

チンチン電車に文化なんてあるのか

— 無害生物の君へ —

43期生

I テーマ設定の理由

私は、毎日の通学に路面電車を利用している。そして、昨年、自由研究で路面電車を本格的に調べ、その奥の深さを知った。そして今年、その奥の深いそれを、テーマに設定したのである。

II 研究方法

- 1) 日本のチンチン電車の現状と歴史を文献をもとに調べる。
- 2) 1の資料を使い、チンチン電車の特徴を分類する。
- 3) 二つないし三つの都市のチンチン電車に実際に乗り、その特徴を知る。
- 4) 以上の結果を総合し、結論を導く。

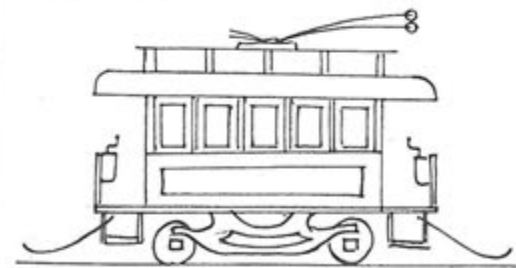
III 研究内容

1 チンチン電車の歴史散歩(1)

さかのぼってみると、電車の歴史は案外古く、明治27(1894)に始まる。この年上野で行われた『国内勸業博覧会』で、500mの路線に2両の電車が走ったのである。ただ、これは試乗にすぎず、今日のような本当の営業電車は、翌28年、京都七条と伏見町油掛の間に開通する。

この当時、電車は二軸車と呼ばれる、車軸が二本しかない車両であった(図1)。車体

▼図1 二軸車の例



が小さいものの、これでも十分役立っていたのである。

その後、各都市で次々と路面電車が建設さ

▼表1-1 チンチン電車の歴史(1)

明治27	日本初の電車の運転
28	日本初の営業電車 (京都七条-伏見町)
36	大阪市電開通 (築港-九条花園)
—	
大正4	第一次世界大戦の好景気
12	関東大震災
14	日本初の純国産電車
昭和2	経済不況
—	
10	満州事変以降の好景気で、 新型車の新造投入相次ぐ
19	本土空襲により、ほぼ潰滅 する都市が増える
—	
23	戦後の復興が進む

▼続く

れていった。それは大正時代初期の第一次世界大戦時の好景気時に最高となり、俗に黄金時代と呼ばれるものである。しかし、「たけき物もつひには滅びぬ」というように、その黄金時代もそう長くは続かなかった。

昭和2年、金融業界を襲った恐慌は、その波紋をチンチン電車の世界にも広げた。経営はいきづまり、廃止の検討の行われる都市もあった。この苦闘を打ち破ったのは、満州事変に始まる軍事景気であった。

日本本土に米軍のB29が飛来し空襲をかけるようになった昭和19年ごろから、各地で壊滅的打撃をうけるのである。

2 チンチン電車の歴史散歩(2)

戦後の混乱期も、破壊された痛々しい姿のまま、路面電車は走りつづけてきた。その活躍は、戦後の混乱がなぜあんなに早く立ちなおれたのかを考えれば、想像できるだろう。その力はそのままだ高度成長時代のPCCカー（無音電車）や、連接大型車へとつながっていくのである。しかし、その成長時代の流れに乗って台頭した自動車が定時運行を妨害し、軌道の保守費を増加させた。赤字に落ちこんだチンチン電車は縮小、廃止の方向へ進まざるをえなくなる。

昭和40年代以来ずっと真っ暗闇だったチンチン電車に、昭和60年過ぎ、光がさす。自動車の排気ガスと音にいためつけられた人々が、チンチン電車を見直し始めたのである。しかし、それは少しおそすぎた。すでに半数近くの都市で全廃され、17都市を残すのみとなっているのだから。

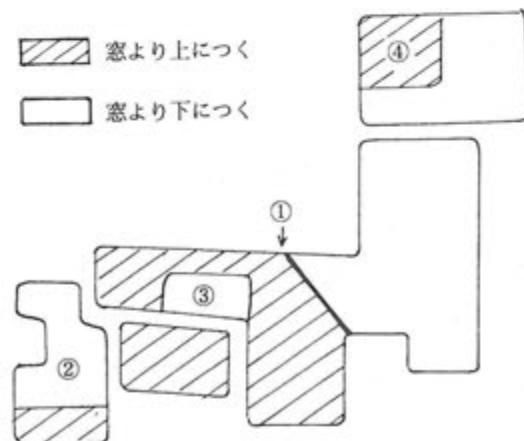
しかし、これから4度目の黄金期を迎えるまで、そう遠くはないだろう。

3 チンチン電車をくらべて

□ヘッドライト

チンチン電車は、当然ながら夜も走る。となると、当然ヘッドライトが必要になってくる。実は、そのヘッドライトの付け方に大きな特徴があって、窓の上につくか、下につくかで二分できるのである。その分布を調べた結果、右図のようになった。以下で解説を加える。

