

第6回 JR可部線活性化協議会

日時：平成22年1月20日（水）10:00～

場所：広島市役所本庁舎14階第7会議室

議 事 次 第

1 開 会

2 議 題

(1) 報告事項

ア 広島市ホームページの更新について 【資料1】

(2) 説明事項

ア JR可部線活性化検討調査の状況について 【資料2】

イ 事務手続きの今後の予定について 【資料3】

ウ 広島市ホームページの更新について 【資料4】

(3) 協議事項

ア 第1号議案
平成20年度決算について 【資料5】

イ 第2号議案
JR可部線活性化連携計画（素案）について 【資料6】

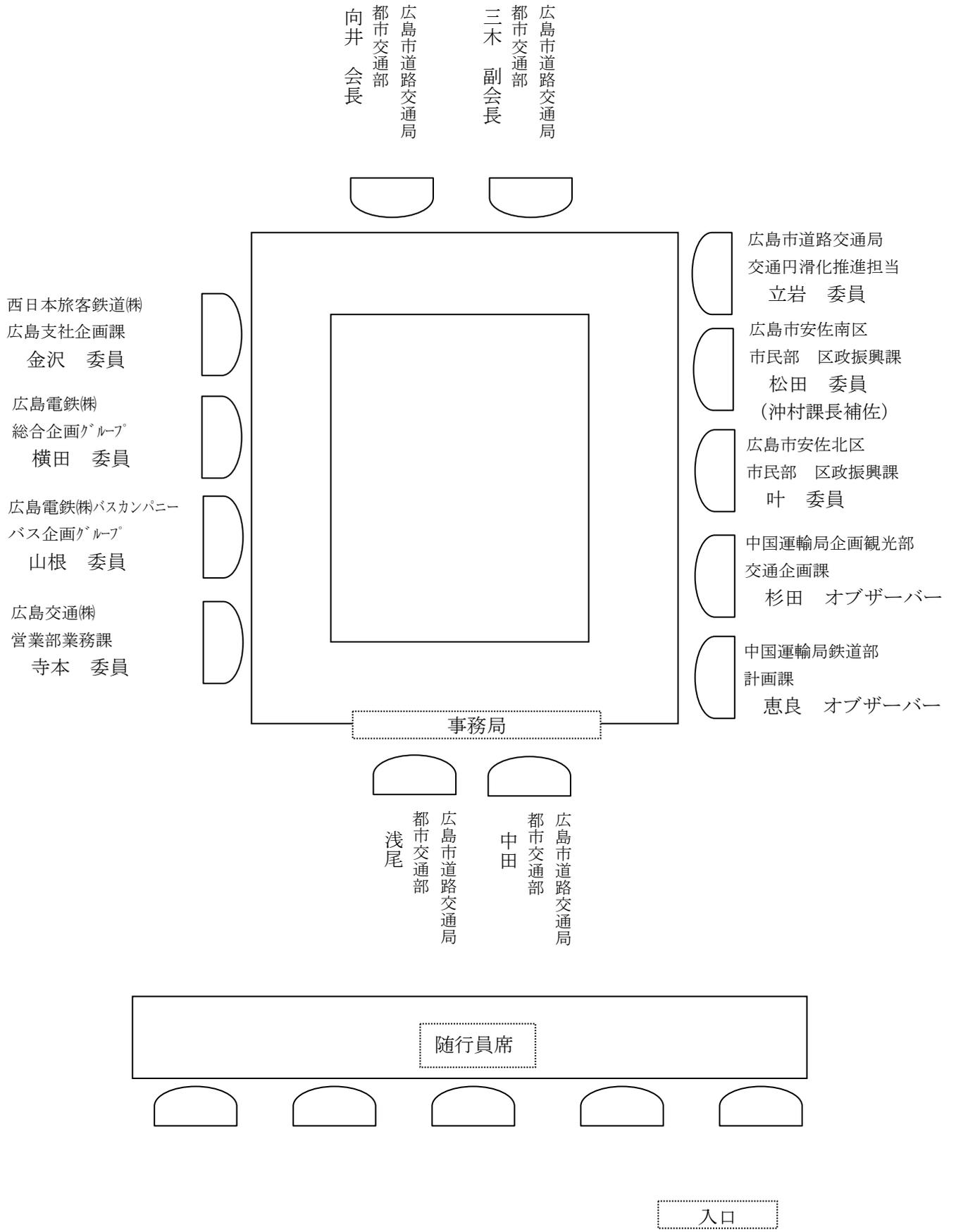
ウ 第3号議案
平成21年度予算について 【資料7】

エ 第4号議案
協議会規約、財務規定の改定について 【資料8】

3 意見交換・その他

4 閉 会

第6回 JR可部線活性化協議会 配席図



広島市ホームページの更新について（平成 21 年 8 月 14 日付け更新）

JR可部線活性化協議会が設置されました！

【目的】

広島市中心部と市北部地域を結ぶ地域公共交通機関としての役割を果たすJR可部線について利用者増加や沿線のまちづくりにつながる施策の可能性や活性化方策の展開に必要なハード・ソフトの施策を検討するため、JR可部線活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置しました。（平成20年9月12日設置）

この協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、JR可部線活性化連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行います。

【組織】

（協議会委員）

西日本旅客鉄道株式会社 広島支社 企画課長
 広島電鉄株式会社 総合企画グループ マネージャー
 広島電鉄株式会社 バスカンパニー バス企画グループ 営業企画チームリーダー
 広島交通株式会社 営業部 業務課長
 広島市 道路交通局 都市交通部長
 広島市 道路交通局 交通円滑化推進担当課長
 広島市 道路交通局 都市交通部 交通対策担当課長
 広島市 安佐南区 市民部 区政振興課長
 広島市 安佐北区 市民部 区政振興課長

（オブザーバー）

国土交通省 中国運輸局 企画観光部 交通企画課長
 国土交通省 中国運輸局 鉄道部 計画課長

【地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画について】

平成19年10月施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、国土交通省が交通ICカードシステムの導入や地域公共交通総合連携計画策定のための調査などのソフト施策に対する支援制度を設けており、この制度を活用し調査を行うため認定申請（平成20年9月12日付）を行いました。この結果、平成20年9月30日に国土交通省の認定を受けました。

この認定を以って、国の調査費用（全額国費）の支援を受けるため、補助金の交付手続きを行い、補助金交付決定（平成20年10月10日付）を受けました。

