

---

# 夢幻鉄道

山口多聞

---

タテ書き小説ネット Byヒナプロジェクト

<http://pdfnovels.net/>

## 注意事項

このPDFファイルは「小説家になろう」で掲載中の小説を「タテ書き小説ネット」のシステムが自動的にPDF化させたものです。この小説の著作権は小説の作者にあります。そのため、作者または「小説家になろう」および「タテ書き小説ネット」を運営するヒナプロジェクトに無断でこのPDFファイル及び小説を、引用の範囲を超える形で転載、改変、再配布、販売することを一切禁止致します。小説の紹介や個人用途での印刷および保存はご自由にどうぞ。

### 【小説タイトル】

夢幻鉄道

### 【Nコード】

N2033F

### 【作者名】

山口多聞

### 【あらすじ】

このお話は、鉄道好きの作者がありえない路線を造るお話です。

## 中部鉄道旭線 開通から戦後直後

その鉄道は、戦争の申し子として生まれた。当時愛知県の尾張旭近郊にあった機関銃弾の工場から銃弾を、当時計画されていた陸軍小牧飛行場へ運ぶ手段として計画された。

起点は後の名鉄瀬戸線の旭前駅で、そこから志段味を通り、春日井（鳥居松）で国鉄線の中央本線に合流した後、春日井市を横切り、味美駅で小牧線に合流。そのまま小牧飛行場へ乗り入れる予定だった。

小牧飛行場は昭和17年に本土防空体制強化に併せて建設が始められた。それに伴い当時名鉄小牧線から引込み線が引かれ、燃料や各務ヶ原からの部品輸送、そして新線で運ばれてきた銃弾の輸送に用いられる予定だった。

新線には銃弾輸送の他にも、工場労働者の輸送任務や当時大曽根駅で繋がっていた国鉄中央本線と名鉄瀬戸線間で行われている貨物輸送の一部を肩代わりさせる意図も盛りこまれており、急ピッチで建設が進められた。

この路線にとって幸いと言えたのが、着工が昭和17年7月と比較的戦況が悪化する前の時であったため、線路や架線柱、電線用の物資をなんとか手にいれられたことであった。

そして突貫工事の上で、同路線は中部鉄道旭線となって開通した。軌間は1067mmの狭軌、電圧は名鉄瀬戸線、ならびに小牧線と同じ直流の600Vであった。これは旭前、味美の両駅で瀬戸線、小牧線と線路を繋げたためであった。また全線単線で開通したもの

の、輸送量増大を見込んで複線用地が確保された。

駅は旭前、志段味、春日井、味美、豊山の5駅で、同規格の私鉄と比べて駅数が少なく、比較的駅間距離が長くなった。これは物資不足、ならびに停車駅削減による節電のためであった。

なお名鉄ではなく、わざわざ新興の会社を創ったのは、この路線が非常に軍事施設に近い、言うなれば機密度の高い路線であったからである。

この路線が開通した昭和19年6月はマリアナ諸島が陥落し、日本本土空襲が現実のものとなったところであった。そのため各地で工場などの疎開が開始され、瀬戸でも陶器工場の一部が兵器工場として転用され、さらに水野の山中に作られた愛知飛行機の地下秘密工場では爆撃機の生産が行われた。

瀬戸線と旭線の両線は、瀬戸で造られる兵器の輸送まで行う必要が出てきた。

開通当初の旭線には電車がモ100型の101から104までの4両、機関車が凸型電気機関車のデキ100型のデキ101から103までの3両が新造され配備された。

デキ100型は名鉄のデキ200型とほぼ同型の車両であり、またモ100型も名鉄のモ800型に近いスタイルの列車であった。

この他に30両ほどの貨車も製造されている。

この時新造された車両はいずれも戦時中に造られたために、車体の擬装は最低限度にとどめられ、外観も直線を多用したものとなっ

た。

また昭和19年10月に、さらに電気機関車1両と電車2両を発注したものの、戦時中の物資不足のために電装品がそろわず、これらの車両が引き渡されたのは戦後からになった。

