

# 持続的発展をめざした都市圏再構築に関する計画課題

## Planning Themes of City Region Reconstruction for Sustainable Development

社団法人 中国地方総合研究センター  
地域計画研究部長 佐藤 俊雄

地球環境問題の深刻化、中心市街地の役割の低下、新たな産業創出などが問題となっている中で、「持続的発展をめざした都市圏」の形成が求められている。このためには、広域圏形成と都心の再編成という2つの側面の戦略が重要であり、交通の高度化と都心空間の高度化をリンクさせていく必要がある、というのが本論文の問題意識である。そこで、広島都市圏を対象として、下記のような項目に関するファクトファインディングを行い、計画課題について考察する。

- 都心と郊外の機能論
- 都心の空間構成
- 都市圏交通

### 1. 都心と郊外の機能論

#### (1) 高次都市機能の配置からみた都心の機能

広島都市圏内における高次都市機能の配置を見ると、次のような特徴がある。

※広島都市圏：日常生活圏としての一体性を持つ5市8町を対象

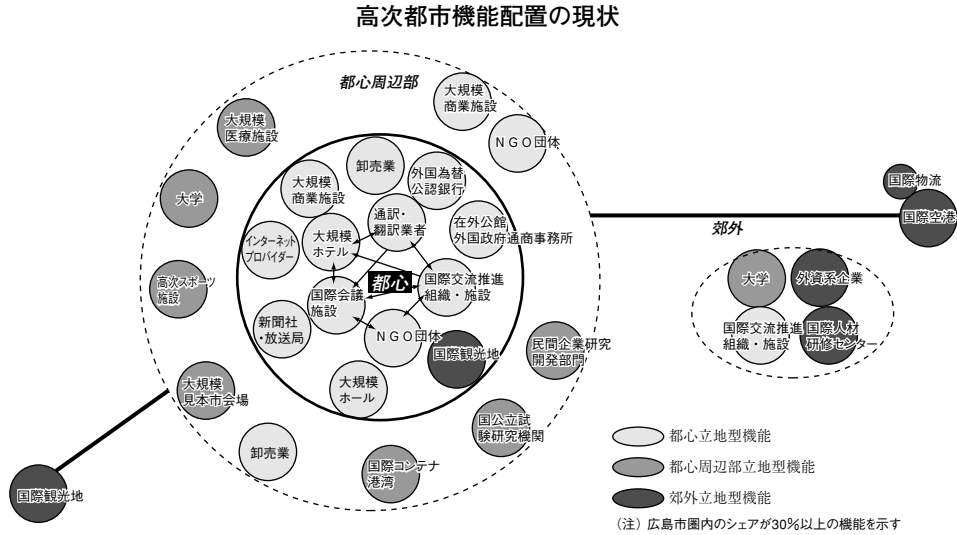
※都心：広島市都心部の商業系用途地域（容積率400%以上）、都心周辺部は広島市内の市街化区域（都心部を除く）

※高次都市機能：業務及び業務支援系、高次都市生活系、情報発信系、学術研究開発系、国際教育研修系、文化・国際交流系、国際交通系、国際物流系などの23指標を使用

- 都心への集中度の高い機能は、経済管理機能（金融機関、卸売業）、情報機能（新聞社、通商事務所、国際会議施設等）、交流サービス機能（国際交流組織、通訳業、NGO団体数）等であり、“情報接触性の高さ”という集積の利益を享受しやすい機能が該当する。また高次生活サービス機能（大規模商業施設、映画館等）も都心立地型である。
- 都心周辺部に立地する機能は、高次生活サービス機能（大規模商業施設、医療施設、スポーツ施設等）であり都心立地型とは内容的に異なる）や高次産業基盤機能（大規模見本市会場、国際コンテナ港湾など）であり、総じて土地集約型の機能が該当する。大学も“情報接触性の高さ”が必要な機能と考えられるが、土地集約型であることか

