

東武鉄道の成立過程と沿線地域との関連についての一考察*

A Historical Study on Relationship between the Management of the Tobu Railways and the Area along its Railway Lines before the World War II

為国孝敏**・榛澤芳雄***

by Takatoshi TAMEKUNI** and Yoshio HANZAWA***

概要

本研究では、東京と北関東の両毛地域とを結ぶ貨物輸送を主として敷設された東武鉄道をとり上げ、その成立過程における経緯と沿線地域との関連について実証的な分析を試みた。

その結果、両毛地域の機業振興と鉄道の敷設が有機的に結合したことによって、結果としてわが国の近代化に大きく寄与したことを実証できた。しかしながら、東武鉄道は沿線地域の産業振興を主眼としていたために、都市化の進展による東京の拡大時期に郊外鉄道としての脱却が遅れることとなった。

1. はじめに

近代国家建設を目指した明治政府は、国力養成のための大きな政策目標として富国強兵、殖産興業を掲げた。その目的達成のための一つの手段として全国の運輸交通機関の整備、特に鉄道ネットワークの整備を推進した。その中でも重要視されたのは、外貨獲得のための輸出産業の振興とその生産地と主要港湾とを接続させる鉄道の整備であった。しかしながら、明治政府の財政は逼迫していたため、こうした鉄道の整備は公益性の高い事業であるにもかかわらず、民間資本の積極的な導入に支えられたと言うことができる。

こうしたわが国の近代化過程において、国力養成の根幹をなす事業に民間資本がどのように取り入っていったのか、またそれを支えた公的保証はどのようなものであったか、さらに受益者となる地域はどのようにそれを受容していったのか、を解明するこ

とは、地域の発展に寄与するインフラ整備のあり様を探るうえで重要な課題となる。

筆者らは、鉄道整備と都市化過程との関連、および民間資本による鉄道事業と地域の変容、などについて東京の郊外地域を対象とした実証的な分析を行ってきた。その中からは、戦前の東京地域においては鉄道会社の経営施策が地域の変容に深く関わったことが指摘できるとともに、その経営に公的なインセンティブが働いており、これらがモータリゼーション未発達の中で有機的に結合してきたことを指摘してきた。

こうした背景のもと、本研究では、東京地域に敷設された私設鉄道の中でも早くに蒸気鉄道として整備され、かつ路線長の長い東武鉄道を取り上げ、その成立過程と地域との関わりについて実証的な分析を行なうことを目的とする。

2. 東武鉄道の成立

図-1に現在の東武鉄道日光線、伊勢崎線とJR新幹線との位置図を示す。

東武鉄道は、川崎八右衛門ほか11人によって1895

* keywords: 東武鉄道、地域開発、両毛地域

** 正会員 工博 足利工業大学講師・工学部土木工学科
(〒326 栃木県足利市大前町268-1)

*** 正会員 工博 日本大学教授・理工学部交通土木工学科



図－１ 現在の東武鉄道日光線、伊勢崎線概略図

(明治28)年4月6日に発起され、翌1896(明治29)年6月22日に仮免許が下付された。これを受けて、1896(明治29)年10月16日に創立総会を開催し、総会後の取締役会で、専務取締役位末延道成を選任した。その後、1897(明治30)年9月3日に本免許が下付され、同年11月1日に会社設立登記を行なった。

