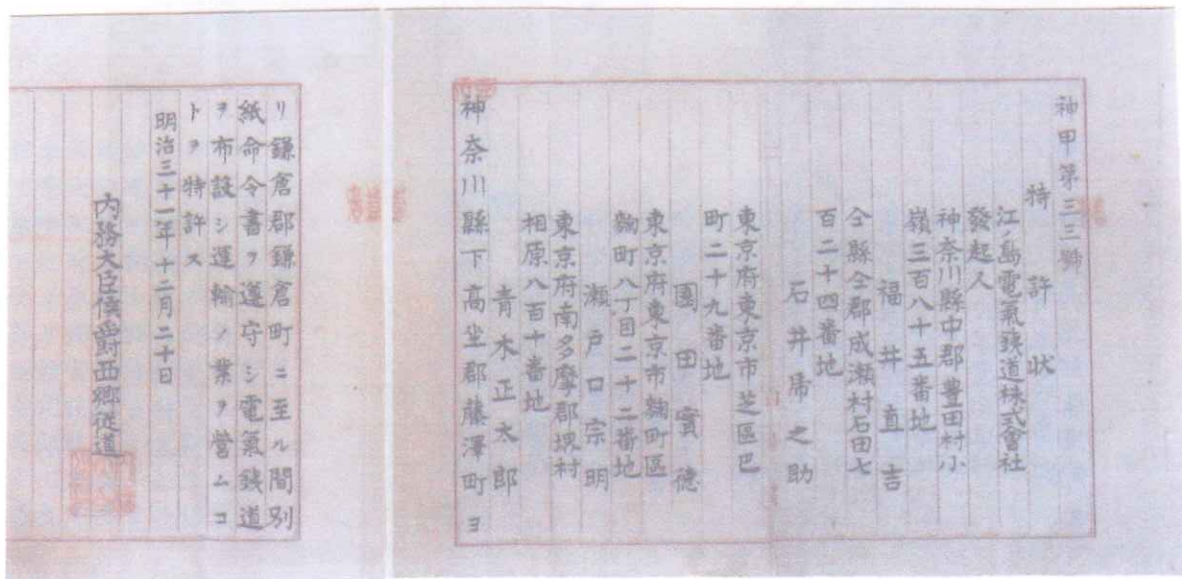


走り続けて 113 年

江ノ電の歴史ものがたり

- 1、波乱の幕開け・文明開化の時代
- 2、電力会社の時代
- 3、関東大震災とその後の経済恐慌
- 4、太平洋戦争前後
- 5、鉄道会社から交通・観光会社への転進
- 6、鉄道の改良と東京オリンピック
- 7、鉄道廃止撤回・駅用地の利用へ
- 8、復活そして新車登場



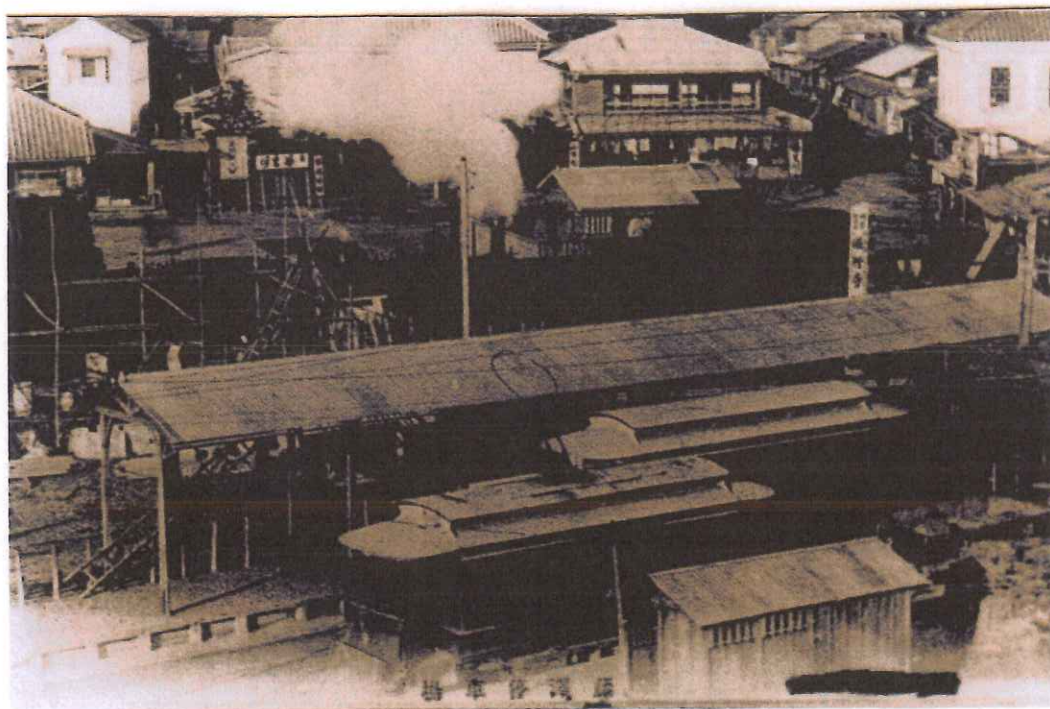
明治 31 年、内務大臣から下付された特許状
江ノ電開業 100 周年（平成 14 年）を機に
開業当時の発起人福井直吉氏の曾孫に当たる
福井栄 氏から江ノ電に寄贈されたもの

