

広島駅南口広場の再整備等

1 目的

広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の「核」とする「楕円形の都心づくり」(図-1参照)を推進するとともに、公共交通を中心とした都市内交通の円滑化に向け、利用者の利便性向上の観点に立った公共交通ネットワークの形成を図ることを目的として、路面電車の駅前大橋ルートの整備を含む南口広場の再整備等に取り組むものです。(図-2参照)

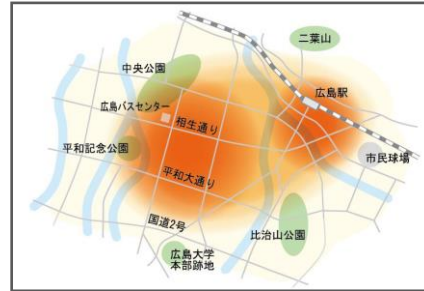


図-1 「楕円形の都心」のイメージ

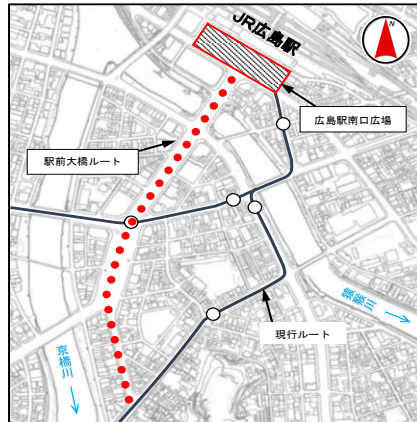


図-2 広島駅南口周辺位置図

2 広島駅南口広場の現況と課題

(1) 南口広場の現況

【面積】 約 15,000 m² (JR との 1/2 協定広場)

【交通施設】

路面電車：乗車場 2 か所、降車場 4 か所

バス：15 バース

タクシー：乗車場 3 か所、降車場 4 か所

タクシープール 63 台分

一般車：降車スペース、駐車場 50 台分

(2) 南口広場等の課題

南口広場は、JRとバスの乗り継ぎが不便、待合場所や憩いの場が少なく広島の陸の玄関としての魅力に乏しいなど、様々な課題を抱えています。

また、路面電車の南口広場への進入ルートが迂回しているため、広島駅から紙屋町・八丁堀地区への所要時間が長く、また、ラッシュ時に広場に入れない路面電車が行列待ちになるなど、速達性及び定時性が課題となっています。(図-3参照)

