# 第3回 講義録

平成 19 年 10 月 24 日 (水) 18:30~20:30 川崎区役所 7 階第 1·2 会議室

# 「川崎と鉄道 - 地図で見る川崎と鉄道の変化 - 」

青木 栄一(東京学芸大学名誉教授・地理学)

#### 講師経歴

1953年千葉大学入学。その後、東京教育大学大学院で修士・博士課程を修め、理学博士の学位を得たのち、都留文科大学、防衛医科大学校、東京学芸大学、駿河台大学勤務を経て、現在は、東京学芸大学名誉教授。前歴史地理学会会長。

専門は交通地理学で、地域社会と鉄道の歴史地理学などを中心に研究をしている。

主な著書:「A History of Japanese Railways」、「日本近代化遺産を歩く」、「日本の地方民鉄と地域社会」、「鉄道忌避伝説の謎・汽車が来た町、来なかった町」 等

# 【前置き】



私は長年鉄道の歴史地理を勉強してきました。鉄道というのは、地域にサービスをする交通機関ですので、その地域とどのような関わりでできているのか、運営されているのかといったようなことを勉強してきました。学問の分類で言うと地理学、いわゆる交通地理学あるいは交通の歴史地理学です。学校の教科では、歴史と地理は別の教科になっていますが、私は分けてはいけないと思っています。歴史は"古今"、地理は"東西"

などという言葉がありますが、これは非常に誤解を招きます。やはり現在のことを理解するためには、その事件なり場所なりがどういう風に変化して現在に至ったのか、過去から現在までの動きを知ることが不可欠です。私は歴史を忘れた地理はあり得ないと思っています。同じように歴史も、例えば江戸時代のある時期があって、そのときの自然環境、社会環境がどうなっていたのかを調べないと、やはりその時期の本当のことはわからないのではないか。ですから地理を忘れた歴史というものもあり得ない。こういう考えの上に立っている学問が歴史地理学です。

今日は、川崎と鉄道についてお話しを申し上げるということで大変光栄に思っています。

タイトルは「地図で見る川崎と鉄道の変化」ですが、資料中に地形図が4枚あります。まず図1A(38ページ)は、明治14年測図の川崎周辺の地図です。隣の横浜区は明治15年測図、羽田村は明治14年測図で、全てこのあたりの最初の近代的な地図です。次の図4B(40ページ)は大正6年頃の川崎の地形図です。図4C(46ページ)が昭和7年です。図4D(48ページ)は、川崎と横浜の昭和20年部分修正の図です。最後の図4E(50ページ)が、川崎の昭和41年の測図で45年修正図です。

昔の測量は現場へ行って一つひとつ三角測量をしていました。今も三角測量をやらないわけではありませんが、航空写真を中心にしています。飛行機で一定の高度を一定のスピードで通り、連続して

写真を撮影し、一つの写真の区域が3分の2ずつ重なるように撮っていきます。ある一つの地点は3枚の写真に撮られるわけです。というのは、飛行機から撮っても真下と前と後ろでは厳密にいうと距離が違うわけですから縮尺が違ってきます。それを後で修正しながら地図をつくっていくのです。国土地理院では、今は全部そういうやり方で地図をつくっており、これが地図づくりのスピードアップに大きく貢献しています。

鉄道の話に入る前に地図の話をさせていただきます。明治に入り、政府は地図をきちんと整備しないといけないと考え、3 つの役所でそれぞれ地図の作成がはじまります。まず民部省、後の内務省です。ここでは土地の所有をきちんと確定するために正確な地図が必要ということで、もっぱら地籍図をつくっていきます。もう一つは工部省です。工部省は外国から新しい技術を輸入します。鉄道もそうですし、近代的な工場や運河など、そういうものを一手に扱っているのが工部省で、明治 19 年まで存続します。地図をつくるのも工部省の仕事ということで、地図つくりをはじめます。最後に陸軍です。軍用として参謀部が地図づくりを始めます。3 つの役所が勝手にお互いに連絡なく始めるのですが、最終的には陸軍に統合されます。なぜ陸軍に統合されたかといいますと、陸軍には技術、そして人材が一番揃っていたからと考えてよいと思います。陸軍の地図作成の指揮を執ったのは、小菅智淵(こすげともひろ)という旧幕臣です。

嘉永6年にペリーが浦賀にやってきて通商、開国を要求するわけですが、幕府はその2年後に長崎に海軍伝習所をつくります。外国が攻めてきた場合に、敵を陸に迎えて戦争をするのではなく、海で迎え撃って上陸させないのが一番だ、それには軍艦をつくることも大事だが、まず人材の養成であるとつくられた海軍伝習所でした。そして単に戦争のやり方ばかりではなく、地図をつくる仕事、測量も教えていました。もちろん蒸気船の運転や大砲の撃ち方、医学などまで教えていました。今の短大程度の一般教養と軍事技術をオランダ人の教官が教えるわけです。その時に幕府は、幕府の旗本御家人だけでなく、諸藩の武士にも参加をしてよろしいと言いました。そして主に西日本の大名家臣など優秀な青年が集まり、ここで勉強をしました。

小菅智淵は幕府の御家人でしたが、後に日本の陸軍に入り本格的な測量の基礎を築いていきます。 明治 21 年に陸地測量部が参謀本部の中につくられますが、初代の部長になるのが小菅です。同じく海 軍は水路部をつくり、海図をつくっていきます。この海図の責任者も長崎海軍伝習所の卒業生、旧津 藩、今の三重県出身で藤堂家元家臣の柳楢悦(やなぎならよし)でした。この人は長崎海軍伝習所を 卒業して一旦津へ帰り、明治政府に出仕してイギリスの軍艦に乗り込んで本格的な海の測量を学んだ 後、海軍省の初代水路部長になり、水路測量の基礎を築いていきます。

明治 21 年に陸地測量部ができた時に、基礎的な地図づくりは陸軍が掌握することになり、以後昭和 20 年の終戦まで陸軍が地形図の作成にあたります。陸軍作成とはいえ、この地図の大部分は秘密というわけではなく、印刷して一般に売られていました。ですから登山者などはこの地図を買って山に行かれたはずです。"陸測の地図"と呼んでいました。ただし、東京湾の入口や津軽海峡の入口など要塞地帯に指定された区域の地図は、一般の人は入手できない秘密の地図でした。

今回の資料の地図、図 4A~ E は、2 万 5 千分の 1 地形図による川崎付近の変容で、『日本図誌大系関東』という資料からとった物です。こうした地図は、現在では国土交通省の一部門である国土地理院に行けば、誰でも手に入れることができます。九段下に国土地理院の分室があり、日本のあらゆる時代のあらゆる地形図が手に入ります。目録があり番号を書いて提出すれば、1 枚 500 円でコピー

が出てきます。ちょっと面倒なのは、現金を扱わないので、印紙を用意しなければならないことです。

今回の資料は2万5千分の1のスケールで揃えてありますが、図4Aは右下に「2万分の1図を縮小」と書いてあります。実は当初陸軍は2万分の1で地図つくりを始めています。関東地方から始め、全国に広げて行くつもりだったのですが、枚数が多くていつ完成するかわからないということで、明治23年に5万分の1を基本とするように路線変更します。そうしますと、これまで作っていた2万分の1とうまく数字が合わないものですから、今度は明治43年に2万分の1をやめて2万5千分の1にします。2万5千分の1ならば図を4枚、田の字につなぎ合わせますと、ちょうど5万分の1のカバーする広さになるわけです。しかし、2万5千分の1で全国をカバーするのは難しいので、5万分の1で全国をカバーし、人間がたくさん住んでいる都市部や平野部だけ2万5千分の1をつくることにし、昭和39年までその方式できています。ですから、明治14年の最初の地図は2万分の1ですが、後は全て2万5千分の1の地図です。そういう地図を、日本の主要な地域の主な時代について1冊の本にしたら便利であろうと考えた人がいまして、これが「日本図誌大系」という本になりました。全12冊で31万円します。それを見ますと東京付近は郊外まで隈なくあります。

