

1 調査名称：府中市中心市街地地区都市交通体系調査業務

2 調査主体：府中市

3 調査圏域：備後都市圏

4 調査期間：平成20年度

5 調査概要：

コンパクトなまちづくりを実効のあるものとするためには、公共交通といった交通体系の整備は不可欠であり、「中心市街地活性化基本計画」の認定を受けた本市では急務である。

本調査は、中心市街地地区を対象とし、現況整理・交通実態調査を行い、交通に関する問題の整理や交通結節点強化・周辺交通環境の改善・市街地南北分断の解消などの検討を行い、中心市街地地区及び交通施設の整備に関わる方向性を整理する。

そして、広域交通との連携や、歩いて暮らせる道路ネットワークの形成を図るとともに、まちの核となる交流拠点の形成、駅を中心とした中心市街地全体の回遊性の向上を図る。

## <調査成果>

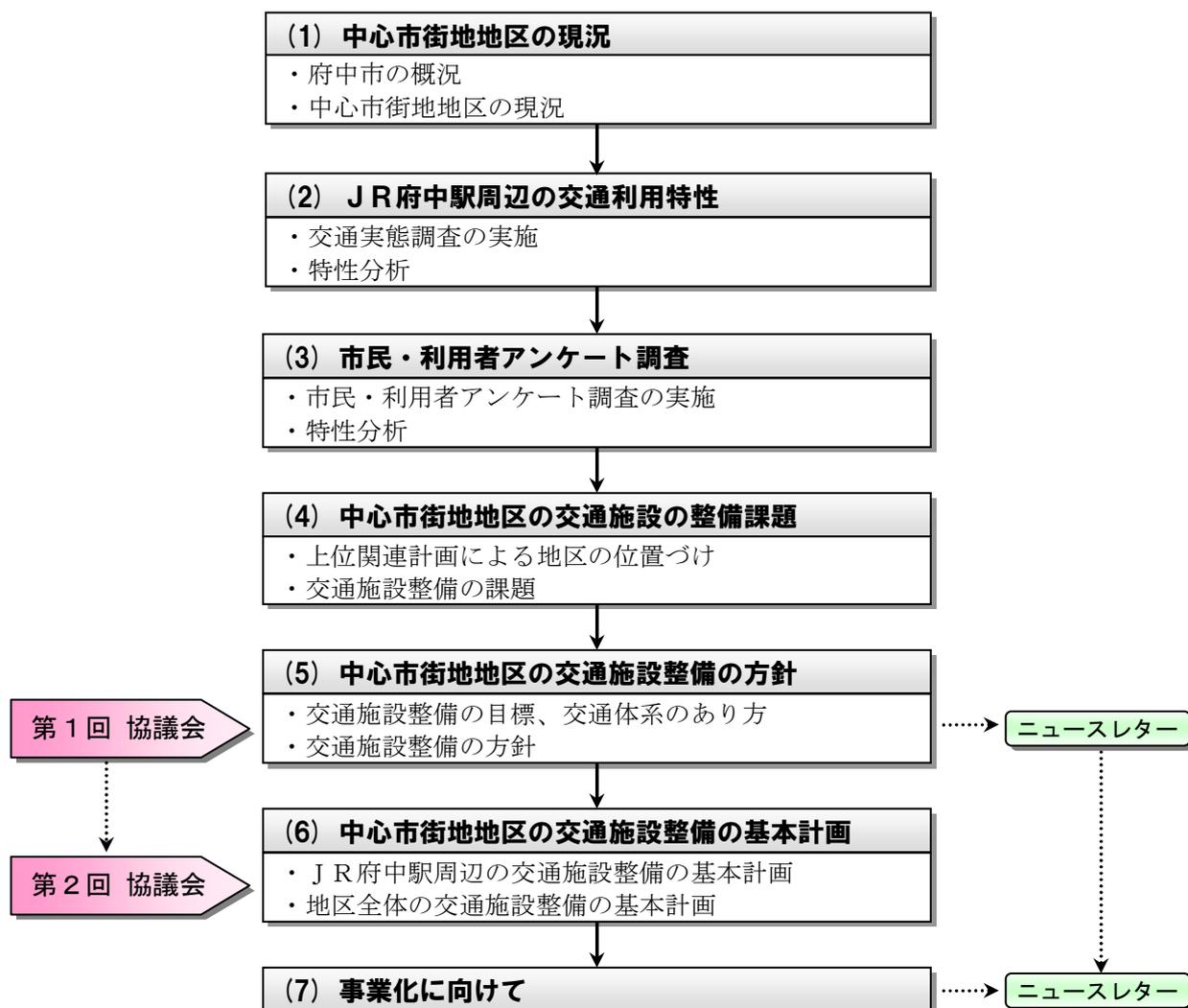
### 1 調査目的

コンパクトなまちづくりを実効のあるものとするためには、公共交通といった交通体系の整備は不可欠であり、「中心市街地活性化基本計画」の認定を受けた本市では急務である。

そこで、広域交通との連携や、歩いて暮らせる道路ネットワークの形成を図るとともに、エリア内の交通・エリア内外を結ぶ交通のあり方について検討する。

また、公共公益施設や大型商業施設などが立地し、交通結節点でもあるJR府中駅周辺について、まちの核となる交流拠点の形成を図るとともに、駅を中心とした中心市街地全体の回遊性の向上を図る。