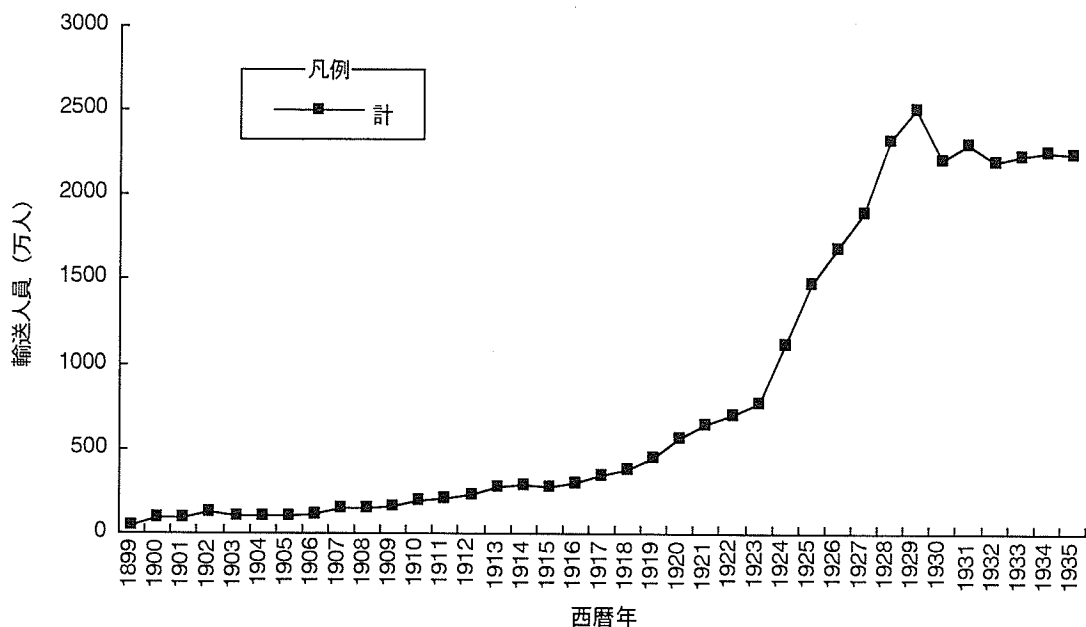
発起時の創立願によると、路線は、東京市本所区を起点に、東京府下千住、埼玉県下の草加、越谷、粕壁(春日部)、杉戸、久喜、加須、羽生、群馬県下館林町を経て栃木県下足利町の両毛鉄道足利停車場に至る52マイル(83.686km)で、軌道幅員は3尺6寸(1.067m)、私設鉄道条例に基づく旅客貨物運輸業の出願となっている。沿線地域となる両毛地方は、当時の主要輸産業であった機業の集中している地域であった。

出願後、1895(明治28)年9月26日に提出された発起人意見書では、鉄道敷設による沿線の殖産興業を述べているほか、既設の日本鉄道との共存を強く述べている(並行路線としての妨害が多かったことがうかがわれる)。

また東武鉄道の創立願が出されるや、沿線自治体

表－１ 沿線地域からの意見書等

意見書・陳情書
東武鉄道敷設に関する意見書(沿線5町村)
館林町羽生町加須町代表の陳情書
東武鉄道敷設に関する意見書(沿道町村委員総代)
群馬県邑楽郡住民代表の陳情書
東武鉄道敷設に関する陳情書(久喜町代表)
東武鉄道敷設に関する再陳情書(久喜町代表)



図－２ 東武鉄道の乗降客数の推移

関係者からも殖産興業のための鉄道敷設に対して、多くの期待を込めた意見書、陳情書が出されている（表－１）。

続いて東武鉄道は、1895（明治28）年5月17日、千住停車場から堀切、枕橋、亀戸、総武鉄道本所停車場、小名木川、洲崎を経て越中島に至る4.5マイル（7.2km）の線路延長を追加出願した。1900（明治33）年8月に延長線の本免許が下付され、1902（明治35）年4月1日、北千住～堀切間が開業した。その後、曳舟～亀戸間の延長計画が着手され、1904（明治37）年4月5日に開業した。しかし、越中島への延長は、市内横断箇所での用地買収困難などの沿線情勢の変化により、実現しなかった。

さて一方、当初出願路線は1898（明治31）年11月10日に千住～久喜間が着工した。工事は初め北千住方面より敷設する計画であったが、北千住付近で土地買収に困難をきたした。工事順序を変更した結果、1899（明治32）年8月27日開業した。

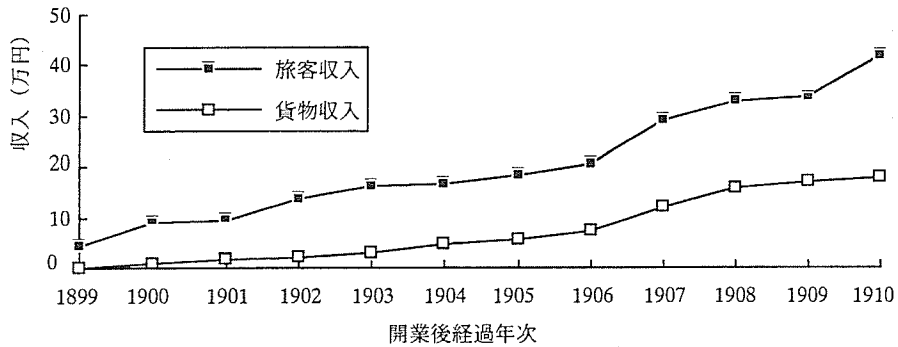
その後、1902（明治35）年9月に久喜～加須間、1903（明治36）年4月に加須～川俣間、1907（明治40）年8月に川俣～足利間がそれぞれ開業した。

