

東京における都市高速鉄道網計画の 変遷に関する史的考察

東京都交通局 正会員 君島光夫

An Historical Study of Changes in the
Development Plan for Rapid Transit Railway
Network in Tokyo

by Mitsuo KIMISHIMA

Abstract

The rapid transit railway network in Tokyo consists of thirteen lines. This network is based on a conception at the dawn of a new age before 1945 when the development plan of five or seven subway lines was formed.

This article enumerates chronologically the change of the development plan for rapid transit railway network in Tokyo and private plans based on researches and investigations of pioneers at the dawn of a new age from 1906 to about 1940, describing the background of those days in the conception.

都市高速鉄道網計画 地下鉄建設 都市交通計画

1. はじめに

東京における路上交通は、駕籠に始まり、馬、人力車、乗合自動車、馬車鉄道から市電（電車鉄道）へと変遷を遂げてきた。都市高速鉄道網が本格的に議論されるまでの市内交通手段は、もっぱら市電がその主役を演じていた。その後、市電の輸送力の限界性と高速性を指向した都市交通の近代化が論じられるようになり、ここに地下鉄網を中心とした都市高速鉄道網計画が具体的に策定されてきた。本文では、1906（明治39）年から1940（昭和15）年ごろの黎明期において組織的に議論された路線網計画を主体的に取り上げ、あわせて同時代において先人によって提案された幾つかの私案も加えた一連の動向を時系列的に列挙し、考え方の基本的な事項や時代背景などについて述べることとする。

2. 東京市区改正設計 1889（明治22）年5月

東京における都市高速鉄道計画は、1889（明治22）年5月、東京市区改正条例（1888（明治21）年8月16日）にもとづいて決定された「東京市区改正設

計」に端を発している。この東京市区改正設計（現在の都市計画）は、道路、河川、橋梁、公園、鉄道、市場、火葬場、共葬墓地等の計画から成るものであったが、この中で鉄道計画としては、
(1). 新橋・上野間に高架鉄道を敷設すること、
(2). 中央大停車場（東京駅）を設置すること、
が決定された。高架鉄道は当時、市街線と呼ばれていたため、この鉄道計画は「東京市区改正設計市街線」と呼称された。

3. 東京市区改正新設計 1903（明治36）年3月
「鉄道敷設法」〔1892（明治25）年6月25日公布・法律第4号〕制定後体系的な鉄道網の完成をめざして、わが国の鉄道事業は本格的な拡張期を迎えたが、これに呼応するように東京においても1903（明治36）年に至り、市区改正委員会（現在の都市計画東京地方審議会）は14年ぶりに鉄道設計に着手し、あらたに6路線を加えた7路線を決定し、東京市区改正新設計として同年3月31日付で告示した（図1. 参照）。この高速鉄道網計画については、

(1).新設計路線網とい
っても、既設線と建設
中の路線、過去に計画
された路線を列記した
形となっていること、
(2).したがって、市
の全体都市計画との関連
性、交通の実態等を十
分に検討したうえで將
來の路線網を計画的に
設計したものではなく
、設計以前の段階に止
っていること、
などが指摘される。こ
の点から本路線網は、
本来の意味での都市高
速鉄道網計画路線と呼
称するには若干無理が
あろう。

4. 東京地下電気鉄道株式会社・日本高架電気鉄道株式会社による出願路線 1906(明治39)年12月

東京の高速鉄道として最初の地下鉄敷設計

画がなされ実際に出願手続きがなされたのは、東京
市区改正新設計が行なわれた3年後の1906(明治39)
年のことである。この年、「鉄道国有法」〔1906
(明治39)年3月31日公布・法律第17号〕が制定施
行され、東京では甲武鉄道(新宿・飯田町間)の市
街線も官線鉄道となった。一方、日露戦争後における
高速鉄道企業熱に加えて、東京の都市化現象をい
ち早く察知した福沢桃介・藤山雷太ら22名は、東京
地下電気鉄道株式会社(発起人木下立安)を設立し
、1906(明治39)年12月6日、
(1).高輪から浅草に至る路線、
(2).銀座から新宿に至る路線、
の2路線(延長19.6km)について地下鉄敷設を計
画し、免許出願を行なった。これは、東京における
地下鉄敷設免許出願の第1号であった。続いて同月

図-1. 東京市区改正新設計高速鉄道網計画路線

(作製:君島光夫)

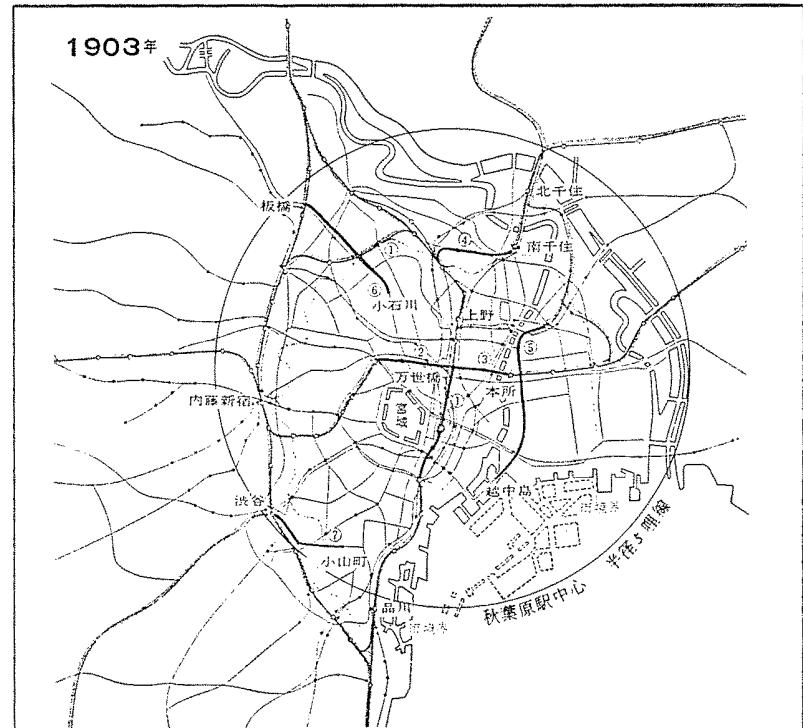
1903(M-36).3. 市区改正新設計の鉄道計画告示

明治36年3月31日・東京市告示第36号
明治22年東京府告示第37号東京市区改正設計中左の
通り改正せらる。但因面は本市役所に仰置く右明治21
年勅令第62号第2条に依り告示す

明治36年3月31日 東京市長 松田俊雄
東京市区改正設計。道路、河川、橋梁、公園、鉄道、
市場、火葬場及び公葬墓地部の

鉄道の部

1. 鉄道線路次に掲ぐ
- 第1. 品川より上野に至る線路並に其の支線
- 第2. 内藤新宿より万世橋付近に至る線路
- 第3. 本所より秋葉原の付近に至る線路
- 第4. 上野より南千住に至る線路
- 第5. 北千住より越中島に至る線路並に其の支線
- 第6. 板橋より小石川内に至る線路
- 第7. 洪谷より芝区小山町に至る線路



