

第1回地元説明会での説明内容（説明会資料要約版）

第1回地元説明会開催状況

開催日時	平成25年8月21日（水）	平成25年9月26日（木）	平成25年9月27日（金）	平成25年9月30日（月）
開催場所	広島市留学生会館	段原集会所	段原集会所	段原西集会所
対象地区	南区松原町、大須賀町、猿猴橋町、荒神町、東荒神町、西荒神町、西蟹屋一、二、三、四丁目	南区的場町一、二丁目、金屋町、松川町、比治山町	南区京橋町、稲荷町	南区段原一丁目、段原二丁目（一部）、段原三丁目（一部）
参加者	42名	42名	17名	35名

1 広島駅南口広場における課題

- 駅周辺にバス停が分散し、JRとバスの乗り継ぎが不便である。
- 路面電車の乗車場が2か所しかないこと等により電停の処理能力が不足し、ラッシュ時に路面電車が進入できない。
- 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。 など

2 広島駅南口広場内における交通施設の必要規模

表 1-1 南口広場内の各交通施設の規模

区分	現況	整備案（＝必要規模）	考え方
路面電車	乗車場 2か所 降車場 4か所 （うち、待機場場 2か所） 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、待機場場 4か所） 接続車用 4か所	広場内電停の処理能力の向上を図るとともに、原則、乗降場を各方面別に4系統分確保し、利用者に分かりやすく使いやすい電停とする
バス	15バス	22バス	広島駅を発着するバスは全て広場内にバス停を集約すること等により、利用者の乗継利便性を向上
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	現状並みの規模を確保し、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	周辺の駐車場整備状況を勘案し、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、詳細検討を行う中で増減する場合があります。

3 路面電車比治山線の接続位置

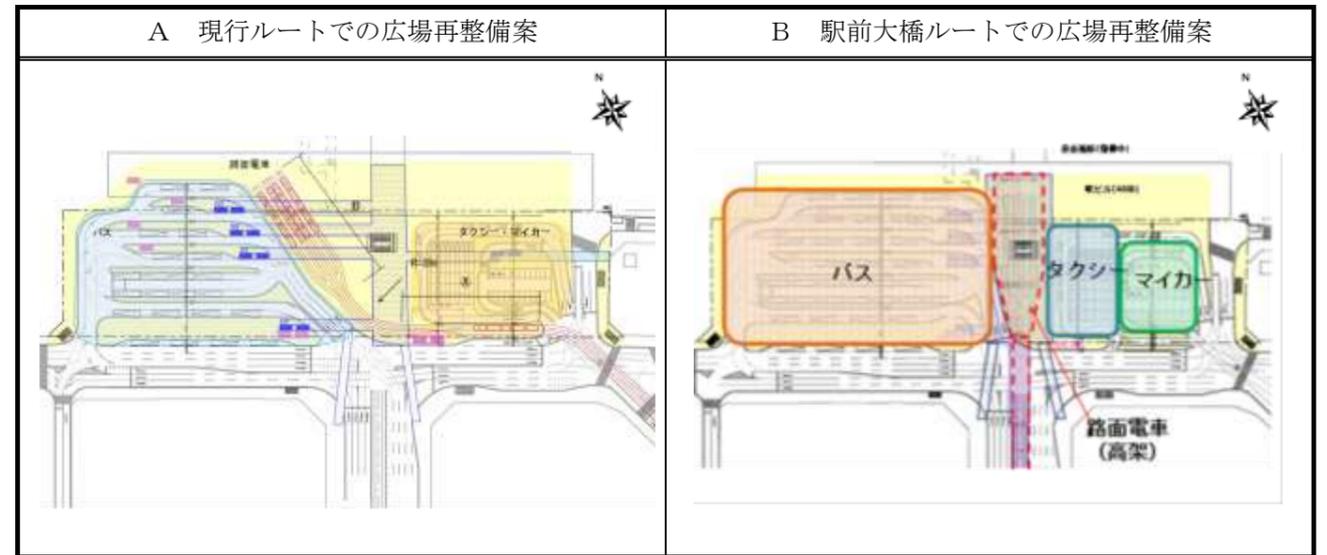
路面電車を駅前大橋ルートとする場合、比治山線の本線への接続位置については、交通処理上の課題から、稲荷町交差点で接続する案で整理されました。



