

特集

# 明治発 未来ゆき

成宗電車の二世紀

時は明治。

東京―成田間を結ぶ鉄道の開通で活況を呈する成田で、小さな電車の運行が始まりました。

成田と宗吾を結んでいたことから、その名を「成宗電車」。成田駅を中心に、新勝寺・宗吾霊堂という二つの霊場を結び、多くの参詣客の足となることを期待されて開通した、千葉県最初の電車です。

地元での反対運動や2度の世界大戦の勃発など、さまざまな社会情勢に翻弄ほんろうされながら、35年に渡って成田の街を走り続けた成宗電車が生まれてから一世紀。

今に至るその軌跡を、振り返ってみました。



# 霊場を開かれし道

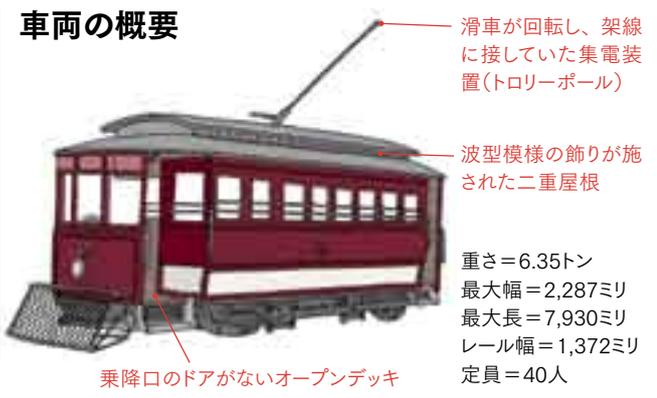
## 新勝寺と宗吾霊堂を東西に結ぶ

成宗電車の開通は、明治43年。その軌道は、成田山新勝寺と宗吾霊堂を東西に結ぶ形で敷設された。

開通当初の軌道は、全線複線。電車は成田駅前と成田山門前・宗吾をそれぞれ往復する形で運行され、軌道の両端にあたる成田山門前と宗吾を直通で結ぶ電車は走っていませんでした。車両の運行は、およそ5〜15分間隔で行われ、始発と終電以外は特に時刻が定められておらず、利用客数などの状況に応じて弾力的に運用されていたようです。

開業当時の停留所は、成田山門前、幼稚園下、成田駅前、論田、新田、大袋、宗吾の7カ所。停留所を発車する際の合図や警笛の音から、成宗電車は「チンチン電車」の愛称で親しまれていました。かつての軌道敷は現在、市道や住宅地にその姿を変えており、時の流れとともにその痕跡も失われ

### 車両の概要



成田山門前停留所周辺(成田山霊光館提供)



### レンガ造りのトンネルが当時の姿を残す「電車道」

京成成田駅から新勝寺総門前に至る市道は、成宗電車の軌道敷をそのまま道路に転用したことから「電車道」の愛称で親しまれ、多くの人に利用されています。軌道敷設の際に建設されたトンネルが原型をとどめて利用されるなど、当時の面影が色濃く残るこの道には、成宗電車をモチーフにデザインされた市営の観光循環バスも運行されており、沿道を歩く人の目を楽しませています。



電車道を走る観光循環バス

1



### 木立の中に横たわる かつての電車の通り道

成宗電車の軌道は、宗吾方面へ向けて並走していた道路と交差し、大袋の停留所付近で、その南側へ反れるように敷設されていました。現在、大袋—宗吾間の軌道跡はそのほとんどが住宅地に姿を変えています。ここでは電車を通すために作られた切り通しがそのまま残されています。



