プロジェクト紀行

名古屋 路面電車 復活

―私の都市交通論―

池田　誠一

【5】廃止　全線廃止へ …行政の論理

1 昭和35年

名古屋の路面電車の需要が市バスに追い越された年。昭和35年は、その路面電車の存廃を分けた年になりました。

まず前年の伊勢湾台風の爪跡です。街に埋め込まれた軌道が足を引っ張り始めました。ところがその頃、国の都市交通審議会名古屋圏部会では、路面電車の廃止が議論されていたのです。そして、４月に廃止の方向の中間結論が発表されました。

そのような状況の中で、廃止のキッカケになる事情が発生しました。地下鉄の建設です。１号線（東山線）の池下駅以東のルートは、それまでのように専用の敷地が用意されていませんでした。したがって地下鉄は道路（広小路線）の地下にならざるを得なかったのです。

当局は、地下鉄建設にあたって、
①電車を走らせながら工事を行う、
②軌道をいったん撤去してバスで代行する、
③軌道を廃止してバス路線に変える、
という案を比較し、提示しました。当然①は高価になり、工期もかかります。12月の議会の議論では、②案の、いったん撤去・休止することとし、「存続」とも「廃止」と決めませんでした。しかし、廃止のきっかけが残されたのです。

今回は、このようにして始まった名古屋の路面電車廃止の経緯を追い、その意味を考えてみたいと思います。

2 廃止の論理

(1)地下鉄代替

始めの頃の路面電車の廃止の理由は、電車を地下化（地下鉄化）して、その近代化を図るというものでした。それは、ロンドン、パリに始まり、東京や大阪も、その方向で路面電車の廃止が進みました。そのため名古屋でも、地下鉄の池下・東山公園間の建設が、路面電車の廃止の絶好の事例になってしまったのです（図１）。

前述のように、交通局はこの問題を議会に諮問しましたが、結論は、いったん休止して復旧の時点で再度議論するというものでした。

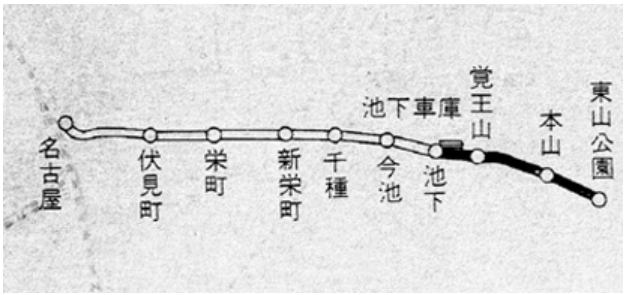

図１　地下鉄建設区間（昭和35年～）

ところが２年後の復旧の議論の時、交通局は36年に出た都市交通審議会答申（廃止）を前面に押し出したのです。議会での議論はありましたが、結局、復旧せずに廃止することになりました。廃止は38年４月でした。

その時の廃止区間は、工事に支障した覚王山から東山公園までででしたが、39年、当局は地下鉄に並行する区間の今池から覚王山までの廃止を提案したのです。今度は、工事によるものではなく、純粋な廃止です。ここでも議論がありましたが、結局、盲腸線のような短い区間だっただけに認められることになり、40年10月に廃止されました。

(2)事業の経営

さて、この池下・東山公園間の地下鉄建設に伴った廃止が、なぜ引き続いて他の区間の廃止につながっていったのでしょうか。それは事業収支の悪化でした。

路面電車は、30年代の中頃から赤字に陥りました。それが後半になると急激に悪化し、不良債務(資金不足)が発生し、行政面から対策を講じる必要が出てきたのです。収支の悪化は、乗客の減少と人件費の上昇とされます。しかし、いくつかの政治的な要因が絡んでいたのです。１つは自動車の軌道内乗り入れ許可による運行効率の低下。２つは公共料金抑制による料金値上げの遅れ。３つは戦後の復員者(高齢)の採用による人件費増でした。しかし、国も、市民も、マスコミも、結果の赤字だけに注目しました。

