

# 資 料

## □ 片側 2 車線とする考え方

私達平和大通りを考える会では、平和大通りを 3 車線にする必要はなく、現状の片側 2 車線でよいと考える。

### 1. 市の基本計画素案の考え方と懸念される事項

平和大通りの現在の交通量は約 44,000 台/日で、20 年後（平成 32 年）には、約 40,000 台/日に減少する見通しである。

しかし、2 車線の容量 28,000 台/日（朝・夕も渋滞しない）までは減少しないため、片側 3 車線に増線するというのが、市の基本計画素案の考え方である。

増線をすれば一時的には渋滞が解消されるであろう。しかし、他の渋滞している道路から新たな車が流入し、数日後には再び渋滞すると思われる。結果的には、平和大通りを通る車が増え、大気汚染、騒音、歩行者環境の悪化が予想される。

### 2. 平和大通り 3 車線化へ増線効果の観察

平和大通りの現行 2 車線を 3 車線に増線しても、広島市の車利用者が東西方向に利用するときは、市の東西方向車線全体を、時間帯別混み方、西行き・東行き方向別混み方、信号の数、自分のその時の用件等々の要素を一瞬に計算し、その瞬間での最も有利な車線を決めている。従って、平和大通りを 2 車線から 3 車線に増線しても、その効果は 50%アップにはならない。理論上の増線効果は、東西全車線数 17 車線に対し 1 車線増にしかならず、数%増の効果しかない。

<広島市東西方向の片側車線数>

①東白島～三篠町道路	2 車線
②城北通り	2 車線
③城南通り	2 車線
④相生通り	3 車線
⑤平和大通り	2 車線
⑥国道 2 号	3 車線
⑦霞・庚午通り	3 車線
合計	17 車線

### 3. 結論

そこで私達は次のことを提案する。

車線は増やさず 2 車線のままとする。公共交通機関の利便性を向上させることにより、環境への負荷が大きい自家用車から、環境に優しい公共交通機関への転換を促進する。

自家用車から公共交通機関への転換が進めば渋滞は緩和され、歩行者や自転車利用者にとっても、より快適な空間になるだろう。

## □ 路面電車アンダーパスについての考え方

広島市の「新たな公共交通体系づくりの基本計画」によると、都心部への移動時間短縮のため、路面電車について「西区西観音町から平和大通りを直進し、中区小網町で江波線に接続」としている。

本提案は、この市の路面電車延伸計画を受け、観音町の交差点において、路面電車の軌道を南北方向の道路（中広通り・空港通り）に対してアンダーパスさせるとともに、その前後の大きな交差点において、路面電車接近を感知すると前方信号が青に変わる電車優先信号を設置しようというものである。

このような方策はアストラムラインの平和大通りへの延伸工事に比べてはるかに安い事業費ですみ、路面電車の定時性向上による公共交通への利用転換が促進されるものと考えられる。