このため、車両不足を名鉄瀬戸線と小牧線、さらには国鉄から車両を借り受ける形で補わざるを得なかった。

開通当初のダイヤは、旅客列車が朝夕が1時間に1本、デパートが2時間に1本であった。これ以外に貨物列車があったが、貨物列車は半分近くが瀬戸線や小牧線からの乗り入れ列車であった。

ただし、ダイヤ通りに列車が運行されたのは4ヶ月程度の間のみで、その後戦況が悪化し米軍機が本土の空に現れるようになって、空襲警報のために列車の運転は中止された。また終戦が近づくと警報が発生していなくても、電力事情の悪化による停電によって運転が中止されることもあった。

昭和20年8月15日、日本は敗戦した。それに伴い、中部鉄道の軍需物資輸送任務も一端は終わりを告げることとなった。同業務が再開されるのは、小牧飛行場へ米軍が進駐し、燃料輸送などが必要となった昭和21年からであった。

戦争は終わったが、中部鉄道も他の鉄道と同じく物資の不足と戦うこととなった。ただ幸いと言えたのは、同線は比較的人口が少ない地域を走っていたために、乗客の数が少なく、すし詰めで人を運ぶような事態には陥らなかったことだ。これにより車両を長持ちさせることが出来た。

終戦後しばらくの間の主な乗客は、民需工場へ出勤する労働者ぐ  
らいなもので、あとは少数の沿線住民に限られていた。なお名鉄と  
の合併話も出たが、これは結局流れてしまった。名鉄が今後の発展  
が望めないと判断したためとも言われているが、定かではない。

また貨物列車は瀬戸線が止まった場合のバイパス業務や、付近の  
農家で採れた農産物の輸送で細々とだが継続された。

終戦の混乱が治まってきた昭和24年、ようやく戦時中に発注さ  
れていた電車1両が入線した。電気機関車は余っている状況なので、  
他社に転売された。

一方これと前後して、戦時中に急ごしらえて造られた各種施設の  
更新がスタートした。特に架線や変電施設、軌道の一部が開業後数  
年しか経っていないにも関わらず、痛みを生じていた。ただし路線  
長が短いこともあって、改修は短期間で終了した。

また戦後初めてのダイヤ改正が行われたのもこの年であった。こ  
の時期貨物輸送量がやや持ち直したとはいえ、戦中に比べてはるか  
に少なかったことから、路線の収入源は旅客に重きが置かれること  
となった。これに伴い、朝夕ラッシュ時は30分に1本、またデー  
タイムにおいても1時間に1本とほぼ本数が2倍に増強された。そ  
れと同時に、名鉄瀬戸線と小牧線に直通する列車も何本か設定され  
た。

志段味、春日井間には北守山という新駅も設置された。

この頃になると沿線に何校か高校や中学校が建設され、そこへ向  
かう学生の乗車が見込めるようになった。また志段味地域から瀬戸  
へ向かう工場労働者や学生の乗客も見込めるようになった。

昭和26年に全線の設備の改修工事が終わると、時の矢作社長は大英断を下した。それは積極的営業政策の展開で、全線の複線化と学校誘致、さらに旭前駅から瀬戸市南部、さらには長久手方面への延伸であった。

## 中部鉄道旭線 昭和30年前後

昭和25年に勃発した朝鮮戦争による特需によって日本経済は持ち直し、さらに2年後にはサンフランシスコ講和会議が開かれ、日本は独立を回復した。

中部鉄道の矢作社長が積極的な営業策を打ち出したのも、そうした世情を追い風にしてのものだった。ただし、問題も多々存在したことも事実である。

まず全線の複線化について。当時旭前駅で接続する瀬戸線は複線化を行っており、データタイム30分に1本の旅客列車、そして当時焼き物の町瀬戸へ原料を運び瀬戸から出来上がった陶器を運ぶ多数の貨物列車の輸送を可能ならしめていた。

それに対して、中部鉄道沿線は豊山から春日井にかけての区間はそれなりに住宅が建っていたが、その他の区間の沿線はいまだ田園地帯や森林で、旅客の増加は見込めないというのが、大方の意見であった。

