

名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



【8】豊橋の延伸…復活への第一歩

1 全国の路面電車

昭和53年。当時の6大都市の路面電車は、専用軌道部が多かった東京の荒川線を除いて、廃止されました。しかし全国的にみると中小都市や私鉄で、生き残っていた路線がかなりあったのです(図1)。

それらの残存の理由は様々ですが、必

ずしも採算が取れていたとは考えられません。むしろ、40年代の嵐のような路面電車の廃止の流れはオイルショックによって見直され、環境面で路面電車には追い風すら吹きはじめていました。とはいっても、新しい線路の建設というところまではいかなかったのでしょう。どちらかといえば、いつ廃止に追い込まれるかわからないという状況にあったのではないのでしょうか。

都 市 名	路線名	軌間 mm	路線延長 (km)
札幌市	札幌市交通局軌道線	1 067	8.5
函館市	函館市交通局	1 372	10.9
東京都	東京都交通局荒川線	1 372	12.2
	東京急行電鉄丸根線	1 372	5
鎌倉市・藤沢市	江ノ島電鉄株	1 067	10
豊橋市	豊橋鉄道株東田本線	1 067	5.4
	富山地方鉄道株富山軌道線	1 067	6.4
富山市	富山ライトレール株 ※	1 067	7.6
	万葉線株	1 067	12.8
高岡市・射水市	万葉線株	1 067	12.8
福井市・越前市・鯖江市	福井鉄道株福武線	1 067	21.4
大津市	京阪電気鉄道株大津線	1 435	21.6
京都市	京福電気鉄道株嵐山線	1 435	11
大阪市・堺市	阪堺電気軌道株	1 435	18.7
岡山市	岡山電気軌道株	1 067	4.7
広島市・廿日市市	広島電鉄株	1 435	19.0
	市内線・宮島線		16.1
松山市	伊予鉄道株市内線	1 067	9.6
高知市・南国市・いの町	土佐電気鉄道株	1 067	25.3
北九州市・中間市・直方市	筑豊電気鉄道株	1 435	16.0
長崎市	長崎電気軌道株	1 435	11.5
熊本市	熊本市交通局	1 435	12.1
鹿児島市	鹿児島市交通局	1 435	13.1
			278.9

図1 現在残っている路面電車
(※富山ライトレールは新設。文献①より)

40年代から平成の初めにかけての30年近く、路面電車は沈黙の時代でした。そんな状況の中で、具体的に再生への先鞭をつけたのは、豊橋市だったのです。今回は、わずかな区間ではありましたが、我が国の路面電車が再び建設へと反転するきっかけとなった豊橋鉄道の市内線を見てみたいと思います。

2 豊橋の路面電車

(1)市内線の経緯

豊橋鉄道は、大正13年、豊橋電気軌道株式会社として設立されました。そ

して翌14年、何回かに分けて、豊橋駅から東田(あずまだ)までの、今日の市内線(正式には東田本線)の骨格が出来上がりました。会社はその後、名古屋鉄道の傘下に入り地方鉄道の渥美線(豊橋・田原)の譲渡を受け、田口線(本長篠・三河田口)を吸収しました。今日では鉄道、バスを始め、観光、開発、建設等、東三河地方の基幹的な企業に成長しています。

路面電車の市内線は、戦後少しルート変更がありましたが、昭和35年には新しい車庫の完成で赤岩口まで延長されています。一方、路面電車廃止の潮流の中で、48年には駅前・市民病院間が、51年には柳生橋支線が廃止されました。ところが57年、市の支援によって、1駅間ではありますが運動公園への延伸という全国でも異例な新線の建設がありました。その結果、市内線は、駅前・赤岩口間(4.6キロ)と、支線が運動公園前まで(0.6キロ)のY型の路線になって平成時代を迎えました(図2)。

(2)市内線の変革

市内線の経営はずっと赤字でした。その路線が、平成になって、少しずつ変わり始めたのです。変化はセンターポールから始まりました。路面電車の景観で問題になる蜘蛛の巣のような架線を、都市景観整備事業として、電柱の地中化に合わせて道路中央の支柱で行なうことになったのです。平成2年の駅前大通に始まり、8、9年には国道部まで、市内線の約半分の架線がセンターポールに切り替えられ、景観が一変しました。

