

# 新京成電鉄と鉄道連隊

塚本 芳巳

## 1. 新京成の誕生前

旧陸軍鉄道第二連隊の演習線をめぐる京成電鉄と西武農業鉄道との競合

S20. 6. 25 京成電気軌道…京成電鉄

S21. 11. 15 西武農業鉄道…西武鉄道

連合軍総司令部 (GHQ) との交渉及び連合軍最高司令官への申請・承認

マッカーサー元帥に鎌田銓一元中將を介して面会

S21. 6. 17 「旧陸軍軍用鉄道 (津田沼～松戸) 路線復旧方」申請

S21. 8. 13 「旧軍用鉄道用地の恒久的使用」を承認

運輸大臣の免許並びに京成の免許獲得と西武との覚書

S21. 8. 8 「津田沼～松戸間鉄道敷設、運輸営業」免許

S21. 8. 8 京成と西武との間で覚書を交換

地方鉄道敷設免許申請時の会社名・駅名

会社名：下総電鉄

駅名：津田沼 (新津田沼)、薬園台、滝不動、鎌ヶ谷 (鎌ヶ谷大仏)、南初富 (初富)、初富 (北初富)、五助 (五香)、霊園前 (八柱)、松戸。 9 駅、(現在 24 駅)

## 2. 新京成電鉄 (株) 設立

S21. 10. 18 新会社設立総会 社名も正式に決定 従業員 27 名

建設計画 第 1 期 津田沼～鎌ヶ谷、第 2 期 鎌ヶ谷～松戸、軌間 1,067 ヶ

起工式 S22. 2. 10 建設工事と旧鉄道連隊の機関車 (K 2 形、140 号)

100 式鉄道牽引車、トロッコ等 旧軍用資材を求めて払下申請 (免許申請時 9Km のレール保有)

建設工事に協力した受刑者 (豊多摩刑務所→東習志野) 習志野原の開拓者

新津田沼～薬園台間の工事完成日 S22. 12. 21

営業開始直前に GHQ からクレーム S22. 12. 26 営業許可

営業日 (S22. 12. 27 土) の収入

27 日 6,339 円、28 日 2,949 円、29 日 3,936 円、30 日 1,833 円、31 日 2,678 円

電車 2 両 モハ 41 号、モハ 48 号…京成から借用 どこから入線か

時速 40Km、日中 30 分、ラッシュ 15 分。電圧 1,200v→1,500v (S29.6)

運賃 大人 1 円、小児 50 銭。旅客 貨物輸送

軌間 (ゲージ) 開業時 1,067 ヶ (3 フット 6 インチ) ※1 フット=30.48cm 1 インチ=2.54cm

S28. 11 1,372 ヶ (4 フット 6 インチ)

S34. 08 1,435 ヶ (4 フット 8・1/2 インチ)

### 3. 営業開始の推移 (単線)

第1期	S22. 12. 27	新津田沼～薬園台間	2. 5km	タブレット	前原	S23. 12. 13	開業
第2期	S23. 8. 26	薬園台～滝不動間	4. 1km	習志野・高根木戸	S23. 10. 8	開業	
第3期	S24. 1. 8	滝不動～鎌ヶ谷大仏間	3. 1km	二和向台	S24. 3. 16	開業	
第4期	S24. 10. 7	鎌ヶ谷大仏～初富間	2. 1km	二和～初富 (手前)	カーブを短絡		
第5期	S28. 11. 1	前原～京成津田沼間	2. 3km	新津田沼を東へ移転	改軌		
第6期	S30. 04. 21	初富～松戸間	13. 3km	小湊鉄道から機関車1両借用			
		東武鎌ヶ谷～初富間に工所用仮連絡線	1. 13km				
		松戸地区の鉄道連隊のカーブを大幅に短絡					

