

路面電車網の改善とともに進化する 広島市型の都心活性化に関する考察

園部 貴之¹

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

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

人口減少や超高齢化社会の本格的到来が迫る中、中国地方の中心都市である広島市は 2 つのまちづくり施策を進めている。集約型都市構造（コンパクトシティ）への転換と、周辺市町との広域連携による 200 万人広島広域都市圏の維持・充実である。両施策において JR 広島駅周辺地区と紙屋町・八丁堀地区は「東西の核」と位置付けられており、広島県と広島市が協力して市中心部の求心力回復の取り組みを推進している。こうした背景を踏まえ、市中心部に「にぎわいと交流」を取り戻すための交通機能はどうあるべきか。5 カ年計画の広島市地域公共交通網再生計画が 2020 年度に最終年度を迎えた機会に、計画期間の 5 年を振り返りながら、路面電車の JR 広島駅高架乗り入れ事業や広島駅一帯の拠点化事業、バス路線網再編など公共交通体系の変化に言及しながら、広島市が目指すまちづくりを概観する。

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

1. はじめに

広島市は 120 万の人口を抱える中国四国地方最大の都市である。陸の玄関である JR 広島駅（南区）と周辺一帯は、2025 年春の完成に向けて再整備が進んでいる。JR 西日本が現在地で建て替える新しい駅ビルは地上 20 階、地下 1 階で、同社管内では JR 大阪駅、JR 京都駅に続く 3 番目の規模となる。広島駅南口再整備の目玉の一つは、広島電鉄の路面電車が新しい駅ビルの 2 階部分に高架で乗り入れることである（図-1）。広島駅から 1～



図-1 JR 広島駅に高架で乗り入れる路面電車のイメージ
(広島市提供)

1.5km 離れた広島市中心部に向かう軌道は、高架の短絡線（駅前大橋線）を新しく建設する（図-2）。完成後、電車は駅を出発すると、現在の軌道に合流するまで道路信号で止まることなく進めるようになる。

駅前大橋線の完成で、広島市中心部の紙屋町・八丁堀地区（中区）との時間的距離は大きく短縮する。一方で、紙屋町・八丁堀地区自体の再生も急務となっている。この地区を JR 広島駅周辺地区とともに都市再生緊急整備地域（計 234ha）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、



図-2 広島電鉄駅前大橋線のルート



図-3 広島市中心部の都市再生緊急整備地域と特定都市再生緊急整備地域

都市再生の拠点とするために、民間による再開業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。さらに 234ha のうち 153ha が今年秋にも「特定地域」に格上げされ、さらに手厚い税制面の優遇などを受けられるようになる見通しである¹⁾。特定地域指定は中国四国地方では初めてで、政府は 2020 年 9 月 15 日に関連の政令改正を閣議決定した。両地区を合わせて「広島都心地域」として指定する(図-3)。

政令指定都市で、微増とはいえ人口が増加している都市にも関わらず都市再生地域指定を受けるに至ったのは、紙屋町・八丁堀地区の著しい求心力低下が背景にある。200 万人広島広域都市圏や中国四国地方の発展を牽引するポジションにある広島市にとって、都市の活力を生み出すエンジンは紙屋町・八丁堀地区であり、その機能低下は広島市や広域都市圏全体の死活問題になる。

広島市は、市中心部の魅力づくり、にぎわいづくりを支えるツールの柱として公共交通を位置づけ、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「公共交通の充実・強化」を打ち出した。本稿では、広島市内を運行する路面電車・バスに対する各種施策が、市中心部の再生やにぎわい創出に対して、どのように寄与しているのかを考察する。

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、紙屋町地区および八丁堀地区を指すこととする。

2. 広島市中心部の求心力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口付近に位置し、南は瀬戸内海に面している。1980 年

