

## 湘南軽便鉄道の歴史(七)

神奈川県下で「鉄道の無い町」が中井町です。明治から昭和初期まで秦野から井ノ口を通り二宮駅まで、「湘南馬車鉄道」「湘南軽便鉄道」が走っていた時代を知る方が少なくなつたので、その前後の歴史をご紹介しております。少し地域を拡大して見ましょう。

明治の半ばごろ、この神奈川県西部の産業の発展とともに、人々の生活も豊かになり、明治二十年(一八八七)に、東海道線が国府津駅まで伸び、さらに御殿場線経由で大阪・神戸まで開通しました。東京・横浜や、関西から富士山・大山講の参拝客や、湯河原・熱海への温泉客を目的地に輸送する手段が必要になりました。翌年、国府津駅から小田原・箱根湯本への小田原馬車鉄道が地元の吉田義方が初代社長となり開通し、後に明治三十三年(一九〇〇)小田原電気鉄道に発展します。県下で二十二番目の市電になります。

さらに、大正九年(一九二〇)箱根登山鉄道の箱根湯本〜強羅間の開通に繋がります。大震災でも翌年に復旧し、小田原急行電鉄と相互乗り入れをして箱根の観光発展に貢献しました。このように小田原の町に電灯電力の供給事業も始められ、小田原に近代的な文化・文明をもたらしたのでです。そのチンチン電車と言われた小田原市電を利用された方もいると思いますが、自動車の普及で廃止になり、その車両は、長崎・広島・熊本の本市電に最近まで転用され、近年里帰りして小田原市内に展示されております。今では無公害の乗り物として再利用すべきであります。



箱根湯本〜強羅間の

さらにその市電の早川口より、湯河原・熱海に温泉客の輸送をするため、湯河原から熱海まで力の強い御者達が手押しして運ぶ、トロッコに客車を乗せた「豆相人車鉄道」が明治二十八年(一八九六)熱海から湯河原吉浜まで(十・四キロメートル)が開通し、翌年に、湯河原から小田原早川まで(十四・四キロメートル)が開通し、小田原市電に連絡する温泉客の輸送手段が完成しました。温泉に行く上等客をまさに昔の「お籠」に車輪を付けたようなお召し客車ですから、馬車を使わない苦肉の策と言えましょう。当時として高い料金でもお客の満足する乗り物だったのでしよう。これが後に明治三十九年(一九〇六)熱海線軽便鉄道(熱海から早川口まで二十五・三キロメートル、三時間〜三時間四十分で六往復していた)に発展して参ります。さらには、大正九年(一九二〇)東京から熱海へ乗り入れた熱海線に繋がり、益々温泉地と首都圏が繋がりました。

当時、東海道線大磯から国府津までの駅が無く、明治三十五年(一九〇二)二宮駅ができて、ようやく秦野〜二宮の「湘南馬車鉄道」が開通する事ができたのが明治三十九年、秦野の専売公社の葉煙草製品の輸送に馬車鉄道が活躍しますが、その後、大正二年(一九一三)「湘南軽便鉄道」が蒸気機関車で客車と貨物車を牽引します。現在の熱海駅に現存する、山梨県出身の鉄道王と言われた雨宮啓次郎が経営する雨宮製作所製の蒸気機関車が兄貴分の機関車で、熱海から小田原の熱海軽便鉄道で客車一両を牽引していた蒸気機関車です。まさに「湘南軽便鉄道」の原型です。さらに馬力アップした蒸気機関車が「湘南軽便鉄道」の機関車に導入されました。見比べて下さい。そんな歴史があったのです。

(文化財保護委員 尾上仁郎)