交通局は、その再建のための事業の長期計画を立てる必要に迫られました。ところが、局内の若手のプロジェクトチームが議論して出した結論が、路面電車の全廃だったのです。その結果を受けて、42年交通局は、「交通事業の長期計画（S41～49)」を発表しました。そしてそこで、代替する地下鉄がなくても、経営上の理由で路面電車を廃止していく道筋が開かれたのです。

(3)公営企業再建

この事業の長期計画を推し進めたのは、「地方公営企業法」でした。30年代中頃から急激に悪化しつつあった大都市の公営企業の再建に自治省が乗り出したのです。それは41年の法改正で具体化しました。ポイントは、一つは一般会計との事業負担の明確化でしたが、もう一つは財政援助として膨れ上がりつつあった不良債務に起債発行と利子助成を定めたことでした。

ところがこの後者の運用にあたって、自治省が口を出すことになったのです。まず、助成を受けるために、不良債務を解消する長期計画の策定が必要になりました。しかし収支計算上は、同じような機能のあるバスと比較すると、路面電車は不利でした。自治省の、助成を前提とした指導の前では、路面電車の存続は不可能だったのです。

そして、この大都市の路面電車に対する自治省の指導が、６大都市の路面電車廃止を決定的なものにしました。その結果、名古屋の路面電車は、東京、大阪に続いて、49年３月、すべて姿を消すことになったのです（図２）。

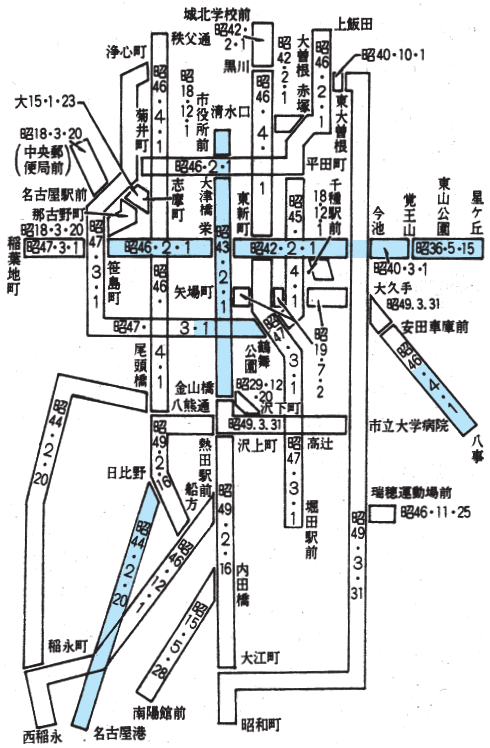

図２　名古屋の路面電車の廃止年月日。
着色は、地下鉄が代替で整備された区間

３紀行 池下・星ヶ丘

… 建設と廃止のドラマ …

それでは、名古屋で始めての本格的な廃止区間になった池下～東山公園、そして星ヶ丘へと歩いてみます（図３）。

図３　今池・星ヶ丘間の、路面電車の敷設（上）と廃止（中）、地下鉄建設（下）の関係

地下鉄池下駅。幹線道路の突き当りで、ここからは地下鉄の建設用地がなかった

角にあるのは交通局のビル。路面電車の車庫の名残り

〈池下から〉

地下鉄の池下駅で降車して西側の改札口を出ます。正面が道路で、駅は道路の突き当りになっているのが分かります。この駅の用地は、路面電車の車庫の跡地です。都市交通審議会の議論で地下鉄ルートが東山方向に変わったため、急きょ、地下鉄車庫として、路面電車の車庫と東隣の愛知淑徳学園の用地が必要になったのです。この辺りは、江戸時代の溜池の跡で、大きな区画の土地がありました。

改札口を出て左に曲り、広小路通に出ます。この通りが路面電車のルートです。東に緩やかに上がる通りは、その後、40㍍に拡幅されたため、左右の建物は一新し、当時の面影はありません。東北角の交通局のビルが路面電車の車庫跡であることを示しています。