この補助金交付決定を受けて、平成20年11月7日に「ジェイアール西日本コンサルタンツ株式会社広島支店」と業務委託契約を締結し、調査に着手しました。

リンク

◆ [国土交通省ホームページ（公共交通活性化）](#)

ダウンロード

◆ [JR可部線活性化協議会規約・事務局規程・財務規程\(270KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [平成20年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請書\(47KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画の認定について\(21KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第2回JR可部線活性化協議会 資料\(1097KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第3回JR可部線活性化協議会 資料\(資料3を除く\)\(1166KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第3回JR可部線活性化協議会 資料\(資料3の前半\)\(2MB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第3回JR可部線活性化協議会 資料\(資料3の後半\)\(2MB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第4回JR可部線活性化協議会 資料\(資料3を除く\)\(1726KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第4回JR可部線活性化協議会 資料\(資料3\)\(1520KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第2回JR可部線活性化協議会 議事要旨\(144KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第3回JR可部線活性化協議会 議事要旨\(178KB\)\(PDF文書\)](#)
 ◆ [第4回JR可部線活性化協議会 議事要旨\(9KB\)\(PDF文書\)](#)

事務手続きの今後の予定について(平成21年度内)

(連携計画策定まで)

実施時期(予定)	項目
1月	第6回 JR可部線活性化協議会 ○平成20年度決算(監査報告) ○JR可部線活性化連携計画(素案)について ○平成21年度予算 ○協議会規約の改正
	・JR可部線活性化連携計画(素案)の作成 (法第3条第1項に基づく基本方針 2項2)
2月上旬～中旬	・JR可部線活性化連携計画(素案)に対する住民・利用者への意見聴取(法第5条第5項) ○広島市ホームページ、市広報紙「ひろしま市民と市政」
	・広島市が委員・オブザーバー、市民等の意見を踏まえ連携計画(案)を作成
2月中旬	第7回 JR可部線活性化協議会 ○広島市が作成したJR可部線活性化連携計画を協議会と協議
2月下旬	・広島市が連携計画を公表(法第5条第7項) ○広島市ホームページ
2月下旬	・広島市が国土交通大臣、総務大臣、広島県、関係交通事業者に連携計画を送付 (法第5条第7項)

