

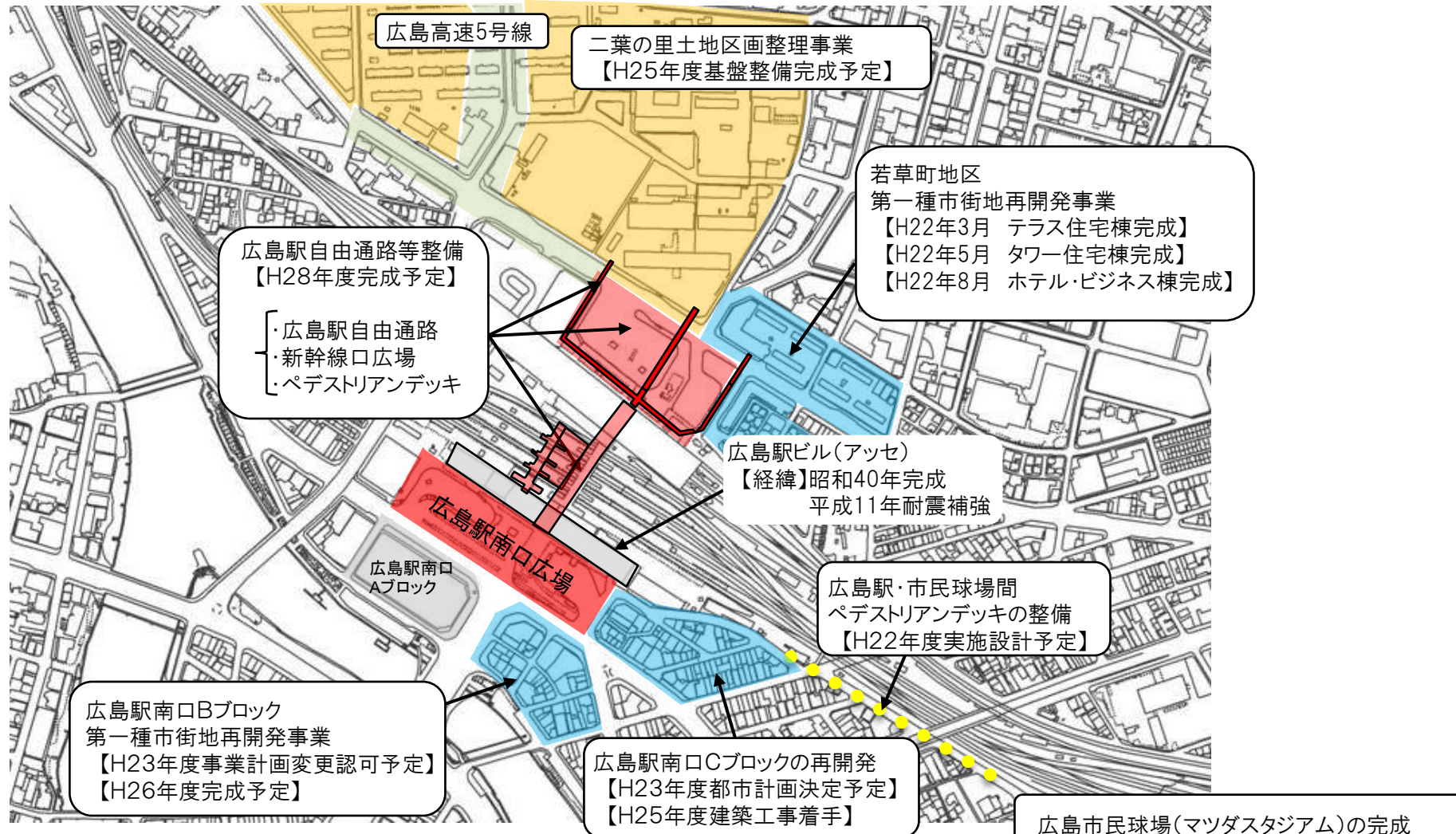
広島駅南口広場の現状と課題について

1. 広島駅周辺地区の開発事業等の現況	・ ・ ・ 1頁
2. 広島駅の概要	・ ・ ・ 6頁
3. 広島駅南口広場の概要	・ ・ ・ 11頁
4. 広島駅南口広場の交通施設等の現状	・ ・ ・ 16頁
5. 広島駅南口広場における課題	・ ・ ・ 25頁
6. 広島市の交通政策における路面電車の駅前大橋ルートについて	・ ・ ・ 28頁
(参考) アンケート調査票(案)	・ ・ ・ 34頁