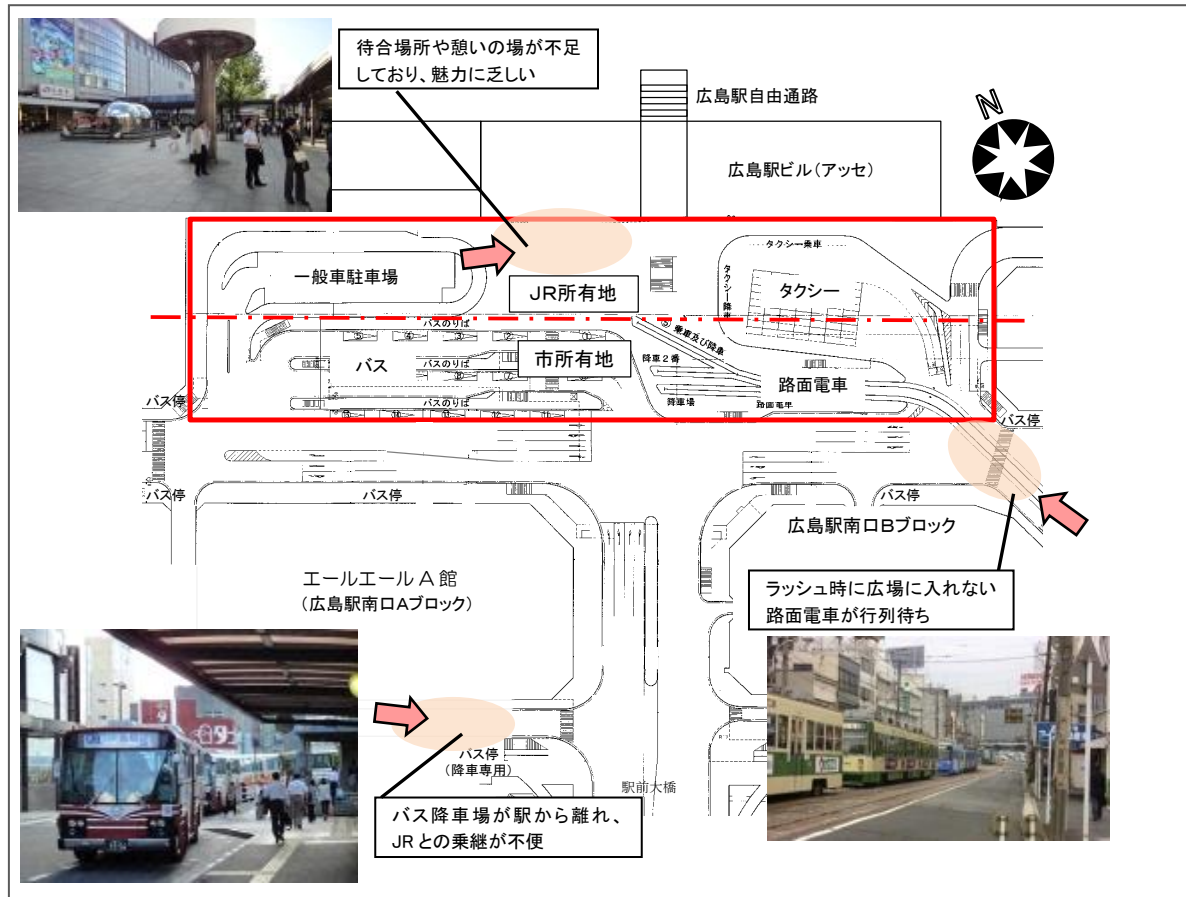
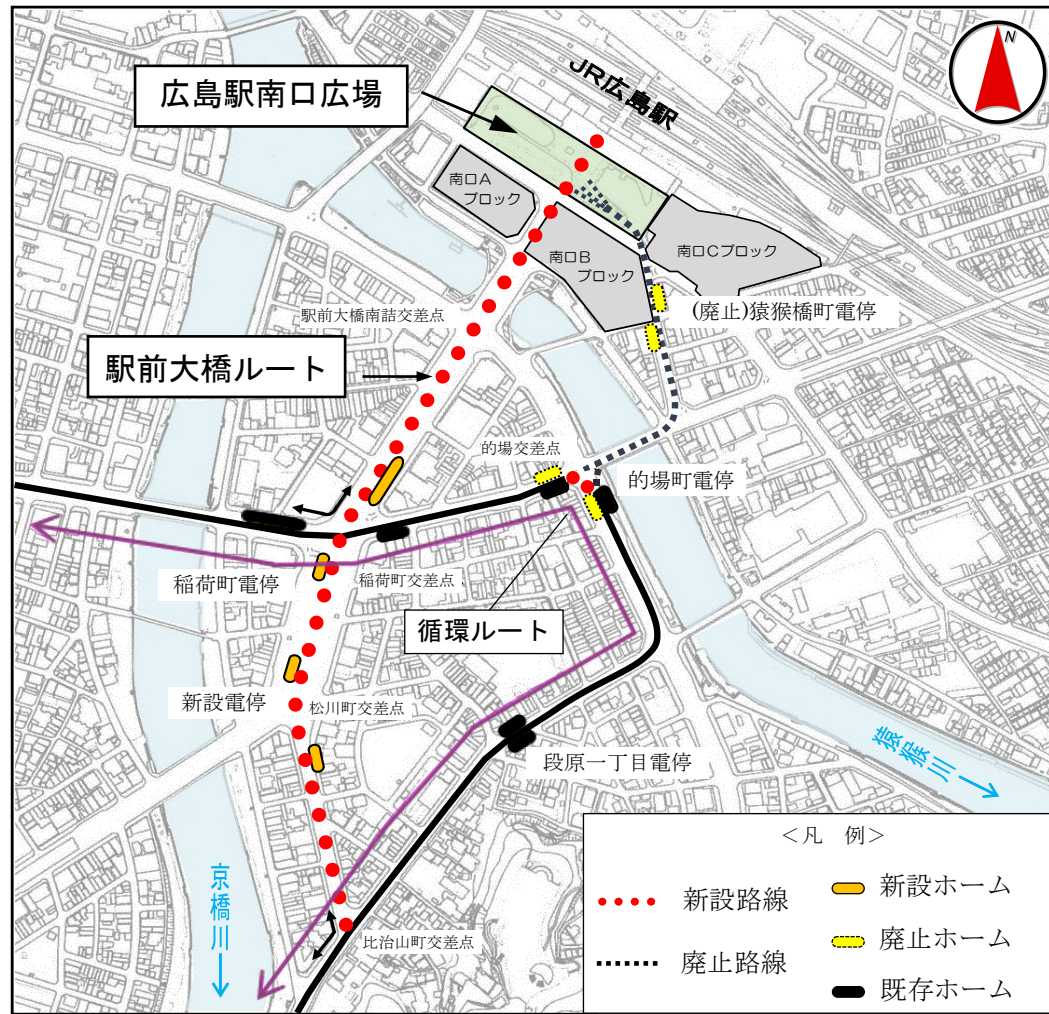


