

広島市内再開発とLRT計画の動向

園部 貴之¹

¹正会員 ジャーナリスト (〒731-5135広島市佐伯区海老園2-17-2-6)

E-mail: takap@cc22.ne.jp

中心が2つある「楕円形の都市づくり」を目指す広島市は2012年度以降、JR広島駅地区の再開発に集中投資を行い、従来からの市中心地区とともに都市機能の拠点化を図っている。中四国地方を牽引する都心機能を発揮するためには、両拠点間をスピーディーに移動できることが不可欠である。そこで、広島駅と中心地区の移動時間を短縮する路面電車の新路線「駅前大橋線」が検討されている。またJR西日本は、新路線を活用した四国からの需要の取り込み、すなわち航路と新幹線のスムーズな接続への期待から、計画実現に異例の期待を寄せる。駅前大橋線整備事業の可否判断を先延ばししている広島市に、残された時間は多くない。

Key Words :Hiroshima City, Urban renewal, LRT project, Ekimaeohashi new line, West Japan Railway Company
広島市, 再開発, LRT計画, 駅前大橋線, JR西日本

1. はじめに

中国四国地方で最も多い1日約14万人の利用者があるJR広島駅(広島市南区)周辺の再開発が本格化している。広島市の中心部は、広島駅から1.5~2km西に位置する商業・官庁エリアの八丁堀・紙屋町地区(中区)である。市は現在、駅周辺地区を、八丁堀・紙屋町地区と並ぶ都市の拠点とする「楕円形の都市づくり」に注力している。

広島の玄関となる広島駅と市中心部を結ぶ公共交通機関は、路面電車とバスが主に担っている。民間の広島電鉄(中区)が運行する路面電車は、床が低いバリアフリー車両の導入が進む一方で、路線は市街地を迂回する1世紀前の開業当時のまま。広島駅~中心部間に10~15分を要している。中国地方を牽引する都心機能を十分に生かすためには、駅~中心部間の所要時間短縮が必須となる。計画中の路面電車の新路線「駅前大橋線」は、速達化策の一つである。

本稿では、広島市などが進めている再開発事業に沿って、計画中の駅前大橋線の動向を探る。さらにJR広島駅リニューアルと路面電車再配置計画を論じながら、駅前大橋線に期待するJR西日本の戦略にも触れる。

2. 広島路面電車

広島市の路面電車は1912(大正元)年に広島駅~紙屋町間など5.7kmが開業したことに始まる¹⁾。現在の路線は軌道の市内線19.0kmと、市内線西端の広電西広島と広電宮島口(廿日市市)を結ぶ鉄道の宮島線16.1kmからなる(図-1)。宮島線へは3両ないし5両編成の路面電車型車両が、市内線と直通運転するのが原則である。宮島線を含めて開業以降、広島電鉄(前身を含む)が



図-1 広島電鉄電車路線図(出典:同社ホームページ)

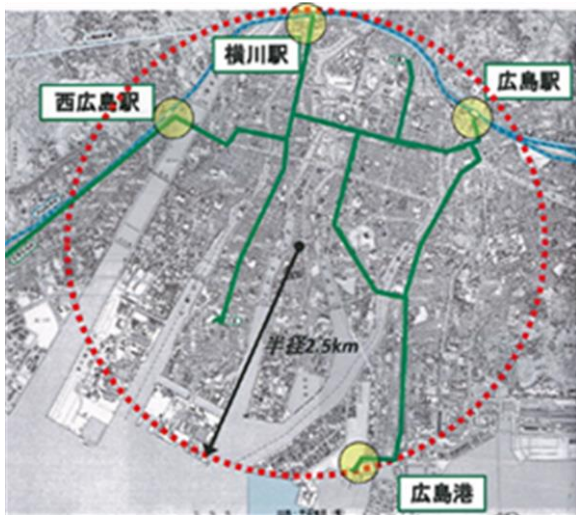


図-2 広島市中心部から半径2.5kmを示す円(点線)と広島電鉄の路線

経営・運行している。このため市民は、鉄軌道の区別なく路面電車を「広電」「電車」と呼ぶ。また、「広島市営」の経営形態は、バスやその他の公共交通を見渡しても歴史上存在しないのが広島市の特徴である。

周囲を山と海に囲まれた広島市は、6つの河川で縁取られたデルタ地帯に中心部がある。地形上の制約のため、市役所(中区)付近から半径2.5km程度の円内に行政機関や商業施設が集積している(図-2)。輸送力が中規模で、表定速度が高くない路面電車が活躍するのに適した都市の地勢や構造である。