はじめに

「江ノ電」は今年（2015年）9月1日で最初の開業から113年を迎えます。11月4日には鎌倉まで全通してから105年になります。長い年月の間にはいろいろなことがありました。社史には出来事が記録として列記されますが、その裏にあった諸事情や、年表の別列に記載されたその時代の社会の出来事とのつながり、その時々の人々の努力などについては行間に隠れてしまいます。あわただしく「江ノ電開業100周年記念誌」の編纂を終えて退社した後、あらためて眺めてみると、その時代時代の流れのなかで江ノ電がどのように生き抜いてきたかが見えてきました。今日はそんなことが少しでもお伝えできれば幸いです。

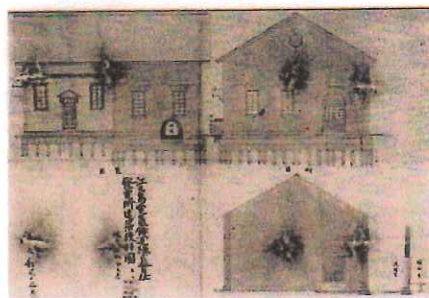
1、波乱の幕開け・文明開化の時代

明治35（1902）年9月1日、「江之島電気鉄道」は江ノ島までの主要交通機関であった人力車夫たちの猛反対により当初計画していた路面敷設をあきらめ専用の土地を購入しルートを変更するなどの難関を切りぬけ特許を得てから4年近くかかってようやく「藤沢」～「片瀬(今の江ノ島駅)」間の開業にこぎつけました。その後約2年で極楽寺まで延伸しますが、トンネルの掘削、市街地の用地買収、横須賀線の横断など難問題の解決に手間取り、ようやく最初の開業から8年後の明治43年11月4日に全線が開業しました。



開業間もない頃の藤沢駅（当時の絵葉書）

当時の終点は「小町」と称し八幡宮の鳥居前（生涯学習センターの前あたり）でした。当時、藤沢をはじめ沿線には電気がまだありませんでした。江ノ電は自前の発電所（火力）を造り電車を動かしたのです。建物21坪、出力わずか74Kw（100馬力）の小さな発電所は、その後増強され電力供給事業の免許を得て近隣に電気を配りました。江ノ電は小さな電力会社でもあったのです。



火力発電所の図面

2、電力会社の時代

おりしも、文明の利器としての電気は最新の事業として脚光をあびており、発電所が各所に作られました。これらを統合管理しようという国策に沿って電力会社の統合が行われ、江ノ電は全線開通後わずか11カ月後には「横浜電気」に吸収合併され、「江之島電気鉄道」は消滅してしまいます。さらに「横浜電気」は大正10年には「東京電灯」（後に「東京電力」となる会社）に合併されます。開業に努力した人たちにとってはやりきれない思いが強かったと思いますが、これが後に江ノ電を救うことになるのです。東京電灯は関東全域の電力会社を統合しました。このうち群馬県内にあり吸収された電力会社の中には電車路線を所有していた会社もあり東京電灯は一時約80キロの路線を有することになります。

