

令和6年度 八街市郷土資料館 ミニ企画展

「軽便鉄道」 「八街線」



八街市郷土資料館所蔵

(撮影年不明) / このサンフラワー型の煙突は、大正7年にストレート型に交換されているのでそれ以前の撮影か

八街線 どんな鉄道？

八街線のおもな歴史

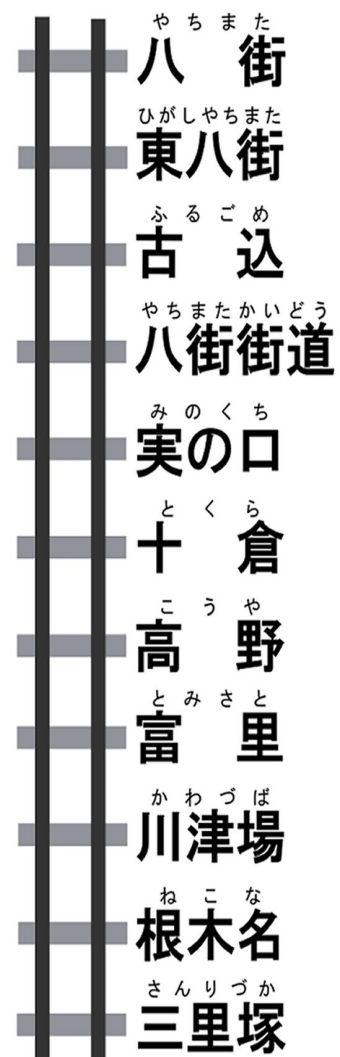
大正2（1913）年・陸軍鉄道連隊が、千葉-三里塚間に軽便鉄道を敷設する演習を行う。

大正3（1914）年・演習線の古込-三里塚間を残し、新たに総武本線八街駅に接続する部分を敷設。千葉県営鉄道八街線として開業する。

昭和2（1927）年・売却され成田鉄道の運営になる。

昭和14（1939）年・陸軍飛行場の建設が決まり、路線の一部が用地に含まれる八街線の廃止が決まる。

八街線は、25年間、八街と三里塚の間を走っていた小さな鉄道です。



大正から昭和初期、地域の物流を支えた八街線ですが、その活躍を伝える資料は少なく、新資料の発見が待たれます。

八街線を走っていた小さな機関車は、鉄道連隊がドイツから輸入したハノマーク(Hanomag)社製の双合機関車です。

千葉県営鉄道開業当初は、2機がつながる双合形のままで使用していましたが、大正時代前期からは、分離した単機の機関車として使用、成田鉄道へ引継がれました。

今回、八街線の機関車の大きさや姿に、より親しんでいただけるよう、CGを作成いたしました。

(図面や写真などを基に作成しておりますが、あくまでも参考資料として作成したものであることをご留意下さい。)

昭和初期の絵葉書で見る 鉄道連隊双合機関車

絵葉書はすべて鉄道第二連隊のものです



普通の電車とくらべてみました



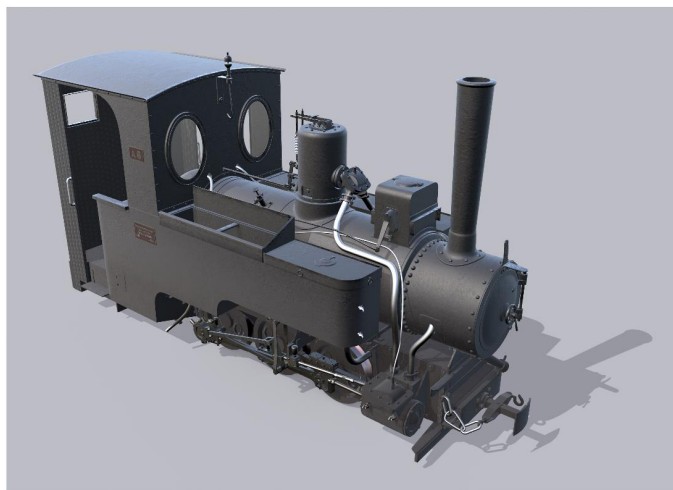
車体の長さの比較



軌間(レールの間隔)



単機として使用するために背面板をつけるなど、いろいろな改造もされていたようです。



ハノマーク(ドイツ)社製
 双合機関車(分離後)
 全長 約4200mm
 全幅 約1600mm
 全高 約2700mm
 軌間 600mm

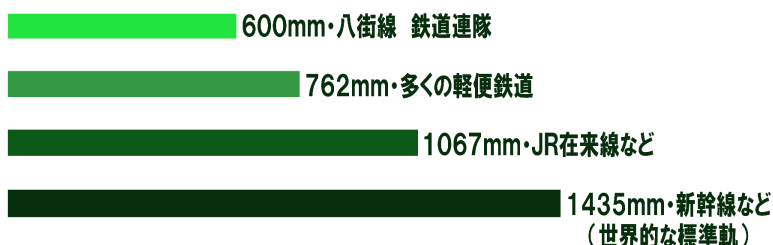
・八街線では複数台の機関車が活躍していました。(制作にあたり、特定の車両をモデルにはしていません)