図 1-1 駅前大橋ルートと比治山線の接続ルート平面図

4 路面電車の現行ルートと駅前大橋ルートの場合の広場再整備案の比較

表 1-2 現行ルート及び駅前大橋ルートの場合の広場ゾーニング図



※交通施設の規模については、今後、詳細検討を行う中で増減する場合があります。

表 1-3 現行ルート及び駅前大橋ルートの場合の主な項目の比較

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
交通施設規模	路面電車	乗車場 2か所 降車場 4か所 （うち、待機場場 2か所） 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、待機場場 4か所） 接続車用 4か所	乗車場 4か所 降車場 4か所 （うち、待機場場 4か所） 接続車用 4か所	
	バス	15バス	15バス	22バス	
	タクシー	乗車場 3台 降車場 4台 プール 63台	乗車場 3台 降車場 4台 プール 約63台	乗車場 3台 降車場 4台 プール 約63台	
	マイカー	降車スペースあり 駐車場 50台	降車スペースあり 駐車場 約23台	降車スペースあり 駐車場 約23台	短時間利用台数のみ確保
JR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）	
	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）	
都心部へのアクセシビリティ	—	（短縮なし）	【距離】約200m短縮 【時間】約4分短縮	路面電車：広島駅～紙屋町・八丁堀地区	
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	ベデストリアンデッキを整備することにより、賑わい・交流スペースを確保	ベデストリアンデッキを整備することにより、賑わい・交流スペースを確保		
概算事業費（費用対効果）	—	80億円 （0.7）	135億円 （2.5）	概算事業費は南口広場再整備計	