1. 広島駅周辺地区の開発事業等の現況

(1) 広島駅周辺地区の開発事業等の現況

- ・ 広島駅周辺地区は、ひろしま都心ビジョン(H17広島市策定)の中で、新都心成長点として位置付けられている。
- ・ 広島駅南口Bブロック・Cブロックや若草町地区で市街地再開発事業が進められるなど、大規模な都市開発が進みつつある。
- ・ また、鉄道により分断された南口と新幹線口の間に、広島駅自由通路を整備することとしている。



(2) 広島駅自由通路等の整備について

- ・ 広島駅では、切符を持たなくても駅構内を南北に自由に移動できる通路を整備することとしている。
- ・ また合わせて、新幹線口広場を再整備するとともに、広島駅と新幹線口の開発地区とを結ぶペDESTリアンデッキを整備することとしている。

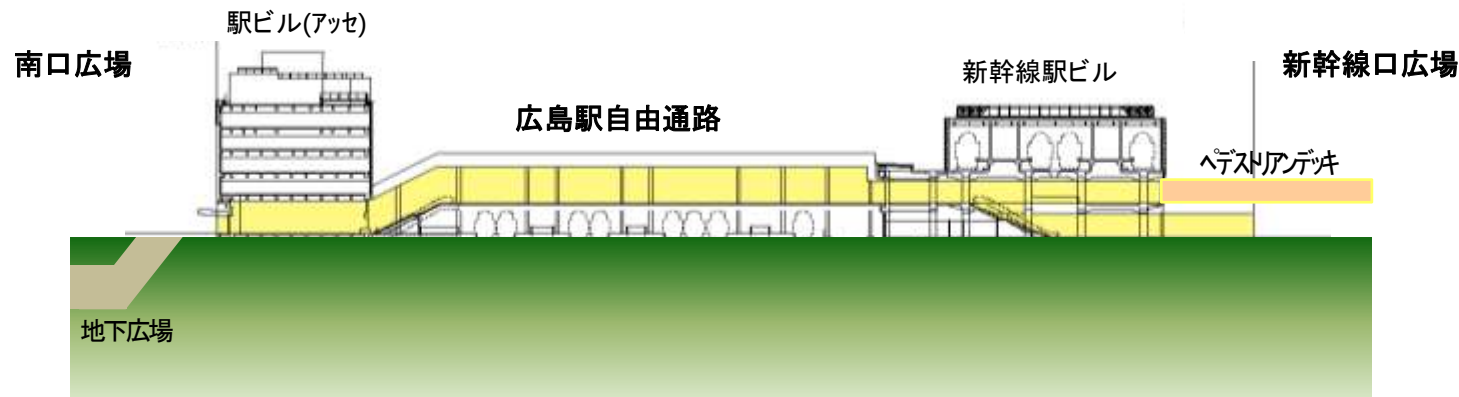
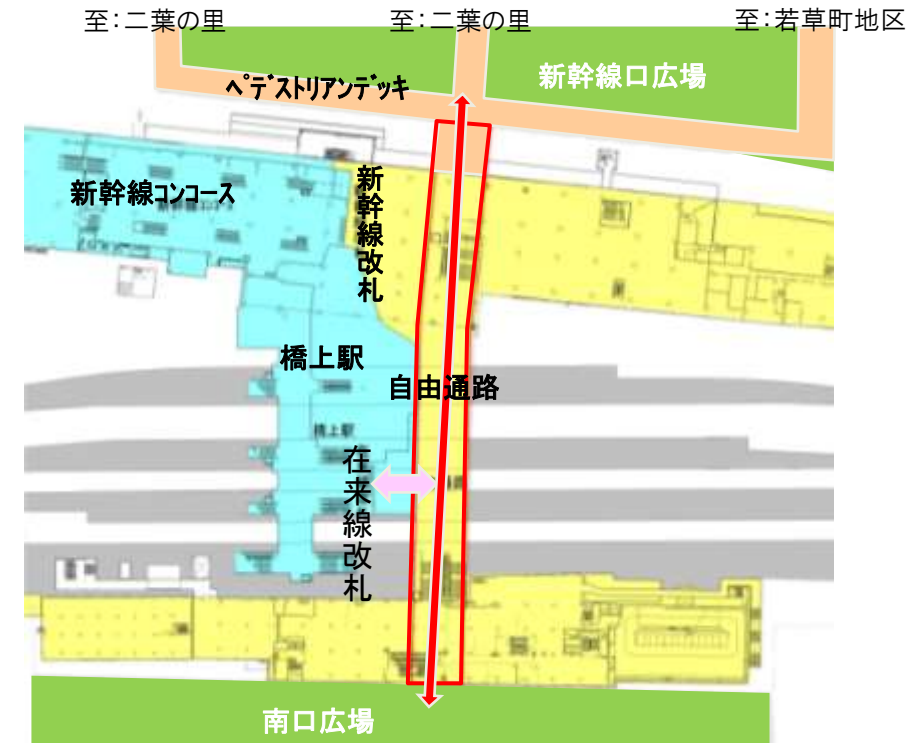
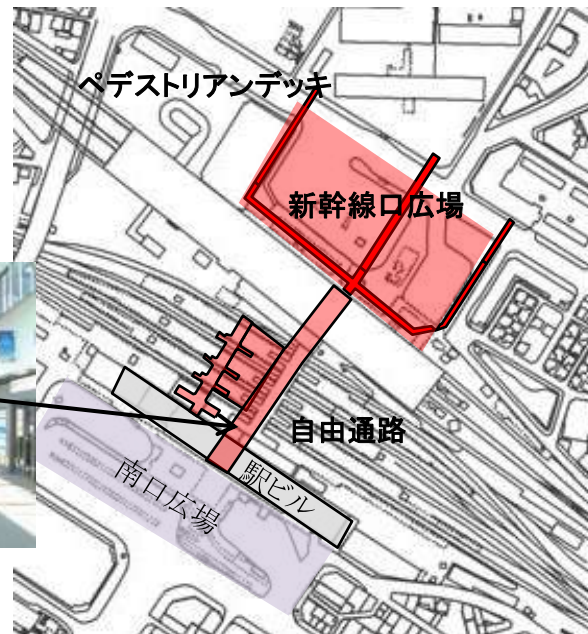
【自由通路の概要】