図－２に東武鉄道の開業以降、戦前における乗降

客数の推移を、併せて図－３に開業初期の営業収入の推移を示す。先述したように東武鉄道の開業は、沿線自治体関係者の積極的な働きや後背地に当時の主要輸出産業の生産地帯を有していたにもかかわらず、両図から判断すると開業初期の利用に関しては徐々に増加した程度である。図－２から、乗降客数が急激に増加するのは、1924（大正13）年以降の5年間であるが、これは関東大震災による影響が考えられる。

３．起点浅草乗入れをめぐる競争

戦前の浅草は、早くから東京市域有数の繁華街として栄えていた。先述したように、沿線の殖産興業を主目的に敷設された東武鉄道であったが、営業収入増加方策の一つとして、当時の一大消費地であった浅草への乗入れを考えたことは容易に伺える。しかしながら、この浅草乗入れめぐる競争は、1912（大正元）年に路面電車として開業した京成電気軌道との競争が生じた。ここでは、東武鉄道と京成電気軌道の競争経緯を把握し、その結果について考察す



図－3 東武鉄道の開業初期の営業収入

る。

先述したように、東武鉄道は、当初起点を越中島とし、沿線の諸物産を東京港と接続することを目指していた。1899（明治32）年11月6日に申請した延長線の本免許の下付願いでは、千住停車場より、堀切、枕橋、亀戸を経て総武鉄道本所停車場（現錦糸町駅）に出て、小名木川、洲崎を過ぎて越中島に達するとしていた。この本免許が翌1900（明治33）年8月に下付されたのを受けて、北千住～吾嬬橋間を第1期として起工し、1902（明治35）年4月に開通し、吾嬬橋駅（現業平橋駅）が開業した。この駅は、1904（明治37）年4月に亀戸線が開通し、列車が総武線の両国駅を始発に変更したことにより廃止されるが、1908（明治41）年3月1日に駅名を浅草駅と改めて再び開業し、1931（昭和6）年5月浅草花川戸線の開通まで東武鉄道の起点となっていた。しかし、この浅草駅は、実際の浅草からは隅田川の川向こうに位置していた。これには、当時の東京市当局は市内交通公営論が支配していたこと、そのために路面電車としての東京市電が浅草を経て隅田川を渡って敷設されていたことによるものと推察される。

こうした中で、1923（大正12）年9月1日に関東大震災が発生し、浅草を含め東京の下町の大半が焼け野原と化した。この時の火災で東武鉄道の浅草駅は全焼し、また駅構内に引き込んでいた東京市電の

上屋も倒壊した。しかし、東武鉄道は、この期に浅草駅から高架線で延長して隅田川を渡り、浅草花川戸から上野駅に達する鉄道の延長計画を立て、震災後すぐの1923（大正12）年10月19日に免許申請をしている。この申請は、翌1924（大正13）年12月27日に、浅草駅～浅草花川戸間に限り免許された。関東大震災では浅草を中心とした地域は焦土と化しているが、発生後、日も浅いうちにこの免許申請が出されていることは、この路線延長計画はかなり早い段階から立てられていることが推察できる。

こうして浅草花川戸線は、1931（昭和6）年5月25日に開業し、この開通と同時に浅草駅は業平橋駅と改称し、起点は浅草雷門駅と呼称した（現浅草駅）。この浅草雷門駅は、1929（昭和4）年9月に起工し、1932（昭和7）年2月に竣工した東武ビルディング内に新設されたもので、構内で地下鉄線と接続するとともに、3階以上には松屋呉服店（百貨店）が入りターミナルデパートを形成した。

一方、本所区押上町を起点とした京成電気軌道は、将来的に上野、浅草への連絡を意図した路線計画をたてていた。すなわち、押上起点は、上野、浅草方面との連絡が念頭であった。しかし、1924（大正13）年12月に東武鉄道が業平橋～浅草花川戸間の認可を取ったため、京成電気軌道は材木町線に申請を切り替えるとともに、鉄道大臣宛てに東武鉄道の路線延長の特許と同等の扱いを受けることの陳情書

