「岡崎市電ものがたり」

日本路面電車同好会
会員　藤井　建

おはようございます。只今ご紹介いただきました藤井でございます。鉄道、汽車、電車、鉄道なら何でも好きなんですね。先週も開館したばかりの鉄道博物館、大宮に出来た鉄道博物館に行ってきました。まあそんな話をすると長々になりますけれども、とりわけ路面電車が好きなんです。というのも家の前を昔、私が子どもの頃の電車が走っていました。そういう事から路面電車に愛着を持つようになりました。この路面電車、岡崎の市電と言われる路面電車の事について今日お話をさせていただく機会をいただいたという事は大変嬉しく思っております。

ただ、今までの先生方と違いまして、私喋る事は初めてですので大変お聞き苦しい点がありましたらお許し下さい。本日の内容としましては、前半で岡崎の市電の概要というか歴史を、そして後半におきまして、昔と今の写真を比べながら沿線を眺めて行きたいと思っております。与えられた時間が 1 時間ということですので、なるべく本当は路面電車らしく、ゆっくりとお話をしたいんですけれども、途中脱線したりですね、通過したりする事もあろうかと思いますけれども、その点はお許し下さい。その時はお手元の資料をご覧頂ければ幸いです。それでははじめさせていただきます。

１．岡崎に市電が走っていた？

「電車通り」の標識ですね。今から 20 年ぐらい前でしょうか、道路に愛称を付けるという運動がありまして、そこで電車通りという愛称が付きました。電車通りにつきましては、殿橋の南側から JR の岡崎駅までが電車通りというんですが、北の方、能見町、伊賀町、井田町、この辺りでも電車通りという名前が、今でも使われています。

ところで今日ご参加の皆さんで、岡崎の路面電車、名鉄岡崎市内線ご存知の方どれぐらいいらっしゃいますか。ちょっとお手を挙げていただけますか。8 割、9 割ぐらいですね。実はですね、ここに書いてありますように、岡崎の人口約 37 万人のうち 50 歳以上、何で 50 歳以上かと言いますと、電車が廃止されてもう 45 年経つわけですね。まあ記憶があると思われる当時 5 歳の方が今 50 歳という事で言うと約 36%だそうです。という事は 100 人の内 36 人しか知らない。ただ余所から来た人も居ますのでこの割合はもっと少なくなるのじゃないかと思っております。

若い人あるいは余所から来た人は電車通りという標識を見てもですね、電車走ってないじゃないかという方はいっぱい居ると思いますけれど、かつて電車が走っていたという事で電車通りとなっています。その電車通りなんですけれど、岡崎市内線、正式には名鉄岡崎市内線といいますが、まず、その概要をお話しします。

市内線は福岡から大樹寺まで走っていたので、全部が岡崎市内線だと思われる方がほとんどかと思われますが、法的に言いますと岡崎市内線というのは岡崎駅前から停留所名でいうと、岡崎井田、まあ井田町のことですが、ここまでの 5.8 キロ、これが軌道線の岡崎市内線です。井田から大樹寺まではですね、昔挙母、今の豊田まで行っていました挙母線の一部で、これは鉄道線です。それから岡崎駅前から福岡町まで行った 2.5 キロですけれども、これは福岡線という名前で、これも鉄道線。法的には 3 つの線で成り立っているわけです。まあこんな事はどうでも良い事なんでしょうが、ここが鉄道ファンの変なところでしてね、こだわるのです。岡崎駅前から康生町までが複線になっていました。そしてここから北側は単線ですので、能見町と八幡社と井田町に交換設備ですね、ぶつからないようにという事は行き違いの設備がありました。福岡線は全部単線ですのでひとつの電車が行ったり来たりしている、そういう状況でした。

2．市電とは？

それでは市電とは何でしょうか。一口に路面電車のことをみんな市電、市電と言いますけれども、市電には色んな意味があるんです。まず「市内電車」あるいは「市街電車」、これは市内つまり市街地を走っているからそれの略だと。まあ、名鉄岡崎市内線の場合はそれが当たりますけれども。あるいは「市営電車」ということもありますね。名古屋の市の交通局、名古屋市が経営している市電。ですから東京都だと都営電車になります。ところで、豊橋の市電の正式名称ご存知ですか。豊橋鉄道市内線じゃないですよ。豊橋鉄道東田本線と言います。あれは前身が豊橋電気軌道ということで本線となっております。それはともかく、豊橋は市民が一体になって市電を守っていこうという事で、「市民の電車」という意味合いがあります。

岡崎の市電にも「市民の電車」という意味があるんじゃないかと私は思っております。この写真なんですけれども、川崎は「市電通り」、成田空港やお不動さんのある成田市でも昔走っていたんで「電車道」、こういう標識を立ててですね、やっぱり市電を懐かしむというんですか、市民が電車に愛着があったんじゃないかと思っています。

さて、岡崎の電車通りなんですけれども、最近この沿線の 5 つの商店街で、こういった電車通りの瓦版を出したり、この間の市民祭りにはスタンプラリーをしたりして電車通りを活かしていこうという活動も出来ているようです。最近ですね、この電車通りの

名前を付けたお菓子が登場したんです。この包み紙の写真なんですけれども、これ私が撮った写真を使っていただいております。康生のあるお菓子屋さんが作っている「ああ！想ひ出の電車通り」がそれです。こういう事がきっかけとなって、市電を懐かしんでいただければ良いかなと思っております。

