

「電気鉄道発祥之地」の顕彰碑（碑文）



川崎大師駅前の
発祥之地碑

かつての京浜急行電鉄の社紋をイメージさせる上部の車輪と碑文を擁する下部に於て構成されている。

京浜急行電鉄株式会社は、明治三十一年二月二十五日大師電気鉄道株式會社として設立され、翌明治三十二年一月二十二日、川崎六郷橋、川崎大師間の営業を開始した。開業時の資本金は九万八千円、営業路線は単線二料、車両数は五両で、開業当時の営業報告書には、次の通りに記されている。

全般ノ機械運転上成績好結果ニシテ一日モ運転ヲ中止セシ事ナク即ち五月三十一日ニ至ル本期間ノ営業日数ハ一百三十一日ニナリシ而シテ乗客ハ相應ニ多ク毎月二十一日ノ如キハ非常ノ雑踏ヲ極メシモ線路ノ単線ナリシト車両ノ不足ナリシ為メ十分ニ乗客ヲ運ビ能ハザリシノ感アリ本期間平均一日一哩ノ乗車賃ハ五拾圓九拾錢一厘ニ相当セリ元來本社ハ関東ニ於ケル電気鐵道ノ嚆矢ニシテ成績ノ如何ハ將來電気鐵道事業ノ發達ニ重大ナル關係ヲ有セシモノナリ幸ニシテ今ヤ営業初期ニ於テ相應ナル純益配当ノ報告ヲ成スヲ得又運転開始以來一人ノ負傷者ヲ生ズルナク毎月二十一日ノ如キ數萬ノ老幼群集シ往來織ルガ如キ場所ニ於テ乗客ヲ満載シ乍ラ一日式百五十回余ノ運転ヲナシテ過チナカリシハ実ニ本社ノ幸福ニシテ亦以テ電気鐵道ノ市街交通機關ニ適シ更ニ危害ノ虞レナキヲ表示スルヲ得タルモノナリ