を提出した。

しかしながら、材木町線の追加出願は見通しが立たず、これを取り下げて1927（昭和2）年3月15日に、終点を浅草花川戸とする浅草延長線を出願した。これに対して東京市会本会議にて乗り入れ賛成原案が可決され、ここに京成電気軌道の浅草乗り入れは実現に向けて動きだした。しかしこの議決の直後の1928（昭和3）年9月6日、この浅草乗り入れに関して不正事実ありとする、京成疑獄と呼ばれた事件が発生し、京成電気軌道の浅草乗り入れは暗礁に乗り上げた。その後、1931（昭和6）年7月21日に浅草延長線に特許状が下付されたが、その後の時局の変化ともあいまって着工に至らず、1943（昭和18）年7月17日に断念する結果となった。

結果として、この浅草乗り入れ競争は東武鉄道が勝利を納め、起点に一大消費拠点としての浅草を手に入れることとなったが、図-2に示すように、1931（昭和6）年の乗入れ以降も乗降客数は伸び悩んでいることが判る。関東大震災後、乗降客が急激に増加しているが、昭和恐慌が原因と見られる1929（昭和4）年以降の乗降客数の停滞傾向が維持された結果であった。

4. 沿線人口の変化に関する比較分析

前節で述べたように、関東大震災以降の昭和初期において、東武鉄道の乗降客数が停滞している。

ここでは、その現象を分析するため、沿線人口の推移を視座として、東京地域における他の私設鉄道との比較を行うこととする。なお、ここで対象とした沿線地域は1932（昭和7）年に大東京市となる市域であり、比較した鉄道会社は、鉄道敷設の性格から軽便鉄道法、地方鉄道法を準拠法として開業したものとした。

このうち軽便鉄道法を準拠法とした武蔵野鉄道（池袋－飯能間）は、東武鉄道と同様に蒸気鉄道として開業したものである。また、その他の目黒蒲田電鉄（目黒－蒲田間）、東京横浜電鉄（渋谷－神奈川間）、小田原急行鉄道（新宿－小田原間）、（旧）西武鉄道新線（高田馬場－川越間、現新宿線）、帝都電鉄（渋谷－吉祥寺間）は、地方鉄道法を準拠法とし、それぞれ電気鉄道として開業したものである。東武鉄道以外の開業年は、それぞれ武蔵

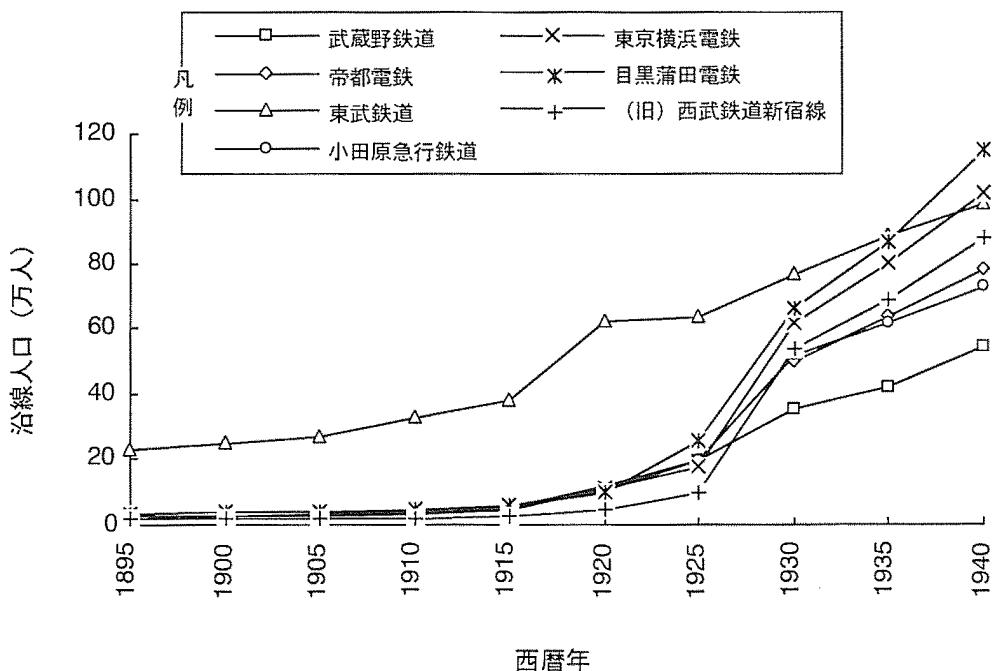


図-4 東京地域における鉄道沿線人口の推移

野鉄道が1915（大正4）年、目黒蒲田電鉄が1923（大正12）年、東京横浜電鉄が1926（大正15）年（渋谷乗入れは1927（昭和2）年）、小田原急行鉄道が1927（昭和2）年、（旧）西武鉄道新線が1927（昭和2）年、帝都電鉄が1933（昭和8）年である。