幅員：15m

延長：約180m

【完成予定年度】

平成28年度(2016年度)



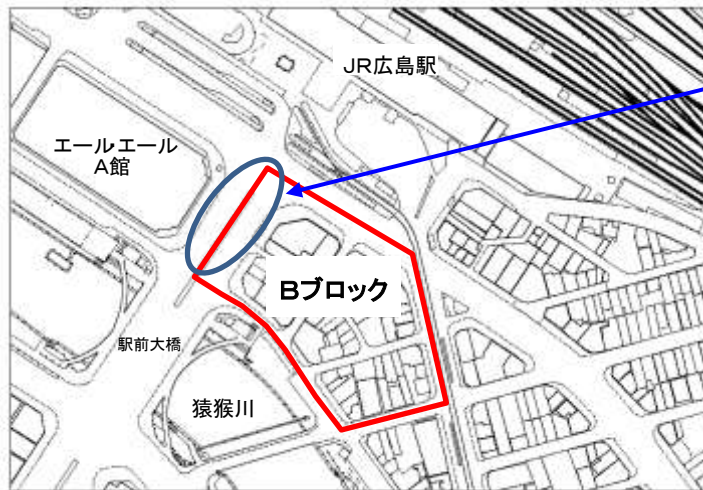
(3) 広島駅南口Bブロック市街地再開発事業について

目的

広島駅南口周辺地区は、本市の交通結節点という重要な位置にありながら、現状は、老朽建物が密集しており、有効な土地利用がなされていない状況である。当地区の再開発は、地元権利者が再開発組合を設立して、市街地再開発事業を施行し、建物の不燃化と土地の高度利用により、都市機能を更新するとともに、商業・業務機能の集積及び都心居住の推進を図り、陸の玄関にふさわしい地区に再生しようとするものである。

事業の概要 (平成22年(2010年)7月の再開発組合総会で示された事業計画変更原案に基づく)

