

## V 交通・通信

交通、通信の手段は、東京・千葉演習林間でも、千葉演習林内でも、時代とともに変化し、演習林の運営に大きな影響をあたえてきた。千葉演習林は首都圏近くに位置するが、現在でも本郷から『近くて便利』とまではいかない。ましてや交通や通信の手段が、今より格段に未発達な時代には、相当に『遠くて不便』であったと思われる。

わが国最初の演習林を、大学所在地にもっと近い、たとえば高尾山、志田山などの国有林に、なぜ設置できなかつたかとの批判がある。これらは同じ農商務省山林局所管の東京山林学校時代、それに続く農商務省所管の東京農林学校時代であれば、あるいは可能だったかも知れない。しかし、東京農林学校が文部省所管の帝國大学農科大学へ昇格した段階での、国有林の所管換えは、濱尾 新総長、東京大林区署長兼務の志賀泰山教授らの努力をもってしても、種々の制約があり、『遠くて不便』な清澄ゆえに、創設や拡張を、実現できたとも考えられる。

ここでは、かつて遠くて不便といわれた千演への、東京からの交通手段の変遷を【V-1 大学から千葉演習林への交通】に、通信手段の変遷を【V-4 電信・電話】にまとめた。

千葉演習林は面積 2千余haであるが、中央に広い民有地をかかえるので、かなりの

広がりがある。山地は標高こそ低いですが、地形が細かく複雑なうえ急峻なので、森林の管理は容易でない。

そこで、清澄派出所のほか、早い時期から郷台、札郷に詰所→作業所がおかれ、また道路網の整備を目指して、1898/M31年から林道の開設が始められた。その後の、林道や歩道整備の進み具合は、1918年、1922年、1933年の各概要の林道一覧を比較すれば明らかである。また、里道の改良工事による県道への昇格などもあった。

このように早くから、『林内道路』の整備は、森林管理の基盤として重要視されてきた。しかし、往復文書綴には断片的な資料しかないのです、ここでは独立の項目としては取り上げない。なお、【Ⅲ-2 歩きから車利用の視察へ】、【Ⅳ-1 千葉演習林の自然災害】、【Ⅳ-4 保護囑託巡査ほか】、【Ⅳ-5 公園・レクリエーション利用】など既述の各節で、林内道路についてふれた部分がある。

昔の県道、林道は、人や馬、牛が引く荷車を通す程度であったが、時代とともに自動車道に改修された。これらの道路を利用した千演保有の自動車について、代燃車試験用の乗用車を中心に【Ⅴ-3 1934年製ビュイック乗用車】をまとめた。

東京からの交通手段として、現在も鉄道は重要である。かつて千演周辺地域や、千演内に敷設が検討された鉄道についての記述をまとめて【Ⅴ-2 木原線をめぐる幻の鉄道】とした。

現在、天津事務所、清澄、郷台、札郷の各作業所相互間の通信連絡は、主としてNTT電話によっている。しかし、一般の電話が普及したのは、比較的最近のことで、それ以前の千演での内部連絡は、主として構内電話によっていた。大正年代初めから昭和年代の終わり近くまで続いた、その活躍を【Ⅴ-5 構内電話】にまとめた。

## V-1 大学から千葉演習林への交通

千葉演習林は首都圏に近いこともあって、年々利用者が増えている。しかし、創草期、駒場からは途中一泊の行程で『遠くて不便』との見方があった<sup>11)</sup>。こうした条件下、当時の職員の努力と多くの人の協力で、千演の基礎がつくられる<sup>12)</sup>。やがて船と徒歩による時代から、しだいに鉄道の利用が可能になる。最近は自動車による来演者が多い。

### (1) 船と徒歩の明治時代

1892/M25年12月、本多静六助教授（のちに林学第二講座『造林学』担任教授）は、学生実地指導旅行で房総方面を巡った。周知のように、この時の知見が、清澄周辺に大学演習林を創設するきっかけとなる。清澄へは、鹿野山から奥山官林を経て到達したとあるが、東京からのくわしい経路の記述はない<sup>9)</sup>。

1894/M27年11月演習林設置。

翌1895年4月、千演での第一回、造林学現地実習の記録には、朝6時に霊岸島（隅田川の河口近く、永代橋の川下で、東京湾汽船の発着所があった）から乗船、鋸山の麓の保田で下船、陸路をとり、金塚（金東）村で一泊、翌日に清澄着とある<sup>10)</sup>。この経路の距離などについて、1900年の千演紹介記事は、以下のように記述している<sup>11)</sup>。霊岸島から保田まで汽船で3時間、それから陸路3里で金東(コガ)着、なお3里の風光明眉な道を歩きつくすと鴨川、さらに3里の浜づたいの道を行くと天津、ここからは修築まもない新道<sup>12)</sup>を1里半、なんの困難もなく清澄に到着と。同じ著者による同年の演習日記<sup>13)</sup>は、この行程をつぎのように記述した（原文は縦書き、原文に近い字体とし、句読点、濁点を入れ、括弧内説明を付けた）。

三月十九日、十一名的全級生は均しく、霊岸島より二番發の瀛船觀音丸に搭じて、房州保田に向て發す。朝來、霧深く、天色朦朧なりしが、十時頃より日光昏雲の間よりはらみ、海色漸く澄みて、四方の眺いと清し。午後一時頃、鋸山下の保田に着し、其より談笑春風に吹かれ、麥隴(ハクウ、麦畑)、菜圃(サヤ、野菜畑)の繡錯(シウサカ)する景など稱しつゝ、いつしか金東に着しぬ。日高けれど、こゝに一泊す。

三月廿日、午前八時發す。沿道の風光は、どこ迄も半島的なり。明媚なること繪の如く、平和なること處女に似たり。四里の路程は、いつしか經過して、鴨（加茂）川の注ぐ處、前原の港に到る。太平洋の浪打つ際は、さすがに雄大にして、爽絶云ふべし。海岸は、さながら奇抜と優美との Contactmetamorphism（接触變成作用）なりと。峯（嶺）岡は斑糲岩 Gabbro を以て名ある處、牧場あり良馬を産すと云ふ。待（松）崎より松間波濤の鼓するを聞きつゝ、三里の愉快なる道を歩み盡くせば、天津に到る。乃ち左に折れて清澄道に入る。これより一里廿四町なることは、廿四年三月の清澄道修築紀念碑に見ゆ<sup>14)</sup>。途中、農科大學の造林、處々に見られ、清澄に近き處、松、杉、樅等の蔚鬱(ウツク)なるもの多し。此邊一體（帯）、第三紀層の地質なることは、道々の露出によりても知られたり。黄昏、農科大學演習林官邸に入り、諸戸先生に會いて懇話數刻後、新築の寄宿舎に泊することとなる。

時代が前後するが、1898/M31年、本多は、清澄山の林相変化につき報告<sup>15)</sup>。

その冒頭に、東京から清澄への経路として、つぎのふたつをあげている。1) 朝6時または8時霊岸島発、10時または12時に保田着、馬車で10里、夕方天津着。2) 本所(T4錦糸町と改称)から汽車で上総一ノ宮へ、馬車道8里で勝浦、さらに人車道5里で天津へ。

