

(3) 循環ルートの整備効果

ア 「楕円形の都心づくり」の推進

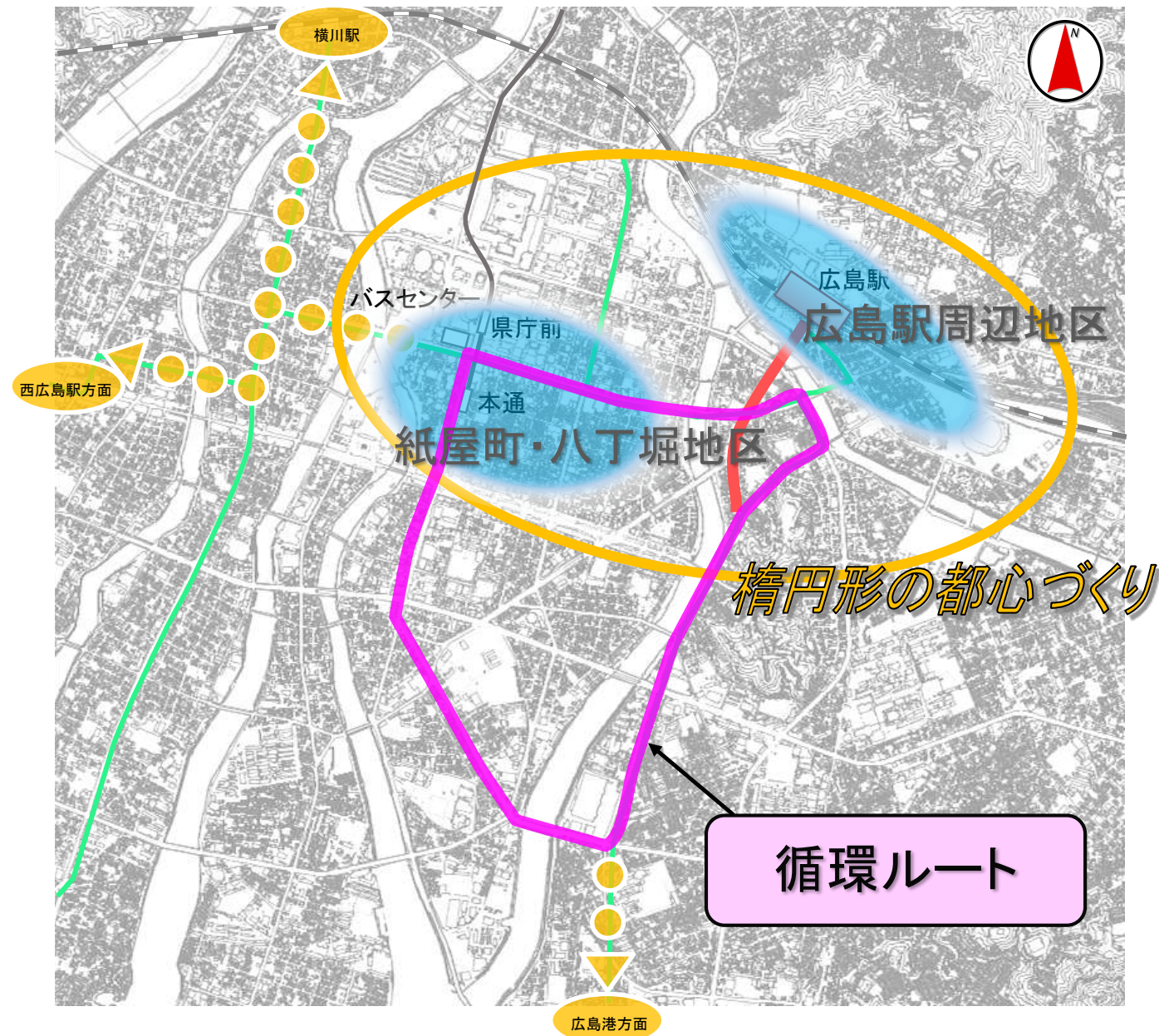


図 2-10 循環ルートと楕円形の都心づくりとの関係

本市では、広島陸の玄関である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」と位置付け、それぞれが活力とにぎわいのエンジンをもち、相互に刺激し高め合うような「楕円形の都心づくり」を推進しています。

