



リレー連載

国道をゆく -次世代へつなぐ-

一般財団法人
日本みち研究所公益社団法人
日本道路協会
JARA
JAPAN ROAD ASSOCIATION

第33回

道路空間をフル活用して 広島市の発展に貢献

国道54号祇園新道 その整備経緯と効果



野田 勝

NODA Masaru

一般社団法人中国建設弘済会
理事長(元)国土交通省中国地方整備局
道路部長

はじめに

広島市の発展の歴史は1589年の毛利輝元による広島城築城（1599年竣工）に始まる。その後、福島氏、浅野氏の統治を経て太田川河口部の三角州に城下町が形成され、明治以降は軍都としての性格も帯びつつ中国地方の中核都市として発展した。1945年原爆投下により甚大な被害を受けるが、戦後は「平和記念都市」として復興の道を歩み、1955年には人口約35万人となり戦前の水準を回復し、1964年には50万人を超えた。

このころの市街地は、太田川の三角州およびその前面の埋立、干拓地からなるデルタ地帯に形成されていたが、徐々に飽和状態に達し、周辺市町村（その多くは合併により現在の広島市域に編入されている）の宅地開発などによる人口増加が著しくなった。

広島市中心部から北西方面に位置する現在の安佐南区（当時は祇園町、安古市町、佐東町、沼田町）においても、人口が1960年から1970年の10年間で約2.1倍（約41千人→約85千人）に急増している。こうした住宅市街地の拡大に伴い深刻化していた、広島市北西部の交通問題に対処するため計画されたのが、国道54号祇園新道である。

1. 整備計画の推移

(1) 背景

国道54号は広島市から北進し、近世の出雲街道のルートを基本的に継承しつつ、中国山地を横断し松江市に至る約170kmの国道である。1963年に直轄改修が開始され、広島県内の全線一次改築が1971年に完了した。しかし、沿線人口の増大、モータリゼーションの進展に

伴い、負荷が増大し、特に太田川放水路に架かる祇園大橋から安古市町に至る区間は幅員も15mと狭いため、当時市内で最大の交通渋滞区間となっていた。また山陽自動車道の広島インターチェンジ（IC）が佐東町（現在の広島市安佐南区川内）に整備される予定であり、国道54号の抜本的な対策が急務となった。

(2) 幻の「祇園バイパス」案

こうした背景を踏まえ、当時構想されていた広島環状道路と山陽自動車道広島ICを接続する「祇園バイパス」が1971年度に事業化された（図-1）。

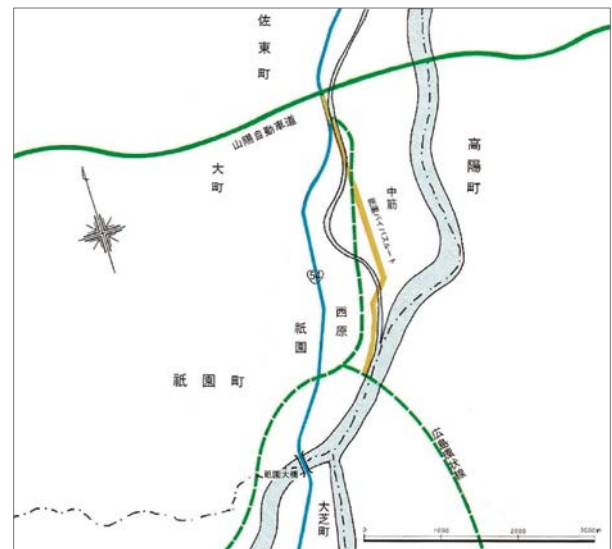


図-1 幻の「祇園バイパス」平面図
（祇園新道誌〈p56〉を元に筆者が加筆修正）

この路線の沿道は農地主体の土地利用であったが、将来の都市化を予想して区画整理が計画されていたため、これと一体的に道路整備を行うこととなった。しかし、区画整理については反対が強く、地元説明会も中止とな

るなど合意形成に至らず事実上白紙撤回となり（1974年）、祇園バイパスも事実上棚上げとなった。

（3）都心直結「祇園新道」の都市計画決定

このため、「広島周辺幹線道路網整備連絡協議会」（建設省〈当時〉、広島県、広島市）において、通勤通学交通の公共交通への転換を図ることも含めて、道路ネットワーク、ルート、構造について総合的に見直すこととなった。検討の結果、広島市の都心部と山陽自動車道広島ICを接続する都心直結案が採用された。これが現在の「祇園新道」である。

