

鉄道側から見た関東大震災復興事業に関する研究*

On the Relation between the Kanto Great Earthquake Rehabilitation Land Readjustment Projects and the Railway Management

大沢昌玄**・岸井隆幸***

By Masaharu OOSAWA, Takayuki KISHII

概要

関東大震災復興事業では、都市基盤だけでなく鉄道も復旧のみならず復興が行われ、その例が総武線の両国―御茶ノ水間の新設である。その新線建設では、鉄道単独ではなく鉄道と都市が一体となって整備されたことが明らかとなり、具体には当時の鉄道省が鉄道用地を先買いし内務省もしくは東京市施行の震災復興土地地区画整理事業により先買い地を鉄道用地へと換地していた。このように震災復興では鉄道と都市が一体となって鉄道復興が行われたが、そのことを鉄道側はどのように考えて評価していたのか、また鉄道側が都市復興に乗じた背景はどこにあるのか明らかとなっていない。そこで本研究では、鉄道側に視点をおき都市が行った関東大震災復興土地地区画整理事業に対し鉄道側がどのように評価していたのか、また鉄道と都市が一体となって鉄道を整備するに至った背景は何か解明する。

1. はじめに

(1) 研究背景と目的

1923年9月1日に発生した関東大震災は、東京を中心に大きな被害をもたらした多くの人命が失われ都市基盤に致命的な打撃を与えた。その後、復興事業が行われ面としての復興土地地区画整理事業や線としての道路や橋梁の復旧及び新設が行われた。そのような中、鉄道復興も行われ、特に都市と鉄道が一体となって鉄道復興が行われたことを著者らが発見し過去において報告を行っている¹⁾。具体には、鉄道の建設(両国―御茶ノ水間)および線増(田町―上野間等)において、鉄道省が土地を先買いし復興土地地区画整理事業により、その先買い地を鉄道用地に換地していた(図-1)。このような方法が採用された事実は確認されたが、なぜこのような方法を使ったのか、また誰がこのような方法を考えたのか、さらに鉄道事業者(以下、鉄道側)が都市を活用することについてどのように考え評価していたのかは明らかとなっていない。

そこで本研究では、鉄道側から見た関東大震災復興事業について主要な言説から読み解く。具体には鉄道側が都市側が行う復興土地地区画整理事業に対し、どのような背景の下、復興土地地区画整理事業を活用するに至ったか、また復興事業計画立案・事業執行権能を有していた復興院(局)と鉄道の関係について解明することを目的とする。

また鉄道と都市は、一体的なものである。しかしながら、過去において鉄道と都市は必ずしも一体的ではない。時には、双方の意見の食い違いから事業を停滞させることもある。そのため、震災復興事業当時、鉄道を整備するに当たり都市側への配慮及び連携を鉄道側がどのように考えていたのかも明らかにする。

(2) 既存研究

関東大震災復興事業に関する研究は多数存在する。そのなかで震災復興期の技術者および復興デザインについては、中井²⁾らの研究がある。さらに橋梁については窪田・伊東³⁾らにより、街路については堀江⁴⁾らにより研究がなされている。また復興計画推進体制については昌子⁵⁾らの研究がある。復興全体に関しては、石田⁶⁾や越澤⁷⁾らの研究があり、復興計画に関与した人物について述べたものとして新谷⁸⁾らの論説がある。

しかしながら本研究の対象とする震災復興における鉄道計画について論じたもの、さらに鉄道と都市の関係について言及したものはあまり見られない。

(3) 研究方法

鉄道側に視点をおき関東大震災復興事業における鉄道と都市の一体整備について解明する上で、鉄道省が取りまとめた「国有鉄道震災誌」や日本国有鉄道がまとめた「鉄道技術発達史」「日本国有鉄道百年史」、鉄道省技術者が土木学会誌や工事書報社「土木建築工事画報」に論文投稿もしくは技術報告しているもの(関東大震災後から鉄道復興事業として取り組まれた御茶ノ水両国間が開通した 1932

*keywords : 鉄道、都市、技術思想、震災復興、人物

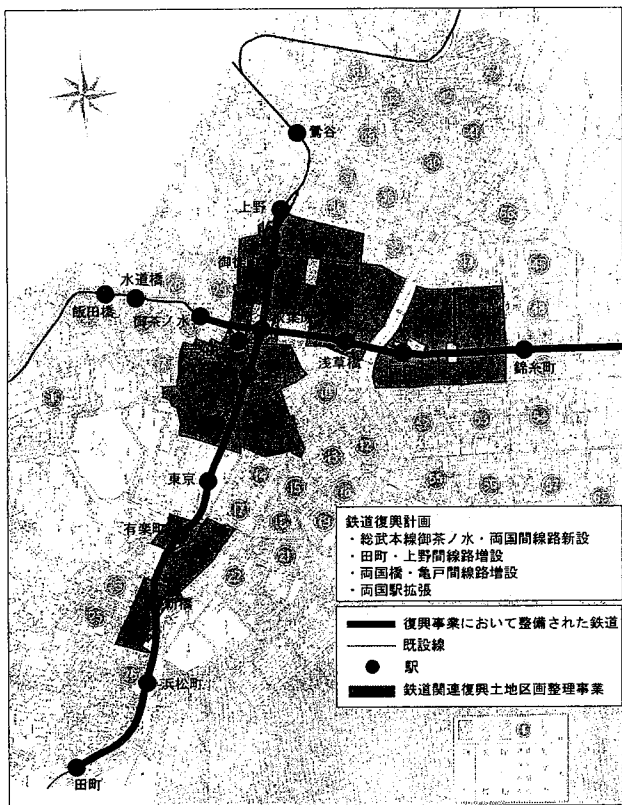
** 正会員 日本大学助手 理工学部土木工学科

(〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8)

*** 正会員 工博 日本大学教授 理工学部土木工学科

年(昭和7年)を含む1935年(昭和10年)までを調査期間とする)、土木学会図書館に所蔵されている関東大震災後から1935年(昭和10年)までの鉄道省資料、具体には建設誌である「御茶ノ水両国間建設概要」「東京市街地高架線東京上野間建設概要」と講習資料である「改良講演会記録」「用地事務講習要領」などから都市と鉄道について述べている部分を読み取り、考察する方法を採る。さらに復興調査協会が復興事業全体の視点から取りまとめた「帝都復興史」、さらに東京市がまとめた「帝都復興区画整理誌」、復興事務局がまとめた「帝都復興事業誌」から、鉄道と都市について鉄道側の視点にたって述べているものを読み取り考察を行う。

なお都市側の雑誌ではあるが、都市研究会「都市公論」にも鉄道省出身の復興院(局)職員が述べた記事が存在しているので、それも言説抽出対象雑誌とする。



図一 鉄道復興と震災復興土地区画整理事業地区⁹⁾

2. 鉄道省における鉄道復興方針と言説

(1) 鉄道省がまとめた鉄道復興計画

表一 鉄道省鉄道復興計画(都市計画に関する部分を中心に抜粋)

