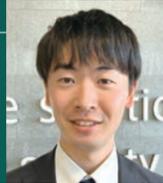




演習線跡を走行する新京成線（元山ーくぬぎ山間）

The Shin-Keisei Line and the Former Railway Regiment Training Line Connected by S-Curves

S字カーブがつなぐ新京成線と鉄道連隊演習線 千葉県松戸市・鎌ヶ谷市・船橋市・習志野市



特集 戦後80年 戦火の土木を今、見つめ直す
Special Features / 80 Years after the War: A Look Back at Wartime Civil Engineering

八千代エンジニアリング株式会社 / 技術管理本部 / DX推進室
服部 晃大 (会誌編集専門委員)
HATTORI Kodai

通勤路線に姿を変えたカーブの多い 鉄道部隊専用の鉄道

新京成電鉄新京成線（以下、新京成線）は千葉県松戸市松戸駅を起点として鎌ヶ谷市、船橋市を経て千葉県習志野市の京成津田沼駅までを結ぶ私鉄路線である。一見すると沿線には住宅が立ち並ぶごく普通の郊外の通勤路線であるが、線路の敷設の際に支障となる河川、山等が存在しないにもかかわらず右へ左へとカーブをしながら列車が進んでいくことに気がつく。実際にこの路線は全長約26.5kmだが松戸駅ー京成津田沼駅は直線距離で約15.0kmと短く、カーブで距離が伸びていることがわかる。このような線形になっている理由は大部分が旧日本陸軍の鉄道部隊が敷設した「演習線」という鉄道路線の跡地を利用したことに関係している。なぜ不自然な線形で津田沼ー松戸を結ぶ鉄道を建設したの

だろうか。

千葉県内に建設された「演習線」

鉄道の戦争利用はアメリカの南北戦争が最初とされ、世界各国に広がっていった。日本では日清戦争後の1896（明治29）年に後方から戦闘地帯へ補給を行う「兵站」を馬等に代わって鉄道を利用して迅速に行うために線路の敷設、撤去、列車運行を行うことを目的とした鉄道部隊である鉄道大隊が新設された。

設立当初は東京・牛込の陸軍士官学校を拠点とし、その後の中野へ移転した後に1908（明治41）年の連隊への昇格とともに、第一・第二大隊を現在の千葉市中央区千葉公園付近に、第三大隊を現在の新京成線新津田沼駅付近に移した。千葉は当時の千葉町の誘致の結果であるとされ、もう一方の津田

沼は古くから習志野原という現在の習志野市、船橋市にわたる広大な演習場があった関係で軍事施設が集積していた地域であり、移転以前から1904（明治37）年の日露戦争で使用予定であった鉄道資材の保管も津田沼で行われていた。

演習の一環として日本各地で鉄道の新線建設工事や津田沼・千葉を経由する鉄道省（現JR）総武本線の営業列車等で運転訓練を行っていたが、部隊の拠点がある千葉県内では線路の敷設と撤去、列車運行に関する演習を実施する専用の路線として全国でも唯一の「演習線」という鉄道を建設した。

演習線は1909（明治42）年津田沼ー千葉間の習志野線開業後、千葉ー四街道の下志津線、そして津田沼ー松戸を結ぶ松戸線の順で建設されている。この他にもそれぞれの路線に接続した支線も建設され、広大な路線網を形成していた。演習線はどの路線も基本的には応急的な輸送を行うために迅速に建設が可能な「軽便鉄道」という線路の幅が600mmで、現在の新京成線・新幹線の1365mm、JR線の1067mmと比較すると狭い軌間の小型の鉄道であった。軽便鉄道は1911（明治44）年の「地方鉄道補助法」の制定により日本各地で旅客、貨物輸送のために普及したものであったが、演習線は1897（明治30）年に考案されたプロイセン（現在のドイツとポーランドの一部）の野戦鉄道システムを参考としており、線路は常設を前提とせず、複数人の手で持ち運び可能な軌匡と呼ばれるレールと枕木が一体化した梯子状の簡易なものであり、小型の蒸気機関車を背中合わせにした双合式機関車と組立式の貨車を用いて輸送を行うという特徴がある。

