

第4回 「富里の近代②」

2008・2・23

～ 幻の軽便鉄道 ～

林 田 利 之

1. 明治期の富里の交通

明治年間、富里の「道路」は江戸幕府の藩政のままの姿から変わることがなく、道路の拡幅などの整備も行われないうままでした。

人々の往来はもっぱら徒歩であり、荷物の運搬や多人数で出掛ける時には馬車が利用されていた程度でした。

富里の道路が明治年間に開発されなかったのは、周囲に鉄道が開通しても富里の中に鉄道が敷設されることもなく、逆に鉄道の発達により富里内を往来する人々の数が激減してしまうという理由からでした。



図1 荷馬車 (昭和30年代 岐阜県中津川)

2. 軽便鉄道の開設

「千葉県の鉄道網の発展。そして全国で初めての県営鉄道を！」という悲願持っていたのが、第11代千葉県知事、有吉忠一その人でした。

有吉忠一は明治41年の就任当初より、県内の鉄道整備に情熱を燃やし、県内の都市間連絡や交通の便の改善、これに伴う産業の発展を理想としていました。

また、下総台地は他の地域に比較して土壌的悪く、県道の整備や維持に困難が伴うため、物資の大量輸送が可能となる鉄道の必要性は他県に比較しても切実だとことあるごとに述べていたそうです。

明治期、日本の産業革命に伴って交通網の整備や鉄道の発達は時の政府が急務とした課題でしたが、鉄道の必要性について高まりが出てくる明治20年代以降、千葉県に誕生した新知事の情熱によって軽便鉄道の構想が立案され、時代の追い風に乗るように軽便鉄道は現実のものとなっていったのです。



図2 第11代千葉県知事 有吉忠一

3. 本線の開通

有吉の理想を現実とするための車両やレールは明治37年勃発した「日露戦争」での戦利品であったと伝えられています。しかし、明治42年に新設された、千葉町と津田沼町の鉄道連隊（陸軍の鉄道敷設部隊）戦地における鉄道の建設・修理・運転や敵の鉄道の破壊に従事した。また鉄道連隊は戦地のみならず国内各地でも鉄道建設を請け負った。訓練をかねていたため、建設費は材料費を負担するだけでよかった。そのため、鉄道事業者からは重宝された）には、軍が日露戦争での諸権益を守るためにドイツから輸入した機関車や貨物車、その他にレールなどの鉄道関係備品が新品同様の状態で保管されていたのでした。

図3 鉄道連隊による軽便鉄道の敷設演習風景 (稲野辺実氏所蔵品 平成10年 広報とみさと 11号より転載)



図4 習志野原での鉄道第2連隊の昼風景

これらの眠れる備品を活用して、県営軽便鉄道の開通を試みた有吉は、鉄道敷設軍事演習の名目で案を立案し、軍も車両類の有効活用という点から意見の合意が得られ、明治43年ついに工事が進められることとなったのです。

この年は、『軽便鉄道法』（条文は僅か8箇条に過ぎず、軌間や設備なども簡易なもので良いとし、認可を受ければ道路上に軌道を敷設してよいなど、大盤振る舞いと言ってよい内容になっていた。更に1911年（明治44年）には、この軽便鉄道の敷設を推進するため、軌間762mm以上の規格で建設された路線に対し、開業から5年間の間（後の改正で、10年間へ延長）は政府により5%の収益を補償するという軽便鉄道補助法（法律第17号）が公布され、この後しばらく日本で「軽便鉄道」の敷設ブームを引き起こす事につながった。）が政府によって交付された年でもあり、時代は益々有吉に見方したといえるでしょう。