

房総半島にあった鉄道・南総鉄道

福井県立大学地域経済研究所 奥山 秀範

はじめに

廃線となった鉄道いわゆる「廃線跡」に対しては、一部の鉄道ファンだけではなく、現在でも少なくない人達の関心を引きつけている。特に宮脇俊三編著『鉄道廃線跡を歩く』が出版されてからはブームに火が付き、このシリーズは現在までに10巻刊行されるに至っている。取上げられた廃線跡は、建設計画はたてられたものの未着工に終わったもの、工事に着工したものの完成に至らず未開業に終わった路線（2つまとめて「未成線」という）や、鉾山鉄道、側線（枝線）も含まれ、ゆうに600を超える路線が取上げられている。第1巻が出版されたのは1995年秋で、第10巻が2003年秋と丸8年かけての出版となった。

編著者の宮脇氏は、中央公論社で名編集者と謳われ活躍し、昭和53年6月常務取締役を最後に退社。直後の7月に国鉄全線完乗の旅をつづった『時刻表2万キロ』で作家デビューを果たした人物である。この作品は同年の日本ノンフィクション賞を受賞している。その後の氏の活躍は周知のとおりで、2003年病没するまで鉄道紀行を中心に数多くの作品を発表した。なお第10巻は病没後の出版である。

廃線跡については、この他にも類書の出版や、インターネットでも様々な情報が提供されており、地域によっては廃線跡を歩くウォーキング大会の開催、また最近は「歴女」ならぬ「鉄女」（鉄道好きの女性）の進出もあり、ブームはまだまだ終わりそうにない。

今回取上げるのは、千葉県の房総半島の中央にあたる茂原市から長生郡長南町を繋いでいた南総鉄道についてである。

本題に入る前に、千葉県に在住していない読者のために茂原や長南について少し説明しておこう。



目に市制が施行され、茂原市となった。

現在も茂原駅周辺には商店街や住宅地が多く立地し、長生地域における中心地となっている。

庁南^{ちやうなん}は、房総半島の内陸部、丘陵地帯の中にある。茂原の東に位置する町である。名前は戦国期の上総武田氏の居城である庁南城に由来している。平地は少なく、山林・原野が多い。もとは武丘村と称したが、明治23年3月に町制施行のうえ庁南町と改称している。昭和30年2月に隣接する豊栄、西、東の各村と合併し、長南町が新設された。以下では混乱防止のため、全て長南町の表記で統一する。

南総鉄道前史 人車軌道

南総鉄道も、廃線跡ブームによって、書籍やネットの中で取り上げられてはいるが、存続期間（8年余）が短かったため、一般にはそれほど馴染みが深いとはいえない。

それでも千葉県史や長南町史など自治体の郷土史関連の図書だけでなく、雑誌記事や単

行本の中で、また鉄道研究書の中で、由来や沿革について時折言及されている。

実はこの南総鉄道には前史がある。

千葉県長生郡茂原町（現・茂原市）から長生郡疋南町（現・長南町）にかけては明治42年から人車軌道じんしゃきどうが走っていた。

人車軌道といっても知らない人が殆どだが、人が客車や貨車を押す人力鉄道である。人車鉄道ともいう。明治30年代半ばから大正の中期までの間に存在し、一時は30近い路線があった。静岡以東によく見られ、栃木県や千葉県では複数の路線が開業していた。

なんと言っても初期投資など建設コストが安く、当時の人件費を考えれば、運用コストも安く抑えることができたものと考えられる。しかし、人力に頼る輸送力には限界があり、また速度（所要時間）などの運行効率の悪さは否めず、近代化の過程で消滅していく運命にあった。料金は馬車鉄道より安かったというから、当時の日本の経済力や世相を反映している。

長南町の人車軌道の建設は、県の主導で進められ、路線は茂原駅から長南町の台向まで9キロに及んだ。運行と経営は、県から独立した「茂原長南間軌道運輸車両組合」があたった。人力のため、「マッチ箱」のような車体がレールの上を手押しされて運行されていた。開業



