

武蔵野鉄道による東京都心接続計画とその挫折 Collapse of Musashino Railway Company's plan to connect Ikebukuro to the hub of Tokyo

小野田 滋
Shigeru ONODA

The Musashino Railway Company (now a part of Seibu Railway Company) established in 1914 the Ikebukuro terminal, which connected to Yamanote line only with no link to municipal tramway. Then the company conceived a plan of extending the line, starting from Ikebukuro, to Gokokuji and farther to Akihabara by underground railway. But this plan collapsed on account of financial trouble and the company had to give up and concede the license to the Tokyo Municipal Government. This paper describes the circumstances leading to this failure by citing the related official documents.

1. 緒言

明治末期から昭和初期にかけて線路網が形成された大都市の民鉄は、既に市街化していた都心部にターミナルを設置することができず、その周縁部にターミナルの位置を求めざるを得なかった。東京においては、1885(明治18)年、日本鉄道により敷設された山手線の各駅が郊外と市内とを結ぶ結節点を構成し、新宿、渋谷といったターミナルが形成された。例えば渋谷では、1907(明治40)年に玉川電気鉄道がここにターミナルを設け、1911(明治44)年には東京市電が接続して都心とが結ばれ、その後の発展を遂げる素地が整えられた。これに対して池袋は、武蔵野鉄道(現・西武鉄道池袋線)、東上鉄道(現・東武鉄道東上線)のターミナルが1914(大正3)年に相次いで設けられたにもかかわらず、昭和になってからも市電すら接続していない状態で、利用者は山手線に乗り換えて都内へと向かう不便を強いられていた。こうした背景の下に武蔵野鉄道では

より都心近い場所にターミナルを設置すべく様々な努力を行い、沿線における需要の喚起と利用者の利便を図ろうと計画した。本論文では当時の許認可関係資料に基づき、これらの計画の概要を明らかにしてみたい。

2. 武蔵野鉄道の沿革と池袋周辺の鉄道網

1910(明治43)年、軽便鉄道法の公布と共に全国的な軽便鉄道ブームが到来したが、武蔵野軽便鉄道もこうした情勢の中で申請された鉄道のひとつで、1911(明治44)年に巣鴨と飯能を結ぶ武蔵野軽便鉄道として免許を受け、翌年の会社設立時に武蔵野鉄道と改称した。起点駅はその後、巣鴨から池袋に変更され(理由不明)、1913(大正2)年4月に飯能までの延長27哩39鎖(44km236m)が着工し、翌年4月15日に開業を果たした。軌間は3呎6吋(1,067mm)、動力は蒸気鉄道で、開業時には12駅が設置された。

武蔵野鉄道の目的は、川越鉄道(現・西武鉄道国分寺線および新宿線東村山〜本川越間、のちの西武鉄道(旧))といくつかの馬車鉄道しか開業していなかった東京西北部と都心とを直結することにあっ

キーワード：鉄道計画、東京、土木史

正会員 (財)鉄道総合技術研究所

(〒185 東京都国分寺市光町2-8-38)

たが、この地域の都市化は東京西南部に比べて著しく遅れ、沿線開発も活発に行われているとは言い難かった。そこで武蔵野鉄道はその近代化に積極的に取組み、1922（大正11）年～1925（大正14）年にかけて直流 1,200V による全線電化工事が行われ、続いて1928（昭和3）年～1929（昭和4）年にかけて池袋～保谷間の複線化が実施され、蒸気鉄道から高速電気鉄道へと脱皮した。また、学校や病院の郊外移転、豊島園や狭山公園による観光客の誘致、大泉学園や自由学園（久留米村）における学園都市の開発などの施策により、利用客も増加するに至った（大泉学園は結果的に失敗）。

