

の加悦鉄道と、2007年3月に廃止のくりはら田園鉄道が知られているが、戦時買収された鉄道事業者に関する資料群が残されていたことは、今後鉄道史のみならず、地域経済史、産業考古学・技術史の観点から極めて貴重な資料といえるであろう。特に青梅鉄道の場合、鉄道事業のみならず、付帯事業に関する資料群が豊富である点は高く評価できる。大正～昭和期の行楽ブーム期に作成された絵葉書・ポスター、観光案内所の類や、スケート場・行楽施設に関する史料が豊富に残る。この他、バス事業者の体系的な史料も含まれており、おそらくは、バス事業者の資料群が発見された初めてのケースであろう。本資料群は、ようやく目録が整備されたばかりであり、これを利用した研究はこれから始まるのであろう。従来の鉄道院文書や、府県に残される公文書類からは解明不能であった、ミクروسケールでの分析が可能になるであろう点について、今後の活用が望まれる。と、同時に、今後発見され整理が進められるであろう、各事業者を単位とした資料群の目録整備事業において、本目録が範とならんことを期待する。

(天野宏司)

## 葛飾区郷土と天文の博物館

### 『かつしかブックレット15 帝釈人車鉄道』

#### — 全国人車データマップ —

葛飾区郷土と天文の博物館 2006年3月  
A5横版 96頁 600円

本書は葛飾区郷土と天文の博物館（東京都）が発行する「かつしかブックレット」の一冊であり、同博物館が2004年10月～12月に開催した企画展「帝釈人車鉄道 — 人車のゆくえを追って —」の展示と催事の成果をふまえたものである。帝釈人車鉄道は経栄山題経寺（柴又帝釈天、日蓮宗）への参拝者の足として、1899（明治32）年12月～1912（大正元）年8月に金町～柴又間を軌間610mmで運行していた。1899年にはすでに日本鉄道土浦線（現JR常磐線の一部）の金町停車場<sup>1)</sup>が営業していたこともあり、土浦線と帝釈人車鉄道を利用して経栄山題経寺へ向かう参拝者が多かった。なお、本書の企画・編集では、同博物

館学芸員で歴史地理学会会員の橋本直子氏が中心的な役割を果たされたうえ、本書の第1章と第3章、資料編の第II章、展示抄録を執筆された。同氏に敬意を表したい。

#### (目次)

1. 人車鉄道の時代
2. 帝釈人車鉄道
  - ① 題経寺と帝釈人車鉄道
  - ② 京成電気軌道株式会社への譲渡
3. 人車のゆくえを追って
  - ① 笠間人車軌道
  - ② 松山人車軌道

#### 資料編

- I 帝釈人車鉄道
  - ① 明治35年備忘録
  - ② 帝釈人車鉄道関係文書目録
- II 全国人車データマップ
  - ① 人車軌道
  - ② 専用軌道・その他

#### 展示抄録

（構成・内容において、1～3は「本編」と考えられることから、文献紹介では1～3を「本編」として扱うことにする）

まず、本編をみていくことにする。

「1. 人車鉄道の時代」では、まず人車鉄道を「人が動力となって線路上の車両を押す（鉄道）」と定義している。日本における人車鉄道は29箇所が確認されている。1891（明治24）年の藤枝焼津間人車軌道（静岡県、旅客・貨物（農産物）輸送）の開業をはじめとし、1959年の島田軌道（静岡県、貨物（木材）輸送）の廃止まで、人車鉄道は旅客・貨物輸送に貢献した。しかし、その全盛期は明治30年代～大正前期にすぎなかった。帝釈人車鉄道はこの全盛期に当てはまる（日本における人車鉄道は資料編「II 全国人車データマップ」を参照）。この章では、帝釈人車鉄道の絵葉書のほか、<sup>1)</sup> 豆相人車鉄道（神奈川県、旅客・貨物輸送）の写真や<sup>2)</sup> 東葛人車鉄道（千葉県、旅客・貨物（農産物）輸送）の路線案内図なども掲載されている。絵葉書にも使われた柴又停車場構内の写真には、マッチ箱のような人車、押夫、乗客のほか、経栄山題経寺と門前町の建物、門前

