

海田町地域公共交通網形成計画 (素案)

令和 2 年（2020 年）1 月

海 田 町

目 次

1. 計画の概要	1
1-1. 計画策定の目的	1
1-2. 計画の位置づけ	1
1-3. 計画の区域・期間	2
2. 地域概況の整理	3
2-1. 位置・地勢	3
2-2. 人口特性	4
2-3. 施設配置	7
2-4. 自動車交通	8
3. 上位・関連計画の整理	12
4. 地域公共交通の現状	25
4-1. 鉄道	25
4-2. 路線バス	27
4-3. 町内循環コミュニティバス	30
4-4. タクシー	33
4-5. その他の移動支援	34
5. 地域公共交通の利用実態とニーズ	35
5-1. アンケート調査・意向調査等の概要	35
5-2. 日常移動の実態	38
5-3. 地域公共交通の利用実態・ニーズ	43
5-4. 事業者の意向	65
6. 地域公共交通の役割と課題	67
6-1. 現状特性の整理	67
6-2. 地域公共交通における問題点	68
6-3. 地域公共交通の課題	69
6-4. 地域公共交通ネットワークの配置方針	71

7. 基本方針と計画の目標	73
7-1. 基本方針	73
7-2. 計画の目標と評価指標	74
8. 目標達成のための施策	77
8-1. 施策体系	77
8-2. 施策展開	78
8-3. 施策展開の考え方	83

1. 計画の概要

1-1. 計画策定の目的

海田町の地域公共交通は、鉄道・路線バス・町内循環コミュニティバス・タクシー等の多様な交通手段で構成されています。

少子高齢化社会の到来にあたり、町民の生活を支える交通の確保に向けた取り組みを見直す必要性が高くなっています。また、新庁舎の移転などのまちづくりの変化に合わせた公共交通網の再編が必要となっています。

将来にわたって、高齢者等の交通弱者を含めた町民全員の生活移動を支えていくための地域公共交通の在り方を示すことを目的として、その他のまちづくりに関する計画と連携した『海田町地域公共交通網形成計画』を策定します。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、「海田町第4次総合計画後期基本計画」、「海田町都市計画マスタープラン」などの上位・関連計画を踏まえ、海田町住民の暮らしを支える地域公共交通を確保・維持していくことの視点や、今後増加することが見込まれる高齢者等の交通弱者を含む誰もが、社会参加できる移動環境づくりの視点を持ち、今後変化するまちづくりとの連携を図りながら策定するものです。

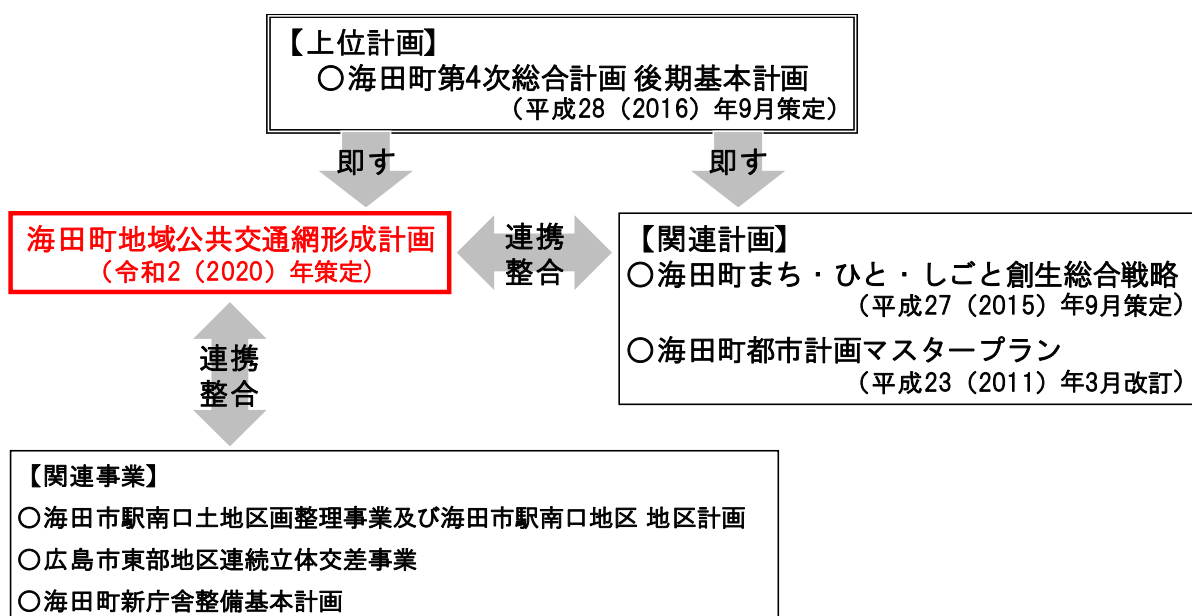


図 本計画と上位・関連計画の位置づけ

1-3. 計画の区域・期間

本計画の対象区域は、海田町全域とします。

また、本計画の計画期間は、令和 2（2020）年度から令和 6（2024）年度までの 5 年間とします。



図 本計画の対象区域

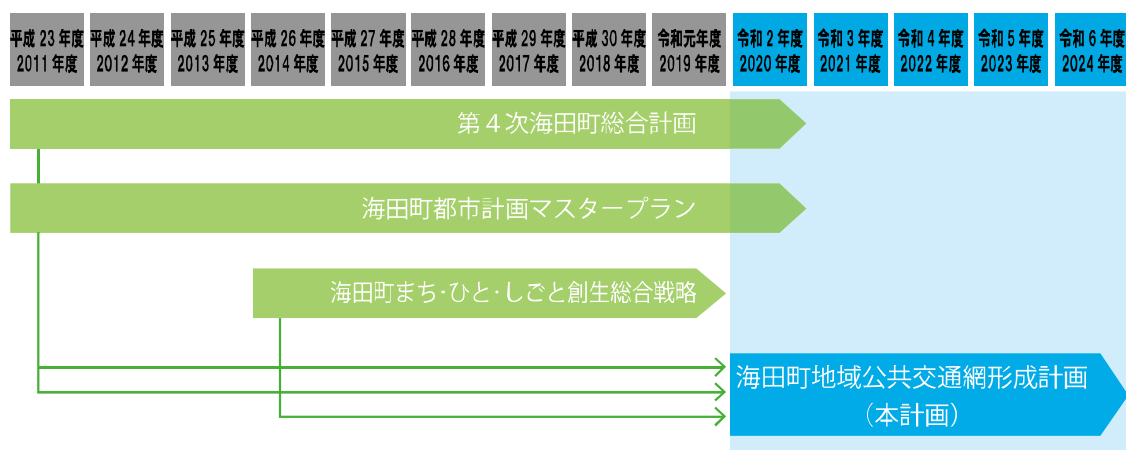


図 本計画の計画期間

2. 地域概況の整理

2-1. 位置・地勢

本町は、広島都市圏の東部に位置し、周囲を広島市安芸区及び安芸郡熊野町に囲まれており、町の面積は約 13.8km² で県内市町のうち 2 番目に小さい自治体です。

南東部は標高 500～600m 前後の山地が連なり、北西方向になだらかな丘陵地が広がっており、町域の約半分を占めています。北部にも山麓があり急傾斜地となっています。

