

# みんな



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

愛されて100年。そして次の世紀へ  
[市民とともに築いた広島電鉄「路面電車王国」]

# 乗ってみたら、見えた

柴崎友香

彼女が中学生のころ、夜中にテレビでやってきたからたまたま観た映画で、不思議な場面があった。電車が、空に浮かんでいるのだ。制服姿のヒロインのうしろ、白っぽい空にゆつくりと近未来の乗り物みたいな車両が現れて、近づいてくる。幻みみたいな奇妙な印象がずっと残っていた。

何年も経って、彼女は東京に移り住み、ふとあの宙に浮いていた電車のことを思い出した。本当にあるのだろうか、と検索してみた。レールに車両がぶら下がっているタイプのモノレール。それはちゃんとあって、表示された画像を見ながらいちいち感心した。だから、夏の始まりのある日、友人

たちが鎌倉へ行かないかと言ったとき、彼女はすぐに、湘南モノレールに乗りた、と提案したのだった。遠回りになるし、映画のロケ地とは実は違うのだけれど、どうしても宙に浮いた車両に乗ってみたかったのだ。

近未来、というイメージを持つていたが、実際に目にしたモノレールも駅も、ぴかぴかではなくて街になじんだ表面をしていた。「懸垂型モノレール」がびんときていなかった友人たちも、その姿をひと目見ると一気に興奮が高まった。

彼女たちは先頭で、運転席の後ろから広がる風景を見渡した。三十代の女が三人なのに、電車が好きな子供みた

いに大はしゃぎした。遊園地の乗り物みたいだと言いつつ。

自分たちが立っている床の下に空間が広がっていて、さらにその下を自動車が行き交っている。どこか現実ではないような、別の世界へこのまま飛んで行ってしまうような、そんな感覚を彼女たちは共有した。

終点の駅に、喫茶店があった。特大サイズのケーキがあって、三人ともつい食べてしまった。それから、海に向かった。坂の先に、海が見えた。きらきらと眩しく輝く海に向かって下つてくのは、海は、果てしなく光っていて、彼女は、楽しいのどこか心細くも感じた。

# みんな

CONTENTS  
Vol.  
**58**  
2016

◎日本民営鉄道協会とは？  
昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。  
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。  
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

今度は、地面をゆっくり走る江ノ島電鉄に乗り換えた。ときには線路脇の家の軒をかすめるように走っていく。小さな車両の中は、彼女たちのような観光客がぎっしりとして、賑やかだった。お茶の間みたいな電車、と彼女はふと思った。海が開けた場所に出ると、自分の内側も広がるようだった。海が見えるお茶の間がいい、と彼女は思った。

夕方、小田急線に乗り換えて、彼女

たちは東京に戻った。初めて見る街が窓の外を過ぎていくのを眺め、途中からは眠った。

その日にしたことは、ほとんど電車に乗ることだけだった。少しだけ海に出てみだし、喫茶店にももう一軒入ったが、おもに電車に乗った。なにかがあったわけではないが、彼女たちは皆、その一日のことをずっと覚えていた。

## しばさきともか

作家。大阪府生まれ。2000年「きょうのできごと」でデビュー。07年「その街の今は」で第57回芸術選奨文部科学大臣新人賞、第23回織田作之助賞大賞、10年「寝ても覚めても」で第32回野間文芸新人賞、14年「春の庭」で第151回芥川賞を受賞。  
著書に「次の町まで、きみはどんな歌をうたうの？」「わたしがいなかった街で」「星よりひそかに」「きょうのできごと」、十年後」など。最新刊に「パノラマ」がある。



## 02 四つの季節の鉄道ものがたり 夏 乗ってみたら、見えた

◎作家 柴崎友香

特集／愛されて100年。そして次の世紀へ  
【市民とともに築いた広島電鉄「路面電車王国」】

## 04 広島のみちと歩んだ100年。 TOP INTERVIEW

新たな時代を地域とともに生きる

◎広島電鉄株式会社代表取締役社長 椋田昌夫

## 08 REPORT 未来につながる

「路面電車王国」

- ◎広島電鉄株式会社 取締役 電車事業本部長 平町隆典
- ◎広島電鉄株式会社 電車事業本部 電車営業部長 末松辰義
- ◎広島電鉄株式会社 電車事業本部 電車技術部長 井手ヶ原 誠

## 09 I 軍都・広島と原爆投下

COLUMN  
時を超えて被爆時と現代の広島をつなぐ  
◎株式会社中国放送 企画総務局企画部 亀井弘龍

## 12 II 「廃止やむなし」から軌道優先へ

COLUMN  
路面電車の目指すものは警察と合致している  
◎広島県警察本部 交通部 参事官兼交通企画課長 広島県警視 山田谷清

## 16 III 路面電車ルネッサンス

COLUMN  
日本初の100%完全超低床車両を開発  
◎元近畿車輛株式会社 車両事業本部事業企画室 主幹技師 榎田 保

## 20 IV これからも広島とともに

COLUMN  
社員が安心して働ける会社をとにつくる  
◎私鉄中国地方労働組合 広島電鉄支部 執行委員長 佐古正明

## 24 INTERVIEW 階層性のある交通ネットワークで都市機能とまちの魅力を高める

◎広島市道路交通局 都市交通部 公共交通計画担当 専門員 米田英生

## 26 西武鉄道／相鉄グループ／日本民営鉄道協会

みんてつインフォメーション  
連載④ 地方民鉄紀行

## 28 上田電鉄株式会社

連載⑤ 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

## 30 秩父鉄道

◎首都大学東京非常勤講師 藤本一美



# 広島のまちと歩んだ100年。 新たな時代を 地域とともに生きる

日本の路面電車は、最盛期の昭和7年には、全国67都市83事業者により約1500kmの路線が敷かれていた。しかし、時代の流れの中で次々と姿を消し、現在残っているのは17都市のみとなっている。日本一の路面電車網を築く広島電鉄も、他都市と同様、一時は存亡の危機に直面したが、存続をかけた企業努力を重ね、時代に即した施策を打ち出すことで、市民の足を守り、発展してきた。広島電鉄に寄せられる市民や地域の信頼は厚い。平成24年に電車開業100年を迎え、地域の公共交通事業者として新たな世紀へ歩みを進めた広島電鉄。椋田昌夫代表取締役社長にこれからのビジョンについてお話を伺った。

広島電鉄株式会社 代表取締役社長  
**椋田昌夫**  
Masao MUKUDA

文◎茶木 環／撮影◎織本知之

節目の年に自社の歴史を振り返る

——昨年、平成27年は戦後70年、広島にとつては被爆70年の大きな節目となる年でした。

**棕田** 当社は平成24年に電車開業100年を迎えましたが、被爆70年は当社にとつても大きな節目に当たります。これを機に、広島公共交通機関としての自社の歴史をしっかりと勉強し直そうと、社員全員で史実を振り返りました。

中でも、私が大事にしなければならぬと思ったのは、昭和18年に当社が開校し、昭和20年9月に閉校した広島電鉄家政女学校と女学生たちの存在です。わずか2年余りの短い期間でしたが、戦時中の路面電車の運行業務を担い、自分たちが被災しながらも被爆の3日後に一部区間の運行を再開してくれた。当社の路面電車の歴史にそうした事実があることを、広く知っていただきたいと思いました。

広島で行われたさまざまな戦後・被爆70年事業に参画・協賛し、その一つとして「ひろでの歴史を奏でるコンサート」を開催しました。広島交響楽団の演奏をバックに、創業時から戦中・戦後、現在に至るまでの当社の歩みを映像でたどるコンサートで、家政女学校のOGもお招きし、体験談を語っていただきました。

また、資料提供やロケ撮影の制作協力を行ったNHKの全国放送ドラマ「一番電車が走った」の試写会も開催されましたが、反響は想像以上に大きく、普段は感情を表に出さない若い社員や乗務員が

「社長、頑張ります」と、涙を浮かべて私に握手を求めてきたぐらいです。

当社が市民をはじめ多くの方々からご支援いただいていることを改めて強く認識するとともに、公共交通の事業者として地域と一緒に何をやっていくべきか、社員が考える一つの大きな契機になったと思っています。

路面電車逆風時代を乗り越えた

——棕田社長が入社された当時、広島路面電車はどのような状況でしたか。

**棕田** 私が入社したのは昭和44年で、路面電車の斜陽化が進み、電車不要論が潮流の時代でした。奥窪英雄電車部長（平成元年に社長就任）が「路面電車の廃止は公共交通機関として無責任である」と、路面電車で生き残る決断をされて、その前年から存続のための合理化に着手されていきました。新人の私も、この時期に導入を開始した電車のワンマン化を担当しています。他都市で不要となった中古車両を購入するなど徹底した経費削減に取り組み、軌道敷内への自動車乗り入れを再度禁止するよう広島県警に要望したのも奥窪部長で、何とか路面電車を残そうという気概に圧倒されました。

——平成9年頃に始まった超低床車両の導入も転機となりました。

**棕田** 平成8年に就任された大田哲哉社長は、路面電車を中量輸送の都市交通軸として機能させたいと、「路面電車ルネッサンス」を掲げて尽力されました。大田社長は、トラム復活によって都市再

生を果たしたフランスのストラスブールに視察に行き、バリアフリーや快適性を追求したデザイン性の高い車両を見て、超低床車両の導入を決断されたんです。先進的な車両を導入し、地域交通に貢献したいという強い志をお持ちでした。

実際に、広島初の超低床車両「グリーンムーバー」が走った時には、まちの風景が一変し、やがて路面電車への批判の声も消えていきました。ただ、1両3億4000万円と高額で、当時私は財務担当でしたが、車両の導入に投資を集中するなど内情は大変でした。その後は超低床車両の国産化に成功し、現在もさらに高機能のLRT化を進めています。

——経営努力を重ねながら、常に攻めの姿勢で近代化を進められてきたんですね。

**棕田** 極端なことを言いますが、安易なやり方に正解はないように私は思うんです。奥窪社長も大田社長も私も困難な方を選ぶ——それが広島電鉄のDNAかもしれない。ただ、お二人の時とは異なり、今は総合力で勝負しなければならぬ時代です。「新しい時代を地域とともに生きる」という理念の下、鉄軌道事業、自動車事業、不動産事業の三つの事業で会社全体を見直していこうという方向性で取り組んでいます。

労使一体となった契約社員の正社員化

——経営の合理化は、人事面にも手をつけなければならぬ難しさがあります。

**棕田** 当社のバス部門は昭和50年代の後半から赤字が続いていました。広島都市

圏の都市構造の変化に加え、少子高齢化が進み、平成6年には新交通システムのアストラムラインが開業してさらにバス部門の赤字が拡大していった。乗合バス事業規制緩和の実施も控え、危機的状況にありました。

この頃、全国的に見てもバス事業で赤字を抱えている事業者が多く、バス部門を分社化することで経営改善を図るところが少なくありませんでした。

当社は不採算路線を整理し、その一方で諸手当などの見直しや契約社員制度の導入など、人件費の削減を進めることで、分社化も人員整理も全く行わずに危機を乗り越えました。

世の中の流れには逆らえないし、新しい交通機関の利便性が高ければ、当然、



平成25年に運行を開始した電車開業100周年記念車両の「PICCOLO（ピッコロ）」と「PICCOLA（ピッコラ）」。



広島駅南口広場に位置する広島駅電停。4系統が発着する。

的があり、労使が一致したんです。職場に一体感が生まれ、個々の仕事に対する姿勢もより積極的になりました。

### 都市の発展とともに公共交通も進化する

——先ほど「新しい時代」とのお話がありました。広島市も都市として、日々発展を重ねています。

**棕田** 広島のみちは都心部があるデルタ地帯が山と海に囲まれているのが特徴です。高度成長期には広島都市圏は周辺部にまで拡大し、昭和40年代後半には周辺自治体が広島市に編入され、さらには山が切り開かれて住宅地の開発が進んだ。昭和60年には100万都市となりました。ただ広島のみちが発展し、どんどん変わっているのに、公共交通がそれに追いついていない現状がある。これは交通事業者としての私たちの反省でもあります。

