

# 二葉の里地区まちづくり基本計画

平成20年(2008年)3月26日

二葉の里三丁目地区まちづくり推進協議会

## ～ 「二葉の里地区まちづくり基本計画」の策定にあたって ～

長年にわたり懸案となっていた広島駅新幹線口にある二葉の里三丁目地区のまちづくりが、広島駅自由通路などの整備と一体となって、今動き始めます。

二葉の里地区は、中国地方最大規模の未利用等国有地を擁し、高い開発ポテンシャルを持つ都心部に残された最後の一等地と言われ、広島はもとより、広域ブロックの発展を牽引する未来創造拠点として、その開発には早くから大きな関心と熱い思いが寄せられてきました。

地権者である財務省中国財務局と西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）、地元行政機関である広島県、広島市の四者により平成18年（2006年）10月に設置された当協議会では、国有地とこれに隣接するJR西日本所有地を含む二葉の里地区約13ヘクタールのまちづくりについて鋭意検討を重ね、まず平成19年（2007年）6月に「まちづくり及び土地利用に関する基本方針」をとりまとめ、公表いたしました。

当協議会においては、その後も市民や経済界などからのご意見やご提言にも耳を傾けつつ、当地区における民間開発需要や開発参入可能性の把握に努めながら、土地利用方針、開発誘導方策及び基盤整備方策などについて議論を重ねてきました。その結果、土地区画整理事業による都市基盤整備と地区計画による開発誘導を併用しながら、広島駅自由通路などと一体的に整備を図ることで関係者の大枠の合意が得られ、ここに「二葉の里地区まちづくり基本計画」として公表する運びとなりました。

これにより、並行して進行する新球場の建設や複数の市街地再開発事業、さらには高速道路網の一部を構成する広島高速5号線整備などと当地区の開発が有機的に連携することにより、広島駅周辺地区においては総合的に開発が進んでいくものと期待されます。

まちづくりは行政だけの力で実現できるものではなく、地元を中心とした民間の積極的な事業参画が必要不可欠です。その意味から言えば、今回の基本計画はまちづくり実現への第一歩を踏み出したに過ぎず、これからは広島の「実現力」が問われる段階に入ると言えましょう。

当協議会としては、この基本計画が絵に描いた餅に終わることなく、当地区のまちづくりを進める官民共通・共有の基本指針となり、広域ブロックのシティゲートにふさわしい魅力ある拠点創生が官民の力を結集して早期に実現することを心から念願してやみません。

平成20年（2008年）3月

二葉の里三丁目地区まちづくり推進協議会  
財務省中国財務局  
広島県  
広島市  
西日本旅客鉄道株式会社

## 二葉の里地区まちづくり基本計画

### I まちづくりの基本方針（平成19年(2007年)6月公表）の概要

1. 土地所有等の状況	1
2. 都市計画の状況	1
3. 地区のポテンシャル	1
(1) 日本・アジア・世界に開く「広島」のシティゲート	
(2) 広域ビジネスの戦略拠点	
(3) 広島の都市再生のエンジン	
(4) 広島の歴史と原風景	
4. まちづくりコンセプト	2
5. まちづくりの方向性（3つの柱）	2
(1) 広島の顔にふさわしい玄関づくり	
(2) 広域ブロックの発展を牽引する未来創造拠点づくり	
(3) 歴史と風景を大切にしたい街並みづくり	
6. 今後の進め方	2
(1) 検討すべき課題	
(2) 目標とする成果	

### II まちづくり基本計画

1. 計画策定にあたっての基本的な考え方	3
2. まちの骨格	4
(1) 骨格となる「軸」の考え方	
ア) 広域連携軸	
イ) 地区連携軸	
ウ) 景観形成軸、歴史・文化軸	
エ) 歩行者ネットワーク	
(2) まちの骨格のイメージ	
3. 土地利用方針	6
(1) 土地の高度利用の基本的な考え方	
(2) 中心的な導入機能の考え方	
ア) 広島のシティゲート、広域ブロックのビジネス拠点としての業務機能	
イ) 健康と安心を創造する医療・福祉機能	
ウ) 地域の活力を創出する教育・人材育成機能	
エ) 多様なライフスタイルを提供する都心居住機能	

(3) その他の導入機能	
(4) 複合的な都市機能の導入イメージ	
4. 都市基盤整備	9
(1) 基盤整備手法の方向性	
(2) 幹線道路	
ア) 広島高速5号線	
イ) 常盤橋若草線	
(3) 区画道路等	
ア) 既存の区画道路	
イ) 新たな区画道路等の検討	
(4) 広島駅自由通路及び新幹線口ペデストリアンデッキ	
(5) 広域的な交通結節機能	
ア) 新幹線	
イ) 空港リムジンバス・都市間高速バス	
5. 民間開発の誘導	13
(1) 想定される都市計画制度	
ア) 再開発等促進区を定める地区計画	
イ) 都市再生特別地区	
(2) 開発誘導方策の方向性	
6. 景観形成との調和等	15
(1) 景観形成軸等の考え方	
ア) 二葉山軸	
イ) 桜の馬場軸	
ウ) 歴史・文化軸	
(2) 建築物と景観形成のバランス	
(3) 良好な都市環境の創造	
ア) 環境負荷低減への配慮	
イ) ユニバーサルデザイン	
ウ) 安全・安心のまちづくり	

### III まちづくりの今後の進め方とスケジュール

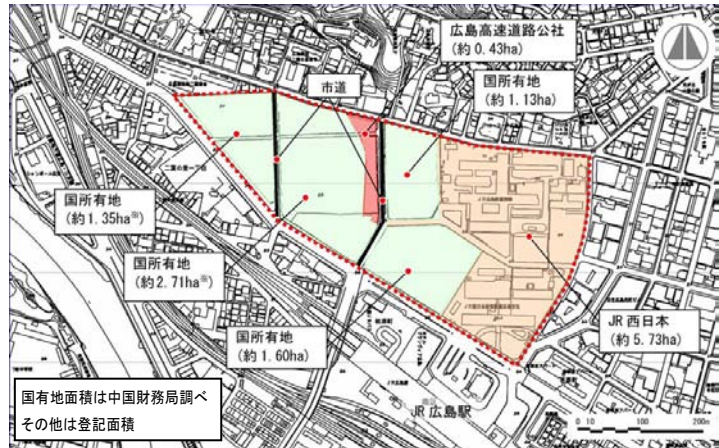
1. まちづくりの今後の進め方	18
(1) 基盤整備手法と開発誘導方策	
(2) まちづくり全体スケジュールのイメージ	
2. 各機関の今後の取組み	20
(1) 財務省中国財務局	
(2) 広島県	
(3) 広島市	
(4) JR西日本	
3. 協議会の今後の役割	21

