

千葉県におけるわが国唯一の鉄道聯隊演習線* —鉄道建設部隊と松戸線に着目して—

Only one Military Railway Maneuver Line in Chiba Prefecture in Japan
—Focusing on the Railway Construction Unit and the Matsudo Line—

鶴岡 智史** 伊東 孝***

By Satoshi Tsuruoka Takashi Itoh

概要：戦前の日本陸軍には、鉄道を専門とする部隊（鉄道隊）や工学技術を駆使する部隊（工兵隊）が存在した。本研究では、鉄道隊がなぜ編成されたのか、またそれはどのような活動をおこない、戦後どのようになったのかに着目し、調査をおこなった。その結果、鉄道隊が千葉県内の鉄道に与えた影響、訓練に用いられた演習路線の成り立ちや利用実態がわかった。戦後、鉄道用地は地域の発展に、鉄道兵は工業やまちの復興に貢献したことなどが判明した。

1. はじめに

千葉県の鉄道史の中で、特に軍用鉄道は重要な意味をもつ。旧日本軍は、千葉県内の各地で鉄道工事を手伝い、総武線の建設にも影響を与えた。本研究で対象とする軍用鉄道の演習路線（常設）は、日本国内では千葉県内の3路線しか存在しなかった。習志野線に関する遺構や史料はいくつかあるが、松戸線に関する史料は少ない。そこで、本研究では主に松戸線の建設時期、線路の蛇行理由について調査をおこなった。調査は、松戸線建設に関連した2つの部隊に関する史料や現地調査を中心におこなった。

2. 千葉県の鉄道と軍の関係^{1) 2)}

千葉県の鉄道の発展において、戦前に軍隊が果たした役割は大きい。千葉県内に終戦直前に配備されていた陸海軍部隊は、判明しているだけでも約19万人といわれ、その他東京防衛軍・軍属などをあわせるとかなりの兵員

が駐屯していたと推察される。市川・津田沼・千葉・四街道・佐倉にはさまざまな陸軍施設があった。

総武線の敷設に関して軍隊の影響が大きかったのは有名である。総武鉄道株式会社による鉄道の免許取得は難行したが、当時陸軍が駐屯していた市川・津田沼・四街道・佐倉（図-1）を通過し、戦略上また物資と兵員輸送において便利であるという陸軍の意見が決め手となって許可され、路線敷設にいたった。さらに明治40年、県下に先駆けて両国橋—千葉間が複線化されたのも鉄道運行上というより、陸軍当局からの要請であった。翌41年には鉄道隊は聯隊へと昇格し、千葉・津田沼の部隊を増員している。総武線津田沼駅から演習線への引込み線ができ、総武線を使って普通鉄道の運転教練をおこなった。

当時の千葉県知事有吉忠一（第11代、任期明治41年3月～同43年5月）は、県内の交通の改善に大きな意欲を持っており、県内に存在した鉄道聯隊を有効に利用することを計画した。千葉県は明治43年8月31日に鉄道免許を取得、軍用軽便の資材を利用して地方自治体として初めて鉄道運営をおこなった。鉄道聯隊の機関車4組と車両などを借用、建設は鉄道聯隊の演習として実行、千葉県営軽便鉄道成田—三里塚間9.7Km、および三里塚貨物支線0.5Kmを明治44年7月5日に、ついで三里塚—多古間13.8Km、および栗山川荷扱所線0.8Kmを同年10月5日に開業した。

また演習線であった線路のうち、八街—三里塚間13.8Kmを千葉県営鉄道として大正2年11月1日に免許を取得、大正3年5月18日に開業した。

3. 軍用鉄道とは

3-1 軍用鉄道

「軍用鉄道」は、陸海軍が軍専用路線として敷いたもの、あるいは太平洋戦争頃に一般の鉄道を軍用に使った

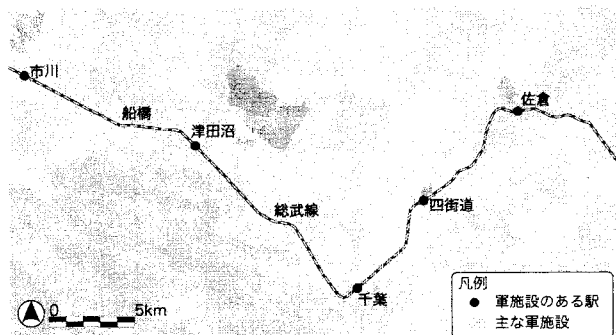


図-1 総武線開通当初の軍施設の位置

* Key Words: 軍用鉄道 鉄道兵 工兵

** 学生会員 日本大学大学院理工学研究科
社会交通工学専攻

(〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1 7212室)

*** 正会員 工博 日本大学理工学部社会交通工学科

ものである。

一般的に国有鉄道から、軍事基地への物資・兵員輸送用として使われる引込み線が多い。また、軍事施設内の輸送のためにつくられたものもある。

しかし千葉県には、日本国内で唯一演習線が存在し、鉄道兵の訓練に使われていた。

3-2 軍用鉄道演習線

日清戦争後、大陸などの占領地において軍事物資をすばやく大量に輸送するため、ドイツ陸軍にならい明治29年、陸軍鉄道隊が組織された。この鉄道隊の訓練用の線路として常設の線路を千葉県に計画・敷設した。また、常設線路のほかは、陸軍が秋や冬の大演習をおこなう際に演習場内に仮設の鉄道（多くは軽便鉄道）を敷き、運行訓練や輸送をおこなった。

