





# 4 (1) 広場空間の拡大の必要性

## ア 南口広場再整備の方向性を踏まえた広場空間の拡大の必要性

### 現状の課題

交通空間機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エールエールA館南側のバス降車場が広島駅から離れている（南口広場内または広場隣接地に移設）</li> <li>・ 路面電車での紙屋町・八丁堀～広島駅間の時間がかかる（電停の改良が必要）</li> <li>・ 自転車と歩行者が交錯する</li> <li>・ 乗りたい行き先のバス停が分かりにくい</li> <li>・ 屋根がないところが多い</li> </ul> <p style="text-align: right;">※赤字は空間の拡大が必要な課題</p>	 <p>エールエールA館南側バス降車場</p>	 <p>自転車と歩行者が交錯</p>	 <p>広場入口で渋滞する路面電車</p>
環境空間機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広島のエ玄関口としての魅力に乏しい</li> <li>・ 待合場所や憩いの場が少ない</li> <li>・ ちょっと座って休憩するスペースが少ない</li> </ul> <p style="text-align: right;">※赤字は空間の拡大が必要な課題</p>	 <p>魅力に乏しい広場空間 ちょっと座って休憩するスペースが少ない</p>		

### 再整備の方向性

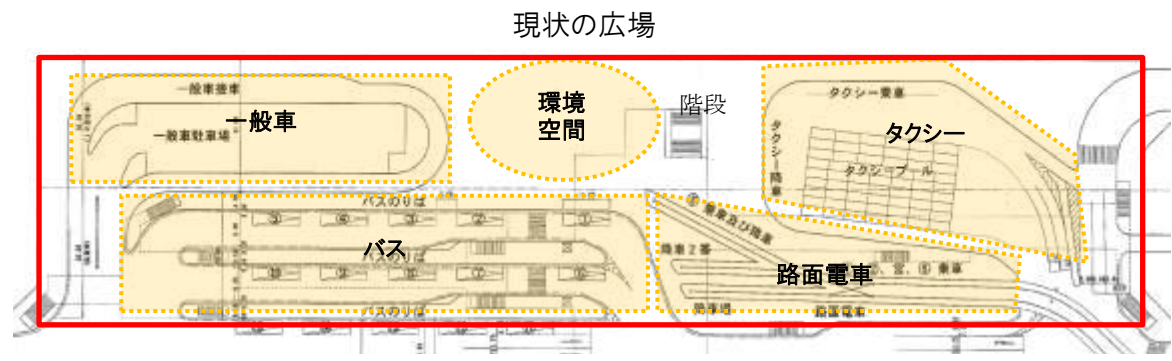
- ◆交通結節機能の強化
- ◆新都心成長点としての魅力創出
- ◆ひとや環境にやさしい空間づくり

