

5. 広島駅南口広場における課題

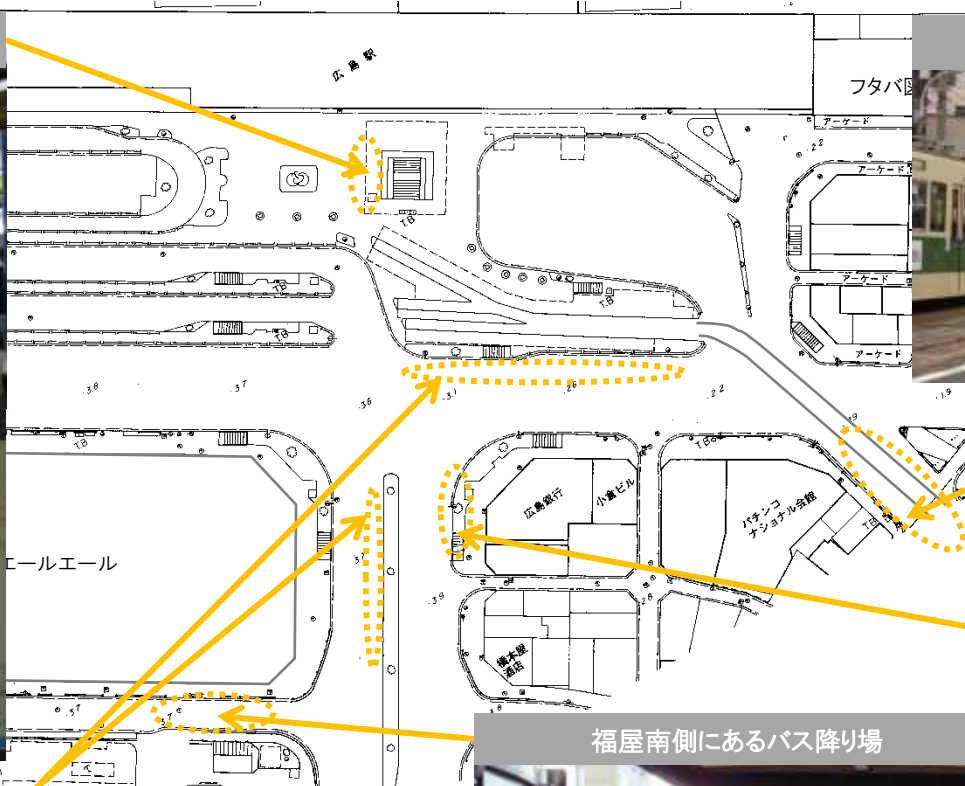
南口広場における課題(1/2)

- ・ 前項で整理した広場の現状を踏まえると、以下のような課題が考えられる。
- ・ また、広場の利用者に対して、アンケート調査(H22年9月予定)を実施し、利用者がどのような点に問題意識を持っているのか、また、その他に課題がないか整理する。

分かりにくい案内版



広場入口で渋滞する路面電車



広場付近に分散したバス亭



福屋南側にあるバス降り場



タクシーの待ち行列



南口広場における課題 (2/2)

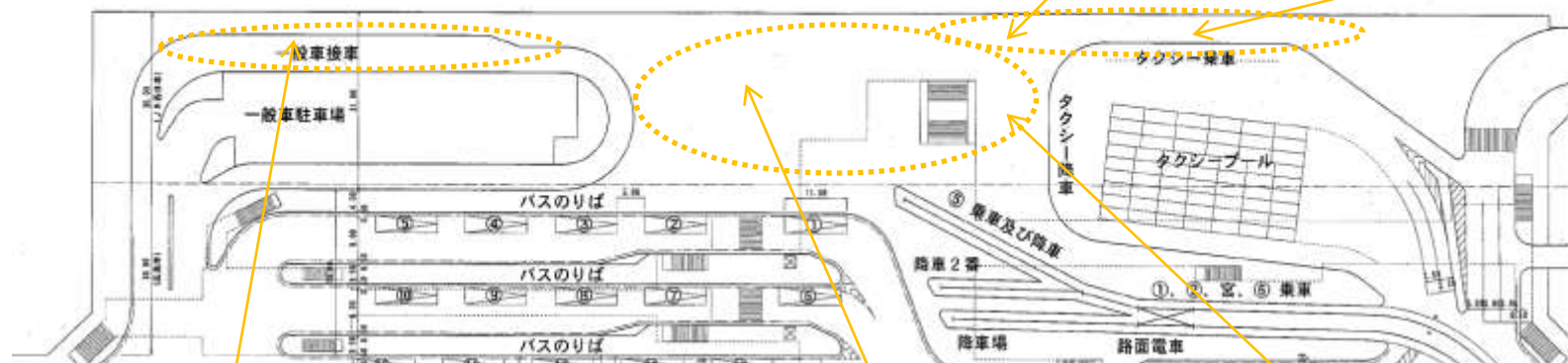
整備予定の自由通路(2階レベル)と南口広場内の各交通施設及び広場周辺の再開発ビル等との円滑な接続



