

不況と戦争の時代（1931－1945）その15

《1941年に営団地下鉄が発足、五島慶太は強盗慶太へ》

1927年（昭和2）、早川徳次（注1）が設立した東京地下鉄道株式会社は、日本初（東洋初）の地下鉄を、浅草－上野間において開業します。そして、新橋方面へと地下鉄を延伸していきます。

同年、東横線を開通させた五島慶太（注2）は、渋谷から地下鉄で都心へ乗り入れるべく、1934年（昭和9）東京高速鉄道株式会社を共同で立ち上げ、渋谷－虎ノ門間の建設に乗り出します。

やがて、この両者が激突してしまいます。五島は、渋谷から新橋経由で上野・浅草に直行できるよう、早川に働きかけますが、早川は、浅草・上野から新橋経由で品川に直行して京浜急行に乗り入れることを優先し、調整が付きません。

業を煮やした五島は、早川のバックボーンとなっている京浜急行株式会社を乗っ取った上で、東京地下鉄株式会社の乗っ取りを企てます。そして東京地下鉄の株式を35%取得し、早川を社長から追放することに成功します。

世間は、地下鉄建設に全力を尽くした早川が地下鉄を追われたことに同情的で、五島は、強盗慶太と非難されるようになります。

ここにいたって、鉄道省が動きます。当時の鉄道省総務課長佐藤栄作（後の総理大臣）は、「私鉄二社の無駄な競争をやめさせ、営団に一本化すべき」として、1941年（昭和16）、陸上交通事業調整法に基づく帝都高速度交通営団（営団地下鉄、現・東京地下鉄株式会社）が設立されました。両社の株式は、営団債に振り替えられました。なお、東京都も2社の地下鉄を都営化しようと企てましたが、鉄道省から認められませんでした。

地下鉄乗っ取りに頓挫した五島は、今度は、地上の私鉄の乗っ取りに勢を出します。陸上交通事業調整法の趣旨に基づき、1942年（昭和17）には、既に五島の経営下にあった京浜電気鉄道、小田急電鉄を合併して、東京急行電鉄を発足させ、1944年（昭和19）には京王電気軌道を合併。また、相模鉄道など東京西南部全域の私鉄網を傘下に収めました。

ここに大東急といわれる私鉄ができあがったのですが、戦後、旧小田急電鉄を中心に分離独立運動が起き、現在の私鉄の形に分割されました。(注3) その分割時に五島が取得した資金が、戦後の田園都市線沿線のまちづくりの財源になりました。

注1：早川徳次（生没年：1881－1942年）

注2：五島慶太（生没年：1882－1959年）は、東京都市大学の創始者でもあります。

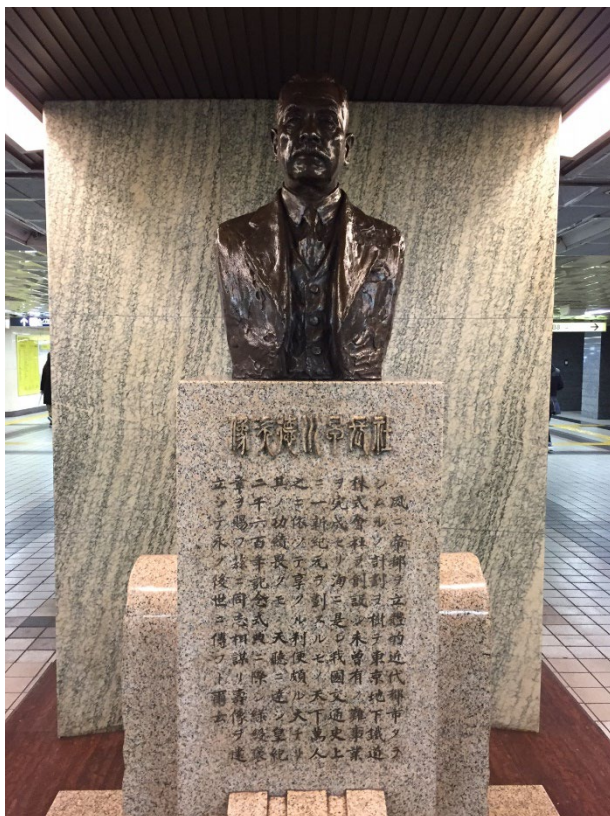
注3：大東急の名残は、現在に形を留めています。

まず、京王新宿駅は、東急が、渋谷から新宿延伸を目論み取得していた土地でした。空襲により、京王線の電車が、内藤新宿にあった駅まで到達することができなくなったことから、急きょ、東急の土地に、新宿駅が作られました。これは、大東急となって、同じ会社になっていたから、できた離れ業です。

次に、下北沢駅には、小田急線と京王井の頭線を使い換える際、改札口がありません。これは、もともと京王井の頭線は、小田急電鉄のものだったからです。戦後、大東急が分割されたとき、井の頭線が京王電鉄となりました。

写真は、①早川徳次像（細見撮影）、②五島慶太（東京都市大学塩尻高等学校 HP 掲載写真より）

①



②

