

プロジェクト紀行

名古屋 路面電車 復活

— 私の都市交通論 —

池田 誠一



【11】復活への選択…多くの難問

1 「復活」の難しさ

これまで、路面電車を復活するためのいくつかの事例を見てきました。豊橋では保存の心意気を。富山では一体化したまちづくりを。そして京都では再生の難しさを。そこで、それらの成果と課題を思い浮かべながら、「名古屋・復活」への道を考えてみたいと思います。

まず注意しておきたいことは、「保存」と「復活」の違いです。「保存」とは、今あるものを評価し、その存続の可能性を考えることでした。しかし「復活」はそう単純にはいきません。そのためには白紙の状態からの、キチンとした計画論が必要になるのです。

そこではまず、なぜ復活するのかという目的を明確にし、その街づくりの意味と具体的な姿を示す必要があります。その上で、始めて路線のマスタープランなど具体的なシステムを考えていくことになります。その中で、需要、収支、影響等の予測を行い、経費を試算し、その後で市民に是非を問うことになるのです。

おろん、それらを詰めていくことはこの連載の範囲ではありません。が、その道筋を考

える上で、いくつかの重要な選択や課題が出てきます。今回は、それらを考えながら、復活への道を探ってみたいと思います。

2 復活への選択と課題

(1)街づくり

路面電車—もう少し広くとらえれば路面を走る公共交通システム(以下、仮に「路面電車等」)ということになりますが—はどんな目的で整備するのでしょうか。いくつかの方向があります。

一つは、都心の活性化、回遊性の向上でしょう。名古屋のように都心が名古屋駅前と栄と二つに分かれているような都心構造では、これをつなぎ、一体化するような交通手段が必要です。地下鉄ではアクセスの抵抗が大きいため、回遊性が高まらないからです。

二つは、都心周辺部の活性化のためでしょう。路面電車の廃止と地下鉄の建設のため、中間の都心周辺部はドーナツ化現象で、すっかり寂れてしまいました(図1)。

三つは、地下鉄の通らない放射状ルートの活性化です。これは基幹バスの計画ルートと

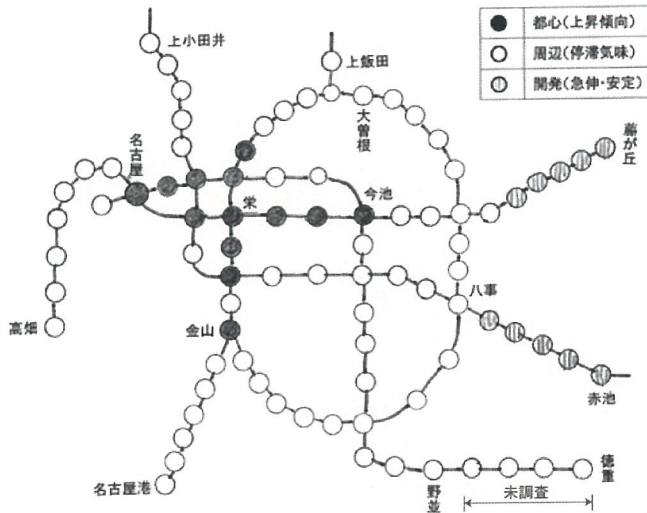


図1 ○印は、路面電車時代より沈滞した駅

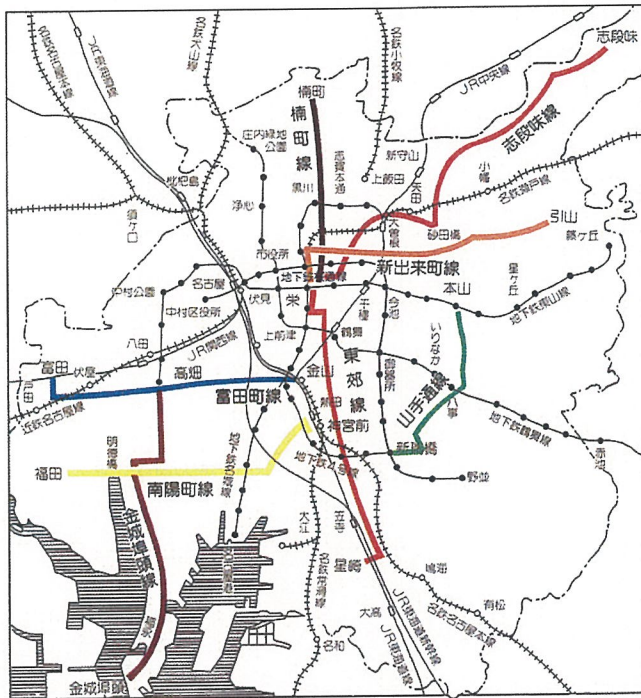


図2 基幹バス構想路線(昭和55年)。東郊線、新出来町線は実現路線

として設定されているものに当たります(図2)。
 これらの中で、①は街づくりが中心ですが、
 ③は輸送サービスです。②はその中間で、ど
 この地域かによって変わります。この分け方
 で言えば、富山のライトレールは③、都心延長

