

# JR 可部線活性化検討調査業務

## < 検討調査の概要 >

平成 2 1 年 3 月

## 目 次

1. 沿線現況の把握 .....	- 1 -
1. 1 J R 可部線の概要 .....	- 1 -
(1) J R 可部線全体の概要 .....	- 1 -
(2) J R 可部線の乗車人員 .....	- 3 -
(3) J R 可部線の路線バスの概要 .....	- 4 -
1. 2 J R 可部線沿線の人口の推移 .....	- 7 -
1. 3 上位計画と沿線のまちづくり .....	- 8 -
(1) 上位計画（新たな交通ビジョン） .....	- 8 -
(2) J R 可部線跡地活用の方向性（可部線メモリアル街道） .....	- 9 -
(3) 沿線地域のまちづくり協議会 .....	- 10 -
2. 市民・利用者等のニーズ把握 .....	- 11 -
2. 1 アンケート調査の実施概要 .....	- 11 -
(1) 実施目的 .....	- 11 -
(2) アンケート調査の種類と配布枚数 .....	- 11 -
(3) 回収率 .....	- 12 -
2. 2 回答者の属性 .....	- 12 -
2. 3 アンケート集計結果 .....	- 14 -
(1) J R 可部線の満足度 .....	- 14 -
(2) J R 可部線の利用促進策 .....	- 16 -
(3) J R 可部線の利用促進策と増加見込み .....	- 21 -
(4) 路線バスの満足度 .....	- 22 -
(5) 路線バスの利用促進策 .....	- 23 -
3. J R 可部線・路線バスの利用促進策検討 .....	- 25 -
3. 1 公共交通活性化の先進事例 .....	- 25 -
(1) 自動車との連携 .....	- 26 -
(2) 自転車との連携 .....	- 30 -
(3) 鉄道とバス・タクシーとの連携 .....	- 31 -
(4) 意識変容の促進 .....	- 33 -
3. 2 J R 可部線・路線バスの利用促進策 .....	- 35 -
3. 3 個別事業の概要 .....	- 37 -
(1) ハード整備を伴う施策 .....	- 37 -
(2) ソフト施策 .....	- 43 -

4. JR可部線の需要予測 .....	- 49 -
4. 1 需要予測のケースと方法.....	- 49 -
(1) 需要予測方法.....	- 49 -
(2) JR可部駅の駅勢圏.....	- 50 -
(3) 駅勢圏及び需要予測ケースの設定.....	- 51 -
4. 2 需要予測の結果.....	- 54 -
5. 事業評価.....	- 55 -
5. 1 便益の算定.....	- 55 -
(1) 便益の分析方法.....	- 55 -
(2) 便益の算定内容.....	- 56 -
①手段別交通量の推計.....	- 56 -
②利用者便益の算定.....	- 56 -
③環境等改善便益の算定.....	- 57 -
④供給者便益の算定.....	- 57 -
(3) 費用便益算定の設定条件.....	- 58 -
5. 2 費用便益の分析.....	- 59 -
(1) 鉄道事業の収支.....	- 59 -
(2) 費用便益分析結果.....	- 59 -
①計算期間の集計.....	- 59 -
②費用便益結果.....	- 59 -

# 1. 沿線現況の把握

## 1. 1 JR可部線の概要

### (1) JR可部線全体の概要

JR可部線は、延長が約14kmで、広島市中心部と市北部地域を12駅で連絡する鉄道であり、通勤、通学目的を中心として1日当たり2万3千人(横川駅を除く)が利用している。

