

函館学 箱 DATE 2007

講義資料

8 高等教育機関合同公開講座 函館学 2007

PM2:00~3:30

9/29 土

函館路面電車のあゆみ

函館市交通局営業係長 廣瀬弘司

会場 市立函館高等学校

主催 函館市高等教育機関連携推進協議会 函館市
後援 函館商工会議所



函館路面電車のあゆみ

函館学2007 H19.9.29
於：市立函館高等学校

馬車鉄道として開業（明治30年）

- ・それまでの公共交通は，人力車または円太郎馬車が主流。
- ・馬車鉄道は料金が格段に安く，たちまち庶民の足となった。
- ・また，湯の川温泉までの足が確保されたことから，湯の川温泉の繁栄とともに，函館も馬車鉄道により，一層その賑わいを増した。

函館馬車鉄道路線図



馬車鉄道から路面電車へ（大正2年）

電車の開業

電車開通路線略図



- ・本州各地で路面電車が走り出すと，ハイカラ好きの函館人は，馬車鉄道は時代遅れとばかりに電車の運行を強く求めたが，馬車鉄道会社の資金力では実現は無理だった。
- ・函館および近郊で電力供給事業を行っていた函館水電株式会社は，大沼での水力発電開始に伴い発電量に余裕が出たことから電力を利用する電気鉄道を経営することは自社の将来に有利であると判断し馬車鉄道株式会社を買収した。

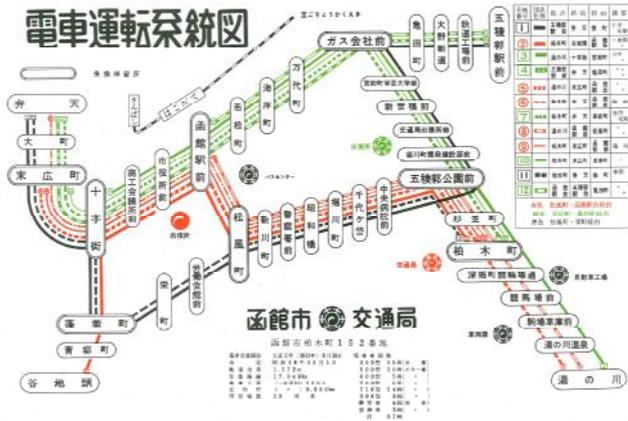
大火からの復興

- ・大正15年の新川車庫火災により車庫および車両31両を焼失。
- ・昭和9年の大火により新川町車庫，東雲変電所および車両の75%を焼失。
- ・いずれの災害時も焼失車両の補充策として，軌間（1,372mm）が同じである東京市電気局（現在の東京都交通局）から，中古電車を逐次購入し，災害後一年余でほぼ復旧。
- ・また，焼損車両を自社工場で再生。その技術により，後に自社設計による道産電車を購入。

市営化への道のり

- ・会社側は軌道延長や諸施設の建設などで多大な資金が必要との理由で，再三電車料金の値上げを行った。
- ・市議会側は「会社は利益追求を第一とし，公共性事業の理念に欠ける」として，報奨契約事項に基づき函館市で電車事業を買収し市営化しようとした。一方では市民も反発して電気料金の不払いも発生した。
- ・このような過程を経て世は戦時下となり，一企業による電車事業の経営は困難な状況となった。
- ・昭和18年3月，函館市と会社側は軌道事業・市内バス事業の譲渡契約を締結し，同年11月1日を以て市営事業となった。

全盛を迎えた市営交通



昭和38年の路線

- ・戦後の荒廃からの復興に向け、市電は以前にも増して市民生活に不可欠な移動の足として、市民生活に密着した乗り物となった。
- ・車両は、会社時代から引き継いだ木造の小さいものだったため、順次大型車へと更新した。
- ・昭和29年には北洋漁業が再開され、乗組員をはじめ見送る家族などで賑わったため、中央埠頭前（海岸町～万代町の間）と西浜埠頭前（弁天～大町の間）に臨時停留場を設置した。

- ・電車事業の全盛期は昭和39年（1日あたり135,188人の乗客）で、乗降時間をスピーディにするため、中扉に応援車掌を配置して3人乗務で運行した。

市電を取り巻く厳しい状況

- ・昭和40年代以降、自動車の発展や都市構造の変化（住宅地の郊外への移動）等に伴い、利用者が年々減少し、事業運営も厳しい状況となった。
- ・乗務員を運転士のためのワンマンカーで運行するなど、事業再建に向けた対策を講じた。
- ・市街地の中心道路は渋滞が頻発し、特に道路の中心部分を使用する路面電車は、その元凶であるがごとくバッシングにさらされる中で、全国的にも多くの街で路面電車が縮小もしくは廃止された。

見直される路面電車

- ・路面電車は、優先軌道であることからある程度の定時性が保たれますし、地下鉄などのように階段を上り下りしなくても直接道路上から乗り降りできることから「人にやさしい…」と言われている。
- ・函館市電は平成13年に「次の世代へ引き継ぎたい道民全体の宝物」として北海道遺産に認定された。
- ・超低床電車（らっくる号）、部分低床電車を導入し、「どなたでも利用しやすいのりもの」を目指している。
- ・全国的には希少な存在となり、函館観光の目玉ともなっている。
- ・道路の中央を走る路面電車は、「邪魔者扱い」されることもありますが、これも「特長」の1つとしてご理解願いたい。
- ・今後は、単なる移動手段としてだけでなく、利用客・市民の皆様のコミュニティの場となれるよう試みたい。



箱館ハイカラ号とらっくる号