５　駅前大橋ルートとする場合の代替交通

【主な意見】
- ・　代替交通としてのバスは、事業者が撤退すると言えば廃止になるので、駄目である。
- ・　代替交通の案として出された、広島駅と廃線地区を結ぶ循環バスでは、誰も利用しない。都心直結便でなければ利用しない。

【説明内容】
- ・　代替交通確保策の検討状況について

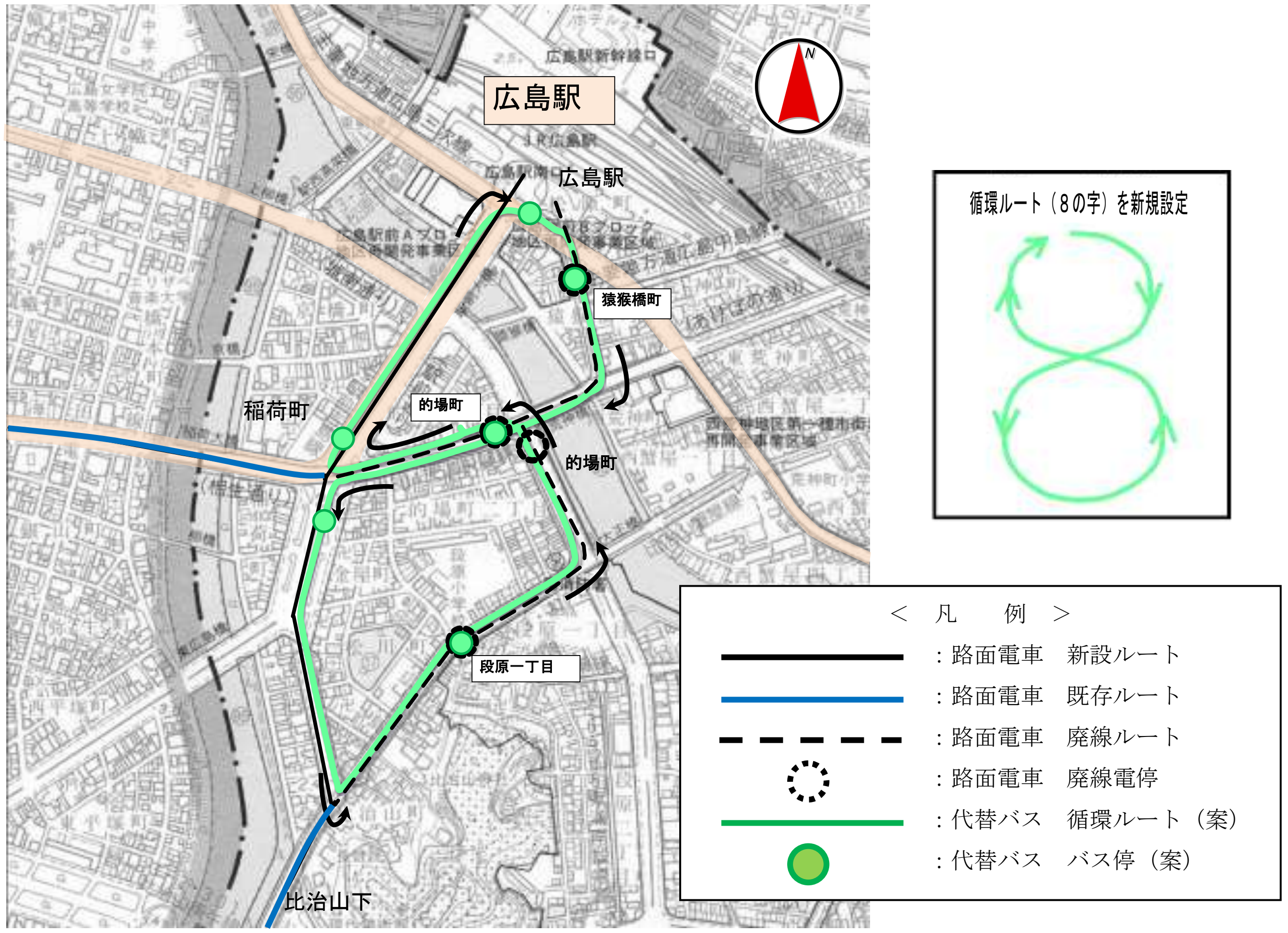


図　２－８　廃線区間の代替交通ルート案

路面電車を駅前大橋ルートにする場合、廃線区間の代替交通として、路面電車の乗換え電停と廃線区間を結ぶ循環ルートを一つの案として提示させていただきました。

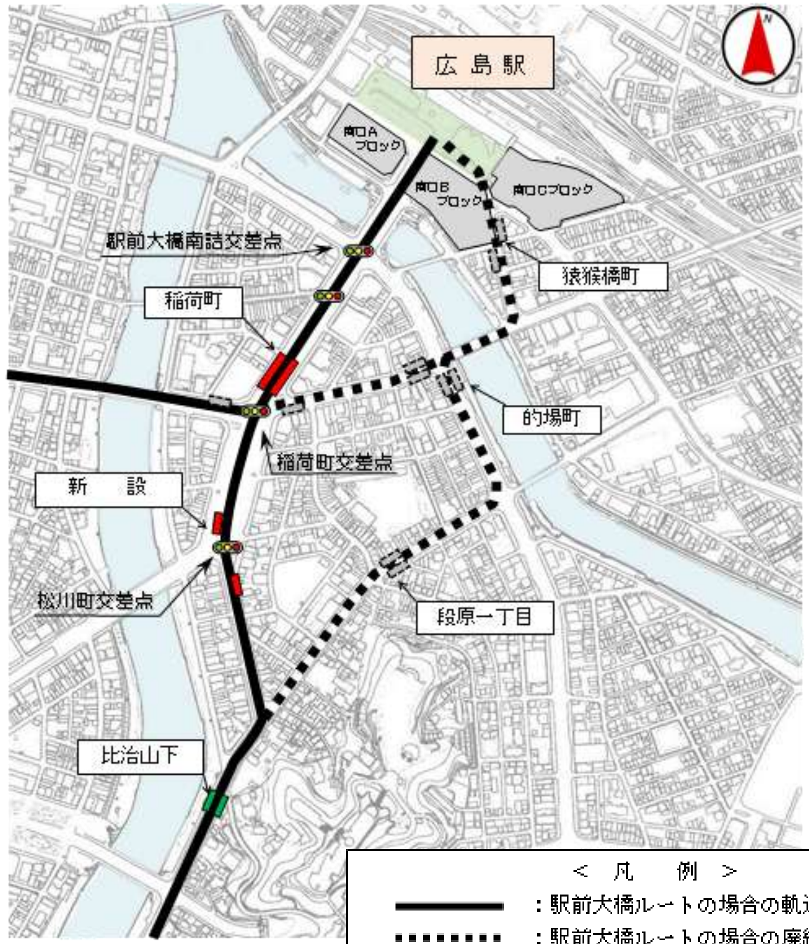
代替交通として運行する循環ルートのバスについては、路面電車と一体で運行する必要があることから、広島電鉄株式会社が責任を持って対応する旨の回答を得ています。

また、都心直結便などの路線については、既存路線との調整等が必要であることから、これまで地元住民の方々から頂いた御意見を踏まえ、都市の利便性も考慮して効果的な公共交通となるよう、広島県バス協会に要請しており、広島電鉄株式会社としても積極的に関与していくとの回答を得ています。

６　駅前大橋ルートとする場合の電停設置箇所

【主な意見】
- ・　駅前大橋ルートにするのであれば、京橋町付近に電停を設置して欲しい。

【説明内容】
- ・　現段階での電停の設置計画の検討状況について



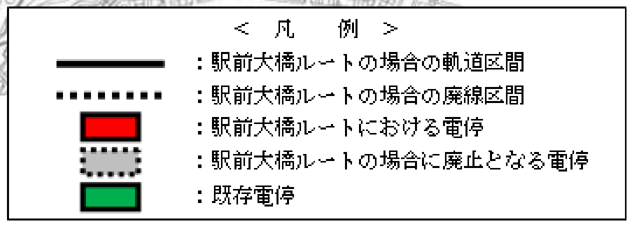


図　２－９　駅前大橋ルートの場合の電停設置箇所案

