

〔論文〕

山中馬車鉄道株式会社と その客車の遺構について

山崎 幹泰

1) はじめに

明治32(1899)年から大正2(1913)年まで、山中温泉へ温泉客を誘致する運輸手段として、馬車鉄道が利用されていた。馬車鉄道とは、レールの上を馬車が走る軌道のことである。明治15年に東京で始まった馬車鉄道は、電気による鉄道が普及する以前の交通機関として、地方でも広く普及した。

今回、加賀市内に当時の馬車鉄道の客車が二両、現存していることが確認された。そこで、この二両の実測を行い、あわせて山中馬車鉄道に関する資料の収集を行った。これらの調査に基づき、山中馬車鉄道の歴史と、車両の技術・装飾上の特徴について分析および考察を行う。

2) 山中馬車鉄道の概要

2-1) 山中馬車鉄道株式会社について¹⁾

明治30(1897)年9月、北陸線が小松まで開通したことで、大聖寺駅と動橋駅が開業した。そこで温泉客誘致のため、山中温泉の旅館経営者七名が発起人となり、山中馬車鉄道株式会社を設立。明治31年7月4日に内務省より敷設許可を得た。本社住所は、江沼郡山中村ト37番地ト41番地1の1合併番地。現在の北鉄バス山中駅付近にあたる。

敷設許可の名義人は以下の通りである。カッコ内にそれぞれ経営する旅館と肩書きを、判明する範囲で記す。

- ・ 中曽根治郎 (吉野屋・明治33～34年に山中村長を務める)
- ・ 大蔵延平 (大蔵屋)
- ・ 南保与七郎 (扇子屋→五明館・明治34～38年に山中村長を務める)
- ・ 三谷伝次郎 (三谷屋・漆器および温泉宿業)
- ・ 坪光藤蔵 (亀屋)

- ・ 中根忠平 (魚屋・明治23年～31年に山中村助役を務める)
- ・ 額見兵太郎

明治32年10月8日、江沼郡山中村より河南村字荒木約4.8kmを開通して開業、翌33年に山中村より大聖寺駅までの全線約8.6kmが開通した。軌道の幅員は3フィート。当時の地図²⁾を見ると、大聖寺駅から国鉄に平行して東北に向かった線路が、すぐに東南方向に曲り、河南駅付近から大聖寺川と併走して、山中駅まで通っていることがわかる(図1)。

当時石川県内では、金石馬車鉄道が明治31年から営業を始めていたが、南加賀地方ではこの山中馬車鉄道が嚆矢となり、続いて山代、粟津、片山津などへも馬車鉄道の開通が相次いだ。しかし、運搬能力の小ささから、電車への転換に対する要求が高まり、明治45年大聖寺川上流に山中発電所が建設されたのを期に、電化が進められることになった。当時、山中を除く、加賀三温泉の馬車鉄道が横山章氏によって買収され、温泉電軌株式会社として工事が進められていたが、山中馬車鉄道は、独自で電化を実現し、山中電軌と改組した後、大正2年、温泉電軌と合併した。

表1 山中馬車鉄道関係年表

明治30年9月	北陸線大聖寺駅と動橋駅が開業
明治31年7月4日	内務省より敷設許可
明治32年10月8日	山中村～河南村約4.8kmを開通して開業
明治33年	山中村～大聖寺駅まで全線約8.6kmが開通
明治45年9月	電化の許可を得て、山中電軌株式会社と社名変更
同(大正元)年12月	馬車鉄道の運転休業
大正2年3月	山中村～大聖寺駅間電化開業
同年11月	温泉電気軌道を設立、山中電軌、粟津軌道を吸収合併

2-2) 「石川県統計書」に見る車両台数について

「石川県統計書」³⁾により各年の使用車両数、使役馬匹、従業者数、乗客数、運輸貨物(斤)、運賃収入、営業

日数、また資本金や収支状況も判明する。その内容を一覧表にまとめた(表2、3)。この資料に基づいた営業面の分析は先行研究⁹⁾があるため、ここでは車両に関する内容を中心に述べることにする。