これらに挟まれて瀬野川が南西方向に流れ、流域に平地が帯状に形成されています。

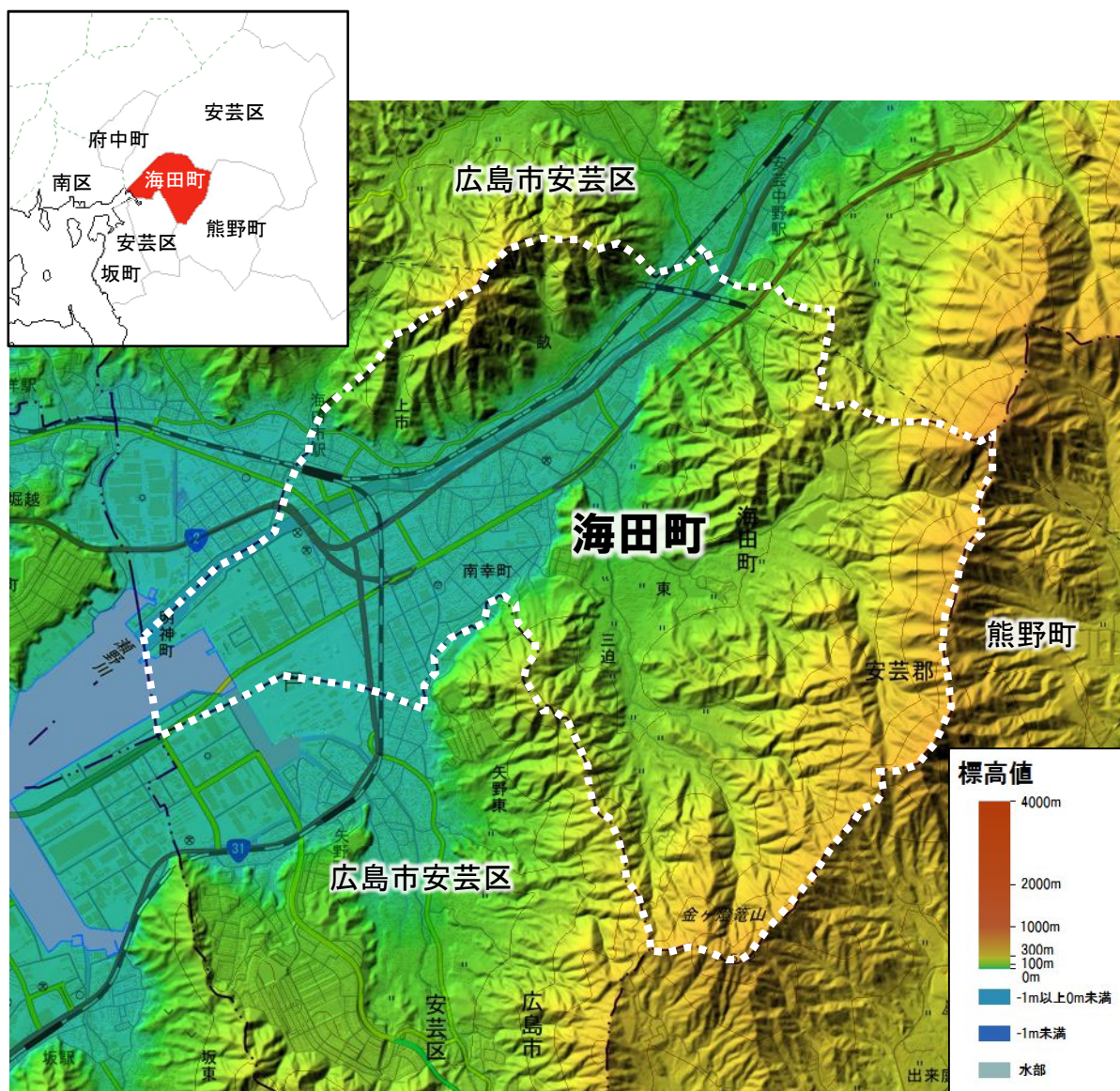


図 海田町の位置、地勢

※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

2-2. 人口特性

①人口の変化

本町の将来人口は、令和 12（2030）年で増加傾向から減少に転じると予測されています。

高齢化率は今後も継続して上昇し、令和 17（2035）年には約 25%、令和 42（2060）年には約 32%になると予測されています。

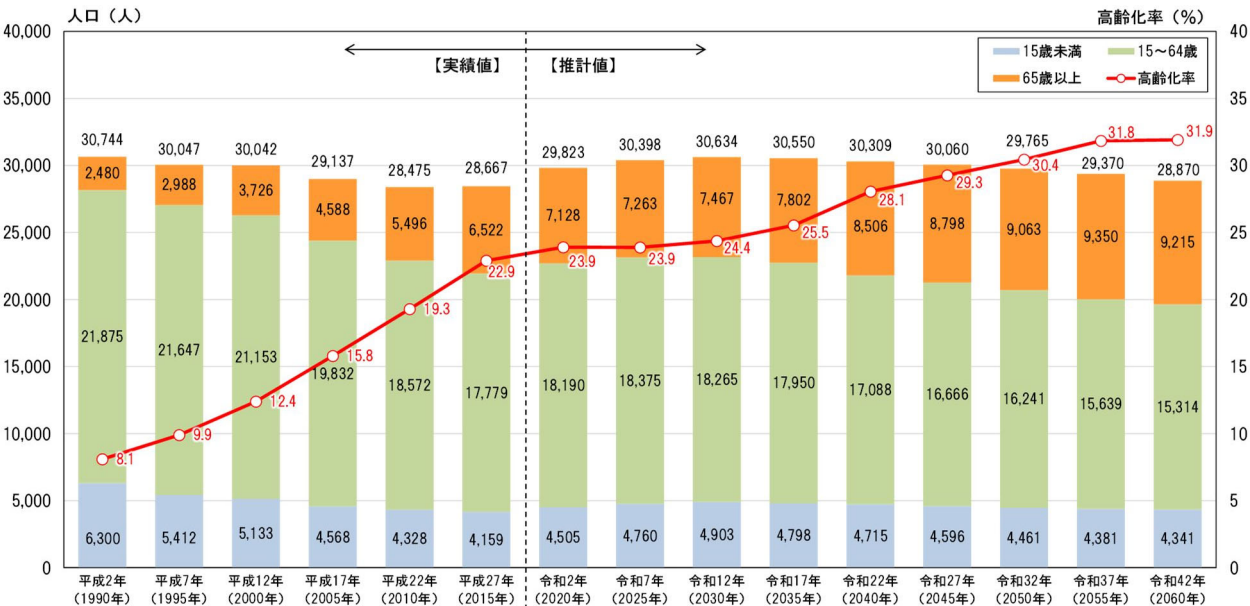


図 海田町の将来人口及び高齢化率

資料／平成 2（1990）～平成 27（2015）年：国勢調査をもとに作成
令和 2（2020）～令和 42（2060）年：国勢調査をもとに海田町で独自推計して作成
（令和 2（2020）年 1 月）

〔参考〕海田町独自推計における人口推計（仮定値）の方法と条件

仮定値 の設定	出生率	海田町人口ビジョンで目標としている出生率を採用（1.98）
	生存率	国立社会保障・人口問題研究所の仮定値を採用
	社会増減 （純移動率）	2030 年まで増傾向を維持、以降は人口増減均衡と仮定

②人口分布

人口の分布状況は、南昭和町や大正町、南大正町周辺などの国道2号や東広島バイパス沿線のエリアに人口が集中しています。

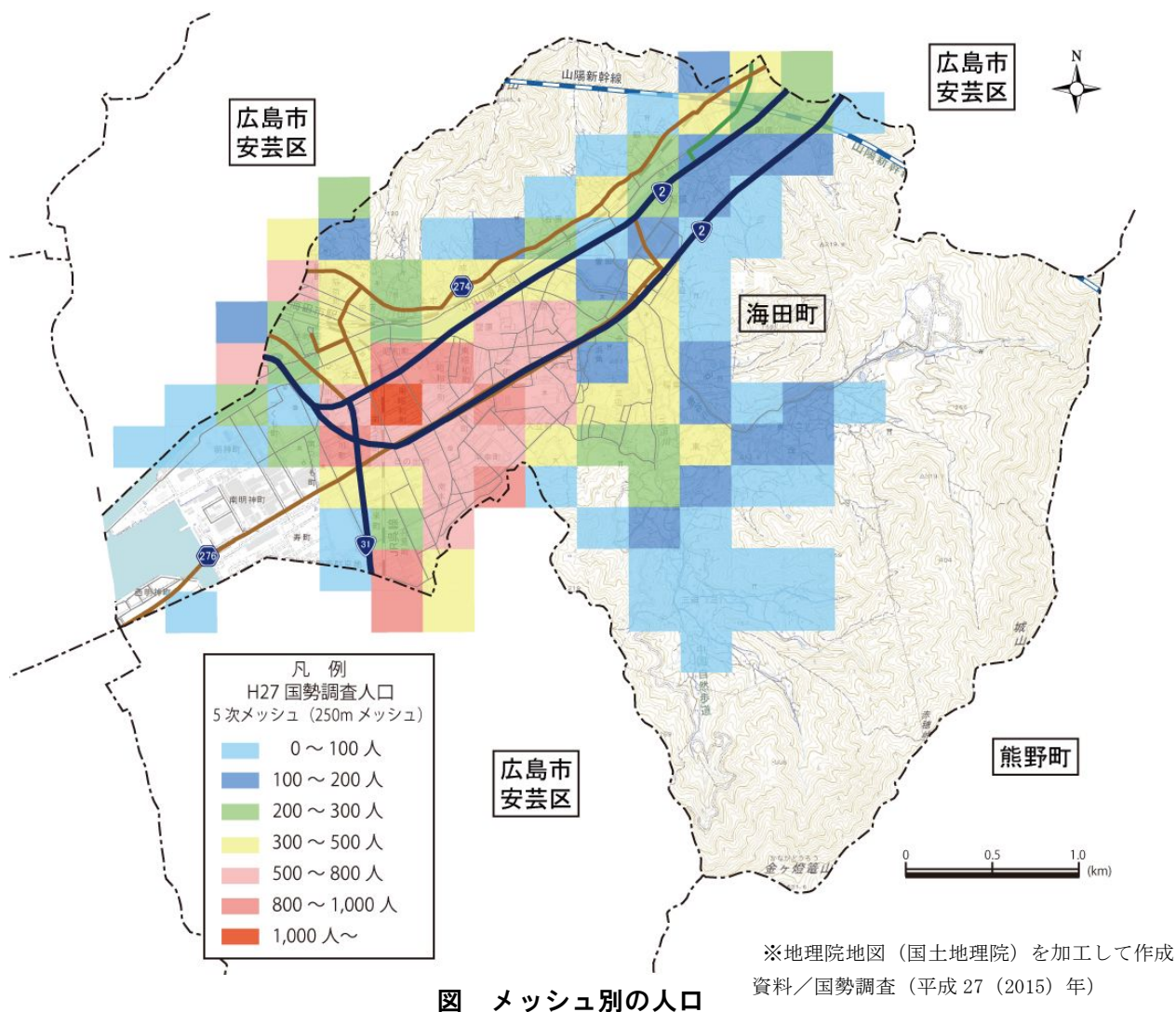


図 メッシュ別の人口

③高齢化率

高齢化率は、瀬野川の右岸側を走る県道 274 号（瀬野船越線）沿線において 30%以上のエリアが集中し、南東部の丘陵地にも存在しています。また、一部では 50%を超えるエリアも存在しています。