今日はこれらの地形図、全5枚を見ながら、川崎と鉄道がどのように変化したのかを見ていきたいと思います。

#### 1.鉄道の開通

日本の「鉄道の日」は 10 月 14 日です。先日、135 周年の記念日がありましたが、これは 1872 年の 10 月 14 日に新橋と横浜の間に鉄道が開通した事実に基づいています。ただし注釈が必要で、この日付けは太陽暦に直したものです。当時はまだ太陰暦を使っており、明治 5 年 9 月 12 日が当時の日付です。実は明治 5 年というのは太陰暦を使った最後の年で、明治 5 年 12 月 3 日を明治 6 年 1 月 1 日と決め、欧米のカレンダーと合わせました。旧暦の明治 5 年 9 月 12 日が欧米では 10 月 14 日だということで、現在鉄道の日になっています。この日は、一般の庶民は鉄道に乗れず、明治天皇が乗られました。新橋で開業式をし、陛下とお供の大臣たちが一つの列車に乗って横浜、今の桜木町駅まで行ってまた式をやり、庶民は翌日から乗ることになります。

ところが、それで話は終わりません。実は仮開業と言い、その前の明治5年5月7日からお金をとってお客を乗せていました。戦前の鉄道は陛下の鉄道ですから、陛下が乗られない内は正式ではなく、仮でした。天皇陛下よりも庶民の方が先に乗っていたわけです。この時は品川横浜間の仮開業で、中間駅はなく、一日2往復でした。そして3日後の5月9日には神奈川駅と川崎駅を開設し、列車は1日6往復になります。その時の時刻表が次ページの資料1です。『工部省記録鉄道之の部』巻1所収と書いてありますが、鉄道を扱った役所である工部省の記録にあったもので、川崎に最初に列車が来た時の時刻表です。一般にはなかなか手に入らない珍しい資料です。これを見ますと、最初に午前8時に横浜を出た上り列車は、神奈川に8時6分、川崎に8時22分、品川に8時40分と、品川まで40分かけて通っています。以降は9時、10時、午後3時、4時、5時に横浜を出発しています。午前8時に横浜を出て8時40分に品川に着いた列車は、品川を9時5分に折り返し出発し、横浜に9時45分に帰って来ています。機関車は取り替えていたと思いますが、おそらく列車交換は無く、衝突や追突の恐れのない非常に単純な運行形態であったということです。同形式の開業時(9月12日)の時刻表については、大正9年の『日本鉄道史』という本に載っています。

当時7月2日から8日までの一週間、各駅の乗客数を調査しています。これによると品川が692人、川崎が1,588人、神奈川が5,178人、横浜が7,030人となっています。これを一日当りに直すと、品川99人、川崎227人、神奈川740人、横浜1,004人となります。横浜で最も多くお客が乗ってからくなっていることがわかります。つていることがわかります。つまり、乗客の動きもそういう風になっていたということです。

	表	盘	Ħ	3	Ę	刻	畤	I	ĮĮ,	IJ	T		表	全	Ħ	表	3	刨	畤	車	IJ	Ŀ	
を見得アはの無利士 (アはハモ)をより開発・ (単独な)を見ることをは、 を見得アはの無利士 (アはハモ)をは、日本の、日本の、日本の、日本の、日本の、日本の、日本の、日本の、日本の、日本の	F	q	Ŀ									新	F	*	Ŀ		ń.	n	*	+	٨	小輪人	模
	×	8	*									檐	*	-	8		_	*	*	*	*	*	濱
	40mm (set	士田田	大麻大	大字五分	2555	午餐四字主分		+1990	+846	年間大学(5分)		品川	SET DES	古	大概七五	-	40.745	医辛六分	109409	+ # 70 9	大學大學	大字大分:	神奈川
CHIMMON WATER	十八路七五	当十七四五	第十六十五	 大生士会	3011+110k	N 11 10		+1959 +19119	+#:1+19	A # 1 + 1 9		川崎	土調和	11+46	1084-400								數見
アステーション		3 + R	4+44									鶴見	大調七五	107-4884	五十六郡 宝		MW HIGH	田王 士 会	104114114	+91110	大王士士	女三十二条	川畝
A CELEBOOK	N+18114 N+484	大士田	九十二百七五	大田子大会	MBH GT-RD	西安の十九分		+1911+49	+910+40	201143		胂奈川	10+140144	六士 西省	五十六谷 医九十二段七五		548+0	四年四十分	×#8+9	#8+9	A1861-9:	人事務十分	超川
人一人	114-1464	0.000		六字四十三分	<b>美女田十四次</b>	西半四十五分		+138+50	+28+32	*#8+159		横濱	11+4834	七十三月	日本日本日								創材

資料 1:川崎駅開業時(明治 5.6.1)の時刻表 (『工部省記録 鉄道之部』巻1 所収)

明治 5 年 9 月 12 日、つまり太陽暦の 10 月 14 日に開業式が行われ、翌日に一般開業をし、この日に鶴見駅が開設され、一日 9 往復になります。以後は列車の増発が続き、明治 15 年 3 月には 15 往復、急行が既にあり、急行料金はありませんでしたが、15 往復中 4 往復が急行で品川と神奈川のみ停車、川崎と鶴見は通過して、所要時間が 45 分でした。

明治6年9月15日には貨物輸送が開始されます。日本ではまず旅客輸送が始まり、翌年から貨物輸送が始まりました。これは日本の鉄道の特殊な点です。様々な文献を見ますと欧米の鉄道の場合、大概、旅客より貨物が重視されており、貨物が鉄道の最も重要な機能のようです。これに対し日本では収入の面から比べてみても、貨物が旅客より優位に立ったのは大正5年度と6年度しかありません。後に国鉄の旅客部門は北海道、東日本、東海、西日本、四国、九州のJR全国6社に分割されましたが、貨物部門はJR貨物の全国1社でレールもほとんど所有していません。旅客鉄道のレールを通行料を払って使わせてもら、貨物を運んでいます。川崎辺りでも、昼間は貨物の運行はほとんどありません。東海道線でも夜のある一定の時間帯だけです。東京貨物ターミナルが大井埠頭の近くにありますが、ほとんどが夜出発です。一度、学生を連れて見学を申し込んだ所、6時半にいらっしゃいと言われたのですが、行きますと結局9時ころまでかかりました。忙しくなるのは、暗くなってからです。

これが日本の貨物輸送の現状ですが、線路の整備の責任は線路の所有者である旅客鉄道会社にあります。貨物はなかなか儲からないということで政治的に通行料が安く設定されているのですが、「貨物は案外うまくやっているから値上げしてもいいんじゃないか」と旅客側はよく言います。旅客が増えてきたから終列車を遅くまで走らせようとしても、貨物がそこを走っていると交渉が必要になります。ところが貨物側に言わせますと、昼間の時間帯は旅客が独占していて、貨物は自由に運転時間の設定ができません。旅客鉄道会社と貨物鉄道会社の利害関係は相反するところがあり、日本では旅客が優位という点は欧米とちょっと違うところです。

