

# 府中市中心市街地地区都市交通体系調査

## 報告書

平成21年3月

広島県府中市

目 次

---

序 章 . 調査概要 .....	1
第 1 章 . 中心市街地地区の現況 .....	4
1 - 1 . 府中市の概況 .....	4
1 - 2 . 中心市街地地区の現況 .....	10
第 2 章 . J R 府中駅周辺の交通利用特性 .....	19
2 - 1 . 交通実態調査の概要 .....	19
2 - 2 . J R 府中駅周辺の交通利用実態 .....	20
第 3 章 . 市民・利用者アンケート調査 .....	33
3 - 1 . アンケート調査の概要 .....	33
3 - 2 . アンケート調査結果 .....	35
第 4 章 . 中心市街地地区の交通施設の整備課題 .....	50
4 - 1 . 上位関連計画による地区の位置づけ .....	50
4 - 2 . 交通施設整備の課題 .....	58
第 5 章 . 中心市街地地区の交通施設整備の方針 .....	59
5 - 1 . 交通施設整備の目標 .....	59
5 - 2 . 交通体系のあり方 .....	59
5 - 3 . 交通施設整備の方針 .....	61
第 6 章 . 中心市街地地区の交通施設整備の基本計画 .....	62
6 - 1 . J R 府中駅周辺の交通施設整備の基本計画 .....	62
6 - 2 . 地区全体の交通施設整備の基本計画 .....	83
第 7 章 . 事業化に向けて .....	87
「府中市中心市街地地区都市交通体系調査協議会」関連資料 .....	91

## 序章 調査概要

### 1) 調査の背景とねらい

府中市では、「第3次府中市長期総合計画（府中 みんなの未来(ゆめ)づくり計画）/H17.3」において新しい都市像を『リ・デザイン 未来(ゆめ)を拓(ひら)くものづくり都市 府中』とし、都市の賑わいと活力ある市民が生まれ、府中市を誇りに感じることが出来るまちづくりを進めることとしている。

その「戦略プラン」の1つに、中心市街地における『新たな地域の顔となる拠点づくり』を掲げ、「JR府中駅・JT跡地周辺を中心とした新たな賑わい拠点の整備」を図ることとしている。

また、「府中市都市計画マスタープラン/H15.8」では、コンパクトなまちづくりを目指し、JR府中駅周辺における交通拠点としての機能強化を早期に取り組む事業として位置付けており、平成19年度に策定された「府中市中心市街地活性化基本計画」においては、推進する事業の一つとして「JR府中駅周辺整備計画（仮称）策定」が位置付けられたところである。

中心市街地地区の現状をみると、JR府中駅周辺においては交通結節性（乗り換え利便性）や駅南北の連絡性に劣るほか、駅南側では裏道への通過交通の集中といった問題が見受けられる。

また、中心市街地地区全体で見ると、主に南北方向の街路が不十分であるほか、点在する主要施設とJR府中駅とを連絡するバリアフリーの歩行者ネットワークや自転車ネットワークが十分でないといったことが指摘される。

本調査は、JR府中駅周辺の拠点性、交通結節性を高めるための駅周辺整備の計画、中心市街地地区の回遊性を高め活性化に寄与する交通施設のあり方について、中心市街地地区を一体的に捉えて総合的な計画を策定するものである。

## 2) 調査対象地区

- ・本調査は、府中市中心市街地（中心市街地活性化基本計画の対象区域）を対象とするが、必要に応じて周辺地域を含めて検討を行う。

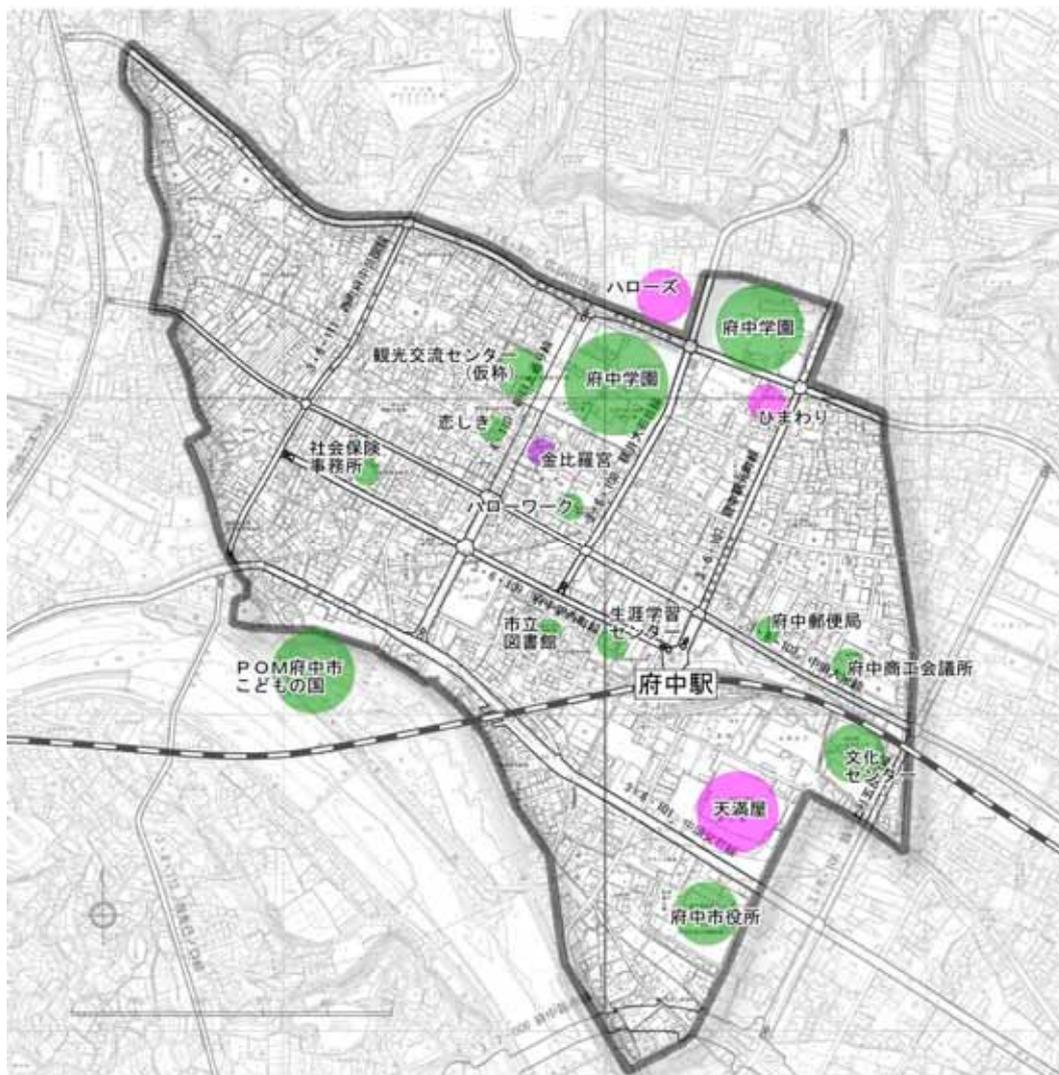
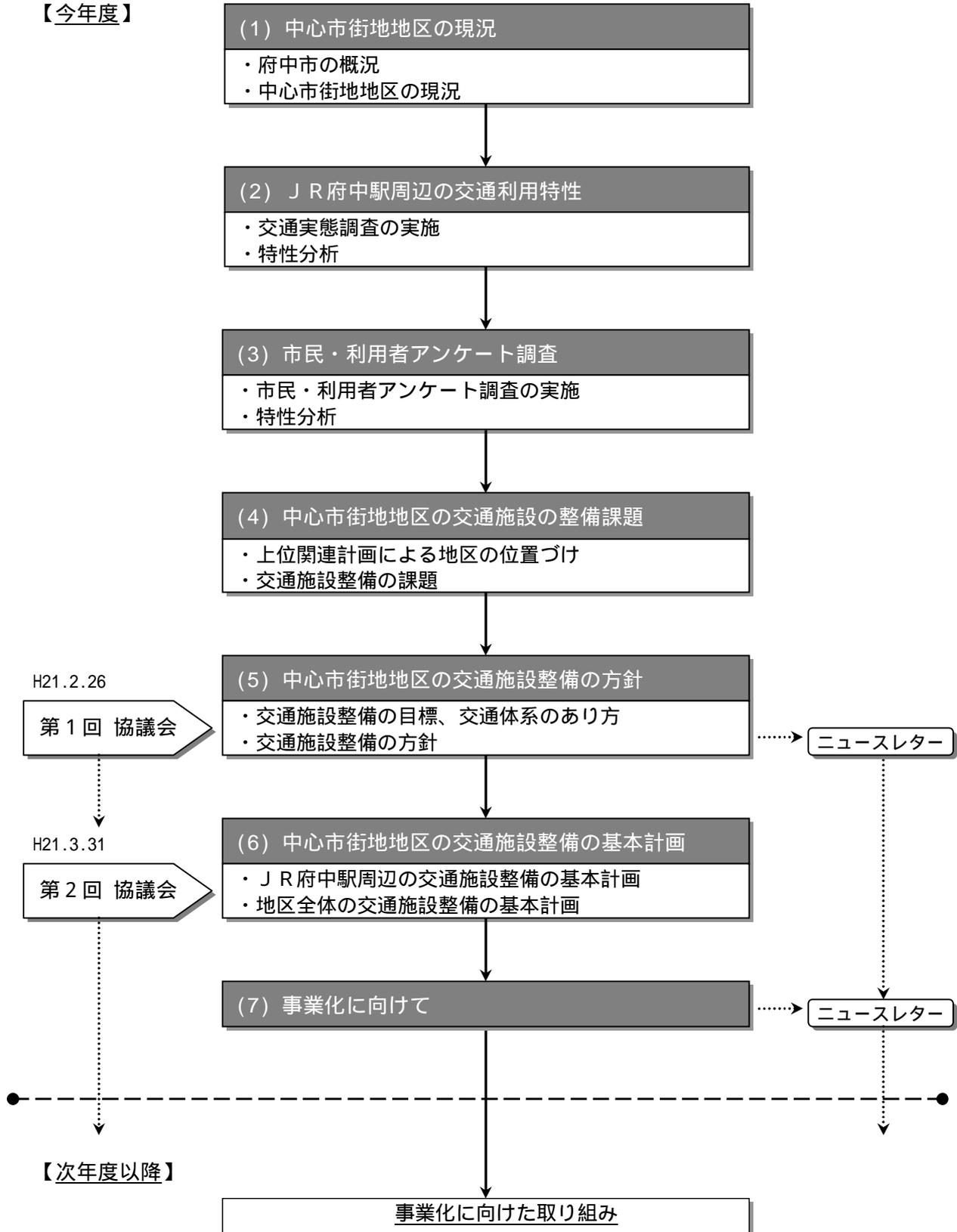


図 調査対象地区

### 3) 調査の進め方

【今年度】



# 第1章 中心市街地地区の現況

## 1 - 1 . 府中市の概況

### 1) 位置・沿革

#### 位置

- ・府中市は、広島県東南部の内陸に位置する都市で、福山市に 18.5 km、三原市に 40 km の地点に位置している。
- ・市域は、東西 17.1 km、南北 25.5 km で南北に細長く、面積は 195.71km であり、三方を標高 400 ~ 700m の小規模連山に囲まれ、西北部から東南部にかけて県内三大河川の一つ芦田川が縦貫している。

#### 沿革

- ・府中市は、律令時代の頃に備後国府が置かれ、古くから近畿と北九州、山陽と山陰を結ぶ交通の要衝として栄えてきた。
- ・江戸時代には、石州街道の宿場町、物資集散の商業地として栄え、明治維新後は郡役所が設置され、備後地域内陸平野部の行政の中心地となった。
- ・現在の府中市は、昭和 29 年に 6 町村（芦品郡府中町、岩谷村、広谷村、国府村、栗生村、下川辺村）が合併して市制を施行し、昭和 31 年に芦品郡河佐村、御調郡諸田村、三郎丸（一部）を、昭和 50 年に芦品郡協和村を、平成 16 年に甲奴郡上下町を編入合併し、現在に至っている。



図 府中市の位置

## 2) 人口

- ・府中市の人口は、S45年にピークを迎え(58,364人)、その後は年々減少傾向にある。
- ・H17の人口は、45,188人であり、S45からH17の35年間に23%減少している。

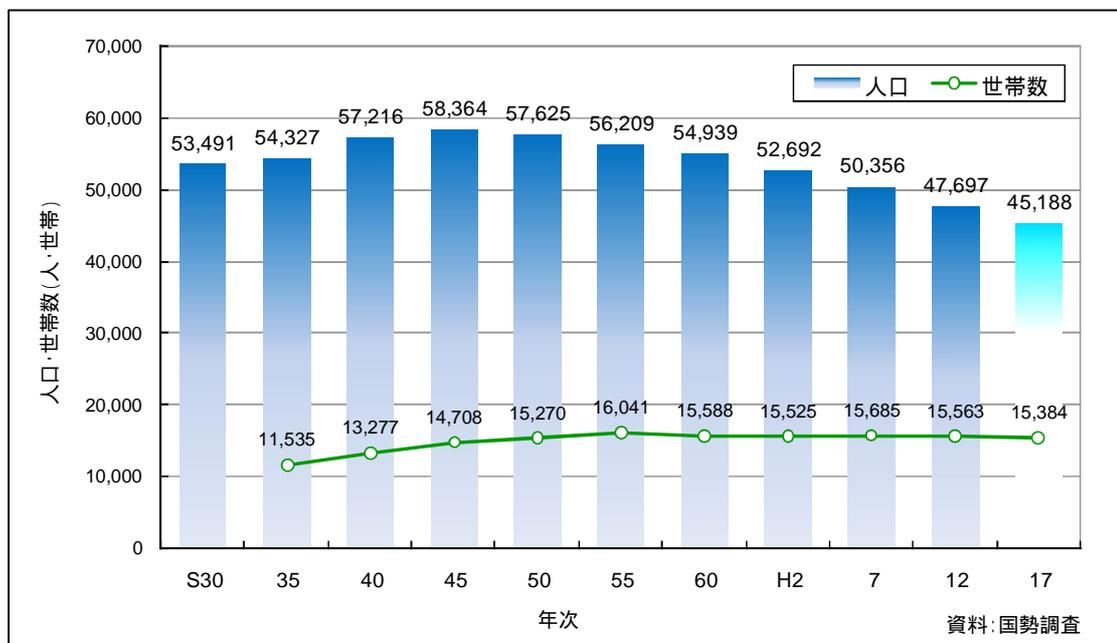
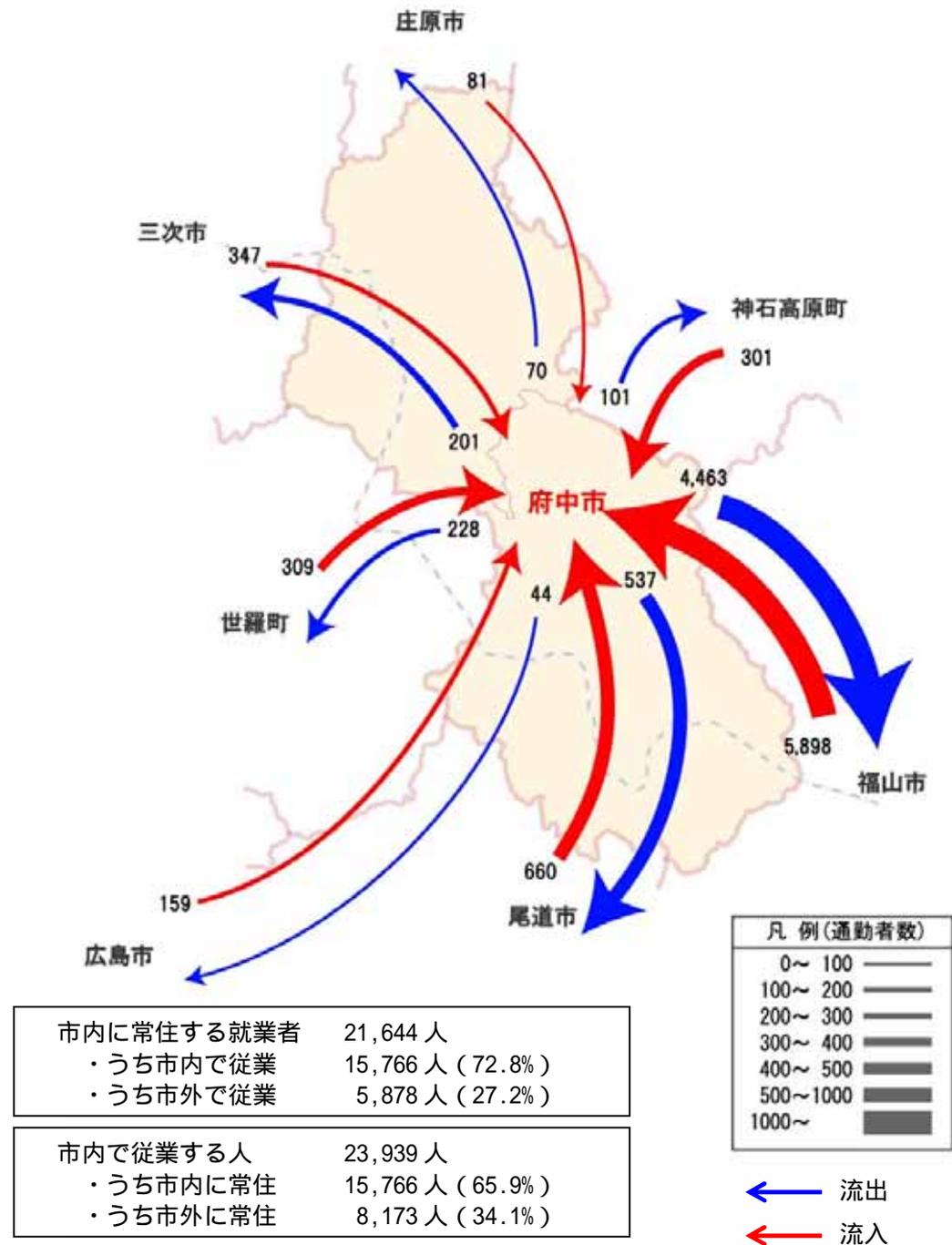


図 府中市の人口・世帯数の推移

### 3) 周辺市町村との結びつき

#### 通勤流動

- ・府中市内に常住する就業者のうち、約7割の人が市内で従業している。
- ・また、残りの約3割の人は市外に流出しており、福山市、尾道市が主な従業地となっている。

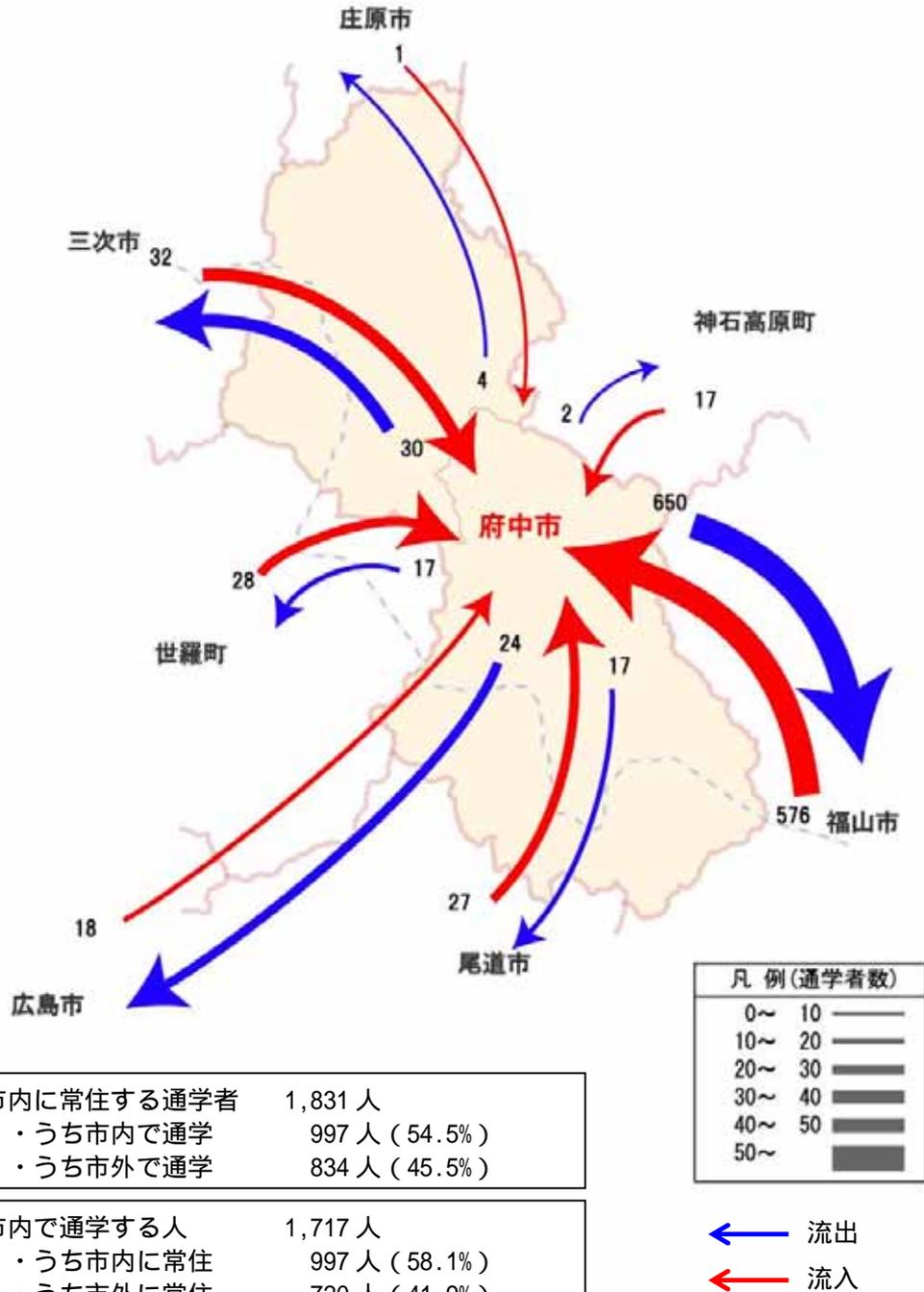


資料：H17 国勢調査

図 通勤流動 (15 歳以上)

## 通学流動

- ・府中市内に常住する学生（15歳以上）のうち、半数以上（54.5%）が市内の学校に通学している。
- ・また、残りの45.5%の学生は市外に通学しており、主な通学先は福山市である。



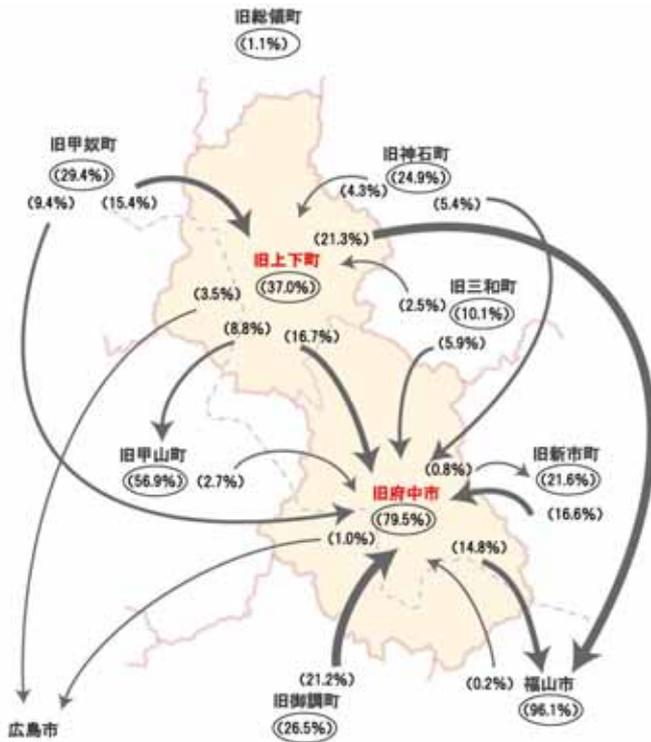
資料：H17 国勢調査

図 通学流動（15歳以上）

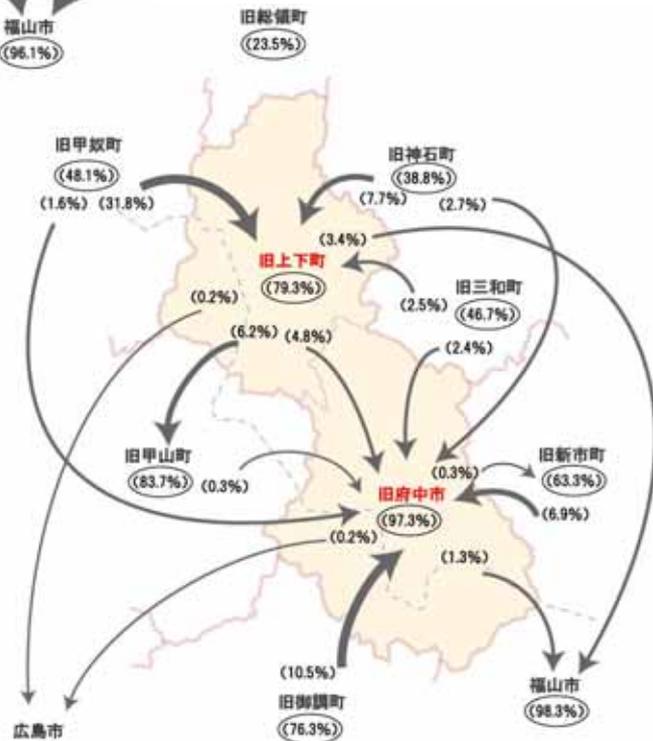
買物流動

- ・家具や電化製品等の買回品の買物流動について、旧上下町地域並びに旧府中市地域双方において福山市へ依存する割合が高い傾向にある。
- ・また、旧上下町地区においては、旧府中市地域へ依存する割合が高い傾向にある。
- ・日常的に購入頻度が高い最寄り品について、旧府中市・旧上下町、双方とも自市内での買物割合が非常に高く、8割以上となっている。

【買回品】



【最寄り品】



凡例	
流動率	
1%未満	○(○%)
1～5%	○(○%)
5～10%	○(○%)
10%以上	○(○%)
	○(○%)
	○(○%)

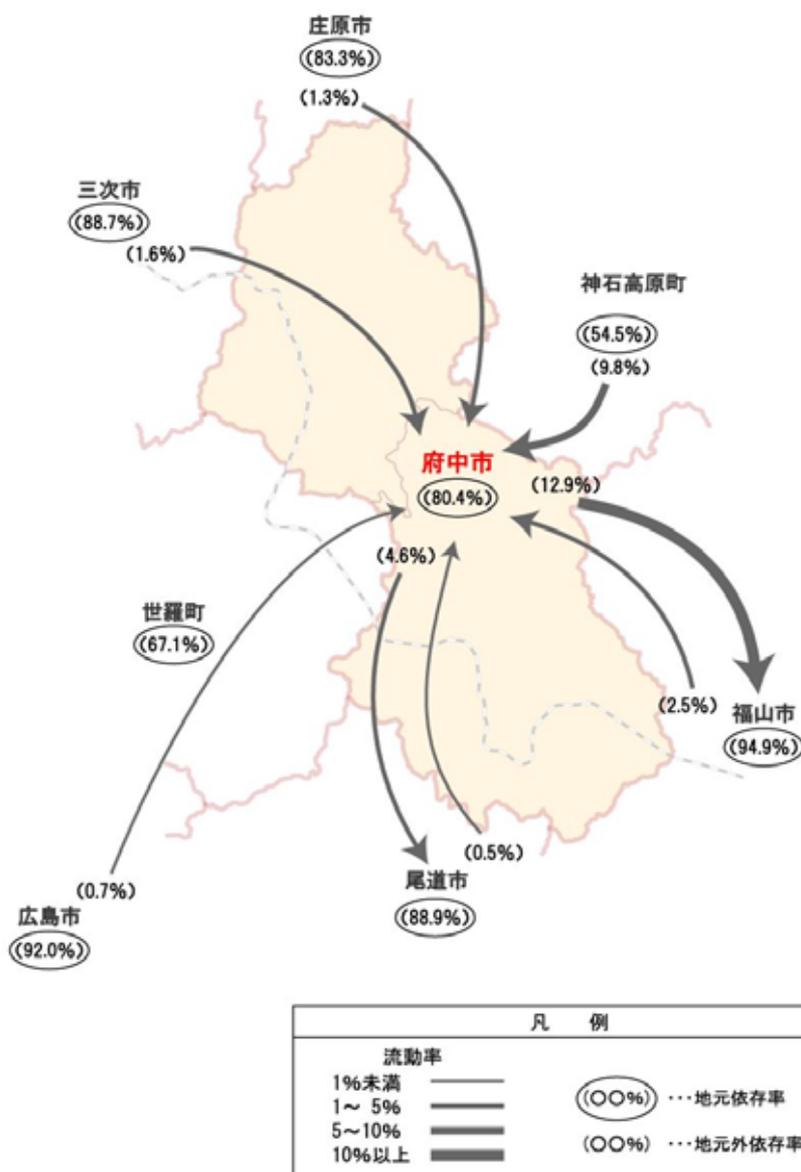
○(○%) …自市内での買物割合  
○(○%) …自市内外での買物割合

資料：2004年度広島県商圏調査結果報告書

図 買物流動

## 通院流動

- ・府中市と周辺地域の通院流動を見ると、自市内での通院率が高く、約8割である。
- ・周辺地域への通院は、福山市への依存が高い傾向にあり、約1割である。



資料：広島県患者調査報告書 / H18.5

図 通院流動

## 1 - 2 . 中心市街地地区の現況

### 1 - 2 - 1 . 地区の概況

#### 1) 人口

・中心市街地地区の人口( )は、H10 では約 8,150 人であるのに対し、H20 では 6,790 人であり、H10 から H20 の 10 年間で約 2 割減少している。

( ) : 府中町・元町・府川町の 3 町の人口とする。

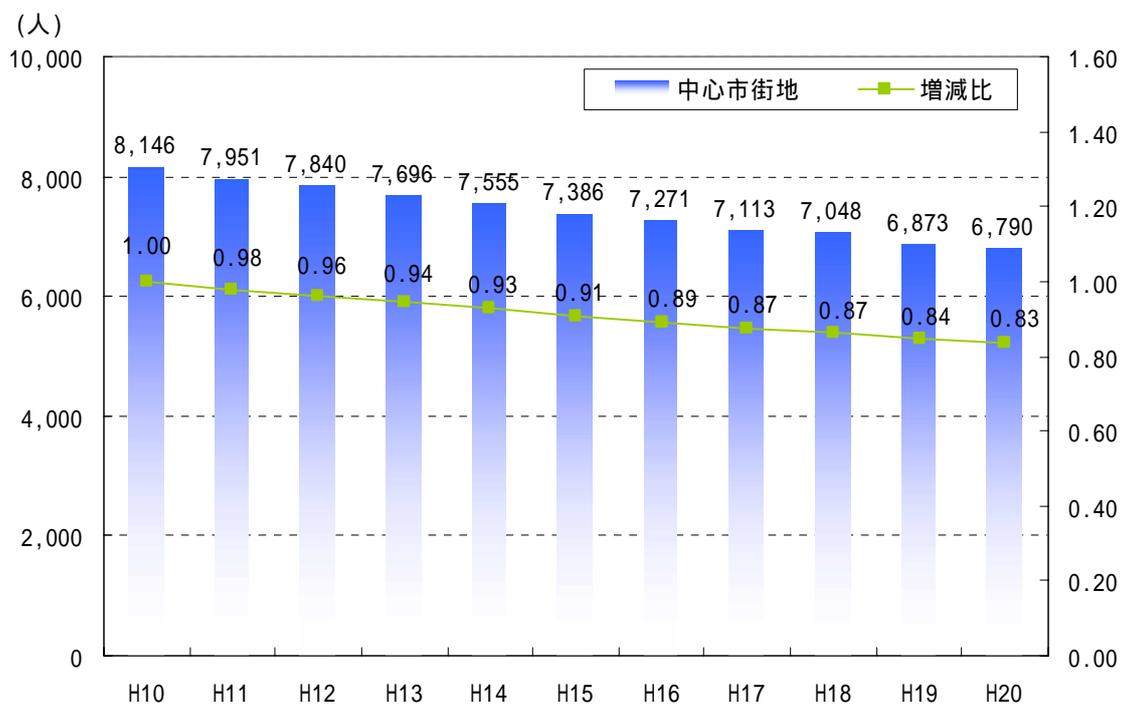


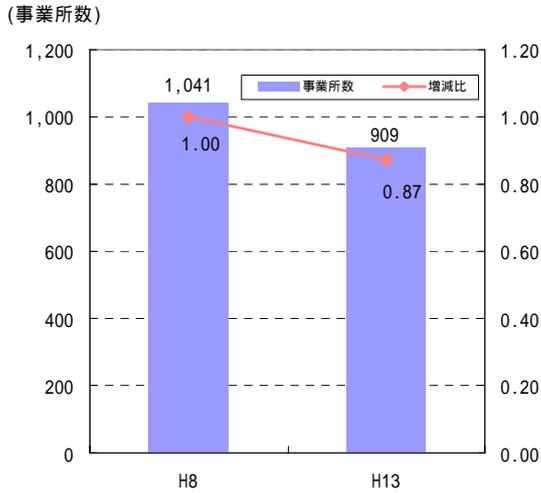
図 中心市街地地区の人口の推移

資料：住民基本台帳

## 2) 産業

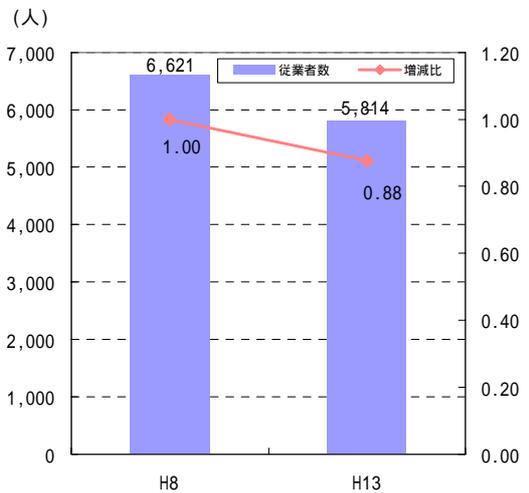
### 事業所・企業の状況

・ 中心市街地のほとんどを構成する3町（府中町、元町、府川町）では、H8年からH13年の5年間で事業所が13%減少、従業者数が12%減少している。



資料：事業所・企業統計

図 事業所数の推移

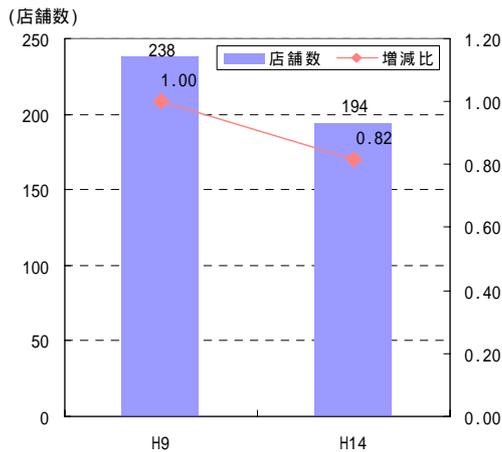


資料：事業所・企業統計

図 従業者数の推移

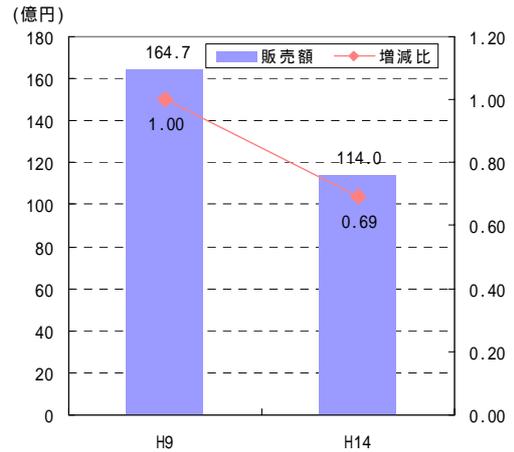
### 小売り商業の状況

・ 中心市街地の商業集積地区では、H9年からH14年の5年間で店舗数が18%減少、販売額が31%減少している。



資料：商業統計

図 店舗数の推移



資料：商業統計

図 販売額の推移

### 3) 土地利用等

#### 用途地域・建物用途

- ・ J R 府中駅北側は、商業系用途地域に指定されており、専用商業施設の他、住商併用建物、共同・戸建て住宅が立地している。
- ・ J R 府中駅南側は、一部が準工業地域に指定されており、工業系施設が立地している。

