

第二次世界大戦末期の資材転用と鉄軌道休廃止

三 木 理 史*

A Consideration of the Relationship between the Material Mobilization Plan and Abolishing Railways and Tramways in the End Stages of WWII

Masafumi MIKI

要 旨

本稿の課題は、第二次世界大戦末期に進行した国・民鉄に跨がる大規模な鉄軌道休廃止とその資材転用の関係を地域的視点も含めて明らかにすることにある。本稿は鉄道博物館所蔵『長崎惣之助文書』を主な史料として分析し、物資動員計画の目的とする鉄軌道の休廃止や単線化が1943年7月の国鉄線からはじまり、44年度までの回収転用によっても所要量に不足を生じたことを明らかにした。そして、物資動員計画が度々見直されたため、休廃止も計画的に進まず、国鉄線の選定では鋼材輸送距離を考慮して需給地域の近接路線を計画的に選定したが、民鉄の選定基準はより不明確で国鉄の回収状況を見ながら帳尻を合わせた可能性の高いことを指摘した。さらに1944年度の国鉄線の捻出資材の主な転用先は樺太の日ソ国境地域の鉄道延伸用と鉄鉱石を輸送する吾妻線で、また43年度の民鉄の捻出資材はセレバス島ニッケル鉱山向けであったことが判明した。

キーワード：物資動員計画、長崎惣之助文書、回収転用、国鉄、民鉄

I はじめに

本稿の課題は、第二次世界大戦末期¹⁾に進行した国鉄と民鉄に跨がる大規模な鉄軌道休廃止の実態と、その資材の回収転用との関係について地域的視点も含めて明らかにすることにある。

筆者は先に鉄道創業から2015年に至る約150年間の日本の鉄軌道休廃止を8期に分けて特徴を考察し、戦中期3年間を④戦時期(1943～45年)とした²⁾。当該期は1943・44両年に限って例外的に国鉄の休廃止料程が305kmに達し、地方鉄道約120km、軌道約80kmから成る各民鉄休廃止料程を凌ぐことになった。これらの史実自体は国・民鉄の年史においても指摘されることが多く、また実見聞の口伝などでも周知されるところだが、その実態は戦時期の機密事項として処理されて実証に困難を伴うため、これまでから研究対象となることも少なかった³⁾。

そのため先行「研究」の到達点は国鉄の年史叙述になろう。管見の限り国鉄の年史のうち本件

に関わる叙述を認め得るのは、稿本性格の『日本陸運十年史』⁴⁾と浩瀚な『日本国有鉄道百年史』⁵⁾の2つである。このうち前者はほぼ同時代の編さんで資料提示の域にとどまるが、後者は戦中期の輸送力増強策のなかで比較的輸送量が少なく重要物資輸送と関係の薄い閑散線区を一時的に休止し、そのレール、橋桁、枕木などの重要線区へ転用したと一定の史的評価を下している。併せて建設未開業区間（津軽線〔青森県〕、大糸線〔長野・新潟両県〕など）や、複線区間の単線化、構内線撤去なども一連の動向として扱ってきた。また民鉄についても言及し、発端は戦争遂行に関わって実施された国鉄による民鉄買収、直接には1941年8月の「金属類回収令」（勅令第835号）および44年7月の運輸通信省「金属類回収強化実施要領」にもとづくもので、やがて電力や車両の融通、さらには払底した労働力確保にもつながったと指摘した。

これらの叙述から④期の休廃止の特殊性がある程度浮き彫りになる。すなわち④期の休廃止は、沿線地域の意向とほぼ無関係なまま政策的に強行され、沿線地域との関係の議論につなげるのが難しい。ついでその目的は資材転用にあつて、他の時期の休廃止とは背景がかなり異なる。一方、旧稿で言及した国鉄線の休廃止対象線には後年の特定地方交通線が少なからず含まれるため、一定の基準で閑散線区を対象に選定した点において関連性を見出す可能性をもつ。またその選定基準や、戦後の復活の有無なども含めて、戦後の休廃止に与えた意味も小さくないといえよう。

そのため本稿は、他の時期のように特定地域の路線休廃止と沿線地域との関係を明らかにする実証的研究こそ困難ながら、これまで存在は知られながらも十分に活用されてこなかった鉄道博物館所蔵『長崎惣之助文書』⁶⁾中に含まれる本件の決定、実施過程に関わる文書を活用し、上記の年史における実証水準を高めることを目指す。但し『長崎文書』は、長崎の運輸通信省鉄道総局長官（当時）の私文書であり、特に地域に関わる情報の収集には自ずと限界を有している。そこで本稿では、対象鉄軌道路線の休廃止当時の実態に可能な限り言及して、制海権の失われつつあるなかでの輸送事情を前提に、資材の回収転用との関係を地域的に考察することを論点としたい。

そして本稿では、Ⅱ章で物資動員に関する近年の研究成果に依拠して鉄軌道統制との関係を明らかにしたうえで、Ⅲ章で前述の『長崎文書』を活用して休廃止線の選定条件を国鉄と民鉄に分けて考察し、Ⅳ章で国鉄と民鉄の資材転用の実態を明らかにする、という構成をとる。但し政策との対応関係の明確な国鉄と異なり、より個別事情の作用した民鉄の実態に関わる情報は紙幅の関係から別稿で整理することとし、本稿ではその要旨のみの叙述にとどめた。

Ⅱ 鉄軌道の戦時統制と物資動員

1. 鉄軌道の戦時統制

鉄軌道への統制は1938年4月の「陸上交通事業調整法」公布との関わりも強いが、同法は本来平時立法で、戦時立法の「陸運統制令」とは峻別すべき⁷⁾というのが戦前主要な見解であった。そして戦時体制は、長期化に伴って「国家総動員法」に関わる統制範囲の拡大が継続し、それにもとづく委任勅令として1940年2月に「陸運統制令」が公布され、当初は戦時輸送に比重の高い貨物輸送の計画化に対して適用されるようになった。そしてその延長上で戦時輸送に関わる民鉄に対しても強い統制の枠をはめ、かつ国鉄との有機的関係を強いるようになったとされる⁸⁾。

一方 1941 年 8 月に「国家総動員法」にもとづく「重要産業団体令」が公にされ、各業界で統制会の設立を促したが、戦前期に地方鉄道、軌道事業者の多くが加入していた業界団体である鉄道同志会は、42 年 5 月の鉄道軌道統制会（以下、統制会）の発足を機に解散し⁹⁾、益々平時の国鉄・民鉄の枠を越えて一体化が進むことになった。そして 1944 年度の営業休止線に関する質疑において運輸通信省は「主要地域に於ける地方鉄道、軌道には原則として軍需会社法を重用して其の運営を強化ならしむると共に之が監理を強化する…（中略）…必要なる線区は陸運統制令に基き使用者は収用するといった様な方法も一案ではないかと思つてゐる…（中略）…関係各方面と至急協議をして私鉄の国家管理を實現させたい」¹⁰⁾とする立場を表明した。さらに 1943 年 1 月には「行政官庁職権委譲令」にもとづく鉄道省の施行規則によって事業の許可・認可および届出事項の職権が統制会に委譲され¹¹⁾、同年の鉄道省の運輸通信省鉄道総局編入による改編は、そうした一体化を陸運はもとより、海運、航空、気象、通信などまで含めて推進することを反映したものであった¹²⁾。