4. 演習線の概要（図-2）

明治29年に組織された、陸軍鉄道隊によって軍用鉄道演習線が計画・敷設された。

計画路線は、千葉ー津田沼間と千葉ー四街道（後に下志津）間、および津田沼ー松戸間の3路線である。

（1）習志野線

この路線は、千葉ー津田沼間を結ぶ約16Kmである。津田沼の鉄道第二聯隊材料廠を起点とし、千葉の鉄道第一聯隊材料廠までである。

（2）下志津線

この路線は、千葉ー四街道間を結ぶ約7Kmである。起点は鉄道第一聯隊材料廠付近の分岐から東北へ向けて四街道の下志津原演習場までの区間であった。しかし大正12年ころ、下志津飛行場建設の関係で四街道付近が約3.8Kmに短縮され、小深付近までとなった。

（3）松戸線

この路線は、津田沼ー松戸間を結ぶ約34Kmである。津田沼の鉄道第二聯隊材料廠を起点とし、松戸の矢切と陸軍工兵学校までである。工兵学校から八柱演習場は工兵学校支線とよばれた。

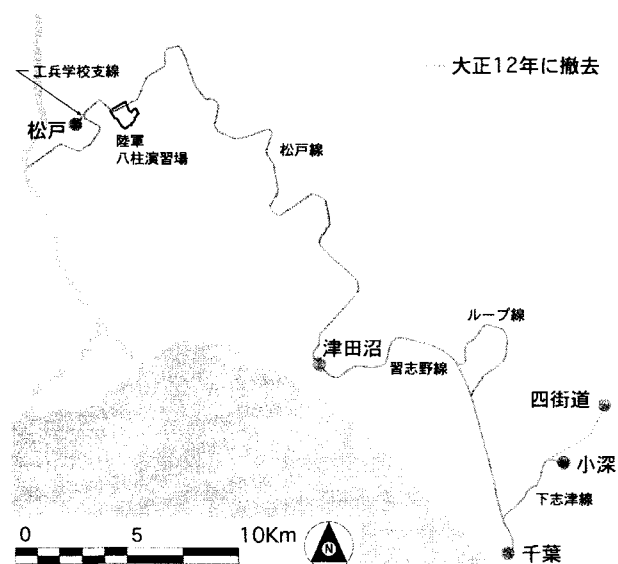


図-2 演習線の概略図

この松戸線の敷設には、陸軍工兵学校と陸軍鉄道聯隊の2つの部隊が関係している。

5. 鉄道建設関連部隊

5-1 工兵の登場から工兵学校の発足

（1）工兵の登場と変遷³⁾

工兵の登場は、明治6年に各鎮台に工兵小隊が設けられたことにはじまる。創設当初、工兵はフランス陸軍の工兵操典にもとづいて訓練がおこなわれた。工兵は基本的に、職人から選ばれたため、創設当初から技能的にひじょうに優秀であった。発足当時は、土工兵、造築隊と呼ばれ、土工、建築が主な任務であった。一般的に工兵の分野は広範多岐にわたる。中でも、もっとも一般的な野戦工兵は、築城、渡河、交通などであった。しかし、科学の発達とともに土木作業だけの任務ではなくなり、エンジニアとしての技術兵科へとになっていく。工兵科を母体として研究され、その後独立した実戦部隊として、鉄道の運用をおこなう“鉄道兵科”、観測気球や防空用気球の運用をおこなう“気球兵科”、司令部や部隊間などの通信をおこなう“通信兵科”が新たに部隊編成された⁴⁾。

日露戦争（旅順攻囲戦など）の経験から、坑道専門の工兵が編成され、今までの築城、渡河、交通専門の工兵を甲工兵、坑道専門の工兵を乙工兵といわれるようになった。

第一次大戦の経験では、重架橋、重棧橋などを専門にする工兵が編成され、丙工兵と呼ばれ、大正末期まではこの3種の工兵で本流を形成した。

満州事変後には、新たにさまざまな工兵が誕生した（表-1）。この当時から全員が自動車やトラック、作業機、掘削機、装甲車など特殊車両の操縦をおこなっていた。

技術を大切にする工兵は、他の兵科⁴⁾にくらべ教育期間が長くなり、世界の科学・技術知識を身につけなければならなかった。

（2）工兵教育

陸軍工兵学校は、大正8年4月10日、学校条例発布にもとづき、千葉県松戸町相模台に創設された。翌9年の8月21日に学校本部、教育部、教導隊⁵⁾の編成が終了し、同年12月1日に第1回の将校学生の教育が開始された。

終戦直前まで学生は在学して教育を受けていたが、昭和

表-1 工兵の名称と種類

名 称	専 門 内 容
甲工兵	築城・渡河・交通
乙工兵	坑道
丙工兵	重架橋・重棧橋
丁工兵	敵前上陸・舟艇機動・海上輸送（後の船舶工兵）
戊工兵	大河の渡河
己工兵	国境トーチカ陣地突破
辛工兵	小型装甲機による陣地突破
特殊名なし	電気・作井（油田掘削を含む）・測量

