

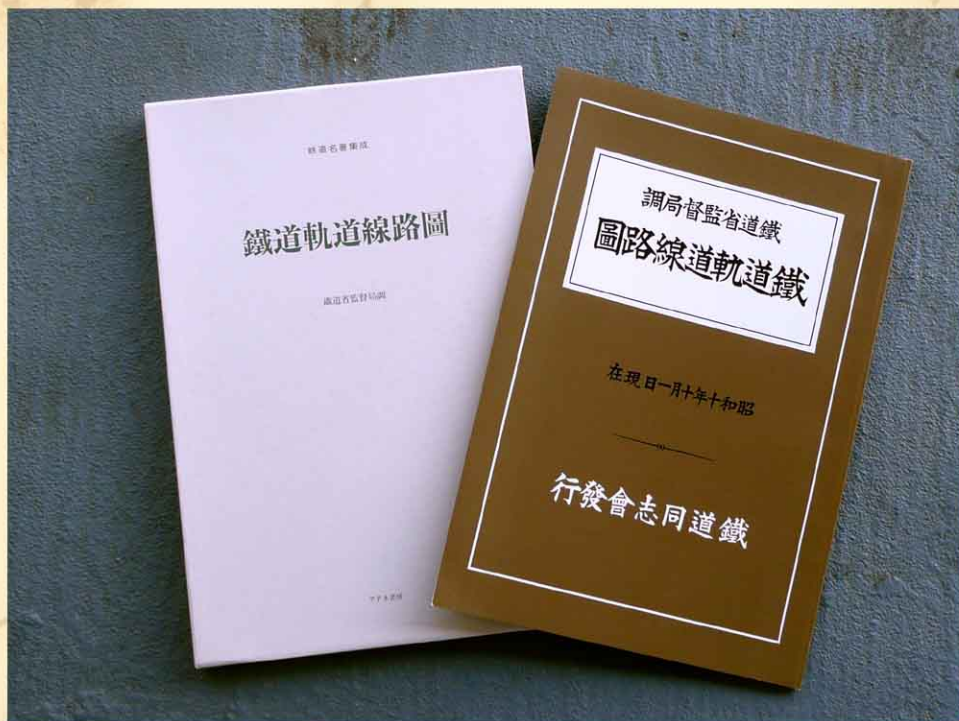
夢幻の道を追う 第十一回

福島縣の未成線を讀む (福島縣)

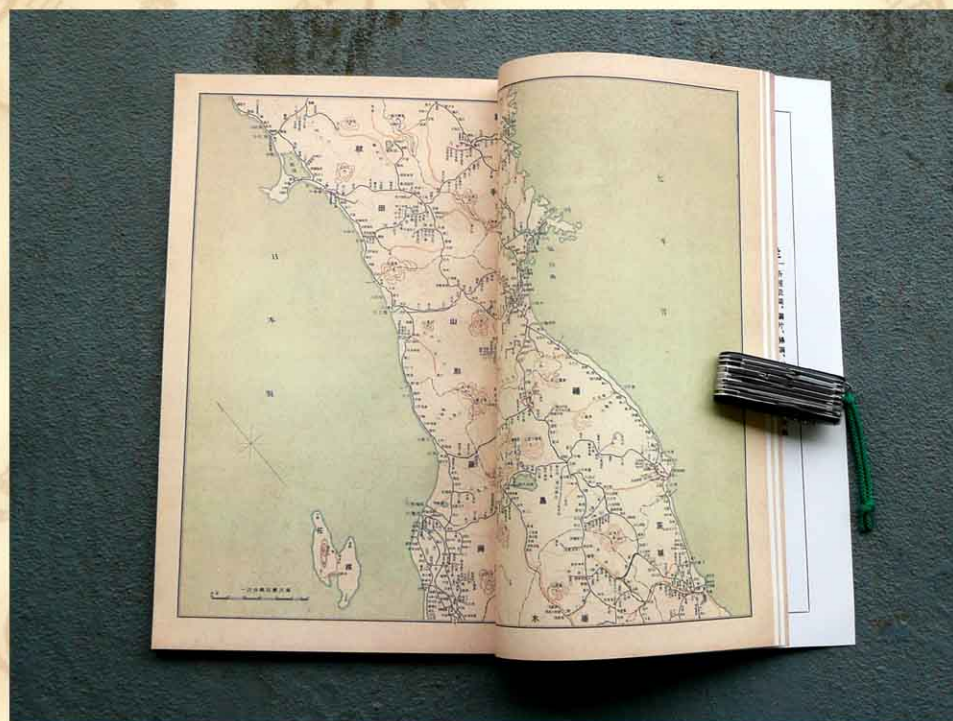
先日、近所の古書店で戦前のカラー地図帳を購入した。

昭和10年（1935）に発行された「鐵道軌道路線図」なるもので、私が入手したのは原本ではなく、平成5年(1993)発行の復刻版の方である。

当時の国鉄・私鉄の既成線だけでなく、未成線や予定線まで記入されている点がとても珍しく、興味深かったので購入してみた。今回はその中から福島県をピックアップし、読み解いてみたい。



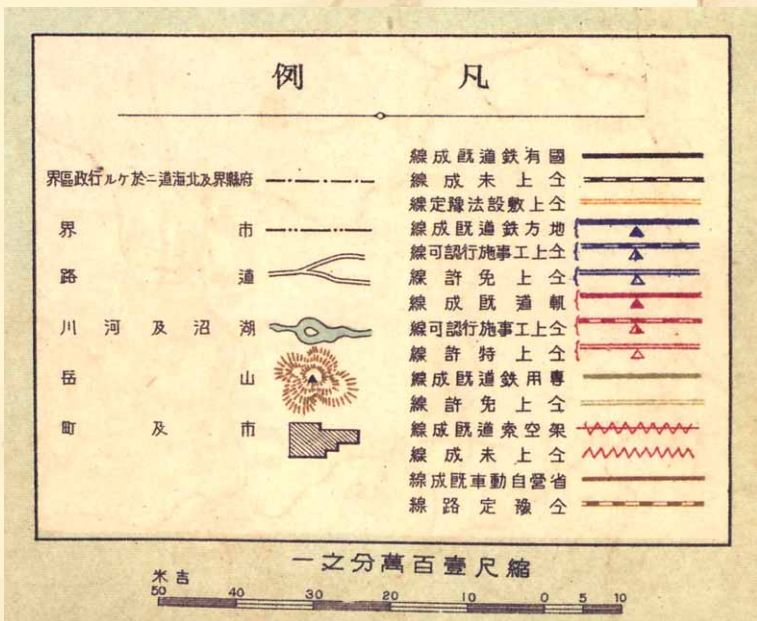
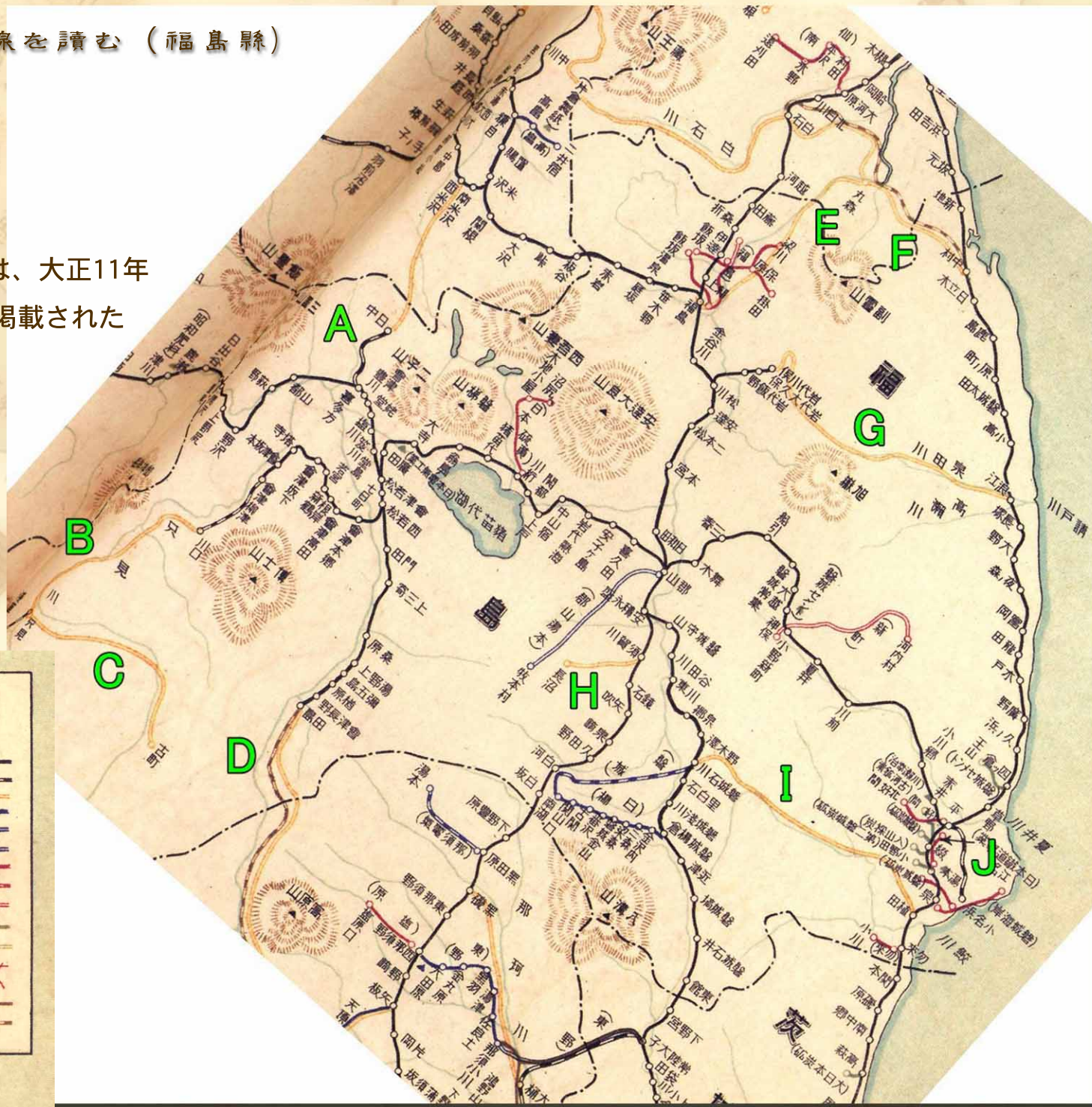
鐵道名著集成「鐵道軌道路線図」 鐵道省監督局調 アテネ書房
化粧箱と表紙



東北地方南部のページ
ちなみに右のツールナイフの長さは約9cm

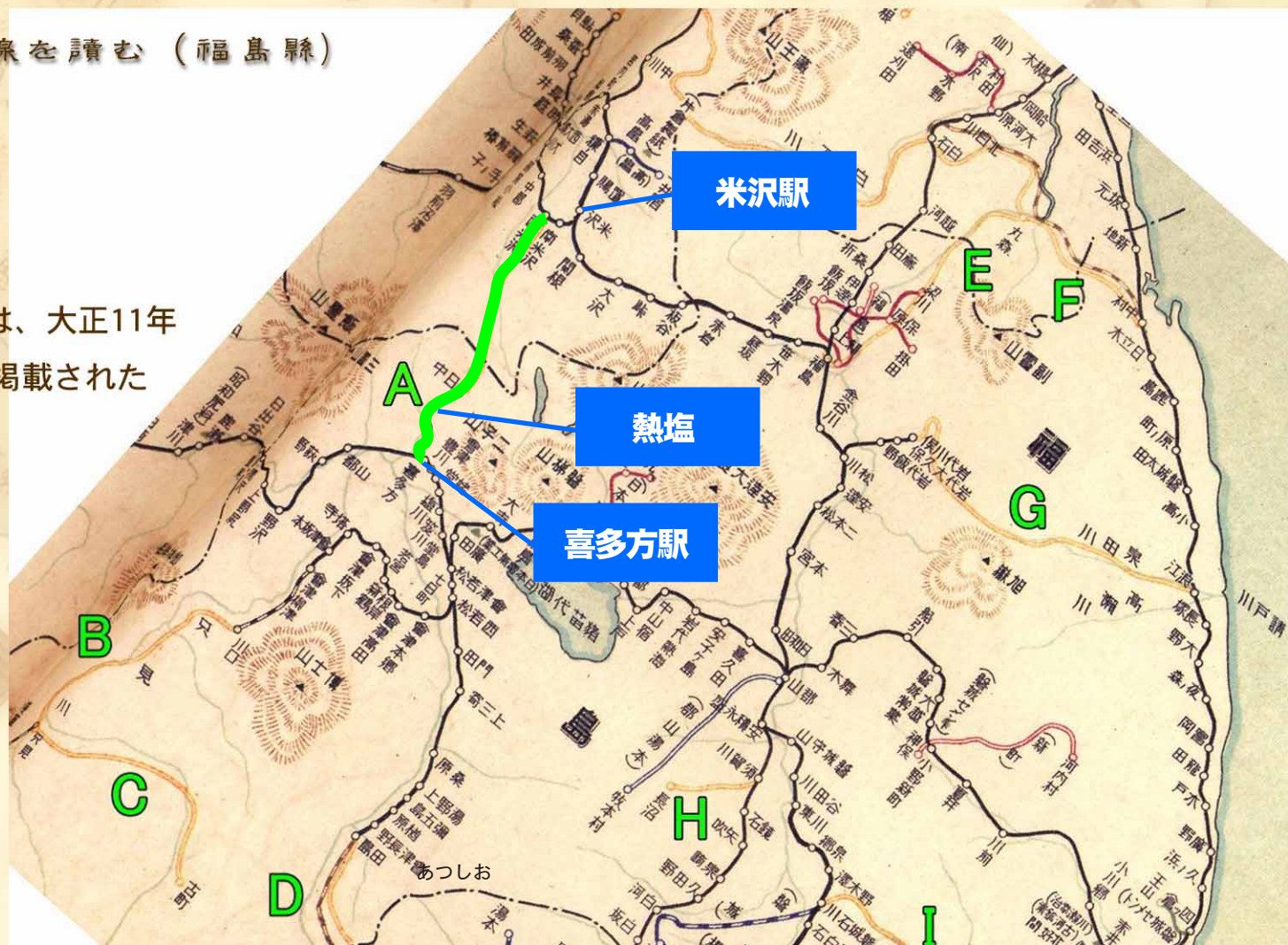
<国鉄>

ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年(1922)施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。



