



第100号

2012 / 5

## 祝・路面電車開業百周年

明治45年5月5日、岡山の路面電車が開業した。今年は満100年、ここでその歴史を顕彰し、将来の岡山のまちづくりまで語ろう。

(理事長・岡将男)

### ■神戸の資本家が岡電創設

文明開化の象徴・鉄道敷設の波は、明治24年山陽鉄道の岡山開業として押し寄せた。山陽鉄道は主に神戸の資本家たちによって建設されたが、瀬戸内海航路との過当競争のなか、日本初の食堂車や寝台車をつなぐなどサービスにも特徴があった。

ところが日清日露戦争を経て、国策として鉄道国有化が実施され、神戸の資本家たちにお金が戻った。そこで彼らは山陽鉄道に並行した第二の路線の建設を模索し、その一部として岡山に路面電車がなかったので走らせようと計画した。明治39年の岡山電気軌道設立発起人72人中、兵庫県54人、岡山県10人であったという。神戸の資本家たちだけには任せておけないと岡山の旦那衆も立ち上がって資本参加し、岡山市や岡山県の全面協力で路面電車は開業にこぎつけた。

岡電の本社は上之町1番地、今の天神町のオリエン特美術館のところに置かれ、最初の車庫も建設された。明治44年2月から工事が始まり、明治45年5月5日に内山下線910m(岡山駅前―御城下)と内山下支線448m(御城下―後楽園)が開業した。さらに6月1日には城下―西大寺町が開業し、当初はT字型路線であった。車両は川崎造船所製造の2軸車12輛。運賃は4銭だったという。ほぼ同時期に開業した西大寺軽便鉄

道が後楽園まで来ていたので、連携すれば、路面電車は岡山から西大寺アクセスルートの一部を担っていたようである。

岡山出身の文章家・内田百閒は無類の鉄道ファンだが、明治43年に上京して直接開業を見ていないけれど「私の郷里の町に市内電車が出来た当時は、ほんの一本道で、どこからどこへ行くと云ふ役には立たなかったが、しかし珍しいので、今日は閑だから、電車へ乗りに行つて来ようと云ふ様な事を真面目に言った」(『鬼苑横談』所収「乗物雑記」)と書いている。

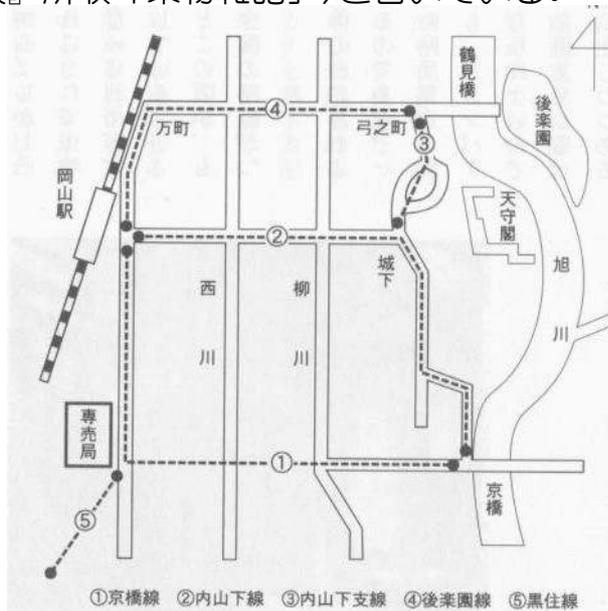


図1・2 事業発起当時の予定路線

### ■環状化計画は創業当時から

開業当時の路線計画を見ると、岡山駅から大供、京橋を結ぶ京橋線、岡山駅から北回りの後楽園線、大元まで向かう黒住線などが書かれており、実際に京橋線などは事業認可を受けてい

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内1-1-15(禁酒会館3F) TEL&FAX 086-232-5502

E-mail [racda\\_okayama@ybb.ne.jp](mailto:racda_okayama@ybb.ne.jp)

