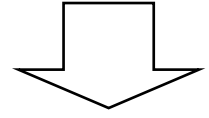
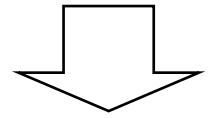


2 「広島駅南口広場再整備に係る基本方針」の構成

1 再整備の目的

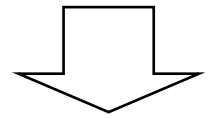


2 上位計画における位置付け



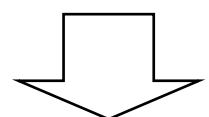
3 現状と課題

- (1) 広島駅周辺地区の開発事業等の現況
- (2) 広島駅の概要
- (3) 南口広場の概要
- (4) 南口広場の交通施設等の現状
- (5) 南口広場における課題



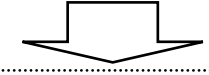
4 基本コンセプト・再整備の方向性

- ◆ 利用者、交通事業者及び地元関係者の意見・要望
アンケート調査による利用者の意見・要望、交通事業者及び地元関係者からの意見・要望
- ◆ 基本コンセプト・再整備の方向性
南口広場の基本コンセプトと再整備の目指すべき方向を設定



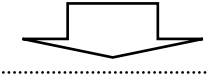
5 交通・環境空間の規模、配置等の大まかな方針

◆ 広場空間の拡大の必要性
広場の現状と課題を踏まえ、再整備の方向性に沿った広場を実現するために、広場の拡大が必要



◆ 必要な広場機能と施設規模の設定
周辺開発事業等による将来需要を考慮しながら、必要な広場機能を踏まえた施設規模を設定

◆ 広場拡大の具体的な方策の検討
・ 広場内の立体的な活用や広場隣接地の活用など、具体的な方策の組み合わせについて検討
{広場内における路面電車の立体化について、第2回委員会で検討状況を報告}



◆ 広場拡大の具体的な方策の選定
・ 再整備の有効性、実現可能性の観点から、具体的な方策を選定



◆ 交通・環境空間の配置(ゾーニング)
必要な広場機能と施設規模、路面電車やバス、タクシー等の交通動線及び歩行者・自転車の動線を踏まえ、交通・環境空間を配置(ゾーニング)



第1回委員会で検討した項目

第2回委員会で検討する項目

第2回委員会で検討する項目

第3回委員会で検討する項目

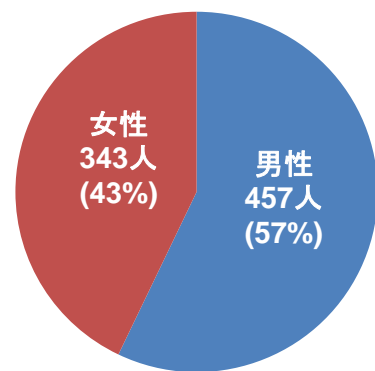
3 (1) 利用者の意見・要望

(アンケート調査結果)

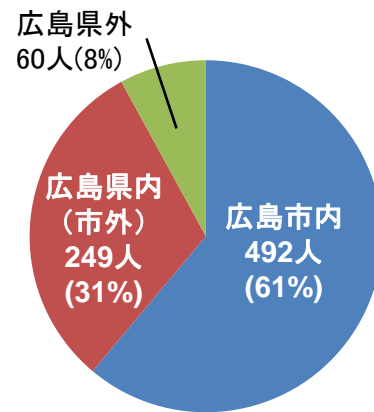
実施日：平成22年9月9日（木）晴れ
 配布枚数：3,000枚
 配布場所：広島駅南口広場
 配布対象者：JR降車客を中心とした南口広場利用者
 回収数：817枚（回収率：27%）