駅前大橋ルートへの電停配置については、既存電停の位置や電停間隔、乗換え利便性を踏まえて設置箇所を検討しました。

その結果、
- ・　稲荷町電停については、乗換え利便性を考慮し、本線・比治山線が分岐・合流する交差点北側に上り・下りホームを集約するよう計画しています。長さは運行本数が多く、大型の低床車両（Ｌ＝３０ｍ）２編成に対応するため、約６０ｍで計画しています。
- ・　稲荷町電停～比治山下電停間においては、そのほぼ中間となる松川町交差点付近での電停を計画しています。長さは大型の低床車両（Ｌ＝３０ｍ）１編成に対応するため、約３０ｍで計画しています。

7　環境・景観面に対する配慮

【主な意見】
- 路面電車の走行による、騒音、振動にはどのように対応されるのか。
- 駅前大橋ルートになる場合、中央分離帯の樹木はどうなるのか。
- 軌道緑化することといった景観に配慮することはできないのか。

【説明内容】
- 環境、景観面に対する配慮について

　路面電車の走行による騒音、振動への影響については、環境影響評価を行い、その結果に基づいて必要な対策を講じることにしています。

　路面電車を駅前大橋ルートにする場合、駅前通りの中央分離帯に軌道を敷設するため、現存する樹木は撤去することになります。駅前通りは都心の幹線道路として景観形成上重要な路線であり、デザインに配慮するとともに、現在も地域団体と協力して行っている花壇づくりなどの取組と連携するなど、積極的に道路緑化に取り組んでいきたいと考えています。

　なお、軌道を緑化することについては、環境面、景観面へのメリットがある一方で、整備費や維持管理費の確保が課題であり、今後、良好な景観を形成するうえで、どのような対応策が可能かどうか検討します。