

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橿円形の都心づくりへの貢献〔橿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、橿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、広場からのペデスト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。

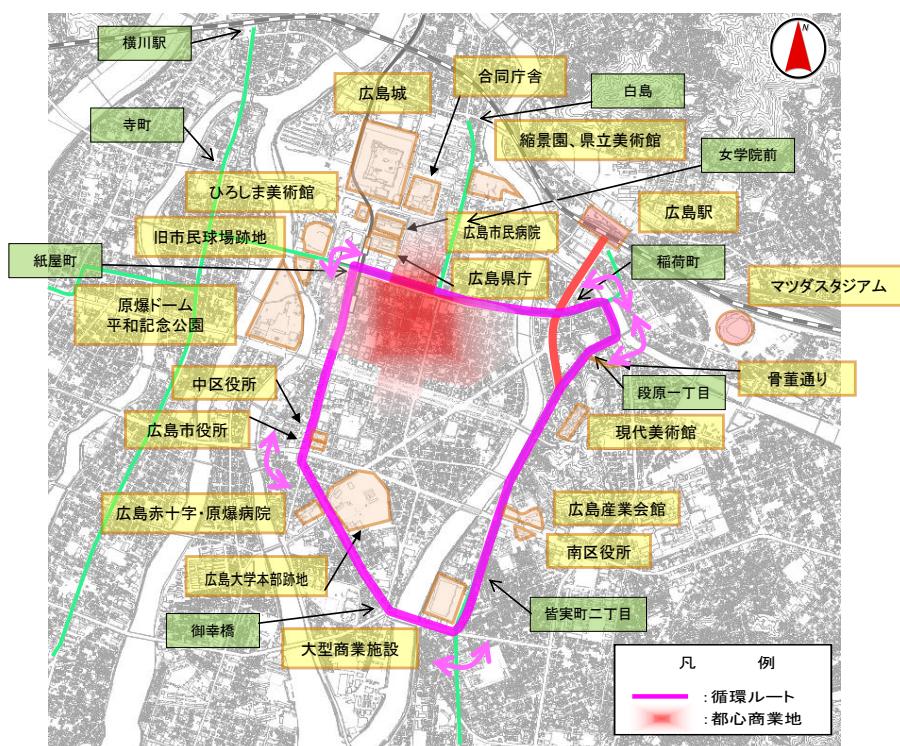


図3-1 循環ルート

(3) 南口広場再整備の計画内容（資料3参照）

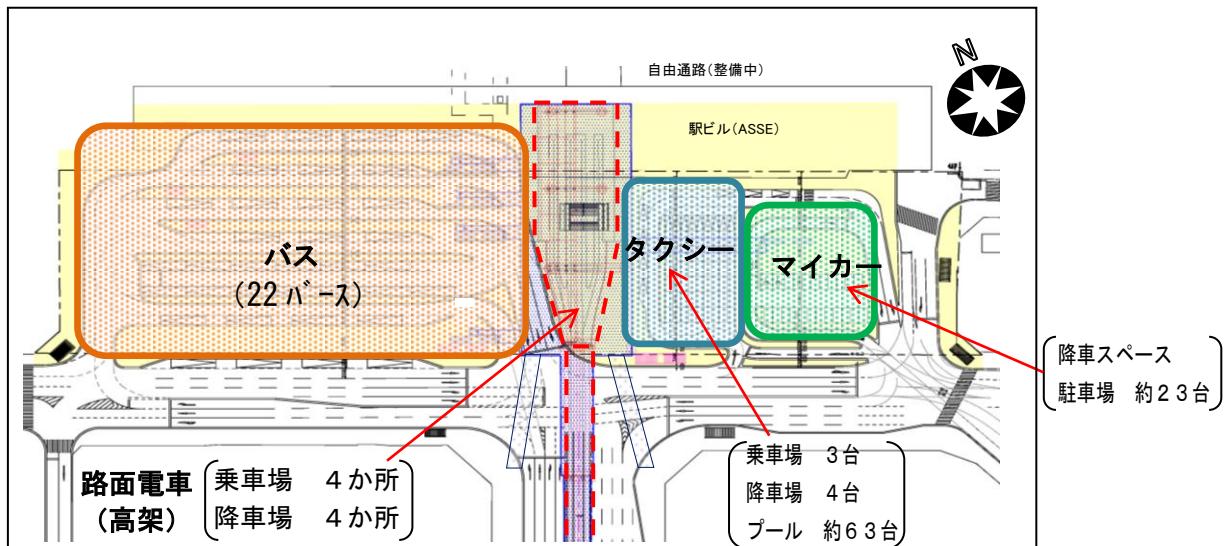


図3-2 広島駅南口広場再整備案

