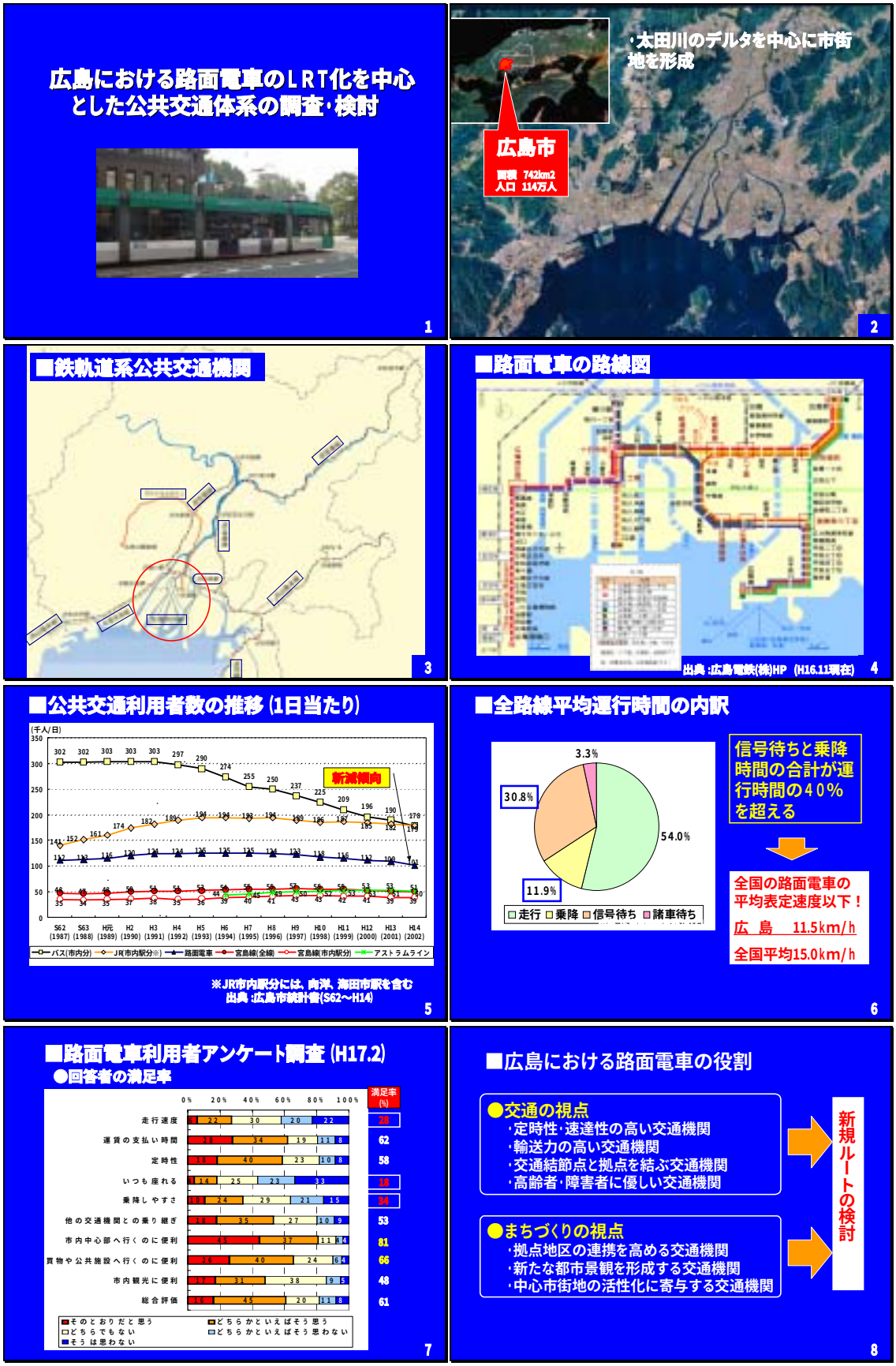
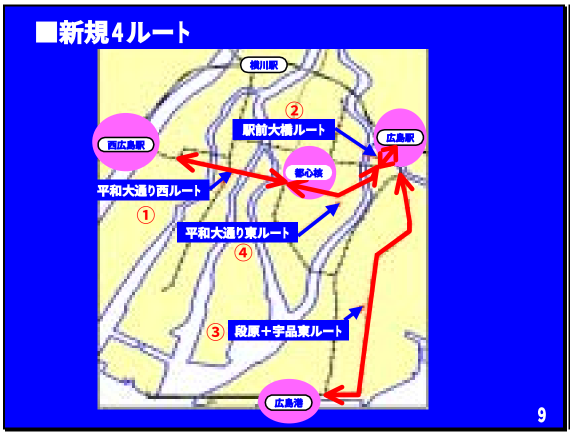
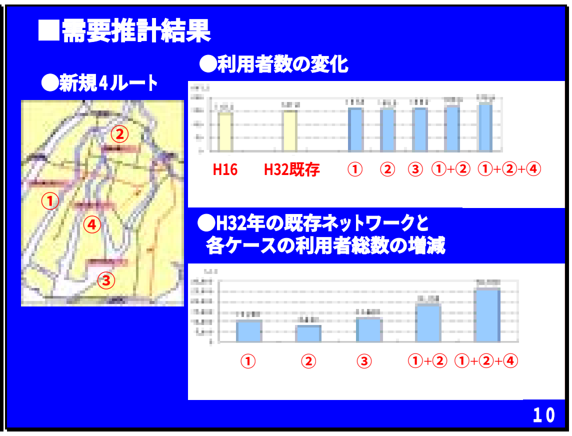
（4）広島市


