

日本の都市と路面電車

その発達と衰退、可能性

岡田 直

はじめに

日本の都市は、鉄道（汽車・電車）の影響を非常に大きく受けて発展してきた。特に昭和時代の高度成長期以降、都市において最もにぎやかな場所は、その都市の最も主要な駅の周辺にあるのが一般的だ。とりわけ、J R（国鉄）や私鉄の電車の集まるターミナルは、駅前に繁華街を形成していることが多い。

それでも、歴史的な中心部にある商店街が、近年でも駅周辺と同じくらいに、もしくはそれ以上ににぎわっている都市はいくつか存在する。例えば、京都や金

沢、広島、熊本、鹿児島などがそうだろう。そして、注目すべきなのは、（京都、金沢は除き）それらの都市に共通して、（狭義の鉄道ではなく）路面電車が市内交通の主力として健在だということだ。

筆者にはかつて、路面電車の存在が市民の意識に及ぼす、影響の大きさを実感する機会があった。筆者は横浜市の横浜都市発展記念館に学芸員として二十年間勤務し、十本ほどの企画展を担当した。そのうち自身も驚くほど市民の関心を集めたのは、「横浜にチンチン電車が走った時代」（二〇一二年）と題する企画展だった。交通、乗り物などのテーマへの、専門的あるいは趣味的な関心の高さは予想していたが、一般の市民の方々からも横浜市電にまつわる思い出を熱く聞かされ、廃止から四十年（当時）が過ぎているにもかかわらず、その存在の大きさを知らされた。昔のなつかしい街の風景を思い出す手段として市電があり、路面電車は都市の景観の一部になっていたのだ。

そんな考察や体験から、都市の地理や歴史について考える場合、鉄道の駅だけでなく、路面電車という乗り物が看過できないと考えている。そこで本稿では、具体的な事例に横浜市電を取り込みながら、路面電車

の発達と衰退を、都市との関係からたどってみよう。

1 日本の都市と市内路面電車の開業

一八七二（明治五）年、日本で最初の鉄道が東京（新橋）から横浜まで開通した。ただし、それは蒸気機関車の牽引する汽車で、都市と都市や離れた地域間を結ぶ交通機関だった。それに対し、都市の内側やその近郊の移動手段として、明治時代に人力車や馬車がいられ、公共の乗り物として鉄道馬車が登場する。道路に敷設されたレールを、馬が車両を引いて走った。やがてその動力が置き換わり、電気で行く単体の車両が登場した。それが路面電車、いわゆる「チンチン電車」である。

路面電車は法令上は（電気）軌道と呼ばれ、広義ではレールを走る乗り物として鉄道に含まれるが、狭義では鉄道と区別される。温泉や寺社などの観光地へ人を運ぶ乗り物として創業したものもあるが、大正時代に集中して全国で誕生したのは、都市の交通機関としての路面電車だった。主に公営（市営）で運行され、「路面電車（チンチン電車）＝市電」は、市民の足とし

て不可欠な乗り物となる。

日本で最初の路面電車は一八九五（明治二十八）年、京都市で京都電気鉄道という私鉄として開業した。当初の開通区間は、京都駅前（七条）から隣接する河川の港町の伏見までで、都市間電車の様相が強かったが、同年中に京都の市街地に路線網を築いていった。明治維新後に政治の拠点としての地位を失った京都では、産業の育成が重視され、琵琶湖疎水を活かした水力発電が開始された。その電力によって、日本で最初の路面電車が生まれることになった。

また、東京市では一八八二（明治十五）年にすでに鉄道馬車が開通していた。一九〇三（明治三十六）年、それが東京電車鉄道という路面電車に転換された。品川（新橋）日本橋（神田）万世橋（上野）の区間が開通し、翌年に浅草まで延伸される。これが南北の交通の軸となり、同年に東京市街鉄道（新宿）日比谷（大手町）両国）も開通して、東西の軸も形成された。さらに翌一九〇四（明治三十七）年には、東京電気鉄道が皇居周辺の環状線を開通させる。

大阪市でも、東京市と同じ一九〇三（明治三十六）年に路面電車が登場する。ただし、初期は市街地から