木々に覆われ私有地へと続く切り通し

つつあります。しかし、少し注意して観察してみると、今もそこそこ、かつて電車が通っていたころの面影を見出すことができます。



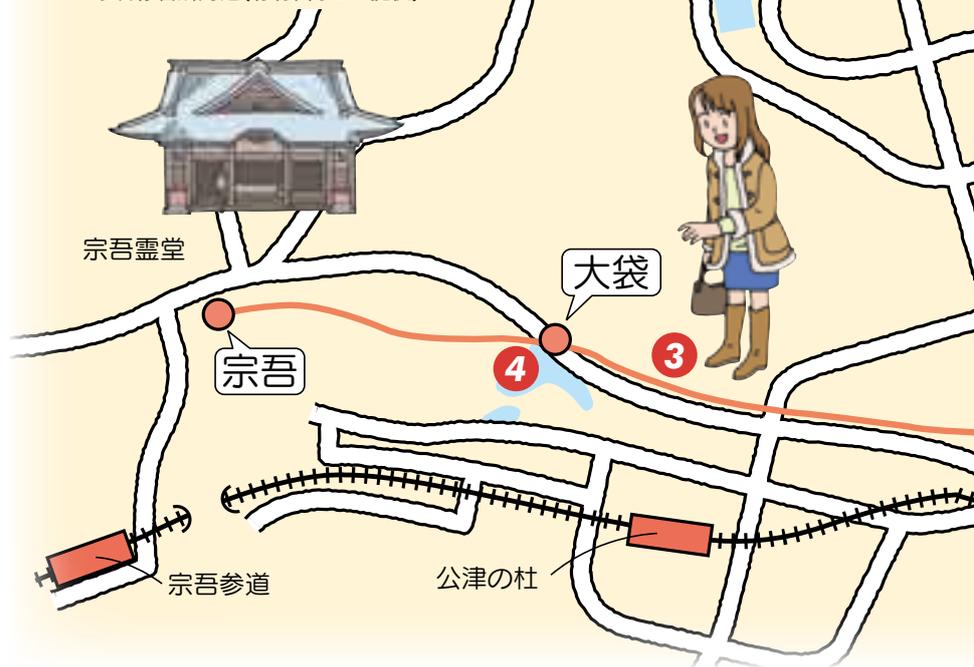
今もかろうじてトンネルのアーチを確認することができる

### 土中にひっそりと眠る “第三のトンネル”

電車道に残る二つのトンネルのほかに、成宗電車の軌道下には「第三のトンネル」が存在しました。これは、人が通行するために造られたトンネルで、成宗電車がこの上を通過。路線廃止後も利用されていましたが、宅地造成工事により土中に埋められました。現在は、車が頻繁に行き来する県道の下で、レンガ造りのアーチが一部、土と雑草の間から顔をのぞかせています。



宗吾停留所周辺(竹村昌子さん提供)



### 今も変わらぬ景色は かつて交差した路線の名残り

論田と新田の間で、成宗電車の軌道と成田鉄道(現在のJR成田線)の線路は、前者が後者の下をくぐる形で交差していました。成宗電車の軌道跡に敷設された市道がJR成田線のガード下を通っているこの場所は、現在も当時の地形的な特徴をとどめています。



(「成田の歴史アルバム」より)

軌道敷の跡地は現在は市道として利用されている

## 第二章

SEISOU

# 発展と衝突の果てに

### 成田に及んだ 交通革命の波

成田参詣

江戸時代に端を発する、成田山新勝寺への個人参詣は、明治期における成田への鉄道乗り入れによって、その規模に劇的な変化をもたらされることになりました。

それまで、遠方から成田への移動には馬車を利用されるのが一般的であり、東京からの参詣にも宿泊を要することが通常でした。しかし明治30年、佐倉―成田間の成田鉄道開通により、本所(現在の錦糸町)と成田が片道およそ2時間<sup>1</sup>で結ばれ、東京から日帰りでの成田参詣が可能となりました。

所要時間の面で参詣が容易になったことから、成田を訪れる人の数は劇的に増加。「千葉県統計書」による明治36年度の成田駅の年間乗降客数は53万3、468人を数え、千葉駅の48万2、935人を抜いて県下随一を記録しています。