３．軌道（路面電車）と鉄道

次はですね、路面電車と鉄道がどう違うのか。ちょっと固い話になりますがお話します。軌道という言葉があります。これは広い意味で言いますとレールと枕木、いわば線路の事ですね。先ほど言った岡崎市内線は軌道法という法律に基づきますので、路面電車の走る線路が軌道です。英語で言いますと tramway、線路を道路に敷いたものが軌道です。それに対して鉄道というのは、いわゆる名鉄電車の本線が鉄道です。本線は鉄道事業法に基づくもので、英語では railway だとか railroad といわれます。鉄道は、専用の線路、これを専用軌道といいますが、軌道と異なり道路に線路を敷いてはならないと言っています。福岡線だとか井田から北の方はこれになりますので、線名が違うということになるのです。市内線は軌道部分と鉄道部分で線名も違うということで、ちょっと固くなりましたけれどもこんなこだわりがあるのです。

４．電車前史

それから電車が走るまでについてちょっとお話します。まず、東海道線の開業があります。ご存知のように我が国の鉄道の開業は、明治 5 年 10 月 14 日に新橋～横浜間で、「汽笛一声新橋を」と汽車が走ったわけです。写真は、当時の一号機関車です。これ、この間大宮の博物館に行って撮ってきたんです。それで、我が国の鉄道は、まず東京と京都の両京を結ぶ鉄道を造ろうという事でした。京都側の方も明治 7 年、神戸～大阪間が開通しております。これはやっぱり横浜、神戸といったですね、当時の開港場、これと市街地を結ぶ鉄道を造ろうという事です。

そして明治 16 年には東西両京を結ぶのに中山道案を採用したんですけれども、中山道は険しく工事が難航するという事で、途中で東海道経由に変更になりました。そして明治 22 年、新橋～神戸間の鉄道が開通したわけですね。その前年に大府～浜松間が開通し、明治 21 年 9 月 1 日に岡崎駅が開業しています。という事はですね、明治 21 年は西暦でいうと 1888 年ですから、来年で 120 周年を迎える由緒ある駅ということですね。愛知の鉄道の歴史をみると、明治 19 年に武豊～熱田間が開業しています。これはですね、実は中山道経由の鉄道工事の資材を運搬する目的で武豊港に資材を揚げて熱田から岐阜まで持って行こうとことで建設されたわけです。こうした過程のなかで、岡崎駅は街の中心から南へ約 3.4 キロ近く離れたわけですけれども、この話をしますとやっぱり 1 時間ぐらいかかっちゃいますので、今回はちょっと省かさせていただきます。この写真ですが絵はがきです。明治 40 年代ぐらいの岡崎駅の姿です。ここにあるのが今からちょっとお話する馬車鉄道の線路ですね。そして右の方の写真ですけれども、針崎にある公民館の前にあります。「右　をかざき　すてんしょ」「左　のばた」とありますので、昔は西尾街道沿いにあったかと思うんです。「すてんしょ」、これは何かというと「ステーション」のことですね。昔、駅の事を「ステーション」と呼んでいました。「停車場」

岡崎駅開業　　明治21（1888）年9月１日

右　をかざき　すてんしょ
左　のばた

になるのはもっと後なんですけれども、「ステーション、ステーション」が耳から聞いたのをそのまま表したということで「すてんしょ」ということになったんじゃないかといわれています。この碑はですね、岡崎の鉄道史を語るうえにおいて非常に大事な碑じゃないかと私は思っています。

鉄道の効用が知られてくると、やはり市街地と駅が離れている事については問題があるということで停車場と結ぶ交通機関として樋口松太郎さん、荷物運送業者ですけれども、こういう方々が中心になりまして、あるいは商業会議所ですね、商工会議所の前身ですけれども、ここが中心になりまして馬車鉄道を引こうということになりました。それでここにありますように、発起人が 7 人あります。殆どが大体運送業者なんですが、伊藤小文司さん、この方は多分皆さんご存知かと思いますけれども、昔、すぐそこにあった「本文」をつくった方ですね、この方が東京で見てきた馬車鉄道を引こうじゃないかといったらしいし、岡崎駅をですね、もっと市の中心に持って来ようという運動もされていました。これまた別の話ですので、今回はちょっと省かさせていただきます。

明治 31 年 2 月に岡崎馬車鉄道が創立されまして、資本金 25,000 円、当時の 25,000 円というのはかなり高額だと思いますけれども、設立しましてわずか 10 ヵ月足らずで線路を敷いて開業式を行っています。開業区間は停車場から岡崎の間、岡崎という駅名ですが、実際は殿橋の南詰めまでです。北へ渡ったのは菅生川を渡ったのはですね、明治 40 年になってからです。

岡崎の馬車鉄道は全国で 19 番目です。最初の馬車鉄道というのが東京馬車鉄道、これが明治 15 年に新橋～日本橋間で開通していました。というのは先ほど言ったように我が国の鉄道はですね、新橋までしか行ってません。日本橋というのは当時の江戸の中心ですね。江戸じゃない、もう東京ですね。新橋は市街地から離れた所にありました。仙台藩や竜野藩の藩邸跡に建てられたんですけれども、そこと日本橋を結ぶ馬車鉄道だったんです。まあ岡崎もそうですね。だから市街地、まあ殿橋の南だったんですけれども市街地と停車場を結ぶ形で馬車鉄道が引かれました。開業は 12 月 28 日なんですけれども、何で 28 日だという事ですが、これは「扶桑新聞」という名古屋で発行された新聞に「昨廿九日」とありますが、これ本当は 29 日付の新聞ですので、「昨」というのは「28 日」の事なんです。また他の資料からも 28 日に開業式があったという事は分かっています。