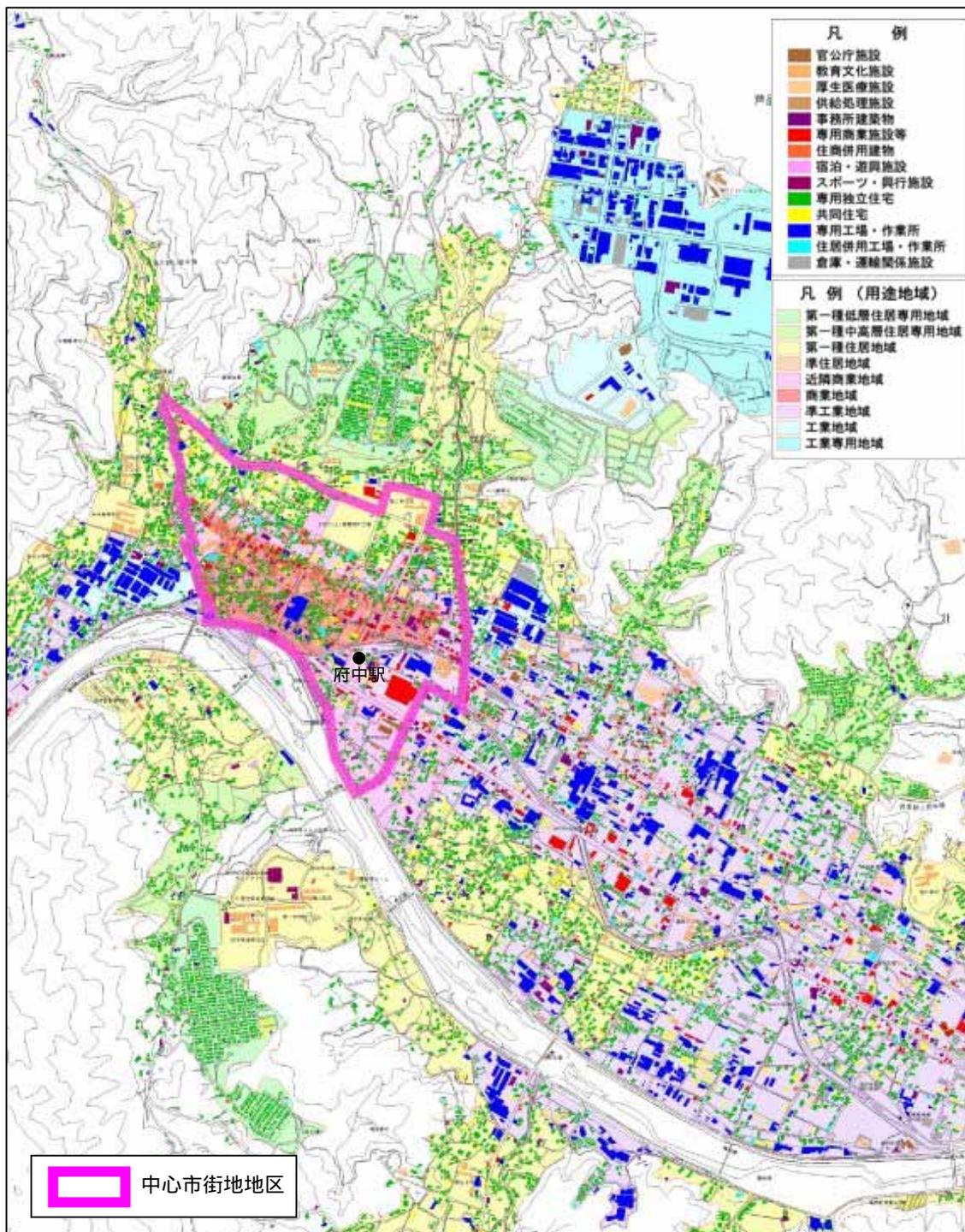


図 用途地域指定状況と建物用途

## 主要施設分布

- ・ 中心市街地地区における主要施設の分布は下図の通りであり、公共公益施設や大規模商業施設等の主要施設は、JR府中駅を中心とした600m圏内（徒歩圏内）に集中している。

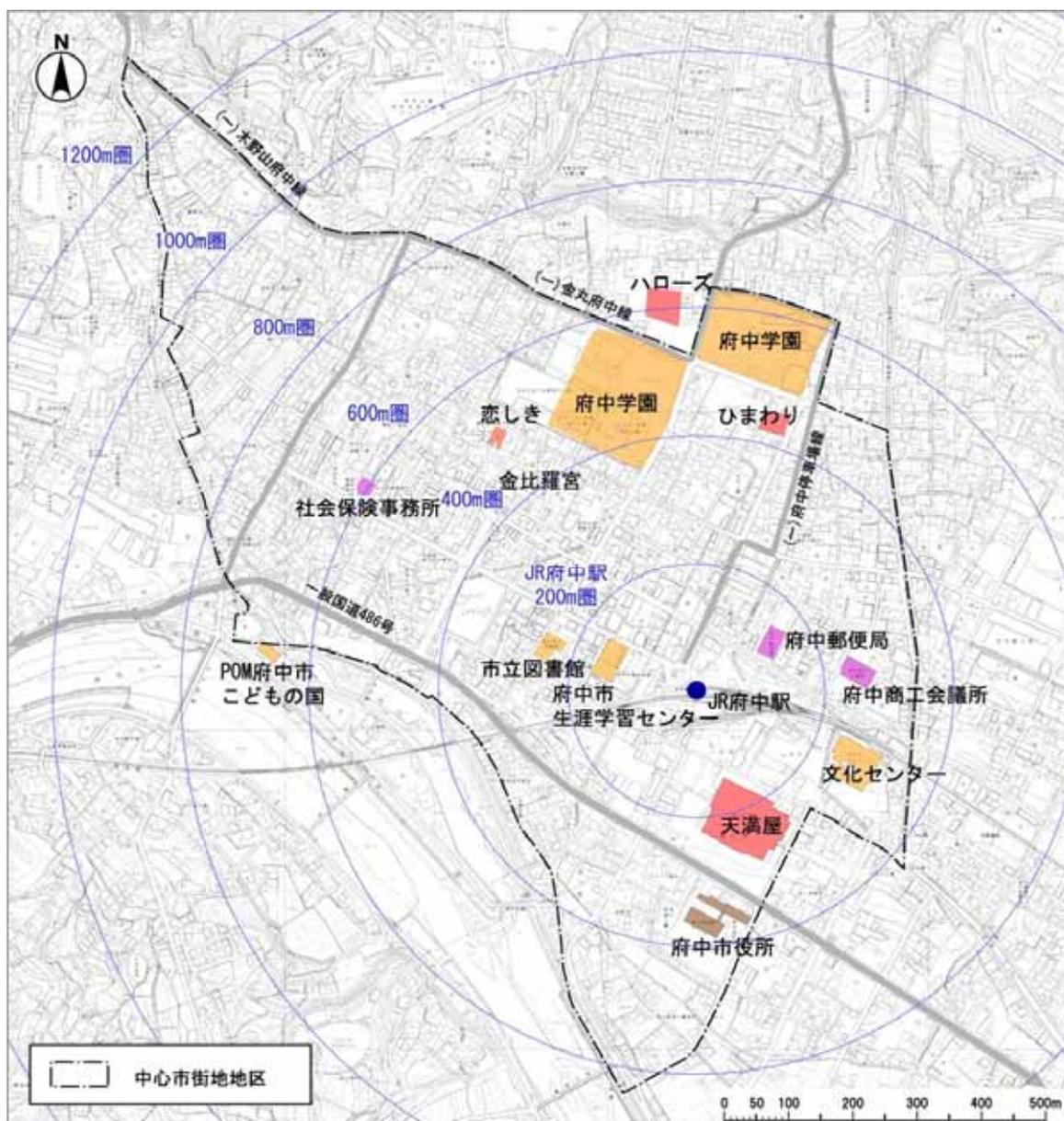


図 主要施設分布図

## 1 - 2 - 2 . 交通施設・サービスの現況整理

### 1) 道路網の状況

#### 都市計画道路の整備状況

- ・都市計画道路の整備状況は下図の通りである。
- ・国道 486 号などの東西方向の幹線道路の整備が進んできているが、南北方向の道路はほとんど整備されていない状況である。

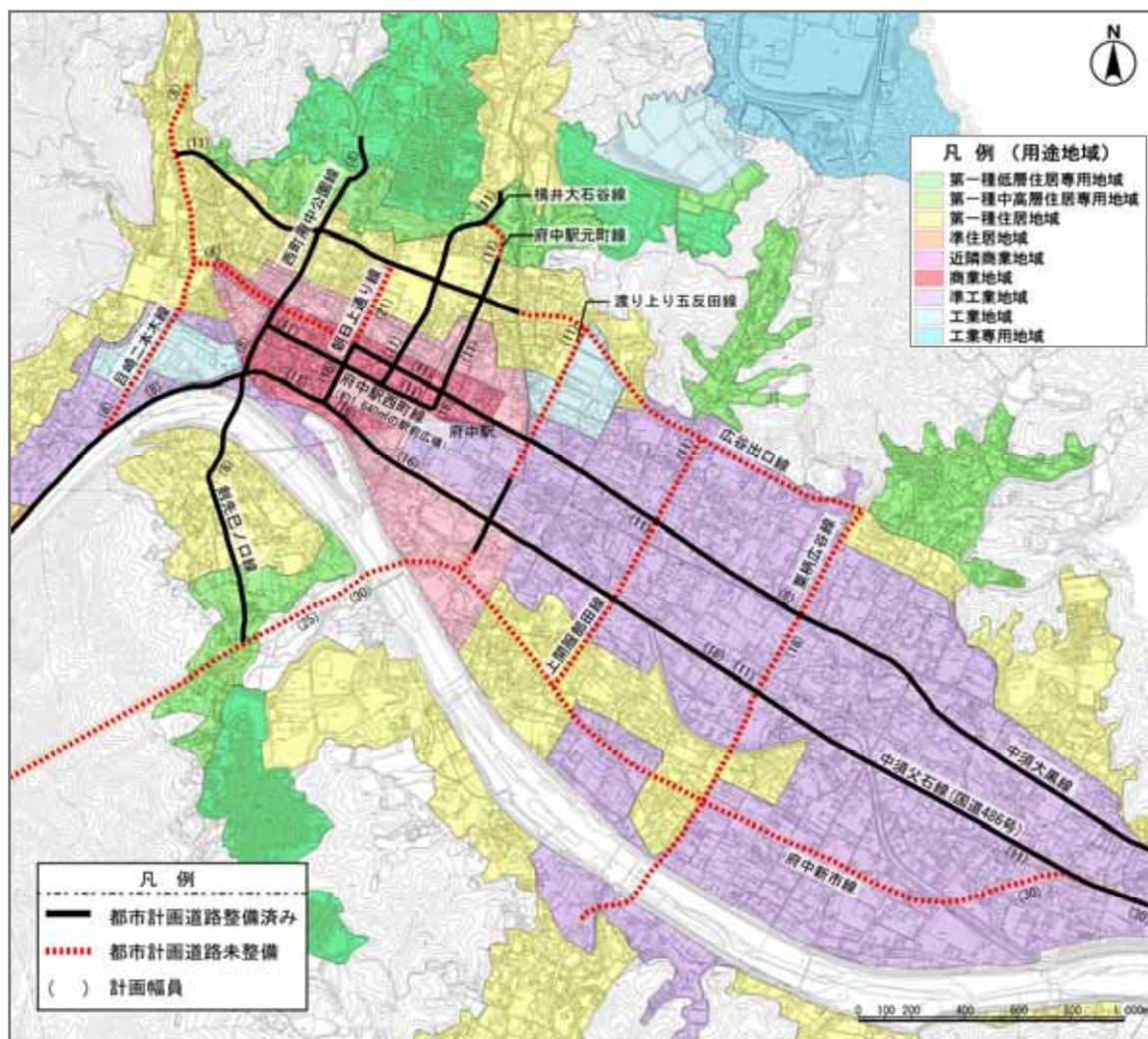


図 都市計画道路の整備状況

## 歩道の整備状況

- ・ 歩道設置状況は下図の通りである。
- ・ 歩行空間は都市計画道路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1~2m程度の区間が多い。
- ・ 駅前広場から駅南側へアクセスするための歩行空間が乏しい。

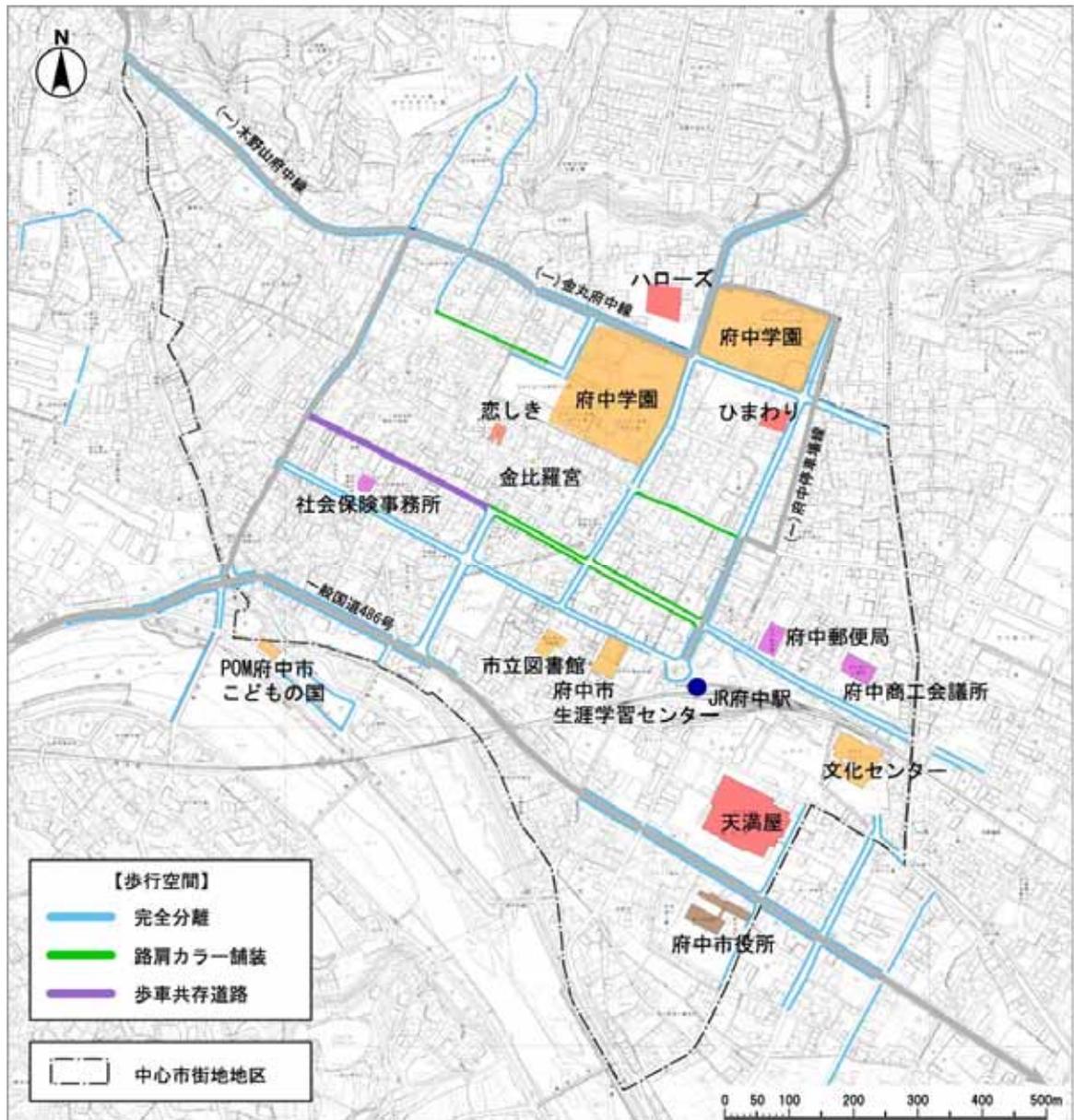


図 中心市街地地区の歩道整備状況

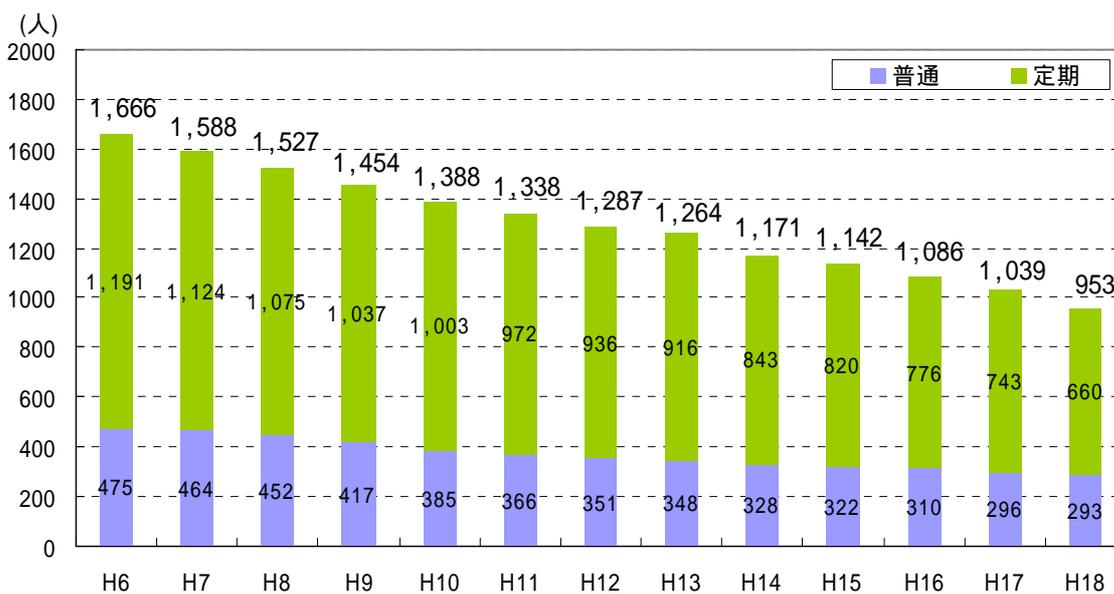
## 2) 公共交通の状況

### 鉄道の状況

- ・ J R 府中駅は、上下・塩町～新市・福山方面を連絡する J R 福塩線の鉄道駅であり、上下・塩町方面へは 8 本 / 日・片方向、新市・福山方面へは 27 本 / 日・片方向が運行している。(平日、H20.1 現在)
- ・ J R 府中駅の日乗車客数は平成 18 年度現在で 953 人 / 日であり、年々減少傾向にある。



図 J R 路線網図



資料：JR 西日本資料

図 J R 府中駅の日平均乗車客数の推移

## バスの状況

- ・JR 府中駅前では、21 系統の路線バスが運行している。
- ・運行本数が最も多いのは「目崎車庫～新市駅前～山守～福山」であり、58 本/日・片方向が運行している（平日、H21.1 現在）

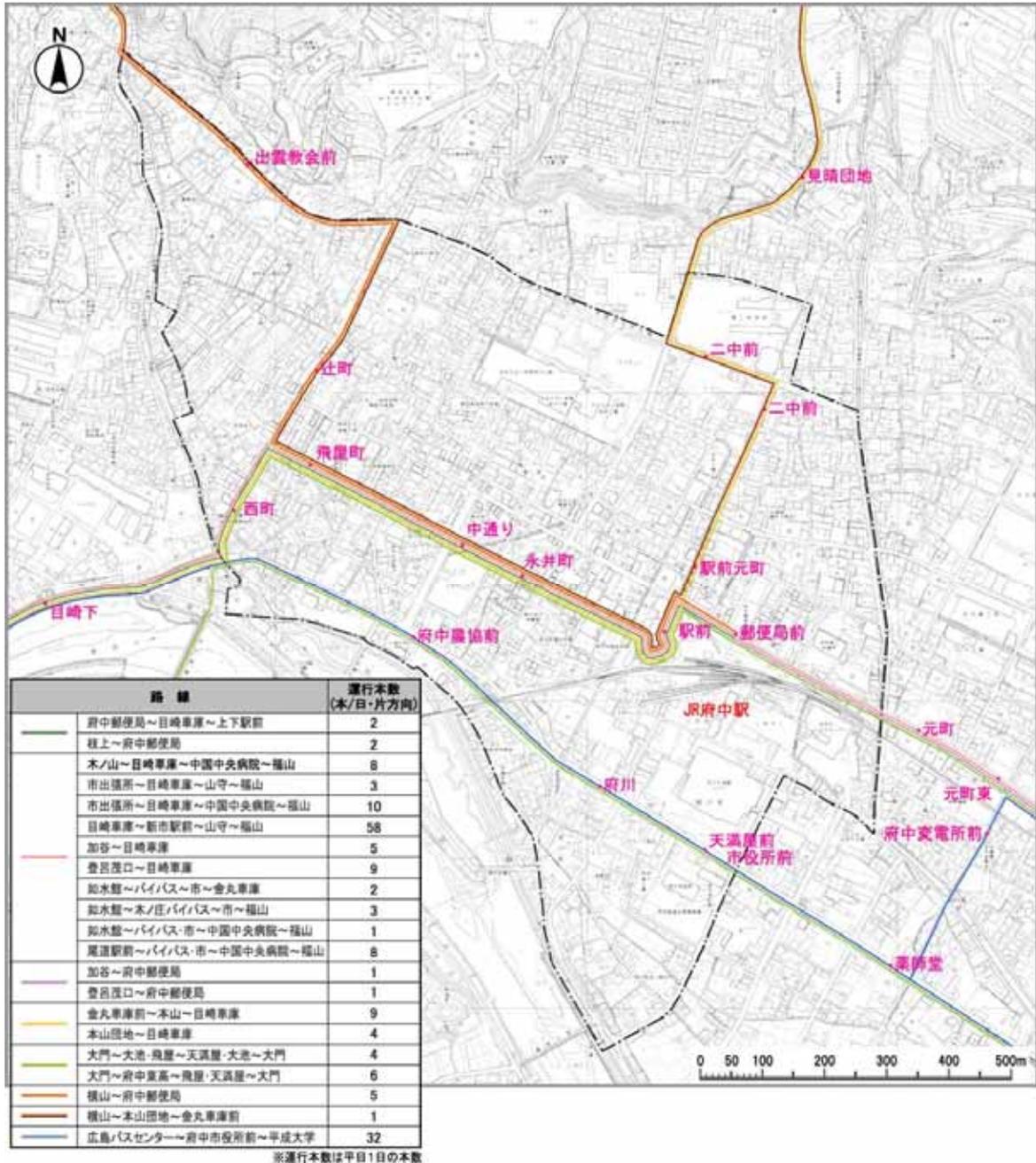


図 バス路線網

【JR府中駅周辺地区の交通施設の現況】

- ・JR府中駅周辺の交通施設の状況は以下に示すとおりである。
- ・バス停は駅前広場北側の(一)府中停車場線に設置されている。

【JR府中駅舎】

- ・駅舎は木造1階建て。待合室には、ベンチ、自動販売機が設置されている。



駅舎正面



駅舎内の待合室

【朝日町踏切】

- ・朝日町踏切は、鉄道南北の市街地を連絡する主要動線となっている。
- ・また、駅南側から駅へ徒歩・自転車でアクセスする際の主要経路となっている。



通学時間帯の朝日町踏切

【駅南側】

- ・駅南側には改札口はなく、JR用地が広がり鉄道関連施設が多く立地している。



駅南側から府中駅を望む

【JR府中駅前バス停】

- ・バス停は駅前広場の路上に設置されている。
- ・ベンチ、上屋等は設置されていない。



駅前広場北側のバス停

【タクシースペース】

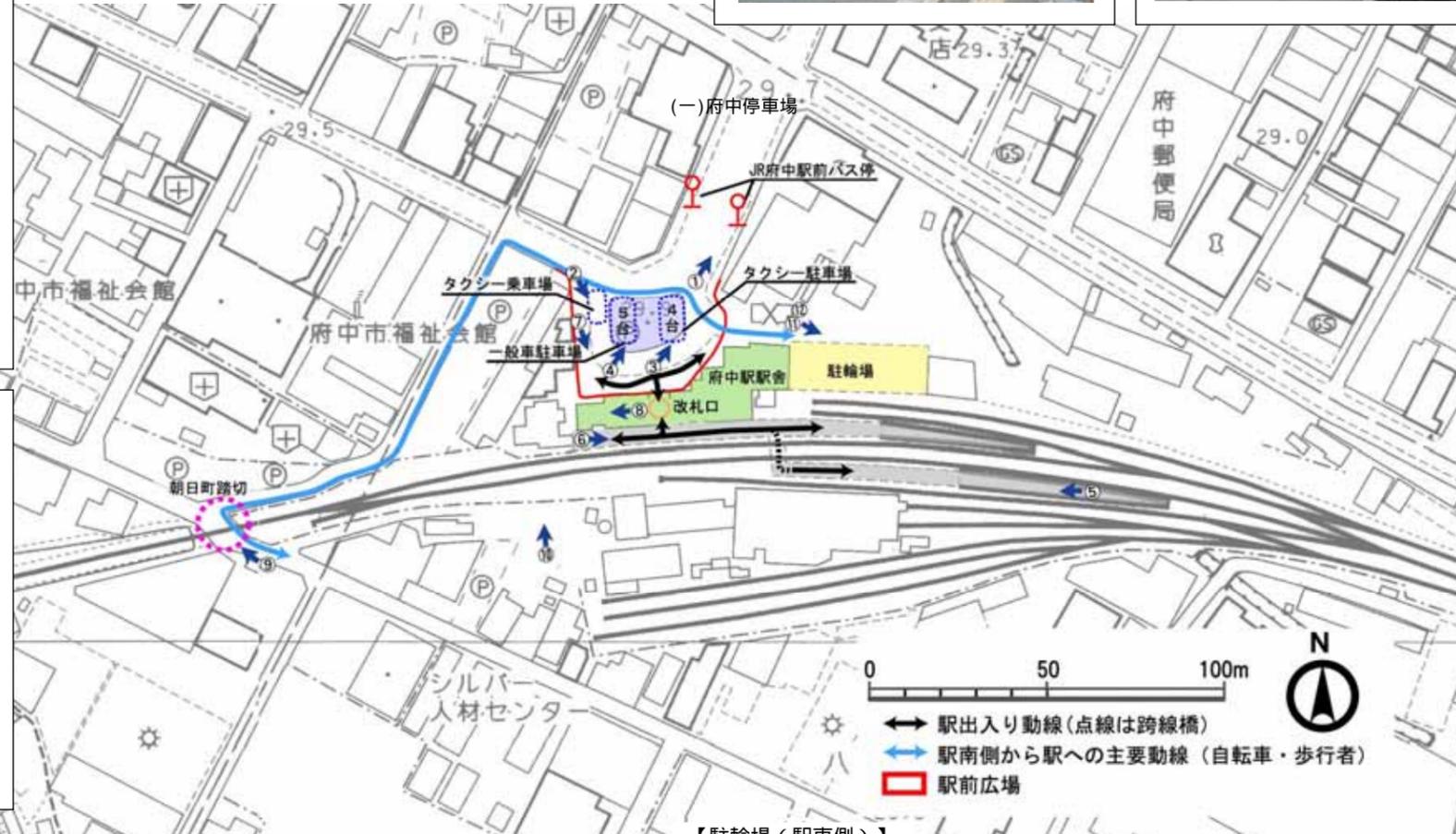
- ・駅前広場に1台分のタクシー乗車場が設けられている。
- ・タクシーの待機は、駅前広場中央部にはタクシー駐車場(4台)が設置されているが、駅前広場の路上で待機するタクシーも多い。



駅前で待機するタクシー



駅前広場内のタクシー駐車場



【駐車場(駅前広場敷地内)】

- ・駅前広場中央部に収容台数5台の一般車駐車場が設置されている。



駅前広場内の一般車駐車場

【ホーム】

- ・ホームは2面4線であり、駅舎の東側に偏って配置されている。



ホーム東側から西方向を望む



ホーム西側から東方向を望む

【駐輪場(駅東側)】

- ・駅東側に駐輪場が設けられているが、利用者が多く屋根があるスペース以外にも溢れて駐輪している。



駅東側にある駐輪場



駅東側にある駐輪場

## 第2章 JR府中駅周辺の交通利用特性

### 2-1. 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：



調査内容：

		調査時間	調査地点	調査方法
JR 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	・乗降客数を観測 ・乗車/降車の別
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
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
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 - 2 . J R 府中駅周辺の交通利用実態

### 1 ) 駅乗降客

#### 乗降客数

- ・ J R 府中駅の乗降客数は 1 日 1,697 人 ( 19.5h : 始発 ~ 終着 ) となっている。
- ・ 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 J R 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。

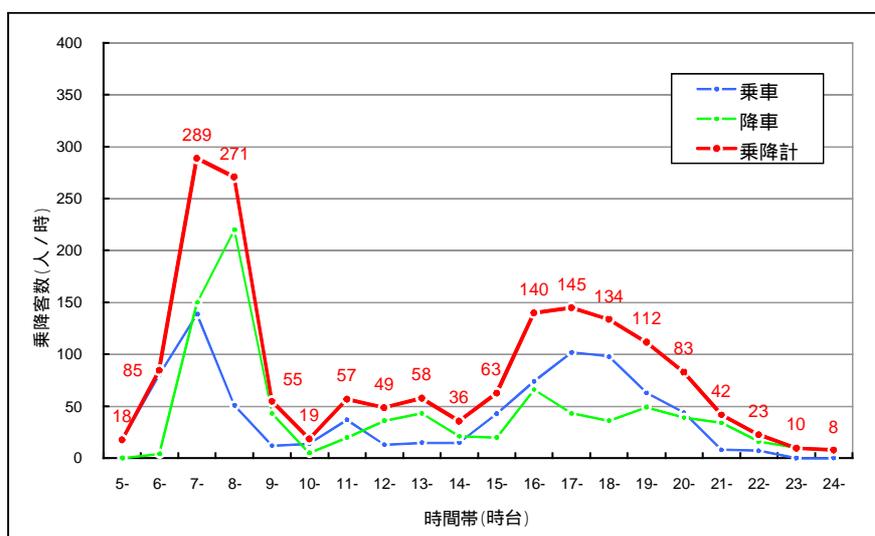


図 J R 府中駅の時間帯別乗降客数

表 J R 府中駅の時間帯別乗降客数

時間帯	J R 乗降客数(人/時)			時間 集中度	J R 運行本数(本/時)					
	乗車	降車	乗降計		福山方面		塩町方面		計	
	発	着		発	着	発	着	発	着	
05:00 ~ 06:00	18	0	18	1.1%	2		1		3	
06:00 ~ 07:00	81	4	85	5.0%	2	1	1		3	1
07:00 ~ 08:00	139	150	289	17.0%	2	2		1	2	3
08:00 ~ 09:00	51	220	271	16.0%	2	3	1	1	3	4
09:00 ~ 10:00	12	43	55	3.2%	2	2		1	2	3
10:00 ~ 11:00	14	5	19	1.1%	1	1			1	1
11:00 ~ 12:00	37	20	57	3.4%	1	1			1	1
12:00 ~ 13:00	13	36	49	2.9%	1	1	1		2	1
13:00 ~ 14:00	15	43	58	3.4%	1	1		1	1	2
14:00 ~ 15:00	15	21	36	2.1%	1	1			1	1
15:00 ~ 16:00	43	20	63	3.7%	2	1	1	1	3	2
16:00 ~ 17:00	74	66	140	8.2%	2	2	1		3	2
17:00 ~ 18:00	102	43	145	8.5%	2	2			2	2
18:00 ~ 19:00	98	36	134	7.9%	2	2	1	1	3	3
19:00 ~ 20:00	63	49	112	6.6%	2	2			2	2
20:00 ~ 21:00	44	39	83	4.9%	1	2	1	1	2	3
21:00 ~ 22:00	8	34	42	2.5%		2				2
22:00 ~ 23:00	7	16	23	1.4%	1	1		1	1	2
23:00 ~ 24:00	0	10	10	0.6%		1			0	1
24:00 ~ 24:30	0	8	8	0.5%		1			0	1
計	834	863	1,697	100.0%	27	29	8	8	35	37

始発5:28 ~ 終着24:23(19.5h)の観測結果

### 学生（高校生）の利用状況

- ・ 駅乗降客 1,697 人/日のうち、学生が 837 人/日（制服を着用の利用者、主に高校生）と約半数を占めている。
- ・ また、時間帯別、乗車・降車別の状況は下図のとおりであり、7～8 時台に降車する学生が極めて多く、JR 府中駅の利用圏にある県立府中高等学校、県立府中東高等学校の生徒の利用が多いことがわかる。
- ・ なお、午前中に降車する学生は 275 人であり、日乗降で 550 人程度（全乗降客の 32%）が上記 2 校の生徒による利用と考えられる。

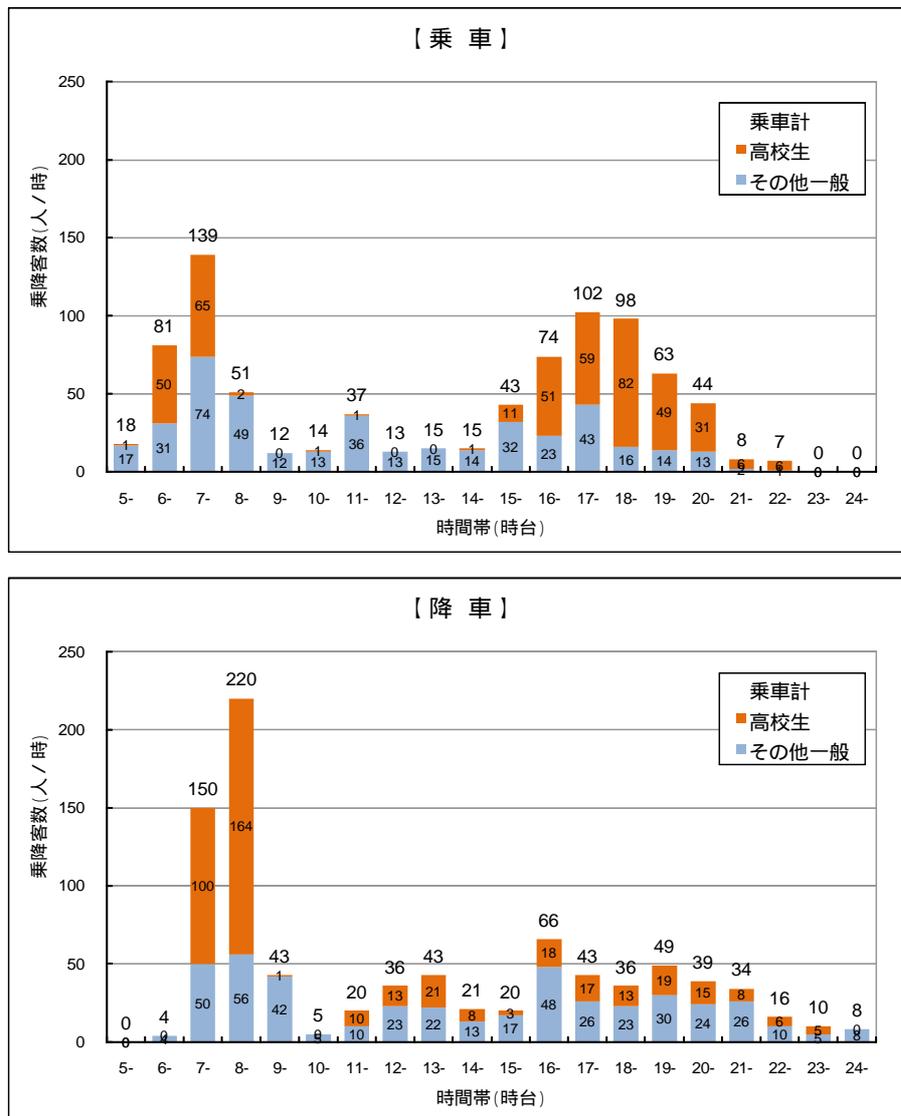


図 JR 府中駅の時間帯乗降客数の学生（高校生）内訳

## 2) バス利用

- ・「府中駅前バス停」でのバス乗降客数は 1日127人（17.5h：始発～終便）、バス1台当りの平均乗降客は0.98人/台であり、利用者は少ない。
- ・時間帯別の利用状況をみると、7～8時台、17時台の他、10時、15時にも利用が多く、買物や通院等で利用されていることが伺える。

