

都市再生整備計画

ひろしまえきしゅうへん ちく き
広島駅周辺地区(2期)
(第2回変更)

ひろしま ひろしまし
広島県 広島市

令和2年4月

事業名	確認
都市構造再編集支援事業	<input checked="" type="checkbox"/>
都市再生整備計画事業	<input type="checkbox"/>
まちなかウォーカーブル推進事業	<input type="checkbox"/>

目標及び計画期間

様式(1)-②

都道府県名	広島県	市町村名	ひろしま 広島市	地区名	ひろしまえきしゅうへんく 広島駅周辺地区(2期)	面積	43 ha
計画期間	平成	28	年度	～	令和	2	年度
交付期間	平成	28	年度	～	令和	2	年度

<p>目標</p> <p>広島駅周辺地区(新都心成長点)の拠点機能を強化し、陸の玄関にふさわしい新たな賑わい空間を創出する。</p>
<p>目標設定の根拠</p> <p>都市全体の再編方針(都市機能の拡散防止のための公的不動産の活用を含む、当該都市全体の都市構造の再編を図るための方針) ※都市構造再編集中支援事業の場合に記載すること。それ以外の場合は本欄を削除すること。 本市では、広島市都市計画マスタープランを平成25年(2013年)8月に改定し、都市づくりの目標として「世界に誇れる『まち』広島」を掲げ、「活力」、「魅力」、「快適性」の3つの視点から都市づくりを進め、この都市づくりの目標を実現するための土台として、公共交通等で連携された「集約型都市構造」への転換を目指している。 また、平成31年(2019年)1月には、広島市立地適正化計画を策定し、この中で、「中四国地方の発展をリードする魅力ある都市づくりの推進」や「公共交通等と連携した生活サービス機能の集積による生活利便性の向上」などを基本目標として設定し、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進している。 これらの目標を達成するため、都心型の高次都市機能誘導区域に設定されている広島駅周辺地区において、楽しく安全に歩ける歩行環境の整備等を進め、歩行者の回遊性や安全性・快適性を向上させ、魅力ある都市づくりの推進や広島駅周辺地区の生活利便性の向上を図る。</p>
<p>まちづくりの経緯及び現況</p> <p>本市では、紙屋町・八丁堀地区と広島陸の玄関である広島駅周辺地区を都心の東西の「核」と位置づけ、それぞれが活力とにぎわいのエンジンをもち、相互に刺激し高め合うような「楕円形の都心づくり」を推進している。 都市再生緊急整備地域に指定されている広島駅周辺地区において、市街地再開発事業等により、本市の陸の玄関にふさわしいまちづくりを積極的に進めている。 また、当該地区は、JR広島駅を中心とする1日当たり約14万人の乗降客を有する中四国最大の拠点駅を有する地区であり、路面電車や、市内・郊外・都市間バス・リムジンバスが乗り入れる交通結節機能も有している。 当該地区のうち、広島駅南口Bブロック及びCブロックの市街地再開発事業については、再開発組合において、商業、業務、居住等の複合的な都市機能の導入を目指して、再開発ビルの建築工事を進めており、Bブロックについては平成28年6月、Cブロックについては平成28年12月の竣工を目指している。 広島駅新幹線口の二葉の里地区については、平成26年3月に土地区画整理事業による基盤整備工事が完了し、一部で建築工事が進捗するなど、基盤整備完了後のまちづくりも着実に進んでいる。 