

戦前における路面軌道から地方鉄道への転換と 東京の拡大への影響に関する一考察*

*A Historical Study on Relationship between the Transfer from Streetcars to Local Railways
and the Development in Tokyo Metropolitan Area before the World War II*

為国孝敏**・松本 崇***・中川三朗****

*by Takatoshi TAMEKUNI**, Takashi MATSUMOTO*** and Saburo NAKAGAWA*****

概 要

本研究では、軌道条例を準拠法として開業した東京の京成電気軌道、京王電気軌道、京浜電気鉄道の各鉄道会社が、どのような背景のもとで地方鉄道へと転換していったのか、さらにそれらが東京の拡大にどのように影響を与えたのかについて、実証的な分析を試みた。その結果、地方鉄道補助法の成立によって専用軌道の建設が容易となり、東京の拡大という需要に対応が可能であったこと、こうした地方鉄道への転換が東京の拡大を助長したこと、それによって各社が郊外鉄道としての性格を色濃くしていったことが把握できた。

1.はじめに

近代における東京の都市骨格や都市機能の形成に、都市鉄道網の成立が早期に成されたことが大きく寄与したことが指摘されている。また、こうした都市鉄道の形成に民間資本が積極的に導入されたことや、それを促す公的インセンティブが働いたことも指摘されている。このような都市鉄道の成立過程を探る時、注目すべきは、それらの敷設にあたっての準拠法の性格が異なることである。すなわち、一方は私設鉄道条例（法）、軽便鉄道法といった蒸気動力による幹線鉄道型であり、もう一方は軌道条例（法）といった電気動力による既成市街地の街路上を軌道敷とする都市内路面電車型である。

1906（明治39）年の鉄道国有法の成立に伴い、民間資本で成立、運営される東京地域の鉄道は、その起点を山手線の内側に置くこと、すなわち都心への延伸が許されなかったために、山手線上の各駅を起

点として郊外へ放射状に敷設された。結果として、現在見られる東京地域の鉄道は、戦前にその主要骨格が形成されることとなった。こうした鉄道路線網の発達には、モータリゼーション未発達の背景のもと、結果として首都東京の拡大時期と重なったため、民間企業としての鉄道各社の経営安定に大きく寄与したと考えられる。

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。

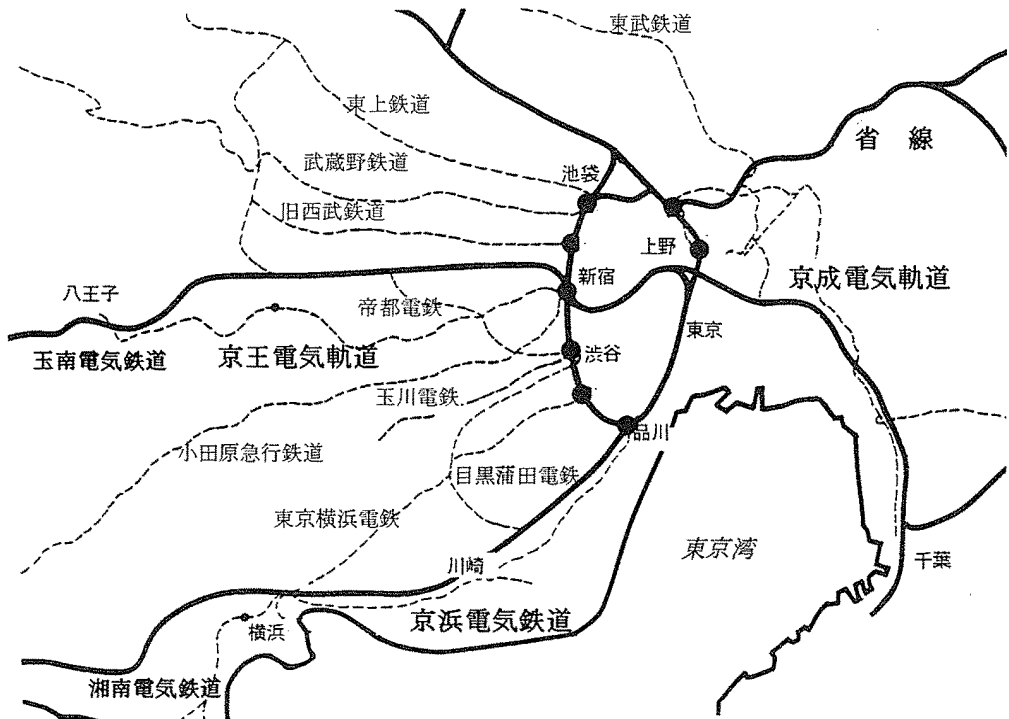
こうした背景のもと、本稿では、まず東京地域に敷設された私設鉄道の中で、軌道条例（法）を準拠法として成立した鉄道を取り上げ、路面軌道で成立した背景を把握する。つぎに1919（大正8）年の地方鉄道法の成立背景の中で、いわゆる郊外鉄道へと転換していった経緯と東京の拡大との関連について

