

横浜付近線路改良平面図

『日本国有鉄道百年史』6から

湖駅と藤野駅の二駅に過ぎないが、この線路建設も、すこぶる難工事であった。幹線鉄道の計画が、中山道を廃して東海道を經由することに変更されたのは、一八八六（明治十九）年のことであった。その後は民間において、機業地である甲信地方および八王子と、開港場である横浜との間に、鉄道を敷設する計画が進められた。

こうして一八八七（明治二十）年五月二十六日には、甲武鉄道会社が創立され、政府の認可をえて、一八八九（明治二十二年）四月十一日には新宿―立川、八月十一日には新宿―

八王子の間に開業した。当時は三多摩分離（明治二十六年）の前であるから、立川・八王子は神奈川県に属していた。  
 なお甲武鉄道は、東京市街への乗り入れを推進し、一八九五（明治二十八）年には新宿―飯田町、一九〇四（明治三十七）年には新宿―御茶ノ水の路線を開業した。

この路線に接続して、政府は八王子―甲府に官設鉄道を建設することに決定したのである。八王子を起点とし、浅川から小仏峠をぬけて神奈川県に入り、与瀬・藤野をへて、山梨県の上野原に達する。起工は一八九六（明治二十九）年十二月のことであった。

小仏峠（海拔五百九十メートル）には、トンネルを掘削した。延長二千五百四十五メートルの長いトンネルであり、この工事が困難をきわめた。トンネル着工は一八九七（明治三十）年四月であったが、交通不便の土地であったから、まず資材の運搬に苦勞せね

哩程

八王子浅川間 三哩四十九鎖  
 浅川与瀬間 五哩七十二鎖  
 与瀬上野原間 四哩三十九鎖

旅客賃金

駅名	等級	八王子 <small>ハコ王子</small>
浅川 <small>アサガハ</small>	三等	十一銭
与瀬 <small>ヨセ</small>	二等	十六銭
上野原 <small>ウノハラ</small>	三等	二十一銭

一等ハ三等ノ三倍トス

『日本国有鉄道百年史』2から

ばならなかった。八王子―小仏の間に鉄道線路が敷設されるまで（一八九八（明治三十一年六月）、資材は八王子から馬車または牛馬の背にのせて運ばれた。

こうして八王子―上野原の間（二十一・五トウゴ）が開通したのは、一九〇一（明治三十四）年八月一日であった。

開通の当初、県下に設けられた駅は、与瀬駅のみであった。いまの相模湖駅である。その後、路線はしだいに延長され、一九〇三（明治三十六）年六月十一日には甲府まで、一九一（明治四十四）年に至って名古屋まで全通した。

また甲武鉄道は一九〇六（明治三十九）年十月一日、政府に買取されて国有となった。

一一 私設鉄道の開業

京浜電気鉄道

官設鉄道の充実と並行して、私設鉄道も発展した。なかでも明治の後期に至って注目をあびたのが、電気鉄道電氣鉄道の敷設であった。電気鉄道として最初のものは、一八九五（明治二十八）年一月三十一日に運転を開始した

京都電気鉄道である。ついで一八九八（明治三十二）年五月六日、愛知馬車鉄道を前身とした名古屋電気鉄道が開業した。そして一九〇〇（明治三十三年）一月二十一日、第三番目に、関東としては最初に、大師電気鉄道が開業したのである。

産業界の隆昌にともなうて、東京―横浜の間に電気鉄道を敷設しようとする計画は、明治二十年代の後半、各方面において立てられた。ある者は品川―横浜の間を出願し、ある者は川崎―横浜、または川崎―大師の間を出願して、多数の競願という形となった。これらのうち京浜間の電鉄出願はすべて却下され、一八九七（明治三十年）年八月、大師電気鉄道株式会社の出願に対して、特許状が下付されたのであった。

こうして会社は一八九八（明治三十一年）年二月二十五日に創立総会を開き、三月十七日に設立免許を受けた。路線工事は六月十日に開始された。路線は六郷橋を起点として、大師の門前に至る。

この鉄道は川崎大師として知られる金剛山平間寺への参詣者を輸送することを目的として、計画されたものである。しかし参詣客のなかには、官設鉄道の川崎駅から、二人乗りの人力車を利用するものが多く、その車数も百六十台をこえる盛況であった。人力車にとって鉄道の開設は大きな脅威であり、その反対が予想された。また川崎町の中心街は、古くからの宿場町であり、市街地に電車を走らせることにも、はげしい抵抗を受けるのは必然であった。そこで起点を、市街からは離れた六郷橋に設けたのであった。川崎駅から六郷橋までは、人力車を利用することになる。

