

明治期に新幹線を作ろうとした人たち

— 日本電気鉄道の設立と消滅 —

水 谷 昌 義

The People who Tried to Build the Shinkansen during the Meiji Period

Masayoshi MIZUTANI

要 旨

戦時中に検討された弾丸列車計画のルート選定や技術規格の内容、実行に移したときに買収した用地や残された工事部分が1964年開業の東海道新幹線の実現に大きく貢献した。

その弾丸列車計画よりも30年以上も前から、新幹線に相当する私鉄「日本電気鉄道」の計画があった。1907年に出願され計画で、東京～大阪に高速の広軌電気鉄道を設け旅客の輸送を担うという、まさに現在の新幹線と同じ目的をもっていた。

弾丸列車計画は蒸気機関車により輸送する計画であったが、日本電気鉄道はこの時点ですでに電車での輸送を打ち出していた。しかも、東京～大阪に30分ごとに列車を発車させ、6時間で往来できる道を開くというものであった。これにより世間の進歩の要求に応じて大いに貢献し、従来の蒸気鉄道については専ら貨物運輸の方面で機能を発揮させることにより、国家全体の産業の発達に役立つと主張した。

本稿ではその日本電気鉄道の設立から断念までを詳述する。

キーワード：弾丸列車、新幹線、日本電気鉄道、
立川勇次郎

1. 弾丸列車計画から東海道新幹線まで

東海道新幹線は、戦前1938年ごろから練られた東京～下関間の新しい幹線建設計画(いわゆる弾丸列車計画¹⁾)があったおかげで、1964年の東京オリンピックに合わせて開業できたとなっている。その弾丸列車計画は一旦は正式に議会を通過し着工にも至ったが、太平

洋戦争の戦況悪化により中止となってしまった。しかしそのときのルート選定や技術規格、買収した用地や中断した工事部分が東海道新幹線の実現に大きく貢献したことは疑う余地はない。

弾丸列車について記述する文献は数多くあるが、大陸での事変の発生により、東海道本線・山陽本線の輸送逼迫が問題となり、1938年暮れに鉄道省が「鉄道幹線調査分科会」を設置し調査研究が行われたとされているものが多い(前田(1994)⁹⁾、坂(2015)³⁾など)。しかし鉄道省の建設局の一員であった稲葉通彦の回想講話の記録²⁾によれば、部内でひっそりやっていた調査が1938年暮れに新聞に情報が洩れて世の中に知られてしまい、具体的調査に着手したというのが真相のようである。稲葉の講話は1957年2月で、東海道新幹線計画が具体的に動き出すきっかけとなったとされている(須田(2000)⁴⁾)鉄道技術研究所創立50周年記念講演会の1957年5月よりも以前に行われている。

まずは、稲葉の講話から弾丸列車計画のいきさつを顧みることとする。

鉄道省建設局は新線の建設を担当していて、計画や工事に多くに人材を擁していた。しかし、支那事変が始まってからはその進展につれて新線建設は下火になっていき、建設局では人手が余ってきてしまった。事変により既存の線路での輸送需要はますます増える状況であったので、その余った人手で「東海道線を別の観点から考えてみよう」との意見が出され、本務のかたわら話し合いが始まったという。それが1938年の春ごろだという。

当初の考えでは、東海道線の急行列車を徐々に別線に移してしまう方法が検討された。初めから広軌³⁾の幹線を考えていたわけではなく、とりあえず最小限どの位のものが需要であるかということから、狭軌の別線を考えていたにすぎない。しかも一番安い「ローアーリミット」という考えで、全部を複線とはしない案をひとつ考えたという。ところが次第に「東京～大阪は日帰りできる位のものでなければ折角作っても仕方

がない」という積極的な意見が強くなり、それならばスピードもあげて到達時間を短縮するという考え方にかわっていった。

そうすると当時の狭軌ではどうしてもそこ(東京～大阪6時間)まではできないので、広軌の案も検討が始まり、結局は広軌別線でしかも複線という案をもって、東海道の別線を考えればこれが最小限の案であると部内に示したという。部内の技師たちの案に対し、幹部がどういう考えを持ったかは明確でないが、稲葉の感触では「別に大した関心を持たれなかった」ように思ったそうである。

ところが、1938年12月になって、鉄道省は東海道線の別線を考えていると新聞に発表され⁴¹⁾、世間の知るところとなった。議会でも別線に関する質問が出るようになって、大臣の答弁も次第に積極的になっていき、「近く調査会を開いて調査する」と答えてしまったという⁴²⁾。

その意を受けて、運輸・運転関係の担当者が急遽集められ具体的な調査にかかることとなった。初めはとりあえず東京～大阪について考えていたが、事変の進展と共に鮮満に対する連絡も重要と考えるようになり、東京～下関でやらねばいかぬというように話は大きくなっていった。

実際上の具体案を用意するため、広軌にするか狭軌にするかを省議に伺いを立ててみたがはっきりした態度表明がない状態だったという。したがって、検討する計画も①狭軌案、②広軌案、③構造物は土工を含めて全部広軌にして線路だけ狭軌という案、④将来直しえないような構造物(例えばトンネルとか橋梁など)は広軌の構造にしておき将来直せるような部分の土工と線路は狭軌でやる案の、結局4つの案を検討することになったという。そして、まとまった案ができないまま幹線調査会は発足し、1939年11月には調査会としての結論を出したのである。

