

公共交通で創出する広島市中心部の魅力

園部 貴之¹

¹正会員 中国新聞社メディア戦略室（〒730-0854広島市中区土橋町7-1）

E-mail: sonobe@chugoku-np.co.jp

広島市が目指すコンパクトシティ（集約型都市構造）計画は、市中心部とその周辺に設ける拠点地区に都市機能を集約し、公共交通で連携を図る。計画の実施にあたっては、中心部の活性化が都市全体の繁栄にとって重要な意味を持つことになる。また、多くの市民や来訪者を引き寄せるためには、中心部への交通アクセス向上が必須である。広島市が 2016（平成 28）年 12 月に策定した広島市地域公共交通網形成計画では、都心の魅力づくりを支えるツールとして公共交通の充実・強化を打ち出した。公共交通には、回遊性やにぎわい創出の機能も期待する。路面電車（LRT）やバスが、中心部のにぎわい創出に貢献するための方策について、地域公共交通網形成計画を基に考察する。

Key Words :Hiroshima City, compact city planning, integrated transportation policy, population decrease society, urban renewal

1. はじめに

広島市は 120 万人に迫る人口を擁する中国四国地方で最大の都市である。全国的に人口減少が進む中、微増ながらまだ人口は増えている都市でありながら、その都心部の求心力は揺らいでいる。市中心部で買い物をする客が減っていることや、都心部を含む広島市中区と周辺の区とのトリップおよび中区内のトリップが減少していることから裏付けられる。

広島都市圏や中国四国地方の発展を牽引する立場である広島市にとって、都市の活力を生み出すエンジンとなるのは、とりわけ古くからの中心部である八丁堀地区と紙屋町地区（ともに中区）である。市は、八丁堀・紙屋町地区と再開発が進む JR 広島駅周辺地区（南区・東区）を都心核と位置づけて都市機能の集積、充実を進めている。

広島市は、商業施設や病院、福祉施設などを集約する拠点地区を設けて、市周辺部に点在する施設や住居を誘導する「集約型都市構造」（コンパクトシティ）への転換を図っている。その内容は、「拠点地区同士を公共交通で連携する集約型都市構造への転換」である。実施するにあたっては、市のコアとなる都心の活性化が都市全体の繁栄にとって重要な意味を持つことになる。また、

多くの市民や来訪者を引き寄せるためには、中心部への交通アクセス向上が必須である。広島市が 2016 年 12 月に策定した広島市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という）では、公共交通を都心の魅力づくりを支えるツールと位置付け、充実・強化を打ち出した。公共交通には、回遊性やにぎわい創出の機能も期待する。本稿では、路面電車（LRT）やバスが、中心部のにぎわい創出に貢献するための方策について、網形成計画を基に考察する。

なお、本稿で論じる広島市の「中心部」「都心」とは、特段の断りがない限り、八丁堀地区および紙屋町地区を指すこととする。

2. 広島市中心部の求心力低下

(1) 広島市の現状

広島市は、広島県西部を流れる太田川の中流域から河口付近に位置し、南は瀬戸内海に接する。1980（昭和 55）年に全国 10 番目の政令指定都市に指定された。

1970 年代以降、周辺自治体を次々と合併した結果、現在の市域は 906km² を超す。しかし古くからの市街地は、太田川河口の「デルタ」と呼ばれる三角州上に形成された。市役所付近を中心に半径 2.5km の円を描けば、

