

2010.2.6 第2回鉄道茶論講演資料

小湊鉄道の知られざる歴史

白土 貞夫 (鉄道史学会会員)

小湊鉄道クロニクル

小湊鉄道の沿革を簡単に示せば下記のようなになる。

大正 2(1913)年 11 月 26 日 五井—小湊間 54.97km 敷設免許 動力蒸気

大正 6(1917)年 5 月 31 日 小湊鉄道株式会社設立 資本金 150 万円

大正 14(1925)年 3 月 7 日 五井—里見間 25.7km 開業

大正 15(1926)年 9 月 1 日 里見—月崎間 4.2km 開業

昭和 3(1928)年 2 月 17 日 ガソリン動力使用認可

昭和 3(1928)年 5 月 16 日 月崎—上総中野間 9.2km 開業

昭和 11(1936)年 10 月 28 日 上総中野—小湊間免許失効(10 月 30 日官報掲載)

(参考)昭和 9(1934)年 3 月 16 日 木原線上総中野駅まで全通

大多喜への路線変更計画と地元の動向

大正初期の大多喜町は、人車軌道により大原と結ばれていたが、その輸送力は極めて脆弱であった。そのため安田家の出資により小湊鉄道計画が具体化すると、町の発展を図るため、計画コースを変更して同町を迂回するよう会社側に働きかけた。これを受けて大正 9 年 6 月 3 日付上総中野から大多喜へ経由する計画変更案が提出された。大多喜町でも実現に向けて町民多数が同年 12 月に東京の安田邸に押掛け、安田善次郎と強談判したが「測量はしたが予想外の建設費が見込まれるため、営利会社である以上応じ難し」との回答に激昂して大騒動となる事件も発生した。裏ではこの案に県当局も賛意を表して「地方開発等ノ点ヲ考慮シタル結果、適当ト認トムル」としたが小湊鉄道は「応ジ難キ趣申出之有」とまったくやる気がない旨の内意を伝えていたので、結果は大正 10 年 4 月 5 日付で却下されている。

翌年には大原と木更津を結ぶ木原線計画が改正鉄道敷設法によって、国鉄により将来建設が約束された。そのため大多喜をはじめ沿線ではその実現に向けて取り組む方向に変わり、小湊鉄道の迂回運動は急速に終息に向かった。

上総中野—小湊間の延長断念と幻の小湊—鴨川間延長、

小湊鉄道の上総中野—小湊間延長は、免許以来 22 年間、工事施工認可以来 19 年を経過した昭和 11(1936)年までに工事竣工期限の延期を 9 回も繰返したが、開業の見込みがなかった。そのため会社が「免許取下げ」といわれているが、実際は当時の監督官庁である鉄道省が「西畑村(上総中野)、小湊町(安房小湊)間ハ指定ノ期限迄ニ工事竣工セザル為」との理由で同年 11 月 28 日付残り区間の免許を取り消したものである。内部の決議文書には「国有鉄道木原線ト連絡モ

成り且ツ未成線ト並行セル道路ノ大部分ニハ乗合自動車運行中ナルヲ以テ目下ノ交通状況ニ鑑ミ本鉄道未成線ハ敷設ノ必要性乏シキニ到リタルモノ」として稟議している。付属文書をみると上総中野—総元(三又)間は、木原線や国道 297 号と完全に重複しており、三又から先は総野や上野を経由する県道 82 号にほぼ並行して小湊に至るコースであった。今日でも交通量は少なく、道路も狭隘な箇所もかなりあり、仮に工事に着手しても難工事であったと思われる。

また、木原線全通により、房総半島横断鉄道が別の形によって実現したことと昭和 4 年(1929)年 4 月 15 日房総線(→房総東線→外房線)の開通により両国—安房鴨川間は約 4 時間で結ばれるようになり、小湊鉄道が房総半島を南下しても開通後の省線(房総線)よりも早く小湊へ到達可能の意義が失われたことも大きな要因であろう。会社発足当初は 4000 株を引き受け、信者にも出資を要請した誕生寺もこの頃には撤退している。

なお、開業以前の大正 9(1920)年 5 月 21 日付で小湊—鴨川間 6 哩 21 鎖(約 10.1km.)を動力蒸気で免許申請するが翌年 9 月 6 日付で計画中の房総線と重複するという理由で認められず却下された。

戦前の五井—千葉間延長計画と千葉直通の夢

昭和 32 年に小湊鉄道は本千葉—海人有木間の敷設免許を取得し、その一部は千葉中央—千原台間が千葉急行電鉄(→京成千原線)として実現している。しかし戦前にも小湊鉄道は大正 12(1923)年 4 月(日は記載なし) 千葉—五井間 10 哩(約 16.1km)、動力蒸気・電気(電圧直流 500V)併用の路線延長申請を行った。

上記申請は、大正 13 年 7 月 2 日付で「聞届ケ難シ」として却下されたが、小湊鉄道が開業時に汽車会社で新造した 6 両のホギー客車(ホハ 1・2, ホハ 10・11, ホロハ 1・2)は、電車形客車と呼ばれ、改造すれば即電車に衣替えできる外観と台車を有していた。竣工図にはパンタグラフ置台も描かれていたという。

このことに関して「小湊鉄道が果たして電化を行う計画を持っていたか不明(中略)会社の公式資料にはこの件についてまったく触れたものがない(中略)将来電化を夢想したとも考えられる」(青木栄一氏「小湊鉄道」鉄道ピクトリアル 139 号)との論考もあるが、大正末～昭和初期は各私鉄で電化が盛んな時期であり、銚子鉄道(→銚子電気鉄道)や総武鉄道(→東武野田線)も電化開業している。ホギー客車 6 両の製造が大正 14(1925)年製造であり、申請がその前年あたりとすれば、小湊鉄道が同延長線にも使用を見越して製造した可能性もあり、まったく電化の意思がなかったとは言い切れないのではないか。

さらに昭和になってからも千葉直通の利便を図ろうと昭和 6(1931)年 4 月 9 日付で「瓦斯倫自動客車省線へ直通運転申請」を行った。また昭和 13(1938)年に川崎車両と日本車両本店で製造したキハ 100・101 も千葉直通を想定していたといわれる。キハ 200 形による千葉への乗入れが実現したのは昭和 38(1963)年と翌年だが、僅か二夏限りで終わってしまった。