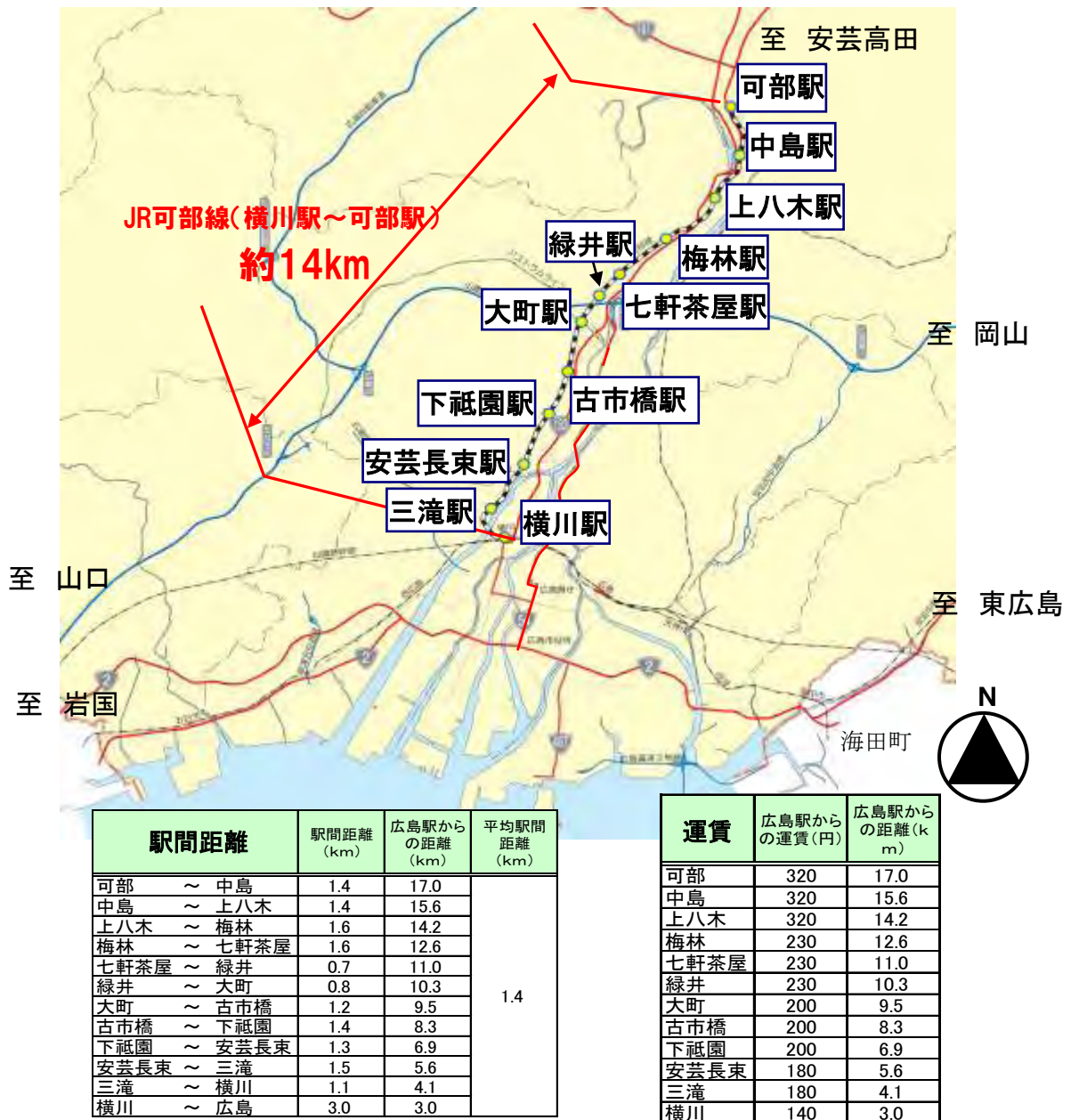


図 1.1 JR可部線の位置



図 1.2 JR可部線沿線の特徴

## (2) JR可部線の乗車人員

平成19年度の横川駅を除く可部線の乗車人員は一日当たり約2万3千人(横川駅を除く)で、平成14年を境に回復・微増傾向にある。また駅別では、近年、大町駅は回復傾向で、緑井駅、下祇園駅で増加しているのに対して、可部駅では利用者の減少が伺える。

