

令和7年度 第1回 広島市公共事業再評価審議会 資 料

資料 1	再評価審議対象事業一覧表・位置図	…	p	1
	・再評価審議対象事業一覧表	…	p	2
	・再評価審議対象事業位置図	…	p	3
資料 2	再評価に係る資料	…	p	4
	・軌道事業・広場事業 広島駅南口広場の再整備等	…	p	5
参考資料 1	広島駅南口広場の再整備等（説明資料）			
参考資料 2	広島市公共事業（建設関係局所管）の再評価（概要）			
参考資料 3	広島市公共事業（建設関係局所管）再評価実施要領			
参考資料 4	広島市公共事業再評価審議会規則			
参考資料 5	広島市公共事業再評価審議会運営要領			
参考資料 6	諮問書（写し）			

再評価審議対象事業一覧表・位置図

広島市公共事業再評価審議会
再評価審議対象事業一覧表

事業種別	事業名	事業区分	事業箇所	事業期間 ※1	再評価理由 ※2	一定期間が経過した理由等
軌道事業・広場事業	広島駅南口広場の再整備等	国庫補助事業	駅前大橋ルート 南区松原町～南区比治山町 循環ルート 南区稻荷町～南区的場一丁目 広島駅南口広場 南区松原町	平成31年度 ～ 令和10年度 末	②	資材価格・燃料費の高騰など社会情勢の変化及び施工内容の変更等により事業費の増額が生じ、工事工程の精査により事業期間の延長が生じたため、事業計画の変更を行う。

※1 事業期間とは、事業費が予算化された年度から完成予定年度までとする。

※2 ①：事業が予算化された後、5年間を経過した時点で未着工の事業

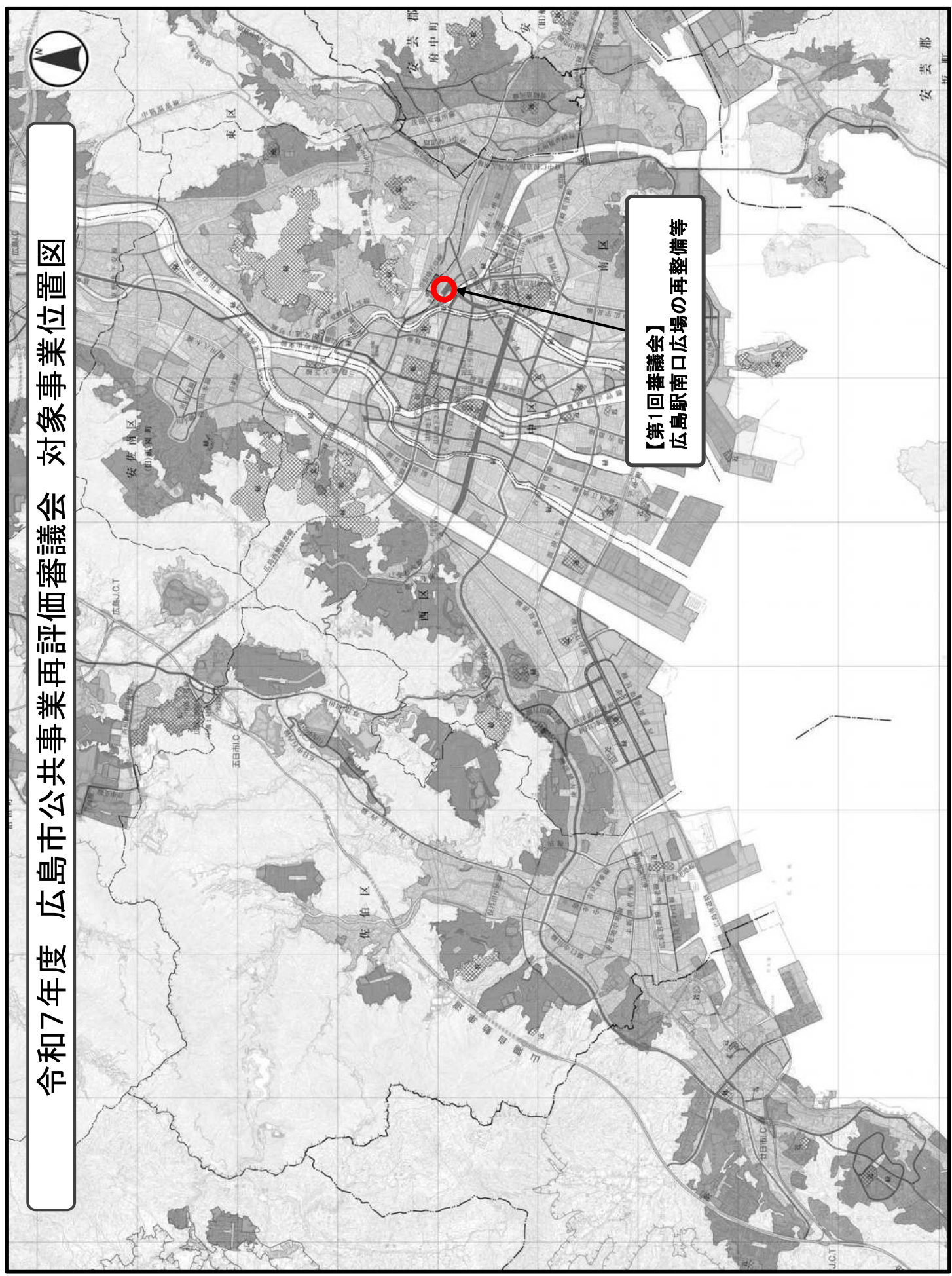
②：事業が予算化された後、10年間（国の個別補助制度を活用している事業については、5年間）を経過した時点で継続中の事業

