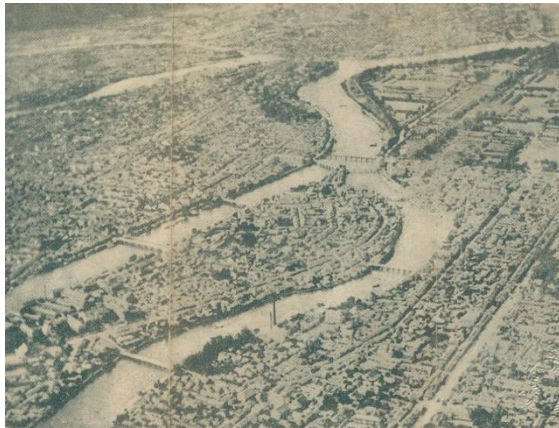


# 広島のみちづくりと交通

## 交通まちづくりの新聞 特別企画

### 広島ってどんな街？



#### 七つの川が流れる街

広島で交通まちづくりを考える前に、まず広島についてお伝えしたい。広島は太田川の河口に広がる扇状地、すなわちデルタにある。太田川が運んできた砂が堆積してできた地形だ。現在は太田川放水路が作られたため6つとなったが、7つの川が流れる広島だった。江戸期に広島城が建てられ、城下町として発展する過程で盛んに埋め立て(新開)が進められた。JR広島駅の西隣にある新白鳥(はくしま)駅や、広島電鉄の電停のある

白鳥は、その名の通り元々は島だった。平和大通りに面してNHK広島放送局の向かいにある白神社(しらかみしゃ)は、海から突き出た岩礁に船が衝突するのを防ぐために白い紙を目印に立てた事が由来とされ、付近が昔は海だったことを示している。明治期に入り、広島にも鉄道が伸びてきたが、お堀りに囲まれた広島城や、7つある川に橋を架けるのを回避するため、山陽本線はデルタ部分を迂回するように西へと伸び、広島駅もデルタの外側に設けられた。城下町広島は、西国街道に沿って街がにぎわい、一方で広島駅周辺は広大な鉄道の機関区や操車場などで市街化は遅れ、発展する中心部との格差は広がっていた。さらに軍都でもあった広島は、軍関係の施設や広い練兵場などもあり、デルタ内部のごく限られた地域に官民の諸施設が集まっていた。路面電車は大正元年にデルタの外にあった広島駅と中心部とを結ぶ役割として建設され、八丁堀や紙屋町などは広島城のお堀りを埋め立てて幅17mの道路を建設し、その中央に軌道が敷設された。余談だが、2025年夏に路面電車

は、駅前大橋を渡り広島駅の2階に入り入れることとなり、それまでの猿猴橋町や荒神橋を通るルートは廃止となった。その際に「最初から遠回りするのではなく広島駅から真っ直ぐに線路を敷いておけばよかったのに」との声も聞こえたのだが、猿猴橋町電停のある交差点は西国街道であり、賑やかな商店や人家の多い区間を通ることとは、当時としては当たり前の発想でしかなかった。



猿猴橋町最終電車

#### 原爆を乗り越えて

1945年8月6日、広島に人類初の核兵器である原子爆弾が投下された。熱線や爆風、建物倒壊や火災などのほか、放射線による被害も合わせる。と年末までに14万人が亡くなったとされ、広島は焼け野原となった。都市部の交通は原爆と直後の枕崎台風で壊滅したが、デルタ外周を走っていた山陽本線はかなり早い段階で復旧

宮島線も当日の午後には一部区間が復旧し、翌日には全線が復旧した。「焼け野原に電車が走れば、みんな勇気が湧き喜んでくれる」と、路面電車もわずか3日後には部分復旧し、2か月後には広島駅から中心部も繋がった。路線バスも被爆2日後から走り出す。交通機関があるということは、その地域が生きているということ。当時の関係者の努力には感謝しかない。

「原爆の時ここが公園でよかった」と平和学習で訪れた小学生が言ったそうだが、平和記念公園のある中島地区は公園ではなく、広島有数の繁華街だった。終戦から4年たった1949年、広島平和記念都市建設法が公布され、1952年に法律の趣旨に沿って、まちづくりの具体的な計画として、広島平和記念都市建設計画が策定された。平和記念資料館の一階にあるピロティから公園に進むと、一直線に原爆死没者慰霊碑と原爆ドームが並び、南北軸で恒久平和を願う平和記念公園や、広島城周辺の中央公園や東西を貫く平和大通りなどが、この計画をもとに整備された。