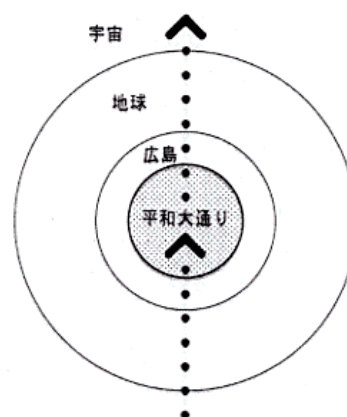
## □ 環境に対する取り組みについての考え方

### 基本的な考え方

- 平和大通り及びその周辺でいろいろな循環システムをつくり出す。

緑 水 ゴミ 電気 コミュニティ

- 平和大通りのみで完結するのではなく、周囲や全体の環境と関係し、影響を及ぼしあうかたちで存在するように整備していく。



小さな循環から大きな循環へ、またはその逆

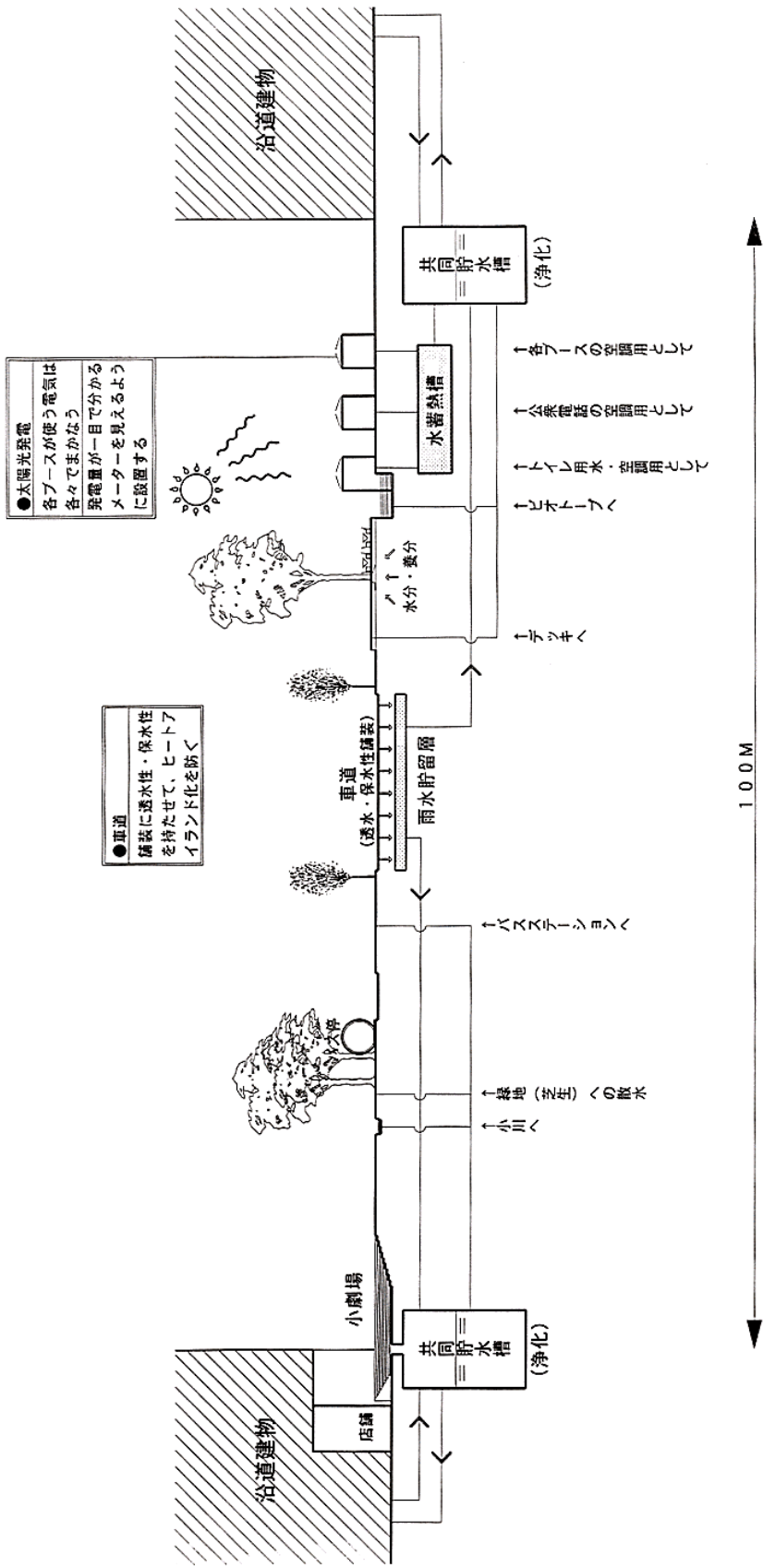
### 緑の循環

- ・ 現在大通りにある樹木、及び近隣にある樹木のメンテナンス及び調査をきちんと行い、将来的に間引くものと残していくものを、環境に対する影響や生態系を形づくる上で理想的なかたちになるように考えながら、長期的視点に立って慎重に決定していく。
- ・ 車の利用を制限したり、低公害公共交通を導入することで、歩行者・自転車利用者にとってより快適な通りとなるだけでなく、樹木にとっても植生しやすいクリーンな環境をつくる。また小動物などが生息し、介在することにより、自然に近いかたちで植生できるようにする。

### 水の循環

- ・ まず、雨水を大通りの下に浸透させてしっかりとした土壌をつくる。雨水は大通りの地下に沿道建物と共同の貯水槽を設けて、そこから防火用水、非常湯水時・災害時の備蓄用水、緑地内の水場の創出、緑地への散水、トイレの洗浄水、緑地内施設の空調用などに利用する。沿道建物側は、いったん使用した上水道を大通りの貯水槽に送り、浄化して飲み水以外の水として再利用する（別図参照）。
- ・ 川の水を大通りに引き込み、ビオトープなどの自然の作用により浄化することも試みる。実際に川の水を目で見て触れて、それが浄化されていく過程をも目で見えるかたちで示すことで、市民の自発的な環境への意識の向上が図れるという利点がある。