さらに、これは矢作社長が提唱した路線延長計画も同じで、この30年後には一大団地となった瀬戸の菱野地区、ならびに長久手町もこの時期は未開発地域であった。

ただし、これは逆に言えば土地を買い上げやすく、路線を造るには好都合ということになる。矢作社長の考えでは、かつての阪急電鉄に習って、路線を造った後に住宅地や学校、商店を誘致すれば乗客を見込めるという考えがあった。



もつとも、問題はそれだけではなく、この時点で終点駅となっていた旭前駅の構造もあった。この頃の中部鉄道旭前駅は、瀬戸線のホームに並行する形での終端式駅となっていた。この状態から南への延長を図るには、この駅を廃止して瀬戸線をアンダークロス、もしくはオーバークロスする形で越えなければならない。加えて瀬戸線との乗り入れも不可能、もしくは大幅な連絡線路の移設をよぎなくされる。

ちなみに同様の問題は国鉄中央本線との交差点でも起きていた。戦時中工事期間をケチったために、同地点は中部鉄道と中央本線が直接交差していた。そちらも、今後中部鉄道が増発を行うなら改良工事を実施する必要があった。

また複線化して増発するには車両の新造も必要不可欠だった。そうになると、予算はバカにならない。朝鮮特需で多少利益が増えていたとはいえ、それら全てを行うだけの力など、中部鉄道にはなかった。

幾度が行われた重役会議において、矢作社長は極力計画全てを断行する構えであったが、予算がないという現実の問題は抗うことなど出来るはずもなく、やむなく菱野地区への延長と旭前駅の改良工事は、免許申請期間中は保留とし、現在優先すべきである春日井駅の改良工事と、春日井・豊山間の複線化工事を行うこととなった。

これら工事は昭和27年3月に開始され、複線化工事は半年後に終了した。また春日井駅の改良工事である中央本線をまたぐ高架線への切り替えと、国鉄との連絡線の移設も昭和30年2月には完了した。

この工事が終了したことにより、昭和30年3月にダイヤが完成

され、豊山・春日井間の列車はラッシュ時20分に1本、データイム40分に1本へと強化された。また同時期に開港した名古屋空港と、やはり創設されて間もない航空自衛隊小牧基地への物資、燃料輸送を行う貨物列車も1日に数往復運転されるようになった。

またそれと同時に車両も新造され、モ200型2両と制御者のク100型2両が新造された。このモ200型はモ100型と外観は似ていたが、車内はクロスシートにされるなど改正点もあった。またク100型はラッシュ時にモ200、又は100型に増結される輸送力強化車で、車内はロングシートだった。

一方この年、運輸省から菱野地区までの免許が認可され、さらに中部鉄道の筆頭株主の1つであった名鉄が資金援助する形で、旭前駅の改良と延長工事のプロジェクトが始動した。当初の予定では長久手町までの延伸が予定されたが、こちらは地下鉄1号線（後の東山線）の計画のために認可されなかった。

ちなみに中部鉄道の戦時中における株式は、陸軍が30パーセント、国鉄が20パーセント、名鉄が20パーセント、その他数社の企業が数パーセントずつを分配して保有していた。

戦後軍が解体された後は、陸軍の持ち株をその他の株主が均等に引き継いでいる。そのため、この中部鉄道の株は名鉄と国鉄が等しい数を持つという特異な現象が起きていた。

旭前駅の改良については、まず中部鉄道がどのような形で名鉄瀬戸線を越えるかが課題となった。築堤を盛る案と、高架化する案が検討された。工事をするならば、前者の方が容易となる。ただし高架化の場合なら高架下のスペースを活用でき、なおかつ道路一つ一つに対して穴を開ける必要がないなどのメリットもあった。

結局これについては今後の町の発展を期待することとし、高架化が行われることとなり、瀬戸線との連絡線は移設されることとなった。

この延伸工事と、旭前駅改良工事、さらには春日井・旭前間の複線化工事は昭和30年9月にスタートした。

これら工事のうち、最も難題であったのが延伸工事であった。当初の路線では菱野地区へ最短距離で走る予定であった。ところが、これは名鉄側が瀬戸線への平行は好ましくないと却下し、やむなく迂回ルートを通ることとなった。ところがこれが意外と厄介で、勾配がきつい区間が多くなった。そのため、中部鉄道は比較的カーブを緩やかにし、直線を多くするなどして、開業後スピードが出せるように苦心した。

