

# 歴史

# 探訪

「うつくしま」への系譜



路面電車廃止記念乗車券

県都・福島市の街中を走り、福島駅前から信達地方（現在の福島市および伊達郡）と呼ばれた地域を結んだ路面電車は、「チンチン電車」の愛称で親しまれ、昭和46年（1971）まで走り続けました。マイカーなど、ほとんど普及していなかった時代、この電車は人々を街から街へと運んでくれる、かけがえない存在でした。ここでは、路面電車廃止の日まで運転手を務めた渋谷義夫さんにお話を伺いながら、街と街、人と人を結んだ「チンチン電車」の果たした役割を振り返ってみました。

## 「地域の足」の誇りを胸に運行

信達軌道株式会社（現・福島交通）が、明治の末期から、福島市と周辺の主要都市を結んで敷設した軽便鉄道を全面電化し、いわゆる「チンチン電車」としてのスタートを切ったのは、大正15年（1926）のことでした。当時、軽便の煙突の火の粉から「本内大火」を引き起こし、信達軌道は莫大な賠償金で窮地に追い込まれていました。それを救ったのが、富山県出身の佐伯宗義（1895～1981）でした。当時親交のあった大火事件の弁護士から「信達軌道の経営を引き受けてみないか」と声

街から街へ人々を乗せて

# 愛すべき街の求心力 チンチン電車



福島駅を出発するチンチン電車。後発の電車が控え、駅に集う市民。昭和二十年代半ばから四十年代のにぎわいの様子がうかがえます。



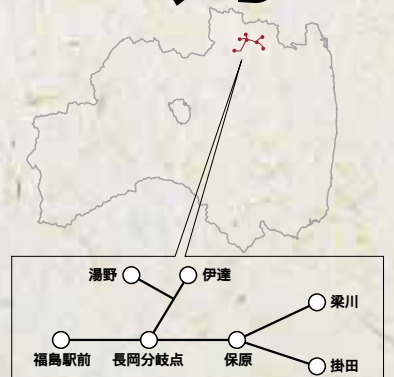
車内は狭く、走行中に切符を切るの慣れないと大変な仕事でした。



国鉄福島駅前を走る、保原行のチンチン電車（昭和11年）。当時はボールによる電力供給で走行しました。

をかけられ、その再建に乗り出した彼は、信達軌道のメインバンク・日本興業銀行に始終出入りしていた人脈から金沢街鉄道の社長を知り、鉄道に関する知識を学びました。電化工事の着手から全工程の完成まではずか一年足らず。佐伯は、千葉の鉄道第一連隊等の「作業演習」の名目でレールの引き替えを行い、実費のみで短期間に工事を完了し、在籍した3年間で信達軌道を見事に立て直しました。軽便がチンチン電車として生まれ変わることができたのは、のちに富山電気鉄道（現・富山地方鉄道）を立ち上げ、立山黒部アルペンルートの開拓にも貢献した彼の辣腕があったからこそでした。

「地域と地域を結んでいる誇り。これは運転手の誰もが持っていましたよ」と、渋谷さんは話します。スピードメーターがないチンチン電車を運行ダイヤどおりに走らせるために、運転手は、「ここまで来たら何時何分」と体で時間を覚えて運転しました。また昔の電力供給の手段は、ひし形のパンタグラフではなく、二本のポールでした。これは架線からはずれやすく、それを元に戻すのも、運転手や車掌の役割でした。「雨の時や夜などは、この作業は大変でしたよ」と、渋谷さんは懐かしそうに笑います。



チンチン電車は、福島駅から市街地を走り、伊達の長岡分岐点からは伊達・湯野（飯坂）方面行き、保原・梁川・掛田（霊山）方面行きに分かれて走行しました。地域に欠かせない生活の足であり、まちのシンボルとして愛されました。

