

第2章 事業の目的及び内容

2-1 事業の目的

事業計画地は、区画街路によって分割された小街区に、老朽建物や木造家屋が密集し、土地の利用状況も細分化され低利用のものとなっている。

一方、事業計画地を含む広島駅南口地区は、広域交通体系の結節点であるＪＲ広島駅に隣接しており、広島市及び広島広域都市圏にとっての都市機能上の重要拠点であり、立地に即した土地利用の更新、都市機能整備、景観形成が必要となっている。

事業計画地は、「広島駅表口周辺地区市街地再開発事業基本計画（昭和 56 年 3 月、広島市策定）」の中で、一体的な再開発を行い、他の都心地区と連担した都市機能の形成や、機能分担による広島市の新たな広域拠点地区としての整備を推進すべき地区として位置づけられるとともに、広島圏都市計画の「市街地の開発及び再開発の方針」の中で、「特に緊急に整備が必要で広域的波及効果が期待できる地区」として「特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区（二号地区）」に設定されている。

事業計画地が位置する広島駅周辺地区は、「第 4 次広島市基本計画（平成 11 年、広島市策定）」において、都心核との機能的な結びつきを高めることなどにより、都市空間としての一体化を図り、都心の形成を促進することとされているほか、「ひろしま都心ビジョン（平成 17 年 2 月、広島市策定）」に「新都心成長点」として重点地区に位置づけられている。また、平成 15 年 7 月には都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」に指定されており、その「地域整備方針」において、広島駅南口地区は、「広島市の陸の玄関口にふさわしい高次商業・業務機能や高質な居住機能等の複合的な都市機能を強化する」と定められている。

本事業は、これらの整備方針に基づき、区画街路によって分割された小街区を統合し、既存の狭小な木造家屋や老朽建物を、広島市の陸の玄関口にふさわしいランドマーク性を備えた超高層複合建築物に建替えるとともに、周辺の公共施設整備と連携し、にぎわいのある都市空間を形成することにより、事業計画地の有効な土地利用の実現と、圏域全体の活性化につながる高次都市機能の強化及び都市景観の整備を図ることを目的とする。

2-2 事業の内容

2-2-1 対象事業の名称

広島駅南口Bブロック第一種市街地再開発事業

2-2-2 対象事業の種類

大規模建築物の新築の事業

2-2-3 対象事業の規模

建築物の高さ約 190m、延べ面積約 128,900 m²

2-2-4 対象事業の実施計画地

広島市南区松原町 5 番、6 番、7 番及び 8 番の全部並びに 17 番の一部

広島市南区猿猴橋町 3 番の全部並びに 7 番及び 10 番の一部

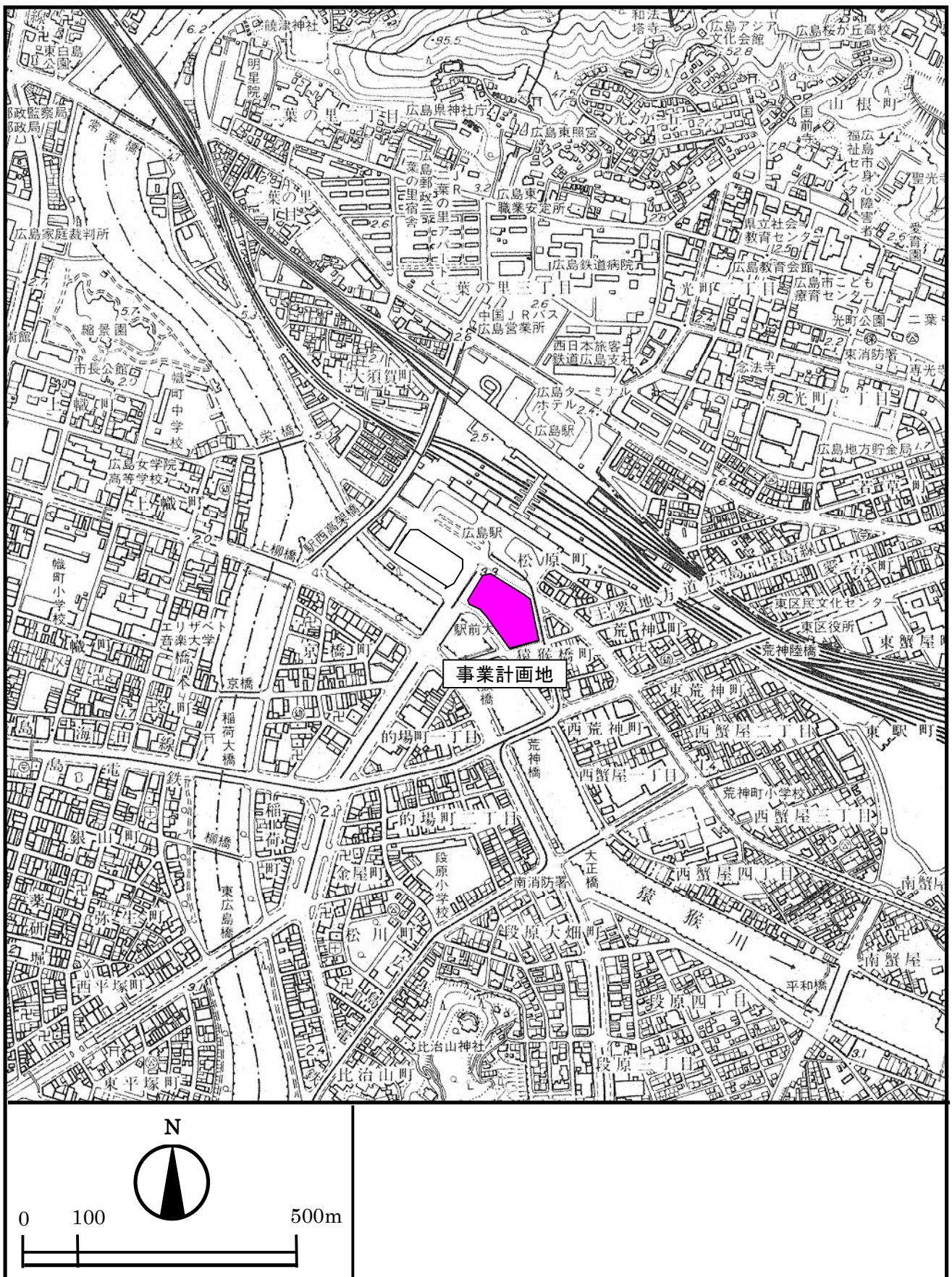


図 2-2-1 事業計画地の位置図

2-2-5 施行区域の概要

本事業は、南側に区画街路・市道南1区7号線（w=15m）、西側に幹線街路3・1・305 駅前吉島線（w=50m）、北側に幹線街路3・3・315 駅前大州線（w=30m）、北東側に主要地方道・広島三次線（w=22m）、東側に区画街路・市道南1区12号線（w=10m）に囲まれ、広島市及び広島広域都市圏の「陸の玄関口」と位置づけられるJR広島駅に隣接した約1.4haを施行区域とする。