ら都心周辺部に位置しているのが実態である。

※郊外立地型としては、東広島市内や空港周辺に大学や国際人材研修センターなどの機能配置が見られるが、学術研究都市や空港周辺開発という政策意図を持って配置されたものである。



## (2) 都心部における就業機会創出と成長産業

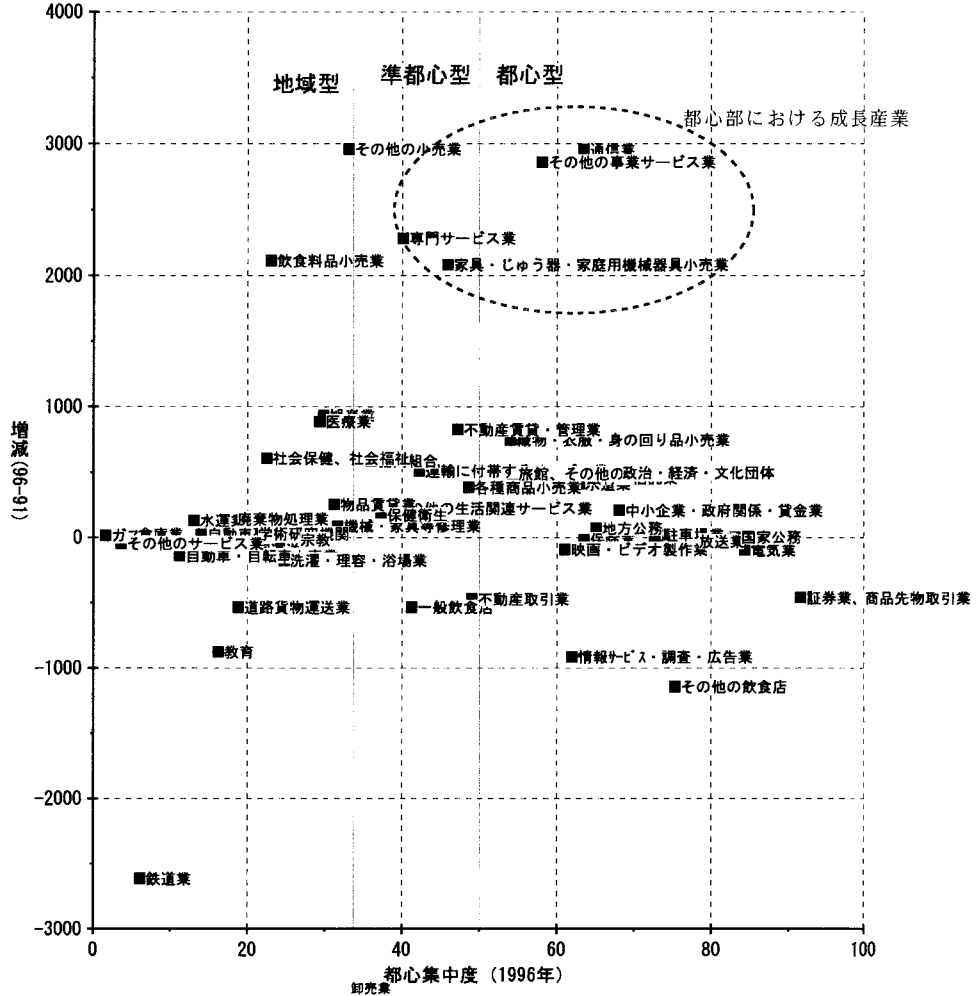
○昼間就業者数の増減を見ると、広島都市圏では、都心部と周辺区・市部で増加している。後者は人口の増加とパラレルな関係にあるが、都心部では人口が減少しているにもかかわらず、就業者の増加が大きいという特徴がある。

○広島市において都心部への集積度が高く、かつ都心部で成長している（従業者数が増加している）業種は、通信業、その他の事業サービス業、専門サービス業、家具・什器・家庭用機器器具小売業等となっている。従来、都心の機能を特徴づけてきた、金融業、保険業、卸売業などの経済管理機能は停滞的である。今後の成長が期待される産業ソフトウェアの立地を見ても、都心部及びその周辺部に立地している。

