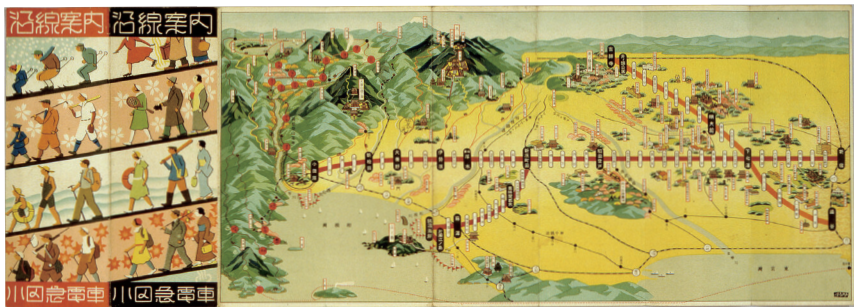
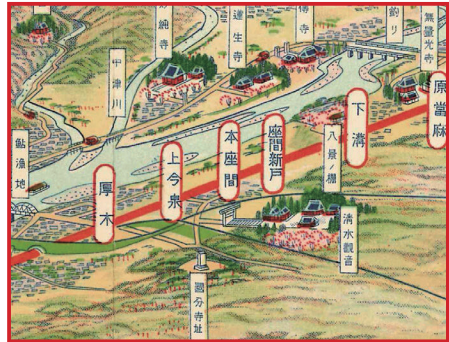


▲相模鉄道の全線開通は昭和6（1931）年4月で、現在のJR相模線に相当する路線網が完成した。中間付近には座間新戸・本座間両停留場が確認できる。（横浜都市発展記念館蔵・同館提供）



▲沿線案内図としてよく知られた史料であり、各駅の名所旧跡が所狭しと描き込まれている。（横浜開港資料館蔵・同館提供）

## 目次

刊行にあたって	1
目次	2
参考地図	5
解題「座間市及びその周辺における鉄道関係資料」	7
凡例	37
本座間駅ノ出来ルマデ	
思出の記	38
陳情書	38
相模鉄道停車場問題ニ就テ	39
陳情書	41
停車場位置ニ就テノ世論	42
相模川原ノ砂利	42
決議書	43
決議理由書	43
村会ノ決議書ニ就テ	45
建議案	45
意見書	46
理由書	46

相模鉄道会社ニ	47
追記部分	49
停留場設置願	54
建議案	57
意見書	58
理由書	58
昭和六年度	60
河原宿行進曲	64
出来事	65
トピック① 砂利採掘事業と相模鉄道	66
小田原急行電鉄座間停車場 敷地寄附ニ就テ識ス	69
小田原急行電鉄座間停車場ニ就テ	69
四月一日 開通式	71
四月一日座間駅ヲ見テ	71
電車ニツイテ	71
遊園地	72
小田原急行電鉄座間停車場敷地寄附ニ就キテノ総勘定	72
停車場敷地ニ就テ 大正十五年秋シルス	76
敷地寄附ニ就テ	76
座間部落寄附金総額	77

小田原急行電鉄座間停車場敷地寄附ニツキ割付金額全表	77
寄附金統計表	78
出来事	83
心覚 明治三十八年小学校卒業以来	83
語句注	84
トピック② 座間線と座間遊園地―幻の小田急路線計画―	95
関連史料	98
トピック③ 停車場誘致運動と座間村―二人の指導者―	142
参考年表	144
参考文献目録	150
主要人物解説	152
トピック④ 神奈川県中央地域と鉄道敷設	157
索引	166



## 解題「座間市及びその周辺における鉄道関係資料」

浜田 弘明

はじめに

明治五（一八七二）年に新橋～横浜間に日本初の鉄道が敷設されてから、令和四（二〇二二）年で満一五〇年を迎えた。正確には、一八七二年五月七日（新暦の六月二二日）に品川～横浜間でまず仮開業し、九月二二日（新暦の一〇月一四日）に新橋～横浜間の全線が開業した。横浜駅はその後、二度にわたって位置を移動したため、当初の横浜駅は現在、桜木町駅となっている。また、全線開業した一〇月一四日は、今日、鉄道記念日とされている。

市域では、五〇年余り後の大正一五（一九二六）年五月に神中鉄道（現・相模鉄道本線）、翌昭和二（一九二七）年四月に小田原急行鉄道（現・小田急小田原線）、さらに一九三二年四月に相模鉄道（現・ＪＲ相模線）が開通している。