鉄軌道業界では 1906～07 年の「鉄道国有化」以後も政策的な必要に立つ政府の民営鉄道買収が継続し、37・41 両年にも軍事的理由より輸送体系整備の観点から買収が行われていた。ところが 1943 年度に 541.3km（未成線を除く）、44 年度に 510.1km（前同）の 06～07 年につぐ大規模な買収が実施され、それらは戦時重要物資生産地帯に所在、もしくはその通勤に関わる路線、さらに政策上国鉄が経営すべき路線を対象に¹³⁾、民鉄買収が強行されたものと考えられてきた。

そして国鉄・民鉄の枠を越えた業界としての戦時体制への協力的措置として、まずは金属類の撤去・転用に関わる国鉄線の休止が 1943 年度から、ついで民鉄の廃止（含・単線化）がこうした動向の延長上に 43・44 両年度に、各々実施されることになった。

2. 物資動員と鉄軌道

近年の研究に拠れば、物資動員計画（以下、物動計画）は、第一次世界大戦の総力戦に衝撃を受けた政府による 1918 年の「軍需工業動員法」制定を起点とし、鉄道などの交通事業は当初からその一翼を成していたという¹⁴⁾。その計画は、第二次大戦期にかけて動員体制へと確実に傾斜してゆくが、ついで 1937 年 11 月の内閣における資源局と企画庁を統合した企画院の設置を画期として¹⁵⁾、生産力拡充、資金統制、労務動員の各計画が始動した。併せて企画院は、早くから海上輸送を隘路として認識し、さらに 1939 年 9 月の第二次欧州大戦勃発を機に動員体制に向けた経済統制の再編成を実施した。

そうした戦時経済統制は、不要不急部門への資源流入を規制する一方で、1930 年代に企業間競争も巧みに利用する状況にあった¹⁶⁾。それを承けた太平洋戦争期の物資動員計画は、1941 年度までのそれが外貨割当による戦略物資獲得を目的としていたのに対し、42 年度以後は軍の船舶大量徴備によって海上輸送の制約に規定されて鉄道輸送の貨物重点化が進むと同時に、鉄鋼需要を維持するために屑鉄回収も本格的に計画するようになった¹⁷⁾。そして 1943 年度になると海上輸送制約の打開を目的とした陸運転移が石炭や鉄鋼などの品目を中心に本格化し、それが鉄道の統制強化を促して¹⁸⁾、44 年度には海上輸送逼迫の一方で高炉稼働の急速な縮小を承けて屑鉄や転用鋼材を大量収集して最後の鉄給源とする計画が本格的に始動したとされる¹⁹⁾。

前述した1943・44年度の大規模な民鉄の国家買収は、隘路となった海上輸送の陸運転移を維持する経路を確保すると同時に、燃料炭や鉄鋼をはじめ金属製品の製造や加工を担う労働者の通勤輸送を維持するためであった。特に1944年度の資材転用や回収転用を目的とした国・民鉄に通じる休廃止の急増は、屑鉄や転用鋼材の確保を目的としていた。鉄道車両は、石炭と併せて生産拡充計画産業でありながら、1944年度には対43年度の鉄道車両製造向けの鋼材割当が15%にまで減少した²⁰⁾。

そして1945年度の物動計画は、44年10月頃から作成に着手されたが、もはや計画内の整合性さえ欠き、兵器関連産業と基礎素材部門の生産継続が、飢餓回避のための糧穀や食塩の動員と拮抗するありさまであった²¹⁾。後述のように資材転用や回収転用目的の鉄軌道休廃止も1944年度までが中心であり、45年度には北陸鉄道と大沼電鉄の17.6kmが実施されたのみで、おそらくこれらも44年度計画の実施が翌年度に遅延したものと考えられ、転用目的の国鉄線休止は皆無となった。

III 休廃止路線の選定

1. 国鉄

物動計画に伴う軌条や橋桁あるいは枕木供出を目的とした国・民鉄の休廃止および単線化は1943年7月の国鉄営業線の休止からはじまった(表1)。その決定に関わる「第26回鉄道会議説明資料」では、「(昭和：引用者)十八年度物動配当不足のために六万噸の回収転用を要する」²²⁾とした。国鉄は、1942年10月頃から43年度の物動計画に着手し、年度当初に年間計画を4分割した各四半期実施計画を策定したが、6月に第2四半期以降の見直しが必要となり、9月には大幅な組み替えを余儀なくされた²³⁾。1943年7月の国鉄営業線の休止告示が6月であったことから推して、同年度第2四半期の物動計画の見直しによって必要が生じたものと考えられる。

上位にある物動計画が度々変更を余儀なくされたことから、これら鉄道線の回収実施による休止も計画的ではありえず、「今後共施設の整備拡充に伴ふ資材需給の関係上已むを得ざるときは更に現有施設を撤去し之が最緊要なる所に転用することは必至」とし、「輸送力に影響少なき部面については既に出し尽して居るので今後は営業線の休止を行ふより外はない」²⁴⁾ともされた。

さらに回収した資材は「直に転用するのを原則とするが橋桁の如きものは型式の制限を受けるため、軌条更换による発生軌条は時期的に制約されるため翌年度以降に於て転用可能となるものが生ずる」²⁵⁾としたうえで、国鉄関係では18年中に営業線以外から5万トン、営業線から1万トンを回収するとして、全国から9路線、126.5kmを選定した(表1参照)。

しかし、その選定基準は以下のわずか4項を掲げるのみであった²⁶⁾。

- (一) 軍事上支障ナキコト
- (二) 線路系絡上一時回収スルモ民生上影響少キコト
- (三) 輸送量、輸送内容ヲ考慮シ戦争遂行上支障少キコト
- (四) 回収資材ガ重要輸送施設ノ増強ニ転用シ得ルモノナルコト