開業時、使用車両は10両あったが、翌明治33年末で9両、34年末で8両と1両ずつ減り、41年に再び10両に戻り、営業終了時までこの10両を維持していた。ただし、途中で車両の入れ替えがあったのか、41年に10両に戻った際に車両を新調したのか、もしくは元の車両を修理したのみで、当初の10台を使用し続けたのかは、判断できない。また、貨物輸送のための貨車もあったはずだが、その台数については記されていない。

馬の頭数は開業時の32年と合併時の大正元年を除き、車両台数の2倍を超えることはなく、従業者数も馬の頭数とほぼ大差ない。この数値は、後に挙げる古写真で確認できるとおり、客車は一頭引きで、御者も一人で運行していたことを示すものであろう。小規模な経営状況が伺える。

3) 客車の特徴

3-1) 調査の概要

電車化された後、客車は大正3(1914)年に開業した片山津の馬車鉄道に転用されたと伝えられる。大正11(1922)年11月にこの区間も電化され、同社の全線電化が完成したことから、この時点で馬車鉄道客車の役目は終了した。その後、不要となった客車は民間に払い下げられ、長らく民家の屋外にて物置などに使用されていたようである。

現在まで残ったのはそのうちの二両で、一両は所有者から動橋小学校が譲り受け、同校内の倉庫で保管されてきた(客車A)。もう一両は、加賀市箱宮町の民家にあった。元所有者の野口氏によると、祖父が片山津馬車鉄道の電化に伴う払い下げにより客車を購入し、瓦屋根をかけて米俵や杵を収納する物置として近年まで使用していた。約30年前までは、同町内に別の客車二台が残っていたらしい。屋外にあったものの、瓦屋根により老朽化の進行が遅れて状態は良好である。しかし、御者台の床も残っていたが、近年切り落とされたばかりだったそうで、大変惜しまれる。平成19年加賀市

に寄贈され、現在は加賀市歴史民俗資料館内に保管されている(客車B)。

金沢工業大学環境・建築学部建築史研究室は、石川県近代化遺産総合調査の一環として、これらの馬車鉄道客車を対象として、その様式、年代、特徴について調査を行った。実測および図面作成は同大学工学部建築学科四年生4名が担当した。現地における実測調査は、平成19年7月2日(客車A)および12月18日(客車B)に行った。

基本的な情報は、以下の通りである。

[名称] 馬車鉄道客車(客車A)

[所在地] 加賀市動橋町への1番地 動橋小学校内

[所有者] 加賀市

[構造形式] 正面1.46m、側面2.75m、木造、正背面に扉、唐破風屋根

[製造年代] 明治32(1899)年頃～明治末

[名称] 馬車鉄道客車(客車B)

[所在地] 加賀市大聖寺東町2丁目4番地 加賀市歴史民俗資料館内

[所有者] 加賀市

[構造形式] 正面1.52m、側面2.16m、木造、正背面に扉、唐破風屋根

[製造年代] 明治32(1899)年頃～明治末

これらの特徴について、以下にまとめる。

3-2) 客車A

客車Aは正面1,457mm、側面2,749mm、現存部分はずべて木造である。

外観は唐破風屋根に似たむくりを付けた屋根とし、車体の側面下部はゆるやかにすばまっている。前後に付いていたはずの御者台は失われており、床を支える五本の小梁の木口が剥き出しになっている。また、車体下の台車部分も失われている。