工事は落成し、一九〇〇（明治三十三年）年一月二十日の午後五時、運転を開始して、川崎町内の人に限り無賃で試乗させた。そして翌二十一日、大師の縁日に当たって開業したのである。川崎から大師までの料金は、並等五銭、上等十銭であった。また官鉄の川崎駅から電鉄の川崎駅（六郷橋）まで、人力車を利用すれば、四銭であった。

初めて走る電気鉄道の軽快な姿に、沿線の人びとは目を見はった。もっとも技術は幼稚であったから時速は約十三キロに過ぎ

ず、しかもしばしば脱線した。単線であったから、輸送能力は限られていた。それでも毎月二十一日の縁日には「乗客ヲ満載シ乍ラ一日二百五六十回余ノ運転ヲナシテ過チナク一人ノ負傷者ヲ生ズルナカリシ」と、営業報告は述べている。

当初の成功をおさめた大師電鉄は、品川―横浜の間に路線を敷設しようと、準備を進めた。その第一歩として着手されたのが、川崎から六郷川を渡って大森に達する路線であった。川崎―品川の間には、すでに京浜間電気鉄道（後の東横線）の敷設が申請されている。よって大師電鉄は、これとの合同をはかり、一八九九（明治三十二年）四月二十五日には、合同契約が成立して、社名を京浜電気鉄道と改めた。

川崎―大森の間は、一九〇一（明治三十四）年二月一日に開通した。料金は並等十銭、上等十五銭であった。また川崎―大師の間の複線工事も進められ、一八九九（明治三十二年）十一月二十日には運転を開始していた。蒲田から稲荷橋に至る支線も、一九〇二（明治三十五年）年六月二十八日に開業した。これは穴森稲荷への参詣客のために開かれた路線であった。

つづいて六郷橋から官鉄の川崎駅に達する路線も、一九〇二（明治三十五年）年八月には完成した。電鉄にとっては待望の路線であり、神奈川まで延長する計画の第一歩をなすものであった。こうして九月一日、電気鉄道は官鉄の川崎駅前に発着するに至る。ここにおいて電鉄は、十月十七日、それまで延期していた開業式を、平間寺の境内において、はなばなしく挙行したのであった。

#### 小田原電気鉄道

官設の東海道線は、国府津から北西に進んで松田―山北を経由し、箱根山系を越える。旧街道に沿った城下町の小田原は経由しない。そのため小田原の町は、衰退に追いこまれた。鉄道が走る沿線の町から小田原に達するには、人力車あるいは馬車に頼らねばならなかった。箱根温泉におもむく場合も、同様であった。

国府津―小田原の間には乗合馬車が走り、小田原から箱根へ達するには、主として人力車が利用された。しかし馬車も人力

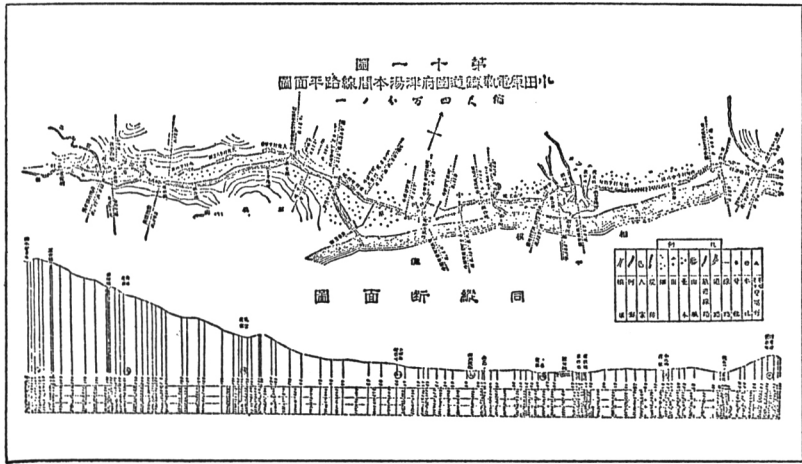
車も、箱根は湯本の三枚橋までしか乗り入れることはできない。それから先の旧道は、道幅が狭く、路面も悪かった。旧関所をへて箱根町へ、また箱根七湯へおもむくには、馬あるいは山駕籠が利用されたのであった。

