

「地下鉄の父」早川徳次

山梨県笛吹市
一宮町出身

もちろん早川徳次無くとも誰かがやがて地下鉄を敷いたであろう。
しかし、それはコロンブス出ずとも誰かがやがて米大陸を発見したであろうと言に等しい。米大陸の存する限りコロンブスの名は亡びざるに等しく、早川徳次の名は我が国に地下鉄の走る限り残るであろう。

【石橋湛山の弔辞より】



写真提供：早川史徳氏、地下鉄博物館

早川徳次(地下鉄)略年表

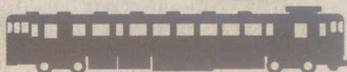
明治14(1881)年 10月15日	御代咲村(現:笛吹市一宮町)東新居生まれ
明治41(1908)年 3月	早大法科卒(→満鉄秘書課見習→鉄道の現場を志願)
大正3(1914)年 8月~	欧米遊学(ロンドンで地下鉄に着目)
大正5(1916)年 9月	帰国 地下鉄建設の調査開始
大正6(1917)年 7月	東京軽便地下鉄道(株)が敷設免許を申請する
大正7(1918)年 11月	第一次世界大戦終結
大正8(1919)年 11月	東京軽便地下鉄道(株)に地下鉄免許おりる
大正9(1920)年 8月	東京地下鉄道(株)創立
大正12(1923)年 9月	関東大震災
大正14(1925)年 9月	上野~浅草間(第1工区)起工式
昭和2(1927)年 9月	上野~浅草間開通(8工区に分け以降建設)
昭和9(1934)年 6月	浅草~新橋間全通
昭和9(1934)年 9月	東京高速鉄道(株)創立
昭和14(1939)年 9月	浅草~渋谷間直通運転開始
昭和15(1940)年 1月	東京地下鉄(株)社長就任→同年8月退任
昭和16(1941)年 7月	帝都高速度交通営団設立
昭和17(1942)年 11月29日	急逝(享年61才)

地下鉄の父の軌跡



地下鉄博物館特別展 早川徳次誕生140周年記念展より

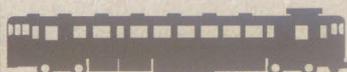
はじめに



“地下鉄の父”と呼ばれる早川徳次は、1881(明治14)年10月15日に山梨県東八代郡御代咲村(現:笛吹市一宮町)に7人兄弟の末っ子として誕生し、2021年には生誕140周年を迎えました。

それを記念して公益財団法人メトロ文化財団・地下鉄博物館にて2021年12月7日~2022年3月13日の間、日本最初の地下鉄を開通させた早川徳次の功績や人物関係について焦点をあて、貴重な資料とともに紹介した特別展が開催されました。

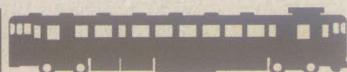
鉄道見習い時代



「寝ざめよき事こそなさめ世の人のよしと悪しとは云うにまかせて」

徳次の父・常富は御代咲村で村長をし、また、兄弟には県議会議員になった長兄・富平、笛吹川廃河川開拓に尽力した三男・導平(小松導平)がおり、このような環境下で育った徳次にとって、政治家を志すことは必然でした。徳次は後藤新平に「我が国の使命」という論文を送り、書生として後藤新平に師事します。後藤新平が南満州鉄道総裁を務めていたこともあり、徳次も政治家から鉄道業界で身を立てる実業家へ転身していきます。その当時は大学を卒業した者が現場の仕事をするのは珍しいことでしたが、徳次は自らの意思で下積みから始めていきました。「寝ざめよき事こそなさめ世の人のよしと悪しとは云うにまかせて」はそんな徳次に後藤新平が送った短歌です。徳次の人となりが見えるエピソードといえます。その後、山梨県の衆議院議員・望月小太郎から紹介された根津嘉一郎に、1911(明治44)年、栃木の佐野鉄道(現:東武鉄道佐野線の一部)の経営を任せられ、僅か半年で配当を4分から1割以上に増配するなど利益をあげ、1912(明治45)年には、和歌山の高野登山鉄道(現:南海電鉄高野線の一部)の支配人に推挙され、不撓不屈の精神をもって、これにあたり2年半あまりで経営を立て直しました。まさに一現業員から経営者に至るまでの得難い経験を修め、次のステップへと進んでいきます。

