

第二次世界大戦末期の民鉄休廃止と資材転用

三 木 理 史*

I はじめに

本稿の目的は、第二次世界大戦¹⁾ 末期に進行した国・民鉄に跨がる大規模な鉄軌道休廃止のうち、民鉄に関わる事例の悉皆調査結果を整理し、「資料」として提示することにある。

筆者は、別稿で大戦末期3年間の鉄軌道休廃止について、主に鉄道博物館所蔵『長崎惣之助文書』に拠って全体像を示し²⁾、以下の点を明らかにした。①戦時時期の大規模鉄軌道休廃止は、1930年代以後の交通事業への統制的措置に連なり、総力戦時の動員体制の延長上で海上輸送の陸運転移を可能にする措置であった。②資材転用や回収転用目的の鉄軌道休廃止は1944年度までが中心で、国鉄線の選定は同年度で終了し、それ以後継続した民鉄も45年度は前年度遅延分に限られる。③上位にある物動計画が度々見直されたため休廃止も計画的ではあり得なかったが、それでも国鉄線の選定には計画性が認められた。④民鉄の選定基準は不明確で、国鉄の回収状況を見つづの帳尻合わせであった可能性が高く、1943・44両年度共に対象が広範囲に分布した(図1)。

計画性を欠く民鉄の休廃止に関して所管した運輸通信省の体系的記録資料は未見であり、たとえば資材転用先も国鉄線は樺太の日ソ国境域と、鉄鉱石需要に関わる吾妻線の建設に重点があったが、民鉄線はセレベス島ニッケル鉱山建設用以外に情報が無い。そこで表1に拠りつつ、民鉄に関する個別事例を悉皆調査し、そこから一定の規則性を見出さざるをえない。もっとも表1自体も不完全で、資材目的の休廃止とされる通説の中にも未採録のものが含まれている³⁾。

ところで、言語論的転回以後の歴史研究は典拠資料の多様化が進み、いわゆる一次史料にとどまらず、手記や回想録などの資料的価値の見直しを促してきた。そこで本稿の悉皆調査においても、まず各民鉄の正史にあたる社史や事業史の叙述、ついで社史未刊行の場合には自治体史・誌、研究者や愛好家の記録・報告・論文などを用い、それらさえ得られない場合に一次史料を遡及調査することとした。それは、守秘性の強い戦中期の一次史料にあたる公文書が逆にそこから皮相的情報しか伝えられず、逆に社史や報告書の拾う伝聞情報により実態に近い情報が少なくないと考えるからである。また各事業者の系譜に関する叙述は、大手民鉄など情報を容易に得られる場合は割愛した。

II 1943年休廃止

1. 休止鋼索線

まず1943年度の鋼索線を取り上げる。鋼索線の撤去指示は、回収機関の成立を承けて第1回目には10ヶ所、第2回目には日光や高野山など交通機関として必須の6ヶ所を除き全て撤去されたという⁴⁾。しかし各回の時期と対象会社名などは不明である。

①伊香保ケーブル⁵⁾ 1929年9月に関東鋼索鉄道が伊香保と榛名をつなぐ鋼索線として開業し、34年2月に社名変更、44年2月に営業を休止して、その撤去資材は近在の吾妻線に転用されたという。戦後は残存施設を活用して1961年8月に開業した。

②御嶽登山鉄道⁶⁾ 1928年3月に地方鉄道敷設免許を受け、10月に御嶽登山鉄道として会社

*奈良大学文学部地理学科

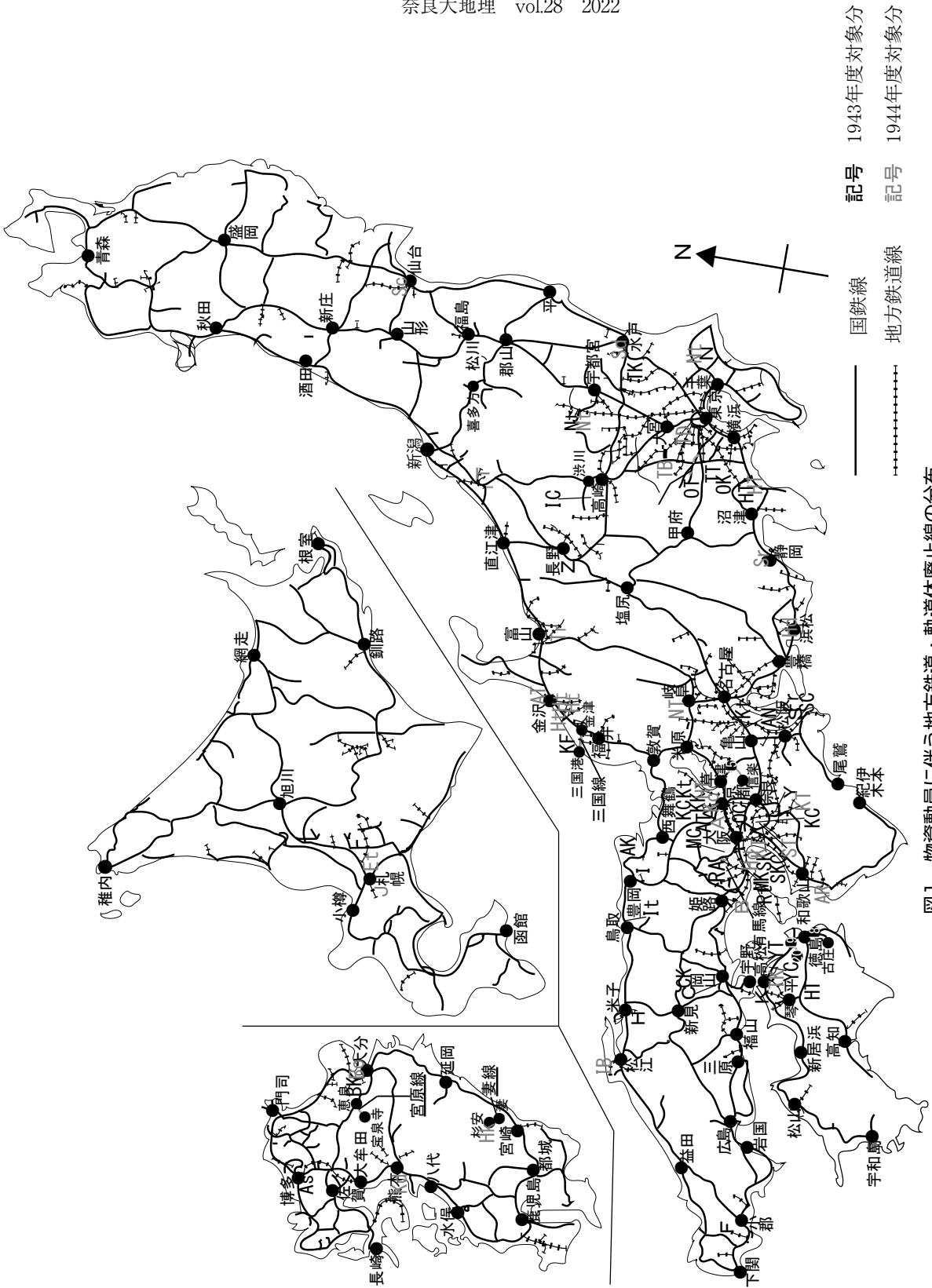


図1 物資動員に伴う地方鉄道・軌道休止線の分布

注：1945年度末の図をベースマップとした。

出所：日本国有鉄道『鉄道技術発達史・別巻I 第2篇施設』日本国有鉄道，1958年，31頁をもとに筆者作成。

を設立したが、経済不況によって事業は頓挫して35年1月に開業した。1944年2月に施設の撤去供出によって営業を休止したが、処置などは不明である。戦後1947年10月に大多摩観光開発に社名変更して、11月から復旧工事に着手し、51年6月に営業を再開した。

③**高尾登山鉄道**⁷⁾ 1921年9月に高尾索道として会社を設立したが、先行技術の乏しさに関東大震災が加わって工事の頓挫を余儀なくされ、27年1月に高尾―清滝間が開業した。1944年2月に企業整備令によって全施設を撤去して産業設備営団に売却して運輸営業を中止し、戦後は48年6月に復旧準備に着手、翌49年10月に運輸営業を再開した。

④**箱根登山鉄道**⁸⁾ 鉄道線や市内電車線の多くは休業対象から逃れたが、強羅―早雲山間の鋼索鉄道は遊覧目的の路線と判断され、1944年2月に運転を休止して早雲山駅舎の建物を除く施設一切が産業設備営団の買い受けとなった。戦後の復旧では前述の駅舎を除く施設が撤去されていたため、新たな建設が必要で1950年7月に営業を再開した。