③：事業費が予算化される前の準備・計画段階で5年間を経過した事業（大規模な国庫補助事業に限る。）

④：再評価実施後、5年間（下水道事業については、10年間）が経過した時点で継続中又は未着工の事業

⑤：市長が特に必要と認める事業

令和7年度 広島市公共事業再評価審議会 対象事業位置図



再評価に係る資料

再評価に係る資料

事業種別 事業名	軌道事業・広場事業 広島駅南口広場の再整備等【国庫補助事業】			
再評価理由	事業費が予算化された後、長期間が経過している事業			
一定期間が経過した理由等	資材価格・燃料費の高騰など社会情勢の変化及び施工内容の変更等により事業費の増額が生じ、工事工程の精査により事業期間の延長が生じたため、事業計画の変更を行う。			
事業の概要	1 事業の目的 本市においては、広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区を都心の東西の核と位置付け、都市機能の集積・強化を図ることにより、相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を進めている。 その中で陸の玄関である広島駅周辺地区は、再開発ビル等が完成するとともに、広島高速5号線の整備が進んでおり、その中心となる広島駅は、今後とも広域的な交通結節点としての機能を強化していく必要がある。 このため、広島駅南口広場の再整備を行うとともに、広島駅からの路面電車のルートの新設することなどにより、陸の玄関にふさわしいまちづくりを進めていく。			
	2 事業箇所 駅前大橋ルート：南区松原町～南区比治山町 循環ルート：南区稲荷町～南区的場町一丁目 広島駅南口広場：南区松原町			
	3 事業の内容			
	事業主体	施設		内 容
	広島市 広島電鉄	軌道 関連	路面電車	駅前大橋ルート 広島駅～比治山町交差点 L＝1. 1 km 循環ルート 既存路線を活用し市内中心部を環状で結ぶ
広島市	広場 関連	広島駅南口広場	バスエリア：22バース タクシーエリア：乗車場3台、降車場4台、 プール63台 マイカーエリア：14台	
		ペDESTリアンデッキ	広島駅・自由通路と周辺4街区を連絡 (エールエールA館、BIGFRONT ひろしま、 エキシティ・ヒロシマ、広島JPビルディング)	
4 予定事業期間及び総事業費				
	当初計画	第1回計画変更時点 (令和2年度)	現 在 (今回再評価時点)	
事業化年度	平成31年度	---	---	
予定期間	平成31年度 ～令和8年度末	平成31年度 ～令和8年度末	平成31年度 ～令和10年度末	
全体事業費	155億円	360億円	520億円	
各時点での 事業進捗率	0%	4%	54%	
備 考				