かくて好調裡に営業を開始した大師電鐵は同年四月京濱電気鐵道と改称昭和二十三年六月京浜急行電鐵となり逐次事業の拡張を図つて今日の隆昌をみるに至つた。

ここに創立七十周年に當り
会社設立発起人代表立川勇次郎はじめ先人の遺徳を偲び大師電鐵發祥のこの地に本記念碑を建立する。

昭和四十三年十二月二十一日

京浜急行電鉄株式会社

立川勇次郎氏の略歴

年月日	事項	年月日	事項	年月日	事項
文久 二年二月二〇日 (一八六二)	大垣藩士 清水恒右衛門の次男として誕生	大正 元年一月二五日 (一九一)	揖斐川電力株式会社を設立 ※資本金 一〇〇万円	大正 二年六月 (一九一)	揖斐川電気株式会社―養老鉄道株式会社合併
明治 十四年 (一八八二)	大垣藩士 立川清助の養子となる	二年七月三〇日 (一九一)	養老鉄道株式会社 池野	二年四月 (一九一)	養老鉄道全線電化工事が完了
十九年 (一八八六)	東京で弁護士を開業	四年一〇月 (一九一)	西横山発電所工事一部落札	四年二月一四日 (一九一)	立川勇次郎氏死去 (享年六十四歳)
三二年 (一八八九)	電気鉄道敷設免許を出願	六年一〇月二六日 (一九一)	西横山発電所全工事完了	昭和 二年一月二七日 (一九一)	鉄道事業を伊勢電鉄系の養老電気鉄道株式会社に譲渡
三三年 (一八九〇)	養老鉄道布設願書を提出	六年二月 (一九一)	揖斐川電化工業株式会社―田中カーバイト大垣工場を譲り受ける	二年五月 (一九一)	※譲渡は昭和三年四月に完了
三四年 (一八九一)	養老鉄道株式会社に仮免状を下附	七年二月二日 (一九一)	揖斐川電化工業株式会社―東海電化工業、日本電気製鉄所を合併	四年 (一九一)	伊勢電鉄株式会社に合併
三五年 (一八九二)	東京白熱電灯製造(後の東京芝浦電気)取締役に就任	八年四月 (一九一)	揖斐川電化株式会社―池野	五年八月 (一九一)	養老電鉄株式会社―參宮急行電鉄株式会社に合併
三六年 (一八九三)	東京市街鉄道会社常務取締役	八年六月 (一九一)	養老鉄道株式会社―池野	五年四月 (一九一)	養老電鉄株式会社に合併
三七年 (一八九四)	東京市街鉄道会社常務取締役	八年九月 (一九一)	養老鉄道株式会社―池野	六年三月 (一九一)	関西急行鉄道株式会社の所屬となる
三八年 (一八九五)	養老鉄道株式会社を設立し社長に就任	一〇年二月二九日 (一九一)	養老鉄道株式会社―池野	六年六月 (一九一)	近畿日本鉄道株式会社の所屬となる
三九年 (一八九六)	養老鉄道株式会社を設立し社長に就任				
四〇年 (一八九七)					
四一年 (一八九八)					
四二年 (一八九九)					
四三年 (一九〇〇)					
四四年 (一九〇一)					
四五年 (一九〇二)					
四六年 (一九〇三)					
四七年 (一九〇四)					
四八年 (一九〇五)					
四九年 (一九〇六)					
五〇年 (一九〇七)					
五一年 (一九〇八)					
五二年 (一九〇九)					
五三年 (一九一〇)					
五四年 (一九一)					
五五年 (一九一)					
五六年 (一九一)					
五七年 (一九一)					
五八年 (一九一)					
五九年 (一九一)					
六〇年 (一九一)					
六一年 (一九一)					
六二年 (一九一)					
六三年 (一九一)					
六四年 (一九一)					
六五年 (一九一)					
六六年 (一九一)					
六七年 (一九一)					
六八年 (一九一)					
六九年 (一九一)					
七〇年 (一九一)					
七一年 (一九一)					
七二年 (一九一)					
七三年 (一九一)					
七四年 (一九一)					
七五年 (一九一)					
七六年 (一九一)					
七七年 (一九一)					
七八年 (一九一)					
七九年 (一九一)					
八〇年 (一九一)					
八一年 (一九一)					
八二年 (一九一)					
八三年 (一九一)					
八四年 (一九一)					
八五年 (一九一)					
八六年 (一九一)					
八七年 (一九一)					
八八年 (一九一)					
八九年 (一九一)					
九〇年 (一九一)					
九一年 (一九一)					
九二年 (一九一)					
九三年 (一九一)					
九四年 (一九一)					
九五年 (一九一)					
九六年 (一九一)					
九七年 (一九一)					
九八年 (一九一)					
九九年 (一九一)					
一〇〇年 (一九一)					

西濃地方の開発に灯をつけた人―立川勇次郎氏顕彰会



立川勇次郎出陣（碑文）

君文久二年二月二十日を以て大垣に生る。藩士清水恒右衛門君の第二子、後同藩士立川清助君の嗣となる。君、幼にして穎悟成童より育英の事に従い旁ら法律の学を修め、弱冠にして辯護士試験に登第、明治十九年業を東京に開き頗る令名あり。夙に時運の大勢を洞察し、驟然決意、身を電気業界に投じ、同卅二年京濱電気鐵道会社を創設す。

實に関東に於ける電気鐵道の嚆矢たり、尋いで東京電力会社を起し水力電気事業に先鞭を著け、又照明の忽にすべらかざるを察し、同志と共に東京電気会社を組織して、電球の製造に一生涯を開き、或は支那に対する電気企業の必要に著目して支那興行会社を創立し、或は電気博覧會を開催して電気知識と應用との普及を図り、或は日米兩國電気企業家提携の緊切なるを覺り老鑿を挺して米國に航し、四方に勸説して陰に國交に裨補せるが如き斯界の開発進展に努力すること枚擧に遑あらず。就中兩宮敬次郎と力を協せ、東京市街鐵道会社を創立し紛紛たる群議を排して乗車賃金三錢均一論を提唱し、所謂均一制度を確立せるが如きは蓋し我國交通史上に特筆すべき偉績たり。

