



2～3人の車夫が小さな客車を押して運行した「豆相人車鉄道」(610mm軌間)。のちに762mmに改軌して蒸気化、社名も「熱海鉄道」としている(『日本之名勝』より 所蔵：国立国会図書館)

のではなからうか。

構想から数年後、軌道敷設の特許も得て1894(明治27)年に豆相人車鉄道を設立、翌1895(明治28)年7月に真鶴に近い吉浜～熱海間で運行を開始した。それから1年後には小田原～吉浜間の線路も完成、小田原～熱海間を全通している。なお、国府津～小田原間は1888(明治21)年から小田原馬車鉄道(1372ミリ軌間)が運行しており、豆相人車鉄道はそれに接続するスタイルだった。

小田原～熱海間の営業距離は15マイル66チェイン(約25・5キロ)で、それまで駕籠や人力車で約6時間かかっていたが、豆相人車鉄道では約4時間と短縮している。客車は8人乗りの小さなもので、これを2～3人の車夫(車丁とも呼ばれた)が押し、下り坂になれば車夫が客車の縁に飛び乗った。1両当たりの輸送量が少ないため、運行は数両による続行運転となった。

建設費は抑えられたが、極端な集約産業で車夫の person 費が経営を圧迫したようだ。雨宮敬次郎の『過去六十年事蹟』によると「八人チャンと乗って呉れ、ば宜いが(中略)一人でも二人でも矢張り押して行かねばならぬ」とあり、1