図-3 広島駅南口広場等の課題

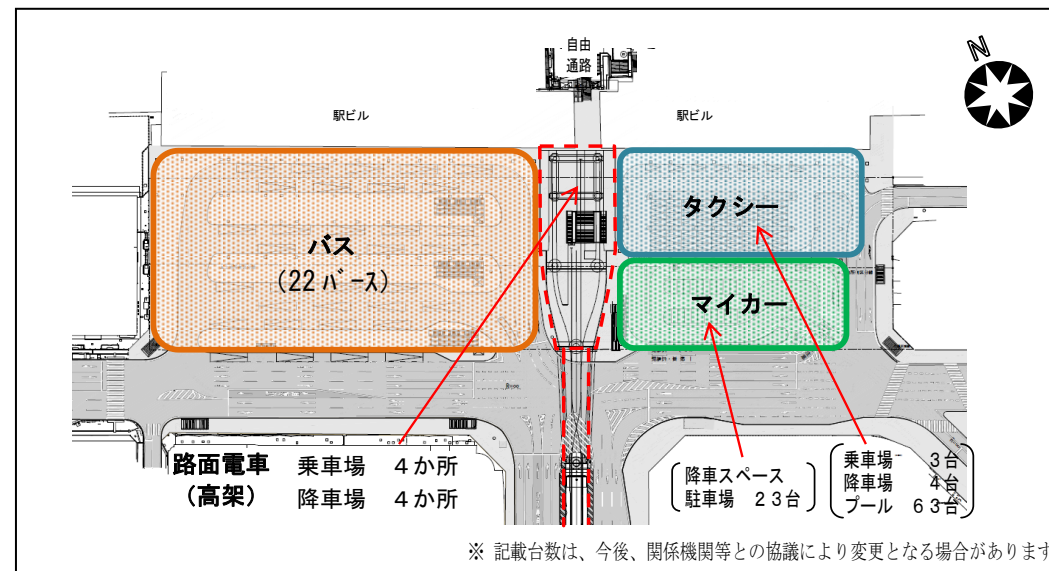
3 経緯

- 平成11年11月 「新たな公共交通体系づくりの基本計画」の策定
 - ・路面電車の駅前大橋ルートについて、南口広場の再整備とあわせ、その有効性及び実現可能性を検討すべき案として位置づけ
- 平成22年 8月 「広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会」の開催 [以降計3回開催]
 - [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委員会]
- 平成23年 3月 「広島駅南口広場再整備に係る連絡調整会議」の開催 [以降計4回開催]
 - [委員会下部組織として、技術的な課題を検証するため、交通事業者や交通管理者等で構成する会議]
- 平成25年 6月 第3回基本方針検討委員会の開催
 - ・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再整備案が望ましいとの意見を取りまとめ
- 平成25年 8月 沿線住民への説明会の開催 [計4回開催、参加人数延315名]
 - ～平成26年 5月
- 平成26年 3月 沿線町内会からの的場町、段原一丁目電停の存続等を求める要望書を受理
- 平成26年 9月 「広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針」の決定・公表
- 平成27年 1月 広場再整備及び駅前大橋ルート(インフラ部)等の基本設計に着手
- 平成29年 2月 環境影響評価実施計画書の公告・縦覧及び地元説明会開催
- 平成30年 8月 都市計画決定及び変更にかかる原案に関する地元説明会 [計2回開催、参加人数延べ151名]
- 平成30年10月 都市計画公聴会の開催公告及び都市計画原案の公告・縦覧
- 平成30年11月 都市計画公聴会開催
- 平成30年12月 環境影響評価準備書の公告・縦覧及び地元説明会の開催 [計2回開催、参加人数延べ90名] 並びに都市計画案の公告・縦覧
- 平成31年 3月 本市、JR西日本、広島電鉄による共同記者会見
 - [本市は、「広島駅南口広場の再整備等における魅力的な駅前空間の整備方針」の決定・公表、JR西日本はASSE閉館・駅ビル建替え計画を公表、広島電鉄は駅前大橋ルート及び循環ルート整備計画を公表]
- 平成31年 4月 軌道法に基づく軌道事業特許申請を中国運輸局へ提出(広島電鉄)
- 令和元年11月 環境影響評価書の公告・縦覧、都市計画決定及び変更の告示(29日)
 - 軌道法に基づく軌道事業特許(29日 広島電鉄)
- 令和2年 1月 軌道法に基づく軌道事業工事施行認可申請を国土交通省(広島県経由)へ提出(広島電鉄)



