

(イ) 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について
 稲荷町交差点においては、新たに駅前大橋ルート（図2-3(A)）、比治山線（図2-3(B)）を敷設することになります。

「的場町～稲荷町～広島駅」電停を結ぶルートを実現するためには、稲荷町交差点において、「的場町方面⇄広島駅方面」に曲線軌道（図2-3(C)）を敷設する必要があります。

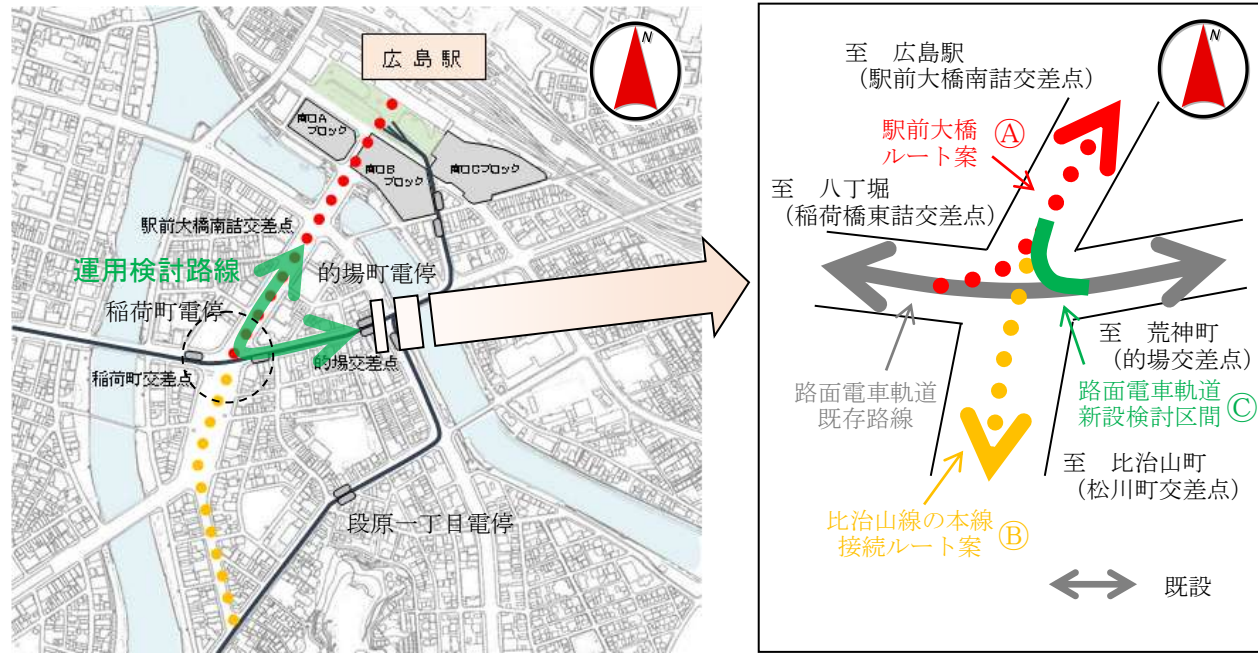


図 2-3 稲荷町交差点位置図及び模式図

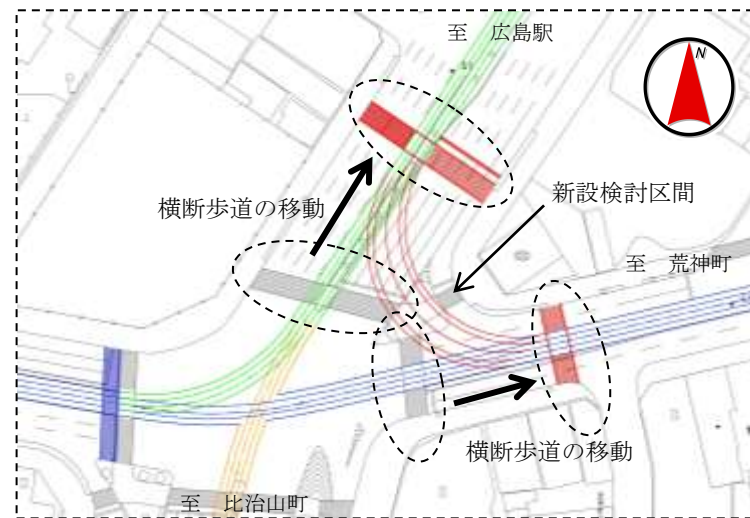


図 2-4 稲荷町交差点での軌道敷設検討

(ウ) 検討結果

稲荷町交差点内に「的場町方面⇄広島駅方面」間に曲線軌道を敷設する場合、必要最小半径で敷設しても図2-4のとおり、横断歩道を大きく移動させる必要があります。

これによる交差点面積の拡大は、交差点通過距離が非常に長くなり、車両が交差点内を通過できないうちに信号が変わることにより衝突事故等の発生が懸念されるなど、交差点としての安全性の確保や円滑な交通処理ができない状況になります。