●全体  
○リサイクル素材の活用  
<例>  
自転車道：麻タイヤのリサイクル品であるゴムチップ舗装など  
(グリップが良く、透水性があり、補修の手間・費用があまりかからない)



水循環のダイアグラム

## ゴミの循環

- ・ 平和大通りや沿道から出る生ごみや、緑地の落ち葉などを共同のコンポストを設置して回収し、堆肥にする。堆肥は大通りの菜園や花畑で利用したり、市内の農家に分けたり、沿道建物の屋上を緑化したりする場合に利用される。
- ・ 沿道や周囲で出た不要なものを持ち寄ってフリーマーケットを開く。

## 電気の循環

- ・ 街灯、芝生等への自動散水、緑地内施設の空調などの電力需要はなるべく大通り内でまかない、太陽熱発電などのクリーンなエネルギーを利用する。

## コミュニティの循環

- ・ 上記のような様々な取り組みや活動が、近隣に住んでいる人々や、そこで働いたりしている人々、またここを訪れた人々の新たな関係を生み、平和大通りを通じた、活発なコミュニティの創出に繋がっていく。

## 気温の異常な上昇（＝ヒートアイランド）や水の極端な不足に対する配慮

- ・ 車道や自転車道の舗装に透水性・保水性のある材料を用いて、従来のような雨水排水溝から即、川に排水することを行わず、地下に自然に浸透させ、保水させるようにする。また、ビオトープ（せせらぎ）、芝生（※）による地被緑化などとあわせて整備することにより大通り周辺の体感温度が下がり、夏場など涼を求める人々で賑わう。

（透水性舗装は耐久性の面で通常の舗装に比べて劣ると言われているため、大型車の進入を規制することも併せて検討しなくてはならないと思われる。これは、廃棄ガスや周囲への騒音に対する配慮であり、快適な大通りをつくるための配慮でもある。）

※アスファルトや、コンクリートなどの熱容量の大きな材料で地表を覆うと、夜や明け方になってもなかなか気温が下がらず、ヒートアイランド現象を引き起こす原因になる。芝生は熱容量が極めて小さいため、夕方には気温よりも地表面温度が低くなり、快適な環境をつくり出す。

## ゴミについて

### 〇ごみや資源のリサイクル・ステーションの設置

- ・ 普段われわれの生活で「見たくないもの、隠すもの」とされている“ごみ”をリサイクルの過程をよく見えるものにして、市民のごみに対する意識の自然な向上を促がすものとする。ここでは、リサイクル過程の情報などの提供とともに、実際にゴミを分別・回収し、沿道から持ち寄られた不要品や、菜園で採れた野菜や花などと交換したり、大通りのバスチケットや駐輪場のチケットなどと交換することも行う。

## ○クリーン・アップ作戦

- ・定時的にボランティア団体や市民有志などによるゴミ収集活動を行う。
- ・大通り沿道の飲食店では緑地などでのテイクアウトを実施する際に、ゴミを出さないようにする。具体的には、使い捨てられるような容器・紙コップなどを用いずに、すべて回収するなどの方法を取る。
- ・もし、使い捨てにする場合はすべてリサイクル可能なものとし、そのリサイクルの過程・結果が、大通りの中で何らかのかたちで見えるものにする。

## ○ごみ箱について

- ・以上のようなことを実施するとともに、緑地整備については「ゴミが捨て難い雰囲気」(※)を全体的につくり出すようにして、緑地部分にはゴミ箱は設置しないこととする。ただし、緑地内の施設（インフォメーション、リサイクル・ステーション、トイレなど）には併設するようにする。

※具体的には暗い場所、死角などをなるべくつくらないようにする。「洗練されたきれいな通りであれば、ゴミを捨てる人はいない」という視点に立った緑地整備。

## 低公害公共交通（バス、市電）の導入

- ・交通需要管理、沿道の環境を重視すること、また大通りの利用促進などの観点から、西広島駅～広島駅間で、実験的に電気・天然ガス・太陽光・ハイブリッド・水素等で走行するバスを運行する。
- ・特に水素は燃やせば水に変わり、クリーンで再生可能であることから、水をひとつのテーマとする市民研究案のコンセプトに合致するのではないだろうか。（水素エンジン開発にとくに力を入れている地元のマツダと連携することも考えられる）