* keywords : 路面軌道、東京の拡大、影響分析

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

*** 学生員 足利工業大学大学院土木工学専攻 交通計画研究室

**** 正会員 工博 足利工業大学教授・工学部土木工学科



図－1 戦前の東京地域の鉄道路線概略図

考察を加えることを目的とする。また、対象とした鉄道会社は、京成電気軌道（現京成電鉄）、京浜電気鉄道（現京浜急行電鉄）、京王電気軌道（現京王帝都電鉄）とした。

2. 軌道条例での成立背景

（1）京成電気軌道

京成電気軌道の創立は、1903（明治36）年頃に三者競願で出願されたことに始まる。

第1は、本多定次郎、利光鶴松、野中万助、井上敬次郎を主体とする東京市街鉄道派、第2は、郷誠之助男爵、飯村丈三郎、川崎八右衛門、本多弘たちの1派、第3は、松平正直男爵、内藤義雄、鈴木峯吉など貴衆両院議院200余名からなる1派、からの競願であった。当時、東京市街鉄道設立にあたっての利権争いが泥沼化していた状況もあり、争うことの不利益を本多定次郎が積極的に工作と説得を行った。また、当時の内務大臣原敬から小山田信蔵代議士を介して、三派合同を条件としての特許の内

意があったため、三派の代表の本多、飯村、内藤が協議の結果、各派協議会を開いて合併の決議を行った。そして浅草区材木町駒形河岸の隅田川汽船（一銭蒸気）2階に仮創立事務所を設置し、そこで再度申請を練り直し、計画路線を以下のとおりとして出願した。

本所区押上町を起点とし、東京府南葛飾郡吾嬬村（現墨田区吾嬬町）を経て同郡寺島村大字寺島に至る新設軌道敷、これより亀青村を経て中川新架橋を渡り、同郡小岩村大字伊予田国道に至る里道、それより江戸川を渡り、千葉県東葛飾郡市川町大字市川に至る国道および新設軌道敷、同郡八幡町を経て同郡葛飾村大字西海神に至る国道、千葉県二宮村大字前原新田に至る新設軌道敷、同郡大和田町、印旛郡白井町、同郡佐倉町大字田町に至る仮定県道、同町大字宮小路、同郡酒々井町、公津村を経て同郡富里村大字日吉倉字論田に至る新設軌道敷および県道、同郡成田町成田停車場前（現JR成田駅前）に至る新設軌道敷とした

その後、1907（明治40）年5月28日に内務大臣原

敬の名で特許が出された（内務省東甲第56号、単線架空式、軌間4尺6寸）。1908（明治41）年5月15日、電気事業経営の命令書が逓信大臣から出された。

しかし、不況による株式募集の行き詰まりや、建設費不足分は社債や借入金などで賄うなどの計画変更にて再認可を受け、1909（明治42）年6月30日創立総会を開催し、京成電気軌道が発足した（資本金150万円、本社：東京市麹町区八重洲町、専務取締役：本多貞次郎）。

京成電気軌道の軌道敷設については、会社創立後に特許線全線の調査を受け、1910（明治43）年5月に起点（押上）付近の電車線の架空方式を単線から複線に変更する手続きを申請した。当初計画では全線単線架空式の予定であったが、起点付近の発展状況と沿線予定地での市街地形成気運を受け、電気事業取締規則の拘束や市内電気軌道との連絡不都合との見通しから計画変更手続きを行なっている。

