

広島市にみる公共交通体系づくりと 目指す都市像

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

都市機能の無秩序な拡散を抑制し、その適切な配置による「集約型都市構造」を形成するにあたっては、都市中心部かそれ以外の地域かを問わずJRや路面電車、バスを中心とする公共交通の充実が重要である。広島市は2016年に地域公共交通網形成計画を策定し、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実・強化を図ってきた。計画策定以降に実施された路面電車（LRT）サービスの高度化やバス事業再編、JR広島駅一帯の新拠点化と新駅開設、ならびに現在進んでいる路面電車および新交通システムの新線建設、都心循環ルートの設定などから見えてくる広島市が目指す都市づくりについて概観する。

Key Words :Hiroshima City, compact city planning, integrated transportation policy, LRT(Light Rail Transit), urban renewal

1. はじめに

広島県広島市は120万の人口を擁する中国四国地方で最大の都市である。その中心部にあたる中区の「紙屋町・八丁堀地区」（図-1）を、都市再生緊急整備地域として指定する政令が、2018年10月24日に公布・施行された。都市再生緊急整備地域とは、都市再生の拠点として再開発事業などを行うことで、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として国が指定する。

政令指定都市、かつ依然として人口が増え続けている

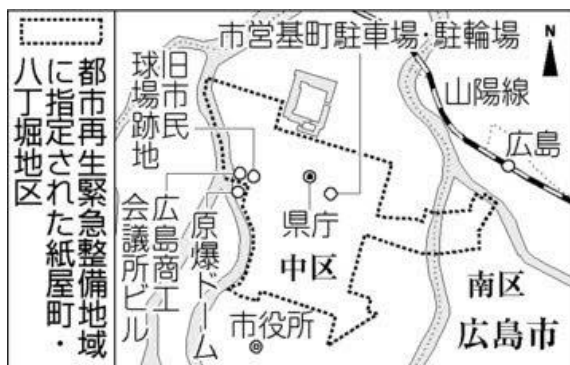


図-1 都市再生緊急整備地域に指定された広島市中心部の紙屋町・八丁堀地区(出典・中国新聞)

都市でありながら都市再生地域の指定を受けるに至った背景には、市中心部の急激な求心力低下がある。広島広域都市圏や中国四国地方の発展を牽引する立場を担う広島市にとって、都市の活力を生み出すエンジンとなるのは、古くからの中心部である紙屋町・八丁堀地区であり、その機能低下は都市の死活問題に結びつきかねない。

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、公共交通を市中心部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。本稿では、広島市の基幹公共交通である路面電車やバスが、中心部再生やにぎわい創出に向けて取り組んでいる現状について、網形成計画をベースに考察する。