<国鉄>

ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年(1922)施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。



A 磐越西線・喜多方駅と奥羽本線・米沢駅を結ぶ路線。大局的には米沢～東京を直結するルートの一部でもあった。
図では喜多方につちゅう～日中が未成線、日中～米沢が予定線となっているが、
3年後に日中線として開通したのは日中地区より3kmほど南の熱塩までだった。
それ以上延伸されないまま細々と営業していたが、昭和59年(1984)に廃線となった。
現在、廃線跡の一部はサイクリングロードとして整備され、終点の熱塩駅は日中線記念館になっている。

<国鉄>

ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年(1922)施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。

只見駅

柳津駅

川口駅

B 現在のJR只見線である。そのうち、^{やないづ}柳津~川口間が未成線、川口~只見間が予定線、只見~小出(枠外)が未成線として描かれている。

この区間にレールが敷かれたのは20年以上経過した昭和32年(1957)のことで、しかも田子倉ダムの建設用専用鉄道としてであった。

ダムの完成後、工事専用線を国鉄に買い取らせることで政治決着し、只見線全通に繋がった。

平成23年(2011)に発生した豪雨により甚大な被害を受け、現在も一部区間が不通となっている。

C 只見線・只見駅と伊南村（現・南会津町）古町を結ぶ予定線。

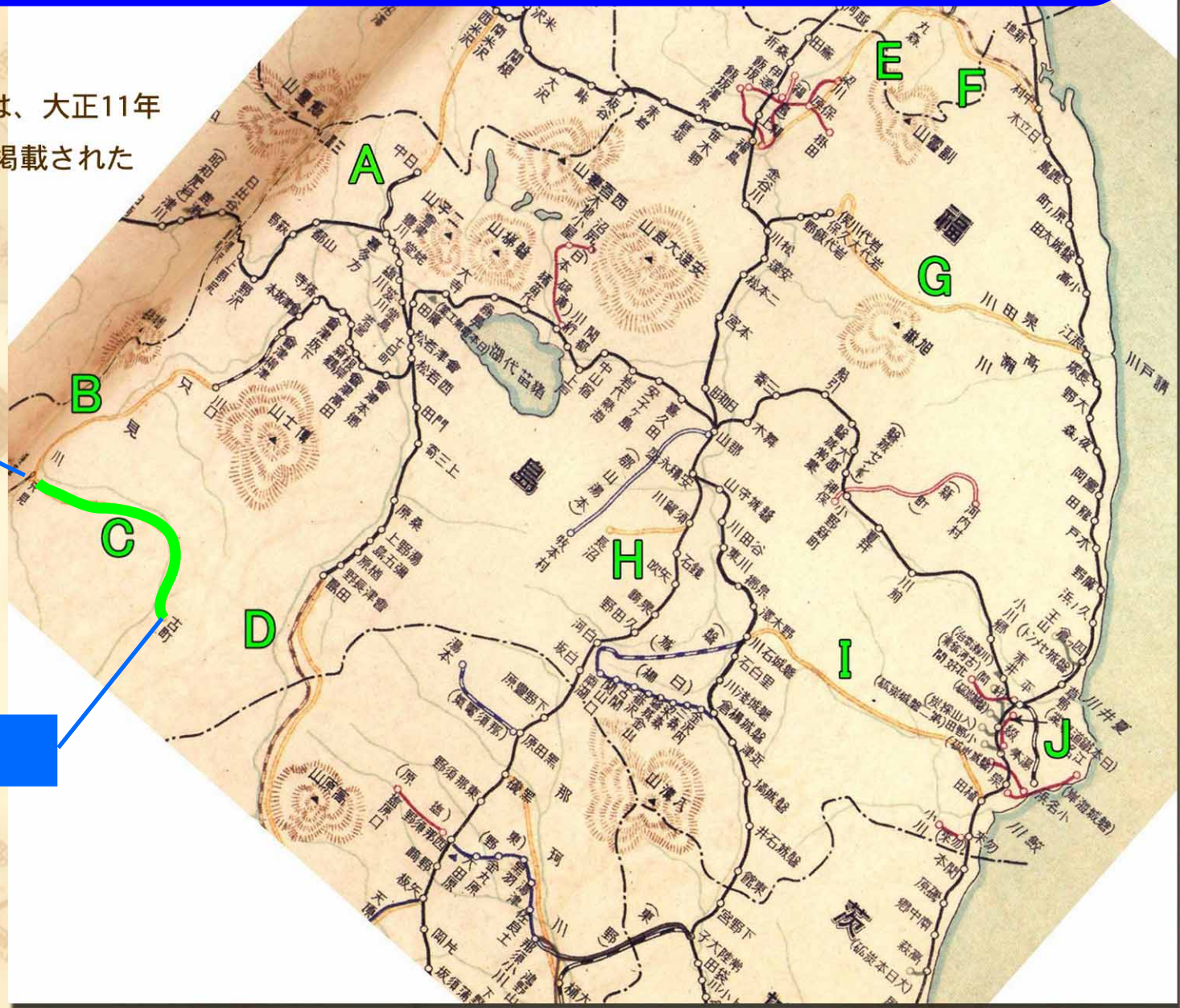
只見線から分岐する盲腸線として計画されていたが、実現することはなかった。

＜国鉄＞

ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年（1922）施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。

只見駅

古町



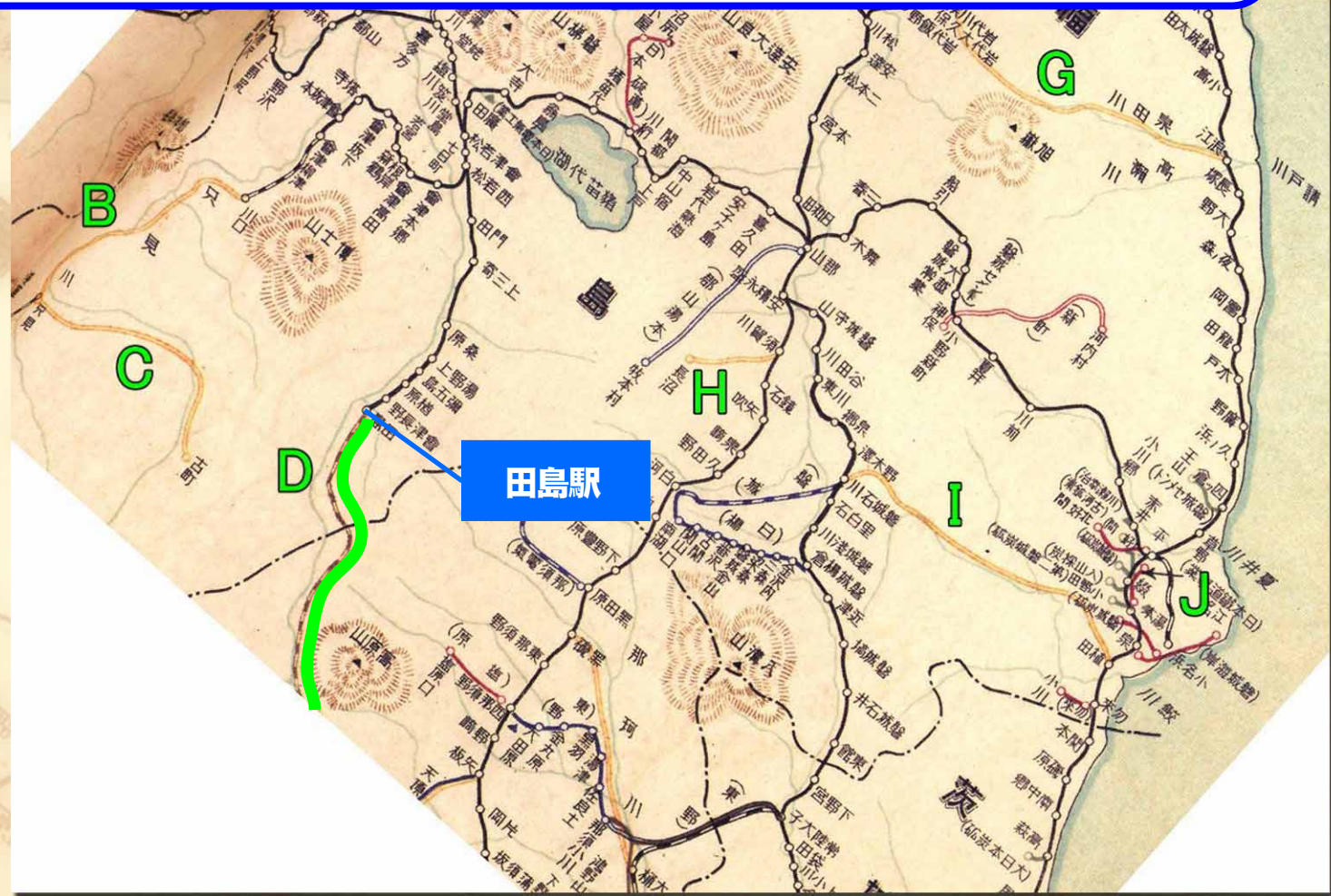
D Aを含め、米沢～東京を直結するルートの一部として計画された。

西若松から田島までは昭和9年（1934）に**会津線**として開通したので既成線として描かれており、そこから南が予定線となっている。

昭和28年（1958）に滝ノ原（現・会津高原尾瀬口）まで開通したが、その後工事は凍結され、国鉄時代はここまで。

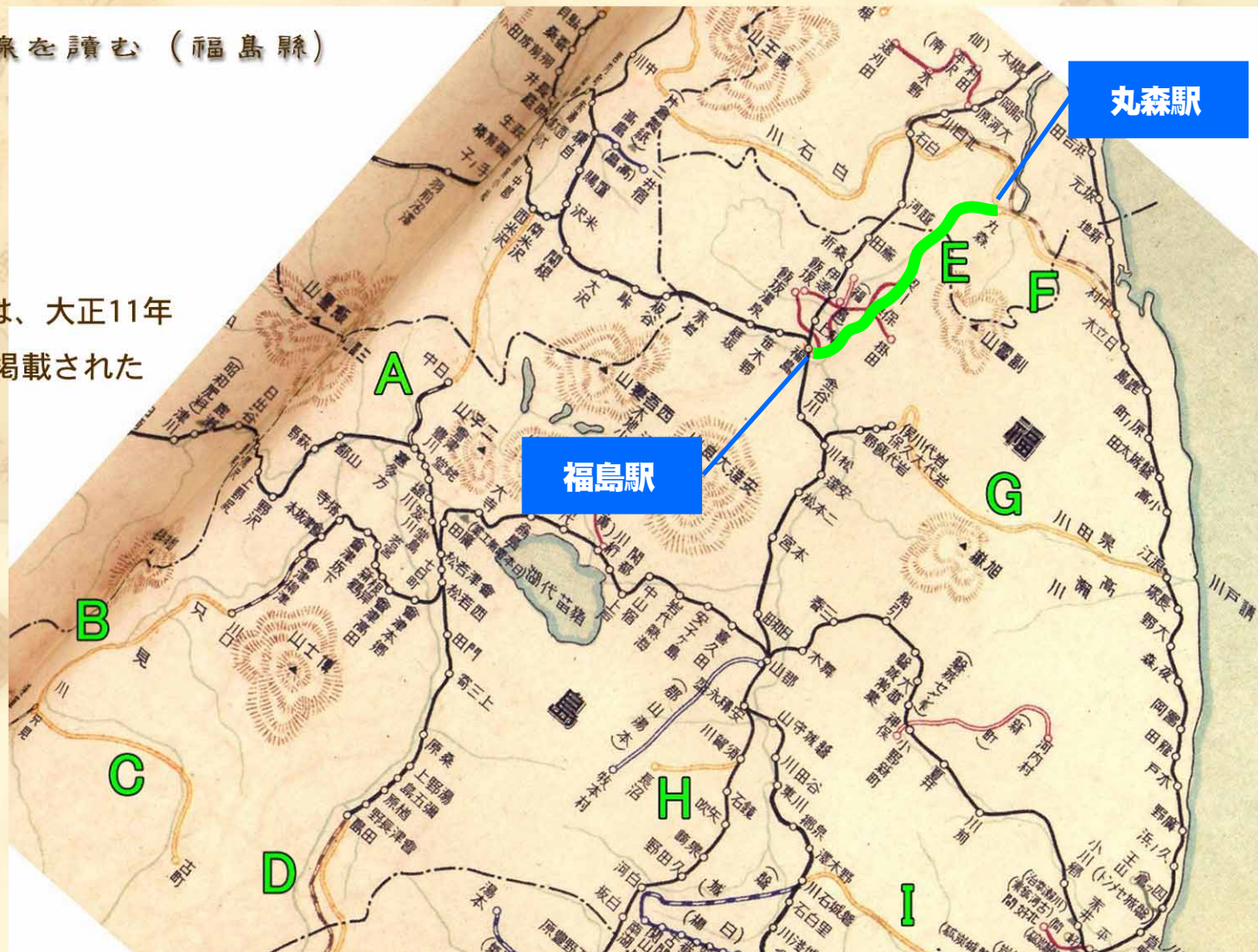
第三セクターの**野岩鉄道**が工事を引き継いで昭和61年（1986）に開通させた。

