

橋本駅を巡る二つの鉄道の小史 (2)

—相模線に見る産業技術史的意義—

堤 一郎^{*1}

Short History of Two Railways around Hashimoto Station (second) ‘Significance of History of Industrial Technology on the Sagami line’

Ichiro Tsutsumi

In this report, next two contents explained. One is a brief history of two private railways; the Yokohama Railway and the Sagami Railway, around Hashimoto station. The other is the significance of history of industrial technology on the Sagami Railway.

In 1921, the Sagami Railway started its transport business. The purpose of this railway construction was ballast collection at Sagami-river and its selling. The first line of this railway was Chigasaki to Samukawa, Kawasamukawa. Between Samukawa and Kawasamukawa was goods-line of ballast transport. To the purpose of goods train operation, English-made two old steam tender engines introduced. In 1931, this railway expanded to Hashimoto via Atsugi.

In 1935, this railway ordered four Diesel-electric railcars at Kisha-Seizo Co., and these were the first private railway’s vehicles in Japan. As these railcars had multiple unit control apparatus, so connected train operated from Chigasaki to Hachioji directly.

Keywords are as follows; Railway, Hashimoto Station, Sagami-line, History of Industrial Technology.

1. はじめに

橋本駅は1908年9月23日、私設鉄道（私鉄）の横浜鉄道全通時に開業した。日露戦争終結後の1906年3月に鉄道国有法が公布され、日本鉄道（現、東北本線・高崎線・常磐線等）、山陽鉄道（現、山陽本線等）、関西鉄道（現、関西本線等）、甲武鉄道（現、中央本線）等の国内幹線的私鉄17社が、同年から翌年にかけて国有化された。これらの外に国有化予定の私鉄が15社あったものの、横浜鉄道はその対象外とされた。

現在の橋本駅には横浜線、相模線の他、1990年3月には京王電鉄（旧、京王帝都電鉄）相模原線が乗り入れたが、本稿では相模線について述べる。相模線は相模鉄道（初代）が前身で、相模川での砂利採取・販売を目的に建設された。建設に際し、明治初期に日本で初めて改造工事がなされた蒸機2両を譲り受けて運用し、さらに県中央部の厚木を経て西多摩郡の商都八王子への連絡を果たすため、国内私鉄として初めて電気式内燃動車を導入し直通運転を実現させた史実があり、本稿ではこれらについての産

業技術史的な意義を概説する。

2. 相模鉄道（初代）の誕生

現在の相模線は橋本を出ると相模原台地を下り、下溝から相模川左岸沿いに南下し、海老名を経て茅ヶ崎に至る。この線区が1916年6月免許を受け、1921年9月に開業した非電化私鉄の相模鉄道（初代）である。この鉄道は軌間1067mmの蒸気動力による旅客・貨物鉄道で、当初の開業区間は茅ヶ崎—寒川—川寒川間¹⁾、寒川—川寒川間は相模川下流左岸での砂利採取を主目的とする短距離貨物線である。翌1922年5月、寒川—東四ノ宮間にも別の貨物線が開業した。相模川での砂利採取と販売業務の認可は、1919年7月に取得した²⁾。

図1に1925年4月発行の時刻表を示す³⁾。これから茅ヶ崎—寒川間の列車運転本数は、下り6本、上り7本であり、茅ヶ崎発着列車は東海道本線の列車と接続するようダイヤグラムが組まれている。列車は蒸機が客車（貨車併結は不明）を牽引、5.0kmの区間を14分で走行し平均時速は21^{km/h}、自転車並

*1 サレジオ工業高等専門学校 専攻科

茅ヶ崎・寒川間 (非連帯線)																
寒川行						駅名		運賃		茅ヶ崎行						
301	303	305	307	309	311					302	304	306	208	308	310	312
5.20	8.30	10.30	12.50	3.50	6.10	茅ヶ崎	寒川	0.0	9.0	7.04	9.49	11.09	1.24	2.49	5.09	7.59
↓	8.39	10.39	12.59	3.59	6.19	茅ヶ崎	寒川	2.0	11.0	6.56	9.41	11.01	1.76	2.41	5.01	7.51
5.34	8.44	10.44	1.04	4.04	6.24	茅ヶ崎	寒川	3.1	14.1	6.50	9.35	10.55	1.70	2.35	4.55	7.45

図1 相模鉄道 (初代) 時刻表 (時刻表; 大正14年4月号)

みの速さである。この当時は鉄道省との連帯運輸はまだなされていない。

寒川から北進し1926年4月倉見まで、同年7月には厚木へと延伸した。1930年10月発行の時刻表(図2)では、列車運転が11往復に増加している³⁾。路線長は14.6km、運転所要時間は約40分、途中の寒川と倉見で列車交換し鉄道省との連帯運輸もなされている。厚木の町中へは相模川を橋で徒歩連絡、小田原急行鉄道との連絡も行った。