※札幌市、仙台市、福岡市を見ても、「その他の事業サービス業」の増加が共通してみられる。「その他の事業サービス業」は建物サービス業、警備業、労働者派遣業を主内容とする。

○都心の産業面からの役割としては、従来の経済管理機能の集積に加え、各種の業務ニーズをサポートする**対事業所サービス業の創出**といえる。また、一部の小売業も増加していることから、“**業務ニーズへの接触性の高さ**”、“**商品情報への接触性の高さ**”という、都心の空間特性が産業創出の基盤となっていると考えられる。

## 都心集中度と従業員の増減



(資料) 事業所統計より中国総研作成  
(注) 都心集中度=中区の対全市シェア

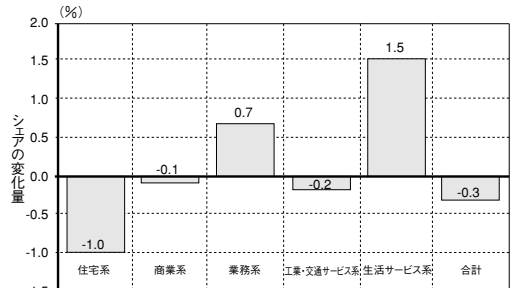
## 2. 都心の空間構成

### (1) 建物の密度・用途

○都心部の床面積の動向を見ると、相対的にシェアが高まっているのは、業務系、生活サービス系である。商業系、工業・交通サービス系もほぼ横這いである。逆に、シェアが下がっているのは住宅系である。

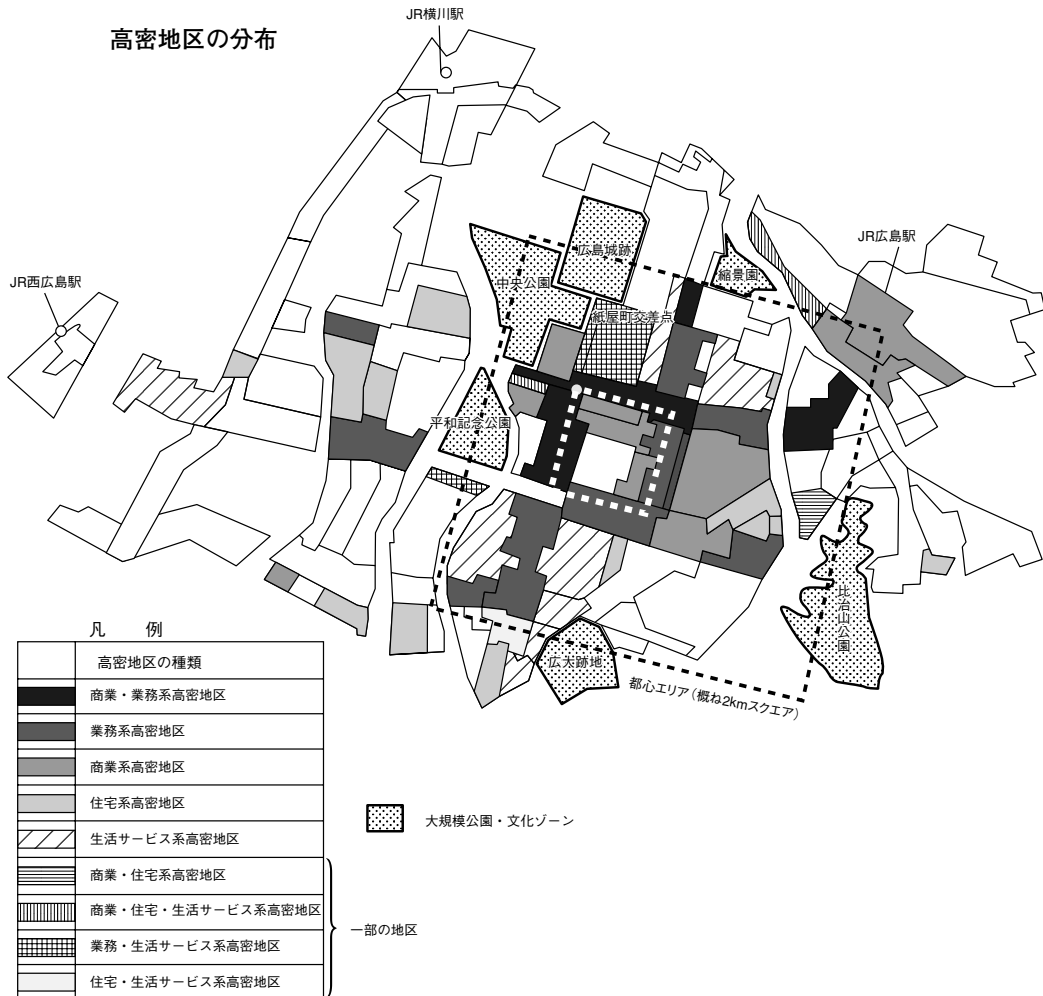
※生活サービス系：医療、福祉、教育、文化系の機能、都心部の工業・交通サービス系は駐車場のウエイトが高い。

