

都市構造の変容と路面電車網再編 ～広島市に見る

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

中国地方の県庁所在市では、中心市街地で2つの特徴ある傾向が進んでいる。市中心部の人口増加と比較的若い世代の都心居住である。中国四国地方最大の広島市においては、これらに加えて業務機能や商業吸引力の衰退現象が都心地区で見られる。また、再開発が進むJR広島駅周辺が、現在の都心地区と並ぶ新たな都心になりつつある。広島市が今後も有力な都市として存在するには、2つの都心がそれぞれの特長を生かしながらも一体と感じさせる拠点性のある市街地を形成することが望ましい。都心の「若返り居住」に対応し、業務・商業・交流機能を強化するための交通機能はどうあるべきか。市内の重要な移動手段で、新線や新ルート計画発表など路線網の再編が具体化してきた路面電車が果たすべき役割を考える。

Key Words :Hiroshima City, Urban renewal, LRT project, Ekimaeohashi LRT new line, JR Hiroshima Station

広島市, 再開発, LRT計画, 駅前大橋線, JR広島駅

1. はじめに

中国四国地方で最多の人口 118 万余りを数える広島市の都市構造が、2つの点で大きく変わろうとしている。1つは、JR広島駅（南区）周辺の再開発。他の1点は、広島駅から 1.5～2km 西に離れた中心市街地へのマンション建設、いわば都心居住の増加である。商業（オフィス）・官庁エリアとして長年栄えてきた八丁堀・紙屋町地区（中区）を中心とする地域が住空間に変わりつつあることは、広島都心の商業・業務機能の衰退と言い換えることができる。

広島市は現在、広島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」を急ピッチで進めている。中国四国地方を牽引する都市機能を有効に発揮するためには、2つの拠点同士をスピーディーに移動できることが不可欠となる。これら拠点間をショートカットする路面電車の新路線「駅前大橋線」計画はその一環である。

本稿では、広島市中心部の構造変化に触れながら、市民や訪れた人たちの重要な移動手段である路面電車が担

う役割や路線網再編について考えることとする。

2. 広島市の都市構造の動向

(1) 中国地方の概況

国勢調査によると、中国地方5県（広島県、山口県、岡山県、島根県、鳥取県）の人口は、1995（平成7）年の777万人をピークに減少に転じた。また、人口集中地区（D I D、人口密度4,000人/k㎡以上の区域が連担して人口5,000人以上になる地区）の人口と面積を見ると、1995年まではD I D面積の増加がD I D人口の増加を上回っているのに対し、以降は面積の拡大が抑えられている。つまり、1995年を境に人口密度の低い市街地の拡大が止まったと考えられる。

そこで1995年以降、5県の県庁所在地（広島市、山口市、岡山市、松江市、鳥取市）に着目してみると、市中心部の人口はおおむね増加の方向にある。さらにこれら県庁所在市においては、65歳以上の高齢者が全ての市で増加しているものの、市中心部とそれ以外の市域でそ

の増加率を比べると、中心部以外の市域の高齢者増加率が大きい。

以上をまとめると、県庁所在市クラスの都市では、市中心部での居住が支持される傾向があり、それも若い世代の支持が高齢者世代を上回っていることが分かる。老若を問わず都心居住を選択する理由の一つに、充実した都市機能の利便性を評価していることは容易に推測できる。

(2) 都心型マンション居住の増加

1990年代初頭のバブル経済崩壊により、国内のほぼ全域で地価は大きく下落した。バブル期の地価高騰が顕著だった都心部ほど下落幅は大きく、「土地神話」崩壊の影響は強く現れた。国土交通省の地価公示によれば、広島市中心部の地価は、バブル期ピークの1990（平成2）年と比較して約5分の1まで低下している。

一方で多くの人にとって、地価の大幅下落の結果、都心に住むことが可能になった。国土交通省の建築統計年報などによると、広島市中区では、マンション建築戸数と1戸当たりの床面積がともに増えていることが読み取れる。

建築戸数は、1980～1990年代に年平均430戸前後だったのに対し、2000年代に入ると年平均500戸を上回るペースで増加している。床面積も1980年代には1戸当たり平均で70㎡に満たなかったが、1990年代には85㎡に、2000年代には90㎡を超えている。

