

小田原史談

第83号

発行所 小田原史談会
小田原市西栢山3310

特集号

小田原駅前今昔物語

第56回開業記念日に寄せて

額田喜代春

小田原駅開業前の交通変遷

- ①明治二年七月、東京―箱根間に乗合馬車の営業がはじめられた。
- ②明治三年春、東京で人力車第一号が誕生。
- ③明治十年頃、小田原と近在を結ぶ人力車が登場。
- ④明治十二、三年頃、成駒屋という馬車業者が横浜の神奈川から小田原まで乗合馬車業をはじめた。
- ⑤明治二十一年十月一日、国府津から小田原經由箱根湯本まで、小田原馬車鉄道が開通（八哩三十八チエー）。

(シ) 軌間三呎六吋。
⑥明治二十二年二月一日、東海道線が松田、山北、御殿場回りで静岡まで延長して、東海道線が全通した。

⑦明治二十八年七月十日、豆相人車鉄道（資本金八千円）熱海―吉浜間（社長兩宮敬次郎氏）開通し、翌二十九年三月十二日に吉浜から小田原まで延長、これによって小田原（早川口）から熱海間全通（全線二十キロ）。

(注) 人車鉄道とは軌条の上に箱車をのせて、一両に三人乃至四人の車丁が後押し、下り坂になる

と車丁は車にとびのつて走った人力鉄道で、一日六往復小田原―熱海間上等一円中等六十銭、並等四十銭小田原から伊豆方面に通ずる下田街道は交通機関がなく非常に不便を感じていたが、これによって人々の足は便利になった。

⑧明治三十三年三月二十日、国府津から小田原を経由して箱根湯本まで（前項）

⑨馬車鉄道のレールを利用して、小田原電気鉄道が開業、(軌間四フット六インチに拡げた) (国府津―箱根湯本間一時間)。

⑩明治三十九年、政府は全国十七の私鉄を買収して鉄道の国有化が実現した。
⑪明治三十九年十月、早川口―熱海間の人車鉄道を人力では危いので軌間を七百六十二ミリに増幅して、熱海軌道会社（資本金二百万円）と改称して、蒸気輕便鉄道に動力を変更、これによって、明治後半から大正期にかけての三十年間東京、小田原、熱海間の交通機関としての役割は非常なものになった。
なお私は当時を偲んで古老（私の媒酌人、故片浦村長青木林太郎）から聞いた処によれば、客車の大きさは現在の汽車の孫位のものがカマドのような形をした機関車をひっぱって、走ったのだが箱が小さいので、相撲取りが乗ろうとすると入り口が狭くて身体が中に入らないので、腹をへこませ、多勢でやっと中え押しこんでやったと聞かされた。

煙突の長い、先の大きい機関車が二両か三両の客車をひいて、山坂を越えながら湯ヶ原、熱海の温泉場へ向かったわけであるが、煙突から出る火の粉をさけるために乗客がコリモリ傘をさしたという珍話も伝わっている。単線だったのが各停留所だけが復線にな

っていて上りと下りの輕便を行違わせたが、停留所では待ち合わせ時間が長かったため、売店と休憩所をかねていろいろなものや売りのながら売店のおばさんがレールのポイントをきりかえたり機関車に給水したりしていた時間の都合で十分二十分は平気で待たせられた。乗客は車から降りて一休みするといふ、田舎ならでは、みられない、のんびりした停車場風景であったが、当時としては極めて便利なものであった。運賃が相当高価であったため一般の人は益か正月に小田原近辺に出かける時に乗る程度で平素は徒歩が多かったようであるために乗客数は一日四百人位で、客車十五両と貨車四両であった。
国鉄では昭和五十一年十月十四日の第百四回開業記念日に、熱海駅前に展示してある熱海輕便鉄道の第七号機関車（前号）を新しく準鉄道記念物に指定したがこのSL機関車は明治四十一年から大正十二年まで同鉄道の熱海―小田原間約二十五キロを二時間四十分で結んでいた日本製では最小の機関車で、同鉄道は関東大震災で大きな被害を受け廃止されたが、七号機は大日本軌道に買収され、その後国鉄鷹取工場に教材用として保存されていたものでこれを熱海市が明治四十四年四月交通記念物として买下げを受け、熱海市発展のシンボルとして駅前に展示していた。
七号機は同鉄道が開業の際アメリカ、ボールドウィン機関車工場から買入れたもので、車両の長さ三・三六米高さ一・一四米、幅一・三九米、重さ三・六トンのミニSL、時速は九・七キロで新幹線が現在約十分で走れる小田原―熱海間を前記輕便は二時間四十分を要していた。
⑫明治四十年十二月二十二日、国府津駅下海岸から伊豆まで汽船の運航が始められた。
⑬大正五年十二月一日、国府津駅を始点として、小田原、熱海經由沼津に至る熱海線の工事に着手。
⑭大正七年四月一日、丹那トンネル工事に着手。
⑮大正九年六月一日、小田原電気鉄道株式会社の箱根湯本から強羅まで登山電車が開通（八・九キロ）（同社は後、昭和三年八月箱根登山鉄道株式会社と改名）。
⑯大正九年十月一日、熱海線の一部、国府津―小田原間の線路竣工（六キロ