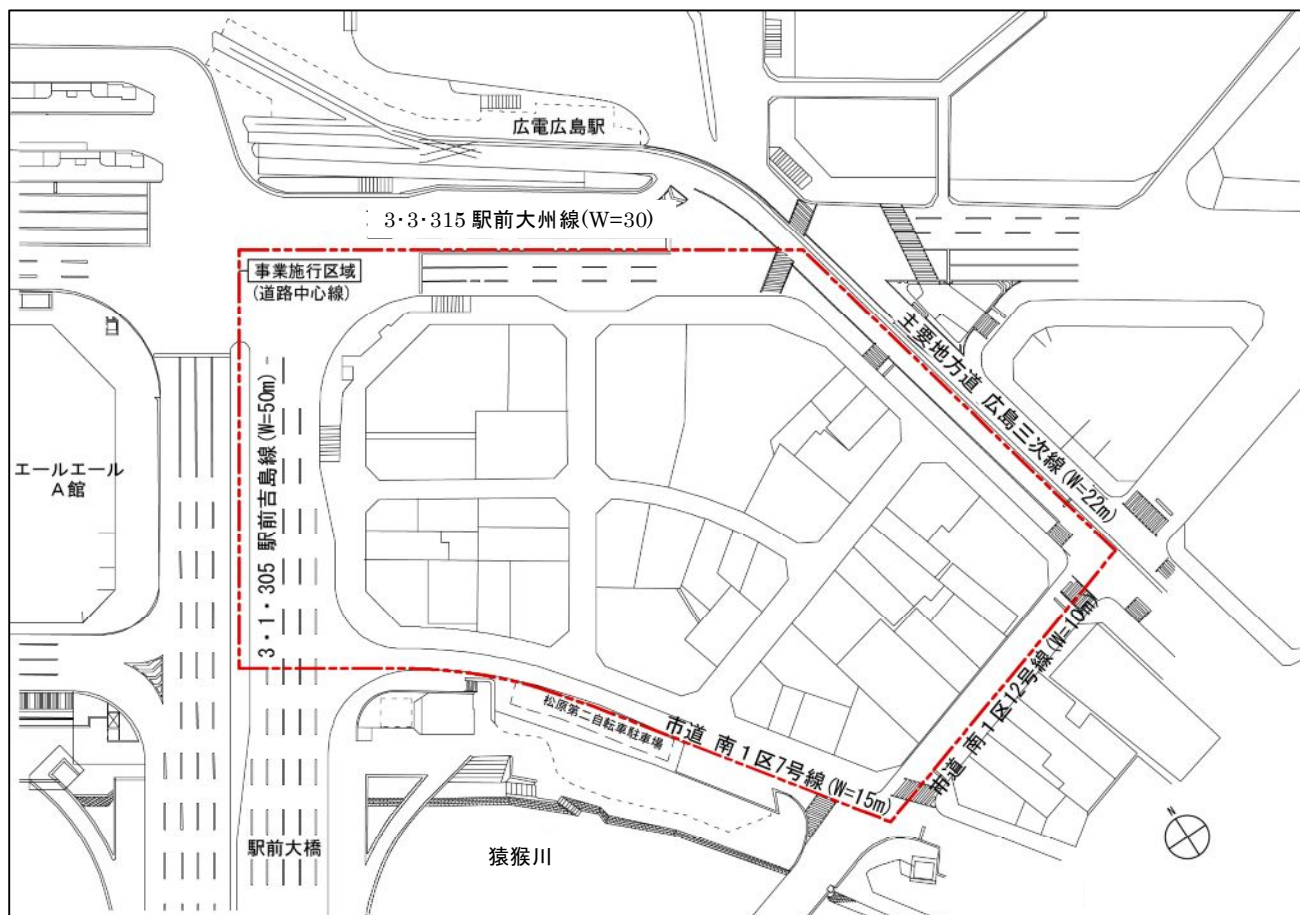


図 2-2-2 現況図

2-2-6 土地利用計画

本事業では、細分化された宅地を集約・共同化し、一体的な土地利用による高度利用を行うため、計画地内の区画街路を廃止し、5つの街区を統合する計画である。

敷地内には、計画建物として、北西側に分譲住宅・商業・業務・ホテル・機械式駐車場からなる超高層の西棟、南東側に商業・駐車場・駐輪場からなる東棟を配する。2棟の間の2階レベルには、広島駅側の3・3・315 駅前大州線と猿猴川の東部河岸緑地側の市道南1区7号線を結ぶ通り抜け空間を整備する。

3・3・315 駅前大州線、主要地方道広島三次線、市道南1区12号線については、計画地接道部分の建物の外壁を2mセットバックし、歩道と一体的な歩行者空間を整備する。その他の建物の周囲の空地部分については、緑地・車路および歩道状空地とする。

このほか、地下2階においては本事業にあわせて拡幅整備される予定の広島駅南口地下広場と接続して、地上への歩行者動線を確保する。

2-2-7 道路等整備計画

本事業における主な道路等の公共施設の整備計画は以下のとおりである。安全な歩行者空間を整備するとともに、地下や地上での公共交通機関への動線を整備する。

市道南1区12号線	現況道路（幅員10m）を1m拡幅し、幅員11mとし、敷地内の歩道状空地とあわせ、安全な歩行者空間を整備する。
バス停留所	3・3・305 駅前吉島線（エールエールA館側）、及び3・3・315 駅前大州線（広島駅側）の既存のバス停2箇所において、バスバースを新たに整備し、バスの停車に伴う交通渋滞の発生の抑制や安全な乗降スペースを確保する。
広島駅南口地下広場	Bブロックの施設建築物に接するように拡幅整備し、計画建物の地下2階で接続する。

2-2-8 施設計画概要

(1) 施設計画

立地場所の概要と施設の概要は表 2-2-1 に示すとおりである。また、計画施設の配置図は図 2-2-3、断面の外形は図 2-2-4、代表階の平面図は図 2-2-5～2-2-16 にそれぞれ示すとおりである。

既存の計画地内の店舗やホテルなどを計画施設内に確保するとともに、広島駅南口地区において不足している都市機能である業務施設、住宅など、公共交通の利便性を生かした施設を整備する計画である。

また、施設の利用者や居住者が公共交通機関を利用しやすいよう、地下 2 階で広島駅南口地下広場と接続することで、J R 広島駅や広電広島駅、バスターミナルなどと安全な動線で結ぶ計画である。

表 2-2-1 施設計画等の概要

立地場所の概要	位置	広島市南区松原町 5 番、6 番、7 番及び 8 番の全部並びに 17 番の一部 広島市南区猿猴橋町 3 番の全部並びに 7 番及び 10 番の一部
	敷地面積	8,362 m ²
	区域の指定	都市計画区域内（市街化区域）
	地域地区	商業地域、駐車場整備地区 都市再生特別地区（都市計画決定を予定）
	防火地域	防火地域
	基準建ぺい率	90% （都市再生特別地区の最高限度として、耐火建築物の場合 90%の指定予定）
	基準容積率	1100% （都市再生特別地区の最高限度として指定予定）
施設の概要	建築面積	約 7,400 m ²
	建ぺい率	約 90%
	延べ面積	約 128,900 m ²
	容積率	約 1100%
	階数	地上 54 階、塔屋 2 階、地下 2 階
	主な用途	住宅、商業施設、業務施設、ホテル、駐車場・自転車駐輪場 等
	建物の高さ	約 190m
	構造	鉄筋コンクリート造＋鉄骨造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造
	駐車台数	約 1,330 台 （うち住宅用機械式立体駐車場 約 400 台）
	駐輪台数	約 1,200 台

