

地域公共交通網形成計画について

平成30年2月21日
府 中 町

- 1.国土づくりにおける国の方針
- 2.府中町の概要
- 3.地域公共交通網形成計画

1.国土づくりにおける国の方針

2

国土形成計画（平成27年8月閣議決定）

国土の形成に関する基本的な方針、目標、及び全国的な見地から必要である基本的な施策を明らかにすることを目的



踏まえる

国土のグランドデザイン2050（平成26年7月・国土交通省）

国土づくりの理念や考え方を示すもの

（課題）

1. 急激な人口減少
2. 異次元の高齢化の進展
3. 巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題

など

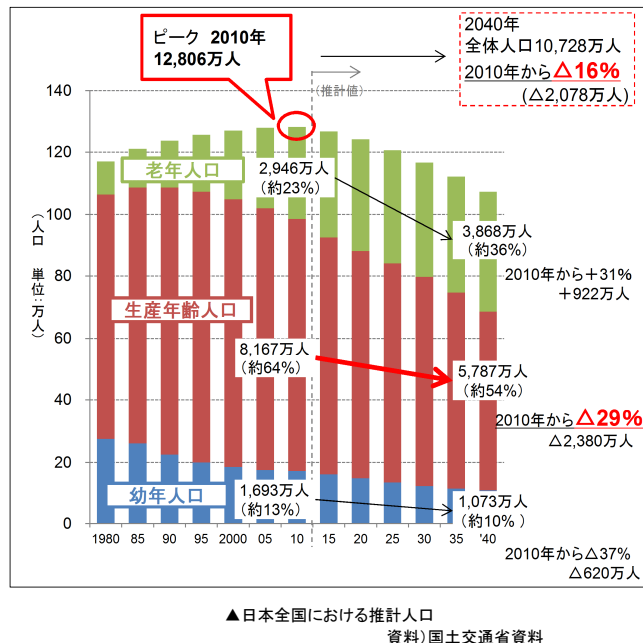
3

(1) 背景

① 人口減少・少子高齢社会への突入

日本の人口は、平成22(2010)年をピークとして、平成52(2040)年までの今後30年間で、約2割程度の人口減少が見込まれています。

また、高齢者の増加率は鈍化するものの、15～64歳の生産年齢人口は約3割程度減少すると見込まれています。今後、人口減少により、各地域における一定の都市機能の維持が困難になることが懸念されています。



(1) 背景

② 巨大災害の切迫

平成23(2011)年3月の東日本大震災の発生は、日本に広域かつ甚大な被害をもたらし、その影響は被災地域のみならず多方面に及びました。また、南海トラフの巨大地震は、30年以内の発生確率が70%程度と予測されており、仮に発生した場合には多数の死傷者や経済的損失等、甚大な被害をもたらすと予測されています。

また、近年の気候変動は、平成26(2014)年8月の広島土砂災害の発生をはじめとして、風水害・土砂災害の激甚化をもたらしています。今後、地球温暖化に伴う異常気象等の発生により、これらの災害リスクがさらに増大することが懸念されています。

③ 社会資本の老朽化

高度経済成長期以降に集中整備した社会資本は、全国的に老朽化が深刻な問題となっており、現在の技術や仕組みによる維持管理状況が継続される場合を前提とすると、維持管理・更新費は大幅に増加すると見込まれています。

今後、施設の長寿命化や技術開発等を行うことにより、効率的な社会資本の維持管理・更新を行っていく必要があります。

人口減少・少子高齢社会への突入、巨大災害の切迫、社会資本の老朽化等、これまで経験したことのない国家レベルの極めて大きな変化に対応するため、広く危機意識を共有し、長期的な視野に立った国土政策を構想する必要があることから、その理念・考え方を示すものとして国土交通省は「国土のグランドデザイン2050」を策定しました。

その基本戦略の一つとして、「コンパクト+ネットワーク」の形成を掲げており、質の高いサービスを効率的に提供するため、コンパクトな拠点をネットワークで結ぶ地域構造を構築するという考え方が重要であるとしています。