# I まちづくりの基本方針(平成 19 年(2007 年)6 月公表)の概要

## 1. 土地所有等の状況

二葉の里三丁目地区は広島駅新幹線口に隣接した約 13ha の区域であり、主な土地の所有状況は、国有地(未利用)が約 6.8ha、JR 西日本所有地(広島支社、JR 広島鉄道病院等)が約 5.7ha となっています。

地区の東側には、光町、若草町などの業務市街地、北側には光が丘などの住宅市街地が接しています。また、地区の中央に都市高速道路広島高速 5 号線の整備が進められています。



## 2. 都市計画の状況

二葉の里三丁目地区の用途地域は、広島駅新幹線口広場周辺の国有地、JR 西日本所有地が商業地域(建ぺい率 80%、容積率 400%)に、その他の区域はこれまで JR 社宅を中心とした土地利用であったことから、第 2 種住居地域(建ぺい率 60%、容積率 200%)に指定されています。

## 3. 地区のポテンシャル

### (1) 日本・アジア・世界に開く「広島」のシティゲート

JR 東海道・山陽新幹線を利用した国内の主要都市との連絡に加え、高速道路による広島空港とのアクセスの良さは、まさに広島のエントランス「シティゲート」としての高いポテンシャルを備えています。

### (2) 広域ビジネスの戦略拠点

中四国地方最大の行政機関や商業集積を有する広島市都心部にあり、充実した鉄道や高速道路のネットワークにより、広域的なビジネス拠点として最適なネットワークを備えています。

### (3) 広島の都市再生のエンジン

広島駅周辺では、新球場建設をはじめとして、市街地再開発事業など多くのプロジェクトが進行中です。当地区は、こうしたプロジェクトと連携した都市機能の導入により、広島の都市再生をさらに加速させる貴重な空間です。

#### (4) 広島県の歴史と原風景

二葉の里地区の周辺には、広島県の原風景とも言うべき緑豊かな二葉山や広島県の歴史を見つめてきた神社仏閣群があります。豊富な自然や歴史資産は、だれもがやすらぎ楽しめる新しいまちづくりのための大切な資源です。

### 4. まちづくりコンセプト

**“みどりの中からひろしまを発信するまち”の創造**

### 5. まちづくりの方向性（3つの柱）

#### (1) 広島県の顔にふさわしい玄関づくり

「日本各地、世界各国からの来訪者を迎えるシティゲートとして機能強化を進めます」

- 地区全体の計画的な市街地整備による印象的な街並みの創出
- JR新幹線に加え、広島高速5号線の整備による広島空港アクセスの向上など、一層高まる広域交通ターミナル機能を活かした多様な施設立地の推進
- 広島駅や周辺地区との回遊性を高める歩行者ネットワークの構築

#### (2) 広域ブロックの発展を牽引する未来創造拠点づくり

「立地特性が活かせるビジネス機能を中心として新たな賑わいと交流の舞台を生み出します」

- 土地の計画的な高度利用による活気あふれる都市空間の創出
- 業務、居住、商業、医療など多彩な交流を生み出す複合的な都市機能の導入
- 広島県から世界に情報発信する先進的なビジネス機能の集積
- 地域医療施設と連携した関連ビジネスや教育・研究機関の立地検討

#### (3) 歴史と風景を大切にしたい街並みづくり

「二葉山の自然環境や歴史・文化遺産を大切にしたい街並みづくりに取り組みます」

- 緑豊かな二葉山の景観や周辺地区の生活環境と調和した街並みの形成
- 二葉の里歴史の散歩道につながる情緒ある歩行者空間の整備
- 桜並木の再生などによる地域の歴史と未来を結ぶ空間の創出

### 6. 今後の進め方

#### (1) 検討すべき課題

- ①まちづくり基本方針の実現に向けた開発誘導及び基盤整備手法と当地区への適用可能性の検討
- ②当地区における開発需要と開発参加可能性など民間事業者の意向把握

#### (2) 目標とする成果

- ①土地利用方針、開発誘導方策及び基盤整備等に関するまちづくり基本計画の策定
- ②国有地の処分時期を含むまちづくりの全体スケジュールの作成

## II まちづくり基本計画

### 1. 計画策定にあたっての基本的な考え方

基本計画の策定にあたっては、「二葉の里三丁目地区におけるまちづくり及び土地利用に関する基本方針」(平成19年(2007年)6月27日公表。以下「基本方針」という。)を踏まえ、まちづくりの方向性(3つの柱)に沿って各課題の検討を行い、目標とする成果を導くことが重要です。

このため、まちの骨格と周辺開発地区との連携について考察するとともに、まちづくりの方向性の3つの柱のうち、まず「広島顔にふさわしい玄関づくり」及び「広域ブロックの発展を牽引する未来創造拠点づくり」の観点から、土地利用にあたってどのような機能の導入が期待されるか、そのために当地区における都市基盤整備のあり方や開発誘導方策はどうあるべきかを議論しました。同時に、「歴史と風景を大切にしたい街並みづくり」の観点から、景観形成や環境との調和について議論しました。

また、当地区の開発とあわせて一体的に進められる予定の広島駅自由通路及び新幹線口ペDESTリアンデッキの整備や広島高速5号線整備、周辺地区における再開発事業等の進捗とあいまって、シナジー(相乗)効果が大きいと期待されます。

これらにより、地区のポテンシャルが最大限に発揮されると同時にバランスのとれたまちづくり、すなわち基本方針に示されたコンセプトでもある「“みどりの中からひろしまを発信するまち”の創造」の実現につながるものと考えています。



## 2. まちの骨格

- まちの骨格となる「軸」として、JR山陽新幹線と広島高速5号線を「広域連携軸」、JR広島駅の南北を結ぶ「地区連携軸」、地区の景観を代表する印象的な視点からの「景観形成軸」及び二葉の里歴史の散歩道沿道の「歴史・文化軸」をイメージします。
- まちの骨格となる「軸」に沿って、JR広島駅から二葉の里歴史の散歩道に至る歩行者ネットワークを創出することで、緑豊かな賑わいと風格ある街並みづくりを進めます。

### (1) 骨格となる「軸」の考え方

#### ア) 広域連携軸

広域連携軸は、国内外から多くの人々が訪れるシティゲートである当地区にあって、最も重要な広域交通アクセスであるJR山陽新幹線と都市高速道路広島高速5号線を位置づけます。