表1 物資動員に伴う国鉄休止線とその関係事項

年度	線名	廃止区間 (全線)	営業休止		料程	輸送量 (1日当り) 旅客 貨物 人員 トナ数	回収率 乗客 貨物 トナ数	転用計画	回収実施状況	代行交通機関	戦後の状況	地方交通線対策
			告示	休止								
一九四三年度	有馬線	三田-有馬間 (全線)	1943.6.5	1943.6.30	12.2	335	1,176	篠山線建設	10月中旬撤去開始	神戸有馬電気鉄道に転移	廃止	
	牟婁線	羽-浦一古庄間	1943.6.5	1943.6.30	2.1	0	247	古島駅・高岡駅改良	11月末撤去完了	民営自動車輸送力強化、貨物自動車・馬車への転移	1953年5月開業	
	田川線	西添田-岩代川原間 (全線)	1943.6.5	1943.6.30	1.0	0	169	鹿方駅改良	完了	浜田駅から専用脚車輸送	廃止	
	川俣線	松川-一宮代川原間 (全線)	1943.8.7	1943.8.31	12.2	1,080	1,174	釜石線小本線建設 諸工事	本年度中完了予定 12月撤去開始、44年1月末竣工予定	民営自動車輸送力強化、省営自動車車庫増備	1946年4月営業復活、72年5月廃止(代替:湯島交通(バス))	
	宮原線	東島一笠泉寺間 (全線)	1943.8.7	1943.8.31	7.3	451	8	島崎町・折尾駅併用鉄道局管内 諸工事	12月撤去開始、44年1月末竣工予定	民営自動車輸送力強化	第一次地方交通線に遷定、1984年12月1日大分交通(バス)に転換で廃止	
	信濃線	箕生川-信楽間 (全線)	1943.9.2	1943.9.30	14.8	889	117	勝太線建設	11月撤去開始、44年6月末竣工予定	省営自動車代行	1948年4月営業復活	
	札沼線	石狩月形-石狩連立間 (全線)	1943.9.2	1943.9.30	45.9	301	163	勝太線建設、東室蘭操車場ほか 札沼線鉄道局管内諸工事	12月竣工	省営自動車代行	1947年7月営業復活	
	釧路湿原線	飯西-釧路湿原間 (全線)	1943.10.6	1943.10.31	6.9	1,236	67	釧路操車場、右左両鉄道局管内 諸工事	12月末竣工予定	省営自動車代行	1946年12月石狩当別-浦臼間、53年11月浦臼-雨龍間各営業復活、72年6月新十津川-石狩沼田間廃止	
	富内線	沼ノ端-豊城間 (全線)	1943.10.6	1943.10.31	24.1	1,600		勝太線建設	12月撤去予定	省営自動車代行	1947年7月開業、72年1月廃止(代替:徳島バス)	
	計				126.5	10,296						
一九四四年度	奥浜北線	浜頓別-北見枝幸間(全線)	1944.12.15	1944.12.15	30.4	643	2,188	勝太線諸語改良、須取水陸連絡設備		民営自動車代行(旅客は運休中)	1945年12月営業復活	第一次地方交通線に遷定、1985年7月1日宗谷バスに転換で廃止
	奥浜南線	興部-雄武(全線)	1944.12.15	1944.12.15	19.9	524	144	釧路本線諸語、札沼線諸語改良、須取水陸連絡設備		民営自動車代行(旅客は運休中)	1945年12月営業復活	第一次地方交通線に遷定、1985年7月15日北越バスに転換で廃止
	糠路線	雲石-稲荷間	1944.10.1	1944.10.1	7.7	186	12	釜石線諸語、小笠原線諸語		民営自動車代行(旅客は運休中)		第一次地方交通線に遷定、1984年4月1日会津兼合自動車に転換で廃止
	日中線	喜多方-熱塩間	1944.10.16	1944.10.16	7.9	1,381	81	仙台鉄道局管内諸工事		民営自動車代行(旅客は運休中)	1946年10月営業復活	
	弥彦線	東三條-越後長渡間	1944.10.16	1944.10.16	13.1	1,647	14	信越本線諸語増設工事		民営自動車代行(旅客は運休中)	1954年8月営業復活	第一次地方交通線に遷定、1984年4月1日越後交通(バス)に転換で廃止
	魚沼線	粟田寺-西小千谷間(全線)	1944.12.15	1944.12.15	23.3	2,010	114	専用脚車工事		民営自動車代行	1947年3月廃止	
	白根線	白河-磐城棚倉間	1944.12.15	1944.12.15	9.6	1,426	50	東武鉄道局・仙谷鉄道局管内改良工事		省営自動車代行(民営旅客自動車は運休中)	1947年4月営業復活	
	久留里線	久留里-上総亀山間	1944.10.11	1944.10.11	11.1	2,202	230	水戸操車場、東京港水陸連絡設備		民営自動車代行(旅客は運休中)		
	五日市線	立川一拝島間、南拜島-多摩川間	1944.10.11	1944.10.11	8.7	2,067	190	右左両鉄道局管内改良工事		省営自動車代行	1972年3月廃止	
	三國線	金津-三國間	1944.12.1	1944.12.1	5.8	657	71	大宮鉄道局管内改良工事		省営自動車代行(貨物・省営旅客自動車代行)	1947年3月営業復活	第一次地方交通線に遷定、1984年12月1日宮崎交通(バス)に転換で廃止
一九四五年	妻線	妻-杉安間	1944.10.1	1944.10.1	5.6	-	48	吾妻線建設工事		南武線、東京急行貨主線	1946年4月営業復活	
	中央本線	国分寺-東京総馬場前間	1944.10.11	1944.10.11	3.7	-	33	久米線、大宮車場工事		八高線、青梅線	1946年6月廃止	
	中央本線	立川-多摩川原間	1944.10.11	1944.10.11	10.7	-	1,438	山陽本線軌條変更工事			1946年11月3線化	
	東海道本線	(現下り線)										
	計				1691		13,245					

注：日本国有鉄道編『鉄道技術発達史 第2篇施設(1)』日本国有鉄道、1990年、502頁によって一部補足。
 出所：「第26回鉄道会議説明資料 4. 回収転用関係」(A377)・「昭和19年度営業休止線関係参考資料 1. 回収転用関係」(A489)・「鉄鋼回収の為にする鉄道営業休止等に関する件(次官会議報告)」(A492) (いずれも鉄道博物館所蔵「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) によって作成。

(四) では前述の事情説明のように橋桁などが当然転用先の所要寸法を満たさねばならず、それに見合う条件が考慮されたことは推定に難くない。また一方で陸運転移の要請に抵触しない(三)、さらに軍事の配慮に関わる(一)も要件であった。唯一沿線地域の利害に関わる(二)については、「一般国民に迷惑を掛けないやう代行機関を考慮してゐる。即ち併行の地方鉄道の利用、省営自動車の運行或は民営自動車の輸送力強化等に依つて概ね回収後の代行を行はしめ」²⁷⁾ た。

1944年度にも国鉄の輸送需要に要する回収転用は沈静化せず、物動計画による配当分を差し引いて4.8万トンの不足を生じたが、「営業線の休止は影響する所甚だ大なるのみならず方法如何によつては却つて戦力増強に支障を及ぼすこととなるので出来る限り営業線以外の物件の回収転用を図つた」²⁸⁾。1943年度に(一)～(四)を満たした選定路線の休止に対して、少なくとも運輸通信省内部では批判的で、「営業線の回収は最後の手段」として「輸送量の増加に伴つて側線の必要は一般に増加(し：欠か)てゐる輸送経路の変化に伴つては比較的余裕のあるものも生じ又列車回数も相當ある複線でも輸送事情の変化に依つて単線でやつて行けるものは出来るだけ単線化して資材の捻出を計つた」²⁹⁾。そして1944年度以後は「極力側線の撤去、複線の単線化、橋上護輪軌條の撤去等の営業線以外のものから捻出を計」り、さらに「総数量上の不足の外、品種別として見る時は軌條の不足が甚しいので転用し得る軌條の取得と云ふことも特に考慮にかけ」³⁰⁾ た。