——広島電鉄としては、どのような公共交通の姿を目指していらっしゃいますか。

**棕田** 平成25年に「交通政策基本法」が施行され、翌26年には「都市再生特別措置法の改正」「地域公共交通活性化及び再生法の改正」が施行されるなど、公共交通政策をバックアップする法制度や支援制度が整備されました。

広島市でも昨年8月に「公共交通体系づくりの基本計画」を策定しています。路面電車やアストラムラインなどの鉄軌道にバス路線を有機的につなぎ合わせ、利便性の高い地域公共交通ネットワークを築く構想で、この基本計画で当社の路面電車は都心部であるデルタ内で中量輸

送を担い、バスは同じくデルタ内の拠点アクセスを補完するほか、基幹公共交通として都心部と郊外部を結ぶ役割を果たします。

当社はこれまで、お客さまに広島電鉄の路面電車やバスをご利用いただくためにはどうしたらいいのか、常に考え続けてきました。バリアフリー化を進め、諸設備を近代化し、利便性の向上に努めた。サービスレベルを高めるために社員教育にも精一杯取り組んできました。

けれども、自社だけでは足りない、広島は公共交通全体の利用者を根本的に増やす努力はあまりしてこなかった。漠然と「公共交通というものは社会に役立っている。だから乗ってもらえるもの」という意識がどこかにあつて、大きな視点で全体を俯瞰することができていなかったのかもしれない。

都市の発展とともに公共交通も進化していかなければなりません。広島市が目指す公共交通体系の実現に向け、取り組んでいきたいと考えています。

### 公共交通は圏域で考えるべき

——そのようなお考えに基づき、どのような取り組みが始まっていますか。

**棕田** 今、広島市では広島県と山口県にまたがる11市13町で構成される「広島広域都市圏」を設定し、連携しながら発展していこうというビジョンを打ち出しています。こうした動きの中にあつて、公共交通も事業者ごとではなく、圏域内全体で考える必要があります。

例えば、広島駅一八丁堀・紙屋町間を運行しているバスは全事業者を合わせる1日に約3900本もあり、明らかに過剰です。その本数を半分にして、残りを運行頻度が低いエリアやバス路線がない場所で開催したら、新しいお客さまが増える可能性があります。新しいまちができたなら、それに合わせた路線につくり直す。当社だけでは不可能ですが、圏域内のバス事業者が連携すれば、現在あるバスと運転士の数で、バス路線を再編することが可能です。

市内中心部と周辺地域を結ぶ幹線バスと、周辺地域とその先の地域にはコミュニティバスや乗合タクシーなどを活用して地域路線をつくる。幹線バスと地域路線の結節点として、バスの待合所であり、買い物もできる「バスの駅」を設置する。高齢者でも利用しやすいように



今年3月に開設された広島駅南口交通案内所。

お客さまの支持はそちらに移ります。その時々において、労使一体となって対処することが重要であると、この経験から学びました。

——契約社員の正社員化は、企業としての確固たる方向性を示されました。

**棕田** 契約社員制度を導入して数年経つと、処遇改善を求める声が挙がりました。賃金体系を抜本的に改革して職種別賃金制度を導入し、雇用体系を正社員に統一しました。同時に、新退職金制度の導入と定年延長を実施しています。

当時、私は労務と財務の両方を担当していました。会社にとっていかに苦渋の決断であったか。それでも社員が一体となって支え合う企業にしたいという目

タッチパネルでバス情報を案内すれば、どのバスに乗りたらいいか、非常に分かりやすくなると思います。

——誰にでも分かりやすい、乗りやすいということはどうも大切ですね。

**椋田** あるバス会社の社長が「バスは不便だから、利用してもらえない」と言っていました。ところが地域住民にアンケートを取ってみると「分からないから利用しない」という回答が圧倒的に多かったそうです。バスを利用してもらうには、初めて利用する人、乗り慣れていない人でも安心して利用できる分かりやすい情報が必要なんです。

当社では、路面電車のロケーションシステムを早くから導入していましたが、バスについても昨年、広島県内の交通事業者7社共同で「ひろしま公共交通ナビくるけん」というロケーションシステムを導入しました。スマートフォンから専用サイトを通じて、あと何分でバスが停留所に到着するか、確認できるサービスです。また、利用者が多い主要バス停留所には、案内表示機を設置しました。

**1日約1000人が訪問する案内所**

——観光、特にインバウンドについてはどのような取り組みをされていますか。

**椋田** 昨年から被爆関連施設などを周遊できる電車・バス1日乗車券「広島ピースパス」の発売を開始しましたが、今年は4月から、訪日外国人観光客向け乗車券「Visit Hiroshima Tourist Pass」を販売しています。当社の電車全線とバス、

宮島船舶などを利用できる3日間有効の共通乗車券で、広島市内・宮島エリアのスムーズエリア（1000円）と広島県内エリアのワイドエリア（3000円）があります。

また、広島駅南口広場再整備事業に合わせて、私が会長を務める広島県バス協会で、今年3月に広島駅南口交通案内所を開設しました。インバウンド対応として、英会話のできるスタッフが常駐するほか、多言語翻訳サービスを導入して、さまざまな国や地域から訪れる観光客の公共交通を利用した移動をサポートします。

多いときには1時間に100人以上、平均で1日約1000人にご利用いただき、大変好評で、広島駅北口にも同様の交通案内所を開設する計画です。

広島県バス協会を中心に、地域の公共交通事業者がまとまって取り組むお客さま対策が軌道に乗ってきました。

**進む路線の見直し計画**

——不動産事業はいかがでしょうか。

**椋田** 広島市の千田地区、当社の本社に隣接した地区ですが、再開発が始まり、ここに新たなランドマークとなる地上54階建ての高層マンションが建設されます。再開発エリアには病院やスポーツクラブ、専門学校なども整備され、まさに新しいまちが誕生する。このまちの完成を待って、10年後を目途に、当社も千田地区の開発に取り組みたいと考えています。

当社は、千田地区にバスの車庫跡地や

社宅跡地、駐車場など約3万6300㎡を保有しています。新しく誕生したまちの機能を補完する形で、子育て世代や共稼ぎ世帯、あるいは郊外では暮らしにくくなった高齢世帯向けの賃貸マンションをつくり、介護施設や託児施設、飲食店を整備する。若年層から高齢層まで幅広い世代が生活しやすい環境をつくりたいと思っています。

——千田地区にある程度の都市機能が集約されるわけですね。

**椋田** この地区が豊かで楽しいまちに変わったなら、路面電車やバスを利用して、多くの人が訪れるようになる。多くの人が行き交うようになれば、地域はさらにいきいきと活性化していきます。

宮島地区も東京五輪開催の2020年を目指して開発し、回遊型のまちに生まれ変わります。

10年先の夢は私たちの世代がつくるので、20年先の夢は次世代を担う若い社員たちがつくってほしい。新しい夢を持ち、「われわれはこういう生き方をしたい」と全社員が胸を張って言える、そんな会社を目指してほしいと思います。

——そうした中で、総合的なLRT化はどういう方向に向かって進めていくとお考えですか。

**椋田** 広島駅からまちの中心部への電車の所要時間を短縮する。そして周

辺地域の運行も改善する。そのために長い30m級の電車とワンマン運転が可能な18・6mの電車を活用してお客さまニーズに即した合理的な運行を行い、超低床車両も計画的に導入していきます。

路線の見直し計画も検討しており、最優先の計画である駅前通り（駅前大橋）線を整備し、路面電車を高架化してJR西日本の駅ビル2階部へ乗り入れます。完成は平成30年代半ばを予定していますが、となると、車両は現状のままがいいのか、さらに性能が優れた超低床車両があるのなら、ぜひとも導入して走らせたいという夢がある。それが難しければ今の技術でどこまで工夫できるのか、社内にて技術研究所をつくらせて研究しているところなんです。

これまで広島電鉄は大いなる夢を持って、路面電車を存続させ、近代化を進めてきました。その企業姿勢に変わりはなく、路面電車のさらなる進化を願い、地域とともに歩んでいきたいと思っています。

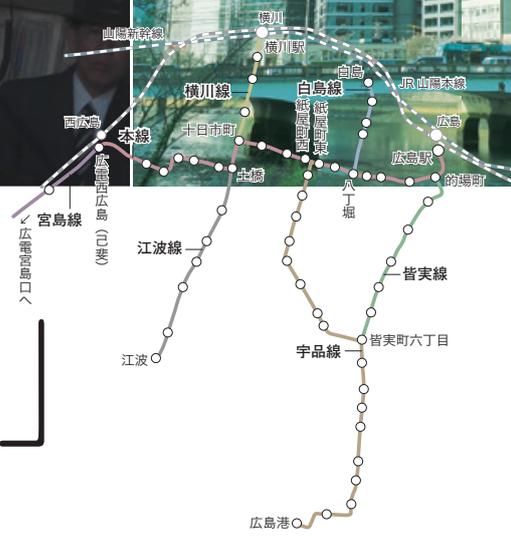




REPORT

特集：愛されて100年。そして次の世紀へ

【市民とともに築いた広島電鉄「路面電車王国」】



# 未来につながる 「路面電車王国」

戦後 70 年の昨年、広島は被爆 70 年の節目の年を迎えた。原爆投下で、一瞬にして焦土と化した広島のみち。そのわずか 3 日後に一番電車を走らせた広島電鉄の歴史は、広島市民の記憶に深く刻まれ、受け継がれている。昭和 30 年代以降、全国各地の路面電車が姿を消す中で、市民に支えられて生き残り、全国の先陣を切って LRT 化を推進、国内随一の「路面電車王国」へと発展した。市民に愛され、たゆまぬ企業努力を重ねてきた広島電鉄の歩みを振り返る。

文◎茶木 環 / 撮影◎織本知之 / 写真提供◎広島電鉄株式会社



広島電鉄株式会社  
取締役 電車事業本部長  
**平町隆典**  
Takanori HIRAMACHI



広島電鉄株式会社  
電車事業本部 電車営業部長  
**末松辰義**  
Tatsuyoshi SUEMATSU



広島電鉄株式会社  
電車事業本部 電車技術部長  
**井手ヶ原 誠**  
Makoto IDEGAHARA



# 軍都・広島と原爆投下

広島電鉄は、大正元年に開業。軍都・広島の発展とともに、市民の足として路線網を拡充していった。戦時中は、女学生の力を借りて運行を維持し、被爆の3日後には一部区間で運転を再開。

大きな災禍を被った路線も、戦後の都市復興とともに整備されていく。



左：原爆投下前の広島の街並み（十日市町）。650形は現在も現役で活躍する。

上：戦後、都市計画に基づき進められた軌道移設工事。

## 戦時中に現在とほぼ同じ路線が完成

現在の広島電鉄の前身である広島電気軌道は、軍都・広島発展を見込んだ大阪・大林組の創立者である大林芳五郎らが発起人となり、明治43年に設立された。軌道線が開業したのは大正元年。本線の広島駅前―相生橋（現・原爆ドーム前）間、西塔川線（現・宇品線）の紙屋町―御幸橋間、白鳥線の八丁堀―白鳥間など4系統6.1kmが開通した。日本の路面電車の営業は、明治28年に開業した京都電気鉄道に始まるが、中国地方では明治42年に開業した岩国電気軌道、呉電気鉄道に続く路面電車の開業だった。

その後、大林芳五郎ら大阪財界人が設立した広島瓦斯との合併により、広島瓦斯電軌が設立。ガス発電に切り替えた動力費の節減や経営安定化が進められる。路線も、大正6年には横川線、大正8年には宇品線が延伸開業し、大正11年には普通鉄道区間の宮島線が開通（昭和6年全線開業）した。

やがて昭和10年代に入ると、輸送力増強を目的とした軌道変更や複線化、木造車両の半鋼製化などの取り組みが進められた。さらに昭和17年には戦時中の経済統制により、交通事業部門が分離して広島電鉄が発足し、昭和18年に江波線、翌19年に皆実線が新たに開業した。