1. 回答者の属性

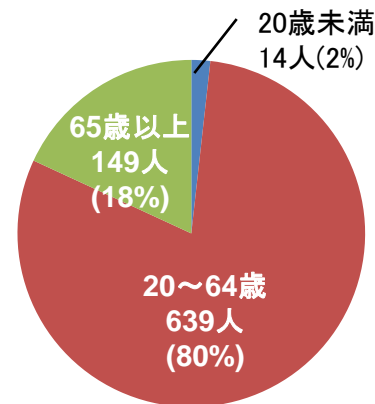
(1) 性別



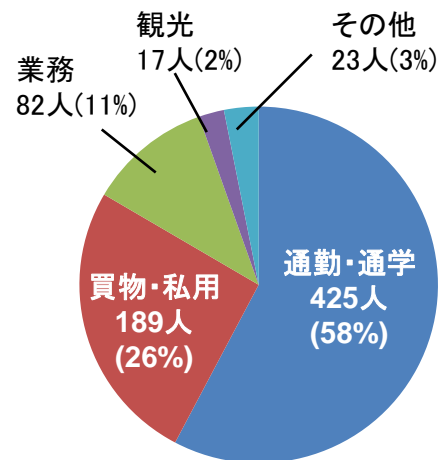
(2) 居住地



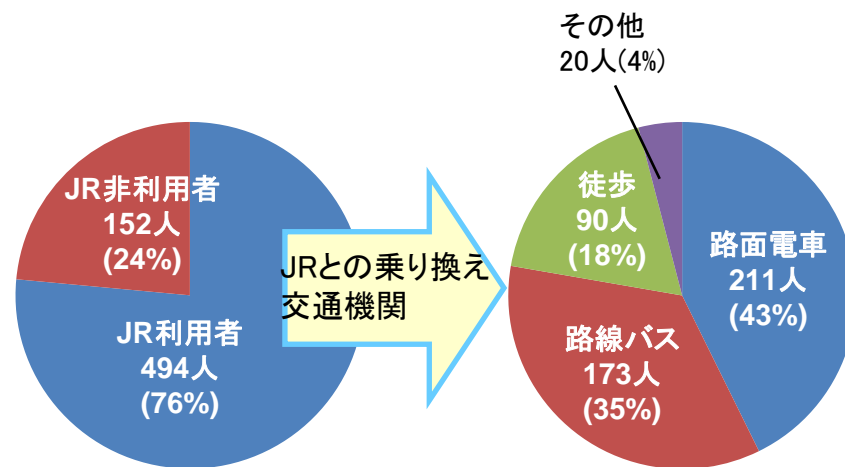
(3) 年齢



2. 目的（回答者736人）

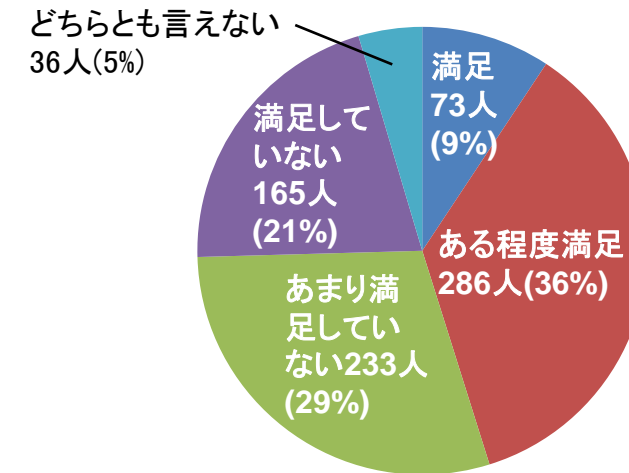


3. 交通手段（回答者646人）



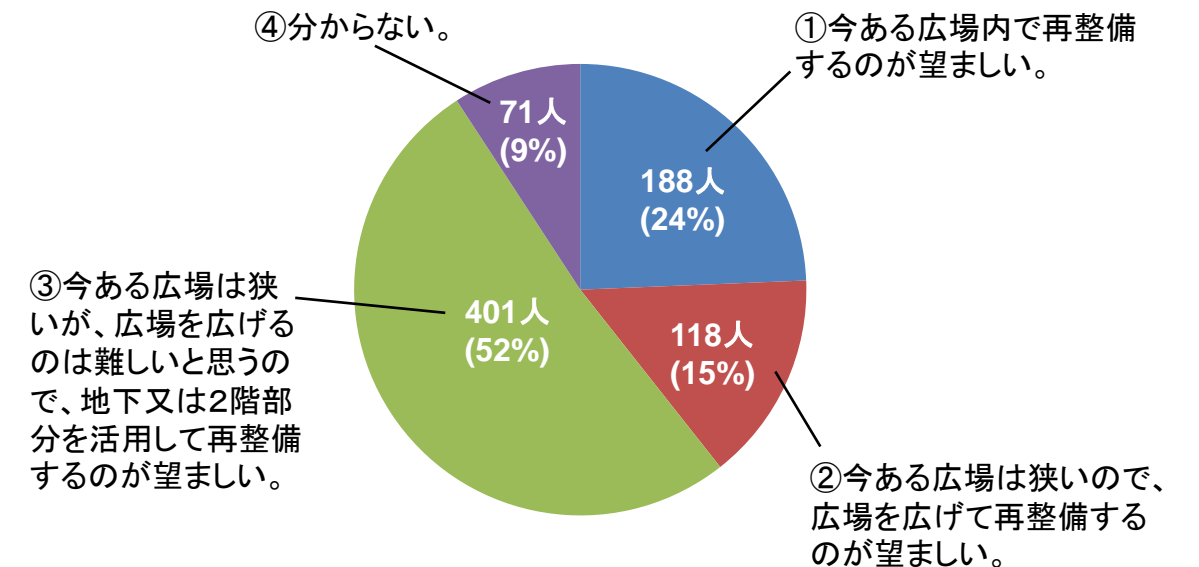
4. 現在の南口広場に対する、各交通機関への乗り継ぎやすさや、広場の過ごしやすさなど、総合的な満足度（回答者793人）

「満足・ある程度満足」と回答した人（45%）よりも、「あまり満足していない・満足していない」と回答した人（50%）の方が上回っている。



5. 広場再整備の方針について（回答者778人）

67%の人が、なんらかの方法で広場を広げる必要性を感じている。



3 (1) 利用者の意見・要望

6. 改善が必要な項目（選択肢25項目のうち、最大10項目まで選択可能）

◆ アンケート回答者の3割以上の方が感じている項目

項目	回答件数	全回答者817人のうち、何割の人が感じているか
広島の玄関口として魅力に乏しい	492件	60%
乗りたい行き先のバス停が分かりにくい	491件	60%
待ち合い場所や憩い場が少ない・狭い	362件	44%
路面電車での紙屋町・八丁堀～広島駅間の時間がかかる	355件	43%
駐車場(自家用車整理場)の台数が少ない	297件	36%
賑わい・歩行空間に屋根がない	296件	36%
歩行者と自転車と交錯する	291件	36%

7. 自由意見（回答者529人）

◆ 分野ごとの件数

分野	件数	分野	件数
路面電車	142件	賑わい・歩行空間	188件
バス	81件	観光案内	15件
タクシー	26件	広場の立体的な利用	37件
自家用車	12件	周辺開発との連携	64件
自転車・バイク	38件	その他	101件
合計			704件