国鉄休止線を一覧すると(表1参照)、1943年度の告示から休止実施までは1ヶ月足らずで、事前の風聞の流布を別にすれば、ほぼ反対する時間的余地がなかったと考えられる。また1944年度の告示時期は不詳ながら、鉄道総局の発表は44年8月で、実施までに長くて2ヶ月強の期間しかなかった。選定路線の距離は、札沼線や興浜北線の例外を除き両年度共に0～20kmが多く(図1)、また全線を対象としたものも限定的で、後年の特定地方交通線転換による廃止に比べて明らかに短距離であり、それは前述の「最後の手段」の裏づけでもあった。1軒1日当の旅客輸送人員が、1943年度選定線では1,200人台未満で、当時の道路交通の状況を勘案すれば沿線人口の過少評価が基準であったことも明らかで、44年度になって2,200人台未満にまで拡大を余儀なくされていた。

また回収資材の転用先は、1943年度の信楽線、44年度の五日市線などごく一部の例外を除き、近隣鉄道局管内が中心であった。それは、逼迫した輸送事情による転用資材の輸送距離短縮を考慮したものとしても、逆に回収先に近い閑散線区を対象路線として選定したのではないかという推定を誘う。さらに休止後の代替交通手段は1943年度には同一経営下にある省営自動車が多いが、44年度には民営自動車の中に旅客輸送運休中のものを含み、実際に沿線住民の足を奪った例も少なくなかった。

それらには戦後営業復活した路線が多いが、牟岐線のように1953年まで延期したものや、有馬線などそのまま廃止されたものもあった。さらに1970年代の廃止や特定地方交通線も多く、国鉄分割民営化を乗り切つて旅客会社の営業路線として存続しているのは久留里線のみである。

2. 民鉄

これまで民鉄の企業整備や回収転用については、前述の『日本陸運十年史』16表(162頁所載)

を根拠に叙述されてきた可能性が高い。当該表は 1941 年 5 月の琴平電鉄仏生山―塩江間(香川県)以後、45 年 5 月の大沼電鉄大沼公園―鹿部間(北海道)に至る 37 件 84.4 料を対象とした。但し 1941～43 年間の廃止分は企業整備や回収転用目的と見なし得ないものを含むように思われる。

また前述した 1943 年度の国鉄線の物資動員を踏まえ、地方鉄道・軌道の回収目標は 5 万トンとされ、そのうち 3.5 万トンが産業設備営団への供出、残る 1.5 万トンが転用目的であった³¹⁾、国鉄営業線の回収転用計画数量の 1 万トンと比較すれば、より負担が大きかった。ところが 1943 年度の休廃止線からの回収鋼材の概算トン数は総計で約 1.5 万トンに過ぎず、転用目的分を辛うじて満たし得る量に過ぎなかった(表 2)。その約 1.5 万トンの内訳は「鉄約一萬五千噸、銅約百八十噸であつてこの中地方鉄道自体の重点的拡充増強用に転用せるものは鉄約二千六百噸、銅約百七十五噸であり南方(セレバス)向け鉄道建設用に供出したものが鉄約七千四百噸³²⁾であった。民鉄資材の回収転用ではセレバス島向けが重量において半分近くを占めていたことになる。またそれら以外に「産業設備営団を介せず私鉄の緊急路線の建設用に関係私鉄が自社に於ける緊急度少き線区を自発的に撤去転用したものも相當の数量に上³³⁾」ったとする。

そして回収線区の決定では以下の項目を考慮して決定した³⁴⁾。

- 1 重複線路の線区又は接近併行せる線区等撤去に因る輸送上の支障少きもの
- 2 短区間の支線にして交通上重要ならざるもの
- 3 遊覽的性格の強きもの
- 4 線路容量に餘裕ある復線区間の単線化

また第 81 回帝国議会(1942 年 12 月～43 年 3 月)における質疑応答中には、「目下ケーブルカー及ロープウエーノ撤去計画ヲ樹立中デアリ近ク実施ニ移スコトナル筈デアル³⁵⁾」とあり、43 年度に集中的に鋼索線と索道を選定したと符合している(表 2 参照)。

さらに 1944 年度には個々の回収鋼材トン数は不明ながら、年度合計で 14,560 トン(うち転用量約 1.2 万トン)とされ、「営業を休止した事業者には企業整備資金措置法に基く補助金を交付」したが、国・民鉄を通じて「最近の物動の様態並に空襲等を考慮に入れると此の程度の回収量では現在の輸送計画の遂行も甚だ困難であ³⁶⁾」った。さらに 1944 年度には合計 14 区間 100.5km に及ぶ民鉄の単線化が実施され、その回収資材がそこに加わった。鉄道総局でも「今回(1944 年度:引用者)の私鉄関係の回収線には餘り重要路線がないので特に改めて諮詢せず、報告するに留め³⁷⁾」た。

一方、「産業設備営団へ譲渡せる諸物件の評価は運輸通信省に於て委託を受け既に其の評価を了して居る³⁸⁾」とした。営団は国策会社に委ねられない非採算事業を実施するために組織されたが、そのうち 1941 年 12 月に商工省が未働遊休設備の総動員と活用のために産業設備営団を組織し³⁹⁾、その動員向け評価額の決定は運輸通信省が委託を受け、しかも民鉄線のみを対象とした。その「評価に當つても設備としての時価⁴⁰⁾」を原則とし、「施設の回収転用は企業整備本部に於ける転用委員会の諮問を経て実施」することになっていたが、1943 年度から「私鉄自体の整備増強の爲めに転用するものに就いては其の転用計画を鉄軌統制会に於て樹立し運輸通信省の承認^(ママ)」

を得て之を転用委員会に報告することに申し合せた」⁴¹⁾。すなわち自主的な社内の資材調整には、事業者統制組織の意向の介在する余地を残していたことになろう。他方産業設備営団への譲渡分は「金属類回収統制株式会社と契約を為し転用を実施することになつて居」⁴²⁾た。

また営業廃止の場合は設備評価額にもとづく支払いにとどまったが、営業休止の場合には「将来運輸再開する迄毎年帝国鉄道会計から補助金が交付され」、その内容は「(イ) 既往三年間の平均益金 (ロ) 保有設備の維持補修費 (ハ) 事務費」⁴³⁾とされ、特に減収気味の事業者にとっては益金実績にもとづく補助金交付を目当てに自主的に休止する可能性があった。さらに選定候補の実情調査や撤去路線の選定にも鉄軌道統制会が参画して決定した⁴⁴⁾。

ところが表2の出所の1つである「昭和19年度営業休止線関係参考資料 1. 回収転用関係」(A489 / 『長崎文書』所収)には、時期的には企業整備や回収転用目的の可能性の高い1944年6月の名古屋鉄道丸ノ内―清洲町間1.0kmや三河田原―黒川原間2.8km⁴⁵⁾などの事案が欠落し、当該廃止と企業整備や回収転用との関係について、民鉄の実態の正確な把握は国鉄以上に難しい。