二分)。
 ◎大正九年十月二十一日
 小田原駅が営業開始、
 ◎大正九年十月二十一日
 小田原駅に於て人力車構内
 営業を鉄道組(組合長鈴木
 益次郎氏)に許可(組員六
 十名車両六十両)。

小田原駅の開業

小田原は天下の嶮、箱根
 山を西に据し、東北には酒
 匂川一帯の沃野を展開し、
 南は風光明媚な豆相海岸の
 湾頭に臨み、遠く北条五代
 百年間の覇業の跡としての
 ゆかりを持ち、また江戸時
 代には箱根路越えの交通の
 要衝で且つ城下町にある山
 麓都市であった。

東海道線は前掲のように
 明治二十年七月十一日横浜
 から国府津まで開通し、そ
 れから二年後の二十二年二
 月一日松田、山北等の山線
 經由で静岡まで延長された
 のであるが、当時は今日と
 違って、土木技術も劣って
 いたので、箱根連山を越え
 るには箱根峠(海拔八五五
 米)、足柄峠(七五九米)
 御殿場峠(四五〇米)の三
 つのうち、どれかを選ばな
 ければならなかった。一
 番低い酒匂川溪谷から御
 殿場經由がよいということ
 で、西湘地区小田原、熱海
 等は敬遠されてしまったの

である。これがために
 小田原、箱根湯ヶ原、熱海
 等の実力者によって、人車
 馬車、電車等を敷設し、僅
 かにこれによって国府津か
 ら京浜或は関西方面との足
 の連絡が保たれたのである
 が、どうしても速くて、
 安全で大量に輸送のできる
 鉄道が欲しいというので、
 各方面の識者が政府に運動
 したり政府に於ても、
 時勢の趣むくところから、
 海岸線が必要であるという
 ことになって、箱根別線と
 という名称で明治四十二年か
 ら約二ヶ年近くもかかって
 実地調査と測量が行なわれ
 建設可能であるという見通
 しがついたので、明治四十
 四年の第二十八回帝國議會
 の協賛を得て、熱海線とし
 て、前掲の如く大正五年十
 二月一日、旧国府津町にあ
 る既設東海道線から分岐し
 て工事に着手、同線中最も
 低い僅か十米弱の位置に酒
 匂川信号所(後、大正十二
 年六月一日現在の鴨宮駅と
 なる)を設け、更に同線中
 最も長い酒匂川鉄橋(延長
 七〇八米)を経て、国府津
 一〇小田原間六・二キロが大
 正九年十月二十一日に開業
 の運びとなり、海拔十三米
 の現在地点に小田原駅が構
 内費四十万三千九百七十円
 駅舎その他の建築費二十万
 五千二百八十八円八十九銭

構内敷地九万五千六百六十
 平米の処に当時県立小田原
 中学校々庭と、辻村農園敷
 地跡、駅が誕生したので
 ある。

当時小田原駅を何処に設
 置するか、二つの案があっ
 たようでそれは緑三丁目の
 寺町寄り(と県立中学校々庭
 と辻村農園の敷地案が有り
 相当難行したようであった
 が結局は敷地の広い方がよ
 いということである。
 当時は単線で三両か四両位
 の客車に数両の貨車を連結
 した混合列車で、SL機関
 車の前頭に国旗を掲揚して
 国府津駅まで運転し、同駅
 で東海道線の列車に乘換え
 たものであったが、なにか
 る三十三年ぶりで、あこが
 れの岡蒸気がさっそうと真
 黒い煙をはきながら、シ
 ュポー、シュポーと走った
 のであるからサー大変な騒
 ぎお弁当持参で汽車を見物
 に来る田舎の人々、国府津
 まで試乗して、孫や子供に
 白慢話をする老人、沿線は
 小旗をふって、客車のお客
 さんと相呼応して、破れる
 ような騒ぎ、一方町内では
 各町内いざとりどりの催物
 で山車あり、屋台あり、き
 れいな芸妓の手踊りありで
 また店舗では歌舞伎その他
 鉄道にちなんだ人形を飾り
 自動車屋さんはお手のもの