続いての変化は10年の駅前停の移設です。豊橋市は市制施行90周年に豊橋東口駅前整備事業を始めました。その交通結節

点整備の一環として、市内線の駅前停を150メートル移設・延伸し、豊橋駅に乗り入れたのです(図3)。これは9年度に新設された国(建設省)の「路面電車走行空間改善事業」の補助の第1号になりました。この延伸は、長い間沈黙していた日本の路面電車にとっては画期的なことでした。それまで撤退が続いていた路面電車が反転し、見直しの機運を一気に高めることにつながったのです。

「わずか150メートルなので…」「再開発事業の一環ですから…」と、事業者の方は謙遜されます。が、この延伸の決断は、「今後とも路面電車を続けるんだ」という事業者の強い決意があればこそ、実施に踏み切れたのだといえるでしょう。

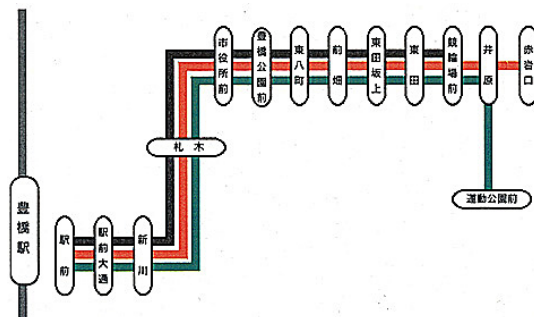


図2 豊橋鉄道市内線の停留所と運行ルート(現状。HP)

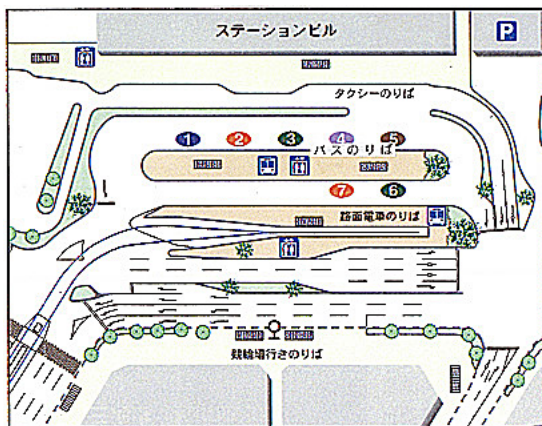


図3 豊橋駅東口の交通ターミナル。
この区間が延伸された(豊橋市マップ)

(3)行政と市民と事業者

豊橋の経緯から学ばなければいけないのは、行政と事業者そして市民、それぞれの革新性と連携です。行政は街を立派にしたい、それには路面電車を生かしたいと考えました。当時、時代遅れといわれてきた路面電車を、街づくりの中心に据えることは勇気が要ったはずです。そこには相当の覚悟があったでしょう。

事業者はそれに応えました。「赤字の路線を何とかしたい、そのためには行政と一体になることは大切だ。その代り、今後この事業から逃げるができなくなる」と。ここでも背水の覚悟がありました。この両者の覚悟が、わずか150年ではありましたが、駅前乗り入れという「延伸」にゴーサインを出すことになったのです。

一方、この動きを支持し、支援するグループがありました。平成2年頃から活動を開始した「とよはし市電を愛する会」です(市電とは市営のことではなく、「市民電車」の意味です)。豊橋のオピニオンリーダーを始めとする様々な人々が参加するその会は、行政と事業者を側面から支えました。というより、おそろおそろだった豊橋の路面電車政策を先導し、引っ張り上げたといえるでしょう。機関誌を発行すると同時に、「市電の日」「路電の日」の設定など、様々なイベントが企画されました。そして、行政、事業者、市民団体が混然一体となって、全国の路面電車サミットを誘致し、豊橋全体の路面電車熱を盛り上げたのです。

豊橋の路面電車は幅広い支持によって、21世紀につながりました。全市民を挙げて路面電車を楽しむことが、何よりも大きな力だったのではないのでしょうか。

3 紀行 豊橋鉄道市内線

… 旧と新の対照 …

それでは豊橋鉄道の市内線を見てみましょう。豊橋駅前から一日乗車券を使って、乗ったり降りたりしながら、路線と街並を見学します。

〈駅前大通〉

JRか名鉄で豊橋駅を降りたら、東口に向かいます。橋上駅なのでそのままペDESTリアンデッキ上に出ます。先端まで進むと東に延びる路面電車がよく見えます。豊橋鉄道市内線です。市内線は、昔は1本北の広小路を走っていました。しかし戦後この駅前大通ができるとともにこちらに移り、豊橋を代表する通りになりました。



