

### (3) 第2回地元説明会での説明内容（説明会資料要約版）

第2回説明会では、第1回説明会が出された御意見に対する対応策や考え方について説明させていただきました。

#### 1 公共交通計画全般に関する意見

##### 【主な意見】

- ・ 路面電車はゆっくり走る乗り物でよい。
- ・ 定時性、速達性を求めるのであれば地下鉄を整備すべき。

##### 【説明内容】

- ・ 今後の都市づくりを支える公共交通のあり方について



図 1-5 広島市の都心のまちづくりイメージ図

##### (1) 「楕円形の都心づくり」について

広島市は広島の陸の玄関である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」と位置付け、それぞれが活力とにぎわいのエンジンを持ち、相互に刺激し高め合うような「楕円形の都心づくり」を推進しています。「楕円形の都心づくり」を実現するためには、公共交通を中心とした都市内交通の円滑化、中でも東西の核である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区のアクセス性の向上などの公共交通を中心とした都市内交通の円滑化が不可欠です。

##### (2) 路面電車の定時性・速達性の向上の必要性

本市では広島駅から紙屋町・八丁堀地区までのアクセス性の向上が課題となっています。

##### 【本市の「主要駅ー都心間」所要時間】

広島駅⇄紙屋町東電停：約14分（2.1km）

##### (3) 地下鉄の整備について

本市では、平成11年に「新たな公共交通体系づくりの基本計画」を策定しています。この中で、新交通ネットワークとして、JR西広島駅から平和大通り・中央通りを経由し、JR広島駅を結ぶ、地下方式を基本とする新交通東西線を計画していますが、新交通東西線の整備には、膨大な事業費を要することから、現在の社会経済情勢や本市の財政状況から事業化に至っていません。

#### 2 現行ルートでの広場再整備案に関する意見

##### (1) 路面電車の広場への進入方法について

##### 【主な意見】

- ・ 現行ルート案で路面電車の立体化を検討すべきではないか。
- ・ 現行ルート案で路面電車を高架にする場合、猿猴橋町4番交差点（西国街道）で車両の高さ制限が必要とのことであるが、乗用車しか通っていない路線であり、基準（道路構造令）を守る必要はない。

##### 【説明内容】

- ・ 現行ルートにおける路面電車の立体化について

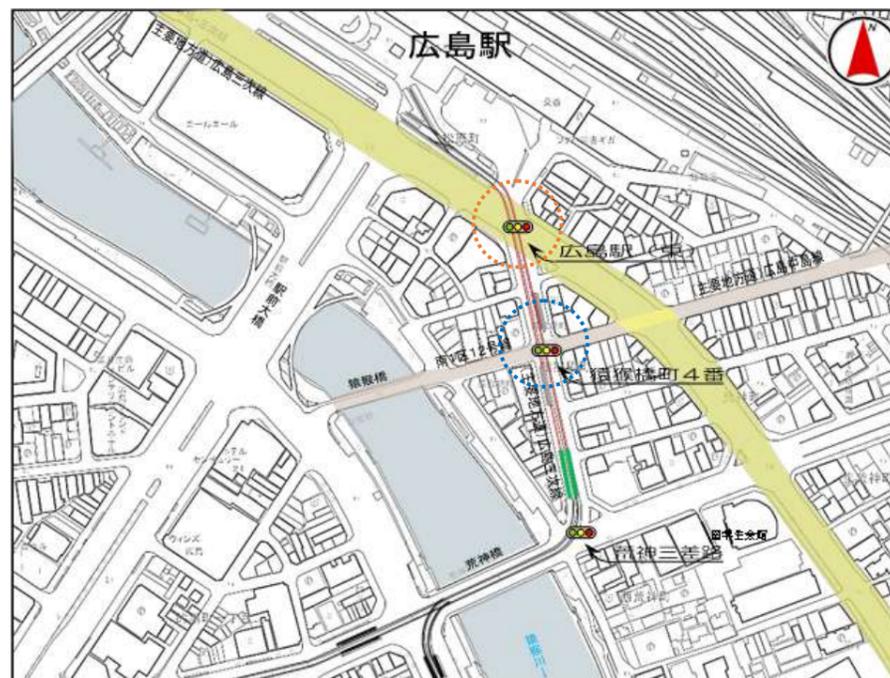
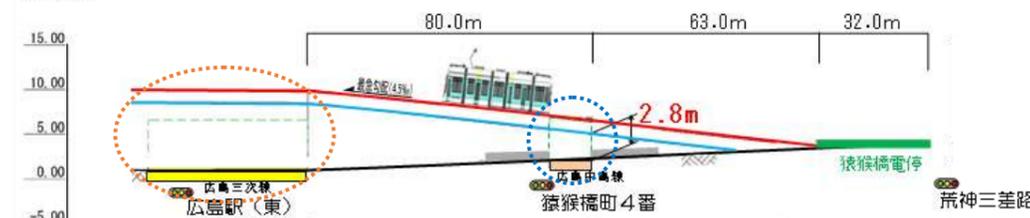