再評価に係る資料

事業種別	軌道事業・広場事業
事業名	広島駅南口広場の再整備等【国庫補助事業】

事業の概要

5 事業概要図

完成イメージ

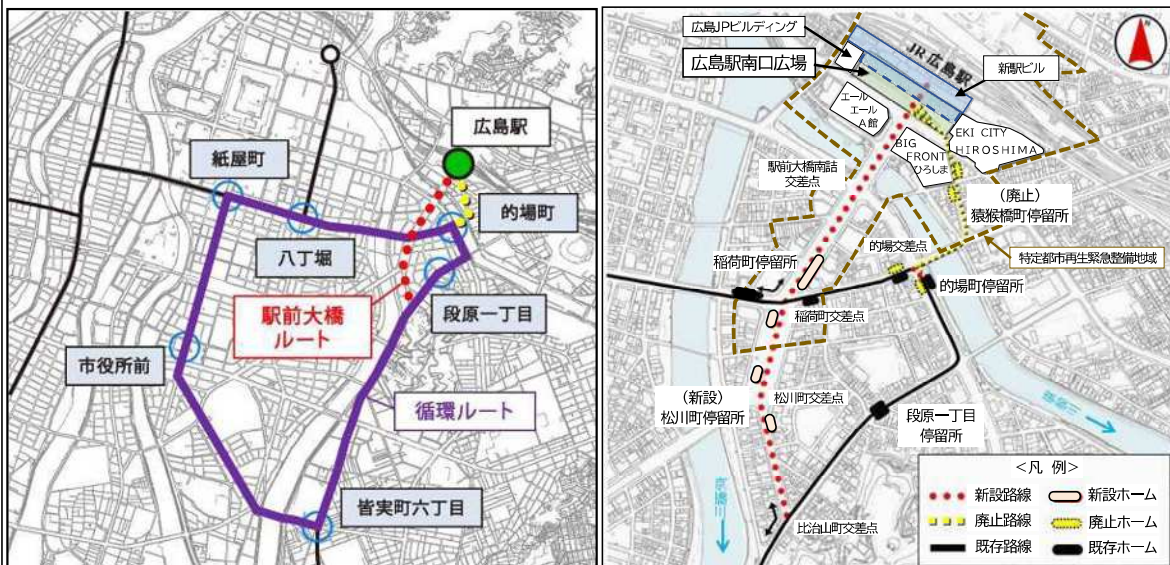


▲ 広島駅南口広場全景

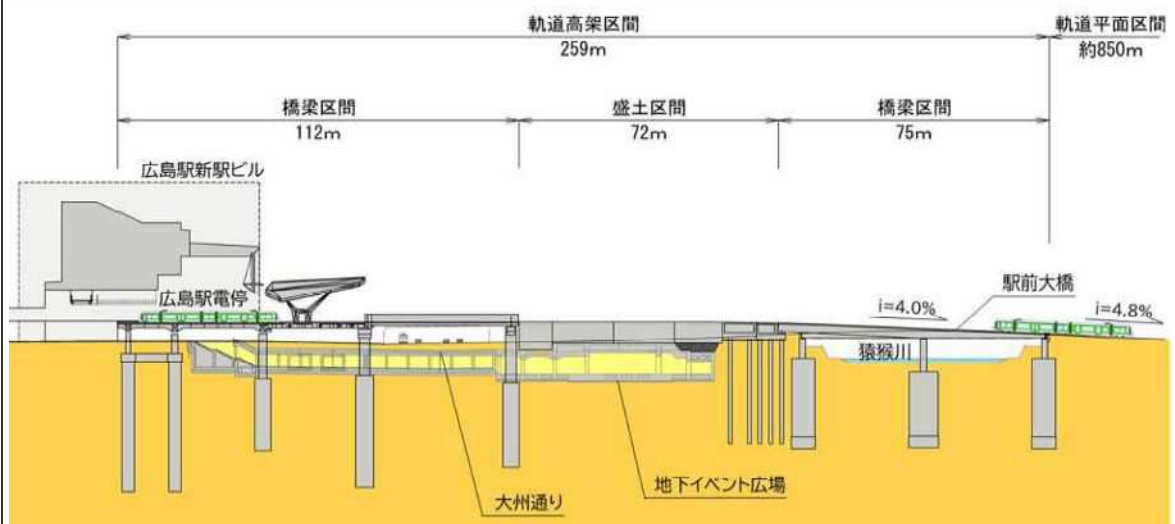


▲ 中央空間(路面電車乗降場等)

