

沿線の魅力やスピードを生かせ!

名鉄復活の日は近い?!

そのスピードや車輛のカッコよさ、進取の気性など、

かつての名鉄は輝かしい存在として沿線住民から愛され、利用されてきた。

車社会の発達、JRの台頭、バブル崩壊のダメージから抜け出し、

ふたたび栄光を取り戻す日はくるのか――?

地域公共交通プロデューサー

加藤博和

●かとう・ひろかず 1970年岐阜県生まれ。名古屋大学大学院環境学研究所教授。公共交通全般に精通し、低炭素交通体系の評価手法や実現方策を研究する傍ら、バスなど地域公共交通の活性化・再生に取り組んでいる。

◇名鉄らしさ◇ がたまらない!

幼少時代の僕にとって、名鉄は輝かしい存在でした。なんといってもパノラマカーのインパクトが大きかったんですが、シンボルカラーともいえる赤い車体もかっこよかった。座席も、座面と背もたれが直角になっている国鉄の固定式クロスシート

に比べ、名鉄の転換クロスシートは背もたれが斜めになっているだけに座り心地がよく、シートもフカフカ。おまけに、運賃も国鉄より安く、とにかくすごいなあ。ところが、生まれ育った多治見を走るのは、国鉄なんです。南の瀬戸にも北の可児かににも、名鉄があるのに。乗り物好きの僕としては、それがうらやましくて、悔しくて、幼いころ

は「なんでうちは国鉄沿線なんだ!」「いつそ名鉄沿線に住み替えよう!」と親に訴えるような子供でした。当時の名鉄は、とても元気でした。一宮は、いまの豊橋みたいに名鉄と国鉄とで駅が同じだったんですが、九対一で名鉄の利用客のほうが圧倒的に多く、名鉄の東岡崎と国鉄の岡崎を比較しても、八対二で名鉄のほうが多かったといえます。名古屋で

も、名鉄の名古屋駅(当時は新名古屋駅)とすぐ横の名鉄百貨店本店には人が集まっているのに、国鉄の名古屋駅は東洋一の駅舎といわれていながら、暗い・汚い・人がいないの三拍子。隣に松坂屋があるのが、せめてもの救いでした。

す。線路が二本しかないので、ほと

んどの便は起終点として停まることなく、通り抜けていく。そのため、ホームは線路の両側に設けて、外側を乗車ホーム、内側を降車と特別車のホームとしています。電車が着くとまず右側の降車側ドアが開き、乗車側ドアが遅れて開くことで、降り

この松坂屋はいまはなく、代わりにJR名古屋駅に高島屋が入りました。このへん一帯はJRの再開発で高層ビルが立ち並び、客足も伸びているのに、名鉄百貨店は逆に寂れてしまっている。鉄道のほうでも、オセロがひっくり返るように、集客やスピード競争でJRが名鉄を逆転した。名鉄好きの僕からすると、「なんだ、この体たらくは……!」という現状です。

とはいえ、名鉄らしさはまだいろんなところに残っていて、名鉄名古屋駅は、その最たる場所だと思いま

最近では苦情が来ることがあるそうであり鳴らさなくなりましたが、ときどき特急がミュージックホーンを鳴らすのも、名鉄ならではのね。犬山橋、あれもよかったです。犬山橋は鉄道と自動車の併用橋で、電車も道路上を走っていたんです。あのへんは、犬山城あり、日本ライン下りの下船場ありという観光スポットで、いまはなきライン下りは名鉄の子会社が運営していました。下船場のすぐ上にある犬山橋を、パノラマカーがミュージックホーンを鳴らし、二十五キロ制限で乗用車とともに走ってくるのはなかなかの见もので、自分で車を運転するようになってからは、わざわざ電車が来るのを待って並走したものです。現在は鉄道専用の橋になり、自動車用の橋は別にかかっているんですけどね。

犬山は名鉄がモンキーパークや明