(3) 購買行動の変化

買い物で最も利用する広島都市圏のエリアを調べるため、地元紙の中国新聞社（広島市中区）は、広島市、廿日市市、安芸郡4町に住む14歳以上の女性に回答を求める「広島市広域商圏調査⁴」を1976（昭和51）年から毎年1回実施している。3300人に聞いた2014（平成26）年調査では、八丁堀エリアが18.2%（前年比0.1ポイント増）でトップになり、紙屋町エリアが16.0%（同2.7ポイント増）で3位だった。

支持する割合が、両エリアともに前年を上回るのは12年ぶり。「市中心部の求心力に回復の兆し⁵」と言えなくもないが、2000（平成12）年ごろまでは7割前後の支持率を常にキープしていたことを考えると、都心エリアの商業的求心力の急激な低下には驚かざるを得ない。

(4) オフィス機能の縮小

公益社団法人中国地方総合研究センター（広島市中区）は、2012（平成24）年に発行した「中国地域経済

白書2012」で、広島市のメインストリートである相生通りの建物1階の用途変化を調べ、広島都心の業務機能の低下を指摘している⁶。

調査は、1999（平成11）年と2012年の各時点における用途の違いを比べた。結果は、八丁堀と紙屋町の間にある沿道建物42棟のうち11棟が、対象期間中に業務機能から商業機能に転換していた。また、商業機能の内容を維持しているのは7棟だけ。かつて銀行、証券、保険各社が連なったオフィス街が、急速にショッピング街へと性格を変えていることが分かる。

広島市は、にぎわいのある都市空間をつくるため、中心部では幹線道路の沿道にある建築物の1階部分を住宅や倉庫、工場として利用している場合には、容積率を低減させる措置を1996（平成8）年から課している。しかし、前述の相生通りを含めてメインストリート沿線エリアの多くは措置対象から除外された。当時はまだ地価が高く、事業採算性の点でマンション立地を想定していなかったためである。除外エリアに今、多くの都心型マンションが完成または建築中である。

(5) 交通量

広島市中心部で旅客移動に最も活躍している公共交通機関の一つが、路面電車である。1912（大正元）年の開業以来、民間の広島電鉄（前身を含む。広島市中区）が経営・運行している。このため市民は、路面電車のことを「広電」あるいは「電車」と呼んでいる。なお「広島市営」の経営形態は、バスやその他の公共交通機関を含めても一度もない。

路面電車の現在の路線は、軌道の市内線19.0km・8系統と、市内線西端の広電西広島（広島市西区）と広電宮島口（広島県廿日市市）を結ぶ鉄道の宮島線16.1km・1系統からなる。宮島線は鉄道であるが、路面電車型車両による市内線からの直通運行が特長である。

2013（平成25）年度は5605万人が路面電車を利用した。市内線が3869万人（対前年度比2.2%増）で1日平均約10.6万人、宮島線が1736万人（同0.1%増）で同4.7万人である。

歴史をひも解くと、市内線の利用者数のピークは、1966（昭和41）年度で年5372万人（1日平均14.7万人）を記録した。広島市で本格的なモータリゼーションが始まる直前である。その後はおおむね右肩下がり推移し、2010（平成22）年度は3685万人（同10.1万人）まで低下した。

2011（平成23）年度からは3年連続で持ち直しているものの、広島電鉄ではその理由を「NHK大河ドラマで

『平清盛』の放映や全国菓子大博覧会（広島菓子博）の開催による特需効果⁴と分析する。都心居住者の増加による効果で微増傾向が今後も続くのか、それとも特需による一過性の現象なのか、注意する必要がある。

3. JR広島駅周辺再開発

(1) 広島市が集中投資

中国四国地方で最も多い1日約14万人の利用者がありながら市中心部と距離があるJR広島駅はこれまで、「陸の玄関」としての機能はあっても都市の拠点としての機能は周辺地区を含めて弱かった。1980年代初頭から遅々として進まなかった再開発計画が大きく動いたのは、「世界に誇れるまち」「（広島駅と八丁堀・紙屋町両地区を拠点にした）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始めた。その金額は2012～14年度で220億円を超す（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）。2016（平成28）年には、広島駅南口に中四国・九州地方で一番高くなるの52階建て、高さ193mの再開発ビルや46階建てのビルが完成予定である。前者のビルには、家電量販店や住宅が入ることになっている。