正背面に扉を設けて入口とし、内部は長手方向窓際に長い座席を設けるロングシートにしていたと見られるが、座席の板は失われている。



図1 大日本管轄分地図 石川県管内全図 明治四十五年版

表2 「石川県統計書」に見る山中馬車鉄道1

	鉄道馬車線路哩数				鉄道馬車乗客貨物									
	哩数 (哩・鎖)	使用車 両(輛)	使役馬 匹(頭)	従業者 (人)	乗客数(人)	運輸貨物 (斤)	賃金			一日平均			営業日 数(日)	
							乗客賃金 (円)	貨物賃金 (円)	計(円)	乗客数 (人)	運輸貨物 (斤)	賃金 (円・銭)		全線路 一哩収 入(円銭)
明治32年 1899年	3	10	6	8	12,577	0	791	0	791	148	0	9.31	3.1	85
明治33年 1900年	5.28	9	12	17	67,642	0	7,668	0	7,668	190	0	21.54	4.02	356
明治34年 1901年	5.28	8	14	16	64,554	622,310	9,429	372	9,801	177	1,710	26.93	5.03	364
明治35年 1902年	5.28	8	15	14	65,865	620,500	9,622	497	10,119	180	1,700	27.72	5.54	365
明治36年 1903年	5.28	8	12	14	60,389	609,550	8,572	540	9,112	165	1,670	24.96	4.67	365
明治37年 1904年	5.28	8	9	11	43,363	518,000	6,559	413	6,972	119	1,419	19	3.55	365
明治38年 1905年	5.28	8	12	15	48,354	658,830	8,382	549	8,931	132	1,805	24	4.49	365
明治39年 1906年	5.28	8	13	15	57,653	985,100	10,743	783	11,526	158	2,700	32	5.98	365
明治40年 1907年	5.28	8	13	16	67,312	1,257,425	12,097	1,001	13,098	184	3,445	36	6.72	365
明治41年 1908年	5.28	10	11	16	69,600	1,356,050	12,494	1,099	13,593	191	3,715	37	6.96	365
明治42年 1909年	5.39	10	12	8	75,574	1,222,750	13,557	826	14,383	207	3,350	39	7.18	365
明治43年 1910年	2.08.47	10	15	15	76,527	112,055	13,717	611	14,328	210	3,070	39	7.8	365
明治44年 1911年	2.08.47	10	15	15	92,278	952,000	16,481	760	17,241	253	2,610	47		365
大正元年 1912年	5.5	10	0	22	84,837	939,859	14,686	777	15,463	247	2,732	45		344

注1 明治43～44年のみ、哩数が里・町・間

注2 明治43年の運輸貨物は誤記と思われるが、そのままとした。

表3 「石川県統計書」に見る山中馬車鉄道2

(円)	資本金 総額	払込済 資本金	積立金	創業以来の 興業費	年度中		
					総益金	総損金	純益金
1905年	50,000	50,000	240	61,399	9,008	8,453	555
1906年	50,000	50,000	470	61,428	11,582	9,241	2,341
1907年	50,000	50,000	1,750	61,699	13,707	11,004	2,703
1908年	50,000	50,000	1,900	66,084	13,939	11,919	2,020
1909年	50,000	50,000	2,150	67,090	14,546	11,835	2,711
1910年	50,000	50,000	1,460	67,331	14,533	10,967	3,566
1911年	50,000	50,000	1,460	67,331	17,505	12,617	4,888
1912年	50,000	50,000	2,500	67,497	16,553	13,443	3,110

窓は片面六面ずつ、一ヶ所のみ窓枠が残されており、座席裏から引き上げて、窓枠に立て掛けるようになっていた。窓枠にはガラスが入っていたような溝が残っている。正背面にも高い位置に窓が設けられているが、こちらには網戸の破片が残されている。

天井は輪垂木と棟木で唐破風形の屋根を支える。天井板は一重で、内側にはペンキが塗られているが、外側の仕上げは不明である。また内部には白いペンキ塗りが施されている。壁に刻まれた落書きには「大正三年十一月四日」と記されている。

入口扉の上框は、内側は虹梁を模した形で若葉も彫られており、外側は反転曲線を用いた眉が施されているなど、寺院建築の意匠が用いられている。

車体の主要軸部はボルト締めされ、板はかすがいで接続し、角部は金具で補強する。床は側面外側の下半分にトタン板を張り、黒ペンキ塗りとしているが、当初のものかは不明である。