⑤**京福電気鉄道**⁹⁾ 1942年に配電統制による発送電と配電の両部門を供出して解散した京都電燈の電鉄部門を継承し、同年3月に設立した際に越前線、嵐山線、叡山線の3電鉄線を直営しつつ、三国芦原電鉄、永平寺鉄道、比叡山鉄道、丸岡鉄道、愛宕山鉄道、鞍馬電鉄の傍系電鉄を経営した。そのうち1917年9月に京都電燈と嵐山電気軌道の合併時に比叡登山を容易にすべく計画した西塔橋―四明ヶ嶽間の鋼索線で、後述の索道と併せて44年に運休し、46年に営業を再開した。

⑥**神都交通**¹⁰⁾ 朝熊登山鉄道が1925年8月に朝熊岳山頂金剛證寺参詣用に平岩―朝熊山間の鋼索鉄道を開業し、28年9月に同鉄道は三重合同電気に合併、その後39年8月に神都交通へ再編された。その後1944年1月に鉄道軌道統制会の指示で営業休止、車両は廃車解体、鋼材関係は転用され、戦後会社を継承した三重交通が権利を保持し、営業再開のないまま62年7月に起

業廃止となった¹¹⁾。

⑦**信貴山急行電鉄**¹²⁾ 1928年1月に高安（大阪府）―三郷（奈良県）間の鋼索鉄道と電気鉄道敷設免許を得て5月に信貴山電気鉄道として会社設立し、31年11月に社名を信貴山急行電鉄と改めた。1930年12月に信貴山口―高安山間の鋼索線1.3kmと高安山―信貴山門間鉄道線2.2kmが開業したが、当初から資本・経営の両面で大阪電気軌道（近畿日本鉄道の前身、以下大軌）との関係が深く、41年9月には職員全員を一旦解雇して大軌の後身の関西急行鉄道（以下、関西）へ引き継ぐ合理化を進めた。そして1944年1月に営業休止、4月に関西と合併した。1957年3月に鋼索線は営業を再開し、山上線は廃止となった。

⑧**関西急行鉄道**¹³⁾ 大軌が合併した生駒鋼索鉄道から継承した鳥居前―宝山寺間の延長区間に相当し、山上遊園地への足として宝山寺―生駒山上間が1929年3月に開業した。その撤去決議において、1943年3月に内務省航空局長の「時局下民間航空振興上當局ニ於テモ至大ノ関心ヲ禁ジ得ザル處ニ有之生駒山上…（中略）…航空訓練所施設ハ我国有数ノ特異性アル訓練施設トシテ…（中略）…本登山鉄道ノ存在ニ依リ始メテ確保シ得ル」¹⁴⁾とする差配で産業営団への供出目的の施設撤去は最低限にとどめられ、戦後も45年8月にいち早く営業を再開した。

⑨**六甲越有馬鉄道**¹⁵⁾ 1922年2月に六甲村―有馬町間の免許を得た計画を買収し、28年4月に阪神電気鉄道の傍系会社の六甲越有馬鉄道として会社を設立し、32年3月に土橋―六甲山間（清水駅乗り換え）で鋼索線が開業した。六甲山では後述の六甲登山架空索道と合わせ、いずれかの撤去が求められていたが、結局1944年2月に双方共に撤去が指示され、まず架空索道を撤去して、その作業は終戦間際まで要した。そのため鋼索線は実際に撤去に至らず、産業設備営団に35万円で売却した設備を30万円で買い戻し、戦後1953年8月に営業を再開した。

⑩**摩耶鋼索鉄道**¹⁶⁾ 1922年2月に高尾―摩耶間の敷設免許を受け、10月に阪神電気鉄道の傍

系会社として会社設立、25年1月に開業した。金属回収の目的で1944年2月に営業を休止し、当該線は撤去計画の順位が早かったために一旦撤去されたが、資材は高尾駅に山積みのまま供出転用の機会を逸して終戦を迎えた。戦後は阪神電気鉄道の決意によって1955年5月に営業を再開した。

①**屋島登山鉄道**¹⁷⁾ 屋島への観光客向けに1919年4月に屋島神社前一屋島南嶺間が開業したが、44年2月に「鉄鋼其他金属類の回収の為撤去致しましたので路盤、橋梁(拱橋)隧道其他設備等は其の儘残存」¹⁸⁾し、戦後わずかな工事方法の変更で対応が可能のため50年4月に営業を再開した。

②**八栗登山鉄道** 1931年2月に八栗登山鉄道が八栗登山口一八栗山上間を開業していたが、「終戦前より事実上の業務休止の状態にあり」¹⁹⁾、鉄道材供出のため鋼索鉄道レール全部を取外し供出後事実上営業休止した²⁰⁾ まま会社も解散せず放置していた。1959年7月に復活計画が本格化して資産所有の明確化の必要から会社を解散し、八栗ケーブルが64年12月に路線を再開した。

③**別府鋼索鉄道** 1929年9月に木村久太郎(個人)が雲泉寺一乙原間を開業し、30年9月に別府遊園鋼索鉄道に譲渡した。その後「昭和十九年(一九四四年)五月鉄軌統第八号により運転休止を命ぜられ、軌条其他を撤去され」たが、単なる遊覧利用にとどまらず「終点である乙原台地及其周辺には戸数二〇〇、人口六〇〇の住民が居」²¹⁾り、住民の「内一八〇名は通勤、通学のため又は主食の配給を受けるためにも下りて来ねばならぬ」²²⁾として、戦後1950年6月に再開した。

休止事業者は、路線の施設維持と保全に必要な費用および休止前の益金相当額を毎年補助金として交付され、政府の回収指示を受けても営業存続の望ましい路線が中心で、必要最小限の金属類の撤去にとどめた印象が強い。吾妻線との近接が選定要因であろう伊香保ケーブルを除き、輸送需要の高さと残存施設の活用から1940

～50年代の比較的早期に復活を遂げたものが多かった。

2. 廃止鋼索線

①**筑波山鋼索鉄道**²³⁾ 1923年4月の会社設立時から筑波山神社を大株主とし、山麓を通過する筑波鉄道が早くから経営に参画して25年10月に宮脇一筑波山頂間1.6kmを開業した高収益路線であった。1944年2月に「鉄道施設ハ原則トシテ産業設備営団ニ譲渡ノ上陸運ノ整備増強ニ転用スル」²⁴⁾ため、「戦時中重要資材動員の要あり企業整備により其の施設を撤去供出し事業を廃止するの已むなきに至り会社を解散した」²⁵⁾。輸送需要もあり、資本的にも比較的安定しながら、休止ではなく廃止となった事情は判然としないが、戦後は1954年11月に営業運転再開に漕ぎ着けた²⁶⁾。

②**大山鋼索鉄道**²⁷⁾ 1927年伊勢原に小田原急行鉄道が開通したのを機に、阿夫利神社を中心に大山鋼索鉄道を設立し、31年8月に追分一社間が開通した。戦中期に不要施設として撤去を経て、戦後は1965年7月に小田急電鉄と神奈川中央交通を大株主とした大山観光電鉄が営業を再開した。

③**天橋立鋼索鉄道** 1927年8月に成相電気鉄道が府中一傘松間0.38kmを開業し、同年12月に改称、43年12月に運輸営業廃止許可申請書を提出した。「廃止理由書」には「戦局ノ推移ニ伴ヒ政府ニ於テハ地方鉄道、軌道及索道ノ整備増強計画ヲ樹立シ之ヲ実施スル為当社経営ニ係ル鋼索鉄道ノ施設ヲ回収セラル、コトニ決定シタル旨通牒アリタル」²⁸⁾として、政府の回収指示によって廃止決定に至った。1944年2月に廃止し、5月には「国家ノ要請ニ応ヘ戦力増強ニ資センガ為施設ノ全部ヲ産業設備営団ヘ譲渡シ」²⁹⁾て会社自体も解散した。

④**男山鉄道**³⁰⁾ 1926年6月に男山山上の石清水八幡宮の参詣用に男山索道が八幡口一男山間0.4kmを開業させ、28年5月に改称して戦中期も活況を呈していたが、44年2月に軍需資材用供出の対象として撤去して会社も解散した。戦後

は京阪電気鉄道が継承して1955年12月に営業を再開した。

⑤**愛宕山鉄道**³¹⁾ 1897年京都鉄道（現JR山陰本線）と、1918年京都電灯（現京福電気鉄道）嵐山線の開業を承け、大正末期に清瀧と愛宕山方面への鉄道建設計画が浮上し、26年11月に免許を得、27年8月に愛宕山鉄道が設立をみた。まず1929年4月に嵐山—清瀧間 3.3kmの平坦線が開業し、7月に工事の遅延した清瀧川—愛宕間2.0kmの鋼索線も開業したが、世界恐慌に事故も相乗して会社の整理案まで浮上した。そのため1943年度の「當局ノ御指示ニ基キ国策ニ順応スル」³²⁾ 廃止勧奨は渡りに船の感があり、44年2月に鋼索全線の廃止と平坦線の単線化を実施し、産業営団への資材譲渡で得られた代金を蓄積した欠損の補填に充当しようとした。さらに1944年12月には平坦線および附帯事業も廃業し、45年6月に会社自体も解散した³³⁾。