利用者数も増加の一途をたどり、開業20年目に当たる昭和7年には、1日平均利用客数が市内線6万3000人、宮島線7600人だったのが、昭和20年には

市内線14万3000人、宮島線1万7000人に増加している。

広島電鉄の平町隆典取締役は「当社の路面電車は戦時中に現在とほぼ同じ路線が出来上がり、戦時下における市内輸送の重要な役割を担っていた」と解説する。

## 戦時中に運転・乗務した女学生

戦時中には、男子社員が次々と戦地へ応召された。人員不足を解消するため、国民学校高等科を卒業した女子が働きながら学ぶ実業学校を設立した。昭和18年4月に開校した全寮制の「広島電鉄家政女学校」で、女学校卒業資格に必要な普通学科や華道、裁縫などのほか、電車や路線バスの運行に関する授業が行われた。

修業期間は本科2年・専攻科1年の3年制で、生徒は授業とは別に、電車やバスに乗務し、賃金を得る。昭和20年4月には全学年で約3000人が在籍し、戦時下のバス路線や電車運行を支えていた。

昭和20年8月6日、広島市の中心部に原爆が投下され、市内は壊滅的な被害を受け、焦土と化した。広島市の人口約24万5000人のうち、約13万人が犠牲となったと言われる。広島電鉄では市内線の電車123両のうち108両が被災し、女学生30人を含む従業員185人が犠牲となった。

甚大な被害を受けながらも、広島電鉄は「社会の治安を維持し、都市の復興を促進するためには、まず交通運輸の再建を急がなければいけない」という信念の



1 原爆で損壊しつつも復旧し、現在も走り続ける「被爆電車」。2 3 「被爆電車特別運行プロジェクト」で70年前の姿に復元されて走行する653号と車内。4 原爆の犠牲になった広島電鉄関係者を追悼する慰霊碑。5 「被爆建物」として残る広島電鉄千田町変電所。6 被爆電車653号お披露目式で挨拶に立った椋田社長。

が倒壊した家政女学校の再建は困難で

しかし、復旧作業が進む一方で、施設から3年後の昭和23年には、白鳥線を除く市内線全線を復旧させた。

下、被爆直後から復旧作業に取り掛かった。社屋や工場、車庫などは倒壊したため、千田車庫内に残された電車を仮事務所に充て、車両課の社員が沿線の線路沿いを歩いて車両や施設の状態を確認した。全842本のうち393本の電柱が倒壊、

大きな被害を免れた宮島線は、被爆翌日に草津町（現・草津）―電車宮島（現・広電宮島口）間を、翌8日には全線で運行を再開。市内線は、己斐―小網町の運行を再開したところで終戦を迎え、同年9月には宇品線、10月には本線、被災

この時、市内線の変電所は被爆により壊滅状態だったため、電源は宮島線廿日市変電所から供給されたという。

「運転再開は、電気施設の復旧にかかっていた。戦時下、制御装置などを郊外にあるバスの吉田営業所に疎開させており、これらを使用して早期に復旧させることができた」と電車事業本部の末松辰義電車営業部長は語る。

そして3日後の8月9日、一番電車を走らせる。運転を再開した区間は比較的被害の少なかった己斐―西天満町間で、車掌は女学生が務めた。がれきの中を電車は「チンチン」と力強く走り、被爆した人々を勇気づけた。

東京通信隊から派遣された約40人の隊員の協力で、夜通し復旧作業を行った。

が倒壊した家政女学校の再建は困難で

「広島人の遺伝子の中には路面電車が組み込まれている」と言われるが、被爆後一番電車が走行してから70年余り。被爆という大きな受難を乗り越えて、路面電車は復興し、現在も走り続けている。

「運転再開は、電気施設の復旧にかかっていた。戦時下、制御装置などを郊外にあるバスの吉田営業所に疎開させており、これらを使用して早期に復旧させることができた」と電車事業本部の末松辰義電車営業部長は語る。

最初の竣工となったのは本線の稲荷大橋で、もとは専用橋だったが、中心地である八丁堀に通じる幹線道路建設の一環として、昭和25年3月、軌道併用橋として開通させた。また、復旧が遅れていた白鳥線は軌道を移設し、新線に切り替え、昭和27年6月に運転を再開している。これらの軌道移設や橋梁架け替え工事は、昭和30年代を中心に長期にわたって進められ、本線の相生橋は昭和58年、宇品線の御幸橋は平成2年に完成した。

昭和24年、「広島平和記念都市建設法」が施行され、広島市では主要道路の拡幅が進められることになった。交通量の多い地域では道路の幅員を40mとし、中心部5・7mの軌道敷の左右両側にそれぞれ3車線、さらに両側に7・75mの歩道と、近代都市にふさわしい幹線道路を整備する。路面電車の軌道も道路の中央に移設する必要が生じ、広島電鉄・建設省・広島市復興局で計画を策定した。

都計計画と路面電車の復興

あったため、女学校は昭和20年9月に閉校となった。その存在はわずか2年余りだったが、女学生たちの功績も含め、当時の社員の努力は、現在でも広島電鉄社内で語り継がれている。

# Column



## 時を超えて被爆時と現代の広島をつなぐ

被爆70年の節目の年に、広島電鉄と中国放送がコラボレーションして「被爆電車特別運行プロジェクト」を実施した。被爆の惨禍とともに復興と人の力を伝えるというコンセプトで、今年以降も続けられる予定だ。

株式会社中国放送 企画総務局企画部

### 亀井弘龍

Hirotsu KAMEI

#### 復興のシンボルである被爆電車

当社は昨年、広島電鉄と共同で「被爆電車特別運行プロジェクト」をスタートさせました。開局以来、広島放送局として「原爆・平和」を大きなテーマに据えて報道してきましたが、被爆の惨禍、被爆からの復興を次の世代へどう伝えていくかを考えたときに、これまでにない手法がないか、社内のプロジェクトチームで時間をかけて話し合いを重ねました。その中で「核の非人道性」を伝える原爆ドームのような被爆建物のほかにも、被爆した電車が存在することに気付いたんです。戦時中も、被爆後も、今も走っている電車は復興のシンボルです。これ以上ふさわしいものはないと思い、広島電鉄にご相談しました。

広島電鉄の方々是非常に前向きにご協力くださり、さまざまなお提案もいただきました。それぞれの企業の特性を活かしたコラボレーションができたと思います。

私自身も広島市内で育ちましたが、広島市内の小学生は学校で教わって、「被爆電車」という言葉や原爆投下の3日後に走ったことを「歴史」として知っていても、今自分が生きている現在となかなか結び付いてこない。大人たちも、関心のある人なら認識できるでしょうが、走行している車両のどれが被爆電車なのか、わからない方も少なくないと思います。

この広島というまちが70年前と現在、さらに未来へとつながっていることを改めて感じてもらい、考えるきっかけになることがこのプロジェクトで最優先したことです。

被爆電車の特別運行は、企画電車で広島駅一八丁堀一原爆ドーム前一広電西広島まで行って広島駅へ折り返すルートで、一番電車が走った路線も通ります。車内にモニターを4台設置し、中国放送がこれまで伝えてきた「被爆の惨禍」と「広島



緑色の塗装の下に「青」の塗料が見える。

(写真提供：中国放送)

復興」などを再編集したVTRとともに、車窓に広がる現在の広島の街並みをご覧くださいというものです。

昨年度はどの便も予約で満席となり、約1100人にご乗車いただき、日本鉄

道賞「被爆と復興の記憶」特別賞を受賞しました。驚いたのは県外からの反響も大きかったことで、予約の2割超を占めました。今年も4月・8月・11月に運行予定です。

#### 塗装の下から当時の車体色を発見

被爆電車のうち、通常運行に使用されているのは651号と652号です。広島電鉄がこれを70年以上走らせてきた意義の大きさを改めて感じました。今回、企画電車に使用したのは動態保存されていた、兄弟車にあたる653号です。

現在の姿はクリームと緑のツートンカラーで、私自身当時からその色だと思っていたのですが、広島電鉄、路面電車同好会などの方とお話しして、当時はグレーと青色の2色だったことを知りました。ただ、広島電鉄も被爆で資料を焼失されて文書が残っていない。被爆された方に当時の記憶をたどっていただくと、確かに鮮やかな青色が使われていたとおっしゃいます。

広島電鉄の方とお話しして、確証はなかったのですが、「もしかしたら、下からその青い色が出てくるかもしれない」と、現在の塗装をはがしてみたら、実際に青い色が出てきたんです。70年前と一気につながった瞬間でした。それで、ほぼ当時の姿に復元することができたんです。

原爆で、あれだけの甚大な被害を受けた広島が復興できたのは、まさに人の力です。これは広島の人間として、日本人として自信を持っていいと思うし、被爆の悲惨さとともに伝えていきたいと思っています。内戦が起きている国から来た留学生は、広島のみちを見ると、自分の国にも未来があるという希望を感じると言っていました。被爆電車ですべての人々にそうしたことを伝えていければと考えています。

広島市、特に中心部で生活する多くの人々にとって、子ども時代の交通は路面電車からスタートします。大人になってほかの交通を利用するようにもなりますが、やっぱり路面電車に帰ってくる。高齢者もサラリーマンも家族連れも気軽に乗り降りし、身近な交通機関である路面電車がまちに存在することは素晴らしい。路面電車が生活に浸透し、その存在が当たり前のようでしたが、この企画を手掛けて、改めてその思いを強くしました。



# 「廃止やむなし」 から軌道優先へ

やがて高度成長期に突入すると、モーターゼーシヨンの急進展で、全国各地で路面電車が廃止されていく。そうした厳しい時代、廃止論にさらされながらも、広島電鉄は車と共存する交通社会づくりや数々の合理化策によって、生き残りを図っていった。



## 鉄道と軌道のシームレスネットワーク

広島電鉄の路線は、戦時中にはほぼ路線網が完成した。現在は、広島市内を走る軌道区間の市内線19kmと鉄道区間の宮島線16・1km、合わせて8系統35・1kmの営業路線となっている。

市内線が走る広島市の中心部は、6本の川が流れ、周囲を山と海に囲まれたデルタ地帯で、半径2・5km内に、都市機能が集積したコンパクトな都心を形成している。地形や都市の規模から見ても、中規模輸送力の路面電車が市民の足として活用されやすい環境にあったと言えるだろう。

高度成長期には、商工業の発展に伴い、広島市も急速に都市化が進み、人口が急増した。市内電車の利用者数も年々増加し、昭和29年に年間4200万人だった利用者数が、昭和39年には5200万人と、10年間で24%もの伸びを見せている。

また、都市地域も拡大し、特に戦前から宅地開発が進められていた宮島線沿線で、沿線開発が本格化していった。

しかし、昭和30年代初めの頃の宮島線は、普通鉄道の高床車両で市内に乗り入れることができなかつたため、利用者は宮島線から市内線に乗り換える必要があった。そこで広島電鉄は、それまでの「軌道（市内線）と鉄道（宮島線）は全く別物である」という概念を転換し、市内線と宮島線双方を走行できる軌道車両を新造し、直通運行を開始した。

昭和33年に団体貸切電車を皮切りに、

37年には恒常ダイヤで廿日市―広島駅間の直通運転を実施し、翌38年には宮島口駅まで乗り入れを延長。宮島線全線の直通運転を実現した。鉄軌道直通運転によるシームレスネットワークの先駆けとなる取り組みだった。

## 軌道敷内諸車乗り入れ禁止の復活

ところで、明治期以降、全国各地で整備された路面電車は、最盛期の昭和7年には67都市83事業者、路線延長1500kmにも及んでいた。戦後の昭和26年には56都市58事業者、路線延長は1405km。昭和30年代中頃には1日当たりの輸送人員が全国で約700万人に達しており、この頃がまさに路面電車の黄金期で、都市の重要な交通手段だった。

しかし、高度成長期以降、モーターゼーシヨンの進展で自動車分担率が急速に拡大していくと、路面電車の運行は慢性的な渋滞に妨げられ、速達性や定時性を失っていく。利用者減から収支状況が悪化し、全国各地で路面電車は廃止あるいは縮小していった。

こうした情勢は、広島市においても同様だった。路面電車が走行する軌道敷内は、道路交通法第21条で自動車の乗り入れが禁止されている。しかし、昭和38年、広島県公安委員会が道路渋滞緩和策の一環として、軌道敷内への乗り入れ禁止を解除したことで、渋滞に巻き込まれた電車の表定速度は時速12kmから5kmに低下するなど、公共交通機関としての信



