

Steel Landscape

鉄の点景



地下鉄博物館に復元保存されている日本初の地下鉄1001号車。



再現された開通当時の上野駅ホーム。

都市交通のパイオニアとなった鉄

日本初の地下鉄

今日、都市部の交通にとってなくてはならない存在となった地下鉄だが、開通当初は物珍しさも手伝って、黒山の人だかりができたと伝えられる。派手な黄色い塗装をほどこされた全鋼製の電車は、当時の人たちにとっては、モダンのシンボルのように思えたに違いない。それから約70年。時代の流れは、何をもちたらし、何をもち去ったのだろうか。地下鉄開通に生涯をかけた早川徳次の足跡をたどりながら、当時を振り返ってみたい。

運命的な地下鉄との出会い

写真の黄色い地下鉄車両は、1927年（昭和2年）に開通し、上野～浅草間を走った1000型車両の1号車、つまり1001号車である。文字どおり日本最初の地下鉄である。

日本初の地下鉄車両は、当時としては画期的な全鋼製の車体だった。その頃の電車は骨組は鋼製だったものの、外板、内張、天井などは木材で組み立てられているのがふつうだったのである。

オールスチールの車両が採用されたのは、地下鉄ゆえの火災対策という観点からだった。車内にも木の代わりにアルミ、真鍮が多用され、床には特殊セメントが使われた。座席側面には木目調塗装をほどこした銅板が用いられ、これが当時は都会的でハイセンスなものだった。

この日本初の地下鉄開通劇の背景には、地下鉄開通に全精

力を注ぎ込んだあるひとりの人物の存在があった。地下鉄の父ともいべき早川徳次その人である。鉄道界というものにこだわ

りながら、波乱の半生を送った早川の足取りを追ってみると、日本の地下鉄草創期の苦闘と開拓精神の足跡が見えてくるだろう。

1881年生まれ、山梨出身の早川は、早稲田大学法学部を卒業後、南満州鉄道総裁であった後藤新平に憧れ、満鉄に就職した。

鉄道に目をつけたきっかけは、当時「甲州財閥」と呼ばれた若尾逸平、雨宮敬次郎、根津嘉一郎など、同郷出身の名士たちが、いずれも鉄道事業に関わっていたことが大きく影響していたと想像される。憧れと大志を抱いて鉄道界を目指したのであろう。

早川はこの時期尊敬する後藤に会いに行くが、この際鉄道界で活躍するのであれば、“現場”を経験する必要があることを示唆された。そこで後藤が満鉄総裁の座を降り、鉄道院総

裁兼通信大臣という地位に就くと、自らは鉄道院中部鉄道管理局に就職し、そこで改札業務や手荷物係を努めたという。大卒の手荷物係などいなかった時代に、そうした“現場”から修行を積もうと志した早川の熱意と努力こそが、後におとずれるさまざまな障害をのりこえるうえでの原動力となっていた。

“現場”を経験した後、早川は同郷出身の根津嘉一郎に請われ、根津の東武鉄道が新たに買収した佐野鉄道の経営再建の実務に就いた。早川はここで手腕を発揮し、赤字路線の再建に成功、その実力を買われて、同じく経営が悪化していた高野山鉄道の支配人に抜擢されるまでになる。ところが新たに赴任した高野山鉄道では、早川は形式主義者の常務との衝突によって再建をあきらめざるを得なくなってしまった。

高野山鉄道を離れた早川は、地元の代議士を通じて大隈重信首相を紹介してもらい、鉄道院の囑託として欧米への視察へと赴くことになった。そして1914年、早川は最初に訪れたロンドンで地下鉄に出会う。

ロンドンは地下鉄発祥の地であり、1863年に蒸気式列車が世界で初めて地面の下を走っている。1890年には電気式の車両が走るようになり、早川が訪れた1914年頃にはすでに地下鉄網といえるようなものが形成されつつあった。

2年後に帰国した早川は、地下鉄の建設こそ自分のライフワークだと考えるようになる。当時他社によっていちやく打ち出された地下鉄構想が認可されず消滅した後も、早川はただひとり独力で調査を続け、地下鉄実現の夢を堅持し続けた。この時期、資本も実業界のバックアップもない「一匹狼」同然の早川が、ポケットに入れた白黒の豆を使ってたったひとりで交通量調査を行い、地質や湧き水調査を続けたという逸話はなかば伝説化している。

