

## 第2回 講義録

平成20年10月30日(木) 18:30~20:30

いさご会館4階第7会議室

### 「川崎と鉄道 - 地図で見る川崎と鉄道の变化 - 」

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。歴史地理学会会長、鉄道史学会会長などを歴任。

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。

主な編著書:「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」、「鉄道の地理学」、「交通地理学の方法と展開」等

#### 【前置き】

現在の京浜急行電鉄は、明治32(1899)年に開業した大師電気鉄道が始まりで、日本で営業する電車としては3番目です。最初は、明治28(1895)年の京都電気鉄道で、京都の七条口から当時の官鉄を陸橋で渡り、伏見まで走っていました。市内電車というよりも、京都の郊外電車と考えてよいかと思います。後に、北の方にも線路を伸ばし、京都の市内電車になります。これが日本で最初の営業電車です。二番目が名古屋電気鉄道です。名古屋電気鉄道は、現在の名古屋鉄道の先祖に当たります。現在の名古屋電気鉄道は市内線を持っていません。市内線は名古屋市にゆずり、現在のような郊外電車になります。ゆずられた路線は名古屋市電になり、現在は廃止されています。そして、三番目が大師電気鉄道です。関東ではこれが最初になります。



現在の鉄道の主力は電車です。昔は、蒸気機関車が客車を引いて走る汽車でした。しかし、現在の日本はほとんど電車といいと思います。そこで、この講義では電車を中心に話をします。

#### 1. 電車の登場

そもそも電車という交通機関は、いつ、どういう形でできたのでしょうか。電車の歴史の本を見ますと、1879年にベルリンの貿易博覧会で、ベルナー・フォン・ジーメンス(Werner von Siemens)という人が、電気機関車をつくり、客車を引いて運転をしたのが最初とあります。1879年は明治12年にあたります。蒸気機関車の営業運転は、1825年イギリスのストックトン・ダーリントン鉄道で始まりから、約半世紀遅れて電車の歴史が始まったことになります。

この電車は、電圧が150ボルトです。触っても、死なない程度の電圧です。電動機の出力が2キロワット、換算で3馬力と言っていますが、2.6馬力くらいになります。よくこんなに小さな馬力で走ったものです。客車を3両引いたと言いますが、屋根が無くベンチがあるだけで、一つの客車には3人、3

両で9人乗っているだけです。ジューメンスは、2年後にハルスケ (Johannes Georg Halske) と協力して、ベルリン郊外のリヒターフェルデで、小さいながらも屋根のある電車を運転し、これが、初めて運賃をとって営業をした電車ということになっています。延長が2.5キロメートルで、直流の100ボルト、第三軌条で集電をしました。第三軌条というのは、2本のレールの真ん中か外側にもう一本レールをつけ、そこから電気を送ります。地下鉄の銀座線や丸の内線が第三軌条で電気を送っています。地下鉄の線路には人が入らないから良いですが、道路の上にこれを敷設すると危険なため、第三軌条集電というのは制約があるわけです。電圧を高めるとそれだけ危険になります。地下鉄が第三軌条を使っているのは、トンネルの断面積をできるだけ少なくするためです。それによって、建設の費用を落とすわけです。架空線でパンタグラフやポールによる集電にしますと、それだけトンネルの天井が高くなりますから、トンネルをつくるコストが高くなります。現在の東京の地下鉄の大部分は、架空線集電をする郊外電車との相互乗り入れをしますから、天上が高くなるのはやむをえませんが、大阪では、地下鉄が先にできて郊外電車が後にできた場合、郊外電車の方が第三軌条という路線も何本かあります。東京では、第三軌条は古くからあった銀座線と、戦後すぐに開通した丸の内線だけで、後はすべて郊外電車と同じ架空線集電で運転しています。

第三軌条方式では電圧をあまり高くすることができません。そこで、空中に電線を張りそこから電気を取るという考え方を出したのが、アメリカ人のスプレーグ (Frank J. Sprague) です。この人の作った電車をスプレーグ式電車と呼びます。ワシントンの南にあるリッチモンドで初めて市街電車の営業運転に成功したのが1888年です。第三軌条より架空線が難しい点は、柱を何本か立てて架空線を張るわけですが、柱と柱の間は電線が垂れて、電線の高さが常に違うことです。電車の屋根からポールという鋼鉄の棒が出ており、先端に滑車がついていて、その滑車の溝が電線にはまるようになっています。しかも、下からバネで圧力をかけて、常に上に対して力がかかっています。あまり早いスピードはだせませんが、ゆっくり走っていると切れ目無く車両の中に電気を取り入れることができる仕掛けです。架空線集電ではそれまでもいろいろな方法が考えられました。架線を囲むような輪をつくりその輪から電線を車両内に引き込んで電気をとる仕掛けを考えた人がいますが、これですと常に輪が架空線に接している保障がありません。分岐点にくると困ってしまいます。そこでスプレーグのやり方が、効果的な発明になったわけです。この時は直流500ボルトで送電されました。このような高い電圧は道路上の第三軌条では危険で使えません。電動機の出力が7馬力を2個、合計14馬力です。これが反響を呼び世界中に普及しました。電車という交通機関は、スプレーグ以後に世界中に普及したのです。

