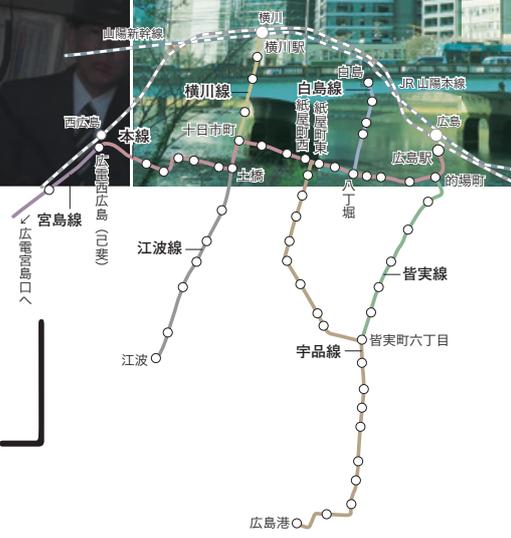




REPORT

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、木造車両の半鋼製など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。

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、架線の損傷が大きかったことが分り、陸軍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。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。

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。

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。

しかし、復旧作業が進む一方で、施設が倒壊した家政女学校の再建は困難であつたため、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語り継がれている。

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。

「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。

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。

都市計画と路面電車の復興

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

Hirotatsu 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。

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。

型ボギー車（定員70〜80人）を新造する余裕はなかった。そこで、他都市で路線の縮小や廃止となった路面電車事業者から不要となった中古車を格安で譲り受けた。徹底して費用を節約し、車体の塗装を変えることもなく、原型のまま運行したため、後に「動く電車の博物館」と呼ばれる、観光資源の一つともなった。現在も、25種類の車両を保有している。

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。

昭和56年には日本鉄道技術協会よりメーカーや鉄道事業者が集結して開発した高性能路面電車「軽快電車」の譲渡を受け、「べりーらいな」シリーズ最初の車両として投入。翌57年には27年ぶりに市内線4車両を新造した。

一方、広島市は昭和55年に全国で10番目の政令指定都市となり、昭和60年には100万都市へと成長を遂げる。広島都市交通の担い手である路面電車も、さらなる利便性を目指して、積極策を打ち出すべき時代に向かいつつあった。

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ン業者に発注し、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つて、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
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
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マックス出発式。

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マックスと同じく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LEX」が登場。LEX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リ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して、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て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ったが、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のを、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」と期待を寄せた。

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カープ電車、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カープ電車の車内。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「PASPY」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PASPY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。

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。

「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。

「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。

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。

「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。

さらに、宮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。

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になりました。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。