の自動車機関車ふうにも飾
 りたてて町のなかを走りま
 わり、駅前広場にも模擬店
 或は演芸舞台等をつくって
 小雨降るなかを、二十一日
 から三日間の祝賀風景は大
 変な賑わいであった。
 当時の出札窓口は、一、二等
 と三等の二つで、旅客収入
 は三千円位で、列車回数は
 旅客貨物共に四十七回、駅
 員は駅長杉田武造氏以下六
 十一名、私は杉田さんの下
 で駅長書記(秘書)として
 二年六ヶ月の間仕えたが、
 杉田さんはまれにみる人格
 高邁な方でいつもここにこ
 として町の方々にも評判が
 よく、また間中病院の先代
 院長と大の仲よしであった
 処が大正十二年九月一日
 朝から空はどんより蒸し暑
 く、いやな予感がしていた
 午前十一時五十分四十五
 秒グラツ、グラツ、ドンン
 突如として襲った大震動、
 私は駅長室の片隅で書食を
 食べようとしていた時であ
 った、はじかれたようにテ
 ーブルの下にモグリ避難し
 ていたが床のコンクリート
 は亀裂、引出や棚の物は全
 部落下、建物は傾むいてく
 る。漸くこれらの落下物を避
 けて、はうようにして線路
 の上に、たどりつき、時々
 襲ってくる余震と陥没する
 線路におびえながら、枕木

と枕木に両足を支え、レ
 ルにしがみついて、割れ目
 に、はさまれぬよう警戒し
 ながら構内を見渡した処、
 旅客ホームと貨物積卸場の
 上家根はペンヤンコ、レー
 ルは恰のようにグニャグニ
 ヤ線路に至る処陥没、入換
 機関車は転覆、青橋陸橋も
 転落、寺町寄りの線路築堤
 も崩れ落ちてゐる。すると
 誰かが、小峯山の閑院宮家
 から火の手が見えるという
 早速数名の駅員と共にかけ
 つけ消火にあたったが、後
 に大宮殿下から金一封と謝
 礼のお言葉をいただいた。
 いまだに当時宮家の事務
 官をしていた大林友三郎さ
 んと当時を偲んでいろいろ
 と懐旧談に花を咲かせてお
 りますが後に油画と風景画
 の額入二面を頂いて吾家の
 応接間と玄間に飾つてある
 その時宮家の高台から見お
 ろした町のあちらこちらか
 ら黒煙りが盛んにあがって
 いた。

当時の記録によると(旧
 小田原町)人口二万三千十
 四名のうち、死亡者三百五
 十六名、負傷者五百二十五
 名、行方不明者四名、焼失
 家屋三千四百十戸、倒壊家
 屋三千八百八十戸、半壊家
 屋四百三十九戸であったと
 いう。
 当時最も悲惨であったのは
 旧片浦村米神及び根府川

の両部落が聖ヶ岳連山付近
 の山津波によって埋没し、
 部津民六百二名の生命を奪
 い、百一名の負傷者を出し
 たことで、これによって熱
 海線(当時は真鶴駅まで開
 通していた)は、全線に亘
 って殆んど破壊され、また
 聖ヶ岳連山の山崩れにあつ
 て根府川駅に停車中の下り
 旅客列車が駅舎諸共海中に
 転落してしまつたことであ
 る。この転落した機関車の残が
 いが、昭和九年十二月の丹
 那トンネル開通の頃になつ
 て、十一年ぶりで海中から
 引きあげられたことであつ
 た。次いで大正十五年二月
 二十六日国府津―小田原間
 の電化工事が竣工して東京
 ー小田原間に電気列車が運
 転された。

今まで国府津―小田原間
 は単線であったが、大正十
 五年九月一日に複線となり
 なお昭和二年四月一日小田
 原急行鉄道株式会社の小田
 原新宿間が開通、当駅裏口
 乗り入れと同時に連帯運輸
 を開始し共同使用駅となつ
 た。
 次いで昭和三年三月二十
 五日小田原以西熱海までの
 電化が完成された。
 開設以来四十三年の歳月
 を経た当時十七代目の駅長
 福田丈助氏以下百二十九名
 のチームワークによって、

上下する列車は旅客貨物共
で、三百八十三ヶ列車を数
え(当時東京駅では二千四
百回)昭和三十七年度一日
平均乗降客九万一千四百二
十八名、ホームからホーム
への乗換旅客約十万人とい
う飛躍ぶりで全国では六十
四番目、県下では川崎、横
浜、桜木町、鶴見に次いで五
番目に躍進し、乗車券の売
上げ収入は二百三十四万二
千六百六十一円で、これま
た全国では三十六位で県下
で横浜、川崎、桜木町につ
いで四位というからたいし
た跳躍ぶりであった。