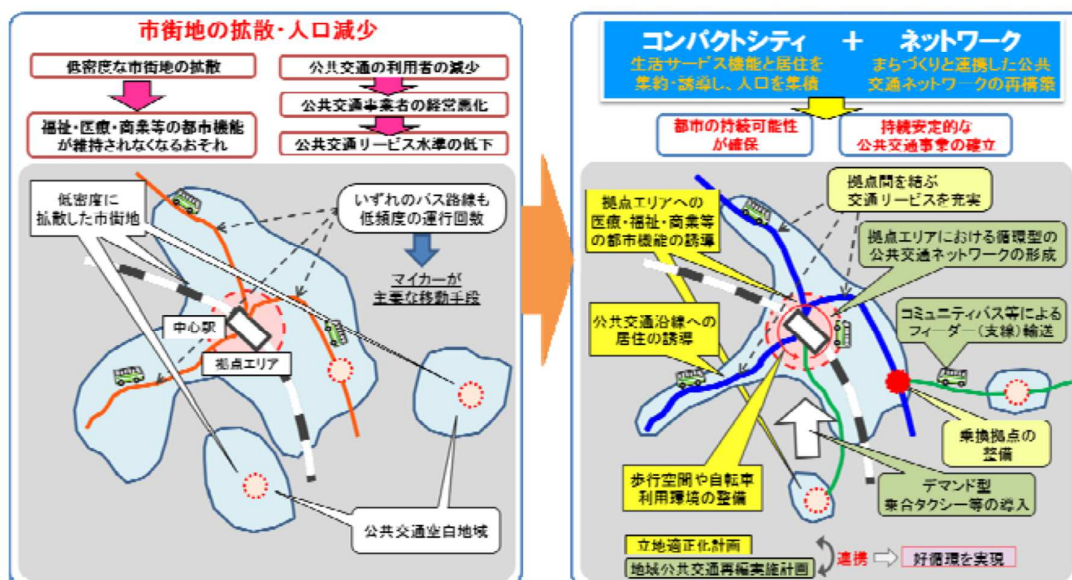
コンパクト+ネットワークとは

資料)国土交通省

コンパクト・プラス・ネットワークとは？

■薄く広がった市街地を抱えたまま、今後人口が減少すると、医療、商業等の生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、歩いて又は公共交通で日常生活を営むことが困難となるおそれ。

- ⇒ コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導
- ⇒ 居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性を向上



コンパクト+ネットワークのねらい

資料)国土交通省



国土交通省

コンパクト・プラス・ネットワークのねらい

○都市のコンパクト化は、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、**住民の生活利便性の維持・向上**、サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**、行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- 人口減少・高齢者の増加
- 拡散した市街地

■都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

■地域経済の衰退

- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

■厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応



コンパクトシティ化による効果の例

生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持
- 生活サービス施設へのアクセス確保など利用環境の向上
- 高齢者の社会参画
- ➡高齢者や子育て世代が安心・快適に生活できる都市環境

地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
- 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ビジネス環境の維持・向上により地域の「稼ぐ力」に寄与

行政コストの削減等

- インフラの維持管理の合理化
- 行政サービスの効率化
- 地価の維持・固定資産税収の確保
- 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡財政面でも持続可能な都市経営

地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
- CO2排出量の削減
- ➡低炭素型の都市構造の実現

12

平成28年3月改訂「府中町都市計画マスタープラン」より

第1章 基本的事項

第4節 時代の潮流 ～都市計画を取り巻く環境～

(2) 国における取り組み

② 新たな都市計画制度の運用の開始

国土のグランドデザイン2050の策定とほぼ並行して、「コンパクト+ネットワーク」の考えに基づく新たな制度の運用が開始されています。

都市再生特別措置法の改正と立地適正化計画制度の創設

人口減少・少子高齢化を背景として、世界規模で地球温暖化問題が深刻化する中、これまでのように、自家用車に過度に依存したライフスタイルを継続し、拡散型都市構造を放置したままにしておくと、都市の質的低下、財政への圧迫、環境負荷の増大などの様々な問題の深刻化が懸念されるため、集約型都市構造（コンパクト+ネットワーク）へ転換・再編する取り組みの一環として、平成26年8月に都市再生特別措置法の改正が行われ、立地適正化計画制度が創設されました。

地域公共交通活性化再生法の改正と地域公共交通網形成計画制度の創設

人口減少・少子高齢化を背景とした公共交通機関の輸送人員の減少等により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されるため、「コンパクト+ネットワーク」の考えのもと、コンパクトなまちづくりと連携して、持続可能な地域公共交通網の再構築への取り組みの一環として、平成26年11月に地域公共交通活性化再生法の改正が行われ、地域公共交通網形成計画制度が創設されました。

9

2.府中町の概要

平成28年3月改訂「府中町都市計画マスタープラン」より

第1章 基本的事項

第2節 府中町の現状と都市づくりの課題

(1) 府中町の地理

当町は、広島都市圏の東部に位置し、周囲を広島市東区、南区、安芸区に囲まれています。町域は東西4.18km、南北5.20kmで、面積は10.41km²です。

地形は、北東部には標高592mを最高に200m内外の山地が連なり、南西部には低地が広がっています。低地部は概ね市街化され、丘陵部に向けても住宅団地が造成されています。

