

# ■道路・公共交通網の将来計画

**※公表されている計画・構想のみを候補地評価の前提条件とする。**

## (1)広島市の将来の交通体系(新たな交通ビジョン)

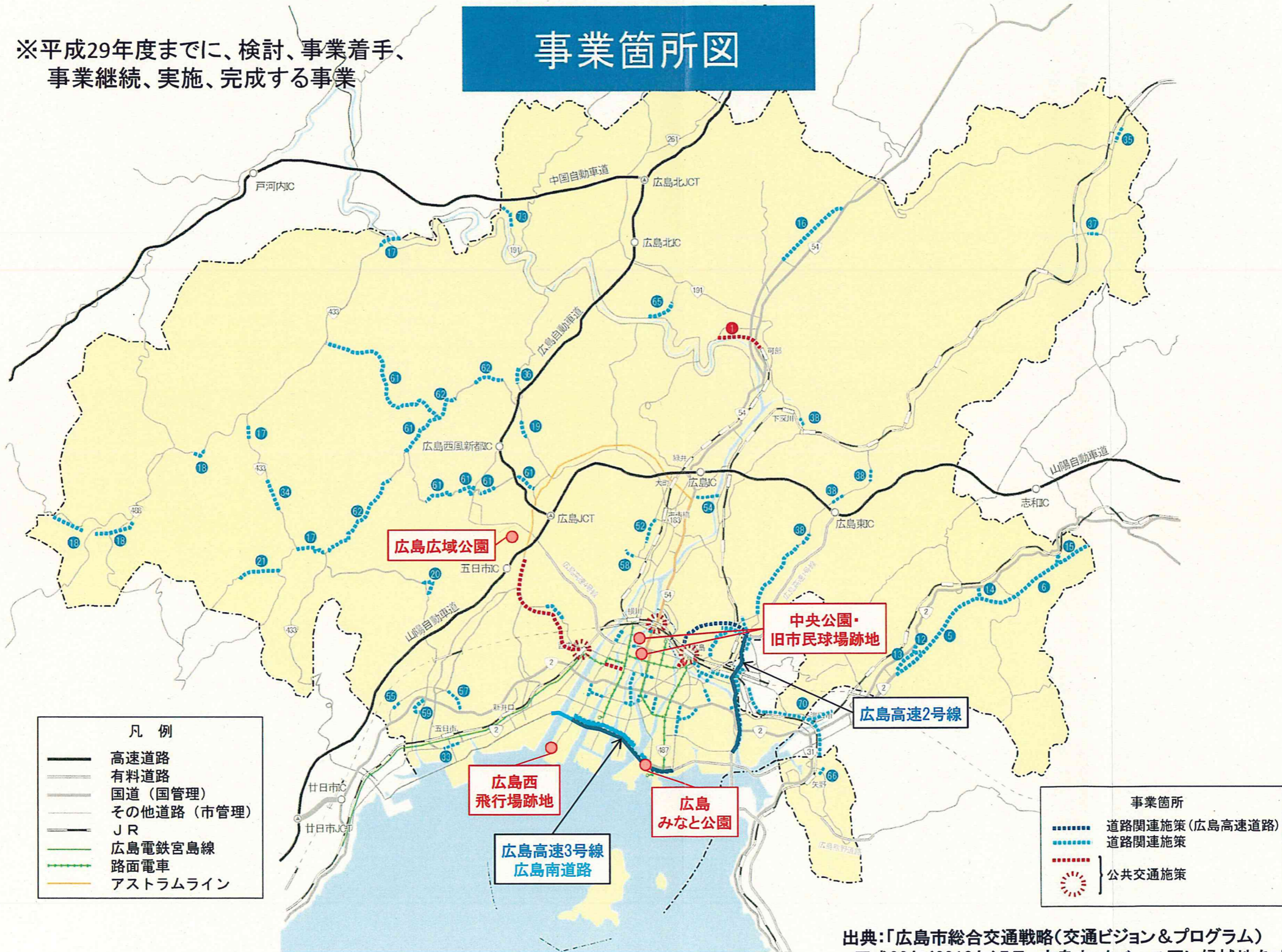
■広島市の将来の交通体系イメージ図



## (2)公共交通施策及び道路関連施策の事業箇所図(交通ビジョン推進プログラム)

※平成29年度までに、検討、事業着手、  
事業継続、実施、完成する事業

# 事業箇所図



- 凡例
- 高速道路
  - 有料道路
  - 国道(国管理)
  - その他道路(市管理)
  - JR
  - 広島電鉄宮島線
  - 路面電車
  - アストラムライン

- 事業箇所
- 道路関連施策(広島高速道路)
  - 道路関連施策
  - } 公共交通施策

出典:「広島市総合交通戦略(交通ビジョン&プログラム)  
平成22年(2010年)7月、広島市」をベース図に候補地をプロット

### (3) 広島都市圏LRT整備計画

#### LRT化整備のイメージ図



検討対象候補地の選定

「広島西飛行場跡地」を検討対象候補地としない理由

- スタジアム標準における交通関連諸施設チェック表によると、クラス1の新設スタジアムの場合、「鉄道・地下鉄などの複数の公共交通利用」が設置すべき事項のひとつとされている
- 各候補地における利用可能な公共交通機関を確認したところ、「広島西飛行場跡地」のみ軌道系の公共交通機関が利用できない状況にある

表 各候補地における利用可能な公共交通機関

候補地	軌道系		路線バス
	広島電鉄	アストラムライン	
中央公園自由広場・芝生広場等	○ (原爆ドーム前駅)	○ (県庁駅前)	○ (バスセンター)
旧広島市民球場跡地	○ (原爆ドーム前駅)	○ (県庁駅前)	○ (バスセンター)
広島みなと公園	○ (広島港駅)	—	○ (広島港棧橋バス停)
広島西飛行場跡地	—	—	○ (マリナーホップバス停)
広島広域公園	—	○ (広域公園前駅)	○ (A・シティ中央バス停)

※( )内は最寄駅・バス停

- 上記結果から「広島西飛行場跡地」は、自家用車、公共交通いずれの交通手段においても、道路交通に依存する形状となるため、交通処理の実現可能性について検証を行った
- 3万人規模のスタジアムの場合、1試合あたりの自動車交通需要は、約9,500台<sup>※1</sup>と試算でき、周辺道路に最も影響を及ぼす退場時ピーク時には、30分あたり約6,400台<sup>※2</sup>の交通需要が発生する  
 ※1〔1試合あたりの自動車交通需要〕＝〔スタジアム利用者〕×〔自動車分担率<sup>出典1</sup>〕／〔平均乗車人員<sup>出典2</sup>〕  
 ※2〔ピーク時交通需要〕＝〔1試合あたりの自動車交通需要〕×〔退場時のピーク率<sup>出典3</sup>〕  
 出典1／広島市都市・地域総合交通戦略策定に係る交通実態調査業務（H21.6 広島市）  
 出典2／サンフレッチェ広島 HP（H23 実績） 出典3／旧広島市民球場における実態調査結果（H20.4.18）
- スタジアム関連交通需要は、アクセス経路のヘリポート北交差点の処理能力（30分あたり約1,200台）を大幅に上回っており、約3時間半もの著しい渋滞発生が想定される
- 以上より、「広島西飛行場跡地」は、退場時に相当な交通量を発生させることから、スタジアム候補地として適していないと考えられる。