### 都心部の床面積の全市シェアの変化 (90~97年)



(資料) 広島市都市計画課資料を基に中国総研作成

- 都心部の高密度地区は、紙屋町、八丁堀という戦前からの商業・業務地区を主軸として、平和大通りを含んだ約500m角の矩形の形状（都心コア）をなしている。
  - 用途別に高密度地区の特徴を見ると、次のような特徴がある。
    - ・業務系は、都心コアを中心として軸的に展開する。
    - ・商業系は、業務系に比べると、面的に展開し
    - ・生活サービス系は、業務系の集積軸の背後のブロックに展開する。
    - ・工業・交通サービス系は、業務軸とその背後のブロックに展開する。
- 以上の諸機能は、概ね 2km スクエアの広がりとなっており、住宅系はその背後のゾーンに展開する。
- 即ち、“集積の利益”が享受できる都心空間は、広島都市圏では約 2km スクエアの広がりであり、さらにその核となっているのが、約500mスクエアの都心コアである。



(注) ・高密地区は、都心の各用途密度の概ね2倍以上とした。  
 (業務系床密度 130%以上、商業系床密度 100%以上、住居系床密度 160%以上、生活サービス系床密度 40%以上)  
 ・工業・交通サービス系高密地区は業務系高密地区と分布状況が類似しているため、ここでは除外している。

## (2) 都心部歩行者空間と軌道系交通のサービス水準

- 広島市の歩行者空間は、東西のアーケード型商店街（本通り等）が軸となっており、その延長は約1kmである。この中間に都市デザインの施された広場（アリスガーデン）がある。広場と交差して南北方向には、歩道の充実した商店街（並木通り）等が平和大通りまで延びており、その延長は約600mである。この他、都心の縁辺部には、河岸緑地、大規模公園、平和大通りなどの緑のネットワークもある。
- 軌道系交通のサービス水準が高いのは、紙屋町と広島駅の2地区である。
  - ・広島駅はJRの乗降客が多いことから、都市圏の玄関口としての機能がある。
  - ・紙屋町は、バス、市内電車、新交通システムという都市内交通機関の複合化が特徴であり、八丁堀との間に連続した交通軸を形成する。
- この軌道系交通軸が、都心部の東西歩行者軸をサポートしているため、東西方向の回遊性が確保されている。現在、紙屋町地下街が建設中（H13年春の完成予定）であり、これにより新たに、紙屋町の交通拠点機能、都市型広場（クレド前広場）との連続性が確保され、東西方向の歩行者空間の充実が今以上に進むと予測される。
- しかし、南北方向の歩行者軸をカバーする軌道系交通軸はない。

都心部は矩形の高密度地区を形成しているが、軌道系交通サービスはその内の一部の軸をカバーしているに過ぎないため、500mスクエアの都心コアにおける賑わいは、一部のゾーンにとどまっている。また、緑のネットワークとの連携も十分でない。

