

58年間ほんとうに「苦勞」をまですした

私たちとともに半世紀、明治、大正、昭和の三代にわたって走り続けた市内電車。人間の課程でいうならば還暦にあと三年という五八年もの長いあいだ走り続けた市内電車。私たちはもとより観光客にとっても唯一の輸送機関として重要な役割りを果たした電車……

だが、近年にみる急速な自動車産業の発達に伴ない、自動車輸送がみるみる大規模化し、その反面、この市内電車が斜陽の一途をたどったことは衆目のとおりです。経営の問題など廃止にむすびつくいろいろの問題がありますが、いずれにしても五八年間、観光客の旅情をなぐさめ、日光の町にひとつの情緒をかもし、私たちのよき足となってくれた市内電車が、多くの業績を残して二月二十四日をもって姿を消したことは、たまらないさびしさを感じます。

バス路線にバトンタッチして五八年の歴史に終止符をうったこの市内電車に、お世話になったことを心から感謝し、なつかしい思い出としたいものです。

日光軌道線 さようなら市内電車

日光軌道線は明治四十一年にそれまでの牛車鉄道に代わって自家発電による電車輸送が計画され、同年九月十八日、古河合名会社（現古河鋳業）と日光町によって資本金二〇万円で日光電気軌道として発足されたものです。二年一か月の歳月をついやして明治四十三年八月十日日光停留所（国鉄駅前）から岩の鼻まで七・四キロの路線が開通、さらに、大正二年十月十五日日には岩の鼻から馬返まで二・

二キロが延長され、ここに日光馬返を結ぶ唯一の動力による輸送機関が誕生したわけですが、その当時は、足尾銅山と精銅所の物資輸送が主で、乗客はほんのほかに便乗するといふかっこうだったそうです。連結車での前の一輛が客車、うしろの一輛が貨車で、往復二〇本運転されました。それまでの輸送機関といえは国鉄日光駅（明治二十三年に開通）と細尾を結ぶ牛車鉄道（明治二十六年に開通・物資

輸送）と人力車、それにカゴで電動車が日光の町を走るといふことは驚異的なことだったにちがいないと、電車輸送になると、人力車や車夫などは失業してしまうといふことで、軌道開設に猛反対したといふ話もありませんが、いずれにしてもこの電車輸送の創業は画期的なことであり、日光市発展に大きな役割を果たしてくれました。

創業時の車輛数は電動客車三輛、付随貨車七輛、電動貨車一

輛で、運賃は東京の市電が全区間七銭のときに一区間二銭、全区間（一・二区）二三銭（税一銭を含む）というひじょうに高い運賃だったようです。このため利用者は少なく、もっぱら物資輸送による収益が主でしたが、その後、日光が発展するにしたがい人口もふえ、観光客も増加して利用者がふえ、また、精銅所の物資輸送が大幅にふえたためますます発展しました。

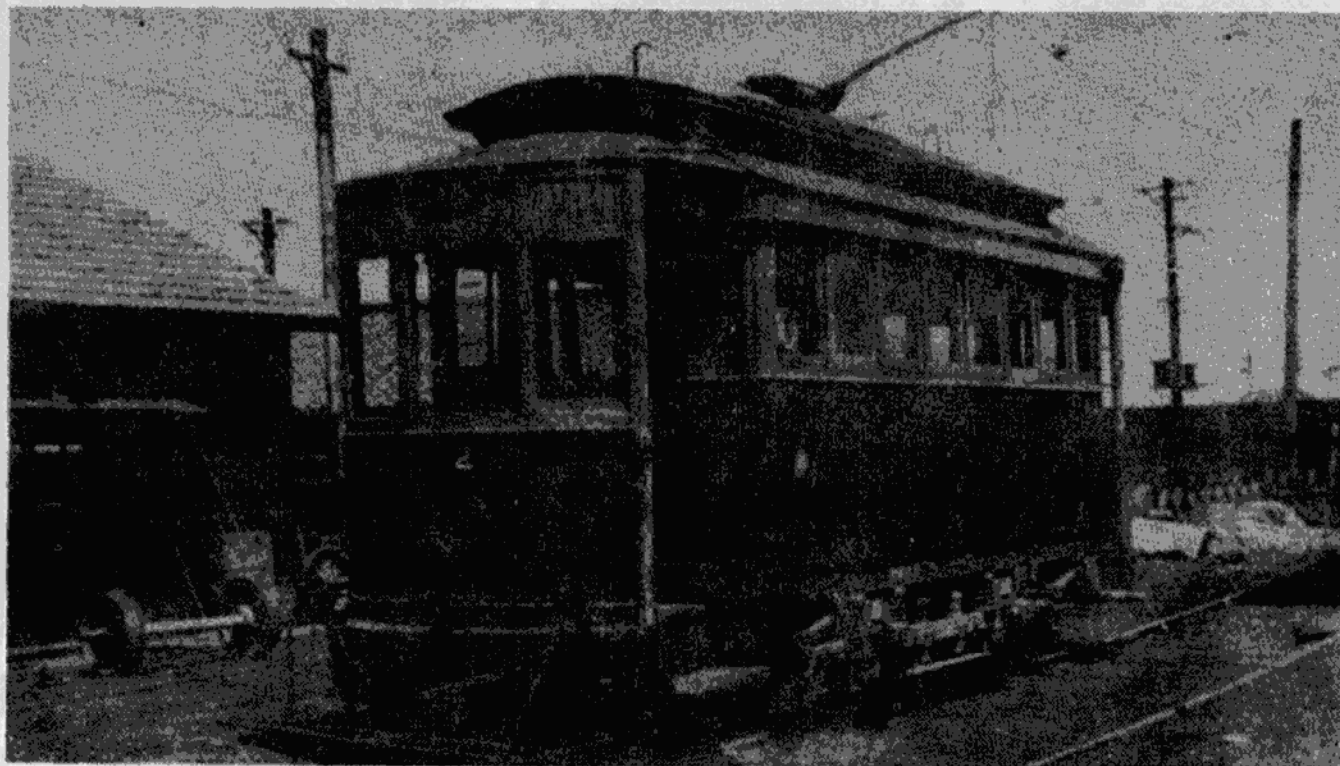
昭和になって、日光自動車株式会社など数社を合併、昭和十九年九月、軍の命令で電気機関車による国鉄貨車乗り入れを行ない、軍事産業に一役。さらに昭和二十年一月、登山鉄道（ケーブルカー）を合併するなど営業の広域拡充が図られました。

そして、昭和二十二年六月一日東武鉄道と合併し、日光軌道線として第二のスタートをしたわけです。

貨物輸送は電気機関車で、また旅客輸送は昭和二十八年に一〇輛の大形車輛を新造して近代化を図り、さらに二十九年に六輛の連接式車輛を導入、古い車輛を廃止して観光地にふさわしい陣容をそなえました。こうして輸送力の増強がはかられた結

果、一般旅客も含めて昭和三十六年には五三万人、貨物八万二、〇〇〇トン輸送、三十七年には四九二万人を輸送しています。

しかし、その後は自動車輸送に押されきみであったことと経営の問題、交通の問題などから廃止せざるを得なくなり、ここに半世紀にわたり走り続けた日光軌道線に終止符がうたれたわけです。



創業当時の電車