主要な河川は、府中大川、榎川があり、町域の南西部に沿って流下し、猿猴川を経て、瀬戸内海に注いでいます。

気候は、瀬戸内海に面した地域特有の温暖で降水量が少なく、年平均気温16.3℃、年間降雨量約1,500mmです。



▲府中町の位置

当町は、府中という名が示すように、安芸の国府が置かれたところと伝えられ、古代安芸の国の政治、文化の中心地であったといわれています。その後、政治経済の中心は広島市に移り、農業主体の村として新田開発が行われ、現在の町域が形成されてきました。明治22(1889)年の町村制施行によって府中村が誕生し、昭和12(1937)年に町制を施行し、以後、合併をすることなく現在に至っています。

当町を特徴づける工業は、昭和6(1931)年の東洋工業(株)(現マツダ(株))本社の町内移転に始まり、昭和13(1938)年には麒麟ビール広島工場の立地、自動車機械をはじめとする関連工業の集積を経て、まちの基盤を支えてきました。人口は、昭和30(1955)年代から住宅団地開発が始められ、昭和30(1955)年代後半からの約15年間で急激な増加を経験しました。昭和50(1975)年以降、急激な発展は一段落しましたが、その後も緩やかに増加が続き、平成2(1990)年の国勢調査では5万人を超え、全国でも有数の人口を擁する町となりました。

平成16(2004)年3月に麒麟ビール広島工場跡地に大規模複合商業施設ダイヤモンドシティ・ソレイユ(現イオンモール広島府中)が開業し、広島都市圏東部の商業系の拠点としての役割が新たに加わりました。

平成19(2007)年5月には町立図書館と多目的ホールなどが複合した、安芸府中生涯学習センター「くすのきプラザ」が開館し、生涯学習拠点としての機能も充実しました。

平成22(2010)年4月に鶴江鹿籠線が全線開通し、同年広島高速道路網を構成する広島高速2号線(府中仁保道路)の完成によって、広域的な都市間のアクセスが飛躍的に向上しました。