そんな中、成宗電車開設の発起

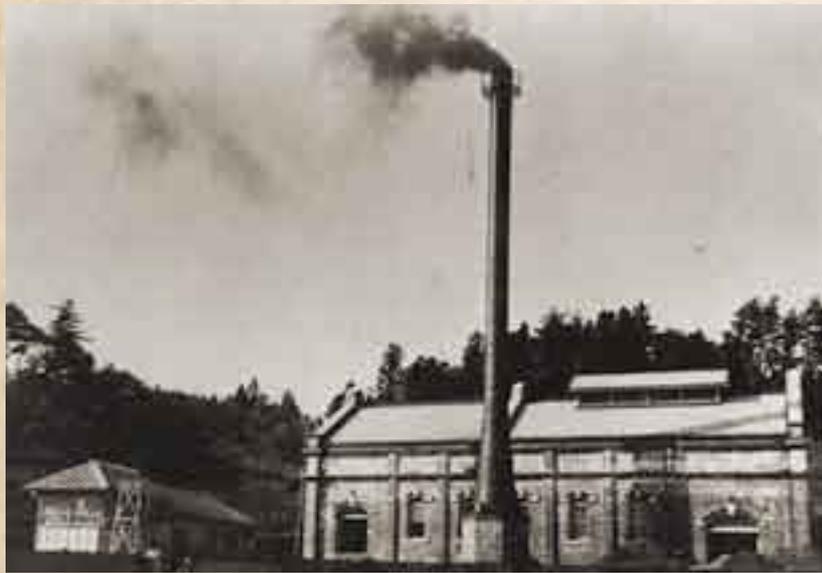
人たちが目を付けたのは、成田駅から、参詣客の目的地となる新勝寺に至る約1kmの参道の存在でした。

鉄道の運行が各地で商業的な成功に結び付いていた当時、彼らは、急な勾配を含むこの区間における電車の需要を見込み、さらに宗吾靈堂まで路線を延ばして成田を訪れる参詣客を一気に輸送しようという計画を立案。明治41年に成宗電気軌道を創立しました。

しかし、その軌道敷設計画は、参道で生業を営んでいる地元民からの強力な反対運動に直面することになります。



電車開通当初の成田駅前停留所(明治43年・「成田の歴史アルバム」より)



成田町字松原(現在の東町)に建設された火力発電所(明治43年ごろ・「成田の歴史アルバム」より)

## 成田の街を二分した 反対運動

成宗電気軌道創立当時、成田駅と新勝寺を結ぶ参道には、およそ150台の人力車が行き来していました。電車の開通によって生業に甚大な影響が及ぶとの危機感から、軌道敷設に対する反対運動の急先鋒となったのが、その車夫たちでした。

また、電車の開通によって駅か

## 千葉県初の電車として 順調に運行

地元からの根強い反対運動に遭った成宗電車は、参道に軌道を敷設しようという当初の計画を変更。二つのトンネルを掘削し、市街を迂回して門前に至るコースが造成され、明治43年に開通しました。これは、後に京成電気軌道(現在の京成電鉄)が東京から江戸川を越えて軌道を敷設する4年前に当たり、千葉県最初の電車として運行が開始されています。

「運輸状況概して良好」と明治45年度の営業報告書にあるように、電車開通当初の事業は順調であったようです。

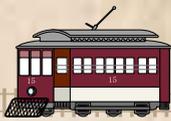
また、成宗電気軌道は、電車へ

の送電を目的として建設した火力発電所からの電力を一般家庭にも供給し、従来のガス灯から電灯への交換を促進。大規模なエネルギーシフトが成田にもたらされ、大正2年以降はその供給区域が拡大されるなど、電力事業も堅調を大されるなど、電力事業も堅調を維持していました。

その後、第一次世界大戦に伴う炭価上昇、関東大震災の影響による利用者数の減少といった外的要因により業績が低迷することはあったものの、長期的には安定した会社経営が続いていたようです。

## 成宗電車年表

明治41年11月	創立	東京市で創立総会が開かれ成宗電気軌道株式会社
明治43年4月	軌道敷設工事を開始(請負は東京の野村組)	
明治44年1月	全線が開通	
大正5年6月	社名を成田電気軌道株式会社に変更	
大正6年	創業以来初めて年4分の配当を行う	
大正7年	車両9両を売却(内訳は函館水電に5両、阪神急行電鉄に4両)。保有車両数6両に	
大正8年1月	成田駅前―宗吾間を単線化	
大正10年11月	東京市電から電車3両を購入。保有車両数9両に	
大正13年12月	帝国電灯に電灯・電力事業を譲渡	
大正14年5月	京成電気軌道の資本系列に入る	
昭和2年5月	千葉県営軽便鉄道の多古線と八街線の払い下げを受け社名を成田鉄道株式会社に変更	
昭和6年5月	京成電車前停留所を新設	
昭和19年12月	軍の命令で全線廃止。9両の車両は横浜市電で解体	