写真① 人車軌道

は明治42年10月。一日5往復、押す人夫は1台に2人で車掌を兼務していた。

『千葉県史』によると、明治43年から3年間の実績で、客車・貨車は24台、1日平均104人、370余個の貨客を運んだとされている。

この軌道は大正2年に、長南町台向から地蔵町まで延長され、全長11キロとなる。便数も一日あたり6往復となり、この年の営業は順調だったようだ。

因みにこの年が、乗客数がピークに達した時期にあたる。これ以降、軌道の延長にもかかわらず、バスや自転車の増加が影響し、経営はむしろ困難な状態に陥っていった。大正11年には乗客は一日平均85人に落ち込み、経営難が表面化した大正13年には旅客の運送は停止、大正14年には貨物輸送も運行を停止した。大正15年県当局は腐朽したレールなど軌道設備を撤去している。もともとレールは陸軍省鉄道連隊から借用したもので、前述の『千葉県史』によると、鉄道連隊からたびたび返還要求がなされていたとのことである。

人車軌道についての当時の写真や絵はがきはいくつか残っており、茂原長南間軌道についても『千葉県史』『茂原市史』に掲載されているが、ここでは別の写真を紹介しておきたい。この写真は、明治から大正初めにかけて、現在の東京都葛飾区内の金町～柴又間で運行された帝釈人車軌道のものである。マッチ箱のような車体や、車夫など人車軌道のイメージがよくでている写真であると思う。葛飾区「郷土と天文の博物館」の編纂による『かつしかブックレット15 帝釈人車鉄道』に掲載されている写真である。

鉄道連隊とその遺構

先ほど、鉄道連隊からたびたび返還要求がなされていたと記したが、^{てつどうれんたい}鉄道連隊について初めて耳にする人のために簡単に説明しておこう。この連隊は戦地における鉄道の建設・修理・運転に従事、場合によっては逆に敵の鉄道の破壊に従事する連隊である。日清戦争(明治27年7月から明治28年3月)後の明治29年11月に鉄道大隊として初めて編成され、東京・牛込の陸軍士官学校内に置かれたが、その後明治40年10月連隊に昇格し、千葉県千葉郡津田沼町(現・習志野市)に本拠を置いていた。千葉県内には鉄道連隊の演習線も敷設されていた。大正12年の関東大震災では鉄道復旧作業に出動している。

千葉県内には、今でも鉄道連隊遺構の一部が残っており、第一連隊の作業場は現在千葉公園になっており、トンネルや橋脚の遺構を園内で見ることができる。また材料廠の建物が、近くの千葉経済大学学園内に現存し、千葉県指定有形文化財になっている。千葉公園は千葉駅からも近く、モノレールも通っており、気軽にでかけることができる。各種のホームページでも紹介されており、公園内には連隊跡の解説版も設置されている。戦争遺産、近代化遺産としても関心が持たれており、この他には周辺にはいろいろな遺構があり、関心

のある方はこの機会に一度訪ねて見てはいかがだろうか。何か新しい発見があるかもしれない。そう、思って見て廻ると結構楽しいものである。

また第二連隊の正門は、国の登録有形文化財になって、現在も千葉工業大学に残されている。千葉工業大学（津田沼キャンパス）は、津田沼



写真② 第二連隊の正門

駅の真ん前にあり、「陸軍鉄道第二連隊」はキャンパスの敷地跡地にあたる。その門に、連隊の正門がそのまま保存されて使用されているのである。登録有形文化財(文化庁)のプレートが設置され、駅近くには「鉄道連隊跡」の説明板も掲げられている。

千葉駅周辺と津田沼駅周辺を見てまわるだけでもの足りない方は、この連隊が建設した演習線の跡も見て回るとよい。さらには陸軍歩兵学校や陸軍気球連隊など探索には事欠かない地域である。

南総鉄道に関心が持たれるのは、多くの人が情熱を傾けながらも運行期間が8年という短命に終わったというだけではなく、前身として人車軌道が運行されていた区間であること、それにもう一つ、この鉄道連隊が建設に深く関わった点にもあるのかも知れない。そして、後で述べるが、経営に福井県人が深く関わったことが、福井出身の私の関心を引きつけるのである。

地元名士 糸井玄

鉄道連隊や人車軌道については、まだまだ興味深い点が残るが、主題からはずれるので、ここまでにとどめたい。

さて、地元長生郡では、人車鉄道について、大正中期ごろより、徐々に時代遅れのものとの認識がすすむ。そして、大正12年になると、これに見切りをつけて新たな蒸気鉄道の建設計画が浮上する。この頃、房総半島でも鉄道敷設がブームになっており、特産のかま