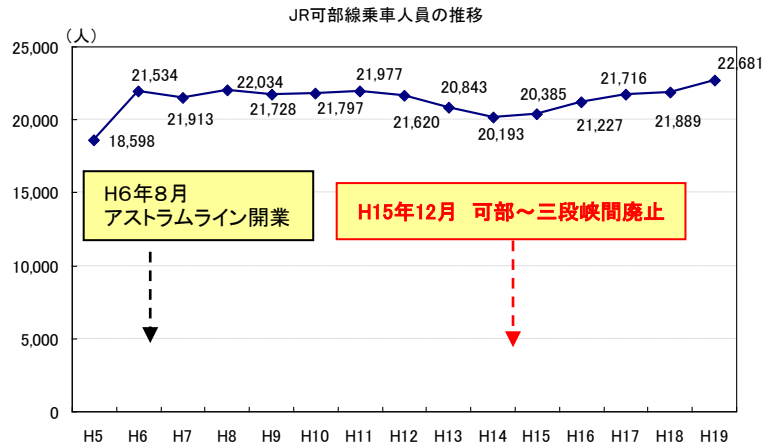


図 1.3 JR可部線の乗車人員の推移

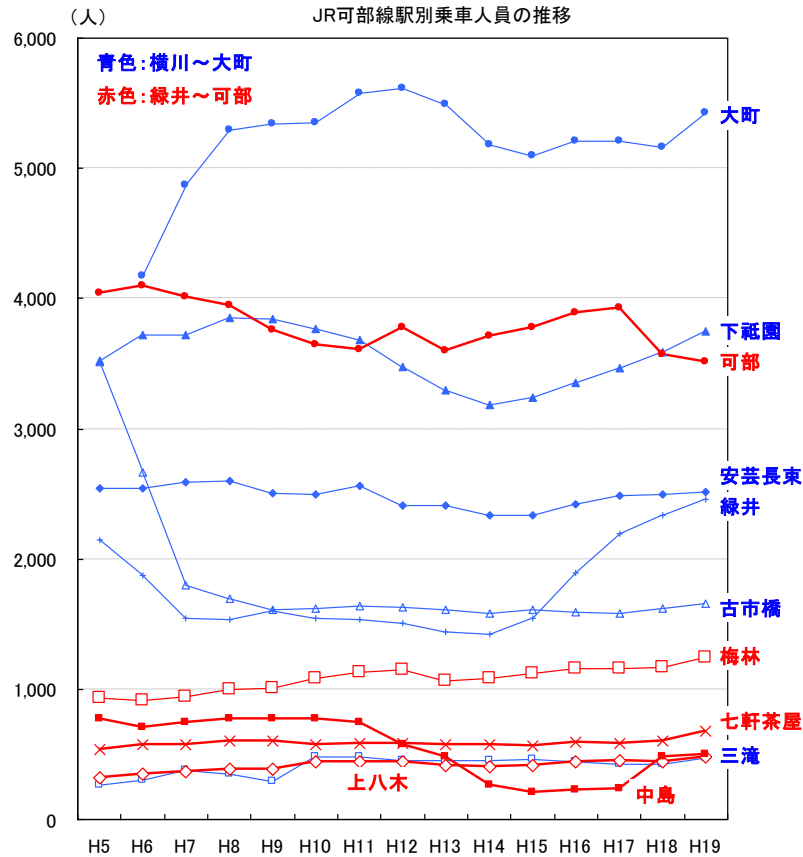


図 1.4 JR可部線の駅別乗車人員の推移

### (3) JR可部線の路線バスの概要

平成19年度の可部線沿線の路線バスの乗車人員は一日当たり約16千人で、直近の10年間のデータをみると減少傾向が続いている。

路線バスは、国道54号を1日169便、国道191号を1日140便が運行されており、幹線道路の運行本数は相当に多い路線である。

時間帯別の便数では、国道54号方面で午後6時ごろをピークに8時ごろには運行便数が半減している。

#### ◆広島交通バス輸送実績の推移

平成14年から19年の方面別OD表の合計値の推移をグラフ化した。

(単位：万人/年)