「楕円形の都心づくり」を進めるに当たっては、東西の「核」である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区のアクセス性の向上などの公共交通を中心とした都市内交通の円滑化が不可欠であると考えています。

循環ルートはデルタ市街地全体における公共交通の利便性の向上にも資するものであり、「楕円形の都心づくり」の推進に役立つものと考えます。

イ デルタ市街地における賑わいの創出や回遊性の向上に伴う本市の活性化

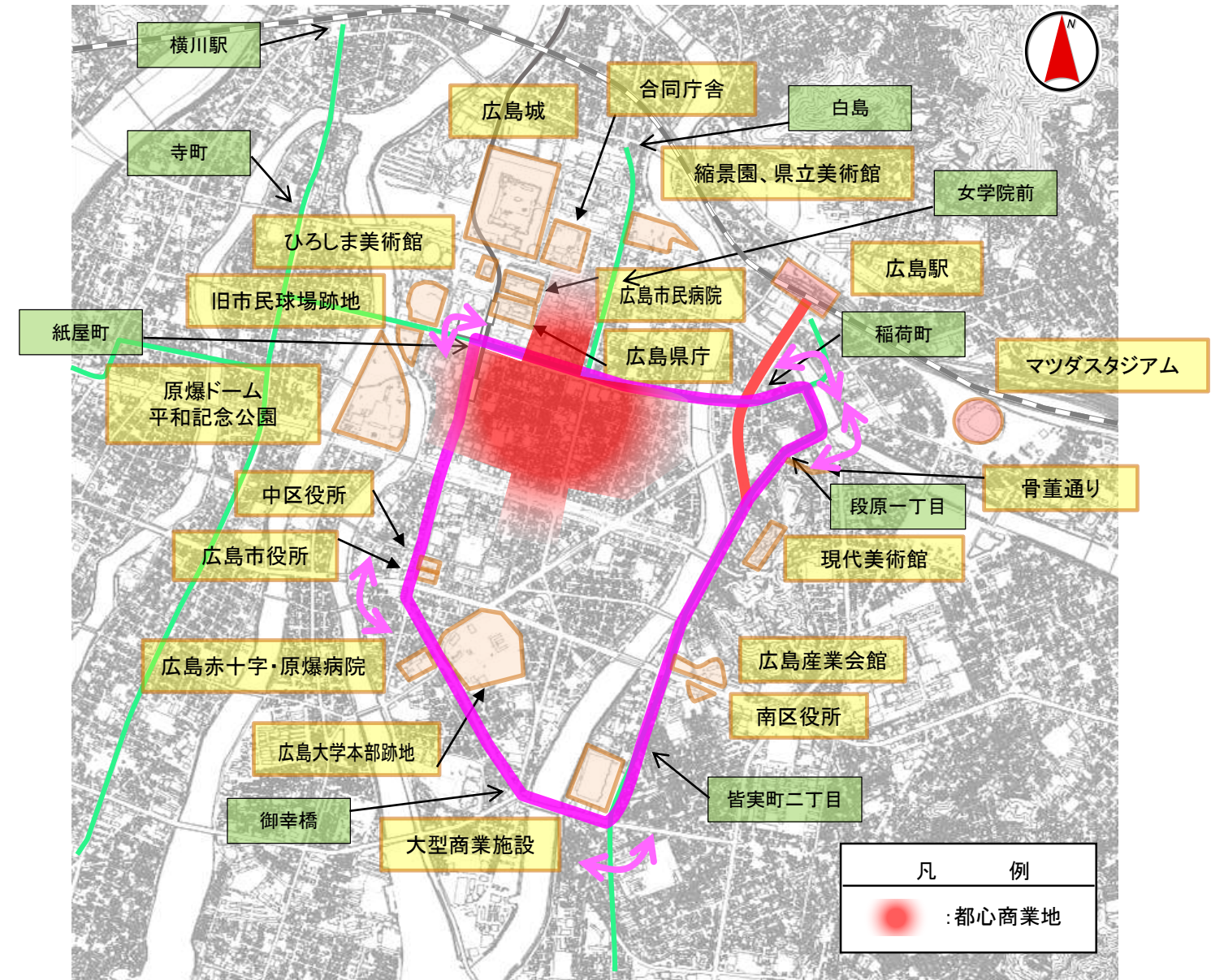


図 2-11 循環ルートと都心部の各施設等について

循環ルートは紙屋町、八丁堀における商業・業務施設、南区の大型商業施設、さらには、現代美術館、平和記念公園などの施設を環状で結ぶことで、市民や観光客などの利便性が向上し、人の流れが活発になることが予測されます。

