

1 はじめに

広島駅南口広場は、バス降車場が広場から相当離れていること等によりJRとバスの乗り継ぎが不便であるとともに、路面電車の乗車場が2か所しかないこと等により電停の処理能力が不足しており、ラッシュ時に路面電車が広場内へ進入できない状況があるなど、様々な課題を有しています。

こうした課題に対応し、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図るとともに、広島駅周辺地区で進展する市街地再開発事業等と一体的なまちづくりを推進するため、本市では、路面電車の進入ルートを含む南口広場の再整備について検討を行っています。

2 路面電車を駅前大橋ルートとする場合の南口広場再整備案の概要

路面電車を駅前大橋ルートとする場合の広場再整備については、交通処理の問題や駅前大橋、地下広場へ与える影響など、技術的な検証が必要であることから、学識経験者や市民等で構成する「基本方針検討委員会」を設置し、交通施設の必要規模やゾーニングについて検討を進めてきました。

その結果、平成25年6月に開催した「第3回基本方針検討委員会」において、

- ・ JRと路面電車・バスの乗換時間が短縮され、交通結節機能の向上が図られること
 - ・ 自由通路と周辺地区を一体的につなぐペDESTリアンデッキを整備することにより、上下移動の少ない歩行者動線を確認し、回遊性の向上を図ることが可能であること
- 等から、「駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする広場再整備案」が望ましいとの意見が取りまとめられました。

(1) 交通施設の規模

表-2-1 南口広場内の各交通施設の規模

区分	現況	整備案 (=必要規模)	考え方
路面電車	乗車場 2か所 降車場 4か所 (うち、待機場 2か所) 接続車用 2か所 単車用 1か所	乗車場 4か所 降車場 4か所 (うち、待機場 2か所) 接続車用 4か所	広場内電停の処理能力の向上を図るとともに、原則、乗降場を各方面別に4系統分確保し、利用者に分かりやすく使いやすい電停とする
バス	15バース	22バース	広島駅を発着するバスは全て広場内にバス停を集約すること等により、利用者の乗継利便性を向上
タクシー	乗車場 3か所 降車場 4か所 プール 63台	乗車場 3か所 降車場 4か所 プール 約63台	現状並みの規模を確保し、タクシーの利便性を維持し、サービスを確保
マイカー	降車スペース 駐車場 50台	降車スペース 駐車場 約23台	周辺の駐車場整備状況を勘案し、短時間利用のための必要駐車台数を確保

