

# 名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



## 【3】敷設2 市営化とバスの登場… 公益事業の選択

### 1 市営化

大正時代になってますます大きくなった市営化の要請は、市電焼き討ち事件や料金改定でも取りませんでした。加えてその頃、市周辺には小さな電鉄会社が林立していましたが合併が進まず、その不連続性も問題になっていました。

その様な中で市営化の動きを決定的にしたのが、大正9年6月の那古野車庫の火災でした。車庫が全焼し、市内用車両の半数が焼失してしまったのです。市議会はそれを見て7月、市営化促進の議決をし、市長はすぐ要請書を会社に提出しました。会社側にとっては重大問題でしたが、火災の後で、株価が急落しており、ここが潮時とみたのでしょうか、8月、受諾の回答をしています。

今回は、こうして市営化に進むことになった名古屋の路面電車とその後の展開を追ってみたいと思います。

### 2 「市電」の誕生から

#### (1) 譲渡交渉

大正9年8月、意外に早くまとまった譲渡決定でしたが、その後、譲渡額を巡って市の政争に巻き込まれていくことになりました。

当時の日本の政界は憲政会と政友会の2大政党の対立の時代で、その影響は名古屋市政にも及んでいました。そこで路面電車の市営化という「功」をめぐる、市長の属する憲政会系と、阻止しようとする議会多数派の政友会系が争ったのです(図1)。譲渡金額はなかなか決着がつきませんでした。

譲渡金額は、従来の軌道条例と新しい軌道法とで算出方法が違ったため、まず市が1,000万円、会社は1,600万円でスタートしました。しかしすぐ1,250万円で折り合い、仮契約を締結しました。ところがそこから議会が加わって混乱しました。算出根拠を巡っ

	賛 成	反 対
政 府	—	首相 原 敬
衆議院	憲政会 野党	政友会 与党
指導者	総裁 加藤 高明	総裁 原 敬
市議会	憲政派 与党 少 数	電政派 野党 多 数
市役所	市長 佐藤孝三郎	—
新 聞	名古屋新聞	新 愛 知

図1 電車・電力 市営化 政争図(文献①より)

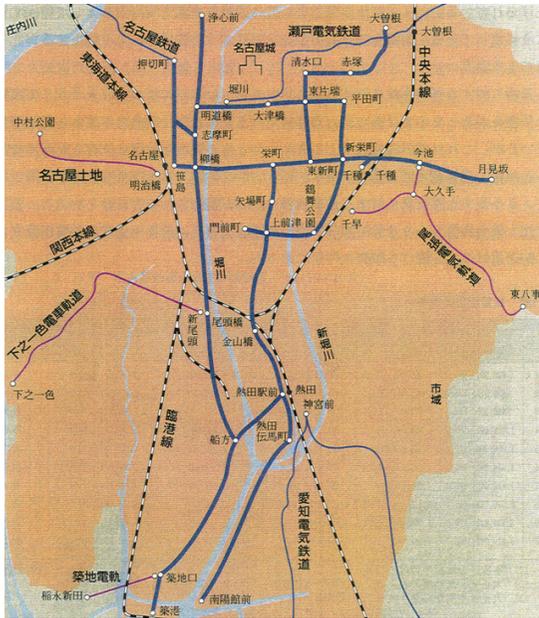


図2：大正11年 譲渡時の路線図(文献①)

て長い議論が繰り返されたのです。困った市長は、ほとんど不可能と思われる程安い1,110万円を提示して議会を通しました。当然会社は納得せず、第三者調整に持ち込まれ、そこで、知事・学識者等の裁定で、1,192万円で決着したのです。

一方会社側には税金の問題がありました。郡部線が残るため譲渡すると膨大な譲渡税がかかるのです。そこで会社は新会社を設立し、そこに残存する事業を移し、旧会社は清算することにしました。この時出来た郡部線の新会社が、今日の名古屋鉄道株式会社の前身になります。

そして10年7月、契約が成立し、翌11年8月に市営路面電車、「市電」が誕生することになりました。車両・施設ばかりではなく、職員1,200人も、市の「電気局」に移ったのです(図2)。今の交通局の前身です。

## (2)バスの登場

市営となった名古屋の路面電車は、大正から昭和の初めは順調に伸びました。新規路線の建設も、第1期建設改良五カ年計画を策定

し、順次延長されました。ところが昭和5年頃から、路面電車の需要が減り始めたのです。不況に加え、大変な競争相手が出現しました。それは「バス」でした。

我が国のバス事業は明治30年代の後半に、京都や広島など全国で始められています。しかしこれらはいずれも短期間しか続きませんでした。名古屋でも事業が試みられていますが、これも二ヶ月間でした。

