

第1章 | [創業～昭和20年] 神奈川県央部開発の先駆

1. 神中鉄道(株)と相模鉄道(株)の創立

(1) わが国鉄道のはじまり

明治2年11月、明治政府は東京～京都を結ぶ幹線と東京～横浜間、京都～神戸間および琵琶湖畔から敦賀までの3支線の鉄道を建設することを決定した。

明治5年5月7日、品川～横浜(現桜木町)間23.8kmが完成し、仮営業を開始した。同年9月12日に新橋～品川間が完成したのを機に横浜において開業式を行い、翌日から正式営業に入った。これが、わが国に鉄道が走った始まりである。

当時わが国の近代化は殖産興業と富国強兵を軸として、新産業が勃興したが、なかでも産業開発の動脈となる鉄道に対する企業化は旺盛で、日清戦争後の明治28年から30年にかけては、投下された総資本額の60%が鉄道で占められていた。

このような背景のもとで、私設鉄道は官設鉄道を上回る勢いで建設されたが、明治39年4月鉄道国有法が施行され幹線の国有化が積極的に進められた結果、それ以降、幹線鉄道は主として官設鉄道として発達し、私設鉄道は地方鉄道または郊外電鉄として発展していくことになる。

明治末期から大正初期にかけて、わが国の経済は慢性的不況に陥ったが、大正3年7月、第1次世界大戦の勃発によって好況期を迎えた。

またこれより先、明治43年8月軽便鉄道法が、また明治45年1月軽便鉄道補助法が施行されていたこともあって、私設鉄道の建設は全国的に活発となった。

◆神奈川県下の私鉄の状況

以上のように、明治20年代初頭から私設鉄道認可の方針にしたがって、私設鉄道条例(明治2年6月施行)、軌道条例(明治23年8月施行)、私設鉄道法(明治33年10月施行)、軽便鉄道法(明治43年8月施行)などが相次いで制定され、神奈川県内でもこれらの法令に基づいて、大師電気鉄道(株)(軌道・明治32年1月六郷橋～大師間開業、のち京浜電気鉄道(株)、現京浜急行電鉄(株))、小田原電気鉄道(株)(軌道・明治33年3月国府津～湯本間開業、現箱根登山鉄道(株))、江之島電気鉄道(株)(軌道・明治

開業当時の状況

開業当時は1日9往復、新橋～横浜間29kmを53分(平均時速32km)で走り、中間停車駅は品川、川崎、鶴見、神奈川の4駅であった。



東京汐留鉄道館蒸気車往返之図 広重筆『日本国有鉄道百年史』より

35年9月藤沢～片瀬間開業、現江ノ島電鉄(株)、京浜電気鉄道(株)(軌道・明治38年12月品川～神奈川間開業)、横浜鉄道(株)(鉄道・明治41年9月東神奈川～八王子間開業、現東日本旅客鉄道横浜線)などの各線が相次いで敷設された。その大部分が軌道条例に基づいて公道上に敷設された軌道であったが、横浜鉄道線は私設鉄道法に基づいて免許された鉄道であった。

以上の鉄道、軌道のあとを受けて、明治末期から大正期にかけて、武蔵電気鉄道(株)(のち東京横浜電鉄(株)、現東京急行電鉄(株))、多摩川砂利鉄道(株)(のち南武鉄道(株)、現東日本旅客鉄道南武線)、鶴見臨港鉄道(株)、大雄山鉄道(株)、神中軌道(株)(のち神中鉄道(株)、現相模鉄道(株))、相模鉄道(株)(当社の前身、昭和19年6月運輸通信省に買収、現東日本旅客鉄道相模線)、小田原急行鉄道(株)(現小田急電鉄(株))などが出願し、免許を受けた。

これらはいずれも、大正8年8月施行の地方鉄道法(同法施行にともない私設鉄道法、軽便鉄道法は廃止)に基づいて営業を開始し、本来鉄道国有法の対象外のものであったが、南武鉄道線、鶴見臨港鉄道線、相模鉄道相模線は第2次大戦中に国有化された。しかし、残る各私鉄は都市化の進行とともに、都市近郊線として発展していくことになる。

◆相模鉄道(株)の母体2社

当社の母体となった神中鉄道(株)と相模鉄道(株)はともに大正6年12月、ほとんど同じ規模と目的をもって創立された。

前者は横浜郊外の保土ヶ谷から県中央部を横断して厚木に至る路線を、後者は官設東海道線茅ヶ崎停車場から相模川沿いを北上して官営横浜線(元横浜鉄道線、大正6年10月1日鉄道院に買収される)橋本停車場に至る路線を建設した。

以後両社とも、砂利の運搬、販売を主体として経営を展開していくが、昭和18年4月相模鉄道(株)が神中鉄道(株)を吸収合併して、相模線と神中線の2線を有する鉄道会社相模鉄道株式会社が発足した。

しかし、翌19年6月、第2次大戦の推移にともない、国策により当社の本線というべき相模線は運輸通信省に強制的に買収された。これが現在の東日本旅客鉄道相模

全線開通時の神中鉄道線、相模鉄道線



線であり、当社には神中線のみが実体として残され、当社の幹線となったのである。

このように、相模鉄道株式会社の経営母体であった相模鉄道(株)、神中鉄道(株)2社は前者は“名”を、後者は“実”を残して当社に受け継がれ、その後の発展と飛躍の基盤をもたらしたのである。

(2) 神中鉄道(株)の設立と創業

大正初期、神奈川県下では前述のように鉄道網が急速に普及していったが、県中央部の交通機関は未発達の状態であった。

したがって、県中央部地域の人々が県西部の伊勢原、秦野方面に出る場合は馬車を利用する以外になく、また、この地域の農産物の輸送も思うにまかせぬ状態であったため、交通機関の必要性が痛感され、鉄道の敷設に対する要望は次第に高まっていった。

◆神中軌道特許請願書の提出

大正4年6月25日、県中央部の橘樹、都筑、鎌倉、高座各郡の有志、平沼淑蔵をはじめ23名によって、「神奈川県横浜市久保町1485番地官設鉄道保土ヶ谷停車場前より同県高座郡海老名村大字河原口2245番地先にいたる間」の軌道を敷設する「神中軌道敷設特許請願書」が鉄道院に提出された。

なお、当時提出された發起趣意書の内容は別掲のとおりである。

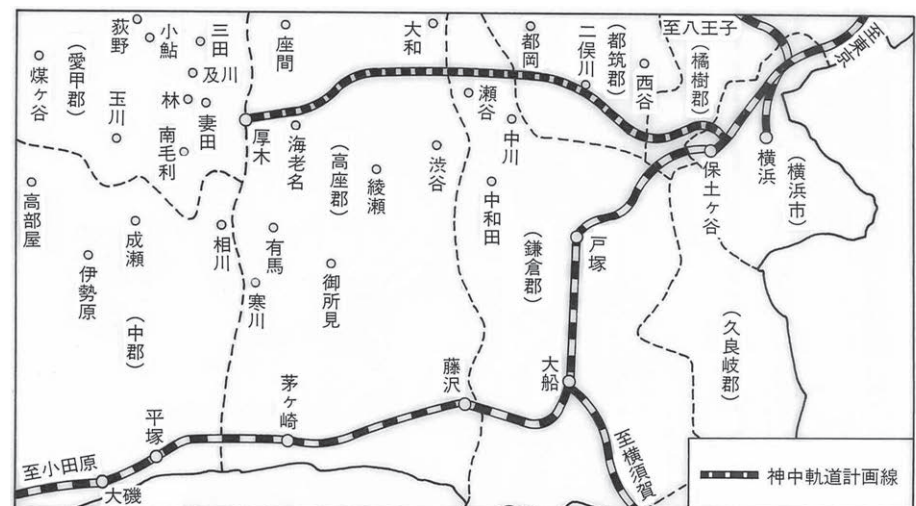
この軌道を敷設する目的と利点は、まず横浜地区と厚木周辺を結ぶことによって、従来の諸取引を速やかにすること、第2に相模平野の開拓をはじめ沿線各町村の振興、開発に貢献すること、第3に輸送時間の短縮と諸物産の運賃の軽減により、直接の利益が大きいこと、第4に農産物の生産に必要な肥料の供給が円滑になることなどであった。

当時の敷設線路調書によると、軌道路線は横浜久保町を起点とし、保土ヶ谷元町、

發起趣意書

夫レ相ノ地タルヤ……土地豊饒ニシテ夙ニ農業養蚕ノ適地トシテ世ニ著ハレ聚落名邑ノ其間ニ羅布セル者甚ダ多シ然ルニ交通機関トシテハ東海道線、中央線ノ官設鉄道敷設セラルアルモ一ハ北方遠ク山間ヲ通過シ一ハ僅カニ南海岸ヲ駛走スルニ過キサルヲ以テ中部地方ハ直接其沢ニ浴スルコト能ハス從テ産業ノ進歩遅タトシテ猶旧態ヲ改メサルノ觀アリ若シ現状ノマ>推移センカ遂ニ社会ノ趨勢ニ後レントス是レ吾ニ地方ノ損失タルノミナラス国家經濟上看過スヘカラサル問題ナリトス……尚近年工業追々発達シ砂利ノ需要益々増加スルニ当リ本線ニ依リハ其採取甚々容易ナルノミナラス供給亦無尽蔵ナレハ沿線地方ヘハ勿論横浜地方ノ需要家ハ非常ニ低廉ナル價格ヲ以テ迅速ニ使用スルヲ得ン……(以下略)

神中軌道計画路線



この間 新設軌道敷	この間 県道	この間 新設軌道敷
横浜久保町 横浜市久保町1485番地 田	保土ヶ谷元町 橘樹郡保土ヶ谷町大字保土ヶ谷 字元町2164番地 畑先	二俣川 都筑郡二俣川村大字二俣川 字内田2368番地の1 田
この間 県道		
海老名柏ヶ谷 高座郡海老名村大字柏ヶ谷字峰下 190番地 山林先	海老名河原口 高座郡海老名村大字河原口字中河原 2245番地 宅地先	

二俣川、海老名柏ヶ谷を経て海老名河原口に至る全長25.6kmで、線路の通過地区を郡別にみると橘樹、都筑、鎌倉、高座の4郡にわたり、そのなかに10数ヵ村が含まれるものであった。

◆創立総会の開催

敷設特許請願に対して、翌大正5年8月22日に内閣総理大臣、内務大臣の名により特許状が下付され、軌道を敷設し、一般運輸の業を営むことが許可された。

大正6年12月2日、小島政八宅で創立総会が開催された。特許状が下付されてから創立総会開催まで1年3ヵ月もの時間が経過しており、その理由は不明であるが、おそらく次に述べるように当時の社会情勢が速やかな会社設立を許さぬ状態にあったものと考えられる。

出席者は沿線各町村の有力者で、株式引き受け人の総数は実に699名の多きにのぼったことからしても、この路線に対する期待と関心の深さを知ることができる。

総会の決議により、初代役員は次のとおり決定した。

社長 小島政五郎
取締役 川口義久、中野再五郎、大矢信重、中山定治郎、富沢豊治郎
監査役 早川茂一、井上与市、相沢益造

大正6年12月15日に本社を神奈川県橘樹郡保土ヶ谷町岩間1987番地に置き、資本金30万円をもって会社設立登記を行い、神中軌道株式会社が発足した。

神中軌道の社名は、この地域に住む人たちの要望によって設立されたことから、神奈川県中央部を貫く鉄道という意味から名付けられたものと思われる。

◆測定の開始と困難

会社創立後敷設工事を開始する運びとなったが、前記大正5年8月22日付の特許状によれば、工事施行の認可期限は大正7年2月21日までと決められていた。

当時は第1次世界大戦のさなかで、わが国はかつてない好況期を迎え、産業界は活況を呈していた。そのため、新会社の設立、設備の拡張等が相次ぎ、資材その他諸物価の高騰が激しく、とくに鉄材などの払底と暴騰は著しく、入手はきわめて困難で、当初の資本金では工事の進捗がおぼつかないという暗い見通しであった。また、測量技術者の不足から適任者の確保が困難な状況にあった。

そのため、創立総会直後の大正6年12月28日に軌道特許命令変更願を鉄道院に提出し、施行期限の2年延期を願い出た。

ところがこれに対して、翌大正7年3月26日に、工事施行認可申請期限である「大正7年2月21日」は「大正8年2月21日」に改められて1年延期となったため、急いで測量技術者を集めねばならなくなった。

関係者一同の努力によって、測量技術者植原敬四郎を技術顧問に迎え、測量に着手したのは会社設立後約4ヵ月を経過した大正7年4月2日であったが、雨天の日が続き測量作業は思うにまかせず、その進捗は思いのほか日数を費やした。

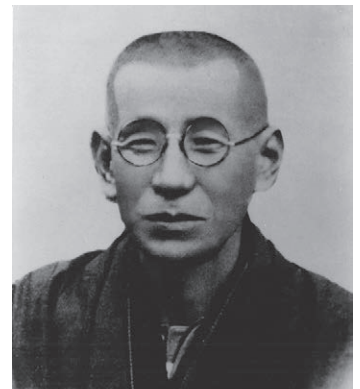
◆軌道から軽便鉄道へ

大正7年11月24日、第1回定時株主総会において、軌道を軽便鉄道に変更すること、増資、商号を神中軌道(株)から神中鉄道(株)に変更することなどが決議された。

軌道を軽便鉄道に変更したのは、同年12月18日付で提出した神中軽便鉄道敷設免許申請書によれば、「……調査ノ結果軽便鉄道ヲ敷設スル方地方開発上並ニ会社経営上利益遙ニ大ナルヲ認め候ニ付……」とあるように、軽便鉄道にした方がこの



小島政八宅



初代社長小島政五郎

小島政五郎

小島家は神奈川県鎌倉郡瀬谷村(現横浜市瀬谷区)瀬谷6547の素封家である。明治40年5月、瀬谷村中屋敷に本家の政五郎と分家の政八が共同で瀬谷銀行(資本金50万円)を設立し、本店を政五郎宅地内に、支店を原町田、橋本、厚木、中川浅間町、上溝などに、代理店を保土ヶ谷に置き、政五郎はその頭取の地位にあった。創立総会が行われたのは分家小島政八宅であった。

地方の開発および企業経営の上からもすべて得策と考えられたからで、同申請に対して翌8年5月12日、免許状が交付された。ついで翌月10日には商号を神中鉄道株式会社に変更する商業登記を行った。

この変更により、軌道の軌間を762mmから1,067mmに拡げ、軌条9kgを12.4kg以上にすることになった。また、これらの建設費に充てるため、資本金を70万円に増資する件については、工事施行時まで改めて申請することになった。

その後大正8年8月15日、地方鉄道法が施行され、同時に軽便鉄道法が廃止されたため、工事施行認可申請書は増資申請と同時に提出することになり、同年11月1日に増資認可を受けた。

