

広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針

目 次

1.	広島駅南口広場再整備等の検討の背景	1
2.	南口広場再整備の方向性	2
3.	南口広場再整備等の計画内容	3～5
4.	南口広場再整備（駅前大橋ルート of 整備）に合わせて実施する周辺整備等	5
5.	関係者との役割分担	6
6.	概算事業費と費用負担の考え方	6
7.	事業のおおまかな流れ	7
8.	今後の取組	7

平成26年9月 広島市

広島駅南口広場の再整備等に係る基本方針

1 広島駅南口広場再整備等の検討の背景

広島駅南口広場（以下「南口広場」という。）は、現在、バスの降車場がなく、降車場が駅と離れ、JRとの乗り継ぎが不便であるとともに、路面電車の乗降場の処理能力が十分でなく、ラッシュ時には南口広場に入れない車両が行列待ちになっている。さらに、南口広場内には待合場所や憩いの場といった賑わい・交流空間が少ないなど、中四国最大のターミナルとしての交通結節機能が十分でない状況にある。

また、路面電車の南口広場への進入ルートが迂回しており、本市が推進している「楕円形の都心づくり」における東西の「核」である広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区間の所要時間が長く、両地区間のアクセス性の向上が望まれている。

こうした中、広島駅周辺地区においては、新幹線口地区では若草町地区市街地再開発事業や二葉の里地区土地区画整理事業が完成し、南北自由通路等の工事が進展するとともに、南口地区においては、B・Cブロックの市街地再開発事業により、再開発ビルの建設工事が始まっている。

南口広場は、これらの事業を有機的に連絡する位置にあり、当該南口広場の再整備を行うことにより、交通結節機能を強化し、楕円形の都心づくりを促進するとともに、それぞれの事業の効果を更に高めて、広島駅周辺地区を広島の陸の玄関にふさわしいまちとしていくことが急務である。