なお停車する列車は旅客
貨物で二百五十三回、私鉄
関係では箱根登山電車九十
二回、小田急電車五十五回、
大雄山電車五十五回であつ
たから国鉄と私鉄と合わせ
ると実に一日四百五十回も
の汽車が発車していたわけ
でこのほかバスは箱根登山
伊豆箱根、神奈川中央、富
士急行の四社で、二十八系
統にわかれ実に九百五十三
回もスタートしていたので
全部合わせると一千四百三
回というから到着するもの
を数えると莫大な数字で、
このほかにハイヤーが客の
需めに応じて、右往、左往
する姿を見ては神経の小さ
い者ではポーンとしてしま
いそうであった。それから
汽車、電車の乗降人員の

割合は国鉄七六%、私鉄二
四%であった。
その後四十五年経った昭
和三十九年十月一日には十
八代目の駅長門松好雄氏に
よって東海道新幹線停車駅
として登場したので、今後
の躍進発展が益々期待され
るに至った。

私も新幹線完成を前にし
て時速二百キロの高速試運
転を実施するから試乗して
みないかと国鉄総裁十河信
二氏から招待状を戴き、昭
和三十七年十一月十五日、
鴨宮―綾瀬間の、試乗の栄
を受けたが、未だに当時の
招待状、エハガキ三枚、会
場案内略図、十河総裁と同
乗記念写真を保存してある
そして昭和三十三年十一月
二十七日付の神静民報に「
新幹線試乗式に招かれて」
と題して、当日の感想を載
せてもらったが、その概略
は、

新幹線試乗式に
招かれて

世界の鉄道人。いな全世
界三十億の人々からその完
成を注目されている東京―
大阪間五―五キロを広軌で
僅か三時間(現在こたまで
六時間半)で結ぶ夢の超
特急東海道新幹線の建設
工事は、昭和三十四年九月
の着工以来、全線を二八〇
有余の土木、建設、車両、

電機、信号等の国鉄御用会
社が夢の超特急に乗り
込んで総額二、九二六億
の巨費を投じ昭和三十九年
四月開通を目前として、全
力をあげ、今年の九月二十
日には全線六十四ヶ所のト
ンネル中、一番長い新丹那
トンネル(全長七九〇五米
も)三ヶ年の短時日で総工
費三六億円という文字通り
「新幹線の大物」の札束で
たたかれて貫通、一方モデ
ル線では「こたま」よりひ
と回り大きくした白と青に
塗り分けられた、試作電車
六両、一両の製作費一億二
千万も出来あがり、鴨宮
―綾瀬間のテスト線で、ス
ピード其の他のテストを繰
り返していったが、十月三
十一日遂に時速二百キロの
スピード、テストに成功し
たのである。

新幹線とは現在の東海道
線と大体並行して作られ、
カーブを避け、ほとんど一
直線に敷かれ、延長は五一
五キロで、現在の東海道線
(五十九〇キロ)より短か
く、しかもあつていなやな
通稱の因になつての踏切
は一ヶ所も作らず、全線が
立体交差するという理想的
な線路で、中間の駅は東京
―大阪間に、横浜、小田原
熱海、静岡、浜松、豊橋、
名古屋、羽島、米原、京都
の一〇駅が予定され、新東

京駅は、いまの東海道線列
車ホームの更に八重洲口側
に二本の新幹線ホームが予
定され、小田原駅も谷津口
に高架式で新駅が近く着工
される事になり、只今敷地
の地ならしが盛んに行なわ
れている。なお途中は一直
線でしかも踏切を作らない
のでトンネルや橋りょうで
は築堤が非常に多いのが当
初に思ったよりは手間と工
費が余計にかかり、最初に
予定された総工費約一、九
七二億円がおよそ九五億
円も不足するものとされ遂
に総額二九二六億円となる
ようであるが、これは用地
資材、工賃補償金等の値上
りで止むを得ないことであ
る。

トンネルは全部で六四ヶ所
でその延長は六五キロ(現
東海道線は二七キロ)橋り
ょうの方は長さ一二〇米
の富士川鉄橋をはじめ大小
三二〇箇所もあり、その
延長は四四キロ(現在線は
三五キロ)であるから全線
の五分の一以上がトンネル
と橋りょうということにな
ります。また高架にした
り、路盤を高くするために
必要な土砂の量は、四千万
立米といえますから丁度東
京駅前にある丸ビルの一五
〇倍位になるそうです。
なおレールの幅も、現在

