

東京地下鉄の歴史

交通評論家 佐藤信之 Sato Nobuyuki

東京の地下鉄計画

今日は天気の悪い中お越しいただきありがとうございます。

全部で2時間、地下鉄の歴史、そして技術の進展についてご紹介したいと思います。

私からは、「東京の地下鉄網の形成」という題でお話しさせていただきます。

東京の地下鉄営業は、昭和2年の浅草・上野間が初めてですが、それ以前から地下鉄の計画はありまして、その起源としては明治時代の市区改正設計かなという気がします。

もともと、上野、両国、飯田町、新橋の囲まれた地域が江戸時代の下町、市街地を囲む形で幹線鉄道がターミナルを置いていて、これをつなぐ形で鉄道を建設しようという発想があったわけですが、市街地ですから地面を走るわけにはいかない、それで高架線か地下線になるわけですが、この明治36年の段階では高架線でもって結び、最終的に新しい東京の中心となるとところに中央駅を置くもので、これは大正3年の東京駅の建設につながっていくわけです。

明治の半ば過ぎ、東京の都市交通というのは路面電車が中心だった訳ですけれども、民間が経営していた鉄道を市営化して、市街交通を東京市が一元化した時代で、さらに新しい高速鉄道を建設しようとした場合に「東京市がその主体になるべきだ」という発想があって、それが「市内交通市営主義」ということになるわけですが、当時東京市は他にもやらなくてはならない仕事があるわけで、路面電車を運転し、その路線網を拡充するのが手一杯。さらに地下鉄などの高速鉄道網を建設する力がありませんでした。そこで、民間でたくさんの地下鉄計画が提起されることとなります。その中の一人が早川徳次という人です。今でいえば鉄道マニアではないかと思われるのですが、南満州鉄道や、新橋駅の駅員などもした鉄道に造詣の深い人で、大正6年に東京軽便鉄道で品川～上野～浅草そして上野～南千住の地下鉄路線を出願することになります。

しかしながら、東京市は交通市営主義をとっているわけですから、なかなか民間に地下鉄建設を認めるわけにはいかない、だけれども財政的には厳しい、それで、勝手に運賃は決められない、市と協議すること、将来は市が買収することができるということを条件にして認めるということになります。これが後の浅草線の開業につながってゆきます。大正6年から実際に開業するのは昭和2年ですから、長い時間がかかりました。様々な思惑が交錯し、東京軽便鉄道の他に、三井財閥系の東京鉄道も地下鉄計画をし、武蔵電気鉄道、今の東急電鉄の起源となる会社ですが、そこも地下鉄建設を計画します。東京という都会がどんどん拡大する中であっていずれ大規模な地下鉄網が必要となってくるのが明らかになってきたわけですから、新しい交通網の形成に先に手を付けておきたいという人たちが沢山いた。様々な鉄道会社が地下鉄計画を立てるのですけれどもその中において、「国とか東京市が計画的に路線網を建設するべきだ」という発想が起きます。それが大正7年に都

市計画法が制定されて、街づくりと交通網の整備を連携させて行なおうとするもので、大正9年に都市計画の一環として7つの路線計画を設定します。これが内務省案で、それとは別に東京市の方も別に案を持っていて、路面電車を部分的に地下にしようとするもので、内務省の本格的地下鉄と東京市の部分的地下化案が連立することになります。最終的には内務省案が勝つということになります。

| |
|---|
| 大正9年 東京市区改正設計高速鉄道網 第1.品川八ツ山より新橋、築地、両国西側、雷門を経て押上に至る線路 第2.渋谷より霞町、新橋、万世橋、上野、雷門を経て南千住に至る線路 第3.内藤新宿より四谷見附、桜田門、万世橋を経て巣鴨に至る線路 第4.池袋より山手線鉄道線路に沿い高田馬場に出て飯田橋を経て越中島に至る線路 第5.目黒より新橋に至る線路 第6.原宿より青山1丁目、赤坂見附を経て桜田門に至る線路 第7.大塚より伝通院前を経て万世橋に至る線路 |
|---|

それが大正9年の告示で、その路線計画に基づいて民間の鉄道会社の鬼怒川水力電気の利光という人が中心となって東京高速鉄道という会社を興して地下鉄建設を計画しますが、関東大震災で頓挫します。

