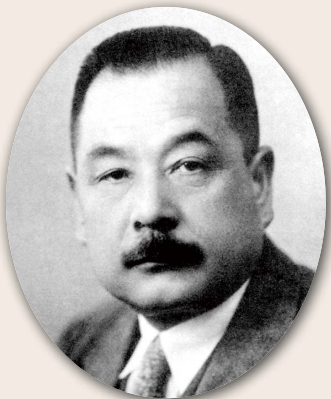


鉄道人物伝

No.9

日本の地下鉄の父 早川徳次



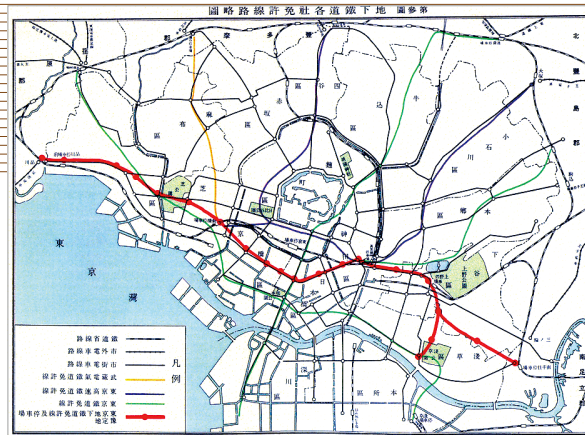
早川徳次

小野田 滋 / 情報管理部 担当部長

■ 後藤新平の下で

早川徳次は、1881(明治14)年10月15日に名主であった早川常富の四男として山梨県東八代郡御代咲村(現在の一宮町)で生まれ、甲府中学(現在の県立甲府第一高校)を経て第六高等学校(岡山)へ進み、さらに上の学校をめざしました。しかし、病のために中途退学せざるを得ず、回復後に早稲田大学法科に進学して1908(明治41)年3月に同校を卒業しました。早川はこの頃から後藤新平⁵⁾に私淑し、後藤が総裁をしていた南満洲鉄道に入社して秘書課の嘱託として仕えましたが、同年12月に後藤が逓信大臣兼初代鉄道院総裁に就任したため南満洲鉄道から鉄道院中部鉄道管理局に転じ、新橋駅出札掛や手荷物掛など現場の業務に従事して鉄道の基礎を経験しました。

東京地下鉄道免許線(赤線)¹⁾品川～浅草間と上野～南千住間の2路線を計画した。黄線は東京高速鉄道を示す。



早川は、1911(明治44)年に鉄道院を辞し

て野に下り、同じ山梨県出身で東武鉄道社長の根津嘉一郎から不採算路線であった佐野鉄道(現在の東武佐野線)の経営を任され、短期間で高配当を生み出してその経営手腕を高く評価され、翌年には根津が関わった高野登山鉄道(現在の南海高野線)の支配人に就任して再建にあたりました。

1914(大正3)年には高野登山鉄道を辞して、鉄道院の嘱託としてヨーロッパへ渡り、イギリスに滞在してロンドンやグラスゴーの地下鉄道を見聞したのち、フランス、アメリカを経由して1916(大正5)年に帰国しました。

