

地下鉄博物館

現代社会において、私達が生活を行う上では、移動手段がないと何かと不便です。とりわけ公共交通機関がなければ、それぞれの時間・予定に間に合わせることは難しいと考えられるところです。そこで、今回は私たちの生活に欠かすことのできない移動手段である地下鉄について、その導入の歴史から現代にいたるまでの歩み、結びとして許認可に触れてお話ししたいと思います。

第1 地下鉄博物館訪問

私が調査に訪れたのは、東京都江戸川区東葛西に位置する「地下鉄博物館」という場所です。運営は公益財団法人メトロ文化財団が行っており、日本における地下鉄の歴史を創成期から現在にまで伝えています。

館内に足を踏み入ると、まず地下鉄の模型が目飛び込んできます。この模型は東京メトロで走行していた9路線の車両の模型であり、鉄道ファンにはたまらないものかと思えます。入館料を支払い、中に入ると、過去に使用されていた自動券売機や丸ノ内線第1号車両などの展示物が所狭しと展示されており、家族連れや観光客がしげしげと目を向けていました。

そんな中とある一角において、ひときわ私の目を引いたものは、「地下鉄の父」と呼ばれる人の銅像でした。



博物館入口



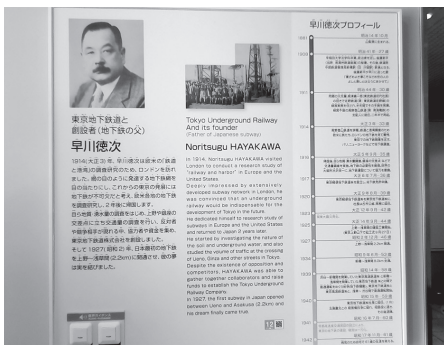
丸ノ内線車両



券売機

第2 地下鉄の父と日本で最初の地下鉄

1. 「地下鉄の父」と呼ばれているのは、故早川徳次氏のことです。早川氏は1881年に山梨県に生まれました。早稲田大学法学部を卒業した後に、政治家を志しましたが、南満州鉄道総裁故後藤新平氏の勧めと、東武鉄道初代社長 故根津嘉一郎氏の招致により、佐野鉄道(現・東武鉄道佐野線)の経営を経て、高野登山鉄道(現・南海電鉄)の支配人に着任し、見事経営不振を2年半で立て直した人物です。



早川氏経歴

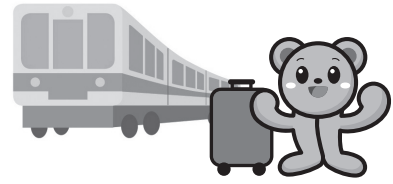
2. 地下鉄開通以前の東京の交通事情は路面電車が主流であり、輸送能力には限界を感じていました。そこで早川氏は、交通状況打開のために、世界初の地下鉄が誕生したロンドンを皮切りにグラスゴー及びパリ並びにニューヨークの現地視察・実地調査を経て、1916年に地下鉄を導入しようと計画を策定したのです。

会報・ホームページ委員 小黒 耕太郎

特別企画 バックナンバーはコチラ



3. しかしながら、地下鉄建設計画を示しても、専門家からは地理的問題を指摘されました。早川氏は技術関係については不得手でしたが、交通量の調査、地質調査、湧き水調査など科学的根拠を示すことで、解決に至ったのです。また、実際に地下鉄を建設するためには、国からの免許が必要であること、東京市及び市会（現在の東京都議会）の賛同が必要となりました。そこで、経済界の重鎮である、故澁澤栄一氏や当時の首相故原敬氏などに地下鉄の重要性を働きかけ、1917年に東京軽便地下鉄道株式会社を設立し、高輪南町から浅草間と車坂から南千住間の路線免許の出願を行いました。競争他者が追従する動きを見せる中、1919年に最初の免許状が交付されたのです。



