

広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会（第1回） 会議要旨

1 開催日時 平成22年（2010年）8月31日（火）15:00～17:00

2 開催場所 広島市役所本庁舎 14階 第7会議室

3 出席委員 青山 吉隆 広島工業大学工学部都市デザイン工学科 教授
門脇 克己 広島市南区身体障害者福祉協会 理事
平木 久恵 (有)グリーンプリーズ 代表取締役
藤原 章正 広島大学大学院国際協力研究科 教授
松波 龍一 (株)松波計画事務所 所長
山本 恵由美 (財)広島市ひと・まちネットワーク

4 傍聴者

一般 16名

報道関係 7社

5 議 事

- (1) 広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会の設置要綱の制定について
- (2) 委員長の選出について
- (3) 広島駅南口広場の現状と課題について
- (4) 今後のスケジュールについて

6 会議資料

別紙のとおり

7 議事録

議事(1) 広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会の設置要綱の制定について

- 原案通り承認された。

議事(2) 委員長の選出について

- 委員の互選により、青山委員が委員長に選出された。

議事(3) 広島駅南口広場の現状と課題について

〈事務局〉

- 広島駅南口広場の現状と課題について説明

〈青山委員長〉

- 本委員会は、広島駅南口広場の再整備に当たり、利用者の立場に立った幅広い意見を反映させることを目的としている。皆様ご承知のとおり、広島市の路面電車は日本一の利用者数であり、広島市の貴重な財産であって、広島市のまちづくりに生かさない手はない。ただし、駅前広場という限られた空間に、電車・バス・タクシーといった多くの交通施設がいることから、どういった整備が望ましいのか皆様に議論していきたい。

〈門脇委員〉

- 駅前交差点の交通量はいつ計測したものか。マツダスタジアムの影響は加味されているのか。

〈事務局〉

- 平成 21 年 11 月 18 日(水)に計測したデータである。マツダスタジアム完成後であるが、試合日ではない。

〈藤原委員〉

- 広島市東部地区連続立体交差事業や、南口地下広場の地下街化、広島駅周辺地区の将来の姿、カーボンマイナス 70 などの広島市の他の計画について、委員会での議論の前提になるのかどうか、整理しておきたい。また、現状の問題点を解決することだけを議題とするのではなく、将来発生するであろう問題点を考えないといけない。もしかしたら現状の問題点は将来には問題にはならないかもしれない。

〈事務局〉

- 広島市東部地区連続立体交差事業については、今回の委員会では議論の前提としない。カーボンマイナス 70 については、担当部局と協議の上、回答する。広島駅周辺地区の将来の姿については、今回の議論の前提と考えている。また、現状だけでなく、将来の問題点についても議論の対象にしたい。
- 南口地下広場の地下街化については、過去に検討した経緯もあるが、現時点では考えていない。ただし、国土交通省の国際展開・官民連携の推進に向けた成長戦略の中で「官民連携による交通結節点の整備の促進」について記載されていることや、Bブロックの再開発では南口地下広場と接続する計画としていることから、既存の地下広場を活用した新たな賑わいづくりに繋がる積極的な議論をお願いしたい。

〈松波委員〉

- 路面電車・バス・自家用車など、将来の需要を予測してから議論しないと、再整備によりすべての機能が限られた広場内に収まるとは考えにくい。路面電車の駅前大橋ルートについては以前から計画されているが、これまでの検討で抽出された課題を本委員会で紹介してはどうか。また、これだけ交通がひっ迫したところに、路面電車のルート変更を行うのであれば、高架や地下を活用した立体的なルートが考えられるが、今回の委員会ではどこまで議論を広げられるのか。議論する上でのフレームを示して欲しい。

〈事務局〉

- 路面電車の駅前大橋ルートをどういった構造で整備するのかについては、南口広場の再整備を検討するに当たり重要なポイントになるので、過去の検討経緯と合わせて、次回の委員会までに整理しておく。

〈山本委員〉

- 新幹線口は閑散としており、南口は雑然としている。また、バス降車場から駅が見えないので、どこに降りたのか分からない。路面電車で紙屋町方面から広島駅に向かう際に、稲荷町交差点で広島駅が見えるのに、的場町方面に向かうことから、時間がかかっている印象を受ける。国際平和文化都市として駅前に魅力がない。広島らしさを表現するシンボリックなものがないだろうか。

〈門脇委員〉

- 私は、高齢者・障害者を代表して意見を述べさせてもらう立場にあると思う。南口広場のタクシー降車場や南口地下広場のスロープは、施設が完成した後に、設置を要望し、実現させた経緯があるが、そもそもの計画段階から盛り込んでおくべき。路面電車の駅前大橋ルートを整備する

には、南口広場のレイアウトをかなり変更する必要があることから、交通事業者間の調整が難しいのではと心配する。また、バス乗降場には日影がないと感じている。

〈平木委員〉

- 猿猴橋町や的場町の景色を楽しみながら移動したい人は路面電車、急ぐ人はバスに乗るというような、利用者にとって選択肢があることが重要。路面電車を駅前大橋ルートに変更すると、バスと同じルートになってしまい、利用者の選択肢が減ってしまう。路面電車があることが広島らしさだと思う。早く行くことだけを考えなくてよいのではないか。
- 20年先はどうか分からない。優先順位を決めて、最小の経費で整備することを考えるべきである。

〈青山委員長〉

- 本委員会のアウトプットを示して欲しい。基本的な方針を箇条書きにしたものなのか、広場の図面や各交通施設の規模なのか。また、議論する上でのフレームといった話があったが、整備する上での技術的な問題点や整備費用まで検討するのだろうか。