▼麒麟ビール広島工場付近～イオンモール広島府中付近の変遷

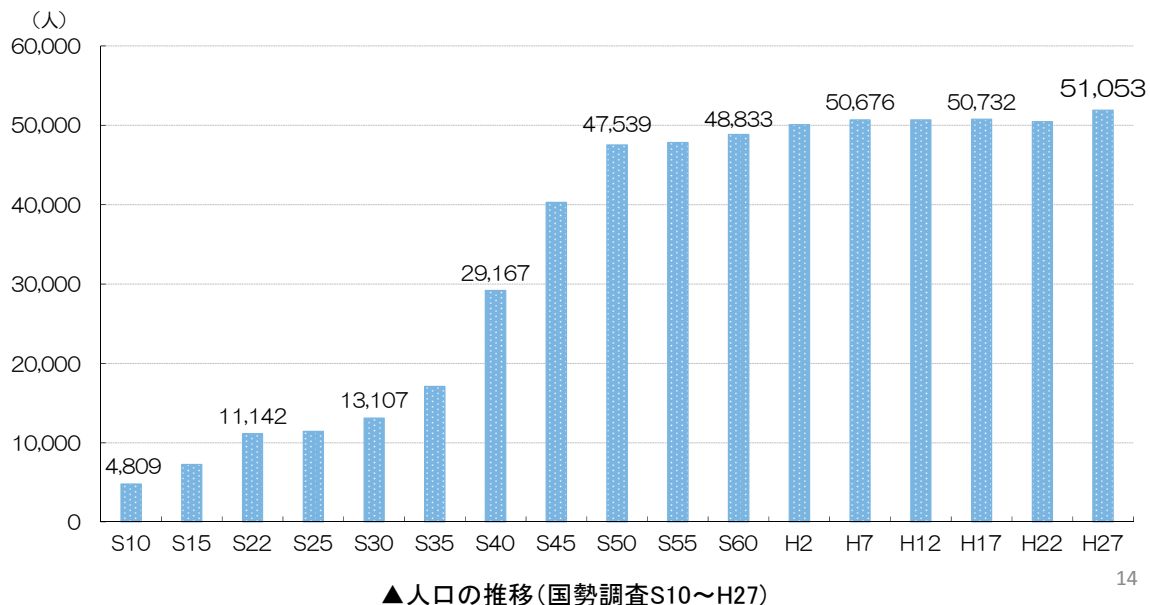


昭和14(1939)年

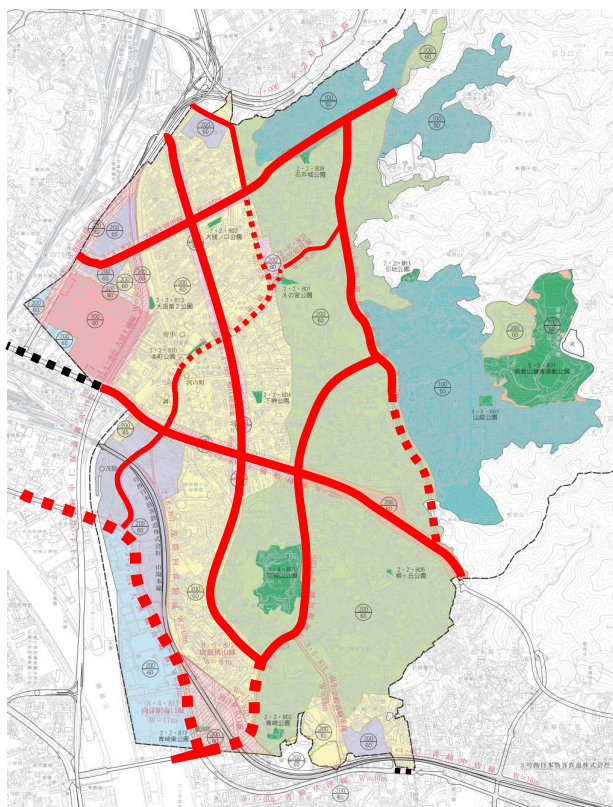


平成25(2013)年

当町の人口は、高度経済成長期にあたる昭和30(1955)年から昭和50(1975)年の20年間で約3.6倍と急激に増加しました。その後も微増傾向が続き、平成27(2015)年時点で51,053人となっています。



都市計画道路の整備状況



S36(1961).3.16

町内を通る8路線が都市計画決定。

→府中町初の都市計画道路

※これ以前に都市計画決定された道路が2路線あり(左図の黒破線、いずれも広島県決定)

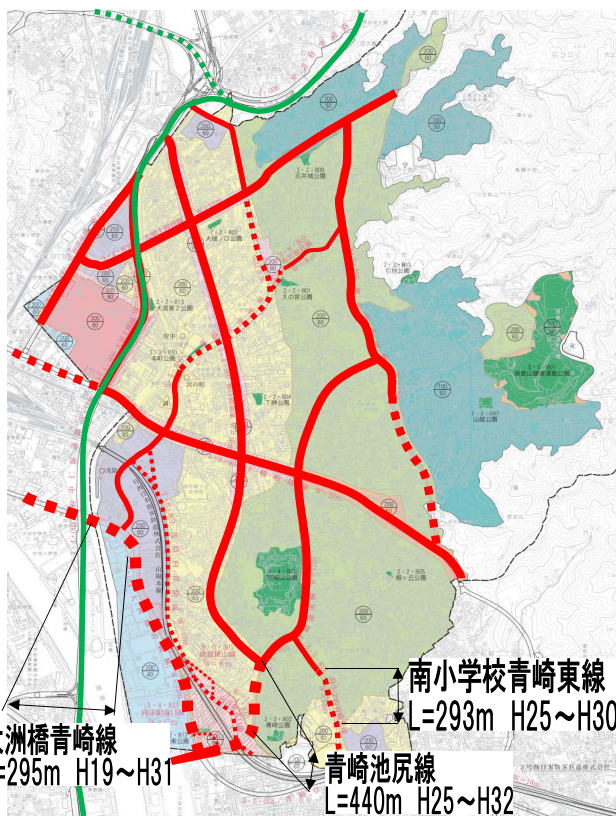
(当時の理由)

府中町は、広島市及び呉市という両産業都市の産業の発達による影響を著しく受けており、町内の諸工業は益々発展しつつある。産業の発達と並行して、人口の増加も著しく、年々住宅建設は増加の一途を辿っている。

このように産業が発達し、人口が増加していくと、それに伴って交通量も日を追って増加している。特に最近では自動車が大型化しており、それにスピードも加わっていくにも拘わらず、現在の道路は依然として幅員狭小で甚だ危険な状態が各地に見受けられる。このような状態においては、今後の産業発展にも支障をきたし、また環境に恵まれた住宅地も出来得ないと考えられる。

したがって、別図(左図)のとおり街路を計画し、交通・産業の発展を図り、都市としての機能を十分に発揮させ、能率的な市街地の形成を図ろうとするものである。

都市計画道路の整備状況



H27(2015).3.31現在の整備状況(府中町域)

	計画決定	整備済み	整備率
自動車専用道	1,230m	1,230m	100.0%
県道	10,700m	7,061m	66.0%
町道	9,500m	6,473m	68.1%
合計	21,430m	14,764m	68.9%

現在整備中…

- 南小学校青崎東線 L=293m (府中町)
(町営青崎東住宅下からJR方面へ)
- 青崎池尻線 L=440m (広島県)
(向洋駅周辺区画整理区域～府中南公民館)
- 大洲橋青崎線 L=295m (広島県)
(新大洲橋～茂陰トンネル過ぎ)