10日には、雨宮敬次郎らの東京高架電気鉄道株式会
社が、

(1).品川から千住大橋に至る路線、
(2).新宿から本所に至る路線、
の2路線(延長24.8km)について高架鉄道の敷設
出願を行なった。この2社の出願は、長期間放置さ
れたが7年後の1913(大正2)年4月に至って東京
市会の諮問に付された。当時の東京市はいわゆる市
電を実現した(1911(明治44)年8月)直後であっ
たため、市営による市内交通機関の統一経営上支障
がある、として不許可を答申したため、結局、2社
の出願は却下され陽の目をみるに至らなかった。こ
れらの出願は、資金面や建設技術面での裏付けにも
欠けていた上、都市高速鉄道(地下鉄・高架鉄道)
建設に対する客観的要請もまだ十分熟していたとは

云えず、この意味では実現性の乏しい建設計画であったと云えよう。

試みに、1913(大正2)年当時の市電の状況をみると、「市電黄金時代」の一歩手前の「路線拡張時代」〔1911(明治44)8月～1916(大正5)年〕として位置づけられ、市電は馬車鉄道以後の市内交通手段としてもっぱら主役の座にあった。

1) 5. 早川徳次の提案と東京軽便地下鉄道株式会社による出願路線 1917(大正6)年7月

第1次大戦の影響によってわが国経済はにわかに好況期に入り、市電の乗客も著しく増加した。この時期における東京の交通は、質、量ともに大きく飛躍し、市内高速鉄道の建設は必然かつ現実の問題となってきた。かくして地下鉄建設を本格的に実現させようとする気運が台頭してきたが、その先駆的役割を演じたのは早川徳次〔1881(明治14)年～1942(昭和17)年〕であった。早川徳次は東京に地下鉄を敷設する際に考究すべき事項として、

- (1). 東京市の市制、地質、人口分布、移動及び地理的関係等から考えなければならない、
 - (2). 郊外の電車ならびに東海道線・常磐線・東北線・中央線・東武線・房総線等の関係から考えなければならない、
 - (3). 東京の交通状態から考えなければならない、
- の3点を挙げている。そして、具体的な高速鉄道路線網として、

(1). 第1期線

「品川の京浜電車から起って品川駅で連絡し、慶應義塾の前を出でて芝の山内を横ぎり、新橋に出で、此處で連絡し、銀座に出で、大通り線を経て、須田町に至り、上野駅に達し、浅草に行く線」

「もう1つは、車坂附近から分岐して南千住に至り、常磐線・東北線ならびに王子電車と連絡する線」

(2). 第2期線

「浅草より京成電車まで延長して、東武鉄道ならびに京成電車と連絡し、もう1つは須田町から起って新宿に至り、此處に於て中央線・山の手線ならびに京王電車と連絡する線」

(3). 第3期線

「三田四国町附近から起って麻布の中央部を貫通し、青山一丁目・四谷・江戸川を経て、白山上に出で

、上野停車場に達する循環線」

を提案した。このうち第1期線に相当する

- (1). 港区高輪から浅草公園広小路に至る路線、
 - (2). 分岐線として、下谷区車坂から北豊島郡南千住町に至る路線、
- の2路線(延長19km)について、1917(大正6)年7月18日、早川徳次らが設立した東京軽便地下鉄道株式会社によって免許出願が行なわれた。この出願に対して、政府は1919(大正8)年11月17日、申請どおり免許した(この年4月10日、地方鉄道法公布・法律第52号)。免許路線(図-2参照)のうち、主たる路線である(1)は、当時の幹線街路をねらったものであるが、同路線中、新橋・銀座・日本橋・上野・浅草を結ぶ区間には、かつては乗合馬車が市における初期の交通手段として登場し、次いで馬車鉄道が走り、市電の時代へと変容を遂げてきたことからも理解されるように古くから極めて交通需要の多い街道・街路として知られていた。

東京市の主たる交通手段が馬車鉄道から市電へと近代化され、1919(大正8)年当時の市電は経営上の観点からはまさに「市電黄金時代」〔1917(大正6)年～1923(大正12)年〕であったが、利用者側からみた路上交通の実態は、「東京名物満員電車」の一語で表現されるように激増する交通需要に十分対応できる状況ではなかった。東京市の交通現況と将来を憂慮して早川徳次は、「世界の大都市が20世紀において採用すべき唯一の都市交通手段」である地下鉄の早期整備をいち早く提唱し、実際に免許を取得したのである。このことは後年各界に大きな反響を呼んだが、今日からみても画期的な出来ごとであり、後世に残る実績として評価されて然るべきであろうと考える。東京における路上交通手段の変遷を考えてみると、この早川徳次によって代表される黎明期の地下鉄建設計画は、いわゆる「需要追随型」のタイプでスタートしたと云えよう。

早川徳次は、地下鉄建設の必要性を提唱するにあたっては、乗合自動車及び高架鉄道との比較検討を行ない、その利害得失を掲げて地下鉄の優位性を論じているが、このほかに、今日では全く考えられないような軍事上からみた地下鉄敷設の必要性について、外遊時に体験したロンドンの事例をあげて述べている。この点は、当時の時代背景を反映したもの²⁾である。

のであり、別の意味で注目されるところである。

6. 武蔵電気鉄道株式会社・東京高速鉄道株式会社・東京鉄道株式会社による出願路線 1918(大正7)年11月～1919(大正8)年2月

東京軽便地下鉄道株式会社の免許出願は、他社の免許出願意欲を誘発させることとなったが、各社の免許出願にかかる動向は次の如くであった。

(1). 武蔵電気鉄道株式会社(社長岡田治衛武、現東急電鉄)

1918(大正7)年11月2日、軽便鉄道東京市内線延長敷設免許申請(市内線を従来の高架式から地下式に変更)

1920(大正9)年3月17日免許、目黒より渋谷、赤坂、麻布、芝を経て有楽町に至る路線(図-2参照)

(2). 東京高速鉄道株式会社(発起人、利光鶴松他59名、現小田急電鉄)

1919(大正8)年1月8日、東京高速鉄道敷設免許申請(高架式、地下式の両方式を併用)(図-3参照)、1920(大正9)年3月17日免許、内藤新宿より日比谷、万世橋を経て大塚に至る路線(図-2、図-3参照)

(3). 東京鉄道株式会社(発起人、飯田義一他10名)1919(大正8)年2月3日、軽便鉄道免許申請(三井財閥を背景に他社の出願や予定線をすべて網羅した5路線)

1920(大正9)年3月17日免許、

a). 目黒より築地を経て押上に至る路線(図-2参照)

b). 池袋より大手町を経て州崎に至る路線(図-2参照)