路面電車のルート図



駅前大橋ルートの縦断図(広島駅付近)

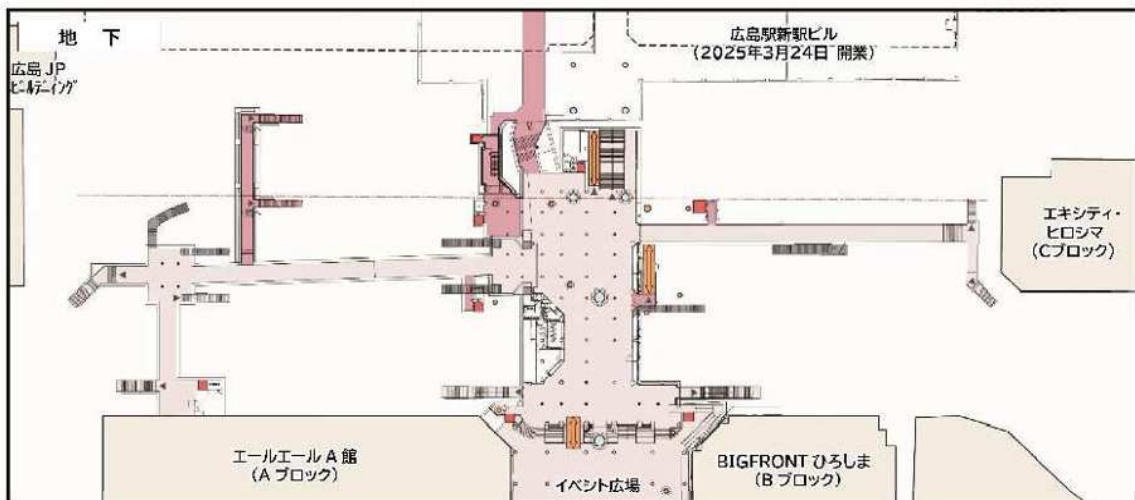
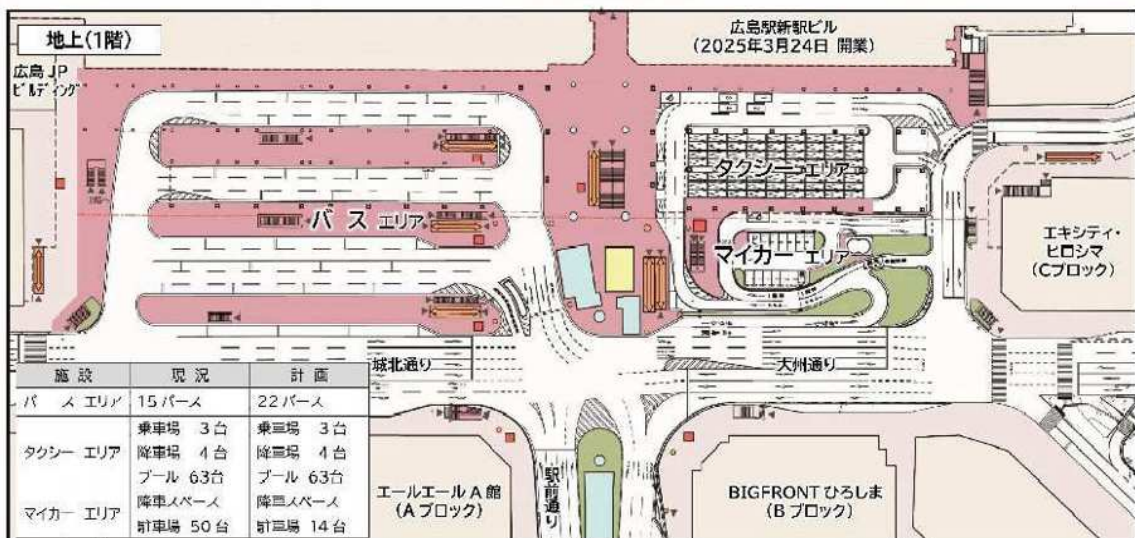
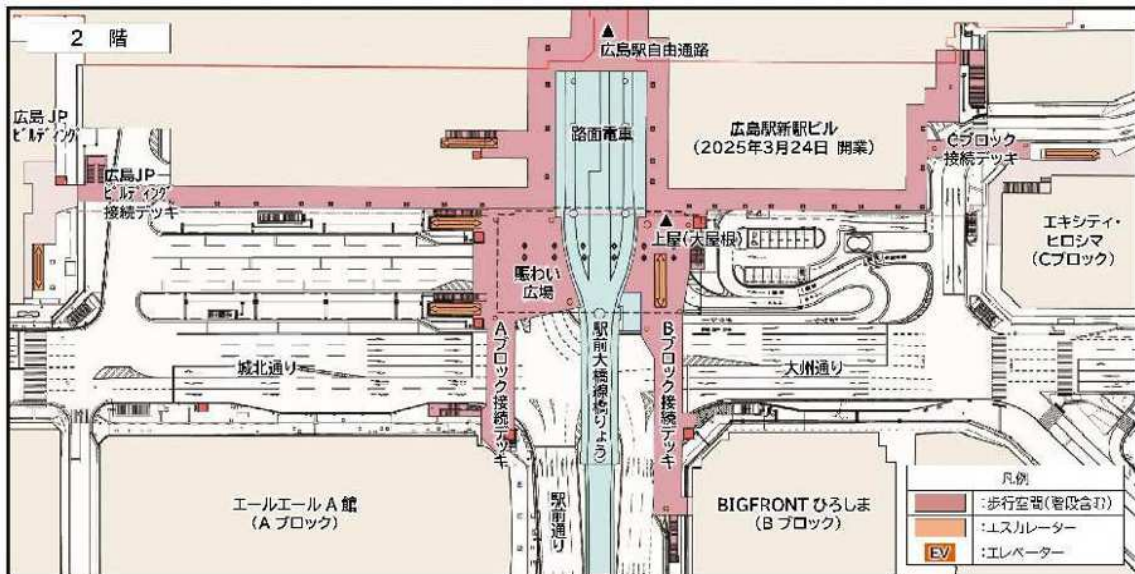


