

# 第1章 公共交通の現状と課題

## 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。



駅間距離	駅間距離 (km)	広島駅からの距離 (km)	平均駅間距離 (km)
可部 ~ 中島	1.4	17.0	1.4
中島 ~ 上八木	1.4	15.6	
上八木 ~ 梅林	1.6	14.2	
梅林 ~ 七軒茶屋	1.6	12.6	
七軒茶屋 ~ 緑井	0.7	11.0	
緑井 ~ 大町	0.8	10.3	
大町 ~ 古市橋	1.2	9.5	
古市橋 ~ 下祇園	1.4	8.3	
下祇園 ~ 安芸長束	1.3	6.9	
安芸長束 ~ 三滝	1.5	5.6	
三滝 ~ 横川	1.1	4.1	
横川 ~ 広島	3.0	3.0	

運賃	広島駅からの運賃(円)	広島駅からの距離(km)
可部	320	17.0
中島	320	15.6
上八木	320	14.2
梅林	230	12.6
七軒茶屋	230	11.0
緑井	230	10.3
大町	200	9.5
古市橋	200	8.3
下祇園	200	6.9
安芸長束	180	5.6
三滝	180	4.1
横川	140	3.0

図 1.1 J R 可部線の位置



図 1.2 J R 可部線沿線の特徴



### (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)

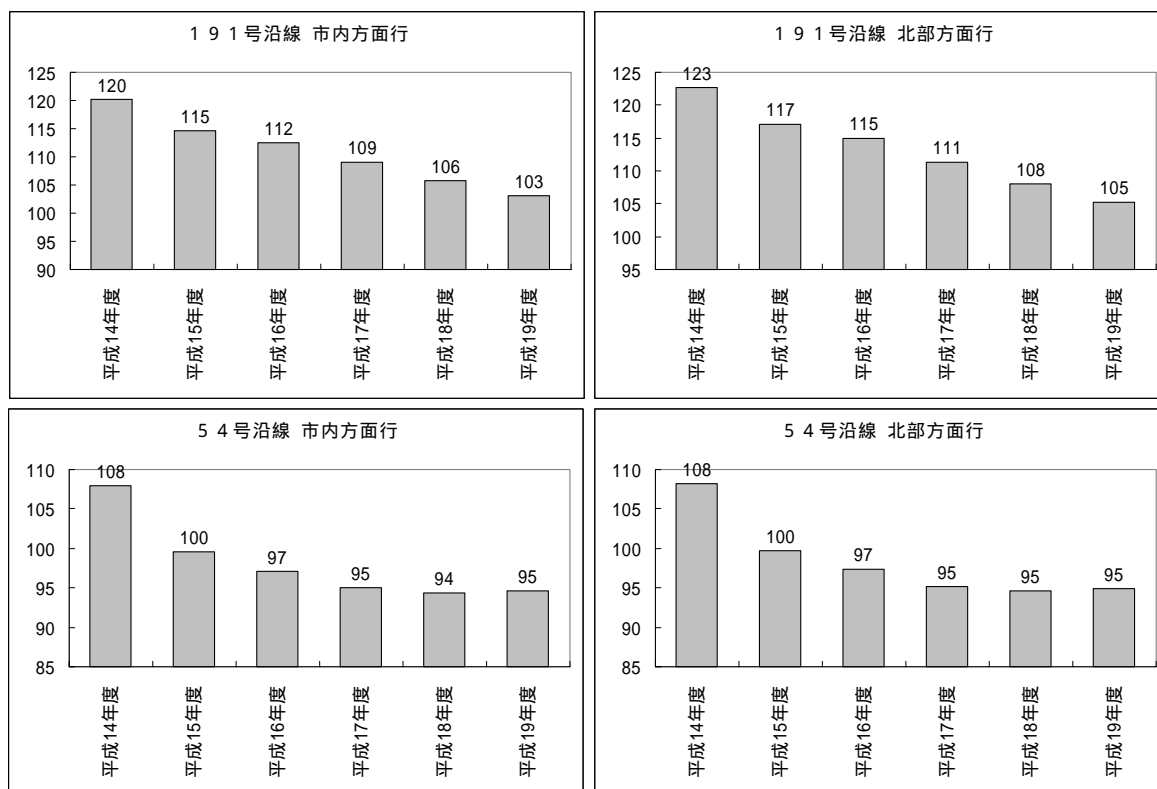


図 1.5 広島交通バスの輸送実績の推移

- ・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)