復興方針(抜粋版)	出典: 鉄道省, 「国有鉄道震災誌」, 第七節復興の着手, 1927年
<p>第一項 線路及び建造物 東京横浜の如く殆ど焦土とした所では将来の輸送計画に鑑みて寧ろこれを根本的に改良する方が得策であるので所謂復興計画を樹て、実施した。</p> <p>一、田町上野間線増設 山手線利用の旅客激増し既定の運輸計画を遂行すること困難なるに至って市街地に更に二線を増加する必要を生じた。然しこれが実施は容易なことではなかったが、偶然震災のため田町上野間沿線家屋焼失して実施容易となり、都市計画整理事業と関連して大正13年より着手した。</p> <p>二、鶴見程ヶ谷間線増設 三、両国御茶ノ水間線増設 震災前の計画では大正15年度着手昭和3年度完成の予定であったのを、復興計画として13年度から着手し15年度に用地の買収了へ、そして工事は昭和3年度に着手し同6年度に竣功せしむることに変更した。</p> <p>四、両国橋亀戸間線増設 復興事業として13年度から着手し14年度に用地買収了へ、工事は昭和5年度に着手して6年度に完了の予定に変更した。</p> <p>五、諸駅 (ロ) 両国橋駅拡張 偶々震災のため本駅舎並びに附近家屋焼失しその実施容易となったので、両国橋御茶ノ水間線増設工事と共に都市計画区画整理事業と関連して拡張することにした。 (ハ) 飯田橋駅新設 (ニ) 横浜駅移転改築</p>	

関東大震災時の鉄道の状況については、鉄道省がまとめた「国有鉄道震災誌」に記載されている。その中には罹災状況と復旧状況が詳細に報告されており、鉄道復興についても記載されている(国有鉄道震災誌第7節復興の着手)。その復興計画内容を表一に、鉄道復興計画図を図二に示す。「焦土と化した所では将来の輸送計画を鑑みこの際根本的に改良するほうが得策」「偶然震災のため家屋を焼失し実施容易となり」との表現より震災により焦土と化した都市をチャンスと捉え、将来の鉄道輸送量を鑑み都市復興に乗じて鉄道復興を行ったことがわかる。

(2) 鉄道側の震災復興土地区画整理事業に対する言説

当時の鉄道省が、土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出をどのように受け止め、文章として記述しているのか、鉄道省が取りまとめた建設誌や鉄道技術者が専門雑誌等に報告している記事を抽出し内容を読み取り考察を行う。その結果、表二の記事が抽出された。

表二 鉄道省及び鉄道省技術者の復興土地区画整理事業に対する言説

出典	鉄道側の土地区画整理事業に関する記述(抜粋版)
橋本敏之(鉄道省東京第一改良事務所長) 「両国お茶の水間高架鉄道工事に就いて」 土木建築工事書報 第7巻第5号 1931年5月	復興局に依頼して、佐久間町以外の線路用地買収をすませ、残りの部分は、昨年度から用地買収にかかって既に全部の家屋移転をすませて居る。
鉄道省 「御茶ノ水両国間高架線建設概要」 1932年	<p>第一 総説 本線路の建設は相当古より計画せられし處なるも、機運熟せざりし為か、今日まで実施の運に至らざりしが、彼の大正十二年の関東地方大震災の遭遇したる際、国有鉄道復興計画の一部として本線路建設の議決定し、之に要する敷地買収を復興局に委託し区画整理と同時に買収を行う。</p> <p>第三 用地 本区間の用地は幅一七米七三に買収し内八米四幅の線路建造物を築造し、左右残り幅各四米六六五に復興局に於いて三米三三五の買増をなし、線路の両側に八米幅の道路を築造せり。 その買収方法は土地区画整理と共に換地に據るを便宜と認めたるを以て、その換地予定買収方を復興局に委託せり。右予定地は復興局において概ね円満なる任意買収によりたるも、買収中途にして事務上の都合により、当省において現地買収をなしたる處あり、即ち両国駅拡張用地、浅草区福井町、同左衛門町、神田区仲町等之なり、収用法を適用せしもの十数件ありて、目下補償金に付係争中のもの一件あり。 震災の時焼失を免れたる神田区佐久間町同河町は、区画整理除外地なるを以て現地買収を当省に於いてなしたり、買収に着手せしは大正十三年六月にして、昭和五年五月を以て完了</p>
平井喜久松(鉄道省東京第一改良事務所長) 「御茶ノ水両国間高架線建設工事に就いて」 土木建築工事書報 第8巻第7号 1932年3月	<p>兩國駅を終端とする総武線を延長して秋葉原駅に連絡す高架線は相当古より計画せられし處なるが、彼の大正12年の関東地方大震災によりこれが実現は促進せられ、国有鉄道復興計画の一部として御茶ノ水両国間高架線建設の議決定し、先ず之に要する敷地の買収方を復興局に委託し、同局に於いては区画整理と同時に換地法により之が買収を行へり、但し震災当時焼失を免れたる神田区佐久間町の一画は其の後鉄道省に於いて現地買収を行い5月5日之を完了せり</p>
平井喜久松 「御茶ノ水・両国間高架線工事に就いて」 土木学会誌 第18巻第8号 1932年8月	<p>兩國を終端として居る総武線を市街線に結び付け様と云ふ計畫は相當古よりあったのでありますが、偶々東京地方の大震災に際し国有鐵道に於ても復興計畫を定めたのでありますが其計畫の一部として本線を建設することとなり、復興局に委託して區劃整理と同時に鐵道用地を買収したのであります。只震災の時焼失を免れました神田区佐久間町地内のみは其後鐵道省に於て直接に用地を買収致しまして、昭和4年に於て大體用地買収を完了致したのであります。</p>

表一の鉄道省復興計画とも重複するが鉄道省と鉄道技術者たちは、「本線路の建設は相当古より計画せられし處なるも、機運熟せざりし為か、今日迄実施の運に至らざりしが、彼の大正12年の関東地方大震災の遭遇したる際、国有鉄道復興計画の一部として本線路建設の議決定」「兩國駅を終端とする総武線を延長して秋葉原駅に連絡す高架線は相当古より計画せられし處なるが、彼の大正12年の関東地方大震災によりこれが実現は促進せられ、国有鉄道復興計画の一部として御茶ノ水両国間高架線建設の議決定」と記述しており、なかなか鉄道建設できなかったところが震災を契機として実現化できることになったことを認識していることがわかる。