こうした大規模開発の進む広島駅の新幹線口と南口を結び、広島駅周辺の回遊性の向上や交通の円滑化を図るだけでなく、活力とにぎわいを生み出すため、広島駅自由通路等整備事業を進めている。 1期計画において、広島駅の南口と新幹線口を結ぶ自由通路の整備、新幹線口の開発地区とを結ぶペDESTリアンデッキの整備、新幹線口広場の再整備及び広島駅と広島市民球場を結ぶペDESTリアンデッキの整備を行い、このうち新幹線口の開発地区とを結ぶペDESTリアンデッキの整備が完了する予定である。</p>
<p>課題</p> <p>当該地区は、広島市中心部の拠点として発展してきたが、利便性を兼ね備えた快適な歩行環境が整備されていないことから、広島陸の玄関としての拠点機能が発揮されておらず、広島駅周辺の開発地区相互の連携を図り、活性化を進めるには、鉄道により分断された南口と新幹線口の間にならぬ新たな人の流れを創出し、駅周辺地区全体の回遊性を向上させる必要がある。 1期計画での効果を踏まえ、今後の2期計画では以下の課題に取り組む。 ・広島駅周辺地区全体の回遊性の向上や交通の円滑化を図るだけでなく、活力とにぎわいを生み出すため、広島駅自由通路の整備や新幹線口広場の再整備が必要である。 ・広島駅と広島市民球場を結ぶJR南側市道において、交通規制を行うことなく、いつでも安全に快適に歩ける歩行者空間として、ペDESTリアンデッキの整備が必要である。</p>
<p>将来ビジョン(中長期)</p> <p>◇広島市基本構想(平成21年10月) 都市像として「国際平和文化都市」を掲げ、広島アイデンティティの形成(広島の持つ「平和の求心力」を生かした都市づくり、「幸せ」と「まちの元気」の増進を目指した都市づくり、広島型「市民自治」を目指した都市づくり)を掲げている。 ◇第5次広島市基本計画(平成21年10月) 目標年次を平成32年(2020年)とし、広島アイデンティティの形成を主導する9つの重点施策(①核兵器廃絶と恒久平和の実現、②環境と人とのパートナーシップの構築、③安全・安心の確保と生活基盤の整備、④子どもの未来の創造、⑤保健・医療・福祉の充実、⑥パートナーシップに基づく新たなライフスタイルの創造、⑦ICT先端都市の実現、⑧持続可能な市場経済の創出、⑨千客万来の都市の実現)を定めており、その各論の1つで、「魅力ある都市空間の形成」を掲げており、再開発の推進等による多様な都市機能の集積と新たな都市空間の創出に取り組むこととしている。 ◇ひろしま都心ビジョン(平成17年2月、平成23年3月更新) 目標年次を平成42年(2030年)とし、「人を魅きつける広島の都心づくり」を目標とし、魅力ある都心づくりとして5つの基本方向(①行きよい都心づくり、②歩きやすい都心づくり、③賑わい・交流する都心づくり、④居心地よい都心づくり、⑤住みよい都心づくり)を定め、また拡大都心核や新都心成長点を重点地区とした8つの地域特性別の取組方針を定めている。 ◇世界に誇れる「まち」の実現に向けて一市政推進に当たっての基本コンセプト(平成23年12月) 「活力にあふれたにぎわいのあるまち」の実現に向け、都市機能の充実強化を図るため、広島陸の玄関である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区と都心の東西の「核」と位置付け、それぞれが活力とにぎわいのエンジンをもち、相互の刺激し高め合うような「楕円形の都心づくり」を推進することとしている。</p>