歩行者と自転車が輻輳



歩行者と輻輳するタクシー乗車場



駐停車違反が見られる降車スペース



魅力に乏しい広場空間



歩行者動線に合わせ連続していない屋根



6. 広島市の交通政策における路面電車の駅前大橋ルートについて

(1) 広島市総合交通戦略について

- ・ 広島市では、これからの本市の交通政策の進路の全体像を示す指針と、その実現に向けた施策プログラムを定めた広島市総合交通戦略策定している(平成22年7月)。

政策理念

『ひと・環境にやさしく、活力ある広島の交通体系をめざして』

施策コンセプト

施策コンセプト1

都市の活性化や都市生活の快適化に貢献する交通へ

施策コンセプト2

都市の魅力づくりに貢献する交通へ

施策コンセプト3

都市経営の効率化に貢献する交通へ

重点を置くべき施策の方向性

- (1)公共交通の「生活インフラ」としての充実・強化
- (2)高速性・定時性を備えた「経済インフラ」の整備
- (3)自転車の「都市交通手段」としての復権
- (4)人が安全で自由に移動できる交通環境の整備

- (1)「行きよい」都心づくりのための交通環境の整備
- (2)都心の回遊性・にぎわいを創出する交通環境の整備

- (1)交通需要マネジメントの推進
- (2)既存ストックの有効利活用
- (3)民間活力の活用

施策プログラム

個別の施策

・
・
・

個別の施策

・
・
・

個別の施策

・
・
・

(2) 「行きよい」都心づくりのための交通

- ・ 重点を置くべき施策の方向性に定めた『「行きよい」都心づくりのための交通』を実現するため、公共交通は3つのテーマに沿って施策プログラムを展開している。
- ・ そのなかで、広島駅南口広場の再整備や、路面電車の短絡ルート整備(駅前大橋ルート)について、記載している。

重点を置くべき施策の方向性

「行きよい」都心づくりのための交通環境の整備

『近づきやすく、行きやすい都心』

- 郊外から交通結節点までの公共交通サービスの充実・強化
- 交通結節点の乗り換え利便性の向上
- 交通結節点から拡大都心核への公共交通アクセスの強化

施策プログラム

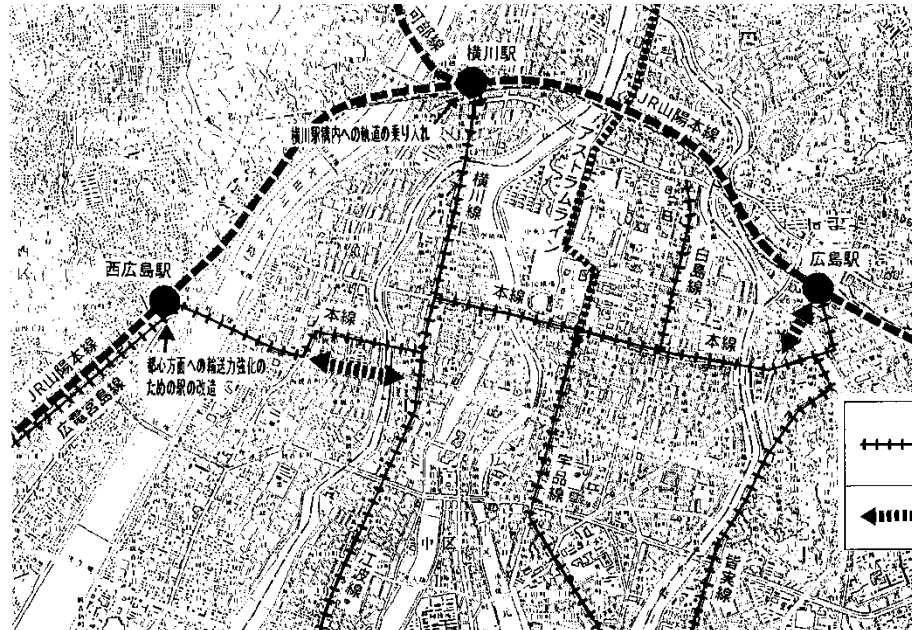
- 交通結節点の乗り換え利便性の向上
 - ・ JR広島駅南口広場の再整備
公共交通の乗継利便性や速達性を高め、にぎわい・人が集う空間を形成するため、JR広島駅南口広場の再編について検討します。
- 交通結節点から拡大都心核への公共交通アクセスの強化
 - ・ 路面電車の短絡ルート整備(駅前大橋ルート)
JR広島駅から拡大都心核への到達時間を短縮するため、短絡ルート(駅前大橋ルート)の整備について検討します。