の狭軌よりも三六八ミリ広
い幅で一四三・五ミリでレ
ールの重さも一米で五三・三
キログラム)のものを用い
枕木も新しい設計のコンク
リートのもので、枕木にレ
ールをとりつける締結装置
も二重になっており、高速
で走っても狂いのないよう
に工夫されているようです
また乗り心地を良くする
ため、長さ一五〇〇米の継
ぎ目のない、ロングレール
が採用されていますから今
までのように継ぎ目でガタ
ン、ゴトンという振動がな
く、まるで氷の上をすべっ
ているようでとても乗り心
地がよいです。

以上のような構想のもと
に先づ試作電車六両によつ
てあらゆるテストが行なわ
れ、全線開通の暁には国産
車一八〇両(九〇億円)の
電車が充当される予定だそ
うです。モデル線区におけ
る新幹線のスピードその他
のテストも試作電車によつ
て、去る六月二十五日から
実施され、慎重な計画と準
備のもとにまず七〇キロで
ら逐次スピードをあげ、遂
に十月三十一日には二〇〇
キロをマークするという確
信を得たので、国鉄では十
一月十五日から三日間に亘
って国会議員財界代表者、
報道関係者、或は地方の知
名士等、約二、七〇〇名を
招待して、鴨宮基地から綾

瀬まで約三〇キロに亘つて
時速二〇〇キロの高速電
車を四両編成で六往復運
し、之等の試乗者からいろ
と遠慮のない感想を聞くこ
とになり、私も招待者の一
員に加えられて試乗したの
であるが、実に列車の二〇
〇キロという衝動的なスピ
ードを生れて初めて、経験
したのが正直にいうて、これ
が二〇〇キロの速さかと意外
な感じがした位で、スピー
ドその他による恐怖感など
全然おこらなかつた。まわ
りの試乗された方々も、も
つと揺れないとスピード感
がでないネ、などと冗談を
とげすほど、揺れもなく、か
つ騒音もなく、実に快適で
往復三十五分の試乗では、
もの足りないほどであった
同席の織部運輸大臣も「こ
たま」とちつとも変わらな
いネとべたほめて主人役の
十河総裁も御満悦で終始ニ
ニコシしながら全車両を回
り試乗者から感想を聞いて
おった。十月三十一日の試
運転には女優の十返さんが
テレビ中継でトンネルに入
る時にジーンと耳が痛いと
いつておったようで、家内
が心配して耳の弱い私に、
脱脂綿でセンボをしてお乗
りなさいと注意されたが、
少しもそのような電車の高
速性能は一応予想以上の好
成績を収め新幹線の二〇〇

の狭軌よりも三六八ミリ広
い幅で一四三・五ミリでレ
ールの重さも一米で五三・三
キログラム)のものを用い
枕木も新しい設計のコンク
リートのもので、枕木にレ
ールをとりつける締結装置
も二重になっており、高速
で走っても狂いのないよう
に工夫されているようです
また乗り心地を良くする
ため、長さ一五〇〇米の継
ぎ目のない、ロングレール
が採用されていますから今
までのように継ぎ目でガタ
ン、ゴトンという振動がな
く、まるで氷の上をすべっ
ているようでとても乗り心
地がよいです。

以上のような構想のもと
に先づ試作電車六両によつ
てあらゆるテストが行なわ
れ、全線開通の暁には国産
車一八〇両(九〇億円)の
電車が充当される予定だそ
うです。モデル線区におけ
る新幹線のスピードその他
のテストも試作電車によつ
て、去る六月二十五日から
実施され、慎重な計画と準
備のもとにまず七〇キロで
ら逐次スピードをあげ、遂
に十月三十一日には二〇〇
キロをマークするという確
信を得たので、国鉄では十
一月十五日から三日間に亘
って国会議員財界代表者、
報道関係者、或は地方の知
名士等、約二、七〇〇名を
招待して、鴨宮基地から綾

キロ運転に太鼓判が押され、たが車内座で乗客の耳が痛いという声が、このテストの副産物として起こったので、早速この車両庄の対策をたてることになっている。そうであるが、この車内庄というのは列車がトンネルに入る時、圧縮された空気が逆にもどってくる風圧と列車が進むことによつて起こる風圧と列車が逆作用して車内の気圧を下げる現象で、このため乗客は丁度高山に登った時のように、耳にショックを感じるものであって、この程度では人体になんら影響はないが、不快感をあたえることは確かなので更にテストを行なうたうえ、車内をさらに気密室にするなど、いろいろと対策を考えているようであるが、私はちよつと耳が痛まった感じがしたのでツバをのみこんだらすぐなをおつた。(以下省略)