こうした状況を打開するため、一八八六（明治十九）年から一八八七（明治二十）年にかけて、山口仙之助（富士屋ホテルの経営者）は私財を投じて、湯本―宮ノ下間に新道を開いた。これより人力車が温泉郷に乗り入れられるようになる。つづいて宮ノ下―宮城野、宮ノ下―箱根町を結ぶ新道も、一八九四（明治二十七年）年までに開かれた。人力車による箱根越えが、こうして可能となった。

このころ箱根山には、旧式の山駕籠かごにかわる新しい乗物も登場していた。チェアと呼ばれ、藤椅子とうしの下に竹棒二本を通して、四人でかつぐ。二人でかつぐ山駕籠にくらべると、ゆったりと座ることができ、からだの大きい外国人に喜ばれた。人力車で乗り入れることのできない小路でも、チェアならば入ることができる。やがてチェアは、人力車とともに、箱根山において、大いに利用されるようになった。

馬車や人力車や、またチェアが、全盛の観を呈したものの、いずれも旧式の交通機関に過ぎない。小田原と箱根の繁栄を取りもどすためには、やはり新式の交通機関である鉄道の建設が必要である、と痛感された。ここに計画されたのが、国府津―小田原―箱根を結ぶ馬車鉄道である。小田原の有志が発起人となり、神奈川県神奈川県の認可をえて、一八九八（明治三十一年）年二月二十一日に設立されたのが、小田原馬車鉄道株式会社であった。

線路工事は七か月で完了した。そして一八八八（明治二十二年）年十月一日、馬車鉄道は小田原において盛大な開業式を挙げた。起点は官鉄の国府津駅前、これから小田原まで三分を要し、料金（下等）は六銭。小田原から終点の湯本までは三十五分、料金は八銭であった。中等・上等は、主として外人に利用された。国府津―湯本の上等料金は五十銭、中等は三十銭であっ



小田原電氣鐵道國府津一湯本間線路平面図・同縦断面図

『箱根登山鐵道のあゆみ』から

た。

馬車鐵道の開業によって打撃を受けるのは、旧来の乗合馬車や人力車である。そこで激烈な反対運動が起こされた。しばしば暴力行為にまで発展し、開業まもない馬車鐵道は一か月の休業に追いこまれる状況であった。ここに県当局が乗り出し、警察の出身者が会計の幹部に就任して、妨害を實力で排除し、正常な運行をはかった。こうして明治二十年代の末までに、馬車鐵道は小田原を中心とする重要な足となったのであった。

つぎの飛躍は、折りから注目をあびるに至った電氣鐵道への轉換であった。計画は早くも一八九〇（明治二十三年）に立てられていたが、技術面と資金面において準備を要し、電化計画を申請して免許の下付されたのは、一八九六（明治二十九年七月十八日）のことであった。そこで同年十月三十一日には、社名も小田原電氣鐵道と改称する。

電化工事は一八九九（明治三十二年）二月から開始され、一年を費して完成した。電力を供給する水力発電所も、湯本茶屋に建設された。全線の工事が完了して、一九〇〇（明治三十三年）二月下旬、三日間にわたる試運転の後、いよいよ三月二十一日に至り、國府津―湯本の間、全線にわたる運転を開始した。その距離は十二・九キロ、開業は大師電鉄より一年余り遅れ

たが、営業路線は当時において県下最長であった。

### 豆相人車鉄道

小田原に官鉄の停車場が設けられ、鉄道が国府津―小田原に開通するのは、一九二〇（大正九）年十月のことであった。こえて一九二三（大正十二）年六月には真鶴まで一九二四（大正十三）年十月に湯河原、一九二五（大正十四）年三月に熱海まで開通して、ここに熱海線は全通する。このときまで小田原―熱海を結んだのは、私営の人車鉄道、あるいは軽便鉄道であった。

人車鉄道とは、小型の箱車を軌道の上に乗せ、数人の人夫が人力をもって押してゆく鉄道のことである。明治の後半、東日本を中心に二十余の路線が開始されていたが、最初の軌道は神奈川―静岡の両県下を結んだ豆相人車鉄道であった。これを建設したのは雨宮敬次郎（横浜の相場師）であり、まず熱海と吉浜（現在湯河原付近）との間に軌道を敷設し、一八九五（明治二十）年七月十三日に開業した。

