

# 名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



## 【12】都心づくり …都市の横型エレベーター

### 1 40年目の反省

この連載も最終回になりました。第1回を思い出してみると、そこには、名古屋の路面電車が廃止になった経過を書きました。表に出たのは昭和36年の都市交通審議会の答申です。しかしその裏には、30年代前半の、

- ①自動車時代への期待、
- ②西欧での廃止の潮流、

③都市交通は地下鉄とバスで体系化可能、という読みがありました。そして49年、名古屋の路面電車は全廃されたのです。

今振り返って、この判断は正しかったのでしょうか。①の期待は、当時としてはやむを得なかったかもしれません。しかし少し考えれば、駐車場のために低密度になる自動車では都市のにぎわいをつくりえないことは、すぐ分かりました。②の潮流も、アメリカの都市やロンドン、パリでは廃止されていましたが、ドイツやイタリアなど、まだ多くの都市に残っていました(図1)。③の体系化も、地下鉄とバスでは、路面電車が街づくりに果たしていた役割が代替しえないことは分かるはずだったのです。



図1 アメリカ、サンフランシスコに残った路面電車(ケーブルカー)

今回はそれらの反省の上に、改めて、路面電車とは何か、どういう意味があるのかを問い、名古屋復活の方向をまとめてみたいと思います。

### 2 路面電車の意味

#### (1)路面電車とは

路面電車とは、文字通り、「路面」を走る「電車」といえるでしょう。すなわち、

- ①道路内を通行する
- ②電気を動力とする
- ③軌道を走行する

乗り物です。しかし、法令上や営業上から、

一般には、

④道路の中央を通る

⑤低速で走行する(40km/h以下)

⑥停留所間隔が近い(3~500m)

という形になります。それ以外の、たとえば車両の形態や輸送力、経営方式などはその中のバリエーションといえるでしょう。もちろん最近のLRTと呼ばれる新型路面電車の多くも路面電車の一つの形態だと考えられます。

上記の①~⑥を通して、路面電車にしかない特徴がみえてきます。一つは「分かりやすさ」です。道路の中央を走り、停留所も交差点直近になるため、位置は明確です。そして固定した軌道があることが、地図にも記載されることになります。いま一つは「乗りやすさ」です。停留所が近く、アクセスが便利です。そして軌道があるため安定し、ホームをつくることによって段差のない乗降、バリアフリー化が可能になります。

路面電車は、交通機関としては低速で輸送力もあり大きくはありません。しかし身近で、安心して利用できるため、街づくりのための乗り物というべきでしょう。いわば、都市の「横型エレベーター」なのです。

## (2)にぎわいをつくる

都市の特徴は、活気であり、にぎわいです。では、その活気やにぎわいは、どうしたらできるのでしょうか。活気は、一般には密度によって生まれます。しかし街の中に活気をつくるには、「高密度」であることに加えて、それが連担し、「動く」ことが重要になってきます。1点がにぎわうだけではなく、寺社の参道のように、そこに大量の人が動くことによって、街に活気が生まれるのだと考えられます。

路面電車が街にとって有効なのは、この「動き」をつくることです。道路上を走っていて分かりやすく、短い間隔で停留所があり、外からもよく見えるため、そこに「動き」が生ま

れるのです。そしてその動きが商店の立地をも促すことになります。

これが地下鉄では、隣の駅が遠くて分かりにくく、駅間の商店立地につながりません。バスでも、ルートが分かりにくく、変更されやすいため、これも商店の立地につながりにくいのです。

前にも述べましたが、かつて、多くの都市に「電車通り」という道路がありました。そこには商店が連担して商店街になり、にぎやかな街になっていました。そしてその主役は路面電車だったのです。今日、空洞化が指摘される都市の中心部にあって、その活性化を図るための政策は、路面電車しかないのではないのでしょうか。その意味でも、路面電車は、輸送手段というよりも、エレベーターのような「都市の装置」だと考えられるのです。

