

# 名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



## — 連載にあたって —

名古屋の街角から路面電車が消えて40年になりました。廃止されてからしばらくは、寂しいという声も聞かれましたが、今ではすっかり過去のものになってしまいました。

しかし、考えてみると、なぜ路面電車が廃止されねばならなかったのか、よく分からないのです。当時、名古屋の路面電車は最盛期でした。そのような交通機関をなぜ？と、実に割り切れないものを感じました。

最近、その路面電車が、各地で盛んに復活にチャレンジしています。そして復活の声が、名古屋でも聞かれるようになりました。

そこで、この1年、路面電車の意味を問い、その名古屋での復活の可能性を私なりに考えてみることにしました。どんな結末になるのかわかりませんが、とにかく連載をスタートさせることにします。

池田 誠一

## 【1】路面電車の廃止 …産・学・官の思い

### 1 都市交通審議会

昭和49年3月31日。名古屋の路面電車は77年の歴史に幕を閉じました。もちろん廃止に至る道筋は単純ではなく、いろいろな問題もありました。しかし、この問題の発端は、何とも解せないものでした。というのは、名古屋の路面電車の廃止を実質的に決めたのは、36年に答申された国の「都市交通審議会の答

申」だったのです。

この審議会は、わが国の都市交通のあり方、とくに鉄道網のあり方を考えるため、30年に設置されたものです。そして、東京、大阪、と都市交通のあり方を審議し、33年ごろから名古屋の審議に入りました。路面電車の廃止は、この議論の中で、早々と決定されたのです。（審議は33、34年、部会報告は35年でした。）

36年の答申では、「(名古屋の)路面電車は、

## 名古屋市及びその周辺における都市交通に関する答申

(都市交通審議会答申 昭和36年10月21日)

- 一 高速鉄道 <略>
- 二 路面交通機関
  - 1 路面電車  
名古屋市内の路面電車は、昭和30年頃までは市内交通の過半を分担していたが、昭和32年においては42%程度分担の実状となった。今後、この分担比率が低下の一途をたどることは明らかであり、この傾向より考察し、一方、路面電車の輸送力と路面交通を支障する度合いを比較衡量するとき、路面電車は、漸次整理して、昭和60年までには、おおむね撤去し終わるべきである。
- 2 バス <略>
- 三 高速道路 <略>
- 四 総合的交通規制 <略>

図1 昭和36年の都市交通審議会答申(抜粋)。  
名古屋の路面電車の廃止が示された

漸次整理して、昭和60年までには、おおむね撤去し終わるべきである。」とされています。その理由は、

- ①市内交通機関での分担率が32年には42%に下がり、今後低下は明らかであり、
- ②輸送力と路面交通の支障度を比較衡量すると、

というものです(図1)。この程度のあいまいな理由で、はたして最盛期にあった、都市を代表する交通機関を廃止に追い込んでいいのでしょうか。改善策はあったはずです。

今回は、名古屋の路面電車復活を考える第一歩として、なぜ路面電車が廃止されることになったかを、考えてみたいと思います。

## 2 廃止の経過

### (1)潮流

実は、路面電車の廃止は、世界的な傾向で

した。まず、流れはアメリカで始まったようです。そしてヨーロッパに移りました。早かったパリでは、1938(昭和13)年に全廃されています。ロンドンでは1952(昭和27)年です。そのロンドンの廃止理由は、

- ①心理的：時代遅れになった
- ②物理的：陸上交通を阻害している
- ③経済的：バスに比べてコスト高である、とされています。

そして、この流れは日本にもやってきました。大都市での廃止は、大阪市が35年に港車庫一大阪港が休止されたのを皮切りに、次々廃止され、瞬く間の44年、大阪万博を前に全廃されました。東京都は少し後ですが、38年にオリンピック関連区間が廃止され、これも10年足らずの47年には、現存の荒川線を除いて、なんと180<sup>キロ</sup>余あった路線が廃止されています。そして後述するように、名古屋は38年から始まり、49年に全廃されたのです。まさに、三大都市は歩調を合わせるように廃止されていったのが分かります。

### (2)廃止の理由

では、日本の都市での廃止の理由はなんだったのでしょうか。表向きの理由で分かるのは、大きなイベントとか地下鉄の建設です。しかし、その背後に見えるのは、やはり、ロンドンと同じように、①自動車の増加と、②バスの成長でしょう。

自動車は、大量生産と技術革新によって低価格化を達成し大衆化が進みました。このため都市の交通量は増加していきました。当時の日本はアメリカのような自動車時代が来ることを夢見ていたのです。

バスも、技術革新で高速化、大量化を達成していました。路面電車の機能と並ぶようになったのです。そうになると、路線設定の自由さや走行空間が固定しないバスの方が、交通

機関としても、経済的にも優位と考えられるようになったのです。

この傾向に拍車をかけたのが、③都市の広域化と、④地下鉄の建設です。このころ工業の進展による都市化が進んでいました。そのため、都市の広域化が始まっていたのです。この傾向への対応が、路面電車はできませんでした。また車の渋滞に巻き込まれた路面電車はどんどんスピードを落としていきました。東京では、30年代の前半に交通渋滞が問題化し路面電車がその元凶にされ、都市交通審議会(東京)は地下鉄建設を代替に路面電車の廃止が議論されています。