早川は夢を実現するべく実業界の大物・渋沢栄一を政治の場にかつぎだすことを思いつく。渋沢は早川の申出を断ったが、東京市長であった奥田義人を紹介してくれた。奥田は市営地下鉄の建設は財政的に不可能だとしながらも、早川の構想に賛同してくれた。勇気を得た早川は1917年、東京軽便鉄道(株)を設立し、東京府知事へ免許申請を行うことにした。ところがそうこうするうち頼みの綱と心得ていた奥田市長がこの世を去ってしまった。

この時点で早川はすでに蓄えを使いつくしており、会社を起こしたものの電話も引けない始末だったと伝えられる。免許申請にあたっての市議会議員宅めぐりは、近くの酒屋の電話を借りて行われたという。かくして1919年、東京軽便鉄道への地下鉄敷設免許がおりた。議会が市長の後継者問題で揺れていたことも反対意見を浮上させない要因に働いたらしい。奥田は死してなお早川の後押しをしてくれたことになろうか。

幾多の障害をこえて

早川らの免許取得の結果、意を得た民間業者が次々と免許

申請に踏み切りはじめた。そんな中、鉄道院から東京軽便鉄道の発起人が貧弱すぎるとの指摘を受けた早川らは、こうしたなかの一社である東京鉄道と手を結ぶとともに、恩人でもある根津ら20人の発起人を追加して東京地下鉄道(株)を設立、自らは常務に納まった。

ところが、折しも第一次大戦後の恐慌が襲い株式が暴落。予定していた4000万円の資金のうち集まったのは1000万円のみという結果になってしまった。株主間からはやめてしまえという声も高まり、パートナーの東京鉄道はさっさと降りてしまった。

そんな折、後藤新平が東京市長に就任した。若き早川が憧憬のまなざしで見つめたあの後藤である。後藤新市長は東京の市電の混雑が悪化していることから、新しい足としての地下鉄に賛同してくれた。のみならず、将来の市営や増資という話も浮上してきた。そんななかで新橋～上野間の認可が降り、ついに第一次工事が始まった。

ところが、運命の皮肉というべきか。1923年の関東大震災である。混乱のまったなかで株主からはまたもや事業中止の要請。だが途中でやめるにしても、資金的な裏付けもはやない。免許の期限も迫っていた。ここでやめてしまえば、もうチャンスはめぐってきそうになかった。こうなったら新橋～上野にこだわらず、まず乗客数が見込める上野～浅草間だけでも開通してしまい、利益を回収しながら、増資、延長していくしかない。

こうして背水の陣ともいべき状況のなかで大倉土木(現・大成建設の前身)が完成1年後の延べ払いで工事を引き受けてくれることになり、1925年、工事が再開した。

そして2年後の1927年暮れ。日本初であると同時に東洋初でもある地下鉄が、ようやく産声をあげた。開通式は上野公園にアーチとテントを張っての盛大なもので、当時三越の主任デザイナーだった杉浦非水のポスターが彩りを添えたという。

地下鉄熱は大変な盛り上がりを見せ、噂を聞いて集まった乗車待ち客の列は改札から始まって西郷さんの銅像の前をとり、上野広小路まで連なると伝えられる。10銭均一の乗車料金が投げ込まれるターンスタイル改札横のコインボックスは、その重みに悲鳴をあげ、ついには壊れた箱からコインがあふれ出すアクシデントまで起きた。上野～浅草間といえば当時でも乗車時間5分足らずの区間だったが、3分間隔で運転される車両はすべて満員、初日の乗客数は10万人に達し、日本鉄道界の新記録を打ち立てることになった。

早川は次から次へと運び込まれる10銭貨の袋をだきしめ、男泣きに泣いたという。ロンドンで初めて地下鉄を目にしてから13年の年月が流れていた。

参考文献：

1. 昭和を走った地下鉄 帝都高速度交通営団編(東京地下鉄五〇周年記念出版物)
2. 夢の地下鉄冒険列車 佐藤一美著 くもん出版
3. 地下鉄の本 PHP研究所編 PHP研究所

[写真協力：地下鉄博物館]