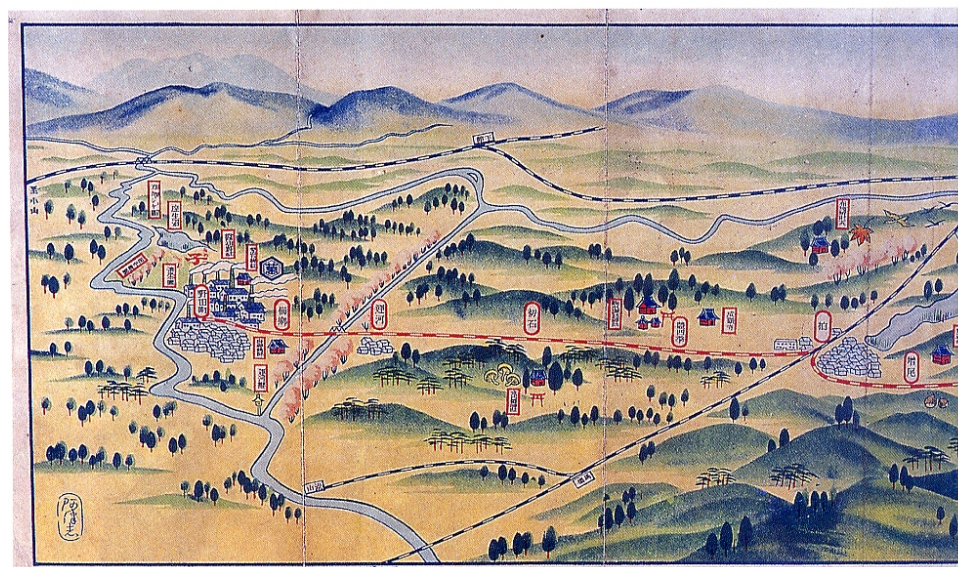


北総鉄道の延長 (ほくそうてつどうのえんちょう)



『北総鉄道沿線案内』（大正 14 年 郷土博物館所蔵 部分 延長前の様子が描かれている）

明治 44 年(1911)、千葉県営軽便鉄道野田線が野田町・柏間に開業し、野田市域に鉄道が初めて通るようになりました。鉄道の開通は、野田の醤油醸造家の製品・原料・燃料の輸送を著しく向上させるものでした。このため、醤油醸造家は野田線の営業に協力的で、7 トン積みの有蓋(ゆうがい)貨車を野田醤油醸造組合自ら発注し、千葉県に貸し出しを行いました。また、野田町駅の積み下ろし場所の整備なども醤油醸造家が用地や資金を提供しました。大正 11 年(1922)、野田線が払い下げられて成立した北総鉄道の大株主にも醤油醸造家は名を連ねていました。北総鉄道の大宮への延長は、醤油醸造家にとっても待望すべきものでした。

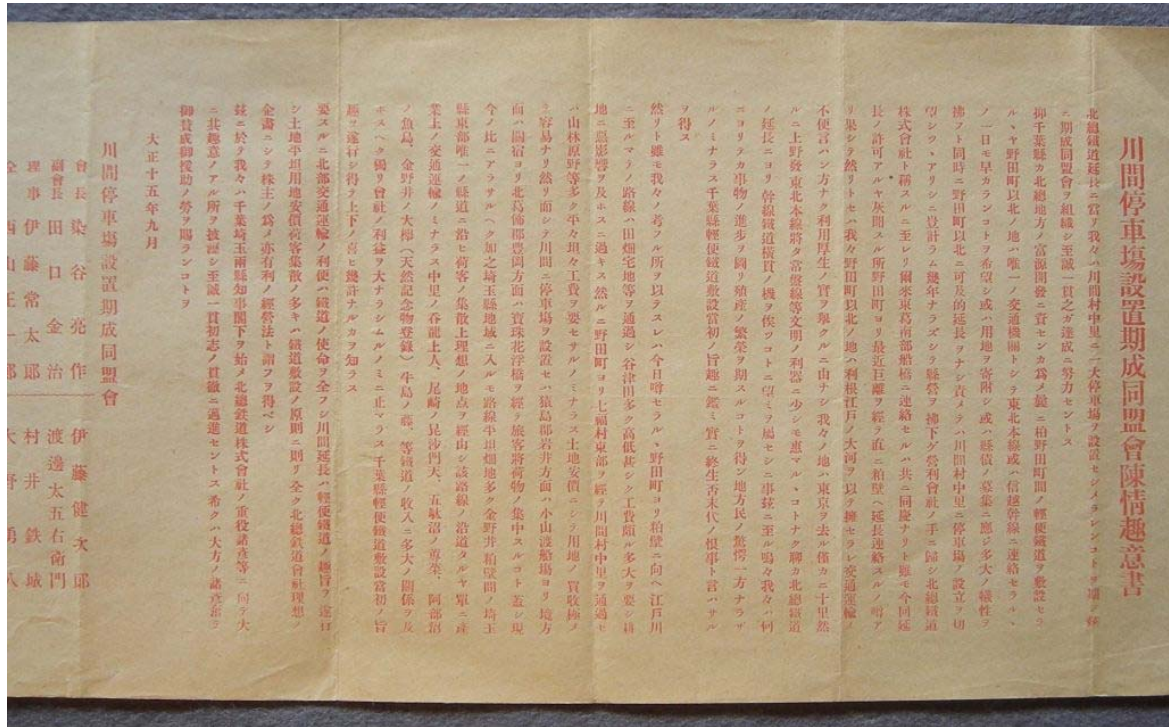
川間村でも、村中の人たちが北総鉄道の延長を切望しました。大正 15 年(1926)に川間停車場期成同盟会を結成し、川間村経由の鉄道延長の実現を関係者に働きかけました。川間停車場の設置実現の加護を村内の寺社の神仏に願っている「奉告文」が中里の染谷静男家に残っており、その思いを現在に伝えます。川間停車場期成同盟会は「陳情趣意書」を作成し、停車場を川間村中里に設置すること、これにより茨城県岩井方面や埼玉県北葛飾郡方面からの物資の集散が可能となること、さらに安価の土地を経由するため工費が安く済むことを強調しました。

