

明治期における東京の交通（二）

岡 田 清

一 まえがき

東京における鉄道網の中では、山の手線、東海道本線、京浜東北線、中央線、総武線などのかつての国鉄線が中心的な役割を果たしていることはいうまでもない。これらの鉄道網形成の端緒は、最初の私設鉄道として建設された日本鉄道によって開かれたものである。わが国最初の鉄道はいうまでもなく、新橋横浜間鉄道（明治五年九月一二日（旧暦）開通）であるが、東京における鉄道の多くが都市間鉄道として建設されたものであり、それが都市鉄道として重要な役割を果たしている現在の山の手線の骨格となったのである。山の手線は初めから都市鉄道として計画され、建設されたものではない。そのため、通勤鉄道として機能している東海道本線、京浜東北線や中央線、総武線は都市間鉄道として建設されながら、やがて都市鉄道としての役割が大きくなっていったものである。これらの線区は都市の拡大とともに都市間鉄道が通勤鉄道として利用されるようになったという経緯をたどったものであるが、都市鉄道と都市間鉄道の機能分化はバリやロンドンのように明確ではなかった。とはい

明治期における東京の交通 (二)

え、都市間鉄道が通勤鉄道と併用されている例はいまでは大都市では普通のことであり、都市圏の拡張による不可避的な現象となった。

他方、わが国の鉄道は、明治以来幹線鉄道官設主義、地方鉄道私設主義の伝統を色濃く残しており、昭和六二年三月まで国有鉄道であったJR線と民営鉄道とが併存する諸外国では例を見ない形の二元的な経営形態となっているのである。したがって、東京の鉄道網は、(一)都市間鉄道と都市鉄道の未分化、(二)長年にわたる鉄道国营主義と民営主義の二元的経営形態の併存という二つの特色を備えているのである。

本稿は、このような東京における鉄道網の歴史的形成過程を明らかにすることを目的とするものである。

二 私設鉄道創設の経緯

(一) 日本鉄道の創立にいたる経緯

わが国に鉄道を導入する動きは、徳川幕藩体制末期にフランスやアメリカの勧奨によって始まっており、懸案のまま明治維新を迎えた。明治維新後はイギリスが早くから動きはじめ、それに動かされて鉄道の導入を決定したのは、維新政府が成立した翌年の明治二年一月五日のことであった。イギリス公使パークスの建議によるものであった。維新政府は官設鉄道によって首府東京と開港地横浜を結び、やがては両京連絡を行うという構想ももっていた。

この計画とはほぼ時を同じくして私設鉄道建設の動きが出てきた。横浜入船町の高島嘉右衛門は、明治二年には早くも大隈重信、伊藤博文の両輔に鉄道の必要性を説いたが、その時は省られなかった。⁽¹⁾しかし、嘉右衛門は翌

三年には京浜鉄道の海面埋築にたずさわる一方、四年秋から五年春にかけて工部省に鉄道建設の建白書を提出した。まず「陸奥青森マテ鉄道築造ノ議」、「蒸氣車手形ノ法」（手形発行による資金調達の方法）を提出する一方、五年三月には、これとは別に「鉄道建議」を提出した。さらに五月にはすでに提出してあった「築造ノ議」より詳細な「東京ヨリ青森マテ鉄道建言書」を提出した。それだけでなく、その年の七月には、「東京府内周廻ノ鉄車路」の建設を東京府に請願した。現在の山の手線を彷彿とさせる環状鉄道の建設構想であるが、山の手線より小規模な環状線であり、高島嘉右衛門のいう「周廻の鉄車路」は「皇城外濠ノ水ヲ去リ其高低ヲ平準シ之ニ鉄道ヲ敷設」しようというものであった。⁽²⁾

(1) 高島嘉右衛門は易断の宗家として高島吞象と名乗ったが、「天保三年一月江戸三十間堀に生れ、父は嘉兵衛と称し、材木商であつた。……父を失つてから、ますます世路の辛酸を嘗めた嘉右衛門は、ついに江戸伝馬町の牢に投ぜらるる如き不幸な境遇となつたが、……出獄後は江戸払いの身であつたから、縁故を求めて横浜に行き、ここで貿易や請負事業に従事しているうちに、外国の事情等にも相当明るくなった。殊にビジンという外国人に指導されて請負事業に成功し、一万円以上の建築は多く高島の手になかすようになり、出獄の後数年にして十五万円という金を得た。」（石井満、日本鉄道創設史話、法政大学出版局、昭和二十七年一〇月、p. 292）

(2) 鉄道省編、鉄道史、上篇、大正一〇年、p. 336.