3、関東大震災とその後の経済恐慌

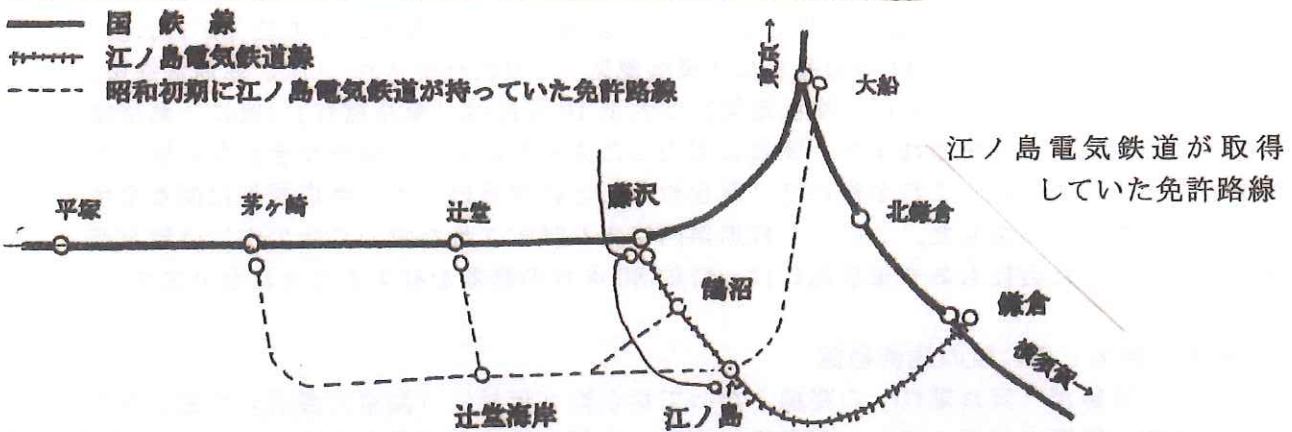
江ノ電の路線が「東京電灯」の路線となってから約2年後に「関東大震災」が起こります。江ノ電は線路の損壊のほか、発電所の倒壊、車両の焼失など甚大な被害を受けましたが1カ月弱で復旧します。これは大企業であった「東京電灯」の資金・復旧資材の確保力と、なんといっても電力がすぐに供給できたことによるものでした。また同じ会社であった群馬県内の路線から車両を移籍することもできました。江ノ電の路線が大企業の中にあつたことは幸運でした。しかし、関東大震災は日本の経済に大きな打撃を与えることになり、その影響がじわじわと東京電灯の経営を圧迫していきます。



腰越付近の惨状。 星野写真館所蔵

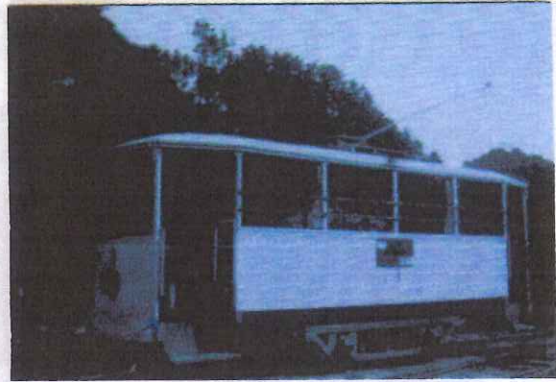
関東大震災に端を発する「昭和の大恐慌」により兼業の整理をせざるを得なくなった「東京電灯」は保有していた鉄道路線の売却をすることになりました。群馬県内の路線は東武鉄道が買い取り、藤沢～鎌倉間の路線を買い取ったのが甲州二財閥の一人といわれた若尾一族が設立した「江ノ島電気鉄道」でした。元々のこの会社は茅ヶ崎出身の方が発起人となって、鶴沼～茅ヶ崎間の鉄道敷設を計画していた「東海土地電気」という会社（準備中）でした。震災のあと、挫折したこの計画を若尾一族が引き継ぎ、社名を江ノ島電気鉄道として発足させました。しかし、東京電灯からの買収にはこの路線の業績が良かったことから競合相手が出現し買収金額が大幅に増加してしまい、その結果当初の計画は断念され買収した路線のみが残ることになりました。ちなみに渋川地区3路線(約70キロ)の譲