1901年、演習林長川瀬善太郎教授が、ドイツ人講師 K.Hefelevを千葉県下に案内したさいの経路は、以下のものである<sup>8)</sup>。3月25日、霊岸島から木更津まで海路、これより陸路、法木作(ホキヤク)を経て鹿野山で一泊。26日、神野寺(ジヤンジヤウ)、鬼泪山(キナガヤマ)視察、市宿を経て久留里へ、山徳旅館一泊。27日、小櫃川沿いに蔵玉、黄和田畑を経て清澄へ。上記1892年の、本多の学生実地指導旅行も、以上の経路に近いかも知れない。28日~30日、演習林視察。31日、天津へ、油屋旅館一泊。4月1日、海岸沿いに陸路を大原へ、汽車で茂原へ、同地に一泊。2日、狩獵ののち、汽車で東京へ。陸路は徒歩のほか、騎馬、馬車、人車によった区間があり、最後は鉄道を利用した。

1908/M41年5月、濱尾総長、松井学長の千演視察にも、鉄道が利用された。すなわち、往路第1日の5月17日は、7時50分両国橋(S6両国と改称)発、11時大原着、13時半ごろ勝浦着、勝浦館で中食、天津へ、油屋旅館泊の予定とある<sup>CM41/05/13</sup>。

民営房総鉄道、千葉・大網間は、1897/M30年上総一ノ宮まで、1899年大原まで延長された。1907年、房総鉄道は国有化され、房総線と改称、その後の工事はしばらく停滞した。

この時代、駒場と千演との往復には、保田経由の経路をとることが多かったと思われる。保田へは、東京湾汽船の東京・房州・横須賀航路が寄港した。関連のほかの航路としては、東京・千葉、東京・木更津、東京・勝浦航路があった。このうち勝浦行きは、鴨川へ直航、ついで天津、小湊、興津、松部に寄港して勝浦へいたる航路で、荷物輸送に利用されたと思われる<sup>9)</sup>。

## (2) 汽車の大正/昭和時代

1912/T1年、国鉄木更津線、蘇我・姉ヶ崎間が木更津まで延長。同年末、千葉県営軽便鉄道久留里線、木更津・久留里間も開通。久留里線の計画段階で、演習林にも木炭、木材などの鉄道による輸送予想量の調査があった<sup>CM43/04[C41]</sup>。翌1913年、国鉄房総線が勝浦まで延長。大正年代末、両国橋・勝浦間の所要時間は3時間半であった。

こうして、清澄方面へは房総線利用、奥山方面へは木更津線、久留里線利用が多くなったと思われる。しかし、船で保田への経路も、なお利用された。1915/T4年末、森林経理学学生実習をひかえた時期に、亀山村周辺にチブスが発生、宿泊予定地が例年の札郷から郷台へ、ついで清澄へ変更になった。そのさいの、千濱から本演への連絡電報のひとつに「がけイホオツカスル」というのがある<sup>CT4/12/16</sup>。

木更津起点の国鉄北條線は、1915年上総湊、1916年浜金谷、1917年安房勝山、1918年那古船形、1919年北條（館山）に。北條からの松田線は1921年南三原に。南三原からの安房線は1922年江見、1924年太海、1925/T14年安房鴨川に達する。

明治、大正時代の、造林学現地実習の最終日は、東條海岸での防潮・防風林見学を予定した。大正年代末の実習記録に、解散後の学生生徒の様子を、以下のように記述している<sup>9</sup>。「駘蕩の春風に、心身愈軽く、各自は歸路に就いた。或者は『勝浦』に、或者は『鴨川』に、放たれたる駒の足並も軽やかに、疲労の影すら見えない」（原文は縦書き、句読点を入れた）。

いっぽう、房総線勝浦からの延長工事は、急峻、複雑な地形の海岸線に沿ううえに、用地不売運動などの社会的理由もあって遅れた<sup>10</sup>。ようやく、1927年上総興津まで、1929/S4年に安房天津を経て安房鴨川に達した。1933年、千葉から勝浦経由が房総東線（のち外房線）、館山経由が房総西線（のち内房線）と命名される。

東京から天津、清澄へは、勝浦経由の鉄道利用が主となる。蒸気機関車での、両国・安房天津間の所要時間は、戦前が3時間半、敗戦直後の線路の荒廃、石炭の質低下時には4時間半を要した。

また、千葉県営久留里線は、1923/T12年に国鉄に移管。1930年国鉄ゲージに拡幅。1936/S11年上総亀山まで延長され、東京から奥山方面への入林に利用された。なお太平洋戦争末期、レールを軍需資材に転用したため、1944/S19年12月～1947/S22年3月の期間、久留里・上総亀山間は休業した。

天津・清澄間の路線バスは、1927/S2年に試運転の記録がある<sup>11</sup>。定期バスは、1929年の国鉄安房天津駅開業とともに、三日月自動車（株）が営業を始めたという<sup>9</sup>。

### （3）電車または自動車の昭和／平成時代

房総東線では、1950年代に入っでの気動車化、1971年～72年の電化工事で、東京との所要時間が短縮、トンネルでの煤煙の悩みも解消した。昭和年代末、東

京・安房天津間を外房線快速電車（途中乗り換え）は2時間半，東京・安房小湊間の特急電車は2時間ほどでむすんだ。さらに平成年代に入ると，特急電車などでは京葉線経由による若干の時間短縮があった。

最近では，JR安房天津駅を5時少しまえの上り一番電車に乗車，上総一ノ宮で快速電車に乗り換え東京駅に7時半まえに到着，大手町から千代田線で根津へ出れば，農学部での第一時限講義や，早目の会議にも，楽に間に合わせることが可能になった。

このように昔では考えられないほど，JRの幹線鉄道は便利になった。しかし，時間帯によっては待ち時間が多く，とくに夕方，東京から天津への場合には，不便なことがある。いっぽう，ローカル線の久留里線の利用は，接続，所要時間，上総亀山駅からの交通手段の不備や，少々の雨による運休が多いなどの理由から激減した。

1957/S32年，地元で長く待望されていた天津・久留里間の定期バスが開通した<sup>CS32/07/15</sup>。しかし，自然災害による頻繁な県道の不通で，長続きしなかった。現在，天津からのバスは，札郷手前の清澄温泉まで通じているものの利用者が少なく，町営でかろうじて運行している。したがって，安房天津駅から清澄方面へのバスは本数が少なく，JRとの接続も良くない。

こうした鉄道，定期バスの状況に対して，自動車利用は，時間の制約を受けない長所をもつ。自動車での本郷との往復が目立ち始めるのは，1960年代末からで，測定機材の運搬，演習林内での行動にも便利のため，年々増えている。教官を初め，大半の学生が自動車に分乗してくる実習もあり，本郷から日帰りでの測定もさかんになった。

自動車で本郷から千演へは，まず首都高速道路から京葉道路または湾岸道路経由で，国道16号線にでる。この先の主なコースは，1) JR内房線八幡宿駅付近で297号線へ，牛久，大多喜を経て，松野から県道へ，東急ランドまたは岩高山経由で128号線へ，2) 上記，牛久から県道へ，養老溪谷を経て札郷，清澄へ，3) 内房線姉ヶ崎付近で県道へ，久留里から藤林，折木沢，蔵玉，黄和田を経て，札郷，清澄へ，4) 上記，久留里から香木原(かぎはら)，鴨川有料道路経由で128号線へ，などがある。