#### イ) 地区連携軸

地区連携軸は、広域交通ターミナルであるJR広島駅南北の自由なアクセスを実現し、当地区のみならず、再開発が進む広島駅周辺地区全体の魅力と開発ポテンシャルを飛躍的に向上させる、デッキレベルの歩行者空間をイメージしています。

#### ウ) 景観形成軸、歴史・文化軸

景観形成軸は、JR広島駅新幹線口から広島デルタの青垣山である二葉山へとつながる「二葉山軸」と、紙屋町・八丁堀方面から当地区へのアクセスルートである松原京橋線（駅西高架橋）方面から二葉山へとつながる「桜の馬場軸」の2本をイメージしています。

歴史・文化軸は、多くの神社・仏閣や史跡など歴史・文化遺産を結ぶ「二葉の里歴史の散歩道」をイメージしています。二葉の里歴史の散歩道は、平成14年度(2002年度)、「夢街道ルネサンスモデル地区」に認定されています。

#### エ) 歩行者ネットワーク

地区連携軸実現の前提となる広島駅自由通路及び新幹線口ペDESTリアンデッキの整備を進めるほか、景観形成軸及び歴史・文化軸の周辺では、ゆとりある歩道整備や建築敷地内のオープンスペースの配置、ボリュームある植栽の実施等により、快適で歩きやすい歩行者ネットワークの創出を検討します。

(2) まちの骨格のイメージ

■まちの骨格と周辺開発地区との連携イメージ



### 3. 土地利用方針

- 広島陸の玄関としての機能集積と景観や住環境との整合の両面に配慮した、メリハリのある土地の高度利用をめざします。
- 中四国地方最大の広域交通ターミナルを活かしたシティゲートとしての機能強化を進めるとともに、民間の創意工夫により多様な都市機能が高いレベルで集積し、人材、情報、文化が活発に交流する、複合的なビジネス拠点を創出します。
- 良好な利便性と住環境を備え、多様なライフスタイルを提供する都市型住宅により、多世代が交流する活力のあるコミュニティを創出します。

#### (1) 土地の高度利用の基本的な考え方

当地区では、民間主体の開発により、広島陸の玄関としてふさわしい都市機能の集積が実現できるよう、計画的な土地の高度利用を図ります。

開発の具体化を進める際には、高度利用による活気と賑わいの創出とともに、当地区の景観形成や周辺の住環境の保全等にも配慮した街並み形成をめざします。

#### (2) 中心的な導入機能の考え方

##### ア) 広島陸のシティゲート、広域ブロックのビジネス拠点としての業務機能

中四国地方最大の商業・業務・行政機能を擁する広島は、地場産業であるものづくり企業の優れた技術集積でも世界に認められています。中でも当地区は、鉄道や高速道路などの広域交通ネットワークにより、国内のみならず世界各地へのシティゲートとして、ビジネス拠点に最適なフットワークを備えています。

こうした特色を有する当地区に、最先端の情報技術に対応した業務施設の立地を誘導することにより、広島から世界に情報発信する広域ブロックを代表するビジネス拠点づくりをめざします。

また、幹線道路やオープンスペースに面した建築物の低層階には物販や飲食店などの商業施設を複合的に導入するなど、駅前空間らしい賑わいの創出をめざします。

なお、地元経済界からは、広域ブロックの拠点機能強化や賑わいの創出を図る目的で空港リムジンバスや都市間高速バスを想定したバスセンター機能の整備が提言されており、今後、当地区の開発を進める中で、民間事業者の主体的かつ積極的な事業参加が望まれます。

- 【例示】**
- 最先端の情報技術に対応した業務施設
  - オフィス、ショールーム
  - 空港リムジンバスや都市間高速バスを主体としたバスセンター機能
  - ビジネス機能を支援するショップ、レストラン等

### イ) 健康と安心を創造する医療・福祉機能

高齢社会が急速に進展する中で、住み慣れた地域で健康に、また安心して生活できるかどうかは、市民の大きな関心事となっています。

当地区においても、地域医療の中核となる医療施設の充実や、医療施設と連携して市民のニーズに対応したサービスを提供する介護・福祉施設等の立地が望まれます。

また、恵まれた交通アクセスを活かして、広域利用を視野に入れた高度先進医療施設や医療・福祉関係のコンベンションや情報発信が可能な団体、研究機関や企業等の立地を図ることにより、総合的な健康と安心の拠点づくりをめざします。

なお、地元経済界からも提言されている粒子線がん治療施設などの高度医療施設については、当地区はJR広島駅に近接するなど立地条件には恵まれているものの、施設整備や維持に要する資金調達の枠組みが成立することが、将来の事業化の最大の鍵になるものと考えられます。

- 【例示】**
- 地域医療の中核となる総合病院等
  - 広域利用を視野に入れた高度先端医療施設
  - 介護・福祉施設や医療・福祉関係の団体、研究機関、関連企業 等

### ウ) 地域の活力を創出する教育・人材育成機能

地域社会や産業界との連携・交流により研究・教育の活性化を図るとともに、知的資源の積極的な公開による地域貢献などを目的として、全国の大学でサテライトキャンパスの設置が進んでいます。

業務・商業機能や医療・福祉機能の導入をめざす当地区は、恵まれた交通アクセスに加え、産学連携研究やインターンシップ等の可能性といった点でも、教育・人材育成機能の立地要件を高いレベルで備えています。

広域的に研究者や学生が集まる大学サテライトキャンパスや専門学校などの立地を誘導することで、若者が集う情報交流拠点づくりをめざします。

- 【例示】**
- 大学サテライトキャンパス  
産学連携研究／インターンシップ／社会人・生涯教育／大学間の単位互換連携事業等
  - 各種専門学校、研究・開発機関 等

