

4 技術的に実現可能な候補案の概要

(1) 技術的に実現可能な候補案の検討に当たっての前提条件

候補案の検討に当たっては、連絡調整会議において、以下の前提条件を設定し検討を進めてきた。

- 南口広場の課題を解決するため、各交通施設（路面電車、バス、タクシー、マイカー）の必要規模を確保し技術的に実現可能な案とする。
- 隣接地を活用する案を検討する場合は、広島東郵便局敷地の活用は不可能であることから、駅ビルを改築しその敷地を活用するものとする。
- 路面電車線路及びバスホーム間は、安全上の観点から平面横断しない案とする。

(2) 候補案の概要

(1) で示した前提条件を基に以下の3案を抽出した。

ア 現広場内において路面電車を高架とする場合の広場再整備案

(ア) 考え方

路面電車を高架で広場に進入させ、西側に配置することで、現広場内で路面電車施設を確保する案。

(イ) 乗換動線について

2階レベルで路面電車を進入させた場合、JRと路面電車・バスの乗り換えは、路面電車の階層で行うこととなり、路面電車を歩行者が平面で横断できないため、大きく迂回が必要となる。このため、路面電車を3階レベルとし、2階レベルのペデストリアンデッキで乗換動線を確保する。



イ 駅ビル敷地を活用して路面電車を高架とする場合の広場再整備案

(ア) 考え方

路面電車を高架で広場に進入させ、駅ビルを改築しその敷地を活用して、路面電車施設を確保する案。

(イ) 乗換動線について

路面電車・自由通路を結ぶことが可能な2階レベルのペデストリアンデッキで乗換動線を確保する。



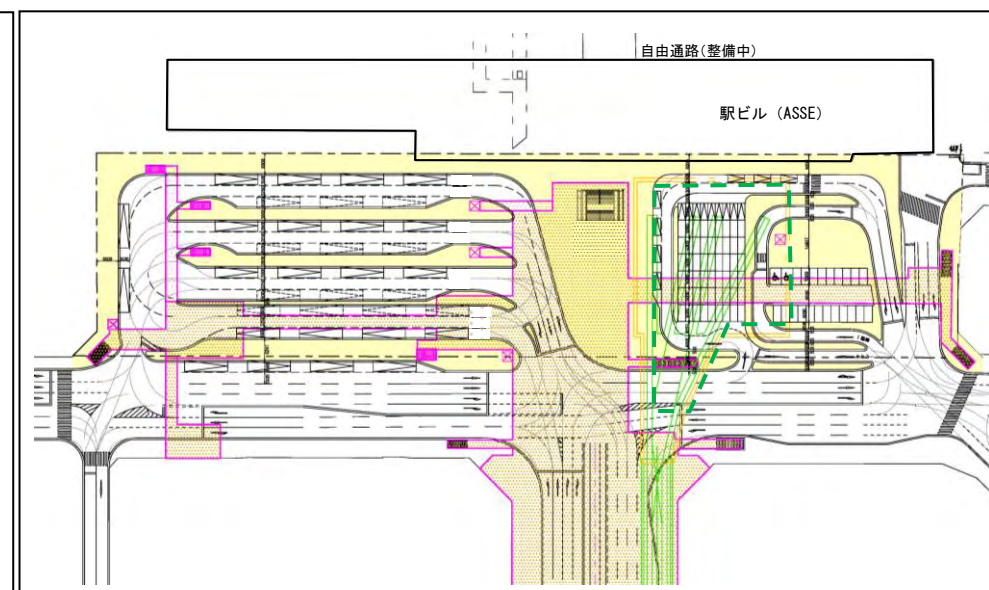
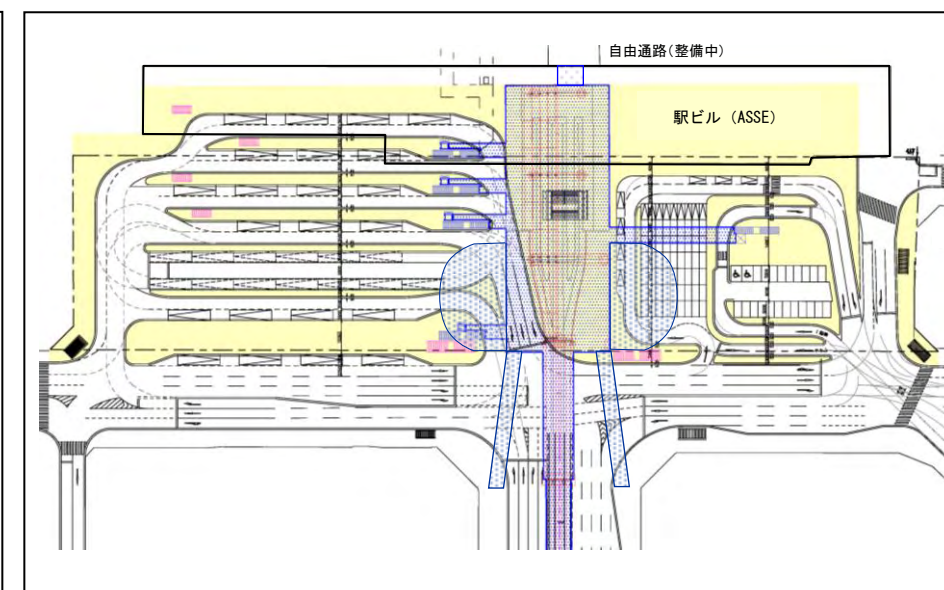
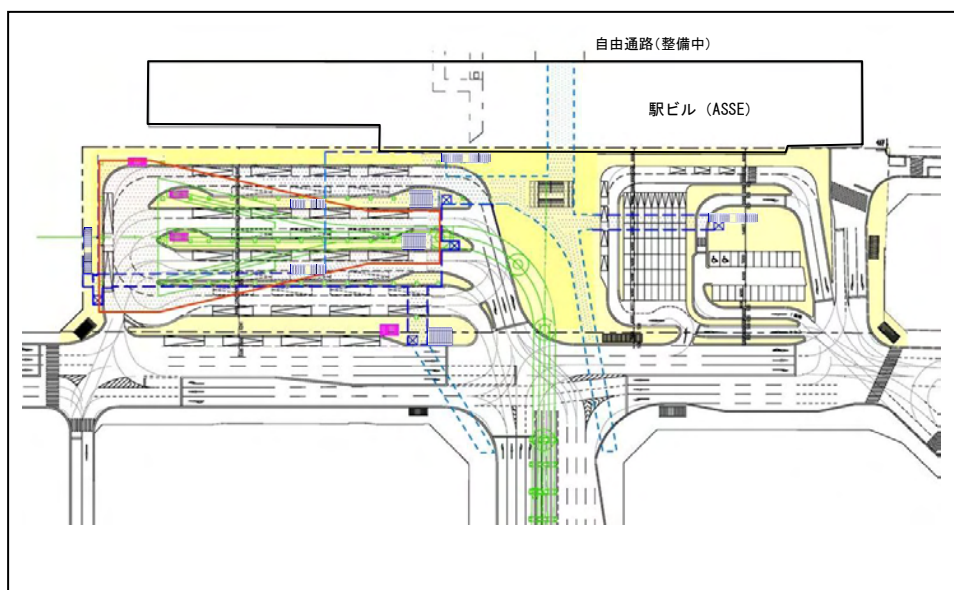
ウ 現広場内において路面電車を地下とする場合の広場再整備案