### 2 調査フロー





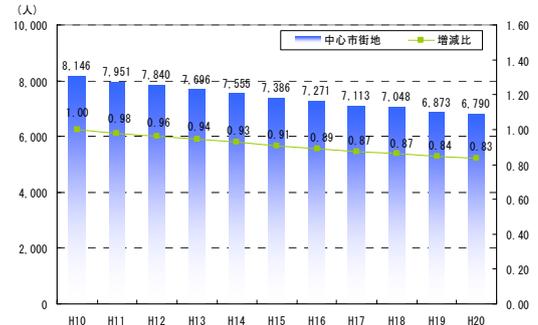
## 4 調査成果

### I. 中心市街地地区の現況

#### 1) 地区の概況

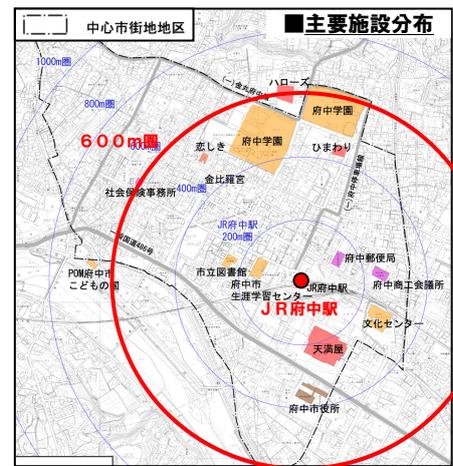
##### (人口・産業)

- ・地区（府中町・元町・府川町）の人口は6,790人（H20.4 現在）で年々減少の傾向にある。
- ・事業所数・従業者数、ならびに小売商業店舗数・販売額は減少傾向にある。



##### (土地利用・主要施設)

- ・JR 府中駅の周辺には、市役所、文化センター、図書館、生涯学習センター等の公共公益施設や、郵便局、商工会議所、商業施設等、生活に必要な都市機能が集積している。
- ・地区の大半は商業系用途地域に指定されているが、JR 府中駅南側の一部は準工業地域に指定されている。



#### 2) 地区の交通施設・サービスの現況

##### (道路)

- ・地区内の都市計画道路は、朝日上通り線の未整備区間が整備中であるが、府中駅元町線、渡り上り五反田線、広谷出口線等で一部区間が未整備となっている。

##### (歩行空間)

- ・歩行空間は都計道を中心に確保されているが、幅員 11m の街路が多く、歩道幅員は 2m 程度の区間が多い。

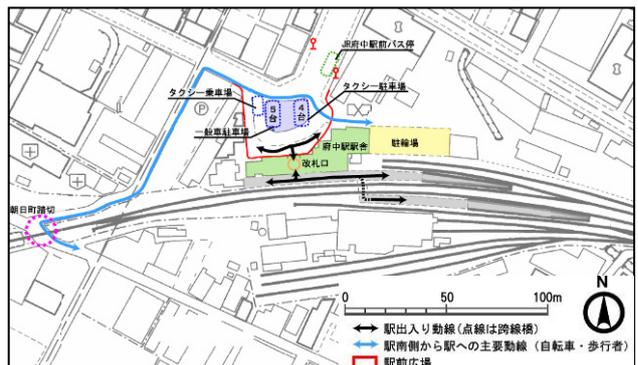
##### (公共交通)

- ・JR 福塩線の府中駅が立地しており、福山方面には 1 時間当たり 1～2 本/片方向の運行がある。
- ・JR 府中駅前にバス停があり、各方面への路線バスが発着している。



##### (駅前広場)

- ・JR 府中駅の駅前広場（北口）があり、面積約 1,640 m<sup>2</sup> が都市計画決定され整備済みとなっている。
- ・駅前広場には、タクシー乗り場・プール、一般車駐車場が設置されているが、路線バスは乗り入れていない。
- ・駅前広場の東側には駐輪場が設置されている。



## II. JR府中駅周辺の交通利用特性

### 1) 交通実態調査の概要

・JR府中駅周辺の交通利用実態を把握するため、以下に示す交通実態調査を実施した。

■調査日：平成20年10月15日（水）、晴れ

■調査地点：



		調査時間	調査地点	調査方法
①JR 府中駅乗降客数調査		5:00~24:30 (19.5 時間) (JR 運行時間帯)	駅改札	・駅乗降客数を観測 ・乗車/降車の別
②駅前広場 利用実態調査	1)バス 利用状況調査	〃	駅前バス停、 周辺道路	・バス乗降客数・台数を観測 ・路線バス/その他バス、乗車/降車の別
	2)タクシー 利用状況調査	〃	駅広内、 周辺道路	・タクシー乗降客数・台数を観測 ・乗車/降車の別
	3)一般車送迎 利用状況調査	〃	駅広内、 周辺道路	・一般車送迎乗降者数・台数を観測 ・乗車/降車の別
	4)駐車場 利用状況調査	〃	駅広内の 駐車場	・駐車場の出入り台数を観測 ・一般車/タクシー、入庫/出庫の別
	5)駐輪場 利用状況調査	〃	駐輪場出入部 (2断面)	・駐輪場の出入り台数、歩行者数を方向別に観測 ・歩行者/自転車/バイク、入庫/出庫の別
③駅前広場 出入り交通量 調査	6)自動車出入り 交通量調査	〃	駅広出入部 (2断面)	・自動車の駅広出入り台数を方向別/車種別に観測 ・車種別：大型車、小型車、バイクの別
	7)歩行者・自転車 出入り交通量調査	〃	〃	・歩行者・自転車の駅広出入り者数を方向別に観測
④踏切横断 交通量調査	8)踏切横断自動車 交通量調査	7:00~19:00 (12 時間)	踏切 2ヶ所 ・朝日町踏切 ・砂川第一踏切	・自動車の踏切横断台数を方向別/車種別に観測 ・車種別：大型車、小型車、バイクの別
	9)踏切横断歩行者・自転車 交通量調査	〃	〃	・歩行者・自転車の踏切横断者数を方向別に観測
	10)踏切遮断時間調査	〃	〃	・踏切の遮断回数、遮断時間を観測