の装置」として整備運営するものです。
 これらのほかにも、いろいろなアイデア
 があると思います。そしてこれらの選択が可
 能なのは、「復活」だからこそで、それだけに
 慎重に検討する必要があります。もちろん

は①、京都は②ということにな
 るといえます。

(2)整備手法

路面電車等の整備方法も、復
 活して新たに整備することにな
 ると、選択肢は多様になります。

まず考えられるのは、①交通
 事業として独立採算で行う方法
 でしょう。しかし、建設費や運
 営費を自前で行えるような事業
 は、現在名古屋市内では存在し
 ないのではないのでしょうか。

次は、②自立できるように公
 共部門から補助する方法です。
 補助の方法や割合はいろいろ考
 えられますが、現在の地下鉄方
 式や富山ライトレールなどがそ
 の例になるでしょう。

ここまでは基本的には交通事
 業として行うというのですが、
 ③整備と運営を公共事業と交通
 事業で分担するという考え方も
 できます。新交通システムの方
 式や富山都心の路面電車で行
 われた「上下分離」、すなわち整備・
 維持は公共事業で、運行・管理
 は交通事業で行うという方法で
 す。

そしてさらに極論すれば、④
 都市施設として、すべてを公共
 事業で行うことも考えられます。
 もちろん有料施設としての運用
 ですが、採算を問わないで「都市

最後は、国の制度や指導に引っ張られることになるかもしれませんが、まずは独自にそのあるべき姿を考えてみなければなりません。

(3)VS「反対論」

この路面電車等の事業を発想するとき、忘れてはならないことは、反対論への対応です。とくに、次の二つが重要なテーマになると考えられます。

一つは、「都心」と「周辺」の問題です。路面電車等は、車庫さえあれば都心から整備が進められることとなります。その上、あまり周辺までは伸びることはありません。したがって、そのルートから外れた人々から足を引っ張られることとなります。路面電車等を素晴らしいものと説明すればするほど、その反感が大きくなります。それに対してどのような対応をしていくかは重要な課題になります。

いま一つは、「路面電車等」と「自動車」の問題です。一般に、路面電車等の整備は自動車の走行空間を奪います。したがって、自動車の利用者、あるいは自動車擁護論者から、組織的な反論が出てくることを考えておかねばなりません。

これらの反対論には、すぐに解決できる、決定的な回答は考えられないでしょう。したがって解決を急ぐならば、両者が対立するような問題にするのではなく、事前に、両立するかあるいは未来の望ましい展望に収束するような回答を用意しておくのが賢明です。

一旦廃止したものを復活するということは、新たに始めることよりもさらに難

しい問題です。それには事前に相当のエネルギーをつぎ込んでおく必要があるのです。

3 紀行 車庫用地

… 過去の車庫用地をめぐる …

路面電車の復活のカギを握っているのは、少し意外ですが、車庫用地ではないでしょうか。路線が都心部になればなるほど、その確保は難しいものになるからです。用地の大きさは、一般には延長が100m位ないと留置の配線ができません。幅は規模にもよりますが、最低でも30m位。したがって3,000㎡以上がひとつの目安になりそうです。

都心付近でこのような土地を探す方法として、まず過去の路面電車の車庫を回ってみましょう(図3)。もちろんそれらの土地の大半は廃止後売却されてはいますが、懐かしい車庫跡を回りながら、そこから何かヒントになるものを探してみたいと思います。今回は、金山から、沢上―高辻―大久手―老松、そし