## (3)なぜ、今、名古屋に

ではその路面電車が、なぜ、今、名古屋に必要とされるのでしょうか。それは、名古屋が「くるま型」の都市であること、そしてリニア新幹線を迎えようとしているからです。

①くるま型の都市は一般に低密度で、どうしても都心が弱くなります。ビジネス街にはなりますが、人の顔が見えず、にぎわいがないのです。名古屋でも、名古屋駅と栄の間のわずか2キロの間が2極化で、にぎわいが連続しません。このようなところで、都心での回遊性を高め、都心をにぎやかなものにするためには、連続する軌道のある路面電車がたいへん有効です。名古屋の都心活性化には、密度を高め、動きをつくる路面電車が欠かせないと考えられるのです。

②もう一つ、2027年のリニア新幹線の開業は、当分の間、名古屋が西日本の入口になることを意味します。(京都へは名古屋乗換えになるのです。)この機会を逃すことなく、名古屋は、都市をもう一回り大きく魅力的にしなければなりません。そして名古屋駅から

市内へ旅客を分散させることが重要でしょう。路面電車はその時、まさに都市の「横型エレベーター」（あるいは「観覧車」かもしれませんが…）として有効な手段になるはずです。中心部を連携させ、膨らませる路面電車。生まれ変わる名古屋都心の顔として、ぜひともその復活を果たさねばならないのです。

### 3 紀行 車庫用地(その2)

#### … 都市の大規模土地 …

前回に引き続き、路面電車建設のカギとなる車庫用地を探して、名古屋の中心部を歩きましょう。今回は、名古屋駅から、那古野→浄心と回り、地下鉄車庫関連の名城公園、栄公園に寄ってみます。

#### 〈那古野・浄心〉

名古屋駅を北側に出て、斜めに東に向かう広い道を那古野に向かいます。この右側一帯はリニア中央新幹線の駅で大きな空間ができるようです。そこには路面電車の車庫は無理でしょうか。

那古野交差点の西北の大きな建物の建つ土地が、初期名古屋の路面電車の工場と車庫だった所です。その後バスの車庫を経て民間に売却され再開発されたのです。よく見ると、左側からバスが出入りしているのが分かります。ここは名古屋駅発着のバスの待機場に



那古野車庫跡の再開発。  
横からバスが出入りしている



裏側の駐車場棟。

この建物内1階の一部がバスの待機場になっているらしいのです。裏に回ると、大きな車庫棟の1階部分に数十台の駐車スペースが見えます。が、ここも狭くて路面電車の車庫には無理のようです。裏に回ったついでに北側に行くと、そこには「名古屋の路面電車事業発祥の地」を示す碑があります。

交差点を北に歩き、すぐ右に曲がって円頓寺商店街を抜け、高架道路の通る道で左折します。まっすぐ行くと浄心です。

交差点角の浄心車庫跡は、市によって大規模な住宅群になりました。しかしよく見るとここもバスが出入りしています。実は、用地は二つに分かれており、東側の三分の二程が路面電車の車庫、西側の残りがバスの車庫でした。バスの車庫の方は今も使われており、名古屋駅、栄の系統の拠点になっています。路面電車の方はすべて住宅になっており、利用の可能性はありません。



浄心車庫跡の再開発。  
手前(東)側が路面電車の車庫だった



裏側がバスの車庫(営業所)になっている

\*

\*

以上のように、2回続けた路面電車の車庫跡めぐりは、無残な結果に終わりました。路面電車が全廃された後、当時の交通局長が、講演会で、「再開は容易です。なんとなれば、局は車庫用地を持っているからです」と胸を張ったのが、おなしく思い出されます。

#### 〈名城車庫と栄公園〉

さて、気を取り直して、次の可能性を考えましょう。浄心から栄行のバスに乗って名城町で降ります。この東側は再開発で大きく変わっており、バス停の前には愛知学院大学が移ってきていました。南に行くと、坂の上りはじめの所に地下鉄の名城車庫の跡地があり、大きな空間が残っています。角にある建物の上にはデッキを張った所があり、ここは当時、バスの待機場になっていました。この辺りを再開発して、路面電車の車庫には無理でしょうか。

