

小田原史談

第96号

発行所 小田原史談会
小田原市南町3の21

武蔵野史跡と第三回

阪東二十三観音巡り

香川 政治

小田原史談会は去る六月十七、十八両日一泊二日の別掲のプランにより実行した折柄梅雨期でもあり天候を心配したが杞憂に過ぎぬ日とも好天に恵まれ参加人員八十六名、バス二台に分乗し予定通りの行程を会長中野敬次郎先生の案内で見学と参拝も順調に全員故障者もなく二日間の有意義な日程も消化し十八日の午後六時小田原帰着解散(プラン並に詳細は中野会長の解説記をご覧下さい)

木インター―東名高速―東京―浅草寺(13)―国道四号線―春日部市―十六号線―慈恩寺(12)―岩槻市―岩槻インター―東北自動車道―加須インター―加須市大日光ドライブイン(昼食)―行田市―さきたま古墳群見学―寄居町―長瀬町―長瀬町養浩亭宿泊―長瀬溪谷探勝(自由行動)

二日目
長瀬―寄居(二五四号線)
小川町―慈光寺(9)―東松山市―安楽寺(11)―吉見百穴見学―埼玉ランドセンター(昼食)―正法寺(10)―関越自動車道―東京―東名高速―厚木バイパス―小田原―解散

解説
浅草寺 金竜山浅草寺本尊聖観音

縁起

推古天皇の時(六二八)漁師の松前浜成、竹成の兄弟が船を浅草浦に漕ぎ出し網を下していたら、一体の聖観音像が網にかゝった。そこで像を海中に投じ、何度か場所をかえて網を下したがその度にこの観音像がかかるので不思議に思った兄弟はその戸長である土師真中知にこの出来事を語った。真中知はこの観音像こそ願えば必ず功德を授けて下さる尊像であることを説明した。はじめてそれを知った兄弟は、観世音に帰依し、真中知は、自宅に観音像を安置して寺とした。これが浅草寺のはじまりである。この観音像が秘仏となったのは、勝海上人が留錫してからといわれ、後に慈覚大師が留錫して前立の聖観音像を刻んだという。本堂は昭和二十年に戦災で炎上したのを昭和三十三年に再建した。木堂の間口三四・五メートル奥行三二・七メートルで朱塗。年間三千万人の参詣者がある。

慈恩寺。華林山慈恩寺、埼玉県岩槻市
本尊千手観音本堂は埼玉県札所の最大のもので天保十四年(一八四三)深業上人に再興された。寺伝によると天長元年(八二四)慈覚大師(円仁)が日光山で一東国の中仏法弘通の地を示し給え」と祈念して一粒の李を空に投げたところ、たちまち紫雲が巻き去り、その後、慈覚大師がこの地を訪れると、一夜の間に李の木が生い出て枝葉は茂り、花が咲いて実ったので、大師は華林山と号し毘沙門天のお告げで杉の霊木をもって千手観音を刻み本尊としたが、この様相がいかに唐の長安の大慈恩寺に似ているので慈恩寺と称したという。後に火災の為本尊は焼失し、現在の本尊は江戸初期に天海僧上によつて比叡山より持参されたといわれる。

地を訪れて梵原典の収集に努めること十七年で帰国しその後二十年間長安の慈恩寺、王華宮で原典の翻訳に没頭し、隣徳元年(六四四)六十三才で世を去るまでに七十四部八十卷の梵典を漢訳した偉大な学僧である昭和十七年中国の南京中華門外の金陵兵器廠で、三蔵の霊骨が日本軍高森部隊の手によつて発掘され、後に分骨されて日本に持ち帰られ、一時埼玉県蕨市三学院に安置されたが、長安の大慈恩寺に因縁のあるこの寺に霊骨塔を建立しそこに安置されることになったのである。遺骨は印度式直径六・三センチの水晶の壺に納められ、これを更に合金佐波利の壺に入れ塔心の上部を掘つてその中心に安置し周囲には慈恩寺境内で発掘された一字一石の写経の玉石が込められ、その上部は石の蓋で密閉し、第一段の笠石が積みあげられている

◎長瀬峡
国指定の名勝天然記念物で指定範囲は延長四十軒面積では荒川筋四五ヘクターの河川敷と沿岸民有地一二ヘクター。岩石は長瀬式結晶片岩と云はれる、風景よく川下りも出来るが、岩壁や岩壁には各種の片岩類が地表に現われていて造岩運動のあとが数多く見られるので、地球の窓地質学の室庫と云われている。

◎慈光寺(9)都幾山慈光寺(埼玉県比企郡都幾川村西片天台宗の平安、鎌倉時代の大道場、女人禁制の修業地であつた九基の青石塔婆(重用史跡)木像多宝塔(重文)寛元三年梵鐘(重文)多羅葉樹(天然記念物)二・五メートルの千手観音慈光寺裝飾経文(国宝)などがある。