こうして1912（大正元）年11月3日、本所区押上～市川間、開業した（ただし、江戸川～市川間は伝馬船による直結であった）。

京成電気軌道は、開通当初よりその起点である押上駅付近の区画整理について、市区改正委員会と東京市に陳情を続けた。しかし、区画整理については一向に話が進展せず、また当初予定していた市電押上線との接続も、東京市による市電の延伸計画が遅れたために進展しなかった。その後、京成電気軌道の押上～市川間が開通して1年後の1913（大正2）年11月、ようやく市電が押上まで開通した。それとあわせて東京市は上野・押上間の区画整理に着手した。

（2）京浜電気鉄道

京浜地区を対象とする民営鉄道計画は、高島嘉右衛門らによる官設鉄道払下運動の挫折の後、明治20年代後半の全国的な企業勃興と鉄道敷設熱を背景として、私設鉄道・軌道敷設計画が相次いだ。

こうした中で、川崎在住の田中亀之助（旅館経営）らと東京在住の立川勇次郎らが合体して、1896（明治29）年3月18日、「川崎電気鉄道敷設特許請願書」を内務大臣に提出した（川崎町～大師河原村間17町に電気軌道を敷設）。これ以前に、1895（明

治28）年7月4日に横浜在住の高瀬理三郎らの横浜電車鉄道が横浜～川崎～大師河原間の電気鉄道敷設を出願した。この両者競願を受けた内務省は、神奈川県に処理を委託し、その後両者協議によって合同し、大師電気鉄道と称した。

1897（明治30）年8月26日、大師電気鉄道は、内務省から川崎町久根崎～大師河原村までの特許状を下付され、また逓信省から電気使用許可を、農商務省から発起認可をそれぞれ受け、1898（明治31）年2月25日、大師電気鉄道株式会社が創立し（専務取締役役に立川勇次郎）、1899（明治32）年1月21日、六郷橋～大師間（1マイル10チェーン）が開業した。

こうした中で明治20年代後半から諸派が乱立していた京浜間連絡鉄道ルートについての合同協議が行なわれた。その結果、大師電気鉄道を改称した京浜電気鉄道として各派が合同することで調整され、1899（明治32）年4月25日に京浜電気鉄道株式会社が成立した。その事業計画は、品川～六郷橋間のほか、川崎停車場および羽田への延長線、川崎～横浜間延長線を漸次建設することとし、第一期線として六郷橋～大森停車場間の工事に直ちに着手することとなった。そこで翌4月26日、京浜電気鉄道は六郷橋～品川橋間および大森支線の特許出願申請を提出した（全線複線併用軌道、同年11月28日特許）。

その後、1900（明治33）年4月8日、第一期線の竣工後に第二期線を着工するとして工事施行認可が申請された（同年8月16日認可）。この大森延長線工事は、認可後ただちに着工された（同年8月18日工事着手届）。着工後の地元民の反対運動や道路拡幅問題等を乗り越えた後、1901（明治34）年2月1日、開業した。

京浜電気鉄道は、1901（明治34）年3月30日、品川橋～官設鉄道品川停車場（東京市芝区高輪南町）間の特許を出願した。しかし東京市内への特許が東京府、東京市の承認を得られなかったため、出願区間を品川橋～品川鉄橋（市部と郡部の境界）間に短縮して出願した（品川町内の道路が狭隘のため複線の新設軌道とした）。さらに翌年5月27日に、大森（海岸）～品川橋間の工事施行認可線の全線新設軌道化を出願した（道路拡張の困難と、品川鉄橋終点にて東京電車鉄道と連絡しての高速運転をするた

め)。

新設軌道化は、国道に敷設するのに比べて、危険が少なく、交通の点からも良いとして地元からも歓迎されたため、1902(明治35)年11月29日、六郷橋～品川間線路変更として許可された。また同日品川橋～品川鉄橋間が特許され、12月10日に川崎～神奈川間の新設軌道への変更が許可された。さらに1903(明治36)年7月3日、川崎～大森間の全区間新設軌道化を出願したが、品川～神奈川間全てが新設軌道となることは軌道条例の趣旨にそぐわないとして内務省の許可がおりず、結局蒲田村付近を併用軌道とすることで出願変更された。