20年8月25日、学校の復員^{*3}が下令され、同年同月30日復員が完了、陸軍工兵学校はその歴史に幕を閉じた⁵⁾。

近代陸軍の5大兵科の一部であり、重要な役割を持っていた工兵であるが、工兵教育をおこなう学校が創設されたのは他の兵科の学校よりも遅れた。遅れた理由とは、上原勇作元帥^{*4}が工兵監であったときに、「工兵の教育は兵監自らがおこなう。あえて学校を設ける必要はない」と主張していた。これに対し、当時強く反対意見を述べることはできないものはいなかった。しかし、宮原国雄少佐（当時）^{*5}がイギリスより帰国し、速やかに工兵学校の建設が必要であると説明、軍備整理の時期を狙い工兵学校を創設した。⁶⁾

陸軍工兵学校の主な任務は、工兵隊に必要な学得を修得させるとともに各隊に技術を普及させること、工兵に関する学術調査・研究をおこない、工兵教育の進歩を図ることにあった。また、幹部候補生隊・下士官候補生隊や、工兵科予備役将校・工兵科下士官に必要な基礎教育をおこなうことを目的とした。⁷⁾

5-2 工兵から独立した鉄道兵

(1) 鉄道兵の起源と活動

鉄道兵の起源は、明治27、8年の日清戦争において山海—天津間の鉄道改築修理およびこの鉄道に連絡する軽便鉄道の敷設のため、明治28年3月、臨時鉄道隊と臨時軽便鉄道隊が編成されたことにはじまる⁸⁾。

日本国内に常設の鉄道隊が編制されたのは明治29年11月28日で、大隊本部および3中隊と材料廠を東京市牛込区河田町の陸軍士官学校内に設置された。この当時は近衛師団に所属し、隊長は工兵大佐であった。

明治37年2月18日、日露戦争動員を命じられ先発隊は同年2月21日、主力部隊は3月1日に東京を出発した⁹⁾。

明治41年鉄道聯隊に昇格し、千葉町（現在の千葉市）と津田沼町（現在の習志野市）に移転した。その後太平洋戦争の終戦に至るまで多くの戦場に動員され、最終的には20個の聯隊と独立鉄道大隊23個ができた¹⁰⁾。

(2) 鉄道兵教育

鉄道兵は、工兵の出身者や地域住民から集められた。教育は鉄道隊が主におこない、一部普通機関車の運転などは鉄道省（当時）の協力を得ていた¹¹⁾。

昭和11年、陸軍鉄道練習部が創設された。これは、鉄道関係の将校再教育のため、津田沼にあった鉄道第二聯隊に付設された。当初、工兵監に所属、連隊長の指揮下に置かれた。教育は次第に学校式となり大隊長の教育、鉄道機関術・工作術や鉄道兵操典の編纂・改正などの研究をおこなっていた。そして昭和19年、練習部は発展的解消、教導鉄道団^{*2}の教育部と研究部になった。¹²⁾ また工兵と同じように科学技術について研究をおこなった。飛行機が一般化される前に研究調査、実験、運用をおこない、当時陸軍で唯一飛行機を装備していた時期もあった。その後本格的に運用されることとなり飛行隊へと引き継がれた。

鉄道兵の主な任務は、きわめて多岐にわたる。内容は、

測量、路盤構築、敷設、架橋、漕舟、通信、爆破といった工兵と同じような任務から、列車の運転・運行をおこない、また旋盤、製缶などの機械技術や戦闘までもおこなった¹³⁾。

6. 松戸線を事例とした分析（図-3）

6-1 建設のきっかけ¹⁴⁾

大正15年10月1日付で近衛師団長津野一輔^{*6}は、陸軍大臣宇垣一成^{*7}へ軽便鉄道の敷設を申請した。『鐵道聯隊用輕便鐵道敷設費令達相成件申請』^{*8}の中で、建設理由を“現在ある千葉—津田沼間にある輕便線では教育上不便が出てきたため、現在ある輕便線に連絡する津田沼—松戸線及び花島迂回線に取り合えず輕便線1条を5ヵ年計画で敷設したい”と申請している。

6-2 線路の敷設作業

軍用鉄道松戸線は、陸軍工兵学校と鐵道聯隊によって建設された。区間は津田沼から矢切までの本線と、工兵学校から八柱演習場へ延びた工兵学校支線である。陸軍工兵学校は、工兵学校から陸軍八柱演習場までの工兵学校支線の一部、鐵道聯隊は第一、第二聯隊あわせて、軍用津田沼駅から矢切までの本線すべてを建設した。