また、復興土地区画整理事業について直接言及したもの

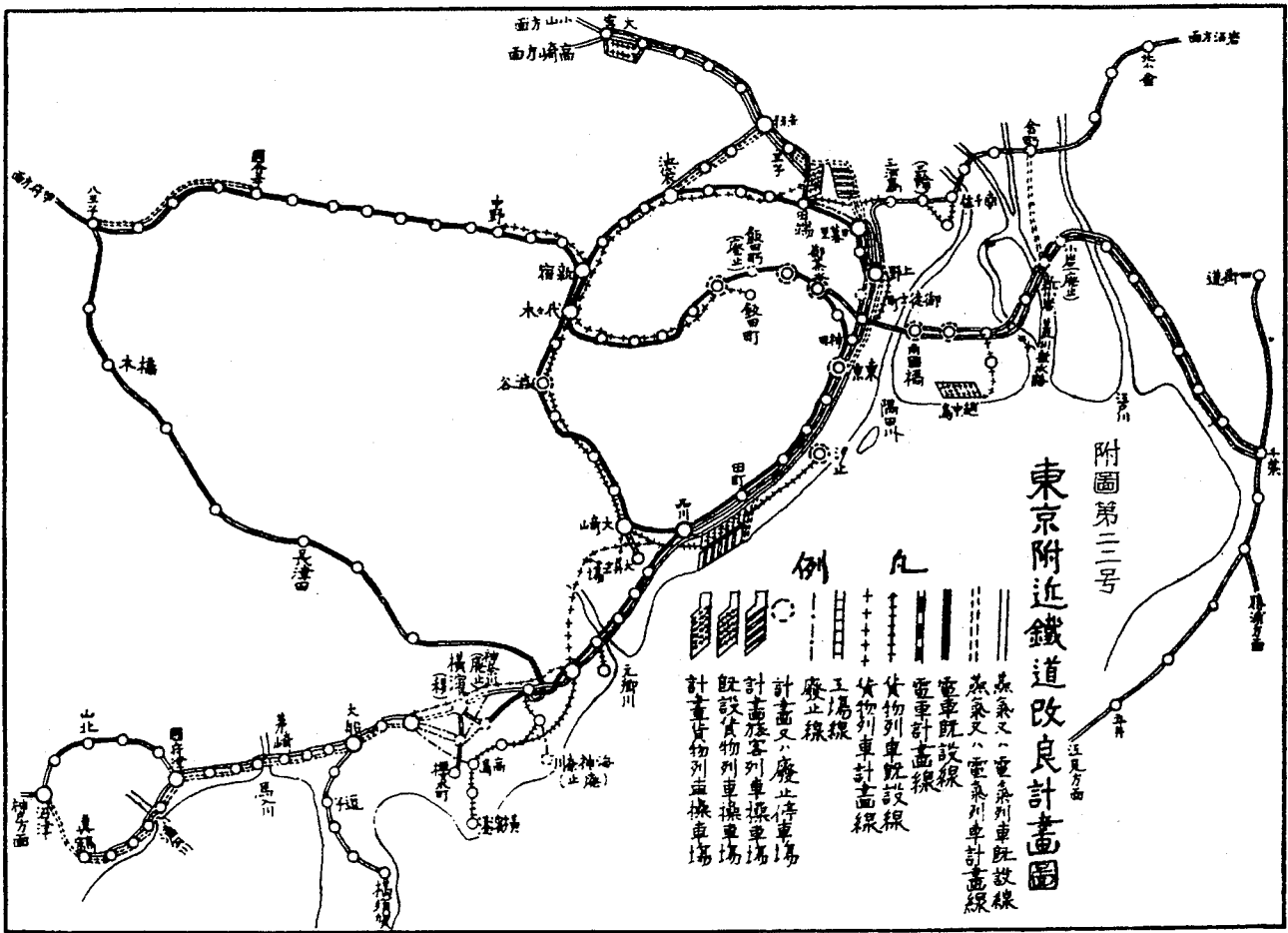


図-2 鉄道省鉄道復興計画図¹⁰⁾

として、鉄道省の「御茶ノ水両国間高架線建設概要」と鉄道省技師で鉄道省東京第一改良事務所長平井喜久松(第41代土木学会会長)が土木学会誌と土木建築工事画報に報告したものがあつた。鉄道用地確保に土地区画整理事業を用いたことについては、「その買収方法は土地区画整理と共に換地に據るを便宜と認めたるを以て、その換地予定買収方を復興局に委託せり」「要する敷地の買収方を復興局に委託し、同局に於いては区画整理と同時に換地法により之が買収を行へり」と述べられていた。それら表現を鑑みれば、鉄道用地確保に土地区画整理事業を活用することを好意的に良策として鉄道側に受け入れられていたことが読み取れる。その一方で、「震災の時焼失を免れたる神田区佐久間町同平河町は、区画整理除外地なるを以て現地買収を当省に於いてなしたり」との記述より震災で焼失しなかつた地域に対しては鉄道省が線上に単独買収を行ったことが確認され、状況に応じて用地確保手法を使い分けていることもわかつた。

なお、この御茶ノ水-両国間で震災を契機として建設促進が図られたこと、復興局に委託し用地買収と土地区画整理事業を同時に行ったことについては、1978年(昭和53年)に社団法人日本鉄道建設業協会「日本鉄道請負業史大正・昭和(前期)篇」にも記載されていた。

(3) 鉄道省鉄道復興計画に対する復興院(局)の意見

鉄道省の鉄道復興に対し、計画レベルで復興院(局)が具

体に言及した形跡は確認できなかつた。復興計画審議過程で、鉄道省が鉄道復興計画を説明していたが、報告程度で議論された形跡も見当たらなかつた(復興院参与会第一特別委員会)¹¹⁾。

表-3 太田圓三の鉄道省復興計画に対する言説

出典	鉄道省鉄道復興計画に対する復興局(太田圓三)意見(抜粋版)
太田圓三(復興局土木部長) 「東京の高速鉄道について」 都市公論 第7巻第10号 1924年10月	東海道線と東北線との連絡のみ貨物列車を通ずるために、巨額の費用を投じ多大の不便を忍んで、東京駅なる一のユニオンステーションを強いて設ける必要ありませぬ。上野と沙留を旅客終端駅とし、田端と秋葉原及び品川と沙留付近に貨物終端駅を設置するのが当然のことであり、而して前述の通り新橋、上野間は、現在ある四線だけで済まし、市内及び近郊電車用に供するのが適当なる策と存じます。この私の議論は参与会の席上でも一寸申してみましたが、その当時は鉄道省は歴史的な関係その他の理由から、やはり東京終端駅の考えを捨てることが不可能とあって、上野、新橋(沙留)間は六線とすることになり、ただいま復興局でその敷地の買収を委託されておる次第であります。それで私の主張するところの東京駅を一電車駅とし、上野沙留には遠距離列車通過を廃止する方法は出来なくなりました。 「長々しく私見を申し上げましたので、鉄道省の採った方法に私が絶対的の反対であるかのようにも見えますが、決してそういう意味ではありません。鉄道線路の如きは多い程便利で、その運転方法によりは如何なる計画も善用出来得る如きフレキシビリティを有しておりますから、鉄道省のおとりになったのも確かの一つの方法であり、且つそれ以外に高速鉄道が出来ぬ為乗客の数は日に日に多くなり現在では如何にしても施設が足りぬ勝で、種々と工夫改良に努めましても尚ほ多くの非難が起こります際、かかる方法以外には執るべき途はないものかも知れませぬが」
太田圓三 「帝都復興事業」 土木学会誌 第10巻第5号 1924年10月	(三) 現在の高速度交通機関(即ち省線電車)の状況 東京には高速電車があるかと申しますと、在ります。あることはあるが甚だ不完全に存在して居るのでありまして、即ち山手線、中央線、京浜間等の所謂省線電車がその役を勤めて居るのであります。これらの鉄道に就いては鉄道省が最近改良の計画を建てて、このことにつき私個人の見解を申し上げたいと思つて居ます。 「市中に併行に数線の線路を設けずるため、中核区域の交通を阻害する如き不便であり且つ不体裁なる高架線を造るよりは、国全体の経済から見てもその費用を節約し、市内高速鉄道を充分に考究して、之と相当の距離を隔てたる位置に新たに高速鉄道を建設するの費用にそれを当てて方が、余程有利なる効果を挙げ得るものと思つて居ます。 「長々しく私見を申し上げましたので、鉄道省の採った方法に私が絶対的の反対であるかのようにも見えますが、決してそういう意味ではありません。鉄道線路の如きは多い程便利で、その運転方法によりは如何なる計画も善用出来得る如きフレキシビリティを有しておりますから、鉄道省のおとりになったのも確かの一つの方法であり」