それらを考慮して休廃止状況を概観すると(表2参照)、民鉄の休止告示時期は不明ながら、初年度である1943年度の実施は国鉄線の休止以後のようであり、国鉄の回収状況を見ながら総計139.3km分を帳尻あわせで選定した可能性が高い。総じて国鉄線に比べて民鉄の個々の対象路線延長は概ね短距離であり、他方回収鋼材の概算トン数は鉄軌道合計で国鉄線の約1.4倍に及ぶうえに、その発生場所は、北は栃木県から南は大分県まで40ヶ所に分散していた。しかも鋼材輸送距離を考慮して、概ね近接地域から選定した国鉄線とは様相を異にしていた⁴⁶⁾。そして選定路線の旅客輸送量は国鉄選定路線の輸送人員を上回る路線が多く、沿線地域への影響は民鉄休止線の方が大きかったと考えられる。

さらに情報の少ない1944年度には、前年度ベースで短小路線を帳尻あわせで33線区、135.1kmを選定した模様で、その分布は北が北海道、南が宮崎県へとさらに分布範囲が拡大した。鋼索線は前年度に大多数を選定してしまが残るところが少なく⁴⁷⁾、その代替として軌道線を対象に選定した可能性が高い。それらの輸送実績も数値を欠くが⁴⁸⁾、国鉄線でも前年度に比較して輸送量の多い路線(区間)を選定していることから、相当な輸送量の路線を含んでいるように見える。

また戦後の動向を見ると、鋼索線を中心に戦後いち早く復旧したところが散見される。鋼索線は、戦前までの参詣目的から戦後は観光目的へ変化したとされ⁴⁹⁾、概ね順調に機能転換した。その一方で1943年度の鋼索線を除く鉄道線と軌道線には戦後復活せず廃止となったものが多く、概ね輸送量も少なく、まさに不要不急路線であった。すなわち1943年度の民鉄の選定は、まず供出量を決定し、前述の第81帝国議会での質疑によっても遊覧性の高い鋼索線や索道を優先的に選び、その不足分を利用の低い鉄軌道線で補って所在地域などもほとんど考慮していない可能性が高いと考えられる。さらに1944年度にはもはや利用の低い鉄軌道線や遊覧性の高い鋼索線さえも残っておらず、全国から盲腸線や短小線などを広く選定したといえよう。

IV 戦中期休廃止の展開

1. 国鉄

1944年度のみだが、国鉄線は休止線沿線の産業の状況と車両・職員数の試算が判明する（表3）。

まず沿線の産業の状況を見ると、日中線、白棚線、五日市線を別にすれば、鉱工業関係の盛んな地域の路線は除外されている。そのうち日中線は計画のみで実施見送りとなり、国鉄線の休止はほぼ鉱工業への影響回避の可能な路線を選定したことが明白であろう。その日中線は路線距離も短く、特に機関車が少ないため捻出可能な車両は少ないが、沿線に重要産業が多く立地し、旅客輸送向けの従業員配置も多いために労働力捻出には効果があった。久留里線や白棚線の休止も車両などの捻出効果は低い、労働力捻出の効果を期待したものと見ることができる。そのため休止対象路線は主として農業地域から選定されたといえよう。

また、それら休止線の資材転用先のうち建設向けは、樺太と、内地では吾妻線であった（表4）。吾妻線は、1896年7月の上信鉄道計画以来たびたび敷設計画が浮上しながらも成就せず、1938年の日中戦争以後は土木工事中止の方針によって新線建設が凍結されていた⁵⁰。ところが、日本における鉄山の総生産量の約5分1を占めたという吾妻郡六合村所在の群馬鉄山が、1940年10月に鉄鉱区として試掘出願登録され、41年の地質調査所技師による踏査を経て、43年6月に鋼管鉱業株式会社（翌年日本鋼管鉱業に改組）に鉱区を譲渡して開発に着手した⁵¹。それによって採掘鉄鉱石の輸送路として吾妻線の急設が決定し、1943年10月に建設に着手、45年1月に渋川―長野原間の貨物営業を開始し、長野原―太子間の鉄鉱石運搬専用線も開業した⁵²。

一方樺太では、1936年12月の樺太庁官制改正による交通部鉄道課新設時に同庁鉄道事務所から継承した工事中建設線（35年6月着工）に西海岸線の泊居―久春内間（144km）があり、南北双方から工事中であったが、41年度までに一部区間の路盤工事と軌条敷設工事が完成をみたものの、その後は資材を東海岸線上敷香―気屯間へ転用して中断を余儀なくされた⁵³。樺太では1930年代に「樺太拓殖計画」にもとづいて鉄道建設をはじめとした社会資本整備を進めてきたが、37年度から日ソ関係の緊張に伴い計画に含まれない敷香―上敷香間の建設の先行を皮切りに、次第に臨戦体制に関わる事業の優先へと変化した⁵⁴。そして樺太庁所轄鉄道線の鉄道省移管時の1943年における建設線には、気屯線（上敷香―気屯間）、古屯線（気屯―古屯間）、泊恵線（泊居―恵須取間）、真久線（真縫―久春内間）があり、気屯線は前述の島内建設予定線からの資材転用などによって43年11月には一般営業を開始した⁵⁵。そのため表4の「残工事」の具体的内容は不明ながら、その延長上にある古屯線を含めた日ソ国境地域への鉄道延伸に関わる急務の建設線を対象としたものであろう。

他方1938年以後に内地石炭市場への撫順炭輸入が抑制されると樺太では、それを代替し得る炭質の産出炭、特に製鉄や水素系化学工業に適した強粘結炭への需要を満たし得る恵須取炭への注目が高まっていた⁵⁶。それを背景に樺太庁所管鉄道の移管された鉄道省は恵須取付近の輸送条件改善に向け、1943年5月から恵須取―上恵須取間ほかの鉄道建設・改良と、恵須取周辺への操車場、貯炭場、船積施設の整備に着手し、終戦までに路盤工事や埋立工事の一部が完成をみた⁵⁷。

表3 国有鉄道営業休止回収線の沿線産業状況と検出車両・職員数(1944年度)