図 1-6 現行ルート進入方法検討図(平面図)

路面電車の軌道を荒神三差路付近から広島駅南口広場の間、立体施設で結ぶ場合は、その途中にある信号交差点（猿猴橋町4番交差点）において、高架の場合は、桁下の通行高さが2.8mとなり、道路構造令で定めている建築限界（高さ4.5m以上）を確保できません。

また、地下の場合は、猿猴橋町4番交差点、広島駅（東）交差点で路面電車により交差点が分断され、当該交差点で自動車が通行不可能となります。

##### 【縦断面図】



##### 【断面図：猿猴橋町4番】

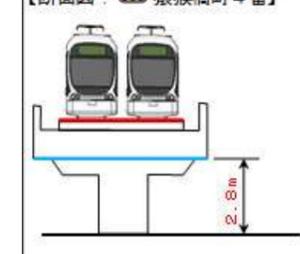
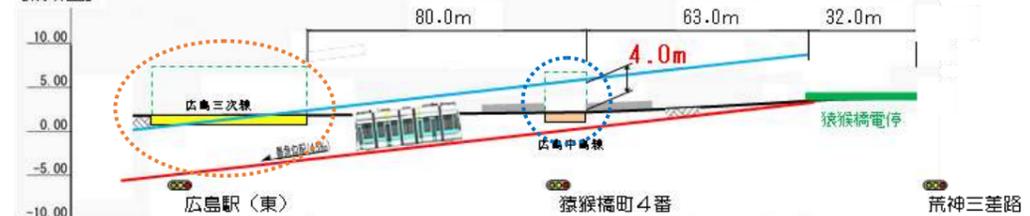


図 1-7 現行ルート進入方法検討図(高架案:縦断面図、横断面図)

##### 【縦断面図】



##### 【断面図：猿猴橋町4番】

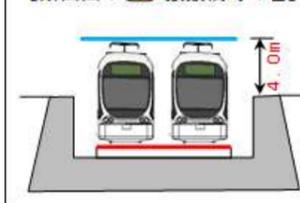


図 1-8 現行ルート進入方法検討図(地下案:縦断面図、横断面図)

