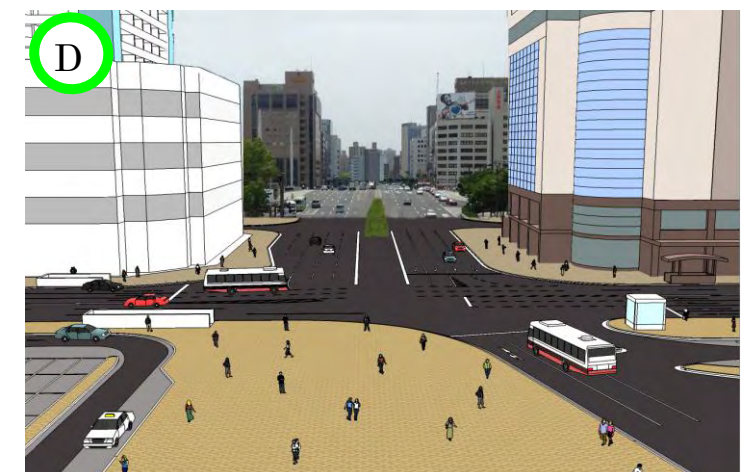
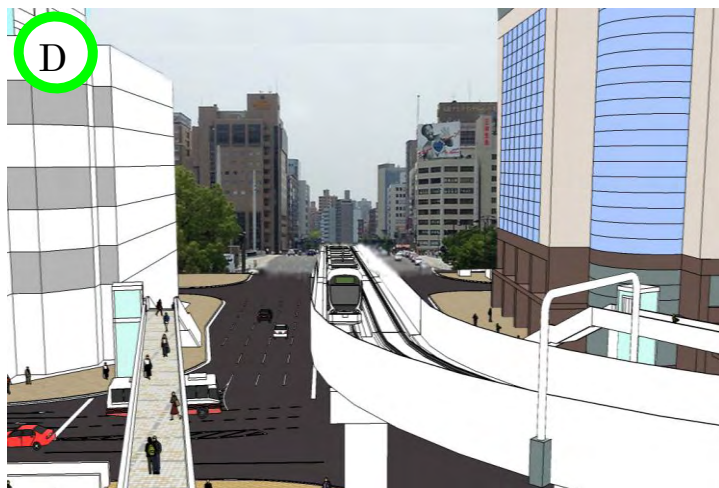
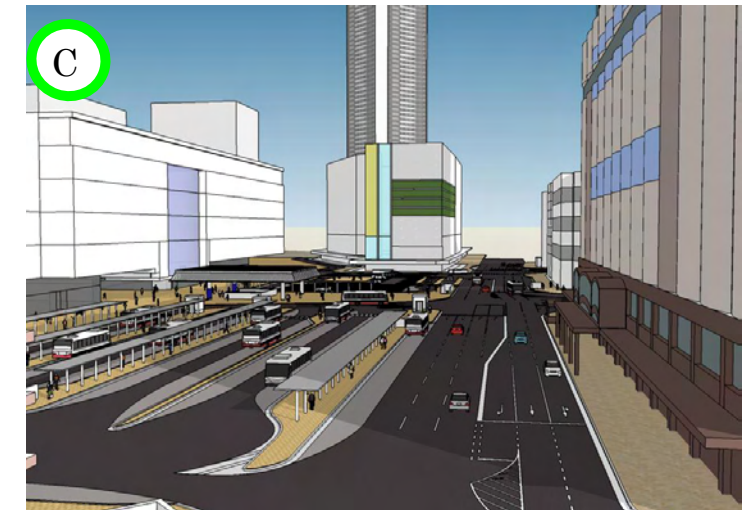
