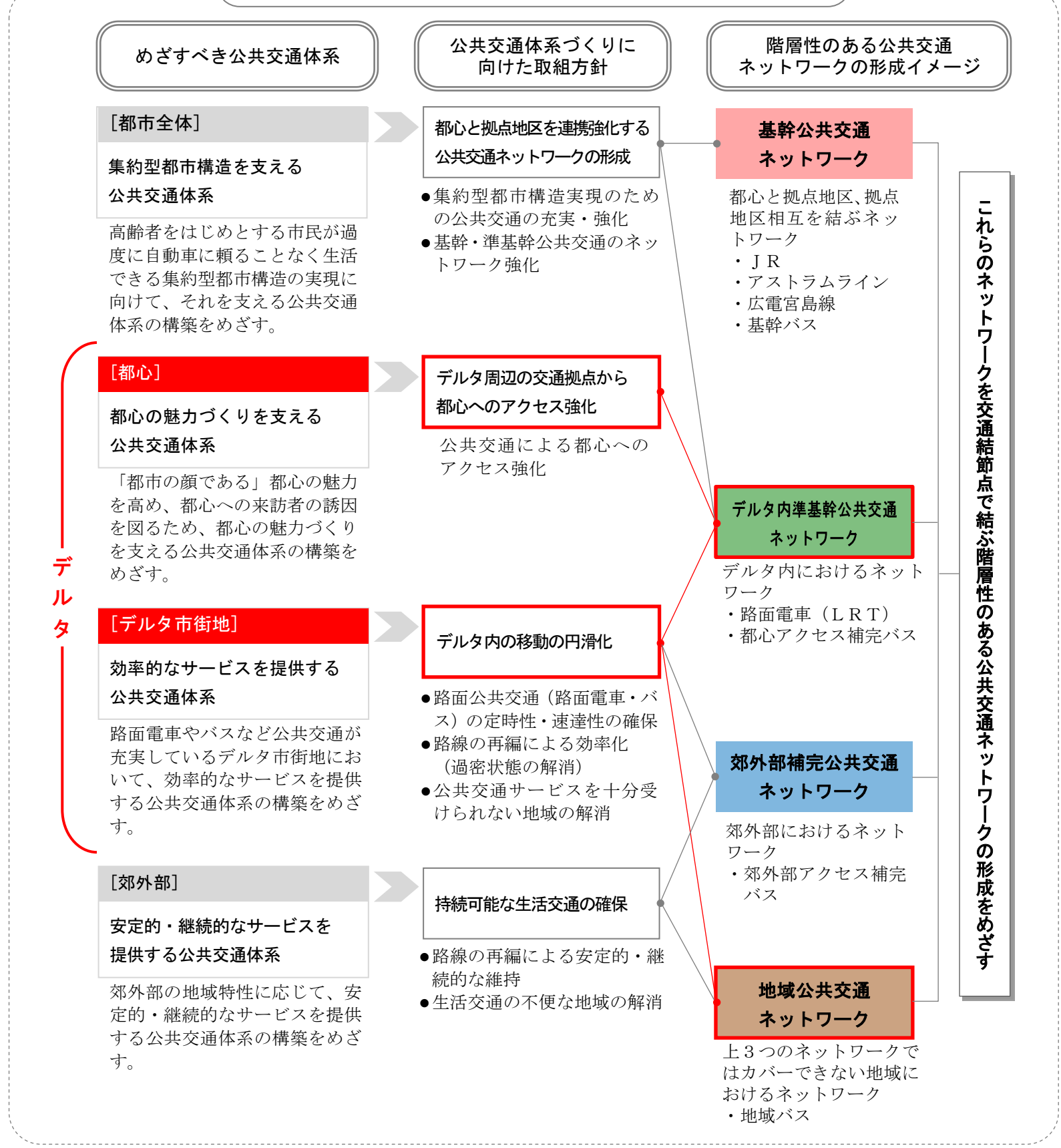


デルタ内における公共交通の機能強化策について（中間報告）

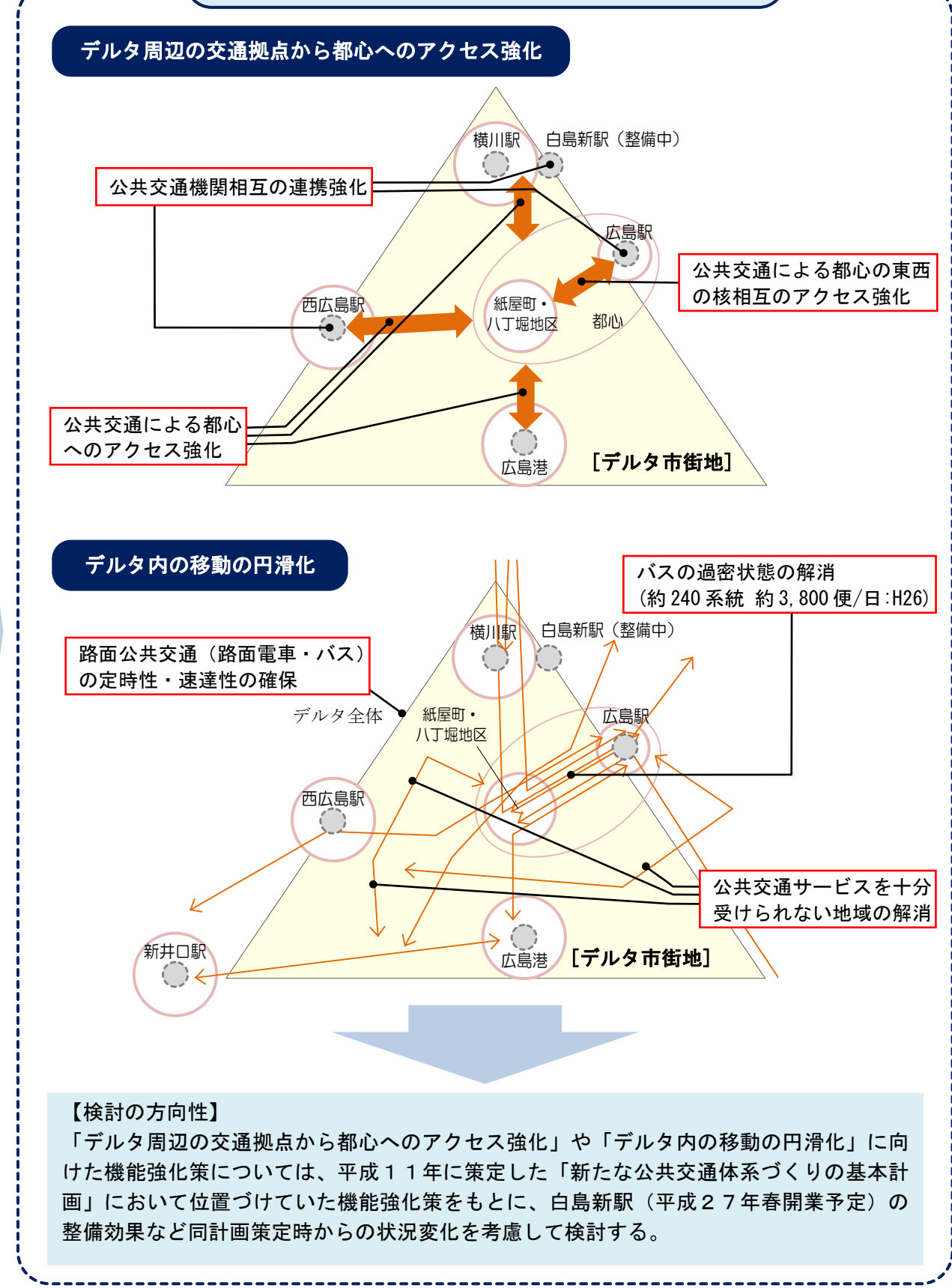
1 公共交通体系のあり方に基づくデルタ内における公共交通の機能強化の方向性

平成26年1月30日の特別委員会で示した公共交通体系のあり方で整理したとおり、デルタ内の「公共交通体系づくりに向けた取組方針」は、「デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化」及び「デルタ内の移動の円滑化」であり、公共交通ネットワークの階層としては、「デルタ内準基幹公共交通」及び「地域公共交通」の2つの公共交通ネットワークがある。このデルタ内の公共交通ネットワークの機能強化策を検討するに当たり、「公共交通体系づくりに向けた取組方針」を踏まえ、機能強化策の検討の方向性を整理した。

平成26年1月30日の特別委員会で示した公共交通体系のあり方



デルタ内における公共交通の機能強化策の検討の方向性



2 デルタ内における公共交通の機能強化策の検討

平成11年の基本計画に位置づけられていた機能強化策を整理するとともに、平成11年の基本計画には位置づけていなかった白島新駅の整備効果なども踏まえて、デルタ周辺の交通拠点から都心への時間短縮効果