

3. 3 個別事業の概要

(1) ハード整備を伴う施策

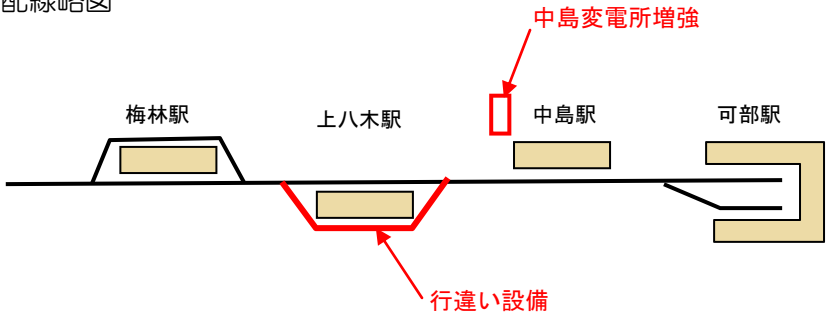

①-1 電化延伸・新駅整備による駅勢圏拡大に伴う需要増加

実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ・西日本旅客鉄道株式会社（協議中）
事業目的 ・概要	<p>JR可部駅以北の区間は平成15年に廃止されたが、市街化されている可部駅から旧河戸駅沿線では住民主導で電化延伸の実現に向けて各種活動を推進してきた。公共交通は地域住民が支える、という観点を重視しながら、地域の足としての公共交通機関の構築のため、新駅・中間駅及び電化・延伸のために必要となる可部駅の配線変更を行い、河戸エリアまでの電化・延伸の実現に向けて取り組む。</p>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・電化延伸・新駅の整備 ・可部駅の配線変更、整備に併せたバリアフリー化
事業概要 ・イメージ等	
目 標 評 価	<p>目標：事業実施による利用者の増加 評価：事業実施前後のB/C算定、アンケート調査等による評価 電化延伸により可部北西部地域の利便性・速達性が向上し、時間短縮効果やマイカーから公共交通機関への転換が期待されるが、鉄道事業採算性の確保が課題。</p>

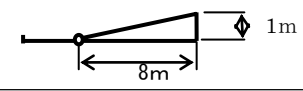
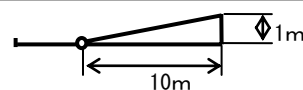
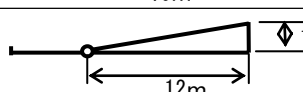
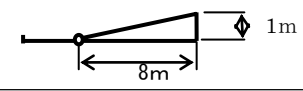
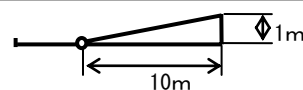
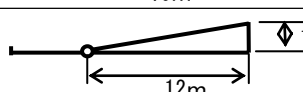
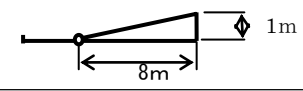
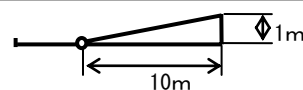
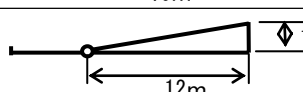
①-2 電化延伸・新駅整備による駅勢圏拡大に伴う需要増加（関連事業）

実施主体	・広島市
事業目的 ・概要	JR可部線を河戸エリアまでの電化延伸の検討に合わせて、マイカーから公共交通機関への転換を図り、公共交通全体の利用者増加を図るため、新駅へのアクセス確保を検討する。
事業内容	・駅前広場の整備、整備に併せたバリアフリー化 ・新駅までの道路拡幅 等
事業概要 ・イメージ等	<p>駅前広場の整備、道路拡幅等により、新駅の利便性を高める</p>
目 標 評 価	<p>目標：事業実施による利用者の増加</p> <p>評価：事業実施前後のアンケート調査等による評価</p> <p>良好なアクセスを確保することにより、新駅利用者の増加が見込まれる。</p>