■ 地下鉄の実現をめざして

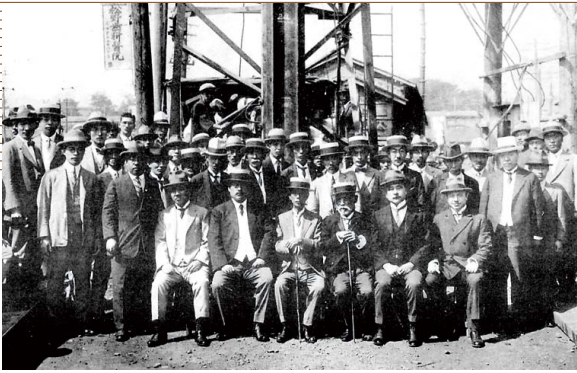
日本にもどった早川は、飽和状態に達していた路面電車による東京市内の交通機関を救済するため、海外で見聞した地下鉄の実現が急務であると説きましたが、理解を得ることはできませんでした。このため、早川は独自に地下鉄の研究を開始し、街頭に立ってポケットの豆粒の数を数えながら主要駅の流れを把握したり、東京市から地下水のデータを取り寄せるなどして、自己流で調査を進めました。その後、財界の重鎮であった渋沢栄一や、土木工学の権威であった古市公威と面会してその賛同を得るなどして、1918(大正7)年7月には軽便鉄道法に基づいて、東京軽便地下鉄を出願するに至りました。

日本における地下鉄の出願は、1906(明治39)年の東京地下電気鉄道(却下)が最初とされ、東京軽便地下鉄

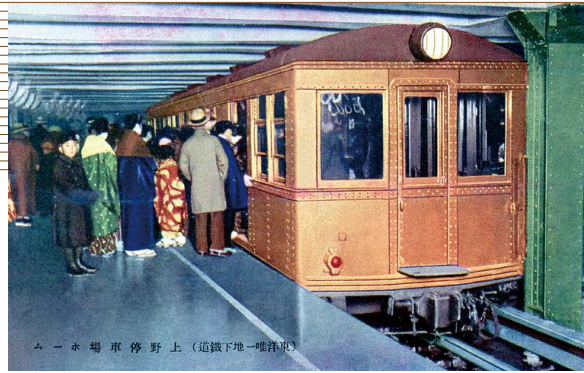
道の出願に追従して東京鉄道、東京高速鉄道(初代)、武蔵電気鉄道が地下鉄道の免許を申請したため、審査にあたった東京市参事会でも慎重に審議が進められ、いくつかの付帯条件を示した上で認可することが妥当であるとの答申を行いました。こうして1919(大正8)年11月に東京軽便地下鉄道の芝区高輪南町(品川)～浅草区公園広小路(浅草)間と下谷区車坂町(上野)～豊島郡南千住町(南千住)間の2路線に対して免許状が下付されました。1920(大正9)年には東京地下鉄道と改称し、発起人総会を開催しましたが、会社側の不手際などがあって大荒れとなり、出資者は会社の解散を求めるとして紛糾し、厳しい船出となりました。

その後、初代社長には古市公威が推戴されましたが、当時の古市は帝国鉄道協会と土木学会が合同で東京の都市鉄道計画の検討を進めていた東京市内外交通調査会の中心人物で、この計画は1920(大正9)年に内務省から7路線が告示されて、現在に継承される東京の地下鉄網計画の原型となりました。

初代社長となった古市は、早川の計画を実現すべく監督官庁や東京市などにも率先して出向いて調整にあたり、鉄道省から技術者を招聘して競願各社に先がけて事業を具体化しました。古市は1924(大正13)年、枢密顧問官に就任することとなったため、二代目の社長として鉄道院副総裁や南満洲鉄道総裁などを歴任した土木技術者の野村龍太郎が選任されました。



東京地下鉄道の起工式¹⁾
最前列右からルドルフ・ブリスケ、
早川徳次、古市公威、野村龍太郎。



東京地下鉄道上野駅と1000形電車(絵葉書)

■ 東京地下鉄道の開業と東京高速鉄道の登場

1923(大正12)年に発生した関東大震災の影響によって東京地下鉄道の経営は苦境に立たされましたが、最初の開業区間として浅草～上野間に的を絞り、これを「見本」としてさらに路線を延伸する方針としました。待望の起工式は1925(大正14)年に上野山下で行われ、前社長であった古市が最初の杭打ちを行い、早川はのちにこの瞬間が開業式に勝る感激のクライマックスであったと回顧しました。工事にあたっては、ドイツからベルリン地下鉄の建設に従事したルドルフ・ブリスケを技術顧問として招聘し、1年間にわたってその指導を受けました。東京地下鉄道は、日本で最初の地下鉄道として1927(昭和2)年12月30日に上野～浅草間が開業し、さらに万世橋、三越前、京橋と路線を伸ばしました。