所要時間は，いずれも普通の時間帯なら3時間余，夜半から早朝なら2時間半ぐらいである。東京湾横断道路の建設，東関東自動車道路（館山線）の延長など道路網の整備は，今後，いっそう進むと思われる。それにともない，自動車を利用しての往来が，ますます多くなると予想される。

## 引用文献

- 1) 長谷川 茂(1984): 清澄道に沿って—歴史と自然と—, 千葉県歴史 **27**:44-51
- 2) 服部正一(1895): 農科大學造林演習記事, 山林 **149**:50-57
- 3) 本多静六(1898): 清澄山に於ける林相の變化, 山林 **187**:1-8
- 4) 本多静六(1926): 清澄演習林本多教授指導造林實習日誌, 148p., 東大演, 東京
- 5) 市島豊山 (賀田直治) (1900): 清澄山春季演習日記, 山林 **210**: 31-43
- 6) 市島 (賀田) 直治(1900): 農科大學所屬清澄演習林, 山林 **212**: 19-23
- 7) 片山茂樹(1968): Karl Hefele, In: ドイツ林学者伝, p.330-332, 609+6p., 林業經濟研究所, 東京
- 8) 川瀬林學博士談(1901): 林學教師ドクトル ヘーフェレ氏の千葉縣森林視察旅行, 山林 **222**:13-22, **223**:12-18
- 9) 千葉県編(1962): 千葉県史, 明治編, 890p.
- 10) 同上編(1967): 千葉県史, 大正・昭和編, 822p.
- 11) 千葉県教育委員会(1990): 伊南房州通往還Ⅱ, 千葉県歴史の道調査報告書**12**, 87p., (清澄道: p.32-38)
- 12) 東京帝國大學農學部附屬演習林(1943): 創立五十周年記念版, 演習林概要, 154p., 東京
- 13) 依田秋圃 (貞種) (1927): 後の清澄山, 山林 **537**:72-77
- 14) Anon.(1931): 林業回顧座談會, 第一回山林學校時代より明治二十五年頃まで, In: 明治林業逸史續編 (大日本山林會編), p.1-69

## V-2 木原線をめぐる幻の鉄道

鉄道万能時代の終わりとともに、木更津・大原間をつなぐ国鉄木原線の全通は、夢となる。五井からの小湊鉄道は、上総中野が終点のまま久しい。かつては、上総亀山から演習林をとおり、外房線にいたる路線が、検討されたこともある。

### (1) 千葉県営軽便鉄道久留里線

木原線の母体のひとつは、千葉県営鉄道久留里線である。同線は、木更津と久留里を結ぶ軽便鉄道(ゲージ762mm)で、地場産業の振興を目的として、1912/T1年に開業した。久留里線の敷設にさきだって、鉄道利用の予測經濟調査があり、千葉演習林にも亀山村長からの照会が、1910/M43年にあった。

当時、千葉の林産物は、主として天津および鴨川方面から搬出され、ごく一部が久

留里経由であった。鉄道が開通した場合、猪ノ川方面と黄和田畑付近からの輸送に、この鉄道を利用する可能性が高いと考えられた。演習林のこの地域での、M43年度の生産量は、立木2万尺メ（約560m<sup>3</sup>）、白焼炭1.5万俵、枝消炭2万俵、落駄炭30万kgが予定されていた。千演からの回答書は、まず各品目の天津方面、さらには京浜方面までの、当時の輸送単価を記し、それより安くなれば鉄道利用への転換を予測するものであった<sup>CM43/04[C77]</sup>。久留里線開通後は、東京への木炭輸送などに千演は、この鉄道を大いに利用した。

## （2）久留里線の延長、西木原線

千葉県営久留里線の営業成績は、安定していたものの黒字は僅かであった。1923/T12年9月1日、国鉄へ無償移管される。前年の第45議会で、木更津から久留里、大多喜を経て大原にいたる『木原線』が、鉄道敷設法による計画路線に組み込まれたが、その着工を条件にしての移管であった。

移管の9月1日には、たまたま関東大地震が起こり、久留里線にもかなりの被害があった。復旧工事は国鉄によって行われ、9月24日に開通。しかし、改軌、延長工事は、内閣の交替などで、のびのびになる<sup>3)</sup>。なお延長区間の久留里・大多喜間については、1)久留里町－松丘村－亀山村－老川村－西畑村－大多喜町、2)久留里町－白鳥村－里見村－大多喜町、の2路線が考えられていた。

いずれの路線をとるかについては、各地元から鉄道大臣へ、陳情が行われたと思われる。路線1)案の採用についての陳情書は、亀山村、松丘村、秋元村、各村長連名で1925/T14年12月に提出された<sup>CT15/02/08[C163]</sup>。同案を有利とする理由は、同年同月提出の亀山村滝原、宮崎 巖ほか512名の陳情書にくわしい。すなわち2)案にくらべて、沿線の人口密度が高く恩恵を受ける住民が多い。木材、木炭などの林産物が豊富で貨物輸送量が多い。また、三石山、清澄山、湯ヶ滝鉱泉などの名所、旧跡への利用客も期待できる。路線距離は多少長い、小櫃川沿いなので地形が良く、工事費は安いと思われる。さらに、2)案の地域は、小湊鉄道が開通すれば、それとの競合が予想されるので不利としている。

路線1)案は、千演にも有利なので、1926/T15年2月、上記陳情に大学も協力をと、亀山村長から農学部長あて要請があった<sup>CT15/02/08[C163]</sup>。同年10月には、松丘・亀山路線の測量が始まったが、確定路線となるよう、いっそうの協力をとの再度の要請が、11月、亀山、松丘、両村長から農学部長へ出された<sup>CT15/12/02[H148]</sup>。

1930/S5年8月、木更津・久留里間の、国鉄ゲージ(1067mm)への軌間改



良工事が終了。同年7月、鉄道省建設局計画課から木原線建設の経済調査資料として、千演へ木材、木炭生産量の照会があった。S4年度、亀山村所在演習林から地元以外の地方への移出量は、木材1千 $m^3$ 、官行製炭1万俵、立木払下げによる製炭量は不明、と回答している<sup>CS5/07/16[C85]</sup>。

以上のように、久留里からの路線については、多少の経緯があった。しかし、1933/S8年の第64議会では、上総亀山・上総中野間を計画からはずし、木更津・上総亀山間を「西木原線」、大原・上総中野間を「東木原線」として建設することになった。

西木原線の延長工事は、1934年4月に着工、1936/S11年3月、上総亀山まで開通した。いっぽう東木原線の、大原・大多喜間は、夷隅軌道を買収、上総中野へは1934年8月に開通したり。

### (3) 天津／鴨川・亀山間鉄道敷設計画

1937/S12年6月、千演の亀山村、天津町、東条村区域につき、10日間の予定で、鉄道省建設局の立ち入り測量が行われた<sup>CS12/05/14</sup>。測量は、蔵玉から七里川(県道)沿いに四方木へ進み、ここから、1)小屋ノ沢→郷台林道→和泉→小松原→安房鴨川、2)仁ノ沢→十面沢→今澄→大降西→袋倉→安房天津、の2路線をたどった。同時に、鉄道経済調査として、同上区域での出材、製炭数量の照会が、千演へあった。回答では、S11年度、建築用材4.5千 $m^3$ 、丸太3.5百 $m^3$ 、薪材2百 $m^3$ 、炭材6.5千 $m^3$ の生産があり、建築用材の90%、炭材の80%を移出、ほかに官行製炭1.2万俵をあげている<sup>CS12/05/24[C50]</sup>。