軽便鉄道とは

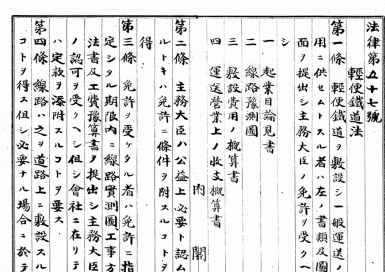
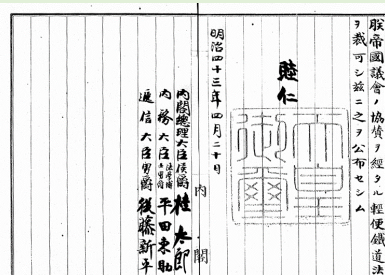
軽便鉄道は、低費用・低基準で建設された鉄道で、そのため軌間が狭いものが多いのですが、はっきりとした基準はありません。日本の場合も「軽便鉄道法」に軌間のきまりがなかったため、軽便鉄道法のもとでつくられた鉄道が「軽便鉄道」と呼ばれることが多かったようです。（軽便鉄道法以前にも、軽便鉄道は存在）下にあげた軌間の他にも、世界には大小さまざまなサイズの軌間がありますが、その中でも八街線の600ミリという軌間は、かなり小さいものになります。



軌間(レールの間隔)の比較



8つの条文だけだった「軽便鉄道法」



(国立公文書館デジタルアーカイブ)

♪～鉄道唱歌と八街～♪

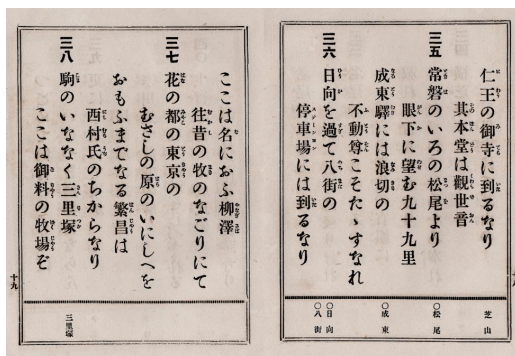
～汽笛一声、新橋を～ で始まる、大和田建樹作詞の「鉄道唱歌」は有名ですが、この唱歌が発売された明治33(1900)年頃には地理や歴史の教育に役立つとして、全国各地版の様々な鉄道唱歌が発売されました。千葉県に関するものでは「地理教育鉄道唱歌第四 本所 銚子 佐原 大原 東金間」(尚栄堂編集部)や「大日本鉄道地理歴史唱歌 総武房総成田線之部」(東京正文堂・盛林堂発行)なども明治33年に発行されており、八街も歌詞に詠まれています。

「地理教育鉄道唱歌第四 本所 銚子 佐原 大原 東金間」

まさかどやま
将門山の古城址に 照る月すごく 夏寒し、
銚子に続く成東まで 行くは八街、日向駅
※将門山の古城址＝酒々井の本佐倉城

東京の本所(現・錦糸町)から始まり、千葉駅で終わる歌詞の48番に八街が登場します。次の49番で、四街道を経て千葉に到着し、第四集は終わります。このような鉄道唱歌には、それぞれオリジナルの曲がついていました。

「大日本鉄道地理歴史唱歌」



表紙と八街が詠まれた部分(36番)



(八街市郷土資料館所蔵)

国内鉄道網の成立

近代化を目指す明治政府は、産業を盛んにする「殖産興業」という政策を打ち出しました。その実現のためには内陸の交通・輸送を担う鉄道網の整備が重要と考え、明治2(1869)年、国内の鉄道計画を決定します。明治5年には、新橋(現・汐留)ー横浜(現・桜木町)間に、初の官設鉄道を開業させました。

明治14(1881)年には、国内初の民営鉄道会社「日本鉄道会社」が設立され、順調に路線を伸ばし好調な業績を上げます。その様子に触発された各地で私設鉄道起業ブームが起こり、国内の鉄道路線は大きく距離を伸ばしました。

増加した鉄道を国の管理下に置くために、明治39(1906)年、政府は「鉄道国有法」を公布し、主要な私鉄17路線を買収して国有化します。先立つ明治33年公布の「私設鉄道法」で、軌間(レール間の長さ)を国の基準の1067ミリに規定していたのは将来の国有化を見据えてのことでした。

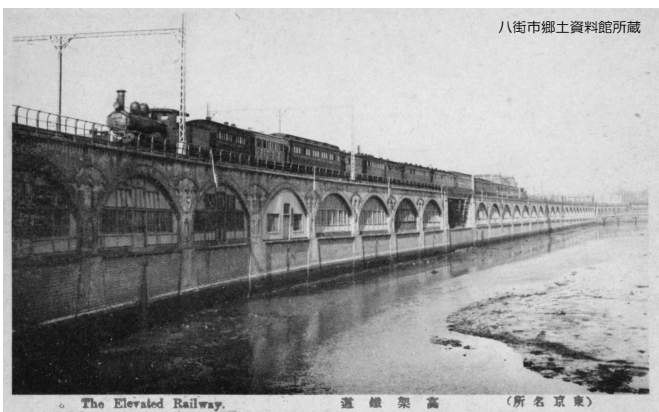
しかし、私設鉄道法の規定の厳しさや国有化の影響から、新しい私鉄を建設しようという動きは激減してしまいます。