## 2 . 日本における電車の導入

1890(明治23)年に、上野公園で内国勸業博覧会が開催されました。そこで、日本最初の電気会社「東京電灯会社」の社長と技師長がアメリカから買ってきた、スプレーグ式電車2台を有料運転します。片道3銭と当時としては結構高いものでした。運転の成果は良かったと言われています。博覧会が終わると電車はお蔵入りとなり、三吉商会というところが預かります。三吉正吉という電気技術者がおり、この人がモーターの国産化に努力していました。そこで電車を預かります。この電車は、後に大師電気鉄道が開業したときに、三吉商会から借りています。予備車でお客が多いときにだけ使ったと考えられています。

## 3 . 日本各地に路面電車の普及

日本人は新しいものに大胆で、電車の運転が事業として儲かると思った人が非常に多いのです。明治

23年の博覧会でうまくいったという情報が全国に伝わると、これを営業用として運転をする願書が出てきます。そこで、当時道路交通を管轄していた内務省は、これも鉄道的一种だということで鉄道局に電車がものになるかどうか、意見を聞きます。そのときの回答が、資料に掲げた「電気鉄道に消極的であった鉄道局」です。これを読みますと、当時の鉄道局がいかにも電車を知らなかったか、そして非常に消極的であったことがわかります。

日付は1889年ですから、内国勸業博覧会の1年前です。ということは、アメリカの情報はこれより先に日本に入っていたわけです。要するに、まだ欧米でも実用には程遠いという時代でした。

電車は架空線から電気をとり、その電気は電動機を動かすという仕事をしたのち、レールを使って変電所に戻ります。今の電車も同じ構造です。東京府の知事などは、この方式では電気がレールから漏れ、土の中に入って、鉄管を腐食させ穴を開けるとしばしば言いました。当時の電車は、これを防ぐために架空線を二本にします。したがってポールも二本出します。一つの架空線から電気をとり、もう一つの架空線で変電所に戻すという方式で、大変面倒なやり方を強制されます。これは後に架空線は1本でよいことになりませんが、この時はまだそこまで行きません。土の中の鉄管類を腐食させるということが盛んに言われまして、これも電気の害であると考えられていたわけです。

当時の鉄道局の考えでは、鉄道とは蒸気機関車が引くもので、電車が鉄道の競争相手になるだろうなどとはまったく考えていませんでした。電車そのものがスピードを早くし、大型化することが予想できなかった時代です。ですから、当時の鉄道局は前に述べたような回答をしたわけです。しかし、この博覧会の後でさらにたくさんの願書が出てきます。最終的には、京都の京都電気鉄道で、1895（明治28）年に開業します。2月1日が最初というのが定説ですが、役所の記録は1月31日になっています。現在、京都市伏見区京橋筋の油掛通入口には、日本の電車の発祥の地であるという碑が立ち、そこには2月1日と書いてあります。

電車を管轄したのは鉄道局ではなく、内務省土木局、つまり道路行政でした。電気鉄道は、軌道条例によって監督すると決められます。軌道条例というのは、道路の上にレールを敷設する種類の鉄道で、もともとの動力は馬車鉄道です。馬車鉄道は、東京馬車鉄道が、明治15年から浅草、上野、新橋の間を営業していました。道路の上を走るのだから、馬車も電車も似たようなものだということで、内務省の監督になるのです。運転時速が8マイル（12.8km/h）、自転車でちょっとスピードを出すとこんなものです。8マイル以下ということで許可し、営業します。曲がり角から電車が急に出ると大変危険なので、曲がり角が近づくと旗振りの少年が運転台から飛び降りて、「電車が来るよ」と通行人に危険を知らせたといわれています。