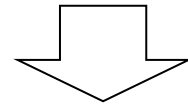
このことにより、楕円形の都心を中心として、さらなる賑わいの創出や回遊性の向上が図られることから、循環ルートは本市の活性化に大いに貢献するものと思われま。

- <参考> 1 循環ルートにより乗換回数が2回から1回に減少する区間
 [皆実町二丁目～段原一丁目] ⇔ [横川駅～寺町]
 [皆実町二丁目～段原一丁目] ⇔ [白島～女学院前]
- 2 循環ルートにより乗換回数が1回から0回に減少する区間
 [皆実町二丁目～段原一丁目] ⇔ [稲荷町～(紙屋町経由)～御幸橋]

(4) 路面電車を駅前大橋ルート（循環ルートを含む）とする場合の代替交通確保策の検討について

ア これまでの地元説明会で出された主な意見

- (ア) 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。
- (イ) 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。
- (ウ) 都心直結便のバスを走らせるのであれば、段原から広島駅に入って都心に行くのではなく的場交差点で左折して都心に向かうルートを設定して欲しい。



イ 検討結果

～代替交通の取扱い～

- (ア) これまで代替バス（8の字循環ルート）は、路面電車の代替交通として検討してきました。この度、路面電車を駅前大橋ルートにする場合、循環ルートの運行により、的場町、段原一丁目電停が存続となり、当該地区の利便性は確保されることから、代替バス（8の字循環ルート）は取り止めることとします。
- (イ) なお、廃止になる猿猴橋町電停付近においては、府中町方面から紙屋町・八丁堀方面に行くバス路線等について、Bブロック整備後、Bブロック西側（駅前大橋北側）にあるバス停を大州通り寄りに集約する（図2-12参照）こととなっていることから、紙屋町・八丁堀方面中心部へ向かうバス路線の利便性は確保される見通しです。

