万円相当のICカードまたはタクシー利用助成券を交付（1回のみ）	なし [注3]
					世羅町：3万円分のタクシー利用券を交付（毎年度）	なし
					安芸高田市：1万円相当の回数券の交付（1回のみ）	なし [注2]
					神石高原町：3万円分のふれあいタクシーの料金チケット（600円×50枚）を交付（1回のみ）	なし [注5]
					廿日市市：以下のいずれかを選択。 ①市自主運行バス（さくらバスなど）の無料利用者証を交付。 ②1万円相当のICカードを交付。 ③1万円相当のタクシー利用助成券を交付。（いずれも1階のみ）	①翌年度末まで ②なし ③申請年度末まで [注1]
山口	—	—	運賃1割引	なし	宇部市：回数券（100円×11枚）を交付（1回のみ）	なし [注5]

注1）運転経歴証明書発行から1年以内の購入 注2）申請による運転免許の取消通知書受領から60日以内の購入

注3）申請による運転免許の取消通知書受領から3ヶ月以内の購入

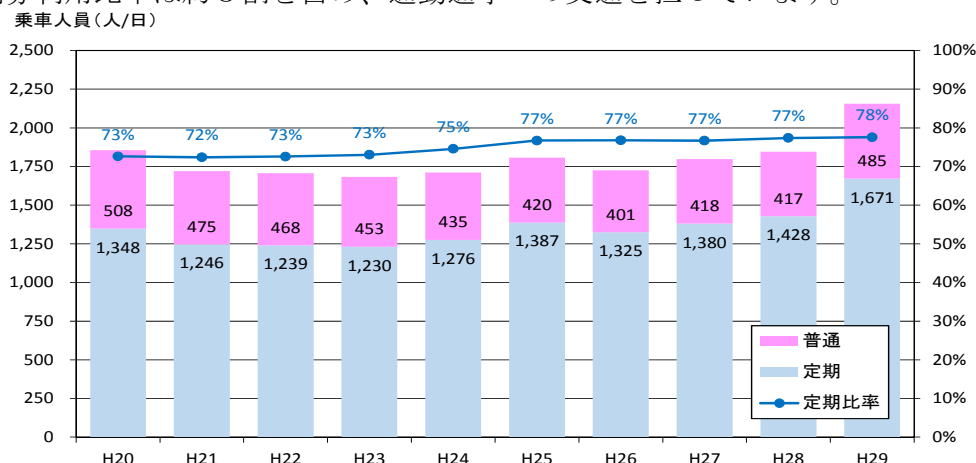
注4）申請による運転免許の取消通知書受領から3年以内の購入

注5）運転免許自主返納手続きと同時に交付

2-2-3 公共交通利用状況

(1) 鉄道の利用状況

- ・府中市内の鉄道利用者数（乗車人員）は、減少傾向にありましたが、平成23年を境にその後増加に転じています。
- ・利用者は運行本数が多い新市駅、高木駅、鵜飼駅、府中駅で大半を占めています。
- ・定期券利用比率は約8割を占め、通勤通学への交通を担っています。



資料) 府中市統計要覧

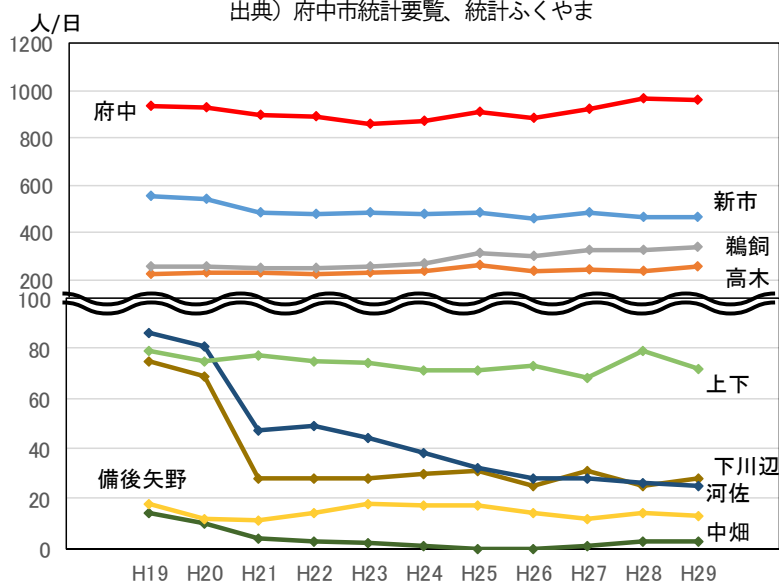
▲府中市内の鉄道駅乗車人員（普通、定期）の推移

▼府中市内の鉄道駅乗車人員の推移 (人/日)

単位: 人/日

年度	新市		高木		鵜飼		府中		下川辺		中畑		河佐		備後矢野		上下	
	普通	定期	普通	定期	普通	定期	普通	定期	普通	定期	普通	定期	普通	定期	普通	定期	普通	定期
H19	146	408	76	147	74	178	281	652	6	69	1	13	11	75	4	14	28	51
H20	140	399	74	156	72	182	271	657	7	62	0	10	6	75	2	10	25	50
H21	131	354	71	160	70	180	250	646	5	23	0	4	6	41	1	10	24	53
H22	124	353	70	154	70	181	248	641	4	24	0	3	7	42	1	13	23	52
H23	122	363	71	160	70	182	233	623	4	24	1	1	7	37	1	17	21	53
H24	116	363	70	167	74	196	222	650	3	27	1	0	6	32	1	16	16	55
H25	116	365	68	192	70	241	217	692	2	29	0	0	5	27	1	16	14	57
H26	112	347	65	169	71	228	205	680	2	23	0	0	4	24	1	13	12	61
H27	116	364	70	171	76	246	211	713	2	29	0	1	4	24	1	11	11	57
H28	116	346	72	166	77	248	209	757	2	23	0	3	3	23	1	13	10	69
H29	110	352	72	182	78	262	211	748	1	27	0	3	3	22	1	12	9	63

出典) 府中市統計要覧、統計ふくやま



出典) 府中市統計要覧、統計ふくやま

▲府中市内の鉄道駅乗車人員の推移 (人/日)

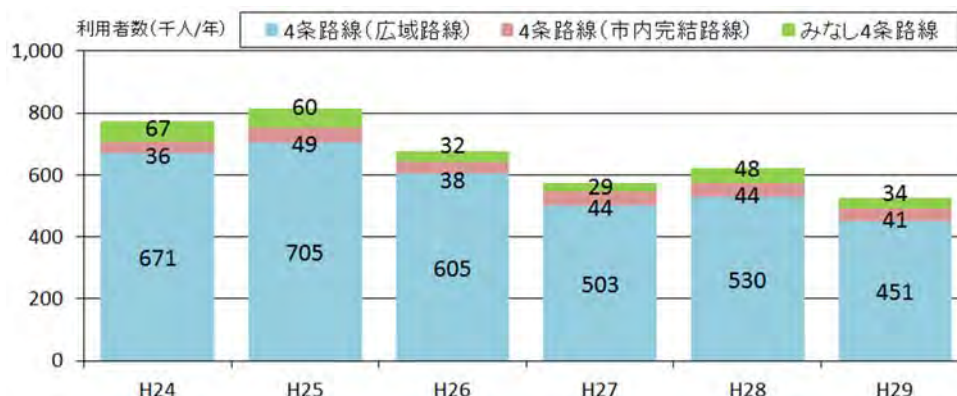


▲JR 福塩線および府中市内の各駅

(2) バスの利用状況および補助金額

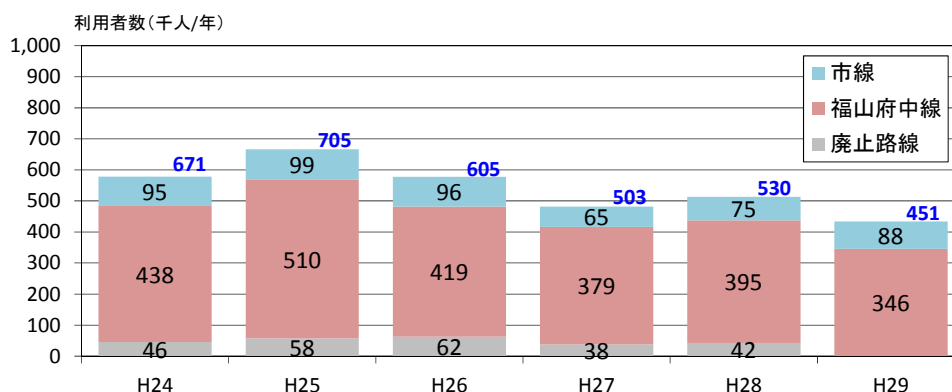
1) 路線バス

- ・路線バスの利用客数は年々減少傾向にあります。
- ・みなし4条路線および市内完結4条路線は、平成24年時点で約10万3千人いた利用者が平成29年時点で約7万6千人まで減少しています。



資料) 府中市提供データ

▲府中市内の路線バス利用客数の推移

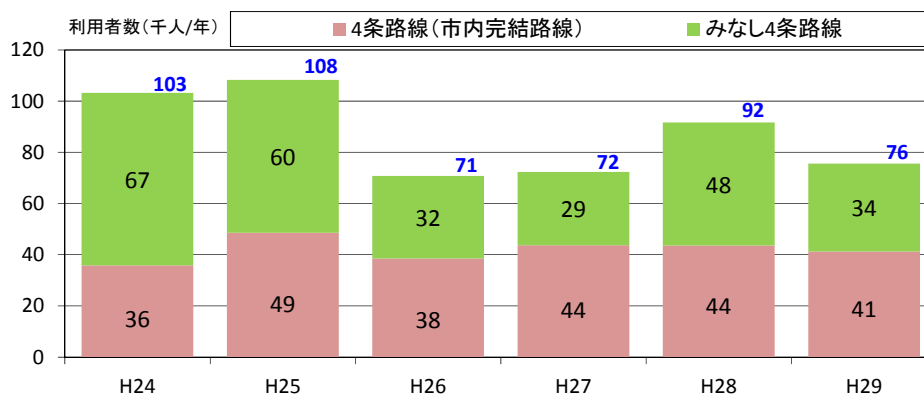


注) 青字は広域路線の合算した利用者数

各路線ごとに四捨五入しているため、青字で記した「合計値」と「各路線の合計」とは一致しない場合がある。

資料) 府中市提供データ

▲府中市内の路線バス利用客数の推移(広域路線)



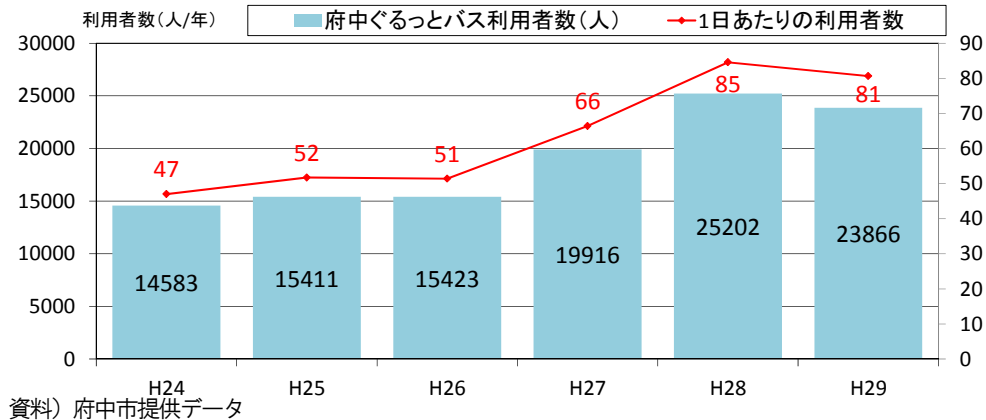
注) 青字は4条路線(市内完結路線)とみなし4条路線の合算した利用者数

各路線ごとに四捨五入しているため、青字で記した「合計値」と「各路線の合計」とは一致しない場合がある。

資料) 府中市提供データ

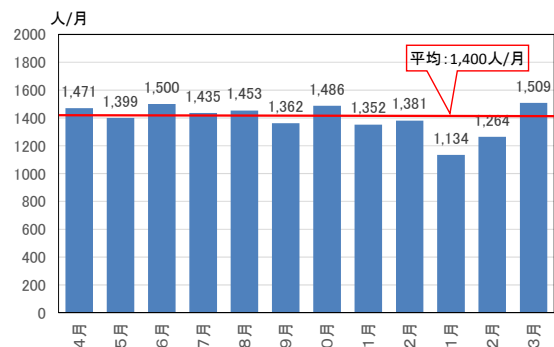
▲府中市内の路線バス利用客数の推移(4条路線およびみなし4条路線)

- ・府中市内中心部を循環するぐるっとバスの利用者数は増加傾向にあり、平成29年の1日あたりの利用者数は81人／日という状況です。



▲府中ぐるっとバス利用客数の推移

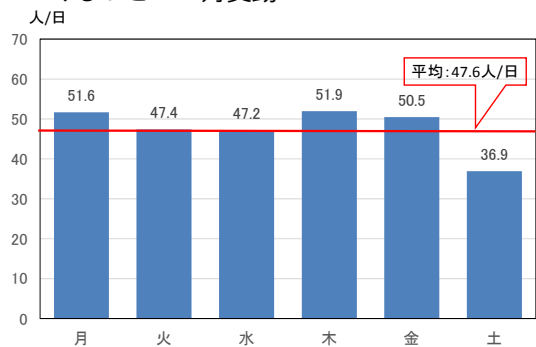
- ・ぐるっとバス（右回り）の月別の利用者数は、3月が最も多く、次いで6月、10月となっています。
- ・逆に、1月、2月の利用者数は、他の月と比べると、かなり少なくなっています。



注) H26.4月～H30.9月 (H30.3月除く)

資料) 府中市提供データ

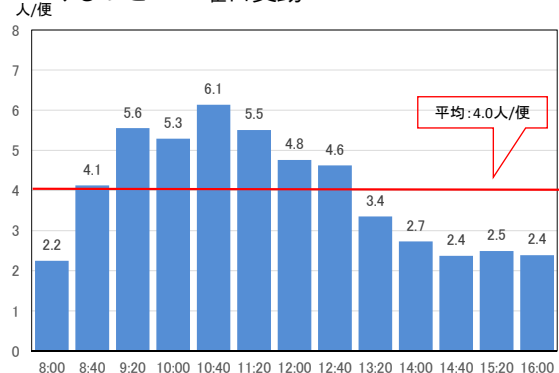
▲ぐるっとバス月変動



注) H29.10月～H30.9月 (H30.3月除く)

資料) 府中市提供データ

▲ぐるっとバス曜日変動



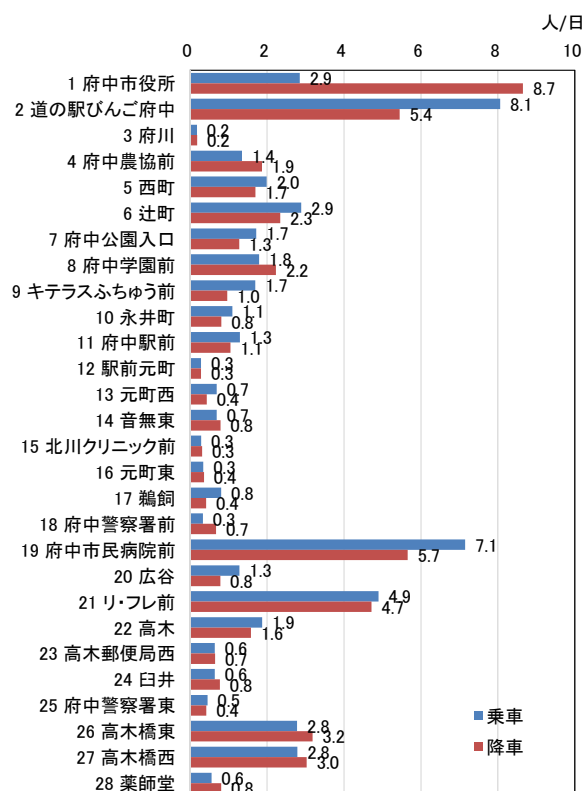
注) H29.10月～H30.9月 (H30.3月除く)

資料) 府中市提供データ

▲ぐるっとバス便別利用者数

- ・ぐるっとバス（右回り）の便別利用者数をみると、10：40発便が最も多く、その前後となる9：20～11：20発便が5.0人／便を超えています。
- ・一方、8：00発便、14：00発以降の便の利用者が少ない状況です。

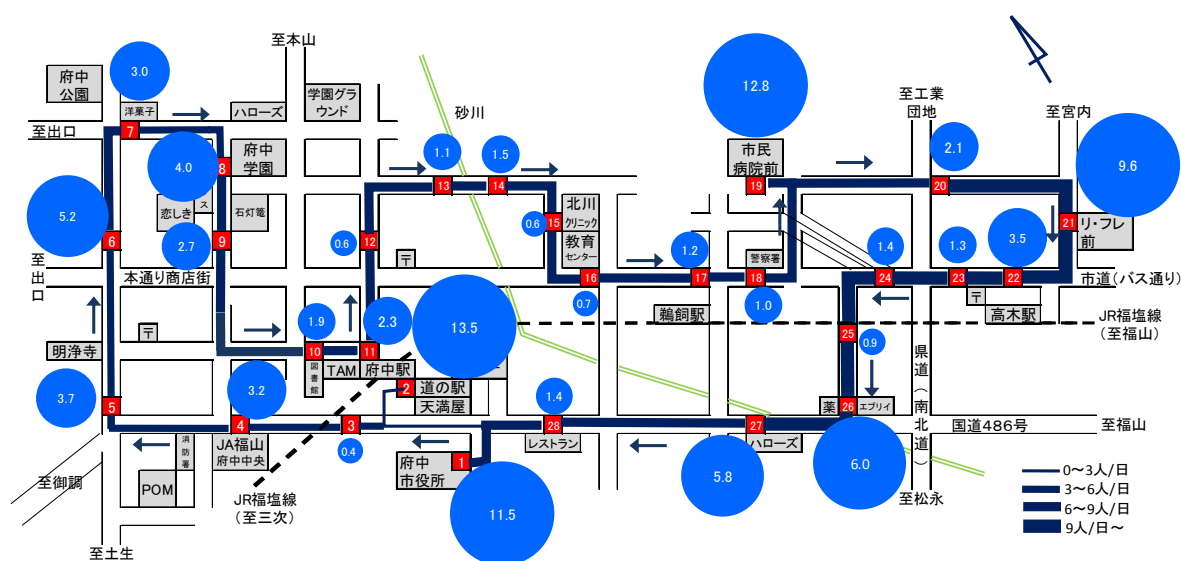
- ・ぐるっとバス（右回り）のバス停別利用者数をみると、府中市役所、道の駅びんご府中、府中市民病院前等の利用が多くなっています。
- ・区間別利用者数をみると、東側のリ・フレから高木橋西までの区間が多くなっています。



注) H29.10月～H30.9月 (H30.3月除く)

資料) 府中市提供データ

▲ぐるっとバスバス停別乗降客数

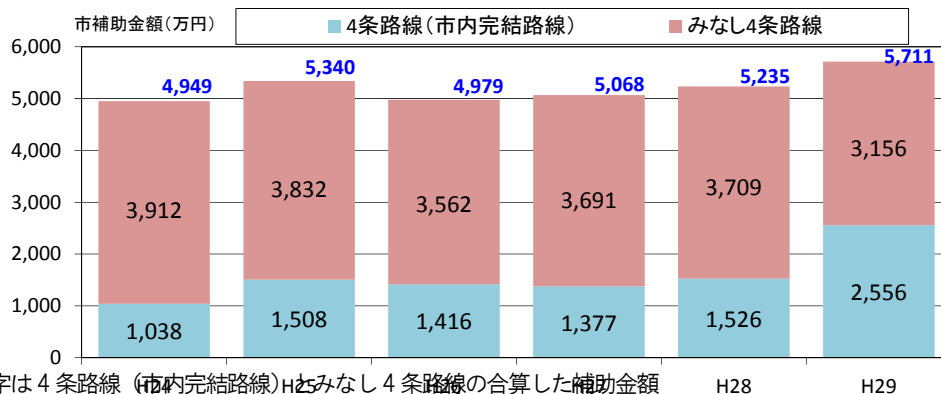


注) H29.10月～H30.9月 (H30.3月除く)

資料) 府中市提供データ

▲ぐるっとバスバス停別乗降客数と区間別利用者数

- ・4 条路線（市内完結路線）への補助金額は、平成 28 年まではほぼ横ばい傾向でしたが、平成 29 年では増加しています。
- ・みなし 4 条路線への補助金額は、平成 25 年以降は横ばい傾向にあります。

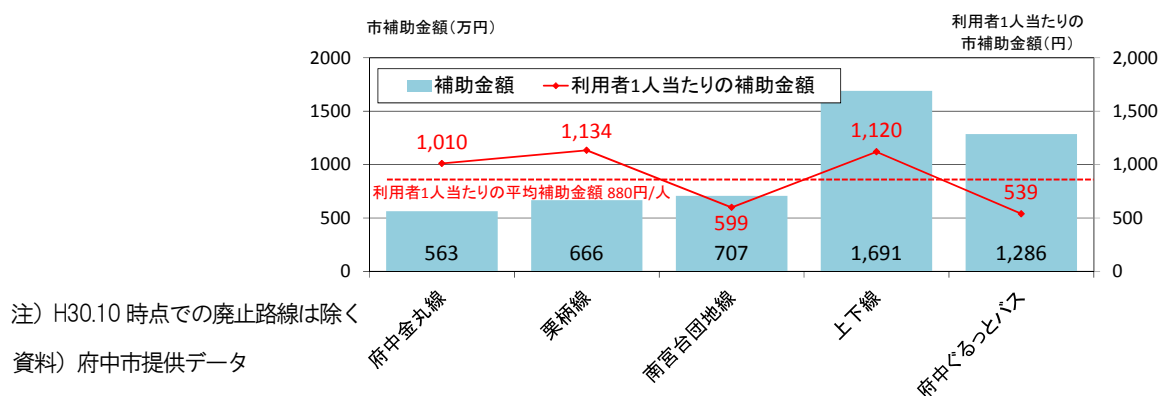


注) 青字は4条路線（市内完結路線）とみなし4条路線の合算した補助金額
各路線ごとに四捨五入しているため、青字で記した「合計値」と「各路線の合計」とは一致しない場合がある。

資料) 府中市提供データ

▲4 条路線（市内完結路線）およびみなし 4 条路線への補助金額の推移

- ・平成 29 年の路線毎の補助金額は「上下線」および「府中ぐるっとバス」の補助金額が多く、1 千万円以上となっています。※ぐるっとバス（左まわり）試験運行分含む
- ・利用者 1 人当たりの補助金額では、「府中金丸線」、「栗柄線」、「上下線」で 1 人当たりの補助金額が千円以上であり、全体平均値の 880 円／人を上回っています。
- ・「府中ぐるっとバス」は補助金額が多いが利用者が多いことから、1 人当たりの補助金額としては最も低い金額です。



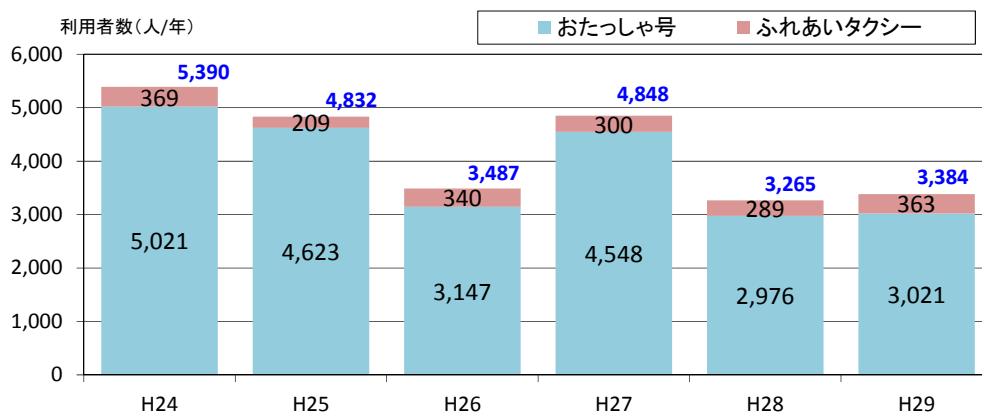
注) H30.10 時点での廃止路線は除く

資料) 府中市提供データ

▲各路線の補助金額および利用者 1 人当たりの補助金額（平成 29 年）

2) デマンド型乗合タクシー

- ・平成24、25年と比較して、平成29年の利用者数は減少しているが、近年は横ばい傾向です。
- ・上下地区全域で運行している「おたっしや号」の平成29年の利用者数が約3千人、旧府中市の空木地区、荒谷地区、諸田地区で運行している「ふれあいタクシー」では400人弱となっています。

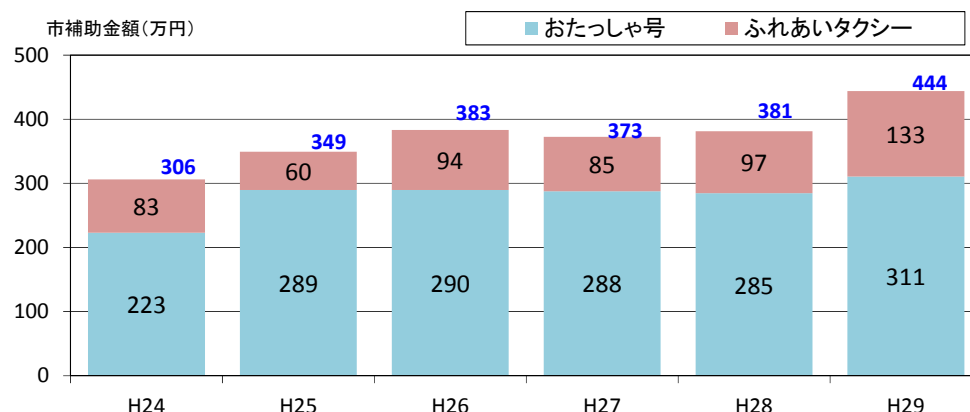


注) 青字はおたっしや号とふれあいタクシーの合算した利用者数

資料) 府中市提供データ

▲府中市内のデマンド型乗合タクシー利用客数の推移

- ・補助金額は「おたっしや号」「ふれあいタクシー」とともに増加傾向にあります。



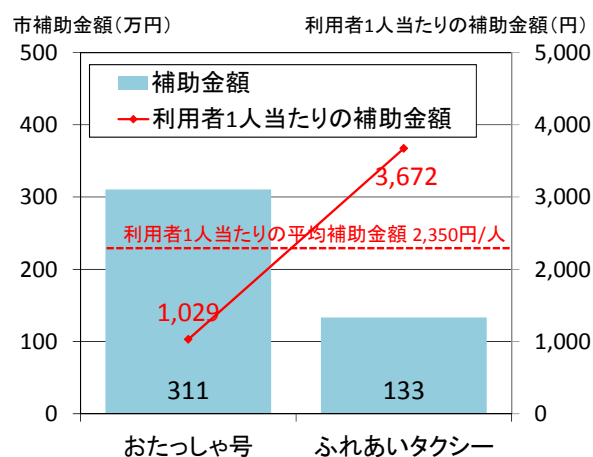
注) 青字はおたっしや号とふれあいタクシーの合算した補助金額

各路線ごとに四捨五入しているため、青字で記した「合計値」と「各路線の合計」とは一致しない場合がある。

資料) 府中市提供データ

▲補助金額の推移

- ・平成29年の補助金額は「おたっしや号」の311万円に対して、「ふれあいタクシー」が133万円、利用者1人当たりの補助金額では、「おたっしや号」の1,029円／人に対して「ふれあいタクシー」が3倍以上の3,672円／人の補助金額となっています。

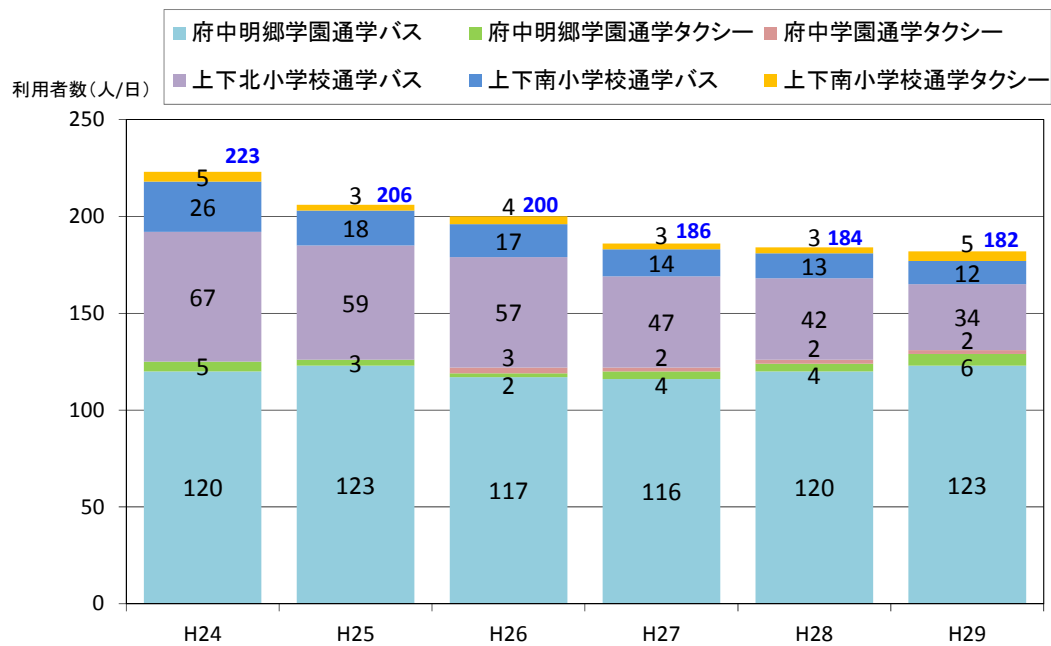


資料) 府中市提供データ

▲補助金額および利用者1人当たりの補助金額(平成29年)

3) 通学バス・通学タクシー

- ・「上下北小学校通学バス」および「上下南小学校通学バス」の利用者数は減少傾向ですが、それ以外の学校への通学バス、タクシーの利用者数は横ばい傾向です。

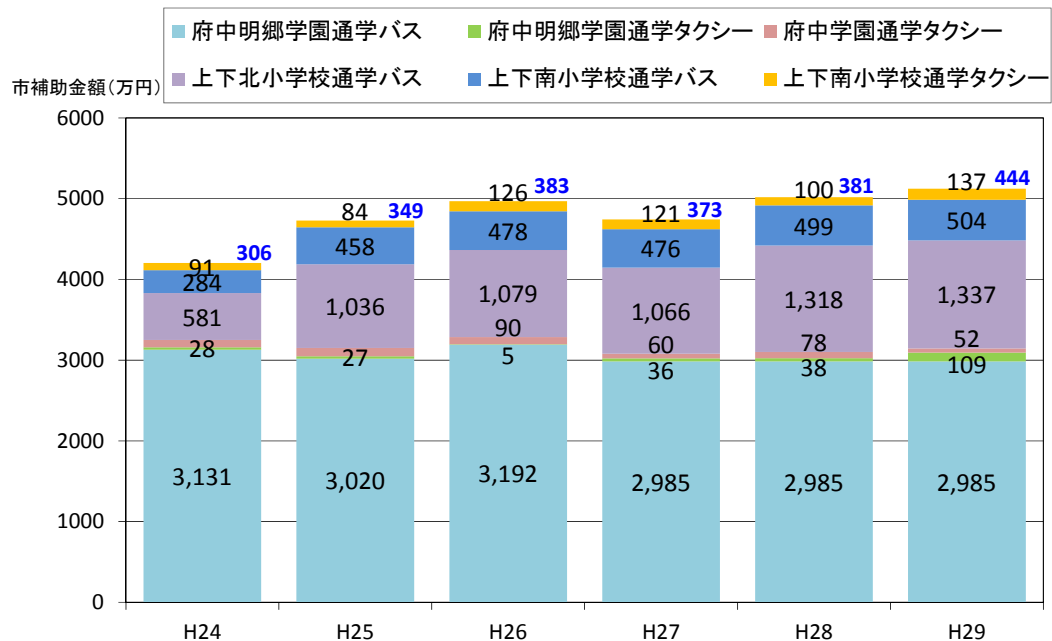


注) 青字は全通学バス・タクシーの合算した利用者数

資料) 府中市提供データ

▲通学バス・通学タクシーの利用客数の推移

- ・補助金額は、「上下北小学校通学バス」および「上下南小学校通学バス」において増加傾向にあります。



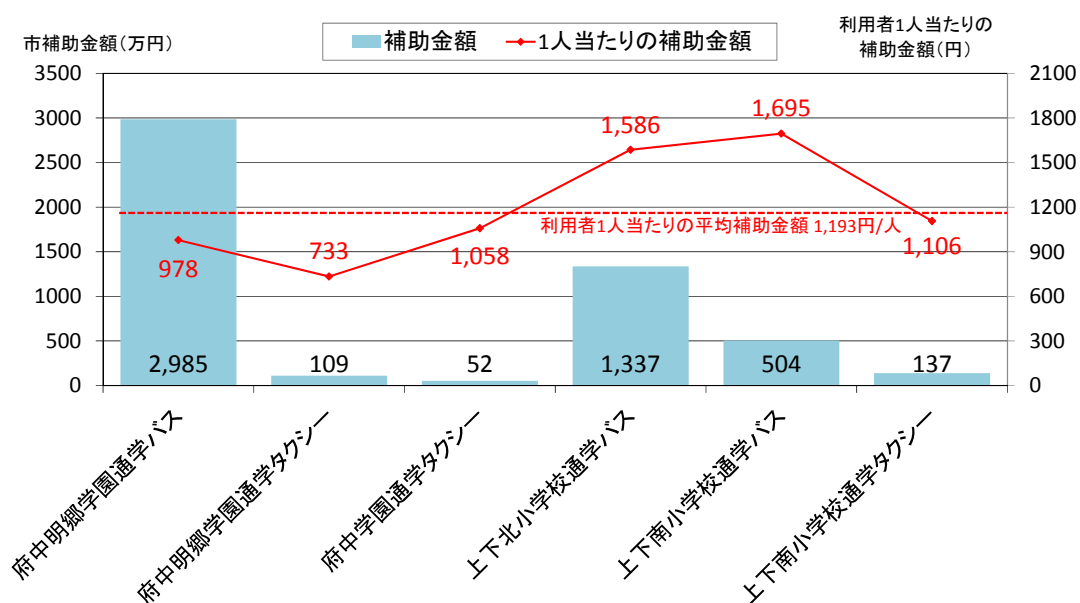
注) 青字は全通学バス・タクシーの合算した補助金額

各路線ごとに四捨五入しているため、青字で記した「合計値」と「各路線の合計」とは一致しない場合がある。

資料) 府中市提供データ

▲補助金額の推移

- ・平成29年の路線毎の1人当たりの補助金額は利用者数が減少傾向である「上下北小学校通学バス」および「上下南小学校通学バス」で高く、1人当たり1,500円以上と、平均値である1,193円/人以上となっています。

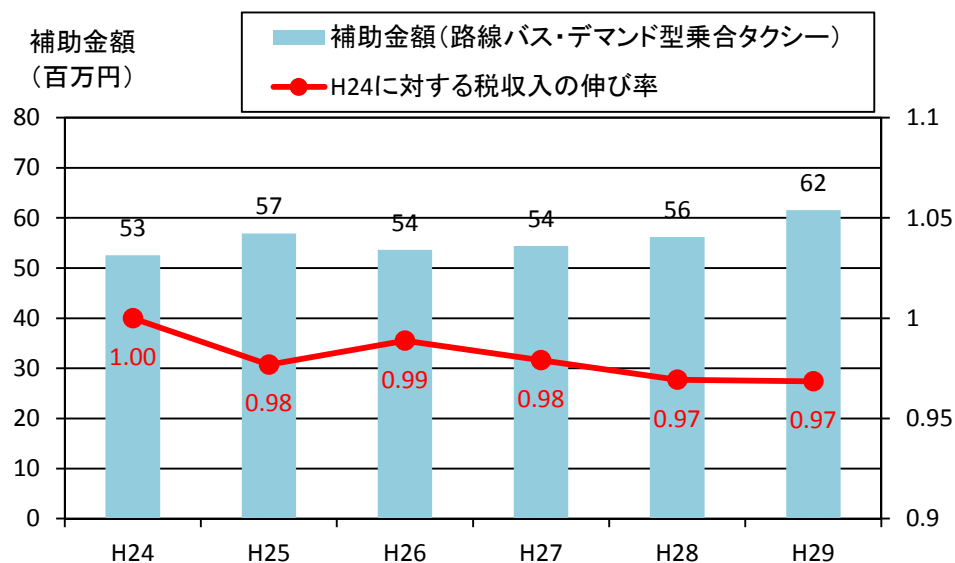


資料) 府中市提供データ

▲補助金額および利用者1人当たりの補助金額(平成29年)

(3) 税収および補助金額

- ・府中市の税収入は、平成24年を1.0とした場合の推移では、わずかながら減少傾向と厳しい財政状況のなかにあつて、路線バス、デマンド型乗合タクシーへの補助金は、平成26年には、一度減少したものの、その後は、増加傾向にあります。



資料) 府中市提供データ

府中市ホームページ (H26～H29)

広島県統計年報 (H24～H25)

▲路線バス、デマンド型乗合タクシーの補助金額の推移および府中市税収入のH24に対する伸び率

(4) 公共交通利用状況のまとめ**現 状****【府中駅以北の利用者が少ない】**

- ・ 福塩線の利用者は、定期利用を中心に回復傾向にありますが、道路整備やモータリゼーションの進展などにより、府中駅以北の駅利用者は少ない状況にあります。

【減少が続くバス利用者】

- ・ 鉄道の回復傾向に比べ、バス利用者は減少基調です。平成29年度には路線の見直しを実施しています。

【行政施設、医療福祉、買物施設への移動手段を担う】

- ・ ぐるっとバス(右回り)の利用者は、市役所、道の駅びんご府中をはじめ、府中市民病院やリ・フレなどの医療福祉施設、買物施設などが周辺に立地するバス停などでの利用が多くなっています。

【デマンド型乗合タクシー】

- ・ おたっしや号、ふれあいタクシーの利用者は減少基調にあります。

【確保されたサービスに比して少ない利用】

- ・ 十分とはいえないまでも、ある程度の運行本数や乗継が確保されているとともに、デマンド型乗合タクシーで補完された交通体系が確保されているものの、利用者、特に路線バスの利用者は減少傾向となっています。

第3章 上位計画・関連計画

3-1 上位計画・関連計画の整理

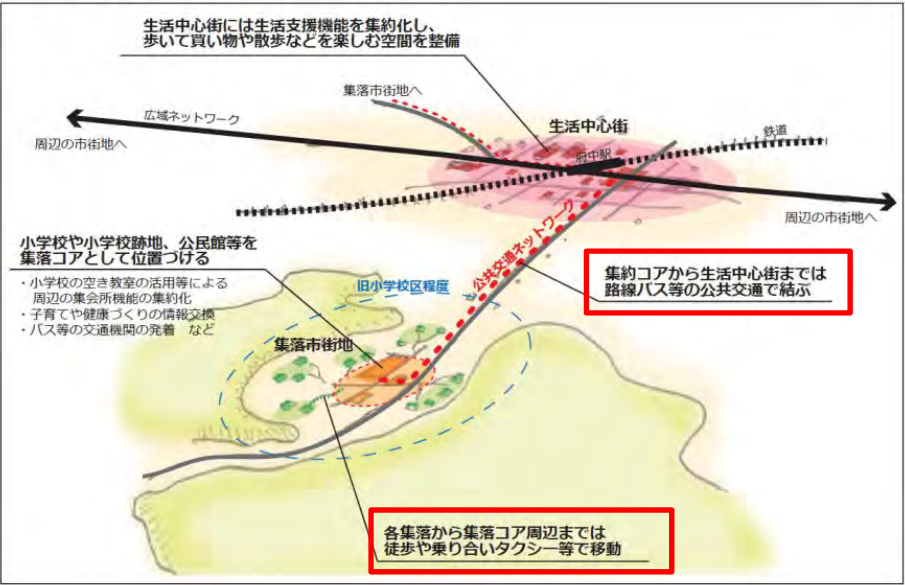
・上位計画・関連計画として以下を整理しました。次頁以降に整理した内容を示します。

計画名	策定年	計画期間
第4次府中市総合計画 基本計画	平成28年3月	平成27年度～平成36年度
府中市都市計画マスタープラン	平成26年12月	平成26年～平成47年
府中市立地適正化計画	平成29年3月	平成29年～平成47年
府中市総合戦略	平成28年2月	平成27年度～平成31年度
府中市第7期 高齢者保健福祉総合計画・ 介護保険事業計画	平成30年3月	平成30年度～平成32年度
第二期府中市中心市街地活性化基本計画	平成29年11月（変更）	平成25年4月～平成30年3月
府中市地域公共交通総合連携計画	平成26年3月	平成26年度～平成30年度

(1) 第4次府中市総合計画 基本計画

策定年	平成28年（2016年）3月																										
計画期間	平成27年度（2015年度）～平成36年度（2024年度）																										
将来像	■将来都市像：笑顔で豊かな暮らしができる府中市 ～支えあい みんなで創る 府中愛～																										
概要	■人口フレーム ・今後も減少傾向は続くものの、社人研の推計値を上回る将来人口の設定をしている。 ・人口ビジョンの将来の方向及びその対策に記載する、①魅力あるまちづくりによる定住化・移住の促進、②結婚、出産、育児、子育て環境の魅力化による出生数の改善、を実現・促進するため情報発信活動を強化することにより効果を想定している。 表 人口フレーム <table><tr><td></td><td>H32</td><td>H37</td><td>H42</td></tr><tr><td>社人研</td><td>37,549</td><td>34,948</td><td>32,328</td></tr><tr><td>目標数値</td><td>38,133</td><td>36,112</td><td>34,133</td></tr></table> ■まちづくりの基本目標 基本目標 1 都市基盤づくり 基本目標 2 生活環境づくり 基本目標 3 地域資源を活用したまちづくり 基本目標 4 健康地域づくり 基本目標 5 教育・スポーツ・文化のまちづくり 基本目標 6 市民協働のまちづくり				H32	H37	H42	社人研	37,549	34,948	32,328	目標数値	38,133	36,112	34,133												
	H32	H37	H42																								
社人研	37,549	34,948	32,328																								
目標数値	38,133	36,112	34,133																								
公共交通 関連施策	■施策の体系 都市基盤づくり 1. 暮らしと産業を支える計画的な土地利用の推進 2. 地域拠点の整備と市街地の活性化 3. 交通ネットワークの構築 4. 潤いある快適な住環境の整備 (1) 広域間の連携や都市内を円滑に移動できる幹線道路の整備 (2) 暮らしを支える生活道路などの整備 (3) 暮らしに密着した公共交通の充実 ■取組の方向性 ○人口減少社会及び少子高齢社会に対応した都市構造を構築するため、中心市街地と集落市街地がつながり、主要な都市とも結びつくネットワーク型のコンパクトシティを目指します。 ○生活の利便性を向上させるため、生活中心街を基本とした「歩いて暮らせる」まちづくりを進めます。 ○市内循環バス等による移動の利便性を図り、高齢者をはじめとする誰もが利用しやすい交通環境の充実を目指します。 ○既存インフラを活用し、効率的な都市基盤整備を進めます。特に、南北道路をはじめとした主要幹線道路網の整備や中心市街地と各集落市街地の拠点を結ぶ道路の維持・整備を進めます。 ○施設の老朽化などに対応し、公共公益施設の利便性の向上を図るとともに、地域の実情に応じた適正な配置、利用の検討を進めます。 ○歴史を感じるまちなみや美しい景観など、地域資源の魅力を活用した質の高いまちづくりを進めます。 ○潤いのある良好な住環境を創造していくため、さまざまな住宅施策を進めます。 ○情報通信技術の発展にあわせて質の高い暮らしを実現するため、情報通信基盤の整備などにより、市民・企業が情報を活用して快適な生活を得ることができる環境をつくります。 ■目標指標 <table><tr><th>指標名</th><th>現状</th><th>目標</th><th>目標年度</th></tr><tr><td>5年間の社会動態減の緩和</td><td>△1,377人</td><td>△1,077人</td><td>H27～H31</td></tr><tr><td>中心市街地の自転車・歩行者数(休日)</td><td>2,206人</td><td>2,700人</td><td>H29</td></tr><tr><td>ぐるっとバス乗車人員</td><td>47人/日</td><td>119人/日</td><td>H29</td></tr><tr><td>超高速ブロードバンド通信整備率</td><td>82.3%</td><td>85.0%</td><td>H31</td></tr><tr><td>集落市街地の検討</td><td>0地域</td><td>1地域</td><td>H31</td></tr></table> ■取組 3. 交通ネットワークの構築 産業発展と市民生活の基礎となる交通基盤の充実に向け、幹線道路、生活道路、公共交通機関それぞれの役割と特性を生かした整備を推進します。 施策の体系 交通ネットワークの構築 広域間の連携や都市内を円滑に移動できる幹線道路の整備 暮らしを支える生活道路などの整備 暮らしに密着した公共交通の充実 それぞれの役割 市 民 ○整備された道路網を有効に活用し、市民・企業活動の充実に図るとともに、道路環境の安全性・快適性を維持していくために、交通マナーを守り、道路美化を進めます。 ○公共交通機関を積極的に利用します。 地 域 ○地域内での道路環境の安全性・快適性を維持していくために、高齢者や子どもの見守りや交通マナーの指導、道路美化を進めます。 企 業 ○整備された道路網を有効に活用し、市民・企業活動の充実に図るとともに、道路環境の安全性・快適性を維持していくために、交通マナーを守り、道路美化を進めます。 行 政 ○長期的なまちづくりを展望した道路の体系的な整備促進を図ります。 ○高齢者や子どもなどの交通弱者をはじめ、利用しやすい、安全で人にやさしい交通体系づくりを進めます。 ○公共交通の利便性の向上と市民の積極的な利用促進を図ります。 (3)暮らしに密着した公共交通の充実 ○中心市街地と集落市街地をつなぐ公共交通網の形成を進めます。 ○JR福塩線やバス路線などの既存の公共交通を中心に、利便性・快適性・安全性の向上に加え、高齢者や子どもなどの生活交通弱者をはじめ、市民が利用しやすい公共交通ネットワークの充実に図ります。 ○JRや路線バスの連携など、行政・交通事業者・地域が役割を分担し、広域的な移動手段の維持・確保を目指します。 主な取組 ① 効率的な公共交通体系の充実 ② 生活交通対策事業の推進 ③ 地域公共交通網形成計画の策定			指標名	現状	目標	目標年度	5年間の社会動態減の緩和	△1,377人	△1,077人	H27～H31	中心市街地の自転車・歩行者数(休日)	2,206人	2,700人	H29	ぐるっとバス乗車人員	47人/日	119人/日	H29	超高速ブロードバンド通信整備率	82.3%	85.0%	H31	集落市街地の検討	0地域	1地域	H31
指標名	現状	目標	目標年度																								
5年間の社会動態減の緩和	△1,377人	△1,077人	H27～H31																								
中心市街地の自転車・歩行者数(休日)	2,206人	2,700人	H29																								
ぐるっとバス乗車人員	47人/日	119人/日	H29																								
超高速ブロードバンド通信整備率	82.3%	85.0%	H31																								
集落市街地の検討	0地域	1地域	H31																								
まとめ	【人口フレームと公共交通】 ・定住や移住の促進、出生数の改善等の施策を前提として人口減少の抑制を設定しており、その実現に向けて公共交通の利便性向上や空白地域の改善等を図ります。 【暮らしに密着した公共交通の充実】 ・中心市街地と集落市街地をつなぐ公共交通網の形成を図ります。 ・JR 福塩線やバス路線などの既存の公共交通を中心に、利便性・快適性・安全性の向上に加え、高齢者や子供などの生活交通弱者をはじめ、市民が利用しやすい公共交通ネットワークの充実に図ります。 ・JR や路線バスの連携など、行政・交通事業者・地域が役割を分担し、広域的な移動手段の維持・確保に努めます。																										

(2) 府中市都市計画マスタープラン

策定年	平成 26 年（2014 年）12 月				
計画期間	平成 26 年（2014 年）～平成 47 年（2035 年）				
将来像	■将来都市構造：中心市街地と集落市街地がつながり、主要都市とも結びつくネットワーク型のコンパクトシティ				
概要	■都市づくりの 5 つの目標				
	目標 1 既存インフラを活用し、 効率的な都市基盤整備を進めていきます	目標 2 府中市全体の生活を支える生活中心街を 形成していきます	目標 3 住み続けられる集落市街地を 形成していきます	目標 4 ものづくりの活気があふれる市街地を 形成していきます	目標 5 都市基盤が整ったみどり豊かな基本市街地 を形成していきます
公共交通 関連施策	目標 3. 住み続けられる集落市街地を形成していきます 集落市街地では、生活利便性の高い市街地中心部に対して、田園の広がるのどかな景観や山・川など豊かな自然を間近にしながら暮らすことができる居住の場として、今後も維持していきます。 また、中心市街地との公共交通のネットワークを充実させると共に、地域のコミュニティの維持・育成を図ります。  <整備方針> (1) 住み続けられる集落市街地の拠点形成 ①集落コアの位置づけ 市街化区域の周辺部については、今後も住み続けられる集落市街地として位置づけていきます。住み続けていくためには、人口減少下においても、活気ある地域のコミュニティをつくっていける仕組みが必要となります。 具体的には、これまでの人のつながりや地域活動を通じたコミュニティの維持を目的に、各地域にコミュニティの拠点となる「集落コア」の位置づけを進めていきます。 ②集落コアを位置づける範囲 1 つの集落コアを利用する範囲としては、複数の集落が集まる旧小学校区程度を想定し、それぞれの地域において、小学校、公共施設跡地、集会所や公民館等の地域の既存の公共施設・遊休施設を集落コアとして位置づけ、活用していきます。 集落コアは高齢者や子どもなど地域の人々がいつでも気軽に立ち寄ることができる利便性の高いコミュニティの拠点として位置づけ、地域の賑わいの密度を高めていくことを目指します。 ③集落コアの内容 a) 地域活動の場となる地域のコミュニティの拠点 地域活動の場を歩いて動ける範囲に集め、地域の人々の交流の場としての環境づくりを進めます。 <地域活動> 地域の行事、子育てや健康づくりなどについての情報交換の場、農産品の直売など b) コミュニティ施設の集約化 既存の集会所等のコミュニティ施設については適正な配置バランスを考慮し、地域住民の相互理解・交流を図る場として維持又は各「集落コア」への集約化を検討していきます。 c) 生活中心街との交通ネットワークの確保 コミュニティバスや乗り合いタクシー等の導入を検討しながら、各集落コアと生活中心街とをつなぐ公共交通ネットワークを充実させていきます。 ④検討・運営についての考え方 集落コアは、各地域の実情・ニーズにあった設置場所・内容としていきます。 そのためには、地域住民が主体となって、外部人材や行政と連携しながら、ふさわしい場所とサービスを検討していく必要があります。また、設置・運営にあたっては、地域住民のほか、行政や企業等が連携していくことが不可欠となります。 (2) 公共的な交通の充実 ①生活中心街と集落コアをつなぐ路線バス等の再編 各集落市街地の集落コアと府中駅周辺とをつなぐ路線バスを充実させていきます。合わせて、現在の路線バスのルートをより使いやすいルートへ再編していきます。 また、府中市の交通結節点である府中駅を中心として、既存の公共施設や生活支援施設などを回る巡回バスについては、利便性の向上を図るため、路線バスとの連携を強化し、利用状況に応じたルートの見直し等を柔軟に検討していきます。 ②集落コアへの交通アクセスの確保 集落から最寄の集落コアまでは、現在運行されているおたっしや号やられあいタクシー、コミュニティバス等を活用しながら公共的な交通手段で結ぶことを検討していきます。 ③鉄道の継続的な運行 JR 福塩線については、近年利用者数は減少傾向にありますが、交通弱者や通学者・通勤者の貴重な交通手段となっています。また、バス等と比べて定時性に優れ輸送力が確保できることから、府中市の重要な公共交通機関の 1 つとして、今後も運行本数の維持に努めます。 ○集落コアイメージ 				
まとめ	【居住地と拠点をつなぐ 3 つの公共交通ネットワークの充実】 ・府中市の骨格となり広域の拠点ともつながる道路・交通ネットワークとして、広域ネットワーク（幹線道路や広域バス路線、JR 福塩線）を維持します。 ・生活中心街に立地する都市機能へアクセスする公共交通網として、居住誘導区域内のネットワーク（循環バス）を維持します。 ・生活中心街に立地する都市機能へアクセスする公共交通網として、集落市街地に関わるネットワーク（既存のデマンド型乗合タクシー等）の運行を継続します。				