16

土地区画整理事業について



向洋駅周辺土地区画整理事業

① 沿革

H11(1999).3.31	区域決定
H14(2002).11.29	事業計画決定
H20(2008).1.4	JRより北側仮換地指定
H27(2015).1.23	JRより南側仮換地指定

② 目的

JR山陽本線の連続立体交差事業化に合わせ、土地区画整理事業を実施し、駅前広場及びそれに隣接する幹線道路等の公共施設整備と既成市街地の再編による住宅の利用増進を図り、**広島都市圏東部の拠点、また町の南の玄関口にふさわしいゾーンとしての創出**を図る。

17

②公共交通…向洋駅(鉄道)の利便性向上

広島市東部地区連続立体交差事業及び向洋駅周辺土地地区画整理事業により、向洋駅舎の改良とともに、アクセス道路の改善や、バス停を備えた駅前広場の整備等(公共交通結節機能の向上)を推進し、鉄道利用環境の飛躍的な向上を図ることで、公共交通利用への転換を推進します。あわせて、駅舎や駅周辺施設のユニバーサルデザイン化を推進します。

向洋駅周辺土地地区画整理事業について

JR向洋駅周辺地区では、鉄道が縦断しており、市街地が分断されています。また、都市基盤は未整備なところが多く、住宅が密集し老朽化した建物も多数存在しています。

更に、小規模な商業施設が立地するのみで活気に欠け地域の拠点性が欠如しています。

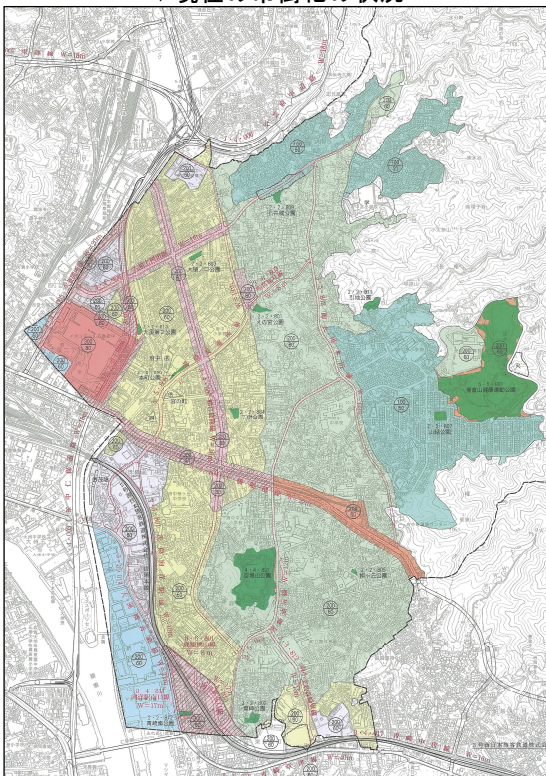
そのため、JR山陽本線の連続立体交差事業化に合わせ、土地地区画整理事業を実施し駅前広場及びそれに隣接する幹線道路等の公共施設整備と既成市街地の再編による宅地の利用増進を図り、広島都市圏東部の拠点、また町の南の玄関口にふさわしいゾーンの創出を図ります。