高島嘉右衛門の主たる狙いは東京から陸奥青森に至る鉄道を建設することであつた。嘉右衛門が提出した「東京ヨリ青森マテ鉄道建言書」には建設資金の調達について具体的方策が示されていた。「各旧藩知事ノ蓄財ヲ十箇年間政府ニ借上ケ政府ハ之ニ年七分ノ利子を附シ元利合金ヲ以テ鉄道ヲ建築シ其益金ヲ以テ出金高ニ応シ配当

明治期における東京の交通 (二)

スルモノトスル」(同書 p. 336) というのが嘉右衛門の構想であった。しかし、この建言書を受け取った工部省は、願書を却下した。それを遺憾とした嘉右衛門は岩倉右大臣に進言したり、松平春嶽、伊達宗城などの華族の説得に努めた。その前年の明治四年には岩倉具視は、イギリスに回覧した折りに当地で蜂須賀茂韶、鍋島直大の二人と会い、鉄道建設の急務なることを説き、その資金は華族の結合によって調達すべきであると説いた。二人は岩倉の意を汲んで、華族の勧誘に努めただけでなく、蜂須賀は明治五年一〇月、政府に鉄道建設の建言書を提出した。それを受けて明治六年三月二三日、徳川慶勝外九名の華族も政府に建言した。この二つの建言書はしばらく放置されたままであったが、明治七年九月になってようやく太政官は「其方法委細書載工部省へ可差出」と指令した。これを受けて華族は高島嘉右衛門と協議し、華族八家が出資金二五〇万円を負担し、とりあえず東京・宇都宮間の建設に着手することに決定した。その建築には高島嘉右衛門が当たり、会計は渋沢栄一の担当とし、資本主総代は前島密として協議を重ねたが、政府の態度ははっきりしなかった。それに対して井上馨は鉄道敷設の計画を撤回して、既成鉄道の払下を請願すべきだというまったく別の案を忠告した。この忠告は華族組合にとっては方向転換を意味した。

華族組合は井上の忠告に従って官設鉄道の払下を請願することとして渋沢栄一にその起案を委託した。渋沢はその払い下げ価格を三〇〇万円と見積もり、七箇年賦として、毎年二回上納することとし、明治八年六月一日、払下願書を提出した。その払下条件をめぐって伊藤工部卿から意見が出されたが、明治八年一〇月一二日、東京府知事を経由して払下許可が下りた。しかし、明治一〇年七月になって第三回の納付をする時に思いがけない事件が起こった。金禄公債証書発行条例が施行され、華族の家禄はすべて公債によって支払われることとなっ

たのである。そのため、華族の中には上納金を負担できないものが現れるようになり、払下の辞退を提案するものが現れるようになった。ちょうどそのころ岩倉具視は華族の禄券を集めて銀行を設立し、その融資によって東京青森間の鉄道を建設する案を提案した。そのためまず第一五国立銀行（明治一〇年二月五日開業）を設立した。これが昭和金融恐慌時に倒産するまで続いた皇族・華族の銀行である。こうして銀行創立への加入と上納金の負担の両方の負担が華族にかかってきたため、華族の大勢は払下辞退に傾いていった。その結果、明治一〇年一月一九日、大蔵、工部両卿に払下約条の取消を請願した。しかし、大隈大蔵卿はいったん納付された上納金の還付に苦慮したが、一年三月九日になってようやく払下取消許可が下りた。これを受けて、華族組合は三月一日にその解散を決定した。大蔵省が上納金の還付を渋ったのは西南戦役によって財政困難に陥っていたことが大きな理由ではあったが、もう一つは折角集めた資金が分散してしまうことを危惧したからである。そのため、政府は八月三十一日に上納金を還付することとしたが、その際に還付金を利用して新しい事業を興すことを勧告した。その結果、還付金は渋沢栄一の提案によって、海上保険会社の設立に充てられることとなった。先の第一五銀行の設立と同様、華族組合のまとまった資金が分散することを恐れて海上保険会社の設立が企図されたのである。こうして井上馨の忠告から始まった東京横浜間鉄道の払下問題は二年八か月の空費の後終わりを告げたが、これを契機に東京青森間鉄道の建設が急転回し、再浮上することとなった。

その結末を待ち受けたかのように相次いで三つの私設鉄道の建設計画が出された。その一つは、明治一一年五月に東山社によって発起された東京高崎間の鉄道建設計画である。その二は明治一四年に計画された日本鉄道であり、三つ目は日本鉄道の計画と同じ年にわずかに遅れて計画された北陸道における東北鉄道会社である。東山