注 現在指定されている高度利用地区から除外し、都市再生特別地区の都市計画決定を行う予定。

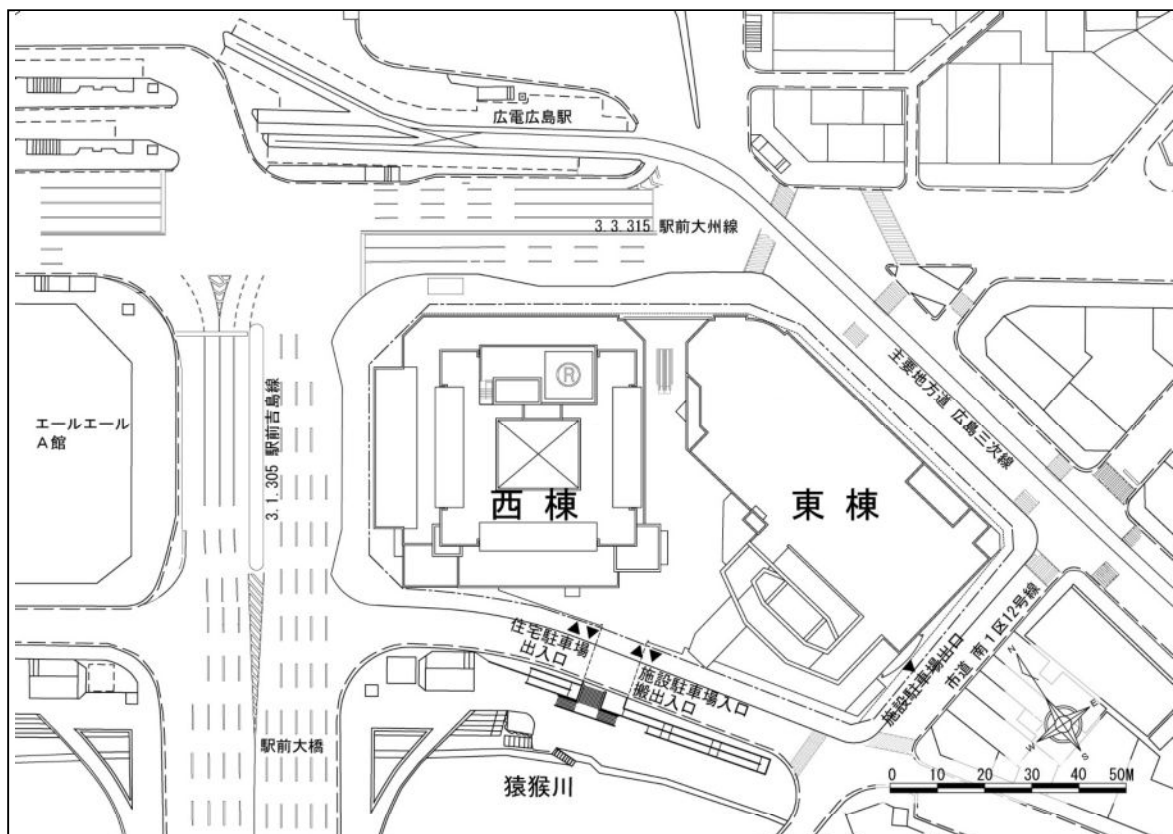


図 2-2-3 計画施設配置図

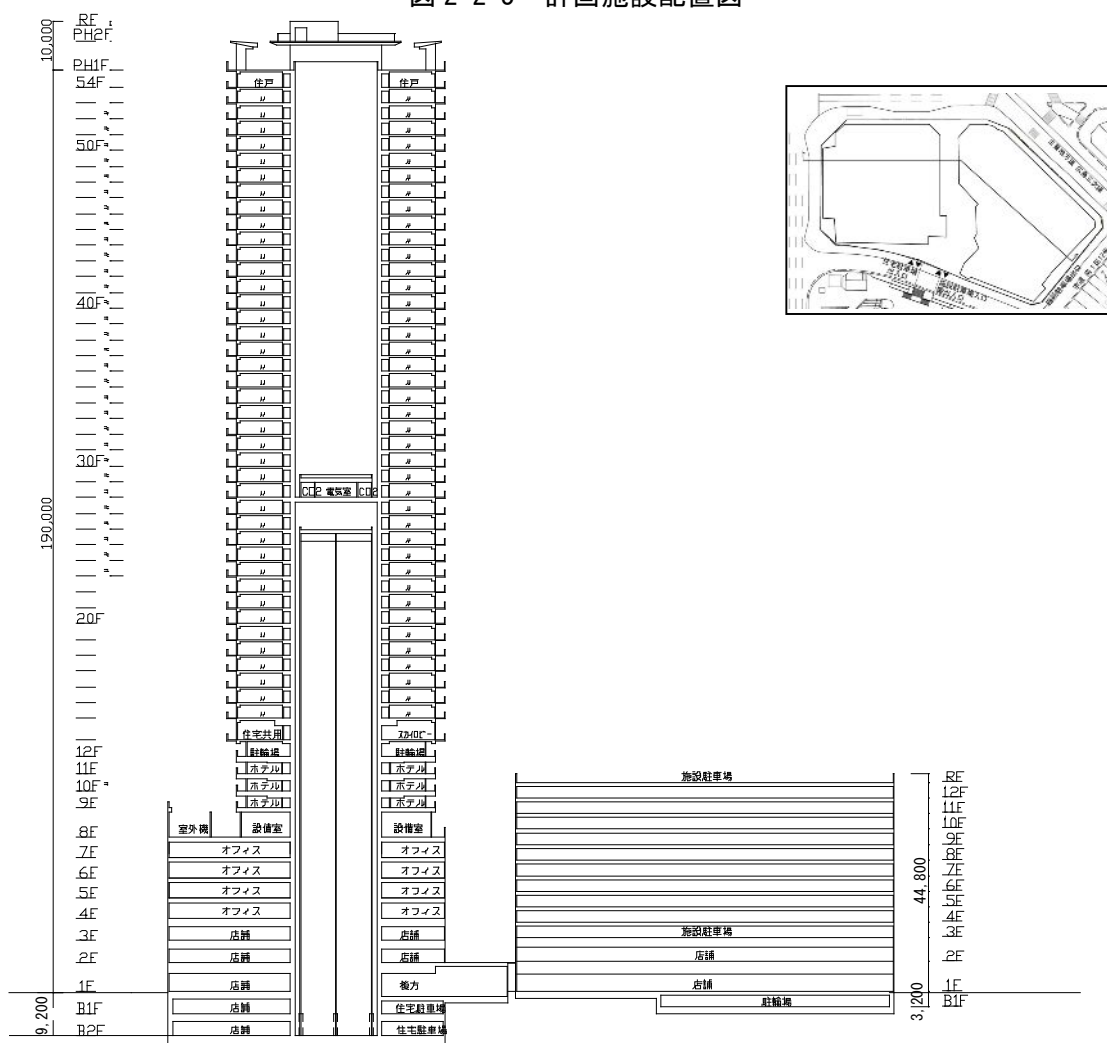


図 2-2-4 計画施設断面図

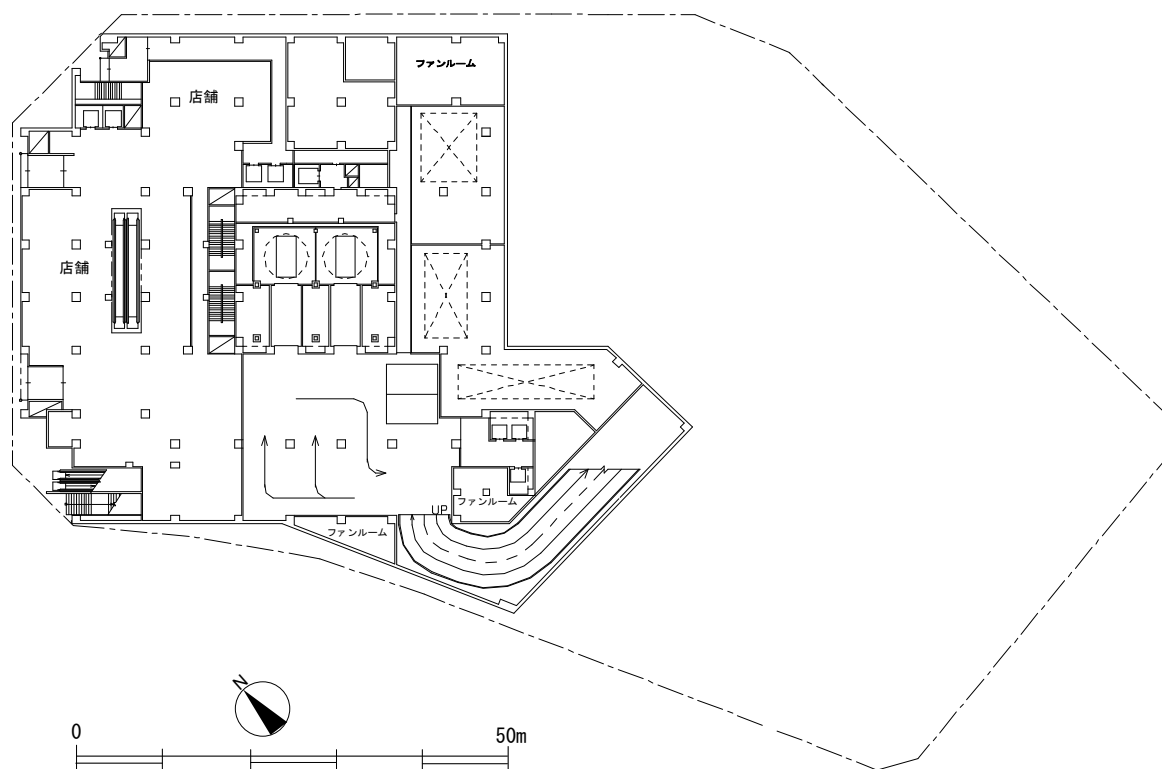


図 2-2-5 B2 階平面図

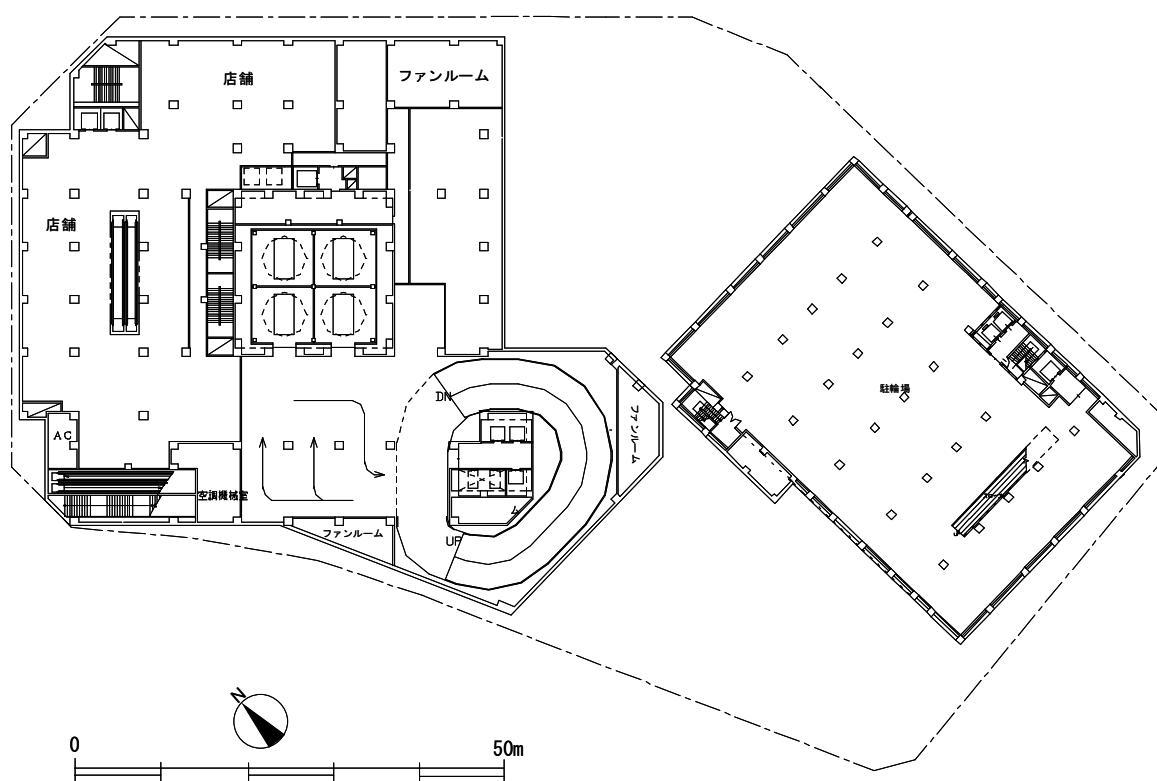


図 2-2-6 B1 階平面図

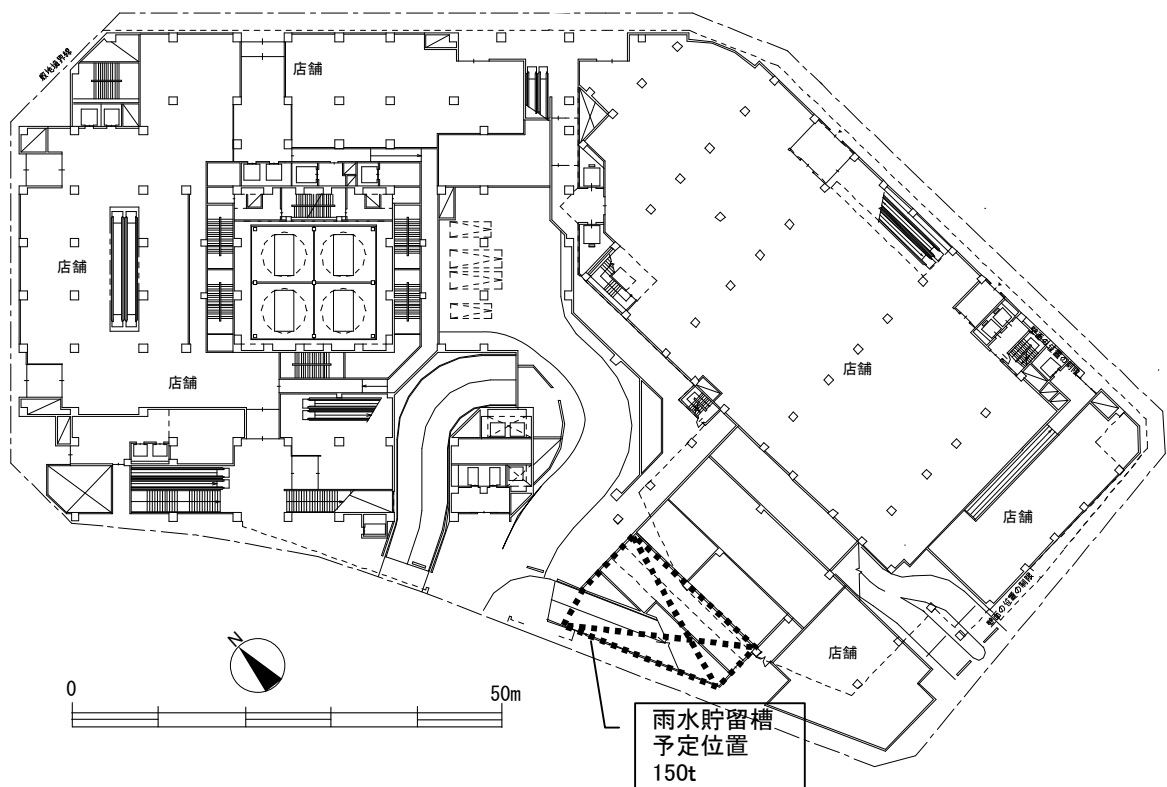