(3) 府中市立地適正化計画

策定年	平成 29 年（2017 年）3 月			
計画期間	平成 29 年（2017 年）～平成 47 年（2035 年）			
将来像	山と川に囲まれたコンパクトな府中の市街地の「質の向上」を目指すコンパクトシティ			
概要	■立地適正化計画における都市づくりの目標 ・市街地に潤いを与える農地やオープンスペースと調和した、ゆとりある居住環境を誘導 ・日常生活に必要な公共公益施設が集まり、人々の交流の場となる生活拠点を維持 ・工場・企業等の産業関連機能が住宅と共存した、ものづくりの活気あふれる市街地を誘導 ・地域の核と交通ネットワークが維持された、住み続けられる集落市街地を誘導 ■立地適正化に関する基本的な方針			
	居住誘導区域 「住みたい」「住み続けたい」と選ばれる、住・農・工が調和したゆとりある市街地をつくっていきます	都市機能誘導区域 市民の生活を支える中心拠点を維持するとともに、ものづくりのまち・府中の顔をつくっていきます	集落市街地 住み続けられるまちとして生活機能を維持していきます	道路・交通ネットワーク 自動車と公共交通によるネットワークを維持していきます
公共交通 関連施策	■居住誘導区域 4-1. 居住誘導区域について ・居住誘導区域内では、主に下記のような人々をターゲットとして居住地として「住みたい」「住み続けたい」と選ばれるまちにしていこうと目指し、住環境整備などによる居住機能の誘導を進めていきます。 ○ 近隣市町に転出している若い世帯を府中市内に引き止めていきます。 ○ 近隣市町に住み府中市へ働きに来ている世帯に対して職住近接の環境を提供していきます。 ・そこで、下記を目標として掲げ、目標を実現するため居住誘導区域を設定します。 目標 1：居住地として積極的に選ばれる市街地を形成し、市外への人口流出を食い止める 目標 2：車を利用しなくても暮らせる住環境を確保する （1）目標 1：居住地として積極的に選ばれる市街地を形成し、市外への人口流出を食い止める 1）背景 ・府中市では住宅の購入などによる福山市等への転出に歯止めがかかっていないことが課題となっています。 ・また福山市に住み府中市へ通勤してくる人も多く、働く場がある強みを生かしきれていません。 （2）目標 2：車を利用しなくても暮らせる住環境を確保する 1）背景 ・府中市では、日常生活において自家用車を多く利用していますが、高齢になるとともに車の運転が困難となり、公共交通に頼らざるを得なくなることが想定されます。 ・しかし、主に集落市街地周辺においては公共交通の運行頻度が低く、運転が出来ない人の多くは家族に頼って買い物等をしている傾向がみられますが、今後、単身となった場合など、日常生活が困難になる状況も懸念されます。 ・府中駅周辺は市内で最も生活利便施設が集積しているとともに、道の駅及び府中駅が路線バスや循環バス、鉄道など周辺地域と繋がる交通結節点となっており、自動車を使わなくても生活利便施設が利用できる地域となっています。 ・一方で、駅近辺での移動にあたっては、JR 福塩線による南北市街地の分断等が課題となっています。			
	2）誘導する市街地像 ・以上のような背景を踏まえ、下記に示す市街地を誘導していきます。 ○ 歩いて暮らせる「生活中心街」 □市街地のイメージ 駅周辺の居住者は、自家用車のほか徒歩や公共交通なども使える生活を送っている 駅周辺の歩行者空間の整備による歩きやすいまちが形成されている 公共施設や交通機関、歩行者空間などがバリアフリー化されている 市内外から人々が訪れる賑わいある交流拠点が形成されている 3）誘導方針 ① 歩いて暮らせる質の高い空間の継続 ・駅周辺の歩行者空間の整備を進め、回遊性を高めていきます。 ・また、府中駅の南北自由通路等整備による南北市街地の分断解消を目指していきます。 ・高齢者や障がい者が安心して利用できるまちにしていこうために、公共施設や交通機関、歩行者空間などのバリアフリー化を推進していきます。 ② 空き家の活用及び跡地利用による憩いの場の創出 ・利活用可能な空き家に対する補助制度や活用・流通させる場合のメリット等を周知するなど、住宅ストックとしての活用・流通を促進します。 ・居住誘導区域は、特定空き家等対策の重点地区を含んでいます。当該地区内においては優先的に特定空き家の除却を図り、空き家の除却後の跡地をまちづくりの資源として捉え、地域住民の憩いの場等を整備し、居住環境の向上を図ります。			
まとめ	【都市のコンパクト化を実現するための交通ネットワークの形成】 ・車を利用しなくても暮らせる住環境を確保するため、公共交通の維持を図ります。 ・生活中心街に立地する都市機能へのアクセスが可能となる故郷交通網の形成を図ります。			

(4) 府中市総合戦略

策定年	平成 28 年（2016 年）2 月																																																																																							
計画期間	平成 27 年度（2015 年度）～平成 31 年度（2019 年度）																																																																																							
将来像	■府中市総合戦略の三つのポイント ・安心して働くための産業振興と雇用の創出 ・安心して子育てができる働き方や暮らし方の環境づくり ・多様な働き方や暮らし方が提供できることでの移住・定住の促進』																																																																																							
概要	■府中市総合戦略の四つの基本目標																																																																																							
	基本目標 1 「ものづくりのまち」の特性を生かし、 安定した雇用を創出する	基本目標 2 府中市の地域資源を生かし、 新しいひとの流れをつくる	基本目標 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる	基本目標 4 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとと もに、地域と地域を連携する																																																																																				
公共交通 関連施策	基本目標④ 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、 地域と地域を連携する <table><tr><td>具体的な取組①</td><td>地域公共交通の利用促進</td></tr><tr><td>概 要</td><td>周辺地域から市街地へ移動しやすく、また、市街地内の移動も利便性を向上させて市民の外出機会と環境づくりを支援します。 地域に合わせた交通手段を確保し、交通空白地域の解消を図り、だれもがどこでも最低限の交通サービスを受けるできるようにします。 市内各地域の生活圏を踏まえ、地域内公共交通の充実を図り、市民が利用する医療機関、商業施設、公共施設等へのアクセス機能を高め、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。</td></tr></table><table><tr><th colspan="3">重要業績評価指標（K P I）</th></tr><tr><th>目標とする指標</th><th>基準数値</th><th>目標値</th></tr><tr><td>交通空白地域の解消</td><td>人口の 20% (H26)</td><td>人口の 10% (H30)</td></tr><tr><td>みなし 4 条路線Ⅱ及び市内完結 4 条路線Ⅲの輸送人員の維持</td><td>103,000 人 (H26)</td><td>現状を維持 (H30)</td></tr><tr><td>交通結節点の整備</td><td>2 箇所 (H26)</td><td>3 箇所 (H28)</td></tr></table> <具体的な施策> （●＝びんご圏域ビジョンに基づく事業、◆＝広島県総合戦略に基づく事業）<table><tr><td>事業名</td><td>道の駅整備【新規】</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>24 時間トイレ、駐車場などを完備し市内産農産物の産直市やレストラン、加工品などの販売を行います。</td></tr><tr><td>事業名</td><td>路線バス維持のための運行費補助</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>住民の移動手段を確保するため、本市委託路線Ⅱ、4 条路線Ⅲ等の路線バスの運行に係る費用の一部を補助します。</td></tr><tr><td>事業名</td><td>路線バス運行ルートの見直し</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>路線バス運行ルートを見直し、交通空白地域の解消等に努めます。</td></tr></table> <table><tr><td>具体的な取組②</td><td>都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等のネットワーク形成</td></tr><tr><td>概 要</td><td>人口の減少と高齢化を背景とし、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現することが大きな課題です。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市民が公共交通によりこれらの生活便利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し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を進めていくことが重要です。</td></tr></table> <具体的な施策> （●＝びんご圏域ビジョンに基づく事業、◆＝広島県総合戦略に基づく事業）<table><tr><td>事業名</td><td>路線バス維持のための運行費補助（再掲）</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>住民の移動手段を確保するため、本市委託路線、4 条路線等の路線バスの運行に係る費用の一部を補助します。</td></tr><tr><td>事業名</td><td>路線バス運行ルートの見直し（再掲）</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>路線バス運行ルートを見直し、交通空白地域の解消等に努めます。</td></tr></table> <table><tr><td>具体的な取組③</td><td>中心市街地の活性化</td></tr><tr><td>概 要</td><td>中心市街地は、本市の「顔」として都市のイメージを象徴する場所であるとともに、コンパクトなまちづくりを推進する上で最も重要な拠点です。本市では、中心市街地に集積する様々な公共公益施設や生活便利施設等の利点を生かし、高齢者等の交通弱者が、徒歩圏内で日常生活に困らない、暮らしたい、暮らし続けたい生活拠点としての生活中心街を確立します。</td></tr></table><table><tr><th colspan="3">重要業績評価指標（K P I）</th></tr><tr><th>目標とする指標</th><th>基準数値</th><th>目標値</th></tr><tr><td>歩行者・自転車通行量（平日）</td><td>7,306 人/日（H24）</td><td>8,000 人/日（H29）</td></tr><tr><td>歩行者・自転車通行量（休日）</td><td>2,206 人/日（H24）</td><td>2,700 人/日（H29）</td></tr><tr><td>市街地循環バス平均利用者数</td><td>47 人/日（H23）</td><td>119 人/日（H29）</td></tr><tr><td>商業重点地区の商店の数</td><td>241 店舗（H24）</td><td>257 店舗（H29）</td></tr><tr><td>平成 30 年度までに第 3 期府中市中心市街地活性化基本計画を認定</td><td></td><td></td></tr></table> <具体的な施策> （●＝びんご圏域ビジョンに基づく事業、◆＝広島県総合戦略に基づく事業）<table><tr><td>事業名</td><td>道の駅整備【新規】（再掲）</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>24 時間トイレ、駐車場などを完備し市内産農産物の産直市やレストラン、加工品などの販売を行います。</td></tr><tr><td>事業名</td><td>まちなか活性化支援制度（再掲）</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>まちなかに生活支援施設の集積や賑わいを創出することを目的として、「公益施設立地促進事業」「商業施設立地促進事業」「活性化促進支援事業」を行う事業者を支援します。</td></tr><tr><td>事業名</td><td>大規模小売店舗立地法の特例</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>大規模小売店舗立地法の手続きを簡素化します。</td></tr><tr><td>事業名</td><td>産業観光ツアー</td></tr><tr><td>事業概要</td><td>幅広い年齢層を対象とした工場見学等ツアーを行います。</td></tr></table>				具体的な取組①	地域公共交通の利用促進	概 要	周辺地域から市街地へ移動しやすく、また、市街地内の移動も利便性を向上させて市民の外出機会と環境づくりを支援します。 地域に合わせた交通手段を確保し、交通空白地域の解消を図り、だれもがどこでも最低限の交通サービスを受けるできるようにします。 市内各地域の生活圏を踏まえ、地域内公共交通の充実を図り、市民が利用する医療機関、商業施設、公共施設等へのアクセス機能を高め、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。	重要業績評価指標（K P I）			目標とする指標	基準数値	目標値	交通空白地域の解消	人口の 20% (H26)	人口の 10% (H30)	みなし 4 条路線Ⅱ及び市内完結 4 条路線Ⅲの輸送人員の維持	103,000 人 (H26)	現状を維持 (H30)	交通結節点の整備	2 箇所 (H26)	3 箇所 (H28)	事業名	道の駅整備【新規】	事業概要	24 時間トイレ、駐車場などを完備し市内産農産物の産直市やレストラン、加工品などの販売を行います。	事業名	路線バス維持のための運行費補助	事業概要	住民の移動手段を確保するため、本市委託路線Ⅱ、4 条路線Ⅲ等の路線バスの運行に係る費用の一部を補助します。	事業名	路線バス運行ルートの見直し	事業概要	路線バス運行ルートを見直し、交通空白地域の解消等に努めます。	具体的な取組②	都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等のネットワーク形成	概 要	人口の減少と高齢化を背景とし、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現することが大きな課題です。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市民が公共交通によりこれらの生活便利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し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を進めていくことが重要です。	事業名	路線バス維持のための運行費補助（再掲）	事業概要	住民の移動手段を確保するため、本市委託路線、4 条路線等の路線バスの運行に係る費用の一部を補助します。	事業名	路線バス運行ルートの見直し（再掲）	事業概要	路線バス運行ルートを見直し、交通空白地域の解消等に努めます。	具体的な取組③	中心市街地の活性化	概 要	中心市街地は、本市の「顔」として都市のイメージを象徴する場所であるとともに、コンパクトなまちづくりを推進する上で最も重要な拠点です。本市では、中心市街地に集積する様々な公共公益施設や生活便利施設等の利点を生かし、高齢者等の交通弱者が、徒歩圏内で日常生活に困らない、暮らしたい、暮らし続けたい生活拠点としての生活中心街を確立します。	重要業績評価指標（K P I）			目標とする指標	基準数値	目標値	歩行者・自転車通行量（平日）	7,306 人/日（H24）	8,000 人/日（H29）	歩行者・自転車通行量（休日）	2,206 人/日（H24）	2,700 人/日（H29）	市街地循環バス平均利用者数	47 人/日（H23）	119 人/日（H29）	商業重点地区の商店の数	241 店舗（H24）	257 店舗（H29）	平成 30 年度までに第 3 期府中市中心市街地活性化基本計画を認定			事業名	道の駅整備【新規】（再掲）	事業概要	24 時間トイレ、駐車場などを完備し市内産農産物の産直市やレストラン、加工品などの販売を行います。	事業名	まちなか活性化支援制度（再掲）	事業概要	まちなかに生活支援施設の集積や賑わいを創出することを目的として、「公益施設立地促進事業」「商業施設立地促進事業」「活性化促進支援事業」を行う事業者を支援します。	事業名	大規模小売店舗立地法の特例	事業概要	大規模小売店舗立地法の手続きを簡素化します。	事業名	産業観光ツアー	事業概要	幅広い年齢層を対象とした工場見学等ツアーを行います。
	具体的な取組①	地域公共交通の利用促進																																																																																						
	概 要	周辺地域から市街地へ移動しやすく、また、市街地内の移動も利便性を向上させて市民の外出機会と環境づくりを支援します。 地域に合わせた交通手段を確保し、交通空白地域の解消を図り、だれもがどこでも最低限の交通サービスを受けるできるようにします。 市内各地域の生活圏を踏まえ、地域内公共交通の充実を図り、市民が利用する医療機関、商業施設、公共施設等へのアクセス機能を高め、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。																																																																																						
	重要業績評価指標（K P I）																																																																																							
目標とする指標	基準数値	目標値																																																																																						
交通空白地域の解消	人口の 20% (H26)	人口の 10% (H30)																																																																																						
みなし 4 条路線Ⅱ及び市内完結 4 条路線Ⅲの輸送人員の維持	103,000 人 (H26)	現状を維持 (H30)																																																																																						
交通結節点の整備	2 箇所 (H26)	3 箇所 (H28)																																																																																						
事業名	道の駅整備【新規】																																																																																							
事業概要	24 時間トイレ、駐車場などを完備し市内産農産物の産直市やレストラン、加工品などの販売を行います。																																																																																							
事業名	路線バス維持のための運行費補助																																																																																							
事業概要	住民の移動手段を確保するため、本市委託路線Ⅱ、4 条路線Ⅲ等の路線バスの運行に係る費用の一部を補助します。																																																																																							
事業名	路線バス運行ルートの見直し																																																																																							
事業概要	路線バス運行ルートを見直し、交通空白地域の解消等に努めます。																																																																																							
具体的な取組②	都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等のネットワーク形成																																																																																							
概 要	人口の減少と高齢化を背景とし、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現することが大きな課題です。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市民が公共交通によりこれらの生活便利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し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を進めていくことが重要です。																																																																																							
事業名	路線バス維持のための運行費補助（再掲）																																																																																							
事業概要	住民の移動手段を確保するため、本市委託路線、4 条路線等の路線バスの運行に係る費用の一部を補助します。																																																																																							
事業名	路線バス運行ルートの見直し（再掲）																																																																																							
事業概要	路線バス運行ルートを見直し、交通空白地域の解消等に努めます。																																																																																							
具体的な取組③	中心市街地の活性化																																																																																							
概 要	中心市街地は、本市の「顔」として都市のイメージを象徴する場所であるとともに、コンパクトなまちづくりを推進する上で最も重要な拠点です。本市では、中心市街地に集積する様々な公共公益施設や生活便利施設等の利点を生かし、高齢者等の交通弱者が、徒歩圏内で日常生活に困らない、暮らしたい、暮らし続けたい生活拠点としての生活中心街を確立します。																																																																																							
重要業績評価指標（K P I）																																																																																								
目標とする指標	基準数値	目標値																																																																																						
歩行者・自転車通行量（平日）	7,306 人/日（H24）	8,000 人/日（H29）																																																																																						
歩行者・自転車通行量（休日）	2,206 人/日（H24）	2,700 人/日（H29）																																																																																						
市街地循環バス平均利用者数	47 人/日（H23）	119 人/日（H29）																																																																																						
商業重点地区の商店の数	241 店舗（H24）	257 店舗（H29）																																																																																						
平成 30 年度までに第 3 期府中市中心市街地活性化基本計画を認定																																																																																								
事業名	道の駅整備【新規】（再掲）																																																																																							
事業概要	24 時間トイレ、駐車場などを完備し市内産農産物の産直市やレストラン、加工品などの販売を行います。																																																																																							
事業名	まちなか活性化支援制度（再掲）																																																																																							
事業概要	まちなかに生活支援施設の集積や賑わいを創出することを目的として、「公益施設立地促進事業」「商業施設立地促進事業」「活性化促進支援事業」を行う事業者を支援します。																																																																																							
事業名	大規模小売店舗立地法の特例																																																																																							
事業概要	大規模小売店舗立地法の手続きを簡素化します。																																																																																							
事業名	産業観光ツアー																																																																																							
事業概要	幅広い年齢層を対象とした工場見学等ツアーを行います。																																																																																							
まとめ	【安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する】 ・市民が利用する生活利便施設へのアクセス機能を高め、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図ります。 ・地域に合わせた交通手段の確保や路線バスの運行ルート見直しにより、交通空白地の解消を図ります。																																																																																							

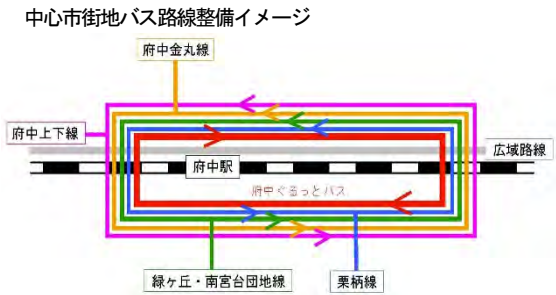
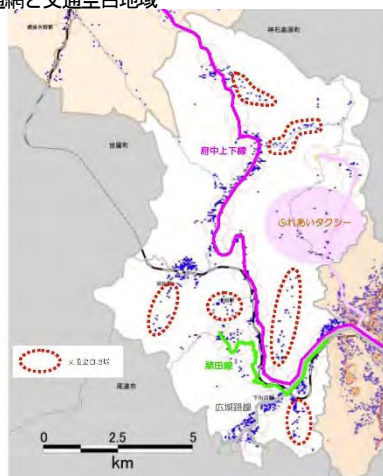
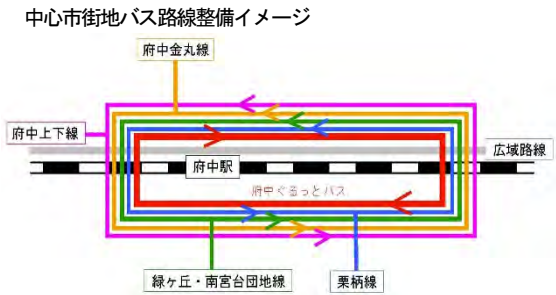
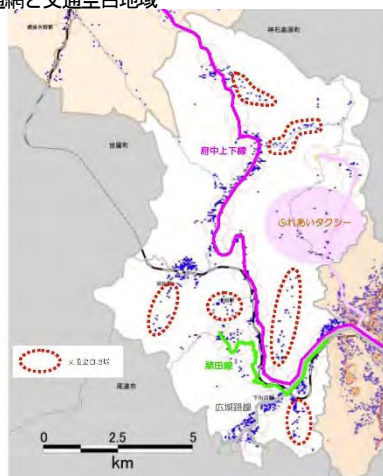
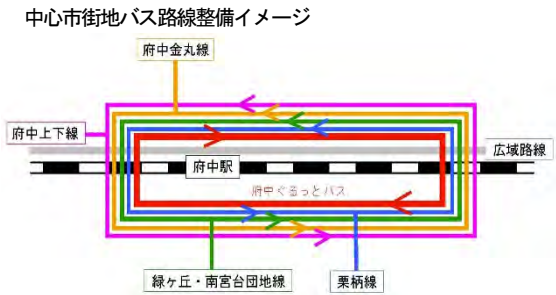
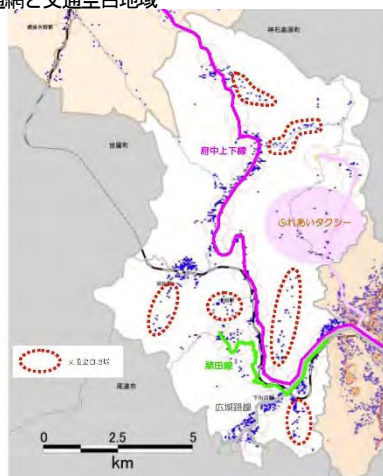
(5) 府中市第7期 高齢者保健福祉総合計画・介護保険事業計画

策定年	平成30年（2018年）3月											
計画期間	平成30年度（2018年度）～平成32年度（2020年度）											
将来像	■基本理念：高齢者が安心して最期まで過ごせる地域をつくる ～“げんき・ちいき・ながいき”の府中市をめざして～											
概要	■計画の体系											
	①尊厳ある暮らしの支援体制づくり	②安心してできる在宅生活の支援	③地域における支え合いによる 高齢者支援体制の構築	④地域包括ケア体制の整備	⑤元気で生きがいのある生活の実現	⑥介護保険サービスの充実						
公共交通 関連施策	5. 計画の体系 本計画の各論においては、以下の体系に基づき施策を展開します。 高齢者が安心して最期まで過ごせる地域をつくる ～“げんき・ちいき・ながいき”の府中市をめざして～ 第1章 尊厳ある暮らしの支援体制づくり 1. 認知症対策 2. 高齢者の権利擁護、虐待防止 3. 高齢者孤立防止支援 第2章 安心してできる在宅生活の支援 1. 高齢者福祉サービスの体制整備 2. 家族介護支援 3. 高齢者の住まいの確保の推進 4. ひとにやさしいまちづくりの推進 第3章 地域における支え合いによる 高齢者支援体制の構築 1. 地域共生社会の構築 2. 多様な主体による ネットワーク支援体制の構築 第4章 地域包括ケア体制の整備 1. 地域包括支援センターの機能強化 2. 在宅医療・介護連携の推進 3. 地域ケア会議の充実 4. 介護人材確保及び 資質向上のための取組 第5章 元気で生きがいのある生活の実現 1. 健康づくりの推進 2. 高齢者の学びの機会の充実 3. 社会参加と生きがいづくり 4. 雇用・就業機会の提供 第6章 介護保険サービスの充実 1. 介護保険事業の利用状況 2. 介護保険事業の継続的な運営 3. 介護保険事業の推進 4. 地域支援事業の推進 5. 第7期の第1号被保険者介護保険料 6. 介護給付適正化事業の推進 4. ひとにやさしいまちづくりの推進 高齢者等が安全で快適に生活し、積極的に社会参加できるよう、利用しやすい建築物、安全な道路、公園等の公共施設のバリアフリー化を進めるなど、快適な都市環境づくりを推進します。 現状と課題 - 公共公益施設などについては、誰もが円滑に利用できるよう、段差の解消、車いす対応のスロープ・昇降設備・駐車場・トイレ等の導入、わかりやすい案内標識の設置などのバリアフリー化を順次進めている状況。 - 市街地周辺の地域から、生活中心街へのアクセスが容易となる公共交通網の再編整備が必要であり、さらに、中心市街地の周辺部でも交通弱者への対応が求められている。 今後の方向性 - 公共公益施設などについては、引き続きバリアフリー化を推進する。 - 市全体を運行する路線バスや公共施設、病院や店舗を回る巡回バスの利便性の向上を図るため、状況に応じたルートの見直しを検討し、より使いやすいように再編する。 <table><tr><th>施策・事業</th><th>取組内容</th></tr><tr><td>都市基盤の整備</td><td> ■高齢社会に対応した、住みやすいまちづくりを進めるため、既存の道路や公園などへのスロープの設置や、道路の拡幅、歩道と車道の分離、建物へのスロープやエレベーターの設置など、まちの利便性と安全性の向上を図るための整備を引き続き進めます。 ■公的施設においては、バリアフリー化を促進し、気軽に利用できる施設の整備を進めるとともに、高齢者や障害者が屋外で気軽に集まって話し合うことや、レクリエーションや運動ができる公園の整備を進めます。 ■道路整備にあたっては、植樹帯、歩道、自転車道等必要に応じた整備の促進を検討するなど、快適で安心して暮らせるまちづくり、ひとにやさしいまちづくりをめざします。 </td></tr><tr><td>交通アクセスの整備</td><td> ■移動手段を持たない高齢者にとっては、公共交通機関が重要な交通手段となります。バス等の公共交通機関が利用しやすい環境整備を図ります。 ■府中駅周辺については、交通アクセスを整備するなどの交流機能の強化を図るとともに、歩いて暮らせる中心市街地の形成に努めます。 ■交通事業者に対しては、高齢者や障害者が利用しやすいノンステップバスや障害者用リフトを備えたバスの運行等を要請します。また、市街地を循環し、市民の通院や買い物の一助となっている「府中ぐるっとバス」のさらなるサービスの向上に努めます。 </td></tr></table>						施策・事業	取組内容	都市基盤の整備	■高齢社会に対応した、住みやすいまちづくりを進めるため、既存の道路や公園などへのスロープの設置や、道路の拡幅、歩道と車道の分離、建物へのスロープやエレベーターの設置など、まちの利便性と安全性の向上を図るための整備を引き続き進めます。 ■公的施設においては、バリアフリー化を促進し、気軽に利用できる施設の整備を進めるとともに、高齢者や障害者が屋外で気軽に集まって話し合うことや、レクリエーションや運動ができる公園の整備を進めます。 ■道路整備にあたっては、植樹帯、歩道、自転車道等必要に応じた整備の促進を検討するなど、快適で安心して暮らせるまちづくり、ひとにやさしいまちづくりをめざします。	交通アクセスの整備	■移動手段を持たない高齢者にとっては、公共交通機関が重要な交通手段となります。バス等の公共交通機関が利用しやすい環境整備を図ります。 ■府中駅周辺については、交通アクセスを整備するなどの交流機能の強化を図るとともに、歩いて暮らせる中心市街地の形成に努めます。 ■交通事業者に対しては、高齢者や障害者が利用しやすいノンステップバスや障害者用リフトを備えたバスの運行等を要請します。また、市街地を循環し、市民の通院や買い物の一助となっている「府中ぐるっとバス」のさらなるサービスの向上に努めます。
	施策・事業	取組内容										
都市基盤の整備	■高齢社会に対応した、住みやすいまちづくりを進めるため、既存の道路や公園などへのスロープの設置や、道路の拡幅、歩道と車道の分離、建物へのスロープやエレベーターの設置など、まちの利便性と安全性の向上を図るための整備を引き続き進めます。 ■公的施設においては、バリアフリー化を促進し、気軽に利用できる施設の整備を進めるとともに、高齢者や障害者が屋外で気軽に集まって話し合うことや、レクリエーションや運動ができる公園の整備を進めます。 ■道路整備にあたっては、植樹帯、歩道、自転車道等必要に応じた整備の促進を検討するなど、快適で安心して暮らせるまちづくり、ひとにやさしいまちづくりをめざします。											
交通アクセスの整備	■移動手段を持たない高齢者にとっては、公共交通機関が重要な交通手段となります。バス等の公共交通機関が利用しやすい環境整備を図ります。 ■府中駅周辺については、交通アクセスを整備するなどの交流機能の強化を図るとともに、歩いて暮らせる中心市街地の形成に努めます。 ■交通事業者に対しては、高齢者や障害者が利用しやすいノンステップバスや障害者用リフトを備えたバスの運行等を要請します。また、市街地を循環し、市民の通院や買い物の一助となっている「府中ぐるっとバス」のさらなるサービスの向上に努めます。											
まとめ	【公共交通機関の利便性向上によりひとにやさしいまちづくりを推進】 ・高齢者が利用しやすい公共交通結節機能施設や車両のバリアフリー化を図ります。 ・バス停等の待合施設の環境整備を図ります。 ・中心市街地と周辺地域とを結ぶ交通ネットワークの充実を図ります。 ・市街地循環バス「ぐるっとバス」の運行ルート等の再編により利便性の向上を図ります。											

(6) 第二期府中市中心市街地活性化基本計画

策定年	平成 29 年（2017 年）11 月 （変更）																								
計画期間	平成 25 年（2013 年）4 月～平成 30 年（2018 年）3 月																								
将来像	基本理念：快適に住みつづけられる集約型都市　～生活中心街の育成～																								
概要	■中心市街地活性化の基本方針と目標 <基本方針 1> 市民や来街者が集い交流する中心市街地の形成 <目標 1> 賑わいの創出 広域交通と市内公共交通の利用促進を図るための整備を行い、歩行者や自転車による円滑な移動手段の連携を図り質の高い歩行者ネットワークが構築され、市民や来街者が集い交流する中心市街地を形成する。 ○広域交通であるＪＲ福塩線及び高速バスと市内循環バスとの連携 ○周辺集落から中心市街地への公共交通の利用促進 ○歩行者・自転車が安全に回遊できる環境整備 ○公共交通と歩行者ネットワークの連携 <基本方針 2> 安心して便利に歩いて暮らせる、生活中心街の形成 <目標 2> 歩いて暮らせる地域の形成 利便性が高く、子育てを行う世代や高齢者等の交通弱者にも安全・安心に暮らすことのできる質の高い生活中心街としての中心市街地を形成する。 ○日常生活に困らない機能をエリア内に集積 ○教育、医療及び福祉に関する機能を充実させ、子育てにも高齢者にもやさしい環境 ○安心・便利で暮らしたい、住み続けたいまちへ																								
公共交通 関連施策	■ 8.　４から 7 までに掲げる事業及び措置と一体的に推進する事業に関する事項 ■ 具体的事業の内容（抜粋） 〔1〕公共交通機関の利便性の増進及び特定事業の推進の必要性 （１）現状分析 府中市の中心市街地には、ＪＲ、路線バス等、山陰と山陽の交通結節点となるＪＲ府中駅が存在する。山陰方面、山陽方面への相互の電車乗り入れは行われておらず、山陽から山陰、山陰から山陽へは、乗り換えにより接続されている。また、路線バスについても、福山～府中間の運行を中心にＪＲ線のない周辺地域に交通ネットワークを繋いでいる。 しかし、今日のモータリゼーションの進展により市内の自動車保有台数はほぼ一定している。人口が減少しているにもかかわらず、自動車保有台数が変わらないことは、市内の免許保有者 1 人に 1 台の車の保有も近い将来考えられ、公共交通利用は、益々減少することが予想される。 こうした中、一期基本計画では、公共交通の利用増進のために「生活バス路線再編計画」や「ＪＲ府中駅周辺整備計画」等の計画を策定した。この中で、平成 22 年には、市内の公共施設等を結ぶ市内循環バス「府中ぐるっとバス」の運行が開始された。現在の利用状況では、採算性に問題があるため、二期基本計画で利用者の増加させる施策が必要とされる。 今後は、一期基本計画で策定した計画の実行によって公共交通の利便性は向上するため、「（仮称）公共交通利便増進プロジェクト」等の事業を効率的に展開する必要がある。また、不足しているまちなかの駐車場の整備等によって、「賑わいの創出」や「安心して便利に歩いて暮らせる地域の形成」に寄与することが出来る。 （２）②認定と連携した支援措置のうち、認定と連携した重点的な支援措置に関連する事業 <table><tr><th>事業名、内容及び実施時期</th><th>実施主体</th><th>目標達成のための位置付け及び必要性</th><th>措置の内容及び実施時期</th><th>その他の事項</th></tr><tr><td><事業名> 居住誘導区域の交通空白地帯解消のための社会実験 <内容> 現在運行中の市街地循環バスの新ルートを検討するための社会実験 <実施時期> H29 年度</td><td>府中市</td><td>交通結節点である道の駅びんご府中の利用促進を図るとともに、居住誘導区域内の交通空白地域の運行による交通ネットワークの充実を図るため、現在運行中の市街地循環バス（通称：ぐるっとバス）の新ルートを検討する社会実験を行う。 このことは、「安心して歩いて暮らせる地域の形成」に寄与する事業として中心市街地の活性化に必要である。</td><td><措置内容> 社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業（府中地区）（都市再構築戦略事業）と一体の効果促進事業） <実施時期> H29 年度</td><td></td></tr></table> （３）中心市街地の活性化に資するその他の支援措置に関連する事業 <table><tr><th>事業名、内容及び実施時期</th><th>実施主体</th><th>目標達成のための位置付け及び必要性</th><th>措置の内容及び実施時期</th><th>その他の事項</th></tr><tr><td><事業名> （仮称）公共交通利便増進プロジェクト <内容> 交通広場への高速バス・市内循環バスの乗入、利便性の向上 <実施時期> H25～27 年度</td><td>府中市、府中市地域公共交通活性化協議会</td><td>ＪＲ府中駅南地区の交通広場整備に併せ、高速バス、市内循環バスの乗り入れを行い、道路交通情報、バスロケーションシステム、公衆トイレ、パークアンドバスライド等を整備し、公共交通の利便性の向上を図り、集客に繋がる事業である。 また、ＪＲ府中駅側へ高速バスが乗り入れることによってＪＲはもちろんであるが、府中駅前を発着する路線バスとの利便性は、格段に向上する。 このことから、「賑わいの創出」や「歩いて暮らせる地域の形成」に寄与する事業として中心市街地の活性化に必要である。</td><td><措置内容> 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業） <実施時期> H25 年度 過疎地域等自立活性化推進交付金 <実施時期> H26 年度</td><td></td></tr></table>					事業名、内容及び実施時期	実施主体	目標達成のための位置付け及び必要性	措置の内容及び実施時期	その他の事項	<事業名> 居住誘導区域の交通空白地帯解消のための社会実験 <内容> 現在運行中の市街地循環バスの新ルートを検討するための社会実験 <実施時期> H29 年度	府中市	交通結節点である道の駅びんご府中の利用促進を図るとともに、居住誘導区域内の交通空白地域の運行による交通ネットワークの充実を図るため、現在運行中の市街地循環バス（通称：ぐるっとバス）の新ルートを検討する社会実験を行う。 このことは、「安心して歩いて暮らせる地域の形成」に寄与する事業として中心市街地の活性化に必要である。	<措置内容> 社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業（府中地区）（都市再構築戦略事業）と一体の効果促進事業） <実施時期> H29 年度		事業名、内容及び実施時期	実施主体	目標達成のための位置付け及び必要性	措置の内容及び実施時期	その他の事項	<事業名> （仮称）公共交通利便増進プロジェクト <内容> 交通広場への高速バス・市内循環バスの乗入、利便性の向上 <実施時期> H25～27 年度	府中市、府中市地域公共交通活性化協議会	ＪＲ府中駅南地区の交通広場整備に併せ、高速バス、市内循環バスの乗り入れを行い、道路交通情報、バスロケーションシステム、公衆トイレ、パークアンドバスライド等を整備し、公共交通の利便性の向上を図り、集客に繋がる事業である。 また、ＪＲ府中駅側へ高速バスが乗り入れることによってＪＲはもちろんであるが、府中駅前を発着する路線バスとの利便性は、格段に向上する。 このことから、「賑わいの創出」や「歩いて暮らせる地域の形成」に寄与する事業として中心市街地の活性化に必要である。	<措置内容> 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業） <実施時期> H25 年度 過疎地域等自立活性化推進交付金 <実施時期> H26 年度	
	事業名、内容及び実施時期	実施主体	目標達成のための位置付け及び必要性	措置の内容及び実施時期	その他の事項																				
<事業名> 居住誘導区域の交通空白地帯解消のための社会実験 <内容> 現在運行中の市街地循環バスの新ルートを検討するための社会実験 <実施時期> H29 年度	府中市	交通結節点である道の駅びんご府中の利用促進を図るとともに、居住誘導区域内の交通空白地域の運行による交通ネットワークの充実を図るため、現在運行中の市街地循環バス（通称：ぐるっとバス）の新ルートを検討する社会実験を行う。 このことは、「安心して歩いて暮らせる地域の形成」に寄与する事業として中心市街地の活性化に必要である。	<措置内容> 社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業（府中地区）（都市再構築戦略事業）と一体の効果促進事業） <実施時期> H29 年度																						
事業名、内容及び実施時期	実施主体	目標達成のための位置付け及び必要性	措置の内容及び実施時期	その他の事項																					
<事業名> （仮称）公共交通利便増進プロジェクト <内容> 交通広場への高速バス・市内循環バスの乗入、利便性の向上 <実施時期> H25～27 年度	府中市、府中市地域公共交通活性化協議会	ＪＲ府中駅南地区の交通広場整備に併せ、高速バス、市内循環バスの乗り入れを行い、道路交通情報、バスロケーションシステム、公衆トイレ、パークアンドバスライド等を整備し、公共交通の利便性の向上を図り、集客に繋がる事業である。 また、ＪＲ府中駅側へ高速バスが乗り入れることによってＪＲはもちろんであるが、府中駅前を発着する路線バスとの利便性は、格段に向上する。 このことから、「賑わいの創出」や「歩いて暮らせる地域の形成」に寄与する事業として中心市街地の活性化に必要である。	<措置内容> 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業） <実施時期> H25 年度 過疎地域等自立活性化推進交付金 <実施時期> H26 年度																						

(7) 府中市地域公共交通総合連携計画

策定年	平成 26 年（2014 年）3 月																								
計画期間	平成 26 年度（2014 年度）～平成 30 年度（2018 年度）																								
基本理念	■市民生活と地域の魅力を高める公共交通																								
概要	■基本目標 ①市民生活を支える持続可能な地域公共交通 ②利便性の高い地域内公共交通 ③人にやさしい公共交通																								
課題と 施策等	■市の公共交通の課題 （１）通うほど魅力輝くまちづくりを支えるツールとしての公共交通 ◆平成 2 6 年度に策定予定の都市計画マスタープラン理念の原点である目指すべき都市構造「快適に住みつけられる集約型都市」の柱の一つである「集落市街地」と「生活中心街」の結びつきの維持・強化の実現や、第二期府中市中心市街地活性化基本計画で掲げる目標である「賑わいの創出」「歩いて暮らせる地域の形成」を実現するためには周辺地域から生活中心街へアクセスが容易な公共交通網の連携軸整備が必要。 ◆市民が気軽に外出できる環境を整えるため、中心市街地の主要拠点を公共交通結節点と位置付け、簡素でスムーズな往来の実現が必要。 （２）人口の減少と高齢化の進展 ◆人口は減少傾向にあり、需要量に応じた効率的な運行が必要。 ◆高齢化に対応するため、自家用車に頼らない自立した生活を支える公共交通の構築が必要。 （３）通院・買物に合わせた運行 ◆高齢者のバス利用は、通院と買物がほとんどであり、医療機関・商業施設が集積する中心市街地への通院・買物に合わせたダイヤや運行ルートの見直しが必要。 ◆地域内での通院・買物がほとんどを占め、地域内交通の充実が必要。 （４）交通空白地域への対応 ◆バス停から離れている集落も多くあり、運転免許を持たない住民にとって、公共交通は重要な移動手段となるため、地域の状況やニーズに適した公共交通手段を検討し、こうした交通空白地域をできる限り減らしていく必要がある。 ◆中心市街地周辺の交通空白地域は、対象者数の絶対数も多く、現行以上に需要量が見込まれる地区へ既存路線の運行ルートの見直しも必要。 （５）利用者の減少への対応 ◆バスの主な利用者である運転免許を持たない高齢者は、運転免許保有率の上昇に合わせて今後急速に減少する。こうした利用者の減少を踏まえつつ、曜日運行の導入や地域の状況に応じた移動手段の検討など効率的で持続可能な公共交通を地域住民とともに考えていく必要がある。 （６）運行経費の低減と適正配分 ◆需要量に見合ったサービス提供を基本に運行便数・運行方法等を見直しが必要。 ◆民間バス路線廃止に伴い市が運行を委託するみなし 4 条路線では、利用状況に大きな格差が生じているため、適正配分の観点からも運行便数・運行方法を見直しが必要。 ◆諸田線のように通学利用が主である路線は、混乗型スクールバス等への切り替えも検討が必要。 （７）利用促進 ◆利用者の減少が予測される中、公共交通は「乗って守る」ということを基本に、住民主体の利用促進活動が必要。 ◆これまで公共交通に関する情報が十分に住民に周知されておらず、公共交通への住民意識を高めるためにも、公共交通情報の住民周知が必要。 ■数値目標 <table><tr><th>指標</th><th>現況値</th><th>目標値</th></tr><tr><td>交通空白地域人口</td><td>8,600 人(H22) 市人口の 20%</td><td>3,800 人(H30) 市人口の10%</td></tr><tr><td>輸送人員</td><td>103,000 人(H24)</td><td>103,000 人(H30)</td></tr><tr><td>サービス満足度</td><td>総合評価 2.9(H25)</td><td>総合評価 3.5(H30)</td></tr></table>			指標	現況値	目標値	交通空白地域人口	8,600 人(H22) 市人口の 20%	3,800 人(H30) 市人口の10%	輸送人員	103,000 人(H24)	103,000 人(H30)	サービス満足度	総合評価 2.9(H25)	総合評価 3.5(H30)	■施策の体系 高める公共交通 市民生活と地域の魅力を 市民生活を支える持続可能な地域公共交通 利便性の高い地域内公共交通 人にやさしい公共交通 東部・中部地域の交通再編 ○府中ぐるっとバス ○府中金丸線○栗栖線○緑ヶ丘・南宮団地線 西部地域の交通再編 ○諸田線○府中上下線○ふれあいタクシー（空木地区・荒谷地区） 北部地域の交通再編 ○おたっしや号 公共交通利用促進施策の展開 ○運賃体系の見直し ○公共交通情報の住民周知と意識啓発 ○主要バス停の環境整備 ■取組の方向性 <table><tr><th>東部・中部地域の交通再編</th><th>西部地域の交通再編</th><th>北部地域の交通再編</th></tr><tr><td>中心市街地バス路線整備イメージ </td><td>西部地域公共交通網と交通空白地域 </td><td>○おたっしや号 ・おたっしや号利用者の上下中心部での通院・買物状況を調査し、帰便の 2 便化も視野に入れてダイヤを見直す。 ・上下地区を含む北部地域全域をおたっしや号利用対象とする方向で検討。</td></tr><tr><td>○府中ぐるっとバス ・府中駅北部の乗降の少ないバス停を整理し、運行ルートを単純化するとともに、交通不便地域の一部を解消するため、運行ルートの見直しを検討。 ・道の駅の供用開始に合わせて、道の駅を起終点とする。 ○府中金丸線 ・交通空白地域である見晴団地を経由するよう路線を延長、交通空白地域の解消と路線利用者の増加を図る。 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤを見直すとともに、低利用便は、廃止の方向で検討 ○栗栖線 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤを見直すとともに、低利用便は、廃止の方向で検討。 ○緑ヶ丘・南宮団地線 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地区間の運行ルートを見直す。 ・2系統の乗車密度に大きな差があるため、利用状況を精査し、2系統の運行バランスを調整する。</td><td>○諸田線 ・諸田町北部に広がる交通空白地域の移動実態を調査し、相当のバス需要が見込まれる場合は、曜日運行も視野に入れて当該地域への路線延長を検討。 ・府中明郷学園への通学便について、一般混乗型スクールバスへの切り替え検討。 ○府中上下線 ・木野山町、行簾町、久佐町の交通空白地域の移動実態を調査し、相当のバス需要が見込まれる場合は、一部の便について曜日運行も視野に入れて当該地域への路線延長または路線変更を検討。 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤ、起終点を含む運行ルート全般を見直し。 ○ふれあいタクシー（空木地区・荒谷地区） ・運行ルート上にある県道388号線沿線の出口町内の交通不便地域（荒谷町境から三室橋）を利用対象区域に加え、利用者の増加を図る。</td><td>公共交通利用促進施策の展開 ○運賃体系の見直し ◆府中上下線 ◆市街地循環系路線 ◆ふれあいタクシー ◆運転免許返納者への運賃割引等の検討 ○公共交通情報の住民周知と意識啓発 ◆公共交通情報の住民周知 ◆住民主体の公共交通 ○主要バス停の環境整備</td></tr></table>	東部・中部地域の交通再編	西部地域の交通再編	北部地域の交通再編	中心市街地バス路線整備イメージ 	西部地域公共交通網と交通空白地域 	○おたっしや号 ・おたっしや号利用者の上下中心部での通院・買物状況を調査し、帰便の 2 便化も視野に入れてダイヤを見直す。 ・上下地区を含む北部地域全域をおたっしや号利用対象とする方向で検討。	○府中ぐるっとバス ・府中駅北部の乗降の少ないバス停を整理し、運行ルートを単純化するとともに、交通不便地域の一部を解消するため、運行ルートの見直しを検討。 ・道の駅の供用開始に合わせて、道の駅を起終点とする。 ○府中金丸線 ・交通空白地域である見晴団地を経由するよう路線を延長、交通空白地域の解消と路線利用者の増加を図る。 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤを見直すとともに、低利用便は、廃止の方向で検討 ○栗栖線 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤを見直すとともに、低利用便は、廃止の方向で検討。 ○緑ヶ丘・南宮団地線 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地区間の運行ルートを見直す。 ・2系統の乗車密度に大きな差があるため、利用状況を精査し、2系統の運行バランスを調整する。	○諸田線 ・諸田町北部に広がる交通空白地域の移動実態を調査し、相当のバス需要が見込まれる場合は、曜日運行も視野に入れて当該地域への路線延長を検討。 ・府中明郷学園への通学便について、一般混乗型スクールバスへの切り替え検討。 ○府中上下線 ・木野山町、行簾町、久佐町の交通空白地域の移動実態を調査し、相当のバス需要が見込まれる場合は、一部の便について曜日運行も視野に入れて当該地域への路線延長または路線変更を検討。 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤ、起終点を含む運行ルート全般を見直し。 ○ふれあいタクシー（空木地区・荒谷地区） ・運行ルート上にある県道388号線沿線の出口町内の交通不便地域（荒谷町境から三室橋）を利用対象区域に加え、利用者の増加を図る。	公共交通利用促進施策の展開 ○運賃体系の見直し ◆府中上下線 ◆市街地循環系路線 ◆ふれあいタクシー ◆運転免許返納者への運賃割引等の検討 ○公共交通情報の住民周知と意識啓発 ◆公共交通情報の住民周知 ◆住民主体の公共交通 ○主要バス停の環境整備
	指標	現況値	目標値																						
交通空白地域人口	8,600 人(H22) 市人口の 20%	3,800 人(H30) 市人口の10%																							
輸送人員	103,000 人(H24)	103,000 人(H30)																							
サービス満足度	総合評価 2.9(H25)	総合評価 3.5(H30)																							
東部・中部地域の交通再編	西部地域の交通再編	北部地域の交通再編																							
中心市街地バス路線整備イメージ 	西部地域公共交通網と交通空白地域 	○おたっしや号 ・おたっしや号利用者の上下中心部での通院・買物状況を調査し、帰便の 2 便化も視野に入れてダイヤを見直す。 ・上下地区を含む北部地域全域をおたっしや号利用対象とする方向で検討。																							
○府中ぐるっとバス ・府中駅北部の乗降の少ないバス停を整理し、運行ルートを単純化するとともに、交通不便地域の一部を解消するため、運行ルートの見直しを検討。 ・道の駅の供用開始に合わせて、道の駅を起終点とする。 ○府中金丸線 ・交通空白地域である見晴団地を経由するよう路線を延長、交通空白地域の解消と路線利用者の増加を図る。 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤを見直すとともに、低利用便は、廃止の方向で検討 ○栗栖線 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤを見直すとともに、低利用便は、廃止の方向で検討。 ○緑ヶ丘・南宮団地線 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地区間の運行ルートを見直す。 ・2系統の乗車密度に大きな差があるため、利用状況を精査し、2系統の運行バランスを調整する。	○諸田線 ・諸田町北部に広がる交通空白地域の移動実態を調査し、相当のバス需要が見込まれる場合は、曜日運行も視野に入れて当該地域への路線延長を検討。 ・府中明郷学園への通学便について、一般混乗型スクールバスへの切り替え検討。 ○府中上下線 ・木野山町、行簾町、久佐町の交通空白地域の移動実態を調査し、相当のバス需要が見込まれる場合は、一部の便について曜日運行も視野に入れて当該地域への路線延長または路線変更を検討。 ・府中ぐるっとバスの再編に合わせて市街地を循環する便を検討。 ・利用状況を精査し、ダイヤ、起終点を含む運行ルート全般を見直し。 ○ふれあいタクシー（空木地区・荒谷地区） ・運行ルート上にある県道388号線沿線の出口町内の交通不便地域（荒谷町境から三室橋）を利用対象区域に加え、利用者の増加を図る。	公共交通利用促進施策の展開 ○運賃体系の見直し ◆府中上下線 ◆市街地循環系路線 ◆ふれあいタクシー ◆運転免許返納者への運賃割引等の検討 ○公共交通情報の住民周知と意識啓発 ◆公共交通情報の住民周知 ◆住民主体の公共交通 ○主要バス停の環境整備																							

(8) 上位計画・関連計画のまとめ

計画名	公共交通への要請
第4次府中市 総合計画基本計画	【人口フレームと公共交通】 ・人口減少の抑制に向けて公共交通の利便性向上や空白地域の改善等を図ります。 【暮らしに密着した公共交通の充実】 ・中心市街地と集落市街地をつなぐ公共交通網の形成を図ります。 ・J R 福塩線やバス路線などの既存の公共交通を中心に、利便性・快適性・安全性の向上に加え、高齢者や子供などの生活交通弱者をはじめ、市民が利用しやすい公共交通ネットワークの充実に図ります。 ・J R や路線バスの連携など、行政・交通事業者・地域が役割を分担し、広域的な移動手段の維持・確保に努めます。
府中市立地適正化計画	【都市のコンパクト化を実現するための交通ネットワークの形成】 ・車を利用しなくても暮らせる住環境を確保するため、公共交通の維持を図ります。 ・生活中心街に立地する都市機能へのアクセスが可能となる公共交通網の形成を図ります。
府中市総合戦略	【安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する】 ・市民が利用する生活利便施設へのアクセス機能を高め、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図ります。 ・地域に合わせた交通手段の確保や路線バスの運行ルート見直しにより、交通空白地の解消を図ります。
府中市第7期 高齢者保健福祉総合計画 ・介護保険事業計画	【公共交通機関の利便性向上により人に優しいまちづくりを推進】 ・高齢者が利用しやすい公共交通結節機能施設や車両のバリアフリー化を図ります。 ・バス停等の待合施設の環境整備を図ります。 ・中心市街地と周辺地域とを結ぶ交通ネットワークの充実に図ります。 ・市街地循環バス「ぐるっとバス」の運行ルート等の再編により利便性の向上を図ります。
第二期府中市中心市街地 活性化基本計画	【公共交通機関の利便性向上による中心市街地の活性化】 ・広域交通である J R 福塩線、高速バスと市街地循環バスの連携を強化し、賑わいの創出を図ります。 ・周辺地域と中心市街地とを結ぶ公共交通の利便性向上を図り、市民が集う中心市街地を目指します。 ・交通結節機能の充実に図ることで公共交通の利便性を向上し、だれもが利用しやすい公共交通を図ります。

3-2 上位計画・関連計画における目標達成状況

上位計画・関連計画で設定された公共交通に関わる目標値の達成状況をみると、以下のとおりです。

- ① ぐるっとバス乗車人員
 - ・目標値の119人／日に対し、81人／日となっており、目標を下回っています。
 - ② 交通空白地域の解消
 - ・目標値の人口の10%（3,800人）に対して、平成30年では、16.1%（6,500人）となっており、目標達成には至っていません。
- 注）国勢調査の結果に基づくものであり、策定時は平成22年を、今回は平成27年をもとに集計しており留意が必要。
- ③ みなし4条路線及び市内4条路線の輸送人員の維持
 - ・目標値の103,000人に対して、平成30年では76,000人となっており、目標は達成されていません。
 - ・府中郵便局または、目崎車庫から庄原方面、上下町から庄原方面への5系統が平成24年いっぱい廃止されたことが要因と考えられます。
 - ・4条路線を含めた府中市関連の系統全体の輸送人員でみても、現状維持には至っていません。
 - ④ 交通結節点の整備
 - ・交通結節機能を有する道の駅びんご府中が平成28年に供用開始したことにより、府中駅、上下駅、道の駅びんご府中の3箇所となり、目標を達成しています。
 - ⑤ サービス満足度
 - ・前回のアンケート調査による総合評価が2.9に対し、目標値は3.5と設定しました。今回の調査では、総合評価は、2.9となり、策定時と同値となっています。

計画	指標	策定時現況値	目標値	H30 値
第4次府中市 総合計画	①ぐるっとバス乗車人員	47 人/日 H22	119 人/日 H29	81 人/日 H29
府中市総合戦略	②交通空白地域の解消	人口の 20% H26	人口の 10% H30	人口の 16% H30
	③みなし4条路線及び市内4 条路線の輸送人員の維持	103,000 人 H26	現状を維持 H30	76,000 人 H29
	④交通結節点の整備	2 箇所 H26	3 箇所 H28	3 箇所 H28
府中市公共交通 総合連携計画	②交通空白地域人口 府中市総合戦略に同じ	8,600 人 H22 市人口の 20%	3,800 人 H30 市人口の 10%	6,500 人 H30 市人口の 16%
	③輸送人員 府中市総合戦略に同じ	103,000 人 H24	103,000 人 H30	76,000 人 H29
	⑤サービス満足度	総合評価 2.9 H25	総合評価 3.5 H30	2.9 H30

第4章 公共交通へのニーズ

4-1 公共交通へのニーズ等把握の方法

- ・以下のとおり調査を行い、公共交通へのニーズ等について把握しました。

▼ 公共交通へのニーズ等把握調査の概要

調査対象	調査方法	実施日	調査規模
高校生・保護者	アンケート	平成30年7月～8月	市内3高校 1、2年生
市民	アンケート	平成30年10月	市民6000世帯

4-2 市民アンケート調査

4-2-1 概要

(1) 調査目的

- ・市民の日常行動の把握と公共交通のニーズ把握を目的としました。

(2) 調査対象

- ・府中市在住の世帯を対象に、18歳以上からの市民を対象としました。

(3) 配布数

- ・調査対象は6,000世帯とし、1世帯当たり回答票は本人と同居家族の2票同封しました。

(4) 調査方法

- ・調査対象世帯は住民基本台帳より無作為抽出し、調査表の郵送配布・回収を基本としました。

(5) 調査期間

- ・配布・回収：平成30年9月25日（火）～平成30年10月9日（火）の期間で実施しました。

(6) 回収状況

▼ 回収状況

項目		概要
調査の前提	調査対象①	6,000世帯(1世帯2票封入)
	調査日	10月2日
	回収期間	～10月25日
	18歳以上人口②	34,408人
回収状況	回収世帯数③	1,563世帯
	世帯の回収率③／①	26.1%
	回収票数④	2,522票 1世帯で複数の回答あり
	サンプル率④／②	7.3% (18歳以上人口に対して)

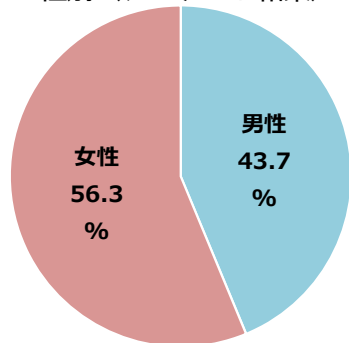
4-2-2 集計結果

(1) 属性

1) 性別

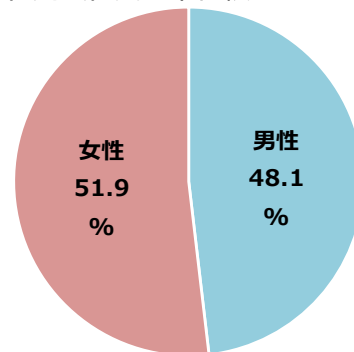
- ・アンケートによる男女の割合は以下のとおりです。
- ・実績（住民基本台帳）と比較して、女性票が5ポイント高くなっています。