(連携計画策定以降委託契約まで)

実施時期(予定)	項目
2月下旬	・覚書の締結(協議会、JR西日本、広島市)
2月下旬	・補助金交付申請提出
3月中旬～下旬	・補助金交付決定
3月中旬～下旬	・委託契約締結(調査・設計) 協議会→JR西日本

広島市ホームページの更新について

以下のとおり、ホームページを更新し、第5回協議会の議事概要及び第5回、第6回の配布資料を掲載する。

更新後のホームページ（更新部分を下線表示）

J R 可部線活性化協議会が設置されました！

目 的

広島市中心部と市北部地域を結ぶ地域公共交通機関としての役割を果たす J R 可部線について利用者増加や沿線のまちづくりにつながる施策の可能性や活性化方策の展開に必要となるハード・ソフトの施策を検討するため、J R 可部線活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置しました。（平成 20 年 9 月 12 日設置）

この協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づき、J R 可部線活性化連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行います。

組 織

（協議会委員）

団体・所属	職 名
西日本旅客鉄道株式会社	広島支社 企画課長
広島電鉄株式会社	総合企画グループ マネージャー
	バスカンパニー バス企画グループ 営業企画チームリーダー
広島交通株式会社	営業部 業務課長
広島市	道路交通局 都市交通部長
	道路交通局 交通円滑化推進担当課長
	道路交通局 都市交通部 交通対策担当課長
	安佐南区 市民部 区政振興課長
	安佐北区 市民部 区政振興課長

（オブザーバー）

団体・所属	職 名
国土交通省	中国運輸局 企画観光部 交通企画課長
	中国運輸局 鉄道部 計画課長

地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画について

平成 19 年 10 月施行の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、国土交通省が交通 I C カードシステムの導入や地域公共交通総合連携計画策定のための調査などのソフト施策に対する支援制度を設けており、この制度を活用し調査を行うため認定申請（平成 20 年 9 月 12 日付）を行いました。この結果、平成 20 年 9 月 30 日に国土交通省の認定を受けました。

この認定を以って、国の調査費用（全額国費）の支援を受けるため、補助金の交付手続きを行い、補助金交付決定（平成 20 年 10 月 10 日付）を受けました。

この補助金交付決定を受けて、平成 20 年 11 月 7 日に「ジェイアール西日本コンサルタンツ株式会社広島支店」と業務委託契約を締結し調査を行いました。（検討調査の概要は、第 6 回 J R 可部線活性化協議会資料参照）

添付資料

- ・ J R 可部線活性化協議会規約・事務局規程・財務規程
- ・平成 20 年度地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画認定申請書
- ・地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画の認定について
- ・第 2 回 J R 可部線活性化協議会 資料
- ・第 3 回 J R 可部線活性化協議会 資料
- ・第 4 回 J R 可部線活性化協議会 資料
- ・第 5 回 J R 可部線活性化協議会 資料
- ・第 6 回 J R 可部線活性化協議会 資料
- ・第 2 回 J R 可部線活性化協議会 議事要旨
- ・第 3 回 J R 可部線活性化協議会 議事要旨
- ・第 4 回 J R 可部線活性化協議会 議事要旨
- ・第 5 回 J R 可部線活性化協議会 議事要旨

リンク

国土交通省HP（公共交通活性化）

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>

第5回 JR可部線活性化協議会議事要旨

日時：平成21年3月26日（木） 10:00～12:00

場所：広島市役所14階第7会議室

出席者：協議会配布資料の配席図参照

1 開会

2 議題

(1) 報告事項

ア 広島市ホームページへの更新について

事務局説明（資料参照）

質疑応答 なし

(2) 説明事項

ア 事業実施状況の二次評価の結果について

事務局説明（資料参照）

質疑応答 なし

イ JR可部線活性化検討調査の状況について

事務局説明（資料参照）

質疑応答

（委員）

利用促進策のメニューが提示されているが、それ以外についても今後は検討の対象となるのか。例えば、アンケート調査にあるバリアフリー化等のメニューが連携計画策定に取り込まれることになるのか。