以上は、いずれも、演習林を南北に縦断する、安房天津／安房鴨川・上総亀山間鉄道の敷設検討資料となった。千演へ係官がきての説明を含め、当時の主任、高原末基助教授から、演習林長菌部一郎教授あて、7月1日付けの状況報告が残されている<sup>HS12/07/01</sup>。それによると、木原線上総亀山・上総中野間の延長工事にくらべ、演習林縦断線は、やや難工事だが、林産物輸送などによる経済効果大、と鉄道省が考えていること、停車場は浅間山下のほか、林産物搬出の関係によっては、札郷付近にも可能性があること、などがわかる。

高原の報告が送られて、1週間もたたない7月7日、盧溝橋事件が起きた。日中戦争の始まり、または本格化である。たちまち建設資材や労力が不足し、やがては生活物資も逼迫、一地方新線の建設どころでない状況となる。

千葉演習林と周辺の山地は、急峻で細かく複雑な地形である。1924/T13年、

五井から起工の小湊鉄道は、1928年、上総中野までの開通で終わっている。清澄山地をぬける当初の計画を、急峻な地形が阻んだのであろう。演習林縦断線も同じ理由で、たとえ戦争がなくとも、経済的に実現は困難であったと考えられる。

#### (4) 亀山・中野間鉄道延長計画

敗戦の翌々年1947/S22年1月、運輸省から本演へ、久留里・上総亀山・蔵玉・上総中野間の鉄道敷設につき照会があった。太平洋戦争末期、久留里・上総亀山間では、レールが軍需用に撤去、転用され、当時は休業中であった。同区間の再開を含めての計画であったと思われる。

対応は千演にまかされ、至急ということで回答が、安房天津駅長経由、鉄道便で、東京都汐留運輸省東京地方建設部へ送られたのは、戦後の混乱期を俾させる。回答は、演習林の林産物の80~90%が天津方面から、10~20%が亀山、久留里方面から移出されており、この流れは、上総亀山・上総中野間が開通しても、変わらないというもので、延長工事を促す内容ではなかった<sup>CS22/01/17[C240]</sup>。これ以後、延長計画についての資料は見当たらない。

自動車の性能向上、道路網の発達などによって、鉄道の役割は大きく変化した。大原・上総中野間の木原線が営業不振となり、国鉄諮問委員会が当局へ廃止勧告を行ったのは、1968/S43年のことであった<sup>2)</sup>。その後も同線は全国有数の赤字線を続け、1988/S63年3月には、第三セクター運営の『いすみ鉄道』となった。木更津・上総亀山間のJR久留里線も、営業成績はかんばしくない。

#### 引用文献

- 1) 小林茂多(1983)：幻の鉄道—千葉県鉄道計画史，251p., 崙書房，千葉県流山市
- 2) 新涛社編(1973)：房総の一世紀，310p., 新涛社，千葉
- 3) Anon.(1983)：国鉄狭軌軽便線(9)，鉄道ファン**23**:87-93

### V-3 1934年製ビュイック乗用車

#### (1) はじめに

『ふるさとの思い出(明治・大正・昭和)写真集』の鴨川、天津小湊編<sup>3)</sup>には、千演関係の写真4葉が掲載されている。すなわち、天津事務所(1927年)、清澄の官舎

(?年)野獣園(1932年)のほか、『東大千葉県演習林の公用車(1940年ごろ)』である。千演天津事務所前にとまる乗用車の写真で、当時この地方で、公用車をもつお役所はめずらしかったとの説明がある。

この乗用車が、表題の1934年米国製ビュイックだが、千演ではそれ以前の大正末から昭和初期に、木材、木炭運搬用の小型トラックを保有した記録がある。

## (2) 1924年製フォード・トラック

1925/T14年3月31日付購入の、1924年製フォード貨物自動車で、価格は2,145円であった<sup>CS6/05/04[C22]</sup>。このころフォード式大量生産で、自動車が年々廉くなり、しかも年度末で予算が支出しやすかったと思われる。それにしても、この予算の余裕は、第一次世界大戦による好況の名残りであろうか。これより十年ほどまえに、直営生産木炭の処分連絡用として、ようやく自転車を購入したこと<sup>CT6/02/28[C157]</sup>とくらべると、時代の急激な変化が感じられる。

同年6月、久留里警察分署あて提出の自動車検査願<sup>CT14/06/05[C33]</sup>には、乗車定員2名、積載量1t、車体重量2,000lb(907kg)、全長14ft6in(4.38m)、全幅5ft5in(1.64m)、高さ6ft10in(2.06m)、4気筒ガソリンエンジン、18Hp、前進2段、後進1段などがある。

本車使用状況の一資料として、1929/S4年度諸費用の本演への報告がある<sup>CS6/05/04[C22]</sup>。それによれば、ガソリン317円(黒貝印90缶)、其他45円(モービル油5缶)、雑費13円(蓄電池1個)、運転手手当194円(延64人)、修繕費254円とある。運転手は必要のつど日給3円程度で雇入れ、主として木炭輸送にあたり、1日150俵、月に5回ほどの運行であった。なお燃料消費は3.4km/l程度と計算される。

この車は、走行距離2万哩(32,000km)ほどで故障続出、森林利用学教室から参考品としての移管希望があり、1931/S6年9月15日付手続き終了<sup>CS7/11/04[H165]</sup>。1926年当時、千演の車道延長は3里27町48間で<sup>CS2/06/28</sup>、フォード・トラックがどのように活用されたかは興味深い、これという資料は見当たらない。

## (3) 1934年製ビュイック乗用車

1940/S15年、自家用(官庁用)乗用自動車の使用承認願が、千演から千葉県知事あて提出された<sup>CS15/11/16</sup>。これが表題の1934年製ビュイックで、乗車定員7名、車体重量2,200kg(総重量2,585kg)、全長4.92m、全幅1.88m、高さ1.77m、8気筒、排気量3,712ccである<sup>CS26/03/17[C331]</sup>。

1940年11月29日付、購入の中古車であるが、前歴などはわからない。同年7月の官庁物動計画ゴム製品需要量調査に対する回答に、乗用車タイヤ、チューブ各4とあり<sup>CS15/07/15</sup>、実際の入手時期は、もう少し早かったかも知れない。

当時、日中戦争の拡大とともに民需用ガソリンが不足し、ガソリン車の多くは木炭、薪、半成コークス、液化ガス、アセチレンガスなどの代用燃料による『代燃車』へ転換されつつあった。ビュイック乗用車の使用目的は、自動車用木炭瓦斯の試験研究用で、ガソリン車にくらべ、いちじるしく劣る木炭瓦斯発生炉つき乗用車の性能向上をめざしたという。翌1941年2月6日、同車に代用燃料使用装置、愛国式A4958を設置した<sup>CS18/11/13</sup>。同年8月、国内の石油事情がさらに逼迫、ガソリン使用自動車の運行は原則的に禁止、代燃車のうち乗用車台数は、各部局ごとに現有の半数に削減(1台のみの場合は、そのまま)、他は休車との文部省通達があった。各演習林とも、この方針にしたがい、トラックを含め、代燃車への転換が行われたが、千演では実行済だった。なお北演では、休車該当車もあったという<sup>HS16/08/08[H439]</sup>。

