

広島都市圏における人気買い物エリアの変遷とまちづくり

ジャーナリスト 園部貴之
sosnobe@chugoku-np.co.jp

はじめに

広島市内の公共交通機関に 2025 年、大きな変化が生じた。まず、JR 広島駅の新しい駅ビルが 3 月に完成し、広島駅のリニューアルが完成した。新駅ビルは地上 20 階地下 1 階建てで高さ約 100m、延べ床面積は約 11.1 万平方メートル。商業施設には約 200 店舗が入居する。また 8 月には、広島電鉄が広島駅～稲荷町電停間の路線をショートカットする駅前大橋線を開業。同時に新駅ビルの 2 階に広島駅電停を設けて、高架で乗り入れた。

広島市の古くからの中心部は、通称「カミハチ」と言われる紙屋町・八丁堀地区で、広島駅から 1～1.5km 離れている。人口約 120 万人を擁する中国四国地方最大都市・広島の最重要課題の一つが、中心部活性化であり、その課題解決の鍵が、路面電車の駅前大橋線である。

1. 広島市の人気買い物エリアの推移

中心部活性化いわゆる「まちのにぎわい」を示す指標の一つに来訪者数があり、そこには買い物客が含まれる。地元紙の中国新聞は、買い物で最も利用する広島のエリアを問うアンケートを 1976 年から年 1 回実施している。広島市および隣接する廿日市市、府中町、海田町、熊野町、坂町の計 1 市 4 町の住民 1000 人が対象で、2018 年までは 14 歳以上の女性を対象に郵送で調査。2019 年からは調査方法を、インターネットで男女に問う方式に変更している。

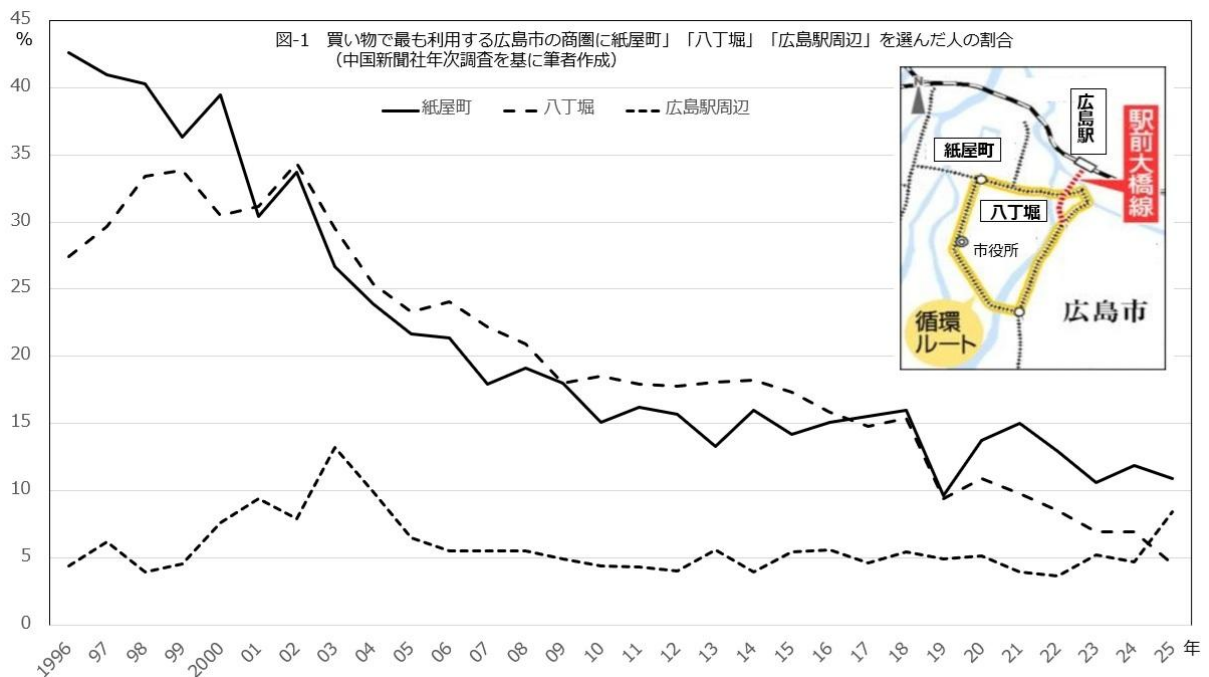
2025 年調査では、調査対象の 11 エリアのうち、紙屋町が 10.9%（前年比 1.0 ポイント減）で首位、八丁堀は 4.5%（同 2.4 ポイント減）だった。広島駅および周辺は 8.4%（同 3.7 ポイント増）。約 20 年近く 5%前後で推移していた状況から大きく上昇した。新駅ビル開業効果とともに、これまでカミハチを選好していた人の一部を吸収した可能性が高い。