最終的には1931年4月橋本に至り、建設計画通り全通したが、同年11月寒川-川寒川間の貨物線が廃

止された。1934年12月発行の時刻表(図3)からは区間運転を含み一日17往復の列車運転を見て取れ、ガソリン車併用の記載も見られる³⁾。これは1932年4月に日本車輛製造東京支店^{註1)}製小型2軸ガソリン動車4両を導入し(図4)⁴⁾、列車増発を行ったことを意味する。1939年7月にも廃止になった旧池田鉄道から、余剰のガソリン動車1両を増備し総勢5両としたが、これは当時台頭してきた乗合自動車対策で、頻発運転による旅客数の確保である。既設停車場間に、ガソリン動車だけを停車させる停留場も設置された。

茅ヶ崎・厚木間 (相模線) (運)															
厚木行						駅名		運賃		茅ヶ崎行					
301	302	304	307	309	311					313	315	317	319	321	
0.0	2.42	4.84	7.26	9.68	12.10	茅ヶ崎	厚木	0.0	2.42	4.84	7.26	9.68	12.10	14.52	
5.0	7.42	9.84	12.26	14.68	17.10	茅ヶ崎	厚木	5.0	7.42	9.84	12.26	14.68	17.10	19.52	
8.7	11.12	13.54	15.96	18.38	20.80	茅ヶ崎	厚木	8.7	11.12	13.54	15.96	18.38	20.80	23.22	
11.6	14.02	16.44	18.86	21.28	23.70	茅ヶ崎	厚木	11.6	14.02	16.44	18.86	21.28	23.70	26.12	
14.6	17.02	19.44	21.86	24.28	26.70	茅ヶ崎	厚木	14.6	17.02	19.44	21.86	24.28	26.70	29.12	

図2 相模鉄道 (初代) 時刻表 (時刻表; 昭和5年10月号)

茅ヶ崎・橋本間 (相模線) (運)															
茅ヶ崎行						駅名		運賃		橋本行					
40	42	44	46	48	50					51	53	55	57	59	
0.0	2.42	4.84	7.26	9.68	12.10	茅ヶ崎	橋本	0.0	2.42	4.84	7.26	9.68	12.10	14.52	
6.4	8.84	11.26	13.68	16.10	18.52	茅ヶ崎	橋本	6.4	8.84	11.26	13.68	16.10	18.52	20.94	
12.7	15.12	17.54	19.96	22.38	24.80	茅ヶ崎	橋本	12.7	15.12	17.54	19.96	22.38	24.80	27.22	
18.7	21.12	23.54	25.96	28.38	30.80	茅ヶ崎	橋本	18.7	21.12	23.54	25.96	28.38	30.80	33.22	
21.7	24.12	26.54	28.96	31.38	33.80	茅ヶ崎	橋本	21.7	24.12	26.54	28.96	31.38	33.80	36.22	
24.6	27.02	29.44	31.86	34.28	36.70	茅ヶ崎	橋本	24.6	27.02	29.44	31.86	34.28	36.70	39.12	
28.3	30.42	32.84	35.26	37.68	40.10	茅ヶ崎	橋本	28.3	30.42	32.84	35.26	37.68	40.10	42.52	
33.3	35.42	37.84	40.26	42.68	45.10	茅ヶ崎	橋本	33.3	35.42	37.84	40.26	42.68	45.10	47.52	

図3 相模鉄道 (初代) 時刻表 (時刻表; 昭和9年12月号)