図－4に、東京地域における戦前の各鉄道沿線地域の人口の推移を示す。

全体的には、関東大震災以降の昭和初期に急激な人口増加傾向が見られる。特にこの時期に地方鉄道法を準拠法として開業した鉄道会社沿線の上昇傾向が強い。東武鉄道沿線は、鉄道開業（1899年）以前から他の沿線地域に比べて人口が多い。これは、他の鉄道沿線が東京西方の郊外部であるのに対して、東武鉄道の路線が江戸期からの下町の人口密集地域を含んでいるためである。また、昭和期からの増加傾向では、東武鉄道と武蔵野鉄道の両沿線地域が同様の増加傾向を示している。こうした沿線人口の増加傾向は鉄道利用者数や営業収入にどのような影響を与えたのか。

図－5に各鉄道会社の輸送人員の推移を、図－6に同じく旅客収入の推移を示す。

図－5から、目黒蒲田電鉄、東京横浜電鉄の輸送人員が急激に増加しているが、東武鉄道は1930（昭和5）年以降、停滞傾向が続いている。一方、図－6の旅客収入を見ると、東武鉄道の収入がかなり多いことが判る。このことは、東武鉄道の旅客一人当たりの乗車距離は、他の鉄道各社に比べて長いことが考えられる。すなわち、他の鉄道会社が比較的東京市域周辺の近距離輸送に重点をおいているのに対して、東武鉄道は遠距離輸送の誘客に重点をおいていることが推察される。こうした結果は、後発の電気鉄道会社が沿線の宅地開発等の兼業に積極的であったとの指摘も実証できる。

5. 両毛地域との関連分析

前節にて、東武鉄道は遠距離輸送の誘客に重点をおいているとの仮説をたてた。ここでは、それを検証するため、東武鉄道設立当初の目的である、機業地帯の両毛地域との関連について分析を試みる。

両毛地域は、関東北部の渡良瀬川流域、栃木県と

群馬県にまたがる地域であり、江戸時代から織物の産地として発展してきた。明治初期には、栃木県は京都と並んで絹織物および絹織交織物の全国1位の地位にあった。その中心に足利市（栃木県）があり、江戸と結ぶ渡良瀬川水運の集散地として発展してきた。こうした状況から、明治維新以降の近代化の中で、主要輸出物の産地としての両毛地域と東京、横浜との鉄道の敷設申請が多く出されている。

わが国最初の私設鉄道として設立された（1882（明治15）年）日本鉄道会社の創立にあたっては、両毛地域の機業経営者も積極的に鉄道建設の促進に尽力しており、足利郡だけで13名が出資している。その後「上野下野東京間と鉄道を連絡し其物産運搬の便を起す」（定款草案）として、1886（明治19）年に両毛鉄道会社の発起人総会が開催された。折からの全国的な私有鉄道に対する投資ブーム（このため、翌1887（明治20）年に私設鉄道条例が制定された）や、路線両端で日本鉄道会社線と接続していること（そのため日本鉄道と業務契約を結び従属的な路線となった）もあって、敷設工事は順調に進み、1888（明治21）年、小山－足利間が開通した。両毛鉄道は地元の大きな期待の中で出発したが、その後、旅客輸送を主目的としたことや日本鉄道のやり方に地元や投資家からの不満が生じて業績は不振を極め、結果として1897（明治30）年、日本鉄道会社両毛線となり、その後国有化された。