(2) バス、タクシーを高架化することについて

【主な意見】

- ・ 現行ルート案でバスやタクシーの立体化を検討すべきである。
- ・ 高架化すれば駅前広場にスペースが生まれる。こうした案は、なぜ採用できないのか。

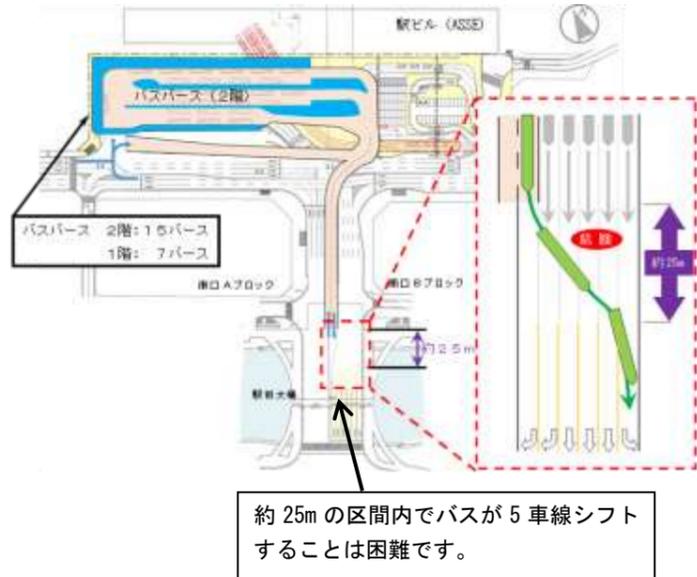
【説明内容】

- ・ バスやタクシーの高架化について

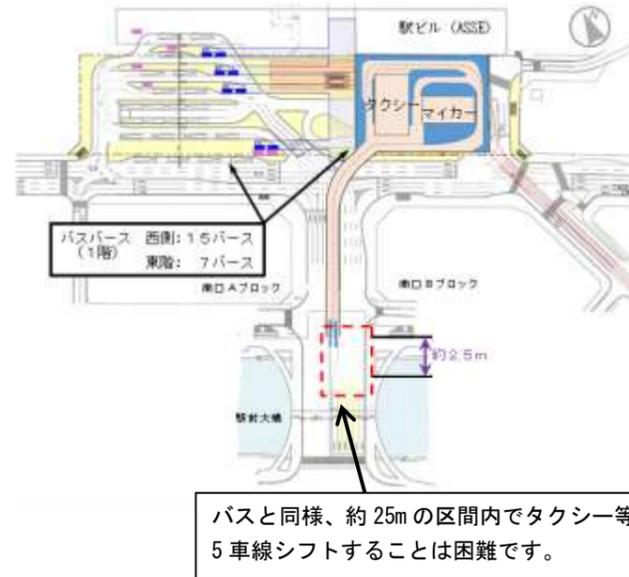
バスを高架とする場合及びタクシー・マイカーを高架とする場合いずれの案においてもバスバース、タクシー・マイカーの必要規模の確保は可能です。

その一方で、バスを高架とする際の課題として、バスバースが1階と2階に分散され、利用者にとって乗降場所がわかりにくい配置となることや、バスは、駅前大橋北詰からバスバース2階部分へ進入・退出することとなり、その際、進入口・退出口への車線変更が必要となることから、特に退出の際に安全に車線変更することが困難という課題があります。

また、タクシー・マイカーを高架とする際の課題として、バスバースについては、西側・東側に分けて必要規模を確保できますが、施設が分散するため、利用者にとって乗降場所がわかりにくい配置となることやタクシー・マイカーの進入・退出に当たり、バスと同様の課題があります。



約25mの区間でバスが5車線シフトすることは困難です。



バスと同様、約25mの区間でタクシー等が5車線シフトすることは困難です。

図 1-9 バスを高架とする場合のレイアウト検討図

図 1-10 タクシー等を高架とする場合のレイアウト検討図

3 電停の廃止は地元が不便になるため反対との意見

【主な意見】

- ・ 電停を廃止すると地元住民は大変不便になるため反対である。
- ・ プロ野球開催時は、段原一丁目電停利用者で人の流れが変わってきている。電停の廃止は骨董街の死活問題。