### エ) 多様なライフスタイルを提供する都心居住機能

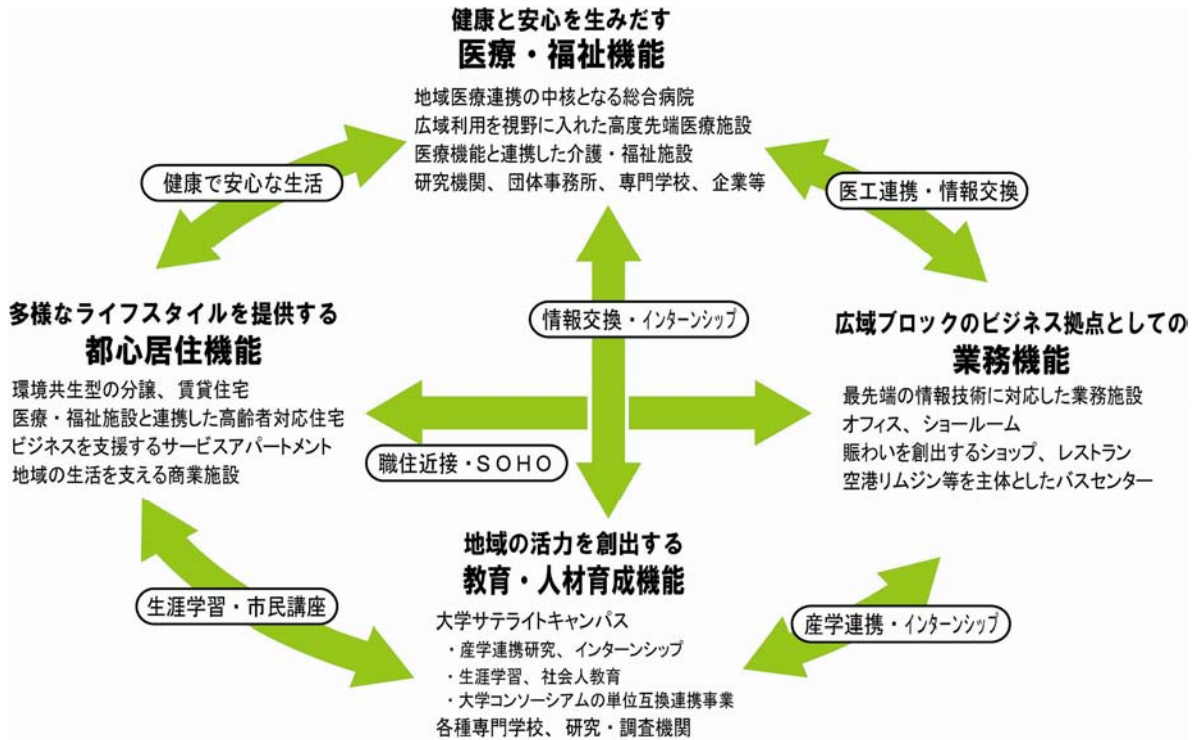
JR広島駅に近接し交通の至便な当地区において、多様な世代が住み、周辺の住宅市街地と調和しながら地域に活力を生み出す新たなコミュニティの創生が必要です。

二葉山の緑を背景として、地球環境にやさしく、周囲の環境と親しみ、健康で快適に住むことのできる環境共生住宅や、医療・福祉機能等と連携した付加価値の高い都市型住宅の供給を誘導することにより、活気とやすらぎのある都心居住の推進をめざします。

- 【例示】**
- 環境共生型の分譲住宅、賃貸住宅
  - 医療・福祉施設と連携した、高付加価値の高齢者対応住宅
  - 地区のビジネス機能を支援するサービスアパートメント 等

■ 中心的な導入機能の連携イメージ

※記載された導入機能はあくまで例示です。



(3) その他の導入機能

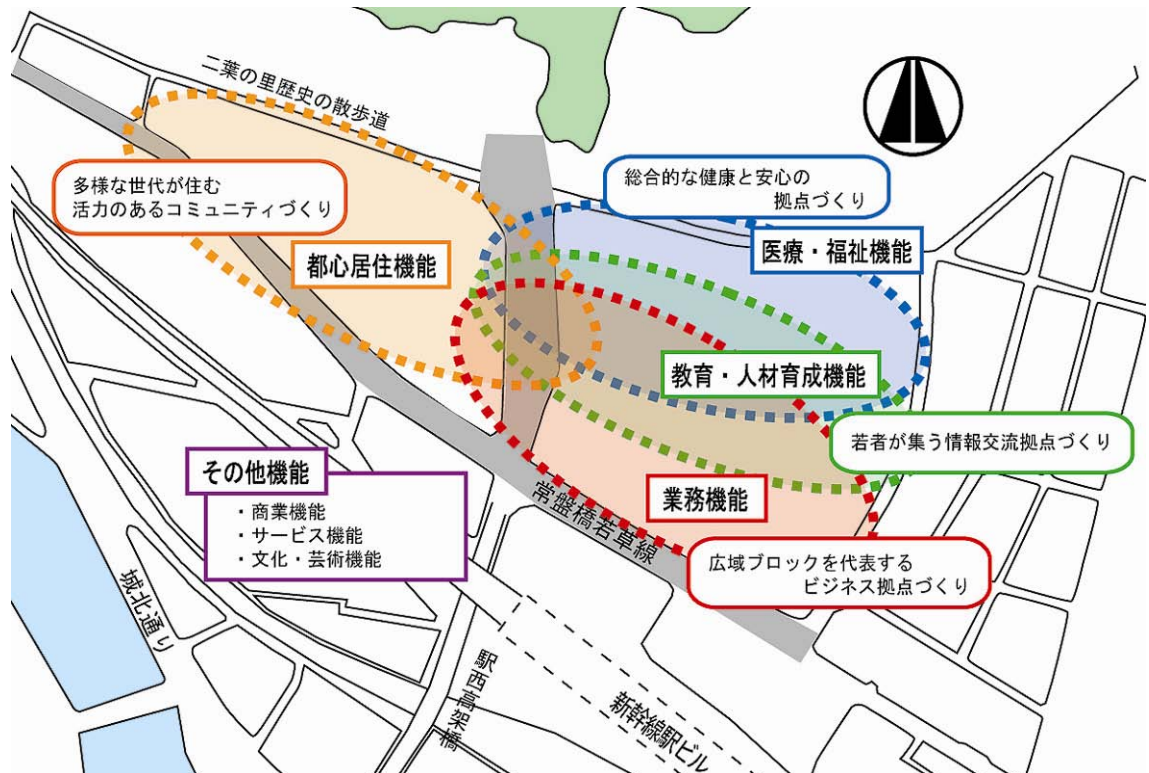
当地区が、国内外の多様な人々が交流する賑わいの場となり、まち全体の魅力が向上するよう、中心的な導入機能を補完し、さまざまな都市活動をサポートする都市機能の立地を誘導します。

- 【例示】**
- 商業機能  
来街者のニーズに応え、まちの賑わいと魅力を創出するショップやレストラン等
  - サービス機能  
ビジネス客、観光客を迎える宿泊施設、観光情報センターやスポーツクラブなどの  
利便施設等
  - 文化・芸術機能  
広島歴史や文化を発信するとともに、市民に活動の場を提供するホールやギャラ  
リー等