②-1 利便性・速達性の向上による需要増加（上八木駅の行違い設備検討等）

<p>実施主体</p>	<p>・西日本旅客鉄道株式会社（協議中）</p>
<p>事業目的 ・概要</p>	<p>平成6年にはJR可部線の輸送改善が実施され、利便性が大幅に改善されたが、横川駅と緑井駅間の通勤・通学の時間帯運行は、約10分間隔であるのに対して、緑井駅以北は、半分の20分間隔の運行となっている。 住民アンケートの結果でも増便を望む声が多いため、JR可部線のサービス水準を平準化するため、行違い設備と列車増発に伴う変電設備の増強を検討する。</p>
<p>事業内容</p>	<p>・行違い設備の検討（上八木駅）、整備に併せたバリアフリー化 ・中島変電所の増強</p>
<p>事業概要 ・イメージ等</p>	<p>■配線略図</p>  <p>■行違い設備の例（三滝駅）</p> 
<p>目標 評価</p>	<p>目標：事業実施による待ち時間の短縮（速達性の向上） 評価：事業実施前後のB/C算定、アンケート調査等による評価 行違い設備の整備により緑井以北の利便性が向上し、待ち時間が短縮されることで、時間短縮効果やマイカーから公共交通機関への転換が期待されるが、鉄道事業採算性の確保が課題。</p>

②-2 利便性・速達性の向上による需要増加（分岐器の高番化等）

実施主体	・西日本旅客鉄道株式会社（協議中）												
事業目的 ・概要	JR 可部線の速度向上を図り、公共交通への転換を促すため、分岐器の高番化を検討する。												
事業内容	・分岐器の高番化												
事業概要 ・イメージ等	<p>■分岐器の高番化による進入出速度の向上</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>分岐器の番数</th> <th>スケルトン</th> <th>制限速度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8 #</td> <td></td> <td>25 km/h</td> </tr> <tr> <td>10 #</td> <td></td> <td>35 km/h</td> </tr> <tr> <td>12 #</td> <td></td> <td>45 km/h</td> </tr> </tbody> </table>	分岐器の番数	スケルトン	制限速度	8 #		25 km/h	10 #		35 km/h	12 #		45 km/h
分岐器の番数	スケルトン	制限速度											
8 #		25 km/h											
10 #		35 km/h											
12 #		45 km/h											
目標 評価	<p>目標：事業実施による速度向上</p> <p>評価：分岐器の高番化による進入出速度の改善による評価</p> <p>分岐器の高番化より駅への進入出速度が改善され、速度向上の効果が期待できるが、箇所によっては、用地の確保（建物支障）が課題。</p>												


