・広島市と鉄道

　世界的に見て路面電車はドイツを筆頭にヨーロッパが最も盛んであるが、現在日本でも路面電車の有効性が見直されている。次々と路面電車が配線となる中で、唯一そのネットワークが残り、今なおＬＲＴへ向けた計画を推進し、都市と共に発展を続ける広島の路面電車をみてみよう。

　現在人口100万人以上、中国地方唯一の政令指定都市に指定され、名実ともに中国地方の政治・経済の中心となっている広島市であるが、現在のような大都市に発展するまでの経緯と背景にはいつも鉄道があった。

時代は明治となり、廃藩置県により市制となったのが1889年、さらに同年、広島湾に面した宇品港が築港される。5年後の1894年には広島駅～宇品港間に鉄道が山陽電鉄によって開通されることになる。そして同年日清戦争が勃発するが、この際に軍部は戦地に近いという要因に加え、この近代的な港である宇品港と、それに伴う鉄道の存在、さらに十分な土地があることを理由に、軍都として首都を一時的に広島市に移し、その後の広島市に都市施設の整備を始めとする発展に大きく影響を及ぼした。

1912年、年号は大正に改号され、広島では鉄道会社である広島電気軌道が創立。後の広島電鉄として広島市の発展とともに100年間の歴史を歩むことになるのである。

・広島電鉄概要

2012年をもって100年企業となる広島電鉄（略称広電）であるが、明治43年に設立し、翌年大正元年に路線を開通。その後約100年間の間に、1945年原子爆弾の投下による打撃や、高度成長に伴うモータリゼーション、バブル景気の崩壊などを経験しながら、日本最大の路面電車ネットワークを形成していく。

カンパニー制を採用しており、現在まで電車以外にバス、不動産の3カンパニーを展開しその３つの各カンパニーのブレインとして。平成20年現在で従業員数1302人、前期決算では経常利益23億2080万円、純利益にして過去最高の15億6千700万円を達成している。

・なぜ広島に路面電車が

もともと広島は、路面電車が走り始めたころから運輸面で路面電車中心の歴史を歩んでいる。そのことは原爆投下がされた後３日間で、生存した広電の社員らが派遣作業員と協力して路面電車を復旧し、男性が不足するなかで女性達によって運転され始めたことで市民に勇気を与えたという逸話からも伺える。また、広島市内の中心部はデルタ地帯となっており半径2.5kmの円にちょうどおさまるコンパクトな様相をしている。そのことから地点と地点を線で結ぶよりも、ネットワーク化した路面電車により面で包括的に結ぶ方法が最適であったことも大きな理由である。このような歴史的、地理的背景もあったことから広島で路面電車を都市で継続的に発展させていくことが比較的容易であったといえる。

・路面電車が存続した理由

戦後になると日本は高度成長期を迎え、アメリカ主導によるモータリゼーションによってますます自動車中心の社会となった。それを受けて全国で普及していた路面電車は、自動車交通の障害となったこと、渋滞によって定時性が保てなくなってしまったことを理由に乗客は減少し、相次いで廃線に追い込まれることになる。しかし、広島では市によって路面電車に今後の発達の可能性をみとめ、存続させる計画が推進されることになった。市民と県警の協力によって電車と自動車との住み分けを確立し、結果的に路面電車は存続することになった。具体的な処置としては、県警によって「電車軌道内の諸車乗り入れ禁止」、「交差点内電車優先」を実施したことで電車の遅延が格段に減少し、乗車人員は上昇に転じたことで路面電車は生き残ることができたのである。さらに、被爆した車両や関西圏で廃線となった大阪、京都、神戸や九州などで走行していた車両を積極的に再利用しており、現在でも前線で活躍するものや、動く交通博物館として観光向けに走る電車として残っている。

・交通結節点の改善

このように、モータリゼーションの波はしのいだものの、平成6年にバブル景気が崩壊し、消費減退によってまたしても利用客数は減少傾向に入った。そこで、さらなる乗客数増加を促すために、路面電車によってＪＲの主要な各駅と市内とを結ぶ取組が行われた。選ばれたのは広島、西広島、横川、広島港の４駅。西広島駅では電車が路面の軌道から鉄道に乗り入れる仕組みであるが、以前は別のホームで乗り換えていたものが、１つのホーム内での乗換えが可能になったことでバリアフリー化も含め、乗り換えが格段に容易になった。加えて接続駅のホームが駅として仕切られているのではなく公に開かれており、誰でも入っていける空間となっているため電車の乗降だけでなく、公園のような役割も担っているという日本ではあまり見かけられない機能も付随している。

