

名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



【4】敷設3 戦時から戦後へ…二つの最盛期

1 戦争と路面電車

昭和10年ごろから、名古屋の路面電車は活気を取り戻し始めました。景気の回復とバスの市営統合の結果だと考えられます。しかし、12年にシナ事変が起こり、翌年には国家総動員法が成立しました。わが国は戦時体制に入ることになったのです。

まず、ガソリンの規制でバス事業にブレーキが掛りました。その後、代替する電気車、木炭車、ガスバス、灯油車等、様々な方法が試みられましたが、輸送力の低下は避けられませんでした。利用者は路面電車に集中することになったのです。当時の名古屋は我国でも重要な軍需産業都市になっており、その工場への工員輸送も大量になっていました。路面電車は、厳しい資源の制約の中で、輸送力の増強を求められることになりました。

今回は、このように戦時体制に組み込まれていった時代から、戦後の最盛期へと向かう名古屋の路面電車を追ってみたいと思います。

2 市電の最盛期

(1)戦時の輸送力増強

戦時の交通需要に対応するためには軌道や車両の増強が必要でした。が、いずれも平和産業のため資材調達は思うに任せませんでした。

昭和16年、太平洋戦争に突入するとその制約はさらに厳しくなり、車両新造は原則不可能になりました。一方、全国の航空機の6割を生産するほどの軍需産業都市だった名古屋は、膨大な工員輸送が必要になりました。そのため、全国初の連節車の導入や親子電車、急行運転、工員専用運転など様々な工夫で、輸送力の増強と省資源に対応したのです。

この時期に新設した区間は、大半が市の南部の工業地帯に向かうもので、軍需産業の工員輸送に対応するものでした。なかでも市の東部の軍需産業を南北につなぐ、

大曾根－今池－桜山－南部工業地帯の区間のうち軌道欠落部には、資材不足から、18年、わが国で2番目の「無軌条電車(トロリーバス)」が導入されました(図1。第2期

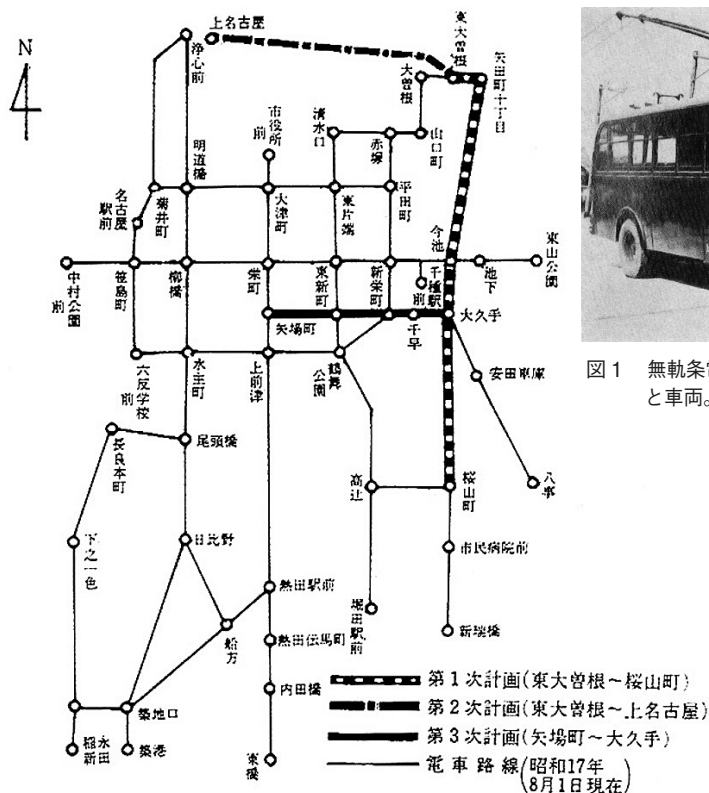


図1 無軌条電車(トロリーバス)の建設計画(左図)と車両。第2次以降は実施できなかった

した。

少し落ち着いたのは超緊縮財政が行われた24年頃でした。その年、久々の新線として市北部の清水口から黒川間が開通しました。25年には今池から桜山までのトロリーバス区間の軌道化。そして25年の第5回国民体育大会開催の輸送へと事業

以降は実現できませんでした。

このように戦時の緊急事態の中でしたが、代替手段がないため、需要は伸び続けました。そして19年には1日平均で77万人という、名古屋の路面電車の最高を記録することになったのです。

(2)終戦、そして復興へ

昭和20年8月。敗戦によって戦争は終わりました。しかし、戦中戦後といえども公共交通は1日たりとも休めません。焼野原の廢墟の中をぼろぼろになりながら、路面電車は走り続けました。

