

広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針

目 次

1.	広島駅南口広場再整備等の検討の背景	1
2.	南口広場再整備の方向性	2
3.	南口広場再整備等の計画内容	3～5
4.	南口広場再整備（駅前大橋ルート of 整備）に合わせて実施する周辺整備等	5
5.	関係者との役割分担	6
6.	概算事業費と市の財政負担	6
7.	事業のおおまかな流れ	7
8.	今後の取組	7

平成26年9月 広島市

2 南口広場再整備の方向性

利用者の立場に立った幅広い意見を反映させるため、学識経験者や市民等で構成する「広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会」（以下、「基本方針検討委員会」という。）を設置・開催し、広場の再整備の方向性について議論した結果、次のような方向性がとりまとめられた。

① 公共交通機関利用者の利便性向上 （交通結節機能の強化）

- ◆ 人と公共交通に重点を置いた交通機能の強化
- ◆ 路面電車・バス等の各交通施設とJRとの乗換利便性の確保
- ◆ 路面電車・バス等の各交通施設の機能と特性に応じたゾーニング
- ◆ 南口広場から出発する楽しみ・期待感の向上

② 広島駅周辺地区の魅力創出 （広島の陸の玄関としての魅力）

- ◆ 「広島らしさ」やおもてなしを感じる広場づくり
- ◆ 周辺地区の市街地再開発と一体となった回遊性の高い広場づくり
- ◆ 地元と来訪者との「出会い」「縁」の場所づくり
- ◆ 陸の玄関にふさわしい都市景観の形成

③ ひとや環境にやさしい空間づくり

- ◆ 安全でゆとりある歩行者動線や乗降空間の確保
- ◆ バリアフリーに配慮した施設整備
- ◆ 環境負荷低減に配慮した施設整備

3 南口広場再整備等の計画内容

(1) 南口広場内の各交通施設の必要規模

各交通施設の必要規模については、「2 南口広場再整備の方向性」を踏まえ、マイカーの利用を抑制し、人と公共交通に重点を置いた交通機能を強化するといった観点から、次表のとおり路面電車、バス、タクシーの必要規模の確保を優先することとした。

表 3-1 広場内の各交通施設の規模

区分	現況	必要規模	考え方
路面電車	乗車場 2か所 降車場 4か所 うち、待機場 接続車用 2か所 単車用 1か所	乗車場 4か所 降車場 4か所 うち、待機場 接続車用 4か所	広場内電停の処理能力の向上を図るとともに、原則、乗降場を各方面別に4系統分確保し、利用者に分かりやすく使いやすい電停とする
バス	15バース	22バース	広島駅を発着するバスは全て広場内にバス停を集約すること等により、利用者の乗り継ぎ利便性を向上
タクシー	乗車場 3か所 降車場 4か所 プール 63台	乗車場 3か所 降車場 4か所 プール 約63台	現状並みの規模を確保し、タクシーの利便性を維持し、サービスを確保
マイカー	降車スペース 駐車場 50台	降車スペース 駐車場 約23台	周辺の駐車場整備状況を勘案し、短時間利用のための必要駐車台数を確保

(2) 南口広場再整備案の比較検討結果

南口広場再整備案については、「交通結節機能の強化」、「楕円形都心づくりへの貢献」、「費用対効果」の3つの観点を重視し、路面電車の進入ルートを現行ルートとする場合の整備案に比べ、駅前大橋ルートとする場合の整備案の方が優位であることを確認した。

しかしながら、進入ルートを駅前大橋ルートとする場合は、猿猴橋町、的場町、段原一丁目の電停が廃止され、沿線地域の利便性の低下が懸念された。

こうした中で、地元町内会から循環ルートの提案があり、駅前大橋ルートに合わせ循環ルートの整備等を実施すれば、沿線地域の利便性が確保できるとともに、都心の賑わい創出にも貢献できることから、**広場再整備にあたっては、駅前大橋ルートとする場合の整備案を採用し、合わせて循環ルートの整備を実施することとした。**

