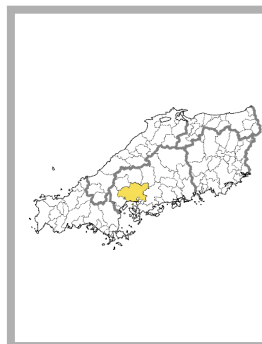


広島市(広島県):横川駅交通結節点改善事業

交通結節点改善からまちづくりへの広がり

人口	1,154,391 人	モード	乗継改善・ 複数モード
面積	905.10 km ²	法令	—
人口 密度	1275.43 人/km ²	事業 主体	国・ 広島市



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【道路交通渋滞】【現行サービスに限界、見直しの必要性】

- ・ JR 山陽本線(東西方面)と JR 可部線(北部方面)との乗換駅であり、また、路面電車と路線バスが集中する交通結節点となる駅であり、広場全体の乗降客数は 1 日 43,000 人(JR 駅だけでは 1 日 29,000 人)に及ぶ。
- ・ 横川駅前は、①乗り換え利便性の悪さ、②交通渋滞、③変則交差点による交通安全上の課題、④放置自転車、⑤バリアフリー化の推進という大きく分けて 5 つの問題を抱えていた。

活用メニュー(制度・協議会等)

【交通結節点改善事業】

- ・ 平成 12 年に国の交通結節点改善事業が創設され、その第一号として横川駅が採択された。国土交通省と広島市が、地元をはじめ JR 西日本・広島電鉄・広島県警などの関係者と協議して実施した。

■ 実現したサービス

サービス内容

【結節改善】

- ①電停移設・バス停の集約により、国道の横断や信号待ちが解消され安全性が向上。乗り換え距離も JR～路面電車が約 140m、JR～バスが平均約 40m 短縮。また、電停の発着能力向上により都心便(横川～紙屋町方面)が復活した。
- ②車線数の増設により、国道上に電停がなくなることにより車線数が 4 車線から 7 車線に増加し、交通渋滞が緩和された。
- ③駅前広場出入り口の集約によって、交差点形状がシンプルとなり、交通の安全性が向上した。
- ④駐輪所の整備によって、収容台数がこれまでの 230 台から 500 台に増加した。
- ⑤ユニバーサルデザイン(バリアフリー)によって、歩道や電停の段差をなくし、勾配を緩やかに。連続屋根やオストメイト対応トイレ、音声案内装置等を設置、案内サインも 4 ヶ国語で併記するなどによって広場を利用するすべての人が使いやすくなった。

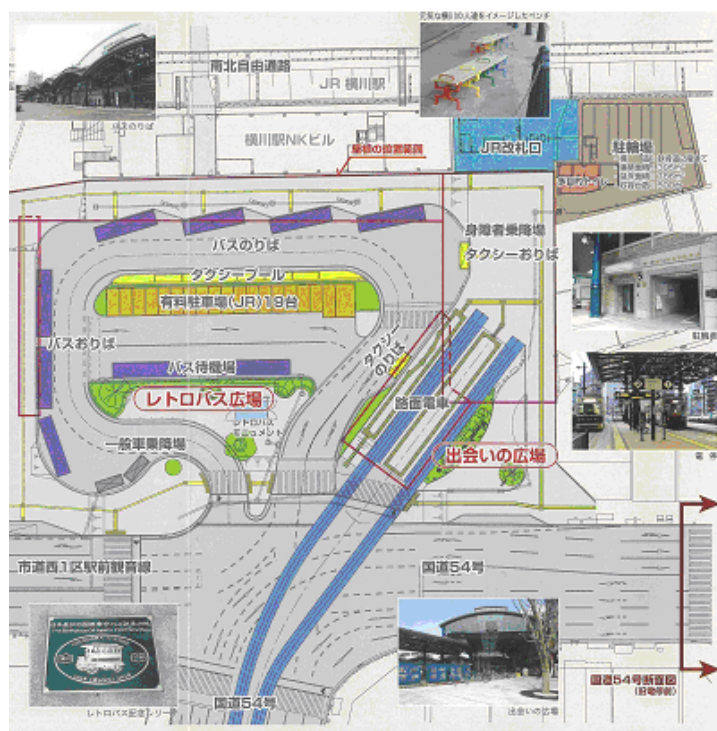


図. 横川駅前広場

出典：広島市資料

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増大】

- ・ 利用者数の増加(横川駅電停における乗降客数は 2.6 倍以上に増加(H14 年度→H17 年度))