一方、春日井・旭前駅間の複線化工事は予定通りに進捗した。さらに嬉しいことに、この時期から名古屋市近郊の開発が本格化し、中部鉄道が通る志段味地区も団地や住宅地としての開発がスタートした。これは矢作社長の先見性を裏付けるものだった。

同様に、南の終点である菱野地区でも団地の開発計画が持ちあがっていた。

そして昭和35年5月。ついに菱野への延長工事が完了した。それより半年早く、旭前駅の改良工事も完了していた。

これら新規開通区間と、改良駅はいずれもホームの延長がそれまでの18m級車両2両分から、20m級車両4両分となっていた。これは将来の輸送力増強を見込んでのことだった。

この新線開通に伴い、車両も新造されることとなった。この時新造されたのは当時流行した日車標準車体採用のモ300形で、初めてガルタン制御が採用され、既存の車両よりも加速性能と最高速度が大幅にアップした。また座席もロングシートとクロスシートを混ぜたセミクロスシートであった。また制御者としてク300型も新造された。

この2車種は合計12両が投入された。

**中部鉄道旭線 昭和30年前後（後書き）**

御意見御感想お待ちしております。

## 中部鉄道旭線 昭和40年代～昭和50年代初等

昭和35年に瀬戸市菱野地区への延長を完了させ、同地域から名古屋地区へ出る乗客を獲得し、中部鉄道の乗客は飛躍的に増大した。また、志段味地区、春日市内の住宅も急増し、それら地域からの乗客も増加した。

昭和40年には開通時から使用していたモ100型が性能の陳腐化と老朽化が著しいことから車両の更新が行われた。

モ100型と交代する形で投入されたのがモ350型で、ク250型とペアを組んだ3編成6両が投入された。2年後にはさらに2編成4両が投入された。

この2車種はいずれも前回増備のモ300型、ク200型のマイナーチェンジ車で、保安装置等が強化され、また座席の配置も、ロングシートの率を高くすることでラッシュ時に対応することとなった。ちなみにこの車両から冷房が搭載され、接客設備が大幅に向上した。

冷房者の投入は乗客から大いに喜ばれ、この時期は乗客の増加と収益の増加が毎年のように続いた。

しかしながらこうした中部鉄道にとって至福のときは短期間で終わり、昭和44年には思わぬ敵が登場した。名古屋市営地下鉄東山線の藤が丘への延伸である。これにより菱野団地から名古屋へ向かう人々が、バスを使って藤が丘へ出るルートへとシフトし始めた。

この時期、中部鉄道と名鉄瀬戸線乗り継ぐルートで名古屋市中

心部に出るには、名古屋城のお堀区間内にある大津町駅で市電に乗り換えるしか方法がなかった。このため乗換えが計2回で、時間を余分に必要とした。

この状況を少しでも打破すべく、中部鉄道は地下鉄開通と同時にダイヤの大改正を実施し、旭前駅での名鉄瀬戸線やその他の駅でのバスへの乗り換えを大幅に改善する施策を実施した。しかしそれでも限界があった。

そこで中部鉄道では大幅なスピードアップを行い、また名鉄へも働きかけて名鉄瀬戸線の近代化を急いでもらうこととなった。

一方春日井から西の豊山町へ向かう区間においても変化が見られ、名古屋空港の発着本数が増加したのに伴い、ターミナルから大分離れていたそれまでの豊山駅から名古屋空港ターミナル駅まで路線を延伸させた。

この工事は昭和42年に着工され、翌年には完了した。

また、さらにそのまま西へと延伸して名鉄犬山線西春駅への延伸計画も持ち上がった。こちらは昭和44年に免許を取得している。

しかしながら、その前に片付けるべき問題があった。菱野地区からの乗客の増加とこの時期急速に進んだマイカーへの対策であった。

これに関しては昭和45年のダイヤ改正でラッシュ時において、区間急行の運転を開始した。この列車は菱野～旭前間にある3つの駅をすべて通過するノンストップ列車であった。これによって菱野から旭前までの所要時間を5分短縮した。この区間急行は旭前から西の区間では普通列車となる、事実上の準急列車だった。