そしてその様な議論の中で、大都市交通は、**基幹部分は地下鉄、末端部分はバス**という認識が一般化し、その交通体系の整備に向けて進みだしていました。それが、路面電車は時代遅れ、もういないという社会的評価になってしまったのでしょ

### (3)名古屋の廃止

それでは、名古屋の路面電車はどのように廃止されていったのでしょうか(図2)。

最初の廃止は、昭和35年、地下鉄の1号線の覚王山から東山公園への延伸の時でした。工事のため休止せざるを得なくなったのです。その時はまだ廃止とは決まっていませんでした。ところが37年、復旧を考える段階で、交通局は再投資による不経済と、都市交通審議会答申を理由に、廃止を提案したのです。そして議会の議論はありましたが、38年、覚王山―東山公園間が廃止されることになりました。

この方向を、全市に広げたのが40年に策定された「交通事業5ヶ年計画」でした。路面電車事業は、交通渋滞に巻き込まれて赤字になっていました。その経営の再建のために、

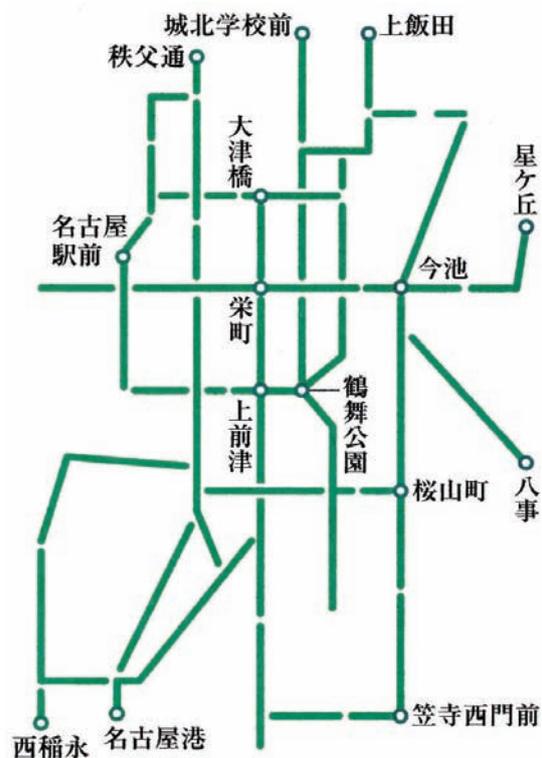


図2 名古屋市の路面電車路線(昭和36年)  
(中日新聞、平成25年12月より作成)

長期計画で、路面電車をワンマン化すると同時に、一部区間の廃止を計画したのです。さらに、その41年の見直しで、49年度までに全区間の廃止を決めたのです。それからは、計画に基づいて廃止は一気に進められました。地下鉄に並行する路線や枝線を手始めに、徐々に幹線部に広がりました。

もちろん廃止には、沿道の反対や市民の抗議もありました。しかし交通局は、都市交通審議会答申という「錦の御旗」を掲げて突き進みました。それに市民には、これからは自動車交通が重要であり、公共交通は地下鉄とバスの時代だという認識があり、大きな運動にはなりません。そして最後は、市道の環状線の部分等が廃止され、49年3月、名古屋の路面電車は77年の歴史に幕を閉じたのです。





今は、路面電車に変わってバスが出入りしている



幅30メートルと広い北大路通。  
路面電車の外周線ルートだった

なっており、路面電車の外周線のルートになります。正面には東山の山並みが見えます。右にカーブすると、高野川を渡ります。左には東山の主峰・比叡山が間近です。

もう一度カーブすると南北の東大路通になります。この通りは南に行くと知恩院、八坂神社、清水寺、…と続く観光ルートになります。これらの観光施設は地下鉄路線からは遠く、その恩恵を受けないだけに、路面電車の廃止は惜しまれます。いま、京都市では路面電車の復活を模索中ですが、まず欲しいのはこの区間でしょう。しばらく行くと百万遍の



今出川通。銀閣寺に向かって大文字山が見えだす。  
幅は20メートル位と狭い。

寺があり、その先は今出川通の交差点です。  
〈錦林車庫へ〉

交差点を左に曲がり、銀閣寺の方に向かいます。左右は京都大学の建物が並びます。幅は少し狭いのですが、昔は古書店などのある通りで、路面電車がアクセントになっていました。

緩やかな坂を上ると、正面に大文字山が見え始めます。間もなく銀閣寺道の交差点です。昔は、京都駅前からここまで、路面電車で行くことができました。今はバスですが、何か複雑です。路面電車とバスのもっとも大きなちがいは、地図に線路が書かれるかどうかということでしょう。観光地は鉄道があることが大切な気がします。この交差点の東から、「哲学の道」が始まります。下を見ると、その道に敷かれた石は路面電車の敷石でした。