頼が失われていった。市内線利用者数のピークは昭和41年の年間537.2万人だったが、翌42年には91万人減、43年には65.6万人減の462.5万人となり、急激な利用者減へとつながっていく。

広島電鉄は、軌道敷内への自動車乗り入れを再度禁止するよう広島県警察本部に再三要請した。これを受け、広島県警察本部の担当者は交通渋滞対策を検討するため、路面電車を主幹交通機関として優先走行させているヨーロッパ諸国を視察。交通渋滞緩和と自動車の排気ガスによる公害解消には、自動車の総量抑制と路面電車の優先通行が必要であると判断し、昭和46年、8年6カ月ぶりに「軌道敷内諸車乗り入れ禁止」を復活させた。

「それまでは広島でも、路面電車廃止論が持ち上がったことが、乗り入れ禁止が再び定着すると、電車が存続して良かったという声が挙がってきた」と、電車事業本部の井手ヶ原誠電車技術部長は当時の情勢を説明する。

乗り入れ禁止の復活に続き、昭和47年には、軌道敷と車道の境界を明確にする「区画線」の設置が実施された。さらに昭和58年からは主要交差点10カ所の交差点に、右折車を軌道敷外で待機させる「諸車停止禁止ゾーン」を設置するなど、路面電車に対する政策的な支援が次々と講じられていった。

## 電車優先信号で信号待ちを解消

一方、路面電車の走行時間の中で、交

通信号待ちの時間は約30%を占める。この問題を解決するため、広島電鉄は広島県警察本部と協議し、昭和49年に「電車優先信号システム」を導入した。

導入区間は宇品線・海岸通一方向宇品（現・元宇品口）間の宇品海岸3丁目交差点で、交通信号が電車の運行を感知すると、青信号を通常よりも長く持続させ、電車の運行を円滑にする。現在はこのほか広電天満橋東詰交差点、同西詰交差点、横川駅前交差点など5交差点、2区間に導入されている。

中でも最も新しい平成25年に導入された八丁堀交差点では、全方向の赤信号を延長することで、長編成の路面電車でも本線から白鳥線へのスムーズな乗り入れが可能になった。

また、もう一つの優先信号システムとして、宇品御幸2丁目II番交差点や広島江波終点前交差点に設置された「LRT優先制御」がある。電車の進行速度に応じて、信号が赤に変わるタイミングを制御するもので、電車は信号で止まることなく走行できる。

この優先信号について、平町取締役は「電車の優先信号を1秒や2秒延長するだけでも、車の流れに影響が出てしまうので、広島県警察本部と協力し、市民の方々の理解を得て、地道に進めていきたい」と語っている。

## 全国に先駆けたロケーションシステム

スムーズな運行とともに、乗客の利便



1 定時性確保のため、さまざまな交通施策がとられている。2 信号も電車の走行に配慮して制御される。3 電車接近表示器。4 電車ロケーションシステム。5 平成24年に現役を引退したドルトムント電車。6 昭和51年に西日本鉄道から移籍した3000形。7 ハノーバー市から広島市に寄贈されたハノーバー電車。



この時代、全国的に路面電車が衰退していったことは前述の通りだが、利用者の大幅な減少で営業収支が悪化した広島電鉄は、路面電車存続のため、さまざまな合理化策に取り組んだ。

**徹底した合理化策で存続を目指す**

昭和30年代後半、広島電鉄は輸送力向上のため、車両の大型化を目指すが大

性・快適性も追求した。電車の運行状況を営業所で一般的に把握し、停留場で電車を待つ利用客に提供する「電車ロケーションシステム」を開発、全国に先駆けて導入した。昭和47年から設置していた電車接近表示器をこのシステムに組み込んで情報機器として活用し、昭和55年から整備を推進。5年後には市内線全停留場、翌年には宮島線全駅の整備を完了させている。運行状況の伝達は、利用者の電車待ちのストレスを解消させる。またこのシステムによって、事業者は運行の詳細な把握と非常時における適切な対応が可能となり、運転士は「ダンゴ運転」の解消ができるようになった。

昭和30年代後半、広島電鉄は輸送力向上のため、車両の大型化を目指すが大

**路面電車も徐々に攻めの時代へ**

利用者の減少は続いたが、昭和50年代後半に入ると、徐々に合理化の効果が表れ、業績は好転の兆しを見せ始めた。

また、停留場についても、昭和40年代後半から、近代化工事に着手している。路面電車の停留場は、道路中央に敷設され、横断歩道で歩道に接続している。それまで、柵も上屋もない島状の安全地帯がほとんどだったことから、安全柵や上屋の設置、平面停留場の島状化、連接車両のための停留場の延長を推進し、安全対策とサービス向上に取り組んだ。

# Column



## 路面電車の目指すものは警察と合致している

一時は廃止もやむなしとの結論に傾きかけた広島電鉄。転機となったのは、「軌道敷内諸車乗り入れ禁止」の復活だ。広島県警察本部も都市交通のあり方を模索しながら、路面電車と車の共存社会にたどり着いた。

広島県警察本部 交通部  
参事官 兼 交通企画課長 広島県警視

### 山田谷 清

Kiyoshi YAMADAYA



### ヨーロッパ視察で路面電車と車の共存社会を目指す

戦後、自動車交通の時代になり、本来は道路交通法で禁じられている軌道敷内の通行が全国的に許可され、広島市でも一時期、軌道敷内に自動車が入り入れるようになりました。すると、渋滞で路面電車の速度が遅くなり、電車の特性である「定時性」「速達性」を失ってしまったため、利用客の減少という問題が発生しました。

公共交通機関の走行空間の整備は、事業者単独でできることではなく、警察関係や道路関係者、また市民の理解を得ることが重要になります。

そうした中、昭和46年の3月から6月にかけて警察庁主催で行われたヨーロッパ視察に、広島県警も参加することになりました。当時、交通に携わる関係者の多くはモータリゼーションの先進国であるアメリカに目が向いていたと思いますが、ヨーロッパは自動車や公共交通のあり方が日本とよく似ています。しかもヨーロッパの路面電車は市民から親しまれ、既に低床式車両も導入されていました。

都市における交通のあり方という視点から、路面電車と自動車のバランスを大きな課題としていた広島県警では、当時の担当者がヨーロッパのように路面電車を活かし、車と共存させていくことが広島のまちの発展にはふさわしいと判断したのだと思います。

さらに言えば、歴史的、地形的な背景を鑑みても、路面電車が広島市にとって大きな役割を担っていると改めて認識し、車優先の社会から人優先の社会に変えていくには路面電車の定時性、速達性を回復する必要があると考えたのではないのでしょうか。

広島県警は、路面電車とバスといった公共交通を活かす施策に切り替えていきました。広島の交通事情、市民の路面電車への思い、そして広島電鉄の熱意。今、振り返っても、ベストな選択だったと言えると思います。



区画線と交差点の諸車停車禁止ゾーン。

一度は全国的な動きに同調し、自動車の乗り入

れを許可しただけに、禁止に戻すのは当時の警察関係者をはじめ、皆さんさぞかし大変なことだったと推測しますが、広島市の発展のために決断されたのだらうと思います。軌道敷内の通行禁止を再度実施したのは、視察の年の12月で、最初はかなり混乱したものの、およそ2週間で定着したと聞いています。

それでも自動車の総量自体は減ってはいないので、ほかにも渋滞解消策を採用しています。一つは、時間帯によって行うレーンの調整です。朝の時間帯は郊外、特に山側の住宅地から広島市内に入ってくる車が圧倒的に多いので、その車線数を増やし、逆に外に出る車線数を減らすなど、時間帯によってレーンの方向を変更しました。

また、市民が短時間で移動を行うにはある程度以上の規模の輸送機関が重要になるので、路面電車とともにバスも優先し、バス専用レーンを設定しています。

### 電車優先信号で電車のスムーズな走行を促す

そのほかには路面電車が接近した時に青信号の秒数を延ばす「電車優先信号システム」があります。また、規制ではありませんが、昭和58年には右折車の軌道敷内侵入を禁止する「停車禁止ゾーン」の表示を行っています。

近年では、路面電車の優先制御区間を設け、電車が信号で停止しないように、電車の進行速度に合わせて信号が変わるタイミングを調整しています。特に江波車庫付近は、電車が止まってしまうと、ほかの電車を車庫から出すことができず、ダイヤが大幅に乱れてしまう。電車優先の信号も、一律ではなく、その場所の特性に応じたシステムを導入しなければなりません。

今後、広島路面電車がどのように発展するか。定時性や速達性、快適性、また人に優しいといったさまざまな視点で近代化が進められていますが、われわれ警察の目的も交通の——路面電車を含めて全体ということになりますが——安全と円滑を目指して活動しています。そうしたことを考えると、警察の目的とも合致していますし、やはり路面電車は広島市の都市交通の中で、重要な位置を占めていると改めて認識しています。



# 路面電車

## ルネッサンス

平成に入ると、広島市の総合交通計画が転換期を迎え、軌道系交通機関についてもさまざまな議論がなされるようになった。そうした中、広島電鉄は、「市民の快適な日常生活をつくる」ことが交通事業者の果たすべき役割であると、路面電車の近代化に舵をきっていく。

### 市民が選択した路面電車の近代化

平成8年に就任した大田哲哉社長は、路面電車のイメージを変えることを目的に、翌9年に3車体連接車「グリーンライナー」を一気に6編成新造した。初の試みで車体の内外装を専門のデザイナーに発注し、都市にマッチするデザインというコンセプトでつくられた鮮やかなカラーリングの車両は、それまでのノスタルジックな路面電車のイメージを一新、広島市民に大きなインパクトを与えた。

このグリーンライナーの投入が、その後の「広島から路面電車ルネッサンスを」を合言葉に進められた車両近代化の出発点となっている。

この年、広島電鉄は、消費税率改定分に車両導入原資分を上乗せした10円の値上げを運輸局に申請したが、相応の理由なしには利用者の理解が得られない旨の回答を受けていた。

当時の広島都市圏の総合交通計画においては、新交通システムや地下鉄の整備効果について検討した結果、都市交通問題調査特別委員会より「中量輸送機関である新交通システムを基幹交通として、路面電車やバスを充実させることが望ましい」との報告がなされていた。これを受け、広島電鉄は自社の路面電車を近代化することで中量輸送機関としての機能と役割を確立しようと考えていたのだ。

広島電鉄は、路面電車を新しいシステムであるLRTに変え、それを実現するために必要な運賃改定であることに理解

を求めようとした。そして平成9年9月に開催された中国地方交通審議会広島県部会で、車両の近代化や新規路線とそれに関連して運賃の値上げの是非を市民に諮った。

市民代表を含む審議委員全員が近代化に賛同し、この了解の下、車両などの設備投資を前提とした20円の値上げが事実上進み、130円の運賃は150円となった。

「この時代、都心部の紙屋町周辺には高層ビルが多く建ち、街並みもずいぶん変化した。発展する広島市にふさわしい路面電車をという観点からも、都会的で快適な車両や利便性に期待されたのだと思う」と平町取締役は語る。

また、「被爆3日後の一番電車や、路面電車廃止の潮流の中でも市民の足を守り続けたことが、当社に対する評価となって、近代化についてもご賛同いただいたのだと思う」と語っている。

### フルフラットの超低床車両

ある意味、市民の後押しによって、広島電鉄のLRT化は歩を進めたわけだが、広島電鉄が目指した「広島のまちにふさわしい新しい路面電車」はフルフラットの超低床車両だった。

「高齢社会に対応した路面電車のバリアフリー化を主眼に置いて、都会的なデザインを含め、ユニバーサルで誰にとっても利用しやすく、分かりやすい交通機関となることを目指した」と末松部長は解説する。





広島電鉄はグリーンライナー導入時点  
で超低床車両を望んでいたが、当時、国  
産では部分低床しか実現できなかった。  
しかし、高齢者や車いすやベビーカーも  
容易に乗降・車内移動できるようにする  
には、フルフラットの超低床車両が必要  
不可欠だ。

そこでドイツのシーメンス社から車両  
を購入、日本仕様に大幅改造して「グ  
リーンムーバー」として運行することが  
決まった。日本初の5車体連接車で定員  
は153人。車体カラーは、街並みに美  
しく調和するダークグリーンを採用した。  
平成11年6月に営業運転を開始したグ  
リーンムーバーは、その斬新なデザイン  
と段差なく乗降・車内移動できる快適性  
で、市民の大きな支持を得た。

