

名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



【6】経緯から…街をつくるもの

1 復活の視点

これまでの4回で、名古屋の路面電車の歴史を追ってみました。なぜ設置され、なぜ路線が延伸されてきたか。また、どうして廃止に追い込まれ、結局廃止されてしまったか。路面電車の復活には、まずその理由からしっかり学んでおかなければなりません。とくに廃止に追い込まれた理由についてはきちんと反省し、再びそのような事態にならないよう、よく分析し、考え方を整理しておく必要があります。

最近日本でも、廃止したいいくつかの大都市で、路面電車の復活が叫ばれるようになりました。愛好家段階のものから、行政が係わったものまでさまざまです。が、その主張には環境面や福祉面、そして郷愁のようなものが強調されているように感じられてなりません。路面電車の復活は軽々に行うものではありません。40年前の轍を踏まないよう、過去の反省の上に立った分析と新たなシステムの構築が必要なのです。

今回は、その手始めとして、これまで見てきた過去の経緯、なかでも「不要」とされて廃止に至った経緯から、今後の新しい路面電車の方向を考えてみたいと思います。

2 廃止された理由の検討

(1) 道路空間の問題

最初に路面電車が社会問題になったのは、道路交通問題でした。道路の真ん中をゆっくり走り、自動車交通を阻害したからです。これからは自動車という時代に、まさに時代遅



図1 自動車と競合。邪魔者扱いされた路面電車 (金山橋。文献②)

れの邪魔者だと見なされました(図1)。

そのような状況は、自動車時代が始まるうとしていたアメリカに始まり、ロンドン、パリと波及していきました。そして路面電車を近代化して地下を走らせればいいという発想になりました。地下鉄代替論です。その考えは日本にも伝わりました。自動車の時代が始まるうとしていた昭和30年代。そして名古屋にもその兆候が出始めたのです。

名古屋の路面電車の軌道敷地は、始めの頃は、相当部分を民間会社である軌道会社が負担していました。負担金を支払い、あるいは独自に軌道用地を確保していたのです。そこを後から来た自動車に追い立てられることになりました。昭和36年、名古屋の都市交通審議会答申は、「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」として、路面電車の廃止を決めたのです。

それでは、この問題をどうとらえるべきでしょうか。今はもう当時のような自動車優先の時代ではありません。当然空間の割り当てにあたっては、公平な判断ができるはずで、軌道敷内の乗り入れも厳格に守る方策があるでしょう。

しかしさらに進んで考えると、自動車というものには、環境面での社会的な費用が計算されねばなりません。また路面電車は、誰もが乗れるという公共性も評価されるべきでしょう。したがって、より路面電車を高く評価することも可能になるはずで、

(2) 交通機関の問題

次に出てきた問題は、代替のバスがあるのでは路面電車はもう要ら

ないという不要論でした。交通の専門家には、大都市は「地下鉄+バス」で新しい交通体系をつくるべきであるという考えがあり、官庁もそれにのっていました。一方、当時のバス車両も、戦後大きく成長を遂げており、単独でも輸送力・走行速度とも路面電車にひけを取らないようになっていたのです。とすれば、軌道という制約のないバスの方が、道路の支障面ばかりではなく、路線設定も容易でした。

この考えは、都市の郊外化の始まっていた時代にも合いました。東京・大阪のように都市圏が広域化すると、鉄道+バスというシステムは不可欠でした。また、名古屋のような都市でも、都市の広域化に路面電車についてはいけませんでした。

この問題は、今後はどうとらえるべきでしょうか。今日では、名古屋でも、地下鉄+バスというシステムが一般化しました。ところがこのシステムには欠陥がありました。都心やその周辺では、地下鉄と競合するため、きめ細かなバスのサービスがなくなることで

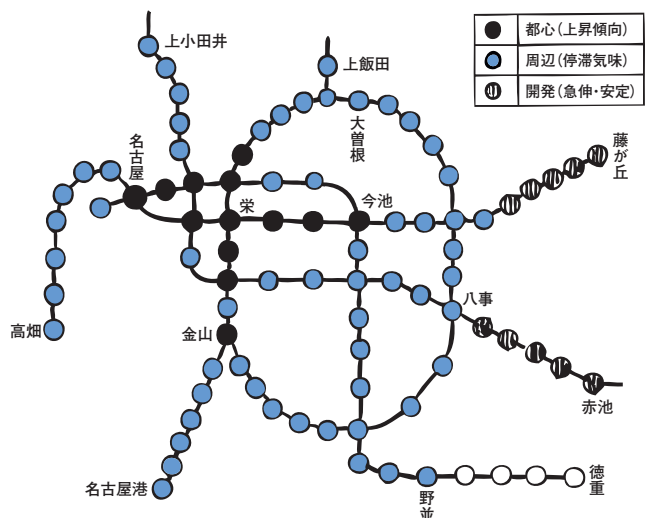


図2 地下鉄でできたドーナツ化現象。着色した地域は多くが路面電車の区域だった(当連載「地下鉄②」より)

した。このため、都心やそれを取り巻く地域、いわば路面電車が最も厚くサービスしてきた地域の街が、ドーナツ化現象で、今では死んでしまっているのです(図2)。

さらにいえば、路面電車を輸送機関ととらえるのではなく、街を形成していく手段として考えてみるべきではないでしょうか。路面電車には、地下鉄やバスでは代替できない街づくりの効果があるのです。