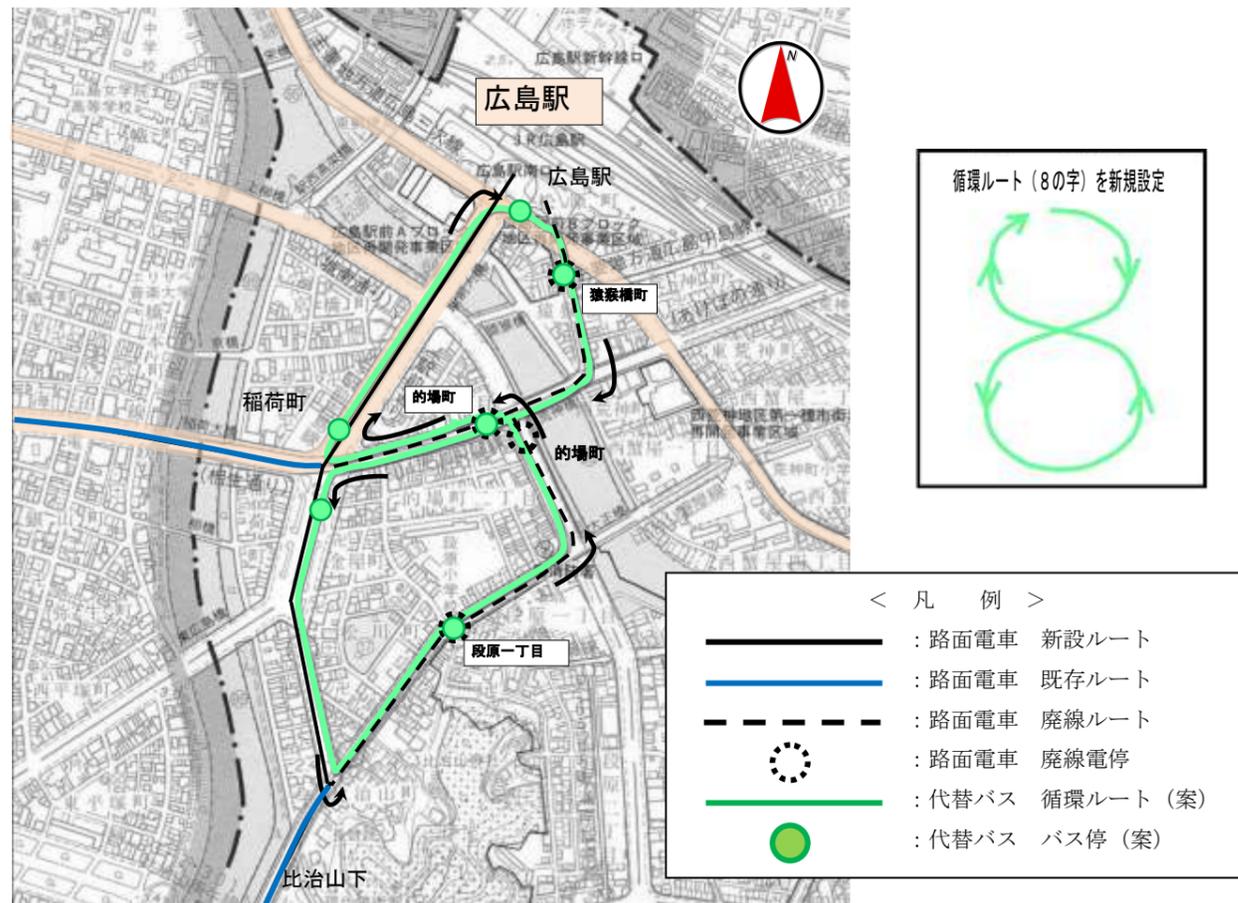
※1 現況におけるJRの主な改札口は、自由通路整備後の2階レベルとしています。

※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。

5 駅前大橋ルートでの再整備案における対応策

(1) 廃線区間の公共交通の利便性の確保案



※ 循環バスは路面電車の代替交通として運行することから、運賃については、路面電車の運賃と同額とし、路面電車と指定された電停で乗り換えた場合は、追加運賃を徴収しないこととします。また、循環バスの運行頻度については、路面電車比治山線のサービス水準程度を確保します。

図 1-2 廃線区間の代替交通ルート案

(2) 廃線区間の地域活性化策の検討

ア 地域商店街の活性化策の検討

- ・ 商店街等活性化支援アドバイザーの派遣
- ・ 商店街活性化事業の補助

イ 広島駅南口周辺における歩行者ネットワーク整備の検討

南口広場を中心にA・B・Cブロック及び広島東郵便局方面へのペDESTリアンデッキの整備を検討するとともに、B・Cブロック間やBブロックから猿猴橋町方面への接続も検討することにより、南口周辺の歩行者ネットワークを構築し、回遊性の向上を図ります。