後期高齢化率は、高齢化率が高いエリアで 10%を超えており、丘陵部において 20%以上のエリアが存在しています。

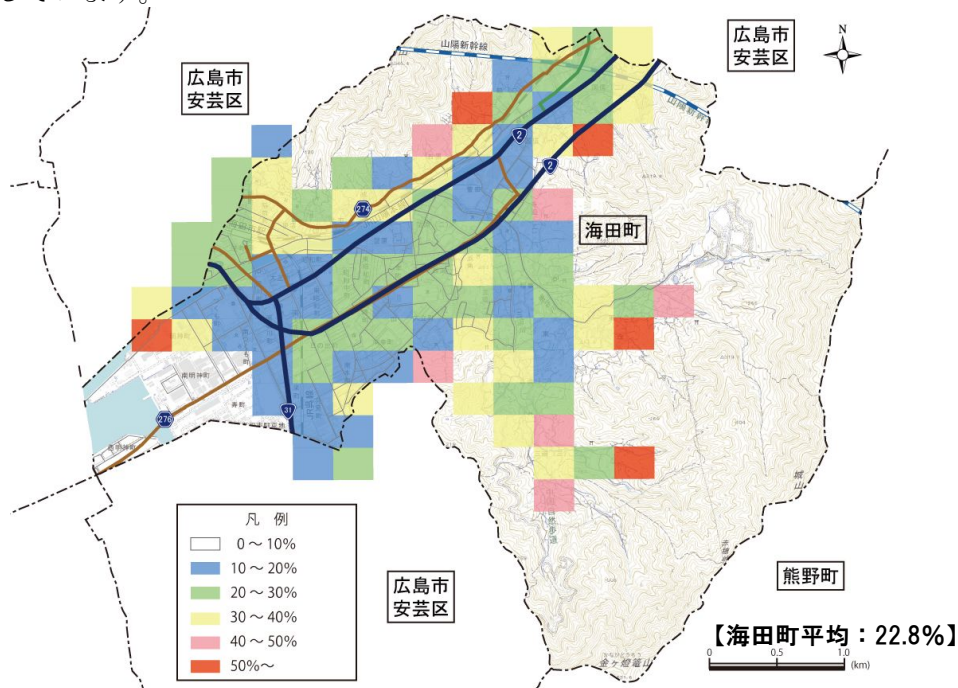


図 メッシュ別の高齢化率

※地理院地図（国土地理院）を加工して作成
資料／国勢調査（平成 27（2015）年）

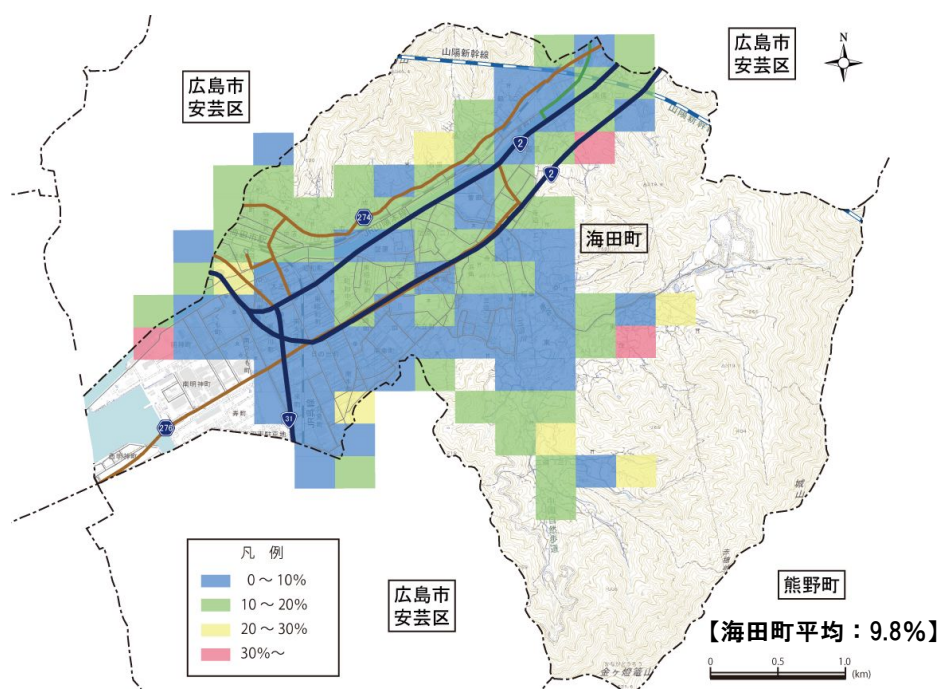


図 メッシュ別の後期高齢化率

※地理院地図（国土地理院）を加工して作成
資料／国勢調査（平成 27（2015）年）

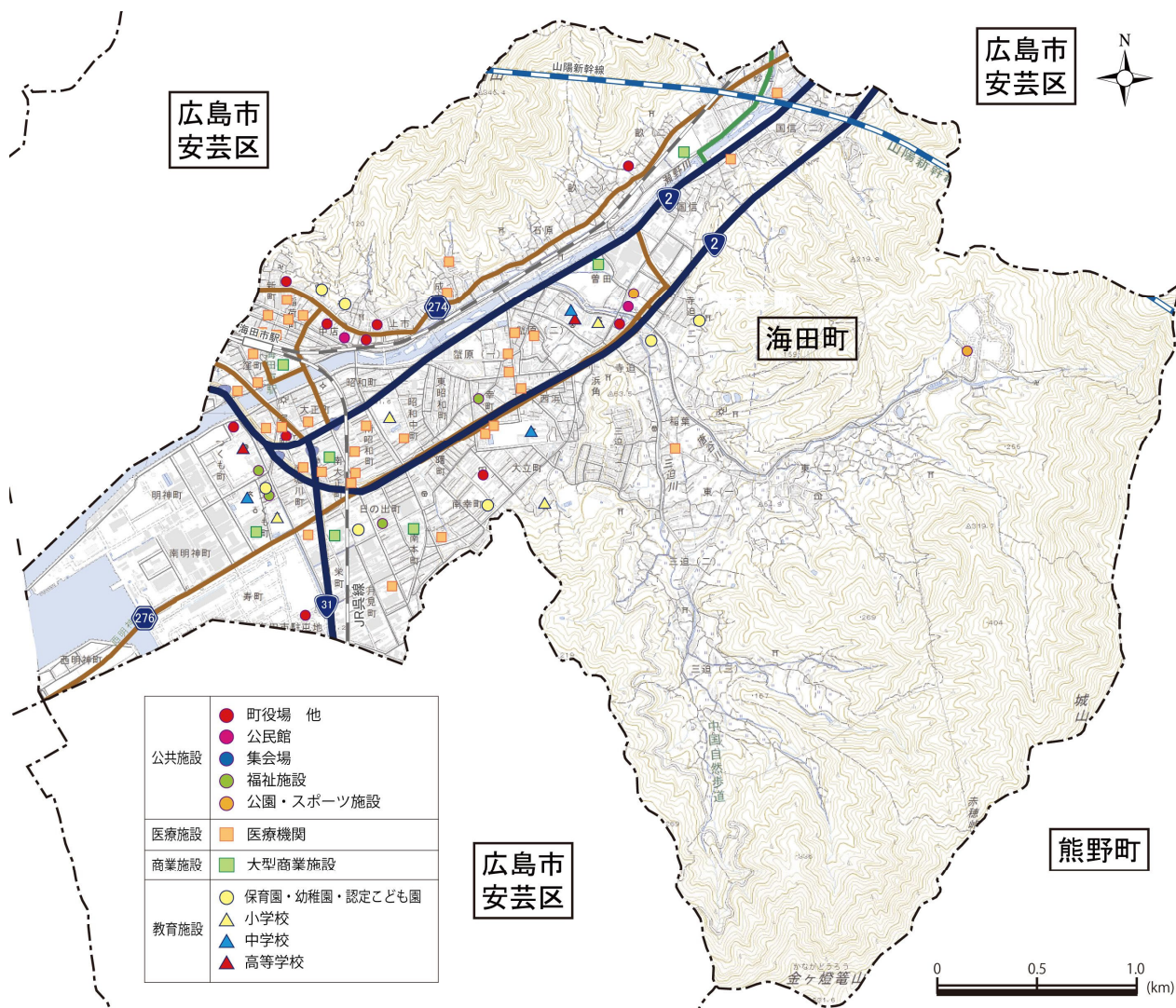
2-3. 施設配置

公共施設は、JR 海田市駅北側の県道 274 号沿線において公共施設が集中しており、多くの施設が町西部の平地部に立地しています。その他、町域のほぼ中心部に町民センターや海田東公民館、東部の山間部には海田総合公園が整備されています。