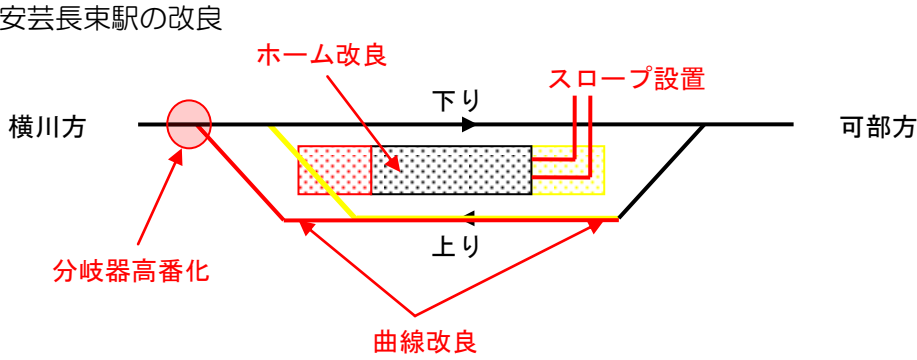
②-3 利便性・速達性の向上による需要増加（横川駅の配線変更）

実施主体	・西日本旅客鉄道株式会社（協議中）
事業目的 ・概要	横川駅は、JR 可部線と山陽本線が結節する駅で、JR 可部線と山陽本線上りが交差しているため、JR 可部線の運行ダイヤ設定の制約となっている。そのため、横川駅の配線変更を行いダイヤにゆとりを持たせ、可部線の利便性・速達性の向上について検討する。
事業内容	・横川駅配線変更
事業概要 ・イメージ等	<p>■配線略図</p> <p>＜現 状＞</p> <p>3線が交差する区間</p> <p>＜検討案＞</p> <p>可部線上下線の同時進入出が可能となる。</p>
目 標 評 価	<p>目標：継続的な可部線のフリーケンシーの確保と利便性（速達性）の向上</p> <p>評価：事業実施後の横川駅待機時間の短縮により評価</p> <p>配線変更によりダイヤにゆとりを持たせることで、横川駅待機時間の短縮効果が期待できる。</p>


※フリーケンシー：鉄道輸送サービスにおける運行本数。

②-4 利便性・速達性の向上による需要増加

(緑井駅、安芸長束駅の駅施設の改良)

実施主体	・西日本旅客鉄道株式会社（協議中）
事業目的 ・概要	高齢者等の利用やタウンモビリティの推進から、両駅の駅改良について検討する。
事業内容	・緑井駅、安芸長束駅の駅施設の改良
事業概要 ・イメージ等	<p>緑井駅の改良</p>  <p>安芸長束駅の改良</p> 
目 標 評 価	<p>目標：バリアフリー化によると利便性の向上</p> <p>評価：事業実施前後のアンケート調査等による評価または、タウンモビリティの利用実績による評価</p> <p>駅施設を改良し、バリアフリー化することにより高齢者やタウンモビリティ利用者の増加が期待できる。</p>


(2) ソフト施策

①地元のまちづくり活動の活性化による需要増加	
実施主体	・広島市、地元の各種団体
事業目的 ・概要	JR可部線沿線地域では、住民団体等がまちづくりに関連する各種イベントを実施している。これらとタイアップするとともに、JR可部線を交流のツールとし、団体同士の交流も深め、新たなイベントやまちづくり活動を実施し、JR可部線や路線バス利用を促進させる。
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・イベントと鉄道の連携、散策ツアーなどの企画 ・タウンモビリティの推進 ・空地の有効活用（利用増加につながる周辺開発、市民農園の推進等） ・ガイドマップ作成等 等
事業概要 ・イメージ等	<p>■タウンモビリティの推進の実施例（駅前サロンの運営）</p> <div style="text-align: center;">  <p>緑井駅サロン（シニアカーの貸出）</p> </div> <p>■ワークショップの実施例（可部夢街道まちづくりの会）</p> <div style="text-align: center;">  <p>資料：住まい・まちづくり活動事例集（財団法人ハウジングアンドコミュニティ財団）</p> </div>
目 標 評 価	<p>目標：公共交通への関心を高め、利用促進を図る</p> <p>評価：事業実施前後のアンケート調査等による評価</p> <p>JR可部線や路線バス利用に繋がるイベント等を実施するとともに、地域住民と連携して施策に取り組むことで、住民の公共交通利用への意識を高めることが期待できる。</p>