祇園新道の構造（標準断面）を図-2上段に示す。基本幅員は50mで交通量を勘案して6車線を確保。沿道の近い将来の市街化を見込んで沿道環境への配慮のため両側に10mの環境施設帯をとり、ここに植樹帯、自転車専用道、歩道を設ける。また中央分離帯は、将来の新交通システムの導入を前提に5mを確保している。50mという広幅員もさることながら、公共交通との連携、環境保全など当時としては極めて画期的な幅員構成を採用している。

1977年7月に祇園新道は都市計画決定され（図-3）、事業化以来6年を経てようやく本格的な事業着手を迎えることとなった。

なお、祇園新道は、事業を進める中で一部計画の変更や追加がなされている（図-2下段参照）。その内容は大きく2つあり、一点目は、副道を計画したことである。将来沿道の開発が進むことを想定し、出入り交通を円滑に処理し、本線に与える影響を最小化するために、自転車道部分を副道とし、停車帯を廃止している。この際、主に交通安全上の観点から、交差点部は副道を設置せず閉塞した。

二点目は共同溝の設置である。主に車道地下に設置する幹線共同溝と合わせて、沿道地域へのライフラインを歩道地下に収容する供給管共同溝の設置を計画し、将来の路上工事の削減、無電柱化による防災機能の向上、景観向上などを実現している。沿道利用が未成熟な時点で道路本体の整備と同時に供給管共同溝を整備するのは、日本で初めての画期的な取り組みであった。