既刊の『座間市史４ 近現代資料編２』（二〇〇三）には、地域の鉄道関係資料が紹介されているが、その数は多くはなく、明治期に計画された武相中央鉄道に関する資料四点と、大正期の小田急線敷設に関する資料が三点、そして昭和後期の相模線新駅設置に関する資料が二点掲載されているのみである。また、『座間市史５ 通史編（下）』（二〇一四）では、「第七章 都市化と恐慌期の座間村」の「第一節 都市化と地域開発の波」の中で小田急線について言及されているが、相模線や相鉄線についてはほとんど触れられていない。

今回、市内座間河原宿（現・座間二丁目）の谷田家文書に鉄道関係資料が豊富に残されていることが確認され、座間市史資料叢書としてこのたび、それら資料を公刊する運びとなった。本書で紹介する資料は、相模鉄道（現・ＪＲ相模線）本座間駅（一九三一年開業、一九四四年廃止）の設置関係書類と、小田原急行電鉄（現・小田急小田原線）新座間駅（一九二七年開業、現・座間駅）の設置関係書類を中心とするものである。いずれも、昭和初期の市域における鉄道の誘致や設置の過程を知ることができる資料である。

一 明治・大正・昭和初期の東京西郊における鉄道の計画と敷設

(二) 明治期東京西郊における鉄道計画

初の鉄道開通から九年後の明治一四(一八八二)年には、民間による日本鉄道会社が設立され、良好な営業成績を収めていたことから、鉄道起業熱が高まっていた。一八八七年には私設鉄道条例が公布され、八五年から九二年までの七年あまりの間に、五〇社に及ぶ私設鉄道会社の設立が願された。しかし、多くは計画のみに終わり、実際に九二年までに開業

表1 明治中期における東京西郊の私設鉄道出願状況

鉄道会社名	出願年月日	発起人代表名	資本金(万円)	計画路線区間	図番号
横浜鉄道	1894.5.29	原 善三郎	75	八王子～横浜	①
武相鉄道	1894.5.30	雨宮敬次郎	70	八王子～横浜	②
南武鉄道	1894.5.30	伊藤 茂門 右 衛 門	75	八王子～程ヶ谷	③
相王鉄道	1894.7.18	佐藤 貞幹	70	平塚～八王子	④
武州鉄道	1894.11	石 山 善門 右 衛 門	330	熊谷～八王子～横浜	
武州中央鉄道	1895.3.5	雨宮敬次郎	250	千駄ヶ谷付近(東京)～小田原	
関東鉄道	1895.4.12	中沢 彦吉	200	芝(東京)～小田原	
京浜電車鉄道	1895.4.18	若尾 逸平	200	汐留町(東京芝)～ 花咲町(横浜)	
両毛鉄道	1895.9.4	渡辺 洪基	(建設費) 250	足利～神奈川	
多摩川鉄道	1895.12.20	青木正太郎	100	八王子～川崎/溝ノ口～品川	⑭
京浜電気鉄道	1895.12.26	岩田作兵衛	160	赤羽橋(東京芝)～横浜	
関東鉄道	1895.12.27	小山田信蔵	不明	八王子～平塚	
南武鉄道	1896.3	田代組(会社)	152	八王子～中山～横浜/ 中山～国分寺	⑤
関東鉄道	1896.3	不 明	200	芝(東京)～小田原	⑥
武相両岐鉄道	1896.5	青木正太郎	125	八王子～神奈川/ 原町田～片瀬	⑦
八王子鉄道	1896.7	山田 東次	不明	八王子～相原	⑧
八王子鉄道	1896.8.10	川辺 善固	100	八王子～横浜	⑨
甲浜鉄道	1896.10.15	橘川文次郎	250	横浜～吉野(津久井)/ 厚木～大船	
武相中央鉄道	1897.3.24	雨宮敬次郎	和文 等幅48	千駄ヶ谷(東京)～小田原	
武蔵鉄道	1897.4.6	柴 原 和	200	赤羽(東京芝)～与瀬(津久井)/ 忠生～八王子～五日市/ 忠生～町田～程ヶ谷	
神王鉄道	1897.4.6	柴 原 和	120	神奈川～八王子～五日市	⑩
神奈川鉄道	1897.5.1	徳川篤 敬	100	神奈川～八王子	⑪
横浜鉄道	1897.5.17	原 善三郎	150	横浜～八王子(①を計画変更)	⑫
武蔵鉄道	1897.5	上 杉 茂 憲	不明	横浜～八王子～熊谷	⑬
東京鉄道	1897.5.28	森 村 市門 左 衛 門	220	信濃町(東京)～横浜/ 石川(東京)～池上～ 羽田～川崎大師河原	
京浜電気鉄道	1897.8.16	中野 武吉	250	小山町(東京芝)～横浜	
八王子鉄道	1897.12.11	福井 直吉	130	八王子～相原～小原(津久井)	