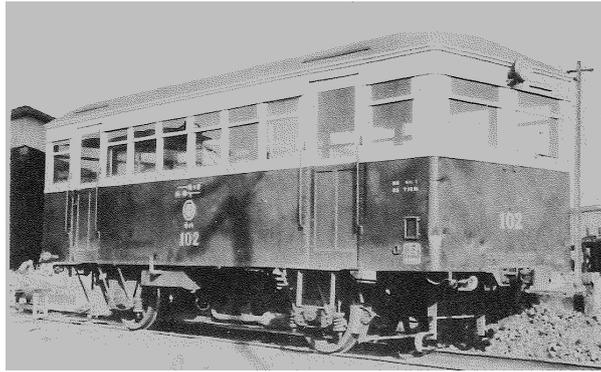


図4 相模鉄道（初代）2軸ガソリン動車キハ102号

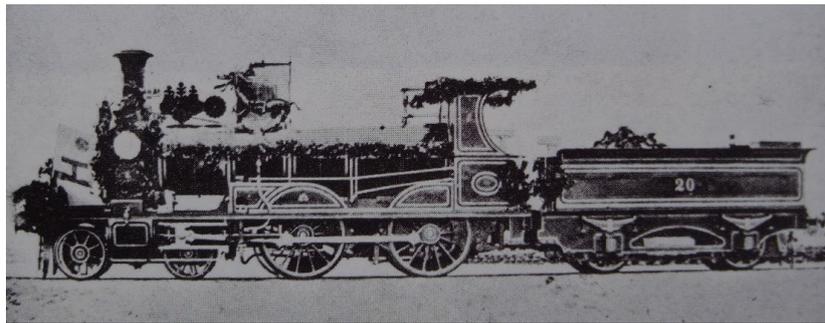


図5 5100形5101号（旧20号）蒸機；京阪神間開業時のお召列車牽引機

ところで1920年7月、相模鉄道（初代）は建設工事に、鉄道院から明治期の英国製古典機関車2両を譲り受け使用した。これは1876年官鉄神戸工場で英国人鉄道技術者ウォルター・マッカーシー・スミス(1843-1906)の指導下で、日本人技術研修生たちが貨物用テンダ式蒸機（軸配置C）を旅客用機（軸配置2B）に改造した5100形2両（5100, 5101号）であった（図5）⁵⁾。

この改造工事は1874年5月の阪神間官鉄仮開業後、京都への延長に際し長距離運転用の旅客用テンダ式機関車が不足するためである。仮開業時の車輛は蒸機12両（旅客用テンダ式2両、貨物用テンダ式4両、短距離・構内運転用タンク式4両、工事用タンク式2両）、2軸木製客車83両、2軸有蓋・無蓋木製貨車77両であった⁶⁾。

貨物用機を旅客用機に改造するこの工事経験が、後年1893年6月の国産860形複式蒸機製造に繋がる。複式とは、ボイラで発生した飽和蒸気をまず高圧側シリンダに供給しピストンを駆動させた後、再び低圧側シリンダに送り再使用するものである。

当時の英国人鉄道技術者はリチャード・フランシス・トレヴィシニック(1845-1913)、製造を担った日本人技術研修生には、森彦三(1867-1958)、太田吉松(????-1927)らがいる。森は後に神戸工場長となり、

南満州鉄道を経て名古屋高等工業学校（現名古屋工業大学）教授・校長、太田は川崎造船所で鉄道院制式蒸機設計の主任技術者になった⁶⁾。

相模鉄道（初代）の橋本延伸は、県央の厚木そして軍都への歩み始める相模原地域への連絡線として横浜線と共に重要な位置付けとなるが、開業初期は関東大震災後の再建復興に必要な砂利需要の急増から相模川での砂利採取量が増え、同鉄道の貨物収入に直接繋がったことも見逃せない。このため5100, 5101号（同鉄道で100, 101号と改称）の他、1924・26年に汽車製造東京支店^{注2)}製タンク式蒸機（図6）を4両増備し⁴⁾、旅客と共に砂利輸送にも充当した。