更に東京大阪間に高速度電気鐵道を企畫し交通上に新機軸を出さんとし、明治四十年以來廿一年一日の如く其の達成を期して止まず、亦以て君の志の速大なるを知るべし。晩年郷里に養老鐵道会社を創設し、後揖斐川電気会社を經營するや其の動力を電氣に改め、又大阪への送電を執行して長距離送電の濫觴を為し、志業略成るに垂んとして大正十四年十二月十四日病を以て東京に歿す。

君、資性剛毅果斷、事に當りて惑わず、一路所信に直往し毀譽得喪毫も意に介せず、活眼時勢の趨嚮を觀、企画、概ね一世に先んず其の事に従ふや精勵、其の人に接するや和澤、後進の誘掖を受くる者、皆、其の徳に服せざる莫し。君忙裏、閑あれば乃ち園芸謡曲に悠遊せるが如き亦以て其の為人を想見すべし。今や君逝きて三年、君を追慕する士胥謀り君が事功行狀の梗概を叙し、碑に勒して養老山麓に建て以て後昆に傳ふと。云爾。

昭和二年十二月十四日

伯爵 戸田氏共篆額

文学博士 南條文雄撰文
百 鍊 大野鐵書

立川 勇次郎と養老鉄道

立川勇次郎は、文久二年（一八六二）美濃国の大垣藩士・清水恒右衛門の次男に生まれ明治一四年、同藩々士・立川清助の養子となりました。早くから法学を志し、弱冠にして代言人（弁護士のこと）の資格を得、東京で開業しましたが、産業、社会の近代化が進むなか、時運の大勢を洞察した立川は、法曹会の生活から一転して実業家の道を決意し、明治一九年に上京、電鉄および電力の企業化を目標に自己の進路を切り開くことになりました。

当時の東京市内の主要な交通手段は、鉄道馬車でした。大量高速輸送機関の開設が首都の発展、近代化に不可欠と考えた立川は、明治二二年、電気鉄道敷設の免許をいち早く出願しましたが許可されず、一時九州に下って炭鉱事業に携わりました。しかし、電鉄事業に情熱を燃やし続けた立川は、川崎電気鉄道の建設に参画し、明治三七年に開業。この川崎電気鉄道は後に京浜電気鉄道と改称し、東京・横浜間を結ぶ我が国最初の都市間輸送の電鉄となり、代表者として経営の任にあたりました。

現在の川崎大師駅前には、機関車の車輪を模した「電気鉄道発祥の地」とする立川勇次郎の顕彰碑があります。

一方、先に却下された東京電気鉄道の認可申請を東京市街鉄道と改称して再出願した立川は、開業後乗車賃制度の改革に取り組み、当時としては画期的ともいえる料金均一制度を実現させました。

また、立川は電鉄事業のほか、東京白熱電灯製造（後の東京芝浦電気）の経営にも参画し、電球、電気機器の製造普及に努める一方、東京・大阪間に高速電鉄を企画するなど、事業家としては時代に先行し過ぎる一面がありました。

その後、郷土である西濃にも開発の灯をつけようと、明治四四年、資本金一五〇万円で養老鉄道会社を創設し、翌年から線路用地の買収に着手しました。しかし、「先祖伝来の土地を簡単に売るわけにはいかない」、客馬車や人力、舟運に従事する人々からは、「客をとられて生活できなくなる」と大反対を受け、交渉は容易に進みませんでした。それでも、立川は昼夜を問わず鉄道の必要性を説いてまわり、その精力的な働きかけにより大正二年七月、池野・養老間（二四・七キロ）の営業を開始するに至り、大正八年には池野・揖斐、養老・桑名が開通しました。

開設当時は蒸気機関車で、長い煙突から石炭の黒煙をもくもくと吐きながら二―三両の客車を引いて走りました。客車といっても、現在のものと違って木製の車両で通路がなく横に長い座席の貧弱なものでした。それでも耳をつんざくばかりの汽笛を鳴らし、黒煙をあげ、ピストンから白い蒸気を噴き出しながらシユッポシユッポ、ゴトンゴトンと走る姿は人々を驚かせ、汽車に乗って大垣へ行くことは大きな喜びでした。