再評価に係る資料

事業種別 軌道事業・広場事業
事業名 広島駅南口広場の再整備等【国庫補助事業】

事業の概要

南口広場完成形のレイアウト



再評価に係る資料

事業種別 事業名	軌道事業・広場事業 広島駅南口広場の再整備等【国庫補助事業】
再評価の視点	①事業を巡る社会情勢等の変化 1 現在の整備状況 ○軌道関連施設 駅前大橋ルートについては、令和 6 年度に高架橋上部工架設や盛土区間の施工を完了しており、令和 7 年 8 月の営業開始に向けて、レールの敷設や電気設備等の整備を進めている。 なお、循環ルートについては、駅前大橋ルートが営業開始され、既存路線が廃線となった後の施工を予定している。 ○広場関連施設 広島駅南口広場のうち新駅ビル 1 階に当たる部分は、令和 6 年 6 月にバスエリア、令和 7 年 3 月にタクシーエリアを、それぞれ暫定利用を開始している。また、広島 J P ビルディングと C ブロックへ接続するペDESTロリアンデッキは、新駅ビル 2 階の東西通路とあわせて令和 7 年 3 月に利用開始している。 引き続き、残る駅前大橋ルートや循環ルート、またバスエリア、マイカーエリア、A ブロックや B ブロックに接続するペDESTロリアンデッキ等の整備を行うこととしている。 2 社会経済情勢の変化・地域情勢の変化 ○周辺地域の開発状況 広島駅周辺地区は、平成 15 年に都市再生緊急整備地域に指定された後、以下の通り、様々な開発が進んでいる状況であり、本事業による交通結節点の機能強化や歩行者ネットワークの構築により、駅のみならず、地区全体の賑わい創出が見込まれる。 ・マツダスタジアム建設（平成 19 年度着工～平成 20 年度完成） ・二葉の里土地区画整理事業（平成 22 年度着工～平成 25 年度完成） ・広島駅南口 B ブロック市街地再開発事業（平成 24 年度着工～平成 28 年度完成） ・広島駅南口 C ブロック市街地再開発事業（平成 25 年度着工～平成 28 年度完成） ・広島駅南北自由通路・新幹線口広場等（平成 26 年度着工～平成 29 年度完成） ・広島 J P ビルディング建設（令和 2 年度着工～令和 4 年度完成） ・広島駅新駅ビル建設（平成 31 年度～令和 6 年度完成） ・広島高速 5 号線整備事業（平成 30 年度着工～令和 10 年度完成予定） ○観光客の増加 令和 5 年 5 月に開催された G 7 広島サミットやコロナ禍の収束、円安の進行といった影響を受け、国内外からの観光客が増加しており、2024 年の来訪者は平和記念資料館では約 223 万人、宮島では約 485 万人となり、いずれも過去最多となった。 また、広島市内におけるホテル新設が相次いで計画されており、2024～28 年頃に新設されるホテルの客室数の計画は計約 2300 室となり、現状から 1 割以上増える予定である。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