一時期順調とみられていた地下鉄建設も関東大震災で一旦途絶えてしまうこととなりますが、その後再び路線網計画から立ち上がってゆくこととなります。市が独自に市営地下鉄による6つの路線を計画し、それが内務省を中心とした都市計画の中で認知をされ、大正15年に実際に申請が出されるという流れになって行きます。この段階で早川徳次の申請が免許になり、東京市とともに東京地下鉄による地下鉄整備が立ち上がります。欧米では熱心に鉄道建設を説いて回ってスポンサーを探して、実際に鉄道を敷設するという人が何人かいます。たとえばドイツのリストと言う経済学の歴史学派の起源を作った人ですがドイツの各地の大都市を回って熱心に鉄道建設を説いて実際に鉄道を造っています。そのような人が欧米には何人かいるのですが、日本にも例外的ではありますが、東京地下鉄の早川徳次のように鉄道に非常に深い入れいれがあり、熱心な人がいました。大正6年に出席して免許が下り、大正9年8月に会社を設立しました。建設は、当時から鉄道建設に熱心に取り組んでいた大倉土木という大倉組を中心とした大倉財閥の中のひとつの会社で、現在の大成建設につながるのですが、その大倉土木が手を上げて建設が始まることになる訳です。そして昭和2年12月30日浅草・上野間が開業、1000型1両でもって運行が始まりました。

大倉土木としては、東京地下鉄道がどんどん伸びてゆけば、開発した地下鉄建設の技術が発揮でき、仕事が増えることになる訳ですが、その東京地下鉄がなかなか伸びてゆかない、期待していた東京市の地下鉄計画というのも実現しない、そこで思い立ったのは自分達で会社を作ってしまおうということで、大倉土木が中心となって東京高速鉄道を設立しました。これは、先にお話しした鬼怒川水力電気の東京高速鉄道とは別で、そちらは関東大震災で頓挫していますが、こちらの東京高速鉄道は、東京市が計画していた路線を代行建設する、建設することを目的とするという発想で、資金を第一生命に仰ぎ、実務は、鉄

道の見識と、元鉄道省出身で官庁にも付き合いがあるということで当時東京横浜電鉄の常務をしていた五島慶太に常務を任せるということになります。

東京高速鉄道が、後の東急との流れとみる人もいますが、むしろこれは大倉土木の仕事で、五島慶太が雇われたという関係になると思います。社長には大倉組の重役である門野重九郎が就任し、そして実務に五島慶太が常務取締役として就任し、昭和13年11月18日に青山6丁目・表参道と虎ノ門の間を開業します。昭和14年1月15日に新橋まで開業して新橋ですでに開業していた東京地下鉄道の路線とは地図上は繋がりました。しかし、色々な確執があって直ぐには直通は実現しませんでした。ひとつは、東京地下鉄道の早川と建設をした大倉土木との間で確執があった、そして大倉土木と早川との関係が、東京高速鉄道と東京地下鉄の確執に繋がっていくことになります。もうひとつは、五島慶太が今の東急電鉄につながるひとつのコンツェルンを形成しつつあって、玉川電気軌道などなかば強引に統合するという五島との経営の哲学の違いというものもあって、一体的な直通運転ができませんでした。五島と早川の対立はいろいろな話題として今に伝わっているいろいろな本も出ており、皆様ご承知のとおりです。

帝都高速度交通営団の設立

二つの地下鉄会社が開通したわけですが、なかなか路線が伸びてゆかない、そのような中で国自体が戦時体制に入ってゆくことになります。限られた資源を国が統制して戦時経済として統制していく中で、地下鉄建設に普通の会社に関わっていくことも好ましくない、東京市内をみると、国の省線電車と東京市は市電を走らせ、色々な会社が東京の都市交通に関わっているという当時の都市交通のあり方を一旦整理しようという発想が国で生まれてきます。帝都高速度交通営団という形で地下鉄事業は最終的に二つの会社が統合されるのですけれども、国は省線から市電、地下鉄まで一つにしようと大統合案を出すわけですが、それに対して東京市は反対をして、市電と民間のバスとを統合するくらいではないかという小規模な統合を市が主張して、最終的にはその中間的な形として、一種機能統合のような形でもって地下鉄は帝都高速度交通営団に、道路の上を走る市電とバスは東京市の電気局、後の交通局が一元化するということになります。