さて、もう一つ気になる所があります。坂



地下鉄の名城車庫の跡。今は再開発を待っている？



名城車庫の2階はバスの待機場として利用されていた。  
歩道から入ることができる

を上って、市役所駅から地下鉄で栄に向かいます。栄駅の東側の出口を出て、錦通を東に、県の芸文センターの東側に回ります。そこは栄公園の一部です。ここは昭和20年代。地下鉄の第1期の時に地下鉄車庫が予定されていた所です。気になったのはその一部が細長い公園用地になって残っているのです。公園と芸文センターとの土地交換で半端な土地が残ったのでしょうか。幅15m程、長さ200m近い細長い土地です。今は斜面になり、大木が茂っています。無理かな？と諦めかけまし



錦通から栄公園に入るところ。坂の下り始めになる



栄公園に残った細長い空間。  
デッキをかける必要はあるが…

だが、考え直してみると、土を盛り、デッキを張れば、大木を残しても車庫設計が可能かもしれません。ひょっとして？…という期待を抱きつつ、栄駅に戻りました。

ら金山駅でしょうか。環状線は、名古屋駅から、円頓寺、名古屋城、徳川園、鶴舞公園、大須、笹島を通っているようです。全体を見渡すと「甲」という字に見えます。

## 4 2024年の夢

この連載を締めくくろうとした私の目の前に、フト、名古屋の路面電車の路線網が浮かんできました。よく見ると…(図2)

都心に、東西と南北の線があります。そしてその周囲を回る環状線があります。東西・南北の線は、名古屋駅から千種駅。市役所か

全部で20数キロでしょうか。これなら今の名古屋市にできない数字ではないかと、思わず納得します。もちろんそれは私の目の前に浮かんだ幻影で、詳細は分かりません。しかし10年後にはそのくらいの路面電車の建設は可能なはずで。面白くなりました。

リニア新幹線は、都市・名古屋に大きなインパクトを与えるでしょう。しかしそれは、吸い取るか、吸い取られるかの戦いでもありません。したがってその迎え入れには、東京にはない名古屋の街の魅力を明確に打ち出すこと。同時に、しっかりとした都市核としての「都心」を持って対応しなければならないのです。路面電車は、それら両方に対抗できる有力な手段の一つになるのではないのでしょうか。10年後。すなわち2024年という年は、私には特別な思いがあります。それは不幸にして、廃止に追いやった「名古屋の路面電車」の50年目の年なのです。 <完>

〈主な参考文献〉

①服部重敬編著『路面電車新時代—LRTへの軌跡—』 (2006、山海堂)

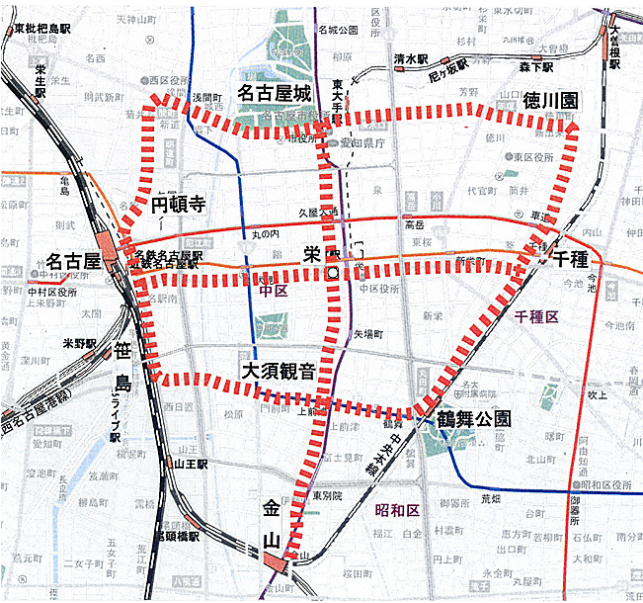


図2 私の目の前に浮かんだ「名古屋の路面電車網」

### — 連載を終えて —

この連載は、不幸にして廃止されてしまった名古屋の路面電車の「鎮魂」の文です。40年間誰も、その廃止の理不尽さを指摘しませんでした。私は、若いころ都市交通の仕事をしており、その頃から、いつかは名誉回復を！ と考えていました。

そして連載を終えたいま、私の心の中には、立派に「路面電車」が復活しました。そして、元気に名古屋の街を走っています。

内容の不充分さを反省しながらも、自分には少し満足感のようなものがあります。

池田 誠一

〈次回からは、「町並み保存覚書」(仮題)です〉