この鉄道は、国鉄東海道線と関西本線を結ぶ短絡線として比較的貨物輸送量が多く、毎日桑名・大垣間に二往復、大垣・揖斐間に二往復の定期貨物列車を運転するほか、多数の臨時列車を出して輸送の円滑を図り、当地方の経済、生産、文化をはじめ日常生活に大きな影響を与えました。

大正の初め頃に、石畑村の近くで強い西風にあおられて客車が転覆するという、今日では考えられないようなアクシデントもあり、随分世間を騒がせました。

大正六年、揖斐川電化工業株式会社（現在のイビデン株式会社）の初代社長に就任した立川は、全線開通だけでは満足せず、かねての計画であった鉄道の電化をめざして、大正一一年に養老鉄道株式会社を合併し、その翌年には全線電化工事も終わり、汽車に変わって電車が登場しました。電化により利用者は一日平均二割増の五千人に伸び、貨物輸送も年間八万〇〇〇トンに達したほか、長く山間に埋もれた養老の景勝が広く世に出ることとなったばかりでなく、現在の西濃地区の発展の原動力ともなったのです。

その後、養老鉄道は伊勢電鉄や関西急行鉄道などと合併を繰り返しましたが、昭和一九年から近畿日本鉄道株式会社の所属となって現在に至っています。

立川は、時代を見抜く鋭い洞察力と行動力に富んだスケールの大きな事業家で、西濃地方の灯をともした恩人ともいえる人でしたが大正一四年（一九二五）、外遊中に得た病が癒えず、惜しまれつつ六四歳でこの世を去りました。

立川の死を悼み、昭和二年、その功績を讃えて養老駅前に巨岩の顕彰碑が建てられ、昭和四二年には地元民らが中心となって顕彰会が結成され、毎年八月一六日、遺族を迎えて顕彰祭が厳かに営まれています。



▲養老鉄道開設当時の美濃高田駅
黒い煙を吐きながら駅に停車する汽車が、出発時間を待つ。



▲養老鉄道開通当日（大正2年）の養老駅のにぎわい
駅舎の入り口には大きなくす玉が飾られ、人力車が何台も並ぶ。



▲養老鉄道が建設されると、工事列車の運転から1923年まで揖斐～桑名間の旅客の輸送に活躍した。
製造年：1899年



▲立川勇次郎氏



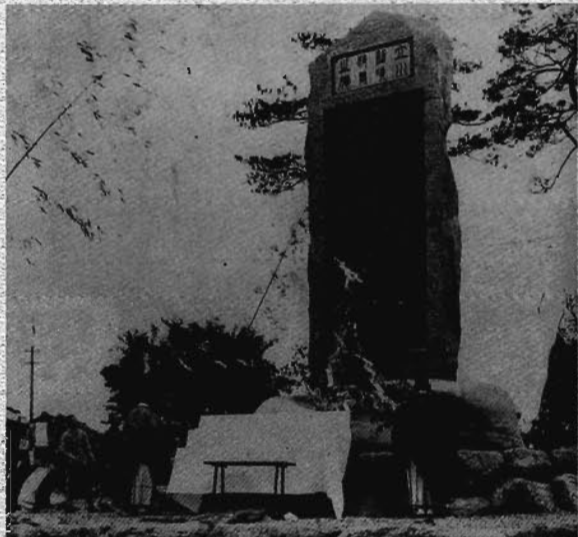
▲現在の近鉄養老線を走る電車
通勤通学など、地域住民の大切な足ともなっている。



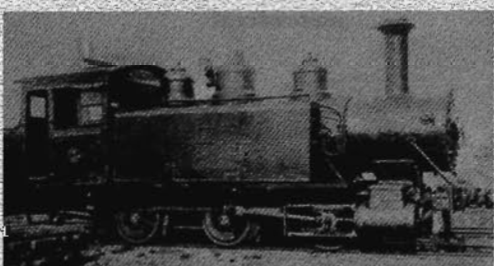
▲養老鉄道が池野～養老間開通当時から活躍し、揖斐川電気（現イビデン）と合併して養老電気鉄道となった後、機関庫の火災により焼失し廃車した。
製造年：1896年