# 2. 六郷川の橋梁架替え

まず、図1A(38ページ)を見てください。北に多摩川が伸び、東海道があり、「川崎驛」と書い

てありますが、これは鉄道の "駅"ではなく、宿場という意味の "駅"です。宿駅から鉄道に向けてまっすぐ新道がつくられ、新道と鉄道の交点が川崎駅の位置です。

六郷川の鉄道橋は、明治5年の鉄道開通時からつくられていたのですが、これは木橋でした。当時の木橋の写真も残っています。明治8(1875)年5月に、鉄橋にすることになります。明治7年に大阪神戸間に鉄道が開通した時に、十三川、神崎川、武庫川の3箇所に架けられたのが日本の鉄の橋の最初です。それより1年遅れて六郷川の木の橋を鉄に替えることになります。この時の鉄は、錬鉄です。鉄は鉄鉱石とコークスを一緒にして高炉で高温で熱して生成するわけですが、コークスは炭素で、鉄鉱石は酸化鉄です。そうしますと、炭素が酸化鉄の酸素を奪い、炭酸ガスになるか一酸化炭素になって空気中に放出されます。残ったものは純粋の鉄ではなく、3~4%の炭素を含んでいます。これを銑鉄と言います。鋳物などにはそのまま使いますが、強度は少しもろい。そこで今度は炭素を追い出す作業が必要になります。熱を加えて高温の酸素を送り込んでやるわけです。すると酸素が炭素を銑鉄から除去して、錬鉄ができます。この際、表面にだけ酸素を送ったのではだめで、飴みたいな粘体になっている銑鉄を当時の職員が棒でかき回すんです。練れば練るほど純度の高い鉄ができるということで、錬鉄といいます。人手がかかる手作業で、どうしても高価になる。生産量も低くなるものですから、産業革命当時は力のかかるところだけに錬鉄を使い、他の部分には銑鉄を使いました。明治初期につくられた日本の橋には、このような橋がたくさんありました。

もう少し前のイギリスでは、銑鉄だけで橋をつくるという、今から見るとずいぶん乱暴なやり方でつくられた橋がありました。例として有名なテイ橋の破壊があります。テイはスコットランドにある湾の名前ですが、湾の北と南を銑鉄で橋をつくって短絡しました。ところがある夜、汽車がそこを進行中に、橋に垂直に、湾の方向に突風が吹き、橋脚が折れ、列車は機関車もろとも海の中に落ち、一人も助からなかったという惨事が起きました。橋脚がすべて銑鉄で作られていたので、非常に危険だったわけです。当時エジンバラのフォース湾にも同じようにフォースブリッジが計画されていたんですが、設計をすべて改めて鋼鉄を使い、しかも非常な重構造にしました。イギリスで構造物として非常に有名なフォース橋ですが、あれは過剰投資の最たるものです。1890年に完成しましたが、100年以上経ってもびくともしません。

六郷川の橋は錬鉄でつくり、お雇い外国人が標準型をつくりました。つまり、まったく同じ長さで、 同じ構造の橋を標準型として設計をし、それに合わせて橋脚を立てなさいということです。最初につ

くったのが、100 フィートのワーレントラス橋です。トラスが列車の窓くらいまでしかない低いものをポニー・ワーレントラスと呼びます。これが川崎側に6連あって、東京側は普通の桁橋で24連ありました。当時は単線ですが複線型でつくりました。1877(明治10)年11月に完成します。翌年に複線化しますが、それを見越して最初から複線型の橋をつくったわけです。このトラス橋は現在使われていません。明治45年まで使われ、その後御殿場線の酒匂川の橋梁に転用され、現在は鉄道記念物として三島にあるJR東海の研修所の中に置いてあります。橋ではなく地面に置いてあるだけです。

当時の鉄橋は、今でも案外たくさん残っています。列車はどんどん早く、 重くなり、その重量や速力に耐えられなくなると取り替えますが、

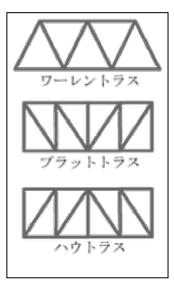




図1A 川崎駅(明14測)・横浜区(明15測)・羽田村(明14測) 図1(A~E) 2万5千分の1地形図による川崎付近の変容 『日本図誌大系 関東I』

本線で使えなくなったものをローカル線に持っていくわけです。今でも残っているのは、箱根登山鉄道の早川橋梁です。これは昔天竜川にかかっていた橋です。それから、栃木県の真岡鉄道で今でも使っています。道路橋に転用されたものもあります。非常に古い100フィート型が、大阪市内の小さな川に、これは道路橋として転用されています。当時のものを次々と転用して、低い規格で十分な場所にまわしています。レールも同じで、これは今でも見ることができますけれども、古いレールが擦り減ってしまうと本線で使わずにローカル線にまわしました。さらに古くなると、駅のホームの屋根の柱に使います。最近は転用ではなく最初からそのようにつくられた材料を使うようになっています。

そして六郷川に鉄の橋がかかるわけですが、地図を見ると川は曲流しており、水害の常習地です。 何もないところは湿田で人が住めません。東京側でこの流路をショートカットしようとすると鉄橋の かけ方が違ってくるけれどどうするのかと、鉄道側が盛んに自治体側に文書を出して問い合わせます。 最初はやるつもりだったんですが、結局は金がなくなってやらなかった。

地形図を見ると、昔、川がどこを流れていたかがよくわかります。大正6年の地図、図1B(40ページ)を見ると、左上方に丸くカーブを取りながら人の住んでいないところがあります。後に鉄道が通るときに流路を変えていますけれども、江戸時代の流れの様子がこの地形図でよくわかります。農民には水害の経験が先祖代々伝承されていまして、わずかに高くなった土地に家をつくります。これを自然堤防といいます。湿田よりも高いところに村が発達していくんです。今の地図でもそれがわかるところがたくさんあります。たとえば利根川の元氾濫源に行きますと、自然堤防の上に古い集落が乗っています。集落と集落の間は湿田です。住宅を建てようというときに、農民が真っ先に売るのはその湿田です。そこは水害の常習地ですから、よほどうまく土盛りをしたり排水をきちんと整備しないと、何かがあった際に水びたしになります。よく学生を連れて行ってそういう旧湿田に家が建っているのを見るんですが、こういうところに家を建てた人は、学生時代によく地理を勉強しなかった人だと冗談を言うんです。

現在でも川が流れているのは川崎側です。その手前、東京側には広い河原があるわけです。それは今もあまり変わりません。若干、東京の方が堤防を強くして、少しずつ人間の住めるところを拡大しています。これで見ますと、ほとんどが農村です。大師河原が漁村、その北が羽田村。羽田猟師村と言ったんです。川崎の付近は、まったくの農村であったということになります。

## 3. 京浜電気鉄道と院電京浜線の開通 路面電車から高速電車へ

京浜電気鉄道は今の京急です。ただし、通っていた場所はかなり違っています。日野原保さんという京浜急行の常務取締役、技師長だった人が、『京浜急行電鉄路線の変遷』という論文を書いていまして、41ページに日野原さんが作成された地図を拝借しています。(図2)

