

# 高崎の観光 再発見

vol.4

## 路面電車をもう一度

明治時代半ばから戦後まもなくの高崎市街地の地図には、路面電車の線路が描かれている。高崎駅からあら町交差点を北(右手)に曲がり、田町、本町、赤坂町を通過して街中を抜け、電車は終点の渋川まで向かう。その途中、行く手を横切る鉄道・信越線をその停車駅の現・北高崎駅手前で東(右手)に迂回してU字状に跨ぎ、再び元の高崎・渋川線に戻ってそこからはまっすぐ北に走って行く。走る風景を覚えている人はまだまだ多く、長いこと庶民の足となり「チンチン電車」や「ガタ電」と呼ばれ親しまれた。

高崎・渋川間の路面電車は、明治26年(1893)9月1日から昭和28年(1953)6月30日まで60年間走った。

### ルーツは「馬車」

高崎を起点に誕生した最初の長距離交通は馬車で、次にレールの上を馬が客車を引く「鉄道馬車」が明治26年9月、高崎・渋川間21キロにわたって開通した。明治43年前橋開催の1府14県連合共県会にあわせるかたちで、9月この高崎・渋川間がリニューアル電化。東京、横浜、小田原、江ノ島などに次いで、全国で9番目の市街地道路を軌道にする路面電車の運行が始まることとなった。開通式は盛大で、電車の宣伝は「堅牢美麗なる車台、総ての最新設備にして{中略}乗客は思わず快哉(かいさい)



撮影：伊藤富太郎氏

昭和24年に1年繰り上げて行った市制50周年記念で、本町3丁目の角を曲がる花電車



撮影：田部井康修氏

高崎駅前通りを走る渋川行き電車(1953年)

を叫ぶ」とうたわれた。

前述の鉄道・信越線(現・信越本線)との交差は、この時名称がまだ信越線飯塚駅だった現・北高崎駅の東側に築堤を作って、立体交差にした。この築堤は電車の姿と共にひととき目をひき、親しみを込めて「電車山」と呼ばれた。路面電車は、昭和2年10月に東武鉄道に買収された。

### 「花電車」高崎を彩る

高崎・渋川間の所要時間は約70分で、1時間に1本の運行。朝夕は2両連結車輛が出て、高崎駅からは、飯塚行き、金古行きも出ていた。停留所数は、昭和2年の記録では41カ所を数える。

電車の車輛は木造で、四輪のシングルトロリー式、乗降口を上がると運転席があり、車掌は後部の昇降口にいた。運転席のペダルを踏むと「チンチン」と警鐘が鳴った。屋根からポールが出て、電線に引っかけて走る。車輛のデザインは前後同じで、進んでいる方向が前になる。前と後ろに事故防止の金網が付いていて、足の速い子どもは、ここに飛び乗って遊んだという。

昭和天皇即位や市制50周年記念などで花電車が走り、街を彩った。

### モータリゼーション時代到来、廃線に

戦後、市内の幹線道路の交通量が増え、路面電車は自動車の通行に支障をきたすようになり、昭和28年6月30日に廃止された。長野壱の北側にある「電車通り公園」は、高崎市内に唯一残る路面電車の面影の場所である。

群馬交響楽団の草創期、渋川方面の移動音楽教室には路面電車を使った。帰りは榛名山麓を下って来るので、行きよりも速かったそうだ。電車は、パチパチと火花を散らしながら走行し、電車山には季節になると一面にレンゲ草が咲いていたという。