弾丸列車の構想は、「日本と大陸の間に画期的な新交通路を開くべきだ」(星川(2003)⁸⁾)とか「東海道本線や山陽本線の輸送量が急増してくると、広軌で別の線路を建設すべきだ」(坂(2015)³⁾)という意見が後押しをして出来たかのように言われているが、そうではない。もちろん、明治中期から繰り返し主張されていた広軌改築論議の蒸し返しでもなく、軍部から要請でもなかった。鉄道省内での技術者達のいわば暇つぶしの議論から生まれ出てきたものの成果が弾丸列車計画で、それが東海道新幹線の計画実現に役立ったのである。

2. 日本電気鉄道株式会社の設立

弾丸列車計画よりも30年以上も前から、新幹線に相当する私鉄「日本電気鉄道」の計画があった。立川勇次郎(京浜急行)、藤岡市助(東芝)、笠井愛次郎(岩倉鉄道学校)らが安田善次郎(甲武鉄道・日本鉄道ほか)と共同で1907年に出願した計画で、東京～大阪に高速の広軌電気鉄道を設け旅客の輸送を担うという、まさに現在の新幹線と同じ目的をもった計画だったのである。

弾丸列車計画では蒸気機関車による輸送にまだ拘っていたが、日本電気鉄道はこの時点ですでに(電気機関車でなく)電車での輸送を打ち出していた。明治後期のこのころ、電車運転はトロリーポールという、バネで上向きに力をかけて電線(架線)に押し付ける竿のような装置で電気を取り込む方式が主流であった。ポールの先端にはトロリーホイールと呼ばれる溝付きの車輪が取りつけてあり、その溝が架線に嵌って回転しながら電気が途切れないように導く仕組みで、ホイールが架線から外れないように走るので高速運転には向かなかった。菱形のパンタグラフによる運転は1914年の東京～横浜の3両編成の院線電車ⁱⁱⁱ⁾が最初であり、それまでは山手線でも中央線でもトロリーポール集電であった。高速運転を目指す東京電気鉄道では、列車の上空の架線からの集電では無理なため、軌道の脇にもう1本の給電用の(硬い)レールを敷き、それに接触するブラシのようなものを車輛から出して集電する、第3軌条方式が採用された^{iv)}。

1907年2月の同社の設立趣意書¹³⁾の冒頭には次のようにある^{v)}：

当社は私設鉄道法に準拠し東京大阪両市間に第三軌条式高速度電気鉄道を敷設し以て主として旅客交通の最大便益に供せんとし今や其計画完く成り茲に其創立を公表する榮を有す

夫れ東京及大阪両市の我か大日本帝国に於ける経済的地位たるや一は帝国の首都にして近く横浜港を控へ他は関西商工業上の大要鎮として神戸港を距る亦甚だ遠からず百貨絶えず此の両市に聚散して往来絡繹真に東西相對峙する内外貿易の中樞なり随て此の両市間に於ける交通機関の発達如何は我か帝国の産業の消長に影響する甚大なるものありと謂ふへし

東京・大阪の都市の発展が著しく、その往来を盛んにすることが国の発展に寄与するものだと始められている。

続いて、東京～大阪の汽車による国有鉄道について言及し、貨物の滞留や旅客の移動時間の長さ(急行でも10数時間)と便数(1日2本だけ)といった不便を訴えている。つぎに、欧米諸国の状況を紹介し、時

速50～80マイル(時速80～130キロほど)の高速電気鉄道が随所に建設されているとし、電車は快速な旅客交通のために便利で、汽車は単に貨物輸送に使われているとの傾向を述べている。東京～大阪ではもはや現路線の改良の余地がないことから、「今日此の両市間に高速度電気鉄道を敷設せざるべからざるは殆んど理勢の然らしむる所にして其起業の緊切事たる誰れか又之を疑はんや」と結んでいる。

そのうえで、日本電気鉄道は株式により資本金1億円を集め、東京～大阪に30分ごとに列車を発車させ、わずか6時間で往来できる道を開くという。これにより世間の進歩の要求に応え、公衆にむけて大いに貢献し利益をもたらし、従来の蒸気鉄道については力を専ら貨物運輸の方面に注いで十分にその機能を発揮させることにより、国家全体の産業の発達に役立つと主張した。

文末におしるし程度に国家に有事のあったときには直ちに軍隊の輸送に供す用意もあると付け加えられていた。

最後に添えられた発起人名簿には実業家や華族が300人ほど名を連ねている。

仮免許状申請の出願は1907年2月9日に通信大臣宛に提出された。申請書自体は4行ほどの形式的なものであるが、別紙として起業目論見書、日本電気鉄道株式会社仮定款、起業が公共の利益たる事を証する調書、線路予測図および説明書、電気工事説明書、敷設費用概算書、営業収支概算書が添えられた¹⁴⁾。

同日付で通信大臣宛の上申書¹⁵⁾も提出されている。1906年には主だった私鉄を買収して、国有鉄道のネットワークを整えつつある時期であり、このときに私鉄の出願を行う意味について述べている。その骨子は、日露戦争で政府は出費がかさんでいるだろうから、産業振興のために必要な運輸交通機関を民間なら実行できると説いている：