⑥**妙見鋼索鉄道**³⁴⁾ 1922年2月に滝谷—妙見山間の免許を得て会社を設立し、25年8月に開業して能勢電気軌道との連携によって順調な経営を維持していた。1944年2月に企業整備により産業設備営団に軌道設備を供出して廃業した。戦後は能勢電気軌道が継承して1960年4月に再開した。

⑦**中国稲荷山鋼索鉄道** 1929年2月に奥ノ院—山下間0.4kmを開業したが、「本（昭和18年12：引用者）月六日ニ運輸通信省ヨリ電報ガ参リマシテ…（中略）…営業ノ休止又ハ廃止ヲセヨト言フ指令ヲ戴イテ帰り」³⁵⁾ 早速臨時株主総会を招集したところ、買い取りに関する株主の質問に対して、議長の「産業設備営団ガ之ヲ買上ゲルノデスガ其ノ買上ノ基準価格ト云フモノガアツテ之レニ依ツテ運輸通信省ガ査定スルコトニナツテ井マスクライヨイヨ幾ラト言フ事ハ今處未ダ分リマセン」³⁶⁾ とする発言が残っており、前稿で明らかにした事後査定を経過を裏付けている。

⑧**箸蔵登山鉄道**³⁷⁾ 1929年8月に会社設立と同時に工事に着手し、30年6月に赤鳥居—仁王門間が開業した。1943年鉄材供出の際に撤去さ

れ、戦後は1971年4月に箸蔵山ロープウェイが敷設された。

廃止事業者は設備評価額による支払いのみのため、筑波山鋼索鉄道を例外として、一般に休止鋼索線に比べて輸送需要の低いものが多い。むしろ政府の回収指示を受けて設備の買上を期待して廃止を決定し、会社も解散した事例が多いと考えられる。

3. 休止鉄道

①**伯陽電鉄**³⁸⁾ 1921年6月に米子町—法勝寺村間の地方鉄道免許を申請して22年11月に免許を得、同年12月に法勝寺鉄道として会社設立、24年7月に山陰地方最初の電気鉄道として米子町—大袋間、8月に大袋—法勝寺間の開業で所期の約12.7kmが全線開通し、11月に伯陽電鉄に社名変更した。1923年2月に法勝寺村から広瀬町（島根県）間の免許を申請し、24年3月に終点を同郡井尻村に短縮して7月に免許を得、30年1月に既設線の阿賀から分岐して阿賀—井尻間が開通した。延長支線区間は本線に比べ利用僅少という通説に異論もあるが、地元でも廃止の噂が絶えなかった。他方休止指示以前に沿線15町村長連名で廃止反対陳情がなされ、44年1月の廃止認可を会社側が撤回、その後運輸営業の一部休止を認可された。これらの経緯は政府による強制的供出としてきた通説と異なる事情を示唆するが、戦後も復活しないまま1959年9月廃止となった。

②**船木鉄道**³⁹⁾ 旧山陽道の宿場町である船木町を山陽本線宇部駅に結ぶため1912年11月に免許を得、1916年9月に宇部—船木町間が開業した。ついで1923～26年に吉部まで延長、戦中期まで地方鉄道補助を得て経営し、35年頃からの石炭需要の高揚で沿線の低質炭にも供給先が開け、特に戦中期には宇部油化工業の人造石油工場（宇部市在）との契約によって飛躍が期待された。ところが1944年3月に「将来性に乏しい線路を撤去して戦時資材として活用する目的で監督官庁の万倉・吉部間の線路撤去について

強制命令が出て昭和19年3月に万倉・吉部間8料を撤去し…（中略）…西宇部から万倉迄の9料7分の短い鉄道となつたが戦局が急を告げるに及んで石炭の需要が増加し、…（中略）…営業的には非常な活況を呈⁴⁰⁾したが、同年5月に宇部油化工業が契約を突如破棄して以後低迷した。回収指示のあった当時は大量輸送による躍進期であり、戦時輸送の需要と無関係の末端区間を撤去することで、資材の有効利用を企図したものと考えられる。

③**出石鉄道**⁴¹⁾ 1919年6月に城下町出石と山陰線江原駅間の鉄道敷設免許を得て、同月会社設立、29年7月に江原一出石間が開業した。並行バス路線出現や台風による橋梁流出に悩まされたが、順調な経営下での回収転用目的の休止指令には反発も少なくなかった。小輸送量で軍事輸送と関係稀薄な点が選定理由とされ、1944年3月から撤去軌条をセレバス島へ供出した。その代償として自動車運輸営業を開始したが、戦後は復活せぬまま1966年1月解散決議、70年7月に廃止許可された。

④**善光寺白馬電鉄**⁴²⁾ 1927年11月に長野市から白馬山麓の北城村間の地方鉄道敷設免許を得て、29年11月に会社設立、36年11月の南長野―善光寺温泉東口間、12月に善光寺温泉まで、さらに42年12月に善光寺温泉―裾花口間、が各々開業し、44年1月に休止となった。休止の経緯は「大東亜戦争の愈々熾烈に伴い昭和18年12月6日運輸通信省鉄道総局長官の招電に接し、出頭したる処大臣より戦局の現段階に即応し陸運の整備増強を図る⁴³⁾」ためと説明された。「供出代金は鉄道復活代金以外に使用を禁止するとして、特殊預金として預金中の処不幸昭和20年8月敗戦の結果GHQの指令に依り戦争協力の故をもつて戦時利得税として全額徴収されると共に戦犯に該当するとして凡ゆる関係の自由を拘束される立場に置かれ⁴⁴⁾」た。軌条などはセレバス島へ移送されたが、車両などは1944年に上田丸子電鉄、江若鉄道、福島電気鉄道へいち早く譲渡した⁴⁵⁾。戦後も運輸営業許可申請を繰り返し、裾花ダム建設による線路用地一部水没

を機に1969年7月に廃止となった⁴⁶⁾。

⑤**成田鉄道**⁴⁷⁾ 1910年6月に県債による建設を議決された千葉県営鉄道のうち、8月に免許を得た成田―多古間が翌11年7～10月に開業した多古線を前身とした。その後1926～28年に成田から銚子への短絡経路として多古―八日市場間を延長し、その最中の27年4月に県営鉄道は成田電気軌道へ譲渡され、同軌道が社名を成田鉄道に改めて継承した。経営は順調ながら1943年中の撤去路線に選定され、沿線での反対運動をよそに44年1月で営業を休止した⁴⁸⁾。資材はセレバス島ニッケル鉱山への転用目的とされ、鉄道代行路線として省営自動車多古線を開設して当初は貨物のみ、1944年4月から旅客営業も開始し、一部区間は軌条撤去後の道床を専用道路とした。戦後会社は千葉交通へと発展したが、鉄道が復活することはなく1946年10月で廃止となった。

⑥**大和鉄道**⁴⁹⁾ 1910年12月に田原本と王寺間の蒸気軽便鉄道敷設を出願、11年6月に免許を得、7月に田原本鉄道として会社設立、その後曲折を経て18年4月に新王寺―田原本間が開通した。開業を踏まえて1918年5月に田原本―桜井間約7.3kmの敷設免許を申請したが、22年9月に田原本―味間間、翌23年5月に味間―桜井町間が各々開業した。桜井町・桜井間の開業は1928年5月であったが、その頃から会社は近畿日本鉄道の前身会社の1つ参宮急行電鉄と資本や経営の関係を強めた。しかし延長区間の田原本―桜井間は輸送量が少なく、かつ国鉄桜井線や関急線と並行のため廃止対象に選定され、1943年12月の取締役会で運輸営業休止と産業設備営団への譲渡を決議した。撤去作業も関急職員が従事し、撤去軌条はセレバス島へ、その他の資材は国内他線へ転用され、供出代金は特殊預金として現金化を許されなかったとされる。

⑦**琴平急行電鉄**⁵⁰⁾ 1926年5月に坂出一琴平間の地方鉄道敷設免許を申請し、12月に免許を得て、30年4月に上記区間が開業した。収入額自体も低迷し、鉄道損益も赤字つづきの経営であったが、1944年1月に全施設をセレバス島

へ送るとして休止指示を受けた。会社は存続したが、1947年8月に琴平参宮電鉄と合併を決議し、翌48年7月実施、54年8月に路線廃止申請となった。

⑧**神都交通** 1919年8月に伊勢電気鉄道軌道線楠部と、前述の鋼索鉄道の平岩を結ぶ普通鉄道免許を得て、25年8月に開業した。営業休止経緯と処置、戦後の廃止は鋼索鉄道線と同様であった⁵¹⁾。