絵葉書にみる大正時代・東京の鉄道

この絵葉書の新橋駅(停車場)は、大正3(1914)年の東京駅開業にともない、烏森駅から改称された新橋駅です。それに伴い、大和田建樹作詞の鉄道唱歌に「汽笛一声、新橋を…」と歌われた旧新橋駅は汐留駅に改称されました。(「旧新橋停車場跡」として国指定史跡となり、復元された駅舎は鉄道歴史展示室になっています)



新橋駅／大正時代



新永間市街線高架橋／大正時代

新永間市街線高架橋は、現在も東京に残る煉瓦造りの高架橋です。東京駅開業時に新橋ー東京間が開通しました。建設から100年余りの年月が過ぎても、今なお東京の鉄道を支え続けている、まさに縁の下の力持ちという存在です

地方開発と軽便鉄道

新規私鉄建設の出願が激減したため、幹線と地方をつなぐ鉄道網の発達は停滞してしまいます。鉄道を敷設して地域開発を推進したい政府でしたが、鉄道の国有化に多額の費用がかかったため、地方鉄道にける余力がありませんでした。

そこで政府は、明治43(1910)年「軽便鉄道法」という大幅に規定を緩めた鉄道の敷設に関する新たな法律を公布します。

「軽便鉄道法」は8つの条文しかなく手続きが簡単で、レールの幅が狭く設備が簡易なものでも建設でき、既存の道路上に線路を敷設することも許可される場合があるなど、小規模な会社でも参入しやすいものでした。さらにその後、「軽便鉄道補助法」が公布され、建設費に対して収益が上がらない場合、条件を満たせば政府の補助が得られることになり、国内に「軽便鉄道敷設ブーム」が巻き起こりました。

大正8(1919)年、それまでの私設鉄道法と軽便鉄道法に代わる「地方鉄道法」が公布されると、ブームは収束していきました。

各地で活躍した軽便鉄道

狭い場所に敷設できる軽便鉄道は、輸送力の要として各地で活躍しました。鉱山鉄道や森林鉄道、北海道では簡易軌道として開拓の推進力になりました。自動車の普及とともに多くがその役割を終えましたが、地域の人々に愛され動態保存されているものもあります。



【日立鉱山専用電気鉄道】助川駅(現・常磐線日立駅)から、この大雄院駅まで、物資と人員を運んだ軌間762ミリの鉄道で、「助鉄」とも呼ばれていました。(1960年廃線)



【魚梁瀬森林鉄道】銘木・魚梁瀬杉を運んだ魚梁瀬森林鉄道には、たくさんの支線もあり、高知県内最大の森林鉄道網でした。現在、復元されて観光スポットにもなっています。(1964年全線廃止) ※写真は復元されたものです。

千葉県の鉄道事情

千葉県の鉄道建設は、半島という地形的な問題や水運が盛んだったことなどから他の地域に比べて遅れ、最初に鉄道が開業したのは明治27(1894)年、総武鉄道（現・JR総武本線）の市川ー佐倉間でした。

その後、第11代千葉県知事（明治41年～43年）に就任した有吉忠一は、欧州視察の経験から、地域振興のためには鉄道の輸送力が必要だと考えていました。しかし、当時の日本は日露戦争後の恐慌に見舞われており、国にも県にも鉄道を建設する財政的な余裕はありませんでした。そこで有吉は、明治41年に千葉に移転していた陸軍鉄道連隊の力を借りて、鉄道を建設するという計画を立案します。演習を兼ねて鉄道連隊に鉄道を敷設してもらい、そのまま車両やレールのみならず、営業運転できる人材まで借りてしまおうという大胆な計画でした。

結局、当初の計画だった木更津線は国が建設して国鉄とすることになり、新たに多古線と野田線を鉄道連隊の力を借りて敷設、軽便鉄道法公布の翌年、明治44(1911)年、千葉県営鉄道として営業開始することになりました。

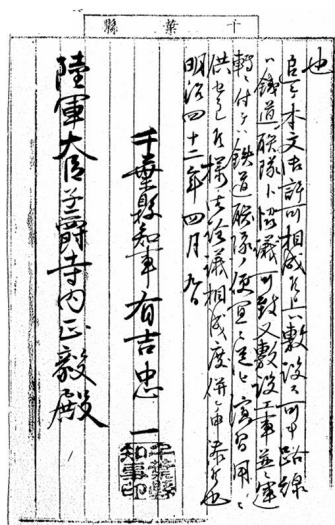
～千葉県営鉄道を発案～

第11代千葉県知事 有吉 忠一



有吉忠一

（国立国会図書館「近代日本人の肖像」）



鉄道連隊の装備貸与を申請した書面
（国立公文書館デジタルアーカイブ）

明治6(1873)年京都に生まれた有吉は、東京帝国大学法科大学を卒業後、内務省に入省します。千葉県に赴任する前年の欧州視察は、知事としての施策立案に大きく影響を与えました。地域活性化のための鉄道建設もそのひとつですが、観光地として千葉県の知名度を上げるため、県内の名所旧跡を保存整備することも考えました。これは、欧州視察の際に見たイタリアの例からの発想で、観光収入による地域振興を想定したものでした。有吉の考えを引き継ぎ、次の告森知事が「名勝旧蹟保存規定」を定めましたが、この規定は実施後4年で廃止されています。