◎正法寺東松山市岩殿真言宗本尊は銅製千手観音座像本尊は明治十九年建築岩殿山正法寺、寺伝に養老二年(七一八)の起源で平安、鎌倉の頃は六十六坊を有する大伽藍であつたという。有名な老婆オビズル像がある。通称岩殿観音と呼ばれている。

◎安楽寺(11)埼玉県吉見町御岩殿山安楽寺真言宗本尊聖観音、本堂は寛文元年(一六六一)、三重塔は明歴二

年(一六五六)の建築。源朝の弟範頼が児僧として居留していたのでこの地方を吉見御所という。
◎吉見百穴、埼玉県比企郡吉見町根小屋

八月十五日—十七日記

小笠原紀行

(2)

柏木 次郎

此処に小笠原諸島と呼ばれる島々は大小三十余の島から成っている、東京から千余の所に点在し伊豆列島から父島、母島、硫黄島を含めた島が散在する、言うまでもなく富士火山帯に属し最近の硫黄火山系の西之島新島出現で有名である。そして気候としては亜熱帯性温暖で、気温の変化が少なく海洋性特有の気候である。従って当島に立つた時本土とはまた変わった気候の変化に感ずる、年間通しても平均二七度位で冬季で一七度夏季で二七度程度である。小笠原諸島は雪や霜がなく植物類は亜熱帯降雨林樹林帯である。島の周囲は五二km、小笠原諸島中一番大きい島は父島である。東京千代田区の約二倍の二四キロメートル余りの島であります。

古代の横穴古墳の大群集地で指定されている横穴二九基、天然記念物のヒカリゴケが自生しているの知られる。
富士火山帯の大昔の海底火山に依って隆起と浸食によるものである。以上が島の地勢と気候であります。小笠原諸島の動物としてはメグロオガサワラオオコウモリ、アカガシラカラストバト等である、そして野性化したヤギも当島に多く見られ、亜熱帯の海は多くの生物が棲息し美しい景観を画いている。
小笠原諸島は小笠原貞頼命名に由来するが島個々の名称は父、母、兄、弟、姉妹、姪、甥、嫁の親族の名で呼称されている。此等の名は文久二年、小笠原諸島現地踏査の時、水野忠徳一行がつけた名である、小笠原諸島を英語でボニン、アイルランド、日本語の無人(むじん、ぶにん)から訛ったものらしく日本語が英語になった古い例かも。

東京竹芝棧橋から乗船して一路小笠原に向う。油の流れる東京湾を後にして観音崎を出ればもう太平洋である、黒潮(黒瀬川)見ながら伊豆諸島をかすめて船は航行、暗紫色の暖流の中を走航する船上では若きも老たるも西の空に沈む太陽をいつまでも眺めている顔は紅顔に染りける、電車や気車で旅行する時の気持ちとはまた変わった何ともいえないものであります。生れてはじめて太平洋の入口に直面したその時の胸は高く鳴響き本土を後にする心は淋しくジーンとする、知らぬ同志の集の中で我一人まぎれこみ明後日は渡島である船の揺に身を任せて左に右に上に下にそのうちに酔って来る、何事も我慢だ男だと頑張っているうちに寝てしまふ、夜が明けて東の空から太陽が昇る、船上に出て見るとまばゆい太陽の光線が目突き差す様に痛い、肌を突く様に熱く痛い、食事もそこそここの航海である自分は酔っているからである。そんな体でも好奇心は働く、船上に出て海を見るのと気持ちが良い、はるか遠くに陽炎の中に島がぼっかり浮んでいる、トビウオも船と競争しているのを見る、と大海を航行しているのが不思議に思う、走航すれど

も一点を走つてるとしか見えぬ煙も立たず雲も見えず島も見えず見えるのは水平線だけである洗面器の中にある、黒潮(黒瀬川)見ながら伊豆諸島をかすめて船は航行、暗紫色の暖流の中を走航する船上では若きも老たるも西の空に沈む太陽をいつまでも眺めている顔は紅顔に染りける、電車や気車で旅行する時の気持ちとはまた変わった何ともいえないものであります。生れてはじめて太平洋の入口に直面したその時の胸は高く鳴響き本土を後にする心は淋しくジーンとする、知らぬ同志の集の中で我一人まぎれこみ明後日は渡島である船の揺に身を任せて左に右に上に下にそのうちに酔って来る、何事も我慢だ男だと頑張っているうちに寝てしまふ、夜が明けて東の空から太陽が昇る、船上に出て見るとまばゆい太陽の光線が目突き差す様に痛い、肌を突く様に熱く痛い、食事もそこそここの航海である自分は酔っているからである。そんな体でも好奇心は働く、船上に出て海を見るのと気持ちが良い、はるか遠くに陽炎の中に島がぼっかり浮んでいる、トビウオも船と競争しているのを見る、と大海を航行しているのが不思議に思う、走航すれど