すやむしろ、木炭等を千葉や東京に出荷するためにも地元の期待はおおきかったのである。

中心となったのは、地元の名士で豊栄村の開業医で長生郡議会議員でもあった糸井玄である。糸井については県議会名簿にも経歴が記載されている。

明治元年4月2日、池田七郎左衛門の子として長柄郡川島村に生まれ、幼名を庄七と称した。茂原高等小学校を卒業後、上埴生郡米満村（現長生郡長南町）の糸井玄暢の義子となっている。

県立千葉中学校に学び、同校卒業後は、現在の千葉大学医学部の前身である第一高等中学校医学部を明治23年に卒業し、このころ名を庄七から、養父の名をとって玄と改めたとのことである。

医学校卒業後、開業医の下で3年間住み込み修業をし、その後、地元の糸井家において、観海堂「糸井医院」として開業した。

この間、村議員をはじめ、長生郡の郡議員を務め、郡会議長の要職にも就き、村政、郡政に貢献した。大正8年9月の県議員選挙に当選し、昭和3年1月まで在任。その後いったん県議を引いたが、昭和11年1月県議に復帰し、15年1月まで務めた。県会副議長の要職にもついている。

略歴では、南総鉄道についても以下のように触れている。「一方、医業、政界だけでなく実業界でも活躍した。大正15年国鉄茂原駅から長南町を経て市原郡鶴舞町（現市原市）に至る鉄道の免許を得て、南総鉄道株式会社を設立した。昭和5年国鉄茂原駅と笠森寺間11.2キロメートルの営業を開始し、8年には、笠森寺・奥野同1キロメートルが開業した。後には、貨物輸送とバス運行を開始したが、当時の経済界の不況も加わって、14年2月末で営業廃止のやむなきに至った。バス部門は笠森バスとしてその後も存続したが、それも戦争中の企業整備で19年小湊鉄道バスに変わった。」としている。

南総鉄道の建設経過と開業

しかし、開業までの道のりは平坦ではなかった。房総線（現在の外房線）茂原駅と小湊鉄道鶴舞町駅（現在の上総鶴舞）を結ぶ房総半島横断路線として計画し、糸井は地元の出



写真③ 糸井玄

資者を募り、大正14年9月3日茂原～鶴舞間の免許を取得し、翌年9月15日南総鉄道株式会社が資本金43万円で長生郡茂原町茂原1228番地に設立され、社長に就任した。鉄道省への届け出は10月1日付けでなされている。

大正15年10月25日付けで、工事方法書を添付して鉄道大臣あて工事施行認可申請書を提出、翌昭和2年1月19日に認可を受け、7月10日に第1期工事として、茂原～笠森寺間に着工したが、資金難から昭和3年10月には早くも工事は中断に追い込まれた。

社長の糸井は事態を打開するために、知人の紹介で工事ならびに事業への参加を千葉県とは遠く離れた福井県の伊藤仁作に要請することになった。この間の経緯は糸井が南総鉄道開通後に風戸勝三郎に語った談話として『上総笠森観音の新霊験』（風戸勝三郎著、昭和7年、南総鉄道株式会社）に載せられている。この頃伊藤は、東京に営業所を開設し、関東方面の営業活動や人脈づくりに熱心に取り組んでおり、これが南総鉄道事業へと結びついたのである。

糸井が伊藤への依頼を決断した時、伊藤は福井に帰郷していたため、糸井は福井まで訪ね、芦原温泉で懇談した。席上伊藤は内諾したものの、最終決定は現地を視察してからとし直ちに上京している。そして茂原から笠森間の工事計画の精査と工事の進捗を現地検分しその後笠森観音を参詣した。地元有志者は伊藤の来訪を歓迎し、楠光院での歓迎会を主催、出席した伊藤はあいさつを兼ねその場で工事受諾を表明した。ここに伊藤仁作の南総鉄道工事受注ならびに出資が正式に決定した。



写真④ 南総鉄道沿線案内（南総鉄道発行）

伊藤は、福井県で電力会社や電気工事、電機用品の販売業に従事し、化学工場なども経営していた。少年期の修業時代に京阪神地区での鉄道の発展に大きな感銘を受けており、早くから鉄道分野への進出に関心があったと考えられる。彼の経営する河野水電株式会社は、大正12年前後に定款変更を行い、主要事業に鉄道事業を加えて敦賀電気軌道の申請を行なっている。この申請は中断するもの鉄道分野への意欲が確認でき、こういった背景があつての工事受注ならびに出資であつた。