◆戦後の不況と経営の地固め

第1次世界大戦の勃発により、前述のようにわが国の経済は戦争景気による好況を謳歌したが、大戦後の日本経済は大正7年以降、反動による慢性不況に見舞われ、大正9年3月、東京株式相場の暴落をきっかけに起こった金融恐慌は銀行の取りつけ、閉鎖、相次ぐ企業の破産をもたらし、経済界は不況の風にさらされた。

神中鉄道(株)が大株主および有志株主を瀬谷小学校に集め、新株募集についての意見を交わし増資の準備を進めたのは、この金融恐慌が起こった大正9年3月14日であった。このため、増資の計画は一時実行を見合わす結果になってしまった。

以上のように、神中鉄道(株)は会社設立の当初からさまざまな困難に遭遇し、いままた経済情勢の激動に直面したのであった。しかも、初代経営陣は鉄道事業に対しては全くの未経験者であり、路線用地の買収、地方鉄道法による政府の補助金の交付などに適切な対応ができず、これ以上事業を推進するには、すでに限界に達していた。そのため、事業をしかるべき経営者に託すことが真剣に検討された。

大正10年11月27日、第4回定時株主総会において、神奈川県出身の当時京王電気軌道(株)(現京王帝都電鉄(株))の専務取締役であった井上篤太郎を取締役に選任し、経営の顧問、相談役として迎えた。また同総会で、懸案の増資について、物価の著しい高騰と工事の設計変更により、30万円から70万円の増資では建設費をまかなうには十分でないため、一挙に100万円に増資することを決議した。そして12月19日、鉄道省に増資申請し、翌大正11年5月24日に認可された。

井上篤太郎

神奈川県愛甲郡三田村(現厚木市三田)の出身。27歳で県議員に当選した逸材である。旧玉川電気軌道(株)取締役支配人を務め、のち京王電気軌道(株)に転じ取締役会長に進んだ。神中鉄道(株)の事業報告書には井上の氏名は記載されていないが、表面に名を出すことをはばかり、陰の人として助力したという。

斉藤和太郎

成田鉄道(株)の専務取締役をしていたが、当時ビール王として知られていた馬越恭平、渡辺銀行頭取の渡辺福三郎の推挙によって、神中鉄道(株)の社長に就任した。

◆斉藤和太郎の社長就任と経営の刷新

新しい経営者の人選はその後も引き続いて行われ、大正11年1月、創立者である小島政五郎に替わって、成田鉄道(株)専務取締役の斉藤和太郎が経営の才を買われ、神中鉄道(株)の社長に就任することになった。

斉藤は社長に就任後、大正11年1月29日の臨時株主総会において、取締役・監査役全員の退任、本社の東京への移転、役員報酬を年1万円以内にするなど経営刷新の議案を諮り、いずれも可決された。また、取締役会の決議により相談役および顧問を置くことになった。なお、旧取締役のうち小島政五郎、富沢豊治郎、中野再五郎の3人と旧監査役井上与市は再任された。

そして、保土ヶ谷町岩間にあった本社を東京市に移転し、岩間は出張所とした。

斉藤の社長就任後、その合理的な経営方針によって事業計画は着々と実行に移されていった。新株式の払込金に対しても期限をつけ、延滞の分については、取締役会でこれを処分することにした。第1回増資の払込みが完了したのは大正11年9月30日であった。

大正12年11月29日の定時株主総会において、線路東側終点を横浜停車場にする

こと、横浜停車場までの延長のために資本金を200万円に増資すること、相陽鉄道線の免許を譲り受けることなど、積極的な事業計画についての議案が可決された。

◆起工式の挙行

大正12年8月に工事施行認可が下付され、起工式の準備が進められていたが、同年9月1日、関東地方一帯を突然襲った関東大震災は、東京、神奈川を中心に家屋全焼38万戸、半焼17万5,000戸、罹災者340万人、死者・行方不明者10万4,000人、総被害額65億円というかつてない規模の災害をもたらした。計画路線沿線も少なからぬ被害をこうむった。このため、起工式は一時中止され、翌大正13年8月23日、海老名村相模国分停車場予定地において、改めてとり行われた。

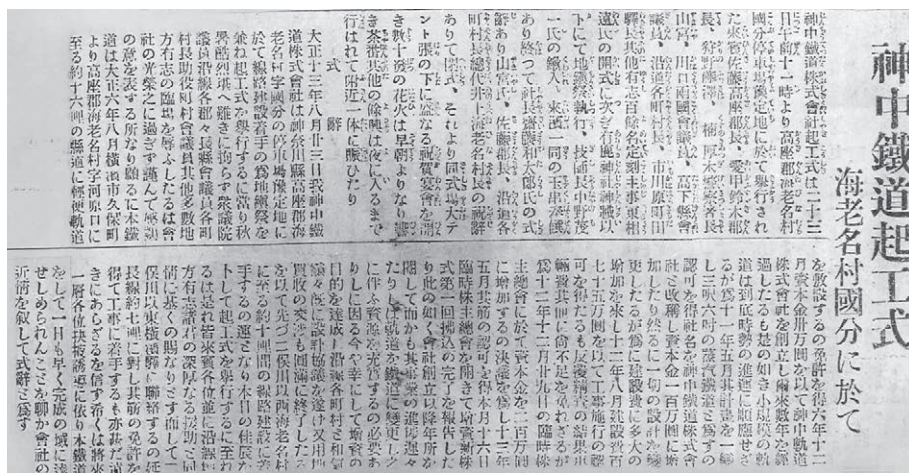
大正13年8月26日付の『横浜貿易新報』は当日の様相を次のように報じている。

『神中鉄道株式会社起工式は23日午前11時より、高座郡海老名村国分停車場予定地に於いて挙行された。来賓佐藤高座郡長、鈴木愛甲郡長、狩野藤沢、楠厚木警察署長、山宮、川口両国会議員、高下県会議員、沿道各町村長、市川原町田駅長其他有志百余名、定刻主事東相遠氏の開式に次ぎ有鹿神社神職以下にて地鎮祭執行、技師長中野茂一氏の鍬入、来賓一同の玉串奉奠あり、終って社長斉藤和太郎氏の式辞あり山宮氏、佐藤郡長、沿道各町村長総代井上海老名村長の祝辞ありて閉式、それより同式場大テント張の下に盛なる祝賀宴会を開き数十発の花火は早朝よりなり響き茶番其他の余興は夜に入るまで行はれて付近一体に賑ひたり』

また、斉藤社長は当日の式辞において、これまでの経過を報告したあと、

『……先づ二俣川以西海老名村に至る約十哩間の線路建設に着手するの運びとなり本日の佳辰をトして起工式を挙行するに至れるは是れ皆来賓各位並に沿線地方有志諸君の深厚なる援助と同情に基くの賜なりとす而して二俣川以東横浜駅に連絡するの延長線約七哩に対し其筋の免許を得て工事に着手するも亦甚だ遠きにあらざるを信ず希くは将来一層各位扶掖誘導に依り本鉄道をして一日も早く完成の域に達せしめられんことを聊か会社の近情を叙して式辞と為す』

と結んでいる。



大正13年8月26日付『横浜貿易新報』

相陽鉄道

大正10年5月17日に発起人笠井愛次郎ほか20名に対して免許された路線で、省線平塚停車場から伊勢原町を経て大山へ至る12.9kmと伊勢原町から分岐して厚木停車場へ至る7.7kmの合計20.6km。大正14年3月17日に、敷設免許がおりた。

神中鉄道(株)は大山参詣客の連絡上、この路線を譲り受け乗客を誘致したいという計画からか、神中鉄道線の建設途上、資金不足の状態にもかかわらずこれを手がけようとした。しかし、その後資金難から計画は難航し、数回の工事施行延期願の末、昭和5年3月24日に起工式にまでこぎつけたが、思うように工事は進まず、ついに昭和8年12月9日免許が失効してこの路線計画は消滅した。

◆横浜～厚木間の路線の確定

さきに述べたように、神中鉄道(株)が最初に認可を受けた路線は省線保土ヶ谷停車場前から保土ヶ谷元町、二俣川村を経て海老名村河原口に至る予定であったが、その後計画路線はたびたび変更された。

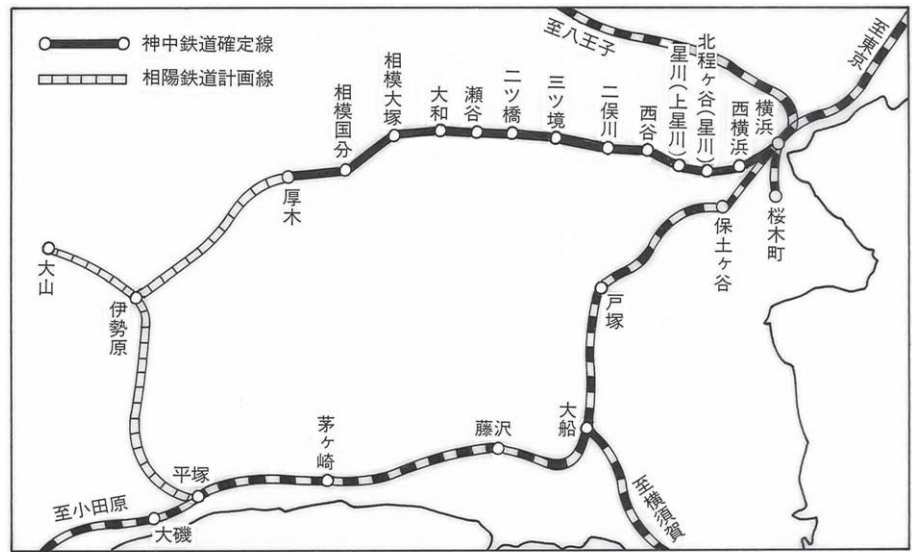
ある程度確定したのは、大正9年ころ計画路線の買収予定地を再測量し、鉄道用地の概略図を作成した後のことであったが、このころ終点到予定していた省線保土ヶ谷停車場が貨物専用になることがわかったので、再測量の結果を含めて再び路線の再検討を行った。

この結果が、二俣川村から保土ヶ谷町下岩間、横浜市平沼町を経て終点を横浜停車場(現東京急行電鉄東横線高島町駅付近)とする延長計画で、大正12年12月11日に免許申請を行った。

しかし、当局から近々横浜停車場は移転するという内示を受けたため、改めて東側終点を横浜市久保町(現西横浜駅)とし、大正13年12月13日に免許申請をしておし、翌14年1月29日に認可された。

なお、その後大正15年6月11日、建設中の省線横浜停車場に至る延長線を敷設するため路線変更の免許申請を行い、昭和2年12月28日にその認可を受け、これにより初めて全線にわたる路線が確定し、総延長は26.0kmとなった。

横浜～厚木間確定路線



大正12年3月11日付「横浜貿易新報」(当時の神奈川県下の私鉄鉄道網計画)

◆工事の進行と開業の準備

大正14年3月2日の臨時株主総会において、横浜への延長線工事に充当するための資金として、資本金を200万円から300万円に増資することが決議され、8月27日に認可されたが、この資金も他に進行中の工事資金、線路敷設後に発生する業務に充当されるなど、当時の建設資金の運用面はきわめて煩多であった。

なおこれより先の同年2月6日、初代社長でありその後取締役之列していた小島政五郎が辞任した。

開業を1年後にひかえ、土木工事は二俣川～厚木間全線にわたって、ほぼ竣工をみた。この15.5kmの区間は起伏にとんでいるため、暗渠、橋梁が多く平野部に敷設する鉄道に比べ苦心の跡をうかがうことができる。その構造は一部鉄桁を用いたものもあったが、ほとんどは応急的な木造であった。

建築関係では、瀬谷、大和、相模大塚、相模国分などの停車場および二ツ橋停留所はほとんど竣工していたが、厚木、三ツ境は若干遅れていた。通信機関としての電話線の架設も、これらの工事と並行して進捗した。

開業期日を前にして、追い込みの準備が進められた。機関車、客車、貨車など車両の使用認可を受ける一方、省線、相模鉄道線との旅客、小荷物、小口取扱貨物などの連帯運輸の認可申請を行い、また鉄道係員服務規程、鉄道係員懲戒規定、旅客および荷物運送規則、貨物運賃および料金規則、貨物営業マイル程、運賃割引準則および増運賃規定と列車運転時刻の制定などを定めた。これらは大正15年5月5日に認可された。

従業員の大部分は鉄道係員としては未経験者であった。そのため、これらの諸規則集を配布し、その教育に努めた。

駅務員、機関車乗務員、保線従業員の配置を決め、開業への態勢と準備は着々と整えられていった。

◆二俣川～厚木間の営業開始

大正15年5月12日、二俣川～厚木間の営業が開始された。

会社設立以来、社会・経済情勢の変化、天災地変との遭遇、資金難にもかかわらず、社長をはじめ関係者全員の努力によって、地域住民待望の鉄道が完成した。創立の年から数えると実に8年半の歳月が流れていた。

開通当時の状況について、『横浜貿易新報』は次のように報じている。

今日開通 神中鉄道、厚木二俣川間

今12日開通の神中鉄道は第1期工事の厚木二俣川間を列車運転と二俣川より横浜、保土ヶ谷、神奈川駅間には汽車の発着毎に自動車連絡をなす事となった。発車時間表は、

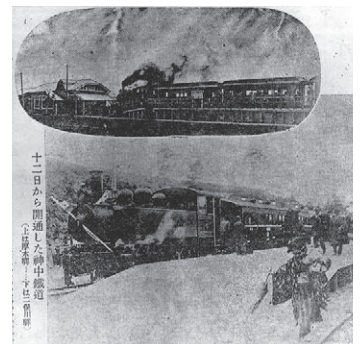
△厚木発二俣川行 午前5時50分、8時05分、10時25分、午後1時10分、3時30分、5時55分、8時10分

△二俣川発厚木行 午前6時45分、9時05分、11時40分、午後2時10分、4時30分、6時55分、9時15分

きのふ開通の神中鉄道 二俣川から厚木まで沿道時ならぬ賑ひ

△微雨に煙る青葉の杜、咲競ふ菜の畑、汽車は本県中部の平野をひたはしりに走る。横浜駅で連絡自動車に乗遅れた記者は小型自動車を飛ばして12日から開通の神中鉄道二俣川発4時半の列車に辛ふじて間に合った。

△単線四両の列車が黒煙を上げて魔の様に走つて行くのを村の子供や大供が驚異の眼を見張つてオツタマゲてゐる情景は明治5年京浜間に汽車が開通した



大正15年5月13日付『横浜貿易新報』



開業当初の三ツ境駅



開業当初の瀬谷駅

当時チヨン鬚連が「陸蒸気！陸蒸気！」と物珍らしがったのに似てゐるのも滑稽だ。とはいへ乗心地のよい汽車である。殊に厚木まで沿道9哩7分には未知旧蹟が少なくない。

△二俣川駅には南三町に秩父庄司畠山重忠戦死の跡、屏風ヶ淵の送矢竹、二ツ橋駅には乳出神の清水、初茸山、瀬谷駅には横浜水道貯水池、やまと駅には鴨狩好適地相模ヶ原、山田伊賀守経光の城跡、大塚駅には香雲梅園紫胡の原、国分駅には国分寺旧蹟日本武尊腰かけの石、起点の厚木駅には相模川鮎漁地那須与市の墓などがある。汽車が駅に到着する度毎に堵を作つた子供が万歳を叫ぶ金筋新しい駅長が右往左往する。田園紳士が植木を携帯して乗らうとして叱られる。列車の内外で互いに大きな声で名を呼合ふ。イヤ大変な騒ぎだ。

