

名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



【2】敷設1 名古屋電鉄の時代…「栄町」ができた

1 私鉄でのスタート

昭和49年に廃止された名古屋の路面電車。その廃止の理由は、納得できるものではありませんでした。が、その詳しい検討はしばらく措いて、今回から数回かけて、名古屋の路面電車の生い立ちから廃止までをみてみることにしたいと思います(図1)。

名古屋の路面電車のスタートは、市営ではなく私鉄でした。明治31年、28年の京都に次いで全国でも2番目の路面電車が街を走り出しました。区間は、当時の名古屋駅前の「笹島」から広小路通を東に。当時、久屋町にあった「県庁前」までの2.2km。走らせたのは、今日の名古屋鉄道株式会社の前身、名古屋電気鉄道株式会社でした。

今回は、名古屋の路面電車の創成期、名

回	タイトル	年代
②	敷設1 名古屋電鉄の時代	明治31年～
③	敷設2 市営化とその後	大正10年～
④	敷設3 戦後の最盛期	昭和20年～
⑤	廃止 消えてゆく市電	昭和36年～

図1 名古屋の路面電車の時代(当連載の4区分)

古屋電気鉄道株式会社(以下、会社)が敷設し、拡張していった頃を追ってみます。

2 明治から大正へ

(1)創業

電気鉄道が最初に実用化されたのは、明治21年、アメリカです。日本の博覧会で試作車が走ったこともあってか、その年の内に電気鉄道敷設の申請が出されたといえます。名古屋付近でも、翌22年に名古屋－桑名間の申請が出されています。

ところが、日本にはその受け皿となる役所が明確ではありませんでした。25年になって、内務省が軌道条例で対応することが決まり、27年、京都に初めて特許が下りたのです。名古屋でも、26年に少し動きがあったようですが、電気をやめて馬車鉄道で申請され、27年その特許を得ました。そして愛知馬車鉄道が設立免許されました。

しかしこの事業は、主体が市域外の県会関係者だったためか、資金が集まりませんでした。株式の引受者が少なく、結局、電気鉄道の先進地、京都財界に支援を求めたのです。

京都側は動力を電気にすることを条件に応諾し、増資して過半を出資しました。その結果、28年、会社は設立登記され、電気鉄道敷設が特許され、社名も「名古屋電気鉄道」に変更されました。そして31年、名古屋の路面電車は、京都に次いで第2番目に、名古屋の中心地広小路通を走り出すことになったのです。

(2) 走行空間

会社が2番目に取り組んだのが、南北の本町・熱田間5.7^{キロ}でした。ところがこの計画は、沿線の本町通から、強い反対を受けることになりました。理由は、①道路の障害、②電気鉄道への不安、③市民への便益が不明、などです。市外の人が事業の中心だったことが警戒されたのかもしれませんが。

会社側も様々な対応を取りましたが、結局地元を受け入れられませんでした。そこで会社は方向を変え、32年に柳橋・押切町間2.3^{キロ}(押切線)に着手し34年開業。続いて久屋町(県庁前)・千種間3.3^{キロ}(千種線)に着手し、36年に開業しています。そして熱田への路線は、38年、東側の天津通での拡幅延長を待つことになったのです。

路面電車の普及・延伸の課題は走行空間の確保でした。当時の道路は、一般に電車を走らせるだけの幅員がありません。そこで、①専用の空間を確保するか、②あくまでも道路を走行するため、その改修を待って敷設する必要がありました。(この、②にこだわったのが「路面電車」になります。)

2番目になった押切線では、会社側が道路そのものの改修を提案し、その私道部は後に市に寄付されています。また4番目になった天津通への敷設では、8間への拡幅のための道路改修費43万円の内、軌道側が20万円を負担しました。そして、栄町・熱田駅前・熱田伝馬町間5.7^{キロ}(熱田線)は41年に開通した

のです。

この頃、電気鉄道の公益性から、市から「報償契約」が提示されました。これは公共の道路を占用するため、その公益性から利益の一定割合を市に納付するというものです。同様に電燈、瓦斯にも提案されていました。鉄道は道路建設費も負担しており二重投資だという反論もありました。が、当時、市の周辺部では市に乗り入れを希望する電鉄会社が出始めており、会社は負担を認める代わりに市内電車の独占権を確保する道を選択したのです。もっとも25年後には市に譲渡を約することにもなったのですが、ともかくも、41年には市との報償契約が締結されました。