負担

【国負担】【市町村負担】

- ・ 総事業費 29.6 億円の費用負担は国 18.2 億円、広島市 11.4 億円であった。

■ プロセスと調整

各事業主体との調整

【調整:交通事業者】【調整:警察】

- ・ 国土交通省と広島市が地元(横川地区社会福祉協議会など)・JR 西日本・広島電鉄・広島県警などとの関係者と協議した。
- ・ 広島市は、国道区域の調整(電停移設を含む)を実施する国土交通省広島国道事務所は勿論、駅舎改築を行う JR 西日本、路面電車の運行を改善する広島電鉄、信号機の高度化を行う警察といった各主体との調整を行った。また、駅前広場に乗り入れているバス事業者とも工事工程などで調整を行った。
- ・ 当初の計画では、広場区域や面積を変えずに路面電車を広場内に施設する計画としていたため、バス等の占有面積は減少することから路面電車以外の交通事業者の同意が得られなかった。しかし、国土交通省において創設された交通結節点改善事業を適用することにより、国道区域を広げ、あわせて広場区域を拡張することにより、広場の改良と路面電車の広場内への移設が可能となった。バス会社にとっても、バス停の位置がコンパクトにまとまり、利便性があがった。

まちづくりと併せたビジョン策定

【プロセス:目標設定】

- ・ 路面電車と JR との乗継利便性の向上と、横川駅前交差点の交通渋滞の緩和のほか、旧広場が変則交差点で交通安全上の問題があったことの解決、駐輪場の整備、バリアフリー化といった様々な問題を解決することを目指した。さらに「レトロでハイカラ」なデザインの大屋根の導入で、まちづくりの進展の起爆剤となることを期待した。

住民・地域との連携

【調整:住民】

- ・ 旧広島電鉄横川電停付近には地元の商店街が位置しており、同商店街は当初の電停移設によって客足が遠のくことを心配して、当該事業に強く反対する姿勢であった。市の担当者は、当該事業によって地域全体の活性化が実現することを訴え、とくに一旦廃止されていた横川から中心地(紙屋町)への直接路面電車を復活させることが可能になるとして商店街からの信頼を得ていった。
- ・ 駅前広場のデザインコンセプトとして、この場所に明治時代、我が国初の国産乗合バスが走ったことから、「レトロでハイカラ」なコンセプトが導入されることとなった。このデザインコンセプトに合わせ、レトロバスを実際に復元させようとする住民活動が始まった。
- ・ 住民の意見のうち、バス停の位置や電車の位置の変更は反映できなかったが、デザインやモチーフを反映することはできた。こうした住民との話し合いの中で、地元の一体感を呼び起こし、結果的に広場というハード面は行政が行い、広場清掃等の維持管理の一部を地元が行うという協働事業の形ができた。レトロバスは現在もバザーなどのイベントに活用されている。

■ 創意工夫・知見・教訓

住民参加と協働事業

【知見:住民参加・主体性の発揮】

- ・ 広場の整備コンセプトについては、地域住民等の意見も踏まえ、「レトロでハイカラな横川駅前広場～懐かしさと新しさが同居するまちづくり～」としたが、民間施設(建物や制御ボックス等)についても、コンセプトに合わせた色彩計画や使用書体の統一なデザイン協力を行っている。

広場整備を契機とした『まちづくりの取り組み』

【知見:政策の位置づけ方】

- ・ 横川地区では、広場整備を契機として『まちづくりの取り組み』が数多く行われ、多くの取り組みは、整備が終わった現在も継続されている。また、区役所のまちづくりの担当者と市の交通の担当者の協同により、効果を挙げることができた。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：広島市道路交通局都市交通部交通対策担当 電話 082-245-2111