### 4. 無人駅 ( ) 内は駅員配置年月日

前原(S30. 2) 高根木戸(S30. 4) 滝不動(S33. 7) 二和向台(S37. 6)  
北初富(S39. 4) 金ヶ作(常盤平)(S33. 12) 6駅

### 5. 松戸まで開通後の中間駅の開業

高根公団(S. 36. 8. 1) 北習志野(S41. 4. 11) 新鎌ヶ谷(H4. 7. 8)

### 6. バス事業

鎌ヶ谷大仏～松戸間の鉄道未成線の旅客輸送で発足

S23. 9. 9 免許申請 S24. 1. 11 許可

当初進駐軍から5両のアンヒビアンバス(水陸両用)を払い下げて改造する予定だったが、間に合わなかった。九十九里鉄道が払い下げたアンヒビアンバス(ガソリン車)3両を借り受けて営業した。

タイヤの直径 1,100mm 定員 59名

### 7. 創立五周年記念住宅地無償分譲

18区画 1区画 約80坪

S26～27 鎌ヶ谷大仏駅上り線側 八幡台分譲 応募者 1件

条件 ①直ちに住宅を建設すること ②新京成線を常時利用すること

## 8. 複線化

第1期	S36. 11. 25	松戸～八柱間	3. 8KM	
第2期	S37. 8. 21	八柱～五香間	3. 6KM	
第3期	S38. 10. 26	高根公団～前原間	4. 4KM	
		北習志野駅新設計画により同駅付近の線路を下げる。		
第4期	S39. 8. 12	鎌ヶ谷大仏～高根公団間	4. 1KM	
		S39. 12. 01 乗車券自動販売機4駅設置		
第5期	S40. 6. 29	五香～くぬぎ山間	2. 2KM	
第6期	S43. 5. 15	前原～新津田沼間	1. 4KM	
		新津田沼駅移転(現在)		
第7期	S50. 2. 7	くぬぎ山～鎌ヶ谷大仏間	5. 8KM	
単線		新津田沼～京成津田沼間	1. 2KM	何故単線か