3-3) 客車B

一方、客車Bは正面1,475mm、側面2,155mm、同じく木造である。

外観上の特徴はよく似ており、むくりを付けた屋根をのせ、側面下部はすぼまっている。御者台、台車も同じく失われている。

正面、背面に扉を設け、内部は長手方向窓際に長い座席を設けていた。やはり、座席の板は取り外されているが、現在窓を塞いでいる板が、もとの座席ではないかと思われる。その板は、長さは車両と等しく、長手方向に滑り止めらしき溝が、一定間隔で彫られている。

窓は片面四面ずつ。天井は輪垂木と棟木で、唐破風形の屋根を支える。天井面には水色のペンキが塗られており、「山中よしや旅館」と記された墨書がある。

入口扉や壁面の框は、反転曲線を用いた断面を持つ装飾材で縁取りをし、ニスを塗って仕上げるなど、洋風の意匠が用いられ、客車Aと対照的である。また、前後入口扉上には「9」もしくは「九」と記されている。

外部の金具は客車Aより残りが良く、御者台に乗るときの手すりや庇を支える持送り、扉の取手などが残る。

正面には白いペンキが塗られているが、その下に青や赤のペンキの跡が確認できる。側面下部は、トタン板が張られている。

3-3) 客車A・Bに関する考察

二両の客車については、以下のような共通点と相違点が見られる。

共通点

- ・ 唐破風屋根に似たむくりを付けた屋根
- ・ 車体の側面下部はゆるやかにすぼまって、トタン板が張られている
- ・ 前後に御者台を設けていたが、ともに失われている
- ・ 正背面に入口を設ける
- ・ 座席はロングシート形式

相違点

- ・ 車体長さ、および窓の数
- ・ 客車Aが寺院建築風の装飾を持つのに対し、客車Bは洋風の内装を施す
- ・ 入口扉上の数字
- ・ 内外に塗られたペンキの色

これらの相違点の内、車体長さの違いについては、二種類の車両があったことを示す資料がある。全国の鉄道会社の会社概要を収めた「帝国鉄道要鑑 第二版」⁵⁾には、山中馬車鉄道株式会社の概要も含まれている。その中で、「客車長(外法)九尺及六尺六寸 同幅(同)四尺六寸(三十五年三月一日現在)」と記されており、二種類の車長の客車を保有していたことがわかる。ただし、九尺のものは客車Aにほぼ相当するものの、六尺六寸(約2m)は客車Bとの誤差が大きく、疑問が残る。

入口扉上の数字については、九号車を示す数字と見てよいであろう。使用車両数10両であったことと矛盾しない。ただし、客車Aにはそうした数字記号は見られない。ペンキの塗り直しを行って、消えた可能性も考えられる。