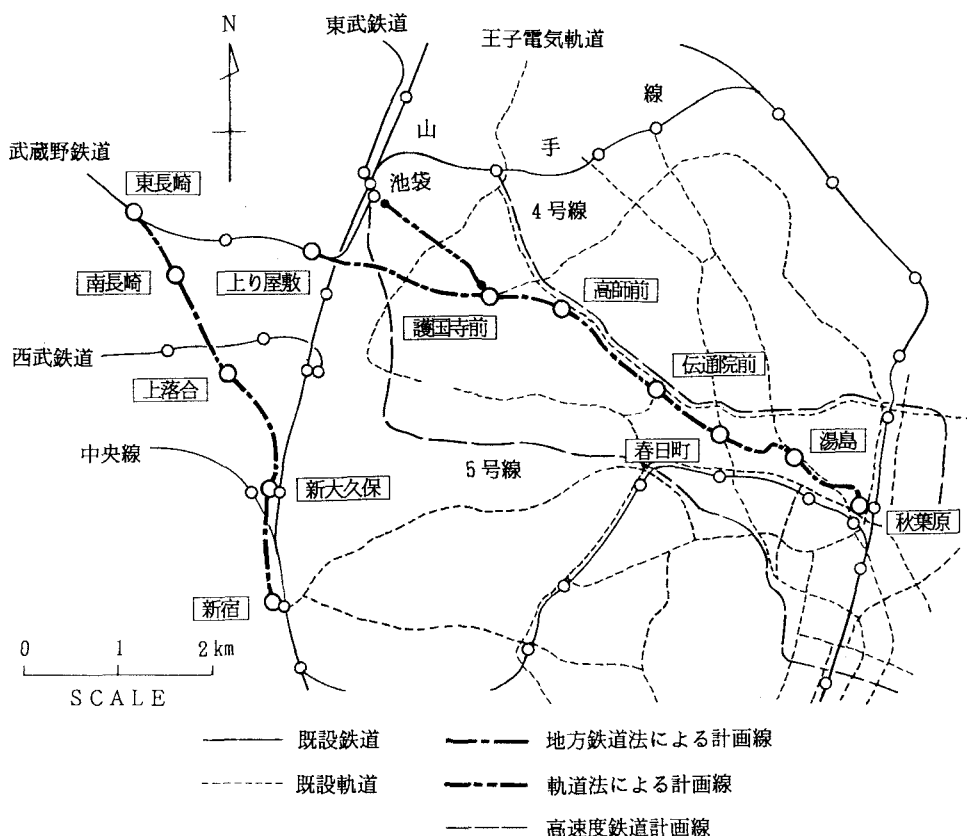
しかし、こうした経営努力にもかかわらず、起点駅である池袋は新宿、渋谷といったターミナルに比べて発展が遅れていたが、その原因のひとつは先にも述べたように東京市電が都市境界であった護国寺までしか達しておらず、都心との接続手段が山手線しかないことにあった。昭和初年の時点で、すでに

新宿、渋谷、五反田、大塚には東京市電が達しており、さらに新宿や渋谷では京王電気軌道（新宿）、玉川電気鉄道（渋谷）といった郊外電車と接続することでターミナルが着実に形成されつつあった。こうした背景のもとに武蔵野鉄道では都心への乗入れと他交通機関との接続を果すため、下記に示す様々な路線計画を出願するに至った。

3. 軌道法に基づく都心接続計画

3.1 護国寺線、大塚線、早稲田線（一次）〔池袋電気軌道→〕

武蔵野鉄道の都心接続計画は、池袋電気軌道が1923（大正12）年6月30日付で軌道法に基づき出願した護国寺線に遡ることができる。池袋電気軌道は、武蔵野鉄道取締役社長である石川幾太郎が発起人総代を兼務していること、所在地が池袋の武蔵野鉄道社内になっていること等から武蔵野鉄道の関連会社と判断して間違いはないが、両社の具体的関係を示す



図一 昭和初期の池袋をめぐる鉄道網と武蔵野鉄道の計画線（計画線は位置図が現存するもののみ記入）

記録は未発見である。護国寺線は、東京府北豊島郡西巢鴨町大字池袋（省線池袋駅前）から同郡高田町大字雑司ヶ谷（護国寺）に至る延長1.1 哩（1 km770m）の路線で、軌間4呎6吋（1,372mm）で出願されていることから、既存の路線とは接続せず、この軌間と同じ東京市電との接続を意図していたことは明らかである。さらに追加特許として、翌年2月12日付で西巢鴨町大字池袋から同町大字巢鴨に至る延長1.3 哩（2 km092m）の大塚線、護国寺から豊多摩郡戸塚町大字下戸塚に至る延長1.5 哩（2 km414m）の早稲田線の2路線が申請されたが、池袋電気軌道は1924（大正13）年3月13日付でこれらの事業をすべて武蔵野鉄道に継承するとの届出を行って発展的に組織を解消した。その後、護国寺線のみが省線池袋と市内の接続を計り、一般交通の利便を増進するものとして当局側より認められ、1925（大正14）年3月3日付、監第196号で敷設特許が与えられた。これに対して大塚線と早稲田線は、目下の交通状態では敷設する必要はないとして、同年3月6日付、監第197号で敷設願は返付された。