医療施設は、救急医療機関（三次、二次）はなく、その他の医療施設は、JR 海田市駅周辺や東広島バイパス沿線に集中して立地しています。

商業施設は、近年 JR 海田市駅南口やイオン海田店跡地に新たに 2 店舗開店したことで、現在、店舗面積 1,000 ㎡以上の大型小売店が 7 店舗あります。

教育施設は、保育園・幼稚園等が 7 園、小学校 4 校、高等学校 2 校が立地しており、中学校は、平成 31（2019）年 4 月に開校した広島国際学院中学校が加わり、3 校が立地しています。各学校とも、町中心部の平地部に分散して立地しています。



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

図 施設の立地状況

資料／海田町

資料／広島県保健医療計画（第 7 次）
救急医療 Net Hiroshima

資料／大型小売店総覧 2018

2-4. 自動車交通

①道路網

幹線道路は、町内を流れる瀬野川に並走する形で、左岸側に国道 2 号、右岸側に県道 274 号（瀬野船越線）が整備されています。

国道 2 号の南側に並走して、東広島バイパスが整備されており、県道 276 号（矢野海田線）の中央分離帯に高架橋の整備が進められています。

また、国道 2 号は町西部で、南北に走る国道 31 号と交差しています。

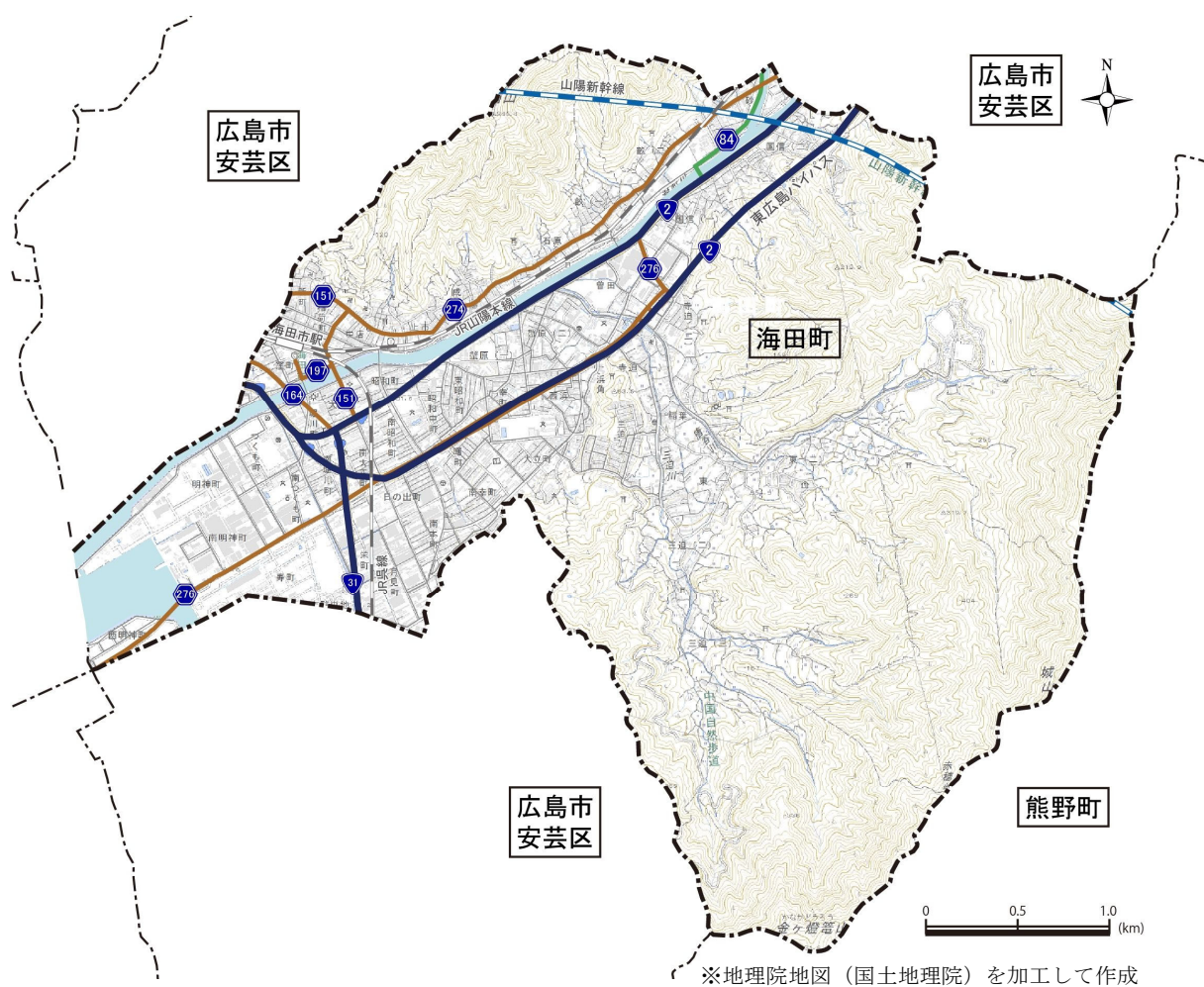


図 道路網

②都市計画道路

本町内の都市計画道路は約 21.1km が計画され、このうちの約 32%（約 6.7km）の整備が完了しています。

表 都市計画道路の整備状況（令和元(2019)年5月時点）

	計画決定	整備済み	整備率
自動車専用道	5,270 m	0 m	0%
一般道	15,780 m	6,730 m	43%
合計	21,050 m	6,730 m	32%