渡金額は 74 万円、これに対し江ノ島線(10.2 キロ)は 150 万円でした。



このように大正 15 年に設立された「江ノ島電気鉄道」が昭和 3 年から「江ノ電」の経営をすることになります。これが現在の「江ノ島電鉄」です。したがって、開業当初の「江ノ島電気鉄道」とは会社は同 ではありません。

しかし、営業を始めたものの、このあと大きな試練が江ノ電を見舞います。若尾一族の経営が破たんしその影響を受け混乱する江ノ電に、大船～江ノ島間のバス専用道路計画との競願、小田急江ノ島線の開通、地元有志による江ノ島～鎌倉間のバス運行など、数年の間に様々な逆風が襲いました。多くの経営者が去っていった中で奮闘し、また納涼電車や古い車体を利用したバンガロー村などアイデアをもって江ノ電を維持したのは 2 人の役員でした。



昭和 6 年から運転された納涼電車

4、太平洋戦争前後

江ノ電の経営がようやく軌道に乗ったのもつかの間、昭和 12 年の日中戦争開戦と共に軍の力は強まり、指揮命令系統の一本化を目指して私鉄の統合が進められ、小田急・京浜・京王は五島慶太氏率いる東京横浜電鉄に合併され「東京急行電鉄」が誕生、江ノ電もその傘下に入ります。16年に始まった太平洋戦争は開戦後 1 年もすると形勢は不利となり、資材不足に悩む日本軍は銅像やあげくのはてにはローカル線や不要不急の路線のレールを剥すような始末となりました。そんな中で江ノ電は「軍港・横須賀」と「軍事産業都市・平塚」を結ぶルート中にあるとして目をつけられ「軌道」から「鉄道」への転換を強いられ昭和 19 年に「鉄道」の扱いを受けることとなります。横須賀と平塚を結ぶルートとして大改良する計画があったとのこと。過去に免許を持っていた江ノ島と茅ヶ崎を結ぶ路線の途中には辻堂の演習場・茅ヶ崎の通信基地があることも関係していたとみるべきでしょう。しかし「鉄道」にはなつたものの改修すべき箇所があまりにも多く、猶予申請をしている間に終戦を迎え、内容は変えられないまま「鉄道」の扱いを受けることとなりますが、これが大きな転機となります。その手はじめとして、昭和 24 年、鎌倉終点部分の路面軌道を廃止し現在の西口への乗入を行いました。

(注)「鉄道」と「軌道」……「鉄道」は JR・小田急のような 般鉄道、「軌道」は路面電車のようなものと考えていただくとわかりやすい。

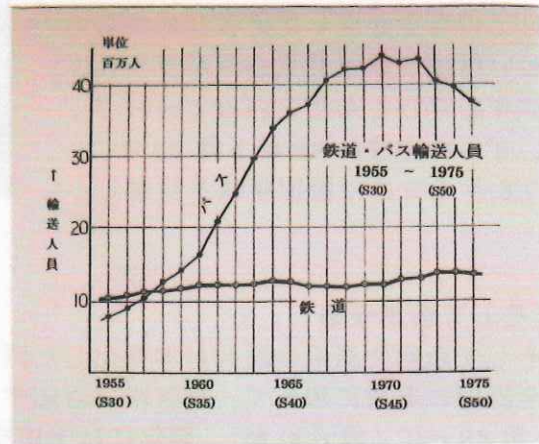
5、鉄道会社から交通・観光会社への転進

戦後の復興はめざましく、江ノ島、鎌倉への観光客は急増しました。当時取締役であった五島慶太氏は「江ノ電」をバスを含めた交通会社とし、さらに観光事業へも進出すべく、国鉄の局長であった梶浦氏を社長として招き、昭和24年に社名を「江ノ島鎌倉観光」に変更します。そして手始めに「江ノ島展望灯台」の建設に着手しました。五島氏の指導によって現在の江ノ電の基礎がつけられたといってもいいのではないのでしょうか。このとき、展望灯台の設計～建設を担当するために国鉄から引き抜かれた新藤氏が、その後企画部門を担当し江ノ電をリードしてゆくことになるのです。新藤氏は鉄道の改良はもとより、「江ノ島エスカー」「駐車センター」をはじめとする観光施設の企画・建設に続き、関連企業の設立などに手腕を発揮し江ノ電の事業を拡大していきました。