社（東京日吉町）による計画は、林賢徳、紅林員方の二人を発起人とし金禄公債を原資として東京高崎間の鉄道を建設するというものである。これに高崎正風、佐野常民、吉井友実などが加わって、まず五月一八日に東京府知事に宛てて「果たして政府において建設せらるるや将た人民に建設を許可せらるるや」（鉄道史、上篇、p.367）を質す伺書を提出した。これに対し、「鉄道建築の儀募金其他の方法等詳細取調へ出来候は、可差出」と応じたため、伺書の趣旨とは違ったが結社規則、経費計算書などをそろえて提出し、鉄道私設の請願をした。しかし、その請願は受け入れられなかった。それがかなわないとみるや、七月二九日には東京横浜間鉄道の払下を請願することとした。しかし、それに対する太政官の返答は「難聴届」というものであった。これらの一連の出来事は、基本的には鉄道官設主義を採るとしながらも、私設主義を容認することの是非について政府の方針が固まっていなかったことを窺わせるものである。東山社の伺書が提出された時は西南戦役による財政難が深刻な時期でもあり、官設主義による鉄道建設が困難な時期でもあった。政府は、明治一三年二月に東京前橋間鉄道の起工命令を下したが、一月には財政上の都合からそれを取り消した。この年は、財政難から政府事業の緊縮、官営工場の払い下げなどが行われた年であり、鉄道建設に着手できるような状態ではなかった。東京前橋間鉄道の建設を実行できるような状態になかったのはこのような背景からである。政府が東京前橋間鉄道の起工をあきらめたという話を聞いた安場保和、安川繁成、高崎正風などの一部の華族は直ちに行動を起こした。まず松方内務卿を訪ねて鉄道建設計画を伝えた。それに対して、松方は政府の保護がなければ成功はおぼつかないだろうから政府が利益を保証し、利益が一定の額に達しない場合にはその不足を補給することとし、もし補給が困難になれば郵便税を増税して賄うこともできる、もしこれだけの保証があれば株金の募集も難しいことではないといって励まし

た。翌一四年一月一二日には、先の三人に中村弘毅を加えた四人が岩倉右大臣を訪ねて、鉄道建設の必要性を訴えた。

こうして鉄道建設の動きが活発となったのを受けて、明治一四年二月二〇日、岩倉具視、蜂須賀茂韶、伊達宗城など一六名からなる首唱発起人が決まった。この鉄道は、岩倉右大臣の演説によれば、「一、東京ヨリ上州高崎ニ達シ此中間ヨリ陸奥青森マテ、一、高崎ヨリ中仙道ヲ通シ越前敦賀ノ線に接続シ即チ東西京ノ連絡ヲナス、一、中仙道線路中ヨリ北越新潟ヲ経テ羽州ニ達ス、一、九州豊前大里ヨリ小倉ヲ経テ肥前長崎ニ達シ此中央ヨリ肥後ニ及ホス、右ハ単ニ一会社ヲ創立シ其名称ハ日本鉄道会社ト号シ則チ全国此一会社ヲ以テ担任スル見込」(旧漢字修正済、前掲、鉄道史、上篇 p.p. 400-401) という壮大な計画であった。日本鉄道会社といわれた所以である。結果的には、東京青森間鉄道となるが、その名称は国有化されるまで日本鉄道会社のままであった。その第一着手として東京より青森までを(五区に分割して)敷設することとし、概算一千九〇〇万円余、そのうちまず第一区東京高崎間の建設に着手するというものである。その経費概算は二五〇万円である。釀金方法としては、一千九〇〇万円の一〇分に一余の二〇〇万円を第一発起人が二年間で負担し、残りは広く株主から募集するというものである。その内、五〇〇〇円以上の出資者の姓名を挙げることにした結果、発起人は四六二名に上った。池田章政外四六一名は、創立願書に連署して明治一四年五月二一日、東京府知事に提出した。一二月の株主総会において吉井友実を社長に推挙し、私設鉄道会社としては初めての日本鉄道会社を下付した。一二月の株主総会において吉井友実を社長に推挙し、私設鉄道会社としては初めての日本鉄道会社は成立した。こうしてわが国最初の鉄道会社の成立をみたのであるが、工事期間は高崎までは二年間で完成し、青森までの建設は六年間で完成するというものであった。実際には政府による手厚い保護が不可欠であり、岩倉

明治期における東京の交通 (二)

の構想では(1)開業までは出資金に対して年八分の利子を下付すること、(2)純益割賦金が八分に満たない場合には、八分まで補給すること、ただし八分以上の利益が出た場合は株主の所得とすること、(3)敷地のうち官有地は無代償で下付し、民有地については政府によって買い上げ払い下げられること、ただし、敷地は無税とすることなどを条件とするものであった。このような手厚い保護を求めた背景には、鉄道建設が「国利民福ヲ進ムル所以」(前掲書、p.404)であるとすると国策論が前提になっていたことは疑いえない。政府の財政難を民間資金によって補完し、鉄道建設の進捗を図るという意図による私設鉄道計画であり、今風にいえば第三セクターのような性格をもった鉄道会社であった。こうして、明治初年から見え隠れしていた鉄道私設鉄道がようやく実現したのである。⁽³⁾

(3) 鉄道建設資金を調達するため会社に「元金株切手」を発売させるという最初の構想は、明治三年租税権正前島密による「鉄道憶測」の中に見られるが、これは鉄道の私設私営を前提にしたものではなく、資金供給だけを目的とするものであった。今風にいえば、「建設三セク」(建設期間のみ官民協力の第三セクター)である。明治四年の関西鉄道会社の設立構想の場合にも、京都大阪間の鉄道建設のために株券を発行し、発売することによって建設資金を調達するというものであったが、二〇年後に会社が希望すれば会社の所有とするという条件の下に政府の特許を受けるという案であった。しかし、この案は実現にいたらず、会社は解散した。(前掲書、p.384)