地下鉄は営団に移ったのですが、自前で新しい仕事をするという環境ではなかったのですが、そのような中でも一線新しい線を造ろうということになり、それが現在の丸ノ内線で、第一次計画としては新宿・東京間でした。新宿からは、東京市が新宿線として計画していたもので、その新宿線を四谷から赤坂見附まで連絡線を建設して赤坂見附で銀座線と繋ぐ、二次計画として池袋・東京間を結ぼう、そして最終的に現在の都心を経由して大きな弧を描く路線を建設しようというもので、昭和17年6月に工事着手します。しかし、戦争は始まっており資材はない、鋼材もない、タイルもない、何もない中で始まりました。そのような中で大阪市交通局も新線建設を行っていたのですが、そこで発生してくる材料が使えそうだとということで、大阪から鋼材を運んで建設に着手しました。車両も一部発注して、

これは出来上がったのですが営団は引き取らず、日立電鉄など私鉄が購入することになります。

戦後の地下鉄の歴史

戦後になって、戦前の計画を一部修正しますがほとんど踏襲する形でもって戦災復興計画の中で5

つの路線を組み立て直すことになりました。これが戦後の地下鉄建設の第一歩になっていくわけです。特徴として

幣原内閣は、昭和20年11月戦災復興院を設置して、復興計画を策定、土地区画整理事業による復興事業を実施。

関連して大正14年内務省告示による地下高速鉄道網計画の改訂を行い、次の5線101.6kmの地下鉄計画を決定した。

1号線 荏原区小山三丁目（武蔵小山駅付近）～板橋区板橋町一丁目付近

2号線 目黒区上目黒五丁目（祐天寺駅付近）～足立区千住二丁目（北千住駅付近）

3号線 目黒区上目黒七丁目（大橋付近）～浅草区雷門二丁目（雷門付近）

4号線 中野区富士見町～豊島区向原町

5号線 中野区中野駅前～深川区東陽町二丁目

このうち、3号線は既に開業していた銀座線で、4号線は建設予定であった丸の内線

この計画が、戦後における地下鉄計画の原型となった。

は、現在の丸の内線となっているのが池袋から先の向原、新宿から先の富士見町、銀座線が渋谷から先の大橋というように現行路線より外部に伸びている。これは当時の国鉄の輸送力が不足している中で、国鉄との接続駅が混雑することから、地下鉄路線を山手線の外側にもってくる必要があり、山手線のターミナル混雑のバイパスとして外側にもっていく路線設定になったわけです。この時期、「営団」という会社組織が議論になりました。営団自体が戦時体制で資源を総動員するということでできたわけで、戦後GHQ占領下で、戦争遂行のための組織をどんどん解体していく中で、帝都高速道交通営団も営団という名前がついているので、戦争遂行のための組織ではないのかということで議論が起きたのです。営団を解体して都営地下鉄とするという話も出てくるわけです。近郊私鉄も都心部へのアプローチが貧弱で、都電に乗り換えることになるわけですが、輸送力が不足して非常に混雑している、国電に乗り換えても定員の3倍を超える混雑をされていて乗れない、そこで、都心まで地下鉄を作って自分たちで乗り入れようという話になっていきます。東京都が地下鉄建設に手を上げ、私鉄も続くという混乱した状況になっていくわけです。

私鉄がどんどん地下鉄を申請するものですから、当時の交通局長は、「本当の原則からゆくと、帝都高速度交通営団があるのだから、都や私鉄は地下鉄をつくるべきではない。営団が作るべき。」という認識を示すのですが、その営団はなかなか新線建設ができないでいる、だから都や私鉄が新線を建設しても良いのではという話にもなり、都も積極的に新線建設に参入していくことを主張していくことになります。そうして昭和31年2月1日に都営地下鉄の計画が発表されます。その前にいろいろな審議会が都が地下鉄建設に参入することについて、好意的な答申が相次ぐわけですが、その中で具体的な計画が発表される