こうした中、両毛鉄道の開通以降、足利－東京間の交通量は織物生産の発展とともに増大したため、明治20年代後半から東京直結鉄道案が出され、東武鉄道と毛武鉄道（成立せず、免許の一部は東武鉄道に譲渡）に免許された。この東武鉄道の計画に対しては、2節にも記述したように、予定線沿いの各町村から多くの賛成意見書・陳情書が提出され、その中では、人口の多いこと、殖産興業の地であること、既設鉄道を妨害しないことの3点を強調している。こうして東武鉄道は、1907（明治40）年に足利町駅までが全通した。この駅と足利町は渡良瀬川に架設された洋式木橋（初代渡良瀬橋、1902年、木造アーチ）でつながったが、不便であった。しかしながら、足利市史によれば、東京までの最短経路であったことから開通とともに乗客は急増し、また足利地方の移出入貨物の大部分を運ぶようになったと

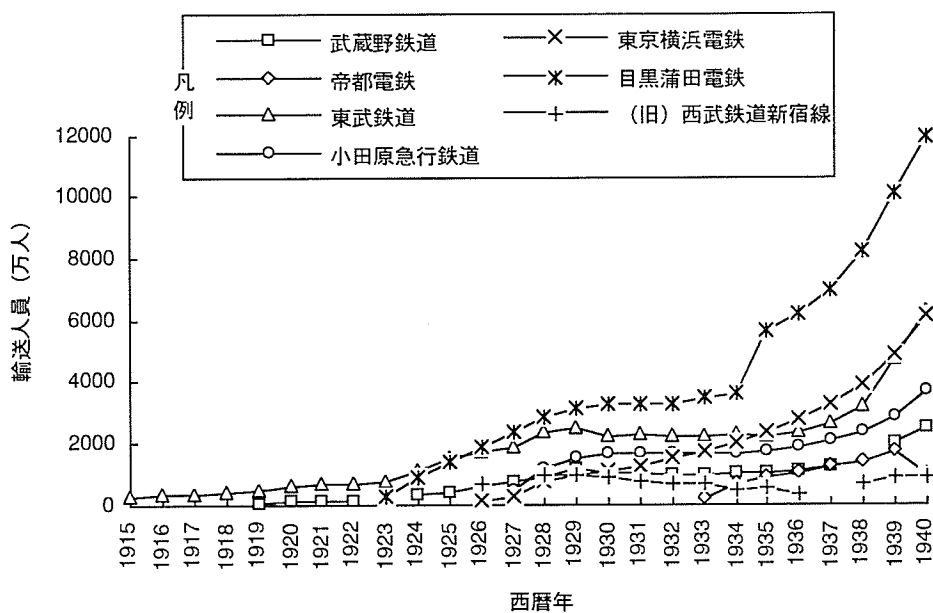


図 - 5 鉄道各社の輸送人員の推移

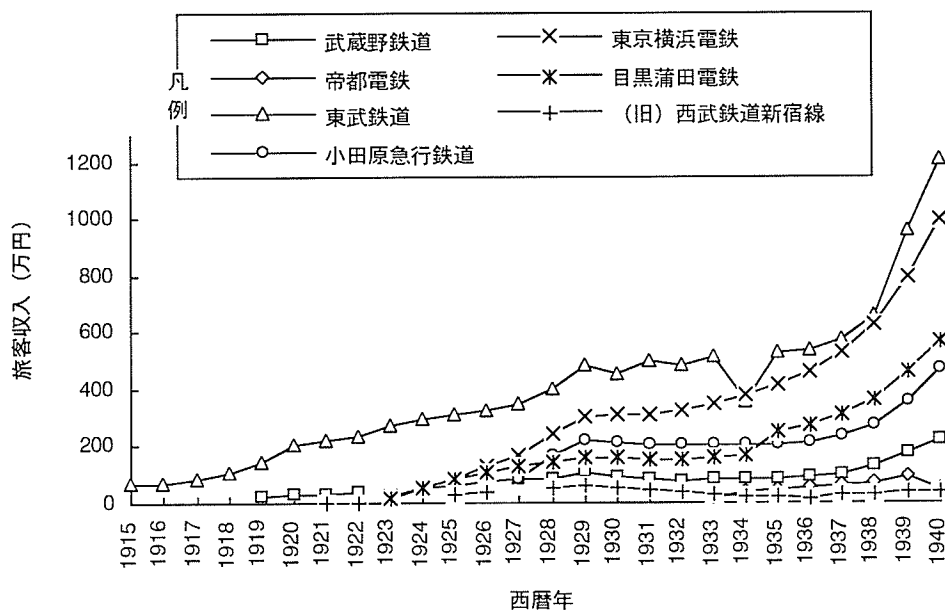


図 - 6 鉄道各社の旅客収入の推移

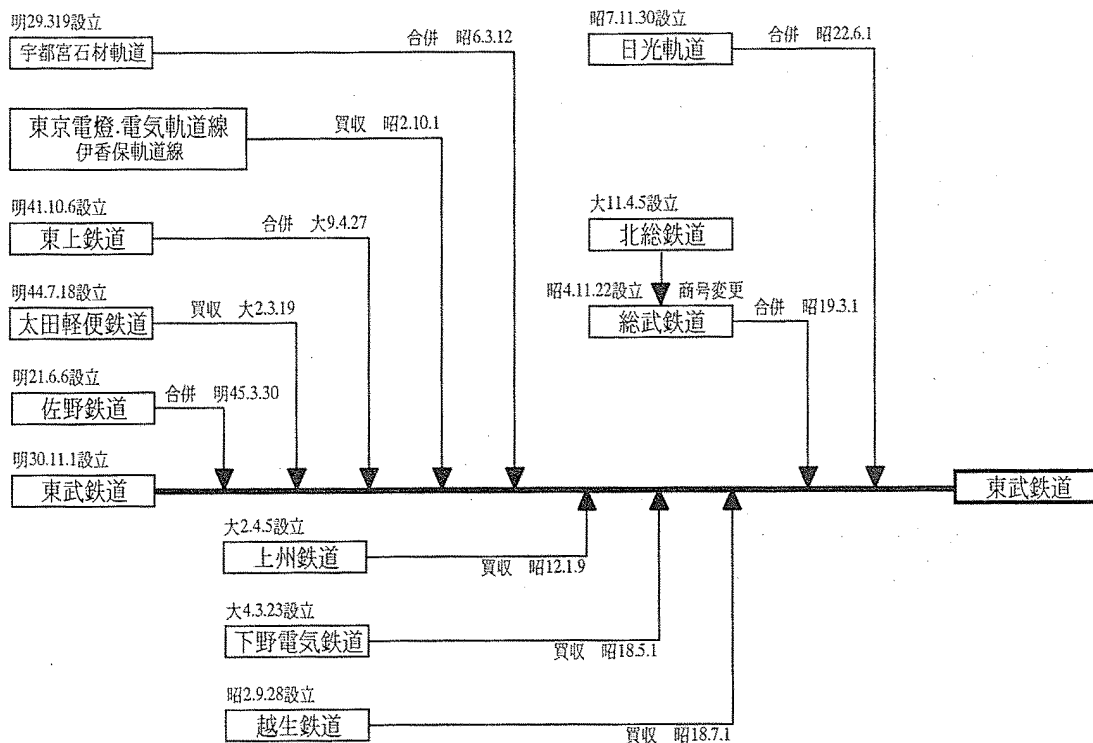


図-7 東武鉄道による合併・買収会社の変遷

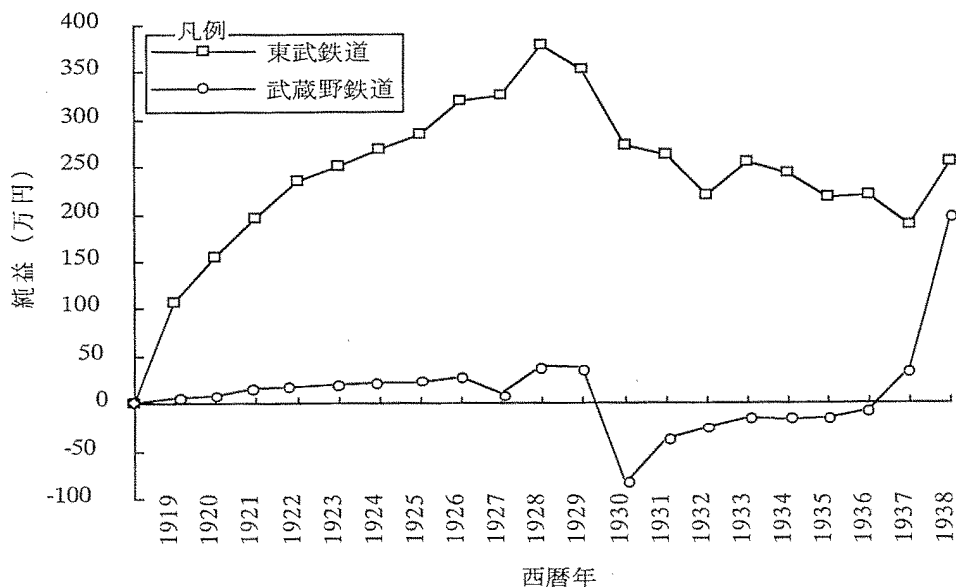


図-8 東武鉄道、武蔵野鉄道の純益の推移

も記述されている。さらに、明治末年には、足利町駅の旅客収入は浅草駅に次いで第2位、貨物収入は浅草、葛生、館林に次ぐようになった。

このような状況の中で、東武鉄道は両毛地域を中心に関連する会社を合併・買収している。図-7に戦前における東武鉄道が合併・買収していった主な会社の変遷図を示す。この図から、東武鉄道が北関東地域に勢力を拡大していった様子が推察される。