国鉄民営化の際、会津線部分が第三セクターの**会津鉄道**に引き継がれて現在に至る。



<国鉄>

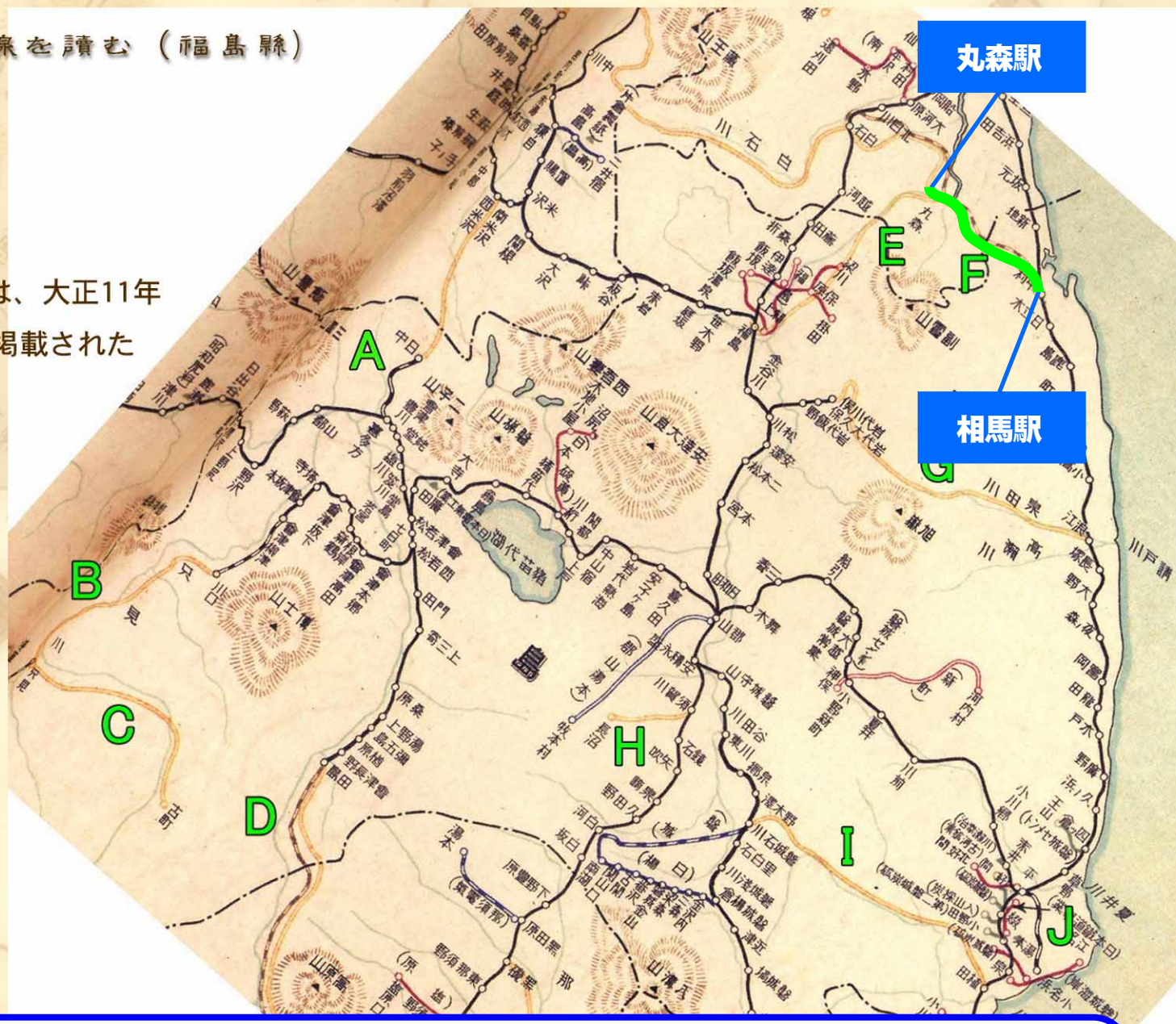
ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年(1922)施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。



E 現在の阿武隈急行の内、旧国鉄・丸森線だった福島～丸森間が予定線として描かれている。輸送量が増えた東北本線のバイパス線として期待されていた。昭和43年(1968)に一部が開通したが、東北本線の複線化・電化によりバイパスが不要となり、それ以上の延伸が停止された。赤字路線として廃線の危機にあったが、第三セクターの阿武隈急行が引き継ぐことになり、昭和63年(1988)に全線開通した。

<国鉄>

ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年(1922)施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。

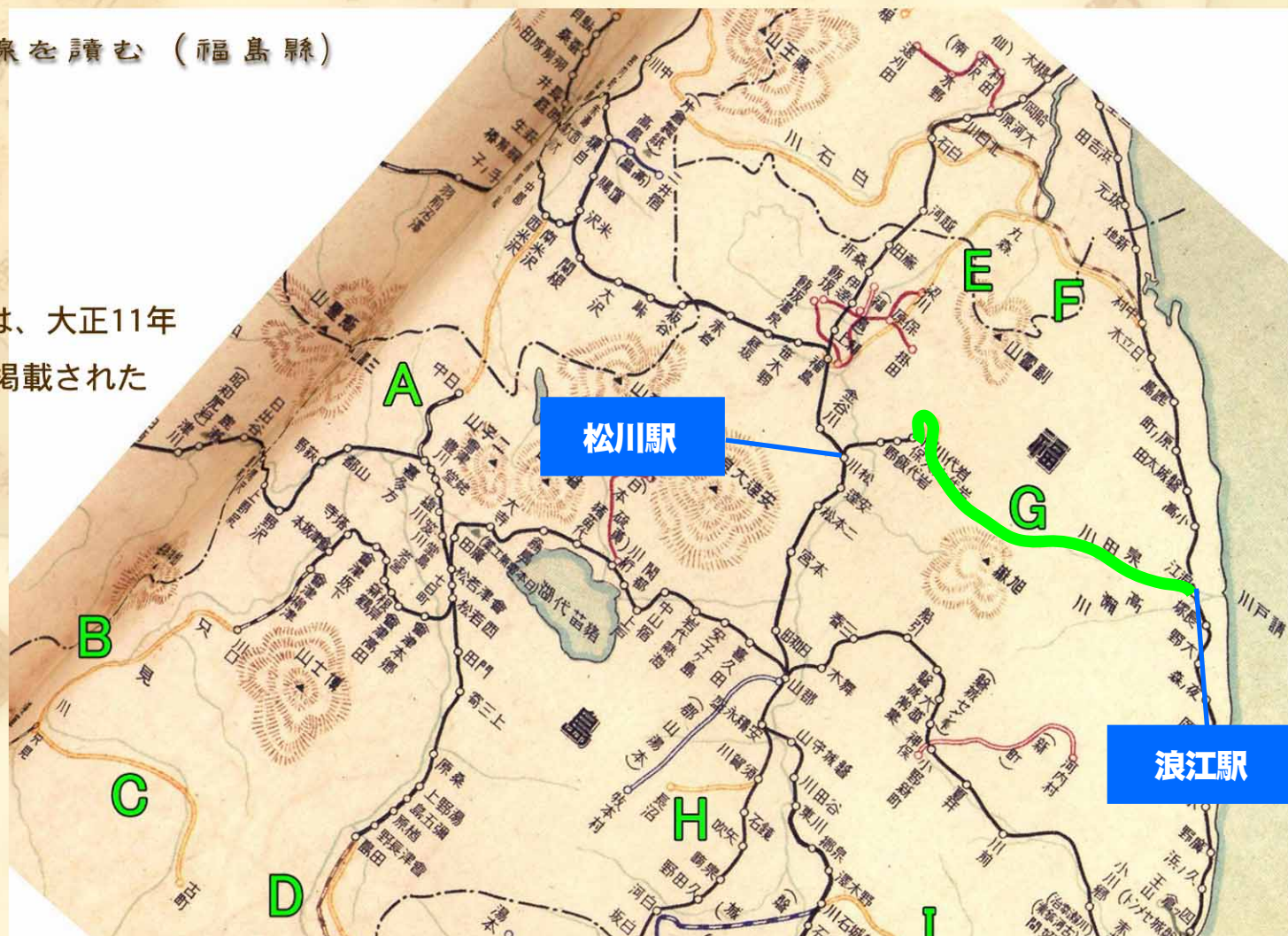


F その丸森駅と常磐線・相馬駅(図では中村)を結ぶ予定線。

当初はEと合わせ、福島～相馬間を結ぶ鉄道として計画されていたが、実現することはなかった。

<国鉄>

ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年(1922)施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。



G 東北本線・松川駅と常磐線・浪江駅を結ぶ予定線。

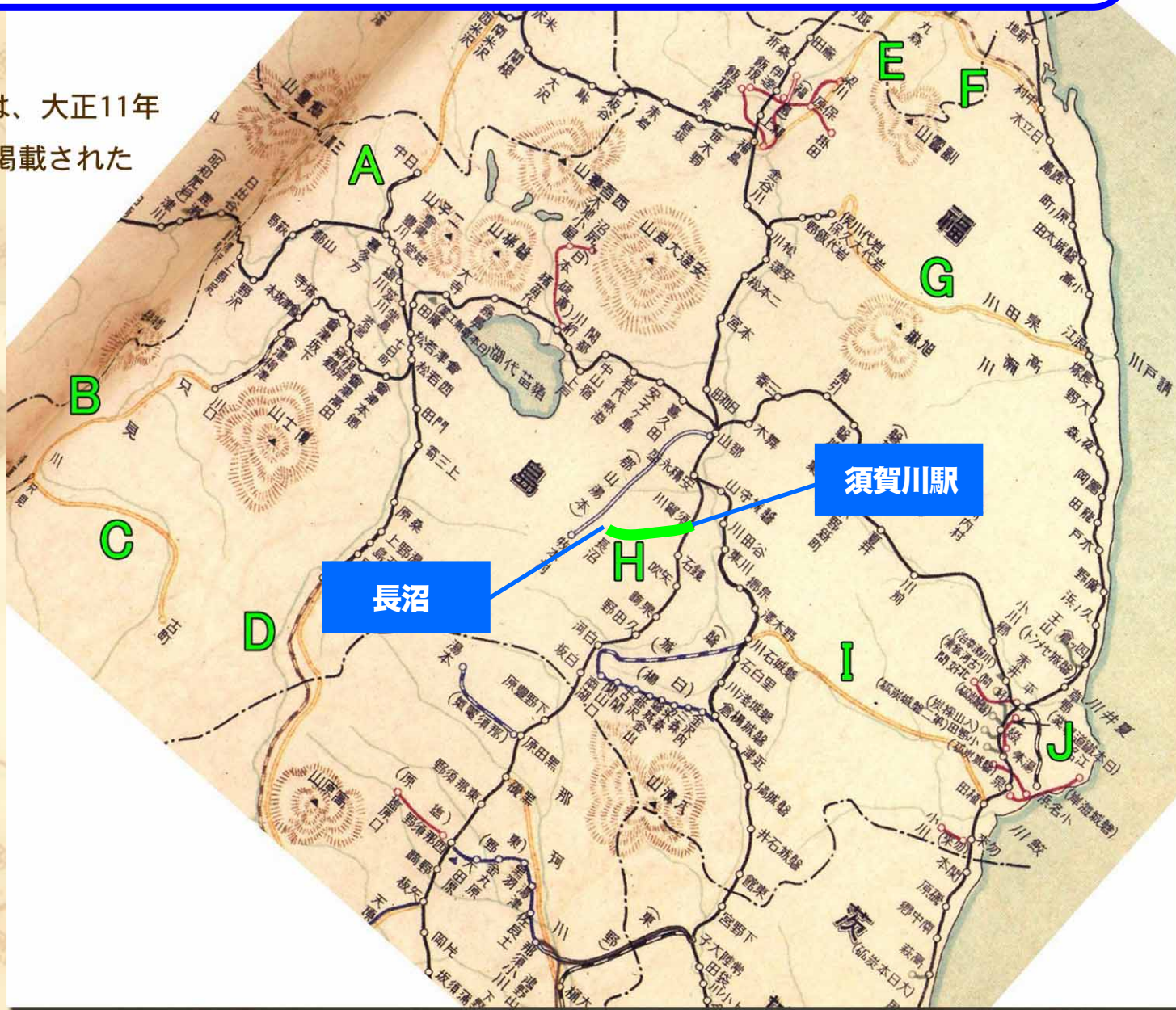
そのうち川俣までが川俣線として大正15年(1926)に開通したが、延伸されることなく昭和47年(1972)に廃線となった。図を見ると、川俣を出てすぐ、北に大きく迂回するヘアピンが描かれているのだが、地形図を見てもその理由がよく分からない。川俣北部の集落に駅を設置するよう、政治的な圧力が働いた痕跡だろうか？
これは収穫であり、今後の宿題でもある。