【説明内容】

- ・ 地域の利便性確保について

路面電車を駅前大橋ルートにする場合、一部区間が廃線になることにより、猿猴橋町、的場町、段原一丁目の各電停が廃止になります。

このため、地域の利便性確保の観点から、次に示す4～6の項目について検討しています。

4 路面電車比治山線の駅前大橋南詰交差点での接続

【主な意見】

- ・ 比治山線を駅前大橋南詰交差点で本線に接続するルートとすれば、廃止電停が少なくなるのではないかと。

【説明内容】

- ・ 路面電車比治山線の駅前大橋南詰交差点での接続の可能性について

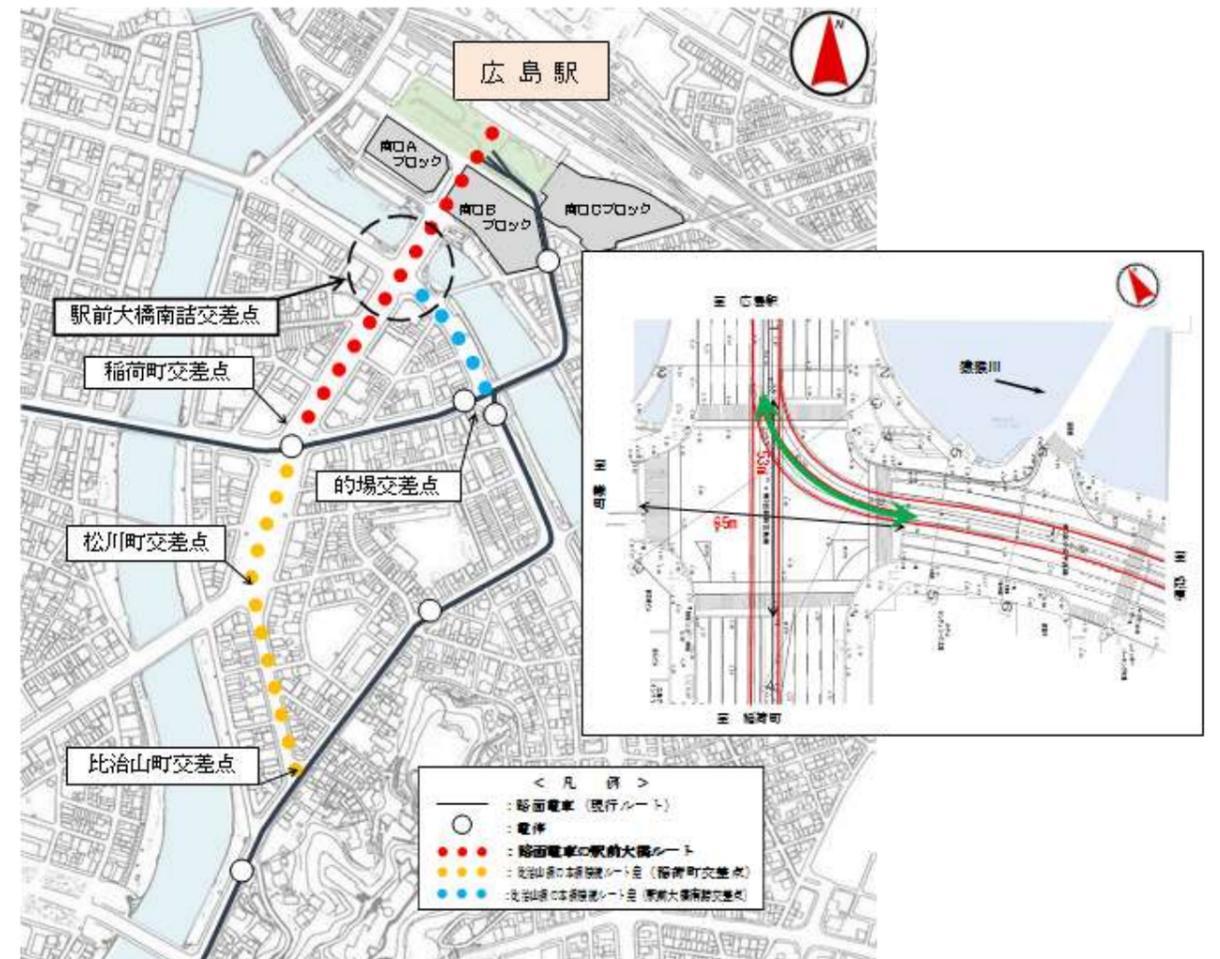


図 1-11 駅前大橋ルートと比治山線の接続ルート平面図

【路面電車比治山線の駅前大橋南詰交差点接続の可能性】

駅前大橋南詰交差点で、路面電車の本線と比治山線を接続する場合、路面電車が交差点を通過するために必要な信号青時間を確保すれば、他の自動車交通の信号青時間を減少させることになり、ラッシュ時に交通渋滞を生じさせる可能性が高いことから、駅前大橋南詰交差点での比治山線の接続は困難な状況です。