資料：野田・原田・青木・老川編(1996)『神奈川の鉄道』(p.56)日本経済評論社、町田市史編纂委員会編(1976)『町田市史 下巻』(p.677)町田市(原資料：『衆議院議事速記録』(各回)鉄道省編『日本鉄道史 中編』『横浜市史 第4巻上』ほか)による。  
注：『町田市史』では、相王鉄道の出願は1896.3・発起人代表は山田東次、武州鉄道の発起人代表は上杉茂憲、多摩川鉄道の出願は1894、八王子鉄道の発起人代表は徳川篤敬、神王鉄道の区間は青梅まで、神奈川鉄道の発起人代表は上杉茂憲とされている。

を見たのは十二社に過ぎなかった(『神奈川の鉄道』)。

この鉄道起業熱は、明治二三(一八九〇)年の経済恐慌のありを受けて一時挫折するが、その後、九三年頃から九八年頃まで、再び鉄道起業熱が高まっていた。神奈川県下を中心とする東京西郊においても、この第二次鉄道企業熱の時期に多

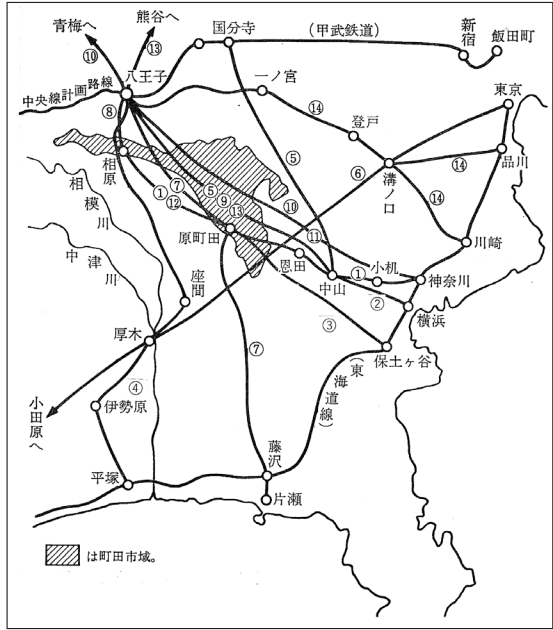


図1 明治中期の私設鉄道計画路線図  
資料：町田市編(1976)『町田市史下巻』P.676による。

数の私設鉄道会社の設立が出願されている。野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『神奈川の鉄道』及び町田市編『町田市史 下巻』によれば、一八九四年から九七年の四年間に出願された私設鉄道の数は、表1に見る通り二七を数える。

そのうちの主な計画路線は、図1(『町田市史 下巻』による)のようになるが、当時の鉄道計画の多くは、八王子を起点とするか中継をしている。これらは、八王子に集積される関東北部や甲信方面の生糸・繭を、横浜港に運搬することを目的としたものであった。当時、八王子と横浜を結んでいた「絹の道」の鉄道版と言えよう。神奈川県内で第二次鉄道熱の皮切りとなったのが、横浜の生糸商人・原善三郎らによる明治二七(一八九四)年五月二九日に出願された横浜鉄道の計画である。この鉄道計画は、八王子から原町田、恩田、小机、神奈川を経由して横浜に至るもの(図番号①)で、現在の横浜線に沿った路線であることが分かる。さらに三年後の一八九七年五月一七日には、計画を変更して再度、八王子から横浜に至る路線(図番号⑫)を出願している。

また武相鉄道も、原らの計画路線と並行する形で、八王子から原町田、程ヶ谷(保土ヶ谷)を経て横浜に至る路線(図番号②)を、原らの当初計画の一日遅れとなる明治二七(一八九四)年五月三〇日に出願している。また同日に、八王子から原町田を経て程ヶ谷に至る南武鉄道(図番号③)も出願されているが、これも上記二路線と近い路線計画となっている。南武鉄道は、さらに二年後(一八九六年)に、八王子から中山を経由して横浜に至る路線(図番号⑤)を改めて出願している。同年には、



一 (表紙) 本座間驛ノ出来ルマデ

自 大正十五年  
至 昭和六年 谷田輝行識ス

「 (冊)