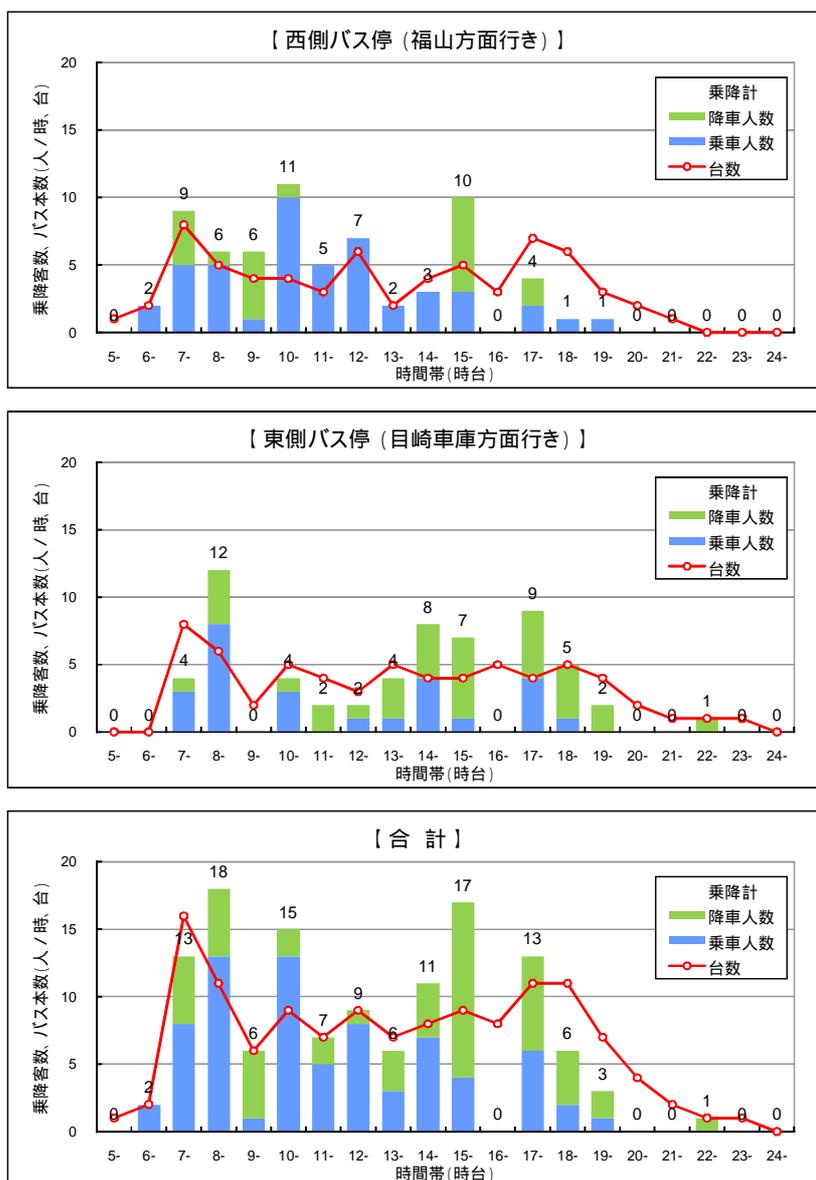


図 時間帯のバス乗降客数（府中駅前バス停）

表 路線バス利用状況（府中駅前バス停）

	バス台数 (台/日)	乗降客数(人/日)			1台当り平均乗降客数(人/台)		
		乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計
西側バス停 (福山方面行き)	66	47	20	67	0.71	0.30	1.02
東側バス停 (目崎車庫方面行き)	64	26	34	60	0.41	0.53	0.94
合計	130	73	54	127	0.56	0.42	0.98

日台数・乗降客数は始発5:59～終便23:11(17.5h)の観測結果

### 3) タクシー利用

- ・駅前広場及び駅周辺でのタクシー乗降客数は 90 人 / 19.5h ( J R 始発 ~ 終着 ) であり、ほとんどが駅前広場内での乗降となっている。
- ・乗降客の約 8 割 ( 74 人 / 19.5h ) が乗車客であり、日中 ( 8 時台 ~ 16 時台 ) と 20 時台の利用が多い。

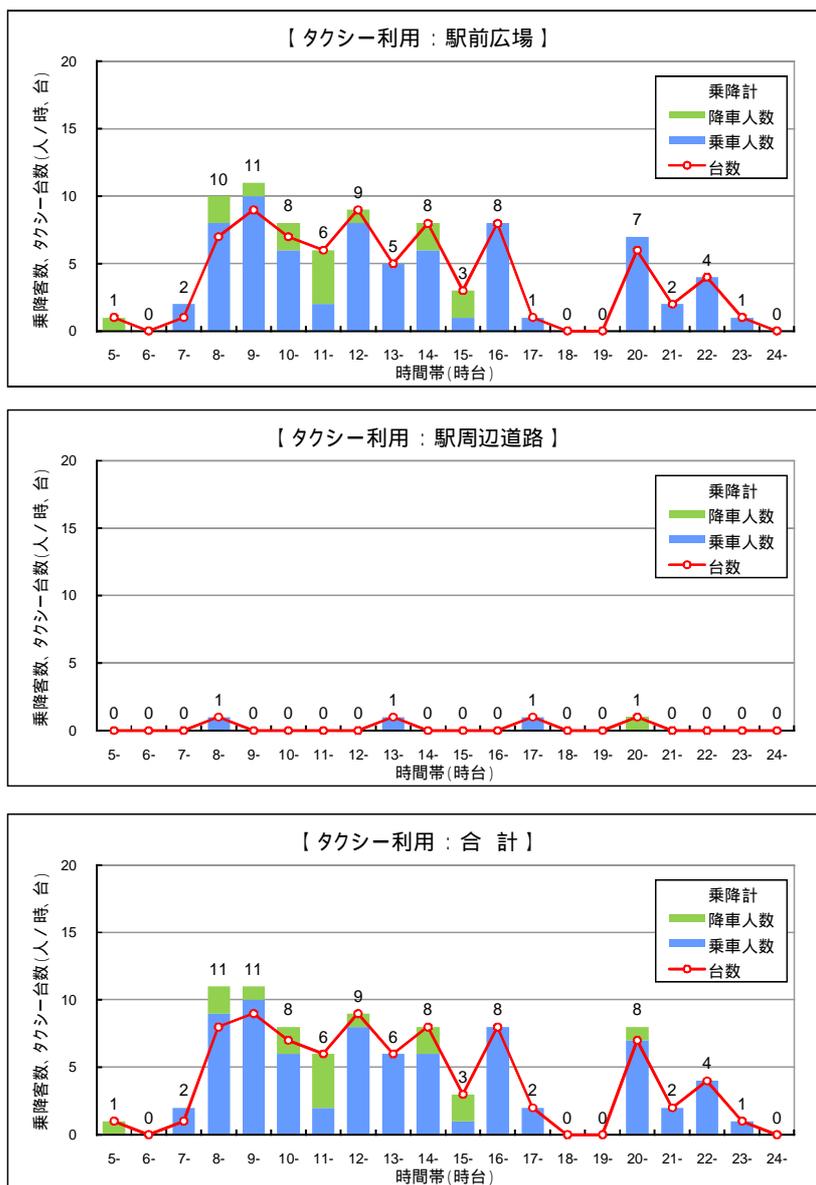


図 時間帯別のタクシー乗降客数

表 JR 府中駅周辺でのタクシー利用状況

	タクシー台数(台/19.5h)			乗降客数(人/19.5h)			1台当り平均乗降客数(人/台)		
	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計
駅前広場	64	14	78	71	15	86	1.11	1.07	1.10
駅周辺道路	3	1	4	3	1	4	1.00	1.00	1.00
合計	67	15	82	74	16	90	1.10	1.07	1.10

#### 4) 一般車利用

##### 送迎利用

- ・駅前広場及び駅周辺での一般車送迎による乗降者数は  $319 \text{ 人} / 19.5\text{h}$  ( JR 始発～終着 ) であり、 JR 乗降客の約 2 割 ( 18.8% ) に相当する。
- ・時間帯別にみると、6～7 時台は降車のみで利用者数も最も多く、昼過ぎから乗車が増える傾向にあり、通勤通学時の自宅 JR 府中駅の送迎利用が多いことが伺える。

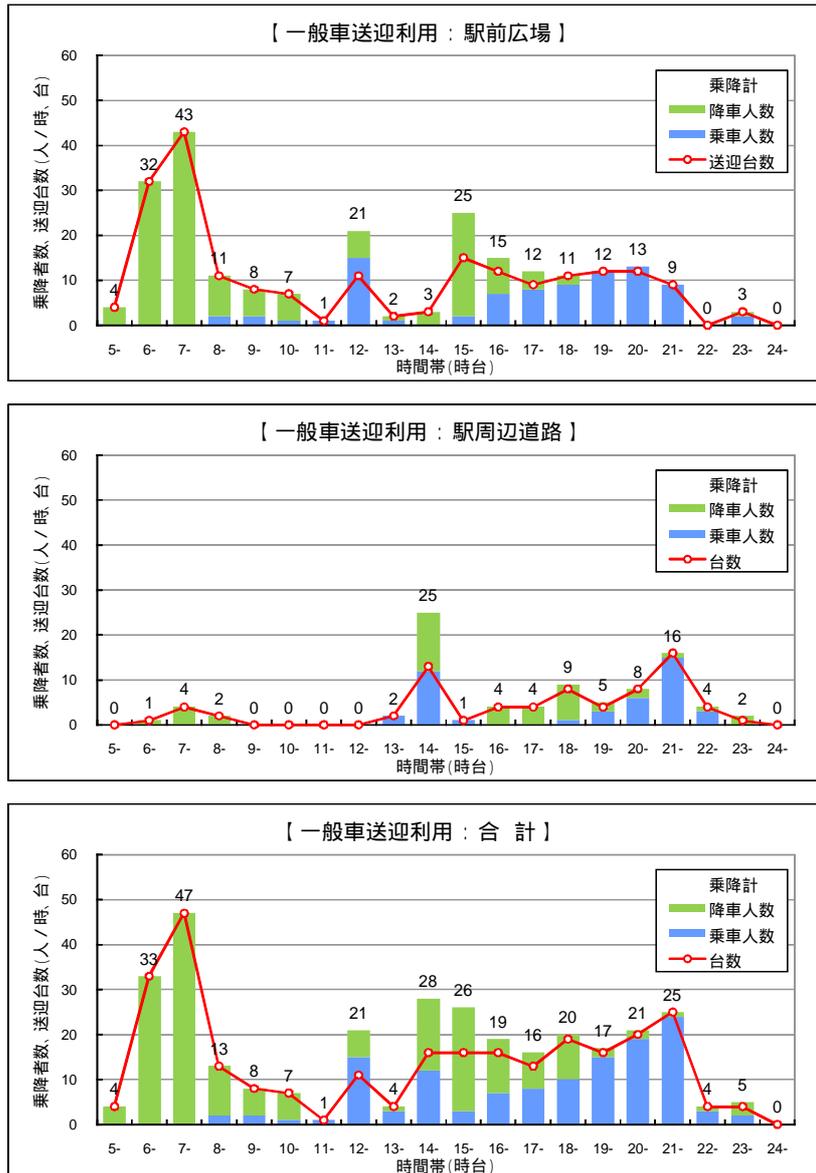


図 時間帯別の送迎車乗降客数

表 JR 府中駅周辺での送迎車利用状況

	送迎台数(台/19.5h)			乗降者数(人/19.5h)			1台当り平均乗降者数(人/台)		
	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計	乗車	降車	乗降計
駅前広場	73	132	205	84	148	232	1.15	1.12	1.13
駅周辺道路	40	32	72	43	44	87	1.08	1.38	1.21
合計	113	164	277	127	192	319	1.12	1.17	1.15

## 送迎以外の利用

- ・ 駅前広場の一般車の利用を見ると、送迎以外の利用（チケット購入等の駅窓口利用、トイレ利用、自動販売機利用、休憩等）が 150台 / 19.5h（JR始発～終着）あり、一般車利用の約4割（42.3%）を占めている。
- ・ 時間帯別にみると、12時前後、17時台の利用が多くなっており、勤務の合間や帰宅時の利用等が想定される。
- ・ このように、駅前広場が送迎以外の目的でも一般車に利用されていることがわかる。

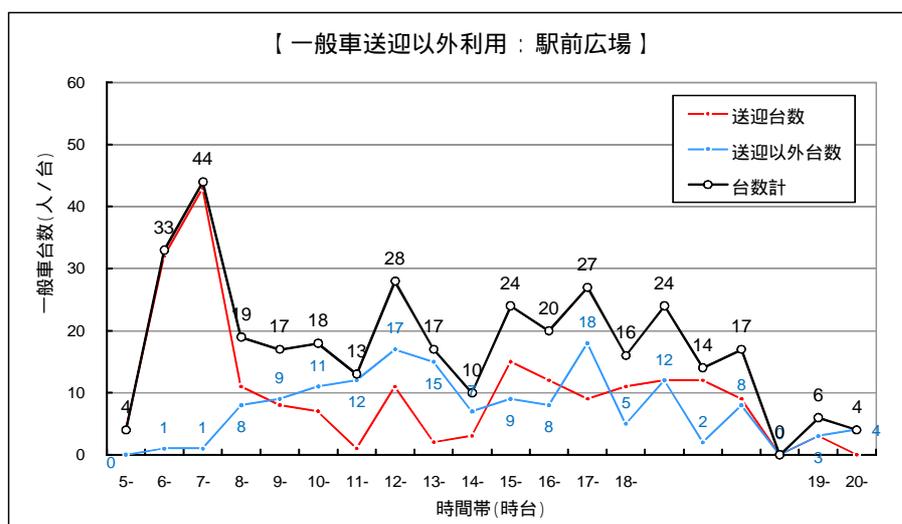


図 時間帯別の一般車の駅前広場利用状況

表 一般車の駅前広場利用状況

一般車台数(台/19.5h)		
送迎	送迎以外	計
205	150	355
(57.7%)	(42.3%)	(100.0%)

## 5) 駐車場利用

- ・駅前広場には駐車場（9台）が設置されており、5台分が一般車駐車場、4台分がタクシー駐車場となっており、一般車の入出庫台数は88台/19.5h（JR始発～終着）である。
- ・駐車台数をみると、全体では満車になる状況はほとんどないが、一般車についてみると時間帯によっては満車あるいは収容台数（5台）を超える駐車（タクシー駐車場を利用）が見られる状況にあり、一般車駐車場が不足傾向にあるといえる。

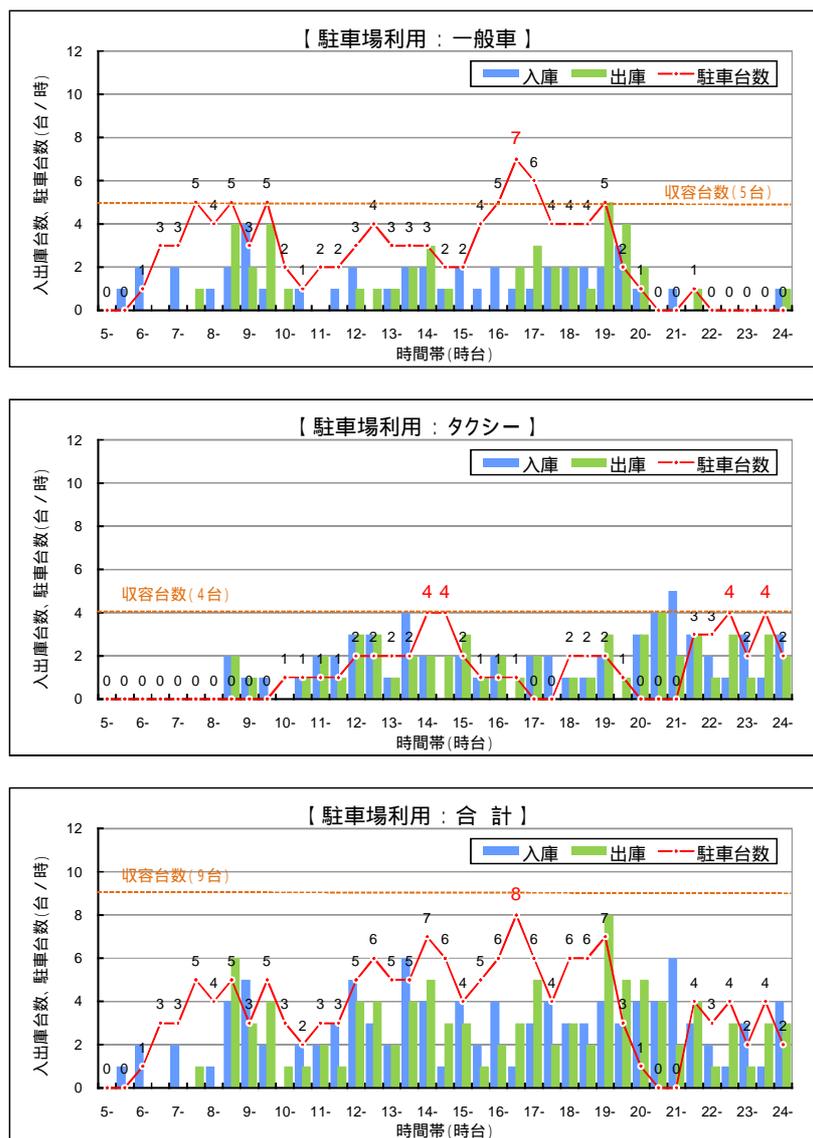


図 駐車場の時間帯別の入出庫台数・駐車台数

表 駐車場の利用状況

	入出庫台数(台/19.5h)			ピーク時駐車台数	
	入庫	出庫	計	台数(台)	時間帯
一般車	44	44	88	7	16:30
タクシー	60	57	117	1	
合計	104	101	205	8	

表 駐車場の時間帯別利用状況

時間帯	入庫台数(台 / 30分)				出庫台数(台 / 30分)			
	一般車	タクシー	計	時間集中率	一般車	タクシー	計	時間集中率
05:00-05:30	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
05:30-06:00	1	0	1	1.0%	0	0	0	0.0%
06:00-06:30	2	0	2	1.9%	0	0	0	0.0%
06:30-07:00	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
07:00-07:30	2	0	2	1.9%	0	0	0	0.0%
07:30-08:00	0	0	0	0.0%	1	0	1	1.0%
08:00-08:30	1	0	1	1.0%	0	0	0	0.0%
08:30-09:00	2	2	4	3.8%	4	2	6	5.9%
09:00-09:30	4	1	5	4.8%	2	1	3	3.0%
09:30-10:00	1	1	2	1.9%	4	0	4	4.0%
10:00-10:30	0	0	0	0.0%	1	0	1	1.0%
10:30-11:00	1	1	2	1.9%	0	1	1	1.0%
11:00-11:30	0	2	2	1.9%	0	2	2	2.0%
11:30-12:00	1	2	3	2.9%	0	1	1	1.0%
12:00-12:30	2	3	5	4.8%	1	3	4	4.0%
12:30-13:00	0	3	3	2.9%	1	3	4	4.0%
13:00-13:30	1	1	2	1.9%	1	1	2	2.0%
13:30-14:00	2	4	6	5.8%	2	2	4	4.0%
14:00-14:30	2	2	4	3.8%	3	2	5	5.0%
14:30-15:00	1	0	1	1.0%	1	2	3	3.0%
15:00-15:30	2	2	4	3.8%	0	3	3	3.0%
15:30-16:00	1	1	2	1.9%	0	1	1	1.0%
16:00-16:30	2	2	4	3.8%	0	2	2	2.0%
16:30-17:00	1	0	1	1.0%	2	1	3	3.0%
17:00-17:30	1	2	3	2.9%	3	2	5	5.0%
17:30-18:00	2	2	4	3.8%	2	0	2	2.0%
18:00-18:30	2	1	3	2.9%	2	1	3	3.0%
18:30-19:00	2	1	3	2.9%	1	1	2	2.0%
19:00-19:30	2	2	4	3.8%	5	3	8	7.9%
19:30-20:00	3	0	3	2.9%	4	1	5	5.0%
20:00-20:30	1	3	4	3.8%	2	3	5	5.0%
20:30-21:00	0	4	4	3.8%	0	4	4	4.0%
21:00-21:30	1	5	6	5.8%	0	2	2	2.0%
21:30-22:00	0	3	3	2.9%	1	3	4	4.0%
22:00-22:30	0	2	2	1.9%	0	1	1	1.0%
22:30-23:00	0	1	1	1.0%	0	3	3	3.0%
23:00-23:30	0	3	3	2.9%	0	1	1	1.0%
23:30-24:00	0	1	1	1.0%	0	3	3	3.0%
24:00-24:30	1	3	4	3.8%	1	2	3	3.0%
19.5時間計	44	60	104	100.0%	44	57	101	100.0%

時間	駐輪台数(台)		
	一般車	タクシー	計
05:00	0	0	0
05:30	0	0	0
06:00	1	0	1
06:30	3	0	3
07:00	3	0	3
07:30	5	0	5
08:00	4	0	4
08:30	5	0	5
09:00	3	0	3
09:30	5	0	5
10:00	2	1	3
10:30	1	1	2
11:00	2	1	3
11:30	2	1	3
12:00	3	2	5
12:30	4	2	6
13:00	3	2	5
13:30	3	2	5
14:00	3	4	7
14:30	2	4	6
15:00	2	2	4
15:30	4	1	5
16:00	5	1	6
16:30	7	1	8
17:00	6	0	6
17:30	4	0	4
18:00	4	2	6
18:30	4	2	6
19:00	5	2	7
19:30	2	1	3
20:00	1	0	1
20:30	0	0	0
21:00	0	0	0
21:30	1	3	4
22:00	0	3	3
22:30	0	4	4
23:00	0	2	2
23:30	0	4	4
24:00	0	2	2
24:30	0	3	3

## 6) 駐輪場利用者

- ・駅前広場東側の駐輪場の入出庫台数 (= 利用者数) は 543 台 / 19.5h ( J R 始発 ~ 終着 ) であり、 J R 乗降客の約 3 割 ( 32.0% ) に相当する。
- ・時間帯別にみると、午前中は 7:00 ~ 7:30 に入庫ピークがあり、少し遅れて 8:00 ~ 8:30 に出庫ピークがある。
- ・このことから、通勤通学で自宅から J R 府中駅まで自転車等を利用する人と、 J R 府中駅から周辺の通勤通学先まで自転車等を利用する人 ( 主に県立府中高等学校、県立府中東高等学校の生徒 )、の 2 通りの利用があることがわかる。
- ・駐輪台数が最大となるのは、上記の 2 通りの利用による駐輪が重なる 7:30 頃で、154 台の駐輪がある。また、日中は 90 台程度、夜間は 120 台程度の一定の駐輪がある。

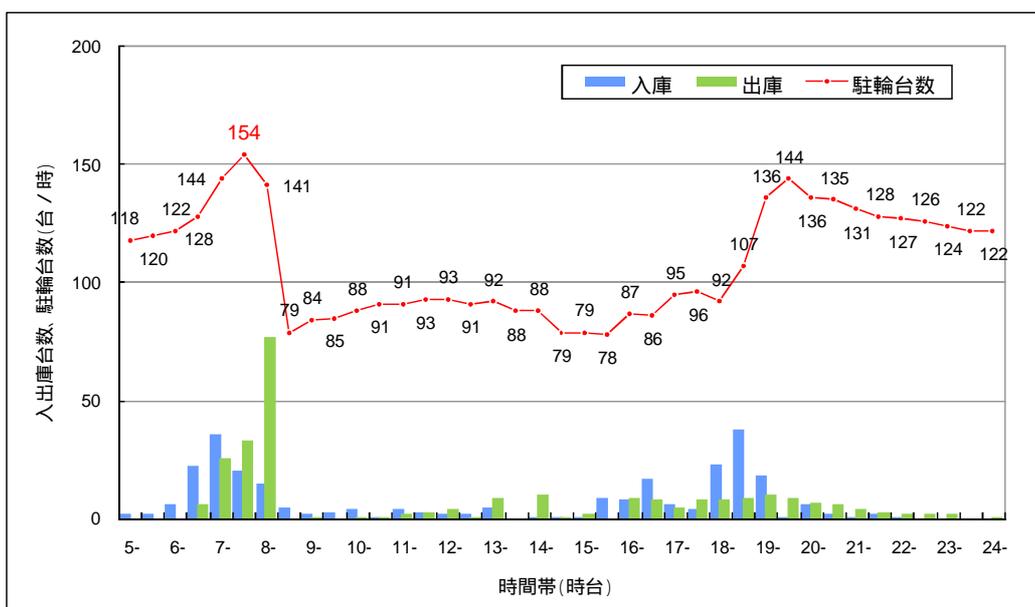


図 駐輪場の時間帯別の入出庫台数・駐輪台数

表 駐輪場の利用状況

	入出庫台数(台 / 19.5h)			ピーク時駐輪台数	
	入庫	出庫	計	台数(台)	時間帯
自転車	253	250	503	148	7:30
バイク	20	20	40	6	
合計	273	270	543	154	

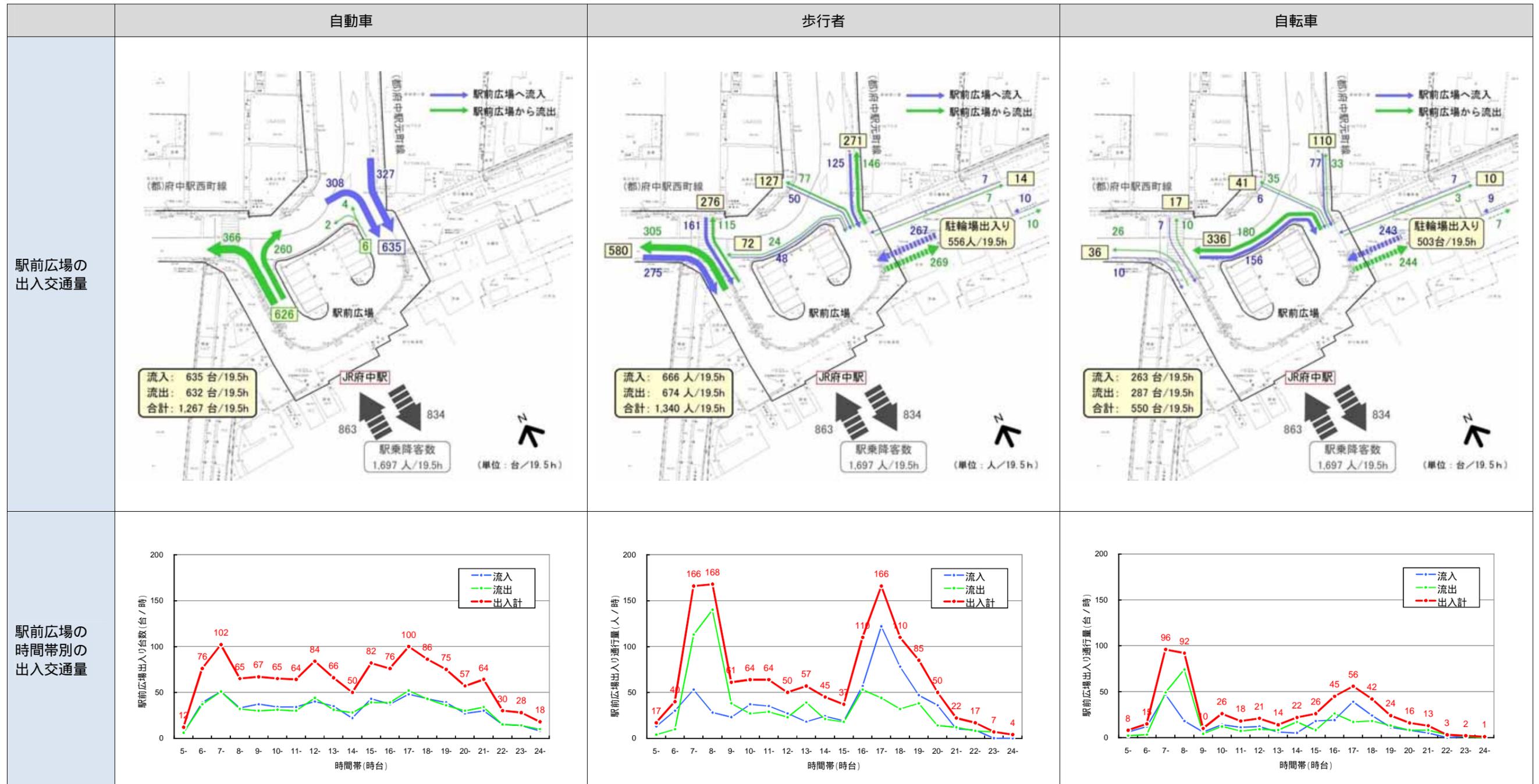
表 駐輪場の時間帯別利用状況

時間帯	入庫台数(台 / 30分)				出庫台数(台 / 30分)			
	自転車	バイク	計	時間集中率	自転車	バイク	計	時間集中率
05:00-05:30	2	0	2	0.7%	0	0	0	0.0%
05:30-06:00	2	0	2	0.7%	0	0	0	0.0%
06:00-06:30	6	0	6	2.2%	0	0	0	0.0%
06:30-07:00	20	2	22	8.1%	5	1	6	2.2%
07:00-07:30	33	3	36	13.2%	26	0	26	9.6%
07:30-08:00	16	4	20	7.3%	32	1	33	12.2%
08:00-08:30	13	2	15	5.5%	77	0	77	28.5%
08:30-09:00	3	2	5	1.8%	0	0	0	0.0%
09:00-09:30	2	0	2	0.7%	1	0	1	0.4%
09:30-10:00	3	0	3	1.1%	0	0	0	0.0%
10:00-10:30	3	1	4	1.5%	1	0	1	0.4%
10:30-11:00	1	0	1	0.4%	1	0	1	0.4%
11:00-11:30	3	1	4	1.5%	2	0	2	0.7%
11:30-12:00	2	1	3	1.1%	2	1	3	1.1%
12:00-12:30	1	1	2	0.7%	4	0	4	1.5%
12:30-13:00	2	0	2	0.7%	0	1	1	0.4%
13:00-13:30	5	0	5	1.8%	9	0	9	3.3%
13:30-14:00	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
14:00-14:30	1	0	1	0.4%	9	1	10	3.7%
14:30-15:00	1	0	1	0.4%	1	0	1	0.4%
15:00-15:30	1	0	1	0.4%	2	0	2	0.7%
15:30-16:00	9	0	9	3.3%	0	0	0	0.0%
16:00-16:30	8	0	8	2.9%	6	3	9	3.3%
16:30-17:00	17	0	17	6.2%	5	3	8	3.0%
17:00-17:30	6	0	6	2.2%	5	0	5	1.9%
17:30-18:00	4	0	4	1.5%	6	2	8	3.0%
18:00-18:30	22	1	23	8.4%	5	3	8	3.0%
18:30-19:00	37	1	38	13.9%	8	1	9	3.3%
19:00-19:30	18	0	18	6.6%	10	0	10	3.7%
19:30-20:00	1	0	1	0.4%	9	0	9	3.3%
20:00-20:30	5	1	6	2.2%	6	1	7	2.6%
20:30-21:00	2	0	2	0.7%	6	0	6	2.2%
21:00-21:30	1	0	1	0.4%	4	0	4	1.5%
21:30-22:00	2	0	2	0.7%	3	0	3	1.1%
22:00-22:30	1	0	1	0.4%	1	1	2	0.7%
22:30-23:00	0	0	0	0.0%	2	0	2	0.7%
23:00-23:30	0	0	0	0.0%	1	1	2	0.7%
23:30-24:00	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
24:00-24:30	0	0	0	0.0%	1	0	1	0.4%
19.5時間計	253	20	273	100.0%	250	20	270	100.0%

時間	駐輪台数(台)		
	自転車	バイク	計
05:00	116	2	118
05:30	118	2	120
06:00	120	2	122
06:30	126	2	128
07:00	141	3	144
07:30	148	6	154
08:00	132	9	141
08:30	68	11	79
09:00	71	13	84
09:30	72	13	85
10:00	75	13	88
10:30	77	14	91
11:00	77	14	91
11:30	78	15	93
12:00	78	15	93
12:30	75	16	91
13:00	77	15	92
13:30	73	15	88
14:00	73	15	88
14:30	65	14	79
15:00	65	14	79
15:30	64	14	78
16:00	73	14	87
16:30	75	11	86
17:00	87	8	95
17:30	88	8	96
18:00	86	6	92
18:30	103	4	107
19:00	132	4	136
19:30	140	4	144
20:00	132	4	136
20:30	131	4	135
21:00	127	4	131
21:30	124	4	128
22:00	123	4	127
22:30	123	3	126
23:00	121	3	124
23:30	120	2	122
24:00	120	2	122
24:30	119	2	121

7) 駅前広場の出入り交通

- ・自動車の出入り交通量は1,267台/19.5h(JR始発~終着)であり、方向別にみると流入は北方面・西方面でほぼ同数であるが、流出は西方面がやや多く(約6割)となっている。時間帯別にみると、7時台、17時台に利用が多く、これらは一般車(送迎等)の出入りが集中するためである。
- ・歩行者の出入り通行量は1,340人/19.5hであり、特に県立府中高等学校、県立府中東高等学校の通学路となる西方面(都府中駅西町線の南側歩道)の出入りが多く約4割(43.2%)を占めている。時間帯別にみると、7~8時台、17時台に利用が多く、通勤通学による利用が集中していることがわかる。なお、駅乗降客の時間変動として比較して、17時台の流入の集中傾向が高いが、これは17時台に塩町方面の列車運行がないためと考えられる(17時台に駅に到着して時間待ちをしている状況)。
- ・自転車の出入り交通量は550台/19.5hであり、特に西方面(都府中駅西町線の南側歩道)と駐輪場の最短経路となる駅前広場全面道路の南側路側を利用する出入りが多く、約6割(61.1%)を占めている。時間帯別にみると、歩行者と同様に7~8時台、17時台に利用が多く、通勤通学による利用が集中していることがわかる。



## 8) 駅前交差点の自動車交通流動

- ・駅前広場前面道路の交通量は、北側断面で5,459台/19.5h(JR始発～終着)、西側断面で5,544台/19.5hと西側断面が若干多く、方向別では西 北の流動が若干を多い。
- ・時間帯別では17時台に最も集中している。
- ・このうち、駅前広場利用の交通量は北断面 591台/19.5h、西断面 676台/19.5で、各断面の1割程度であり、駅前広場利用以外の交通が主となっている。