1943/S18年3月には、『遊休自動車ノ回収及活用ニ關スル件』が、次官会議で決定され、同年11月、官庁用自動車にも適用と、文部省から総長へ通達があった。千演へは千葉県内政部長から照会があったが、「木炭瓦斯研究ニ供試スルト共ニ林學科教官南方林業要員鍊成所講師等乗車使用頻繁ニシテ当演習林ノ業務遂行上絶對的必要ナリ」と回答している<sup>CS18/11/24[C160]</sup>。

1945/S20年7月、敗戦間近に、航空総軍から下記の通牒があった(原文は縦書き、原文に近い字体とし、句読点、濁点を入れた)。

#### 小型自動車買上ノ件

昭和二十年七月二十一日

東京帝大農学部千葉縣演習林 御中

航空總軍 經理部長

貴殿所有小型自動車ヲ、陸軍航空作戰ニ必要ニ付、讓渡相成度協議ス。

追而右協議ニ關シテハ、來ル七月三十日十三時、車輛及印鑑持參ノ上、左記へ出頭セラレ度。

尚協議整へハ、現場ニ於テ即時現品ヲ受授シ、代金現金拂ノ豫定ニ付、含ミ置カレ度申添フ。

船橋市本町二丁目 船橋国民学校

戦況の切迫下、協議というより徴発に近い調子を感じる。当時ビュイックは、瓦斯発生炉とエンジン破損で修理工場入りしていたが、溶接用酸素が入手できず、修理完

了の見込みが立たなかったという。千演の回答には、上記の状況の説明とともに、この車が代用燃料研究用で、現在は海軍の液体燃料研究用に絶対必要なので、特別の配慮をとある<sup>CS20/08/06[C79]</sup>。演習林は南方演習林構想をはじめ、海軍軍需用材の伐採・供出、南方林業要員錬成所・南方開拓技術員養成所の設置など、なにかと陸軍よりも海軍と関係が深かった。やがて半月後には、敗戦をむかえることになる。

1947/S22年3月、ビュイックをヤナセ自動車芝浦工場でオーバーホール、費用は29,220円であった<sup>CS22/03/29</sup>。このころから『木材乾溜に依る液体副産物を燃料とする実験研究用』として、本車で灯油との混合試験が始まる。しかし、県自動車事務所の自動車用燃料登録の承認がないため、灯油180 l/月の入手が困難で、その斡旋を文部省教育施設局長へ依頼している<sup>CS22/10/21</sup>。この試験は、翌1948年4月に中止されたようである<sup>CS23/04/30</sup>。

1950/S25年度中の本車の走行距離は、3,230 km (275 km / 月) で、燃料は木炭とある<sup>CS26/03/17[C331]</sup>。ただし、木炭は主燃料で、始発動用にガソリンが必要であった。1946年の石油類需要量回答によれば、月間走行距離550 kmに対し始発動用ガソリン36 lが必要で、ほかにモービル油18 l/月となっている<sup>CS21/05/20</sup>。1950年8月になっても、ガソリンの入手は円滑でなく、文部省管理局教育施設部へ申請<sup>CS25/08/02</sup>、同月末、割当を受けている<sup>CS25/08/28</sup>。

1951年4月、10月の石油製品需要申請では、『松根油代燃自動車』となっているが、1952年2月、5月の同上申請では、『ガソリン自動車』として、ガソリン所要量120 l/月の記載があり、ガソリン車に再改造されたようである。

1953年2月、本演から1937年製ビュイックが移管される<sup>CS28/02/28</sup>。同年6月、1934年製ビュイックは千演での役割りを終え、学生実習用として本学工学部へ移管された<sup>CS28/06/22</sup>。

#### (4) その後の自動車保有

1952/S27年10月、東大農場から1941年製いすゞトラックが移管された。乗車定員3名、積載量4t、車体重量3,300 kg(総重量7,465 kg)、全長6.6m、全幅2.2m、高さ2.3mのガソリン車であった。この車は老朽化にともない、当時の千演の悪路では故障が多く、しばしば更新が上申された<sup>CS31/04/03,33/06/12,34/05/27</sup>。しかし、1959年まで修理を重ねて使用された<sup>CS34/07/31,08/12</sup>。

1934年製に代わった1937年製ビュイックXRB乗用車は、乗車定員5名、車体重量1,820 kg、全長1.83 m、全幅1.75 m、高さ1.75 m、8気筒、排気量5,247 ccの

ガソリン車であった。1955年にジープを購入、以後ビュイックの出番は減るが、1959年まで保有された<sup>CS34/08/12</sup>。

当時ジープは普通車にくらべ、格段の機動性を発揮した。ジープ購入は、演習林長中村賢太郎教授の意見によるもので、千演では道路事情から、オート三輪車を希望していた<sup>CS29/05/02</sup>。このころから、千演保有の自動車は、質、量とも徐々に増強され、現在にいたる。1950年に乗用車1台であったのが、1960年、1970年には、表38のように増えるのである。

表38 千演の自動車保有状況

名称・形式	製造年	排気量cc	購入時期
- 1960年 -			
トヨタ 9FA70	1959	3870	59/08/05
ウリスジープ°	1955	2190	55/03/14
ジープ°*	1947	2199	57/10/08移
メロシユニア S3**	1959	248	58/11/20
- 1970年 -			
トヨタランドクルーザー***	1963	3870	69/02/11移
トヨタ 9FA70	1959	3870	59/08/05
ウリスジープ°	1955	2190	55/03/14
ホインターコメット60PCB	1960	175	60/09/27
メロシユニア S3**	1959	248	58/11/20
コレタ° SL	1962	125	62/06/11
ベンリー C92	1962	125	62/05/10
トハツアロー LA2	1961	123	61/07/31
トハツニューヘーテ GB	1961	86	61/07/31
アサヒ**	1956	122	56/05/26

\* 秩演から移管, \*\*中古品購入, \*\*\* 本学器材課から移管

### (5) おわりに

表題の1934年製ビュイックは、車両として往復文書綴に、もっとも多く登場する。乗用車がまだ貴重でめずらしく、しかも戦中、戦後の激動の時代であった。

一貫しての使用目的は、自動車用代用燃料の試験研究にありとされた。同車の使用燃料は、ガソリン→木炭→木材乾溜液体副産物（松根油）+灯油→ガソリンと、めまぐるしく変化した。本演でも、のちに千演に移管される1937年製ビュイックに、愛国式代用燃料使用装置をつけ、若干の試験が行われた<sup>2)</sup>。なお、千演での試験結果を、明確にする資料は見当たらない。

この数十年間に、自動車の性能は飛躍的に向上し、道路も素晴らしく整備された。それにくらべ、戦中・戦後時代の代燃車の運行には、現在では想像もつかない、当事

者の苦心があったと思われる。

### 引用文献

- 1) 北林 昇・神田宥賢編(1987): ふるさとの思い出写真集, 明治・大正・昭和, 鴨川・天津小湊, 126p., 国書刊行会, 東京
- 2) 丹伊田廣貴(1940): 自働車燃料としての木炭に関する実験, 木炭 **158**:206-212