一八三〇年(天保元年)アメリカ人ナサニエル、ヤボリーらが最初の定住者
一八五三年(嘉永六年)ペリー提督が日本渡航中に父島による。
一八六一年(文久元年)徳川幕府小笠原開拓計画し調査隊を威臨丸にて父島入港
一八六三年(文久三年)中浜万次郎日本最初の洋式捕鯨を行なう
一八七五年(明治八年)明治政府が小花作助の調査隊を出す。

一九二七年(昭和二年)今上天皇行幸
一九四一年(昭和十六年)太平洋戦争開始
一九四四年(昭和十九年)戦況悪化に伴う本土引揚げ開始
一九四五年(昭和二十年)アメリカ占領下に入る
一九四六年(昭和二十一年)欧米系住民の帰島許可
一九六八年(昭和四十三年)日本へ復帰二三年ぶり
以上

PETA爪哇を行く

西山 銈太郎

一〇 歓迎の戦友会
一六時四五分ジャカルタプレジデントホテル着、五日振りに本隊に合流した。久し振りに一同顔を揃え、夕食はホテル二階の食堂弁慶で日本料理だった。PETA EMPUAN(女の子)は日本着物に帯白足袋だった。十日に日本を出発して以来始めての日本料理で、日本人にはやはりさしみはいゝものだ。
夜はメンテンラヤの四十五年独立記念館に於ける歓迎の戦友会に出席した。此の記念館は、元ホテルだったが青年達が独立に関する

などを寄贈した。
この人たちは昨年、日本
で結成した「PETA会
」の会員五十六人で、贈
呈式には吉良日本大使も
出席、インドネシア側か
らは当時の教え子だった
現副首相格の福祉担当調
整相のスロノ陸軍大將ら
数十人が参加した。

PETA会は当時の教官
たちの集まりで、その教
え子にはスロノ大將のほ
かスハルト大統領、チヨ
クロプラノロ・ジャカル
タ市知事ら有力者が顔を
そろえている。』

スロノ大將は「三年五ヶ
月の指導だったが、義勇軍
の教育にあられた方々の
努力に感謝する。義勇軍・
兵補の指導官より受けた指
導は実に力強い。インドネ
シアの国家開発の実状を日
本の方々にお伝え願ひ、共
にアジアの国として協力し
て、経済・文化の面にも開
発向上がなされる様にして
行きたい。元義勇軍の一員
として、多くの人々を代表
してお願ひと挨拶する。」と
云った。

更に日本大使や其の他の
挨拶があった。一応儀式的
な挨拶行事が終ると、夫々
に固い握手に三十余年振り
の旧交を温め、思い出話に
花を咲かせた。音楽と歌を
聞き、隣室へ行っては冷た

い飲物にのどを潤はし、山
海の珍珠に舌つづみを打っ
た。

此の間私達は、贈呈して
正面机に並べてあるアルバ
ムを開いた。指導官の三十
余年前の軍服姿を六ツ切に
引き伸ばしたのが沢山はっ
てある。私も開襟半袖の防
暑襦袢で椅子にかけ、江州
住人佐々木入道源一峯の軍
力を抱いた写真を見出して
身も心も三十余年前の指導
官時代に若返った。

音楽が終つても思い出話は
何時果てるともなく続いた
やがてバッヂを贈られて帰
途についた。

一一 前夜祭

十六日、乾季には珍らし
い雨だ、然も夕方迄続いた
ジャカルタから六十二kmポ
ゴール工兵隊訪問、此の兵
舎はポゴール錬成隊に使は
れたもので、表門等はその
ままだ。下士官要員教育隊
の、チャヒ・マゲラン錬成
隊におくれる事約一ヶ月に
ポゴール錬成隊は開所し、
チャヒ・マゲランの生徒中
一部優秀者を転属せしめ、
直接募集した人々と共に将
校要員として教育した処で
ある。軍関係は写真は一切
不可だったが、表門と会見
場は特に宜しいとの事だっ
た。隊長は、「皆さんを歓
迎する。あなた方は三十六

年前指導者として大変結構
でした。その勲功を讃えて
歓迎したいが、プアサ(回
教徒の断食月で昼間は飲食
・喫煙等は慎しむ)の為め
十分出来ないのが残念だ。」
と云う。

ポゴール植物園は東洋一
の植物園である。熱帯植物
一万一千種、三千五百種の
蘭があると云はれ、百ヘク
タールの園内には川あり池
ありで、こゝの大きな水蓮
は有名である。

二二時三〇分、カリバタ
英雄墓地において行はれる
慰霊祭に参加の為出発。雨
は夕方からすっきり止んで
た。まだ時間が早かったの
で、バスは割合祭場の近く
迄行く事が出来た。