この絵はがきは殿橋を渡ってからの絵はがきですので明治 40 年代の絵はがきです。これが馬車鉄道っていうか、こっちの馬が居るのか向こうに居るのかはっきりとは分か

りませんけれども、こういう狭い、今の殿橋よりも前の殿橋ですね、そこを渡っています。人力車があるので大体その当時の雰囲気が分かるかと思います。

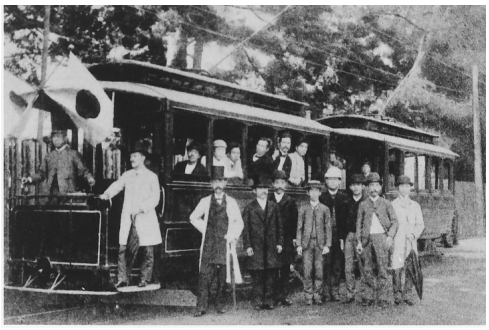
馬車鉄道というのはどんなものかと言いますと、こちらにありますように 1 馬力、これは本当に 1 馬力ですね、1 馬力の馬が客車を引っ張る、こういった形が馬車鉄道です。東京ですと 2 馬力もありましたけれども、大体 1 馬力か 2 馬力です。この写真の馬車鉄道、どこにありますかというと、北海道の近郊に、「北海道開拓の村」というのがあります。そこへ行きますとこれに乗れます。但し、冬場はソリに変わるそうです。行くでしたら秋口までに行ってください。

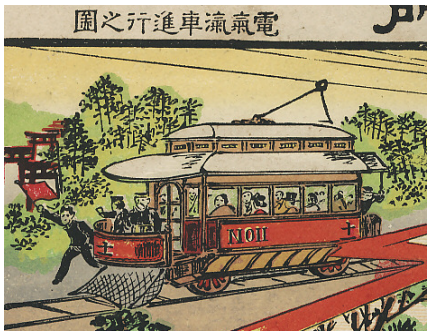
５．馬車から電車へ

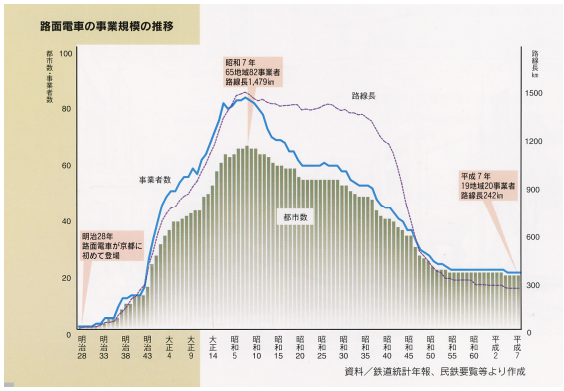
さて、馬車から電車に移るわけですけれども、馬車鉄道の欠点は何だと言いますと、やはり 1 番最初に書いてありますように、いわゆる糞害と言うか黄害ですね、黄色い害。こういった臭いの問題です。それからやっぱり餌代が馬鹿にならんわけですね。1 頭の馬が客車 1 台を引いてもですね、やはりエンジン（馬のことです）を替えにゃいけないですから、客車の数以上の馬が必要です。その馬の餌代がかかる、それから輸送量が小さいんです。線路の幅が 762 ミリという小さなもので、軽便鉄道といいわれるものです。

電車になりますと 1067 ミリあります。名鉄電車、今の本線と同じですけれども、やはり輸送量が格段に違うわけですね。そう言ったことからまたこの後もお話しますけれども、明治 28 年になりますと京都で電車が走りだします。そういうことで都市の交通機関として馬車鉄道から電車にしようという動きが出てきます。この写真はですね、明治 23 年に上野公園で行われました、第 3 回内閣勧業博覧会で運転された電車です。まあ博覧会ではよく最新の交通機関を紹介するわけですね。皆さんご存知でしょうけれども、葵博の時にですね岡崎公園でリニアモーターカーが運転されました。まあそんなようなもんです。最新式の交通機関の電車が京都に誕生しました。明治 28 年の事です。

これはですね、京都の電車を描いた絵なんですけれども、ここに赤い旗、遠くの方分かりますかね、赤い旗を持った者が走っています。これですね、当時の規則で、電車が初めて走り出したので、危ないんじゃないか。ということで、「電車が来まっせ、危のうおまっせ」という電車の先走りというのが居ったそうです。電車より早い人間というのは何でしょうかね。夜は提灯ですね。提灯をもって「危ない、危ない」って走ったそうですが、まあこれは逆に危ないちゅうことで、そのうち廃止されましたけれども、小さな子どもさんがやったそうです。







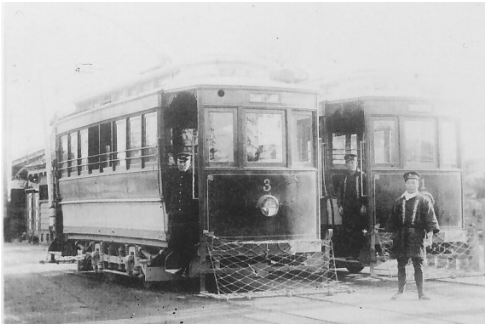
それはともかくですね、名古屋の市電は昭和 49 年に廃止されましたけれども、これは京都に次いで日本で 2 番目の電車でした。その後ずっと各地で出来まして、岡崎電気軌道というのは大正元年の 52 番目になります。このように明治年間には各地で電車が結構走っていました。馬車鉄道から電車へ転換されたという事ですね。この表は電車の事業規模の推移ですけれども、明治 28 年に開業してからずっと伸びてきまして、昭和 7 年には、82 もの路面電車が運転されていたんですけれども、戦時中ですね、不要不急の中小の電車については廃止されてきます。