### V-4 電信・電話

千演初期の時代の通信連絡は、もっぱら郵便によった。間もなく電報の利用が可能となる。電話は、大正年代末、新築の天津事務所に設置され、現在は各作業所にも通じている。

#### (1) 電信

1900/M33年3月28日, 東京・鴨川間電信回線開通, 東京局と勝浦, 小湊, 天津, 鴨川の各局が接続<sup>り</sup>。1901年1月天津郵便局が電信事務を開始, 清澄への配達は, 午前8時, 午後2時の2回とある<sup>HM34/01/27</sup>。これ以後, 急ぎの通信連絡は電報による時代が, 長く続く。電話が通じて, 自動化されるまでは, 時間のかかることが多く, 電報が併用されていた。

以下, 往復文書綴に残る電文を, いくつか披露する(読みやすいように区切った)。

1914/T3年3月, 造林実習用荷物の船便が海上荒天で未着, 期日切迫:

03/? 「テンコウアシニモツカス<sup>キ</sup>キヤニツミカエイカ<sup>カ</sup>」 [千演→本演]

03/16 「13ヒツミコミ15ビシユツパ<sup>ン</sup>シタ」 [本演→千演]

1915/T4年3月, 造林実習補助者数の照会:

03/? 「エンシホジ<sup>ン</sup>カス<sup>シ</sup>セ」 [千演→宮下助手]

03/19 「ホ<sup>ン</sup>ヤク5メイ」 [本演→千演]

1915/T4年12月, 17日からの経理実習をひかえ, 地元には伝染病発生。年末には除害狩猟も予定されていた。宿泊地変更の検討と, 通過経路の注意の連絡:

12/12 「カヤマムラクラタマニチフスハツセイイキホハケシフガ<sup>ゴ</sup>ウキシクイカ<sup>カ</sup>」 [高嶋→右田]

12/13 「フガ<sup>ゴ</sup>ウブンハゼン<sup>ゴ</sup>ウグイトマリトスル」 [本演→千演]

12/15 「ガクセイゼン<sup>ゴ</sup>キヨストマリニヘンコウスシユリヨウハ<sup>1</sup>ゲツニエンシタ」 [本演→千演]

12/16「カクセイホタツカスル」 [千演→本演]

1916/T5年早々、台湾台北の共進会へ出品の杉材と写真を、本演へ送る予定のところ：

02/07「スキザイイソキオクレ」 [本演→千演]  
 02/09「スキザイイマキセンニツタ」 [千演→本演]  
 03/09「スキシャシイソキオクレ」 [本演→千演]  
 03/13「スキシャシオクリヤヘン」 [本演→千演]  
 03/14「テンキワキタメウツサレ」 [千演→本演]  
 03/14「スキシャシチュウサレヨ」 [本演→千演]

1917/T6年8月、野獣園で飼育のニホンジカを、北演と野幌の北海道林試へ移送、両国まで千演職員が付き添う：

08/08「ノッポロシケンゾウハキノウシガモトモハツツヨロシキヤ」 [千演→本演]  
 08/09「ノッポロシカトモヨロシ」 [本演→千演]  
 08/09「シカ14ヒリョウコケハチャクセヨ」 [本演→千演]  
 08/14「シカ5ジカウラニツタ」 [中島→千演]  
 08/14「シカ10ジカ20フンカウラヲタツク」 [中島→千演]  
 08/14「シカ10ジカ20フンカウラハツゴゴ5ジカリョウコケチャクハス」 [千演→本演]  
 08/14「シカゴゴ6ジカリョウコケニブシツタ」 [中島→千演]

大正時代、農科大学の暖房用木炭は千演から供給されていた。冬になると、駒場の木炭倉庫は、よく空になり、「ホンカクヨウモクタンスクオクレ」の電報がくる。1918/T7年3月には、思い違いや、運送店の事情で輸送の遅れが頻発、その一部：

03/18「ホンカクヨウスミイツハツウスルヤヘンテン」 [本演→千演]  
 03/18「ダイカクオクリモクタンイツナンビョウオクリヤスクヘン」 [千演→久留里運送店]  
 03/19「2/25ヒ2803/12ヒ61ヒョウクルリハツウシブヤハチャクセシハス」 [千演→本演]  
 03/21「ホンカクアサスミ19ヒ383オリキワハツウスミコマハチャクゲシユン」 [千演→本演]

1922/T11年11月、筒森国有林豆原の山火事を演習林で消火した。国有林への連絡：

11/03「キショカンナイマバテニカサイコルタイジニナルル」 [千演→久留里小林区署]  
 11/03「6ジチンカスアンシンアレ」 [千演→久留里小林区署]

1923/T12年9月、関東大震災後の本学への木材、木炭の応急手当関係：

09/08「ダイカクヨウキヨウジノタメツカイタスモクサイショフンマテ」 [演習林長→牧助教授]  
 09/13「アハマルタモクスウリヨウ」 [演習林長→牧助教授]  
 12/06「シヨクインヨウスキオクレイサフミ」 [東京帝国大会計課→千演]



- 12/13 「スミスグ・オクレ・ヘンマツ」 [東京帝国大学会計課→千演]  
 12/14 「スミ45ビノウチ フネテオクル」 [千演→東京帝国大学会計課]  
 12/20 「27ヒマデ<sup>テ</sup> チャクミコトナキカ」 [東京帝国大学会計課→千演]  
 12/21 「アソリ240ヒヨウツツトウケウワンキセンニテオクル」 [千演→東京帝国大学会計課]

1925/T14年5月, T15年度概算要求書類提出の期限が半月繰り上げ:

- 05/07 「15ネト<sup>テ</sup> ヨサンガ イサン イソクゴトナツタ 17ヒマデ<sup>ニ</sup>トウチヤクスルヨウニ テイシュツセヨ」 [本演→千演]  
 05/13 「15ネト<sup>テ</sup> ヨサン ハヤクナム 17ヒマデ<sup>ニ</sup> カナラス<sup>ツク</sup>ヨウニ」 [本演→千演]  
 05/18 「15ネト<sup>テ</sup> ヨサン マダ<sup>ツ</sup>ツカヌ イツダ<sup>シ</sup>カスヘ」 [本演→千演]  
 05/18 「14ヒカキトモツツミダシク」 [千演→本演]  
 05/18 「15ネト<sup>テ</sup> ヨサン イマツイタリンジ<sup>ブ</sup> ヨサンセイクウナニカイカ<sup>ス</sup>ヘ」 [本演→千演]  
 05/19 「15ネト<sup>テ</sup> リンジ<sup>ブ</sup> ヨサンセイクウナシ」 [千演→本演]

1926年5月, 十勝岳爆発。千演主任と北演主任は1916年本科卒の同級生:

- 05/28 「トカチダケハクハツヒガイキヤ」 [牧千演主任→苫名北演主任]  
 05/29 「ヒガイシゴ<sup>ア</sup>ニアリタシ」 [苫名北演主任→牧千演主任]

電報のやりとりでは、充分検討できず、意を尽くせない場合も、多かつたと思われる。天津町に電話が通じるようになると「アササデンワカヨ」「アササ9ジデンワカヨ」といった本演から主任あての電報がみられる。電報は電話にくらべ不便だが、電話ならその場限りになる、やりとりの記録を残した。