有吉は千葉県以外の赴任先でも、鉄道・道路・港湾などの交通機関の整備に積極的に取り組み、地域開発・産業振興に手腕を振っていました。現在でも野田市の「有吉通り」や、川崎市の「有吉堤竣工百年の記念碑」などに名が残っています。宮崎県でも県営鉄道を建設し、横浜市長時代には関東大震災からの復興に力を尽くすなど、各地で業績を残しました。



鉄道連隊の大演習 ―八街線の誕生―

野田線を国鉄と同じ1067ミリの軌間で敷設、多古線は軽便鉄道の600ミリで敷設した鉄道連隊は、さらに大規模な演習に取り組みます。

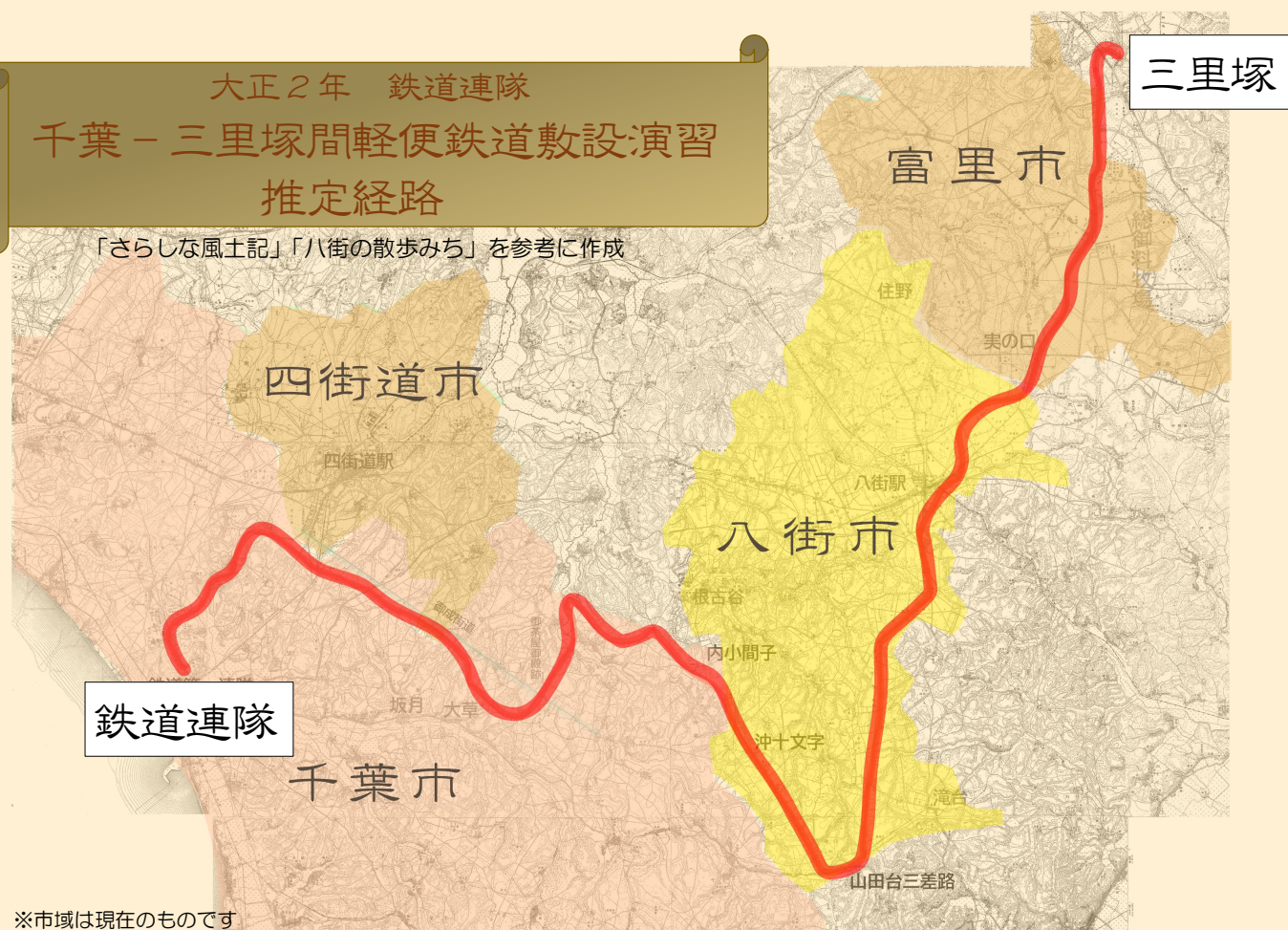
それは、千葉から三里塚までの53.4キロメートルに、軽便鉄道を敷設するという数か月に渡る大演習でした。鉄道連隊は大陸での物資輸送の任務を担うため長距離に鉄道を敷設することになります。多古線（約25km）よりも長い距離を軽便鉄道の設備を使って実際に敷設する経験が必要でした。

大正2(1913)年8月11日から始まった演習は、路盤作業だけでも1か月以上かかり、最終的に撤収と修復作業が終わったのは11月のことでした。この演習線の古込―三里塚間13.8キロメートルが県に移譲されて、古込―八街間を新設し、翌年5月「千葉県営鉄道八街線」として開業しました。