## 2) JR府中駅周辺の交通利用実態 (調査結果)

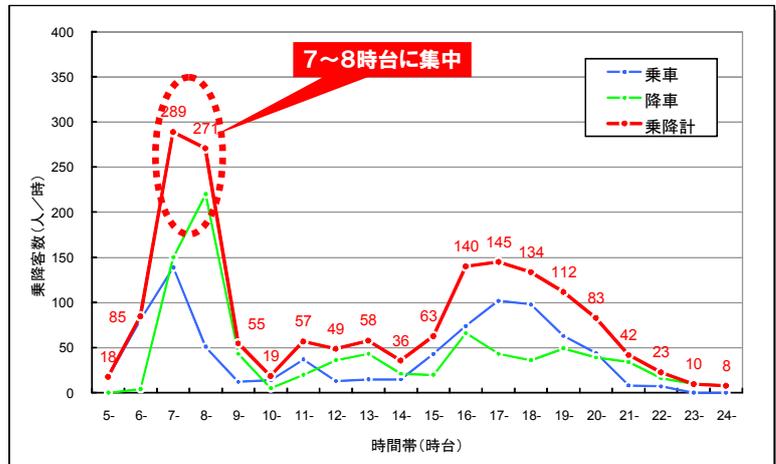
### ■ JR府中駅の時間帯別の乗車客数

・ JR府中駅の乗降客数は

**1日1,697人** (19.5h: 始発～終着)。

・ 時間帯別の利用状況を見ると、7～8時台に最も集中しており、1時間当たり300人弱 (ピーク率16～17%) の乗降客がある。

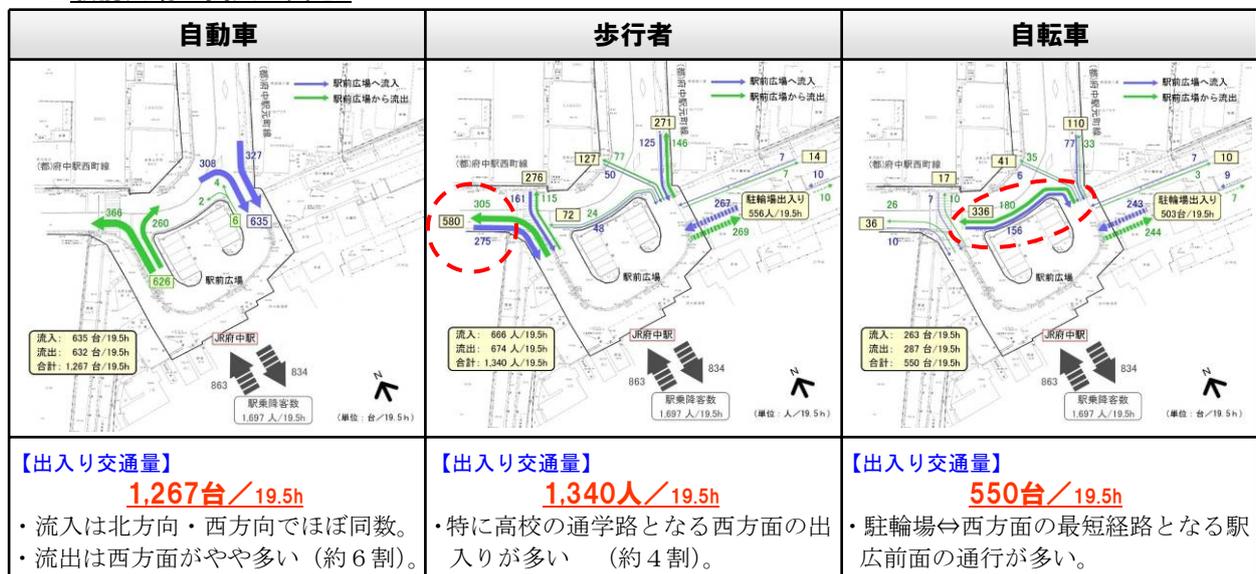
・ 朝7時台は乗車客・降車客がほぼ同数であるが、8時台になると降車客が約8割 (乗車51人、降車220人) を占めており、通勤通学などでJR府中駅周辺を目的地とする利用 (流入) が多いことが伺える。



### ■ 駅前広場の利用実態

高校生の利用状況	・ <b>駅乗客数の約半数が学生</b> (837人/19.5h) である。 (県立府中高校、県立府中東高校の生徒の利用が多い)
バス利用	・ 駅前でのバス乗降客数は <b>127人/12.5h</b> 、利用者は少ない。 (バス1台当りの平均乗降客数: 0.98人)
タクシー利用	・ タクシー乗降客数は <b>90人/19.5h</b> 。
一般車利用 (送迎)	・ 一般車送迎利用は <b>319人/19.5h</b> 、駅乗降客の <b>約2割</b> 。
一般車利用 (送迎以外)	・ 送迎以外の利用は <b>150台/19.5h</b> 、一般車利用の <b>約4割</b> 。 (送迎以外の利用: チケット購入、トイレ・自動販売機利用、休憩等)
駐車場利用	・ 駐車場の入出庫台数は <b>88台/19.5h</b> 、時間帯によっては <b>満車あるいは収容台数(5台)を超える駐車</b> が見られる。
駐輪場利用	・ 駐輪場の入出庫台数は <b>543台/19.5h</b> 、駅乗降客の <b>約3割</b> 。