参考 URL：JR 横川駅前交通結節点改善事業

http://www.hirokoku-mlit.go.jp/outline/environment/yokogawa/c_o_a.html

■ 資料編



図. 位置図

出典：広島市資料

交通結節点改善事業実施区分

国土交通省(平成14～15年度)

- ① 電停移設・屋根の整備・バリアフリー化
※広場拡幅の用地補償を含む
- ② 交差点改良

事業費:約18.2億円

広島市(平成14～15年度)

- ③ 駅前広場の拡幅整備・バス停の集約・バリアフリー化
- ④ 駐輪場の整備(用地補償を含む)
- ⑤ 屋根の整備
- ⑥ 交差点改良

事業費:約11.4億円

関連事業

JR西日本(平成15年度)

- ⑦ 駅舎の改築(改札口の移設)

広島電鉄(平成15年度)

- ⑧ 都心便(横川～紙屋町方面)の復活

広島県警(平成14年度)

- ⑨ 信号機の高度化

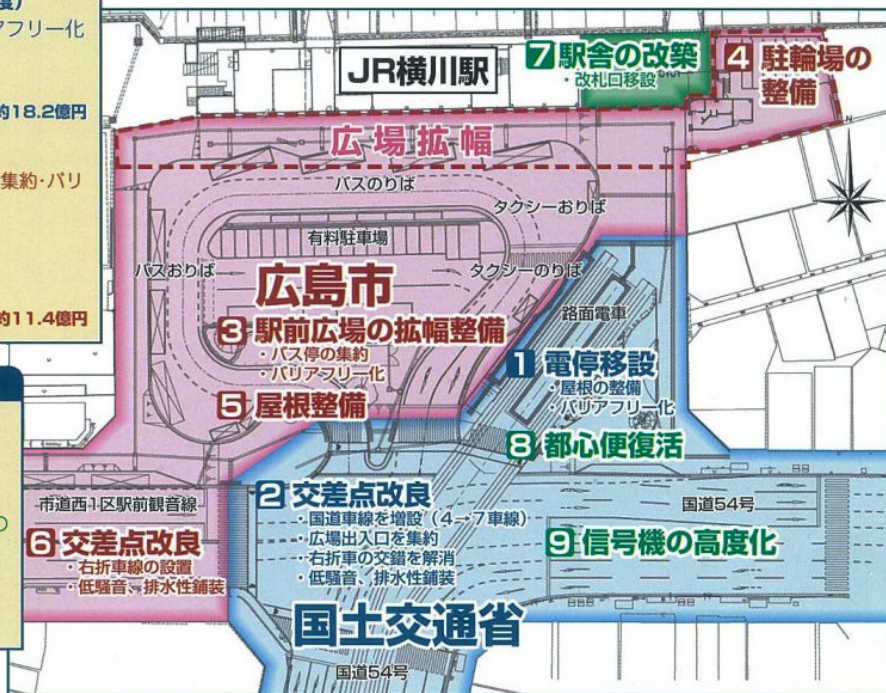


図. 整備計画の概要と事業主体

出典：広島市資料

■ 資料編



図. 整備効果（交通渋滞の緩和）

出典：広島市資料

表. 整備効果（公共交通利用者数の増加）

- ・ 駅利用者数の増加（横川駅電停における乗降客数は 2.6 倍以上に増加（H14 年度→H17 年度））

H14	H15	H16	H17
90 万人/年	189 万人/年	223 万人/年	236 万人/年

出典：広島電鉄資料（磁気カードデータより推計）

- ・ 路面電車＋バス利用者数の増加（朝ラッシュ時 7:00～9:00 の平均乗車人員）

	H14	H15	H16
路面電車	—	365 人	642 人
バス	978 人	1,000 人	1,031 人
合計	978 人	1,365 人	1,673 人

（注）—は不明

出典：広島電鉄資料（磁気カードデータより推計）

都心便復活は H15. 4. 20