## リサイクルについて

### ○リサイクル素材の活用

- ・廃タイヤ、廃ガラス、廃アルミ、枕木、再生木、ウッドチップなど。
- ・周囲の建物の解体で発生した廃コンクリートなど。

### ○資源ゴミの収集コンテナについて

- ・平和大通りだけでなく、人が集まる場所（例えば公園、スーパーマーケットの駐車場や公共交通の乗降場所など）に資源ごみの収集コンテナを設置する。
- ・現在市が資源ごみとして紙、衣類、缶、ガラス瓶、ペットボトル類などを月二回づつ回収しているが、コンテナを設置することによって市民が常時それらのゴミを投入できるようにする。これによって例えば回収日に不在だったりした場合に次の回収日まで1ヶ月もゴミを溜め込むことになり、それだけでなく狭い居住スペースがゴミに占有されてしまうという現実の問題を解決できる。また、これによってゴミの不法投棄を減らすことも出来るのではないか。（参考図1）

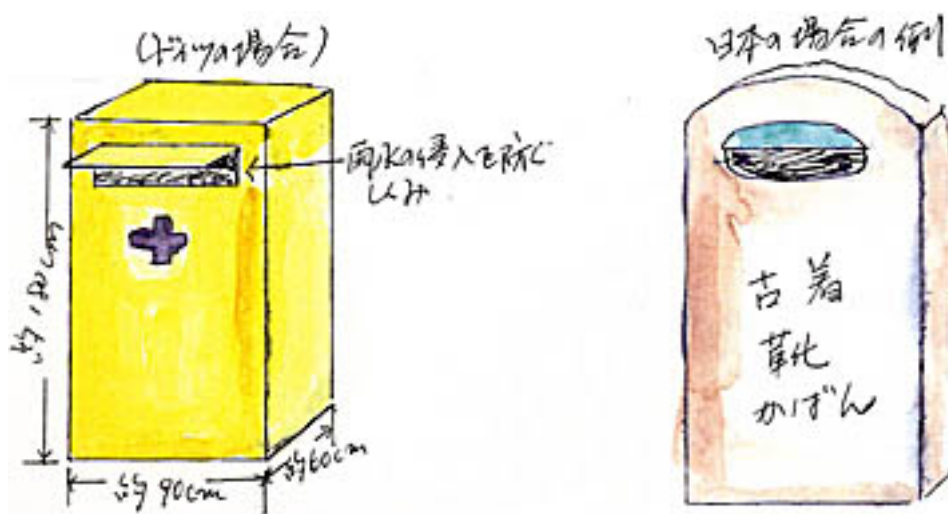
## ○衣料の収集コンテナについて

- ・ 不要になった衣服、寝具、鞆、靴などを収集するコンテナを資源ゴミ同様、人の集まる場所に設置する。
- ・ 収集されたこれらの物を被災地への救援物資として利用したり、施設やホームレスの人たちに提供したり、或いはフリーマーケットで販売してその売上金を人道の為に遣ったりと有効活用する。市自体での運営が難しい場合には、日本赤十字社や既存の救援団体、グループ等とタイアップして実施出来るのではないかと。(参考図2)

### ◆参考図1



### ◆参考図2





## □ 野外劇場について

- ・ 野外劇場は 1,000 人くらい収容でき、土、石などの自然材、あるいはリサイクル材などを使用、水は雨水や川水を利用、電気は太陽発電を利用するなどして、自然に優しい造りとする。
- ・ 舞台は水に面しているため、各イベントに適した広さや場所をフレキシブルに変化させるものとする。

### <使用目的>

- ア. 環境との共生を市民にアピールする場
- イ. 劇、コンサート、舞踏などの文化活動の場
- ウ. 趣味工房展、各種展覧会、市民物産展などの会場
- エ. 市が市民に行政を伝達し、市民の意見を収集したり、市民と交流する場

## □ 西広島（己斐）駅周辺について

### 1 案

広島駅～西広島駅の間に 10 分間隔程度で、現在西広島から出ている「ボンバス」のようなバスを走らせる。これは、乗り降りの時に完全に段差のないものとする（クリチバ市参考）。

アストラムライン延伸、JR の各駅周辺にパーク・アンド・ライド専用駐車場を整備する等の相乗効果によって、平和大通り周辺が利用促進、活性化される。

また、実験的に電気、太陽電池、天然ガス等の公害の少ないバスをこの路線で導入する。

### 2 案

西広島（己斐）駅周辺については、地方都市や拠点地域に多く見られるターミナルビルの機能を果たすだけの四角く高い箱型のビルではなく、もっと太田川と一体となった親水空間のある計画を目指す。