ロンドンで地下鉄を知る



「将来益々膨張する都市の交通機関としては如何しても地下鉄道以外にはないといふ結論に達した」

高野登山鉄道を退き、身軽になった徳次は、1914(大正3)年8月、欧米各国の鉄道と港湾との関係を調査研究する機会を得ます。最初の寄港地であるロンドンで交通機関の素晴らしい発達状態、なかでもロンドン中心部では路面電車は全て撤去され地下鉄道が整備されていることに感嘆し、外遊の目的であった「鉄道と港湾の関係」についての研究は、この時、「地下鉄道」の研究にかかわることとなります。「東京市の交通機関の整備という観点からも将来、地下鉄道を敷設することは、絶対に必要である。これはどうしても東京市に地下鉄道を建設することに向かって、自分の研究と努力を傾けなければならぬと、独り決意を固めたのであった」(「地下鉄道史 乾」とあるように、地下鉄建設への信念を強固なものにした徳次は、ロンドンのみならず、グラスゴー、パリ、ニューヨークなどの地下鉄を2年にわたり調査研究し、1916(大正5)年9月に帰国しました。

地下鉄建設に向けて奔走する



「必要の事は何時か必ず実現する。必要は不可能のことすら可能に変えていく」

徳次は帰国後、信仰的確信と勇氣に燃え、東京市の交通地獄救済のため行動を起こしますが、実際に当たってみると容易なことではなく、世間一般には東京は軟弱な地盤であるので地下鉄建設には地質が適当ではないという学者、技術者の見解を信じていたこともあり、徳次の意見に耳を傾けるものがいませんでした。そこで徳次は、自ら路線を計画するための“交通量調査”、地面の固さなどを探る“地質調査”、工事に支障となる“湧水量調査”などを実行します。徳次は「交通量を知るために、上着のポケットの中に白い豆と黒い豆を入れて、毎日毎日、市中交通繁盛な雑踏の中に立ち、これを両手に握り、ズボンのポケットに入れ替えて、人の往来や、電車、乗客、荷車、人力車、馬車、自動車等を数えた」（『地下鉄道史 乾』）とあるように地道な調査を行い、ひとつひとつの問題を地下鉄建設に向けて解決していきます。このように苦心して作成した「設計目論見書」も“早川徳次”という一青年には実現するかわからぬ地下鉄建設のために大企業の資本を集め、実業家の賛同を得ることは到底難しく、1918(大正7)年11月に鉄道院から東京軽便地下鉄道に免許許可を与えるにあたっては、財政面に不安があるということで、財界の有力者を発起人に追加することなどを求められました。そこで徳次は同郷の根津嘉一郎の紹介で山本悌二郎や大川平三郎、野村龍太郎などを発起人として加えることで1919(大正8)年11月、地下鉄建設の免許を取得することになりました。また、翌年3月には東京地下鉄道株式会社と改称し、会社創立に向け全身全霊を傾けていき、1920(大正9)年8月29日、紛糾した創立総会が議長の根津嘉一郎の踏ん張りで終了し、東京地下鉄道株式会社が誕生したのでした。

苦難の地下鉄始動



「最初の杭打ちの時は歓喜のクライマックスに達したと云ってもよかった。恐らく自分の生涯に於ける一生一度の最大歓喜であったろう」

東京地下鉄道株式会社設立後も深刻な資金不足が続いていました。この状況を打開するため、徳次は様々なPRを行い、地下鉄が優れていることを世間にアピールし、外資の導入を検討し融資直前までこぎつけましたが、関東大震災の発生で融資が不調に終わるなど苦難の連続でした。そこで、当初の新橋～上野間の建設区間ではなく、距離が短く収益が見込める上野～浅草間に建設区間を変更することとしました。さらに、工事は大倉土木(現：大成建設)が工事費は竣工後の手形払いでよいとの好条件で請け負ったことで、着工が実現しました。1925(大正14)年9月27日、上野山下で起工式が開催されました。徳次は「最初の杭打ちの時は歓喜のクライマックスに達したと云ってもよかった。恐らく自分の生涯に於ける一生一度の最大歓喜であったろう」と語りました。工事はドイツのシーメンス・バウユニオン社の技師長だったルドルフ・ブリスケを技術顧問として招聘し、さらに遠武勇熊を技師長に迎え開始され、上野～浅草間工事は設計図の青写真はわずか19枚で開始されました。