3.2 田無線、大久保線、目白線、中野線（一次）、 拝島線、東村山線、早稲田線（二次）

〔小金井電気軌道→〕

これらの線区を計画した小金井電気軌道は池袋電気軌道と同様の性格を持つ組織で、発起人総代は安藤保太郎であったが、後に武蔵野鉄道取締役社長の石川幾太郎が兼任し、所在地も池袋の武蔵野鉄道社内となっていた。その最初の申請路線は、豊多摩郡戸塚町大字上戸塚と北多摩郡田無町を結ぶ延長10.4 哩（16 km737m）におよぶ田無線で、軌間は3呎6吋（1,067mm）であった。その後、1923（大正12）年11月27日付で戸塚町大字上戸塚から同郡大久保町大字百人町に至る延長0.9 哩（1 km448m）の大久保線、戸塚町大字上戸塚から北豊島郡高田町大字高田に至る延長0.5 哩（805m）の目白線、豊多摩郡野方村から田無線と分岐して同郡中野町大字田に至る延長0.5 哩（805m）の中野線、北多摩郡武蔵野村から田無線と分岐して同郡拝島村大字玉辺に至る延長12.2 哩（19 km634m）の拝島線、同郡小平村から拝島線と分岐して同郡東村山村回田に至る延長2.5 哩（4 km023m）の東村山線の5路線、1924（大正13）年2月25日付で戸塚町大字上戸塚から同郡同町大字下戸塚に

至る延長0.9 哩（1 km448m）の早稲田線を申請し、武蔵野鉄道と省線中央線の間の鉄道網を計画した。これらの路線計画に対する東京府の調査結果も好意的で、「本計画ハ適当ノ施設ナルノミナラス申請者ハ相当事業能力アリト被認ヲ以テ特許ヲ与ヘテ支障ナシト認ム」と報告した。しかし、小金井電気軌道は、池袋電気軌道と同様、1924（大正13）年8月16日付でこれらの事業をすべて武蔵野鉄道に継承するとの届出を行って発展的に組織を解消した。

3.3 戸塚線、中野線（二次）、吉祥寺線

小金井電気軌道の事業を引継いだ武蔵野鉄道は、継承と同日付で電気軌道敷設変更特許申請書を提出し、武蔵野鉄道練馬駅を起点とする軌道ネットワークに計画を変更した。これは、練馬駅から豊多摩郡戸塚町大字下戸塚に至る延長7 kmの戸塚線、豊多摩郡野方村で戸塚線と分岐して同郡中野町大字田に至る延長2.3 kmの中野線、戸塚線と中野線の分岐点から北多摩郡武蔵野村大字吉祥寺に至る吉祥寺線の3路線で、すべて新設軌道敷に敷設を予定していた。この申請書には北豊島郡中新井村長、同郡下練馬村長の早期実現を希望する陳情書まで添付されたが、別途免許を与えた西武鉄道（旧）戸塚町～井荻村間の鉄道延長線（1925（大正14）年1月29日免許、現在の西武鉄道新宿線の前身）と並行し、目下の交通状態では敷設の必要はないとして1925（大正14）年3月6日付、監第2823号で申請書は返付された。

3.4 高田線、早稲田線（三次）、練馬線、江古田線、中野線（三次）

最初の軌道出願で護国寺線の特許しか得られなかった武蔵野鉄道は、1925（大正14）年6月26日付の申請で再び護国寺を中心とする軌道ネットワークの形成を試みた。すなわち、北豊島郡高田町大字高田から同町大字雑司ヶ谷（護国寺前）に至る高田線、同町大字高田から豊多摩郡戸塚町大字下戸塚に至る早稲田線（高田線と早稲田線の合計は2 哩33 鎖（3 km882m））、高田町大字高田から同郡下練馬村大字栗山大門に至る練馬線、同村江古田新田から豊多摩郡中野町大字田（省線中野駅前）に至る江古田線および中野線（練馬線、江古田線、中野線の合計は5 哩73 鎖（9 km515m））の申請がそれで、山手線の外側を含むより広範囲な鉄道網が計画された。しかし、これらの出願は1929（昭和4）年3月7日付で会社

側より提出された取下げ申請により返付され、充分な審査が行われることなくすべて消滅した。

3.5 王子線、千住線、鳩ヶ谷線

1923（大正12）年6月30日付申請の訂正として1928（昭和3）年9月19日付で追願されたもので、北豊島郡西巢鴨町大字池袋から同郡王子町森下に至る王子線、同郡板橋町大字下板橋から南足立郡千住町千住中組に至る千住線、埼玉県北足立郡川口町から同郡鳩ヶ谷町大字鳩ヶ谷に至る鳩ヶ谷線の総延長15哩6鎖（24km260m）におよぶ軌道法としては壮大なプランであった。すなわち、池袋～板橋～王子（王子線）、板橋～川口～千住（千住線）、川口～鳩ヶ谷（鳩ヶ谷線）という路線は、山手線周縁部の後背地を外郭環状線で結ぼうとするもので、これまでの申請が練馬、中野、早稲田方面を指向したのに対し、東京北西～北東部に注目したのが特徴的である。結局、この申請も先述の高田線ほか4路線と共に1929（昭和4）年3月7日付で会社側より提出された取下げ申請により返付され、申請後わずか半年で消滅した。