一方、2000 年頃まで約 7 割の人々が買い物先として挙げていたカミハチは、合計でも 15.4%。商業面における中心部の求心力は著しく低下したと言えるだろう。グラフ（図-1）には記載していないが、JR 広島駅から 1 駅東隣にある JR 天神川駅至近の「府中町」を挙げた人が 11.7%（同 3.8 ポイント減）いる。こちらも新しい広島駅ビルの開業が響いたといえる。

2. まちの回遊性向上への取り組み

広島市は 2010 年代から、カミハチと JR 広島駅周辺の「2つの都心」は、広島広域都市圏や中国四国地方の発展を牽引していくにふさわしい都市としての活力を生み出す「エンジン」であると位置づけてきた。その具体的な取り組みが、JR 広島駅を含む周辺一帯の再開発であり、中心部へのサッカースタジアム建設（2024 年開業）であり、国によるカミハチエリアの都市再生緊急整備地域指定であった。

民間の動きでは 2021 年に、広島市中心部のまちづくりに取り組む「広島都心会議」が発足した。広島電鉄、ひろぎんホールディングス、広島ガスなど 75 の有力地場企業・団体が参加（正



会員、賛助会員、特別協賛、オブザーバーの合計)。既存のまちづくり団体と連携しながら、地権者と行政の橋渡し役を担っている。会長を務める棕田昌夫氏（広島電鉄会長）は発足時、「回遊しやすいまちに造り替える」と記者会見で述べている。駅前大橋線の開業で、広島駅での JR やバスと路面電車の乗り継ぎを改善し、広島駅～八丁堀・紙屋町間の所要時間を 4 分短縮したのは回遊性向上策の一つだ。2027 年 3 月には路面電車「循環ルート」が新たに開業する。

おわりに

中心市街地活性化が目指すものは何か。商業主の視点で考えれば、「売り上げあるいは利益アップ」である。まちのにぎわい、いわゆる集客が必要であり、回遊性向上はそのための有力手段である。駅ビル開業後、商業施設への来館者は 1 日当たり平日 7～8 万人、週末は 10 万人超と発表されている。路面電車も駅前大橋線開業後、利用者数は月ごとの前年同月比で 16～28% 増加した。JR 広島駅から中心部にスムーズに行けるようになり、まちあるきを楽しむ人が増えることで中心部各店の売り上げがアップする。こんなイメージを描いていた商店主は多いだろう。しかし、広島駅ビルと駅前大橋線開業初年の現実、広島駅周辺の「一人勝ち」の状況だ。

「札幌・仙台・広島・福岡」と言われる 4 つの地方中核都市は、いずれも都市の代表駅と中心市街地がやや離れた距離にあり、「駅とまちのつなぎ方」が共通したテーマだ。広島駅のリニューアル完成と路面電車の速達化によって、広島市における駅とまちの関係は、時間短縮を図ることから、にぎわいづくりよる相互送客に今後変わっていくのだろう。広島市の公共交通の新しいカタチが回遊性向上にどのように寄与していくのか。その効果を引き続き注目していきたい。

参考文献

- 中国新聞朝刊 2025 年 11 月 5 日、2025 年 12 月 24 日、2021 年 4 月 8 日
- 中国新聞セレクト 2025 年 10 月 4 日