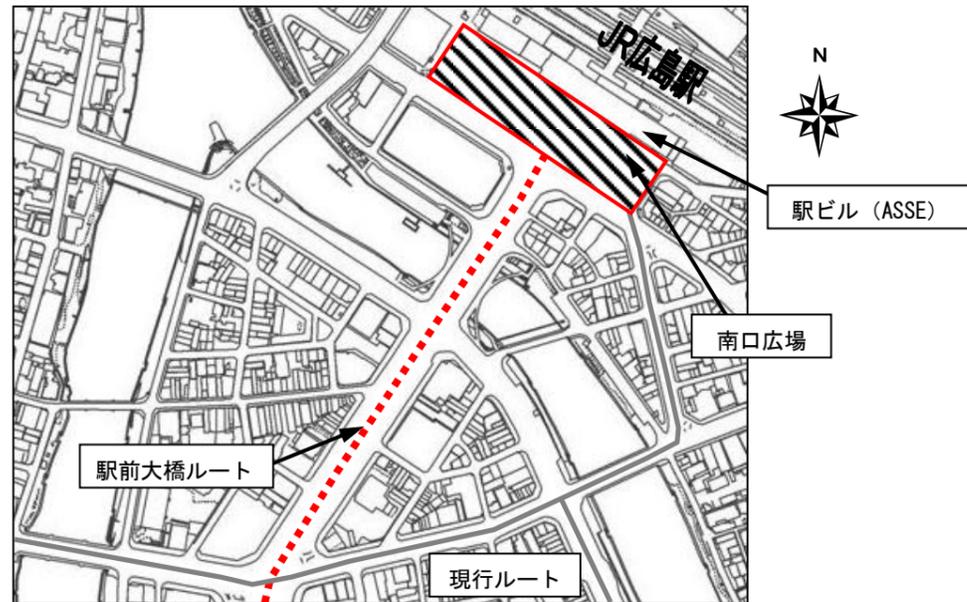


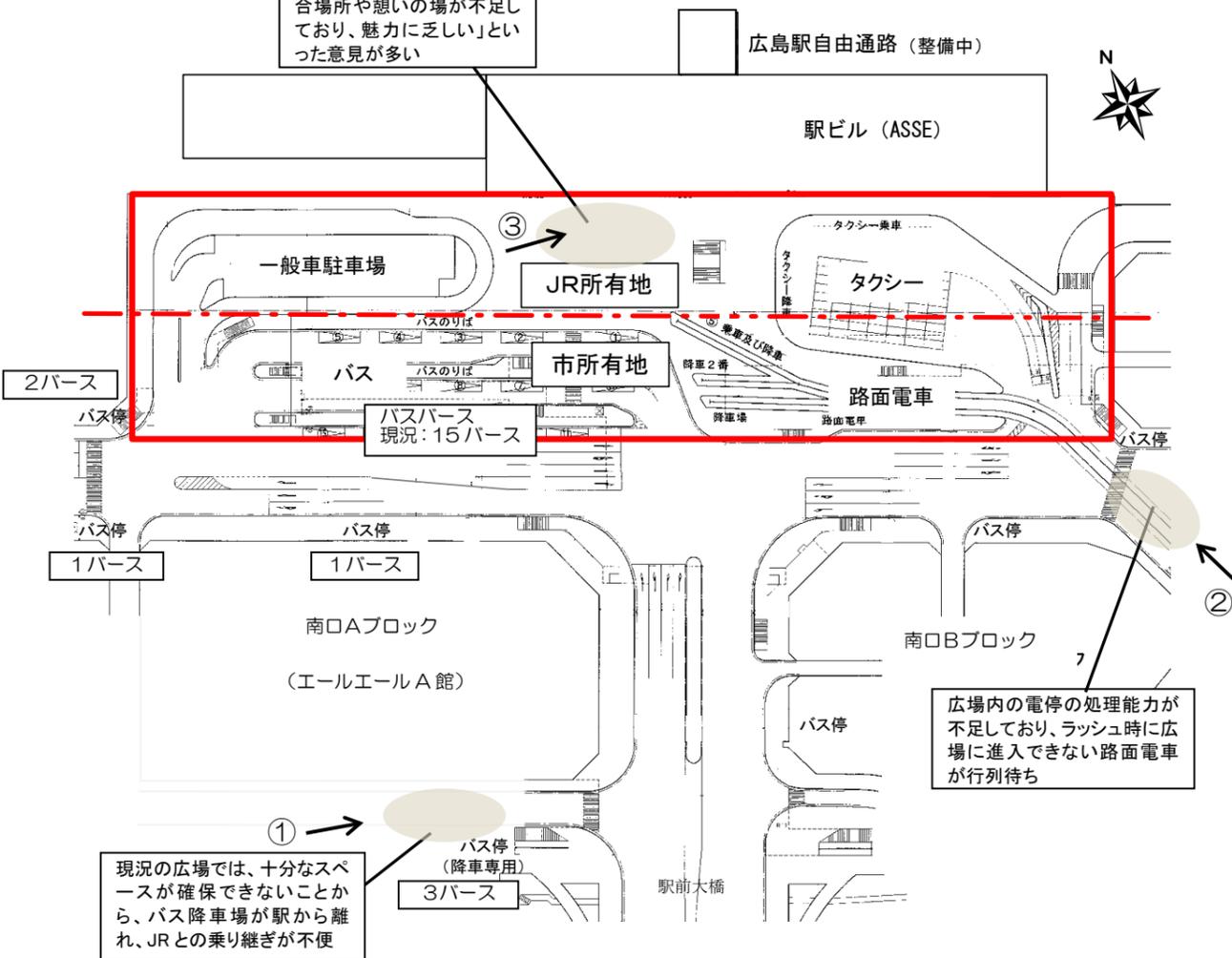
(2) 広場の課題と再整備の必要性



アンケート調査によると、「待合場所や憩いの場が不足しており、魅力に乏しい」といった意見が多い

広島駅自由通路 (整備中)

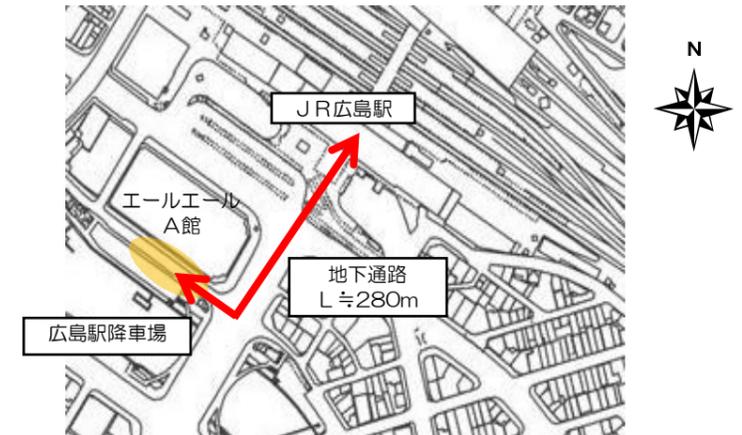
駅ビル (ASSE)



【1. JRとバスの乗り継ぎの課題】

- ・ 駅周辺にバス停が分散し、JRとバスの乗り継ぎが不便

〔 エールエールA館南側バス降車場～JR広島駅1階改札口間：移動距離 約280m、移動時間 約4.5分 〕  
 〔 広島駅南口広場周辺に分散しているバス乗降場を集約すると、南口広場内に22バス必要 (現況15バス) 〕