『まるで水平のエレベーターに乗り込  
むようだ』と表現してくださったお客さ  
まがいて、改めてフルフラットの重要性  
を実感した」と井手ヶ原部長は話す。

しかしその一方で、輸入車両であるグ  
リーンムーバーには、故障やメンテナンス  
の意思疎通や感覚の違いなど、維持管理  
の面でさまざまな問題点が持ち上がって  
いた。また、信用乗車方式を採用する  
ヨーロッパでは、どの扉からでも降り降  
り自由で、日本のように乗客が車内を歩  
くことは設計上、想定されていない。

こうした課題は、同様に輸入車両を使  
用していた他所も抱えており、時がたつ  
につれて、国産化に対する機運が高まっ  
ていった。

### 国産化で超低床車両を実現

こうした機運が高まる中、国土交通省  
鉄道局は平成13年度から3年間の「LR  
Tの狭軌超低床化に関する技術開発」を  
創設し、関連メーカー8社からなる「超  
低床エルアルプイ台車技術研究組合」  
は、研究開発費の補助金を受け、狭軌用  
の超低床車両台車3タイプを開発した。

広島電鉄は、この技術の成果を基に、  
近畿車輛・三菱重工業・東洋電機製造の  
3社と、広軌用の国産超低床車両を開発  
する共同プロジェクトをスタートさせた。

プロジェクトは、平成15年4月に実施  
設計に入り、平成16年12月に車両製造の  
最終段階である完成検査を行った。ゼロ  
ベースから設計を進め、チームは休むこ  
となく試運転とデータ収集に明け暮れた  
という。

こうして完成を迎え、平成17年3月30  
日、国産初の超低床車両「グリーンムー  
バーマックス」が営業運転を開始した。  
グリーンムーバーマックスの最も大き  
な特徴は台車にある。国産初となる車軸  
のない独立車輪台車により、車内の  
100%完全超低床化を実現させた。

出発式の挨拶で、大田社長（当時）は  
「人と環境にやさしいLRT先進都市  
『広島』をつくる第一歩だと考えている。  
広島の中から路面電車ルネッサンスを現  
現したい」とその思いを述べた。

現在までに、グリーンムーバーマック  
スは10編成が導入され、主に市内線で運  
行している。



1 国道から駅前広場に停留場を移設して乗換利便性を高めた横川駅停留場。2 平成13年の全面改築で、まちのランドマークとなった広電西広島駅。3 宮島線を走行する超低床車両のグリーンムーバー。4 平成11年3月、ロシアの大型輸送機で空輸された。5 国産初の超低床車両として誕生したグリーンムーバーmax出発式。

## 全路線で超低床車両の運行へ

開業100周年記念車両として、平成25年に運行を開始したのは、イタリア語で「小さい」という意味の男性形と女性形の愛称が付けられた「ピッコロ」と「ピッコラ」だ。外観のカラーは開業当時の100形をベースに「アニバーサリー・レッド」と名付けられた特別色。こちらの車両もグリーンムーバーmaxと同じく4社のプロジェクトで共同開発された。

さらに平成26年には「グリーンムーバーL E X」が登場。L E Xとは「Light Excursion（小旅行・周遊旅行）」の略で街中を軽快に楽しく移動するという意味が込められている。

これらはいずれも3車体連接車で全長18・6m。これまで導入されてきた超低床車両は30m級の大型車両のため、停車が可能な電停設備が整っていない路線では恒常的な運行ができなかったが、利用者の強い要望に応じて、すべての路線で超低床車両の運行が可能になった。

## 交通結節点の強化でネットワーク整備

こうした路面電車と他の交通モードとのネットワーク整備として、広島電鉄は交通結節点の改善にも力を入れてきた。

平成13年に整備した広電西広島駅は、鉄道と軌道が接続し、以前は別々のホームだったが、軌道の電停を鉄道のホームに統合。同一ホームでの乗り継ぎが可能になり、利便性が格段に向上した。

平成15年に完成した横川駅停留場は、JR線やバス、路面電車の結節点でありながら、以前はJRと停留場が約250m離れており、また停留場が国道54号線にあるために交通渋滞の原因ともなっていた。そこで、駅前広場に路面電車が乗り入れる形を整備し、利便性や交通渋滞緩和など都市機能の充実を実現させた。

また、横川駅停留場と同じ年に開業した広島港停留場は、新広島港宇品旅客ターミナルの移設に合わせ、停留場ほか、バス、タクシー乗り場など、海上・陸上の交通結節点として一体的に整備されている。さらに、周辺に住宅地が多い宮島線沿線ではバスによる鉄道駅へのフェイダー輸送を行っており、平成18年に廿日市市役所前駅を、平成19年には広電阿品駅をバス停と一体的なホームに改良した。

LRT化の推進や交通結節点の整備などを通じて、まちづくりの一端を担う。「路面電車は、中量輸送の役割を担う交通機関。広島という都市の魅力ある装置の一つとして、市民の快適な日常生活を支えていきたい」と平町取締役は語る。

また、末松部長は「市民が応援してくださる上、行政支援も厚く、本当にありがたい。これからも『乗りやすい、分かりやすい、利用しやすい』を心掛け、路面電車の機能を高めていきたい」と話す。平成10年には、地元の要望により、宮島線に請願駅としてJA広島病院前駅も開業するなど、さらに円滑かつ快適な移動、市民の生活になじむ交通機関を目指していった。



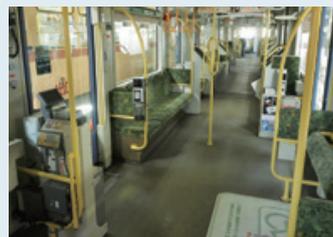
## 日本初の100%完全超低床車両を開発

グリーンムーバーの運行などを契機に、日本でも超低床車両国産化への機運が高まった。LRT先進国ヨーロッパの車両を超えるものをつくる一技術者たちの熱い思いでグリーンムーバーマックスは誕生した。

元 近畿車輛株式会社  
車両事業本部事業企画室 主幹技師

### 梶田 保

Tamotsu MASUDA



### メーカー3社で共同開発した車両

私が広島電鉄のグリーンムーバーマックスの開発に携わった当時、高性能でデザイン性に優れ、そしてバリアフリー化された超低床車両（LRV）の技術はLRTの先進であるヨーロッパのメーカーが先行しており、既にLRVを走らせていた事業者は輸入車両を使用していました。運用性やメンテナンス面での諸問題も含め、日本の国土や社会に合わせた国産車両の開発が期待される中、国産初の100%完全超低床LRVとして誕生したのが、広島電鉄のグリーンムーバーマックスです。

開発は、① Ultimate（究極の）、② User friendly（人にやさしい）、③ Urban（都市の）をコンセプトに、近畿車輛・三菱重工業・東洋電機製造の3社で手掛けました。それぞれの担当は、近畿車輛が基本設計・デザイン・車体・連接部・運転室、三菱重工業が台車・ブレーキ・内臓装、東洋電機製造が電機品・制御・駆動装置となっていました。各社の境界線上にある課題が抜け落ちてしまわないよう、密に連携を取りました。おそらく国内でこのような形で車両開発に取り組んだ例はなく、画期的なことだったと思います。

デザインは広島電鉄からのリクエストで「広島らしさ」を表現するようにしました。広島は平和を希求するまちです。命の尊さや優しさ、あたたかな雰囲気、また新しい国産の超低床車両としての新鮮さや利用客に親しみを感じてもらえるデザインを目指しました。

また、グリーンムーバーマックスという名前は、もともとは違う名前が候補に挙がっていました。当時の大田社長が「ドイツの車両グリーンムーバーをあなたたちの力で超えてほしい」とおっしゃって、命名されたんです。大田社長とともにプロジェクトを進めることができ本当に良かったと思っています。

### 車軸のない独立車輪方式の台車の開発

この車両の開発にはもう一つ、広島の地形が抱える課題をクリアする必要がありました。広島のまちは太田川のデルタ地帯に形成されているため、多数の川があり、路面電車も多くの橋を渡りながら走行しています。橋には橋梁の強度によって決

まっている軸重制限があり、これを守らなければ「フルフラット」を実現させた車内。そこで、車体を鋼製にするなど、各装置設計者がそれぞれ重量目標を設定して、徹底的に軽量化を図りました。

車軸のない独立車輪方式の台車の開発も大きなポイントの一つです。この開発に先駆け、国土交通省鉄道局の呼び掛けにより、平成13年にメーカー8社で「超低床エルアルプイ台車技術研究組合」を設立しました。私は技術委員会委員長を務めました。日本製LRV開発の第一歩として、3年間研究を行い、三つの台車を開発しています。台車の開発には通常3年ほどの時間がかかりますが、私は国産の台車をつくることができなければLRV国産化は実現しないという信念がありました。

この研究成果をもとに、グリーンムーバーマックスの台車が開発されました。各部を徹底してコンパクト化した台車設計により、車内、特に通路部の拡大も実現できました。車両開発の立場から言うと、電車で大事なものは楽しく乗っていただけということ。快適性の追求は絶対に譲れません。

平成17年3月、グリーンムーバーマックスの1号車が営業運転を開始しました。この前後6カ月以上の間、私も広島に滞在し、営業開始までの準備や点検などに明け暮れました。広島電鉄の方々や毎晩熱く語り合ったのも懐かしい思い出です。

苦労をされたのではとよく言われますが、苦労だと思ったことは一度もない。そうだったら、おそらくLRVは完成しなかったでしょう。むしろ、技術者として充実した楽しい日々でした。

平成20年2月20日、グリーンムーバーマックスの最後の車両が広島電鉄に納入されました。奇しくもこの日は私の誕生日でした。そしてこの年6月30日に、私は近畿車輛の定年退職を迎えています。私の技術者としての最後の大きな仕事となったグリーンムーバーマックスから今、広島市の路面電車は大きく進化していますが、LRTが将来にわたって、広島のまちに貢献していくことを信じています。



誰もが乗り降りしやすい。



# これからも 広島とともに

平成24年、広島電鉄は電車開業100周年を迎えた。存亡の危機を乗り越え、好不況の波に経営努力を重ね、社員一体となって地域とともにある企業をつくり上げた。市民とともに歩み、市民に愛され支持される。広島電鉄の新しい100年の歴史はすでに始まっている。



## 非正規社員の正社員化を実施

これまで伝えてきた通り、広島電鉄の路面電車はさまざまな危機を乗り越えてきたが、先輩社員が懸命の努力で地域の輸送を守り続けてきたことは、現役社員の誇りとなっている。また、そうした働く社員を守るために、厳しい経営環境の下にありながらも雇用形態の抜本的改革を断行した。

平成10年代に入り、当時の広島電鉄では、バス部門が昭和50年代後半から続く赤字で危機的状况にあった上、平成14年から実施される乗合バス事業規制緩和を控え、コスト削減などの内部努力が必須となっていた。バス部門を分社化する策もあつたが、広島電鉄は労使協力で講じた合理化策で経営改善に取り組んだ。

平成13年には、バス運転士、電車運転士・車掌の職種に、契約社員制度を導入した。一職種一賃金の昇給制度のない固定給で、雇用期間は1年ごとに更新する。平成16年には、入社3年以上の契約社員を、契約社員の労働条件のままで雇用期間を定めない「正社員Ⅱ」へと登用する新たな制度を新設した。しかし、これにより同一の職種で契約社員、正社員Ⅱ、正社員の三つの雇用形態が生まれることになった。また、契約社員制度の導入から8年が経過した平成21年には、乗務員全体に占める契約社員・正社員Ⅱの割合がすでに36・7%を占め、このままでは正社員が過半数を切る事が予想された。労使は、契約社員の処遇改善と職種別

賃金体系について平成18年に協議を開始し、3年の折衝を経て、平成21年10月、新たな職種別賃金制度の導入と非正規社員の正社員化を取り決めた。

職種別賃金制度は、会社が支払う総人件費を変えずに全社員に分配するという考え方に基づくもので、職種や職責に応じた賃金が設定されている。新制度移行に当たって、年収が大きく減額する場合は、緩和措置として10年にわたって調整給が支給される。同時に定年制度も改め、定年年齢を60歳から65歳に切り上げ、60歳以降の本給を60歳到達時の20%減額とした。