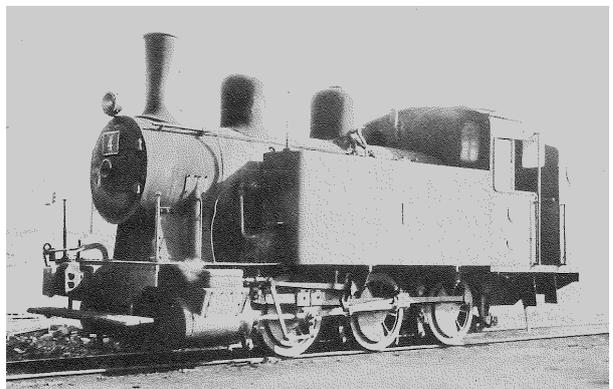


図6 相模鉄道（初代）のタンク式蒸機

十五年七月二十日改正		茅ヶ崎・橋本・八王子間 (相模線) (各駅停車) (ガソリン車併用)																		
駅名		茅ヶ崎、日京、厚木、香川、寒川、宮山、倉見、門澤橋、社家、中新田、厚木、上今泉、本座間、陸士前、上磯部、上磯、原倉麻、上磯、木上磯、作ノ口、大河原、橋本、相模、八王子																		
行	種	運賃	茅ヶ崎	日京	厚木	香川	寒川	宮山	倉見	門澤橋	社家	中新田	厚木	上今泉	本座間	陸士前	上磯部	上磯	原倉麻	
0.0	0.0	...	5 00	5 38	5 52	6 45	7 44	9 08	10 08	11 08	0 38	2 06	3 00	4 04	5 02	5 34	6 14	7 05	8 08	9 23
5.0	11	...	5 10	5 48	6 05	6 58	7 54	9 20	10 19	11 19	0 50	2 16	3 11	4 14	5 17	5 44	6 27	7 18	8 20	9 34
14.6	33	...	5 30	6 08	6 26	7 22	8 19	9 45	10 39	11 39	1 15	2 35	3 31	4 32	5 30	6 02	6 50	7 35	8 53	9 51
20.6	46	...	5 42	6 20	6 38	7 44	8 25	10 00	10 51	11 51	1 29	2 46	3 44	4 43	5 42	6 13	7 01	7 48	9 05	...
33.3	79	...	6 11	6 54	7 12	8 12	8 59	10 28	11 25	0 21	2 00	3 18	4 13	5 12	6 43	...	7 48	9 34
35.2	74	...	6 58	7 41	7 59	8 12	9 04	10 33	11 28	...	3 23	4 41	5 36	6 35	7 06	...	8 11	9 34
42.1	89	...	7 05	7 48	7 66	8 12	9 11	10 40	11 36	...	3 30	4 48	5 43	6 42	7 13	...	8 18	9 34

図7 相模鉄道（初代）時刻表（時刻表；昭和15年10月号）

東京の多摩地域では多摩川での砂利採取を目的に建設された東京砂利鉄道（貨物鉄道，1920年砂利採取権と共に国有化，中央本線支線下河原線，廃止）や五日市鉄道（現，五日市線）の貨物支線⁷⁾，多摩鉄道（現，西武鉄道多摩川線）も同様である。とりわけ西武鉄道多摩川線沿線には当時の痕跡がまだ幾つか散見され，常久の大規模砂利集積場跡地が現在には競艇場に再利用されている。

相模鉄道（初代）は第二次世界大戦中の1943年4月近隣の神中鉄道を合併したものの，1944年6月茅ヶ崎―橋本間と寒川―東四ノ宮（国有化後，西寒川と改称）間が国有化，運輸通信省相模線となり残った旧神中鉄道が相模鉄道を継承したまま現在に至っている。この当時，両鉄道は蒸気・内燃併用鉄道で砂利採取・販売業務も行う同業者であった。内燃動車の運転を行ってはいたが，戦争激化による燃料統制から内燃動車は代用燃料（木炭瓦斯）での運行を余儀なくされていた。

1949年6月に日本国有鉄道が誕生したが，相模線支線寒川―西寒川間は1954年9月廃止された。しかし1960年11月この支線は復活し，1984年4月の廃止まで旅客輸送を続けた。この廃線跡は現在でも追跡が可能である。1991年3月，JR東日本の相模線は全線電化され，今日に至っている。

3. 電気式内燃動車による八王子への直通運転

相模鉄道（初代）は1936年1月から鉄道省横浜線に乗入れ，西多摩郡の商都八王子までの列車直通運転を開始した。1940年10月発行の時刻表（図7）から⁸⁾，一日6往復の直通運転（列車運行番号300番

台）がわかる。表中の昭和産業は旧砂利採取線を転用の軍需工場への線区と思われ，朝夕の工具輸送列車が運転されていたのであろう。往路の時刻記載はあるが復路記載はなく，これは何を意味するのだろうか？

自社線内と八王子への直通乗入運転のため，電気式ディーゼル動車が汽車製造東京支店に発注され，1935年10月に完成した（図8）⁸⁾。これがキハ1000形4両であり，客貨分離を図るとともに迅速輸送を実現した。導入の背景は，①従来のガソリン動車に比べて燃料費が節約できる，②事故に対する安全性が高い，③歯車箱による機械式変速装置は故障が多い，④電気式は運転が円滑で連結運転も容易，と記されている⁹⁾。