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. 中心部の機能低下とコンパクトシティ計画

(1) 広島市の概要

広島市は、広島県西部を流れる太田川の中流域から河

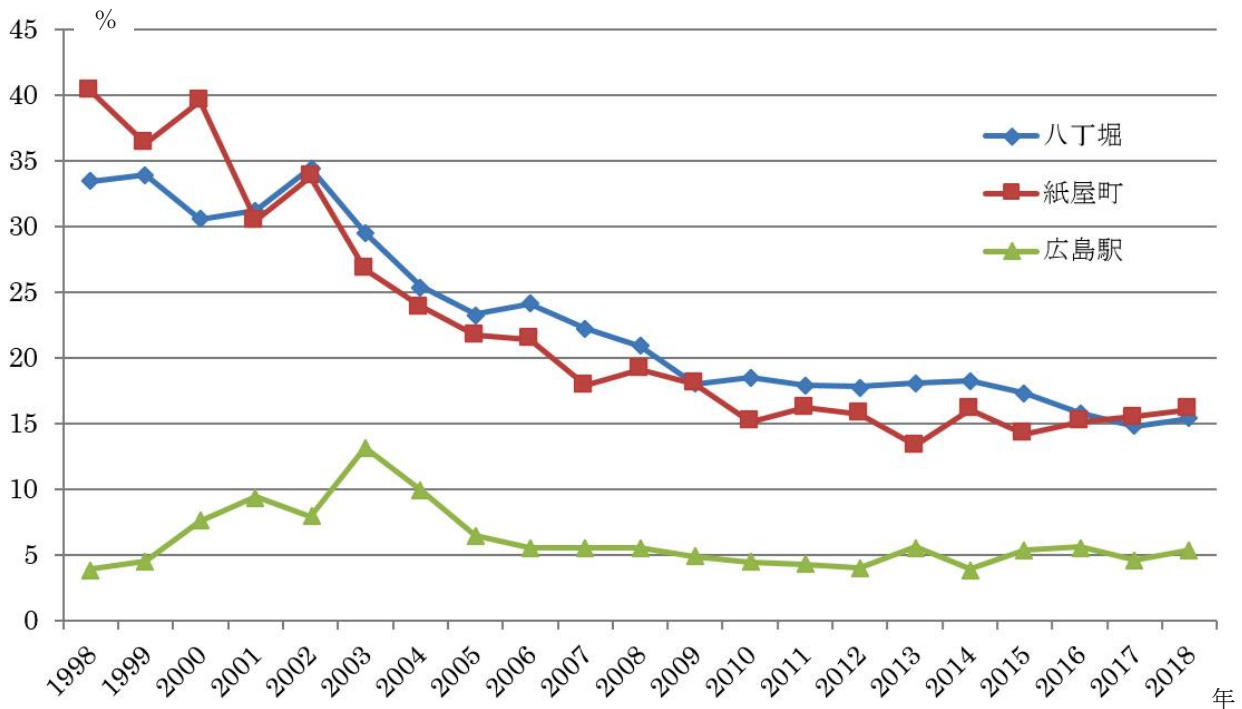


図-2 買い物で最も利用する広島都市圏の繁華街に「八丁堀周辺」「紙屋町周辺」「広島駅周辺」を選んだ人の割合（中国新聞社年次調査から筆者作成）

口付近に位置し、南は瀬戸内海に接する。1980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と広大である。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（中区）付近を中心に半径2.5kmの円を描けば、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（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ているのは、旧市街地の狭さによるところが大きい。

(2) 中心部で進む買い物客離れ

都市のにぎわいを示す指標の一つが、来訪者の多寡であろう。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は、広島市および隣接する広島県廿日市市と府中、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年から毎年1回実施している。3300人に郵送し、1046人（31.7%）から回答を得た2018年調査では主要10エリアのうち、JR天神川駅に近い府中町周辺と答えた人の割合が16.4%となり、前回調査から0.2ポイン

ト低下したものの2年連続首位になった¹⁾。2位は紙屋町周辺16.0%（前年比0.5ポイント増）、3位は八丁堀周辺15.4%（同0.6ポイント増）だった。

大型ショッピングセンターがある郊外に対抗して中心部の各店では改装が進み、集客に一定の成果が出ているといえる。しかし2000年前後までは、常に7割前後の人が一番の買い物先として紙屋町・八丁堀エリアを選んでいたことを考えると、中心部の商業的求心力が短期間で著しく低下したことに驚かされる（図-2）。

(3) コンパクトシティ計画の背景

2013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年ごろ減少に転じ、2040年には110万人を割り込む見通しである。

丘陵地を開発した郊外の住宅団地は、坂が多く、自家用車を運転できないと移動に支障が出る現実がある。住民の減少が既に始まり、商店の撤退も進んでいる。高齢者を中心としたいわゆる「買い物難民」問題は、年々深刻さを増している。

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（表-1）。紙屋町・八丁堀地区とJR広島駅周辺の2つの都心地区以外に、