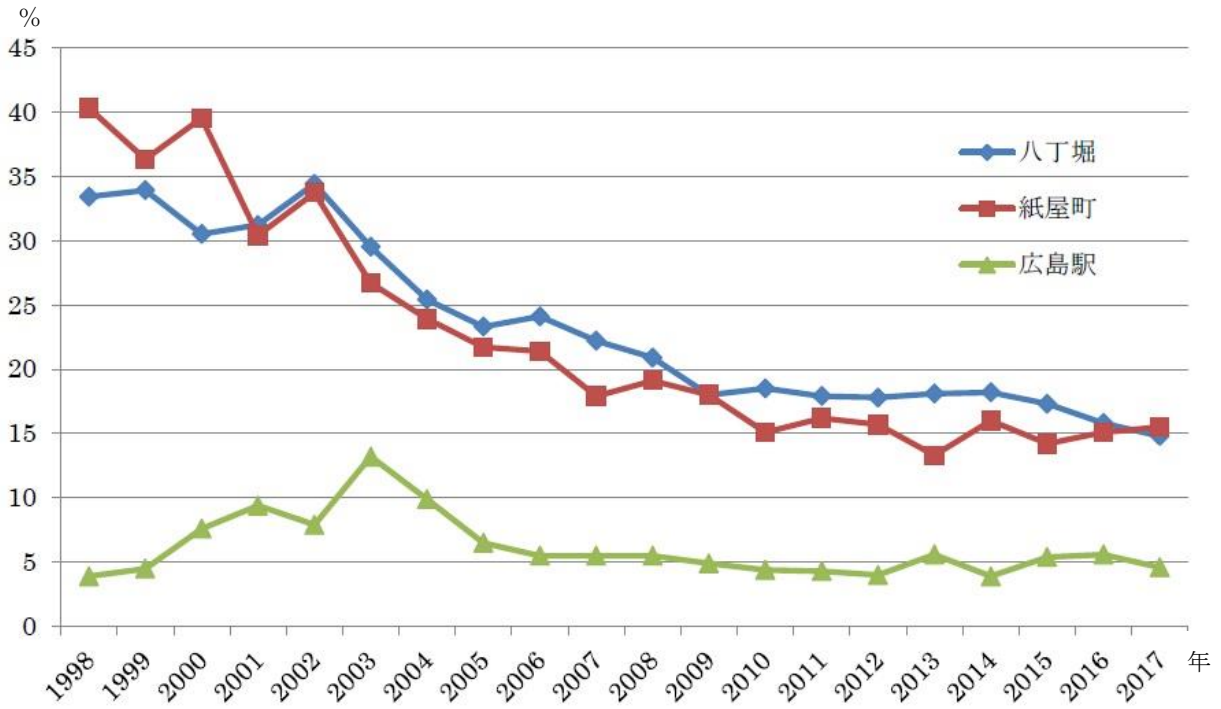


図-1 最も利用する繁華街に「八丁堀」「紙屋町」「広島駅」を選んだ人の割合 (中国新聞社年次調査)

円内に古くからの市街地の大半が収まるほどの「コンパクトシティ」を形成していた。広島電鉄（広島市中区）が運行する路面電車のネットワークが発達し、市民の移動手段としておおいに利用されているが、表定速度が比較的遅い路面電車が現在も活躍できるのは、旧市街地の狭さによるところが大きい。

(2) 中心部からの買い物客離れ

買い物で最も利用する広島都市圏の繁華街を調べるため、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（府中、海田、熊野、坂の各町）に住む14歳以上の女性を対象にした「広島市広域商圈調査」を1976（昭和51）年から毎年1回実施している（図-1）。3300人に郵送で実施した2017（平成29）年調査¹では、八丁堀地区が14.8%（前年比1.0ポイント減）となり、調査開始以来、最低になった。16年連続トップの座から陥落し3位に後退している。紙屋町地区は15.5%（同0.4ポイント増）で2位だった。

首位は、JR天神川駅に近い府中町周辺で16.6%（同4.1ポイント増）。2004（平成16）年から調査対象地区になった比較的新しいエリアである。2000（平成12）年ごろまでは、八丁堀、紙屋町両地区を合わせて常に7割前後の支持があったことを考えると、都心部の商業的求心力の急激な低下には驚くばかりである。

(3) 中心部内流動の減少

1987（昭和62）年に実施された広島都市圏パーソントリップ調査²（図-2）と2008（平成20）年の広島市

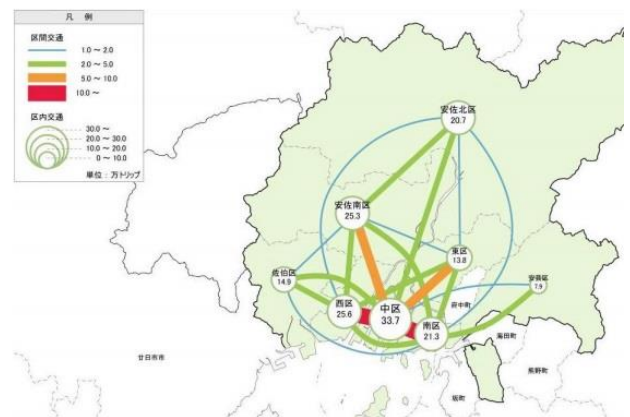


図-2 広島都市圏パーソントリップ調査 (1987年)