京浜電気鉄道は、最初"川崎電気鉄道"という名前で内務省から特許をとります。軌道という区分で、鉄道扱いをされていません。道路の上を通る路面電車でした。

日本の電車は、明治 28 年に京都で初めて運転されました。それ以前に見世物的な電車を上野公園の博覧会で運転した記録がありますが、営業は明治 28 年の京都電気鉄道が最初です。今の京都駅南の八条口のあたりから南へ鳥羽街道を走り、伏見、すなわち淀川の港町まで行っていました。関東地方では川崎が最初です。明治 32 年に川崎電気鉄道が川崎町久根崎と大師河原村中瀬の間で開通します。川崎大師までの参詣客を運ぶということで、発起人が 13 人、ほとんどの大株主は東京と横浜でした。

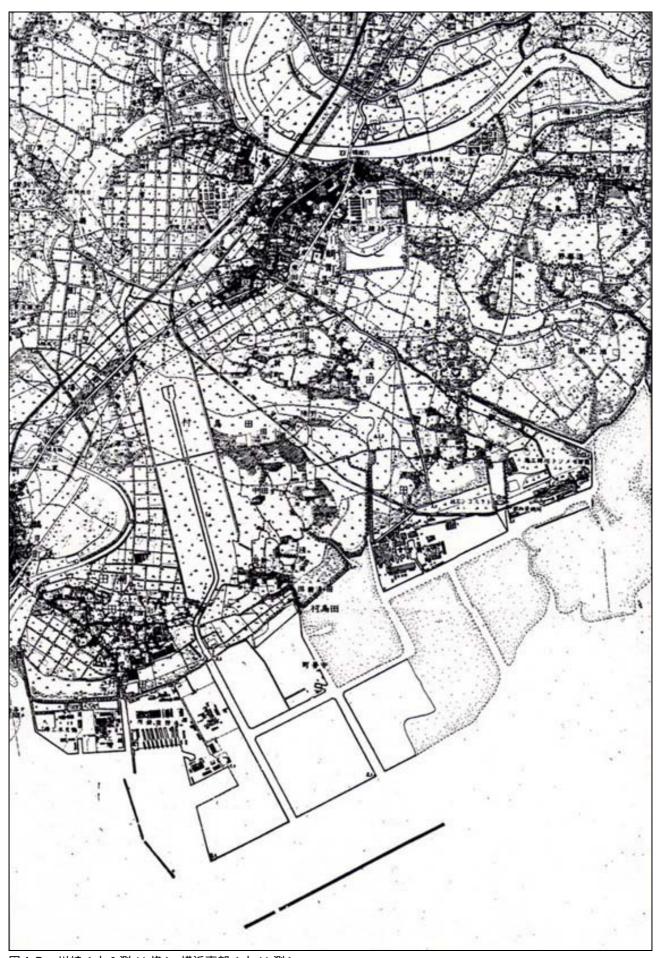


図1B 川崎(大6測11修)・横浜東部(大11測)

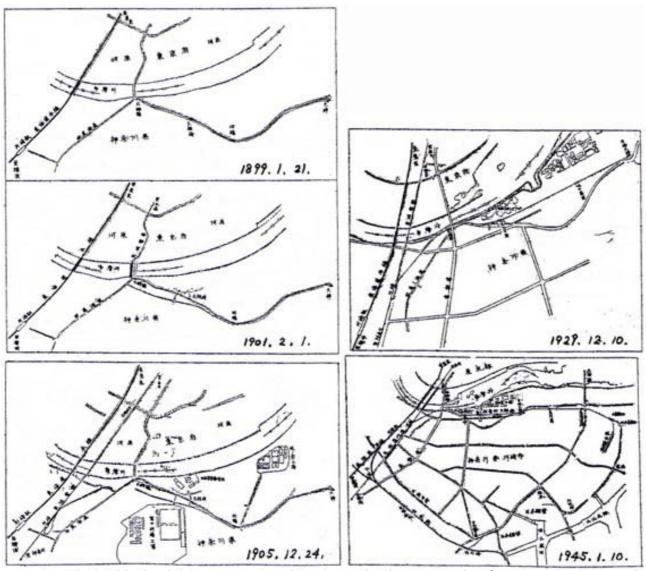


図 2 : 京浜電気鉄道大師線の路線変更(日野原保 『京浜急行電鉄路線の変遷』 鉄道ピクトリアル 243 号、1970 年 10 月所収)

発起人代表も東京の人で、川崎町在住の発起人は田中亀之助さんただ一人でした。田中さんは明治 32 (1899)年1月に取締役になり、翌年に常務取締役、明治 42 (1909)年に退任しています。鉄道のようなお金のかかるものを計画する時に、川崎という一つの宿場町では、財力面からも東京や横浜の人間がリーダーシップを取らざるをえなかったということです。創業時の株主分布、横浜 200 人、東京 45 人、川崎 2 人、大師河原 5 人というのを見ても明らかです。これは京浜急行史 80 年史に出ています。しかし株数から言うと東京の方が多かったはずです。横浜の方が株主はたくさんいましたが、一人当たりの平均持株数は少なかったということだと思います。

明治 29 年に特許申請をし、翌年 8 月に特許がおりるのですが、その時に条件をつけられます。大師新道という川崎宿から大師さまへの参詣の道は当時、幅が 4 間、すなわち 7.3mありましたが、ここに電車が通るということで、両側に人家が連続する区間では 7 間以上、単線のところでは 6 間以上にしなさいという拡幅が命じられます。もちろん拡幅の費用は電鉄会社持ちです。会社はそんなお金はありませんので、10 年間猶予が欲しいと言ったんです。そしたら今度は地元の方が、「10 年も待つんじゃ困る」ということで会社と相談をし、単線区間は 5 間、複線区間は 6 間と一間ずつまけてもらい、電車がようやく開通します。

これが明治32年1月21日のことで、この時点では大師電気鉄道という名称に変えられていました。 川崎駅からではなく、六郷橋の南詰めから大師間の区間でした。1月に単線で開通して、11月には複線となっています。これが商売としては大変あたりました。『京浜電気鉄道沿革史』という戦後すぐに出た社史に載っているんですが、営業報告書に「一月廿一日ヨリ五月卅一日迄一日モ運転ヲ中止セシコトナク営業日数百卅一日乗客相当多ク毎月廿一日ノ如キハ非常ノ雑踏ヲ極メシモ線路ノ単線ナリシト車輌ノ不足ナリシ為メ充分ニ乗客ヲ運ビ能ハザリシ憾アリ、元来本社ハ関東ニ於ケル電気鉄道の嚆失ニシテ成績ノ如何ハ将来電気事業の発達ニ重大ノ関係ヲ有スルモノナリ。幸ニシテ営業ノ初期ニ於テ相当ナル利益配当ヲナシ得又毎月廿一日ノ如キ数万ノ老幼群集シ往来識ルガ如キ場所ニ於テ乗客ヲ満載シ乍ラー日ニ百五六十回余ノ運転ヲナシテ過チナク一人ノ負傷者ヲ生ズルナカリシハ本社ノ幸福ニシテ亦以テ電気鉄道ノ市街交通機関ニ適シ更ニ危害ノ虞レナキヲ表示スルヲ得タルモノナリ」という記述があります。つまり事故なく1月21日から5月31日まで営業をした。ここで最初の電気鉄道がしくじると、後に続くものが大きな影響を受けるけれども、我々がちゃんとやって、しかもちゃんと利益も出したと言っているわけです。