△5時15分厚木駅に着、駅長さんは嬉しげに「此の10日に許可があつたので何の準備等もなく開業しましたが祝賀会等も全通開通の時まで延期したわけです。何しろ本県の中部を横断する最初の鉄道ですから物資の集散には非常な便益を与え沿道の町村は発展するでせう。又関東唯一の霊場大山阿夫利神社に参詣するに便利ですから参詣時期には大衆が押寄せらるだらうと想像して居ります。近く二俣川駅と横浜の未完成軌道の完成と共に最大能力が発揮される事になります」と語る。

△帰りの汽車を待つ記者の耳目には「汽車賃を負ける」と駅員と談判してゐる不思議な会話や大きい男が子供の切符改札口通行不可能の珍劇などが飛び込んだ。イヤ大変な騒ぎだ。

△尚ほ同鉄道は12、13日の2日間、賃金の2割引を行ひ又厚木町相模橋通りに大アーチを建て終日煙火を打揚げて景気を付けた。

開業当時の係員の配置ならびに使用車両・貨車の状況は別掲のとおりである。

◆開業当初の営業成績

開業当時の車両数は表のように機関車4両、客車2等3両、3等7両計10両、貨車50両、総計64両であった。

運輸収入は開業の大正15年5月12日から同年10月末までの間、客車収入10,626円22銭、貨車収入3,743円33銭、運輸雑収28円83銭、雑収入2,560円44銭、合計16,958円82銭であった。

しかし、支出はこれを超え、大正15年度上期の損失金は65,966円55銭1厘にのぼった。この赤字は政府補助金で充填することを予定していた。

二俣川～厚木間の営業開始にともない、ただちに地方鉄道補助法による第1回の



砂利運搬列車

◆砂利の採取、販売業に着手

神中鉄道(株)が砂利の採取、販売の認可を得たのは大正14年12月15日で、営業を開始したのは二俣川～厚木間の鉄道営業開始と同じ大正15年5月12日であった。

鉄道建設を進めるかたわら、各種の兼業を行うという気運が起こり、大正14年11月28日の第9回定時株主総会で、新たに砂利の採取、販売に関する事業を兼営するため定款を変更して同年12月4日に申請を行っていたものであった。

砂利の採取、販売には輸送力の確保が先決問題であったが、神中鉄道線はこの点で非常に有利であった。厚木停車場近くの相模川には、多量の良質な砂利がほとんど手をつけられないまま豊富にあったからである。

また横浜市水道局の野毛山・西谷両浄水場をはじめ、沿線各地や京浜方面など関東大震災の復興による需要も拡大しており、砂利の販売活動は貨車あるいは、帷子川を利用して積極的に展開された。しかし、貨車による砂利輸送は二俣川止まりであって、二俣川に着いた砂利の積み換えに手間どるため、販路もおのずから沿線各地に限定されるようになり、業績はあまり良好とはいえなかった。

こうしたときに、昭和3年7月から9月にかけて近年にない大雨に見舞われて、相模川が氾濫し、採取船や砂利線のほとんどが流されたために、数ヶ月間にわたり砂利採取不能の状態が続いた。その結果、翌年は砂利採取業の直営を廃止して、機械器具を売却し、砂利業開始以来の事務費、鉦区、維持費を一気に償却するという措置をとらざるを得なくなった。

◆乗合自動車業に進出

二俣川～厚木間の鉄道が開通して、県中央部の人たちの交通は非常に便利になったが、二俣川から横浜方面に向かう旅客は他の交通機関を利用しなければならなかった。

当時二俣川～省線保土ヶ谷～省線横浜～省線神奈川停車場(現京浜急行電鉄線神奈川新町駅付近)間を連絡する乗合自動車を関口自動車(株)が経営していたが、小規模会社のため経営機能を発揮し得ず、連絡も悪く旅客に対する十分なサービスができない状態であった。

そこで大正15年9月当局に乗合自動車兼営認可申請を行い、同年10月9日に認可を得て、12月1日から鉄道線の二俣川～星川(現上星川駅)間の営業開始に合わせ、星川停車場と省線横浜停車場間に乗合自動車を運行し、旅客の連絡輸送を開始した。これは、鉄道線が省線横浜停車場に延長連絡ができるまでの応急策でもあった。

なお、その後昭和4年2月14日に、北程ヶ谷(現星川駅)～西横浜間の営業開始に



北程ヶ谷停車場(現星川駅)と乗合自動車

ともない、旅客は西横浜から乗合自動車を利用するようになったが、当時すでに西横浜停車場に近い水道道付近を走る横浜市内電車があったため、乗合自動車の利用客は次第に減少した。また鉄道利用客が増加したにもかかわらず、20人乗り乗合自動車5～6両程度の規模では輸送に間に合わず、これも旅客漸減の一因となった。

そして、昭和4年8月17日、旅客連帯輸送の廃止を当局に申請し、同年9月5日にその許可を得て乗合自動車の経営から撤退した。

乗合自動車業からの撤退以後

その後、神中鉄道(株)は平塚～大山間、伊勢原～厚木間での乗合自動車の営業を計画し、昭和6年10月8日神奈川県知事に申請を行ったが、この申請は許可されず、以後乗合自動車の営業を行うことはなかった。

(3) 相模鉄道(株)の設立と創業

◆ 軽便鉄道の敷設免許申請の背景

相模鉄道(株)は大正5年6月26日、軽便鉄道条例に基づいて相模軽便鉄道株式会社の名で、茅ヶ崎～橋本間の路線について免許を下付され、翌大正6年12月18日に創立されたが、会社設立計画はすでに大正4年に具体化し、同年10月21日には最初の定款が作成されている。

計画の内容は東海道線茅ヶ崎停車場を起点とし、寒川を経て相模川に沿って神奈川県を北上し、相原村に至り横浜鉄道線に接続する軽便鉄道を敷設するもので、土地の素封家伊藤里之助(当時茅ヶ崎町長)、伊藤清左衛門が中心となっていた。

東海道線茅ヶ崎停車場が開設したのは明治31年6月15日であったが、相模軽便鉄道の計画までには約18年もの年月が経過していた。

相模鉄道(株)發起趣意書は、この点について次のように述べている。

(要約)中央線と東海道線とが並行して走っているにもかかわらず、その中央にある相模川流域一帯のこの地域は農業の地で、人口は多く、優れた町村が分布しているが、文明的施設がいまなおともなっておらず、交通機関としては馬車によるしかない状態であって、産業は旧態依然としている。このままでは文明の落伍者となってしまい、地方経済の損失のみならず、国の産業に関する重大問題である。

相模鉄道線が茅ヶ崎駅を起点とし、高座・中・愛甲・津久井の4郡を経済的に連結して、相模川流域に沿って北上し、東海道線と横浜線とをつなぎ、中央線に至る“中相”の交通機関となることは、この地方の経済発展に寄与するところはきわめて大である。

現在東海道線茅ヶ崎から中央線に至るためには、まず東神奈川まで出て、横浜鉄道線を利用して八王子に至りようやく中央線に連絡できるが、その距離は茅ヶ崎～東神奈川間19哩4分、東神奈川～八王子間26哩6分、合計46哩である。これに対して相模鉄道線が開通すれば、茅ヶ崎～八王子間は25哩5分で、20哩5分が短縮されることになる。しかもその沿線には名所旧蹟が数多くあり、なかでも大山阿夫利神社には年間47万人もの参詣者があるといわれている。これに加えて平塚～厚木間を往復する商人は100万人を超え、また相模川の鮎漁、七沢・煤ヶ谷等の温泉地など観光、避暑地を控えていることなどを総合すると、本線を利用する行楽客は相当数が見込まれる。

一方、沿線一帯の穀類、生糸、木材、薪炭、畜産物の輸送機関として利用すれば、これらの産出額は増加することが期待される。

また、近年地方鉄道、道路の施設・整備が盛んに行われており、これに利用する砂利の需要は年々増加しているため、相模川の砂利の採取・販売は兼業としてきわめて有利である。

「……要スルニ本鉄道ハ東海道線ト中央線トヲ、最モ短距離ニ連絡スル、唯一

相模鉄道計画線



◆用地買収の進捗

会社創立とともに、岡崎社長の下に伊藤里之助が専務取締役役に、伊藤清左衛門、小山友直が常務取締役役に就いて鉄道建設の中心を担い、工事に着手する段階を迎えたが、用地の買収が当面の難関で、当分の間、工事に着手することはできなかった。第1区間である茅ヶ崎～寒川間は5.0kmであったが、単線敷設用地とはいえ、買収には相当の時間を要した。

用地の買収は、すでに創立総会開催以前から着手されていたが、敷設計画沿線において必ずしも賛成が得られるという情勢ではなかった。

寒川村一之宮・宮山付近では、洪水の際に、排水の関係から付近の水田に大きな影響をこうむるとして、村会議員を先頭に反対の意向を表明していた。

「……寒川村停留所位置は秘密に附しあるも地勢上当地名所たるより寒川神社附近たる可し、然れども排水上寒川村小動及び御所見村宮原は水田に大影響ありとて、村会議員脇岩治氏極力反対し与論を惹起せんとする形勢あれば、或は収用法を適用するに至るやも知れず……」

大正6年11月7日付の『横浜貿易新報』は以上のように報じているが、土地収用法を適用したか否かについては、その後の資料は残っていない。

また寒川村倉見、有馬村門沢橋では「……妥協成りしを以て中間に停留所を設置す可し……」(同上)とあるところから、何らかの摩擦が生じていたとも推測することができる。

上記の地域以外には、大きな反対はなかったようであるが、当時の鉄材の高騰が工事の前途に困難を予想させていた。この問題に関しては、「……鉄成金岡崎久次郎氏の発起人たるを以て、茅ヶ崎・厚木間の第一期工事には差支を生ずる事万無かる可し……」(同上)とその手腕に期待をかけているものの、60万円の資本金では、翌大正7年内に第1区間が開通することは困難視されていた。

◆茅ヶ崎～寒川間の開通

以上のような状況から、起工式が挙行されたのは会社創立から2年後の大正8年11月21日であった。

その間、同年7月10日には日本鋼管(株)との間で軌条約8km分の購入契約を結び、枕木その他付属品一切の購入先も決定した。

翌11日には茅ヶ崎停車場付近に本社事務所と機関庫を新築している。

そして、同月19日には寒川～川寒川間の砂利採取側線の敷設認可を受け、同年11月10日には土木工事の入札を行った。

同年11月21日、香川付近で起工式を挙行し、沿線地元民の期待を担って、第1工区として東海道線茅ヶ崎停車場から寒川停車場間の工事に着手し、あわせて砂利採取側線の建設にもとりかかった。

一方、寒川～厚木間、さらには橋本までの延長計画が検討され、将来に対する長期的な計画も着々と進められた。

大正9年1月10日には、東海道線茅ヶ崎停車場への乗り入れ連絡が承認された。この工事は鉄道院(大正9年5月15日より鉄道省となる)によって行われ、大正10年5月末に完成しているが、この間に茅ヶ崎停車場共同使用願、連帯運送開始願を当局に提出した。

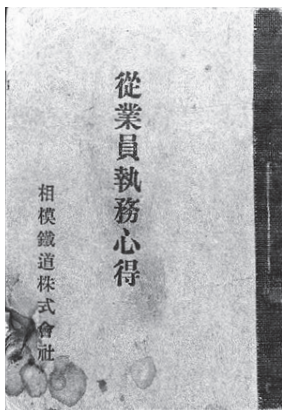
茅ヶ崎～寒川、寒川～川寒川間は、大正10年5月29日に貨車3両を連結して試運転を行い、良好な結果を得た。引き続き道床砂利散布工事、給水台、灰坑、通信機関などの諸設備も整っていった。

車両は鉄道省から4輪連結鎖付(テンダー)蒸気機関車2両、4輪客車2両、4輪無蓋貨車11両、4輪緩急車3両、計18両の払い下げを受けた。

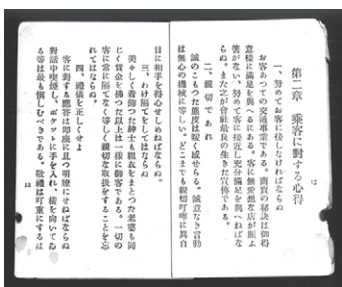
◆開業目前、経営陣の辞任

しかし、大正9年の金融恐慌とこれに続く不況の影響を受けて、深刻な資金難に陥っていた。

以下は開業を間近にひかえた大正10年6月15日、伊藤清左衛門が伊藤里之助あてに資金調達に関して送った書簡である。



従業員執務心得



執務心得の内容

「開通式及総会ヲ目前ニ控ヘル今日、従来ノ如ク資金欠乏致居候テハ到底目的ヲ果ス不能、兎ニ角総会迄ニ要スル資金約五万円ヲ此際是非共調達不致ニ於テハ、千仞ノ貢(功)ヲ一噴(簣)ニ欠ノ憾アリ、乍然自分共今後ノ投資ハ不可能ニ終ルモノト為存候間、会社将来ノ運命モ此処旬日ノ内ニ如何ニ成行ヤ、甚ダ寒心ニ堪ヘザル次第ニ付御熟考ヲ煩シ度候

自分ノ計画トシテハ

第一 区線ニ要スル資金五万円ハ有力者ニ出資ヲ依頼シ責任ヲ以テ調達セシムル事、万一不成立ノ場合ハ辞任シテ無能ヲ謝ス

第二 開通後ニ要スル資金並ニ借換総額約拾万円必要ニ付、右金額調達ヲ依頼スルニ付テハ出資者トシテ重役ニ推薦スル事

第三 会社ノ事業方針ハ前重役ノ決議事項ヲ継承スル事

第四 不止得縁故募集株ハ漸時引受処理スル事

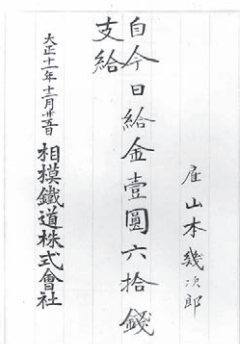
第一ヨリ第四迄ハ御参考迄ニ申上候

六月十五日

清左衛門

伊藤里之助殿

(茅ヶ崎市史より)』



本給辞令

開業8日前の大正10年9月20日、岡崎社長、両伊藤以下の経営陣は宇田吉五郎、山口金作の2監査役を除いて全員が辞任した。

なお、その後伊藤清左衛門が取締役に返り咲き、昭和6年までその地位にあったのを除いて、茅ヶ崎関係者が経営の中枢にその座を占めることはなかった。

後任には草軽軽便鉄道(株)の別府藤馬が代表取締役(専務取締役)として就任、社長空席のまま約1年半にわたって会社経営に携わったが、出生地の市長に迎えられたため間もなく辞任、大正12年5月3日に三觜舜太郎が第2代目社長に就任した。