②環境を意識した交通手段選択の促進（モビリティ・マネジメント）

<p>実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・広島市 ・西日本旅客鉄道株式会社 ・バス事業者
<p>事業目的 ・概要</p>	<p>地球温暖化問題を背景として、環境に優しい活動が徐々に重要視されているが、依然としてマイカーの利用が多い。これは交通と環境に関する情報が広く浸透していないのが一因である。地球温暖化問題を次世代を担う学生や企業等へ発信し、コミュニケーションを通じて意識変容、行動変容を促すモビリティ・マネジメントを実施する。</p>
<p>事業内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカー乗るまあデーくらぶとの連携によるPR活動 ・学校、大規模商業施設や転入者への利用啓発活動 ・住民ワークショップを通じた意識変容の促進 ・公共交通事業者と連携した啓発活動 等
<p>事業概要 ・イメージ等</p>	<p>■転入者に配布したツールの例</p>  <p>▲「バスの使い方」パンフレット</p> <p>■おでかけマップ作成ワークショップの例</p>  <p>▲普段の交通行動を確認するワークショップのようす</p> <p>資料：モビリティ・マネジメントのパンフレット（国土交通省）</p>
<p>目標 評価</p>	<p>目標：公共交通への関心を高め、利用促進を図る</p> <p>評価：事業実施前後のアンケート調査等による評価</p> <p>普段の移動と環境問題の関連や、公共交通に関する適切な情報を提供すること、また地域住民と一緒に公共交通利用について考える機会を設けることで、住民の公共交通利用への意識を高めることが期待できる。</p>

③駅前広場や駅舎の清掃等の地元ボランティア活動の促進

実施主体	・広島市、地元の各種団体等
事業目的 ・概要	地元ボランティアによる清掃活動等により、駅施設に対する一層の愛着が生まれるような環境を整え、利用の促進を促す。またその結果として、事業者の経費の節減を図る。
事業内容	・清掃、運営管理費を軽減 等
事業概要 ・イメージ等	<p>■ 地元ボランティアによる清掃活動の様子</p> 
目標 評価	<p>目標：公共交通への関心を高め、利用促進を図る</p> <p>評価：事業実施前後のアンケート調査等による評価</p> <p>施策実施後は、利用者満足度調査等により事後評価を行い、結果をもとに適宜改善を実施する。</p>

④鉄道とバスとの乗換えの円滑化

実施主体	<p>・広島市</p> <p>・西日本旅客鉄道株式会社（協議中）</p> <p>・バス事業者（協議中）</p>
事業目的 ・概要	JR可部線と路線バス等、複数の交通機関が有機的に連携することで、利用者は広域に渡り快適な移動が可能になる。具体的には、サインの充実等により、円滑な乗り換えが可能な交通体系をつくる。
事業内容	<p>・乗り継ぎ案内等サイン整備</p> <p>・乗り継ぎ案内を記した情報媒体の作成・配布 等</p>
事業概要 ・イメージ等	<p>■ 乗り換え情報案内の例</p> 
目標 評価	<p>目標：公共交通への関心を高め、利用促進を図る</p> <p>評価：事業実施前後のアンケート調査等による評価</p> <p>施策実施後は、利用者満足度調査等により事後評価を行い、結果をもとに適宜改善を実施する。</p>

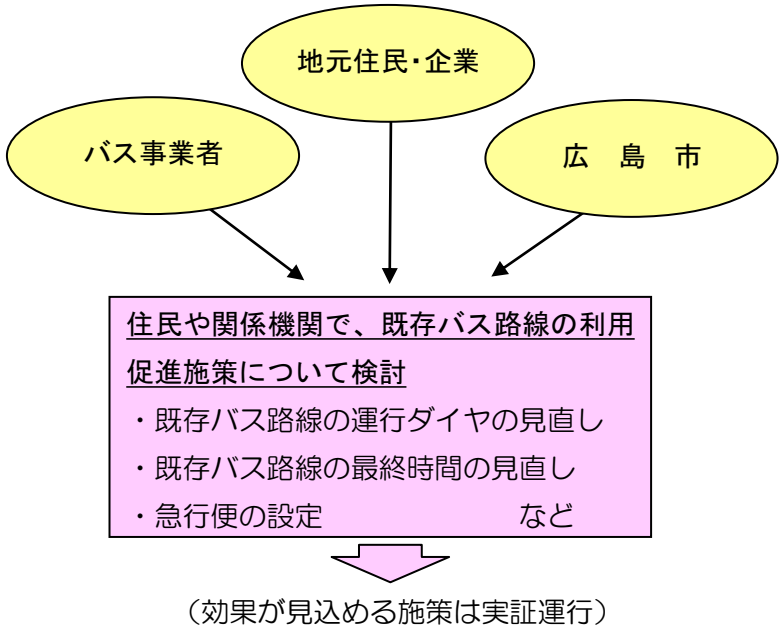
⑤鉄道駅・バス停留所へのアクセス性向上による需要増加	
実施主体	・ 広島市、地元の各種団体等
事業目的 ・ 概要	JR可部線や路線バスの利用者数を増加させるためには、各交通手段の利便性を今まで以上に向上させることが必要である。そのため、アクセス性の向上を図る施策として、新規バス路線の設置、乗り合いタクシーの導入を図るとともに、パーク&ライド、サイクル&ライド等の施策を推進し、マイカー利用等から公共交通利用への転換を促進する。また、これら施策に必要な駐車場・駐輪場等を整備する。
事業内容	・ パーク&ライド、サイクル&ライド (民間駐車場・駐輪場の整備等)
事業概要 ・ イメージ等	<div style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: right;">関東鉄道 HP より</p>
目 標 評 価	<p>目標：公共交通の利用者数の増加を図る</p> <p>評価：鉄道やバスの利用者数</p> <p>対象者の拡大が施策の効果に直結するため、施策実施後は、利用者数により事後評価を行う。</p>