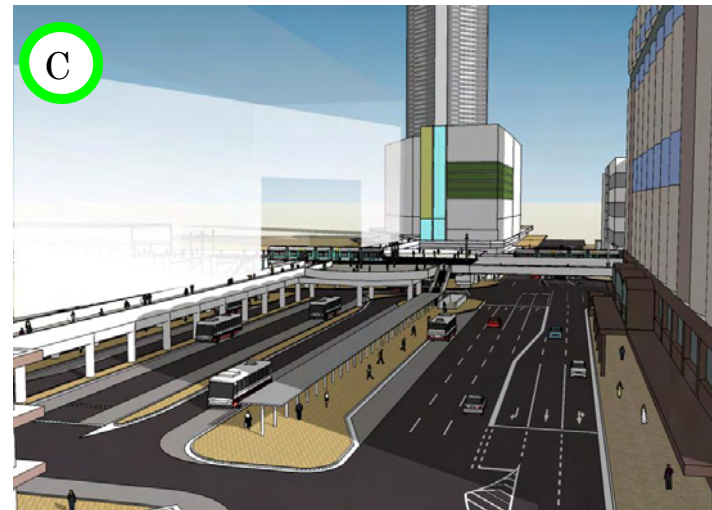
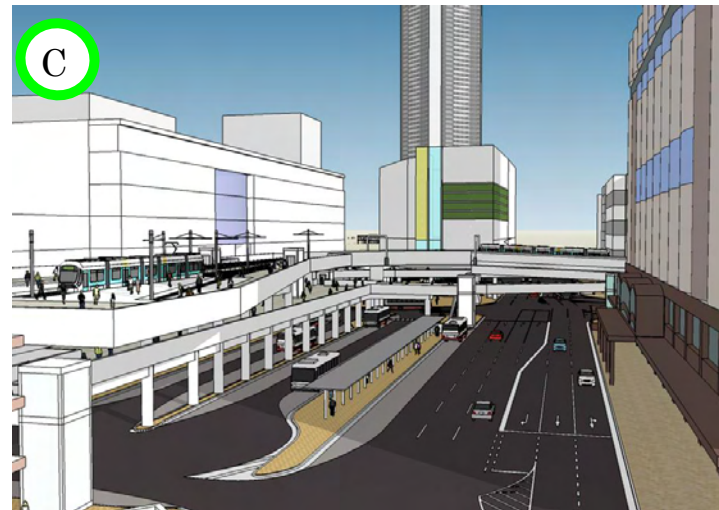