横川駅では電停の場所を駅前に移動させ駅からの乗り換え時のバリアフリー化がされたり、広島港では旅客ターミナルが移設されたことから、それに合わせて軌道をターミナル前まで延伸したりと、利便性の向上や地域の開発に助力もしている。

このような交通結節点改善の努力も相まって乗客数の減少は止まり横ばいになっていたが、平成20年には原油高の影響によるマイカー離れによって路面電車利用客数は一気に上昇に転じた。広島では渋滞地区での交通量は前年比で平均約４％減、市内中心部の駐車場利用率も前年比で10%もの減少を見せ、今後も公共交通利用の増加傾向は続くと予想される。

・最新車両

上に挙げたような再利用される電車や既存の電車など多様な電車が走り、それに付随する様々なアイディア（社内で食事を提供する、古い型の電車を多く走らせるレトロの日など）が飛び交う広島路面電車であるが、公共交通の本来の役割である、「迅速かつ安全・快適でいてなおかつ定時を保つ」ということにも力を入れている。最新車両であるグリーンムーバーMAXと、その前身であるグリーンムーバーはデザイン性と実用性を考慮に入れた車両となっている。グリーンムーバーが登場したのは平成11年で、車両はドイツのシーメンス社から購入した。広島市のLRT化を進めるにあたっての背骨としての役割を期待されることを、それまでと比べて格段に低床となり、高齢者や障害者も乗降がスムーズになり、近未来的なデザインによって今後の魅力ある広島としてのカラーとなることをテーマとした。

その後さらなる低床車両の便益を目指し、近畿車輛、三菱重工、東洋電機製造広島電鉄の４社共同開発によって、平成17年にグリーンムーバーMAXが導入された。国産初の超低床車両として外国特許を回避、座席数増加などの基本スペックの向上はもちろんのこと、完全オリジナルデザインで、丸みを帯びた車体にすることでやわらかく優しい、平和都市広島のイメージを体現している。加えてグリーンムーバーとくらべて１台2000万円もの費用が削減されていることも大きな強みである。ただ以前のものと比べて操縦が難しく、運転手の育成が必要なのが難点である。

・運行形態

平成20年現在でからまで軌道を伸ばし、路線数8、総電停数83のネットワークのなかで、観光地、ビジネス街、商店街、ＪＲの鉄道主要駅との結節点などの主要地点を結んでいる。

ドイツと異なり料金体系は後払い制であるが、電車バス共通のプリペイドカードを導入したほかに、現在はICカードICOCAも使用可能になっている。基本的に降口は決まっているが、混雑する時間帯には駅員を増やし、どこの口からも降りられるようにしており、よりスムーズな運行をめざしている。運賃は、市内線が大人150円、小児80円の均一運賃で、宮島線のみ区間制運賃である。市内線は平成９年に130円から150円へ値上がりがあったが、今後の事業展開がはっきりしていたことと、市民への説明を怠らなかったこともあり反対する意見は少なく値上げは弊害なく行われた。最近の動きでは、環境定期券制度導入や、大人1人につき同伴の幼児を3人まで無賃にしたり、障害者の介助者2人までを無賃にしたりと運賃制度の改革にも取り組んでいる。 2010年度にはドイツと同様の信用乗車方式の導入も予定している。

走行面では、電車優先信号システムを採用し、交差点の交通信号機が電車の接近を探知すると、その時点の信号のタイミングによって青信号の延長、赤信号の短縮を行い運行の効率をあげ（詳しくは次章で）、電車ロケーションシステムによって各車両の現在位置を管理者に伝送することで運行の乱れを直したり、乗客に接近情報を提供することで待ち時間の苛立ちを解消したりできるようになっている。

・課題と展望

競争社が不在であることから独占企業であるが、それ自体の存続が危うかったために緊張感のある経営を行い、独占特有の市場の失敗は起こらずここまでの成長をなしえたと考えられる。ただこれは特殊な歴史背景がある広島だからこそできたことであるので、次章の導入では現在の日本各地で応用の利く経営方法も検討したい。