戦後まず、これまでの名古屋市「電気局」が「交通局」と改まりました。当時は次々に新しい制度が導入された時代でした。しかし、ずさまじいインフレのうえ、乗務員不足や資材不足は解消せず、当面は緊急な復旧一方で

が本格化しています。

一方、バス事業も動き出しました。戦争直後は車両がなく米軍の払い下げの小型車でしたが、22年ごろからディーゼル車の成長によって国産の大型車両が投入できるようになったのです。その結果、バスは路面電車と容量においても、速度においてもあまり変わらない交通機関に成長することになりました。

このように、都市交通機関としての路面電車とバスは、いわゆる戦後から脱却し、戦前をこえる交通機関へと成長したのです。

(3)最盛期へ

昭和20年代末、人口の回復と産業の振興によって、名古屋の交通需要は大きく膨れ上がりました。当時は、自家用乗用車(以下、マイカー)はほとんどなく、需要の大半は、路面電車とバスの利用者になりました。路面

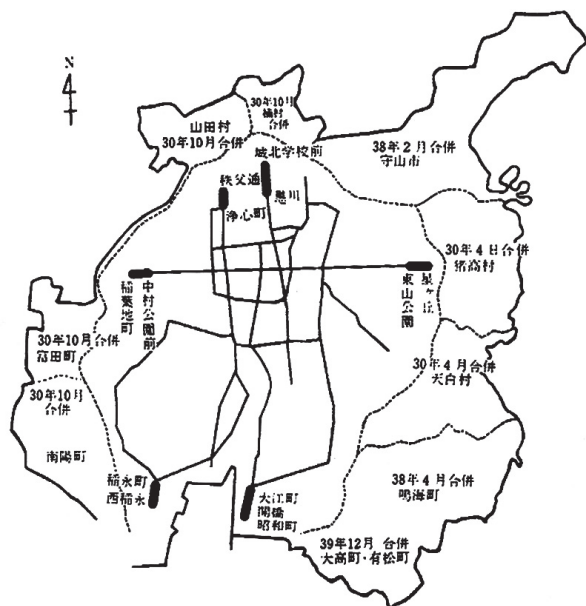


図2 昭和30年頃の市域の合併と路面電車の新設ルート

電車の需要は、戦後一旦減じたもののすぐに増加に転じました。

30年、名古屋市は周辺の市町村と合併し一回り大きな都市になりました。また、工業開発が盛んになり、周辺部では学校や住宅地の建設が始まりました。路面電車は、これらを意識しつつ路線の延伸をすることになりました(図2)。

- ・中村公園から西に、稲葉地へ
- ・東山公園から東に、星ヶ丘へ
- ・黒川から北へ、城北学校へ
- ・大江町から南へ、昭和町へ

そして需要も、25年に53万人／日、30年に68万人／日と増え、31、32年も67万人／日と続きました。安全地帯には人があふれ、大津町線や広小路線では1分間隔で運転され、栄町の停留所は1日10万人が利用しました。

財政面でも黒字が続いており、後からみればこの時が名古屋の路面電車の最盛期であったのが分かります。市交通局の『市営五十年史』でも、「30年度～32年度は軌道事業としては、まさに黄金時代であったといえる。」と

した時代でした。

3 紀行 南部工業地帯

… 戦中・戦後の必須路線 …

戦中・戦後、名古屋の路面電車の大きな課題は南部の工業地帯への輸送でした。今回はその中心となった名古屋港6号地、7号地に向けて延伸された路線を追って、南部工業地帯を歩いてみましょう。

〈笠寺駅から〉

JRの笠寺駅で降りて東口を出ます。まっすぐ進むと都市高速道路の走る国道1号です。右に曲がって次の信号が、前浜通、市の環状線です。

路面電車は、市の東部の住宅地と南部工業地帯を結ぶため、この道路に延伸されたのです。昭和18年には新瑞橋から笠寺西門に。19年には笠寺西門から六号地へと。



前浜通交差点を西に、JRを越える陸橋



軌道のため下を通ることになった新幹線。
市内で地平を走るのここだけ

さて交差点を右に向かうと、すぐ陸橋になります。この橋は当初は軌道の専用橋でしたが、新幹線の通過の時に道路も立体化され、新幹線が下の地平を通ることになりました。橋を渡ると右側はスポーツ施設が並びます。戦後、大きな工場の跡地が開発されたものです。