京都電気鉄道は非常にのんびりしており、他の電気鉄道とどこが違うかというと、水力発電所を使いました。これは、琵琶湖疏水という琵琶湖から運河を掘り、京都の蹴上（けあげ）までもってきて、そこに発電所を造りました。架線電圧が550ボルト、電動機はGE（General Electric）というアメリカの会社の製品で、一部に三吉商会製のものが入っています。25馬力の電動機が一個取り付けられていました。台車はアメリカのBrillという機械メーカーの製品です。車体は国産でした。井上製作所で木造の車体を作りました。そのうちに時速8マイルが次第に有名無実になります。そんなに遅いスピードではおかしいということでスピードアップし、明らかに法令違反ですが、それを内務省も見て見ぬふりをします。信号無しでスピードアップをするのですから大変危険です。

当時の日本の電車がいつ頃から営業したかを、明治37（1904）年、日露戦争が始まった年で概観してみましょ。京都電気鉄道に続く二番目が名古屋電気鉄道の1898年、三番目が大師電気鉄道の1899年です。次が、明治33年の小田原電気鉄道は小田原駅前から湯本まで行っていました。これは、馬車鉄

道を電化したものです。同じ年に大分と別府の間の海岸道走る豊州電気鉄道が開業しています。1902（明治 35）年に江之島電気鉄道が開業、さらに 1903（明治 36）年に宮川電気、これは、現在は伊勢市という JR 東海の駅がありますが、そこから外宮、内宮・二見浦まで線路を伸ばします。これは後に伊勢電気鉄道と名前を変えます。

東京電車鉄道は、東京馬車鉄道を電化したもので、東京最初の電車です。大阪市営は、日本最初の市営電車です。大阪では、公共交通は市がやるものだという哲学をもっており、地下鉄を造るときも最初から市営でやりました。東京市街鉄道は東京の電車ですが、東京電車鉄道が、浅草、上野、銀座、新橋という南北方向に路線を延長したのに対して、西方の青山、渋谷、新宿などの方面に路線を伸ばし、北は大塚方面までどんどん伸ばします。それから、翌 1904（明治 37）年には、高知の土佐電気鉄道、横浜電気鉄道、甲武鉄道、これは今の中央線ですが、蒸気鉄道を電化した最初の実例になります。東京電気鉄道は、皇居外堀の周りを回る電車です。後に、東京電車鉄道、東京市街鉄道、東京電気鉄道は、東京鉄道という名前で、1906（明治 39）年に合同し、1911（明治 44）年に、さらに東京市電気局が買収して、東京市営の電車が誕生することになります。

#### 4．大師電気鉄道の開業と京浜電気鉄道への発展

大師電気鉄道、あるいは京浜電気鉄道は、何回も社史を刊行しておりますが、最初の社史が、「京浜電気鉄道沿革史」です。刊行されたのは 1949（昭和 24）年で、これが社史としては最初です。その後、80 年史などいろいろ出ています。これからお話することは、主として、「京浜電気鉄道沿革史」に基づいてまとめたものです。

最初は、川崎電気鉄道という名前で、川崎町の久根崎から大師河原村中瀬に至る区間の軌道特許が申請されました。軌道条例による許可を特許といいます。普通の蒸気鉄道は、私鉄鉄道法という別の法律があり、こちらは免許といいます。現在の鉄道事業法では許可という名称になっていますが、軌道の方は依然として特許という呼び方を使っています。

鉄道というものは、路面電車でも蒸気鉄道でも大きな資本が必要なものですから、独占を認めます。同じ場所、同じ路線を二つの会社が並行して許可されることは原則としてはないのです。ただ後になると、いろいろと例外も出てきます。のちに京浜電気鉄道と国鉄が似たようなところ、つまり、品川 横浜間を併行して競争を演じますが、これも間隔はかなり離れています。一番ひどかったのは京都電気鉄道の例で、最初は郊外電車で、後に京都の都心部に伸ばしていくのですが、京都市当局が、これは本来市がやるべきもので京都電気鉄道に譲れということをし入れます。会社は首を縦に振りませんでした。そこで京都市は積極的な意地悪をしたわけです。まさに、同じ場所にレールを敷きます。ですから、京都電気鉄道の電車が走っている前を市営電車が走っていると、追い抜けません。しかも線路の幅が違い、京都鉄道は 3 フィート 6 インチ（1,067mm）という今の JR や多くの私鉄と同じ幅です。市営電車は 4 フィート 8 と 2 分の 1 インチ（1,435mm）で、これは国際標準です。これは意地悪以外の何物でもありません。それでも、京都電気鉄道は 1918（大正 7）年までがんばりまして、最後には市に買収されますが、そういうのはきわめて特殊な例です。ある程度接近した例はありますが、普通は、似たようなところは通さないのが原則です。そうしないと、それぞれの鉄道の営業が成り立ちません。そのかわり、厳格にいろいろ規制をして、その設備や運転の条件を法令でがんじがらめに縛ってあります。