H 東北本線・須賀川駅と長沼を結ぶ予定線。

東北本線から分岐する盲腸線として計画されていたが、実現することはなかった。

＜国鉄＞

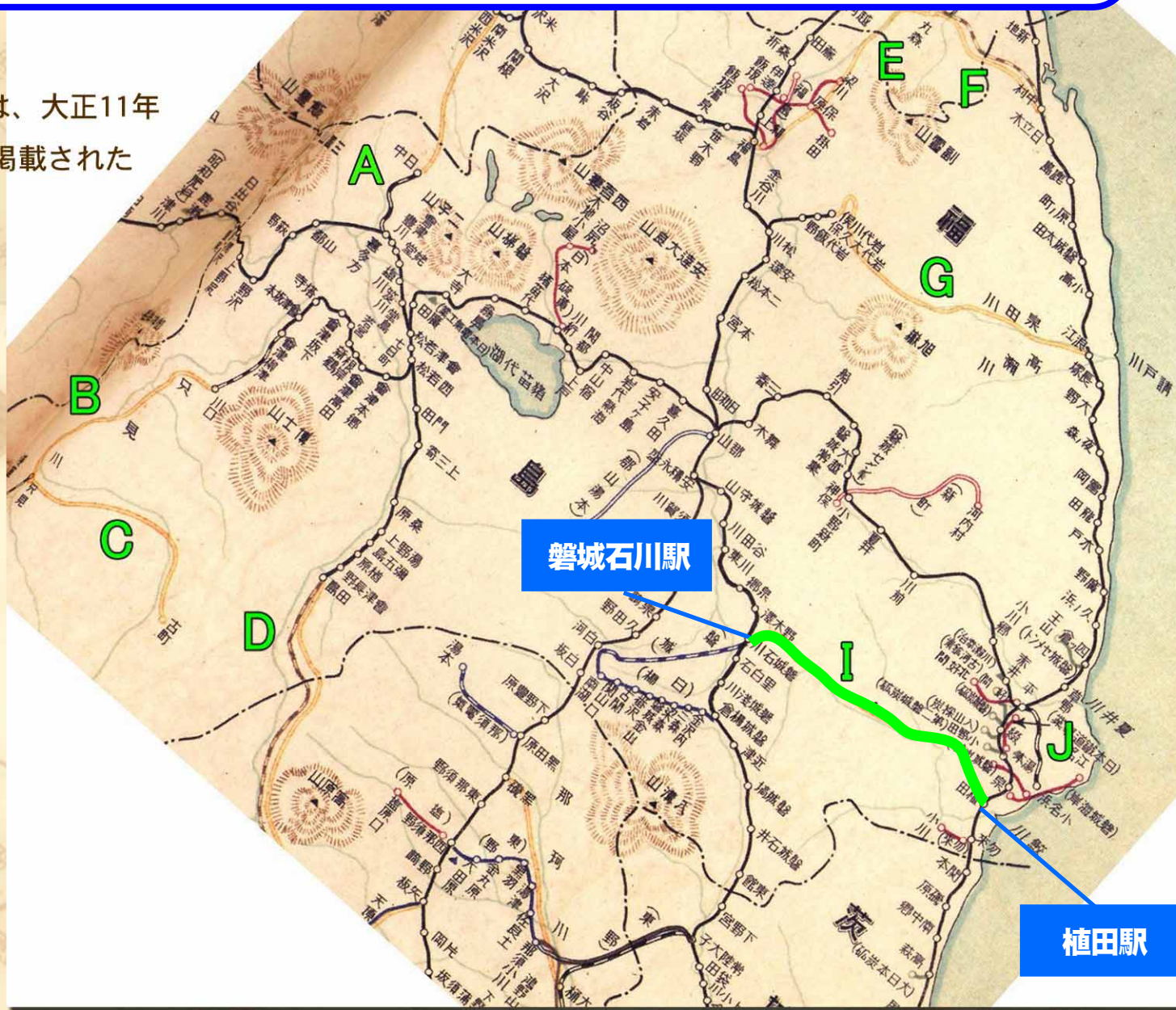
ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年（1922）施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。



■ 水郡線・磐城石川駅と常磐線・植田駅を結ぶ予定線。
 いわゆる御齊所街道の鉄道化計画だが、実現することはなかった。

＜国鉄＞

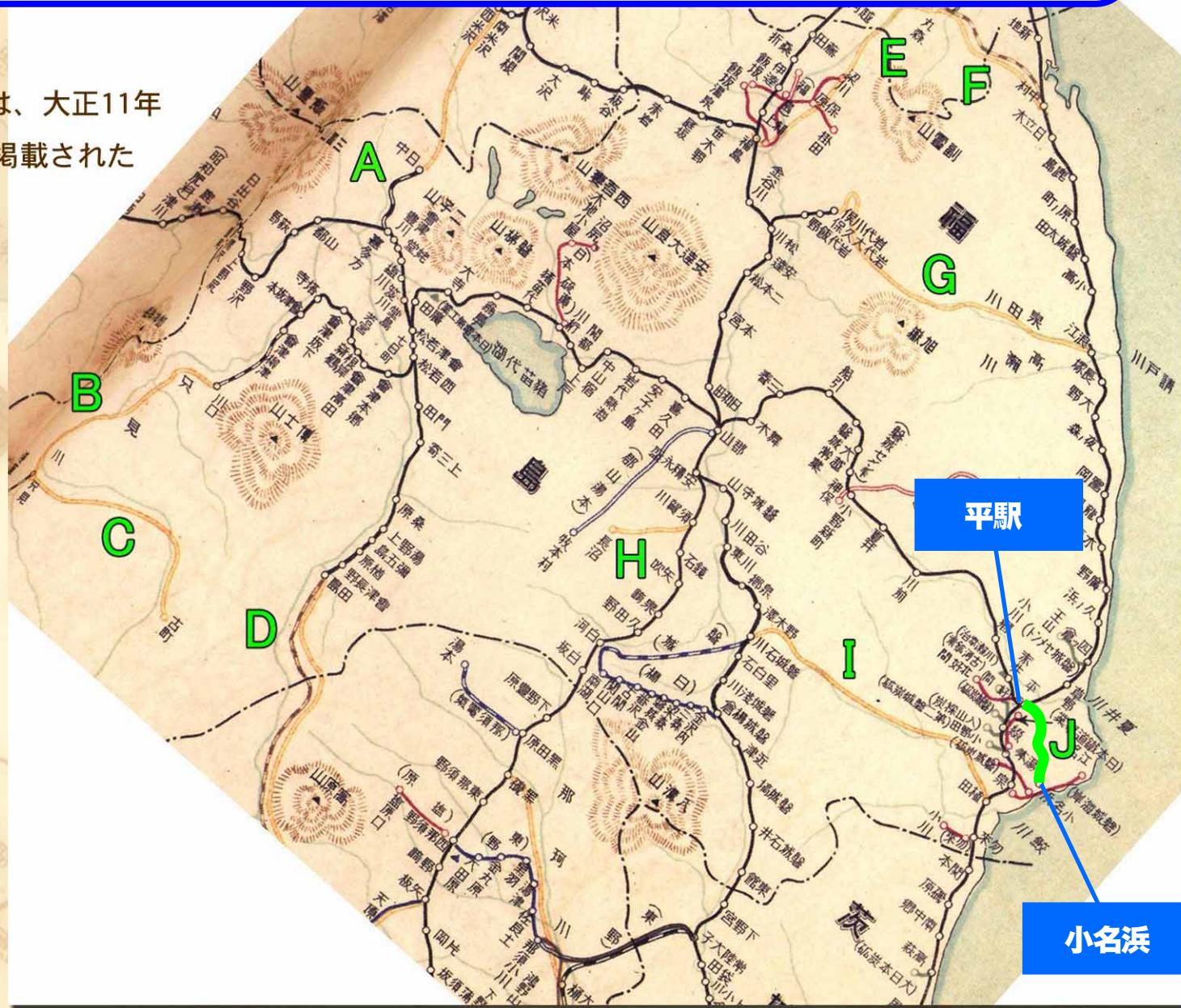
ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年（1922）施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。



J 常磐線・平駅（現・いわき駅）と、大きな港を有する小名浜を結ぶ予定線。
 いわゆる鹿島街道の鉄道化計画だが、実現することはなかった。

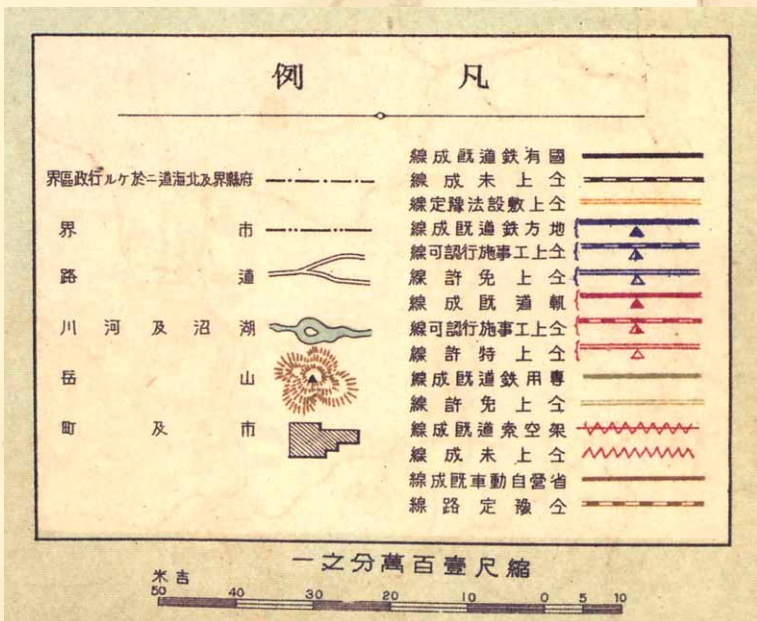
＜国鉄＞

ここに記載された国鉄の予定線・未成線は、大正11年（1922）施行の改正鉄道敷設法の別表に掲載された計画路線がベースだと思われる。



<地方鉄道>

大正8年(1919)に施行された「地方鉄道法」で定められた路線を示していると思われる。
 現代風にざっくりと言えば私鉄であろう。



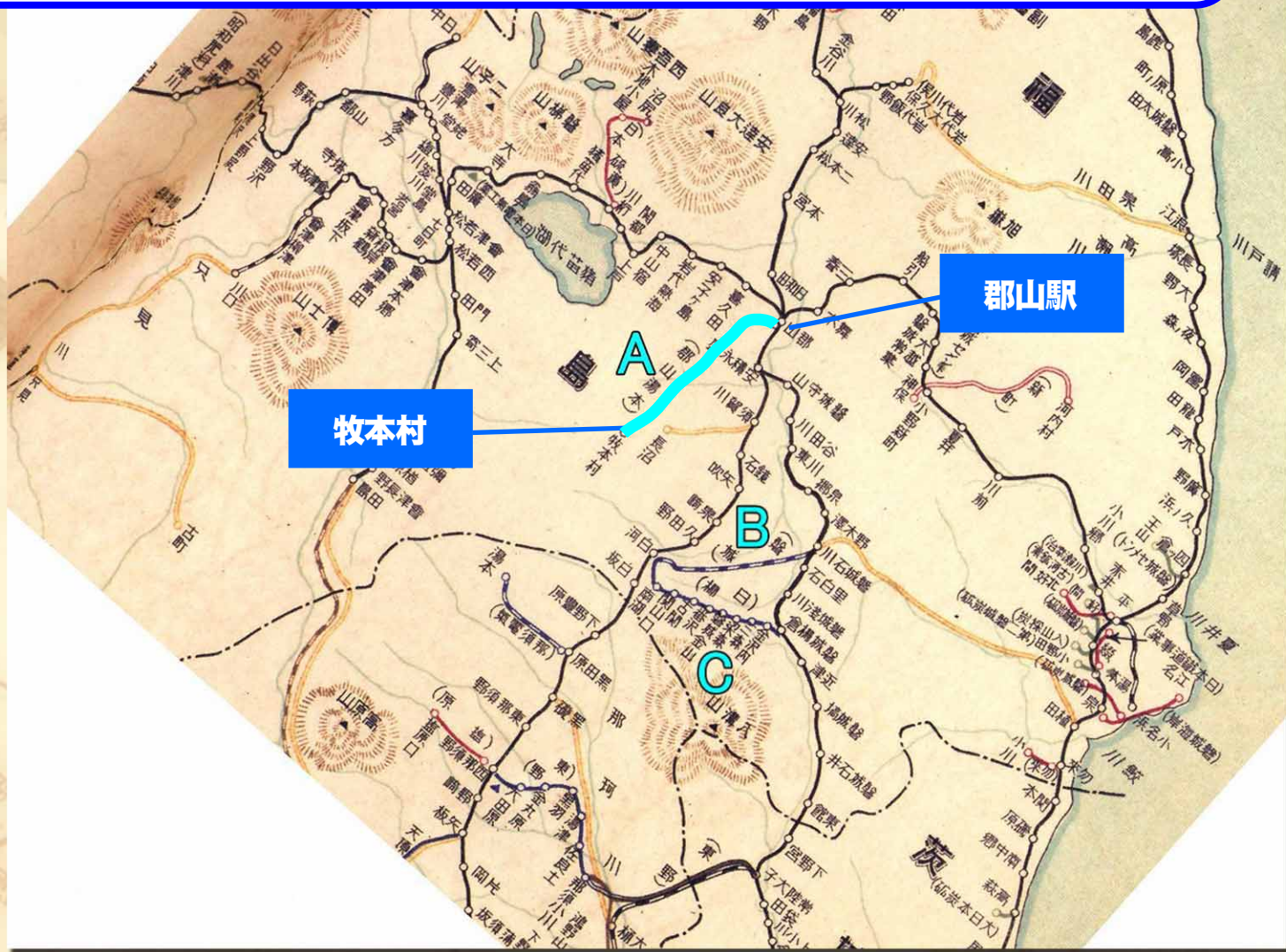
A 東北本線・郡山駅と牧本村を結ぶ免許線は「郡山湯本電鉄」である。

当初の計画では鳳坂峠を越え、更に西の湯本村まで延伸する予定であったが、資金不足により昭和4年頃に頓挫した。牧本～湯本間は昭和5年(1930)に免許が失効したが、郡山～牧本間は昭和11年(1936)まで残っていたので路線図に描かれたのであろう。