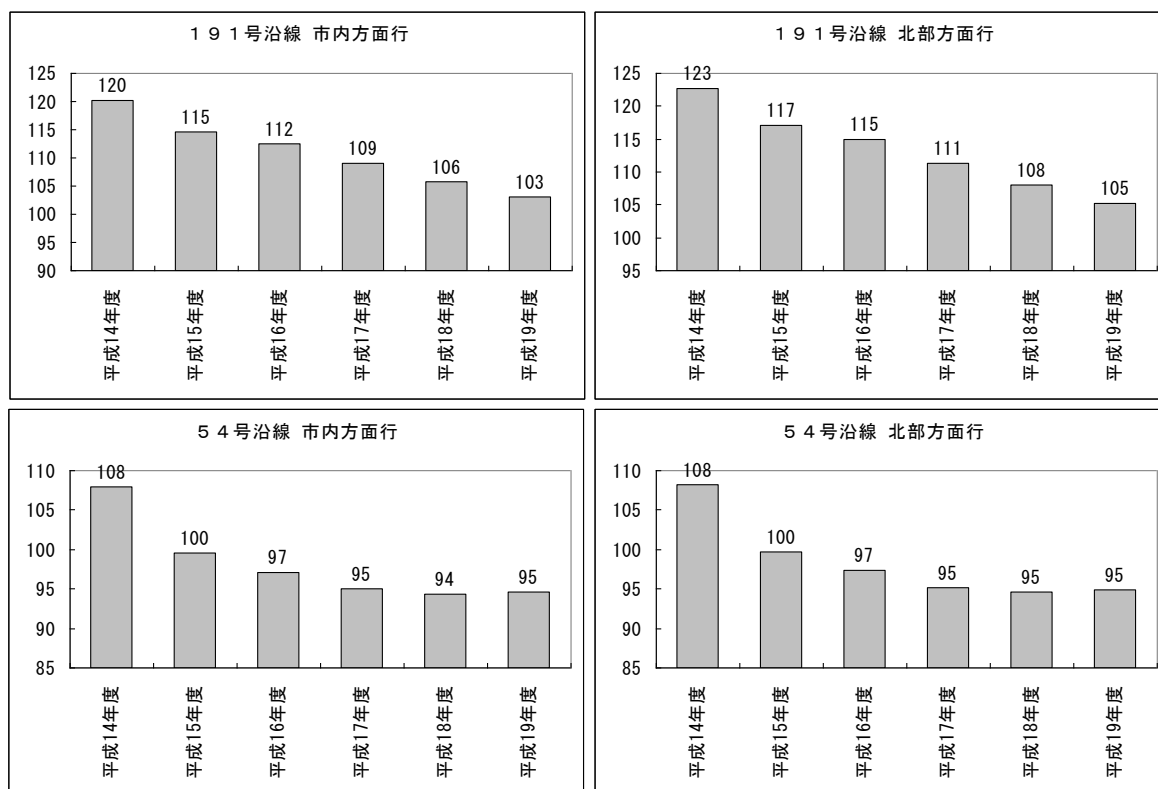


図 1.5 広島交通バスの輸送実績の推移

- ・国道191号沿線の利用については、減少傾向にある。
- ・国道54号沿線については、平成14年から16年において減少しているが、その後は、ほぼ横ばいの傾向にある。

### ◆広島電鉄バス輸送実績の推移

平成14年から19年の運行系統別輸送実績から191号および54号関連の系統の輸送人員計を集計してグラフ化した。

(単位：万人/年)

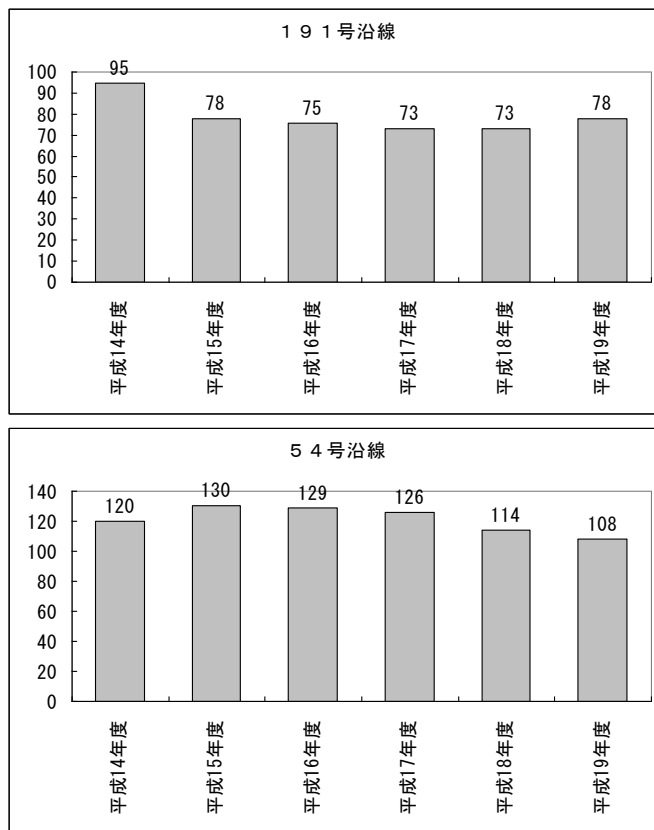


図 1.6 広島電鉄バスの輸送実績の推移

- ・国道191号沿線については、平成14年から15年で大きく減少した後は、ほぼ横ばいの傾向にある。
- ・国道54号沿線については、平成15年において増加したものの、その後は減少にある。