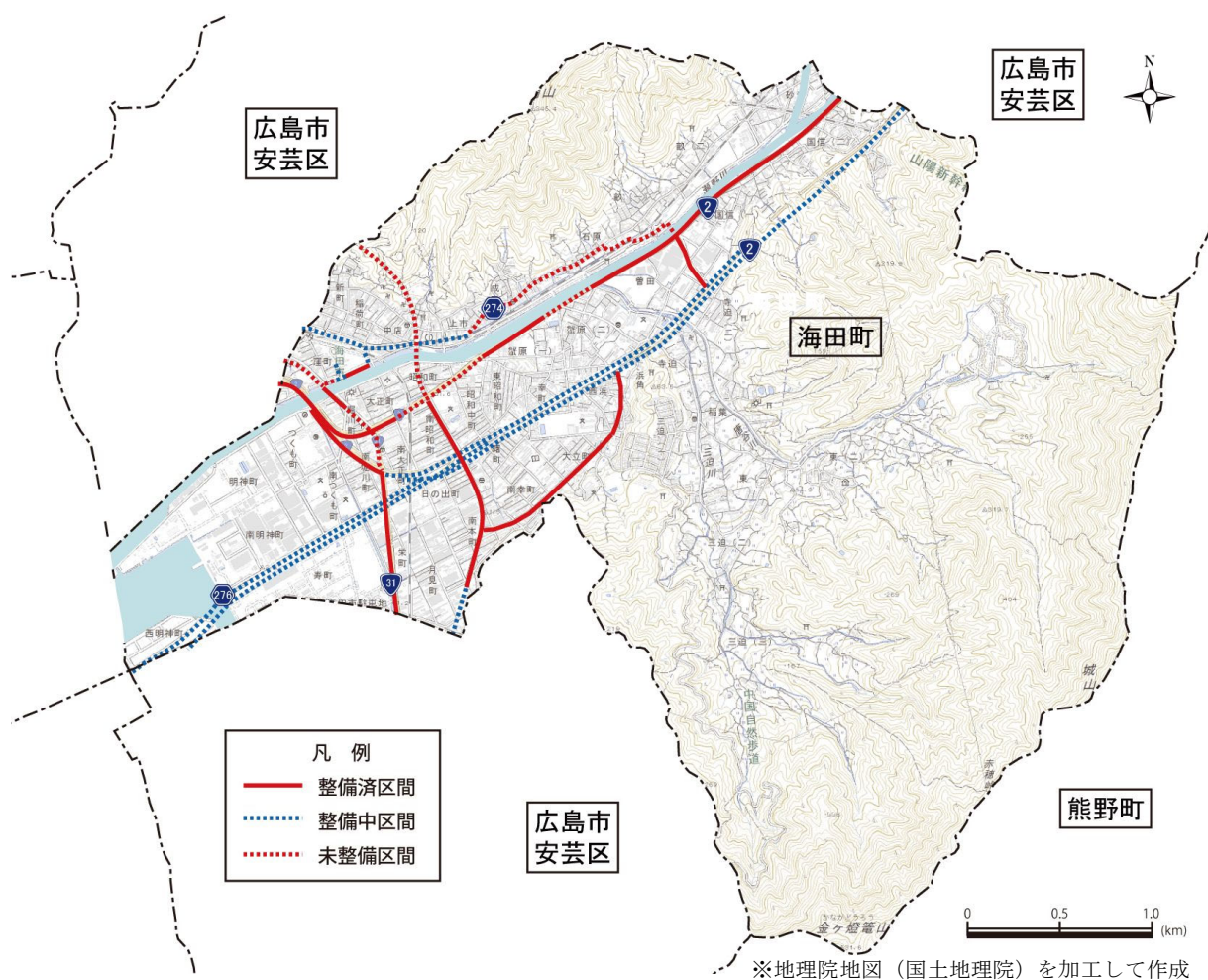


図 都市計画道路整備状況

資料／海田町

③自動車交通量と主要渋滞箇所

本町内の国道2号や国道31号には、1万台/日を超える交通量があり、国道31号には3万台/日を超える区間もあります。

これらの道路の交差点などは、主要渋滞箇所を選定され、朝夕の通勤帰宅時間帯などを中心に日常的に渋滞が発生している状況です。

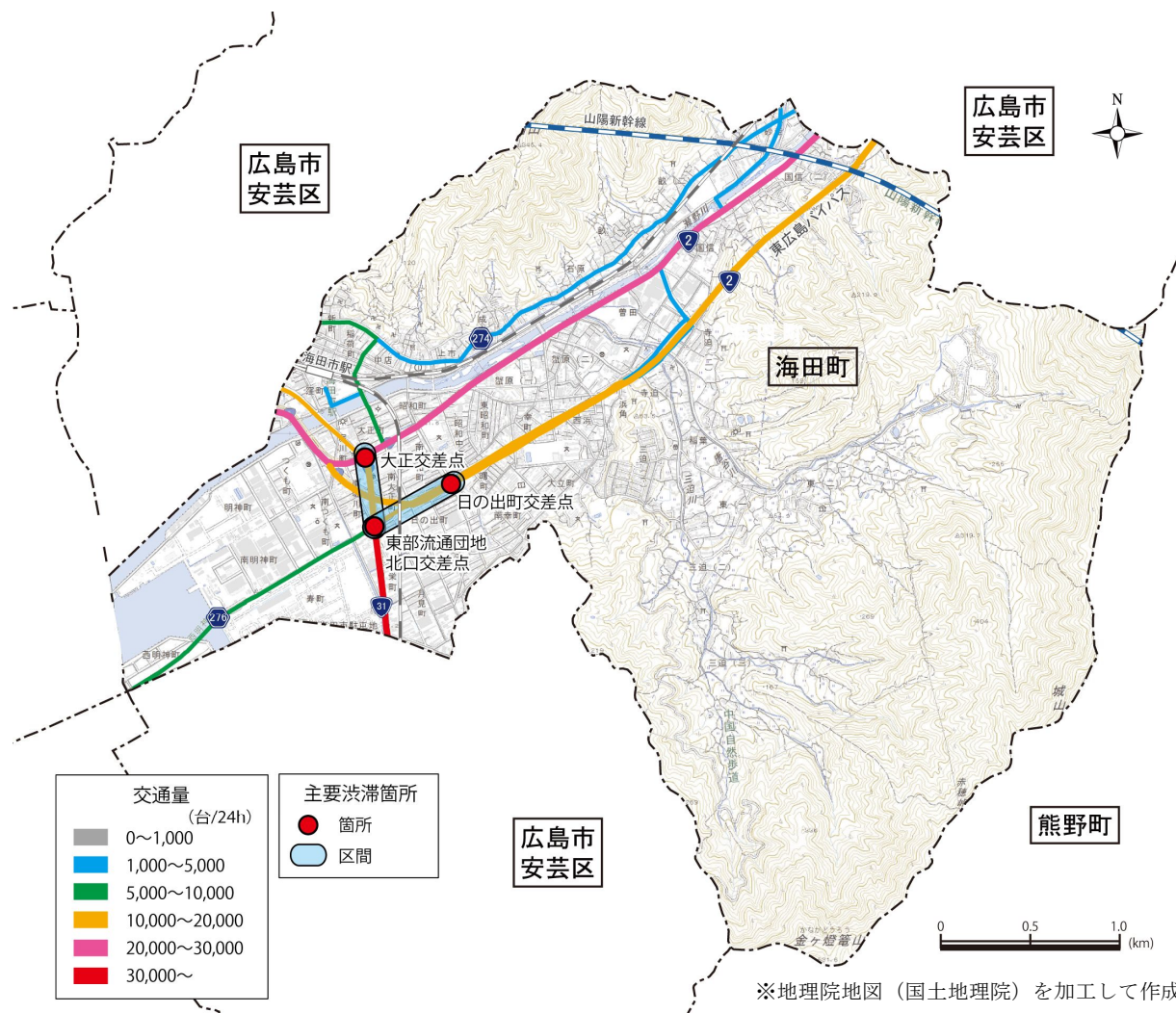


図 自動車交通量と主要渋滞箇所

資料／交通量：平成27（2015）年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）
主要渋滞箇所：令和元（2019）年10月24日現在（国土交通省中国地方整備局）