地下鉄の経営

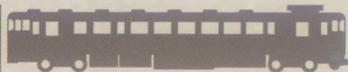


「およそいかなる世にも仕事をするに大切なものは人である。一も人、二も人、三も人であると思う。殊に大切なのは人の和である。協力一致の精神である。一社一心、一億一心とゆきたいものである」

1927(昭和2)年12月30日、日本初の地下鉄が上野～浅草間に開通します。開通ポスターは当時の商業ポスターの先駆者・杉浦非水が描き、地下鉄の開通

に一役買ったといわれ、また、各駅のホームなどの意匠は早稲田大学の今井兼次教授に依頼しました。車両などは現在の地下鉄と同じように安全性を重視し、駅デザイン、制服なども徳次の先見性、独創性が垣間見えるものとなっています。独創性の中には地下鉄ストアの開通や百貨店との提携があげられます。これは地下鉄事業を安定させるためには鉄道だけでなく、多角的に経営をすることで地下鉄を支えるという考えのもと浅草に雷門ビルをオープンし食堂を併設したり、上野地下鉄ストアを開業し、ストアビル壁面には大時計を設置し広告の役割を果たすなど、現在でも通じる経営の手法をその当時から考え実行していました。デパート巡り乗車券などは独創性の最たるものではないでしょうか。

東京高速鉄道の参入



「我東京地下鐵道株式会社は創立以来既に二十年を経過し、この幾多の艱難を克服し、東京乗合、城東電車等をも合併し、今日に於いては帝都の枢要なる交通機関となるに至ったのであります」

東京高速鉄道は1934(昭和9)年に設立され、1939(昭和14)年に渋谷～新橋間が全通しました。東京地下鐵道と東京高速鐵道は新橋で接続しましたが、当初、東京地下鐵道は品川に延伸する計画があったことからホームが分かれていました。紆余曲折のち1939(昭和14)年9月から東京地下鐵道と東京高速鐵道間で直通運転が開始され、両社とも鐵道省の仲裁案を受諾し、徳次は東京地下鐵道の社長を辞任しました。上の文言は辞任に際し会社の機関紙「地下鉄」に掲載されたものです。その後、1941(昭和16)年7月4日、帝都高速度交通営団(営団地下鉄)が設立され、両社の路線の運営は営団地下鉄に継承されました。

早川徳次の晩年



「いまに東京の地下は蜘蛛の巣の様に地下鉄が縦横に走る時代が必ず来る又そうでなくてはならない」

1940(昭和15)年、徳次は緑綬褒章を受章しました。この緑綬褒章は、徳の優れた人物や社会のためになる事業に励み、人の模範となる人物に授与される恩賞で、実業界の中でも多くの人や社会に役立つ特筆すべき功績があった限られた人物に授与されました。徳次は交通事業に従事し、地下鉄の計画、運営にあたり、苦難を乗り越えその事業を完成させ、交通難を解消するなどの業績が評価されての受章でした。徳次は、社長退任後も「いまに東京の地下は蜘蛛の巣の様に地下鉄が縦横に走る時代が必ず来る又そうでなくてはならない」と常々語っていました。また、人材育成にも力を注ごうと故郷に青年道場を計画しましたが、志半ばにして生涯を閉じました。享年62歳(満61歳)でした。

おわりに



多くの困難に直面しながらもそれを克服し1927(昭和2)年12月30日わずか2.2キロから始まった地下鉄は、現在、大阪や名古屋などの大都市にも広がり、また東京の地下鉄は13路線計304キロとなり、公共交通機関としての役割を果たしています。まさに徳次が残した「いまに東京の地下は蜘蛛の巣の様に地下鉄が縦横に走る時代が必ず来る又そうでなくてはならない」という言葉通りになっているのではないのでしょうか。