

(5) 周遊観光にはじまる「江ノ電」にみる歴史的風致

ア はじめに

風光明媚な湘南のまちをゆったりと走る江ノ島電鉄（以下、江ノ電と記す）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。

以来 120 年以上にわたり、江ノ電は単なる交通手段を超え、地域の暮らしと観光、そして文化を支える存在として、鎌倉の風景の中に溶け込んできた。



写真2-190 まちなかを走る江ノ電

イ 建造物

(ア) 鉄道関連施設

江ノ電の開業当初の軌道は、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、延伸工事を進め、明治 36 年（1903 年）6 月の片瀬～行合（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）と延伸された。

明治 43 年（1910 年）11 月 4 日には藤沢～小町（鶴岡八幡宮二の鳥居前）間 10.27km 全線が開通したが、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 10.0km で、そのうち約 6 km が鎌倉市内を通っている。

江ノ電の鉄道設備は、随時新しいものに更新されており、開通当初から残るものは少ない。しかしながら、音無川（稲村ヶ崎）、行合川（七里ヶ浜）、神戸川（腰越）などの川や水路に架かる橋梁や暗渠・開渠などの構造物は長く江ノ電の運行を支えるものとして残っているものもある。

神戸川橋は、神戸川にまたがる国内で唯一の鉄道と道路との併用橋である。明治 36 年（1903 年）に架けられた橋梁が、昭和 4 年（1929 年）に、道路との併用橋に改築された。竣工当時の写真と比較し、橋脚や桁は改築当初のものが現在も残っていることが分かる。構造は、橋台、橋脚の基礎が杭打コンクリート造りで、本体は鉄筋コンクリート造りである。



写真2-191 神戸橋
(昭和 42 年(1967 年))

音無川橋梁は、音無川にまたがるもので、明治 40 年（1907 年）8 月 16 日の開業に合わせて整備され、江ノ島電鉄株式会社の内部資料によると、昭和 59 年（1984 年）に架け替

えられたものの、橋台の一部は建築当時のものが残っている。兩岸に短い橋台を設けた桁橋であり、江ノ電、橋梁、音無川と周辺の緑が一体となった風景を見ることができる。

行合川橋梁は、明治36年（1903年）4月に完成し、大正13年（1924年）に補強工事が行われた後、昭和22年（1947年）、昭和30年（1955年）、平成5年（1993年）に路線近代化計画の一環で架替工事が行われ、現在に至る。

極楽寺駅の軌道の付近には、暗渠となっている箇所があり、江ノ島電鉄株式会社の内部資料によると、極楽寺駅付近の暗渠は、明治42年（1909年）に竣工し、修復が行われ現在に至る。

大町開渠は江ノ島電鉄株式会社の内部資料によると、昭和40年（1965年）架け替えて、橋台は当時のものと考えられている。

橋梁や暗渠・開渠といった構造物以外にも、手動遮断機などが軌道上の構造物として残っている。

このように、軌道についてはレール等ほとんどの設備は更新されているものの、昭和38年（1963年）の航空写真から分かるように、軌道の位置はほとんど変わらず、また、軌道沿線の水路をまたぐ橋梁や暗渠、手動遮断器などの一部の設備は、部材の状態からも対応の年代を経ていることから、昔のままの姿を残していることが分かる。



写真2-192 行合川の橋梁
(昭和42年(1967年))



写真2-193 手動遮断機
(鎌倉駅～和田塚駅)
(昭和48年(1973年))