### ■ 駅前広場の出入り交通



### Ⅲ. 市民・利用者アンケート調査

#### 1) アンケート調査の概要 ～ ① 調査概要 ～

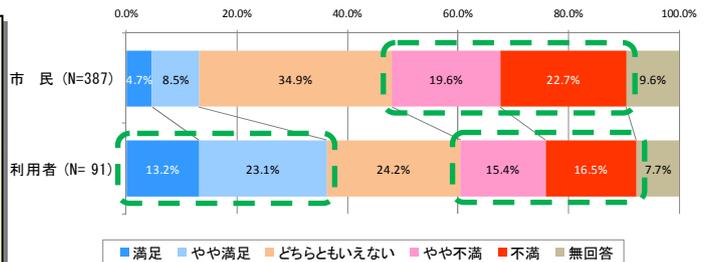
	市民アンケート調査	JR府中駅利用者アンケート調査
対象者	・ 市内在住(15歳以上)の <b>2,000人</b> を対象、無作為抽出	・ JR府中駅利用者(高校生以上)の <b>480人</b> に配布
配布方法	・ 郵送配布 (H20.11.27発送)	・ 手渡し配布 (H20.11.27、6～12時)
回収方法	・ 郵送回収 (H20.12.25まで回収)	・ 同左
回収状況	・ <b>有効回収数：738票</b> ・ <b>有効回収率：36.9%</b>	・ <b>有効回収数：94票</b> ・ <b>有効回収率：19.6%</b>
質問内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 属性</li> <li>【JR府中駅周辺について】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR府中駅の利用状況</li> <li>・ JR府中駅の利用環境の問題点、改善要望</li> <li>・ 駅関連施設の整備に対する意向、交通行動の変化</li> </ul> </li> <li>【中心市街地について】 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地への来街状況</li> <li>・ 中心市街地の交通環境の問題点、改善要望</li> </ul> </li> </ul>	

#### 2) JR府中駅周辺の利用環境に対する評価

##### ■ JR府中駅の利用環境に対する満足度

【市民全般】  
 ・ 「不満」「やや不満」が約4割で、**不満度が高い傾向**にある。

【駅利用者】  
 ・ 「満足」「やや満足」が「不満」「やや不満」を若干上回るが、**不満を持っている人は約3割**存在している

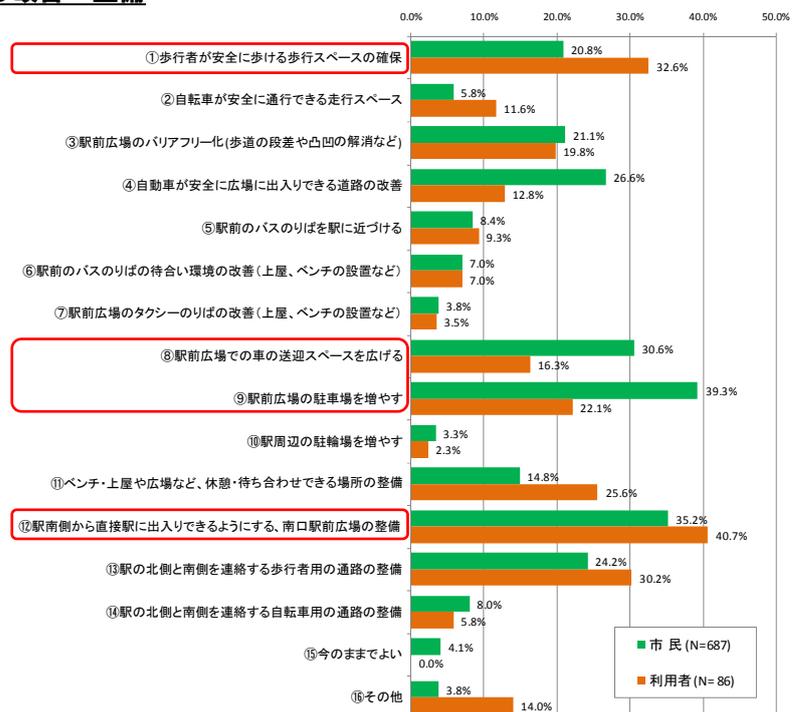


##### ■ JR府中駅の利用環境で望まれる改善・整備

【市民・利用者共通】  
 ・ 「**⑫駅南側から直接駅に出入りできるようにする、南口駅前広場の整備**」をあげる人が多い。

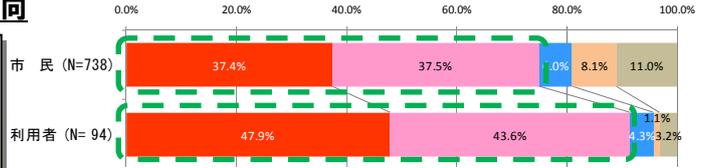
【市民全般】  
 ・ 駅前広場での**一般車の利用環境**に関する指摘が多い。

