

6 委員会としての取りまとめ（案）

（１） 南口広場再整備の方向性

本委員会において、南口広場の再整備の方向性を議論するなかで、実現に向け以下の方向性（【考え方】と【進め方】）で検討を進めるべきとの共通認識が図られた。

【考え方】

① 公共交通機関利用者の利便性向上
（交通結節機能の強化）

- ◆ 人と公共交通に重点を置いた交通機能の強化
- ◆ 路面電車・バス等の各交通施設とＪＲとの乗換利便性の確保
- ◆ 路面電車・バス等の各交通施設の機能と特性に応じたゾーニング
- ◆ 南口広場から出発する楽しみ・期待感の向上

② 広島駅周辺地区の魅力創出
（広島陸の玄関としての魅力）

- ◆ 「広島らしさ」やおもてなしを感じる広場づくり
- ◆ 周辺地区の市街地再開発と一体となった回遊性の高い広場づくり
- ◆ 地元と来訪者との「出会い」「縁」の場所づくり
- ◆ 陸の玄関にふさわしい都市景観の形成

③ ひとや環境にやさしい空間づくり

- ◆ 安全でゆとりある歩行者動線や乗降空間の確保
- ◆ バリアフリーに配慮した施設整備
- ◆ 環境負荷低減に配慮した施設整備

【進め方】

① 地元への十分な説明

南口広場の再整備については、関係する住民に十分な説明をするよう努めること。
特に路面電車を駅前大橋ルートとした場合の広場再整備案と現行ルートの場合を比較し、地元丁寧に丁寧な説明をするよう努めること。

② 広場再整備の具体化に向けた取組

これまでの委員会で出された各委員の意見を十分に踏まえ、次に示す広場再整備案を基本に、交通事業者や関係行政機関等と調整を行い、具体的な検討を進めること。その上で、市民の賛同が得られる広島駅南口広場の再整備に関する基本方針を早期に決定することを期待する。

③ 周辺のまちづくりと一体となった広島陸の玄関にふさわしい街づくりの推進

広島駅南口周辺地区においては、都市機能の更新等を図るため市街地再開発事業等様々なまちづくりが進展しており、引き続き、これらのまちづくりと連携し、南口広場の再整備を行うことにより交通結節機能の強化や地区一帯の回遊性の向上を図るとともに、賑わい・交流空間や景観などについて検討を深め、当該地区が広島陸の玄関にふさわしいまちとなるよう、早期に取り組むこと。

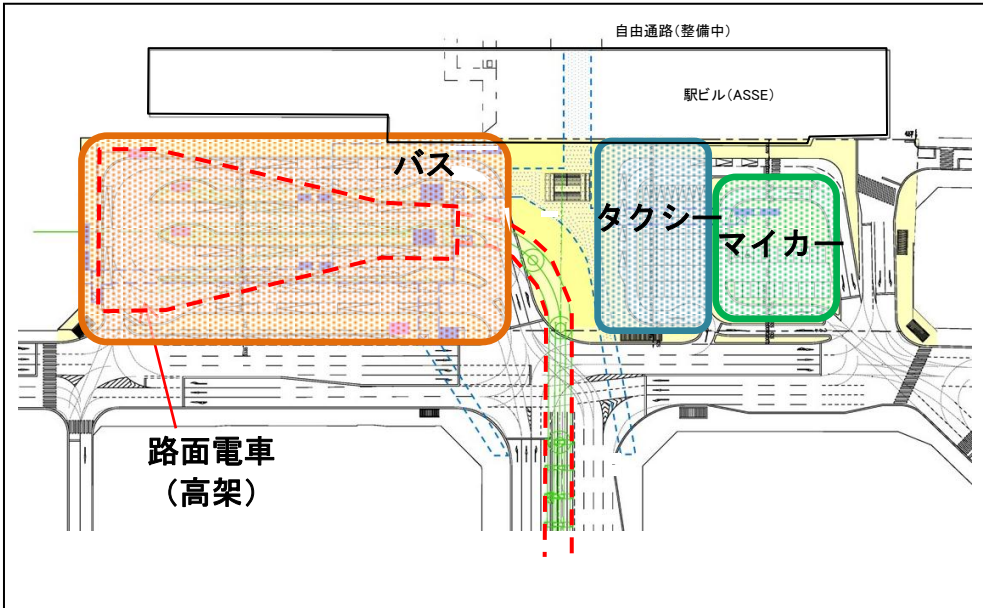
(2) 路面電車を駅前大橋ルートとする場合の広場再整備 (案)

本委員会では、連絡調整会議において抽出された、路面電車を駅前大橋ルートとする場合の技術的に実現可能な広場再整備の3案について、比較評価を行った。

比較評価に当たっては、①公共交通機関利用者の利便性向上（交通結節機能の強化）、②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）、③ひとや環境にやさしい空間づくり、④事業費、⑤費用対効果（費用便益比）といった様々な視点から検討した。