わけです。

巢鴨・板橋の方は三田線、五反田方面は浅草線、押上も浅草線。中目黒・北千住は日比谷線、高田馬場で東西線ということで、現在の都営地下鉄路線網にかなり近いものになっています。日比谷線、それから浅草線は国が調整をして、初めての私鉄との相互直通運転を行うこととなります。都の参入とそれぞれの分担を決めていくことになる訳ですが、これが原型となって、浅草線と日比谷線は東京都と営団で同時施行、人形町駅のように東京都と営団が一体的に施行をするということで、この昭和31年の計画が都と営団の同時施行に繋がってゆくことになりました。この時期、東京の鉄道路線網について、都市交通審議会第1号答申が出されます。

東京の外側、我孫子から立川という武蔵野線の原型、亀戸から品川という今の総武快速線の原型、横浜線と南武線については複線化、中央線、常磐線松戸まで、総武線市川まで、及び東海道線は複々線、大宮と赤羽の間は三複線というその後の大規模都市鉄道プロジェクトの原型があります。地下鉄は、放射線の路線網をまず設定して、そして、都心まで来てまた郊外に行くように組み合わせて、ターミナルでは国鉄、あるいは郊外私鉄と連絡をする、そして直通運転をさせるという話になっていくわけです。

直通運転は、世界的にみても特異なケースで、海外の地下鉄というのは小型の車両でトンネル断面も小さく作っていますから郊外の鉄道が乗り入れるということはほとんど無いわけです。東京ではこの昭和31年の第一号答申でもって、近郊の大型車両を乗り入れてしまうという大胆な構想を打ち立てます。それが昭和32年に都市計画で設定され、現在の丸ノ内線、浅草線、銀座線など現在の路線網がほぼ確定されます。銀座線大橋とか丸ノ内線向原とかターミナルを超えてバイパスしているのが特徴となっています。今年丸ノ内線全通50年、昭和29年1月20日に池袋・お茶の水間が丸ノ内線として初めて開通して以来、18年かけて全体が完成しました。当時の新線建設の特徴として、都市交通の隘路区間を優先して建設しています。そしてだんだんに都心に伸びてきています。新宿から郊外にということで、部分開業を繰り返しています。そして都営地下鉄が同時建設をして都営1号線浅草線は、昭和35年12月4日に押上・浅草橋間を初めて開業し、その後路線を伸ばしていきました。

日比谷線については、南千住・仲御徒町間が昭和36年3月28日に開業してだんだんと都心に伸ばしてゆきました。都営と営団の同時施工は、競争メカニズムを働かそうという意識があったのかどうかわかりませんが、それぞれが競い合いながら路線を伸ばしてゆきました。

都営1号線、浅草線は昭和43年11月15日に全線を開通させます。

国の審議会は先ほどの答申から6年を経て第6号答申を昭和37年6月8日に出します。ここでは路線がかなり複雑に入ってきます。中村橋から8号線、中野駅から東西線が設定され、6号線も向原から二方向に分かれています。郊外の私鉄がいろいろと都心へのアプローチコースを模索し、昭和20年代には自分たちで建設しようとしたわけですが、最終

的には新規参入するのは都交通局だけとなり、地下鉄建設は、営団と都交通局の二者だけで行うという話に調整が進むわけです。そうすると、都心へ乗り入れしようとしていた近郊私鉄は、むしろ営団や都営が建設する路線にどういう風に乗入れて都心へのアプローチを実現しようかということに関心が移ってゆきます。

東武鉄道と東京急行電鉄は、新しく設定された6号線、今の三田線ですが、北側は上板橋で東武鉄道東上線が乗り入れ、南側は桐ヶ谷というところで東急が泉岳寺まで線路を敷いて泉岳寺でもってこの6号線に乗り入れることとしましたが、都交通局としては6号線を1号線の浅草線と一体的に建設しよう、そして西馬込に共通の車両基地を建設しようと思っていましたので、軌道の幅を1435ミリで計画をしていました。