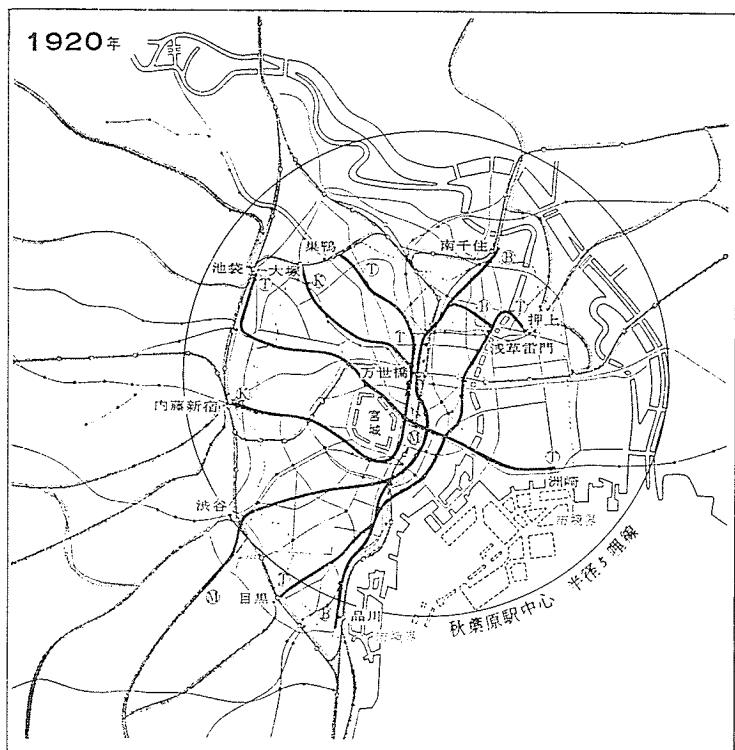
c). 巣鴨より万世橋に至る路線(図-2参照)

かくして、東京市の地下鉄建設は、大規模に展開さ

図-2 民間4社による免許取得路線

(作製:君島光夫)

- ④ 東京地下鉄道(品川一三田一新橋一銀座一須田
上野町一南千住
浅草雷門)
- ⑤ 武蔵電気鉄道(目黒一渋谷一有楽町)
- ⑥ 東京高速鉄道(内藤新宿一日比谷一万世橋一大塚)
- ⑦ 東京鉄道(目黒一築地一押上、池袋一飯田橋一大手町一洲崎、巢鴨一万世橋)



れていくかに見えたが、1920(大正9)年3月17日に揃って免許を取得した上記3社については、早期に着工する意欲が見られなかったため、4年後の1924(大正13)年8月31日、鉄道省から「建設の見込みなし」と断定され、免許失効の処分を受けてしまった。この結果、3社が取得した計5路線の高速鉄道建設計画は一時の夢として消え去ったのである。

7. 東京市内外交通調査会による路線 1919(大正8)年6月

東京軽便地下鉄道株式会社の免許出願〔1917(大正6)年7月18日〕の直前にあたる同年5月、東京市に於いて初めての都市高速鉄道網計画を策定する動きが台頭してきた。即ち、帝国鉄道協会〔1898(明治31)年11月28日創立、現日本交通協会〕と土木

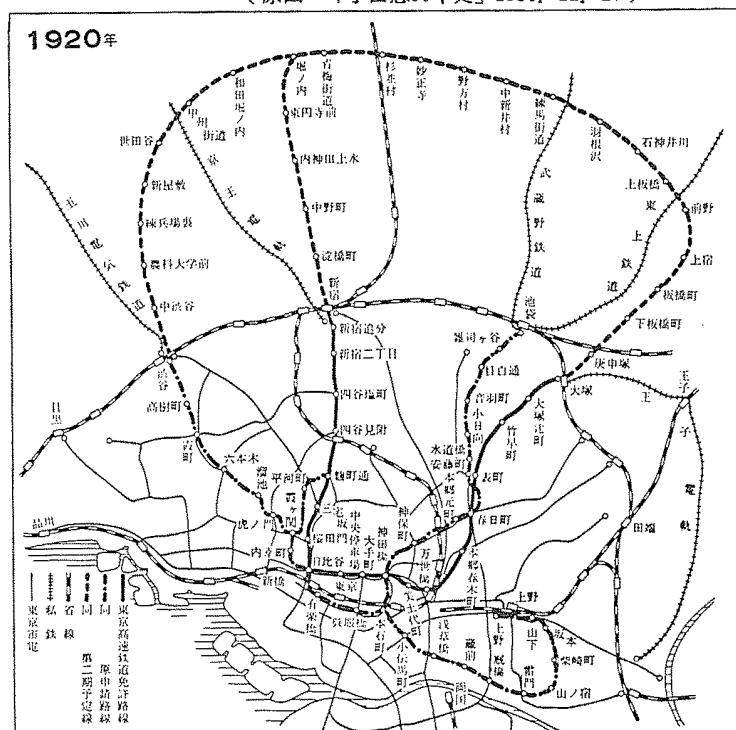
学会〔1914(大正3)年11月24日創立〕の両者が連合して組織的に調査研究を行なうこととなり、このための公的研究機関として東京市内外交通調査会が設置された。調査会には、第1分科会(鉄道)、第2分科会(軌道、道路、水運)の2分科会を設けて審議が進められた結果、1年後の1918(大正7)年8月には、「東京市内外ニ亘ル高速交通機関、軌道、道路、運河、築港、公園ニ關スル下調査書」がまとまった。翌1919(大正8)年6月、「東京市内外交通ニ關スル調査書」と「附図」の2冊からなる報告書が公表された。報告書は、東京市に必要な高速鉄道、遠距離鉄道及び路面電車などすべての交通機関について提言しているが、このうち、将来における都市高速鉄道網の選定方針として、下記の如く述べている。

- (1). 高速鉄道は都市の周囲より其の中心地に集中するを要す。
- (2). 高速鉄道は、努めて市の中心地を貫通し以て所謂「スルーアルート」を構成するを要す。
- (3). 高速鉄道に於ては各線相互の連絡は勿論他の幹線鉄道、近郊鉄道及び路面軌道との連絡も亦遺憾なきを要す、而して路面軌道とは特に密接なる関係を有するを以て停留場は之を同一場所に設くるか若くは努めて相近接せしむるを要す。
- (4). 都市の周囲に集合する近郊鉄道は将来市の発展に伴ひ高速と為すの必要を生ずるものあるべし此等には容易に高速鉄道に変更し得るの用意なかるべからず。

この選定方針を基本として最も現状にかなうものとして新しく提案された高速鉄道網は3本の直線線(○)、(②)、(③)・1本の半径線(④)及び1分岐線(⑤)からなっている(図-4参照)。

東京市内外交通調査会案は、市電及び省線の通過人員、相互発着図を作成し、これにもとづいて前掲の

図-3 東京高速鉄道株式会社の高速鉄道計画路線網図
〔1920(大正9)年3月時点〕
(原図:「小田急50年史」1980.12.27)