### ◆可部駅発バス時間帯別便数

可部駅を出発するバスの便数を方向別、時間帯別に集計しグラフ化した。

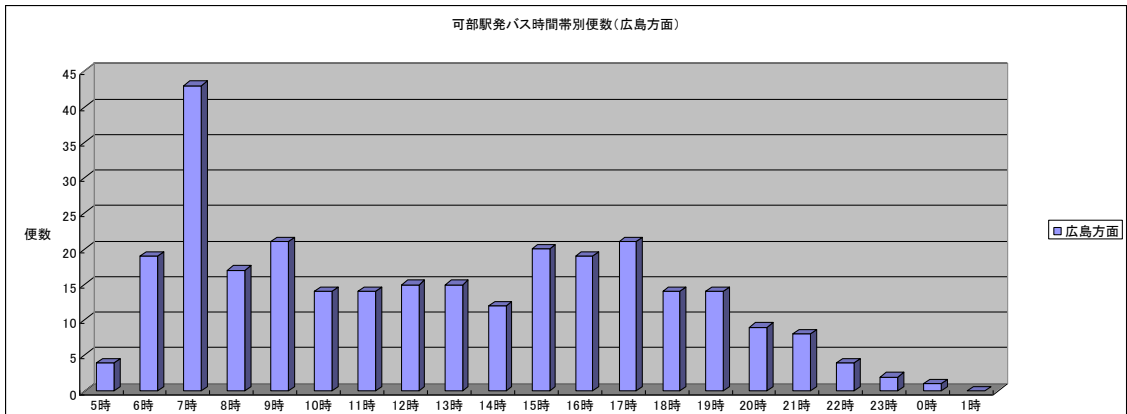
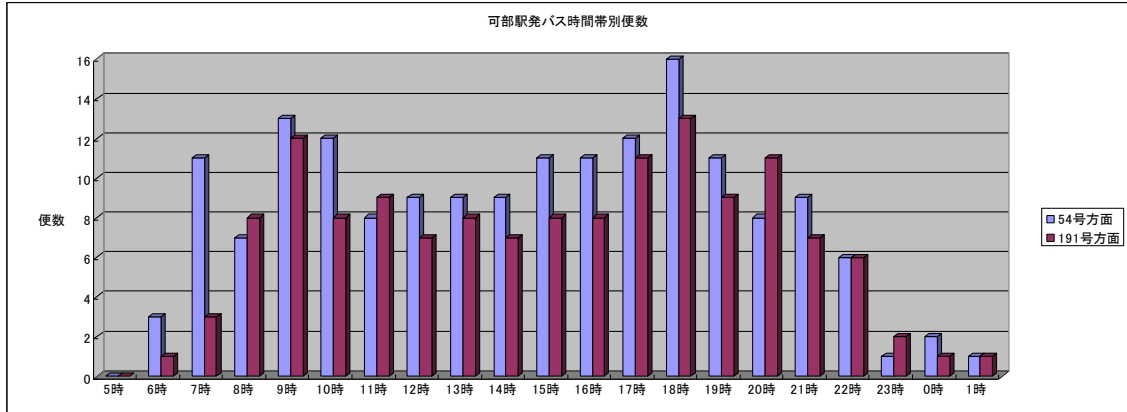
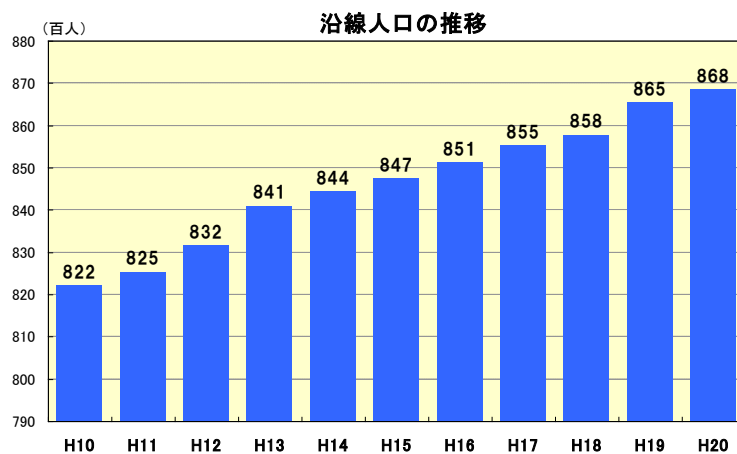