（会長）

今回の調査を照査するなかで、連携計画に取り込む必要があれば取り込むことで進めたい。

（委員）

利用促進策として、例えば、電車の車内や駅舎を新しくすることもある。他にもあると思う。

利用促進の中で、駅舎の清掃があるが、実態的には可部駅で行っているのは駅前広場の清掃だと思う。

（事務局）

事業概要のイメージ図は、可部駅西口広場の清掃ボランティアの写真を示しているが、今後は、このような活動の延長線として駅舎の清掃にも広げていければと考えている。駅前広場の清掃など、今行われている活動を含め検討したい。

（委員）

駅前広場も合わせて検討していかないと、住民が出来る範囲は限られる。芸備線での無人駅の清掃活動もあるので参考にしてほしい。

（委員）

アンケート調査時に、運行本数を何本増やしたら乗るのか等、具体的に聞いているのか。または、アバウトに聞いているのか。

（事務局）

アンケートは、利用施策の優先度等を聞いているので、具体的に何本増加するといった詳しい内容を聞いていない。

（オブザーバー）

分岐器の高番化について、1箇所整備することでどの程度の短縮が図れるのか。数箇所行うことで列車が1本増便になる等、具体的な効果を示すことはできるのか。

(事務局)

1箇所の分岐器の高番化では、大きな時間短縮効果は図れない。上八木駅の行違い設備や横川の改良等の様々な施策を可部線全体で行うことで、ダイヤにゆとりを持たすことができる。ダイヤ編成時にゆとりを持たせることが可能になれば、速達性の効果が期待できる。

1つの施策では、数秒の短縮効果なので、それが直ぐに何分短縮になるとか、ダイヤに大きく影響するというような事にはならない。施策の積み重ねによってダイヤ編成時にゆとりが生まれることを期待している。

(オブザーバー)

今後の検証となるが、場合によっては、運行数が増やせるなどの可能性も出てくるのか。

(委員)

可部線は単線区間であり、列車本数が増加するとは言えない。その数秒の積み重ねが全体として効果が現れるかもしれない。但し、今後の検証が必要である。

(オブザーバー)

横川の配線変更は、1本線を造ることなのか。

(委員)

現在、3方向の列車が交差している箇所が、配線変更によって2方向の列車の交差となるので、待ち時間が短くなる効果があると考ええる。

(オブザーバー)

ソフトとハードの施策が提示されているが、利用者を増やすことは、地域住民を増やすことも含まれるのではないのか。例えば、河戸周辺の市街地整備と合わせて連携計画に盛り込むのか、都市整備の関係は別として考えるのか。

(事務局)

連携計画に河戸周辺の開発を盛り込むためには、地権者や地域の方々のご理解がないと計画に盛り込むことはできない。河戸周辺の開発の他にも、周辺の大規模団地は住宅供給も開始されている。需要予測、事業の効果などの検討の際には、その様な計画を盛り込むことも視野に検討を深めているが、連携計画のメニューには含めていない。

(委員)

ソフト施策が示されているが、行政側と事業者でタイアップして行うことになると思うが、住民サイドだけでは大変な面がある。様々な施策と組み合わせることによってPRすることが必要と考える。例えば、バス社内でのPRや、JRの協力を得るなど、合わせて実施することで人が呼び込める。このような提言ができればと思う。

(オブザーバー)

P18の利用頻度グラフは、「朝夕運行本数の増加」を要望した人のみを対象としているのか、もしくは、アンケートに回答した全てを対象として集計しているのか。

(事務局)

朝夕運行本数の増加を要望されている方を対象に集計している。

(オブザーバー)

例えば、P18 沿線企業アンケートの中で「駅アクセスのバスの最終時間を遅くする」の項目がありますが、数値的には0.66と利用促進策として効果があると見られるが、実際の回答者数は14ページのグラフでは、数%程度である。逆に、「朝夕ラッシュ時の増加本数」は0.16と低いが、結構な人数の方が要望されている。18ページのグラフの意味が理解しづらく、効果を示すとなると人数を掛け合わせないと多分正確な判断が出来ないのではないか。

(事務局)