都心地区	J R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 広島市が拠点と位置づける各地区

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。

3. 地域公共交通網形成計画の実行

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、都市機能や生活機能の集積地とな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整備が重要になってくる。コンパクトシティ計画の実現に必要な公共交通体系の在り方を示すために、策定されたのが網形成計画である。

2020 年度までを計画期間とする網形成計画に掲げた施策のうち、これまでに実施した、および計画を発表した主な取り組みを以下で紹介する。



図-3 2025 年開業予定の J R広島駅新駅ビルと高架で乗り入れる広島電鉄の路面電車のイメージ
(広島市提供)

(1) 交通全般

a) 電車とバスの運賃統一

広島市中心部で路線バスの料金を一律 180 円とする均一運賃制が 2017 年 11 月、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、網形成計画が掲げる「分かりやすい運賃」で足並みをそろえた。この結果、バス事業者の定期券が相互に利用できる「バス共通定期券制度」が 2018 年 5 月に導入された。続いてバスと路面電車が両方利用できる「電車バス共通定期券制度」の実現を目指している。

なお消費税法改正に伴い、運賃は 2019 年 10 月 1 日から 190 円に改定された。

b) JR 広島駅ビルの建て替えと路面電車乗り入れ

J R 西日本は、広島駅ビル（南区）を地上 20 階、地下 1 階で商業施設やホテル、複合映画館が入る新しいビルに建て替える。2019 年 10 月末に着工し、2025 年春に開業する。J R 西日本広島支社によると、新駅ビル建て替えの事業費は約 600 億円で、J R 西日本管内では大阪、京都駅に続く 3 番目の規模となる。

新駅ビルの 2 階には路面電車が高架で乗り入れるようにして、駅南口広場も再整備する。乗り入れ工事には、新駅ビル建て替えとは別に約 155 億円の事業費が必要で、国や広島市、広島電鉄などが負担する（図-3）。

c) 新交通延伸と西広島駅再開発

広島市は、新交通アストラムラインを広域公園前（安佐南区）から J R 西広島駅（西区）まで 7.1km 延伸する。延伸区間には計 6 駅を設ける。2021 年度の事業着手を予定し、J R 山陽線と接続することで環状型の交通ネットワークを築く。

延伸区間の終点で J R や広島電鉄の路面電車との乗り換えがスムーズにできるようにするため、アストラムラインの新駅舎は 2022 年度末完成予定の南口駅前広場の上に置く。J R 西広島駅では、南北の自由通路と橋上駅舎の整備が計画されている。延伸区間の広域公園前—西広島間の所要時間は 17 分で、市は 1 日平均 1 万 5200 人の利用を見込んでいる。事業費は約 570 億円。市が約 289 億円を支出し、国が残りを負担する。

(2) 路面電車

a) 全屏乗降方式

2018 年 5 月 10 日からグリーンムーバー L E X 型超低床車（広島電鉄 1000 形車両）で、I C カード乗車券利用者に限り、乗車専用の車両中央扉からも降りられるよ

うにする全扉乗降がスタートした。乗り降りをスムーズにして定時運行を図る狙い。Suicaなど全国のICカード乗車券が2018年春から使えるようになり、ICカード乗車券の利用割合が8割に達したため実施に踏み切った。

気になる無賃乗車の割合は、広島電鉄の調べによると、全扉乗降方式導入直後の2018年7月が0.8%、2018年11月と12月の調査で1.1%だった。この結果を受けて広島電鉄は当初、2019年春に実施予定だった全扉乗降方式の他の車両への拡大に慎重な姿勢へと転じた。「全扉乗降方式を全車両に拡大した場合、1%の無賃乗車で年間6000万円の減収になるため²⁾」としている。

b) 路面電車を出島地区に延伸計画

広島県が海を埋め立てている広島市南区出島地区と隣の宇品地区で、広島電鉄は宇品線の終点である広島港電停の先に新たに1.2kmの軌道を敷く(図-4)。延伸工事の着工は2024年度以降の予定。

