

(4) 周遊観光にはじまる「江ノ電」にみる歴史的風致

風光明媚な湘南のまちをゆったりと走る江ノ電の歴史は、明治35年（1902年）9月1日に江之島電気鉄道（現江ノ島電鉄株式会社）が開業したことに始まる。

当初の開業区間は、東海道線の藤沢停車場と江の島を結ぶ藤沢～片瀬間3.42kmであったが、並行して延伸工事を進め、明治36年（1903年）6月の片瀬ゆきあい～行合おいあげ（現七里ヶ浜付近）間開業を皮切りに、追揚（現七里ヶ浜～稲村ヶ崎間）・極楽寺・大町（現和田塚～鎌倉間）と路線を延伸した。

藤沢で東海道線、大町（鎌倉）で横須賀線と両終点で鉄道院線（現JR東日本線）と接続し、沿線全域が観光地、別荘地という好条件に恵まれていたこともあり、明治42年（1909年）7月1日からは鉄道院との間で片道乗車券を発売、9月11日からは、往復乗車券及び回遊乗車券による連帯運輸を開始している。

このことは、明治42年（1909年）7月30日の「横浜貿易新報」（現神奈川新聞）に、「鉄道院にては、平民的避暑旅行を企て8月1日の日曜日より毎日曜毎に江の島鎌倉遊覧