(注) 都心コアの4辺のうち、軌道系交通が整備されていない他の2辺に新交通システムの延伸計画があるが、超長期的プラン（概ね30年後）となっている。
- このような歩行者空間と軌道系交通の関係を、ドイツの類似都市（シュツットガルト）と比較する。シュツットガルトでは、中央駅から軸となるモールが約1200m伸びており、それを軸としてゾーンとしての歩行者空間が形成されている。このモールの地下、及び並行した道路にSバーン、LRTの地下ルートがあり、これが都心の回遊性を支えていると考えられる。

## 3. 都市圏軌道系交通

広島都市圏として、広島駅から概ね70km圏（東は三原、西は柳井、北は三次、南は竹原まで）を設定する。

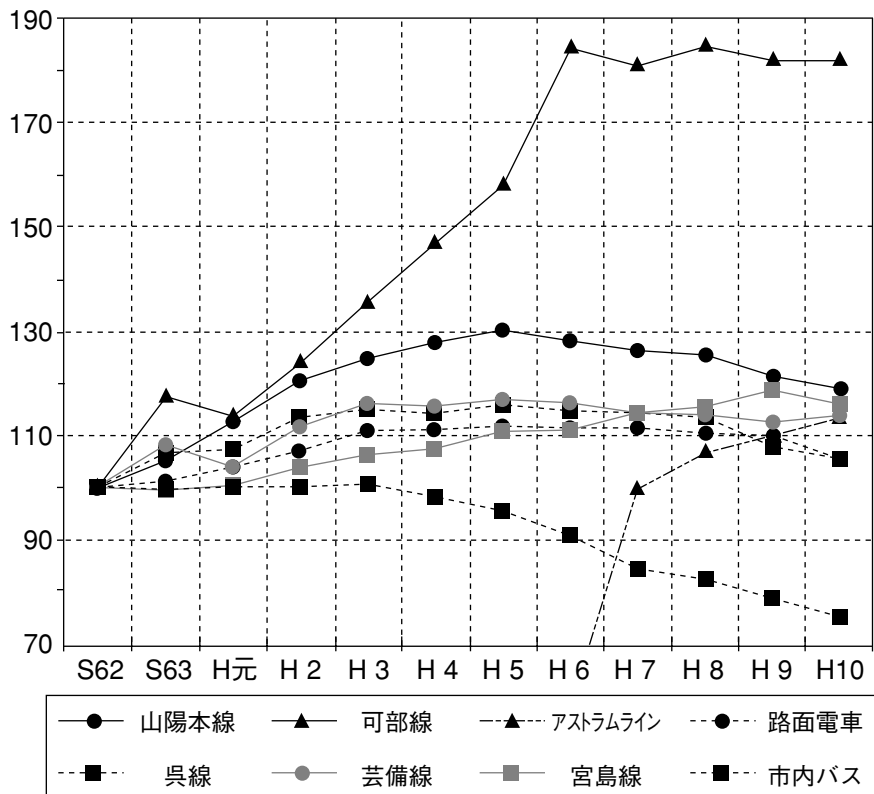
### (1) 各種軌道系交通の輸送量の動向

- ・JRは全国水準をやや上回って推移していたが、H5をピークとして減少に転じている。
- ・路面電車はJRの水準を下回り、H5をピークとして、伸び悩んでいる。但し、全国の動向と比較すると大いに健闘している。宮島線（都心部へ直接乗り入れ）は、H9

まで乗車人員を伸ばしていたが、近年やや頭打ちの傾向が見られる。

- ・新交通システムはH6に開業し順調に乗車人員を伸ばしている。全国的にも新規開業などにより増加している。
- ・以上、各種の交通機関を合計した広島市内軌道系は、H8をピークとして横這い、もしくは減少傾向に転じている。また、広島市外のJRは、広島市内JRよりも伸びが弱い。ちなみに、バスの輸送量は、この10年間減少の一途をたどっている。