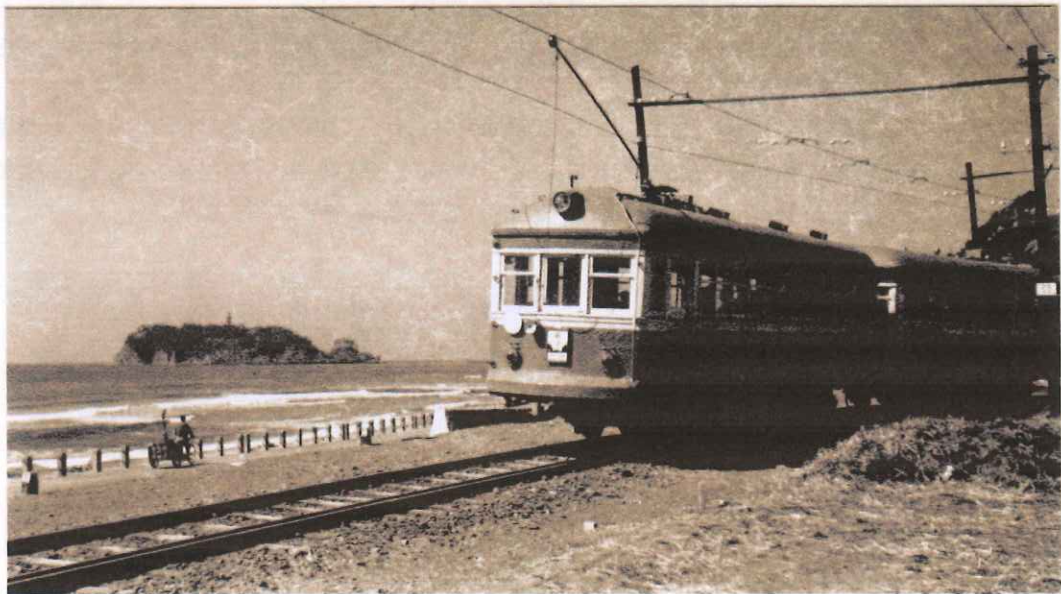
6、鉄道の改良と東京オリンピック

展望灯台が昭和26年に完成、江ノ島島頂部の整備が一段落し、鉄道の整備が始まりました。ホームの改良、車両の連結・連接化が次々に行われ輸送力は大幅に増えました。昭和30年にはホームの嵩上が完了、翌31年にはボギー車としては江ノ電初の連結車が登場、その後続いて35年にかけて7編成の連接車が就役しました。

しかし、時を同じくして東京オリンピックに向けての道路整備が進み、バスの便が飛躍的に良くなりました。バスの乗客は地域路線の新規開拓のほか、横浜・渋谷への直行便も走るようになり業績はうなぎのぼり、一方で鉄道の乗客は伸び悩んでいたため一部の役員から「同じ会社で並行して電車とバスを走らせるのはムダだ。採算性の悪い鉄道は廃止すべき」という意見が出、当時の企画室がこれの検討を命じられたのです。昭和38年4月廃止は非常に難しいとの報告がなされましたが、結論は出ませんでした。



鉄道とバスの輸送人員比較



昭和38年の七里ヶ浜、道路に自家用車の姿はない

7、鉄道廃止撤回・駅用地の利用へ

役員会で鉄道廃止は難しいとの認識は得たものの、まだ廃止論がくすぶり続ける中、継続調査しているわずか数年の間に時代はめまぐるしく変わりました。30年代のはじめから計画されていた藤沢市の駅南口区画整理も動きはじめ、現実のものとなってきました。ここで新藤氏が室長を務める企画室が鉄道を廃止せず、駅用地を有効利用したビル建設計画を提案します。その昭和42～3年頃から鉄道に追い風が吹き始めました。

沿線の開発もありましたが、なんといっても大きかったのは道路の渋滞が始まったことで定時に走る鉄道に旅客が戻ってきたのです。江ノ電の乗客を奪った道路が今度は復活を助けてくれることになったわけです。廃止論はいつの間にか消え、ビル計画が進められることになり、昭和47年10月にビル工事、48年4月に高架工事が着工されました。江ノ電の復活と対照的に、道路交通の邪魔者として同じ47年に荒川線だけを残して東京都電と横浜市電が全廃されています。工事は着工されましたが、直後の48年秋にオイルショックに見舞われ、工事資材は2～3倍の値上がりをします。しかし、江ノ電はこの影響をほとんど受けませんでした。ひとつは着手がオイルショック前であったというこれも大きな幸運ですが、やはり新藤氏の自己の信念を通じた業者選択からすばらしい信頼関係と意気込みが生まれ、これがツキを呼びこんだといっていでしょう。ビルの完成は49年5月23日、2週後の6月7日には藤沢新駅が開業しました。