施行区域図



広島駅南口地下広場を拡幅し、再開発ビルと地下で接続することにより、広島駅やエールエールA館と直接地下で連絡可能とする計画

完成予想図



(猿猴川右岸から広島駅方面を望む)

計画の概要

区域面積 : 約1.4ha
 延床面積 : 約11万8,100㎡
 主な導入機能: 住宅、商業施設、業務施設、駐車場
 総事業費 : 約332億円

再開発組合の目標スケジュール

平成22年度(2010年度)	事業計画変更認可申請
平成23年度(2011年度)	事業計画変更認可、権利変換計画認可
平成24年度(2012年度)	建築工事着手
平成26年度(2014年度)	再開発ビル竣工予定

(4) 広島駅南口Cブロックの再開発について

目的

広島駅南口周辺地区は、本市の交通結節点という重要な位置にありながら、現状は、老朽建物が密集しており、有効な土地利用がなされていない状況である。当地区の再開発は、建物の不燃化と土地の高度利用により、都市機能を更新するとともに、陸の玄関にふさわしい地区に再生しようとするものである。

事業の概要(平成22年(2010年)7月の再開発準備組合総会で示された施設計画案に基づく)

施行区域図



完成予想図



広島駅と広島市民球場を結ぶ歩行者空間の一部として、2階レベルのデッキを計画中

計画概要

区域面積：約1.5ha
 延床面積：約9万9,600㎡
 主な導入機能：住宅、商業施設、スポーツ施設、駐車場
 総事業費：約238億円

再開発準備組合の目標スケジュール

平成22年度(2010年度)	都市計画提案
平成23年度(2011年度)	都市計画決定、組合設立及び事業計画認可
平成24年度(2012年度)	権利変換計画認可
平成25年度(2013年度)	建築工事着手

(JR広島駅南口から広島市民球場方面を望む)

2. 広島駅の概要

(1) 中国地方における広島駅

- ・ 広島駅は、1日約14万人が乗降する中四国地方最大の旅客駅となっている。
- ・ 新幹線については、東京方面121便、博多方面119便が発着する。
- ・ また、在来線については、山陽本線をはじめ4路線計590便が発着している。