(2) JRの都市開発戦略

人口減少や交通機関同士の競争激化などにより、JRは非鉄道事業に収益源を求めて経営源経営上の軸足を移しつつある。国内を見渡しても速達タイプの新幹線停車駅周辺では、JR自身が牽引役になって都市開発が活発化している。

拠点となる規模の駅の特長は、広域からアクセスがしやすいことであり、全国展開する経済活動や観光・交流活動をする上で断然有利な立地である。山陽新幹線沿線の拠点駅は、2011年の九州新幹線全線開通で利便性が格段に高まった。今後も2015（平成27）年の北陸新幹線金沢開業、2016年春の北海道新幹線函館開業、2027（平成39）年予定のリニア中央新幹線東京～名古屋間開業など新幹線網のネットワーク整備が進むにつれて、拠点駅はその価値がますます高まると期待されている。

広島市の場合、駅北口（新幹線口）の二葉の里地区（広島市東区）にある国やJR西日本の所有地を主とする13.8haの利用の在り方が、駅周辺再開発すなわち新しい広島市の都心づくりに決定的な影響を与えるという

も過言でない。

広島県やJRなどが再開発の基本協定を締結した2009（平成21）年5月以降の動きは急で、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。

1975（昭和50）年の山陽新幹線開業時の姿を残している広島駅本体も橋上駅とするべく、2018（平成30）年春の完成を目指して大改修中である。南北をつなぐ長さ180m、幅15mの自由通路に設けられる商業スペースは、現在の約2倍の広さとなる2万㎡となる見込み。2014年11月には新幹線コンコースと在来線ホームを結ぶ連絡橋などが完成し、供用を始めた。

4. 駅前大橋線

(1) 広島市が事業着手へ

広島電鉄が計画する路面電車の新路線「駅前大橋線」で、事業化への懸案だったJR広島駅南口への乗り入れ方法について、広島市は高架とすることで広島電鉄とJR西日本を含めた三者で合意し、2014年9月2日に発表した。広島駅周辺と八丁堀・紙屋町の2地区を拠点とする「楕円形の都市」をフルに機能させるには、両地区を短時間で移動できる必要がある。駅前大橋線の整備は、市中心部から広島駅へのアクセス向上に最も期待されている手段である。

同時に、駅前大橋線整備で不要になる区間の廃止を避けるため、現行ルートを活用して市中心部を周回する「循環線」を設ける。

市内電車の大幅なルート変更は、1952（昭和27）年に白島線を移設して以来となる。路線網の再編は、JR広島駅の交通結節機能強化や駅周辺部の都心機能向上につながることは間違いない。一方で、事業費の見込み額は当初の試算より大きく膨らみ、循環線を含めて採算性に疑問を残している。

(2) 完成は10年後目標

駅前大橋線は、広島駅～八丁堀・紙屋町地区間のアクセス向上のために現行ルートをショートカットする。信号数や交差点での右左折の回数が減るため、11～16分かかっている同区間を4分程度短縮できるとしている。

広島市と広島電鉄、JRの三者合意では、駅2階部分

から駅前大橋にかけて高架を建設。駅前大橋からは駅前通りに軌道を敷設して稲荷町電停付近で現在の本線に接続。新設軌道は本線と直交してさらに直進し、比治山下電停付近まで進んで広島港方面に向かう皆実線（通称・比治山線）と接続する。建設延長は約1kmで、駅ビルも建て替える。駅南口広場にはバス停増設やタクシー乗降場の設置などを行い、完成目標は約10年後である。

総事業費は155億円の試算で、内訳は国80億円、市61億円、広電14億円。JRは南口広場造成費の一部を負担し、単独事業として駅ビルを建設する。高架橋の建設や広場の造成などインフラは市が、広電は軌道敷設や架線設置を担当する。

(2) 課題は完成時期と採算性

広島市内の路面電車は、第2次大戦終了時までに現在の路線網がほぼ完成した。近年は商工業や住環境の変化などから、人の流れと路線配置が合わなくなってきたため、多くの新線構想が浮上。駅前大橋線も計画自体は1990年代に発表されている。