(4) 複合的な都市機能の導入イメージ

当地区では、民間主体の開発を推進することにより、多様な都市機能が高いレベルで集積した複合的なまちづくりをめざします。

## ■複合的な都市機能の導入イメージ



## 4. 都市基盤整備

- 当地区のまちづくりに必要となる都市基盤施設については、公共と民間の適切な役割分担のもとに整備を進めます。
- 都市計画決定されている幹線道路を整備するほか、開発に伴い新たに発生集中する車両を円滑に処理するための区画道路や敷地内通路の整備を検討します。
- 当地区を含む新幹線口エリアからJR広島駅を經由して広島駅南口広場に連絡し、広島駅周辺地区の回遊性と開発ポテンシャルを向上させる広島駅自由通路、新幹線口ペデストリアンデッキ及び新幹線口広場の整備を進めます。
- 当地区のポテンシャルを支える公共交通ネットワークについて、新型車両導入や乗降施設の充実等に取り組み、広域交通結節機能を一層強化します。

### (1) 基盤整備手法の方向性

既成市街地である当地区周辺の都市基盤施設は概ね整備がなされていますが、大規模な開発となる当地区内では、都市計画道路の拡幅整備をはじめとして、区画道路、公園・緑地などの整備が必要です。

こうした都市基盤施設の整備にあたっては、広域的な交通を受け持つ都市計画道路や主要な区画道路、公園など地区の骨格を形成する施設は公共が、また、開発を進めるうえで

必要となる補助的な区画道路や公共空地などいわゆる地区施設については、土地所有者や民間事業者が整備を行うなど、公共と民間の適切な役割分担によりその実現を図る必要があります。

当地区のこうした状況に対応し、地区の骨格となる基盤整備を適切に進める手法としては、土地所有者の協力のもとに都市基盤施設を整備できる「土地区画整理事業」が有効な手法として考えられます。

土地区画整理事業の施行範囲については、当地区に隣接する国家公務員宿舎（廃止予定）等も含め、一体的に整備することが望ましいと考えられます。

## （２）幹線道路

当地区への自動車交通による広域アクセスや、新たな都市開発に伴い発生集中する交通の処理については、広島高速道路の一部として山陽自動車道・広島東インターチェンジに連絡する広島高速５号線のほか、都市計画道路松原京橋線（駅西高架橋・整備済み）及び常盤橋若草線が受持ちます。

広島高速５号線の整備に伴い、広島高速道路公社では高速道路両側の側道（片側：車道５ｍ、歩道４．５ｍ）の整備とともに、常盤橋若草線との取り付け部分を密接関連道路事業として整備することとしており、これに必要な用地には国有地の一部が活用されることになっています。

### ア）広島高速５号線

広島高速道路の一部として広島高速道路公社が整備・管理する延長約４kmの自動車専用道路です。当地区内に整備予定の広島駅北口出入路から、完成済みの広島高速１号線を経由して山陽自動車道の広島東インターチェンジに連絡します。

この広島高速５号線は、現在、広島高速道路公社が国土交通大臣の許可を受けて整備中であり、暫定２車線（対面通行・片側１車線）で平成２４年度（２０１２年度）末の完成をめざしています。

### イ）常盤橋若草線

広島駅新幹線口の東西交通を処理する幹線道路として整備された幅員２５ｍ・４車線の都市計画道路です。今後、広島高速５号線の開通や当地区の開発に伴う交通処理のため、国有地及びＪＲ西日本所有地の一部を活用して幅員４０ｍ・６車線に拡幅します。

また、この常盤橋若草線の拡幅整備にあたっては、電線共同溝の整備による無電柱化をあわせて予定しています。

## （３）区画道路等

今後、高度利用が想定される当地区においては、開発に伴い増加する自動車交通が幹線道路の交通にできるだけ影響を与えないよう計画することが望まれます。また、地区を訪れる人にゆとりある歩行者空間を提供するため、区画道路の歩道の新設や拡幅に取り組む必要があります。

このため、当地区の基盤整備の一環として、既存の区画道路の改良に加え、新たな区画道路や敷地内通路の整備を検討します。

ア) 既存の区画道路

現在、当地区の街区を構成している市道東5区6号線（二葉の里歴史の散歩道）、37号線、40号線及び167号線については、開発に伴い増加する自動車交通や歩行者を適切に処理するため、必要に応じて付加車線や歩道の整備等を検討します。

イ) 新たな区画道路等の検討

開発に伴う自動車交通により、周辺道路の交通処理に影響が想定される場合には、その交通を幹線道路に適切に分散させるための新たな区画道路や自動車の滞留スペースとなる敷地内通路の整備が必要となる場合があります。こうした区画道路等の具体的な配置・構造については、幹線道路との連携や円滑な動線確保について十分配慮したうえで、将来の開発計画と発生集中交通量を踏まえて検討することになります。

■ 幹線道路等の配置



#### (4) 広島駅自由通路及び新幹線口ペDESTリアンデッキ

当地区とJR広島駅及び周辺再開発地区との連絡向上や、広島駅南口広場及び新幹線口広場に発着する公共交通機関へのアクセス改善は、地区の開発ポテンシャルを高め、良好な都市開発を実現するために必要不可欠です。このため、広島市がJR西日本の協力を得て、当地区を含む新幹線口エリアからJR広島駅を経由して広島駅南口広場に連絡する広島駅自由通路及び新幹線口ペDESTリアンデッキを整備することで、快適で歩きやすい歩行者空間を実現します。

広島駅自由通路は、駅周辺の歩行者動線が最も集中する位置を基本とし、JR広島駅の橋上化をあわせて検討します。また、ペDESTリアンデッキについては、新幹線駅ビルや二葉の里地区などの諸施設との連携に配慮し、回遊性が高く賑わいのある空間づくりをめざすとともに、利用する人だれもが目的地まで円滑に移動できるよう、公共空間のみならず接続先の建築物とも連携したサイン（案内標識）計画や昇降施設の配置を検討します。



※写真はあくまで整備イメージです。

#### (5) 広域的な交通結節機能

当地区のポテンシャルを支える公共交通ネットワークについて、新型車両の導入や乗降施設の充実等を進めることで、広域交通結節機能の一層の強化を図ります。

##### ア) 新幹線

現在、JR広島駅では一日当たり90本の「のぞみ」をはじめとして、約200本の新幹線が発着しています。平成20年(2008年)3月15日のダイヤ改正では「のぞみ」の増発を中心とした輸送改善が実施され、快適な新型車両N700系の「のぞみ」は博多～東京間毎時1本の運転となり、広島～東京間の「のぞみ」が6時～19時台毎時3本の運転となりました。