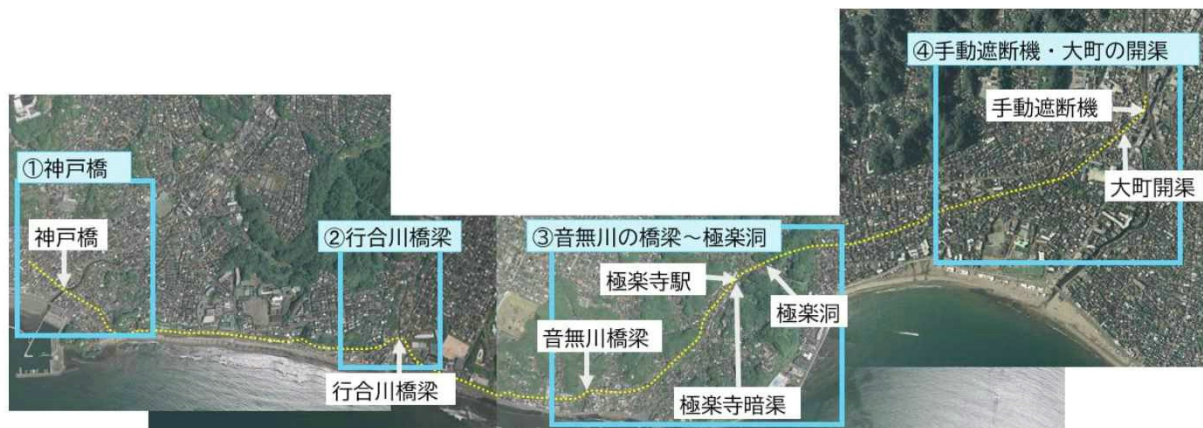


図2-26 江ノ電の軌道の航空写真(全体図)

※ 図中の番号①～④はそれぞれ写真2-194から写真2-197の範囲を示している。

a 神戸橋

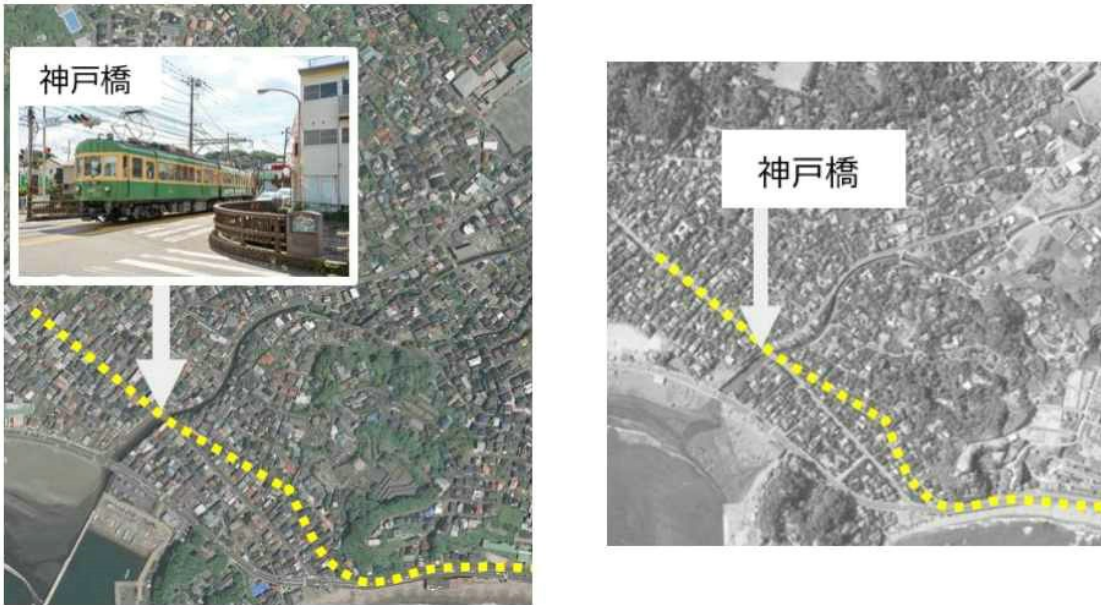


写真2-194 神戸橋の航空写真と江ノ電の軌道(点線)
現在(左)と昭和38年(1963年)(右)

b 行合川橋梁



写真2-195 行合川橋梁の航空写真と江ノ電の軌道(点線)
現在(左)と昭和38年(1963年)(右)