客車Bの窓を塞いでいる板は、長さ2,100mm、幅



図2 客車A 外観

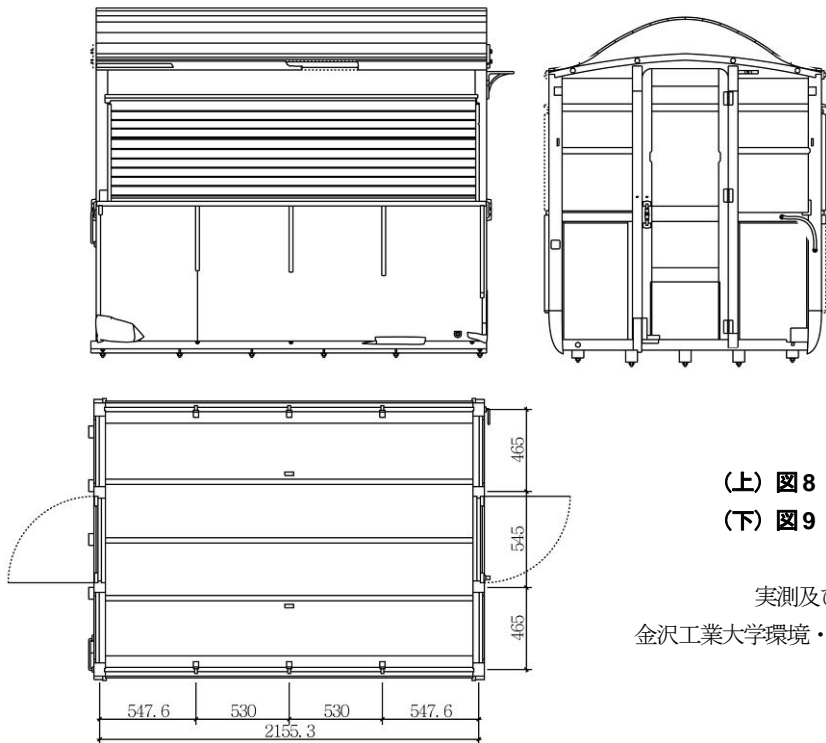
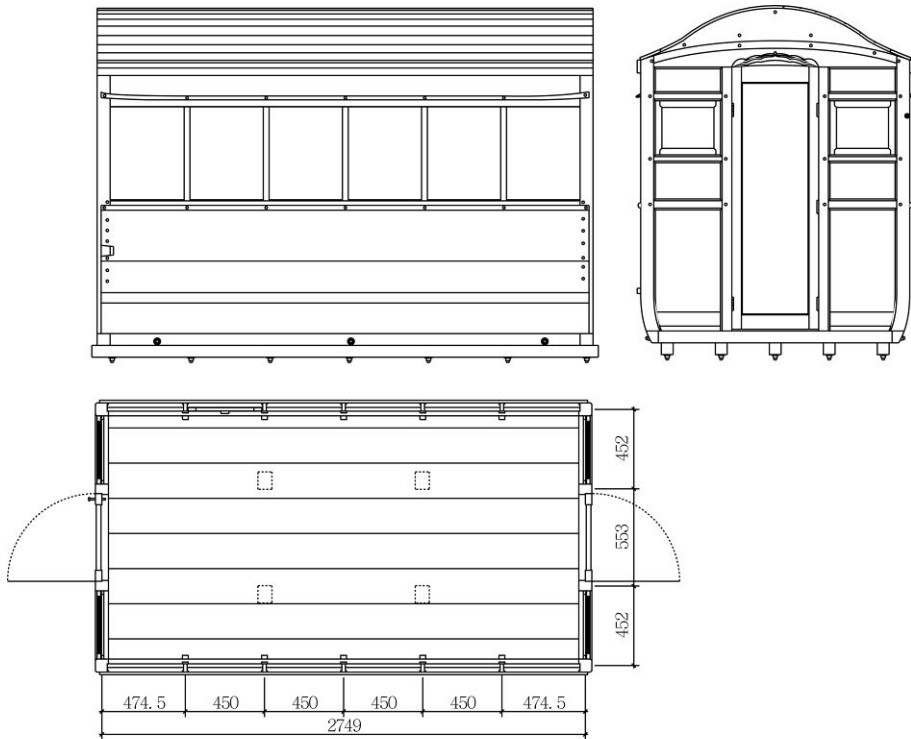
図3 客車A 内観

図4 客車A 虹梁状の上框

図5 客車B 外観

図6 客車B 内観

図7 民家の物置当時の客車B



(上) 図8 客車A三面図

(下) 図9 客車B三面図

実測及び図面作成
金沢工業大学環境・建築学部 山崎研究室

350mmおよび幅220mmの板である。およそ45mm間隔で幅5mmの溝が彫られている。客車Aには側壁内側から325mmの位置に、90mm×80mmの短柱の痕跡があり、正背面扉脇の壁の下部にも、ペンキが塗られてない箇所があり、これらがシートの位置を復原する根拠になりうると思われる。

内部の落書きについては、客車Aの「大正三年十一月四日」は山中馬車鉄道が電車化した後の日付であり、片山津馬車鉄道に転用されたか、民間に払い下げられた後のものであろう。客車Bの「山中よしや旅館」は、当時該当する名称の旅館が山中温泉に確認できないことから、出資者の吉野屋のことを指しているものと思われる。この客車が山中馬車鉄道の客車であることを示す、痕跡の一つである。