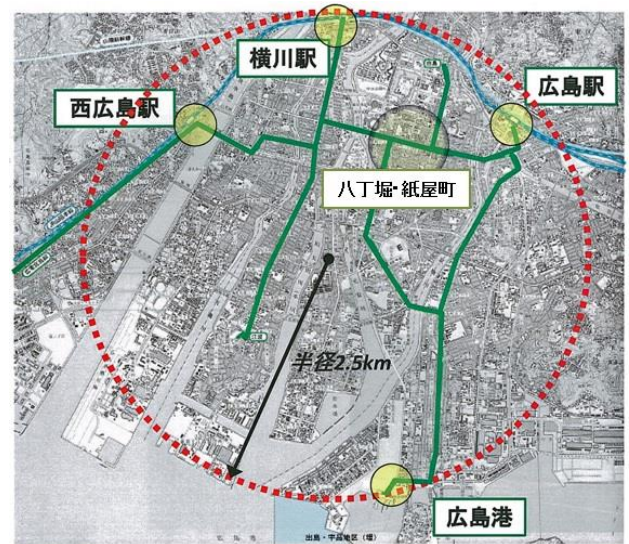


図-4 広島市役所付近を中心に半径 2.5km の円と路面電車網

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。

市街地は古くから、太田川河口の「デルタ」と呼ばれる三角州上に形成された。古くから人口集中する旧市街地は、市役所(中区)付近を中心に半径 2.5km の円を描けば、その円内にエリアの大半が収まる程度の地域で、1970 年代の市町村合併が本格化する以前は、自然と「コンパクトシティ」を形成していた(図-4)。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、現在も基幹公共交通として市民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、旧市街地の狭さが大きな要因である。

(2) 中心部で著しい買い物客離れ

都市のにぎわいを示す指標の一つに、来訪者の多寡があげられる。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、地元の日刊紙「中国新聞」を発行する中国新聞社は、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圏調査を、1976 年から毎年 1 回実施している。なお 2019 年の調査からは調査対象が 18 歳以上の男女 1000 人に変更され、調査方法も質問票の郵送からインターネットでの回答になった。また廿日市市の調査対象地域に大野、宮島、吉和の旧 3 町村を加え、市内全域としている。

2019 年調査では主要 11 エリアのうち、JR 天神川駅(南区)に近い府中町周辺と答えた人の割合が 11.3%となり、3 年連続で首位に立った²⁾。ただし選択した人数

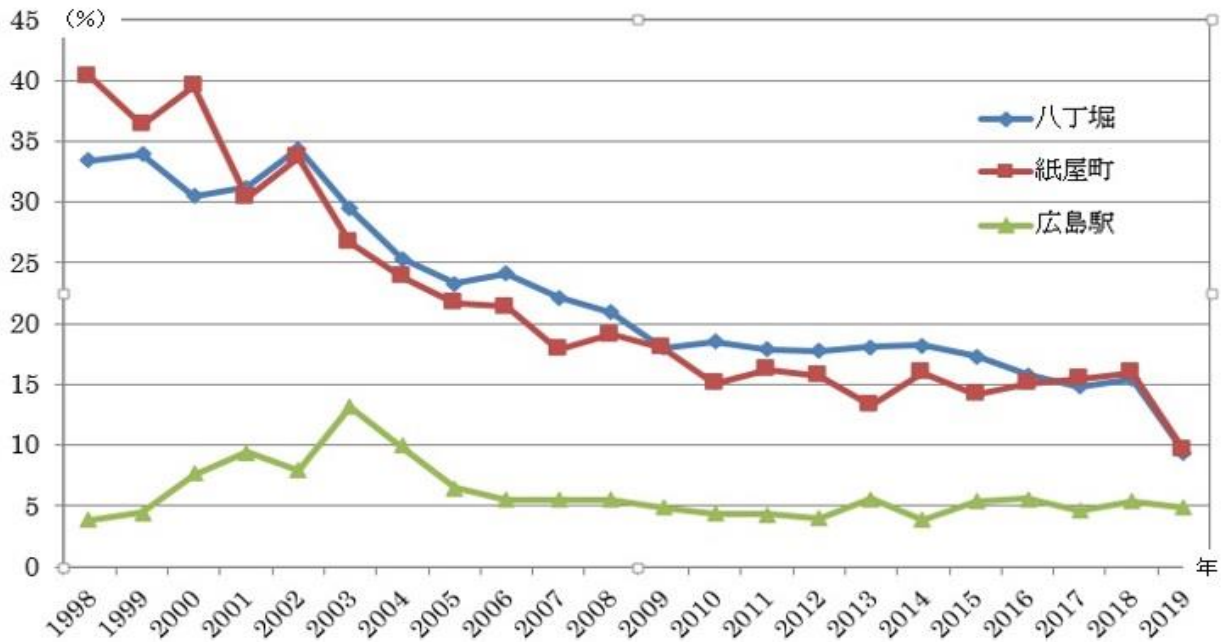


図-5 広島都市圏での買い物先として「八丁堀周辺」「紙屋町周辺」「広島駅周辺」を選んだ人の割合
(中国新聞社年次調査から筆者作成)

の割合は前回調査から 5.1 ポイント低下している (図-5) . 2位は紙屋町周辺の 9.6%で, 前年比 6.4ポイントの減少. 3位は八丁堀周辺の 9.4%で, 前年比 6.0ポイント減少した.