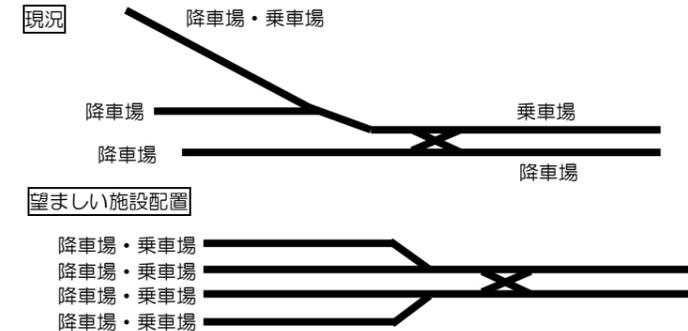
【2. 路面電車施設の課題】

- ・ 広場内の電停の処理能力が不足していることから、ラッシュ時に広場に進入できない路面電車が行列待ち

- ・ 都心部 (紙屋町・八丁堀地区) から広島駅間の所要時間が長い

現況	乗車場 2か所 降車場 4か所	望ましい施設配置	乗車場 4か所 降車場 4か所
----	--------------------	----------	--------------------

稲荷町→広島駅電停	運行所要時間
	(平成25年3月調査)
通常時	約7分
ピーク時最大	約14分



② 南口広場入口での行列待ちの状況



【3. 賑わい・交流空間の課題】

- ・ 待合場所や憩いの場所といった賑わい・交流空間が少ない
- ・ 広島陸の玄関としての魅力に乏しい

＜広島駅南口広場利用者を対象としたアンケート調査結果＞  
 (平成22年9月実施)  
 改善が必要な項目として、全回答者のうち、  
 約60%の人が『広島の玄関口として魅力に乏しい』  
 約44%の人が『待合場所や憩いの場が少ない・狭い』  
 と回答。(全回答者数 N=817件)

③ 駅前広場の賑わい・交流空間の現状



こうした課題を解決するためには、広島駅南口広場の再整備が必要。

## 2 これまでの検討経緯

### 第1回基本方針検討委員会

開催日：平成22年8月31日

- 委員会設置の目的  
 拡大都心核へのアクセス強化に資する路面電車の駅前大橋ルートと合わせた広島駅南口広場の再整備に係る基本方針を検討するに当たり、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、学識経験者や市民等で構成する基本方針検討委員会を設置
- 主な議題  
 広島駅南口広場の現状と課題について
- 主な意見  
 広場が狭いため、路面電車電停などの立体利用を考える必要がある。

### 第2回基本方針検討委員会

開催日：平成23年1月12日

- 主な議題
  - 広島駅南口広場の基本コンセプト・再整備の方向性について
  - 広島駅南口広場における交通・環境空間の規模、配置等の大まかな方針について
- 主な意見  
 実効性のある基本方針を取りまとめるためには、交通事業者の意見を聴きながら、広場の再整備に係る技術的な課題について検証を行う必要がある。

### 第3回基本方針検討委員会

開催日：平成25年6月17日

- 主な議題
  - 連絡調整会議における検証結果を報告
    - ・ 各交通施設の必要規模
    - ・ 路面電車の進入方法
    - ・ 比治山線の本線への接続位置
  - 技術的に実現可能な候補案の比較評価
    - ・ 現広場内において路面電車を高架とする場合の広場再整備案
    - ・ 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案
    - ・ 現広場内において路面電車を地下とする場合の広場再整備案
- 議論する内容
  - 路面電車を駅前大橋ルートとする場合の南口広場の再整備について、JR等との連絡の容易性などの交通結節機能の強化、周辺のまちづくりとの整合性や景観などについて比較評価

基本方針検討委員会での意見を踏まえ、委員会の下部組織として連絡調整会議を設置

### 連絡調整会議

#### 第1回連絡調整会議（平成23年3月）

- 路面電車の進入方法やバス停等の交通施設の必要規模について協議・調整を開始。

#### 第2回連絡調整会議（平成23年11月）

- 検証項目
  - 各交通施設の必要規模
  - 路面電車の進入方法
- 検証結果及び次回までの検証項目
  - 現広場内の路面電車平面案は困難。（スペースが足りない）
  - 「現広場内での路面電車高架案・地下案」及び「隣接地を活用した場合の路面電車平面案・高架案」についてさらに検証が必要。