⑨**愛宕山鉄道** 1929年4月開業の嵐山―清瀧間単線化が該当し、営業休止と廃止経緯も前述した。

⑩**信貴山急行電鉄** 1930年12月開業の高安山―信貴山門間鉄道線が該当し、営業休止の経緯は前述の休止鋼索線と同様ながら、戦後山上線は営業を再開せぬまま廃止となった。

⑪**中国鉄道** 1894年7月の岡山―米子間の陰陽連絡線仮免状にもとづく会社設立に遡るが、当該区間は吉備鉄道から譲渡を受けて1904年11月に開業した岡山―湛井間路線から分岐し、10年9月に稲荷駅から稲荷間の軽便鉄道として免許されたもので、11年5月に軌間762mmで開業した⁵²⁾。その後同線は1929年に1,067mmに改軌され、43年度に備中高松（元稲荷）―稲荷山間は休止区間となった⁵³⁾。

⑫**京福電気鉄道** 越前本線「永平寺川橋梁ノ前後ハ最小半径ノ曲線連続且ツ勾配急ニシテ運転危険ナルノミナラズ橋桁ノ負担力弱ク戦時下重要資材ノ大量輸送ニ際シ省大型貨車ノ通過ニハ相当制限ヲ附セラル予測ヨリ改良計画中ナリシモ当該橋梁ノ橋桁入手困難ノ為延引」していたが、「三国芦原線電車三国―東尋坊口間施設撤去資材ノ内適当ナル橋桁ノ転用許可相受⁵⁴⁾」、加えて鞍馬線山端―八瀬間の単線化による撤去資材の転用によって調達が可能となった。これらは産業設備営団を介さず私鉄の緊急路線建設用に自発的に自社転用した約9,000吨⁵⁵⁾の一部と推定される。

社内での資材融通によって当該工事を急いだのは、「岐阜県下省線（越美南線：引用者）白鳥駅ト福井県大野郡大野町弊社大野口駅間ニ省

営自動車運輸開始セラレ弊社大野口駅ニテ貨物受渡ヲ行ハルルニ付テハ之ニ対応シテ右線路ノ竣工を急ギ戦力増強上鋭意輸送ニ努力致度⁵⁶⁾」からであった。越美南線（現長良川鉄道）と福井県内との連絡は現在でさえも未成ながら、輸送上の資材転用の根拠になり得たのであろう。そうした三国芦原線への優遇に「国有鉄道三国線金津、三国間運輸営業休止ニ伴ヒ京福電気鉄道三国芦原線ハ之ガ代行機関トシテ使命ヲ有スルコト、ナリタルニ付該路線ノ運営ニ関シテハ格段ノ努力ヲ傾注スルト共ニ特ニ貨物輸送ニ就キテハ会社ノ全力ヲ挙ゲテ之ガ輸送ノ完遂ヲ図⁵⁶⁾」ると運輸通信省次官が通牒を発した。会社側も「今般三国線（金津、三国港間）ノ営業ヲ御休止可相成候ニ就テハ三国、三国港間ハ御省施設物ヲ借受ケ省三国駅ニ於テ本区間ト弊社三国芦原駅トノ連絡施設ヲ為シ三国線ノ客貨ヲ取扱ヒ度⁵⁷⁾」として、1944年9月に三国―三国港間1.0kmの線路延長免許と工事施行認可を申請していた。

⑬**安濃鉄道**⁵⁸⁾ 1911年12月に津市から河芸郡明村間と途中分岐して高宮村間の軽便鉄道敷設を申請して13年7月に会社設立、15年12月に新町―椋本間の開業をみた。「新町・椋本間休止ノ件ハ昭和一九年一月一日鉄道軌道企業整備令ニ依リ休止シ」、さらに「戦時中会社路線の全部を供出など国策に協力いたして営業休止と」し、「終戦と同時に先の供出路線の返還につき再三関係省庁殿にお願いいたしましたが遂に御下渡しなく自力を以ては復旧は困難な情勢となり⁵⁹⁾」、やむなく営業休止した。営業再開の請願を戦後も継続したが、1972年8月に社会情勢の変化で廃止を決めた。

中国鉄道を除き戦後に廃止措置が採られ、休止線として撤去に応じたのは補助金によって営業継続区間の補填に充てようと考えた可能性もある。軍需輸送と関係の薄い不採算路線を選定した可能性は高いが、船木鉄道のように軍需輸送区間を避けた指定例や、京福電気鉄道や大和鉄道の並行路線のある区間の選定例もあった。

特に京福電気鉄道は社内の資材融通を見込み撤去区間を選定した好例である。本節の事例に類出するセレベス島の開発鉄道は、南方占領地域の資源開発のために海軍省と鉄道省が京成電気軌道に建設と経営の特命とされ、10万株の株式で6.4万株を同社が所有し（ついで麻生鉱業・南洋拓殖・小野田セメント製造が各1万株）、1943年7月にマカッサル―バンガジェネ間49kmとバンガジェネ―トドンクラ間28kmの敷設が決定した。日本から供出した軌条が各社撤去による捻出分で、その内訳は⑤2,680トン、⑦1,440トン、③773トン、④686トン、⑥560トン、⑩324トン、⑫三国線150トン、⑨146トン、⑬京都線134トンから成る6,893トンとされる⁶⁰。この記録によれば京福電気鉄道の資材は社内融通のみならず供出分も含み、京成電気軌道傘下の成田鉄道を筆頭に、琴平急行電鉄、出石鉄道、善光寺白馬鉄道など全線休止とした事業者から相当量を供出し、その不足分を部分休止の事業者分で埋め合わせたと考えられる。

4. 廃止軌道

①**岩井町営軌道**⁶¹ 山陰本線の開業による荒金鉱山の出荷量増加と岩井温泉への交通路確保のため当時の岩井村（1927年町制施行）が21年11月に特許を得、26年1月に岩美―岩井温泉間を開業させた。浴客が少ないため鉱石の貨物輸送に期待し、開業後も約10年周期で経営難に見舞われたとされ、44年の休止も時局の影響のみならず、自社経営難も要因とする証言が残っている⁶²。

②**桑名電軌**⁶³ 桑名町内を循環する路線を計画して1926年6月に特許を得て会社設立、27年9月に桑名駅前―桑名町間延長わずか1kmで開業し、結果的に循環線は未成に終わった。そのため1932年以後市街地人口を併走する自動車交通との競争によって経営状態が悪化し、43年12月の臨時株主総会で運輸営業廃止と会社解散を正式決議して営業廃止許可を申請した。

以上から軌道線は営業廃止許可申請中のもの

のから選定して帳尻を合わせた可能性が高い。

5. 休止索道

①**日光登山鉄道**⁶⁴ 1912年以來の系譜をもつという馬返―明智平間の鋼索鉄道計画の一部を成し、26年5月に免許を得て、32年8月の鋼索鉄道開業につづいて、翌33年に明智平―展望台間を架空索道で開業した。後者が1943年9月に営業を休止して翌44年1月に設備撤去となったが、前者は45年2月日光軌道に、さらに47年6月に東武鉄道への合併を経ながら撤去を逃れることができた。

②**京福電気鉄道**⁶⁵ 前身会社の京都電燈が1925年12月に西塔橋―四明岳間の鋼索鉄道を開業させ、接続する高祖谷―延暦寺間の架空索道の免許を27年9月に得て28年10月に開業した。1944年に休業施設指定で解体したが、転用困難のため機器類は長期間放置され、56年7月に営業を再開した。

③**二見浦旅客索道**⁶⁶ 1932年7月に二見浦―音無山間で開業したが、敷設の趣旨は二見浦の遊覧客の眺望目的で、その社長は朝熊登山鉄道と同じであった。一連の遊覧輸送施設と見なされて1944年に休業施設に指定されて解体となり、転用困難のため機器類は長期間放置のまま戦後に至った。

④**六甲登山架空索道**⁶⁷ 1930年に阪神急行電鉄が阪神電気鉄道の前述の六甲越馬鉄道の鋼索線に対抗して会社を設立、32年3月に六甲登山口―六甲山上間で開業した。前述のように1944年の休業施設指定時にも同鋼索線と比較され、転用困難のため機器類は長期間放置のまま戦後に至った。

⑤**愛宕山索道**⁶⁸ 日本の旅客索道の草分けの1つで、1928年2月に福岡市姪の浜の清瀧川―愛宕間で開通したが、転用処置についての詳細は不明である。

戦前期には旅客索道自体が限定的で、すでに1930年代末には敷設計画を凍結していた事例も多いが、39年5月に三峰登山架空索道が大輪―

山上間で奇跡的な開業を遂げ、吉野山架空索道(29年3月開通)とともに山上生活維持のために不可欠な施設として休止を逃れた⁶⁹⁾。それら架空索道の選定は鋼索鉄道のそれに通じるが、実際は転用困難なまま放置に終わった事例が多かった。

Ⅲ 1944年休廃止

1. 休廃止鉄道

当該年度の鉄軌道線の休廃止は、前年度に比較して経程も短く、休廃止年月さえ「不明」のものが多し。それらはもはや対象路線が少なく、やむをえない指定を物語るものであろう。