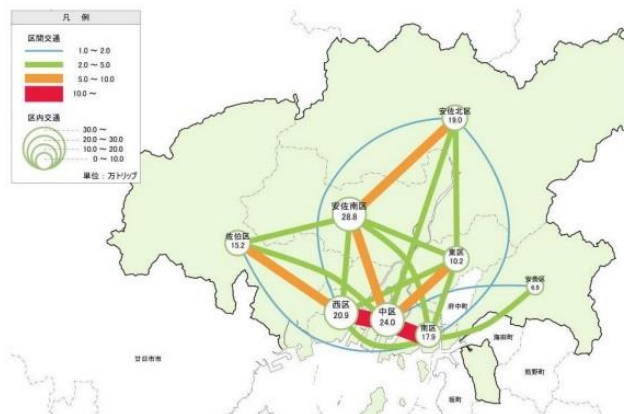


図-3 広島市交通実態調査 (2008年)

交通実態調査³⁾(図-3)を比較すると、市中心部である中区内の交通流動が、33.7万トリップから24.0万トリップに激減していることが目立つ。中区と周辺区との交通流動も52.9万トリップから52.7万トリップにわずかではあるが減少している。

両調査の比較では、中区ばかりでなく、広島市南区、西区、東区といった古くからの市街地を抱える区の区内交通流動がいずれも減少している。一方で安佐南区や佐伯区といった中心部とは距離がある郊外の区で、区内交通流動が増加した。周辺区とのトリップが増えているケースは、安佐南区や佐伯区が関係している。

広島市内では、都心からの距離が遠かったり、高齢者の割合が高い住宅団地を抱えたりしている区で人口が減り、商業施設や病院が集中している中心部で人口が増える「都心回帰」が既に生じている。都心の人口が増える環境下で、交通流動が減っている現実には注意を払う必要がある。

3. 広島市におけるコンパクトシティ計画

(1) 計画の背景と拠点地区の形成

2013(平成25)年3月に公表された国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、広島市の人口は2020(平成32)年ごろ減少に転じ、2040(平成52)年には110万人を割り込む見通しである。

丘陵地を切り開いて開発した広島市郊外の住宅団地は坂が多く、高齢化の帰結として住民の減少が始まり、さらなる高齢化や商店の撤退が進んだ。自家用車が運転できないと移動に支障が出るため、高齢者を中心にいわゆる「買い物難民」問題を引き起こした⁴⁾。

このため広島市は、公共交通にアクセスしやすい場所に居住機能や医療・福祉、商業施設などの生活サービス機能を集積させる施策を進めている。歩いて移動できる範囲で日常生活に必要なサービスを受けられるようにすることを基本に据える。2つの都心地区以外に広域的な都市機能を担う4つの拠点地区と、行政区レベルの地域的な都市機能を担う8つの拠点地区を設けて生活サービス機能を集積することにより、人と物の移動距離の削減と公共交通への転換を進める方針である。各拠点間は公共交通で接続させる(表-1)(図-4)。

(2) コンパクトシティ化に向けた交通政策

広島市が取り組むコンパクトシティ計画が実効性を持つためには、都市・生活機能を集積する各拠点間をスム

ーズかつスピーディーに接続したり、各拠点内を移動したりするための公共交通の在り方が重要になる。

集約型都市構造が成功するか否かの鍵を握るのは、前述の通り魅力的な都心づくりにある。この点について広島市は、網形成計画で公共交通が果たすべき役割のうちの一つを、次のように明記している⁵⁾。

【都市の魅力づくりへの貢献】

公共交通による都心アクセス強化や回廊性とにぎわいの創出など、「都市の顔」として都心の魅力づくりを支える交通環境の構築に取り組む必要があります。

そのうえで、「集約型都市構造の実現のための公共交通の充実・強化」を掲げている。

また、交通実態および公共交通の現状から見た課題として、デルタ周辺の拠点から八丁堀・紙屋町地区へのア

都心地区	JR広島駅周辺地区(南区・東区) 八丁堀・紙屋町地区(中区)
広域的な都市機能を担う拠点地区	宇品・出島地区(南区) 井口・商工センター地区(西区) 西風新都地区(安佐南区・佐伯区) 緑井地区(安佐南区)
行政区レベルの地域的な都市機能を担う拠点地区	西広島駅周辺地区(西区) 横川地区(西区) 古市地区(安佐南区) 大町地区(安佐南区) 高陽地区(安佐北区) 可部地区(安佐北区) 船越地区(安芸区) 五日市地区(佐伯区)

