

幻の武原鉄道

波田 尚大

昭和 2(1927)年 11 月 29 日に、新規の鉄道敷設に関する文書が当時の鉄道大臣に提出されました。名称は「北武鉄道」、後に「武原鉄道」と改められたこの鉄道は、青梅鉄道、現在の JR 東日本青梅線の小作駅と接続し、今寺停車場、岩蔵停車場、成木停車場、上直竹停車場、原市場停車場の 6 つの停車場を結ぶ約 14km の路線となる予定でした。本文書内の「小作、原市場間線路予測平面図」をもとに作成したのがこの図です。

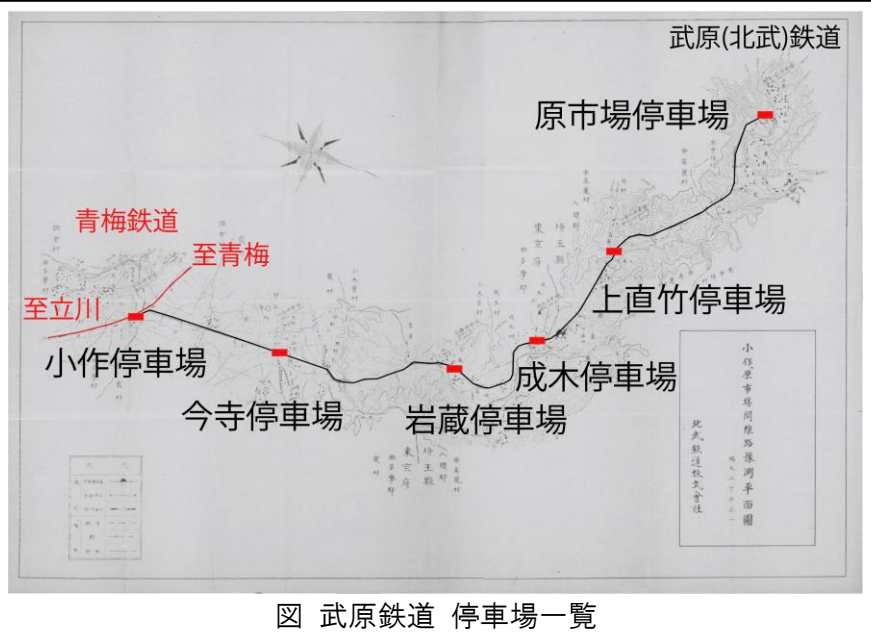


図 武原鉄道 停車場一覧

発起人は、「浅野セメント」創業者であり浅野財閥を築いた浅野總一郎、總一郎の長男で、後に二代目浅野總一郎となる浅野泰治郎、渋沢栄一の娘の夫であり大川財閥を築いた大川平三郎、浅野總一郎の娘婿である白石元治郎、安田財閥を築いた安田善次郎の三男である安田善五郎、渋沢栄一の二男である渋沢武之助、大川平三郎の弟である田中栄八郎、總一郎の次男である浅野良三、總一郎の長女と結婚した穂積八束の娘と結婚した金子喜代太らで、浅野財閥を中心としたいわば身内で構成され

ており、「武蔵野鉄道」のように沿線の出身者がいないことがわかります。

「北武鉄道(武原ト改称)敷設免許申請書」の「営業収支概算書」によると、武原鉄道の年間の利用者数は 109,500 人、一日当たり 300 人の乗客を、同じように礧(鉞)石、セメント、石炭等の年間の輸送量が 194,000 トンで一日当たり 532 トン、一般貨物の輸送が 21,900 トンで一日当たり 60 トンを見込んでいました。収入では、旅客収入が 38,106 円、貨物収入が 112,699 円と、武原鉄道は旅客輸送よりも鉞山で産出する資源の輸送を行うために計画された路線だったと言えます。発起人に地元出身者がいないのも、そのためだと推察されます。

武蔵野鉄道の「浅野セメント」系の役員が中心となり、石灰石の運輸を目標として昭和 4(1929)年 9 月 10 日に「武蔵野鉄道」を飯能から吾野まで延長しましたが、武原鉄道の敷設もこうした流れの中で計画されたようです。

この申請は発起人から東京都を経て鉄道省に提出されたのですが、東京都の調査書によると、「武蔵野鉄道」の経営に影響を与える恐れがあることだけが懸案事項であり、他の点については申し分ないので免許を付与しても問題ないとの見解を示しています。しかし、鉄道省により「本出願線は目下の交通状態において敷設の要を認めず」として却下され、武原鉄道の敷設は幻となりました。

【参考文献・WEB サイト】

鉄道史学会『鉄道史人物事典』平成 25(2013)年 2 月

飯能市郷土館『特別展 武蔵野鉄道開通』図録 平成 27(2015)年 10 月

国立公文書館デジタルアーカイブ「武原鉄道西多摩村原市場村間敷設願却下ノ件」

<https://www.digital.archives.go.jp/img/3846687>