大正2年 鉄道連隊

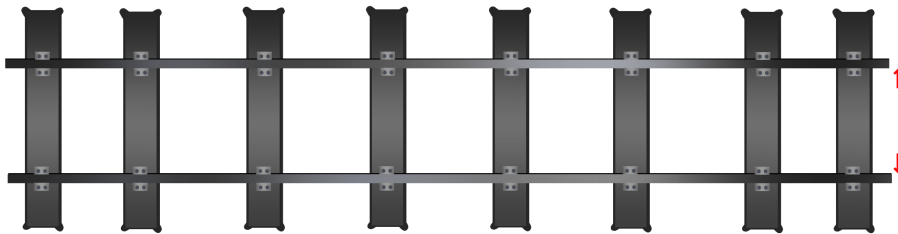
千葉－三里塚間軽便鉄道敷設演習
推定経路

「さらしな風土記」「八街の散歩みち」を参考に作成



※市域は現在のものです

大日本帝國陸地測量部大正十年測図地形図より作図

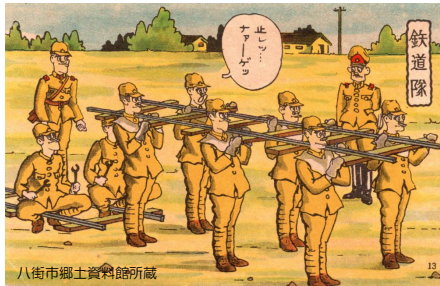


この間隔(軌間)が600ミリ
(60センチメートル)



鉄道連隊の軽便鉄道敷設では、レールと鉄製の枕木(枕^{ちん}木^{ぼん})を組み合わせた「軌^き間^{かん}」が使われました。戦地で迅速に鉄道を敷設し、物資の輸送を円滑に行うことが鉄道連隊の役目でもありました。5メートルのレールを8本の枕木で固定したもので、重さは170kg以上ありました。千葉ー三里塚間50キロメートル余をこれでつないでいったのです。

軌間には、カーブしたものや、柔らかい路盤に対応するために枕木を長くしたものもありました。
また、鉄道連隊は八街線のような軽便鉄道だけでなく、普通鉄道の機関車などいろいろな装備を持っていました。



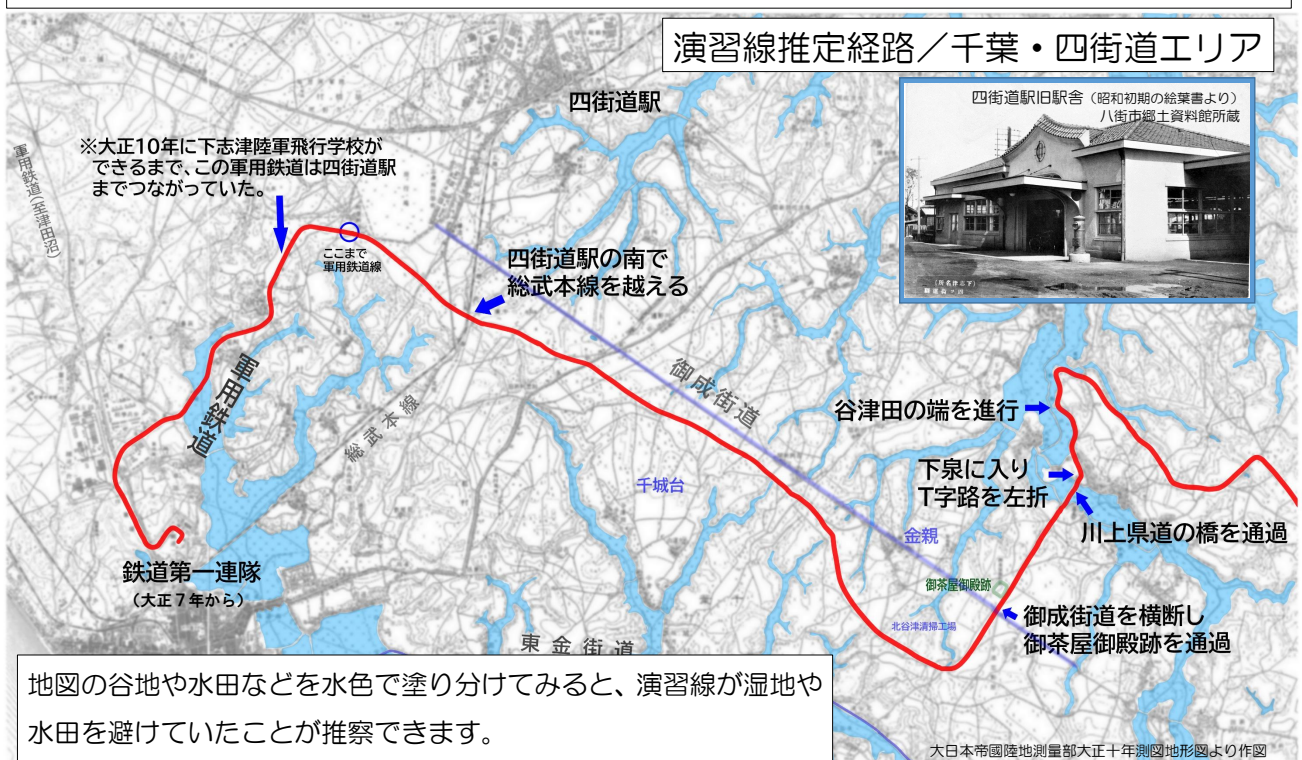
軌間を運ぶ鉄道隊の訓練の様子を、コミカルに描いた昭和初期の絵葉書。号令に合わせ、6人で軌間を設置していきました。