や事業費の面から比較し、「デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化」や「デルタ内の移動の円滑化」に資する機能強化策を検討する。

平成11年の基本計画に位置づけた機能強化策と時間短縮効果

①計画策定時（平成11年）



【デルタ周辺の交通拠点から都心への所要時間】

方面	交通機関	所要時間
東方面	広島駅⇒紙屋町	バス 9分
	路面電車	14分 ^(注1)
西方面	西広島駅⇒紙屋町	バス 19分
	路面電車	20分 ^(注1)
南方面	広島港⇒紙屋町	バス 21分 ^(注1)
	路面電車	34分 ^(注1)
北方面	横川駅⇒紙屋町	バス 9分 ^(注1)
	路面電車	16分 ^(注1)

網掛け：各方面における最短時間。
(注1)：現在の時刻表（H26）に基づく所要時間に換算。

②短・中期的な機能強化策



【デルタ周辺の交通拠点から都心への所要時間】

方面	交通機関	所要時間
東方面	広島駅⇒紙屋町	バス 7分
	路面電車	12分 ^(注1)
西方面	西広島駅⇒紙屋町	バス 15分
	路面電車	17分 ^(注1)
南方面	広島港⇒紙屋町	バス 21分 ^(注1)
	路面電車	34分 ^(注1)
北方面	横川駅⇒紙屋町	バス 9分 ^(注1)
	路面電車	13分 ^(注1・2)

網掛け：各方面における最短時間。