このような事業展開が可能となったことを実証するため、戦前における東武鉄道の財務状況の推移を図-8に示す。ここでは、1919（大正8）年～1938（昭和13）年までの鉄道統計資料のうち、営業収支表、貸借対照表のデータから純益（会社の収益）の推移を示した。また、同様の蒸気鉄道として武蔵野鉄道の純益の推移も併記した。

この図から、東武鉄道は1928（昭和3）年までは順調に純益が増加し、最大値は400万円弱にも上っている。しかし、その後は1937（昭和12）年に至るまで下降傾向を示しているが、これは官設鉄道以外の競合路線が見られないことから昭和恐慌による影響と推察される。しかしながら、この時代の東武鉄道の純益は全般的に高いことから、良好な経営状態の中で事業展開が進められていったことが推察される。一方、武蔵野鉄道の経営状態はかなり厳しい状況が伺えるが、この結果として1934（昭和9）年に武蔵野鉄道は鉄道抵当法による強制執行を受け、事実上倒産した（この管財人として箱根土地の堤康次郎が加わり、経営権が変更された）。

6. まとめ

本研究では、東武鉄道を取り上げ、その成立過程を把握するとともに、沿線地域との関連について実証的な分析を試みた。

その結果として、以下の点が分かった。

1) 東京地域に敷設された鉄道の中で東武鉄道は遠距離輸送を強く意識していたこと。

2) そのため、両毛地域などの北関東に事業展開を進めるため、関連する会社の合併・買収を積極的に実施し、地域の独占を図っていったこと。

3) それを可能にした要因の一つとして良好な経営状態を維持していたこと。

4) また、こうした状況整備に殖産興業の先進地域としての自負を持つ両毛地域など、沿線自治体が東京との直結に意欲的であったこと。