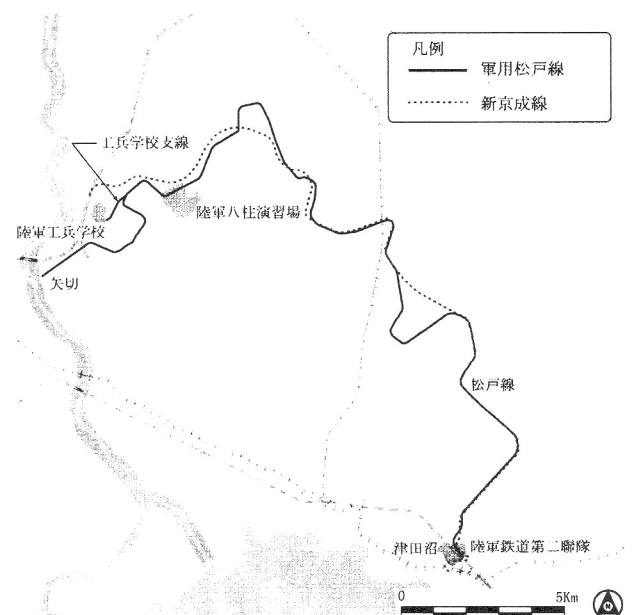


図-3 松戸線の概略図

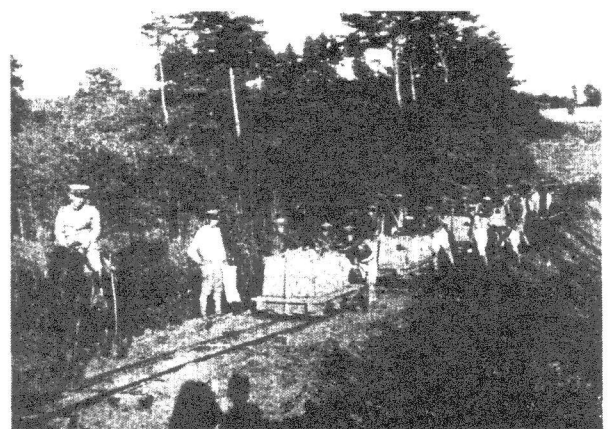


図-4 工兵学校支線の様子¹⁵⁾

陸軍工兵学校は大正13年、学校のあった相模台の東側から陸軍八柱演習場までの区間に軽便鉄道を建設した。工兵学校はさまざまな機材・資材を用いるため、それらの運搬には鉄道が必要不可欠であった（図-4）。

松戸線の建設は従来、昭和3年ごろから始まり、昭和6、7年の秋の大演習のころまでには松戸まで完成していたといわれ、完成時期は明らかになっていなかった¹⁶⁾。

6-3 松戸線の建設時期の推測

本研究では、「花島迂回線及松戸線工事費一覧表」（表-2）を分析して、完成時期を推測する。この史料は、大正15年9月に鉄道聯隊が所属していた近衛師団から提出された『松戸線及花島迂回線工事費豫算書』^{*8}（以下『豫算書』）の一部である。この中で松戸線と花島迂回線建設に関しての建設計画立案の要旨と労力、および工事費一覧と年度別工事別の予算が書かれている。そこで、今回は『豫算書』から工事区間ならびに各停車場の位置を図面にプロットした（図-5）。

昭和2年3月3日付けの近衛師団からの申請で松戸線の建設予算が認可され、昭和2年以降5ヵ年計画で津田沼-鎌ヶ谷-高木村-松戸町に鉄道聯隊演習線路の着工が許可された。実際の工事でも昭和3年（鉄道第二聯隊第Ⅱ年度工事にあたる）には、「菜園台橋梁の橋脚コンクリート打ちを徹夜でやった」¹⁷⁾といわれており、工事時期と場所（鉄道第二聯隊第Ⅱ年度工事区間）が一致する。つまり、この『豫算書』どおりに許可されていることが推察される。従来いわれていた昭和3年より1年早い、昭和2年に始まり昭和6年に終了したのではないかと考えられる。

またこの松戸線建設では、『教範』（現在詳細は未確認）

には、1工事あたり5Km前後と1停車場を建設とある。実際の工事では初年度の工事区間が3Kmであった。これは許可がでてからの工事であったために、距離が短いと思われる。終点付近も河川により距離を稼ぐことができなく、工事区間は2Kmであったと推測される。しかしこれ以外の松戸線の工事区間は、ほぼ4Kmと1停車場が建設されていることが『豫算書』からわかった。

6-4 松戸線の運用

松戸線の軽便鉄道では、ドイツ製の軍用の双合式軽便機関車（タンク式機関車2輛の後部を互いに連結した特殊な形状の機関車、図-6）を用い、貨車はトロッコ式で車輪と車体を簡単に切り離すことができ、1列車15～20両の編成であった。速度は、走行中に楽に乗り、降りできる程度であった。

軍用列車なのでふつう一般者は乗れないが、松戸線で

表-2 花島迂回線及松戸線工事費一覧表

工 事 別	相当部隊 施行年度 経緯名 工事区間 費用別	鉄道第二聯隊					鉄道第一聯隊					計
		I	II	III	IV	V	III	II	I	IV	V	
		松戸線					花島迂回線					
		松戸線					花島迂回線					
		松戸線					花島迂回線					
測 量	演習費	23.0	29.0	30.0	30.0	35.0	36.0	35.0	30.0	27.0	26.0	301.0
	材料費											
下部建築	演習費	1414.0	1541.0	1272.0	1505.0	1210.0	1519.0	1728.0	1869.0	1045.0	700.0	13803.0
	材料費	2841.0	1643.0	4346.4	106.0	321.0	351.6	2122.0	3362.0	910.0	2114.0	18220.0
電信建築	演習費	22.0	28.0	27.0	29.0	33.0	33.0	34.0	25.0	25.0	25.0	281.0
	材料費	1668.2	2103.0	2102.5	2161.2	2584.4	2527.1	2527.6	2103.4	1843.6	1840.9	21461.9
上部建築	演習費	657.0	837.0	875.0	977.0	1105.0	1005.0	1100.0	931.0	800.0	795.0	9082.0
	材料費	554.5	1106.0	1152.5	2868.5	1257.5	1222.5	1186.0	2787.5	1227.5	1049.5	14412.0
	演習費											
	材料費											
合 計	演習費	2116.0	2435.0	2204.0	2541.0	2383.0	2593.0	2897.0	2855.0	1897.0	1546.0	23467.0
	材料費	1863.7	4852.0	7601.4	5435.7	4162.9	4101.2	5835.6	8252.9	3981.1	5004.1	54093.9
総 計		6979.7	7287.0	9805.4	7976.7	6545.9	6697.2	8732.6	11107.9	5878.1	6550.4	77560.9
					38594.7				38966.2			77560.9