現地で私達の今回の旅行
の企画、連絡、案内等一切
のお世話をして下さった柳
川さんに導かれて、正面慰
霊塔の方へと行った。こん
なに近くていいのかと思う
程の処へ行った。今晩は明
日の独立記念式典の前夜祭
で、共にインドネシア共和
国の大きな国家行事であ
る。

川宗成大尉は、一日夜から
間道を挺進し、ボイテンジ
ルダ(現ポゴール)を経て
このころ(七日夜半頃)パ
ンドンに潜入していた。」
人で、義勇軍将校要員の現
在を最初から担任される、現
在の大將十一名中九名が教
え子である、戦後インドネ
シアからの要請で同国に渡
り、同国の国籍を有せられ
る人である。

一二時開始。私共は独立
戦争に於ける戦没者の霊に
黙禱を捧げその冥福を祈つ
た。約十五分で終り、帰
途同墓地内に葬られて九
月三十日事件の犠牲者、小
団長出身の参謀長や二大將
の墓標の前に頷ぎいた。

一二 独立記念式典参列

八月十七日、モーニング
コール六時半、朝食後七時
半バスで出発、第三十三回
独立記念式場ムルデカ宮殿
前へと向った。昨夜寝たの
は一時すぎだったので眠い
街々は国旗が立ち並び、紅
白の長旗がはためき、紅白
の布を間口一杯に幾段にも
張り巡らし、それを処々絞
り上げた装飾が実に美しく
紅白にかざりたてられた街
と云う感じだ。

よかった。加え入口で更に
記念品を渡された。式は
十時からなのでまだ早く、
指定の区域内で自由に席を
選べた。

昨日とは打って変わった晴
天なのでその暑さは一通り
ではない。炎天下では暑い
ので陽光のあたらない天幕
の後方へ入った者が多かつ
たが、私は戦友と二人、千
載一遇の機会だからと暑い
のをがまんして最前列に坐
り、戦争中はこの炎天下に
重装備で行動したではない
かと最後までがんばった。

やがて儀仗隊が入った。
正面式壇に向つて右から陸
・海軍その後方に空・警察
の四軍各一個中隊である。
各隊は三個小隊、小隊は三
個分隊、分隊は分隊長と三
人伍が三伍である。三十余
年前我々の教育した義勇軍
と兵補を基幹に発足したイ
ンドネシア軍は、今はアメ
リカに範をとり、瀟灑な礼
装である。入場行進を初め
そのキチッとした斉一な動
作は、服装のカッコよさと
共に、戦斗本位だったかつ
ての日本軍の比ではない。

私も近衛隊に満三ヶ年在隊
して、何十回かの儀仗服務
の体験を有するが感心させ
られた。

儀仗隊の入場に多くの者
がカメラを向けた。此の間
参列者は刻々に増える。制

服の高官者、インドネシア
民族衣裳のその夫人達、各
種制服私服の人々等。やが
て準備の席は一ぱいになっ
た。私の右隣りにはパレン
クアン海軍少将が坐った。
戦争中はメナドの中学生だ
ったと云う。写真をとり、
出来上ったら送ると云った
ら住所を書いて呉れた。参
列者席にカメラを向けた。
左手前将官らしい人が居た
私は一寸会話をした。ニッ
コリ笑って頷いた。

PETAのバッヂがものを
云ったのだから。
一〇時式典開始、大統領
臨場、毀々と轟く十七発の
礼砲、国旗掲揚並びに国歌
演奏と式は進んだ。

私は義勇軍勤務中、その
辛勞故に早く原所属部隊に
帰りたいと思った。然し今
回の旅行で、それ等の苦勞
はすっかり忘れれる事が出来
た。その苦しかった事、辛
かった事、その他一切の不
満は、総て楽しい思い出、
懐しい過去と変った。式典
は一〇時三五分に終った。

十三 タンブーチャンの花

十八日、いよいよ余す処
今日一日となった。市内を
巡りながら博物館をかけ足
で見た。四十五年記念館に
は戦争記念品・写真等があ
った。資料は海軍関係は沢
山あるが、陸軍関係のは極

少ないとの事で残念だと思
った。

更めてカリバタの英雄墓
地を訪れて献花、一千六〇
〇柱の英霊に黙禱を捧げて
冥福を祈った。正面五本の
塔は、スラブヤ大和ホテル
の攻撃で戦死した五人の無
名戦士を表はしているもの
である。今日は我々の参拝の
ために、儀仗兵と音楽隊が
配置された。戦没者の多
くは、かつての私共の教え
子PETAや兵補の出身者
である。独立戦争に参加し
た日本人戦没者も二名葬ら
れた。墓標は將軍も兵も
区別なく、総て同じに作ら
れ、それら総ての墓標には
今回の国家行事の為め電灯
がひいてあった。靖国神社
の祭典や参拝がとやかく云
はれる日本とは対照的だっ
たと思つた。私共はその墓
前に、白や黄やの花びらを
捧げて廻つた。