■性別（アンケート結果）



項目	人数	割合
男性	1087	43.7%
女性	1398	56.3%
未記入	35	
合計	2485	100.0%

■性別（住民基本台帳 H30. 10. 1 現在）

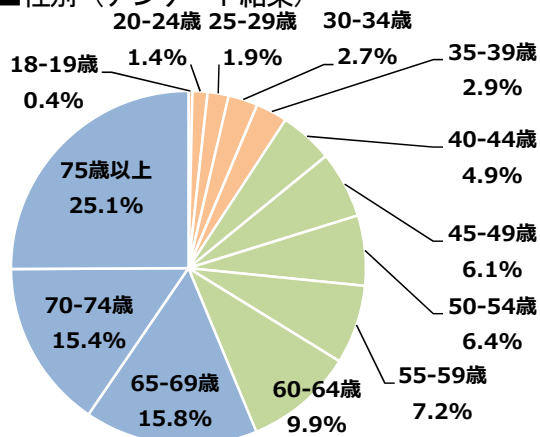


項目	人数（実績）	割合
男性	19,109	48.1%
女性	20,578	51.9%
合計	39,687	100.0%

2) 年齢

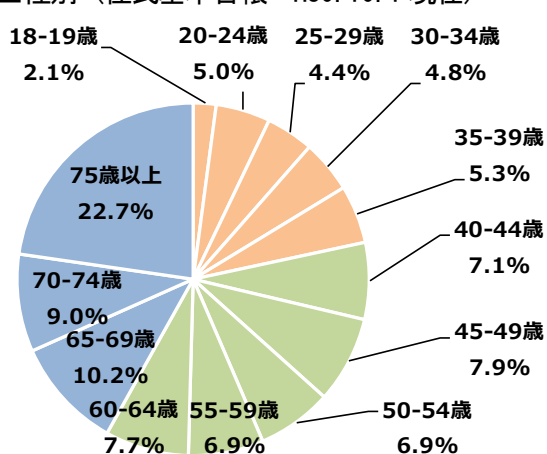
- ・アンケートによる年齢の割合は以下のとおりです。
- ・年代で見ると、65歳以上の割合が56%と実績より約14ポイント高く、逆に40歳未満は9%と実績より約13ポイント低くなっています。

■性別（アンケート結果）



	人数	割合
18-19歳	9	0.4%
20-24歳	34	1.4%
25-29歳	48	1.9%
30-34歳	67	2.7%
35-39歳	72	2.9%
40-44歳	122	4.9%
45-49歳	152	6.1%
50-54歳	160	6.4%
55-59歳	180	7.2%
60-64歳	248	9.9%
65-69歳	394	15.8%
70-74歳	384	15.4%
75歳以上	626	25.1%
合計	2496	100.0%

■性別（住民基本台帳 H30. 10. 1 現在）

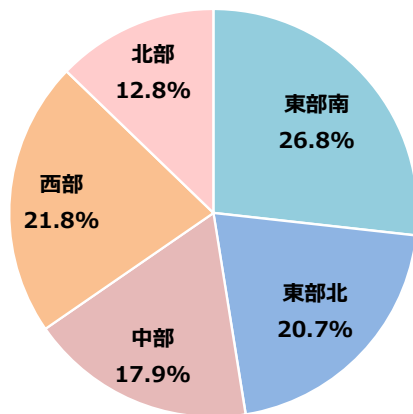


	人数（実績）	割合
18-19歳	725	2.1%
20-24歳	1723	5.0%
25-29歳	1503	4.4%
30-34歳	1659	4.8%
35-39歳	1832	5.3%
40-44歳	2429	7.1%
45-49歳	2734	7.9%
50-54歳	2370	6.9%
55-59歳	2375	6.9%
60-64歳	2648	7.7%
65-69歳	3516	10.2%
70-74歳	3080	9.0%
75歳以上	7814	22.7%
合計	34408	100.0%

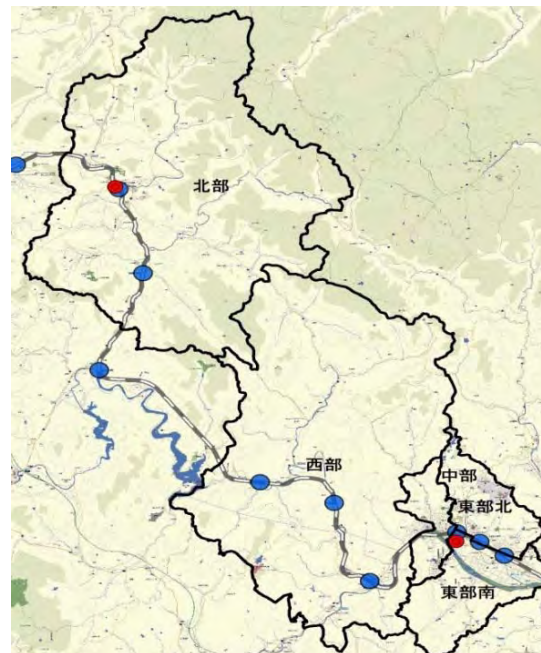
3) 居住地

- ・居住地割合をみると、府中市東部南の回答がやや少ないものの、アンケート及び実績ともに大きな違いは見られません。（ただし、アンケートは18歳以上、実績値は全数の割合であることに留意）

■居住地（アンケート結果）

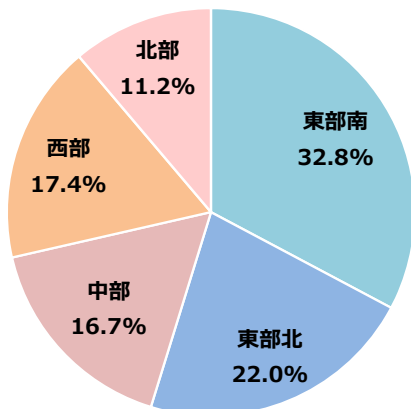


エリア	人数	割合
東部南	668	26.8%
東部北	517	20.7%
中部	447	17.9%
西部	546	21.9%
北部	319	12.8%
合計	2497	100.0%



- 注) 東部南：府川町、高木町、中須町、栗柄町、用土町
 東部北：本山町、元町、鵜飼町、広谷町、桜ヶ丘1、桜ヶ丘2、桜ヶ丘3
 中部：府中町、出口町、土生町
 西部：目崎町、父石町、上山町、荒谷町、河面町、篠根町、僧殿町、河南町、三郎丸町、河佐町、久佐町、諸毛町、小国町、阿字町、木野山町、行藤町、斗升町
 北部：上下町上下、上下町深江、上下町国留、上下町階見、上下町二森、上下町有福、上下町小堀、上下町小塚、上下町矢野、上下町矢多田、上下町松崎、上下町井永、上下町佐倉、上下町水永、上下町岡屋

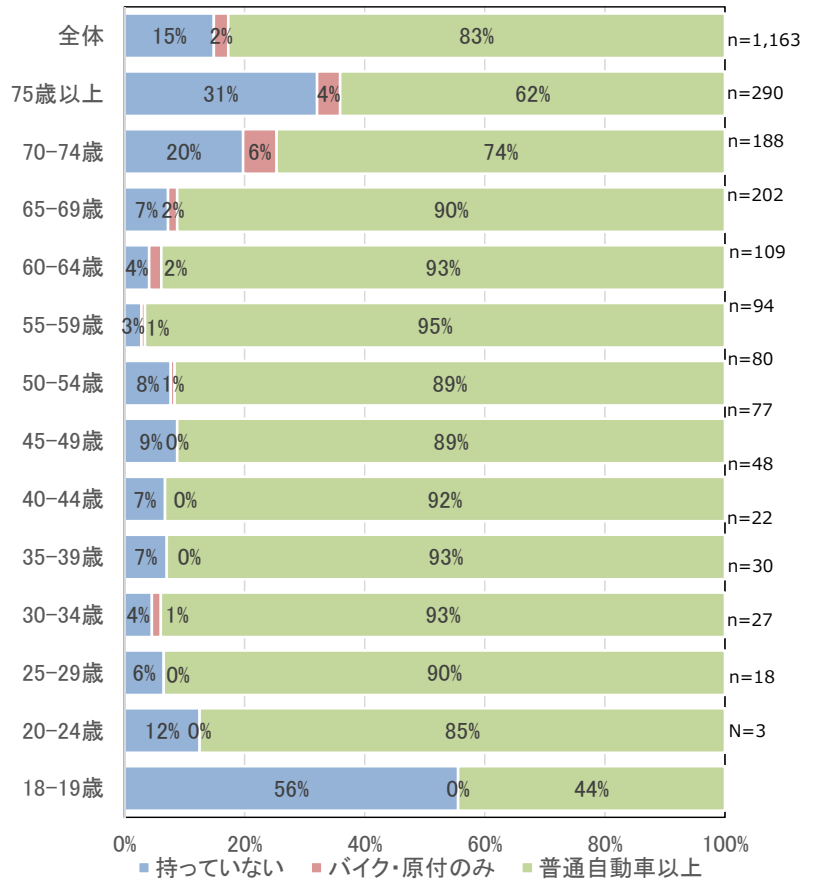
■居住地（住民基本台帳 H30. 10. 1 現在）



エリア	人数（実績）	割合
東部南	13009	32.8%
東部北	8722	22.0%
中部	6615	16.7%
西部	6900	17.4%
北部	4441	11.2%
合計	39687	100.0%
※18歳未満含む		

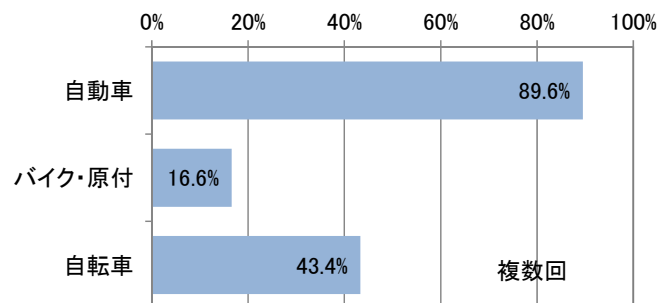
4) 運転免許の保有

- 免許保有の状況を見ると、全体の免許保有は約8割ですが、年代別にみると70歳以上から「免許を持っていない」方が2割以上となっています。



5) 自由に使える交通手段

- 自由に使える交通手段（複数回答可）については、自動車を利用できる方が約9割となっています。

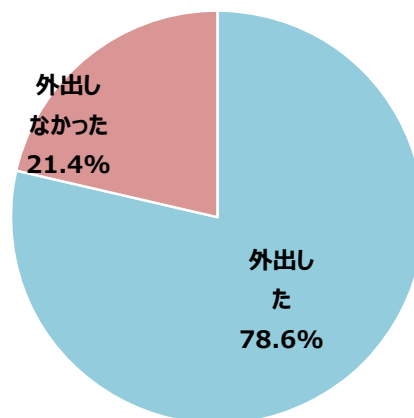


(2) 日常の交通行動（10月2日の状況）

1) 外出の有無

- ・調査当日（平成30年10月2日）の外出状況については、約8割の方が外出をしています。

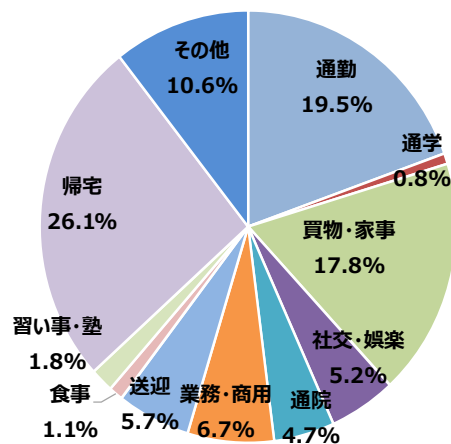
項目	人数	割合
外出した	1946	78.6%
外出しなかった	529	21.4%



2) 移動の目的構成

- ・移動の目的は、帰宅を除くと通勤が最も多く、約2割を占め、次いで買物・家事となっています。

	項目	人数	割合
1	通勤	925	19.5%
2	通学	38	0.8%
3	買物・家事	844	17.8%
4	社交・娯楽	245	5.2%
5	通院	225	4.7%
6	業務・商用	317	6.7%
7	送迎	272	5.7%
8	食事	54	1.1%
9	習い事・塾	87	1.8%
10	帰宅	1,231	26.1%
11	その他	504	10.6%
	合計	4,742	100.0%



3) 利用する施設

① 医療施設

- ・通院目的における主な利用施設は以下のとおりです。
- ・東部・中部・西部地区においては、府中市内だけでなく、福山市内への通院もみられます。また、北部地区では他市町への通院がみられます。

全体		
目的地	全体	うち65歳以上
福山市	47	37
府中市鵜飼町	22	18
府中市土生町	22	20
府中市高木町	16	14
府中市須賀町	16	12
府中市元町	13	10
府中市上下町	12	8
府中市府中町	12	11
尾道市	10	7
府中市府川町	8	7
府中市栗柄町	5	5
三次市	3	1

北部		
目的地	全体	うち65歳以上
府中市上下町	12	8
福山市	4	2
三次市	3	1
府中市元町	2	1

中部		
目的地	全体	うち65歳以上
福山市	16	14
府中市土生町	5	4
府中市鵜飼町	4	3
府中市須賀町	3	2
府中市府中町	2	2
尾道市	2	2
府中市元町	2	1
府中市高木町	2	1

東部北		
目的地	全体	うち65歳以上
福山市	8	7
府中市土生町	8	8
府中市元町	6	5
府中市高木町	6	6
府中市鵜飼町	5	3
府中市須賀町	2	1
府中市府中町	2	2

西部		
目的地	全体	うち65歳以上
福山市	10	8
府中市鵜飼町	9	8
府中市府中町	6	5
府中市土生町	6	6
府中市府川町	5	5
尾道市	4	1
府中市須賀町	4	3
府中市元町	2	2

東部南		
目的地	全体	うち65歳以上
福山市	9	6
府中市高木町	7	7
府中市須賀町	7	6
府中市鵜飼町	4	4
府中市栗柄町	4	4
府中市土生町	3	2
尾道市	3	3
府中市府川町	2	2

② 買物施設

- ・買物目的における主な利用施設は以下のとおりです。
- ・隣接する福山市や世羅町の施設への利用もみられますが、通院ほどは多くなく、旧府中市内、旧上下町内での利用が多くなっています。

全市		
目的地	全体	うち65歳以上
府中市高木町	251	171
府中市元町	116	68
福山市	116	71
府中市須賀町	55	37
府中市上下町	42	30
府中市府川町	38	21
世羅町	23	16
府中市府中町	23	8
府中市鶴飼町	14	7
尾道市	6	5
府中市父石町	5	1
三次市	4	3
広島市	3	3
府中市広谷町	3	2
府中市篠根町	3	2
府中市土生町	3	2
府中市本山町	3	1
府中市目崎町	3	2
府中市久佐町	2	1
府中市栗柄町	2	2
府中市三郎丸町	2	2
府中市諸毛町	2	1
府中市木野山町	2	2

北部		
目的地	全体	うち65歳以上
府中市上下町	41	30
世羅町	23	16
福山市	8	8
三次市	4	3
府中市高木町	2	1
府中市府川町	2	1

中部		
目的地	全体	うち65歳以上
府中市高木町	58	35
府中市元町	35	18
福山市	29	13
府中市府中町	11	2
府中市須賀町	7	5
府中市府川町	7	3
府中市土生町	3	2
府中市鶴飼町	2	1
尾道市	2	1
広島市	2	2

東部北		
目的地	全体	うち65歳以上
府中市高木町	61	46
府中市元町	51	31
福山市	20	13
府中市府川町	12	6
府中市鶴飼町	8	4
府中市須賀町	7	4
府中市広谷町	3	2
府中市本山町	3	1
府中市府中町	2	1

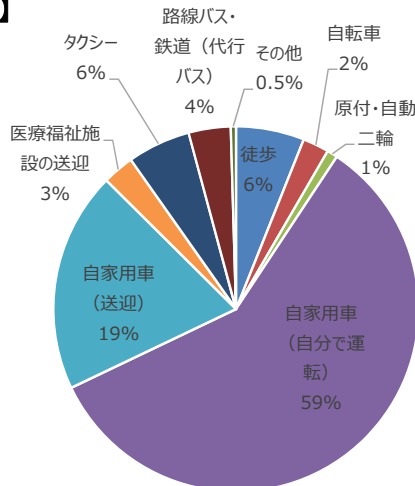
西部		
目的地	全体	うち65歳以上
府中市高木町	53	32
府中市元町	19	15
福山市	11	8
府中市須賀町	10	8
府中市府川町	10	8
府中市父石町	5	1
尾道市	3	3
府中市篠根町	3	2
府中市久佐町	2	1
府中市府中町	2	1
府中市三郎丸町	2	2
府中市木野山町	2	2

東部南		
目的地	全体	うち65歳以上
府中市高木町	77	57
福山市	48	29
府中市須賀町	30	20
府中市元町	10	4
府中市府中町	8	4
府中市府川町	7	3
府中市鶴飼町	3	1
府中市栗柄町	2	2

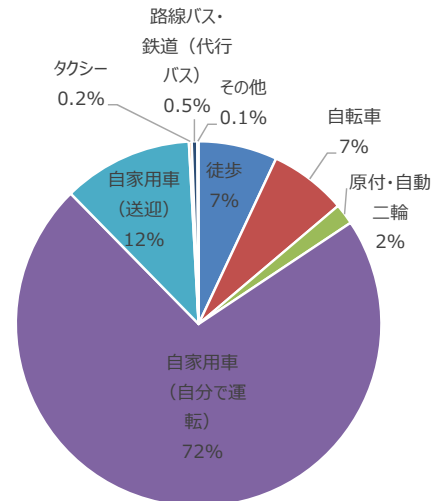
4) 目的別利用交通手段

- ・通院目的における利用交通手段は、約8割が自家用車（自分で運転＋送迎）で、タクシー利用のほか、一部、公共交通利用がみられます。
- ・買物目的における利用交通手段は、約8割が自家用車（同）で、買物目的の利用交通手段として公共交通はほとんど利用されていない状況です。
- ・65歳以上の回答でも同様の傾向ですが、自家用車（自分で運転）の割合は全年齢と比較して減少し、一方で自家用車（送迎）の割合は増加しています。

【全年齢】

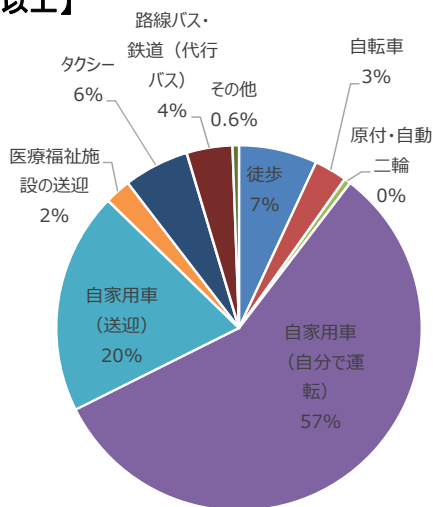


▲利用交通手段（通院目的）

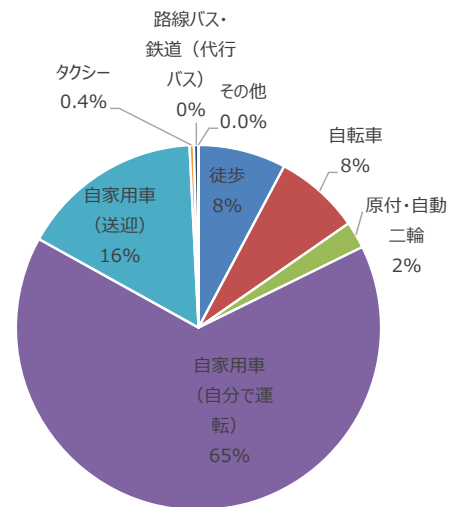


▲利用交通手段（買物目的）

【65歳以上】



▲利用交通手段（通院目的）



▲利用交通手段（買物目的）

《参考》公共交通を利用した医療施設

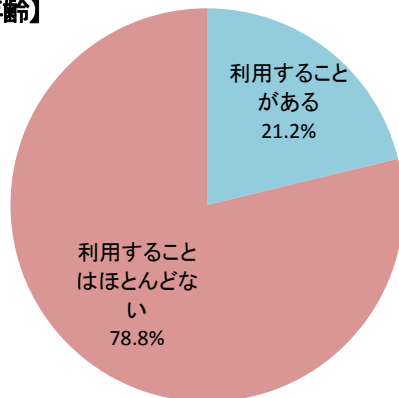
エリア	医療施設	移動手段
西部	小西歯科小児歯科医院	鉄道（代行バス）
西部	新市町寺岡記念病院	タクシー
西部	府中市久佐町	路線バス
西部	府中市民病院	タクシー
中部	府中市土生町	タクシー
東部南	なんば医院	タクシー
東部南	府中市土生町	タクシー
東部南	府中市民病院	ぐるっとバス
東部北	府中市耳鼻科	タクシー
東部北	福山市	鉄道（代行バス）
東部北	福山市歯科	タクシー
北部	上下町階見	路線バス

(3) 公共交通利用状況

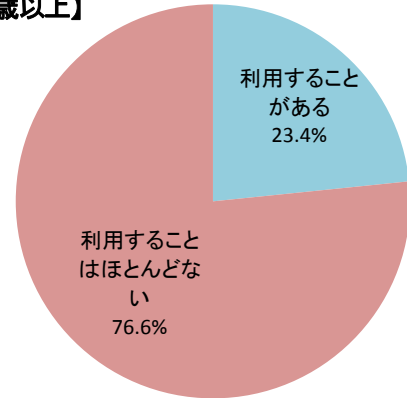
1) 公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用有無（全体）

- ・日ごろの公共交通の利用状況については、全年齢・65歳以上ともに約8割が「利用することはほとんどない」と回答しています。

【全年齢】



【65歳以上】



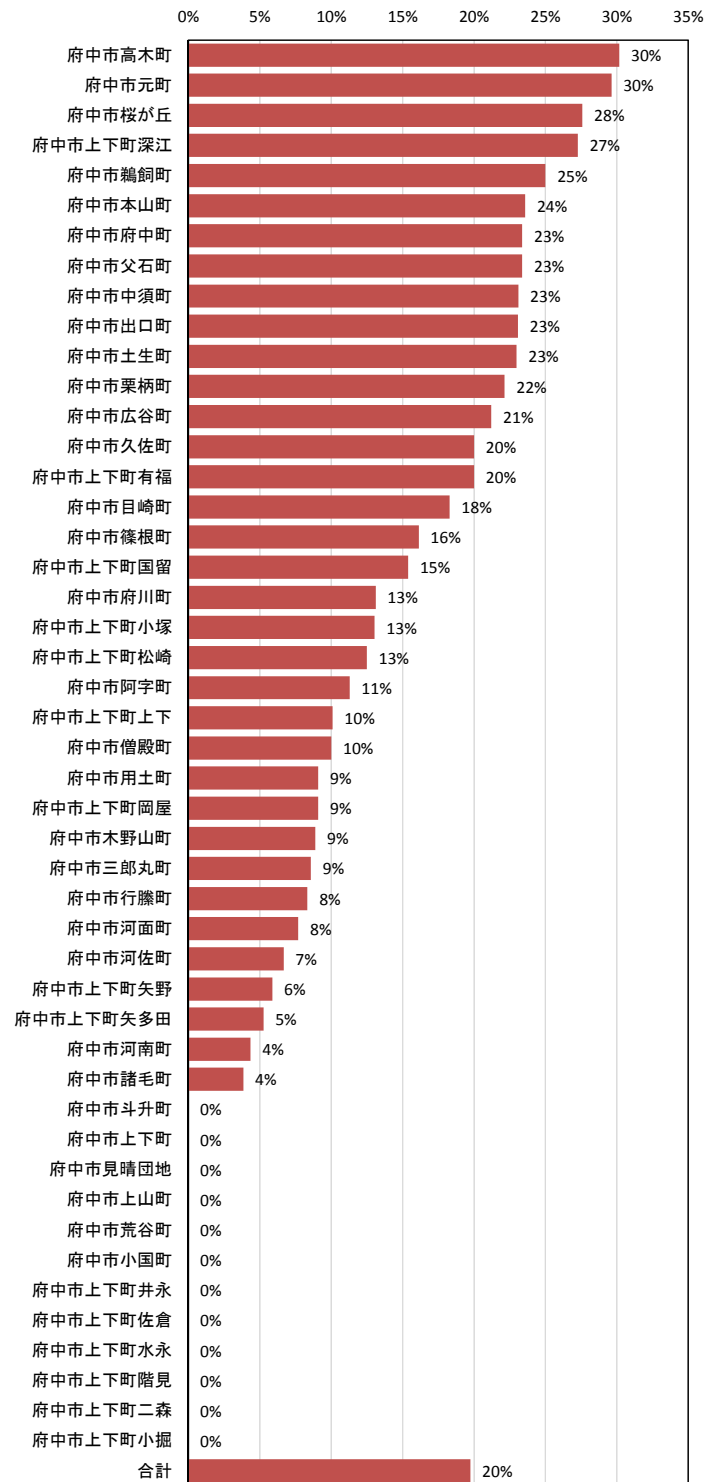
項目	人数	割合
利用することがある	490	21.2%
利用することはほとんどない	1819	78.8%

項目	人数	割合
利用することがある	296	23.4%
利用することはほとんどない	970	76.6%

2) 公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用有無（地域別）

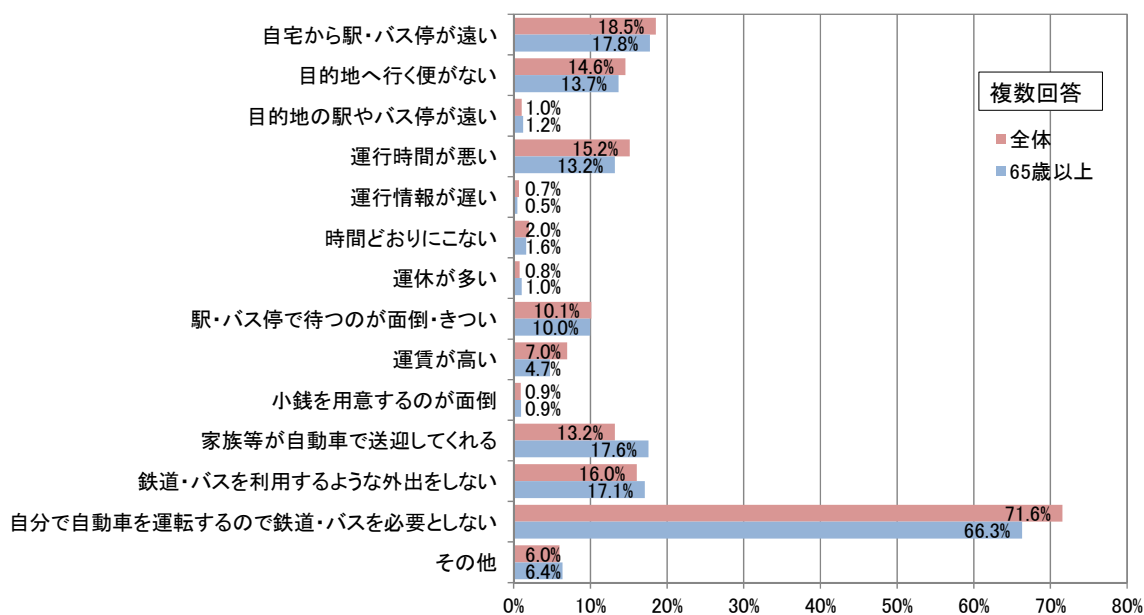
- ・地域別の公共交通の利用状況についてみると、公共交通の運行頻度の高い府中市中心部では利用傾向が高いものの、西部・北部・南部になると、ほとんど利用されていない状況です。

エリア	項目	実数	利用する
東部南	府中市高木町	70	30%
東部北	府中市元町	32	30%
東部北	府中市桜が丘	8	28%
北部	府中市上下町深江	6	27%
東部北	府中市鶴飼町	29	25%
東部北	府中市本山町	29	24%
中部	府中市府中町	36	23%
西部	府中市父石町	18	23%
東部南	府中市中須町	49	23%
中部	府中市出口町	27	23%
中部	府中市土生町	37	23%
東部南	府中市栗柄町	29	22%
東部北	府中市広谷町	28	21%
西部	府中市久佐町	11	20%
北部	府中市上下町有福	3	20%
西部	府中市目崎町	15	18%
西部	府中市篠根町	10	16%
北部	府中市上下町国留	2	15%
東部南	府中市府川町	8	13%
北部	府中市上下町小塚	3	13%
北部	府中市上下町松崎	2	13%
西部	府中市阿字町	7	11%
北部	府中市上下町上下	10	10%
西部	府中市僧殿町	1	10%
東部南	府中市用土町	2	9%
北部	府中市上下町岡屋	1	9%
西部	府中市木野山町	4	9%
西部	府中市三郎丸町	3	9%
西部	府中市行藤町	1	8%
西部	府中市河面町	1	8%
西部	府中市河佐町	1	7%
北部	府中市上下町矢野	1	6%
北部	府中市上下町矢多田	1	5%
西部	府中市河南町	1	4%
西部	府中市諸毛町	1	4%
西部	府中市斗升町	1	0%
北部	府中市上下町	1	0%
東部北	府中市見晴団地	0	0%
西部	府中市上山町	0	0%
西部	府中市荒谷町	0	0%
西部	府中市小国町	0	0%
北部	府中市上下町井永	0	0%
北部	府中市上下町佐倉	0	0%
北部	府中市上下町水永	0	0%
北部	府中市上下町階見	0	0%
北部	府中市上下町二森	0	0%
北部	府中市上下町小堀	0	0%
	合計	489	20%



3) 公共交通を利用しない理由（全体）

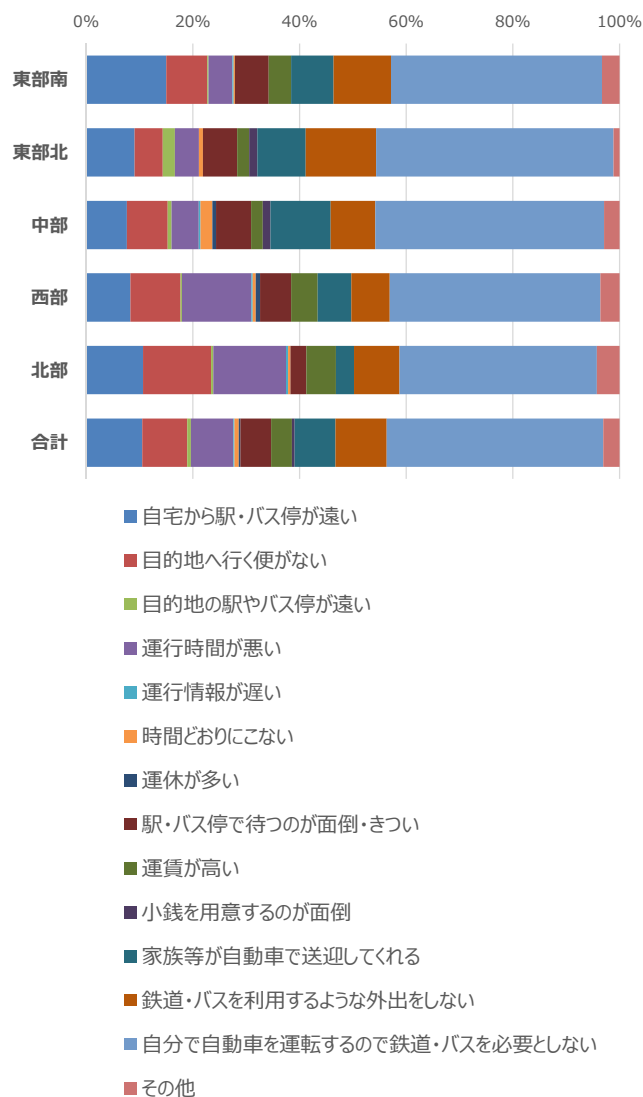
- ・公共交通を利用しない理由としては、「自分で自動車を運転するので鉄道・バスを必要としない」が最も高く約7割を占めます。
- ・一方、「自宅から駅・バス停が遠い」や「目的地へ行く便がない」、「運行時間が悪い」など、バスサービスの低さを理由とする声も見られます。



項目	人数	全体	65歳以上
自宅から駅・バス停が遠い	357	18.5%	17.8%
目的地へ行く便がない	281	14.6%	13.7%
目的地の駅やバス停が遠い	20	1.0%	1.2%
運行時間が悪い	292	15.2%	13.2%
運行情報が遅い	13	0.7%	0.5%
時間どおりにこない	38	2.0%	1.6%
運休が多い	15	0.8%	1.0%
駅・バス停で待つのが面倒・きつい	195	10.1%	10.0%
運賃が高い	134	7.0%	4.7%
小銭を用意するのが面倒	18	0.9%	0.9%
家族等が自動車で送迎してくれる	254	13.2%	17.6%
鉄道・バスを利用するような外出をしない	309	16.0%	17.1%
自分で自動車を運転するので鉄道・バスを必要としない	1379	71.6%	66.3%
その他	115	6.0%	6.4%

4) 公共交通を利用しない理由（地域別）

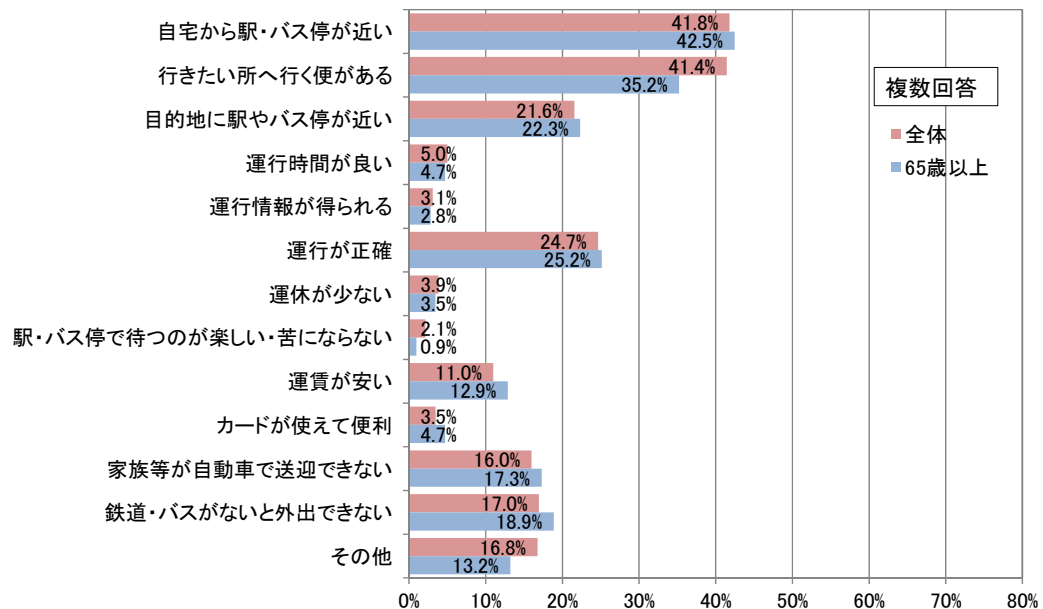
- ・地域別にみても全体と同様の回答状況ですが、西部・北部・南部では「目的地へ行く便がない」「運行時間が悪い」という意見が多い傾向がみられます。



利用しない理由	東部南	東部北	中部	西部	北部	合計
自宅から駅・バス停が遠い	64	24	21	30	25	164
目的地へ行く便がない	33	14	21	34	30	132
目的地の駅やバス停が遠い	1	6	2	1	1	11
運行時間が悪い	19	12	14	47	32	124
運行情報が遅い	1	0	1	1	1	4
時間どおりにこない	1	2	6	2	1	12
運休が多い	0	0	2	3	0	5
駅・バス停で待つのが面倒・きつい	27	17	18	21	7	90
運賃が高い	18	6	6	18	13	61
小銭を用意するのが面倒	0	4	4	0	0	8
家族等が自動車で送迎してくれる	34	24	31	23	8	120
鉄道・バスを利用するような外出をしない	46	35	23	26	20	150
自分で自動車を運転するので鉄道・バスを必要としない	169	118	118	143	87	635
その他	14	3	8	13	10	48
合計	427	265	275	362	235	1,564

5) 公共交通を利用する理由（全体）

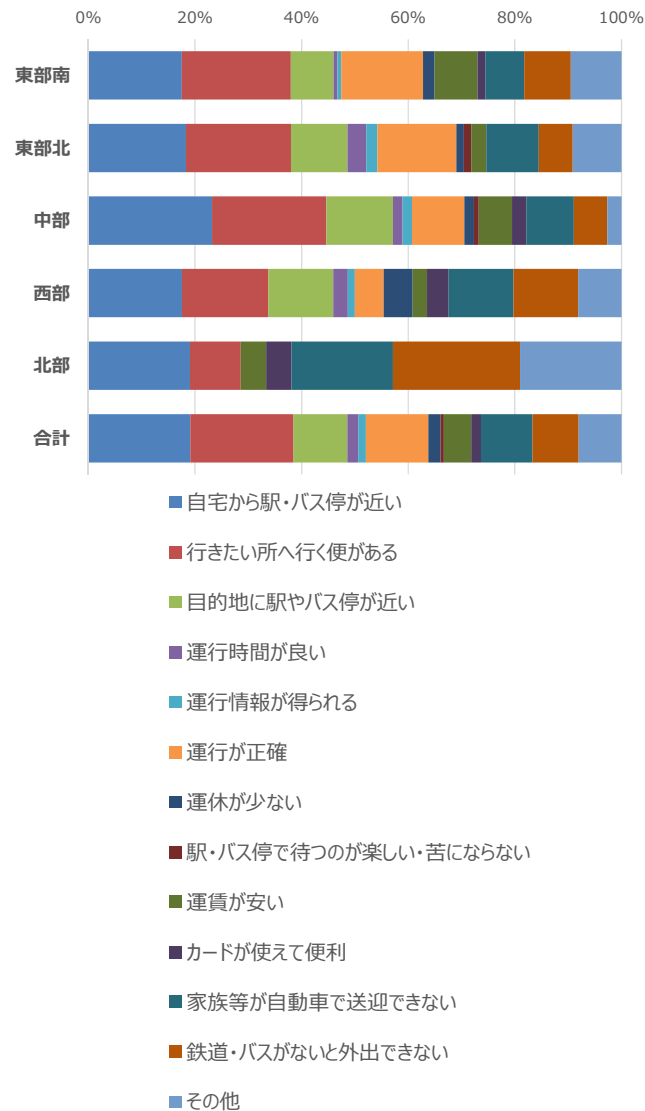
- ・公共交通を利用する理由としては、「自宅から駅・バス停が近い」「行きたい所へ行く便がある」という回答が約4割で、次いで「運行が正確」「目的地に駅やバス停が近い」が約2割です。



項目	人数	全体	65歳以上
自宅から駅・バス停が近い	217	41.8%	42.5%
行きたい所へ行く便がある	215	41.4%	35.2%
目的地に駅やバス停が近い	112	21.6%	22.3%
運行時間が良い	26	5.0%	4.7%
運行情報が得られる	16	3.1%	2.8%
運行が正確	128	24.7%	25.2%
運休が少ない	20	3.9%	3.5%
駅・バス停で待つのが楽しい・苦にならない	11	2.1%	0.9%
運賃が安い	57	11.0%	12.9%
カードが使えて便利	18	3.5%	4.7%
家族等が自動車で送迎できない	83	16.0%	17.3%
鉄道・バスがないと外出できない	88	17.0%	18.9%
その他	87	16.8%	13.2%

6) 公共交通を利用する理由（地域別）

- ・地域別にみても全体と同様に「自宅から駅・バス停が近い」「行きたい所へ行く便がある」という回答が多くみられます。
- ・北部においては、「鉄道・バスがないと外出できない」という回答が約2割みられます。

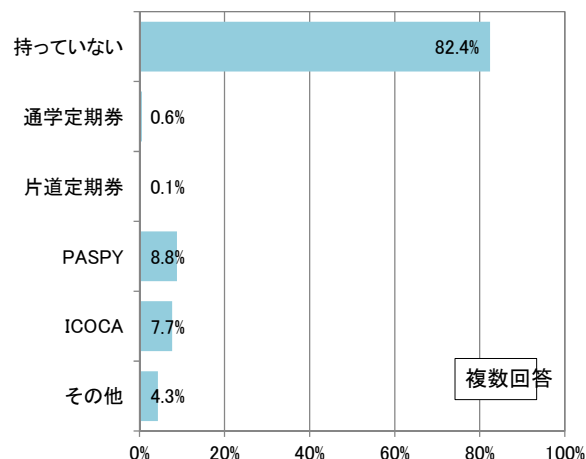


利用する理由	東部南	東部北	中部	西部	北部	合計
自宅から駅・バス停が近い	24	26	26	13	4	93
行きたい所へ行く便がある	28	28	24	12	2	94
目的地に駅やバス停が近い	11	15	14	9	0	49
運行時間が良い	1	5	2	2	0	10
運行情報が得られる	1	3	2	1	0	7
運行が正確	21	21	11	4	0	57
運休が少ない	3	2	2	4	0	11
駅・バス停で待つのが楽しい・苦にならない	0	2	1	0	0	3
運賃が安い	11	4	7	2	1	25
カードが使えて便利	2	0	3	3	1	9
家族等が自動車で送迎できない	10	14	10	9	4	47
鉄道・バスがないと外出できない	12	9	7	9	5	42
その他	13	13	3	6	4	39
合計	137	142	112	74	21	486

7) 交通ICカードの所持

- 交通ICカードの所持については、8割以上の方が「持っていない」と回答しています。

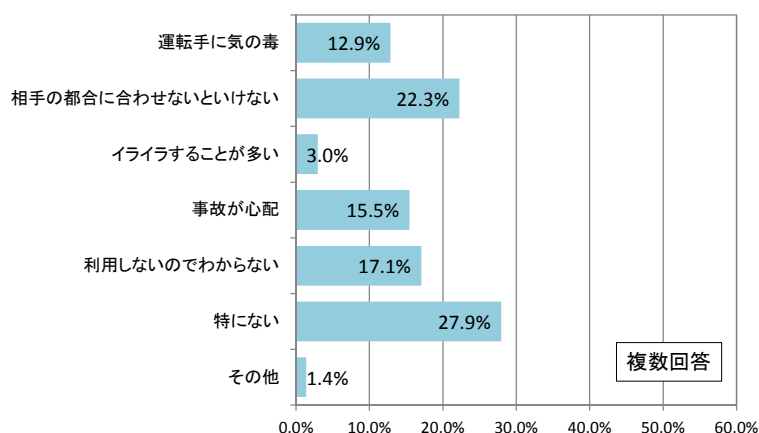
項目	人数	割合
持っていない	1926	82.4%
通学定期券	14	0.6%
片道定期券	2	0.1%
PASPY	206	8.8%
ICOCA	180	7.7%
その他	101	4.3%
合計	2337	100.0%



(4) 困ること、苦痛に感じること

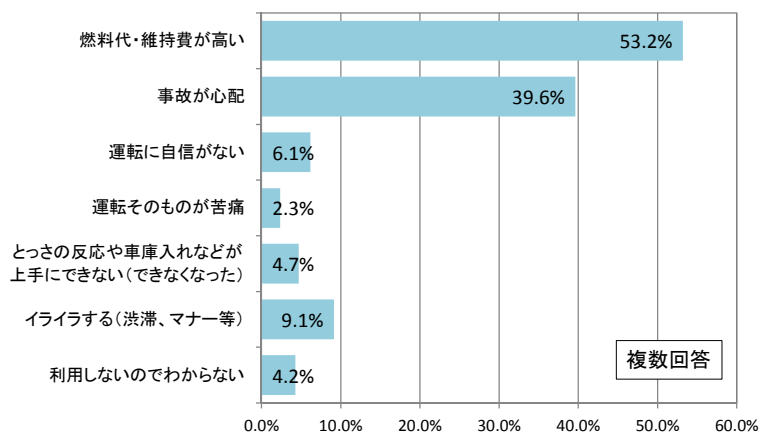
1) 自動車（家族や知人の送迎）

- 「送迎」に対し困ること、苦痛に感じることを聞いたところ、「特にない」が28.0%です。
- その他、「相手の都合に合わせないといけない」が22.3%、「事故が心配」が15.5%、7%であり、「運転手に気の毒」は12.9%です。



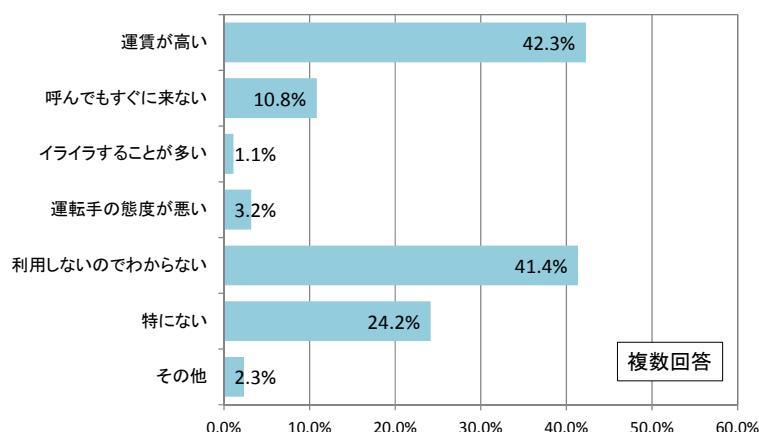
2) 自動車（自分で運転）

- 「自分で運転すること」に対し困ること、苦痛に感じることを聞いたところ、「燃料代・維持費が高い」が52.3%であり、次いで「事故が心配」が41.1%です。
- 「運転に自信がない」が6.1%、「とっさの反応や車庫入れなどが上手にできなくなった」が4.7%、「イライラする（渋滞、マナー等）」が9.1%、「利用しないのでわからない」が4.2%です。



3) タクシー

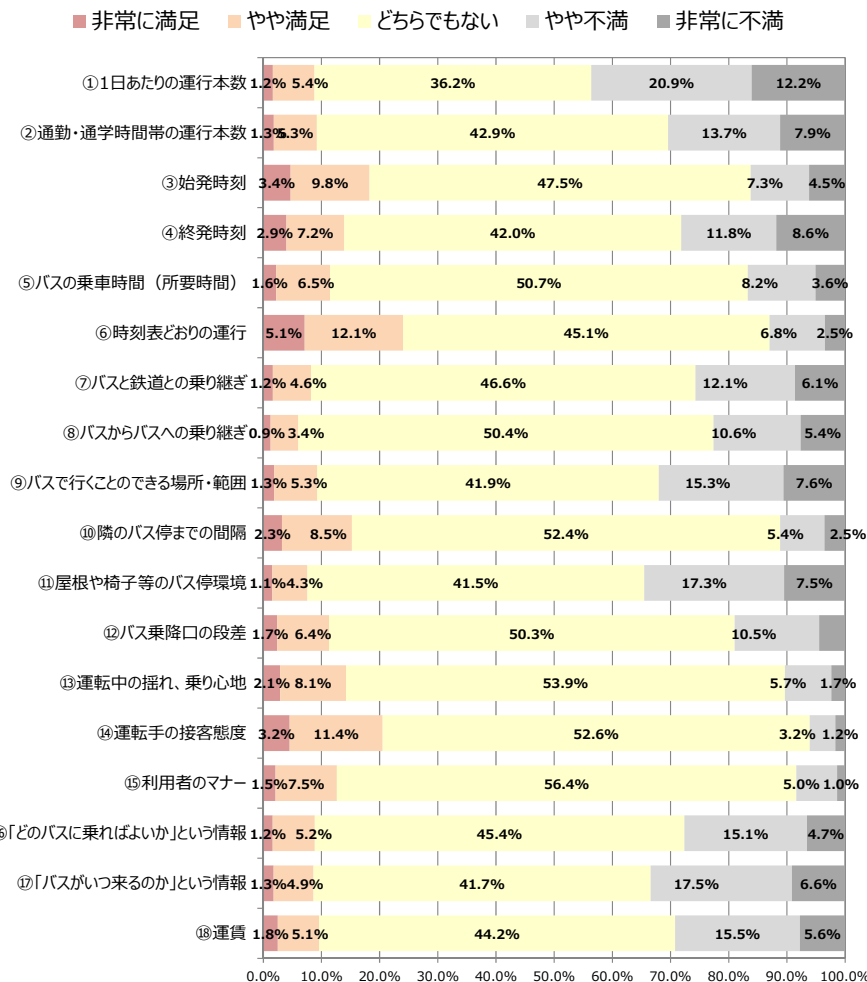
- 「タクシー」に対し困ること、苦痛に感じることを聞いたところ、「特にない」が24.9%、「運賃が高い」が40.0%、「利用しないのでわからない」が40.7%です。



(5) 公共交通への満足度（全体）

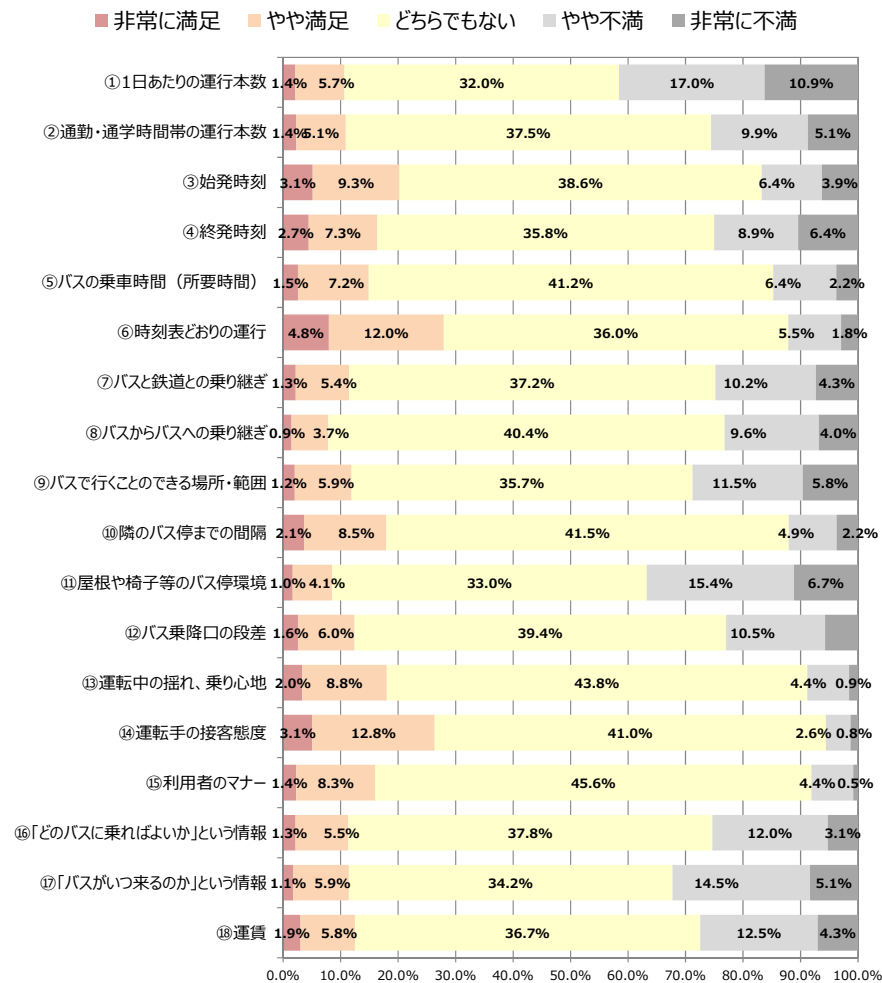
- ・公共交通への満足度は全体的に低く、「非常に満足＋やや満足」が2割近くあった項目では、「⑥時刻表どおりの運行」「③始発時刻」「⑭運転手の接客態度」があげられます。
- ・反対に「やや不満＋非常に不満」が高い項目では、「①1日当たりの運行本数」「⑪屋根や椅子等のバス停環境」「⑰「バスがいつ来るのか」という情報」等があげられます。

【全年齢】



項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	31	136	903	523	305	599	2497
②通勤・通学時間帯の運行本数	32	132	1072	343	198	721	2498
③始発時刻	85	246	1188	182	112	686	2499
④終発時刻	72	180	1049	296	214	687	2498
⑤バスの乗車時間（所要時間）	39	163	1267	205	90	735	2499
⑥時刻表どおりの運行	127	302	1126	170	62	711	2498
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	29	116	1165	302	152	734	2498
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	22	84	1259	264	135	735	2499
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	33	133	1047	383	189	713	2498
⑩隣のバス停までの間隔	57	213	1308	135	63	722	2498
⑪屋根や椅子等のバス停環境	28	108	1037	431	188	706	2498
⑫バス乗降口の段差	43	160	1256	262	80	698	2499
⑬運転中の揺れ、乗り心地	52	202	1348	143	42	712	2499
⑭運転手の接客態度	81	286	1313	79	30	709	2498
⑮利用者のマナー	38	188	1410	125	25	712	2498
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	29	129	1135	377	117	712	2499
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	32	123	1041	437	164	701	2498
⑱運賃	45	128	1105	388	140	692	2498