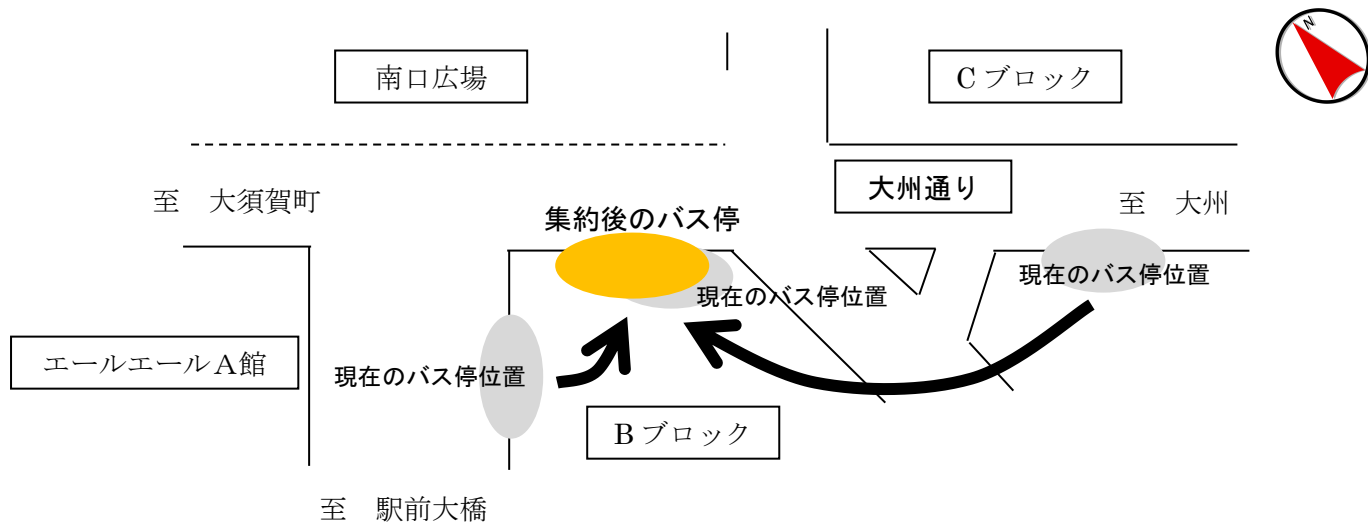


図 2-12 Bブロック整備後のバス停位置イメージ

(3) 代替交通確保策の対応

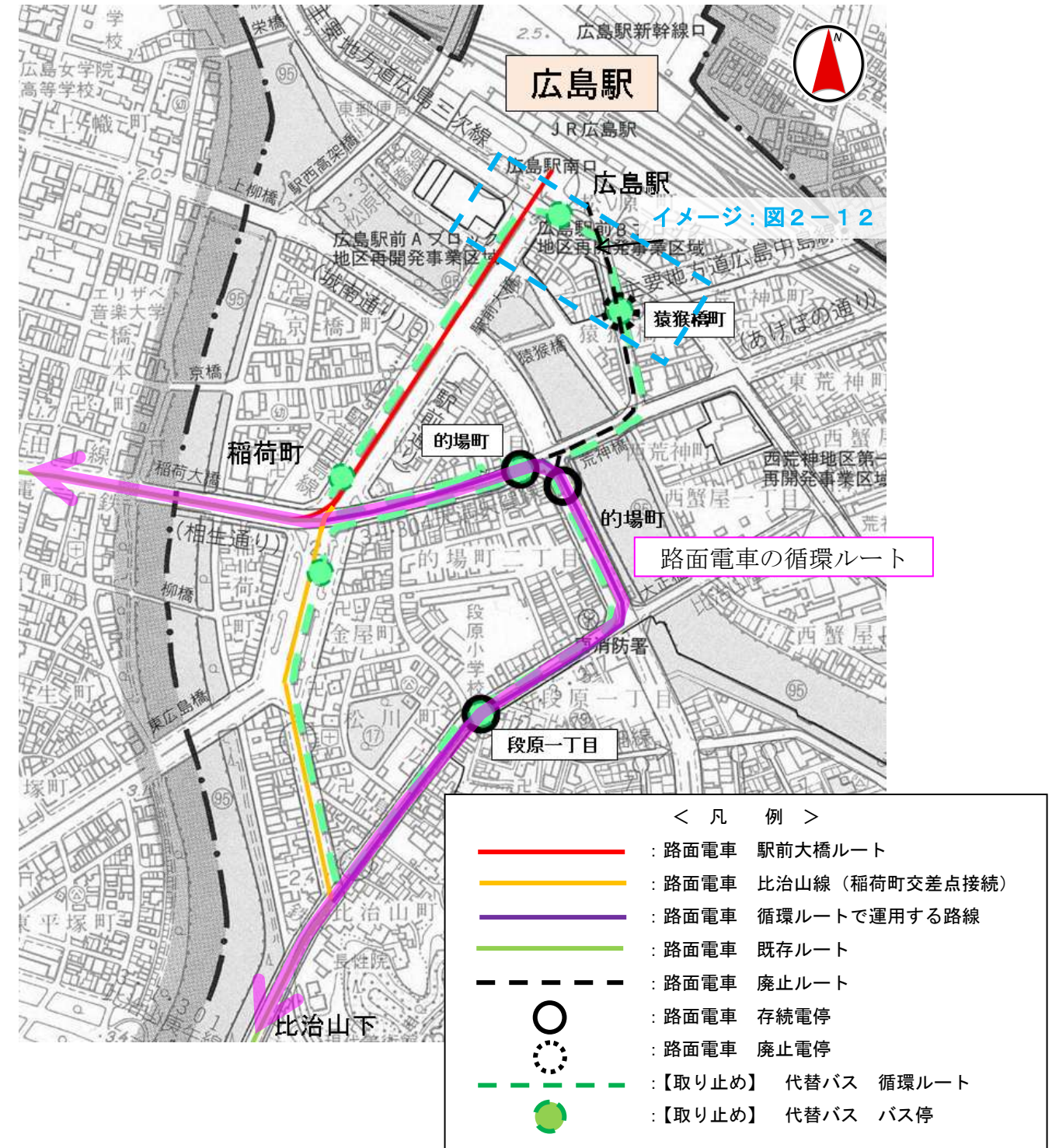


図 2-13 代替交通確保策の対応