

(2) 様々な視点からの比較

項 目			現 況	A 現行ルートでの再整備案	B 駅前大橋ルートでの再整備案	備 考
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)	J R との 乗換移動距離・時間	路面電車	【乗換距離】 約 160m 【乗換時間】 約 2.1 分	【乗換距離】 約 150m (約 10m 減) 【乗換時間】 約 2.0 分 (約 0.1 分減)	【乗換距離】 約 100m (約 60m 減) 【乗換時間】 約 1.3 分 (約 0.8 分減)	4 頁【項目①】参照
	〔 距離は水平距離とし、 時間は上下移動を考慮 〕	バ ス	【乗換距離】 約 300m 【乗換時間】 約 3.8 分	【乗換距離】 約 280m (約 20m 減) 【乗換時間】 約 3.6 分 (約 0.2 分減)	【乗換距離】 約 210m (約 90m 減) 【乗換時間】 約 2.7 分 (約 1.1 分減)	4 頁【項目②】参照
	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)		—	(短縮なし)	【距離】 約 200m 短縮 【時間】 約 4 分短縮	
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)	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ロリアンデッキによる接続を検討 ○ 自由通路とペDESTロリアンデッキが接続されることから、各交通施設利用者の周辺地区への移動については、 ○ A・Bブロックへは、J R・バス・路面電車全てにおいて、1階層の上下移動となる。 ○ Cブロックへは、J Rは1階層、路面電車・バスは、同一レベル又は1階層の上下移動となる。	○ A・B・CブロックへはペDESTロリアンデッキによる接続を検討 ○ 自由通路とペDESTロリアンデッキが接続されることから、各交通施設利用者の周辺地区への移動については、 ○ A・Bブロックへは、J R・バスは1階層、路面電車は同一レベルでの移動となる。 ○ Cブロックへは、J Rは1階層、路面電車は同一レベル、バスは同一レベル又は1階層の上下移動となる。	5 頁【項目③】参照
	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ロリアンデッキに開放感あふれる賑わい・交流スペースを確保できる。	○ 路面電車軌道沿いのペDESTロ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。	5 頁【項目④】参照
	景 観 面		—	○ ペDESTロリアンデッキが整備されるため、景観に配慮する必要がある。	○ ペDESTロリアンデッキ及び路面電車施設が高架で整備されるため、景観に配慮する必要がある。	5 頁【項目⑤】参照
3 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、バスともに地上レベルに配置されるため、J R のプラットホームまでの主な歩行者動線は、2階レベルを経由し、2階層の上下移動が発生する。	○ 路面電車は2階レベルに配置されるため、J R のプラットホームまでの主な歩行者動線は1階層、一方、バスは地上レベルに配置されるため、2階レベルを経由し、2階層の上下移動が発生する。	4 頁 【項目①】【項目②】参照
4 各交通施設規模の確保状況 [再掲]			—	○ 路面電車、タクシー、マイカーについては、必要規模を確保できるが、バスについては、必要なバース数を確保できない。	○ いずれの交通施設も必要規模を確保できる。	
5 道路交通の円滑化			—	—	○ 廃線により生み出された空間を車線として活用することにより、自動車交通の円滑化が図られる。	
6 沿線地区の影響			—	—	○ 廃線区間の公共交通の利便性の確保が必要 ○ 廃線区間の地域の活性化策の検討が必要	
7 事業費			—	南口広場整備費計 8 0 億円 (内訳) 路面電車整備費 4 5 億円 その他交通施設整備費等 3 5 億円	南口広場整備費計 1 3 5 億円 (内訳) 路面電車整備費 1 0 0 億円 その他交通施設整備費等 3 5 億円 ※ 路面電車整備費には、高架による整備費を含む	
8 費用対効果 (費用便益比)			—	0.7	2.5	

※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 階レベルとしています。 ※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す。

※3 費用対効果 (費用便益比) とは、費用 (建設投資額) に対して、どれだけの割合の便益 (効果) が生じるかを評価して、計画の有効性や投資規模の妥当性を判断する際の指標として活用するものです。今回の比較においては、『都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル (案) : 国土交通省都市・地域整備局』に準拠して算出しています。なお、便益としては①乗換歩行者の時間短縮便益 (路面電車の駅前大橋ルート (短絡化) の場合の時間短縮効果含む)、②歩行者の移動サービス向上便益、③滞留・交流機会増大・都市景観向上便益を計上しています。