線名	廃止区間	営業休止	杆程	沿線産業状況						検出車両数					検出職員数			
				農業	林業	鉱業	工業	漁業	その他	機関車	客貨車	官補	鉄手	雇	備	計		
興浜北線	浜頭別—北見枝幸間 (全線)	1944.12.15	30.4	△	◎	△	△	○	牧畜業多少	国産石灰工業(株)(巨梨泊)・北産石灰工業(株) (前同)・小規模製材工場2・3(沿線)	2	4	3	4	17	31	55	
興浜南線	興部—雄武 (全線)	1944.12.15	19.9	△	◎	△	△	×	-	貝灰工場(澤木)・北陽産金鉱山製錬所(雄武 休止中)・大小数ヶ所製材所(沿線)	2	1	2	1	10	17	30	
橋場線	零石—橋場間	1944.10.1	7.7	△	◎	△	△	×	-	岩手県地方木材(株)(零石)	-	-	1	5	6	12		
日中線	喜多方—熱塩間		11.6	○	○	◎	△	-	砂利採取 やや盛ん	奥内畑鉱山(会津加納/石膏・銅鋼)・黒森鉱山 (興内畑/銅鋼)・三谷鉱山(上三宮/重炭)・会 津炭化石灰工場(会津加納)・三ツ和工業(株)(上 三宮/煉瓦)。上三宮砂利採取(株)(上三宮)・会 津繊維化学工業会社(会津村松/パルプ原料(昭 和電工工場[喜多方]))	1	4	5	1	11	18	35	
弥彦線	東三條—越後長澤間	1944.10.16	7.9	○	○	△	×	×	砂利採取 盛ん	五十嵐川砂利会社採集場(大浦/越後長澤)・大 江鉱山(越後長澤/高滝鉱)・御所鉱山(前同/ 石膏)・北越鉱業吉ヶ峰鉱山(前同)・碓氷銅鉱	-	-	3	4	15	22		
魚沼線	来迎寺—西小千谷間 (全線)	1944.10.16	13.1	○	△	×	△	×	-	小産業(株)(片貝/味噌・醬油)・日興製作片 貝工場(片貝/航空機部品)・越後礼紙(株)(西 小千谷/荷札)・小田島工業(株)(前同/落下傘)	3	8	2	9	6	17		
白棚線	白河—磐城棚倉間	1944.12.15	23.3	△	○	○	×	×	-	昭和炭礦(梁森/三級石炭)・白棚炭礦(前同/ 十級石炭)・日産炭礦(前同/採炭不着手)	2	2	1	4	10	15	30	
久留里線	久留里—上総亀山間	1944.12.15	9.6	△	○	×	×	×	-	小製材工場(亀山)	-	-	2	3	17	18	40	
五田市線	立川—拝島間・ 南拜島—多摩川間	1944.10.11	11.1	△	×	×	○	×	-	昭和飛行機(株)(沿線)・日立飛行機(株)(前同)・ 立川飛行機(株)(前同)・陸軍航空廠(前同)	-	-	1	2	2	4	9	
三國線	金津—三國間	1944.10.11	8.7	○	×	×	×	×	-	なし	2	6	6	2	10	16	34	
妻線	妻—杉安間	1944.12.1	5.8	○	○	×	×	×	-		-	-	2	2	8	10	22	
中央本線	国分寺—東京競馬場前間	1944.10.1	5.6	△	×	×	×	×	-	東京芝浦電気(株)・(株)日本製鋼所	-	-	-	-	-	-	-	
中央本線	立川—多摩川原間		3.7	△	×	×	×	×	-	多摩川砂利木材(株)砂利採取場(多摩川原)	-	-	-	-	-	-	-	
東海道本線	南荒尾—関ヶ原間 (現下り線)		10.7	○	○	×	△	×	-	大日本紡績(株)・岡本工業(株)・京都工業(株)・ 柳原工業(株)	-	-	-	-	-	-	-	
			計	169							12	25	28	19	103	156	306	

注：◎最も盛ん、○盛んまたはやや盛ん、△低調または盛んでない、×なし

出所：「昭和19年度営業休止回収線関係参考資料 1.回収取用関係」(A489) (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)

792 ~ 794 頁によって作成。

表4 運輸通信省内普通鋼々材配当計画（1944年度）

項 目		年間総量	年間新品	記 事	
鉄道建設費	総 量	2,119	459		
	吾 妻 線	1,217	109	渋川—長野原間開業（1944年9月）	
	古 屯 線	603	51	気屯—古屯間開業（1944年8月）	
	気 屯 線	87	87	残工事施行	
	そ の 他	212	212		
	総 量	154,539	112,841		
鉄道改良費	新 幹 線	76	76	東山及日本坂隧道使用開始（1944年10月）、その他工事繰延	
	大 改 良	39,273	11,841		
		総 量	24,762	7,382	
	線路増設	五稜郭—長万部間	6,299	885	五稜郭—七飯間複線使用開始（1944年10月）、 軍川—森間・石倉—野田追間前同（45年4月）
		岩切—ノ関間	5,312	692	岩切—品井沼間複線使用開始（1944年10月）、 品井沼—小牛田間前同（同年12月）
		室 蘭 線	3,103	317	東室蘭—本輪西間複線使用開始（1944年10月）、 竹浦—苫小牧間前同（45年4月）
		そ の 他	10,048	5,488	
	停車場改良	総 量	7,634	4,016	
		岡山操車場	1,322	621	上下着発線・仕訳線・機走線その他施行
		大宮操車場	935	465	上り着発線・仕訳線整備、貨物扱場・与野駅裏口施行
		香椎操車場	909	371	西日本鉄道移転・上り着発線・前同仕訳線施行
		そ の 他	4,468	2,559	
	水陸連絡設備	総 量	6,857	3,443	
		小 湊	2,286	1,299	第一バース（1945年2月）、第二バース（同年5月）線上使用開始
		函 館	1,531	957	第一バース（1944年10月）、第二バース（45年4月）線上使用開始
恵 須 取		1,014	271	操車場・陸上棧橋・船積機械設備、1944年10月竣功	
	そ の 他	2,026	916		

出所：「昭和19年度営業休止線関係参考資料 1. 回収転用関係」（A489）（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）792～794頁によって作成。

また鉄道改良費に関わっては戦前からの継続事業ともいべき「新幹線」計画⁵⁸⁾に関する事業を除けば、日米開戦後の海上輸送力喪失に伴う陸運転移、特にその根幹を成した石炭輸送に関わる施設⁵⁹⁾の改良が中心であった。しかし、それらへの資材供出計画も前述の休廃止分のみでは不十分で、さらに地方鉄道・軌道の買収事業者のなかで、戦争遂行に関わりの薄い区間の休廃止を現業機関レベルで検討した史料が残存している。

明治期以来「鉄道敷設法」や「鉄道国有法」にもとづき国鉄線建設工事予定線に相当した地方鉄道・軌道の買収は、太平洋戦争の激化による1943・44両年度分は明確な軍事目的の買収とされてきたが、それらは炭鉱地帯やセメント生産など軍需産業の重要工業地帯、あるいは幹線間の短絡線であった⁶⁰⁾。ところがそれらの買収は、路線単位ではなく、事業者単位で実施されたために不要不急路線の混在する場合があった。1943年1月の第81回帝国議会において買収公債発行に関わる法律の成立によって買収対象となった播丹鉄道の「鉄道敷設法」予定線の一部がそれで、加古川線は山陽本線と福知山線の短絡線で沿線に軍事施設を擁し、また高砂線沿線が軍需工業地帯であった⁶¹⁾。ところが播丹鉄道の路線中でも鍛冶屋線や北条線には軍事目的の施設が少ないため、所管の大阪鉄道局は両線廃止による資材捻出を計画していたことを記録した文書が残っている⁶²⁾。これらの廃止は実現しなかったが、同様な方法で検討にのぼった他の路線や区間が全国に存在する可能性を示唆するものであろう。

2. 民鉄

国鉄線に比べてさらに体系的情報に乏しい民鉄線休廃止の実態は、各事業者などの記録の悉皆調査に拠るよりなく、紙幅の関係で本稿ではそれを別稿⁶³⁾に譲ることとして要旨を述べる。