名古屋で実際に動き出したのは、大正12年にスタートした名古屋市街自動車合資会社で、その後、昭和の初めにかけて10数社のバス会社が登場し、激しい乗客争奪戦が繰り広げられたのです。名古屋も昭和2年にバス事業参入の申請をしましたが、ここでも許可権を持つ県との政争に巻き込まれました。許可が下りたのは知事が変わった4年末で、5年になってようやく4路線、約30キを開業しました。ところが激しい競争によって、各社とも経営不振に陥り、一方で路面電車の乗客をも奪うことになったのです。このようなバス事業者の乱立は全国的な傾向でした。6年に自動車交通事業法ができましたが、既得権は存続したため、混乱は収まりませんでした。

そこで名古屋市は、無謀な競争をやめ、都市交通サービスを安定させるため、全国に先がけ、各社を買収する道を選びました。7年、議会委員会の議決を受けて20社近くあった市内のバス会社の買収交渉に入ったのです。第1次の名古屋乗合自動車を皮切りに、第2次は3社、第3次は7社と買収し、12年までに市内のバス会社を買収しました。その後、市域の合併に伴い3社の路線を買収し(第4次)、買収を終えました。これによって、バスは重複路線を廃し、新市街地にも路線を拡充することが可能になったのです。

## (3)昭和初期の路線整備

大正時代後半は名古屋の街が大きく変わっ

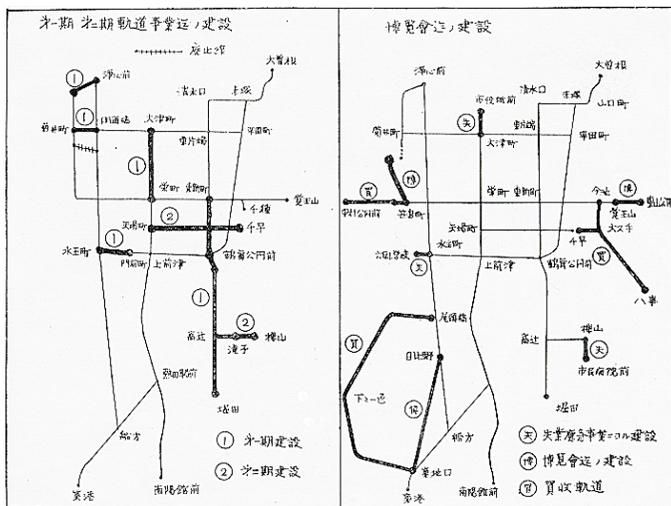


図3 市営化以後の建設状況(文献②)

た時代でした。とくに10年には、市域の大合併があり、面積が4倍近くになりました。13年～15年にかけては、新しい都市計画が定められ、大都市・名古屋の長期の方向が示されたのです。

昭和になって、その夢が開花するかと思った矢先に、時代は金融恐慌に始まり世界恐慌へとつづく長い不景気の時代になりました。市営になった路面電車は、昭和元年～9年の第2期建設改良計画でつまぎました。途中

から不況で債券の発行ができなくなったのです。市は5年で打ち切って三年間の第3次計画を立てましたが建設は進みませんでした。そして7年からは失業対策事業でようやく1.5%が開通しました。

ところが9年に汎太平洋平和博覧会の開催が決まるや、12年の開催に向けて整備が進み、関連路線6.8%の建設ができました。またこの頃に周辺部の電鉄会社を買収して、22%の路線が市電になりました(図3)。

そして昭和7年ごろからの景気回復に加え、前節で述べたバスの市営統合、さらに路面電車の建設と買収によって、名古屋の路面電車は息を吹き返し、再び需要は上昇を始めたのです(図4)。

### 3 紀行 東部環状ルートへ

#### … 新市域への路線 …

大正10年の大合併で4倍近い面積になった名古屋市は、区画整理によって急速に市街地が広がりました。なかでも市の東南部の昭和区、瑞穂区の台地は、学校や住宅がはりつき、大きな交通需要が発生したのです。今回の紀行は、そのために建設された路線を追って、街を歩いてみたいと思います。

#### 〈鶴舞から〉

地下鉄の鶴舞駅を降りて6番出口を出ます。出たところは広い5差路の鶴舞交差点で、東側には鶴舞公園の入口が見えます。南に延びる道はJR中央線のガードを潜りますが、ここが名古屋新市域の東南部への入口でした。ところが当時中央線は土盛を走っており、これをガードに切り替えなければならなかったのです。