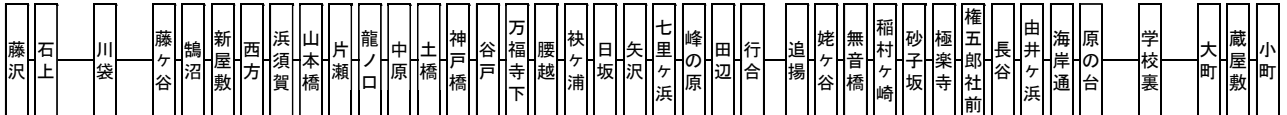


写真2-84 まちなかを走る江ノ電

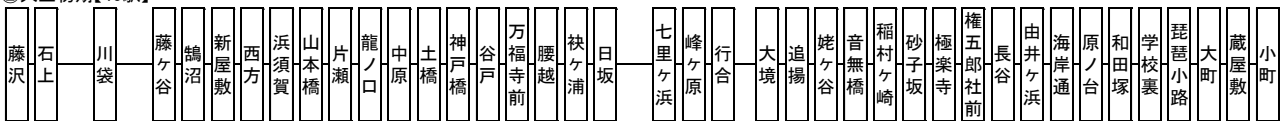


写真2-85 七里ヶ浜に沿って走る江ノ電

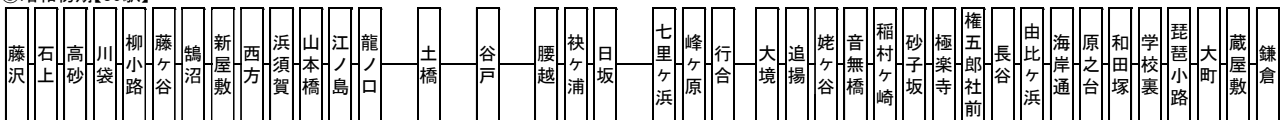
①全線開業時【39駅】



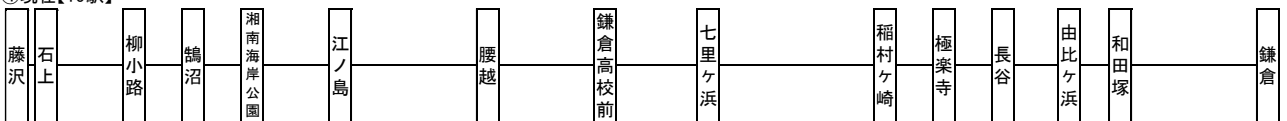
②大正初期【40駅】



③昭和初期【39駅】



④現在【15駅】



※駅については、「昇降場」、「停留所」、「駅」など、歴史上様々な表現が使われているが、ここでは全て「駅」とした。

図2-18 江ノ電駅名の変遷

回遊列車運転するに取極めたるが、是れに付き江の島電鉄会社にて割引券を発売し之れと連絡せしめ…」と掲載されていることから分かる。また、同記事によると「江の島鎌倉遊覧回遊」にあたり、「鎌倉由井ヶ浜及び片瀬海岸へ休憩所を設け海水浴を為す人々の便宜に供し、余興には煙火を打ち揚げ蓄音器を備え置き及び紀念の為め団扇若くは扇子を会員に頒つといふ。」とあり、内閣の直属機関であった鉄道院が積極的にこの地域への観光を推し進めていたことがうかがえる。

その翌年、明治43年(1910年)11月4日には藤沢～小町(鶴岡八幡宮二ノ鳥居前)間10.27km金線が開通したが、当時の終点は若宮大路の大巧寺付近にあり、現在のように鎌倉駅西口へ乗入を開始したのは、昭和24年(1949年)になってからであった。この当時から変わらぬ単線の軌道は、現在藤沢駅から鎌倉駅までの全長10.117kmで、そのうち約6kmが鎌倉市内を通過している。

全国各地のローカル電車は、戦後の高度経済成長の中で、周辺の道路開通やバス路線の整備、国民のマイカー指向に押されて苦境に追い込まれ、次々と廃止されていき、江ノ電もこの波にのまれ、一時は廃止論まで浮上するようになっていた。しかし、鎌倉はこの時期に住宅地としての人気が高まり、沿線に住宅地が増えたことで道路事情に課題を抱えるようになったことから、定時性の高い鉄道が再び見直され、また、江ノ電沿線を題材としたテレビドラマの影響などもあり、江ノ電は息を吹き返した。

現在の江ノ電は、朝夕の通勤・通学時間帯に沿線住民や学生などが、また平日の昼間や休日には修学旅行生や観光客が年間を通じて利用するなど、昼夜を問わず多くの利用客で賑わっている。特に、ゴールデンウィークや紫陽花の季節には、乗車するための観光客が列を成すなど、単なる移動手段ではなく、江ノ電に乗ること自体が一種の観光となっている。

開業当初、江ノ電が観光鉄道として地域に根付いたことは、近世から鎌倉や江の島が遊

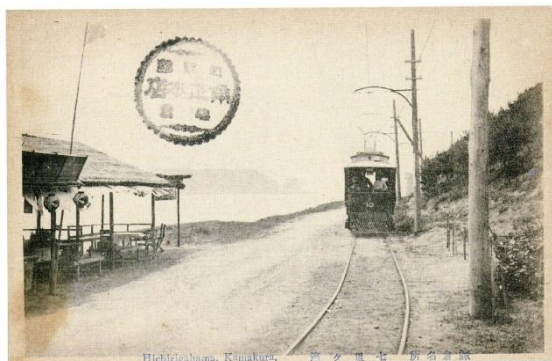


写真2-86 七里ヶ浜に沿って走る江ノ電
(明治末～大正)

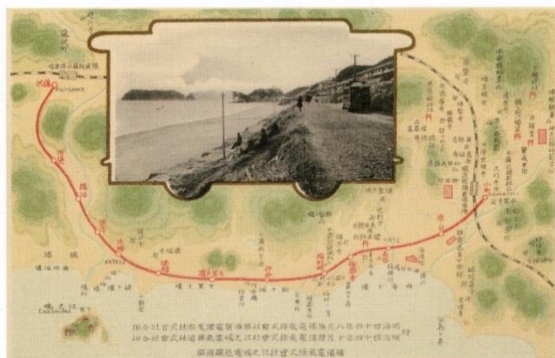


図2-19 路線図の絵葉書(明治44年)



写真2-87 行合川を渡る江ノ電
(昭和41年(1966年))

