

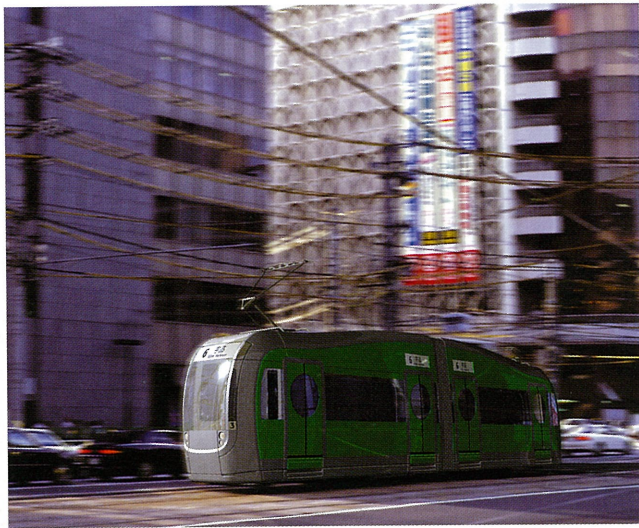
1999

広島におけるライトレールのデザインとその未来展

会期：1999年（平成11年）5月24⇒5月31日

会場：広島市立大学芸術資料館

報告：大井健次、吉田幸弘、イエーツ・コイネック（平成11年度客員研究員）



現状

近年、日本では人々の路面電車に対する関心が薄れてきています。都市計画の際、路面電車への投資はなされず、バスや地下鉄などが優先されたため、路面電車はもはや人々にとって魅力的な乗り物ではなくなったのです。日本にもいくつかの路面電車が残されていますが、そのうちの1つが広島でもまだ走っています。しかし、そんな感動的な歴史（原子爆弾が投下された直後、町を建て直すのに、重要な役割を果たした）があるにも関わらず、人々との関係は薄れてきています。システムのすべての構成要素（市街電車や停留所や線路や運用）は、ヨーロッパの基準からははるかに後れていることに気が付きます。広電と言う輸送会社は、この市街電車について何か行動を起こす必要を感じ、“グリーンライナー”と“グリーンムーパー”と言う2つの新型モデルを加えることで、車体のバリエーションを拡大しました。

構造

広島の路面電車網には釣り合いがありません。70年代の時、1本を除いた他のすべての路線は短縮され、宮島線だけが他よりも長くなってしまったタコの足のようになり、電車網から突き出ています。広島の路面電車は、市街電車と普通電車の両方の役割を果たさなければなりません。ですからこの2つはそれぞれ求められるものが違いますので、特別なモジュールのデザインが必要です。すべての車体は、3種類のモジュール（先頭のモジュールが1つと中央のモジュールが2つ）を組み合わせることで構成されます。最近の傾向とは反対に、床の高さは低くデザインされていません。高さの高いプラットフォームでは、電車網上にすでに部分的に存在しており、そして道路の車線間にあるホームで待っている乗客のために高度な安全を保証しています。

概念

乗客のニーズを満たすための本質的アプローチは車両のデザインによってなされます。形は落ちつきや安心感、優しい気持ちなどを人に与えることができます。なぜなら通常路面電車長期間（30年近く）利用させるため、短期間しか親しまれないようなデザインや、流行の先端を追ったデザインなどは適さないのです。しかし、独自の特徴を持つ、確かなデザインであれば、他の交通機関や他都市の路面電車から一線を画することもできます。太田川にかかる橋を走行し、変わること無く快適で人々の暮らしを支えている路面電車は、この広島の街になくってはならないと言えるでしょう。