線、伊豆箱根鉄道大雄山線の各私鉄をはじめ、バス路線は箱根、関本、御殿場、山中湖、根は海岸線は熱海までと一大交通網を布き、大箱根温泉郷の観光玄関としても重要性を増し、また近郊の発展とともに急速な飛躍を遂げたのである。昭和五十六年間の内で、七代駅長松本宇一氏の殉職であつた。時は昭和十六年七月、初旬から殆んど連日この地方一帯に強烈な台風が襲ひ、各所に不通箇所が続出、列車の運行状態は混乱を極めた。

駅長松本宇一氏は輸送の確保を図るため連日連夜、自ら陣頭に立つて職員を指揮監督していたが、たまたま七月二十二日十八時十分頃小田原駅場内信号機外方下り本線の道床が弛んで陥没したため架線兼用の電柱が沈下傾斜し上下線が不通となつた旨知らせをうけたので、折柄の暴風雨を冒して現場に急行、復旧工事を奮励した。

夜中になつてようやく単線開通しようとして上局に状況報告しようとしていた所、伊豆箱根鉄道大雄山線の跨線橋の上の差しかかった時、折からの烈風に煽られて、五・四十一米下の大雄山線路上に墜落し、頭部及び胸部に重傷を負つたまま倒れていた処、約一時間後現場付近を通りかかた保線区員が発見され、直ちに市内の小林病院に担送手当を加えたが、二十四日十七時頃、四十九才を一期として遂に永眠された。

以上の事実は当時の職員並びに世人を感激させ、また日頃職務に精励であり、且つ人格者として僚友の敬慕的であつたため、国鉄職員総意により、この挺身奉公の精神をたたえた殉難碑建立の建議が起り、東京鉄道局奉公会新橋運輸事務所支部の事業としてあさひ食堂前の旧小田原中学校庭時代から残された松の古木の間に菊地寛先生の碑文により建立され、昭和十七年七月十九日除幕式が行なわれた。

碑文は次の通り

下に墜落重傷を負ひ、遂に再起されなかつたのです。それは戦場の死に見るような華々しさはありませんが、職務に忠誠なるわが国鉄道職員の魂がはかなくも火花を散らした美しきも尊い死だと云わねばなりません。

この尊い殉職は、三十八万鉄道職員の胸にも永く伝えねばならないことだと思われまふ。

菊地寛

◎昭和二十年九月十八日 日本が大東亞戦争で敗戦の憂目に遭ひ、その結果連合軍が日本に進駐に併ないアメリカの一軍曹がR・T・Oとして駅長室に駐留したので私は同じ室で二月ヶ月余りに共に勤務したが個人として人は柄もよく、日本を引きあげる時には送別会を催してやつた。

◎昭和二十年十二月一日 前項の軍曹は元貴賓室をR・T・O詰所として移駐した。

◎昭和二十五年八月一日 小田急線新宿-小田原間の電車が小田原から箱根湯本駅まで一本レールを増設して三線式軌条として、延長運転した。

◎昭和二十五年九月二十日 駅長室改装並びに接待用備品を市内有志から寄贈を受けなを庶務室を駅長室から分離して隣りに移した。

◎昭和二十五年十月五日

駅庭に帝展審査員柴田佳石先生作小便小僧(マネケンピス)建立

小便小僧は今から百数十年前、ベルギーの首都ブリュッセルの中央に建てられたもので、当時ベルギーの大名行列をやつた時のこと子供がその行列の前で、平気で小便をしたという明朗欣快な故事に基いて建設されたものだといはれていて、市の中央にあるエチューブ通りの一角にその像が立っているが、マネケンピスのマネケンの子供の意義ベルギーの主要人種であるフランス人種の言葉だという事です。そのマネケンピスの像は、(六一九年当時の有名な彫刻家デュケスノアが作ったブロンズ製の)のでその小便をしている姿が如何にも自然であり、朗らかなものでいつ見ても見飽きがない情熱とベルギー人の今に変わらぬ民主主義の強烈な香をたたえているというのを聞いて、当時戦争に敗けて、放逸状態にあつた日本人の心になにか刺戟をあたえることはないだろうかと剣持駅長と私が共同で考案したのが、この小便小僧のこと、早速私が東京駒込の柴田先生を訪ねて鑄造してもらつたもので、恐らく小便小僧と駅長

室前にある公孫樹(二代目)は永久に私の頭から消えないでしょう。(公孫樹の物語りは追つて神静民報に掲載の予定です)。

◎壁面「天下の嶮」

新幹線小田原駅コンコース出札所前に3・8米×6・2米の壁面三つを通して構成された壁面がある。この壁面の構想及び原画はこの駅の設計を担当した旧東京市幹線工務局建築関係職員の合作で、テーマとしては中心は箱根外輪山東側尾根を歩いてみて発想したもので、あたかも小田原の上空から箱根を見るような空想画で、題して「天下の嶮」と名付けたものである。