西に進むと北頭の交差点です。戦後、港を通る新しい名四国道(国道23号)が高架で通りました。ここの路面電車の停留場は、大型車の交通量が多いため、歩道橋から安全地帯に降りるタイプのものでした。しばらく行くと今度は名鉄の常滑線を高架で渡ります。この周辺は、戦前はまだ干拓地がそのまま残り、左手の森から先には、「化け物新田」と、恐ろしい名前が付けられていました。



北頭の交差点。工場街から名四国道に入る車が多い

橋を越えると右側は名鉄の築港線と併行して進みます。この線は6号地付近の工場従業員を運ぶために大江駅から分岐した単線で、現在も朝夕だけ運行されています。その北側は、昔は大きな貯木場でしたが、伊勢湾台風



名鉄常滑線の陸橋



併行する名鉄の築港線。この右にH S S T (リニアモーターカー)の実験線があった



築港線の終点、東名古屋港駅。
朝・夕だけ運行されている

で問題となり、名古屋港の沖に移転されました。南側は、大きな化学工場が続きます。西に進むと貨物専用の臨港線との交差箇所がありますが、この辺りから先が埋め立てられた6号地になります。

〈昭和町へ〉

さらに進むと築港線の終点・東名古屋港駅が見え始めます。左側は三菱重工の工場です。この一帯が、戦時中は大きな航空機の製作所があった所で、多くの工員が集中した所



三菱重工の工場。航空宇宙産業の中心地

になります。交差点は、今は大江町になっていますが、電停の名前は、最初は六号地でした。この交差点には、熱田からの路線が北側からも伸びてきて、この交差点で合流していました。名鉄の築港線も、線路は西に岸壁近くまで延びており、昔はその先端に西大江駅があったのです。ここの南側は、今も日本の航空宇宙産業の最先端が集まる場所で、新型ジェット「MRJ」の開発拠点でもあります。

交差点を左に曲がり、都市高速道路の下を南に向かいます。少し行くと大江川の開橋です。昔の名古屋港の5大運河構想の一つでした。渡ると7号地で、右側には軍事工場だった造船所がありました。7号地は、昭和町と名付



昭和36年。名古屋路面電車の最終建設地、昭和町電停付近

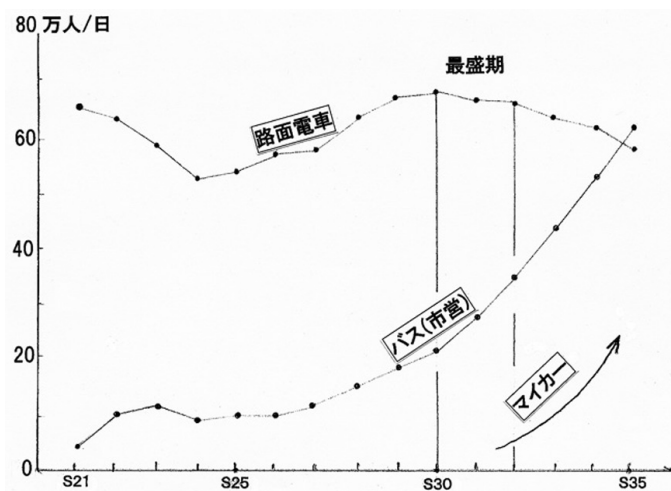


図3 戦後の路面電車とバスの需要(1日平均)の推移。
バスがあつという間に追い越した

けられ、大江町からここまでの路面電車の延長は昭和36年でした。ここが、名古屋の路面電車敷設の最後の場所になったのです。

4 最盛期の油断

路面電車が最盛期を迎えたとき、実はその後を追って、強力なライバルが近づいてきていました。2番手のバス。3番手のマイカーです。

市営バスは、昭和20年代の後半から急に伸び始めました。25年に10万人／日だったものが、30年には21万人／日に倍増し、その後も、爆発的な増加をしたのです。32年から35年には、なんと年に10万人／日近く増え、35年には62万人／日と、路面電車を追い抜いてしまいました(図3)。マイカーには統計がありませんが、さらに大きな集団で急激に追ってきていたのです。路面電車は、トップに酔うことなく、後ろを振り返ってみるべきだったのでしょうか。

事業が華々しい成長期にあるとき、経営者は、つい、他に目を向けることを忘れがちです。まして、市営という独占事業であり、公

務員という経営者では、なおさらそのことを期待するのは無理でした。

路面電車は、なんと自らの最盛期を越えたところで、後から来た、同業者の「バス」に追い越され、下り坂へと向かうことになったのです。

〈主な参考文献〉

- ①同史編集委員会『市営五十年史』(1972、名古屋市交通局)
- ②徳田耕一編『名古屋市電が走った街 今昔』(1999、JTB)