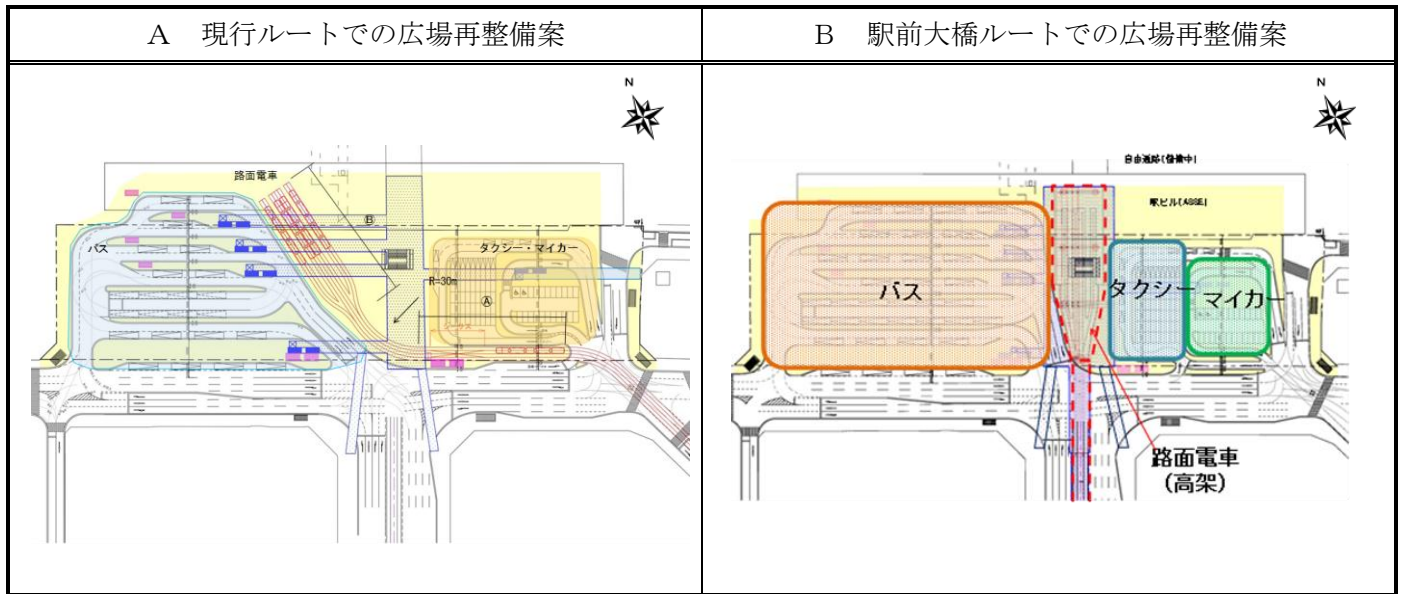


路面電車の現行ルートと駅前大橋ルートの場合の広場再整備案の比較

表 1-1 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 1-2 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 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〕	乗車場 4か所 降車場 4か所 〔うち、待機場 接続車用 4か所〕	
	バス	15バース	15バース	22バース	
	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(紙屋町・八丁堀地区)へのアクセス性		—	(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	ペDEST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	ペDEST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)	155億円 (2.1)	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階レベルとしている。

※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ある。

※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ある。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る。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る。