なお、復興計画立案当初は、復興を掌る組織として各省庁横断的に計画立案・事業執行できる組織検討を行つていたが、各省庁の反対にあい頓挫した。それに伴い各省庁が

管轄している復興計画は各省庁自ら計画立案し事業実施することとなった¹²⁾。そのことが、復興院(局)が鉄道省復興計画に対し具体的に議論できなかった背景にあると思われる。

そのような状況の中、復興院(局)の太田圓三は、鉄道省の復興計画について当時の東京の交通状況と将来の発展を鑑みれば不足しているところもあり、さらに太田圓三が力説している高速鉄道計画と比較しても不十分であることから、鉄道省復興計画批判ではないと断った上で鉄道省の復興計画について一部疑義を呈していた(表-3)。なおその疑義の背景には、太田圓三が力説している高速鉄道計画(表-4)が実現化されない不満もあるとも太田圓三の言説から推察される。

3. 復興院(局)における復興事業に関連した鉄道の取り扱いと言説

(1) 復興院(局)の復興事業に関連した鉄道の取り扱い

復興院(局)は、鉄道省とは別に復興計画の一部として高速鉄道計画を立案している(図-3)。周知のとおりこの計画は実現化されなかった。高速鉄道計画は、土木学会の「帝都復興に関する土木学会の建議案」(土木学会誌第9巻第5,6号1923年12月発行)にも建議され、復興院における復興計画審議過程でも必要性は叫ばれ、意見書も多方面から提出されていたが、予算規模の関係により1923年(大正12年)10月23日の理事会で計画から外された¹⁴⁾。この高速鉄道は高架もしくは地下構造で道路空間を占有する計画とされ、復興計画の道路計画では高速鉄道空間確保の概念を取り入れられるように考えられた¹⁵⁾。高速鉄道は計画から外されたものの、その後の実現に向け太田圓三は多方面及び各紙上でその必要性を訴えていた(表-4)。

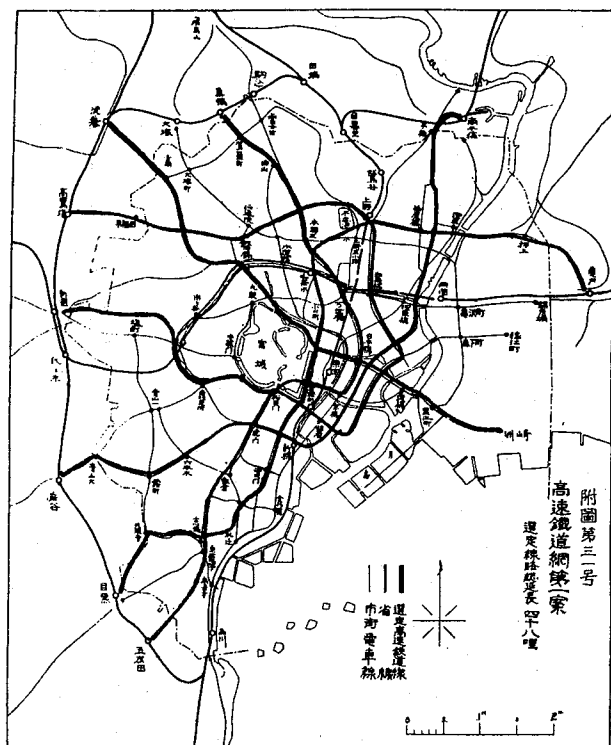


図-3 復興院立案高速鉄道計画の一案¹³⁾

太田圓三は高速鉄道計画の推進者であり、東京における交通状況と省線の輸送状況などを比較考察した上で高速鉄道の必要性を述べていた。特に、高速鉄道必要性に対する世論の盛り上がりや欠けていることを察知し高揚を叫んでいた。さらに「高速鉄道が実現化を見ぬことは土木技術者の努力の足らぬところ」「自分の無力さに対し慙愧の至り」と技術者人生をかけて高速鉄道を実現化させたかったことが読み取れる。

表-4 太田圓三の高速鉄道の必要性を訴えた言説

出典	太田圓三の高速鉄道の必要性を叫んだ言説(抜粋)
太田圓三 「帝都復興事業に就て」 土木学会誌 第10巻第5号 1924年10月	殊に交通の根元をなすものは、鉄道に他ならぬと思ひます。この鉄道の系統を十分に研究し国有鉄道を基礎とし、市街電車を補助として高速鉄道網を完成することは、急務中の急務と存じます。今回の計画にこれを加えることの出来なかつたのは、種々の關係によりますが、所謂画龍点睛を缺く根があるといわなければなりません。 一九 東京の高速鉄道 (一)前叙 実を申すと東京で今更改めて高速鉄道などのことを彼は議論するのは、所謂六日の菖蒲十日の菊の感がありますから、最早議論の時を過ぎて実行期に入つておるはずではないかと申す人も多からうと思ひます。私も亦至極同感であります。全くこのような交通状態の悪い東京市に、高速鉄道の必要などを管々しく述べることは、あまりに当たり前であつて胸に氣のかね話ではありませんが、併し夫程必要でありながら尚未建設施設の光明を十分に認め得ない実情から考へてみると、やはり充分世間の理解を得ておらぬのが原因するものなるが故に、実現の出来るまではいくら運籌でも、その氣運を促進するようになるから何處でも囁き叫んで已まぬことが、幾分でも刺激となりますので、甚だ緊要なことであると存じます。 復興院へ入つた当時、私はたとへて全体の高速網の予算は計上せずとも、せめて10里か20里の分は計上して欲しいものと度々提案致しましたが、如斯収益事業は今の復興計画に入れる必要はないという理由で、とうとう計上されずになりました。そこで仕方がないから私自身文の考へて、せめて理想的な高速鉄道網の案でも作つておこうと思ひ、この度の路線計画に適當する様なものをこしらへて、参考会、評議會等へは参考として御覽に入れることに致しました。 (七)高速鉄道網實現の方法 此の東京の改造に當つて、しかも都市計画の根本をなすべき、高速鉄道の實現を見ずに止むことは、畢竟吾々土木技術者の努力の足らぬ所として、私は甚だ残念と思ふと共に、自分の無力に対し慙愧の至りに堪へないことでもあります。何卒皆様のご尽力により、世間がその必要を充分に認め、今日速やかに之に向かつて適當なる解決を与えるような氣運を作ること、切に望んで已まぬ次第であります。
太田圓三(復興局土木部長) 「東京の高速鉄道について」 都市公論 第7巻第10号 1924年10月	実を申すと今更東京で高速鉄道などのことをこれこれ議論するのは、所謂六日の菖蒲十日の菊の感がありますから、最早議論の時を過ぎて実行期に入つておるはずではないかと申す人も多からうと思ひます。私も亦同感であります。全くこのような交通状態の悪い東京市に、高速鉄道の必要などを管々しく述べることは、あまりに当たり前であつて胸に氣のかね話ではありませんが、併し夫程必要でありながら尚未建設施設の光明を十分に認め得ない実情から考へてみますと、やはり充分に世間の理解を得ておらぬのが原因するものなるが故に、いくら運籌まで実現の出来るまでは何時までも何處でも囁き叫んで已まぬことが幾分でも刺激となりますので、甚だ緊要なことであると存じます。 復興院へ入つた当時私はたとへて全体の高速網の予算は計上せずとも、せめて十里か二十里の分は計上して欲しいものと度々提案致しましたが、如斯収益事業は国の事業として今の復興計画に入れる必要はないという理由で、とうとう計上されずになりました。そこで仕方がないから、私自身文の考へて、せめて理想的な高速網の案でも作つておこうと思ひ、この度の路線計画に適當する様なものをこしらへて、参考会、評議會等へは参考として御覽に入れることに致したのであります。