基本方針検討委員会において、広場への路面電車の進入ルートを駅前大橋ルートとする場合は、駅ビル敷地を活用し路面電車を高架とする広場整備案が望ましいとの意見を取りまとめられた。これを受け、広場への路面電車の進入ルートとしては、現行ルートとする場合と駅前大橋ルートとする場合の2案が考えられ、それぞれの案について、広場整備案を検討し、比較した。

その結果、「交通結節機能の強化」、「楕円形の都心づくりへの貢献」、「費用対効果」を重視し、地元からの提案のあった循環ルートの整備等により沿線地域の利便性の確保や都心の賑わい創出に貢献できるとともに、議会やこれまでの地元説明会などにおける市民の意見を踏まえ、路面電車を駅前大橋ルートとする場合の広場整備案を採用することとした。

【広場再整備案の比較に当たり、重視した観点】

ア 南口広場における各交通施設の必要規模を確保することができ、JRと路面電車、バス等の乗換利便性の向上など、交通結節機能の強化が図られる点〔交通結節機能の強化〕

(資料1参照)

現行ルートの場合、広場を立体的に活用することが困難であり、バス乗降場が広場内に確保できず、JRとバスの乗り換え利便性の向上を図ることができない。

一方、駅前大橋ルートの場合、路面電車を高架で進入させ、広場を立体的に活用して、広場内に各交通施設の必要規模を確保することができることから、路面電車、バスともに、JRとの乗換移動距離、時間が短縮され、乗換利便性の向上など、交通結節機能の強化を図ることができる。

イ 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による楕円形の都心づくりへの貢献〔楕円形都心づくりへの貢献〕（資料1参照）

駅前大橋ルートの場合、現在、迂回している路面電車ルートが短絡され、楕円形都心づくりにおける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が図られることから、広島都市圏全体を牽引する都心の更なる賑わいの創出などに貢献する。

ウ 事業効果が大きい点〔費用対効果〕（資料1参照）

費用に対する事業の効果（費用便益比）は、現行ルートに比べ、駅前大橋ルートが優位である。

【循環ルートの整備等による沿線地域の利便性の確保及び賑わいの創出等】（資料2参照）

路面電車を駅前大橋ルートとする場合、猿猴橋町、的場町、段原一丁目の3つの電停が廃止となり、沿線地域の利便性が低下することが懸念された。

こうした中、沿線町内会から下図のような循環ルートが提案された。これを受け、本市として、関係機関と協議しながら、この提案について検討した結果、その実現は可能と考えている。この循環ルートを整備すれば、的場町、段原一丁目の電停を存続することが可能となるとともに、猿猴橋町地区については、広場からのペDESTリアンデッキの整備やバス停の移設などの対応策を実施することにより、沿線地域の利便性を確保することができる。

さらに循環ルートの整備により、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や現代美術館、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り、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ものと考えている。