※交通施設の規模については、今後、詳細検討を行う中で増減する場合があります。

(2) ゾーニング図

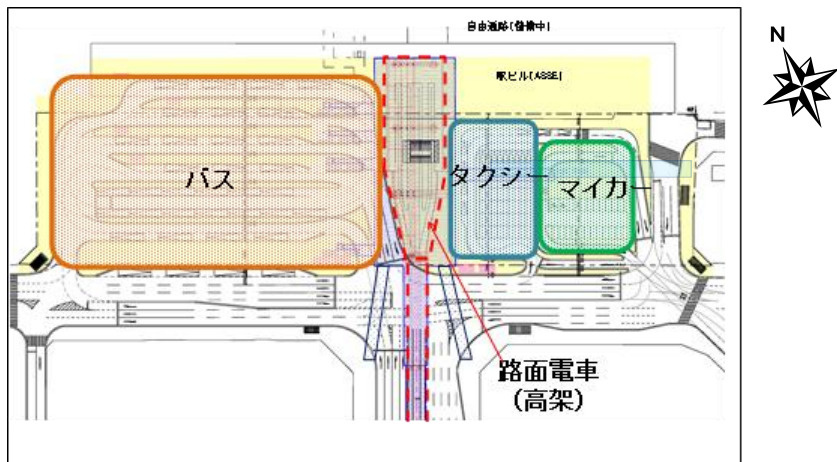


図-2-1

「駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案」の広場ゾーニング図

(3) 路面電車比治山線の本線への接続位置

比治山線の本線への接続位置については、駅前大橋南詰交差点と稲荷町交差点の2か所で検討しました。

その結果、駅前大橋南詰交差点での平面接続は、交通処理上の課題により困難であることから、稲荷町交差点で接続する案で整理されました。

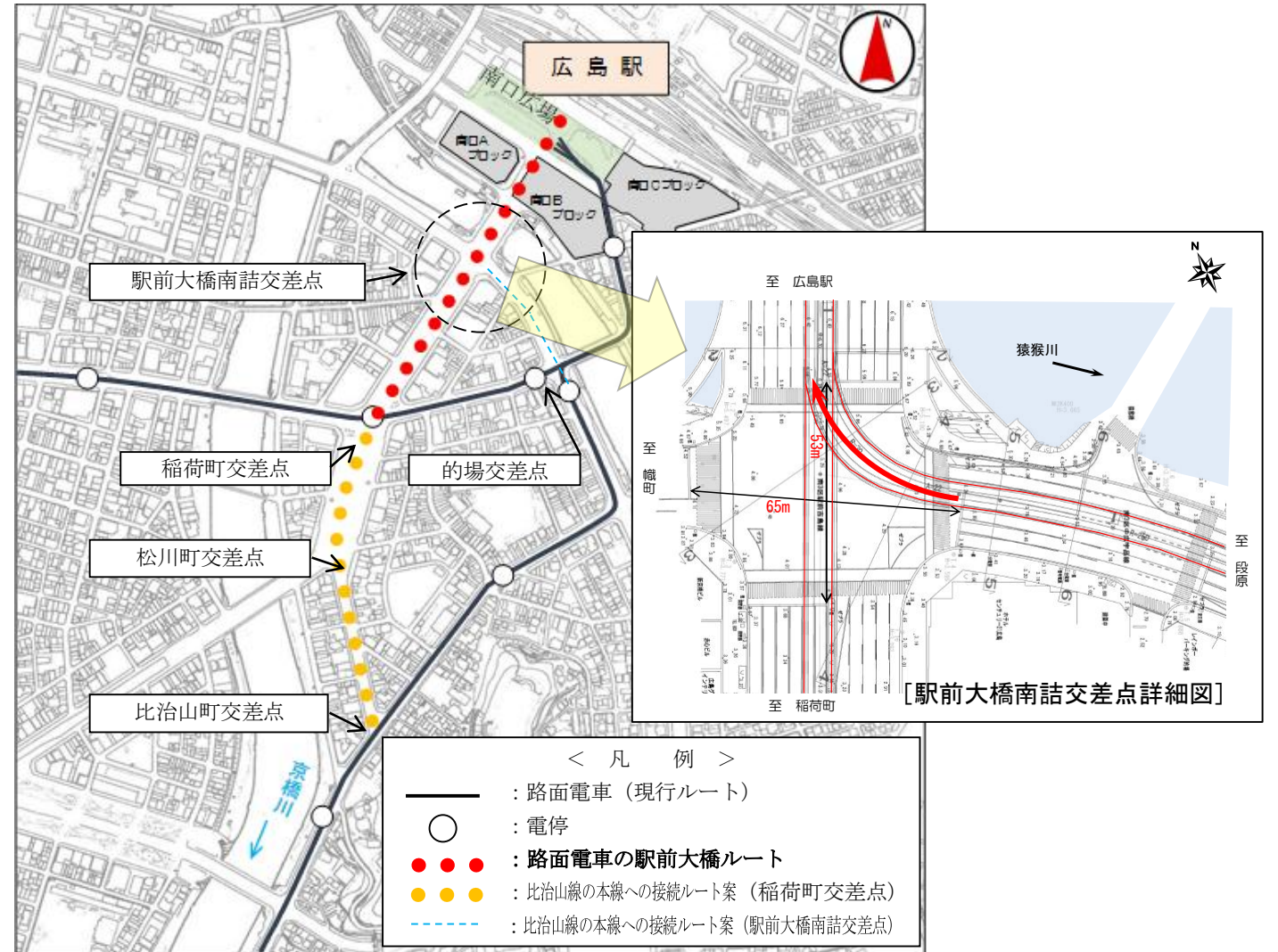


図-2-2 駅前大橋ルートと比治山線の接続ルート平面図

【比治山線を駅前大橋南詰交差点接続とする場合の課題】

駅前大橋南詰交差点は、停止線間距離が南北53m、東西65mの大きな交差点であり、長い横断歩道を歩行者が安全に渡るため、信号青時間を十分に確保する必要があります。

こうした中で、図-2-2のように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であるとの結論に至りました。