c 音無川橋梁～極楽洞

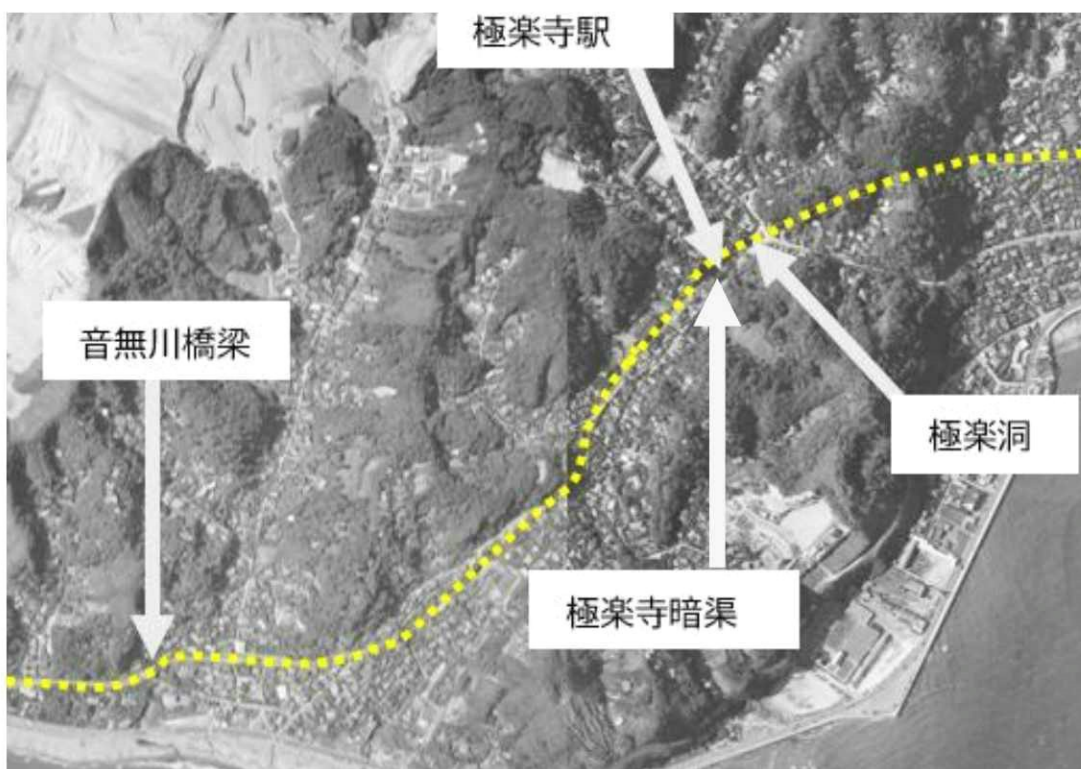


写真2-196 極楽寺駅周辺の鉄道関係構造物の航空写真と江ノ電の軌道(点線)
現在(上)と昭和38年(1963年)(下)

d 手動遮断機・大町開渠



写真2-197 鎌倉駅・長谷駅周辺の鉄道関係構造物の航空写真と江ノ電軌道(点線)
現在(上)と昭和38年(1963年)(下)

(イ) 極楽洞

煉瓦造りの坑門が特徴的な江ノ電唯一のトンネルである「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。この工区の工事は、明治39年（1906年）に起工され、用地買収のために一時中断されたものの、翌年の明治40年（1907年）に開業した⁵⁸。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、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「千歳開道」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しのばせている。



写真2-198 極楽洞



写真2-199 極楽寺洞
(昭和41年(1966年))

(ウ) 極楽寺駅

江ノ電は、藤沢駅から鎌倉駅間の総延長10.0kmを約37分間で運行する。単線であり、全線開通時に39駅だった路線内駅数は現在15駅となっている。街中を走る路面電車のような区間もあり、信号待ちやカーブも多いため、平均速度は時速20km程度となっており、ゆっくりとした速度で沿線の景色に溶け込みながら走る姿は鎌倉を代表する歴史的遺産の一つといえる。車両は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て小さいことなども個性的であり、「極楽寺駅（明治37年（1904年）開業）」と「鎌倉高