(二) 私設主義と官設主義の対立

日本鉄道が創立されるまでの経緯は、明治政府の方針が鉄道官設主義であったにもかかわらず財政難から鉄道

建設が捗らず、やむなく私設鉄道の建設を容認せざるをえなかったことに端を発するものであった。華族の金禄公債が多額に上り、それを糾合することによって鉄道の創設をしようとする機運が盛り上がったのである。とりわけ岩倉具視の鉄道建設に対する積極的支援と岩倉を取り巻く華族が中核的役割を果たした点が注目される。日本鉄道が設立されたのを契機にして、既設官設鉄道の私営化さえも容認する建議が明治一四年一二月、伊藤博文参議によってなされた。

伊藤の「鉄道株式発行ノ儀」は、すでに開通していた東京横浜間鉄道と神戸・大阪・京都より大津に至る鉄道の株式を発行し公売することによって国家の財政に貢献するという内容であった。西南戦役によって財政窮乏に陥った明治政府は明治一三年に官営工場の払い下げ、その他経費削減の励行に努めたが、それだけでは多額な収入がえられないため、紙幣償却のために既設の鉄道を民業にしようとしたのである。伊藤の一条からなる建議は、東京横浜間鉄道と神戸大津間鉄道の興業費から既償却額を控除した額に相当する額を資本額とし、株券を発行し、その発売高が一〇分の六に達した時に株主総会を開催して、鉄道管理会社を設立するというものであった（第五条）。その際、会社設立にいたるまでは工部省の管理下におき、管理会社に移管するときには政府と特別の条約を結び、公法上すべての鉄道の権利・義務を確守する（第七条）こととするという内容であった。これは明治四年に関西鉄道会社の設立案において示された二〇年後に私設鉄道に転換するという案より一歩進んだ案であった。このような伊藤の建議は、太政官によって採択され、工部省は太政官の命によって実施の手続きを調査し、その調査を提出したが、山県工部卿代理は第二条について意見を添えて提出した。その内容は、興業費の中からすでに償却した金額を控除した残額の算定に問題があるというものであった。それが原因となって、太政官は一

五年七月一三日、鉄道株券発行を中止することとした。こうして一旦は成立しかかった既設鉄道の私営化への流れは中断する結果となった。

このような政府の財政上の理由からでた鉄道私設論に対して、鉄道局長井上勝は、「其用国道ニ異ナラサルカ故ニ」(前掲書、p.391) 鉄道を私設の経営に委すべきではないと主張した。井上鉄道局長は、早くから鉄道官設論者とみられており、鉄道私設論が台頭してきたことを憂慮していた。明治一六年三月、将来の鉄道延長について工部卿に提案する一方、続いて私設鉄道の性格について八つの弊害を指摘した。(一)私設会社は収支が償わなければ必要な線も敷設しないこと、(二)会社は鉄道を独占し、独占の弊害をもたらすこと、(三)会社は投資資金の負担を恐れて改良をしないこと、(四)重複路線を敷き競争の弊害に陥ること、(五)一地方の利益を目的とする私設線は全線を建設したときには重複線となること、(六)多くの会社ができれば各自ばらばらになり、費用が増嵩し、また紛争が絶えなくなること、(七)会社は大衆を威嚇するために輸送拒否の挙にでること、(八)非常時の出兵の場合に運賃の引き上げを図ること、という八つの欠点(八弊)があると指摘した。井上は、「欧米各国カ鉄道事業ノ経歴ヲ視ルニ概ネ私設ノモノ多ク而シテ数十年間ノ経験ニ因リ漸ク其弊害ノ防クヘカラサルモノアルヲ知リ世上ノ論者ハ則チ鉄道事業ヲ挙テ之ヲ政府ノ管轄ニ帰スヘシト云フニ至リシニ非スヤ」(旧漢字修正済、前掲書、p.392) というように欧米の例を挙げて国営論を展開している。欧米といっても鉄道国有化論が活発であったのはイギリスであり、当時のイギリスにおいて展開されていた鉄道国営論の影響を強く受けていたことは、井上の経歴からして容易に推測できることである。そこに挙げられている八項目にわたる私設鉄道弊害論も当時のイギリスにおいて論じられていた論点であることを考えると、イギリスの国有化をめぐる大論争(グレート・ディベート)

を強く意識していたものと推測される。⁽⁴⁾

(4) イギリスにおける鉄道国有化論は一八三〇年代の後半から起こった鉄道マニア（日本における「鉄道熱」と同じであり、短期集中的投資競争を意味する）時代の弊害から一八四四年、グラッドストーン内閣の時に国有化論がでてきたが、グラッドストーン内閣は国有化を二〇年間凍結したため、二〇年後の一八六四年以後に国有化論争が活発になった。井上は明治維新以前に留学の経験があり、明治二年に鉄道建設が決定された会議においてはイギリス公使パークスの通訳を務めており、イギリスの事情に精通していた。