○各案の比較検討結果

ア 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
路面電車施設が高架構造で整備されることから、景観に配慮する必要がある。
特に高架構造物が重層となるため、十分な配慮が必要である。

イ 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
路面電車施設が高架構造で整備されることから、景観に配慮する必要がある。

ウ 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
路面電車施設が地下に整備され、広場空間に大きな構造物を設置する必要がないことから、景観の面では現況と大きく変わらない。

(3) 各案の比較評価

項 目			現 況	ア 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	イ 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	ウ 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
A 公共交通機関 利用者の 利便性向上 (交通結節機能の強化)	J Rとの 乗換移動距離・時間 〔距離は水平距離とし、 時間は上下移動を考慮〕	路面電車	【乗換距離】 約 1 6 0 m 【乗換時間】 約 2.1 分 (上下移動 2 階層あり)	【乗換距離】 約 120m増 【乗換時間】 約 1.4 分増 (上下移動 2 階層あり)	【乗換距離】 約 60m減 【乗換時間】 約 0.8 分減 (上下移動 1 階層あり)	【乗換距離】 約 60m増 【乗換時間】 約 0.9 分増 (上下移動 2 階層あり)
		バ ス	【乗換距離】 約 3 0 0 m 【乗換時間】 約 3.8 分 (上下移動 2 階層あり)	【乗換距離】 約 60m減 【乗換時間】 約 0.7 分減 (上下移動 2 階層あり)	【乗換距離】 約 90m減 【乗換時間】 約 1.1 分減 (上下移動 2 階層あり)	【乗換距離】 約 90m減 【乗換時間】 約 1.1 分減 (上下移動 2 階層あり)
	都心部へのアクセス性 (路面電車：広島駅～紙屋町・八丁堀地区)		—	【距 離】 約 200m減 【時 間】 約 4 分減	【距 離】 約 200m減 【時 間】 約 4 分減	【距 離】 約 200m減 【時 間】 約 4 分減
B 広島駅周辺 地区の魅力創出 (広島の陸の玄関としての魅力)	駅周辺の開発と一体となった まちづくりの推進		・ A・Bブロックは地下通路で接続 ・ Cブロックは地下通路を経由し地上レベルで接続	・ A・B・CブロックへはペDESTリアンデッキにより接続 ・ 地下・地上・2階レベルの3層でネットワークを形成 ・ 自由通路とペDESTリアンデッキが接続され、J R・路面電車・バス利用者は周辺地区への上下移動は1 階層のみとなる。	・ A・B・CブロックへはペDESTリアンデッキにより接続 ・ 地下・地上・2階レベルの3層でネットワークを形成 ・ 自由通路とペDESTリアンデッキが接続され、周辺地区への上下移動は、J R・バス利用者は、1 階層のみとなり、路面電車は同一レベルとなる。	・ A・Bブロックは地下通路で接続 ・ Cブロックは地下通路を経由し地上レベルで接続 ・ 地下・地上レベルの2層でネットワークを形成 ・ A・Bブロックの J R・路面電車・バス利用者は上下移動は1 階層のみ。 ・ Cブロックは、J Rからは2階層、路面電車からは2 階層の上下移動がある。
	賑わい・交流スペースの確保		・ 駅前広場内の賑わい・交流スペースが少ない。	・ ペDESTリアンデッキに賑わい・交流スペースを確保できるが、路面電車軌道下に設けることになることから、開放感に乏しい。	・ 路面電車軌道沿いのペDESTリアンデッキに賑わい・交流スペースを確保できる。 ・ 開放感あふれる空間であるが、路面電車軌道により東西に分断される。	・ 地上レベルに開放感のある賑わい・交流スペースを確保できるが、設置スペースは3案中、最も小さい。
	景 観 面		—	・ 路面電車施設が高架構造で整備されるため、景観に配慮する必要がある。 ・ 特に高架構造物が重層となるため、十分な配慮が必要である。	・ 路面電車施設が高架構造で整備されるため、景観に配慮する必要がある。	・ 路面電車施設が地下に整備されるため、広場の景観は現況と大きく変わらない。
C ひとや環境に やさしい 空間づくり	バリアフリー 【J Rとの乗り換えの際の上下移動】	路面電車	2 階層	2 階層	1 階層	2 階層
		バ ス	2 階層	2 階層	2 階層	2 階層
	自転車動線の分離 【歩行者と広場を東西方向に移動する自転車の交錯】		・ 自由通路から路面電車、バスへの乗換移動のする歩行者は、1 階レベルでの移動となるため、歩行者と自転車が交錯する。	・ 自由通路から路面電車、バスへ乗換移動する歩行者は、主にペDESTリアンデッキを利用し自転車との交錯は少ない。	・ 自由通路から路面電車、バスへ乗換移動する歩行者は、主にペDESTリアンデッキを利用し自転車との交錯は少ない。	・ 自由通路からバスへ乗換移動の際、1 階レベルでの移動になるため、歩行者と自転車が交錯する。 ・ J Rから路面電車へは、主に地下レベルでの移動になるため歩行者と自転車の交錯は少ない。
D 事業 費			—	路面電車整備費 80 億円 南口広場整備費 55 億円 合 計 135 億円	路面電車整備費 1 0 0 億円 南口広場整備費 3 5 億円 合 計 1 3 5 億円	路面電車整備費 1 7 5 億円 南口広場整備費 2 0 億円 合 計 1 9 5 億円
E 費用対効果（費用便益比）			—	1.4	2.5	1.0

※ 1 現況における J R の主な改札口は、自由通路整備後の 2 階レベルとする。 ※ 2 事業費は、国内の既往実績などを参考に算出した概算である。