図 2-2-7 1 階平面図

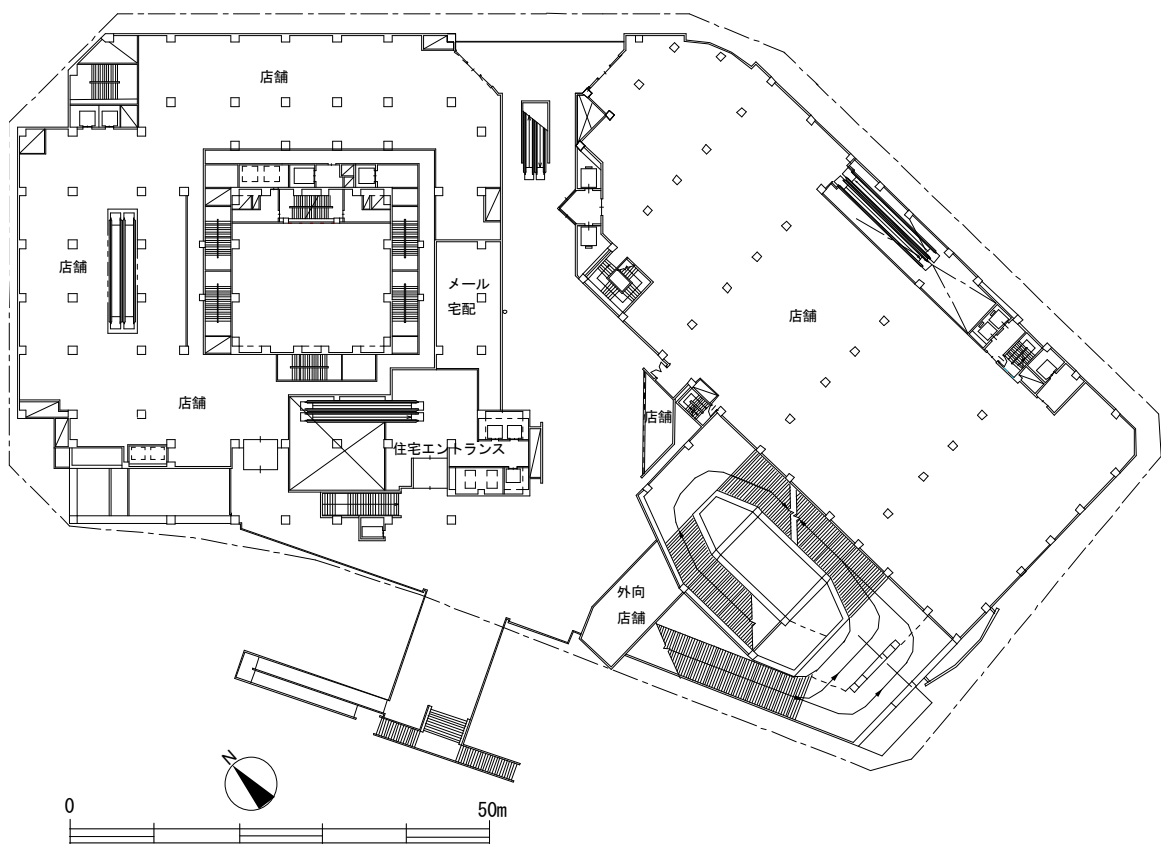


図 2-2-8 2 階平面図

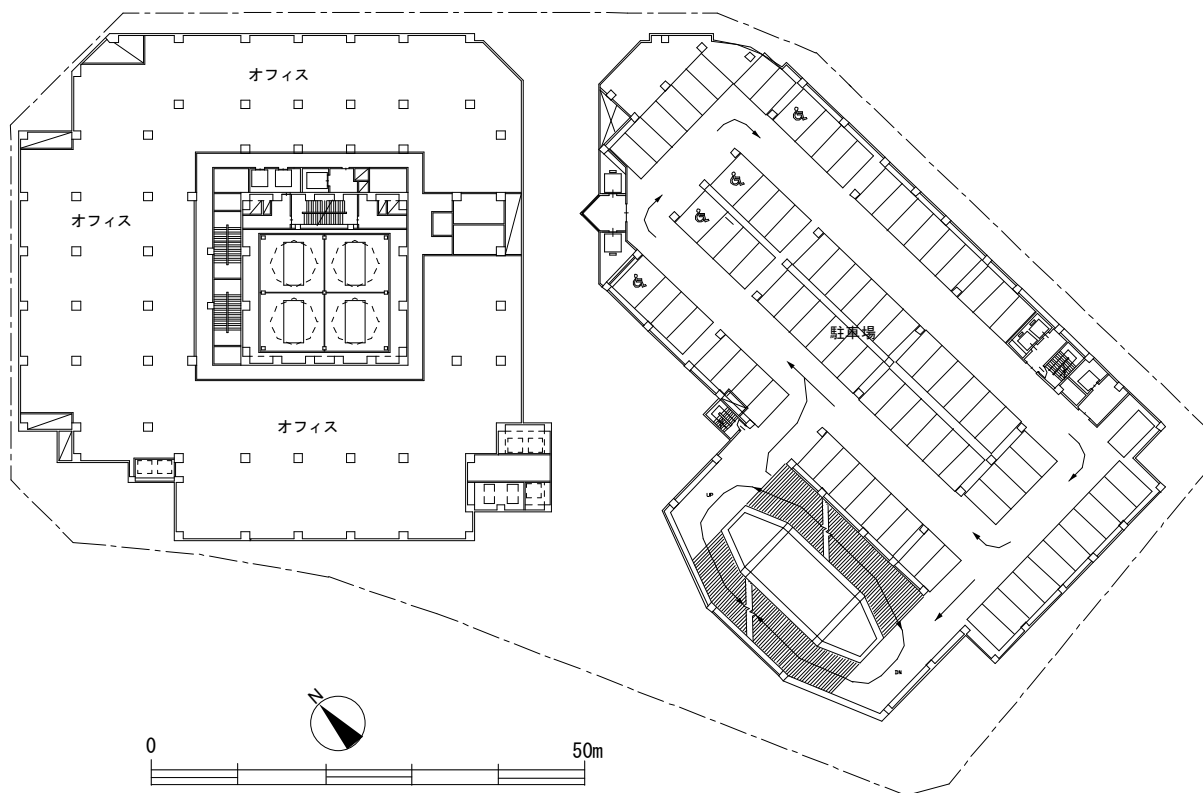


図 2-2-9 4～7 階平面図

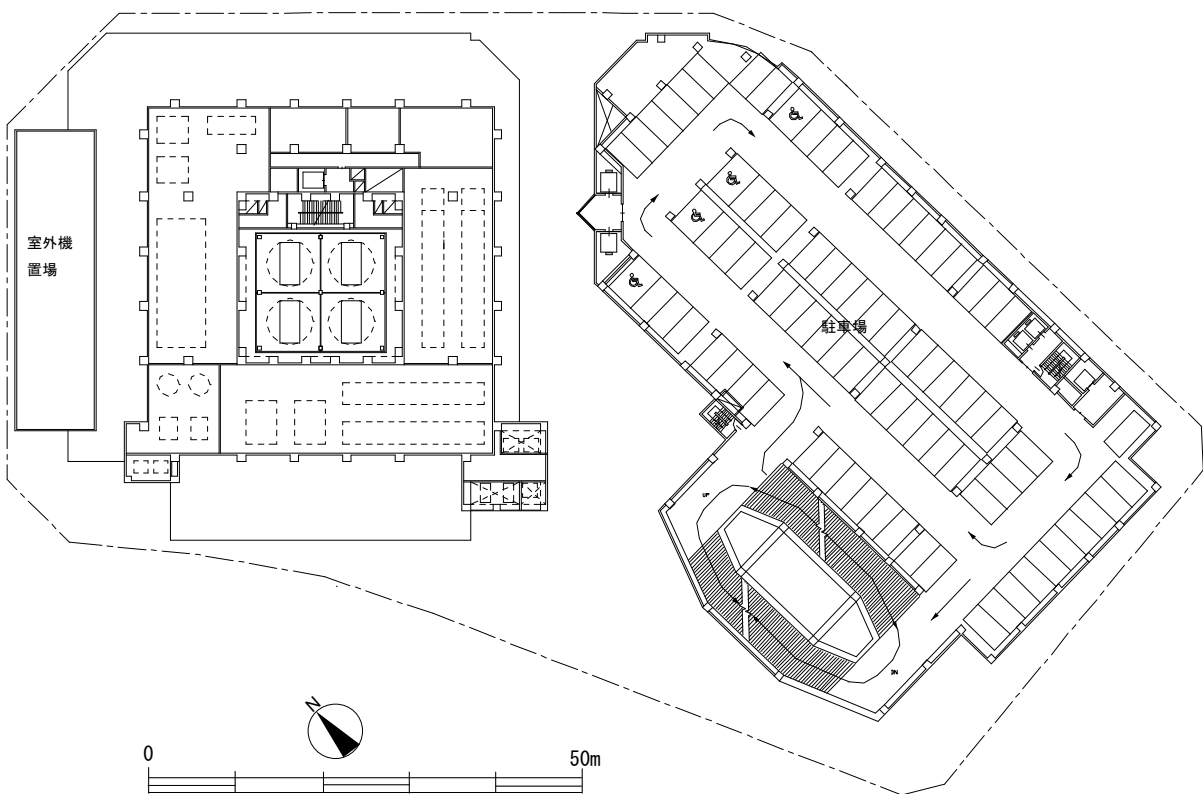


図 2-2-10 8 階平面図

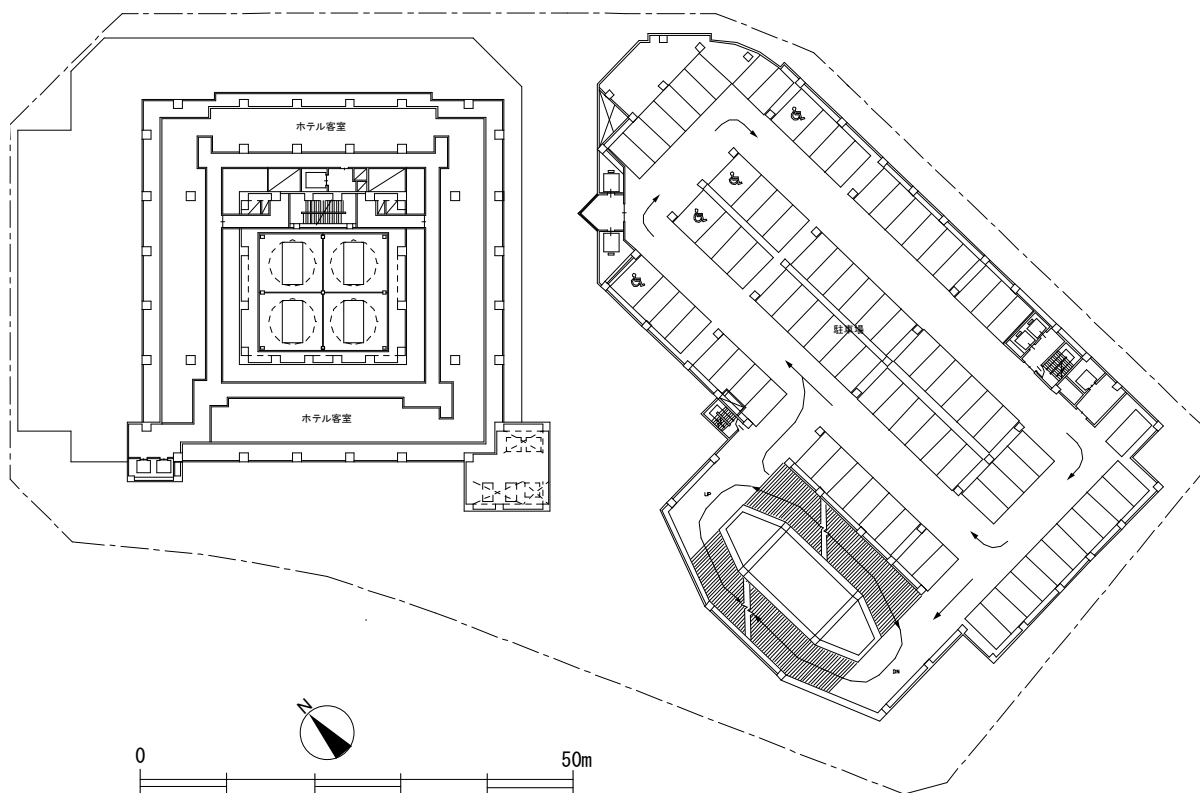


図 2-2-11 9～11 階平面図

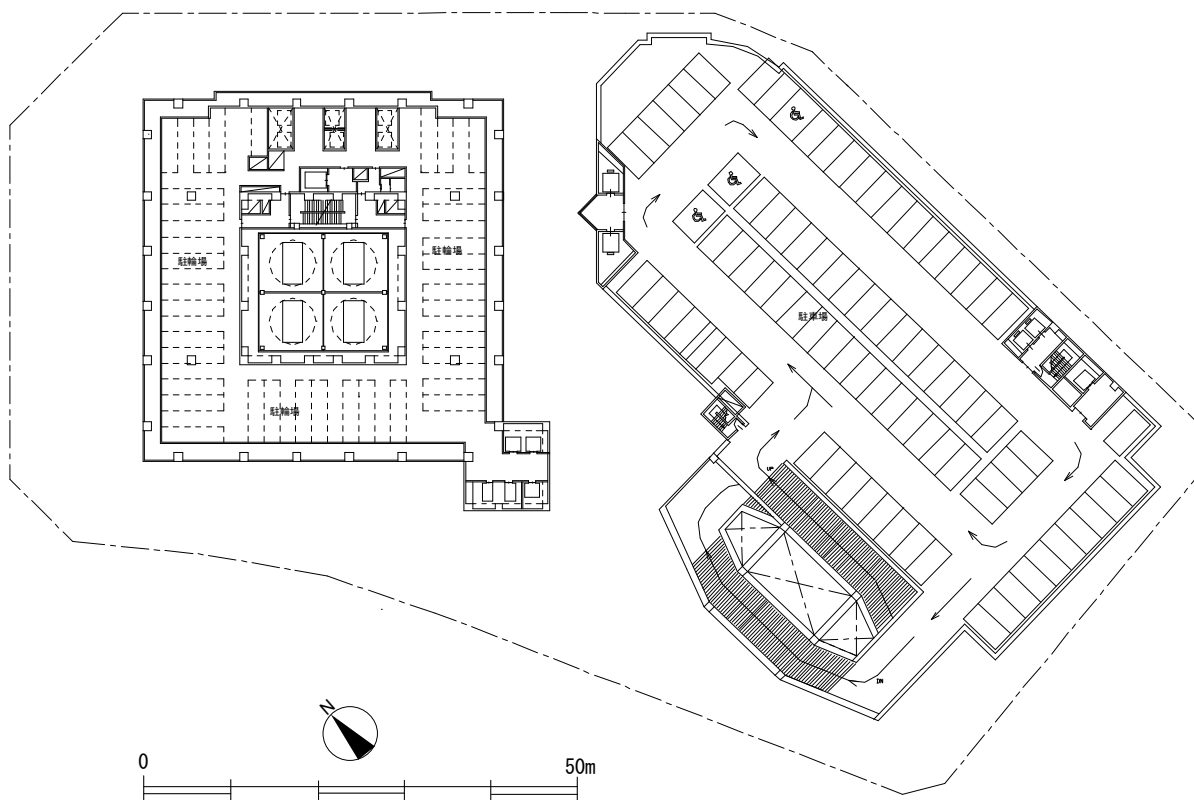