(3) 運賃問題

明治43年、鶴舞公園で第10回関西府県連合共進会という博覧会が開催されました。会社も、既設路線をつなぐ、上前津－公園－新



図2 公園線が開通したころの名古屋の路面電車。
太い紫色の区間が新たに開業した(文献②)

栄町という路線(公園線)等を新設しました(図2)。この博覧会は、90日で263万人の入場者を集め、大成功になると同時に、会社も大きな収益を得ることになったのです。

ところが、この収益をめぐる、二つの方面から、批判が集まることになりました。一つは「株主」です。共進会の収益を投資に回すのではなく分配せよというものです。この株主との対立は、その後の経営の方向を大きく制約するものになっていきます。

いま一つは「市民」です。この頃、明治35年には大阪で市営電車(市電)が走り出していました。39年には全国の鉄道の国有化が行われました。44年には東京が、45年には京都が市電を走らせました。このような流れの中で、名古屋も路面電車は市営化すべきだとの主張です。その論点が運賃問題になりました。名古屋は区間制でしたが、他都市は均一制が多く、均一制が主張されました。しかし均一制に移行すれば近距離の人は不利になります。会社は方向を見いだせないままに時間が過ぎました。

ところが、大正3年。鶴舞公園での料金値上げに反対する市民大会の後、デモ隊が電車や会社の本社・営業所に放火したのです。翌日は軍隊が出動するという、いわゆる「電車焼討事件」になりました。この結果、役員は総辞職、運賃は市会のあっせん段階的区間制になって収まりましたが、市営化論は徐々に大きなうねりになっていきました。

3 紀行 広小路通から那古野本社跡へ

… 名古屋路面電車の原点 …

広小路通を走り出した路面電車。その名古屋の路面電車の原点ともいべき区間を、名古屋電鉄の跡を追って歩いてみましょう。



広小路通の納屋橋付近。
この先の道が明治20年に新設された



柳橋交差点。
東北角に名古屋電鉄の柳橋駅の建物があった

〈広小路通から〉

地下鉄の伏見駅を降りて広小路通方の出口を出ます。通りを西に向かって進みます。少し行くと堀川で、納屋橋です。ここから西は明治時代の始めには道がありませんでした。あったのは、橋を渡って左側1本目を西に向かう柳街道です。広小路通の延長部はそのバイパスとして造られたと考えられます。道路



「漱石の三四郎ゆかりの宿」の石碑。
宿の位置は動いている

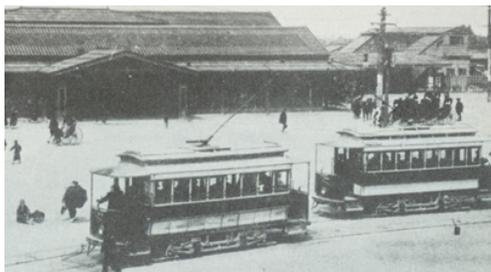


図3 明治時代末の名古屋駅前。路面電車が発着している(中日新聞『名古屋市電物語』より)



笹島交差点、西北角を見る。
正面のビルの辺りに名古屋駅があった

が少し曲がっているのは柳街道に平行にするためでしょうか。納屋橋の角には路面電車の時代にふさわしい加藤商会ビルが保存されました。

橋を渡って西に進みます。ゆるやかに坂を下ると高速道路の通る柳橋の交差点です。この交差点は、会社の2番目の路線、押切線の分岐点になりました。西北角に駅舎がつくられて、その後の会社の拠点になりました。

広小路通を西に進みます。一つ目の信号を左に入った所に「夏目漱石の『三四郎』のゆかりの地」の碑があります。小説三四郎の冒頭には当時の名古屋駅前の描写があります(路面電車の記述がないのは残念ですが)。

すぐ、広小路通は笹島の交差点です。この交差点の西北角辺りに、当初の東海道線の名古屋駅がありました。その駅前の広場が名古屋の路面電車の起点でした(図3)。

〈那古野本社へ〉

会社は、30年、名古屋駅近くの那古野村に用地を確保し、本社、変電所、そして車両工場を設けました。しかし車庫は、押切線のできる34年まで、本線の沿線の栄町6丁目、今の栄交差点付近の仮車庫でした。