町の周囲に広がる農地がみられる。それゆえ、柴又の地域的特徴を視覚的に理解するのに貴重な資料といえる。

〔2. 帝釈人車鉄道〕は、会社設立から京成電気軌道（現京成電鉄）への譲渡までの展開を中心に、地域の環境と関連づけながら考察したものであり、本書のメインにあたる。

1899年5月の特許状（株式会社として金町～柴又間での営業が許可）に記された発起人24名の居住地は金町11名、柴又8名、松戸4名、小岩1名であったが、うち8名は松戸町（現松戸市）を本拠とした松戸農商銀行（千葉銀行のルーツのひとつ）の発起人でもあった。帝釈人車鉄道は松戸農商銀行を取引銀行とし、発起人が経営した商店から資材を購入していた。なお、松戸農商銀行は1903（明治36）年から株式を65株所有していた。株主のなかには、経栄山題経寺の住職が含まれていたうえ、同寺がしばしば重役会議の会場にもなっていたことから、帝釈人車鉄道と経栄山題経寺との関係が深かったことがうかがえる。また、帝釈人車鉄道は柴又～小岩間の延長線敷設願を東京府に提出したものの、認められなかったことについても取り上げている。

帝釈人車鉄道の年間旅客輸送人数は、開業年と廃止年をのぞくと7～8万人台の年が多かった。輸送人数の約60％は庚申の日（通常年6回）で占めていて、1日の乗客は約1万人を見込むことができたという。なお、1908（明治41）年の場合、1月の庚申の日における1日の乗客は11,812人であったが、その翌日はわずか53人であった<sup>2)</sup>。庚申の日のおかげで、帝釈人車鉄道の経営が成り立っていたのである。通常は押夫4名であったが、庚申の日には約120名の押夫を臨時雇用し、人車1台に2台の押夫が受け持つ体制をとっていた。人車は64両所有していたが、その多くは定員10名であった。1907（明治40）年11月には、社名を帝釈人車鉄道から帝釈人車軌道に変更した。これは同年5月に内務省土木局から出た訓令を受けたものと考えられている。訓令には私設鉄道法（1900年公布）による起業と軌道条例（1890年公布）による起業の混同を避けるため、名称による区分を明確すべき旨が記されていた。帝釈人車鉄道は軌道条例による起業であった（本書では、社名変更後も「帝釈人車鉄道」で表記し

ていることから、文献紹介ではそれに従うことにする）。

1912（明治45）年4月に帝釈人車鉄道は京成電気軌道と特許権・財産の譲渡契約を締結し、同年8月に解散した。これは同年11月の京成電気軌道曲金（現京成高砂）～柴又間の開通を受けたものである。京成電気軌道は金町～柴又間で人車鉄道を運行することになったが、それも短期間であった。1913（大正2）年10月から軌間1372mmによる電車が走るようになった（1959年11月には軌間1435mmに変更）。

〔3. 人車のゆくえを追って〕では、京成電気軌道の開通により不要となった帝釈人車鉄道の人車が新天地で活躍していたことを明らかにしている。人車64両のうち30両が、1915（大正4）年開業の笠間人車軌道（茨城県、旅客輸送）に売却されたと考えられている。これらの人車は笠間稲荷神社への参拝者の輸送に貢献した。帝釈人車鉄道と同様、笠間人車軌道でも参拝者が主要な乗客であったことは興味深い。なお、1925（大正14）年に笠間人車軌道は笠間稲荷軌道と改称し、動力がガソリン動車（自動客車）にかわった<sup>3)</sup>。ここで廃車となった元帝釈人車鉄道の人車のうち4両が、1922（大正11）年～1929（昭和4）年に運行していた松山人車軌道（宮城県、旅客・貨物輸送）で使用されていたと考えられている。

次に、資料編をみていくことにする。

〔I 帝釈人車鉄道〕では、葛飾区郷土と天文の博物館所蔵の帝釈人車鉄道関係文書77点（葛飾区指定文化財）の目録がある。鉄道敷設願、事業報告書、通帳、収支帳、領収書綴、庚申収入金記入帳、庚申臨時雇傭人仮帳、切符収入金日記簿、備忘録などであり、地域交通史（誌）において貴重である。これらの文書のいくつかは本編にも掲載されているが、この章では事務日誌である「明治35年備忘録」が旧字を常用漢字に改めて、表の体裁で掲載されている。備忘録には気象状況のほか、輸送状況、押夫の臨時雇用、車両修繕、線路工事、会社への来訪者などが主に10～30字程度で記載されているので、柴又人車鉄道の経営実態の一面を垣間見ることができる。