私は鉄道史の研究を職業としていますが、鉄道の資料は官庁文書がたくさん残されているのが特徴です。役所は、ほんのわずかなことを会社から申請されても、いちいち審査をし、これは許可する、これはだめだという書類が全部残っているのです。そういった書類がたくさん残されているので、鉄道史の

研究はここ 20 年ほどで大変進歩しました。私が大学院を出たころはまだ書類が公開されていませんで、運輸省の地下倉庫に入れてもらって筆写したものです。むかしは役所の規制が厳重でしたが、現在は緩和されており、緩和されると書類が減ります。後世、平成時代の鉄道を調べる人は、資料が少なくて困るのではないかなどと冗談を言うことがあります。

川崎電気鉄道は、1846（明治 29）年 3 月 18 日づけで軌道特許申請をします。このときの発起人は 13 人いました。13 人のうち、川崎市在住者は、田中亀之助という人ただ一人でした。この人も最初からではなく、後で参加した人物です。発起人は東京の人が中心でした。ほぼ同じ頃、横浜のグループが、横浜から川崎、さらに大師河原までの建設計画を持っていました。もうひとつ別の東京のグループが、品川から川崎までを引こうとします。これらが後に合同し、後年の京浜電気鉄道になるわけです。このときの請願書が、『京浜電気鉄道沿革史』に載っています。

発起人代表は立川勇次郎となっています。こ人は大垣の出身で、電気鉄道の歴史にしばしば出てくる人物です。こういう人の中に、川崎の田中亀之助がただ一人入っていました。逆に言いますと、鉄道をつくるにはお金がかかります。やはり、川崎の資本蓄積くらいでは十分ではない、宿場町の宿屋や地主程度ではとても鉄道づくりの主流にはなりえないということです。

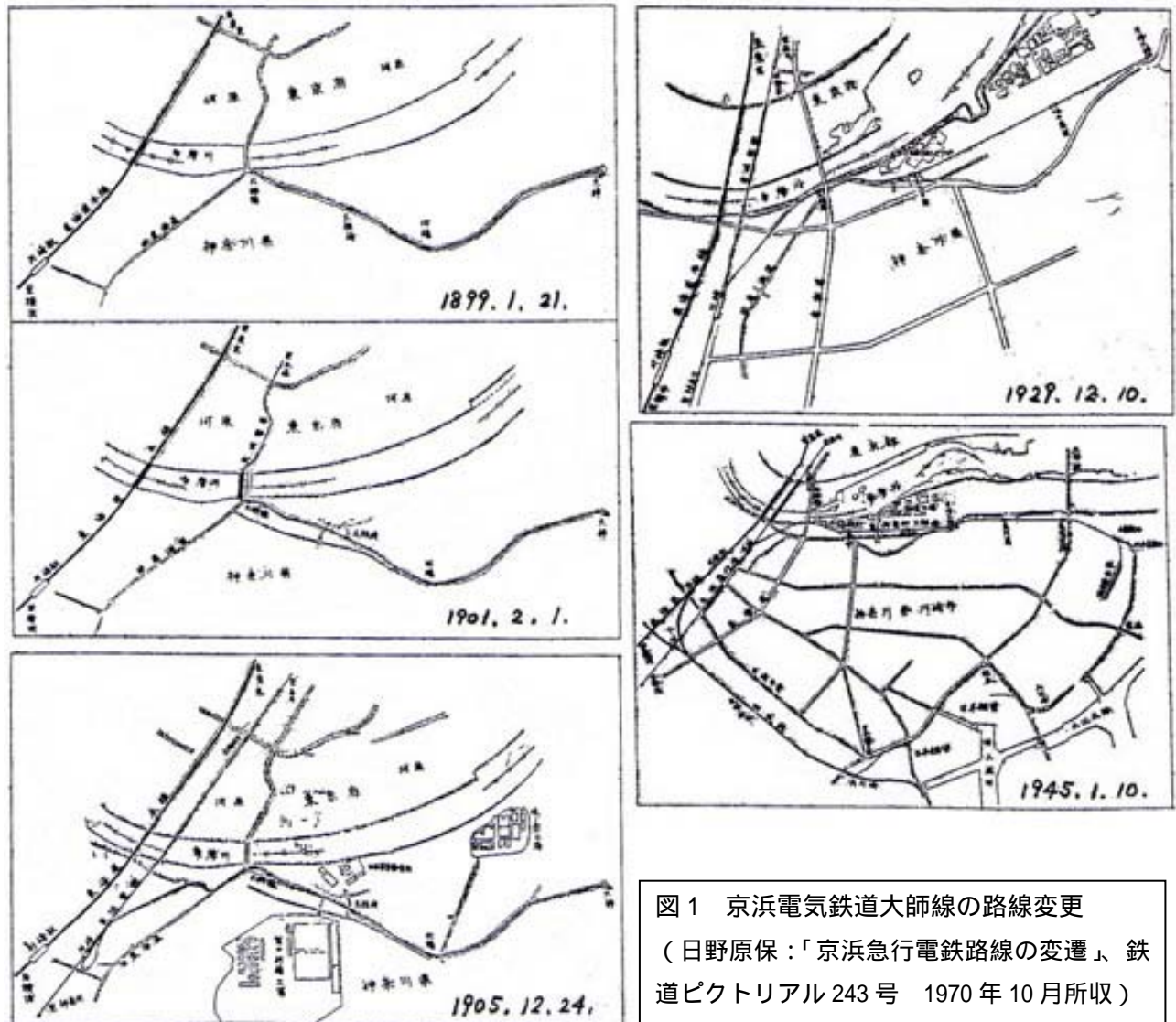
これに対して、大師河原村助役の高橋鐵蔵から反対意見が出ております。堤防の上に桜の木が植わっており、そこに電車を通すと振動で堤が壊れる。風致の上でもよろしくない。治水上の問題と景観上よろしくないという趣旨でした。