明治以降の近代化の潮流の中で、東武鉄道は沿線の殖産興業意識を反映して発展してきたことが伺える。しかしながら、このことが東京西南部に敷設された地方鉄道法を準拠法とする鉄道会社の兼業意欲と決定的に性格を異にする結果につながったものと推察される。そのため、東京の拡大の中で、東京周辺に良好な宅地環境の整備に立ち後れる結果となったとも推察される。

今後は、戦後の発展過程の実証的分析を試みて、公益事業としての鉄道と地域の関連についての考察を深める必要がある。

参考文献

- 1) 為国孝敏・榛澤芳雄：渋谷、池袋からの郊外鉄道とその沿線地域の変容に関する一考察、土木史研究、No.14、pp.159-172、1994.6
- 2) 為国孝敏・榛澤芳雄：戦前における京成電気軌道の経営施策と地域との関わりについての一考察、土木史研究、No.15、pp.195-206、1995.6
- 3) 為国孝敏：近代における東京地域の郊外鉄道の発展過程に関する実証的研究、日本大学博士論文、1994.11
- 4) 東武鉄道：東武鉄道六十五年史、1959.8
- 5) 日本社史全集刊行会：東武鉄道六十五年史（復刻）、常盤書院、1977.7
- 6) 京成電鉄：京成電鉄五十五年史、1967.6
- 7) 東京府：東京府統計書（明治29年～昭和15年）
- 8) 鉄道省：鉄道統計資料（大正8年～昭和13年）
- 9) 足利市史編さん委員会：近代足利市史第一巻通史編、1977.3
- 10) 足利市史編さん委員会：近代足利市史第二巻通史編、1978.3
- 11) 早稲田大学経済史学会：足利織物史上巻、足利織維同業会、1960.3
- 12) 早稲田大学経済史学会：足利織物史下巻、足利織維同業会、1960.9