しかし東武も東急も1067ミリなのでそのままでは直通できません。東京都交通局が折れて1067ミリに変更するという紆余曲折があり、建設が進むこととなります。現在北側の東上線は、有楽町線、副都心線に、南側は場所が大幅に変わって渋谷から半蔵門線にというように、三田線ではなくて営団の新線にそれぞれ乗り入れ先を乗り換えてしまいます。池袋から向原までは、丸ノ内線の延長線として営団が免許を持っていました。同じく中村橋からの8号線は都営地下鉄に内定していて、都交通局は一部用地買収もしていたのですが、理由はわかりませんが西武鉄道としては乗り入れ先を東京都交通局では嫌だ、営団でなくてはという話になります。そこで営団が持っている向原まで西武が自前で線路を造るから営団に乗り入れさせてもらいたいという話になります。乗り入れ路線はこの練馬・向原だけでなく途中の南長崎・池袋という案もあり、池袋駅からは一旦南に降りて、迂回して有楽町線ルートに入るという案の3つを政府が提示して、西武池袋線を取り入れることとなります。都心方向は、当時は丸ノ内線が都心方向に伸びていましたが、それとは別に市ヶ谷から中央区方向に進む新線、現在の有楽町線ルートを要望し、その路線を、都心を環状させて新宿に戻す、新宿で西武新宿線に直通させる都心のアルファ（ α ）ルートというもの西武鉄道が希望します。

当時近郊私鉄の地下鉄乗り入れ希望が沢山あり、国としては一社に二路線渡すのは好ましくないということで、池袋は西武でよいが新宿では西武以外の社で探すこととなります。小田急とか京王に打診をするのですが、小田急は9号線千代田線ルートが設定されていたので、乗り入れ先が決まっています。京王も事情があって乗り気ではない、そのような時、桐ヶ谷で地下鉄線に結ぶことを計画していた東急電鉄が、二子玉川から渋谷まで自前で線路を敷くから、それに結ぶ新しい地下鉄を設定してもらって直通運転をしようと、それまでの桐ヶ谷でなくて渋谷接続を模索しはじめます。新宿の先が決まらなかったのが有楽町線の計画が進まなかったのですが、新宿でなく渋谷に持ってゆけば東急との乗り入れが行えるということで、半蔵門線と有楽町線が一對の形で新しく設定されることとなります。もともとアルファ型でしたが、臨海地域、東側地域の開発が進んで、新しい地下鉄が欲しいということで、東京東側に向けることとし、有楽町線を新木場に、半蔵門線も最終的には錦糸町、押上に行く二つの路線に分かれ、整備がされることとなります。東急として

は半蔵門線乗り入れが設定されたらもはや桐ヶ谷からの乗り入れはいらぬ訳ですから、東急から都交通局に直通の撤回を求めます。

一方の東武も成増から有楽町線乗り入れが設定されたことで、6号線乗り入れを止めるということになります。このように西武が都心への乗り入れルートを模索したことがきっかけとなって、有楽町線、半蔵門線という二つの路線が設定された興味深い事例と思います。

昭和47年の答申第15号は、都市交通の建設にとって非常に画期的な答申となります。

従来の答申項目に比べて10の項目が追加になって、千葉県が要望していた5号線東西線を勝田台に、埼玉県が要望していた7号線南北線を川口市に、9号線を多摩ニュータウンまで、10号線を千葉ニュー

- | |
|---|
| 都市交通審議会答申第15号 昭和47年3月1日 (答申10号からの変更点) |
| 1 5号線(東西線)を西船橋から勝田台まで延伸。 |
| 2 7号線(南北線)の岩淵町から川口市中央まで路線決定、さらに武蔵野線までを経過地保留で新たに設定された。 |
| 3 8号線(有楽町線)の明石町から豊洲経由で湾岸まで延伸、さらに海浜ニュータウンまで経由地保留で路線設定。 |
| 4 13号線(有楽町線分岐線)を新設し、志木より和光市を経由し、向原から8号線に並行し、池袋から新宿までの路線とする。また、将来品川から羽田方面を整備延伸検討路線 |
| 5 9号線(千代田線)を多摩ニュータウンまで延伸。 |
| 6 11号線(半蔵門線)を深川扇橋まで延伸。 |
| 7 1号線(浅草線)を千葉ニュータウンまで延伸。 |
| 8 6号線(三田線)の東武東上線、東急池上線との接続を取り止め。 |
| 9 10号線(新宿線)を多摩ニュータウンから千葉ニュータウンまでに延伸。 |
| 10 12号線の都心部の路線を新宿から新宿までの環状線に変更 |

ウンから千葉ニュータウンまでというように、従来の地下鉄計画は都心部の限られた地域だけでしたが、これが首都圏という形で非常に大きく拡大された画期的な答申でありました。