図 1.7 可部駅発バス時間帯別便数

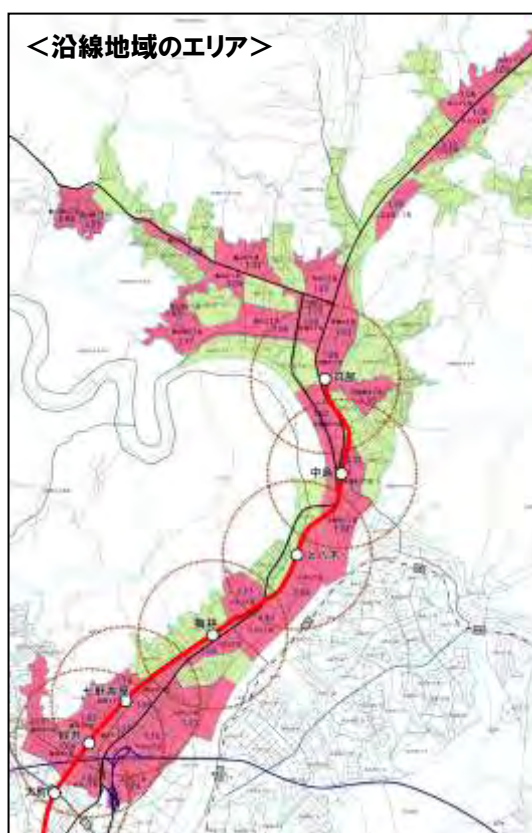
- ・ 国道54号、191号線の総便数は、309便で、広島方面は286便が運行されている。また、深夜便は、広島方面から5便、都心部へは2便が運行している。
- ・ 国道54号線方面の運行本数は、午後6時に16便が運行されているが午後8時は8便と半減となっている。191号線は、午後6時に13便、午後8時は11便が運行している。
- ・ 広島方面では、午前7時台に集中して43便が運行されている。午後には3時から5時にかけて20便が運行している。

## 1. 2 JR可部線沿線の人口の推移

JR可部線沿線（緑井駅～可部駅）の沿線人口は、全国的に人口減少に転じた近年であっても、増加傾向（平成10年から20年にかけて約5%増加）にある。



資料:住民基本台帳(9月末時点)



人口が増加した町丁目・字  
(H10 →H20 )

※ピンク・緑色のエリアが集計対象  
ピンクが増加した町丁目・字

図 1.8 JR可部線（緑井駅～可部駅）沿線人口の推移

### 1. 3 上位計画と沿線のまちづくり

#### (1) 上位計画（新たな交通ビジョン）

広島市では、社会情勢の変化や交通課題を踏まえ、これまで取り組んできた交通政策を再構築するため、平成 16 年 6 月に「新たな交通ビジョン」を策定している。

「新たな交通ビジョン」では、市の交通課題として以下の 6 項目を挙げている。

- ① 交通分野における環境負荷の低減
- ② 高齢社会や地域に対応した交通環境づくり
- ③ 日常的な交通マイカー依存の是正
- ④ 円滑な経済活動を確保する交通基盤の整備
- ⑤ 都市の魅力づくりへの貢献
- ⑥ 更なる投資の重点化とストックの有効活用

上記の交通課題を解決するため、「ひと・環境にやさしく、活力ある広島の交通体系づくりをめざして」という交通理念を掲げ、自動車に過度に依存する交通体系を見直し、交通体系の軸足を公共交通へシフトする施策の方向性として

