

(IV-7) 社会環境の変化に伴う東武鉄道と両毛地域との関連についての一考察

足利工業大学土木工学科 正会員 為国孝敏

1.はじめに

わが国の鉄道は、明治政府の富国強兵、殖産興業政策によって、全国的な整備が推進された。しかしながら、近代化の進展という社会環境の変化に伴い、鉄道は初期の整備目的と異なる目的が要求され、付加されてきた。すなわち、鉄道整備とその沿線地域との関係は、こうした社会環境の変化に大きく影響されることが考えられる。そこで本研究では、戦前の東武鉄道と沿線の両毛地域を対象に、社会環境の変化に伴う両者の関係を分析し、地方における鉄道のあり様を考察することを目的とする。

2. 東武鉄道の変遷

図一に現在の両毛地域と東武鉄道日光線、伊勢崎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（明治28）年4月6日に発起され、1897（明治30）年9月3日に本免許状が下付され、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、当時の主要輸出版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。また東武鉄道の創立願が出されるや、沿線自治体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、表-1 沿線地域からの意見書等 陳情書が出されて

意見書・陳情書
東武鉄道敷設に関する意見書（沿線5町村）
館林町羽生野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）
群馬県邑楽郡壬戌代表の陳情書
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）

いる（表-1）。

その後、1898
(明治31)年11月
10日に千住～久喜
間が着工し、1899
(明治32)年8月

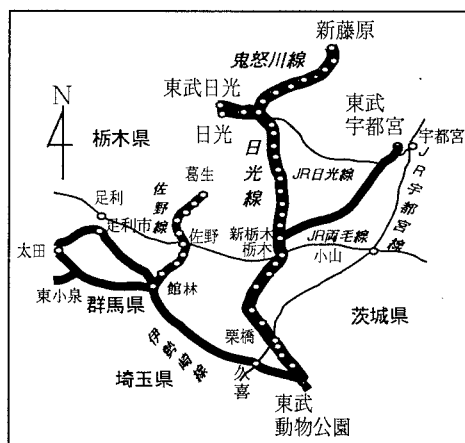


图-1 对象地域略图

27日開業した。続いて、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産業の生産地帯を有していたにもかかわらず、開業初期の利用に関しては徐々に増加した程度である。

3. 両毛地域との関連分析

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。そのため、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。

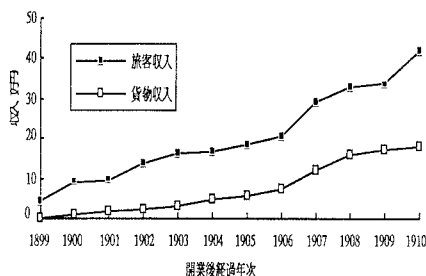


図-2 東武鉄道の開業初期の営業収入

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1886（明治19）年に両毛鉄道会社の発起人総会が開催され、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、表－1に示したように、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－3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

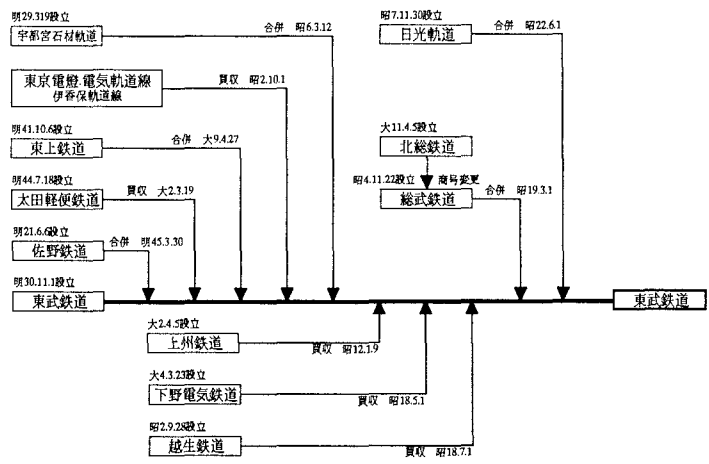


図-3 東武鉄道による合併・買収会社の変遷

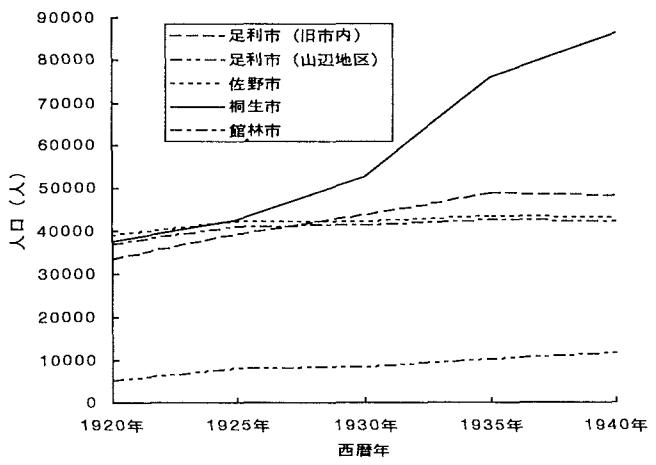


図-4 両毛地域の人口の推移

東地域に勢力を拡大していった様子が推察される。図－4は、1920（大正9）年～1940（昭和15）年における両毛地域の人口の推移を示したものである。山辺地区には、東武鉄道足利市駅が設置されている。この図から戦前における両毛地域の成長度がわかるが、特に桐生市が急激な成長を見せている。鉄道整備による利便性が需要の高い織物産業の成長を促し、地域を成長させた様子が推察される。

4. おわりに

戦前の社会環境の中で、東武鉄道と両毛地域は密接な関係があり、有機的な結合状態にあったことがわかった。今後は戦後のモータリゼーションの発達の影響での関連について分析する。