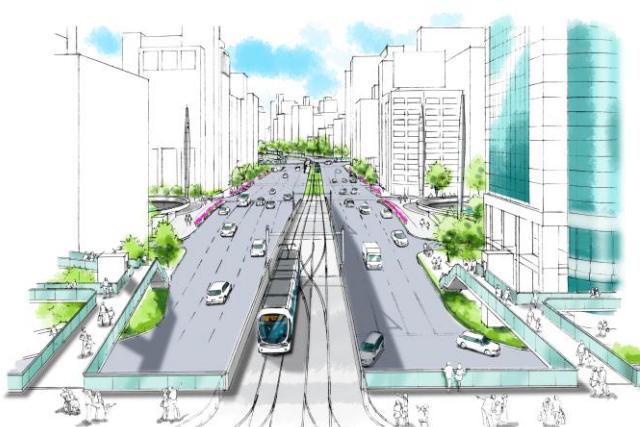


図3-3 広島駅から稲荷町方面



図3-4 猿猴橋町から広島駅方面

4 南口広場再整備（駅前大橋ルートの整備）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

広場を中心とし、広島駅南口Aブロック市街地再開発事業・広島駅南口Bブロック市街地再開発事業（以下「Bブロック」という。）・広島駅南口Cブロック市街地再開発事業（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

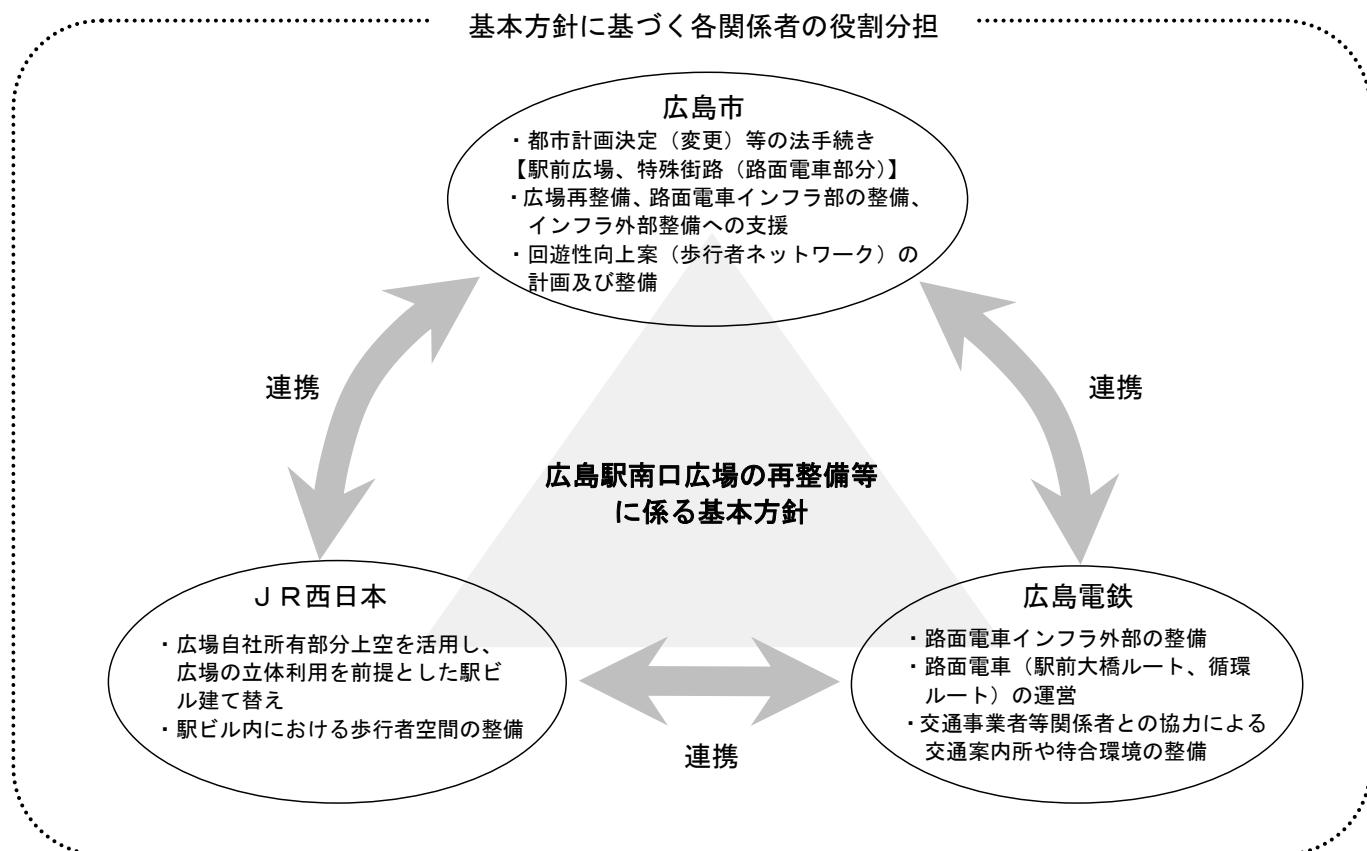
上記にあわせ、当該地区の賑わいの創出に向けて、猿猴橋復元事業に取り組むとともに、河岸緑地の整備、猿猴橋通りの整備について検討する。