## (2) 電話

1916/T5年3月29日, 鴨川・天津間の公衆電話架設工事竣工, 東京・天津間の通話が可能となる<sup>CT5/04/01[C1]</sup>。前年, 安房郡千歳局・夷隅郡大原局間の公衆電話架設が承認され, 天津町では加入負担経費1千円を町民の寄付で賄うことになった。千演にも応分の金額をとの要請があり, 菌部から古在農科大学長あて, 百円内外の寄付をと進言している<sup>CT4/04/04[C4]</sup>。

町では, 引き続き特設電話架設の請願を行い, 1921/T10年7月, 天津局が電話交換業務を開始する。ただし, 千演に電話が入るのは, 天津事務所ができてからで, それまでは, 上記公衆電話などを利用したと思われる。

1926/T15年早々に千演の管理事務は, 清澄から新設の天津事務所へ移る予定となる。電話の新規加入は, 電話局交換台に余裕がなく困難であったが, 既設電話の売却希望者があり, 500円で購入(新規加入なら450円)<sup>CT14/12/14[C126]</sup>。1926年2月27日, 千演事務所用特設電話『天津76番』開通<sup>CT15/03/02[C180]</sup>。

1929年『天津76番』に接続する電鈴を庁舎北側の附属家屋に設置。夜間の受信を確実にするためであった。電鈴1個の増設に、農学部長名で東京通信局長宛の申請書が必要な時代であった<sup>HS4/05/21[C32]</sup>。

1932年9月、特設電話『天津76番』が電話規則による電話へ変更、設備一切を通信省へ無償提供した<sup>CS7/09/20</sup>。なお特設電話は、地方小都市の電話整備のため、加入者線と室内設備を加入者が負担する、1902/M35年に始まった制度である。

1937年3月、天津局で電話増設の募集があり、千演では主任官舎用に架設を申し込んだ。価格は150円の予定であった<sup>CS12/02/26[C302],03/12[H511]</sup>。ところが既設電話の売物があり購入、1938年6月15日、主任官舎に『天津59番』が開通した<sup>CS13/04/30[C29],05/09[H99],06/16[C81]</sup>。価格は125円で、十余年前の特設電話時代の『76番』にくらべると格段に安い。

1945/S20年2月、敗戦の年、千葉作業所への電話架設を本演に希望。同作業所は、千葉市星久喜町字浜作の借地に所在の薬用植物研究用地の管理に当たっていたが、天津との連絡が不便であった。公定価格での売却物件があり、電話番号甲乙のうち乙を希望した<sup>CS20/02/13[C187]</sup>。

1946/S21年、清澄地区に公衆電話が架設されることになる。千演としても清澄作業所の業務遂行に役立つので、同所に架設加入を希望した<sup>CS21/09/18[C130]</sup>。

1958年12月、中原試験地への電話架設を本演を通じ、大学事務局へ申請。同地は天津事務所から3km 離れ、連絡が不便だった<sup>CS33/12/24[C430],34/01/16[H619]</sup>。

1959/S34年、四方木地区に農林公衆電話が架設された。この施設の乙電話として同年6月清澄作業所の加入が実現、『天津266乙』で、学生実習などにつき、本郷の林学科各教室との打ち合わせが容易になった<sup>CS34/04/23[H37]</sup>。

1969/S44年2月、天津小湊電報電話局開局、ダイヤル式となる。電話番号は、天津事務所:04704-4-0621,0622、林長官舎:0059、清澄作業所:0585に変更された。

1974/S49年3月、札郷作業所、郷台作業所への電話架設を、木更津電報電話局へ申請。他学部、他大学からの研究利用者が増え、天津事務所経由の構内電話による連絡では、不十分となった<sup>CS49/03/20[C451]</sup>。翌1975年、君津亀山電話交換局の開設で、管内電話の自動交換化計画が実現することになり、本演を通じ再度、両作業所への電話架設を申し込んだ<sup>CS50/03/17[C387]</sup>。同年10月30日、札郷作業所043939-3122、郷台作業所043939-3121が開通した。

現在電話は、天津事務所と各作業所に設置され、外部との連絡の主役になっている。また構内電話に代わって、千演内部の連絡にも重要な役割りをはたしている。天津事務所には電話3回線が架設されているが、1980/S60年にはファックスも設置

した。また、清澄寄宿舍には、新（寄）宿舍完成の1979/S54年にピンク電話を架設した。

以上のように通信手段の主役は電話となったが、各種書類の往復は郵便によっている。郵便の輸送は、明治/大正年代は船便によっていた。1918/T7年8月から鉄道が利用されるようになり、海上荒天による遅れがなくなった<sup>2)</sup>。1953/S38年ころは、天津郵便局からの配達で、龍ヶ尾橋までは1日2回、千演事務所所在の龍ヶ尾橋を渡った地域は1回であった。このため、午後の鉄道郵便車で到着の郵便物は翌日の配達に回り、不都合が多かった。当時、関係当局へ1日2回の配達を要請している CS38/02/?[C505]。

### 引用文献

- 1) 鴨川風土記編集委員会(1980): 鴨川風土記, 332p., 鴨川市立図書館
- 2) 千葉縣安房郡教育會編(1926): 千葉縣安房郡誌, 1104p., +災害誌, 104p.
- 3) 郵政省編(1971): 郵政百年史, 971+35p., 吉川弘文堂, 東京

## V-5 構内電話

構内電話は、大正の初めに清澄・札郷、清澄・郷台間がまず開通し、必要に応じ延長を重ねた。以来70年にわたり、試験研究、その他の業務の打ち合わせ、連絡、山火事などの緊急通報に役立った。NTTの電話回線の普及で、現在は清澄・郷台線を残すだけとなる。

### (1) 開設

1913/T2年春、千演に構内電話架設用の機材が到着した。それまでの経緯は不明である。架設工事には、M33年9月1日付通信省令第51号官庁用電信電話規定および同年同月同日付通信省令第48号私設電信規則により、通信大臣の許可が必要であった<sup>CT2/04/25, 05/02[H14]</sup>。

1913年5月、千演主任川原勘次郎助教授は電話架設許可願案を作成。それにもとづき、本演から古在由直農科大学長名で『東京帝國大學農科大学千葉縣下演習林ニ官廳用電話架設ノ件』として、通信大臣に許可申請書を提出した。架設区間は千葉県下演習林派出所（清澄）・札郷寄宿舍間の札郷線と、同派出所・郷台畑寄宿舍間の郷

台畑線である。電話を必要とする理由に、森林の経営と学術研究に関する日々の業務上の命令報告、森林火災などの緊急連絡、清澄、札郷、郷台に分宿の実習学生生徒の指導をあげている。当時郵便は、清澄から札郷まで最低2日を要し、郷台畑へは便がなかった<sup>CT2/05/16</sup>。

同年7月1日、通信大臣の承認をえる。ただし、施設地の全部または大部分が政府の経営する電話の加入区域内になったときは、承認の効力を失うとある<sup>CT2/07/01</sup>。同年9月7日、工事落成。デルビル式電話機、14番亜鉛メッキ鉄線使用の単線式1回線で延長3里22町55間(14.3 km)<sup>CT2/09/13</sup>。電話線は、1916年15番鉄線、1942年ごろから硬銅線に変えられたが、デルビル方式は現在もそのままである。なお札郷線の一部は県道を通過するので、県道使用許可をえた<sup>CT2/08/20[C98],11/07</sup>。

