

④ 広島駅南口広場の再整備等(路面電車駅前大橋ルート)の整備

受賞機関 広島市

キーワード 交通結節点整備

全建賞審査委員会の評価ポイント

広島市・JR西日本・広島電鉄の3者が連携し、全国初となる路面電車が駅ビル2階へ高架で乗り入れる構造を実現することで、JRとの乗り換え利便性の向上と楕円形の都心づくりにおける東西の核間のアクセスを強化し、交通結節機能の強化と都市の回遊性向上を同時に実現した点が評価された。

1. はじめに

広島市は、一級河川太田川河口付近のデルタ部を中心に発展してきた都市であり、そのデルタの北東部に位置する「広島駅周辺地区」とデルタ中央部に位置する「紙屋町・八丁堀地区」を都心の東西の核と位置付け、この2つの地区に都市機能の集積・強化を図ることにより、それぞれが活力とにぎわいのエンジンを持ち、相互に刺激し合い、高め合う「楕円形の都心づくり」を進めている。

広島駅周辺地区では、市街地再開発事業や土地区画整理事業等が進展し、総仕上げとして広島駅南口広場の再整備等に取り組んでいる。その一環として整備を進めてきた路面電車駅前大橋ルートが令和7年8月3日に開業した。

2. 事業の概要

JR西日本による駅ビルの建替えと連携し、全国で初めて、路面電車が新駅ビルの2階レベル(中央空間)へ高架で乗り入れる構造とするとともに、東西の都心核等を結ぶ短絡ルートとして「駅前大橋ルート」を整備した。

事業箇所：広島駅～比治山町交差点

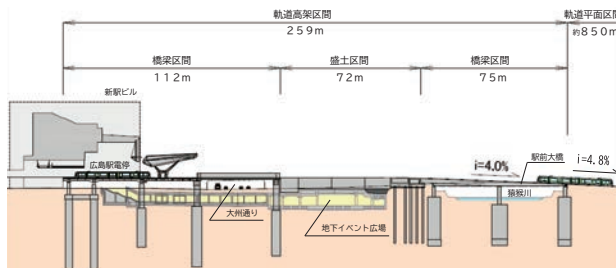
延長：約1.1km

(高架区間約260m、平面区間約850m)



路面電車ルート図

事業推進に当たっては、本市、JR西日本、広島電鉄の3者に、UR都市機構をオブザーバーとした推進協議会を設置し、関係者間の綿密な協議・調整を行い、工事着手から約4年8か月で開業することができた。



駅前大橋ルートの縦断面図

3. 事業の成果

機能面では、JRとの乗り換えが屋内で完結し、上下移動もなく、移動距離も従前より約62m短くなり、利便性が大幅に向上した。また、駅から紙屋町・八丁堀地区への所要時間が約4分短縮され、アクセス性が飛躍的に向上した。さらに、中央空間では、3者の施設が一体的に構成されているが、各者が個別にデザインを主張するのではなく、空間全体に統一感を持たせつつ、川のきらめきや広がりや奥行きを生み出す「雁木」^{かんぎ}の特徴を活かした階段状の吹き抜け空間とするなど、広島らしさを取り入れた。新駅ビルや駅前大橋ルートの開業により、連日新たなにぎわいが生まれている。

※雁木：^{かん} 雁の群れが斜めに並んで飛行する様子から名づけられた階段状の構造物を指し、広島においては、かつて船舶が水辺に寄り付くための施設として利用されていた。



4. おわりに

広島駅南口では今後も、ペDESTリアンデッキ、大屋根や1階部分の駅前広場の整備等により、段階的な機能強化が進む。全体完成時には、路面電車の乗降場前面にあるシンボリックなデザインの大屋根がゲート性を演出し、広島の陸の玄関口にふさわしい空間が創出される。

このように、広島駅南口広場の再整備等は、東西の核を中心とした広島の都心全体の回遊性を向上させ、広島広域都市圏、ひいては中四国全体のにぎわいの創出につながるものと考えている。

賛助会員 (株)大林組、広成建設(株)、広電建設(株)