(2) 復興院(局)高速鉄道計画に対する鉄道省意見

鉄道省の高速鉄道計画に関する意見を検索したところ、第四特別委員会において、鉄道省工務局長岡野昇(第16代土木学会会長)が、四谷見附新橋間の高速鉄道新設を反対している記録が抽出された¹⁶⁾。また復興院参与として関係省庁の次官級が就任し、鉄道省では鉄道次官が就任していたが、高速鉄道計画について鉄道省が賛成している具体的な意見は見られなかった。鉄道省出身者が多数いる復興院(局)が立案した高速鉄道計画に対し、鉄道省が反対を唱えており、あくまでも鉄道省の鉄道復興は鉄道省の管轄の範囲内に留めさせようとしていたと考えられる。

4. 震災復興事業への鉄道側の関与と組織間調整

(1) 復興院(局)の組織体制と幹部の出身省庁

復興事業への鉄道側の関与もしくは連携状況を探る方法として、帝都復興院(1923年(大正12年)10月10日～1924年(大正13年)2月25日)とその継承組織である内務省復興局(1924年(大正13年)2月25日～)の所掌業務と幹部が復興院(局)就任前どの省庁に所属していたかまとめ

総裁	後藤新平		
副総裁	宮尾舜治	前職:北海道長官	鉄道省出身
副総裁	松木幹一郎		
技監	直木倫太郎		鉄道関係者

総裁官房		所掌事務	
機密、人事、文書その他各局に属せざる事項に関する事務	秘書課 文書課	機密、人事、総裁の官印及び院印の管理に関する事項 公文書類及び成案文書の検閲発送、公文書類の編纂保存、統計報告の撰録、他の局類の主要に属せざる事項	
計画局	池田宏	前職:社会局長官	
都市計画その他復興計画に関する事務	総務課	都市計画行政に関する事項、総務の主管に属せざる事項	
	第一技術課	道路、水道、鉄道、河川、運河、港湾その他交通企画上技術に関する事項	
	第二技術課	上下水道、地下埋設物の整理計画上技術に関する事項	
	調査課	地域、地区その他第一技術課に属せざる技術事項	
制度課	都市計画、都市区域組織その他復興の経済調査に関する事項		
横浜出張所	横浜の復興に関する事項		
土地整理局	稲葉健之助	前職:北海道庁土木部長	
土地区画整理その他土地の整理に関する事務	庶務課 設計課 施業課	土地の取得使用、土地の売買交換及び賃借等、土地台帳の調査・登録・整理及び保管、公用地の調査に関する事項 土地の測量、土地区画整理その他土地整理の設計に関する事項 土地区画整理その他土地整理の施業に関する事項	
建築局	佐野利器	前職:東京帝国大学工学部教授兼宮内省技師	
市街地建築物法の施行その他建築に関する事務	庶務課 技術課 営繕課	建築の事務に関する事項 建築の技術に関する事項 営繕に関する事項	
土木局	太田圓三	前職:鉄道技師陸軍工兵少佐	
都市計画事業その他復興事業の執行に関する事務	工務課	道路橋梁その他土木事業の事務に関する事項	
	道路課	道路の技術に関する事項	
	橋梁課	橋梁の技術に関する事項	
	河港課	河港の技術に関する事項	
	水道課	上下水道の技術に関する事項	
公園課	公園の技術に関する事項		
物資供給局	松木幹一郎		
臨時物資供給令の施行その他復興事業に要する諸材料の調達に関する事務	計画課 調度課 用品課	生活必需品その他物資供給の計画に関する事項 生活必需品その他物資の買入売渡又は売渡の発注に関する事項 生活必需品その他物資の加工、貯蔵に関する事項	
経理局	十河信二	前職:鉄道書記官兼鉄道省参事官	
予算、決算その他諸会計に関する事務	主計課 会計課	本院所管の予算・決算、特別会計の予算・決算に関する事項 本院所管の一般会計及び特別会計の経理、歳入の取扱い、支払、現金の運用取崩、債償及び支出部分、その他会計に関する事項	

図一 4 復興院組織と所掌業務、幹部出身省庁等

長官兼技監	直木倫太郎	出身	大阪市(内務省)
長官官房		文書課長	金井清 鉄道省
		監理課長	金井清 鉄道省
		計画課長	菊池儀三 -
整地部長	稲葉健之助		北海道庁
都市計画土地の区画整理その他土地の整理に関する事務	庶務課長	熊野英	-
	地籍課長	田中勝次郎	-
	施業課長	富原顯三	-
	技術課長	河北一郎	農商務省
土木部長	太田圓三		鉄道省
都市計画事業の執行及び都市計画上土木技術に関する事務	庶務課長	岡田周造	-
	工務課長	安部邦衛	東京地下鉄道会社
	道路課長	平山復二郎	鉄道省
	橋梁課長	田中豊	鉄道省
	河港課長	安部邦衛	鉄道省
※安部邦衛は1920年まで鉄道省技師			
建築部長	笠原敏郎		内務省
市街地建築物法の施行並びに都市計画上建築技術改善及び公園に関する事務	庶務課長	武部六蔵	内務省
	技術課長	笠原敏郎	内務省
	公園課長	折下吉延	明治神宮遺囑局(遺囑)
経理部長	十河信二		
予算決算及び諸会計に関する事務	主計課長	植木壽雄	-
	会計課長	植木壽雄	-
	購買課長	十河信二	鉄道省
	倉庫課長	山田彦三	-
	供給課長	安達房治郎	-
技術試験所長	太田圓三		鉄道省
東京第一出張所長	山田博愛		内務省
東京第二出張所長	茂庭忠次郎		内務省
東京第三出張所長	神保金衛		-
東京第四出張所長	池辺稻生		小田原急行電鉄
横浜出張所長	市来尚治		-
	鉄道省出身者	鉄道関係者	-は不明

