

帝釈人車鉄道

葛飾区の交通発達史上、特異な存在として柴又の人車鉄道がある。これは、柴又帝釈天（経栄山題経寺）への参拝客を乗せるためにつくられた人力による鉄道である。

柴又の帝釈天で知られる題経寺は江戸のころから庶民の間に信仰が厚く、特に庚申の日は縁日で数多くの参拝客でにぎわった。

明治になって常磐線の前身である日本鉄道（海岸線）田端～土浦が開通し、金町駅が柴又の近くに開設されたので、汽車を利用した参拝客がふえた。しかし、金町からは徒歩によらねばならなかったため、この区間に人車鉄道をつくり参拝客を輸送しようとする動きが地元で起こり、明治32年5月17日特許を得て、帝釈人車鉄道株式会社が設立された。



開業年月日は諸説はあるが、明治32年12月17日とするのが順当であろう。営業区間は金町～柴又約1.4kmで、軌道は複線であった。車輛は、定員6人の客車64両と保線土木用の土工車4両であった。運賃は、アンパン1個が1銭、牛乳1本3銭という時代に、片道5銭、往復は割引で9銭である。乗車券は金町行が白、柴又行が赤、往復切符は青とそれぞれ行き先別に色分けされていた。通常は押し手（「おっぺしや」とも呼ばれていた）が1人で車の後ろから押したが、庚申などや強風時には臨時を雇い、2人1組で押したようだ。

運転士兼動力であり、またかばんを前にぶらさげて切符も取り扱った押し手は近隣の農家のものが多かったようだ。いかに屈強な男たちでも発車の際は容易でなく、若い男の客などは押すのを手伝い、動き出してから飛び乗ったという。運転士は車の後ろで押すばかりで、前方確認は乗客まかせで走ったのだが、さしたる交通事故もなくしごくのんびりしたものであったようだ。それでも当時としては、結構便利な交通機関としてもてはやされ、尾崎紅葉、夏目漱石らの著名人に愛用された。また、ときの内務大臣であった原敬も好んで利用したということである。

帝釈人車鉄道の社名は開業時から明治39年までは「帝釈人車鉄道株式会社」となっているが、明治40年7月25日に「帝釈人車軌道株式会社」と変更され、会社解散までこの名称を使用した。

この会社にとって最大の収入時は、60日ごとに巡ってくる庚申のときだ。わずか1日で1万人前後の乗客がおしかけ、全車両フル回転しても運び切れないこともあったという。

明治45年4月27日、会社は京成電気軌道株式会社（現在の京成電鉄株式会社）に売却され、大正元年9月24日より人車の営業は、兼業認可を受けた京成が引き継いだ。大正2年8月5日、13年間走り続けた人車軌道を取り払い、電機軌道に敷き替える工事が始まった。線路用地は人車の軌道敷がそのまま利用され、柴又～京成金町の電車運転は大正2年10月21日に開始された。柴又～京成金町の軌道が一直線に伸びているのは、押し手の負担をできるだけ減らし、スピードができるようにと工夫された、当時の名残である。

平成13年、奇しくも寅さんを演じた俳優渥美清氏の命日である8月4日に、柴又八幡神社で、寅さんそっくりの埴輪が出土しました。（複製を館内に展示）また養老5年（奈良時代721）の下総国大嶋郷戸籍には「刀良（トラ）」「佐久良売（サクラメ）」という人物の名前が記載されています。

不思議なめぐり合わせから、いにしへの昔より縁のあった寅さんと葛飾柴又…。

山田洋次監督が、日本の原風景を見出した葛飾柴又の郷土と歴史を振り返るとき、寅さんを育んだこのまちの力強さと人情がわたくしたちの心に響いてきます。人が人を乗せて走る、ときどきはお客さんも一緒になって押してゆく。そんなのかな、柔らかい懐かしさを楽しんでください。

人と人の温もりが今も生きているまち、それが「車寅次郎」の愛してやまない故郷「葛飾柴又」なのです。



寅さん記念館



このセットは2003.11.8.改装オープンにあわせ新設されました