余談ですけども、日本人は鉄道に乗ることに対して最初からあまり怖がらなかったといいます。ヨーロッパの鉄道の初期の状況を見ますと、王様が怖がって鉄道に乗らない例がたくさんあります。有名なのがビクトリア女王です。しかし、アルバートというお婿さんが一生懸命すすめて乗せるんです。ところが日本では、明治天皇が開業式の日から乗っているんですね。しかしあれは、乗ったのではなく乗せちゃったんだ。明治天皇が怖がったかどうかは知らないけれど、みんなに担がれて乗っちゃったという解釈をする方もおります。日本人は、鉄道に対してはあまり大きな違和感を持たなかった。文明開化のシンボルという考え方があったようです。

私は『鉄道忌避伝説の謎』という本を書きました。昔の宿場や城下町は鉄道が来るとお客が減るとか、蒸気機関車の煙で桑が枯れるといって線路をなるべく離したという話があります。例えば岡崎などで、東海道線の駅を遠くにやってしまった、ルートも東海道を大きく離れているというものです。今の中央線、昔は甲武鉄道の駅を甲州街道の宿場町がみんなで共同して追い出したという話もあり、市町村史などにも書いてありますが、あれは真実ではないと思います。そういうことを証明する文献が何もないからです。当時、明治 20 年前後はむしろ鉄道ブームの時代で、どこの地域も鉄道をぜひわが町に通してほしい、駅をつくってほしいという猛烈な運動をした時期です。そういう時に、おれのところは鉄道はいらないというのはよほど特別な事情がなくてはいけない。ですから、その特別な事情が明らかにならない限りは、それを信用するわけにはいきません。明治の初年というと今からせいぜい 130 年前の話ですから、文書が何も残っていない話は信用しない方がいいというのが私の結論です。とにかく日本人は、鉄道を文明開化のシンボルとしてむしろ歓迎しました。

外国ではずいぶんおかしな話があります。今の中国でもイギリス人が上海に鉄道をつくりましたが、 みんなの反対にあって、清国政府はその鉄道をイギリス人から買って壊してしまいます。ずいぶんも ったいない話です。

京浜電気鉄道の明治 32 (1899)年の開業時の区間は六郷橋の南詰めから大師まででしたが、その 2 年後にレールを南北に延ばしはじめます。北は品川をめざし、東海道の上を通りまして、東京方面に 向かいます。南は川崎駅や横浜をめざし、社名も京浜電気鉄道に改められます。明治 34 (1901)年の 状況が左の上から 2 枚目の地図です。翌年の明治 35 (1902)年には川崎駅前まで開通、明治 38 (1905) 年 12 月 24 日には品川神奈川間が全通します。ただし道路の上を通っている路面電車です。北へ行く路線はルートを変更しています。川崎駅から神奈川に向かう路線もこの時に開業しているわけです。

このことは東京横浜間の交通に大きな変化を起こしました。それまでは東京横浜の間は官鉄、つまり国鉄しかなかったわけですが、品川と神奈川の間で京浜電気鉄道という電車が通ったわけです。所要時間は蒸気鉄道である東海道線の方が早かったのですが、路面電車は停留所がたくさんあり、10分感覚で運転しており、時間なんか考えないですぐに電車に乗れました。それから運賃も安かった。当事の東海道線の運賃は品川神奈川間で18銭で、所要時間が40分でした。駅は大森、川崎、鶴見の3駅だけで、大体20分ないし50分間隔で通っていました。これは明治の蒸気鉄道としてはかなり間隔を詰めた方です。それでも10分間隔の運転にはかないません。さらに東海道線は川崎と品川の間では、東海道から大きく離れています。一方電車は人口の多い街道筋を通っていましたので、乗客の3分の2くらいは電車の方に移ってしまったという記録があります。

同じ年に大阪神戸間で阪神電気鉄道が開通して、駅ごとに詳細な統計が残っており、ここでも軒並み官鉄から阪神電気鉄道にお客が移ってしまっています。なぜかというと、やはりとにかく運賃が安い、列車間隔が短い、停留所が多いということで、後の都市鉄道の一つの原型が出ているわけです。つまり待たずに乗れる、停留所まで歩かないですむというのが都市鉄道の原則で、そういうところに利用者が移ってしまったということです。しかも京浜電気鉄道は、東京電車鉄道、横浜電気鉄道と3社の連絡切符を発売して、上野浅草から横浜の中心部まで25銭で行ける。しかも運転間隔が10分である。これは勝負あったということで、電車は事業としてもうかると全国に宣伝をされるわけです。

このままでは国鉄としても困るものですからその後巻き返しに出ます。大正 4 年 (1915) 年 5 月 10 日の院線東海道線の電車運転、いわゆる京浜線のはじまりで、東京横浜間を 15 分間隔 50 分で走ります。品川と神奈川の所要時間は 35 分。中間駅に、大森、蒲田、東神奈川という駅をつくりまして京浜急行に対抗します。これは裏話がありまして、本当は前年 12 月に開通予定だったんです。しかし 1914 年は第一次世界大戦がはじまった年で、ドイツの根拠地が当時の中国山東省青島(チンタオ)にあったんですが、日本はイギリスからこれを片付けてくれと頼まれます。中国における経営活動の拡大は当時の日本の大きな目標でしたら、いいチャンスとばかりに軍隊を青島に送り攻略します。師団長の神尾光臣陸軍中将が凱旋をして横浜港に帰ってくる。そこで横浜から電車に乗せて新橋までつれてきて、新橋で盛大な凱旋式を計画しました。このように開業の日が全く別の要素で決められますとどうしても仕事がやっつけ仕事になります。結局、神尾将軍を祝賀会場まで送り込んだはよかったんですが、他の招待客を乗せた電車があちらこちらでストップしてしまい、翌日の新聞で当分電車の運転は延期しますとお詫び広告を出して、ようやく直ったのが翌年の5月10日でした。京浜線は東京駅から横浜駅までの運転でしたが、現在の桜木町ではなく、高島町という駅が昔あり、そこが横浜駅という名前でした。この高島町の駅と二代目の横浜駅は関東大震災で丸焼けになり、結局国鉄の駅からはなくなってしまいます。

今度は京浜電気鉄道が打撃をこうむることになります。ただの打撃ではなく大打撃です。京浜間の 直通客が明治 40(1907)年の1年間は150万人だったのが、大正6(1917)年には37万人になってし まいます。今度は京浜が巻き返しに出る側です。大正13(1924)年に、それまで50馬力2個合わせ て100馬力だった電車の馬力を、65馬力4個260馬力という高出力にし、総括制御ができるようにし ました。電車を何台もつないで、後ろの電車が同じように動く方式です。今の電車はほとんどが総括 制御で、先頭の運転士が操作をしますと後ろにいる電車は何輌連結していても電磁石を使って制御器が同じように動いていきます。電磁石で接点を切り替えてモータを直列につないだり並列につないだりしてスピードを加減しています。国鉄は最初からこの方式を使っていましたが、京浜電気鉄道では初めての採用でした。また車両だけ速くしてもだめでしたので、道路の上を走っていた軌道を専用の軌道にしていき、段々高速化していきます。最後の改築は大正12(1923)年4月の雑色と梅屋敷の間です。大正14(1926)年には、省線品川駅前まで乗り入れます。それまでは、今の八山橋の手前を品川と称していて、そこまで東京の市電がきていましたが、市電が品川駅前まで後退しまして、京浜電気鉄道が駅前まで延びるようになりました。高輪ですね。今の品川駅は高輪にあります。実は品川という駅名がおかしいんです。高輪の南の方に本当の品川の地名がありますが、その駅名は北品川というおかしな話になるわけです。それは国鉄が駅をつくったときに、宿場のはるか北にある高輪を品川といったのが間違いのもとなんです。