日本の雇用情勢が悪化し、契約社員の中途解雇などが社会問題化する中で、広島電鉄による非正規社員の正社員化は大きな注目を集めた。企業としては大きな決断が必要だったが、社員の士気が上がり、一体感が生まれて職場の活性化につながった。また企業イメージも向上するなど、大きな効果をもたらした。

## 戦後初めての大きな路線再編

平成24年11月23日、広島電鉄は電車開業100周年を迎えた。そして、これからの100年に向けての公約として発表したのが「サービス向上計画」だ。環境対策やバリアフリー化を推進し、電車・バス・不動産の各事業において、ハード・ソフトの施策を計画的に進めていく。「100周年記念の『おかげさまで電車100年 これからも広島とともに』と



いうキャッチフレーズは、グループ従業員から募集して決定した。広島電鉄とグループの歴史は、地域の皆さまに支えられ、常に広島のみならずにもあったというところを、社員全員が強く認識している。これからの100年にその思いをつなげていきたい」と平町取締役は語る。

電車部門のサービス向上計画では、路面電車のLRT化に向けた取り組みを継続して行い、利便性・速達性・快適性・バリアフリー化の向上を図ることを掲げている。

現在、広島市の都市計画とともに進めているのが路線の再編で、駅前通り（駅前大橋）線は最優先の計画となっている。広島駅から都心部の繁華街である八丁堀・紙屋町へ向かうには、現行ルートでは駅周辺の混雑が激しく、ダイヤ上は所要時間が約15分でも、10分以上オーバーすることも少なくない。

これに対し、駅前通り線は所要時間短縮案として検討され、広島駅を出て駅前大橋を直進し、稲荷町交差点で本線に接続する。この計画は広島市が策定した「新たな公共交通体系づくりの基本計画について」の中にも盛り込まれている。

広島駅周辺部は、広島市が主体となり駅南口広場を大規模改修し、JR西日本が駅ビルの建て替えを行う。路面電車は高架化し、駅ビル2階へ乗り入れる計画だ。駅ビル建て替えを除く総事業費は約155億円。路面電車については、広島市が高架化や停留場の整備などを負担し、広島電鉄は国の補助制度を活用してレ

ルや架線、電気通信設備などを受け持つ。完成は平成30年代半ばを予定している。

「ここ」まで大々的な改編は、戦後初めて。高架化の勾配は駅前大橋からつけていき、広島駅に乗り入れる。駅ビル2階はJR西日本の橋上駅で、南北自由通路が設置される。その通路の目の前に路面電車が入ってくる形となる」と平町取締役は説明する。

また、末松部長も「広島駅へ迂回せず直進で入ることは当社の悲願だった。ラッシュ時だったら、所要時間を10分は短縮できるのではないか」と期待を寄せらる。

この駅前通り線の整備に合わせて、的場町や紙屋町、市役所前など市の中心部を環状に結ぶ循環線も整備する。

「循環線のルートには県庁や病院などがある。気軽に乗り降りしやすい路面電車の特長を活かし、市民の日常生活を支える利便性の高い路線をつくりたい」と井手ヶ原部長は語る。

## 地域活性化に役立てるラッピング車両

現在、広島電鉄では連接車62編成（うち超低床車両22編成）、単車74両（うち超低床車両8両）を保有しているが、経年により老朽化が進んだ車両も多く、超低床車両への代替を予定している。

「超低床車両を計画的に導入していく。当初は10年で10編成の導入を目標としていたが、4年で達成し、今後も導入を検討していく」と平町取締役は語る。



123カーブ電車、サンフレ電車、広響電車が運行。これらも広島ならではの観光資源の一つとなっている。4カーブ電車の車内。56グリーンムバーLEXやピッコラなどの登場により、全系統で超低床車両が運行されている。

ICカードで信用乗車を検討  
ICカードを利用した全扉乗降方式についても検討を進めている。平成20年に導入したICカード「P.A.S.S.Y」は、鉄道利用者の8割、市内線利用者の7割に使われている。

広島電鉄では数年前から「信用乗車制度」導入を検討しており、平成24年にはこのP.A.S.S.Y利用者を対象に、全扉乗降試験を実施した。ヨーロッパなどで採用されている信用乗車方式では、乗客はどの扉からでも自由に乗降できる。入口と出口が分けられていないので車内を移動する必要がなく、乗降が分散されることで、停留場での停車時間が短くて済む。

「カーブ電車」は平成19年から、「広響電車」は平成24年から運行を開始。カーブ電車の写真やロゴなどをラッピングしたカーブ電車は特に人気で、今年で11代目となっている。  
「これだけのプロが三つも存在する都市はなかなかない。地元の企業や団体を応援し、地域を活性化させていきたい」と末松部長は話す。

「今後もその効果や課題、適切な機器配置などを検証するため、数回の社会実験を行った後、実施につなげていきたい」と井手ケ原部長は語る。  
駅や電停については、さらにバリアフリー化を進めていく方針だ。また、平成20年から導入を進めている新型電車ロケーションシステムは「行先の名称」「路線」「到着時間」「電車の種類」「英語表記」を繰り返し表示するもので、不慣れな人にも分かりやすい。誰もが利用しやすい駅や電停の整備に取り組んでいく。

海外支援も行っている。ミャンマー国鉄は今年1月に日本の支援で最大都市ヤンゴン市内6kmの区間を電化しており、広島電鉄が譲渡した中古車両2編成が運行している。この4月には、整備士ら職員10人を受け入れ、広島電鉄で約3週間の研修を行った。

さらに、広島線の宮島口エリアでは、廿日市市が国、県、地元関係者と宮島口エリア整備について協議を重ねている。現在、港を埋め立て、旅客ターミナルを建設しているところだが、広電宮島口駅も港側に移設される計画となっており、平成32年の着工が予定されている。

「路面電車は安心、安全な輸送機関であることが第一。それをもって市民の快適な生活を支える事業者であり続けたい」と平町取締役は語る。

いかなる時も市民とともに歩み、市民に支えられる広島電鉄は、国内随一の路面電車王国の担い手として、これからもその歴史を積み重ねていくだろう。

# Column



## 社員が安心して働ける 会社をともにつくる

広島電鉄の非正規社員の正社員化は先進的な雇用形態の改革として注目を集めた。長きにわたる折衝を続けながら労使が一体となってつくり上げた新たな制度だが、そこに至るまでにはもうひとつの歴史がある。

私鉄中国地方労働組合  
広島電鉄支部 執行委員長

### 佐古正明

Masaaki SAKO

#### 対立していた二つの組合が統一

当社の労働組合は最大七つが存在した時代もあったそうですが、私が入社した時には二つの組合が拮抗していました。私の仕事は電車の保守で、本来ならば先輩に教わりながら仕事を覚えるものですが、組合が違うというだけで、職場内に圧力や差別が生まれ、教えてもらえない。それはとても理不尽なことと思えました。また、労働組合は会社と折衝しますが、片方の組合が了承すれば、もう片方は必ず否定する。二つの組合がいかがみ合うだけで、会社として考えるべき問題解決に行き着くことがない。これは何とかしなければと思っていました。

当時の社会背景としては、規制緩和が始まった頃で、会社も、内部の軋轢にエネルギーを費やす時代ではなくなっていました。率直に言って交通事業者は、昔はどちらかという乗せてあげているという雰囲気が強かった。しかし、これからはお客さまに乗っていただくという意識に変革していかなければならない。もっと利用者の方を見ていかなければと、労働組合としても感じ始めていたんです。

二つの組合は平成5年に統一を果たしました。当初は多少のわだかまりはありましたが、職場ごとに親睦会などを設けながら融和を図りました。分裂していた時代があるだけに、うちの組合のスタイルは組合員にとにかく話をします。職場集会を開いて、話をして、組合員に理解を深めてもらいます。

会社との交渉も格段に合理的になりました。今では、立場は違いながらも会社と同じ方向を向いて進んでいく場面もある。最初は違和感があり、率直に言って今も慣れない部分はありますが、会社と一緒にやっっていこうという思いは強くあります。

#### 契約社員の正社員化を契機に労使の信頼感が強まる

契約社員の正社員化については、会社に対して導入当初から要求を行っていました。それに対し、会社は入社して3年たった契約社員をその労働条件のまま雇用期間を定めない「正社員II」に登用する制度をつくった。バスと電車の運転士、車掌の職種で三つの異なる雇用形態が生まれたんです。平成21年度には正社員が減少し、契約社員数が全体の3分の1以上を占め

るようになり、会社がこの雇用形態のままコスト削減を続けることに労働組合として危機感がありました。また正社員同士でも、入社時によって格差がある。先ほどもお話ししたように、当社には分裂の苦い経験があります。契約社員と正社員とでまた分裂時代に戻ってしまうのではという恐れがあり、何としてでも再来は避けなければと思いました。

待遇に不満があれば士気が下がって、それが業務、特に安全面においてどういう影響を与えることになるのか。われわれの職場に非正規雇用は不要であると、正社員化を訴えました。

当時の大田社長も何とかしなければと考えていた時期であり、時間が空いた時に、一人で電車やバスに乗って乗務員や乗客の様子を見ていました。契約社員の仕事ぶりをよく褒めていて、経営陣が正社員化を視野に入れるようになったんです。

賃金制度がまとまるまで3年かかりました。組合は年功序列に重きを置いた賃金体系を考えていて、会社は能力型の箱型賃金。最終的には年功序列と能力型の折衷案となり、ようやく正社員化が実現しました。結婚して子どもがいて、将来を不安視していた人たちは正社員になって安堵した。住宅ローンを組むために、銀行に駆け込んだという人もたくさんいました。

労働組合と会社も、この一件を契機に信頼関係が強まったと思います。賃金制度改革では、会社側が当時で約3億6000万円の持ち出しになり、経営が困難になる恐れも十分にありました。労働組合は「このことによって会社の経営が悪化するなら、労働組合としてもあらゆる協力をする」と話して呑んでもらいました。会社としても苦渋の決断だったとは思いますが、この決断で労使が一体となれたと思います。今、振り返ると、広島電鉄の規模だから実現できた。これ以上大きい組織だったら実現できないし、小さくても企業の体力がなくてできなかったと思います。

会社がどんどん発展していくことは、組合にとっても望むところです。その中で、働く人が安定して安心して働ける環境をつくってくれるのであれば組合としても協力し、応援していきたいと思っています。



「安心」と「安全」は社員の手で守られている。

## 特集：愛されて100年。そして次の世紀へ

「市民とともに築いた広島電鉄「路面電車王国」

# 階層性のある交通ネットワークで

# 都市機能とまちの

# 魅力を高める

広島市では、中心市街地の「都心」と市域に点在する「拠点地区」に都市機能を集約し、各拠点を公共交通で結ぶ「集約型都市構造」のまちづくりを目指している。

その実現に向けて、利便性の高い公共交通ネットワークを構築し、公共交通サービスの充実・強化を図るため、

平成27年8月に「公共交通体系づくりの基本計画」を策定した。この計画の目的と概要を伺った。

広島市道路交通局  
都市交通部公共交通計画担当 専門員

米田英生

HIRO YONEDA

### 多数の民間交通事業者が存在

——昨年、広島市が策定した「公共交通体系づくりの基本計画」の目的について教えてください。

米田 近年、人口減少や超高齢化社会の到来に伴い、コンパクトなまちづくりが

あると考えています。

広島市内には、鉄道や新交通システム、路面電車、バスなどの公共交通があり、私たちの生活を支えています。しかしながら、地域によっては今後、人口減少などの理由により路線を維持できなくなり、利便性が悪化する恐れがあります。そうなる前に、都市づくりの長期的な展望に立った交通体系を考える必要があります。こうしたことから、利便性の高い公共交通ネットワークの構築や公共交通サービスの充実強化を図ることを目的に、昨年8月に「公共交通体系づくりの基本計画」を策定しました。