翌一八九六（明治二十九）年三月十二日、路線は小田原まで延長され、熱海―小田原の間、二十五マイルが開通した。海岸に沿った路線で、車中からの眺望は絶佳であったが、粗末な線路の上を小さな箱車が載っているだけで、一台の定員は六名、しばしば脱線し転覆した。開通当初の料金は、下等が小田原から吉浜まで二十三銭、熱海まで四十銭、中等は一倍半、上等は二倍半であった。坂道にさしかかって人夫の力では足りなくなると、下等客が降りて押す、さらに急坂になると中等客まで降りて押す、という次第であった。そうして小田原―熱海の間を三、四時間かけて走ったのであった。

自分は如何いふものかガタ馬車の喇叭が好きだ。……ところが小田原から熱海までの人車鉄道に此喇叭がある。不愉快千万な此交通機関に此鳴物が附いてる丈けで如何か興を助けて居るとは兼て自分の思つて居たところである。

先づ二台の三等車、次に二等車が一台、此三台が一行になってゴロゴロ停車場を出て、暫時くは小田原の場末の家並の

間を上には人が押し下には車が走り、走る時には喇叭を吹いて進んだ。

（国木田独歩「湯ヶ原ゆき」明治四十年から）

こうして十年間、豆相人車鉄道は多くの人、とくに湯河原や熱海への湯治客に利用されたが、一九〇六（明治三十九）年十月、社名は熱海軌道と改称され、一九〇七（明治四十）年十二月から小型の蒸気機関車をつけた軽便鉄道となった。軌道は交換されたが、路線は人車鉄道のとくと変わらない。小田原―熱海の間を二時間四十分で走った。一九〇八（明治四十二年）、兩宮は各地で経営している軽便鉄道を統合して、大日本軌道を設立し、熱海軌道は同社の小田原支社線となった。社名は変わったが、軽便鉄道としての実態は変わらなかった。

「どうだ、此ボイラーの小せえ事、恰でへ、つつひだな」とこんな風に、或時叔父が煙突の上に丸いオーヴンでも乗せたやうな熱海行きの軌道機関車を笑ったことがあった。

（志賀直哉「真鶴」大正九年から）

間もなくへ、つつひのやうな小さな機関車は型の如く汽笛を鳴らし発車した。ガタ／＼といやに気忙しく走る。早川橋を渡り、海岸づたひにやがて石橋山の麓へかかった。……

根府川の停車場は幾らか坂になってゐるので、発車にブレーキをゆるめると一寸逆行した。それと同時に車輪が廻り出したから、車体が甚く揺れた。

「ゴースタンとゴーヘーを一緒にやり居るわ」……

「成程段々あぶなくなつて来たね」……

「一つ脱線しようもんなら、これだけで海の中へどぼーんですぜ」……

「なんまいだあ、なんまいだあ」……

「これからが段々あぶないんですよ」……

（志賀直哉「軽便鉄道」大正十四年から）



明治の後半から大正時代にかけて、豆相人車―熱海軌道は伊豆半島の東岸を走りつづけた。そして国鉄の熱海線が小田原から真鶴へと開通してゆくのにしたが、乗客を奪われてゆき、大正九年には鉄道省に買収される。その後は鉄道省から貸与の形式で経営をつづけていたが、関東大震災によって壊滅した。

### 江之島電気鉄道

「相州江ノ島、藤沢間に新設せる江ノ島電気鉄道は、去月（八月）十日より運転開始の筈なりしも、同八日來出水の爲め線路に故障を生じ、復旧工事に時日を費して漸く一昨日（九月一日）運転を開始したり、同電車は独逸シーメンス式にて、本邦にては始めて此式を用ふるものよしなるが、曾て試運転の際は聊かの故障もなく、通信省主任技師の賞讃を得たる程なりしに引かへ、開業当日午前九時三分藤沢着東海道下列車より下車せし客を満載して片瀬に向へる途中、鶴沼付近に於て一度ならず三度まで脱線し、剩さへビューゲルを切断したる爲め進行不意に止りたれば、応急の修繕を施して又も進行を続けしに、ビューゲル再び切断して運転又々中止となり、運転手某は其際面部に軽傷を負ひたり。」

『時事新報』明治三十五年九月三日

いまも市民の間に親しまれている「江の電」開業を伝える新聞記事である。江の島は弁財天の霊場として、大山とともに古くから参詣客でにぎわい、また大山詣での帰途には江の島に寄って、いわゆる精進落としをする者が多かった。江の島は、いわば庶民の遊樂地としても栄えたのである。また明治の世に及んでからは、横浜の居留地に住む外人にとって、絶好の行樂地となった。