主要都市間の到達時間は、東京～広島間が最速3時間47分、広島～博多間が最速1時間2分で結ばれるなど、都市間交流に大きな役割を果たしています。



N700系新幹線

今後は、平成23年(2011年)春の九州新幹線全線開業にあわせて計画されている新大阪～鹿児島中央間の直通運転により、本地区と九州地方全域との新幹線を活用した交通アクセスが飛躍的に向上する予定です。

#### イ) 空港リムジンバス・都市間高速バス

現在、広島駅新幹線口からは、広島空港への空港リムジンバスと、東京、大阪や中四国地方の主要都市への都市間高速バスがそれぞれ一日当たり約50便発車しています。このうち空港リムジンバスについては、広島空港の機能強化や都市高速道路ネットワークの整備に伴い、将来的に利用者の増加が見込まれることから、大型バスや連節バスの導入による輸送力の増強が検討されています。

こうした将来需要に対応するため、今後とも、ビジネス客や観光客への情報提供機能などを含む乗降施設の充実や、鉄道など他の公共交通機関との乗換利便性改善など、利用者サービス向上のための取組みを進めます。



連節バス(ツインライナー 神奈川中央交通)

## 5. 民間開発の誘導

○大規模な低・未利用地の開発にあたり、開発計画の具体化に応じて、基盤整備やまちづくりへの貢献を考慮しながら、用途や容積率の緩和等を行うことが可能な開発誘導方策の導入を図ります。

### (1) 想定される都市計画制度

大規模な低・未利用地を擁する本地区において、民間主体の開発による良好なまちづくりを進めるための開発誘導方策としては、次の二つの都市計画制度の適用が考えられます。

#### ア) 再開発等促進区を定める地区計画

「再開発等促進区を定める地区計画」は、工場や鉄道操車場の跡地など大規模な低・未利用地の土地利用転換を円滑に推進するための地区計画であり、事業の熟度に応じて地区整備計画の内容を段階的にきめ細く決定し、都市基盤施設と建築物等の整備を一体的に進めることで、都市の良好な資産形成に資するプロジェクトを誘導することを目的としています。

再開発等促進区を定める地区計画の特徴は以下のとおりです。

##### ①用途地域規制の緩和を行いながらまちづくりを進める

地区内の公共施設や良好な敷地、優良な建築物の整備を行うという条件のもとで、

用途地域の変更を行わずに、特定行政庁の許可・認定を受けて用途地域規制の制限（建築物の用途、容積率、建ぺい率、高さ等）の緩和を行うことが可能です。

## ②開発計画に応じて段階的に市街地整備を進める

大規模な低・未利用地の土地利用転換は、詳細な計画内容を一度に決めることが困難であり、また初期段階に詳細に決めると計画の硬直化を招く可能性があります。

再開発等促進区を定める地区計画では、まず地区計画の目標や土地利用方針等を決定したうえで、開発事業者等と協議しながら、開発計画の具体化にあわせて公共施設の配置や規模、用途や容積率の緩和を含む地区整備計画の決定ができるなど、段階的な開発誘導を行うことが可能です。

## イ) 都市再生特別地区

当地区を含む「広島駅周辺地域」は、平成15年(2003年)7月、都市再生の拠点として都市開発事業を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地区である都市再生緊急整備地域に指定されています。

「都市再生特別地区」の提案によれば、都市の再生に貢献し土地の合理的かつ健全な高度利用を図る必要がある区域について、既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用除外としたうえで、自由度の高い計画を定めることが可能です。



## (2) 開発誘導方策の方向性

当地区では、民間主体の開発の具体化は国有地等の処分後となることを見込まれます。このため当地区の開発誘導手法としては、事前に地区計画の目標や土地利用方針を決定したうえで、開発計画の熟度にあわせて地区施設の計画や容積率の緩和等を行うことが可能な「再開発等促進区を定める地区計画」が有効な手法と考えられます。

## 6. 景観形成との調和等

- 「広島市景観形成基本計画」では、「広島駅新幹線口地区」及び「広島東照宮・國前寺周辺地区」を、景観上特に重要であり、市街化の動向や建築物の更新の状況等から景観形成の優先性の高い地区として「重点的景観形成地区」に位置づけ、公共施設の整備や民間の建築活動などにおけるデザインの誘導等の取組みを進めることにしています。今後、広島市では、「重点的景観形成地区」について、順次、景観法に基づく景観計画の策定を進める予定です。
- こうした景観形成の取組方針を踏まえ、まちの骨格となる景観形成軸などのイメージを共有することにより、今後の開発計画の具体化の中で、地区の特性を活かした個性的かつ魅力的な街並み形成を検討します。
- また、景観形成軸等を中心として、ゆとりと潤いのある歩行者ネットワーク・緑のネットワークの創出をめざします。

### (1) 景観形成軸等の考え方

当地区の空間形成の骨格となる景観形成軸や歴史・文化軸の周辺では、歩道等の公共空間の活用や建築物の配置・形態等の工夫、一体的な緑化の実施等により、シンボル性の高い空間形成を検討します。

#### ア) 二葉山軸

「二葉山軸」周辺では、建築物は高層部を避け低層部の配置にとどめるなど、建築計画の工夫等により二葉山へとつながる空間を確保するとともに、オープンスペースの緑化や屋上緑化等により、連続した緑のプロムナードの創出をめざします。

#### イ) 桜の馬場軸

「桜の馬場軸」周辺では、歩道と建築物のセットバックにより生み出されるオープンスペースの一体的な緑化等により、二葉山の麓につながる緑のプロムナードの創出をめざします。

#### ウ) 歴史・文化軸

「歴史・文化軸」である二葉の里歴史の散歩道沿道では、歩道と建築物のセットバックにより生み出されるオープンスペースの一体的な緑化等により、歴史の散歩道の情緒ある雰囲気高める取組みを検討します。また建築物については、圧迫感のない配置・形状や低彩度色を基調とした色彩の採用、敷地内の十分な緑化等の取組みにより、歴史・文化遺産と調和した街並み形成をめざします。

こうした緑のプロムナードでは、統一感のあるサインやストリートファニチャーの整備などを検討するとともに、建築物低層階に商業施設やギャラリー等を配置するなど、地区の憩いの場として快適で魅力ある空間づくりをめざします。また、地域住民と開発事業者