〔II 全国人車データマップ〕では、日本における帝釈人車鉄道を含む29箇所の人車鉄道の運行区間、運行期間、運行形態を中心に取り上げて

いる。

人車鉄道は北海道から沖縄県に分布していたが、栃木県には7箇所あった。たとえば、宇都宮石材軌道では、旅客輸送とともに名産品の大谷石を貨物輸送で扱っていた。この章では、タイトルにも示されているように、人車鉄道が存在した時代の地形図が重要な役割を果たしている。旧版地形図に現れた人車鉄道<sup>4)</sup>のルートから、地域の自然環境や社会・経済環境を理解することも可能である。新版の地形図と比較してみると、地域変容を理解するのに効果的であろう。

さらに、軌道条例によらない人車鉄道として、長南茂原間人車鉄道(千葉県, 旅客・貨物輸送)、藪塚石材軌道(群馬県, 貨物(石材)輸送)、稲田軌道(茨城県, 貨物(石材)輸送)などを旧版地形図に現れた人車鉄道のルートとともに紹介している。スペースの関係上やむを得なかったかもしれないが、帝釈人車鉄道のように軌道条例による人車鉄道との根本的な違いについての説明がほしかった。このほか、人車鉄道の仲間として、鉾山軌道および森林鉄道の人車にも触れている。

展示抄録では、松山人車軌道の人車、豆相人車鉄道の人車、長南茂原間人車鉄道の人車、千葉大学鉄道研究会作成の人車が一堂に会していることがわかる。とくに、松山人車軌道の人車(廃車後は梨畑の監視小屋に使用されていたが、現在は復元されて走行可能)は宮城県松山町(現大崎市の一部)から葛飾の地に「里帰り」したのである。来館者たちは帝釈人車鉄道で使用されたと考えられている松山人車軌道の人車に特別な思いを抱いたであろう。

本書は、ブックレットの性格上、一般読者にもわかりやすい内容になっている。あわせて、多くの文書、写真、表、地形図などの資料が解説とともに効果的に掲載されている。本書を通して、帝釈人車鉄道を含む日本の人車鉄道が動力交通機関

への橋渡しとして、重要な役割をもっていたことを認識できるであろう。本書は地域交通史(誌)の研究書としても重要な1冊といえる。

本書は葛飾区郷土と天文の博物館の受付カウンターと葛飾区役所区政情報センターで販売している。また、郵送による入手の場合、同博物館のホームページ(<http://www.city.katsushika.lg.jp/museum/index.html>)を参考にするか、同博物館(TEL: 03-3838-1101)に問い合わせると情報が得られる。

経栄山題経寺は1969~1995年の映画「男はつらいよ」(寅さんシリーズ, 原作・脚本・監督は山田洋次氏, 主演は渥美清氏)の舞台でも有名である。この寺の帝釈堂と本堂をつなぐ廊下には、帝釈人車鉄道が走行する様子を図にした細長い木彫が飾られている。さらに、経栄山題経寺から近い葛飾柴又寅さん記念館(監修および名誉館長は山田氏)には、帝釈人車鉄道のミニチュア模型も展示されている。ともに柴又を訪れるときには見落とせないものである。

(中牧 崇)

#### 〔注〕

- 1) 金町停車場(鉄道駅)の開設は1897(明治30)年12月で、日本鉄道土浦線の田端~土浦間の開通(1896年12月)から1年後であった。
- 2) 葛飾区『増補 葛飾区史 下巻』, 葛飾区, 1985, 227~228頁。
- 3) 笠間人車軌道および笠間稲荷軌道に関する研究は、以下の文献が詳しい。  
中川浩一『茨城の民営鉄道史 中』, 筑波書林, 1981, 191~200頁。
- 4) 1917(大正6)年図式による表記において、人車鉄道は「特殊鉄道」として扱われていた。