広島都市圏（70km圏）公共交通機関の乗車人員の動向



(注) 各種統計により中国総研作成

(注) 広島駅を中心とした70km圏、新幹線乗車人員を除く

## (2) JRの運行頻度

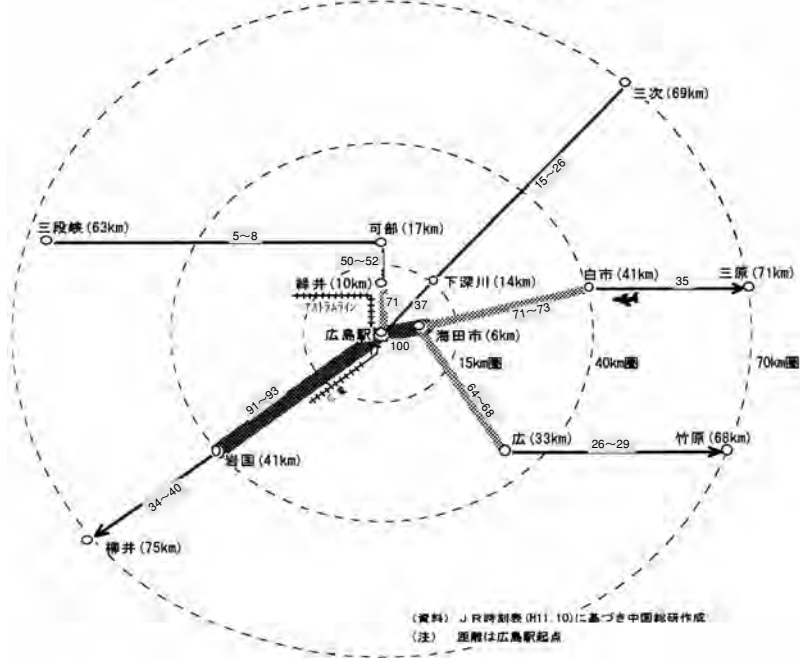
広島都市圏では、40km圏域で高フリーケンシー運行が達成されている。札幌都市圏とほぼ類似的であり、福岡都市圏では70km圏まで高フリーケンシーが達成されている。