路面電車のルートに沿って南に、白川通を進みます。しばらく下ると右側にバスの車庫が見えてきます。ここは路面電車の錦林車庫があった所です。京都は、路面電車の車庫は



「哲学の道」は路面電車の敷石が使われている



市電錦林車庫の跡地もバスターミナルに

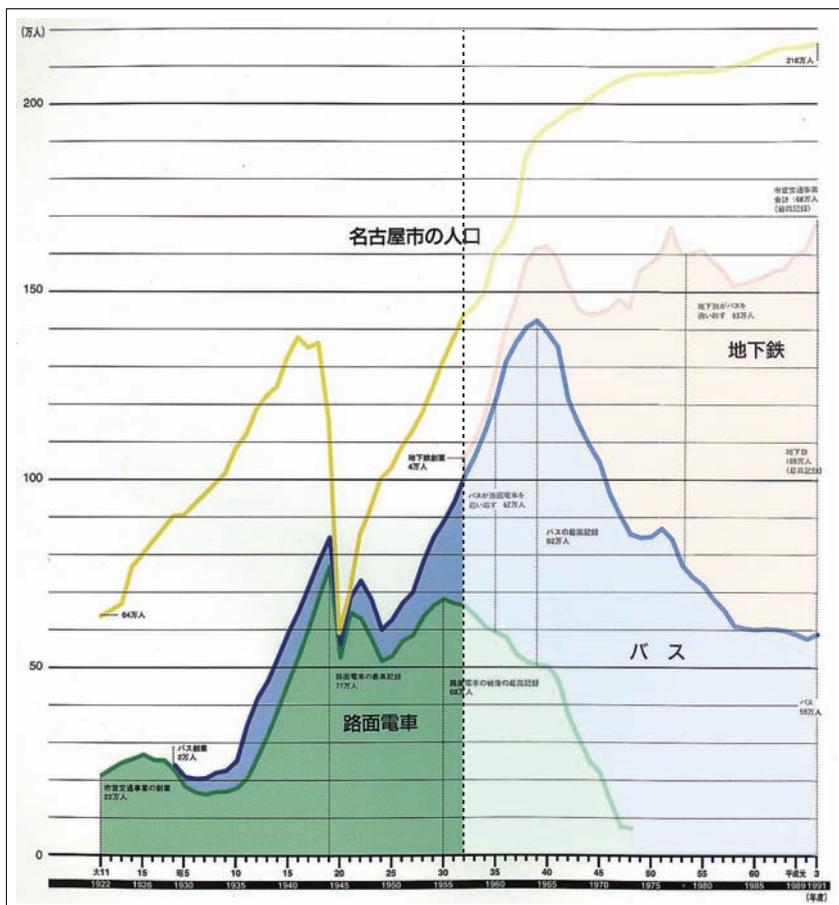


図4 市営交通事業の乗車人員の推移。(文献①より作成)  
昭和32年にはまだ路面電車の廃止を判断できる状況にはなかった

バスの施設として活用しているようです。さらに南に下ると、永観堂や南禅寺の入口になる天王町です。京都の観光に、路面電車が欠けたことは、とても残念な気がしました。

## 4 四面楚歌

全国で進んだ路面電車廃止の流れは、何を意味するのでしょうか。都市交通審議会は、なぜ、無理矢理に路面電車を廃止に追い込んだのでしょうか。私は、その裏に、何か「暗黙の了解」のようなものがあったような気がしてなりません。なぜなら昭和30年代の始め、名古屋は、モータリゼーションも、市街の広域化も、顕在化していませんでした。もちろん路面電車は、需要は多く、経営も黒字だったのです(図4)。

その了解とは、当時の「産・学・官」の思いです。

①産業界は、これからは自動車産業が成長すると思っていました。

②学者は、西欧では路面電車が廃止の流れにあることを知っていました。

③所管の運輸省は、これからは地下鉄とバスで都市交通体系を形成できると考えていました。建設省も通産省もこれからは自動車が大切だと思っていました。

これらの思いが「路面電車の廃止」という点で一致したのです。皆、面倒なものは消したかったのです。その結果が都市交通審議会の答申になりました。

そして名古屋では、廃止を決めた後の30年代後半から、交通渋滞が問題化、郊外部の市街化も進みました。路面電車は交通渋滞に巻き込まれて経営が悪化していきました。警察も渋滞が問題でした。

40年代になって、最後の断を下したのは地方公営企業法でした。自治省が、再建計画で路面電車廃止を強要したようです。そして全国の公営の路面電車は存続できなくなったのです。

〈主な参考文献〉

- ①名古屋市交通局『市営交通70年のあゆみ』  
(同市交通局、1992)
- ②中日新聞社会部『名古屋市電物語』  
(1954、中日新聞本社)
- ③服部重敬編著『路面電車新時代 - LRTへの軌跡』  
(2006、山海堂)
- ④堀部國雄『路面電車廃止の経緯』  
(1998、市営交通資料センター)

注：タイトルの写真の一部は名古屋市交通局提供