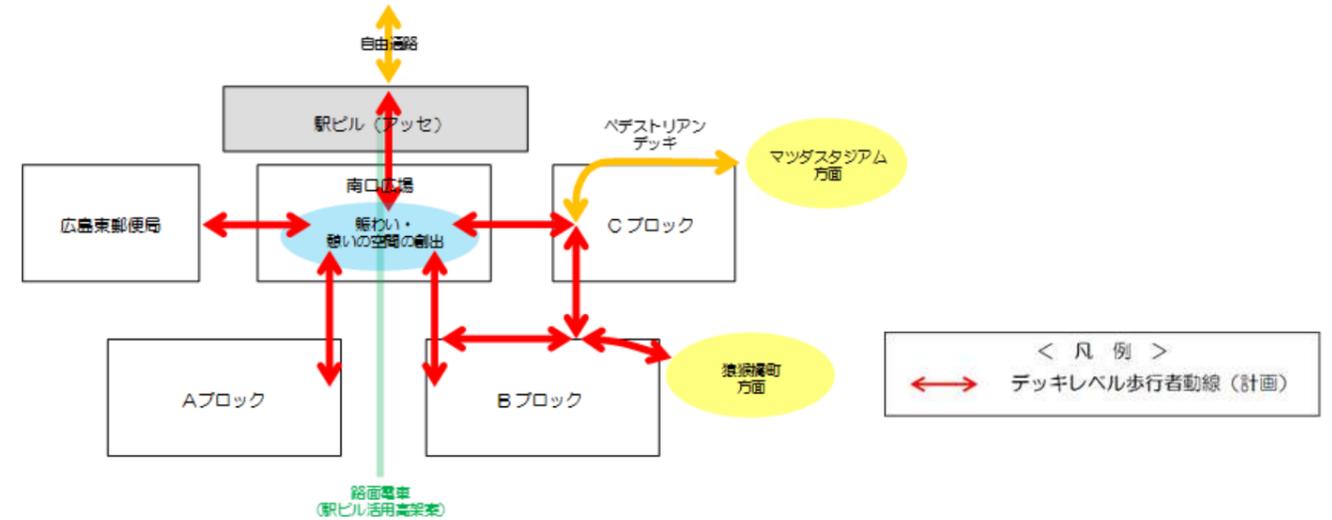


図 1-3 駅ビル活用高架案 主動線図

ウ 廃線敷の利活用の検討

路面電車のルートを変更し、既存路線の一部を廃線にする場合に生み出される、路面電車の走行空間（幅員：約6m）について、他の用途として活用できる空間として検討します。

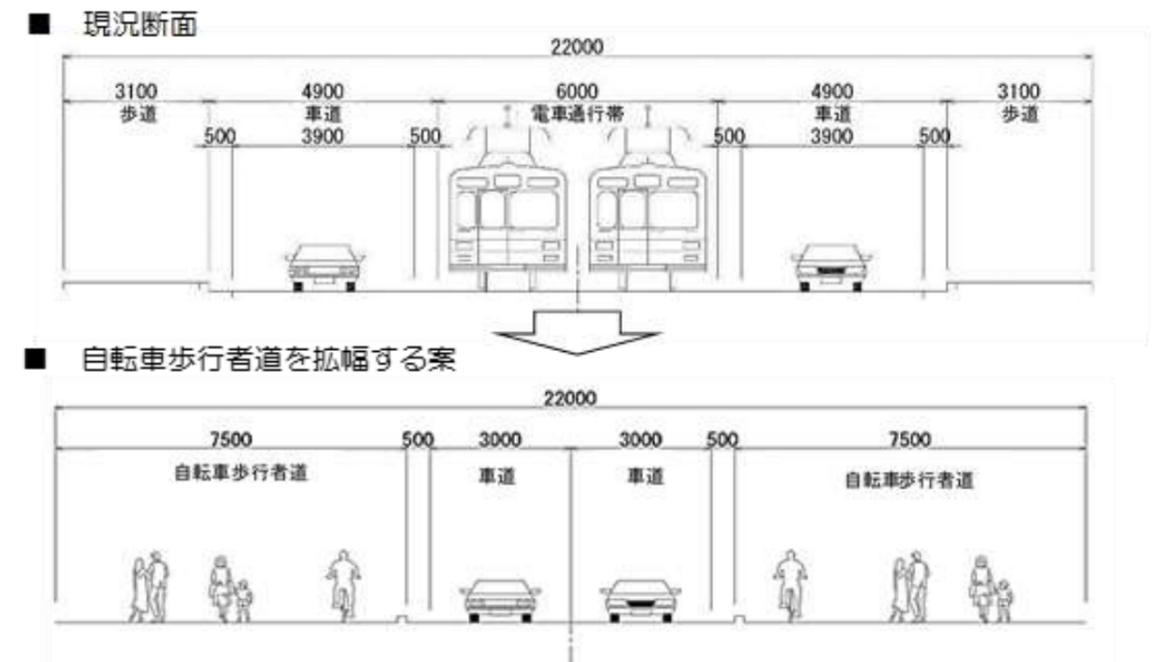


図 1-4 廃線により生じる空間の再整備例（猿猴橋町付近）