## 4. 工業地域の発展と鉄道網

農村であった川崎の工業都市としての発展は明治から始まっています。鉄道の開通からしばらくして、多くの工場が立地するようなります。大正6年の地図、図1B(40ページ)を見ると、いくつかの工場が載っています。たとえば東海道線のすぐ北側に明治製糖工場ができています。最初は横浜精糖といって明治40(1907)年にできた工場です。その南側、駅のすぐ北側には明治41(1908)年にできた東京電気があります。現在の東芝です。他にも味の素、日米蓄音機、後の日本コロムビアがあります。明治製糖や味の素は、原料や製品の出荷を多摩川の舟運によっていますが、東芝は鉄道によっています。当時の工場は原料の搬入、製品の出荷を舟運でやっているところが多かったわけです。

駅や多摩川の周辺に最初の工場がポツンポツンとできるわけですが、明治 45 (1912)年に浅野埋立てが始まります。

浅野総一郎が日本で最初の民間セメント工場を東京の深川に、官営工場を払い下げてもらい経営します。この原料は最初は栃木県の葛生からもって来ました。葛生から馬車、後に馬車鉄道で渡良瀬川の上流まで運び、艀に積み替えて艀が利根川、江戸川に入り、最終的に隅田川のほとりにあるセメント工場まで持ってくるというルートで運んでいました。しかし馬車鉄道の輸送力が極めて低かったので、原料を他から持ってこようということ青梅の石灰に目をつけました。青梅鉄道という会社を明治27年にこのために開通させます。この会社は最初地元の人たちによる計画でしたが、浅野セメントが資金を出し、筆頭株主として経営参加します。この鉄道によって石灰石を立川まで運び、立川から新宿を経て、飯田橋駅から船に積み替え、隅田川で深川に持ってきました。

そして深川の工場より、もっと広く能力の大きい工場をつくろうということでできたのが川崎工場です。埋立てのごく初期に、渡田や田島の地先でまず埋立てがはじまり、そこに最初に工場を立地したのが浅野セメントであり、日本鋼管です。最初は艀で建設材料を運んでいましたが、操業をはじめ、工場を全国的な交通のネットワークに組込むためには鉄道が必要であると、大正 6 (1917)年に川崎駅から浜川崎に来るルートが敷かれます。ただしこれは誰がお金を出したのか、浅野セメントと日本鋼管が専用側線という形でつくったのか、それとも当時の鉄道院が川崎駅の構内側線としてつくったのか、よくわかっていません。セメント会社は社史をつくりましても、セメントの製造については詳しく書いてあるのですが、輸送についてはほとんど書いていません。鉄道側の方も構内側線のような

ものは知らん顔でよくわかりません。

大正 7 (1918)年になりますと、浜川崎駅が正式に開業します。統計を見ますと、川崎駅の取り扱い貨物量が激減しています。激減しているということは、川崎駅に来る貨物量が増えたとか減ったということではなくて、統計上川崎駅に集計されている貨物が浜川崎駅扱いになり、駅が独立したということです。これが工業地帯の最初の鉄道、川崎貨物線の開業です。

次に埋立てが次第に進んでいきます。下の図3を見ると、鶴見川の河口あたりから始まり、東に伸びていったということが、工場の開設年を見るとわかります。この地図は浅野セメントや日本鋼管については触れていませんが、それらは非常に早い時期からあったことに注意してください。水江、千鳥、浮島は戦後に埋立地になります。埋立て地は戦時中にできたものもありますが、大体が戦後です。

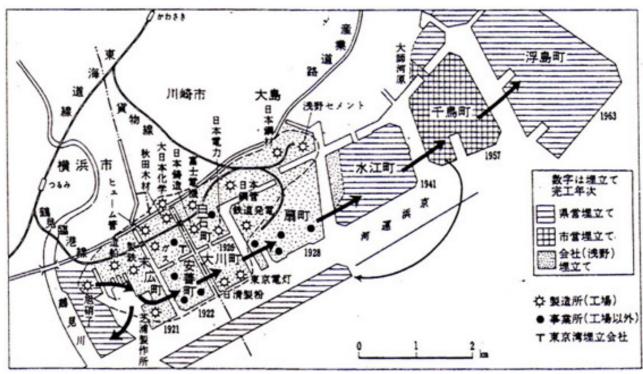


図3:臨海地域の埋立てと1930年当時の事業所(小川原図)

そして今度は浜川崎駅をもとにして鉄道を延ばしていく。これが鶴見臨港鉄道という私鉄です。これも浅野資本が大部分を出資しています。まず貨物鉄道として大正 15(1926)年に、浜川崎から弁天橋間が開通します。これは、昭和 9(1934)年に鶴見駅に連絡しますが、昭和 5(1930)年に旅客営業をようやく開始します。つまり、貨物鉄道として開通して線路を鶴見駅につなぎ、そこで旅客営業を開始した後、支線をいくつか延ばしていきます。この鉄道は、戦時中の昭和 18(1943)年に国有化され、現在の鶴見線になります。

それから、同じ浅野系資本の南武鉄道があります。今の南武線です。これは最初多摩川砂利鉄道という名前で、川崎から登戸までの免許を得ます。多摩川沿線では鉄筋コンクリートの素材にするための砂利をとっていました。コンクリートというのはセメントと砂利と砂を混ぜたものですから、砂利を多摩川から取りました。大正の終わりから昭和の一桁まで非常に盛んだった産業で、当時東京付近の鉄道はみんな砂利運びに熱中します。とくに関東大震災の後は、復興事業で砂利はいくらでも需要がありましたから、鉄道の財源になりました。あまりに掘りすぎたものですから、昭和39年にこれ以上砂利を取ってはならないと東京都や神奈川県が禁令を出しまして、今はやっていません。それに至

るまでもしばしば制限がありました。砂利というのは、当然上流から流れてくるわけですが、流れて くる以上の量を掘ってしまうと今度は下流の橋の橋脚の下がどんどんえぐれていき、橋の安全性を阻 害します。また多摩川沿いにはたくさんの農業用水が分布していますが、川面が下がってしまうと農 業用水を取水できなくなる、そこで掘ってはならないとなるわけです。多摩川砂利鉄道という名前で 砂利を運ぶはずだったんですが、これに目をつけたのがやはり浅野セメントでした。最初は多摩川沿 岸の地主だけで会社をつくる予定だったのですが、浅野セメントがお金を出して鉄道を実現させます。 そして、登戸まででは半端だと立川まで延伸させます。それによって今度は、中央線、青梅線、五日 市線と結び、直通で石灰を運ぶことになります。これによって、南武鉄道が1930年に立川まで全通し、 さらに尻手浜川崎間を結び、青梅あるいはもっと奥から石灰を浅野セメントの川崎工場まで運んでく ることになるわけです。つまり、青梅鉄道、五日市鉄道、南武鉄道、鶴見臨港鉄道、これらを一緒に して全部自系列の鉄道で運ぶようにしてしまう。いわゆる、この4つの鉄道を合わせて浅野系の鉄道 と言います。こういう鉄道ができて、今の鶴見線、南武線の鉄道網がほぼ完成をするわけです。