## (2) 拡張, 活躍, 監査

翌1914/T3年7月、派出所(清澄)・天津龍ヶ尾木炭置場間の天津線と、途中から分岐し小屋ヶ尾椎茸栽培所へいたる小屋ヶ尾線を申請。前者は官行試験製炭事業による木炭の出納、処分の、後者は野獣園を含めた学術研究の連絡用であった<sup>HT3/07/12</sup>。同年8月24日付許可があり、同年10月29日落成した<sup>HT3/11/?</sup>。

1年おいた1916/T5年10月7日、郷台畑寄宿舎から瀧ノ沢製炭監督人詰所を経て、折木沢字竹ノ下木炭置場にいたる電話架設を、官行試験製炭事業の連絡用として申請<sup>HT5/10/04</sup>。1917年2月27日付許可、同年4月25日落成<sup>HT6/04/23[C17],04/27</sup>。なお1916年度の事業として、小屋ヶ尾・高天神間の電話架設が予定されていた。この路線はすべて演習林内を通ることから、官庁用電信電話規程第1条第1号に該当し、同第2条第1項但書により架設してよいかを千演から本演へ照会した<sup>HT5/09/18[\*1]</sup>。本演からは肯定的な回答があり、監督官庁への手続きは不要としている<sup>HT5/09/22[\*1]</sup>。

この時代以後の山火事記録のなかに、檜尾(1921)、一杯水(1922)、鍛冶坂製炭所(1925)の各火の見から電話連絡との記述があるが、いずれも手続きなしの架設電話と思われる。なお火のみの所在地名は、十分に統一されておらず、[高天神、一杯水、梨ノ木台]、[檜尾、相ノ沢]、[鍛冶坂、小屋ヶ尾椎茸栽培所]の各括弧内は、同じか近接していたとみられる。

山火事の見張りに構内電話が活躍したことは、1917年12月本演への電話機修理督促文書にも見られる。すなわち、火防季節をむかえ、至急火の見へ取り付けたいとの内容で「デンキノシユリイカ」との電報も発信された<sup>HT6/12/22,26</sup>。

また1920/T9年2月には『火災警報電話架設ノ件』として、東京大林区署から千演構内電話の構造、性能、費用、逓信省への手続きなどの照会があった。筒森国有林境いでの度重なる山火事での、千演構内電話の活躍を見てのことと思われるCT9/02/28,05/22。このあとしばらく、構内電話に関する文書は見当たらない。

1930/S5年末ごろ、東京通信局による官庁用電話の監査があり、電話線電柱の標示事項につき注意があったCS5/12/24。その機会に問題にされたのか、1917/T6年以後に行われた電話施設の変更、新設についての許可申請が、同年12月22日に提出された。その主な内容は、以下のようであるCS5/12/?,6/01/14。

天津事務所の新設にともない、電話機を天津龍ヶ尾木炭置場から同事務所へ移動した。木炭の管理、販売のために折木沢作業所を新設し、電話機を竹ノ下木炭置場から同作業所へ移動した。瀧ノ沢製炭管理人詰所の電話は廃止した。清澄、札郷、郷台の各作業所付近に、それぞれ火の見小屋を設け、電話を架設した。

清澄管内の梨ノ木台火の見小屋へは、小屋ヶ尾椎茸栽培所から延長。上記のように1916/T5年度の事業として高天神への延長が予定されていた。しかし、この火の見小屋についての記述は、1918年、1922年概要になく、1933年概要に初めて梨ノ木台火の見番所として見られる。

札郷管内の郷田倉火の見小屋へは、札郷作業所（寄宿舍）から延長。この電話は、すでに1916年に架設されておりPT5、1918年概要に記載されている。

郷台管内の相ノ沢火の見小屋へは、郷台作業所（郷台畑寄宿舍）・清澄作業所（派出所）間架線から枝線を延長。この電話の記述も1918年概要からある。ただし小屋名は1933年概要にいたるまで、檜尾火の見番所となっている。

その後も、東京地方通信局による官庁用電話監査が行われ、かなり細かな注意を受けている。1937/S12年2月には、使用不能電話機1、不完全保安器3、無届での電話機設置場所の名称変更（小屋ヶ尾椎茸栽培所→小屋ヶ尾野獣園）を問題とされCS13/02/14、対応を回答したCS13/02/26[C284]。また1939年9月には、電話用電柱の標示が不明瞭と指摘されHS14/09/12,09/22[C178]、改善完了を報告したHS14/10/16。

1942/S17年、折木沢作業所廃止、代わりに藤林作業所が新設された。それにとまなう電話架設工事を同年4月本演から申請したCS17/04/06[C10]。同年7月29日落成、従来の郷台作業所・折木沢作業所間電話線を途中まで利用したCS17/07/29。

1946/S21年3月、小屋ヶ尾・梨ノ木台間火の見線2kmを撤去ES21。同年11月、天津郵便局からの私設電話設置場所に関する照会に、施設内容に変更なしと回答しているCS21/11/08[C182]。

### (3) 縮小

1950/S25年8月30日付、各作業所・火の見小屋間の電話廃止を届出るCS25/08/30[C137]。

構内電話は、戦前は『官庁用電信電話規定』で律せられたが、戦後は私設の場合と同様な規制を受けた。しかし、1953/S28年8月、これらの規制は廃止された。

1961/S36年小屋ヶ尾（武者戸）苗畑への電話廃止。1974/S49年藤林作業所への電話廃止。構内電話は事務所、3作業所間だけになる。

残った構内電話は、電々公社の電話が各作業所に通じたのちも、なおさかんに活用された。しかし、構内電話の維持管理は、施業沿革史の記述に明らかなように、断線修理、電柱取り替え、障害物除去など、平時でも、かなりの労力を要し、台風あとの復旧などは、いっそう大変であった。1958/S33年に秩濱から、無線電話への切り替えで不用となった硬銅線の移管を受けたり<sup>CS33/12/04, 34/01/21</sup>、1959年北濱から、古軌条利用の電柱見積りをえる<sup>CS34/01/23</sup>など、施設の改善整備がはかられた。

しかし、一般の電話が普及するにつれて、構内電話に対する民間の関心がうすれ、民有地通過部分の電話線保守が困難となる状況もでてきた。そこで1985/S60年末から3ヶ月間ほど、構内電話の利用を試験的に中止、NTT電話のみとしたが特別の支障はなかった。1986年4月、天津・清澄・札郷間を廃止、同年7月同区間の電柱撤去を終えた。現在は架線が民有地を、ほとんど通らない清澄・郷台間の郷台線のみを、非常用に残すだけとなった。

以上のように構内電話は、一般の電話網が普及する遥か以前に設置され、業務連絡などの日常用、火災報知などの非常用に活躍した。また記録は残っていないが、地元住民の救急など緊急な連絡にも、相当に役立ったようである。

1957/S32年度の往復文書綴に、四方木区長あて電話使用についての文書が残されている。四方木宿舍の構内電話に関するもので、医師依頼など火急な用件以外の使用は差し控えるよう、区民にお伝え下さいとの内容である。なお、同所への構内電話架設に関する記録は、往復文書綴には見当たらない。

### 引用文献

- 1) 郵政省編(1971): 郵政百年史, 971+35p., 吉川弘文堂, 東京