



第12回

広島都市圏自専網の成り立ち

なぜ、広島高速道路公社は短期間に設立できたのか？

**森山 誠二**

MORIYAMA Seiji

一般財団法人日本みち研究所
専務理事(元)建設省中国地方建設局
道路計画第一課長

はじめに

令和5年3月19日に国道2号東広島・安芸バイパスが全線開通し、まだいくつかのミッシングリンクは残るものの、広島都市圏自動車専用道路網がほぼ概成したと言える。筆者は、平成5年から平成9年にかけて中国地方建設局において広島都市圏自専道に携わったことから、これまでの経緯を振り返ってみることとした。

1. 当時の状況

広島市は原爆の被害を受け、戦後大規模な復興事業が進められ、幅員100mにも及ぶ平和大通りをはじめ、中心部において計画的な都市整備が行われた。あわせて自動車社会が進展していくなか、抜本的な都市交通対策が必要となり、日本で初めて交通計画に科学を取り入れようと、昭和42年に広島都市交通問題懇談会が設置された。全国の学者が結集して検討を重ね、昭和44年に都市高速、地下鉄、土地利用などを統合的に捉えた日本初の総合交通計画がHATS（広島都市圏総合交通計画）として取りまとめられた(図-1)。しかし、これは時代状況もあり、具体化されることはなかった。昭和40年に着手された国道2号高架事業は、沿道住民からの反対も強く昭和48年に広島市議会から工事中止要望が出され、観音地区で工事が中断していた。このため、国道2号西広島バイパス出口周辺の交通渋滞は激しく、平成6年10月のアジア大会、平成8年秋の広島国体を控えるなか、長年中断している2号高架の工事再開、抜本的な都市圏自専道整備への期待が高まっていた。



図-1 HATS

図-2 中国新聞 延伸先決まらず
(出典：平成5年1月19日 中国新聞 17面掲載)

2. ネットワーク計画

2-1 国道2号高架道路

広島都市圏自専道ネットワークを考えるうえで、長年の懸案である国道2号高架道路は全体計画が定まっておらず、まずは計画を確定させ事業を再開させる必要があり、それなくして都市圏自専道を議論することは机上の空論にすぎないとの状況にあった。HATSにおいては2号高架道路が広島市内を東西に横断する構想となっていたが、その必要性和実現可能性を再検証することが求められていた。その検証は、関係する道路管理者が道路計画を議論・調整する場として広島周辺幹線道路協議会（以下、「周辺幹線協」）が設置されており、ここに委ねられていた。周辺幹線協で議論が重ねられ、東西を通過する交通は将来

も多くなると都心部への交通が多いこと、国道2号東部地域の街路幅員や地下利用状況も勘案し、平成5年秋の周辺幹線協において平野橋先までとする整理がされた(図-3)。これを受け都市計画変更の手続きに入り、広島市及び広島県事務当局の努力もあり、平成6年3月から地元説明会を実施し、6月に公告・縦覧、意見書は50件にとどまり、7月の広島県都市計画審議会を経て、アジア大会開催前の8月に都市計画変更がなされた(図-4)。計画案の議論から始まり、極めて短期間に都市計画変更がなされた。



図-3 中国新聞 平野橋延伸
(出典：平成5年12月23日 中国新聞 21面掲載)



図-4 中国新聞 2号高架都計決定
(出典：平成6年7月29日 中国新聞 23面掲載)

2-2 広域道路整備基本計画

都市圏自専道ネットワークを考える場合、すでに供用中の路線や都市計画決定済み、もしくはネットワーク上

自明と考えられる路線を中心に、将来の都市圏のあり方も踏まえ議論が進められる。それまでネットワークの基幹の一部となる2号高架の延伸先が不明確であったことが議論の深化を妨げていたが、延伸先の確定により、既に供用中または計画中の、山陽自動車道、西広島バイパス、広島南道路、東広島バイパス、草津沼田道路、広島せいふうしんと西風新都線、安芸府中・府中仁保道路に加え、2号高架道路、さらに南北線を追加することで、広島都市圏自専道ネットワークを形成することになり、平成6年8月に広島都市圏広域道路整備基本計画が策定された(図-5)。



図-5 広島都市自専道図

2-3 広島南道路

広島南道路は事業着手への期待は大変高いものの、臨港道路の取り扱いなど港湾管理者との調整が難航しており、都市計画決定の手続きに入れられない状態にあったが、広島県港湾課の努力もあり、西部商工センター地域の都市計画の扱いが整理された。広島南道路の出島地区以東については昭和63年度に既に都市計画決定済みであり、出島地区以西を新規に都市計画決定する必要があった(図-6)。このうち観音から商工センター区間については、昭和47年の旧都市計画法時代に沈埋工法を念頭においた地下式で決定されており、河川関係者とも相談のうえ、既都市計画を活用して都市計画案をまとめることになった。