⁵⁸ 平成25年（2013年）に学識経験者が作成した『鎌倉市景観重要建築物等指定調査報告書』による。

校前駅（明治36年（1903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。

特に、極楽寺駅は、明治37年（1904年）の開業で、平成31年（2019年）に新駅舎を竣工し、駅前の公衆トイレ・広場の整備がなされているものの、旧駅舎はモニュメントとして保存されている。昭和40年（1965年）の写真からも、旧駅舎が保存されていることが分かる。旧駅舎は、平屋建ての木造建築で、現在は使われていないが、当時の窓口なども残されている。谷戸の緑に包まれて佇む駅舎は風情や安らぎが感じられ、鎌倉を代表する景観を形成している。その周辺には、前述の極楽洞をはじめ、極楽寺、成就院、虚空蔵堂、星ノ井、御霊神社など、観光客に人気の見どころも多い。



写真2-200 極楽寺駅
(昭和40年(1965年))



写真2-201 極楽寺駅(旧駅舎)

①全線開業時【39駅】



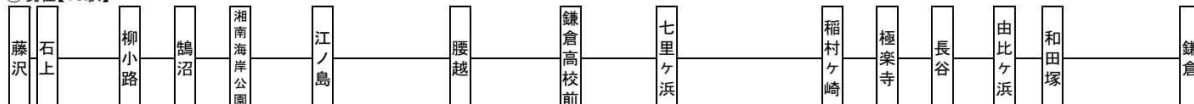
②大正初期【40駅】



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2-27 江ノ電の駅の変遷

ウ 活動

江ノ電は120年以上にわたり、住民・観光客の移動手段として人々を輸送してきた。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は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。

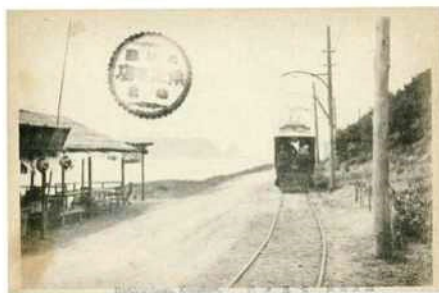


写真2-202 七里ヶ浜に沿って走る江ノ電
（明治末～大正）



図2-28 路線図の絵葉書
（明治44年(1911年)）

その後、戦後の高度経済成長の中で、全国各地のローカル電車が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く中、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、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おり、地域の人々の足として、また、観光鉄道として鎌倉らしさを形作る大きな要素である。

緑色とクリーム色で塗装されたレトロな車両が富士山や腰越、七里ガ浜、稲村ガ崎の海岸線、御霊神社などの沿線の社寺、鎌倉の山々を背景に、あるいは民家の間をすり抜けて走る姿は市民や来訪者に鎌倉らしい情緒を感じさせる景観の一つとなっている。平成26年(2014年)には「明治期の日本における鉄道黎明期の^{れいめいき}雰囲気

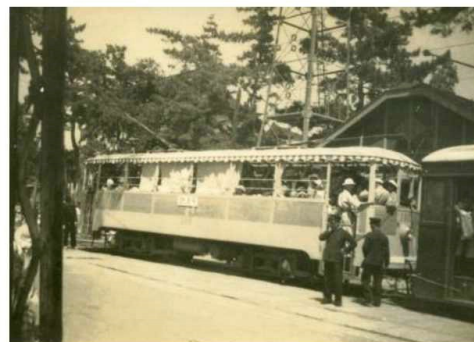
を今に伝え、地元密着型の軌道として湘南の風景の一部となっている貴重な土木遺産」として、公益社団法人土木学会が選出する「2014年度選奨土木遺産」にも選出された。