しかし慢性的な工事資金の不足は否めず、工事にあたっては前述の鉄道連隊の協力を得てようやく竣工にこぎ着けたのが実情で、受注代金は長く未収金として残り、伊藤の負担は少なくなかつたようである。

それでも、関係者の熱心な努力が実り、昭和5年南総鉄道茂原～笠森寺間は無事竣工し、8月6日長南町三途台長福寿寺で開通式が挙行された。式には千余人が参列し、糸井が式辞を、知事や千葉合同銀行、鉄道連隊から祝辞が述べられた。

運賃や使用した車両についても紹介しておこう

茂原から長南までの乗車料金は21銭、長南～笠森間が8銭、後に延長された奥野から茂原までは31銭で、所要時間は35分程度であつたとされている。

車両は開業当時に、雨宮製作所で製造した50人乗り車キハ101・102の2両で、角張つ

た車体は「重箱」の愛称で呼ばれた。奥野への延長開業などに合わせ、少し軽い40人乗り車キハ103を日本車輛製造東京支店で製造している。この他、蒸気機関車など鉄道省かの払い下げ車を導入していた。主力は当初に導入したガソリンカーであつた。

これについてはエピソードが残されている。

南総鉄道は当初、蒸気動力で認可を受け、内燃動力（ガソリン）使用の認可を受けないままにガソリンカーのみで営業を開始していたのである。鉄道省監督局は開業時、ガソリンカー車2両に関する設計認可を与えていながら、その前提となる内燃動力併用認可がなかつたことに



写真⑤ 笠森寺

気付いていなかったのである。このミスが発覚したのは、その後の新たな車両の設計を申請する際に、鉄道省はやむなく設計認可と同時に、内燃動力併用認可を与える便宜を図ったとされる。

なお、第1期工事の終着駅にある笠森寺（住所長生郡長南町笠森 302）は、笠森観音で知られる寺院で、天台宗別格大本山、坂東三十三箇所第三十一番札所である。国の重要文化財に指定されている観音堂は、大岩の上に61本の柱で支えられ、「四方懸造」と呼ばれる構造で、日本で唯一の特異な建築様式である。奈良時代の延暦3年伝教大師最澄上人が、楠の霊木で十一面観世音菩薩を刻み山上に安置し、開基されたと伝承されている。他にも多くの文化財をもつ寺で、一定の参詣客は見込まれるもののそれだけでは不足で、一般の観光客を呼び込むため小遊園地や付属小動物園を設計するなど、南総鉄道は、当時としては斬新な事業手腕を発揮した。また、茂原から笠森寺に移転した本社事務所では展示会や芝居、映画なども上演し誘客に努力したとされる。

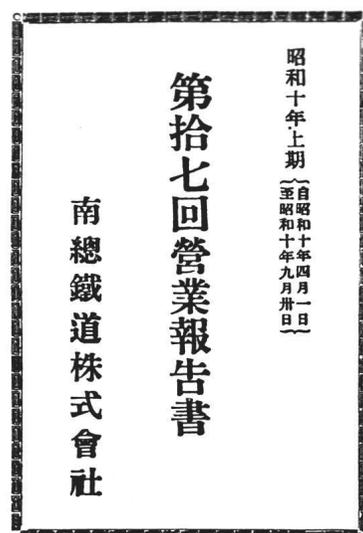
南総鉄道の経営実態

南総鉄道の社長は引続き地元の名士である糸井が務め、専務に就任した伊藤との二人三脚体制で経営にあたった。

南総鉄道の営業報告書はいくつか残っているが、昭和13年の営業報告書で株主構成をみると、100株以上の大口株主は総数で15名、長生郡関係では糸井140株、他の長生郡関係者2名がそれぞれ120株、100株を保有して合計360株に留まっているのに対して、伊藤がらみの福井県および兵庫県関係者で1724株、昭和9年にはまだ糸井の持株は225株あり、100株以上の他の長生郡関係者3名と合わせて675株を有していたから、地元関係者が徐々に株を放出していたことがわかる。

会社の社長は最後まで地元出身で発起人であった糸井玄が務めるが、経営の実質は県外関係者に移っていったことが示されている。株主総会などは経営の好転が見込まれない中、社長の糸井が議長を務め、伊藤が仕切るなどしていた。

南総鐵道株式會社
取締役社長 糸井 玄
専務取締役 伊藤 村
取締役 田 卯
八 作



写真⑥ 南総鉄道営業報告書