#### 第3回連絡調整会議（平成24年3月）

- 検証項目
  - 各交通施設の必要規模（再検証）
  - 広場レイアウト案の実現可能性
- 検証結果及び次回までの検証項目
  - 路面電車の進入方法について、以下の課題の検証が必要
    - 【平面案】  
周辺交差点における自動車交通への影響
    - 【高架案】  
駅前大橋等への構造的な影響
    - 【地下案】  
Bブロック再開発ビルへの地下レベルでの歩行者への影響

#### 第4回連絡調整会議（平成24年11月）

- 検証項目
    - 各交通施設の必要規模
    - 路面電車の進入方法
    - 比治山線の本線への接続位置
- <詳細は、P4～6を参照>

### 3 連絡調整会議における検証結果

#### (1) 検証項目

- ① 各交通施設の必要規模
- ② 路面電車の進入方法
- ③ 比治山線の本線への接続位置

#### (2) 検証結果

##### ① 各交通施設の必要規模について

各交通施設の計画に当たっては、マイカーの利用を抑制し、公共交通の利用を促進する観点から、路面電車、バス、タクシーの機能確保を優先することとし、次のとおり整理した。

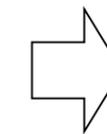
区分	現況	整備案	現状・課題	対応策
路面電車	乗車場 2か所 降車場 4か所 〔うち、待機場 接続車用 2か所 単車用 1か所〕	乗車場 4か所 降車場 4か所 〔うち、待機場 接続車用 4か所〕	広場内電停の処理能力不足により、ラッシュ時に広場に入れない路面電車の行列待ちが発生	広場内の待機場を接続車用2か所、単車用1か所から接続車用4か所に増設することにより、出入駅しやすくなることと、利用者に分かりやすく使いやすい電停とする。〔原則、各方面別の4系統（紙屋町東経由広島港、紙屋町経由広電宮島口、比治山下経由広島港、紙屋町経由江波）に分類〕
バス	15バース	22バース	エールエールA館南側のバス降車場を始め、駅南口周辺にバス停が分散し、JRとバスの乗り継ぎが不便	分散しているバス停の一部を広場内に集約することにより、利用者の乗り継ぎ利便性を向上
タクシー	乗車場 3か所 降車場 4か所 プール 63台	乗車場 3か所 降車場 4か所 プール 約63台	現状規模でサービスは確保されているが、一部時間帯において、プールへ進入しようとするタクシーの道路上での待ち行列が発生	乗車場・降車場・プールについて、現状並みの台数とすることにより、タクシーの利便性を維持し、サービスを確保
マイカー	降車スペース 駐車場 50台	降車スペース 駐車場 約23台	駐車場等の利用状況を調査したところ、駅南口広場付近の駐車場の中で最も稼働率が高く、短時間利用が多い	今後、駅周辺の再開発事業により多くの駐車場が整備されることから、広場内は短時間利用のための必要駐車台数を確保

※ 交通施設の規模については、今後の詳細検討を行う中で増減する場合がある。

##### ② 路面電車の進入方法について

路面電車の駅前大橋ルート以南の南口広場への具体的な進入方法（平面・高架・地下の3案）について、技術的な検証の結果、次のとおりであった。

進入方法	検証項目	検証結果	
平面案	路面電車とバスの両方が駅前交差点から出入りすることによる交通処理	広場からバスを駅前交差点で流出させる場合、バスと路面電車の必要青時間をそれぞれ確保する必要があるが、現在の信号サイクルで必要青時間の確保は困難。また、バスを駅前交差点から流入させ、駅前（西）交差点から流出させる場合、都心方面へのバスは、駅前交差点を右折することになるが、朝ピーク時には都心方面へのバスが多く、バスを含む右折車両を処理することが困難。	×
高架案	広場西側に曲げる案 直進で駅ビルに進入する案	駅前大橋の一部を路面電車用に架け替え、高架の下部工を地下広場への影響	○
地下案	地下広場の構造に与える影響	地下広場の下に路面電車の躯体を設置することで整備可能	○



#### 技術的に実現可能な候補案

- 現広場内において路面電車を高架とする場合の広場再整備案（広場西側に曲げる案）
- 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案（直進で駅ビルに進入する案）
- 現広場内において路面電車を地下とする場合の広場再整備案