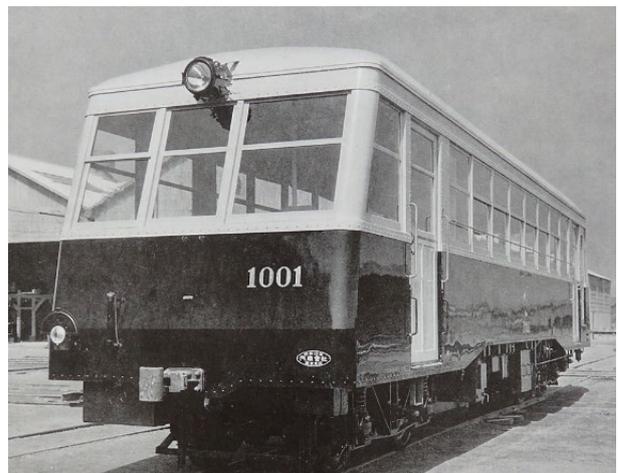


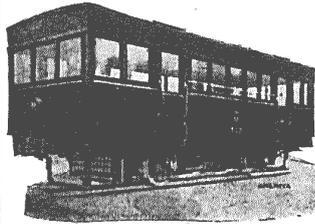
図8 相模鉄道（初代）キハ1000形電気式ディーゼル動車

表1 国内私鉄に在籍したディーゼル動車

鉄道名	製造年月	製造所	主機関名	数
長 岡	1928.12	雨宮製作所	M.A.N.	2
芸 備	1931.9	日本車輛(本店)	ザウラ	1
成 田	1932.4	汽車製造(支店)	ベンツ	1
江 若	1932.7	日本車輛(本店)	ベンツ	2
加 越	1932.7, 1937.8	日本車輛(本店)	ベンツ	3
津 軽	1933.4	日本車輛(本店)	ユンケル	1
北九州	1930.7, 1930.12, 1935.4, 1936.3	汽車製造(支店)	ユンケル, ザウラ	12
筑前参宮	1932.7, 1939.5	新潟鐵工所	A.E.C, 新潟	3
神 中	1936.1, 1936.6, 1937.5-1939.5	日本車輛(支店)	池貝	10
相 模	1935.10	汽車製造(支店)	ユンケル (電気式)	4
鉄道省	1937.?	川崎車輛	鉄道省・新潟・三菱 ・池貝(電気式)	2

表2 搭載されたディーゼル機関

製造所	形式	シリンダ数	直径 (mm)	行程 (mm)	出力 (PS)	毎分回転数 (r.p.m.)
メルセデス・ベンツ	OM-5S	6	105	165	78	1400
M.A.N.	W4V12/18	4	110	180	50	1100
ユンケル	4.1(対向)	3	85	96/144	83	1550
ユンケル	5.4TV	4	85	96/144	110	1500
ザウラ	BUD	6	120	170	106	1350
A.E.C.	A-155	6	115	142	100	1500
新潟	LH6Z	6	115	142	100	1460
池貝	6-HSD	6	100	140	74	1500



四輪五十八人乗
瓦斯機関自動車

出張所 東京市麹町區丸之内(有樂館)
電話丸之内一〇八五四番

株式會社 雨宮製作所

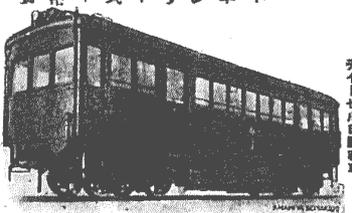
社長 小澤信之甫

本社 東京市深川區和倉町卅一番地
電話本所 三三三三
四七九八三
七六四四六
七六六六七
番番番番

暑中御伺

營業種目

- ガソリン、ディーゼル機関車
- 蒸気電気各種機関車
- 客貨車、電車、ガソリン
- ディーゼル自動車、各種トラ
- ツク、自動車各種、土砂運搬車
- 其他交通用品一式
- 一般水圧鐵管、橋樑
- 諸機械製造販賣



四輪七十七人乗
瓦斯機関自動車

図9 日本初のディーゼル動車；右下（鉄道時報広告）

この動車の車体は軽量化設計がなされ、総重量は17.5tと軽量であった。床下に搭載されたのは独国ユニケル製、出力90kWディーゼル機関で、これに直結した70kW直流発電機を駆動、前後台車内側に各1台釣掛方式で装架された52kW主電動機を駆動する、国内私鉄最初の軽量型電気式ディーゼル動車であった⁹⁾。1933年以降、鉄道省が進めていた車体軽量化設計を先行し実現させた可能性が高く、また2両連結時や多客時には中間付随車を1両連結した列車総括制御運転面においても、汎用性に富むものであった。こうした列車運転は現在の鉄道では最も一般的な編成運転だが、この当時としては希少な先例だったと言える。車体塗色は腰板部が明るい茶色、窓と扉部分が淡い明るい黄色、屋根部が明るい灰色であり、半流線形の車体と相俟って軽快性を感じさせる。

この動車に見る最大の特徴は、従来の内燃動車が単車運転を前提とし、変速装置が機械式（歯車箱・クラッチの組合せによる変速方式）で製造されたのに対し、当初から複数両の総括制御による連結運転を主目的としたことである。加速の際はワード・レオナード方式による電動機制御により、これは当時の建物内昇降機制御でも用いられた一般的な方式で信頼性も高かった。また減速時は一般の電車と同様電気制動法により減速、停車時には空気式制動機を併用していた⁹⁾。