現在は、この基本計画で示した公共交通体系の実現に向け、地域活性化法に基づく法定計画を作成するため、学識経験者や利用者代表、交通事業者、交通管理者、関係行政機関等で構成する法定協議会で議論を進めるなど、具体的な検討段階に入っています。

——公共交通の現状はいかがでしょうか。

米田 広島市内の公共交通は、すべて民間事業者によって運営されています。利用者数の推移を見ると、近年は微増傾向ではありますが、平成6年のピークに比べ約8割程度で、特にバスの減少が著しい状況となっています。

広島市内に路線を有するバス事業者は12社で、他都市と比較して多い状況にあります。都心には、これら各社のバス路線が乗り入れることにより過密な状態となっている一方で、郊外部などにおいては、便数が少なく十分なサービスを確保できていない地域もあります。こうした

サービスのレベルの低下は、さらなる利用者の減少を招くという悪循環を引き起こしています。

また、路面電車については、運行時間の概ね5割が停止時間で占められており、定時性・速達性に課題があります。運行時間の平均的な内訳は、運転時間が51%、乗降時間が13%、信号待ち時間が34%で、約半分が停止時間で占められています。主要駅から都心までの所要時間では、札幌が1分、仙台が3分であるのに対し、広島市は14〜19分と他都市に比べて長くなっています。

### 階層性のある公共交通ネットワーク

——計画では、広島市はどのような公共交通体系の構築を目指していますか。

米田 基本計画では、本市における公共交通体系のあり方として、担うべき役割に応じ、「基幹公共交通」、「デルタ内準基幹公共交通」、「郊外部補完公共交通」、「地域公共交通」の四つのネットワークに分類し、これらを交通結節点で結ぶ「階層性のある公共交通ネットワーク」の形成を目指すことを基本的な考え方としています。

それぞれの具体的な役割について説明しますと、一つ目の「基幹公共交通」は、都心と拠点地区や、拠点地区相互を結び、都市内の広域移動を担うとともに、都市の骨格形成に寄与するネットワークです。二つ目の「デルタ内準基幹公共交通」は、デルタ内の各エリアから都心や拠点地区へのアクセスを担うネットワークで、

三つ目の「郊外部補完公共交通」は、郊外部において、主に基幹公共交通までのアクセスを担うネットワークとなります。四つ目の「地域公共交通」は、以上の三つのネットワークではカバーしきれない地域の交通を担い、住民の生活交通となるネットワークとなっています。

——乗り継ぎがしやすい環境づくりも重要になってきますね。

米田 各階層のネットワークがつながる交通結節点においては、シームレスな環境づくりが重要になってくると思います。ハードの部分もそうですが、ソフト面でも、乗り継ぎ割引の拡充など、利用者にとって分かりやすく使いやすい運賃体系を実現していく必要があります。

ナール機能や拠点機能を高めていく必要があります。一方、郊外部の交通結節点の場合は、円滑な乗り継ぎは必要ですが、都心レベルのターミナル機能や拠点機能は必要ありません。

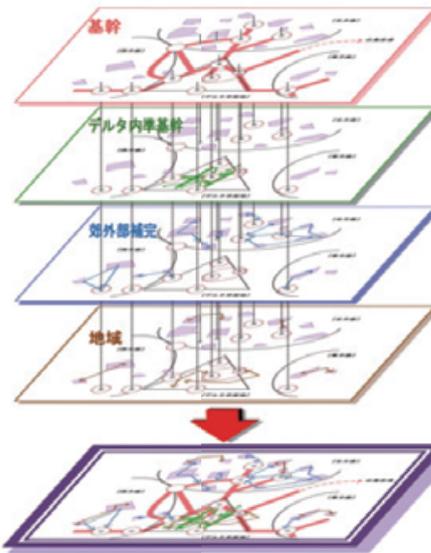
今後は、そうした役割に応じた機能を確保していく必要があります。

——そのほかに重視されている要素はありますか。

米田 こうした交通結節点の機能強化と、それにつながるネットワークを再編しながら、効率的で利便性の高いネットワークを構築していく必要があります。

このネットワーク再編の中心になるのはバスです。先ほど、バスの課題にも触れましたが、バス交通の将来的なあり方を示す計画として、昨年8月に「公共交

■階層性のある公共交通ネットワーク



- 基幹公共交通ネットワーク**  
都心と拠点地区、拠点地区相互を結ぶネットワーク  
・JR ・アストラムライン ・広島宮島線  
・基幹バス ・広島空港リムジンバス
- デルタ内準基幹公共交通ネットワーク**  
デルタ内におけるネットワーク  
・路面電車 (LRT)  
・デルタ内拠点アクセス補完バス
- 郊外部補完公共交通ネットワーク**  
郊外部におけるネットワーク  
・郊外部アクセス補完バス
- 地域公共交通ネットワーク**  
上の3つではカバーできない地域におけるネットワーク  
・地域バス (乗合タクシー含む)

(提供：広島市道路交通局都市交通部)

交通結節点に求められる機能を整備

——交通結節点の機能については、どのようにお考えですか。

米田 交通結節点には円滑な乗り継ぎのための機能とターミナル機能、それに拠点機能の三つの役割がありますが、場所によって求められる機能が異なります。例えば、複数の公共交通機関が集中する広島駅や横川駅など、デルタ内の交通結節点には、乗り継ぎのための機能はもちろん都心の魅力づくりに貢献するターミナル機能や拠点機能を高めていく必要があります。

——主要交通結節点の一つ、広島駅では周辺地区の整備が進んでいます。

米田 広島市では、陸の玄関である広島駅周辺地区と、中四国地方最大の商業・業務地である紙屋町・八丁堀地区という東西の二つの核が相互に刺激し高め合う「楕円形の都心づくり」を推進しています。この都心については、広島の「顔」としての求心力を一層高め、県域を越えた大きな循環を生み出していく必要があります。市街地再開発事業をはじめ、さまざまな事業計画を進めているところです。

広島駅南口広場の再整備もその一つです。現在の南口広場は、J・Rとバスの乗り継ぎが不便なことや、ラッシュ時に広場に入れない路面電車が行列待ちになっているなどの課題があります。また、路面電車の進入ルートが迂回していることから、まっすぐ駅前大橋を通るルートに変更し、高架構造で駅自由通路と同じ高さで広場に乗り入れるようにします。これにより、J・Rと路面電車、バス等の乗換利便性の向上など、交通結節点としての機能強化が図られます。

現在、駅前大橋ルートの整備も含め、平成30年代半ばの完成を目指して取り組んでいるところです。

——こうした公共交通ネットワークの形成を進める中で、路面電車には何を期待されますか。

米田 路面電車は、戦後の自動車の普及に伴う交通渋滞などにより、経営的に難しい時代がありました。市の中心部において、これだけのネットワークを維持しているという意味では、全国的に見ても非常に貴重です。また、各都市から譲り受けた車両が現在も稼働し、「動く電車の博物館」として広く人気を集めるなど、都市の魅力の向上にも貢献しています。

■駅前大橋ルートのイメージバス



(提供：広島市道路交通局都市交通部)

基本計画の中でも、デルタ内の各エリアから都心または拠点地区へのアクセスを担う重要な公共交通として、「デルタ内準基幹公共交通ネットワーク」に位置付けており、今後とも、交通事業者と連携しながら、機能強化を図っていきたいと考えています。

# Summer みほとつだよ!

## 相鉄グループ 「デザインブランドアッププロジェクト」始動

2017年12月に創立100周年、さらにその後に都心への相互直通運転を予定する相鉄グループでは、「選ばれる沿線」を実現するため、グループのブランドイメージと認知向上を図る「デザインブランドアッププロジェクト」を進めている。

「くまモン」の生みの親であるクリエイティブディレクターの水野学氏らを迎え、鉄道の駅舎や車両、駅に隣接する商業施設などを統一されたデザインコンセプトに基づき、リニューアルしていく。

車両は、都心への乗り入れを意識し、外観に横浜の海をイメージした「YOKOHAMA NAVYBLUE」を採用。内装はグレーを基調としたデザインに、昼と夜で色調が変化する調光機能付き照明などを導入する。駅舎については、グレーを基調に、一部にレンガなどの素材を組み合わせ、落ち着いた雰囲気のある居心地の良い空間に改修していく。

また、制服については、水野氏とスタイリストの伊賀大介氏の協働で、駅舎や車両のデザインコンセプトと機能性を両立させたデザインに一新する。



「YOKOHAMA NAVYBLUE」と名付けられた深みのある紺一色にリニューアルした9000系電車。4月10日に営業運転を開始した。



表紙 (A4判・表裏)

## 日本民営鉄道協会 『5カ国語・指さし会話<sup>®</sup>シート』を地方民鉄に提供

日本民営鉄道協会では、インバウンド対応として多言語対応の接客用質疑応答集『民鉄駅員の指さし会話<sup>®</sup>シート』(2016年版)を作成し、協会加盟の地方民鉄56社に提供した。

これは、訪日外国人観光客の増加に伴い、地方民鉄の有人駅においても外国語対応が急増していることに配慮したもので、訪日外国人受け入れ態勢のグレードアップを目指す。

今後、会員各社のニーズを調査した上で、「トラブル・緊急対応」「忘れ物」「施設のご案内」などの指さし会話<sup>®</sup>シートを作成していく予定だ。

### 特徴

- ①地方民鉄に固有かつ必要不可欠と思われる質疑応答を厳選。  
(ワンマン車両の運賃支払い、お得な切符の有無など約20フレーズ)
- ②必要なQ&Aがすぐに見つけられるように「1シート1場面」で構成。  
(2016年版は、「列車の乗り降り編」「きっぷの購入編」)
- ③会員のニーズが高かった5カ国語で表記。  
(英語・中国語〔簡体字／繁体字〕・韓国語・タイ語)

列車の乗り降り編  
(A3判・表裏)



きっぷの購入編  
(A3判・表裏)

(注)「指さし」「指さし会話」「YUBISASHI」は株式会社情報センター出版局の登録商標。

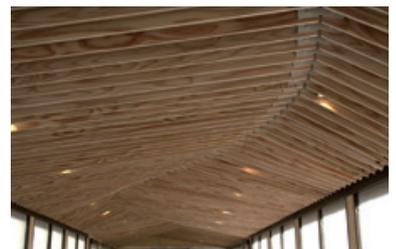
## 西武鉄道 西武 旅するレストラン 「52席の至福」運行開始

西武鉄道は、観光電車「西武 旅するレストラン『52席の至福』」の運行を4月17日（日）より開始した。「西武鉄道100年アニバーサリー」の集大成として開発したもので、次の100年に向けて運行する。

「52席の至福」は、池袋線・西武秩父線の飯能ー西武秩父間などで運行する4000系電車の4両編成1本を「全席レストラン車両」に改造した観光電車。西武線沿線の代表的な観光地である「秩父」をデザインコンセプトに、秩父の四季や荒川の水の流れを外観デザインに取り入れ、車内のインテリアには沿線の伝統工芸品や地産木材を一部に使用している。内外装は建築家の隈研吾氏が担当した。

車内は1号車が多目的スペース車で、3号車が厨房車、2号・4号車が食事を楽しめる定員52人の座席車となっており、有名店・シェフ監修のコース料理を季節替わりで提供する。土・日曜と祝日を中心に、池袋ー西武秩父駅間、西武新宿ー西武秩父駅間、西武新宿ー本川越駅間などで運行し、往路はランチコース1万円、復路はディナーコース1万5000円で営業する。

首都圏を走る電車の中でありながら、全座席で食事が楽しめる「乗って楽しい」「食べて楽しい」観光電車。景色の移ろいと美味しい料理を味わいながら、忙しい時間から開放された特別で優雅な時間を体験できる。



上／「秩父」の春夏秋冬と荒川の水を華やかに、ダイナミックに表現した外観デザイン。1号車は「春」をテーマに芝桜や長瀬の桜が描かれている。  
下／4号車は溪流の流れを表した木格子の天井を持つ車両。不燃処理を施した地産の西川材が使用されている。

## 西武秩父駅に 秩父鉄道「SLパレオエクスプレス」が入線、出発

西武鉄道では、5月28日（土）・29日（日）の両日、秩父鉄道の「SLパレオエクスプレス」を西武秩父線西武秩父駅から、秩父鉄道三峰口行き臨時SL列車として運行した。