非常に有名なのは、人力車の業者の反対です。結局、川崎駅からではなく、六郷橋の南詰のあたりから川崎大師へ伸ばす時代がしばらく続きます。計画を練っている間に、横浜電気鉄道を別に出願した連中が、神奈川県勧告にしたがい、川崎電気鉄道の発起人と合同します。これで、横浜の方にも伸ばすアイデアとドッキングするわけです。翌年には品川から六郷橋まで来る京浜間電気鉄道とも合同しました。結局、大師電気鉄道は、東京側と横浜側の両方の建設計画とがドッキングしたものですから、東京、川崎、横浜を結ぶという壮大な鉄道建設計画にふくらみます。お大師様に行く道路の幅員は 4 間、7.3 メートルほどですが、両側に人家が連続する区間では 7 間以上ありました。しかし、大師河原村の助役の反対意見があり、両側に人家がある区間では 7 間以上、その他は 6 間に広げなければならない、これは会社の負担で広げろということでした。会社は、そんなに広げてはお金が足りませんということで、10 年間の猶予が許可されますが、役所が許可しても地元が首を縦に振らず、当面は、単線区間は 5 間、複線区間は 6 間という示談が成立したと社史には書いてあります。地元との示談が成立したところで、1897 年 8 月に、上記区間の特許が下りるわけです。翌年の 2 月に創立総会を開き、6 月に起工式、火力発電所をつくり、明治 32（1899）年 1 月 21 日に、六郷橋南詰 大師間を開業しました。はじめは単線でしたが、11 月には複線に直します。職員が本社の職員から運転手まで入れて 17 名でした。運転手は訓練が必要ですが、名古屋電気鉄道に委託をして養成してもらいました。株主の分布が、横浜市 200 名、東京市 45 名、川崎町 2 名、大師河原村 5 名です。第 1 回の営業報告書を読むと資料に示したように、非常に誇らしげに、営業として大変うまくいったと書いてあります。「一日モ運転ヲ中止セシコトナク」とあります。現在では当たり前ですが、京都電気鉄道は発電所水路の水草刈りなどでしばしば運転を休んでおり、一日も休まず、俺のところはちゃんとやっているんだぞということを強調しています。

このことを地図の上で示したものが資料 4 ページにある 5 枚の図です。その一番上、1899 年 1 月 21 日には道路の上を、六郷橋の南詰めから大師の前まで運転しています。しかし 1901 年、2 年後に早くも六郷橋を渡って、東京方面に線路が延びています。六郷橋の南詰めから南北に線路を伸ばす状況がよくわかります。これは、先にも述べたように東京方の別の計画、横浜方の別の計画が合同し、こういう形



になるわけです。1905年12月までに、品川と神奈川の間を全通します。建設のテンポは非常に早いです。公共の道路を使い、そこに敷設するわけですから、蒸気鉄道に比べると工事が簡単です。



当時の国鉄は新橋 横浜間に列車を走らせていました。輸送需要はかなり多く、この間は20分ないし50分間隔で運転をしていました。これは当時の蒸気鉄道としては、かなり頻繁な運転です。中間には、大森、川崎、鶴見、神奈川の各駅があり、終点の横浜は今の桜木町です。社名を京浜電気鉄道と改称した大師電気鉄道は、品川 神奈川間の所要時間が55分でした。運賃は18銭です。品川までは東京電車鉄道という路面電車が来ています。浅草、上野から電車に乗って品川まで来られます。神奈川から先は、横浜の中心部までは、横浜電気鉄道が開業しています。乗り換えれば都心まで入れるわけです。連絡切符を発売し、東京側と横浜側を一緒に買うと25銭で、運転間隔10分で運転しました。