◆営業の開始

大正10年9月12日、鉄道係員服務規程、鉄道係員懲戒規程、旅客および貨物運輸規則、貨物運賃および料金規則、貨物営業マイル程、運賃割引準則、増運賃規程、列車運転時刻などの諸規則が認可されて、9月28日単線ながら茅ヶ崎～寒川、寒川～川寒川間の営業が開始された。会社創立以来4ヵ年の歳月を経て、その第一歩を踏み出したのである。その後、大正11年5月10日には寒川～四之宮間の貨物線を開通させた。

しかし、予想した収入を上げるには至らず、大正10年9月28日の営業開始から決算期である翌11年5月末までの9ヵ月間の乗客数は40,714人(1日平均165人)で、その運賃収入は4,796円余、貨車収入は運搬数量38,907 t に対し16,443円余であった。

◆砂利業の開始

相模鉄道(株)の砂利採取販売は、鉄道開通以前の大正8年7月22日に砂利採取販売兼営の認可を受けたときに始まる。

採取方法は手掘り式で、掘った砂利は万石(ふるいのようなもの)にかけて選別した。また川中での選別は、じょれんで掻きあげた砂利を船の上のふるいに落とす方法であった。こうして選別された砂利は手かごに積んで川岸に運ばれた。

当時は鉄道開通以前であったため、狭い専用線を茅ヶ崎から敷設して、トロッコに積んで、馬力で茅ヶ崎停車場に運搬し、ここから東海道線の貨車に積み換えて目的地まで運ぶというものであった。

採取場も次第に拡張され、大正9年7月には寒川村一之宮・宮山、神田村田村の入合地点が採取所の本拠に決定されていた。

当時、寒川採取所の神田村田村天神森の東沿岸一帯は、歩留り80%以上の砂利を含有し品質も良く、地勢も最良の採取所であった。

採取所の大部分は民有地であったが、その一部には明治神宮造営局の砂利採取区域に属するものがあったので、砂利の販路を拡張する一環として、大正10年4月に造営局に納入願を提出した。

鉄道の開通によって、砂利の搬出方法も馬力による運送から貨車輸送に移行し、多量の砂利を出荷するようになったため、採取所から集積所に至る小運搬はトロッコ線だけでは間に合わなくなり、軌条の増設、波止場の設置などの設備の改良が積極的に行われた。

大正10年末から砂利の採取および販売を相武砂利(合)に委託することになったが、同12年4月1日に再びこれを直営に改め、採取能率の向上と販路の拡張を図ることになった。

◆砂利採取船の導入

大正12年9月1日、関東地方を襲った大地震は鉄道路線をはじめ、その他の設備に大きな被害をもたらし、その復旧工事は意外に手間どり、鉄道線は約1ヵ月間に



寒川砂利採取場



威力を発揮した砂利採取船

わたって不通となった。

一方、震災後の復興事業の活発化にともない、砂利の需要は急激に増加した。そこで従来の手掘り式による採取方法を大幅に改善して、機械船式採取方法を相模川筋に導入することを検討した。

当時関東地方における砂利採取船としては、霞ヶ浦に内務省の小型しゅんせつ船が1隻あるだけであった。また、関西では紀ノ川砂利(株)が田村式、津田式の2隻の採取船を所有していた。当社では田村式を採用することになり、この購入資金調達のため、大正13年4月25日に資本金を60万円から180万円に増資した。

当時、経済不況は長期化の傾向にあり、新株払込みも思うにまかせなかったが、その後計画どおり、関東で初めての砂利採取船が登場することになった。

砂利業は復興事業の進展にともなって、このころから次第に活気を呈しはじめてきた。

2. 相模鉄道線と神中鉄道線の拡張

(1) 相模鉄道線の全線開通

◆設備の充実

苦難の末に開業を果たした相模鉄道(株)では、未開通区間を抱え決算が赤字続きであったため、その後の建設費に多大な影響を与え、当初計画は大きく後退することになったので、既設の茅ヶ崎～寒川～四之宮間の鉄道に対する政府補助金の申請を行い、大正13年7月8日に許可された。

厚木までの開通が実現したのは、これよりなお2年後の大正15年7月15日であった。

この当時の模様を大正13年5月2日付の『横浜貿易新報』は次のように伝えている。

「相模鉄道株式会社経営の茅ヶ崎・寒川間の鉄道、創立以来年を逐ふて発展し来り、目下両駅間一日十回の客車を往復せしむるのみなるも相当乗客あり、相模川の砂利運搬には河畔より茅ヶ崎駅まで毎日九十の貨車を動かし居る、今年中には寒川より厚木までの延長線竣工、年内には開通の予定確実なる故、今後は北相との旅客の往復荷物の運送上至便なるべく、新汽罐(機関)車・貨車・客車を注文製造中である、……」

しかし、その後、茅ヶ崎停車場構内に機関庫1棟、川寒川、四之宮停車場に貨物



寒川神社付近を走る砂利輸送列車

取扱所、寒川～川寒川間の四之宮分岐点に信号所などが新設されるなど工事は少しずつ進捗していったが、当面の目標である厚木までの延長工事は、周辺の期待をよそに容易に実現しそうにもない状態であった。

大正14年2月8日、三觜社長に替わって南俊二が社長に就任した。南社長は就任後、人員の整理や冗費の節約など経営の合理化を進めるとともに、橋本までの延長計画についても画策し、また震災後の京浜地区復興への砂利販売も積極的に推進した。当社の請願により同年7月、省線汐留停車場に砂利荷揚場が新設されることになり、東京市内の復興事業に対して、砂利を大量に供給する体制が整った。

このような情勢のもとで、当社の砂利輸送量が次第に増加傾向を示し、沿線全体にわたって諸設備の改善を進めるとともに、車両関係については、15t積みの貨車130両をはじめ、蒸気機関車、緩急車などの建造計画を積極的に推進して輸送力の増強を図った。この結果、砂利輸送は飛躍的に増加し、1ヵ月7～8万tにも達した。

ちょうどそのころ、神中鉄道線や小田原急行鉄道線(現小田急電鉄小田原線)などの線路敷設工事が進められ、その資材の運搬に相模鉄道線が利用された。

◆寒川～厚木間の営業開始

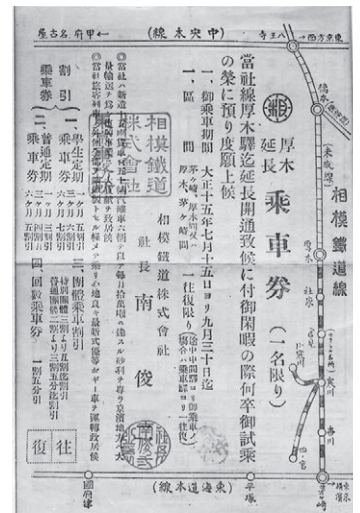
一方、このころから鉄道敷設に必要な鉄鋼関係の輸入関税が引き上げられる見通しとなり、厚木までの延長工事が急がれることになった。そこで路線の延長と改良工事資金に充当するため、大正14年12月27日の臨時株主総会において鉄道財団の設定を決議し、これを担保に約50万円の借入れを受けた。

翌大正15年1月25日、寒川～厚木間延長工事の起工式が挙行された。この工事は寒川～倉見、倉見～厚木間の2区間に分けて行われることになり、工事と並行して寒川村、有馬村、海老名村および茅ヶ崎町などの各地にわたって、本線線路および停車場用地などの買収も進められた。

寒川～倉見間は、大正15年4月1日に営業を開始した。

当時、倉見停車場西側の堤にある数十本の桜が満開で、開通を記念して大々的な催しを行ったが、開業直後のために宣伝が行きとどかず、旅客は数えるほどだったという。

ついで同年7月15日には、倉見～厚木間が開通した。この区間の工事とくに注目されるのは倉見、社家、厚木の各停車場の駅舎、ホーム、機関庫、車庫、炭台、水槽、倉庫などすべてが鉄骨または鉄筋コンクリートで造られ、地震や火災に備えるとともに修理費の軽減を図ったことで、当時としては画期的なことであった。



厚木までの開通を記念して発行した乗車券



倉見停車場に停車中の列車。中央の女子2名は添乗していた救護班

厚木までの開通によって、2ヵ月前に営業を開始した神中鉄道線との連絡もでき、県中央部の交通網は次第に整備・発達し、乗降客の数も徐々に増加していった。

◆初の株主配当の実施と増資

以上のように、関東大震災後の京浜地区の復興事業によって、砂利採取業は活気を呈し、大正14年の鉄道省による省線汐留駅への砂利荷揚場の新設、そして翌15年7月の厚木までの開通などによって砂利輸送量は急増し、その結果従来の無配続きの不振から脱して、大正15年度下期には年12%の配当を初めて実施した。以後昭和4年までの間は引き続いて業績は好調で、創業以来初めての黄金時代ともいべき時期を迎えたのである。

厚木までの開通により、鉄道業としても目鼻がどうにかついてきた大正15年9月12日の臨時株主総会で、定款の変更と増資が決議された。

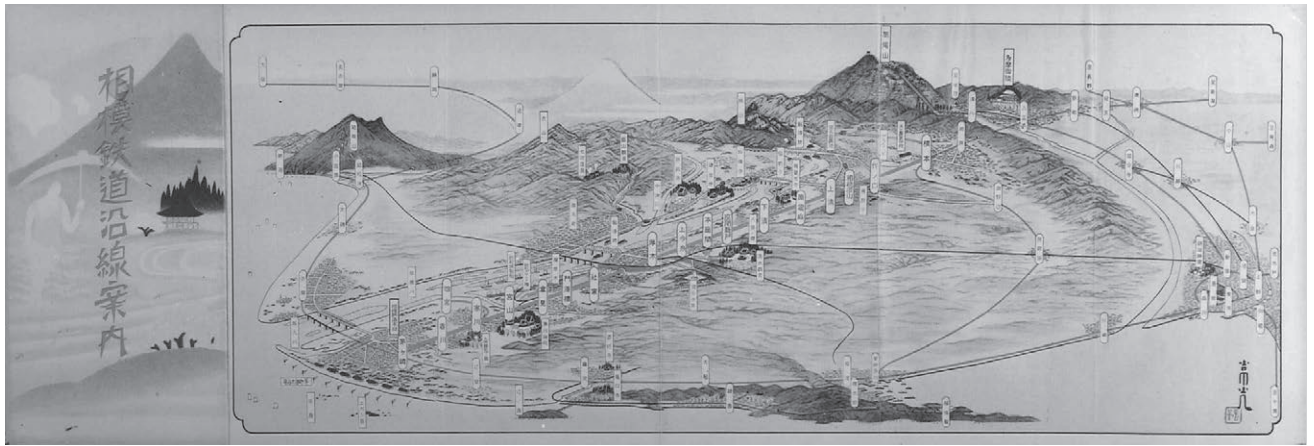
まず定款変更については、会社の目的に倉庫業、海水浴場、遊園地、不動産の所有・売買・賃貸、自動車業などが加えられるとともに、これらの付帯事業を伸ばすために他社と共同営業にしたり、他社の事業に投資することもできるように改められて、企業活動の多角化が図られ、あわせて従来年1回の決算が年2回に変更された。

また増資については、茅ヶ崎～寒川間の複線化、28kgレールを30kg以上への交換、間もなく開通する小田原急行鉄道線の厚木停車場との連絡あるいは電化、臨時借入金の返済など多目的の需要があったので、資本金180万円を一挙に500万円に増資することとし、ただちに当局に増資の認可申請を行い、昭和2年2月21日その認可を受け4月1日に増資した。

◆厚木～橋本間の営業開始

昭和4年7月30日に厚木～橋本間(18.7km)の起工式が行われ、工事が開始された。用地の買収、これにともなう補償問題も同年11月には完了して、厚木起点5.6kmにわたる軌条敷設、砂利散布、つき固め工事などは翌年4月に完成し、それ以北の橋本に至る軌条敷設、省線橋本停車場連絡設備、通信設備、停車場等の諸工事は11月にほぼ完成するという順調な進捗ぶりであった。

昭和6年1月30日、厚木～橋本間のすべての工事が完了し、開通の運びとなったが、工事代金の支払いができないため、日本興業銀行からの借入金でこれをまかない、4月29日に至ってようやく厚木～橋本間の営業を開始し、茅ヶ崎～橋本間



全線開通時の沿線案内

相模鉄道線一覧

種別	動力	軌間	区 間	キロ程	建 設 予 算 額	免 許 年月日	運 輸 開 始 認可年月日	運 輸 開 始 実施年月日
開 業 線	蒸 気、 ガ ソ リ ン 併 用	一 ・ 〇 六 七 メ ー ト ル	茅ヶ崎～寒川	5.0km	1,200,000円	大 5.6.26	大10.9.27	大10.9.28
			寒川～倉見	3.7km			大15.3.31	大15.4.1
			倉見～厚木	5.9km			大15.7.14	大15.7.15
			厚木～橋本	18.7km	1,289,991円	大 5.6.26	昭 6.1.30	昭 6.4.29
			寒川～四之宮	2.0km	96,000円	大 5.6.26	大11.5.9	大11.5.10
			寒川～川寒川	—				
			合 計	35.3km	2,585,991円			

(33.3km)の全線が開通した。

鉄道同志会刊行の『地方鉄道軌道一覧』によると、別掲のようにその内容が記録されている。

(2) 神中鉄道線の延長

◆二俣川～北程ヶ谷間の開通

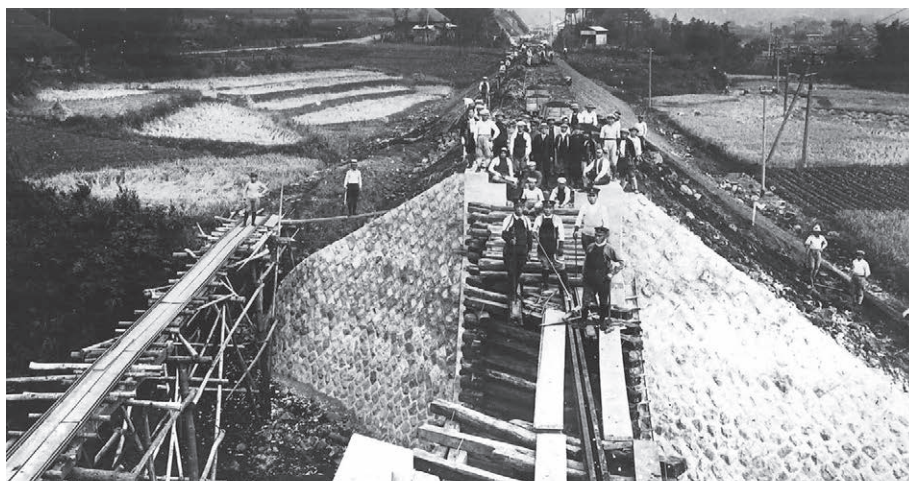
神中鉄道線の横浜への延長線のうち、大正15年1月15日から工事に着手した二俣川～星川(現上星川)間が同年12月1日に開通して、営業を開始したのに引き続いて、昭和2年5月31日には星川～北程ヶ谷(現星川)間が開通して、目標である西横浜までが間近になった。

