

コラム・GO! GO! エレクトリシャン No.61

※(本紙ブログサイト《GO! GO! エレクトリシャン》にもぜひアクセスを!)
アクセス・キーワードは GO! GO! エレクトリシャンで

広島市内から広島港・安芸の宮島までをカバー！ 日本最大の路面電車網・広島電鉄の軌跡と人気①

今回は《広電》こと、現在、日本最大の路面電車網として知られる《広島電鉄》の話題をお届けしたい(※まことに勝手ながら『旧品川火力発電所跡地を訪ねる』の続編は、編集上の都合により、次週以降に掲載させていただきます)。

1895(明治31)年に開業した旧京都電気鉄道を皮切りに、日本の電気鉄道事業は始まった。

鉄道事業は法的に専用敷地内のレールを使って走る《鉄道》と、路面を走る《軌道》に区分されるが、都市交通としての鉄道事業の主役を最初に務めたのは軌道(路面電車)だった。

昭和30年代前半まで、日本の主要都市の都市交通は路面電車が花形だった。たとえば1903(明治36)年の東京電車鉄道開業を皮切りに始まった、東京の路面電車網は、東京市電時代をへて、東京都電時代の昭和30年代に最盛期を迎える。

その時期の路線網は山手線内を中心に11系統あり、当時の運行図をみるとまさに網の目のような様相だ。しかし、本欄でもこれまで何度か取り上げてきたように、高度経済成長時代前期から始まった自動車交通の発展に伴い、路面電車は「邪魔な存在」として路上から急速に消えていった。現在でも路面電車(鉄道・軌道の併用が多いが)の走っている都市は、全国でも20都市に満たない。

そして現在まで生き残っている路面電車はLRT化(低床式車輛を使い、電停の機能や路線運営の機能を高度化したシステム)を図るなど、さまざまな努力を

しており、地域にすっかり馴染んでいる事例が多い。地道な市内交通の担い手としてだけでなく、近年は観光資源としても重要視されており、国内外の観光客にとって「路面電車のある街」は好感度が高い。

宇都宮市をはじめ、新たな路面電車(LRT)の開業を目指す動きも国内では数か所で始まっている。公共交通全体の再編が進む日本の都市交通にとって、路面電車は従来とは違った価値観で捉えられつつある。

とはいえ、新規に路面電車の事業をスタートさせるのは、専用軌道と路面の併用を目指したとしても、道路交通との兼ね合いなど克服すべきハードルは高く、なかなか実現しにくいのが現状だ(唯一の例外は、2004年に開業した富山市のポートルム)。

そんななか、1910(明治43)年開業の広島電気軌道を皮切りに、広島瓦斯電軌(1917=大正6年~)、広島電鉄(1942=昭和17年~)と社名を変えつつ発展して、現在では日本で最大の路線網を誇る広電(広島電鉄)は、まさに日本の路面電車を代表する存在だ。

市内線(軌道)の営業キロ数は19kmで、安芸の宮島(廿日市市)まで運行されている宮島線(鉄道・軌道併用)の営業キロ数は16.1km。計約35kmのレール上を総計62編成・149車輛がひっきりなしに走るその様子は、広島市民の足として、また国内外の観光客の足に不可欠な存在として、世界中に知られている。

かくいう筆者も、日本全国の路面電車を体験してきたが、広電は最も好きな路線の一つだ(次週は広電の実力を具体的にご紹介します)。