これらのことから、路面電車の進入ルートを含む南口広場再整備の実現に向けて、着実かつ速やかに取り組んでいく必要がある。

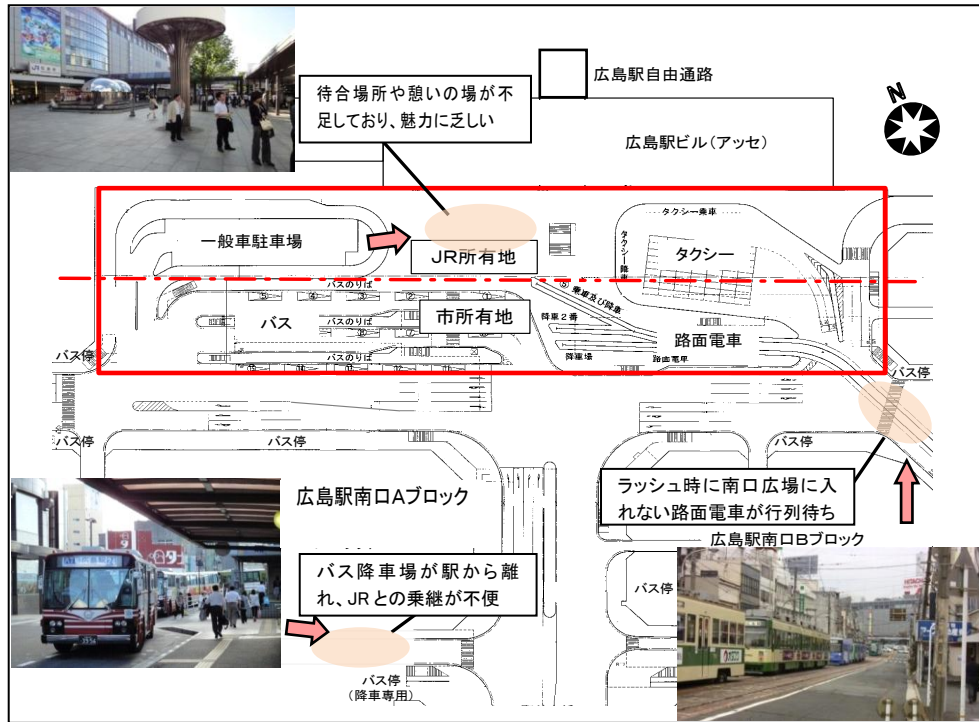


図 1 - 1 広島駅南口広場周辺現況図

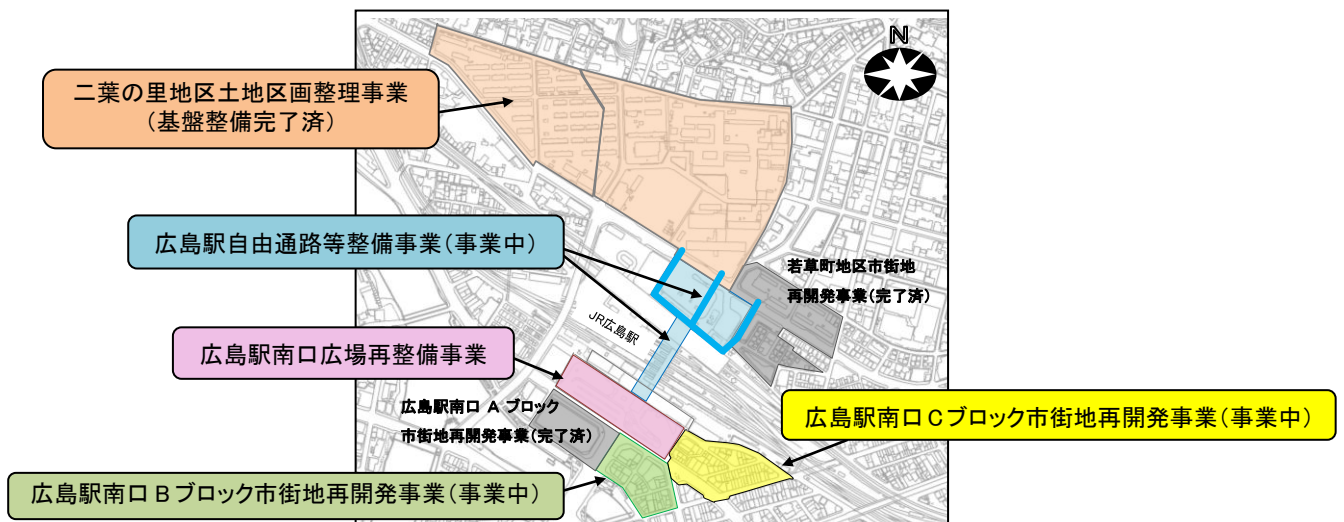


図 1 - 2 広島駅周辺の主要事業

2 南口広場再整備の方向性

利用者の立場に立った幅広い意見を反映させるため、学識経験者や市民等で構成する「広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会」（以下、「基本方針検討委員会」という。）を設置・開催し、広場の再整備の方向性について議論した結果、次のような方向性がとりまとめられた。

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 （広島の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

3 南口広場再整備等の計画内容

(1) 南口広場内の各交通施設の必要規模

各交通施設の必要規模については、「2 南口広場再整備の方向性」を踏まえ、マイカーの利用を抑制し、人と公共交通に重点を置いた交通機能を強化するといった観点から、次表のとおり路面電車、バス、タクシーの必要規模の確保を優先することとした。

表 3-1 広場内の各交通施設の規模

区分	現況	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 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 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バース	22バース	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、利用者の乗り継ぎ利便性を向上
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

(2) 南口広場再整備案の比較検討結果

南口広場再整備案については、「交通結節機能の強化」、「楕円形都心づくりへの貢献」、「費用対効果」の3つの観点を重視し、路面電車の進入ルートを現行ルートとする場合の整備案に比べ、駅前大橋ルートとする場合の整備案の方が優位であることを確認した。

しかしながら、進入ルートを駅前大橋ルートとする場合は、猿猴橋町、的場町、段原一丁目の電停が廃止され、沿線地域の利便性の低下が懸念された。

こうした中で、地元町内会から循環ルートの提案があり、駅前大橋ルートに合わせ循環ルートの整備等を実施すれば、沿線地域の利便性が確保できるとともに、都心の賑わい創出にも貢献できることから、**広場再整備にあたっては、駅前大橋ルートとする場合の整備案を採用し、合わせて循環ルートの整備を実施することとした。**

基本方針検討委員会において、広場への路面電車の進入ルートを駅前大橋ルートとする場合は、駅ビル敷地を活用し路面電車を高架とする広場整備案が望ましいとの意見を取りまとめられた。これを受け、広場への路面電車の進入ルートとしては、現行ルートとする場合と駅前大橋ルートとする場合の2案が考えられ、それぞれの案について、広場整備案を検討し、比較した。

その結果、「交通結節機能の強化」、「楕円形の都心づくりへの貢献」、「費用対効果」を重視し、地元からの提案のあった循環ルートの整備等により沿線地域の利便性の確保や都心の賑わい創出に貢献できるとともに、議会やこれまでの地元説明会などにおける市民の意見を踏まえ、路面電車を駅前大橋ルートとする場合の広場整備案を採用することとした。

【広場再整備案の比較に当たり、重視した観点】

ア 南口広場における各交通施設の必要規模を確保することができ、JRと路面電車、バス等の乗換利便性の向上など、交通結節機能の強化が図られる点〔交通結節機能の強化〕

(資料1参照)