## (3) 通勤の動向とJRの役割

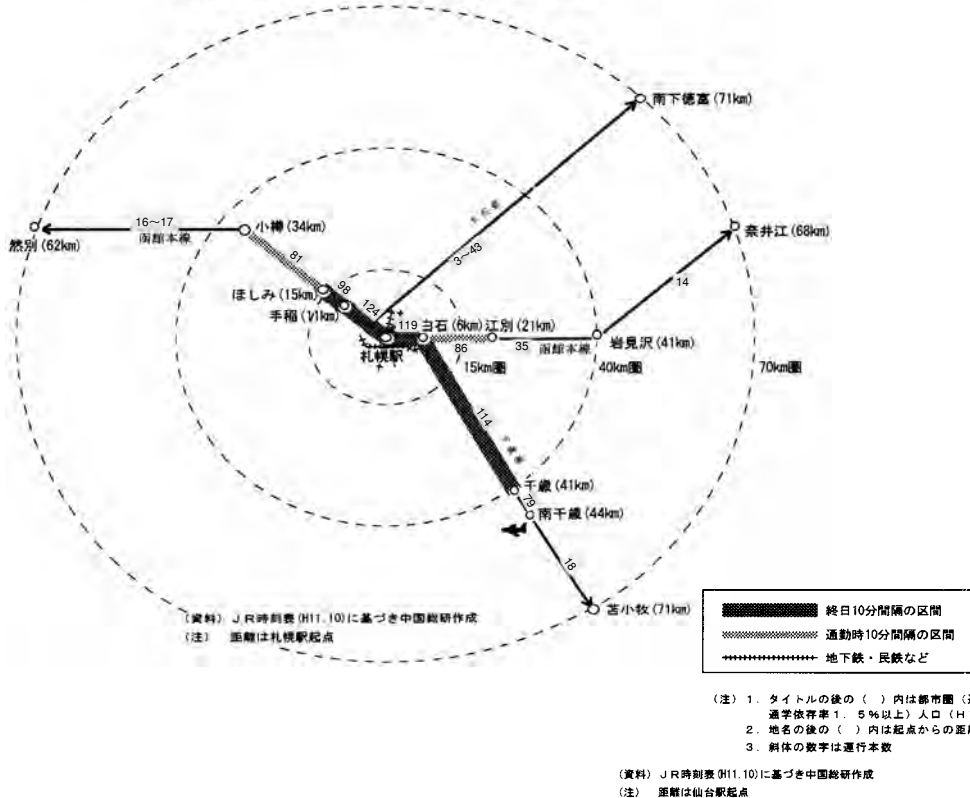
約20~60km圏でJR利用の割合が総じて高い。

通勤者数の動向（H7/S60）と比較すると、都市圏軌道系交通としては市外からの通勤者数を上回って推移しているが、広島市外のJRの伸びは通勤者数を下回っている。

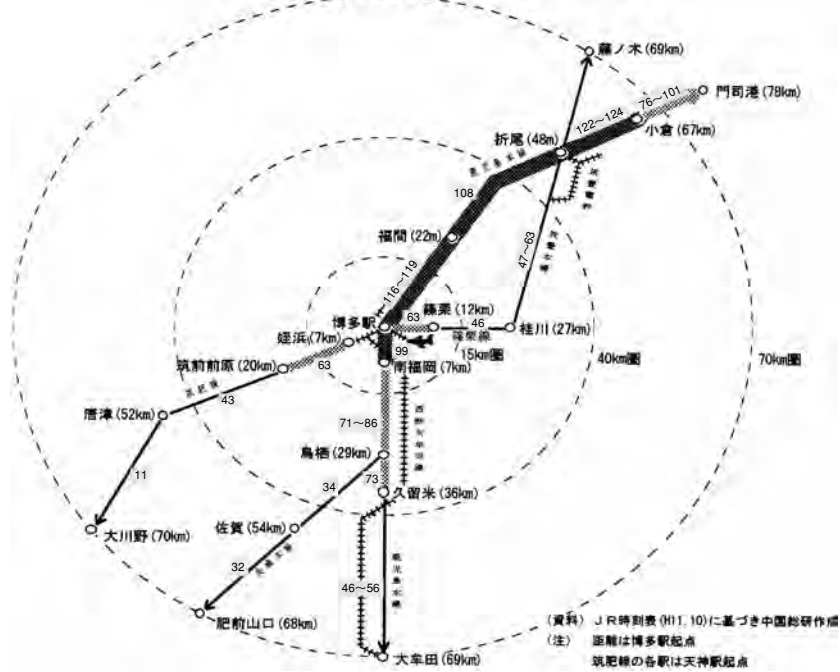
### 広島都市圏（203万人）におけるJRの機能



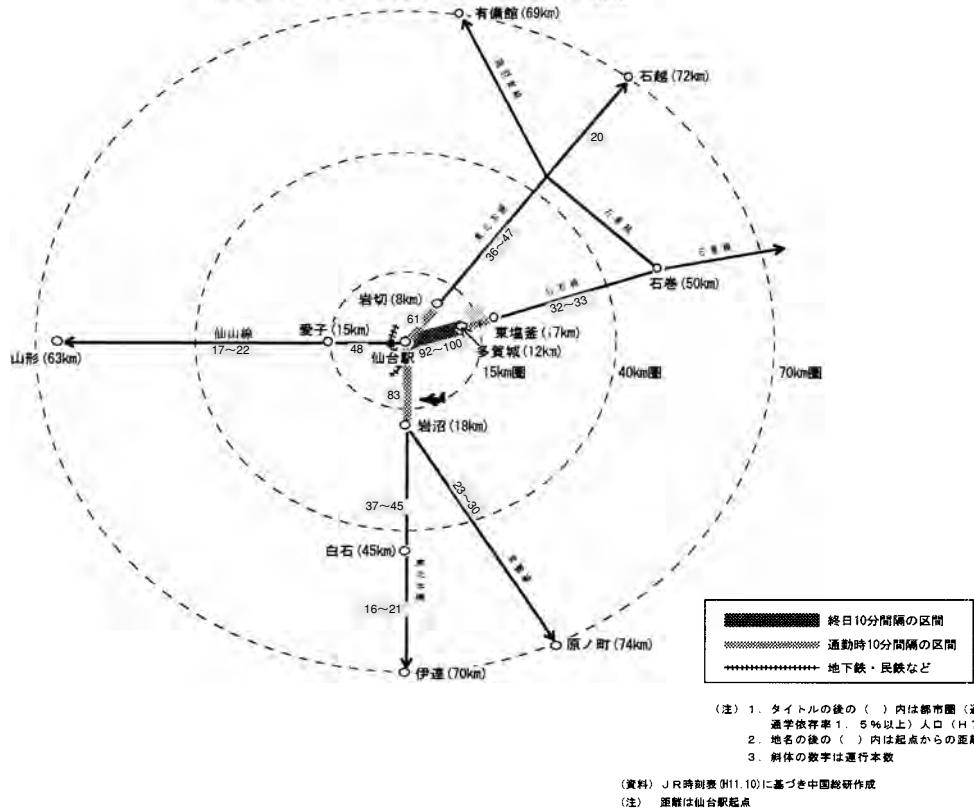
### 札幌都市圏（246万人）におけるJRの機能



福岡都市圏（369万人）におけるJRの機能



仙台都市圏（212万人）におけるJRの機能





## 4. 持続的都市圏形成をめざした計画課題

- 都心空間のもつ“高密度空間”と“高アクセシビリティ”という特性が“賑わい創出”と“新産業培養器”としての役割を持っていると考えられる。
- 商業機能は面的に展開する傾向を持っているが、現状の都心の構造は多数の人が回遊する構造にはなっていない。都心機能における“賑わい”の機能を拡大するためには、線的な歩行者空間を都心コアゾーンレベルまで拡大する必要があり、これを支えるための公共交通軸の形成が必要である。
- 環境対策、都心の賑わい形成、そして新産業創造の面からは、軌道系交通のシェアを高めていくことが求められるが、軌道系交通は近年成熟的状况をみせている。諸指標の伸びが鈍化していることから、軌道系主体の都市構造に移行していくためには、交通と都心空間の両面から、現行施策を上回る対策が必要となっている。主としてハード面での課題についてとりまとめる。