また、通常の車両の運行以外で、特別なデザインや広告を施した車両が運行することがあり、その姿もまた鎌倉独自の景観を生み出している。昭和6年(1931年)に江ノ電開業30周年イベントの一環として運行された初の納涼電車は、夏季限定の青色の電車で、運転席のガラス窓以外の窓は無く、風通しを良くしていた。観光客は納涼電車に乗り、由比ガ浜と藤沢市片瀬の海水浴場を行き来することができることから、運行を開始するや否や、たちまち人気を博し、鎌倉の夏の風物詩として定着した。納涼電車は、その後戦争で中断してしまっただが、平成4年(1992年)に300形の車両に納涼電車のデザインを施し、再現された。また、昭和57年(1982年)の資生堂の広告から始まる広告電車は、今でも数多く運行されている。

近年では、沿線にある長谷寺の本尊造立1300年を記念し、車内を極楽土との枯山水をイメージしデザインされた「観音列車」が運行されるなど、地域との繋がりのある取組にも発展している。これらの車両が走る姿もまた、鎌倉らしい風景として、地域の人々や鎌倉を訪れた人々に親しまれている。



写真2-203 御霊神社前を通る江ノ電

写真2-204 納涼電車(銀波号)
(昭和12年(1937年))写真2-205 観音電車
(令和3年(2021年))写真2-206 特別仕様の電車
(令和7年(2025年))

江ノ電が地域の交通手段だけでなく、観光鉄道として根付いたことは、近世から鎌倉や江の島が遊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。既に「若宮大路周辺における商いにみる歴史的風致」(3) 若宮大路周辺における営みにみる歴史的風致 146 ページ) で記載したとおり、七里ヶ浜から海を挟んで江の島と富士山を望む景観は近世の様々な浮世絵に描かれた。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2-29 歌川広重『相州江のしま詣の図 七里ヶ浜真景』
(弘化年間(1844~1848年)頃成立)



写真2-207 七里ヶ浜に沿って走る江ノ電

さらに、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、「鎌倉遊山にみる歴史的風致」(160 ページ) で記載したような江戸時代の人々が楽しんだ鎌倉遊山の周遊観光ルートを、江ノ電に乗って楽しむことができる。

ゴールデンウィークや紫陽花の時期など鎌倉の四季折々で、江ノ電に乗車するための観光客が列を成す光景が見られ、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ことが分かる。