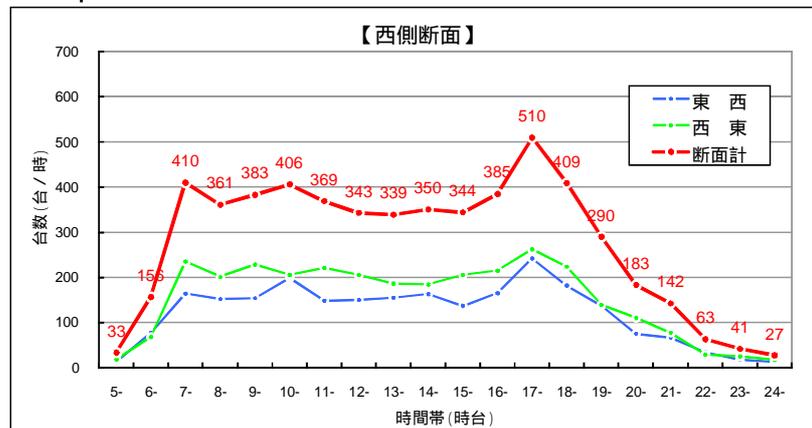
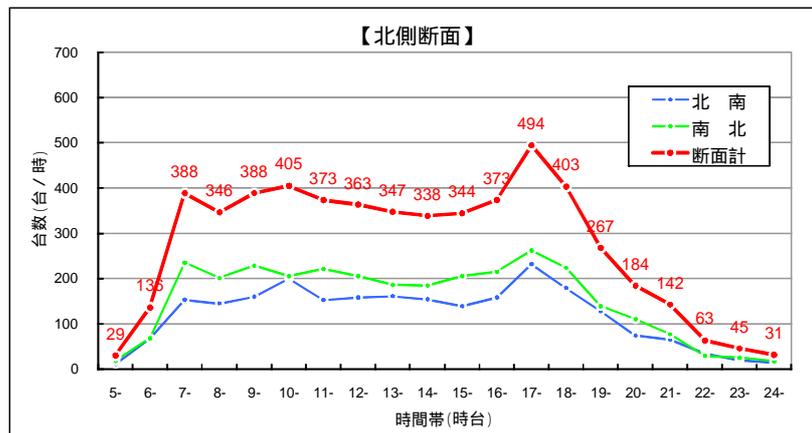
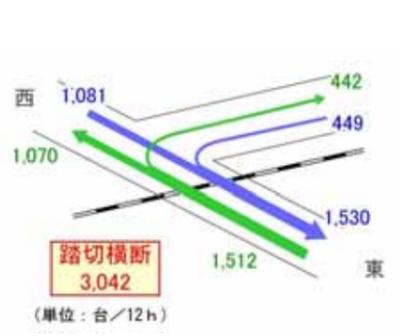
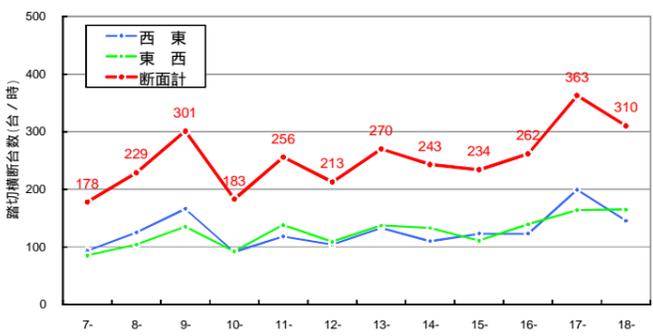
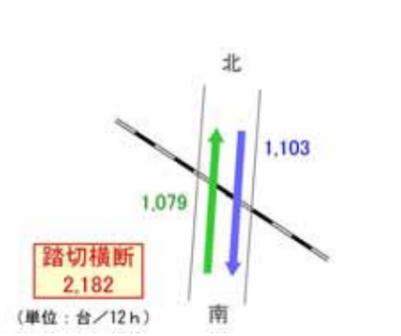
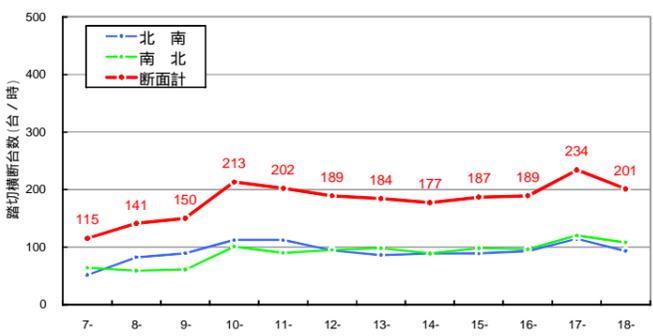
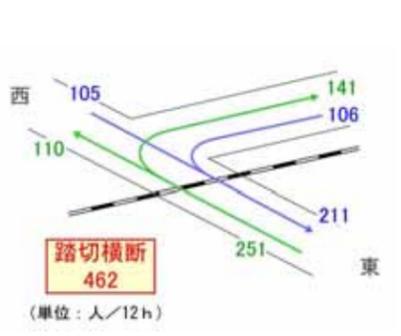
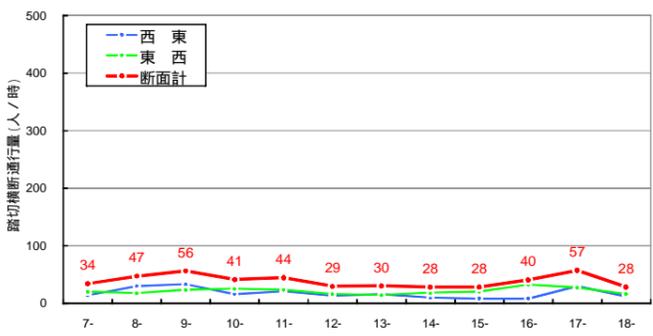
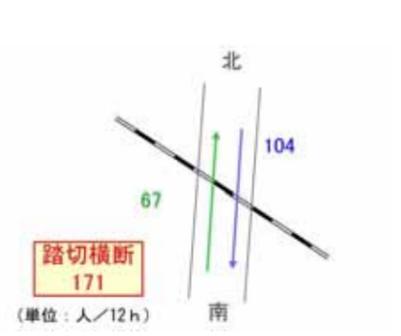
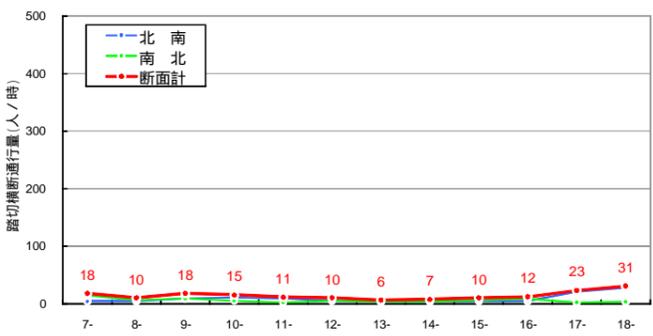
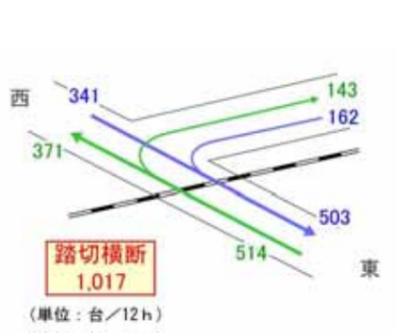
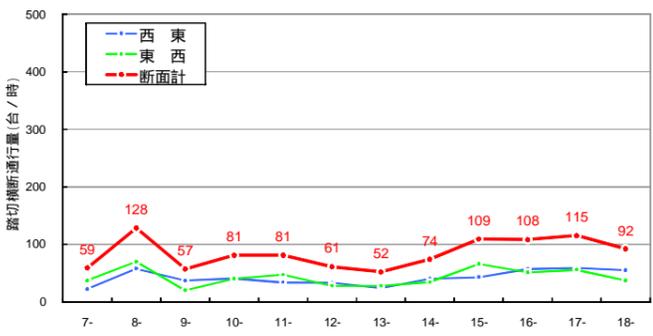
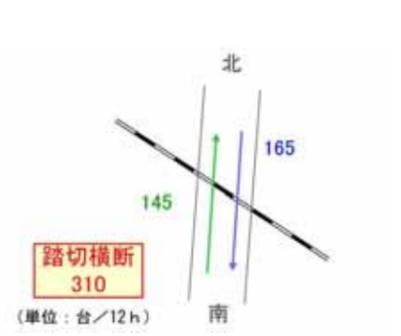
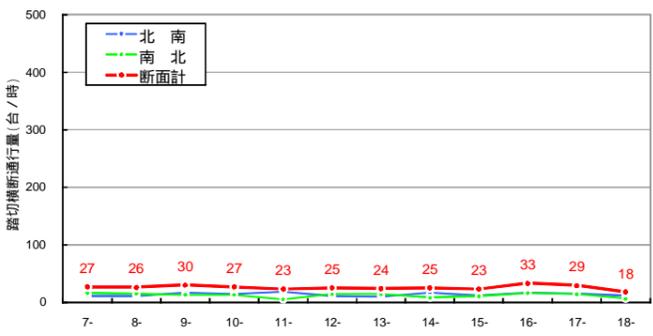


図 駅前広場前面道路の自動車交通量

9) JR府中駅周辺の踏切横断交通

- ・JR府中駅周辺に位置する朝日町踏切（駅西側）、砂川第1踏切（駅東側）における自動車、歩行者、自転車の踏切横断量は以下のとおりであり、総じて朝日町踏切の利用が多くなっている。
- ・朝日町踏切は、JR府中駅から県立府中東高等学校の通学路として利用されていることもあり、歩行者、自転車の横断量も多い。
- ・両踏切ともに、歩行者より自転車の横断量が多くなっている点が特徴的である。

	朝日町踏切		砂川第1踏切	
				
	12時間方向別踏切横断量	時間帯別の踏切横断量	12時間方向別踏切横断量	時間帯別の踏切横断量
自動車	 <p>踏切横断 3,042 (単位: 台/12h)</p>		 <p>踏切横断 2,182 (単位: 台/12h)</p>	
歩行者	 <p>踏切横断 462 (単位: 人/12h)</p>		 <p>踏切横断 171 (単位: 人/12h)</p>	
自転車	 <p>踏切横断 1,017 (単位: 台/12h)</p>		 <p>踏切横断 310 (単位: 台/12h)</p>	

## 第3章 市民・利用者アンケート調査

### 3-1. アンケート調査の概要

#### 1) 調査概要

- ・JR府中駅周辺の利用状況のほか、問題点や改善要望、整備の方向性等に関する市民・利用者の意見を把握するため、以下に示すアンケート調査を実施した。

市民アンケート調査
JR府中駅利用者アンケート調査

表 市民・利用者アンケート調査の概要

	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・15歳以上の市民2,000人(無作為抽出)</li> <li>・地区で偏りなく配布されるよう、人口比により地区別の対象者数を設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR府中駅利用者(高校生以上)</li> <li>・480人に配布</li> </ul>
配布方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郵送により配布</li> <li>・H20.11.27(木)に発送</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR府中駅において調査員が駅利用者に直接、手渡し配布</li> <li>・H20.11.27(木)、6:00~12:00に配布</li> </ul>
回収方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郵送により回収</li> <li>・回収締切はH20.12.8(月)としたが、H20.12.25(木)までの回収票で集計</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同左</li> </ul>
回収状況	有効回収数：738票 有効回収率：36.9%	有効回収数：94票 有効回収率：19.6%
質問内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性(性別、年齢、職業、住所、通勤通学先)</li> <li>〔JR府中駅周辺について〕</li> <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>・JR府中駅周辺の整備の方向性</li> <li>・駅関連施設の整備に対する意向、交通行動の変化</li> <li>〔中心市街地について〕</li> <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> <li>・その他(自由意見)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同左</li> </ul>

2) 回答者の属性等

・市民アンケート及びJR府中駅利用者アンケートの回答者の属性は以下の通りである。  
 ・市民全般に比べ、JR府中駅利用者は年齢では「10代」が多く、職業では「会社員・公民」や「学生」が多くなっている。

表 市民・利用者アンケート調査の回答者の属性等

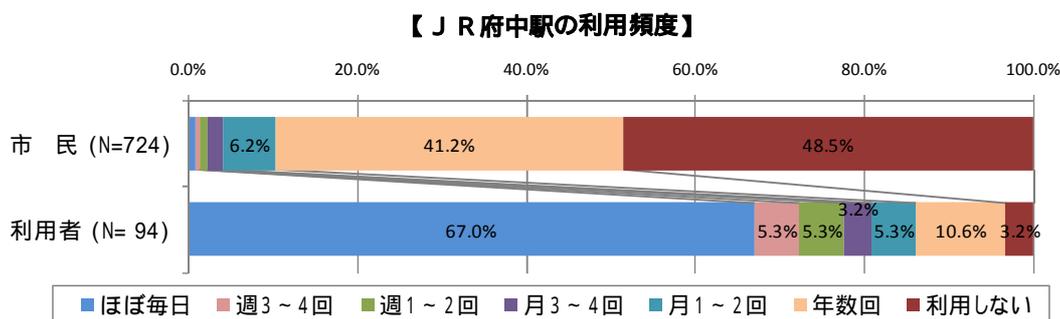
	市民アンケート調査	JR府中駅利用者アンケート調査
性別	<p>(N=738)</p>	<p>(N=94)</p>
年齢	<p>(N=738)</p>	<p>(N=94)</p>
住所	<p>(N=738)</p>	<p>(N=94)</p>
職業	<p>(N=738)</p>	<p>(N=94)</p>
通勤通学先	<p>(N=568)</p>	<p>(N=87)</p>

## 3 - 2 . アンケート調査結果

### 3 - 2 - 1 . J R 府中駅の利用状況

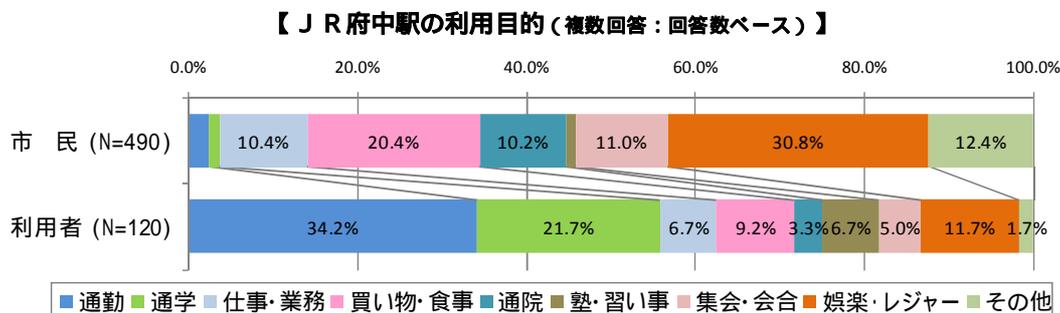
#### 1 ) 利用頻度

- ・ J R 府中駅利用者の約 7 割 ( 67.0% ) は「ほぼ毎日 ( 週 5 回以上 ) 」の利用となっており、通勤通学等での日常的な利用が主となっていると考えられる。
- ・ 市民全般でみると、J R 府中駅を「利用しない」人が約 5 割 ( 48.5% ) を占め、また「年数回」の人を含めると約 9 割 ( 89.7% ) を占めており、移動手段としてはマイカー等の他の交通手段が主となっていることが伺える。



#### 2 ) 利用目的

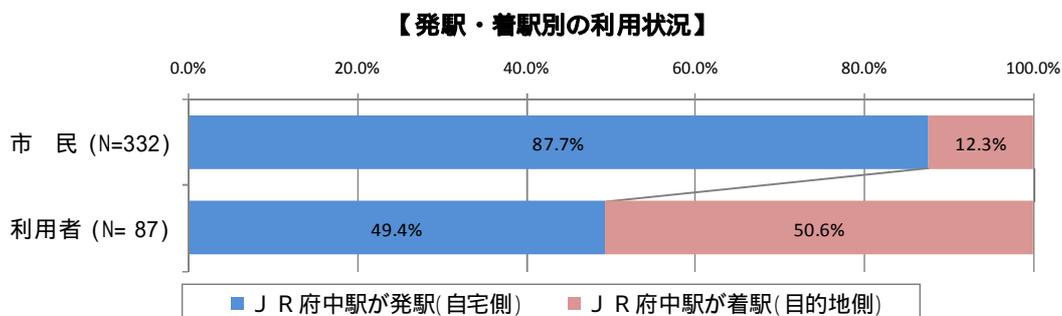
- ・ J R 府中駅利用者の利用目的は、「通勤」と「通学」とで過半数 ( 55.9% ) を占めているが、「娯楽・レジャー」や「買い物・食事」といった私用目的もそれぞれ 1 割程度を占めている。
- ・ 市民全般でみると、上記のように利用頻度は少なく、「娯楽・レジャー」や「買い物・食事」などで比較的、非日常的な移動で利用されているものと考えられる。



当該設問は、前記の利用頻度に関する設問で「利用しない」以外を選択した人を対象としている。

### 3) 発地・着地別の利用状況

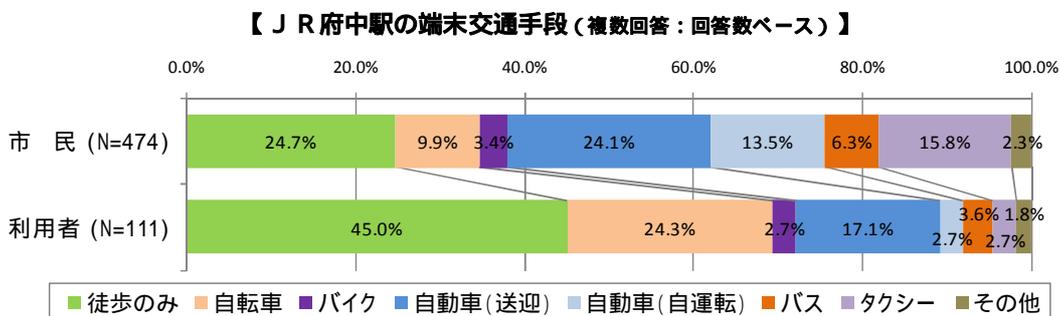
・JR府中駅利用者を発地・着地別にみると、「JR府中駅が発駅(自宅側)」と「JR府中駅が着駅(目的地側)」がほぼ半数であり、福山市等への他地域へ流出する人と、JR府中駅周辺へ流入する人の両者が混在していることがわかる。



当該設問は、前記の利用頻度に関する設問で「利用しない」以外を選択した人を対象としている。

### 4) 駅端末交通手段

・JR府中駅利用者の端末交通手段は、「徒歩」が45.0%を占め最も多くなっており、次いで「自転車」(24.3%)、「自動車(送迎)」(17.1%)となっている。



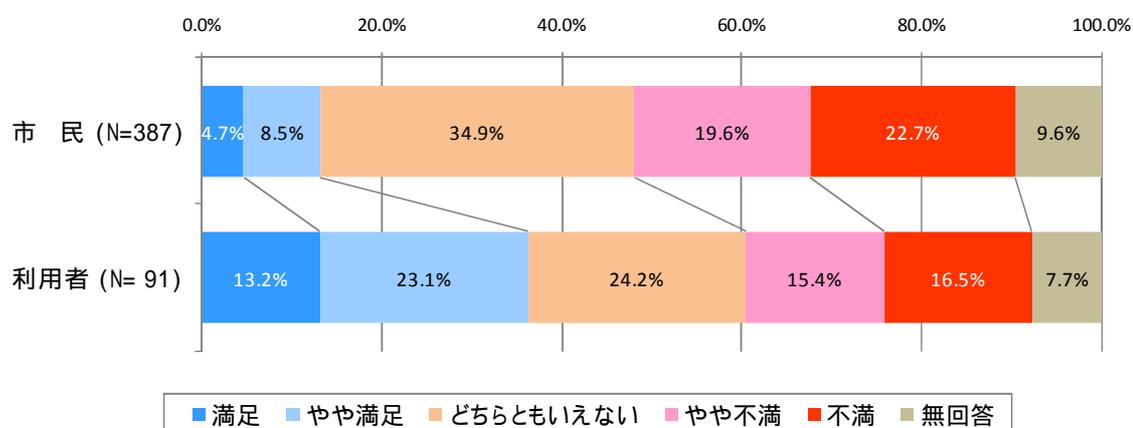
当該設問は、前記の利用頻度に関する設問で「利用しない」以外を選択した人を対象としている。

### 3 - 2 - 2 . J R 府中駅の利用環境に対する評価

#### 1 ) 満足度

- ・ J R 府中駅の利用環境に対する満足度をみると、市民全般では「不満」「やや不満」が 42.3%、「満足」「やや満足」が 13.2%となっており、不満度が高い傾向にある。
- ・ 一方で、J R 府中駅利用者では、「満足」「やや満足」が 36.3%で、「不満」「やや不満」( 31.9% ) を若干上まっており、市民全般と比べると評価は高い傾向にあるといえるものの、不満を持っている人は約 3 割存在している。

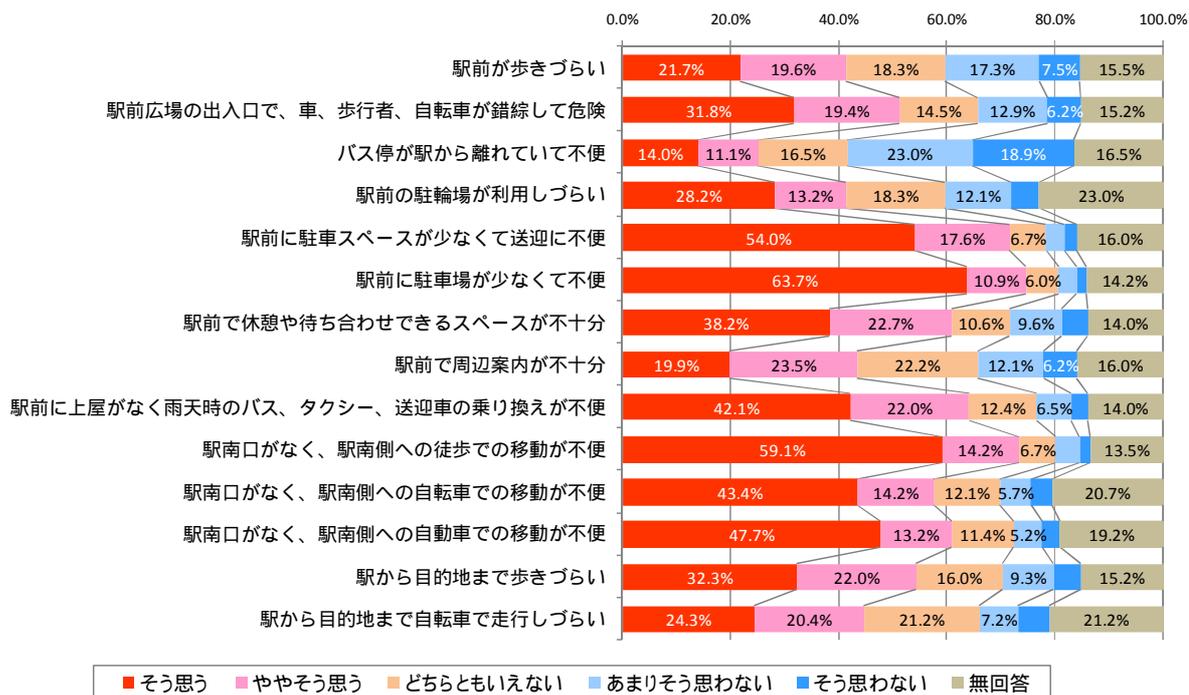
【 J R 府中駅の利用環境に対する満足度】



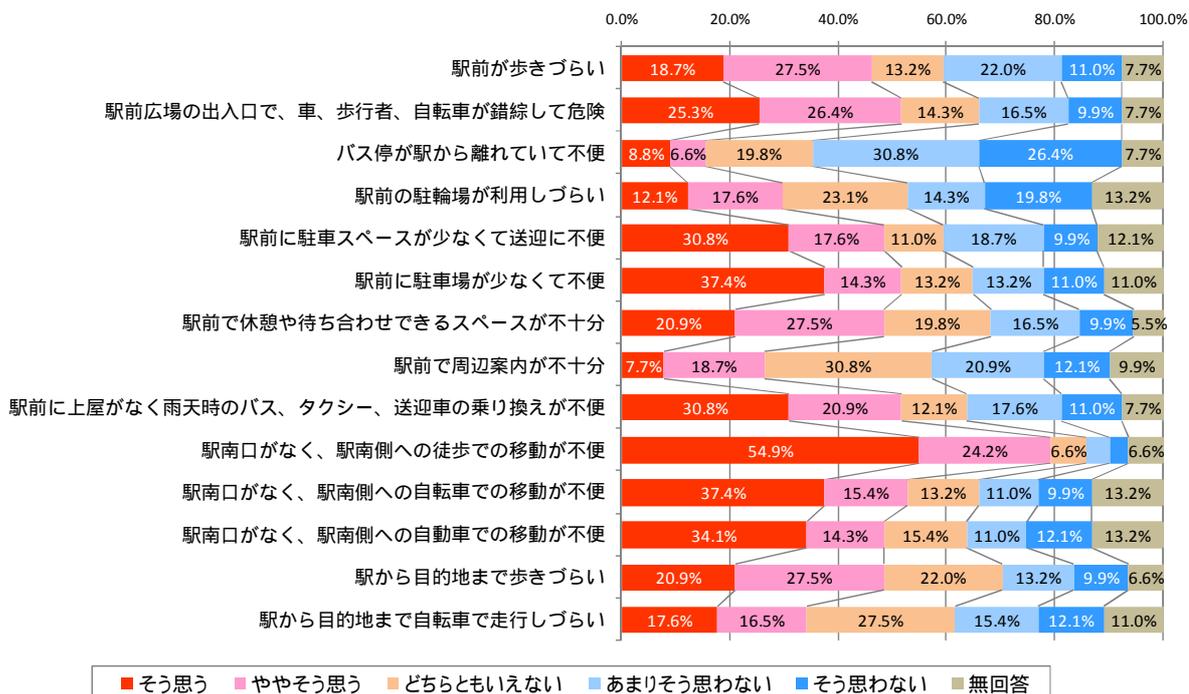
## 2) 問題点

- ・JR府中駅の利用環境の問題点としては、市民全般・JR府中駅利用者ともに「駅南口がなく、駅南側への徒歩での移動が不便」をあげる人が多く、8割弱の人が指摘（「そう思う」「ややそう思う」）している。
- ・その他、市民全般では、「駅前に駐車場が少なくて不便」「駅前に駐車スペースが少なくて送迎に不便」といった駅広の一般車スペースに関する指摘が多くなっている。

【JR府中駅の利用環境の問題点（市民（N=387））】



【JR府中駅の利用環境の問題点（利用者（N=91））】

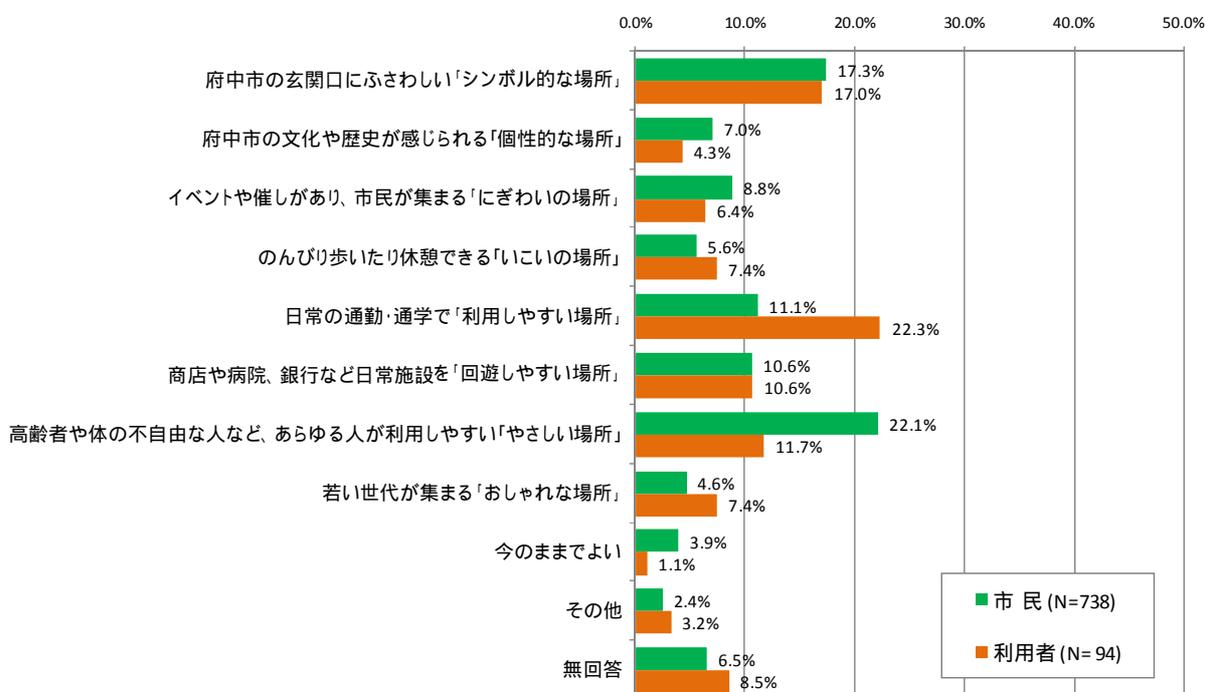


### 3 - 2 - 3 . J R 府中駅周辺の将来まちづくりに関する意向

#### 1 ) J R 府中駅周辺の望ましい将来イメージ

- ・市民全般では、「 高齢者や体の不自由な人など、あらゆる人が利用しやすい「やさしい場所」」をあげる人が 22.3% を占め最も多くなっている。
- ・一方、J R 府中駅利用者は「 日常の通勤・通学で「利用しやすい場所」」をあげる人が 22.1% を占め望ましい最も多くなっている。
- ・その他、市民全般・J R 府中駅利用者ともに、「 府中市の玄関口にふさわしい「シンボリックな場所」」をあげる人が多くなっている。

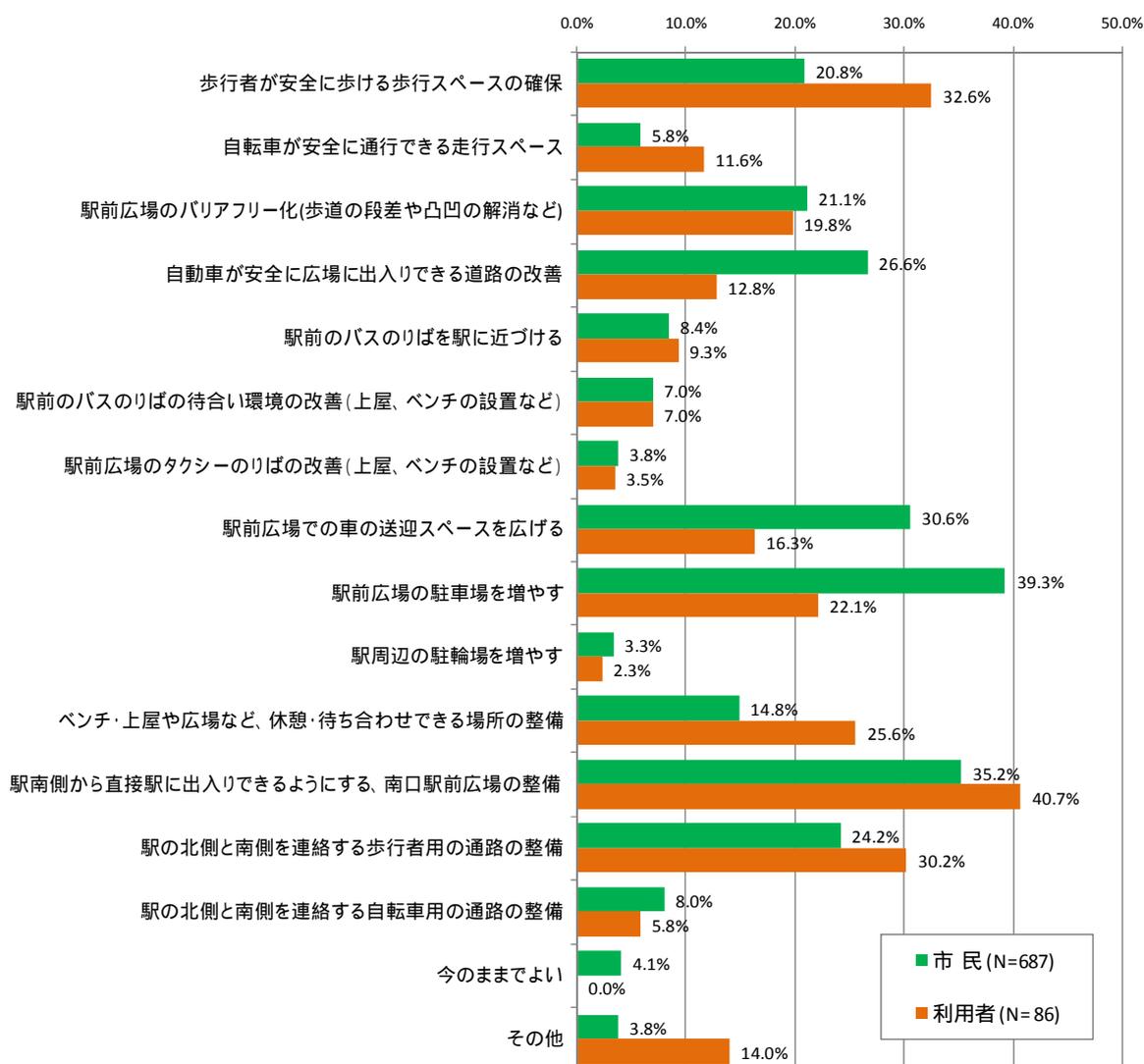
【 J R 府中駅周辺の望ましい将来イメージ】



## 2) JR府中駅周辺の利用環境で望まれる改善・整備

- ・JR府中駅の利用環境で望まれる改善・整備としては、市民全般・JR府中駅利用者ともに「 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」をあげる人が多く、4割前後の人が指摘している。
- ・また、市民全般では、「 駅前広場の駐車場を増やす」「 駅前広場での車の送迎スペースを広げる」といった駅前広場での一般車の利用環境に関する指摘が多くなっている。
- ・JR府中駅利用者では、「 歩行者が安全に歩ける歩行スペースの確保」「 駅の北側と南側を連絡する歩行者用の通路の整備」といった駅周辺での歩行に関する指摘が多くなっている。

【 JR府中駅周辺の利用環境で望まれる改善・整備 】

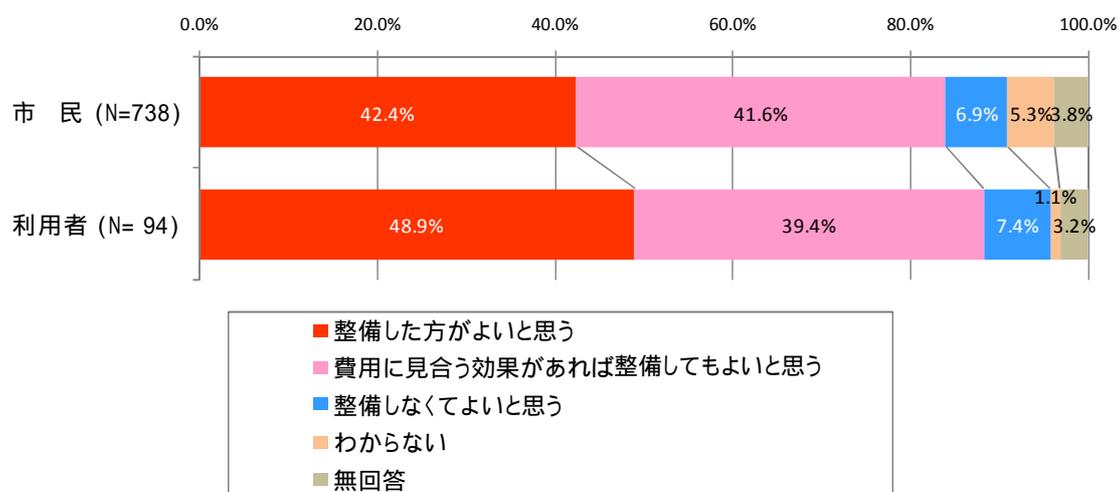


### 3) JR府中駅の駅南口整備について

#### JR府中駅の南口整備に対する意向

- ・ JR府中駅の南口整備については、市民全般・JR府中駅利用者ともに「整備した方がよいと思う」人が多く4割以上を占めている。
- ・ また、「費用に見合う効果があれば整備してもよいと思う」人がほぼ同数の約4割を占めており、費用対効果が見込まれる整備であれば8割以上の人が支持するものと考えられる。

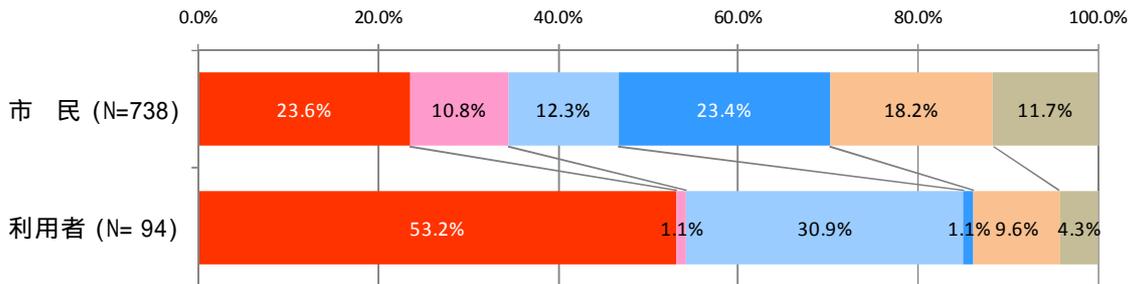
【JR府中駅の南口整備に対する意向】



### J R 府中駅南口が整備された場合の利用意向

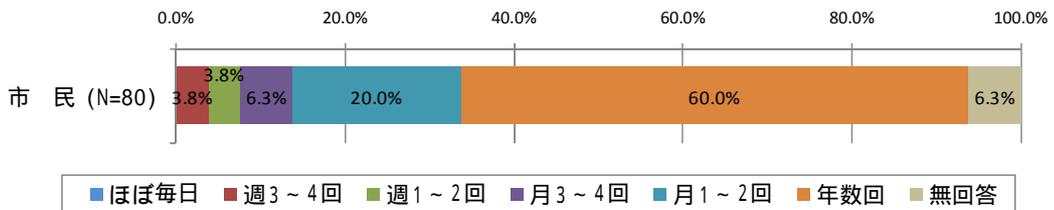
- ・ J R 府中駅南口が整備された場合、現在の J R 府中駅利用者の 53.2% は北口利用から南口利用に転換すると考えており、そのうち約 2 割 ( 18.0% ) の人は利用機会も増えると回答している。
- ・ また、市民全般では、北口利用から南口利用に転換する人と思う人が 23.6% を占めているほか、利用頻度は少ないが新規に鉄道を利用するようになると思う人が約 1 割 ( 10.8% ) 存在している。

#### 【 J R 府中駅南口が整備された場合の利用意向】

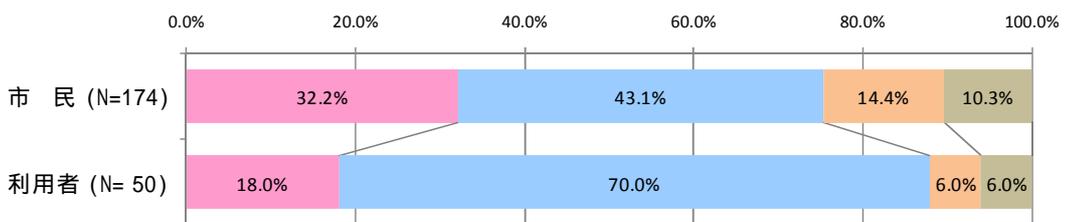


- 今北口利用しているが、南口が整備されれば利用すると思う
- 今は鉄道を利用していないが、南口が整備されれば利用すると思う
- 今と同様に、北口を利用すると思う
- 今と同様に、鉄道は利用しないと思う
- わからない
- 無回答