図一 5 復興局組織と所掌業務、幹部出身省庁等

た(図一4,5)。その結果、復興院(局)へ多くの鉄道関係者が幹部として移籍してきていることがわかった。技術職としての土木局長(部長)太田圓三、土木部工務課長兼河港課長安部邦衛、土木部道路課長平山復二郎、土木部橋梁課長田中豊、さらに事務職としての経理局長(部長)十河信二、文書課長兼監理課長金井清などが鉄道省から復興院(局)へ移り、復興計画立案及び事業実施していた。そのなかには、後の国鉄総裁で東海道新幹線建設の最大の功労者でもある十河信二など後世にも名が残されている著名人がいた。

このなかで注目すべきは、土木局長(部長)太田圓三の存在である。復興院での土木局は、都市計画事業その他復興事業の執行を掌ることとし、復興局土木部は、都市計画事業の執行及び都市計画上の土木技術に関する事項を掌ることとされていた。それらを踏まえると太田圓三は、都市計画事業実施に向けた技術的検討を行う立場にあったことが考えられ、太田圓三の存在が大きく影響していたとも考えられる。

一方、太田圓三たち鉄道省出身者だけで都市計画側からの連携を引き出せたかについては疑問が残る。そこで復興院(局)内各組織の連携と鉄道省出身者以外または都市計画側の状況を調査する。

復興院(局)内の連携について、太田圓三は、復興院設立当初「計画に関しては種々議論があり各人の主張がまちまちであった」¹⁷⁾と記述しており、組織内の協調性が取れていなかったとも捉えることができるが、その後太田圓三は復興院(局)の組織内の協調が曲がりなりにも取れていたことを述べており(4.(2)組織間調整参照)、復興院(局)内は組織横断的に計画実行できる環境下にあったと推察される。

鉄道省出身以外の技術者の出身省庁等と各部局課の業務内容を並べ見たとき、内務省都市計画出身の復興院計画局第一技術課長山田博愛の経歴が注目される(山田は、復興院が解散し内務省の外局として復興局になった1924年(大正13年)2月25日、復興局東京第一出張所長で転出)。山田博愛の経歴や人物像については、松井¹⁸⁾や新谷¹⁹⁾、藤井²⁰⁾が述べているものがあり、また都市計画協会「新都市」の山田博愛追悼特集²¹⁾がある。追悼集によれば山田博愛は、1918年(大正7年)5月に内務省大臣官房都市計画課が新設されるや土木主任技師として着任し、1919年(大正8年)8月には兼任辞令が発令され鉄道院技師兼工務局勤務となっている。1922年(大正11年)に内務省に都市計画局が設置されると第一技術課長に就任し、1923年(大正12年)10月に帝都復興院計画局第一技術課長に転出した。そして同年12月には鉄道技師工務局勤務の兼任辞令が発令されている。これらより都市計画の山田博愛が鉄道に関連していたことが確認された。事実、東京市役所が1932年(昭和7年)3月26日に発行した「帝都復興区画整理誌第一編」の第二章政府に於ける帝都復興計画の立案第三節帝都復興院の成立第一項官制々定第二職員(pp.114)に記載されている人事発令では「内務省技師兼鉄道技師都市計画

地方委員会技師従五位勲六等 山田博愛 任帝都復興院技師 大正十二年十月六日付」と明記されていた。鉄道省出身の太田圓三は「鉄道技師陸軍工兵少尉正五位勲四等太田圓三 任帝都復興院技師 大正十二年十月六日付」と記載されており、太田圓三の辞令の前職と比較しても都市計画出身の山田博愛が何らかの形で鉄道に関与したことがうかがえる。

さらに山田博愛は復興院で計画局第一技術課長の職にあり、第一技術課は、「道路、水道、鉄道、河川、運河、港湾その他交通企画上技術に関する事項」を掌ることとされていた。職責を考えれば山田博愛が都市と鉄道について考え復興計画を立案し、さらに鉄道復興に関しては、都市復興を絡ませて行うことを立案できる立場にもあった。山田博愛の直近の前職は、内務省都市計画局であり1919年に法制化された土地区画整理事業を管轄する局である。なお上司となる復興院計画局長は、池田宏であり局長就任前は社会局長官であったが内務省大臣官房都市計画課長として1919年(大正8年)の旧都市計画法制定に深く関与し、また復興院計画局第二技術課長(地域、地区その他第一技術課に属せざる技術事項を掌る)には、同じく内務省都市計画局出身の笠原敏郎(後の復興局建築部長兼建築部技術課長)で、復興院の計画局は内務省都市計画局出身者が連ねていた。

以上の状況を総括的に鑑みれば、太田圓三など鉄道省出身者と山田博愛など内務省都市計画出身者がうまく連携していたことが鉄道復興計画に寄与していたとも考えられる。

なお土地整理局(整地部)については土地区画整理そのものを扱う部門であるが、都市計画としての土地区画整理事業は1919年の旧都市計画法に法制化されたばかりで日が浅く、さらに土地区画整理自身も耕地整理法を準用しており、耕地整理を所管していた農商務省から人材を引き抜いていたことが考えられ、現に整地部技術課長の河北一郎は農商務省出身である。(現在も都市計画協会の土地区画整理阿部功労賞で後世に名を残している阿部喜之丞は、東京市の復興土地区画整理事業の技師であったが、東京帝国大学農学部出身で東京市の前は宮内庁帝室林野局農務課であった²²⁾。)

(2) 組織間調整

上記で復興事業実施組織と出身省庁を明らかにしたがここでは、復興事業を実施していく上での組織間調整の状況を把握すると同時に他の組織との調整の重要さの認識状況を説明することとする。

太田圓三は、計画立案に当たっては関係省庁のとの調整に苦勞したことを述べており、土木学会誌や都市公論の自著の中で、組織間の調整の円滑化を力説していた(表-5)。また前述のように復興計画立案当初は、復興を掌る組織が既存省庁の枠を超えて組織横断的に計画立案できる権限を保有できるよう構想していたが、各省庁の反対にあい頓挫したことも述べられており²³⁾、復興を掌る組織検討当初

から既存の組織間調整に困難をきたしていたことがわかる。鉄道省出身であった太田圓三でさえも出身省の了解を得るには苦勞していたことが読み取れる(表-5)。当時から組織が縦割りで組織間調整が如何に困難であったことを知ることができる貴重な記述である。さらに太田圓三は、「私はもと鉄道事業に従事致したもので、都市の事業については甚だ経験の薄いものであります。この仕事に当たって見ますと一寸卸屋の番頭からデパート・ストアの番頭になったような感じが致します」²⁴⁾と述べており、今まで鉄道のみに従事していたため、様々な要素の集合体を扱う都市が行う組織間調整の困難さ及び組織間の弊害をあえて述べたと思われる。さらに組織間調整について各方面で述べていることは特筆すべき一方でこれら表現は、各方面へ向かっての批判と捉えることもできよう。なお組織間調整の難しさについては、太田圓三の後任の土木部長である大岡大三も述べている²⁵⁾。