これは67号(2011年11月号)にて取り上げた。 → [こちら](#)

た路線を示していると思われる。

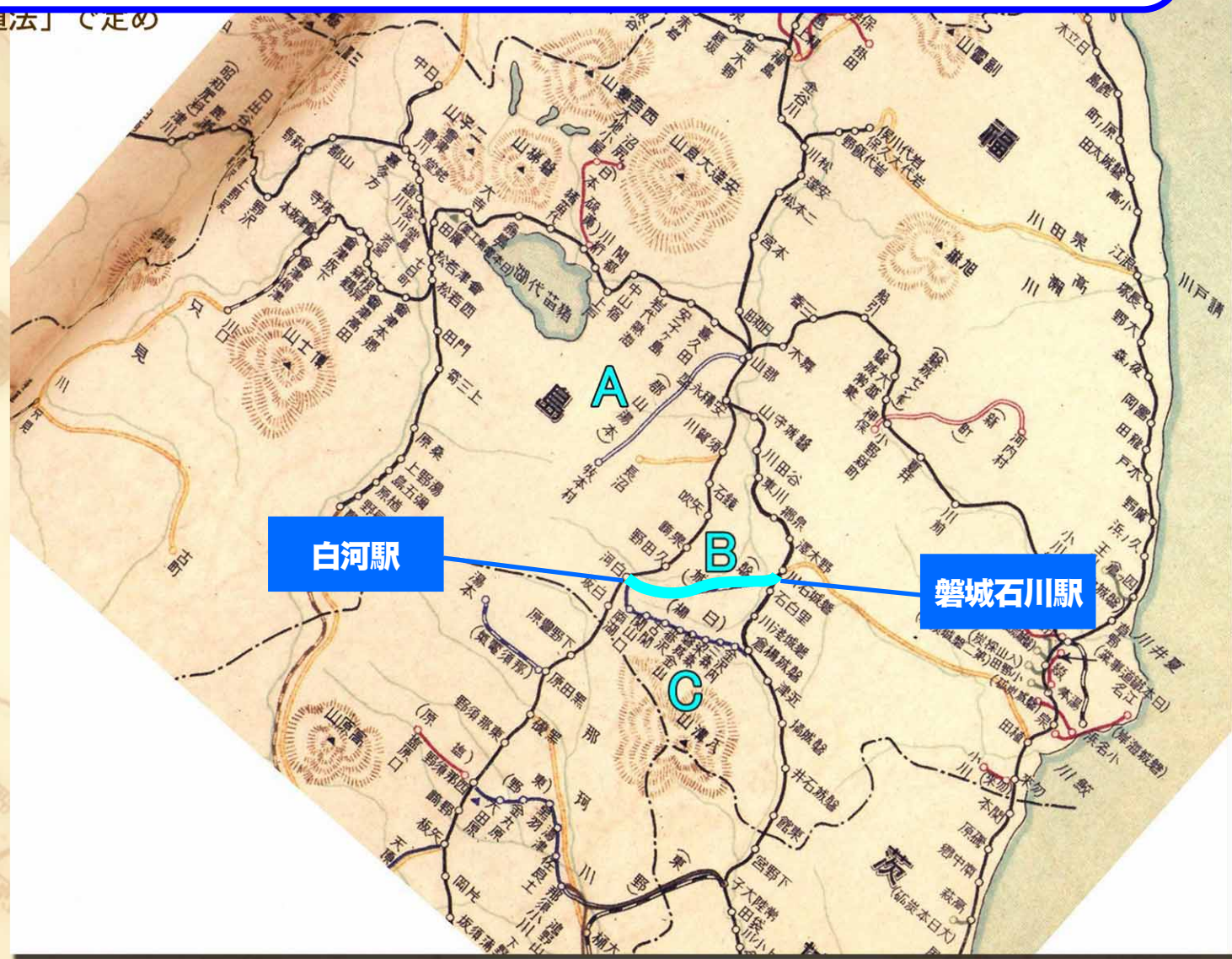
現代風にざっくりと言えば**私鉄**であろう。



B 東北本線・白河駅と水郡線・磐城石川駅を結ぶ認可線は「磐城鉄道」、通称「白石鉄道」である。
 完成寸前だったが、昭和9年(1934)に発生した水害により甚大な被害を受けて工事が停滞。再開されることなく放棄された。
 今でも各地に遺構が見られる。

54、55、59号(2010年10、11月号、2011年3月号)にて取り上げた。 → [こちら](#)

大正8年(1919)に施行された「地方鉄道法」で定められた路線を示していると思われる。
 現代風にざっくりと言えば**私鉄**であろう。



C 東北本線・白河駅と水郡線・磐城棚倉駅を結ぶ既成線は「**白棚鉄道**」である。

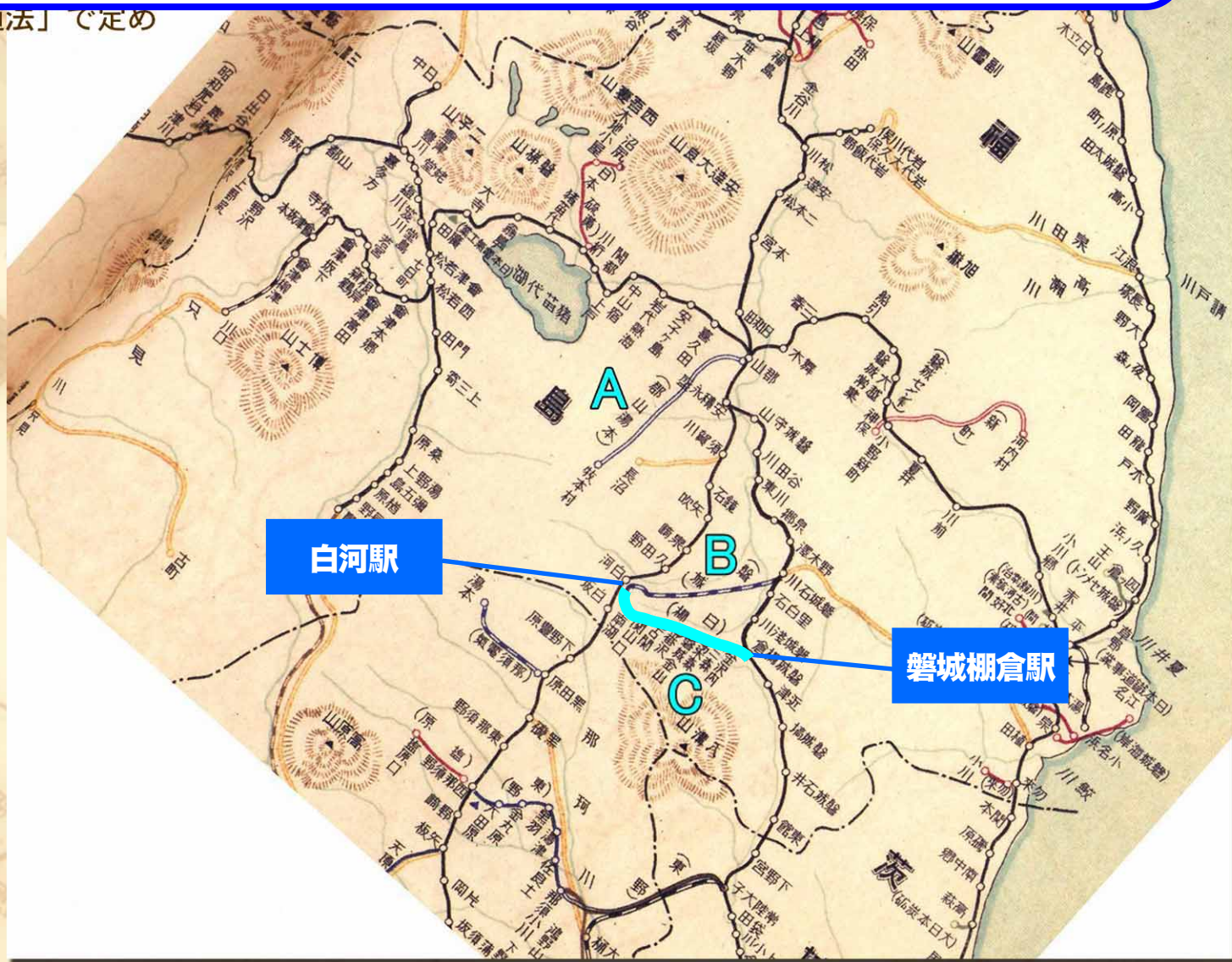
大正5年（1916）から営業していたが、本図発行の前年に水郡線が全通し、いよいよ経営が悪化していた頃だ。

昭和16年（1941）には国有化されて**国鉄・白棚線**となったが、後に不用不急線としてレールが撤去されてしまった。

戦後になり、日本初のバス専用道路として復活した。 現在も軌道跡を利用してJRのバスが運行している。

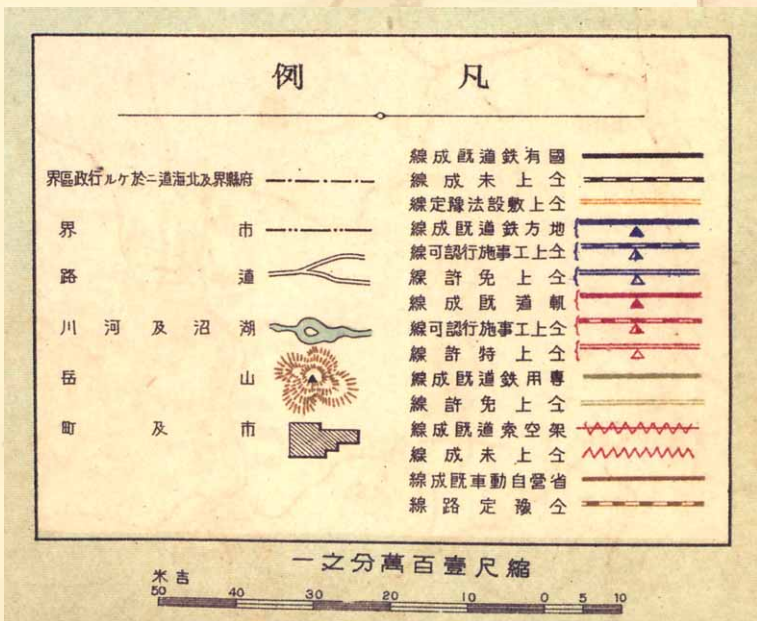
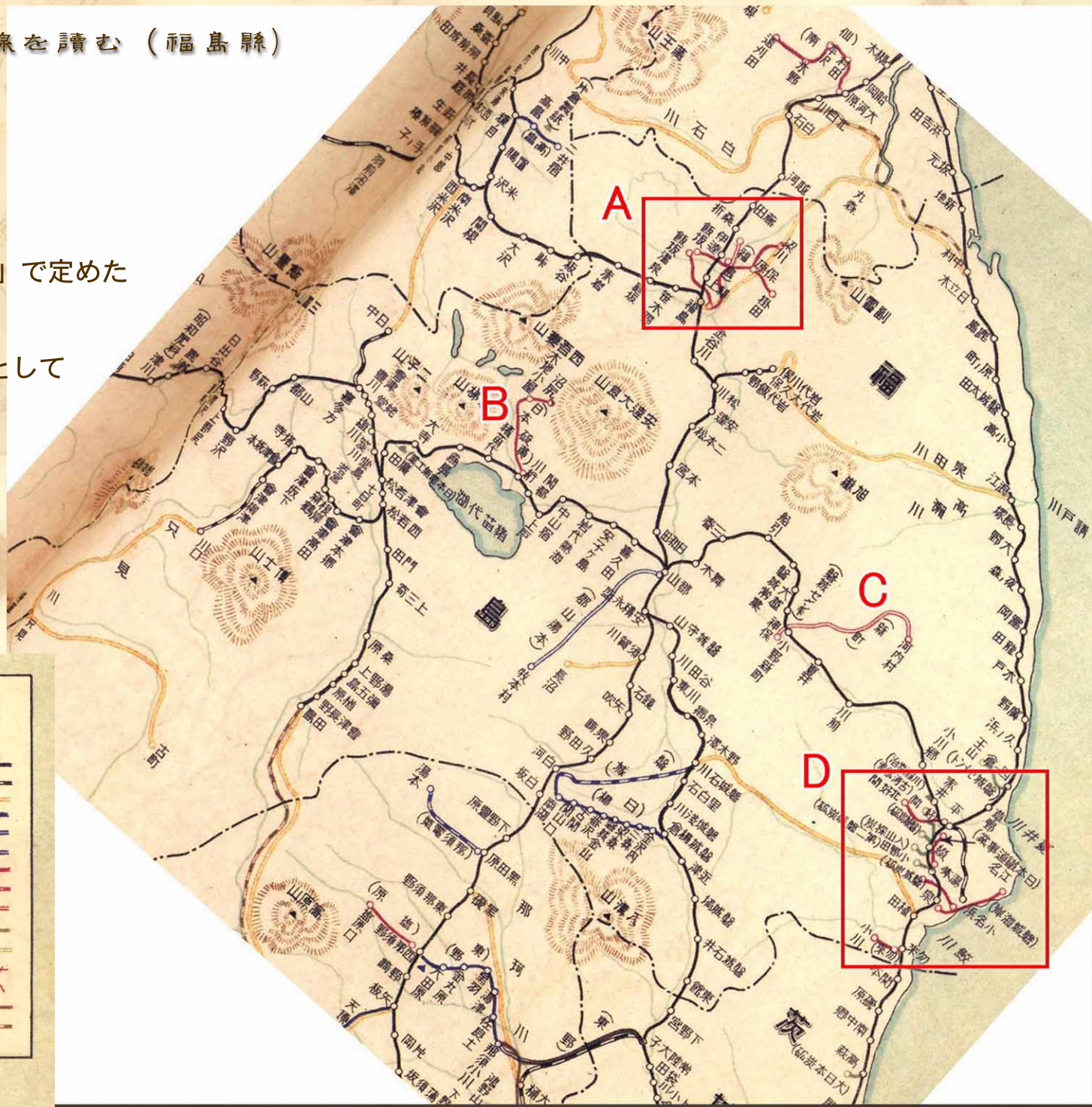
大正8年（1919）に施行された「地方鉄道法」で定められた路線を示していると思われる。