既に失われている部分については、当時の写真で判明するものがある（図10, 11, 13, 14）。

まず屋根は、むくりにあわせた金属板で覆い、正背面は御者台の上に庇を延ばしている。庇を受けるL字型の持送金具が、客車Bに残されている。屋根と庇の間には三日月上の妻が見え、この部分も釘跡が見られることから、金属板が張ってあったと見られる。当時のほかの馬車鉄道の写真と比べると、この屋根の形がデザインの違いを図るポイントだったらしく、山代馬車鉄道のそれは、中央部を越屋根のように一段上げた造りになっている（図15）。一方、金石馬車鉄道のそれはむくりのついた屋根は遺構とよく似ているが、庇はほとんど出ていないように見える（図12）。

御者台は、床を支える五本の小梁が前後に延びて、床を支えていた。その長さは正確にはわからないが、客や御者が乗降するためには大人一人の肩幅は最低限必要になる。また、前後には腰高ほどの壁が立ち、その上には手すりが見られる。この壁の下には馬をつなぐための金具も確認できる。

窓枠には、ガラスが入っていたような溝があるが、疑問も残る。後に述べるとおり走行中の振動が大きいこと、窓には留め金らしきものはなく、引き上げて立て掛けるだけの構造であることなどから、ガラスが破損する恐れが大である。写真では窓から身を乗り出しているような姿が確認でき、走行中、窓は開け放して

いるのが常であったであろう。雨天時に車内へ雨が吹き込まないよう、窓枠に薄板をはめて、雨戸代わりにしていたのかもしれない。

3-4) 文学に見る山中馬車鉄道

これらの客車をどのように使用していたのか、同鉄道を利用した旅の紀行文から、その様子を読み取ることができる。

まず、田山花袋が明治39年1月に発表した「北國街道」の一部分を、長文ではあるが引用する⁶⁾。

「加賀国、大聖寺町に至りて再び汽車を下りぬ。停車場を出れば、前の広場の一隅に、小さき屋ありて、矮小なる男、破鐘のごとき大鈴を鳴して頻りに客を呼べり。これ、山中温泉に通ずる鉄道馬車の発車の近きを報げるなり。山中、山代、片山津は加賀の著名なる温泉場、ことに山中は風景に富みたりと聞けば直ちにこれに赴かんとす。山中馬車鉄道会社は、官線北陸線の対面にありて、其処に集れるは、皆其地への湯治客、旅鞆の大なるを携へたる若夫婦、其地の友人を訪ぬると言ふなる緋の三紋付羽織の紳士、山中漆器を買出しに行くと呼ぶ若者など、その喧しきこと言はん方なし。待つこと稍少時にして、馭者は瘦せたる馬を棧にと繋ぎつ。一声の喇叭を相図に、これより山中まで二里半の長途、われはいかに腰の痛さを覚えたりけむ。線路の細きが上に、馭者馬を御するに拙なる為めか、其動揺実にかしく、折々車輪に当る大石小石、其度毎に、乗客は皆な手に汗握りて、辛くもこれを堪ゆるなりき。ましてや、馬車の路は一筋に田圃の中に長く、やゝ登り坂に至れば、馬は呼吸絶え絶え、馭者の鞭烈しく馬の空しき背を打ちて、殆ど血汐の流るを見るに至れるをや。二里半の道程に二時間余を費して、大聖寺川の流遙に、一帯の小盆地、楼々相連れる温泉場に達せしは、午後四時過ぎなりき。」