山の地として人々の間に定着していたことも一つの理由として挙げられる。鎌倉市内の駅から腰越駅まで全ての駅付近に観光名所が所在しており、今日、観光客は一日乗車券「のりおりくん」などを購入して周遊観光を楽しんでいる。既に「(3)若宮大路周辺における商いにみる歴史的風致」で記載したとおり、江戸時代、七里ヶ浜から海を挟んで江の島と富士山を望む風景は様々な浮世絵に描かれたが、江ノ電の線路が七里ヶ浜を臨む海岸線と並行に敷設されていることによって、稲村ヶ崎駅から腰越駅へと向かう車窓からは、目の前に広がる相模湾、その東に江の島や富士山を望むことができ、今も近世の浮世絵と同じ構図を電車に乗りながら楽しむことができる。



図2-20 相州江のしま詣の図 七里ヶ浜真景（歌川広重作 弘化年間(1844～1848年)頃）

江ノ電が人々を魅了しているのは、単に海岸線の風景が風光明媚であるという理由に止まらない。列車が鎌倉駅から藤沢駅に向かって出発すると、車両の両側に迫る民家の軒をすり抜け、緑が広がる谷戸の間を進み、煉瓦造りのトンネル坑門が特徴的な「極楽洞」をくぐり抜けて行く。しばらくすると視界が開け、目の前に明るく輝く海が広がる。峰ヶ原の信号場で上下線がすれ違い、再びゆっくり走り出した車両は、近世の浮世絵の題材となった七里ヶ浜の風景を臨みながら海岸線に沿って走行し、腰越駅を過ぎると今度は路面電車のように自動車と並走する。こうして刻々と変わる景色は乗客を飽きさせず、加えて車窓から社寺や山稜部の緑、四季折々の草花を眺めることができ、乗車しながらにして鎌倉の四季を感じることもできる。

車窓からの風景だけでなく、江ノ電が海風を受けて、あるいは民家の間をすり抜けて走る姿は市街地の景観に溶け込み、市民からも来訪者からも親しまれ、平成 26



写真2-88 車窓からみえる四季折々の草花

年（2014年）には「明治期の日本における鉄道黎明期の秀囲気を今に伝え、地元密着型の軌道として湘南の風景の一部となっている貴重な土木遺産」として、公益社団法人土木学会が選出する「2014年度選奨土木遺産」にも選出されている。

また、50年にわたって活躍した100形車両（通称「タンコロ」）のうち、鎌倉市に寄贈された一車両は、鎌倉海浜公園において保存され、公園のシンボルとして人々に親しまれており、江ノ島電鉄株式会社が所有する一車両は極楽寺の検車区においても動態保存されている。

江ノ電は2両または4両編成であるため、駅舎も総じてそのサイズに合わせ小さいことなども个性的であるが、特に「鎌倉高校前駅（明治36年（1903年）開業）」と「極楽寺駅（明治37年（1904年）開業）」の2つの駅舎は運輸省（現国土交通省）関東運輸局管轄内の特徴ある駅を選定した「関東の駅100選」に選ばれるなど、江ノ電の駅舎を代表するものといえる。

目の前に輝く海の大パノラマが広がる「鎌倉高校前駅」は、かつて新田義貞が鎌倉攻めの際に通ったといわれる日坂の上から、駅東側の踏切越しに海を臨む風景でも広く知られており、人気アニメ・ドラマの一場面や、市民の投票によって市の原動機付自転車オリジナル・ナンバープレートの図柄に選出されている。

それとは対照的に谷戸の緑に包まれて佇む姿が特徴的な「極楽寺駅」は、映画やテレビドラマにも度々登場しており、どちらも鎌倉を代表する景観を形成している。

また、煉瓦造りの坑門が特徴的な江ノ電唯一のトンネル「極楽洞」は、明治40年（1907年）8月16日に開業した区間のうち極楽寺—長谷間に位置する全長209mに及ぶ鉄道トンネルである。坑門のデザインは、明治時代の煉瓦・石積みによるトンネルの基本的な要素を引き継いでおり、^{きょうへき}胸壁（パラペット）に扁額をはめている。扁額は極楽寺側に曾禰荒助の揮毫による「極楽洞」、長谷側に松方正義の揮毫による「千歳洞」の文字が掲げられている。当時、曾禰荒助は片瀬に、松方正義は由比ヶ浜にそれぞれ別荘を構えて