京浜電気鉄道は公共道路である東海道の上を走っていますが、専用軌道の区間もたくさんありました。京浜電気鉄道の開業によって、当時の東海道線の乗客が激減し、大きな問題になります。もちろん時速8マイル以下という制限などは最初から守りませんでした。レールが道路から離れてしまえば、馬鹿馬鹿しくて守っていただけじゃありません。今でしたらただでは済みませんが、明治時代はその点役所もおおらかだったのです。現実には信号無しですから危険です。10分間隔の運転で、前の電車が故障をしていると追突の恐れがあります。前の電車が止まっているときに、スピードが遅いなら止まりますが、スピードを増していくと止められないこともあります。これには当時の内務省も困り、結局、段階的にスピードの

制限を上げていく、そして信号を作れということをお願いいたします。今では当たり前のことですが、電車の神代時代にはそういうことをやっていたということです。

東海道線は、人口が集中している東海道沿いから少し内陸部に建設されていますから、駅が少なく、そもそも駅のそばには人が住んでいないところがありました。結局は、どうしてもお客さんが、停留所の多い京浜電気鉄道に流れてしまうことは避けられませんでした。

もう一つ、京浜急行電鉄で特筆しなくてはいけないのは、日本で最初の国際標準軌間を採用したことです。国際標準軌間は、現在新幹線が使っていますが、4 フィート 8 インチ半、1,435 ミリです。これは本来蒸気機関車の発明者の一人になっているジョージ・スティーブンスンの郷里の馬車の車輪幅です。彼はたくさんの会社に、自分のところで作った蒸気機関車を供給しています。そこでイギリスでは、この4 フィート 8 インチ半が多数派になり、これがイギリスの標準になり、イギリスの機関車が世界中に輸出されたため世界の標準になりました。

当時、日本でも軌間が狭いままではいけないということで、国際標準にしようという話があったと『京浜電気鉄道沿革史』には書いてあります。軌道条例ではレールの幅については規定がありません。明治 20 年ころに、陸軍が線路の幅を広げて、力の強い機関車を入れるようにせよと言っていますが、鉄道局はそれを否定する反論をしいています。ですから、明治 20 年代の後半、日本全体に標準軌間に統一しようという風潮があったとは考えられません。おそらくアメリカでは標準ゲージが普及しつつあった時代で、アメリカのメーカー筋からの売込みによってそのまま入ってきたのではないかと考えます。

京浜電気鉄道もある種の確信があって標準軌間を採用したのではなく、1904 (明治 37) 年に、あっさりゲージを 4 フィート 6 インチ、1,372 ミリと狭くしてしまいます。なぜかというと、東京の路面電車がこのゲージだったからです。1,372 ミリの起源はよくわかりません。アメリカにあったのだろうと戦前は信じられていましたが、戦後アメリカの資料によって実際に調べてみると、そういう電車はないんです。最初の博覧会で動かした電車は、この 4 フィート 6 インチゲージです。ところが大師電気は国際標準でした。ですから、日本ではゲージを統一しなくてはいけないという気持ちがまだなかったのです。電気鉄道各社が勝手に軌間を決めていたわけです。蒸気鉄道は、1887 (明治 20) 年に 3 フィート 6 インチ、1,067 ミリでなくてはいけないと決めています。軌道の方はおおらかで、何の指定もありませんでした。そんなわけでせっかく国際標準を採用しましたが、わずか 5 年で 4 フィート 6 インチに縮めてしまいます。

これに対して、大正のはじめに国鉄が反撃をはかります。1906 (明治 39) 年に鉄道国有法という法律ができ、同年 10 月から翌年 10 月まで、ちょうど一年かけまして、日本の代表的な私鉄 17 社を国有化します。この翌年に鉄道院という役所をつくります。それまでは、逓信省鉄道局でした。その中で、国鉄そのものが大きな組織ですから、現業の組織として 1897 (明治 30) 年に鉄道作業局が設立されます。これは逓信省の外局です。鉄道国有化以後は国有鉄道の運営を逓信省から切り離し、新たに、総理大臣直属の鉄道院という役所を作りました。これが良いことか悪いことかは、後世からみますといろいろ批評があります。当時の逓信省は、交通全般を管轄していました。また、郵便制度の元締めでした。明治時代には、郵便、電信と、普通の人やものを運ぶ交通、これがコミュニケーションという言葉で統一されていました。今は、コミュニケーションというと、情報伝達だけに使われており、人やものを動かすのはトランスポートという別の言葉を使っていますが、明治時代にはこの両者が区別されていませんでした。そのすべてを逓信省が管轄していたのですが、政府は逓信省から、鉄道だけを取り上げたわけです。そこで逓信省には郵便と海運が残りました。海運は、第二次世界大戦まで、逓信省の管轄です。道路は内務省が管轄します。そうすると、道路、鉄道、海運が、別々の省で管轄し、縦割り行政の中で協