広島南道路の都市計画手続きに入る段階では、平成7年4月に中国幹線道路調査事務所が新設され南道路を担当することとなり、広島市道路交通局にも南道路担当課が設置されるなど、南道路の事業推進のための環境が整った。また、指定都市高速道路公社の設立にあたっては、基幹路線となる南道路の都市計画決定は絶対に欠かせない重要なピースであった。すべての準備が整って手続きが開始され、平成8年1月にルート公表、地元説明

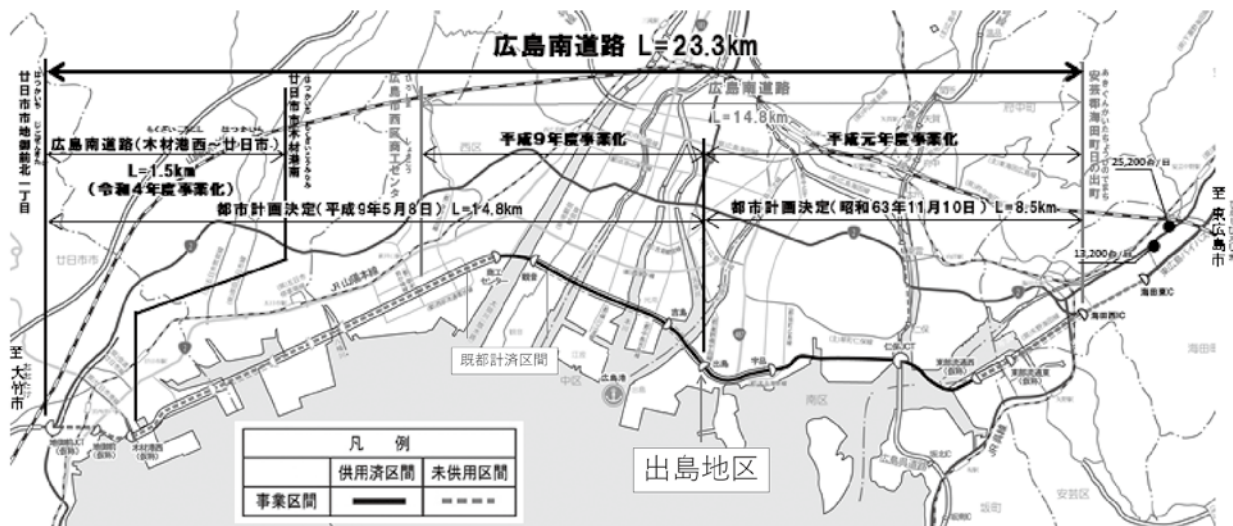


図-6 広島南道路図

会は6月頃から順次行われ、700軒以上の住宅が密集する広島市中区江波地区では難航しつつもすべての地区で完了した。その後、都市計画案の公告・縦覧が行われたが、意見書は225件にとどまり、広島市及び廿日市市都市計画審議会を経て、また、広島県都市計画審議会では異例の長時間審議となったが、平成9年4月に答申、同5月に都市計画決定がなされた(図-7)。



図-7 朝日新聞 南道路都計決定
(出典：平成9年4月25日 朝日新聞)

3. ソフト対策

広島都市圏自専道ネットワークの目的は、著しい渋滞の緩和であることは言うまでもないが、道路整備による抜本的な対策を粘り強く進めていくとともに、道路の利用の仕方の工夫も欠かせない。道路政策においても交通

需要マネジメントという概念が導入され、広島都市圏でも導入することとなり、そのメニューの一つが時差通勤であった。実施にあたっては、利用者の大宗を占める民間企業の協力が不可欠であるが、企業に働きかけていくうえで、まずは率先垂範として行政、なかでも旗振り役の国の機関から進めていくことが求められていた。官民のメンバーからなる広島市交通渋滞対策推進協議会からも、平成7年2月に国の機関の時差通勤実施の要望が出されていた。

しかしながら国の機関の勤務時間は法令で定められているため、各機関が独自に勤務時間を変更することはできず、時差通勤のために勤務時間を変更するには関係省庁で構成される国の交通対策本部の決定が必要であった。それまでは鉄道混雑緩和のために東京や大阪などで本部決定がなされ、霞が関などの官署は決定に基づき各機関が勤務時間を変更している。地方建設局から本部事務局である総理府などに働きかけた結果、広島地域で初めて道路交通の渋滞緩和を目的として平成7年3月23日に交通対策本部申し合わせがなされた。これを受け、同年5月広島国税局を皮切りに、7月中国地方建設局、他の機関の順次時差通勤を開始し、一定の渋滞緩和効果も見られた(図-8, 9)。こうしたソフト面からの動きは、行政が整備一辺倒ではなく交通問題に幅広く取り組んでいることとして評価され、広島都市圏自専道ネットワークの整備にも追い風となった。