3.6 西巢鴨町～巢鴨町間

上記の各線とは別に1928（昭和3）年9月10日付で、北豊島郡西巢鴨町大字池袋（池袋駅前）から同郡巢鴨町大字宮仲（大塚駅前）に至る路線の特許を申請したものであったが、同年10月8日付で東京府知事から鉄道大臣・内務大臣宛に提出された意見書では、王子電気軌道、東京軌道、東京循環軌道、東京郊外鉄道、環状電気軌道、東京市の路線と競願関係にあり、併立営業は不可能との判断が下され、同年12月1日付で会社側の申出により申請書は依願返付された。

4. 地方鉄道法に基づく都心接続計画

4.1 音羽延長線計画

軌道法による都心との接続が一向に進展しなかった武蔵野鉄道は、1928（昭和3）年に至って一転して地方鉄道法に基づく都心との接続に乗り出すこととなる。その第一段階として既設線の起点方ターミナルである池袋をそのままとし、山手線を乗越す手前から本線と分岐して直進し、その延長線上である護国寺付近に新たなターミナルを設置しようとした。

この路線は地方鉄道法に基づき1928（昭和3）年

4月24日付で申請されたもので、起業目論見書によれば、北豊島郡高田町雑司ヶ谷旭出（池袋起点0哩61鎖付近）に新たに旭出停車場を設け、ここを分岐点として同町郡市境界（護国寺）へ至る延長1哩24鎖（2km092m）の路線を新設するものであった。当初の目論見によれば動力は電気及蒸気併用で、軌間は既設線と同じ3呎6吋（1,067mm）、建設費として130万円が見込まれていた。この申請書には特に副申書が添えられ、他の地域に比べて東京西北部の発展が遅れていること、都心との接続手段が省線しかないことを訴え、路線を護国寺付近に延長し、ここから更に適当な時期に適当な方法で都心へと線路を伸ばしたいとした。その最後は「本社ハ比較的建設費ノ嵩ムヲ意トセス之ヲ敢行セントスルモノニ付特別ノ御詮議ヲ以テ免許相成度茲ニ副申候」と結ばれており、武蔵野鉄道側のなみなみならぬ姿勢が窺える。この申請に対し、同年11日5日付の調査書で東京府知事は鉄道大臣に対し、事業の成否は既特許の軌道線が存在するため予断し難いとしたものの、その効用については本路線だけでは著しい効用はないが、別途出願の延長線（後述の秋葉原延長線のことと考えられる）と併せれば相当効果があるとし、「詮議スルヲ妥当ナリト認ム」と回答した。これに対して武蔵野鉄道側は同年12月7日付で、この免許線が認可された場合、既特許の池袋駅前～護国寺間の軌道線は起業を廃止すると追申し、路線を重複させる意図がないことを示した。これを受けて、鉄道省側では免許を与える条件として、将来の都市計画事業に関連して政府で必要と認めた場合は線路および工事方法の変更を命令する場合があるが、会社側ではこれを拒んではならないとし、同年12月27日付、監第4000号で免許状を下付した。

なお、護国寺ターミナル設置後の池袋ターミナルの扱いについて、計画書等では何ら触れられていないが、省線への唯一の接続駅として（特に貨物輸送の観点から）これを放棄する意図はなかったものと推察される。

4.2 秋葉原延長線計画

武蔵野鉄道は、音羽延長線を申請中であった1928（昭和3）年9月21日、さらに都心とを結ぶ路線として、同線の終点である小石川区西青柳町と神田区花岡町（省線秋葉原駅前）とを結ぶ延長線を申請し

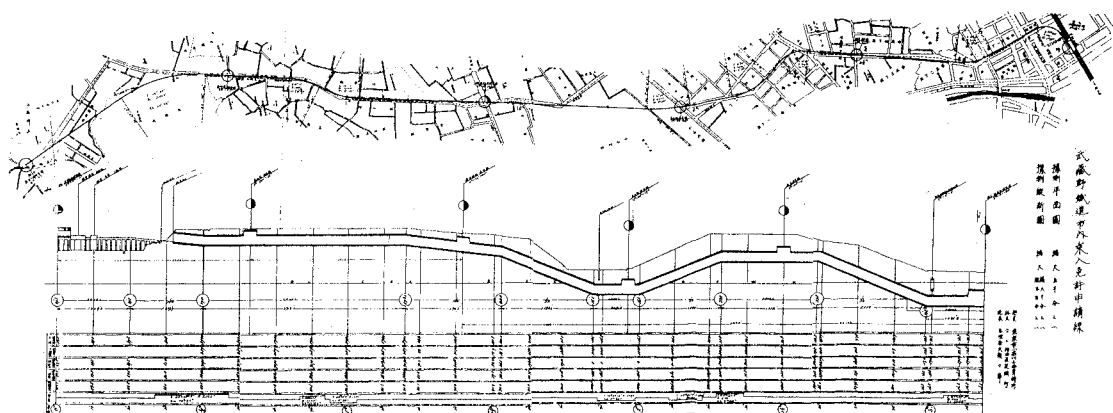


図-2 秋葉原延長線の平面図(上)と縦断面図(下) (右側が秋葉原方、左側が護国寺方)