京浜電気鉄道は、品川鉄橋までの免許取得により相対する東京電車鉄道(東京市内の路面軌道)との連絡を検討し始めた。そこで、1903(明治36)年4月19日、速力、車両構造変更(大型車体ボギー車)、軌間縮小(4フィート8インチ半から東京電車鉄道と同じ4フィート6インチへ)の許可願いを提出した。このうち軌間変更は7月3日に許可、8月17日着工、翌年3月1日に竣工したほか、車両も8月1日に許可された。しかし運転速度の変更は認められず、内務省基準の時速8マイル以下の制限のままであった(計画では最高時速50マイルで、品川～神奈川間を30分以内)。

こうして、品川～大森海岸間は、1904(明治37)年5月8日に全線新設軌道にて開業したが、用地買収に手間取り大部分が単線運転であった。さらに日露戦争の影響にて発電所の出力増強用の機械等が間に合わなかったため、ボギー車が使えず、低速路面軌道方式での開業であった(その後ボギー車は1904(明治37)年9月21日に使用された)。

川崎～神奈川間の建設工事は、品川延長完成後の1905(明治38)年1月に工事施行認可を申請し(同年3月認可)、4月13日に起工、同年12月17日に全線の新設軌道複線化工事が竣工し、12月24日に開業した。この神奈川線の開業後、さらに、全線新設軌道、複線の高速電気鉄道システムとするため、その後は併用軌道の新設軌道化、単線の複線化等の改良工事を行ない、1906(明治39)年にはほぼ完成した。

(3) 京王電気軌道

明治期の多摩地区は、武蔵野特有の雑木林と田畑・桑畑が広がる農村地帯で、ここを西へ伸びる甲州街道、青梅街道沿いに人家が集まり、調布、府中、田無などには宿場が形成されていた。青梅は近辺の山から石灰石が採れることで知られ、また八王子は人口2万余を数える織物の町、宿場町として栄えていた。

甲武鉄道(後の国鉄中央線)は、武蔵野の発展を見越して、人口の多い甲州街道沿いに鉄道敷設計画(新宿～八王子間)を持って発足したが、街道筋の住民(高井戸、調布、府中あたり)の猛烈な反対にあった(鉄道開通により宿屋、人力車夫の商売が衰退する、汽車の火や煙で桑や野菜が駄目になる、などの理由)。そこで、やむなく新宿から北上して青梅街道を越し、その後武蔵野台地を一直線に西へ向かって立川へ伸びる敷設計画に変更し、1889(明治22)年8月、新宿～八王子間が開通した。甲武鉄道の開通によって、従来甲州街道を利用していた人々が、次第に甲武鉄道を利用するようになったため、先に鉄道に反対していた住民、とくに府中町民を中心に一転積極的な鉄道誘致活動を展開した。

こうした中で、日露戦争後の好況時(事業の新設、拡張が相次いだ)、1905(明治38)年12月、渡辺熊之進ら17名によって日本電気鉄道株式会社が設立され、蒲田～調布～府中～立川間および新宿～府中間の鉄道敷設が出願された。翌1906(明治39)年8月に武蔵電気軌道と改称して出願路線を修正し、新宿～府中間をさらに立川～八王子間に延長し、新たに府中～国分寺間の路線を追加出願した。1907(明治40)年6月25日に本線の新宿～八王子間、支線の府中～国分寺間が特許されたが、調布～蒲田間は特許されなかった。

1910(明治43)年9月21日、武蔵電気軌道は、同年4月に似通った名の武蔵電気鉄道(後の東京横浜電鉄)が設立されたことなどもあり、京王電気軌道株式会社と改称した。

京王線は、1912(明治45)年6月8日に笹塚～調布間(12.2km)が起工され、10か月後の1913(大正2)年4月15日に開通した(単線)。この開業と同時に、未開業の新宿～笹塚間、調布～府中～国分寺