RACDA

検索



詳しくは [http://wiki.livedoor.jp/racda\\_okayama/](http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/) まで

る。路面電車環状化計画は明治時代からあったものだ。

しかし百間の文章にあるように路線が短く、事業としての採算がとれずたちまち経営危機に陥る。そこで地元出身の石津龍輔氏が社長に就任し、神戸資本の経営陣がはずれ、電灯事業など関連事業にも力を入れて経営再建を行った。経営が安定してようやく路線延伸が計画され、まず大正10年には七番町口―後楽園の番町線が開業。続いて創立以前から市議会などからの要望が高く特許申請もおりていた旭東線の実現に取り組む。大正6年の京橋の掛け替えには遅れたが、大正12年7月9日に市民待望の旭東線が京橋を拡幅して開業することができた。この時東山公園を会場として納涼博覧会が開催され、7月25日の開業式では東山に向けて押すな押すなの大騒ぎになったという。これ以後岡山市中心街の旭川以東の開発が大いに進むきっかけになったようだ。

### ■市営電鉄計画と柳川線開業

この間大正10年には岡山市から岡電に、「公益のために市に買収したい」との意向が示された。買収価格を巡って紆余曲折があり、大正14年には柳川線開業ののち岡山市が買収すると契約が締結された。しかし岡山市には買収後の具体的プランが存在せず、結局買収は実行されなかった。

第一次世界大戦後の不況の中、昭和3年岡山市は施政40周年を祝うべく勸業博覧会の開催を計画、それに協力する形で岡電は東山公園会場へ乗客をスムーズに運ぶため、創業以前から構想のあった柳川線の敷設を計画した。ところがこの時期岡山市は独自に市営電鉄の敷設を計画、これまた紆余曲折の末昭和3年3月18日、勸業博覧会の二日前に柳川線は開業した。

昭和初期の大恐慌のなか、採算性向上のためにも路線延伸が必要だったが、一方で多額の資金が必要なため、代替案として無軌条電車、つまりトロリーバスの計画が出たこともある。一方この頃からバス事業者が乱立し、昭和10年頃まで岡電路面電車や西大寺鉄道は深刻な財政危機に陥る。路線を自由に変えられない鉄道事業は、バスとの過度の競争は命取りになる。

そこで西大寺鉄道の松田壮三郎(のち岡電社長)が関係者の間を走り回って調整し、過当競争は解消されたという。もともと安い運賃の公共交通事業は、過当競争で共倒れになりやすく、一方で公営になればいいというわけでない。一

定の公共の関与も必要だが、民間の厳しいオペレーションも必要である。

### ■室戸台風と戦災

昭和9年9月20日、岡山県下は室戸台風に襲われ、岡山市内も完全に水没し、電車も被害を受けたが復旧。戦時中には岡南地区への軍事輸送のため路線延伸が計画されたが、これは結局昭和21年9月6日の清輝橋延伸につながった。昭和20年6月29日の岡山空襲では岡電は架線柱全焼という被害を受けたが、幸い東山車庫の消失を免れ、空襲後70日の9月9日に東山線が開業し、戦災復興事業に貢献したとして建設大臣から表彰もされた。

広島原爆、函館大火などの惨事から、いち早く路面電車が復興して市民に勇気を与えたように、路面電車は地震などの災害にも強いことも、もっと知られるべきであると思う。

### ■モータリゼーションと路面電車存続の決断

戦後日本の復興は、石炭と水力発電、鉄道によってなされたという。もともと太平洋戦争はインドネシアに石油を取りに行った戦争だとの見方もあるが、敗戦後の日本はふんだんにある水力をエネルギーに転換し、都市の電車を動かして経済成長を成し遂げて行く。