このため、駅前大橋ルートとの的場町電停を結ぶルートの実現は困難です。

ウ 循環ルートの実現可能性について

前回説明会後の平成26年3月には沿線町内会から要望書が提出され、その際、的場町、段原一丁目電停を残す方法として、循環ルートの提案がありました。

循環ルートは、地域の利便性の確保はもとより、当該地域だけでなくデルタ市街地全体における公共交通の利便性の向上や観光振興にも資するものであり、大変貴重な意見と受け止めています。

このため、循環ルートの実現可能性について、構造面や交通処理面等から関係機関と協議し、その実現可能性について検討を行いました。

(7) 循環ルートを実現するための課題

紙屋町、皆実町六丁目の交差点部においては、既に軌道が敷設されています。
 このため、的場交差点において「段原・的場町方面⇄稲荷町方面」運行のために必要な軌道を敷設する必要があります。

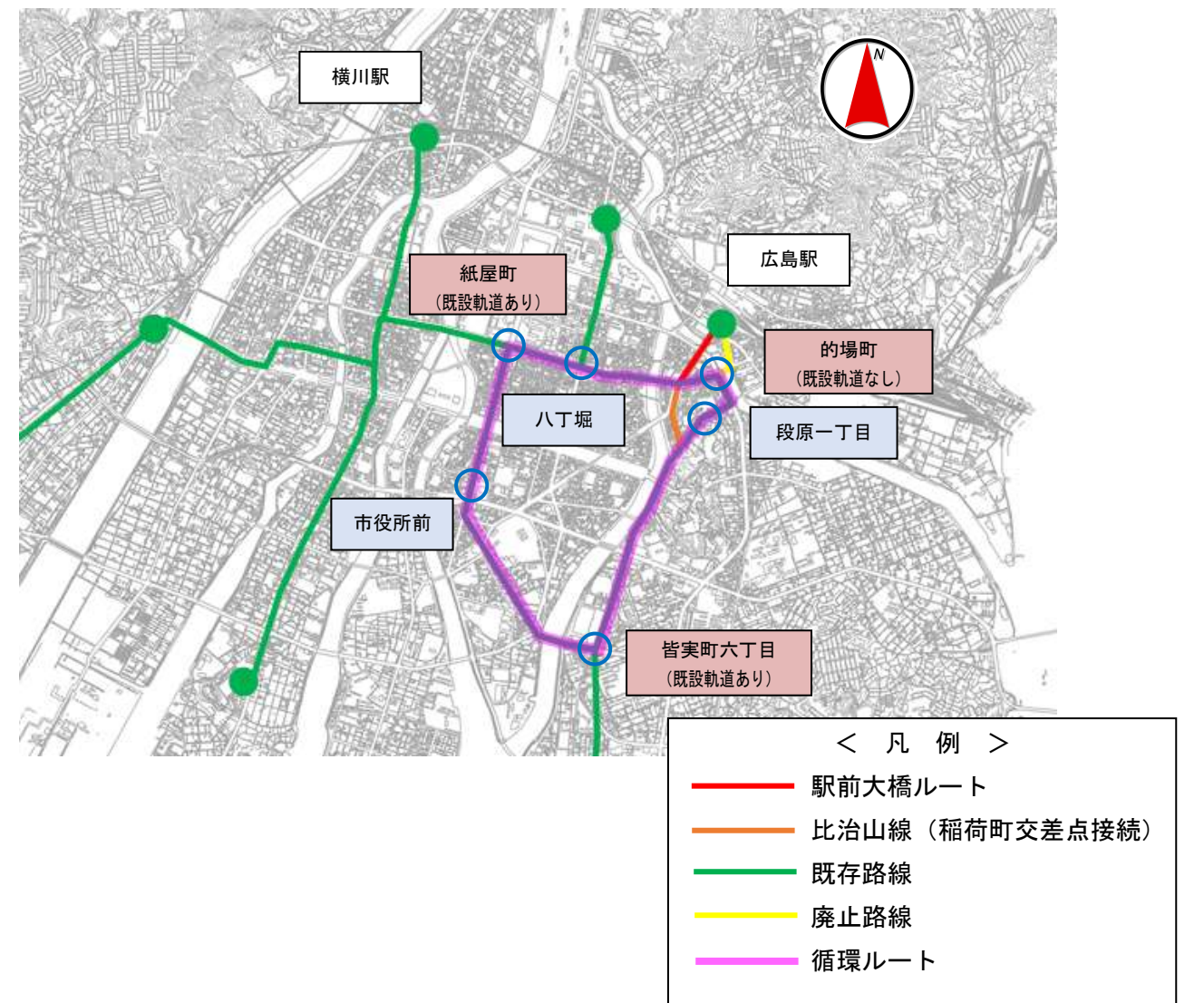


図 2-5 循環ルートを実現するための課題

(4) 的場交差点において「段原方面⇄稲荷町方面」運行のために必要な軌道の敷設について

「段原一丁目～的場町～稲荷町」電停を結ぶルートを実現するためには、的場交差点において「段原方面⇄稲荷町方面」に曲線軌道（図2-6(A)）を敷設することになります。