昭和2年11月30日の臨時株主総会において、建設費、借入金の償還に必要とする資金調達のため、鉄道財団に抵当権を設定して200万円を借り入れることにした。また、同時に専務取締役を置くために定款を変更し、守屋此助が就任した。

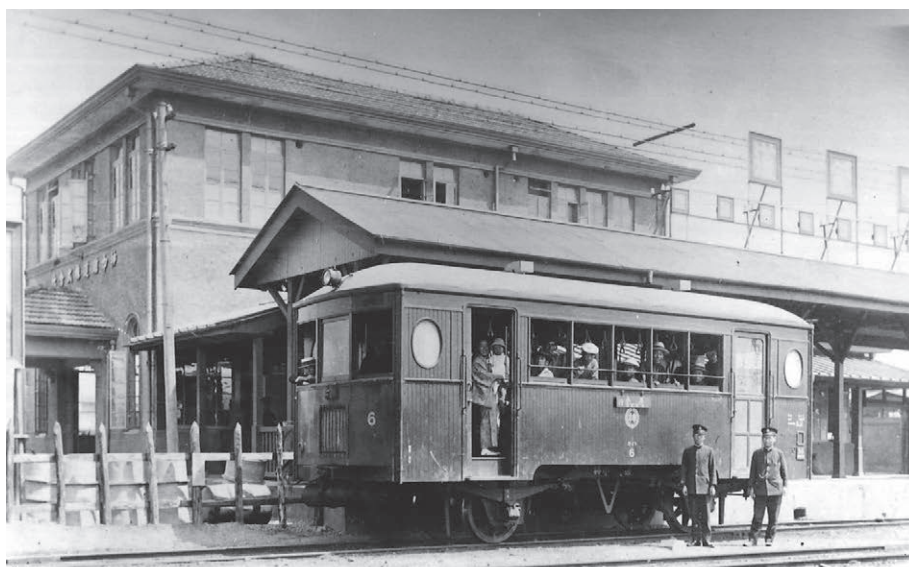
以上のように、西横浜延長を軸とした経営の見通しがついたところで、翌昭和3年3月7日、神中鉄道線敷設に尽力した齊藤和太郎社長は、5年にわたる経営の座を守屋此助に譲り退任した。

この間、昭和3年1月25日に西横浜停車場構内に建設していた横浜出張所が落成し、同年6月20日の第14回定時株主総会において、これを本社とすることに決定し、同年7月13日東京から本社を移転した。

昭和4年2月14日に北程ヶ谷～西横浜間が開通し、これにともない旅客・貨物運輸収入とも著しく増加したが、開通と同時にその区間に鉄道財団の抵当権を設定したり、政府補助金も幾度か受けるなど、資金難は依然として続いていた。



二俣川～北程ヶ谷間の帷子川橋梁工事。後方は西谷停車場。



西横浜停車場に停車中のガソリン自動客車

◆ガソリン自動客車の導入

運輸収入の増加を図るための策として、運転費の削減、運転度数の増加が検討された結果、従来の蒸気機関車と合わせてガソリン自動客車を導入することとなり、昭和3年11月13日その認可がおりた。

翌4年4月にガソリン自動客車を購入して使用を開始し、旅客列車運転の増発を試みたが、故障が多く、改造費がかさむなどで、その努力のわりには収入の増加にはつながらなかった。

3. 昭和不況下の相模鉄道(株)と神中鉄道(株)

(1)不況下の私鉄経営

鉄軌道業は、地方鉄道補助法(大正8年4月軽便鉄道補助法を改める)によって経営が保障されていたこともあって、関東大震災以後とくに関東地区において大幅に発展している。

大正9年から15年までの間に全国で開通した新路線の延べ営業キロ数は、官設2,353km、地方鉄道2,700km、軌道800kmとなっており、現在の私鉄とくに大都

市近郊の私鉄はほとんどこの時期に基礎路線を完成している。

しかし、第1次世界大戦後の反動不況のあと、関東大震災の復興事業によって景気は一時回復に転じたが、それも一過性のものにすぎなかった。その後わが国の経済は昭和2年3月15日の金融恐慌以来慢性不況に陥り、株価や物価は暴落し、世をあげて不景気のどん底にあった。

しかも、昭和4年10月24日のアメリカ・ウォール街の株価大暴落に端を発した世界恐慌の影響を受けて、経済界の不況は日毎に深刻化する一方であった。

一方、関東大震災のときに自動車が運輸機関として活躍したのを契機として、その存在が広く認識されるに至り、乗合自動車業の台頭がめざましく、次第に鉄軌道業を圧迫しはじめるようになった。

創立以来、極端な資金難、経営難を克服しつつ、路線の敷設や拡張を続けてきた相模鉄道(株)、神中鉄道(株)両社は、それらの影響を受けて、この時期にいっそう厳しい経営環境へと対応を迫られることになったのである。

(2)相模鉄道(株)の不況対策

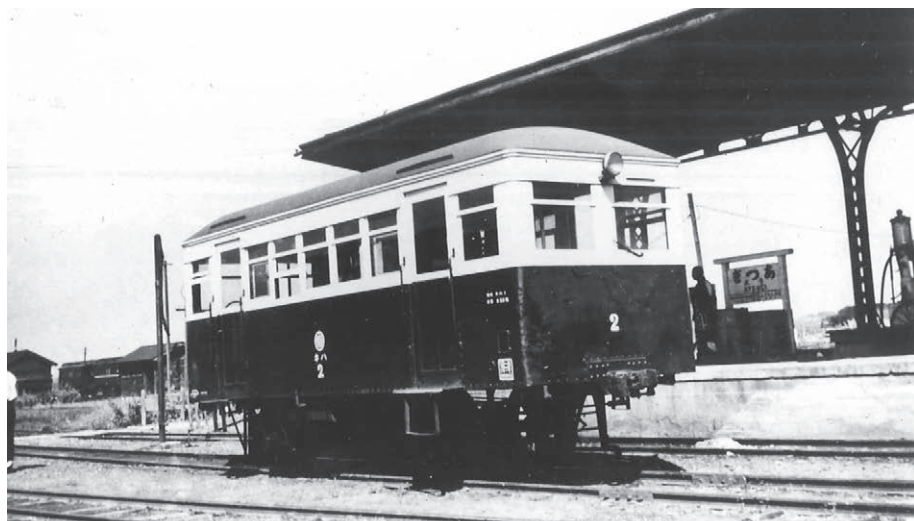
◆相次ぐ経営陣の交替

アメリカで始まった世界恐慌が日本にもおよんで、やがて相模鉄道(株)にもその影響が現れはじめ、鉄道業の主要な営業の柱である砂利輸送は衰退し、経営はにわか

に悪化していった。このため、これまで委託していた砂利の業務を直接手がけることにし、当時最大の委託先であった相模砂利(株)がもっていた採取権、現場設備、機械器具、建物、什器、貯蔵品その他一切を、同社に対する貸付金、運賃債権31万円余りで取得した。

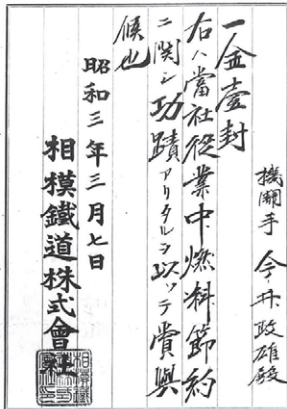
しかし、鉄道建設費が予想外に大きく、さらに砂利業の不振とこれともなう貨物収入の激減によって経営は行き詰まった。

債権者である日本興業銀行から重田益次が監査役に送り込まれ、昭和6年6月19日には南社長に替わって鉄道院理事の登坂小三郎が社長に就任した。登坂社長は減俸を行うなど鋭意社業の回復に努力したが、在任わずか9ヵ月で退任し、取締役の南波礼吉があとを継いだ。しかし、彼もまた鉄道業や砂利業に経験がないところから、翌7年12月26日にその代行者として日本興業銀行から送られた前京浜電気鉄道(株)取締役の曾我正雄が常務取締役に就任した。



厚木停車場に停車中の初のガソリン自動客車

以上のように、相模鉄道線が橋本まで開通した昭和6年4月29日以来、2年足らずの間に、経営の立て直しのために目まぐるしく経営陣の異動が行われたのである。



賜状

◆増収策の策定と業績の向上

普通旅客の減少も著しかった。このため、初めての団体旅客誘致計画を立て、観桜会や多摩御陵参拝などの企画を実施するとともに、その後もシーズンごとに高尾山探勝、江ノ島・鎌倉回遊などの観光団体旅客の募集を行った。

また、茅ヶ崎海水浴場・海の家開設、同海岸広場でのグライダーの練習など旅客誘致を積極的に進め、同時に事務経費の削減を図るなど業績の回復に努力した。

昭和7年5月には原当麻～橋本間(8.2km)に対して鉄道省から補助金の交付を受けた。しかし、昭和6年度上期以来連続5期にわたって欠損が続き、日本興業銀行に対する未払利息は25万9,300円余に達していた。

同行の特別援護措置によってこのうち10万円が減額された結果、昭和8年度下期には債務免除による利益を計上、さらに翌9年度上期には8期ぶりに年3%の株主配当を復活し、以後次第に業績は向上した。

一方この間、昭和7年4月には円蔵、上磯部両停留場、10月には中新田、大河原両停留場を新設、6月には旅客サービス改善のため、初めてガソリン自動客車の使用を開始し、列車運転時間の短縮と運転度数の増加を図った。

◆砂利業の再編成

砂利需要の減少にともなって、価格は低落する反面、販売競争は激化の一途をたどった。このため同業者間の販売統制と価格の協定を行うため、砂利共同販売組合の設立が急がれ、昭和8年1月に横浜砂利共同販売組合が設立され、相模鉄道(株)もこれに加入した。同組合の設立によって横浜市内の砂利の価格もほぼ安定し、同年2月には須賀回漕組合と砂利類売買契約を締結するなど、県下における相模鉄道(株)の砂利業は有利に展開しはじめた。また、東京においても同業者間で東京砂利共販(株)が設立され、これまでの廉売方針を改め、標準定価以下では販売しない方針をとり、契約単価を高めるなどの対策が講ぜられ、同年6月ころには砂利業に対する第1期統制が確立され、価格が安定しはじめた。

一方これまで相模川筋においては、相模鉄道線を利用する系列と小田原急行鉄道線を利用する系列とが互いに激しい競争を展開してきていたが、相模鉄道(株)では小田原急行鉄道線を利用して新宿に砂利を搬出していた昭和砂利興業(株)の株式の80%強を取得し、また同社の砂利を販売していた田淵砂利(株)の株式の半数を取得し、代表者を送って実質上の経営権を掌中に収めた。引き続き、小田原急行鉄道線を利用して相模砂利商会とも販売契約を結んで、相模川筋における砂利業の大半を手中に収めた。

◆砂利業の盛衰

相模鉄道線の輸送力が増強されたことで、砂利業は活況を呈してきたが、反面、昭和9年秋ごろから東京付近でも砂利の採取、販売を行う業者が現れ、大きな影響をこうむった。

一方、寒川村、有馬村地先の砂利の埋蔵量も次第に少なくなってきたため、上流への進出を計画し、昭和10年1月には海老名村上郷、同年3月には有馬村門沢橋、同年5月には座間村座間の各民有地での採取を始めた。

また、これらの砂利の搬出のため、昭和10年6月23日に海老名村上郷と座間村

四谷の中間に入谷貨物停車場を新設し、同年8月20日には座間新戸停車場の側線を1.0km延長してこれに対応した。

なお、同年8月28日には、相鉄砂利販売(株)(現相鉄興産(株))を設立した。

以上のように、砂利業に関しては次第に体制を整え進展を図ってきたが、昭和10年9月の相模川の洪水のため砂利採取所は大変な被害をこうむり、生産、出荷は著しく減少した。この結果、昭和10年度下期は前年に比べ砂利業の売上は約10万円、鉄道業では貨物収入約2万円の減収になった。

相鉄砂利販売(株)(現相鉄興産(株))

昭和10年 8月28日	設立
昭和18年 5月10日	田淵砂利販売(株)を合併
昭和18年 6月30日	相武砂利(株)と商号変更
昭和19年 5月 1日	相武砂利興業(株)を合併
昭和34年11月10日	相鉄砂利(株)と商号変更
昭和38年 4月 1日	相鉄興産(株)と商号変更 (代表者の推移)
社 長 曾我 正雄	昭和10年 8月～昭和14年 7月
社 長 武井 明通	昭和14年 7月～昭和17年 5月
社 長 鳥居 菊造	昭和17年 5月～昭和44年 5月
社 長 穴水 清彦	昭和44年 5月～昭和46年11月
社 長 若尾 祐三	昭和46年11月～昭和60年 6月
社 長 伊藤 勇	昭和60年 6月～現在 (資本金の推移)
昭和10年 8月(設立)	3万円
昭和18年 5月(合併)	5万円
昭和19年 5月(合併)	16万8千円
昭和29年 6月(増資)	50万円
昭和29年 8月(増資)	125万円
昭和29年10月(増資)	250万円
昭和33年 8月(増資)	500万円
昭和37年 7月(増資)	1,000万円
昭和38年 4月(増資)	2,000万円
昭和50年 4月(増資)	5,000万円
昭和54年10月(増資)	1億円

◆ディーゼル車の導入と八王子駅への乗り入れ

厚木～橋本間の営業開始後、さらに八王子までの乗り入れ計画を進めると同時に、ガソリン自動客車より燃料費が軽減されるディーゼル電動車の導入を図った。

昭和10年10月16日に重油動力併用認可を得て、当時としては最新式の流線型ディーゼル電動客車4両を購入し、同年11月2日から茅ヶ崎～橋本間で運転を開始した(実際には燃料としては軽油が使用された)。

昭和10年12月24日に八王子駅への乗り入れ、すなわち直通運転の承認を得て、翌年1月15日に念願の省線八王子駅への乗り入れを果たした。乗り入れと同時に、列車運転度数の増加およびスピードアップなど画期的なサービス改善を実施した。