広島における路面電車のＬＲＴ化を中心とした公共交通体系の調査・検討
1
・太田川のデルタを中心に市街地を形成
広島市
面積 742km2
人口 114万人
2
■鉄軌道系公共交通機関
3
■路面電車の路線図
出典：広島電鉄(株)HP (H16.11現在)
4
■公共交通利用者数の推移（1日当たり）
(千人/日)
新減傾向
バス(市内分)
JR(市内駅分※)
路面電車
宮島線(全線)
宮島線(市内駅分)
アストラムライン
※JR市内駅分には、向洋、海田市駅を含む
出典：広島市統計書(S62～H14)
5
■全路線平均運行時間の内訳
3.3%
30.8%
54.0%
11.9%
走行
乗降
信号待ち
諸車待ち
信号待ちと乗降時間の合計が運行時間の40%を超える
全国の路面電車の平均表定速度以下！
広 島 11.5km/h
全国平均15.0km/h
6
■路面電車利用者アンケート調査（H17.2）
●回答者の満足率
満足率(%)
走行速度 28
運賃の支払い時間 62
定時性 58
いつも座れる 38
乗降しやすさ 34
他の交通機関との乗り継ぎ 53
市内中心部へ行くのに便利 81
買物や公共施設へ行くのに便利 66
市内観光に便利 48
総合評価 61
そのとおりだと思う
どちらかといえばそう思う
どちらでもない
どちらかといえばそう思わない
そうは思わない
7
■広島における路面電車の役割
●交通の視点
・定時性・速達性の高い交通機関
・輸送力の高い交通機関
・交通結節点と拠点を結ぶ交通機関
・高齢者・障害者に優しい交通機関
●まちづくりの視点
・拠点地区の連携を高める交通機関
・新たな都市景観を形成する交通機関
・中心市街地の活性化に寄与する交通機関
新規ルートの検討
8


■新規4ルート
横川駅
②
駅前大橋ルート
西広島駅
広島駅
都心核
平和大通り西ルート
①
平和大通り東ルート
④
③
段原＋宇品東ルート
広島港
9

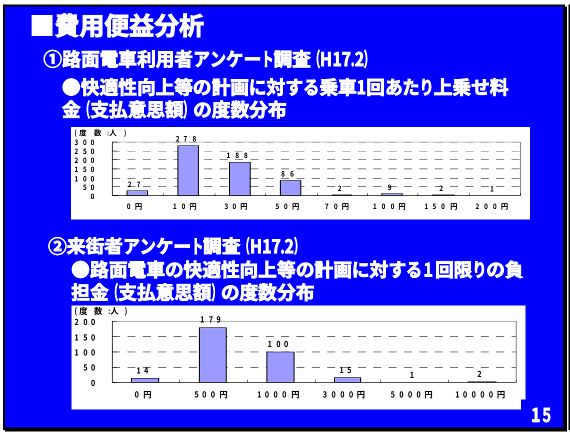

■需要推計結果
●新規4ルート
●利用者数の変化
H16
H32既存
①
②
③
①+②
①+②+④
●H32年の既存ネットワークと
各ケースの利用者総数の増減
①
②
③
①+②
①+②+④
10

■導入空間の検討
●平和大通り西①・東ルート関係④ （軌道を中央に配置）
11

■導入空間の検討
●駅前大橋ルート関係②
12

■導入空間の検討
●段原・宇品東ルート関係③
13

■導入空間の検討
●平和大通り東ルート関係（田中町交差点付近）④
14


■費用便益分析
①路面電車利用者アンケート調査（H17.2）
●快適性向上等の計画に対する乗車1回あたり上乗せ料金（支払意思額）の度数分布
(度数:人)
300
250
200
150
100
50
0
27
278
188
86
2
9
2
1
0円
10円
30円
50円
70円
100円
150円
200円
②来街者アンケート調査（H17.2）
●路面電車の快適性向上等の計画に対する1回限りの負担金（支払意思額）の度数分布
(度数:人)
200
150
100
50
0
14
179
100
15
1
2
0円
500円
1000円
3000円
5000円
10000円
15

■費用便益分析結果
16

■課題の整理（交通と導入空間）

①平和大通り西ルート
- 「平和大通り新世紀リニューアル事業」との整合
- 自動車交通への影響（交差点処理）

②駅前大橋ルート
- 駅前広場の再編
- 福南前島線区間の逆カントの対応
- 自動車交通への影響（交差点処理）

③殿原・宇品東ルート
- 既存道路構造の再編
- 自動車交通への影響（交差点処理）

④平和大通り西ルート
- 既存道路構造の再編
- 自動車交通への影響（交差点処理）
- 道路立体交差部の空間確保（用地補償）

17

■まとめ

新規4ルートについて、様々な前提条件のもとではあるが、実効性を期待する検討結果が得られた。

ＬＲＴ化の導入により、自動車交通や導入空間である道路、駅前広場に対して、他の都市計画施策との連携を要する課題がある。

（検討委員会）

今後、行政関係者や交通事業者が一体となり、市民合意を得ながら、ＬＲＴ化の実現につなげていただきたい。

18