### 南口広場の利用者数の動向

駅周辺の再開発等により、南口広場の利用者が増加（約1万3千人）すると予測される。

南口広場の再整備にあたっては、現状の課題等に対応する必要があるが、既存の広場内には空間的な余裕がない。

- ・ 多くの交通施設が広場内に集中している。
- ・ 環境空間も駅ビル正面のわずかなスペースしかない。



**再整備の方向性に沿った南口広場を実現するためには、広場の拡大を検討する必要がある。**

# 4 (1) 広場空間の拡大の必要性

## イ 広場拡大の方策の検討の進め方

### 広場の立体的な活用

■ 立体化する施設としては、路面電車、タクシー、歩行者等様々なバリエーションが考えられる。



モノレールを3階レベルに配置した例



歩行者を2階レベルに配置した例



タクシーを2階レベルに配置した例

#### 立体化が考えられる施設

##### 路面電車

- ・ 駅前大橋ルートを検討している路面電車について、立体化を検討  
→ 【今回の委員会で説明】

##### バス、タクシー、一般車、歩行者

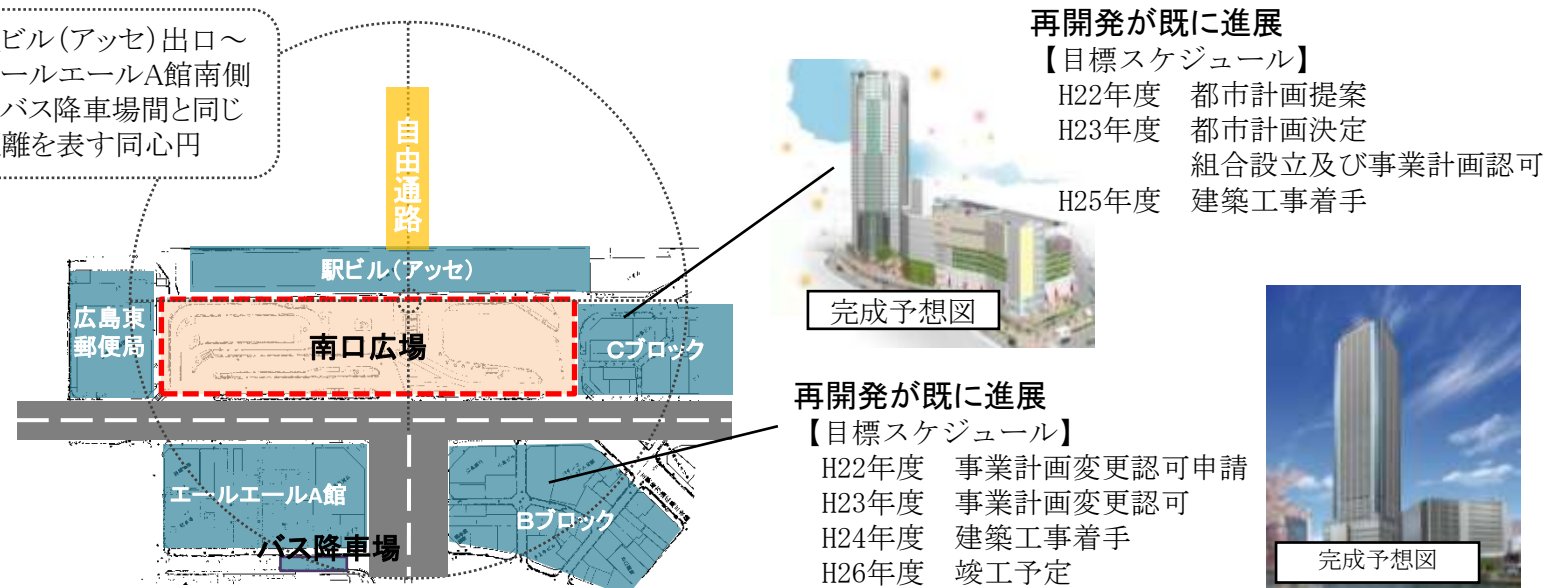
- ・ どの施設が立体化するのかについて、大まかなゾーニングも含め、総合的に検討  
→ 【次回の委員会で説明】

### 広場隣接地の活用

#### ■ 広場隣接地の現状

- ・ 南口B、Cブロックでは既に再開発計画の具体化が進んでいる。
- ・ 駅ビル(アッセ)、広島東郵便局については、現在のところ、建て替え等の計画がない。

駅ビル(アッセ)出口～エールエールA館南側のバス降車場間と同じ距離を表す同心円



駅ビル(アッセ)や広島東郵便局等、広場隣接地の活用の実現可能性について検討  
→ 【次回の委員会で説明】

具体的な方策案の組み合わせについての検討、比較評価

具体的な方策の選定



4 (2) 広場内における路面電車の立体化の検討状況 (中間報告)