①**定山溪鉄道**⁷⁰⁾ 1913年7月に札幌と定山溪間の軽便鉄道敷設免許、15年12月に定山溪鉄道として会社設立と同時に起点を苗穂から函館本線接続点の白石に変更、18年10月に白石一定山溪間が開通した。1929年10月の電化区間は北海道鉄道(現JR千歳線)に接続する東札幌一定山溪間となり、白石一東札幌間約2.8kmは貨物混合列車用に残ったが、41年2月に旅客営業を中止した⁷¹⁾。その白石一東札幌間が1945年3月に戦時特例によって産業設備営団への資材供出のために廃止された。

②**栃尾鉄道**⁷²⁾ 1915年2月に浦瀬一栃尾間で開業し、路線延伸を進めて24年5月に行楽路線として長岡一悠久山間も開業した。遊覧性の強さから1945年3月に悠久山線が国策で営業を廃止して資材は戦力増強に活用され、戦後は46年3月に長岡の復興を担って運転を再開した。

③**東武鉄道**⁷³⁾ 坂戸町(現坂戸)一越生間は越生鉄道の合併によって編入された区間に相当する。生糸や木材集散地として栄えてきた越生町が大正期に林産物出荷の不振に陥っていた際、池袋から川越、そして坂戸へ延伸してきた東上鉄道がその北東側の農産物集散地の松山町への延伸を計画した。1920年7月に東上鉄道を合併し、23年に武州松山、さらに小川町まで延長した。越生町では越生鉄道を計画して1927年9月に坂戸町一越生間の地方鉄道免許を得、28

年東武鉄道本社内で会社設立、32年2月に坂戸町一森戸間、ついで33年4月の国鉄八高線の越生延長を機に34年12月に森戸一越生間が開通した。国鉄八高線や並行バス路線の開業によって輸送低迷に見舞われた1943年7月に越生鉄道を買収した。八高線との並行もあって、1944年12月に休止要請を受け、従業員や車両は宇都宮の中島飛行機地下工場の輸送用に転用、線路などの資材は東上線復旧用となった。東武鉄道の路線に属したため、戦後1945年12月には営業再開、50年7月には全線を電化した。

④**浅野川電気鉄道**⁷⁴⁾ 1923年3月に金沢駅から粟ヶ崎間の地方鉄道免許を出願、5月に免許を得て、24年1月に浅野川電気鉄道として会社設立、25年5月の七ツ屋一新須崎間を皮切りに29年7月までに所期の区間が開通した。粟ヶ崎遊園地を中心に遊覧地開発へ重点を移したが、41年にまずバスが運休、ついで遊園地が軍の施設に転用されて、残る鉄道の粟ヶ崎遊園一粟ヶ崎海岸間も45年に接収となった。その直後の1945年7月の臨時株主総会で後述の北陸鉄道への合併を決議した。

⑤**北陸鉄道**⁷⁵⁾ 1942年に旧金沢電気軌道を母体に北陸合同電気の交通部門を譲渡して成立した戦時統合会社で、動橋一片山津間約2.6kmは14年4月に片山津軌道が開業し、5月に温泉電軌に譲渡、22年11月に廃止、同月電気鉄道として新動橋一片山津間約2.7kmを開業した区間に相当した。1943年10月に温泉電軌を合併したが、社史中に当該区間の戦中期休止に関する記述は見出せない。

⑥**名古屋鉄道** 森屋一鏡島間は1924年4月の美濃電気軌道の開通路線末端に相当し、その休止は1944年12月に軍需工場への通勤輸送整備拡充のため、社史では「ローカル支線の営業を休止し、その発生品を重点線区にふり向けるといふ非常手段を取らなければならなかった」⁷⁶⁾と窮状を述べている。

⑦**近畿日本鉄道** 平端一法隆寺間は、1915年2月開業の天理軽便鉄道新法隆寺一天理間の一部に相当し、同鉄道が大軌に合併され、平端一

天理間は畝傍線の支線として改軌・電化された末端区間にあたる。当該区間は狭軌・非電化で残ったために、1945年2月に「戦局の重大化から現に営業中の線路の一部をも撤去供出させられ」⁷⁷⁾ たとしている。

⑧**愛宕山鉄道** 1944年1月に単線化した前述の嵐山―清瀧間の廃止が該当した。

⑨**別府軽便鉄道**⁷⁸⁾ 人造肥料を開発した多木製肥所を起業した多木久米次郎が1906年頃に山陽（鉄道）線と別府港を結ぶ別府軽便鉄道の計画を立ち上げ、21年8月に野口―港口間、23年3月に別府港―土山間が相次いで開通した。そのうち前者の野口線が1945年1月に遊休施設として撤去されたが、レールなど資材は別府港に山積みのまま終戦を迎え、それを活用して同線は47年に復活した。

⑩**有田鉄道**⁷⁹⁾ 有田川流域のみかんの積み出し用に1911年5月に湯浅町と鳥屋城村を結ぶ軽便鉄道の敷設を出願し、翌12年3月に免許を得て、13年2月に有田軽便鉄道として会社を設立して、6月有田鉄道に名称変更、15年5月に海岸―下津野間、16年7月に下津野―金屋口間が開業した。そして戦局悪化によって1944年12月に紀勢西線と並行する海岸―藤並間3.3kmの休止許可を申請し、許可を得てレールの撤去を行ったが、戦後も復活することなく59年4月に廃止となった。

⑪**一畑電気鉄道**⁸⁰⁾ 1914年4月に出雲今市―雲州平田間で開業した一畑軽便鉄道が路線延伸と電化を進め25年7月に改称したもので、28年4月の小境灘―北松江間の開業によって小境灘―一畑間は盲腸線状態になった。そこに着目して1944年11月に撤去供出の指示があり、軌条、鉄柱、架線に至る全資材が対象となり、名古屋鉄道に送られたとする証言が残るとしている。

⑫**高松琴平電鉄**⁸¹⁾ 1943年に琴平電鉄を母体に讃岐電鉄と高松電気軌道を合併して成立した戦時統合会社で、屋島登山口―志度間は1911年11月に東讃電気軌道の今橋―志度間の開業した区間の一部に相当した。統合3社のうち旧高松電気軌道のみが軌道線で、その輸送力増強向け

資材を社内調達する必要から、1945年1月に志度線（東讃電気軌道から讃岐電鉄を経て合併により命名）八栗―志度間の撤去を余儀なくされたが、戦後49年10月に営業を復活した。

以上には撤去の事実さえ明確でないものが含まれ、前章の各事例とは異なり用途や転用先が明らかになるものも少なく、実際に休廃止したかどうかさえ定かでないものも少なくない。

2. 休廃止軌道

①**江別町営軌道** 「北海道唯一の人車軌道かつ我国唯一の1067mm軌間の人車軌道」で、「専用側線で済む路線をなぜ一般営業軌道として運営したのかが不思議な存在」⁸²⁾ とされてきた。「軌道条例」による特許は1902年3月で、05年1月に江別川線が、13年6月に石狩川線が、各々開業したが、22年10月に後者が廃止、前者も28年4月の部分廃止によって利用価値はほぼ消滅していた。そのため「戦力増強上ノ輸送要請ト物資動員計画ノ実情ニ依ル非常措置トシテ軌道全線区ノ回収並ニ運輸営業ノ廃止ヲ命セラレタ」⁸³⁾ として45年3月に廃止された。

②**大沼電鉄**⁸⁴⁾ 1922年12月に軍川―鹿部間の馬力による渡島軌道として特許を得たが、時代の趨勢から電気動力に変更して大沼駅から鹿部間で29年1月に開業した。水力発電所の設置で集落を形成した石材産出の盛んな鹿部への輸送機関が実態のため1945年5月に廃止され、資材は富山地方鉄道高岡軌道線の建設用に転用予定であったが、軌道用地保有のまま会社が存続したため回収を免れた。戦後1948年1月に軌道ではなく地方鉄道の大沼電鉄として復活した。

③**仙台市交通局**⁸⁵⁾ 事業史の年表に「1944年3月に芭蕉の辻線撤去」の記録が見えるのみで、その経緯などは不明であった。近年の刊行物に同線は短距離で営業不振であったことと「撤去されたレールは、戦時下の現物供与となった」⁸⁶⁾ とする記述が認められるようになった。

④**茨城交通**⁸⁷⁾ 1944年8月に水浜電車を母体に湊鉄道、茨城鉄道などの合併により成立した

戦時統合会社で、水浜電車は21年8月に会社設立、22年12月に電灯電力供給事業から創業、軌道線も同年同月に浜田—磯浜間が開業した。軌道線は1942年度までに20.5kmが開業し、45年5月に大洗—海門橋間が不要不急線区として営業休止・線路撤去の対象となり、48年3月に営業休止許可となった。