表-1 広島市が位置付ける拠点地区

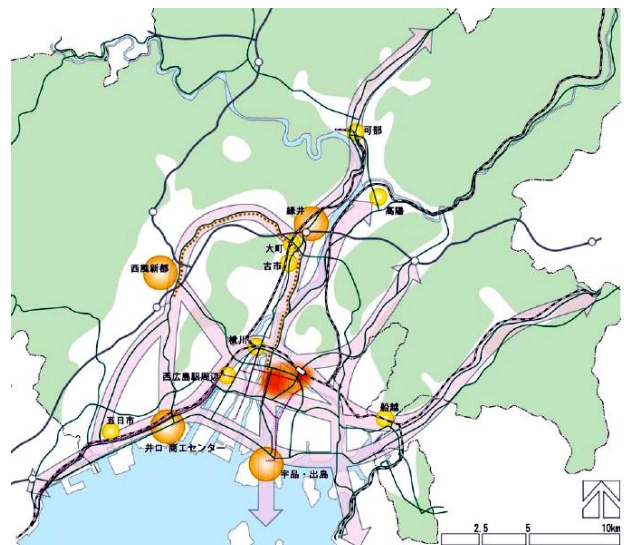


図-4 広島市が位置づける拠点地区 (出典：広島市資料)

クセス改善策として、「路面電車とバスの定時性・速達性の向上」を挙げた。交通信号や交通渋滞などの影響を受けて定時運行ができなかったり、表定速度が上がらなかったりすることから、抜本的な改善に取り組むことを打ち出している。

さらに、路面電車については、その役割を次のように具体的に位置付けた。

- ・デルタ内の主要拠点と都心を結ぶ
- ・デルタ内の居住者の輸送を担う
- ・軌道系交通機関の分かりやすさを生かし、観光客や訪問客などの輸送を担う

4. 地域公共交通網形成計画の実行

2020 年度までを計画期間とする網形成計画に掲げられた施策のうち、2018（平成 30）年春までに実行された主な取り組みを紹介する。

(1) 路面電車・バス共通

a) IC乗車券にスイカなど9種追加

広島県バス協会（広島市東区）や広島電鉄などは2018年3月17日、路面電車やバス、新交通アストラムラインで使えるIC乗車券を、従来から使えるPASPY（広島県内の電車・バス）とICOCA（JR西日本）に続いて次の9種を加え、利便性を向上した。

Kitaca（JR北海道）▽PASMO（首都圏の鉄道・バス）▽Suica（JR東日本）▽manaca（名古屋中心の鉄道・バス）▽TOICA（JR東海）▽PiTaPa（近畿圏などの鉄道・バス）▽はやかけん（福岡市交通局）▽nimoca（九州中心の鉄道・バス）▽SUGOCA（JR九州）

b) 電車もバスも180円に

広島市中心部で2017年11月1日、路線バスの料金を一律180円とする均一運賃制が31年ぶりに復活した。路面電車と同額。7事業者のうち6事業者が、網形成計画に盛り込まれた「分かりやすい運賃」で足並みをそろえた。バスと路面電車が両方利用できる「共通定期券」の実現に向けた第一歩に近づいた。

(2) 路面電車

a) 全扉乗降

2018年5月10日から、グリーンムーバーLEX型超

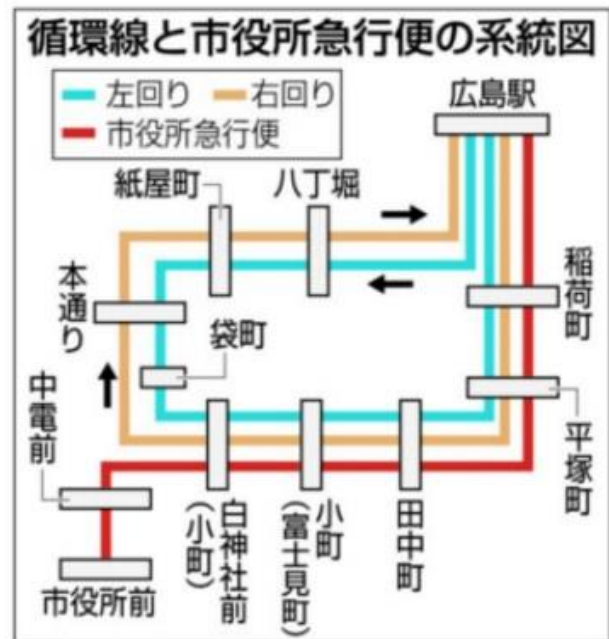


図 - 5 都心循環線「エキまちループ」の運行経路

低床車14両でIC乗車券利用者に限り、乗車専用の中扉からも降りられるようにする。乗り降りをスムーズにして定時運行を図る。Suicaなど全国のIC乗車券が今春から使えるようになり、IC乗車券の利用割合が8割に達したため実施に踏み切る。

