

## 「ひとにやさしい、快適なまちづくりを目指して」

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課 街路事業調整官 神田昌幸  
広島市立大学 芸術学部 准教授 吉田幸弘  
横川商店街振興組合 理事長 松木朝海  
広島電鉄株式会社 取締役電車カンパニーバイスプレジデント 藤元秀樹  
オフィスタマランズ 代表 玉田陽子



玉田

「ひとにやさしい、快適なまちづくりを目指して」をテーマに、安心・安全なまちづくり、元気の出るまちづくりを皆さんと一緒に考え、皆さんの地元のまちづくりへの何かのヒントを持ち帰っていただければと願っています。

まずは、広島電鉄の藤元さんから、広島電鉄の取り組みについて、お願いします。

藤元

当社は、1912年、今から96年前に設立されており、路面電車については、市内線が8系統19kmの運営で、鉄道線である宮島線を含めると35kmの運営となっております。車両は単車が68両、連接車両が66両で、そのうち22編成が低床車両となっております。

次に利用者ですが、1日あたり路面電車が16万人、バスが10万人のご利用をいただいております。ここ数年、横ばい状態から少しだけ増えてきており、今年度は前期では対前年比で2.8%増となっております。

当社の取り組みの一部をご紹介しますと、先ほど車両の話を出しましたが、現在、26種類もの車両があります。この中には、京都、大阪、神戸、海外などで活躍された車両が現役として走っています。動く交通博物館と言われているのは、このように様々な車種の車両が走っているからであります。走力、輸送力があり、かつ近代的な車両の導入という観点から、低床車両を導入してきており、平成17年3月からは、国産の超低床車両であるグリーンムーバーマックスを導入し、車いすや高齢者にもやさしい車両づくりというものを心がけています。

また、電停の統廃合などにより、車いすの回転をしやすい幅の広い電停の設置も行っていますし、バスと鉄道が一つのホームで乗り降りできるようにしたものが、廿日市市の市役所前駅というところで実施しました。これについては、利便性の向上ということで大きな評価をいただいています。

その他、「何分後に〇〇行きが来ます」ということを表示したロケーションシステムの導入や、ICカードシステムの導入などに取り組んでいます。

玉田

全国にある路面電車は、経営という面で苦戦している中、広島電鉄は黒字であると聞いたことが



ありますが、その点、どうお考えですか。

藤元

広島がコンパクトな街であり、広島駅、西広島駅、横川駅、広島港という拠点間を結ぶ路線を運営できたことが、生き残った理由の一つではないかと考えられます。

玉田

続いて、横川商店街振興組合の松木さんから、商店街活性化へのこれまでの取り組みについて、お願いします。

松木

J R横川駅周辺の6つの小さな商店街の連合体で、全部で約200店舗から構成されています。我々の商店街でも、非常に苦しい戦いを強いられており、ただ、それに手をこまねている訳にはいかないため、色々なことを模索しております。

平成4年に横川商店街活性化計画を策定し、それに基づき、街路灯の美装化、植栽、道路の美装化に取り組みました。本通地区においては、横川の川に因んで、道路を蛇行させて、人と自転車にやさしいコミュニティ道路のイメージを取り入れました。コミュニティ道路というとクランク状をイメージさせるところですが、川のイメージを取り入れて、曲線状にしております。交差点では少し盛り上げ、自動車のスピードを抑えるように工夫しています。

もう一つ、星の道地区では、星座や天の川を図化して路面に表示しており、夜になると星が光るようになっています。このように、他の商店街が行っているのと同様な取り組みを頑張ってきていますが、地区の意気込みというものをお伝えしておこうと思います。

大正、昭和の時代から活動している三篠文化協会というものがあります。これは地元や商工会で構成されていまして、小学校にオルガン、書籍を、地元消防団には車を贈ったり、公園の植樹、清掃などの活動を古くから行っています。そういう地域の愛情というものが、我々の街に脈々を受け継がれてきており、それが、先ほど吉田先生の講演にありましたレトロバスの復元に力を発揮できたものと感じています。こういう伝統の力が地域の誇りと感じています。



玉田

パンフレットにも書いてありますが、国土交通省と広島市とでボランティアロードの協定を締結していますね。

松木

路面電車の停留所の辺りに三角形の土地があり、自分たちの手で広場を良くしていこうということで、苗を植え、管理し、また、広場内の清掃についても、地元の青少年健全育成グループと一緒に実施しています。

玉田

続いて、神田調整官にお話を伺います。素人の目からは、街路事業というのは、ある程度、落ち着いたところに来ているのではないかと感じているのですが、次のステップというのは、どのようにお考えでしょうか。