JR広島駅

乗降客数 約14万人／日
うち、在来線 13万人／日
新幹線 1万人／日

新幹線 (東京方面) 121便／日
(博多方面) 119便／日

山陽本線 (上り) 99便／日
(下り) 111便／日

可部線 (上り) 69便／日
(下り) 72便／日

呉線 (上り) 63便／日
(下り) 75便／日

芸備線 (上り) 52便／日
(下り) 49便／日

JR松江駅

乗降客数 約0.9万人／日

JR鳥取駅

乗降客数 約1.2万人／日

JR岡山駅

乗降客数 約12万人／日

JR新山口駅

乗降客数 約1.5万人／日

JR松山駅

乗降客数 約1.5万人／日

JR高松駅

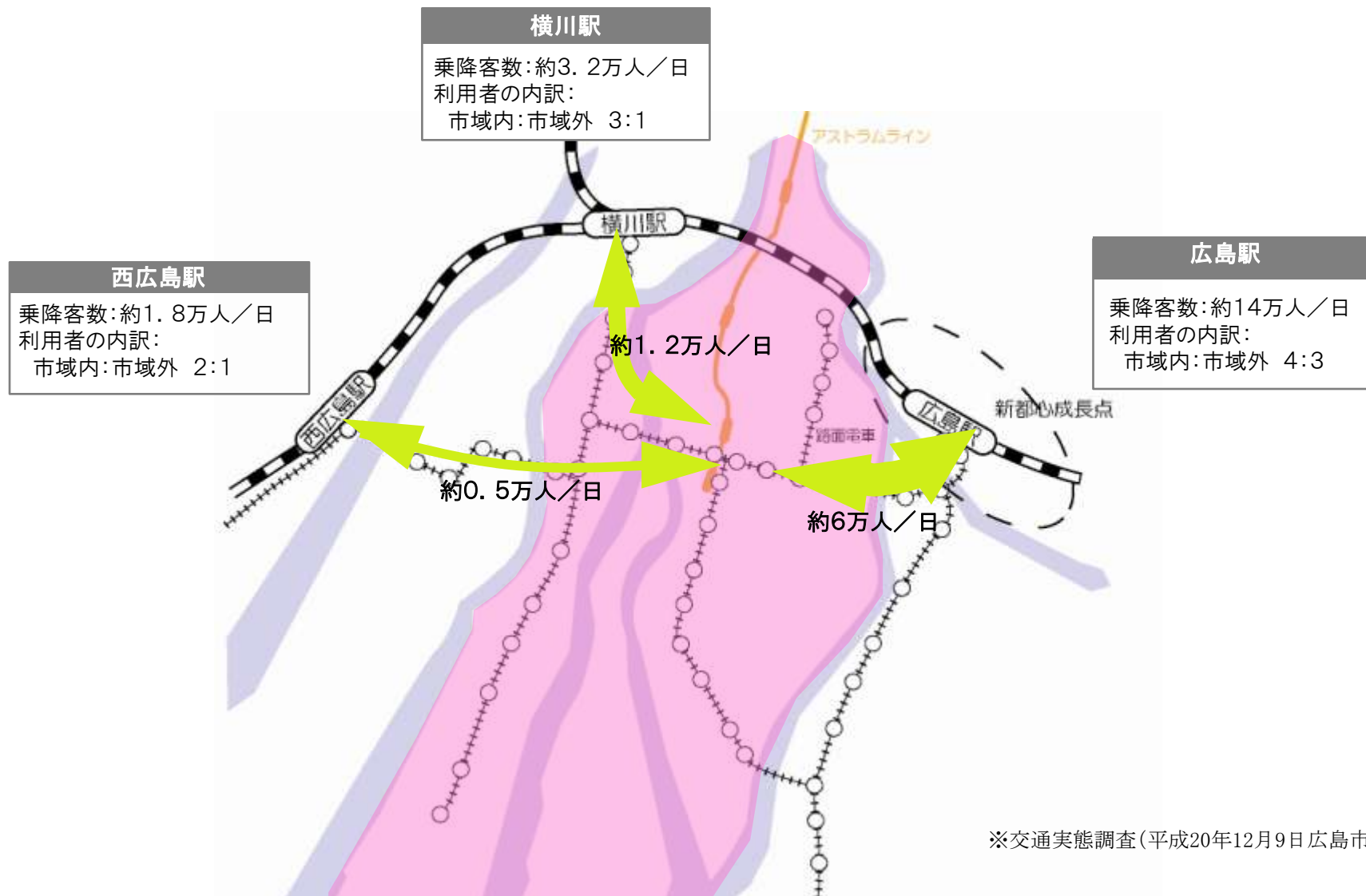
乗降客数 約2.6万人／日



※各駅の乗降客数は、各自治体のHPに掲載されている各駅の乗車人員を乗じたもの(平成20年度実績)
ただし、広島駅の在来線、新幹線の分類は、交通実態調査(平成20年12月9日広島市実施)結果による
発着便数については、平成22年4月現在

(2) デルタ内における広島駅

- ・ 広島駅は、市民のみならず、市域外から多くの利用者が利用する広島の陸の玄関口となっている。
- ・ 乗降者14万人／日のうち、約6万人／日(約40%)の人は、中区を目的地としている。