軍都「津田沼」「松戸」を結ぶ

松戸線の建設工事は1927（昭和2）年9月に「鉄道聯隊用軽便鉄道敷設ニ関スル件」として五カ年計画で津田沼ー鎌ヶ谷ー高木村ー松戸町間の松戸線

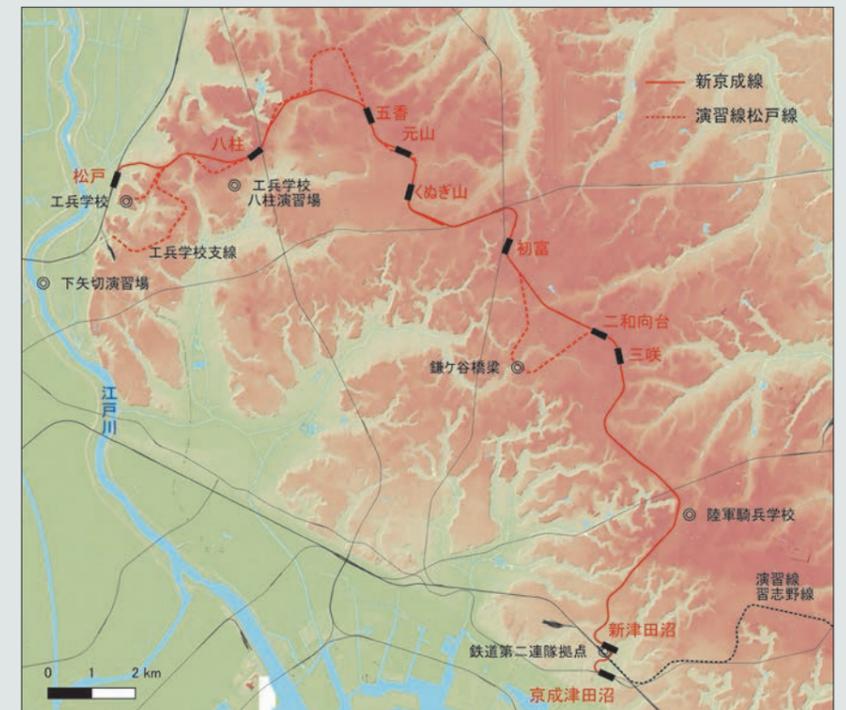


図1 新京成線と演習線のルートの違い

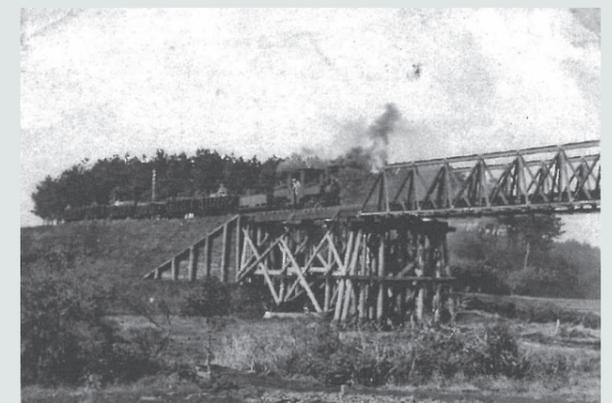


写真1 鎌ヶ谷橋梁を渡る双合機関車がけん引する貨物列車

と花島迂回線を鉄道連隊の演習線として建設し、工事は松戸線が鉄道第二連隊、花島迂回線を鉄道第一連隊が行うとしている。鉄道第二連隊は1918（大正7）年に津田沼の第三大隊が昇格したものであり、千葉の第一・第二大隊は第一連隊となった。1927年に津田沼側から工事が着工し、1929（昭和4）年には鎌ヶ谷の初富付近まで建設され、正確な完成時期は不明であるが1932（昭和7）年頃には全通したようである。