車体が18.6mあり、混雑すると乗客が車内を移動しづらいため、運転士のいない扉でも降車できるようにする。

b) 20円値上げ

路面電車の市内線運賃を2017年8月から20円値上げした。消費税増税による理由を除いての値上げは20年ぶり。バリアフリー対応や新車導入を促進するため。

(3) バス

a) 都心循環線「エキまちループ」

広島市の都心部で、JR広島駅を起点にした路線バスの循環線「エキまちループ」の運行が2018年5月13日に始まる。八丁堀や小町のバス停を約30分で巡る左回りと右回りの2系統で、1日各70～76便（図-5）。

左回り（4.8km）は、JR広島駅を出て主に八丁堀、紙屋町、本通り、小町、平塚町を経由し駅に戻る。日中は10～12分間隔で、通勤時間帯の平日午前7～8時台は4～9分間隔になる。右回りは逆ルートをたどり、日中10～12分間隔という。

いずれも広島電鉄と広島バスが運行。広島駅前には専用の乗り場を設ける。料金は180円均一。

(2) 路線再編・効率化

広島電鉄と広島バス（広島市中区）の両社は、平日に重複して運行している J R 広島駅—広島市役所前間の市役所急行便（2.7 km）を統合して効率化を図る。

広島市内を運行するバスは、高速バスを除いて 12 事業者あり、ほとんどのバスが J R 広島駅から都心部に乗り入れている。広島市の調べでは、八丁堀を通るバスは 1 日当たり約 3700 便にのぼる。利便性が極めて高い半面、過密状態が渋滞を引き起こし、バス自体の定時性を損なう一因となっている。利用客の多くは、J R 広島駅地区か八丁堀・紙屋町地区のどちらかで降りるため、J R 広島駅～都心間に限れば乗車率は大半の便が 40%に届かない。網形成計画には、都心部の重複系統を統合してサービスレベルを確保したうえで走行環境の改善を図ることが盛り込まれている。

5. おわりに

広島市は、コンパクトシティ計画を着実に実行する手段の一つとして、公共交通に着目した。計画の実現に必要な目指すべき公共交通体系の在り方を示すため、地域公共交通網形成計画を策定したところ、運行事業者が動きだし、1 年余りで施策のいくつかが実現した。

一步を踏み出すきっかけになったのは、網計画による目標が具体的に示され、ステップ・バイ・ステップで取り組みやすくなったことが挙げられよう。市営交通ではない以上、民間事業者への「お願い」ベースでコンパクト

なまちづくりを進めるには、分かりやすい指標や事例を提示しながら賛同者を増やしていくことが、成功への近道になる。まちづくりを進めた効果指標として、市民が関心を持ちそうなテーマに置き換えたうえで絶えず発信し、市民や事業者を「その気」に導くことも大切だ。

広島市のコンパクトシティ計画や網形成計画に基づく各施策の進捗状況とともに、当初想定通りの効果が出ているかチェックし、さらに分析を進めたい。

注：本稿は、筆者の論考や意見を記したものであり、筆者が所属する機関の公式見解を述べたものではありません。あり得る瑕疵は全て筆者の責任です。

参考文献

- 1) 中国新聞 2017 年 11 月 25 日付朝刊。
- 2) 広島都市圏パーソントリップ調査,1987 年,集計対象は広島市居住者で広島市内のトリップ.湯来町（当時）分は含まない。
- 3) 広島市交通実態調査,2008 年,集計対象は広島市居住者で広島市内のトリップ。
- 4) 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.127-131, 中国電力株式会社エネルギー総合研究所, 2012。
- 5) 広島市：広島市地域公共交通網形成計画 2016, pp.28-33,

(2018.4.27 受付)

ACTIVITY OF THE CENTER OF HIROSHIMA CITY WITH PUBLIC TRANSPORT

Takayuki SONOBE