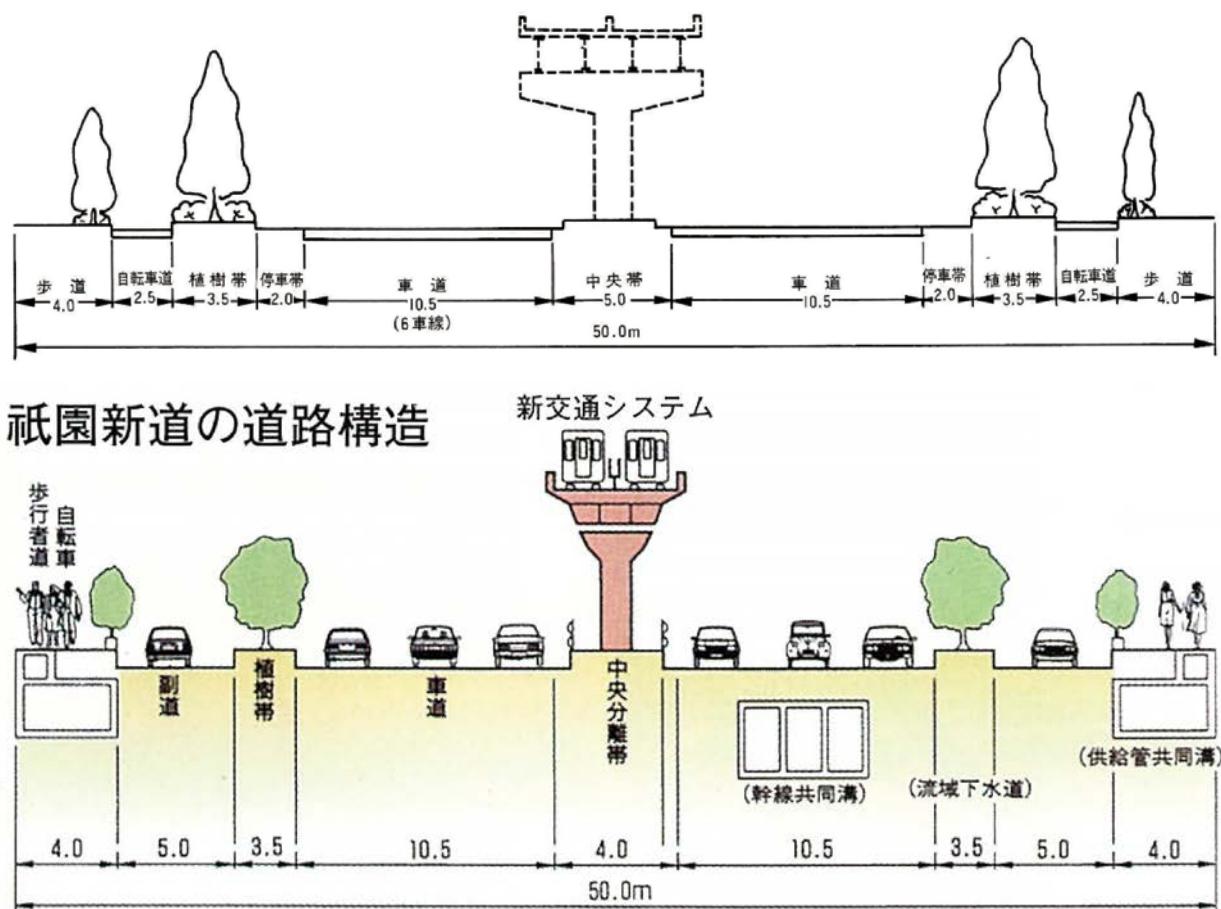


図-2 祇園新道の標準断面図 上段は都市計画時点、下段は最終形
（上段：祇園新道誌〈p58〉より引用、下段：中国地方整備局資料より引用）



図-3 祇園新道平面図（図中の「国道54号」は当時の現道を示す）（中国地方整備局資料より）

2. 整備の経緯

祇園新道の用地買収は買収面積 24.3 ha、移転戸数 446 戸に及ぶ大規模なもので、大規模物件、漁業補償、墓地、マンションなどの特殊補償もあり、用地買収には多大な労力と歳月、予算を要した。中国地方建設局（当時）はもとより、広島市が組織的な協力体制を整え、代替地の提供など多大な協力を実施したこともあり、最終的には事業認定申請も行ったが、大部分を任意交渉により取得

できた。用地買収は1990年度に概成し、最終的には15年もの期間を要したが、規模や特殊性を踏まえると困難な中、よくぞこれだけの期間でやり遂げたものと思われる。

工事については、1981年に着手し、1983年には橋梁下部工事に着手。1988年3月に広島ICの開通と合わせて北側の5.9 km（東区牛田新町以北）を暫定供用した。

また、新交通システムについては、1977年の都市計画では将来の整備を見込んで一定の導入空間を確保しているが、さらに詳細な計画検討が行われた。その後の西部丘陵都市開発計画やアジア競技大会の開催決定などを背景に、都心の紙屋町（本通駅）から西部丘陵都市の安佐南区沼田町大塚（広域公園前駅）に至る18.4 kmを祇園新道および都市計画道路中筋沼田線の道路空間を活用して整備することとなった。バス事業者との調整（～1985年）、経営主体となる第三セクター「広島高速交通株式会社」の設立（1987年）などを経て、1988年12月に都市計画決定され、1989年2月に工事着手された。

1994年5月に祇園新道の全線全車線が開通し、1994年8月には新交通システム（アストラムライン）が運行を開始した。

3. 整備効果

祇園新道の整備により、広島市北西部地域から中心部に至る交通状況は大きく改善した。祇園新道の終点付近から都心までの混雑時の所要時間は、約1時間49分から約44分に大幅に短縮した（図-4）。

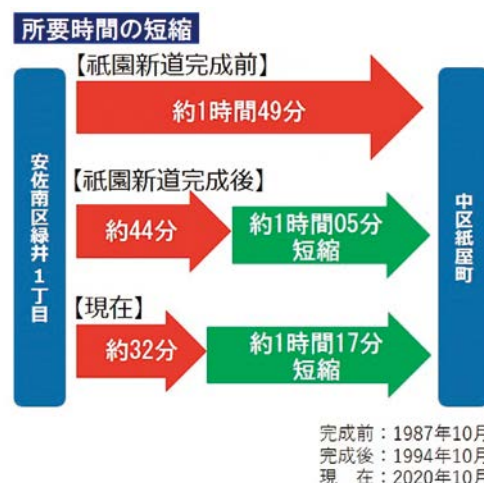
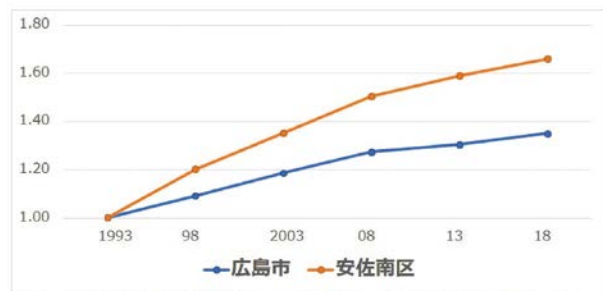


図-4 所要時間の推移（中国地方整備局資料より）

周辺地域では引き続き住宅開発や商業施設の立地が進み（図-5）、沿線地域の人口は約1.25倍（広島市域全体で

は約 1.1 倍) となり (図-6), これとともに祇園新道の交通量も約 6 ～ 9 万台 / 日を数え (図-7), 広島市全体の発展を大動脈として大いに支えている。