しかしながら、地元説明会での意見を踏まえ、現在、道路構造面を含め、比治山線の駅前大橋南詰交差点での接続の可能性について検討しています。

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

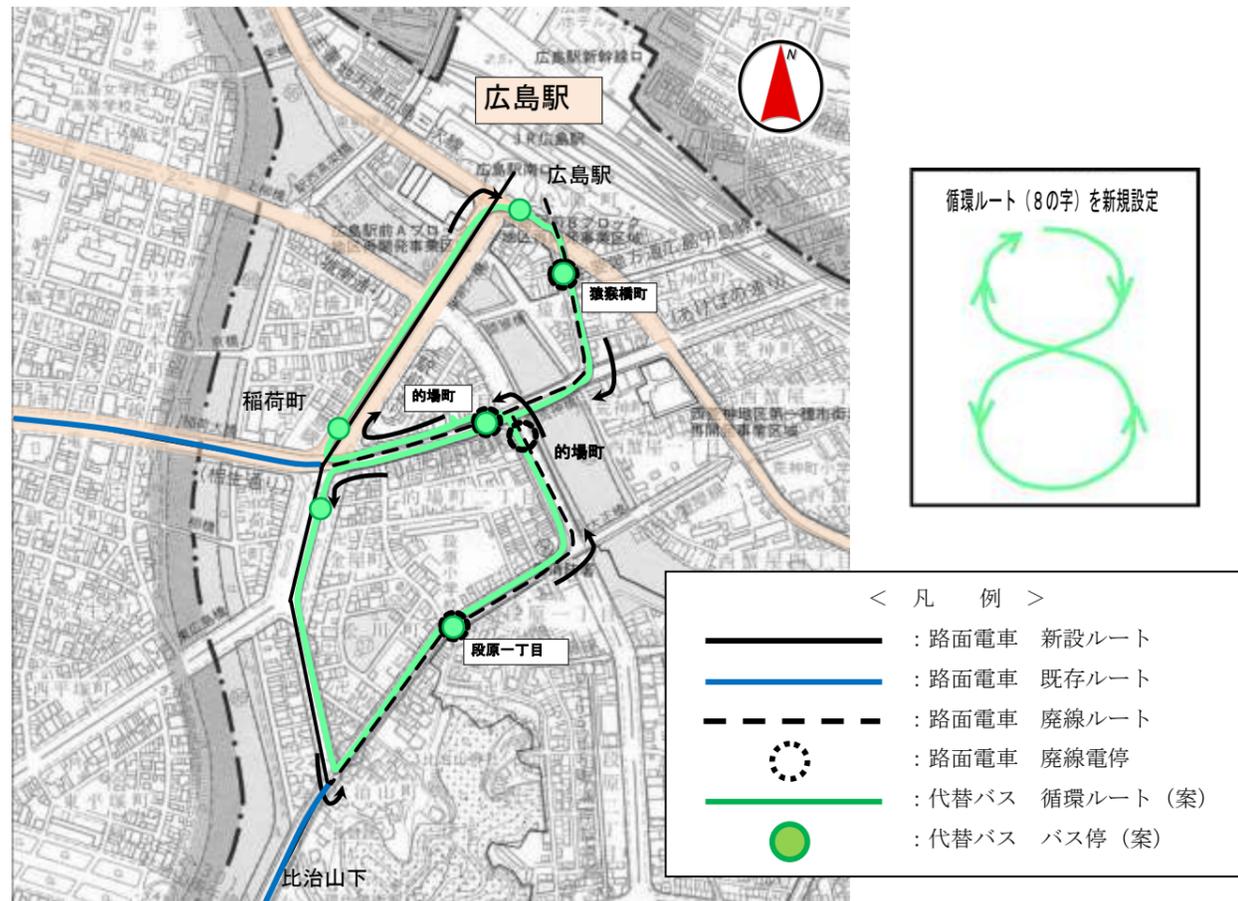


図 1-12 廃線区間の代替交通ルート案

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の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。