市は2010年から有識者委員会を設けて、広島駅への乗り入れ方法を「平面」「高架」「地下」の3案で検討。その結果、駅の南北を結ぶ自由通路を2階部分に設けて橋上駅に大改修する広島駅に合わせて高架案が採用された。検討委の段階で事業費250億～300億円と試算した地下案よりも安く済むことも一因である。

駅前大橋線整備の課題は、完成時期と採算性である。

まず2024（平成36）年前後を目標としている完成時期。広島駅の大改修、駅周辺再開発とも2018年ごろには終わる予定である。広島市は「路面電車王国」と言われるが、実態は自動車での移動が一般的な都市だ。2008（平成20）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。移動手段として公共交通機関から自動車へのシフトは続いており、完成時期が遅れるほど路面電車には不利な環境となる。

2014年8月に広島市北部で起きた大規模土砂災害の影響も、駅前大橋線の完成時期を左右する懸念材料だ。復旧・復興には数百億円単位の費用が必要で、市議会には駅前大橋線など大型事業の先延ばしを求める意見もある。市は計画通り事業を進める構えを崩していないが、先行きに予断を許さない。

次に採算性。地下案より安価とはいえ総事業費見込み155億円は、検討委での高架案の試算70～100億円を大きく上回る。それでも市は事業の費用対効果（費用便益

比）を2.1とはじいている。

注意すべき調査として、中国運輸局や中国地方整備局、広島市、広島商工会議所などをメンバーとする「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2005（平成17）年3月に公表した報告書⁶がある。これによると、駅前大橋線開業による電車利用者は8000人／日増加と予測する一方で、事業の費用便益比は1.3と試算した。その際に用いた整備費は28億円にすぎない。

市中心部を周回する循環線の開設も懸念材料の一つである。駅前大橋線開業に伴い廃止される区間にある電停周辺の住民が、電停存続を求め活動する中で回遊性向上を理由に提案。2014年春に開設計画が唐突に表面化した。的場町から反時計回りにたどると、八丁堀、紙屋町東、市役所前、皆実町六丁目、段原一丁目を経て的場町に戻る約7km。逆回りも設けて、1周が40分程度になる見込み。広島電鉄は「市全体の枠組みで考えれば採算は取れる⁶」（椋田昌夫社長）としているが、裏返せば循環線単独での黒字化は難しいことを示唆している。

7. おわりに

2015年3月14日、駅前大橋線の開業を待たずして、JR沿線から広島市中心部へのアクセス向上が実現した。山陽線広島～横川間で、市中心部に近い位置に新駅「新白島」がこの日開業したためだ。ここで新交通アストラムラインに乗り換えれば、紙屋町地区へ約3分で着く。

広島市の人口は、いましばらく増加が見込まれるが、就業人口は既に減少が始まっている。人口減少・少子高齢化社会は、百万都市の広島市においてさえ就業人口の減少をもたらし、結果的に都市経済の成長を押し下げると考えられる。これらの前提の下、都市経済を成長させる戦略として広島市は2つの都市拠点をもうける「楕円形の都市づくり」を掲げた。

都心部に社会資本投資や民間投資が集中するように誘導し、都市が持つ経済力を無駄なく活用して生産性を高め、都市経済が持続的に成長していくことができれば、人口減少社会における地域モデルになることだろう。その際、広島市は都市経済成長戦略を展開していく上で、巨費を投じる駅前大橋線の整備と、新たに運行を始める循環ルートを活用して、どのような持続可能なまちづくりを進めていくのか、市民一人ひとりが無関心ではいるわけにはいかない。

参考文献

- 1) 中国新聞 2014 年 11 月 13 日付朝刊.
- 2) 中国新聞 2014 年 11 月 13 日付朝刊.
- 3) 公益社団法人中国地方総合研究センター:豊かな人口減少社会—中国地域経済白書 2012—,pp.119,-中国電力株式会社エネルギー総合研究所,2012
- 4) 広島電鉄:第 105 期報告書,pp.1,広島電鉄,2014
- 5) 中国運輸局:路面電車の L R T 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
- 6) 中国新聞 2014 年 5 月 13 日付朝刊

(2015.4.24 投稿)

CHANGE OF THE URBAN STRUCTURE AND TREND OF THE TRAM NETWORK IN HIROSHIMA CITY

Takayuki SONOBE