出典：『松戸線及花島迂回線工事費豫算書』より一部抜粋

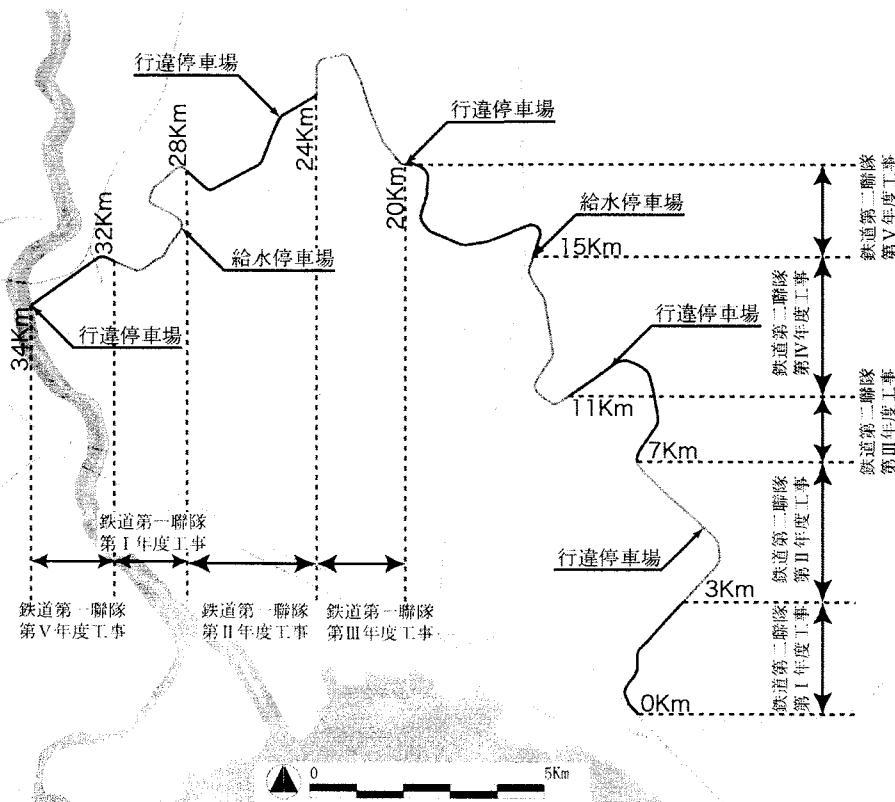


図-5 松戸線の工期区分と建設部隊

は時には地域住民の便乗を黙認し、予約をすれば荷物や農作物を運ぶなど、地域住民と密接な関係があった。住民は、“軽便鉄道”と呼んで親しんだ。¹⁹⁾

松戸線では、陸軍技術研究本部の委託試験で、当時軍事機密であった装甲軌道車の走行実験をおこなっていた。当時、周囲には民家が少なく、軌道があり実験のおこなうことができる広さの演習場があることから選ばれたと思われる。

習志野線でも、陸軍技術研究本部の委託試験で、普通機関車を用いて敵地で軌条破壊をおこなうための実験をおこなっていた。習志野線には普通鉄道が敷かれ、実験に必要な装備があったからだと思われる。

演習線は、一般の訓練だけではなく、装甲軌道車などさまざまな実験・研究に使用されていた。

6-5 松戸線の蛇行理由の謎解き

松戸線は見てわかるように(図-3)、線路としてはかなり蛇行してつくられている。この蛇行について、1)爆撃や銃撃を避けるため、2)陸軍省が45キロと定めた運転区間を確保する必要から、意図的に蛇行させたなどいくつかの説があった²⁰⁾。また著者らは前回の調査で「起伏の多い土地であったため当時の機関車の性能では上り下りに適さなかった」²¹⁾として蛇行理由を推測した。

しかし今回の調査で、蛇行理由の一部があきらかになった。『鐵道聯隊軽便鐵道敷設ニ関スル件』のなかで松戸線の建設理由を、“陸軍は、20万坪の広大な敷地を買収したにもかかわらず、数年放置しているのは当該住民の民心に少なからず影響を及ぼすだろう。そのためこの土地を利用し取り合えず予定計画とは違うが買収した土地にあわせて運行に支障がない程度に線路を建設する”とした²²⁾。この時代、軍は土地取得にあたり安い価格で購入していたためである。

つまり、当初の予定計画ではなく、買収した土地にあわせ線路を敷いたために松戸線は蛇行してしまった。

6-6 松戸線の遺構

軍用鐵道松戸線は、現在おもに新京成線の路線として使われている。しかし、運行上の採算性などから路線を一部ショートカットした部分がある。今回は、このショートカット部分の遺構を調査した(図-7)。