当会社か今般私設鉄道法に準拠し東京大阪両市間に第三軌条式高速度電気鉄道を敷設し、以て運輸交通機関の一大革新を計らんとするは畢竟我が国運の発展に伴ひ殖産興業の興隆を企図せんとするものにして本願の趣旨實に此の意に外ならず。然るに政府は昨明治39年鉄道国有法を發布せられて爾来漸次之を実施せられつゝあり、故に鉄道国有法の趣旨に基き政府に於て本願の事業を速に企画せられ交通の便宜を増進せらるゝに於ては此の上もなき次第にして敢て民設を主張するの要なき義に御座候。乍去戦後の経営に関し政費多端の折柄政府に於て速に企画難相成事情も有之候は、民設を以て急速に起業し殖産興業の發展上1日も忽にすべからざる運輸交通機関の革新を実行致し度と、茲に私共本願を提出したる義に御座候。何卒此の義深く御洞察の上何分の御詮議を仰き度此段添へて上申仕候也。

鉄道国有法では、「一般輸送の用に供する鉄道はすべて国の所有とし、一地方の交通を目的とする鉄道はこの限りではない」と規定されている。鉄道会議でいろいろ難癖をつけられそうな部分について事前に想定問答を自ら行っているような上申書である。政府は金もなくて大変でしょうからの嫌味も加えてよく作られた内容であろう。

3. 路線の概要

仮免許状申請書¹⁴⁾の添付資料から、日本電気鉄道の路線計画を検討する。

東京府豊多摩郡下渋谷村を起点として、神奈川県松田村、静岡県静岡市、愛知県名古屋市、三重県亀山町の4か所の駅を途中に設置し、大阪府東成郡野田村に至る路線計画である。東京市街の西の端であった渋谷から、当時の東海道線と同じように足柄山の北をまわるルートである。東海道線は御殿場から南下して愛鷹山の南をめぐるが、計画路線は愛鷹山の北を通して遠回りを避けている。名古屋からは関西線のルートに沿って西進して、大阪市外の東の端であった野田に至る^{vi)}。

レールは90ポンド／ヤードで、換算すればメートルあたり48.8キロとなり、現在では多くの鉄道で50キロレールが使われていてそれは普通サイズではあるが、当時としては大きなサイズの採用だった。曲線の最小半径は20チェーン(402メートル)、最急勾配は20分の1(50パーミル)である。東海道新幹線の2500メートル、15パーミルに比べるとかなりきつい。

車輻は60～72尺(18.2～21.8メートル)で、80～100人の座席を設け、200馬力^{vii)}の電動機2個を備える。その車輻を3～4両連結して列車を編成する。平均速度は停車時間を含めて平均50マイル(80.5キロ)とする。

変電所は全線で13箇所設置し、各変電所に600キロワットの整流器を2台設備し、直流600ボルトで列車に給電する。

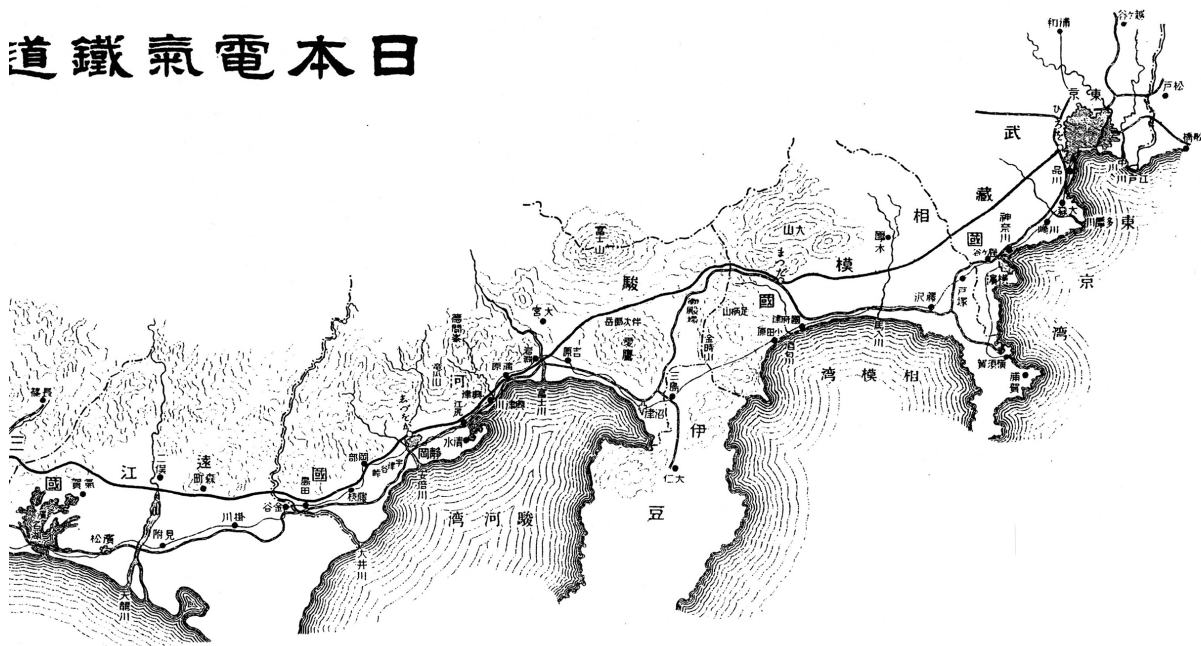
東京～大阪の2等(並等)運賃は4円とし、1907年当時の官設鉄道の運賃が3円97銭(3等)であったから、まったく同程度の運賃設定ということになる。年間で395万人余の利用を見込み、1233万円の収入を得るという計画であった。