⑤**成田鉄道** 成田駅前と新勝寺門前および宗吾霊堂を結び参拝客を輸送すべく明治末期から計画され、1910年12月に成田駅前—成田山門前間が、翌11年1月に成田駅前—宗吾間が、各々開業した。草創期から会社の投機志向のために廃止案が絶えなかったが、ついに1944年12月に遊覧性の高さゆえに政府からの指示で資材転用によって廃止されることになった⁸⁸⁾。

⑥**東京急行電鉄** 1944年5月合併の旧京王電気軌道が1931年3月に開業させた御陵線で、45年1月に運転休止され、戦後京王帝都電鉄が北野—山田間の路線の一部を高尾線建設時に活用した⁸⁹⁾。

⑦**箱根登山鉄道** 前述の鋼索鉄道線以外は存続できたが、1944年12月に「軌道運輸営業休止許可申請」を提出し、45年1月から軌道線が当分の間休止していたことは公文書上で確認できる⁹⁰⁾。休止後の処置などの記録は未見だが、戦後1948年7月から通学・通園利用者増加に伴い復旧した。

⑧**富山地方鉄道**⁹¹⁾ 1943年1月に富山電気鉄道を母体にした戦時統合会社で、富山大橋—陸軍病院前間は合併された富山市営軌道が開業した区間が該当した。戦時下で補修部品、特に車両の調達に困難を来して休止措置を講じ、44年5月に臨時的な運行のみであった呉羽公園下—陸軍病院前間、ついで45年1月に陸軍病院前—新富山駅前間の休止認可を得て、その後前者を廃止した。しかし資材転用に関わる記録は見当たらない。

⑨**北陸鉄道** 松原—濤々園前間は金石電気鉄道が1931年8月に直営遊覧施設「濤々園」への足として開業し、43年9月に同園が消滅で45年5月に廃止許可となったが、経緯などは確認で

きない⁹²⁾。また前述の温泉電軌から継承した宇和野—新動橋間は1945年4月に軌道から地方鉄道への変更が行われたが、その休止措置に関する叙述は社史上に認められない。

⑩**静岡鉄道**⁹³⁾ 1908年5月に江尻新町—清水波止場間で開業し、間もなく大日本軌道静岡支社、つぎに駿遠電気を経て23年2月に静岡電気鉄道となり、43年5月に戦時体制下で県下の交通事業者の統合会社として成立した。可睡口—可睡間は、静岡電気鉄道時代の1923年6月に合併した旧秋葉鉄道が、02年12月開業の袋井駅—森町間の本線から分岐した可睡線として11年12月に開業させ、44年12月の東南海地震で陥没して復旧に多額の費用を要するため休止、戦後62年9月に廃止した⁹⁴⁾。資材転用に関する記録は社史上にも認められない。

⑪**浜松電気鉄道**⁹⁵⁾ 1909年3月に大日本軌道浜松支社として馬込—萱場間を開業し、数々の社名変更を経て27年1月に同電気鉄道となったが、その路線網拡大過程で14年4月に西ヶ崎—笠井間を開業した。その後本線の浜松—遠州二俣間を高規格の遠州電気鉄道に移管して以後支線経営のみで存続し、その最終区間に相当した西ヶ崎—笠井間を1944年12月に廃止したが⁹⁶⁾、社史上にも資材転用に関わる記録を見出すことはできない。

⑫**近畿日本鉄道**⁹⁷⁾ 1944年6月に関西急行鉄道と南海鉄道の合併によって成立した戦時統合会社で、後者が1911年12月に恵美須町一市ノ町間で開業した阪堺電気軌道が12年8月に大浜通三丁目—大浜海岸間で延長した支線が休止区間にほぼ相当した。1945年2月に大浜線大浜北町—大浜海岸間0.6kmの運輸営業休止の記録のみで、資材転用の経緯などに関する叙述は社史上にも認められない。

⑬**京都市電氣局**⁹⁸⁾ 東山仁王門—蹴上間は、1918年7月に譲受した旧京都電気鉄道が1895年4月開業区間を、第一期線へ接続して新設区間と26年8月に広軌化した枝線区間に相当し、45年2月に休止したことは確認できるが、資材転用の経緯などに関する叙述は認められない。

⑭**阪神電気鉄道**⁹⁹⁾ 浜甲子園—中津浜間は、1945年1月に飛行機の輸送通路として使用するため当該区間のレールを撤去して営業休止したとの記録が残るのみで、資材転用に関する叙述はない。

⑮**別府大分電鉄**¹⁰⁰⁾ 1900年5月茶屋町口—別府間で開業した豊州電気鉄道に端を發し、29年5月に別府棧橋前—境川間と30年12月の境川—亀川間の開業によって加えた北浜—亀川間を単線化し、余剩軌条の撤去・供出指令を受けて撤去工事に着手したが（時期不明）、終戦で回収を逃れた。

⑯**熊本電気軌道**¹⁰¹⁾ 熊本軌道が1912年6月に檜崎—田崎間、13年12月に百貫石—檜崎間を蒸気軌道で開業させた区間に相当し、21年12月に熊本電気軌道に吸収合併ののち23年10月に電化した。戦局の進展により1944年2月に熊本市が同電気軌道を買収、その後45年3月から休止となり施設は産業設備営団に譲渡したが、軌条は延長工事を進めていた熊本市の健軍線に転用されたという。

⑰**日向軌道**¹⁰²⁾ 1927年7月に林産物の山間から集散地への輸送機関として二軒橋—杉安間で開通し、38～41年にかけて重役変更に伴う登記に関する照会や、取締役交代によって本社が大阪市へ移転するなど経営の安定性を欠いていた¹⁰³⁾。そして以下のような事情説明を行った¹⁰⁴⁾。

廢線許可書記載ノ趣旨ニ依リ宮崎県庁經由主務省（鉄道、内務兩省）ニ提出仕り候、此間再三再四出頭致シ本省ニ御進達方嘆願ニ及ビ或ハ書面ヲ以テ弊社ノ窮狀等縷々上申仕り速カニ御進達ニ就キ数度ニ誇^(マツ)リ是レガ御促進方ヲ及御懇談居り候モ御審議未了ノ故ナルヤ殆ト其都度何等ノ御指示モ無之…（中略）…何故ニ県當局ニ於カレテ滿一ヶ年有余ヲ經過スルニ不拘留保ノ儘ニナシ無意義ナル營業ヲ恰モ強制セラルルカノ如ク放任セラレ居ル事ニ就キ県當局ノ御意図ガ那辺ニアルヤ眞誠ニ了解ニ苦シム次第ニ候…（後略）

宮崎県庁の真意を記した書類は未見ながら、事業者が再三再四の廃止申請を繰り返して、1945年3月の軌道運輸廃止並会社解散決議認可申請が5月によく進達され、3月に追認形式で廃止と会社解散が認可されたということになるが¹⁰⁵⁾、転用に関する記録は認められない。

以上の状況から全国の軌道線から輸送の影響が広範囲に及ばない支線的な路線や区間を選定して対象としたと考えられる。しかし資材転用に関する記録が残るのはわずかに②・⑤・⑯程度で、それらも実際の転用には至らなかった例を含んでおり、転用効果も低かったものと推定される。

3. 休廃止鋼索線

①**信貴山電鉄**¹⁰⁶⁾ 信貴生駒電気鉄道として1925年11月に電気鉄道線の王寺—山下間および鋼索線の山—信貴山間が開業し、25年に信貴生駒電鉄となり、表中の社名は誤記である。鋼索線の撤去指令対象として監督官庁の実情調査まで行われたが、輸送量で前述の信貴山急行電鉄に劣りながらも交通機関としての利用度を考慮して撤去を逃れたと社史は記している。

②**比叡山鉄道**¹⁰⁷⁾ 1927年3月に坂本—叡山中堂間で開業した鋼索線で、まず44年2月に京福電気鉄道線の営業休止によって比叡山回遊旅客の足が失われたことで、より遊覧性の強い当該線も45年3月に休止した。当初は施設撤去を目的としたが、1945年5月に滋賀海軍航空隊が施設を接收し、そこへの資材運搬用に鋼索線車両を改造して使用したとされ、戦後46年8月の営業再開を前に軍から損害補償金と政府から企業整備補助金を復興費として受領したという。

③**日光登山鉄道** 前述の馬返—明智平間の鋼索鉄道が該当するが、戦後1947年6月に合併後の親会社である東武鉄道の社史など¹⁰⁸⁾にも営業休止などの処置に関する記録さえない。

以上のうち比叡山鉄道の事例のように資材供出ではなく、軍への施設供出の例はこれまでは

とんど指摘されていない。それがもはや資材転用さえ容易でなくなった戦争最末期の民鉄休廃止の実態といえよう。要するにこれらも資材転用の実効性の低さを裏づけるものである。