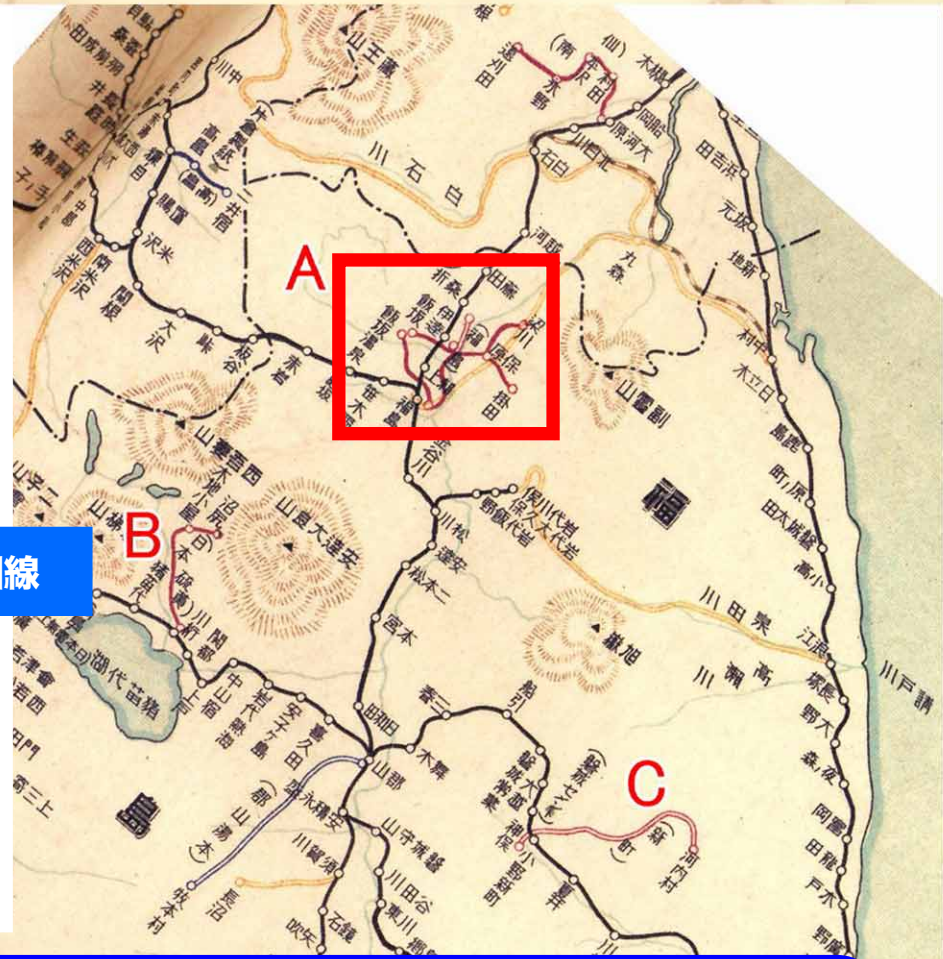
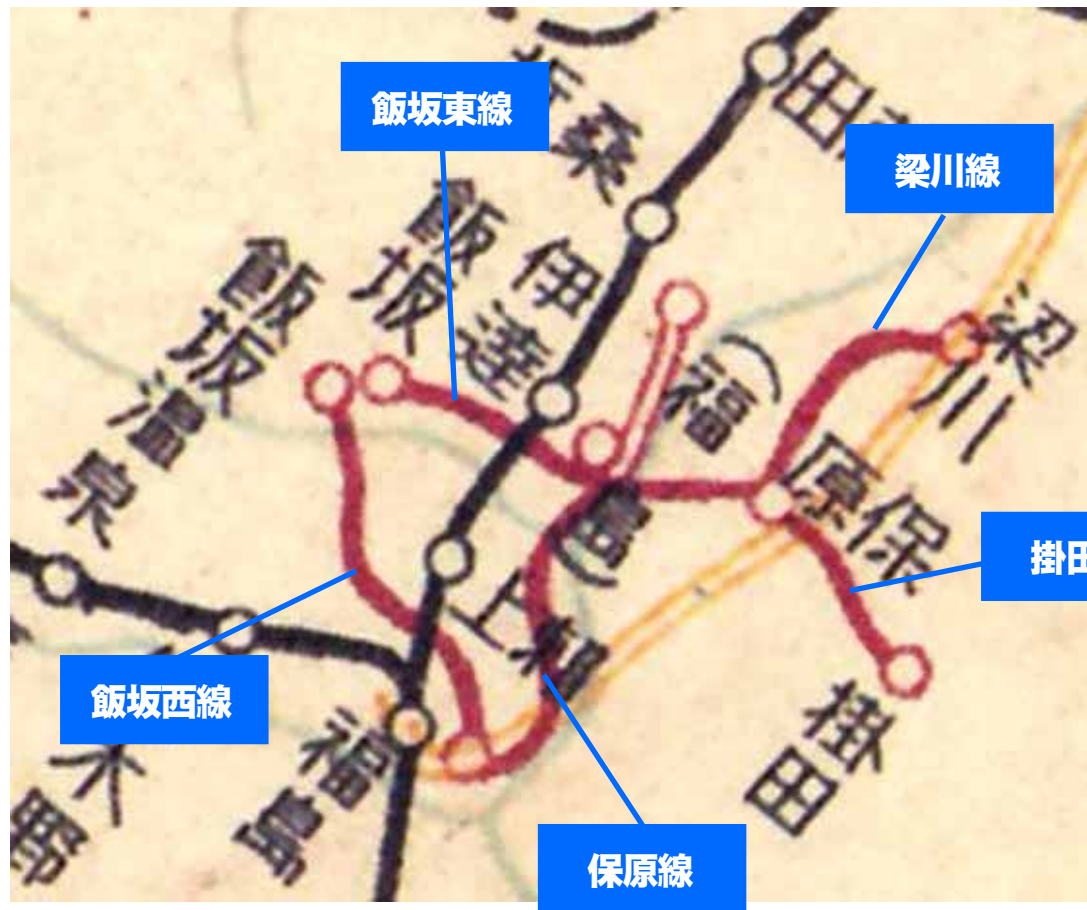
現代風にざっくりと言えば**私鉄**であろう。