#### 【 J R 府中駅南口が整備された場合の新規の駅利用】



#### 【 J R 府中駅南口が整備された場合の駅利用の変化】



- 増えると思う
- 変わらないと思う
- わからない
- 無回答

〔利用増見込みの平均値〕

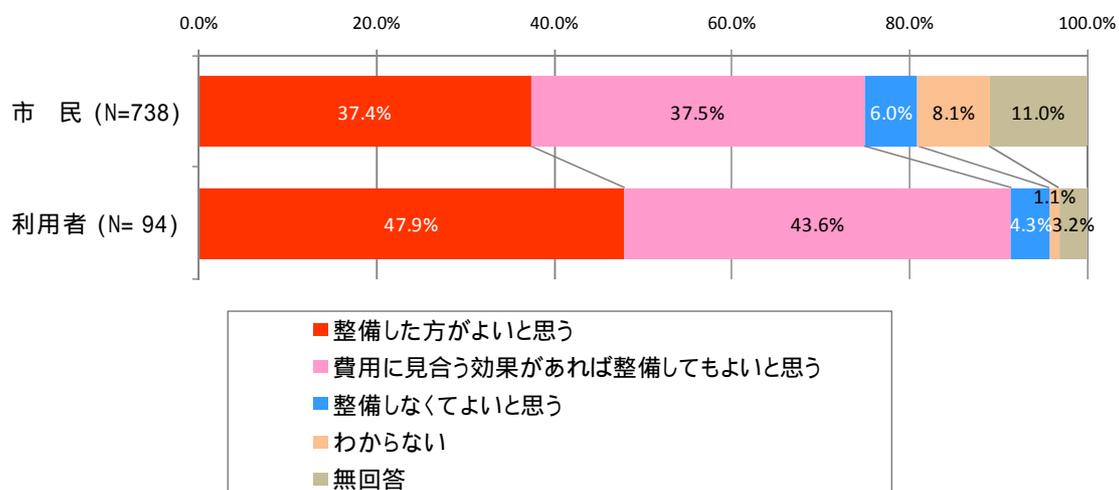
- ・ 市民： 51.3 回 / 年
- ・ 利用者： 113.4 回 / 年

#### 4) 駅南北通路の整備について

##### 駅南北通路の整備に対する意向

- ・ JR府中駅の南北通路の整備については、市民全般・JR府中駅利用者ともに「整備した方がよいと思う」人と「費用に見合う効果があれば整備してもよいと思う」人がほぼ同程度を占めている。
- ・ 特に、JR府中駅利用者で南北自由通路の整備を支持する声が多く、費用対効果が見込まれる整備であればJR府中駅の8割以上の人々が支持するものと考えられる。
- ・ 同様に、市民全般においても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。

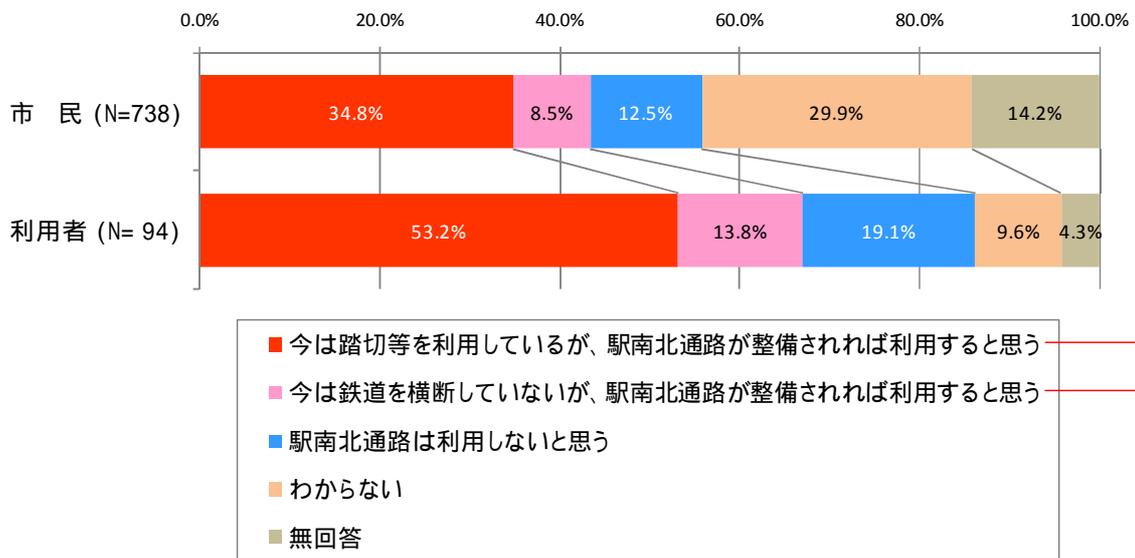
【JR府中駅の南北通路の整備に対する意向】



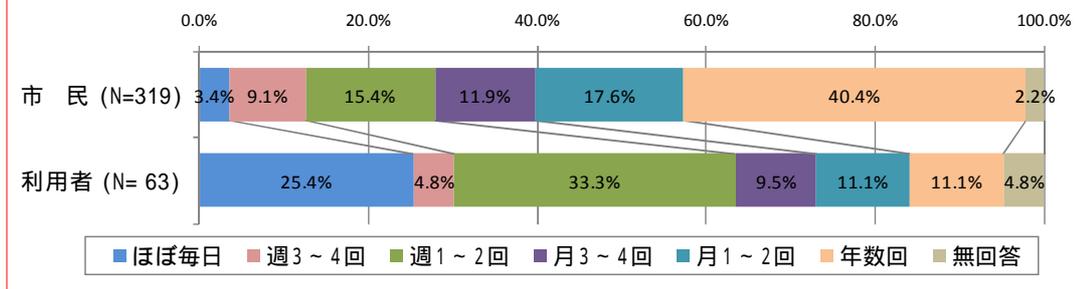
### 駅南北通路が整備された場合の利用意向

- ・ JR府中駅の南北通路が整備された場合、現在のJR府中駅利用者の53.2%は踏切利用から南北通路利用に転換すると考えている。また、13.8%の人は「今は鉄道を横断していないが、駅南北通路が整備されれば利用すると思う」と答えており、駅南北の新たな流動の創出、駅南北市街地の連携強化が期待される。
- ・ また、市民全般についても、JR利用者ほどではないが同様の傾向にあり、約4割の人の利用意向が確認できる。

【 JR府中駅の南北通路が整備された場合の利用意向】



【 JR府中駅の南北通路が整備された場合の利用頻度】

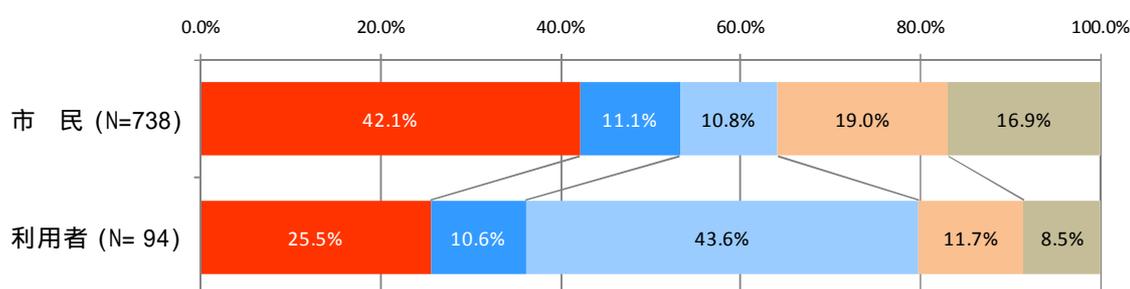


## 5) 駅周辺駐車場の整備について

### 駅周辺に駐車場が整備された場合の利用意向

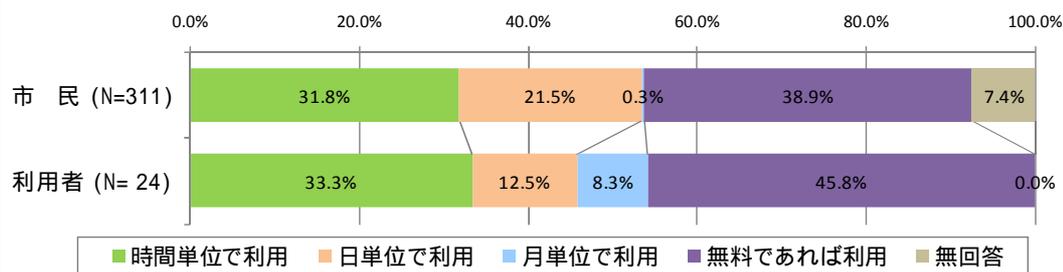
- ・ J R 府中駅周辺に駐車場が整備された場合、「料金によっては利用したいと思う人」は市民全般で 42.1%、J R 府中駅利用者で 25.5% を占めており、特に市民全般での利用意向が高くなっている。
- ・ 駐車場の利用料金としては、市民全般・J R 府中駅利用者ともに「無料であれば利用」と答える人が最も多く 4 割前後を占めているが、一方で約 3 割の人は「時間単位で利用(有料)」すると回答している。

【 J R 府中駅周辺に駐車場が整備された場合の利用意向】



- 料金によっては利用したいと思う
- 利用したいとは思わない
- 車は利用しない、又は利用できないので駐車場は利用しない
- わからない
- 無回答

【 J R 府中駅周辺に駐車場が整備された場合の利用形態】



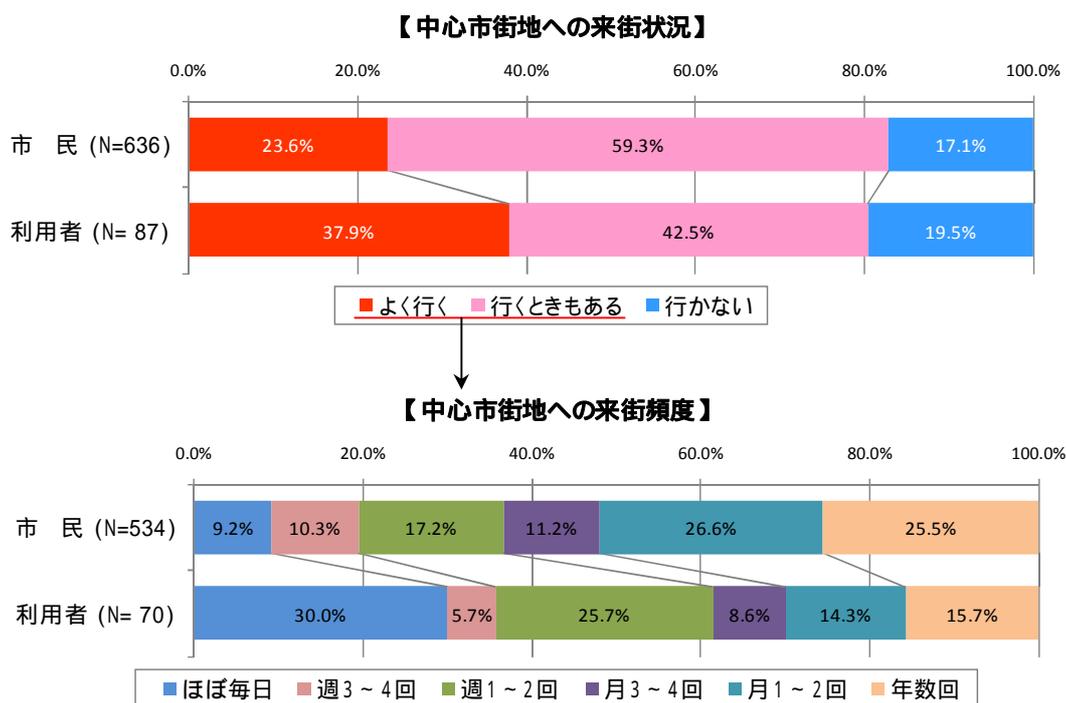
〔希望金額の平均〕  
 ・市民：163 円 / 時  
 ・利用者：156 円 / 時

### 3 - 2 - 4 . 中心市街地への来街状況

#### 1) 来街状況

・中心市街地の来街状況をみると、「よく行く」と回答した人は、市民全般で23.6%、JR府中駅利用者で37.9%になっており、JR府中駅利用者の方が来街頻度が高くなっている。

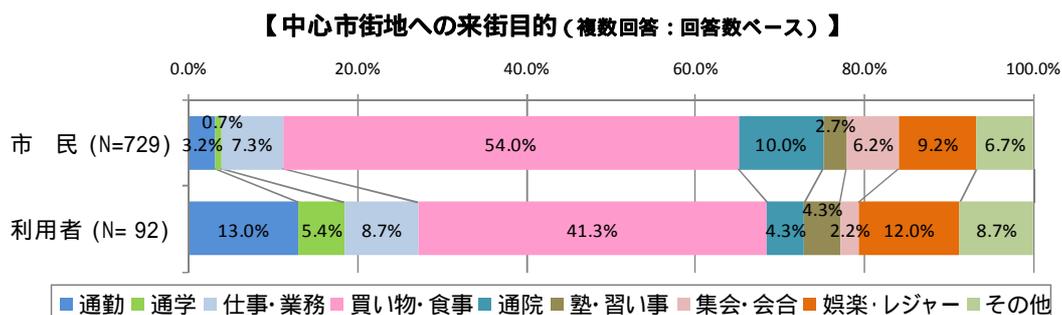
・また、「よく行く」と「行くときもある」を合わせると市民全般・JR府中駅利用者ともに約8割を占めており、多数の人が某かの目的で中心市街地に来街していることがわかる。



当該設問は、前記の来街状況に関する設問で「行かない」以外を選択した人を対象としている。(無回答は除く)

#### 2) 来街目的

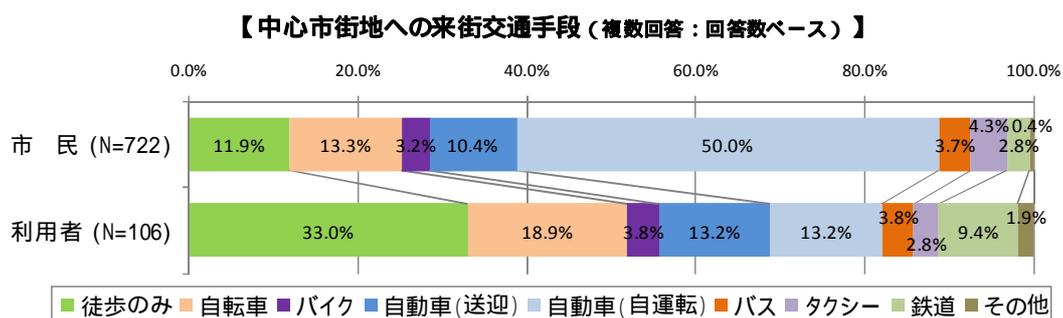
・中心市街地の来街目的をみると、市民全般・JR府中駅利用者ともに「買い物・食事」が最も多くなっており、特に市民全般で多く過半数(54.0%)を占めている。



当該設問は、前記の来街状況に関する設問で「行かない」以外を選択した人を対象としている。(無回答は除く)

### 3) 来街交通手段

- ・ 中心市街地への来街交通手段をみると、市民全般では「自動車（自運転）」が最も多く半数（50.0%）を占めている。次いで、「自転車」（13.3%）、「徒歩のみ」（11.9%）となっている。
- ・ 一方、JR府中駅利用者では「徒歩のみ」が最も多く約3割（33.0%）を占め、次いで「自転車」が多く（18.9%）なっており、これはJR府中駅の比較的近くに居住している人が多いためと考えられる。



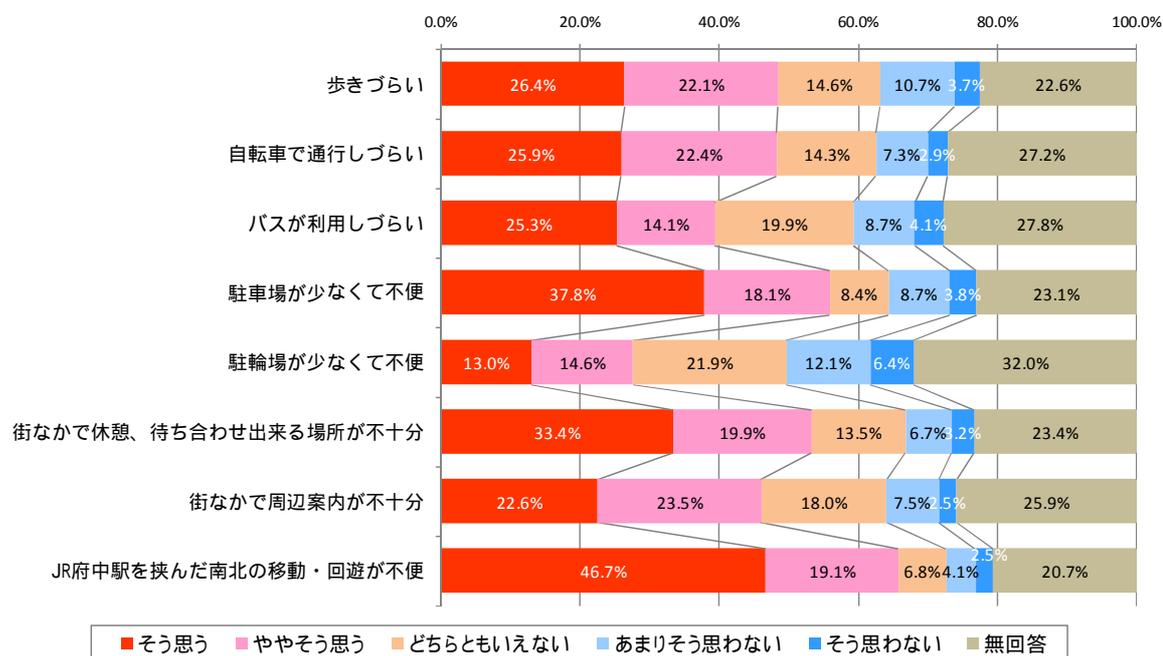
当該設問は、前記の来街状況に関する設問で「行かない」以外を選択した人を対象としている。

### 3 - 2 - 5 . 中心市街地の交通環境について

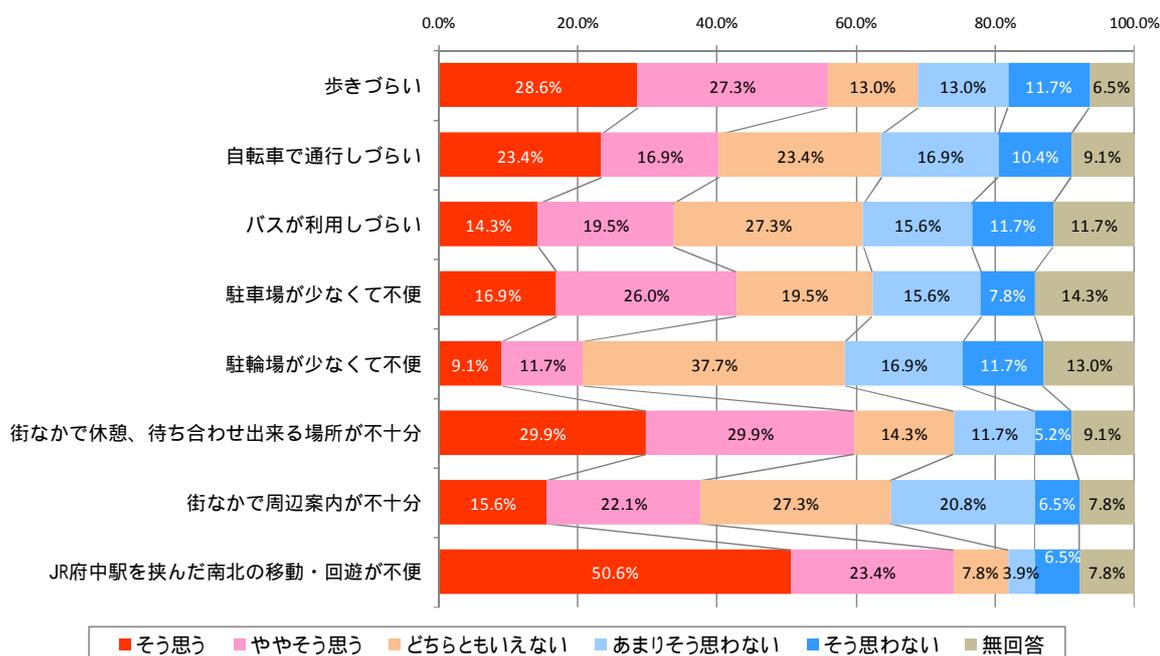
#### 1) 問題点

- ・ 中心市街地の交通環境の問題点としては、市民全般・JR府中駅利用者ともに「 JR府中駅を挟んだ南北の移動・回遊が不便」をあげる人が多く、6割以上の方が指摘（「そう思う」「ややそう思う」）している。
- ・ 次いで、「 街なかで休憩、待ち合わせができる場所が不十分」をあげる人が多く、5割以上の方が指摘している。
- ・ その他、市民全般では「 駐車場が少なくて不便」という指摘が多くなっている。

【中心市街地の交通環境の問題点 【市民(N=629)】】



【中心市街地の交通環境の問題点 【利用者(N=77)】】

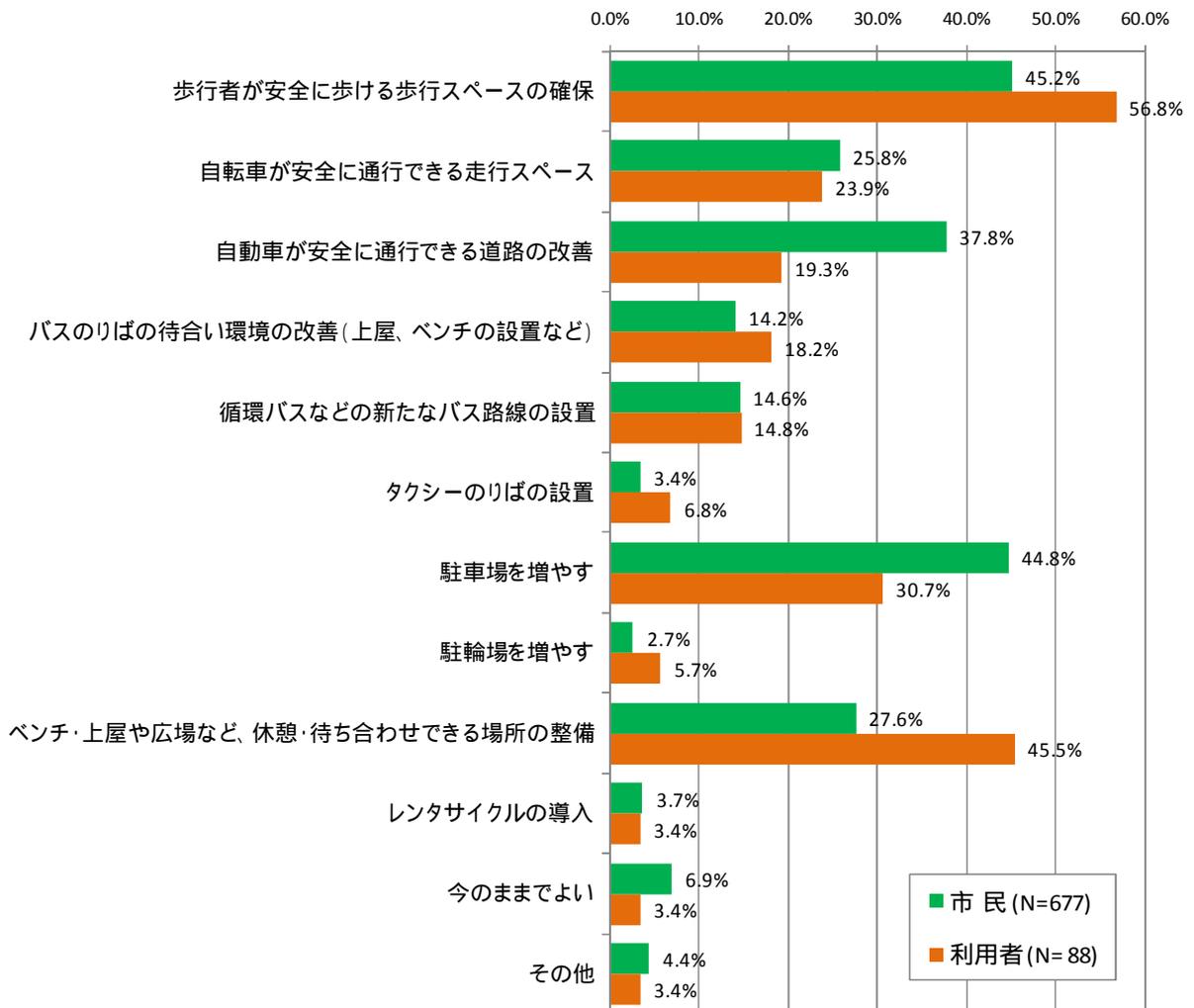


当該設問は、前記の来街状況に関する設問で「行かない」以外を選択した人を対象としている。(無回答を含む)

## 2) 改善・整備が望まれる交通環境

- ・ 中心市街地の交通環境で望まれる改善・整備としては、市民全般・JR府中駅利用者ともに「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く、4割以上の人が指摘している。
- ・ また、市民全般では、「駐車場を増やす」「自動車が安全に通行できる道路の改善」といったマイカーの利用環境に関する指摘が多くなっている。
- ・ JR府中駅利用者では、「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」をあげる人が多く、総じて中心市街地での歩行者の回遊性向上を望む声が多いものと考えられる。

### 【中心市街地の交通環境で望まれる改善・整備】



## 第4章 中心市街地地区の交通施設の整備課題

### 4-1. 上位関連計画による地区の位置づけ

- 以下の市の上位関連計画等をもとに、中心市街地地区の位置づけ、まちづくり・交通施設整備の方向性を整理する。

第3次府中市長期総合計画 府中みんなの未来づくり計画  
 府中市都市計画マスタープラン  
 府中市中心市街地活性化基本計画  
 府中地区都市再生整備計画  
 府中市都市計画審議会答申（H20.8.4）

#### 1) 第3次府中市長期総合計画 府中みんなの未来づくり（計画期間：平成17年度～平成26年度）

- 当該計画において、「JR府中駅・JT跡地周辺を中心とした中心市街地を「都市機能集積ゾーン」として位置づけ、「にぎわいのある都市拠点」として整備するとしている。
- また、戦略プランの具体的施策の1つとして「新たな地域の顔となる拠点づくり」を掲げ、「JR府中駅・JT跡地周辺を中心とした中心市街地を新たな地域の顔となるにぎわい拠点として整備し、市民・来訪者の新たな交流拡大につないでいく」としている。

#### 【府中市の新しい都市像】

「リ・デザイン ～ 未来を拓くものづくり都市 府中」

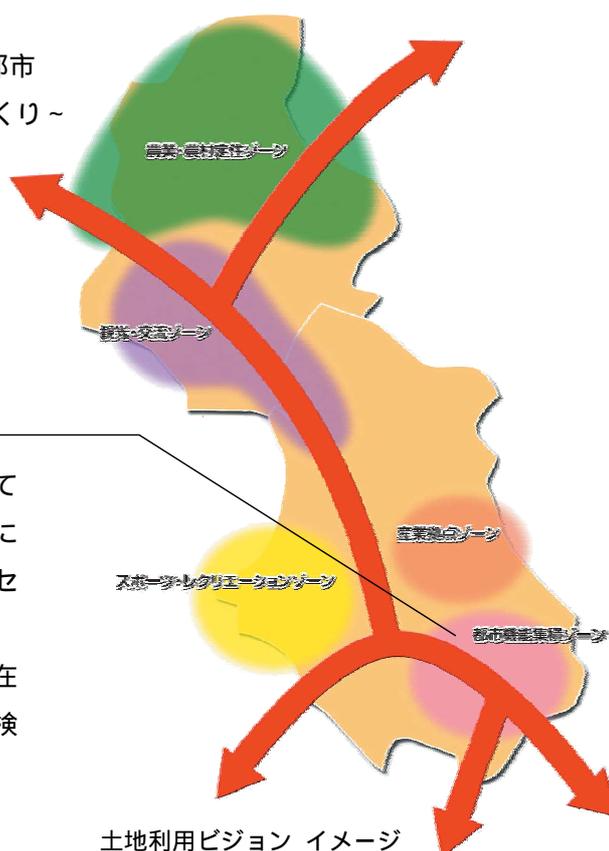
#### 【まちづくりの3つの目標】

- (1) 「ものづくり」産業の力を発揮する都市  
～しっかり、じっくり人・ものづくり～
- (2) 活力ある市民が育つ都市  
～ともに拓く確かなくらし～
- (3) 府中らしさが薫る都市  
～見つめなおすわがまち～

#### 【土地利用ビジョン】（抜粋）

##### 都市機能集積ゾーン

- ・JR府中駅・JT跡地周辺を中心として都市集積ゾーンとし、都市基盤の整備に努めるほか、府中市中心部の南北アクセスの円滑化を進めます。
- ・また、住宅・工場用地・農地などが混在する地区では、土地利用の適正化を検討します。



【分野別基本計画】（抜粋）

都市基盤づくり：個性的で豊かなにぎわいのあるとしをめざして

暮らしと産業を支える計画的な土地利用の推進

（主要事業） 都市計画の見直しによる適正な土地利用の推進 ほか

にぎわいのある市街地の整備と都市景観の形成

にぎわいのある都市拠点の整備

- ・府中市に、にぎわいのある都市拠点を形成するため、J R 府中駅・J T 跡地周辺を中心とした中心市街地を市民・企業・来訪者の交流の拠点として整備します。
- ・都市計画道路朝日上通り線をはじめとするJ R 府中駅周辺へのアクセス道路や、産業拠点ゾーンとの連絡道路を整備し、中心市街地への交通利便性の向上や防災機能の強化を図ります。

（主要事業） J R 府中駅・J T 跡地周辺の整備  
都市計画道路の整備  
府中市文化センターの改修  
庁舎の整備

府中らしさのある美しい都市景観づくり

（主要事業） 歴史的まちなみの保存・整備 ほか

安全で快適な道路交通網の整備

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

美しく安全な道路環境づくり

（主要事業） 幹線道路における歩道・自転車道の整備  
道路・歩道の空間確保や緑化の推進

質の高い暮らしが創造できる都市機能の充実

公共交通ネットワークの充実

（主要事業） 効率的な公共交通体系の充実

【まちづくりの戦略プラン 基本計画】（抜粋）

戦略プラン：府中らしさに誇りと喜びを感じるまちづくり

具体的施策：新たな地域の顔となる拠点づくり

施策テーマ：中心市街地の新たなにぎわい拠点の整備

- ・J R 府中駅・J T 跡地周辺を中心とした中心市街地を新たな地域の顔となるにぎわい拠点として整備し、市民・来訪者の新たな交流の拡大につないでいきます。

J R 府中駅・J T 跡地周辺を中心とした新たなにぎわい拠点の整備  
商店街の活性化  
都市計画道路朝日上通り線などの整備

2) 府中市都市計画マスタープラン (目標年次:平成27年)

- ・当該計画において、JR府中駅周辺については「まちの核となる交流拠点」を形成するとともに、駅を中心とした中心市街地全体の回遊性の向上を図っている。
- ・また、JR府中駅周辺の整備は、早急に取り組むべき事項の1つに位置づけられており、南北自由通路や南口駅前広場の整備等による南北市街地の一体化、交流機能の強化を進めるものとしている。

【都市づくりの理念】

「職・住・学・文・遊」が調和した緑の交流都市づくり

【都市づくりの目標】

- ものづくりのまちとしての再生と発展
- 暮らしやすいまちへの改造
- 都市文化の継承と育成

【将来都市構造】(抜粋)

- “山紫水明”なコンパクトな市街地形成
- 明快な道路ネットワークの形成
- まちの核となる交流拠点の形成

市役所、文化センターなどの公共公益施設や大型商業施設等が立地し、交通結節点でもある府中駅周辺について、アクセスの改善、新たな機能の導入等により、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ります。

- 交流拠点としての府中駅周辺の整備
- 中心市街地の回遊性の向上
- 特色を生かした地域づくり



将来都市構造図

### 【土地利用の方針】（抜粋）

都市としての魅力・活力の向上

府中駅周辺の交流機能の強化

- ・多くの公共公益施設や商業施設が集積する府中駅周辺については、駐車場やアクセス道路等の整備による利便性の向上や新たな機能の導入により、府中市の交流拠点としての機能強化を図ります。
- ・また、府中駅周辺はＪＲ福塩線により南北が分断されていることから、南北自由通路の整備、南口の駅前広場等の整備を進め、南北市街地の一体化を図ります。

中心市街地の回遊性の向上

- ・中心市街地では、古い町並みや備後国府跡などの歴史的資源や河川等の豊かな自然資源を生かした歩行者ネットワークを整備し、市街地の回遊性の向上を図ります。

### 【都市施設の整備方針】（抜粋）

道路・交通体系の整備方針

市街地の南北軸の整備と東西軸の強化

十分な規格の道路網の整備

自転車・歩行者ネットワークの整備

公共交通の充実

府中駅周辺の整備

- ・府中駅周辺地区については、南北自由通路や南口駅前広場の整備等により、駅周辺市街地の南北一体化や府中駅へのアクセスの改善を図ります。

### 【都市計画の見直し方針】（抜粋）

ＪＲ福塩線連続立体交差化構想の白紙化

東部土地区画整理区域の廃止

都市計画道路の見直し

### 【整備プログラム】（抜粋）

早急に取り組むべき事項

南北道路の整備

府中駅周辺の整備

- ・府中市に都市としての拠点性を取り戻すことは、都市整備上の重要な課題となっています。府中駅周辺地区において、市街地南北の一体化と府中市に欠けている交流機能の強化を図ります。

歴史的資源を生かしたまちづくり

### 3) 府中市中心市街地活性化基本計画（目標年次：平成19年9月～平成24年3月）

- ・当該計画では、中心市街地の将来像を「都市機能が集積した様々なサービスが徒歩圏域内で享受できるコンパクトなまちづくり」として、下図に示す具体的事業を定め、まちづくり交付金等の支援により事業を進めている。
- ・また、南北市街地の一体化を推進するため、「JR府中駅周辺整備計画（仮称）」を策定するとしている。

#### 【府中市中心市街地の将来像（基本理念）】

- ・中心市街地を府中市の「顔」として整備することで、活気ある交流の場・活力ある生活空間を創造し賑わいのあるまちとして、都市機能の集積した様々なサービスが徒歩圏域で享受できるコンパクトなまちづくりをめざします。

小さな都市の活みなぎる生活空間の創造

充実した都市福利機能で、安心・便利な暮らしの提供

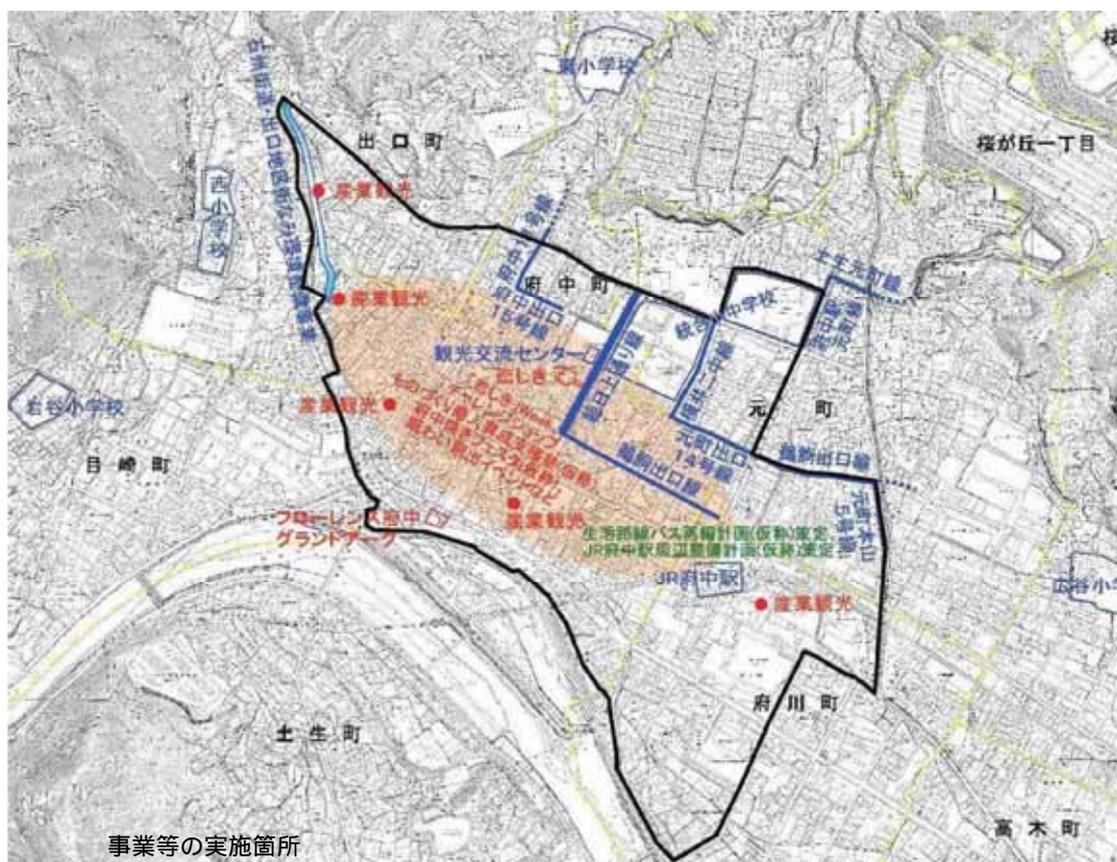
#### 【府中市中心市街地活性化の目標】

賑わいの創出による市民や来街者が集い交流する魅力ある中心市街地の形成

- ・府中市全体がより活力ある地域となるため、その核として魅力と活力を創出する府中市の「顔」にふさわしい中心市街地の形成をめざして、人が集い、社会的、経済的、文化的活動が活発に行なわれ、府中市の活気を中心となるとともに、府中市全体にその波及効果を与える、賑わいの創出を図ります。

安心して便利に歩いて暮らせる中心市街地の形成

- ・少子高齢化が急速に進む地域にあって、中心市街地の特徴である既に集積している様々な公共公益施設や生活便利施設などの利点を生かし、高齢者を含めた多くの人々が、徒歩圏内で歩いて日常生活サービスを享受できる安全で暮らしやすい、暮らしたくなる中心市街地を形成します。