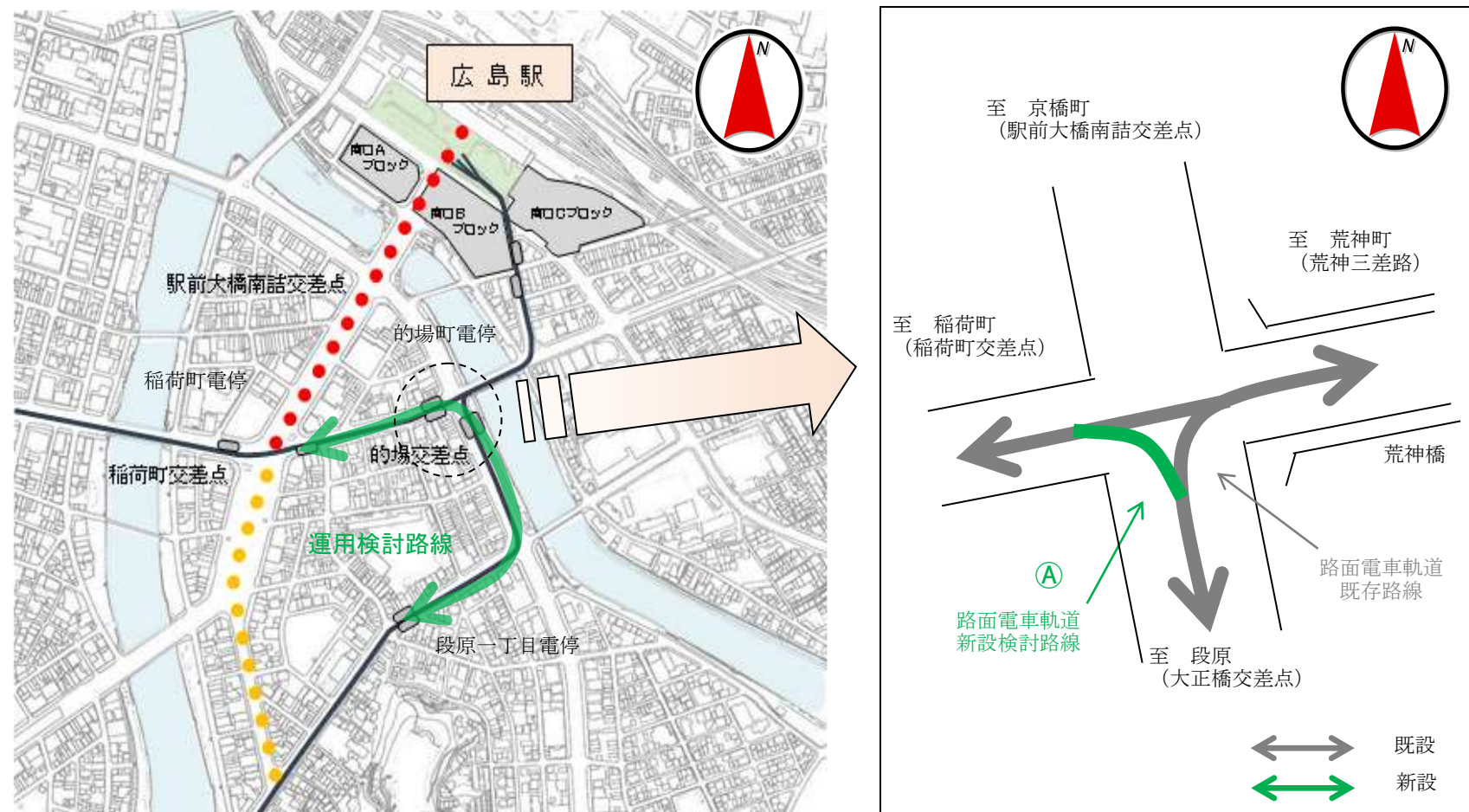


図 2-6 的場交差点位置図及び模式図

(5) 検討結果

現在、広島駅方面への曲線軌道が配置されている本交差点においては、図2-7のとおり、稲荷町方面への曲線軌道を敷設することは可能です。また、信号についても路面電車の走行時間を確保できる見込みです。

これらのことから、路面電車を駅前大橋ルートとする場合、「的場町方面～稲荷町交差点～八丁堀方面」を走行する循環ルートの整備は実現可能と考えています。この循環ルートの採用により、猿猴橋町電停は廃止となりますが、的場町、段原一丁目電停は存続となります。

的場町電停のホームは、現在、本線と比治山線用に、上り下りにそれぞれ2か所、合わせて4か所ありますが、循環ルートのみ運用となるため、2か所の配置になります。

なお、的場交差点の交通処理機能の向上等を目的として、右折車線を設置するため、廃止するホームや歩道の一部（それぞれ約1.2m～1.7m程度）を車道に転用することにより、右折車線が設置できるかどうかについて検討したいと考えています。