なお、118万人を超過する人口は中四国地方最多で、1980(昭和55)年に政令指定都市の仲間入りした。

明治時代に私鉄の山陽鉄道(後に国有化、現JR山陽線)がデルタの外縁に沿って路線を建設したため、広島、横川、西広島のJR各駅と、市中心部との間に距離が生じた。これらの各駅および広島港から中心部への輸送を担っているのが路面電車である。

3. JR広島駅周辺再開発

(1) 南口・北口ともつち音加速

2014(平成26)年4月14日、JR広島駅南口Cブロックといわれる1.9haの地区で、46階建ての再開発ビルが着工された。2016年12月の完成を目指す。隣接する再開発地区のBブロック(1.4ha)では、2013年4月から中四国・九州地方で一番高くなるビルの工事が進む。2016年6月完成予定の52階建て、高さ193mの再開発ビルには、家電量販店や住宅が入ることになっている。

広島駅南口から駅舎と線路を挟んで北口(新幹線口)の二葉の里地区(広島市東区)に目を向ける。広島県や

JR西日本などが再開発の基本協定を締結した2009年5月より前は、国やJRの所有地を主とする13.8haの大半が駅前の一等地でありながら利用されないままになっていた。

再開発の基本協定締結後は、動きが加速する。2013年10月に地場流通大手の新本社ビルが完成。分譲マンションや警察署、高精度放射線治療センター(仮称)、地域医療総合支援センター(仮称)、家具量販大手などの進出も決まり、地元は日々その姿が変わるといってもよいほど変貌が激しい。

広島駅本体も橋上駅へと2018年春の完成を目指して大改修中である。メインとなるのは、南口と北口をつなぐ長さ180m、幅15mの自由通路で、商業スペースは現在の約2倍の広さとなる2万㎡となる見込み。1975(昭和50)年の山陽新幹線開業後、その機能を初めて大きく変えようとしている。

(2) 広島市が集中投資

JR広島駅周辺は、市中心部から離れているため、玄関機能はあっても都市の拠点としての機能は弱く、昭和の面影が今も色濃く残る。広島市は1980年代初頭に南口再開発の基本計画を定めたが、民間主導の事業は遅々として進まなかった。

大きく動いたのは、「世界に誇れるまち」「(駅と八丁堀・紙屋町地区を両拠点にした)楕円形の都市づくり」を掲げた松井一実市長が、2011(平成23)年4月に就任して以降である。市は2012年度から、広島駅周辺地区整備への集中投資を続け、その金額²⁾は2012年度81億3500万円、2013年度76億4600万円、2014年度は当初予算だけで62億7000万円である(広島駅南口B・Cブロック、二葉の里土地区画整理、広島駅自由通路、若草町地区再開発の各整備事業の合計)。直前の2008~2011年度の投入額が14億5100万円~30億1000万円だったのと比べると、加速ぶりがよく分かる。

(3) 後退が続く市中心部

広島の地元紙、中国新聞社(中区)は毎年8~9月、広島都市圏で買い物をするのに最も利用するエリアを14歳以上の女性に郵送で尋ねる広島市広域商圈調査を実施している。2013(平成25)年調査³⁾では、「紙屋町周辺」を選ぶ人の割合が郊外の2地区を下回る結果となり、市中心部の地盤低下が鮮明になった(写真-1)。

広島市の東隣にある「府中町周辺」を選ぶ人の割合が、紙屋町周辺を初めて抜いたことが分かり、市民に衝撃を与えたのは2010年調査である。紙屋町周辺の選択率は、2010年の15.1%から2013年は13.3%へとさらに低下。「八丁堀周辺」も調査対象の全9エリアの中で首位をキープしているとはいえ、同時期の選択率は18.5%から18.1%



写真-1 買い物客が減っている広島市中心部の紙屋町地区
(紙屋町東電停付近)

へと減らした。

一方で、いずれも大型ショッピングセンターを抱える郊外の「西部商業地区周辺」「府中町周辺」の選択率合計は、同時期に29.4%から30.8%へ上昇。調査からは、家族連れを中心に消費が郊外へ移動あるいは分散する傾向が鮮明になった。広島市が、駅と中心部の連携強化である「楕円形の都市づくり」を急ぐのも、中心部の魅力回復の一策である。ちなみに調査から「広島駅周辺」の選択率は同時期に4.4%から5.6%へと、数字は小さいながらも1ポイントを越す伸びを示している。

4. 駅前大橋線

J R広島駅地区と八丁堀・紙屋町地区の2拠点を持つ「楕円形都市」を有効に機能させるには、両地区を短時間で移動できる環境が不可欠になる。交通アクセスの良さは、広島駅の拠点機能を高めることにもつながる。