## 9. 公団の団地名変更

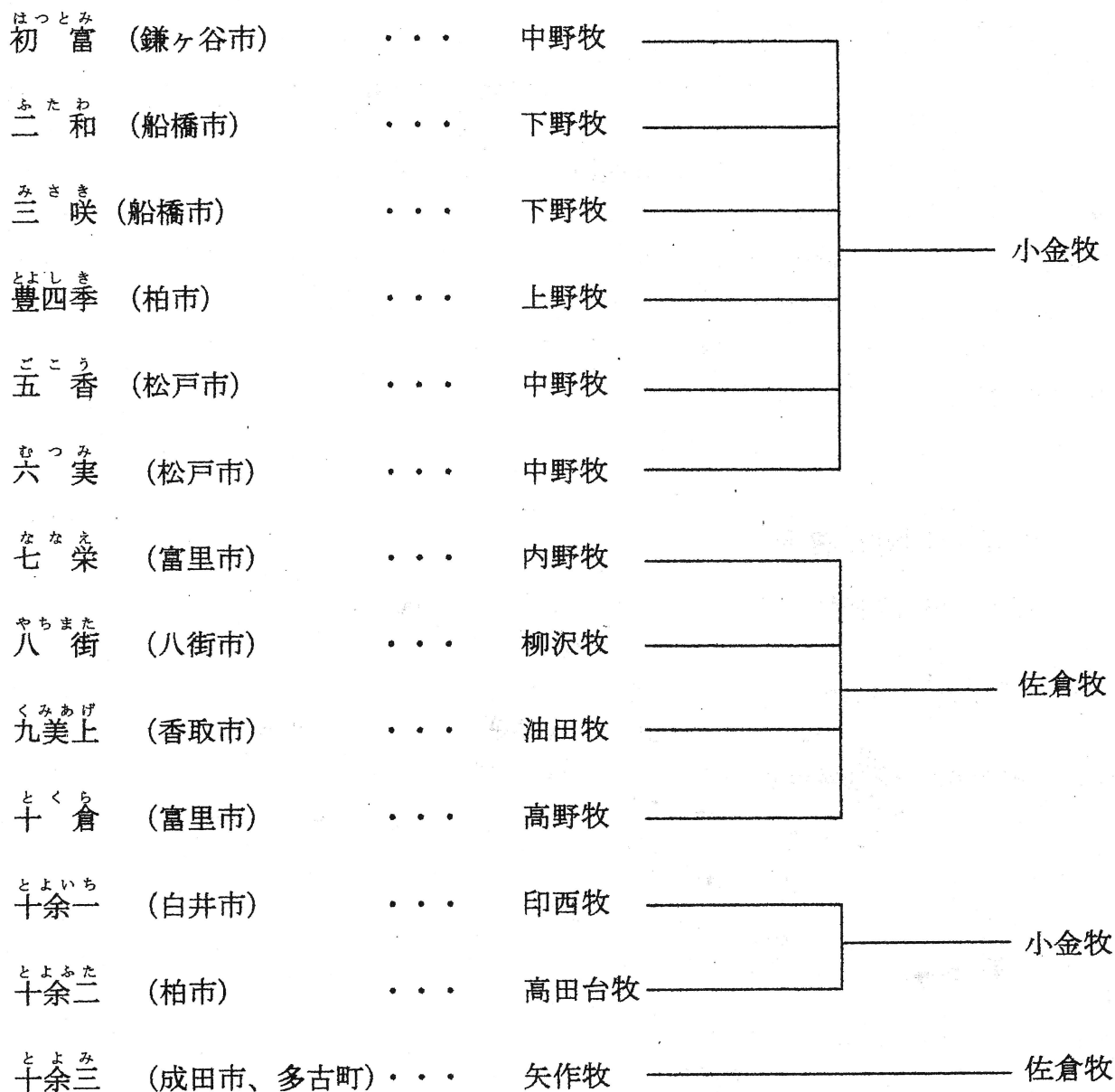
金ヶ作団地→常盤平団地	S35. 4	入居開始	
		公団初の大規模団地、地元大反対	
高根木戸団地→高根台団地	S36. 8	入居開始	
		当初新京成が用地買収して公団に売却	
北習志野台団地→習志野台団地	S42. 2	入居開始	
	北習志野駅	S41. 4. 11	開業 初の橋上駅

## 10. 駅名変更

S30. 4. 1	鎌ヶ谷初富	→	初富	
S35. 2. 1	金ヶ作	→	常盤平	
S36. 7. 1	新津田沼	→	藤崎台	S43. 5. 15 廃止 新津田沼 移転 旧千葉工業高校跡