鉄道建設に関する政府の方針は、鉄道創始いらい幹線官設主義であり、井上は日本鉄道会社のような幹線鉄道が私設鉄道として建設されることについては承服できなかったのである。明治四年に関西鉄道会社が許可されたのも官設鉄道に建設資金を提供するだけであって、会社が鉄道の経営をするものではなく、また明治五年に山尾工部少輔が提出した伺書においても建設資金を私設会社に求めるのは承認したが、鉄道私営を承認するものではなかった。明治八年に阪界鉄道が許可されたが、これは短距離の鉄道であり、大体の方針に反するものではなかった。九年に、東京横浜間鉄道の払下が許可されたのも幹線ではなく、したがって従来の方針に反するものではないからであった（前掲書、p.330）。それにもかかわらず、日本鉄道のような幹線鉄道が私設鉄道として建設が許可されたのはそれまでの方針に反するものであるというのが井上の立場であり、承服できなかった。そのため幹線私設主義に対しては敢然と反対したのである。しかし、日本鉄道が私設鉄道として建設されることに決定したことによって、政府の方針の変更になっただけでなく、その後の鉄道建設に大きな影響を与える結果となったのである。

明治期における東京の交通 (二)

井上は、私設主義に傾くことに対して、その後も批判の矢を浴びせていった。明治二三年の恐慌期には私設鉄道の中には経営困難に陥るものも出てきたため、結局は、明治二五年に鉄道敷設法とともに私設鉄道の国有化法案を国会に上程した。しかし、鉄道敷設法は国会を通過したものの、国有化法案は廃案になった。そのため、敢然と鉄道局長の地位を投げ打って辞任した。こうしてわが国鉄道は、「官私併進時代」(明治二六年から三九年)へと突入していったのである。井上は明治四〇年にロンドンにおいて客死したが、鉄道国有化法案が国会を通過したのはその前年の三九年三月のことであった。

三 日本鉄道の創設

日本鉄道は、池田章政ほか四六一名の発起人が連署して明治一四年五月二一日付けで「鉄道会社創立願書」を東京府知事に提出した。府知事から農商務、工部両卿へ進達され、ついで太政大臣に具申され、八月一日太政大臣から両卿に仮免状が下付され、六月一日付けをもって発起人に下付された。こうして資本金二千万円の私設鉄道会社の誕生をみたのである。一月には定款を東京府知事に提出し、一日工部卿より特許条約書が下付された。その第一条には、東京より高崎を経て前橋に至り、それより白河・仙台・盛岡を経て青森に至る鉄道を建設し運輸の業を営むことを特許すとなっている。日本鉄道会社は、それまでに提案された私設鉄道会社と違って運輸の業を営むことが許可された最初の鉄道会社となったのである。とはいえ実際には(一)官有の土地は無賃貸与し、(二)民有の土地は政府によって買い上げ、会社に貸与する、(三)鉄道に属する土地の国税は免除する、(四)建築落成までは株金払込の翌月から起算して年八分の利子を下付する、(五)東京より前橋に至るまでの諸工

事は工部省において執行するというものであり、政府の手厚い保護と施工の協力に負うものであった。その工事は期間は六カ月以内に着手し、満七カ年以内に完成すべきであるとされた。

こうして明治一五年一月一六日に工事仕様・予算書を工部省に申請し、二月六日に下付された。それには品川から川口を経て前橋に至る七四マイル四〇チェーン、単線建設費三二四万九四一円（うち、銀貨一三二万七五〇円）と記されていた。⁽⁵⁾これは前年の一二月に井上鉄道局長が工部省に報告した内容に依拠したものである。この井上報告では起点を品川におき、具体的な着工に当たっては地形などを考慮して決定すべきであったとした。そのためまず、品川から戸田川（荒川）の東岸の川口までを第一部とし、川口から熊谷までを第二部とし、熊谷から前橋までを第三部とし、まず第二部から着工すべきであるというものであった。その間の距離は三〇マイルであり、その経費は九〇万円とはかからないというのが理由であった。川口まで開通すれば川口からは水運で東京横浜線に連絡できるというのも一つの理由であった。問題は第一部区間についてである。井上報告では、第一部について三線の建設を比較して建設順位を決定するように提案している。その内の一案は、東京新橋から濠端を通じて上野近傍に出て戸田川の西岸に止め、別の一案は当初の案の通り品川から戸田川へ敷設して、川口熊谷線と東京横浜線に連絡するものである。この二案は六〇万円から九〇万円の工事費が余分にかかるため、品川あるいは新橋から延長するのを止めて、戸田川から上野近傍の適当なところに止めれば経費の節約にもなるため、これも一案として十分に検討すべきであるというものである。これをうけて、明治一五年六月五日、川口熊谷間の工事を着工し、七月一八日には東京の起点を上野において上野川口間の着工することに決定し、八月三日に工部卿に申請した。その頃には品川から川口の区間は測量も終わっていたが、地形の凹凸、距離も一四マイルもあったた

明治期における東京の交通 (二)