【65歳以上】

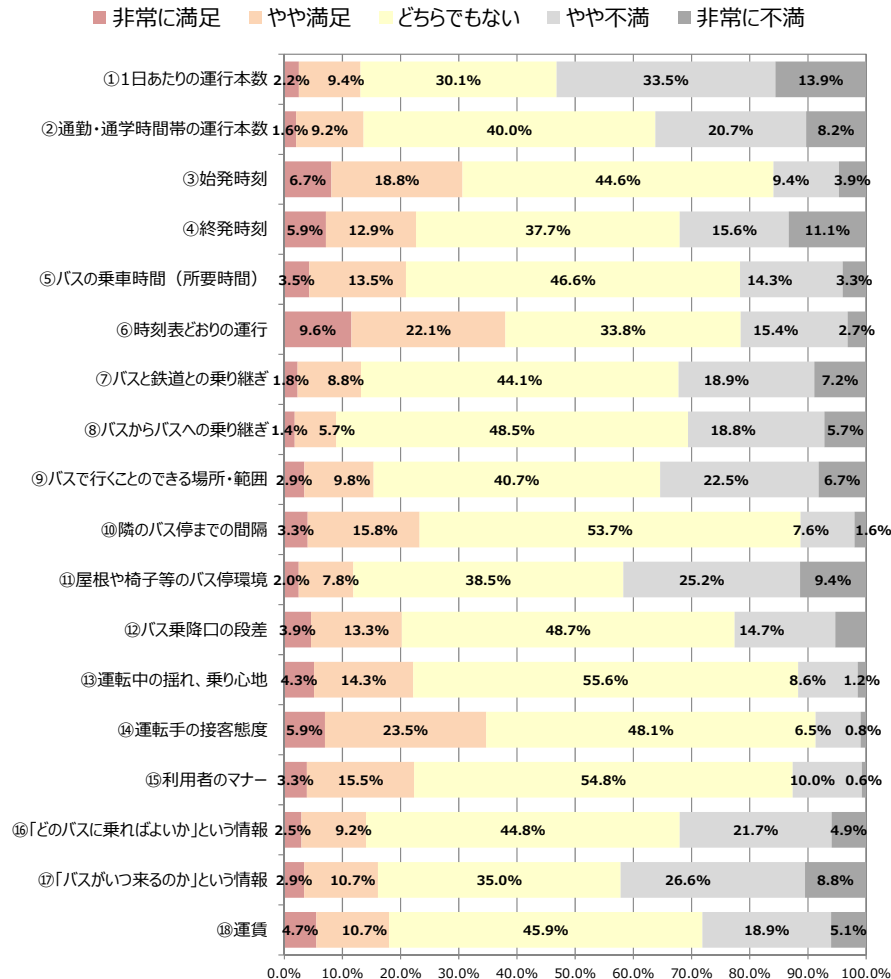


項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	20	80	447	237	152	462	1398
②通勤・通学時間帯の運行本数	19	71	525	139	72	573	1399
③始発時刻	44	130	541	90	54	541	1400
④終発時刻	38	102	501	125	89	544	1399
⑤バスの乗車時間（所要時間）	21	101	577	90	31	580	1400
⑥時刻表どおりの運行	67	168	504	77	25	559	1400
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	18	76	521	143	60	582	1400
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	12	52	565	134	56	581	1400
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	17	83	499	161	81	558	1399
⑩隣のバス停までの間隔	30	119	581	69	31	569	1399
⑪屋根や椅子等のバス停環境	14	58	462	216	94	555	1399
⑫バス乗降口の段差	22	84	552	147	49	546	1400
⑬運転中の揺れ、乗り心地	28	123	613	61	13	562	1400
⑭運転手の接客態度	43	179	573	36	11	557	1399
⑮利用者のマナー	19	116	638	61	7	558	1399
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	18	77	529	168	44	564	1400
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	15	82	478	203	71	550	1399
⑱運賃	26	81	514	175	60	544	1400

(6) 公共交通への満足度（公共交通を利用している方）

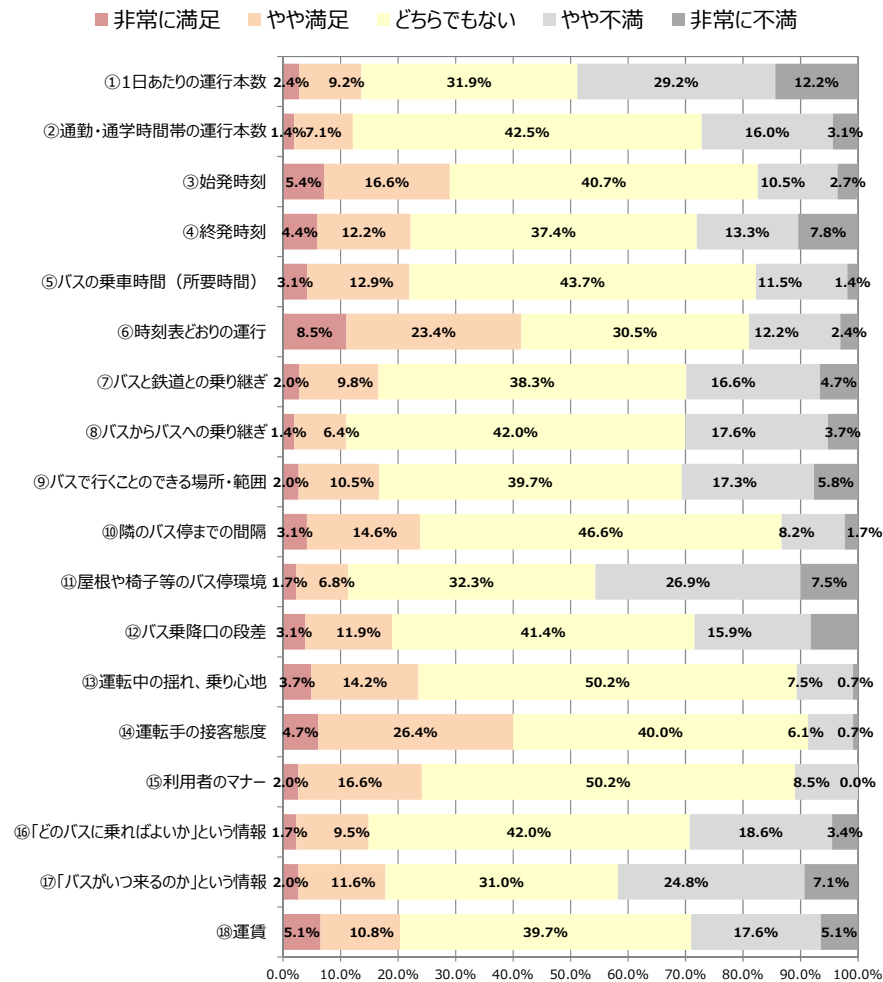
- ・公共交通を利用している人は、「①1日当たりの運行本数」「⑪屋根や椅子等のバス停環境」「⑰「バスがいつ来るのか」という情報」に対する不満が高くなっています。
- ・逆に「③始発時刻」「⑥時刻表どおりの運行」「⑭運転手の接客態度」への満足度は高くなっています。

【全年齢】



項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	11	46	147	164	68	53	489
②通勤・通学時間帯の運行本数	8	45	195	101	40	99	488
③始発時刻	33	92	218	46	19	81	489
④終発時刻	29	63	184	76	54	82	488
⑤バスの乗車時間（所要時間）	17	66	228	70	16	92	489
⑥時刻表どおりの運行	47	108	165	75	13	80	488
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	9	43	215	92	35	94	488
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	7	28	237	92	28	97	489
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	14	48	199	110	33	85	489
⑩隣のバス停までの間隔	16	77	262	37	8	88	488
⑪屋根や椅子等のバス停環境	10	38	188	123	46	83	488
⑫バス乗降口の段差	19	65	238	72	22	73	489
⑬運転中の揺れ、乗り心地	21	70	272	42	6	78	489
⑭運転手の接客態度	29	115	235	32	4	74	489
⑮利用者のマナー	16	76	268	49	3	77	489
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	12	45	219	106	24	83	489
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	14	52	171	130	43	78	488
⑱運賃	23	52	224	92	25	72	488

【65歳以上】

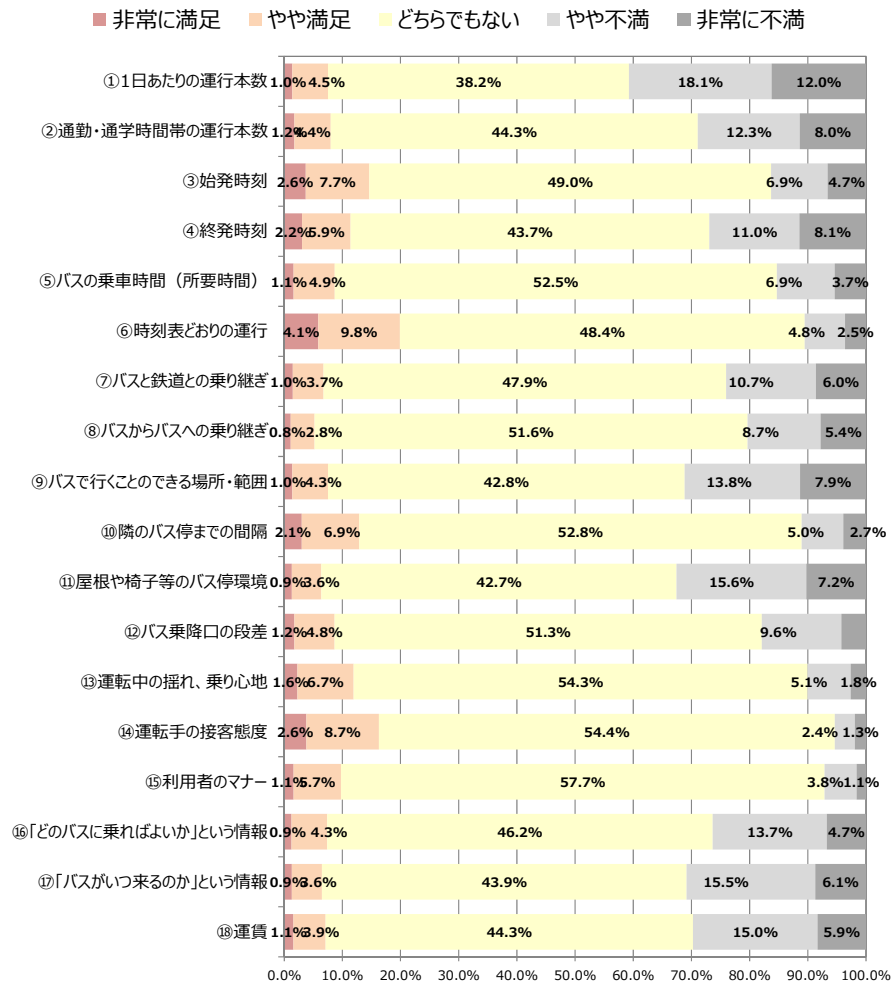


項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	7	27	94	86	36	45	295
②通勤・通学時間帯の運行本数	4	21	125	47	9	88	294
③始発時刻	16	49	120	31	8	71	295
④終発時刻	13	36	110	39	23	73	294
⑤バスの乗車時間（所要時間）	9	38	129	34	4	81	295
⑥時刻表どおりの運行	25	69	90	36	7	68	295
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	6	29	113	49	14	84	295
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	4	19	124	52	11	85	295
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	6	31	117	51	17	73	295
⑩隣のバス停までの間隔	9	43	137	24	5	76	294
⑪屋根や椅子等のバス停環境	5	20	95	79	22	73	294
⑫バス乗降口の段差	9	35	122	47	19	63	295
⑬運転中の揺れ、乗り心地	11	42	148	22	2	70	295
⑭運転手の接客態度	14	78	118	18	2	65	295
⑮利用者のマナー	6	49	148	25	0	67	295
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	5	28	124	55	10	73	295
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	6	34	91	73	21	69	294
⑱運賃	15	32	117	52	15	64	295

(7) 公共交通への満足度（公共交通を利用していない方）

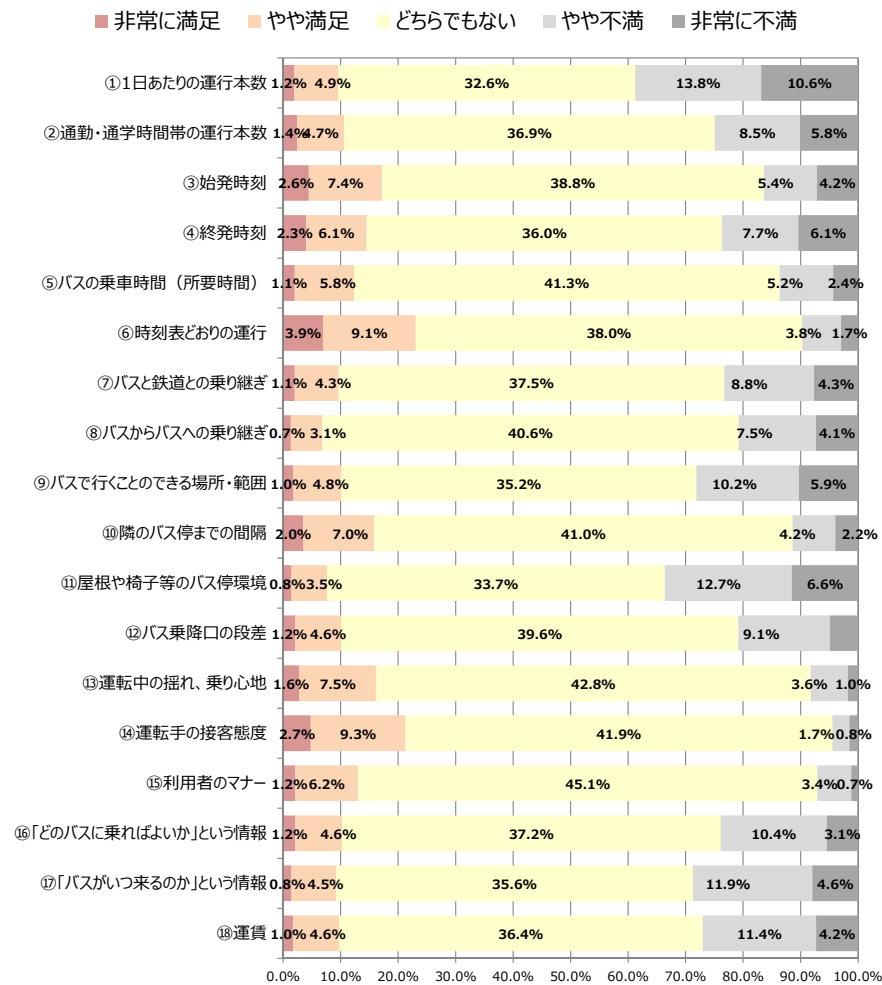
- ・公共交通を利用していない人（又は無回答）は特に際立った意見は見られず「どちらでもない」状況がうかがえます。

【全年齢】



項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	20	89	749	355	235	515	1963
②通勤・通学時間帯の運行本数	24	86	870	241	157	587	1965
③始発時刻	52	152	963	135	92	571	1965
④終発時刻	43	116	859	216	159	572	1965
⑤バスの乗車時間（所要時間）	22	96	1031	135	73	608	1965
⑥時刻表どおりの運行	80	192	952	95	49	597	1965
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	20	72	941	210	117	605	1965
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	15	56	1013	171	106	604	1965
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	19	84	840	272	155	594	1964
⑩隣のバス停までの間隔	41	135	1038	98	53	600	1965
⑪屋根や椅子等のバス停環境	18	70	840	307	141	589	1965
⑫バス乗降口の段差	24	95	1009	188	58	591	1965
⑬運転中の揺れ、乗り心地	31	132	1067	101	36	598	1965
⑭運転手の接客態度	52	170	1069	47	26	600	1964
⑮利用者のマナー	22	111	1133	75	22	601	1964
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	17	84	908	269	92	595	1965
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	18	71	862	304	120	590	1965
⑱運賃	22	76	871	295	115	586	1965

【65歳以上】

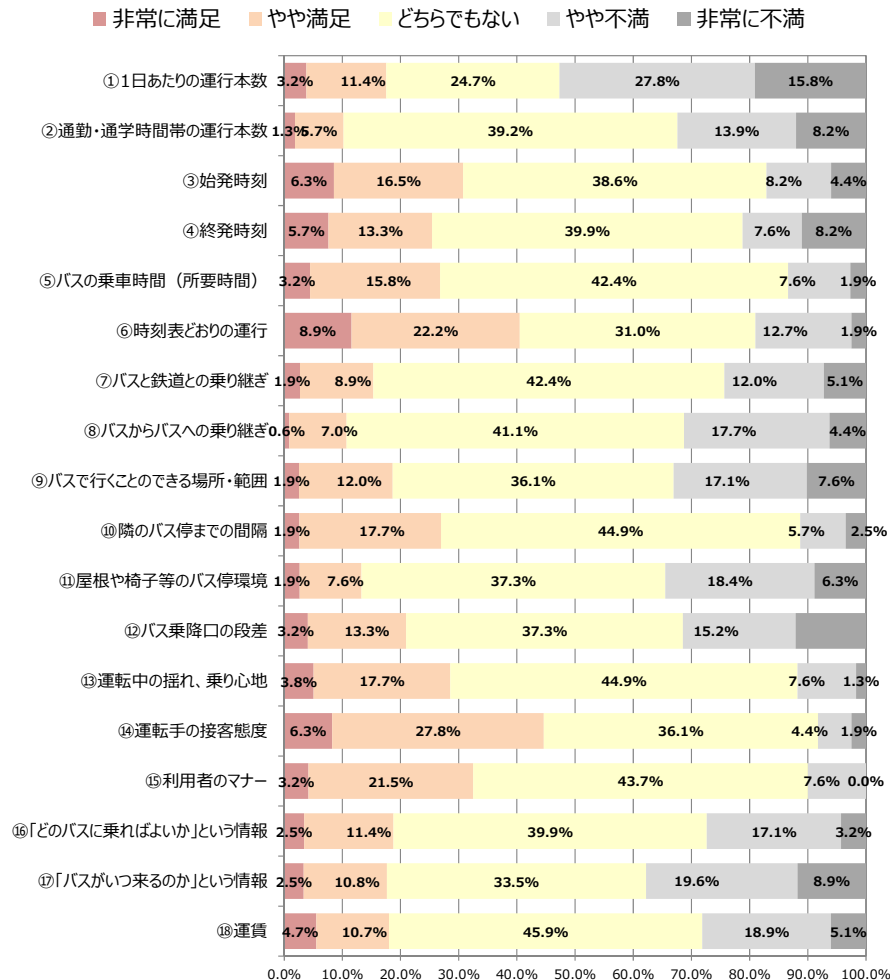


項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	13	52	349	148	114	396	1072
②通勤・通学時間帯の運行本数	15	50	396	91	62	460	1074
③始発時刻	28	80	417	58	45	446	1074
④終発時刻	25	66	387	83	65	448	1074
⑤バスの乗車時間（所要時間）	12	62	444	56	26	474	1074
⑥時刻表どおりの運行	42	98	408	41	18	467	1074
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	12	46	403	94	46	473	1074
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	8	33	436	81	44	472	1074
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	11	51	378	109	63	461	1073
⑩隣のバス停までの間隔	21	75	440	45	24	469	1074
⑪屋根や椅子等のバス停環境	9	38	362	136	71	458	1074
⑫バス乗降口の段差	13	49	425	98	30	459	1074
⑬運転中の揺れ、乗り心地	17	81	460	39	11	466	1074
⑭運転手の接客態度	29	100	450	18	9	467	1073
⑮利用者のマナー	13	66	484	36	7	467	1073
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	13	49	400	112	33	467	1074
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	9	48	382	128	49	458	1074
⑱運賃	11	49	391	122	45	456	1074

(8) 公共交通への満足度（公共交通を利用している方・運転免許未保有者／保有者）

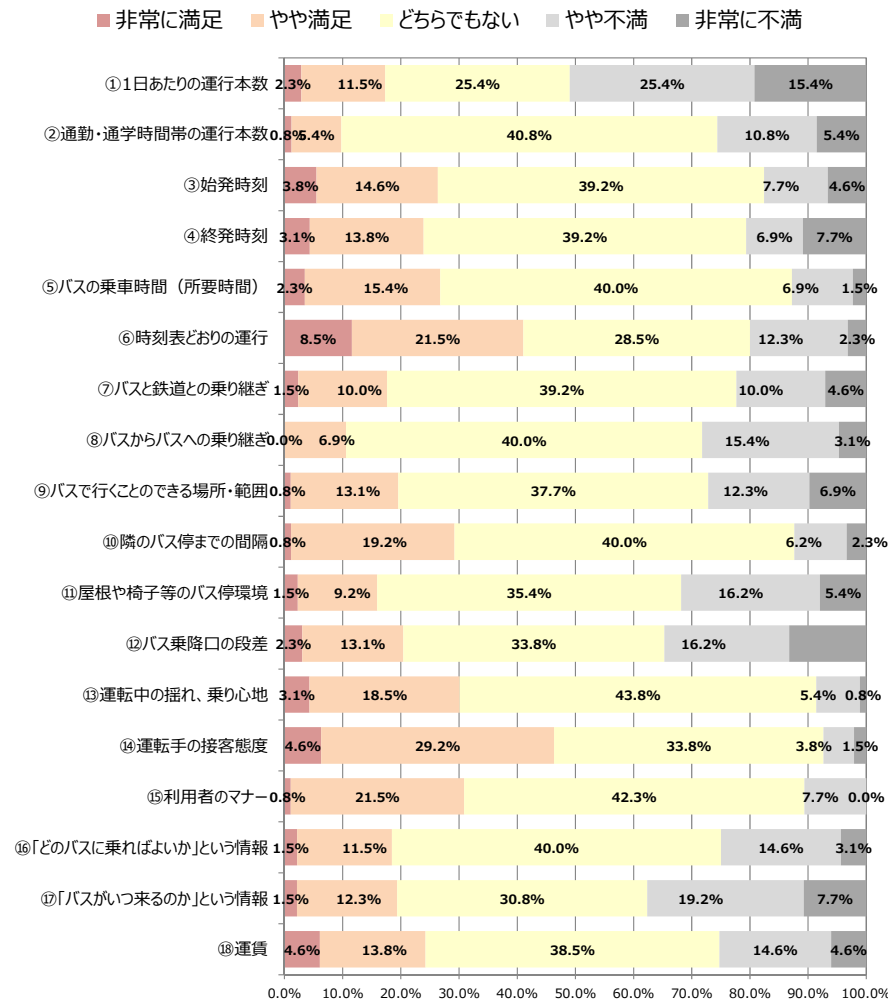
- ・公共交通を利用している人のうち、運転免許を持っていない人は、持っている人と比較して「⑫バス乗降口の段差」に対する不満が高く、逆に「⑤バスの所要時間」「⑭運転手のマナー」「⑮利用者のマナー」の満足度は高くなっています。

【運転免許未保有者・全年齢】



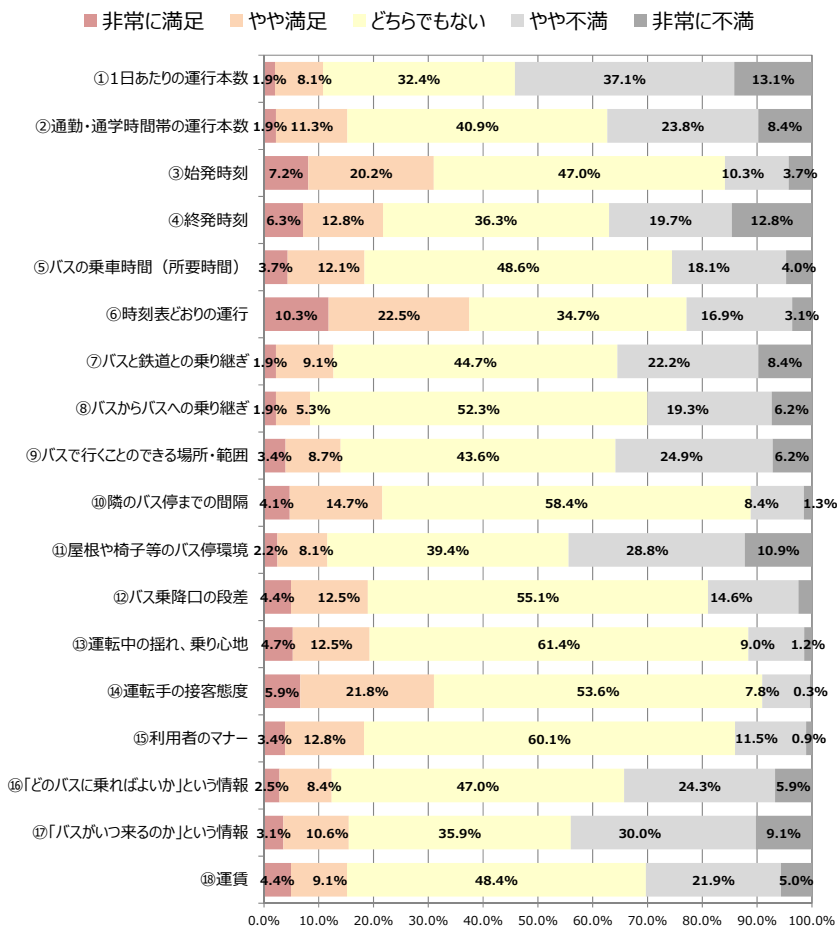
項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	5	18	39	44	25	27	158
②通勤・通学時間帯の運行本数	2	9	62	22	13	50	158
③始発時刻	10	26	61	13	7	41	158
④終発時刻	9	21	63	12	13	40	158
⑤バスの乗車時間（所要時間）	5	25	67	12	3	46	158
⑥時刻表どおりの運行	14	35	49	20	3	37	158
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	3	14	67	19	8	47	158
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	1	11	65	28	7	46	158
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	3	19	57	27	12	40	158
⑩隣のバス停までの間隔	3	28	71	9	4	43	158
⑪屋根や椅子等のバス停環境	3	12	59	29	10	45	158
⑫バス乗降口の段差	5	21	59	24	15	34	158
⑬運転中の揺れ、乗り心地	6	28	71	12	2	39	158
⑭運転手の接客態度	10	44	57	7	3	37	158
⑮利用者のマナー	5	34	69	12	0	38	158
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	4	18	63	27	5	41	158
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	4	17	53	31	14	39	158
⑱運賃	9	22	64	22	8	33	158

【運転免許未保有者・65歳以上】



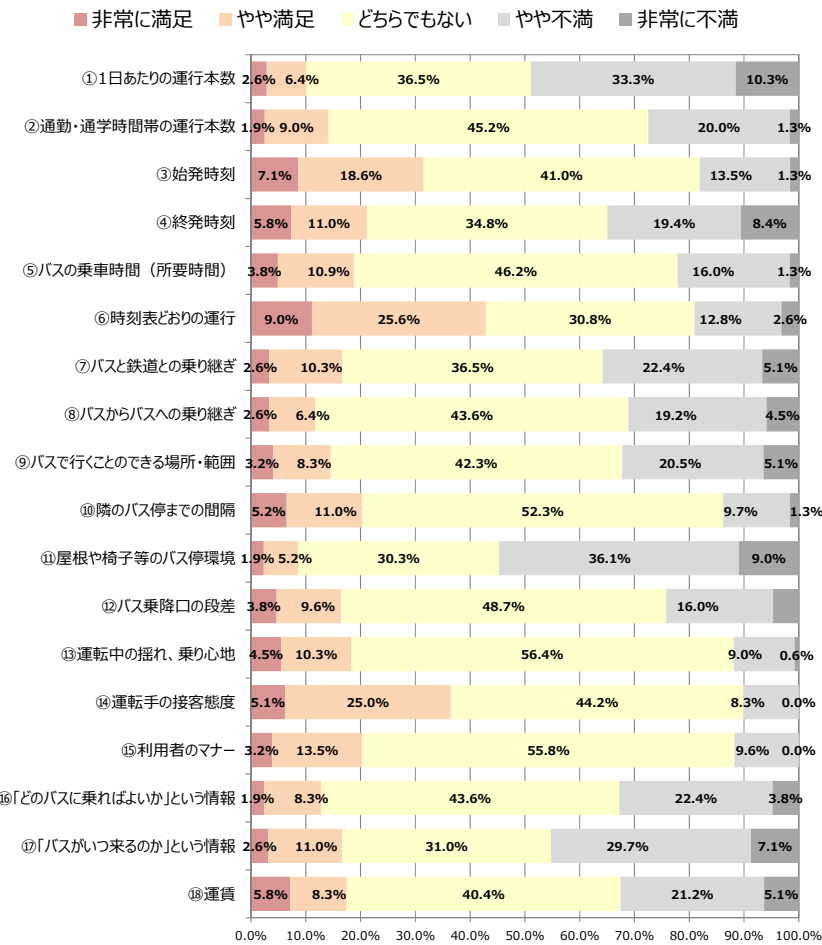
項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	3	15	33	33	20	26	130
②通勤・通学時間帯の運行本数	1	7	53	14	7	48	130
③始発時刻	5	19	51	10	6	39	130
④終発時刻	4	18	51	9	10	38	130
⑤バスの乗車時間（所要時間）	3	20	52	9	2	44	130
⑥時刻表どおりの運行	11	28	37	16	3	35	130
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	2	13	51	13	6	45	130
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	0	9	52	20	4	45	130
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	1	17	49	16	9	38	130
⑩隣のバス停までの間隔	1	25	52	8	3	41	130
⑪屋根や椅子等のバス停環境	2	12	46	21	7	42	130
⑫バス乗降口の段差	3	17	44	21	13	32	130
⑬運転中の揺れ、乗り心地	4	24	57	7	1	37	130
⑭運転手の接客態度	6	38	44	5	2	35	130
⑮利用者のマナー	1	28	55	10	0	36	130
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	2	15	52	19	4	38	130
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	2	16	40	25	10	37	130
⑱運賃	6	18	50	19	6	31	130

【運転免許保有者】



項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	6	26	104	119	42	24	321
②通勤・通学時間帯の運行本数	6	36	131	76	27	44	320
③始発時刻	23	65	151	33	12	37	321
④終発時刻	20	41	116	63	41	39	320
⑤バスの乗車時間（所要時間）	12	39	156	58	13	43	321
⑥時刻表どおりの運行	33	72	111	54	10	40	320
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	6	29	143	71	27	44	320
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	6	17	168	62	20	48	321
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	11	28	140	80	20	42	321
⑩隣のバス停までの間隔	13	47	187	27	4	42	320
⑪屋根や椅子等のバス停環境	7	26	126	92	35	34	320
⑫バス乗降口の段差	14	40	177	47	7	36	321
⑬運転中の揺れ、乗り心地	15	40	197	29	4	36	321
⑭運転手の接客態度	19	70	172	25	1	34	321
⑮利用者のマナー	11	41	193	37	3	36	321
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	8	27	151	78	19	38	321
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	10	34	115	96	29	36	320
⑱運賃	14	29	155	70	16	36	320

【運転免許保有者・65歳以上】



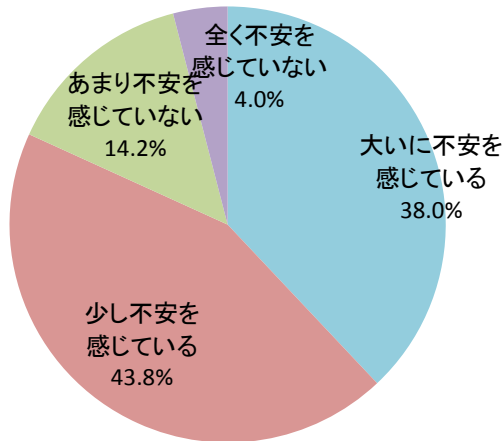
項目	非常に満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	非常に不満	未記入	合計
①1日あたりの運行本数	4	10	57	52	16	17	156
②通勤・通学時間帯の運行本数	3	14	70	31	2	35	155
③始発時刻	11	29	64	21	2	29	156
④終発時刻	9	17	54	30	13	32	155
⑤バスの乗車時間（所要時間）	6	17	72	25	2	34	156
⑥時刻表どおりの運行	14	40	48	20	4	30	156
⑦バスと鉄道との乗り継ぎ	4	16	57	35	8	36	156
⑧バスからバスへの乗り継ぎ	4	10	68	30	7	37	156
⑨バスで行くことのできる場所・範囲	5	13	66	32	8	32	156
⑩隣のバス停までの間隔	8	17	81	15	2	32	155
⑪屋根や椅子等のバス停環境	3	8	47	56	14	27	155
⑫バス乗降口の段差	6	15	76	25	6	28	156
⑬運転中の揺れ、乗り心地	7	16	88	14	1	30	156
⑭運転手の接客態度	8	39	69	13	0	27	156
⑮利用者のマナー	5	21	87	15	0	28	156
⑯「どのバスに乗ればよいか」という情報	3	13	68	35	6	31	156
⑰「バスがいつ来るのか」という情報	4	17	48	46	11	29	155
⑱運賃	9	13	63	33	8	30	156

(9) 公共交通の今後について

1) 日常の移動への不安の有無

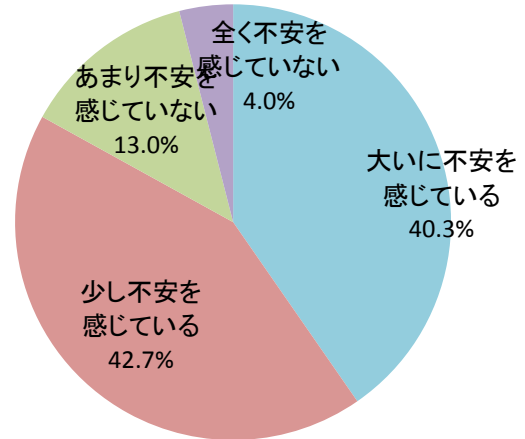
- ・日常行動に対し「大いに不安を感じている」「少し不安を感じている」方は約8割にのぼります。

【全年齢】



項目	人数	割合
大いに不安を感じている	859	43.8%
少し不安を感じている	991	38.0%
あまり不安を感じていない	321	14.2%
全く不安を感じていない	91	4.0%

【65歳以上】

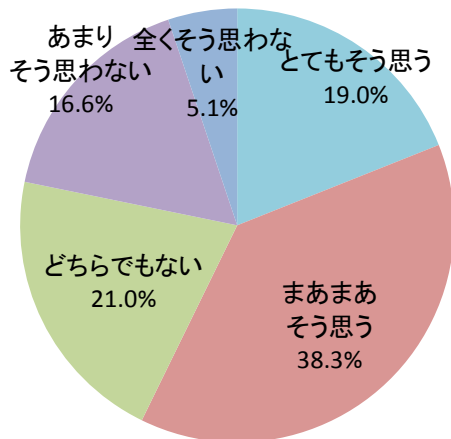


項目	人数	割合
大いに不安を感じている	497	40.3%
少し不安を感じている	526	42.7%
あまり不安を感じていない	160	13.0%
全く不安を感じていない	49	4.0%

2) 鉄道やバスを残すための積極的な利用の意思の有無

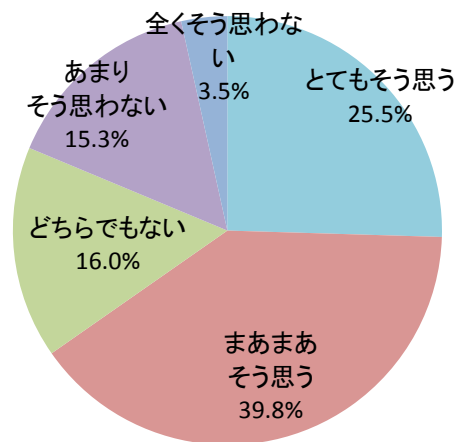
- ・公共交通を乗って残すべきという回答は、全体の約6割で、「あまりそう思わない」も2割弱となっています。

【全年齢】



項目	人数	割合
とてもそう思う	424	19.0%
まあまあそう思う	856	38.3%
どちらでもない	469	21.0%
あまりそう思わない	372	16.6%
全くそう思わない	115	5.1%

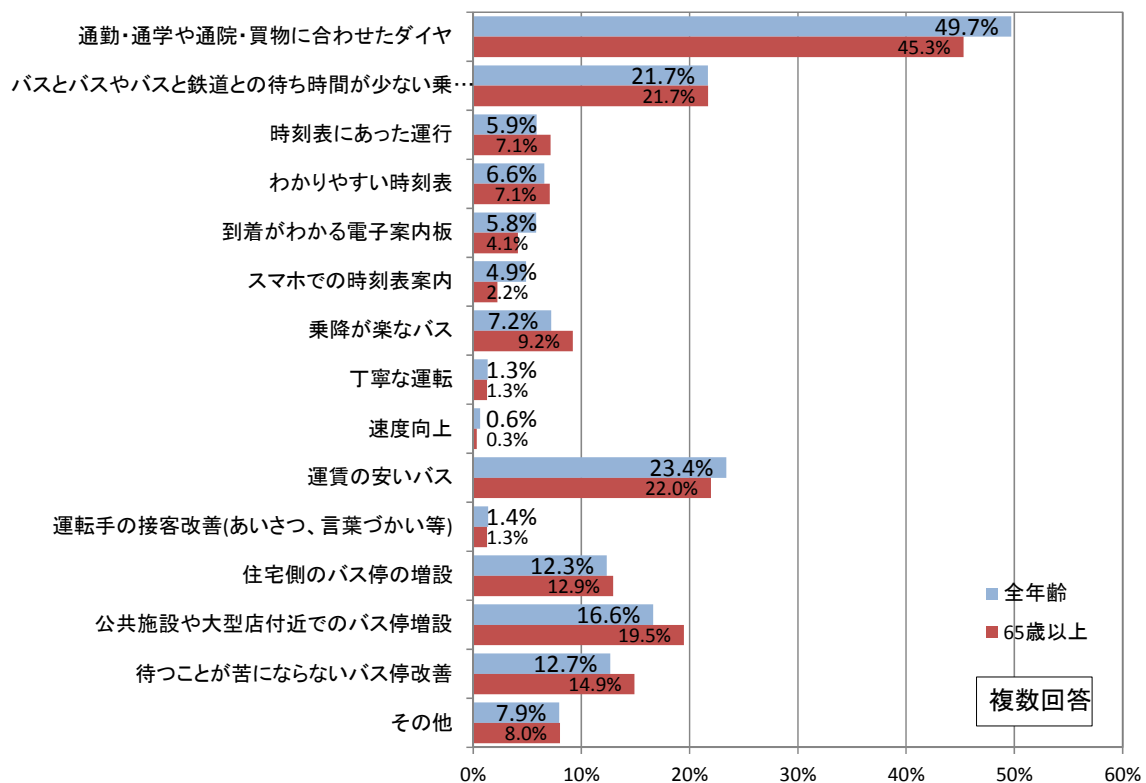
【65歳以上】



項目	人数	割合
とてもそう思う	309	25.5%
まあまあそう思う	483	39.8%
どちらでもない	194	16.0%
あまりそう思わない	185	15.3%
全くそう思わない	42	3.5%

3) 鉄道、バスの利用増加に向けて必要と思う工夫・改善点

- ・公共交通の利用者増加に向けて必要だと思われる工夫・改善点については以下のとおりです。

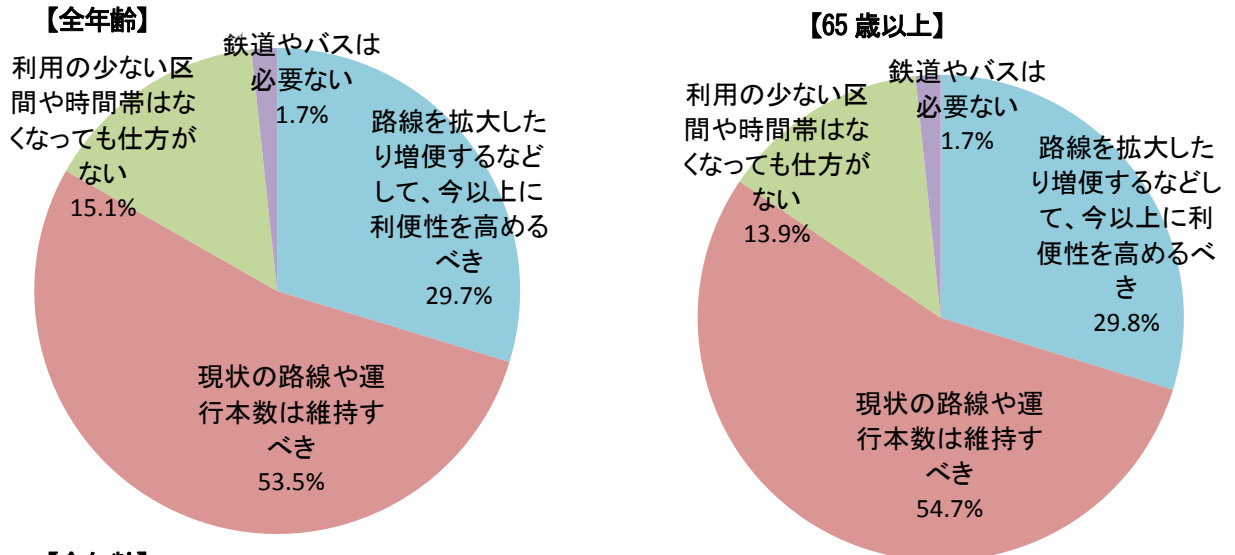


項目	全年齢		65歳以上	
	人数	割合	人数	割合
通勤・通学や通院・買物に合わせたダイヤ	1076	49.7%	526	45.3%
バスとバスやバスと鉄道との待ち時間が少ない乗り継ぎ	469	21.7%	252	21.7%
時刻表にあった運行	127	5.9%	83	7.1%
わかりやすい時刻表	142	6.6%	82	7.1%
到着がわかる電子案内板	126	5.8%	48	4.1%
スマホでの時刻表案内	106	4.9%	26	2.2%
乗降が楽なバス	156	7.2%	107	9.2%
丁寧な運転	29	1.3%	15	1.3%
速度向上	14	0.6%	4	0.3%
運賃の安いバス	506	23.4%	255	22.0%
運転手の接客改善(あいさつ、言葉づかい等)	30	1.4%	15	1.3%
住宅側のバス停の増設	267	12.3%	150	12.9%
公共施設や大型店付近でのバス停増設	360	16.6%	226	19.5%
待つことが苦にならないバス停改善	274	12.7%	173	14.9%
その他	172	7.9%	93	8.0%

(10) 公共交通利用状況

1) 今後の鉄道や路線バスのあり方

- ・今後の公共交通のあり方については、「現状の路線や運行本数は維持すべき」が53.5%、「利用の少ない区間や時間帯はなくなっても仕方がない」が15.1%と合わせて約7割を占めます。
- ・「路線を拡大したり増便するなどして、今以上に利便性を高めるべき」は29.7%です。



【全年齢】

項目	人数	割合
路線を拡大したり増便するなどして、今以上に利便性を高めるべき	663	29.7%
現状の路線や運行本数は維持すべき	1193	53.5%
利用の少ない区間や時間帯はなくなっても仕方がない	336	15.1%
鉄道やバスは必要ない	38	1.7%

【65歳以上】

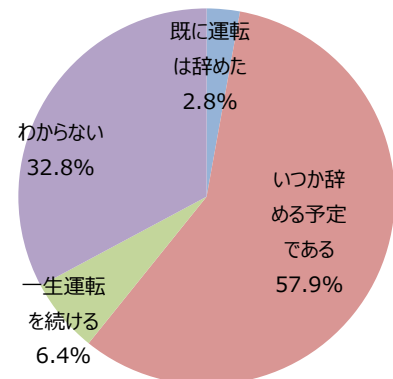
項目	人数	割合
路線を拡大したり増便するなどして、今以上に利便性を高めるべき	359	29.8%
現状の路線や運行本数は維持すべき	659	54.7%
利用の少ない区間や時間帯はなくなっても仕方がない	167	13.9%
鉄道やバスは必要ない	20	1.7%

(11) 運転免許証の返納

1) 運転を続けようと思う年齢

- ・自動車を一生続けるとの回答はわずか6.4%であり、57.9%が「いつか辞める予定である」と回答しており、「既に運転は辞めた」方は2.8%です。

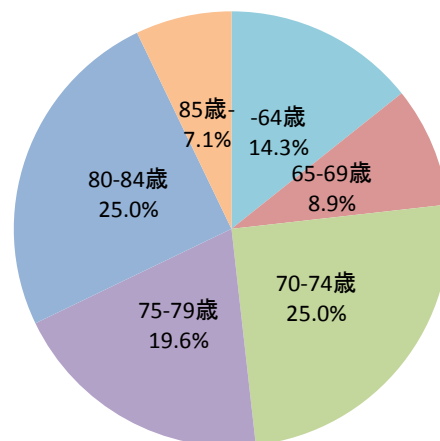
項目	人数	割合
既に運転は辞めた	60	2.8%
いつか辞める予定である	1223	57.9%
一生運転を続ける	135	6.4%
わからない	693	32.8%



2) 運転をやめた年齢

- ・実際に運転をやめた年齢については、70歳以上がほとんどです。

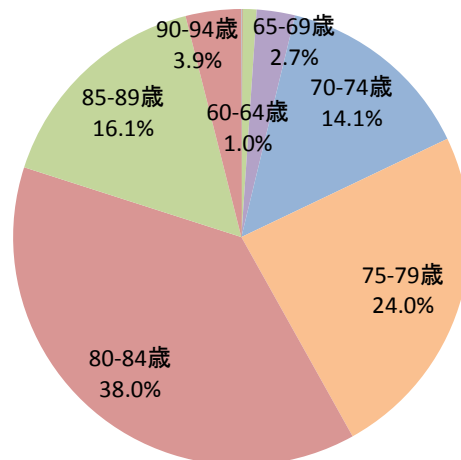
	人数	割合
-64歳	8	14.3%
65-69歳	5	8.9%
70-74歳	14	25.0%
75-79歳	11	19.6%
80-84歳	14	25.0%
85歳-	4	7.1%



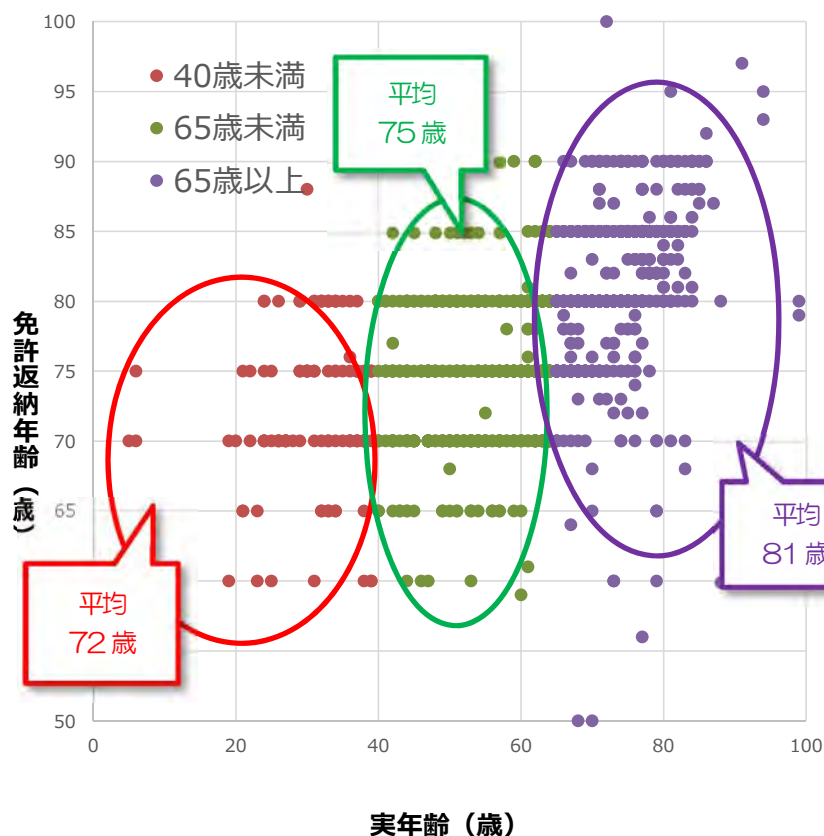
3) 運転をやめたい年齢

- ・運転をやめたい年齢についても、70歳以上がほとんどです。

	人数	割合
50-54歳	1	0.1%
55-59歳	0	0.0%
60-64歳	12	1.0%
65-69歳	33	2.7%
70-74歳	172	14.1%
75-79歳	292	24.0%
80-84歳	463	38.0%
85-89歳	196	16.1%
90-94歳	48	3.9%



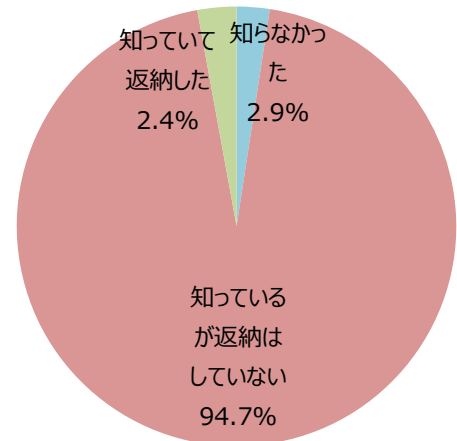
《参考》実年齢と運転をやめたい年齢の比較



4) 運転免許証の自主返納制度

- ・自主返納制度については、ほとんどの方が認識していますが、実際には返納していない状況で

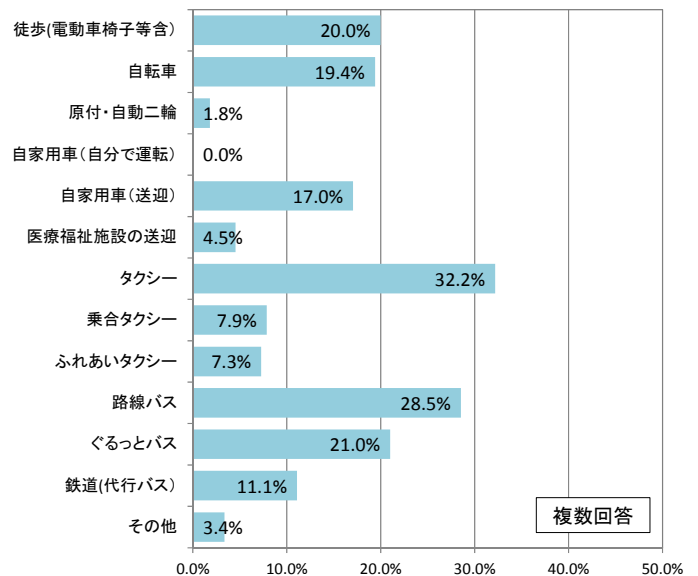
項目	人数	割合
知っていて返納した	50	2.4%
知っているが返納はしていない	1950	94.7%
知らなかった	59	2.9%



5) 運転免許証を自主返納した後の移動手段

- ・返納後の移動交通手段として、「タクシー」が最も高く、次いで「路線バス」「ぐるっとバス」があげられます。

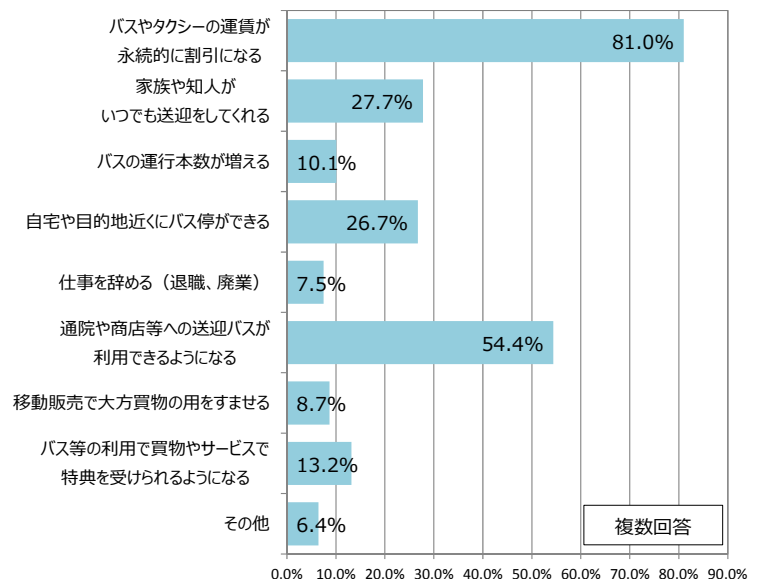
項目	人数	割合
徒歩(電動車椅子等含)	409	20.0%
自転車	397	19.4%
原付・自動二輪	37	1.8%
自家用車(自分で運転)	1	0.0%
自家用車(送迎)	349	17.0%
医療福祉施設の送迎	93	4.5%
タクシー	659	32.2%
乗合タクシー	161	7.9%
ふれあいタクシー	149	7.3%
路線バス	584	28.5%
ぐるっとバス	430	21.0%
鉄道(代行バス)	227	11.1%
その他	69	3.4%



6) 運転免許証を自主返納する条件

- ・返納の条件としては「料金割引」「送迎バスの運行」などを望む声が高くなっています。

項目	人数	割合
バスやタクシーの運賃が永続的に割引になる	1194	81.0%
家族や知人がいつでも送迎してくれる	409	27.7%
バスの運行本数が増える	149	10.1%
自宅や目的地近くにバス停ができる	394	26.7%
仕事を辞める(退職、廃業)	110	7.5%
通院や商店等への送迎バスが利用できるようになる	802	54.4%
移動販売で大方買物の用をすませる	128	8.7%
バス等の利用で買物やサービスで特典を受けられるようになる	194	13.2%
その他	95	6.4%



4-3 高校生アンケート調査

4-3-1 概要

(1) 調査目的

- ・ 高校生を対象とし、通学実態の把握と公共交通のニーズ把握を目的としました。

(2) 調査対象

- ・ 府中市内の高校3校（県立府中高校・県立府中東高校・県立上下高校）の1年生、2年生およびその保護者を対象としました。

(3) 配布数

- ・ 在籍生徒数を踏まえ以下のように配布しました。

県立府中高校 : 500票

県立府中東高校 : 280票

県立上下高校 : 70票

(4) 調査方法

- ・ 教師から生徒に直接配布後、生徒用、保護者用を記入して頂いたうえで、郵送にて回収しました。

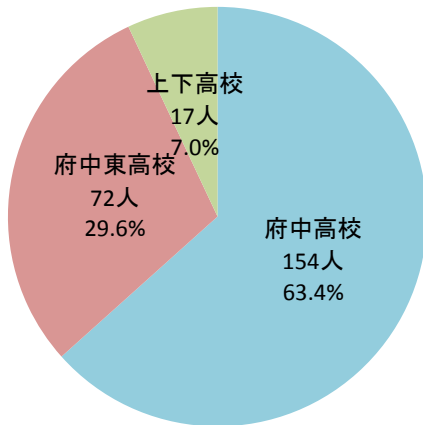
(5) 調査期間

- ・ 配布・回収 : 2018年7月20日～2018年9月13日の期間で実施しました。

4-3-2 集計結果

(1) 回収結果と拡大係数

- ・ 高校別の回収状況は以下の通りです。
- ・ 高校別の生徒からの回収状況と在籍生徒数より以下のように拡大係数を設定しました。

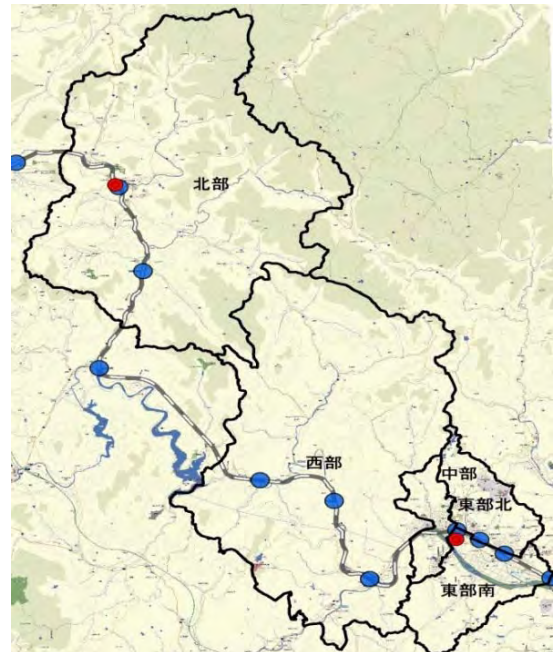
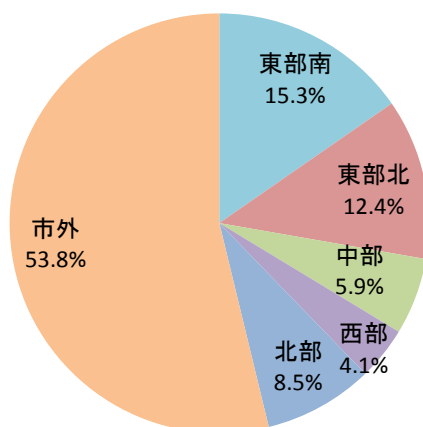


