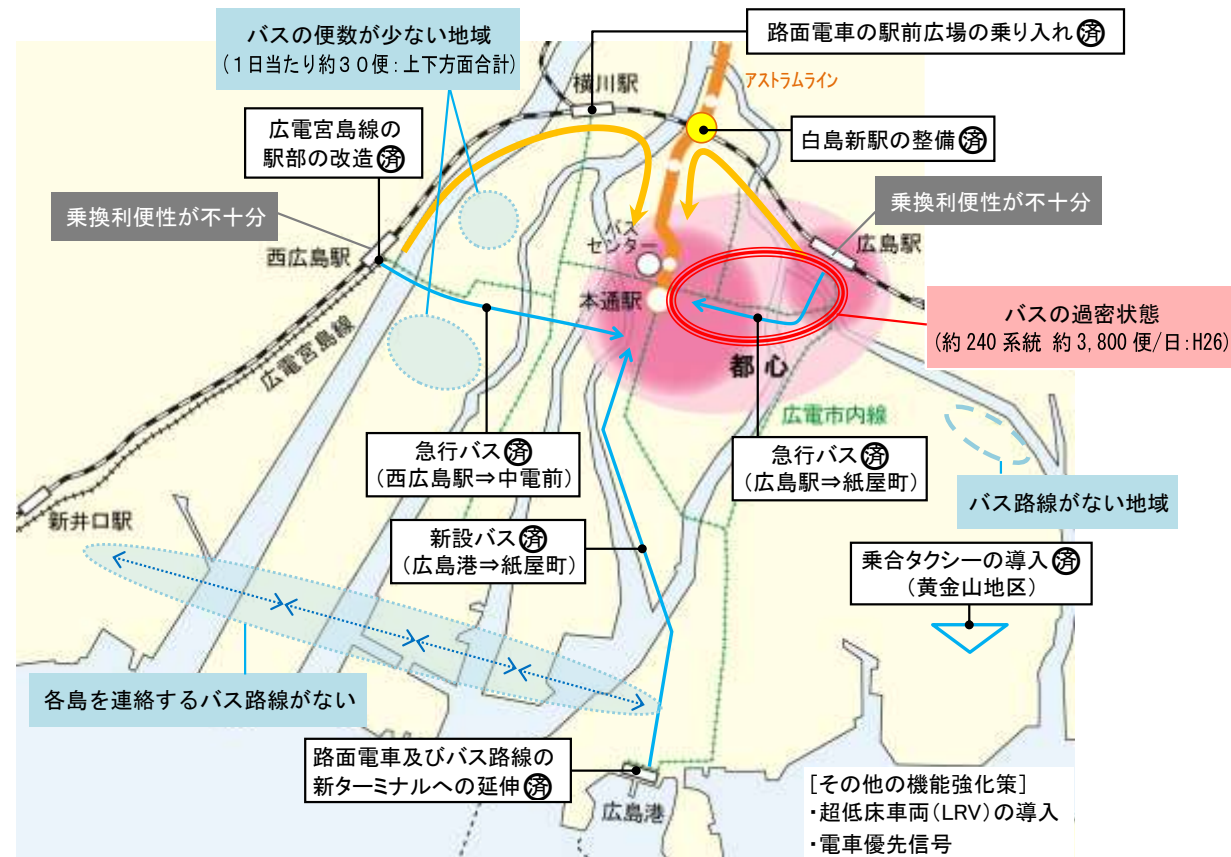


④白島新駅整備後の状況（平成27年春）

デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化



Ⓢ 実施済みの機能強化策

デルタ内の移動の円滑化

- ・黄金山地区における乗合タクシーの導入や道路新設に伴うバス路線が新設されたが大きな変更はなく、依然として公共交通サービスを十分受けられない地域が存在。また、デルタ南部においては、各島を連絡するバス路線がない状況。その一方で、八丁堀付近では1日約3,800便のバスが運行しているなど、バスが過密状態となっている。
- ・路面電車については、超低床車両（LRV）の導入などが進められているが、速達性・定時性が不十分であり、バリアフリー化が未対応の電停がある状況。また、路線については、横川駅及び広島港への延伸を除き変更はない。

1 白島新駅整備後のデルタ周辺の交通拠点から都心への所要時間（平成11年の基本計画との比較）

方面	交通機関	所要時間	平成11年の基本計画との比較
東方面	急行バス（朝夕）	7分	急行バスの導入により「③長期的な機能強化策」の7分と同等の速達性を確保。
	路面電車	14分	「②短・中期の機能強化策」の12分よりも2分遅い状況。（現在、広島駅南口広場の再整備と合わせて駅前大橋ルートを検討中。）
	JR・アストラムライン（専用軌道）	9分 <sup>(注1)</sup>	白島新駅の整備により専用軌道でのアクセスが可能となり、「③長期的な機能強化策」の9分と同等の速達性・定時性を確保。
西方面	急行バス（朝夕）	15分 <sup>(注2)</sup>	急行バスの導入により「②短・中期の機能強化策」の15分と同等の速達性を確保。
	路面電車	20分	「②短・中期の機能強化策」の17分よりも3分遅い状況。
	JR・アストラムライン（専用軌道）	13分 <sup>(注1)</sup>	白島新駅の整備により専用軌道でのアクセスが可能となるが、「③長期的な機能強化策」の9分よりも4分遅い状況。
南方面	バス	16分	バス路線の新設により「③長期的な機能強化策」の21分よりも5分早い速達性を確保。
	路面電車	34分	「③長期的な機能強化策」と同等の速達性を確保。
北方面	バス	9分	「③長期的な機能強化策」と同等の速達性を確保。
	路面電車	13分 <sup>(注3)</sup>	都心直通便の運行により「②短・中期の機能強化策」の13分と同等の速達性を確保。
	JR・アストラムライン（専用軌道）	9分 <sup>(注1)</sup>	白島新駅の整備により平成11年の基本計画では想定していなかった専用軌道でのアクセスが可能。