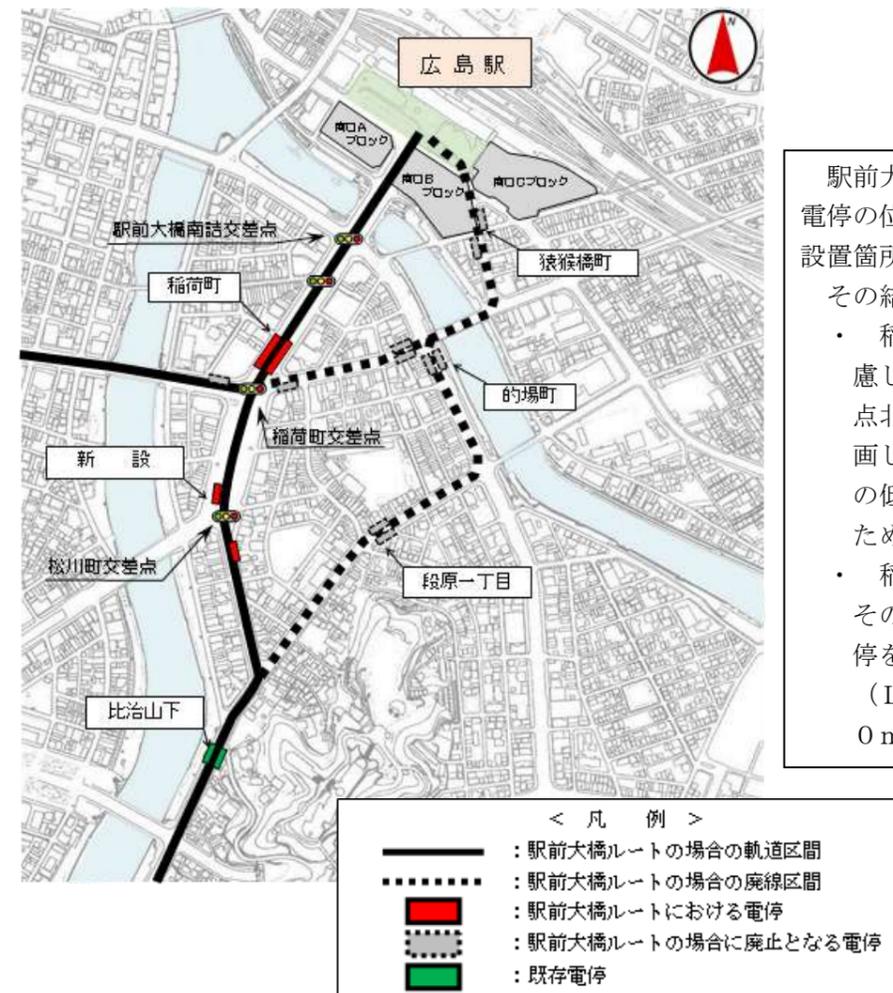
6 駅前大橋ルートとする場合の電停設置箇所

【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



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。

図 1-13 駅前大橋ルートの場合の電停設置箇所案

【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。