路線選定方針により市の地勢に適合するよう選定したものであり、科学性を備えたわが国最初の高速鉄道網計画として評価されて然るべきであろう。加えて、高速鉄道網の路線選定の基準を明確に示した点や、特に、「都市の中心地を貫通すべし」とした指摘は、今日の路線網の根幹をなすものであり、当時の市内高速鉄道の発達状況からみても卓見であったと考えるのである。かかる観点から本案は、東京における都市高速鉄道網の素地を形成するとともに、規範をなすものであったと云えよう。なお、高速鉄道の建設方式として同調査会は、山手方面の高段地については地下式とし、本所・深川・下谷・浅草等の低段地では高架式が適当であると提言している。

8. 東京市区改正設計高速鉄道網 1920(大正9)年1月

東京市内外交通調査会の報告を受けた内務省は同案に若干の修正を加えて、7路線の高速鉄道網計画を策定し、1919(大正8)年4月14日、東京市区改正委員会に諮問した。この内務省の諮問は、当時、

出願各社（5、及び6、参照）は無論のこと関係各方面に強い衝撃を与えた。とりわけ、東京市はこれを東京市の交通問題に対する国家の政策的介入と受け止めて反発した。市は、高速鉄道の市有市営の方針を固めるとともに、内務省案に対して、市の現状に即した対案としていわゆる児玉案（東京市児玉隼鷹電気局技術長の案、図-4参照）を用意し、市区改正委員会に提案した。この児玉案とは、

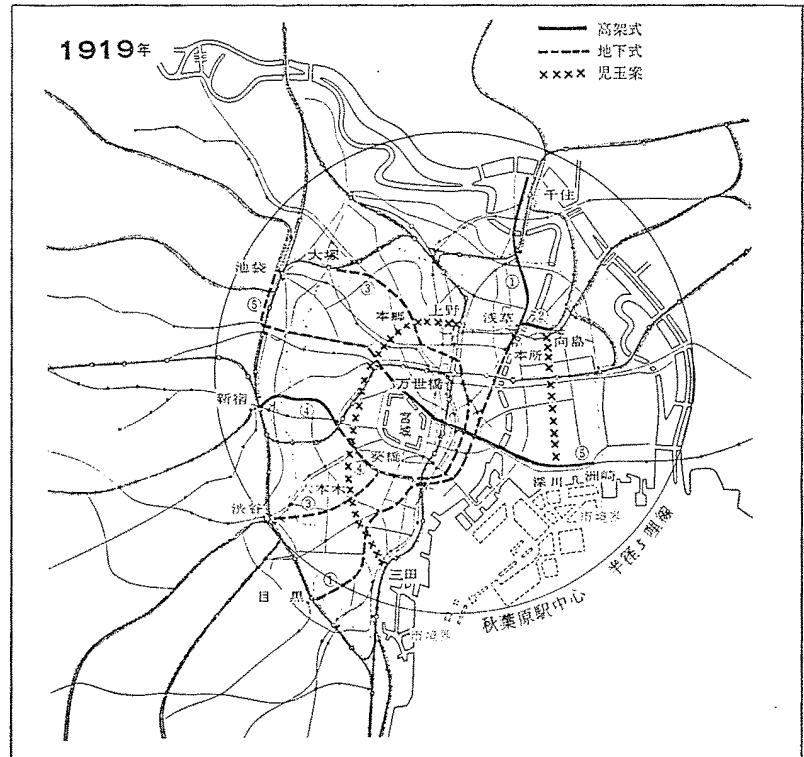
- (1) 内務省案は、あまりにも省線本位であり、東京市の交通の現状にそぐわないこと、
- (2) したがって、宮城と山手線のほぼ中間に位置する三田・六本木・牛込・本郷・上野を結ぶ環状型の路線を加えること、
- (3) 同時に、下町の本所・深川を結ぶ路線を追加すること、

というものであった。東京市区改正委員会の審議では当然予想されたこととは云え、当時出願中の路線（5、及び6、参照）との関係、路線網それ自体の適否、東京市の推す児玉案などをめぐって意見が分かれたため、特別委員会（委員7名で構成）に付託することとした。特別委員会でも両案は対立して激しい議論が展開され、採決の結果は3対3の同数となった。この結果、委員長の決裁により内務省案が可決され、結局、児玉案は廃案となつた。⁵⁾

1920（大正9）年1月14日、東京市は4本の直径線（第1、第2、第3、第4）と3本の半径線（第5、第6、第7）からなる7路線を告示した（図-5参照）が、この年1月には明治以来の東京市区改正

図-4 東京市内外交通調査会提案の高速鉄道網計画
(作製:君島光夫)

| 路線名 | 主な経過地 | 航道延長(km) | 摘要 |
|----------|-----------------------------------|----------|------------------------------|
| ① 目黒・千住線 | 目黒・飯倉・御成門・鳥森・狭地・浅草橋・浅草・千住 | 22.1 | 目黒-浅草間地下式 |
| ② 浅草・向島線 | 浅草・向島 | 10.0 | 浅草一千住間高架式 |
| ③ 汽谷・大塚線 | 汽谷・六本木・葵橋・鳥森・日本橋・万世橋・本郷3丁目・荒巣町・大塚 | 21.0 | 高架式 |
| ④ 新宿・茨橋線 | 新宿・市ヶ谷町・四谷・馬込町・伏見宮邸付近・弁慶橋・茨橋 | 6.6 | 新宿一伏見宮邸付近間高架式 |
| ⑤ 池袋・洲崎線 | 池袋・目白・江戸川橋・飯田橋・九段坂・大手門・永代橋・洲崎 | 12.6 | 伏見宮邸付近一茨橋間地下式 普通式・高架式・地下式 |



条例に代わって新しく都市計画法が制定されており、したがってこの路線網は東京市区改正条例による高速鉄道網としては最後を飾るものとなった。

1919（大正8）年から1920（大正9）年にかけて、4つの会社が6路線について地下鉄敷設の免許を取得した（5・及び6・参照）が、これらの路線はほぼこの路線網に準拠した形となっている。しかし、早川徳次の東京軽便地下鉄道株式会社以外の3社の免許路線は関東大震災〔1923（大正12）年9月〕までに着工されず、失効したことはすでに6・で述べたとおりである。ところで、この路線網は当時、東京市における高速鉄道網としては、ほぼ完備に近い形とされていた。やや見方を変えて今日的視点から

この路線網の特徴を考え
てみると、

(1)、当時の東京市における路上交通手段の主役が市電であり、その中心が須田町附近であったことや、中央線の国電も1919(大正8)年3月1日に万世橋・東京間が開通するまでは万世橋から出発していたことなどから、須田町・万世橋附近が路線網の中心となっていること、

(2)、当時の東京市の行政区域が山手線内の旧市(1889(明治22)年5月1日、15区(旧幕時代の江戸府内)を行政区域とする東京市が誕生)内にとどまっていたことを配慮したこともある、路線網の起終点が背後地の浅い原宿や大塚も含めた山手線の各駅になっていること、

(3)・市電の営業エリアとの関係から見た場合、当時、高密度に発達した旧市内部の輸送力を担うものとして、いわば路上の市電を地下に入れた性格の路線網として策定したものと考えられること、

