交通 NEWS EYE

日本の都市交通に新しい一章を書き加えたのが、昨年8月開通の「駅前大橋ルート」に伴うJR広島駅への広島電鉄（広電）乗り入れです。高架スロープで駅ビル2階に入線する路面電車に、JR駅から段差なしで乗り継げるようになり、交通結節機能は大幅に強化されました。

今年3月、地域交通を市民目線で考える「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」が広島市内で開催されました。2005年の初回から12回目になる今回は広電2系統宮島線沿線にある広島工業大学を会場に、人口約120万都市・広島市の交通の在り方を考えました。基調講演とパネルディスカッションを抄録でお伝えします。

歩かせない、濡らさない、待たせない!!

広JR西日本 電 **JR広島駅ビル乗り入れで目指したもの**

「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会in広島」から

基調講演

広島の路面電車 まちづくりの発展と継承

元広島電鉄常務、元宇都宮ライトレール常務 **中尾　正俊氏**

中尾氏

私は15年から昨年まで、宇都宮ライトレール常務として開業準備に携わったが、最初にその際のこぼれ話から。

宇都宮赴任を支えた家族に感謝

宇都宮から「路面電車に詳しい人に来て技術指導に当たってほしい」という話をいただき（会社（広電）も賛成してくれたが、問題は家族。私は最初、単身赴任しようと考えていた。

ところが妻に話したら、「お父さんを一人にすると体が心配。鉄道に役目の人がいるそうだけど、私が“健康統括管理者”になって一緒に付いていきます」。長女も「お母さんがいない間、家のことは私がするから」。

そんなことで当初は2～3年と考えた宇都宮で10年以上もお世話になり、23年8月に無事開業を迎えられた。今回、「広島で講演の機会をいただき、改めて家族に感謝したい」と思う。

JRから広電への乗り換えスムーズに

都市公共交通にとって最も大切なものは何か。私は結節機能、具体的にはJRから広電へのスムーズな乗り換えと考える。実際の三大要素は「歩かせない」「濡らさない」「待たせない」だ。

駅ビル乗り入れ前の広電広島駅、路面電車の処理能力が不足し、ラッシュ時は入線待ちの電車が行列をつくった。電停のある駅南口広場は待合スペースが不十分、にぎわいや交流の場として機能不全といえた。

配管をたどれば15年ほど前、広島駅南口に高架で路面電車を乗り入れできないかと考えたのがプロジェクトの始まり。併せて、駅前通りに軌道を敷設すれば、東側を回る電車のろ回ルートを短絡できる。

20年にJR西日本が広島駅ビル建て替えに着手。23年に新線の駅前大橋ルートが分岐する稲荷町交差点の軌道工事が始まり、24年までに駅に高架構造物の建設もスタート。「歩かせない」「濡らさない」「待たせない」を実現するため、25年3月に広島駅ビル「minamoa（ミナモア）」が開業。

駅前大橋ルートの高架部は253㍍。橋りょう区間で統行的に50㌔に引き上げ・同じ道路では自動車が50㌔走行しお配は50パーミル（5%＝1000㍍進み、50㍍上り）、等速にそろえて接触事故を防ぐ狙いだ。

「広電が目指すのは、「広島市中心部の移動は広電に任せれば大丈夫」と信頼してもらうこと。これからも挑戦を見守っていただきたい。

中尾正俊氏プロフィール

人呼んで「路面電車の神様」。1944年広島市生まれ。67年広電入社、2003年常務、15年宇都宮ライトレール常務。鉄道総研レールアドバイザーなど公職多数。

電車が駆け上がる

電停は幅広の安全地帯に。5%急勾配を路面電車が駆け上がる

電停の乗り換えは、ホームの高さを車両の床面と同じにし、段差をなくした。

そして8月、広島駅ビルに広電が乗り入れ、駅前大橋ルートが開業した。

路面電車は軌道法で最高時速40㌔に制限されるが、「国の許可を受け一部区間で50㌔に引上げ・同じ道路では自動車が50㌔走行しお配は50パーミル（5%＝1000㍍進み、50㍍上り）、等速にそろえて接触事故を防ぐ狙いだ。