4. ここで余談ではありますが、この時の競願者とのやり取りにおいては、「東京地下鐵道史」上の、「競願者の出現」において語られております。現代でもおいしい話があると飛びつく者が多々おりますが、当時も同様の動きがみられ、「斯く鐵道院の空氣も免許に向かつて好轉し、多年の努力も漸く酬ひられ、將に成功の實の結ばれんとする時に當つて、こゝに意外にも非常な難局に遭遇した」「この馬鹿正直な出願方法は、情勢の好轉と共に野心家の乗ずるところとなり、東京鐵道、東京高速鐵道、武藏電氣鐵道の三會社がこの際に乗じて出現し、競願者としてそれぞれ豫定線の上に敷設免許を申請するといふ事態が勃發して來たのであった」と記載されており、早川氏ご本人も「私は日本の實業家の不人情に全く呆れ果てた。呆れたばかりでなく涙を流して憤慨した。腕を力と恃み、自費で外國に調査に行つて帰り、血の涙で準備書作すること数年、漸く地下鐵道を出願したかと思ふと、財力を背景とした當時錚々たる實業家達は知らぬ顔の半兵衛で～豫定線をどしどし出願した。之れでは尻の毛までも引き抜かれるぞ、流れ出る熱涙をせきとめて奮起したものである。」などと、語っており、ご自身が多年に渡り諸外國を歴訪し、鐵道の何たるかを日本に持つて歸つてきた自負を、いとも簡単に他者が模倣してしまうことに憤りを隠せなかったのです。

5. かくして何とか免許は取得しましたが、世界恐慌と不況により、資金面に不安がある点と、人材力と技術力を強化しなければ、工事に着工しても進めることはできません。そこで、1920年に東京軽便地下鐵道株式会社は東京鐵道と合併することによって、新たに東京地下鐵道株式会社を設立され、東京軽便地下鐵道時代に免許を取得した路面のうち、新橋から上野間の地下鐵工事施行が許可となりました。ところが、1923年に関東大震災が起ると、經濟の落ち込みから当初の計画を変更して、「地下鐵のサンプル」と評して、上野から浅草間を最初の工区とし、1925年に着工が始まり、1927年12月30日に東洋で初めての地下鐵が完成し、今日における日本の地下鐵の基礎が出来上がったのです。

第3 全国への普及

1927年に上野～浅草間の地下鐵が誕生したのち、日本各地で地下鐵が移動の主流とされ、主要都市・大型都市で相次いで地下鐵が誕生しました。下記に誕生年及び都道府県名と現在の所管を記載します。

1927年	東京都・東京メトロ (現在の銀座線に該当する)
1933年	大阪府・Osaka Metro (大阪市営地下鉄)
1957年	愛知県・名古屋市営地下鉄
1960年	東京都・都営地下鉄
1971年	北海道・札幌市営地下鉄
1972年	神奈川県・横浜市営地下鉄
1977年	兵庫県・神戸市営地下鉄
1981年	京都府・京都市営地下鉄 福岡県・福岡市地下鉄
1987年	宮城県・仙台市地下鉄

現在東京メトロ(東京地下鐵株式会社)では、銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、千代田線、有楽町線、半蔵門線、南北線、副都心線の9路線が開通しており、営業キロ総延長は195.0kmにも上ります。主に私たちに関係する札幌市営地下鉄は、南北線、東西線、東豊線の3路線があります。全国の営業距離の合計はおよそ750kmにもなり、全ては早川氏の行動から現在にまで至っています。



各地下鉄マーク



第4 地下鉄の計画と工事着工まで

ところで、地下鉄が走行するために必要な手続きとはどのようなものでしょうか。仮に東京メトロが東京都に新線を建設し、運輸営業を行うとしてそのプロセスを追ってみます。

(1) 高速鉄道網の策定

まずは高速鉄道網の策定を行います。総合的輸送体系の確立の為に基本的な政策及び計画を策定するために、国土交通大臣の諮問機関として、交通政策審議会が設置されており、国土交通大臣の諮問に応じて、都市交通に関する基本的な計画について審査審議し、国土交通大臣に答申します。