それぞれの施策を横並びで表記しているので、横で見られると不自然な感を持たれるかと思うし、沿線住民アンケートの「朝夕ラッシュ時の増加」の0.23と「昼間時間帯の0.13」を単純に比較することは無理があると思う。横並びでの比較では、利用者数に対して掛けないと正確な数字は出ないと思えるが、今回ご提示したかったのは、それぞれの施策が要望だけではなく、どの程度伸びるか利用されるかという傾向を示したものである。

(オブザーバー)

「最終時間を遅くする」というのは、例えば、近くに住んでいる人は、多分バスを利用しないだろうし、もう少し遠い人が要望するのだろうと思える。だから、要望が高いのでは。企業が高いのは分からないが、多分近くに勤めている人であれば、あまり遅いとかは関係ない。意味がよくわからない。駅アクセスのバスで例えば、可部に住んでいて、桐陽台(トウヨウダイ)の人が選んだのか。むしろ、市内に通勤している人に聞かないと、本当のニーズが出てこないのでは。

(事務局)

橙色で示したデータは、駅で配布したもので、可部線を既に利用されている方を対象としている。沿線企業アンケートについては、沿線企業300人以上の企業を対象にしている。これを同じ用に比較することは出来ないと思う。

ただ、それぞれの傾向が判断できると考える。

(オブザーバー)

本提案は、アンケート結果を踏まえて必要となる施策を示し、利用促進の後半のメニューを出されていると思うし、バスの施策を含めてバラエティーな案となっている。しかし、バスのアンケートの方では、ダイヤの話が結果として出てきていたのではと思える。そのところが、具体的施策に盛り込まれていないようだ。

バスダイヤの話は、今回どの様に整理されるのか。

(事務局)

バスのダイヤまでは踏み込まない。

(オブザーバー)

そうすると、22ページの利用促進の検討の所では、アンケートの結果を踏まえた中でバス本数の増加等が書かれているし、アンケートの結果を踏まえて利用促進策に繋げることの意味表示がなされると思ったのだが、具体的な、施策は出てないように思える。

(事務局)

22ページには、可部線と併記して施策を示しているのですが、このような表現となっている。今回は、バスの増便やダイヤ改正を含めてまで施策に盛り込んでいない。

(オブザーバー)

アンケート結果から利用促進策に繋げることとなっている中で、利用促進策が触れられないのが、読んでみると違和感を感じる。入れないのであれば、その理由を記述した方が違和感がないのではと思える。

(会長)

事務局、コンサルで今の意見を踏まえて対応を早急に検討する。次回の協議会で変更点などを説明できるようにする。

(オブザーバー)

バスの施策では、可部線の延伸部分についてだけの新規部分の施策しかない。駅アクセスも案件としてあるので、駅アクセスも検討の中に加えられたらと思う。

(事務局)

まず、既存の路線、バスの時刻などから乗り継ぎ案内の充実であるとかの施策を展開しながら、動向を見極めつつ、必要がどうかを判断していきたい。

(委員)

可部線沿線は、広島市の中でも有数なまちづくり活動が活発な地域であり、市民の方が主体となって活動している。

主体がしっかりしているので、連携計画とまちづくりと一体となって活性化に繋がる何かを引き出すことが出来ればと思う。

(事務局)

沿線地域のまちづくり協議会として7ページに示しているが、充実した協議会の取り組みがあります。その協議会の聞き取りのアンケートであるとか、アンケート調査に際しては協議会を通じて配布をしたりして、協議会の意向等を聞きながら今回の個別施策を案として示している。

また、施策の実行に関しては、協議会の方々の協力を賜りながら進めたいと考えている。

(委員)

単体の活用事例ではなくて、お互いの地域をうまく繋げる事で、可部線の活性化に繋げる視点が必要と考える。地域単体の視点ではなくて、互いに連携させることが必要と考える。

(副会長)

バスにしても、JRにしても採算性の課題があるが、利用者が増える取り組みを地元と一緒にPR出来ればと考える。

国の総合事業でソフト施策についても国費を頂けるので、是非ともその様な事業も今回の連携計画の中に盛り込みたい。

(委員)

次回以降の協議会で、需要予測が示されると思うが、バス関係の予測も含めているのか。

(事務局)

ソフト面の評価は資料に示しているように予測が難しいので、今回は、ハード施策に対する需要予測を考えている。バスの需要予測までは盛り込んでいない。

(会長)