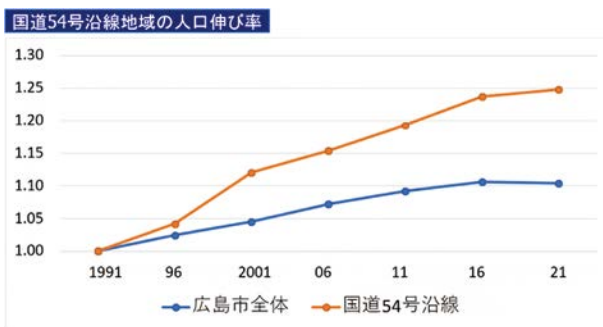
また, 沿道には飲食店, 商業施設などいわゆるロードサイド店舗の立地が進んでいるが, 副道の存在が功を奏し, 道路交通に与える影響はほとんど見られず, 前述の区間の混雑時の所要時間は現在 (2020 年) でも 32 分と開通直後の水準以上を示している (図-4)。



住宅・土地統計調査の「居住世帯の有無別住宅数及び人が居住する住宅以外の建物数」の総数を指数化 (基準年=1993年)
※2003年以前の広島市データには湯来町は含まれていない

図-5 建築物の動向

(原資料: 住宅・土地統計調査 中国地方整備局資料より引用)



※日本人のみの集計 (2012.8以前は外国人データ無し)
※2005年以前の広島市データには湯来町は含まれていない
※国道54号沿線地域: 牛田本町・牛田新町・白島北町・西白島町・基町・川内地区・緑井地区・東原地区・西原地区・中須地区・中筋地区

図-6 沿線地域の人口

(原資料: 住民基本台帳人口 中国地方整備局資料より引用)

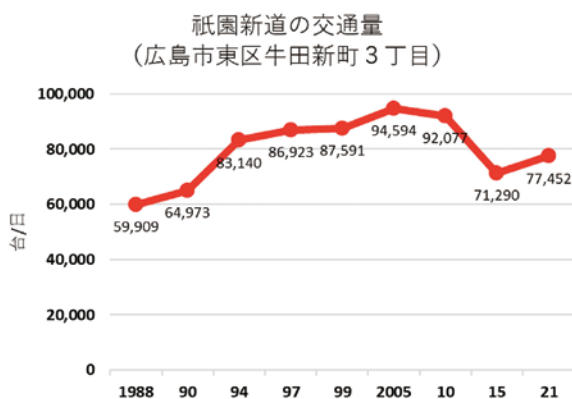


図-7 祇園新道の交通量の変化
(出典: 道路交通センサス)

おわりに

祇園新道の整備が一つの契機となり, 1997 年に広島都市高速道路公社が設立され, 同公社により広島高速 1 号線～ 4 号線が整備された。現在も同 5 号線の整備が佳境を迎えており, 広島都市圏の幹線道路網はようやく徐々に姿を見せつつある。さらに高速道路網との連携の強靱化, 都心部や各拠点の機能強化を図るため, 西広島バイパスの都心部延伸や広島南道路の整備が進められているほか, 広島高速 4 号線の延伸 (山陽道との接続) について都市計画手続きが行われている。また, アストラムラインについては, JR 山陽本線との乗換駅となる新白島駅が開業 (2015 年) し, 現在は JR 西広島駅への延伸を目指し, その都市計画手続きが行われている。中国地方の中核都市にふさわしい道路ネットワークの実現, 公共交通ネットワークの充実が期待される。

祇園新道整備前は沿道の多くが農地であり, 商業施設や住宅が立ち並ぶ現在の姿というのは大変な変貌ぶりである。こうした土地利用の変化を見越して, 幹線道路としての機能の保持と沿道の環境保全に配慮した道路構造を提案し実現された先人の皆様の先見性と決断に, 深く敬意を表する。

一方で, 主要な交差道路とはすべて平面交差であり, 構造上立体化も極めて困難であることから, 速達性の観点からは課題も残っており, そのためにも前述のようなネットワークの実現が待たれるところである。

本稿の執筆にあたっては, 国土交通省中国地方整備局の皆様に情報収集などの労をとって頂いた。特に整備効果の執筆にあたっては, 改めて現況の確認, データ収集などをして頂いた。ここに感謝の意を表して結びとする。

参考文献

- 1) 祇園新道誌 (1996 年 3 月発行) 建設省中国地方建設局広島国道工事事務所

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/