軌道事業・広場事業
広島駅南口広場の再整備等【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

1費用便益分析

()内は残事業における数値

軌道及び広場整備に要する費用		軌道及び広場整備による効果	
総費用 ＝整備期間＋40年		総便益 ＝供用開始＋40年	
総事業費520億円		①歩行者の時間短縮便益(62.7)62.7億円 (路面電車利用者)	
①軌道整備費(91.7)323.2億円		②歩行者の時間短縮便益(82.1)82.5億円 (バス利用者)	
②軌道維持管理費(16.9)16.9億円		③歩行者の時間短縮便益(1.3)1.3億円 (自家用車利用者)	
③広場整備費(92.7)150.4億円		④歩行者の移動サービス(76.4)76.4億円 向上便益	
④広場維持管理費(6.6)6.6億円		⑤滞留・交流機会増大・(7.6)7.6億円 都市景観向上便益	
軌道総費用(C ₁)		⑥路面電車利用者の乗車(336.2)336.2億円 時間短縮便益	
①＋②＝(108.6)340.1億円		⑦供給者便益(2.9)2.9億円	
広場総費用(C ₂)		軌道総便益(B ₁)	
③＋④＝(99.3)157.0億円		①＋⑥＋⑦＝(401.8)401.8億円	
全体総費用(C)		広場総便益(B ₂)	
①＋②＋③＋④＝(207.9)497.1億円		②＋③＋④＋⑤＝(167.4)167.8億円	
		全体総便益(B)	
		①＋②＋③＋④＋⑤＋⑥＋⑦＝(569.2)569.6億円	

費用便益分析の結果		(残事業)	事業全体	社会的割引率	
				[2%]	[1%]
全体	費用便益比(B/C)＝(2.7)		1.2	1.6	1.9
軌道	費用便益比(B ₁ /C ₁)＝(3.7)		1.2	1.6	1.9
広場	費用便益比(B ₂ /C ₂)＝(1.7)		1.1	1.5	1.8

※ 軌道整備は「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」(国土交通省 鉄道局 2012 年 7 月)、広場整備は「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 平成 13 年 4 月)に基づき算出

なお、便益算出の考え方を統一するため、時間評価値については広場整備に係る部分も鉄道マニュアルに記載の所得接近法を採用

※ 基準年次：令和 6 年度

○感度分析の結果

総需要、総費用が±10%、建設期間が±1年変動した場合の感度分析を実施した結果は次のとおりである。

感度分析による費用便益比					
総需要＋10%		総費用＋10%		建設期間＋1年	
全体	1.26	全体	1.10	全体	1.13
軌道	1.30	軌道	1.14	軌道	1.17
広場	1.17	広場	1.01	広場	1.04
総需要－10%		総費用－10%		建設期間－1年	
全体	1.03	全体	1.18	全体	1.15
軌道	1.06	軌道	1.20	軌道	1.17
広場	0.97	広場	1.14	広場	1.09

○評価結果の投資効率性の観点からの取扱い

事業全体において、総便益が総費用を上回っている。

再評価に係る資料

事業種別
事業名

軌道事業・広場事業
広島駅南口広場の再整備等【国庫補助事業】

再評価の視点

②事業の投資効果

2 事業の効果や必要性の評価

○公共交通機関相互の乗換利便性の向上

J R西日本による駅ビルの建替えと連携し、路面電車を新駅ビルの2階レベルへ高架で進入させることで生まれる空間などを活用して広場を拡張することにより、バスの乗降場を増設するなどの再整備を行うことで、公共交通機関相互の乗換利便性が向上する。