網掛け：各方面における最短時間。  
 (注2)：紙屋町までの移動時間を含む。

(注1)：乗換時間3分を含む。  
 (注3)：都心直通便による時間短縮効果を含む。

2 交通拠点の状況

- 【広島駅】JRとバス降車場の距離が離れているなど、乗り継ぎが不便であることや、電停の処理能力が不足しラッシュ時に広場に進入できない路面電車の行列待ちが生じている状況。（現在、広島駅南口広場の再整備を検討中）
- 【横川駅】路面電車の駅前広場への乗り入れを含む広場再整備を実施済。（平成15年完成）
- 【西広島駅】広電西広島駅の改造は実施されたが、駅前広場が交通需要に対応できておらず、JRとバスなどの乗り継ぎが不便であることや、駅舎のバリアフリー化などが未対応の状況。（交通結節点整備を実施中）
- 【広島港】新ターミナル整備に合わせて、路面電車やバス路線をターミナル正面まで延伸済。（平成15年完成）

■デルタ内における公共交通の機能強化策の主な検討課題

上記を踏まえ、デルタ内における公共交通の機能強化策の主な検討課題を整理した。

- 白島新駅の整備などにより、東方面及び西方面の一部の交通機関を除き、速達性については平成11年の基本計画の長期的な機能強化策によるレベルまで達成している。このため、東方面については、路面電車による東西の核相互のアクセス強化策をどうするか、西方面については、専用軌道や路面電車による都心へのアクセス強化策をどうするかについて検討する必要がある。
- 再整備が未実施である東西の交通拠点の広島駅及び西広島駅については、乗継利便性の向上等を図るための駅前広場の再整備などに取り組んでいく必要がある。
- デルタ内移動の円滑化を図るため、バス路線の再編による利用しやすいバスネットワークの構築、路面電車のLRT化や路線の見直しなどについて検討する必要がある。

⑤既存公共交通を活用した機能強化策(案)

前ページで整理した主な検討課題を踏まえて、東方面及び西方面における機能強化策などを検討する必要があることから、まず、既存公共交通を活用した機能強化策によって都心へのアクセス強化などがどの程度改善されるかについて検討した。



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

デルタ内の移動の円滑化

- ・バスについては、バス路線の再編やデルタ内準基幹公共交通ネットワークとしての路線の追加などにより、都心におけるバスの過密状態と公共交通サービスを十分受けられない地域を解消。
- ・路面電車については、循環ルートや超低床車両(LRV)の導入などにより、さらなる速達性・定時性が確保され、利便性が向上。

デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセス強化

1 既存公共交通を活用した機能強化策による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	④白島新駅整備後の機能強化策による時間短縮効果 (平成11年の基本計画との比較)
東方面	急行バス(朝夕)	7分	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
	路面電車	10分	駅前大橋ルートの整備により所要時間が4分短縮。 (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策よりも2分短縮)
	JR・アストラムライン(専用軌道)	9分 <sup>(注1)</sup>	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
西方面	急行バス(朝夕)	13分 <sup>(注2)</sup>	バス優先信号の導入により所要時間が2分短縮。 (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策よりも2分短縮)
	路面電車	17分 <sup>(注3)</sup>	江波線接続ルート(西広島駅~江波線)の整備により所要時間が3分短縮。 (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
	JR・アストラムライン(専用軌道)	13分 <sup>(注1)</sup>	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策よりも4分遅い)
南方面	バス	16分	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策よりも3分短縮)
	路面電車	34分	変化なし (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
北方面	バス	9分	変化なし (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
	路面電車	13分 <sup>(注4)</sup>	実施済み (平成11年の基本計画の長期的な機能強化策と同等)
	JR・アストラムライン(専用軌道)	9分 <sup>(注1)</sup>	実施済み (白島新駅の整備により専用軌道でのアクセスが可能)

網掛け：各方面における最短時間。  
(注1)：乗換時間3分を含む。  
(注2)：紙屋町までの移動時間を含む。  
(注3)：平成11年の基本計画における時間短縮効果をもとに算出。  
(注4)：都心直通便による時間短縮効果を含む。

※その他の機能強化策による時間短縮効果は含めていない

2 交通拠点の状況変化

- 【広島駅】南口広場の再整備等により、JRとバス等の乗継利便性が向上するとともに、電車の行列待ちを解消。
- 【横川駅】整備済
- 【西広島駅】南口広場の再整備等により、JRとバス等の乗継利便性が向上するとともに、駅舎のバリアフリー化などを実施。
- 【広島港】整備済

今後検討を深めていく内容

- 上記のとおり、既存公共交通を活用した機能強化策により、白島新駅整備後の状況と比較して、デルタ周辺の交通拠点から都心へのアクセスが強化されるとともに、デルタ内の移動の円滑化が図られる。こうした状況を踏まえ、平成11年の基本計画で長期的な機能強化策として位置づけられていたアストラムラインの東西線及び南北線について、西方面における速達性の課題への対応や他の公共交通機関への影響、市の財政負担やまちづくりとの整合性などを勘案して、その取扱いについてさらに検討を深めていく。
- 路面電車については、アストラムラインの東西線及び南北線の検討に合わせて、特に西方面の機能強化策を様々な観点から検討する。
- バスについては、広島都市圏バス活性化推進会議において、バスの再編などのバス活性化策を検討しているところであり、同会議の議論等を踏まえ、具体的な機能強化策を検討する。
- さらに、各機能強化策の事業費や整備効果を踏まえ、それらの優先度を整理し、効果的・効率的な施策展開について検討する。