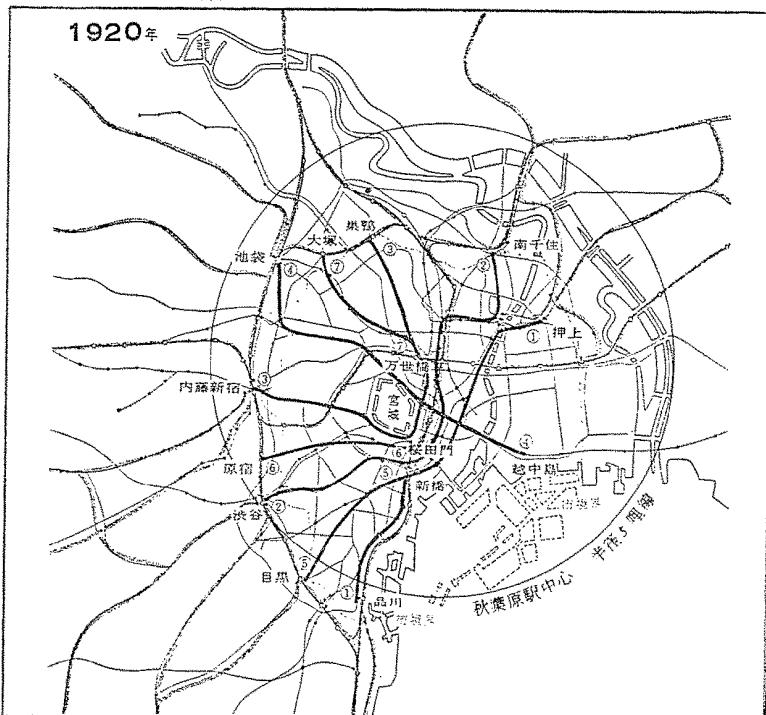
(4)、路線網の範囲は、秋葉原駅を中心としてほぼ5哩圏の地域に計画されていること、等があげられる。

かりに、路線網の範囲を行政区域としての旧市内に限定することなく、将来における住宅地から都心部への通勤圏を想定して、山手線外の新市域の人口増も考慮した都市高速鉄道網を計画していたならば、恐らくその後行なわれた幾度かの路線網計画に対しても、大きく影響を及ぼすこととなり、現在の東京における高速鉄道網の様相は一変していたであろう。

図-5. 東京市区改正設計高速鉄道網

(作製:君島光夫)

- 1920(T-9).1. 東京市区改正条例による高速鉄道網告示
大正9年1月14日・東京市告示第2号
東京市告示第2号
東京市区改正設計左の通り追加せられる。但因面は本市役所に備置く。右明治21年勅令第62号東京市区改正条例第2条に依り告示す。
東京市長 田尻輝次郎
高速鉄道線路の部
第1. 品川八ツ山より新橋、築地、両国西側、雷門を経て押上に至る線路
第2. 池袋より霞町、新橋、万世橋、上野、雷門を経て南千住に至る線路
第3. 内藤新宿より四谷見附、桜田門、万世橋を経て東京に至る線路
第4. 池袋より山手線鉄道線路に沿い高田馬場に出て飯田橋を経て越中島に至る線路
第5. 自由より新橋に至る線路
第6. 原宿より青山1丁目、赤坂見附を経て桜田門に至る線路
第7. 大塚より伝通院前を経て万世橋に至る線路



9. 東京市の出願路線と都市計画高速鉄道網

1925(大正14)年3月

1923(大正12)年9月、突如訪れた関東大震災は東京に大打撃を与えた。東京地下鉄道株式会社(1920(大正9)年3月22日、東京軽便地下鉄道株式会社と東京鐵道株式会社が合同して会社称号を東京地下鉄道株式会社と改称)による上野・浅草間着工(1925(大正14)年9月27日)の寸前にあたる1925(大正14)年1月8日、東京市は帝都復興計画と都市交通政策確立の観点から高速鉄道の建設は目下の急務であると判断して、6路線(延長82.2km)によよぶ高速鉄道建設の出願を行なった(図-6参照)。この東京市の出願が契機となって、関東大震災以前に策定された従来の高速鉄道網計画(1920(大正9)年1月東京市告示)の見直しが行なわれた。

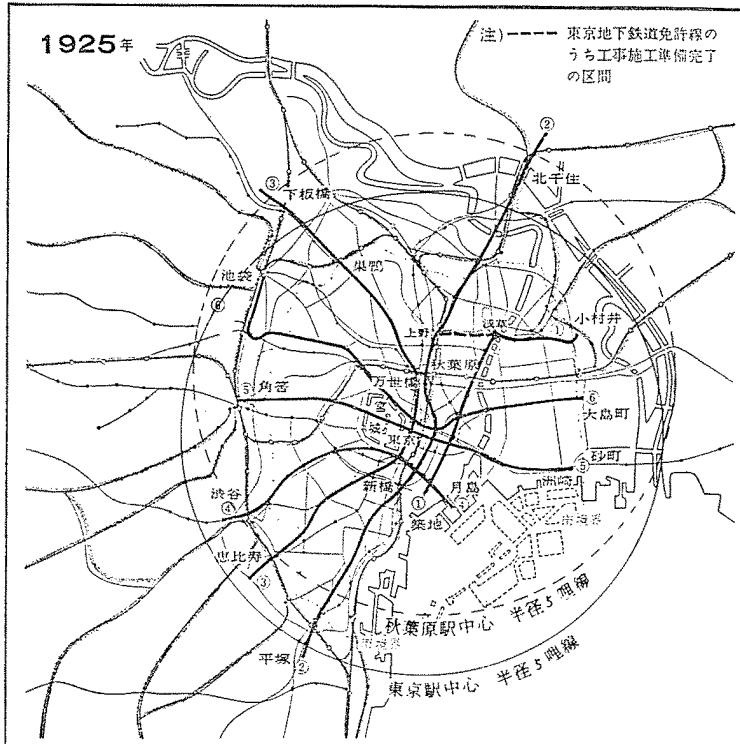
見直し作業は復興局が主催する「高速鉄道に関する協議会」(内務、大蔵、鉄道の各省及び府市関係者で構成)の「地下鉄道路線調査特別委員会」で行なわれたがこの結果、従来の7路線を整理縮小して5路線(延長82.4km)からなる路線網を策定した。この成案は、特別都市計画委員会に諮ったうえ正式に決定され、1925(大正14)年3月30日内務省より告示された(図一7参照)。新しい高速鉄道網の決定後、東京市は先に申請した6路線を都市計画高速鉄道網に合致するよう変更して、5路線のうち東京地下鉄道株式会社の免許線である第1号線を除いた4路線について、1925(大正14)年5月6日出願を行ない同年5月16日その全線について免許⁷⁾を取得した(表-1参照)。新路線網は、7路線から5路線に縮小されたにもかかわらず、路線相互間の連絡を密にしたため、前計画より複雑な印象を与える。また、路線網の中心がこれまでの須田町・万世橋附近から東京駅附近に移動した点も注目される。当時、復興局に於いてこの見直し作業に当った安倍邦衛によると見直しの要領は