民鉄の資材転用先は伝聞の域を出ないものが少なくない。1943年度廃止のセレベス島開発鉄道への軌条供出は、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を特命したものといわれ、10万株の株式中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―バンカジェネ間49kmとバンカジェネ―トンドンクラ間28kmの敷設が決定した。そのため日本から供出した軌条が各社の撤去による捻出分で、その内訳は成田鉄道2,680トン、琴平急行電鉄1,440トン、出石鉄道773トン、善光寺白馬電鉄686トン、大和鉄道560トン、信貴山急行電鉄324トン、京福電気鉄道三国線150トン、愛宕山鉄道146トン、京福電気鉄道京都線134トンから成る6,893トンとされる⁶⁴⁾。この記録によれば京福電気鉄道の資材は社内の路線間融通にとどまらない供出分も含んでおり、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見られる。

また1944年度分でも実施が45年に差し掛かった事例ではもはや資材供出さえ容易でなく、その典型にあたる比叡山鉄道の事例は、逆に近接する軍施設への輸送機関を転用先にしたものであった。そうした対応は、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に最小限の施設転用にとどめた事例にも通底していた。そして全般に輸送需要の高い休止路線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と見られるが、輸送需要の小さい廃止路線には政府の設備買い上げを期待したところも散見された。

第二次世界大戦末期の国・民鉄に跨がる大規模な休廃止は、まず国鉄線で所要量を満たすことを前提とし、その不足分を民鉄に依存しようとしたが、結果的に後者への依存が大きくなった。また国鉄線は需給地との近接性などをもとに計画的に対象を選定できたが、民鉄は帳尻合わせの傾向が強く、そして輸送需要の低い経営難の路線によって補っていた。計画的な選定を実施した国鉄線では代替交通機関などへの配慮もなされたが、民鉄線では生活路線を担う鋼索線を除き、そうした配慮もないまま所要資材数量を優先して選定した可能性が高かった。戦時下での休廃止は、国鉄を中心に計画され、民鉄はその調整弁が実態であったともいえよう。

V まとめ

本稿では、大戦末期に進行した国・民鉄に跨がる大規模な鉄軌道休廃止の実態を解明した。まずこれまで未活用の『長崎文書』によって、対象鉄軌道路線の休廃止の実態と戦後の推移を掘り起こした。その結果、戦時期の大規模な鉄軌道休廃止は、まず1930年代以後の交通事業への統制的措置の延長上での戦時体制協力措置、つぎに総力戦時の動員体制の延長上における海上輸送の陸運転移を可能にする措置、として各々位置づけられた。そして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、それ以後も継続した民鉄も45年度分は44年度の実施遅延分と考えられてきた。

体廃止線の選定を見ると、物動計画の目的とする体廃止や単線化は1943年7月の国鉄線から始まったが、44年度までの回収転用でも所要量に不足を生じた。また上位にある物動計画が度重なる見直しを伴ったため、体廃止も計画的ではあり得ず、陸運転移や軍事に支障のないことを前提に、まずは代行や並行機関を考慮して選定した。国鉄線の選定では、全線よりも路線の一部分を対象として20km未満になるよう、また鋼材輸送距離を考慮して需給地域の近接路線を対象にするなど一定の計画性が認められた。しかし沿線人口の過少な路線を基準に省営自動車を代替交通手段としつつも、1944年度には代替民営自動車に運休路線が多くなり、沿線の足を奪った例も少なくなかった。

他方国鉄よりも大きな負担を課せられることになった民鉄は、国鉄線の回収転用終了後も供出が継続し、所要回収鋼材は国鉄線の1.4倍におよび、それでも回収転用量を満たせなかった。また民鉄の選定基準は不明確で国鉄の回収状況を見ながら帳尻を合わせた可能性が高く、そのため営業体廃止申請中の路線の選定や、架空索道には実際に転用困難なものが多かった。民鉄対象線は広範囲に分布し、選定路線も国鉄線のそれより輸送人員の多い路線も少なくないため、沿線地域への影響もより大きくなりがちであった。民鉄の選定では、まず供出量を決定し、1943年度にはついで路線用途において遊覧性の高い鋼索線や索道を重点的に選定して、その不足分を利用の少ない、あるいは重複並行区間のある鉄軌道線を選定したが、地域的分布もほぼ考慮していなかったものと考えられる。1944年度には、さらに利用の低い盲腸線や短小線などをより広域から選定することを余儀なくされたと推定されるが、実際の体廃止措置を確認できない事例も少なくなかった。

つぎに資材転用状況を見ると、1944年度の国鉄選定線ではほぼ鉱工業への影響を回避したことで、必然的に農業地域を沿線とする路線が中心になった。その捻出資材による建設線は樺太の日ソ国境地域の鉄道延伸用を中心に、ついで内地で鉄鉱石輸送需要の生じつつあった吾妻線建設用がつづいた。また改良用資材では陸運転移に関わる石炭輸送施設への転用が中心であった。しかしそれら本庁レベルでの転用計画にとどまらず、戦争末期には現業レベルでの資材捻出構想も認められた。他方民鉄の資材転用先は伝聞の域を出ないものが少なくなかった。1943年度の廃止には軌条のセラバス島ニッケル鉱山への移送が約半分の量を占め、比較的輸送需要の高い休止路線には必要最小限の金属類の撤去にとどめた。それらは、戦後の復活を期していたと見られる一方で、元来輸送需要の小さい廃止路線には政府の設備買い上げを期待したところもあったと考えられる。

今後は本稿の示した回収転用の大観をもとに、その実態を地域に即して実証することが求められるが、戦中期の史料を得ることはもちろん、当時の担当者の多くが鬼籍に入った現在、本稿の内容を深めることが容易でないことも事実であろう。

付記

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。なお筆者の旧稿は原則として<https://researchmap.jp/read0035307>で公開しているので適宜参照頂きたい。