4) 府中地区都市再生整備計画 (計画期間：平成16年度～平成20年度)

- ・当該計画は、主にJR府中駅北側の市街地を対象区域として、以下に示す3つ目標に基づき事業が進められており、統合小中学校(小中一貫校の府中学園)、地域交流センター(生涯学習センター(TAMスクエア))や駐車場、道路等、既に多くの事業が完了している。

【まちづくりの目標と整備方針】(抜粋)

中心市街地の賑わいの再生

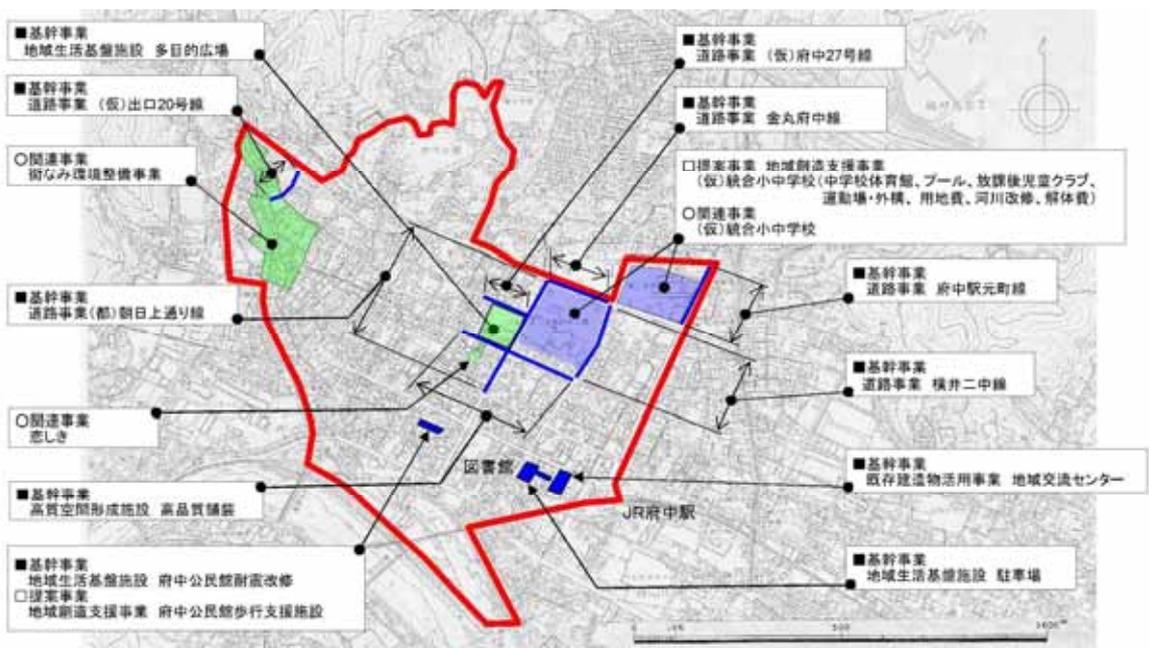
- ・(仮)統合小中学校、地域交流センター(生涯学習センター)の建設を行うなど求心力ある中心市街地を目指す。
- ・また、街路事業・駐車場・多目的広場整備、道路事業の整備によって利便性ある中心市街地に改善するとともに、都市文化の香るまちづくりや災害に強いまちづくりをあわせて推進することにより、ゆとりや潤い、もてなしを感じる「賑わいの再生」を目指す。

地域の防災性・安全性の向上、安心して歩ける歩行者空間の確保

- ・道路網が不足し消防活動に支障をきたす地域において、街路事業、道路事業を行うことにより災害に強いまちづくり施策を行なう。
- ・安心して歩ける歩行者ネットワークを向上させるために、歩道のバリアフリー化など高齢者に優しいまちづくりを推進する。

歴史的資源を活用した魅力の向上

- ・安心して歩ける歩道の整備、街路樹の整備、民間活力による老舗旅館「恋しき」を活用した交流の場の整備、また水辺空間、歴史的資源、観光資源を結ぶ散策ルートを増加させることで、美しさや潤いの演出による愛着の持てるまちづくりを推進する。



整備方針概要図

5) 府中市都市計画審議会答申 (H20.8.4)

～これからの人口減少時代に対応し 次の世代も活力溢れたまちであるために～

- ・この答申は、府中市長の府中市都市計画審議会に対する諮問「本格的な人口減少時代を迎えて、ものづくりのまち府中がその活力を維持、向上させつつ良好な都市環境を創造するための新たな土地利用の規制・誘導方策はいかにあるべきか」(H19.2.27)について答申であり、今後の土地利用・市街地整備を考える上での新たな方向性、目指すべき都市構造とそれを実現するための土地利用規制・誘導方針が提言されている。
- ・この中で、中心市街地はにぎわいと回遊性を兼ね備えた都市全体の生活拠点となる『生活中心街』として位置づけ、またJR府中駅周辺については交通結節機能の向上、南北市街地の一体化などの整備を推進し、まちの交流拠点としての性格を強化することが提言されている。

【新しい方向性】

『拡大』から『縮小』へ

- (1) 都市基盤 = 『全体整備』から『重点整備』へ
- (2) 市街地 = 『一律』から『多様』な姿へ
- (3) 中心市街地 = 『商業拠点』から『生活拠点』へ
- (4) 農地 = 『未利用地』から『積極的位置づけ』へ
- (5) 整備主体 = 『行政主導』から『市民との協働』へ

【目指すべき都市構造】(抜粋)

『快適に住みつけられる集約型都市』



**生活中心街**

小売店舗、行政機関、福祉施設、学校、文化施設など、市民が都市的な生活を営む上で必要な生活支援機能が集約的に立地し、各方面からのアクセスが良好に確保され、にぎわいと回遊性を兼ね備えた都市全体の生活拠点となる市街地。

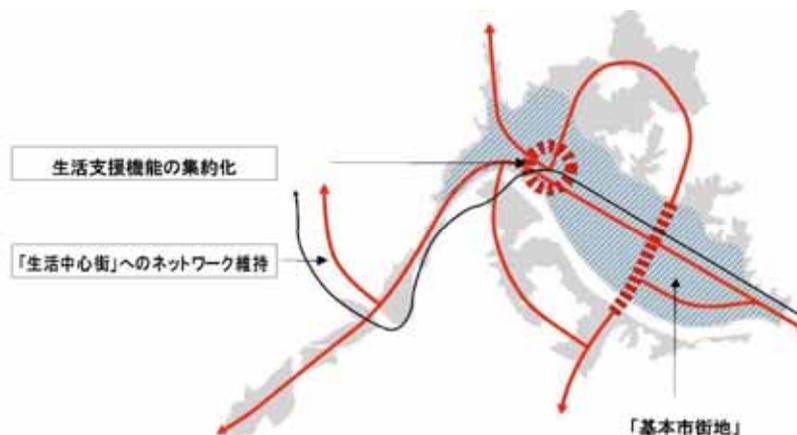
## 【土地利用の方針】（抜粋）

### 1．集約型都市構造の構築

#### (1) 生活拠点の整備 = 「生活中心街」の育成

「基本市街地」だけでなく、周辺の「集落市街地」の生活を支えていくためには、日常的な買い物のできる店舗、行政機関、福祉施設、学校、郵便局、文化施設等の生活支援機能が集積した、都市全体の生活拠点が必要である。このためには、今後もこの地域の生活支援機能の集約化を進めるとともに、これらの施設の利便性・機能性の強化を図り、「生活中心街」として育成する必要がある。

#### (2) 「集落市街地」と「生活中心街」の結びつきの維持・強化



### 2．市街地整備の戦略

#### 「生活中心街」への機能の集約

府中駅を中心とした周辺地域に生活支援機能を集約化させ、利便性向上、歴史・文化資源等の活用による魅力形成、回遊性の向上等により、生活拠点となる中心市街地を「生活中心街」として整備する必要がある。

#### 生活拠点としての中心市街地のあり方

- これまでの中心市街地 = 商業地という考え方を改め、多様な生活支援機能を集約化し、生活の場としての拠点性を中心市街地に持たせるべきである。具体的には、既存の公共施設等のネットワークを強化し、歩いて回ることでできる回遊性を向上させる必要がある。また、中心市街地の既存の資源を活用するとともに、交通の利便性や土地利用の更新を図り、街全体の活力を底上げする必要がある。

#### 駅を中心とした利便性の高い交流拠点の形成

- 天満屋、市役所、図書館等を含む府中駅を中心とした地区については、駅周辺の交通結節機能の向上、駅南北市街地の一体化などの周辺整備を推進し、駅を中心とした回遊とにぎわいの創出によって、まちの交流拠点としての性格を強化する必要がある。

#### 歴史・文化が息づく生活空間の形成

- 一方、中心市街地の西側にあたる恋しき、石州街道、首無し地藏を含む、歴史的面影のある地区については、貴重な地域資源の保存・再生・活用を図り、市民の誇りとして育てながら、落ち着いた佇まいのまちなみを誘導していく必要がある。

## 4 - 2 . 交通施設整備の課題

・これまでの整理をもとに、中心市街地地区における交通施設の整備課題を以下に整理する。

地区概況
<p>(人口)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(産業)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(土地利用・主要施設)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
地区の交通施設・サービスの現況
<p>(道路)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>(公共交通)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>(駅前広場)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR府中駅の駅前広場(北口)があり、面積約1,640㎡が都市計画決定され整備済みとなっている。</li> <li>・駅前広場には、タクシー乗り場・プール、一般車駐車が設置されているが、路線バスは乗り入れていない。</li> <li>・駅前広場の東側には駐輪場が設置されている。</li> </ul> <p>(歩行空間)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
地区の交通特性等(交通実態調査、市民・利用者アンケート調査より)
<p>【JR府中駅・駅前広場】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅乗降客数は約1,700人/日で減少傾向にある。</li> <li>・駅利用者の約半数が高校生であり、府中高校・府中東高校の生徒の利用が多い。</li> <li>・駅利用者は朝7～8時台に集中しており、通勤・通学目的の利用が多い。</li> <li>・JR府中駅を出発地とする人(流出)と駅周辺を目的地とする人(流入)は概ね半々である。</li> <li>・駅端末交通手段は、徒歩のほか、自転車、自動車送迎の利用も多い。</li> <li>・送迎以外で駅前広場に立ち寄り一般車も多い。</li> </ul> <p>【地区全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地に「よく行く」市民は約2割であり、「行くときもある」人を含めると約8割である。</li> <li>・来街目的は、「買い物・食事」が約半数を占める。</li> <li>・来街交通手段は自動車が最も多く約半数を占める。徒歩・自転車も各1割程度存在する。</li> </ul>

### 市民の意見等(市民・利用者アンケート調査より)

#### 【JR府中駅周辺】

駅の利用環境に対する市民の満足度は低い。  
駅前広場の自家用車送迎スペースや駐車が少なく不便との指摘が多く、改善要望が高い。  
駅南口がなく駅利用が不便との指摘も多く、駅南口整備・駅南北通路の整備を支持する声が多い。  
将来イメージでは、「やさしい場所」「シンボリックな場所」「利用しやすい場所」を望む人が多い

#### 【地区全体】

JR府中駅をはさんだ南北の移動が不便との声が多く、来街者の過半数が指摘している。  
駐車が少なく不便、街中の休憩場所が不十分という指摘も多く、改善要望も多い。  
安全に歩ける歩行空間の確保を望む声も多い。



### 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の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

## 第5章 中心市街地地区の交通施設整備の方針

### 5 - 1 . 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。**

### 5 - 2 . 交通体系のあり方

#### 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。

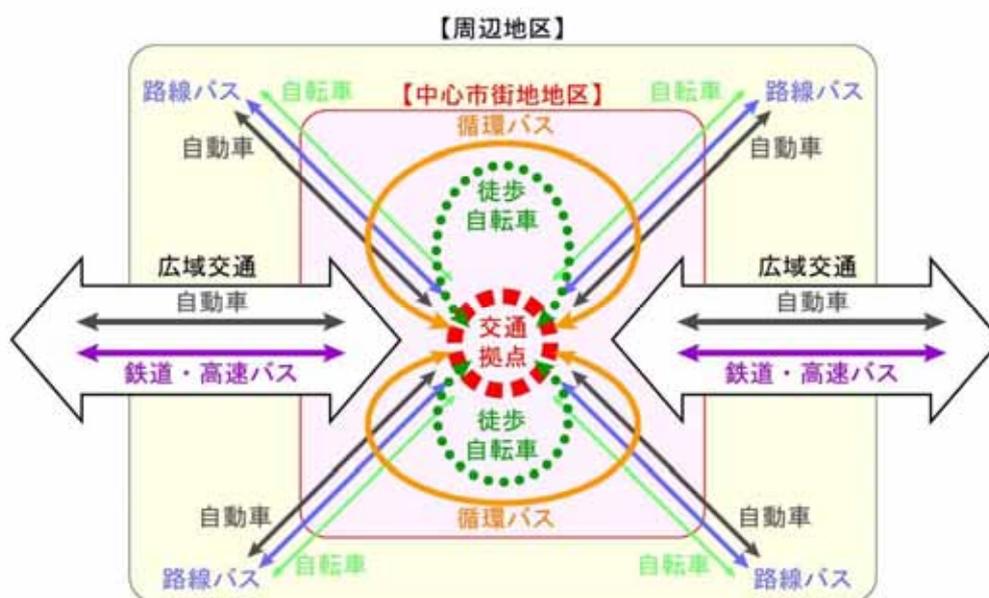


図 将来の交通体系の概念図

## 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。

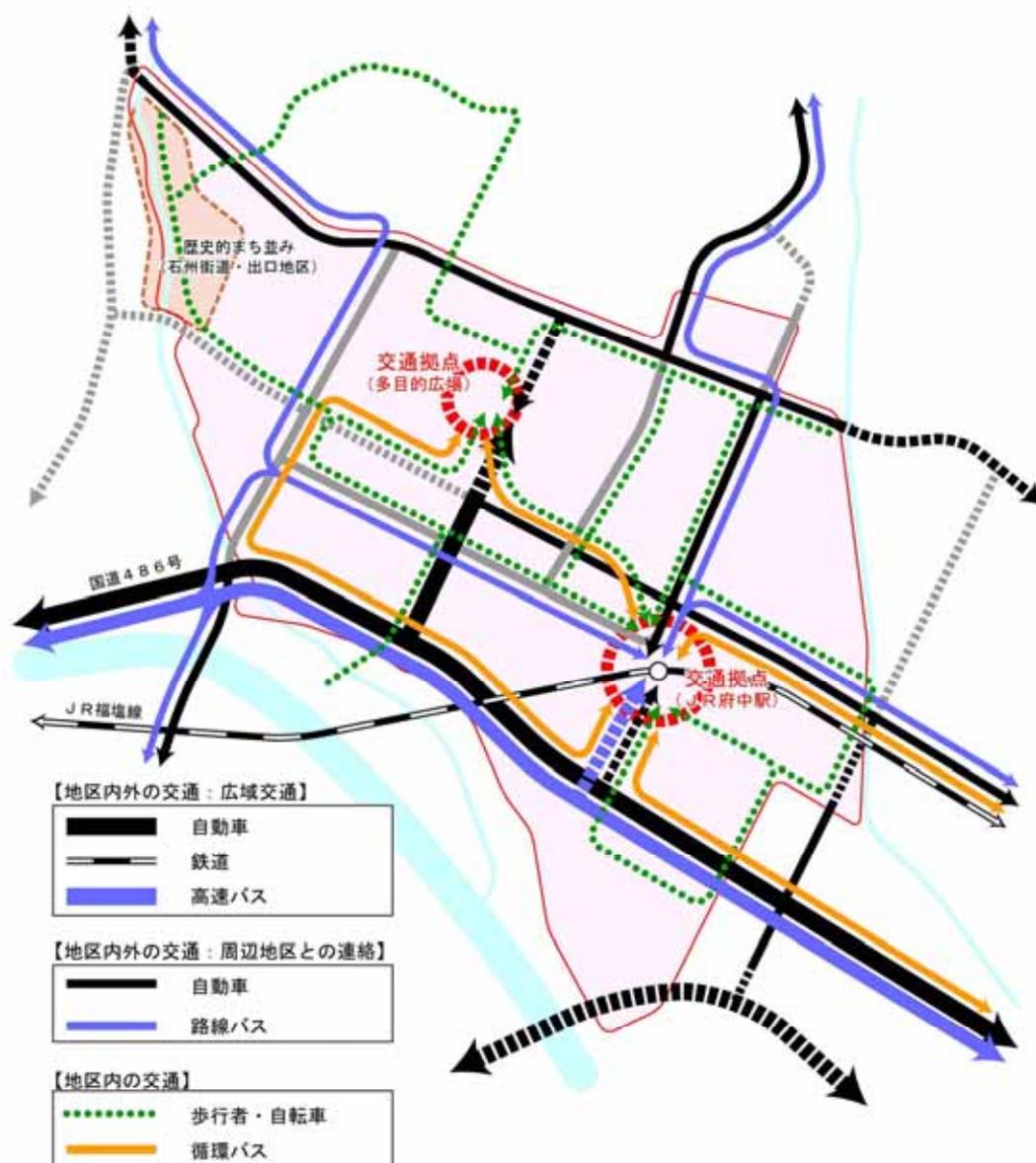


図 交通体系の将来イメージ

表 交通体系の将来イメージ

地域内外の交通 (広域交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道486号(自動車)及びJR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。</li> </ul>
地域内外の交通 (周辺地区との連絡)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要道路(自動車)や路線バスにより、周辺地域と連絡する。</li> <li>・近接地域からは自転車での連絡も考慮する。</li> </ul>
地区内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者や自転車での移動を基本とする。</li> <li>・歩行支援として市街地循環バスを配置する。</li> </ul> <p>(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)</p>
交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内外の交通と地区内交通をスムーズに連絡する拠点として、JR府中駅及び多目的広場(駐車場)を位置づける。</li> </ul>

5 - 3 . 交通施設整備の方針

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

- ・ J R 府中駅へ南側からも直接アクセスできるように駅南口駅前広場及びアクセス道路を整備し、交通結節機能の強化を図る。

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

- ・ J R 府中駅南口駅前広場の整備と併せて南北自由通路を整備し、J R 府中駅の利便性を高めるとともに、南北市街地の一体化を図り、駅を中心とした歩行者の回遊性向上を図る。

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

- ・ J R 府中駅を中心として、南北市街地の主要施設を連絡する歩行者ネットワークを形成し、来街者が安全に回遊できる歩行空間を確保する。

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

- ・ 来街者が地区へアクセスしやすく、また主要施設間の移動を円滑にするための街路ネットワークを整備する。

来街者の利便性を高めるため、駐車場を適切に配置する

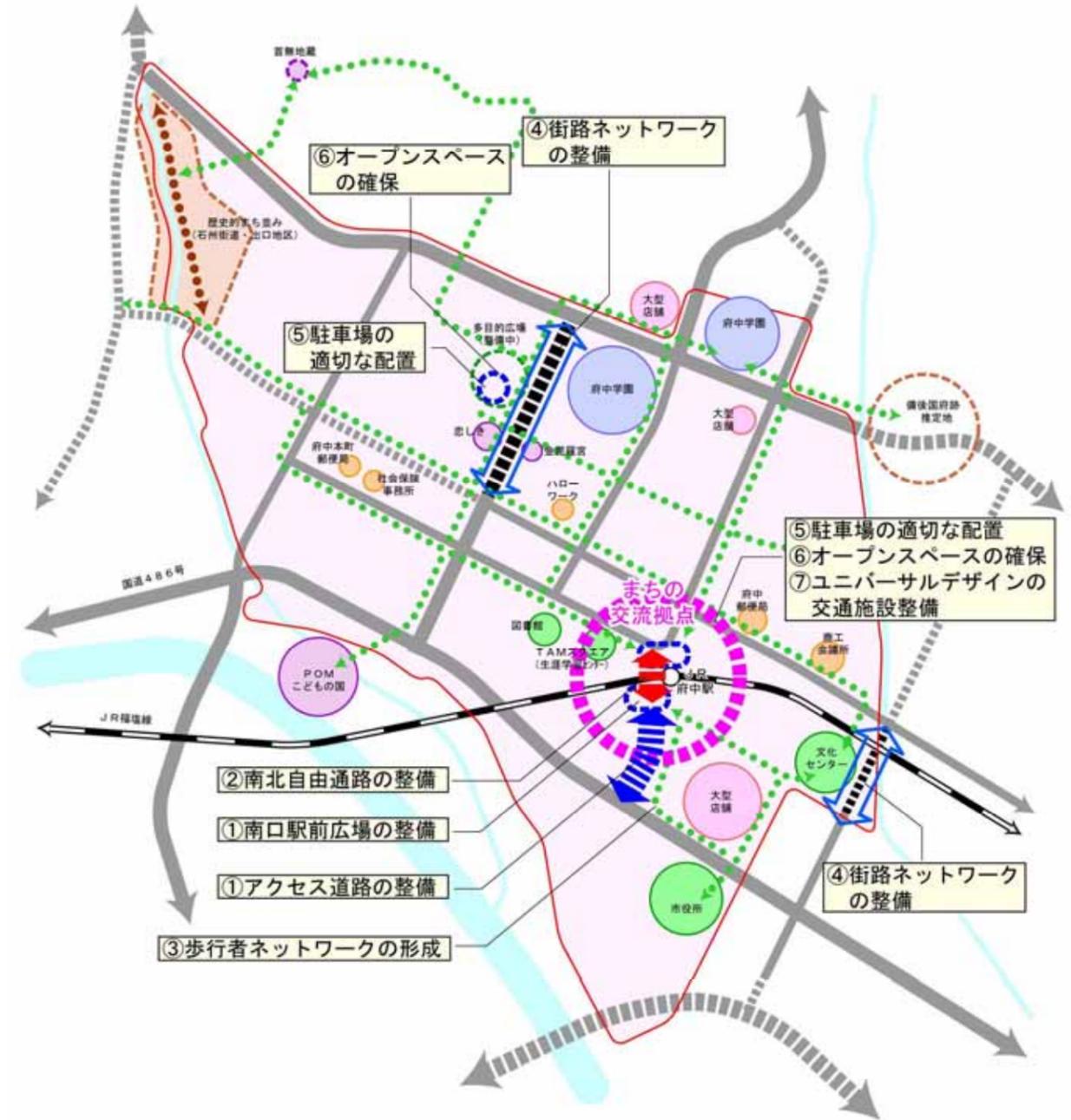
- ・ 自動車での来街ニーズに対応するとともに、自動車を停めて歩いて回遊できるような環境とするため、歩行者ネットワークと連携した適切な場所に駐車場を確保する。

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

- ・ 気軽に待ち合わせや休息ができ、また徒歩での回遊を支援するため、適切な場所にオープンスペースを確保する。

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

- ・ J R 府中駅を中心とした交通施設は、高齢者や障害者をはじめとして誰もが安心して利用できるようにユニバーサルデザインの施設整備を推進する。



交通施設整備の方針

## 第6章 中心市街地地区の交通施設整備の基本計画

### 6-1. JR府中駅周辺の交通施設整備の基本計画

#### 6-1-1. JR府中駅の将来乗降客数と自由通路利用者数

##### 1) 目標年次

- ・概ね20年後の平成40年(2028年)を目標年次とする。

##### 2) 駅勢圏人口

- ・JR府中駅の駅勢圏は、概ね2km圏域を基本とし、隣接駅との関係に考慮して下図の町丁で構成される圏域とする(利用者アンケートによると、駅利用者の8割が当該圏域内に居住)。
- ・この駅勢圏の現在人口は15,626人(H20.4.1)であり、年々減少の傾向にある。



### 3) 将来乗降客数の予測フロー

- ・ JR府中駅の将来乗降客数は下図のフローにより予測するものとし、将来の駅勢圏人口をもとに将来乗降客数（基本値）を算定した上で、駅南口が整備された場合の利用意向（アンケート調査結果）を加味して、北口・南口別に予測する。
- ・ なお、将来的な少子化の進展により、通学で日常的にJRを利用する学生（高校生等）が減少することが想定され、将来乗降客数に影響を与えるものと考えられるため、ここでは年齢別に将来乗降客数を予測するものとしている。

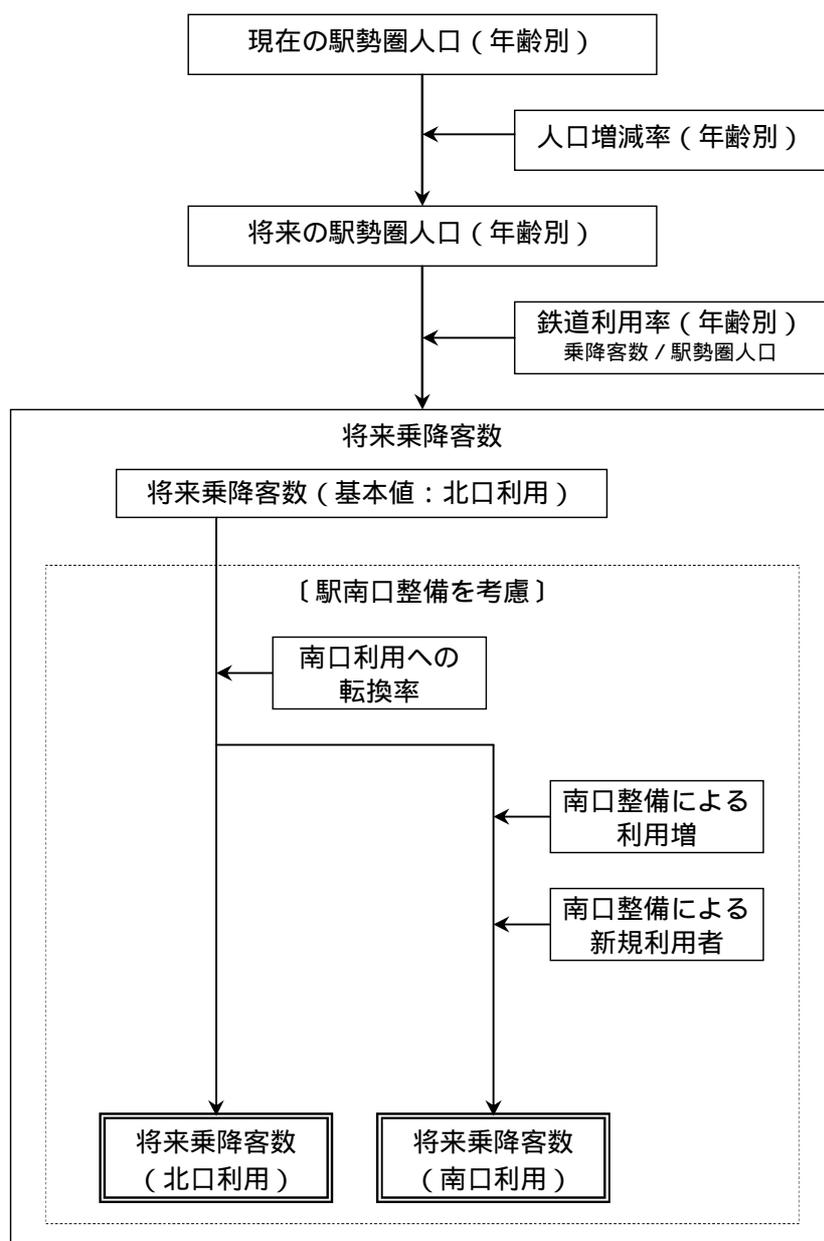


図 将来乗降客数の予測フロー

#### 4) 将来の駅勢圏人口

- ・国立社会保障・人口問題研究所による府中市の将来年齢別推計人口（H20.11 推計）を用いて年齢別人口増減率を想定し、これをもとに将来の駅勢圏人口を算定すると下表のようになる。
- ・将来（H40）の駅勢圏人口は11,810人と現況の約3割減になるものと想定される。

表 将来の駅勢圏人口（年齢別）

	年齢別			計	備考
	～19歳 (高校生以下)	20～64歳	65歳～		
H20駅勢圏人口(人) (構成比)	2,766 (17.7%)	8,297 (53.1%)	4,563 (29.2%)	15,626 (100.0%)	*1
年平均増減率	H17市現況人口	7,751	25,086	45,188	*2
	H42市推計人口	3,552	14,601	31,823	*2
	年平均増減率	0.9693	0.9786	1.0041	-
H40将来駅勢圏人口(人) (構成比)	<b>1,480</b> (12.5%)	<b>5,380</b> (45.6%)	<b>4,950</b> (41.9%)	<b>11,810</b> (100.0%)	

\*1: 府中市全域のH20.11.1住民基本台帳より

\*2: 国立社会保障・人口問題研究所による『日本の市区町村別将来推計人口』(平成20年12月推計)より

#### 5) JR府中駅の将来乗降客数

##### 将来乗降客数の基本値

- ・現在の年齢別の鉄道利用率（駅乗降客数 / 駅勢圏人口）と将来の年齢別駅勢人口をもとに、将来の乗降客数（基本値）を算定すると下表のようになる。
- ・将来（H40）の乗降客数（基本値）は駅勢圏人口とともに減少し、1,090人 / 日程度になるものと想定される。

表 将来の乗降客数（基本値）

	年齢別			計	備考	
	～19歳 (高校生以下)	20～64歳	65歳～			
H40将来駅勢圏人口(人)	1,480	5,380	4,950	11,810		
鉄道利用率	H20現況駅勢圏人口(人)	2,766	8,297	4,563	15,626	
	H20現況乗降客数(人 / 日)	837	667	193	1,697	*1
	鉄道利用率	30.3%	8.0%	4.2%	-	
<b>H40将来乗降客数【基本値】(人 / 日)</b>	<b>450</b>	<b>430</b>	<b>210</b>	<b>1,090</b>		

\*1: 「～19歳」のH20現況乗降客数は、観測結果(学生)による。

「20～64歳」と「65歳～」は、利用者アンケート調査による年齢別利用者構成比をもとに按分した。

### 南口整備後の将来乗降客数

- ・アンケート調査結果をもとに、将来、駅南口が整備された場合の利用意向（南口利用意向、既存利用者の利用増加の意向、新規利用意向）を加味して、将来乗降客数を北口・南口別に算定すると下表のようになる。
- ・将来乗降客数は、合計 1,230 人 / 日で北口利用が 510 人 / 日、南口利用が 720 人 / 日と算定され、南口利用が多くなるものと想定される。

表 南口整備後の将来乗降客数

		南口整備後の将来乗降客数(人/日)			備考
		計	北口	南口	
基本値	北口のみ	1,090	1,090	-	
南口整備 を考慮	基本値	1,090	510	580	*1
	既存利用者の利用増分	30	-	30	
	新規利用者	110	-	110	
	<b>計</b>	<b>1,230</b>	<b>510</b>	<b>720</b>	

\*1:南口への転換率:53%(利用者アンケートより)

### 【南口整備を考慮した場合の利用者数の増加について】

表 南口への利用転換者の利用増

南口利用へ転換する乗降客数	580 人 / 日	
南口利用転換者のうち、JR利用が増加すると思う人の割合	18.0 %	*1
1人当たり平均の利用増加率	0.3107	*2
<b>南口乗降客の利用増</b>	<b>30 人 / 日</b>	

\*1:利用者アンケート調査において、南口整備後に利用増の意向を示した人の割合

\*2:上記回答者の想定利用増加回数をもとに設定

表 新規利用者の乗降客数

将来の駅勢圏人口(20歳以上)	10,330 人	*1
南口整備により新規にJRを利用する意向がある人の割合	10.8 %	*2
1人当たり平均の新規利用率(乗降換算)	0.1006	*3
<b>新規乗降客数</b>	<b>110 人</b>	

\*1:19歳以下(学生)は、南口の有無に関わらずJRの利用選択を行うものと想定

\*2:市民アンケート調査において「南口が整備された場合、利用しますか」という問いに対して、「今は鉄道を利用していないが、南口が整備されれば利用すると思う」と答えた人の割合

\*3:上記回答者の想定利用回数をもとに設定

5) 南北自由通路の利用者数

南北自由通路利用者数の予測フロー

- ・南北自由通路の利用者は、JR利用者とJR利用者以外で構成されるものとし、下図のフローにより予測するものとする。
- ・なお、JR利用者以外の南北自由通路利用者については、南北自由通路が整備された場合の利用意向（アンケート調査結果）を加味して予測する。

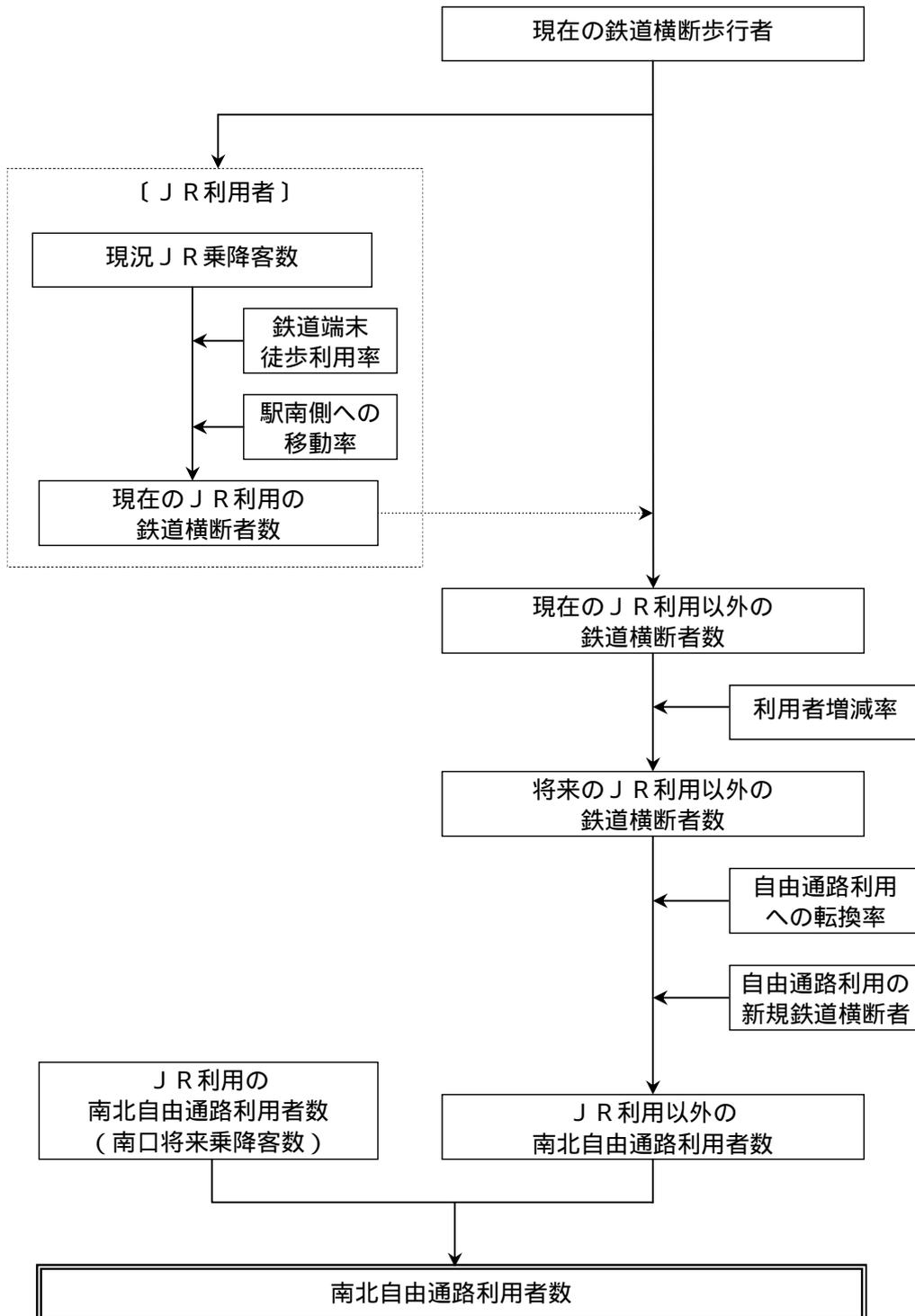


図 将来乗降客数の予測フロー

現在のＪＲ利用以外の鉄道横断者数

- ・交通実態調査及び利用者アンケート調査結果より、現在の鉄道横断歩行者数（朝日町踏切、砂川第一踏切）は820人／日、うちＪＲ利用者は410人／日と想定される。
- ・これより、現在のＪＲ利用者以外の鉄道横断者数は410人／日と想定される。

表 現在のＪＲ利用以外の鉄道横断者数

現在の鉄道横断歩行者数	12時間観測値	633人／12h	*1
	昼夜率	1.29	*2
	日鉄道横断者数	820人／日	
うちＪＲ利用者	現況乗降客数	1,697人／日	*3
	鉄道端末徒歩利用率	45.8%	*4
	駅南側への移動率	53%	*5
	鉄道横断者数	410人／日	
うちＪＲ利用者以外	鉄道横断者数	410人／日	

- \*1:朝日町踏切と砂川第1踏切の12時間横断歩行者(交通実態調査結果より)  
 \*2:時間帯別のＪＲ乗降客数から設定(交通実態調査結果により)  
 \*3:交通実態調査結果により  
 \*4:利用者アンケート結果より(「その他交通手段」を除く構成比)  
 \*5:利用者アンケートによる南口が整備された場合の転換率をもとに設定