自動車の普及の前には、日本の各都市はこぞって路面電車を建設拡充して、都市住民の輸送需要に応えたのである。

しかし昭和39年の東京オリンピック以降は道路と自動車日本経済を牽引していく。自由な移動の夢の道具としての自動車は大きなうねりとなって公共交通を都市交通の脇役に追いやっていく。岡山でもそれは例外ではなく、モータリゼーションの中で路面電車も渋滞に巻き込まれて定時性の確保が難しくなっていく。市民に待望されて路線延伸が繰り返された時代が夢のようである。

昭和30年代には65都市もあった路面電車は毎年どこかで廃止が続き、2006年の富山ライトレール開業までには18都市19路線にも減少した。総延長もピークの1497kmから現在は237.7kmになっている。

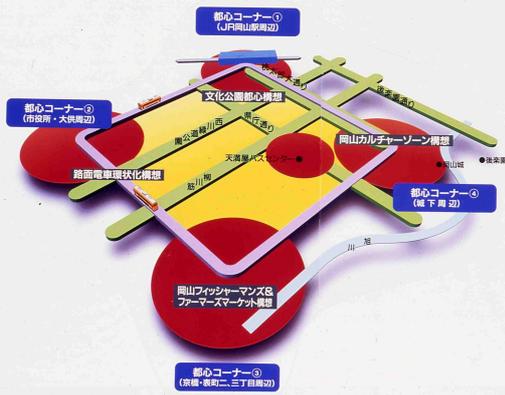
岡電でも昭和25年代には年間1350万人ほどを運んでいたが、現在は300万人ほど。旅客減少過程では徹底的合理化が行われたが、労使関係も悪化し、ストが頻発、路面電車の存続も危ぶまれることとなった。

こうした中、岡電社長松田壮三郎は昭和42年、「電車は市民の足である。安い運賃で安全に目

的に地へ運ぶ庶民の乗物として、絶対に残す必要性のあるものだ」とのコメントを発表、存続の決意を固めた。一時期は民間の路面電車を買収してまで路線増やした京都、名古屋、横浜、神戸などがいずれも市営路面電車を全廃していることを思えば、感無量のものがある。

軌道事業を始めるといふにはまず大きな覚悟が必要である。他に転用できない細長い土地を買収し、軌道を整備し、高価な車輛を購入して、走り始めれば朝も夜も、雨の時も風の時も、不況の時も市民の足として走らせ続けなければならない。物事がうまくいくことを「軌道に乗る」と日本語では言うが、まさに軌道事業という物は事業として構想力、持続力、経営力を必要とするものなのだ。だからこそ電鉄会社の経営者は地域社会から尊敬の念で見られてきた歴史がある。まさに軌道事業、鉄道事業は「公共」の仕事なのである。

## 人と緑の都心 1 km スクエア構想



### ■路面電車環状化計画

平成元年から岡山商工会議所では、岡山の路面電車を都心で環状化させてまちづくりの起爆剤にしようという「岡山都心 1km スクエア構想」を策定し、各方面に運動を始めた。運動の提唱者・現ベネッセコーポレーション会長の福武総一郎氏は、ヨーロッパの諸都市の町づくりに通じており、岡山の場合路面電車環状化が活性化の起爆剤になると考えたのである。平成6年には報告書が出来たが、この構想は現在国土交通省が進める「コンパクトシティ」のモデルとなる構想である。なおこの構想を実現するための別働隊として、会議所の支援でできた市民グループが RACDA なのである。

平成7年に結成された RACDA では、路面電車のある町の連携を拡大しようと考え、平成9年に第三回全国路面電車サミットを岡山で開催した。欧米並みに路面電車をまちづくりに生かすためには、国における諸制度整備と財源が必要

との観点から、全国の同様の動きの団体を糾合したのである。現在全国路面電車ネットワークは67団体を数えるまでになり、国会の新交通システム推進議員連盟とコラボして、交通基本法の制定に取り組んでいる。