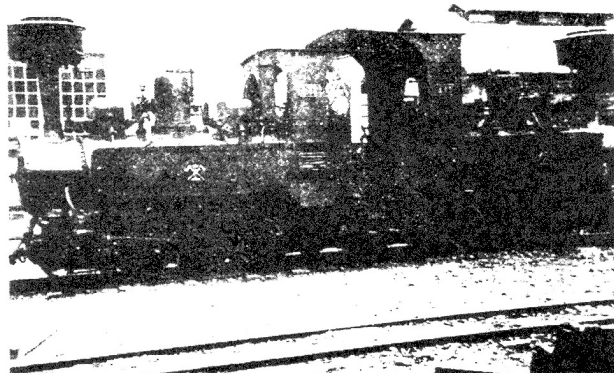


図-6 双合式軽便機関車¹⁸⁾

- 1) 工兵学校支線跡(相模台-上本郷間)では、工兵学校当時の門柱と「陸軍」と彫られた境界杭が確認できた。
- 2) “常盤平-五香間”では、ほとんどの区間が住宅地化にともない、路線跡すら確認できなかった。
- 3) “初富-二和向台間”では、陸軍の標柱4本と、訓練で使われた橋脚と橋台の遺構(図-8、写真-1)が確認できた。また線路跡は、道路となっており、地図上でも線路のあとがはっきりわかる。

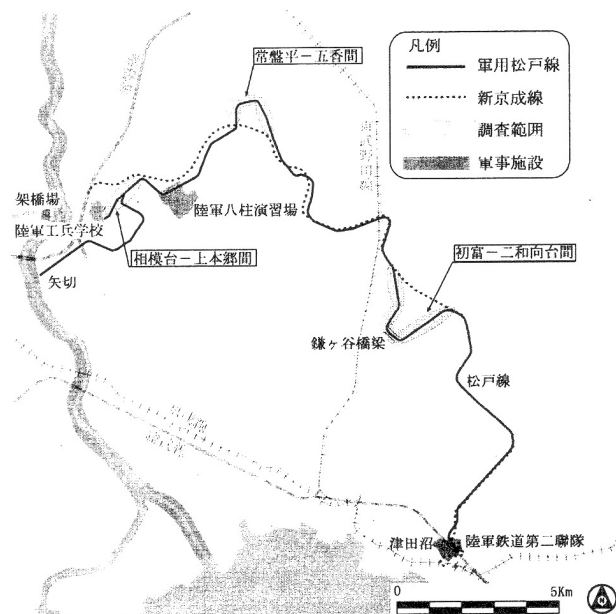


図-7 松戸線の調査区分

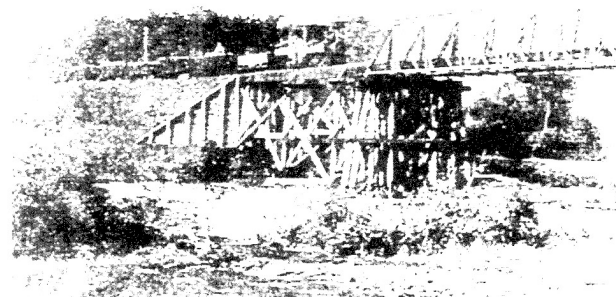


図-8 当時の鎌ヶ谷橋梁²³⁾

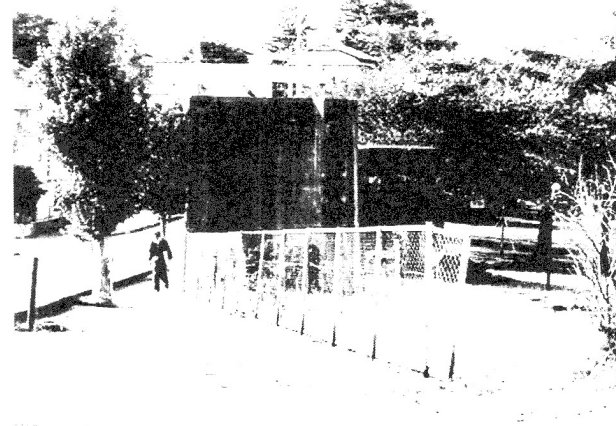


写真-1 現在も残る鎌ヶ谷橋梁の遺構(著者撮影)

7. 軍用鉄道から民間鉄道へ²⁴⁾

新京成電鉄は、戦前の民間鉄道が軍用として接収されたものが返却されたり、港内の臨港線がそのまま利用された軍専用の線路をのぞくと、民間に転用された数少ない事例である。

戦後、旧鉄道聯隊の将兵は、国鉄や私鉄に職を求めた人がおおかった。現在の新京成電鉄にも入社した人がいて、軍用鉄道の払い下げを企図した。これは、演習線を熟知していた鉄道兵であったから、演習線の再利用という発想が出たという。

当時、演習用地や鉄道資材を管理していたのは連合軍であり、使用に当たっては連合軍総司令部を相手に交渉をおこなった（表－2）。

線路の建設工事（図－9）がおこなわれたのは昭和22年で、全線の開通は、8年4ヶ月にもわたる長期事業となった。当時は、資材が不足しており、資材調達に苦労した。資材調達に当たっては、関東一円にわたり旧軍用資材（図－10）を求めて奔走したという。