思出の記

顧レバ六年以前大正十五年十一月ヨリ昭和六年ニ及ブ足掛六ヶ年ニ渡ル停車場ノ設置運動ハ、新田、四ツ谷ノ勧誘ニ立チ、其ノ初メ村内ニ世論ヲ起シ是ヲ利用シ、他部落ノ声援ヲ大キクシ、終リニハ形勢不利ニ至リシタメ、他部落ノ応援モウスラギ孤立トハナレド築キ上タル地盤ニヨリ堂々論陣ヲ張り、村ノ中心地タル一村一ヶノ地タルヲ高唱シ近郷ノ公益上ニ立脚シ孤軍奮闘論戦シテヨリ全権ヲ圧シ全力ヲ尽シ正義ヲ以テ初志一貫町内ノ決議ヲ遂行シ目的ヲ達成ス、

此間、本社ニ、茅ヶ崎ニ、重役ニ、陳情、懇願、会见、其二要スル順備、相談役員ノ苦心等々一々識スべくモアらず、只大略ヲ録シテ後日ノ思出トスルモノナリ、

筆者ハ本問題ノ幹部ニアラズ、依テ本書ハ広ク見聞セシコトヲ取捨考案シテ日記風ニ書キ綴リタルモノナレバ後ニ至リ其ノ心シテ読ムベシ、

昭和六年十二月 谷田輝行

陳情書

今般相模鉄道株式会社ニ於テ設置セラル、座間停車場ノ位置ヲ、村内大字座間ノ内河原宿附近ニ定メラル、様、曩ニ村内一同連署ヲ以テ代表委員ヲ派シ、陳情懇請セシメ置候処、右地点ハ旧神奈川街道ト称シ座間ヨリ愛甲郡荻野村ニ通スル要衝ニ当リ、<sup>(愛甲郡)</sup>中津・<sup>(愛甲郡)</sup>高峰・<sup>(愛甲郡)</sup>依知・<sup>(愛甲郡)</sup>三田組合等沿道各村ニ於ケル物資ノ集散モ一ニ皆其便ヲ享クルヲ得ルノミナラズ、村内相模川筋及対岸依知村河原砂利ノ如キモ将来其採取運搬又之ニ依テ相互ニ多大ノ便宜ヲ有スルモノアルヲ疑ハス、況ヤ近ク

## トピック① 砂利採掘事業と相模鉄道

大正一二(一九二三)年九月一日午前一時五八分、マグニチュード七・九の巨大な揺れが東京近郊地域を襲い、多数の人命や財産が失われました。関東大震災の発生は、ようやく本格的な都市化に踏み出しつつあった当時の首都圏近郊地域に大打撃を与えたのみならず、座間村においても家屋の倒壊や道路・堤防の破損その他の被害をもたらしました。その一方で、震災をきっかけとして生まれたさまざまな「復興」関連事業は、その後の日本経済をけん引する役割を果たすこととなります。

本書のテーマは、座間村からみた近代の鉄道敷設です。ひとくちに鉄道敷設といっても、鉄道会社や敷設地域の事情に応じてその目的はさまざまですが、震災後の社会再建が大きな課題となった大正末期において、ひととき大きな関心を集めた事業が砂利採掘事業でした。震災によって、それ以前の建造物の多くが倒壊した東京都心では、新たな高層建築の建材として耐震性の強いコンクリートが盛んに用いられるようになりましたが、このコンクリートの原料こそが砂利だったのです。こうして、砂利運搬を目的とし

た鉄道建設は、大正後期と昭和初期にかけて大きなうねりを生み出していきました。砂利採掘業を元手にひと財産を築いた「砂利成金」の存在(『横浜貿易新報』昭和五年四月九日)は、そうした時代の象徴といえるでしょう。

相模鉄道株式会社の発起趣意書からも、そうした時代の特質が読み取れます。そこには、「近年各地鉄道、道路等土工盛ナルニツレ、砂利ノ需要劇増セルハ皆人ノ知ル所ナルガ〔中略〕相模川ハ其数量ニ於テ無尽蔵ナルノミナラズ、採収極メテ容易」(『相模原市史』近代資料編二〇〇号)とあり、砂利採掘・運搬事業を起業当初から経営の柱に位置づけていたことがわかります。それは、相模川の長大な河川敷から産出される川砂利の採掘と、それらを自社の鉄道ルートに乗せて都心へ搬出する輸送業の展開を結びつけた新たな経営手法というべきものでした。

また、相模鉄道と並び、県央地域の砂利搬出路線として知られた神中鉄道も、生系商で財を成し、後に瀬谷銀行頭取となる小島政五郎が手がけた地方鉄道でした。砂利運搬業は、まさに震災後の社会情勢と密接に結びついた新興産業だったのです。

さて、この相模鉄道は、茅ヶ崎町長伊藤藤里の助をはじめ