坂を上ると覚王山日泰寺の参道に出

覚王山付近。当初は「月見坂」という電停名だった

ます。日本唯一の釈迦の真骨が誘致されて、参詣者が増え、明治40年、覚王山電気軌道として敷設されました。その後、市営になり、栄方面に直通して幹線的な路線になりました。そして昭和12年。東山公園開設に伴って東に延伸されたのです。

まっすぐ進むと下り坂になり、その下は末盛通の交差点です。幹線道路と交差し、路面

末森通。路面電車の存廃を巡って、
いろいろな議論があった所

本山の交差点から南を見る。
この先に名古屋大学ができて賑やかだった

電車の停留所もありました。そのため、路面電車の廃止を巡って、この付近への地下鉄駅設置、いわゆる４駅案が提示されていました。しかし「廃止する代わりに４駅」となることを恐れて３駅案のままに終わったのです。

さらに進むと本山になります。当時は山崎川の橋があり、電停名も「本山橋」の時代がありました。戦後、南に名古屋大学の総合キャンパスが移転し、にぎやかな学生の街になったのです。

〈星ヶ丘へ〉

道は、唐山から東山公園に向かいます。この辺り一帯は、道路も公園も、田代耕地整理によってできたものです。とりわけ同組合が、東山公園の土地を寄付して幹線道路を伸ばしたことが、この一帯を「名古屋の東山」として繁栄する契機になりました。東山公園開園に合わせて路面電車が敷設され、一気に近代的な路面電車の街に生まれ変わったのです。

しかし現在の、40㍍に拡幅された通りは、明るくはなりましたが単調です。商店も改修はされましたが、「街」はなくなりました。東山公園付近も、昔の路面電車の頃の人通りはなく、公園客は、静かに地下道を公園に向かっています。

東山公園から先は、新池の堤防に向けて、再び上りになります。この道に星ヶ丘まで、あわてて路面電車が敷設されたのには理由が

東山公園の交差点。路面電車が次々に満員の客を
運んできたイメージは消えた

あります。淑徳学園の移転です。急に地下鉄車庫が必要になり、交通局は淑徳学園に頼み込むしか方法はありませんでした。淑徳学園は、星ヶ丘に将来用の土地を確保していたため、交渉の結果、新築の校舎を捨てて星ヶ丘に移転することになったのです。条件は路面電車の延伸でした。

４％という急勾配で堤防への坂を上ると、左は溜池ですが、縮小されて高校やスポーツセンターができました。それを越えると星ヶ丘になります。

「星ヶ丘」は、30年、公団の住宅団地の名前として採用されました。そして34年、淑徳学園の移転と路面電車の開通で、新しい若者の街へと変身しました。今は、デパートができ、学校も増え、名古屋東部の拠点になりました。

「地下鉄とバス」という新しい交通システムを強調するバスターミナル

愛知淑徳学園。この学園の移転が、路面電車敷設につながり、星ヶ丘開発に火が付いた

た。駅にあるバスターミナルは、路面電車に変わる新しい交通システムとして、「地下鉄＋バス」を強調するために設置されたのです。

4 都市としての評価

６大都市の路面電車は、自治省の強力な指導で全廃への道を進むことになりました。その中では、都市を走る交通機関が、単なる財政上の数字としてしか評価されませんでした。

たしかに、輸送力という面では、バスという代替機関に移すことが可能でした。事業面では職員や財政など、抵抗はありましたが、同じ数字で扱うことができました。問題は、当時、それらの輸送力や事業面以外に路面電車とバスの違いを見いだせなかったことでした。交通計画の専門家はすぐにはできない地下鉄建設を主張しました。市民やマスコミは赤字を削減するにはバスに変えればいいと考えました。そのような、やや無責任な議論が多かったのです。

都市の交通は、都市の施設でもあります。ところが、議論が「交通」という枠組みの中で進んでしまい、「都市」という視点が欠落しているのに気が付きませんでした。そこが大きな問題だったのではないでしょうか。

＊　　＊

これまで、４回にわたって名古屋の路面電車の生い立ちから廃止までを見てきました。その中で、これから考えるべきいくつかのテーマが見えてきたように思います。キーワードは「都市」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同社編集局社会部『名古屋市電物語』
（1974、中日新聞本社）