広島駅から市中心部に向かう主な公共交通機関には、路面電車とバスがある。本稿では路面電車について述べる。

広島電鉄の広島駅電停は、J R広島駅南口の1階改札を出た目の前にある。ここから電車に乗ると、駅前から東に迂回して市中心部に向かうため、1.5km先の八丁堀まで11分、2.1km離れた紙屋町まで16分かかる。

広島市や広電は、駅前通りを直進する新路線「駅前大橋線」(0.5km)へのルート変更を計画している。中心部まで0.2km短くなり、交通信号も減ることから4分の所要時間短縮を見込む。

駅前大橋線計画そのものは、広電が1999(平成11)年に明らかにしており、目新しいものではない。大きく動いたのは2010(平成22)年5月。広電の越智秀信氏(前

社長)が次期社長に内定した直後、2017年開業を目指す考えを明らかにし、広島市もJ R広島駅南口広場再整備案に盛り込んだことだ。

その後、駅前大橋線のJ R広島駅への乗り入れ方法をめぐる調整や広電社長の交代、経路変更区間の電停廃止反対などが発生し、広島市の事業判断は「2014年度中」にまで先延ばしされている。現在決まっているのは、広電の電車が駅前大橋から高架で南口広場に入り、改築したJ R広島駅の駅ビル2階に電停を設けることと、推計事業費135億円ということである。

5. 新路線4ルートの検討

広島市内の路面電車(L R T)をめぐる1990年代後半以降の主な動きは次の通りである。

- 1996年 広島市議会に都市交通調査特別委員会を設置。新交通システムの高架・地下案を検討
- 1997年 広電がL R T平和大通り線などを提案
- 1999年 広島市が作成した「新たな公共交通体系づくりの基本計画」に、広電提案の平和大通り線(江波線接続案)と駅前大橋線を盛り込む
- 2002年 中国地方交通審議会の「広島県における公共交通機関の維持整備に関する計画について」の中で、平和大通り線(江波線接続案)と駅前大橋線の検討が必要と答申
- 2004年 中国運輸局が中国経済産業局、中国地方整備局、広島市、広島商工会議所、広島消費者協会、広島L R T研究会を構成メンバーとする「路面電車のL R T化を中心とした公共交通体系の検討委員会」(運輸局検討委)を設置
- 2005年 運輸局検討委が3月、整備に向けた本格的検討が必要な路線として、採算性や路面電車(L R T)の役割・機能面から以下の4ルートを選定した報告書を公表(図-3)。
 - ・平和大通り西ルート(1.8km)
 - ・駅前大橋ルート(0.7km、比治山方面への分岐線を含む)
 - ・段原・宇品東ルート(5km)
 - ・平和大通り東ルート(1.8km)
- 2010年 広電が駅前大橋線の2017年開業を目指す考えを明らかに。広島市は有識者からなる「広島駅南口広場再整備に係る基本方針検討委員会」(広島市検討委)を発足
- 2013年 広島市検討委が、駅前大橋線のJ R広島駅乗り入れは「高架が望ましい」と報告



図-3 「路面電車のLRT化を中心とした公共交通体系の検討委員会」が本格的検討に向けて選定した広島市内の路面電車新規4ルート（出典：中国運輸局「路面電車のLRT化を中心とした公共交通体系の再構築の検討調査報告書（要約編）」，pp7，2005年3月）

前述の4ルートのうち、駅前大橋線以外に実現へ向けての具体的な動きは今のところない。

6. JR西日本の思惑

(1) 高架乗り入れなら駅ビル建て替えも

駅前大橋線計画で注目したいのは、JR西日本（大阪市）の動きである。JR広島駅南口広場への乗り入れ方法をめぐり、平面、高架、地下の3案を検討している最中の2012（平成24）年12月、杉木孝行・広島支社長（当時）が高架案への支持を表明した⁴⁾。

JRは当時、2017年度完成予定で広島駅の2階部分に南口と北口を結ぶ自由通路を設けて橋上駅にする計画を進めていた。これを踏まえ、杉木支社長は「自由通路と同じ階に広電が乗り入れるのが望ましい」「高架で乗り入れるならば広島駅ビルの建て替えを検討」と発言。駅ビル内に複数の路面電車ホームを整備する可能性にも踏み込んだ。同じ時期、広電の越智社長（当時）は道路への影響が少ない地下案を推進していただけに、JRの突然の見解表明、それも乗り入れに合わせて駅ビルを建て替え、ホームも用意するとの破格の厚遇に、違和感を覚えた市民は少なくない。