め、建設が遅れてしまうことを懸念して、上野から王子を経て赤羽に至る線を建設すればわずかに六マイルの建設ですむため、その完成に要する期間は四、五カ月であることから、上野川口間の建設を優先することとした。そうすることが川口熊谷間の鉄道の利用が高まり、株金募集の上から有利だと考えたのである。

(5) 当時はマイル(約一六〇九・三キロ)を「英里」、あるいは「哩」と表記し、チェーン(約六六フィート、二〇・一メートル)は「鎖」と表記した。

以上のような経過を経て、上野熊谷間三八マイルの鉄道が竣工し、運転を開始したのは明治一六年七月二八日であった。上野熊谷間の汽車は一日二往復、片道の所要時間は二時間二四分であった。その乗車賃金は上野熊谷間が大人特別二円、上等一元二〇銭、下等六〇銭であった。上野熊谷間が開通してから一年と経たずに明治一七年五月一日に上野高崎間(六三マイル)が全通したのである。着工からわずかに二年間で完成したことになる。一方、明治一七年一月には川口品川間を起工し、翌一八年三月一日赤羽品川間(二二マイル七六チェーン)の開通を見た。山の手線の田端池袋間が開通したのは、ずっと遅れて明治三六年四月一日のことである。

かくして明治一七年に上野熊谷間鉄道の営業成績が発表されると、私設鉄道が有利な事業であることが伝わり、二つの大きな影響が現われるようになった。その一つは、日本鉄道の成功がその後の「鉄道熱」を誘発するようになったことであり、もう一つは株式市場において鉄道株が騰貴し、そのことが鉄道投資の資金調達を容易にし、そのことがさらに鉄道熱を高めるという循環が出現するようになったことである。⁽⁶⁾

(6) わが国における鉄道建設熱は、明治期において三回あったといわれる。第一回は、一八八七年(明治二〇年)から八九年(二二年)に、第二回は日清戦争後の九五年(明治二八年)から九七年(三〇年)に、第三回は一九〇六年

（明治三十九年）の南満州鉄道の創立をめぐって展開された鉄道熱の三回であるといわれる。（野田正穂、日本証券市場成立史、明治期の鉄道と株式会社金融、有斐閣、一九八〇年、p.63）野田によれば、「鉄道業はいうまでもなく株式会社形態による資本の集中を必然的な条件とする産業であり、したがって『鉄道熱』は全国的な鉄道株投機を生みだし、このことが逆に『鉄道熱』を一層高進させることになったのである。」という。（同書、p.66）また、明治鉄道熱については、「明治一七年日本鉄道会社営業成績の公表に依り、私設鉄道の有利事業なること世に知らるるや、鉄道熱大いに勃興し。其後二〇年迄の間に互り、鉄道企業は一種の流行物となり、十七年には、阪堺、十九年には伊予、二十年には水戸、両毛、二十一年には山陽、大阪、讃岐、関西、甲武、九州、二十二年には筑豊興業、北海道炭鉱、総武等の鉄道会社各地に勃興し、夫れ夫れ本免状の下付を得て、予定の建設工事を遂行するに至りたり、私設鉄道の企業如此隆盛に赴きたるを以て、二十年五月私設鉄道条例を發布し、鉄道の出願、建設、営業等に関する詳細の規定を設け、総て之に準拠せしむることとなりたり、——」（旧漢字修正済）——というような記述がある。（鉄道院、本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響 上巻、p.37）

日本鉄道は上野熊谷間の敷設が終わった段階で、二つの大きな影響を残した。その第一は、鉄道業の収益率が高く、株式市場で高い評価を受け、花形株にのし上がったことである。それが株式市場に与えた影響は大きかった。もう一つは、鉄道業の収益率が高いことを知った地方の資産家による積極的な鉄道投資を誘発する役割を果たしたことである。そのことが日本鉄道の資金調達を容易にし、積極的投資の継続の原動力となったのである。こうして明治二〇年には上野から神田佐久間町河岸（現秋葉原）まで貨物鉄道の延長を申請し、一一月には内閣から許可が下りた。日本鉄道としては地平鉄道の建設を予定していた。ところが工事完成の前から反対運動が盛り上がるようになった。東京市は、明治二二年の市区改正委員会において市街線の建設を設計した折には、新橋上

明治期における東京の交通 (二)

野間を市内貫通高架線で連絡すべきであるとしていたが、会社は、旅客線ではないから列車回数も少なく投資採算が悪いという理由から、高架化には反対であった。このことが原因となつて、地元である下谷区から反対の火の手が上がった。