4. 出願の却下と再出願の繰り返し

申請からわずか3週間とたたぬ内に、出願は却下されてしまった。鉄第163号「明治40年2月9日附出願鉄道敷設の件難聞届」で全文である¹⁶⁾。

当局者の考えが却下であれどうであれ、鉄道会議で

道鐵氣電本日



圖路線道鐵京

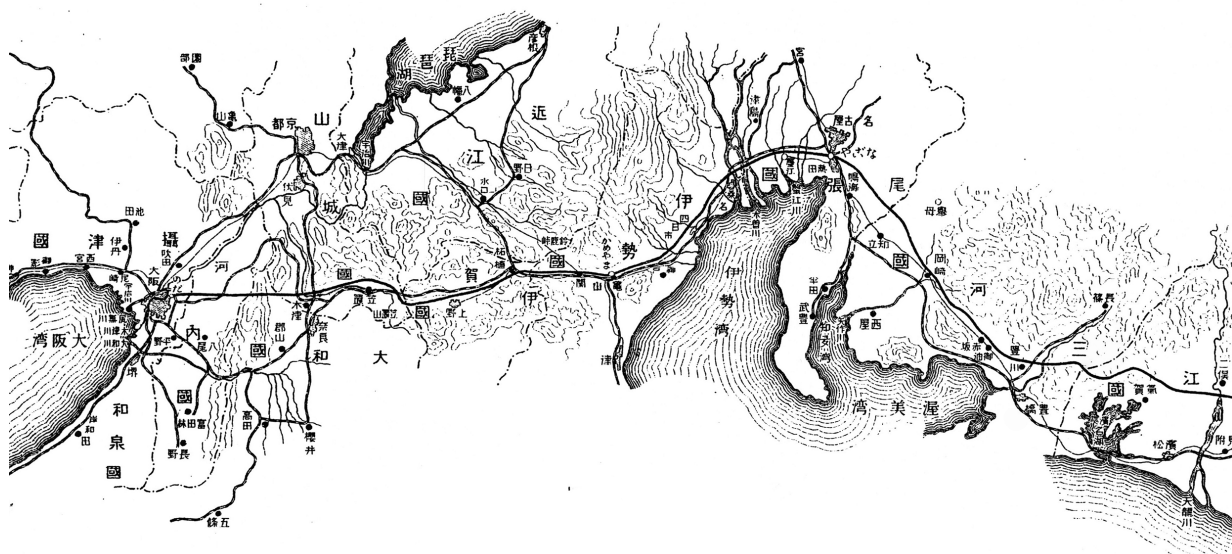


図1. 日本電気鉄道線路図(部分) 仮免許状申請書¹⁴⁾の付図より縦断面図を削除

諮るべき案件であるのに、それをせずに「聞き届け難し」という門前払いを喰らわせたのであったのである。

この件を報じた鉄道時報1907.3.16³¹⁾の記事によれば、実績のある多くの実業家が名を連ねて出願したものをいつまでも許可不許可未定のままにおいておけば、民設の運動が大いに勢いを増してしまう機会を与えて、やがて議会にも手をまわして政略問題に発展してしまう恐れがあったのだろう、と解説している。

却下決定の2週間後の1907年3月15日には早くも再

出願している¹⁷⁾。最初の出願と繰り返しになっている部分も多いが、鉄道会議を経ずに却下になったことに關しての不満を述べた記述もある：

鉄道会議なる相当機関への御諮問もなく突然の御指令に接し候事恐くは願書に何等か不備の点ありし為ならんかとも恐察罷在候。果して然らんには重大なる事業に対する当然の責任として発起人等は如何様にも訂正可仕候間何分の御指図相願度候。説者或は政府は現在の日本に於ては斯る交通機関の必要と認めすと声明致され候やに相伝へ候得共国運啓発の任に膺る当局諸賢に於て斯る御方針に出てらるへき筈万々可無之と愚信罷在候

内容をチェックしてくれなかったのが形式の不備であれば直すから言ってくれ、まさか政府がこの交通機関の必要性を認めないことはないですよ、と、かなり慇懃な言い様である。

この再出願にも3月16日付の上申書¹⁸⁾が添えられ、日本電気鉄道敷設によって現在の官設蒸気鉄道に及ぼす影響が問題になったのかとの考えたからとし、その点について主張を述べている。①国有鉄道と並行している阪神電鉄と京浜電鉄が開業した際には一時は国有鉄道にいくらかの影響が出たようではあるが、その後鉄道利用者が大いに増加して儲かっているではないか。②国有鉄道の収入は40キロ程度の距離を移動する乗客を中心して得られており、遠距離の乗客は少しだけである。日本電気鉄道社は長距離の乗客だけを相手にしているので影響は少ない。③長距離乗客を日本電気鉄道が引き受ければ、国有鉄道は貨物運輸に注力できて貨物の停滞もなくなり、結果として貨物での収入が増えるに決まっている。④先日の議会で日本電気鉄道を許可すれば6～7割の減収になると政府委員は述べていたが、どこにもそんな証拠は見つからない。⑤今や電気の交通機関での応用は進み、欧米ではとても便利なものとして定着しているのに、列強の仲間を謳うわが国では僅かな電気鉄道を有するのみである。国有鉄道に多少の影響があったとしても国の発展のためによく調べてほしい。と、いったことが滔々と記述されている。

この再申請もわずか2週間とせぬ内に却下されてしまった。鉄第238号「明治40年3月15日附日本電気鉄道敷設仮免許再申請の件難聞届」で全文である¹⁹⁾。またもや門前払いであった。