整備前後の乗換比較表

	移動距離 (m)		所要時間 (秒)		備考
	整備前	整備後	整備前	整備後	
路面電車⇄ J R	140	78	144	70	上下移動 1 回減少
バス⇄ J R	246	186	254	192	上下移動 2 回減少
自家用車⇄ J R	170	150	171	153	

○アクセス性・利便性・回遊性の向上など

路面電車について、広島駅と紙屋町・八丁堀地区間の所要時間の短縮などを図る駅前大橋ルートを新設するとともに、既存路線を活用して市内中心部を環状で結ぶ循環ルートを整備することで、沿線地域の利便性の確保や回遊性の向上などを図る。

具体的には、駅前大橋ルートを整備することで、広島駅と紙屋町・八丁堀地区間は約4分、広島駅と比治山町・宇品地区間は約4分30秒短縮される。なお、これらは定時運行した場合の短縮時間であり、整備前に問題となっていた、ホーム数不足による路面電車の広場内への入場待ちや周辺道路の渋滞による影響が解消されることを考慮すると、さらなる時間短縮が見込まれる。

○歩行空間・滞留空間の拡充

ペDESTリアンデッキや広場内の歩道の整備に伴い歩行空間が拡充され、歩行者の快適性が向上する。

また、賑わい広場や中央空間などの整備に伴い滞留空間が拡充され、交流機会の増大や景観の向上によって、利用者に対する機能が向上する。

○賑わい空間の創出

駅自由通路に連続する新駅ビルの中央空間から周辺街区へのペDESTリアンデッキを設置し、2階レベルの歩行者ネットワークを構築することで賑わいが創出される。

また、ペDESTリアンデッキや新駅ビル東西通路等に待合場所や憩いの場、イベント等に利用できる空間を整備することで、市民や来訪者、オフィスワーカーなど誰もが寛ぎ、快適に過ごせる空間が創出される。

○「世界に誇れる『まち』広島」としての演出

「世界に誇れる『まち』広島」の陸の玄関にふさわしいシンボリックな空間を創出するため、2階レベルに路面電車のホームと賑わい空間を覆う大屋根を設置する。

大屋根は、ゲート性を演出し、世界から人々を迎えるために広げた両手や、広島から世界へ羽ばたく翼を表現した「反り」と、世界恒久平和を願う人々の願いが込められた折鶴をイメージした「折り」をデザインに取り入れるとともに、平和を象徴する色である「白系」の色彩とし、すでに供用している駅南北自由通路のデザインコンセプトを踏襲しており、施設全体が統一的なデザインとなる。

再評価に係る資料

事業種別 事業名		軌道事業・広場事業 広島駅南口広場の再整備等【国庫補助事業】
再 評 価 の 視 点	③ 事業の進捗状況	1 事業の経過 平成 11 年 11 月 新たな公共交通体系づくりの基本計画の策定 平成 15 年 7 月 広島駅周辺地区が都市再生緊急整備地域に指定 平成 26 年 9 月 「広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針」の決定 平成 29 年 2 月 環境影響評価（実施計画書の地元説明会） 令和 元年 11 月 都市計画決定 令和 2 年 4 月 J R 西日本が駅ビル建替え工事に着手 令和 2 年 9 月 広島駅周辺地区が特定都市再生緊急整備地域に指定 令和 2 年 11 月 本市が広島駅南口広場の再整備等に着手 令和 3 年 2 月 事業費の見直し（155 億円→360 億円） 令和 3 年 3 月 補助金（国際競争拠点都市整備事業）の新規採択 令和 7 年 3 月 広島駅新駅ビル開業、広島 J P ビルディング接続デッキ及び Cブロック接続デッキの供用開始
		2 事業の進捗率 事業予定期間 平成 31 年度～令和 10 年度 全体事業費 520 億円 令和 6 年度末執行済額 279 億円 残事業費 241 億円 事業進捗状況(令和 6 年度末) 54%（事業費ベース）
		3 残事業の内容 ・路面電車駅前大橋ルートの整備（レールの敷設や電気設備工事等） ・路面電車循環ルートの整備 ・バスエリア南側の整備 ・マイカーエリアの整備 ・Aブロックへ接続するペDESTリアンデッキの整備 ・Bブロックへ接続するペDESTリアンデッキの整備 ・賑わい広場の整備 ・大屋根の整備など