また、この臨時SL列車の運行に合わせ、池袋駅からイベント用臨時電車として特急レッドアロー号を運行。西武秩父駅ホームでは、臨時SL列車と臨時特急レッドアロー号のツーショットが実現した。



左／秩父鉄道の蒸気機関車が牽引する客車列車「SLパレオエクスプレス」  
右／西武鉄道の特急車両「レッドアロー号」10000系

西武鉄道は1957年まで、北所沢駅（現・新所沢駅）から蒸気機関車を運行していた。西武線系統の駅から蒸気機関車が出発するのは、約60年ぶりになるという。

# 地方 紀民 行鉄

## 上田電鉄株式会社



山々に守られて

ひろびろと広がる塩田平。

まるで大きな箱庭のような

景色の中には、

五感を満たす楽しさがいっぱい。

### 沿

線のお勧め散策ポイントは、「舞田駅から八木沢駅までのお手軽な一駅散歩です。天気の良い日は、塩田平を思う存分味わえます」（上田電鉄）。なるほど、詳しい人の「お勧め」には従っておくものだ。

### 塩田平は大きな箱庭

上田駅から12駅、舞田駅は塩田平の端近くにポンと置かれた小さな駅。周囲の景色の構成要素は、山と家、田畑と駅と線路に私。たったこれだけ、実にシンプル。

全体の9割近くを田畑が占める景色は開放感抜群だけれど、塩田平を囲む独鈷山や夫神岳といった山々の存在感が大きいために、包まれたような安心感もある。広々としているのに囲まれている不思議な空間。まるで巨人の作る「箱庭」か「ジオラマ」の中に入り込んだような、何とも言えない感覚になる。

「お勧め」の理由を全身で感じながら、一駅散策。歩くのは、舞田駅から八木沢駅までまっすぐ伸びた線路に並走する農道約800m。視界を遮るものもなし、舞田駅から八木沢駅が見えるかなと思いきや、視力は良い方なのに、それらしい建物は見当たらない。

少し歩いて舞田駅の方を振り返ると、舞田駅の姿も消えている。そんなはずはない。線路伝いに見直すと、あっさり発見。なるほど、一旦、目を離してしまつと、小さな駅舎は塩田平の景色の中に溶け込んでしまつようだ。ならばと、再び八木沢駅側を、今度は線路を追ってしっかり見ていくと、予想よりずっと近くに、鮮やかなパステルブルーの八

木沢駅の駅舎を発見。

駅舎の傍らに立つ桜は散っているけれど、その足元には色とりどりの花が植えられ、手を掛けて世話する人の気配が漂う。可愛がられたベツトは穏やかな顔になるといふけれど、大切にされれば駅もそんな雰囲気になるものらしい。箱庭のような景色の中、八木沢駅は安心して切つて眠る猫のようなのかな風情。

### 駅と電車と桜を共に

さて、舞田駅から八木沢駅は、ゆっくり歩いても15分もかからない。八木沢駅に到着したところで、まだまだ歩き足りない。次の電車が来るまでには時間もあまるし、終着駅の別所温泉駅まで、追加でもう一駅散歩。

歩き出して程なく、塩田平は終わりを告げたのか、道はカーブする緩やかな坂道に。開けていた視界は木々に遮られ、道沿いにはタンポポやつくし、菜の花など野の花が咲き、春爛漫の山里の趣。向かう別所温泉は「真田幸村の隠し湯」とも呼ばれるけれど、辺り一面を見渡せる塩田平と比べると、確かにこれは「隠されて」いる。

坂道を登り続けて見えてきた別所温泉駅は、見事な桜吹雪の真つ口中。塩田平より桜の開花が遅いのか、別所温泉界隈はどこもかしこも桜満開。

桜と駅舎の写真を撮っていると、大河ドラマ「真田丸」のラッピング電車がタイミングよく到着。主演俳優や真田六文銭などが描かれた、赤をベースとした車体はなかなかのイ

### 上田電鉄 別所線

【うえだでんてつべっしょせん】

上田駅から別所温泉駅まで、15駅約11.6kmを17分で結ぶ。沿線の大半が信州の鎌倉と呼ばれる塩田平を走り、一帯には北条氏由来の寺社が点在している。



塩田平を走る電車。住宅は山裾に集中。



舞田駅を出る「まるまどりーむ号」。





# 秩父鐵道

沿線名所図繪

文・藤本一美

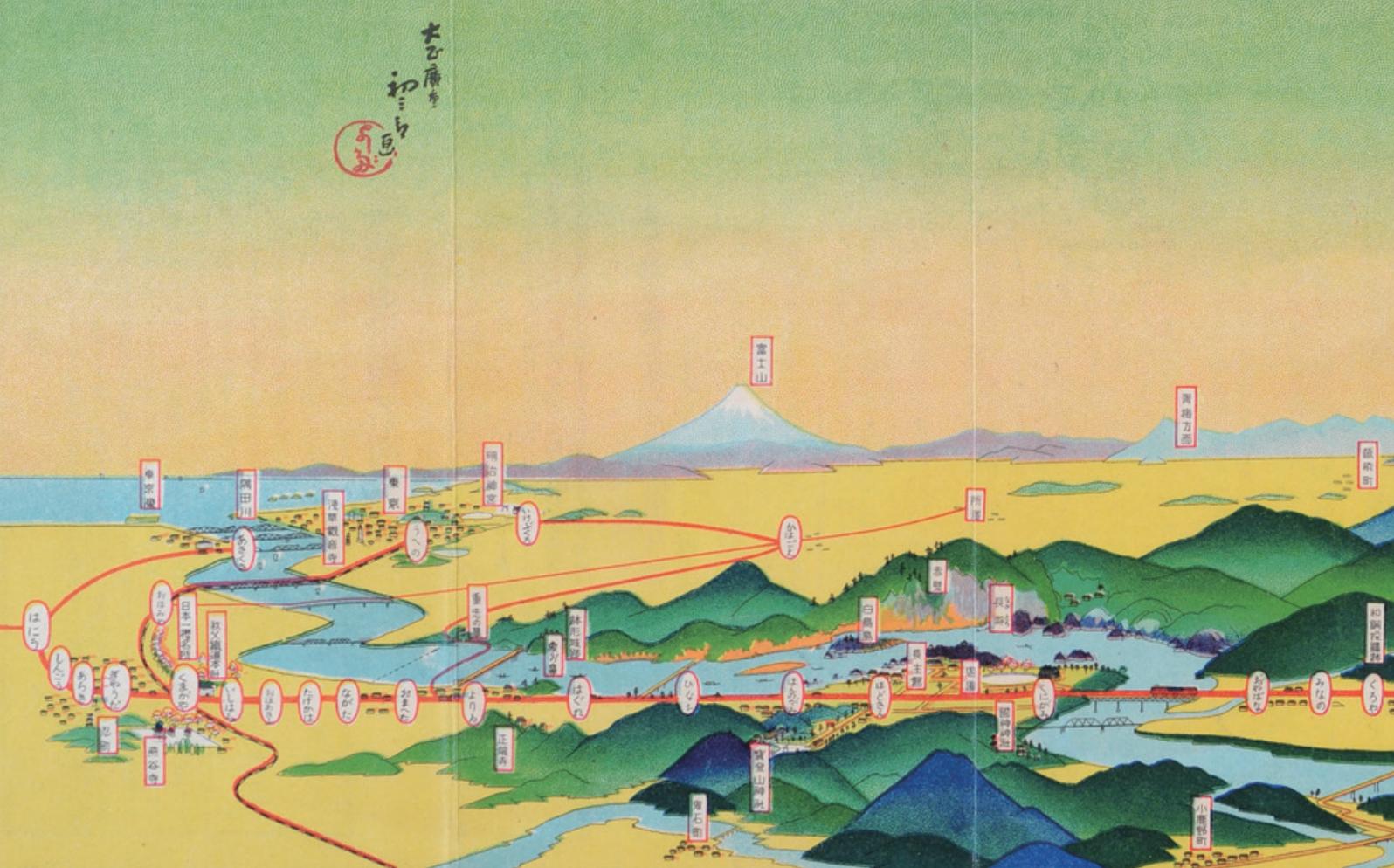
text by Kazumi FUJIMOTO

埼玉の平野部を横断し、荒川の溪谷沿いから秩父盆地の奥地まで走行する秩父鐵道（秩鉄）。行楽シーズンの週末には、蒸気機関車「SLパレオエクスプレス」が運行し、「撮り鉄」や「乗り鉄」を楽しませてくれる。

もとは、明治三十二年設立の上武鐵道が前身で、同三十四年に熊谷―寄居間が開業。当時は養蚕や製糸業（秩父銘仙）の盛んなのに加えて、武甲山の石灰石鉱床の存在が注目され、初代社長の柿原萬蔵ら地元大宮郷の有力者の力添えもあって、同三十六年に寄居―波久礼、同四十四年に藤谷淵（後に宝登山と改称、現・長瀬）まで延伸。大正三年、宝登山―大宮間開業。大正五年には大宮町が秩父町（現・秩父市）となった直後に、秩父鐵道と改称。翌六年に影森まで。さらに七年には武甲（貨物駅）までの支線を開業しているが、旧浅野セメント（現・秩父太平洋セメント）採掘現場の最寄り駅だったことが、大正十一年八月作

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会評議員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に「旅と風景と地図の科学Ⅱ」（私家版 2006年）、最新刊に「展望の山50選 関東編」（東京新聞出版局）がある。



『秩父鉄道沿線名所図絵』  
 (大正11(1922)年8月28日)  
 秩父鉄道株式会社 発行  
 東京市京橋区の大正名所図会合資会社 印刷

## 埼玉を代表する観光地「長瀨・秩父」。 蒸気機関車「SLパレオエクスプレス」が人気。



### 秩父鉄道株式会社 Chichibu Railway Co., Ltd.

設立：明治32(1899)年11月8日  
 本社：埼玉県熊谷市曙町1丁目1番地

埼玉県北部、埼玉を代表する「長瀨・秩父」を走る「秩父本線(秩父線)」と、貨物専用線の「三ヶ尻線」を持つ秩父鉄道。2路線を合わせた営業キロ数は79.3kmで、地方民鉄有数の路線長を誇っている。また、直営の「長瀨ラインくんだり」は大正時代からの歴史を持っており、開業以来、長瀨渓谷や宝登山の観光振興に貢献している。

都心から一番近い蒸気機関車として人気の「SLパレオエクスプレス」は、昭和63年に運行を開始。秩父本線熊谷駅―三峰口駅間の56.8kmをおよそ2時間30分かけて走行する。毎年3月中旬から12月初旬の期間中、土日祝日を中心に、学校の長期休暇中には平日にも運行しており、車窓に広がる絶景を楽しむ観光客で賑わっている。



の本図でも表現されている。行田―熊谷を開業した同年、羽生―行田までの北武鉄道を吸収合併しているので、その記念に刊行されたものであろう。初三郎の「絵に添へて一筆」によれば、大正天皇第二皇子に秩父宮の宮号を贈られたことを記念に、ということだが。

なお、赤の破線で図示の未成線は昭和五年には白久の先の三峰口まで延伸し、全通している。

炎暑の中の現地踏査で決めた大胆な構図は(東京・鯉州の画室利用)、北側上空からの視点で、大正期の画風だ。眼下、左に東京や熊谷、秩父鉄道本社屋。遠景に大きな富士山を、中央左右には荒川の流れとスポンサーの赤く太い秩父鉄道路線が目立つ。

秩父の象徴・武甲山や名勝長瀨の岩畳、宝登山神社、右奥に三峰神社の境内図を配置し、旧表参道の参詣路は克明な描写である。三峰ロープウェイは昭和十四年開業(現・廃止)なので図化されていない。三峰奥社の妙法ヶ嶽や背後の白岩嶽、雲採嶽(現・雲取山)の霊峰三山が三峰の起りとか。

ついでだが『上武鉄道沿線遊覧案内』(大正三年)と『創立百十周年記念乗車券』(平成二十一年)は好資料である。



広島の本通り・相生通り。  
胡町停留所（手前）から八丁堀・紙屋町方面を望む。

# みんな て Vol.58

SUMMER 2016  
夏号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室 香田朝子

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／太島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。