V まとめ

民鉄の資材転用は伝聞の域を出ないものが少なくない。1943年度廃止のセレバス島開発鉄道への軌条供出に関する『京成電鉄五十五年史』の叙述は、各地での伝聞に関する信憑性の裏づけとして重要である。また1944年度でも45年に供出の跨がった事例は、資材供出さえ容易でなかったことを示している。

逆に近接の軍施設への輸送機関に転用した比叡山鉄道の事例は、関西急行鉄道生駒山上鋼索線の航空施設への近接を理由とし、転用さえ困難になったなかでの応急措置である点にも通底している。そして全般には輸送需要の高い休止路線には必要最小限の金属類撤去にとどめ、戦後の復活を期した一方で、輸送需要の小さい廃止路線には逆に政府の設備買い上げを期待したところも認められたといえよう。

〔付記〕本稿の作成にあたり文献収集にご協力下さった本学図書館ILL担当各位、および服部朗宏氏に謝意を表したい。本稿は日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究(C)19K01195の成果の一部である。

〔註〕

- 1) 本稿では、以下特記のない戦前・戦中・戦後は第二次世界大戦に関するものとした。なお鉄軌道、自動車などの事業者名に付す株式会社や法人などを省略し、国有鉄道は時期を問わず「国鉄」とした。
- 2) 三木理史「第二次世界大戦中期の資材転用と鉄軌道廃止」奈良大学紀要50,2022年,15～32頁(以下、前稿とする)。
- 3) 前稿でも指摘した1944年6月の名古屋鉄道丸ノ内一清洲町間1.0kmや三河田原一黒川原間2.8kmの休廃止は欠落し、また管見の範

囲でも大阪市交通局の44年6月の4線の4.2kmにおよぶ資材転用目的とされる営業休止分も同じく未採録である。

- 4) 六甲摩耶鉄道株式会社社史編集委員会編『六甲山とともに五十年—六甲ケーブル開業50年史—』六甲摩耶鉄道株式会社,1982年,11頁。
- 5) 原田雅純「伊香保ケーブル鉄道(失われた鉄道・軌道を訪ねて〔38〕)」鉄道ピクトリアル309,1975年,61～63頁。
- 6) 青梅市史編さん委員会編『青梅市史 下巻』東京都青梅市,1995年,294～295頁。
- 7) 高尾登山電鉄株式会社総務部編『高尾登山電鉄復活30年史』高尾登山電鉄株式会社総務部,1979年,15～25頁。
- 8) 箱根登山鉄道株式会社社史編纂委員会編『箱根登山鉄道のあゆみ』箱根登山鉄道株式会社,1978年,188・194頁。
- 9) 京福電気鉄道社史編さん事務局編『京福電気鉄道の50年の歩み』京福電気鉄道株式会社,1993年,6～7・20頁。
- 10) 三重交通株式会社社史編纂委員会編『20年のあゆみ』三重交通株式会社,1964年,9～15頁。
- 11) 山崎寛「朝熊登山鉄道(失われた鉄道・軌道を訪ねて〔51〕)」鉄道ピクトリアル421,1983年,67頁。
- 12) 宮本又郎監修『近畿日本鉄道100年のあゆみ』近畿日本鉄道株式会社,2010年,353頁。
- 13) 宮本前掲『近畿日本鉄道100年のあゆみ』88・206頁。
- 14) 航空局長山田良秀「生駒山登山鉄道二関スル件」(昭和18年3月23日)(『地方鉄道、軌道、専用鉄道免、特許雑之部 昭和18年』[国立公文書館所蔵]所収)。
- 15) 六甲摩耶鉄道前掲『六甲山とともに五十年』1～11頁。
- 16) 六甲摩耶鉄道前掲『六甲山とともに五十年』44～47頁。
- 17) 高松琴平電気鉄道社史編さん室編『60年のあゆみ』高松琴平電気鉄道株式会社,1970

- 年,257～259頁。
- 18) 屋島登山鉄道株式会社取締役社長大西禎夫・主任技術者澤井才松「工事方法変更認可申請書」(昭和24年8月15日)(『第一種鉄道免許 屋島登山鉄道 自昭和7年 至昭和25年』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
 - 19) 「八栗登山鉄道株式会社臨時株主総会議事録」(昭和35年8月8日)(『八栗登山鉄道免許 昭35』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
 - 20) 八栗登山鉄道株式会社代表取締役荒木増吉「会社解散決議認可申請理由書」(昭和35年8月12日)(前掲『八栗登山鉄道 免許 昭35』所収)。
 - 21) 別府鋼索鉄道株式会社取締役社長社長山田英三「別府鋼索鉄道復活工事施行認可申請書」(昭和23年9月28日)(『第一種鉄道免許 別府鋼索鉄道 自至昭和25年』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
 - 22) 別府鋼索鉄道株式会社取締役社長山田英三「客車製作申請書」(昭和25年2月□日)(前掲『第一種鉄道免許 別府鋼索鉄道 自至昭和25年』所収)。
 - 23) 中川浩一『茨城の民営鉄道史』筑波書林,1981年,147～157頁。
 - 24) 「臨時株主総会議事録」(昭和18年12月28日)(官房文書課書類編纂『第一門二 筑波山鋼索鉄道 自昭和10 至昭和19』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
 - 25) 筑波山鋼索鉄道株式会社取締役社長谷口新平「筑波山鋼索鉄道敷設(復活)説明書」(昭和26年10月26日)(『筑波山鋼索鉄道 自昭和27.8 至昭和29.11』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
 - 26) 中川前掲『茨城の民営鉄道史』158～159頁。
 - 27) 青木栄一「コラム⑩ 大山と大雄山への参詣鉄道」野田正穂ほか編『神奈川の鉄道—1872～1996—』日本経済評論社,1996年,201頁
 - 28) 天橋立鋼索鉄道株式会社取締役社長井上信次郎「運輸営業廃止許可申請書」(昭和18年12月27日)(官房文書課書類編纂『第一門二 天橋立鋼索鉄道 自昭和十一年 至昭和二十年』〔国立公文書館所蔵/デジタルアーカイブズ〕所収)。
 - 29) 天橋立鋼索鉄道株式会社取締役社長井上信次郎「会社解散決議認可申請書」(昭和19年5月26日)(官房文書課前掲『第一門二 天橋立鋼索鉄道』所収)。
 - 30) 京阪電気鉄道史料編纂委員会編『鐵路五十年』京阪電気鉄道株式会社,1960年,350～351頁。
 - 31) 美濃功二「愛宕山鉄道略歴(Ⅰ)～(Ⅳ)」鉄道史料55・56・58・60・63,1989～91年。
 - 32) 愛宕山鉄道株式会社専務取締役友田正一「地方鉄道運輸営業廃止許可申請書」(昭和18年12月29日)(昭和18年12月27日)(官房文書課書類編纂『第一門二 愛宕山鋼索鉄道 自昭和八年 至昭和二十年』〔国立公文書館所蔵/デジタルアーカイブズ〕所収)。
 - 33) 愛宕山鉄道株式会社常務取締役友田正一「会社解散決議認可申請」(昭和20年6月29日)(官房文書課前掲『第一門二 愛宕山鋼索鉄道』所収)。
 - 34) 能勢電気軌道株式会社風雪60年編纂委員会編『能勢電気軌道風雪60年』能勢電気軌道株式会社,1970年,59～65頁。
 - 35) 「議事録」(昭和18年12月27日)(官房文書課書類編纂『第一門二 中国稲荷山鋼索鉄道 自昭和9 至昭和19』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
 - 36) 前掲「議事録」。
 - 37) 池田町史編纂委員会編『池田町史』徳島県三好郡池田町,1983年,177～178頁。
 - 38) 白土貞夫『米子を走った電車一日ノ丸自動車法勝寺電車部・米子電車軌道一』(RMライブラリー・209)ネコ・パブリッシング,2017年。日ノ丸自動車社史編纂委員会編『日ノ丸自動車80年史』日ノ丸自動車株式会社,2012年,109～111頁。
 - 39) BJエディターズ編『船木鉄道100年史』船木鉄道株式会社,2016年,24～26頁。