戦後昭和 35 年、ここからバタッと減ってきます。何故かと言いますとやっぱりモータリゼーションなんですね。マイカーの増加というよりその前にバスですね、バスの進化というのがあったわけです。大きなバスが出来るようになったということもありまして、後でまたお話しようかと思いますが、バスは道路を走りますので事業者にとってはタダなんですね経費が。電車の場合は路面電車にしても鉄道にしても線路の保守点検は全部事業者がやらないかん。そういうことで経費がかかるようになります。岡崎市内線の廃止の事も後で触れますけれども、それが大きな原因です。

そういうことがありまして、今現在はだいぶ減りました。それでも全国で 21 の路面電車が走っています。先ほど言いましたように愛知県内では豊橋鉄道だけですね。北は札幌から南は鹿児島まで走っていますけれども、富山ライトレール、これがもう今一番新しい。去年の 4 月にオープンしていますけれども、この話をしますとやっぱりまたこれでもう 1 時間ぐらいかかっちゃいますのでこれで終わりましょう。とりあえず 21 の路面電車が走っている事だけ覚えてください。いよいよ岡崎電気軌道の開業になります。

6．岡崎電気軌道の開業

大正元年 9 月 1 日電車 4 両でオープンしました。これ当時の運転手さんと多分保守の方だと思うんです。運転手さんは洋服ですね。こちら作業員の方でしょうかね、はっぴ姿です。これ大きくしますとここに岡崎電気軌道と書いてありますので間違いないです。場所はですね、ちょっと分かりませんけれども車庫があった殿橋じゃないかなと思うんですけれども、こんな電車が走っていました。



開業時の停留所はこれだけです。停車場（岡崎駅のことです）から地蔵堂、これ北羽根の、今シビックセンターの所にあります。それから戸崎、中学校、これ第二中学校ですね。岡高の前身です。この商学校、ちょっと私もちょっと不勉強で申し訳ないです（後日、岡崎町立の商業学校であると判明しま

した)。是字寺、これは第 2 回目にやりました龍海院さんですね。殿橋を専用路で渡って岡崎、殿橋じゃないですね。馬車鉄道時代同様、やはりここは岡崎の中心地という事で大きな名前が付いています。大正 11 年になりますと旅客も増えますので複線化が行われました。停留所も増えていますし、停留所の名前も変わっています。北羽根、新田橋、三島校が新しい停留所。中学校は車庫前、商学校は芦池橋、是之寺は愛電前に、愛電って名鉄電車の前身ですけれども、停留所名が変わっています。殿橋は昭和 2 年に今の橋が出来ましたので、昭和 2 年からは橋の上を通っております。

大正 12 年になりますと殿橋から井田まで単線で延長されていきます。また大正 13 年になりますと井田から門立、門立はご存知かなと思いますけれども、奥殿陣屋に行く途中にあります。そこから豊田に行く道がありますけれども多分あの辺まで開通しました。本当はですねこれを伸ばして足助まで計画されていました。それが巴川に鉄橋が架けられないとかいろいろの事情でここまでしか開通しませんでした。岡崎の鉄道史やりますとこれも何遍も言いますように、時間がかかりますので今回は市電の話だけにさせていただきます。

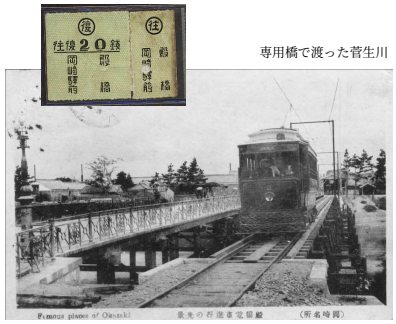
さっき言った新田橋ですが、芦池橋は有名なんですけどね、新田橋なんてあったのかなと思われましょうが、この間、全線の跡を歩きました、9 月 9 日ですね。今どうなっているかなということで全部また歩きましたらありました。ありましたというか、これ前から知っていたんですけれども、ちょっと撮り直してきたんです。こういう橋の親柱と言うんですかが残っています。どこにあるかご存知の方あるんじゃないかなと思うんですけれども芦池橋近くの歩道橋の下の今喫茶店やっているのかな、あの辺にあります。興味のある方はまた探してください。

これはですね馬頭観音、これは先ほど言いました樋口松太郎らが中心になり運送業者が建てたもんです。この間、龍海院さんでお話を聞いた方は見られたと思いますが、駅長一瀬嘉吉の碑です。この第 3 代の岡崎駅長さんですね。運送業者に便宜を図ったという事で、運送業者が駅長の亡くなったあとその顕彰碑を建てたと。これも岡崎の鉄道史を語る上で重要な碑でございます。岡崎駅の駅長さんでこんな碑を建てられた方はこの方だけだと思います。