⑥新規バス路線の開設や乗り合いタクシーの導入等による需要増加

(新規バス路線の開設や乗り合いタクシーの導入等)

実施主体	・バス事業者等
事業目的 ・概要	JR 可部線の可部北西部地域までの電化・延伸の検討に合わせて、マイカーから公共交通機関への転換を図り、公共交通全体の利用者増加を図る必要がある。そのため、バスの利便性をこれまで以上に向上させることが必要である。そのため、新規バス路線の開設や乗り合いタクシー等の導入を検討し公共交通利用への転換を促進する。また、これら路線設定に必要な実証実験運行を検討する。
事業内容	・新規バス路線や乗り合いタクシー等の実証実験運行
事業概要 ・イメージ等	 <p>新規バス路線、乗り合いタクシーの導入等により、公共交通利用者の増加を図る</p>
目 標 評 価	<p>目標：公共交通の利用者数の増加及び利用満足度の向上を図る</p> <p>評価：鉄道の利用者数及び事業実施前後のアンケート調査等による評価</p> <p>施策実施後は、鉄道の利用者数により事後評価及び又は利用者満足度調査等により事後評価を行い、結果をもとに適宜改善を実施する。</p>

⑦既存バス路線の運行ダイヤ見直し等による需要増加（実証運行）

実施主体	・バス事業者等
事業目的 ・概要	<p>JR 可部線の可部北西部地域までの電化・延伸の検討に合わせて、マイカーから公共交通機関への転換を図り、公共交通全体の利用者増加を図る必要がある。アンケート調査の結果からも運行本数の増便を望む声が多いことから、バスの利便性をこれまで以上に向上させることが必要であり、既存バス路線の運行ダイヤの見直しをバス事業者間で検討する組織を設置する。その結果を踏まえ、効果が高く、かつ本格実施の見込みが高い施策については実証実験を行う。</p> <p>また、実験に際しては、沿線の企業等と連携し利用ニーズを把握し、運行ダイヤの編成をバス事業者と検討する。</p>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が参画した検討組織づくり ・既存バス路線の実証実験運行
事業概要 ・イメージ等	 <p>住民や関係機関で、既存バス路線の利用促進施策について検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存バス路線の運行ダイヤの見直し ・既存バス路線の最終時間の見直し ・急行便の設定 など <p>(効果が見込める施策は実証運行)</p>
目 標 評 価	<p>目標：公共交通の利用者数の増加及び利用満足度の向上を図る</p> <p>評価：バスの利用者数及び事業実施前後のアンケート調査等による評価</p> <p>施策実施後は、バスの利用者数により事後評価及び又は利用者満足度調査等により事後評価を行い、結果をもとに適宜改善を実施する。</p>