

## 04【街の散策からの気づき発見】

## 古利根公園橋の「ガタ馬車」モニュメント

会員 K.T.

春日部駅東口からほど近い古利根公園橋に「ガタ馬車」のモニュメントがある。

春日部市の郷土史によると、明治22年(1889)、「千住—幸手」間の千住馬車鉄道会社の敷設が出願され、明治26年(1893)に千住馬車鉄道が開業した。運用は、「浅草—千住」・普通馬車、「千住—粕壁」・鉄道馬車、「粕壁—幸手」・普通馬車で連絡されていた。

鉄道馬車は、「千住・茶釜橋—粕壁・最勝院」を3時間ほどで結び、軌道上を走る「ガタ馬車」と呼ばれていた。その後、普通馬車・鉄道馬車は明治33年(1900)に廃業になっている。



文献によると、鉄製のレールの上を走る鉄道馬車が初めて誕生したのは1807年のイギリスで、日本は、明治15年(1882)に東京馬車鉄道が新橋—日本橋間で開業した。鉄道馬車は庶民が初めて利用できた文明開化を思わせる公共交通機関だった。同年には、日本橋—上野—浅草—日本橋の環状線が開通した。乗客数はピーク時に年間921万人、客車は最大で460両にのぼった、と記録が残る。レールの上を走る乗りごごちのよい鉄道馬車は、全国に広がっていった。しかし、運行が増えたことにより、接触事故や馬による糞尿問題が増加し、周辺住民の苦情が相次ぐようになった。東京馬車鉄道は明治26年(1893)の株主総会で馬力から電力への動力変更を決議し、変革の準備に着手した。明治33年(1901)には社名を東京電車鉄道会社に改めている。やがて、欧米の歴史の流れと同じく、馬車鉄道は衰退し、鉄道へと移行した。

鉄道が世界で初めて開通したのは1825年のイギリス、日本は明治5年(1872)新橋—横浜間に官設鉄道が開通した。埼玉県では明治16年(1883)に私設の日本鉄道会社によって、上野—熊谷間を結ぶ鉄道が施設された。その後、全国に鉄道網が整備されていった。しかし、鉄道が敷設されなかった地域では、馬車鉄道の営業特許出願が相次いで出された。「千住—幸手」間の千住馬車鉄道会社もその流れであろう。

千住馬車鉄道会社は開業して4年余りの営業後、明治30年(1897)、経営不振から破産した。「それにしても何故？」と思う。明治時代の政府は積極的に西欧文明を取り入れ、学習していた。やがて鉄道の時代になり、鉄道馬車から鉄道へ移行する流れは見えていたと思う。どういう思惑があったのだろうか。

ネットで調べていると、草加市歴史民俗資料館『れきみんだより vol5』令和元年(2019)6月20日発行、特集『馬車鉄道の盛衰～千住馬車鉄道～草加馬車鉄道～』、この筆者の推測ではあるが、個人的には納得できる見解が述べられていた。

草加馬車鉄道会社は破産した千住馬車鉄道の諸設備を買い上げ、馬車鉄道の営業を引き継いだ。事業を受け継いだ草加馬車鉄道の事業趣旨に、

「一朝廃業ニ及ビタルハ大不便を来シ、沿道ナラビニ付近ノ各町村トモ、従来ノ不便ハタチマチニ社交ノ疎隔トナリ、社交ノ疎隔ハソノ土地ノ衰運トナル。」

鉄道馬車の廃業は地域社会の疎外を招き、しいては地域の衰退を招く危機感が記されている。馬車鉄道は地域交通の利便性を優先し、社会の活性化を目的にしたことが伺える。この時代、地域交通の利便性が地域の盛衰を握っていたのであろう。しかし、鉄道馬車の経営は厳しく、明治33年(1900)には解散となった。これにより埼玉東部地区の馬車鉄道会社は終焉した。

埼玉県東部地区の鉄道は明治32年(1899)東武鉄道の「北千住—久喜」間が開通している。文明開化を広めた鉄道馬車は、次世代文明を担う鉄道の開通により、つなぎの役割を終えた。これからの未来、地域の賑わいを握るものは、何がキーになるのだろうか、と「ガタ馬車」のモニュメントを見ながら思う。