

(4) 第3回地元説明会での説明内容（説明会資料要約版）

第3回地元説明会では、仮に路面電車の進入ルート駅前大橋ルートとする場合、「比治山線の駅前大橋南詰交差点接続の可能性」、「廃線区間の代替交通の確保」について検討状況を説明させていただきました。

1 路面電車を駅前大橋ルートとする場合の比治山線の駅前大橋南詰交差点接続の検討状況について

【第3回地元説明会での説明内容】（要約）

【第2回説明会までに出示された主な意見】

- ・ 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。
- ・ 的場町電停や段原一丁目電停を廃止しないルートとして比治山線は駅前大橋南詰交差点（以下「南詰交差点」という。）接続とすればよい。

～比治山線を南詰交差点接続とする場合の課題と検討状況～

<検討課題1> 自動車の走行安全性の確保について

一般的に路面電車が通行する軌道のカーブ区間には、カント（※1）を設置することになり、この場合、交差点内にある軌道部分に凹凸が生じるため（※2）、自動車の走行安全性を確保する必要があります。

**検討状況** 道路を一部嵩上げするなどにより、自動車の走行安全性を概ね確保できる見込みですが、その一方で隣接民有地において、出入りがしづらくなる箇所が出てくることから、これについて所有者の方々の御理解が得られるかどうかといった課題があります。

<検討課題2> 路面電車の走行安全性の確保について

路面電車が本線⇄比治山線を走行する際、南詰交差点内で曲線区間走行となり安全性を確保する必要があります。

**検討状況** 南詰交差点は、交差点規模が大きく、曲線区間が長く、南北方向に縦断勾配があることから、路面電車の発進時や曲線区間走行時の揺れによる車内転倒事故や自動車交通量も多いことなど、自動車との接触事故の発生が懸念されることなど路面電車の走行安全上課題があります。

<検討課題3> 信号運用について

路面電車が南詰交差点内で本線⇄比治山線に進入する際の信号必要青時間を確保する必要があります。

**検討状況** 現在、南詰交差点においては、歩行者の安全性を確保するため、歩車分離式信号で運用されていることから、この歩車分離式信号の運用や信号のサイクル長を変更せず、路面電車の信号必要青時間を確保するため、関係機関と調整した結果、当該交差点単体では路面電車の信号青時間の確保は可能と思われませんが、当該地域は多くの交通が集中しており、周辺交差点で渋滞を招かないようにしなければならないといった課題が残っています。

以上のように、南詰交差点接続の実現には困難な課題がありますが、引き続き地域の利便性を確保するための方策を検討していきます。

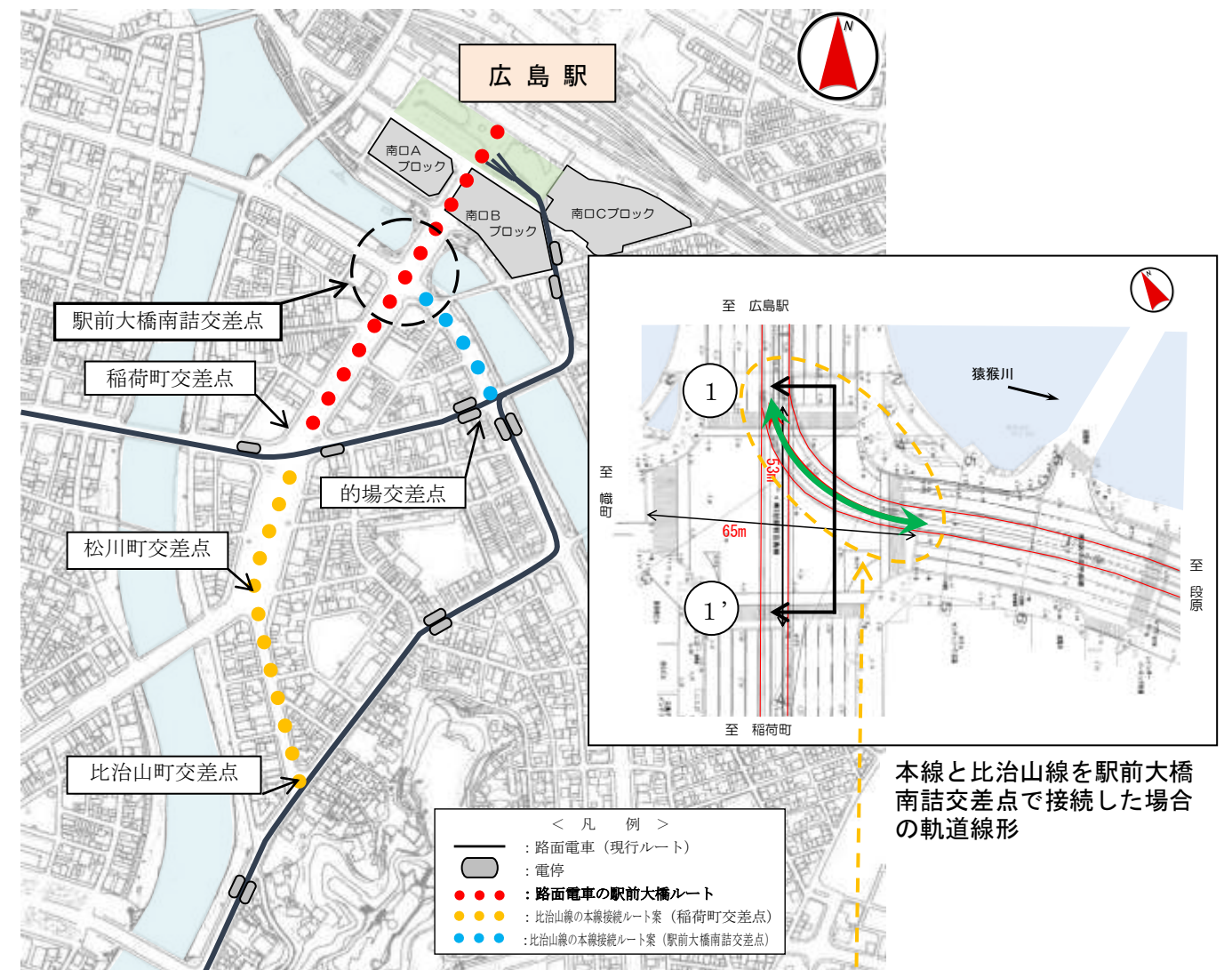
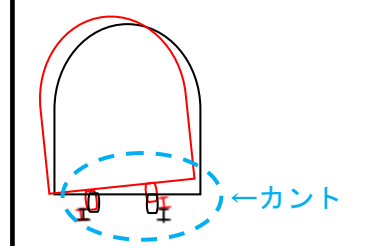