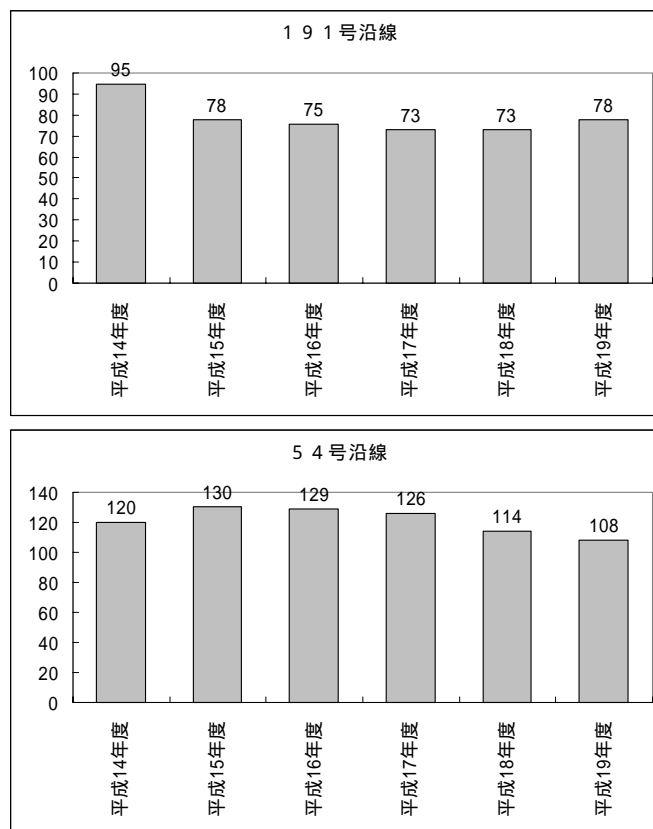


図 1.6 広島電鉄バスの輸送実績の推移

- ・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。

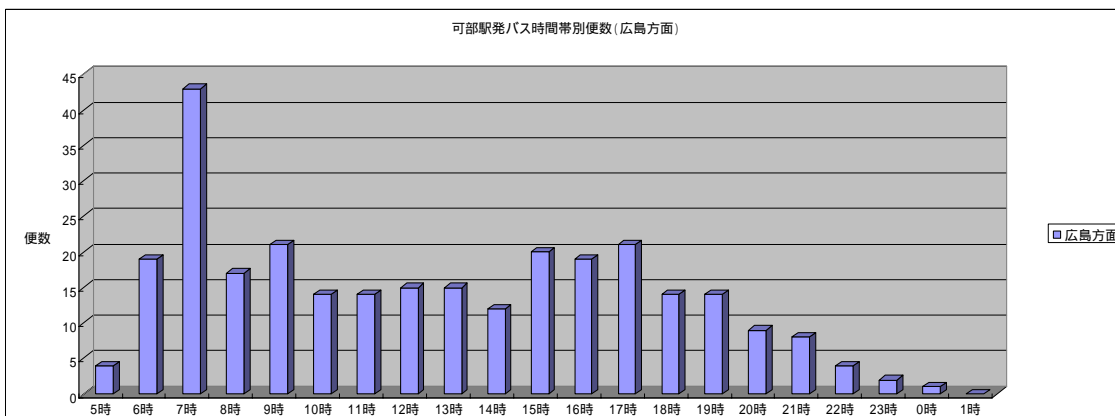
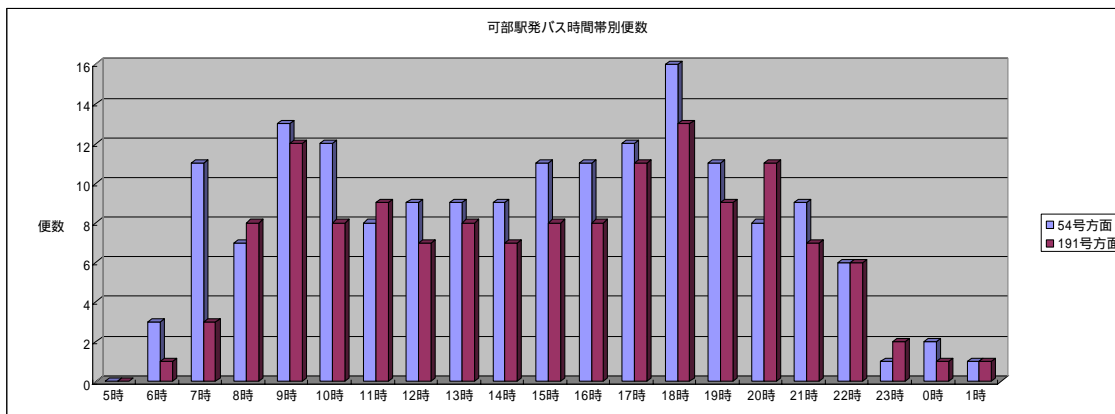
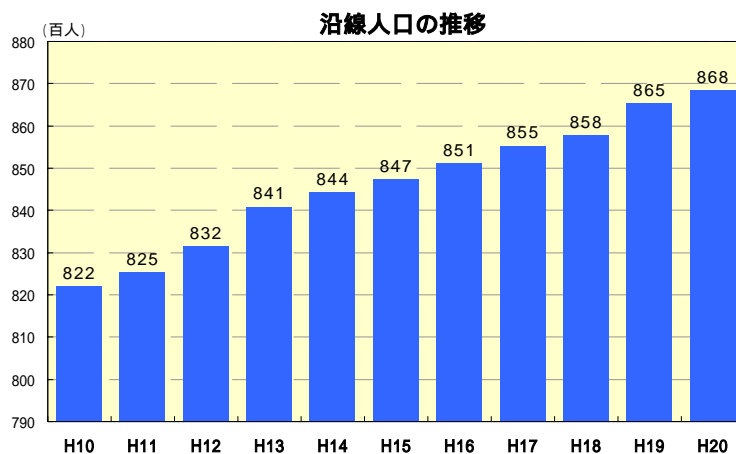