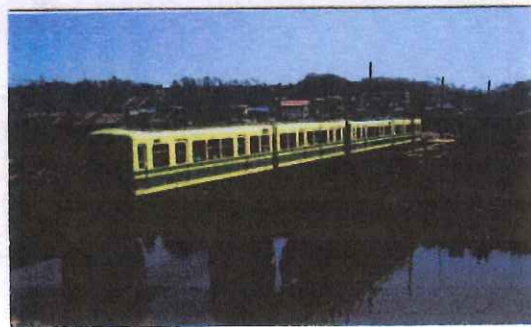
開業祝いの中、新駅に入る電車

8、復活そして新車登場

ビルそして新駅や高架の設計が本格化した昭和40年代中ごろから乗客が増え始めました。安全設備の充実に加えて、乗客増に対応するため45年に東急玉川線（玉電）から4両、（玉電80→江ノ電600形）、翌年には上田交通から2両（上田2300→江ノ電800形）を購入しました。49年の高架乗り入れ後は連結運転のできない100形を一掃するため他にも車両を探しますが江ノ電の線路条件に適合する車両は見つからず、ついに車両の新造にふみきります。そして54年、完全な新造車両としては昭和6年の106～110号以来48年ぶりという1000形が就役しました。

自家用車の普及により地方のローカル私鉄の廃止が続き、また道路の混雑で次々に路面電車が消えてゆく中で江ノ電の乗客は増えていきました。開業時、人力車夫たちの反対で路面をあきらめ専用軌道としたことが、ここで生きてきたこととなります。

1000形の登場は江ノ電の復活を象徴する出来事として話題となり、搬入時には深夜にも拘わらず大勢の人たちが見守りました。全国的に中小私鉄が苦しい中での江ノ電の新車導入はメディアにも多数取り上げられ、翌年の鉄道友の会のブルーリボン賞を中小私鉄としては初めて受賞しました。



旧鵜沼橋梁を渡る1000形

おわりに

その後、おかげさまで江ノ電はますますの業績を続けています。昭和 56 年には「江ノ島電鉄」と社名を変更、鉄道を中心とした総合会社としての新しい一步を踏み出しました。

平成 2 年に始まったバブル崩壊により、不動産事業に頼っていた各企業は大きな痛手を負いました。しかし、江ノ電は土地を買わず（買えず？）、不良資産を持たずにすみしました。他社が不良資産の処理に困窮する時期、江ノ電は 2000 形 3 編成を就役させたのをはじめ安全設備の充実を図ることができました。

100 年余の歴史を振り返ってみると、実に様々なことがありました。大きな経済変動などの折、大企業には国策として救いの手がさしのべられますが、一地方の中小私鉄などは自力で生きていかなければなりません。それだけに、その時々の人々の努力だけではないなにかがあるような気がします。まさに江ノ電は「運」に恵まれた会社とっていいのではないのでしょうか。それは時期的なタイミングだけでなく、その時々に応じた地の利があったこともあります。そして、倒産の危機に立ち向かった人たちや、戦後の発展期にあわせて社業の発展に尽くした人がいたことなど、その時々「人」に恵まれたことも事実です。また、これほど応援してくださる方々が多い鉄道も珍しいのではないかと感じます。多くの方々の応援が江ノ電の元気の源とっていいのではないのでしょうか。これからも厳しい状況が続きますが、暖かく見守っていただきますようお願いいたします。



最新の 500 形車両

最近の話題

昨年 11 月 19 日、土木学会から江ノ電が「土木遺産」に認定されました。極楽寺のトンネルが明治時代に造られたレンガ積みのものであることや、昔の面影を残す処が各所に残っていることなどが認定の理由に挙げられています。



極楽寺トンネル開通直後の写真

江ノ電の駅 (全線開業時と現在)