起終点が津田沼、松戸になった理由は、津田沼は鉄道第二連隊の拠点であり、松戸は現在の松戸中

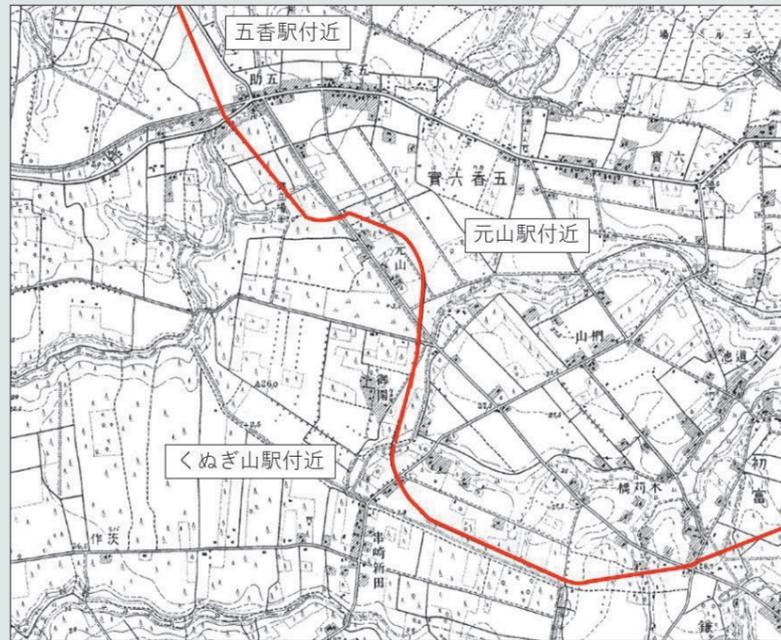


図2 市街地、谷津、農地を避けて走る松戸線（五香ーくぬぎ山付近）

中央公園が立地する場所に1919（大正8）年に誘致された陸軍の工兵学校が所在したことによる。さらに途中の薬園台には陸軍騎兵学校、八柱には工兵学校の演習場やさらに先の下矢切の江戸川河川敷にも演習場があり、松戸線以外の演習線も陸軍の施設を起終点や経由地としていたことから、資材の輸送等演習をより円滑に行うためであったと思われる。

敷設距離と軽便鉄道の運用想定

新京成線は演習線の転用にあたり複数の区間で直線へのルート変更やカーブの緩和を行っており、松戸線はさらに多くのカーブが存在していた。

このような線形となった理由は諸説あるが、一つに距離を稼ぐためであるという説がある。戦地では軽便鉄道の輸送限界を180kmとしてそれを4つの運転区間に分割し、1運転区間を45kmとして運用を行う想定があり、松戸線はこの運用方法に基づいてあえて距離を稼ぐために蛇行しているというものである。この想定は前線の4個師団（1個師団約1万人）を維持するために必要な軍需品の量を400～600t/日として1日に運行可能な列車本数や1列車当たりの輸送数、兵士の休息、事故発生時の復旧時間等に充てられる運行休止時間、また建設、列車運行に必要な部隊の数等を考慮して決められたよう

ある。千葉ー四街道の常設の演習線から三里塚までの演習では45kmを1運転区間としてあえて最短距離を取らずに蛇行して総延長約53kmの線路の敷設を実施した。一方で松戸線では、現在の新津田沼駅付近を起点として松戸の工兵学校までの本線と江戸川の演習場までの支線と合わせて約35kmであり、松戸線は必ずしも45kmを厳密に守って建設していなかったと思われる。

谷津、農地を避けての敷設

演習線、新京成線は大部分が標高20m程度の台地を走行している。付近には標高差10m程度の谷津（谷状の場所）があり、線路を敷設するには架橋等が必要なため、可能な限り避けて敷設されているようにも見

ることができる。この地形や沿線の用地買収の関係でこのような線形になったという説もある。

軽便鉄道敷設を含む軍の交通機関の運用目的、基準を定めた1907（明治40）年制定の「交通教範」では、路盤はあまり硬くない耕地が好ましく、砂地や軟地、岩石地、森林は避け、居住地は迂回すべきであるとの記載がある。一方で松戸線は1869（明治2）年頃から開墾された三咲、二和、初富、五香の農地を避け、主に山林を通したようである。用地買収の開始時期は不明であるが、津田沼ー松戸の工兵学校までの用地買収は1922～1923（大正11～12）年頃には完了したようである。迅速に建設するために、平坦で、用地が取得可能な場所を通した結果としてこのような線形になったとも考えられる。

鎌ヶ谷橋梁と不自然なカーブ

新京成線沿線には陸軍境界標石等の遺構があるが、新京成線の二和向台ー初富間から2kmほど離れた鎌ヶ谷市のアカシア児童遊園には谷津の急な高低差がある地形にコンクリートの橋脚が残されている。これは松戸線に存在していた「鎌ヶ谷橋梁」の跡であり、当初は木製であったがコンクリート製へ変更された。

二和向台ー初富間は現在は台地上の平坦部を直

線的に結んでいるが、かつては大きく西にカーブしていた。松戸線でカーブした先には二和川の谷津があり、あえて谷津を目指した線形としたようにも見える。

用地買収の都合という可能性もあるが、演習線という性格上、あえて遠回りして架橋訓練が可能な谷津を経由するルートを選定している可能性もある。

演習線松戸線から新京成電鉄、そして京成電鉄松戸線へ

新京成線のカーブの理由は一つだけではなく、演習線として戦地で迅速に敷設することを想定してあえて平坦で、かつ用地買収可能な場所に敷設したため、また一部区間では架橋する演習を行うためと複数の要因によるものと推測できる。