間に、電車開通までの臨時措置として乗合自動車を運行し、電車との連絡輸送を行なったが、これは東京での最初の実験であった。

しかし、開業はしたものの業績は芳しくなく、さらに第一次世界大戦前の不況時期とも重なったため、京王電気軌道は経営不振に陥った。そこで森村銀行に救済を求める一方、役員の更新・強化を繰り返した後、当時玉川電気鉄道の取締役兼支配人の井上篤太郎を専務取締役に迎えて、森村銀行からの資金援助に目途をたてた。その後、1915（大正4）年5月に新宿追分～笹塚間が開通、翌1916（大正5）年10月に調布～府中間が開通し、ここに新宿～府中間の直通運転を実現した。

京王電車が新宿追分を起点とした頃は、四谷見附から大木戸辺りが繁華な町筋であり、東京市街鉄道（東京市電）の追分～四谷見附間が1904（昭和37）年に開通しており、この新宿追分が当時の新宿繁華街の西の一角であった。

京王電気軌道は、大正初期に経営不振に陥り、大規模工事となる多摩川鉄橋の建設を含む府中～八王子間、および府中～国分寺間の建設が着工できなかったため。そのため路線特許は取り消されていた。

しかし、沿道住民の強い要請により、1920（大正9）年11月11日に井上篤太郎らを発起人として玉川電気鉄道が設立され敷設免許を申請した（1921（大正10）年10月免許）。

玉川電気鉄道は、その資本金の40%を京王電気軌道が引き受け、政府補助を受けるために地方鉄道法によって設立されたが、実際には政府補助金は交付されなかった（政策的見地から）。

こうした中で、玉川電気鉄道は、1925（大正14）年3月24日、府中～東八王子間を開業した（全線単線）。京王電気軌道、玉川電気鉄道両社では、通し乗車券を発売し（省線の新宿～八王子間運賃と同額に割引）、さらに八王子市街自動車、高尾自動車とも通し運賃を設定して旅客誘致を図ったが、府中駅にての乗り換えが不満となり旅客の増加につながらなかった。しかも玉川電気鉄道への地方鉄道法による補助金が交付されなかったため、事業上、統一経営・統一路線が強い要請となった。そこで1926（大正15）年12月4日、京王電気軌道は玉川電気鉄道を

吸収合併した。さらに新宿～東八王子間の直通運転を実施するため、玉川線の軌間を京王線の軌間（4フィート6インチ）に改めるとともに、車両とホームは玉川線の新型車両（大型で幅が広い）に合わせて京王線の各駅のホームを高く改築し直した。これによって、1928（昭和3）年5月22日、新宿～東八王子間の直通運転が開始された。

3. 成立背景の分析

（1）東京市電との関係

3社の成立過程で共通していることの一つに、起点箇所や軌間の選定に東京市街鉄道との連絡・接続が意図されていることがあげられる。明治期の東京市街地では、市区改正設計にて路面電車ネットワークが都市内交通として位置づけられ、山手線上の拠点駅に向けて路線が延伸された。一方、東京地域の私設鉄道は、当時の社会背景で生じた都市内交通の公有公営論などによって、都心部への乗り入れが許可されず、その起点を東京市街鉄道が接続する山手線上の拠点駅に置くことが当局より指導された。しかしながら、輸送需要の増加を図るためには、都心への直通運転など、利便性の向上が必要となる。そのため、軌道条例にて開業した鉄道では、将来、東京市街鉄道へ直接乗り入れて都心と郊外を接続させる意図が明確に志向されている。

（2）軌道条例での制約

3社が準拠法として軌道条例を選択した背景として、建設初期投資の問題が挙げられる。3社が設定した路線で共通していることは、需要の想定される既成市街地にその路線を確保しようとするものである。すなわち、既成の街道上に路線を併用軌道とすることによって、用地の確保を容易にし、また建設コストを抑制することが可能となる。しかしながら、既成市街地の街道上に併用軌道を敷設することは、輸送能力での制約が生じている。すなわち、場所によって道路幅員の必要性が生じるとともに、運転速度の制限や車両連結の制限が生じている。たとえば、京浜電気鉄道では1899（明治32）年に申請した特許出願では、全線併用軌道、複線の設計となっていたが、当局（内務省、東京府、神奈川県、警視