8. おわりに

軍用鉄道松戸線は、2つの部隊によってつくられ、利用されていた。また軍用線なのに住民も利用、地域の発展に貢献した。戦後、旧鉄道兵によって路線が再利用され、現在でも新京成線として地域住民の足として利用されている。

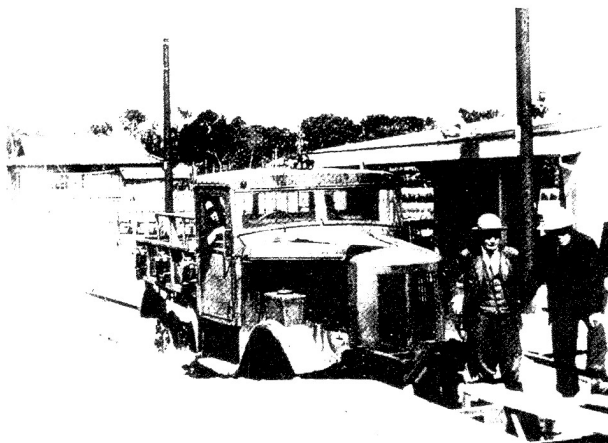
今回の調査では次の2点について新たな推測と、事実をあきらかにすることができた。1点目は、今まであきらまになっていなかった工事時期を、“昭和2年から昭和6年”と『鐵道聯隊輕便鐵道敷設ニ関スル件』から推測した。2点目は、松戸線の蛇行理由を“計画的な路線ではなく、買収した地形にあわせてつくられた”ことをあきらかにした。

またショートカット部分の現地調査によって一部地域では、軍用鉄道遺構がいくつか残っている。だが住宅地化にともない、路線跡すら確認できない場所もあった。

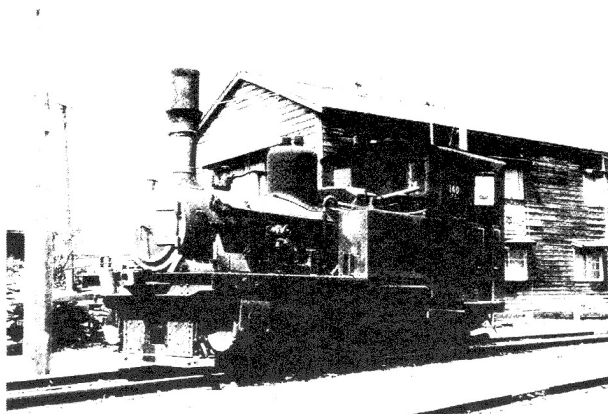
今後の調査課題として、推測した松戸線の完成時期をより正確に断定すること、松戸線の予定計画があったことがわかったので今後予定計画がどのようなものであったのか調査をおこないたい。

表－2 用地取得の流れ

昭和21年3月19日	東京財務局長・千葉県知事宛 「元陸軍軍用鉄道用地貸下願」提出 (京成電鉄)
昭和21年6月15日	運輸大臣宛 「地方鉄道敷設免許」申請 (下総電鉄㈱発起人)
昭和21年6月17日	連合軍最高司令官宛 「旧陸軍軍用鉄道(津田沼－松戸間) 路線復旧方」申請(京成電鉄)
昭和21年7月8日	運輸大臣宛 「元陸軍軍用鉄道用地借用願」提出 (京成電鉄)
昭和21年8月3日	東京財務局 「元陸軍軍用鉄道用地(津田沼－松戸間) 一時使用」認可(京成電鉄)
昭和21年8月8日	運輸大臣 「津田沼－松戸間鉄道敷設、運輸営業」免許 (下総電鉄㈱発起人)
同日	京成電鉄㈱と西武農業鐵道㈱との間で、 軌条等交換についての「覚書」を交換
昭和21年8月13日	連合軍総司令部 「旧軍用鉄道用地の恒久的使用」を承認



図－9 線路の再利用工事²⁵⁾



図－10 双合式輕便機關車を切り離しての利用²⁵⁾

〈用語説明〉

※人物（＊4＊5＊6＊7）に関しては、26)27)28)を参考にした。

＊1 兵科・兵種

戦闘手段を最も効率的に発揮し、軍隊の維持・管理・移動などを容易にするための陸軍武官の区分をいう。しかし昭和11年兵科の中の区分は廃止された。かわりに兵種

区分を実施した。兵種区分は昭和20年の時点で、歩兵・騎兵・戦車兵・野砲兵・騎砲兵・野戦重砲兵・重砲兵・情報兵・気球兵・工兵・鉄道兵・船舶兵・通信兵・飛行兵・高射兵・迫撃兵・輜重兵・兵技兵・航技兵・衛生兵であった。

＊2 教導隊・鉄道教導団

各兵士に専門教育、あるいは士官・下士官教育をおこ

なっていた。しかし、工兵学校の教育隊は教育總監に所属、鉄道教導団は工兵監に所属していた。

*3 復員

一般的に知られている意味は、「兵士の招集を解くこと」として知られている。しかし、当時の軍隊用語としては「軍隊あるいは国の人的・物的資源を戦時の態勢から平時の態勢に復する」という意味である。本文中では、歴史的な言葉と捉え、学校の解散という当時の言葉で書いている。