独国製ディーゼル機関の採用と総括制御運転可能な電気式動車は、この当時としては技術面での困難さがかなり予想されたものの^{註3)}、相模鉄道（初代）はあえてこの組み合わせを選択し、現場での保守・補修を続けながら戦時統合で近隣の神中鉄道を合併、さらに相模鉄道（初代）が1944年6月国有化されるまで使い続けたことを記しておきたい。後年は機関を撤去され一般的な直流電車に改造、旧神中鉄道の600V区間で使用後は茨城県の日立電鉄に譲渡されたが、既に解体された。

この当時、国内に在籍したディーゼル動車41両を表1に¹⁰⁾、日本初の動車（1928年12月、雨宮製作所製；鉄道時報の広告）を図9に、また国内各私鉄に在籍したディーゼル動車搭載の主機関を表2¹⁰⁾に示す。雨宮製作所は1907年、雨宮敬次郎(1845-1911)により起業され、雨宮鉄工所→大日本軌道鉄工部→雨宮製作所と改称しながら、蒸機や内燃動車等を鉄道省や国内各地の私鉄に多数供給した。1931年、経済不況下で閉業し現存しないが⁹⁾、日本初のディー

ゼル動車製造（ディーゼル機関車についても同様）は、産業技術史の面から記録に留める価値がある。

ところで鉄道省においても、1936年キハニ36450形電気式ガソリン動車が、日本車輛製造と川崎車輛で各1両製造された。池貝製153kWの大型船用ガソリン機関を135kW発電機と直結し、これを車体内床上一端に搭載し、2軸台車内に吊掛け装荷された直流電動機2台を駆動する方式だが、49.1tの車体総重量に比べて電動機出力が足りず、電気式とはいえ連結運転を目的に設計されたものではなかった(図10)¹¹⁾。

車体は当時製造された横須賀線用電車モハ32形に類似する外観を呈するものの、車体の軽量化設計には何も配慮がなされていなかった。

また主機関をディーゼルに変更し、直流発電機と組み合わせて床下装架した総括制御運転可能な電気式内燃動車キハ43000形(図11)¹¹⁾が1937年川崎車輛で2両製造されたが、戦争激化で運用が制限された。車体は当時の流線形で軽量化もなされ、中間付随車を挟んだ3両編成であった。

相模鉄道（初代）は国有化後、運輸通信省相模線と改称、燃料統制が解かれた戦後は旧鉄道省標準形のキハ41000形機械式内燃動車(図12)¹¹⁾等による運行が続けられた。この内燃動車は鉄道省制式ガソリン機関GMF13形を搭載し、車体は軽量化設計が施された快作であり、鉄道車輛製造会社と鉄道省大宮工場で製造がなされた。この内燃動車に搭載されたガソリン機関は、後に制式のDMF13形ディーゼル機関に全て換装された。

1949年6月に誕生した日本国有鉄道では内燃動車に搭載する主機関をディーゼルとし、キハ41500形の他、変速装置にトルクコンバータを用いた液体式のキハ42500形やキハ10系、20系、30系等による総括制御編成運転をおこなった。これらに搭載された標準的な主機関がDMH17系であり、東日本地域での機関等の保守・補修は橋本駅西方から引込線を持つ橋本工場もその業務の一部を担当したと言われる。この工場が橋本に設置された背景は、相模陸軍造兵廠や朝鮮戦争に伴い急遽米軍用輸送車輛等の保守・補修を担当した近隣の内燃機関整備企業との関りなのであろうか？

橋本工場は戦時下である1945年5月に橋本工機部として業務を開始し¹²⁾、1950年4月から西日本地域の京都工場（1947年3月京都工機部として開設）と共に、国鉄自動車（乗合、貨物）に搭載される大型