図 1.7 可部駅発バス時間帯別便数

- ・ 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)

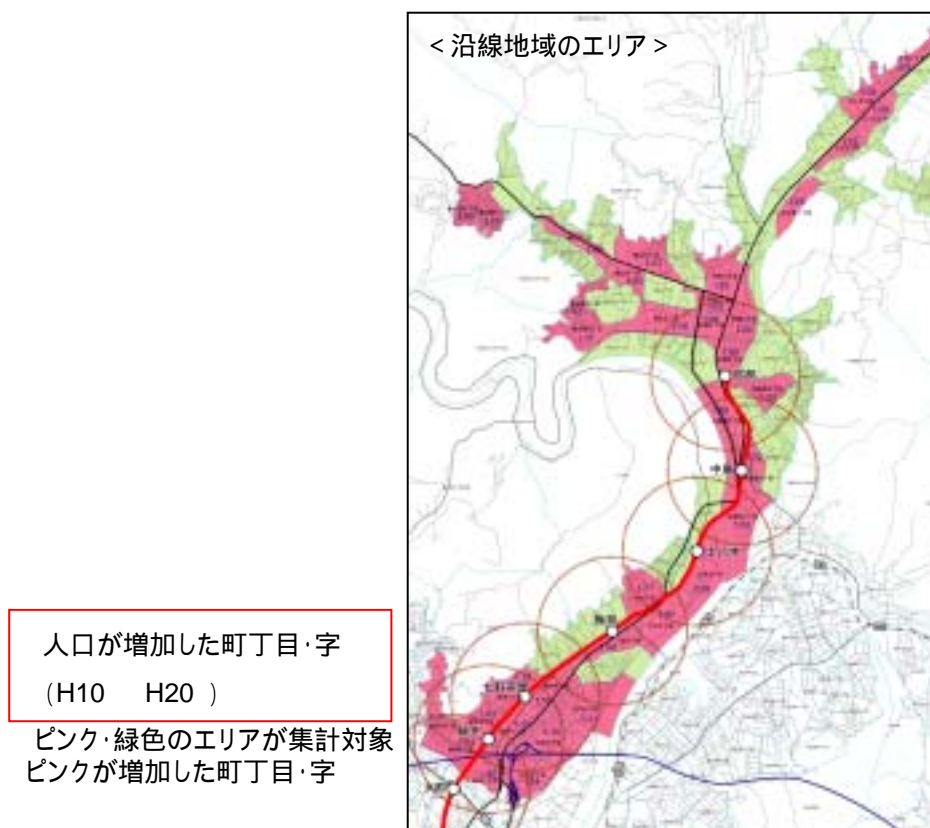


図 1.8 JR可部線（緑井駅～可部駅）沿線人口の推移

### 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。

- 交通分野における環境負荷の低減
- 高齢社会や地域に対応した交通環境づくり
- 日常的な交通マイカー依存の是正
- 円滑な経済活動を確保する交通基盤の整備
- 都市の魅力づくりへの貢献
- 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。