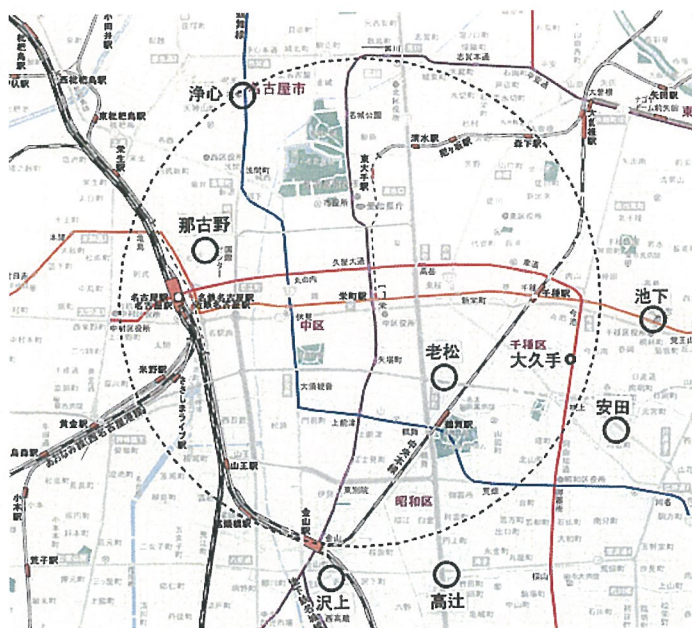


図3 都心周辺にあった路面電車の車庫

て矢場町へと廻ります。

〈沢上から高辻へ〉

昭和49年、名古屋の路面電車が全廃された時、最後まで残っていた車庫は、高辻と安田です。その1ヶ月程前に廃止されたのが沢上の電車車庫でした。

金山総合駅から南に5分位で沢上交差点です。沢上の車庫は、その西南、すぐのところにあります。金山からも近く、南北線の基地になりうる所です。しかし現地は、一区画すべてが大きなマンション街に変わっていました。路面電車の車庫用地は市が再開発したところが多いのですが、ここは民間の手での開発でした。



沢上の車庫跡。左側の高層マンション群

沢上から東に1キロほどで高辻です。高辻の車庫はその交差点の東南の角地に大きな区画を占めていました。大正の初めの耕地整理で確保されたのでしょう。1ha以上あって、市の電車車庫でも最大級の車庫でした。しかし、ここも市の大きな住宅のビルが2棟建てられ、車庫の面影はありません。裏側に回



高辻車庫は2棟の市の大型住宅が建設された。
手前の緑は小公園



高辻車庫跡の裏に回ると、浸水対応施設の上が遊園地になっていた

ると、空間があり、南側は浸水対策の貯水池に。北側は遊園地になっています。ここでの再利用は可能でしょうか。

〈大久手から老松へ〉

高辻からバスで桜山に。地下鉄に乗り換えて吹上駅で下車して北に少し歩くと大久手交差点です。この交差点の西北やや北に、大久手の車庫がありました。細長い土地で、現在は交通局のビルが建ち、後ろは駐車場のようです。この土地は車庫としては狭く、実質的な車庫機能は東南に1キロほどの安田にありました。

安田車庫は明治時代、前身の尾張電気軌道KKが建設した歴史ある車庫です。そして大久手車庫と一体になって機能を果たしていました。しかし、ここも現状は市の老人ホームと保育園になっていて、再利用は不可能のようです。



安田車庫跡は、道路側に老人ホーム。
裏は保育園に利用されていた

大久手から老松へは直通のバスに乗ります。



大久手車庫跡は交通局のビルが建った。
裏は駐車場のようだが…



老松車庫は戦前の車庫。

今、住宅の建替え中で、前面が空き地になっている

千早小停で降り、東の信号で百米道路を横断するとその西角です。老松車庫も、今渡った南北の道路が明治43年の博覧会のアクセス道路として建設された時にできた古い車庫です。戦後百米道路の建設で一部支障したこともあってか閉鎖されましたが、その後、今度はバスの車庫として残りました。昭和56年、それも廃止となり、公団と市の住宅が建てら



堀留の下水処理場は、一部、若宮大通が跨いでいる。
下水100周年のプレートが新しく建設されていた

れました。現地は、前面の公団住宅が壊され、空き地になっています。新しい車庫としても十分の広さですが、利用の可能性があるのでしょうか。

百米道路を西に、地下鉄の矢場町駅に向かって進むと、南側に堀留の下水処理場があります。ここは東西と南北の百米道路の交点で、東西の百米道路は橋でその上を渡っています。上空が広く開いているため、ここも利用の可能性が気になります。ランの館を通って右折すると矢場町駅です。

4 電車か、バスか

さて、いろいろな選択を考えてきましたが、まだ、もっとも重要な選択が残っていました。どのような交通システムにするかという選択です。これまで「路面電車等」としてきた、路面公共交通システムの具体的な姿を考えねばいけません。

このシステムは、大きく分けると、

①電車(軌道)→ LRT

②バス(自動車)→ BRT

になります。電車は今日では、「LRT(新型路面電車)」と呼ばれることの方が多くなっています。一方、バスも外国では、「BRT(高速バスシステム)」と呼ばれる高質なバスサービスが注目を集めています。そのうえ、バスは環境面での改良が進み、電気バスも視野に入るようになりました。

こう考えると、両者はどんどん接近していることが分かります。復活するのは、何が望ましいのでしょうか。果たして「路面電車」にこだわる必要があるのでしょうか。まさに難問が残りました。

〈主な参考文献〉

①徳田耕一編『名古屋市電が走った街 今昔』
(1999、JTB)