岡電ではこうした動きを受け、路面電車サミットにおいて路面電車岡山駅前広場乗入を表明したのである。さらにこの年から岡山市において、駅前から市役所・大学病院までの路面電車延伸計画が議論された。平成13年にはこのための市役所筋の交通実験まで行われた。

### ■MOMOの導入



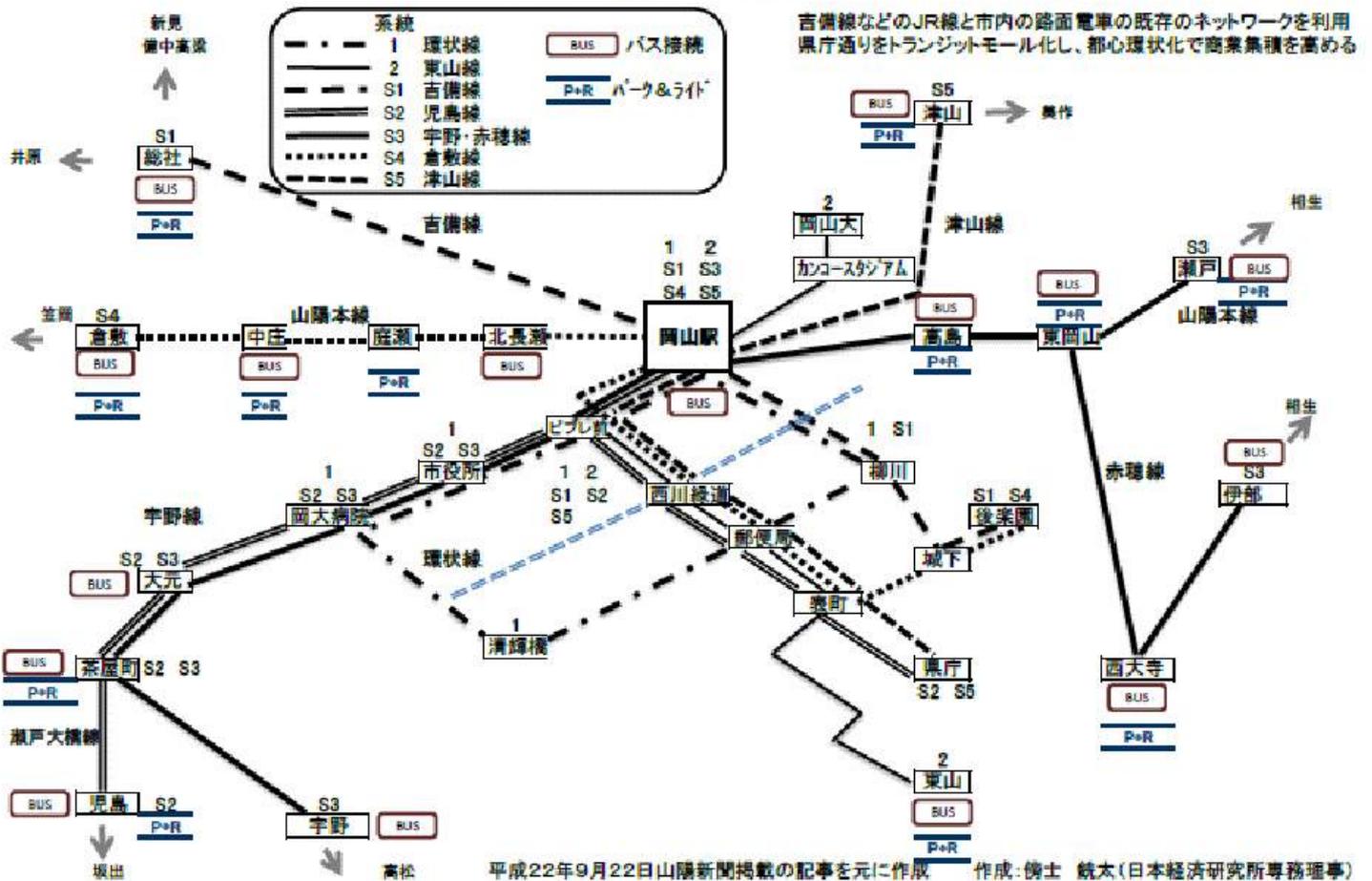
欧米の高度化した路面電車=LRT(ライトレール)においては、車椅子でも一人で自由に乗り降りできる超低床路面電車の普及が、高齢化社会への本格的対応として一般的であったが、その車両価格が非常に高いため、日本では普及が遅れていた。