【郊外～交通結節点～拡大都心核へのアクセス強化のイメージ】



(3) 路面電車の駅前大橋ルートについて(1/2)

これまでの経緯

平成11年(1999年)11月	「新たな公共交通体系づくりの基本計画」の策定 広島駅から駅前大橋を直進し、稲荷町交差点で接続する「路面電車の駅前大橋ルート案」について、関係機関、交通事業者等と協議しながら、駅前大橋の幅員構成の変更、路面電車の軌道位置の変更を踏まえた広島駅前広場の再整備、主要交差点における交通処理、周辺まちづくりとの整合性等の課題について、引き続き検討を深める旨を記載 <table data-bbox="1455 881 1944 1025"><tr><td rowspan="3"></td><td>現状の路面電車</td><td>本線</td><td>5.4 km</td></tr><tr><td></td><td>その他</td><td>13.4 km</td></tr><tr><td>計</td><td>18.8 km</td></tr><tr><td></td><td colspan="3">東西の交通拠点から都心への到達時間短縮可能なネットワークの協議案または検討案</td></tr></table> ※新たな公共交通体系づくりの基本計画(H11)より抜粋		現状の路面電車	本線	5.4 km		その他	13.4 km	計	18.8 km		東西の交通拠点から都心への到達時間短縮可能なネットワークの協議案または検討案		
	現状の路面電車		本線	5.4 km										
			その他	13.4 km										
	計	18.8 km												
	東西の交通拠点から都心への到達時間短縮可能なネットワークの協議案または検討案													
平成14年(2002年)3月	中国地方交通審議会(広島県部会)からの答申 駅前大橋を直進し、稲荷町交差点で本線に接続する路面電車について検討するとともに、駅前広場のあり方を合わせて検討する必要性を答申													
平成22年(2010年)7月	「広島市総合交通戦略」の策定 広島駅南口広場の再整備及び路面電車の短絡ルート整備(駅前大橋ルート)に係る検討について、交通ビジョン推進プログラムに位置付け													

(3) 路面電車の駅前大橋ルートについて (2/2)

- ・ 広島駅から紙屋町・八丁堀地区までの路面電車は、以下のとおり、最短距離で結ばれておらず、アクセス利便性に課題がある。
- ・ 広島駅～稲荷町交差点について駅前大橋を経由する「駅前大橋ルート」では、既存のルート(約700m)に比べ、約200m短くなる。

駅前大橋ルート(駅前吉島線)



猿猴橋町電停



荒神橋付近



(現行ルートの所要時間)

(朝7時～9時発)	広島駅 ⇄ 紙屋町東
	約15分

※広島電鉄㈱ホームページ掲載の運行ダイヤより平均値を算出したもの

(参考) 広島駅前交差点の自動車交通量

・平成21年11月18日(水)に調査した結果では、広島駅前交差点の交差点飽和度は0.478となっている。

調査日 : 平成21年11月18日(水)
調査時間: 7:00~19:00(12時間調査)
天候 : 晴れ

① 流入(計)	1,236
① ⇒ ②	70
① ⇒ ③	1,166
① ⇒ ④	0
① 流出(計)	0



④ 流入(計)	11,118
④ ⇒ ①	0
④ ⇒ ②	6,060
④ ⇒ ③	5,058
④ 流出(計)	11,441

エールエールA館

広島駅南口広場

広島駅前交差点

荒神町

② 流入(計)	10,529
② ⇒ ①	0
② ⇒ ④	6,446
② ⇒ ③	4,083
② 流出(計)	11,046

単位: 台/12時間

③ 流入(計)	9,911
③ ⇒ ①	0
③ ⇒ ②	4,916
③ ⇒ ④	4,995
③ 流出(計)	10,307

もみじ銀行

※交差点飽和度: 交差点が処理可能な交通量に対する、実際の交通量の比率(0.9を超えると渋滞が発生)