- (1).復興事業による道路の改廃拡築に伴い練り直したこと、
- (2).1920(大正9)年の路線網には半径線が3本あったがこれを全部直線に改めたこと、
- (3).1920(大正9)年の路線網は都心から放射並行線が大部分であったが、成るべく並走部分を短縮して交會せしめ、放射路線相互間の連絡をよくするように努めたこと、
- (4).各放射線より都心部への交通を便ならしめるため、都心部に於ける網の組み方には徹底的改変を加えたこと、

図-6 東京市営高速鉄道出願路線

(作製:君島光夫)

| | | |
|---|------------------|---------|
| ① | 篠地一人形町一浅草橋一小村井 | 9.0 |
| ② | 平塚一五反田一新橋一上野一北千住 | 18.7 |
| ③ | 恵比寿一日比谷一東京駅一下板橋 | 18.2 |
| ④ | 渋谷一赤坂見附一日比谷一月島 | 8.9 |
| ⑤ | 角筈一東京駅一渕崎一砂町 | 13.8 |
| ⑥ | 池袋一大手町一人形町一大島町 | 13.6 |
| | 計 | 82.2 km |



8) であると説明している。

ところで表-1に示すように東京市は折角苦労して65.7kmにおよぶ路線網について免許を取得しながら、財源調達の挫折によって未着工のまま終焉を遂げたことは極めて残念なことであった。なお、東京市取得の免許線のうち、1部(渋谷・東京間ほか)を東京高速鉄道株式会社〔1934(昭和9)年9月5日創立、現小田急の前身とは全く別の同名の新会社〕に、残りの免許線のすべてを帝都高速度交通営団〔1941(昭和16)年7月4日創立〕に譲渡した。

9)
10. 東京市高速度鉄道速成委員会報告 1925(大正14)年3月

東京市に高速鉄道は絶対に必要であり、最早研究の時代ではなく実行の段階である、との認識のもと

に高速鉄道網を如何なる方法によれば1日も早く実現することができるかを研究することを目的として、帝国鉄道協会に東京市高速度鉄道速成委員会（池田宏委員長、委員は八田嘉明、五島慶太ら13名で構成）を設置した。この研究成果は、1925（大正14）年3月25日、帝国鉄道協会会长渡辺嘉一（1858（安政5）年～1932（昭和7）年）あて報告されたが、同報告書に盛られた「決議の要領」の概略を示すと下記の如くである。

（1）急速施行を要する路線

東京市区改正委員会決定の路線網及び4民間会社に免許された路線を考究した場合、現在の東京市の交通状態において最も急速建設を要すると認められる路線として、

a).三田方面より都心地を経て上野・浅草方面に至る路線、

b).青山方面より都心地を経て池袋方面に至る路線、

の2路線を掲げている。其の他の路線は、すべて第2期または第3期として建設すべきである。

（2）工事竣工期限

最近1カ年内に着手するものとし、少なくとも5年以内に竣工することを要する。

（3）高架または地下のいずれを探るか

図-7. 都市計画高速鉄道網

（作製：君島光夫）

東京都市計画高速度交通機関路線左の通決定するの件大正14年3月26日内閣の認可を得たり

大正14年3月30日 内務大臣 若槻礼次郎

第1 東京都市計画高速度交通機関路線左の通定む番号 路線 延長(約) 82.4 km

1. 省線五反田駅附近より芝公園、新 16.7

橋駅、日本橋、万世橋、上野、浅

草を経て押上に至る

2. 省線目黒駅付近より西久保、祝田 16.1

町、本石橋、浅草橋、田原町を

経て南千住に至る

3. 省線渋谷駅付近より桜田本郷町、 15.4
東京駅前、万世橋、本郷3丁目を
経て省線鶴駅付近に至る

4. 省線新宿駅付近より四谷見附、日
比谷、築地、鶯谷町、御徒町、本
郷3丁目、竹早町を経て省線大塚
駅付近に至る

5. 省線地袋駅付近より早稲田、飯田
橋、一ツ橋、東京駅、永代橋を経
て洲崎に至る

14.2

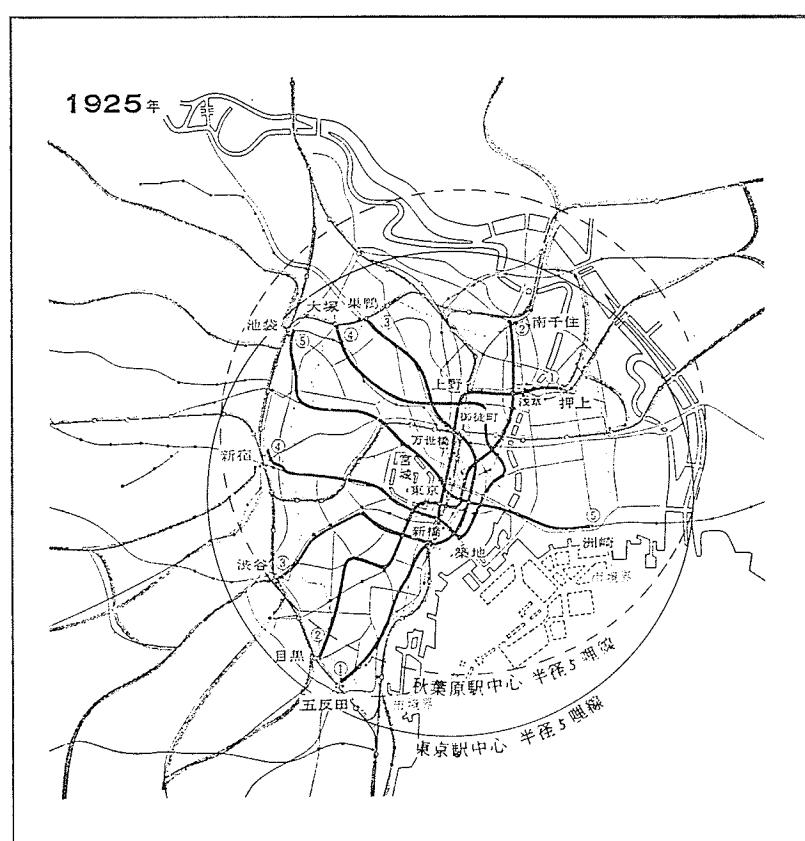


表-1. 東京市免許取得路線

（原図：「都営地下鉄建設史－1号線－」1971.2.1）

| 路線番号 | 起 点・終 点 | 通 過 地 | 延 長 | 停留所数 |
|------|---------|---|---------|------|
| 2 | 日 黒・南千住 | 大崎・天現寺橋・六本木・飯倉・桜田門・銀治橋・本石町・浅草橋・森田町 | 16.1 km | 17 |
| 3 | 渋 谷・東 鳴 | 赤坂見附・虎ノ門・日吉町・数寄屋橋・永楽町・呑平橋・本郷3丁目・本郷着町 | 15.4 | 17 |
| 4 | 角 管・大 横 | 半蔵門・桜田門・数寄屋橋・築地・浜町・横山町・美倉橋・上野広小路・真砂町・大塚仲町 | 20.0 | 18 |
| 5 | 池 袋・洲 崎 | 戸塚・喜久井町・飯田橋・一ツ橋・永楽町・中橋広小路・永代橋 | 14.2 | 15 |
| 計 | | | 65.7 | 67 |