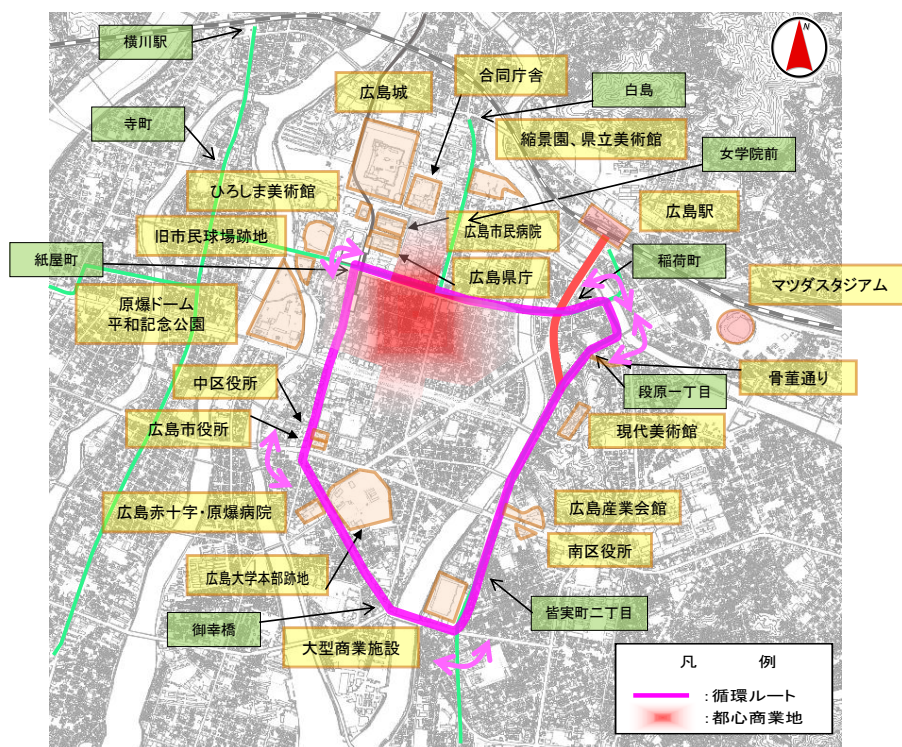


図3-1 循環ルート

(3) 南口広場再整備の計画内容（資料3参照）

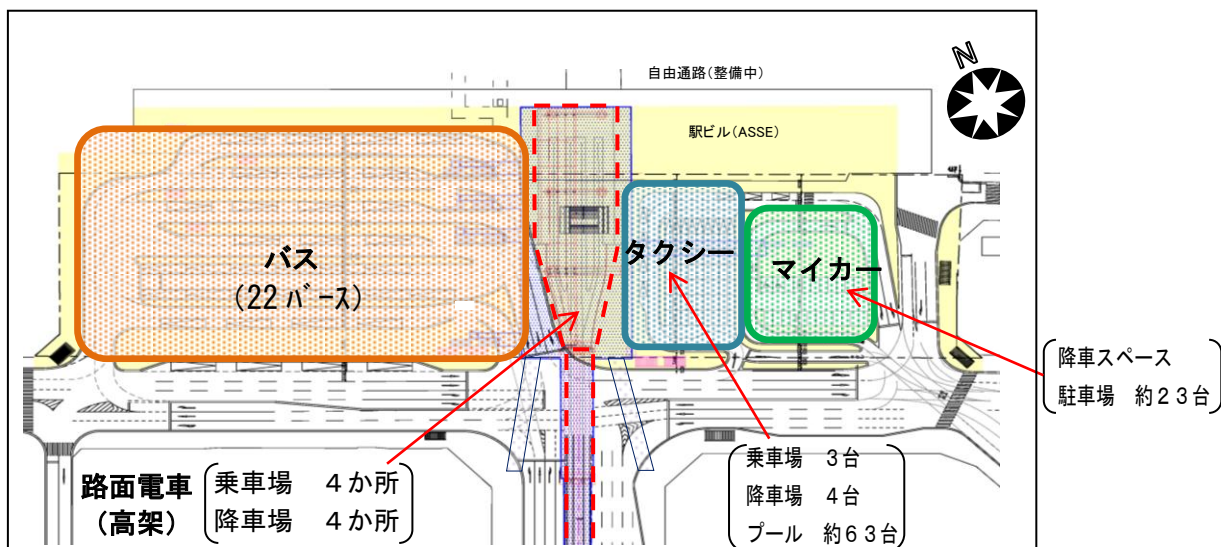


図3-2 広島駅南口広場再整備案



図3-3 広島駅から稲荷町方面

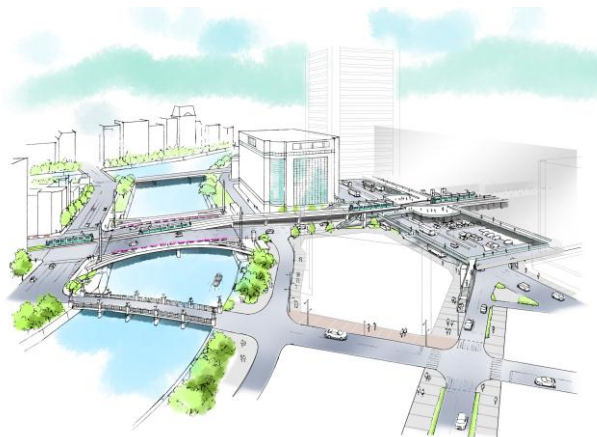


図3-4 猿猴橋町から広島駅方面

4 南口広場再整備（駅前大橋ルート）に合わせて実施する周辺整備等（資料4参照）

広場の再整備に合わせて、歩行者の回遊性の向上及び更なる賑わいの創出を図るため、次のような事項について、整備に向けて検討を進める。

ア 広島駅南口周辺における歩行者ネットワークの構築

