

特集：愛されて100年。そして次の世紀へ

「市民とともに築いた広島電鉄「路面電車王国」」

階層性のある交通ネットワークで

都市機能とまちの

魅力を高める

広島市では、中心市街地の「都心」と市域に点在する「拠点地区」に都市機能を集約し、各拠点を公共交通で結ぶ「集約型都市構造」のまちづくりを目指している。

その実現に向けて、利便性の高い公共交通ネットワークを構築し、公共交通サービスの充実・強化を図るため、

平成27年8月に『公共交通体系づくりの基本計画』を策定した。

この計画の目的と概要を伺った。

広島市道路交通局
都市交通部公共交通計画担当 専門員

米田英生

Hideo YONEDA

多数の民間交通事業者が存在

——昨年、広島市が策定した『公共交通体系づくりの基本計画』の目的について教えてください。

米田 近年、人口減少や超高齢化社会の到来に伴い、コンパクトなまちづくりが

求められており、広島市も、平成25年8月に策定した『広島市都市マスタープラン』において、「集約型都市構造」への転換を打ち出しました。この「集約型都市構造」を形成する上では、多様な都市機能が集積している都心と拠点地区相互を連携する公共交通の充実・強化が重要で

あると考えています。

広島市内には、鉄道や新交通システム、路面電車、バスなどの公共交通があり、私たちの生活を支えています。しかしながら、地域によっては今後、人口減少などの理由により路線を維持できなくなり、利便性が悪化する恐れがあります。そうなる前に、都市づくりの長期的な展望に立った交通体系を考える必要があります。こうしたことから、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ることを目的に、昨年8月に『公共交通体系づくりの基本計画』を策定しました。

現在は、この基本計画で示した公共交通体系の実現に向け、地域活性化法に基づき法定計画を作成するため、学識経験者や利用者代表、交通事業者、交通管理者、関係行政機関等で構成する法定協議会で議論を進めるなど、具体的な検討段階に入っています。

——公共交通の現状はいかがでしょうか。

米田 広島市内の公共交通は、すべて民間事業者によって運営されています。利用者数の推移を見ると、近年は微増傾向ではありますが、平成6年のピークに比べ約8割程度で、特にバスの減少が著しい状況となっています。

広島市内に路線を有するバス事業者は12社で、他都市と比較して多い状況にあります。都心には、これら各社のバス路線が乗り入れることにより過密な状態となっている一方で、郊外部などにおいては、便数が少なく十分なサービスを確保できていない地域もあります。こうした

サービスレベルの低下は、さらなる利用者の減少を招くという悪循環を引き起こしています。

また、路面電車については、運行時間の概ね5割が停止時間で占められており、定時性・速達性に課題があります。運行時間の平均的な内訳は、運転時間が51%、乗降時間が13%、信号待ち時間が34%で、約半分の停止時間で占められています。主要駅から都心までの所要時間では、札幌が1分、仙台が3分であるのに対し、広島市は14～19分と他都市に比べて長くなっています。

階層性のある公共交通ネットワーク

——計画では、広島市はどのような公共交通体系の構築を目指していますか。

米田 基本計画では、本市における公共交通体系のあり方として、担うべき役割に応じ、「基幹公共交通」、「デルタ内準基幹公共交通」、「郊外部補完公共交通」、「地域公共交通」の四つのネットワークに分類し、これらを交通結節点で結ぶ「階層性のある公共交通ネットワーク」の形成を目指すことを基本的な考え方としています。

それぞれの具体的な役割について説明しますと、一つ目の「基幹公共交通」は、都心と拠点地区や、拠点地区相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与するネットワークです。

二つ目の「デルタ内準基幹公共交通」は、デルタ内の各エリアから都心や拠点地区へのアクセスを担うネットワークで、

特集：愛されて100年。そして次の世紀へ

【市民とともに築いた広島電鉄「路面電車王国」】

三つ目の「郊外部補完公共交通」は、郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担うネットワークとなります。四つ目の「地域公共交通」は、以上の三つのネットワークではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となるネットワークとなっています。

—— 乗り継ぎがしやすい環境づくりも重要になってきますね。

米田 各階層のネットワークがつながる交通結節点においては、シームレスな環境づくりが重要になってくると思います。ハードの部分もそうですが、ソフト面でも、乗り継ぎ割引の拡充など、利用者にとって分かりやすく使いやすい運賃体系を実現していく必要があります。

ナール機能や拠点機能を高めていく必要があります。一方、郊外部の交通結節点の場合は、円滑な乗り継ぎは必要ですが、都心レベルのターミナル機能や拠点機能は必要ありません。