# 小金牧・佐倉牧の開墾

明治維新时期の東京窮民救済事業



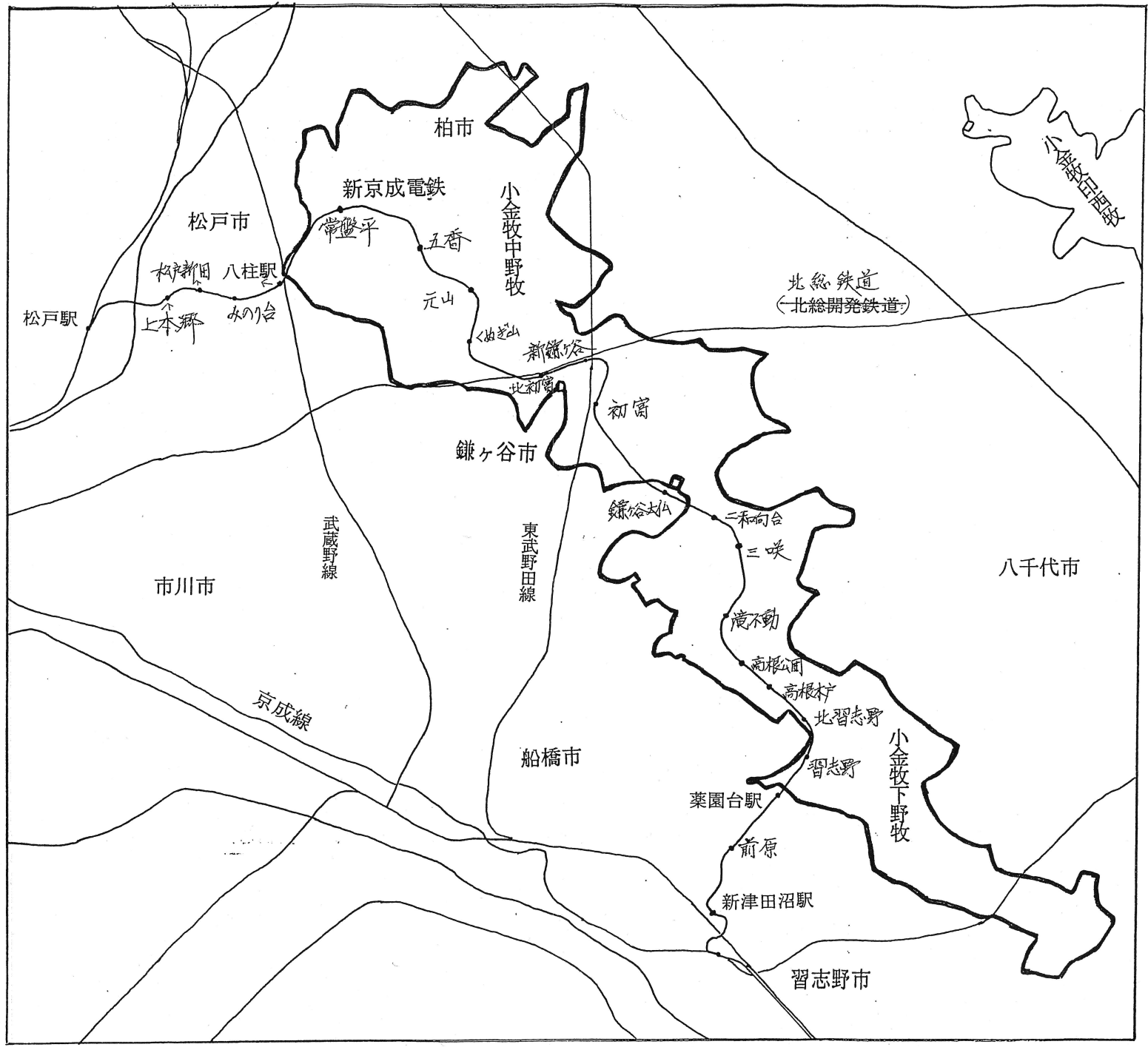
※江戸時代、千葉県北部に広大に広がっていた牧場は、明治時代に入るとすぐ政府の方針によって次々と開墾されていった。

開墾地には、入植順に豊かで美しくなってもらいたいという願いが込められた地名がつけられた。しかし、実際には、地名にふさわしい土地となるには、入植した人々の非常な努力と困難の歴史があった。