検討調査の中間報告となるので、本日の議論を次回の協議会に反映させたものを改めて説明させてもらうように努力するので、本日は、この案件は以上とさせていただきます。

ウ 広島市ホームページの更新について

事務局説明

(事務局)

今回の議論を踏まえ、第5回の資料は、次回の協議会以降にホームページに掲載する。

第4回協議会議事要旨については、ホームページに掲載したい。

質疑応答 なし

(オブザーバー)

可部線活性化としていろいろなメニューを書かれているが、アンケートは速報値であり確定したものではないので、詳しいアンケートの結果を基にメニューを考えるのが良いのではないかと。

もう一つは、バスのアンケートも実施しているので、バスについても、併せて検討する方がより効果的ではないかと。

(会長)

今回は、現段階で考えられるメニューを説明させて頂いたが、今後もアンケート調査の結果等も踏まえ必要であればメニューに盛り込んだ案を考えていきたい。

ウ 広島市ホームページの更新について

事務局説明 (資料参照)

質疑応答 なし

3 閉会

平成 21 年度
第 1 号議案

J R 可部線活性化協議会 平成 20 年度決算について

J R 可部線活性化協議会財務規程第 9 条第 1 項により、下記のとおり、決算書を調製する。

J R 可部線活性化協議会
会長 向井 隆一

平成 20 年度 決算書

歳入

款	項	目	内容
1 負担金 0円	1 負担金 0円	1 負担金 0円	
2 補助金 19,498,500円	1 補助金 19,498,500円	1 補助金 19,498,500円	平成20年度地域公共交通活性化・再生 総合事業費補助金（国庫補助）
3 繰越金 0円	1 繰越金 0円	1 繰越金 0円	
4 諸収入 0円	1 諸収入 0円	1 雑入 0円	

歳出

款	項	目	内容
1 運営費 0円	1 会議費 0円	1 会議費 0円	
	2 事務費 0円	1 事務費 0円	
2 事業費 19,498,500円	1 事業費 19,498,500円	1 事業費 19,498,500円	J R 可部線活性化検討調査 （業務委託）
3 予備費 0円	1 予備費 0円	1 予備費 0円	

平成21年4月28日

J R可部線活性化協議会
会長 向井 隆一 様

J R可部線活性化協議会 監査委員
広島市道路交通局交通円滑化推進担当課長

立岩 薫



平成20年度監査報告書

私、監査委員は、J R可部線活性化協議会規約第9条第2項により、J R可部線活性化協議会の監査を行った結果、適正であるものと認める。

平成 21 年度
第 3 号議案

J R 可部線活性化協議会 平成 21 年度予算について

J R 可部線活性化協議会財務規程第 3 条第 1 項により、下記のとおり予算書を調製する。

J R 可部線活性化協議会
会長 向井 隆一

平成 21 年度 予算書

歳入予算の款、項及び目の区分 財務規程 別表第 1 (第 4 条関係)

款	項	目	内容
1 負担金 37,800,000円	1 負担金 37,800,000円	1 負担金 37,800,000円	市負担金 37,800,000円
2 補助金 35,600,000円	1 補助金 35,600,000円	1 補助金 35,600,000円	国庫補助金35,600,000円
3 繰越金 0円	1 繰越金 0円	1 繰越金 0円	
4 諸収入 0円	1 諸収入 0円	1 雑入 0円	

歳出予算の款、項及び目の区分 財務規程 別表第 2 (第 4 条関係)

款	項	目	内容
1 運営費 0円	1 会議費 0円	1 会議費 0円	
	2 事務費 0円	1 事務費 0円	
2 事業費 56,700,000円	1 事業費 56,700,000円	1 事業費 56,700,000円	設計調査費用(JR西日本へ委託)
3 予備費 16,700,000円	1 予備費 16,700,000円	1 予備費 16,700,000円	設計調査費用(JR西日本へ委託) ※平成22年第1回広島市議会定例会議決後、執行するため予備費で計上。

平成 21 年度
第 4 号議案

J R 可部線活性化協議会規約、財務規定の改定について

幹線鉄道等活性化事業費補助の交付を受けるために必要となる、協議会規約及び財務規定について幹線鉄道等活性化事業費補助交付要領第 15 条（取得財産の管理等）に基づき別紙のとおり改定するものである。