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。

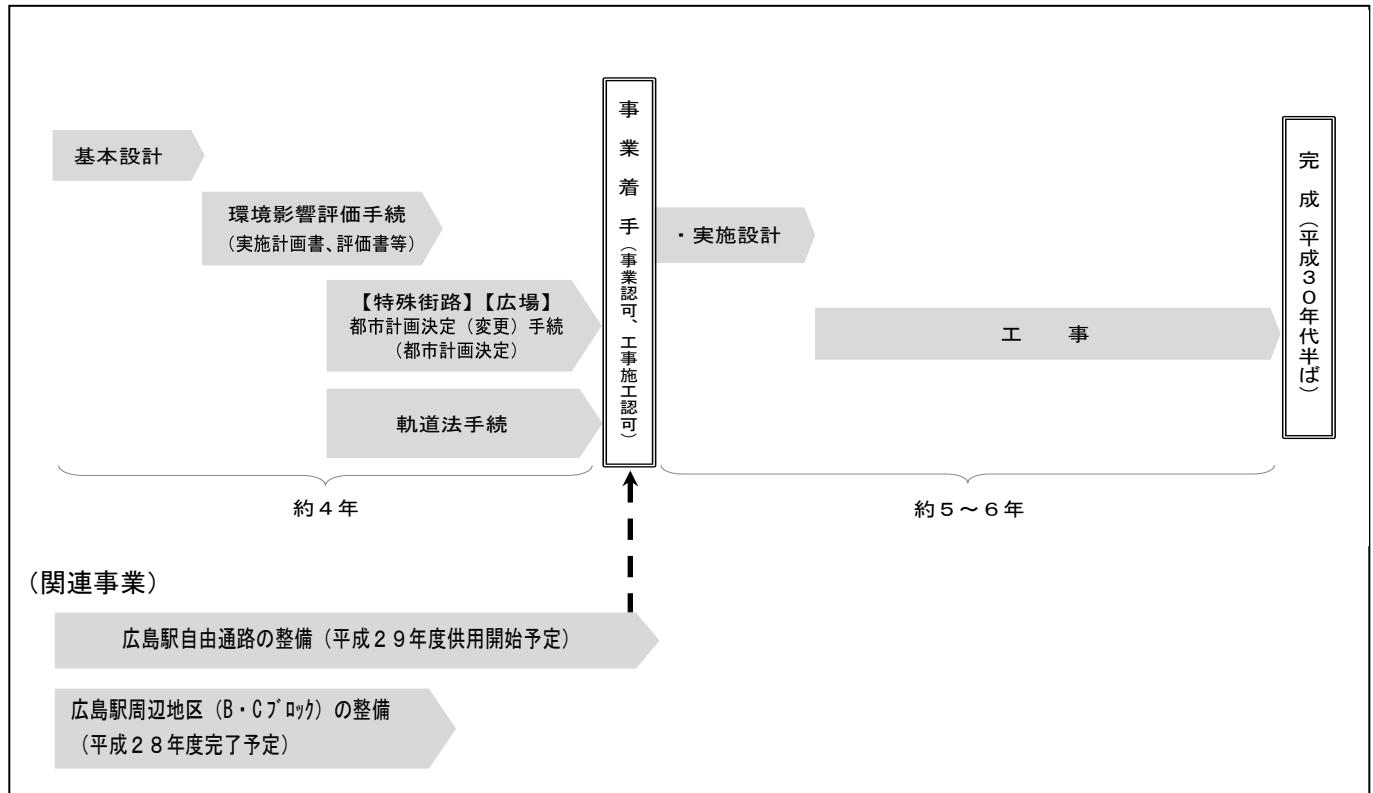
【費用負担の考え方】

- 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。

団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。