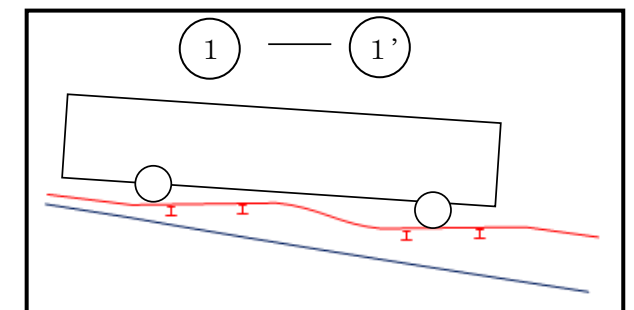
図 1-14 駅前大橋ルートと比治山線の接続ルート平面図

（※1）

<カント>  
曲線部で外側レールを内側レールより高くすること



（※2）

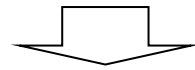


(2) 路面電車を駅前大橋ルートとする場合の代替交通確保策について

【第3回地元説明会での説明内容】（要約）

【第2回説明会までに出された主な意見】

- ・ 代替交通としてのバスは、事業者が撤退すると言えれば廃止になるので、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。



～代替交通の検討状況～

現時点において、広島電鉄株が代替交通として運行する循環ルートのバスについて対応するとともに、都心直結便についても、

- ・ 既存路線のルート変更などにより、廃線区間から市内中心部へ運行する。
- ・ 路線の選定や便数等については他のバス事業者と調整し、その結果、他のバス事業者が運行しない場合は、広島電鉄株が対応する。

との回答を得ています。

【参考 廃線区間を運行する主な既存バス路線】

- ① 広電バス2号線（府中～広島駅前～八丁堀～紙屋町）
- ② 広電バス4号線（東雲～段原一丁目（中広宇品線）～的場町～広島駅～八丁堀～紙屋町）
- ③ 芸陽バス 海田・広島線（海田～広島駅前～八丁堀～バスセンター）など