4. 指定都市高速道路公社

広島地域が中国地方の中心都市圏として発展していくための重要な手段が都市高速道路であるというのが道路



図-8 朝日新聞 時差通勤決定
(出典：平成7年3月24日 朝日新聞27面)



図-9 日本経済新聞 時差通勤効果
(出典：平成7年8月9日 日本経済新聞朝刊)
許諾番号30097162 無断複写・転載を禁じます。

待望の広島南道路の都市計画決定にあわせ平成9年4月「広島高速道路公社」の設立申請、6月公社設立に至った(図-12)。当時、指定都市高速道路の一部として東広島・安芸バイパスも取り込み、臨港道路である海田大橋、道路公団管理である広島県道路を含め、指定都市高速道路のネットワークを形成してはどうかという構想も議論はされていたが、実現には至っていない。

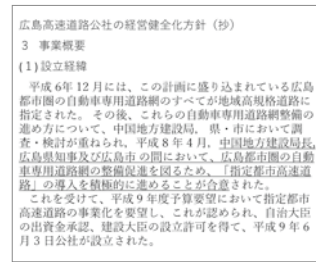


図-11 令和3年6月 広島県資料



図-12 中国新聞 公社設立
(出典：平成9年6月5日 中国新聞27面掲載)

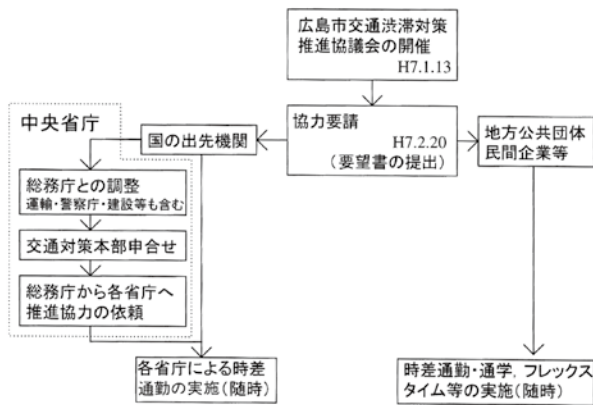


図-10 時差通勤実施までの流れ
(出典：渋滞緩和の知恵袋-TDMモデル都市・ベストプラクティス集-)

関係者の共通認識となっていた。昭和45年の道路整備特別措置法の改正により、広島市は都市高速道路整備のための道路公社設立の対象都市に位置付けられていたが、しばらく動きがなかった。平成4年5月策定の第11次道路整備五箇年計画に広島都市圏の都市高速道路が位置付けられ議論が始まり、その後、周辺幹線協でも議論が重ねられていた。懸案であった2号高架が都市計画決定されたこと、ソフト対策も含めた総合的な取り組みを行ったこと、さらには広島南道路や東広島・安芸バイパスが都市計画決定に向け動き出したことから、都市圏専道に対する機運が一気に高まり、平成8年4月に中国地方建設局長、広島県知事、広島市長との間で指定都市高速道路公社設立に向けた合意がなされるに至った(図-11)。

この合意を受け、指定都市高速道路公社の設立のため、広島県・広島市を含めた準備体制が整備され、広島県議会・広島市議会との協働、地元経済界とりわけ広島商工会議所(当時 橋口収会頭)からも強力な支援を受け、

おわりに

2号高架道路、広島南道路、東広島バイパス、府中仁保道路などがすべて動き出し、そのエンジンとなる広島高速道路公社が設立され、一気に都市圏専道が進むかと思われていたが、その後、紆余曲折をたどることとなった。公共事業とりわけ道路事業に対する不信感の高まり、地域の政治体制の変化など、大変厳しい環境となった。しかしながら、広島高速道路公社というエンジンがあったからこそ、現在に至るまで何とか整備を続けることができたのは間違いがない。広島都市圏の将来像を見据え、今後の都市圏専道の整備の推進、新たな構想や計画づくりについて関係諸兄の努力に期待するものである。

謝辞：本稿の作成にあたり、中国地方整備局道路部、広島国道事務所、特に藤田修道路調査官(当時 広島国道事務所調査設計課)には多大な協力を頂いた。ここに厚く御礼を申し上げる。

参考文献

- 1) 日本における総合都市交通体系調査 黒川 悠 一般財団法人計量計画研究所
- 2) 渋滞緩和の知恵袋-TDMモデル都市・ベストプラクティス集- 一般社団法人交通工学研究会 1999.2

詳細版は「日本みち研究所HP」で公開しています

国道をゆく エリア別一覧

検索

rirs.or.jp/kokudo/