広島市中心部の紙屋町・八丁堀地区は順位こそ保ったものの, 買い物エリアの分散化とともに百貨店やファッションビル, 家電量販店が集中する中市心部の求心力が弱まる傾向が進んだことが読み取れる. 2000 年前後まで常に 7割前後の人が買い物先として紙屋町・八丁堀地区を選んでいてを考えると, 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.

(3) コンパクトシティー計画の背景

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 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. これらの地域では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.

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

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 広島市が拠点と位置づける各地区

区と JR 広島駅周辺の 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.

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ー計画が実効性を

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。

(1) 交通全般

a) 電車とバスの運賃統一と電車・バス共通定期券

広島市中心部で路線バスの運賃を一律 180 円とする均一運賃制が 2017 年 11 月に実現した。路面電車と同額である。このエリアでバスを運行する 7 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。なお消費税法改正に伴い、運賃は 2019 年 10 月 1 日からバス・電車とも 190 円に改定された。

2020 年 1 月には、190 円均一エリア内を運行する路面電車とバスを 1 カ月間、相互に乗車できるようにする定期券「広島シティパス」の販売を開始した。近い将来、190 円均一エリアを「デルタ」全域に拡大することを目指している。

b) MaaS 乗車券「モビリー」のスタート

乗車券をスマートフォンで購入し、画面に表示して使うデジタルチケットサービスを広島電鉄が 2020 年 3 月からスタートした。ICT で交通を便利にする MaaS 事業「モビリー」の最初の事例となる (図-6)。

8 時間、24 時間と時間を決めて何度でも電車やバスに



図-6 広島電鉄の MaaS 乗車券「モビリー」

乗れる乗車券や、宮島航路のフェリーにも乗船できるパスなど計 5 種類。専用サイトで券を選んでクレジットカードで決済する。降車時にチケットの画面を乗務員に見せる。

c) 新交通延伸と西広島駅再開

広島市は、新交通システム「アストラムライン」を現在の終点である広域公園前駅 (安佐南区) から JR 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、JR 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。

延伸区間の終点となる JR 西広島駅で、JR 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 年度末完成予定で整備する JR 西広島駅南口駅前広場の上に置く。同駅では、南北の自由通路と橋上駅舎が建設されることになっており、既に工事が始まっている。延伸区間の広域公園前—西広島間の所要時間は 17 分で、広島市は 1 日平均 1 万 5200 人の利用を見込む。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。

JR 西広島駅南口では 2020 年 2 月、広島電鉄の商業ビル跡地に交流スペースが完成した。飲食テナントが入居し、新たなにぎわいが生まれている。

(2) 路面電車

a) 全扉乗降方式

2018 年 5 月 10 日からグリーンムーバー LEX と呼ばれる広島電鉄 1000 形超低床車両で、IC カード乗車券利用者だけに限り、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始まった。乗り降りをもスムーズにして定時運行をサポートする。IC カード乗車券での利用割合が 8 割に達したため実施に踏み切った。

懸念され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³⁾」としている。

b) 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 (図-7)。改修後のホームは長さ 54m、幅 3m で、長さ、幅ともこれまでの約 2 倍になった。路面電車が 2 編成、縦列停車もで



図-7 改修され待合室電停になった広島電鉄広電本社前電停（広島市中区）

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るのほか、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、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である。この電停改修に伴い、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。

b) 軌道でバスの自動運転実験

路面電車の軌道上でバスの自動運転を行う実験が、広島市で2019年11月17日に行われた。広島大学が国土交通省の採択事業の一環として実施。バスが電車を追って走行、停止し、車道に出るまでの一連の動きを自動で制御した。広島大学によると、世界初の取り組みという⁴⁾。

広島電鉄江波線の舟入川口町電停（中区）付近で、終電後の午前0時10分から約4時間、カメラやレーダーを載せたバスが225mの区間を9回走った。車道から軌道に入って時速15kmで電車を追い、電停で電車が止まるとその後ろでバスも停車した。電車が走り始めると、バスも自動で発車し、車道へ出るまでの安全性などを確認した（図-8）。