売却され、函館で運行される車両。昭和11年まで、客車として使用されていた(大正末期・白土貞夫さん所蔵)

## 単線化と 車両の売却

大正初頭、成宗電気軌道では、大株主の別事業失敗に伴う株式譲渡、その後を引き受けた銀行の破綻など、会社経営の混乱が続きました。これに乗じ、路線廃止運動を続けていた成田の人々が経営の

乗っ取りを画策。地元資本では経営に影響を及ぼすほどの力を欠いたことから、東京の資本家に経営権の買い取りを働き掛けました。

これに応じて経営権を手に入れた資本家たちの目的は、第一次世界大戦の影響で値上がりしていた鉄を確保し、それを売却することで高い利益を上げることになりました。彼らは、会社が保有する全ての軌道・車両を売却するため、全線廃止を国に申請。成田の地に定着し、代替の公共交通機関が存在しない地域で生活の足となっていた成宗電車を必要不可欠としている人々に動揺をもたらしました。結局、成宗電車の公共性を理由に千葉県知事から路線廃止に反対する旨の副申がなされ、営業廃止



単線化された軌道。写真右上が現在の赤坂消防署公津分署付近(出山隆さん所蔵)

申請は不許可となっています。しかし、これを受けた会社側は、保有する15両の車両の内5両を函館水電へ、4両を阪神急行電鉄にそれぞれ売却。さらに軌道の一部も売却され、これ以降、成田駅前―宗吾間は単線として運行されることになりました。

## 軍令により 廃線に

年号が昭和に変わってから路線撤廃運動は続き、地元の意向を受けた成田町長は、昭和12・14年の二度に渡って鉄道大臣あてに廃止請願書を提出しています。

請願書は、昭和初期に入ってから商業的成功例が報告され始めたバスの存在を路線撤廃の理由として挙げ、狭い参道を歩く人の間を、縫うようにバスが走ることの危険性を指摘。代替のバス路線を確保するために、成宗電車の軌道を廃止するよう要求していました。

ところが、当時は日中戦争の直中であり、国内ではガソリン事情が悪化。鉄道の効用が見直されていた時期であったことが幸いして、路線撤廃は未認可に終わっています。

しかし、戦争が激化し、資材不足が深刻化するにつれ、地方の閑



廃線後、横浜市交通局に引き取られ、生麦車庫で解体を待つ成宗電車(昭和21年・白井昭さん所蔵)

散な鉄道や遊覧的色彩の強い鉄道は、政府から一方的に撤去を命じられるようになりつつありました。成宗電車もその一つに挙げられ、昭和19年12月10日限りで業務を停止。二つのトンネルを掘削するという難工事の末に開業し、地元からの根強い反対運動と向き合っていた操作を続けた成宗電車ですが、思いがけない形でその歴史の幕を閉じるようになりました。

## チンチン電車とわたし

### 全車両が宗吾の停車場に

出山 隆さん(宗吾)

桜の季節は大勢の人が成宗電車でやってきて、宗吾霊堂の周辺は大変なにぎわいでした。当時、車両は全部で9両と聞いていましたが、1両ずつの運行では運び切れなくて、全ての車両がいっせいに宗吾へ乗り付けたこともありました。当然、ほとんどの車両は停車場に入り切れず、手前で降ろされた乗客は、表の道路へ出るのに、わたしの家など他人の敷地を通り抜けていました。今思えば、あの頃は電車も人もおらかで、いい時代だったね。



### 通学に利用して、しかられたことも

飯嶋 國扶さん(飯田町)