こうした江の島まで鉄道を敷設しようという計画は、一八九五（明治二十八）年から立てられていた。舟によって、あるいは人力車、あるいは馬車によって江の島に達していた旧態を、一挙に近代化しようという計画であった。電気鉄道と蒸気鉄道との競願がなされ、いずれも途中で頓挫した後をうけて、一九〇〇（明治三十三年）十一月二十五日に設立されたのが、江之島電

気鉄道株式会社であった。すでに大師電鉄、小田原電鉄が開業していた。

工事は、まず藤沢―片瀬、三・四トコロの間<sup>トコロ</sup>に始められ、一九〇二（明治三十五）年九月一日をもって、この間の営業を開始したのである。当初は藤沢から片瀬街道に沿って江の島までの路線を予定したが、人力車夫の反対にあって、片瀬までと変更したのであった。

つづいて第二期工事に移る。片瀬から腰越に、人家の密集地帯をウネウネと通り、七里ヶ浜に達した。片瀬―行合（七里ヶ浜）の開業が一九〇三（明治三十六）年六月二十日であった。七里ヶ浜からは、稲村が崎の周辺に建てられた別荘地帯を避けて山間に入り、一九〇三（明治三十六）年七月十七日に行揚まで、一九〇四（明治三十七）年四月一日には極楽寺の迎山まで開通した。こうして藤沢―江の島―鎌倉が結ばれる。

第三期工事は、極楽寺坂の下のトンネルをぬけて鎌倉大町まで、一九〇七（明治四十）年八月十六日に開通したが、最終目標の鎌倉駅前までは、横須賀線を横断する工事のため、遅れた。ようやく一九一〇（明治四十三）年十月三十日、藤沢―鎌倉の全線が開通するに至った。

江ノ電は町の中を走っている。

だが、それはいわゆる市街電車というのとは大分趣きがちがう。……江ノ電は町の屋並の中を縫って走る、いや、あえていうなら家と家との間を強引に割りこんで走っている。……

ある人が江ノ電にのってこういった。片側には門や庭先、片側には便所ばかりが眼についてしかたがない……と。また別のある人は、たまたま遠視だったのでこういった。窓の外の風景がおっかぶさってきて視点が合わない……と。そのどちらの言葉にもまちがいはない。江ノ電は家々の垣根をいまにもこすらんばかりに走るのである。

(伊藤海彦「走る歌」昭和四十六年から)

江ノ電の光景は、昔も今も変わらない。在郷の人びとにも、観光の客たちにも、親しまれてきた電車であった。一九一一年(明治四十四)年には、東京―鎌倉―江の島―藤沢―東京という周遊券も発売している。国鉄線との連帯切符であり、一円五十銭という高額であったが、珍しさのゆえに人気をあつめた。

### 湘南馬車鉄道 と横浜鉄道

秦野市を中心とする中郡の地域には、葉煙草はたばこの栽培がさかんであった。その背後には丹沢山地がひかえてい

る。特産の煙草や、丹沢の材木などを運ぶため、秦野から東海道沿線の二宮まで敷設されたのが、湘南馬車鉄道であった。会社は一九〇四(明治三十七)年二月十二日に設立され、翌年二月から線路工事が始められた。

こうして一九〇六(明治三十九)年八月四日、二宮―秦野の間に馬車鉄道は運行を開始する。乗客と貨物を同時に運んだが、当初の乗車賃は片道十銭、往復十八銭であった。客車は一台、しかも単線だったため、一日に十一往復の運転ができたに過ぎず、つねに満員の状態であった。

明治の世を終わって一九一三(大正二)年には、馬車を廃して蒸気機関に変更し、二月十日、社名も湘南軽便鉄道と改称した。ついで一九一八(大正七)年には湘南軌道となり、旅客営業は一九三三(昭和八)年まで、貨物は一九三七(昭和十二)年までつづけられる。このころには乗合自動車の発達が進み、ローカルの軽便鉄道は、ついに圧倒されて廃業したのであった。物資の集散地である八王子と、横浜とを結ぶ鉄道の計画は、明治二十年代の後半から、いくたびも出願されたが、そのたびに却下された。この間の鉄道は官設のものとする、という政府の方針があったからである。しかし官設の計画は立てられず、一九〇二(明治三十五)年三月に至って、政府もようやく私設鉄道の建設を認めたのである。こうして一九〇四(明治三十七)年三月、横浜鉄道株式会社が創立された。