これにより、以後八王子方面から茅ヶ崎への海水浴客は激増し、休日などは直営の海の家は超満員になるという盛況を示した。

◆乗合自動車業の開始

昭和10年12月24日、相模鉄道(株)は県北部で大谷仁三郎が経営していた旅客自動車運輸事業の譲受許可を受けて、新たに乗合自動車業を始めることになった。

この路線は田名～淵野辺間(8.1km)および田名～橋本間(7.2km)で、フォードBB型の19人乗り車両3両で運行に当たった。

さらに翌11年6月9日には、愛高自動車商會が経営していた上溝～厚木間(14.2km)の営業路線の譲渡を受けるなど、乗合自動車業は開業1年足らずの間に乗車人員、収入ともに大幅に増加した。

また、厚木町内への延長(1.2km)により、営業キロ程は30.7kmとなり、鉄道の営業キロ程(35.3km)に迫る営業路線となるとともに、利用者の増加にともなって車両を増備し、大型化を図っていった。

(3) 神中鉄道(株)の不況対策

◆深刻な不況と経営の苦境

前述のように、昭和初期の不況は長期化、深刻化の一途をたどったが、さらに昭和4年10月の世界的な経済恐慌の影響を受けて国内の不況はいっそう深まり、神中鉄道(株)の経営はきわめて厳しい状況となった。

昭和4年秋から、貨物収入の大部分を占めていた砂利の出荷が次第に減少に向かい、そのため運輸収入も大きく落ち込んだ。これは、震災の復興事業が一段落したこともあったが、産業界における不況の進行とこれにともなう緊縮ムードによって、大規模な工事がほとんどなくなったことによるものであった。

したがって、同業者間の競争は激烈となり、ほとんど採算を無視した受注に走った。

昭和5年の後半になると月を追って経済界の不況は深刻化し、それを反映して運輸収入も激減していった。これに対処するためガソリン自動客車の運転度数を増加し、近郊旅客の吸収に努めたが、収入の下降に歯止めをかけるには至らなかった。

運転度数をみると、昭和5年5月1日当時、西横浜～厚木間にガソリン自動客車10往復、蒸気列車4往復を、西横浜～二俣川間にはガソリン自動客車7往復を運転している。また、同年5月4日と8日に新造ガソリン自動客車を1両ずつ購入し、蒸気列車2本を減少して6月1日からガソリン自動客車の増発を実施するとともに、西横浜～厚木間16往復、西横浜～二俣川間4往復、西横浜～星川間4往復と運転度数を増やしている。

一方、同年6月30日には北程ヶ谷、三ツ境、相模国分の3停車場の改良工事が完成し、9月10日には新たに天王町、常磐園下、新川島の3停留場が、10月25日には鶴ヶ峰停留場が完成して営業を開始、これにともなってさらに旅客列車を増発した。

しかし、砂利業界の不況によって貨物運輸収入は激減し、ついに昭和5年6月初旬には東京汐留送りの輸送を中止するという事態となった。

これらの結果、昭和5年度下期の旅客運輸収入は前年同期に比べ16.8%減、貨物運輸収入は46.7%減、総収入で41.2%もの大幅な減収となり経営は苦境に立たされた。

◆不況打開に背水の陣

このような経営の不振を挽回するため、神中鉄道(株)では経費節減はもとより、あらゆる対策を講じたが、その打開策の一つとして別表のような運賃の特殊割引による旅客の誘致を図った。

また、これまで厚木停車場の乗降客のために、相模自動車(株)に依頼して厚木町との連絡自動車を運行していたが、昭和6年3月1日から同町大手町に出札所を新設するとともに、自動車の運賃を無料にして乗客の獲得に努めた。

一方、貨物運賃の値下げも行った。当時の貨物運賃は実営業キロ程を2倍にして算定する高額なものであったが、同年7月1日からはこれを実営業キロ程の1.3倍にまで減額した。

このようにして、諸施策を講じて運輸成績の回復と向上に努めたが、産業界の不況はますます深まり、旅客、貨物ともに減少の一途をたどり業績面の効果をあげる

期 間	行先および催物	区 間	割 引 率
昭 5.10.25～ 11.30	野毛山公園 菊花大会	各 駅 ～ 西 横 浜	往復乗車賃 2割引
昭 5.12.16～ 12.31	横浜全市連合 歳暮大売出し	二俣川 } 常磐園下 } ～ { 北程ヶ谷 天王町 西 横 浜	往復乗車賃 2割引
昭 6. 2.11～ 2.15	横浜駅前大相撲	各 駅 ～ 西 横 浜	往復乗車賃 3割引 (ただし、割引証ないものは2割引)
昭 6. 4.23 (復興記念祭当日)	西谷浄水場	西 横 浜 ～ 星 川	往復乗車賃 大人 15銭 小人 8銭)に割引
昭 6. 7. 1～ 7. 5	保土ヶ谷 バザー開催	星 川 } 新川島 } ～ { 北程ヶ谷 西 谷 } 二俣川	往復乗車賃 2割引
昭 6. 8. 5～ 11. 8	大 山 登 山		5人以上 2割引 30人以上 3割引 100人以上 4割引 200人以上 5割引
昭 6. 9.27と 10月中の日曜 祭日 (ただし、100 人以上の団体 旅客に対して は10月中の通 常日にも開催)	瀬谷、大和駅 付近でいもほ り大会を開催	西 横 浜 } 天王町 } ～ 大 和 北程ヶ谷 } 厚木大手町 }	往復乗車賃 (個人往復 70銭 西 横 浜 100人以上1人につき 66銭 天 王 町 ～ 200人以上1人につき 62銭 北 程 ヶ 谷 300人以上1人につき 57銭 小児 半額 個人往復 40銭 厚木大手町 ～ 100人以上1人につき 38銭 200人以上1人につき 35銭 300人以上1人につき 33銭 小児 半額
昭 6. 9.30～ 10.20	茸狩、栗拾い	西 横 浜 } 天王町 } ～ { 鶴ヶ峰 北程ヶ谷 } 三ツ境	往復乗車賃 35銭に割引

(注) 当時の最低旅客運賃は5銭であった

ことはできなかった。

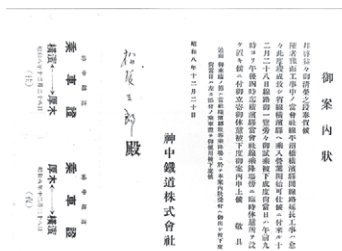
こうした経営不振のなか、昭和6年2月26日守屋社長が辞任し、替わって取締役の飯田律爾が常務取締役(代表取締役)として就任し、社長空席のまま会社を統括することになった。

◆全線開通、横浜駅に乗り入れ

以上のような苦しい経営状況ではあったが、昭和6年10月25日、横浜駅への延長線のうち西横浜～平沼橋間は省線の側線を借り入れることによって営業を開始



横浜駅を走行中の列車



横浜駅乗り入れ記念の乗車招待券

し、全線開通まで平沼橋～横浜間の1区間を残すのみとなった。

昭和8年5月10日、平沼橋～横浜間の工事に着手し、同年12月19日には主要工事である帷子川橋梁(約30m)、横浜乗降場等を含むすべての工事が完成した。そして、8日後の昭和8年12月27日に待望の横浜駅に乗り入れを果たし、単線ながらも営業を開始し、ここに全線26.0kmの神中鉄道線が開通したのである。

二俣川～厚木間の開通から7年7ヵ月の歳月を要した全線開通であった。

横浜駅へ乗り入れた昭和8年度下期の運輸収入は、運賃引き下げの効果とともに、乗り入れによる旅客の増加を反映して前年同期に比べて、全体として64.2%という上昇をみた。

4. 東京横浜電鉄(株)の傘下に

(1) 戦時統制下の私鉄

昭和12年7月7日に日華事変が勃発し、またたく間に戦線は中国大陸に拡大していった。

同年9月臨時資金調整法、軍需工業動員法等の戦時統制法が公布され、国内は戦時統制下に置かれた。

翌昭和13年4月1日には国家総動員法が、4月2日には陸上交通事業調整法が公布され、戦時輸送体制確立の一環として、交通事業再編成の動きが徐々に具体化してきた。

さらに昭和15年2月1日には陸運統制令、海運統制令が公布され、戦時下の輸送統制がさらに強化された。

昭和16年12月8日に太平洋戦争が勃発し、企業活動は戦争協力へと集約され、国家総動員法に基づく戦時経済統制は一段と強化された。

昭和17年6月以降戦局は次第に不利となり、国内では戦力増強へ総力が結集され、私鉄各社は軍事施設、軍需工場地帯への輸送力の増強がますます強く要求されるとともに、地方鉄道の買収、合併が推し進められた。

(2) 神中鉄道(株)・相模鉄道(株)、東京横浜電鉄(株)の傘下に入る

◆神中鉄道(株)社長に五島慶太就任

前項で述べたように、神中鉄道(株)は昭和8年12月27日に横浜駅への乗り入れを果たし、旅客収入は一時的には増加したが、その後会社全体の業績はかんばしくなく、昭和13年12月20日の第35回定時株主総会において、資本金300万円を150万円に減資することを決定した。

これは減資分を損失の補填と資産の償却に充て、企業体質の強化を図るためであった。

これと同時に神中鉄道(株)では、戦時統制下のガソリン・重油の規制強化、新車両の購入難、修理部品の材質の低下などの悪条件が重なり、運転率率は低下し、ますます増加の傾向にあった輸送量の消化に支障をきたす状況となったため、ガソリン・重油の使用から電化への転換が迫られていた。

一方、当時東京横浜電鉄(株)では、各線の改良工事を積極的にを行い、設備の改良に努めており、変電所や車両などの遊休資材が豊富にあった。そこで同社はこれらの



減資後の株券

資材を未電化であった神中鉄道線に投入、活用することを検討し、神中鉄道(株)を傘下に収めることを計画した。そこで東京横浜電鉄(株)は神中鉄道(株)の過半数の株式を取得し、昭和14年11月20日に臨時株主総会を開催し、取締役および監査役選任ならびに増員の件が上程され、社長に五島慶太が就任した。こうして神中鉄道(株)は、東京横浜電鉄(株)の傘下に入ったのである。

なお、このとき、常務取締役(代表取締役)の飯田律爾はそのまま留任した。

◆海老名駅の新設

これまで神中鉄道線は、厚木停車場で相模鉄道線に連絡していたが、小田原急行鉄道線に乗り換えるためには、同停車場から同線河原口駅(現厚木駅)まで徒歩で行かねばならず、たいへん不便であった。そこで、同線との連絡を円滑にするため、昭和16年1月20日相模国分～海老名間(0.5km)の新線建設に着手し、同年11月25日に小田原急行鉄道線との共同駅として海老名駅を新設して、小田原急行鉄道線相模厚木駅(現厚木駅)に横浜からディーゼル自動客車を乗り入れた。しかし、小田原急行鉄道(株)では昭和18年3月31日まで同駅での旅客扱いをしなかった。

◆電化計画と複線化の進行

これより先昭和15年4月19日、神中鉄道(株)は臨時株主総会を開き、輸送密度の高い横浜～西谷間(6.9km)の電化計画を決定、翌16年8月13日に工事施行認可を受けるとただちに工事に着手したが、物資の統制下では電化資材の入手は困難であったため、車両、変電所などは東京横浜電鉄(株)の手持ち資材をもって計画を進めることになり、まず星川に変電所の建設を進め、翌17年5月18日に星川変電所が完成した。その設備容量は3,000Vで受電し、出力は600kW(200kW電動機3基)、直流600Vであった。この送電によって同年6月1日から横浜～西谷間の電化運転を開始し、西谷駅折り返し運転が実現した。

一方、昭和17年には神中鉄道線沿線に厚木海軍航空隊をはじめ横須賀海軍鎮守府管轄の高座工廠や瀬谷被服廠などが次々に設置され、神中鉄道線の輸送も旅客から貨物重点に転換し、これら軍需施設の建設用資材の輸送のため、1日に貨車50～70両という膨大な輸送計画を要請されていた。しかし、神中鉄道線は単線であるうえ、蒸気機関車による貨物輸送と着駅における荷おろし作業が、職員の不足などにより計画どおり進まなかったため、軍からは複線化を実施し、輸送の円滑化を図るよう強く要請された。

◆相模鉄道(株)、東京横浜電鉄(株)の傘下に

昭和12年7月7日に日華事変が勃発してから、相模鉄道線沿線の農村地帯は徐々に軍需工業地帯に変貌していった。淵野辺付近には兵器支廠や歩兵連隊が移転、座間新戸停車場付近には同12年10月、陸軍士官学校の一部が完成して開校した。

戦争の拡大にともなって、海水浴客や団体客などは激減したが、これに代わって、軍関係者やこれに関連する利用客などが増え、運輸収入は以前よりも増収となっていた。

一方、砂利業は三浦半島方面での軍事施設の建設、川崎、鶴見、東京方面における重工業の発展にともなって、その需要は旺盛となり、価格も高騰した。こうしたなか、寒川から分岐する四之宮砂利支線に昭和産業(株)の工場が進出してきた。

同社の伊藤英夫社長は、当時朝鮮を舞台に活躍していた森轟昶の勢力をバックに、相模鉄道(株)の株式の大半を買い占めていた。この筋の要請により昭和14年6月

30日、南波社長に替わって千葉三郎が社長に就任した。

その後、経済統制の強化によって、物資・労働力の不足、物価の騰貴などで相模鉄道(株)の経営は不安定となったが、事業の合理化を図る一方工場の誘致などによる沿線の開発につれて車両の増備に力を注いだ。また砂利業においても採取能力を高めるなど増収を図るとともに施設の充実に努め、昭和15年12月28日の第38回定時株主総会で飯田町ホッパービン(株)の営業設備と営業権を19万円で譲り受けることが承認され、これを取得した。

しかし、昭和16年6月には相模川の空前の出水によって、川筋の砂利採取所はかつてない被害を受け、約4ヵ月にわたって採取不能という不測の事態となった。このため、昭和16年度下期の砂利業営業収入は大幅な減収となり、会社の業績は最悪の状態に陥った。また、これまで田淵砂利(株)と相武砂利(株)から砂利を仕入れていたが、翌年7月にこれを中止したため、さらに売上が激減した。

なお、昭和15年当時の相模鉄道(株)の資本金は500万円(10万株)で、そのうち42%が昭和産業(株)関係で占められていた。しかし、昭和15年7月8日に昭和産業(株)社長で相模鉄道(株)の取締役でもあった伊藤英夫が九州出張中に急死したため、同社関係の持ち株が大量に放出され、その株式数は4万株余にもおよんだ。

ちょうどそのころ、東京西南部の鉄道統合は活発で、すでに江之島電気鉄道(株)、神中鉄道(株)、静岡電気鉄道(株)を傘下に収めていた東京横浜電鉄(株)は、この昭和産業(株)の所有株を取得した。この結果、昭和16年6月30日、千葉社長に替わって東京横浜電鉄(株)社長の五島慶太が社長に就任し、あわせて小田原急行鉄道(株)常務取締役の川又貞次郎も取締役として経営陣に名を連ねた。