項目	在校生徒数			生徒 回収 人数	回収 率	拡大 係数	保護者 回収 人数	備考
	1年生	2年生	合計					
府中高校	238	241	479	154	32.2%	3.11	153	
府中東高校	132	136	268	72	26.9%	3.72	72	
上下高校	32	24	56	17	30.4%	3.29	17	
不明	-	-	-	-	-	-	2	生徒未回収のため 高校名不明
合計	402	401	803	243	30.3%	-	244	

(2) 生徒および世帯の属性

1) 居住地（全体）

- ・ 生徒の約5割が府中市外からの通学者です。



注) 東部南：府川町、高木町、中須町、栗柄町、用土町

東部北：本山町、元町、鵜飼町、広谷町、桜ヶ丘1、桜ヶ丘2、桜ヶ丘3

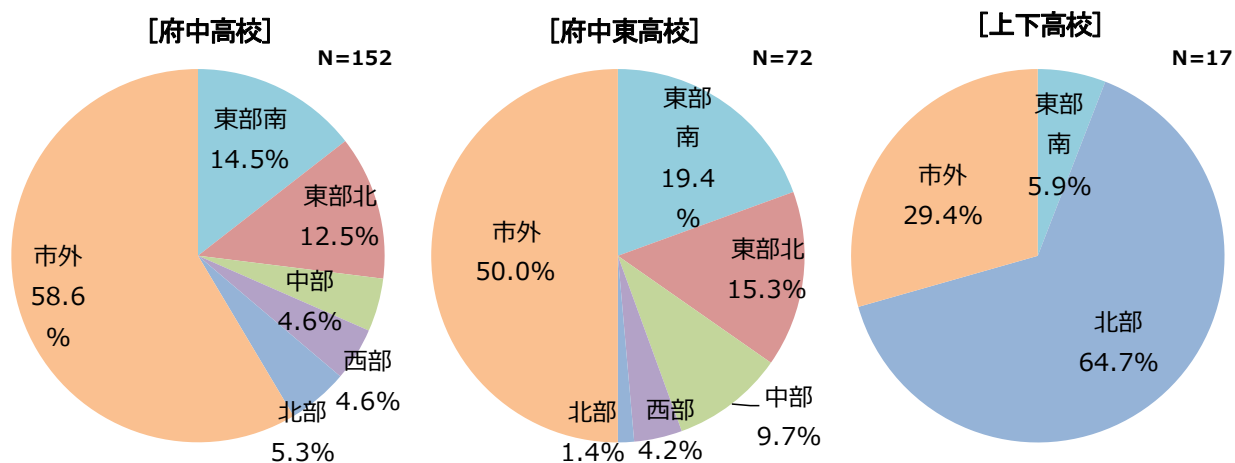
中部：府中町、出口町、土生町

西部：目崎町、父石町、上山町、荒谷町、河面町、篠根町、僧殿町、河南町、三郎丸町、河佐町、久佐町、諸毛町、小国町、阿字町、木野山町、行藤町、斗升町

北部：上下町上下、上下町深江、上下町国留、上下町階見、上下町二森、上下町有福、上下町小堀、上下町小塚、上下町矢野、上下町矢多田、上下町松崎、上下町井永、上下町佐倉、上下町水永、上下町岡屋

2) 居住地（学校別）

- ・学校別の生徒の居住地分布は以下のとおりです。
- ・府中高校・府中東高校は約半数以上が市外（主に福山市）からの通学者です。また、上下高校はほとんどの生徒が上下町内の居住者であり、市外からは、三次市・世羅町からの通学者があげられます。

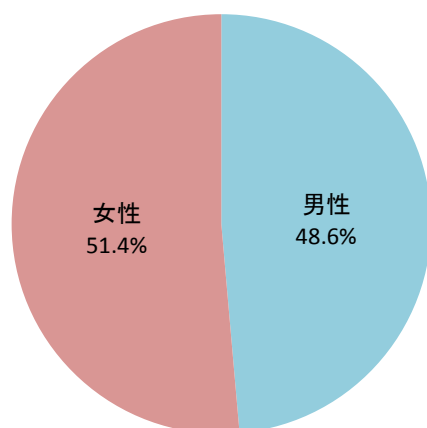


▼参考：市外から通学する生徒の居住地

居住地	府中高校	府中東高校	上下高校	未記入
福山市	79	35	0	2
三次市	0	0	2	0
神石高原町	3	0	0	0
世羅町	2	0	3	0
尾道市	5	1	0	0
未記入	0	0	0	1

3) 生徒の性別

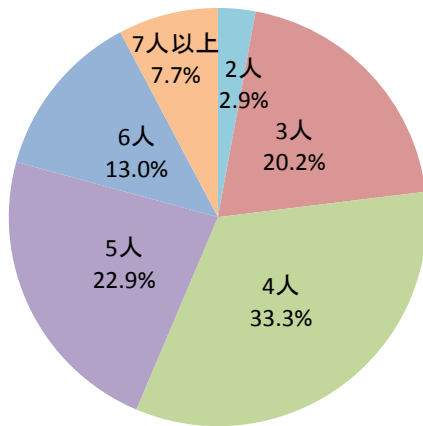
- ・生徒の性別は男女でほぼ半数ずつです。



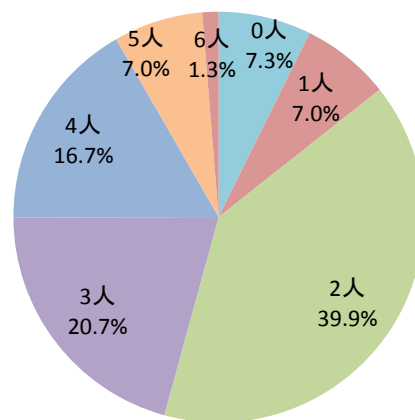
4) 同居世帯人数

- ・最も多い同居人数は「4人」であり、約3割を占めます。
- ・また世帯での18歳以上の同居人数は「2人」が最も多く約4割を占めます。

■ 同居人数（全体）



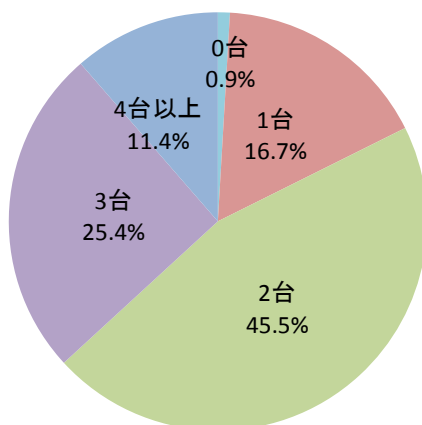
■ 同居人数（18歳以上）



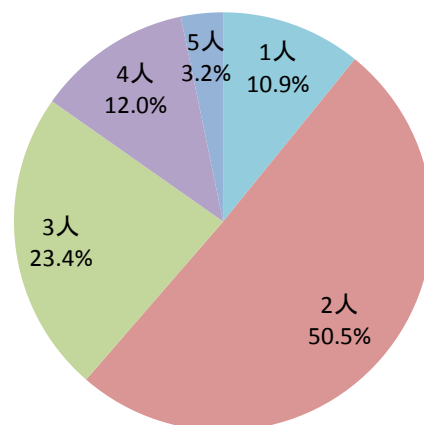
5) 同居世帯での自動車保有台数および運転免許保有者数

- ・ほぼ全世帯で自動車を1台以上保有しています。
- ・また約5割の世帯で、同居の2人以上が運転免許を保有しています。

■ 自動車保有台数

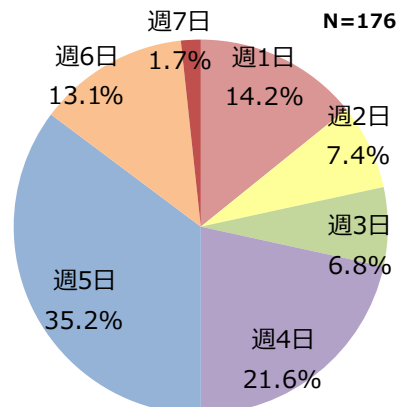
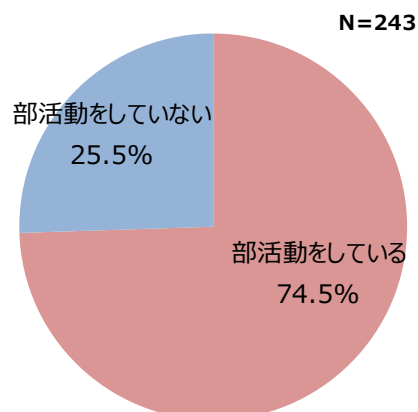


■ 運転免許保有者数



6) 部活動への参加有無（全体）

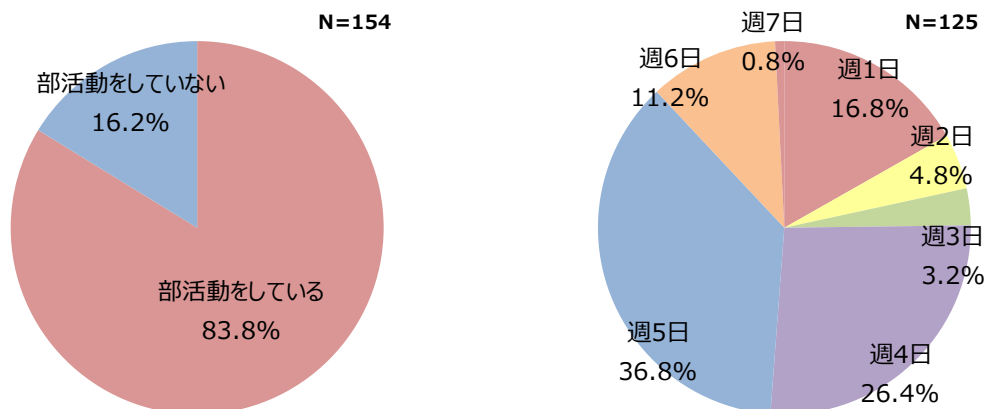
- ・生徒の約7割が部活動に参加しており、その約半数が平日毎日活動に参加しています。



7) 部活動への参加有無（学校別）

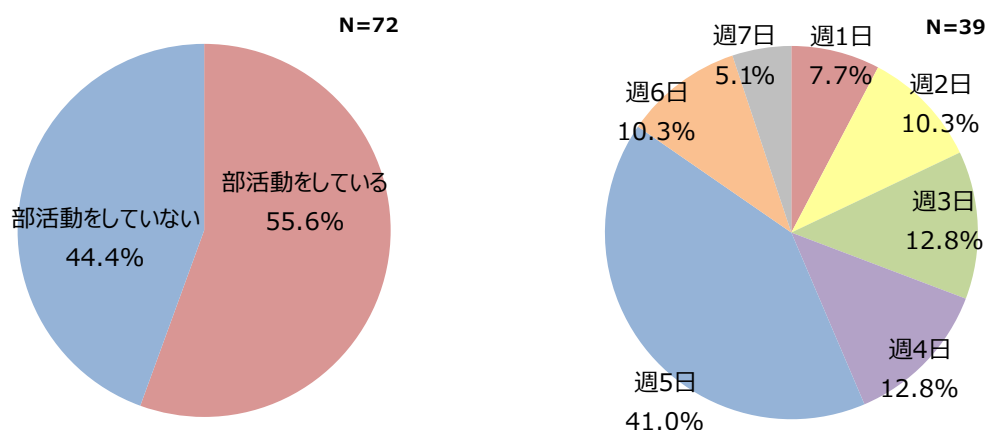
【府中高校】

- ・生徒の約8割以上が部活動に参加しており、そのうち約半数が平日毎日部活動に参加しています。
- ・部活動をしている割合は3校中最も高い状況です。



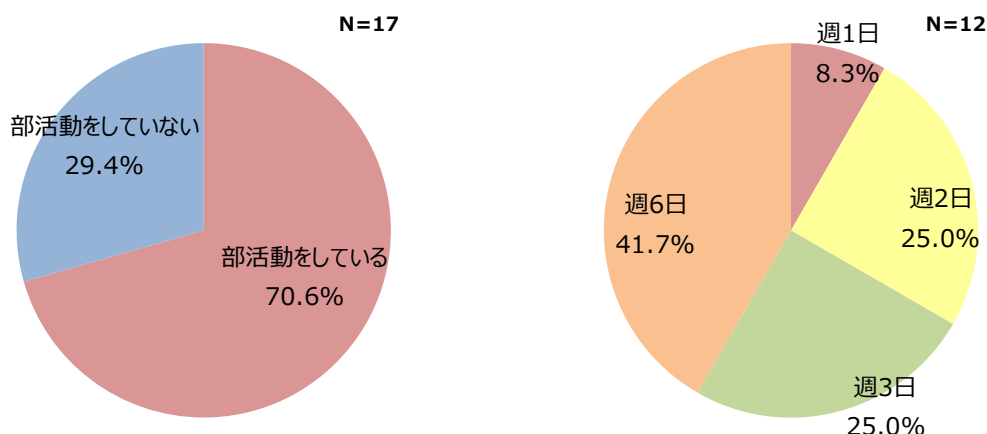
【府中東高校】

- ・生徒の約5割以上が部活動に参加しており、半数以上が平日毎日部活動に参加しています。
- ・部活動をしていない割合は3校中最も高い状況です。



【上下高校】

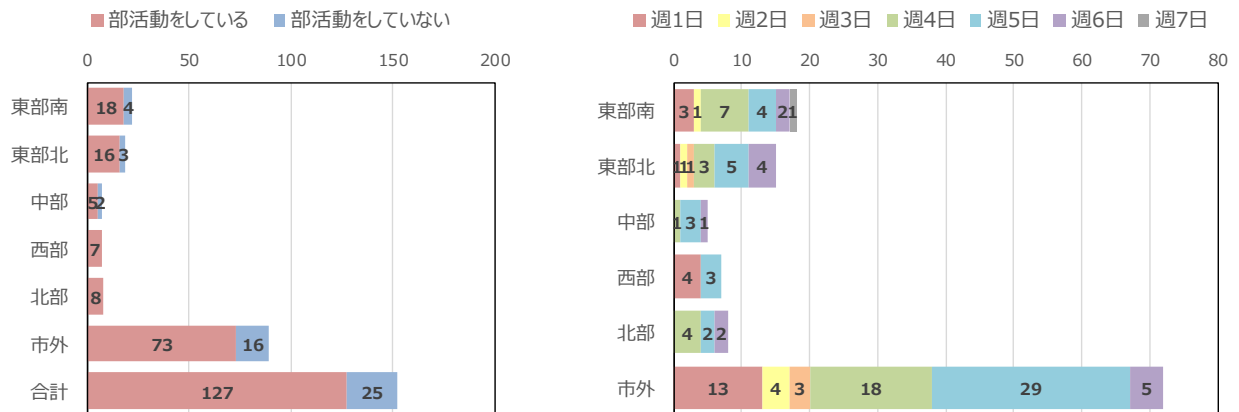
- ・生徒の約7割が部活動に参加しており、約4割が平日毎日部活動に参加しています。
- ・週3日未満の部活動への参加が約6割を占めます。



8) 地域別部活動への参加有無（学校別）

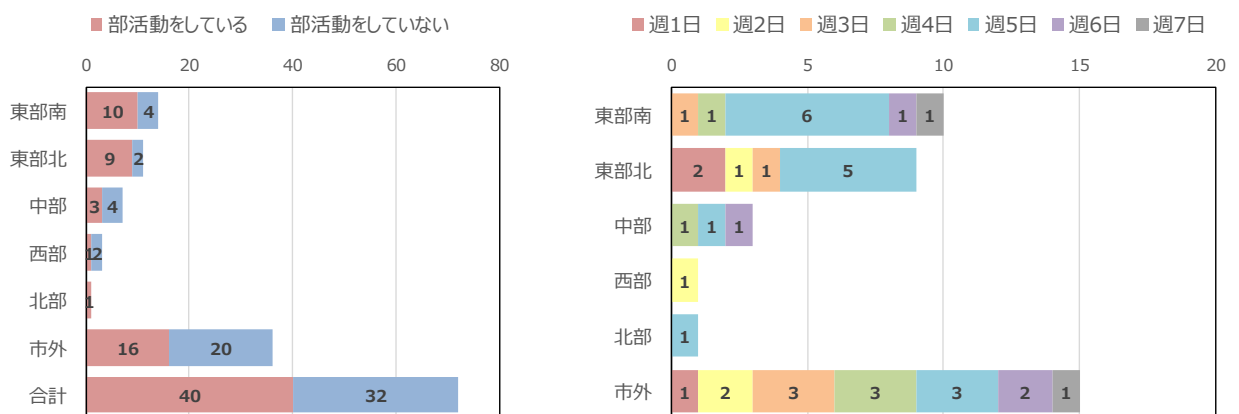
〔府中高校〕

- ・市外から通学する生徒も含め、部活動への参加割合が高く、市外から通学する学生についても週4日以上部活動に参加している状況がうかがえます。



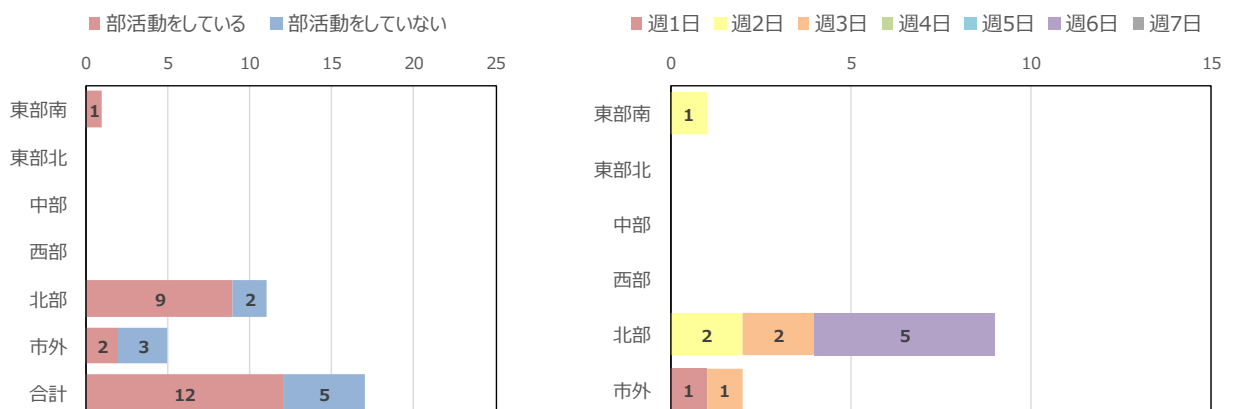
〔府中東高校〕

- ・各地域ともに部活動に参加していない生徒が存在します。
- ・市外から通学する生徒の参加は半数程度で、部活動への参加頻度もやや低い状況です。



〔上下高校〕

- ・市外から通学する生徒の参加は半数程度で、部活動への参加頻度もやや低い状況です。



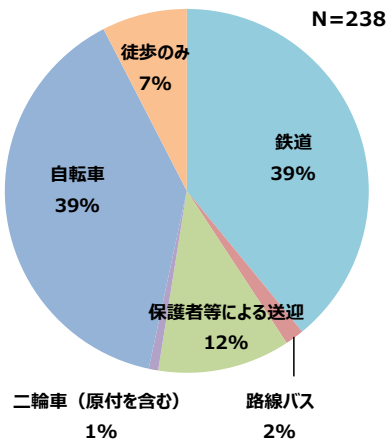
(3) 生徒の回答

1) 通学状況

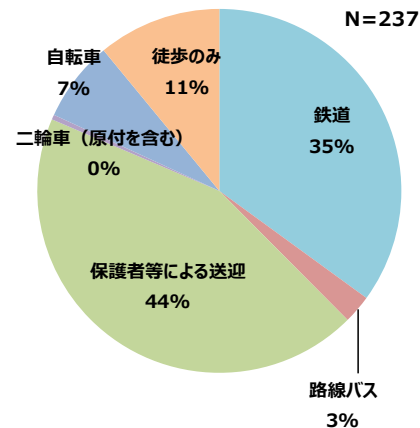
① 登校時代表交通手段（全体）

- ・公共交通である「鉄道」と「路線バス」の利用割合は、通常時・荒天時共に約4割を占めています。
- ・通常時に「自転車」を利用する割合は約4割に上りますが、荒天時は約1割まで減少しています。一方で、保護者等による「送迎」の割合は通常時の約1割に対し、荒天時は約4割まで増加しています。

■ 通常時



■ 雨天・荒天・積雪時など

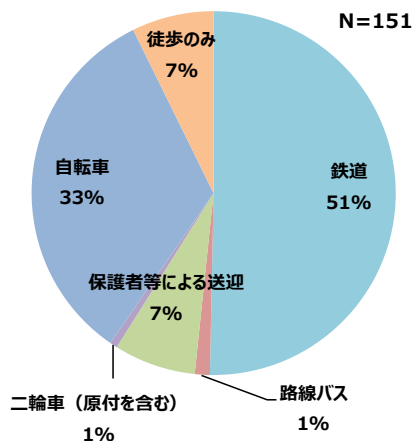


③ 登校時代表交通手段（学校別）

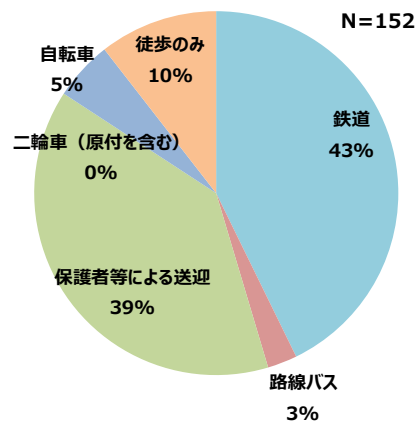
[府中高校]

- ・通常時は「鉄道」が5割、「徒歩・自転車」が約4割で「送迎」が1割弱ですが、荒天時は「自転車」の割合が大幅に減少し、「送迎」が4割まで増加しています。また、若干ではありますが、「路線バス」の割合が増加しています。

■ 通常時



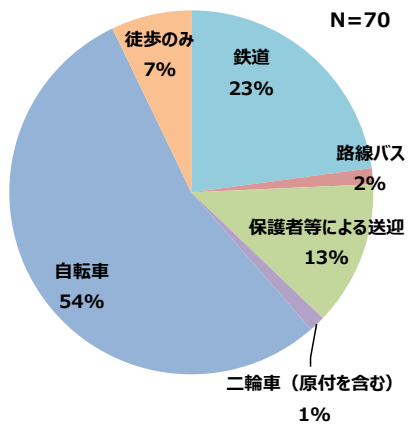
■ 雨天・荒天・積雪時など



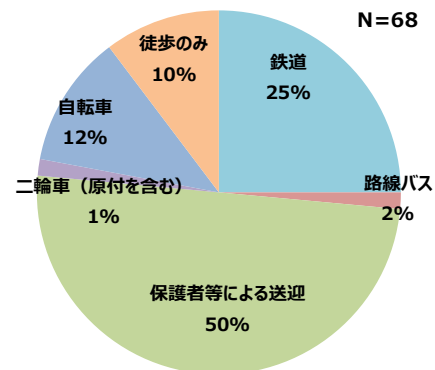
【府中東高校】

・通常時は「鉄道」が2割、「徒歩・自転車」が約6割で「送迎」が1割強ですが、荒天時は「自転車」の割合が大幅に減少し、「送迎」が5割まで増加しています。

■ 通常時



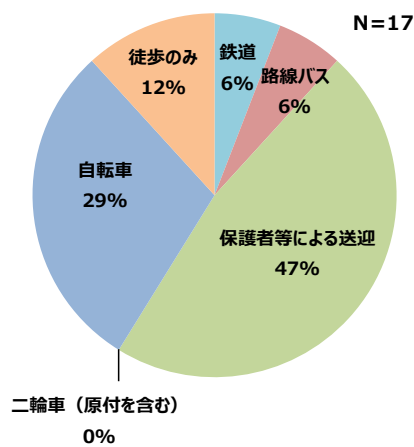
■ 雨天・荒天・積雪時など



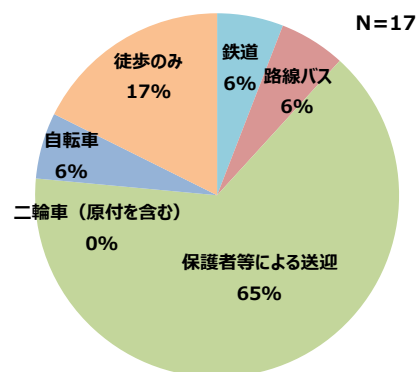
【上下高校】

・通常時は「送迎」が5割、「徒歩・自転車」が約3割ですが、荒天時は「自転車」の割合が大幅に減少し、「送迎」が6割以上まで増加しています。

■ 通常時



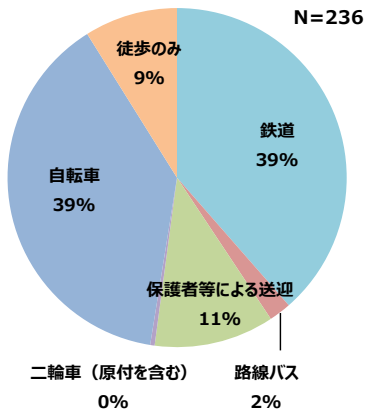
■ 雨天・荒天・積雪時など



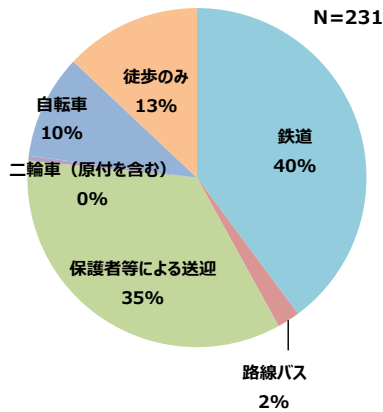
④ 下校時代表交通手段（全体）

- ・公共交通である「鉄道」と「路線バス」の利用割合は、通常時、荒天時共に約4割を占めています。
- ・通常時「自転車」を利用する割合は約4割に上り、荒天時は約1割まで減少しています。一方で、保護者等による「送迎」の割合は、通常時の約1割に対し、荒天時は約3割、部活動時は約2割まで増加しています。

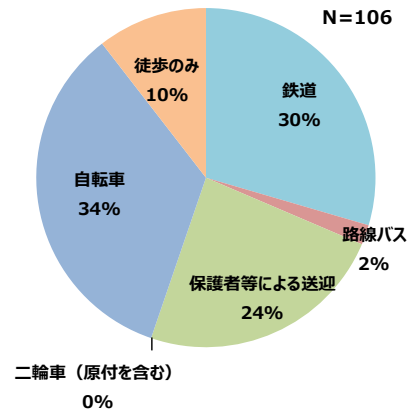
■ 通常時



■ 雨天・荒天・積雪時など



■ 部活動で遅くなった時

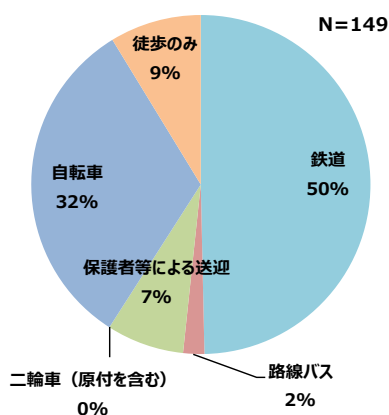


⑤ 下校時代表交通手段（学校別）

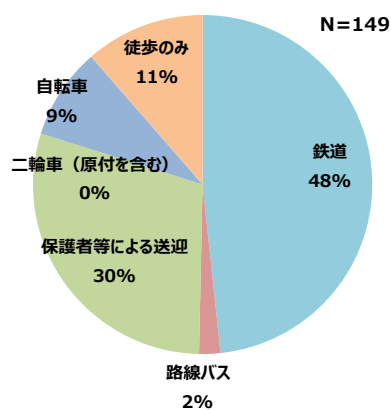
[府中高校]

- ・公共交通である「鉄道」と「路線バス」の利用割合は、通常時、荒天時、部活動時共に約5割を占めています。
- ・通常時に「自転車」を利用する割合は約3割ですが、荒天時は約1割まで減少するとともに、保護者等による「送迎」の割合は約3割まで増加しています。
- ・部活動時における利用交通手段は、通常時とほとんど変わりませんが、「路線バス」利用が若干増加しています。

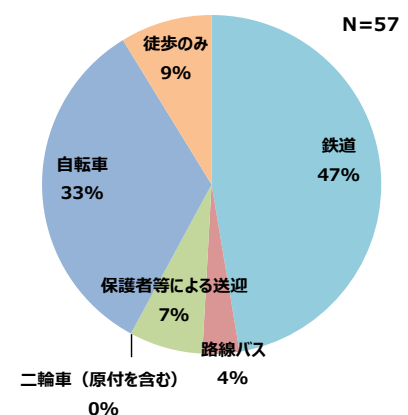
■ 通常時



■ 雨天・荒天・積雪時など



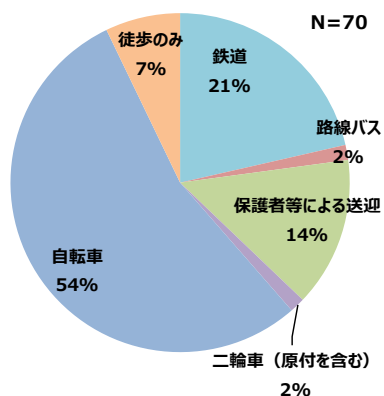
■ 部活動で遅くなった時



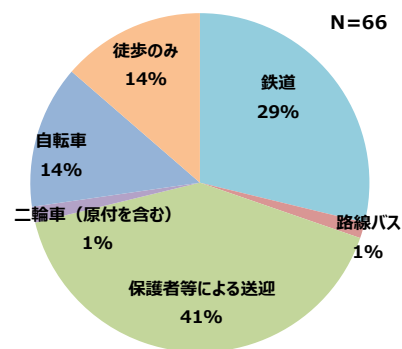
【府中東高校】

- ・公共交通である「鉄道」と「路線バス」の利用割合は、通常時は約2割ですが、荒天時は約3割まで増加し、部活動時においては約1割に減少しています。
- ・通常時「自転車」を利用する割合は約5割に上りますが、荒天時は約1割程度まで減少しています。一方で、保護者等による「送迎」の割合は約4割まで増加しています。
- ・部活時における利用交通手段も、保護者等による「送迎」の割合は約4割まで増加しています。

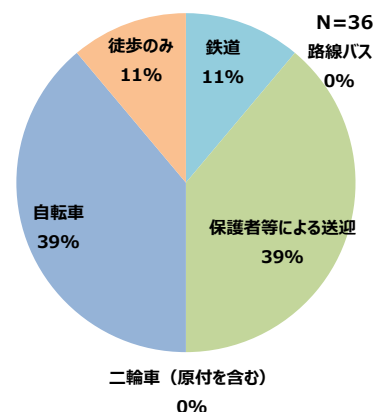
■ 通常時



■ 雨天・荒天・積雪時など



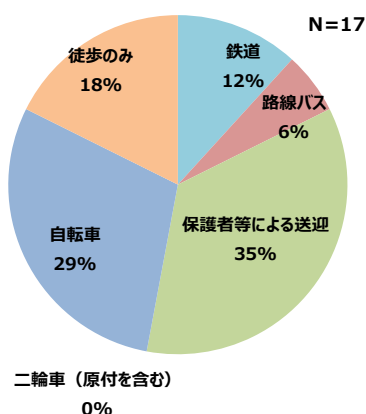
■ 部活動で遅くなった時



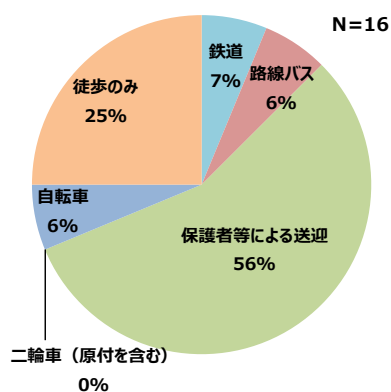
【上下高校】

- ・公共交通である「鉄道」と「路線バス」の利用割合は、通常時は約2割ですが、荒天時は約1割まで減少しています。また、部活動時においては公共交通の利用はほとんどありません。
- ・通常時に「自転車」を利用する割合は約3割ですが、荒天時は約1割弱まで減少しています。一方で、保護者等による「送迎」の割合は約6割まで増加しています。
- ・部活動時における利用交通手段も、保護者等による「送迎」の割合は約6割まで増加しています。

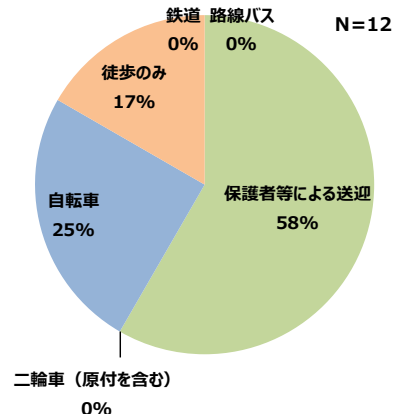
■ 通常時



■ 雨天・荒天・積雪時など



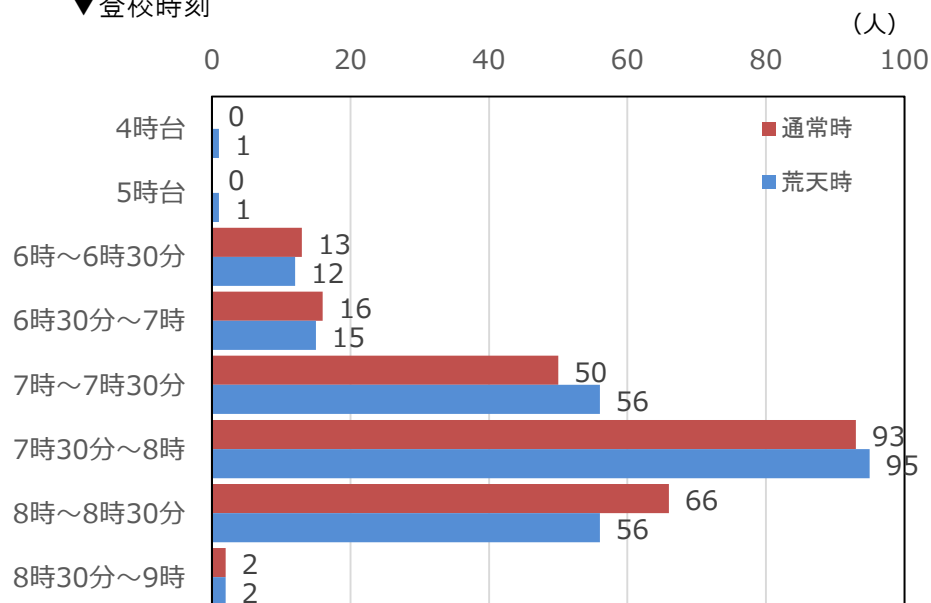
■ 部活動で遅くなった時



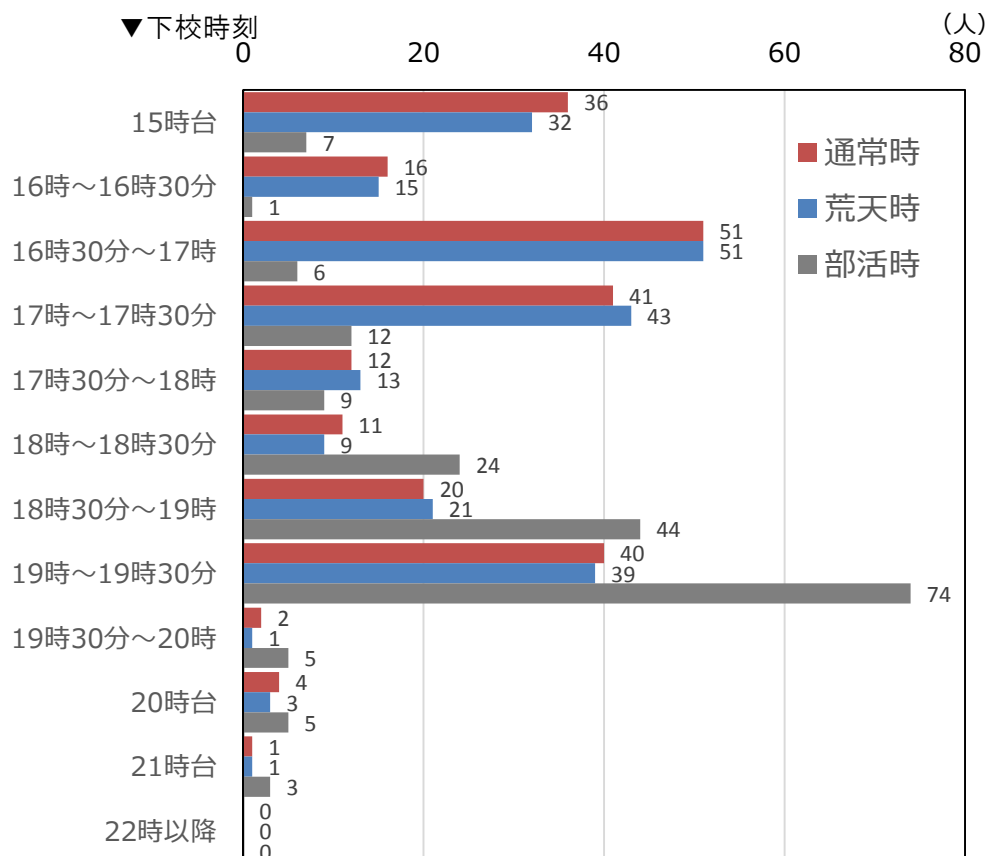
⑥ 登校・下校時刻（全体）

- ・通常時の登校時刻（自宅出発時刻）は7時半～8時に集中していますが、通常時と比較すると荒天時は早めに自宅を出発する傾向がみられます。
- ・通常時・荒天時共に帰宅時刻（高校出発時刻）は同様の時刻となっており、変化は見られません。
- ・部活動などで帰宅が遅くなる場合は、通常時と比較して18時以降に帰宅時間が偏っています。

▼登校時刻



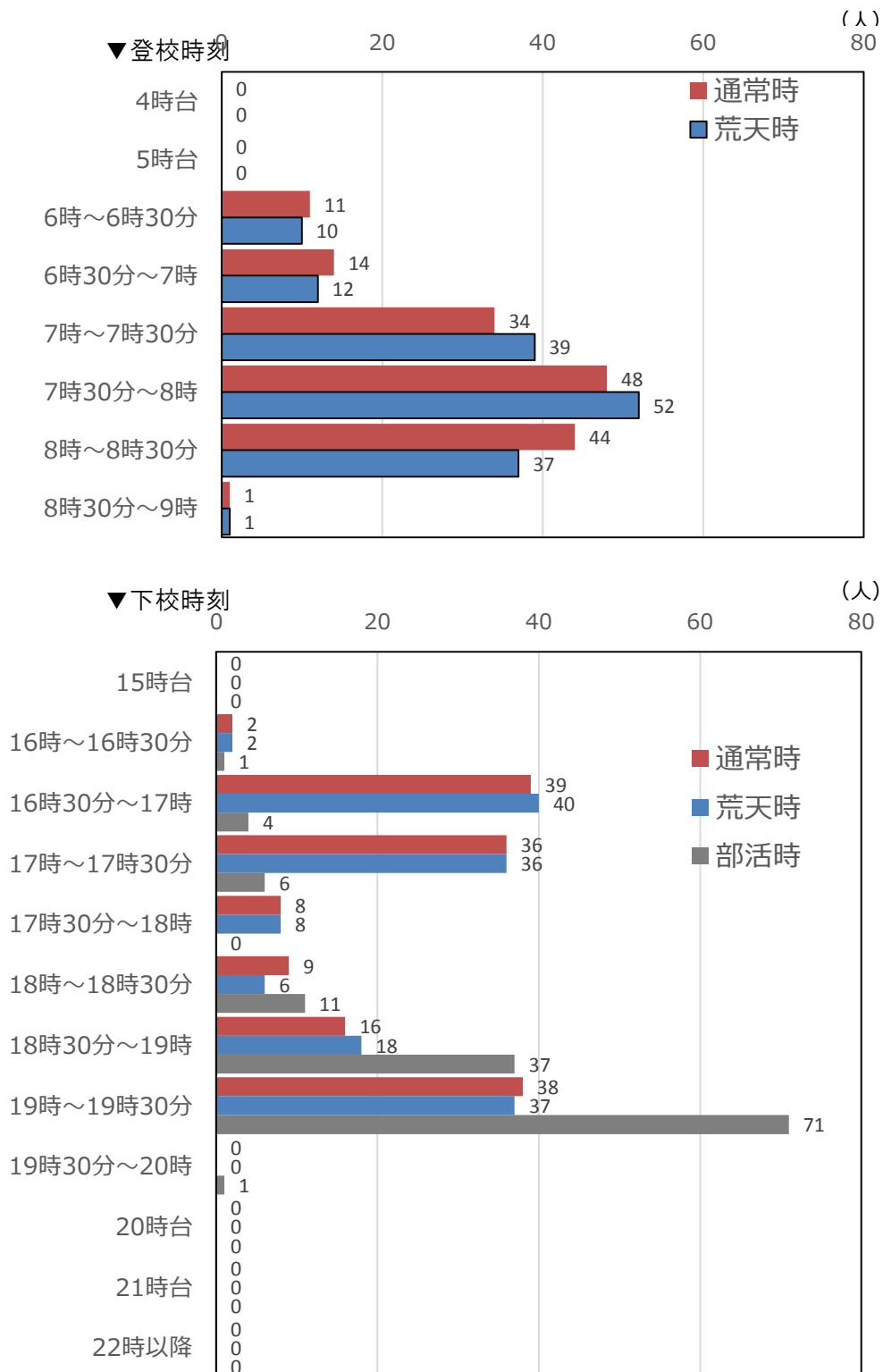
▼下校時刻



⑦ 登校・下校時刻（学校別）

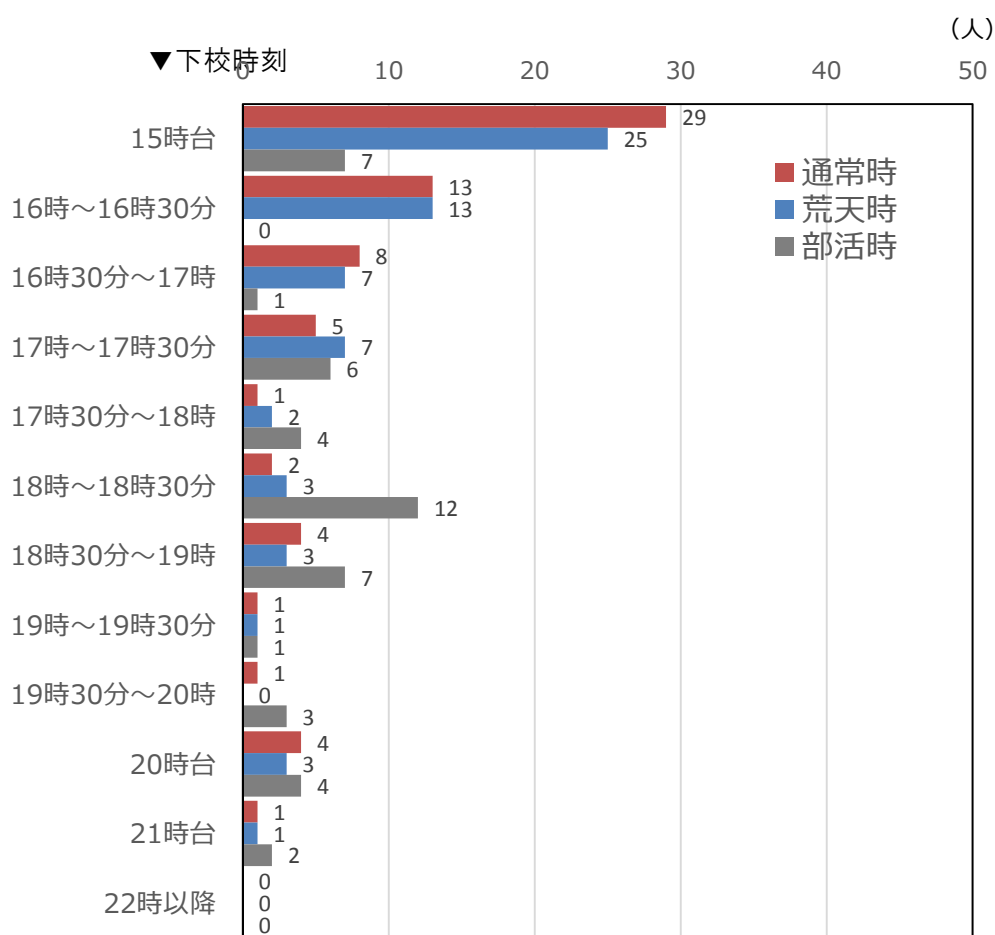
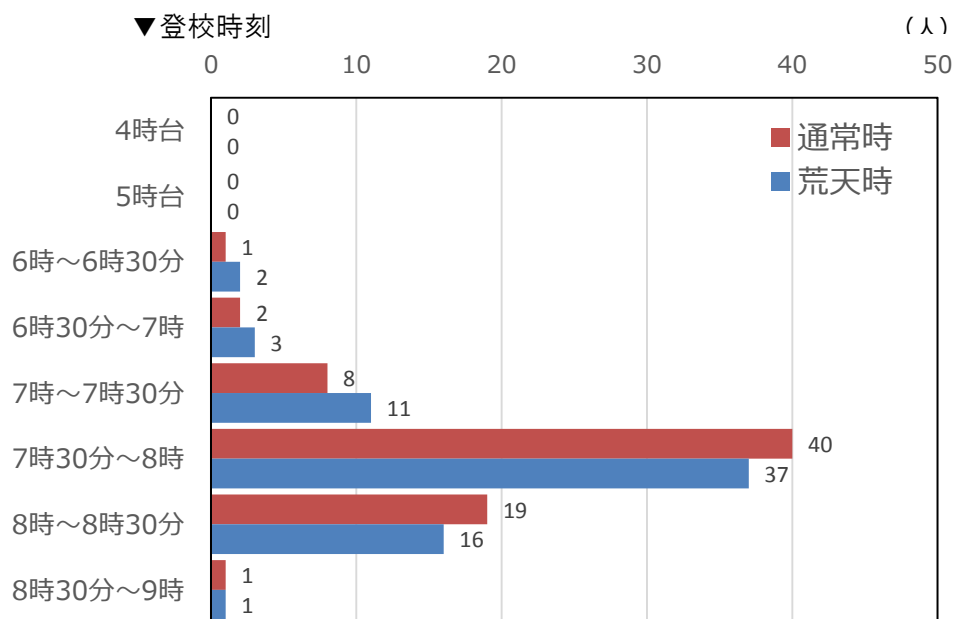
[府中高校]

- ・通常時の登校時刻（自宅出発時刻）は7時～8時半ですが、通常時と比較すると荒天時は若干早めに自宅を出発する傾向がみられます。
- ・通常時・荒天時共に帰宅時刻（高校出発時刻）は同様の時刻となっており、変化は見られません。
- ・部活動などで帰宅が遅くなる場合は、通常時と比較して18時半以降に帰宅時間が偏っています。



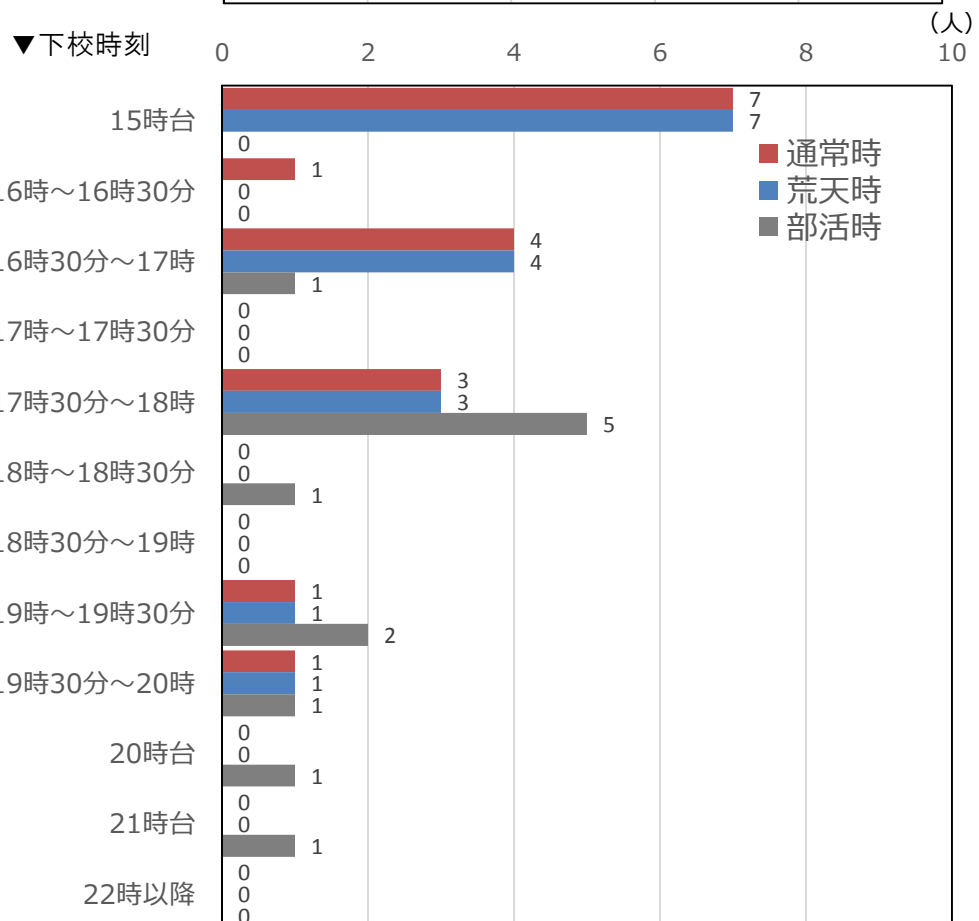
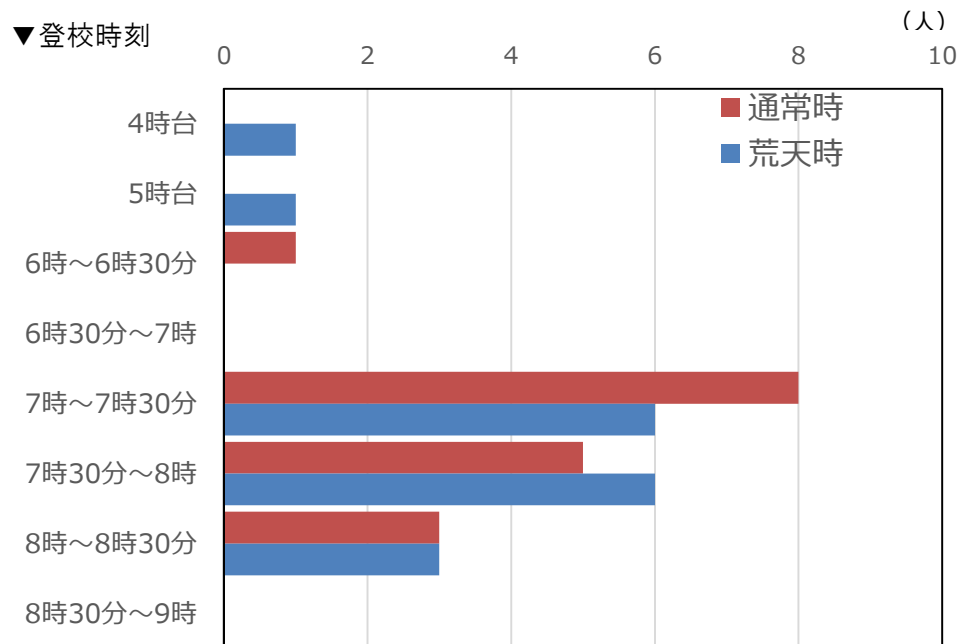
【府中東高校】

- ・通常時の登校時刻（自宅出発時刻）は7時半～8時に集中していますが、通常時と比較すると荒天時は若干早めに自宅を出発する傾向がみられます。
- ・通常時・荒天時共に帰宅時刻（高校出発時刻）は同様の時刻となっており、変化は見られません。
- ・部活動などで帰宅が遅くなる場合は、通常時と比較して18時以降に帰宅時間が偏っています。



[上下高校]

- ・通常時の登校時刻（自宅出発時刻）は7時～7時半に集中しているが、通常時と比較すると荒天時は早朝と若干遅めに自宅を出発する傾向がみられます。
- ・通常時・荒天時共に帰宅時刻（高校出発時刻）は同様の時刻となっており、変化は見られません。
- ・部活動などで帰宅が遅くなる場合は、通常時と比較して17時半以降に帰宅時間が偏っています。



2) 下校時の立寄り場所

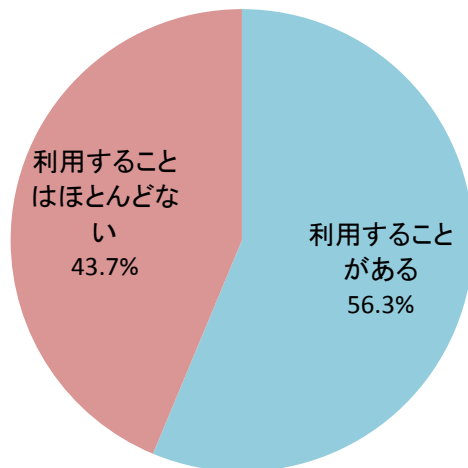
- ・下校時の立ち寄り場所で回答数が多いのは塾およびコンビニエンスストアとなっています。
- ・府中駅前に立地する「ファミリーマート 府中元町店」、「東進衛星予備校 広島府中駅前校」が回答数の上位に来ており、特に「東進衛星予備校 広島府中駅前校」の訪問頻度は、ほぼ毎日が3割強と高くなっています。