ちょっと市電の歴史を見ますと最初は電車 4 両だけだったんですけれども菅生祭りなんかは当時やっぱり人が出たものですから、付随車つまりトレーラーですね。モーターのない引っ張っていく車両を増備しています。それから大正 4 年にはですね、徳川家康公、忠勝公の 300 年祭というのがあり、そこで花電車が運転されました。これは花電車の写真です。大正 5 年ご存知のように 7 月 1 日に市制が施行されます。名実共に市電になったわけですね。

先ほど述べましたように、大正 11 年には単線の複線化、12 年には井田まで延びました。井田まで延びた時にこれちょっと新しい写真なんですけれども、こういった大型の電車が入りました。2 台入っています。今の殿橋ができる前は、橋の横をこうやって専用の橋で走っていました。ここが殿橋の駅です。今のですね名鉄のタクシーの所ですね。ですから上流側をずっとこういう形で専用の橋を渡っていました。これ多分大正年間だと思うんですけれども、この当時の切符だと思います。この時には停留所名は岡崎じゃなくて殿橋になっています。

殿橋～井田間が延長されたんですけれども、これも戦前の絵はがきです。本町通りです。同じようなカーブしていますのでお分かりになるかと思いますけれども。この辺は多分空襲で焼けちゃってその分道幅が広がったんじゃないかと思います。この辺りがですね小田薬局さんだと思います。ちょっと拡大してみますと薬というような文字も見えたのでそう思うんです。そして大正 12 年井田～門立まで延びてます。これは大樹寺の駅ですね。こちらが大樹寺から門立を走る場合の専用の電車。昭和 29、30 年代まで名鉄の西尾線などで活躍してました。



7．三河鉄道と合併

昭和 2 年には三河鉄道に合併しました。当時の三河鉄道、今の名鉄の三河線です。これと愛電、これが今は名鉄の本線ですけれども、両方から合併の話があった、まあ求婚されたわけですね。ところがどういう具合か三河鉄道と合併しています。

岡崎の市内電車の大きな特徴としてはですね貨物輸送があったんです。先ほど荷物運送業者の動向をお話しましたけれども、生糸そして肥料などの輸送量が非常に多くなってくるので、荷車じゃあ追いつかなくなった。それで国鉄の貨車をそのまま引っ張れる電車が欲しいなあという事で、こういった貨物電車を導入しております。殿橋の南側、今の西三河の合同庁舎がある所、あそこが貨物駅だったそうです。というのはやっぱりまだこの当時は矢作川の水運が盛んだったものですから、あの辺には土場がありました。それから三龍社や岡崎ガスがありましたので、そこへの原材料や製品を運ぶ為にあったんじゃないかと私は思っております。ちょっとまだそのあたりは十分な研究が進んでいないので申し訳ないんですが。とにかく、こういった荷車がいっぱい走っていると雨で道がぬかるんじゃう、道が悪くなるということでこのような電車を導入しています。

昭和 2 年に殿橋が出来た当時の絵葉書です。昭和 5 年になりますと岡多線の前身で省営バスというのが出来ました。国鉄バスの前身ですけどね。これが市内を走るようになります。バスは大正 12 年ですか関東大震災の後からだいぶバスが出てきて、電車のライバルになりました。この省営バスも大宮の鉄道博物館に展示してあります。市内には

省営バスだけじゃなくて愛電バス、三鉄バスもあったんですけれども、そういったバスに対抗する為に三河鉄道は挙母から岡崎まで直通するガソリンカーを走らせています。これにはですね女性の車掌を乗せてサービスしたといわれています。これに乗れば、大樹寺で乗り換え無しで市内線に行けるようになりました。

８．名古屋鉄道と合併

昭和 16 年になりますと名古屋鉄道に合併します。これはですね昭和 13 年に陸上交通事業調整法という法律が出来まして各地域の鉄道など交通事業は 1 本にまとめようという事で、色んなバス会社、あるいは鉄道会社も含めてですね 1 本化されたわけです。正式名称としての名古屋鉄道岡崎市内線がここで出来たわけですね。

昭和 20 年 7 月 20 日未明ですか、B29 による爆撃がありまして市内線も電車が 6 両、撒水電車が 1 両、道路が未舗装ですので砂埃を抑えるために水を撒くための電車もあったんですけれども、それらが焼け、貨物電車も破損したと記録にあります。それから岡崎車庫、殿橋の貨物駅も燃えたり破損したそうです。こういった被害を受けた電車ですけれども、その後復旧するわけですけれども、これが焼けた電車を復旧した電車です。これが最後まで走っていました。それとですね車両不足が大変でした。この写真はここに車掌さんが乗っているんですけれども、満員で窓から乗り出して乗ってます。これはですね京都から来た電車です。車両不足に対応するために名古屋市の交通局から譲り受けたんですけれども、京都から来た電車という事でね、愛称を「本願寺」と言ったそうですね。戦災復興の記録からとった康生町の写真なんですけれどもやっぱり道幅が狭かったんですよね、当時は。それが空襲で焼けたという事で、道路を拡張し、ここまで複線化されました。

ご存知の方がいらっしゃるでしょうが、戦後は非常にインフレが進んだわけですね。昭和 20 年 10 銭だったのが 1 年で倍、それから 2 年で 10 倍ですか。また 1 年経つと 5 倍とかですね、こういったインフレが進んだんですけれども、昭和 27 年からは 10 円均一になっています。これが廃止まで続きました。