①大きく分ける点は、西日本と東日本、正しくは北緯35.5度附近である。ただし、この図は大まかなので、そうはなっていない。



昭和29	PCCカーの出現
—	—
33	各地の赤字区間の縮小
35	大阪市電一部営業休止
44~47	4大都市で全面的廃止
49	名古屋、京都で全廃
55	阪堺平野線、地下鉄転換
—	—
63	各地の路面電に新車投入が増加する
平成3	現在

▲表1-2 チンチン電車の歴史(2)

②九州では、鹿児島市の他は下側についている。これは、多少こじつけではあるが、文化、情報の中心である東京圏の車両が、全て下側についているからであろう。

(鹿児島市の車両は、元大阪市の車両がかなりあるのは事実である)

③岡山、神戸の場合、②に加えて、中古で購入したが、関東で廃止された都市の車両だったのも一因ではないかと考えられる。

④札幌市では、冬に雪が多量にふる。そのため、自車の存在を他車、他人に知らせるために、高い位置につけたのだろう。

導き出せる推論：西日本、東日本で、大きく変化する。しかし、地域の特性によって、基本に逆らうこともある。

※最近投入された車両には、あまりあてはまらない。

②行先表示方法

チンチン電車に限らず、列車に乗る場合、その列車がどこに行くのか知る必要がある。特にチンチン電車は、ホームにそれが出る場合は少ないので、車両につけられたそれは案外重要である。その装置についても、ふれてみたい。

①大きさ：これは地区によって傾向がある気配は、残念ながら見られない。しかし、古い車両は小さく、新しくなるにつれて大きくなるようであるが、例外も多数あり、単純には言えない。

②方法：むかしは、鉄板に書いて、それをかけるタイプが多かったが、いろいろ欠点も多く、今は大半が表示幕と呼ばれる、布(みたいなもの)にズラッと書きならべたタイプが多い。そのかえ方は、手でハンドルを回す、スイッチでモーターを回す、番号を指定して、コンピューターがモーターを回す、などがあり、当然ながら、新しい車両の方が高性能である。

③内容：一番多いのは「なんとか」と、目的地を表示するもの。これの仲間には、「どこそこ経由なんとか」という感じで、どこを経由するのかを表示するもので、広島のように複雑に走る都市に多い。また、「なんとか→どこそこ→あっち→なんとか」というように、環状運転の主要駅をならべたものや、「どこそこ↔なんとか」と、起終点を併記したものもある。これらは乗務員の手間を省く点では有用だが、少々見づらい感もある。

導き出せる推論：今まで使われたものより、よりよくするような改良を加えられる、いわば進化してきたようなものである。

4 実乗体験記

本来なら、全てのチンチン電車に乗ることができれば文句はないのだが、そんな事は不可能であるのは明白である。そこで、私が普段乗っている阪堺電車(大阪市及び堺市内)と、偶然行くことのできた鹿児島で、私の独断により比較調査してみた。以下にその結果を示す。(なお、鹿児島は市電であり、私が乗りに行ったのは8月9日であった事をここで附記しておく)

①阪堺電車 ・ キーワード：下町、商人、自己主張

阪堺電車は、大阪のミナミより少しはずれたえびす町と、天王寺駅前を起点としている。えびす町から出る方は、西成区の、悪い言い方でガラの悪い地区を通り、堺市の浜寺公園のある浜寺駅前まで、表情豊かで変化の激しい路線である。一方、天王寺を出た線路は、松虫、帝塚山といった高級住宅街を走り抜け、住吉公園まで、かなり落ち着いた区間である。

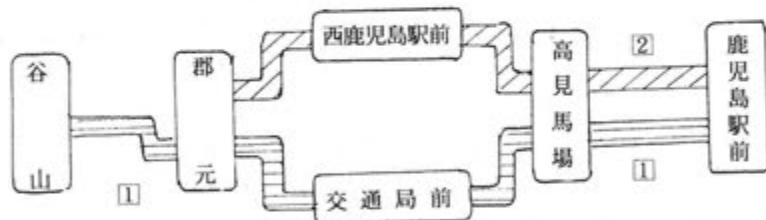
地域が複雑であるにせよ、全体的には少々古い下町的な所を走るだけに、車内の様子も、昼間は和やかなものである（キーワード・下町）。その中で、よく目につくのが、つり広告をはじめ、ベル下、ハメコミ、はてはつりかわに至るまで、そこらじゅうにある広告である。車内は一種の情報交換の場ともなっている。会社の商人根性が、うまくつりあった結果とも言える（キーワード・商人）。

車両は全面に広告がえがかれ、非常にカラフルである。広告主と車両の存在感が、車両の個性と、自己主張をうまくしている（キーワード・自己主張）が、どこを走ってもあまり変ではないのは不思議である。