た。当時の秋葉原は、1925(大正14)年11月1日に神田～上野間の高架工事が完成して環状線の一部を形成するに至り、さらに総武線両国～御茶ノ水間の連絡線工事、東京地下鉄道の開業等により新たな交通の結節点として注目されていた。申請書に添付された起業目論見書によれば、軌間は既設線と同じ3呎6吋(1,067mm)であったが、動力は第三軌条式による直流1,200Vとなっていた。これは延長線の大部分が地下鉄となるため、トンネル断面を小さくすることができ、かつ東京地下鉄道でも採用されていた第三軌条方式としたものと考えられる(ただし、東京地下鉄道は直流600V)。また、路線は総延長3哩16鎖(5km150m)のうち、音羽方の2,273呎(693m)が高架橋と橋梁で、残る14,886呎(4,537m)はすべて地下線であった。当時、地下鉄道は1927(昭和2)年12月30日に上野～浅草間が東京地下鉄道により開業したばかりであったが、その将来構想については1925(大正14)年に東京市高速度鉄道速成委員会で基本計画がまとめられており、その存在を無視して敢えて地下鉄道により都心とを結ぼうとする野心的な計画であった。停車場は、起点の護国寺前を含め、高師前、伝通院前、春日町、湯島、秋葉原の6駅が計画され、護国寺前以外はすべて地下駅であった。また、車両としては、電動客車6両、付随客車6両の計12両が計画された。1日あたりの旅客は往復58,772人キロ、貨物は往復727トン・キロが想定され、建設費は1,280万円を予定していた。

この申請を受けて、翌年2月13日付で東京市長は東京府知事に対し、東京市免許の高速鉄道第4号線

(角筈～半蔵門～桜田門～築地～上野広小路～大塚仲町)の一部と路線が重複し、第5号線(池袋～戸塚～飯田橋～永楽町～永代橋～洲崎)とも併行しているため、都市計画事業として決定された高速鉄道網の根本を擾乱するものとして不許可とするよう回答し、もし免許を与える場合でも相当の条件を付すよう要請した。この意を受けて同4年5月20日、東京府知事は鉄道大臣に対して調査書を提出したが、「事業ノ成否及効用」については利用者に多大な便益を与え成業も困難でないと評価したものの、「他ノ鉄道軌道ニ及ホス影響」では省線と東京市免許地下鉄道に影響があるとし、東京市の意見を参考資料として添付した上で「本願ハ市内高速度交通網ノ根本計画ニ至大ノ関係アルヲ以テ審議アリタシ」と結んだ。結局、鉄道省側もこの点を重視し、東京市高速鉄道の免許線に接近し、目下の交通の状況では敷設の必要性は認められないとして、5年後の1934

(昭和9)年2月14日付、監第3202号で却下の判断を下した。

4.3 新宿延長線計画

地下鉄道による秋葉原延長計画は1928(昭和3)年に免許を申請したもの、鉄道省側の回答が一向になく、自治体側の反応も思わしくなかった。また、吾野延長線(飯能～吾野間)の建設費の負担により会社の業績も急速に悪化し、地下鉄道のような高価な手段で都心との接続を図ることは次第に困難な情勢となりつつあった。こうしたことから、池袋以外の既存のターミナルと既設線を結び、より容易かつ安価な手段で都心との接続を図ろうとした。そこで

注目されたのが既設線との距離も近く、当時発展の著しかった新宿で、1933（昭和8）年2月23日付で豊島区長崎南町（東長崎停車場）から分岐し、淀橋区下落合、上落合、戸塚町、百人町を経由して角筈（省線新宿駅西口）に至る総延長4km700m、建設費230万円の路線を申請した。今回の申請路線はすべて地上区間で、動力も既設線と同じ架空線式の直流1,200Vであった。また駅は、東長崎停車場を起点として南長崎停留所、上落合停留所、新大久保停車場、新宿停車場の4駅が予定されていた。

これに対して東京市、東京府の鉄道省に対する意見書は不明であるが（未進達または書類散逸）、当時、ほぼ同じ路線で大東京鉄道（1929（昭和4）年3月14日設立）が既に免許を取得しており、こうしたことから鉄道省側でも敷設の必要は認められないとして翌年5月11日付、監第905号でこの申請を却下した。