### ■軌道系交通の高度化

都心機能を多くの人々が享受できる広域的都市構造の形成が必要である。

- 大広島都市圏の形成（70km 圏）を図るためのJRの高速化投資  
中長距離で優位性を持つJRの高度化が重要であり、単線路線については運行頻度の向上が必要である。このための改良については沿線自治体の役割が大きい。広域P&R整備のためには駅周辺商業施設の活用など民間の協力体制も必要。
- 都市内軌道系交通の高度化と結節性の改良  
都市構造の変化に対応した路面電車軌道ルートの再編（平和大通り等）や、結節駅の改良により実質的な都心へのアクセス時間の短縮に寄与していく必要がある。

### ■都心の高度化

- 歩行者空間の拡大  
当面、都心コアゾーン（500mスクエア）をターゲットとして歩行者空間を拡大。将来は、都心フリンジの緑のネットワークとも連携させる。
- 新たな公共交通軸の形成  
歩行者空間を支える新たな公共交通軸が必要。新交通システムの計画は超長期であるため、短中期的にはこれを補完する公共交通軸の形成を図る。
- 都心空間の高度利用  
歩行者空間と公共交通サービス基盤の優れた地区における高密度地区計画の指定。都心・都心周辺部の職・住高度利用を進めるため、指定都市高速道路の整備に併せて、新たなサービス産業、居住機能の誘導策、物流機能のリプレースの推進。