広場を中心に広島駅南口Aブロック市街地開発事業・広島駅南口Bブロック市街地開発事業（以下「Bブロック」という。）・広島駅南口Cブロック市街地開発事業（以下「Cブロック」という。）、広島東郵便局方面及び広島駅自由通路方面を結ぶ歩行者空間を2階レベルで連絡するとともに、B・Cブロック間やBブロックから猿猴橋町方面に接続することなどにより、南口周辺地区における歩行者ネットワークの構築について、検討する。

イ 廃線敷の利活用

駅前大橋ルートの採用により、廃止される路面電車の走行空間（軌道敷）について、沿線地域の方々の意見を聴きながら、歩道を拡幅して歩きやすくすることや、自動車空間として活用して自動車交通の円滑化を図るなど、当該地区の賑わいや快適な環境の創出につなげることにについて検討する。

ウ その他の環境整備

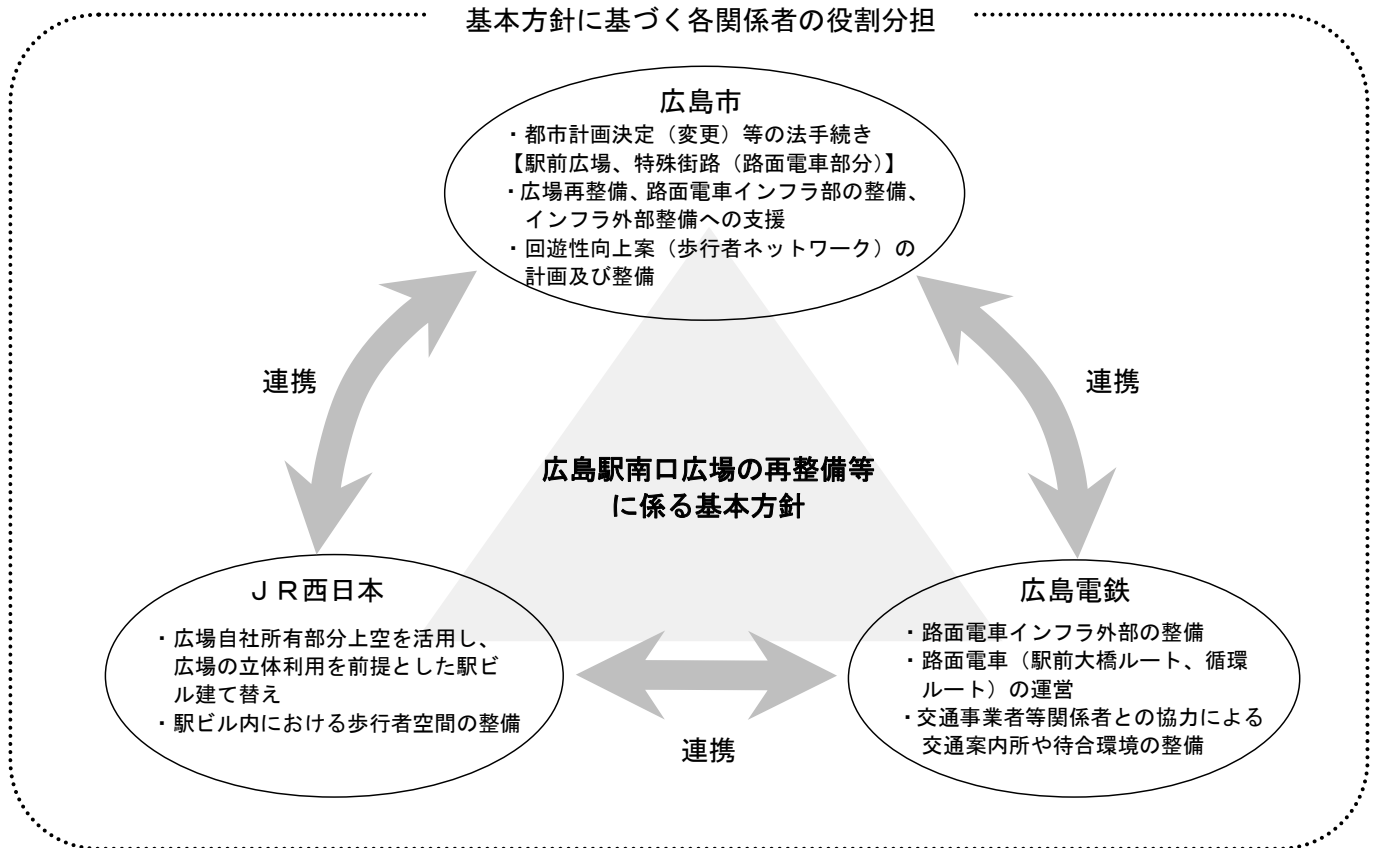
上記にあわせ、当該地区の賑わいの創出に向けて、猿猴橋復元事業に取り組むとともに、河岸緑地の整備、猿猴橋通りの整備について検討する。