図 2-2-12 12 階平面図

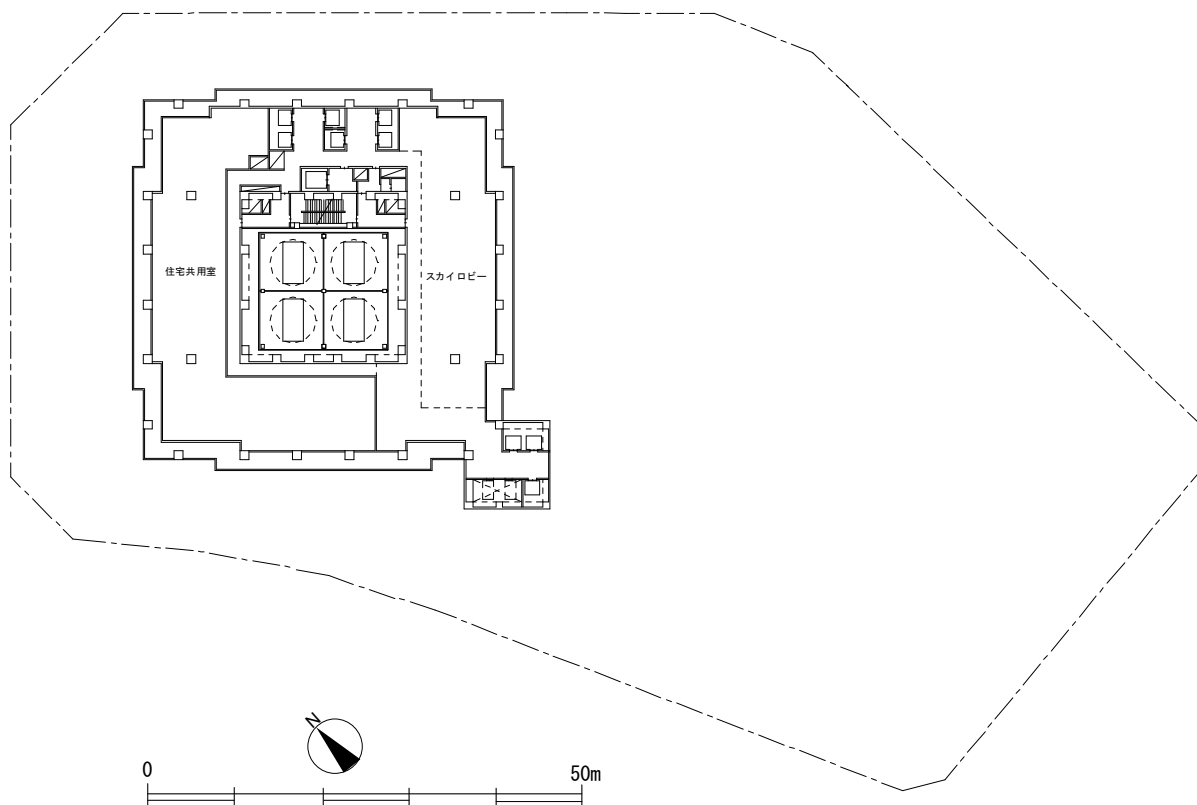


図 2-2-13 13 階平面図

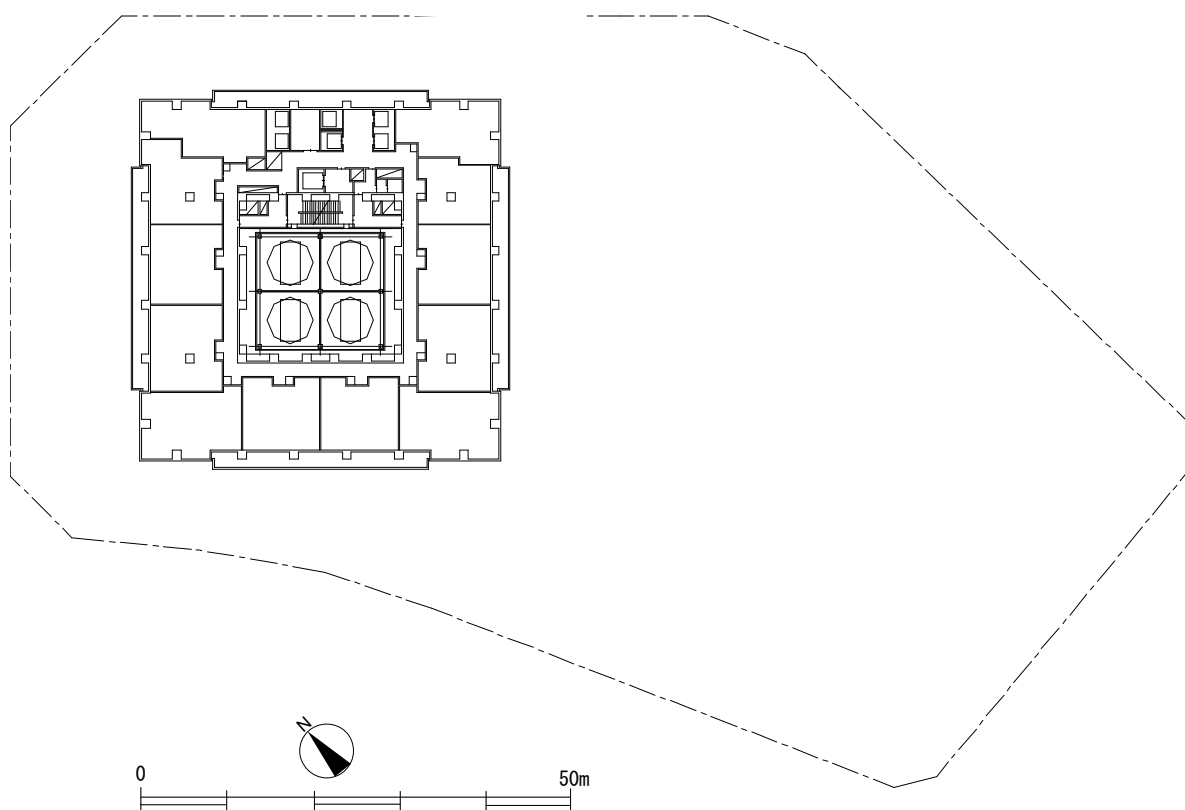


図 2-2-14 住宅基準階平面図

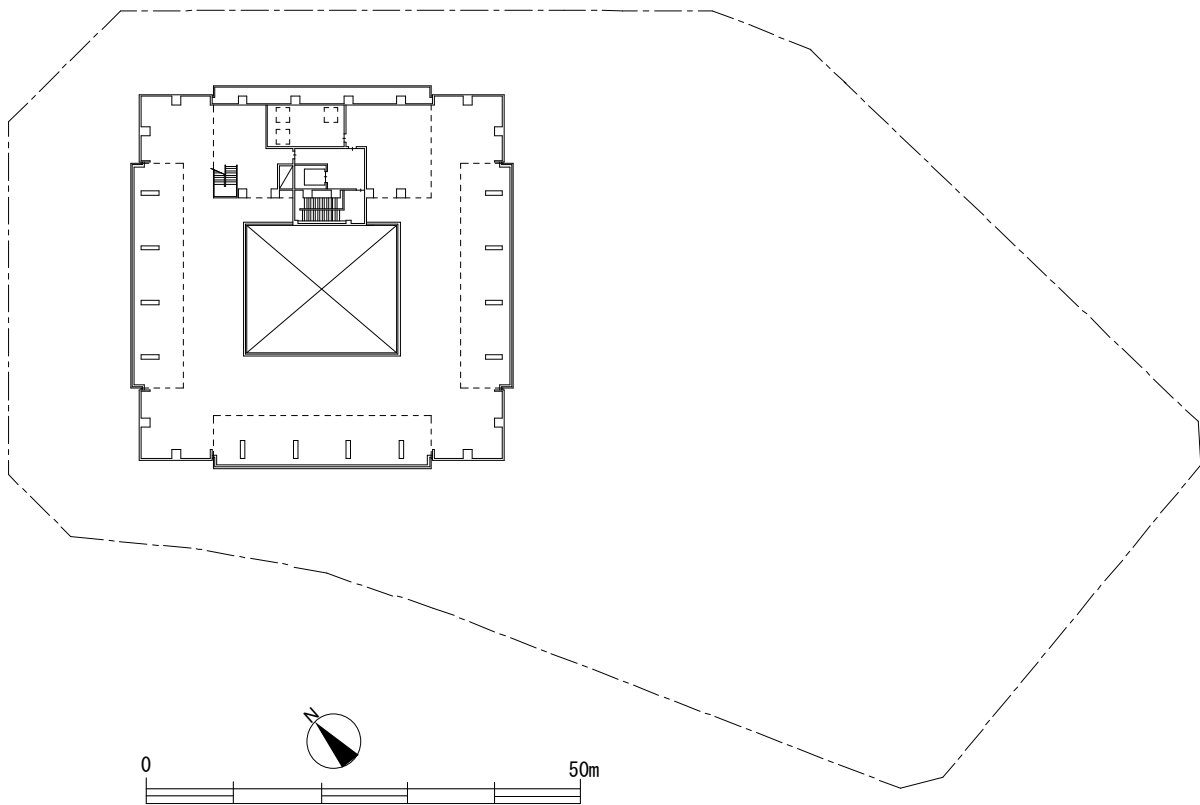


图 2-2-15 PH 階平面图

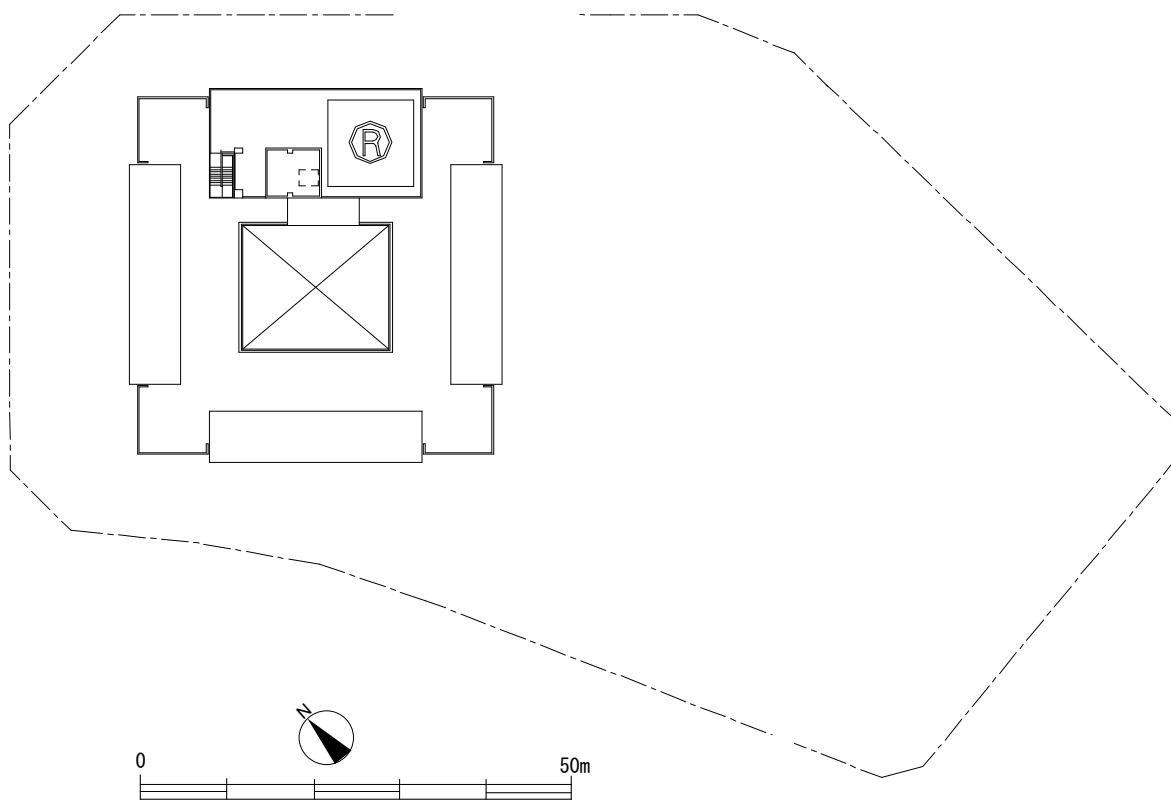


图 2-2-16 PHR 階平面图

(2) 交通動線計画・駐車場計画