*4 上原 勇作（うえはら ゆうさく）

（工兵 安政3.11.9～昭和8.11.8 陸軍大将・元帥）
旧士官学校3期生。明治12年工兵少尉として任官。日清戦争へは第1参謀として出征。同33年砲工学校長、同34～36、39～41年に工兵監、同45年に陸軍大臣となる。大臣時代に、軍の増員の案件が否決され辞職し、後任大臣を出さずに西園寺内閣を解散させた。その後、教育總監、参謀総長と陸軍の3長官を初めて務めた人物。

*5 宮原 国雄（みやはら くにお）

（工兵 明治7.7.15～昭和46.8.26 陸軍中將）
陸軍士官学校8期生。任官当初の記録は少なく、詳細は不明。イギリスに留学、帰国した明治末年に工兵学校の創設を当時の寺内陸軍大臣に意見具申している。この後、陸軍省軍務局工兵課員、高級課員として働き、大正6年工兵課長となる。大正14年佐世保要塞司令官、翌15年砲工学校長、昭和2年予備役となる。

*6 津野 一輔（つの かずすけ）

（歩兵 明治7.1.28～昭和3.2.24 陸軍中將）
陸軍士官学校5期生・陸軍大学15期生。明治29年近衛師団の歩兵少尉として任官。同35年陸軍省に出仕し、総務局付となる。大正11年陸軍士官学校長、翌12年教育總監部本部長、翌13年陸軍次官となる。同15年より近衛師団長となった。

*7 宇垣 一成（うがき かずしげ）

（歩兵 明治1.6.21～昭和31.4.30 陸軍大将）
陸軍士官学校1期生・陸軍大学14期生。大正13年、清浦内閣が成立した際に陸軍大臣となる。宇垣軍縮といわれる大軍縮をおこない評価されるが、陸軍内部にシコリを残し、陸軍大臣に指名されるが陸軍の反対にあう。昭和6年、朝鮮総督府で、農村振興、電力統制、重化学工業の勃興に着手。昭和12年参議院議員になり、翌年外相、拓相となった。

*8 この史料は当時、陸軍省と部隊（近衛師団、鉄道聯隊など）間においてやり取りした書類の一部である。これら全部の書類を綴じて『鐵道聯隊輕便鐵道敷設ニ関スル件』として昭和2年9月19日にまとめられた。この史料の中には、「鐵道聯隊輕便鐵道敷設ニ関スル件申請」、「鐵道聯隊用輕便鐵道敷設費令達」、「松戸線及花島迂回線工事費豫算書」や副官からの連絡文などが含まれている。

いくつかの書類や連絡文からなるために資料自体にはページ番号はない。現在は、防衛研究所に保存されている。

引用文献

- 1) 『千葉県の鉄道史』、千葉県企画部交通計画課、pp.36-39、昭和55年3月
- 2) 白土貞夫、『ちばの鉄道一世紀』、崙書房、pp.284-289 平成8年7月
- 3) 新人物往来社戦史室、『日本陸軍兵科連隊』、新人物往来社、pp.164-169、1994年11月
- 4) 寺田近雄、『続・日本軍隊用語集』、立風書房、pp.53-55、1995年2月
- 5) 『陸軍工兵学校経緯ノ説明資料』、陸軍工兵学校、pp.1-2、昭和20年9月2日、（防衛研究所所蔵）
- 6) 工友会、『陸軍工兵学校』、工友会事務局、p.14、昭和52年4月
- 7) 既出文献5)、p.3
- 8) 『習志野市史第1巻通史編』、習志野市教育委員会、年、pp.770-773
- 9) 『鐵道第二聯隊歴史』、帝国軍隊歴史刊行会、pp.1-27、出版年不明、（防衛研究所所蔵）
- 10) 原剛・安岡昭男、『日本陸海軍辞典』、新人物往来社、pp.197-198、1997年8月
- 11) 既出文献2)
- 12) 既出文献10) pp.189-190
- 13) 『新京成電鉄五十年史』、新京成電鉄株式会社、p.50、平成9年5月
- 14) 『鐵道聯隊輕便鐵道敷設ニ関スル件』、近衛師団、昭和2年9月19日（綴じられ提出）、（防衛研究所所蔵）
- 15) 既出文献12)、pp.37-38
- 16) 既出文献12)、pp.52-54
- 17) 既出文献12)、p.54
- 18) 既出文献12) p.45
- 19) 竹島盤、『新京成電鉄沿線ガイド』、崙書房、p.45、平成7年10月
- 20) 「夏草の記憶 戦時の跡<1>」等のさまざまなホームページで理由が推測されている。平成16年10月の時点までは、ホームページは確認できたが現在は確認できなくなっている。
- 21) 著者、「軍用鐵道演習線に関する研究—松戸線を事例として—」、日本大学理工学部交通土木工学科卒業論文、pp.25-54、2004年
- 22) 既出文献13)
- 23) 『在営記念』（写真帳）、鐵道第二聯隊、（鎌ヶ谷市郷土資料館所蔵）
- 24) 既出文献13) pp.64-71
- 25) 既出文献13) p.76
- 26) 秦郁彦、『日本陸海軍総合辞典』、東京大学出版会、pp.22-23,92-93、1991年10月
- 27) 福川秀樹『日本陸軍将官辞典』、芙蓉書房出版、pp.118-119,120-121,480-481,706-707、2001年2月
- 28) 既出文献11) pp.412-413