5. 特許（護国寺線）および免許（音羽延長線）線のその後

武蔵野鉄道による都心接続計画は結局、池袋～護国寺間の軌道線の特許と、雑司ヶ谷旭出～音羽間の地方鉄道の免許状が下付されたにとどまったが、この2路線もその後の情勢の変化等により実現しないままに終わった。

まず、武蔵野鉄道は護国寺線の特許を得ると同時に通過地である水久保地区（現・南池袋二丁目付近）の用地買収に着手したが、その後一向に工事が進捗する気配はなく、このため昭和初年、地元の高田町有志は武蔵野鉄道護国寺延長線促進期成同盟を組織し、会社側と交渉を行うに至った。これに対して会社側は、財政難により敷設は不可能に近く、これまでの投資額（422,500円）と今後必要な投資額（184,000円）を引継ぐ者があれば権利を放棄すると回答した。

そこで期成同盟側は1930（昭和5）年7月12日に電車敷設運動を一旦中止し、雑司ヶ谷墓地に至る幅4間（7.3

m）の道路開削を決定した。この道路は、1927（昭和2）年8月6日付内務省告示第397号で計画決定された東京都市計画街路のうち、「郊外ノ部・補助線道路第101号（起点：小石川区大塚坂下町護国寺前、終点：北豊島郡巣鴨町池袋駅前、経過地：北豊島郡高田町、延長：2,073m、幅員：22m）」（現・グリーン大通り）に該当するもので、高田町議会の議決を経て工事が開始された。その後、事業は1932（昭和7）年10月の市郡併合とともに東京市土木局に引継がれ、池袋～護国寺間に幅5間（9.1m）の道路が完成した（以上の記述は主として参考文献6～9に基づくが道路幅員については補助線第101号と一致しないなど多少の疑問点もある）。なお、都市計画東京地方委員会の速記録では、池袋付近街路計画（いわゆる池袋駅前広場計画）で「武蔵野鉄道護国寺線」として発言の中に登場しているが、同委員会が1935（昭和10）年に調製した計画図では省線池袋駅構内を地下で横断する高速鉄道5号線と東京西北電気鉄道（1931（昭和6）年6月25日設立）との接続予定線は描かれているものの、護国寺線の存在は無視されている。

一方、地方鉄道法による音羽延長線も、1929（昭

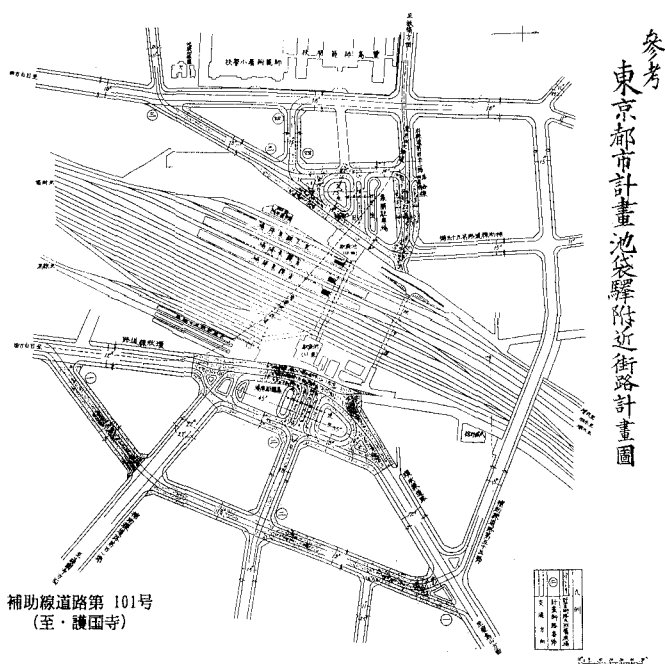


図-3 池袋駅付近街路計画と補助線道路第101号

和4)年5月25日に分岐駅となる上り屋敷駅(計画時の旭出停車場)を開業させたのみで工事は一向に進展しなかった。また、地元の高田町会からは、護国寺線の敷設を遅らせるものとして逆に免許取消が求められるような状況であった。

こうした情勢の中で、豊島区議会では1937(昭和12)年1月8日に市電延長委員会を設け、翌年5月には町会連合会幹部とともに市電延長期成同盟を組織し、隣接区会の協賛を得て東京市に陳情を行った。その結果1938(昭和13)年7月29日、東京市と武蔵野鉄道は連名で鉄道省および内務省に対して池袋護国寺間の敷設権を東京市に譲渡する申請を行うに至り、「本件ハ帝都交通ニ多大ノ便益ヲ供シ且ツ地元市民ノ多年ノ要望ニ添フ所以テ之ガ実現ヲ期セントス」という理由により同年10月14日付、監第8085号で認可された。また、付帯条件として未成線である音羽延長線は起業廃止の申請をするとし、同日付の監第8128号で認可され、翌年3月7日付で免許状は返納された。なお、譲渡価格は、会社側が道路拡張に負担した297,750円であった。