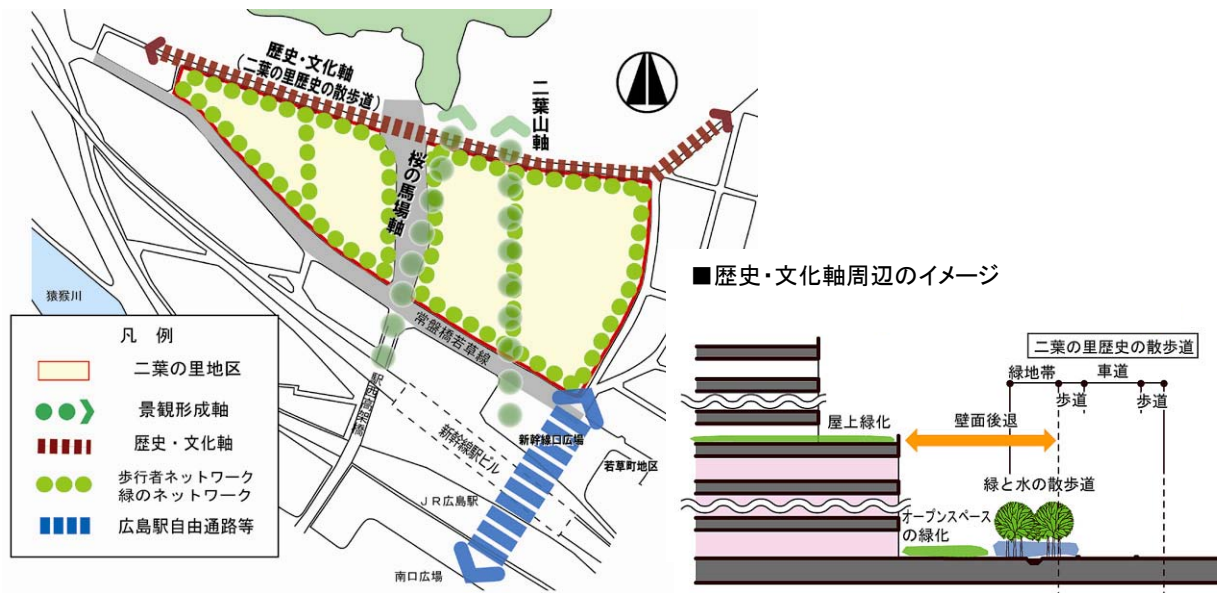
及び行政の協働による桜並木の再生など、地区の歴史を踏まえた取組みを検討します。

## (2) 建築物と景観形成のバランス

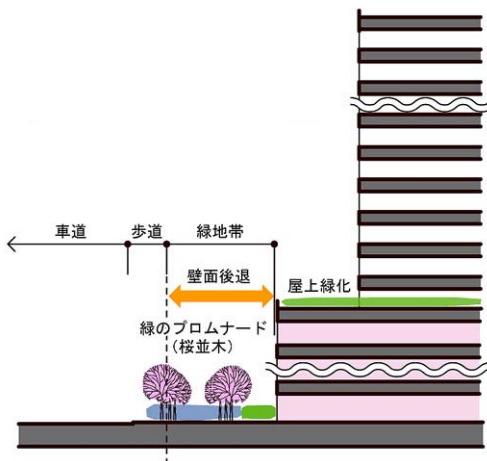
当地区では、広島陸の玄関にふさわしい土地の高度利用を図りながらも、高層建築物が近接して建ち並ぶことを避け、幹線道路や景観形成軸等の周辺においてセットバック等により敷地内にオープンスペースを確保するなど、開発計画の具体化にあわせて建築物の配置や形態等を工夫することにより、ゆとりのある空間形成をめざします。

### ■景観形成軸と空間形成のイメージ

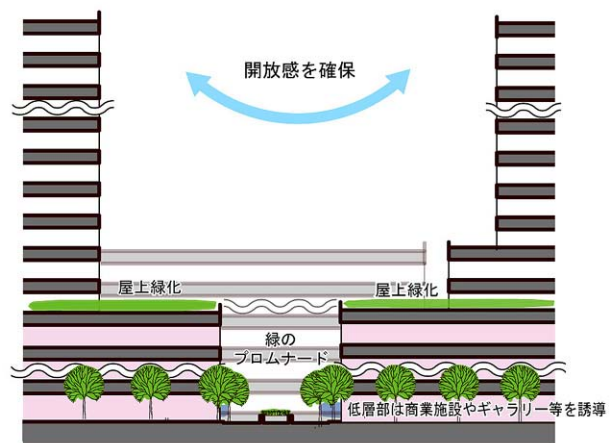
※景観形成軸等の位置や断面図等は、あくまで空間形成のイメージであり、現段階で建築物の配置や形態などを制限するものではありません。



### ■桜の馬場軸周辺のイメージ



### ■二葉山軸周辺のイメージ



### (3) 良好な都市環境の創造

当地区の開発にあたっては、環境関連の新技术やユニバーサルデザインの考え方を積極的に導入し、新しいまちづくりのモデルとなる良好な都市環境の創造をめざします。

#### ア) 環境負荷低減への配慮

当地区では、地区全体で計画的な開発を進めることができるメリットを活かして、熱や電力など様々なエネルギー供給の一括管理や自然エネルギー等の活用など、合理的で環境負荷の少ないエリアマネジメントへの取組が期待されます。

また、ボリュームある植栽や屋上・壁面緑化、風の道の確保などによるヒートアイランド現象の緩和や、建物断熱や雨水の循環利用など新技术の活用によるエネルギー・資源の効率的な利用をめざします。

#### イ) ユニバーサルデザイン

公共施設、民間の敷地内を問わず、地区全体としてユニバーサルデザインに配慮した施設整備や情報提供等に努め、世界各国からの来訪者を含むすべての人がストレスなく活動できる環境づくりをめざします。

#### ウ) 安全・安心のまちづくり

地区内への十分なオープンスペースの確保や耐火・耐震性の高い建築物の整備により、平常時はゆとりある都市空間を提供するとともに、災害時には火災の延焼防止機能や周辺地区からの一時避難機能を有する防災空間としての活用をめざします。

また、最先端の技術を導入し街区全体のセキュリティ強化に取り組むとともに、建築物の配置の工夫や照明施設、保安施設等の充実により、地区を訪れる人の誰もが昼夜を問わず安全で安心して活動できるまちづくりを進めます。