また、京橋新川の酒卸業・中井商店の二男・高木雄次郎氏が、開成中学校の学生生活最後の夏休みに行った旅行の、明治40年8月23日の記録に、以下の記述がある⁷⁾。

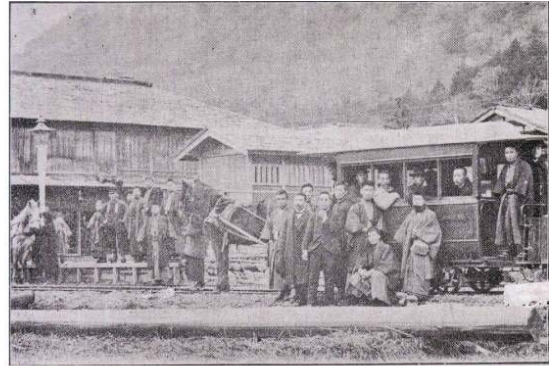
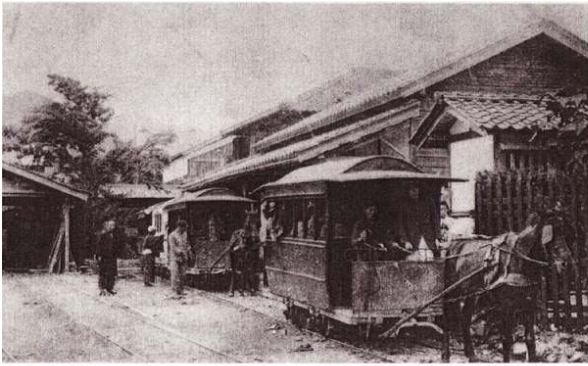


図 10 山中駅を発車する馬車鉄道

図 11 二両で走る馬車鉄道

図 12 金石馬車鉄道

図 13 鉄道馬車停車場

図 14 8 台以上の客車が並ぶ写真

図 15 山代馬車鉄道

「日没大聖寺へ下車す。車内にありし頃より小雨降り出せしが、愈々本物となりたり。直ニ山中温泉行の鉄道馬車ニのる。六人乗が都合三台出せしが懸る夜中ニ、にらめっくらし途中で馬をかへた。然るニ此馬所謂タレ馬で少しも動かぬ。山中ニ着きそうな頃、一旦歩むと留ると云ふ風で、暗中、雨中を暫く歩み、九時過山中ニ着く」

どちらの記述からも、あまり快適でない乗車風景が伝わってくる。

まずは振動が激しく、腰が痛くなるほどであったとのこと。道路が舗装されていない当時において、馬車を鉄道化するのは輸送力と快適性の向上が目的ではあるはずだが、実際には快適性の向上は解決されなかったようである。客車の遺構の下部に鉄板が張ってあるのは、車輪に当たった石が車体を傷つけるのを防ぐためかと思われる。

所要時間は一時間程とする説もあるが、これらの紀行文からは二時間以上かかることも珍しくなかったことが分かる。ただし、ピストン輸送だったのでなく、時刻表は存在した。明治35年の山中温泉案内には山中駅発の時刻表があり、一日12往復(山中駅発5:45 7:00 7:45 9:00 9:45 11:00 12:00 13:00 15:00 15:45 17:00 18:00)が運行されていたことがわかる⁸⁾。

客車の定員については、6人乗とあるが、窓一つが座席一つに対応すると考えると、最大8～12人は乗車できたと考えられる。ただし、馬一頭で客車一両を引く一頭引きであるため、乗車人数はどうしても限られる。そこで、文中にも「都合三台」とあるとおり、複数の車両を使用することで、輸送力を補っていた。当時の写真にも複数の車両が一緒に走る様子が記録されている(図11、14)。

3-5) 製造者について

製造者は、地元の宮大工、もしくは船大工によるものと伝えられてきたが、具体的には明らかでない。専門の鉄道技師や製造のための施設が整備されていない

い当時において、車両の製造に建築大工が携わったことは容易に想像でき、確かに客車Aに見られる寺院風の装飾や唐破風形の屋根は、宮大工や指物師の関与を窺わせる。

しかし一方で、開業時に既に10両もの車両を揃えていること、金石馬車鉄道を初め、当時既に多くの馬車鉄道が全国で走っていた状況(表4)を考慮すると、車両製作を専門に行う製造業者が成立しており、そうした業者から購入した可能性も否定できない。この点は引き続き調査を継続して、明らかにしていきたい。