（注）① 路線番号は都市計画高速度鉄道網の路線番号

② 第1号線は東京地下鉄道株式会社の免許線

高架または地下のいずれを採用すべきかは、各々一長一短があり種々議論されているが、例外として高架または深部式による場合以外は、原則として浅き路下式とすべきである。政府は、東京市に免許した地下鉄に対しては深さ50尺以上の地下に敷設するよう条件を付しているが、このように深部において工事を施行することは、建設費の増大を來し、且つ乗降に対しても甚しい不便があり、いずれの点からみても得策と云えず、地勢上止むを得ない箇所を除いて全部浅き路下式の構造を採用すべきである。

(4).起業者

高速鉄道建設の起業者については、東京市が市電と併せて高速鉄道の経営も行なうならば市内交通の統一経営上理想ではあるが、現今では住宅、道路、上下水道等の緊急整備を要するものがあり高速鉄道問題の解決に主力を傾注すべきほど財政的余裕がない。したがって、「現今の経済状況においては私設会社の独力を以て之を解決せんとするも亦難事なりと謂わざるべからず、依て速成の手段としては官民の協力に依り東京市内に高速度鉄道の敷設免許権を有する私設会社及郊外電鉄会社にして東京市内に高速度鉄道を延長せんとする者を合同せしめ政府又は東京市に於て其の建設費の一部を出資するか又は之に補助し若くは建設費に対し一定の利益を補給するの方法に依るべし」としている。

(5).高速度鉄道速成に関する附帯決議

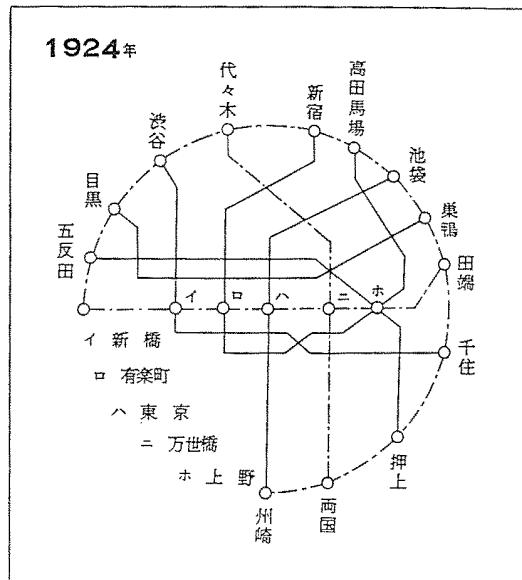
- a).高速度鉄道の早期実現を図るために、高速度鉄道法その他各種法規の制定または改廃を為すこと。
- b).政府はすみやかに東京市高速度鉄道速成委員会を設置すること。
- c).高速度鉄道の建設に際しては地下埋設物の整理法及び道路占用料金免除に関する特別法の制定を為すこと。
- d).東京市内高速度鉄道については、単一機関の下に全市に亘って統一した設計を樹つること。

11. 都市高速鉄道網に関する諸私案

(1).太田圓三案〔1924(大正13)年4月〕¹⁰⁾

東京市が4分の3円形であることに着目して、図8に示す高速鉄道網の原理を示し、具体案として次の2案を提案した。

図-8. 3/4 円形に着目した高速鉄道網の原理
(太田圓三：東京の高速鉄道に就て 1924・4)



第1案

- a).五反田（または目黒）より桜田門・日本橋・万世橋・上野・白山を経て巣に至る路線
- b).目黒（または恵比寿）より天現寺・御成門・日比谷・小川町・御茶の水・湯島・上野・浅草・押上を経て亀戸に至る路線
- c).渋谷より六本木・虎の門・新橋・人形町・浅草を経て三の輪（または南千住）に至る路線
- d).新宿より四谷見附・赤坂見附・桜田門・人形町・上野・春日町・早稲田を経て高田馬場に至る路線
- e).池袋より江戸川橋・飯田橋・日本橋を経て州崎（または砂町）に至る路線

第2案

- a).五反田より飯倉・虎の門・桜田門・東京駅前・浅草橋・三の輪を経て南千住に至る路線
- b).目黒より天現寺・芝公園・御成門・日比谷・小川町・御茶の水・湯島・上野・浅草・押上を経て亀戸に至る路線
- c).渋谷より六本木・虎の門・新橋・江戸橋・上野・早稲田を経て高田馬場に至る路線
- d).新宿より四谷見附・赤坂見附・桜田門・人形町・万世橋・神保町・飯田橋を経て池袋に至る路線
- e).巣より白山・水道橋・大手町・日本橋・永代橋を経て州崎に至る路線

(2).ルドルフ・ブリスケ案〔1925(大正14)年3月〕

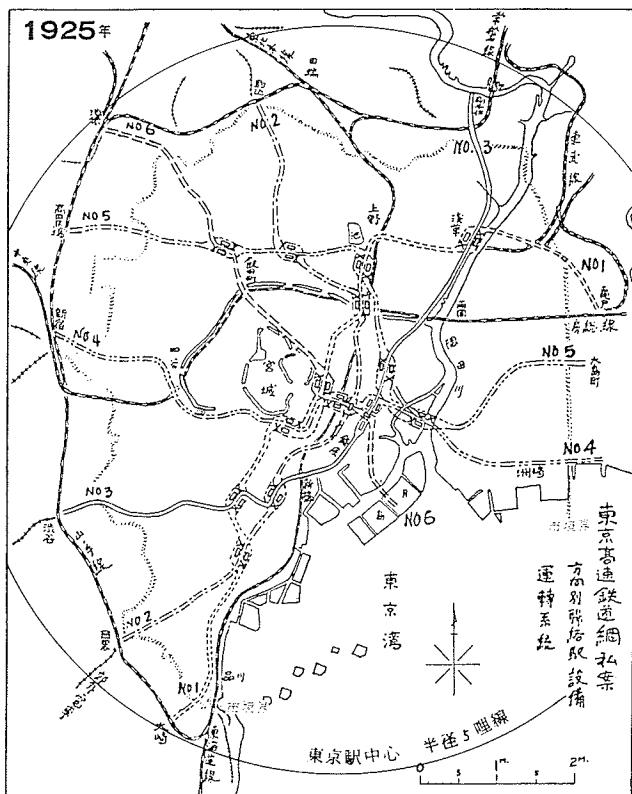
ルドルフ・ブリスケ〔ドイツ人技師・ベルリン高速鉄道技師として地下鉄建設に従事後シーメンスバウユニオン社東京出張所土木技師長として来日、後に東京地下鉄道株式会社技術団員〕は、乗換駅はできるだけ並列交差方式にすべきである、との考え方から「方向別運転連絡駅を有する東京高速鉄道の私案」を発表した(図-9参照)。太田圓三案と比べて隅田川以東が便利になっている。

