

10月30日(金) 首長会議 市長発表資料

広島路面電車のLRT化

平成21年(2009年) 10月30日
広島市長 秋葉 忠利

1

目 次

- はじめに 広島市の紹介
—素晴らしい都市・美しい都市—
- 第1章 広島路面電車の特徴
- 第2章 これまでのLRT化の取組
- 第3章 これからのLRT化の取組

2



広島市



原爆ドーム



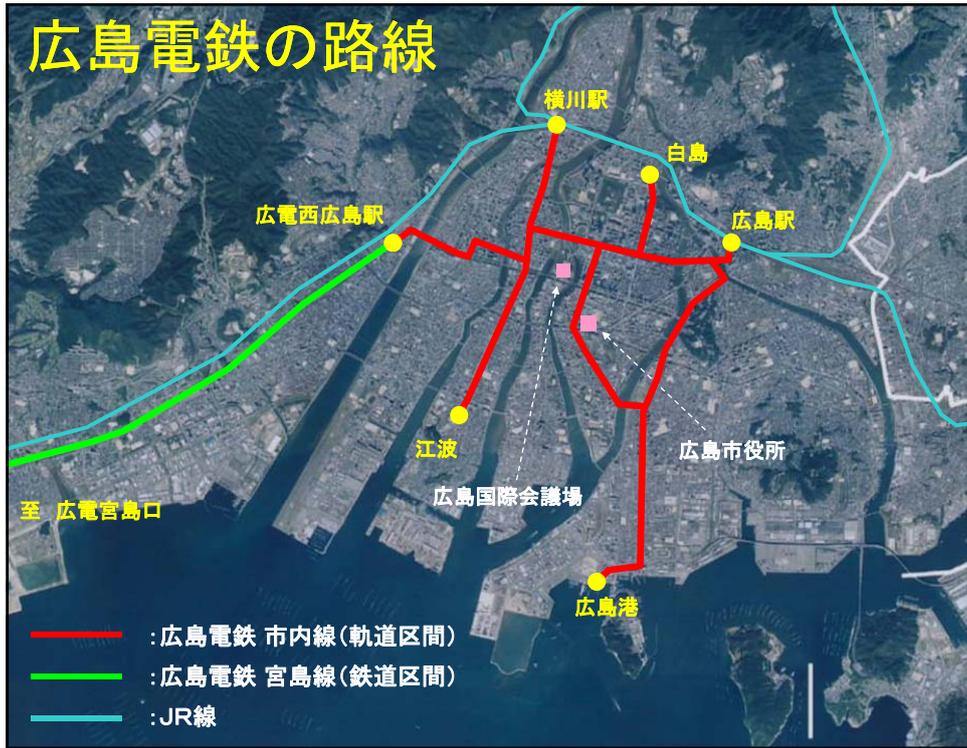
お好み焼

- 面積: 905.13km²
- 人口: 約117万人

「MAZDA Zoom-Zoom
スタジアム広島」
略称: マツダ スタジアム



4



二つの全国1位

車両数<平成20年度末現在>

1位 広島市（広島電鉄(株)）
150両

年間輸送人員<平成20年度末現在>

1位 広島市（広島電鉄(株)）
4,019万人

7

公共交通の「アウトソーシング化」

明治43年(1910年)、広島電鉄株式会社が、
広島電気軌道株式会社として発足



広島路面電車は民間の会社が経営



広島市は広島電鉄株式会社の取組を支援

8

なぜ路面電車が残ったのか？①

・昭和20年(1945年)8月6日 被爆
⇒ 路面電車123両中108両が全半焼又は破損

・昭和20年(1945年)8月9日 被爆三日目
⇒ 己斐～西天満町間が復旧



市民に勇気を与える



広島人の遺伝子に組み込まれた路面電車

9

なぜ路面電車が残ったのか？②

自動車の普及と共に、「軌道が邪魔だから」という理由で全国各地で路面電車が廃止

広島でも、渋滞対策として昭和38年(1963年)6月に
軌道敷内一般車両乗り入れ許可



路面電車の運行効率が低下し、利用者数が減少。



昭和46年(1971年)12月 軌道敷内一般車両乗り入れ禁止



路面電車と自動車の棲み分けを図り、
定時性を確保

10

なぜ路面電車が残ったのか？③

廃止された各都市の電車を譲り受け、輸送力の増強等により
都市輸送の立て直しに努めた



国内外の旧型車両が運行する「動く交通博物館」
と呼ばれ、広島の名物に



ドイツ・ハンノーバー市



京都市

11

第2章 これまでのLRT化の取組

これまでのLRT化の取組

✓スピードアップ・定時性アップ

- ⇒ LRV(グリーンムバー・グリーンムバーマックス)の導入
- 交通系ICカードPASPYの導入・電車優先信号の整備

✓輸送力アップ

- ⇒ LRV(グリーンムバー・グリーンムバーマックス)の導入

✓バリアフリー化

- ⇒ LRV(グリーンムバー・グリーンムバーマックス)の導入
- 電停の改良

✓快適性アップ

- ⇒ 広告付き電停上屋・電車ロケーションシステムの高度化

✓交通結節点の整備

- ⇒ 横川駅電停・広電西広島電停・広島港電停

✓環境負荷の軽減

- ⇒ 軌道敷内の緑化

13



これからのLRT化の取組イメージ

✓スピードアップ・定時性アップ

⇒ LRVの導入拡充・電車優先信号の拡大
急行便の導入・信用乗車方式の導入
新規路線の整備・電停の統廃合

✓輸送力アップ

⇒ LRVの導入拡充

✓バリアフリー化

⇒ LRVの導入拡充・電停改良の拡充

✓環境負荷の軽減

⇒ 軌道敷内緑化の拡充

✓新たな取組

⇒ レストラン電車の導入・カラオケ電車の導入
トランジットモールの実施