東京市では引続き同年11月29日に市電の敷設工事を起工し、翌年4月1日には念願であった池袋～護国寺間が開業した。また、前後して環状道路(明治通り)の延長工事も完成し、1936(昭和11)年4月24日に告示された池袋駅付近街路計画(事業計画は行われず)の構想の一端がここに実現するに至った。こうして陸の孤島に近かった池袋はようやく都心と結ばれるが、その完成を待ち望んでいたはずの武蔵野鉄道は、吾野延長線建設などに巨額の投資を行ったことが災いして1929(昭和4)年以降の赤字経営から立ち直ることができず、1934(昭和9)年からは管財人によって管理される事態となり、会社の経営は主要株主であった浅野セメント系の役員から箱根土地の堤康次郎へと実権が移りつつあった。その再建がようやく軌道に乗り、債権者との和議が成立するのが1938(昭和13)年9月のことで、当時は新たな線を開業させる余裕はほとんど無いような状態であった。

その後、武蔵野鉄道は1945(昭和20)年9月にライバルの西武鉄道(現・西武鉄道新宿線ほか支線群)の社名のみを継承して事実上の吸収合併を行い、戦後の発展につながる基盤を確立するが、ターミナ

ルとしての池袋が飛躍的な発展を遂げるのは、戦災復興を経て高度成長時代まで待たなければならなかった。

6. 考察

本論文では、武蔵野鉄道の都心接続計画について、当時の許認可関係資料に基づいてレビューを行った。その結果、これまで断片的にしか紹介されていなかった計画路線の全容がほぼ解明され、池袋を中心とした軌道ネットワークの形成や地下鉄道による都心乗入れといった未知の計画までもが明らかとなった。武蔵野鉄道がこのように都心接続に執着した背景としては、新宿、渋谷といったターミナルが市内交通の結節点として着実にその機能を果たしていたのに対し、池袋は市内交通すら接続しておらず、現状のままではほとんど発展の余地がなかった点が挙げられる。

こうしたことから、まず軌道法に基づく路面電車を敷設することによって必要最小限の接続を図ろうとするが、やがてその範囲を拡大して池袋や練馬、護国寺、早稲田を中心とする軌道ネットワークの形成をも構想する。この構想は、護国寺線の敷設特許を得たのみでことごとく挫折するが、これらの軌道法に基づく出願路線に対して武蔵野鉄道がどれだけ真剣に取り組んでいたかは不明である。当時、東京西北部の交通網をめぐっていくつかの出願路線が申請されており、武蔵野鉄道としてもこれに乗遅れまいとする意識が多分にあったものと考えられ、ことに小金井電気軌道の出願路線に至っては、西武鉄道(旧)が同時期に計画した高田馬場延長線(現・新宿線)に対する対抗手段であろうことは想像に難くない。従ってその意図はむしろこれらの出願を通じて東京西北部の交通網に対する既得権を主張したかったのではないかと推察されるのである。

その後、地下鉄道が将来の市内交通機関として有望視されはじめると、既設線を直接郡市境界まで延長してここに護国寺ターミナルを建設し、さらに地下鉄道という手段で都心へと接続しようとする。しかしこの時点で市内の高速鉄道網計画は確定していたためあえなく拒絶され、最後の望みとして申請した新宿乗り入れ計画も却下されるに至った。この間、経営状態の悪化で新線の建設はすべて棚上げとなり、