東口デッキから市内線展望。
センターボールですっきりしている

階段を下りると路面電車の乗り場、「駅前」停です(「駅前」という停留所名は全国でも唯一とか)。一日乗車券を買って、赤岩口行に乗ります。終点までは22分です。

〈赤岩口から〉

終点の赤岩口停で降りると、南側に豊橋鉄道の車庫があります。分岐器が並び、その奥に、左側に工場、右側に留置スペースがあります。路面電車の建設にはこの車庫を確保す



赤岩口の車庫。車庫は分岐が必要で、奥深い土地にすることが最大の課題です。線路を分岐しなければならないため、相当大きな、しかも奥深い土地の確保が必要なのです。ここでも、この土地を確保したために赤岩口まで延伸されたといっています。

さて、改めて赤岩口停から路面電車に乗ります。豊橋鉄道の車両は、初期を除くとすべて名古屋や東京で廃車された車両の譲渡車両でした。ところが平成20年、市民団体の熱意と寄付で、行政の補助が動き、低床式の連接車であるLRV(ライトレールビークル)「ほつトラム」が導入されました。今回は、ちょうどそれに乗ることができました。

動き出すと次の井原停で支線と合流します。この合流部のカーブが半径11mしか取れず、全国で最小です。新型のほつトラム等では曲がれません。次の競輪場前停までは単線です。最近まで、この駅は複線で、安全地帯がありませんでしたが、単線にして安全地帯ができ



平成20年度に投入された低床・連接車「ほつトラム」



ほつトラムの車内(定員75人。内座席29人)



単線から複線区間に。15m道路ではやはりギリギリでした。ここには引上げ線もあり、市内線の基地になっています。

複線区間に入っても、道路幅が15mほどと変わらず、線路の両側は狭い1車線です。しかも歩道の分離施設や乗降用の安全地帯ができない所も出てきます。道路には結構自動車が連なっていますが、軌道敷き内に侵入する車は見られません。道路は昔の8間道路でしょうか。戦前はこれが普通で、この辺りは古い路面電車の風情が残っています。しかし今日の自動車時代からは少し問題になりそうですが、それが問題にならないところが、市民が路面電車を愛しているからなのでしょう。東八町停を過ぎると国道1号で、道幅は大きく広がります。

〈駅前へ〉

道路が広がってセンターポールになり、路面電車の景観は一気に近代化します。

右側には少し離れて吉田城址の豊橋公園があります。戦前、豊橋は「軍都」と言われており、その中心の兵舎があった所です。少し行くと右側に、昭和6年に建てられたロマネスク様式とされる公会堂の建物があり、路面電車の景観によく合っています。

左折すると国道259号です。少し行くと札木停があります。ここは吉田宿の中心で、横断する道が旧東海道になります。センターポールの続く広い道を進みます。右折すると駅前大通に入り、すぐ新川停です。昔、ここから南に支線があり、今も舗装面にその後が残っていました。



昭和6年にできた豊橋市公会堂



国道259号の札木停。旧東海道と交差する

駅前大通に入ると、センターポールはしゃれたクラシック調です。17年に新設された駅前大通停を過ぎると駅前です。道路からターミナルに入る150mが、10年に新設された区間です。この延伸が、その後、高知、広島、鹿児島とつづく路面電車の駅前乗り入れ



駅前大通の新川停。ポールがクラシック調に。
駅を外れると1本に

のモデルになりました。

4 「守る」より「攻めよ」

路面電車が廃止に追い込まれた元は、自動車の時代になったこと、そこに「時代遅れ」のレッテルを張られたことでした。昭和30年代からの長い自動車の時代で、路面電車の多くは消えていきました。生き残った都市でも、その事業は決して明るいものではありませんでした。

しかし自動車時代が過度に進むと、心ある人の中に、欧米の路面電車復活に勇気づけられて、我国でも路面電車の見直しを主張する人たちが現れました。平成の時代に入ること、豊橋の路面電車を支援しようと動き出した人たちがいたのです。

その人たちは、守ることではなく、攻めることに着目しました。センターポールに始まり、様々な試行を繰り返し、駅前延伸を実現しました。この延伸が日本の路面電車再生への重要な折返し点になりました。そしてこの豊橋鉄道の挑戦は、全国の路面電車を守る人たちに、大きな力を与えることになったのです。

〈主な参考文献〉

- ①服部重敬編・著『路面電車 新時代』（2006、山海堂）
- ②豊橋市都心整備対策課「豊橋東口駅前広場パンフレット」ほか