ＪＲ利用以外の南北自由通路利用者数

- ・将来の鉄道横断者の増減率、並びに市民アンケート調査結果をもとに南北自由通路が整備された場合の利用意向（転換利用・新規利用）を加味して、ＪＲ利用以外の南北自由通路利用者数を算定すると下表のようになり、310人／日の利用者数が想定される。

表 ＪＲ利用以外の南北自由通路利用者数

現在のＪＲ利用以外の鉄道横断者数	410人／日	
利用者増減率(H20 H40)	0.756	*1
将来のＪＲ利用以外の鉄道横断者数	310人／日	
自由通路利用への転換率	73.6%	*2
転換による自由通路利用者数	230人／日	
自由通路の新規利用率	0.359	*3
新規の自由通路利用者数(利用転換者に対する比率)	80人／日	
ＪＲ利用以外の南北自由通路利用者数	310人／日	

- \*1:駅勢圏人口の増減率から設定  
 \*2:市民アンケート調査結果において「南北通路が整備された場合、利用しますか」という問いに対して、「今は踏切を利用しているが、駅南北通路が整備されれば利用すると思う」と答えた人と「駅南北通路は利用しないと思う」と答えた人の割合から設定  
 \*3:市民アンケート調査結果において「南北通路が整備された場合、利用しますか」という問いに対して、「今は踏切を利用しているが、駅南北通路が整備されれば利用すると思う」と答えた人に対する「今は鉄道を利用していないが、駅南北通路が整備されれば利用すると思う」と答えた人の割合から設定

### 南北自由通路利用者数

- これまでの検討結果から、南北自由通路の利用者数は1,030人/日と想定される。

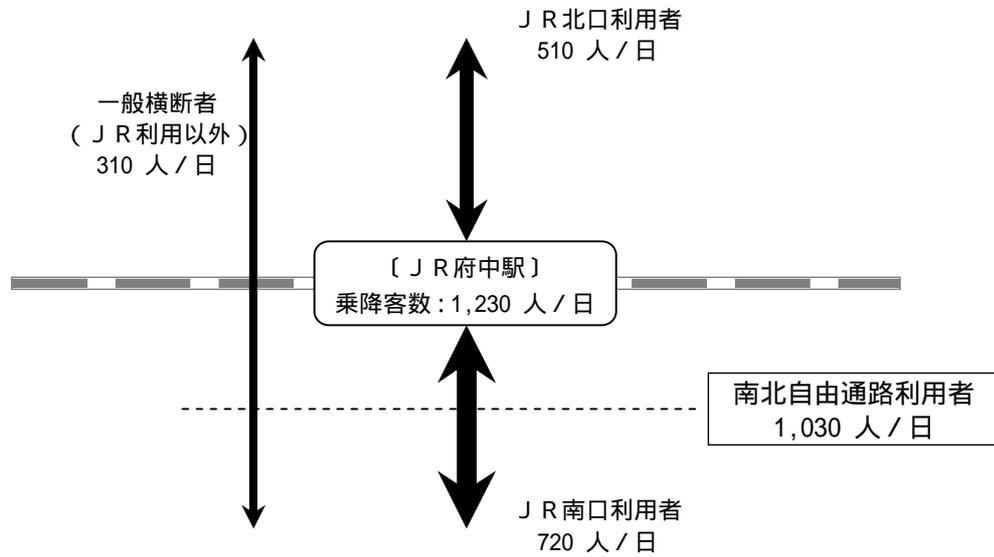


図 南北自由通路利用者数

6 - 1 - 2 . J R 府中駅周辺の交通施設の施設規模の検討

1 ) 駅前広場の施設規模の検討

検討方法

- ・必要となる駅前広場の施設規模は、「駅前広場計画指針（建設省都市局都市交通調査室監修、H10）」に基づき算定を行う。
- ・算定手順は、以下のフローに示す通りであり、将来乗降客数をもとに算出する。
- ・なお、必要施設数については、算定値のほか、利用実態から想定される必要数を加味して設定するものとする。

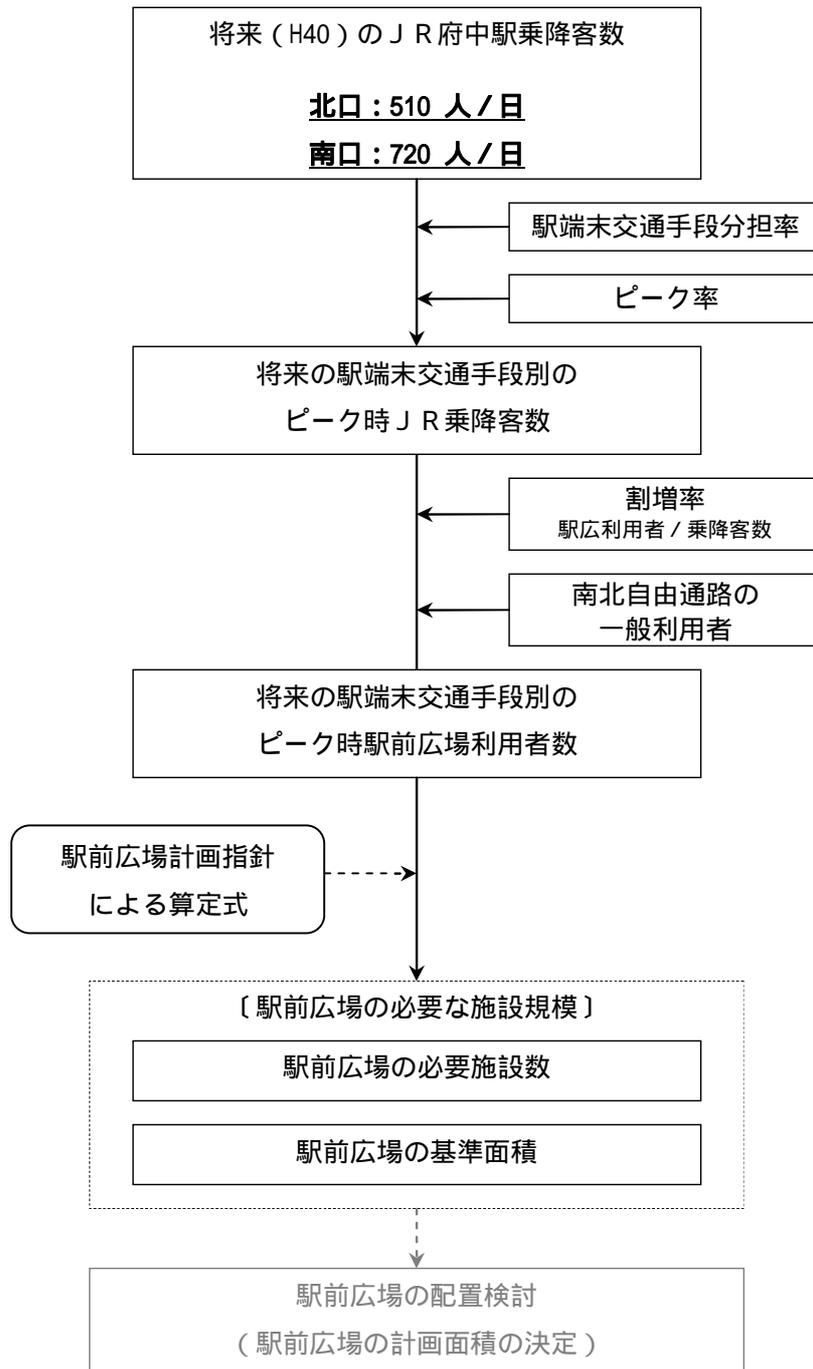


図 駅前広場の必要施設規模の検討フロー

将来のピーク時JR乗降客数

- 先に検討した将来のJR乗降客数をもとに、実態調査結果、利用者アンケート結果による駅端末交通手段分担率、ピーク率を活用して、将来のピーク時JR乗降客数を算定すると下表のようになる。

表 駅端末交通手段別の将来JR乗降客数

		計	徒歩	自転車	バイク	バス	タクシー	自家用車 (送迎)	自家用車 (自運転)
駅端末分担率		100.0%	45.8%	24.7%	2.8%	3.7%	2.8%	17.4%	2.8%
将来乗降客数 (人/日)	北口	510	234	126	14	19	14	89	14
	南口	720	330	178	20	27	20	125	20

\* 駅端末分担率は利用者アンケート結果による(「その他交通手段」を除く構成比)。

表 駅端末交通手段別の将来ピーク時JR乗降客数

【北口】

	ピーク率	駅端末交通手段別のピーク時JR利用者数(人/時)							
		徒歩	自転車	バイク	バス	タクシー	自家用車 (送迎)	自家用車 (自運転)	計
JR乗車	16.7%	20	11	1	2	1	7	1	43
JR降車	25.5%	30	16	2	2	2	11	2	65
JR乗降計	17.0%	40	21	2	3	2	15	2	85

【南口】

	ピーク率	駅端末交通手段別のピーク時JR利用者数(人/時)							
		徒歩	自転車	バイク	バス	タクシー	自家用車 (送迎)	自家用車 (自運転)	計
JR乗車	16.7%	28	15	2	2	2	10	2	61
JR降車	25.5%	42	23	3	3	3	16	3	93
JR乗降計	17.0%	56	30	3	5	3	21	3	121

\* ピーク時乗車客数、降車客数は、(将来日乗降客数/2)にピーク率を掛けて算出。

\* ピーク率は実態調査結果によるもので、乗車客は7時台、降車客は8時台、乗降計は7時台がピーク時間帯である。

将来のピーク時駅前広場利用者数

- ・ JR利用者以外の駅前広場利用を加味するため、割増率（駅前広場利用者数 / JR乗降客数）を用いて、将来のピーク時駅前広場利用者数を算定すると下表のようになる。
- ・ JR乗降客数が最も集中する時間帯（7時台）の駅前広場利用者数は190人/時と想定される。

表 割増率（駅前広場利用者数 / JR乗降客数）の設定

JR乗降客 観測値 (人 / 19.5h)	駅前広場の利用者数の観測値(人 / 19.5h)								割増率
	徒歩	自転車	バイク	バス	タクシー	自家用車 (送迎)	自家用車 (自運転)	計	
1,697	1,340	550	40	127	90	232	15	2,394	1.41

\* (割増率) = (駅前広場利用者数) / (JR乗降客数)

表 駅端末交通手段別の将来ピーク時駅前広場利用者数

【北口】

	割増率	駅端末交通手段別のピーク時駅前広場利用者数(人 / 時)							
		徒歩	自転車	バイク	バス	タクシー	自家用車 (送迎)	自家用車 (自運転)	計
JR乗車等	1.41	28	16	1	3	1	10	1	60
JR降車等	1.41	42	23	3	3	3	16	3	93
JR乗降等	1.41	56	30	3	4	3	21	3	120
JR横断者	-	20	-	-	-	-	-	-	20
計	1.41	76	30	3	4	3	21	3	140

【南口】

	割増率	駅端末交通手段別のピーク時駅前広場利用者数(人 / 時)							
		徒歩	自転車	バイク	バス	タクシー	自家用車 (送迎)	自家用車 (自運転)	計
JR乗車等	1.41	39	21	3	3	3	14	3	86
JR降車等	1.41	59	32	4	4	4	23	4	130
JR乗降等	1.41	79	42	4	7	4	30	4	170
JR横断者	-	20	-	-	-	-	-	-	20
計	1.41	99	42	4	7	4	30	4	190

\* JR乗車等、JR降車等、JR乗降等には、JRを利用しない駅前広場利用者(沿線施設利用等)を含む

\* JR横断者とは、南北自由通路の一般利用者(310人/日)のピーク時利用者(7時台)

日ピーク率は6.4%と設定(12hピーク率:8.2%(鉄道横断者の実査結果)、昼夜率:1.29(JR乗降客の実査結果)より)

必要となる駅前広場の施設量の設定

- ・駅前広場計画指針の算定式により各交通手段の必要となる施設量を算定し、これを基本としながら各施設量を下表のように設定する。

表 必要となる駅前広場の施設量の設定

【北口】

		必要施設規模		設定の考え方
		算定値	設定値	
バス	乗降場	乗車：1バース 降車：1バース	乗降兼用： 1バース	・JR府中駅を起終点とするバス系統はないため乗降兼用として1バースを基本とする。 ・なお、駅前広場へのバス乗り入れは、後述の通り交差点処理及び用地確保の問題を考慮し、1方向(福山方面 目崎方面)のみを基本とする。
	待機場	-	なし	・JR府中駅を起終点とするバス系統はないため設置しない。
タクシー	乗降場	乗車：1バース 降車：1バース	乗車：1バース 降車：1バース	・算定値を基本とする。
	待機場	1バース	1バース	・算定値を基本とする。
自家用車	送迎用乗降場	乗降：1バース	2バース以上	・ピーク時の一時的な集中に配慮して、2バース以上の確保を基本とする。
	短時間駐車	駐車：3台	駐車：3台	・算定値を基本とする。
	駐車場(P&R)	駐車：7台	駐車：7台	・駅前広場外の設置を想定
二輪車	駐輪場	駐輪：45台	駐輪：45台	・算定値を基本とする。

【南口】

		必要施設規模		設定の考え方
		算定値	設定値	
バス	乗降場	乗車：1バース 降車：1バース	乗降兼用： 1～2バース	・JR府中駅を起終点とするバス系統はないと想定されるため乗降兼用として1バースを基本とする。 ・ただし、上・下線別に分離することが望ましいため、空間が確保可能な場合には、2バースを確保する。
	待機場	-	なし	・JR府中駅を起終点とするバス系統はないと想定されるため設置しない。
タクシー	乗降場	乗車：1バース 降車：1バース	乗車：1バース 降車：1バース	・算定値を基本とする。
	待機場	1バース	1バース	・算定値を基本とする。
自家用車	送迎用乗降場	乗降：1バース	2バース以上	・ピーク時の一時的な集中に配慮して、2バース以上の確保を基本とする。
	短時間駐車	駐車：4台	駐車：4台	・算定値を基本とする。
	駐車場(P&R)	駐車：10台	駐車：10台	・駅前広場外の設置を想定
二輪車	駐輪場	駐輪：62台	駐輪：62台	・算定値を基本とする。

### 駅前広場の基準面積

- ・駅前広場の基準面積算定は、一般的に駅前広場計画指針による算定式により検討されるが、乗降客数が少ない駅においては算定式による面積では交通処理上、物理的なスペースが不十分となる場合が想定される。
- ・このため、駅前広場計画指針では、「小さな駅の最低限の交通空間面積は、駅の形状により変化し一概には設定されないが概ね 2,000 m<sup>2</sup>を基本とする」としており、駅前広場の円滑な交通処理を確保するためには、最低 2,000 m<sup>2</sup>程度の面積が必要となる。
- ・駅前広場計画指針の算定式により、JR府中駅の駅前広場基準面積を算定すると、北口で 1,100 m<sup>2</sup>、南口で 1,200 m<sup>2</sup>となり、最低必要とされる 2,000 m<sup>2</sup>を下回る結果となる。
- ・従って、JR府中駅の駅前広場の面積規模は、最低限の交通処理能力を確保する観点から設定するものとし、北口、南口で各々2,000 m<sup>2</sup>を基準とする。

表 駅前広場の基準面積の設定

	駅前広場面積		備 考
	北口	南口	
現況面積	1,640 m <sup>2</sup>	-	・都市計画決定面積 ・前面道路の一部を含む
駅前広場計画指針に基づく算定値	1,100 m <sup>2</sup>	1,200 m <sup>2</sup>	
必要最低限の交通空間面積	概ね 2,000 m <sup>2</sup>	概ね 2,000 m <sup>2</sup>	・駅前広場計画指針による考え方
駅前広場基準面積の設定値	2,000 m <sup>2</sup>	2,000 m <sup>2</sup>	・最低限必要となる面積を確保

「駅前広場計画指針式」による駅前広場基準面積の算定(北口)

施設区分	算定項目	(記号)	算定値	(単位)	算定式等
バス	ピーク時バス乗車客数	NPB・kIB	3	人/時	JR降車等ピーク時バス利用者数
	バス1台当たり平均乗車客数	nB	0.56	人/台	実態調査結果より
	バスサービス時間(出発頻度)	SB	5.0	分	指針103ページより
	バス乗車バス数	BIB	1	バス	$BIB = (NPB \cdot kIB / nB) \times SB / 60$
	ピーク時バス降車客数	NPB・kOB	3	人/時	JR等乗車ピーク時バス利用者数
	1人当たりバス降車所要時間	tOB	0.033	分/人	指針103ページより
	バス降車バス数(計算値)	BOB	1	バス	$BOB = NPB \cdot kOB \times tOB / 60$
	バス降車バス数(設定値)	BOB	0	バス	【設定値】乗降兼用として設定
	バス乗降場施設原単位	aB	70	m <sup>2</sup> /台	指針103ページより
	-1バス乗降バス面積	AB1	70	m <sup>2</sup>	$AB1 = (BIB + BOB) \times aB$
	バス待ち滞留客の計画交通量	NBW	1	人	$NBW = NPB \cdot kIB \times SB / 60$
	バス乗車客1人当たり滞留空間	aBW	1.0	m <sup>2</sup> /人	指針103ページより
	-2バス待ち客滞留空間面積	AB2	10	m <sup>2</sup>	$AB2 = NBW \times aBW$
	バス乗降場関連面積	AB	80	m <sup>2</sup>	$AB = AB1 + AB2$
タクシー	ピーク時タクシー乗車客数	NPT・kIT	3	人/時	JR降車等ピーク時タクシー利用者数
	1人当たりタクシー乗車所要時間	tIT	0.17	分/人	指針103ページより
	タクシー乗車バス数	BIT	1	バス	$BIT = NPT \cdot kIT \times tIT / 60$
	ピーク時タクシー降車客数	NPT・kOT	1	人/時	JR乗車等ピーク時タクシー利用者数
	1人当たりタクシー降車所要時間	tOT	0.50	分/人	指針103ページより
	タクシー降車バス数	BOT	1	バス	$BOT = NPT \cdot kOT \times tOT / 60$
	タクシー乗降場施設原単位	aT	20	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
	-1タクシー乗降バス面積	AT1	40	m <sup>2</sup>	$AT1 = (BIT + BOT) \times aT$
	タクシーサービス時間(出発頻度)	ST	5.0	分	指針103ページより
	タクシー待ち滞留客の計画交通量	NTW	1	人	$NTW = NPT \cdot kIT \times ST / 60$
	タクシー乗車客1人当たり滞留空間	aTW	1.0	m <sup>2</sup> /人	指針104ページより
	-2タクシー待ち客滞留空間面積	AT2	10	m <sup>2</sup>	$AT2 = NTW \times aTW$
	タクシー乗降場関連面積	AT	50	m <sup>2</sup>	$AT = AT1 + AT2$
	タクシー1台当たり平均乗車客数	nT	1.11	人/台	実態調査結果より
タクシー駐車台数の計画交通量	PT	1	台	$PT = NTW / nT$	
タクシー駐車場施設原単位	aPT	30	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより	
タクシー駐車場関連面積	APT	30	m <sup>2</sup>	$APT = PT \times aPT$	
自家用車(送迎)	ピーク時自家用車利用者数	NPC	21	人/時	JR乗降等ピーク時自家用車利用者数
	自家用車1台当たり平均乗車人員	nC	1.13	人/台	実態調査結果より
	自家用車平均停車時間	tC	1.0	分	指針103ページより
	自家用車乗降バス数(計算値)	BC	1	バス	$BC = (NPC / nC) \times tC / 60$
	自家用車乗降バス数(設定値)	BC	2	バス	【設定値】短時間の集中を考慮
	自家用車乗降場施設原単位	aC	20	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
自家用車乗降場関連面積	AC	40	m <sup>2</sup>	$AC = BC \times aC$	
歩道	歩道に関わる計画交通量	CW	140	人/時	JR乗降等ピーク時全利用者数
	歩行者密度	DW	27	人/分・m	指針104ページより
	平均歩道幅員	WW	0.1	m	$WW = (CW / 60 / DW)$
	歩道面積を除く算出面積	Ao	620	m <sup>2</sup>	$Ao = + + + + +$
	平均歩行距離	LW	88	m	指針104ページより $LW = 0.009 \times Ao + 82.4$
	歩道面積	AW	10	m <sup>2</sup>	$AW = WW \times LW$
車道	ピーク時バス乗降客数	NPB	4	人/時	JR乗降等ピーク時バス利用者数
	バス1台当たり平均乗降客数	nB	0.98	人/台	実態調査結果より
	バスの乗用車換算係数	B	1.7		指針101ページより
	バスの計画交通量	CCB	7	台/時	$CCB = (NPB / nB) \times B$
	ピーク時タクシー乗降客数	NPT	3	人/時	JR乗降等ピーク時タクシー利用者数
	タクシー1台当たり平均乗降客数	nT	1.10	人/台	実態調査結果より
	タクシーの計画交通量	CCT	3	台/時	$CCT = NPT / nT$
	ピーク時自家用車利用者数	NPC	21	人/時	JR乗降等ピーク時自家用車利用者数
	自家用車1台当たり平均乗車人員	nC	1.13	人/台	実態調査結果より
	自家用車の計画交通量	CCC	19	台/時	$CCC = NPC / nC$
	ピーク時その他の計画交通量	CCO	-	人/時	
	車道に関わる計画交通量	CC	29	人/hr	$CC = CCB + CCT + CCC + CCO$
	計画車道延長	LC	48	m	指針104ページより $LC = 0.4 \times CC + 36.1$
	計画車線幅員	WC	5.5	m	指針104ページより 3m + 余裕幅員2.5m
交通処理のための車道面積	AC2	270	m <sup>2</sup>	$AC2 = LC \times WC$	

<凡例>      ; 入力データ      ; 算定結果

施設区分	算定項目	(記号)	算定値	(単位)	算定式等
その他1	ピーク時自家用車(送迎)台数	NPC/nC	19	台/時	車道欄のCCCより
	自家用車駐車率	mPC	0.12		実態調査結果より(駐車5台/送迎43台,7時台)
	自家用車駐車台数の計画交通量	PC	3	台	$PC = NPC / nC \times mPC$
	自家用車駐車場施設原単位	aPC	30	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
-1自家用車駐車場関連面積	APC	90	m <sup>2</sup>	$APC = PC \times aPC$	
その他2	ピーク時二輪車利用者数	NPd	33	人/時	JR乗降等ピーク時二輪車利用者数
	最大瞬間利用率	nd	1.34		実態調査結果より(駐輪154台/利用者115台,7時台)
	二輪車駐輪台数の計画交通量	Bd	45	台	$Bd = NPd \times nd$
	二輪車駐車場施設原単位	ad	1.14	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
-2二輪車駐車場関連面積	Ad	60	m <sup>2</sup>	$Ad = Bd \times ad$	
その他3	バス待機場に関わる計画交通量	PB	0	台	駅起終点のバスはないため想定しない
	バス待機場施設原単位	aPB	70	m <sup>2</sup> /台	指針103ページバス乗降場施設原単位を準用
	-3バス待機場関連面積	APB	0	m <sup>2</sup>	$APB = PB \times aPB$
バス待機場	その他計	Ao	150	m <sup>2</sup>	$Ao = APC + APB + AE$
環境空間	【車道部面積計】	AS	540	m <sup>2</sup>	$A1 = AB1 + AT1 + APT + AC + AC2 + APC + APB$
	環境空間比		0.5		指針38ページより
	【駅前広場面積計】	A	1,100	m <sup>2</sup>	$A = AS / (1 - )$
	修景緑地面積	AG	470	m <sup>2</sup>	$AG = A - AS - AW - Ad - AB2 - AT2$

駅前広場外の関連施設

施設区分	算定項目	(記号)	算定値	(単位)	算定式等
パーク&ライド 駐車場	日自家用車(自運転)利用者数		7	人/日	自家用車(自運転)利用の乗降客数/2
	自家用車駐車台数の計画交通量	PC	7	台	利用者分を確保(終日利用)
	自家用車駐車場施設原単位	aPC	30	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
	自家用車駐車場関連面積	APC	210	m <sup>2</sup>	$APC = PC \times aPC$

注) 備考欄の「指針」は、「駅前広場計画指針」を示す。

【駅前広場基準面積の算定結果総括表】

区分	乗車バス (バス)	降車バス (バス)	駐車台数 (台)	必要面積 (m <sup>2</sup> )	備考
バス	1	0	0	80	乗降兼用を想定
タクシー	1	1	1	80	
自家用車	2	-	3	130	送迎用乗降場、短時間駐車スペース
歩道	-	-	-	10	
車道	-	-	-	270	
二輪車	-	-	45	60	
修景緑地	-	-	-	470	
<合計>	-	-	-	1,100	

【パーク&ライド駐車場の基準面積算定結果】

区分	乗車バス (バス)	降車バス (バス)	駐車台数 (台)	必要面積 (m <sup>2</sup> )	備考
自家用車	-	-	7	210	

「駅前広場計画指針式」による駅前広場基準面積の算定(南口)

施設区分	算定項目	(記号)	算定値	(単位)	算定式等
バス	ピーク時バス乗車客数	NPB・kIB	4	人/時	JR降車等ピーク時バス利用者数
	バス1台当たり平均乗車客数	nB	0.56	人/台	実態調査結果より
	バスサービス時間(出発頻度)	SB	5.0	分	指針103ページより
	バス乗車バス数	BIB	1	バス	$BIB = (NPB \cdot kIB / nB) \times SB / 60$
	ピーク時バス降車客数	NPB・kOB	3	人/時	JR等乗車ピーク時バス利用者数
	1人当たりバス降車所要時間	tOB	0.033	分/人	指針103ページより
	バス降車バス数(計算値)	BOB	1	バス	$BOB = NPB \cdot kOB \times tOB / 60$
	バス降車バス数(設定値)	BOB	0	バス	【設定値】乗降兼用として設定
	バス乗降場施設原単位	aB	70	m <sup>2</sup> /台	指針103ページより
	-1バス乗降バス面積	AB1	70	m <sup>2</sup>	$AB1 = (BIB + BOB) \times aB$
	バス待ち滞留客の計画交通量	NBW	1	人	$NBW = NPB \cdot kIB \times SB / 60$
	バス乗車客1人当たり滞留空間	aBW	1.0	m <sup>2</sup> /人	指針103ページより
	-2バス待ち客滞留空間面積	AB2	10	m <sup>2</sup>	$AB2 = NBW \times aBW$
	バス乗降場関連面積	AB	80	m <sup>2</sup>	$AB = AB1 + AB2$
タクシー	ピーク時タクシー乗車客数	NPT・kIT	4	人/時	JR降車等ピーク時タクシー利用者数
	1人当たりタクシー乗車所要時間	tIT	0.17	分/人	指針103ページより
	タクシー乗車バス数	BIT	1	バス	$BIT = NPT \cdot kIT \times tIT / 60$
	ピーク時タクシー降車客数	NPT・kOT	3	人/時	JR乗車等ピーク時タクシー利用者数
	1人当たりタクシー降車所要時間	tOT	0.50	分/人	指針103ページより
	タクシー降車バス数	BOT	1	バス	$BOT = NPT \cdot kOT \times tOT / 60$
	タクシー乗降場施設原単位	aT	20	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
	-1タクシー乗降バス面積	AT1	40	m <sup>2</sup>	$AT1 = (BIT + BOT) \times aT$
	タクシーサービス時間(出発頻度)	ST	5.0	分	指針103ページより
	タクシー待ち滞留客の計画交通量	NTW	1	人	$NTW = NPT \cdot kIT \times ST / 60$
	タクシー乗車客1人当たり滞留空間	aTW	1.0	m <sup>2</sup> /人	指針104ページより
	-2タクシー待ち客滞留空間面積	AT2	10	m <sup>2</sup>	$AT2 = NTW \times aTW$
	タクシー乗降場関連面積	AT	50	m <sup>2</sup>	$AT = AT1 + AT2$
	タクシー1台当たり平均乗車客数	nT	1.11	人/台	実態調査結果より
タクシー駐車台数の計画交通量	PT	1	台	$PT = NTW / nT$	
タクシー駐車場施設原単位	aPT	30	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより	
タクシー駐車場関連面積	APT	30	m <sup>2</sup>	$APT = PT \times aPT$	
自家用車(送迎)	ピーク時自家用車利用者数	NPC	30	人/時	JR乗降等ピーク時自家用車利用者数
	自家用車1台当たり平均乗車人員	nC	1.13	人/台	実態調査結果より
	自家用車平均停車時間	tC	1.0	分	指針103ページより
	自家用車乗降バス数(計算値)	BC	1	バス	$BC = (NPC / nC) \times tC / 60$
	自家用車乗降バス数(設定値)	BC	2	バス	【設定値】短時間の集中を考慮
	自家用車乗降場施設原単位	aC	20	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
自家用車乗降場関連面積	AC	40	m <sup>2</sup>	$AC = BC \times aC$	
歩道	歩道に関わる計画交通量	CW	190	人/時	JR乗降等ピーク時全利用者数
	歩行者密度	DW	27	人/分・m	指針104ページより
	平均歩道幅員	WW	0.2	m	$WW = (CW / 60 / DW)$
	歩道面積を除く算出面積	Ao	700	m <sup>2</sup>	$Ao = + + + + +$
	平均歩行距離	LW	89	m	指針104ページより $LW = 0.009 \times Ao + 82.4$
	歩道面積	AW	20	m <sup>2</sup>	$AW = WW \times LW$
車道	ピーク時バス乗降客数	NPB	7	人/時	JR乗降等ピーク時バス利用者数
	バス1台当たり平均乗降客数	nB	0.98	人/台	実態調査結果より
	バスの乗用車換算係数	B	1.7		指針101ページより
	バスの計画交通量	CCB	13	台/時	$CCB = (NPB / nB) \times B$
	ピーク時タクシー乗降客数	NPT	4	人/時	JR乗降等ピーク時タクシー利用者数
	タクシー1台当たり平均乗降客数	nT	1.10	人/台	実態調査結果より
	タクシーの計画交通量	CCT	4	台/時	$CCT = NPT / nT$
	ピーク時自家用車利用者数	NPC	30	人/時	JR乗降等ピーク時自家用車利用者数
	自家用車1台当たり平均乗車人員	nC	1.13	人/台	実態調査結果より
	自家用車の計画交通量	CCC	27	台/時	$CCC = NPC / nC$
	ピーク時その他の計画交通量	CCO	-	人/時	
	車道に関わる計画交通量	CC	44	人/hr	$CC = CCB + CCT + CCC + CCO$
	計画車道延長	LC	54	m	指針104ページより $LC = 0.4 \times CC + 36.1$
	計画車線幅員	WC	5.5	m	指針104ページより 3m + 余裕幅員2.5m
交通処理のための車道面積	AC2	300	m <sup>2</sup>	$AC2 = LC \times WC$	

<凡例>      ; 入力データ      ; 算定結果

施設区分	算定項目	(記号)	算定値	(単位)	算定式等
その他1	ピーク時自家用車(送迎)台数	NPC/nC	27	台/時	車道欄のCCCより
	自家用車駐車率	mPC	0.12		実態調査結果より(駐車5台/送迎43台,7時台)
	自家用車駐車台数の計画交通量	PC	4	台	$PC = NPC / nC \times mPC$
	自家用車駐車場施設原単位	aPC	30	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
自家用車(短時間P)	-1自家用車駐車場関連面積	APC	120	m <sup>2</sup>	$APC = PC \times aPC$
その他2	ピーク時二輪車利用者数	NPd	46	人/時	JR乗降等ピーク時二輪車利用者数
	最大瞬間利用率	nd	1.34		実態調査結果より(駐輪154台/利用者115台,7時台)
	二輪車駐輪台数の計画交通量	Bd	62	台	$Bd = NPd \times nd$
	二輪車駐車場施設原単位	ad	1.14	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
二輪車(短時間P)	-2二輪車駐車場関連面積	Ad	80	m <sup>2</sup>	$Ad = Bd \times ad$
その他3	バス待機場に関わる計画交通量	PB	0	台	駅起終点のバスはないため想定しない
	バス待機場施設原単位	aPB	70	m <sup>2</sup> /台	指針103ページバス乗降場施設原単位を準用
	-3バス待機場関連面積	APB	0	m <sup>2</sup>	$APB = PB \times aPB$
バス待機場	その他計	Ao	200	m <sup>2</sup>	$Ao = APC + APB + AE$
環境空間	【車道部面積計】	AS	600	m <sup>2</sup>	$A1 = AB1 + AT1 + APT + AC + AC2 + APC + APB$
	環境空間比		0.5		指針38ページより
	【駅前広場面積計】	A	1,200	m <sup>2</sup>	$A = AS / (1 - )$
	修景緑地面積	AG	480	m <sup>2</sup>	$AG = A - AS - AW - Ad - AB2 - AT2$

駅前広場外の関連施設

施設区分	算定項目	(記号)	算定値	(単位)	算定式等
パーク&ライド駐車場	日自家用車(自運転)利用者数		10	人/日	自家用車(自運転)利用の乗降客数/2
	自家用車駐車台数の計画交通量	PC	10	台	利用者分を確保(終日利用)
	自家用車駐車場施設原単位	aPC	30	m <sup>2</sup> /台	指針104ページより
	自家用車駐車場関連面積	APC	300	m <sup>2</sup>	$APC = PC \times aPC$

注) 備考欄の「指針」は、「駅前広場計画指針」を示す。

【駅前広場基準面積の算定結果総括表】

区分	乗車バス(バス)	降車バス(バス)	駐車台数(台)	必要面積(m <sup>2</sup> )	備考
バス	1	0	0	80	乗降兼用を想定
タクシー	1	1	1	80	
自家用車	2	-	4	160	
歩道	-	-	-	20	
車道	-	-	-	300	
二輪車	-	-	62	80	
修景緑地	-	-	-	480	
<合計>	-	-	-	1,200	

【パーク&ライド駐車場の基準面積算定結果】

区分	乗車バス(バス)	降車バス(バス)	駐車台数(台)	必要面積(m <sup>2</sup> )	備考
自家用車	-	-	10	300	

## 2) 南北自由通路の幅員の検討

### ピーク 1 分当たりの南北自由通路の利用者数

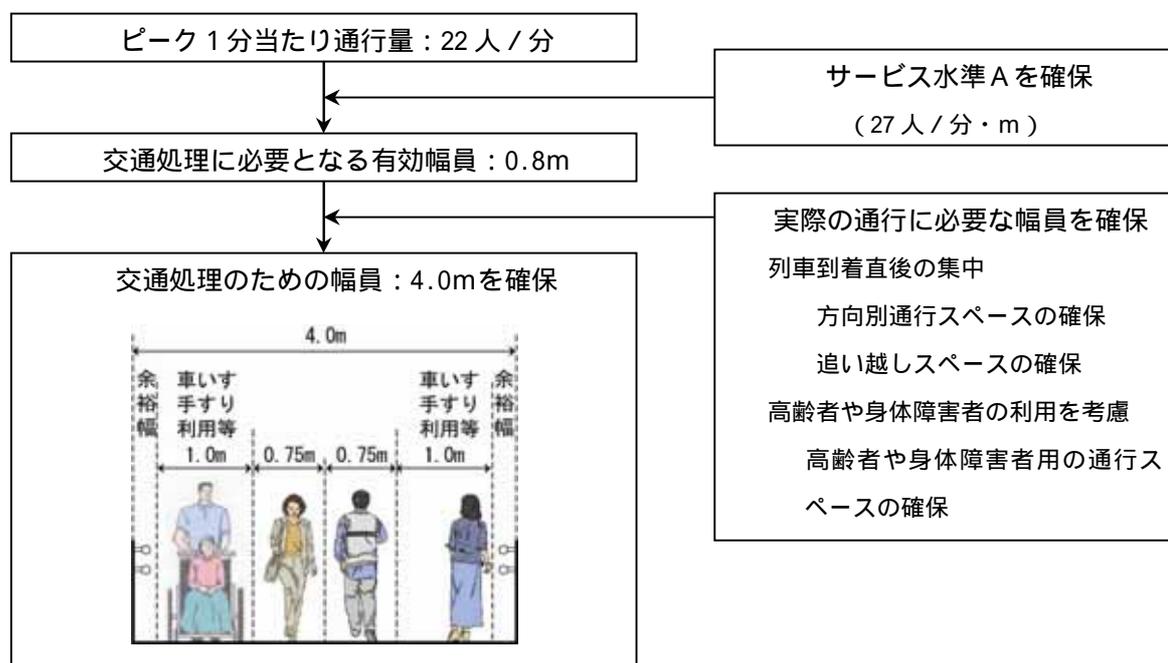
- ・南北自由通路の必要幅員を算定するため、ピーク 1 分当たりの利用者数を検討する。
- ・南北自由通路に利用者が最も集中するのは、JR 降車客が最も集中する時間帯と想定されるため、朝ピーク時の JR 利用状況並びに列車発着状況（乗車客は 10 分間、降車客は 2 分間に集中するものと想定）をもとに検討する。
- ・その結果、ピーク 1 分当たりの南北自由通路の利用者は下表のように算出され、22 人 / 分と想定される。