八街市郷土資料館所蔵

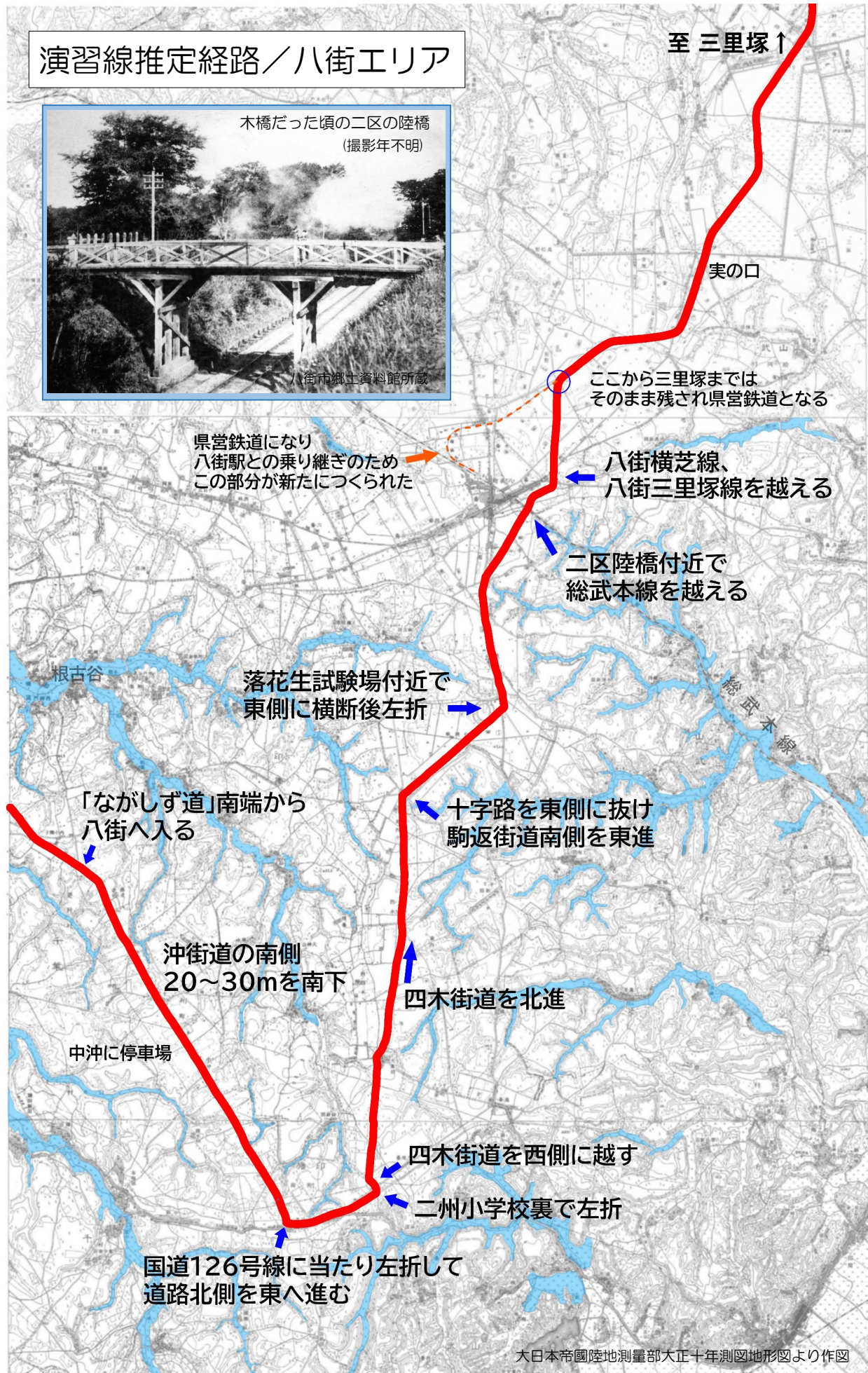


軌間を積んだ貨車を引く機関車
(鉄道第二連隊の演習風景／松戸付近)

大正2年の演習線についての詳細な記録はみつかりませんが、八街町教育委員会編「八街の散歩みち」(昭和56年)「写真で見る八街の歴史」(昭和62年)・更科郷土史研究会編「さらしな風土記」(平成11年)に、当時を知る人たちの記憶をもとに経路をたどった詳細な記録があります。ここではそれらを参考に、大正10年測図の地形図上で演習線の推定経路をたどってみます。



演習線推定経路／八街エリア



「県営鉄道」から「民営鉄道」へ

鉄道連隊の資材を借りて運営していた多古線・八街線は、大正4年に借用の期限を迎えました。しかし、鉄道がなくなることによる地域への影響を憂慮した県は、借用の延長を願い出ます（後に県に無償交付）。また、野田線などの黒字路線を売却するなどして、不振が続く路線の維持を図ろうとしました。しかし、業績を好転させることはできませんでした。

昭和2(1927)年、県は「今となつては、路線に連絡している鉄道省(国鉄)が民間会社に経営を^{ゆた}委ねた方が本来の機能を発揮できる」と、多古線・八街線を手放すことを表明しました。そして、大正15年に成田花咲町まで延伸していた京成電気軌道株式会社が買い取り、成田電気軌道株式会社（同年、成田鉄道株式会社に社名変更／現・千葉交通）が、多古線と八街線を経営することになります。