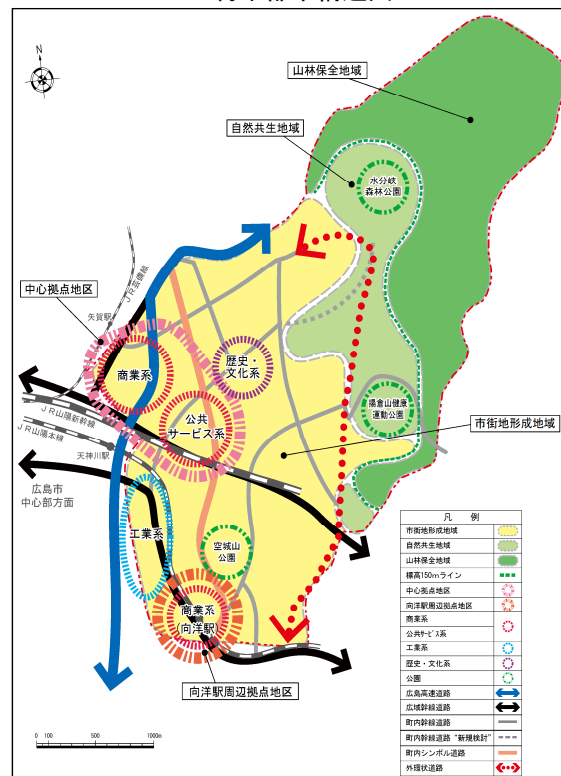
▲向洋駅北口周辺完成イメージ

府中町の現在の市街化の状況と将来都市構造図

▼現在の市街化の状況



▼将来都市構造図





府中町の公共交通のはじまり



【鐵道】

大正9(1920)年	向洋駅 開業	現:JR山陽本線
昭和18(1943)年	矢賀駅 開業	現:JR芸備線

【乗合自動車】

大正14(1925)年	温品村 ～ 府中村 ～ 広島駅 (府中村で初の乗合自動車の営業)
昭和初期	安芸府中町史第2巻より 『広島市ニ至ルモノノ利用シ得ル公共交通ハ 「広島郊外バス会社」ヲ始メ「熊野広島」「吉和 堀」「賀茂自動車会社」其他ノバス会社アルモ …』

府中町の主要公共交通機関



【バス】府中方面→広島駅・八丁堀方面

H30.2.1各社HP調べ

地域	事業者	始発地	経由地		運行本数(平日)						備考
					終着地等						
			経由①	経由②	広島駅	八丁堀・紙屋町等			計		
					県庁	市役所	バスC	その他			
中央部	広島電鉄株	府中永田	—	広島駅		47	3			50	
		府中ニュータウン	—	広島駅		31	4			35	
		府中ニュータウン	府中南公民館	広島駅		13				13	
		府中山田	—	広島駅		26	1			27	
		イオンモールシャトルバス	—		41					41	
西部	広島電鉄株	府中山田	本町・大須	広島駅		2				2	
		温品四丁目		広島駅		59	6			65	
	広島バス株	深川線		広島駅				14		14	
南部	広島電鉄株	熊野	マツダ本社前(向洋駅周辺)	広島駅				12		12	
	広島バス株	洋光台団地		広島駅			5		85	90	
	芸陽バス株	東広島市方面		広島駅				80		80	
	計			41	178	19	106	85	429		
町内循環バス「つばきバス」			右回り・左回り	各 8 便							

【タクシー】(一社)広島県タクシー協会 広島市・安芸郡エリアの加盟会社72社のうち、府中町に営業所がある事業者

H30.2.1タクシー協会HP調べ

事業者	営業所		備考
㈲ゼイ・アール	本店営業所	府中町千代	
広島第一交通株	府中営業所	府中町大須	
つばめ交通株	府中営業所	府中町茂陰	

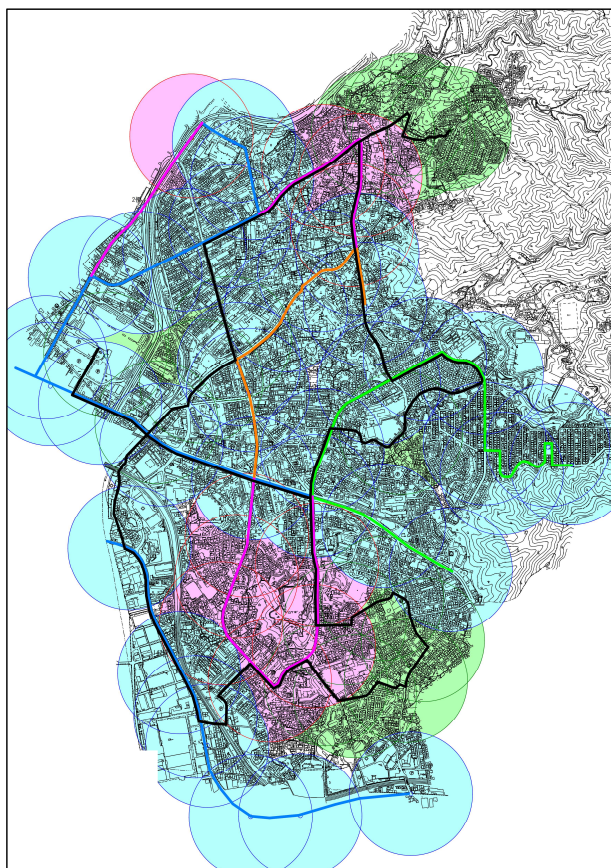
【鉄道】府中方面→広島駅方面

H30.2.1JRおでかけネットHP調べ

西日本旅客鉄道株			到着時間	運行本数(平日)	備考
駅名	路線	所在地	広島駅	広島駅方面	
向洋駅	JR山陽本線・呉線	府中町青崎南	6~7分	123	
天神川駅	JR山陽本線・呉線	広島市南区東駅町	3~4分		
矢賀駅	JR芸備線	広島市東区矢賀五丁目	4分	46	
計			—	169	

22

各バス停から300m圏域



- 路線バス バス停300m圏
運行 20便/日以上
- 路線バス バス停300m圏
運行 20便/日未満
- つばきバス バス停300m圏

路線バス広島方面(上り)