下谷区会は、二三年一月二八日東京府知事に対して鉄道延長を廃止し、代わりに運河を建設するよう建議した。「行人ハ勿論、馬車人力車荷車等充塞停滯シテ其開通ヲ待ツコト日ニ數回ニ及ヒ、為メニ營業者ハ業務ヲ妨ゲラレ、百般ノ遲滯ヲ被ラン。」(東京市史稿、市街篇、第七八、p.888)と訴えた。三月六日には、東京市区改正委員長芳川顯正より内務大臣に宛てて建議が行われた。それを受けて内務大臣山県有朋は内閣総理大臣山県有朋に宛てて然るべく詮議してもらいたいという文書を提出した。これに対して鉄道局長官井上勝は、四月一五日付けの内閣総理大臣に宛てた文書で、高架鉄道に改めることは目下社力の堪え得ないところであると反対の意見を表明した。しかし、日本鉄道会社社長奈良原繁は、鉄道局長官に宛てた七月二二日付けの書簡で将来新橋上野間連絡の節には地平は必ず高架に改築することを表明したため、反対運動はおさまり、八月七日の市会においてしばらく運動を停止することが決定された。その時に内務大臣に就いていた西郷従道の「高架鉄道ハ尚も迅速に運ぶべし」という約束が効いたようである。こうして市街高架線は明治三三年に起工されたが、財政的理由から数回の中断があり、工事が進行するようになったのは明治三九年に国有化が決定されたその年の四月のことであった。

四 甲武鉄道の創設

甲武鉄道は、明治一五年に導入された馬車鉄道に端を発した鉄道である。明治一六年頃、東京付近の有志者が

玉川上水築堤を利用して馬車鐵道を建設しようとしたが許可がえられず、その後若干の紆余曲折がありながら、明治一七年四月二二日、資本金三〇万円をもって内藤新宿から上保谷新田を経て八王子に至り、順次甲府及び青梅に延長する目的で、一九年一月一〇日に東京府、神奈川県、埼玉県の三府県知事から新宿八王子間馬車鐵道として免許された。しかし、その頃には日本鐵道の成功が喧伝されており、一九年二月一四日をもって資本金を六〇万円に増加して汽車鐵道に動力転換を申し出た。この頃は鐵道熱の時代でもあり、競願者が現れやすい時代環境にあった。その一つとして横浜区原善三郎ほか一二名は資本金五〇万円をもって武蔵鐵道会社を創立し、川崎八王子間の鐵道を建設しようとした。

神奈川県としては、東京を迂回しないで三多摩地方の生糸を横浜に出荷できることから、東京八王子間鐵道よりは川崎八王子間の鐵道を建設したいと考えた。そのため、一九年二月二八日、神奈川県知事は内務大臣に上申して、川崎八王子間鐵道の建設の必要性を強調した。今と違って当時の三多摩地方は神奈川県に所屬しており、東京八王子間に鐵道が敷設されれば、「三多摩郡地方管民ノ交通ハ常ニ他管タル東京府下ヲ經由セザルヲ得ザル姿ニシテ一県下ニ在リナカラ全然分裂ノ状態ヲ現出スヘク今之ヲ八王子川崎間ニ敷設スレハ東京八王子間ノ交通ハ毫モ損スル所ナクシテ横浜八王子間ノ交通ハ非常ニ須益ヲ得ヘシ」（鐵道史、上篇、p. 798）と主張した。これを受けて山県内務大臣はこの件を閣議にかけて審議した。「川崎八王子線ハ東京横浜ノ中間ナル川崎に於テ既成ノ官線ニ結ヒ京浜兩地ノ便ニ供セントスルモノナルモ是等各地ニ關係ヲ有スル場所ニ敷設スル鐵道ハ必ス先ツ首府ヲ以テ基点トシ而シテ他ノ各名邑要区ニ連絡スルヲ原則トスヘシ」（同書、pp. 798-799）というのが内務省の見解であった。鐵道局長官も同様な意見であり、二〇年五月二一日に神奈川県知事は武蔵鐵道の創立願書を提出

明治期における東京の交通 (二)

したが、七月四日付けをもって「伺ノ趣難聴届」という指令が下った。ちょうどこの年は私設鉄道条例（明治二〇年五月）が交付されたため、甲武馬車鉄道会社はすでに受けていた馬車鉄道免許状を私設鉄道の仮免状と見なすべきか否か伺いを東京府知事に提出し、その通りの指令をうけた。翌二一年二月、私設鉄道条例により免許状の下付を申請し、三月三十一日に受け、私設鉄道条例に基づく鉄道として建設することとなったのである。

それとほぼ時を同じくして甲武鉄道の建設計画が進み、甲武鉄道の創立委員と日本鉄道会社社長の連署によって甲武鉄道を日本鉄道の枝線とすることで合意が成立し、施工は鉄道局に委託することが決定していた。こうして明治二二年四月一日、新宿立川間一六マイル七六チェーンが開通した。しかし、実際の管理は日本鉄道に委ねられた。それから四ヵ月後の八月一日には、立川八王子間が開通した。甲武鉄道は、新宿八王子間の開通にとどまらず、やがて市街線の建設に着目するようになった。それは陸軍省が鉄道に着目し、大山陸軍卿が日本鉄道に対して砲兵工廠まで延長すれば軍事上有利であるといっていたのに着目して、新宿から神田三崎町まで複線延長を計画し、五月二二日に願ひ、七月一三日に仮免許状を与えられた。⁽⁷⁾