【駅利用者】  
 ・ 駅周辺での**歩行スペース**に関する指摘が多い。



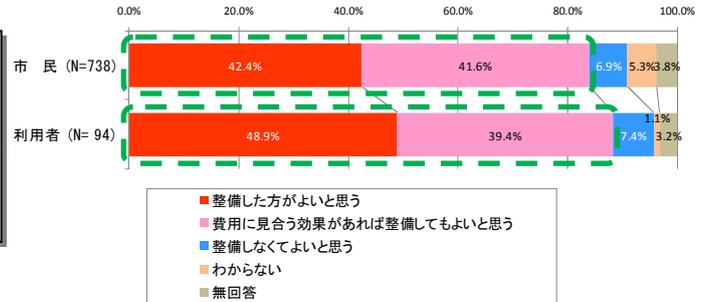
### ■ JR府中駅の南北通路の整備に対する意向

・費用対効果が見込まれる整備であれば7割以上の人々が支持するものと考えられる。



### ■ JR府中駅の南口整備に対する意向

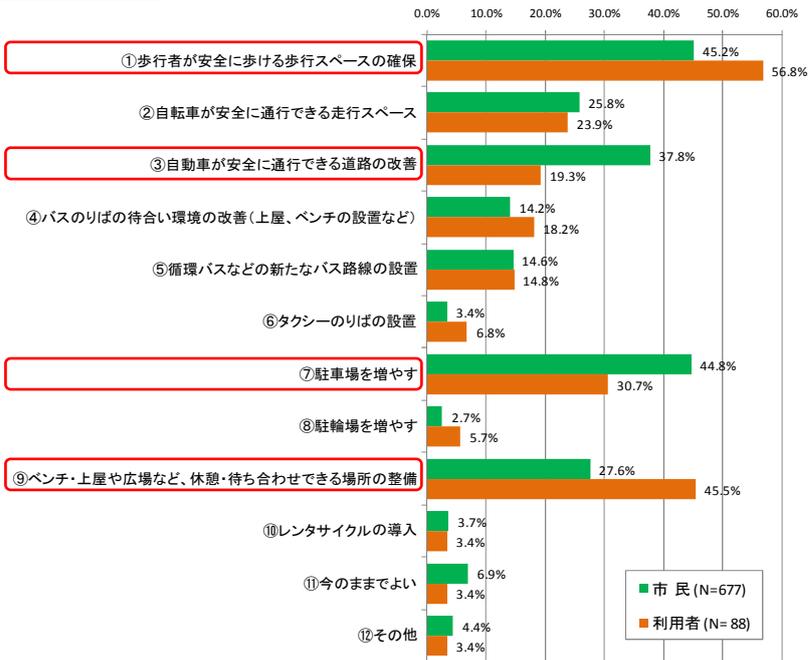
・「整備した方がよいと思う」人が4割以上を占めている。  
 ・費用対効果が見込まれる整備であれば8割以上の人々が支持するものと考えられる。



## 3) 中心市街地の交通環境について

### ■ 中心市街地の交通環境で望まれる改善・整備

**【市民・利用者共通】**  
 ・「①歩行者が安全に歩ける歩行スペースの確保」をあげる人が最も多い。  
**【市民全般】**  
 ・自動車の利用環境に関する指摘が多い。  
**【駅利用者】**  
 ・「⑨ベンチ・上屋や広場など、休憩・待ち合わせできる場所の整備」をあげる人が多い。



#### IV. 中心市街地地区の交通施設の整備課題

##### 現況からみた交通施設の問題点

###### 【JR 府中駅周辺】

- **駅前広場の交通結節機能が不十分である。**
  - ・ 自家用車の送迎や駐車スペースがニーズに対応しておらず、市民の改善要望も多い。
  - ・ 路線バスが乗り入れていない。
- **南側からの駅利用が不便である。**
  - ・ 駅南口が設置されておらず、南側からの駅利用は迂回を強いられる。市民の改善要望も多い。
- **歩行者・自転車の安全性に欠ける。**
  - ・ 駅前広場出入り部で、歩道が未整備あるいは幅員狭小であり、市民の改善要望も多い。
  - ・ 駐輪場⇄西側市街地の自転車利用で、駅前広場前を横切る乱横断が多い。
  - ・ 朝日町踏切（駅西側）は、特に朝ピークに歩行者・自転車が集中し、自動車と輻輳している。
- **オープンスペース（休憩・待ち合わせ場所）が少ない。**
  - ・ ベンチ・上屋や広場など、休憩・待ち合わせのできる場所の整備を要望する声が多い。

###### 【地区全体】

- **JR府中駅をはさんだ南北の移動が不便であり、回遊性に乏しい。**
  - ・ 駅南北を結ぶ明確な歩行者動線がなく、移動の際は周辺の踏切を利用することになり迂回を強いられる場合もあり、地区内の回遊性に欠ける。市民の改善要望も多い。
- **歩行者・自転車のネットワークが不十分である。**
  - ・ 駅北側では都市計画道路の整備等により歩行空間の確保が進みつつあるが、地区全体の主要施設間を結ぶ歩行者・自転車ネットワークとしては十分とはいえず、市民の改善要望も多い。
- **駐車場が不十分である。**
  - ・ 地区内での駐車場の増設を望む声が多い。
- **オープンスペース（休憩・待ち合わせ場所）が少ない。**
  - ・ ベンチ・上屋や広場など、休憩・待ち合わせのできる場所の整備を要望する声が多い。

##### 上位計画によるまちづくりの方向性

###### 【地区の位置づけ】

- 「都市機能集積ゾーン」（生活中心街）として位置づけ、「新たな地域の顔となるにぎわい拠点」、まちの核となる交流拠点を形成する。

###### 【整備方針】

- **JR府中駅周辺の整備**
  - ・ JR府中駅へのアクセス改善、新たな機能の導入により、市の交流拠点としての機能強化を図る。
  - ・ 南北自由通路の整備、南口駅前広場の整備を進め、南北市街地の一体化を図る。
- **地区内の回遊性の向上**
  - ・ JR府中駅を中心とした中心市街地全体の回遊性の向上を図る。