人々の暮らしを支え、愛された電車

福島駅東口から伊達までの区間と、そこから先では、車内の雰囲気や車窓の風景は、大きく変わりました。戦後から昭和三十年代、福島駅からの街中は、懸命に働く市民の熱気であふれ、サラリーマンや学生で混雑しました。ビルが建ち並び、まちの都会的な雰囲気の中心を走り抜け、伊達長岡の分岐点を過ぎると、今度はうつて変わって、風景も乗客の様子も、のんびりした田舎の良さが漂います。どこから何時にだれが乗ってきて、どこで降りるのか、そんなことも互いに覚えてしまつような、心の通う人と人のつながりが、そこにはありました。

「福島・信夫山の暁まじりの日には、梁川や掛田から増発に次ぐ増発。それでも乗り切れないほどの人々であふれました」と、渋谷さんは話します。街にやってきた若者たちは、その夜をオールナイト興行の映画館で過ごし、朝一番のチンチン電車が福島駅に入ると、黒山の人大かりになったものでした。

舗装されていない郊外の道では、砂ぼこりを上げながら走りました。線路が土で埋まっていた時は、スコップで線路を掘り出してから走ったり、また、雪道の線路に凍り付いた雪をツルハシで取り除いたりと、保線職員は昼夜の別なく、日々運行の確保に全力をあげました。

こつして人々に頼りにされ、愛されてきたチンチン電車ですが、やがて時代の流れに飲み込まれていきます。マイカー社会の到来です。輸送コストの削減や道路の安全確保のため、主役の座を路線バスに譲ることとなったチンチン電車は、昭和46年4月11日、花飾りに彩られ、最後の勇姿をなごり惜しむ市民に見



貨物車両をけん引し、旧伊達橋を渡るチンチン電車(写真上)。いまこの橋は、歩行者用として現役で活躍中です(写真下)



運転の際は、運行時間を示した木札(左)を運転席わきにぶら下げ、運転者名の木札(中央)を運転席後部・乗客側に表示して走行しました(右は、運転席の操作レバー)

送られながら、約半世紀にわたる使命を終えたのです。

心をつなぐ街の求心力を未来へ

定員52人・二両編成で走り続けたチンチン電車。その最高速度は時速40<sup>キ</sup>、街中では時速32<sup>キ</sup>以内で、現代から見ればはるかにのんびりとした交通機関でした。せまい車内でひざを交えながら語り合う乗客、県庁裏の阿武隈川で行われていた花火大会、夏の福島競馬……電車は、人々の表情を見つめ続けてきました。時には貨車と連結し、生活雑貨や地元産の果物を運ぶなど、日々の暮らしと密着し



福島市・県庁通りを走るチンチン電車。ツイトンカラの電車が街中を走る姿は、福島の名物でした

ていたその姿は、いまも多くの人々の胸に深く刻まれています。

福島市の瀬上小学校に、当時のチンチン電車が今も大切に保存されています。町内を電車が走り、近くには伊達長岡の分岐点もあつた地区の人々にとつて、チンチン電車は、生活の中に息づいていた、かけがえのない存在でした。この電車を懐かしむ人々に応え、学校創立百周年を迎えた昭和47年に福島交通から譲り受けたのです。それから三十年を経た昨年には、痛みが激しくなつた車体を修繕。走っていた当時の姿にお色直しされ、懐かしい姿によみがえりました。同校では総合学習や社会科の時間に、地域を知る貴重な資料とし

ての利用を進め、学校のシンボル、文化財として大切にされています。

チンチン電車は当時、「交通の妨げになる」という声の一方で、「込まなくて安心して乗れる」「排気ガスもなく、騒音は自動車の方があつ」ともいわれていました。時が移り、一人一台のマイカー時代による道路渋滞・騒音・環境問題などを抱えるいま、わたしたちは、チンチン電車のような公共交通機関の利点をどう再構築していくかを、未来への課題にしながらはならないでしょう。どんな時代も、人々の暮らしを支え、心と心をつなぐものが、街の大きな求心力となつていくことを、チンチン電車が残してくれた軌跡に学びながら。



瀬上小で保存されるチンチン電車。「電車も車両によって、運転しやすさの違い、相性の良し悪しがありました。この1119号の運転は、難しかったなあ」と笑う渋谷さん



花で着飾り、中心街をさよなら行進。多くの市民が「ご苦労さま」と労をねぎらい、別れを惜しました