あきらめない発起人たちは、約1年半後、1909年9月25日附で、3度目の出願をする²⁰⁾。官設鉄道の収入へは影響が少ないこと、東京大阪間の急行列車は遅くて本数が少ないこと、官設鉄道は貨物に傾注できること、いざという時には軍に協力できること、とはこれまでと変わらぬ主張が並ぶが、明治50年(1917年)大博覧会に先立って完成させられるから、わが国の交通機関の面目は一新されると訴える一文が加わった^{viii)}。万国博覧会やオリンピックを千載一遇の機会としてインフラストラクチャーを整備しようという考えは昔も今も変わっていないわけである。この出願にも1910年11月5日附の上申書²¹⁾が出されたが、内容に目新しいものはない。決定が遅いことへの催促の意味合いであろう。

この第3申請も1910年12月15日に却下された。監第1772号「明治42年9月25日附第3出願日本電気鉄道敷設の件聞届け難し」で全文である²²⁾。またまた門前払

いであった。

1916年8月11日の4度目の申請も、国鉄幹線と競争線となる理由から却下された³²⁾。

1918年12月17日、5回目の仮免許申請が出された²⁶⁾。従来の第3軌条方式の集電から、1915年にシカゴのミルウォーキー鉄道で実現した架空電車線方式(3000ボルト)に設計が変更され、資本金も2億円に倍増された。

この5度目の出願に対し、立川の主張(次節)が功を奏したのかどうかは不明であるが、鉄道院は新聞取材に見解を発表した⁴³⁾。この出願は官鉄の重要幹線と並行していて、国有法と真っ向から抵触するものであるから、仮に許可するとしても法改正の必要がある。国有法を改正すれば他にもいろいろな弊害が出てきそうだから、なかなか難しい。この鉄道案が必要と判断されれば、政府自らの計画とすることになるだろうから、この出願は結局不許可に決することになるだろう。また、奈良県を通過するのに駅が設置されないということで、反対を表明する人たちも居るという、とってつけたような理由も述べている^{ix)}。

多少は検討される姿勢はとられたようであるが、この申請も1924年8月～9月に再び却下された³³⁾。

続いて1926年10月に6回目の免許申請が出された²⁵⁾。今回は財界有力者を動員して、大阪市会の同意を取り付け、大阪側でのお膳立てを整えた。終点を東成区野江として未完成の市営高速度交通の線路と連絡させることとなった。鉄道省側は、関係府県が多いから、各地方の意見をまとめなければならぬのでそのままになっている。大阪の市会の決議はその一つであると思うが、各府県知事が賛成の意見であればそのうえで審議すると語った。ところが、1926年6月14日には、なお審議を要するという理由で(つまり、内容は検討せずに)却下になってしまった²³⁾。

1927年までには発起人代表を根津嘉一郎(東武鉄道)とし、目論見書をやや変更(途中の駅の数をも4箇所から8箇所に変更)するなどして、再申請の動きを進めた³⁴⁾。発起人が民政党に偏っていたこともあり、当時の政府関係者に太いパイプを確立していた郷誠之助(貴族院議員、のち商工会議所会頭)や島徳蔵(大阪北浜の相場師)らが奔走し、政友会系の実業家も仲間に引き入れて準備を整えた²⁷⁾。

1928年3月1日の発起人会では、東海道線複々線建設代行を申し出た。「省線の運輸状況に徴すればその設備をもってしては貨客の輻湊にたえざるものあり、

さらに仄聞するところによれば鉄道省は右の状況に鑑み複々線計画新設の意ありとのことなるも当局は他面に未成線の建設既設線の改良などに多端の際であるから民間にその實際を代行せしめられたく」必要であれば国有鉄道に移されても構わないとした。要するに、やりたいけど資金がないようだからやってあげてほしいよ、と、痛いところに餌をまいたのである^{24), 28)}。

そして、1928年3月23日に認可申請が鉄道省に提出された²⁹⁾。

これまでの鉄道省の態度は、関係法規の精神に反するとの理由で全く内容も見ずに却下してきたのであるが、小川鉄道大臣は法律一点張りです否を決することは時代の進運に伴うものではないという意見であり、「国家的に必要な事業であるならば関係法規の改正を行っても差支えないと思っている」と述べた³⁶⁾。

鉄道省内では、鉄道国有の方針を破壊するものとする絶対反対論と、鉄道建設改良計画費の不十分なる現状から建設予定線を漸次民間に開放するのもありとする賛否両論の意見があった。また、形式上は鉄道の事業として経営を会社側に許可する方法、一定期間後に国家への買い上げを条件として免許する方法などの折衷案も考慮されたという。総選挙を間近に控えていて、国有鉄道との併行線を免許することに対する鉄道大臣の態度が注目されていたが³⁵⁾、結局は「日本電気鉄道のために特に法規を改正する事は一般の空気が面白くない様であるから」というあいまいな理由で断念するよう内示した³⁷⁾。

1928年6月2日には発起人会を開き、追加の発起人を決めている。通過する府県の了解はまだ奈良県しか提出されておらず、不認可の通知に接してもいないので、さらに認可運動をつづけるという³⁸⁾。1929年1月26日には正式に創立申請を鉄道に申請し、追加の発起人も選定した⁴⁰⁾。そして、通過府県の了解もすべて得られたので、1929年2月1日に正式に敷設認可の申請をしたとの新聞報道があった³⁹⁾。明治期の最初の発起人は300人もいて、発起人会も熱気を帯びていたそうであるが、この1月の発起人会は出席者が十数名とあり、諦めムード漂う寂しい会合であったものと想像される。最後の新聞報道もわずか12行のベタ記事であった。正式な却下の日付は不明であるが、この後、日本電気鉄道の新聞等での報道は姿を消し、鉄道計画自体も幻となった。