- ・公共交通の生活インフラとしての充実・強化
- ・交通需要マネジメントの重視
- ・民間活力の重視

に力を注ぐこととしている。

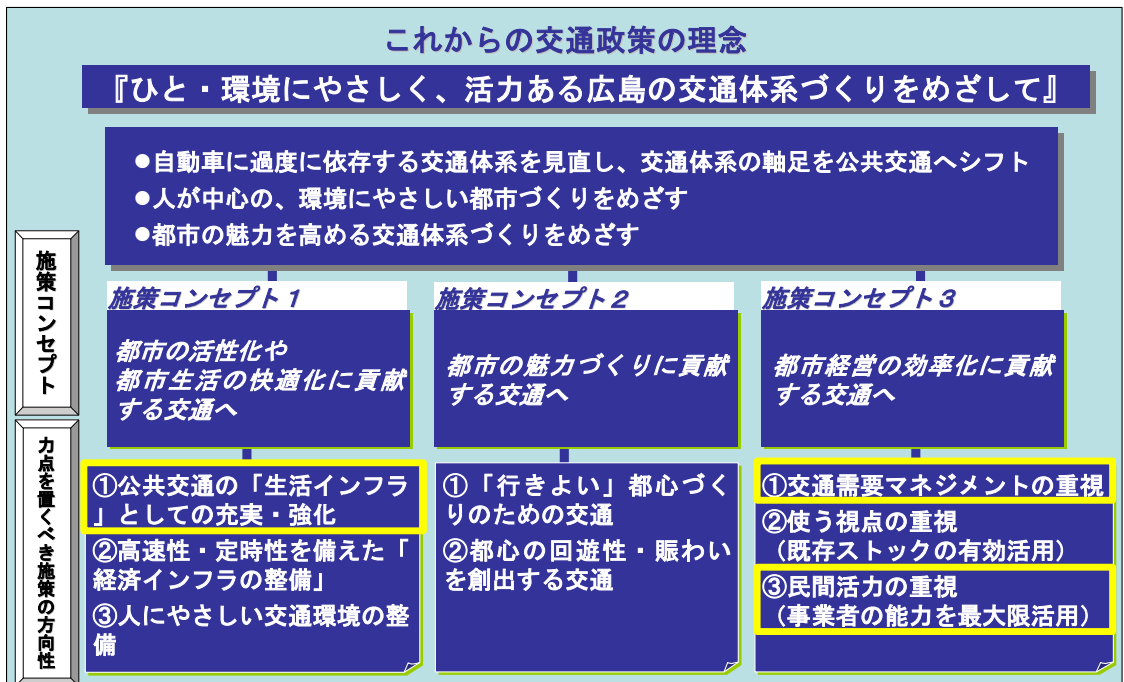


図 1.9 交通政策の理念と方向性

## (2) JR可部線跡地活用の方向性（可部線メモリアル街道）

広島市では、沿線地域に住む人々と旧JR可部線との関わりや地域の地勢・産業・情報などの特性を活かしながら、廃止された線路敷や駅舎、駅前広場などの鉄道施設の利活用に向けた「基本的な方向性」として、平成18年3月に、「可部線メモリアル街道」を策定している。

主な計画内容は、可部駅から長井・荒下地区を含む旧河戸駅付近までは、電化延伸を検討する区間として、それより以北について、サイクリングロードをはじめ、既存道路の拡幅などにも利用すること、また旧各駅については、広場などの整備を行ない、地域の活動の拠点となるような施設整備を検討することとしている。