なお、昭和16年12月8日、わが国は太平洋戦争に突入し、国内は戦時体制一色となっていく。

翌17年1月26日、東京高速鉄道(株)取締役の鳥居菊造が相模鉄道(株)の専務取締役に就任した。

◆東京急行電鉄(株)が相模野臨時建設部を設置

昭和17年5月1日東京横浜電鉄(株)は、京浜電気鉄道(株)、小田原急行鉄道(株)を合併し、商号を東京急行電鉄(株)に変更した。

当時、神中鉄道線の電化は東京急行電鉄(株)の傘下で進行していたが、東京急行電鉄(株)ではさらに軍需工場や軍事施設への資材輸送を円滑に進めると同時に相模平野一帯を開発するために、昭和17年10月1日相模野臨時建設部を設けた。

同建設部の担当工事内容は

- ①神中鉄道線の全線複線電化工事を行うこと
- ②江ノ島線と神中鉄道線との交差点に駅舎を設けること
- ③小田原線と鉄道省横浜線との交差点に駅舎を設けること
- ④厚木町に小田原線、神中鉄道線、相模鉄道線3社の共同駅舎を設けること
- ⑤神中鉄道線相模大塚駅の改良工事を行うこと
- ⑥省線茅ヶ崎駅、保土ヶ谷駅および原町田駅から小田原線、神中鉄道線、相模鉄道線を経て神中鉄道線相模大塚駅に、鉄道省所属貨車を通過させるために必要な諸工事を行うこと

などであった。

相模野臨時建設部が設置されたことにより、西横浜～海老名間の複線化工事が進められることになったが、昭和18年4月1日、神中鉄道(株)が相模鉄道(株)に吸収合併されたため、これらの工事は相模鉄道(株)が引き継ぐことになった。

5. 相模鉄道(株)、神中鉄道(株)を吸収合併

(1)合併の経緯

◆合併の背景

昭和18年1月30日、相模鉄道(株)、神中鉄道(株)の臨時株主総会が開かれた。相模鉄道(株)の臨時株主総会は東横ニュース映画劇場で開催され、相模鉄道(株)と神中鉄道(株)との合併契約承認の件、本社を東京から横浜へ移転の件、資本金を500万円から650万円に増資の件などが可決された。

相模鉄道(株)、神中鉄道(株)両社とも、東京急行電鉄(株)の傘下にあったため、契約締結の代表者はともに五島慶太であった。

合併の理由は、相模鉄道線と神中鉄道線は厚木駅で連絡し、旅客、貨物の連帯輸送を行っているが、その経営を異にするため、十分な協力体制を発揮することができなかつたので、これを合併することによって、両社の施設を総合的かつ機能的に活用し、名実ともに一元的経営を行い、戦時下における輸送の充実に図る、というものであった。

両社の合併契約書は次のとおりである。

合併契約書

相模鉄道株式会社(以下甲ト称ス)ト神中鉄道株式会社(以下乙ト称ス)トノ間ニ会社合併ニ関シ左ノ条項ヲ契約ス

第1条 甲乙ハ合併シ甲ハ存続シ乙ハ解散スルモノトス

第2条 甲ハ合併ニ因リ資本金150万円ヲ増加シ1株額面金50円全額払込済株式2万株及1株額面金50円内金35円払込済株式1万株ヲ発行シ合併実行期日ニ於ケル乙ノ最終株主ニ対シ乙ノ金50円及金35円払込済株式1株ニ付夫々甲ノ同額払込済株式1株ヲ割当交付スルモノトス

前項ニ依リ乙ノ株主ニ割当交付スル株式ハ之ヲ後配株式トス

第3条 甲ハ普通株主ニ対シ年5分ノ配当ヲ為シタル後利益金ニ余剰アルトキハ後配株主ニ対シ年5分ニ達スル迄配当ヲ為シ尚余剰アルトキハ普通株主及後配株主ニ対シ均等ノ割合ヲ以テ之ヲ配当スルモノトス

普通株主及後配株主ニ対シ引続キ1年間5分以上ノ利益配当ヲ為シタルトキハ爾後後配株式ヲ普通株式ニ引直スモノトス

第4条 乙ハ昭和17年11月30日現在ノ貸借対照表ヲ基礎トシ合併実行ノ時ニ於ケル其ノ資産並ニ権利義務ノ全部ヲ甲ニ引継キ甲ハ之ヲ継承スルモノトス

第5条 乙ハ本契約締結後合併実行ニ至ル迄善良ナル管理者ノ注意ヲ以テ財産ノ管理及日常ノ営業ヲ為スモノトシ財産ノ処分義務ノ負担其ノ他財産状態ニ影響ヲ及ホスヘキ重要事項ニ付テハ特定メタルモノヲ除キ予メ甲ニ協議シ其ノ承認ヲ受ケルモノトス

第6条 甲ハ合併実行ノ際在職ノ乙ノ使用人ハ全部現給ノ盡継承シ乙ニ於ケル在職年数ハ之ヲ甲ニ於ケル在職年数ニ通算スルモノトス

第7条 合併実行ノ期日ハ昭和18年4月1日トス但シ右期日迄ニ主務官庁ノ認可許可ヲ得ルコト能ハサル等已ムコトヲ得サル事由ノ生シタルトキハ甲乙協議ノ上之ヲ変更スルコトヲ得

第8条 甲及乙ハ昭和18年1月30日各株主総会ヲ招集シ本契約ノ承認並ニ其ノ実行ニ必要ナル決議ヲ為スモノトス

甲及乙ハ前項ノ株主総会ノ承認並ニ決議ヲ了シタルトキハ遅滞ナク本合併ニ関シ主務官庁ニ対スル認可又ハ許可ノ申請ヲ為シ其ノ他必要ナル事項ヲ処理スルモノトス

- 第9条 本契約ニ規定セル事項以外ニ於テ本合併ニ関シ必要ナル事項アルトキハ
甲乙ノ各代表者ニ於テ之ヲ協定実行スルモノトス
- 第10条 本契約締結ノ日ヨリ合併実行期日ニ至ル迄ノ間ニ於テ天災其ノ他不可抗力ニ因リ契約者ノ一方若ハ双方ノ財産ニ著シキ変動ヲ生シタルトキハ甲
又ハ乙ハ本契約ヲ解除スルコトヲ得ルモノトス
- 第11条 本契約ハ甲乙何レカノ株主總會ニ於テ承認ヲ得サルカ又ハ本合併ニ対シ
主務官庁ノ認可許可ヲ得ル能ハサルトキハ其ノ効力ヲ失フモノトス
右契約ノ証トシテ本書ニ通ヲ作成シ各自一通ヲ保有スルモノトス

昭和18年1月12日

甲 東京都渋谷区大和田町5番地
相模鉄道株式会社
取締役社長 五島慶太

乙 横浜市神奈川区西平沼町5丁目35番地
神中鉄道株式会社
取締役社長 五島慶太

右同意候也

相模鉄道株式会社
監査役 篠原三千郎

神中鉄道株式会社
監査役 三宮四郎

總會において承認されたのち、ただちに両社は地方鉄道法に基づく合併の認可申請を行い、同年3月29日に認可された。

監第523号

相模鉄道株式会社
神中鉄道株式会社

昭和18年2月欠日付申請会社合併ノ件認可ス

昭和18年3月29日

鉄道大臣 八田 嘉明

こうして、昭和18年4月1日、相模鉄道(株)は神中鉄道(株)を吸収合併し、資本金650万円、2線を合わせ営業路線61.8kmを有する新鉄道会社として発足することになった。

同時に、創業以来25年余にわたる苦難に満ちた神中鉄道(株)の歴史はここに閉じられ、将来の発展を相模鉄道(株)に託し、鉄道線のみを残してその名を関東私鉄の中から消すに至ったのである。

◆役員の変動

昭和18年4月17日臨時株主總會が開かれ、合併に関する報告があり、あわせて取締役1名が退任し、取締役4名と監査役1名が新たに選任された。その結果、新会社の役員は次のとおりとなった。

合併後の呼称

当時の営業報告書には、従来の茅ヶ崎～橋本間を「茅ヶ崎線」、横浜～厚木間を「横浜線」と記しているが、一般には前者は相模線、後者は神中線と呼ばれていた。

取締役社長	五島 慶太	<東京急行電鉄(株)、相模鉄道(株)、神中鉄道(株)各取締役社長>
専務取締役	鳥居 菊造	<相模鉄道(株)専務取締役>
専務取締役	平井 義富	<神中鉄道(株)常務取締役>
取締役	古思 了	<相模鉄道(株)取締役>
取締役	河野 一郎	<相模鉄道(株)取締役>
取締役	川又 貞次郎	<東京急行電鉄(株)、相模鉄道(株)各取締役>
取締役	鈴木 幸七	<東京急行電鉄(株)、相模鉄道(株)、神中鉄道(株)各取締役>
取締役	大川 博	<東京急行電鉄(株)総務局統制部長、相模鉄道(株)取締役>
取締役	土志田 与助	<相模鉄道(株)監査役>
取締役	勝屋 平三郎	<神中鉄道(株)取締役>
取締役	岡本 伝之助	<(株)さいか屋取締役社長>
取締役	胎中楠右衛門	<神中鉄道(株)監査役>
監査役	篠原 三千郎	<東京急行電鉄(株)専務取締役、相模鉄道(株)監査役、神中鉄道(株)取締役>
監査役	丹羽 武朝	<東京急行電鉄(株)常務取締役、相模鉄道(株)監査役、神中鉄道(株)取締役>
監査役	田辺 徳五郎	<神中鉄道(株)監査役>

◆事業の内容

本 社 横浜市神奈川区南幸町1丁目107番地

[鉄道業]

営業所 神奈川県高座郡茅ヶ崎町6127番地

横浜市神奈川区西平沼町5丁目35番地

営業路線およびキロ程

茅ヶ崎～橋本間(本線)	33.3km
寒川～四之宮間(貨物線)	2.0km
海老名～横浜間(本線)	24.3km
厚木～相模国分間(貨物線)	2.2km
合 計	61.8km

[砂利業]

採取所	採取船	所在地	鉱区面積
麻 溝	不 明	神奈川県高座郡相模原町下溝当麻	237,600㎡
相武台下	第3復興丸	神奈川県高座郡相模原町新戸	372,900㎡
相武台下	第3復興丸	神奈川県高座郡相模原町座間	93,086㎡
相武台下	第3復興丸	神奈川県愛甲郡依知村山際	39,600㎡
入 谷	北 隆 丸	神奈川県高座郡海老名町上郷	296,119㎡
倉 見	第1復興丸	神奈川県高座郡有馬村門沢橋	49,500㎡
倉 見	第2復興丸	神奈川県高座郡寒川町倉見	151,341㎡
倉 見	1 号 船	神奈川県高座郡寒川町宮山	111,986㎡
四之宮	不 明	神奈川県高座郡寒川町田端	39,709㎡
四之宮	不 明	神奈川県中郡大野村四之宮	116,820㎡
合 計			1,508,661㎡

生産量 年産30万㎡

[乗合バス業]

営業所 神奈川県高座郡相模原町上溝2977番地

営業路線およびキロ程

上溝～淵野辺間	3.9km
上溝～田名間	4.2km
田名～橋本間	7.2km
上溝～厚木間	15.4km
合計	30.7km

使用車両

種	類	定員	車両数
ト	ヨ タ	31人	4両
ト	ヨ タ	28人	2両
ト	ヨ タ	21人	2両
	フォード(BB型)	28人	2両
不	明	23人	1両
合	計		11両

(2) 輸送力増強計画の進展

◆複線化の進行と停滞

さきに述べたように、合併にともない、神中線の複線化工事は相模鉄道(株)が東京急行電鉄(株)相模野臨時建設部から引き継ぐことになった。

昭和18年4月16日、かねて申請中であった西横浜～海老名間の複線化ならびに電化のための動力変更の認可を受け、複線工事については、西横浜～海老名間を4工区に分けて行うことになり、翌昭和19年5月末の完成を目指して、昭和18年8月4日に着工した。

しかし、神中線の複線化工事は鉄鋼統制令、金属回収令などの法令によって鋼材の入手が難しく、軍の要請にもかかわらず思うように進捗しなかった。この間、昭和18年3月に鉄道の回収転用の具体案が決定し、鉄道軌道統制会の通達に基づいて不要不急線の単線化、または鋼索鉄道の休廃止などが実施された。

東京急行電鉄(株)では、逗子線、江ノ島線の一部を単線化することになったので、当社はこれらの線から撤去された軌条や枕木を神中線に転用することにした。

これによって、三ツ境～相模大塚間、相模大塚～海老名間の一部には軌条が敷設されたが、結果として、資材不足のため終戦に至るまで実現できなかった。

当時の複線化工事の進捗状況は次のとおりである。

複線化工事区間	工事予算 (既支払額)	しゅん工予定	昭和18年12月上旬の進捗状況
(第1工区) 西横浜～鶴ヶ峰 (7.3km)	389,900円 (15,328円)	昭和 年 月 日 19. 5. 末	20 %
(第2工区) 鶴ヶ峰～三ツ境 (5.0km)	269,000円 (11,481円)	19. 4. 末	30 %
(第3工区) 三ツ境～相模大塚 (6.0km)	287,300円 (31,860円)	19. 2. 10	40 %
(第4工区) 相模大塚～海老名 (4.4km)	267,800円 (53,757円)	19. 2. 末	60 %

また戦争の激化にともない、ガソリンの入手が困難になるとともに品質も低下し、列車を計画どおりに運行することが不可能な状態になり、そのうえ故障、運休が続出したため、小田原線相模厚木駅への乗り入れは昭和18年3月31日限りで一時中止のやむなきに至った。

なお後述するように、神中線の複線化は戦後の昭和26年5月に西横浜～上星川間で工事が再開された。

◆神中線の電化

一方この間、電化工事は順調に進み、昭和18年8月1日には東京急行電鉄(株)の渋谷営業局高島変電所から600Vの電力を受電して、西谷～二俣川間の電化が可能になり、横浜～二俣川間を通して電化運転が行われることになった。また、新宿営業局(現小田急電鉄(株))から1,500Vの電力の送電協力を得て、同年12月23日には相模大塚～海老名間が、昭和19年9月20日には二俣川～相模大塚間がそれぞれ電化され、横浜～海老名間全線の電化運転が行われることになった。

しかし、600Vと1,500Vの2種類の送電を受けた神中線は2つの異なった電圧を持つことになってしまった(横浜～二俣川間600V、二俣川～海老名間1,500V)。

(3)経営内容の変遷

◆社長の交替と増資

昭和19年3月の臨時株主総会において、五島社長は辞任し篠原三千郎監査役が替わって社長に就任した。同時にこの総会では、陸上交通事業調整法に基づき、旅客自動車運輸事業を東海道乗合自動車(株)(現神奈川中央交通(株))に譲渡することが承認され、また資本金を1,300万円に増資することが決議された。