研究発表大会は広島工業大学五日市キャンパス



しかし、戦渦からの復興の先に待っていたのはモータリゼーションの拡大だった。都心部の整備が進み人口が増え始めると、デルタ外部に宅地開発が進みはじめ、自動車交通は増加。広島周辺には様々な道路が建設された。西広島バイパス・祇園新道・山陽自動車道・安芸バイパス・広島高速道路1号線(5号5号は整備中)。その一方で路面電車は邪魔者として、軌道敷内通行可となつて定時制も失い、他都市同様廃止の危機に見舞われた。路面電車に変わる都市交通の柱として地下鉄計画も検討され、広島都市交通研究会HATS・HATSⅡ・公共交通施設長期計画策定委員会(八十島委員会)などの議論では地下鉄案が提案された。これには路面電車を標準軌から狭軌へと改軌し、国鉄在来線と相互乗り入れする案などもあり、広電は独自に路下案や可部線乗り入れ構想も示したが、いずれも実現していない。

「路面電車のLRト化を中心とした公共交通体系再構築の検討調査」には地下鉄案はない。

バスの街とも呼ばれる広島はバス会社も多く、乗り場が分散して不便なため、早くから郊外バスの拠点としてバスセンター構想があつた。当初はビルの1階に計画されていたが、乗り場を3階に整備した形で1974年に広島バスセンターが開業した。再び余談だが、センタービルの3階にバスセンター、広島駅ビルの2階に路面電車と、広島は公共交通の拠点をビルの中層階に整備するのが特徴に思えるが、その原点が駅ビルの2階を玄関口に構えた「未来の広島駅」(広島復興大博覧会で展示にあるのかもしれない)。

雑を解消するとした構想を、広島経済同友会代表幹事時代の広電大田哲哉社長が口にしたことはあつた。一般的に巨大な鉄道駅は地域を分断する壁となりやすく、路面電車での南北を結び一体化する大田社長の案について、検討の余地はあつたと思われるが具体化する前に病に倒れ、路面電車は広島駅で止まる現在の形で整備され、バスも共同運行で重複部分の整理を進めている。

**アストラムライン関連**

市北西部の宅地開発による渋滞対策として、1994年に新交通システム「アストラムライン」が本通駅から広域公園前駅まで開業した。アルファ形整備として、広域公園前駅からJR西広島駅を経由して平和大通りを東進し、本通駅からも南に延伸して白神社前交差点で交差する構想もあつたが、現在は2036年度に広域公園前駅から西広島までを単線で延伸開業する事だけが決まっている。

道路整備としては、デルタ周辺部から都心へのアクセス改善と、通過交通による混雑回避の両輪で整備が進められたが、現在は国道2号線西広島バイパス高架延伸事業と都市高速3号線廿日市延伸事業が具体化に向け進行している。

**まちづくりは楕円**

中心市街地の再開発としては、都市再生緊急整備地域の指定を受け、複数の事業が進行中であつた計画中である。主なものとしては、基町相生通地区第一種市街地再開発事業、本通3丁目地区市街地再開発事業、サンモール一帯再開発、天満屋八丁堀ビル建て替えなどがある。

周辺では、西の玄関口として商工センター地域にMICE施設の整備を盛り込んだまちづくりビジョン、広島競輪場再整備事業(アーバンサイクルパークス広島)、西飛行場跡地の多目的スポーツ広場やマリナーナホップ跡地の乗り物をテーマとした複合施設の整備



未来の広島駅広島復興大博覧会 1958年

**第2バスセンター構想**

関係者の努力や県警の欧州視察などにより、再び軌道敷内通行禁止となつて安定した定時運行が確保され、宮島線との直通運転や車両の大型化で輸送力を発揮した路面電車は、都市内交通として定着し、2005年に中国運輸局を中心にまとめられた

広島駅から八丁堀・紙屋町間にかんがいの路線が重複するため渋滞するので、第2バスセンターを広島駅の新幹線口側に整備し、路面電車が広島駅を突き抜けて接続することで中心部の混

**広島のこれから**

<b>JR</b>	広島市東部地区連続立体交差事業 芸備線再構築協議会 呉線複線化
<b>路面電車</b>	循環ルート 広島港出島地区延伸 平和大通り線構想
<b>バス</b>	共同運営 (バス協調・共創プラットフォーム)
<b>アストラムライン</b>	西広島延伸
<b>道路</b>	国道2号線西広島バイパス高架延伸事業 道路広島都市高速3号線廿日市延伸事業
<b>再開発</b>	基町相生通地区第一種市街地再開発事業 本通3丁目地区市街地再開発事業 広島八丁堀3・7地区市街地再開発 サンモール一帯再開発 天満屋八丁堀ビル建て替え 商工センターMICE施設の整備を盛り込んだまちづくりビジョン 広島競輪場再整備事業(アーバンサイクルパークス広島) 西飛行場跡地の多目的スポーツ広場 マリナーナホップ跡地の乗り物をテーマとした複合施設の整備