力をしにくい行政的な環境ができました。しかし、鉄道だけを別にしたことは、当時の日本の国内交通にとって、鉄道こそ国内交通の中心であるという考え方があったわけです。そこでわざわざ、内閣総理大臣直属の鉄道院をつくり、それが大正9年には鉄道省と格上げされ、ますます、鉄道の独立性を高めていきます。昭和のはじめころの交通評論には、このようなばらばらの交通行政はやはりまずいということがしばしば出てきます。当時の逓信省の中にも、交通省を作るべきだという意見が出ています。運輸省は、逓信省と鉄道省が合併をして、最初は運輸通信省になり、やがて、郵便は違うということで別になり、郵政省という役所に分離します。道路はずっと内務省が担当しますが戦後解体され、建設省ができ、ついこの間まで道路行政を担当していたわけです。昔から、建設省と運輸省は仲が悪いという話で、お互いに権限を譲り合わないのです。権限を主張して角を付き合わせることをやっけて、数年前に国土交通省になったわけです。現在でも、昔の運輸省系と建設省系の人があり、次官は交代でもやっています。

鉄道院ができ、京浜間の交通を輸送需要に応ずるように改善しなくてはいけないという議論が出ます。何をしたかということ、東京の中央口、東京駅をつくります。明治の終わり頃から建設をはじめ、大正3年に完成します。甲武鉄道という会社が、1904(明治37)年に、蒸気鉄道の一部を電化し、電車を走らせていましたが、明治39年に国有化されて、最初の国鉄電車、当時で言うと、鉄道局の電車になりました。鉄道局が鉄道院になると、院線電車という用語ができます。つまり甲武鉄道の後身である今の中央線は、現在のJRの電車の元祖ということになります。明治42年には、山手線も電化されます。なぜ電化されたかということ、当時、山手線の沿線の渋谷や目白あたりに学校ができたからです。今の中央区、千代田区にあった高等教育機関がキャンパスを広げるために、郊外に出てきます。山手線の通っているところは、東京市外でした。当時の学校で山手線沿線に移転した有名な学校は、学習院、立教大学、渋谷の国学院大学などです。明治42年に山手線が電化し、列車本数は大きく増えました。当時の山手線電車は新橋駅から品川駅に行き、山手線に入って、渋谷、新宿、池袋を通過して、大塚、田端、上野まで来ます。上野と新橋の間はまだレールがありませんでした。環状線ができるのは、大正14年です。そういう時代に、鉄道院の電車をもっと早く、もっと大型に、もっと輸送力をつけたいといけないという議論がでてきました。そこで、東京駅と横浜駅の間を電車で結ぼうという計画ができます。日本人の悪い癖ですが、何か記念日があるとそれにあわせて土木工事を完成させます。そのときも、第一次世界大戦が始まった1914(大正3)年に、日本は連合国側に参加し、当時ドイツが植民地として中国から租借をしていた青島(チンタオ)を攻撃します。攻撃は成功し、ここを占領しました。そのとき、作戦に参加した第18師団長神尾光臣中将が凱旋して来ます。凱旋式にあわせて電化の開業式をするということで、電気担当者は一生懸命やりましたが、結局間に合わなかったんです。お客を乗せた電車があちこちで立ち往生して、祝賀の会場まではお客さんを送り込んだのですが、線路の上には故障した電車や、故障した架線があちらこちらに残る始末になり、鉄道院総裁はお詫びの広告を新聞に出し、もう一度工事をやり直してきちんとしたところで開業しますと約束します。再開業した日が1915(大正4)年5月10日です。このときに、中間駅が増え、大井町、大森、蒲田、川崎、鶴見と、現在の駅の大部分が揃います。このときまだ出来てないのは新子安駅だけです。神奈川という駅はその後なくなりました。所要時間が、品川 神奈川間 35分です。となると、京浜電気鉄道のお客がどっと国鉄に流れます。どのくらい流れたかは概数しか書いてありません。京浜電気鉄道は調べたことがないですが、1905(明治38)年の阪神電気鉄道については、一駅一駅調べると、当時の官鉄の3分の2が阪神電気鉄道に流れています。これは国鉄にとっては大打撃です。京浜電気鉄道が、品川 神奈川間を全通したときに、そのくらい流れたらと思うのですが、きちんと計算した人はいません。逆に、国鉄電車が15分間隔で運転すると今