5 関係者との役割分担

(1) 役割分担の考え方

広場の再整備に当たり、広島市、西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）、広島電鉄株式会社（以下「広島電鉄」という。）が連携して、適切な役割分担により、相互に協力して、早期整備が図られるよう取り組む。

(2) 役割分担



6 概算事業費と費用負担の考え方

総事業費：約155億円

上記には南口広場再整備に係る費用のほか、路面電車の駅前大橋ルート及び循環ルート、廃線区間の軌道撤去に係る費用を含んでいる。

※ 事業費は現時点で想定されるものを見込んでいるが、今後、基本設計や実施設計の実施により熟度を高める。

【費用負担の考え方】

- 広場再整備については、広島市が整備主体であり、土地所有者としてJRが、「都市計画による駅前広場の造成に関する申合せ」に基づき、広場造成費（アスファルト舗装相当分）の1/6を負担することを基本とする。
- 路面電車のインフラ部（高架、軌道ブロック、電停、上屋等）は、広島市が、インフラ外部（レール、架線、電気通信設備等）は広島電鉄が国の補助制度を活用して、整備することを基本とする。

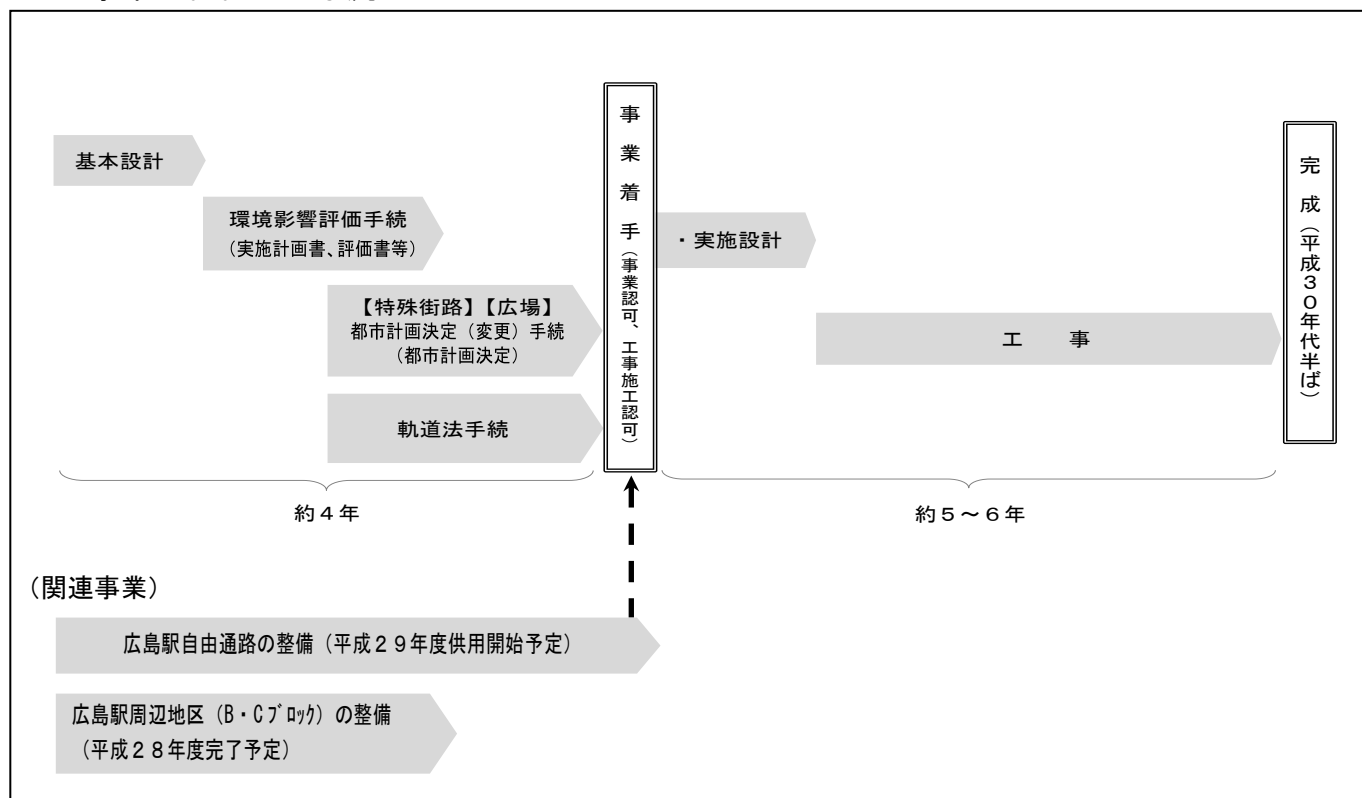
国の補助制度を活用した場合の負担割合

広島市の負担：インフラ部の整備費全体の4.5/10

インフラ外部の整備費全体の1/6

広島電鉄の負担：インフラ外部の整備費全体の1/2

7 事業のおおまかな流れ



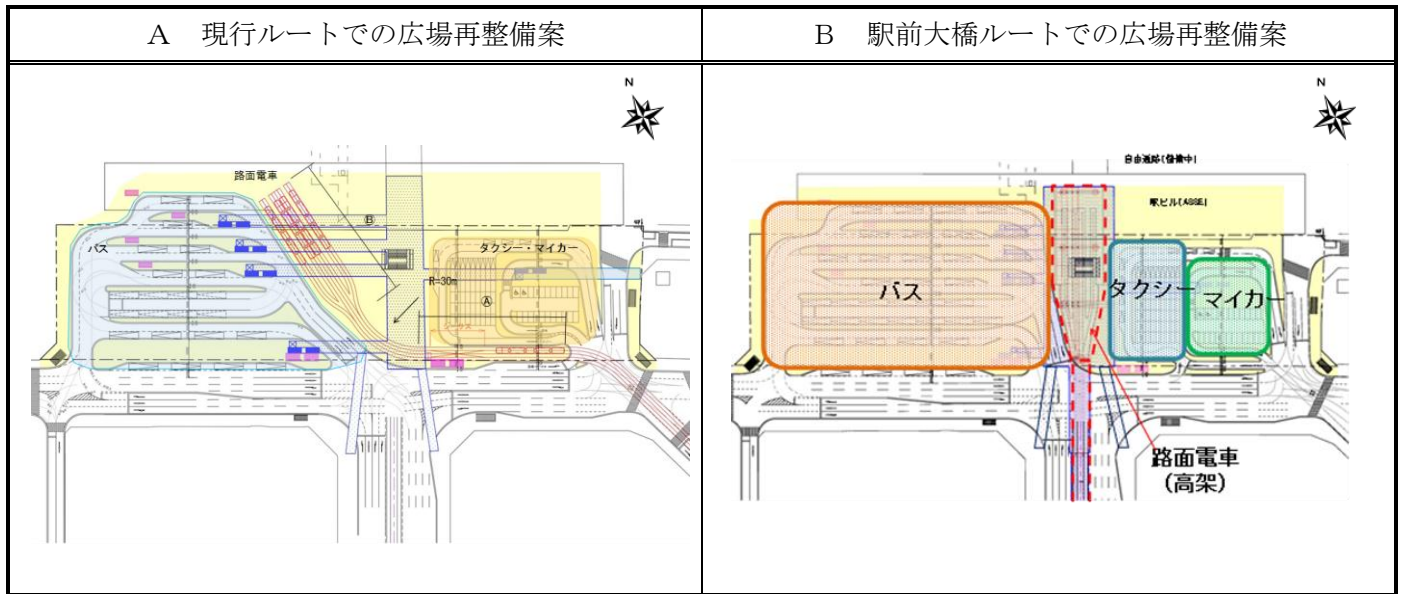
8 今後の取組

