

日	一本	六九	一、四〇	三、五三	一、七五	九七	〇
フランス		一九	一、八〇	三、五	二〇三	一七三	二〇八
香	港	四四	六七三	八四	六〇	七〇	九

*日本に歸するもの恐らく日本に設置されてゐる組立工場からの再輸出であらうと思はれる。これ等の數字は全國經濟

地下鐵第一期工事の落成

地下鐵第一期工事の落成

早川徳次氏が二十年間苦心の結晶であるとも見られる、東京地下鐵道は淺草公園前を起點として起工し上野驛に連絡して萬世橋まで開通し次で神田驛と結び付けて日本橋まで更らに京橋に伸び進んで銀座に至り一大地下街を設けて銀座地上の大店主達を驚かしたが今回新橋驛にまで延びた、之れで第一期工事を終つたので、早川氏もホツト一息つか

委員會道路局提供にかゝるものである。上記の表に關聯して、興味ある注意事項は、一九三〇年以來商業用自動車に對しては一五%、而して私用自動車に對しては三〇%の税が課せられたことである。

れた事であらう。六月二十一日から開通したが關係デパートは大歡迎で銀座では松坂屋、三越、松屋、日本橋では高島屋、白木屋、三越本店、下谷では松坂屋、淺草では松屋

など大奮發である。當日新橋驛では百面相の珍藝公開、十數組のデンドン屋四方八方に繰り出して宣傳に努めて居つた。淺草から新橋までの延長が八キロメートル（五・三〇マイル）で其中今回新たに開通した銀座から新橋までが八

百メートルである。大正十四年九月に少からぬ杞憂を懷きつゝも雷門に第一撃のハンマーを打ち下ろしてから八年九

ヶ月を費やしたが、地上では二十五分から四十分までの時間をバスと電車で競争し、青バスと圓太郎とはサーピス

で乗客の争奪戦をやつて居るに地下では僅かに十六分のスピードアップで新橋の客を淺草に、淺草方面の客を銀座方面に送迎するのである。東京の大動脈は地下鐵である、而

かも附屬事業として乗客奉仕の目的で淺草雷門、上野、須田町、室町、日本橋停留所等々はストア又は食堂が設備せ

られ、東洋一の大時計は須田町や上野にある。便利至極なこととなつた。夜の銀座マンは淺草の仁王に面會出來やす

く、公園のレンペンも時には銀座ネオンの光に浴すること

も出来る。而かも停車場の外ではゴー・ストップの信號の厄に逢ふこともない。斯る便利な機關には意外な犠牲を提

供せられたものだ。即ち經費を參千貳百萬圓を投じ使用工夫が延千五百萬人で百五十人の慘死者さへ餘儀なくせられたものだ。利用せる地下鐵、向させよ生活、期待せよ幸福

との標語を考案して居るものは獨り早川專務のみではなからう。

早川氏が創業以來の苦心慘憺たる跡を回顧して只涙であるとの感想は事實であらう。

帝都交通史上に劃期的な地下鐵の創始に就いては早川氏の血と涙と汗との鬪ひの記念物であることは勿論、其他の關係者も多大の努力を支拂はれたものであるが、其援助的

な功績は内務省の取扱である即ち同省で其事業の公共性の重大なるに氣付き關係諸官公衙會社を糾合して地下鐵道事務打合會を開設して昭和五年九月以來道路、河川、水道、

下水、橋梁、電力、瓦斯其他關係ある事業に對しよく統制簡易化するに盡されたことは見逃すべからざる事實である。

本年六月二十六日に新橋、淺草間開通祝賀會を開催し

鐵道大臣、内務大臣其他より祝辭を與へられたが、地下鐵會社の首腦者は唯既往の苦心を回顧し同情と援助とを感謝

するに止まらず、尙將來益々精勵努力してよく其使命を完

ふする所なかるべからざるものである。(六、一二七比路志)