昭和 26 年になりますとですね、旧西尾線、岡崎新駅から西尾まで結んでいた西尾線を復活しようということになります。これは明治 44 年に西三軌道という鉄道、これも軽便鉄道です。小さな鉄道でしたんですが、西尾と東海道線とを結ぼうという事で出来た鉄道なんですけれども、それが大正 15 年に愛知電鉄に合併して電車化されたんですが、昭和 18 年に、これは不要不急路線だということで休止されました。というのは西尾からは新安城へ出た方が早いですからね。そういう形でこの電車がなくなりましたのを戦後、福岡町の皆さん方が要望されまして福岡まで復活しました。

９．さようなら岡崎市電

いよいよ廃止の動きなんですけれども、先ほど言いましたように名鉄側としてはですね、不採算路線のバス化だとか廃線を進めてきました。昭和 20 年代後半から 30 年代のことです。その理由は先ほど言ったようにバスの発達ですね、大型化とか高速化で、電車に対抗出来るバスが造られるようになったからです。

そういう事もあって、昭和 28 年には起線、これは一宮から出ていた線ですが、これ

をバス化しています。30 年代には西尾から平坂の港まで出ていた電車や岐阜の方の高富線をバス化しています。また、安城支線を廃止したりしまして、昭和 38 年には岡崎市内線のバス化を提示しています。

それはですね、やはり輸送力の小さい古い電車でしたし赤字でした。それと道路の破損が激化して道路保守費用の増加。先ほど言ったようにですね、バスなら道路管理者が保守をすれば良いんですけれども、電車は自前で保守をしないといけない。その経費がかかるという事。それと能見以北はもう狭い道ですので接触事故が増えたと。そういう事もありまして名鉄は廃止したい。

それに対して岡崎市の方は保守がなされない軌道について電車への反感もあったといいます。それから工事費を地元負担してまでせっかく復活した福岡線の廃止、これも旧西尾線に次いでまた廃止されるということで、福岡の方ではだいぶ反対があったと聞いています。また、バス化されますと運賃が上がるという事で、反対運動もあったようですね。

岡崎市としては買収して市営化しようという運動もあったみたいです。ところがまあ色々条件闘争の末ですね、特別運賃の導入、まあ福岡町～大樹寺間 20 円にしようとか、撤去後の費用は名鉄が負担するとかですね、専用道路にするとか、こういう動きがありまして、36 年 12 月には地元の同意がなりまして、今はですね法律が変わりまして事業者が「やめだ」と言うともうやめちゃうみたいですけれども、当時は地元の同意がなければ廃止は出来なかったわけですね。昭和 37 年 1 月に廃止の申請をされまして、5 月 31 日に許可が下りた。こういう形で電車が廃止されるわけです。廃止されたのは昭和 37 年 6 月 16 日でした。14 日から 3 日間花電車が走ったので記憶にある方はいらっしゃるかと思います。2 台の花電車が走り回りまして、1 台には、この写真にはないんですけれどもスピーカーを付けて「ほたるの光」を流していたのを覚えている方いらっしゃるかと思います。16 日の最終日にはタダ券というんですか優待券を配りまして、こういったですね優待券、貰って乗った方もあるかと思いますけれども私は持っています。乗らずに写真を撮っていました。それも授業をサボって。

ここにありますポスターですけれど、これは廃止の後、車庫に行って貰って来ました。

10. 沿線風景今昔

それでは市電の概要についてのお話が出来ましたので、後 20 分程で懐かしい画像を見ていただきたいと思います。昔の写真は、私の鉄道仲間から頂いたものがほとんどです。この本を出す時にですね、私の写真だけでは当然出来ませんので、全国の仲間から協力を頂きましたものです。資料には付けてございません。というのはやっぱり著作権の問題があります。こういう本を作る、あるいは話をするという事で了解を得ています。

以前無断で借用された場合もありますので、そういう事がないようにお手元の資料には付けてございませんので、ご了承いただき、画面の方を見てください。

先ほど申したように9月9日にちょっと暑かったんですけれども福岡から大樹寺まで歩いて路線跡の写真を撮りました。出来るだけ凝りましてバスが写っているように、電車が走っていた同じ場所だと分かるように撮ってまいりました。

これは福岡の駅ですね。これも昭和 61 年ぐらいに壊されていました。こちらに電車時代のホーム跡が残っていました。これもかなり後まで残ってたんですけれど、いつの間には無くなっています。

西若松の駅ですね。この駅舎というか待合室ですね、2 年ぐらい前まで残っていました。この当時の西若松の駅名板というのが、これですね、バスになっても使っていましたね。

岡崎駅前です。もう懐かしい姿になりましたよね。写真に写っている建物は、区画整理で全部無くなっています。これが日通の営業所です。先ほど言った西尾まで行っていた、西尾鉄道の岡崎新駅の駅舎でした。これも岡崎駅前ですけれどもこの喫茶店ですか、これは残っていますね。次は岡崎駅前郵便局にある市電の敷石を使ったベンチだそうです。

北羽根です。これは森永製菓ですね。ここを通ると甘いキャラメルの匂いがしました。今はシビックセンターが建っています。

これが貨物電車です。日清紡の戸崎工場へ入る引き込み線の貨車の作業風景です。日清紡はイオンになっています。車庫ですね。車庫は中電の前、カッパ寿司この辺にありました。ここに写っているのは私です。当時使っていたカメラは 2 眼レフでした。これ確か中学 3 年生で、本当は受験勉強せにゃいかんのですけれどもね、37 年 2 月のことです。というのはこの頃から鉄道馬鹿をやってました。電車が好きで「鉄道友の会」っていうファンの会があって、その会員でした。その友の会が、廃止が近いという事で見学会をやったんで、そこへ紛れ込んでいます。