昭和2年4月1日をもって「千葉県営鉄道八街線」は、「成田電気軌道（成田鉄道）八街線」になり、民営の鉄道となりました。



←富里駅で出征兵士を見送る人々と成田鉄道の200形ガソリンカー。このガソリンカーは成田鉄道が導入したもので、昭和5年に八街―三里塚間の^{ガソリン}瓦斯併動力併用認可を鉄道省に申請、認可されています。（富里市教育委員会所蔵）

↓三里塚機関庫で撮影された集合写真。撮影年代は不明ですが、千葉県の県章がついた制帽を着用している人も見えます。（富里市教育委員会所蔵）



↓八街駅に設置されていた乗り換え案内板

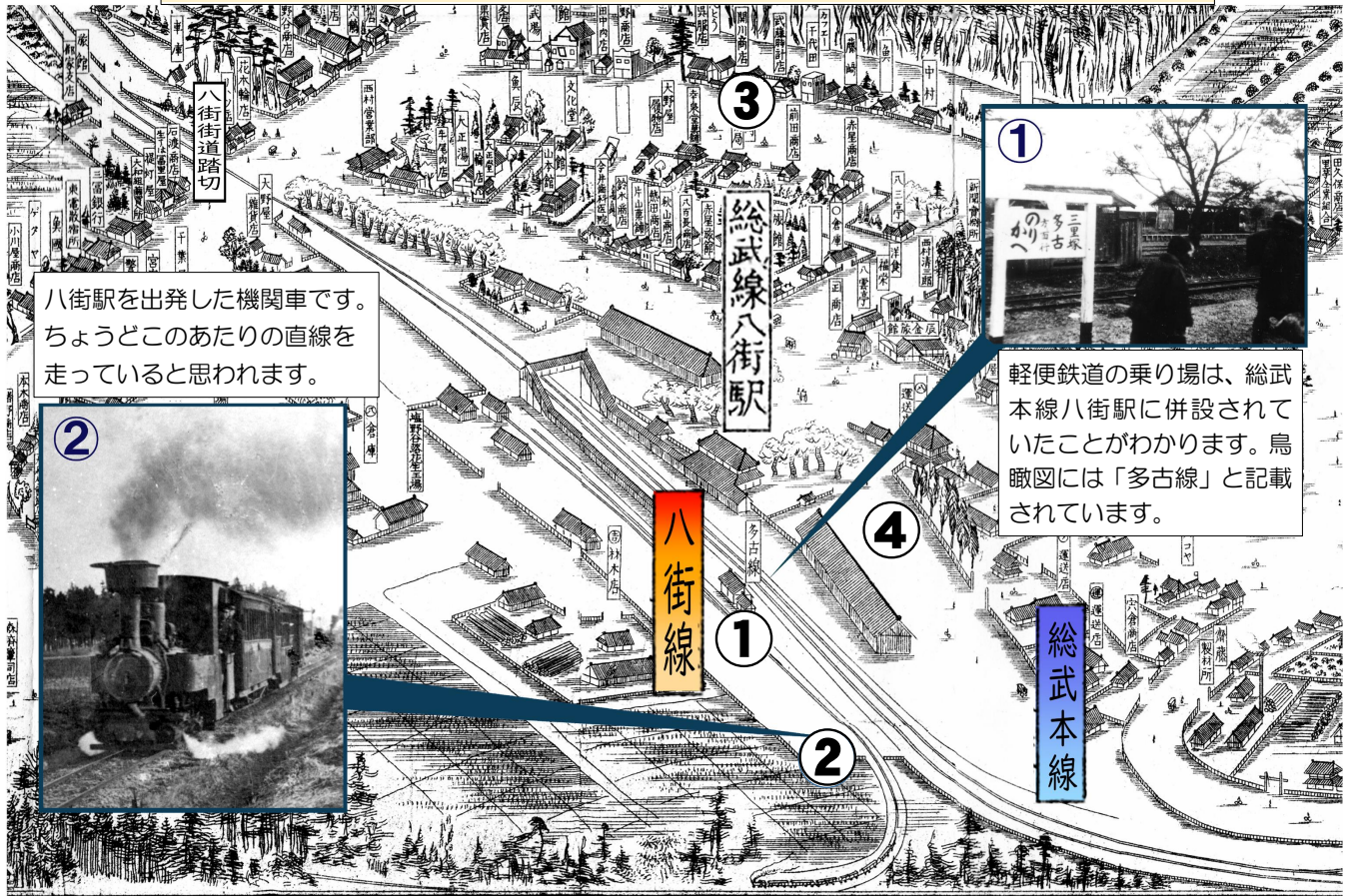


八街市郷土資料館所蔵

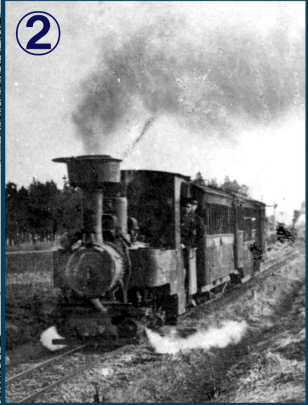
富里市教育委員会所蔵

八街町鳥瞰図に見る 昭和初期の八街駅

昭和3年に発行された「八街町鳥瞰」図と写真から、八街線が走っていた頃の八街駅の様子を見てみましょう



八街駅を出発した機関車です。ちょうどこのあたりの直線を走っていると思われます。



軽便鉄道の乗り場は、総武本線八街駅に併設されていたことがわかります。鳥瞰図には「多古線」と記載されています。

③ 総武本線八街駅



AIによる自動彩色
※参考展示

総武本線八街駅は明治30（1897）年に開業し、同時に貨物の取り扱いも始まりました。軽便鉄道八街線が開通すると沿線の近隣町村から農産物などの荷物が届くようになり、八街駅の貨物取扱量も増加しました。