神田

都市計画道路の整備率は約60%程度となっています。今後、人口は減り、そのような時代になってくると、環状道路などドンドン道路を建設し、道路の延長を伸ばすという「造る」時代には馴染まないかも知れません。

このような時代だからこそ、今の道路空間をどのように使うのか、その使い方を考える時代を迎えつつあるのではないかと思います。そこで、人を中心とした道路をもう一度、見直さなくてはならないと思っています。

松木理事長からありましたコミュニティ道路もそうですが、車線のレーンを意識的に曖昧にすることで、スピードを抑制させ、車のための道路ではないというメッセージを与えるようにする。また、電線類の地中化のように、歩行者空間、緑の空間、防災機能としての空間を同時に生み出すようにする。

このように発想が車のための道路から、人のため、生活のための道路に変わっていく、というようになっていくのではないのでしょうか。もちろん、路面電車などの公共交通機関との調和というものも重要視されていくと考えられます。



玉田

おっしゃられるように、人にやさしいまちづくりをより一層私たちは求めているのではないかと感じています。

吉田先生、先ほどの講演を聞いていて、最初は図面化するだけということが、“おせっかい”からレトロバスの製作につながったとのことでしたが、その“おせっかい”になった気持ちはどういうことから起きたとおられますか。

吉田

横川商店街の方々は、失礼な言い方ですが、皆、いい歳をしたオヤジなんですね。私の父親くらいの年代で。そういうオヤジ達が、少年のように目を輝かせながら話をするんです。私は、日頃、若い人たちを相手にしているのですが、それよりも数倍の輝きを持っている。そういうところに感銘を受けました。この人たちと何か一緒にやりたい、役に立ちたい、これは私だけでなく、学生たちにとっても良い刺激となると確信しました。



玉田

きっと、どこにでもあるモニュメントであれば、普通の横川駅前広場になっていたのではないかと思います。特に動くモニュメントという発想が良いですね。松木さんは、どう感じられますか。

松木

当時としては、特別なモニュメントをとという高望みはしていませんでした。シンボルとして、レトロバスが何かしら形になっていれば、それで満足したと思います。

ある日、吉田先生が、動くレトロバスの案を出され、映像を商店街の持ち込んだときは、大変な驚きでした。モニュメントの製作費を集めることは商店街の役割とっていましたので、一瞬、「大変なことだ」と皆が思ったはずで。

ただ、それならばと、テレビ・ラジオなどマスコミへの働きかけや、イベントでのPR、地元の企業や有力者への理解を得るための説明など、動きまわったことが成功した秘訣ではないでしょうか。

玉田

おせっかいが人を動かし、利用できるものは利用したというのが、成功へとつながっていったということでしょう。そして、横川駅前の電停から紙屋町方面、いわゆる都心方面をつなぐ路線が、広場整備を契機に運行を開始したということが、広場の利用者を増加させた面もあると聞きましたが、いかがでしょうか。



藤元

広場内に路面電車を導入させていただいたことで、安全性を確保できたということがあります。それで、この機会に、横川駅から都心方面を直結する路線の開設に踏み切ったというところ。結果的に、利用者は大幅に増える結果となり、利用者にもご満足いただいているものと感じています。

玉田

本日、お集まりの方々の中で、既に路面電車に乗られて会場まで来られた方がおられると思います。乗られた方もまだの方も、是非、お帰りに乗られてはと思います。ここで、路面電車が走っている都市の方に感想をいただきたいと思います。札幌市さん、一言、いただけますでしょうか。

札幌市

札幌市では、最近、ラッピング電車というか、広告を貼ったものが走っているのですが、ベースは緑色の車両です。路線的には、図書館、ロープウェイ乗り場ぐらいしかないなので、利用は多いとは言えない状況です。

本日、ここへは先ほど説明がありましたグリーンムーバーマックスに乗ってきたのですが、五連接車両であり、非常に先進的な印象を受けました。

玉田

グリーンムーバーマックス以外にも、京都、大阪など、皆さんの故郷で活躍した車両も走りますので、是非、ご覧いただけたらと思います。

神田調整官、ここまでの話で感想はありますか。

神田

地域づくりは楽しいですね。実はこの思いが大事なところで、希望や夢を持って行動することから、レトロバス作製という発想力、企画力、ブランドまで作っていったような気がします。

小さい街に比べ、政令市ぐらいの規模になると、なかなか感動というものが発生しにくいのですが、だからこそ、横川というスポット的なイメージを育てる、地域のブランドとして征服しているのではないかと感じます。本当にすばらしい。都市行政を行う身として、こういう事例は励みになります。