- 60便/日以上
- 40~59便/日
- 20~39便/日
- 20便/日未満

つばきバス

- 16便/日

23

まちづくり計画における公共交通に関する方針の位置づけ



府中町第4次総合計画(H28.3策定)

- ・ 府中町のまちづくりにおける最上位計画
- ・ 「商工住のバランスを保ち、次世代へつなげるひととまち」

先導プロジェクト(H28.3策定)

- ・ 4次総の実現に向けたまちの発展を牽引する取り組み
- ・ 「ふちゅうブランドの確立」

府中町まち・ひと・しごと創生総合戦略(H27.10)

- ・ 人口減少の課題克服に向けた施策展開の戦略
- ・ 「子育て世代が居住を選択するまち」

平成29年施政方針

- ・ 「バランスの取れた行政施策の展開」



- ・ 府中町公共交通協議会の設立
- ・ 利便性向上につながる「つばきバス」のルート変更の検討
- ・ 公共交通の利用環境の向上 など

公共交通の更なる
利便性の向上

府中町都市計画マスタープラン(H28.3策定)

- ・ 向洋駅の利便性の向上
- ・ コミュニティバス「つばきバス」のサービス水準の向上
- ・ 地域公共交通網の検討の取組の推進
⇒ **地域公共交通網形成計画の策定**

24



3. 地域公共交通網形成計画

25

H27.11 地域公共交通活性化再生法に関するパンフレットより (国土交通省)



地域公共交通の現状

モータリゼーション

人口減少

少子高齢化

公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下

乗合バスについては、平成19年度以降で約10,206kmの路線が完全に廃止。
鉄道については、平成19年度以降で約186kmの路線が廃止。

公共交通利用者が更に減少（負のスパイラル）

公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典) 平成23年度国土交通省調査による

26

H27.11 地域公共交通活性化再生法に関するパンフレットより (国土交通省)



地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段の確保

運転のできない学生・生徒や
高齢者、障害者、妊婦等の
交通手段の確保

コンパクトシティの実現

諸機能が集約した拠点どうし、
あるいは拠点と居住エリアを結ぶ
交通手段の提供

まちのにぎわいの創出や健康増進

外出機会の増加によるまちのにぎわいの
創出や、「歩いて暮らせるまちづくり」
による健康増進

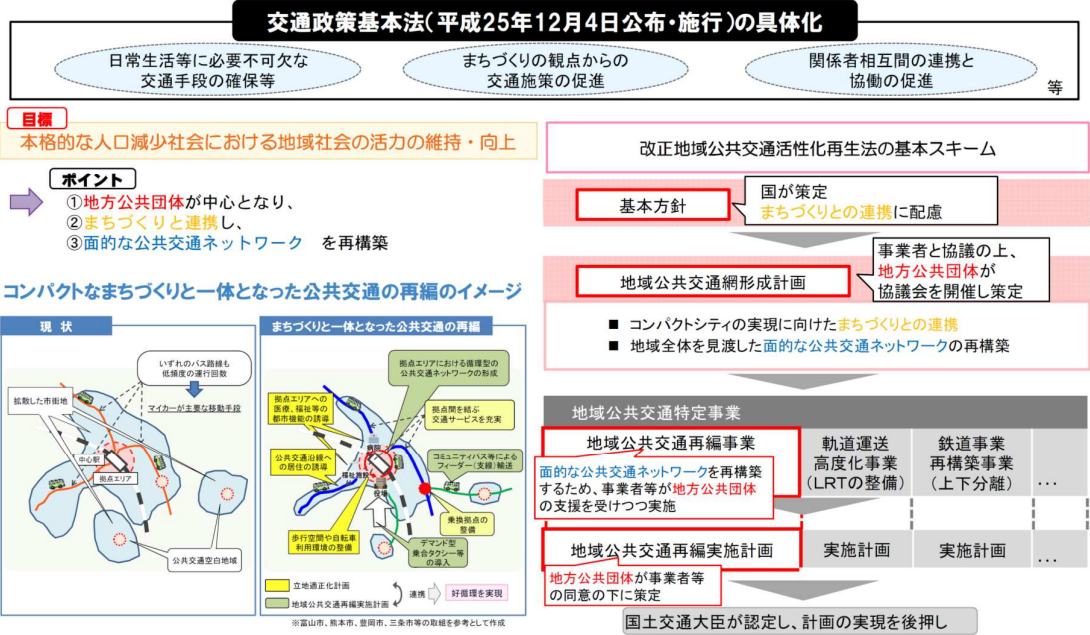
人の交流の活発化

観光旅客等の来訪者の
移動の利便性や回遊性の向上により、
人の交流を活発化

27

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要

国土交通省



H27.11 地域公共交通活性化再生法に関するパンフレットより
(国土交通省)