命名者、北島秀朝

栃木県那須郡馬頭町(水戸藩)の神官(益子家)に生まれ、後に北島秀朝を名乗る。  
天保13年(1842)～明治10年(1877)10月長崎県で死す。



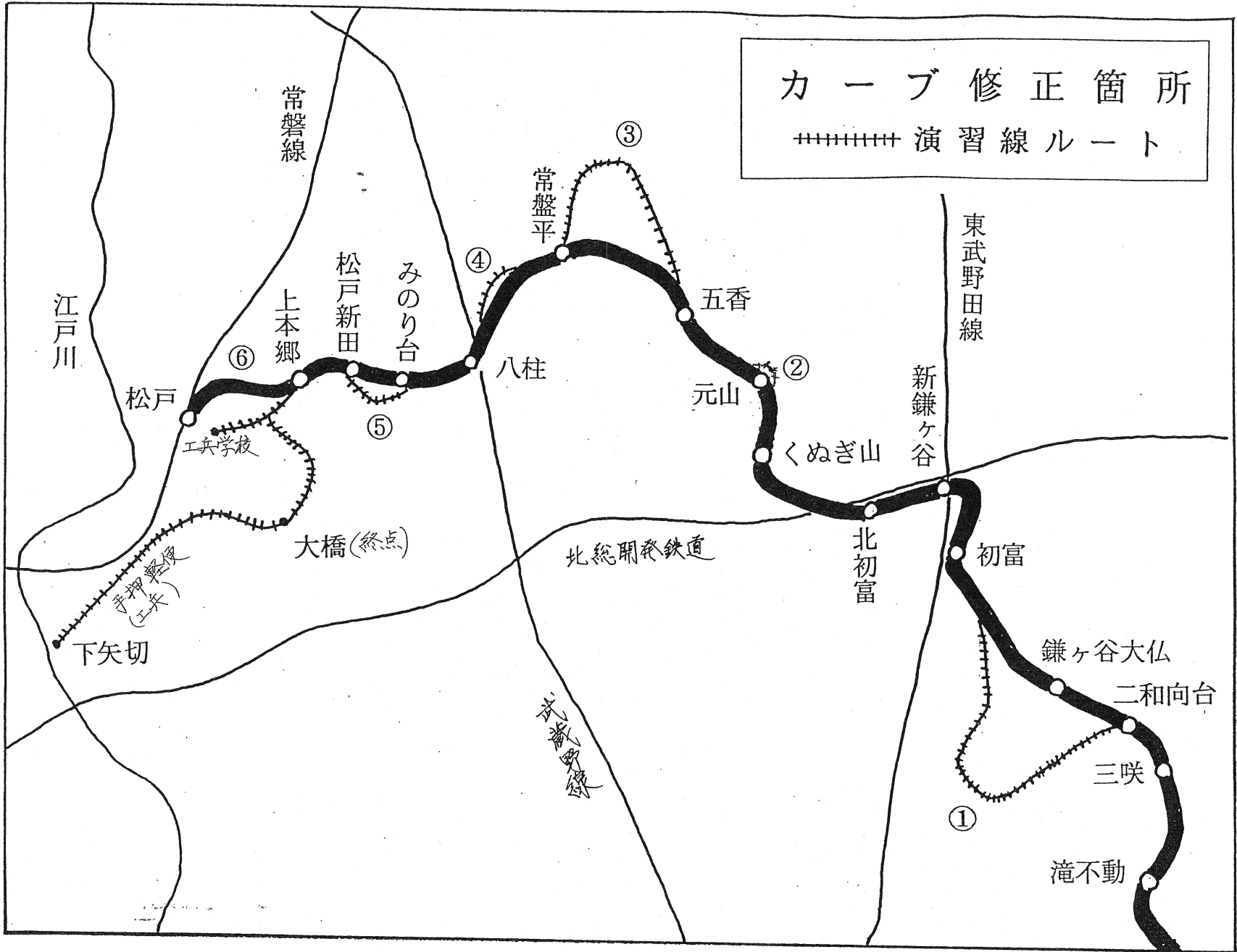


57



# カーブ修正箇所

+++++ 演習線ルート



7

非軍用線 松戸-上本郷間、松戸新田-八柱間  
常盤平-五香

5月15日(土)

第3種郵便物認可

京成線 山田五郎

2010年(平成22年)

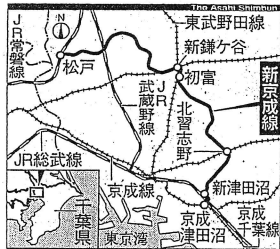
ひと・コナク

ちば沿線版



★ ★ ★ ★ ★  
本日の物件判定は...