表 ピーク 1 本当たりの南北自由通路の利用者数

	JR 利用			JR 利用 以外	計
	乗車	降車	計		
南北自由通路の日利用者数 (人/日)	360	360	720	310	1,030
ピーク率 (%)	16.7	25.5	-	6.4	-
南北自由通路のピーク時利用者数 (人/時)	60	92	152	20	172
ピーク時 JR 本数 (本/時)	3	3	-	-	-
列車 1 本当たり乗降客集中時間 (分/本)	10	2	-	-	-
ピーク 1 時間当たりの乗降客の集中時間 (分/時)	30	6	-	60	
ピーク 1 分当たりの自由通路利用者数 (人/分)	2	15	17	5	22

### 南北自由通路の幅員の設定

- ・南北自由通路の歩行空間は、サービス水準 A (27 人 / 分・m : 正常な歩行速度で歩くことができ歩行行動の自由、身体的接触のない密度の上限値) を確保するものとして、ピーク 1 分当たり利用者を処理するために必要になる有効幅員を算定すると 0.8m となる。
- ・しかしながら、実際には双方向の通行や列車到着直後の過度な集中、高齢者や身体障害者等の利用等を考慮した幅員が必要と考えられることから、4.0m 程度の幅員確保を基本とする。



### 3) 南口アクセス道路の幅員の検討

#### アクセス道路の自動車利用台数

- 先に整理した将来の駅前広場利用状況をもとに、南口駅前広場へのアクセス道路の将来交通量を算定すると下表のようになり 580 台 / 日程度の利用が想定される。

表 ピーク 1 本当たりの南北自由通路の利用者数  
(通過交通は考慮していない)

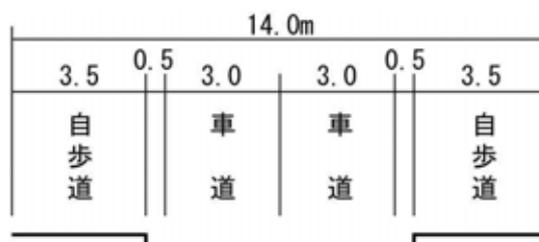
将来 J R 乗降客	バス	42 台
	タクシー	20 台
	自家用車 (送迎)	125 台
	自家用車 (自運転)	20 台
	計	207 台
割増率		1.41
駅前広場利用台数		290 台
アクセス道路利用台数		580 台

\* バス台数は、天満屋前バス停の現況台数

#### アクセス道路の幅員の設定

- 南口駅前広場へのアクセス道路の将来交通量は、ある程度の通過交通等を加味したとしても 4,000 台 / 日未滿であると想定されることから、第 4 種第 3 級程度の道路区分と想定され、下図の幅員を基本として考える。

〔単路部〕



〔交差点部〕

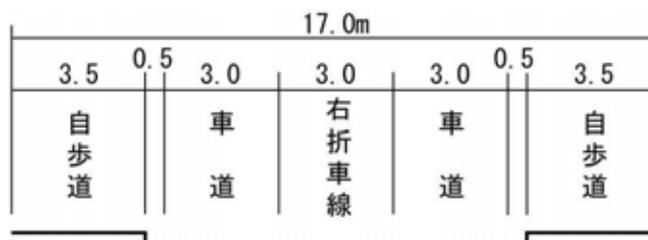


図 南口駅前広場のアクセス道路の幅員

6 - 1 - 3 . J R 府中駅関連の交通施設のレイアウト案の検討

1) 前提とする考え方

		前提条件の考え方
北口	駅前広場	<p>既存の駅前広場用地の活用を基本とし、各交通施設の必要施設量を確保するため用地拡大を検討する。</p> <p>自由通路設置に必要な空間を新規に確保する。</p> <p>路線バスの乗り入れが望ましいが、西方面(目崎方面) 北・東方面(福山方面)のバスを乗り入れる場合、バスの回転スペースを確保するためには大規模な用地拡大が必要であり、また駅前広場出入り口交差点が大きくなり交通処理上望ましくないため、北・東方面(福山方面) 西方面(目崎方面)の片方向の路線バスの乗り入れを基本とする。</p> <p>駐輪場は、利用者が多い西方面への安全な経路を確保するため駅前広場西側への移設を基本とする。</p> <p>上記とともに、現在の駐輪場用地は駐車場(短時間駐車、P &amp; R)としての活用を検討する。</p>
南口	駅前広場	<p>駅前広場を新設し、各交通施設の必要施設量を確保する。</p> <p>できるだけ、既存のJR施設(特に移設が困難な施設、多大な補償費が必要になる施設)に支障しないようにする。</p> <p>自由通路により北口広場(駅舎)と連絡することが必要であり、北口広場と南口広場ができるだけ短い距離で連絡するように配慮する。</p>
	アクセス道路	<p>駅前広場への円滑なアクセス経路を確保するため、国道486号からの出入りを基本とする。</p> <p>アクセス道路は駅前のシンボリックな目抜き通りとして、国道486号と南口駅前広場を直線で連絡するものとする。</p> <p>既存の道路用地の活用を基本とする。</p> <p>幅員は単路部14m、交差部17m(右折車線設置)とする。</p>
	東西方向の既存道路	<p>南口駅前広場と市民文化センター、大規模商業施設を連絡する歩行者空間を確保するため、歩行者優先型の道路とする。</p>
南北自由通路		<p>北口・南口駅前広場をできるだけ短い距離で連絡するとともに、JR横断延長をできるだけ短くするように配慮する。</p>
駅舎		<p>既存の駅舎の活用を基本とする。</p>

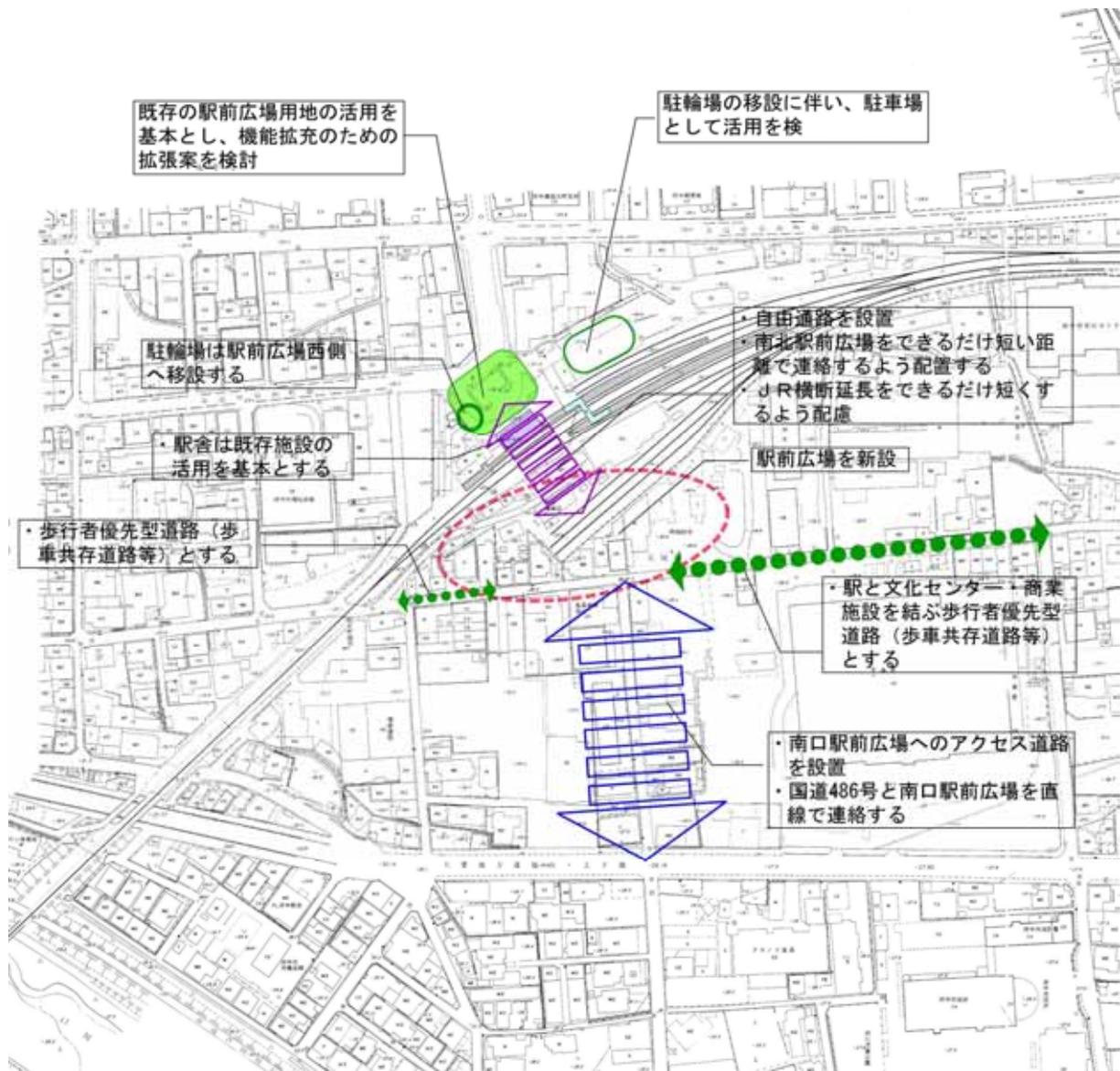


図 交通施設レイアウトの前提とする考え方

2) レイアウト案の検討

- ・先に整理した駅前広場の必要施設規模、並びに前提とする考え方をもとに、駅前広場等のレイアウト代替案を検討すると以下のように整理される。
- ・各案ともにメリット・デメリットを有しており、今後、関係者（土地所有者、JR等）との協議・調整を図りながら用地確保の検討、並びに調査・設計を進め、実現可能な案を絞り込む必要がある。

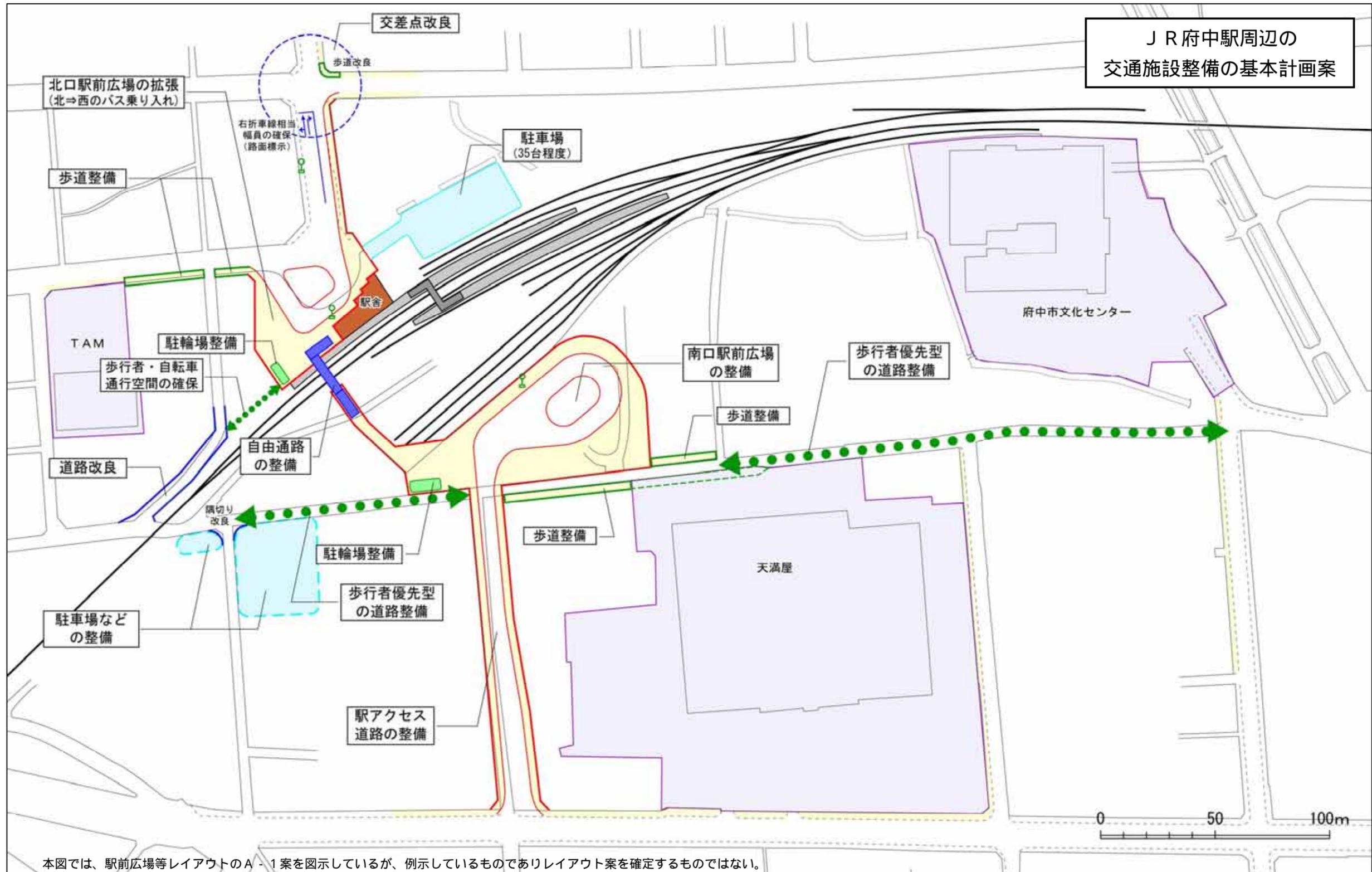
レイアウト案		A案（南口駅前広場：東側に配置）				B案（南口駅前広場：西側に配置）
		A - 1案	A - 2案	A - 3案	A - 4案	
基本的な考え方		<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路をできるだけ駅舎の近くでかつ、線路横断延長が短くなる位置に配置する。</li> <li>・南口広場をアクセス道路の東側に配置し、JR施設になるべく支障がないように配置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路をできるだけ駅舎の近くでかつ、線路横断延長が短くなる位置に配置する。</li> <li>・南口広場をアクセス道路の東側に配置するとともに、できるだけ自由通路に近づけ、面積が最小になるよう配置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・A - 2案をベースとして、南口広場の東側に駐車場などの配置を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路を駅舎東側に配置する。</li> <li>・南口広場のロータリーをアクセス道路の東側に配置し、JR施設になるべく支障がないように配置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路をできるだけ駅舎の近くでかつ、線路横断延長が短くなる位置に配置する。</li> <li>・南口広場をアクセス道路の西側に配置する。</li> </ul>
駅前広場面積(*1)	北口	約 1,500 m <sup>2</sup>	約 1,500 m <sup>2</sup>	約 1,500 m <sup>2</sup>	約 1,500 m <sup>2</sup>	約 1,500 m <sup>2</sup>
	南口	約 3,500 m <sup>2</sup>	約 2,900 m <sup>2</sup>	約 2,900 m <sup>2</sup>	約 3,700 m <sup>2</sup>	約 3,200 m <sup>2</sup>
概算事業費(*2)		約 1,400 百万円 （内訳）概算工事費：約 300 百万円 用地買収費：約 561 百万円 建物補償費：約 538 百万円	約 1,330 百万円 （内訳）概算工事費：約 284 百万円 用地買収費：約 472 百万円 建物補償費：約 569 百万円	約 1,630 百万円 （内訳）概算工事費：約 306 百万円 用地買収費：約 716 百万円 建物補償費：約 603 百万円	約 1,460 百万円 （内訳）概算工事費：約 346 百万円 用地買収費：約 579 百万円 建物補償費：約 527 百万円	約 1,320 百万円 （内訳）概算工事費：約 285 百万円 用地買収費：約 429 百万円 建物補償費：約 605 百万円
メリット		<ul style="list-style-type: none"> <li>・南口でのJR施設への支障が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南口広場面積を最小限に抑えることができ、それに伴い工事費が抑制される。</li> </ul>	同左	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南口でのJR施設への支障が少ない。</li> <li>・駅舎、自由通路から文化センター、大規模商業施設方面へ歩行者動線が、他案に比べて短い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北口広場、自由通路と南口広場が最も近接しており、歩行距離が短くてすむ。</li> </ul>
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎、自由通路から文化センター、大規模商業施設方面へ歩行者動線が迂回することになり、歩行距離が長くなる。</li> <li>・また、南口ロータリーから駅舎への歩行距離も長くなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎、自由通路から文化センター、大規模商業施設方面へ歩行者動線が迂回することになり、歩行距離が長くなる。</li> <li>・JR施設への支障が多い。</li> </ul>	同左	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自由通路の延長が長くなり、かつ南口広場の面積も大きくなるため、他案に比べて工事費が高くなる。</li> <li>・南口広場から自由通路までの距離が長くなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎、自由通路から文化センター、大規模商業施設方面へ歩行者動線が迂回することになり、歩行距離が長くなる。</li> <li>・南口広場の一部がJR施設に支障する。</li> </ul>

(\*1) 駅前広場面積には、駐輪場、駐車場の面積は含まない。

(\*2) 概算事業費は、図示の全ての施設整備（北口の駅前広場・駐輪場・駐車場、南口の駅前広場・駐輪場・駐車場、自由通路、アクセス道路の整備）に係る工事費、用地買収費、建物補償費。ただし、鉄道施設等の機能保障に係る費用は含まない。

6 - 1 - 4 . J R 府中駅周辺の交通施設整備の基本計画案

- ・ J R 府中駅関連の交通施設（北口・南口駅前広場、自由通路、アクセス道路等）と併せて、その周辺において以下のような交通施設整備を推進する。
- ・ J R 府中駅南口広場から文化センターや大規模商業施設にかけての道路は、主要な歩行者動線であり、駅周辺の回遊性を高めるために歩道設置あるいは歩行者優先型の道路整備を行う。
- ・ その他、駅北口での歩道整備や交差点改良を行うとともに、駅南口の市有地を活用して来訪者や高速バス利用者用の駐車場などの整備を検討する。



本図では、駅前広場等レイアウトのA-1案を図示しているが、例示しているものでありレイアウト案を確定するものではない。

### 【橋上駅の設置について】

- ・ JR府中駅の駅舎については、北口に比べ南口利用者が多くなることが予測されることから、利便性確保のため橋上駅化が考えられる。
- ・ しかしながら、下図に示すような物理的な制約による問題点があるほか、事業費が多額になることが予想されることから、現時点では困難であると判断している。

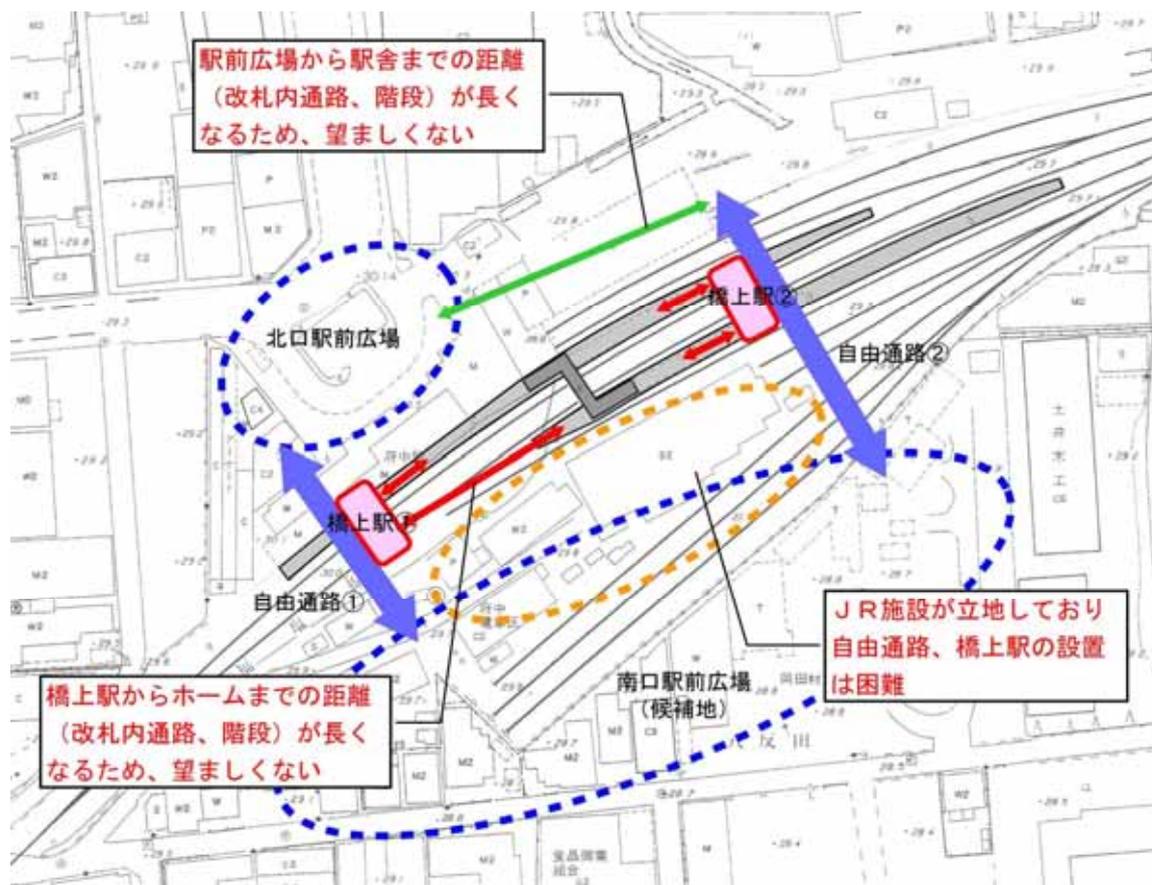


図 橋上駅設置の場合の物理的制約による問題点

## 6 - 2 . 地区全体の交通施設整備の基本計画

### 6 - 2 - 1 . 歩行者ネットワークの整備

- ・交通拠点（JR府中駅、多目的広場駐車場）を中心として、また自由通路による南北市街地の連絡を活かして、中心市街地地区の回遊性を高めるための歩行者ネットワークを下図のように設定する。
- ・このうち、特に駅南口の東西方向の既存道路は、駅周辺のにぎわい拠点としての機能のほか、駅及び北側市街地と市民文化センター・市役所・大規模商業施設等を連絡する歩行者ネットワークのメインストリートとしての空間づくりが望まれ、歩道整備や歩車共存道路整備等とともにコミュニティ道路化や美装化等を検討し、景観面にも配慮した空間整備が望まれる。
- ・また、歩行者ネットワーク上の主要地点（JR府中駅周辺、多目的広場、出口地区）においては、待ち合わせや休憩ができるオープンスペース(ポケットパーク)を配置する。



図 歩行者ネットワークの整備

## 6 - 2 - 2 . 駐車場の配置

- ・ 中心市街地地区の駐車場は以下のように配置する。
- ・ J R 府中駅周辺においては、駅前広場内で駅利用者等の短時間駐車場を確保するほか、その周辺においてパーク＆ライド駐車場や、南口駅前広場への高速バスの乗り入れを考慮したパーク＆バスライド駐車場を確保する。
- ・ 中心市街地地区への自動車での来訪者用の駐車スペースとしては、主に多目的広場を活用する。〔収容台数 41 台（普通車 38 台、バス 3 台）、供用予定時期：H21 年 4 月上旬〕
- ・ その他、市役所、文化センターの駐車場については、施設利用者以外の一般開放について検討を行う。



図 駐車場の配置

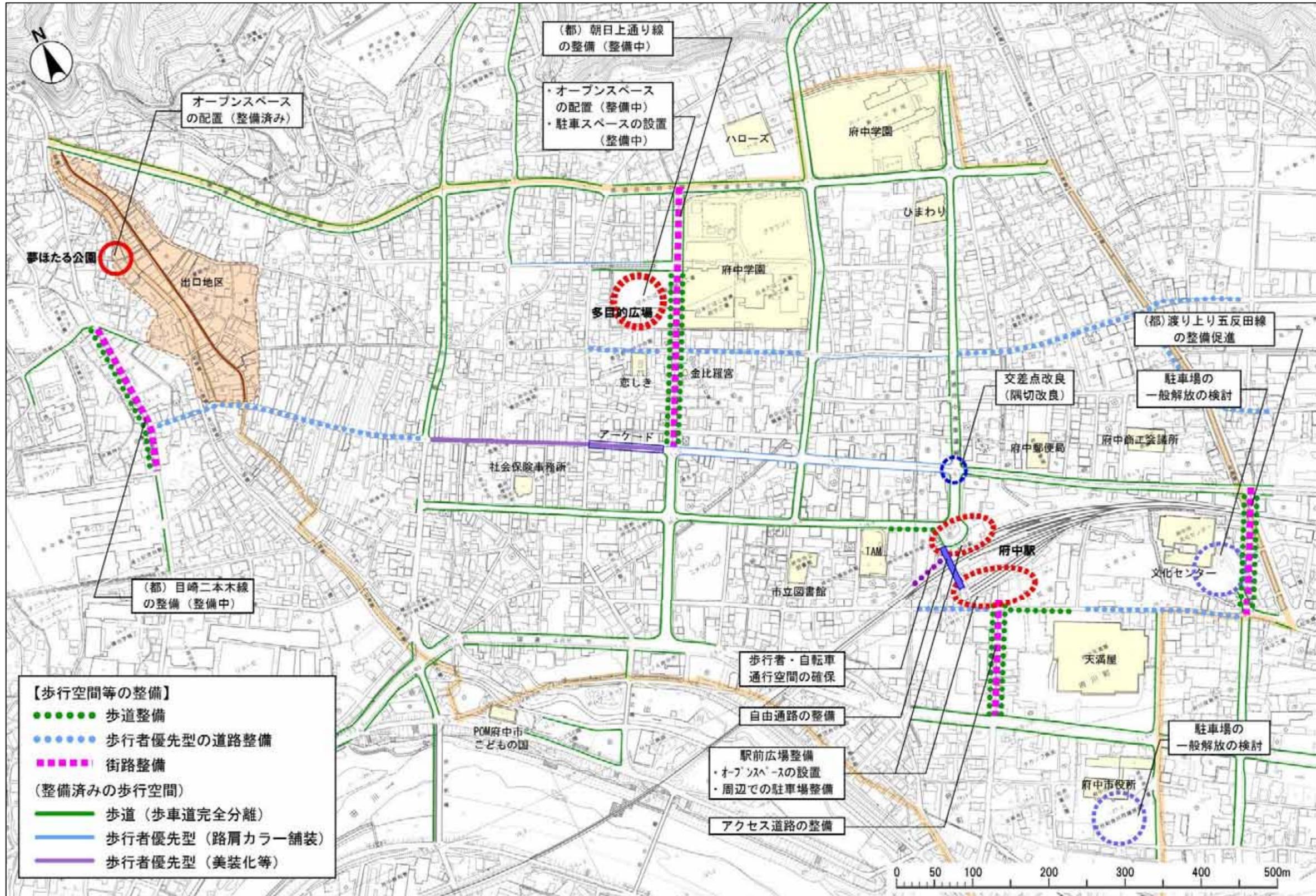
### 6 - 2 - 3 . 街路の整備

- ・ 中心市街地地区の街路の整備状況は下図の通りであり、特に南北方向の街路の整備が不十分であり、地区へのアクセス向上、JR府中駅の南北市街地の連絡強化のためには、これらの街路の整備を促進する必要がある。
- ・ (都)朝日上通り線及び(都)目崎二本木線については、現在整備中であり、供用に向けて今後も引き続き整備を進める。
- ・ (都)渡り上り五反田線についても、今後重点的かつ計画的に整備を進める路線として位置づけ、整備促進を検討する。



図 街路の整備

【中心市街地地区の交通施設整備の基本構想図】



## 第7章 事業化に向けて

### 1) 事業手法について

- ・本計画を着実に実現するためには、国の支援制度を有効に活用することが望まれる。
- ・また、JR府中駅周辺あるいは中心市街地地区全体での各種整備を一体的かつ計画的に進めていくためには、パッケージによる支援事業を活用することが有効である。
- ・このため、JR府中駅周辺については「まちづくり交付金」の活用により、駅周辺の一体的なまちづくり、交通施設整備を進めていくことが有効であると考えられ、今後その適用について検討することが望まれる。
- ・また、地区全体の街路整備や歩行者ネットワークの形成に関しては、現在事業中、計画途中である道路事業（街路事業）や交通安全事業地区一括統合補助事業を着実に進め、必要に応じて追加・別途整備を検討するなどの対応が望まれる。

(交通結節点の一体的、総合的な整備に対する国の支援事業として、「交通結節点改善事業」や「道路交通環境改善促進事業」があるが、JR府中駅周辺の場合、それらの採択基準を満たしていない。)

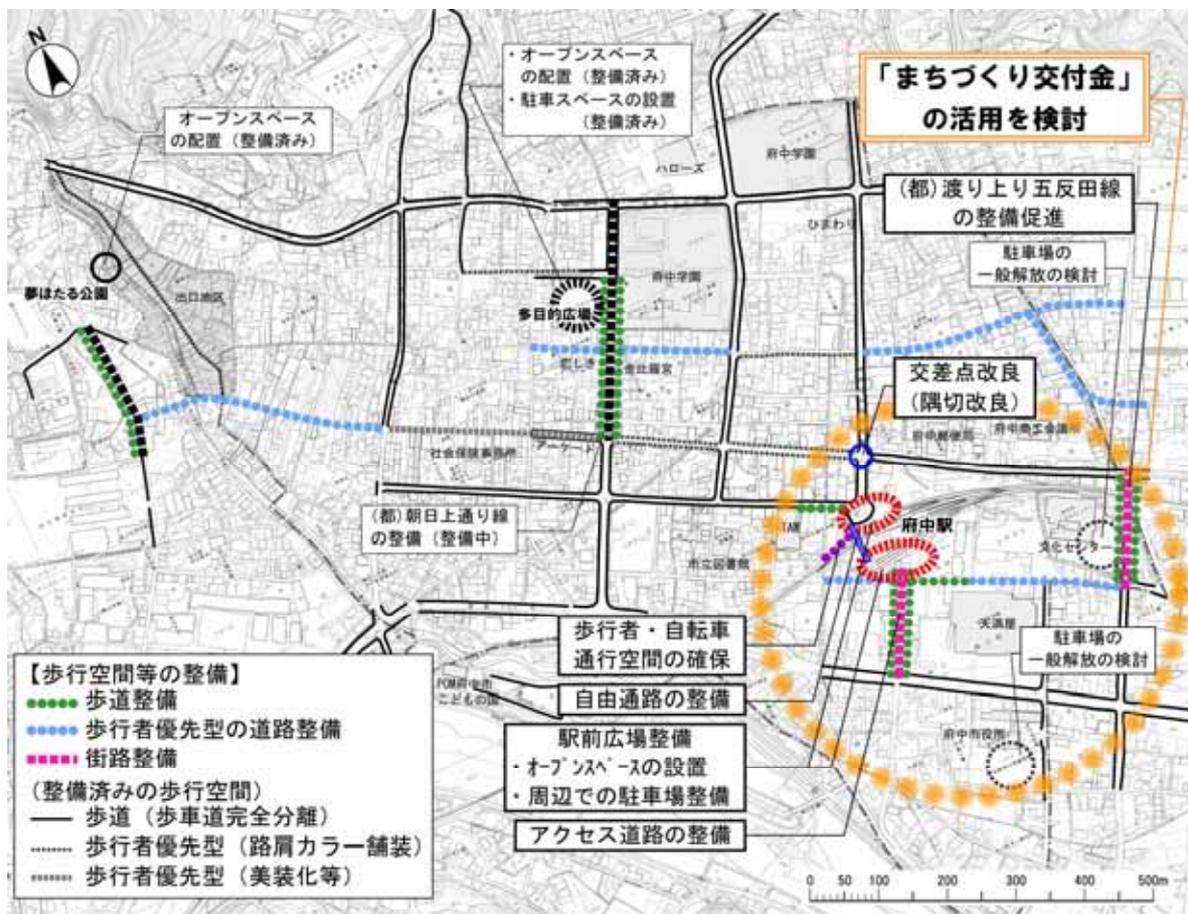


図 新規提案事業とまちづくり交付金の活用(案)

## 2) 事業化に向けたスケジュール

- ・JR府中駅周辺に関しては、平成19年度に策定された「府中市中心市街地活性化基本計画」において、「JR府中駅周辺整備計画（仮称）策定」が事業の1つとして位置づけられており、平成21～23年度に計画策定を行うものとしている。
- ・このため、平成23年度までに、地域住民や関係機関との協議・調整を進めるとともに、調査設計を進め、JR府中駅周辺整備計画を策定する必要がある。
- ・また、地区全体の街路整備や歩行者ネットワークの整備については、現在事業中である（都）朝日上通り線、（都）目崎二本木線の整備、並びに交通安全事業地区一括統合補助（事業期間19～23年度）による歩道等整備を着実に進める必要がある。
- ・併せて、（都）渡り上り五反田線の整備に関する検討を進めることが望まれる。

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度以降
JR府中駅周辺整備	整備計画策定			事業着手
駅前広場等整備	基本設計		実施設計	
自由通路整備	基本設計		詳細設計	
アクセス道路整備	概略設計	予備設計	詳細設計	
駅舎・駅施設改良		設計等		
その他の 周辺歩道等整備	設計等			
測量・地質調査		調査		
関係機関協議	協議・調整			
地元調整	協議・調整			
都市計画変更等の 手続き		手続き		
国への補助申請 等の手続き			手続き	

図 JR府中駅周辺整備の事業化スケジュール（案）

### 3) 事業化に向けた課題

- ・本調査では、市の上位計画で示されている「中心市街地の新たなにぎわい拠点」を実現するため、JR府中駅周辺の整備や地区内の回遊性の向上など、中心市街地地区における交通環境改善のための基本計画を立案したところである。
- ・この計画の実現は、中心市街地地区の交通環境の改善はもとより、市が目指す将来まちづくりの実現のために必要不可欠であるという認識にたち、事業実施への強固な決意を持って、今後事業化に向けて実施可能な詳細計画を検討する必要がある。
- ・また、この計画を実現化に向けて着実に進めていくためには、特に下記のような事項に配慮する必要がある。

#### 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。

#### 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必要がある。
- ・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。

#### 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。

#### J R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J R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、J R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T A M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。

#### 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。

#### J R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J R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、J R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。

#### 事業手法等について

- ・J R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。

「府中市中心市街地地区都市交通体系調査協議会」関連資料

## 府中市中心市街地地区都市交通体系調査協議会設置要綱

### (設置)

第1条 府中市中心市街地地区の交通施設整備の方向性について、総合的な立場から必要な事項を協議するため、府中市中心市街地地区都市交通体系調査協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

### (任務)

第2条 協議会は次に掲げる事項について協議する。

(1) JR府中駅を核とした中心市街地地区の交通体系

(2) その他関連する事項

### (組織)

第3条 協議会は、会長及び委員をもって組織し、それぞれ次の各号に掲げる者をもってこれに充てる。ただし、会長が必要と認めた場合は、関係部課長及び関係職員を委員に追加することができる。

(1) 学識経験者

(2) 府中市副市長

(3) 交通事業者の代表

(4) 関係機関の代表

(5) 住民代表

(6) 国土交通省職員

(7) 広島県職員

(8) その他市長が必要と認める者

2 協議会を組織する委員の数は、原則20人以内とする。ただし、前項ただし書の場合においては、この限りでない。

3 会長及び委員は、前条に規定する任務を終了したときは、解任されるものとする。

### (会長)

第4条 会長は、委員の互選によってこれを定める。

2 会長は会務を総理し、協議会を代表する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

### (会議)

第5条 協議会の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 協議会の委員が任命された後の最初に招集すべき会議は、市長が招集する。

(庶務)

第6条 協議会の庶務は、建設部まちづくり課において処理する。

(委任)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は平成20年10月6日から施行する。

(要綱の失効)

2 この要綱は、平成21年3月31日限り、その効力を失う。

府中市中心市街地地区都市交通体系調査協議会 委員名簿

敬称略・順不同

役名	区分	所属	役職	氏名
会長	学識経験者	福山大学	教授	井上 矩之
副会長	市	府中市	副市長	石岡 勝朗
委員	交通事業者代表	西日本旅客鉄道(株) 岡山支社 企画課	課長	小谷 浩一
〃	関連機関代表	府中市中心市街地活性化協議会	会長代行	唐川 浩成
〃	〃	府中商工会議所 まちづくり委員会	委員長	真邊 正男
〃	市民代表	府中市町内会長連合会	会長	栗原 進
〃	交通管理者	府中警察署交通課	課長	井出野下 義彦 (井上 秀美)
〃	国土交通省	中国地方整備局建政部 都市・住宅整備課	課長	松井 康治
〃	広島県	広島県都市企画課	事業調整監	小田 政之
〃	府中市		副市長	小原 紘一郎
〃	〃		建設部長	田原 春二
〃	〃		総務部長	門田 隆
〃	〃		教育部長	本多 進

( ) は前任者の所属・役職・氏名

府中市中心市街地地区都市交通体系調査協議会 議事経過

年月日	協議会	主な議事内容
平成 20 年 2 月 26 日 (木)	第 1 回協議会	協議会について 地区の現況・課題と交通施設整備の方針について 今後の検討の方向性について
平成 21 年 3 月 31 日 (火)	第 2 回協議会	中心市街地地区の交通施設整備の基本計画について ・中心市街地地区の交通施設整備の方針 ・J R 府中駅周辺の交通施設整備の基本計画 ・地区全体の交通施設整備計画