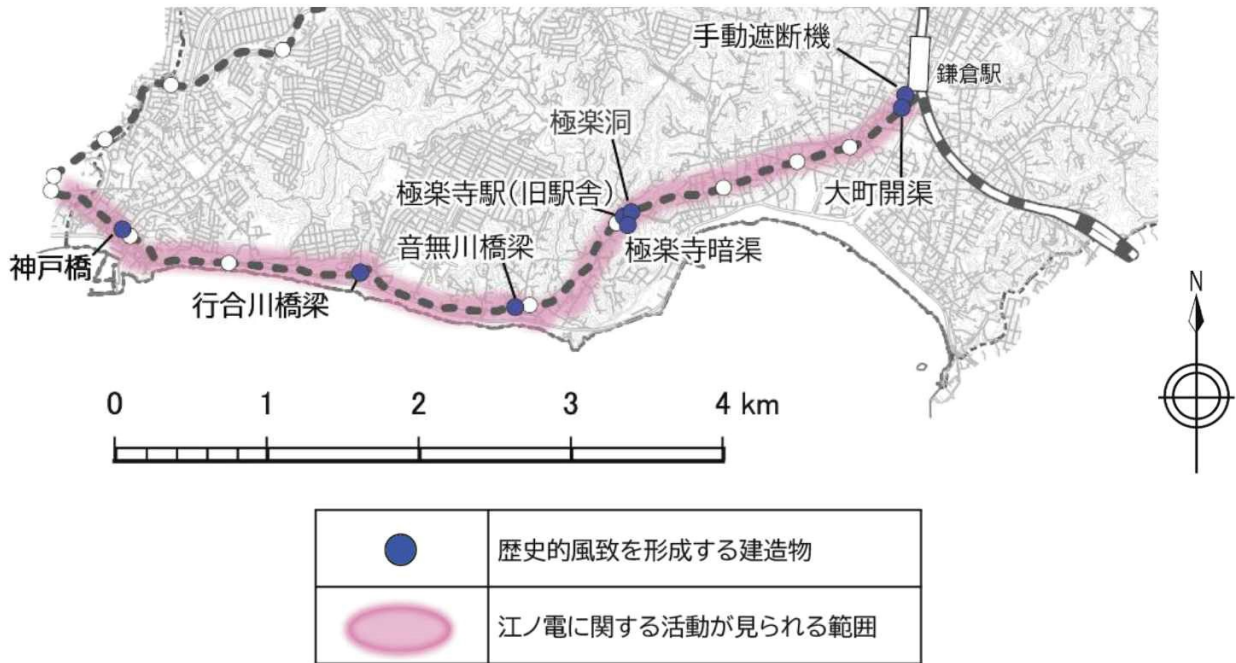


図2-30 周遊観光にはじまる「江ノ電」に関する活動の市街地への広がり

エ まとめ

風光明媚な鎌倉の景観の中を走り抜ける江ノ電は、車窓から刻々と移り変わる海や山の景観を楽しめるほか、駅舎、トンネル、橋梁などの個性ある建造物や車両が調和し、独自の魅力を醸し出している。こうした景観と一体となった鉄道の姿は、沿線に暮らす住民にとっては日常の景観であり、来訪者にとっては鎌倉らしさを体感できる象徴的な存在となっている。

江ノ電は観光と日常、景観と暮らし、まちづくりと交通の接点としてこの地に深く根付いており、鎌倉の歴史的風致の一つを形成する存在として、今も人々に愛され続けている。

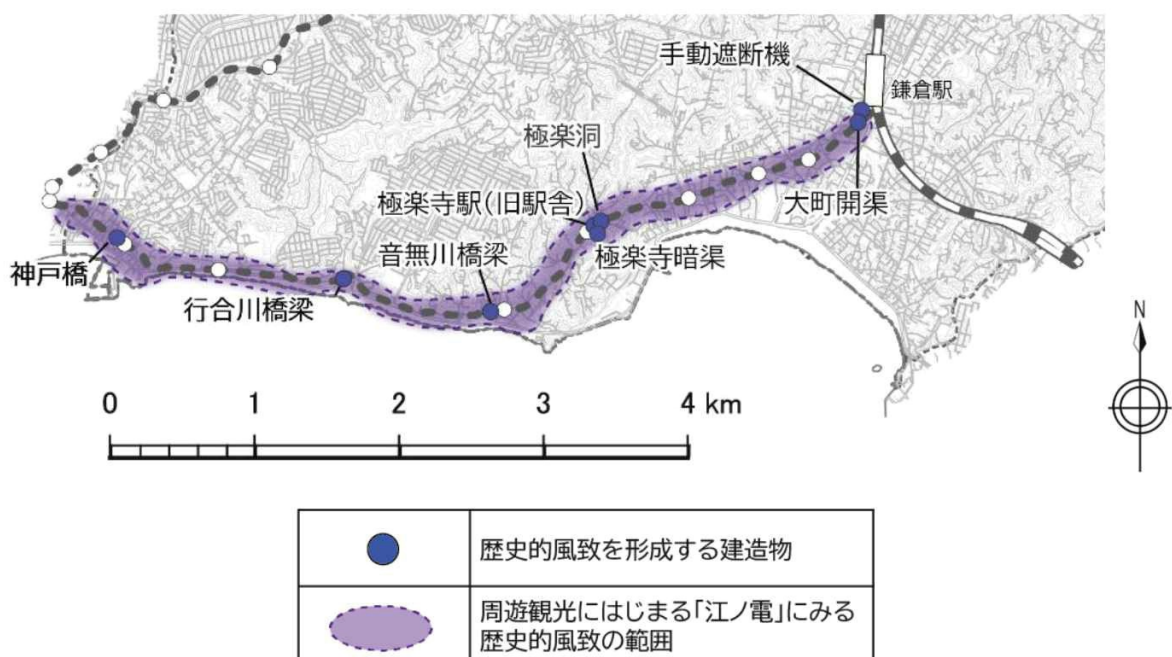


図2-31 周遊観光にはじまる「江ノ電」にみる歴史的風致の範囲図

コラム 地域から愛され続ける車両“タンコロ”