〈事務局〉

- 各交通施設の規模や広場レイアウトの大まかな方針といったものを本委員会で議論していただき、その結果を踏まえて、関係者と詳細な検討を進めたいと考えている。

〈松波委員〉

- 現在の課題が将来には課題ではないかもしれないという話があったが、そういったことも踏まえて、課題の優先順位を付けていく必要があるのではないか。

〈藤原委員〉

- 広場の詳細なレイアウトをこの委員会で決めることはできないと思う。しかし、広場を現状どおり平面で再整備するのか、高架や地下を活用するのか、また、どの交通施設を立体化するのか等基本的な方針は、本委員会で決めておく必要がある。

〈事務局〉

- 議論・提案いただいた事項に対する交通事業者間の調整や、立体化における技術的な検討は、事務局で行い、本委員会に提示したい。また、現状だけでなく、できるだけ将来を踏まえたものを提示したい。

〈青山委員長〉

- 基本的には3次元空間の用途の問題である。事務局としては、交通を円滑に流すことを考えなければならない。委員会としては、利用者の視点からどういった空間活用が望ましいのかといった観点から議論し、ビジョンを示していきたい。技術的な面を含めた実現可能性については、実際に設計してみないと分からないことも多い。

〈門脇委員〉

- 整備費用の問題や交通事業者間の調整など様々な課題はあると思うが、本委員会では、各委員、思い切って広場に対する意見等を発言してよいのではないか。
- ヨーロッパ等では、路面電車が地下を通るような事例があるのか。

〈藤原委員〉

- LRTをうまく活用している都市の中には、地下を通しての事例がある。駅のような交通結節点で、地下を利用して乗り換えの距離を短くするのも、乗り換え距離は長くとも平面処理し、上下移動をなくすのも、その都市の考え方次第である。

〈青山委員長〉

- グリーンムーバーmaxは、非常に綺麗な車両であり、絵になる風景なので、地下を通すのはも

ったいないという気もする。また、バリアフリーの観点では、電車を地下に通すと利用者の垂直移動が発生し、負担になる。ただし別の観点からみれば、地下は、雨風を凌げる快適な空間であるとも言える。

〈平木委員〉

- JR駅では地上2階レベルに自由通路を整備することとしており、地下に路面電車ということになると、利用者は2層分も上下移動しなければならない。どちらかに統一する必要があるのではないか。先ほども申し上げたが、路面電車の駅前大橋ルートについては、バスと同じルートに移す必要はないと思う。路面電車は現在のルートを通るのが広島らしさでもあるし、広島はバスの街でもあることから、急ぐ場合はバスやタクシーを利用すれば良いと思う。

〈門脇委員〉

- 路面電車で広島駅に向かう際、稲荷町交差点で駅が見えるのに遠回りし、なかなか駅にたどり着かないという実感がある。

〈平木委員〉

- バス・タクシーなど選択肢があるので、遅いと感じれば、他の公共交通に乗れば良いと思う。選択肢があることが重要。

〈青山委員長〉

- 景観の面ではどうでしょうか。

〈松波委員〉

- 駅前には、景観的に軸となるような物件がない。この軸がないので、いろんな絵が描ける。

〈青山委員長〉

- 路面電車を高架構造とした場合の景観はどうか。

〈松波委員〉

- 例えば、平和大通りで高架構造というのは景観上問題があるが、駅前では重要な視線の妨げにはならないのではないかと。高架にしても構造等を工夫すれば景観的には対応可能と思う。やりよう次第である。

〈山本委員〉

- その都市の顔が必要である。広島空港が立体構造になっているように、南口広場を立体にしてはどうかと以前から思っていた。広島の玄関口にふさわしい、ホスピタリティのあるおしゃれなイメージの駅前広場にする必要がある。

〈藤原委員〉

- とりかえしのつく事業と、とりかえしのつかない事業があるが、今回の広場再整備の中には、いったん整備してしまうととりかえしのつかない事業が含まれているのではないかと危惧する。別の言い方をすると今後二度とないようなチャンスを逃してしまうことになるかもしれない。その一つは、分断されている広島駅と紙屋町・八丁堀地区を繋ぐことだと思う。将来の世代に、2つの拠点地区が分断されたままの都市形態を引き継いで良いのかどうか。両地区のまちの連続性やにぎわい・人が集まる機能について議論する最後のチャンスになると思う。将来に禍根を残さないよう十分な議論が必要である。
- また、せっかく議論するのであれば、将来の道州制を見据え、例えばバスセンターは現在の位置のままで良いのかどうか、広島駅周辺地区に長距離バスセンターを整備するということがあるかもしれない。そういった可能性を、今回の南口広場再整備が潰してしまうことにならないようにしなければならない。広島という都市が将来発展する余地を残した南口広場にする必要がある。

〈松波委員〉

- 第二バスセンターが新幹線口にという話があるが、これと路面電車を接続できないか。

〈藤原委員〉

- アンケート調査の内容について、問4の③の「2階部分」とは、地上2階という意味か、それとも地下も含めた2層という意味か。

〈事務局〉

- 地下も含めた2層という意味であり、分かりにくいので修正する。

〈平木委員〉

- バスの案内が分かりにくい。ソフト面での使いやすさを考えることが大事だと思う。また、南口広場にはベンチなど休むところがない。

議事(4) 今後のスケジュールについて

- 厳しいスケジュールではあるが、3回程度の委員会で提言をまとめるという方向で、今後、委員会を進めることになった。