### III まちづくりの今後の進め方とスケジュール

#### 1. まちづくりの今後の進め方

- 「二葉の里地区まちづくり基本計画」は、国有地をはじめとする大規模な低・未利用地の開発が予定される当地区にあって、複数の主体が進めるまちづくりが計画的かつ一体的に進められるよう、官民共有・共通の基本的な指針となることをめざして策定しました。
- 今後は、この基本計画に基づき、関係機関が協力して基盤整備手法及び開発誘導方策の具体化を図るとともに、全体スケジュールに沿ったまちづくりの実現に努めます。

##### (1) 基盤整備手法と開発誘導方策

当地区の基盤整備については、都市計画道路や主要な区画道路など地区の骨格を形成する施設と開発を行ううえで必要な地区施設を、官民の適切な役割分担により整備するとともに、広島陸の玄関にふさわしい機能導入を図るための土地の高度利用と、景観形成や周辺地区の住環境との調和を両立することができる開発誘導方策の導入が必要です。

こうしたことを総合的に勘案すると、当地区の基盤整備手法としては地区全体の基盤施設が一体的に整備できる「土地区画整理事業」を基本とし、開発誘導方策として、地区施設の整備を含むまちづくりへの貢献を評価しながら開発計画の具体化に応じて容積率等の規制を緩和することができる「再開発等促進区を定める地区計画」を併用することが最も有効であると考えられます。

当地区の基盤整備や広島駅自由通路等の関連公共施設整備については、大規模都市開発の豊富なノウハウを有する独立行政法人都市再生機構の機能を活用しながら、今後、関係機関で検討を深め、具体化を図ります。

##### (2) まちづくり全体スケジュールのイメージ

当地区のまちづくりに向けた手順としては、今後、基盤整備手法や開発誘導方策についての関係機関協議や都市計画決定、国有地の処分等が必要となります。その進捗について、現時点では不確定要素もありますが、本協議会の構成員の共通の目標として、まちづくり全体スケジュールのイメージを作成しました。

■ まちづくり全体スケジュール（イメージ）

注）本基本計画策定時の目標スケジュールであり、時期・内容とも確定したものではありません。

項目	平成19年度 2007年度	平成20年度 2008年度	平成21年度 2009年度	平成22年度 2010年度	平成23年度 2011年度	平成24年度 2012年度	平成25年度 2013年度
都市基盤整備 及び 民間開発の誘導	まちづくり基本計画策定 ▼	関係機関協議	都市計画決定	地区計画等による開発誘導	地区計画等による開発誘導	地区計画等による開発誘導	地区計画等による開発誘導
			事業化検討	土地区画整理事業等による地区内の都市基盤整備 仮換地指定(想定) ▼	土地区画整理事業等による地区内の都市基盤整備	土地区画整理事業等による地区内の都市基盤整備	土地区画整理事業等による地区内の都市基盤整備
関連公共施設整備		関係機関協議	事業化検討	広島駅自由通路、新幹線口ペデストリアンデッキ等の関連公共施設整備	広島駅自由通路、新幹線口ペデストリアンデッキ等の関連公共施設整備	広島駅自由通路、新幹線口ペデストリアンデッキ等の関連公共施設整備	広島駅自由通路、新幹線口ペデストリアンデッキ等の関連公共施設整備
国有地処分	広島高速5号線側道等事業用地の処分 ▼		まちづくりに配慮した入札手法の検討	国有地処分	国有地処分	国有地処分	国有地処分
民間開発事業						民間事業者による開発の実施	民間事業者による開発の実施
関連事項 <small>注）完成時期は、本基本計画取りまとめ時点で関係機関が公表しているものです。</small>		新球場完成 ▲	若草町地区再開発完成 ▲	九州新幹線開始 ▲	南口Bブロック再開発完成 ▲	広島高速5号供用開始 ▲	

## 2. 各機関の今後の取組み

### (1) 財務省中国財務局

厳しい財政事情から未利用等国有地の早期売却による財政収入の確保が強く求められているところですが、中国財務局は、当地区におけるまちづくりの意義を深く理解するとともに、国有地の資産価値向上を通じて中長期的に財政健全化に貢献するとの観点から、基本計画に沿ったまちづくりに協力することとし、関係者とともに土地区画整理事業や地区計画等の具体化に取り組めます。

また、当地区内の国有地の一部については、広島高速5号線側道及び密接関連道路事業用地として、本基本計画及び国有財産中国地方審議会の答申を踏まえ、広島高速道路公社に対し平成19年度(2007年度)中に処分を行います。

今後、土地区画整理事業の具体的な事業計画が策定された際には、土地所有者として事業に参加するとともに、仮換地指定後、できるだけ速やかに国有地を民間事業者等に処分する方向で検討します。なお、国有地処分にあたっては、まちづくりに配慮した適切な処分方策を検討します。

### (2) 広島県

土地区画整理事業や地区計画の具体化に向け、都市計画等の観点から協力・助言を行います。

また、広島県の中核拠点性向上に向けて、引き続き、広島市をはじめとする関係機関と連携・協力を図ります。

### (3) 広島市

まちづくりの推進主体として、中国財務局やJR西日本など関係機関との協議を実施しながら、土地区画整理事業や地区計画の具体化を図るとともに、当地区のまちづくりの関連公共施設として広島駅自由通路、新幹線口ペDESTリアンデッキ及び新幹線口広場の整備を進めます。

関係機関等の総意に基づき土地区画整理事業の具体的な事業計画が策定された場合は、その事業化に取り組むとともに、必要に応じて都市再生特別措置法に基づく諸制度や市独自の企業立地促進補助制度等を活用し、広島市の陸の玄関にふさわしい都市機能の立地誘導に取り組めます。

### (4) JR西日本

JR広島駅周辺から当地区までの一体的なまちづくりが進められることを受けて、広島市が進める広島駅自由通路等の整備に積極的に協力すべく検討を進めます。

また、地区内の大規模土地所有者として、基本計画に沿ったまちづくりに貢献するため、土地区画整理事業や地区計画の進捗にあわせて、今後、所有地の高度利用の検討を進めます。

### 3. 協議会の今後の役割

平成18年（2006年）10月の設置後、当地区のまちづくりの方向性を議論してきた「二葉の里三丁目地区まちづくり推進協議会」については、引き続き、まちづくりの具体化に向けた関係機関協議や基本計画のフォローアップの場として活用します。

## **二葉の里三丁目地区まちづくり推進協議会**

**構成員**      財務省中国財務局  
                 広島県  
                 広島市  
                 西日本旅客鉄道株式会社