江ノ電では沿線住民の足の確保と観光客の輸送を円滑に行うため、増車対応が求められてきた。これらの需要増に対して、昭和 46 年（1971 年）頃までは、既存 100 形車両の改良や他の電鉄から譲り受けた旧車両を江ノ電に就役させることが多かったが、さらなる需要増が見込まれ、その後、新車両の導入が進められた。

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両は極楽寺の検車区においても動態保存されている。

平成元年（1989 年）から極楽寺検車区で開催される「タンコロまつり」は、鉄道ファンだけでなく、江ノ電の公式キャラクター「えのんくん」会うことを目的とした沿線に住む親子連れなどで大変賑わっている。



写真2-208 100 形車両(タンコロ)

コラム 江ノ電廃線の危機とメディアで描かれた江ノ電

昭和 27 年（1952 年）頃、自家用車を保有している人は少なく、バス利用者が多かったため、江ノ電を廃線にする計画が浮上した。しかし、昭和 30 代から昭和 40 年代にかけては自家用車の所有者が増え、渋滞などの課題が発生し、バス事業にもそれらの課題が波及した。また、沿線に住宅地が増えたことや、江ノ電沿線を題材としたテレビドラマの影響もあり、江ノ電の乗客は増加に転じ、廃線計画は撤回され、新型車両 1000 形の導入に繋がっていく。その後は「観光電車」として乗客がさらに増加し、人々の移動に不可欠な存在なものとしての存在感を確立した。

具体的には、日本テレビ系ドラマ「俺たちの朝」の放映や、NHK「新日本紀行」で「湘南・電車通り」として江ノ電が取り上げられたことをきっかけとして、江ノ電が再度注目されるようになった。「俺たちの朝」は、極楽寺駅とその周辺が舞台となった。

近年では、フジテレビ系ドラマとして「最後から二番目の恋」が放映され、続編・続々編までが制作された。また、東宝映画「海街 diary」、「Destiny 鎌倉ものがたり」など、沿線や江ノ電そのものがモチーフとなった作品が公開され、それらの影響により、従来の社寺参拝を目的とした観光だけではなく、ロケ地を巡るロケーションツーリズムという新たな観光スタイルも生まれている。

コラム 文化人と江ノ電

湘南の風景とともに走る江ノ電は、鎌倉・由比ヶ浜の地域文化に深く刻まれた歴史の一部である。江ノ電沿線には、明治から昭和にかけて多くの文化人が住み、鎌倉の情景に加えて、江ノ電もその作品に描かれている。

鎌倉に長く住んだ俳人・高浜虚子が「波音の由比ガ濱より 初電車」と詠んだのは、波に寄せる音とともに走る電車の音が、暮らしの息遣

いと詩情とを結びつけた瞬間である。この一句は虚子旧居近くに句碑として残され、風景としての江ノ電が時間を超えて受け継がれている。

太宰治だざいおさむの短編『狂言の神』には、江ノ電に乗った描写がある。主人公が入水を図ったのちに「ふらふら鎌倉行の電車に乗った」、「ごっとな、ごっとな、のろすぎる電車にゆられながら…」と、主人公の心の静謐でも激情でもない感情と江ノ電のゆったりと走る様が混ざり合い、象徴的に描かれている。

鎌倉には、高浜虚子や太宰治をはじめ、多くの文化人が住み、訪れ、創作の場としてこの沿線の風情を愛した。当時と変わらない姿で走り続ける江ノ電は、文化人たちが見たであろう景色を今に残し続けている。



写真2-209 高浜虚子句碑と江ノ電