※主要渋滞箇所は、各県道路交通渋滞対策部会において検討してきた県内の渋滞箇所について、パブリックコメントの結果及び最新データ等による検証の上、選定されたもの。

④自動車保有台数

本町内の自動車保有台数は、普通自動車は横ばい傾向にありますが、軽自動車は増加傾向にあり、平成 25（2013）年から 5 年間で約 2 割増加しています。

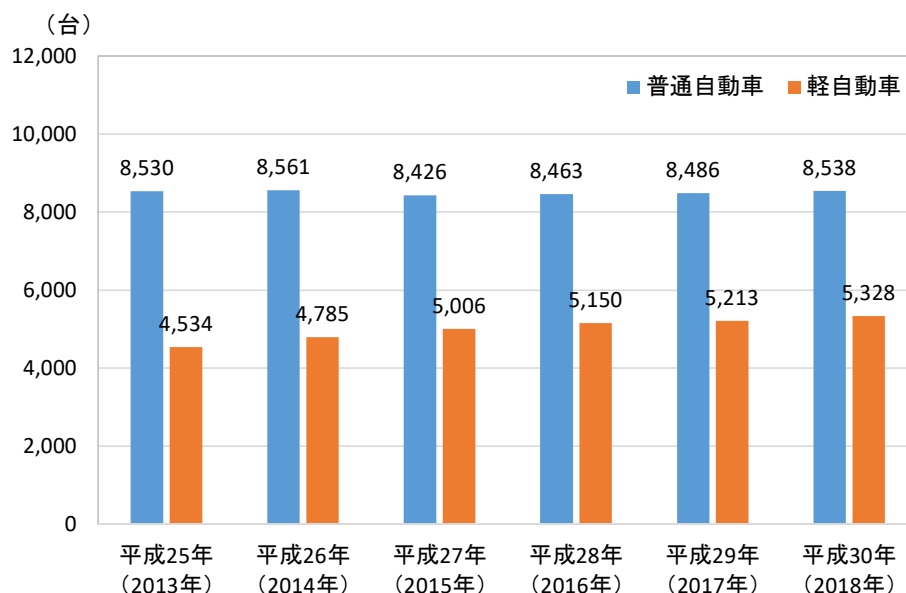


図 海田町内の自動車の登録台数

資料／市区町村別軽自動車車両数
市区町村別自動車保有車両数
※各年 3 月末時点の乗用車数

⑤運転免許証自主返納

平成 29（2017）年 3 月の改正道路交通法の施行により、高齢運転者対策の推進に関する内容が改正されています。

平成 27 年（2015）以降、海田町では 75 歳以上の高齢者の運転免許自主返納者数が増加傾向にあります。

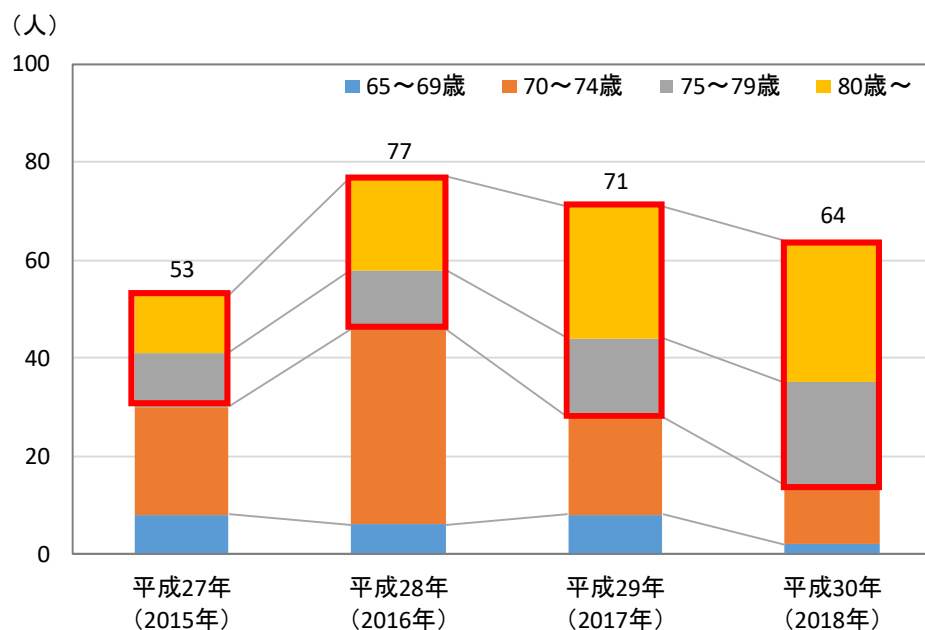


図 海田町の高齢者運転免許証自主返納者数

資料／広島県警

3. 上位・関連計画の整理

本計画に関わる上位計画及び関連計画における各計画の概要、地域公共交通の関連項目を整理します。

- 1) 第4次海田町総合計画
- 2) 海田町まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 3) 海田町都市計画マスタープラン
- 4) 海田市駅南口土地地区画整理事業及び海田市駅南口地区 地区計画
- 5) 広島市東部地区連続立体交差事業
- 6) 海田町新庁舎整備基本計画

1) 第4次海田町総合計画

①計画の概要

- ・総合計画は、まちづくりを方向づけ、施策を総合的かつ計画的に実施していくために策定するものであり、海田町では今回が第4次の総合計画となる。
- ・基本構想：海田町のまちづくりを大きく方向づけるものであり、都市像や基本目標を明らかにし、その実現のためのまちづくりの展開方向などを明らかにするもの。
- ・基本計画：基本構想に基づき、必要な施策の方針と具体的な施策などを体系的に定めるもの。また「部門別計画」と、その中から取り上げた主要な施策に基づく重点的な事業をまとめた「主要プロジェクト」、及び「地区別まちづくりプラン」によって構成。
- ・実施計画：基本計画で示した施策の実施のために必要な事務事業を明らかにする中期計画（3年間）で、基本構想、基本計画をもとに別途作成し、毎年度見直しを行い、計画の基本性を保持しながら、現実に応じた弾力的な対応を図るもの。

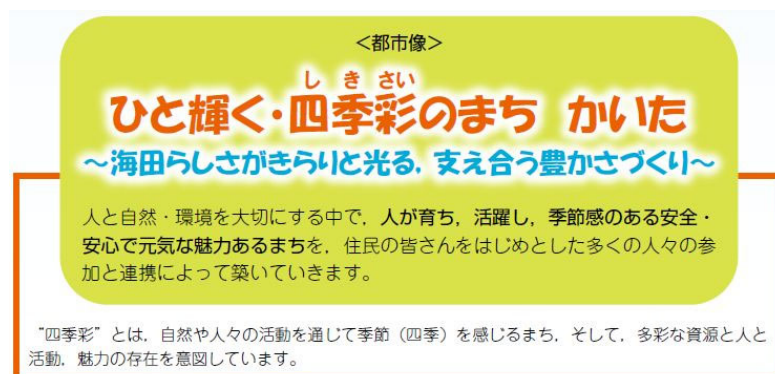
②計画の期間

- ・目標年次：令和2（2020）年
- ・計画期間：平成23（2011）年度～令和2（2020）年度までの10年間
 - 前期基本計画：平成23（2011）年度～平成27（2015）年度
 - 後期基本計画：平成28（2016）年度～令和2（2020）年度

③計画の方向性

○まちづくりの基本理念

<都市像>



○まちづくりの基本目標

- 「子育てしやすく人が輝くまち」をめざす
- 「環境を大切にするまち」をめざす
- 「個性と活力のあるまち」をめざす
- 「支え合いと協働のまち」をめざす

○めざす都市構造

- ・海田町の住みよさと活力・魅力を持続的に高め、都市の均衡ある発展を図るため、「場所づくり（拠点・ゾーン）」と「つながりづくり（都市軸・環境軸）」に取り組む。

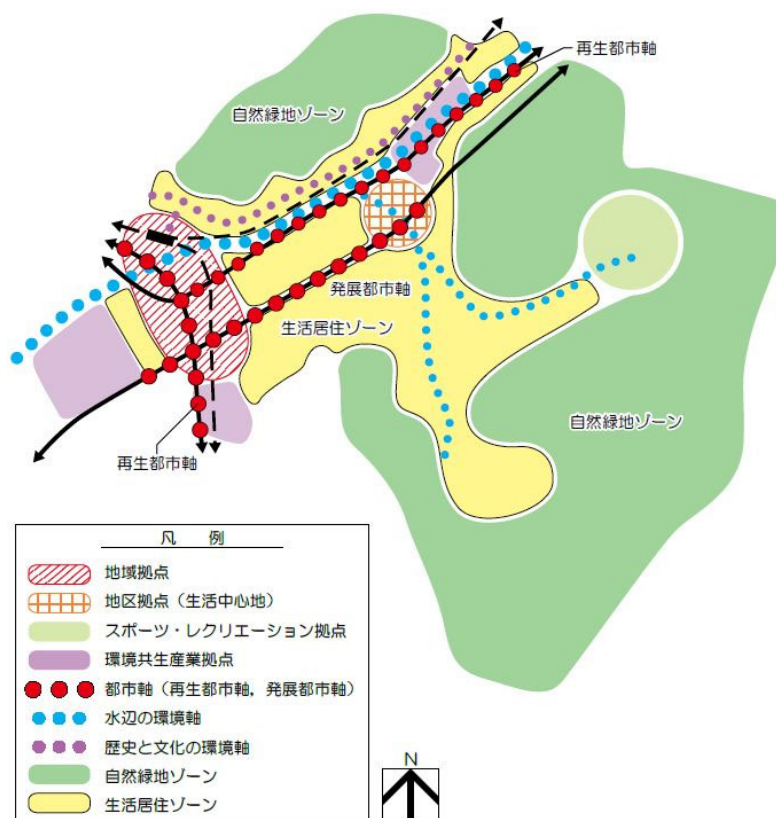


図 目指す都市構造

④公共交通に関する施策

公共交通に関する施策は以下の通りです。

3 交通空白地域の解消と交通利便性の向上

海田町の公共交通空白地域を解消し、交通利便性の向上を図るため、循環バスやその他の手段による持続可能な公共交通の確保・充実に努めます。

具体的施策

(1) 交通不便地域の解消

○地域の実情などを踏まえながら、地域の交通利便性の確保・向上に努めます。

(2) 町内循環コミュニティバスの継続運行とそのルート変更

- 運行状況や住民ニーズなどを踏まえながら、町内循環コミュニティバス運行の継続と充実に努めます。
- 住民要望等や将来の道路網の整備などを踏まえ、運行ルートの変更に取り組みます。

4 鉄道の利便性・快適性の向上と利用促進

都市交通の円滑化や地球温暖化対策などを鉄道利用の面からも進めるため、鉄道の利便性・快適性の向上と利用促進に取り組みます。

具体的施策

(1) 海田市駅のターミナル機能の強化

- 海田市駅南口土地区画整理事業において、駅前広場やアクセス道路などの整備を図ります。
- 海田市駅への停車便数の増加など、海田市駅の利便性や快適性の向上に関して、関係機関に働きかけます。
- 海田市駅に接続するバスと鉄道の連絡性の向上などに取り組みます。

(2) 鉄道利用の促進

- 地球温暖化対策や鉄道の利便性などに関する情報を提供し、住民の鉄道利用に関する意識の高揚に努めます。
- 駐輪場の整備などを進めるとともに、自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）を促進します。
- 住民の利便性を含め、鉄道利用環境の整備を検討します。

2) 海田町まち・ひと・しごと創生総合戦略

①計画の概要

- ・海田町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及び、海田町での計画策定時に策定中であった「広島県まち・ひと・しごと創生総合戦略」を勘案し、海田町の実情を踏まえた上で、まち・ひと・しごと創生に関する分野における目標や基本的方向、具体的な施策などをまとめたものである。
- ・策定にあたっては、別に作成する「海田町人口ビジョン」において提示した海田町における人口の現状と将来の展望を十分に踏まえたものである。

②計画の期間

- ・平成 27（2015）年度～令和元（2019）年度までの 5 年間

③施策の方向

○政策分野

政策分野 1 結婚・出産・子育ての希望をかなえる

結婚・妊娠・出産・育児のしやすいまちづくりに向けた環境整備等の取組を推進することにより、出生数の増加をめざします。

政策分野 2 健康で安全・安心ないきいきとした暮らしを守る

住民に最も身近な基礎自治体として、住民の健康増進や心の豊かさの実感に向けた取組を推進することにより、健康寿命の増加をめざすとともに、安全・安心な生活の基礎となる防災、防犯への取組を充実強化します。