しかし、野田の醤油醸造家は当初、野田町から現在野田橋がある付近で江戸川を越えて埼玉県金杉村(現松伏町)を経て最短距離で粕壁町(現春日部市)に至る路線を希望しているというわさがありました。一方、川間停車場期成同盟会はこれに反対の意を陳情趣意書に記しています。結局、七福村(ななふくむら)・川間村を経由することで野田町と両村の物資と人の流れが活発になり野田町も栄えるという考え、つまり野田町とその後背地である両村を一体化する「大野田町構想」があり、野田町から両村を経由して粕壁に至る路線が有力になりました。これにも①野田町・七福村蕃昌(ばんしょう)・川間村中里を経由する川間村の人たちが希望する路線、②野田町・七福村蕃昌・川間村尾崎中部を経由する路線、③野田町・七福村谷津(やつ)・川間村尾崎(おさき)南部を経由する路線の 3 つの案があったようです。このうち③案に近いものに落ち着き、昭和 4 年(1929)9 月に野田町・清水公園間、同年 11 月に粕壁・大宮間、翌年 10 月に清水公園・粕壁間が開通しました。なお、北総鉄道は、昭和 4 年に総武鉄道と改称され、さらに昭和 19 年(1944)東武鉄道に合併され、現在東武野田線となっています。

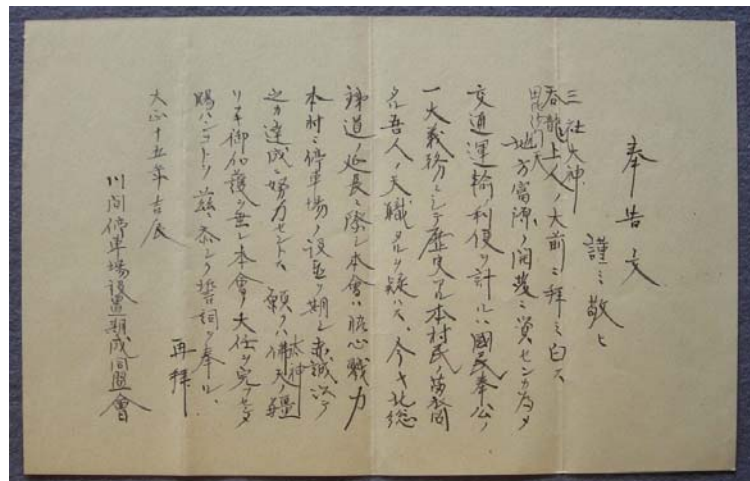
《詳しくは…》

* 柏市史編さん委員会編 2000『柏市史 近代編』 柏市

川間停車場設置既成同盟会陳情趣意書(大正 15 年 9 月郷土博物館所蔵 染谷静男家文書)



川間村の社寺の神仏に川間停車場設置を祈願した「奉告文」
(大正 15 年 郷土博物館所蔵 染谷静男家文書)



江戸川鉄橋を渡る電車
(昭和 14 年 戸邊義男氏提供)



総武電車沿線めぐり
(総武探勝会編 昭和 5 年 古谷津書店発行)