墓地はタンブリーチャンと
云う木が繁り、日本のクチ
ナンに似たその白い花が、
そこかしこに落ちてゐるのが
清潔感と共に、一抹の哀愁
をさそつた。私共は重ねて
その冥福を祈つた。

一九時、参謀総長ウイ
ド大將邸に招かれた。大將
はジョクジャ義勇軍第三大
団の小団長出身で、同国第
一の実力者である。大將以
下多数の高官並びに婦人達

が待ち構えて居た。一同固
い握手を交はした。大將も
「日本が敢斗精神と民族意
識の昂揚、民族の団結を教
えて呉れた」事を喜んでた
そして別室に至り、山とつ
まれた、かの地の料理をつ
まみながらの歓談に時を忘
れた。

十四 インドネシヤの現
状

参謀総長邸訪問に依つて
PETA会の計画した訪イ
団の目的は全部達せられた
翌十九日早朝、柳川さんス
トジョさんや多くの人々に
見送られ再会を約してハリ
ム国際空港から機上の人と
なつた。四十五年組はサン
ペイ・マティの精神に依つ
て鍛えられた方々である。
どうか健康に注意されて、
何時々迄もの御健闘を祈
り、且つインドネシヤ共和
国の栄光が永遠である事を
祈りつゝ帰途に就いた。

インドネシヤはオランダ統
治時代の三百年間、何度も
頭をもたげた独立の芽は、
その都度摘みとられてしま
つた。私共が戦時中その小
さい芽に与えた水は大した
ものではなかつた。私共の
流した汗も力も誠に微々た
るものだつた。然しその小
さな任務だったが、私共は
渾心の力を傾注しただけに
その小さい芽が生長して世
界の歴史に特筆大書さるべ

き結果を来した事は、誠に
喜ばしい次第である。

三十余年を隔てて見るイ
ンドネシヤは大変に変わつ
た。人口は倍になつた。
爪哇島にはその六〇%余り
が居る。人々が大都市に集
中するのは日本と同じで、
戦前の人口六十万だつたジ
ヤカルタ市は、今は五百万
である。開発には強い決意
を以て臨み、着々と効を奏
しつつあり、道路は高層
ビルが建ち並び、道路は整
備された近代都市である。

戦前は、バンドンの工科大
学、ジャカルタの医科大学
と他にも一つ技術系大学が
あつただけだったが、今は
国・公・私立のあらゆる部
門の大学が設置された。国
民の読み書き(標準語)出
来る者は、一九四〇年には
僅か七%だつたが現在は八
〇%に達した。こゝ七、十
年の間には一〇〇%に達す
ると云はれる。経済発展の
為めには、自国資本五十一
%と外資四十九%に依る
合併会社を作つてゐる。(そ
の外資の四十八%が日本で
ある)然し近代都市然とし
た大都市でも、一步裏側で
はまだ電灯のない処があつ
たり、幅員はとつてあるが
道路の一部未整備だつたり
は、発展途上国としては止
むを得ない事であらう。

今迄各地を訪問して気を

よくして来たが、現在小学
校の教科書では日本が一番
の悪者になつてゐるが、甚だ
残念だとは前記柳川さんの
話である。

資本を投入して居る国々
はその利潤の地元への還元
には十分なる留意をして居る
アメリカ・西独・フランス
等は、優秀な従業員は本国
へ留学させ、やがて会社の
重職につける様配慮して居
る日本も留学させるがさては
社会帰つて来た時には、な
まじ様子が判るだけに煙つ
たい存在に考へる傾向があ
る。市中に於いては企業の
進出につれて夥だしい駐在
員と共に、多数の日本人旅
行者のマナーの悪さが現地
人の反感を買う。自動車も
日本製が大部分であり、暗
償供与のタンカー等果して
信用おける物を送つたかど
うか。

随つてエコノミック・ア
ニマルのレッテルをはられ
それやこれやで日本離れに
なるのも無理はない。軍隊
もアメリカに範をとり総て
がアメリカ寄りになりつつ
あると云はれる。かゝる加
えて一九八〇年には、四十
五年組は總て現役を去ると
云はれる。彼の國では一度
退役すると全くの無力にな
つてしまふ。四十五年組の
発言力が強く、その天下が
長かつただけにその反動も

亦大変強い。日本で必要な
エネルギーの七〇%は東南
アジアの広大な区域にある
此の國を通過して運ばれて
来る。四十五年組の退役と
日本離れ、それに小学校教
科書の問題、現地の者は勿
論、内地の者も官も民も、
再考三思すべきである。