庁)の命令書により、道路拡幅が困難な市街地では新設複線を建設している。

4. 郊外鉄道への転換と東京の拡大

近代化の進展とともに、首都東京へは全国から人・物が集中するようになり、明治末期には江戸市域から郊外へと拡大し始めた。特に1923(大正12)年に発生した関東大震災により、東京の市街地は壊滅状態となったことは、人口の郊外化に拍車をかけた。こうした、東京の拡大による郊外人口の増加に伴い、東京地域の鉄道需要は増大するようになった。そのため、鉄道各社は、大量輸送、高速運転、フリークエンシーの増大という、いわゆる郊外鉄道の性格を指向するようになった。こうした背景には、東京市電との連絡にて都心への乗り入れ意図が容易ではなかったことも一因として考えられる。

京浜電気鉄道では、省線との間での京浜間旅客誘致競争から高速運転が指向され、また横浜以南に敷設された湘南電気鉄道との軌間統一が課題であった。湘南電気鉄道は軽便鉄道法に準拠して敷設された鉄道で、軌間4フィート8インチ半(1435mm)であり、さらにその起点である黄金町とは地方鉄道法による市街地連絡線(横浜～日ノ出町～黄金町)によって京浜電気鉄道と接続していた。しかしながら、京浜電気鉄道の軌間は、東京市電と同じ4フィート6インチに変更していたため、軌間の統一が必要であった。そこで、京浜電気鉄道は、1929(昭和4)年5月に省線品川駅乗り入れ線を出願、1931(昭和6)年5月に免許を下付されるとただちに高架線による乗り入れ工事を進め、合わせて在来線の改軌を進めた。1933(昭和8)年4月、品川～横浜間が4フィート8インチ半に改軌されるとともに、品川～浦賀(湘南電気鉄道)間で直通運転を開始している。

京王電気軌道では、府中～東八王子間の路線敷設のため、地方鉄道法を準拠とする玉南電気鉄道を設立したが、結果として地方鉄道補助法による補助金の配当が得られなかった

ため、1926(大正15)年12月にこれを吸収合併した。その後、玉南線の軌間を京王線と同じ4フィート6インチに改める工事を実施し、1928(昭和3)年5月に新宿～東八王子間の直通運転を実施している。これに伴い、大幅なダイヤの増加やスピードアップが図られたが、京王線の軌道は併用軌道のままであった。結局、京王線が地方鉄道法の適用への変更許可は、終戦後の1945(昭和20)年10月であり、併用軌道から新設軌道へと転換したのは1955(昭和30)年であった。

このように昭和期に入ると路面軌道から郊外鉄道への転換が成されていることがわかる。この状況を鉄道各社の輸送人員、旅客収入で示したものが図-2、図-3である。これらの図からわかるように、昭和期に入ると初期の昭和恐慌による落ち込みの後