都市構造再編集中支援事業の計画 ※都市構造再編集中支援事業の場合に記載すること。それ以外の場合は本欄を削除すること。

都市機能配置の考え方

広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区の都心核及びその隣接エリアにおいて、本市が中四国地方の発展をリードする都市として発展していくために、医療・業務・商業等の都市の中枢性を高める施設などの高次都市機能を誘導する。

都市再生整備計画の目標を達成するうえで必要な誘導施設の考え方

都市の再生のために必要となるその他の交付対象事業等

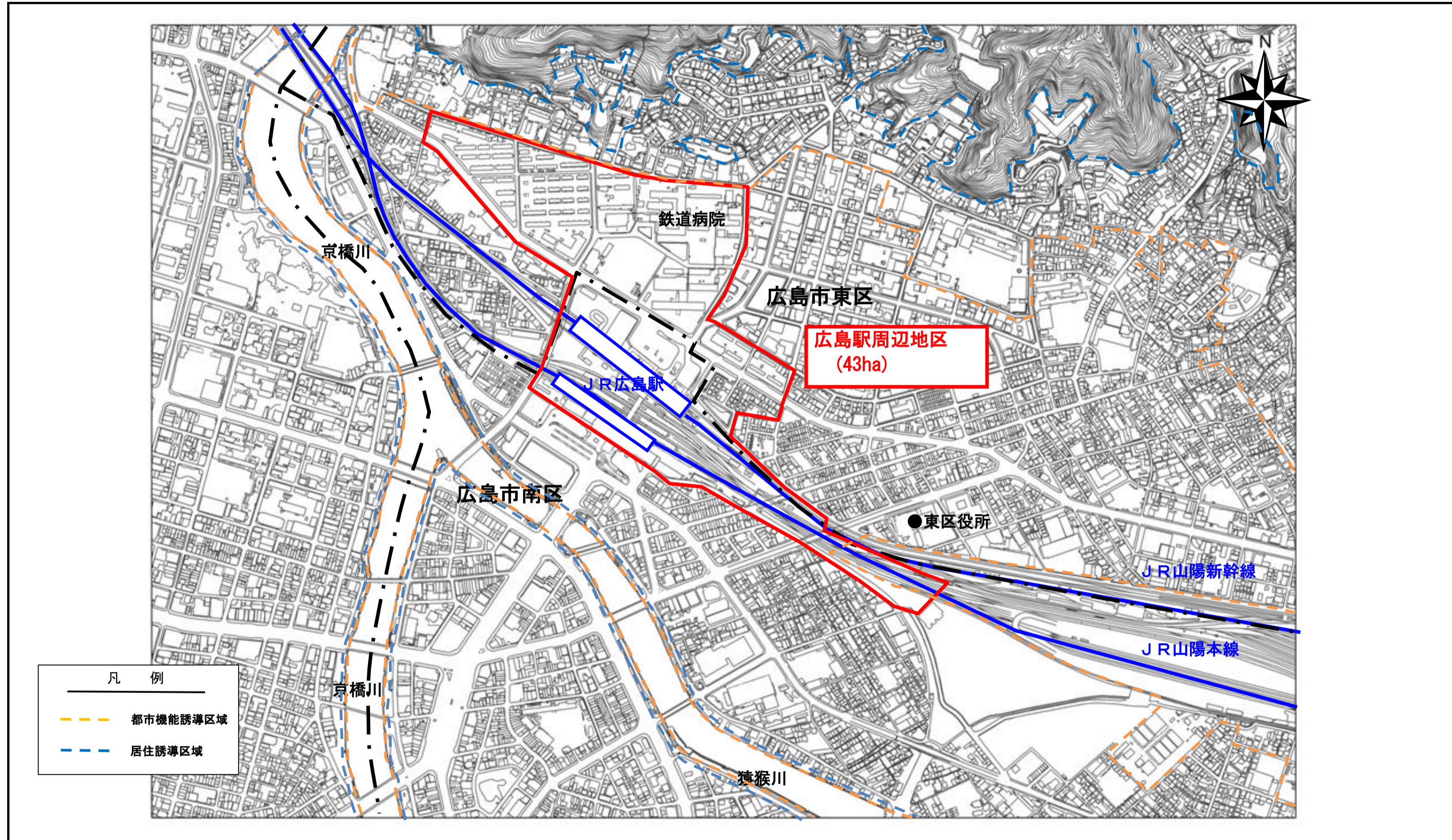
都市再生土地区画整理事業や市街地再開発事業の特例を受ける場合は当該事業の概要、位置づけを記載。

目標を定量化する指標

指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	基準年度	目標値	目標年度
広島駅の1日平均乗車人員	人/日	広域拠点である広島駅における1日平均乗車人員	市内外からの来街者の傾向を定量的に把握するための指標。常盤橋若草線(駅広)、広島駅自由通路、広島駅・市民球場間ペDESTリアンデッキが完成する令和2年度の乗車人員を基準年度の3%増を目標とする。	72,040	H26	73,840	R2
広島駅方面から広島市民球場までの歩行者割合	%	広島駅方面から広島市民球場まで徒歩で行く、歩行者の割合	広島市民球場周辺道路の快適性を把握するための指標。広島駅・市民球場間ペDESTリアンデッキの一部及び平面道路が完成する令和2年度の歩行者割合を3%増を目標とする。	38.9%	H26	41.9%	R2
広島駅や広島駅周辺における歩行環境の満足度	%	広島駅や広島駅周辺の歩行環境に満足している市民の割合	広島駅及び広島駅周辺の歩行者空間の拡充などによる歩行者等の快適性を把握するための指標。令和2年度に基準年度から3%増を目標とする。	52.4%	H26	55.4%	R2