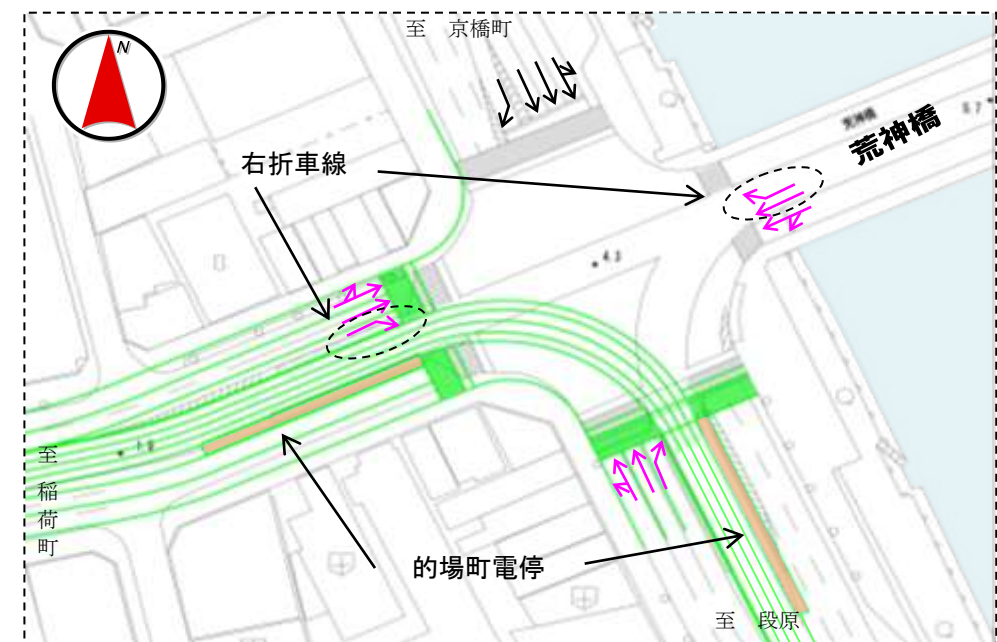


図 2-7 的場交差点での軌道敷設案

(I) 循環ルートの場合の運行形態等
a 運行系統について

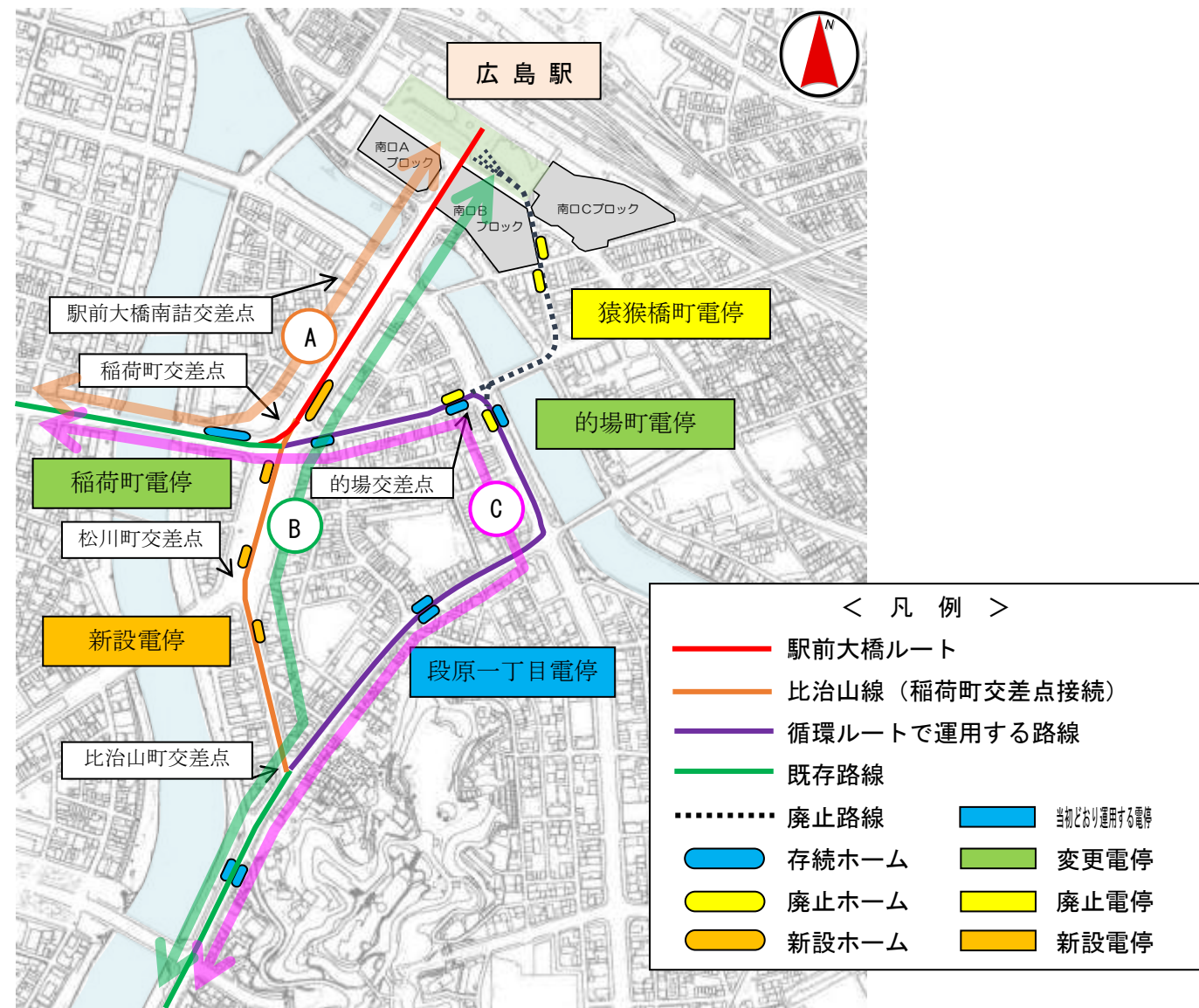


図 2-8 路面電車を駅前大橋ルートとする場合の路線運行図

表 2-1 路面電車を駅前大橋ルートとする場合の路線運行図

区分	運行区間 [() 内は経由電停]	現行路線番号
← A →	広島駅～（紙屋町東）～広島港	1
	広島駅～（紙屋町東・西）～広電宮島口	2
	広島駅～（紙屋町東・西）～江波	6
← B →	広島駅～（比治山下）～広島港	5
← C →	段原一丁目～的場町～八丁堀～紙屋町東～皆実町六丁目～段原一丁目	新設（循環ルート）