##### 交通施設整備の課題

###### 【JR 府中駅周辺】

- 駅前広場の交通結節機能の向上
- 駅南側からの駅利用者のアクセス性向上
- 駅前広場と周辺市街地を連絡する安全でバリアフリーの歩行者・自転車の通行空間の整備
- 憩い集うことのできるオープンスペースの確保

###### 【地区全体】

- 駅南北市街地の一体化を図り、回遊性を高める歩行者動線の確保
- 安全でバリアフリーの歩行者・自転車の通行空間の確保
- 需要に応じた駐車場の適正な配置・運用
- 憩い集うことのできるオープンスペースの確保
- 都市計画道路の計画的な整備

## V. 中心市街地地区の交通施設整備の方針

### 交通施設整備の目標

- ・地区の現況や整備課題、上位関連計画での位置づけ等をもとに、中心市街地地区の交通施設整備の目標を次のように設定する。

**J R府中駅を中心として新たな回遊とにぎわいを創出し、まちの交流拠点を形成する。**

#### 1) 交通体系の基本的な考え方

- ・地区内には、J R府中駅が立地しているほか、広島・福山方面への高速バス、各方面への路線バスが運行しているなど、各種の公共交通サービスが集中している。
- ・また、地区内の主要施設はJ R府中駅の徒歩圏内に立地しており、コンパクトな中心市街地が形成されている。
- ・一方で、今後、高齢社会の進展や環境問題への対応、地区の回遊性やにぎわいの向上による活性化がより一層求められるなか、過度に自動車に依存することのない交通体系づくりが必要である。
- ・中心市街地地区においては、上記のような地区の特性を活かして、公共交通機関等による地区へのアクセスと地区内交通の有機的な連携、徒歩や循環バスによる地区内回遊を基本として、下図のような交通体系を目指す。

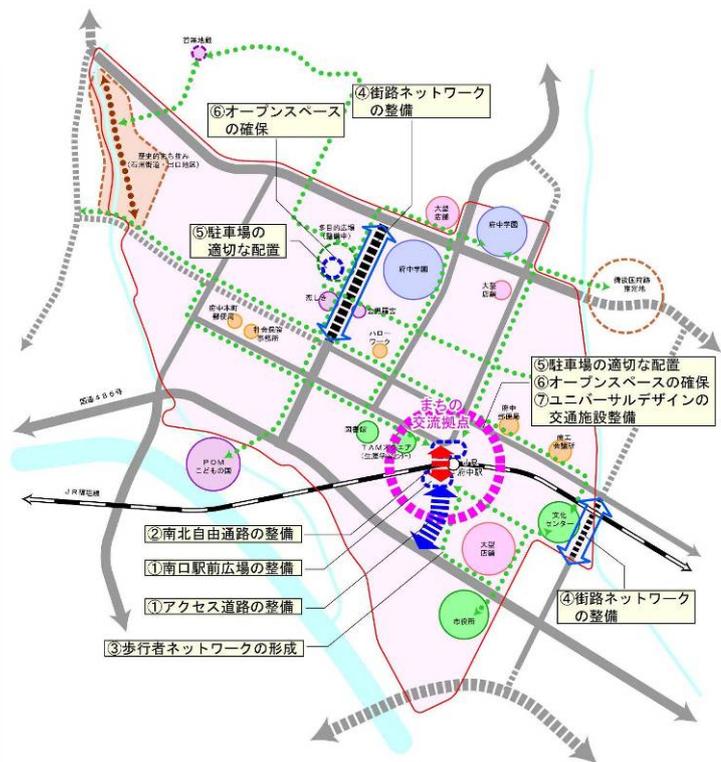
#### 2) 交通体系の将来イメージ

- ・前記の交通体系の基本的な考え方に基づき、中心市街地地区の交通体系の将来イメージを以下のように設定する。

■ 地域内外の交通 (広域交通)	・ 国道 486 号 (自動車) 及び J R 福塩線、高速バスにより、広島・福山をはじめとする主要都市と連絡する。
■ 地域内外の交通 (周辺地区との連絡)	・ 主要道路 (自動車) や路線バスにより、周辺地域と連絡する。 ・ 近接地域からは自転車での連絡も考慮する。
■ 地区内交通	・ 歩行者や自転車での移動を基本とする。 ・ 歩行支援として市街地循環バスを配置する。 (市街地循環バスは「府中市地域公共交通総合連携計画/H21.3/府中市」で位置づけられており、今後試験運行の実施が予定されている)
■ 交通拠点	・ 地域内外の交通と地域内交通をスムーズに連絡する拠点として、J R 府中駅及び多目的広場 (駐車場) を位置づける。