今では公津地区の風景もすっかり変わってしまいましたが、新田から大袋までは民家もほとんど建っていないで、成宗電車が畑と雑木林の間を走っているような感じでした。わたしが電車を利用したのは、公津小学校への通学時。学校からは利用が禁止されていましたが、遅刻しそうになったとき、門限に遅れまいとつい乗ってしまったことがありました。それを、自転車で通勤途中だった先生に目撃されてね。怒られて校門の前に立たされたのも、今では懐かしい思い出です。

### クラス全員が電車の廃止に反対

林 盈六さん(我孫子市)

昭和12年、当時わたしは本町に住んでいたのですが、交通事情の改善のために成宗電車の軌道を道路に造り替え、電車の代わりにバスを走らせようという運動が街中で盛んでした。わたしの通っていた成田小学校のクラスでも、そのことをテーマに学級会で討論しましたが、担任の先生の音頭で決を取ったら、クラス全員が「成宗電車の廃止に反対」という意見で一致しました。その後も中学校への通学に利用したり、車掌として働くようになった同級生と顔を合わせたりと、沿線に住んでいた私にとっては、とても思い出深い電車です。





期間を限定し、北海道函館市で運行されている「箱館ハイカラ号」

第三章 SEISOU

# 北の地でふたたび

## ～箱館ハイカラ号～



函館市内でも観光スポットの多い西部地区を中心に運行

**熱い思いが実を結び  
よみがえった成宗電車**

大正7年、成宗電車を運営していた成田電気軌道は、保有する車両の内5両を北海道の函館水電に売却しました。

その内4台は、昭和9年の函館の大火で焼失。残った1両が昭和11年まで客車として運行されましたが、昭和12年にブルーム式除雪用電車に改造されています。

道路上の雪を掃き出して跳ね飛ばす除雪用回転式ササラを前面に取り付け、客車部分にモーターなどの機器を取り付けるなど、かなりの改造が施されたものの、こ



函館山を背に除雪作業に従事する「雪二号」(昭和60年・函館市交通局提供)

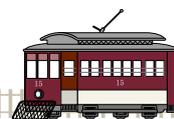
の車両は成宗電車の面影を色濃く残し、除雪車両「雪二号」として、平成4年まで冬季の除雪作業に活躍していました。

その後、客車として運行されていた当時の姿に車両を復元しようとして、民間の市電愛好会などが活動を開始。およそ600万円に上る寄付金を集めるに至ったこの運動が結実し、函館路面電車開業80周年・函館市制70周年記念事業の一つとして、成宗電車運行当時の姿に復元されることになりました。

復元工事は平成5年に完成。現在では毎年4月中旬～10月に客車として函館市交通局により運行され、「箱館ハイカラ号」の愛称で親しまれています。



- 1 車内では、車掌が乗客一人一人の下を回り、行き先の確認と運賃の精算を行う
- 2 運転席の左側にあるのが、速度制御に使われるマスコンと呼ばれるレバー。右側には、かつて使われていた手動ブレーキのレプリカが
- 3 運転士と車掌とが連絡合図をするための信鈴装置。ひもを引くと「チンチン」と鳴る
- 4 レトロな雰囲気を楽しめるようデザインされた車内。つり革や照明器具など、細部まで凝った造り込みがなされている
- 5 車内の天井付近には、復元のための寄付に応じた人の名前を刻んだプレートが飾られている



## 特集 明治発 未来ゆき



車掌

小野 まゆさん

箱館ハイカラ号は台車の構造がほかの車両と異なり、扱いにもそれなりのコツが要するため、わたしが専属の運転士として運行しています。明治時代の車両を復元したせいか、運転席の窓の位置が低く、やや足を踏ん張り気味にした姿勢での運転を強いられるなど苦勞もありますが、細部の造形にこだわった、個人的な愛着も大きいこの車両を、これからも安全に運行していきます。

### わたしたちが運行しています

函館の市電はほとんどがワンマン運転ですが、箱館ハイカラ号だけは車掌のわたしが切符を切って運賃の精算をしています。乗客の方が珍しがって、切符を切る道具について質問されたり、記念撮影にご一緒させていただいたりすることもあるんですよ。成田の方には特に、昔は成田市内を走っていたというこの車両に揺られながら、函館観光を楽しんでいたかったですね。



