

北総の「たれば鉄道」

明治時代に入ると、我が国では軍事力の強化策が進められた。

幕末から進められていた武器の開発をはじめとして、習志野の広大な原野を活用した演習場開設や鉄道連隊の設営、そして軍用機の国産化などが進められ、千葉はその中でも中核的な働きをした軍都だった。鉄道連隊の本拠地ができ、基幹の軍用鉄道線が敷設され、鉄道連隊の訓練用の路線の敷設も進められた。千葉駅を出た軍用鉄道は、総武線の北側を並走して北北西に進路をとり、天台・宮野木・犢橋（こてはし）・広尾と抜けて、京成本線を横切り、三山を経て津田沼駅につながっていた。津田沼の先は松戸まで結ばれており、途中の犢橋からは花見川に沿って北上して、川を渡り元の本線に合流する支線も走っていた。

終戦後、津田沼と松戸を結ぶ路線は「新京成線」として民活されることになったが、その他の路線はあとかたもなく消え去り、道路などに化けてしまった。

昭和40年代に入り、首都圏のベッドタウンの役割を担うことになった千葉県では、交通機関の便の良くない地域があり様々なネックを抱えていたが、実際のところは各種インフラ整備の速度を上回るペースでベッドタウン化が進んでいる状況だった。

今になって終戦直後を振り返って見れば、明治時代から脈々と続いてきていた鉄道敷設技術と軍用鉄道として敷かれた路線を基盤として活用して戦後の復興策とできる可能性がかなりあったのではないかと思う。

昭和40年代に入り大規模な住宅団地が各地に造られ、八千代台団地・花見川団地等を中心に習志野の原野も住宅地に生まれ変わり始めた。これを機に京成本線に八千代台という新駅と新しい街が造られた。千葉駅を出て北西へ向かっていた軍用鉄道は、八千代台駅よりも1km南側で交差して津田沼方面に向かっていった。

もし終戦後に軍用鉄道路線の民間活用が進められていたら、千葉駅から稲毛駅周辺までの沿線の各地に造られたマンションや一戸建て住宅の団地に住む人達の通勤の足としてもかなり有効だっただろう。また京成電鉄にできた八千代台という新駅は、現在の駅よりも南側になったと考えられ、花見川団地の



居住者の利便性もかなり向上し、周辺の宅地開発にも大きな影響を与えていたことが想像できる。何と皮肉なことに、現在この軍用鉄道との交差点だった東習志野地区・作新台地区には中規模の商業施設や飲食・娯楽の施設が並ぶ賑やかな街に成り、八千代台駅周辺を凌ぐ賑わいの日もある。

また、軍用鉄道は途中から分岐して北に向かい、花見川を渡って対岸を南に戻って本線に接続されていた。この路線を北に僅かな距離を延伸すれば、千葉駅から京成電鉄勝田台駅までを結ぶ内陸鉄道の可能性も考えられたはずである。

後に開通する東葉高速線との接続も考えると、大きなインフラ整備につながったことと考えられるし、千葉都市モノレールの新設計画にも大きな影響を与えていたに違いない。

明治維新から積み上げてきたものが、太平洋戦争の終結とともに短い時間の間に破壊されて消えてしまい、何一つ戦後の復興に役立てられていなかった。無駄な戦争のために造られた鉄道が、戦争が終わった後で破壊されて消滅し、長い歴史の中で何の役にもたたずに消滅してしまったことは真に持って残念なことと言わなければならない。

以上