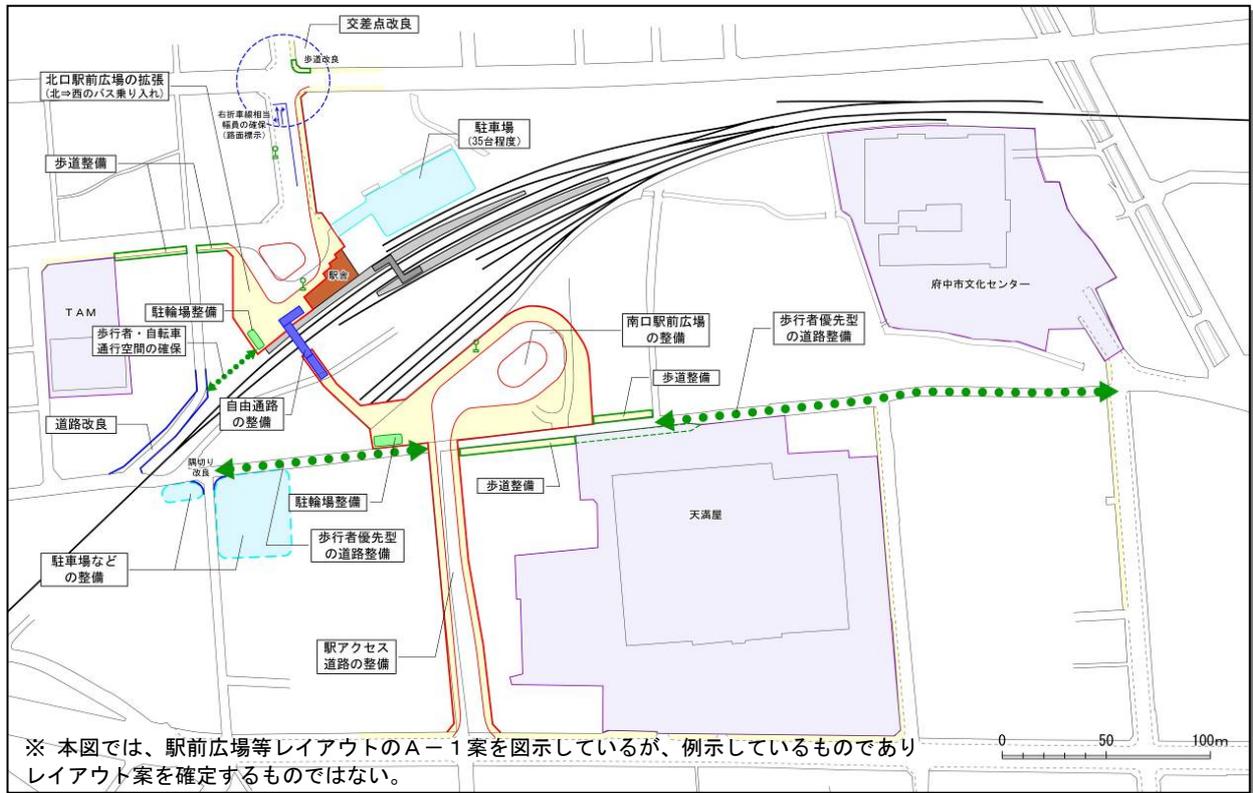
#### 3) 交通施設整備の基本方針

- ① J R 府中駅の南口駅前広場及びアクセス道路の整備により交通結節機能の強化を図る
- ② J R 府中駅南北自由通路の整備により、南北市街地の一体化を図る
- ③ 地区内を歩いて回遊できる安全な歩行者ネットワークを形成する
- ④ 地区へのアクセス性向上のための街路ネットワークを整備する
- ⑤ 来街者の利便性を高めるため、駐車場を適切に配置する
- ⑥ 来街者が憩い・集うことのできるオープンスペースを確保する
- ⑦ 誰もが安心して利用できるユニバーサルデザインの施設整備を推進する