- 40) 「鉄道運輸営業廃止理由書」(昭和36年5月31日)(『船木鉄道 免許 昭和36年』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
- 41) 安保彰夫『出石鉄道—二千人の株主が支えた鉄道—』(RMライブラリー・131) ネコ・パブリッシング,2010年。
- 42) 小林宇一郎・宮沢元和「善光寺白馬電鉄(失われた鉄道・軌道を訪ねて〔11])」鉄道ピクトリアル148,1963年,48～53頁、吉沢誠「善光寺白馬電鉄の研究」信濃23-5,1971年,34～43頁。
- 43) 善光寺白馬電鉄株式会社代表取締役社長野沢市太郎「地方鉄道運輸営業並びに事業廃止許可申請書」(昭和44年5月10日)(『免許 善光寺白馬電鉄 昭和44年』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
- 44) 野沢前掲「地方鉄道運輸営業並びに事業廃止許可申請書」。
- 45) 小林・宮沢前掲「善光寺白馬電鉄」50～51頁。
- 46) 野沢前掲「地方鉄道運輸営業並びに事業廃止許可申請書」。
- 47) 出版文化社編『100年のあゆみ—北総地域とともに—世紀』千葉交通株式会社,2008年,58～59頁。
- 48) 白土貞夫「成田鉄道(失われた鉄道・軌道を訪ねて〔15])」鉄道ピクトリアル156,1964年,60～63頁。
- 49) 信貴生駒電鉄社史編纂委員会編『信貴生駒電鉄社史』近畿日本鉄道株式会社,1964年,82～83頁。
- 50) 三木理史「琴平急行電鉄 おぼえ書き」鉄道ピクトリアル509,1989年,58～67頁。
- 51) 山崎前掲「朝熊登山鉄道」65～67頁。
- 52) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第6巻』交通協会,1972年,552～553頁。
- 53) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第11巻』交通協会,1973年,933頁。その後中国鉄道は1944年6月に全線が政府によって買収され、当該区間は買収当日の44年6月に廃止となっていた(高山拓志編著『旧国鉄・JR 鉄道線廃止停車場一覧〔補訂第2版〕』私家版,2000年,78頁)。
- 54) 京福電気鉄道株式会社社長石川芳次郎「工事方法変更認可申請書」(昭和19年5月17日)(『第一種鉄道免許 京福電気鉄道 自昭和19年 至昭和21年』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
- 55) 「A485 /昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1. 回収転用関係」(鉄道博物館所蔵『長崎惣之助文書—戦前期鉄道行政資料集—』丸善雄松堂,2017年所収) 693頁。
- 55) 京福電気鉄道前掲「工事方法変更認可申請書」。
- 56) 運輸通信省次官「京福電気鉄道三国三国港間鉄道延長線営業免許及工事施行認可ノ件通牒」(昭和19年10月4日)(前掲『第一種鉄道免許 京福電気鉄道』所収)。
- 57) 京福電気鉄道株式会社取締役社長石川芳次郎「線路延長免許並工事施行認可申請」(昭和19年9月18日)(前掲『第一種鉄道免許 京福電気鉄道』所収)。
- 58) 山崎寛「安濃鉄道(失われた鉄道・軌道を訪ねて〔57])」鉄道ピクトリアル460,1986年,58～67頁。
- 59) 安濃鉄道株式会社取締役社長鈴木太郎「新町・椋本間営業休止期限再延期許可願」(昭和36年5月10日)(『安濃鉄道 免許 昭和36年』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
- 60) 京成電鉄社史編纂委員会編『京成電鉄五十五年史』京成電鉄株式会社,1967年,316～319頁。
- 61) 安保彰夫「岩井町営軌道秘録(埋もれた小私鉄シリーズV)」鉄道ファン397,1994年,92～97頁。
- 62) 岩井町長山本太郎(1944年当時)からの聞き取りでは、大阪鉄道局長佐藤栄作(当時)に自社の経営難を相談し、時局も考慮して休止を勧奨されたという(安保前掲「岩井町営軌道秘録」96頁)。
- 63) 山崎寛「桑名電軌とその車輛—日本最短の路面電車は営業延長1km—」レイル65,2008

- 年,40～53頁。
- 64) 大町雅美『栃木県鉄道史話』落合書店,1981年,196～197頁。
- 65) 斎藤達男『日本近代の架空索道』コロナ社,1985年,60～66頁。
- 66) 斎藤前掲『日本近代の架空索道』87～91頁。
- 67) 斎藤前掲『日本近代の架空索道』72～80頁。
- 68) 斎藤前掲『日本近代の架空索道』49～52頁。
- 69) 斎藤前掲『日本近代の架空索道』66～72頁・98～104頁。
- 70) じょうてつ100年史編纂委員会編『株式会社じょうてつ100年史』株式会社じょうてつ,2016年。
- 71) 久保ヒデキ『定山溪鉄道』北海道新聞社,2018年,52頁。
- 72) 越後交通株式会社社史編纂委員会編『越後交通社史』越後交通株式会社,1985年,255～257頁。
- 73) 東武鉄道社史編纂室編『東武鉄道百年史』東武鉄道株式会社,1998年,480～483頁。
- 74) 北陸鉄道株式会社編『北鉄のあゆみ』北陸鉄道株式会社,1974年,88～90頁。
- 75) 北陸鉄道前掲『北鉄のあゆみ』73～75頁。
- 76) 名古屋鉄道株式会社広報宣伝部編『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社,1994年,209頁。
- 77) 近畿日本鉄道編『近畿日本鉄道50年のあゆみ』近畿日本鉄道株式会社,1960年,47頁。
- 78) 安保彰夫『図説 別府鉄道』(RMライブラリー・38) ネコ・パブリッシング,2002年。
- 79) 寺田裕一『有田鉄道』(RMライブラリー・190) ネコ・パブリッシング,2015年を参照。
- 80) 一畑グループ100周年事業実行委員会社史編纂委員会編『一畑電気鉄道百年史』一畑電気鉄道株式会社,2016年,108～109頁。
- 81) 高松琴平電気鉄道前掲『60年のあゆみ』132～133・153～154頁。
- 82) 澤内一晃・星良助『北海道の私鉄車両』北海道新聞社,2016年,212頁。
- 83) 江別町長坪松唯三郎「町営軌道廃止ノ件」(昭和19年12月6日) (『江別町営軌道 特許明42～大5』〔国立公文書館所蔵〕所収)。
- 84) 澤内・星前掲『北海道の私鉄車両』164～165頁。
- 85) 仙台市交通局編『昭和史とともに仙台市電—その50年—』仙台市交通局,1976年,188頁。
- 86) 仙台市電アーカイブ委員会編『昭和を走った仙台市電—レールと街並みの今昔物語—』河北新報 出版センター,2018年,32・46頁。
- 87) 中川前掲『茨城の民営鉄道史』264頁。
- 88) 出版文化社前掲『100年のあゆみ』60頁。
- 89) 京王帝都電鉄株式会社総務部編『京王帝都電鉄30年史』京王帝都電鉄株式会社総務部,1978年,32頁。
- 90) 『第一種軌道特許 自昭和3年 至昭和23年 箱根登山鉄道』(国立公文書館所蔵)。
- 91) 富山地方鉄道株式会社編『富山地方鉄道五十年史』富山地方鉄道株式会社,1983年,364～365頁。
- 92) 北陸鉄道前掲『北鉄のあゆみ』88頁。
- 93) 静岡鉄道株式会社編『写真で綴る静岡鉄道70年の歩み』静岡鉄道株式会社,1989年。
- 94) 森信勝『静岡県鉄道軌道史』静岡新聞社,2012年,302頁。
- 95) 遠州鉄道株式会社社史編纂委員会編『遠州鉄道40年史』遠州鉄道株式会社,1983年。
- 96) 森前掲『静岡県鉄道軌道史』271頁。
- 97) 近畿日本鉄道前掲『近畿日本鉄道50年のあゆみ』336頁。
- 98) 京都市交通局総務課編『さよなら京都市電』京都市交通局,1978年,200～201頁。
- 99) 日本経営史研究所編『阪神電気鉄道八十年史』阪神電気鉄道株式会社,1985年,232頁。
- 100) 社史編纂委員会編『大分交通40年のあゆみ』大分交通株式会社,1985年,38頁。
- 101) 細井敏幸編『熊本市電60年』私家版,1984年,39～40頁。
- 102) 西都市史編集委員会編『西都市史 通史編 下巻』西都市,2016年,127～129頁。
- 103) 『第一門監督 四軌道 イ. 特許 日向軌道 自昭和10年 至昭和20年 卷二』(国

立公文書館所蔵)。

- 104) 日向軌道株式会社代表取締役佐藤儀造「軌道廢線許可申請ノ件」(昭和18年3月□日)(『地方鉄道、軌道、専用鉄道免、特許雜之部 昭和18年』所収)。
- 105) 両大臣「日向軌道、軌道運輸廢止並会社解散決議認可申請ノ件」(昭和20年3月10日決済)(前掲『第一門監督 日向軌道 卷二』所収)。
- 106) 信貴生駒電鉄前掲『信貴生駒電鉄社史』38～39頁。1941年度の輸送量は信貴山急行の54.8万人に対して、信貴生駒電鉄は36.3万人と記録している。
- 107) 真鍋三郎編『坂本ケーブル75年のあゆみ(1927～2002) —比叡山鉄道開業75周年記念—』比叡山鉄道株式会社,2003年,18～21頁。
- 108) 東武鉄道社史編纂事務局編『東武鉄道65年史』東武鉄道株式会社,1964年。東武鉄道前掲『東武鉄道百年史』、加えて大町前掲『栃木県鉄道史話』196～197頁にも記録は見当たらない。