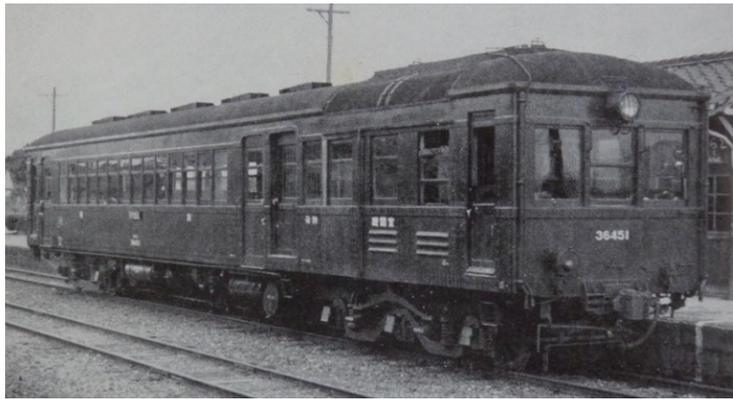


図10 鉄道省の電気式ガソリン動車キハニ 36451 形

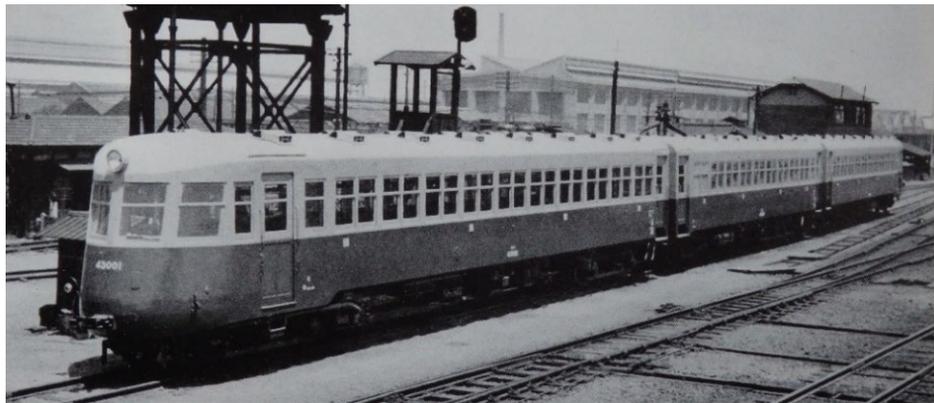


図11 鉄道省の電気式ディーゼル動車キハ 43000 形

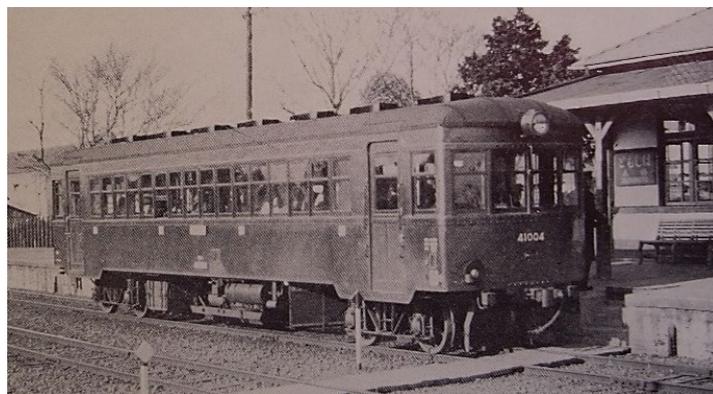


図12 橋本駅に停車中の機械式内燃(ガソリン)動車キハ 41004 形 (1935 年)

自動車用主機関等の保守・補修を循環修繕方式で担当したことはすでに忘れられている。

同工場への引込線は橋本駅構内に僅かな痕跡が残る他は緑道化されて見出せず、その工場跡地も既に大規模商業施設等に変容し現在に至っている。

4. 本稿の纏め

橋本駅に発着する相模線の前身、相模鉄道(初代)の小史を述べた。この私鉄の国有化は1944年6月だが、これは高崎線、中央本線、東海道本線を八高線

(1934年10月全通)、横浜線そして相模線を経由した短絡線構成がその目的ではなかったか? 橋本付近の相模原北部地域には、戦前は相模陸軍造兵廠(陸軍造兵廠東京工廠の一部)、陸軍兵器学校(陸軍工科学校)^{注4)}、陸軍機甲整備学校が存在し、1941年4月にはこの地域の中心的役割を果たす停車場として相模原が新設された。

ところで八高線の終点倉賀野からは陸軍造兵廠火工廠岩鼻火薬製造所への貨物鉄道(1917年4月開業の岩鼻軽便鉄道)が存在した¹³⁾。戦争激化に伴い首

都圏地域を縦貫する軍用列車の運転頻度増加に対処するため、危険物積載貨物列車の発火・爆発による被害を避けるための別線形成を思い起こす。この岩鼻火薬製造所跡地は、群馬の森や他の施設として再利用されている。

相模鉄道（初代）の建設にあたり、日本で初めて改造工事がなされた英国製蒸機 5100 形が 2 両、鉄道院から譲渡され砂利輸送等を担ったことは知られず、戦後まで 1 両が残っていたものの既に解体され存在しない。

さらに直通運転を目的に導入した電気式ディーゼル動車の先取性にも注目しなければならない。内燃動車の総括制御運転の嚆矢としての位置づけは重要な技術的事柄であり、ハイブリッド方式による内燃動車運転が定着している今日、その前段階での技術基盤構築は長く後世に記録すべきである。こうした意味において、相模鉄道（初代）が果たした役割は重要であり、これらが産業技術史面での意義にあたる。