政策分野 3 海田町への新しいひとの流れをつくる

海田町への来訪や移住、定住に向けた情報発信や基盤整備、海田町の知名度向上に繋がる取組を推進することにより、人口の社会増の維持をめざします。

政策分野 4 働きがいのある就労の場を確保する

海田町に住みながら通勤できる範囲での就労の場の確保に向けた環境整備等の取組を推進するため、起業件数の増加をめざします。

④公共交通に関する施策

公共交通に関する施策は以下の通りです。

○今後の施策の基本的方向

[政策分野 2] 健康で安全・安心ないきいきとした暮らしを守る

基本的方向	施策
(1) 災害に強いまちづくりの推進	①災害に強い都市構造の形成 ②防災体制の充実・強化 ③防災情報伝達体制の整備・充実
(2) 暮らしの安全・安心の確保	①安全な交通環境と人にやさしい空間の整備・充実 ②防犯対策の推進
(3) 健康づくりの推進	①健康づくりのための保健サービスの充実
(4) 豊かな高齢社会の形成	①地域における支援体制の充実と地域包括ケアシステムの構築 ②介護予防の推進と介護サービス基盤の整備 ③高齢者の安心な生活の支援
(5) 住宅・住環境の整備	①下水道の整備 ②町営住宅の計画的な整備 ③山畝地区の基盤整備
(6) 利便性・快適性を備えた公共施設等の整備	老朽化した既存施設のあり方について検討し、地域活動及び生涯学習、まちづくりの拠点となる施設の整備に取り組む。また、<u>公共施設等への住民のアクセスを確保するため、町内循環コミュニティバスの継続運行に取り組む。</u> ①社会教育施設の整備・充実と有効活用 <u>②交通空白地域の解消と交通アクセス利便性の向上</u> ・<u>運行状況や住民ニーズなどを踏まえた、町内循環コミュニティ運行の継続・充実</u> ・<u>民間バス会社との連携による地域の公共交通の確保</u> <重要業績評価指標（KPI）> ・循環コミュニティバス年間延べ利用者数 基準値（H26 年度）：40,936 人 目標値（H31 年度）：44,000 人

3) 海田町都市計画マスタープラン

①計画の概要

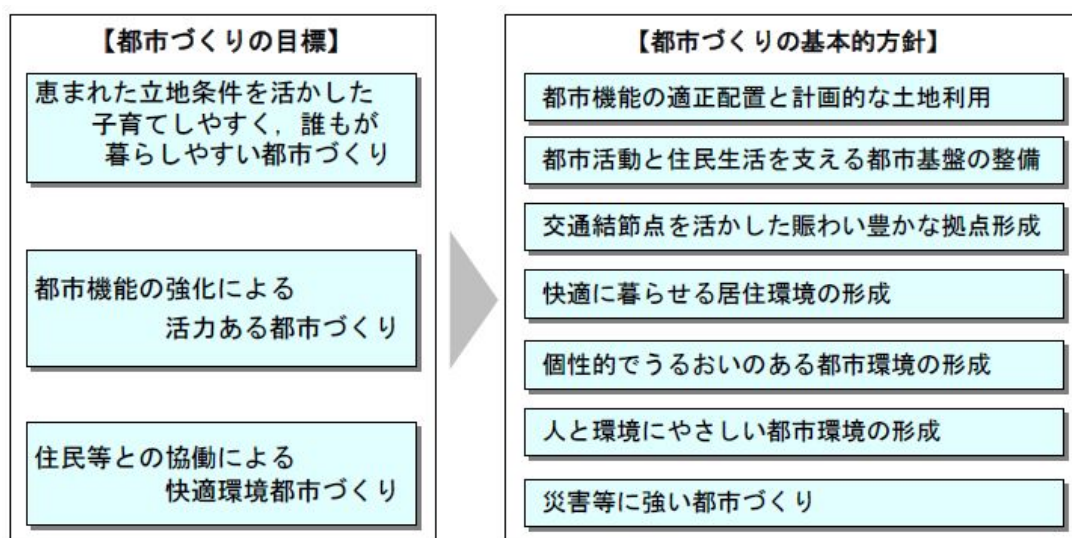
- ・都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2項により「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に位置付けられるものである。
- ・海田町は、平成13（2001）年3月に「海田町都市計画マスタープラン」を策定し、都市計画に係る諸施策を進めてきたが、平成22（2010）年度末で計画期間が経過すること、上位計画である第4次海田町総合計画が策定されたことなどから、上位計画との整合を図るとともに、都市計画を取り巻く環境の変化を踏まえて、新たな「海田町都市計画マスタープラン」を策定した。
- ・本計画の目的は、都市計画の適切な運用を通じて、快適で住みよい都市づくりの推進に資することである。

②計画の期間

- ・概ね20年後（令和12（2030）年）の都市の姿を展望しつつ、令和2（2020）年を目標に年次として策定

③都市づくりの方針

○都市づくりの目標と基本方針



○将来の都市構造

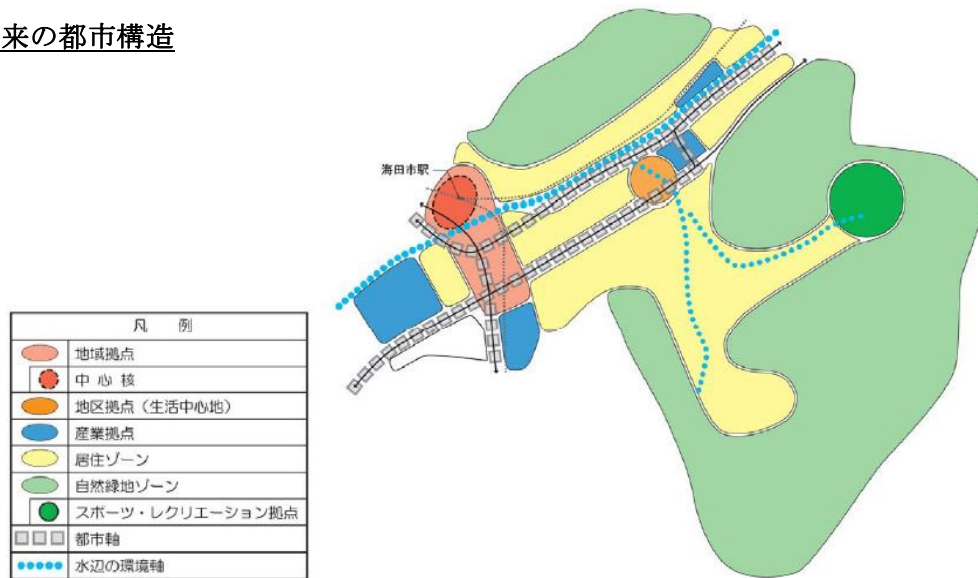


図 将来の都市構造

④公共交通に関する整備方針

公共交通に関する施策は以下の通りです。

○都市活動と住民生活を支える都市基盤の整備：公共交通

<基本方針>

- ・都市交通の円滑化、生活交通の確保、地球温暖化対策等を進めるため、鉄道利用の利便性の向上、住民ニーズに対応したバス運行などにより、鉄道、バス等の公共交通機関の利用を促進する。

<整備方針>

(ア) 鉄道

- ・広島市東部地区連続立体交差事業を促進し、交通の円滑化と市街地の一体性の確保を図る。
- ・海田市駅の駅舎整備の促進、駅前広場、駐輪場、運行情報提供施設等の整備、バスとの連絡性の向上等により交通結節機能の強化を図るとともに、自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）等を促進する。

(イ) バス

- ・路線バスについては、現状の路線維持に努めるとともに、低床バスの導入を働きかける。
- ・町内循環コミュニティバスについては、住民ニーズ、運行状況、道路整備状況等を踏まえ、効率的、効果的なバス運行に取り組むとともに、新規路線の設置、既存路線の見直しなどにより運行の充実・強化に努める。
- ・バス利用の利便性の向上を図るため、関係機関と連携し、バス停の整備等の検討を行う。

○人と環境にやさしい都市環境の形成

＜基本方針＞

- ・子育て世代や高齢者・障がい者をはじめ全ての住民が安全、安心して快適な生活を起こることができるよう、歩行者空間や公共施設などのバリアフリー化を進めるとともに、ユニバーサルデザインの導入を進める。
- ・環境負荷の低減に寄与する公共交通機関や自転車の利用促進などにより、環境にやさしい都市環境の形成を図る。

＜整備方針＞

（ウ）自転車・公共交通機関の利用の促進

- ・JR海田市駅周辺などにおける駐輪場の設置、都市計画道路沿いや瀬野川河川緑地などへの自転車ルート^{（注）}の設置の検討、関係機関等との連携による国道2号などへの自転車レーンの確保の検討、自転車利用の意識啓発などにより、環境負荷の低減に寄与する自転車利用を促進する。
- ・自転車と組み合わせた鉄道利用（サイクル・アンド・ライド）の促進、路線バス等のバス停の整備等により、環境負荷の低減に寄与する公共交通機関の利用を促進する。