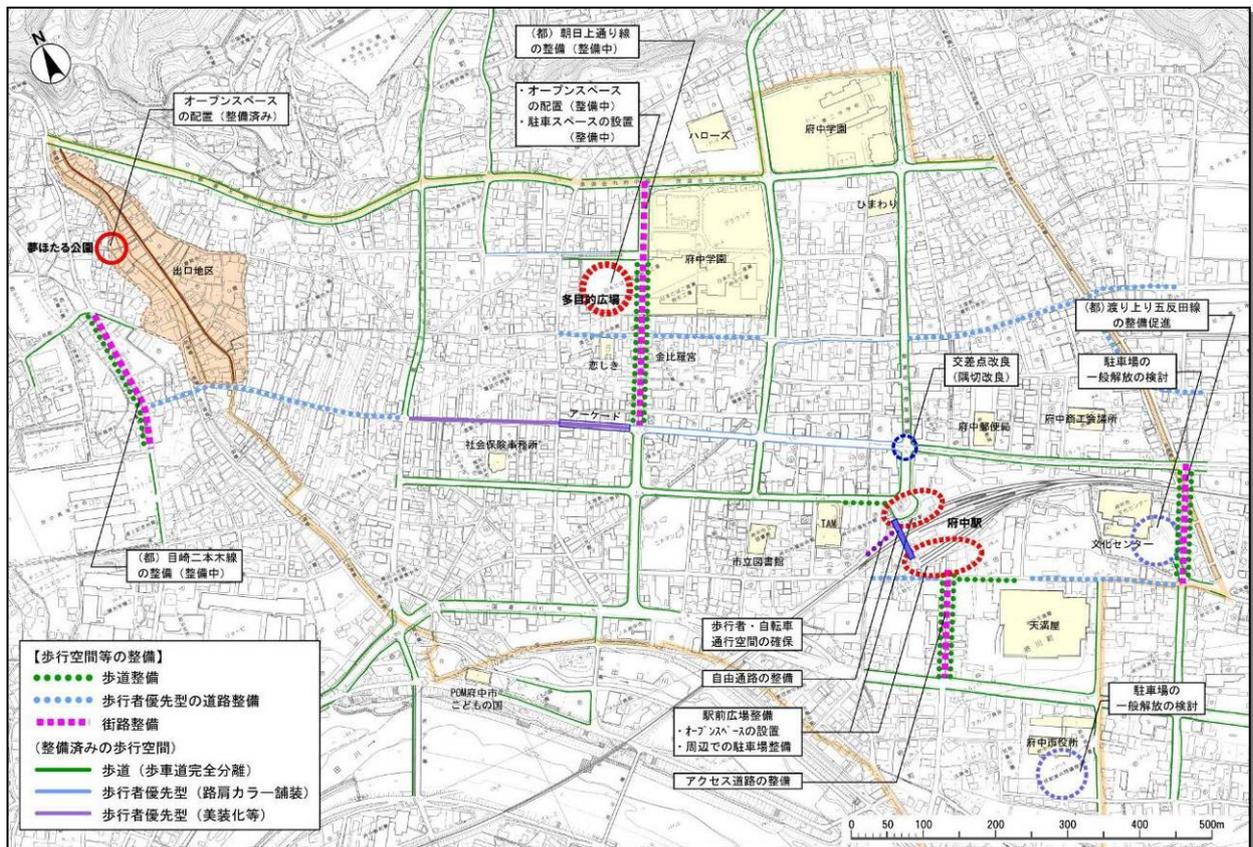


## VI. 中心市街地地区の交通施設整備の基本計画

### 1) JR府中駅関連の交通施設整備の基本計画案



### 2) 中心市街地地区の交通施設整備の基本構想図



## Ⅶ. 事業化に向けて

### ① 関係機関との協議・調整

- ・今後、ＪＲ府中駅周辺整備等の詳細計画を検討するに当たっては、国、県やＪＲをはじめとする交通事業者等、関係機関との十分な協議・調整が必要である。
- ・国、県に対しては、市のまちづくりに対する理解と協力を求めるとともに、詳細計画に関する助言や事業を進める上での財政支援など、適切な支援を求めていくことが望まれる。
- ・交通事業者、特にＪＲに対しては、駅関連施設に関する意向等を十分に踏まえた上で、施設整備や事業形態、スケジュール等について協議・調整する必要がある。また、供用後の維持管理の分担等（管理協定等）についても事前に協議、調整が必要である。

### ② 市民、地域住民との協働・合意形成

- ・事業を円滑かつ着実に進めるとともに、より効果的なものとするためには「利用者」「生活者」である市民や地域住民へ、早い段階からの情報提供を行うとともに、意見を収集し計画に反映させていくことが重要である。
- ・このため、今年度作成・配布した「中心市街地交通まちづくりニュース」を今後も継続するとともに、適宜、説明会や意見交換会等を開催し、地域の合意形成に努めることが必要である。
- ・また、駅関連施設の計画等については、各種制約や技術的な前提条件が整理された後、住民ワークショップ等による地域との協働での計画検討も有効である。

### ③ 協議会等の継続による検討体制の整備

- ・上記のような関係機関や市民・地域住民との協議・調整を行っていくためには、検討体制の整備が必要であり、今回の「府中市中心市街地地区都市交通体系調査協議会」を母体とした協議会等を継続し、関係各者の意見交換、協議の場を設けることが重要である。
- ・なお、上記協議会等では交通施設整備に関する協議だけでなく、後述のような駅周辺まちづくりに係わる協議の場として位置づけることも考えられ、また、このような場合、まちづくり部会、交通部会といった個別の下部組織を設置することなども考えられるため、今後、必要に応じて検討体制の拡充を検討していくことが重要である。

### ④ ＪＲ府中駅周辺のまちづくり計画の検討

- ・本調査では、中心市街地地区、特にＪＲ府中駅周辺の交通施設整備を中心として検討を行ったが、「中心市街地の新たなにぎわい拠点」を実現するためには、ＪＲ府中駅周辺の一体的かつ総合的なまちづくり計画を検討する必要がある。
- ・特に、駅南口の駅前広場やアクセス道路の沿道や、駅北口のＴＩＭに至るエリアなどにおいて、駅関連施設の整備と連携した都市機能配置や土地利用、施設整備等を検討することが必要である。

### ⑤ 関連事業等との整合

- ・現在、地区内では「中心市街地活性化基本計画」に基づく各種事業が進められているほか、道路・街路事業や交通安全事業等による基盤整備・改善等が進められている。
- ・また、平成 20 年度に「府中市地域公共交通総合連携計画」が策定され、平成 21 年度以降、市街地循環バスの試験運行等の事業が予定されているところである。
- ・今後、上記のような関連事業の進捗やその影響等を見極めながら、必要に応じて適宜整合を図ることが必要である。

### ⑥ ＪＲ府中駅周辺整備に関する詳細検討

- ・本調査では、中心市街地地区、特にＪＲ府中駅周辺における交通施設整備の方向性を立案したところであり、今後、実現化に向けて詳細な検討が必要である。
- ・特に駅関連施設に関しては、ＪＲとの協議、調整のもとで、鉄道施設への影響や支障物・利用可能用地等の確認を行い、実現可能な施設レイアウトを確定する必要がある。
- ・また、所有・管理区分、事業手法、費用負担区分、施行区分、補償等についての協議・調整を行い、事業実施に係わる基本合意を取り付けることが不可欠である。

### ⑦ 事業手法等について

- ・ＪＲ府中駅周辺整備については、基本的に市が整備主体となり、市が中心となって財源を確保し、事業を実施することが想定される。
- ・その際には、国の補助事業の適用を受けて財政的な裏付けを確保することが、事業を着実に進める上で重要である。
- ・また、これらの国の財政支援を求める際には、個別施設ごとの整備ではなく、「まちづくり交付金」等の一定地区内で各種事業メニューがパッケージとして一括採択される事業を適用して、計画的かつ一体的に整備を進めることが重要である。
- ・このため、今後の国の支援策の動向に留意しつつ、より適切な事業手法を検討することが必要であり、これと併せて都市計画での位置づけについても検討する必要がある。