今後、関係者（JR西日本、広島電鉄等）と協議調整し、広場や路面電車の走行空間の基本設計等を実施する。

その後、広場再整備の事業着手に向けて環境影響評価や都市計画決定（変更）などの手続きを進め、広島駅自由通路の供用に引き続いて、広場の再整備に事業着手し、平成30年代半ばの完成を目指す。

路面電車の現行ルートと駅前大橋ルートの場合の広場再整備案の比較

表 1-1 現行ルート及び駅前大橋ルートの場合の広場ゾーニング図



※交通施設の規模については、今後、詳細検討を行う中で増減する場合があります。

表 1-2 現行ルート及び駅前大橋ルートの場合の主な項目の比較

項目		現況	A 現行ルートでの再整備案	B 駅前大橋ルートでの再整備案	備考
交通施設規模	路面電車	乗車場 2か所 降車場 4か所 〔うち、待機場 接続車用 2か所 単車用 1か所〕	乗車場 4か所 降車場 4か所 〔うち、待機場 接続車用 4か所〕	乗車場 4か所 降車場 4か所 〔うち、待機場 接続車用 4か所〕	
	バス	15バース	15バース	22バース	
	タクシー	乗車場 3台 降車場 4台 プール 63台	乗車場 3台 降車場 4台 プール 約63台	乗車場 3台 降車場 4台 プール 約63台	
	マイカー	降車スペースあり 駐車場 50台	降車スペースあり 駐車場 約23台	降車スペースあり 駐車場 約23台	短時間利用台数のみ確保
JRとの乗換移動距離・時間	路面電車	【乗換距離】約160m 【乗換時間】約2.1分	【乗換距離】約150m (約10m減) 【乗換時間】約2.0分 (約0.1分減)	【乗換距離】約100m (約60m減) 【乗換時間】約1.3分 (約0.8分減)	