(ア) 考え方

路面電車を地下で広場に進入させ、現広場内で路面電車施設を配置する案。

(イ) 乗換動線について

既存の地下通路を活用し乗換動線を確保する。



※ 各案の現時点での概略イメージを示すものであり、今後、詳細な検討を行う中で変更となる場合がある。

5 技術的に実現可能な候補案の比較評価

(1) 候補案の比較項目

候補案の比較評価を以下の比較項目について行う。

項目			概要
A 公共交通機関利用者の利便性向上 (交通結節機能の強化)	JRとの乗換移動距離・時間 〔距離は水平距離とし、時間は上下移動を考慮〕	① 路面電車	公共交通機関利用者の利便性向上の観点から、JRと路面電車・バスの乗り換えに伴う移動距離・時間及び都心部へのアクセスの短縮効果について、比較を行う。
		② バス	
都心部へのアクセス性 (路面電車：広島駅～紙屋町・八丁堀地区)			
B 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)	① 駅周辺の開発と一体となったまちづくりの推進		広島駅周辺地区の魅力創出の観点から、駅周辺の開発と一体となったまちづくりの推進として、駅前広場とA、B、Cブロックとの接続の可能性など周辺地区との回遊性(ネットワーク、上下移動)について比較を行う。
	② 賑わい・交流スペースの確保		広島駅周辺地区の魅力創出の観点から、賑わい・交流スペースの確保について、比較を行う。
	③ 景観面		広場整備が景観に与える影響について比較を行う。
C ひとや環境にやさしい空間づくり	バリアフリー【JRとの乗り換えの際の上下移動】	路面電車	バリアフリーに配慮した施設整備の観点から、JRと路面電車・バスの乗り換えの際の上下移動について、比較を行う。
		バス	
自転車動線の分離【歩行者と広場を東西方向に移動する自転車の交錯】			歩行者の安全確保の観点から、歩行者と自転車の交錯について比較を行う。
D 事業費			概算事業費を比較する。
E 費用対効果(費用便益比)			国土交通省都市・地域整備局『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)』に準拠し、JRとの乗換歩行者の時間短縮、路面電車の駅前大橋ルート(短絡化)による時間短縮、歩行者の移動サービスの向上、滞留・交流機会増大・都市景観の向上について、便益額を算定し、比較を行う。