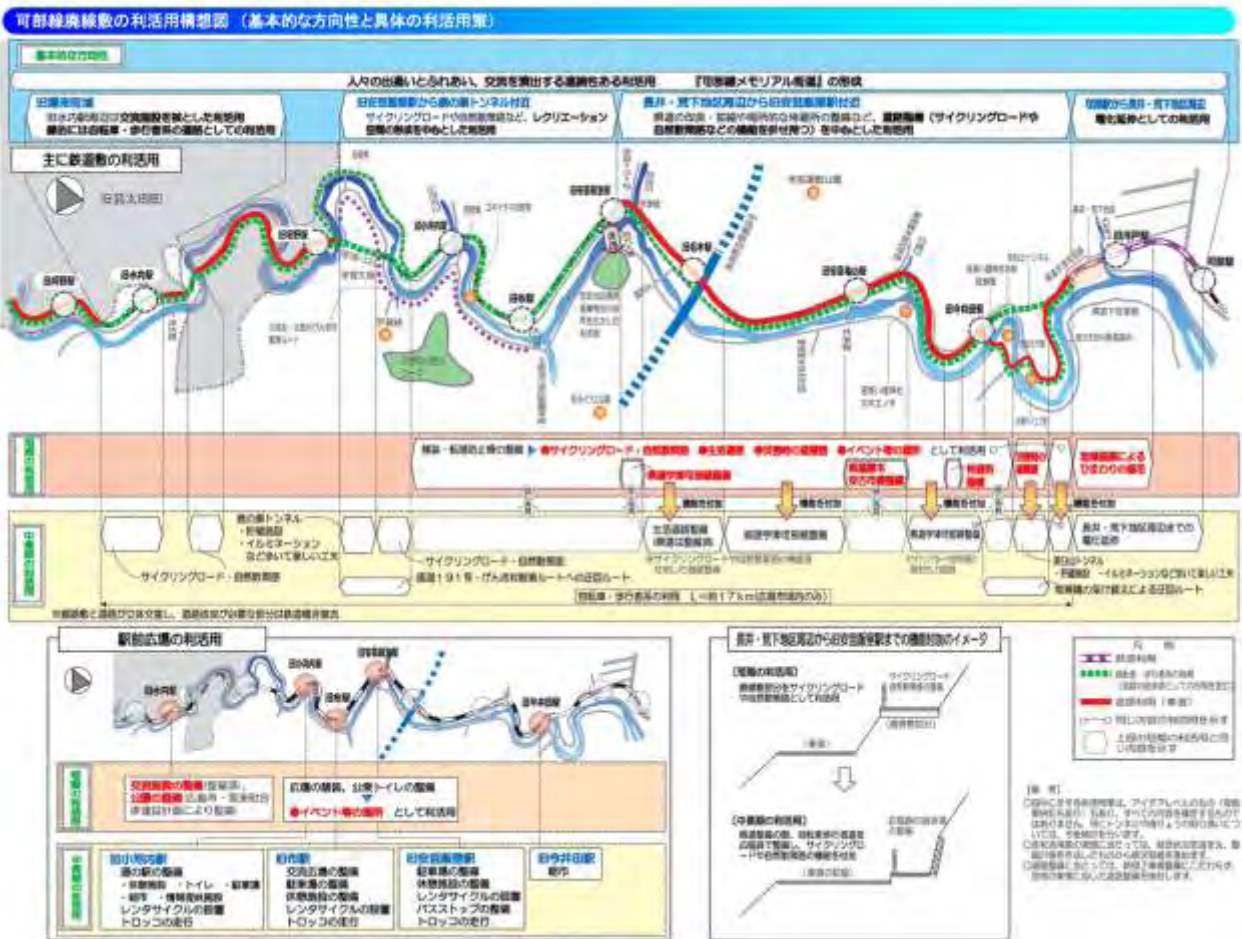


図 1.10 可部線メモリアル街道の概要

### (3) 沿線地域のまちづくり協議会

可部線沿線には地域が主体となった活動の基盤として、安佐南区では佐東地区まちづくり協議会が、安佐北区では可部線沿線のまちづくり懇談会があり、可部線を生活の軸として捉え、様々な活動に取り組んでいる。

#### ①佐東地区まちづくり協議会（昭和63年12月設立）

「佐東地区まちづくり協議会」は、昭和63年に設立され、平成3年には「広島市まちづくり要綱」による活動助成、専門家の助言等を受け、住民主体で「佐東地区まちづくり計画」を策定している。

その後も、広報誌の発行、まちづくり講演会、古川のホテルの里づくり事業、緑井駅前サロンの運営など、多様な活動を実施している。



2005年に開設。障害者や高齢者など歩行困難な方への電動スクーターの無料貸出し拠点、地域のコミュニケーション拠点などの機能を持つ。

図 1.11 緑井駅前サロン

#### ②可部沿線のまちづくり協議会（平成15年3月設立）

可部地区において、主に可部線沿線に関する各学区のまちづくりを、一体的な取り組みとして総合調整することを目的とする協議会である。

各学区のまちづくりは、次のような団体に取り組んでいる。

##### ■可部学区

- ・「可部夢街道まちづくりの会」（平成15年12月）・・・主に可部西口広場整備を軸としたまちづくりを実施（可部駅西口広場部会、旧街道街並み・住環境部会、商・工業振興部会、広報・イベント部会で構成）

##### ■河戸・亀山南学区

- ・「可部線・河戸駅電化促進期成同盟会」（平成6年7月）・・・JR可部線の電化延伸を軸としたまちづくりを実施（可部西駅部会、中間駅部会で構成）