松戸線の建設後、鉄道連隊は戦争の激化に伴いさらに部隊を増強し、各地へ派遣され、映画『戦場にかける橋』の題材ともなった「死の鉄道」とも呼ばれるタイとビルマ（現ミャンマー）を結ぶ泰緬鉄道の建設も行っている。戦後に鉄道連隊の将兵は鉄道会社へと再就職先を求め、新京成電鉄の設立にも深く関係した。松戸線は終戦でその役目を終え、1946（昭和21）年京成電鉄が松戸線跡地を利用した新線建設を計画し、新京成電鉄が設立された。新京成線として1947（昭和22）年に新津田沼ー薬園台間が開業し、1955（昭和30）年に松戸まで全線開業している。戦後80年を迎える年である2025年4月に新京成電鉄は京成電鉄との合併を行い、京成電鉄松戸線として新たなスタートを切る。時代・沿線・走る車輛が変わってもカーブは変わらずにこの路線の持つ過去と現在をつないでいくのであろう。

<資料提供>

1) 鎌ヶ谷市郷土資料館

<参考資料>

1) 「新京成電鉄五十年史」 新京成電鉄株式会社社史編纂事務局 1997

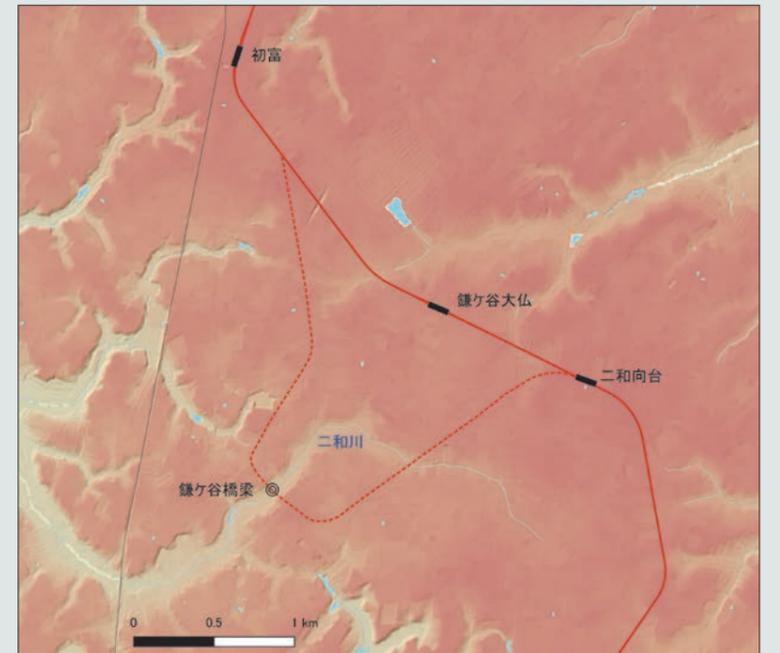


図3 演習線鎌ヶ谷橋梁付近の線形



写真2 現存する鎌ヶ谷橋梁のコンクリート橋脚

- 2) 「実録 鉄道連隊」 岡本憲之・山口雅人 2009 イカロス出版
- 3) 「新京成電鉄会社要覧2023」 新京成電鉄株式会社 2023
https://www.shinkeisei.co.jp/official/wp-content/uploads/2023/10/20231003_handbook_2023.pdf
- 4) 「戦争と鉄道 日本編（1～8）」（鉄道ピクトリアル1975年1,2,5～7,10～12月 No.301,302,306～308,311,312,314） 中川浩一 株式会社電気車研究会
- 5) 「松戸市史 下巻 第2（大正・昭和編）」 松戸市誌編纂委員会 編 1968 松戸市
- 6) 「鎌ヶ谷市史 下巻」 鎌ヶ谷市教育委員会 2017 鎌ヶ谷市
- 7) 「千葉県の鉄道史」 千葉県企画部交通計画課 編 1980 千葉県企画部交通計画課
- 8) 「燦たり鉄道兵の記録：極光より南十字星」 吉原矩 編 1965 全鉄会本部
- 9) 国土地理院 2.5万分1地形図「松戸」1932（昭和7）年測量

<図・写真提供>

P22上写真 服部晃大
図1,3 松田明浩 作成
図2 参考資料9)より筆者加筆
写真1 鎌ヶ谷市郷土資料館
写真2 松田明浩