現在、全国で確認されている馬車鉄道の遺構としては、三春馬車鉄道の客車と旧日本硫黄の開業当時の廃車体があるが、前者は復元車両で、後者は現在所在が明らかでない⁹⁾。

山中馬車鉄道の客車は、開業当時であれば明治32年、使用車両が8両から10両に復帰した時に新造したものだとしても明治41年製であり、明治まで遡る馬車鉄道客車の遺構は、これら2両のみと考えられる。

表4 東京馬車鉄道および県内の馬車鉄道概要¹⁰⁾

名称	営業年	区間	距離(km)	軌間(mm)	車両(輛)
東京馬車鉄道	明治15-明治36	東京市内	21.2	1372	307
金石馬車鉄道	明治31-大正3	長田町-上金石町	4.8	762	15
山中馬車鉄道	明治32-大正2	大聖寺-山中	8.6	914	10
松金馬車鉄道	明治37-大正5	松任-野町	8.5	914	11
山代軌道	明治44-大正2	動橋-山代	5.1	914	8
粟津軌道	明治44-大正2	粟津-符津	3.5	762	7
片山津軌道	大正3-大正11	片山津-動橋	2.6		

4) まとめ

全国的に見ても現存例がほとんどない馬車鉄道の客車であり、明治期に遡りうるものは、これまで確認されていないと考えられる。御者台や台車が失われている点は惜しまれるが、躯体の状態は比較的良好であり、復元の手がかりも多く残されている。寺院建築風の装飾から大工や指物師など建築技術者が関与していたことが考えられ、鉄道初期における鉄道技術と建築技術の接点としても興味深い遺構である。

なお、本稿執筆中、山中馬車鉄道ほか明治・大正期の鉄道・軌道に関する行政文書が、石川県庁に保管されていることが判明した。その内容については、また

次の機会に報告したい。

〔注〕

- 1) 北陸鉄道株式会社編・発行『北鉄の歩み』1974、pp. 69-74。若林喜三郎編『山中町史』山中町史刊行会、1959、pp. 466-468。
- 2) 後藤七郎右衛門『大日本管轄分地図』中村芳松発行、1902～1913
- 3) 石川県編・発行『石川県統計書』1899～1912
- 4) 渡辺均「温泉電軌の成立とその展開」金沢大学文学部 1984年度卒業論文。渡辺均、梶川勇作「近代の加賀温泉郷における鉄道の展開」『石川地理』No. 2、1985年4月、pp. 3-16。渡辺均「温泉電軌の成立とその性格」『鉄道史学』No. 5、1987年10月、pp. 35-43。
- 5) 木下立安「帝国鉄道要鑑 第二版」鐵道時報局、1903、p. 433
- 6) 田山花袋著、吉田精一編「北國街道」『田山花袋集 明治文学全集67』筑摩書房、1968、pp. 293-294
- 7) 高木藤夫・高木文雄・沢和哉編『酒蔵の町・新川ものがたり』清文社、1991年4月、p. 360
- 8) 高間昭編『山中温泉案内』1899、p. 28
- 9) 堤一郎・大島登志彦「三春馬車鉄道と磐梯急行電鉄の保存車両」、『産業考古学』No. 59、1991、pp. 13-14
- 10) 和久田康雄「四訂版・資料・日本の私鉄」鉄道図書刊行会、1984、p. 42

図10 牧野隆信編『ふるさとの思い出写真集93 明治大正昭和 加賀・江沼』国書刊行会、1979、p. 30

図11, 13, 14 加賀市立山中図書館所蔵

図12, 15 宮田憲誠『遠い日の鉄道風景』径草社、2001、p. 216、222

実測及び図面作成：大宮司直、中山之貴、松下象直、奥澤一登（金沢工業大学建築学科）（図8, 9）

本稿は、日本建築学会北陸支部研究報告集 No. 51（2008年）「山中馬車鉄道の客車について」、および

第31回北陸都市史学会富山大会（2008年）における同名の研究発表をもとに、新たな知見を加えて執筆したものである。

また本稿は、平成21年度科学研究費補助金（若手研究B：課題番号21700843）を受けた研究の一部である。