日本電気鉄道が最後の出願を申請しているなか、大阪東郊に新たな関西電気鉄道会社の計画が出願された³⁰⁾。日本電気鉄道の発起人にも名を連ねている島徳蔵らの出願で、大阪市北区桜宮から京都府木津をほぼ直線で東西に結ぶ計画である。距離は19マイル弱(30キロ)ほどと短い、鉄道省片町線、京阪電鉄線、大阪電気軌

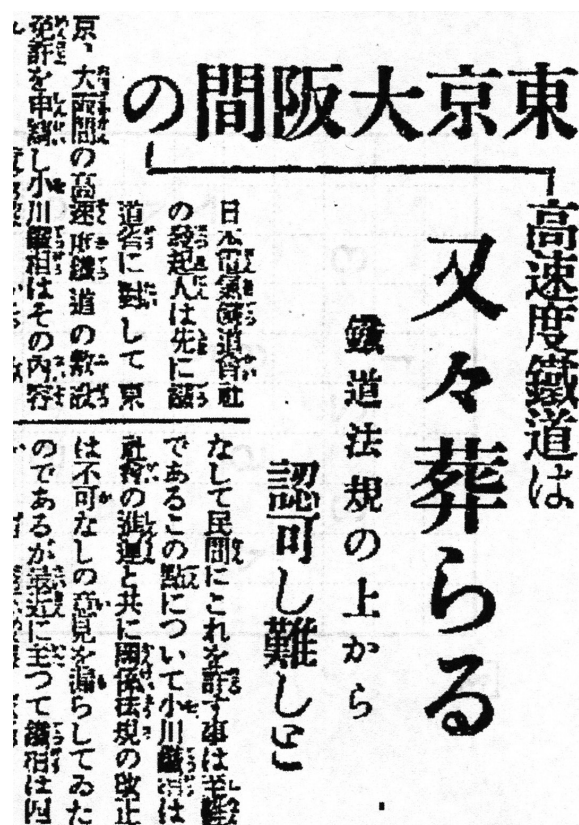


図2. 東京朝日新聞1928.5.24朝刊4面

道線とともに競合する路線である。単なる地方の鉄道の話として以上にこれが注目されるのは、日本電気鉄道への布石ではないかという憶測である。島は日本電気鉄道の発起人として何らかの成果を得ようとしているはずであるから、この新線計画は大阪近郊の競争が目的ではなく、適当の時期にこれを名古屋方面に延長して、日本電気鉄道の準備にかかっているのではないかというのである。この計画も却下されたが、昭和恐慌やその後の戦争の時代の前までは、様々な計画が民

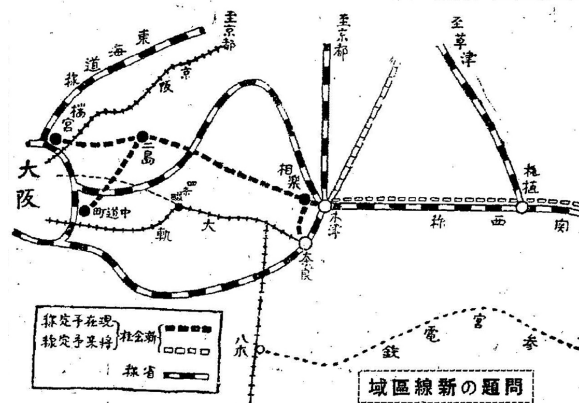


図3. 大阪毎日新聞1928.2.1朝刊5面
白い四角で示された予定線が意味深長である

間でなされていたことがわかる。

5. 立川勇次郎の主張

乗客の不便や貨物の停滞を東海道線が単線であったことにする議論もあったが、1913年に全線複線化が完成した後でも、世の中の輸送需要の増加の勢いのほうが大きかったので、東海道線の輸送にはさほどの改善はなかった。

そこで立川は、第4回の申請が却下されたのと同じころ、1916年の時事新報に「鉄道政策分業論」を寄稿した⁵⁾。立川勇次郎は福岡での石炭事業で利益を上げ、川崎～大師河原間の大師電気鉄道を1899年に開業させた。会社は京浜電気鉄道として品川と横浜に線路を伸ばし、川崎大師への参詣客輸送で国有鉄道との壮絶な競争をした^x。こんな経緯もあって、国有鉄道側には立川のやることへの嫌悪感がゼロだったとは言えないだろう。

その、立川的主張は、今の東海道線は近距離客と貨物の輸送に専念して、長距離客はそれ用の路線を別に作るべきだというものである。

現在の国有鉄道線は昔の宿場を連絡して線路が曲折してくねくね敷かれており、短距離交通を主眼として作られている。結果として遠距離に達してはいるが、その唯一の線路を使って旅客も貨物も輸送しているため、東京～大阪のように経済的に重要な往来が必要な都市間においてさえ、十数時間もかかり、貨物は日々各駅に停滞している。当局は改築改良に大資本を投下する構えではあるが、近距離長距離の分業政策を抜きにしては、商工業の発展に伴う社会の要求にはとても応じられまい、と分析している。

さらに議論を一步進めて、東京～大阪のように重要都市間には新たに直線的施設で遠距離交通に特化した交通の便を設けることが緊急の課題であり、それが我々の提唱した日本電気鉄道なのである。一路線の蒸気鉄道万能政策に固執して数億の大資本を投じて、将来の国家発展の勢いやには追いつかないであろう。鉄道分業の根本政策に基づき、我々は資本金1億円で速達遠距離交通を実現すれば、時運進歩の要求に応ずることができるのである、と結ぶ。