▲養老鉄道開通当時の養老駅
駅には、黒い煙を吐く機関車や貨物車が停車している。



▲養老駅北側の小公園内に建つ顕彰碑の除幕式（昭和2年）
左端の中学生在が、立川勇次郎氏の孫にあたる立川達郎さん。



▲高野鉄道から購入。養老鉄道が開通する前の建設工事の1913年から活躍し、1925年に防石鉄道に売却された。
製造年：1900年

「郷土に輝く人々」に掲載された立川 勇次郎



「わあっ、来た。来た。」

数日前から駅舎は、養老鉄道開通を祝うアチでかざられ、人々は、よろこびにわきたっていた。

二年間にわたる敷設工事で、日ごとに延びていく線路に沿っての人々は、どれほど今日の開通を待ち焦がれていたことか。それは、勇次郎ひとりだけではなかった。

黒い煙を吐き出し、白い蒸気をふきつけながら頑丈な鉄の塊が轟（ごう）音をたてながら進んできた。初めて汽車を目にする群衆は驚き、歓声をあげた。

菊水神社からひいてきた線路わきの給水塔から水の補給を受ける機関車を勇次郎は、満足そうに見つめていた。そして、この日までにのり越えてきた苦難も忘れ、これからの希望にいつ

そう胸をふくらませた。
立川勇次郎は、文久二年（一八六二）大垣に生まれた。幼少の頃から向学心に燃え、法律学を修め、弁護士試験に合格。明治十九年（一八八六）東京で法律事務所を開いた。
そして、仕事を続けるかたわら、「これからの日本を発展させるには、輸送手段を近代化することがかんじんだ。それにはまず、鉄道を新設することだ。」と考えていた。
当時、東京市内の主要な交通手段は、鉄道馬車であった。そこで、東京電気鉄道敷設や川崎電気鉄道開業に意欲を燃やすと共に、郷里西濃にも開発の灯をつけようと考えた。しかし、日清戦争直後の不安定な経済事情から着工に手間どってしまった。
ようやく明治四十四年（一九一）資本金百五十万円で養老鉄道会社を創設し、翌年からさっそく線路用地買収に着手した。だが、「先祖伝来の土地を簡単に売るわけにはいかない。」
さらに、客馬車や人力、舟運に従事する人々には、「客をとられて生活できなくなる。」と、反対する人が多く、交渉は容易に進まなかった。
しかし、勇次郎は昼夜を問わず、鉄道の必要性を説いてまわり、沿線住民の理解と協力を得ようと精力的に働いた。



大正二年（一九一三）七月三十一日、ようやく大垣―養老、大垣―池野間を走る蒸気機関車の姿を養老駅に迎えることができた。
大正八年（一九一九）には、桑名―揖斐の全線が開通した。しかし、勇次郎は、それだけでは満足せず、かねての計画であった電気鉄道の実現をめざして、大正十一年（一九二二）揖斐川電気会社と合併した。翌年、全線電化工事が終わり、汽車に代わって登場した電車は、大垣―桑名、大垣―揖斐の緑野をぬってはいった。
「長く山間に埋もれた養老の景勝が広く世に出て、さっと速くの人も来やすくなる。」
「これで大垣や桑名へ行きやすくなり、沿線の産業が発達するにちがいない。」という人々の声を耳にして、勇次郎の喜びはふくらんでいった。
勇次郎は、時代のなりゆきを見抜く鋭い確かな力の持ち主であった。そして、その強い信念と堅い意志をもってさまざまな障害をのり越え、次々と大事業を成し遂げていったのである。
また、勇次郎は他人に対して温かく優しい人柄であった。忙しい仕事の合間には、園芸、謡曲なども楽しんだ。
今、近鉄養老駅前の小公園に、巨岩の顕彰碑がたてられ、毎年八月に遺族を迎え、顕彰祭が行われている。