裏通りを抜けて北にまっすぐ那古野本社に向かう道

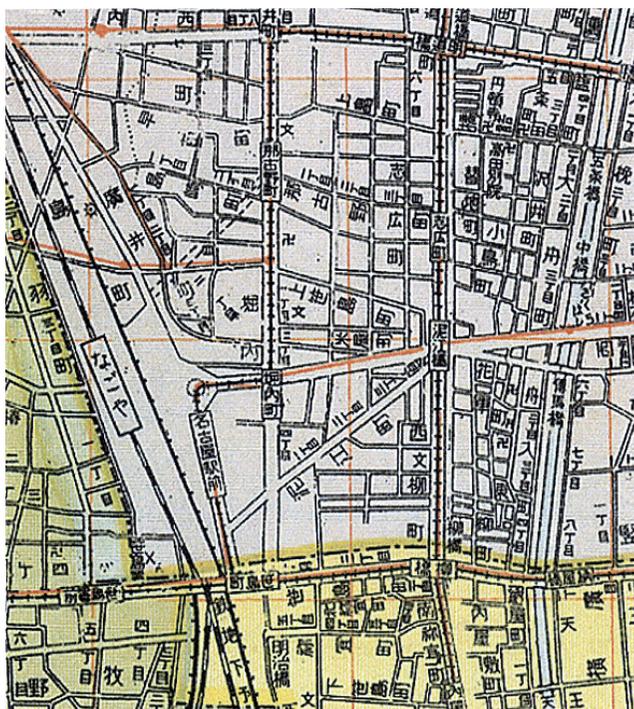


図4 昭和12年頃の名古屋駅前。
「堀内町」から「那古野町」への線路が見える

ここでは、本社の跡を訪ねてみましょう。
笹島交差点を北へ、錦通の次の斜めの道を入ります。この道は、名古屋駅開設時に城下の中心伝馬町通と結ぶために設けられました。入ってすぐ、左に駅前ビル街の裏側の道があります。この道は、桜通の北は電車が通ったことがあり、まっすぐ行くと那古野の交差点、すなわち当時車庫のあった本社跡です(図4)。北に進みます。この辺りも近年酒場が増えました。

那古野の本社・車庫跡は、その後市電の車庫に引き継がれ、市バスの車庫になりました。が、近年、車庫の一部を残して民間で再開発され、高層ビルが林立することになりました。その北側の片隅には、「名古屋における電気鉄道事業発祥の地」という碑と、その区域を取り巻いていた塀の赤レンガの一部が積まれています。



再開発された那古野町の旧名古屋電鉄本社の用地跡



巨大なビルの北側にある
『名古屋における電気鉄道事業発祥の地』の石碑

この本社へのルートは、押切線の建設の時には本線が通ることになりました。そのルートは、交差点を東に行く幅10m程度の道です。この道は、その後、郊外からの車両が柳橋駅に乗り入れるルートになりましたが、狭いため昭和になって明道町経由になり、廃止されました。その道を進むと、戦災に遭わなかったのか、いくつかの古い建物が残ります。まっすぐ行くと高速道路の通り通りです。押切線の線路は右に曲がって、まっすぐ柳橋に向かっていました。その途中に地下鉄の国際センター駅があります。

4 街のメインストリート

明治の路面電車は、広い道を選んで走ることになりました。それゆえ、そこには多くの人が集まることになります。そして、その通りは、地域の中心の通り、メインストリートになっていきました。

名古屋の東西の通りの中心は、江戸時代から伝馬町通でした。しかし、広い広小路通が駅まで通じ、路面電車が走り出すと、広小路通が、名古屋の東西のメインストリートになりました。また南北の通りも、昔は本町通でしたが、路面電車を拒否したため、東側の大津通が拡幅されました。そしてそこを路面電車が走り出すと、メインの通りは大津通へと移っていったのです。

今日、名古屋の街の中心になっている栄の交差点は、明治40年、大津通の路面電車が出来た時、広小路通との交点に出来た「栄町」停車場が基になっています。

〈主な参考文献〉

- ①社史編纂委員会編『名古屋鉄道史』
(1961、名古屋鉄道KK)
- ②同社広報宣伝部編『名古屋鉄道百年史』
(1994、名古屋鉄道KK)