歴史は日々作られて行
く。曾つての派遣部隊の戦
友会にはインドネシヤ大使
館も深い関心を示し、館員
の別席或はメッセージを贈
る等して居る。又、大使の
協力を得て、日本インドネ
シヤ友好団体協議会を発足
せしめ、日・イ両民族の友
好親善を図るべく、その第
一回の懇話会が昭和五十四
年四月、イ國大使、其の他
の出席を得て東京目黒で行
はれた。又第二回目を翌年
四月東京で開催すべく計画
決定した。元マカッサル海
軍兵補出身で、現在マカッ
サル及ジャカルタのサワリ

ガディン大学の教授ヌルデ
インシヤハダット氏は、七
月にはジャカルタに於て、
インドネシヤ全域からの元
兵補数百名に及ぶ大会を計
画し、元日本軍教官の、こ
れへの出席を呼びかけて来
た。私共は一度は「インド
ネシヤの土になる。」賞惜
をした者である。日本とイ
ンドネシヤ共和国との友好
親善関係が、太く、強く、
永遠のものである事を切に
望むものである。

おわりに
歴史は時々刻々に作られ
て行く。それは「明」と「
暗」との二つに別れながら
我々はその「明」の方に多
少なりとも関はりを持つた
が故に誠に愉快である。そ
れに伴う大なる苦勞はあつ
たが、それは忘れ去るに十
分である。然もその明るい
歴史が願る大であつたが故
に、その喜びは一入である
(終り)

百六年を迎えた吾が国鉄と

外国鉄道の四方山噺

額田 喜代春

②日本の鉄道の
あゆみ

一八六九年(明治二年)
吾が国の維新政府は、東京
と京都との間に鉄道をつ
くことを決めました、それ
は、当時首都が京都から東
京に移つたばかりで、京都
と東京の間の交通を便利に

することが急がれたからで
す、そこで、その手ははじめ
として、東京(品川)と横
浜(桜木町)の間の鉄道建
設が初まったのです。

この鉄道建設には、イギ
リスから資金として百万ポ
ンド(四八八万円)を借り
イギリス人の技術者の指導
をうけ、機関車、客車、レ
ール、枕木までイギリスか
ら購入したのです。

当時の日本人の大部分が
鉄道のことがよくわからず
鉄道の道の上に火車が黒い土
を燃やして、シューボ、シ
ューボと走ったものですか
ら、あれはキリシタン、パ
レンの魔法であるから、

妊婦は乗ってはいけないと
か、鉄道が商売敵である
と、鴉籠かき、飛脚等
は夜になると、レールをは
ずそうとしたり、線路に草
鞋や木材を置いて妨害した
り、して気味悪がったり、

或は外国からお金を借りて
つくるのは、けしからん
とか、いろいろと理由をつ
けて、反対する人が沢山あ
りました。なかには鉄道建
設は時期尚早だ、むしろ、
軍備優先だとか、眷々ごう
ごうたる有様であったが、

時の政府は、これらのさま
ざまな反対をのりこえて、
鉄道の建設をはじめ、つゞ
いて、大阪と神戸の間でも
建設を始めたのです。

このようにして、一八七二
年明治五年五月七日に、つ
まりイギリスより四十七年
おくれで、品川と横浜(現
桜木町)の間で、日本最初
の鉄道が一日二往復で振り
に営業を始め、その年の九
月十二日(太陽暦で現在の
十月十四日)に新橋(現在
の汐留貨物駅)と横浜間が
全線完成して、当日は明治
天皇が両駅に行幸されて盛
大な開業式が行なわれたの
です。

そこで国鉄では十月十四
日を「鉄道記念日」と制定
して、毎年駅とかその他の
業務機関ではお祝をしてお
ります。

そしてその翌十五日から
一日九往復で二十九キロの
区間を五十三分で走りまし
た、途中駅は品川、川崎、
鶴見、神奈川の四駅です。

(一) 国鉄と私鉄
前述しましたように、始め
ながら鉄道を気味悪がって、
ながめていた人びとも、鉄
道というものが、便利で速
く、正確で大量に人や、物
を運べるということがわか
り、しかも利益がある事
業であることがわかると、
自分達で鉄道を作りたいと
考える人が沢山あらわれ、

政府も、自分だけで、日本
中に鉄道をつくるには、お
金が足りないで、民間に
鉄道建設を許すこととした

のです、これが各地にある
私設鉄道です。
そこで国鉄は日本の主な
鉄道の大部分を直通して運
転するようになったのです

(二) 全国にのびる鉄道の網
鉄道の国有化が完成した
頃の日本の鉄道の大部分は
幹線鉄道であって、主は大
都市には鉄道は通じていま
したが、まだまだ鉄道のな
い市町村が沢山ありました
しかし一方では東海道本線
や山陽本線のような幹線は
それまでの設備では、どん
どんふえてくる旅客や貨物
を、さばききれなくなっ
てきました。

そこで国鉄は、先ず幹線
の鉄道を復線したり、勾
配の急な道すじを、かえて
勾配を緩やかにしたりして
沢山の列車を無理なく通せ
るような改良工事を各地で
始めました。