(3).安倍邦衛案〔1928(昭和3)年8月〕

都市高速鉄道網は、4号線と5号線の並走区間が長い点を指摘して之を交差させるなどして独自の補正案を提案した(図-9参照)。安倍邦衛〔鉄道省・東京地下鉄道株式会社・帝都復興院を経て東京市電気局高速鉄道調査課(1926年12月18日設置、1930年4月5日廃止)の初代課長に就任〕は、他の人に比べ長年月にわたって都市高速鉄道網に関する議論を開展している点が注目される。

図-9. 東京市高速鉄道網私案

(ブリスケ:東京市の高速鉄道に就て 1925.3)



(4).山本新次郎案〔1932(昭和7)年8月〕

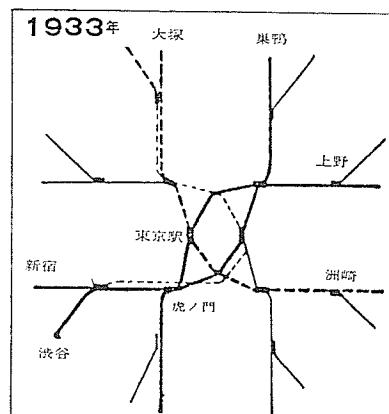
東京市の現状から都市高速鉄道網を批判して、郊外からの交通については山手線で乗り換えるのではなく、直通線として建設すべきであるとして修正案を発表した。

(5).小野諒兄案〔1933(昭和8)年6月〕

十字交差構造が主体の都市高速鉄道網に対して修正を加え、土木学会誌〔第19卷第6号、1933(昭和8)年6月〕に私案を発表した(図-10参照)。

図-10. 都市高速度鉄道網私案

(小野諒兄:都市高速度鉄道網に就て 1933. 6)



同案をめぐって、その後、安倍邦衛との間で議論が展開された。

(6).須之内文雄案〔1940(昭和15)年1月〕

帝都交通網整備の遂行には困難を伴なうが、都市百年の大計に誤なきを期すべきであるとして、東京市における高速鉄道網の建設順序、連絡駅、渋谷・池袋両副心間を直通する急行線計画、郊外延長分岐計画などについて具体的な提案を行なっている。

12. おわりに

関東大震災〔1923(大正12)年〕以前に策定された高速鉄道網計画では、路線網の中心を須田町・万世橋附近に据えていたが、関東大震災直後に帝都復興計画との関連で策定された計画では東京駅附近に移行した点については既に本文で述べ

たとおりである。さらに、関東大震災からちょうど60年を経過した現時点(1983(昭和58)年)の路線網の中心は、東京駅を核として、周囲の大手町・日比谷・銀座・日本橋で囲まれた地域へと大きく変貌を遂げてきている。一方、路線網について概観すると、1945(昭和20)年までに開通した唯一の路線である現在の銀座線(浅草・新橋間は東京地下鉄道株式会社、新橋・渋谷間は東京高速鉄道株式会社が各々建設し、1939(昭和14)年9月16日相互直通運転開始)を含め、山手線内の路線網は当時考えられた諸路線網の形態と大同小異であり、都心部に集中した典型的な路線網となっている。現今、21世紀をめざした東京都のマイタウン東京構想(東京都長期計画・1982(昭和57)年12月)では、これまでの1点集中型(1極依存構造)の都市構造から職と住の均衡した多心型都市構造(多核多圈域型)へ誘導していくことを基本方針として環状方向の交通網の整備を長期的政策課題として掲げている。これを都市高速鉄道網について、本文との関連において考えるならば、例えば、早川徳次の第3期線(循環線)、図-3.の環状線(第2期予定線)、図-4.に示す児玉案(準環状線)などに見られるように、すでに半世紀前から先人による研究成果が提案されており注目されるところである。筆者は、東京の地下鉄建設の実務にたずさわる技術者の1人として、1906(明治39)年から1940(昭和15)年頃の黎明期において東京市の高速鉄道網計画の策定・調査・研究に尽力された先人に対して唯頭が下がるばかりであり、ここに深く敬意を表するものである。今後、東京における交通網の整備にあたっては、臨海部・区部・多摩地区を含めて新しい交通需要に対応し得る総合的な交通体系の検討が必要であり、都市高速鉄道網計画についてもこれらの一環として、新しい視点からの議論が展開されて然るべきであろうと考えるのである。

なお、本文で取りあげた個々の路線網に対するより細かい考察および路線網の類型(モデル的パターン)との関連、あるいは1945(昭和20)年以降に改訂された路線網の変遷等については別途機会を見て述べることといたしたい。

参考文献

- 1).早川徳次:東京市の交通機関に就て、帝国鉄道協会々報、第18卷第11号、p.957、1917(大正6)年11月
- 2).前掲1).p.974
- 3).東京地下鉄道株式会社:「東京地下鉄道史(乾)」1934(昭和9)年6月20日
- 4).土木学会:「東京市内外交通ニ関スル調査書」土木学会誌、第5卷第3号附録、1919(大正8)年6月
- 5).東京都交通局:「都営地下鉄建設史-1号線-」、p.41、1971(昭和46)年2月1日
- 6).前掲5).p.65
- 7).前掲5).p.69
- 8).安倍邦衛:討議、都市高速鉄道網に就て(特に東京地下鉄道網に就て)、土木学会誌、第20卷第5号、p.393、1934(昭和9)年5月
- 9).帝国鉄道協会:東京市高速度鉄道速成委員会報告書、帝国鉄道協会々報、第26卷第3号、1925(大正14)年3月
- 10).太田圓三:東京の高速鉄道に就て、帝国鉄道協会々報、第25卷第4号、pp.267~268 1924(大正13)年4月
- 11).ルドルフ・ブリスケ:東京の高速鉄道に就て、帝国鉄道協会々報、第26卷第3号、pp.127~128、1925(大正14)年3月
- 12).安倍邦衛:東京市高速鉄道の概観、帝国鉄道協会々報、第29卷第8号、p.479 1928(昭和3)年8月
- 13).山本新次郎:高速鉄道と大東京の交通機関、鉄道時報、1713~14、1932(昭和7)年8月6日~13日
- 14).山本新次郎:討議、東京高速鉄道実相の一端、土木学会誌、第20卷第8号、pp.929~931 1934(昭和9)年8月
- 15).小野諒兄:都市高速度鉄道網に就て(特に東京市地下鉄道網に就て)、土木学会誌、第19卷第6号、pp.423~428、1933(昭和8)年6月
- 16).須之内文雄:東京市における高速鉄道の計画に就て、土木学会誌、第26卷第1号、pp.37~49 1940(昭和15)年1月