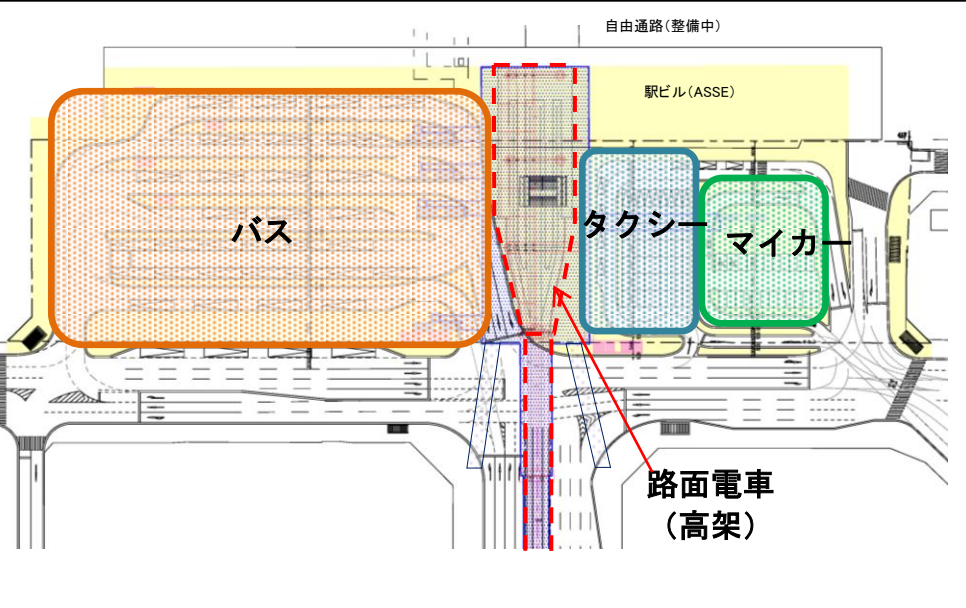
その結果、各案に関する評価は次のとおりであり、本委員会としては、イ 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案が望ましいと考える。

[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]



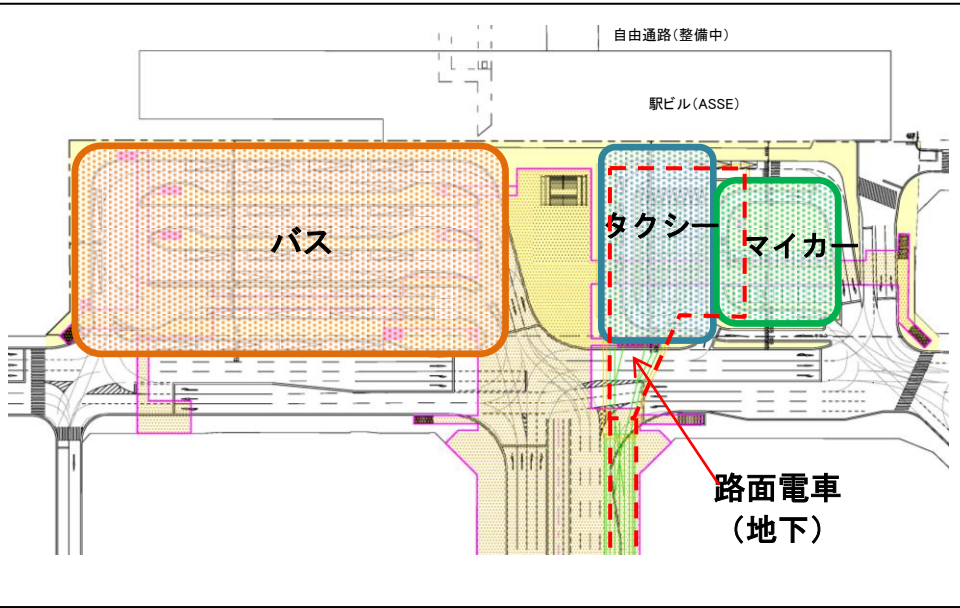
- 【評価】
- ① JRとバスの乗換時間は短縮されるものの、路面電車との乗換時間が長くなり、交通結節機能の向上は限定的である。
 - ② 自由通路と周辺地区を一体的につなぐペDESTリアンデッキを整備することにより、上下移動の少ない歩行者動線を確保し、回遊性の向上を図ることが可能である。
ペDESTリアンデッキの整備に合わせ、賑わい・交流スペースを確保できるが、路面電車軌道下の開放感の乏しい空間となる。
 - ③ 路面電車施設が高架構造で整備されることから、景観に配慮する必要がある。特に、高架構造物が重層となるため、十分な配慮が必要である。
 - ④ 事業費は、〔イの駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案〕と同程度で、〔ウの現広場内で路面電車を地下とする場合の広場再整備案〕より安価である。
 - ⑤ 費用対効果は3案の中で中位である。

[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]



- 【評価】
- ① JRと路面電車・バスの乗換時間が短縮され、交通結節機能の向上の観点では3案の中で最も優れる。
 - ② 自由通路と周辺地区を一体的につなぐペDESTリアンデッキを整備することにより、上下移動の少ない歩行者動線を確保し、回遊性の向上を図ることが可能である。
ペDESTリアンデッキの整備に合わせ、路面電車軌道沿いの広場中央付近に開放感のある賑わい・交流スペースを確保できるが、路面電車軌道により分断される。
 - ③ 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。
 - ④ 事業費は、〔アの現広場内において路面電車を高架とする再整備案〕と同程度で、〔ウの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〕より安価である。
 - ⑤ 費用対効果は3案の中で最も優れる。

[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]



- 【評価】
- ① JRとバスの乗換時間は短縮されるものの、路面電車との乗換時間が長くなり、交通結節機能の向上は限定的である。
 - ② 周辺の再開発ビルには地下通路でつながることにより、回遊性は確保される。
賑わい・交流スペースとして、広場中央の地上レベルに開放感のある空間を確保できるが、設置スペースは3案中、最も小さい。
 - ③ 路面電車が地下に整備され、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。
 - ④ 事業費は3案の中で最も高価である。
 - ⑤ 費用対効果は3案の中で最も劣る。