左右の脇役をする壁面は、小田原海岸から見た箱根より伊豆への山並みを左に外輪山と仙石風景を右に作画したもので、材料としては、タイル及び石を使用し、水墨画風淡彩となつている。石は文昌石、黒御影、蛇紋等の黒っぽいものを使用し、山の稜線、道路等が表現されている。なおコンコース内の他の壁面は主調とした四色のタイルでまとめられている。

◎小田原駅に次いで大正十一年十二月二十一日根府川駅が開業。翌大正十二年真鶴駅が開業したのであるが

前述の如く大正十二年九月一日の関東大震災にあり、小田原駅をはじめ、東海道線品川―御殿場間(当時は御殿場回りであった)、横須賀全線、熱海全線、横浜全線等が汽車や駅の大混雑ぶりを記憶をたどって記してみよう。

突如として襲われた罹災民は、忽ち昨日に変わる乞食(ゴジキ)同然の惨めな境遇につき落され、食うに物なく、飲むに水なく、見渡すかぎりの焼野原の中にはこれから先の生きる途さえ見出せそうにもなくなったので一先ず足を田舎の平和な、みよりを頼って行きたいのであるが鉄道も道路も地震のために中断、故障百出、殊に東京、横浜等から雲霞のように押し寄せる避難民は各駅に充ちあふれ、屈強の若者も容易に乗りこめない始末で、短かくても一日、長きは二日、或は三日も駅構内の線路を枕にしたり土の上に寝ころんで日をすこし、乗車の機会をねらっているという有様で、その混雑の状態は真に名状しがたいものであった、都心からの輸送列車は最初は一日四回か五回程度であったが、漸次増減で十数回になったが、田舎をさして落ちて行く避難民はだんだん激増して益々ひどくなるばかり。

も啜のように知らん顔。客車のなかは人いきれと、永い間の焼け跡のゴミと汗のかたまつた臭気とで、釜の中で蒸がれているように暑くめまがしてそうになつて居る人々に青年団や在郷軍人団員等がひしやくで水をすくっては片端から口の中へ注ぎこんでやる光景は悲壯というよりも、むしろ凄惨の極みであった。このようにして身動き一つできず、立ちん坊の罹災民は駅弁を買うにも金はなく、処々の駅で土地の青年団や在郷軍人等の好意で、恵まれる一握りのオムスビと水に漸くにして生気をとりもどし遅々として、いつ目的地に着くかわからない汽車にゆられながらどこまでも運ばれていったのである。

五十数年前の想い出は次から次へと涌き出る泉のようになり、災害は忘れぬ頃によつてくるというのが最近中国をはじめ日本の各地でも地震がおびえているようであるが、再びあのような身の毛のよだつような思いはしたくない。

路)―関本間に開通して大雄山最乗寺(道了尊)詣に便利になった。

更に昭和二年四月一日小田急電鉄が新宿―小田原間開通。次に昭和十年六月十四日前記大雄山線小田原(広小路)から国鉄小田原駅に乗り入れて構内で連絡できるようになった。

次は昭和十年十月十日箱根登山線が城山を切り抜いて、国鉄小田原駅から裏口に乗り入れて従来からあった小田原駅から箱根板橋までの軌道を市内電車として残し、市民の便を図つた。更に前述したように昭和二十五年八月一日に小田急線が小田原―箱根湯本間の従来の箱根登山電車の線路に一本レールを増設して三線として新宿から箱根湯本まで直通運転を開始した。で東京方面から箱根温泉への観光客は非常に便利となつた。

私は昭和三十一年三月に定年退職したのでその後のことはあまりよく判らないが、小田原駅でいろいろと資料を教えて頂いて綴ってみることに致します。

昭和三十三年五月 鉄道弘済会経営の手荷物一時預所を開設、このため故松本駅長の記念碑を大雄山線連絡口横に移転した。

昭和三十五年四月五日 駅本屋並びに便所の水洗化改築工事が竣工した、工費四百二十五万円を内二百万円を小田原市、箱根町、私鉄、構内営業者等にて負担してもらつた。

昭和三十九年十月一日 東海道新幹線が営業開始。小田原駅も停車駅となつた。

昭和四十年三月十二日 新幹線ホーム壁面完成(天下の嶮)

