

懐かしのチンチン電車

伊香保電気軌道

*** 保存展示の概要 ***



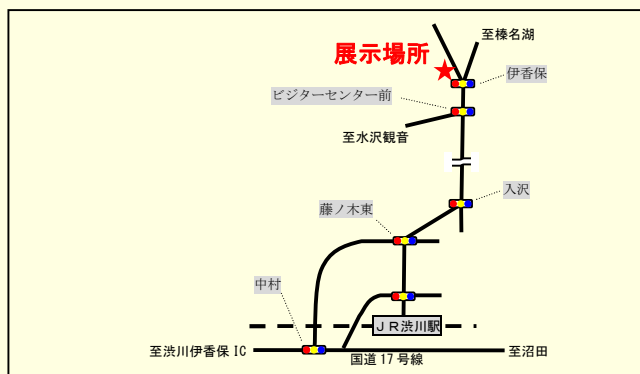
渋川市

渋川市石原 8 0 TEL0279-22-2111

伊香保電気軌道の歴史

- 明治 23 年(1890 年) 上毛馬車鉄道開業(前橋線)岩神村～北橋村間
- 明治 24 年(1891 年) 上毛馬車鉄道開業(前橋線)北橋村～渋川新町間
- 明治 26 年(1893 年) 群馬馬車鉄道開業(高崎線)高崎駅前～渋川長塚町間
- 明治 27 年(1894 年) 上毛馬車鉄道(前橋線)全線開業
前橋駅前～渋川新町間
- 明治 39 年(1906 年) 上毛馬車鉄道が前橋馬車鉄道に社名変更(前橋線)
- 明治 41 年(1908 年) 群馬馬車鉄道が高崎水力電気軌道へ合併(高崎線)
- 明治 43 年(1910 年) 前橋馬車鉄道が前橋電気軌道に社名変更(前橋線)
高崎水力電気及び前橋電気軌道 馬車から電気へ
伊香保電気軌道開業(伊香保線)渋川新町～伊香保間
前橋電気軌道が利根発電へ合併(前橋線)
- 大正元年(1912 年) 伊香保電気軌道が高崎水力電気へ合併(伊香保線)
- 大正 2 年(1913 年) 高崎水力電気 渋川長塚町～渋川新町間開業
- 大正 6 年(1917 年) 利根発電、高崎水力電気とともに東京電燈へ合併し、
3 線が 1 社の経営となる。
- 昭和 2 年(1927 年) 東武鉄道が 3 線を東京電燈から買収する。
高崎線、前橋線、伊香保線を総称して伊香保軌道線とする。
- 昭和 28 年(1953 年) 高崎駅前～渋川新町間 廃止(高崎線)
- 昭和 29 年(1954 年) 前橋駅前～渋川駅前間 廃止(前橋線)
- 昭和 31 年(1956 年) 渋川駅前～伊香保間 廃止(伊香保線)
全線廃止となる。

案内図



監修 田部井康修(鉄道友の会参与・北関東支部顧問)
花上嘉成(東武博物館名誉館長)

事業の概要

通称「チンチン電車(路面電車)」は、地元の強い要望を受けて、伊香保温泉再生事業の一環として「峠の公園」整備とともに保存展示し、平成 26 年 4 月 30 日開設しました。

展示場所は、伊香保電気軌道としてチンチン電車が走っていた軌道敷に隣接したところです。

車体部分は、当時活躍していた本物の車体を伊香保電気軌道廃線後に故平形義人氏(享年 93 歳)が東武鉄道から個人的に譲り受け、自宅敷地内で大切に保管されていたものを渋川市に寄贈いただきました。



平形邸にあった当時の車体

台車(車輪)部分は、伊香保電気軌道のものではありませんが、日比野浩一氏が個人的に所有していた伊香保電気軌道と同じ型の「ブリル 21E 型」を渋川市に寄贈いただきました。



工場で補修している台車

寄贈者 車体 渋川市石原 平形義人様
台車 愛知県豊橋市 日比野浩一様

事業の概要

寄贈いただいた路面電車の車体と台車を搬出し、工場で必要な補修を行った後、峠の公園内に設置しました。

実施期間 平成25年9月～平成26年3月



平形邸からの搬出



補修中の車体内部



補修中の車体内部



補修を終えた台車



工場内の様子



峠の公園内へ搬入の様子



伊香保軌道線

伊香保軌道線は、当時伊香保の有力者によって設立され、渋川から伊香保までの高低差524m、平均勾配41.8‰（最急勾配57.1‰）というまさに登山電車でした。

伊香保方面へ登るときは、渋川の街を抜けると専用軌道になり、87カ所に設けられた迂回等のためのカーブによって急勾配を避けるとともに、途中数カ所で「スイッチバック方式」による交換をしながら登っていました。

逆に伊香保から渋川までは急な下り勾配を利用して途中はトロリーボールを架線から外し、下り坂の惰性とブレーキの制御だけで渋川街まで戻ることができました。



峠の公園前を横断（写真撮影：田部井康修氏）

峠の公園に展示してあるチンチン電車の車体は、明治時代後半から昭和時代中盤まで実際に活躍していた実物です。

チンチン電車

チンチン電車（路面電車）は、渋川を中心に同じ群馬県内の高崎、前橋、伊香保を結び、次の3線で総距離48kmにもおよび、日本のインターバン（都市間連絡電気鉄道）的性格を持つ路線として屈指の長さを持っていました。

■高崎線 20.9km（高崎駅前～渋川長塚町）

■前橋線 14.5km（前橋駅前～渋川新町）

■伊香保線 12.6km（渋川新町～伊香保）

明治23年(1890年)に上毛馬車鉄道として前橋線が、明治26年(1893年)に群馬馬車鉄道として高崎線が、明治43年(1910年)に伊香保電気軌道として伊香保線が開業しました。

その後、昭和2年(1927年)10月、東武鉄道が伊香保線も含めた3線を東京電燈から買収し、「東武鉄道伊香保軌道線」として営業を続けましたが、安価で利用できる乗合バスの影響により、昭和10年(1935年)には一旦廃止が決まりました。

しかし、昭和12年(1937年)の日中戦争から第二次大戦にかけて戦時輸送に切り替わり、旅客は増加し、伊香保へ学童疎開していた子どもたちや町民のために食料を届ける役目も担いました。

戦後の混乱期も、通勤や買い物にも利用され、ピーク時の昭和24年(1949年)には年間495万人の利用客がありましたが、バス輸送網の整備により経営は悪化し、昭和31年(1956年)12月28日限りで惜しまれつつも廃線となりました。



元宿の交換風景（写真撮影：田部井康修氏）