

市民フォーラム 基調講演

「広島路面電車まちづくりの発展と継承」



中尾 正俊

プロフィール

広島大学大学院社会科学研究科マネジメント専攻修了
京都大学大学院工学研究科「上級都市交通政策技術者」養成コース修了
公益財団法人鉄道総合技術研究所
鉄道技術推進センターレールアドバイザー
中国運輸局地域公共交通アドバイザー
元広島電鉄株式会社常務取締役電車カンパニープレジデント
元広島バス株式会社取締役
元全国路面軌道連絡協議会専務理事
元中国地方鉄道協会技術委員会委員長
元日本民営鉄道協会技術委員会副委員長
元宇都宮ライトレール株式会社常務取締役

【路面電車存続のきっかけ】

- 1971年 軌道敷内諸車乗り入れ禁止

【路面電車近代化の取り組み】

超低床車両の導入

- 1999年～2002年 5000形グリーンムーバー（ドイツ シーメンス社）
（諸元） 12編成（5車体3台車）、153人（内座席46人）、30.52m×2.45m×3.65m
- 2005年～2008年 5100形グリーンムーバーマックス（国産型超低床車両）
（諸元） 10編成（5車体3台車）、149人（内座席56人）、30.00m×2.50m×3.65m
- 2013年～ 1000形グリーンムーバーLEX（市内線向けワンマン使用車両）
（諸元） 18両、86人（内座席33人）、18.60m×2.50m×6.35m
- 2019～ 5200形グリーンムーバーエイペックス
（諸元） 11編成（5車体3台車）、151人（内座席58人）、30.00m×2.50m×3.65m

駅・停留場施設の改良

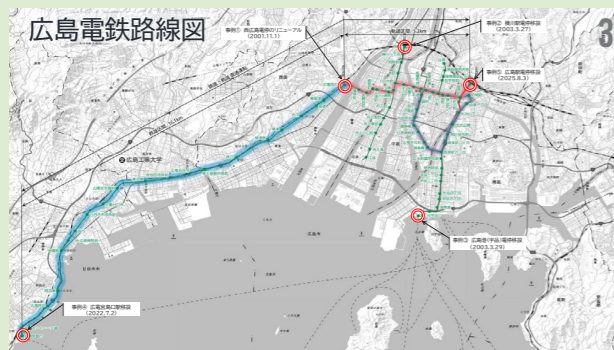
- 2001年 広電西広島停留場の改良
鉄道・軌道の改札口を一体化し、ホーム全体を覆う大屋根を整備。“歩かせない・濡らさない”乗換動線を確認し、シームレスな結節を実現、利用者評価も高い。
- 2003年 横川駅前停留場の移設
国道上にあった停留場を横川駅前広場内へ移設し、ホーム全体を覆う大屋根を整備。JR線改札口至近の“歩かせない・濡らさない”動線により、シームレスな乗換を実現し、利用者評価も高い。
- 2003年 広島港停留場の移設
埋立事業により整備された港湾旅客ターミナル前へ停留場を移設し、ホーム全体を覆う大屋根を整備。
歩行距離の短縮と全天候型乗換を実現し、利用者評価も高い。

路面電車の未来に向けて

- 2010年頃～ 広島駅南口広場へ高架による乗り入れを検討→2025年駅前大橋ルート開業
- 平和大通り（通称：100m道路）への乗り入れ（幹線ルートである広島駅停留場～広電宮島口駅の速達性向上対応）
- 宇品・出島地区への車両基地移設検討（高潮対策）



1



3



5

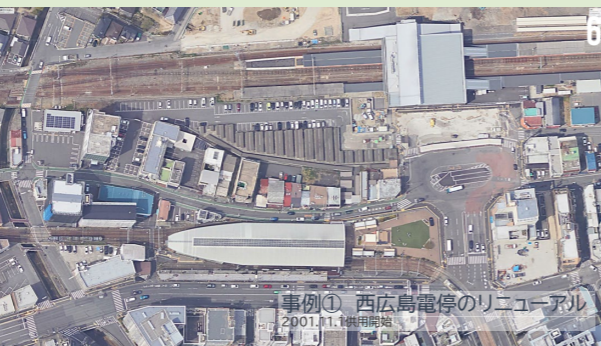
本講演の論点整理と構成

- ① 交通結節点の3大要素
 - ・ 歩かせない(2次交通への対応)
 - ・ 濡らさない(上屋付通路の確保)
 - ・ 待たせない(乗り継ぎ利便性)
- ② バリアフリー化の推進
 - ・ 超低床車両の導入
 - ・ ユニバーサルデザインの施設づくり
- ③ 平和大通りルート整備
 - ・ 広島駅から、平和公園、そして宮島へ。2つの世界遺産をつなぐ幹線ルートの速達性向上

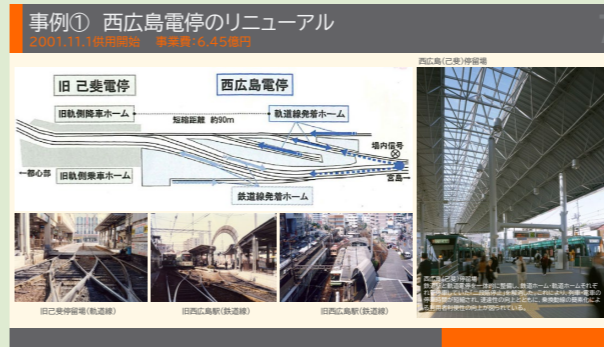
2



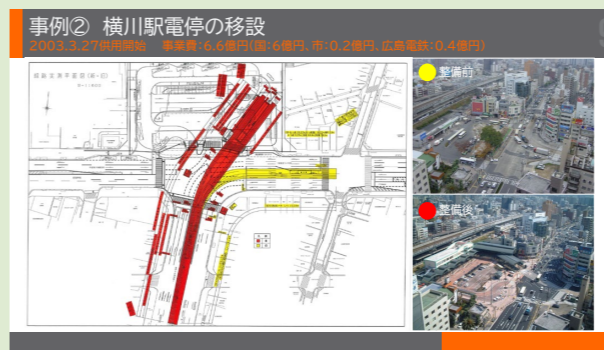
4



6



7



9



11



8



10



12

基調講演 講演資料③

「広島路面電車まちづくりの発展と継承」



13



14



15



16



17



18

基調講演 講演資料④

「広島路面電車まちづくりの発展と継承」



19



21



20