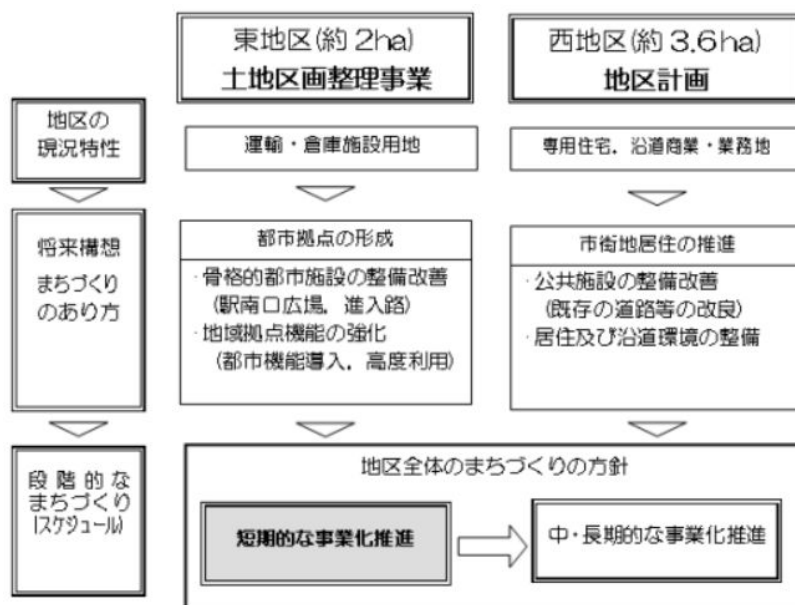
4) 海田市駅南口土地区画整理事業及び海田市駅南口地区 地区計画

①事業の方向性

- ・海田市駅南口地区を将来必要とされる機能と現況特性等に応じて、東地区と西地区に分け、東地区は、駅前広場など都市施設を短期的に整備する地区とする。西地区は、既存の居住及び商業業務環境の改善等の中・長期的に整備する地区とする。



②基本的な考え方



③事業の概要

事業名称	広島圏都市計画事業 海田市駅南口土地区画整理事業
施行者の名称	海田町
施行地区	海田町窪町及び新町の各一部の区域
施行面積	約 2.0 ヘクタール
計画人口	約 200 人
平均減歩率	13.86%
事業費	約 11.4 億円
施行期間	平成 13（2001）年 3 月 30 日から平成 30（2018）年 3 月 31 日
事業目的	海田市駅を中心とした地域が一体となって活性化するように、駅南口地区については骨格的な都市基盤の整備と拠点的な都市機能の導入を図り、海田町の玄関口にふさわしい賑わいと風格のあるまちづくりを目指す。

事業名称	広島圏都市計画 海田市駅南口地区 地区計画
施行者の名称	海田町
施行地区	海田町窪町の一部
施行面積	約 3.6 ヘクタール
事業目的	既存の商業・業務環境の改善と居住環境を保全して、活力ある都市活動の促進と調和のとれた市街地居住の促進を目指す。



資料／海田町 HP

図 事業計画図

5) 広島市東部地区連続立体交差事業

①事業の位置づけ

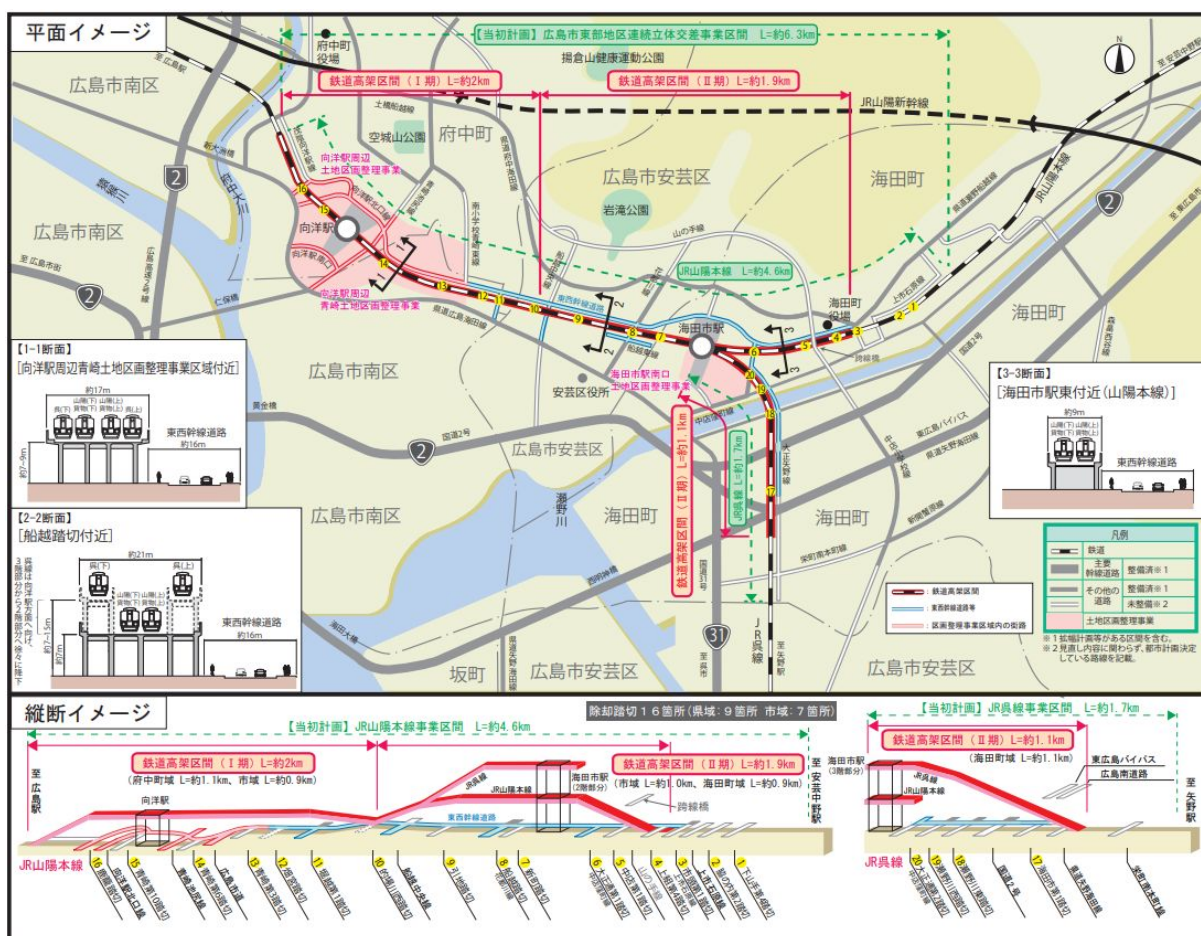
- ・広島市東部地区連続立体交差事業は、鉄道の高架化によって踏切の除去及び道路との立体交差化をする事業であり、広島都市圏東部地域の交通の円滑化や南北市街地の一体化、踏切の安全確保を図る上で重要な事業である。

②事業の経緯

- ・昭和 63 (1988) 年 4 月 連続立体交差事業調査 (補助)
- ・平成 5 (1993) 年 4 月 事業採択
- ・平成 11 (1999) 年 3 月 都市計画決定
- ・平成 14 (2002) 年 3 月 事業認可取得
- ・平成 19 (2007) 年 1 月 7 年延伸を公表
(工事完了を平成 27 (2015) 年度から令和 4 (2022) 年度に変更)
- ・平成 24 (2012) 年 2 月 事業の見直し検討を公表
- ・平成 27 (2015) 年 6 月 見直しの方向性公表
- ・平成 30 (2018) 年 1 月 見直し案の修正検討結果公表
- ・令和元 (2019) 年 10 月 事業認可

③事業の概要

- ・主な事業内容
 - ・鉄道高架区間：約 5.0km
山陽本線 3.9km { 県域 2.0km (府中町域 1.1km、海田町域 0.9km)、市域 1.9km }
呉線 1.1km { 県域 1.1km (海田町域 1.1km) }
 - ・東西幹線道路：1 路線
 - ・踏切除却：県域 9 箇所 (13 箇所中)、市域 7 箇所 (7 箇所中)
- ・全体事業費
 - ・約 915 億円 (県域：約 545 億円、市域：約 370 億円)
(※近年の事業費単価などを参考に、市が試算した概算額)
- ・工事期間
 - ・工事着手後 17 年間程度 (Ⅰ期・Ⅱ期)
(Ⅰ期：向洋駅周辺 10 年間程度、Ⅱ期：海田市駅周辺 10 年間程度)
※Ⅰ期工事着手後、概ね 7 年程度を目途にⅡ期工事に着手



完成後の道路ネットワーク（東西幹線道路）



鉄道北側に整備される**東西幹線道路**により、
府中町⇨青崎・堀越⇨船越⇨海田町間の**移動がスムーズに！**

資料／広島市 HP

図 見直し案の修正検討結果

①基本計画の位置づけ

- ## ②新庁舎建設予定地