先ほどの電車道、道路標識だけじゃなくてですね、こういった石のモニュメントもありますね。車庫の前に偶然建ったのかどうかよく分かりませんが、ここにあるのはいいことですね。

車庫前から芦池へ通じる道ですけれども、昔ポプラ並木がありました。今もちょっとあるのかな。それからこれミゼットじゃないですよ。マツダの K360 という軽三輪ですけれども殆ど車通ってないですね。丘の上の愛知学芸大学、今は国分子研がある丘も良く見えます。

これは芦池橋ですね。この電車は実は岡崎電気軌道の 1 号車で、昭和 37 年ですか 38 年ぐらいまで走っていました。

これは芦池橋から大学下、今の国立研究所下の途中です。ここの食堂はやめましたが家は残っていますね。道路は未舗装で、敷石もあるかないかで、雨が降ったらぬかるんじゃって大変だったですね、この頃は。

東岡崎のガードの所ですね。これが先ほど言った「本願寺」という電車です。この電車が昭和 29 年まで走っていまして、廃車後 2 台が南中学のプールの更衣室になっています。ご利用された方ありますかね。今、明治村で走っている京都市電、ほとんどこれと同じです。あそこに行けばこれの乗り心地が楽しめます。これは東岡崎駅に入るですね。ここが今の合同庁舎です。ここに先に言った貨物駅があった所でして、貨物の廃止後は名鉄バスが入っていました。ご存知の方あるかもしれませんけれどもバスの車庫になっていました。こんな事話すと私相当年かと思うんですけれども、まだ 60 歳ですよ。調べますと色々面白い事が見つかります。

殿橋です。ここにあるのが変電所ですね。交流の電気を直流の 600ｖに変えて電車を動かしたということです。これがあったのが今の名鉄のタクシーの所です。これも昭和 61 年でしたかに無くなりました。この写真を撮った後に壊されています。

これ殿橋の電停です。電車に乗るのに、よっこらしょってね、大変ですよね。この電車乗ったのを覚えていらっしゃると思いますけれども、段が高くて和服のお母さんだと一苦労でした。今は低床式の電車、バスがありますので楽なんですけれども、当時はこういう形で乗っていました。残念ながらここに写っている「うな又」さん止めてしまいました。

康生町です。昔はですね康生へ行くのを岡崎に行くって言ってましたよね、周りの人は。私は能見に住んでいましたので岡崎に行くってどこなんだろうって、ここ岡崎じゃないかと思ったんですけれども。矢作ですとか六ッ美の方はみんな岡崎へ行くと言っていました。当時ここに映画館が数軒ありましたよね。皆さん見たと思うんです若い時には。これが昭和 37 年は廃止の時なんですけれども、まだ女性が和服姿ですよね。私らの母親達がこういったまだ日常的に和服を着ていたんじゃないかと思います。写真を撮った季節が寒い冬ですから特にそうかもしれません。

康生町のバス停です。JR 東海バスは、平成 14 年 3 月に無くなっているんですけれども何でこんなバス停があるかご存知ですか。夜行バスが走っていますね。「ドリームとよた号」っていって、豊田から東京へ行く夜行バスがあります。それの専用のバス停です。岡崎駅前にもありますけれどもＪＲバス唯一のバス停の標識です。先ほど戸崎のところで言ったようにこんな貨物電車がゴロゴロと貨車を引っ張って走っていました。

本町です。ここもほとんど変わってませんね。岡信さんです。多少外壁が変わっていますけれども変わっていません。能見町です。能見はここから道が非常に狭くなります。先ほど電車通りといういいかたが残っているといいましたが、電気屋さんの壁にですね

電車通りと書いてあります。まあ本当に愛着があるのだなと思いました。これはですね私の家の前で撮った写真ですけれども、当時はまだこんな瓦屋根の昔ながらの町がずっと続いておったわけですね。敷石がありました。電車の廃止後、1.5 メートルぐらいですか、セットバックして、ちょうど歩道の分ぐらい広がっています。こんな狭い道をよく走っていたと思うんですけれど、懐かしく思われる方もいらっしゃるかと思います。これも同じ神明社です。

八幡社、ここで行き違いしていました。ここで写真の左下を見ていただくと分かると思うのですが、電車は八幡社というんですね。バスは八幡社前です。よく間違えます。私も以前は間違えてたんですけれども、ここの前の神明社と八幡社は、バスは八幡社前あるいは神明社前っていうのですけど電車は、八幡社、神明社が正式名称です。これも貰って来た方向板です。後で見ていただくと分かるんですが、やはり八幡社と書いてあります。

八幡社を出ますと伊賀橋を渡ったんですけれども、この伊賀橋が出来るのは昭和 26 年だそうです。その以前は上流側をこういった専用の橋で渡っていました。専用の橋で渡っている写真を探したんですけれども持っている方いらっしゃいません。あれば是非見せていただきたいと思います。今現在はですね水道管ですとかガス管ですとかそういうものが渡ってライフラインになっています。市電が走っている当時と比べますと八幡さんの木が伸びている事が良く分かると思います。

これは伊賀町ですね。多分北高の生徒さんだと思うんですけれども、市電を利用されたんじゃないでしょうか。このあたりは、もうすっかり変わっています。伊賀町を出ますと井田坂を登るんですね。