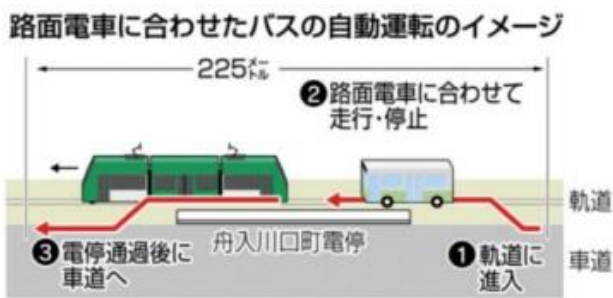


図-8 広島電鉄の路面電車軌道を活用したバスの自動運転

バスの乗り心地や不安の有無を調べるため、71人のモニターが乗客役で参加した。広島大では、渋滞する区間はバスを軌道上で走らせ、乗客は電停で乗り降りする使い方を想定している。

(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。運行は広島電鉄と広島バス（中区）が担当する。料金は190円均一である。

b) バスの共同運行と独禁法適用除外の新法施行

JR広島駅発着で、広島市市中心部の医療機関や商業施設を巡る新しいルートでの循環バス「まちのわループ」（10.3km）の運行が2020年1月に始まった。広島電鉄と広島バスに広島交通（西区）が新たに加わり、3社で共同運行する。右回りは広島駅南口を出発し、広島大病院（南区）▽県立広島病院（南区）▽広島赤十字・原爆病院（中区）一の3つの基幹病院を経由。商業施設が集まる八丁堀地区を通り、約50分で終点の広島駅新幹線口に着く。左回りはその逆を走る（図-9）。

右回り、左回りとも毎日午前9時台～午後5時台に、約20分間隔で27便を走らせる。これまで市南部では各社が異なるルートとダイヤで運行していたが、ルートを絞る、等間隔のダイヤにすることで、利用者に分かりやすくする。料金は190円均一である。

最大手の広島電鉄は、バス事業者同士の共同運行を柔軟に認める独占禁止法の特例法が2020年11月に施行されることを念頭に、前述の循環2路線に続く路線開設に意



図-9 広島市街地を走る2つの循環バスルート

欲をみせる⁹⁾。今は規制されている路線やダイヤの調整が可能になる。運賃収入をいったん集めて各社に振り分けるプール精算もできるようになる。バス以外の交通事業者も枠組みに加わる。

4. おわりに

コンパクトシティー計画を進める広島市は、市中心部ににぎわいを取り戻すための手段として公共交通に着目し、網形成計画を策定した。策定後は民間の交通事業者が活発に動き、かなりの数の施策が短期間で実現にこぎつけた。

人口減少局面に入り、利用者の確保が厳しくなっていく時代に、ともすれば自社の利益確保を優先して行動しがちな民間事業者が、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。2020年2月以降、新型コロナウイルスの影響で利用者が激減した時期が生じていることから、残念ながら施策実行前後の成果を測りにくくなっているが、広島市はこれまでのところ「市民の評判は良い」と分析している。

一方で、広島バスセンターと路面電車、アストラムラインの各駅と接続する紙屋町地下街シャレオは今年で開業20年目の節目を迎えたが、テナントの売上高は減り続けている。2019年度は前年度から19.6%減少して49億5100万円にとどまり、初めて50億円を切った(図-10)。開業初年度の2001年度の78億6300万円と比べると、およそ6割の水準である。79あるテナントの区画は常に10前後空いており、運営する第三セクターの広島地下街開発(中区)は2019年度末で64億4800万円の債務超過を抱える。中心部ににぎわいを取り戻すには、



図-10 広島市中心部にある紙屋町地下街シャレオのテナント売上高の推移

公共交通の充実も含めてまだまだ努力が必要といえる。

広島市の網形成計画は2020年度に5カ年の最終年度を迎え、交通事業者、学識者、利用者代表などで近く次期計画の協議が始まる。目指すまちづくりを効果的に実現していくには、市民が関心を持ちやすいテーマや事例を断続的に発信し、施策を着実に実施していくことが交通事業者のみならず市民の利益になることを説き続け、市民が「実現を望む気になるように」導くことが成功への近道になると確信する。

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 2020年9月16日付朝刊。
- 2) 中国新聞 2019年10月31日付朝刊
- 3) 中国新聞 2019年3月12日付朝刊
- 4) 中国新聞 2019年11月19日付朝刊
- 5) 中国新聞 2020年9月10日付朝刊

(2020.10.2 受付)

THE STUDY ON HIROSHIMA CITY-TYPE URBAN REVITALIZATION EVOLVING WITH IMPROVEMENT OF LRT NETWORKS

Takayuki SONOBE