表-5 太田圓三の組織間調整に苦勞した言説

出典	組織間調整の難しさ(抜粋版)
太田圓三「帝都復興事業に就て」土木学会誌第10巻第5号1924年10月	五 道路 (一)計画の経過 横浜の分は鉄道停車場の位置については大分議論がりましたが、鉄道省の了解も得らるる様になり、是も多少は修正を見ましたが、計画の範囲が小である為早く片付いて 二三 余談 例は復興局の事業につき考えてみましても、道路法、河川法、公用水面理立法その他種々の関係は、内務本省の了解を得なくてはなりません。これらの管理は府市で致しますから、使用上の事柄については、府市の了解を得ねばなりません。翻って市の方を見ますと、自治団体の主体監視機関である市会、市参事会の議決を得たものが、更に東京府、復興局、内務省土木局と、二重三重の監督官庁の監督を要するのであります。非常に優れた技術者がありましても、まるで手足を縛って動かせるようなものでありますから、環境の錯雑、手續きの煩瑣のために、中々効果を挙げることは難しからうと存じます。
太田圓三(復興局土木部長)「事業者の協同性」都市公論第9巻第1号1926年1月	東京においては全く新しい建設事業ともいふべく古い残存物の存するが為に、新しい建設よりも一層困難なる大改造事業たる都市計画事業に於いて最も痛切であつて、この事業は都市に存在する凡ての機関に深く関係を有し、各個人から区役所、市役所、東京府、内務省、鉄道省、逓信省の如き交通土木に関する官庁は勿論、陸海軍、学校等一切の役所や營造物の何れも之に關係のないものはない。 現在の都市計画に関する Organization は頗るを拙く、結局は工部省とか交通省とかいふようなものに依つて統一せらるるに非ざれば不経済で無駄が多いと思ふけれど、現在の組織に於いても協調に依つて曲りなりに救われることが多いと思ふ。役所と役所、役所と会社、役所と個人の協調が更に進んでその機關中の分子が悉く充分に理解し合えば、七面倒くさい手續き等は大いに省略され得るものが多く、事業に従事するものと監督側に立つものとの協調、事業家と技術家との協調が眞の意味において充分行われるのでなければこんな難事業は成功しないと思ふ。

次に震災後、鉄道側が都市側をどのように考えていたかについて、第一回改良講演会(1926年(昭和元年))記録の後藤佐彦(1905年(明治38年)東京帝国大学工科大学土木工学科卒業、山田博愛も同年卒業)工務局長訓示の中に、「地方庁に交渉しその他東京などに於きますると云うと、都市計画の方にも関係があり、或いは水道、電気、瓦斯、各関係の方面にも交渉があるとか、中々複雑しております」「特に他の技術者と異なりましてこれらと交渉致しまするには調和協調の精神を要します。従つて円満の人格者を要するのであります」²⁶⁾との発言がある。当時の工務局は、土地、線路及び建造物の保存、線路及び建造物の改良を掌るとされており²⁷⁾、その局が主催する改良講演会で、さらにその局長が都市など関係各方面との調和調整能力が必要であると述べていることは注目すべき点である。このようなことを鑑みれば、個人レベルでは組織調整の必要性は認識されていたとも言える。

5. まとめと今後の課題

本研究を通じ、関東大震災復興時における鉄道復興に都市復興を活用した背景と復興院(局)と鉄道の関係につい

て明らかにしたが、それを総括すると下記の4点に集約される。

①震災を鉄道計画実施の千載一遇のチャンスと捉える

鉄道側は、東京における逼迫する鉄道輸送状況を鑑み線増や新線建設などを検討していたが、それらは既成市街地における事業となることから円滑な事業化は容易でないと考えていた。しかし、震災により都市が焦土と化したことから、それを契機としさらに都市側が行う復興事業に乗じて、鉄道計画を実現化する動きに転じたことが判明した。このことは、鉄道省という組織としての文献と鉄道省技術者としての個人の文献でも述べられており、この機を逃しては鉄道を拡大整備できず、震災をチャンスと捉え鉄道復興を計画実行したと言える。

②鉄道復興計画実現に都市側を活用

鉄道復興計画実現に当たっては、鉄道単独でなく都市側を活用した。鉄道省の当時の講習のなかで都市について配慮することが述べられおり、また御茶ノ水両国間建設誌や土木学会誌等への報告論文のなかでも、鉄道用地確保について復興土地区画整理事業を活用したことが述べられている。さらに鉄道側はこの方策を良策であると述べている。これらを鑑みると、関東大震災復興当時、鉄道側と都市側が復興という目的を実現させるため連携をとっていたことが推察される。さらに法制度的に都市と鉄道が一体となって整備を行う事業手法が定められたのは、1989年(平成元年)の宅鉄法であり、2005年(平成17年)に開通したつくばエクスプレスはその手法を用いて一部区間整備された。土地区画整理事業が旧都市計画法に制定された1919年(大正8年)から数年しか経過していないということ、さらに多大な被害を受けた関東大震災直後の混乱の中、鉄道と都市が一体となって鉄道を整備しようとし実現化したことは大いに評価すべきである。

なお、実例として鉄道と都市が一体となって整備が行われたことは確認されたが、太田圓三の言説から読み取れたように復興院(局)と他の組織との実際の調整には相当苦労したことがうかがえると同時に、復興計画立案では鉄道省と復興院(局)の齟齬も確認され復興計画構想段階では、鉄道と都市は必ずしも良好な関係であったといえないことも確認された。

③復興院(局)幹部への鉄道省もしくは鉄道関係者の就任

太田圓三、田中豊、十河信二など当時の鉄道省幹部が復興院(局)幹部に就任し復興計画の立案及び事業執行していた。特に後世にも名を残すそして土木事業、鉄道事業に大きな影響をもたらした人物が数多く鉄道省から復興院(局)に移籍していたことが判明した。また都市計画の山田博愛の鉄道省兼務の辞令が確認され、山田博愛が鉄道に関与していたことも明らかとなった。鉄道用地創出に土地区画整理事業を用いることについてそのことを明確に述べた言説は発見できなかったが、鉄道省を含め鉄道に関係者した者が復興院(局)に移籍していた影響があることが推察される。特に鉄道省出身で復興事業を執行する責任者であった土木局長(部長)太田圓三と復興院において復興計

画を立案する立場にあった復興院計画局第一技術課長山田博愛の影響力の強さが考えられる。

④組織間協調の困難さ

鉄道に関連した復興事業としては、鉄道省の復興計画と復興院(局)が立案した高速鉄道計画があり、前者は実現化され後者は実現化されなかった。高速鉄道計画については鉄道省出身の太田圓三が実現化に向け奔走した状況が読み取れたが、出身元の鉄道省が高速鉄道計画に反対していた事実も確認された。その逆に復興院(局)土木局長(部長)太田圓三が鉄道省復興計画に疑義を呈していたことも確認され、組織が円滑な事業実施の弊害として存在していた。これらより、鉄道と都市については両者の調整の難しさがあったと言えるが、各組織の個人が書いた文献や発言内容を鑑みれば、人によって協調している場合としていない場合があることが考えられ、協調の必要性を信念としていた人物たちが鉄道と都市を協調させ鉄道と都市が一体となって復興事業を遂行したとも考えられる。また復興院(局)という各省庁出身者の総合組織であったことが協調を可能にしたともいえる。