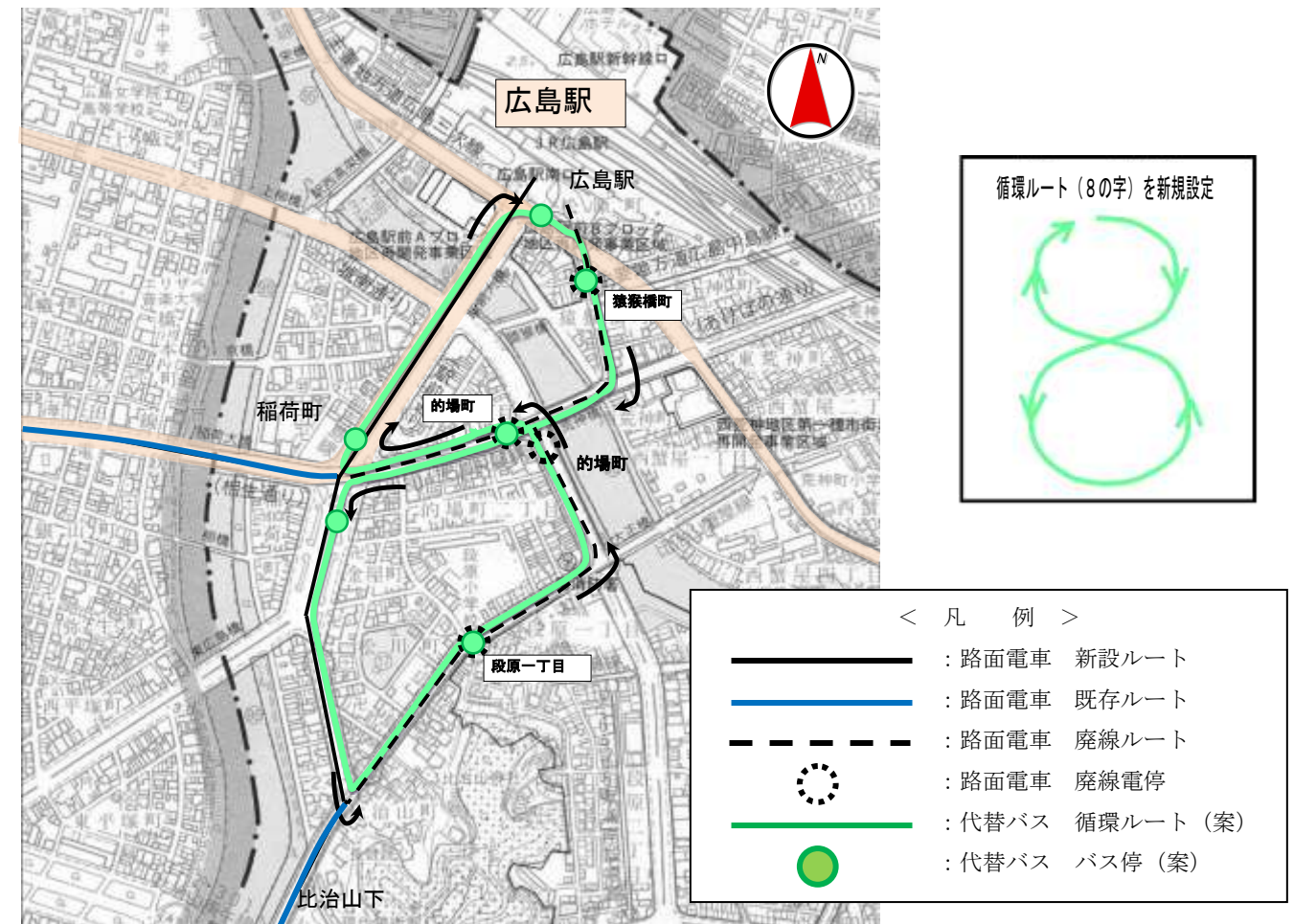


図 1-15 これまでの説明会で提示した廃線区間の代替交通ルート案【循環ルート（8の字）】

## 2 第3回地元説明会等における主な意見等の検討結果について

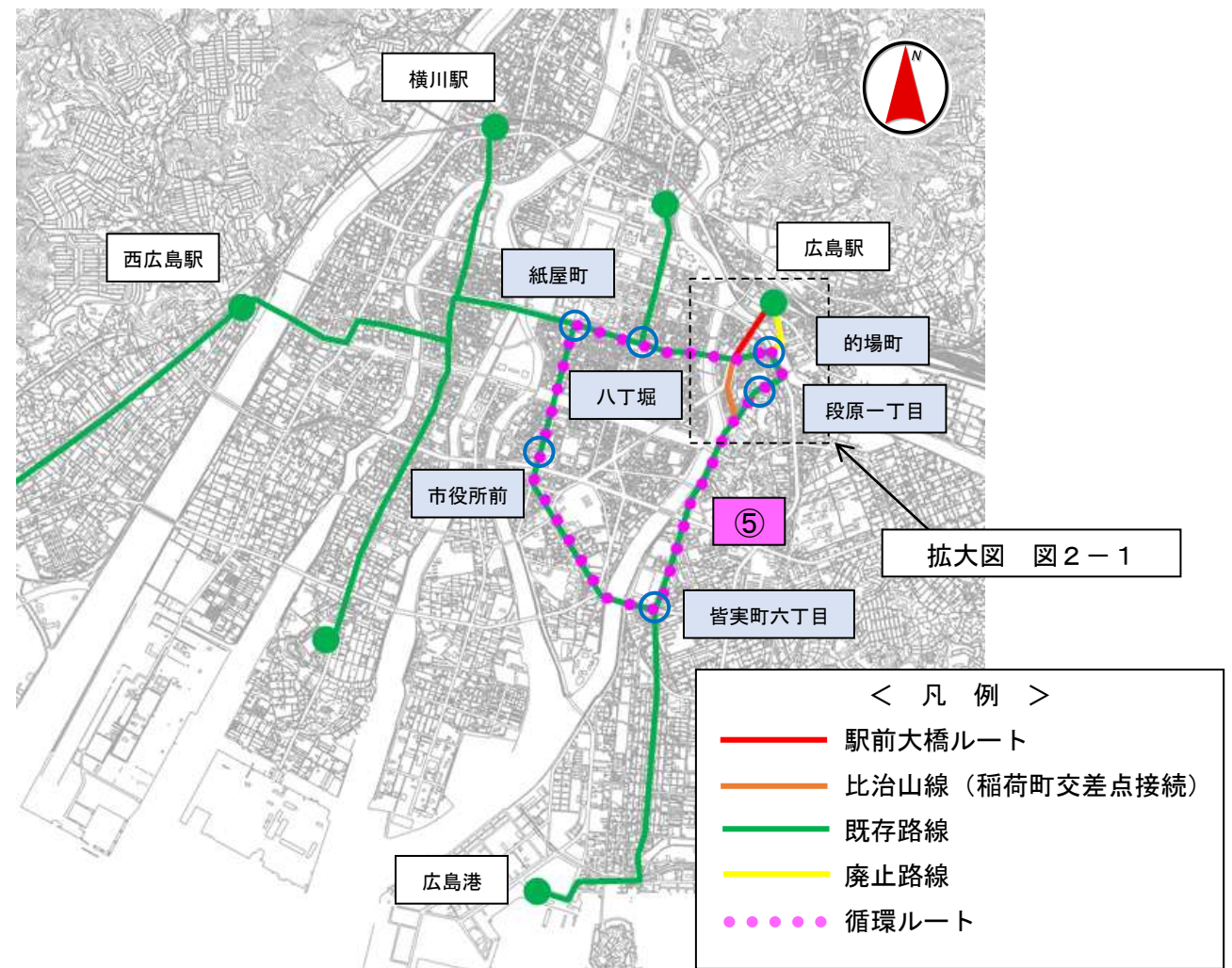
### (1) 第3回地元説明会等で出された主な意見・提案について（図2-1、図2-2参照）

#### ア 第3回地元説明会で出された主な意見

- ① 周辺に住んでいる人のことを考え、現在ある段原一丁目、的場町、猿猴橋町電停を残して欲しい。
- ② 比治山線は、宇品方面からの的場交差点を左折し稲荷町交差点を右折しても良いのではないか。既存の路線を活用すれば、その分費用も抑えられる。
- ③ 紙屋町・八丁堀方面にこれまでどおり行くためにも、的場町電停は残して欲しい。

#### イ 第3回地元説明会開催以降に沿線町内会から出された主な意見・提案

- ④ 的場町、段原一丁目電停を残して欲しい。
- ⑤ 的場町、段原一丁目電停の存続のために、当該電停と八丁堀・紙屋町・皆実町六丁目を結ぶ循環ルートができないか。



### (2) 意見・提案についての検討結果

ア 的場交差点を經由し駅前大橋南詰交差点で比治山線を接続することについて（8頁参照）  
 前回説明会でもお示ししたとおり、自動車や路面電車の走行安全性等といった課題があり、引き続き検討してきましたが、現時点では実現は困難であると考えています。  
 さらに、当該交差点接続の場合は、比治山線利用者が紙屋町・八丁堀方面に行く場合、広島駅まで乗車し、乗り換えることになるため、利便性が低下することになります。  
 こうしたことから、検討は取り止めることとします。

イ 的場交差点を經由し稲荷町交差点で比治山線を接続することについて（以下「S字ルート案」という。）

#### (7) S字ルート案を実現するための課題

- a 的場交差点において「段原・的場町方面⇄広島駅方面」運行のために必要な軌道の敷設
- b 稲荷町交差点において「的場町方面⇄広島駅方面」運行のために必要な軌道の敷設  
 aについては、別途、循環ルートの実現可能性を検討する中で詳細を説明しますが、軌道の敷設は可能であることから、ここではbについて説明します。