たとえば、当時の東海道
本線は箱根の山々を越える
のに、その北側を大きくま
わる現在の御殿場線を通っ
ていて、勾配が急でした。

それで、一九一六年(大
正五年)から丹那トンネル
の工事ははじめて、勾配の
緩やかな線路に変えようと
しました。

しかしトンネル工事がな
かなかうまくゆかず、完成
までに十六年もかかり、六
十七人もの犠牲者を出して

しまいました。
一方小さな町や村では、
一日も早く鉄道がほしいと
思っていました、そこで政
府は、ローカル線の建設も
次第にふやすこととして、

最初はずっと早い軽便鉄
道(例えば小田原市早川口
から熱海までのような)と
いって、民間のお金で、か
さんたんな鉄道をつくらせ、
それに補助金をあたえて、
小さな、鉄道がつくり易い
ようにしました、しかし、

それでも、小さな町や村が
自分達の力で鉄道をつくる
のは大変、くるしかつたの
で、次第に政府が直接に建
設し、国鉄として運転する
方針に変わってゆきました。

(三) 国産機関車の登場
明治三十九年の鉄道国有
化以前の日本の蒸気機関車
は大部分が外国製のもので
した。特にイギリス、アメ
リカ、ドイツから輸入され
たものが多く、国有化によ
って、国鉄が私鉄からいろ
いろな形の機関車を引き継
ぐと、その手入れや、検査
修理をするのに沢山の種類
の部品を用意しなければな
りませんでした。

そこで国鉄は、これを機
会に蒸気機関車は日本の国
内できつくり、なるべく同じ
型の機関車を沢山揃えて、
修理や検査に便利なように
しました。

特に益々旅客や貨物がふ
えてきた幹線列車のために
これまで以上に力の強い機
関車を作ることになりました。

この時、最も沢山つくら
れた、国産の機関車は貨物
列車の九六〇〇型と旅客列
車用の八六二〇型で、九六
〇〇型は大正二年から同十
五年にわたって、七百七十
輛も作られ、八六二〇型
は大正三年から昭和四年ま
でに六百八十七輛が完成し
ました、これ等は使いやす
い機関車として評判がよく
全国各地で昭和五十年まで
活躍していました、いわゆ
るS・L全盛時代であった
のです。

それから大正の中頃、更
に力の強い国産機関車とし
て旅客列車用にC51型、貨
物列車用としてD50型がつ
くられ、これ等の機関車の
登場によって、日本の国鉄
は輸送力を益々大きくして
いったのです。

四 大都市の鉄道
明治の末頃から東京や大
阪のような大都市には人が
沢山集まり、通勤や通学の
ために鉄道を利用する人々
が急増加するようになり
ましたのに加えて、人口が
ふえたので、大都市に発着
する貨物も大量にふえて来
ました、そして大正の末頃
になると、これ等の輸送の

ために大都市の鉄道は少し
ずつ使用量がふえてきまし
た。
それは郊外電車が発達し
ましたので、昔は都心の店
で働いている人々は、そ
の店が、その近くに住んで
いたものですが、次第に環
境のよい郊外の住宅に住む
ようになり、したがって朝
夕電車通勤する者が次第
にふえていったので、郊外
電車も次つぎと新しい路線
をつくり、列車の運転回数
をふやし、スピードをあげ
ていったのです。東京や大
阪等の郊外電車は、このよ
うにして、明治の末から昭
和の初め頃に整備されてい
き、亦貨物輸送の方法も大
きく変わりました。

それまでは、一つの駅で
(例えば小田原駅の如く)
旅客も貨物も取扱ってしま
したが、これをそれぞれ専
門の駅にわけるようにした
のです、たとえば、大きな
処では、それまでは新橋駅
で旅客、貨物も取扱い、工
場まで構内にあったので
すが、大正三年に新しい旅客
専門駅として、東京駅が完
成したので、新橋駅(貨物
用の分)は汐留と名を変え
て、貨物駅となり、新橋駅
は今まで通り旅客のみのも
となりました。

また、構内で広い面積を
占めていた鉄道工場も、そ

の設備を新しく作った大井工場に移したのです。

(四) 特急列車の発達

国鉄がはじめは特急列車を運転したのは、一九一二年(明治四十五年)のこと

で、新橋―下関間に一、二等列車と食堂車、寝台車、展望車等七両からなる列車

で、この列車の平均時速は約四五キロで、現在からみれば、それほど速い列車では

ありませんが当時としては日本の鉄道を代表する列車だったのです。

しかし、この列車には三等車(現在の普通車)は連結されておらず、上流階級の人達だけが利用してしま

したので、一九二三年(大正十二年)北は北海道から南は九州まで日本国中で活躍している特急を機関車、電車、気動車の種類別に、その顔を並べてみてみま

しょう。

◎特急の顔(一九七六年一月現在)