(2) 都市計画の決定と環境アセスメント

また、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために、都市計画法が制定されており、東京の場合は、東京都都市計画審議会の議決を経て、東京都知事が決定したのち、東京都告示として公表されます。都市計画審議会は、都市高速鉄道の都市決定に際して、交通政策審議会の答申内容を十分尊重検討の上、これを決定します。

このとき、重要な判断内容とされているのは、環境影響評価法に基づき、その事業を行うに当たり、環境に与える影響がどのようなものか予測・評価を行い、その結果を周辺地域の住民や自治体に周知させ、事業の計画に反映させることで、環境の保全を確保させる「環境影響評価制度」があります。

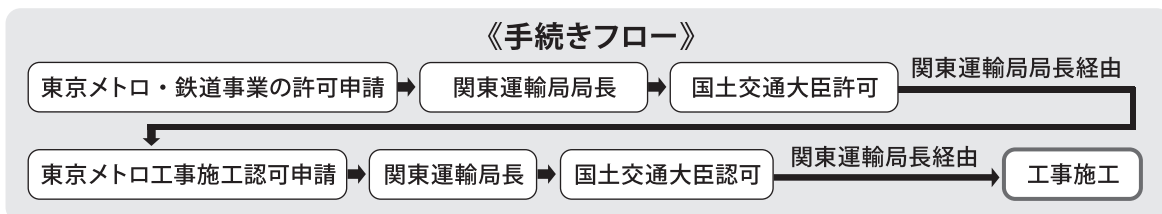
この評価に基づく評価書の内容は、都市計画議会に報告され、都市計画審議会が判断を行う材料となっています。

(3) 申請手順

現在「鉄道事業法」によれば、鉄道事業に関して、国土交通大臣の許可を受けなければなりません。事業の許可を得た後、国土交通大臣より、工事施工の認可を受けて着工しますが、地下鉄を道路下に建設するには、鉄道事業法61条の規定により、国土交通大臣の許可が必要となります。

このほか、許可を得た後、許可要件に基づき、道路法第32条の規定に準じて、道路の占用許可を各道路管理者から受けなければなりませんし、河川の占用についても、河川管理者の許可が必要となります。

路面交通上からは警視庁の道路使用許可を受けるなど、工事着工までには、多くの時間が必要となります。



(4) 運賃について

旅客運賃等の上限を決めて、国土交通大臣の認可を受ける必要があり、認可に際して、上限額が能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかを審査する必要があります。鉄道事業者は、認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で、運賃を設定し、あらかじめ国土交通大臣に届出をする必要があります。



第5 結びとして

ここまで、東京メトロについて記述してきましたが、実際に私たちが札幌市交通局や東京メトロと関わり、実務に携わる機会は極めて少ないかと思います。

しかしながら、地下鉄の歴史を紐解くことにより、もしも公共交通機関の仕組みについて問合せがある場合など、知識として蓄えておくことは大変重要ではないかと考えております。

今回取材及び執筆に協力していただいた公益財団法人 メトロ文化財団 地下鉄博物館にはこの場を借りて厚く御礼を申し上げます。

- 《出典》● 地下鉄のはなし(2019年6月)編集・発行 メトロ文化財団
 ● 地下鉄のお仕事学習帳(2018年9月)編集・発行 公益財団法人 メトロ文化財団
 ● 鉄道ピクトリアルNo. 939(2017年12月)銀座線を振り返る 中川和子
 ● 地下鉄博物館「地下鉄クロニクル」1地下鉄の歴史シリーズ
 東京の地下鉄建設1-1・東京に地下鉄ができるまで「地下鉄の父」早川徳次の功績(2014年11月)発行 公益財団法人 メトロ文化財団
 ● 東京地下鉄道史 乾(1934年6月)発行 東京地下鉄道株式会社