路面電車の駅前大橋ルート

- <凡 例>
- 新設路線
 - 廃止路線
 - 新設ホーム
 - 廃止ホーム
 - 既存ホーム



広島駅南口広場再整備案【ゾーニング図】



広島駅南口広場外観全景 (駅前大橋から北側を望む)



広島駅南口広場内観 (自由通路から南側を望む)

広島駅南口広場イメージ図

※ 今後、関係機関等との協議により変更となる場合があります。

路面電車は、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します。

また、発着するバスは広場内にバス停を集約することにより、利用者の乗り継ぎ利便性を向上させます。

タクシーは、現状並みの規模を確保し利便性を維持します。

マイカーは、周辺の駐車場の整備状況を勘案し、短時間利用のために必要な駐車台数を確保します。

図-4 路面電車の進入ルートを含む南口広場再整備案

4 事業の概要

路面電車を駅前大橋ルートから広場へ高架で進入させるほか、そのことで生まれる空間を活かしてバス降り場を広場内に集約するなどの広場の再整備を行うとともに、自由通路とつながる2階レベルの歩行者ネットワークを構築します。(図-4参照)

また、あわせて、市内中心部を環状で結ぶ路面電車の循環ルートを整備します。(図-5参照)

駅前大橋ルートについては、新駅ビルの開業と同時期の令和7年(2025年)春の開業を目指します。さらに、広場の再整備については、駅前大橋ルート開業後に既存電停や軌道の撤去などを行い、できるだけ早期の完成を目指します。

【総事業費】 約155億円 ※事業費は現時点で想定されるものを見込んでいますが、今後、駅前広場及び駅前大橋ルートの実設計の実施により熟度を高めます。

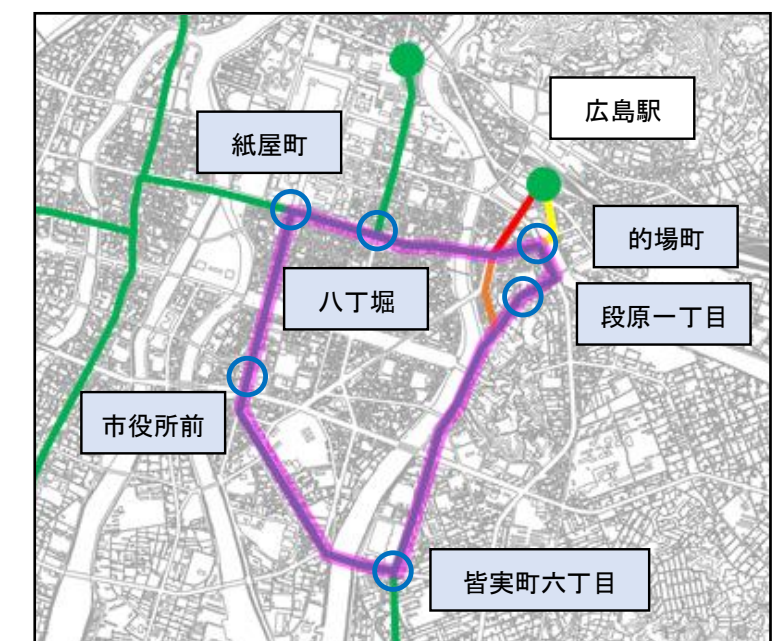


図-5 循環ルート