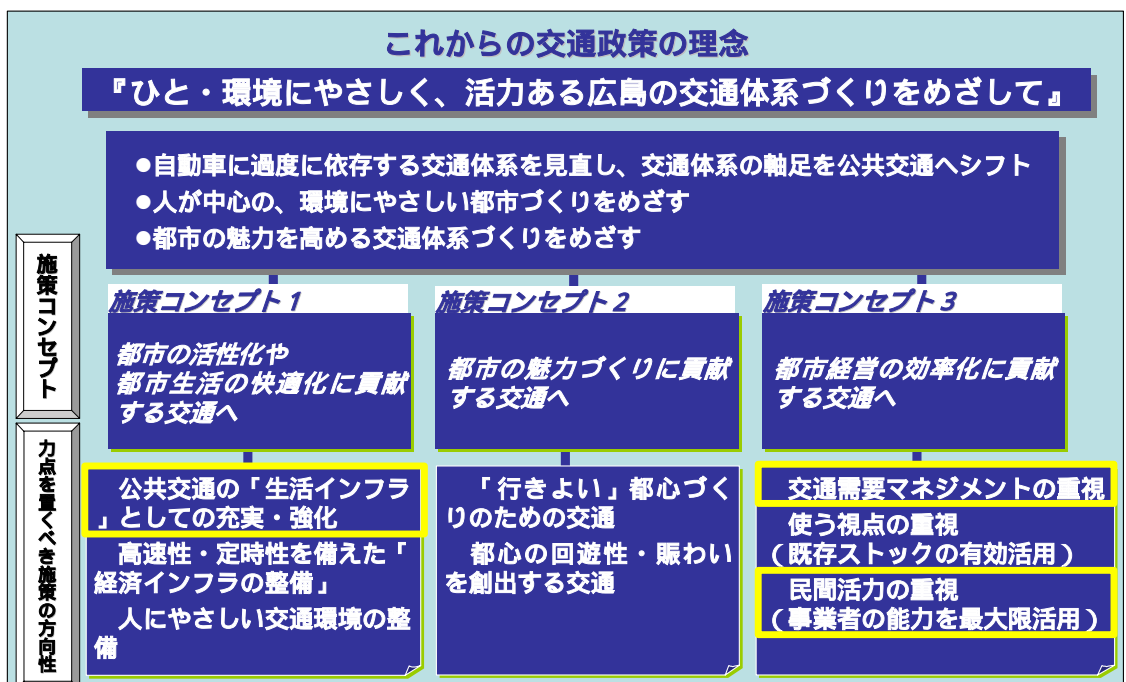


図 1.9 交通政策の理念と方向性



## (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を挙げている。

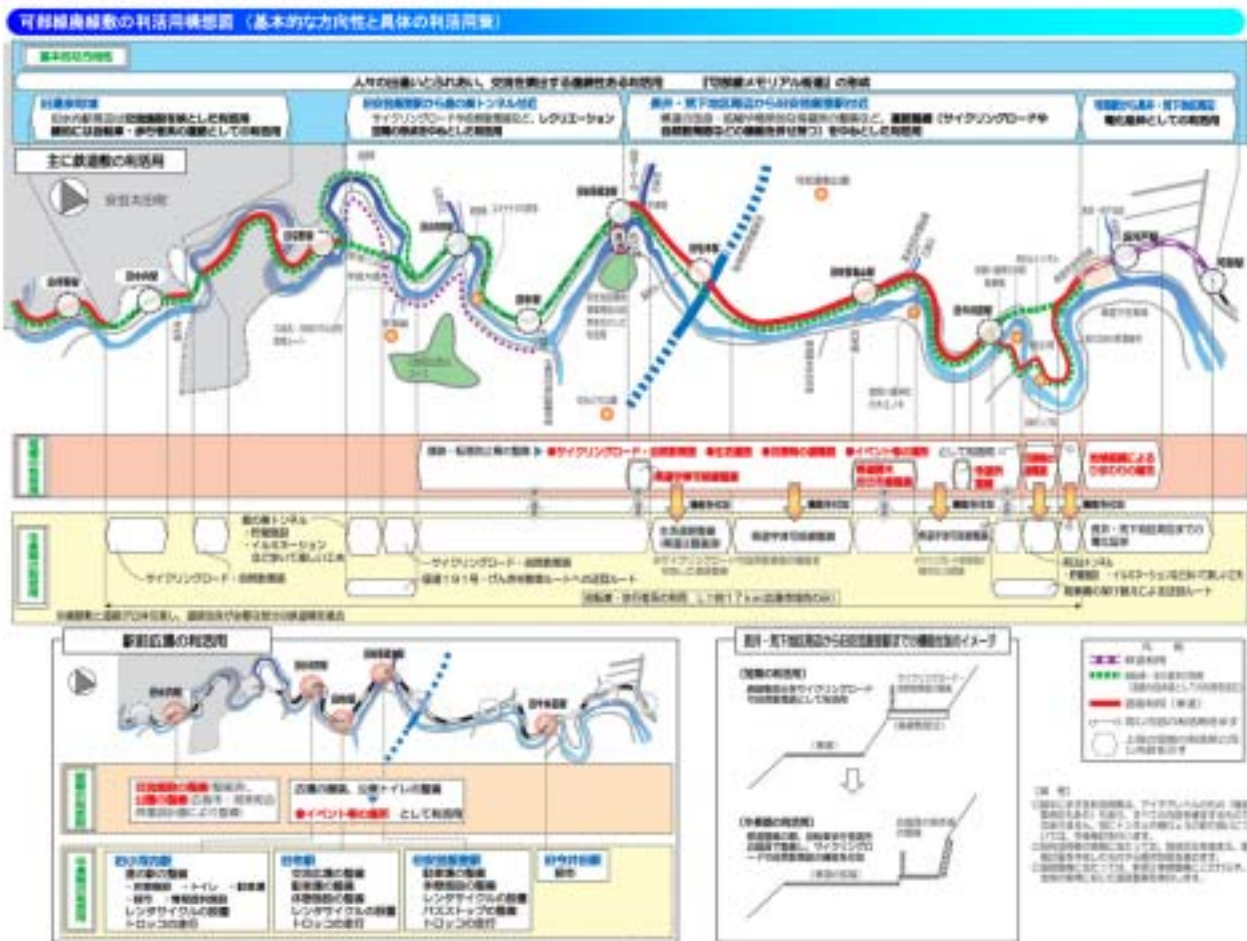


図 1.10 可部線メモリアル街道の概要

### (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。

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、古川のホタルの里づくり事業、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

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月設立)・・・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月設立)・・・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)

## 1.4 公共交通に係る課題

公共交通の現状およびニーズ調査結果を踏まえ、JR可部線沿線における公共交通の課題を以下にとりまとめる。

### (1) JR可部線の安定運行の確保

JR可部線の利用客は近年、微増傾向にあるが、大量輸送機関としての機能を維持し、今後も安定した運行を確保するためには、より一層の利用促進を図る必要がある。