◆ 主な自由意見

分野	主な意見		意見の例	
路面電車	駅前大橋ルート	賛成	75件	路面電車の駅前大橋ルートは妙案です。大多数の利用者は、現在の回り回るルートは時間のロスと思っています。早期実現して欲しい。
		反対	21件	路面電車のルートを変更する必要はないと思う。バスと同じルートを通っても意味がない。
	発着に時間がかかる		9件	夕方の通勤時間帯に広島駅(広電路面電車)が輻輳し、広島駅着の電車が手前の猿猴橋町付近で待つことがある。
バス	バス降車場が広島駅から遠い・分かりにくい	41件	バスの降車場(エールエールの南側)から広島駅が分かりづらく離れすぎである。	
	バスが分かりにくい	9件	乗継バス等の表示をもっと分かりやすく、また、インフォメーションの設置が必要である。	
タクシー	南口広場外の周辺道路でタクシーが行列になっている	9件	客待ちタクシーの列による渋滞を解消して欲しい。	
	タクシープールが広すぎる	9件	タクシープールが場所を取りすぎである。	
自家用車	自家用車整理場が広すぎる	7件	自家用車の駐車場は、1～2時間以内制限、長時間は、他の駐車場に行かせるべきである。	
自転車・バイク	自転車と歩行者が輻輳する	29件	自転車が広場内を走行し危ないので、別途、専用の道を作って入れないようにして欲しい。	
賑わい・歩行空間	広場の魅力が乏しい	89件	駅前の空間を外国の景観を参考に開発してほしい。広島駅南口広場中央の噴水設備デザインが重く感じる。駅前イメージダウンにつながっている。平和都市広島の玄関口を、もっと明るい未来を感じるデザインにして欲しい。 県外から遊びに来た友人にさびれてると言われ、悲しかった。お洒落で活気ある魅力的な駅前にして欲しい。	
	屋根がないところが多い	32件	駅前広場に屋根をつけて欲しい。JRの改札から、直接バスや電車に乗れる通路が欲しい。	
	椅子など休む場所がない	16件	広場に椅子が欲しい。	
観光案内	外国人等への観光案内が不十分である	15件	全体的に外国人向けの英文表示が小さい。(国際観光都市にしては、駅前の英文表示が少ない。)	
広場の立体的な利用	広場の立体的な整備が必要	29件	現在のスペースでの改善が困難であるため、地下又は2階部分の活用が必要である。	
周辺開発との連携	駅周辺を一体的に整備してほしい	27件	JRとエールエールなど、駅エリアの商業施設が一体化されていないので、不便で魅力がない。	
	駅の南北間が移動しにくい	24件	南口と新幹線口の行き来がしやすくして、広島の顔らしく都市開発してほしい。	

基本コンセプト
ひろしまスタイル・千客万来のおもてなし広場(例)

上位計画等における南口広場の位置付け

第5次広島市基本計画【平成21年(2009年)10月】
バランスのとれた有機的都市構造の形成・魅力ある都市空間の形成
 広島駅周辺地区（新都心成長点）における各種都市機能の集積

都市内交通体系の整備
 交通結節点における鉄道、バス等の交通機関相互の連携強化による複数の交通手段の乗り換えの利便性の向上

広島市総合交通戦略【平成22年(2010年)7月】
政策理念『ひと・環境にやさしく、活力ある広島の交通体系をめざして』

JR広島駅南口広場の再整備
 公共交通の乗継利便性や速達性を高め、にぎわい・人が集う空間を形成する広場の再編

路面電車の短絡ルート整備（駅前大橋ルート）
 JR広島駅から拡大都心核(※1)への到達時間を短縮

ひろしま都心ビジョン【平成17年(2005年)2月】
JR広島駅周辺地区（新都心成長点）・重点地区
 公共交通と人に重点を置いた広域交通ターミナルとしての交通機能の強化

単なる乗換拠点ではなく楽しく時間を過ごせるターミナルとして、周辺と一体となった回遊性の高い、歩いて楽しいまちづくり

来訪者にとって「広島らしさ」やホスピタリティを感じるまちづくり

新たな公共交通体系づくりの基本計画【平成11年(1997年)11月】
路面電車の都心アクセス改善
 路面電車の駅前大橋ルートについて引き続き検討を深化

広場再整備については、乗り換え利便性の向上に十分配慮

南口広場の現状を踏まえた課題

広島駅南口広場周辺において、JR乗降者を中心に実施したアンケート（平成22年9月9日（木）実施）の結果、及び基本方針検討委員会での意見等を踏まえ、以下のように集約することができる。