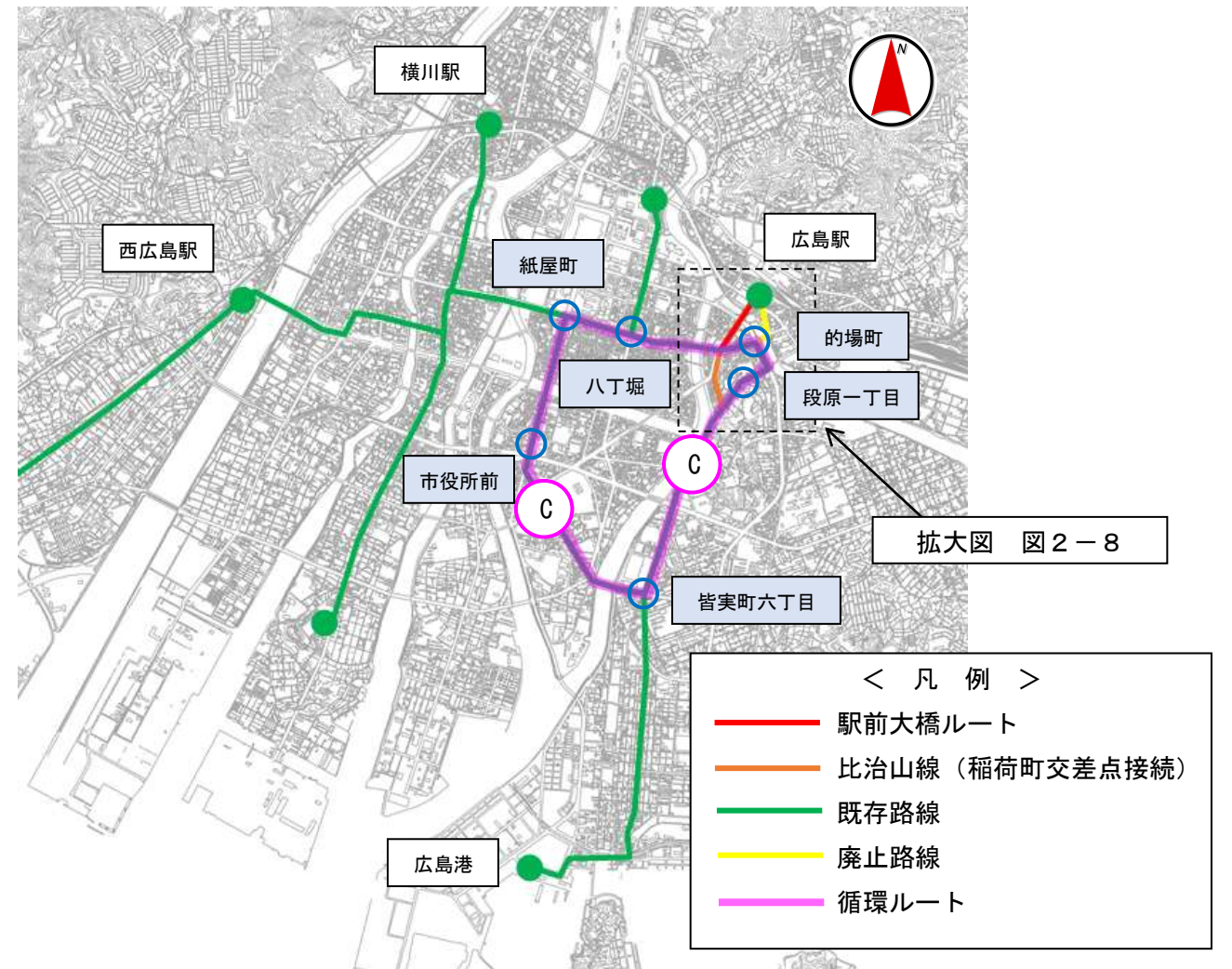


図 2-9 循環ルート図

b 運賃について

運賃額については、循環ルート導入時の市内線運賃を適用する方向で広島電鉄㈱と協議を進めています。

また、乗換指定電停で乗り換える場合についても、乗車電停から目的地までの通しの運賃で電車を乗り継ぐことが可能となるよう広島電鉄㈱と協議を進めています。

c 運行頻度について

循環ルートは、他の運行系統（1号線、2号線など）と重複する区間があるため、それらの路線との連携を考慮する必要があります。

このため、運行頻度は循環ルート導入時の各運行系統のダイヤにより、検討する必要があります。加えて、駅前大橋ルートを走行する比治山線の運行頻度も踏まえる必要があることから、現時点で明確にお示しすることはできませんが、地域の利便性が確保できる便数が設定できるよう広島電鉄㈱と協議を進めています。