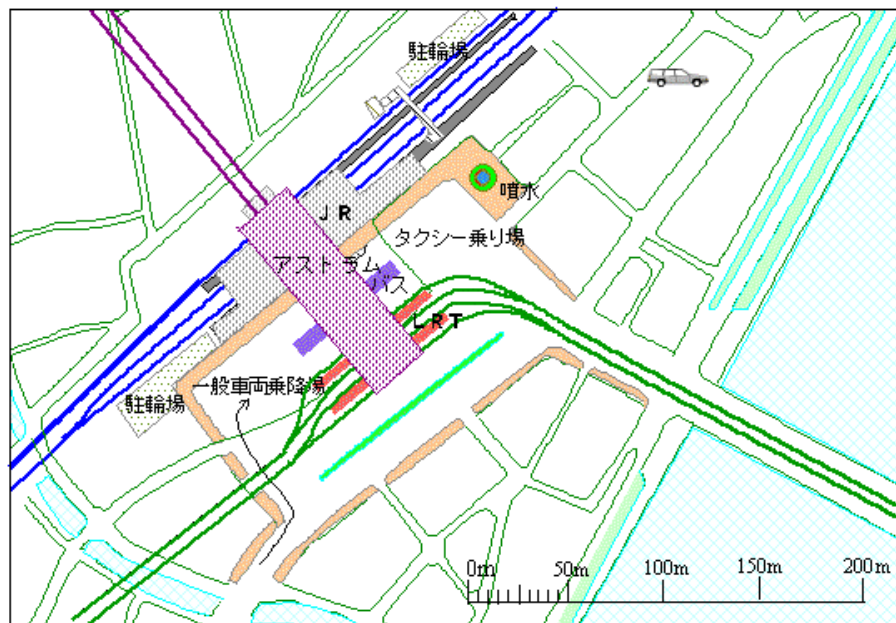
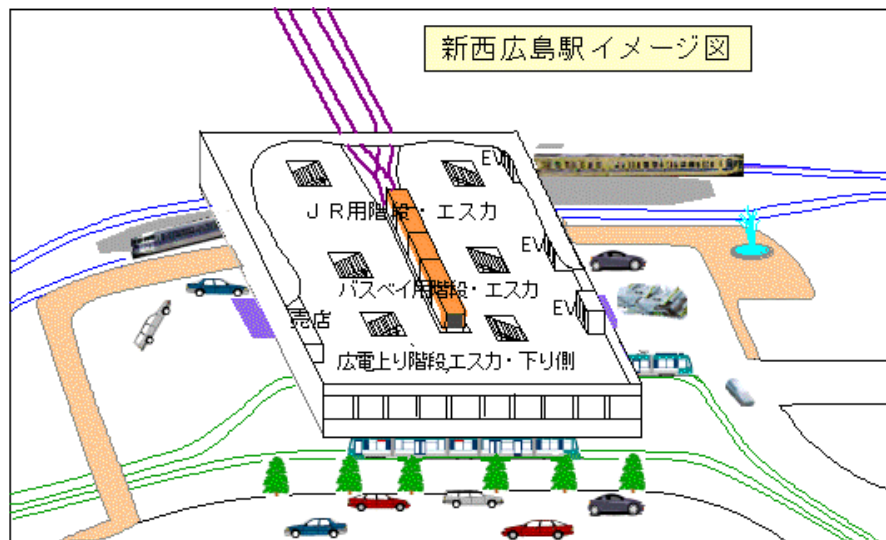
### 3 案

平和大通りの西端は行政上では新己斐橋東端で終わっている。しかし、利用者から見ればこの大通りの機能は西広島駅に至って終了すると実感される。

従って、西広島（己斐）駅周辺については、アストラムライン延伸に伴う駅周辺の整備などにより、平和大通りのイメージが連続するゾーンになるよう一体的発案にて改良することを要望する。

#### ◆西広島（己斐）駅周辺の改良の考え方（3案）

- ・ 駅前広場の面積を現在の3倍に広げる。
- ・ 広電己斐を広場にぐっと曲げて入れ、JRと平行ホームにする。
- ・ JR・広電の間に長いバスペイを設け、フィーダバス発着を便利にする。
- ・ アストラムからはJR、バス、広電、それぞれのホームへ昇降できる専用階段と上り下りエスカレータを設ける。



□ 平和大通り現地調査（平成 13 年 2 月 22 日）