「広電が目指すのは、「広島市中心部の移動は広電に任せれば大丈夫」と信頼してもらうこと。これからも挑戦を見守っていただきたい。

50パーミルの急勾配を駆け上がってJR広島駅ビルに入線する広電、電車の多くは低床で、停留所から大きな段差なしで乗降できます

パネルディスカッション

誰もが集う広島に向けた交通まちづくりの取り組み

基調講演に続くパネルディスカッションには広島都心会議・カミハチキテル、広島市道路交通局の3者代表とともに、フリーアナウンサーの藤井尚子さんがパネリストとして登壇。関西大学経済学部の宇都宮浄人教授がコメンテーターを務めました。カミハチキテルと藤井さん、宇都宮教授の発言を要約します。

共存を目指している。

広島では路面電車の存在感は増しているが、路線バスは改良の余地が大きい。昨年11月に実施したのが「バスまつり」。まつりでは、東京・新宿のバスタ新宿を初手本にカミハチバスタとネーミング。エリア全体を一つのバス停と考えてもらえるよう工夫した。

こうした取り組みで改めてわかったのは、路面電車や路線バスをまちづくりに生かす方法は数多くあるということ。これからも「交通のあるべき姿」を追求したい。

エリアプラットフォーム

カミハチキテルの取り組み

カミハチとは広島都心部の紙屋町八丁堀エリアのこと。カミハチキテルはまちづくり推進母体として結成され、交通・モビリティでは、紙屋町から原爆ドーム前方向に延びる担生通りの「トランジットパーク化」を提言している。

トランジットパークとは、マイカー乗り入れを規制して、路面電車など限られた公共交通だけが通行できるようにする道路の公園化。われわれは、パークの移動手段になるエリアサイクルを、スモールモビリティ。と称し、自動車交通との

2003年に交通結節機能が強化された広電横川駅。それまでの国道上からJR横川駅前広場内に移設、停留所全体を覆う大屋根も整備しました

多様な移動がもたらす「生き方」の選択

フリーアナウンサー 藤井　尚子

私の日常は移動とともにある。JR、広電、バス、クルマ、高速船・フェリー、そして時に航空機をパズルのように組み合わせ、華やかなライフスタイルを実現する。

例えば、鹿児島県屋久島での取材、行程を工夫すれば広島から2時間余で到着できる。

広島には国内外合わせ多くの観光客が来訪するが、新しい旅の形に期待が広がる。

代表例が宮島に長期宿泊して広島や大竹、岩国といった広島・山口を周遊する滞在型観光。呼県産食材を味わい尽くす、食の観光・ガストロノミーツーリズムは大いなる可能性を持つ。

究極の移動目的とは何か。私は「人に会いに行くこと」と考える。人口減少社会にあって公共交通を維持・発展させる原動力は、移動先の目的地である広島のまちづくり」を実感した。

しかし、バスや広電の車窓からは多くのマイカーが並行して走るのが見え、広島を本当に公共交通が機能するまちにするためには、もう一段の突き抜けたシフト策が必要とも感じた。

鉄道やバス単体では、実現に限界もある。今回のディスカッションで話題が提供されたが、魅力を向上させて電車やバスで行ってみたくなる沿線をつくること、そこに本当の意味での交通まちづくりがあるように思う。

広島の意欲的な取り組みは全国のモデルになるはず。続く都市が現れることに期待したい。

マイカー派を意識したシフト策に期待

関西学院大学経済学部教授 宇都宮　浄人

宇都宮 浄人　神田 佑亮

コメンテーターとして発言する宇都宮氏（左）、右はコーディネーターを務めた呉工業高等専門学校の神田佑亮教授

■開催校紹介■

広島工大五日市キャンパス

（画像・広島工業大学）

広電宮島線楽々園駅が最寄り、広島市佐伯区の広島工業大学は1961年に短大、63年に4年制工学部が開学しました。工学、情報、環境などの学部に、約4000人の学生が在籍します。

今大会では、昨年8月のキックオフミーティングを手始めに実行委員会を置いて議論を重ね、大会成功に貢献しました。

■筆者紹介■　上里　夏生（こうざと・なつお）。42年間在職した交通新聞社を2019年に退職。現在は交通ジャーナリストとして鉄道、観光、自動車業界の機関誌やインターネットメディアに寄稿。モットーは「読んだ方が快適をもっと好きになる記事やコラム」。なお、本稿は交通新聞とは直接関係ない筆者の見解である。

※2021年4月から掲載してきました「交通ニュースアイ」は、本日付をもって終了します。この間、ご愛読いただきました皆さまには、心より御礼申し上げます。筆者