写真2-89 100形車両(タンコロ)



写真2-90 鎌倉高校前駅に隣接する踏切



図2-21 ナンバープレート



写真2-91 極楽寺駅

いたことから、地元の有力者の縁で書き分けられたと推測される。「極楽洞」は建設当時の原型をとどめている極めて希少な例であることから、市景観重要建築物等に指定されており、極楽寺駅に隣接する桜橋から極楽洞を見下ろす景観は、古都鎌倉に近代化の息吹を伝えた江ノ電の歴史を偲ばせている。

このように、風光明媚な鎌倉の景観の中を車両が走り抜ける姿、乗車中に刻々と移り変わる景色、車両・駅舎・トンネルなど特徴ある建造物が複合的に江ノ電の魅力となり、沿線住民、来訪者に愛され、鎌倉の観光・景観を語る上で欠かせないものとして、この地に根付いている。



写真2-92 極楽洞

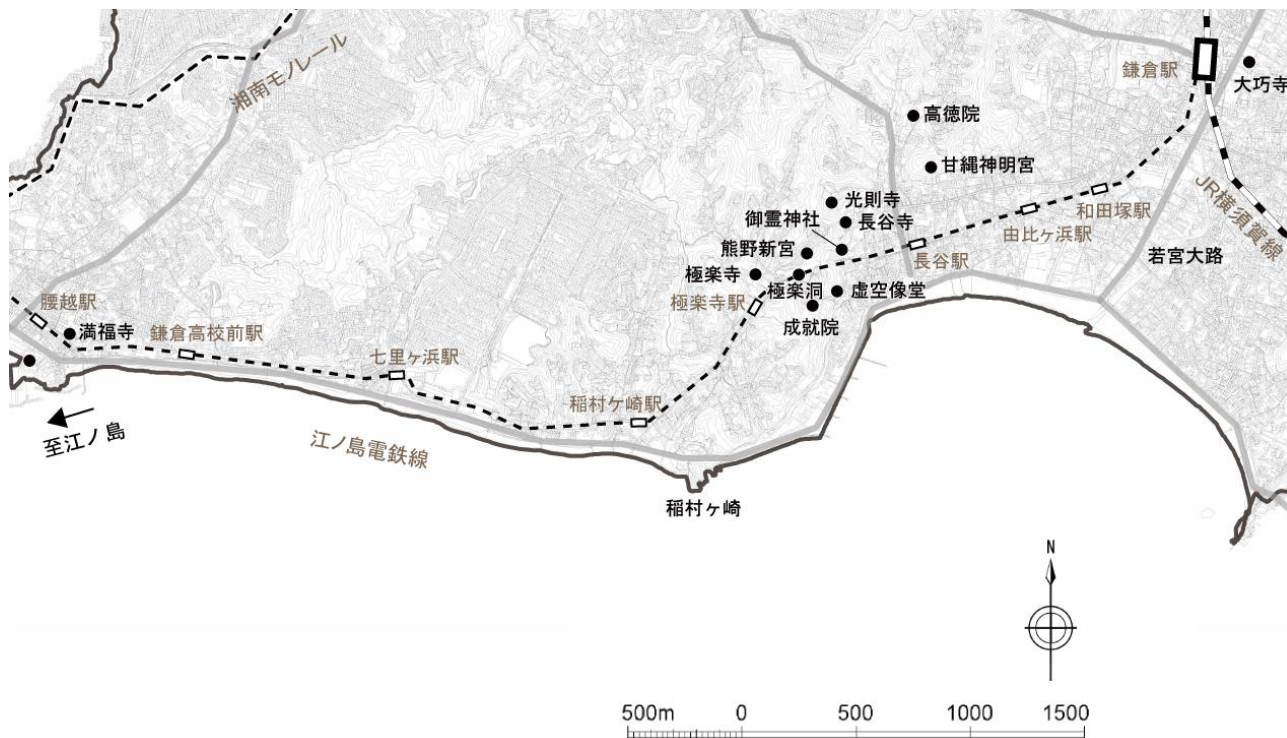


図2-22 江ノ電駅と周辺の主な社寺

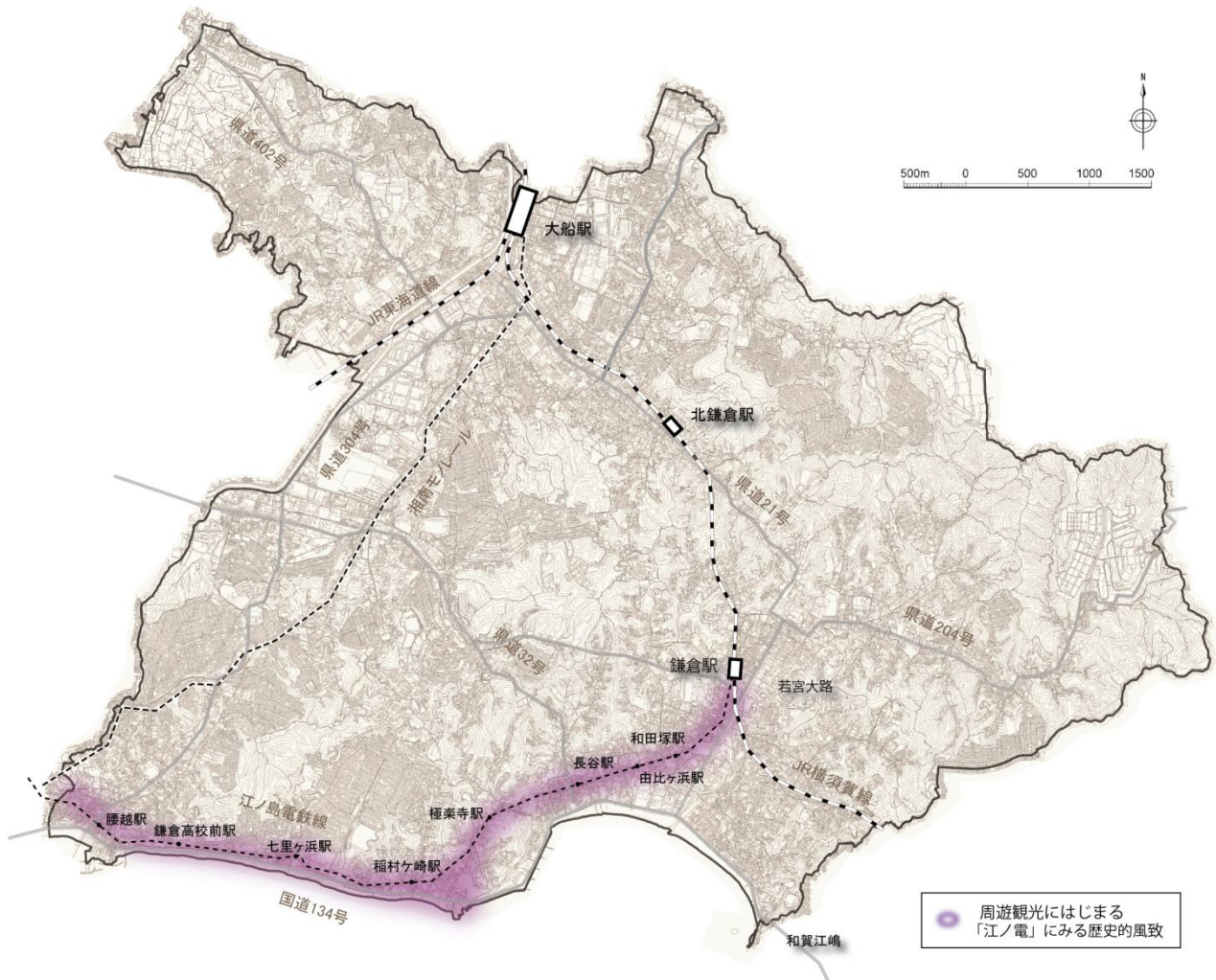


図2-23 周遊観光にはじまる「江ノ電」にみる歴史的風致の範囲