

田代よいとこ - その7 - 幻の相武電車

今から90年前のことです。愛川村、高峰村、中津村（いずれも現・愛川町）の人々が、葉山島、田名村、溝村（いずれも現・相模原市）の有志と話し合っ、相模原と厚木町、愛甲郡を鉄道でつなごうという計画を立てました。鉄道会社は、株式会社相武電気鉄道でした。

さて当面の課題となったのは、高田橋の掛け替えでした。相模川を渡るには、それまでの木造から鉄筋コンクリートに変えなければなりません。当時のお金にして100万円（現在の約100億円）もの予算が必要でした。当時の田代選出の県会議員は、酒造会社経営者でもあった大矢武兵衛氏でした。氏は半原の水力発電所や田代郵便局の設立にも功績のあった人で、地域の発展のため努力を惜しまない人でした。

大矢氏は、高田橋掛け替えのため県の土木課と折衝を重ねた結果、県は鉄道（単線分）と自動車と人道の三つの目的を兼ねた橋にすることを了承しました。ただし、鉄道の建設費用負担を条件としましたが、高田橋架橋費予算100万円のうち、10万円を相武電鉄が負担するという条件で、相武電鉄の第二期工事に合わせて高田橋を建設することが決まり、いよいよ相武電車開通の機運が盛り上がりしました。

中津村議会では、高峰村から分岐して厚木町へ至る延長計画の一環として、遊園地、グランド敷地用に1万坪の無償提供を決めました。また半原では、約50名の人が、武兵衛氏の努力で、交通不便な半原へ田代経緯で電車が延長されるなら出資してもよいと申し出ました。

しかし、そこに立ち上がったのが、昭和の金融恐慌でした。昭和恐慌は生糸にも大影響を与え、半原の撚糸業は一時閉店休業、輸出はストップという状態となり、養蚕農家や撚糸工場は大きな赤字に苦しみました。その後、淵野辺-田名間の工事はなんとか完成し、レールまで敷けましたが、やがて以後の資金繰りに失敗、昭和3年5月末に工事中断のやむなきに至りました。いまでは、当時の「電车道」の跡もほとんどわからなくなっています。

相武電車は幻となってしまいましたが、高田橋は昭和4年8月25日に完成しました。

ーロメモ～愛川田代駅～

インターネットで見つけた記事によると、相武電鉄の西の終着点は田代地区で、この先の半原や津久井の三ヶ木、さらには富士五湖まで延長される話もあったそうです。また、現在は「田代」となっているバス停も、以前は「愛川田代駅」を名乗っていたそうです。これは、国鉄（現・JR）との連携輸送を行っていた時代の名残だとか。田代は交通の要所だったことがわかります。



相武電鉄が発注していた四輪電動客車のイメージ ※こんな感じの電車が走るはずだったんですね。

青字、青線：相武電鉄路線図

<参考文献>

『黄色いチラシ』（荻田印刷 平成11年11月1日号）

『幻の相武電車と南津電車』（サトウ マコト著（株）230クラブ 1999年）

相武電鉄上溝浅間森電車庫付属資料館ホームページ