この写真にはバス停が写っていますけれども井田観音前です。電車には井田観音前という停留所はなかったです。何故かと言いますと電車は規則で勾配の途中には駅が出来なかった。それとですねもう一つはブレーキ性能ですね。皆さん市電に乗った方はご存知だと思うんですけれども、ハンドブレーキというグルグル手で回したりするブレーキです。ですから坂の途中で何かあったらいかんという事でこの所には駅が出来ませんでした。

井田町、正式名称は岡崎井田というのですが、車掌さんもみんな大体井田町といっていました。方向幕も井田町と書いてありました。今見ると本当に狭い道路ですね。よく走っていたと思います。

ここがですね岡崎井田から大樹寺へ行く専用線の入り口です。ここからですね、大樹寺へ向かっていました。市電廃止後のバスは、この路線跡を大樹寺まで行きまして、大樹寺の駅からは足助線の方へ出るという運行をしてました。これが廃止後の条件だったですね。ところが区画整理で新しい道、環状線ですね、が出来てからはその方法でバス

が走る事はなくなりました。これが途中の風景です。ちょっと写真の位置が違いますが、これを見ますとやっぱり軌道線じゃなくて鉄道線だという事が良く分かると思います。この間歩いていて見つけたのがこの境界杭です。見ていただくと分かりますように三河鉄道の社紋が入っています。三河鉄道時代にこれをつけたと思うんですけれども、この時初めて気がつきました。やっぱり歩いてみないとこういう事は見つからないのですね。

大樹寺の駅です。この写真と同じ位置を探したんですけれども、駐車場になってしまっており、はっきりとした場所はわからず、撮れませんでした。この写真は多分西光寺さんの境内辺りから撮ったんじゃないかと思って、探してみたのですが、この撮影場所はわかりませんでした。ここが大樹寺の駅舎です。こちらからずっと日本レーヨン、今のユニチカですね、ここに引き込み線が入っていました。村積山も良く見ますし、このあたりの風景はすっかり変わってしまっています。

大樹寺の駅のホームです。こっちは挙母線の電車です。こちらが市内線の電車ですね。同じホームで乗り換えができるような便利な駅の構造になっていました。運転手さん、車掌さんやっていた人に聞くと本当に最盛期はお客さんが凄かったそうですね。トヨタの工員さんの輸送で。こちらの挙母線の電車は大きいものですから、これから下りて来ますと市内線の電車は小さいので満員で走っていたそうです。挙母線も昭和 48 年に廃止されてしまい、先ほどお話したように、ホームの跡はさっぱり確認できません。これは大樹寺の駅舎です。これも昭和 62 年ごろに壊されちゃいましたけれども、それまでは駅舎が残っていたんです。

それでは最後になりますが、廃止後の電車についてお話します。廃止になりますと電車が欲しいという方が結構居たみたいです。大型、先ほど途中出てきましたけれども大きい電車は岐阜へ行きました。岐阜に市内線が走っていましたので、そちらへ行ったんですけれども結局は走らずに終わったようです。小さい電車は個人あるいは保育園等に分けられました。全部で 18 台あったんですけれど、公的施設には無償で、個人には 5 千円か 6 千円で分けられたと言います。

この写真は、東岡崎の近くの明徳保育園にありました。こちらはですね小豆坂の個人のお宅にあった電車です。これは昭和 55 年ごろまでずっと残っていたんですけれども、確かこの写真を撮ったあと、増築するということで壊されました。ちょっと惜しいことしたなと思っています。当時の新聞記事を調べますと、岡崎電気軌道時代の職員さんだったが買われたという事です。比較的遅くまで残っていた電車でした。

そしてこれが貨物電車ですね、貨物電車とそれから電車なんですけれども、これは岡崎高校にありました。貨物電車が倉庫になっていまして、電車がグランドの更衣室みたいな形で使われてたんですね。ここに持ってきたこれが貨物電車のヘッドライト。私卒

業するときに持ってきました。転がってましたものですから。卒業記念で何か置いて来る事は皆さんやってると思うんですけれども、私持ってきちゃいました。そんなの私だけじゃないですかね。でも持って来ないとこういう風に残ってないですよね。

これは岩津保育園にあった電車です。それが東名高速道路が出来るという事で保育園が移転したんです。でも電車はそのまま残っちゃったんですね。これは 5 年前の写真ですけれども、そのちょっと前まではもう少し電車らしい形が残っていました。この間行ったらもうひどいものですね。これで岡崎市内線も本当に終わっちゃったんだなと思って、つくづく寂しくなりました。

ちょっとお話しましたが、これ「名鉄岡崎市内線　岡崎市電ものがたり」という 3 年前に出た本です。これがひとつのきっかけでこういうお話があったと思うんです。先ほどから映している写真の多くは、先にもお話ししたかもしれませんが、全国の鉄道ファンの皆さんからご協力を頂いたものです。

先ほど市電のブレーキをハンドブレーキといいましたが、これをグルグルグルグル回して止めてたんです。私ちょっと恥かきますと家の前を走っていましたので、友達と競争したんです。競争というか賭したんですね。あの電車の前を走れって、そして走ったんですけれども怒られましたね運転手さんに「なにやっとるんだ。もう少しで死ぬぞ」って。それと皆さんやったでしょう釘を置いて、五寸釘を置いて……をやったというか。

そんな事もあって、小さいころから市電に愛着があるわけです。そんなこんなで大体時間も来たようです。大変つたない話でほかの先生方のように上手に話せませんでした。本当にご静聴ありがとうございました。