しかし同時にたくさんの工場ができますと、今度は従業員輸送の問題がでてきます。その最初の試みが海岸電気軌道です。図1D(48ページ)は昭和20年の修正測図ですからかなり後の地図になりますが、海岸電気軌道が、かつての海岸沿いに通っているのがわかります。埋立地の根元のあたりを通り、会社の従業員輸送を円滑にしようとした、京浜電気鉄道の子会社です。そして、川崎大師までを結びました。この海岸電気軌道は現在なくなっており、その跡が産業道路になっています。このような鉄道ができるんですが、川崎駅付近から直通させようということでつくられたのが、川崎市電です。これは非常に新しく昭和19(1944)年の開業です。翌年には戦争に負けてしまうこの年に、川崎駅前から日本鋼管前、さらに塩浜まで延長します。塩浜までは京浜電気鉄道大師線が線路を延ばしてきており、塩浜で両方の車両が接続をするようになっていたわけです。面白いのは、路面電車なんですが南武線や鶴見線から入ってきた列車が日本鋼管前から塩浜まで共通して線路を使っていた。つまり、貨物列車と路面電車が同じ空間を走っていたことです。川崎市電は、そういう特殊な市電だったのです。ただし、昭和26(1951)年に塩浜桜本間を京浜急行に譲渡し、桜本までも昭和39(1964)年に休止をして、以後復活はありませんでした。

川崎市は無軌条電車、トロリーバスを開業していました。これは昭和26(1951)年3月1日、川崎駅前から桜本まで、実際は池上新田、さらに日本鋼管の水江製鉄所前まで延ばしていきます。つまり川崎市は、路面電車とトロリーバスの両方を運営した時期があることになります。全て工業地帯の従業員輸送という大きな目的でした。しかし、次第に需要がなくなり、市電もトロリーバスもなくなり、バスに取って代わられます。鶴見線も需要がなくなりまして、今昼間は1時間間隔で、めったに列車は来ません。現在は市内の交通は鉄道にはあまり依存していなくてもっぱらバスによっています。

鉄道としては、新しく神奈川臨海鉄道が1964年にできました。この塩浜の駅のところに塩浜操車場ができます。その結果、塩浜から小島新田にかけての一帯が塩浜操車場になり、ここを起点として新しい埋立地である水江、浮島、千鳥へ神奈川臨海鉄道の路線が延びていきます。神奈川臨海鉄道というのは日本にたくさんある臨海鉄道の一つで、当時の国鉄、地元の自治体、この場合は神奈川県と川崎市、それから進出した企業がお金を出し合って設立した第3セクターが臨海鉄道です。北からみると、釧路開発埠頭、苫小牧港開発、八戸臨海、秋田臨海、仙台臨海、新潟臨海、福島臨海、京葉臨海、神奈川臨海、名古屋臨海、衣浦臨海、水島臨海の各臨海鉄道があります。これは要するに、臨海工業地帯の輸送を円滑にするということで、高度経済成長のとき国策でつくられた鉄道です。その基本になったのは、新産業都市や工業整備特別地域という、国の政策で指定された臨海工業地帯の輸送にあたる貨物鉄道です。ただ現在では、鉄道の貨物輸送は非常に落ちているものですから、臨海鉄道の業績も落ちていまして、今言いました中で、釧路開発埠頭、苫小牧港開発、新潟臨海などはもう営業をやめています。輸送量の上で一番運んでいるのは、京葉臨海鉄道と神奈川臨海鉄道です。

そういう流れで昭和 20 年の地図である図 1 D (48 ページ)を見ますと、終戦前後の状態がここに表されています。現在の鶴見線、矢向から来る南武支線もすでに出来ています。浜川崎の大きな貨物駅ないし操車場も出来ています。そして、その支線が、たとえば浜川崎から水江埠頭の方に入っていく線がありますし、大川支線、海芝浦に入る支線、こういう埋立てをするごとに支線が入っていく、それが戦前に完成しているのがわかります。

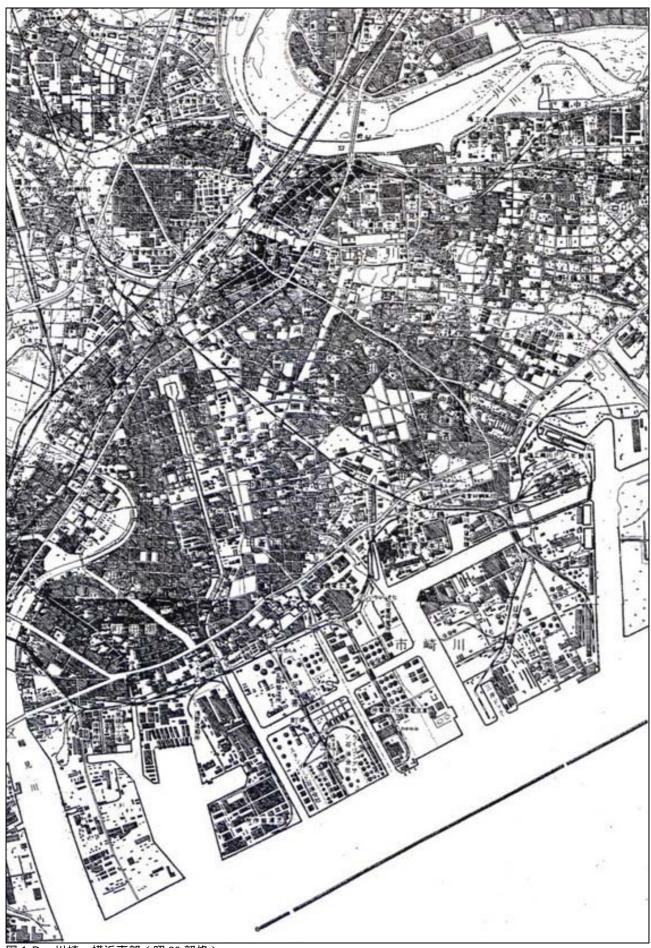


図1D 川崎・横浜東部(昭20部修)

ところが戦後、昭和 40 年代、図 1 E (50 ページ)になりますと、浜川崎駅の能力が満杯になり、処理能力が小さすぎるということで、これが塩浜操車場という形になります。臨海鉄道ができ、東の埋立地に輸送が行われます。しかし、同時に古い戦前の埋立地では、旅客輸送が停滞をして貨物輸送だけに特化した鉄道が出てくる。それから、旅客輸送がもっぱらバスを中心に行われるようになり、海岸電気軌道はなくなってしまうというのが、この川崎の臨海工業地帯の大まかな流れです。すでにここで、鶴見川川口以東の埋立地は完成していますし、浮島より東側の埋立ても完成して工場は稼動しているわけですが、こういうところへの輸送が神奈川臨海鉄道の役割になります。貨物輸送に関しては、昭和4年に新鶴見操車場ができて、川崎駅の貨物駅の機能が大幅に減退します。つまり川崎駅が旅客専門になって、貨物は全部いったん新鶴見操車場に入って、そこから浜川崎、塩浜と回ってくるように貨物ルートが大幅に変更されるのです。塩浜の先も東京貨物ターミナルまで続いています。東京の貨物ターミナルは羽田の北にありますが、そこから塩浜を通って、埋立地の根元を通って、東海道線に入る。操車場は今はなく、信号場になって、貨車を一緒にしたり分けたりをしなくなりました。今の貨物列車はある場所からある場所まで途中は停車せずにまとめて行ってしまうんです。