昭和四十八年度、五七、四〇六人

昭和四十九年度、五八、三八二人

昭和五十年度、五六、四八二人

昭和五十一年十一月一日 現在

職員総数 一六三名(定員共) 五六、〇〇〇人

旅客収入一、六〇〇万円

歴代駅長名

初代 杉田 武造
二代 植原 伊八
三代 乃美 保
四代 富山 昇司
五代 猪飼 滝雄
六代 伊藤 弥吉

昭和四十一年四月一日 小田原町々名改正により従来小田原市線四丁目無番地であったが小田原市栄町一丁目一番九号となつた。

昭和四十一年七月一日 貨物コンテナが営業開始。

昭和四十一年十月二十一日 地下道掘削工事完成した

なお最近における小田原駅乗車人員は次の通り(一日平均)。

- 七代(殉職) 松本宇一
- 八代 伊藤英之助
- 九代 吉種 豊
- 十代 渋谷 軍平
- 十一代 劍持銚太郎
- 十二代 森 軍次郎
- 十三代 田村 顯二
- 十四代 豊田幸太郎
- 十五代 田中 誠一
- 十六代 石田 久方
- 十七代 福田 丈助
- 十八代 門松 好雄
- 十九代 早野 豊蔵
- 二十代 三木 僚造
- 二十一代 椎名 誠
- 二十二代 蒲谷年男
- 二十三代(現職) 中村 衛

◆次に構内旅客運送業者

- ◇タクシーの部(八社)
- 箱根登山ハイヤー
- 伊豆箱根
- 小田原報徳
- 太陽自動車
- 箱根観光
- 大箱根自動車
- 日本交通
- 富士箱根
- ◆バスの部
- 箱根登山鉄道
- 伊豆箱根鉄道
- 富士急行鉄道
- 神奈川中央交通
- ◆構内営業者
- 鉄道弘済会(雑貨、立売、売店)
- 東華軒(弁当立売、売店)
- ジャパン、トラベル、サ

①ビス(売店)

◆手回品運搬

赤帽一名

◆小田原駅開業当時の世相を偲ばせる話題

◇出札窓口での風景

①鉄道って、けちんぼうだなーの話

或る老人が一銭足りないからまけてくれといった処、出札掛員が鉄道ではまけるわけにはいかないんだよと言った処、どこかの店だって、一銭や二銭位まけてくれるよ、鉄道ってけちんぼうだなーとぶんぶんとおこりながら帰って行った。

②ただでいいよの話

息せききって、かけつけた一老人が、よほどあわてゝいたか、出札窓口で小田原をくれといった処、ユーモラスな出札掛員だったので「おじいさん只でいいよ」と言つた処、むつとした老人田舎者だと思つて馬鹿にするな

「だっておじいさんこゝは小田原だよ、だから只でいいんだよ」と笑いながら答へるので、老人はきまりわるそうに目的地までの乗車券を買つていった。

③蓮正寺をくれ

出札掛員が急病かなにかで休んだ場合、他の駅から助動にきていたので、蓮正寺をくれといわれた処、蓮正寺なんて駅名はないので、古くからいる同僚に尋ねた処、それは「ホテルダ」だと教えられたがお客さんは土地の名前でいわれたため、よその駅からきた駅員であつたため、まごつたという鉄道のミスの一席。処がこれに似たようなことはたびたび現在でもある。例えば東京の山手線の板橋駅と当地の箱根板橋(箱根登山鉄道)或は御殿場線の駿河小山と東北線の湯本と箱根湯本と数えきれないほど、沢山のいたような駅名があるから、乗車券を求める時は線名をはっきりいつて買つて下さいネ。

④汽車賃を貸してくれ
この話は小田原に競輪場が出来た当時の話
(1)返りの汽車賃がないから貸して貰いたいと泣きつかれて、仏心をだして初めの内は貸してやったが、殆んど返しくるも者もなくつたので心を鬼にして貸してやらないことにした処、自然とこなくなつてしまつたが、彼等にも横の連絡があつたものかも知れない。
(2)或る真夏の昼下りの頃

くの字になつた老姿が朝からなんにも食べてなくこれから伊東まで帰る電車賃がないというので、いくばくの金を恵んでやり、暫らくして、東華軒に行つた処、ここでも私に泣きついたと同じようなことをいつて同情をこらうていた。年寄りとはいながら同情の安売りはどうしたものかと反省させられた。

⑤小便小僧のシンボルを折つた話

或る朝、小便小僧を洗つてた。駅員が過つて小便のシンボルを折損してしまつたあわてた若い駅員はシンボルを空にむけて上向きにつけてしまつたので、今まで下向きにたれていい小便が空に向つて走りだしたので、みていたお客さんがいっせいにくすくす笑いだしてしまつた。たまたまおりかゝつた粹な駅長曰く、朝だものな一と若い駅員をなぐさめていた。

完 (元小田原駅助役)