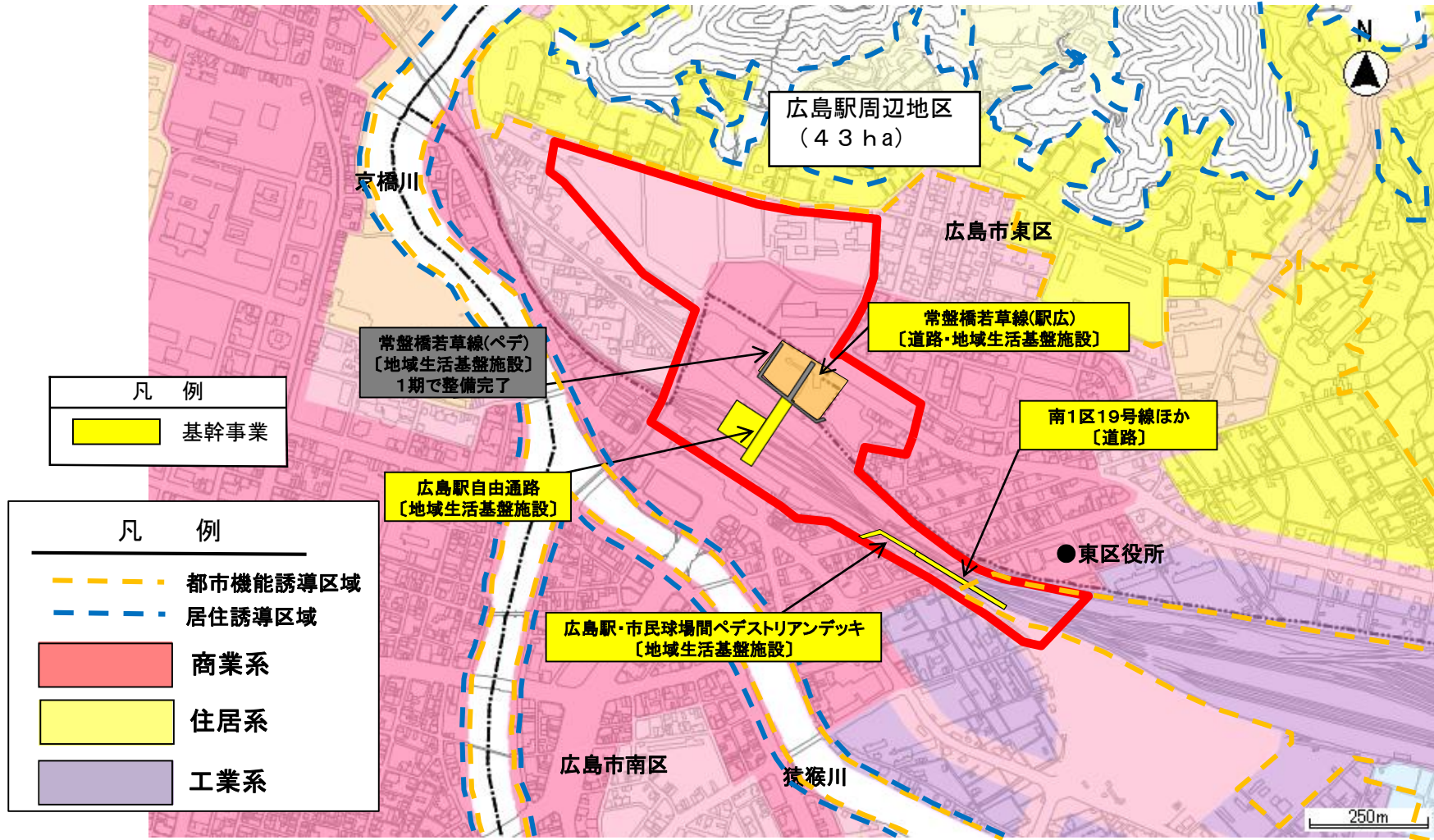
計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>広島駅周辺地区(新都心成長点)の拠点機能を強化し、陸の玄関にふさわしい新たな賑わい空間を創出する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区の交通渋滞の改善に寄与する常盤橋若草線(駅広)を再整備する。 ・地区の利便性の向上に繋がる広島駅自由通路を設置するとともに、常盤橋若草線(駅広)を再整備する。 ・地区の安全性・快適性の向上に繋がる広島駅・市民球場間のペDESTリアンデッキ及び平面道路を整備する。 	<p>【基幹事業】</p> <p>《道路》 常盤橋若草線(駅広) 南1区19号線ほか</p> <p>《地域生活基盤施設》 常盤橋若草線(駅広) 広島駅自由通路 広島駅・市民球場間ペDESTリアンデッキ</p>
<p>その他</p> <p>◇円滑な事業執行の環境(基幹事業の実現性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹事業である常盤橋若草線(駅広)及び広島駅自由通路は、二葉の里地区の関連公共施設として一体的に整備を進めることとしており、いずれの事業もその熟度が高い。 ・また、基幹事業である広島駅・市民球場間のペDESTリアンデッキ及び平面道路は関係機関と共同で整備を進めることとしており、事業の熟度が高い。 	

<p>広島駅周辺地区(広島県広島市)</p>	<p>面積 43 ha</p>	<p>区域 東区二葉の里一丁目、二丁目、三丁目、若草町 南区松原町、猿猴橋町、荒神町、東荒神町、西蟹屋二丁目、東駅町</p>
------------------------	---------------------	--



広島駅周辺地区(2期)(広島県広島市) 整備方針概要図(都市構造再編集中支援事業)

目標	広島駅周辺地区(新都心成長点)の拠点機能を強化し、陸の玄関にふさわしい新たな賑わい空間を創出する。	代表的な指標	広島駅の1日平均乗車人員 (人/日)	72,040	(H26年度)	→	73,840	(R2年度)
			広島駅方面から広島市民球場までの歩行者割合 (%)	38.9	(H26年度)	→	41.9	(R2年度)
			広島駅及び広島駅周辺における歩行環境の満足度 (%)	52.4	(H26年度)	→	55.4	(R2年度)



凡 例
 基幹事業

凡 例

- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 商業系
- 住居系
- 工業系