施設用駐車場は、自走式約 930 台を東棟 3 階から上部に配置し、市道南 1 区 7 号線から入庫し、市道南 1 区 12 号線へ出庫する計画である。住宅用駐車場は、機械式（地階乗り込み）約 400 台を西棟に配置し、市道南 1 区 7 号線からの入出庫とする計画であり、施設の搬出入口も市道南 1 区 7 号線に計画している。幹線道路や公共交通への影響、歩行者の主動線に配慮し、交通量や歩行者が多くバス停のある 3・1・305 駅前吉島線や 3・3・315 駅前大州線、路面電車が運行している主要地方道・広島三次線からの車両の出入を行わないように計画している。

施設用駐車場は、道路境界から約 50m 先の車路 2 階部分にゲートを設置する計画であり、ピーク時においても駐車待ちによる公道への影響がないように考慮している。また、駐車スペースと入出庫時の主動線となる車路を独立させ、駐車場内での混雑が少なくスムーズな駐車が可能となる形式の駐車場として計画している。

駐輪場は施設用および公共駐輪場を東棟地下 1 階に配置し、施設用は「広島市自転車等の放置の防止に関する条例」に定める台数（約 450 台）以上、公共駐輪場は既存の広島駅南口第一自転車等駐輪場（都市計画施設松原第二自転車駐輪場、162 台）の代替施設としての取扱いを前提に、現状台数以上を計画している。また、住宅用駐輪場は、住宅戸数以上を西棟 12 階に配置し、専用エレベーターで出入りする計画である。