表－1 武蔵野鉄道の出願した路線とその後の経緯（路線名のうち括弧内は本論文で便宜的に用いた名称）

法	路線名	起 点	終 点	延長	申 請	認可関係	備 考
軌	護国寺線	西巣鴨町大字池袋（池袋駅）	～高田町大字雑司ヶ谷（護国寺）	1.1哩	1923. 6. 30申請	1925. 3. 3特許	1938. 10. 14東京市へ譲渡
	大塚線	西巣鴨町大字池袋（池袋駅）	～西巣鴨町大字巣鴨（大塚駅）	1.3哩	1924. 2. 12申請	1925. 3. 6返付	
	早稲田線(1)	高田町大字雑司ヶ谷（護国寺）	～戸塚町大字下戸塚	1.5哩			
	田無線	戸塚町大字上戸塚～田無町		10.4哩	1923. 9. 1申請		
	大久保線	戸塚町大字上戸塚～大久保町大字百人町		0.9哩		1924. 8. 16	
	目白線	戸塚町大字上戸塚～高田町大字高田		0.5哩		計画変更	
	中野線(1)	野方村（田無線分岐）	～中野町大字田	0.5哩	1923. 11. 27申請	戸塚線	
	拝島線	武蔵野村（田無線分岐）	～拝島村大字玉辺	12.2哩		中野線(2)	
	東村山線	小平村（拝島線分岐）	～東村山村大字回田	2.5哩		吉祥寺線	
	早稲田線(2)	戸塚町大字上戸塚～戸塚町大字下戸塚		0.9哩	1924. 2. 25申請		
	戸塚線	下練馬村大字東山大門（練馬駅分岐）	～戸塚町大字下戸塚	7.0km			
	中野線(2)	野方村（戸塚線分岐）	～中野町大字田	2.3km	1924. 8. 16申請	1925. 3. 6返付	
	吉祥寺線	野方村（戸塚線分岐）	～武蔵野村大字吉祥寺	8.5km			
	高田線	高田町大字高田～高田町大字雑司ヶ谷（護国寺）					
道	早稲田線(3)	高田町大字高田～郡戸塚町大字下戸塚		2哩33鎖			
	練馬線	高田町大字高田～練馬村大字東山大門			1925. 6. 26申請	1929. 3. 7返付	
	江古田線	野方村（練馬線分岐）	～下練馬村江古田新田	5哩73鎖			
	中野線(3)	野方村（練馬線分岐）	～中野町大字田（中野駅）				
	王子線	西巣鴨町大字池袋（池袋駅）	～王子町森下				
	千住線	板橋町大字下板橋（王子線分岐）	～千住町千住中組	15哩6鎖	1928. 9. 19申請	1929. 3. 7返付	
	鳩ヶ谷線	埼玉県川口町（千住線分岐）	～埼玉県北鳩ヶ谷町大字鳩ヶ谷				
	（西巣鴨）	西巣鴨町大字池袋（池袋駅）	～巣鴨町大字宮仲（大塚駅）	不明	1928. 10. 8申請	1928. 12. 1返付	
	（音羽）	高田町雑司ヶ谷池田（池田駅分岐）	～都市境界（護国寺）	1哩24鎖	1928. 4. 24申請	1928. 12. 27免許	1938. 10. 14起業廃止
	（秋葉原）	小石川区西青柳町（護国寺）	～神田区花畑町（秋葉原駅）	3哩16鎖	1928. 9. 21申請	1934. 2. 14却下	
地鉄	（新宿）	豊島区長崎南町（東長崎駅分岐）	～淀橋区角筈（新宿駅）	4 km700m	1933. 2. 23申請	1934. 5. 11却下	

池袋～護国寺間の特許も1938（昭和13）年に東京市に譲渡された。

このようにして、武蔵野鉄道が計画した都心乗入れ計画は結果的にすべて徒労に終わるが、紆余曲折はあったものの池袋電気軌道に端を発する護国寺線は東京市の手によって完成し、都市計画道路（補助線第 101号）の早期完成が促されることによって戦後の発展に繋がる素地がここに整備されたことは、その成果のひとつとして評価されよう。

今回は、武蔵野鉄道の都心接続計画とその周辺について、当時の許可関係資料に基づいて明らかにしたが、同様の計画は他のターミナルや民鉄でも存在したと思われ、今後さらに検討を加えて行きたいと考える。

なお、都市計画東京地方委員会関係の資料については、大蔵省財政金融研究所の加藤新一氏の労を煩わせた。ここに深甚なる謝意を表する次第である。また本研究は、東日本鉄道文化財団による助成テーマ「大都市鉄道の路線計画及び駅計画における計画思想の歴史的発展とその変容に関する研究」（研究代表者・東京大学工学部篠原修教授）の一環として実施したものである。

〔参考文献〕

- 1) “東京市高速度鉄道速成委員会報告書” 帝国鉄道協会会報, Vol. 26, No. 3 (1925)
 - 2) 「西巣鴨町誌」西巣鴨町 (1932)
 - 3) 「東京府史 行政編・土木」東京府 (1936)
 - 4) 「都市計画東京地方委員会議事速記録・第 8 号」都市計画東京地方委員会 (1936)
 - 5) 「東京都市計画図（道路網・高速度交通機関）」都市計画東京地方委員会 (1937)
 - 6) 「豊島区史」豊島区役所 (1941)
 - 7) 「豊島区史」豊島区役所 (1951)
 - 8) 「豊島区史・資料編四」豊島区 (1981)
 - 9) 「豊島区史・通史編二」豊島区 (1983)
 - 10) 堀江興「東京の幹線道路形成に関する史的研究」（学位請求論文）(1990)
 - 11) 為国孝敏、榛沢芳雄「鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究―渋谷を中心として―」土木史研究, No. 12 (1992)
 - 12) 青木栄一“西武鉄道のあゆみ―その路線網の拡大と地域開発―” 鉄道ピクトリアル, No. 560 (1992)
- その他／鉄道省文書「武蔵野鉄道」「東京市営（元・武蔵野鉄道）」