出願書に付された上申書ではおとなしい文章で主張していたが、新聞への寄稿では遠慮なく当局のやりかたを批判している。

第5回目の申請を出したあと、立川は1919年に再び時事新報への寄稿を行った⁶⁾。

「東京大阪間に高速電鉄の必要性」と題された文章は、前半は高速鉄道に対する時勢の要求と鉄道分業政策論で、大筋に於いてこれまでの主張の繰り返しの内

容である。

ただ、後半では日本電気鉄道が鉄道財政におよぼす影響を検討している。

国有鉄道の平均乗車距離は25マイル(40キロ)程度であるから、短距離乗客の輸送を主眼に置くべきである。日本電気鉄道は東京～大阪の直通を主たる目的としているので、約300マイルの間に駅は4か所に過ぎず、いずれの駅間距離も50マイル以上ある。日本電気鉄道は国有鉄道線の少数の長距離客は奪うであろうが、例えば横浜から大阪へ急行する客ならば東京か松田まで国有鉄道線で来て高速鉄道に乗るだろうから、結果として国有鉄道線の短距離客を激増させ、差し引きで国有鉄道も利益を得るだろう。だから国有鉄道線はほんらいの目的である、各駅の連絡交通と貨物輸送に力を尽くしてくれればいいのだ、という。完全に国有鉄道を見下し、日本電気鉄道のために働いてくれという立場での主張である。

また、最後に軍事との関係を述べた部分では、貨車も数十両用意すること、東京～大阪の軍隊人員輸送はほとんど日本電気鉄道がするから、鉄道院は単に後続貨物の輸送に当たればいいのだ、との見解も加えられた。

立川は私企業としての利益よりも、国の利益を前面に打ち出して、分業論を展開したが、日本電気鉄道は実現することなく、新幹線を作る夢は消え去ってしまったことになる。

なお、6回目の出願の時点で立川は没している。前節で述べたように、第6回目以降の申請では、認可を得ること自体が目的化してしまったかのようで、政治的な根回しがあからさまに行われ、立川らが当初立てた志は影が薄くなってしまっていたようである。

6. おわりに

本稿ではまず、大戦中に国有鉄道が発表した弾丸列車計画について調査した。当時の建設局の一員であった稲葉の講演録から、これまでの俗説とは異なる経緯も明らかとなった。高い技術と見識の有る錚々たる技術者集団の調査はそれから20年以上を経ても有効で、東海道新幹線開業への道筋をつけたものだと言える。

一方、明治期には気鋭の実業家たちのなかで、往来の需要が益々頻繁となると予想される東京・大阪間について、東海道53次をたどっているかのようにくねくね走る東海道本線に代わり、極力一直線に結ぶ新たな鉄道計画が持ち上がり、それが東京電気鉄道の計画としてまとめあげられた。その時期には、幹線となる鉄道は国有とすることが決められ、実施されているとこ

ろであったが、そこに、新たな大幹線を民営の力で建設しようという壮大な計画であった。

手続きに則った申請を行ったが、幹線国有の趣旨に添わない計画は内容を顧みられないまま幾度も不許可となってしまう。国有鉄道は東海道線の複線化を実現した後も、輸送需要の急増になかなか対応しきれずに難渋していた。それを解決すべき心意気を持った計画ではあったが、政府の建前主義に幾度も跳ね返された形となった。政治的働きかけを強めてみたり、国有鉄道が行いたくても資金上からなかなか進められない工事の代行をほめかせたりしながら申請を繰り返したが、結局は建設を許されることなく終わってしまったことがわかった。

私企業としての儲けよりも国の発展を謳った計画であったが、時代が何十年も早すぎたためか、実現しなかった過程が詳細に明らかにできたものとする。

今ではあたりまえの、そしてなくてはならない高速輸送手段としての新幹線が存在しているが、その陰には遠い過去からの先人の発想と熱意があったことを述べて稿を結ぶ。

注

- i 弾丸列車は鉄道新線の建設計画のことで、新しい高速列車の運転計画ではない。とても速く走る列車という印象から、当時のマスコミがつくった造語という説が有力である。地田(2014)⁷⁾
- ii 日本では2本の線路の間隔を1067ミリメートルとする規格で鉄道建設が始められた。国際的には1435ミリメートルが標準的である。日本では1067ミリメートルを標準軌や狭軌、1435ミリメートルを広軌と称する。明治中期から幾度となく広軌への改築論が出されては消えたが、結局国有鉄道は狭軌で全国に路線を拡大していった。
- iii 鉄道院(1908～1920)の電車の略。のちの鉄道省の省電、国電となる。主管官庁の変化に関係なく、本稿では今後、引用中の語以外では国有鉄道と記す。
- iv 2024年現在、第3軌条方式では近鉄学研都市線の120キロ運転が国内最高速である。やはり第3軌条方式の英仏トンネルでは140キロ運転をしているが、これが世界最高速営業運転だと考えられる。現在の技術をもってしても、第3軌条方式ではこれくらいが限度である。石本(2004)¹⁾
- v 地の文の仮名はカタカナだが平仮名に、常用漢字は新字体に改めた。
- vi 弾丸列車計画でも、亀山経由が検討されて、奈良の山奥にトンネルも掘り始められていたが、「京都を通らないわけにはいかない」という意見により、岐阜・京都経由で実際の東海道新幹線は建設された。
- vii 現代では並みの電車で平均400馬力ほどなので同程度、新幹線電車は1400馬力ほどもある。
- viii 1917年は東京50年(当時は数え年計算であるから、今の感覚では49周年になる)であり、「東京奠都50年記念博覧会」が上野公園で開催された。
- ix 静岡県を通過するのに静岡県内に駅がないのは不満、と