<軌道>

大正13年(1924)に施行された「軌道法」で定めた路線を示していると思われる。
 主に道路上に敷設される路面鉄道を対象としていた。





A 現・福島交通が運営していた鉄道網である。

しんたつ

信達軌道から、改軌・電化を経て「福島電気鉄道」に改名し、10年が経過した頃の状況を示す。

飯坂西線、飯坂東線、保原線、梁川線、掛田線が見える。

長岡（記名なし）～桑折間だけが特許線を示す二重線で描かれているが、

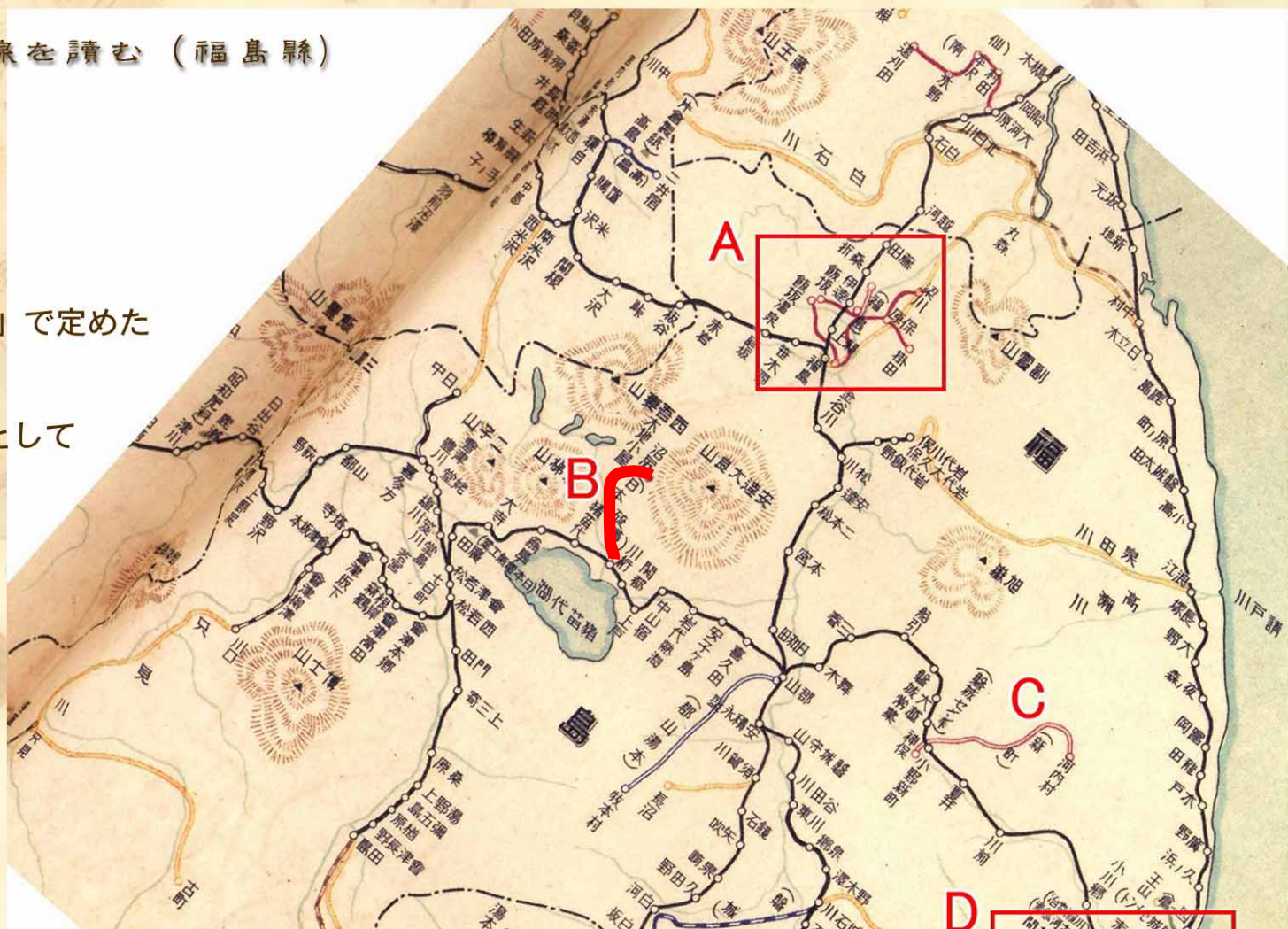
これは平行して国鉄が開通したため、着工を断念した区間である。

特許の失効が昭和12年（1937）と、まだ有効だったので記入されたのであろう。

現在残っているのは、**福島交通・飯坂線**となった飯坂西線だけである。

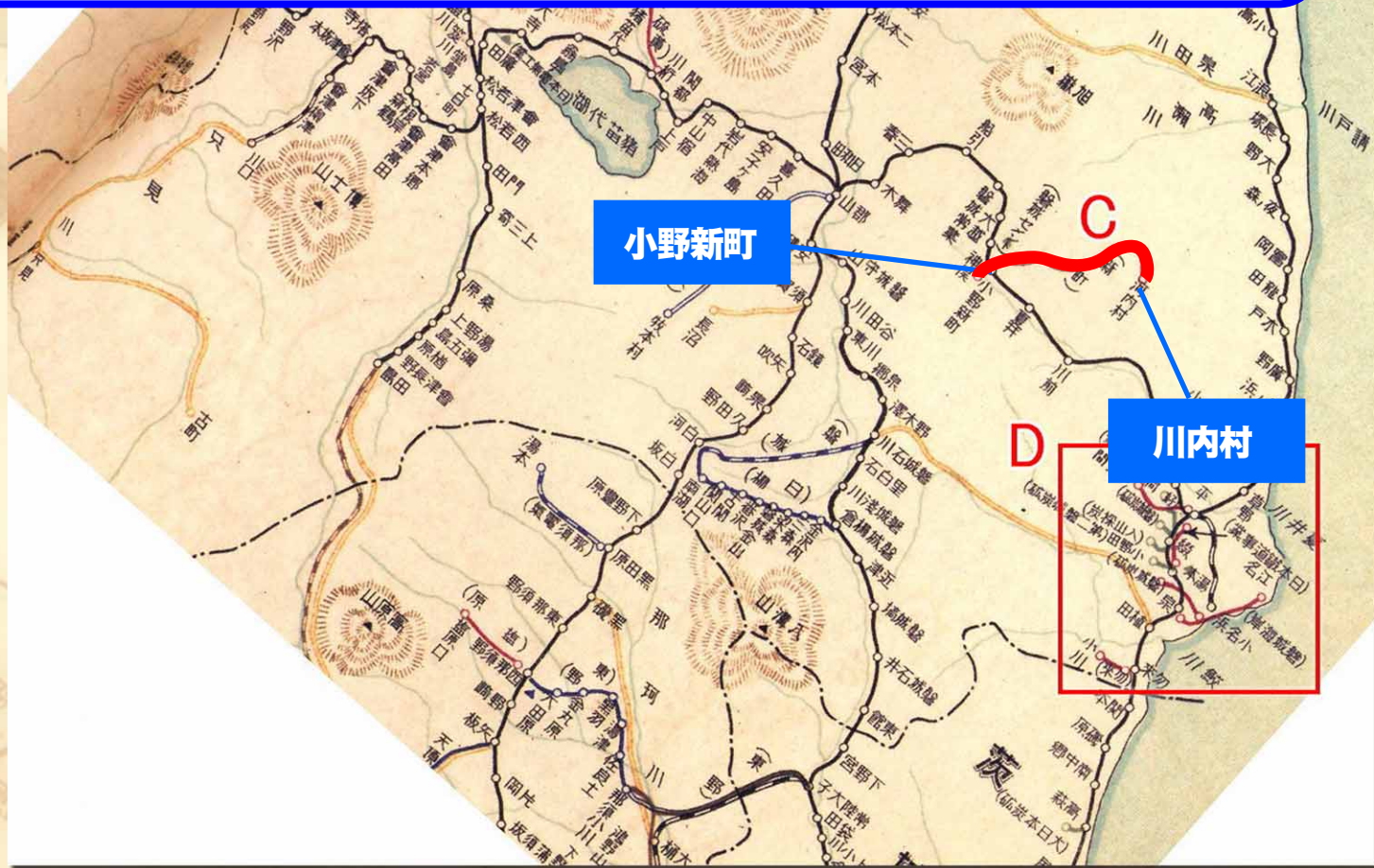
<軌道>

大正13年(1924)に施行された「軌道法」で定められた路線を示していると思われる。
主に道路上に敷設される路面鉄道を対象としていた。



B 沼尻の鉾山から磐越西線・川桁駅に硫黄を運んでいた「[日本硫黄沼尻鉄道](#)」の路線を示す。開業は大正2年(1913)。貨物線として設置された軌間762mmの軽便鉄道だったが、地域住民の足としても親しまれていた。図では途中駅として木地小屋駅しか描かれてないが、実際には起点終点含めて11駅も存在した。鉾山の閉山に伴い経営が悪化し、昭和44年(1969)に廃線となった。現在残っているのは、福島交通・飯坂線となった飯坂西線だけである。

C 川内村（図では河内となっている）の木炭を磐越東線・小野新町駅にいまちの工場に運んでいた「新町軌道」を示す。開業は大正13年（1924）頃で、軌間762mmの軽便鉄道。終始馬力であった。既成線のはずだがこの図では特許線として描かれており、まるで着工の認可すら得られてないかのように見える。実は昭和9年（1934）には運行を停止していたのだが、まだ特許が残っていたためこのような表現になったのだと思われる。川内付近の線形を見ると、実際に完成した区間（村の郊外まで）を越え、村の中心部まで延びて描かれている。どうやら、最初に特許を得られた区間全部を特許線として記入したようだ。失効は昭和11年（1936）。詳細は、40、41号（2009年8、9月号）を参照されたし。 → [こちら](#) と [こちら](#)



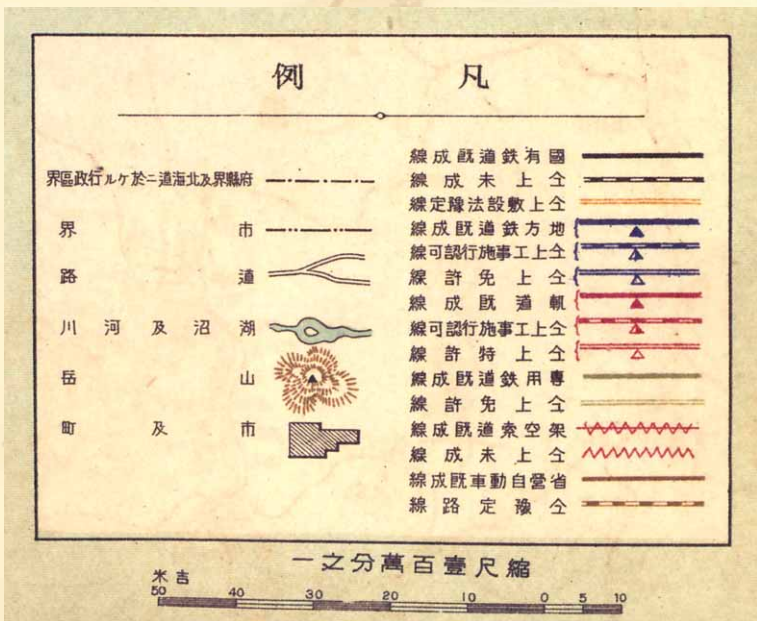
夢幻の道を追う

第十一回

福島縣の未成線を讀む (福島縣)

D 常磐地方に敷設された、各社の路面軌道を示す。

北から順に簡単に解説してみる。



D 常磐地方に敷設された、各社の路面軌道を示す。

北から順に簡単に解説してみる。



「好間軌道」

炭鉱開発で人口が急増した好間村と、常磐線・平駅（現・いわき駅）を結ぶ旅客線として大正10年（1921）に開業した。

廃止は図に描かれた翌年の昭和11年（1936）であった。

磐越東線と交差しているが、そこには今でも煉瓦製の橋台が残っている。

D 常磐地方に敷設された、各社の路面軌道を示す。

北から順に簡単に解説してみる。



「日本鉄道事業」

この名称で間違いではないのだが、前身である「**磐城軌道**」の方が通じが良い。大正3年(1914)に開業。平～湯本間にて主に旅客を主としていたが、大正11年(1922)の大雨により線路が破壊されて廃止。その後、日本鉄道事業が受け継いだ。

しかし収益が上がらず昭和4年(1929)に廃止。昭和12年(1937)に特許が失効した。

「磐城炭鉱軌道」

常磐地方最初の鉄道として明治20年（1887）に開業した。

小野田坑で産出される石炭を小名浜港まで運んでいたが、常磐線開通を受けて専用線ができた後は、旅客を主とするようになっていた。

昭和19年（1944）に廃止。 現在も素掘りの隧道が残る。



「磐城海岸軌道」

いわき沿岸の漁港で水揚げされる水産物を、常磐線・泉駅まで運ぶ目的で大正5年（1916）に開業した。軌間は762mm。当初は江名～小名浜間の運行だったが、翌年には明治40年（1907）から開業していた小名浜～泉間の他社路線を買収して直結するようになった。

図に描かれた昭和10年頃は赤字経営が続いていた時期で、翌年には江名～小名浜間が廃止され、昭和13年（1938）に日本水素の経営となった。

昭和16年（1941）、日本水素は常磐線・泉駅～小名浜間に軌間1067mmの**小名浜臨海鉄道**を新規開業し、軌道は廃止された。その後、福島県や国鉄が出資することになり、昭和42年（1967）に**福島臨海鉄道**に社名変更して現在に至る。平成23年（2011）、東日本大震災により津波被害を受けたが、翌年には全線再開している。



「勿来軌道」

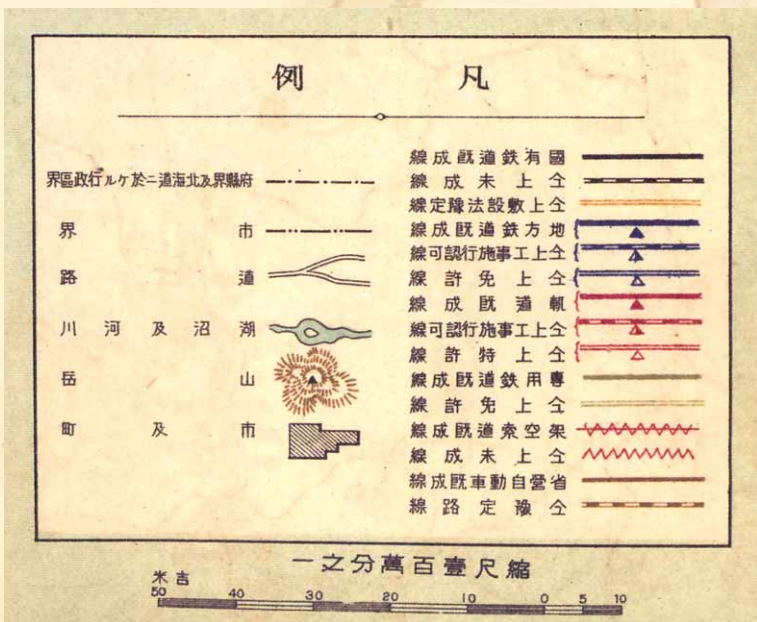
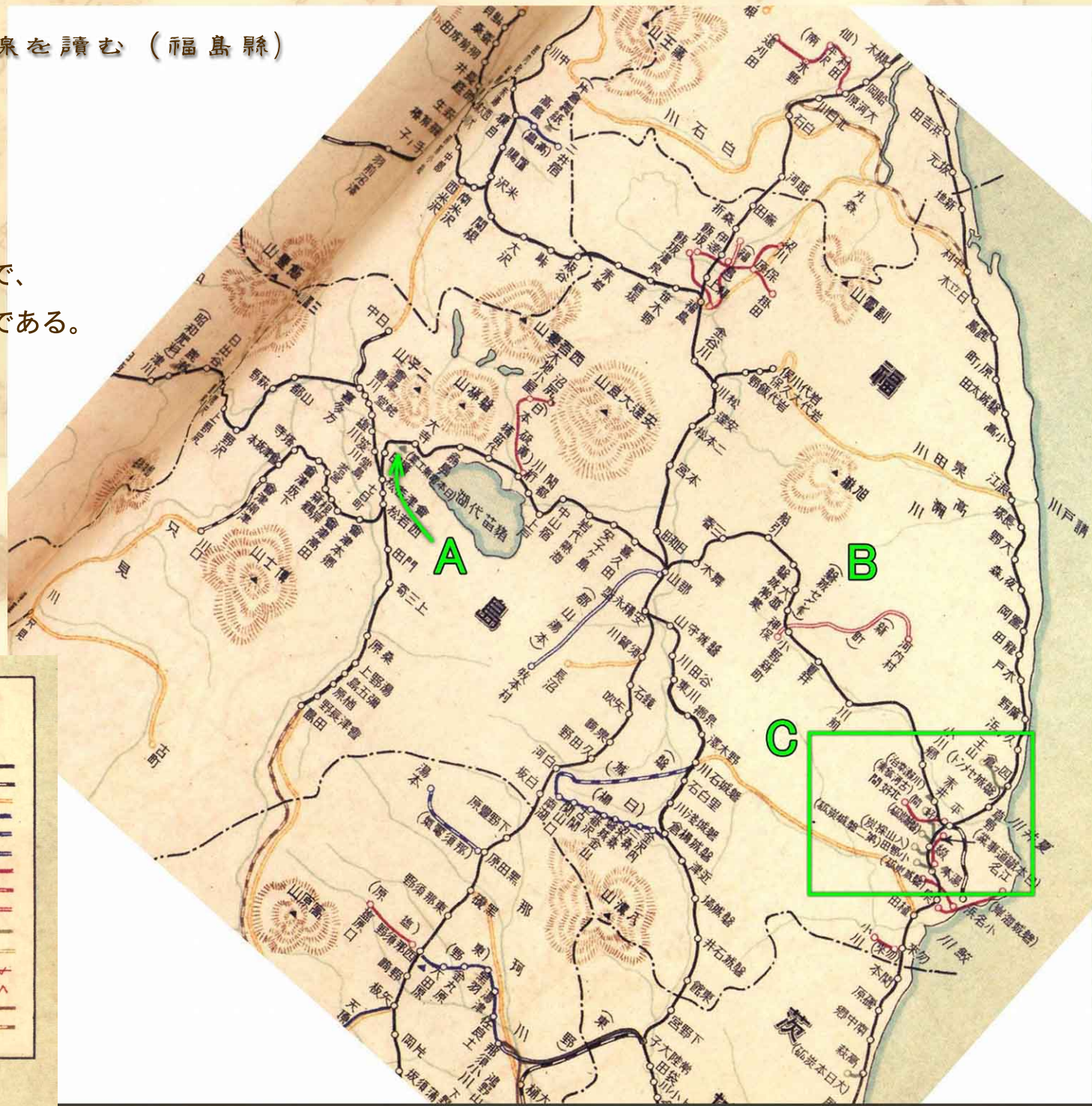
川部や沿線で産出される石炭を、常磐線・^{なこそ}勿来駅まで運ぶ路線として明治43年（1910）に開業した。
 機械化されることなく、終始馬力のまま昭和13年（1938）に休止、昭和15年（1940）廃線となった。