(2) 四国のニーズ狙う

JR広島駅と広島市中心部との間の所要時間短縮は、JR利用者にとってプラスである以上、JRには当然メリットがある。しかし、JRは中心部に近い位置に2015（平成27）年春の完成予定で新駅（仮称・白島新駅、中区）を建設中である。駅前大橋線を「駅と市中心部の短絡線」に限定して位置付けると、JRの積極姿勢を説明しきれない。

JR西日本の大きな狙いを「四国、特に松山から広島経由での新幹線利用者の増加」と述べるJRや広島電鉄関係者が複数いる。駅前大橋線の整備は、的場町交差点から南進して広電皆美線（通称・比治山線）との交点までも合わせて行われる（図-4）。これにより、広島駅から広島港を30分あまりで結ぶ広電5号線（通称・比治山回り）の走行環境が大きく改善される。「10分短縮も可能」（広電関係者）との見方すらある。

松山から東京へは現在、所要70分の飛行機利用が一般的だ。鉄道を使うと、瀬戸大橋線経由で約6時間半かかる。大阪までだと約4時間。広島経由になれば、松山市内～松山観光港～高速船～広島港～比治山線～広島駅が約2時間、広島～東京間が新幹線で約4時間、新大阪までが約1時間半となる。乗り換え回数は多いものの岡山経由に対抗できる。JR西日本にとっては、新幹線の乗車距離が伸びる分、収入が増える。

松山から九州各地へととなると、現在は福岡空港経由で各地に向かう人が多い。鉄道利用では、迂回コースの岡山経由での利用は考えられないので広島経由山陽・九州新幹線利用が、飛行機利用への有力な対抗手段になる。

(3) 費用対効果は広島港方面が有利

駅前大橋線計画は、JR広島駅と広島市中心部との間



図-4 駅前大橋線と廃止電停（出典：中国新聞 2013年11月19日付朝刊）

の移動時間短縮効果の視点で語られることがほとんどである。前述した運輸局検討委の報告書⁹⁾では、駅前大橋線の開業で路面電車の利用者は8000人/日の増加が見込まれると試算している。

報告書は一方で、広島駅～中心部間の時間短縮だけの駅前大橋線整備に対して、費用便益比（試算）1.3とあまり高い評価を与えていない。しかも試算では、駅前大橋線の整備費を28億円としている。最新の事業費試算135億円とはあまりにも差が大きい。

報告書が費用便益比2.6をつけたのは、広島港に向かう段原・宇品東ルートである（事業費試算67億円）。現在の5号線とはルートが多少違うが、広島駅～広島港方面への新路線整備価値を、駅～中心部方面以上に認めているのは興味深い。

7. おわりに

広島電鉄の駅前大橋線計画は、JR広島駅～市中心部間の利便性向上だけでなく、広島駅～広島港方面への効用も合わせて考えるべきだ。四国から広島を目指すニーズを取り込めれば、結果として広島県や広島市が目指す県全体、中国四国地方を牽引する都市の拠点を実現することにつながる。

実現に向けて懸念されるのは、駅前大橋線に対する広島市の事業可否判断が、当初の2010（平成22）年度末から何度もずれ込んでいることだ。遅れるほどに当然、外部環境が変化する。2015年春にJR白島新駅が開業すれ

ば、人の流れが大きく変わることは必至である。今後の人口減少も不安要素になる。また、路面電車がネットワークを形成している広島市ですら、市民の電車利用は限定的だ。2008年の広島市交通実態調査によると、広島市民の48%が日常の移動に自動車を使っている。調査までの20年で約10ポイント増えた一方で、路面電車を使う市民は3%に満たない。

さらに、新路線開業に伴う現在線の一部廃止と当該区間の電停廃止に対する反対の声が高まってきた。廃止対象区間を生かす形で新しい運行系統である市内循環線プランが逆提案され、さらに調整を要する事案が増えてしまっている。

中国地方の拠点都市として君臨するべく、JR広島駅地区と八丁堀・紙屋町地区の2地区に都市機能の集積を図ることを決断した広島市が、駅前大橋線に対してはどんな判断を下すのか。整備期間を考えれば、決断までに残された時間は多くない。

参考文献

- 1) 長船友則：広電が走る街 今昔，pp.136，JTB パブリッシング，2005
- 2) 中国新聞 2014年4月9日付朝刊。
- 3) 中国新聞 2013年11月15日付朝刊。
- 4) 中国新聞 2012年12月22日付朝刊。
- 5) 中国運輸局：路面電車のLRT化を中心とした公共交通体系の再構築の検討調査報告書，2005年3月

TREND OF THE URBAN RENEWAL AND LRT NEW LINE PROJECT IN HIROSHIMA CITY

Takayuki SONOBE