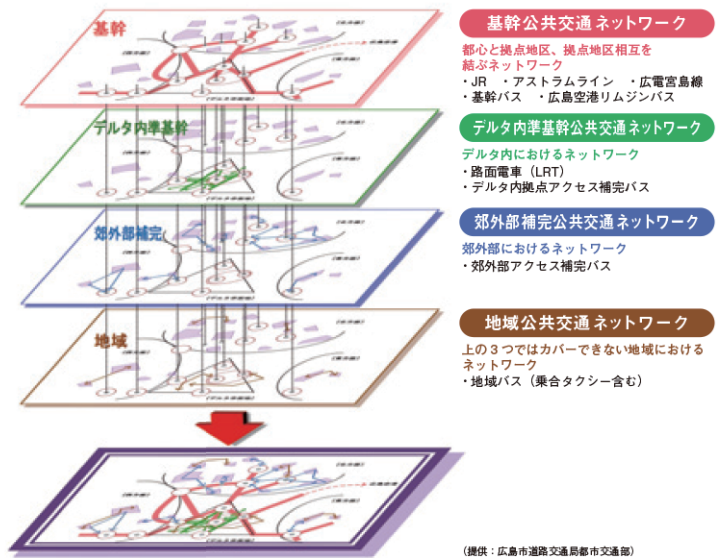
今後は、そうした役割に応じた機能を確保していく必要があります。

—— そのほかに重視されている要素はありますか。

米田 こうした交通結節点の機能強化と、それにつながるネットワークを再編しながら、効率的で利便性の高いネットワークを構築していく必要があります。

このネットワーク再編の中心になるのはバスです。先ほど、バスの課題にも触れましたが、バス交通の将来的なあり方を示す計画として、昨年8月に『公共交通

■階層性のある公共交通ネットワーク



交通結節点に求められる機能を整備

—— 交通結節点の機能については、どのようにお考えですか。

米田 交通結節点には円滑な乗り継ぎのための機能とターミナル機能、それに拠点機能の三つの役割がありますが、場所によって求められる機能が異なります。

例えば、複数の公共交通機関が集中する広島駅や横川駅など、デルタ内の交通結節点には、乗り継ぎのための機能はもちろん都心の魅力づくりに貢献するターミナル機能や拠点機能を高めていく必要があります。

一方、郊外部の交通結節点の場合は、円滑な乗り継ぎは必要ですが、都心レベルのターミナル機能や拠点機能は必要ありません。

今後は、そうした役割に応じた機能を確保していく必要があります。

—— そのほかに重視されている要素はありますか。

米田 こうした交通結節点の機能強化と、それにつながるネットワークを再編しながら、効率的で利便性の高いネットワークを構築していく必要があります。

このネットワーク再編の中心になるのはバスです。先ほど、バスの課題にも触れましたが、バス交通の将来的なあり方を示す計画として、昨年8月に『公共交通

体系系づくりの基本計画』と合わせて『バス活性化基本計画』を策定しました。

この計画では、都心部における過密の解消と、それにより生じた余裕を、公共交通サービスを十分受けられない地域に回すなどのバス路線の再編や、乗り継ぎ割引の充実などを盛り込んでおり、現在、バス事業者等と一体となってバス活性化に取り組んでいるところです。

—— 主要交通結節点の一つ、広島駅では周辺地区の整備が進んでいます。

米田 広島市では、陸の玄関である広島駅周辺地区と、中四国地方最大の商業・業務地である紙屋町・八丁堀地区という東西の二つの核が相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を推進しています。

この都心については、広島市の「顔」としての求心力を一層高め、県域を越えた大きな循環を生み出していく必要があります。

また、市街地再開発事業をはじめ、さまざまな事業計画を進めているところです。

■駅前大橋ルートのイメージバス



(提供：広島市道路交通局都市交通部)

広島駅南口広場の再整備もその一つです。現在の南口広場は、JRとバスの乗り継ぎが不便なことや、ラッシュ時に広場に進入できない路面電車が行列待ちになっているなどの課題があります。また、路面電車の進入ルートが迂回していることから、まっすぐ駅前大橋を通るルートに変更し、高架構造で駅自由通路と同じ高さで広場に乗り入れるようにします。

これにより、JRと路面電車、バス等の乗換利便性の向上など、交通結節点としての機能強化が図られます。

現在、駅前大橋ルートの整備も含め、平成30年代半ばの完成を目指して取り組んでいるところです。

—— こうした公共交通ネットワークの形成を進める中で、路面電車には何を期待されますか。

米田 路面電車は、戦後の自動車の普及に伴う交通渋滞などにより、経営的に難しい時代がありました。市の中心部において、これだけのネットワークを維持しているという意味では、全国的に見ても非常に貴重です。また、各都市から譲り受けた車両が現在も稼働し、「動く電車の博物館」として広く人気を集めるなど、都市の魅力の向上にも貢献しています。

基本計画の中でも、デルタ内の各エリアから都心または拠点地区へのアクセスを担う重要な公共交通として、「デルタ内準基幹公共交通ネットワーク」に位置付けており、今後とも、交通事業者と連携しながら、機能強化を図っていきたいと考えています。