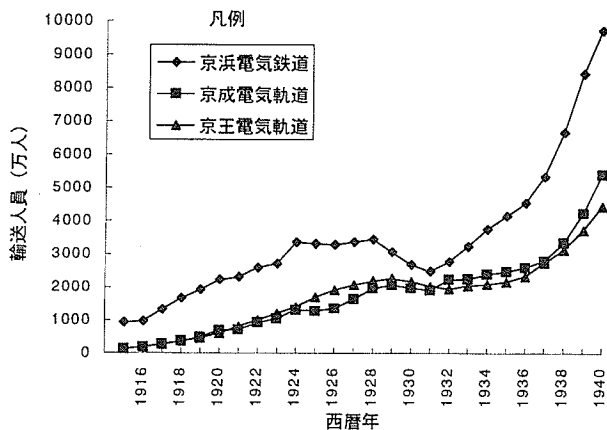


図-2 輸送人員の推移

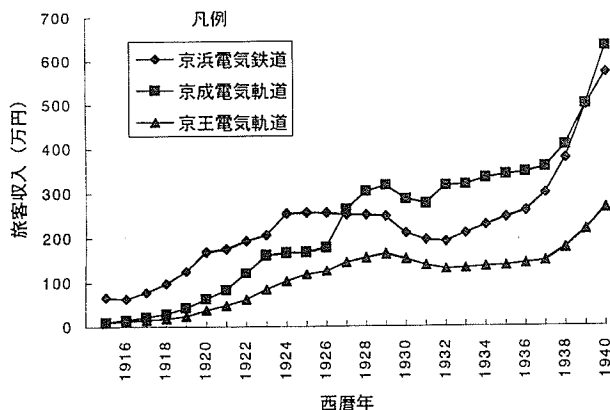


図-3 旅客収入の推移

は、大きく増加傾向が生じていることがわかる。また、沿線人口の推移を示したのが図-4であるが、関東大震災以降に大きな増加傾向が見られる。このことから、昭和期の東京の拡大は、郊外鉄道沿線地域に進展していったことが推察される。また、沿線人口の増加に伴う鉄道需要の増加が、路面軌道から郊外鉄道へ転換する大きな原動力足り得たとも推察することができる。しかしながら、こうした、路面軌道からの転換では、曲線路線の緩和や専用軌道の新設、ホームの増設、変電所の出力増強、新型車両の導入など設備投資に多額の資金が必要となる。その裏付けとして、鉄道各社の財務状況を示したのが図-5である。この図からは、3社ともに安定した経営状態を保っているといえる。

4. まとめ

本稿では、軌道条例を準拠法として設立された東京地域の私設鉄道3社が、東京の拡大背景の中で、いつ頃に路面軌道から郊外鉄道へと指向し、性格を転換していったのかについて考察を行った。

その結果、東京の拡大傾向が顕著となった大正期からその胎動が見られ、昭和期に入ると安定した経営環境の中で具体的に転換していることが確認できた。特に京浜電気鉄道では、省線との競合の中で郊外鉄道への転換意識が早い時期に生じている。

しかしながら、軌道条例を準拠法として成立した東京地域の鉄道は、兼業によって収益を高めていたことが指摘されており、また敷設された路線も新設軌道部分の占める割合が高かったことも転換を容易にした一因とも考えられる。

また、昭和期は戦時体制に向かう中で、1938(昭和13)年に公布された陸上交通事業調整法による事業調整・統合が、郊外鉄道の展開に大きく影響を及ぼしていることも推察される。

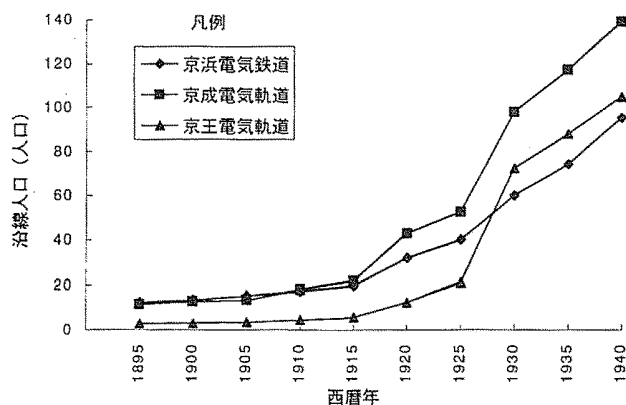


図-4 沿線人口の推移

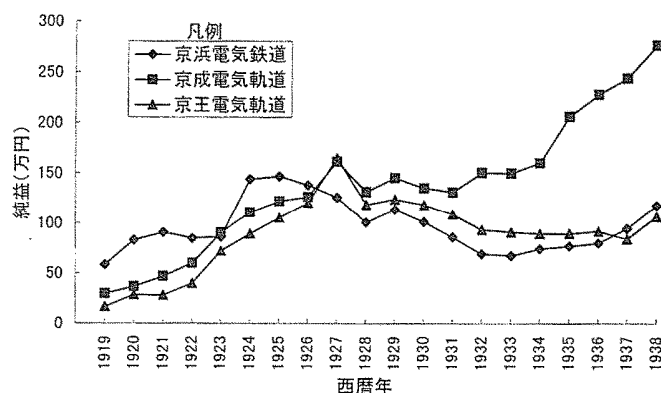


図-5 各社の純益の推移

参考文献

- 1) 京王帝都電鉄：京王帝都電鉄三十年史、1978.6
- 2) 京浜急行電鉄：京浜急行八十年史、1980.3
- 3) 京成電鉄：京成電鉄五十五年史、1967.6
- 4) 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
- 5) 東京府：東京府統計書（明治29年～昭和15年）
- 6) 鉄道省：鉄道統計資料（大正8年～昭和13年）