北から順に簡単に解説してみる。



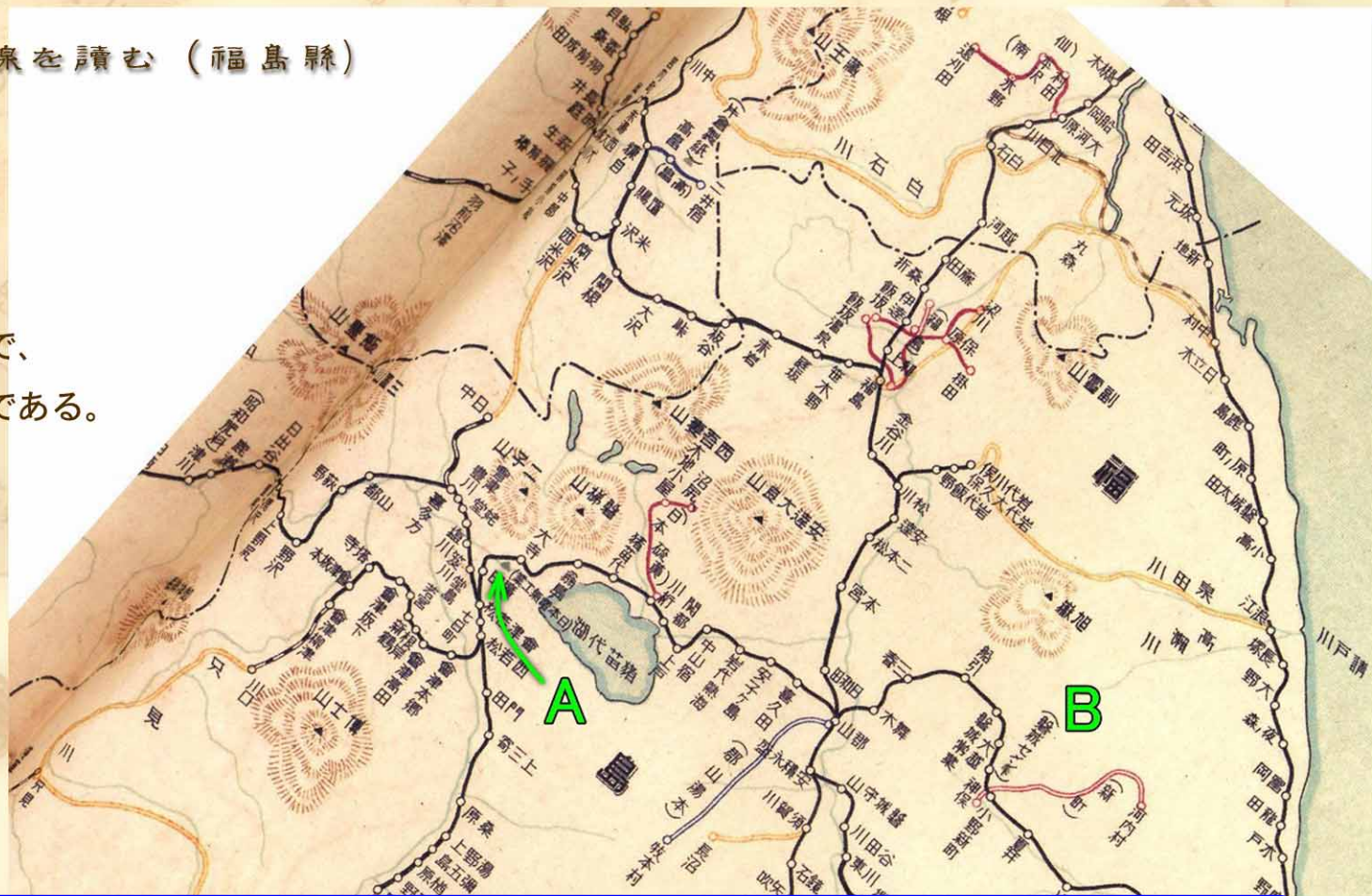
<専用鉄道>

民間会社が運営する貨物専用鉄道のことで、
国鉄線に乗り入れしてることが多いようである。



<専用鉄道>

民間会社が運営する貨物専用鉄道のことで、
国鉄線に乗り入れしてることが多いようである。



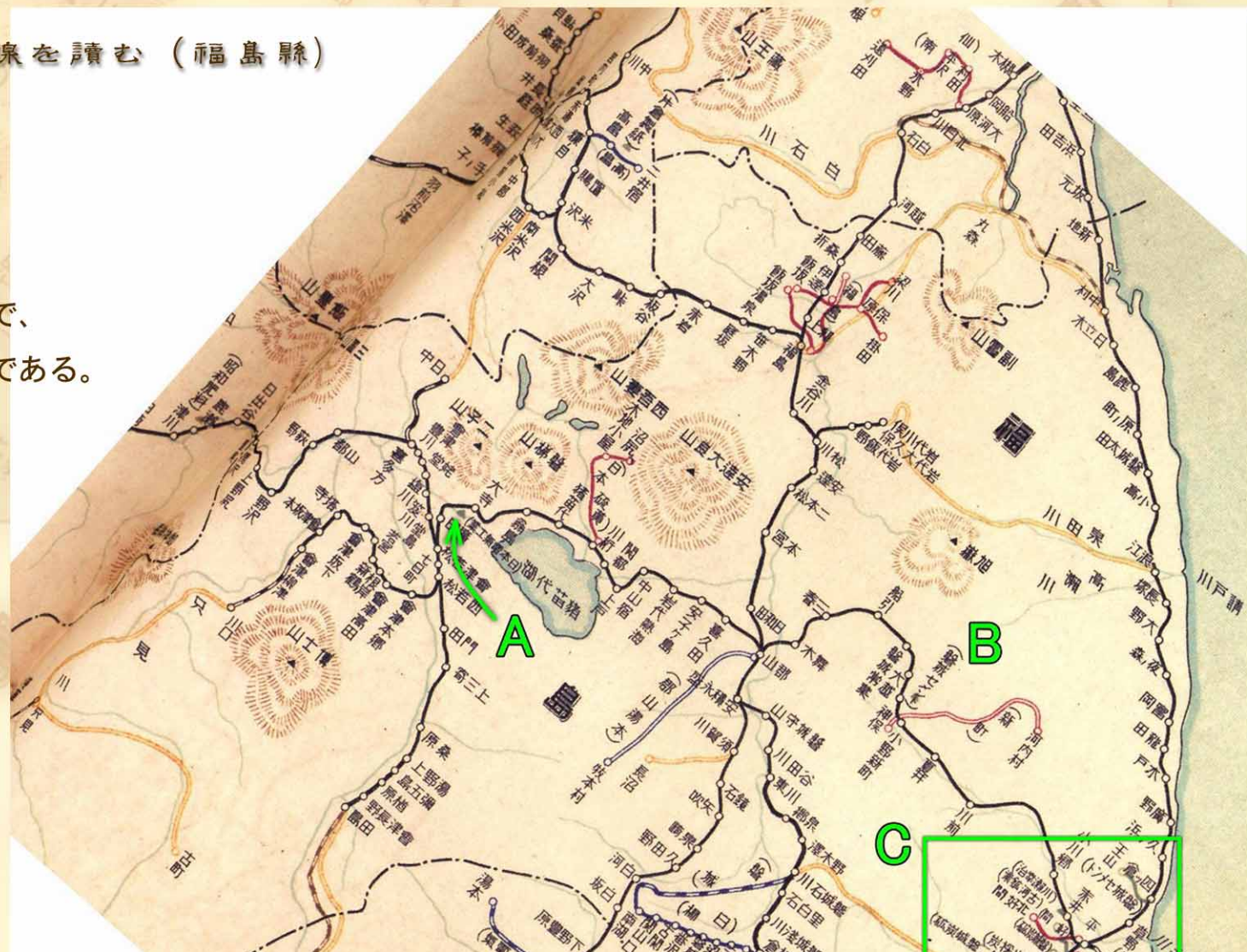
A 小さくて目立たないが、よく見ると磐越西線・大寺駅（現・磐梯町駅）の東に▲の記号がある。
凡例にはないのだが、これも専用鉄道を示しているようである。

(日本電気工業) とあるがこれは現・**昭和電工** の前身で、同社の貨物線を示しているのであろう
同社がここに社員通勤用として東長原駅を設置したのは昭和15年（1940）なので当然駅の表記はなく、よって駅間に▲
印があるわけだ。

スイッチバックを多用したこの専用線が開通したのは昭和8、9年頃のことであった。
現在は廃止されたが、多くの遺構が残っている。

<専用鉄道>

民間会社が運営する貨物専用鉄道のことで、
国鉄線に乗り入れしてることが多いようである。



B 当初は気付かなかったのだが、神俣駅の東に▲の記号があり（磐城セメント）の文字に重なっている。
これは鉱山から神俣駅に石灰石を運ぶため、大正7年（1918）に敷設された **磐城セメント専用鉄道** のことであろう。軌間は609mmだった。
昭和26年（1951）に索道による輸送に切り替えられて廃線となった。その索道も現在は撤去されて存在しない。

C 常磐地方に敷設された、各社の専用線を示す。

北から順に簡単に解説してみる。



C 常磐地方に敷設された、各社の専用線を示す。

北から順に簡単に解説してみる。



①「磐城セメント」

八茎鉦山やぐきから索道にて玉山（図では王山）に運ばれてきた石灰石を、常磐線・四倉駅のセメント工場まで運んでいた。明治42年（1909）に軌間609mmの馬車軌道が開通したのが始まりである。同社のBと同じ軌間だ。大正2年（1913）に改軌されて軌間762mmになり、蒸気機関車やガソリン機関車が導入された。図はこの時期を示す。しかし、山奥という立地ゆえに効率の悪い八茎鉦山が閉山、専用鉄道も昭和28年（1953）に廃止された。後に景気が上向くと銅鉦石と石灰石の採掘を再開。昭和33年（1958）に再び改軌されて軌間1067mmになった。その後住友セメントに社名が変わったが、輸入原料に押されてセメント工場が昭和57年（1982）に閉鎖。専用鉄道も休止され、そのまま廃線となった。

C 常磐地方に敷設された、各社の専用線を示す。

北から順に簡単に解説してみる。



② ▲ 「川瀬幸治」

よく見ると赤井駅のすぐ西に三角の記号が見える。これは [日曹赤井炭鉱専用鉄道](#) のことだと思われる
大正7年（1918）に敷設された鉄道を昭和5年（1930）に川瀬炭鉱が買い取り、その社長が図にある川瀬幸治だったので
この表記となった。

その後経営難となって昭和15年（1940）に日曹赤井炭鉱が買収し、昭和23年（1948）にレールを転売するため廃止された。

C 常磐地方に敷設された、各社の専用線を示す。

北から順に簡単に解説してみる。



③ 「古河鉱業」

好間炭鉱専用鉄道 のことだろうと考えたのだが、図では好間軌道から分岐しているように見えるし合流点の北側に緑の○印が描かれてある、この無記名場所が起点のようにも見える。

好間炭鉱専用鉄道だとすると、図は誤記ということになる。

好間軌道より早い明治40年（1907）に開業しており、昭和47年（1972）まで運炭していた。

橋梁や隧道など、多数の遺構が残っている。

C 常磐地方に敷設された、各社の専用線を示す。

北から順に簡単に解説してみる。



④ 「磐城炭鉱」

宮川沿いで産出される石炭を常磐線・綴駅（現・内郷駅）に運ぶため、明治32年(1899)に敷設された。

平行して旅客用の電車線も運行していた。

廃止時は 常磐炭鉱専用鉄道・内郷線 であった

⑤ 「入山採炭」

新川沿いで産出される石炭を常磐線・綴駅（現・内郷駅）に運ぶため、明治30年（1897）に敷設された。

廃止時は 常磐炭鉱専用鉄道・高倉線 であった

現在も車庫や隧道などの遺構が残っている。



⑥「第二磐城炭鉱」

磐城炭鉱軌道の代替路線として、湯本川沿いで産出される石炭を常磐線・湯本駅に運ぶため、明治30年(1897)に敷設された。

磐城炭鉱が開設した鉄道を、昭和10年(1935)に子会社の第二磐城炭鉱に引き継がせたもの。

昭和42年(1967)の休止時には、**常磐炭鉱専用鉄道・小野田線**だった。

現在も多数の遺構が残っている。



⑦ ▲

よく見ると「湯本」の字に重なって▲の記号が見える。しかし何の説明もない。

位置から推測して常磐炭鉱専用鉄道・鹿島坑線のことであろうと考えたが、この路線の開設は昭和20年であるから図に載るわけなかった。

では何であるか……。湯本駅のすぐ北東にあった入山採炭・向田線であろうか。だとすると、開業は大正7年（1918）。しかし900mと短い路線だったせいか、国の地形図に記載されることはなかった。

廃線時の昭和51年（1976）には、**常磐炭鉱専用鉄道・向田線** だった。