順位	施設名	訪問頻度						回答率
		ほぼ毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に3～4回	月に1～2回	年に数回	
1	ファミリーマート 府中元町店	5.0%	9.9%	39.6%	35.6%	9.9%	0.0%	15.0%
2	東進衛星予備校 広島府中駅前校	36.8%	47.4%	10.5%	0.0%	0.0%	0.0%	14.1%
3	セブンイレブン 府中上下店	28.6%	14.3%	42.9%	14.3%	0.0%	0.0%	5.5%
4	ファミリーマート 府中目崎店	14.3%	28.6%	57.1%	0.0%	0.0%	0.0%	5.2%
5	府中市立図書館	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	16.7%	16.7%	4.4%
6	ファミリーマート 府中鶴飼店	21.4%	21.4%	35.8%	21.4%	0.0%	0.0%	4.1%
7	ポプラ 上下駅前店	20.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.9%
8	ハローズ 府中店	0.0%	23.0%	19.2%	38.5%	0.0%	0.0%	3.9%
9	須田塾 府中駅前校	40.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%
10	上下町商工会	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%
11	ファミリーマート 府中中須店	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	2.7%
12	鮮Do! エブリイ府中店	0.0%	0.0%	69.3%	0.0%	30.7%	0.0%	2.6%
13	府中天満屋	0.0%	35.3%	0.0%	64.7%	0.0%	0.0%	2.5%
14	セブンイレブン 備後府中高木町店	0.0%	0.0%	31.3%	68.7%	0.0%	0.0%	2.4%
15	天領あやめ塾(上下高校内)	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	2.4%
16	長谷川塾個別学習指導	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%
17	セブンイレブン福山新市店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	1.6%
18	府中北市民病院	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	1.6%
19	進学教室無学	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%
19	セブンイレブン福山駅家店	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	1.5%
19	生涯学習センター(TAMスクエア)	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	1.5%
22	子供英会話ベッピーキッズクラブ(府中市教室)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.9%
22	セブンイレブン 備後府中鶴飼町店	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.9%
22	ハローズ 高木店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.9%
22	丸亀製麺 府中店	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.9%
26	明光義塾 高木教室	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.8%

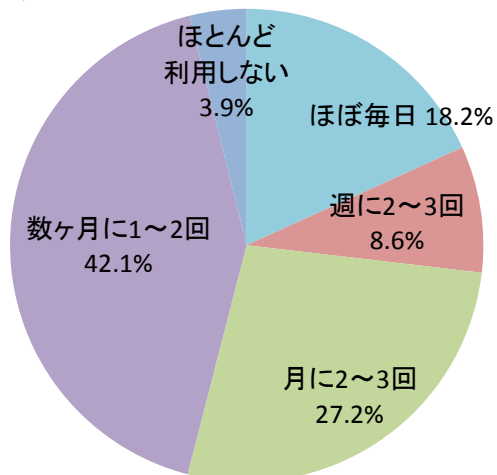
3) 公共交通利用状況

① 公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用有無

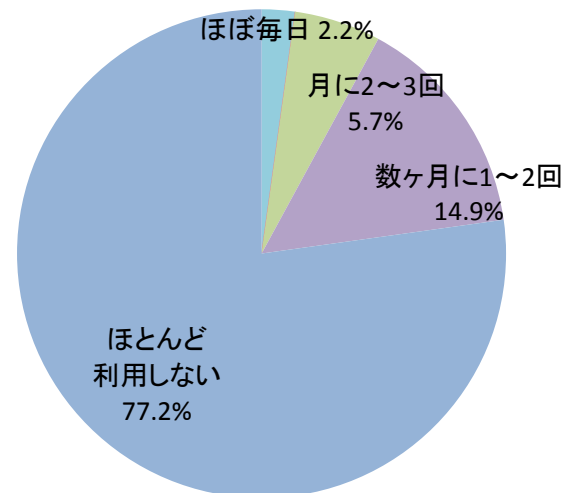
- ・生徒の約6割近くが「公共交通（鉄道・バス・タクシー）を利用することがある」と回答しています。
- ・鉄道は約2割の生徒が「ほぼ毎日利用する」とし、「ほとんど利用しない」生徒の割合は1割未満と回答しています。これに対し、バスは約8割の生徒が「ほとんど利用しない」と回答しています。
- ・タクシーは「ほとんど利用しない」生徒の割合はさらに増加し、約9割を占めています。



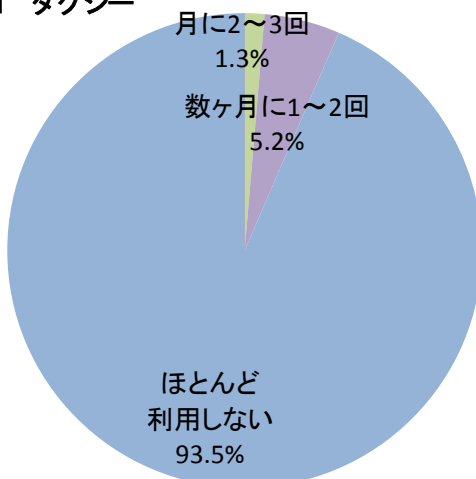
■ 鉄道



■ バス

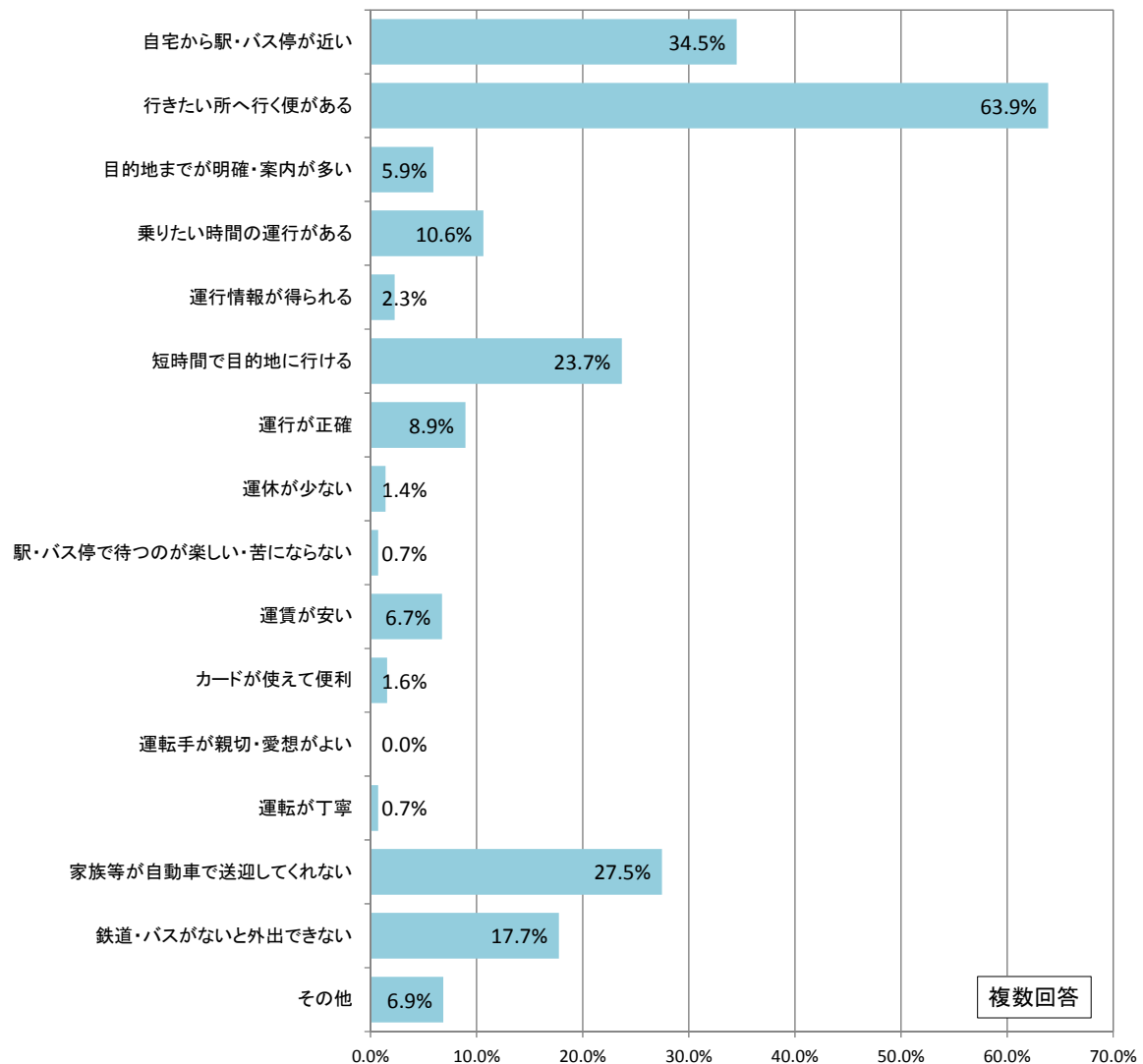


■ タクシー



② 公共交通を利用する理由

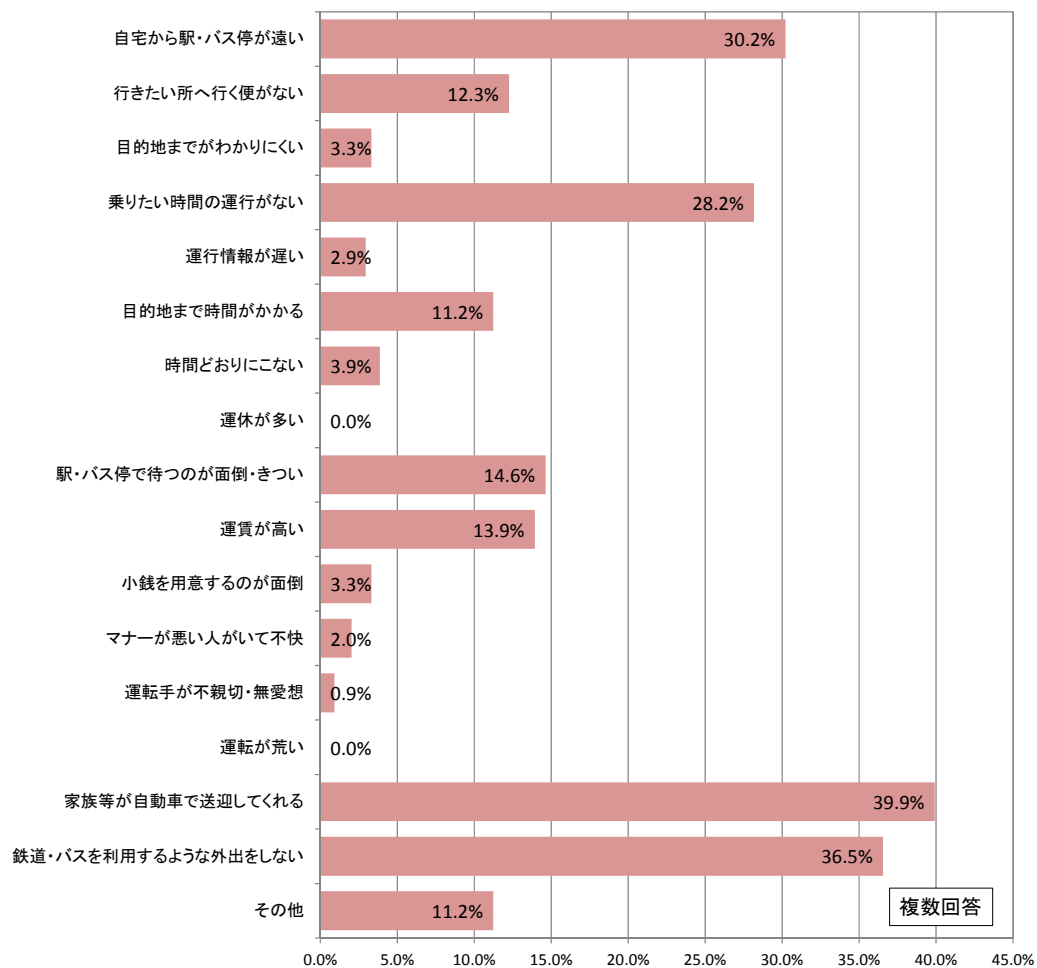
- ・公共交通を利用する理由として「行きたいところへ行く便がある」が約6割と最も多い回答です。
- ・「家族が自動車で送迎してくれない」「鉄道・バスがないと外出できない」といった、公共交通を利用せざるを得ない理由が約4割存在しています。



その他の回答内容
友達と一緒に出掛けることができる
友達と乗る事ができる
友人のほとんどが鉄道を利用するから
自転車よりは暑くない
雨の日に自転車でいくのが大変だから
天候が悪く自転車で通いにくい
部活動で行くとき
部活関連での大会への遠征のとき

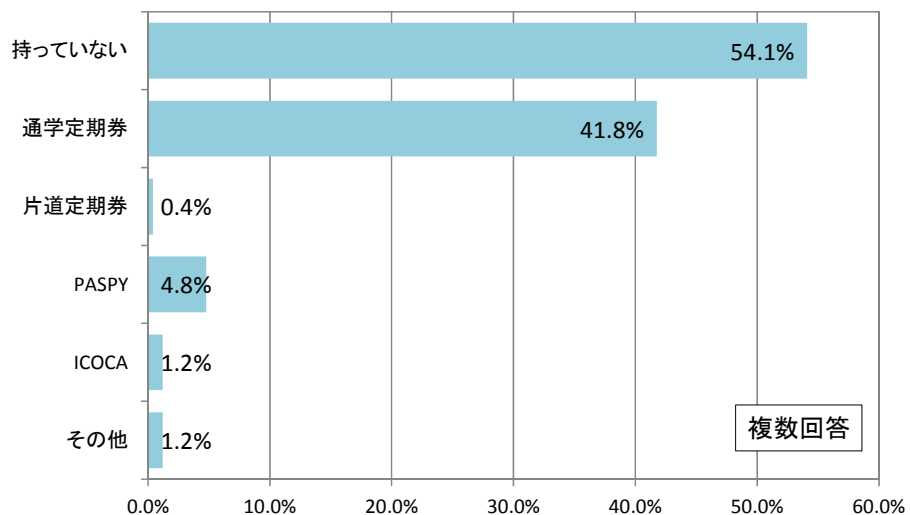
③ 公共交通を利用しない理由

- ・公共交通を利用しない理由として「家族等が自動車で送迎してくれる」が約4割と最も多く、続いて「鉄道・バスを利用するような外出をしない」「自宅から駅・バス停が遠い」「乗りたい時間の運行が無い」という順に回答しています。



④ 定期券・交通系 I C カード

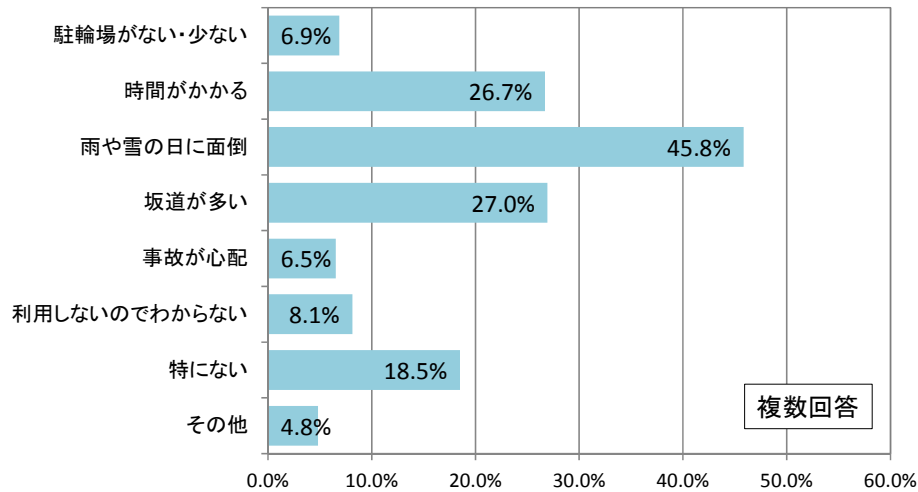
- ・約5割が定期券・交通系 I C カード共に保有していないと回答しています。
- ・約4割が通学定期券を保有していると回答しており、また交通系 I C カードでは、P A S P Y の保有割合が高い状況です。



4) 困ること、苦痛に感じること

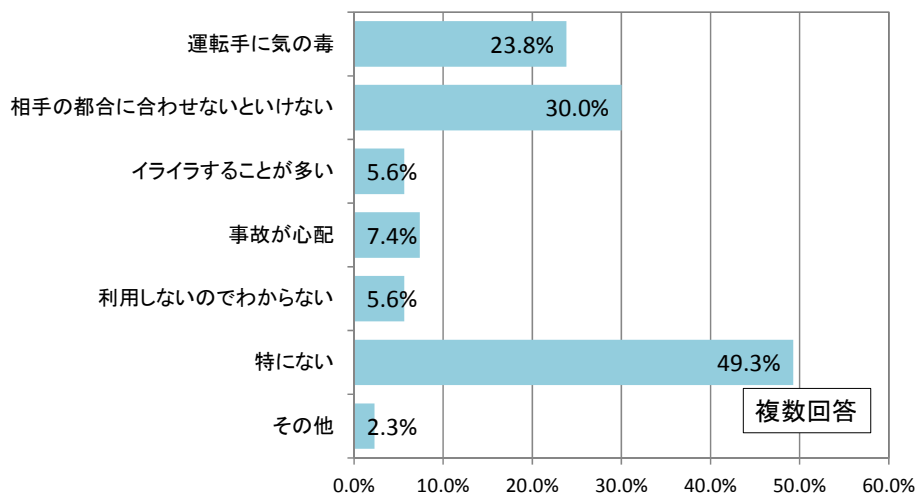
① 自転車

- ・自転車を利用する際に困ること、苦痛に感じることとして「雨や雪の日に面倒」が約5割を占めており、最も多い割合となっています。



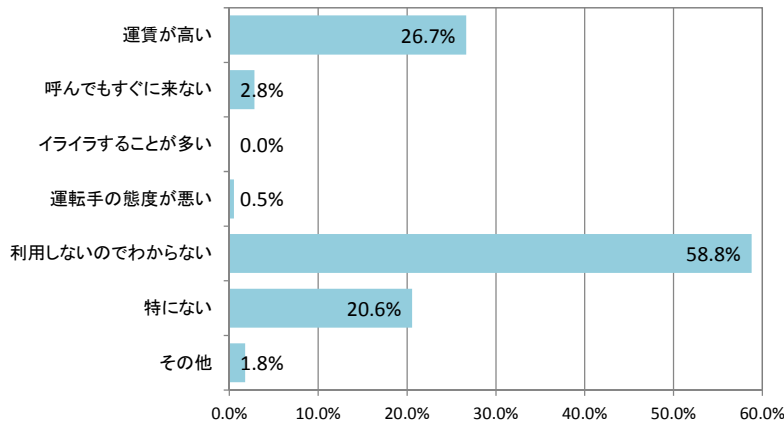
② 自動車（家族や知人の送迎）

- ・自動車（家族や知人の送迎）を利用する中で困ること、苦痛に感じることとして約5割を占める「特に無い」を除くと、「相手の都合に合わせないといけない」が約3割と最も多い割合となっています。



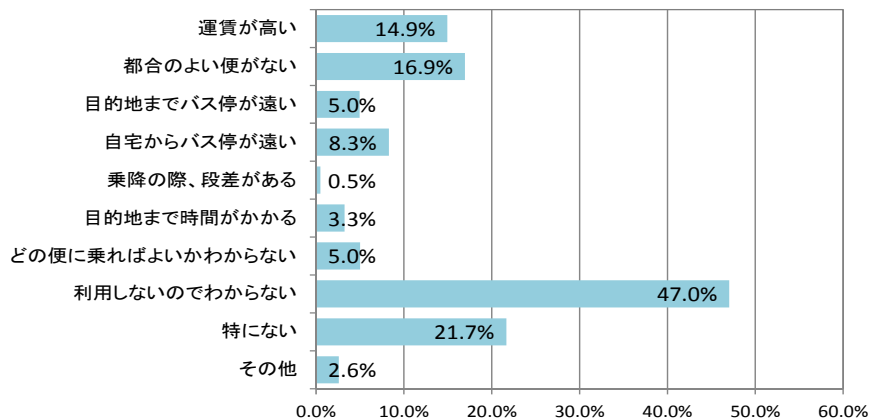
③ タクシー

- ・タクシーを利用する中で困ること、苦痛に感じることで約6割を占める「利用しないのでわからない」を除くと、「運賃が高い」が約3割と最も多い割合となっています。



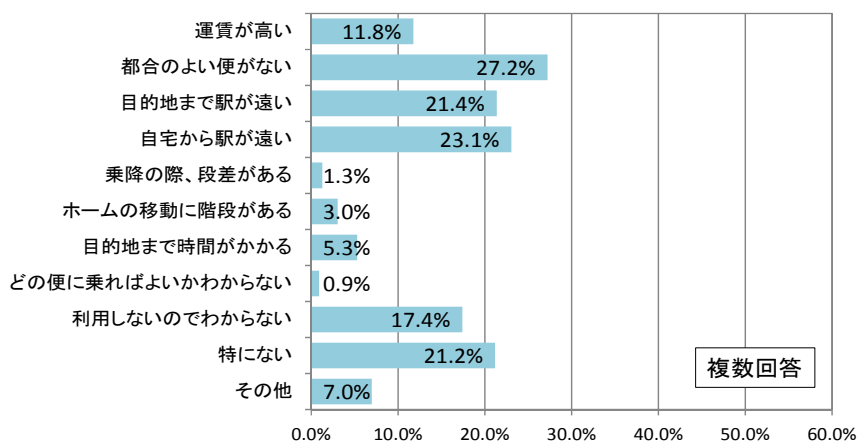
④ 路線バス

- ・路線バスを利用する中で困ること、苦痛に感じることで約5割を占める「利用しないのでわからない」、約2割を占める「特にない」を除くと、「都合の良い便が無い」が約2割と最も多い割合となっています。



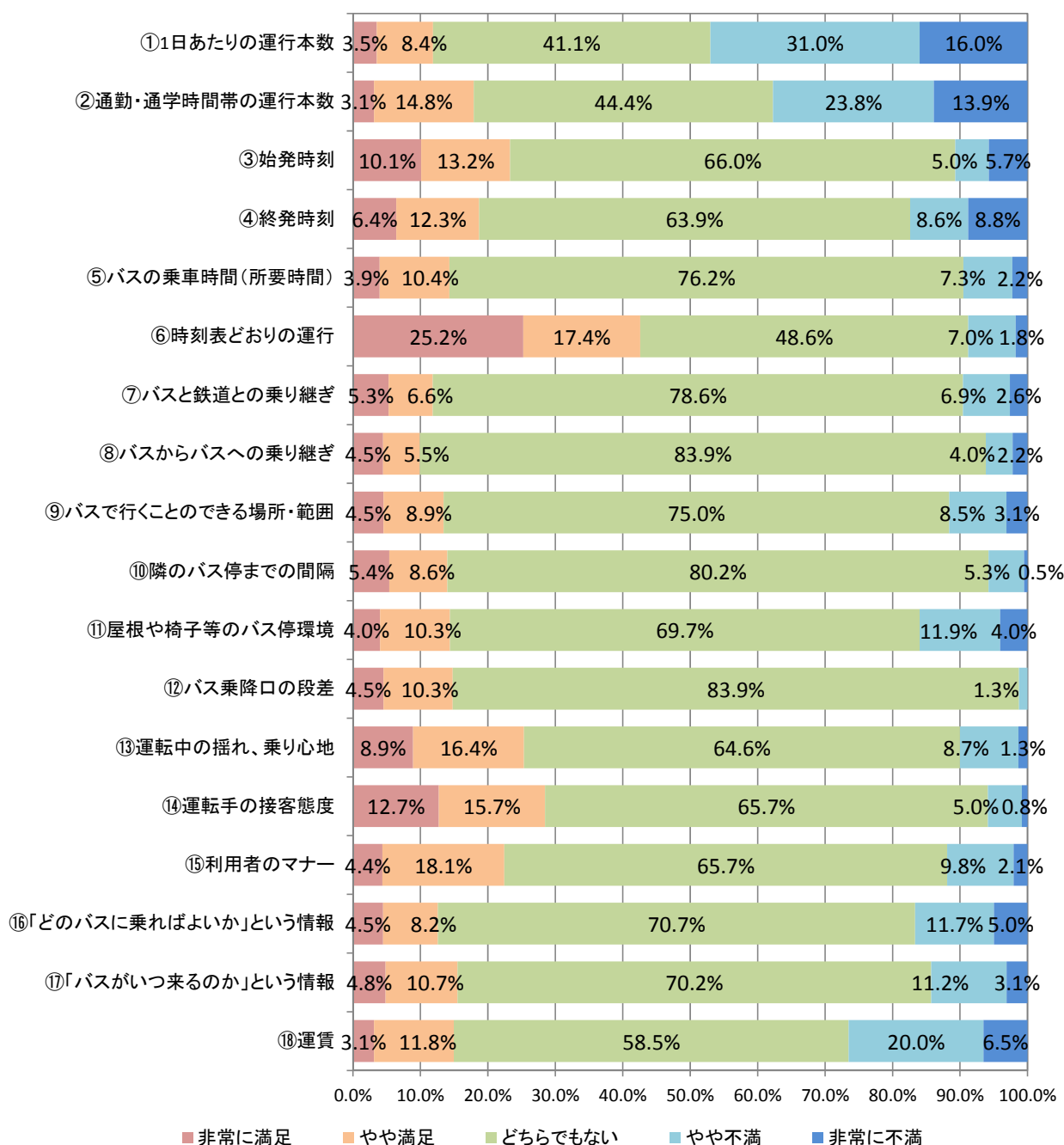
⑤ 鉄道

- ・鉄道を利用する中で困ること、苦痛に感じることは「都合の良い便が無い」が約3割と最も多い割合となっています。



5) 公共交通の印象

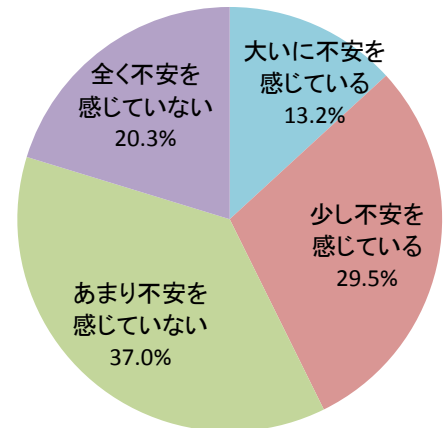
- ・いずれの設問においても、どちらでもないが最も多くなっています。
- ・不満が最も高いのは運行本数に関する項目で、「①1日あたりの運行本数」「②通勤・通学時間帯の運行本数」の順となっており、それぞれ約2～3割が「やや不満」または「非常に不満」と感じています。
- ・満足度が高いのは「⑥時刻表どおりの運行」で、「やや満足」「非常に満足」を合わせて約4割を占めます。



6) 公共交通の今後について

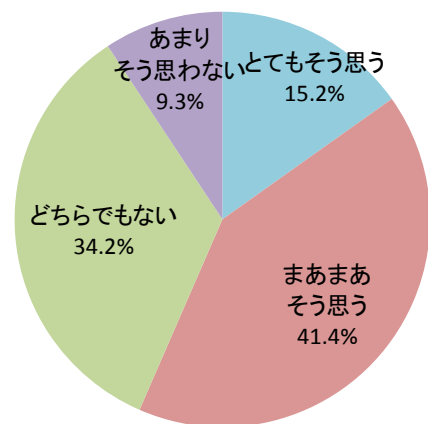
① 日常の移動への不安の有無

- 不安を感じている割合が約4割であるのに対し、不安を感じていない割合は約6割と、半数以上の生徒が日常の移動に不安を感じていないと回答しています。



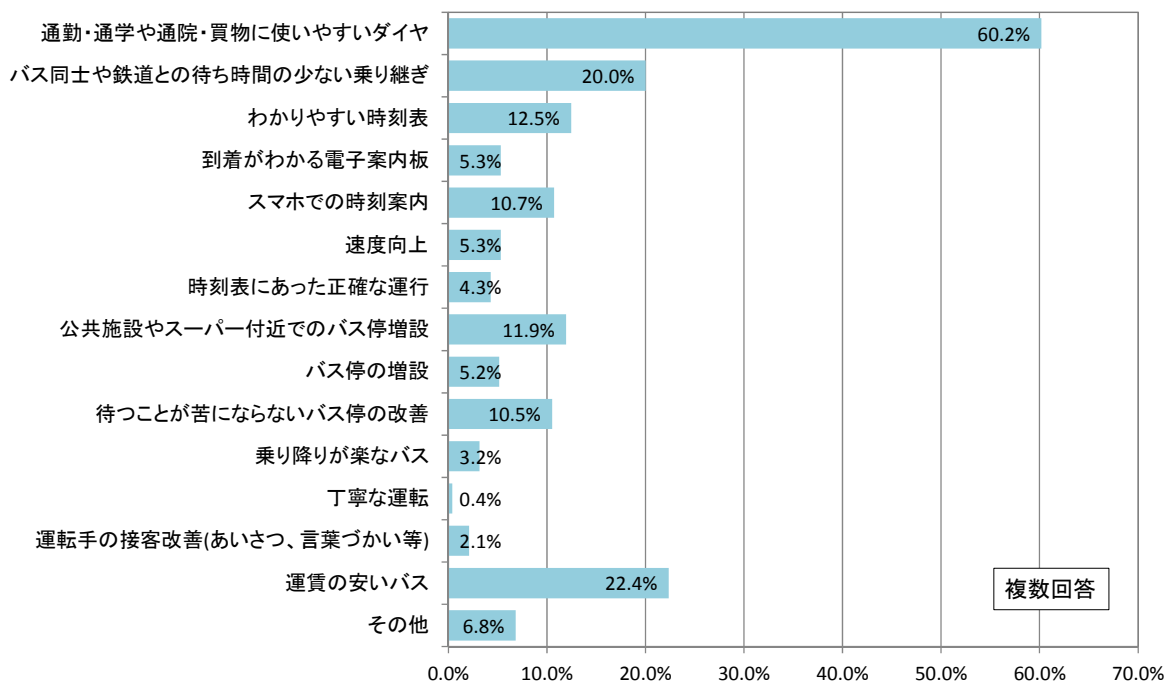
② 鉄道やバスを残すための積極的な利用の意思の有無

- 「とてもそう思う」と「まあまあそう思う」を合わせて約6割が積極的に利用しようと思うと回答しています。



③ 鉄道、バスの利用増加に向けて必要だと思う工夫・改善点

- 「通勤・通学や通院・買物に使いやすいダイヤ」に工夫、改善すべきだという回答が約6割と最も多くなっています。
- 「運賃の安いバス」「バス同士や鉄道との待ち時間の少ない乗り継ぎ」が上位回答で続いており、それぞれ約2割の回答となっています。

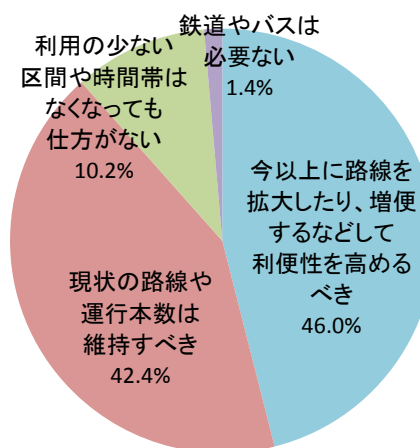


その他の回答内容
電車の本数を増やす。
12:00～14:00までの間で増便を増やす。
1時間に3、4つの運行。
駅をふやす。
福塩線の車両を増やしてほしい(特に朝の通学時)、待ち時間(特に府中駅)が退屈で苦痛。
駅メモとコラボする。
イコカ設置。(神辺～府中)
ダイヤの乱れの適切な情報提供。
駅の改善。(ホームの屋根、ICOCA府中まで)
学校と駅(新市町)とスーパーを周れる回送バスのようなものを希望。
スマホを使って乗車の予約ができて、
切符の購入や支払を直接行う必要のないサービスの開始。
もう少し路線を増やす。
市のショッピングモールなど遊ぶことができる場の増設。
分からない。

7) 公共交通の今後について

① 府中市における今後の鉄道や路線バスのあり方

- ・「今以上に路線を拡大したり、増便するなどして利便性を高めるべき」が約5割弱を占めています。次いで「現状の路線や運行本数は維持すべき」と今以上の利便性を求める回答と同等数が現状維持を求めた回答となっています。



② 鉄道や路線バスの今後のあり方の理由

理由(利便性を高めるべき)
本数が少なくて困っているから(鉄道)。バスは家からバス停、バス停から目的地までが遠くて使わないから。
通学に不便だから。本数が少ないために、丁度いい時間の鉄道がないから。
電車の本数が少なく非常に不便だから(6)。
毎朝、満員電車で座る事ができず、本数も少ないため時間をずらすこともできず不便だから。
通学する際、電車の本数が少なく、それに左右された生活を送らなければならないから。
通学の時間帯に電車の本数が少ないのは少し不満だから。
鉄道などの本数が少ないため使いにくく、進んで乗ろうという気持ちになりにくい。
電車を通学に利用している周りの友達が、本数が少ないと言っているのを聞いたことがあるから。
便が少ない、不便。学校から駅が遠い。駅から学校までのバスがあてほしい。府中高校前のバスがあれば使う人が多くなると思う。
バスが不便すぎる。
1日の運行本数が少ないため、時間を制限するなどしなければならず、利用するにおいて不便だと感じるから。
本数が少なくて不便に感じる人が多いから。駅から高校まで遠すぎるから。
1時間に1本の時間帯があるので、学校が早く終わったりした際などに待ち時間がとても長く不便だし、その時間がもったいないから。
学校から帰る際の本数や昼時の本数が少ないと考えるから。
学校から帰るのにちょうど良い時間帯の列車がない。上下方面 17時4分に乗れないと20時の列車しかなく困っている。17時台を少し遅くするか、17時と20時の間に1本増便してほしい。
下校時間に利用したいのに、数が少ない。もっと待つ時間を減らしてほしいから。(2)
自転車だけでは移動手段が範囲が少なすぎるので路線拡大や増便で行動範囲が広がると助かる。
通学時の増便。
福山駅→府中、府中→福山が30分に1本は少ないので学生の多い時間は15分に1本にしてほしい。
本数が少ないから(5)。
増便しないと待ち時間が長い。
朝と帰りに電車で座れない事が多いので、座れるためにも便を増やしたり、車両の数をふやしてほしい。
単線だと行き違いがあつて電車が遅くなるから。
電車などの本数が減ったら困る人がたくさんいるから。
登下校の際電車の便利が悪い。
寝坊したらいつも乗っている電車に乗れなくなるからすぐに次の電車が来てほしい。
学校で部活をして帰ったら乗れるバスがなく、駅まで遠いので車で帰るしかないから。バスがあつたらバスで帰りたい。
バスが通る所を増やす。
1つ遅れると次の便まで30分〜1時間かかることもあって待つ時間が無駄。
1本1本の間隔が長いから。
運行本数が少なすぎて、利用したくても利用できないから。
運賃どうこうの前にダイヤが少なすぎる。
駅での待ち時間が長い。
帰りたい時間に帰れず、無駄な時間を過ごしてしまうから。(2)
通学に困っている人がいるから。
通学の時間帯に1つの便に集中して乗るため、乗れない人が出てしまったり、不快な思いになる事がある。終電の時間が1本前と時間が空いていて帰る時間が遅くなる。
乗り遅れてしまったら次の便が来るまで結構待たないといけなから。
乗りたい時間帯がない。
乗り継ぎ優先のダイヤなので下校時に長い間待つことが多い。(3時間くらい)
便が少なすぎるため利用しにくい。(2)
福山からたくさんの方が乗って来るため神辺からは座る事ができないし、人数が多すぎてもう1両増やしてほしい。
本数が増えれば便利だと感じたから。
待ち時間が長い。
1時間に1本は待ち時間の面も考慮すると不便だと思うから。
公共交通機関が不便であるから自家用車を使用する人が増えているのだと思う。都市などでは自家用車よりも公共交通機関が便利だから利用者が多いので、利便性を高めれば利用者は増えると思った。
利便性の在り方は多くの地域住民が重視するため。
運行本数は増えると便利だと感じた。
休日など部活や模試で終わった時のお昼の便が少ないから。
昼の運行が非常に少ないため。
昼の便がもう少し増えたほうがいい。
昼は1時間に1回しかないから。
増便することによって若い人たちが利用しやすくなるから。
定期券を購入しているが、帰りはほとんど親の送迎に頼っているので増便をしてほしい。
高齢で危険な運転をしている人がたくさんいる。バスなどが安くて便利になれば、免許を返す人も増えるのでは。車がないと生活できない。
昼間のバスがない、家の近くにバス停がないから。
いっぱい人がくるから。
今よりもっと利用してほしいと考えるなら利便性を高める他ないと考える。
お年寄りなど増えている中で、移動が大変だと思うから。
決まった場所しか通れないから。
交通手段に困るから(2)。
スーパーや公共施設に近い所に行く便があれば年寄りも便利だと思う。
たくさんの方が行き来するから。
たくさんの方が利用できるから。
テスト期間中など、お昼や早めに帰る時や休日の部活の時など丁度良い時間がないから。
比較的近いだけで距離はあるから。
人が多くなると、乗り物酔いになってしまうから。
余裕を持ちたい。
利便性を高めることで利用する人を増やせるから。
利用したい時間に運行していると、利用する人は増えると思ったから。
老人の危険運転が増えているから。

理由(現状を維持すべき)
運行本数がただでさえ少ないのにこれ以上少なくなるとさらに不便になるから。
今の運行本数より本数が減ると、通学が少し不便になってしまうから。
これ以上なくなると、どこにも行けないし不便だから。
これ以上減ると不便すぎて困るから。自家用車のほうが便利だから。
通学に不便な本数ではない。(7)
増やしても、利用者が増えるかどうかは分からないし減ってしまったら高校に行ったり帰ったりするのが不便だから。
今でさえ本数が少ないため。
これ以上、本数が少ないと困る。
これ以上少なくなると人口減少に繋がるから。
少なければ少ない程困る。
減少しているのは事実なので路線を拡大するのは現実的ではない。電車の本数は増やしてほしいが、無くなるよりは現状維持をしてほしい。
高校から遠い友達の中には、今でも電車の本数の少なさに困っているから。
通学に困るから。
通学の時間帯は多い時は2両、福山へ出る人が多いのでそのための工夫
通勤・通学を維持するため。(2)
特にバスは学生の待ち時間が長いと思う。
待つのが面倒だから。
不便ではないから。
テスト期間のれる電車が少ない。
今以上少なくなると、学生は大変だと思う。
維持しつつ、増便を考えてほしい。
本数が少なくてお昼はなかなか帰れない。
鉄道や路線バスを減らしてしまうと、今現在使っている人が困ると思ったから。
学校へ行く手段が電車しかなかった時に困るから。
今のままでも十分足りているから。でも、今より本数を少なくなると不便になってしまって利用しづらくなる。
現時点で利便性は十分だが、これ以上少なくなると困るから。
今の運行本数や路線は十分良いから。
今のままでも困る事がないから。
今ある現状を変えてしまうと困る人がでてくると思うから。
今より本数が減ると困るから。
運行本数に特に困ってないから。(3)
お年寄りの方々が困るから。
現状の路線などをなくすと困る人がいると思うから。
現状より路線が減ると困るから。
自分は今の時点では困っていないがこれ以上減ると困るから。
無くなると困る。
バスの数が減ってしまうと、困るから。
たまに利用するが、今より運行本数が減ったら困るため。
今の本数で利用者がいるから。
今以上に路線が拡大したら私たちが利用しているダイヤが少なくなるかもしれないから。今が丁度よい。
今現在の運行本数は維持しておかないと、ますます利用者が減ると思うから。
今のままで不自由はないから。
維持することは大切だから。
1時間に1本などになってしまうと利用する人が減少するから。
今が結構安定している。(3)
今より良くなるほうがよいが、今が最低限度だと思うから。
運行本数がそこまで多くないので、減らさないでほしい。
変えてしまうと利用するのに時間を合わせにくくなる。
学校へ行くのに必要だから。
車が運転できない人は公共交通機関に頼るしかないから。
現状維持でいいと思う。
現状の路線、本数の分は必要不可欠だと感じるから。
現状の路線や運行本数が最低限度だと思うから。
自分が利用の少ない時間帯で使っているかもしれないから。
上下方面に行くことがあるがJRが止まると行く方法がなくなる。
特にバスは乗る人が少ないように感じられるので、これ以上利便性を高めても意味がないと思うから。
年を重ねていくごとに利用が多くなっていくと思い、少しでも安く利用ができる事を希望するため。
必要とする人がいると思うから。
部活がない時は学校から駅までの時間が乗る電車とちょうどマッチするから。
府中市に学校がある以上公共交通はある。
増やしても利用者少ないのに無駄。
良く利用するから。
利用する人は多いし増便すると有難いけどその分かかる金も増えそうだから。
利用する人も少なからずいるから。
路線より市の発展のほうが必要だと感じるから。
増便が無理なら、減らすべきではないから。
増えたりすると逆に利用する人が少なそうだから。
利用する人がいるから。

理由(利用の少ない区間・時間帯は少なくとも仕方がない)
その分、利用の多い時間帯を増やしてほしい。
利用者の少ない時間帯は減らして、多い時間帯にもう少し増やして欲しいから。
あまり乗る人が少ないのに運行しても無駄だから。
人が少ないのに燃料を(通勤、通学と)同じように使うのは無駄であると思うから。
踏切で待っている時、昼前後の時間帯はあまり人が乗っていないから。
利用が少ない分損だから。
路線を拡大するなどしても、利用者が増える見込みは考えにくく、結果として利用者が増えなければ開発経費が無駄になってしまうから。また、生活の足のほとんどが車であるから。
ガソリンの節約、エアコンなどのため。
継続するのも大変だと思うから。
潰れてしまっはしようもないから。
割に合っていないから。
自分自身で移動手段を考えればいいから。
人口増加を考えるべき。
乗らないから。
府中市の路線バスは高齢者向けだと思っているから。
無駄だから。
利用したい区間の便が少ないため。

理由(公共交通は必要ない)
今現在混んでいるわけではないから。
自転車通学だから。
乗らないから。

8) 自由意見

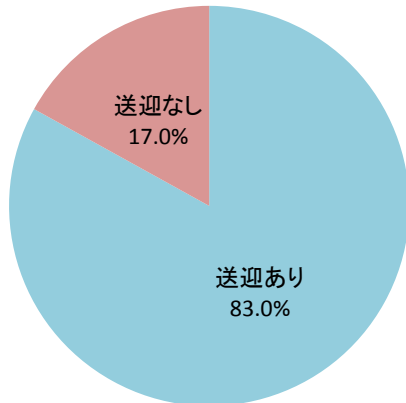
生徒自由意見
JRが運休になった時、代替バスを出してもらえないことが多く、通学に困っている。また、学生の通学にあまり列車の時間が合ってなく、帰りが遅くなったりして迎えにきてもらうことが多い。市からもJRにお願してほしい。
TTCアリーナに行くバスが昼間に欲しい。
イコカを設置してほしい。
お昼の便を増やしてほしい(休日)。
このままでいいと思う。
とにかく次の電車が来るまでの時間を短くしてほしい。
バスの運行をスムーズにするため、通路を広くした方がよいと思う。
バスの運行情報のアプリがいると思う。
ホームの階段などでのバリアフリーを少しでも整備できるようになってほしい。
駅の周りを明るく元気にみんな利用できるようなようにしてほしい。
街灯が少ない。道がせまい。
学校へ行くまでの道がガタガタなので、綺麗にしてほしい。
学生が帰るのにちょうどよい時間の電車がほしい。
学生に合わせたダイヤを増やしてほしい。
交通手段がなさ過ぎて不便。
公共交通の枠組みだけでなく全体を見るべきだと思う。
広島県立府中高等学校と府中駅の距離が遠いため、下校時刻に本校にバスが停まるようにしていただきたい。
三次方面(府中～三次)の鉄道は福山方面の鉄道に比べて、本数が少なく通学に丁度いい時間帯の鉄道が少ないから、丁度いい時間帯の電車を増やしてほしい。できれば、乗客が多い時には電車の車両の数を増やしてほしい。
上下～府中間が止まっているのはとても困る。福塩線ははじめの予定が1か月で直ると言っていたけれど、全く見通しが立たないとなっているので、通学をどうしようかと思っている。早く直してほしい。
生徒の通学時刻の便だけでも増やして欲しい。便がないのでとても困っている。
線路を増やしてほしい。
増便してほしい。
痴漢冤罪を無くしてほしい。
遅れが発生しているときはどのくらいの時間がかかるのか情報提供をしてほしい。午後からの便をもう1本増やして欲しい。
昼の12時から13時の間に鉄道の本数を増やしてほしい。
丁度良い朝の時間の電車がいない。朝の電車の車両数が少ない。
鉄道・・・単線→複線、ATS→ATACS、新車導入、ICOCAエリアの拡大、駅メモとのコラボ。
路線バス・・・全バス停へ電光掲示板の設置、BUS-VISIONのUIの改善→UXも向上。通学、通勤時間帯の遅れを考慮したダイヤの表記、ベンチ、屋根の設置。
鉄道の通学時刻の本数が増えたらいい。
電車の中が不潔。食べゴミなどが座席の間にあつたりする。それに本数をもっと増やして欲しい。
電車の本数が少ないため電車通学の人が困っている。なのでもう少し本数を増やしてほしい。
電車の本数をもう少し増やして欲しい。
電車の本数を増やしてほしい。
電車の本数を増やしてほしい。(1時間に2本程度)
スピードを速くしてほしい。
運転手さんのアナウンスが全く聞こえない。夜は外が真っ暗でどの駅に着いたのかわからず困っている。
電車や交通機関の環境の良い所ばかり府中ぐるとバスを運行するだけではなく、駅からも遠く目的地まで行くのに、一人暮らしの人や高齢者の方など車やバイクを持っているとは限らないと思う。もう少し本当に市民の気持ちに寄り添ってほしい。
電車を使い慣れていなくてワマンの乗り降りがよくわかっていない人に対しての口調が悪いと思う。言い方がひどい。きちんとルールを守っている人も気分が悪くなるからやめてほしい。優しい言葉をかけてあげてほしい。
電車待ちの人が楽しく、待てるような、興味をひくようなものがあるほしい。
特にバスを何とかしてほしい。
府中～三次間の電車賃を安く。本数を増やす。
府中ぐるとバス停の小さな駅などは駅名の標識もなく、駅が存在すら知らないことが多い。利用者の為には駅を分かりやすくし、利用特典があると良いと思う。またバス、電車の利用者を増やすためにはスマホを使って乗車の予約などができ、切符を買わなくてもスマホを利用した決済ができるようなシステムの開発が必要だと思う。
府中校生など、学生も府中～三次間を利用するので早い復旧を願う。
府中市でお買い物された人は運賃割引とかお年寄りの多いのでバス停を増やす。
府中市と新市町をつなぐ公共手段が増えればいいと思う。
府中市の路線バスは高齢者向きだと思います。学生には用のない施設ばかりに停まって目的地に着くまでに時間がかかるからバス停の数を減らしてほしい。
本数が少ないにつくる。
本数を増やしてほしい。
無人駅をなるべく減らした方がよいと思う。
遊びに行く場所がないのであまり出かけない。お金もないので、できるだけ乗らない。
利用者が多い時は車両を増やしてほしい。

(4) 保護者の回答

1) 送迎の有無

① 登校、下校時などの送迎有無

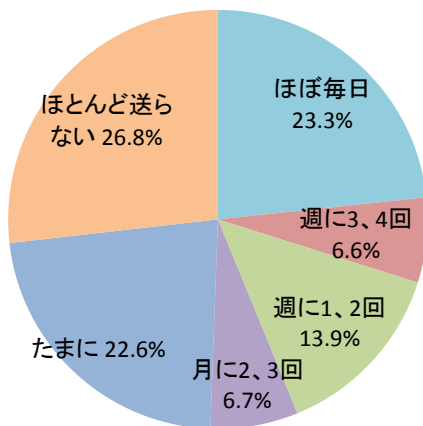
- ・約8割の保護者が登校や下校、塾などの帰宅時に送迎することがあると回答しています。



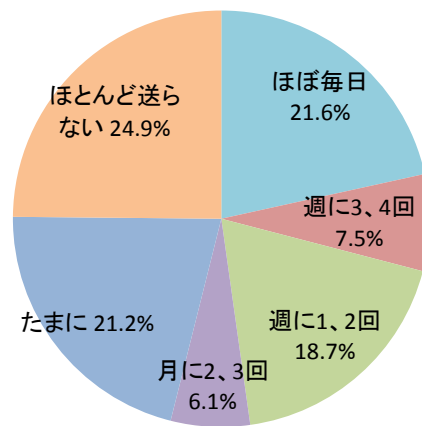
② 送迎頻度（全体）

- ・登校時および下校・帰宅時共に送迎頻度はほぼ同傾向であり、約2割の保護者が「ほぼ毎日」送迎を行っているという回答をしています。

■ 登校時



■ 下校・帰宅時

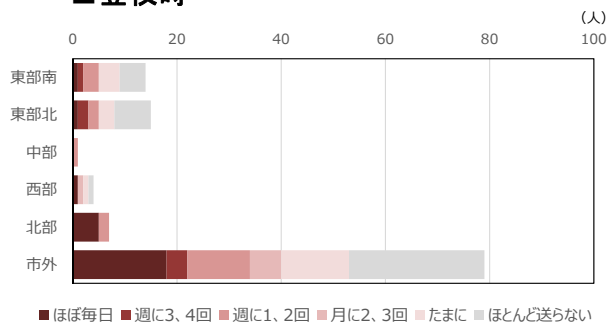


③ 送迎頻度（学校別）

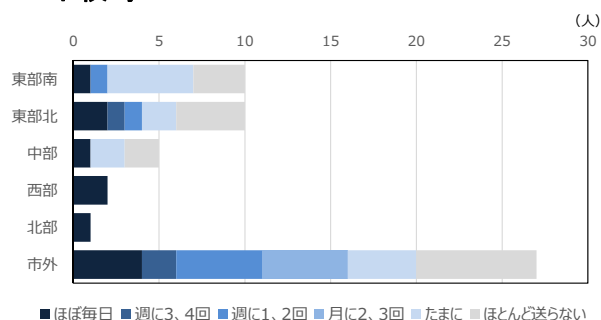
〔府中高校〕

- ・登校時および下校・帰宅時共に送迎頻度はほぼ同傾向であり、近場である府中東部南・東部北で約10人程度、市外では約50～60人の保護者が「送迎」を行っているという回答しています。

■登校時



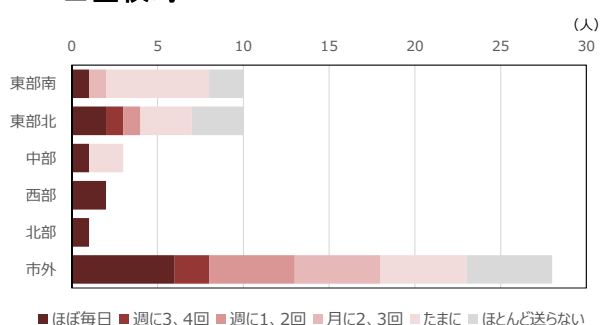
■下校時



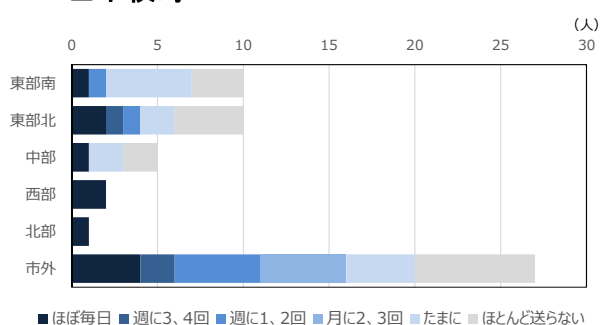
〔府中東高校〕

- ・登校時および下校・帰宅時共に送迎頻度はほぼ同傾向であり、近場である府中東部南・東部北で5～10人程度、市外では約20人程度の保護者が「送迎」を行っているという回答しています。