大阪の空気に古くからつきあい、共に生きてきただけに、その重さは何とも言えないものがあるのだ。

②鹿児島市交通局 ・ キーワード：南国、観光、町ぐるみ

鹿児島市電の全系統の始発駅となる、JR鹿児島駅前には、非常に美しいガラス屋根の駅舎がある。文献によると、最近建てなおされたそうだが、そのデザインは、附近のフェニックスなどとあいまって、鹿児島らしさ、南国らしさを表している（キーワード・南国）。車両もクリーム系の色をしており、さらに南国っぽくなる。ここを出ると、途中で2本に分かれ、ずっと先で合流している。（下図参照）



▲図3 鹿児島市交通局系統図

あまりに有名な桜島を始め、美術館、せともの工場、あるいは天文館通りというファッションストリートなど、観光要素は多く、市内を通る市電は、案外重要な

な足になる（キーワード・観光）。そして、一日乗車券をはじめ、観光客向けの企画も多い。

鹿児島では、電線の地中化の一部として、センターポール化を行っている。これは、今までのように架線をロープでつるのをやめ、道路中央にポールを立て、それで架線を支えるのである。このためには、ポールの分だけ軌道を広げる必要があり、それは市の各部が一体となった結果であろう（キーワード・町ぐるみ）。

鹿児島の南国の香りにマッチした、美しい車両や設備は、非常にすばらしいものである。

IV 内容から導かれる結論

①各都市の路面電車には相似点が多い。

例えば・西日本は窓上にヘッドライトがついている。

・古い車両は表示の大きさが小さい etc.

②同じく、相異点も多い。

例えば・九州の大半が窓下にヘッドライトがついている。

・新しい車両でも、小さいものもある etc.

（以上の事は前のページなどを参照のこと）

③土地の人の利用がとても多い。

④土地によって、感じが全くちがう。

⑤その他

①+②+③+④+⑤ → ⑥

⑥最終結論、チンチン電車の文化について

チンチン電車に、文化は存在する。チンチン電車は単なる四角いハコではなく、それぞれの都市にしみ込んで、深く根づいた、生きたハコなのである。と言うと、疑問に思う人もいだろう。でも、その人に考えてもらいたい事がある。それは、ひとつはそれなら、各地の路面電車の相異と相似を、同時に説明できるのかということである。

もうひとつは、これが最も重要なのだが、路面電車抜きでその地区の文化を語る事ができるのか、という事である。チンチン電車の発達した広島だけでなく、日本中のチンチン電車の走る街で生きた人々の心の中には、やはりチンチン電車が関わってくるであろう。それは、人と共に生きた証拠であり、深く根づき、文化の一部となった根拠である。

チンチン電車が、ある日なくなったら、どうなるだろうか。バスがある。タクシーもある。でも、最も根づきつづけた生物が消えたとき、人々は生きる糧のひとつを失うのである。各地の路面電車の廃止は、合理化や省力化と引きかえに、大切な友人を、パートナーを失ったのであり、歴史は20年後にそれを証明してくれている。

複雑かつ機械的な大都会の中で、苦しみもがくのは人だけではない。路面電車も、ワンマン化、職員減少、軌道強化、車両優先信号、新車導入と、考えつくことは、どんどん実行している。30年前では考えられない事だが、それだけ全ての物に対して住みにくい世界になったのだろうか。

V 反省と感想

今年の自由研究では、三年間で最も充実したと同時に、背のびをした物だと思う。自分自身で100%理解している訳でもないのに難解な単語を使ったり、かなり結果を曲げてこじつけてみたりしてしまった。最後には、大阪、鹿児島の路面電車の欠点のようなものをギャーギャーいう始末である（ただ、ここでは略させてもらった）。確かに、背のびはしているものの、返せばそれだけ私でも分かりやすいテーマだったという事ではないかと思う。そして、身近かな分だけ、よりよくなってほしい、あるいは見守ってい

きたい、と思える生き物なのである。

今回の自由研究で、最も印象に残ったのは、鹿児島で知りあったおばさんに、「もしチンチン電車がなかったらどうでしょう」とたずねたときの、「わたしと共に生きたからねえ」という言葉である。そう、チンチン電車は人と共に生きているのである。

VI 参考文献

- | | | |
|----------------------|-----------|-------|
| 中田安治『路面電車』 | 保育社 | 1975年 |
| 雑誌 『鉄道ジャーナル '91 6月号』 | 鉄道ジャーナル社 | 1991年 |
| 『鉄道ジャーナル '91 7月号』 | “ | “ 年 |
| 参考資料 | | |
| 『701形記念乗車券』 | 阪堺電軌 | 1987年 |
| 『日本列島路面電車の走る街』 | 1991年8月放送 | |