

モダン都市名古屋の交通 ー全国初の電気乗合自動車(バス)の実用化と試験運用ー

1930(昭和5)年2月から、名古屋市電気局は、市バスの運用を開始した。

次いで、1930(昭和5)年11月1日から1931(昭和6)年12月末まで14か月間、本邦初の試作電気乗合自動車の試験運用を実施した。

この試験運用は、東邦電力、湯浅蓄電池、中島製作所(大阪府)の三社協同計画の元で、生み出された電気車乗合自動車によって実行可能となった。

東邦電力は、名古屋市電気局への売込みを行い、様々な条件を付けて、名古屋市電気局が損をしないという前提で契約を行った。具体的には、名古屋市は、車体は購入せず、リース方式(走行距離居応じた損料の支払)でこの電気車両を使用した。

新設の一路線(名古屋駅から栄経由、鶴舞公園まで)で試験運行を行った。使用したバスの台数は、1台のみ。

電気バス1台の値段は 16,000円(昭和5年当時)(通常のシボレーシャーシで、1台3000円)であった。

車体型式 YKN型(湯浅蓄電池 神戸電機、中島製作所の頭文字を取った。)

シャーシの構造材は、蓄電池が重いので軽量化の為、ジュラルミンを使用した。

試験終了後、1932(昭和7)年、名古屋乗合自動車(私営)は、本邦初の量産式(実用式)電気車(バス)の運用を開始した。中島製作所の試作型の発展型「YNK型」(形式名称は変更)を7台採用し、運用を開始した。

名古屋乗合自動車は、後に名古屋市に買収されるが、電気乗合自動車(電気バス)は継続運用した。

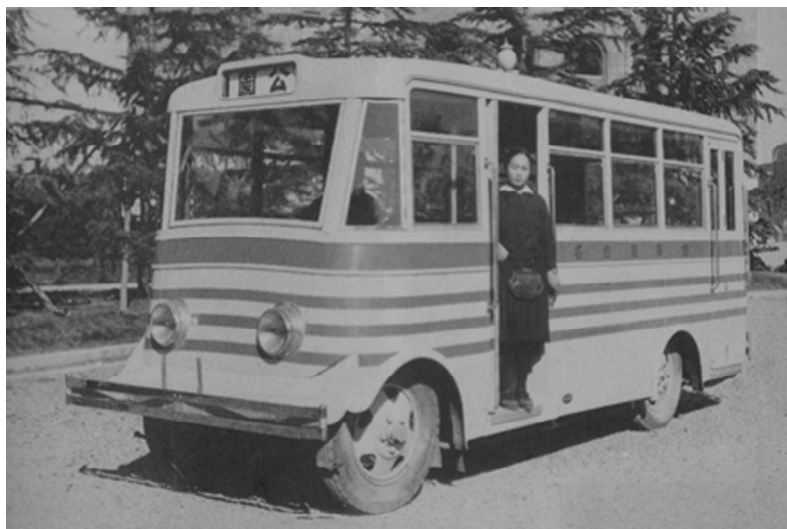
汎太平洋平和博覧会の輸送にも大いに働いた。

これ以降、名古屋市は、ガソリンの使用規制により戦中は、代用燃料車とともに市民の輸送手段として広く利用された。

終戦後も、ガソリンの統制が続き、大量の電気バスを運用した。1944(昭和19)年 名古屋市営バスの運用可能なバスの総数は324両、うち60両が電気バス(約20%)であった。



1930年から1931年にかけて試験運用されたYKN型電気バス 出典：『蓄電池車』



量産式(実用式)電気車YNK型

出典：『Oldtimer 125号』

昭和23年に電気乗合自動車は、全国では、357台残っていた。

この時点で、愛知県は、75台の電気自動車を使用していた。このうち、名古屋市営バスが、74台を使用し、名古屋は、全国の約21%の車輛の運用をしていたことになる。最多は、大阪府内の81台であった。

戦前始まり、継続的發展を遂げた電気乗合自動車、電気自動車はガソリン統制の廃止と朝鮮戦争勃発で鉛が高騰したことにより終焉を迎えざるを得なかった。名古屋市は、昭和27年までこの電気バスを使用した。