リニア新幹線でもごねているひとがいるのは今の時代でも変わらない。

- x 結果として、それまで存在しなかった、元日に初詣をするという習慣ができた。

参考文献

1. 石本祐吉, パーツ別電車観察学, 2004, アグネ技術センター.
2. 稲葉通彦, 東京一下関間新幹線の調査について, 1957, 国際交通調査会資料, Mimeo, 1957.2.26稲葉通彦氏の講話より抜粋.
3. 坂正博(監修), 新幹線大百科, 2015, 岩崎書店.
4. 須田寛, 東海道新幹線, 2000, JTBパブリッシング.
5. 立川勇次郎, 鉄道政策分業論, 時事新報, 1916, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫06-032.
6. 立川勇次郎, 東京大阪間に高速電鉄の必要, 時事新報, 1919.3.4, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫03-120.
7. 地田信也, 弾丸列車計画, 2014, 成山堂書店.
8. 星川武(編), 新幹線全史, 2003, 学習研究社.
9. 前間孝則, 弾丸列車, 1994, 実業之日本社.
10. 前間孝則, 戦前の広軌新幹線「弾丸列車」計画から学ぶもの, 2014, 鉄道がつくった日本の近代(東日本鉄道文化財団監修, 成山堂書店)所収.
11. 森永卓郎(監修), 物価の文化史事典, 2008, 展望社.
12. 山之内秀一郎, 新幹線がなかったら, 1998, 東京新聞出版局.
13. 立川勇次郎, 日本電気鉄道株式会社設立趣意書, 1907.2.
14. 立川勇次郎, 日本電気鉄道株式会社仮免許状申請書, 1907.2.9.
15. 立川勇次郎, 上申書, 1907.2.9.
16. 逓信大臣, 鉄第163号指令書, 1907.3.1.
17. 立川勇次郎, 日本電気鉄道敷設仮免許状申請に関する再願書, 1907.3.15.
18. 立川勇次郎, 上申書, 1907.3.16.
19. 逓信大臣, 鉄第238号指令書, 1907.3.28.
20. 立川勇次郎, 日本電気鉄道敷設仮免許状申請に関する第3願書, 1909.9.25.
21. 立川勇次郎, 上申書, 1910.11.5.
22. 内閣総理大臣, 監第1772号指令書, 1910.12.15.
23. 地方鉄道の免許と却下京阪間高速電鉄はダメ, 大阪朝日新聞, 1927.6.15, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫21-144.
24. 東京、大阪間の高速電鉄発起人会開催, 大阪朝日新聞, 1928.3.2, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫06-030.
25. 東京大阪間電鉄のお膳立てが出来た, 大阪時事新報, 1927.5.7, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫05-156.
26. 六時間で京阪連絡高速度電鉄出願, 大阪新報, 1918.12.19, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫03-074.
27. 東京大阪間高速電車計画政友系を入れて促進, 大阪毎日新聞, 1928.1.27, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫06-025.
28. 東海道複々線建設代行業を出願, 大阪毎日新聞, 1928.3.2, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫22-085.
29. 日本電鉄第七回目認可申請, 大阪毎日新聞, 1928.3.24, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫06-037.
30. 島氏が中心で出願した大阪東郊の新電鉄, 大阪毎日新聞, 1928.2.1, 朝p.5.
31. 東京大阪間高速電気鉄道, 鉄道時報, 1907.3.16.
32. 東阪間電鉄不許可, 東京朝日新聞, 1916.8.13, 朝p.3.

33. 私設鉄道出願傾向, 東京朝日新聞, 1924.9.13, 朝p.4.
34. 東京大阪間の高速度電鉄目論見書を変へて根津氏等再出願, 東京朝日新聞, 1927.12.2, 朝p.4.
35. 注目さるゝ鉄相の態度東京大阪高速度電車選挙を控え急に正式認可申請, 東京朝日新聞, 1928.2.4, 朝p.4.
36. 東京大阪間の高速電車実現の可能性を帯ぶ, 東京朝日新聞, 1928.3.24, 朝p.3.
37. 東京大阪間の高速度鉄道は又々葬らる, 東京朝日新聞, 1928.5.24, 朝p.4.
38. 追加発起人申請東京大阪間高速度電車, 東京朝日新聞, 1928.6.3, 朝p.3.
39. 高速度鉄道認可申請, 東京朝日新聞, 1929.2.2, 朝p.4.
40. 日本電鉄の発起人追加, 東京朝日新聞, 1929.2.5, 朝p.4.
41. 新東亜の幹線東京⇄下関に広軌鉄道を敷設, 東京朝日新聞, 1938.12.28, 夕p.2.
42. 東京下関間に新線 軌間は目下研究中(鉄相言明), 東京朝日新聞, 1939.1.28, 朝p.2.
43. 東京大阪高速度電鉄結局は不許可, 東京日日新聞, 1919.5.29, 神戸大学経済経営研究所新聞記事文庫03-169.

〔2024. 4. 11 受理〕

コントリビューター：山本 克司 教授
(公共経営学科)