④ 貨物倉庫



昭和57年に貨物の取り扱いが終了するまで、八街駅は近隣からの荷物の集散地としての役目も担っていました

なりてつ(成田鉄道)と観光地

多古線とともに成田鉄道となった八街線でしたが、多古線は国鉄と同じ軌間に改修されたものの、八街線は軽便鉄道の600ミリ軌間のまま運行されました。軌間こそ変更されませんでしたでしたが、ガソリンカーが導入され、当時の時刻表によると、それまで片道13.8キロメートルを約1時間かけて走っていたものが、43分に短縮されました。

当時の成田鉄道は集客のために、成田山とその周辺、宗吾霊堂や印旛沼、三里塚御料牧場などの観光に力を入れていました。桜の名所として有名だった三里塚は、多古線の改修によって国鉄線から直通で乗り入れができるようになったことで、大変な賑わいだったようです。八街線に乗ってお花見に行くこともあったでしょう。家庭用のカメラが普及する以前には、旅の記念に絵葉書を購入することも多かったようで、桜が満開の三里塚の絵葉書などはおみやげとしても人気だったのではないのでしょうか。当時(昭和初期頃)の絵葉書から、成田鉄道沿線の観光地のようすを見てみましょう。



花 櫻 の 台 名 根 (所名の櫻塚三里)

根木名台の桜花(三里塚桜の名所)



宮内省下総牧場 根木名厩構内の桜(上下とも)



八街市郷土資料館所蔵



九 年 畑 遊 園 地 の 桜 (三里塚桜の名所)

九 年 畑 遊 園 地 の 桜 (三里塚桜の名所)



印旛沼 甚兵衛渡眺望台

大正2年に建てられた展望台は5階建て高さ30m。眺めの良さで人気を博した。



成田山 山門前 (乗羊羹の看板も)



下総印旛郡公津村 宗吾霊堂前通



下総印旛沼 甚兵衛の渡場

八街線、廃止となる

収益こそなかなか上がらないものの、移動の手段として、また産物の運び手として、地域に必要とされていた八街線。

「鉄道連隊の演習が長かったので、地元の人と兵隊さんが仲良くなった」「走って追いついて乗ることができた」「脱線した機関車をみんなで持ち上げてレールに戻した」「停車場でなくても乗せてくれた」等々、沿線地域に残る“のどかな鉄道の思い出”からは、人々に親しまれていた様子がうかがえます。

しかし、前年に「国家総動員法」が制定され、戦時色が強まりつつあった昭和14(1939)年、八街と富里にまたがる場所に陸軍の飛行場がつくられることが決まり、路線の一部が予定地を横切る八街線は廃止となることとなります。

多古線のように軌間が拡張されることもなく、小さな鉄道のまま、鉄道としての八街線は終わりを迎えました。

その後、乗合自動車業にも進出していた成田鉄道によって、鉄道に代わるバス路線が計画され、飛行場を避ける道路がつくられました。また、八街線の一部が残され、飛行場建設の資材運搬に使われたようです。



千葉毎日新聞の記事（千葉県立中央図書館所蔵）

昭和14年3月30日付の千葉毎日新聞には、沿線の富里・千代田・二川・睦岡・八街が「沿線の産業文化に及ぼす影響甚だ大なり」として、八街線の存続を県議会に陳情したという記事が掲載されています。陳情書には、沿線の一部では未だ県道もできておらず、鉄道がなくなることによって産業や文化の衰退が避けられないなど、八街線が廃止されることへの地元民の強い危機感が述べられています。（※千代田村・二川村は、昭和30(1955)年に合併し芝山町になりました）

八街線廃止前後の成田鉄道の動き

- | | |
|------------|---|
| 昭和14年3月 2日 | 三里塚～八街間の軽便鉄道廃止申請を内務大臣・鉄道大臣に提出 |
| 昭和15年5月21日 | 三里塚～八街間軽便鉄道廃止完了 |
| 昭和16年8月 2日 | 三里塚（旧成田鉄道三里塚駅）～八街間乗合バス路線認可
（この年になったのは鉄道敷から道路に変換する工事が遅れたため。
その間は臨時経営免許で遠山村駒井野～八街町八街間のバス輸送を行っていた） |
| 昭和19年1月11日 | 資材供出のためレールを撤去。多古線営業停止 |
| 12月11日 | 成田山門前～成田駅前～宗吾間の電気軌道廃止 |
| 昭和21年10月9日 | 地方鉄道営業廃止の件、大蔵大臣・運輸大臣より認可 |
| 11月26日 | 成田バス株式会社に商号変更
（昭和31年に千葉交通株式会社となる） |

（『100年の歩み・千葉交通社史』より抜粋）

大正10年測図の地形図にみる
八街線周辺の鉄道路線