最後は急いだものですからわかりにくかったところもあるかと思いますが、非常に大雑把な川崎と 鉄道の変化の話を、地図を中心にしてお話申し上げました。

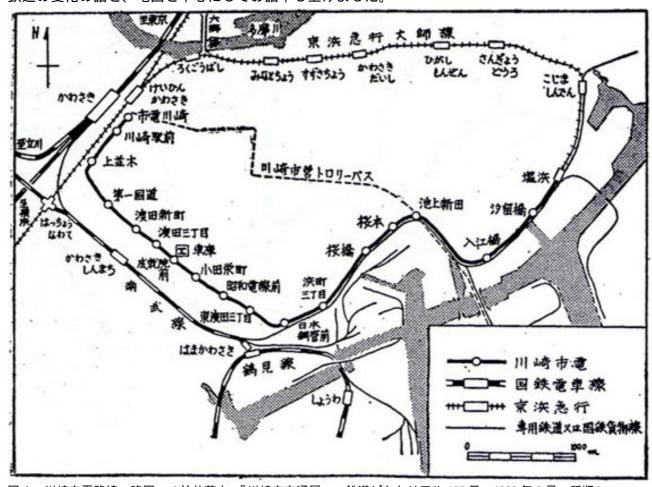
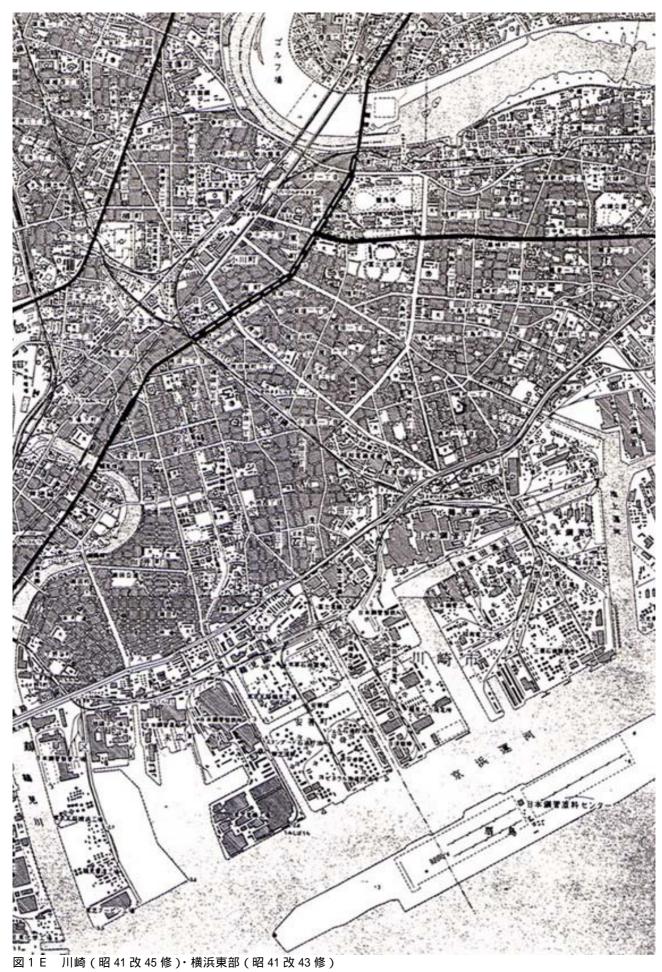


図4 川崎市電路線 略図 (益井茂夫:『川崎市交通局』 鉄道ピクトリアル 135号 1962年8月 所収)



#### 【質疑】

- Q:先生の資料ですと川崎駅開通が6月14日になっていますが、川崎市史を見ると旧暦で6月5日、 新暦で7月10日とありますがどうなんでしょう?仮開業をしてから一ヶ月もあることになります。
- A:川崎市史が何によったかを見ないとわかりませんが、私の資料は国鉄側の年表を参考に作成しました。約一ヶ月ずれていますね。私の方も基本的な資料を見ないと何とも言えないものですから、後ほど調べまして、区の担当の方に連絡を申し上げます。間違っていたら申し訳ありません。

後日、青木先生から以下のとおり回答を頂きました

『工部省記録』(巻3)では、「六月朔日ヨリ」とあり、陽暦明治5年7月6日になる。ただし、これは予定日なので予定通りに行われたのかどうかは検討の必要がある。『日本鉄道史』(上篇)には「六月五日神奈川、川崎両停車場ヲ開設し」とあり、陽暦で7月10日になる。『日本鉄道史』は二次資料だが年月日などについては信用のおける文献で、かつ一般に流布しているものなので、従来はこの説が広く知られていた。今のところどちらが正しいのか判断しかねる状態です。

- Q:川崎からの貨物線ですが、寄付したなどと書いてある資料もありますが、私も先生がおっしゃるようにゼロではなかったんじゃないかと思います。やはりお金は出しているんでしょうか?
- A:浜川崎駅が大正7年にできたことは確かですが、線路はその前からあり、浅野セメントが資金を出した可能性があります。しかし輸送トン数は川崎駅のトン数になっています。この線路を浜川崎駅ができる前に誰が所有していたのかは私もわかりません。二つの考え方があります。まず既に浅野セメントも日本鋼管も創業していたのですから、輸送の為に国鉄が敷いたという説です。営業開始日前のことなのでちょっとわかりませんが、一番妥当な推測は、川崎駅の構内側線の扱いだったという考え方です。そうすると、川崎駅の統計に、セメントの到着トン数が出ている意味がわかるわけです。もうひとつは、浅野セメントの専用線だったという考え方です。この場合も国鉄統計には、川崎駅の到着貨物として出るわけです。これ以上は基本的な資料を探さないとわかりません。
- Q: 宿場と鉄道の駅が離れているのは、現実的にはたくさんあるわけですが、今の考えではどういう 理由で離れたと考えられているんですか。
- A: 宿場の位置に関係なく、鉄道の方が勝手に駅をつくった。それを後世の人が、鉄道を追っ払ったという話に転嫁したというのが私の考えです。昨年12月に出版しました『鉄道忌避伝説の謎』という本でいくつかの実例をとりあげています。有名な岡崎の事例は、地形的な理由でしょう。地形的な理由で今のような東海道線のルートになったと文書で残っています。岡崎や東海道筋の宿場が鉄道に反対をしたという資料は残っていません。鉄道というのは勾配に弱い交通機関ですから、峠越えの勾配を少しでも緩やかにするよう努力するわけです。そのために昔の東海道に沿わないで海岸を通る。東海道に沿いますと、今、名鉄が同じ場所を通っていますが、16.7パーミルという勾配です。水平距離1,000メートルで1メートル上下する割合が1パーミルです。今の東海道線は一番急なところでも10パーミルです。16.7パーミルの勾配が長距離続きますと当時の蒸気機関車ではかなり苦しいです。もっと急勾配を通っているところもありますが、そこでは列車を分割したり、補助機関車をつけます。そういうことで、私は、鉄道忌避伝説というのは後世のつくり話ではないかと思っています。つくり話ではないものもありますが、それはそれで論証をしています。とにかく、きちんとした基本資料がないものは、お話があっても信じてはいけないというのが私の考え方です。

(以上)