再評価に係る資料

事業種別 事業名	軌道事業・広場事業 広島駅南口広場の再整備等【国庫補助事業】												
④事業の進捗の見込み	1 今後の見通し <table border="1" data-bbox="304 331 1407 880"> <thead> <tr> <th data-bbox="304 331 852 387">施 設</th><th data-bbox="852 331 1407 387">工 期</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="304 387 852 555">広島駅新駅ビル（ＪＲ西日本施工） 広島ＪＰビルディング接続デッキ Ｃブロック接続デッキ 新駅ビル１階東側タクシーエリア</td><td data-bbox="852 387 1407 555">令和７年３月完成</td></tr> <tr> <td data-bbox="304 555 852 611">路面電車駅前大橋ルート</td><td data-bbox="852 555 1407 611">令和７年８月完成見込み</td></tr> <tr> <td data-bbox="304 611 852 667">路面電車循環ルート</td><td data-bbox="852 611 1407 667">令和８年春完成見込み</td></tr> <tr> <td data-bbox="304 667 852 790">Ａブロック接続デッキ 賑わい広場（２階）</td><td data-bbox="852 667 1407 790">令和１０年春完成見込み ※ 賑わい広場を除く通路部分は 令和８年春供用見込み</td></tr> <tr> <td data-bbox="304 790 852 880">Ｂブロック接続デッキ 南口交通広場（１階）</td><td data-bbox="852 790 1407 880">令和１０年度末完成見込み</td></tr> </tbody> </table>	施 設	工 期	広島駅新駅ビル（ＪＲ西日本施工） 広島ＪＰビルディング接続デッキ Ｃブロック接続デッキ 新駅ビル１階東側タクシーエリア	令和７年３月完成	路面電車駅前大橋ルート	令和７年８月完成見込み	路面電車循環ルート	令和８年春完成見込み	Ａブロック接続デッキ 賑わい広場（２階）	令和１０年春完成見込み ※ 賑わい広場を除く通路部分は 令和８年春供用見込み	Ｂブロック接続デッキ 南口交通広場（１階）	令和１０年度末完成見込み
	施 設	工 期											
	広島駅新駅ビル（ＪＲ西日本施工） 広島ＪＰビルディング接続デッキ Ｃブロック接続デッキ 新駅ビル１階東側タクシーエリア	令和７年３月完成											
	路面電車駅前大橋ルート	令和７年８月完成見込み											
	路面電車循環ルート	令和８年春完成見込み											
	Ａブロック接続デッキ 賑わい広場（２階）	令和１０年春完成見込み ※ 賑わい広場を除く通路部分は 令和８年春供用見込み											
	Ｂブロック接続デッキ 南口交通広場（１階）	令和１０年度末完成見込み											
⑤コスト縮減や代替案立案等の可能性	1 コスト縮減の可能性 今後、工事を進めていく中で、当初の想定から変更要素が生じた際は、構造や施工方法の検討及び新技術・新工法の活用などにより、コスト縮減に努めていく。 2 代替案立案等の可能性 本事業は、学識経験者等を含めた委員会にて検討を行い「交通結節点機能の強化」、「広島の陸の玄関としての魅力」、「ひとや環境にやさしい空間づくり」の観点から整備する方針としており、また、ＪＲ西日本や広島電鉄をはじめ、多くの関係者と協議、調整を行った結果、現在の計画としており、本事業以外の代替案はないと考えている。												
	対応方針（案）	1 対応方針(案) 事業継続 2 対応方針(案)の理由と今後の方針 広島駅南口広場の再整備等については、広島駅周辺地区が楕円形の都心の東の核として、一層魅力的なものとなり、西の核である紙屋町・八丁堀地区とを行き来する都心の回遊性の向上が図られ、広島広域都市圏ひいては中四国地方全体のにぎわいの創出につながっていくものとするために必要な事業であり、交通結節点としての機能性、安全性、快適性の確保はもとより、世界に誇れる広島の顔としてふさわしい場所にすることなどを目的として進めているところである。 今後も計画どおり着実に進め、各施設を段階的に整備し、令和１０年度末の事業全体完了を目指す。											