本稿は 2025 年 1 月に相模原市市民大学講座の一環として本学が開催した「橋本駅とその鉄道小史—横浜線と相模線を巡る話題—」の予稿集を基に、その後の調査から得られた資料を追記して再構成し、2025 年 2 月の時点で取り纏めたものである。

謝辞

本稿を執筆するにあたり、資料閲覧にご協力くださった(一社)日本交通協会図書室と(株)電気車研究会の関係各位に、改めてお礼を申し上げます。

また市民大学講座に参加され有意義なご意見とご提言を頂いた本学の坂元愛史教授、本講座開催を企画されご支援頂いた福原信広事務局長、本紀要への投稿機会をくださった島川陽一教授を始め、ご理解とご支援を頂いた小島知博学校長始め本学関係各位に対し、改めてお礼を申し上げます。

文献

- 1) 和久田康雄：四訂版 資料・日本の私鉄、鉄道図書刊行会、(1984-12)。
- 2) 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜：神奈川の鉄道、日本経済評論社、(1996-9)。
- 3) 時刻表復刻版<戦前・戦中>：日本交通公社出版事業部、(1978-3)。
- 4) 柴田重利：相模鉄道（日本の私鉄⑬）保育社、(1982-3)。

- 5) 日本国有鉄道：日本国有鉄道百年写真史、交通協力会、(1972-10)。
- 6) 堤 一郎：近代化の旗手、鉄道、山川出版社、(2001-5)。
- 7) 三村 章：多摩川砂利木材鉄道、多摩のあゆみ、多摩信用金庫、(1993-2)。
- 8) 汽車会社蒸気機関車製造史編集委員会：汽車製造蒸気機関車製造史、交友社、(1972-3)。
- 9) 機械学会誌編集委員会：“我が国最初のディーゼル電動車”，機械学会誌、(1935-11)。
- 10) 堤 一郎・池森寛・緒方正則・石田正治・吉田敬介：茨城県に残っていた旧北九州鉄道ディーゼル動車の小史、日本機械学会九州支部第 69 期総会・講演会、熊本大学、(2016-3)。
- 11) 日本の内燃車輛編さん委員会：日本の内燃車輛、鉄道図書刊行会、(1969-7)。
- 12) 佐野恒夫：鉄道工場誕生の記、鉄道工場、交通資料社、(1962-10)。
- 13) 原田正純：岩鼻軽便鉄道、鉄道ピクトリアル、鉄道図書刊行会、(1973-11)。

注記

- 注1) 日本車輛製造東京支店は 1897 年に天野工場として、隅田川左岸の東京市本所区向島で起業、隣接地に鐘ヶ淵紡績があった。天野工場の事業主は天野仙輔で、彼は平岡工場役員の一人名である。同年、名古屋の熱田に奥田正香らが起業した日本車輛製造と 1920 年合併、同社東京支店となり、1934 年埼玉県南部の蕨に工場を移設した。現在は愛知県豊川市に再移転し、JR 東海の系列企業になっている。
- 注2) 汽車製造東京支店は 1890 年に平岡工場として、東京市小石川区の東京砲兵工廠（現、東京ドーム・後楽園遊園地）内で平岡 熙(1856-1934)が起業した。1896 年、総武鉄道本所（現、錦糸町）停車場隣接地に移転、主に客貨車製造で知られた。同年、井上 勝(1843-1910)が大坂瀛車製造を起業、1901 年平岡工場は大阪（大坂を改称）瀛車製造と合併、東京支店となり社名は汽車製造と再び改称された。1923 年の関東大震災により東京市内で発生した多量の瓦礫と、荒川放水路開削残土で埋立てられた深川区南砂町に広大な工場用地を得てここに移転した。この埋立地造成工事は内務省所管で、関東大震災と昭和初期の経済不況による失業者向け雇

用創出事業の一環であった。荒川放水路初通水は1924年、工事完成は1930年だが、さらに国道拡幅と河川・堤防改良、鋼製橋梁架設等の工事が国内各地で始まり、多くの失業者がこれらの直轄工事や製鉄所、橋梁製造会社、造船所、鉄道車輛製造会社に再雇用されたことは、多くの人々の記憶からもはや消え去っている。

注3) ディーゼル機関輸入商社として三井物産、浅野物産、エル・レイボルド商会等が知られるが、戦争激化により故障時の代替部品輸入をどのように行ったかは現時点で不明である。

注4) 相模原移転前は東京市小石川区礪川台にありその跡地が現、中央大学理工学部と東京都戦没者慰霊公苑である。1972年、この一角に「諸工伝習所跡記念碑」が建立された。これは東京砲兵工廠附属教育訓練機関の陸軍工科学校、同砲兵工科学校卒業生で構成された「工華会」の手によるものである。