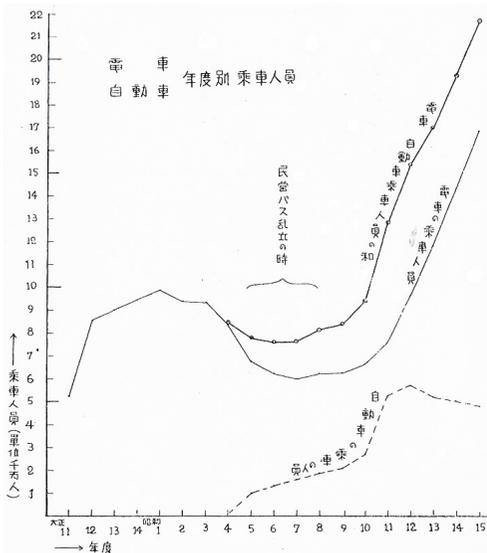


図4 市電、市バスの乗車人員の推移(文献②)。7年頃以降の景気回復でも電車需要は増えていない



鶴舞交差点と中央線のガード。  
現在でも低く、道路も少し下がっている



小針停のあった付近。  
今は戦災復興でさらに広い道路になった

中央線の南側は、大正元年に設立された東郊耕地整理組合の広い区域でした。この組合は先進的な組合で、耕地の整理であるにもかかわらず、広幅員道路を作り、宅地化を想定するなど、完全に市街地づくりをしました。そして、鶴舞から南に、今日の高速度道路の走る広幅員道路(東郊線)の原型をつくり路面電車を誘致したのです。中央線のガード化部分は少し遅れていますが、大正12年、新市域では最初の建設路線が同組合内の小針から牛巻と滝子まで開通することになったのです。



東郊耕地整理組合がつくった東郊線は  
まっすぐ南に向かっている

ガードを潜って南に進みます。左側に見える鶴舞図書館の前辺りに小針停がありました。さらに進むと、区画整理でできた道路はまっすぐに南に延びています。

しばらく歩くと高辻の交差点に出ます。この南東角に路面電車の高辻車庫がありました。市東南部の路線の拠点で、昭和49年の最後の廃止まで存続しましたが、今は住宅と排水関係施設に区切られてしまい、面影はありません。



高辻車庫の跡。住宅と排水施設に変わっている

### 〈博物館前へ〉

さて、交差点を東に曲がり瑞穂台地を上ります。この道路(八熊線)も耕地整理でつくられました。坂を上ると5差路の滝子の交差点です。南北の通は「郡道」です。この通りを南に行くと昔は八高(第八高等学校)や五中(熱田中学→瑞陵高校)があり、滝子は路面電車が開通すると一大繁華街になったといえます。

この東側からは、阿由耕耕地整理組合の区域になりますが、この組合も大正9年に設立され、東郊組合に遅れはしましたが市街地の整備を進めました。



滝子の郡道。この先の左側に八高があった。  
今は名市大人文学部等に



桜山交差点の東南は高商があった。  
今は名市大病院に

東に進むと桜山の交差点です。ここを通る南北の通りが、大正都市計画の目玉の一つ、幅18間(33m)の名古屋環状線です。ただ路面電車は、南側には早く市民病院まで延びましたが、北側は遅れました。戦争に入ってから、昭和17年トrolleyバスとして開業し、戦後の25年に路面電車に切り替えられています。

この辺りから南も、文教地区として発展しており、桜山交差点の南東は名高商(名大経済)を始め、いくつかの中学(高校)が作られました。南に進むと左側に博物館があります。ここに6年、市民病院ができました。当



一時終点だった「市民病院前」の停留所付近。  
病院と路面電車が街をつくっていた



市民病院跡は博物館等になった

然、多くの来院者があり、路面電車は翌7年に開通しています。この付近はこのため商店街になり、戦後しばらく続きました。施設建設が交通手段を呼び、交通手段が街をつくる…。そんなモデルがここにありました。当時は路面電車が都市の大量交通手段の代表ただけに、路面電車が街づくりに果たす役割は大きなものがあったのです。

## 4 都市交通の公益性

大正から昭和へ。新しい交通機関「バス」の登場は、都市交通問題の難しさをみせることになりました。それは、路面電車とバスの問題であり、バスとバスの問題でした。

路面電車とバスは、今日の見方では、両者とも道路を走る中量の都市交通機関に位置づけられます。同じ路線を走行すれば、両者は競合し、需要を奪い合うことになります。バスとバスの場合は、複数の経営主体が参入することが可能なだけに、需要の多い区間だけに集中することになりがちです。

もちろん競争自体は悪いことではありません。しかし都市交通には、公益上、採算の取れない区間にもサービスを提供する必要があります。採算の取れるところで黒字をだし、不採算の区間の赤字を埋め合わせなければなりません。交通機関間の競合、経営主体間の競合を放任すると、このようなことができないのです。

名古屋市は、路面電車の市営化を図ると同時に、全国に先駆けてバスの買収を始めました。すべてを市営交通機関で統合することによって、不要な競争を廃し、市域全体にバランスのとれた交通サービスができる道を開こうとしたのです。

〈主な参考文献〉

- ①同社広報宣伝部『名古屋鉄道百年史』(1994、名古屋鉄道KK)
- ②同交通局『市営30年史』(1952、名古屋市交通局)
- ③水野時二監修『瑞穂区誌』(1994、瑞穂区役所)