震災復興後の戦災復興では、都市と鉄道が一体となった復興計画が立案され、現に千葉駅など大改造が行われたところもあるが、計画倒れのところも数多くある(平市(現いわき市)、清水市(現静岡市)など)。その理由として、都市側と鉄道側両者の資金不足や復興土地区画整理事業の遅延などが挙げられ、両者の歪みがうかがえる。また東海道新幹線などの新線建設に際し、用地確保の問題で都市側と鉄道側の歪みが述べられているものもある。今後は、戦災復興及び高度成長期における都市と鉄道の調整状況について把握することを予定している。

謝辞

本研究を進めるにあたっては、東京大学名誉教授新谷洋二先生の資料(日本大学理工学部科学技術史料センター所蔵新谷洋二文庫)を一部活用しながら進めた。感謝を表したい。

補注

- 1) 大沢昌玄・会田裕一・岸井隆幸、「土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出の変遷」, 土木史研究講演集 vol. 25, pp. 363~373, 土木学会, 2005年
- 2) 中井祐, 『近代日本の橋梁デザインの思想 3人のエンジニアの生涯と仕事』, 東京大学出版会, 2005年
- 3) 窪田陽一・伊東孝, 「震災復興橋梁の構造形式と架設の経過に関する考察」, 日本土木史研究発表会論文集, 第6巻, 土木学会, pp. 58~67, 1986年
- 4) 堀江興, 「東京の幹線街路形成の史的研究—大正の震災復興計画を中心として—」, 土木計画学研究発表会講演集, 第4巻, 土木学会, pp. 160~165, 1982年
- 5) 昌子住江, 「震災復興計画の推進体制—帝都復興院をめぐって—」, 土木学会, 第5回日本土木史研究発表会論

文集, pp. 257~263, 1985年

- 6) 石田頼房, 『日本近現代都市計画の展開 1868-2003』, 自治体研究社, 2004年
- 7) 越澤明, 『復興計画』, 中央公論新社, 2005年
- 8) 新谷洋二, 「都市を造った男たち 3 都市計画法の制定と帝都復興計画の事業実施」, 都市みらい, 財団法人都市みらい推進機構, pp. 14~17, 1989年
- 9) 東京市役所, 『帝都復興区画整理誌第二編』, 1932年の東京土地区画整理図(整理後)の原図に鉄道復興計画と関連する土地区画整理事業地区を加筆
- 10) 新谷先生所蔵資料
- 11) 復興調査協会, 『帝都復興史』, 第一巻, pp. 124~129, 1930年
- 12) 太田圓三, 「帝都復興事業について」, 土木学会誌, 第10巻第5号, 土木学会, pp. 875, 1924年10月
- 13) 新谷先生所蔵資料
- 14) 太田圓三, 「帝都復興事業について」, 土木学会誌, 第10巻第5号, 土木学会, pp. 875, 1924年10月
- 15) 復興調査協会, 『帝都復興史』, 第一巻, pp. 160~164, pp. 168~176, 1930年
- 16) 復興調査協会, 『帝都復興史』, 第一巻, pp. 164, 年
- 17) 太田圓三, 「帝都復興事業について」, 土木学会誌, 第10巻第5号, 土木学会, pp. 872, 1924年10月
- 18) 松井達夫, 「都市計画 Who was Who 山田博愛」, 都市計画, No. 144, 日本都市計画学会, pp. 71, 1987年3月
- 19) 新谷洋二, 「山田博愛」, 都市をつくった巨匠たち シティプランナーの横顔, 新谷洋二・越澤明監修, 働きようせい, pp. 212, 2004年
- 20) 藤井肇男, 『土木人物事典』, ㈱アテネ書房, pp. 329~330, 2004年
- 21) 飯沼一省ほか11名, 「山田博愛氏を憶う」, 新都市, 第12巻第2号, (財)都市計画協会, pp. 20~34, 1958年
- 22) 「在りし日の阿部喜之丞先生」, 区画整理, 16巻2月号, (社)日本土地区画整理協会, グラビアページ, 1973年2月
- 23) 前掲12)
- 24) 太田圓三, 「帝都復興事業について」, 土木学会誌, 第10巻第5号, 土木学会, pp. 1182, 1924年10月
- 25) 大岡大三, 「手続き事務の簡捷を望む」, 土木建築工事画報, 第9巻第6号, 工事書報社, pp. 31, 1933年6月
- 26) 鉄道省工務局, 『第1回改良講演会記録』第1回, pp. 3~6, 1926年
- 27) 鉄道省建設局, 『用地事務講習要領』, pp. 1~6, 1928年
- 28) 研究方法で用いた文献は旧仮名遣いや旧漢字で表記されているが一部現代表記とした。

引用・参考文献

- (1) 太田圓三, 「帝都復興事業について」, 土木学会, 土木学会誌, 第10巻第5号, 1924年10月
- (2) 太田圓三, 「東京の高速鉄道に就て」, 都市公論, 第7

巻第10号, 都市研究会, 1924年10月

- (3) 鉄道省, 『東京市街高架線東京上野間建設概要』, 1925年
- (4) 太田圓三, 「事業者の協調」, 都市公論, 第9巻第1号, 都市研究会, 1926年1月
- (5) 鉄道省工務局, 「第1回改良講演会記録」, 第1回, 1926年
- (6) 鉄道省, 『国有鉄道震災誌』, 1927年
- (7) 鉄道省建設局, 『用地事務講習要領』, 1928年
- (8) 復興調査協会, 『帝都復興史』, 第一巻~第三巻, 1930年
- (9) 橋本敬之, 「両国お茶の水間高架鉄道工事に就て」, 土木建築工事書報, 第七巻第五号, 工事書報社, 1931年5月
- (10) 東京市, 『帝都復興区画整理誌』, 第一編~第三編, 1931年~1932年
- (11) 復興事務局, 『帝都復興事業誌』, 緒言・組織及法制編, 計画編・監理編・經理編, 土地区画整理編, 土木編, 建築編・公園編, 1931年~1932年
- (12) 鉄道省, 『御茶ノ水両国間高架線建設概要』, 1932年
- (13) 平井喜久松, 「御茶の水両国間高架線建設工事に就て」, 土木建築工事書報, 第八巻第七号, 工事書報社, 1932年7月
- (14) 平井喜久松, 「御茶ノ水・両国間高架線工事に就て」, 土木学会誌, 第18巻8号, 土木学会, pp. 845-856, 1932年8月
- (15) 岸井隆幸, 「駅前広場等鉄道関連施設整備と都市整備の動向」, 土木計画学研究委員会第33回土木計画学シンポジウム, 土木学会, pp. 58~65, 1997年
- (16) 藤井肇男, 『土木人物事典』, ㈱アテネ書房, 2004年
- (17) 東大土木同窓会, 『東大土木同窓会・会員名簿 1998-99』, 1998年
- (18) 宇於崎勝也, 「都市計画家笠原敏郎博士(1882~1969)について」, 土木史研究講演集 vol. 25 企画論文, 土木学会, pp. 531~537, 2005年
- (19) 大沢昌玄・会田裕一・岸井隆幸, 「土地区画整理事業を活用した鉄道用地創出の変遷」, 土木史研究講演集 vol. 25, 土木学会, pp. 363~373, 2005年