連絡先：mikim@daijutsu.nara-u.ac.jp

注

- 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、鉄軌道、自動車などの事業者の名称に付す株式会社や法人などは省略し、引用箇所を除き、国有鉄道は時期を問わず「国鉄」、民営鉄道は戦後の業界通称である「民鉄」とした。
- 2) 三木理史「日本における鉄軌道廃止の長期的考察」奈良大地理 26,2020年,14～31頁（以下、旧稿）。
- 3) 戦中期の廃止の対象となった路線を、個別に言及した研究は少なくないが、それら対象事業者や路線を一定の体系性の下に取り上げ、戦時期廃止の全貌を解明しようとする視角に立つものは、小林隆雄「『不要不急』で消えた私鉄たち（1）・（2）」ざ・してつ（私鉄倶楽部）23・24,1982年,22・23～26頁、32～34・36頁がほぼ唯一と思われる。但し小林稿も国鉄関係の事項を除外しているうえに、一次史料にアクセスした成果ではない。
- 4) 日本国有鉄道編『日本陸運十年史—第二次大戦と運輸経済—（第一巻）』日本国有鉄道,1951年,159～164頁。
- 5) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第11巻』交通協力会,1973年,304～306頁・857～869頁。
- 6) 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年としてDVD版（以下、『長崎文書』と略記する）が市販され、本稿ではこれを使用した（頁番号はDVD版のもの）。長崎惣之助の経歴は、菅建彦「長崎惣之助」鉄道史学会編『鉄道史人物事典』日本経済評論社,2013年,303頁を参照。
- 7) 大槻信治『交通統制論』岩波書店,1943年,508頁。
- 8) 日本国有鉄道前掲『日本国有鉄道百年史 第11巻』857～858頁。
- 9) 足羽則之編『鉄道同士会史』私鉄経営者協会,1956年,223～226頁。
- 10) 「A488／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 4. その他」（鉄道博物館前掲『長崎文書』所収）772頁。
- 11) 日本国有鉄道前掲『日本国有鉄道百年史 第11巻』859頁。
- 12) 山崎志郎『太平洋戦争期の物資動員計画』日本経済評論社,2017年,467頁。
- 13) 日本国有鉄道前掲『日本国有鉄道百年史 第11巻』861頁。
- 14) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』2頁。
- 15) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』7頁。
- 16) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』92頁。
- 17) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』第1章。
- 18) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』385～387頁。
- 19) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』491～492頁。
- 20) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』525頁。
- 21) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』793頁。
- 22) 「A377／第26回鉄道会議説明資料 4. 回収転用関係」（鉄道博物館前掲『長崎文書』所収）26 9頁。
- 23) 山崎前掲『太平洋戦争期の物資動員計画』398頁。
- 24) 前掲「A377／第26回鉄道会議説明資料 4. 回収転用関係」269頁。
- 25) 前掲「A377／第26回鉄道会議説明資料 4. 回収転用関係」269頁。
- 26) 運輸通信省「A479／国有鉄道営業休止線等ニ関スル参考書」（鉄道博物館前掲『長崎文書』所収）600頁。
- 27) 前掲「A377／第26回鉄道会議説明資料 4. 回収転用関係」271頁。
- 28) 「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1. 回収転用関係」（鉄道博物館前掲『長崎文書』所収）676頁。
- 29) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1. 回収転用関係」678頁。

- 30) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」676～677頁。
- 31) 前掲「A377／第26回鉄道会議説明資料 4.回収転用関係」269頁。
- 32) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」693頁。
- 33) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」693頁。
- 34) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」694頁。
- 35) 「A855／第81回帝国議会質疑応答資料 第二、戦時陸運非常体制ニ関スル件」（鉄道博物館前掲『長崎文書』所収）43頁。
- 36) 「A492／鉄鋼回収の為にする鉄道営業休止等に関する件（次官会議報告）」（鉄道博物館前掲『長崎文書』所収）837頁。
- 37) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」692頁。
- 38) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」695頁。
- 39) 魚住弘久『公企業の成立と展開—戦時・戦後復興期の営団・公団・公社—』岩波書店,2009年,106～115頁。
- 40) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」697頁。
- 41) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」699頁。
- 42) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」699頁。
- 43) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」701頁。
- 44) 前掲「A485／昭和19年度営業休止線関係質疑応答 1.回収転用関係」702頁。
- 45) 事実関係は和久田康雄『鉄道ファンのための私鉄史研究資料』電気車研究会,2014年,100頁。
- 46) 民鉄休止線の具体的な鋼材転用計画を記した文書は未見である。
- 47) 鋼索線の選定は、稼働線26線区中の70%強にあたる18線区に及んだとされる（中川浩一「ケーブルカー物語（1）」鉄道ピクトリアル44,1955年,19頁）。一方で鋼索鉄道は北は日光登山鉄道（栃木県）から南は別府遊覧鋼索鉄道（大分県）の広域に分布しながらも、京阪神に大多数が密集し、ついで首都圏で、民鉄全体の鋼材発生場所の分散に比較すれば集中度が高かった。
- 48) 部分廃止のため当該区間のみ輸送実績を提示することは基本的に困難である。
- 49) 中川前掲「ケーブルカー物語（1）」19～20頁。
- 50) 島田幸一「運輸通信業の動向—地方鉄道の敷設—」群馬県史編さん委員会編『群馬県史 通史編8 近現代2』群馬県,1989年,700頁。
- 51) 高階勇輔「一般商業の展開—鉱山業と電力業—」群馬県前掲『群馬県史 通史編8』633頁。
- 52) 島田前掲「運輸通信業の動向」700～701頁。
- 53) 社団法人全国樺太連盟編著『樺太沿革・行政史』全国樺太連盟,1978年,878頁。
- 54) 三木理史『移住型植民地樺太の形成』塙書房,2012年,325～326頁。
- 55) 日本国有鉄道北海道総局編『北海道鉄道百年史 中巻』日本国有鉄道北海道総局,1980年,591頁。
- 56) 三木前掲『移住型植民地樺太の形成』第9章、第10章。
- 57) 日本国有鉄道前掲『北海道鉄道百年史 中巻』592頁。
- 58) 「新幹線」計画に関わる事業は、地田信也『弾丸列車計画—東海道新幹線につなぐ革新の構想と技術—』（交通ブックス122）成山堂書店,2014年,177～182頁を参照。
- 59) 陸運転移については、林采成「日本国鉄の戦時動員と陸運転移の展開」経営史学46-1,2011年,3～28頁を参照。特に石炭輸送に関わる所要施設との関係は図4が示唆的である。
- 60) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第10巻』交通協力会,1973年,72～74頁。
- 61) 日本国有鉄道前掲『日本国有鉄道百年史 第11巻』934～935頁。
- 62) 大阪鉄道局業務部長「大業第三一八号」（昭和18年4月20日）（『地方鉄道、軌道、専用鉄道免、特許雑部 昭和18年』〔国立公文書館所蔵〕所収）。
- 63) 三木理史「第二次世界大戦中期の民鉄廃止と資材転用」奈良大地理28,2022年,印刷中を参照。
- 64) 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。

Abstract

The purpose of this paper is to clarify the relationship between material mobilization planning and abolishing railways and tramways, including regional perspectives, in the end stages of WWII. The reality of the situation has been clarified by using documents by Mr. Sonosuke Nagasaki, a president of Japan National Railway, which have been in the possession of the Railway Museum in Saitama City, Japan. Although abolishing railways and reducing double tracks for material mobilization planning had started on the Japan Government Railway lines from July 1943, it was clarified that the required amount was insufficient until 1944.

Because the Japanese government frequently reviewed and changed the material mobilization plan, the Ministry of Transportation and Communication was unable to abolish the railways and tramways. Although the Ministry had selected some J.G.R. lines nearer to supply demand areas in consideration of the distance of conveyance, they considered selecting more private railways and tramways rather than J.G.R. lines. Steel stocks had been mainly turned over for drawing out lines in border areas in Karafuto (the South Sakhalin) between Japan and the U.S.S.R., and the Agatsuma line for transporting iron ore in Gunma Prefecture from the J.G.R. lines in 1944. The Ministry had been turning over constructing lines for transporting nickel ore in Celebes Island from some private railways and tramways.

Keywords: material mobilization plan, documents by Mr. Sonosuke Nagasaki, turn over for drawing out line, Japan Government Railway line, private railway and tramway