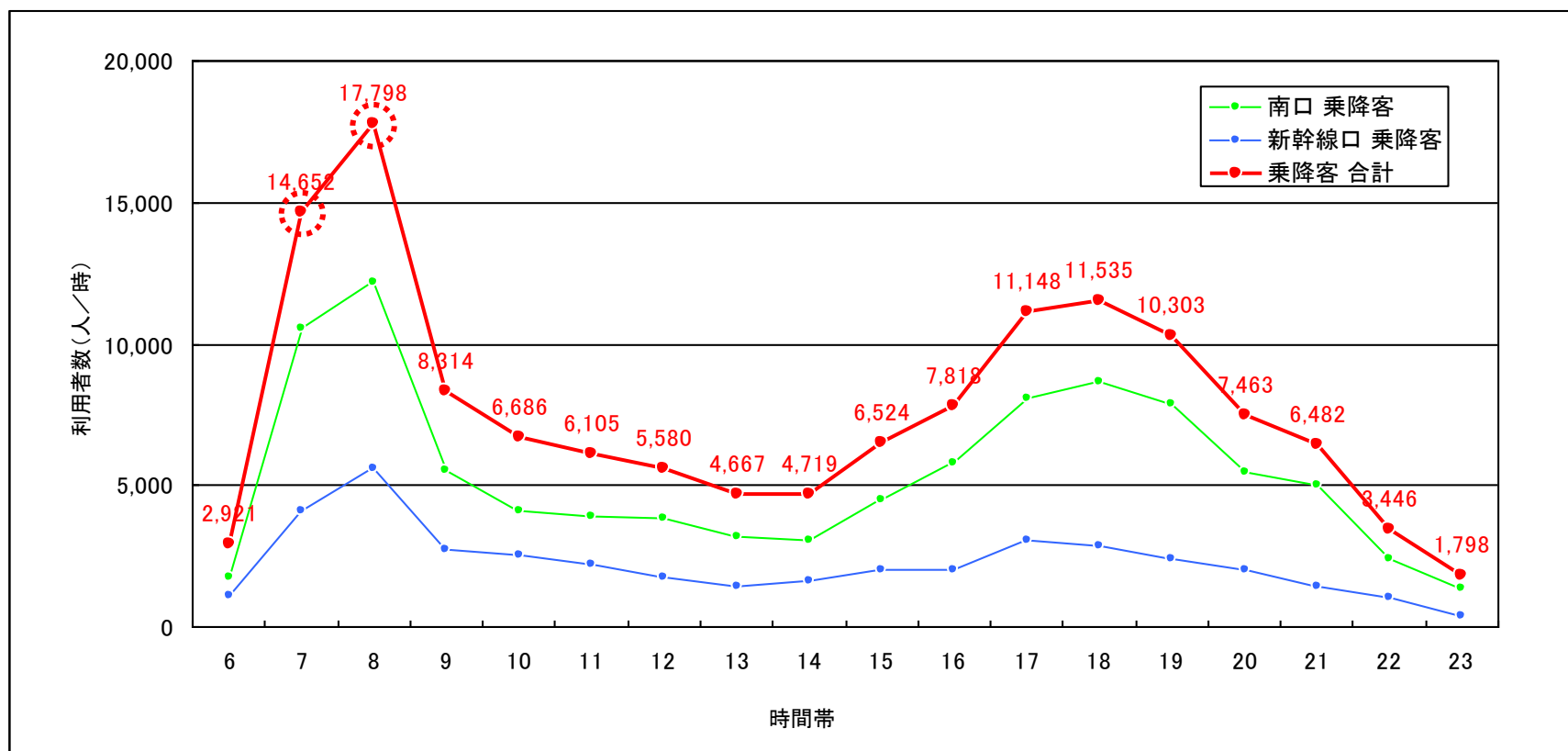
※交通実態調査(平成20年12月9日広島市実施)結果

(3) 広島駅乗降客数の内訳

- ・ 乗降客約14万人／日のうち、約10万人が南口の利用者、約4万人が新幹線口の利用者となっている。
- ・ また、時間帯別では、7:00～9:00の朝ラッシュ時に利用者が集中している。



広島駅乗降客の時間変動



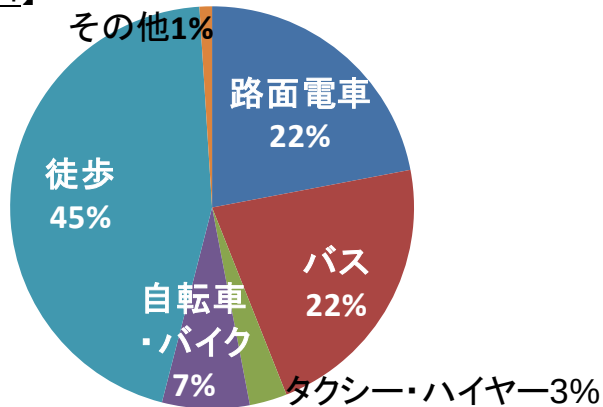
※平成17年度歩行者交通量調査(平成17年6月9日広島市実施)による

(4) JR広島駅降車客の降車後（南口改札）の交通手段

- ・ 調査時間全体でみると、「徒歩」が約5割と最も多く、次いで「バス」及び「路面電車」がそれぞれ約2割となっている。
- ・ 時間帯別にみると、朝夕の通勤通学時（ラッシュ時）には、バスの利用割合が比較的高く、昼間には路面電車の利用割合が高い。