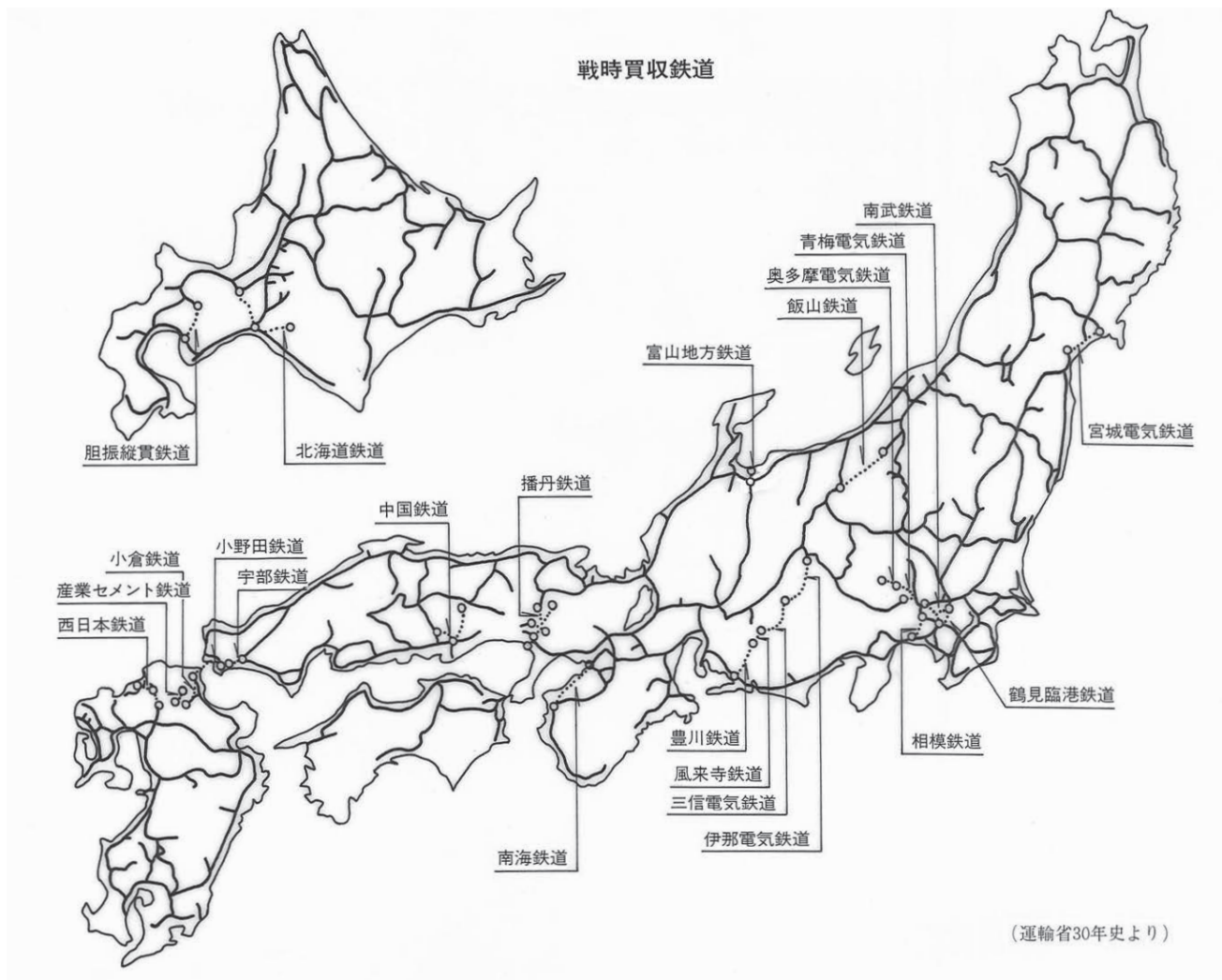
増資による資金は神中線の複線化工事費に充当するものであった。

◆相模線、運輸通信省に買収

戦局の推移が悪化の一途をたどるにしがたい、国の総力を挙げて戦力の増強を図るべく、政府は輸送面においても、決戦非常措置要項に基づく旅客および荷物輸送戦時特例ならびに一般旅客の乗車制限など、広範囲にわたる制限措置を講じ、さらには国家総動員法によって、輸送力をもっとも効果的に発揮できるように、地方鉄道の買収、統合を積極的に推進していった。



上星川付近を走る初の電車



昭和18年から昭和19年にかけて、22私鉄1,051kmが政府に強制的に買収されているが、当社相模線もその対象となった。

昭和19年6月1日、相模鉄道(株)相模線は南武鉄道線、青梅鉄道線とともに、その幹線である茅ヶ崎～橋本間および寒川～四之宮間、計35.3kmが政府に買収された。

相模線国有化の目的は、重工業地帯である京浜地区の空襲がさらに激化するという予測のもとに中央線、八高線、相模線を連絡して、京浜地区を大きく迂回した輸送経路を確保するためにとられた措置であった。

相模線が政府に買収されたことによって、当社には神中線のみが残され、本流であった相模線を失うこととなったのである。

現在の相模鉄道株式会社はこのような経過のもとに、相模鉄道(株)の名と神中鉄道(株)が残した神中線を基幹として、今日までの歴史を刻みはじめるのである。

協定書

地方鉄道法第30条以下ノ規定ニ依リ相模鉄道株式会社所属鉄道中茅ヶ崎橋本間、寒川四ノ宮間及其ノ附属物件ヲ買収スルニ付運輸通信省(以下単ニ省ト称ス)ト相模鉄道株式会社(以下単ニ社ト称ス)トノ間ニ協定スルコト左ノ如シ

第1条 社所属鉄道中茅ヶ崎橋本間、寒川四ノ宮間及其ノ附属物件ノ買収価格ハ地方鉄道法第31条第1項第1号ノ規定ニ依ル金額ガ買収ノ日ニ於ケル建設費ニ達セザルトキハ建設費以内ニ於テ協定シタル金額トス

第2条 買収ノ期日ハ省之ヲ指定ス

- 第3条 社が本鉄道及其ノ付属物件ニ関シ株主又ハ第三者ニ対シ有スル権利義務ハ別ニ協定スルモノヲ除クノ外一切省ニ於テ之ヲ承継セザルモノトス
- 第4条 社所属現業従業員ニシテ買取スル事業ノ買取区間ニ属スル者ハ別ニ協定ナキ限り之ヲ省ニ引継グモノトス
社ハ本協定成立後現業従業員ヲ新規ニ採用シ又ハ給料ヲ増加セントスルトキハ省ノ承認ヲ受クベキモノトス
- 第5条 買取区間ノ分界点、省ニ引継グベキ付属物件等ニ関シテハ別ニ之ヲ協定スルモノトス
- 第6条 貯蔵物品ハ省ニ於テ必要ナルモノニ限り別ニ協定価額ヲ以テ省之ヲ買取スルモノトス
- 第7条 社ハ本協定成立後鉄道及其ノ付属物件引継目録ヲ調製スベキモノトス
- 第8条 社ハ買取区間ニ属スル鉄道財団ヲ目的トスル抵当権ノ登録アルトキハ買取ノ日ノ前日迄ニ之ガ抹消ノ手続ヲ為スベキモノトス
- 第9条 買取ノ日ノ前後ニ亘ル旅客運賃其ノ他ハ左ノ各号ニ依リ其ノ取得者又ハ負担者ヲ定ム
1. 買取ノ日ノ前日迄ニ発売シタル定期及回数乗車券以外ノ乗車券ニ対スル社線運賃ハ省社何レノ発売シタルモノナルヲ問ハズ運送ヲ完了シタルモノト看做シ社制定運賃全部社ノ取得トス
前項ノ規定ハ手小荷物運賃、要償額表示料及増運賃ノ割賦金ノ取得ニ付之ヲ準用ス
 2. 定期乗車券ハ通用期間ノ日数ニ依リ之ヲ按分シ買取ノ日以後ニ属スルモノハ省ノ取得トス
 3. 回数乗車券ハ社制定運賃ヲ其ノ回数ニ依リ按分シ買取ノ日ノ前日迄ニ回収シタル券片数ニ相当スル運賃ヲ控除シタル残額ヲ省ノ取得トス
 4. 買取ノ日以後ニ属スル定期、回数乗車券ノ未使用部分ニ対スル運賃ノ払戻ヲ請求スル者アリタルトキハ省ニ於テ払戻ノ手続ヲ為スモノトス
 5. 買取ノ日ノ前日迄ニ社線ヨリ発送シタル貨物(社線内発着ヲ含ム)及省線又ハ他ノ運輸機関ヨリ社線内ニ入りタル貨物ノ社線運賃、増運賃、要償額表示料、付添人料ハ全部社ノ取得トス
 6. 買取ノ日ノ前日迄ニ社線内ニ到着シタル貨物及手小荷物ニシテ配達ヲ為スベキモノハ社ニ於テ之ガ配達ヲ為スモノトス
 7. 荷物保管料、貨物留置料及貨車留置料ニシテ買取ノ日ノ前日迄ニ社ニ於テ收受シタルモノ及配達料、引渡証明料、継送通知料等ニシテ現実ニ社ニ於テ其ノ作業ヲ負担シタルモノハ社ノ取得トス
- 第10条 省ハ社ノ経営スル兼業ヲ買取セザルモノトス
- 第11条 社ハ社ノ経営スル鉄道中買取スル区間ヲ除ク開業線路及其ノ付属物件ニ



相模線買取協定書調印式

付テハ地方鉄道法第30条第2項ノ規定ニ依ル買取ノ申請ヲ為サザルモノトス

第12条 社ハ買取代価トシテ交付セラルル国債証券ニ関スル処置ニ付テハ政府ノ指示ニ従フモノトス

第13条 本協定ハ社所属鉄道買取ノ為公債発行ニ関スル法律案ガ第84回帝国議会ノ協賛ヲ經テ公布セラレザルトキハ其ノ効力ヲ失フ

本協定ヲ証スル為本書ニ通ヲ作成シ各自其ノ一通ヲ保有ス

昭和19年1月21日

運輸通信大臣 八 田 嘉 明

相模鉄道株式会社

取締役社長 五 島 慶 太

協定書

昭和19年1月21日付相模鉄道株式会社所属鉄道中茅ヶ崎橋本間、寒川四ノ宮間及其ノ付属物件買取ニ関スル協定書第1条ニ基キ左ノ通協定ス

買取価格ハ金390万円トス

本協定ヲ証スル為本書ニ通ヲ作成シ各自其ノ一通ヲ保有ス

昭和19年11月2日

運輸通信大臣 前 田 米 蔵

相模鉄道株式会社

取締役社長 篠 原 三千郎

◆鉄道業を東京急行電鉄(株)に委託

相模鉄道(株)には神中線だけが残された。当局は神中線の輸送力の増強を強く迫ったが、従業員、電力、燃料、資材は不足し、車両の老朽化は著しくなる一方、空襲の激化にともなう鉄道施設の被害が増加していった。

当社としては重点輸送を迫られる反面、一般旅客に対しては時差出勤、定期券の発売制限等で対処したが、当社のみでは鉄道業の経営の維持は難しくなってきた。

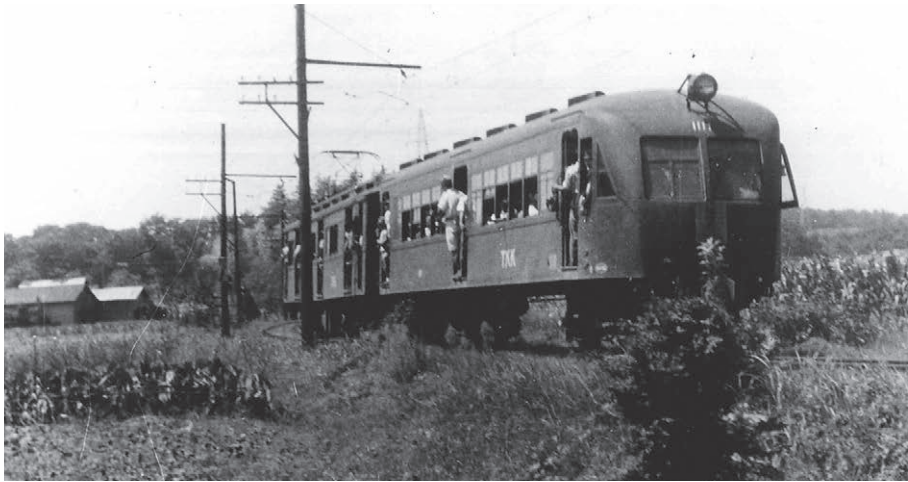
そこで昭和20年5月28日、臨時株主総会を開いて、東京急行電鉄(株)に鉄道業の営業を委託することを決議し、電力の統一、車両の整備、小田原線本厚木駅(旧相模厚木駅、昭和19年6月1日改称)への乗り入れ再開などを図ることにした。また、東京急行電鉄(株)としても、合併・統合あるいは、その後の輸送力増強などによって生じた余剰車両、余剰資材などを活用するというメリットがあった。

管轄区間は横浜～海老名間と貨物専用線の相模国分～厚木間で、昭和20年6月1日から実施されることになった。

東京急行電鉄(株)は神中線を管理する部門として相模管理部を新設し、同社取締役の穴水清彦(当社常務取締役)が管理部長に任命された。

また、これと同時に神中線は厚木線(横浜～海老名間、相模国分～厚木間)と呼ばれるようになったが、この措置は合併ではなく委託経営であったので、職員の取り扱いに当たっては当社の諸規程がそのまま適用された。

なお、この経営委託は昭和21年5月31日までの1ヵ年という予定であったが、この間終戦を含む混乱の時期をはさんだため、昭和22年5月31日まで継続された。



二俣川～希望ヶ丘間を走るTKK(東京急行電鉄)マーク入り電車

◆川又貞次郎、社長に就任

昭和20年6月20日、篠原三千郎社長が辞任し、替わって副社長の川又貞次郎が社長に就任した。これは、前年の12月26日に東京急行電鉄(株)の京浜線鶴見市場で起こった電車の衝突事故の責任をとり、当時同社社長の篠原三千郎は同社およびその他関係会社の役員を辞任したことによるものであった。

◆砂利業に専念

砂利業はさきにも述べたように、資材、電力、機械の不足に加え、たび重なる相模川の氾濫によって、砂利採取所が大きな被害をこうむり、生産、出荷は麻痺状態にあった。さらに、鉄道輸送の制限という悪条件のなかにあって業績は低下していた。

しかし、相模線の運輸通信省による買収、神中線の東京急行電鉄(株)への経営委託という状況のもとで、不振の砂利業のみが当社経営の主体として残された。

このため、当社では砂利鉱区の拡大と設備の強化を急ぎ、昭和20年6月30日の第47回定時株主総会において吉村砂利興業(株)の吸収合併を決議したが、正式に合併に至ったのは同年9月15日、終戦の1ヵ月後という混乱のさなかであった。このため、ただちに砂利採取を行うことはできなかった。