

多摩川改修の時代（1916～1930）その 1 1

《昭和 2 年、鉄道の開業ラッシュ》

多摩川改修が始まると、機を同じくして矢継ぎ早に鉄道が敷設されていきます。世相は、大正デモクラシー、大正ロマンを謳歌していました。そして 1927 年（昭和 2）、開業ラッシュを迎えます。

それまでの京急本線（品川－東神奈川）、東急目蒲線、京王線（新宿追分－府中）以外に、東急東横線、小田急小田原線、西部新宿線（東村山－高田馬場、注 1）、南武線が開業。また、日本の地下鉄第 1 号である銀座線の上野－浅草間が開業しました。（注 2）

まず、南部線について紹介します。1919 年（大正 8）、アミガサ事件を主導した秋元喜四郎が、総代理人となって鉄道敷設の免許を出願し、翌年認可されると「南部鉄道株式会社」を設立。しかし資金が集まらず、浅野総一郎（注 3）が、奥多摩の石灰石を川崎に輸送できると考え資本参加します。こうして、1927 年（昭和 2）に川崎－登戸間が開通し、2 年後に立川まで開通します。

次に、東横線は、「東京横浜電鉄」により敷設されたものですが、その指揮を執ったのは、五島慶太（注 4）です。彼は、鉄道院（注 5）を辞め、「東京横浜電鉄」の前進である「武蔵電気鉄道」の経営に乗り出します。また、渋沢栄一に請われ、1918 年（大正 7）に設立された「田園都市株式会社」翼下の「荏原電気鉄道」の経営にも参画。そして鉄道事業を軌道に乗せ、1922 年（大正 11）、「目黒蒲田電気鉄道」と社名を変更。後に、「目黒鎌田電気鉄道」と「東京横浜電鉄」が合併して、現在の「東急電鉄」が誕生します。

また、小田急線は、1925 年（大正 15）秋、小田原線の敷設工事に着手し、新宿～小田原間をわずか 1 年半で完成します。栃木県の鬼怒川上流にある黒部ダムで生まれた電力により、電車を走らせました。（注 6）大ヒットした「東京行進曲」（1929 年（昭和 4）発売）では、「いっそ小田急（おだきゅ）で逃げましょうか 変る新宿 あの武蔵野の月もデパートの屋根に出る」と歌われ、全国的に小田急が知れ渡りました。新宿にデパートができたのは、この頃です。

このように、当時、鉄道敷設だけでも過熱気味の投資がなされたわけですが、その反動でしょうか、この 1927 年（昭和 2）から金融恐慌に始まる経済不況

に見舞われていきます。

なお、1929年（昭和4）には、川崎市の新鶴見操作場が完成しています。これは、貨物線の品鶴線（現JR東日本横須賀線の一部）の操作場として建設されたもので、当時東洋一の規模でした。品鶴線は、鉄道省（注5）が、横須賀と帝都間の輸送を目的に、1921年（大正10）頃着手されたものです。（注7）

注1：川越鉄道は、東村山から国分寺間を開業後、吸収合併を繰返し、西武鉄道と名称を変え、東村山から都心を目指し鉄道を敷設していきます。高田馬場までの開業は1927年（昭和2）でしたが、西武新宿駅までの延伸開業は、戦後の1952年（昭和27）のこと。これが現在の西武新宿線です。現在の西武鉄道は、池袋線を敷設した武蔵鉄道と一緒にって誕生した会社です。

注2：銀座線の浅草―新橋間は、「東京地下鉄株式会社」が建設。その中心人物が、早川徳治（生没年：1881―1942年）でした。新橋―渋谷間は、別途「東京高速鉄道」が建設しました。この両社が相互乗り入れして、現在の東京メトロ銀座線になるのですが、そこに到るとき、早川徳治と五島慶太の地下鉄経営権を巡る熾烈な戦いがありました。

注3：水土の豆知識203、216を参照してください。

注4：五島慶太（生没年：1882―1959年）は、乱立した電鉄会社を吸収合併し、現在の東急全線を手中に納めます。1934年（昭和9）には、渋谷東横百貨店をオープンしますが、それは、渋谷川の上でした。現在は、渋谷駅再開発事業により、渋谷川が下水路に変更されています。また、東京の地下鉄まで吸収するべく画策しますが、それは頓挫しています。

注5：日本の鉄道を担当した役所は、工部省鉄道寮に始まり、日露戦争後の鉄道国有化に伴って内閣直属の鉄道院となります。そして、1920年（大正9）に鉄道省となりました。

注6：1910年（明治43）「鬼怒川水力電気」会社が設立され、1912年（大正元）に黒部川ダム（日本初の電力専用重力式コンクリートダム）を竣工し、送電を開始します。その電力の受け皿として、小田急線を建設しました。

注7：横須賀線のうち、横浜―横須賀間は、1889年（明治22）に、東海道線の支線として開業。これは、幕末に造船所を建造していた横須賀に、1884年（明治17）鎮守府（海軍の支所）が置かれ、東京にある海軍省との交通路として急がれた路線でした。そして軍港機能の充実強化が進められ、日本最大の軍港として日清戦争を迎えます。日露戦争当時は、広島の大隅に日本最大の軍港の座を譲りますが、海軍省は、追浜飛行場（現日産追浜工場）を建設して航空技術の研究を進め、第1次世界大戦後の1916年（大正5）に海軍最初の横須賀空港隊を配置します。横須賀は、海と空の帝都警備拠点として重要性が高まる中、横浜―東京間の東海道線の輸送能力に限りがあることから、軍事的輸送強化を図るため、品鶴線が計画されたと思われます。

①



②