運転士

山川 武士さん

## 成田と函館を結ぶ架け橋に

函館市交通局 廣瀬弘司さん

## ―復元のきっかけは

箱館ハイカラ號が除雪車として改造される以前、客車として運行されていた時代に乗務員をされていた方や、市民団体からの要望が直接のきっかけです。また、函館市としても、観光資源として貴重な車両という認識があったので、客車として復元される運びとなりました。

## ―復元のポイントは

車両は主体構造が木造で、除雪車「雪二号」として運行していたときも、それは変わりませんでした。現代の基準では、木造の客車は認められていないため、いかにして成宗電車の外見的・機能的特徴を損なわずに国で定められた基準の要件を満たすか、という点に工夫が凝らされています。

具体的には、鉄製の枠組みの上から木質の化粧板を施したり、レトロな雰囲気でありながら不燃性の高い素材をシートに使用したり。照明は、当時の雰囲気を出すために、意図的に光量の弱い機材を

使用していますが、これも「暗くなったら運行しません」という条件で認可をもらっているんですよ。

## ―運行の特徴は

成宗電車として運行されていた当時は、人が走るのと大差ない速度で走行していた車両なので、ほかの市電と同様のスピードで運行するためには相応の運転技術が必要になります。専属の運転士がいるのもそのためです。

また、市電の車両は3年に一度分解して整備していますが、コンマ一ミリ単位での調整が必要なので、メンテナンスは整備担当者の技量頼み。そうした職人技が、箱館ハイカラ號をはじめとする古い車両の運行を支えているんです。

## ―成田市民へ一言

元々は成田市で運行されていた電車を復元した車両なので、箱館ハイカラ號に乗車するために成田

から来てくださる方も多いですね。そういう意味でこの車両は、一つの観光資源という枠を超えて、成田と函館を結ぶ架け橋の役割を担っていると思います。

明治時代に造られた車両を復元しているという性質上、ほかの車両よりも前後の揺れが大きかったり、ステップの段差が高かったりという短所はありますが、それらもご愛嬌。専属の運転士の腕と、車掌の笑顔で皆さんの楽しい旅をサポートさせていただきそうですので、函館にお越しの際はぜひ箱館ハイカラ號に乗車して、かつて成田市を走っていた成宗電車の勇姿に思いを馳せていただきたいですね。



復元され、運行開始式に臨む函館ハイカラ號(平成5年・函館市交通局提供)



## 取材を終えて

地元成田での反対運動と切り離して語ることができないまま、その35年の歴史に幕を閉じた成宗電車。しかし、成宗電車が走っていた当時を知る人からは、生活の足として大変便利だったことや、子ども心に乗車を楽しみにしていたことといった好意的な意見が多く寄せられ、成田参詣に訪れた人だけでなく、地元の人たちにも愛されていた電車であることを知ることができました。

成宗電気軌道の創立から一世紀以上が経過する中、そうした記憶をとどめている人も少なくなり、成宗電車が走っていたことを示す痕跡の数々も、徐々にその姿を消しつつあります。

その成宗電車を復元した箱館ハイカラ號は、車体を構成する部品が古いいため、現在の基準に合うように車体をメンテナンスし、安全性を維持することに大変な労力が必要とされています。それでも「この車両に乗ることを楽しみに函館へ来てくれる方もいるんです。安全上の問題がなければ、これからも走らせ続けたい」という函館市の姿勢に心強さを感じるとともに、形あるものを残していくことの大切さについて考えさせられました。

時を隔ててよみがえった成宗電車。車体をミシミシと軋ませながらも観光客や地元の人を懸命に運び続けるその車両は、今も未来に向かって走り続けています。

### 参考文献

- 成田市史
- 成田市史研究 第24号・第28号
- 成田の歴史アルバム
- 歳月の忘れもの
- 100年のあゆみ 北総地域とともに一世紀  
(千葉交通株式会社)
- 成田・寺と町まちな歴史(小倉博著)
- ちばの鉄道一世紀(白土貞夫著)
- 鉄道廃線跡を歩くⅦ(宮脇俊三著)

### 取材協力

- 成田山霊光館
- 函館市交通局