平面上の2点を結ぶ最短ルートは直線である。子供でもわかる常識に真つ向から反する鉄道がある。以前紹介した「大仏の名を冠する日本で唯一の駅」鎌ヶ谷大仏駅を擁する、新京成線にはかならない。  
松戸駅から京成津田沼駅まで。直線距離だと16.5kmのところを、なぜか蛇行を繰り返して、26.5kmの路線で24駅を44分かけて結ぶ。  
その蛇行ぶりのなや、尋常ではない。松戸駅を出るなり大きく曲がり五香駅を過ぎたあたりから急カーブの連続。新鎌ヶ谷駅と初富駅の間は「アピンカーブ」状態だ。五香から初富まで直線的に走る道路は、線路が蛇のようにからむため、わずか4kmほどの間に踏切が四つもあつた。  
以後もくねくね曲がり続け、この間は、新津田沼駅と京成津田沼駅の間。1・2kmの単線区間が逆S字の急カーブになつていて、運転士さん



### 新京成線のクネクネ線路

## わざと最短避けた軍隊



電車は急カーブから姿を現す—くぬぎ山駅付近で

**戦中はずっと多かったカーブ**  
軍用鉄道時代はもっとカーブが多かった。これでも直せるころは直しているのだ。川を渡る橋もトンネルもつものないのも特徴だが、カーブが多く、すべて各駅停車で駅間も短い。最高速度は時速85km。他の鉄道は100km/h以上を誇り、戦前なので、やはり遅い。ただ、収益は好調で、2008年度は1億1800万人を運び、109億2700万円を稼ぎ出した。沿線の宅地化が進んだことと、首都圏の私鉄につきものの競合路線がないのが理由だ。

取材／堤恭太



新京成線の新鎌ヶ谷-初富駅間の急カーブ。北東から南西方向に撮影。鎌ヶ谷市、本社（白）から、細川卓撮影

たのも「緊張する」といふ。なかつたはずだ。なにに短い駅間さ。下総合地の平坦地で、かつてはのどかな田園地帯。直線ルートの方がなる自然および人工の障害物は、陸軍・鉄道第二連隊が演習用に敷設

した軍事鉄道だったのだ。完成は、1909年である。当時は松戸の先の下矢切まで続き、今以上に迂回と急カーブが多かつた。

くねらせたワケには、3説ある。「陸軍の内規で1連隊につき45kmの運転区間が必要だった」「演習にむかひて難しいカーブを多く作つた」「敵機の空襲を避けるため」。いずれも説得力のある説だ。  
鉄道連隊は日清戦争後、大陸への侵出に備えて創設され、第一連隊本部は津田沼にあつた。その正門は、跡地に立つ千葉工業大学の通用門として今も残っている。

この第一連隊が母体の鉄道第九連隊が第二次世界大戦中に建設したのが「タイとビルマ(ミヤマー)」を結ぶ「泰緬鉄道」だ。全長415kmを1年3カ月で完成。多くの連合軍捕虜やアジア人労働者の命を奪つた凄惨な突貫工事は、映画「戦場にかける橋」でも描かれた。  
戦時に備えた鉄道が、今はのんびり市民を運ぶ。このよう方向転換なら、急カーブも無駄ではない。

**判定のワケ**  
身近な疑問から歴史が学べる好例として、高校日本史の教科書にも取り上げられた。ワケあり度は当然、星5つ。

◆次回は、「多古町路」。地域おこしの取り組みです。

#### ワケあり物件を募ります

首都圏の街のワケあり物件を探し連載「山田五郎のワケあり！」を隔週で掲載します。身近なネタは、朝日新聞千葉総局「ワケあり」係へ(ファクス043・223・1931)、〒260・0013千葉市中央区中央3の10の4朝日新聞千葉総局 chiba@asahi.com