玉田

こういう事業も国土交通省の支援というものがあって成り立つものだと思います。これからも、私たちが引っ張っていただければと思います。

さて、明日の現地視察では、横川駅前広場も視察箇所となっています。吉田先生、どういうところを見て欲しいと思いますか。

吉田

広場の機能というところ、デザインについては、皆さん、通常の業務の中で培っておられるところですので、レトロバスに限ってお話ししますが、皆さんには、今の時代にみるバスと100年前のバス、その環境の違いを想像していただきたいと思います。

今見ると100年前のバスはレトロで可愛らしいのですが、当時、エンジと白のツートンカラーでガソリンエンジンで走っているものというのは、非常にハイカラで、今で言うとスペースシャトルのような存在だったのです。当時、周りは馬車ですから、今以上の街のシンボル、宝だったと思うのです。そういうことを想像しながら見ていただければと思います。

玉田

100年前に開業したという話がありましたが、バスの日というのがあるということを知りました。これは京都がバス発祥ということに因んで定められているということでしたが、横川のレトロバスが発祥ではないかと主張しているところですが、京都市の方どうでしょうか。

京都市

京都のバスは、蒸気自動車を改造したもので、1903年9月に開業したと聞いています。横川のレトロバスは同じ年の1月に開業したとのことですので、京都よりも早いのですが、乗合自動車の定義の考え方、許可書の存在などから、京都が発祥と言われているようです。甲乙つけがたい状況ですね。

玉田

詳しいですね。京都市を愛されていることが良く分かります。松木さん、京都市で行ったバスの日を譲ってくださいキャンペーンが話題となったと聞きましたが。

松木

2006年2月4日に京都駅前広場をお借りして、キャンペーンを実施しました。レトロバスも

持って行って、バスの日は京都か広島かというアンケートを無謀にも行ったり、最後には、皆で土下座するなど、大いに楽しんだところです。

玉田

そろそろ時間が迫ってまいりました。聞きたいことはたくさんあるのですが、最後に一言ずつお願いします。

藤元

広島路面電車の場合、観光資源としての利用を考えていかなければいけないと思っています。広島には、他都市から譲り受けた電車、開業当時の復元電車、被爆電車などがあり、そういうものを大切にして、広島路面電車が生きてきた証として見ていかなければならないと感じています。

また、新しい電車においては、都市景観、独自性というデザインを考えていく必要があります。それには、単に新しい車両であることだけではなく、例えばクリスマス電車など、広島風物詩となったような電車も含まれると思います。そういうことが、街の活性化の一翼になればと考えています。

玉田

広島の大変な宝物ですね。吉田先生、一言、お願いします。

吉田

私は広島に来て13年になりますが、レトロバスに限らず、復元という仕事が多くなっています。これは、一発の原子爆弾でなくなったモノを市民一人ひとりが取り戻してきた歴史によるものではないかと思っています。

レトロバスの活用については、最近、何かと疎遠になっている地域と地域を結び、人と人をつなぐという役割を果たすことが出来れば、非常にありがたいと感じています。

玉田

知らず知らずの間に失ったものを取り戻すという別の役割も期待できますね。松木さん、お願いします。

松木

先日、地元紙の記事に消費者の商店街アンケートの結果が出ていました。横川地区は、市内中心部や郊外のショッピングセンターにおされ、いつの間にかグラフ圏外へと消えてしまっていたのですが、今回、たったの1%ですが、グラフ圏内に復帰していました。そこに、『駅前広場整備が好感を持たれ』という僅かですがコメントもあり、非常に感激しています。官民一体となって実現した効果が出たものと感じています。



玉田

最後に神田調整官、まちづくりへのヒントも含めて一言お願いします。

神田

まちづくりへのヒントはたくさん出たのですが、今の松木さんのお話は大変、嬉しいですね。行政が縁の下の力持ちであることが多く、それに乗って活用して地元が元気になると、行政が活性化を楽しみにしているという構図だと思います。それが成功の秘訣であると。



元気、活性化の先には、そこの生業が大事で、面白かったというだけでなく、明るさ、陽気がある。そこに人が集まる感じがします。

観光の「コウ」とは光ですから、地域の光を見ろとよく言われますが、今回テーマとした横川駅については、まず、バスを復元したということがすばらしい。そこから物語を作り、物語があるから、地域の活動や誇りがあるし、郷土愛につながっていく。

各都市、各事例とも予算というものがありますが、上手に使っていただいて、元気や知恵をつけていただきたいと感じています。

玉田

本日は非常に駆け足で、様々な話をさせていただきましたが、今回の対談が皆様のまちづくりのヒントに少しでもなれば、大変、ありがたいことだと思います。ありがとうございました。

平成 20 年 11 月 20 日（木）リーガロイヤルホテル広島にて