現 状	課 題				
<ul style="list-style-type: none"> ・14万人/日が乗降する中国四国地方最大の旅客駅（うち10万人/日が南口改札を利用） ・市民のみならず、市域外からの多くの利用者が利用する広島の陸の玄関口 ・路面電車、バス、タクシー等の多様な交通が集中する交通ターミナル ・紙屋町・八丁堀地区や、市周辺部を結ぶ交通ネットワークの結節点 ・南口B、Cブロックや新幹線口の若草地区、マツダスタジアム周辺等、新しいまちづくりの中心 	<table border="1"> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl;">交通空間機能</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆乗り換えの利便性や快適性が低い <ul style="list-style-type: none"> ・乗りたい行き先のバス停が分かりにくい ・バス降車場が広島駅から離れている ・自転車と歩行者が交錯する ・屋根のない所が多い ◆拡大都心核(※1)へのアクセス機能が弱い <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車での紙屋町・八丁堀～広島駅間の時間がかかる </td> </tr> <tr> <td style="writing-mode: vertical-rl;">環境空間機能</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◆広島の玄関口としての魅力に乏しい ◆滞留・交流空間が不足 <ul style="list-style-type: none"> ・待合場所や憩いの場が少ない ・ちょっと座って休憩するスペースが少ない </td> </tr> </table>	交通空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ◆乗り換えの利便性や快適性が低い <ul style="list-style-type: none"> ・乗りたい行き先のバス停が分かりにくい ・バス降車場が広島駅から離れている ・自転車と歩行者が交錯する ・屋根のない所が多い ◆拡大都心核(※1)へのアクセス機能が弱い <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車での紙屋町・八丁堀～広島駅間の時間がかかる 	環境空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ◆広島の玄関口としての魅力に乏しい ◆滞留・交流空間が不足 <ul style="list-style-type: none"> ・待合場所や憩いの場が少ない ・ちょっと座って休憩するスペースが少ない
交通空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ◆乗り換えの利便性や快適性が低い <ul style="list-style-type: none"> ・乗りたい行き先のバス停が分かりにくい ・バス降車場が広島駅から離れている ・自転車と歩行者が交錯する ・屋根のない所が多い ◆拡大都心核(※1)へのアクセス機能が弱い <ul style="list-style-type: none"> ・路面電車での紙屋町・八丁堀～広島駅間の時間がかかる 				
環境空間機能	<ul style="list-style-type: none"> ◆広島の玄関口としての魅力に乏しい ◆滞留・交流空間が不足 <ul style="list-style-type: none"> ・待合場所や憩いの場が少ない ・ちょっと座って休憩するスペースが少ない 				

社会環境の変化を踏まえた課題

- ◆地球温暖化・エネルギー問題への対応
 - ・世界全体で2050年までにCO2排出量の半数以上の削減が必要
 - ・本市では「カーボンマイナス70」で、2050年までに70%削減の長期目標を設定
- ◆急速な高齢化への対応
 - ・平成32年（2020年）、本市人口の約3割が65歳以上の高齢者になると予想
 - ・バリアフリー対策の一層の推進や、安全な移動環境の整備等が必要
- ◆ICTの利活用
 - ・交通分野におけるITS（高度道路交通システム）が普及
 - ・円滑で便利な都市交通を実現するため、ICTを利活用したシステムの充実・高度化が必要

南口広場の再整備の方向性

<p style="text-align: center;">交通結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ■人と公共交通に重点を置いた広域交通ターミナルとしての交通機能の強化 ■路面電車・バス等の各交通施設とJR駅との乗り換え利便性の確保 ■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 ■中心部の商業地や市内の観光地へのアクセス機能の向上（南口広場から出発する楽しみ・期待感） 	<p style="text-align: center;">新都心成長点(※2)としての魅力創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ■「国際平和文化都市広島」にふさわしいシティゲート（国内外からの来訪者にとって「広島らしさ」やホスピタリティを感じる広場づくり） ■広島駅周辺地区の市街地再開発と一体となった回遊性の高い、歩いて楽しい広場づくり ■地元と来訪者との「出会い」「縁」の場所づくり（憩い・滞留・交流スペースの確保） ■陸の玄関口にふさわしい美しい都市景観の形成 	<p style="text-align: center;">ひとや環境にやさしい空間づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ■安全でゆとりある歩行者動線や乗降空間の確保（真夏日や雨天時でも快適な空間） ■バリアフリーに配慮した施設整備（身体、心、言語のバリアフリー化） ■ICTを利活用した運行情報提供システム等の拡充・高度化 ■太陽光パネルやLED照明、保水性舗装など環境負荷低減に配慮した施設整備
--	---	---

(※1) 拡大都心核：高次都市機能の集積度が高く、交通の拠点性を備えた高密度の都市空間を形成している紙屋町・八丁堀地区に平和公園などを加えた地区。
 (※2) 新都心成長点：広島駅周辺における開発事業の推進やにぎわいの創出などにより、本市の新たな成長を牽引していく地区。