	バス	【乗換距離】約300m 【乗換時間】約3.8分	【乗換距離】約280m (約20m減) 【乗換時間】約3.6分 (約0.2分減)	【乗換距離】約210m (約90m減) 【乗換時間】約2.7分 (約1.1分減)	
都心(紙屋町・八丁堀地区)へのアクセス性		—	(短縮なし)	【距離】約200m短縮 【時間】約4分短縮	路面電車: 広島駅～紙屋町・八丁堀地区
賑わい・交流スペースの確保		駅前広場内の賑わい・交流スペースがが少ない	ペDESTリアンデッキを整備することにより、賑わい・交流スペースを確保	ペDESTリアンデッキを整備することにより、賑わい・交流スペースを確保	
概算事業費(費用対効果)		—	80億円 (0.7)	155億円 (2.1)	概算事業費は南口広場再整備計

※1 現況におけるJRの主な改札口は、自由通路整備後の2階レベルとしている。

※2 事業費は国内の既往実績などを参考に算出した概算である。

※3 費用対効果(費用便益比)とは、費用(建設投資額)に対して、どれだけの割合の便益(効果)が生じるかを評価して、計画の有効性や投資規模の妥当性を判断する際の指標として活用するものである。今回の比較においては、『都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案):国土交通省都市・地域整備局』に準拠して算出している。なお、便益としては①乗換歩行者の時間短縮便益(路面電車の駅前大橋ルート(短絡化)の場合の時間短縮効果含む)、②歩行者の移動サービス向上便益、③滞留・交流機会増大・都市景観向上便益を計上している。