ところが岡山での市役所筋延伸計画に関係して、もし実現できれば超低床電車を最低4輛導入する場合、丁度車両価格の償却分だけが赤字になることがわかった。つまり軌道を岡山市が整備し、車輛も公的支援で購入しなければ、都市交通のバリアフリー化はできないとわかったわけである。

そこで岡電と RACDA、国土交通省では車輛補助制度を作る前提で超低床路面電車 MOMO の導入を計画し、実際 MOMO 導入と同時に車輛購入制度が実現、さらにバリアフリー電停の整備も事業者でなく、道路設置者が整備する様道路構造令が改正された。

# 岡山LRTネットワーク

(カールスルーエモデル)



平成22年9月22日山陽新聞掲載の記事を元に作成 作成:傍士 銃太(日本経済研究所専務理事)

さらに MOMO のデザインは RACDA が仲介して岡山出身のデザイナー水戸岡鋭治さんにボランティアで依頼された。水戸岡氏は JR 九州の特急電車のデザインでは既に広く知られており、岡山の MOMO を世界一カッコいいデザインに仕上げていただいた。デザイン、制度制定への関係各者の努力、市民団体とのコラボなどが認められて、MOMO は第一回鉄道大賞を受賞することになった。さらに今や MOMO タイプは富山ライトレールなど富山県で同型が 16 輛も活躍。日本の路面電車のデザイン重視の流れを作り、車輛補助制度の整備は現在まで 80 輛以上の低床電車導入にも貢献している。

また MOMO 導入を評価された岡電は和歌山電鉄の経営を受けて「たま駅長」やアメニティーあふれる水戸岡デザインの電車で全国的にも有名になった。

## ■駅前乗入。吉備線 LRT 化、環状化

ここまで岡電路面電車の歴史を振り返ってきたが、今や欧米だけでなくアジアの諸国、アメリカでも路面電車と都市近郊鉄道を融合させたいわゆる LRT の整備効果は、都市にとって非常に大きい事がわかってきている。岡山にはもともと路面電車とレールの幅が一緒の JR 線が、岡山駅から 8 方面にも延びており、これを有効に

使おうことというのが吉備線 LRT 化の構想である。まずは路面電車を岡山駅前広場に延伸して、駅前地区と表町地区の商業集積の一体化を図り、駅前広場から桃太郎大通りの軌道を鹿児島のように芝生軌道化すれば、芝生の美しい後楽園までの道筋ができる。江戸時代、明治の先人たちの築いた岡山の財産を生かしていきたいものである。

(参考文献「おかでん七十年のあゆみ」、MOMO 写真撮影・赤木幸茂、協力・傍士銃太) 協賛・岡山電気軌道株式会社

## 第 17 回路面電車祭り 2012 のお知らせ

6月10日(日)午前10時～午後4時

駅前広場会場

- ・ミニ路面電車
  - ・プラレールでアンパンマン広場、ペーパークラフト
  - ・ライブ演奏、フラダンスなど、路面電車内ライブ
- 路面電車で巡る岡山・まち歩きスタンプラリー
- 東山車庫会場

路面電車ちよこつと運転体験(小学生 50 名)

① 10:30 ② 13:00 当日岡電東山にて受付(問合せ 272-5520)定員になり次第締め切り

- ・ショップ & カフェ鉄道模型運転、たまグッズ販売、ライブなど