■登校時



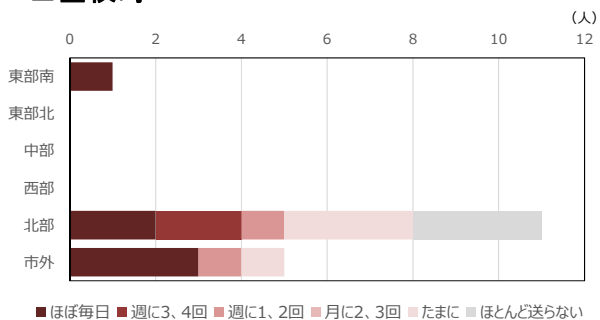
■下校時



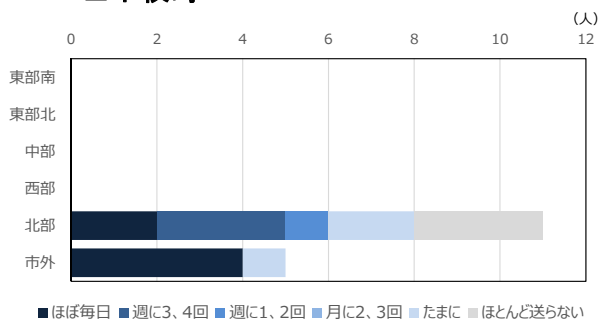
〔上下高校〕

- ・登校時および下校・帰宅時共に送迎頻度はほぼ同傾向であり、近場である上下北部で8人程度、市外では5人程度の保護者が「送迎」を行っているという回答しています。

■登校時



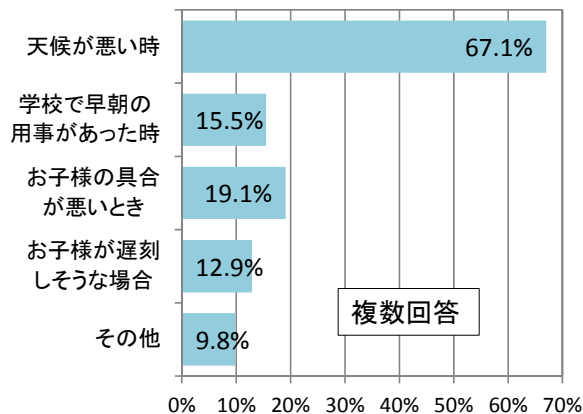
■下校時



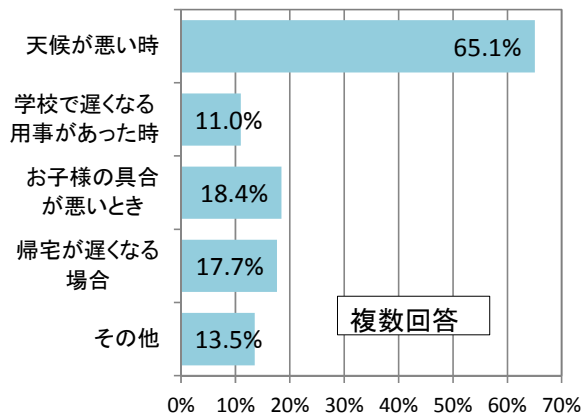
④ 通常時以外送迎する場合（年間を通じて週2日以下の送迎の場合）の送迎理由

- ・登校時および下校・帰宅時共に送迎頻度はほぼ同傾向であり、「天候が悪い時」に送迎するという回答が約7割となっています。

■ 登校時



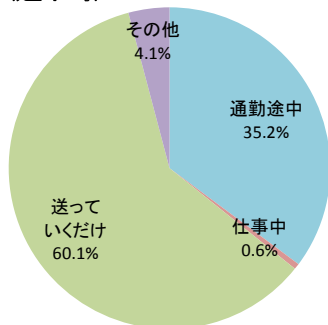
■ 下校・帰宅時



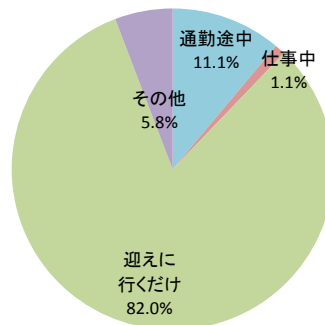
⑤ 送迎状況

- ・通常時および通常時以外ともにほぼ同傾向です。
- ・登校時は「送っていくだけ」が約6割を占め最も多くなっていますが、「通勤途中」での送迎も約4割弱となっています。
- ・下校時は「迎えに行くだけ」が約8割を占め、「通勤途中」は約1割にとどまっています。

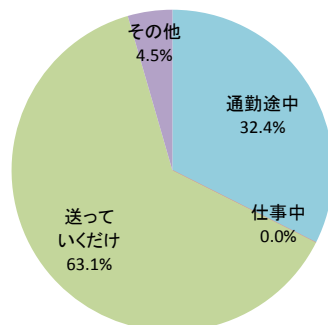
■ 登校時（通常時）



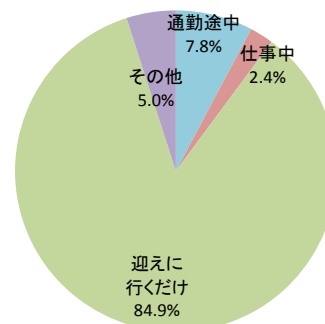
■ 下校・帰宅時（通常時）



■ 登校時（通常時以外）



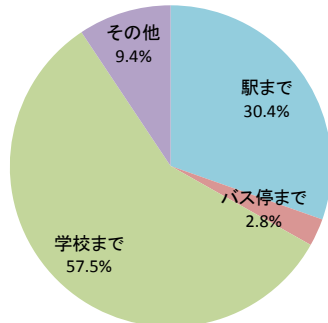
■ 下校・帰宅時（通常時以外）



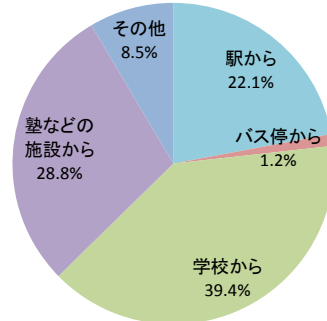
⑥ 登校時送迎送り先、下校・帰宅時送迎向え先

- ・登校時および下校・帰宅時共に送迎先は「学校まで（から）」が最も多くなっていますが、通常時以外ではその割合がさらに高くなっています。

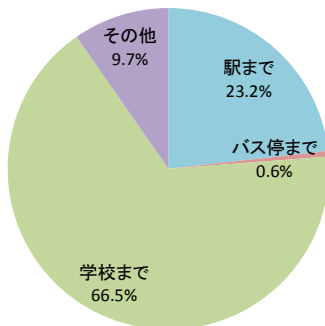
■ 登校時（通常時）



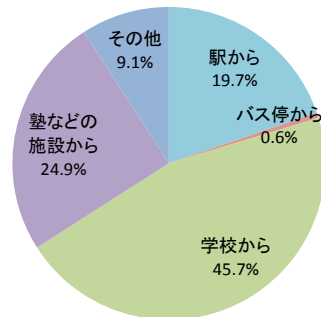
■ 下校・帰宅時（通常時）



■ 登校時（通常時以外）

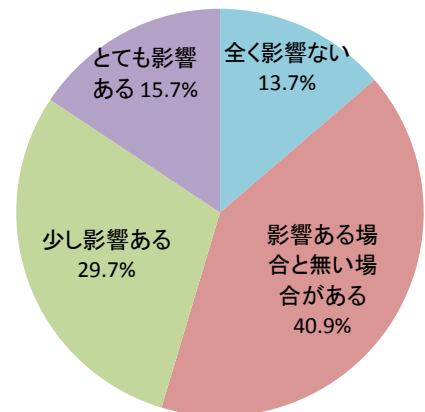


■ 下校・帰宅時（通常時以外）



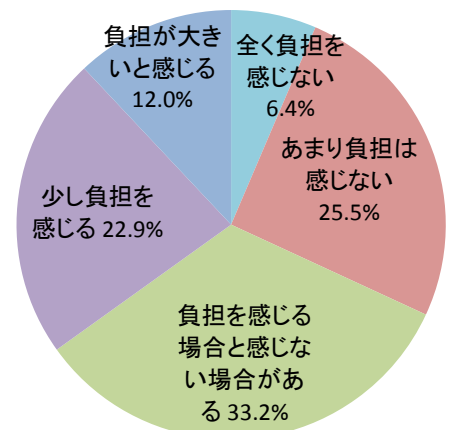
⑦ 送迎による影響

- ・送迎により、通勤経路の変更や家事の予定変更などの影響があると回答した保護者の割合は「少し影響がある」と「とても影響がある」を合わせて約半分を占めています。



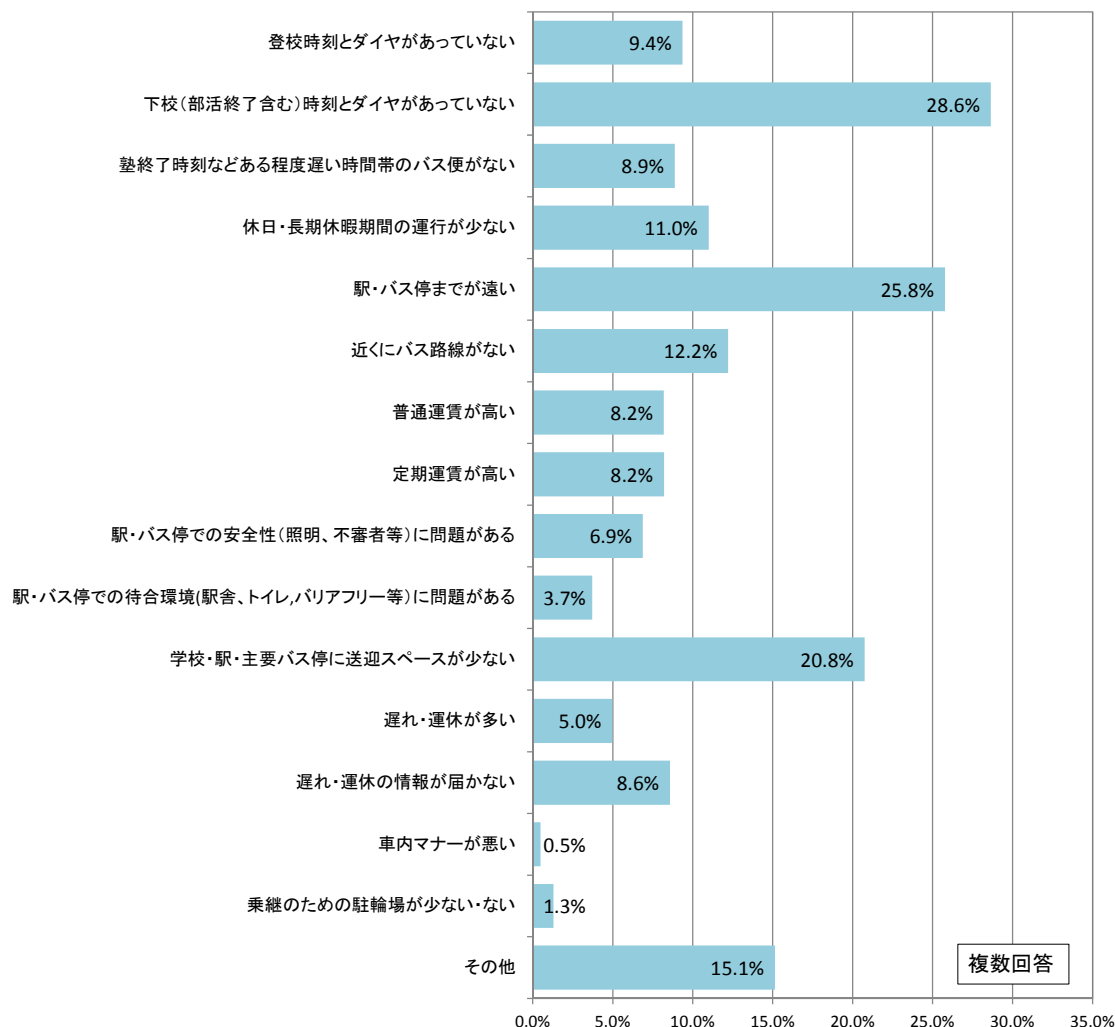
⑧ 送迎の負担の有無

- ・送迎による負担を感じると回答した割合は「少し負担を感じる」と「負担が大きいと感じる」を合わせて約3割を占めます。
- ・一方、「全く負担を感じない」と「あまり負担を感じない」を合わせた回答もほぼ同数となっています。



2) 公共交通の問題点

- ・保護者にとって、公共交通の問題点として最も多かったものは、「下校時刻とダイヤがあっていない」が約3割を占めています。また、「駅・バス停までが遠い」が約3割と、送迎が必要となる理由に直結する問題点や、「学校・駅・主要バス停に送迎スペースが少ない」が約2割という、送迎が前提となっている場合の問題点も多く上がっています。



その他の回答内容
登下校時の本数が少なく、1本ずれると大変。 / 本数が少ない。 / 本数が少ない。もっと増やして欲しい。
上下方面へ行くダイヤが少なすぎる。 / 鉄道、バス、全てにおいて運行が少ない。
部活の大会時、6時半集合だとダイヤがないため、学校まで送らなければならない。
登校時下校時のダイヤの本数が少しでも増やせれば。
バスの便がとてもしない。 / 最終バス(特にリードライナー)が早過ぎる。
本数を増やしてほしい。(下校時の電車の数) / 福塩線の朝晩の本数を多くしてほしい。
鉄道のダイヤが少ないため試験、日程の変更時に利用できない。 / 鉄道のダイヤを増やしてほしい。
直通のバスがない。 / バスの乗り換え。 / 乗り換えなどめんどくさいので利用していない。時間がかかって高い。
旧上下町には公共の交通手段がない。
公衆電話がなく、連絡のとりようがない。(駅に)
自宅から福塩線の駅までが遠く、バスの利用も不便すぎる。
自転車通学可能範囲が狭すぎる。
代行バス等対応が遅い。
長期休暇など時に不便。車内マナーが悪い人がある。(府中市の生徒さんではない)
本当に必要な時しか送っていかない。(普通は自転車通学)、なるべく学校から離れた所、近所にも迷惑かけないよう乗降なども迅速にしている…それでも毎年近所から学校に苦情がくる。離れた所で降ろして歩かせているのに、もう少し寛大な心で見守って欲しい。(近所の人…)
公共交通機関を使わないので具体的に分からない。 / 公共交通機関を利用していないので問題を感じない。通学で利用しないためよく分からない。 / ほぼ送り迎えなので別に何とも思わない。

3) 府中駅に期待すること

① 機能・役割

項目	機能・役割
店舗 【32回答】	府中駅内に飲食できるスペースや店を設けるべきだと思う。/大型ショッピング店、コンビニ/たむろできる場所、涼める場所の充実。/売店/暇つぶしができるところが必要。/コンビニ、お土産屋さん、休憩所。/お店/コンビニがあるとよい。/暇つぶしができるところが必要。/お店/娯楽/コンビニがあるとよい。/デパートを作る。/お店があれば便利。/コンビニなどの店。/電車を待つ人の暇つぶし。/マックなどの場所が必要。/役割として人々が休憩できる場所にする。/大型デパート/ファーストフード、駅に人があまる店。Wi-Fi。/お店/時間があつたときに気楽に立ち寄ることのできる飲食店。クーラーをつけてほしい。/いろいろな人が利用できる施設。/待ち時間を過ごす。/学生も多く利用するので、必要な物を買える場所があると良い。/コンビニのような小さな店1つでもあれば良いと思う。/カフェ/遊べる所、リサイクルショップ。/文具店が周辺にほしい。コンビニで時間を潰してから駅舎にいくのでコンビニ以上に魅力があるものがないと駅舎に滞在しないと思う。/コンビニ/食事をすると。/飲食店などのお店。/駅弁などを買うスペースが必要。
駐車場 【12回答】	広い駐車場で送迎しやすい広場。/駐車場(数日間駐車できる)/駐車場/駐車場を増やしてほしい。/駐車場、商業施設/駐車場/保護者が送迎の便利さ。/広い駐車場、コンビニ、綺麗なトイレ。/駐車場を広くする・待つところの椅子を増やす。/駐車場、コンビニ/広い車回しや無料の駐車スペース、コンビニエンスストア。(駅内)
休憩スペース 【12回答】	電車を待つための休憩スペースの充実化。/待つ人がゆっくり休める機能。/電車を待つ時の待合室。/待ち時間、鉄道の利用者が休める場所。/待っていても苦にならない設備。/休憩所/休める場所があればいい。/学校帰りに待てる場所の確保。/人が気軽に休める。/多くの人が電車やバスを待ち、休憩できるようにすること/電車を待つための休憩スペースの充実化/くつろげるような所がほしい。/時間待つスポットが必要。/空調管理ができて待合室。きれいなトイレ。
トイレ 【7回答】	トイレを綺麗にしてほしい/清潔な駅/綺麗なトイレ/利用しやすいよう美化活動が徹底されてある。/駅近くのトイレをもっときれいにしてほしい。/駐車可能な場所を増やしてほしい。/トイレがきれいだといいと思う。/綺麗なトイレ、送迎場。/トイレ増設/トイレ
雰囲気 【7回答】	華やかさ。/もったにぎやかで、もう一度来たいような環境づくりをするべき。/もっと人を集められるような工夫をした方がよい。/福山駅のように人を集めること。/人々がにぎわう場所。/人を呼ぶ施設が必要。/インスタ映えスポットを作る。(若い人を呼び寄せる町の活性化)
冷暖房 【5回答】	冷房をつけること/壁とクーラー/冷房暖房をつける/冷暖房。/エアコンや綺麗なトイレ。
ICカード 【4回答】	ICカードの利用。/自動改札口があるといい。ICOCAが使えるところが多いといい。/自動改札が必要。/自動改札
椅子 【3回答】	椅子を増やす。/みんなが座って話せるような椅子、ベンチなどの設置。/ベンチなど座る所を増やした方がいいと思う。
Wi-Fi 【3回答】	Free-WiFiがあれば便利。/WiFiスポット、コンビニ/無料で使えるWi-Fi。
案内 【2回答】	乗り継ぎの案内を分かりやすくしてほしい。/もっと分かりやすい電光掲示板。
交流スペース 【2回答】	色んな人が交流できる場所の役割。/コミュニケーションの場となるような機能。
拠点 【2回答】	地元の伝統や文化、行われている活動について知り、関わり合える場所であること。具体的には地元の特産品を提供する店を作ったり、学生たちの作品を展示したりする。冬のイルミネーションを駅に中心に行い、市民で力をあけて作り上げるような企画にする。/たくさんの人が駅を利用してくれるように駅内でおみやげコーナーを設ける。府中で有名なお菓子やパン、伝統工芸品などを集める。
その他 【18回答】	駅舎の明るさ、駅前広場の整理と機能をしっかりしてほしい。暗いと思う。私が昔住んでいた頃は町が明るかった。 駅舎が古いのもっと近代的になったらいい。 ロータリーが狭い。 コインロッカー 駅舎で電子機器の充電をできるようにしてほしい。 ホームを広くするべき。 交通の拠点。 自転車置き場で盗まれにくいようにする。 分かりやすいバス停を作る。 バリアフリー 歩行者が歩く場所を整備する。 便が増えると、利用する人が増えるから。/利便性 快適に過ごせる機能が必要だと思います。/誰もが使いやすい駅。 自転車の貸し出し。 福山駅のように楽しく時間がつぶせるようにしてほしい。/待つ時間が苦にならないようにすること。/利用者を待たせない機能。 人々の待ち合わせ場所となるような役割。 安心して待てる所。/安心して休める場所が必要だと思います。 悩み相談ボックス。
現状維持 【51回答】	特にない。/分からない。/知らない。/なし/今のままで十分/利用しないので分からない。/利用しないので分かりません。/特に思うことはない。/使わないから分からない。/今のままで、いいと思う。/不明/府中駅を知らないのだから分かりません。

② 不足していること

項目	その他の回答内容
店舗 【12回答】	娯楽施設(カラオケ、バーガー店など)。待ち時間を楽しめる施設。駅舎内に椅子のみでなく、テーブルがあれば時間がつぶせると思う。/電車を待つまでの時間にお店で買い物したい。アニメイトのお店ができて欲しいです。/本屋/店/コンビニ、駐車場/コンビニやカフェ/遊ぶ場所。/コンビニ/コンビニ・花壇・電車を持つ間の暇つぶしのための施設。/食べ物を購入できるもの。/設備が少ない。/もっと遊べる場所がほしい。
駐車場 【6回答】	駐車スペース、トイレの数、売店、人の接客態度。/駐車場/駐車場が少ない。/駐車スペース。/駐車場の面積。椅子の数。/駐車場、駐輪場
清潔さ 【5回答】	駅舎の綺麗さ。トイレにトイレトイレットペーパーを置いてほしい。男女別トイレにしてほしい。/綺麗さ。/清潔さが不足している。/清潔さ。/綺麗さ、物が充実していない。クーラーがなくて暑い。
待合場所 【5回答】	待ち時間を過ごす場所。/座れる場所です。/利用者がゆっくりできるスペース。トイレを綺麗にしてほしい。/憩いの場。/待つ場所。
椅子 【4回答】	椅子/椅子が少ない、待合いがせまい、バスセンター。/遅延が発生した時みんなが座るため、ベンチの数を増やして欲しい。/椅子、ベンチ
拠点 【4回答】	府中市についての説明やパンフレット。/府中市の情報。/府中にやってきたぞ感がない←像とかおいたらいいと思う。(福山の釣人みたいな)/特徴
広さ 【4回答】	土地/広さ、便利さ、駅員の少なさ、トイレ。/送迎場所/広さ
冷暖房 【2回答】	空調(駅舎)/冷暖房をつける
トイレ 【1回答】	誰でも使いやすいトイレ。
その他 【4回答】	券を買うことができる機械。 無賃が多い。 人/活気
現状維持 【24回答】	ないと思います。/特にない。/府中駅を知らないので分かりません。/特にないと思います。/利用しないので分からない。/不明。/特に思うことはない。/分からない。

4) 自由意見

保護者自由意見
5時の電車では学校終わっても乗れない事が多い。6時ぐらいのダイヤがあった方がよい。電車が運行しない場合、バスなど出してほしいが情報がこない。
JRの駅から学校まで距離が遠いので専用バスがあればいいのと思う。
TTCアリーナに行くバスが昼間がない。
朝の時間帯だけでも電車の時間を増やしてほしい。
イコカードが使用できるようにしてほしい。朝、夕の時刻のダイヤを増やしてほしい。(車両も増やしてほしい)バス運賃が高すぎる。長期の連休時の電車が乗れなかった時、バス代替がなかった。バスに乗った時、電車の定期券が使えるようにしてほしい。
田舎は乗る人も少ないと思うけど、車に乗れない学生、高齢者はたくさんおられる。市内ばかり充実した交通状況にせず、田舎こそ大事にしたいといけないのではないかな。
田舎だからいいじゃない!!ではないと思います。
鶴飼駅から府中東高校までバスを運行してほしい。
駅に駐車スペースが欲しい。旧府中市内の高校生にとっては自転車または徒歩がおもな交通手段。自転車や徒歩で安全に通学できるように道の明るさ、幅などを考えてほしい。
同じ府中市から府中市へ行くのに乗り換えがあるのは負担に感じる(バス)。
路線バスの経路が複雑すぎて乗れないし、わからないので乗るのを諦めた。年配の方のための路線になっていると思う。高校生など学生は利用しても学校までの時間がかかり過ぎると思う。上下・御調方面も早くに終了し、クラブや塾などをする場合、親の負担が大き過ぎる。
尾道駅などまでのバス(直通)があると助かる。(通学に利用したいので)
回数券の利用期限が3か月なので使いづらい。
学校から駅までが遠いのにバスが15時と16時の2本しかないで、部活をして帰ると暗い中1人で歩いて駅まで行かないといけなくなるのでせめて18時～19時に1本でも良いのでバスがあってもいい。
学校での試験中の期間、電車の車両が少なく、生徒が困っている。どこの学校も一緒の下校時間となるため、車両を増やしてほしい。全体的に鉄道の本数を増やしてほしい。
学校へ要望を出し、JR等へ伝えてもらっているのだろうか。全然聞いてもらえない。下校時刻とダイヤがあってない。帰宅が9時(21時)になる。翌朝が早い。19時30分府中発のダイヤにしてほしい(20時1分は遅い)。夏季休業中、冬季休業中午後1番のダイヤを増やしてほしい。15時まで待つことになる。今回の被災で上下方面はずっと親の送迎だった。三次→府中の間の生徒の通学、学びの義務権利があまりにも考えられていないことに腹が立つ。
家庭の状況により、家の者が送迎が出来ない家庭もあると思う。子供だけの通学だけで頑張っていると思い、不審者など心配のため、せめて午後20時まで駅に駅員を置き、照明をつけて学生が安心して通学出来るようにしてほしい。
旧府中市には、公共交通手段があるが、旧上下町には子供の通学はもちろん、交通手段がない
教育を受ける為のとても重要な事だと思う。採算が合わないなど問題はありますか。一人で通学ができないという状況がないように、送迎が無理な家庭環境の子も困らぬように大人が考えてやらねばいけないと思う。
下校時間はそれぞれ時間が違うと思うので、そこに合わせるの難しいと思う。なので登校時間の方はそんなにズレもないと思うので便も少し増やしてもらおうと助かる。とくに新市の奥の方から出る便です。よろしくお願いします。
公共交通機関が国道より北側に集中しているので利用しにくい。ぐるとバスも時々走るが従来のバス通りに近いので利用できない。(国道側を走ってほしい。多少利用者も増えるのでは)駅もほぼ入口は北面にあり不便。
高校でも鉄道の時間に合わせた活動となっている。少し変わったりする場合、待ち時間が長くなるよう。しかし今回の災害などで中止されていた期間の事を思うと日常こまらぬ状態はありがたいと思う。
高齢者や軽度の認知症の人が、車の運転を続けていて危ないからそういう人が早く免許証を返納して公共交通を利用すれば利用者が増えて、交通渋滞の解消になると思う。高齢者が利用しやすいよう整備されれば高校生にとっても利用しやすい公共交通になると思う。
今回の災害で福塩線が不通となり、復旧に1年以上かかるとの事ですが代替バスもなく、苦労している。夏休みになっても部活や補修で毎日学校へ行くのに親が送迎するなど日常生活にも負担が生じている。早い対応をお願いしたい。JRは通学の生徒が多く、市北部から通う生徒が多いので利用しやすいようにダイヤも考えていただきたい。
今回の土砂災害で電車が通らない時、毎日自宅から学校まで送り迎えすごく生活に負担を感じる。
試験中夏休み中の昼間の電車が少ない。子供が車内で盗撮を目撃したが対処方法が分からず親に連絡してきたので田舎だと思ってJRで注意して意識してほしい。
自宅から最寄りの駅、バス停まで少し距離があり、荷物の多い高校生は利用しにくい。駅には駐輪場があるがバス停にはないので、乗るためには徒歩になる。歩くことは身体にいいが、時間に余裕がない。仮に駅・バス停まで自家用車で送迎するとした場合、スペースがないので近隣や他の通行車の迷惑になっている。主に車での移動が多いが公共交通が減るや廃止となるのは今以上に不便だと思う。
下川辺駅が最寄り駅だが、現在復旧のめどがたつておらず、またダイヤが少ないので利用しづらい。
塾があるのは駅が多く、仕事や雨天時に送ってやれないとき最寄りの駅が近いのに電車がこない。バス便も少なく、不便である。登校時も同じ。
塾を終えて22時代の府中発福山行きの福塩線で子供は帰ってきているが、電車内でマナーが悪い大人がいるので困る時があると言っている。(目の前でキスをする)いつも同じ人だそう。わざとしているのか分からないが、周りの方を含め、気分を害されている方は多いのではないかな。
需要がないのは分かるけど本数を増やしてほしい。また今回、豪雨災害で電車が止まっているときの対応を考えてほしい。毎日高校まで送迎するのは大変。
上下方面の電車の本数も少ないようなので、上下方面のぐるとバスのようなバス路線(府中高校、府中東高校含む)を考えた方がいいのではないかなと思う。
生徒のために将来のためによりよい環境をお願いする。
代行バスが上下→三次のように出るといい、というか出るべきだと思う。福塩線の復旧が1年以上かかるとの事なので早くお願いしたい。乗り合わせで今行っているの乗せて下さっている保護者の方に本当に申し訳なくそして感謝している。どうかよろしくお願いします。また代行バスが難しい場合、ワンコインバスも代行バスのように定期で乗れるように配慮していただきたい。
中心部のみ利便性が良い。公共交通が僻地に整っていない事を強く感じる。大雨のため福塩線が運行せず、また代行もないため、通学、部活動、塾は保護者の車で送迎せざるをえない状況。上下線のバスは便が少なく、停留所は自宅から遠く、運賃は高いので利用が難しい。市民から暮らしが成り立つ環境を作してほしい。
ちょうど福塩線80周年イベントが中止になり残念に思っている(小中学生の娘が参加する予定でとても楽しみにしていました)。子供の同級生や近所の方が通勤、通学で困っておられて、上下-三次はバスがでているのと思う。なぜ府中-上下は?と。三河は通れなくてもバスの運行を希望する。
使い勝手が悪い。便数。
鉄道、バスの本数が少なすぎる。塾の迎えは必ず行かないといけなくなるので塾の選定も絞られてくる。バスの利用者が少なればもう少しバスの大きさを小型にして増便した方が利用者数が増えるのではないかな。
鉄道、福塩線について昼間の運行が少なく時間通りに予定を立てにくい。遅い時間についても便数が少ないため、1つ乗り過ぎると次の便まで長い時間待つことになり、不便を感じる。
鉄道やバスの運休状況が市からのメールで発信されれば助かる。せっかく府中市の高校に通っているのに高校とも連携をはかり、市内の高校に通ってよかったと思うよう、公共交通機関の充実と難しいようであれば高校が自転車通学範囲を広げてほしい。府中駅に高校生の使えるレンタルサイクルがあれば高校までの通学が楽になる。(暑い日が続く、重い荷物を持ち通学するのは大変。塾に寄って帰る為遅い時間なので安全の為にも)
電車の数が少ない。府中駅から学校までが遠く、もう少し便利にしてほしい。学生、お年寄りが多いので駅周辺にバスを走らせてほしい。
電車のダイヤがもう少しあればいいと思う。1本遅れたら待ち時間が長くなるので帰る時間も遅くなるので。
電車の本数が少なすぎて困る。学校が駅から遠いのでせめて本数を増やしてほしい。不審者が多いので早く電車に乗って帰らせてほしい。
問い3にも記入したが福塩線の遅れ、運休の情報が全くなく、遅れている時も一体何時間遅れるか分からず、ずっと駅で待っていなければならない。今回の災害についてもJRからの情報があまりにもいい加減。JRがダメなら代替措置で中国バスが増便するとか、バスのサイズを大きくする工夫があってもよいと思う。
登下校の時間帯の電車を増やしてほしい。テスト中の電車本数も状況に応じて対応して頂けると有難い。
登校、下校時刻に福塩線の本数を増やしてほしい。朝は4本以上/時、夜は3本以上/時。府中駅から巡回バスを作してほしい。
登校時間に合わせてある便はあっても皆がのりと座れなかったり帰りが遅くなったり日中テストなどで早く帰る時の便がない。
とにかく早く代行を出して欲しい。そして高校の下校時とダイヤが合っておらず、待つ場所もないので時間を変えるか、子供たちが安全に待つことのできる所を作してほしい。
中須に住んでいる者はバスの利用が難しい。
バスが遅れているかどうか分からない。公共交通機関ではないが、安心して自転車通学できる道にしてほしい。車と接触しそうだったり、登り坂で歩道がせまい為、車道で自転車を押して歩いている。

保護者自由意見
バスが通るには道が狭い。料金が高いので車で出掛けてしまう。安かったら公共交通機関を利用しても良い。府中駅の駐車場は駐車数が少な過ぎる。ロータリーも小さすぎる。JRとバスが平行して走る必要はない。バスの路線を変えて、多くの人が便利良く公共交通機関を利用できるようになればいい。
バス代がJRと比較して高い。
バスだと学校とバス停が遠いうえ、便数も少なく利用しづらい。駅だと学校とさらに遠い。
バスの便をもっとふやして欲しい。ニーズがあるということを考慮していただきたい。
昼間のJR便をもう少し増やして欲しい。
便数を増やして待ち時間の無駄を減らしてほしい。
福塩線自体本数が少なすぎる。
福塩線の昼間のダイヤが1時間に1本だと、下校してから自宅に帰るまで、酷い時は2時間近くかかる。成長期、お昼ご飯を食べずに駅で電車待ちをするのは辛そうである。昼間のダイヤを増やして欲しい。
福塩線の本数。
福塩線の本数を増やしてほしい。朝と夕方の通勤、通学の時間帯でいいので。
府中～塩町線の運行再開を早期にしてください。
府中→上下線
部活がしたくてもできない生徒がいることをふまえ、19:00以降にも走ってやってほしい。
府中←→上下間 福塩線の早期復旧。
府中駅が暑いので空調管理をしてほしい。
府中駅から奥の方へ向かう。電車やバスの便が少ないので困る事がある。夏休みなどの休み中の交通の便が何らかの形で設けてもらえると助かる。
府中駅から府中高校までの早朝、下校時でシャトルバスは運行できないか？20分歩いてびしょ濡れで電車に乗るのが気持ち悪いだろうと考えてしまう。替えの靴下は持たせているが、靴が濡れているので意味もなく。高校なのである程度の人数は電車通学と思うので、近い将来そうなればと思う。
府中駅から三次方面のJRの夕方の便を5時半頃にしてほしい。17時4分発には間に合わないことが多い。
府中駅に迎えに行くことが時々あるが、タクシーの待合とすれ違う所がせまく感じるので、もう少し広くしてもらいたい。
府中駅の駐車に困る。
府中から三次までの福塩線が頼り。テストで早く帰る時や塾があり遅くなるときなど困ることがある。定期を使えないことに不公平を感じる。
府中ぐるっとバスが学校時間帯（登校・下校）で学生割利用者が出来たら良いと感じている。高齢者だけでなくこれから担う若い世代（少子化）も利用可能にして欲しい。
府中高校へ通っていますが、府中駅から高校まで遠いため電車に乗りたがらず、送って行く事となる。バスは本数が少なく、時間が不規則。時間が待っても来ないなどある為、使いたがらない。待つ所暑いなど。
府中市外の為、路面バスの時間帯や学校まで行っているかが全く分からないので利用したことは無い。
府中市内（中心部）の高校に進学させた場合、JRを利用しているが朝はけっこう多い人数が乗るらしいので2車両でもよいのではないか。夕方17時と最終20時の間にもう1本あるとよい。それが19時40分くらいに出るとよい。
本数が少ない。
本数が少なく大変不便。ただ見晴団地にバスが上がってくれるので雨の日の通学には助かる。
本当かどうかは分からないが、以前聞いた話。
「鵜飼駅」で乗り降りする子の中には回数券を持っていて毎日利用するが定期を購入することなく、駅員さんに確認された時には回数券を出すらしい。親も知っていると。両方（乗る駅も降りる駅も）無人駅なので何とでもなるような仕組みはおかしい。モラルの問題だが、何とかならないものなのか。年間6万円定期代を払う者としては腹立たしい話。
もう少し高校生にもわかりやすくして欲しい。バスで家から学校まで通えるようにしてもらえると助かる。学生割引で安くしてもらえると助かります（通学の時だけでいいので）
もう少しダイヤを増やしてほしい（1時間に1本しかない）。今土砂災害で電車が運休しているのですが、JRで代替バスを出してもらえると対応してほしい。
もう少し料金が安ければ利用すると思う。
利用者が少ないため、増便は難しいのだと理解している。車での送迎が増えるため、交通渋滞が減るとありがたい。
路線バスの時刻表、路線が子供に分かりにくいので利用していません。分かりやすい地図や時刻表、バス乗り場がはっきりわかれば利用すると思う。
路線バス本数をもっと増やしてほしい。電車の本数をもっと増やしてほしい。
市外より通学していてバスが少なくJRが現在のように運休になると、登下校と共に送迎になった事で色々問題が出てくる。終了後3時間ぐらい駅で待たせると危険な事も多い。仕事早退外出など送迎したりして色々な事への負担あり。夏休み前より早くに代行でバスを出してほしい。早くJRで通学できるように、もしまたあるようなら早めの対処をしてほしい。これは府中市だけではなく県、国への要望。そして説明などあったらよかったと思う。今後の事も不安。
通学時の車両をもっと増やしてほしい。朝は他の学校も同じ時間に乗る為満員になる。
府中駅から路線バスの発着がないため（帰宅時）、鉄道が運行されない時に帰る手段が難しい。帰宅時間の頃は渋滞で迎えに行くのも負担がかかる。
福塩線の駅までは少し距離があるため、雨などの日は（駅までの）送迎が必要になっている。代わりにバスがもっと便利ならば、家の近くにあるバス停を利用し、親の負担が軽くなると思われる。
路線バスはあるが午後の回数が少なく利用しにくい。乗客が少ないから路線バスに帰る何かがあれば。

4-4 アンケート結果のまとめ

4-4-1 市民アンケート調査

項目	アンケート結果
運転免許の保有状況	運転免許保有率は約8割。
自由に使える交通手段	自動車を利用できる方が最も多く、約9割。
利用する医療施設	府中市内だけでなく、福山市を含む他市町への通院行動あり。
利用交通手段	自家用車（自分で運転+送迎）利用が最も多く、約8割。 タクシー利用のほか、一部、公共交通利用あり。
利用する買物施設	旧府中市内、旧上下町内での利用が多く、隣接市町への流動は見られるが医療に比べると少ない。
利用交通手段	自家用車（自分で運転+送迎）利用が最も多く、約8割。 公共交通はほとんど利用なし。
日頃の公共交通利用状況	「利用することはほとんどない」が約8割。
公共交通を利用しない理由	「自分で自動車を運転するので鉄道・バスを必要としない」が最も多く、約7割。
公共交通を利用する理由	「自宅から駅・バス停が近い」「行きたい所へ行く便がある」が約4割。
交通ICカードの所持	「持っていない」が最も多く、約8割。
「送迎」に対し困ること、苦痛に感じる事	「特にない」が最も多く約3割。
「自分で運転すること」に対し困ること、苦痛に感じる事	「燃料代・維持費が高い」が最も多く約5割。
「タクシー」に対し困ること、苦痛に感じる事	「運賃が高い」が最も多く約4割。
公共交通への満足度	「⑥時刻表どおりの運行」「③始発時刻」「⑭運転手の接客態度」の満足度が高く、「①1日当たりの運行本数」や「⑪屋根や椅子等のバス停環境」、「⑰「バスがいつ来るのか」という情報」の満足度が低い。
今後の日常の移動への不安の有無	「大いに不安を感じている」、「少し不安を感じている」が約8割。
公共交通への積極的な利用意思の有無	公共交通を乗って残すべきという回答は、全体の約6割。
公共交通の利用増加に向けて必要だと思う工夫・改善点	「通勤・通学や通院・買物に合わせたダイヤ」が最も多く約5割。
今後の鉄道や路線バスのあり方	「現状の路線や運行本数は維持すべき」と「利用の少ない区間や時間帯はなくなっても仕方がない」が合わせて約7割。
運転免許の返納の意思	「いつか辞める予定である」が最も多く、約6割。
運転をやめた年齢	70歳以上がほとんどである。
運転をやめたい年齢	70歳以上が9割以上。
運転免許の自主返納制度	約9割が知っているが返納はしていない。
転免許証を自主返納した後の移動手段	「タクシー」が最も多く、約3割。
運転免許を自主返納する条件	「バスやタクシーの運賃が永続的に割引になる」が最も高く、約8割。

4-4-2 高校生アンケート調査

(1) 生徒の回答

項目	アンケート結果
登校時の代表交通手段	「鉄道」と「路線バス」の利用割合は、通常時、荒天時共に約4割。
下校時の代表交通手段	「鉄道」と「路線バス」の利用割合は、通常時、荒天時共に約4割。
登校・下校時刻	登校時刻（自宅出発時刻）は、7時半～8時に集中。 部活動などで帰宅が遅くなる場合は、通常時と比較して18時以降に帰宅時間が偏っている。
下校時の立ち寄り場所	回答数が多いのは塾およびコンビニ。
公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用有無	「公共交通（鉄道・バス・タクシー）を利用することがある」約6割。
公共交通を利用する理由	「行きたいところへ行く便がある」が最も多く、約6割。
公共交通を利用しない理由	「家族等が自動車で送迎してくれる」が最も多く、約4割。
定期券・交通系ICカード	「定期券・交通系ICカード共に保有していない」が最も多く、約5割。 「通学定期券を保有」が約4割。
自転車を利用する中で困ること、苦痛に感じること	「雨や雪の日に面倒」が最も多く、約5割。
自動車（家族や知人の送迎）を利用する中で困ること、苦痛に感じること	「特に無い」が最も多く、約5割。
タクシーを利用する中で困ること、苦痛に感じること	「利用しないのでわからない」が最も多く、約6割。
路線バスを利用する中で困ること、苦痛に感じること	「利用しないのでわからない」が最も多く、約5割。
鉄道を利用する中で困ること、苦痛に感じること	「都合の良い便が無い」が最も多く、約3割。
公共交通の印象	「⑥時刻表どおりの運行」の満足度が高く、「①1日あたりの運行本数」、「②通勤・通学時間帯の運行本数」の満足度が低い。
今後の日常の移動への不安の有無	「全く不安を感じていない」と「あまり不安を感じていない」を合わせて約6割。
公共交通への積極的な利用意思の有無	「積極的に利用しようと思う」が約6割。
公共交通の利用増加に向けて必要だと思う工夫・改善点	「通勤・通学や通院・買物に使いやすいダイヤに工夫、改善すべき」が最も多く、約6割。
今後の鉄道や路線バスのあり方	「今以上に路線を拡大したり、増便するなどして利便性を高めるべき」が最も高く、約5割。

(2) 保護者の回答

項目	アンケート結果
登校、下校時などの送迎有無	「登校や下校、塾などの帰宅時に送迎することがある」が約8割。
送迎頻度	「ほぼ毎日送迎を行っている」という保護者が最も多く、約2割。
送迎理由	「天候が悪い時に送迎する」が最も多く、約7割。
送迎状況	登校時は、「送っていくだけ」が最も高く、約6割。 下校時は、「迎えに行くだけ」が最も多く、約8割。
送迎による影響	「少し影響がある」と「とても影響がある」を合わせて約5割。
送迎の負担の有無	「少し負担を感じる」と「負担が大きいと感じる」を合わせて約3割。
公共交通の問題点	「下校時刻とダイヤがあっていない」が最も多く、約3割。

第5章 地域公共交通の課題の整理

これまでを踏まえて、現状・問題点からみた課題を以下に整理しました。

地域概況	
現状	課題
市街地周辺部の人口分散（地形的条件） ・地形的条件もあり、平地が広がる南東部の国道486号沿線や上下町中心部等に人口集積、その周辺部では人口が広く分散。	効率的効果的な需要への対応 ・地形的条件や、平地部における人口が希薄となった地域での効率的効果的な公共交通需要への対応。
過疎化・人口減少 ・市域全体で減少傾向が続き、平地部でも府中町、出口町では急激に減少、周辺部、上下町でも減少傾向。	
高齢化の進展 ・周辺部に限らず市街地にも多くの高齢者が居住。高齢化の進展により、バス停まで移動や乗降に対する移動抵抗が大きくなり、ドアツードアに対する要望など、福祉的ニーズも多い。 ・高齢者の増加により、高齢者の事故が増加するなか、免許返納者も増加。	多様化するニーズへの対応 ・高齢者、障害者のみならず、免許返納者の促進と返納後の移動を支援する交通機関としての運行サービスの充実。
自動車中心の観光入込 ・観光入込の利用交通手段は、自動車が約9割、公共交通利用は1割に留まる。	観光を契機とした公共交通利用促進 ・公共交通利用者の発掘と市街中心部活性化を見据えた観光交通、イベント等の支援。

公共交通運行状況（1/2）	
現状	課題
福塩線の交通系ICカードの未対応 ・福山ー神辺間のみで、それ以北は未対応。	交通系ICカードによる福塩線利便性向上 ・切符購入、バス乗継等の不便さを解消、乗継割引等の利便性向上の新たな施策導入に向けた対応。
福塩線府中駅以北のサービス低下 ・現在、府中駅以東58本/日⇒府中駅以北12本/日に減少、H20からは△4本減便。	福塩線府中駅以北でのサービス維持向上 ・府中駅以北での運行本数の維持。
交通拠点での機能不足 [府中駅] ・駅舎とバス停が離れており、バス停には上屋、ベンチがなく、自動車駐車台数も少ない。 ・駅舎は待合室と自販機のみで、バス情報提供がない。 ・ホーム間移動やトイレはバリアフリー化未対応で、さらにトイレは男女共用で仕切りがない。 [上下駅] ・駅舎とバス停が離れており、乗降バス停が別々。 [道の駅びんご府中] ・PASPY やリードライナー等の販売がされていない。 ・17時以降の室内での待合ができない。	府中駅での交通拠点機能の強化 ・交通結節点としてふさわしい、乗換利便性やその情報提供、バリアフリーへの対応などによる機能強化。 ・まちの玄関口としての機能充実。 上下駅での交通拠点機能の強化 ・交通結節点としてふさわしいバス停環境や乗換とその情報提供、駅前広場等の機能充実。 道の駅びんご府中での交通拠点機能の強化 ・交通結節点として公共交通の利用促進、利便性向上機能のさらなる向上。

公共交通運行状況（2/2）	
現状	課題
バス路線の集中と分散 ・（市）中須西町線（バス通り）に150本弱（平日）のバスが集中する一方、沿線に主要施設が立地する国道486号では約50本（平日）と比較的少ない。 ・市街地周辺の路線は、運行本数が多いものの、道の駅びんご府中⇄上下駅線では福塩線と平行する区間はわずかに関わらず12本と比較的少ない。一部はほぼ同じ時間帯で運行（福山⇄府中も同時間帯発便も散見）。	需要に応じた適切な運行本数の維持確保 ・市民が必要とする都市機能を享受していただくためにも、主要施設への利便性の高いバスアクセスの維持・充実。 ・時間帯なども考慮しながら、鉄道とバスとの適切な役割分担のもと、地域公共交通としての適切な運行本数の確保。
デマンド型乗合タクシーによる公共交通空白地域の改善・解消 ・デマンド型乗合タクシーが上下町（おたっしや号）や市街地西部の一部（ふれあいタクシー）で道の駅びんご府中までを連絡。	デマンド型乗合タクシーの導入促進 ・需要の少ない空白地域を改善する効果的効率的な公共交通の導入。
依然残る公共交通空白地域 ・バス停や駅から400m離れた公共交通空白地域は、市街地周辺部でも中須、広谷、出口地域などに残る。	公共交通空白地域の改善・解消 ・市街地周辺部の空白地域は、絶対数も多いことから、その改善、解消。
鉄道とバス、バス相互の乗継 ・府中駅では鉄道とバスとの20分以内での乗継は確保、バス相互では、特に14～16時台で乗継ができていない。 ・道の駅びんご府中では昼間便でバス相互の連絡が取れているが、17時台で乗継ができない。 ・総じて、終便が18時台までとなっており、通学や通勤の帰宅には活用できない状況。（福塩線福山⇒府中は、19時以降も約2本/時で運行）	鉄道とバス、バス相互の乗継利便性確保 ・府中駅、道の駅びんご府中での乗継利便性の維持確保とともに、現在、乗継ができない時間帯での改善。 ・終便が早いため、通勤、通学に利用してもらええる運行ダイヤの改善。
広島空港への直行便がない ・高速バスは、広島市ヘリードライナーが運行されているが、広島空港への直行便がない	空港や近隣都市と短時間で結ぶ移動手段の確保 ・高速バスの就航を進め、直接連絡できる広域高速交通拠点（広島空港等）や近隣都市との移動手段を確保。

公共交通利用状況	
現状	課題
府中駅以北の利用者が少ない ・ 定期利用を中心に鉄道利用者は回復傾向。 ・ 駅勢圏人口や運行本数の少なさ、府中駅での乗換もあって、府中駅以北の駅利用者が少ない。	府中市以北における潜在需要の発掘 ・ 府中駅以北の利便性を高め、潜在需要を掘り起こし、その維持確保。
減少が続くバス利用者 ・ 鉄道の回復傾向に比べ、バス利用者は減少基調。路線別では、H29 で見直しを実施。	需要に応じた路線の見直し ・ H29 の見直しによる今後の動向を注視し、必要に応じて、路線の組替など。 他の交通機関との連携強化 ・ 自動車、自転車と連携した公共交通の利用促進。
主要施設への移動手段 ・ 行政施設、医療福祉、買物施設周辺でのバス停利用者が多く、これら施設への移動手段を担う	主要施設付近のバス停機能向上 ・ 利用者の多い主要施設へのアクセスとなっているバス停において、情報提供の充実や利便性向上、バス待ち環境を改善。
デマンド型乗合タクシー ・ おたっしや号、おでかけタクシーの利用者は減少基調。	需要に応じた運行体系の柔軟な見直し ・ 地域のニーズに応じて、利便性向上のため、柔軟な運行体系への定期的な改善。
確保されたサービスに比して少ない利用 ・ 十分とはいえないまでも、ある程度の運行本数や乗継が確保され、デマンドタクシー・乗合タクシーで補完された交通体系が確保されているものの、その利用者、特に路線バスの利用者が減少傾向。	利用促進を促す利便性向上施策 ・ 利便性が、ドアツードアで移動可能な自動車よりも劣る点が、公共交通の利用者減少の一因となることが想定するため、空白地域の解消を勧めるなどの網体系の充実とともに、情報提供、利用しやすい運賃体系や支払い方法の改善、モビリティマネジメント等のソフト施策の更なる取り組み。
高校生の通学手段と保護者負担 ・ 高校生の通学に鉄道・バスが利用されている他、運行本数、下校時のダイヤ等から、保護者の送迎も日常的に行われ(10%強)、負担を感じるといとの意見もある(7割強)。	高校生の通学手段の利便性向上 ・ 高校生の通学を守る社会インフラとして、部活動や塾通いなどが可能な公共交通の維持確保。

その他の課題	
現状	課題
乗務員不足 ・ 全国的に運輸業界全体の乗務員不足が指摘されている。	地域全体での乗務員確保 ・ 他事業者との連携や雇用問題として関係部署と協力した乗務員確保への取り組み。
増加する行政からの補助額 ・ 厳しい財政状況の中、市が負担する公共交通の維持に向けた補助額は増加傾向。 ・ 行政の関与が高まるなかで、人的な負担も増加。	効果的・効率的な運行体系の確立 ・ 限られた予算の中で、多くの方の交通ニーズに対応するためには、より効果的・効率的な運行体系の確立。 地域住民、企業の参画 ・ 地域住民や企業との役割分担を明確にし、地域主導の公共交通の維持・活性化の展開について検討導入。
限られた情報発信設備 ・ 府中駅や上下駅は、交通拠点としての位置づけはあるものの、情報発信機能は限られている。	情報発信設備の充実 ・ 誰もが公共交通の情報を受領し活用できる情報発信設備の充実。

第6章 地域公共交通網形成に向けた取組

6-1 公共交通の将来像

「府中市総合計画」の将来都市像である「笑顔で豊かな暮らしができる府中市」を踏まえるとともに、公共交通が市民生活や暮らしを支える重要な都市基盤であるための課題や役割を踏まえ、本計画が目指す基本理念、基本的な方針を以下の通り設定します。

<市の目指す姿>

- ・ 笑顔で豊かな暮らしができる府中市～支えあい みんなで創る 府中愛～
(府中市総合計画)
- ・ 魅力がぐっとつながったコンパクトシティ府中
(府中市都市計画マスタープラン)
- ・ 市民生活を支え地域の魅力を高める公共交通
(府中市地域公共交通総合連携計画)

<公共交通が果たすべき役割>

- ・ 広域的な移動を確保し、地域間の交流を支える
- ・ 通勤や通学、買い物、通院等の日常生活を支える
- ・ 中心市街地と周辺部の交流を維持し周辺地域の活力を支える

<公共交通を取り巻く技術革新>

- ・ 交通機関どうしの相互連携を可能とする、利便性の高い公共交通の追求
- ・ 利用者・乗務員に配慮した、安心・安全・効率的で持続可能な公共交通の探求

将来像

豊かな暮らし、魅力あるまちを支える持続可能な公共交通

6-2 基本の方針

市の上位・関連計画において公共交通に求められている機能や役割、それぞれの地域における特性等を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり定めます。

【基本方針1】広域的移動を維持・向上し魅力あるまちを支える公共交通

- ・通勤・通学等の広域的移動手段を持続することにより、自ら交通手段を持たない学生等の日常生活を支えるとともに、地域に与える若者の活力を持続します。
- ・効率的な乗継手段での広域移動を可能とし、ビジネスや観光に寄与するストレスレスな公共交通網の形成を図ります。
- ・近隣拠点都市をはじめ近隣市町との接続を維持し、人の交流を可能とすることで地域の魅力を発信するとともに、まちの賑わい創出や観光振興の推進を目指します。

【基本方針2】利便性が高く市民生活を支える公共交通

- ・買い物や通院等で地域住民がよく利用する生活利便施設へのアクセス機能を高めることで、日常の生活で気軽に利用できる公共交通を目指します。
- ・バス停等の待合環境や利用案内の充実、乗継がしやすいダイヤ整備等により、きめこまやかな公共交通を目指します。
- ・市街地の公共交通を充実することで、生活しやすく歩いて暮らせるまちづくりを目指します。

【基本方針3】地域と連携した持続可能な公共交通

- ・地域の交通に対するニーズを確認しながら、地域住民の利用しやすい交通を整備することで交通空白地を解消し、地域とともに支え持続できる公共交通の構築を目指します。
- ・地域住民の公共交通への意識啓発等、交通事業者と連携した取組をすすめることで、持続可能な公共交通を目指します。

【基本方針4】積極的な利用促進による公共交通の活性化

- ・地域の産業・観光と連携した利用促進により新たな公共交通利用者の開拓を進め、地域と公共交通の活性化を目指します。

【基本方針5】先進的な手法により次世代を見据えた公共交通

- ・人口減少、少子高齢化による利用者の減少やニーズの多様化、交通事業者における乗務員不足等公共交通を取り巻く環境は今後よりいっそう厳しさを増すことが予想されるため、更なる進化が予想される自動運転技術の導入や限られた交通手段の有効利用により安全で利便性の高い公共交通を目指します。

6-3 計画の目標と目標を達成するための取り組み

6-3-1 施策の体系図

地域公共交通の課題に対し、地域公共交通の基本理念と5つの基本方針を実現していくため、10項目の計画の目標、15項目の事業内容を定めます。

基本方針	目標	事業内容
基本方針1 広域的移動を維持・向上し魅力あるまちを支える公共交通	【目標1】 広域公共交通の連携強化	①鉄道、路線バスが連携した運行ダイヤの見直し
		②広島空港を結ぶ高速アクセスの検討
	【目標2】 地域の魅力と連携した交通サービスの提供	③福塩線における観光列車運行の検討
		④わかりやすい交通情報等の提供
基本方針2 利便性が高く市民生活を支える公共交通	【目標3】 利便性が高く効率的なバス路線の構築	⑤効率的なバス路線の見直し検討
		⑥市街地循環バスの乗車運賃制度の検討
	【目標4】 利用しやすい公共交通環境の整備	⑦交通系ICカード化の取組
		⑧交通結節点等の環境整備
基本方針3 地域と連携した持続可能な公共交通	【目標5】 市街地公共交通の充実	⑨市街地における交通空白地の解消
	【目標6】 地域ニーズに効果的な公共交通の整備	⑩地域の需要に沿ったデマンド型乗合タクシーの検討
	【目標7】 交通空白地の解消に向けた地域で支える移動手段の確保	⑪交通空白地へのデマンド型乗合タクシー活用
	【目標8】 地域協働による持続する交通体系の構築	⑫公共交通を守り育てる意識の醸成
基本方針4 積極的な利用促進による公共交通の活性化	【目標9】 公共交通の利用促進に向けた多様な機関との連携	⑬地域の特色と連携した公共交通利用促進への取組
		⑭企業と連携したノーマイカーデーの取組
基本方針5 先進的な手法により次世代を見据えた公共交通	【目標10】 新技術を取り入れた将来的な交通ネットワークの検討	⑮利用者、乗務員に配慮した新型車両の導入 【中長期的な取組3年～10年】 今後公共交通での実用化が予想される技術の調査・研究