平面案	地下案	高架案
<p><b>【概略平面図】</b></p> <p>紙屋町、駅前通り、駅前大橋、城南通り、城北通り、自由通路、南口広場、地下広場、Bブロック、的場町①、猿猴橋町、猿猴川、本線、比治山線、的場町②、段原一丁目、比治山線、稲荷町交差点、駅前通り、駅前大橋、南口広場、自由通路、Bブロック、的場町①、猿猴橋町、猿猴川、本線、比治山線、的場町②、段原一丁目、比治山線、稲荷町交差点</p> <p>--- 駅前大橋ルート ●●● 比治山線接続</p> <p><b>【縦断図】</b></p> <p>約620m、駅前大橋、南口広場、地下広場、自由通路、駅ビル</p>	<p><b>【概略平面図】</b></p> <p>紙屋町、駅前通り、駅前大橋、城南通り、城北通り、自由通路、南口広場、地下広場、Bブロック、的場町①、猿猴橋町、猿猴川、本線、比治山線、的場町②、段原一丁目、比治山線、稲荷町交差点、駅前通り、駅前大橋、南口広場、自由通路、Bブロック、的場町①、猿猴橋町、猿猴川、本線、比治山線、的場町②、段原一丁目、比治山線、稲荷町交差点</p> <p>橋台が支障になるため、駅前大橋を迂回するルートとする。</p> <p><b>【縦断図】</b></p> <p>地表区間 約70m、掘削区間 約150m、地下区間 約400m、自由通路、駅ビル、高低差 約21m、勾配4.5%、河床高～構造物縁端2m以上(原則)確保</p>	<p><b>【概略平面図】</b></p> <p>紙屋町、駅前通り、駅前大橋、城南通り、城北通り、自由通路、南口広場、地下広場、Bブロック、的場町①、猿猴橋町、猿猴川、本線、比治山線、的場町②、段原一丁目、比治山線、稲荷町交差点、駅前通り、駅前大橋、南口広場、自由通路、Bブロック、的場町①、猿猴橋町、猿猴川、本線、比治山線、的場町②、段原一丁目、比治山線、稲荷町交差点</p> <p>城北通りの建築限界を確保</p> <p><b>【縦断図】</b></p> <p>地表区間 約360m、遷移区間 約90m、高架区間 約170m、自由通路、駅ビル、勾配4.5%、高低差 約21m</p>
<p><b>&lt;本線&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 稲荷町交差点で分岐し、南口広場へ進入するまで地表部にルートを設定する。</li> <li>・ 猿猴橋町、的場町①の2電停を廃止する必要がある。</li> </ul> <p><b>&lt;比治山線の接続&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 的場町②電停から駅前大橋南詰交差点間に新規軌道を設置する。</li> </ul>	<p><b>&lt;本線&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 稲荷町交差点北側から地下へ進入し、地下広場の下の位置に電停を設置する計画とする。</li> <li>・ 猿猴橋町、的場町①の2電停を廃止する必要がある。</li> </ul> <p><b>&lt;比治山線の接続&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大正橋交差点の西側から駅前大橋南詰交差点間に新規軌道(地下)を設置する。</li> <li>・ 的場町②電停を移設又は廃止する必要がある。</li> </ul>	<p><b>&lt;本線&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前大橋南詰交差点北側から高架構造とし、南口広場上空に路面電車停留所を設置する計画とする。</li> <li>・ 猿猴橋町、的場町①の2電停を廃止する必要がある。</li> </ul> <p><b>&lt;比治山線の接続&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 的場町②電停から駅前大橋南詰交差点間に新規軌道を設置する。</li> </ul>
<p><b>&lt;今後の検討課題&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前交差点等の周辺道路への影響を検証する必要がある。</li> <li>・ 路面電車以外の交通施設(歩行者を含む)の立体化や、広場隣接地の活用可能性を検討する必要がある。</li> </ul>	<p><b>&lt;今後の検討課題&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 比治山線の構造(分岐部分も含む平面・縦断線形や区間ごとの構造形式)等について、構造的な検討を行う必要がある。</li> <li>・ 平面案(約30億円※)に比べて、事業費が多(約250億円～約300億円※)になると予測されるため、事業費を精査した上で、市の財政負担の可能性や、費用対効果分析による事業の有効性の検証を行う必要がある。</li> </ul>	<p><b>&lt;今後の検討課題&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軌道の勾配を4.5%以内に収めるための桁厚や軌道構造、遷移区間における駅前大橋の改良方法等について、構造的な検討を行う必要がある。</li> <li>・ 平面案(約30億円※)に比べて、事業費が多(約70億円～約100億円※)になると予測されるため、事業費を精査した上で、市の財政負担の可能性や、費用対効果分析による事業の有効性の検証を行う必要がある。</li> </ul>

※ 事業費は、本線及び比治山線について、国内の既往実績などを参考に算出した概算値である。また、廃線部分の道路改良費、南口広場内の電車以外の施設改築費等は含まない。