(3)事業経営の問題

路面電車を最終的に廃止へと追い込んだのは事業の赤字です。まず、経常収支がマイナスになり、続いて減価償却費を差し引いてもマイナスになる、資金不足(=不良債務)を生じました。事業の縮小省力化や補助金が必要になったのです。そして廃止勧告です。

しかし、この問題はもう少し踏ん張ってみなければいけませんでした。本質的に路面電車が持つ問題以外の要因で、経営が悪化している側面があったからです。たとえば、

- ①高い人件費、料金改定の遅れなど戦後復興期の公共事業の特殊問題
- ②自動車の軌道敷内走行許可による運行効率の低下問題
- ③省力化などシステムの近代化の問題

等々、廃止を決める前にまだまだ検討すべきことがあったのです。

では、この問題は今日ではどう考えるべきでしょうか。まず省力化、システム化による近代的な路面電車を作り上げることでしょう。技術は進歩しており可能性は十分あります。

さらに進んで、路面電車を独立採算の事業として考えるのではなく、公共的な施設として街の中に組み込んでいくことも検討すべき

でしょう。路面電車は街の重要なインフラストラクチャーともいえるのです。

3 紀行 名古屋の南北軸

…代替できなかった地下鉄…

それでは、「路面電車を地下鉄に切り替える」として地下鉄開業の代わりに廃止された栄(栄町)から金山(金山橋)間を歩いてみましょう。その後45年。街はどう変わったのでしょうか。

〈栄交差点から〉

栄交差点に立ちます。この交差点を「栄町」として定着させたのは、明治40年、路面電車の電停「栄町」でした。この停留所は最盛期には一日10万人の乗客客があったといえます。



栄の交差点。南への通りが来て、「栄町」が名古屋の中心になった

ここから南の通りは、明治30年代後半、名古屋市と熱田町の合併を実現するために苦勞して建設されました。同時に路面電車も敷設され、現在では春秋には歩行者天国が開かれるなど、活気のある通りです。

交差点を南に歩きます。路面電車の走っていた所は中央分離帯です。両側には街路樹のケヤキが大きく成長しました。進むと左側に松坂屋が見え始めます。この通りが出来てか



大津通。中央分離帯が道を区切っている。
街路樹が大きく成長した



上前津交差点から南。
この交差点を境に街がガラッと変わる



松坂屋の前。左側は、今では栄から百米道路まで、
大型店が繋がった

らは、その将来性を見込んで、沿道には中部電力、東邦瓦斯などの有力企業が本支店を構えていました。

広い百米道路(若宮大通)を渡ります。路面電車の矢場町停はこの道路の真ん中にありました。その南の大須地区は路面電車が廃止さ



大須。一時沈滞したが再生。今は多くの人通りがある

れた昭和40年代中頃から長い沈滞がありました。百米道路が障害だったといいます。地下鉄は路面電車の代替ができなかったのです。それが、南のアメ横、北のパルコの開業でこの間が埋まり「大須再生」につながりました。大須を過ぎると上前津です。

〈金山駅へ〉

栄から上前津交差点までの大津通は、その後の大きな施設の連担と大須の再生で、今日では名古屋のトップクラスのにぎわいがあります。ところが、交差点を越えた南側はガラッと変わります。人通りが減って、次々に商業系の店がなくなりました。そして立地の良さから業務系の企業が進出し、車中心の街



電停のあった「下前津」も寂しく、バスは1時間に2本しかない



電停のあった「古沢町」。ここも目立たない通りになった



金山橋の電停付近。

総合駅で、ここには昔以上の人の流れができてい
なっているのです。

少し行くと下前津です。路面電車の電停が
あったところですが、地下鉄駅の中間になっ
てしまいました。バス停でダイヤを見ると時
間2本。これでは客は集まらないでしょう。
地下鉄は東にわずか50mくらいの所を通っ
ていますが、ほとんど影響を感じません。

高速道路の通る広い道路(山王線)を越える
と少し行った所が古沢町の電停の所です。こ
こも人通りはありません。寂しい市民会館前
を過ぎるとようやく金山の人通りがあります。
路面電車を地下鉄で代替することはできない。
それが歩いた実感でした。すぐ広い横断歩道
のある金山橋停跡です。ここには総合駅化に

よって昔以上の、にぎやかさがありました。

4 電車通り

都市の中に「街」をつくるものはなんでしょ
うか。都市にふさわしい、にぎやかな活気あ
る街はどうしたらできるのでしょうか。

まず、①多くの人が集まる施設が必要です。
しかしそれだけでは人は集まりません。②ア
クセス手段が必要です。それも自動
車のような低密度な乗り物ではなく、
鉄道のような大量輸送機関が望まれ
ます。ところが、それだけでは特定
地域の効果にとどまります。必要な
のは、それが③連担することです。

地下鉄の駅間距離は800～1,000
mとされます。この距離を連担させ、
人が隣の駅まで歩くことは、名古屋
駅～伏見駅～栄駅の例からみても、
きわめて難しいことがわかります。

「電車通り」という言葉がありました。路面
電車は電停間隔が300～400m。すぐお隣が
見える所にありました。これが「通り」という
街をつくる力になっているのでしょうか。それ
を、大都市を形成するために建設する地下鉄
に求めるのは無理だったのです。

〈主な参考文献〉

- ①日本路面電車同好会『名古屋の市電と町並み』
(2010、トンボ出版)
- ②中日新聞社会部『名古屋市電物語』
(1974、中日新聞本社)