6-3-2 公共交通の役割

府中市におけるそれぞれの公共交通の役割を以下のように定義します。

鉄道（JR福塩線）

【他市町と連絡する広域交通を分担】

- ・他市町と連絡し、鉄道の持つ定時性、大量性を活かして、市町をまたがる通勤・通学、通院・買物等の日常生活や、行き先の明確さ、乗降のわかりやすさから他地域からの観光・業務等の交通を担います。
- ・地域の交通軸として、府中市の都市構造の骨格的役割を担います。

広域バス路線（高速バス含む）

【他市町と連絡する広域交通を分担】

- ・他市町と連絡し、市町をまたがる通勤・通学、通院・買物等の日常生活や、他地域からの観光・業務等の交通についてを担います。
- ・鉄道よりも運行の自由度の高く機動性が高いことから、鉄道では対応できない地域、時間帯に補完し、より強固な交通軸を形成します。

【府中市内の拠点・主要施設等を連絡する幹線機能】

- ・府中市の2つの核を形成する市街地と上下町とを結ぶ幹線機能を担います。
- ・経路地やバス停設置の自由度の高さなどから、より多くの主要拠点や主要施設へのアクセスを図り、府中市の幹線機能を担います。

市内バス路線

【居住地と市内の拠点・主要施設等を連絡する支線機能】

- ・市内に分散する居住地域から主要拠点・施設を結び、通勤・通学、通院・買物等の日常生活を担います。
- ・市街地に点在する主要拠点・施設を相互に結び、市街地内移動を担います。
- ・観光・業務等の目的で他地域からこられた方の市内移動を担います。

デマンド型乗合タクシー

【需要が希薄な地域と近隣の地域拠点・主要施設等を連絡する支線機能】

- ・路線バスを補完するものとして、周辺部の路線バスが運行されていない地域から、近隣の地域拠点・主要施設等と連絡し、通院・買物等の日常生活交通を担います。
- ・タクシーの持つより高い機動性を活用して、空白地域を漏れなく網羅するなど路線バスを補完する役割を担います。

交通結節点

【他の交通機関、交通機関相互の乗換機能】

- ・鉄道とバス、バス相互、あるいは自動車や自転車と鉄道やバスなど他の交通機関との乗り換え、乗り継ぎの場としての役割を担います。

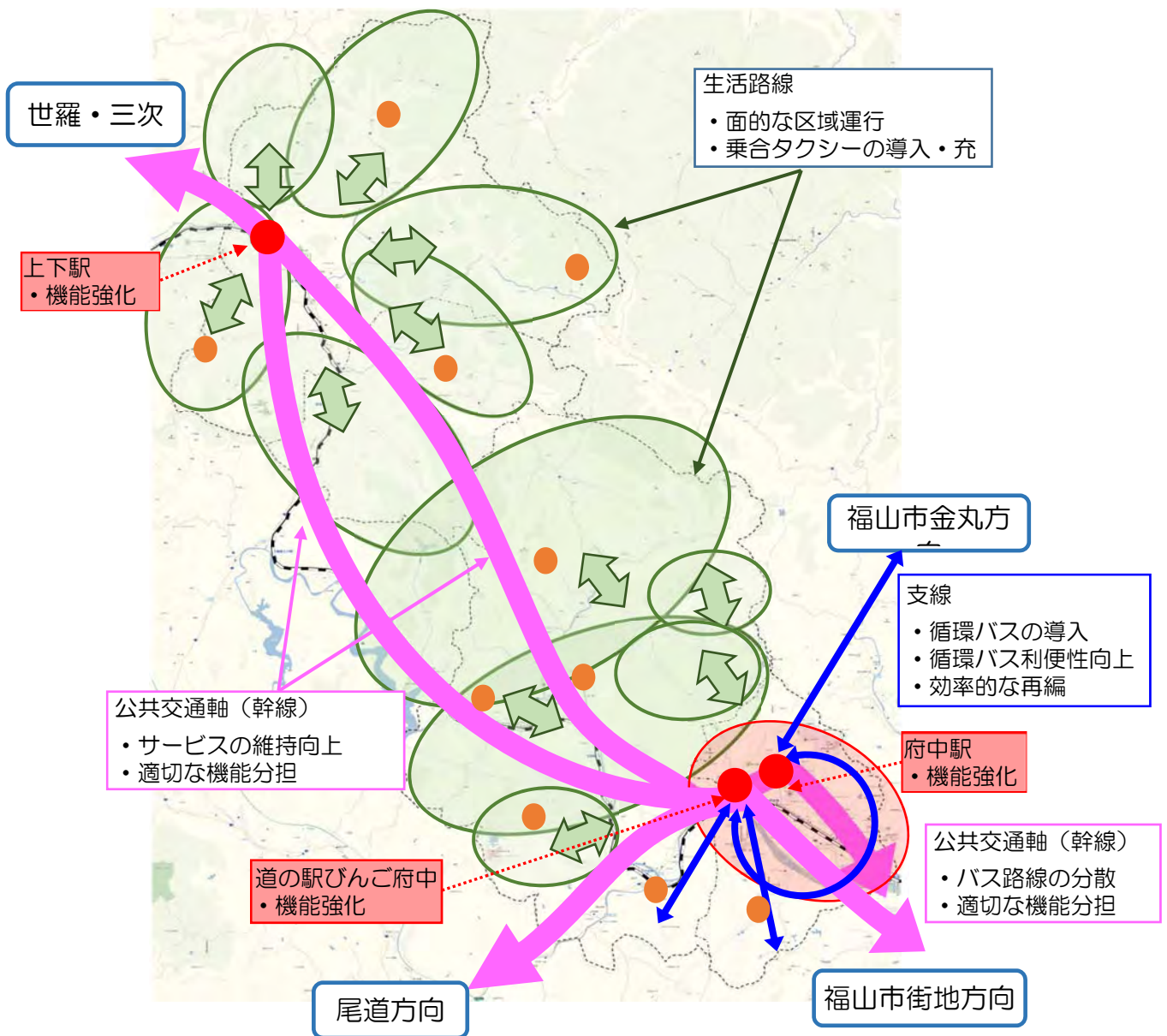
【交通機関利用の情報発信・窓口】

- ・路線系統や運行ダイヤ、乗換情報等の提供や定期券、乗車券等の販売窓口機能を有し、公共交通利便性向上の支援機能を担います。

【地域情報の発信機能・まちの玄関口・シンボル機能】

- ・地域のイベントや観光情報などもあわせて発信し、まちの玄関口やまちのシンボリックな機能を担います。

6-3-3 府中市における公共交通ネットワーク体系と施策のイメージ



	公共交通軸（幹線）	隣接市町間の連絡や市内交通拠点を連絡する鉄道・バス路線 福塩線のほか、高速バス等も含む
	支線	ある程度の需要を有し、市街地周辺と交通拠点を連絡するバス路線 （府中市内で完結するバス等が該当）
	生活路線	バス路線として維持するほどの需要はないが、市民の生活を維持するために必要な乗合タクシー等（おたっしや号等が該当）
	主要交通拠点	鉄道とバス、バス相互の円滑な乗継が可能な施設
	中心市街地	人口及び都市施設が集積し、居住誘導を促進む区域を含む地域
	集落拠点	集会場、公民館など地域活動の中心（立地適正化計画より）

6-3-4 具体的取組み事業

(1) 計画期間内事業

事業① 鉄道、路線バスの連携・補完した運行ダイヤの見直し

○福山ー府中間、府中ー上下間における福塩線、路線バスは、広域移動を可能とする重要な移動手段です。主な乗降場所である福山駅・府中駅・上下駅では、鉄道駅とバス停が近接し、運行経路も並走する区間があることから、鉄道とバスの運行時間が双方を補完し合い、利用者にとって待ち時間等を少なくすることで、広域移動時の利便性向上を図ります。

	下り					上り			
	路線バス		鉄道			路線バス		鉄道	
	福山駅発	府中駅前	福山駅発	府中駅着		府中駅前	福山駅着	府中駅発	福山駅着
5時			5:47	6:32	5時			5:23	6:05
6時	6:25	7:10	6:15	7:03		5:54	6:40	5:50	6:33
	6:50	7:43	6:50	7:35	6時	6:10	7:05	6:18	7:08
7時	7:25	8:25	7:18	8:06		6:50	7:43	6:48	7:35
			7:47	8:31	7時	7:29	8:44	7:21	8:05
8時	8:10	9:02	8:17	8:59		7:45	8:40	7:51	8:35
	8:40	9:34	8:44	9:26	8時	8:30	9:25	8:17	9:02
9時	9:05	9:50	9:09	9:51		8:54	9:40	8:45	9:27
	9:35	10:20	9:35	10:16	9時	9:01	9:56	9:11	9:52
	9:45	10:39				9:19	10:05	9:36	10:19
10時	10:25	11:10	10:01	10:42	10時	10:06	10:52	10:28	11:09
			10:41	11:24		10:34	11:20		
11時	11:10	11:55	11:26	12:07		10:54	11:40		
	11:50	12:35			11時	11:16	12:11	11:10	11:52
12時	12:25	13:10	12:08	12:51		11:49	12:35	11:52	12:35
	12:50	13:35	12:52	13:33	12時	12:09	12:55		
13時	13:10	13:55				12:31	13:26	12:36	13:18
	13:30	14:15			13時	13:04	13:50	13:19	14:00
	13:50	14:35				13:34	14:20		
14時	14:35	15:20	14:07	14:50	14時	14:09	14:55	14:10	14:52
	14:50	15:35				14:34	15:20		
15時	15:15	16:00	15:15	16:01		14:54	15:40	14:58	15:44
	15:40	16:34			15時	15:34	16:20	15:46	16:32
16時	16:10	17:06	16:12	16:57		16:25	17:18	16:14	16:58
	16:25	17:30	16:41	17:26	16時	16:55	17:55	16:41	17:27
17時	17:25	18:23	17:09	17:56	17時	17:11	18:15	17:12	18:02
	17:35	18:40	17:45	18:28		17:36	18:40	17:42	18:30
18時	18:10	19:08	18:13	18:56	18時	18:05	19:05	18:12	19:00
	18:45	19:30	18:42	19:27				18:42	19:29
19時			19:12	19:56	19時	19:09	20:04	19:12	20:01
	19:40	20:25	19:43	20:26				19:42	20:28
20時	20:30	21:11	20:11	20:54	20時	20:09	20:50	20:56	21:41
			20:52	21:36		20:49	21:30		
21時	21:30	22:11	21:22	22:06	21時				
22時			21:52	22:35	22時			22:20	23:01
			22:35	23:19	23時				
23時			23:39	0:20					

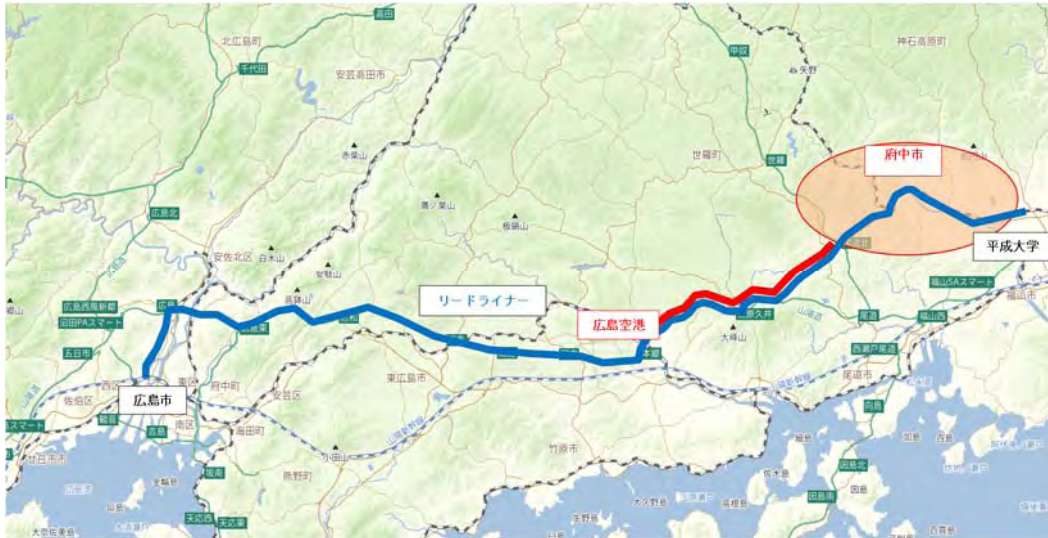
■ 出発時間の差が5分以内

○鉄道とバス、バスとバスが相互に乘換えしやすく、公共交通利用の際のストレスを少なくするよう、各運行事業者と連携を図りながらダイヤの再編について検討します。

【実施主体】 交通事業者、府中市

事業② 広島空港を結ぶ高速アクセスの検討

○府中市から広島空港へのアクセスは、福山平成大学と広島市を結ぶ高速バス「リードライナー」を利用し、高坂B Sからリムジンバスに乘換えることにより可能となっていますが、乗換の不便さや定時性の確保が図られないため、高速アクセスを検討します。



【実施主体】交通事業者、府中市

許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

事業③ 福塩線における観光列車運行の検討

○福塩線の府中駅から三次駅間では、1日6往復の運行ダイヤで昼間は運行していない時間帯があります。こうした時間帯を活用した観光に着目した列車利用により、福塩線の利用促進および地域の活性化を検討します。

【参考例】



【福岡県】THE RAIL KITCHEN CHIKUGO



【岡山県】井原鉄道 ワイン列車



【実施主体】交通事業者、福塩線対策協議会

事業④ わかりやすい交通情報等の提供

○地域住民や来訪者が地域公共交通を利用しようと思うような「わかりやすい情報」を提供します。主要な交通結節点や駅、バス停でわかりやすい案内表示を行うとともに、見てわかりやすい交通マップを整備し、交通事業者と連携した情報提供を進めます。

また、観光客にも配慮した観光情報等との連携を図るとともに、情報通信機器等での検索にも配慮します。

【参考例】観光地等へのわかりやすい交通マップ



資料) 広島県バス協会 HP より

【参考例】情報通信機器での検索



情報通信機器（スマートフォン）を利用した施設アクセス情報（交通観光情報）提供の例

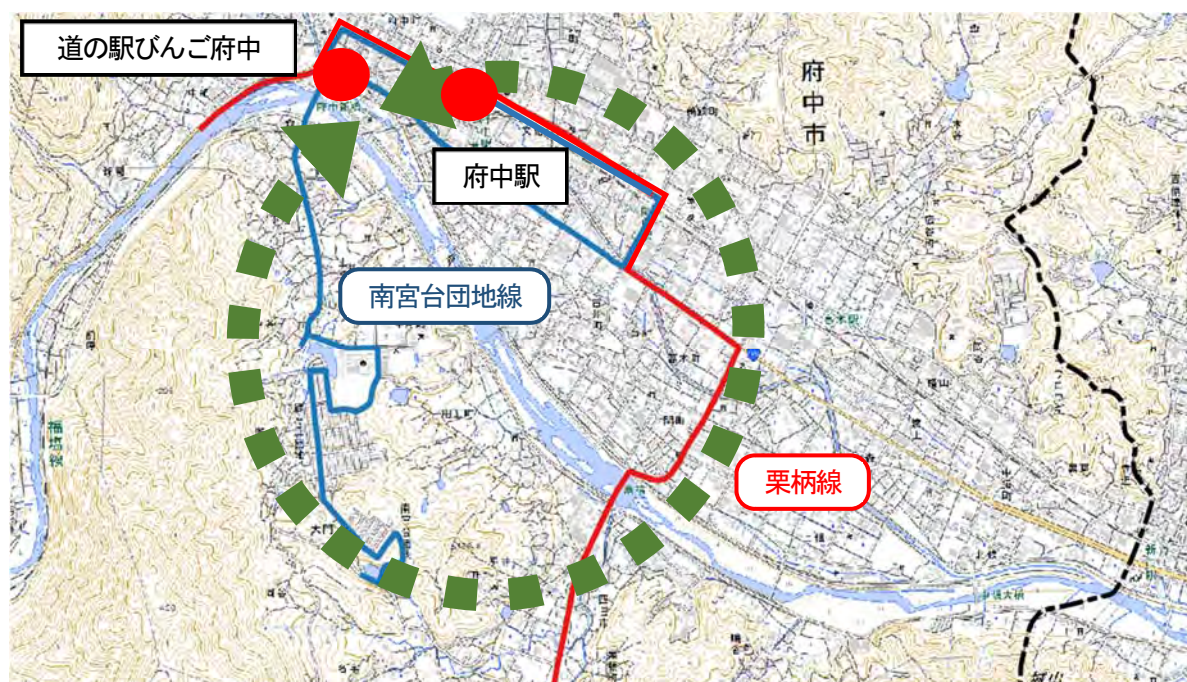
【実施主体】 交通事業者、関係団体、府中市

事業⑤ 効率的なバス路線の見直し検討

○南宮台団地線は大門を起終点に緑ヶ丘・南宮台団地と道の駅と結ぶとともに、J R 鶴飼駅・府中駅を経由しながら中心市街地を1日10回（平日）運行し、このうち6回は県立府中東高校経由で運行しています。また、栗柄線については、栗柄町（登呂茂口）から目崎町（中国バス府中営業所）を府中市民病院、鶴飼駅、道の駅を経由しながら1日7往復（平日）運行しています。大門と栗柄町は地形的に比較的近接しており、2路線を1路線で循環しながら主要施設を経由する路線を検討します。

南宮台団地線については学生の通学利用が見込まれるため、慎重に調査を進めながら調整します。

※現在7月豪雨災害により南宮台団地線の道路が崩落しているため、復旧後を予定します。



【実施主体】 交通事業者、府中市

事業⑥ 市街地循環バスの乗車運賃制度の活用

○市街地循環バスは、「右まわり便」「左まわり便」とともに市役所、道の駅、府中駅、食品スーパーや府中市民病院等の主要施設を経由しています。ただし、同一路線となっていないためリ・フレ（保健福祉総合センター）等には「右まわり便」しか経由していないことから、乗換えの際には同額の運賃が必要となります。また、市内路線バスからの乗換えについても同様です。

こうした、バス乗車の利便性向上のため、乗換え時の運賃の見直しや循環バスの日券・回数券・定期券等について交通運行事業者と協議を進めます。

【実施主体】 交通事業者、府中市

○割引チケットの例

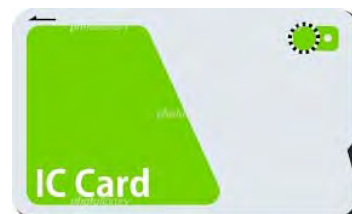
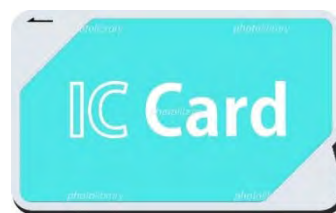


事業⑦ 交通系ＩＣカード化の取組

○地域公共交通の利便性向上を目指して、交通系ＩＣカード化について導入を検討します。

路線バスについてはＩＣカード「PASPY」の利用が可能ですが、高速バス「リードライナー」、ＪＲ福塩線の神辺駅から府中駅間、タクシーについて現在交通系ＩＣカード利用が出来ない状況です。

様々な分野でのキャッシュレス化が進むなか、現金払いの負担軽減による公共交通利用促進や交通運行事業者の乗車実績等のデータ収集管理等にも寄与する交通系ＩＣカードの導入について、交通運行事業者と意見交換を進めながら、公共施設や加盟店舗の拡大も含めて導入への調査及び支援策等の検討を進めます。



【実施主体】 交通事業者、府中市、商店、福塩線対策協議会

事業⑧-1 交通結節点等の環境整備

○公共交通の新たな結節点として道の駅を整備し、バス路線の再編、公衆トイレ整備および待合の整備等進めてきました。また、道の駅びんご府中と府中市民病院にバスの運行状況、到着時間がわかるバスロケーションシステムの表示機を設置しています。

施設整備については結節点としての機能を有していますが、結節点としての施設利用の面では、「PASPY」「リードライナーチケット」等の販売がされていない点や17時以降の室内での待合が出来ない状況など、公共交通に寄り添う施設利用には十分とはいえない状況にあります。

関係部署や施設指定管理者と施設利用の見直しを検討します。

【実施主体】 交通事業者、施設指定管理者、府中市

事業⑧-2 交通結節点等の環境整備

○府中駅は、手狭なロータリーと駐車場不足、広場の老朽化等課題は多いため、駅前周辺の環境整備を進め利便性の向上を図ります。

- ・駐車場整備によるパークアンドライドの推進
- ・駐輪場整備によるサイクルアンドライドの推進
- ・バスロケーションシステムの整備
- ・トイレ整備等

○上下駅では、円滑な利用者の流動など利便性向上に向けた施設改善の検討を行います。

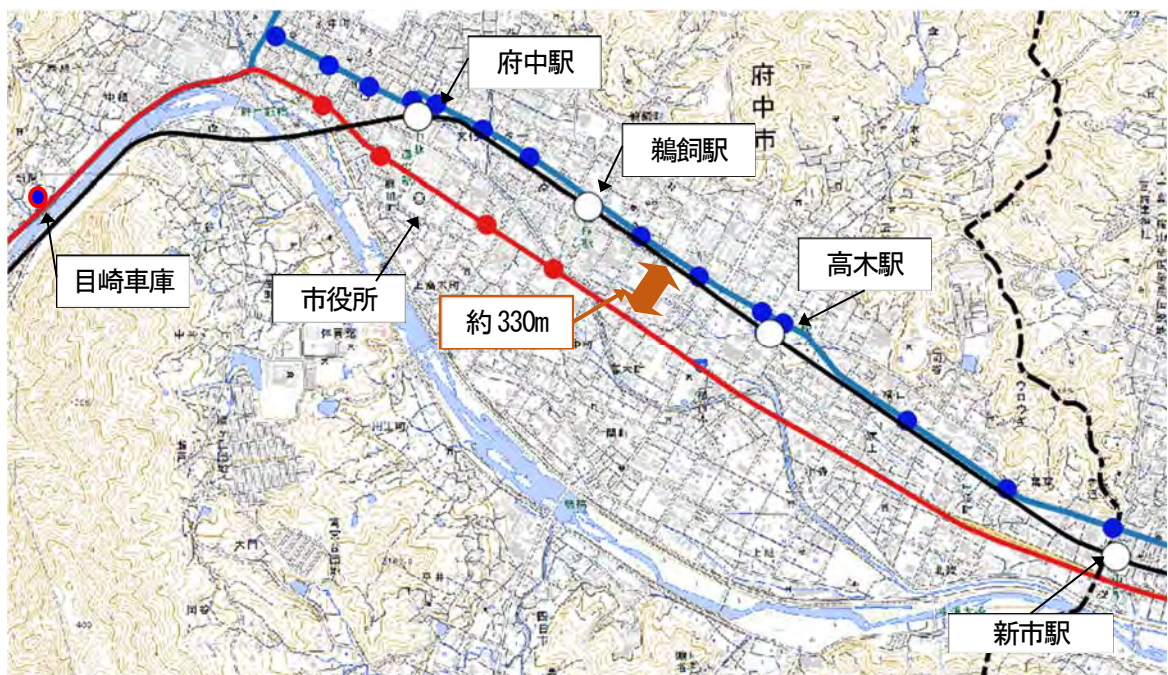


バスロケーションシステム

【実施主体】 交通事業者、府中市

事業⑨-1 市街地における交通空白地解消の取組

○広域路線バス「福山ー府中線」をはじめとし、市内路線バスの多くは「バス通り」と呼ばれる市道中須西町線を運行しています。また、「福山ー府中線」は新市駅から府中駅までの区間、JR福塩線と近接した経路を並走しています。この経路は路線バスが運行を始めた頃から変更がされておらず、平成5年に県道から国道に昇格して以降も路線の見直しはされていません。国道沿線には集客施設が多数あり、福塩線からも距離が離れることから、市街地内の空白地解消の一助になると考えられることから、路線見直しを検討します。



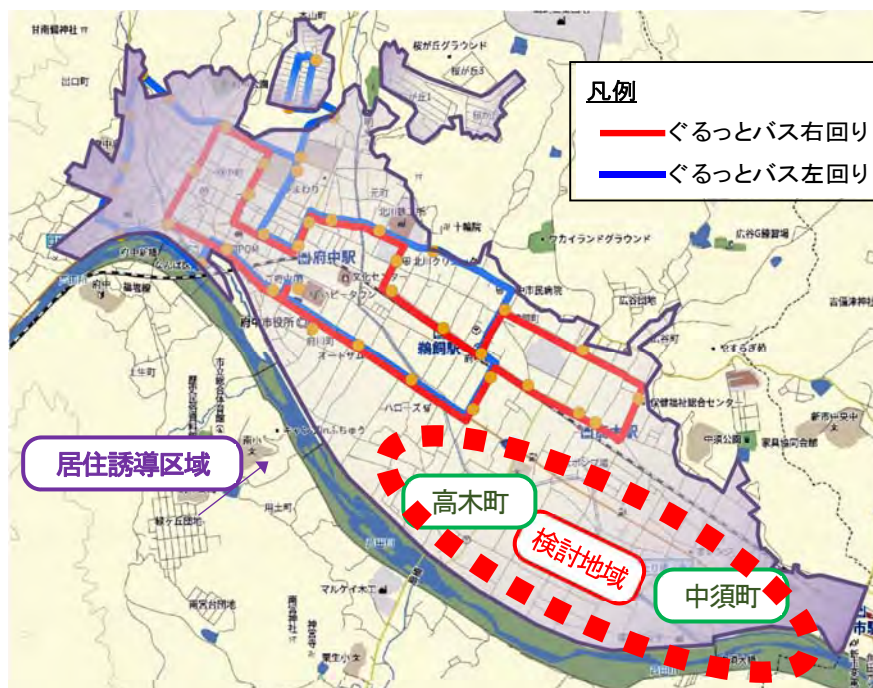
【実施主体】 交通事業者、府中市

事業⑨ー２ 市街地における交通空白地解消の取組

○市街地循環バス「ぐるっとバス」は、中心市街地の公共施設や医療機関を經由しながら「右まわり便」は1周40分間隔で1日13便運行、「左まわり便」は1周45分間隔で1日11便運行しています。「左まわり便」は「右まわり便」導入検討時に、狭あいな道路状況を理由に運行を見合わせた経緯から、ワンボックス車両を利用することにより、中心市街地内の交通空白地解消を目的に導入しました。

まちづくり計画に示す「居住誘導区域」内において、都市基盤整備の充実として、高木町・中須町の府中市東部地域に市街地循環バスの運行計画を検討します。

検討の際には、既存公共交通機関の運行等との整合性を図ります。



【実施主体】交通事業者、府中市

許諾番号：PL1506 ©INCREMENT P CORP.

事業⑩ 地域の需要に沿ったデマンド型乗合タクシーの検討

○デマンド型乗合タクシーは、上下地区で「おたっしや号」が6コース、1週間に2日、1日あたり1往復運行しています。府中地区で「ふれあいタクシー」が3地域、1週間に1日、1往復運行しています。

上下地区については、平成29年度9月末で3路線の路線バスが廃止となった経緯があります。当時、利用対象地域全戸に登録用紙付の「おたっしや号利用ガイド」を配布し、新たな登録者はあったものの利用実績は伸びていない状況です。

上下町周辺部から中心部への公共交通手段としては唯一となる「おたっしや号」について、利用機会を増やすことで利用者の増加が見込めるか、実証実験を検討します。

また、府中地区の「ふれあいタクシー」について、低迷する利用状況についても、区域の見直しや運行の見直し等について地域の意見を確認しながら再検討します。

【実施主体】交通事業者、府中市



事業⑪ 交通空白地へのデマンド型乗合タクシー活用

○低密度化した周辺地域の生活交通確保の選択肢の一つとして、機動性に優れるタクシーの活用方策について検討します。

既存の公共交通の乗降場所から離れた交通空白地域から交通手段確保についての要望が出された際、地域住民と協議を進め、タクシー等による社会実験の実施について協議します。

【進め方のイメージ】

公共交通空白地域からの移動手段確保の要望

地域との勉強会

- ・ 交通環境の現状確認、必要性
- ・ デマンド型乗合タクシー等の紹介
- ・ タクシー事業者とのヒアリング

実験に向けた地域説明会

- ・ 実験方法、期間、利用目標の確認
- ・ 利用区域の確認

社会実験の実施

- ・ 利用機関内の利用意見の確認
- ・ 利用状況の確認等

利用実態に応じた移動手段の確認

- ・ デマンド型乗合タクシー
- ・ 他のタクシー利用等

【実施主体】 交通事業者、府中市

【デマンド型乗合タクシー以外の利用方法を検討】

- ・ 地域住民の協力により乗り合わせてタクシーを利用する方法についても検討する。



みんなで使おう！ グループタクシー

みんなで相乗りすればするほど、
お得にお出かけできるグループタクシー。

まだ利用券をお持ちでないご近所さんがいらっしゃったら、
声をかけてグループに誘って、一緒にお得にお出かけしましょう！
ただし、利用券をもらえる人には要件があるので
注意してください。

要件って？

1. 65歳以上の方
2. 自宅からいちばん近い駅やバス停等まで1.0km（75歳以上の方 700m）
以上距離がある方
※駅やバス停等からの距離が要件を満たさない場合であっても、途中で坂道がある場合などは考慮され、対象となる場合があります。
3. 福祉タクシー券、おでかけサポートタクシー料金助成制度を受けていない方

以上の要件をすべて満たした方が対象となります！

利用券の金額はいくら？



山口市グループタクシー 利用券
500円
有効期限平成30年10月1日～平成31年3月31日
山口市

自宅からいちばん近い駅やバス停まで	
1.0km（75歳以上の方 700m）以上1.5km未満	⇒ 300円券 × 年間60枚
1.5km以上4.0km未満	⇒ 500円券 × 年間60枚
4.0km以上	⇒ 700円券 × 年間60枚

事業⑫ 公共交通を守り育てる意識の醸成

○交通手段を持たない高齢者や、日頃公共交通機関にふれる機会の少ない小学生、幼稚園児等にバスの乗り方教室の実施やお試し乗車券等の配布、福塩線をテーマとした写真のコンテスト等の取り組みの継続と、新たな意識醸成に向けた取り組みなどにより、公共交通に関心を持つきっかけ作りを進めます。



七夕飾り付け



乗り方教室



クリスマス飾り付け



福塩線写真展



意見交換会

【実施主体】 交通事業者、府中市、住民、福塩線対策協議会

事業⑬ 地域の特色と連携した公共交通利用促進への取組

○府中市内で昔から愛され続けており、近年ではB1グランプリに参加しているお好み焼き「備後府中焼き」の店舗が市街地内で40店舗以上営業しています。府中市のソウルフード「備後府中焼き」と循環バスが連携し、クーポン付きの乗車券等により公共交通を利用して、お得に地域の食を楽しむ仕組みづくりを検討します。



【実施主体】 交通事業者、関係団体、府中市

事業⑭ 企業と連携したノーマイカーデーの取組

○現在当市では「ノーマイカーデー」の設定が無いことから、当面月1回を目標に「ノーマイカーデー」を実施することで、公共交通の利用意識を向上させるとともに環境への配慮、健康増進、安全運転の推進等を図ります。

また、市内企業や団体とも連携を図りながら実施します。



広島市：乗るまあデー



京都市：かしこいクルマの使い方

【実施主体】交通事業者、関係団体、府中市、住民

事業⑮ 利用者、乗務員に配慮した新型車両の導入

○全国的に路線バスや観光バス等による事故がニュースで見られる機会が増えてきています。交通事業者におかれましても乗務員の体調管理等に十分配慮されているところですが、車両の運転等には見た目ではわからないストレスや疲労により、急な体調の変化があるものと考えます。

自動車メーカーにおいても、運転しやすく事故の起こりにくい技術を導入したサポートカーが多く開発されていることから、公共交通車両においても安心安全で乗務員の負担を軽減する技術の導入を検討します。

【技術例】

・「ASV」

ASVとは「Advance Safety Vehicle」の訳で「先進安全自動車」のことです。

ドライバーを安全にサポートするために各種センサーやコンピューター制御、操作系の自動抑制などを行うことで、事故の防止、および事故発生時の被害低減を支援するシステムが搭載された自動車です。



例) ・衝突被害軽減ブレーキ ・レーンキープアシスト ・ふらつき警報
・ACC(アダプティブ・クルーズ・コントロール) ・ESC(横滑り防止装置)

【実施主体】交通事業者、府中市

第7章 目標達成状況の評価と事業展開

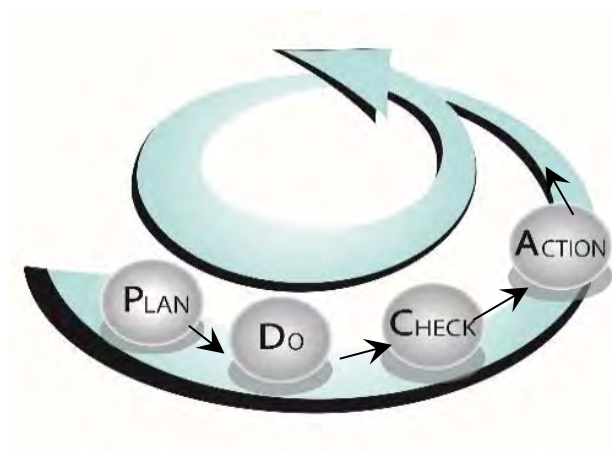
7-1 目標達成状況の評価方針

7-1-1 評価の体制

本計画で設定した目標達成のための施策・事業は、社会経済情勢や利用者ニーズ、行財政の状況等の地域公共交通を取り巻く状況の変化に応じて、適宜見直し、改善を行うことが重要です。

このため、随時適切な時期にモニタリングを行いながら、P l a n（計画）、D o（実施・実行）、C h e c k（評価・検証）、A c t i o n（改善）からなる P D C A サイクルを実施し、必要に応じて施策・事業の見直し・改善を図り、計画を推進します。

なお、計画の達成状況の進捗管理、評価・検証は、府中市地域公共交通活性化協議会で行うこととします。



Plan : 計画立案・体制整備

Do : 計画の実行

Check : 実施成果の検証

Action : 施策の改善

図 PDCAサイクルのイメージ

7-1-2 評価の方法

目標に対する評価の方法は以下のとおりとします。

目標	指標	目標値と計測方法		評価 時期	備考
		現況値	目標値(H35)		
【目標1】 広域公共交通の連携	公共交通利用者数	76,000 人	77,000 人	毎年	微増
		交通事業者から提供			
【目標2】 地域の魅力と連携した 交通サービスの提供	公共交通を利用した観光者の 割合	10%	15%	毎年	微増
		広島県観光統計			
【目標3】 利便性が高く効率的な バス路線の構築	公共交通の満足度	2.5	3.5	最終年	連携計画目標値
		アンケート調査			
【目標4】 利用しやすい公共交通 環境の整備	公共交通利用者数	76,000 人	77,000 人	毎年	微増
		交通事業者から提供			
【目標5】 市街地公共交通の充実	新たな市街地循環バスの 利用者	－	4,500 人	毎年	ぐるっとバス(左回 り)線導入時 4,313 人と同程度
		交通事業者から提供			
【目標6】 地域のニーズに合った 沿った公共交通の整備	デマンド型乗合タクシー利 用者数	3,384 人	3,500 人	毎年	現況値を切り上げ
		交通事業者から提供			
【目標7】 交通空白地の解消に向 けた地域で支える移動 手段の確保	駅・バス停から 400m以上 かつ区域運行が行われて いない地域の居住人口	6,463 人	3,800 人	最終年	連携計画目標値
		府中市から提供			
【目標8】 地域協働による持続す る交通体系の構築	公共交通への意識を醸成 するためのイベント開催数	3 回／年	6 回／年	毎年	倍増
		交通事業者、府中市等から提供			
【目標9】 公共交通の利用促進に 向けた多様な機関との 連携	ノーマイカーデー実施事業 所数	0	32 社	毎年	従業員 50 人以上の 事業所:64 社のう ち、1人でも実施し た事業所
		事業所へのアンケート調査			
【目標 10】 新技術を取り入れた将 来的な交通ネットワーク の検討	新型車両の導入台数	0	5台	毎年	年1台の更新を想定
		交通事業者から提供			

7-2 事業展開

設定した事業については、以下のスケジュールを基本に進めていきます。

基本方針	目標	施策	H31	H32	H33	H34	H35
広域的移動を持 続し魅力あるま ちを支える公共 交通	広域公共交通の連携強化	①鉄道、路線バスが連携した運行ダイヤの見直し					
		②広島空港を結ぶ高速アクセスの検討					
	地域の魅力と連携した交通サービスの提供	③福塩線における観光列車運行の検討					
		④わかりやすい交通情報等の提供					
利便性が高く市 民生活を支える 公共交通	利便性が高く効率的なバス路線の構築	⑤効率的なバス路線の見直し検討					
		⑥市街地循環バスの乗車運賃制度の検討					
	利用しやすい公共交通環境の整備	⑦交通系ICカード化の取組					
		⑧交通結節点等の環境整備					
地域と連携した 持続可能な公共 交通	市街地公共交通の充実	⑨市街地における交通空白地の解消					
	地域ニーズに効果的な公共交通の整備	⑩地域の需要に沿ったデマンド型乗合タクシーの検討					
	交通空白地の解消に向けた地域で支える移動手段の確保	⑪交通空白地へのデマンド型乗合タクシー活用					
積極的な利用促 進による公共交 通の活性化	公共交通の利用促進に向けた多様な機関との連携	⑫公共交通を守り育てる意識の醸成					
		⑬地域の特色と連携した公共交通利用促進への取組					
先進的な手法に より次世代を見 据えた公共交通	新技術を取り入れた将来的な交通ネットワークの検討	⑭企業と連携したノーマイカーデーの取組					
		⑮利用者、乗務員に配慮した新型車両の導入					

検討・調整等

本格実施・継続等

第8章 今後の展望

8-1 将来的な公共交通を見据えた取組

公共交通は利用者の安全性を第一に、適正な運行とその維持活性化に向けて、様々な法例に基づき運行されています。

しかしながら、これらの法体系が、自家用車の普及、過疎化・少子高齢化の進展による需要の少ない地域の拡大、運輸業界全体での乗務員不足、多様化する利用者ニーズ等に対応できなくなっているものもあると考えます。

一部では、既に時代に即した見直しについて議論が進められているものもありますが、その動向に注視する必要があります。

一方では、機械の制御技術の進展は、AIの活用などにより著しいものがあり、ここ数年で、全国各地で公共交通の自動化運転に向けた取り組みも行われているところです。

また情報技術の進展は、利用者への運行情報、沿線情報の提供のみならず、乗車予約、運賃支払いの自動化、円滑化など広範囲にひろがっています。

これらの技術の進展に注視し、府中市の地域事情に適すると思われるものについては、調査・情報収集に取り組みます。

中長期的な取組（3年～10年）

	名称	概要
取組1	シェアタクシーの調査・研究	情報通信技術の進展により、「相乗りタクシー」等を進めることで、限られた交通資源を有効利用していく。
取組2	MaaS等によるシームレス交通の調査・研究	情報通信技術の活用し、目的地を検索することにより移動手段の手配から決済まで可能とするシステム導入について研究していく。
取組3	自動運転技術を活用した交通車両の検討	今後ますます多様化する問題に対して利便性や高齢者問題、乗務員不足等の問題を解消していく。
取組4	産・学・官連携による次世代交通手段の調査・研究	LRT(次世代型路面電車)、DMV、エアタクシー、電動モビリティ等による新しい交通手段を研究していく。

基本方針	目標	施策	H31～H35	H36～H40
先進的な手法により次世代を見据えた公共交通	新技術を取り入れた将来的な交通ネットワークの検討	シェアタクシーの調査・研究		
		MaaS等によるシームレス交通の調査・研究		
		自動運転技術を活用した交通車両の検討		
		産・学・官連携による次世代交通手段の調査・研究		

調査・研究

取組① シェアタクシーの調査・研究

○複数の利用者が1台のタクシーに相乗りする「相乗りタクシー」の実証実験が平成30年1月24日、東京都内で実施されました。利用者にとっては1人で利用するより料金が安くなるメリットがあります。

実証実験は23区、武蔵野市、三鷹市で3月11日まで毎日、24時間行う。日本交通グループ（千代田区）、大和自動車交通グループ（江東区）の計949台で行われました。

日本交通の場合、利用するには専用アプリをスマートフォンにダウンロードし、名前やクレジットカード情報を登録する必要があります。アプリを開いて表示された地図上で、出発地と行き先を登録して募集を開始すると、画面に予想運賃が表示され、「相乗り申し込み中」の状態になります。

同じ方向に向かう相乗りの乗客が見つかり、発車時刻とタクシーのナンバーの情報がメールでスマートフォンに届き、目的地まで相乗り乗車ができる仕組みで、乗客ごとの運賃は、総走行距離を各自の乗車距離で案分した金額となり、アプリ上で事前に算出して提示されます。クレジットカードで決済し、乗客同士で現金のやりとりはなく、1人で利用するより2～4割程度安くなる想定です。



【実施主体】 交通事業者、府中市、関係機関

取組② MaaS等によるシームレス交通の調査・研究

○マースとは、情報通信技術を活用して、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念です。

利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。

レベル1：「情報の統合」で、利用者には料金や時間、距離など各移動主体に関するさまざまな情報が提供

レベル2：「予約、決済の統合」で、ワンストップでの発券や予約、支払いなどが可能

レベル3：「サービス提供の統合」で、公共交通をはじめレンタカーなども連携したサービスや料金体系の統合

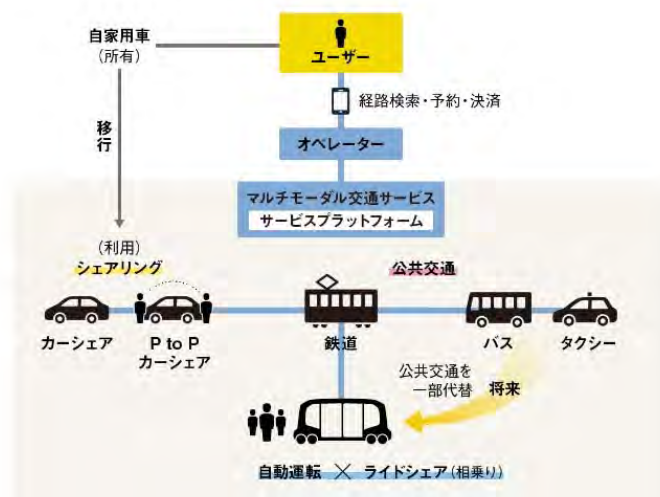
レベル4：「政策の統合」となり、国や自治体と事業者が都市計画や政策レベルで交通の在り方について協調

【サービス事例】

サイクルシェア：MaaSの中では身近な存在 手軽に近距離移動が可能

カーシェア：市場拡大中 自動車メーカーの参入

シェアパーキング：駐車場を効率的に活用



【実施主体】 交通事業者、府中市

取組③ 自動運転技術を活用した交通車両の検討

○自動車業界をはじめ、各業界により自動運転車両の研究・開発が進められています。自動運転が実現すると、大きくは以下の効果が見込まれます。

安全：人的ミスによる事故を減らす

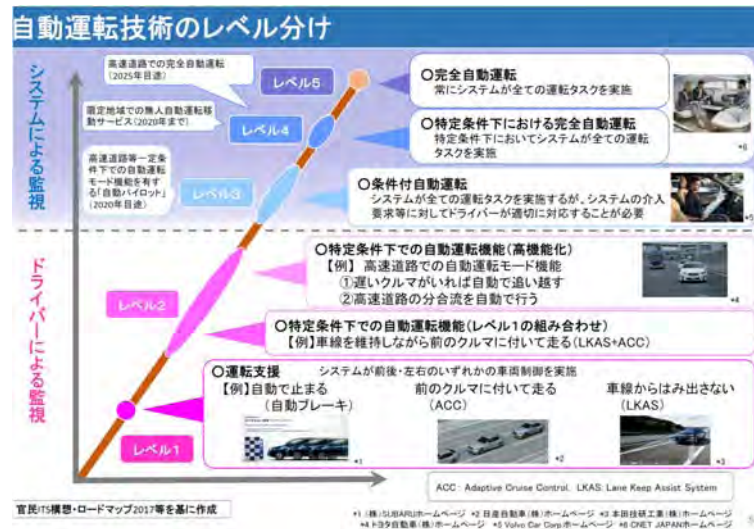
利便性：運転の負荷を減らしてくれる

環境：不要な加減速や渋滞を減らして、燃費を向上させる

経済：渋滞解消による交通のスムーズ化

社会：高齢者など、運転が難しい方の移動支援

事業者：乗務員不足問題の解消



	現在(実用化済み)	2020年まで	2025年目途	時期未定
	レベル1	レベル2	レベル3 (2020年目途)	レベル4
				レベル5
実用化が見込まれる自動運転技術	- 自動ブレーキ - 車間距離の維持 - 車線の維持  (本田技研工業HPより)	- 高速道路におけるハンドルの自動操作 - 自動追い越し - 自動合流・分流  (トヨタ自動車HPより)	限定地域での無人自動運転移動サービス  (DeNA HRPより)	高速道路での完全自動運転  (Honda L2+HPより)
開発状況	市販車へ搭載	一部市販車へ搭載	IT企業による構想段階	課題の整理

研究例：インタラクティブポール（双方向通信）を利用した交通安全システム
センサーを利用した自動運転や歩行者確認

【実施主体】交通事業者、府中市、大学、企業

取組④ 産・学・官連携による次世代交通手段の調査・研究

○現在広く取り組まれている自動運転、情報通信の新技术は、今後の公共交通の運行手段や利用方法を大きく変える可能性があります。

現在も次世代交通と呼ばれる交通手段を取り入れている地域がありますが、そうした技術がさらに発展した手法を産・学・官連携等により情報収集を進め、地域特性に合った交通手段等を調査します。

【次世代交通の例】

○広域移動交通システム



BRT（バス高速輸送システム）
専用軌道と一般道路走行



DMV
軌道と一般道路を走行

○短距離、観光地での交通システム



低速電動コミュニティビークル
群馬県桐生市等で運行



ホンダ製超小型モビリティ

○エアタクシー



ドローンタクシー

【実施主体】交通事業者、府中市、大学、企業

府中市公共交通網図

・ JR福塩線
福山ー府中
福山方面(上り)28本
府中方面(下り)30本

【評価】
・ 朝夕の便数が充実
・ 金額がわかりやすい
・ 定時性を確保
・ 車内トイレ有

【問題】
・ ICOCA利用福山神辺間のみ
・ 単線のため各駅停車のみの運行

・ JR福塩線
府中ー三次
府中方面(上り) 6本
三次方面(下り) 6本

【評価】
・ 金額がわかりやすい
・ 定時性を確保
・ 車内トイレ有

【問題】
・ ICOCA未対応
・ 単線のため各駅停車のみの運行
・ 一日の便数が少ない
・ 昼間の便数がない
・ 三次方面無電化により福山三次の直通がない

・ 広域高速バス
ピースライナー
広島ー甲奴 4往復

【評価】
・ 広島行きは安価
・ 広島へは乗継必要なし
・ 世羅町、甲奴駅で乗降可能

【問題】
・ 空港へは乗換え必要
・ 便数が少ない

・ 広域高速バス
リードライナー
広島ー福山 16往復
神戸ライナー
神戸行き 2往復
びんごライナー
大阪行き 3往復
エトワールセト号
東京行き 1往復

【評価】
・ 広島行きは安価
・ 広島へは乗継必要なし

【問題】
・ 空港へは乗換え必要

●中バス府中営業所



【評価】
・ トイレ有
・ 高速・路線バス結節
・ 屋内待合有
・ 窓口で乗車券等販売有

【問題】
・ バスロケ無
・ 鉄道結節無



・ デマンド型タクシー
上下町地域 週2便
清岳コース
毎週月・木曜日
矢多田・松崎コース
毎週月・水曜日
小塚・小堀コース
毎週火・木曜日
階見コース
毎週火・金曜日
有福コース
毎週火・金曜日
矢野コース
毎週水・金曜日

【評価】
・ 料金が安価
・ 上下地域空白地を解消

【問題】
・ 運行便数が少ない
・ JR等乗換えに時間が合わない
・ 事前予約が必要

・ 市内路線
府中ー金丸(本山)
7往復
目崎ー栗柄
7往復
南宮大団地線
10本
府中ー上下
6往復

【評価】
・ 道の駅、府中駅等接続
・ 予約の必要なし

【問題】
・ 運行便数10往復以下
・ 乗換えに時間を要する
・ 乗換え時料金割引無
・ バリアフリー未対応車有

・ 市内路線
循環バス
ぐるっとバス(右まわり)
平日 13本
ぐるっとバス(左まわり)
平日 11本

【評価】
・ 生活利便施設を巡回
・ 予約の必要なし
・ 定額でわかりやすい

【問題】
・ 市街地に特化
・ PASPY利用不可(左)
・ 乗換え時料金割引無
・ バリアフリー未対応車有

・ 広域路線
福山ー府中
福山方面 23本
府中方面 22本
福山ー市
福山方面 6本
御調方面 8本

【評価】
・ 福山府中間は日中運行
便数は確保

【問題】
・ 早朝、19時以降の運行
便数が少ない
・ 福山市間は便数が少ない
・ 乗換えに時間を要する
・ 時間帯により定時性が
確保されない
・ 乗換え時料金割引無

●JR上下駅
中国バス上下出張所



【評価】
・ トイレ改修済み
・ 物販実施
・ 屋内待合有
・ 乗車券購入可能
・ 観光案内実施
・ 高速バス乗車券販売

【問題】
・ 建物が古い

●JR府中駅



【評価】
・ 有人による新幹線乗車
券購入可能
・ 屋内待合有
・ 運賃表示マップ有

【問題】
・ トイレ老朽化
・ 構内バリアフリー未対応
・ 駐車場少ない
・ ロータリーが狭いためバ
ス乗り込み不可
・ 高速バス結節無(近接)

●道の駅



【評価】
・ トイレ有
・ 高速・路線バス結節
・ 屋内待合有
・ バスロケ有

【問題】
・ 高速バス乗車券取り扱い無
・ デジタルサイネージが外
から見れない
・ サイネージが交通情報
に特化
・ 鉄道結節無(近接)

□ 課題に対する施策の体系図

参 考

地域公共交通の課題	基本方針	計画の目標	具体的な取組（5年間）	中長期的な取組（3年～10年）
公共交通環境による課題	1. 広域的移動を維持・向上し魅力あるまちを支える公共交通	【 目標1 】 広域公共交通の連携強化	事業1 鉄道、路線バスが連携した運行ダイヤの見直し	取組1 シェアタクシーの調査・研究
効率的効果的な需要への対応	○通勤・通学等の広域的移動手段を持続することにより、自ら交通手段を持たない学生等の日常生活を支えとともに、地域に与える若者の活力を持続する。		事業2 広島空港を結ぶ高速アクセスの検討	取組2 MaaS等によるシームレス交通の調査・研究
多様化するニーズへの対応	○効率的な乗継手段での広域移動を可能とし、ビジネスや観光に寄与するストレスレスな公共交通網の形成を図る。	【 目標2 】 地域の魅力と連携した交通サービスの提供	事業3 福塩線における観光列車運行の検討	取組3 自動運転技術を活用した交通車両の検討
観光を契機とした公共交通利用促進	○近隣拠点都市をはじめ近隣市町との接続を維持し、人の交流を可能とすることで地域の魅力を発信するとともに、まちの賑わい創出や観光振興の推進を目指す。	【 目標3 】 利便性が高く効率的なバス路線の構築	事業4 わかりやすい交通情報等の提供	取組4 産・学・官連携による次世代交通手段の調査、研究
運行状況による課題	2. 利便性が高く市民生活を支える公共交通	【 目標4 】 利用しやすい公共交通環境の整備	事業5 効率的なバス路線・運行時間の見直し検討	
交通系ICカード化の推進	○買い物や通院等で地域住民がよく利用する生活利便施設へのアクセス機能を高めることで、日常の生活で気軽に利用できる公共交通を目指す。	【 目標5 】 市街地公共交通の充実	事業6 市街地循環バスの乗車運賃制度の検討	
福塩線サービス維持・向上	○バス停等の待合環境や利用案内の充実、乗継がしやすいダイヤ整備等により、きめこまやかな公共交通を目指す。	【 目標6 】 地域ニーズに効果的な公共交通の整備	事業7 交通系ICカード化の取組	
府中駅交通結節機能強化	○市街地の公共交通を充実することで、生活しやすく歩いて暮らせるまちづくりを目指す。	【 目標7 】 交通空白地の解消に向けた地域で支える移動手段の確保	事業8 交通結節点等の環境整備	
需要に応じた適切な運行本数の維持確保	3. 地域と連携した持続可能な公共交通	【 目標8 】 地域協働による持続する交通体系の構築	事業9 市街地における交通空白地解消の取組	
デマンド型乗合タクシー	○地域の交通に対するニーズを確認しながら、地域住民の利用しやすい交通を整備することで交通空白地を解消し、地域とともに支え持続できる公共交通の構築を目指す。	【 目標9 】 公共交通の利用促進に向けた多様な取組	事業10 地域の需要に沿ったデマンド型乗合タクシーの検討	
交通空白地の改善・解消	○地域住民の公共交通への意識啓発等、交通事業者と連携した取組をすすめることで、持続可能な公共交通を目指す。	【 目標10 】 新技術を取り入れた将来的な交通ネットワークの検討 （中長期的な取組に掲載）	事業11 交通空白地へのデマンド型乗合タクシー活用	
交通機関乗継利便性確保	4. 積極的な利用促進による公共交通の活性化		事業12 公共交通を守り育てる意識の醸成	
空港や近隣都市と短時間で結ぶ移動手段	○地域の産業・観光と連携した利用促進により新たな公共交通利用者の開拓を進め、地域と公共交通の活性化を目指す。		事業13 地域の特色と連携した公共交通利用促進への取組	
利用状況による課題	5. 先進的な手法により次世代を見据えた公共交通		事業14 企業と連携したノーマイカーデーの取組	
府中駅以北における潜在需要の発掘	○人口減少、少子高齢化による利用者の減少やニーズの多様化、交通事業者における乗務員不足等公共交通を取り巻く環境は今後よりいっそう厳しさを増すことが予想されるため、更なる進化が予想される自動運転技術の導入や限られた交通手段の有効利用により安全で利便性の高い公共交通を目指す。		事業15 利用者、乗務員に配慮した新型車両の導入	
需要に応じたバス路線の見直し				
他の交通機関との連携強化				
需要に応じたデマンド交通の運行体系見直し				
利用促進を促す施策の取組				
高校生の通学手段の利便性向上				
その他の課題				
地域全体での乗務員確保				
効果的・効率的な運行体系の確立				
地域住民、企業の参画				
情報発信設備の充実				