(イ)さくら 東京―長崎、佐世保間を運転するE・F65形電気機関車

(ロ)瀬戸 東京―宇野間を運転するE・F65形電気機関車

(ハ)やぶさ 東京―西鹿兒島間を運転するE・F65形電気機関車

(ニ)富士

東京―西鹿兒島間を運転するE・F65形電気機関車

(ホ)出雲 東京―浜田間を運転するE・F65形電気機関車

(ヘ)あさかぜ 東京―博多間を運転するE・F65形電気機関車

(ト)ゆうずる 上野―青森間を運転する五八三系電車

(チ)白鳥 大阪―青森間を運転する四八五系電車

(リ)はくつる 上野―青森間を運転する五八三系電車

(ル)ささなみ 東京―千倉間を運転する一八三系電車

(レ)金星 名古屋―博多間を運転する五八三系電車

(ロ)にちりん 小倉―宮崎、西鹿兒島間を運転する四八五系電車

(ワ)おおぞら 函館―釧路間を運転する八二系気動車

(カ)北斗 函館―札幌間を運転する八二系気動車

(ク)北海 函館―旭川間を運転する八二系気動車

(ケ)くろしお 名古屋―天王寺間を運転する八二系気動車

(コ)おかせ

高松―宇和島間を運転する一八一系気動車

(セ)南風 高松―中村間を運転する一八一系気動車

それから、昭和にはいると、国鉄では特急をできるだけ多くの人々に知って貰うために、愛称をつけること

にして、一般の人々から名まえを募集しました、結果、これまで運転されてい

た特急に「富士」と「桜」という愛称をつけ、一九三〇年(昭和五年)から運

を始めた最も速い特急には「燕」という名前をつけま

した。

特急列車の運転は大東亜戦争の間は、一時中止され

ておりましたが、戦後復活し、一九五五年(昭和三十年)以降になると、東海道

本線、山陽本線だけでなく全国の幹線鉄道に特急列車が走るようになりました。

(イ) 鉄道の生きていく道 鉄道は一九世紀の後半に大いに発達して、陸上交通の王者になりましたが、二十世紀にはいると、自動車や飛行機が発達して、鉄道とはげし競争を行ない、鉄道はじりじりとおしく

利用の少ない地方では、鉄道は自動車との競争に負け

て、廃止される線もあらわれ、長距離利用の旅客は、時間のかかる鉄道から離れ

て、飛行機に移ってしま

りなればいけないので不便なことが多かったの

で、政府は、主な私鉄を国有化する

ことにし、一九〇六年(明治三十九年)十月から翌年十月まで、丁度一年が

かりで、十七の私鉄を買

あげたのです。

だが、鉄道が外の交通機関と比べて、すぐれている

点は、一度に沢山の旅客や貨物を運べることです。

陸上の交通機関では、この点で鉄道よりすぐれたのは只今の処ありません。

たとえば、五百キロ米ほど、又はそれ以内の距離とある大都市と大都市を結んでいる鉄道或は、大都市の郊外にのびて、通勤、通学客の多い鉄道、内陸部の鉱山や炭鉱或は、農牧場、工業地域から沢山の貨物を運ぶ鉄道等は、今後大いに発展すると考えて間違いないと思います。

(ロ) ふえる赤字線区 鉄道の経営は利用する人びとの支払う運賃によってまかなわれています、ですから、運賃による収入が少な

い鉄道は赤字になります、や従業員給料の支払が足りなくなり、損をしながら営業を続けることになりま

す、このような鉄道のこと

を赤字線区といっています。現在世界の中の鉄道の多くは損をしながら営業されてい

ます。

国鉄も大変な赤字で、今年

は恐らく一兆円位の赤字になる

のだらうといわれています。

ではどうしてこんな事になった

のでしょうか、それは、人々が利用し易いように運賃を安くしてきたこと

に加えて、旅客や貨物が少ないローカル線を

沢山かかかたり、新しく線を整備したりするの

に、お金がかかりすぎる事などいろいろ理由が重なりあ

っています。

足柄の夕越え来れば入日さす富士の高嶺に雲ぞかかれ

る 雅有 足柄の山の麓に行きく

れて一夜宿かる竹の小道 長時

足柄の山の嵐の跡とめて花の雪ふむ竹の

下道 相女 深き夜に関の戸出で足柄

の山本くらき竹の下道 類成

を御待ちして居ります。

皆様にご喜ばれる会報を作

りたいと思いがりますが原稿が不足がちで困って居ります

支那活動なり皆様の御投稿

を御待ちして居ります。

皆様にご喜ばれる会報を作

りたいと思いがりますが原稿が不足がちで困って居ります

支那活動なり皆様の御投稿

を御待ちして居ります。

皆様にご喜ばれる会報を作

りたいと思いがりますが原稿が不足がちで困って居ります

支那活動なり皆様の御投稿

を御待ちして居ります。