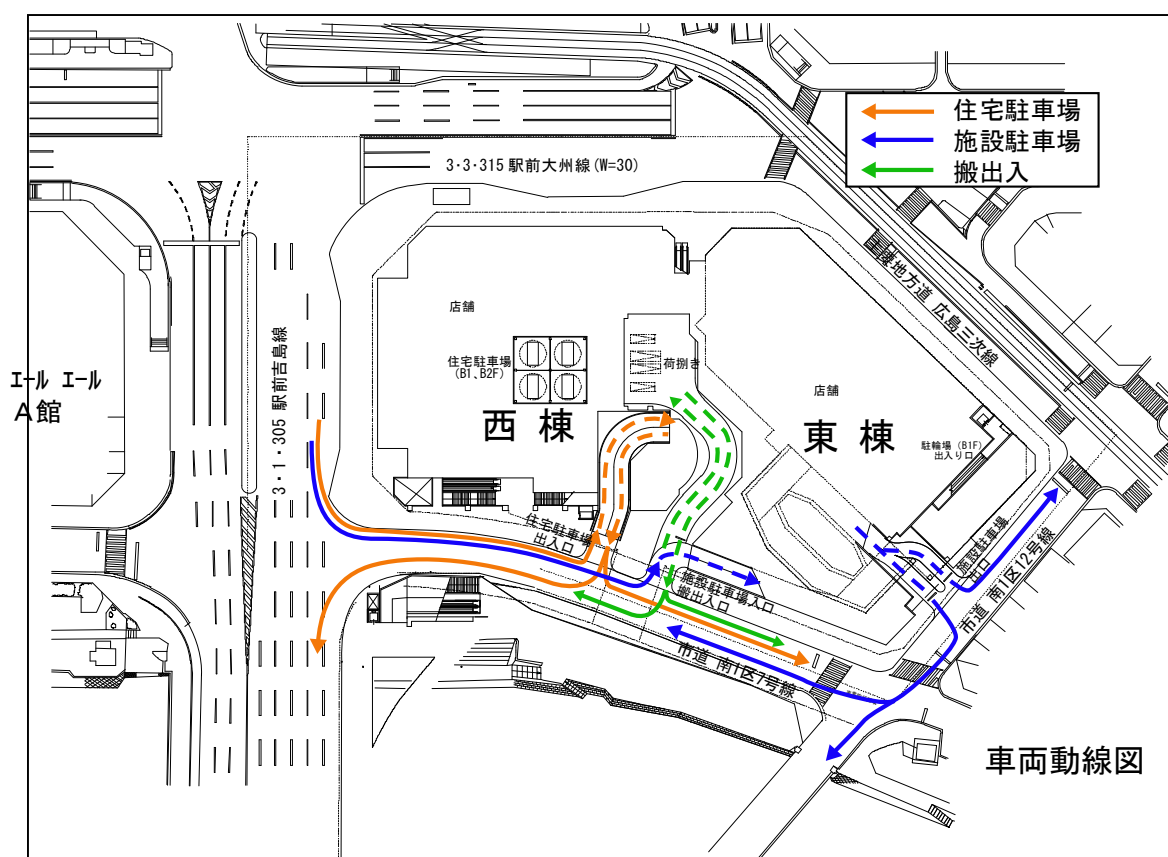


図 2-2-17 出入口位置と車両走行ルート

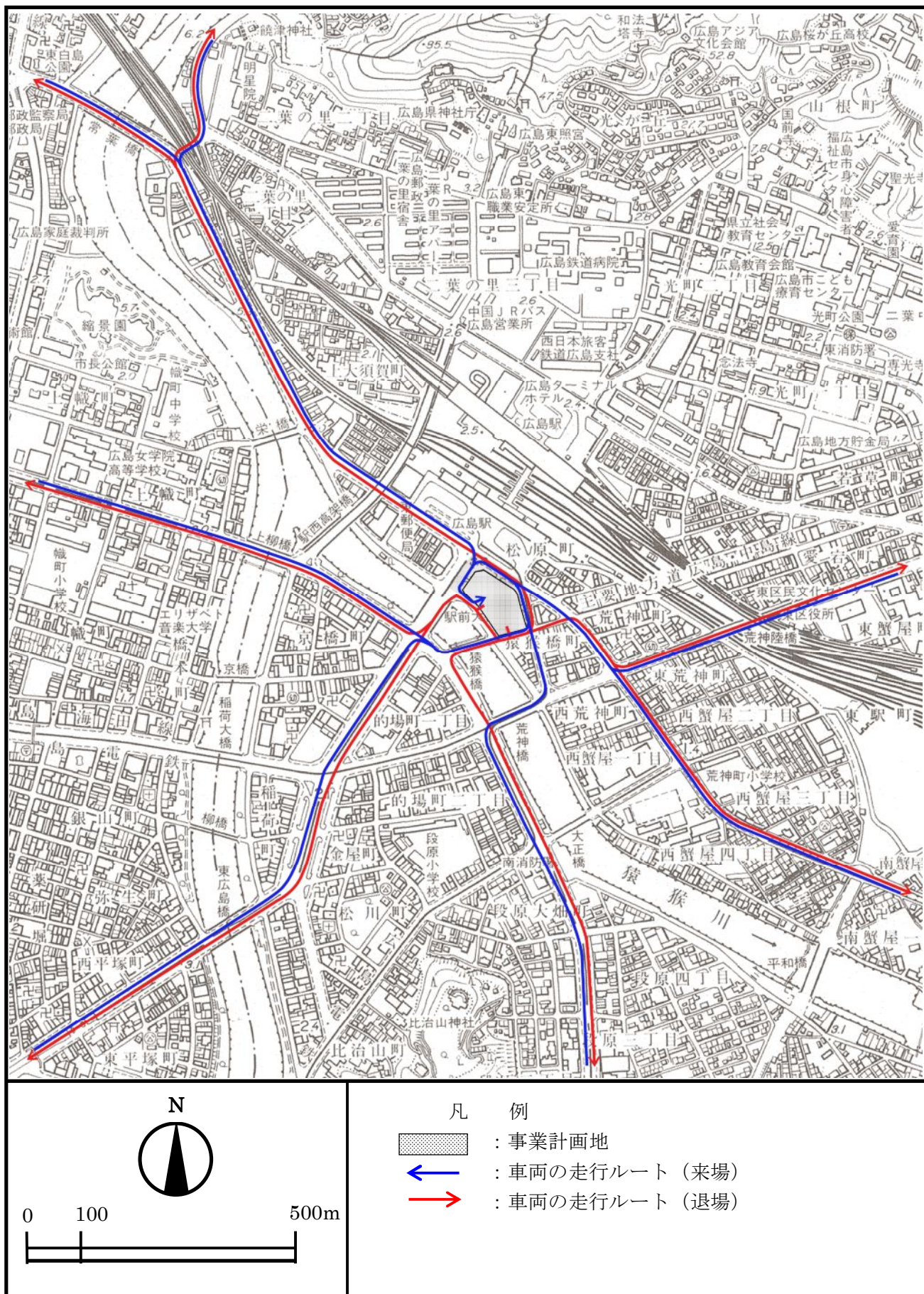


図 2-2-18 施設関係車両主要走行ルート

(3) 熱源計画

各施設における冷暖房給湯用の熱源は、住宅、ホテル、業務・商業施設とも個別熱源方式として熱源の台数制御と高効率化を計る。エネルギーは電力とガスを併用すると共に、資源の有効利用やエネルギーの効率的利用、負荷の平準化に配慮する。

熱源は以下の通り分散方式とし個別対応が可能な計画としている。

個別熱源方式

施設用途	冷暖房方式	エネルギー
商業	各階空気熱源パッケージ式	電気
事務所	各階空気熱源パッケージ式	電気
ホテル	各階空気熱源パッケージ式	電気
住宅	各戸空気熱源パッケージ式	電気

個別給湯方式

施設用途	給湯方式	エネルギー
商業	ガス局所給湯方式	都市ガス
事務所	電気局所給湯方式	電気
ホテル	ガスセントラル給湯方式	都市ガス
住宅	ガス局所給湯方式	都市ガス

(4) 排水計画

屋内分流、屋外合流方式とする。雨水は屋外雨水本管まで単独とし、屋根部分の集水については貯留槽を設け、雑用水への再利用を図るとともに、雨水流出抑制施設要綱に基き雨水貯留槽（150t 予定）を設置する。

(5) 廃棄物管理

「広島市廃棄物の処理及び清掃に関する条例」及び「共同住宅等建築物におけるごみ収集施設設置要綱」に基づき、分別収集の徹底とそれに合わせた保管施設を設置する。住宅からの廃棄物については地階の住宅用ごみ置場に集積し保管する。住宅以外の施設からの廃棄物については、専用のごみ置場を設置して保管する。

(6) 土壌、地下水、地盤沈下

土地利用履歴調査を行った結果、事業計画地内での土壌関係特定事業場等の設置履歴はなかった。地下水については、ボーリング調査時に採水した水質の分析結果では水質上の問題はなかった。

なお、工事中及び、供用後においても、土壌汚染・地下水汚染の原因となる有害物質を排出する施設、行為は行わない。また、地下堀削工事は、遮水性の高い山留壁を構築すること等により、地下水位の低下及びそれに伴う地盤沈下が生じることがないように計画する。

(7) 緑地計画

「広島市の魅力ある風景づくり基本計画」や「リバーフロント建築物等美観形成協議制度」の基本方針等を踏まえ、「広島陸の玄関」として、また「水の都ひろしま」の顔としてふさわしい景観となるよう、施設や敷地内には可能な限り緑化を図る計画とする。

猿猴川に面する施設南西面 2 階レベルにデッキを設け、親水空間へのアプローチとしての

アメニティスペースとして計画する。また、施設のセットバック部分の屋上緑化を行い、水辺景観の背景として調和を図る。

2-2-9 工事計画

(1) 工事の概要

工事は、既存建物の一部を残し解体工事を先行する。解体廃棄物を撤去したのち、地下部分の掘削及び基礎工事を行う。東棟の店舗及び駐車場の一部については、先行して部分的に使用可能とする。その後、残りの既存建物を解体し全体工事を完成させる。

工事期間は、解体工事は6ヶ月程度、建設工事は竣工時検査も含め、36ヶ月程度を予定している。

(2) 工事工程表（解体工事も含む）

工事工程は、表 2-2-2 に示すとおりである。

表 2-2-2 工事及び部分使用の全体工程（予定）

年次		1	2	3	4
西棟	解体工事	■		■	
	土工事・杭工事		■		
	基礎工事		■	■	■
	躯体工事		■	■	■
	仕上・外構工事			■	■
	機械式駐車場工事				■
東棟	土工事・杭工事		■		
	基礎工事		■		■
	鉄骨・躯体工事		■	■	■
	仕上・外構工事			■	■
	部分使用			■	■

(3) 工事用車両の主要走行ルート

施設の工事に伴い発生する工事用車両の走行ルートは、図 2-2-19 に示すとおり想定しており、工事用車両は、主として 3・3・315 駅前大州線と 3・2・310 駅前観音線、3・1・305 駅前吉島線の幹線道路を利用し、事業計画地には、左折イン、左折アウトで出入りする計画である。

また、工事用車両の運行にあたっては、走行時間帯の配慮、運転者への適正走行の周知徹底、輸送体制の工夫などを行う予定である。

2-2-10 供用開始予定時期

東棟の店舗及び駐車場の一部 平成 22 年度
西棟及び東棟の全体 平成 24 年度

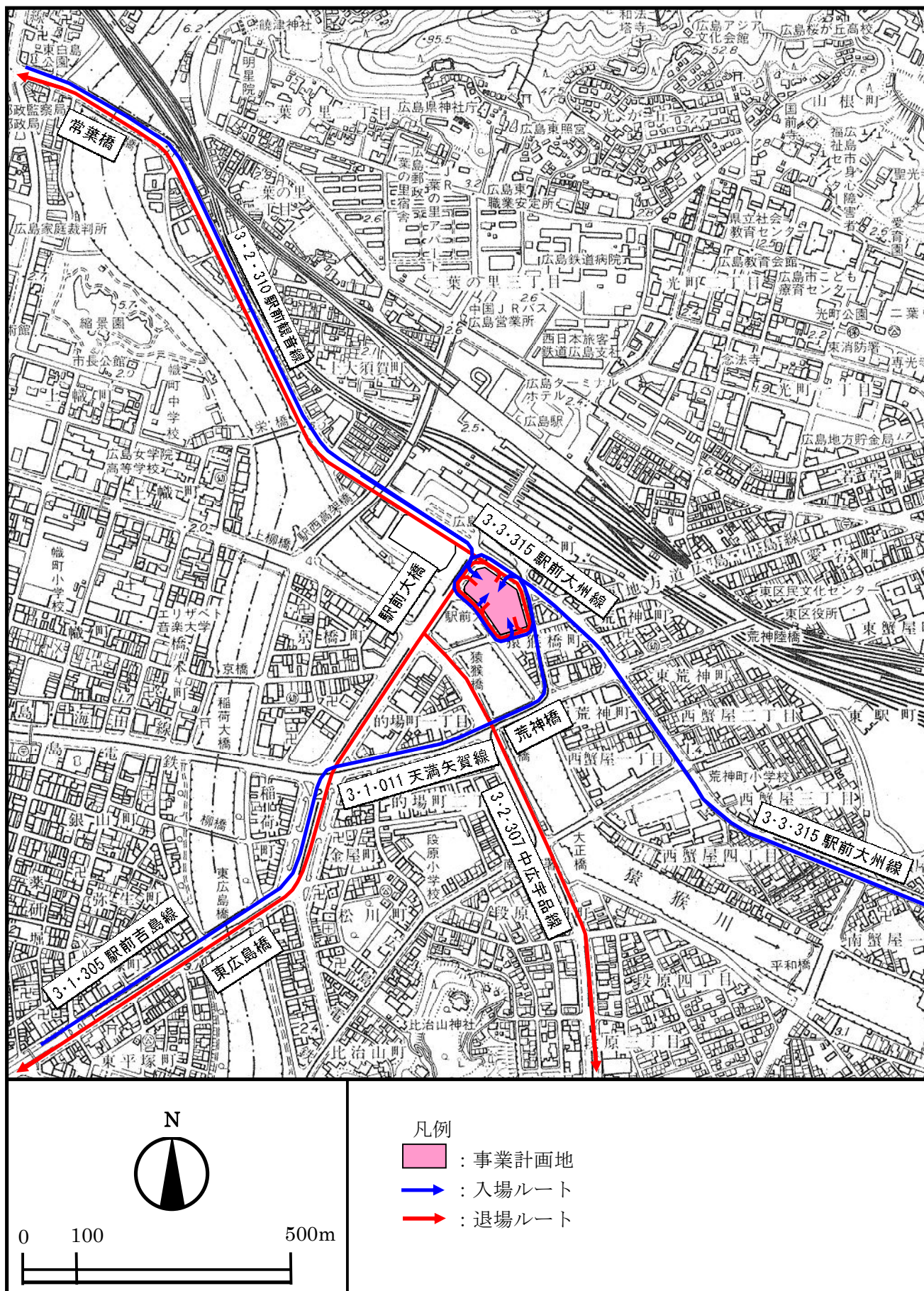


図 2-2-19 工事用車両の主要走行ルート（想定図）