地域公共交通網形成計画について

- 地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。地域の取組みが計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待されます。
- 広域的な交通圏にも対応できるよう、市町村が単独又は共同して作成するほか、都道府県も市町村と共同する形で作成することが可能となりました。

～地域公共交通網形成計画の記載事項～

〔記載する事項〕(法第52)

- ① 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ② 計画の区域
- ③ 計画の目標
- ④ ③の目標を達成するために行う事業・実施主体
※本事項において、地域公共交通特定事業に関する事項も記載可能(法第54)
- ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥ 計画期間
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

〔記載に努める事項〕(法第53)

都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項

▼平成30年1月19日付 中国新聞



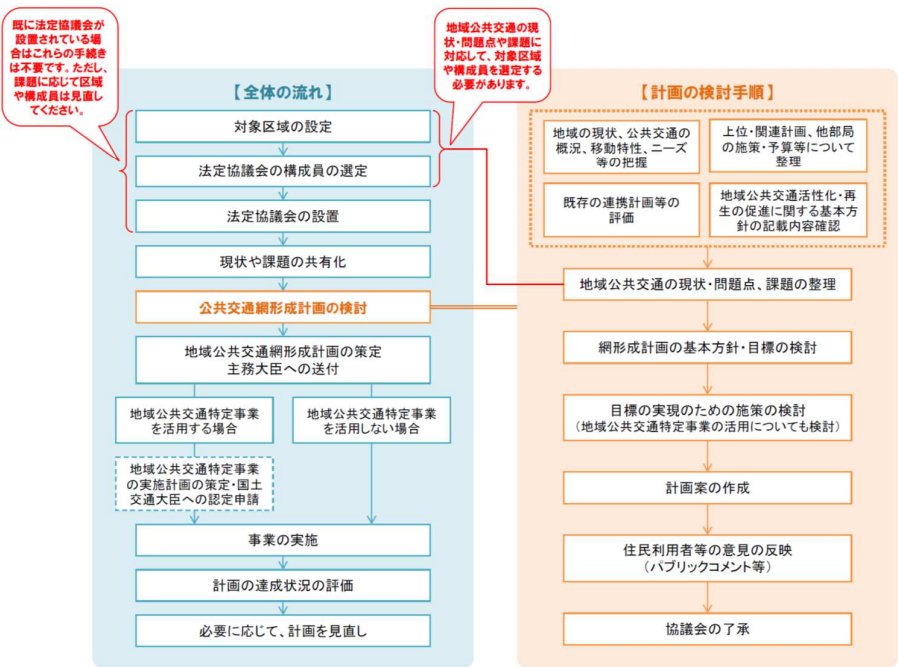
▼平成29年12月22日付 中国新聞



網形成計画策定の手順



地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という。）の策定手順については、下図のとおり、協議会を含む全体の流れを踏まえた上で、計画そのものの検討手順を確認してください。



H28.3 地域公共交通網形成計画作成の手引き(詳細編)(国土交通省)

▲ 計画策定のプロセス（再掲）

網形成計画策定のスケジュール



▼ 網形成計画策定のスケジュールの一例※

月	協議会	事務局
4月		
5月		○現状調査・課題検討
6月		○コンサルタント会社選定
7月		○協議会メンバー選定
8月	第1回協議会の開催	○スケジュール検討 (ワークショップ開催等)
9月		○各種調査・分析実施
10月	第2回協議会の開催	○基本的な方針・目標（骨子）の検討
11月		○主要な施策・事業の検討
12月		○基本的な方針・目標の検討
1月	第3回協議会の開催	○施策・事業の検討
2月		○パブリックコメントの実施、結果の反映
3月	第4回協議会の開催	○計画の決定
4月		○国への送付

H28.3 地域公共交通網形成計画作成の手引き(詳細編)(国土交通省)

府中町公共交通協議会 今後のスケジュール(案)
 ～ 地域公共交通網形成計画の策定スケジュール(案) ～



第1回協議会 平成30年2月21日(本日)	- 協議会設立 - 規約の制定、形成計画策定の趣旨説明
第2回協議会 平成30年6月(予定)	- 形成計画業務請負者(コンサルタント会社) - 各種調査内容
【事務局作業】 各種調査実施・分析→問題点・課題整理→基本的な方針・目標等の検討→施策・事業の検討 など	
第3回協議会	- 各種調査、分析結果の報告 - 基本的な方針・目標 - 施策・事業内容 } 形成計画(案)
パブリックコメントの実施	
第4回協議会 平成31年2～3月(予定)	パブリックコメント結果の反映など→形成計画の決定