### (2) JR可部線のサービス水準の格差の是正

現在、JR可部線(単線)のピーク時運行間隔は、横川駅から緑井駅間で10分、緑井駅から可部駅までが20分というサービス水準に格差があり、今後、利用状況を見ながら一層の公共交通サービスを改善する必要がある。

### (3) JR可部線沿線の路線バスの利便性向上

一方、路線バスの利用者数は低迷傾向にあり、公共交通機関相互の連携の中で、将来に渡り高いサービス水準を確保するためには、一層の利便性の向上を図ることが必要である。

### (4) 沿線住民の継続したまちづくり活動の推進

そのためには、JR可部線沿線の開発の動向や市、沿線住民のまちづくり活動なども踏まえ、JR可部線を中心としたまちづくりを進め、今後ともこうした活動が継続し、発展できるよう関係者が連携し取り組みを強化することが重要となっている。

### (5) 可部地区の拠点性の向上

河戸地区を含む可部地区は、本市北部エリアの地域拠点であり、拠点性の向上を図る必要がある。このため、JR可部線を活性化することは極めて重要であり、河戸地区付近と可部駅の連絡を強化する必要がある。

### (6) 移動しやすい交通環境づくり

また、人にやさしい交通環境づくりを進め、パークアンドライド等、駅へのアクセスの改善や乗り継ぎ利便性の向上を図るなど、市民や来訪者が移動しやすい環境を整える必要がある。

### (7) 公共交通機関全体の利用者の増加

さらに、路線バスについても、関係機関の協力体制を整え、利用促進策を検討し、公共交通機関全体の利用者の増加を図る必要がある。