しかしながらこれによる効果は薄く、なんらかの抜本的な対策が必要だった。そこで考えられたのが架線電圧の昇圧による大幅な車両性能の向上だった。

昇圧による近代化は名鉄瀬戸線でも計画されていた。また同線では名古屋市電の全廃計画が持ち上がったことで、お堀区間の廃止と名古屋市中心部の栄への地下線乗り入れも計画されていた。これが実現すれば、地下鉄に取られた乗客を取り返せる。

昭和45年、中部鉄道では新計画を策定した。それは1、名古屋空港から西春駅への延長。2、昇圧による車両の入れ替え。3、線内優等列車増強のための大幅な施設改良。等が盛り込まれた。

この計画は菱野地区への延長と同じほどの積極的な投資策であった。ただし今回は名鉄も瀬戸線への投資や、本線系統への大幅な投資のために中部鉄道への資金援助は見込めなかった。

そこで計画は段階的に行われることとなった。最初に行われたのは優等列車増強のための施設改良で、用地に余裕がある駅（主に貨物列車の待避線などがあった駅）に待避線が造られた。また信号設備が強化された。

これが終わったのは昭和46年終わりで、それにもない昭和46年12月1日に実施されたダイヤ改正からラッシュ時の急行列車が増発された。また車両も新たに制御車が4両製作され、初めて3両編成が出現した。

このダイヤ改正によってとりあえず乗客の減少に歯止めを掛けることに成功した。



一方この計画が終了した直後には西春への延伸工事と、架線電圧昇圧工事がスタートした。中部鉄道は賭けに出たのであった。

2つの工事のうち先に終了したのは架線昇圧工事で、昭和48年10月に終了した。これによつて中部鉄道の電圧はそれまでの600Vから1500Vに強化された。

名鉄瀬戸線もそれに遅れること2年後の昭和50年に1500Vに昇圧を完了し、さらに昭和53年には名古屋市中心部の栄町への乗り入れが実現した。

名鉄瀬戸線には本線系統から転属した3780系、そして新たに製造された6600系と言った大型で高性能車が投入された。

一方の中部鉄道も在来車を取り替えることとなったが、新線の建設や昇圧のために車両の新造にかかる予算がなく、やむなく大手私鉄からの旧型車両を買い入れることでお茶を濁すしかなかった。

この時購入したのは名鉄の5000系であった。本来ならまだ経年に達しておらず、特急用車両である同車を譲るにはまだ早かったが、中部鉄道とはつながりが深く、またちよつど新性能の6000系列の大量導入が始まっていたためにこの譲渡劇が実現した。

また普通列車用に3700系も譲渡された。こちらは旧式の釣りかけ式車両であったが、これまでの車両より一回りも大きかった。ちなみに車内はロングシート化された。

5000系には500系、3700系には600系の車番が新たに付与された。ただし両車両とも非冷房車であったために、早期の

冷房化改造が望まれた。

とにかく、こうして中部鉄道はさらなる延伸と輸送力強化を成し遂げたのであった。

中部鉄道旭線 昭和40年代～昭和50年代初等（後書き）

御意見・御感想お待ちしております。

## PDF小説ネット発足にあたって

PDF小説ネット（現、タテ書き小説ネット）は2007年、ルビ対応の縦書き小説をインターネット上で配布するという目的の基、小説家になろうの子サイトとして誕生しました。ケータイ小説が流行し、最近では横書きの書籍も誕生しており、既存書籍の電子出版など一部を除きインターネット関連に横書きという考えが定着しようとしています。そんな中、誰もが簡単にPDF形式の小説を作成、公開できるようにしたのがこのPDF小説ネットです。インターネット発の縦書き小説を思う存分、堪能<sup>たんのう</sup>してください。

---

この小説の詳細については以下のURLをご覧ください。  
<http://ncode.syosetu.com/n2033f/>

---

夢幻鉄道

2010年10月12日02時05分発行