新しくできる終点には、約2haの車庫も建てる。高潮被害を防ぐために車庫は2階建てとし、延伸区間の一部は高架にする。新たな車庫には、現在ある3カ所の車庫のうち主に千田車庫(中区、86両)の機能を集約する案



図4 広島電鉄路面電車の出島延伸イメージ
(出典・中国新聞)

が有力となっている。

c) 待合室付き電停

広島電鉄は、広電本社前電停(中区)を待合室付き電停に改修し、2018年3月に使用を始めた。改修後のホームは長さ54m、幅3mで、これまでの約2倍の長さとなつた。路面電車が2編成、縦列停車もできる。上下ホームにはそれぞれ約8㎡の待合室を設け、6人分のベンチを置いた。透明の仕切りや扉で風をしのげるほか、エアコンで冷暖房もできる。便利で快適な電停のモデルケースに位置付け、国の補助を受けて約2億1000万円かけて整備した。

将来は電停の線路内にバスを乗り入れさせ、同じホームで電車とバスを乗り継げるようにすることも検討している。広島電鉄は市内循環バス路線の新設など路線の再編を検討しており、広電本社前電停をバスと路面電車の結節点としたい考えだ。電停改修に伴い、電停付近の県道は片側3車線から2車線に車線数が削減された。

(3) バス

a) 都心循環線「エキまちループ」

広島市中心部で、JR広島駅を発着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月に始まった。八丁堀や平和大通りなどにあるバス停を所要約30分(4.8km)で巡る左回りと右回りの2系統で、1日各70~76便を運行する。2019年5月の1日平均利用者は約3800人で、運行開始当初から2割増加している。運行は広島電鉄と広島バス(中区)が担当する。料金は190円均一で、広島電鉄と広島バスの定期券は相互利用できる。

b) 広島市中心部に新循環バス路線計画

広島市は2020年の運行を目指し、市中心部での新たなバス循環線として、JR広島駅を発着点に南部の病院や商業施設、大学を巡るルートの導入を計画している。広島電鉄と広島バス、広島交通(西区)の3社で共同運行を予定する。運賃は190円均一とする。

ルートは10.3kmで、右回りと左回りを設ける。右回りは広島駅南口から広島大病院(南区)、県立広島大(南区)、広島赤十字・原爆病院(中区)などを経由し、商業施設が集中する中央通りを北上してJR広島駅新幹線口に着く。左回りはその逆で、JR広島駅新幹線口を出発する。午前9時から午後5時まで20分間隔で1日27便を運行する計画である。

現在、各社が異なるルートで運行している状況を改善

するため新しい循環線にルートを集約して効率化し、同時にダイヤを等間隔とすることで、わかりやすさをアピールする。

また広島電鉄の椋田昌夫社長は 2019 年 6 月 27 日に開催した株主総会で、広島市中心部で予定する新しい循環バス路線とは別に、市中心部にある主要病院を回るバス路線を新設する考えを明らかにしている³⁾。

4. おわりに

広島市は、中心部のにぎわい再生を盛り込んだコンパクトシティ計画を実行する手段の一つとして公共交通に着目し、網形成計画を策定した。それを機に民間の交通事業者が動き、盛り込まれた施策のいくつかが短期間で実現した。

民間事業者が一步を踏み出すきっかけになったのは、網形成計画で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る。まちづくりを効果的なものにするためには、市民が関心を持つテーマや事例を絶えず発信し、「実現を望む気になるように」導いて賛同者を増やしていくことが成功への近道になる。

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 2018 年 11 月 27 日付朝刊。
- 2) 中国新聞 2019 年 3 月 12 日付朝刊
- 3) 中国新聞 2019 年 6 月 28 日付朝刊

(2019.10.4 受付)

THE MAKING OF PUBLIC TRANSPORT SYSTEM AND THE CITY IMAGE IN HIROSHIMA CITY

Takayuki SONOBE