この頃から、東京の鉄道建設は市街線の建設をめぐる賛否両論あり、また反対運動が発生するようになっていた。仮免状をえたとはいえ、三崎町の練兵場の払い下げ、新宿御料地、青山練兵場などの通過問題など市街地に鉄道建設することは容易ではなかった。明治二二年には東京市の市区改正委員会から道路計画が発表されており、それとの調整もしなければならなかった。二五年三月になってようやく実測を終了した段階で、内務省から四つの条件が提案された。(一)市区改正道路と関連して支障がある場合は会社の費用で改築すべきこと、(二)牛込見附付近の線路は市参事会に協議して変更すること、(三)四谷市ヶ谷間土堤の突出している所で掘割を止め隧

道を掘ること、堤上の樹木はなるべく伐採しないことなどである。一二月一五日には鉄道會議にかけて承認の運びになりかかったところで子爵谷干城は、慎重論を唱えた。甲武鉄道は東京名古屋間幹線であり、早晚軍用上から買収されるべきものであるから延長は得策ではなく、市内線であるため特別異例のものであるから慎重に審議すべきであるというのが谷の見解であった。しかし、二六年三月一日には免許状が下付された。こうして新宿牛込間の市街線が開通したのは明治二十七年一〇月九日のことであった。翌二八年四月三日に牛込飯田町間が開通し、飯田町八王子間が全通した。しかし、八王子甲府間が開通し、新宿甲府間が全通したのは、八年後の明治三十六年六月一日のことである。この年の三月八日には、神田万世橋間が開通している。

市街線の建設は計画されてから六年間の日時を費やし、ようやく飯田町まで開通したことになる。明治二六年前後には、市内循環鉄道として四谷停車場から赤坂見附、虎ノ門、山下門を経て、市区改正予定の中央停車場にいたり、神田橋、一ツ橋を経て飯田橋停車場に至る線などの計画があったが、何れも却下された。これらのルートは第二次世界大戦後に地下鉄となったルートである。

(7) 甲武鉄道の市街線の建設に積極的役割を果たし、明治期における鉄道建設に大きな足跡を残した雨宮敬次郎は次のような感想をもらしている。「其後新宿から八王子までではどうも可かないから三崎町へも敷かふと云う考をおこして之れを言ひ出した所がなかなか株主が承知しない。『そんな大仰なことを企てた所で駄目なことだ。やらぬ方が宜い』と云うから、『馬鹿云ふな私が屹とやってみせる』と言って測量に掛った。すると今の大久保の『ステーション』から市ヶ谷の監獄署の前へ持つて来て、市ヶ谷門から土手を通して三崎町の岩崎の地面の処がもと陸軍の原だったが、此処へ持つてこやうと計画した。」(東京市史稿、市街篇、第七八、p.1078)

五 総武鉄道の創設

総武鉄道の建設は、武総鉄道と総州鉄道が明治二〇年末、ほぼ同時に発起したことに始まる。武総鉄道は伊能権之丞ほか一二名が発起したものであり、東京本所（現錦糸町）から市川船橋を経て千葉に達し佐原に至る線、五二マイルを建設しようとするものである。一方、総州鉄道は、安井理民ほか一四名が発起したものであり、本所から市川船橋を経て千葉に達し、銚子まで七〇マイル余の線を建設しようとするものであった。武総鉄道の創立願書は明治二〇年一月一日に千葉県に提出された。総州鉄道も千葉県に接近して請願しようとした。千葉県としては舟運が便利であるため鉄道の必要性は乏しいといって両者の合併を促したが、総州鉄道は本社を東京に置き東京府知事に願書を提出してしまった。東京府知事はそれを一月二五日に内閣に進達したため、千葉県は両者の調整がつかないまま二月二八日、武総鉄道の創立願書だけを進達した。それに対して鉄道局長官はほとんど同一の線であり、利害得失が同じであるという理由から却下すべきであると進言した。こうして明治二二年にいたって両者の相互協定が成立し、二月八日資本金一二〇万円をもって総武鉄道会社が創立されることとなった。総武鉄道の発起人は幹線に接続するため上野への乗り入れを画策し、同時に資金難から小岩佐倉間に絞って建設しようとした。上野小岩間は、東京市の市区改正との関係から免許状の下付が困難と思われたため、とりあえず小岩佐倉間の免許状が下付された。明治二二年二月二六日のことであった。当時、北総鉄道や両総鉄道などの発起もあったが、いずれも却下されている。

ところが明治二五年になっても起工するに至らず、二六年になってようやく着工にこぎつけ、二七年七月二〇

日になって市川佐倉間が開通した。同じ年の十二月九日には、市川本所間が開通し、本所銚子間が全通したのは、遅れること三年後の明治三〇年六月一日であり、本所両国間が開通したのは明治三七年四月五日である。明治三十一年八月二三日には日本鉄道磐城線（現常磐線）が全通している。

（本稿は、成城大学特別研究助成による研究の一部である。）