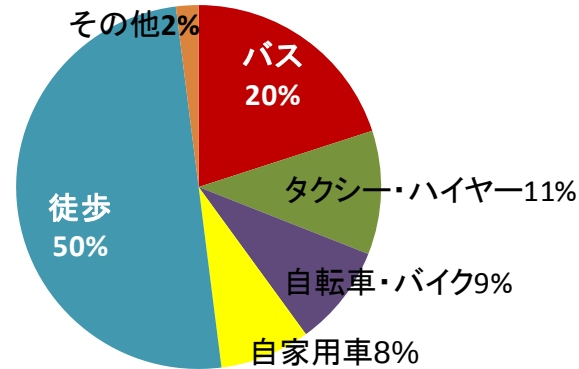
JR広島駅降車客の降車後の交通手段

【南口】



<参考>

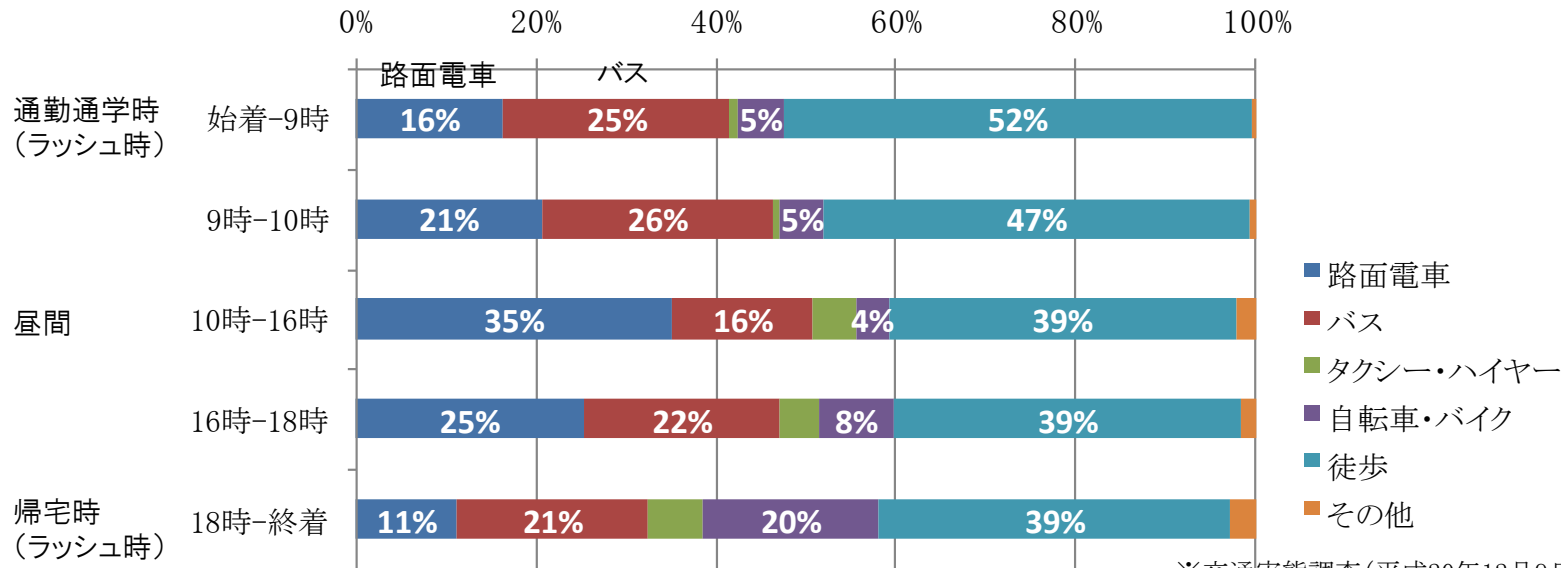
【新幹線口】



【交通手段別の主な行き先】 （南口＋新幹線口）

- ◆路面電車
中区（約73%）
うち、紙屋町・八丁堀地区（約44%）
- ◆バス
中区（約60%）
うち、紙屋町・八丁堀地区（約29%）
- ◆徒歩
駅周辺地区（約73%）
（広島駅・光町・京橋町）

時間帯別JR広島駅降車客の降車後の交通手段（南口）



※交通実態調査（平成20年12月9日広島市実施）結果の予測値