(注1)：現在の時刻表（H26）に基づく所要時間に換算。
(注2)：都心直通便による時間短縮効果を含む。

主な事業費：約205億円

- 駅前大橋ルート 約135億円
(広島駅南口広場の再整備費を含む現時点の概算事業費)
- 江波線接続ルート 約70億円

③長期的な機能強化策



【デルタ周辺の交通拠点から都心への所要時間】

方面	交通機関	所要時間
東方面	広島駅⇒紙屋町	バス 7分
	路面電車	12分 ^(注1)
	アストラムライン	9分 ^(注3)
西方面	西広島駅⇒紙屋町	バス 15分
	路面電車	17分 ^(注1)
	アストラムライン	9分 ^(注3)
南方面	広島港⇒紙屋町	バス 21分 ^(注1)
	路面電車	34分 ^(注1)
	バス・アストラムライン	19分 ^(注1・3)
北方面	横川駅⇒紙屋町	バス 9分 ^(注1)
	路面電車	13分 ^(注1・2)

網掛け：各方面における最短時間。
(注1)：現在の時刻表（H26）に基づく所要時間に換算。
(注2)：都心直通便による時間短縮効果を含む。
(注3)：乗り換え時間3分を含む。

主な事業費：約2,300億円

- アストラムライン東西線 約1,700億円
(第II期事業化区間 約700億円、第III期事業化区間 約1,000億円)
- アストラムライン南北線 約600億円
(第II期事業化区間 約200億円、第III期事業化区間 約400億円)