今京葉線が走っている海浜ニュータウン、6号線も港北ニュータウンまでというように大規模なニュータウンまで伸ばすという広域的な鉄道計画に発展することになります。都心部も大江戸線の原型になる路線、旧8号線のなごりも護国寺までの短絡線というかたちで残っているといふように従来の計画を踏襲しつつ、郊外の団地からの都心への通勤輸送を充実させる計画です。副都心線は新宿までになっており、それから先は一点鎖線の検討路線となっていますが、最終的には羽田空港に行くことに描かれています。後の新都心線渋谷での東横線への乗り入れの工事が進められていますが、東横線は、蒲田の蒲蒲連絡線を通じて羽田空港のアクセス交通のひとつとして整備される計画があり、東横線に結べば最終的には羽田空港につながるの、品川を回るまでもなく東横線に繋がれば良いとの発想になって、副都心線の渋谷が登場してくるというふうな思ふわけです。

もう一つ西武の元常務の長谷部さんに伺ったのですが、西武鉄道は有楽町線、副都心線を通じて、最終的には西武鉄道の電車を品川に入れる、そうすると品川に自社のホテルがありますから自社のホテルの用地内に駅を造ってしまう、そのような発想も西武側にはあ

ったということのようです。

微調整をする形で昭和60年答申7号が出され、内容としては、常磐方向の混雑緩和のために常磐新線今のつくばエクスプレスを造る、それから半蔵門線を松戸まで延伸、都心部の山の手貨物、東海道街道貨物を旅客転用しようという話もこの答申で初めて出てきます。

昭和60年はバブル経済がピークを迎え、破たんするのは平成3年ですから、その5年ぐらい前ということで、通勤距離がどんどん郊外に伸びてゆくということで貨物線に旅客線を入れて東北方面、あるいは東海道方面の長距離の通勤客の便を改善しようとするものでした。また、つくばエクスプレスでもって筑波のニュータウンから都心への通勤の足を確保しようという計画が生まれました。

前の答申では副都心線は新宿で終わっていましたが、ここでは渋谷に伸びています。渋谷から先はこの答申自体には載っていませんが、東横線に直通していく計画に繋がってゆきます。半蔵門線の西側では押上と先の松戸までを設定し、途中で一部有楽町線と路線が重なって有楽町線が北上して武蔵野線方向に延びるといった検討路線が設定されています。

以上、路線網の経過鵜の変遷を説明しましたが、基本的には大正14年の東京市の計画がベースになっていて、当時の東京市が4線免許申請をし、東京地下鉄道が今の浅草線の免許を申請して、それぞれ認められるわけですが、東京市では自前では建設することができずに、東京高速鉄道が建設代行する形になり、それぞれが一線ずつを建設しましたが、戦時体制下でもって、帝都高速度交通営団に引き継がれることになる訳です。

それが、戦後東京都が新しく整備事業者として参入するわけですが、東京都と帝都高速度交通営団によって戦前の計画を完成させていく、さらに戦前の計画をベースにして都心部での路線網の拡充、郊外に向けた路線網の拡充がされて、現在の東京地下鉄の路線網が完成していくこととなります。

その中で色々な人の確執、早川徳次の地下鉄を建設するという執念が際立つわけですが、それだけでなく、西武鉄道が都心に地下鉄を造りたいという希望でもって、いろいろなやりとりをする、あるいは東京都交通局が地下鉄建設に参入しようとする、そのような沢山の人のやりとりや思惑があって、現在の地下鉄網が出来上がっていったというのが、今日の地下鉄の歴史という気がいたしています。

これからは、新しい路線を設定するということとはなくなってしまうので、その点では、地下鉄建設にドラマ性が無くなったのかなと、ちょっとさびしい気もします。

昭和60年の答申までしか説明していませんが、その後平成12年に19号答申がありましたが、ただそれまでの答申と大きくは変わらず、その面では地下鉄建設はピークを越えて、ほぼ完成しつつあり、これからの地下鉄建設はむしろ改良工事に重点が移っていく気がします。

以上で私の話は終わり、地下鉄建設技術のあゆみと最近の改良工事については、この後、東京地下鉄(株)鉄道本部改良建設部長の野焼計史様からお話しさせていただきます。