しかし、同時期に新たな都市交通機関として発達したタクシーや乗合バスと競合したことや、世界恐慌の影響によって苦しい経営状態が続き、百貨店との連絡通路を確保して百貨店めぐりの乗車券を発行したほか、地下鉄ストアの開設、遊覧バスや路面電車事業への進出、定期券利用者に対する夕刊無料配布などの経営努力が重ねられました。

浅草～新橋間は、1934(昭和9)年6月21日に全通し、さらに新橋以南の路線として新橋～品川間の延長線に着手しようとしていました。しかし、同年

には東京市の免許線を継承して渋谷～東京間を結ぶ地下鉄道として東京高速鉄道(二代目)が設立され、渋谷方から順次線路を延ばして1938(昭和13)年には渋谷～虎ノ門間が開業しました。

東京高速鉄道は、東京地下鉄道と新橋で接続して都心へ乗り入れることを画策しましたが、品川方面への延長に固執した東京地下鉄道との折り合いがつかず、新たに新橋駅を設けて1939(昭和14)年1月15日に新橋までが開業しました。その後、協議が進んで同年9月16日から相互直通運転が開始されましたが、東京高速鉄道が東京地下鉄道の株を買い占めるなどしたため両社の対立は深まり、社会問題へと発展しました。このため、監督官庁であった鉄道省が仲裁に入って、両社の経営者が退くことや、地下鉄の公共性に鑑みて両社の連携をより緊密とすることなどの条件が1940(昭和15)年に提示されました。早川は、1940(昭和15)年1月に東京地下鉄道社長に就任してこの難局にあたりましたが、鉄道省の仲裁を受諾して同年8月に退任して相談役となり、同年12月にはこれも辞任して鉄道業界から去りました。

■ 帝都高速度交通営団の成立

いっぽう、乱立気味であった地方鉄道を再編成し、国の統制を強化するために、1938(昭和13)年8月に陸上交通事業調整法が施行され、交通事業調整委員会は1940(昭和15)年12月の委員会総会で東京の地下鉄事業を政府の助成による特殊法人へ移管して経営

に万全を期することを決定しました。そして、翌年5月には帝都高速度交通営団法が施行され、東京地下鉄道と東京高速鉄道は解散してその事業を帝都高速度交通営団へ移管し、1941(昭和16)年9月1日から浅草～渋谷間はその銀座線として再スタートしました。

引退した早川は、郷里の山梨県御代咲村に精神修養のための道場を建設して、次世代を担う青年の育成をめざしましたが、この新事業は修業場が完成したのみで実現に至りませんでした。また、早川を慕う元東京地下鉄道社員の浄財により1941(昭和16)年に早川の胸像が新橋駅に設置されました(現在は日比谷線銀座駅に移設)、体調を崩していた早川は除幕式に出席することはかなわず、1942(昭和17)年11月29日に東京幡ヶ谷の自邸で逝去しました。

早川によって日本で最初に開業した地下鉄である東京メトロ銀座線の上野～浅草間は、今年で卒寿(開業90周年)を迎え、地下鉄博物館で保存されている最初に走った1001号電車は国の重要文化財に指定されました。

文献

- 1) 東京地下鉄道編：東京地下鉄道史(乾)(坤)、東京地下鉄道、1934
- 2) 新田潤：東京地下鉄、富士出版社、1942
- 3) 君島光夫：地下鉄の父・早川徳次の事業展開とその評価、私家版、1998
- 4) 土木学会土木図書館委員会：古市公威とその時代、土木学会、2004
- 5) 小野田滋：初代鉄道院総裁 後藤新平、RRR, Vol.74, No.4, pp.38-39, 2017