度は京浜電気鉄道が打撃を被り、沿革史には、1907（明治40）年に150万人運んだけれども、1917（大正6）年には37万人に減ったと書いてあります。

京浜電気鉄道は、短期間に路線を伸ばしています。路線を伸ばすということは、お金がかかるということです。1898（明治31）年の大師電気鉄道の資本金は、98,000円です。2年後には、いっきに85万円に、4年後には255万円になります。このくらい増資しなくては、東京と横浜の間を電気鉄道で結べないということです。さらに、1907（明治40）年に510万円、1920（大正9）年に1,500万円と、短期間に増資します。増資というのは、現在の株主に対して、あなたは一株について何株の権利がありますとって増資をお願いするわけですが、とても株主だけでは増資の分を負担できないことになります。そこで、1909（明治42）年に、ロンドンで外債の募集をします。それでも足りなくて、最終的には安田銀行が引き受けます。戦前の京浜電気鉄道が安田系の会社だったのはそのためです。

## 5．都市化と高速電車化

東京と横浜の間は、日露戦争以後、日本の高度経済成長の中で、住宅地としても工業地帯としても大きな発達を遂げます。明治末期から大正期にかけて、人口が増えます。工場はもっと増えます。関東大震災が1923（大正12）年9月にありますが、これが契機になってさらにぐっと増えます。大正大震災を挟んでどのくらい人口が増えているかを見ました。

日本の国勢調査は大正9年、1920年に第1回が行われます。その後、5年おきに調査しています。川崎は、1924（大正13）年に市制を施行します。これは、神奈川県で3番目です。最初はもちろん横浜です。次が横須賀、そして川崎です。大正9年の川崎町の人口が37,293人です。川崎市は川崎町を中心に、隣接する大師、御幸の3つが合併し市になりました。この37,293人は、3つを一緒にした数字です。これが、5年後の1925（大正14年）で54,634人と大幅に増加します。さらに、南に隣接して田島町があり、この12,600人が20,068人と増えています。田島町は、1927（昭和2）年に川崎市に合併されます。さらに南にある鶴見町は、32,135人が50,120人になります。これは、1921（大正10）年に町制を施行していますが、1927年に横浜市に合併し、現在の鶴見区と神奈川区になります。中原町はだいぶ遅れて、同じ期間に6,910人が8,218人です。中原も、1933（昭和8）年に川崎市と合併します。もっと北にある高津や多摩は、まだ都市化の対象外です。東海道線に直接沿っているところにまず人口が増えました。増えた人たちは農民ではありません。働いて給料をもらうサラリーマンです。こういう人たちは、自分の家で仕事をしません。働き場所は家から離れた場所にあり、そこに毎日通勤しなくてはなりません。そこに、交通需要が生じます。距離が大きくなれば歩いていくことはできませんから、公共交通機関を使わなくてはならないことになります。この点が、農民とサラリーマンの大きく違うところです。

こういう場所の交通機関は何が要求されるのでしょうか。それが、高速電車化です。

都市化が進み、通勤通学などの大量の輸送需要の発生に応じて、よりたくさんの人を運ぶ、より速く運ぶ、より頻繁に運ぶ、交通機関が要求されます。たくさんの人を運ぶにはどうするかというと、複数の車両を連結して運転します。鉄道というのは、細い帯のようなところを走っているわけで、高さや幅に制限があります。幅を増やすわけにはいきません、高さも架線やトンネルがあって増やせません。車両限界、建築限界があり、それ以内に全体の大きさを収めなくてはならないと規定で決められています。そこで車両を連結する以外に輸送力を増やす方法はないわけです。その場合に、蒸気機関車は、ある程度の数の車両を引っ張れます。電車の場合は非常に小型で、一台一台の出力が小さいのです。当時の路面戦車は、大正の中ごろですと35馬力の電動機が2個、少し大型で50馬力が2個です。大正の初

めに京浜間に走った院線電車は、100馬力が4個です。これは相当スピードを出すことができます。こういう電車を複数つないで、一つひとつの電車すべてに運転手を乗せることはできません。先頭の運転手が操作をすると、後ろに続く電車も同じように電気が切れたり入ったりする。先頭の運転手が一人で後ろの車両まで共通して操作できないといけません。蒸気機関車ではこうは行きません。勾配の急な区間に蒸気列車が入ると、補機と言って前や後ろにもう1台、場合によっては2台、合計3両の蒸気機関車で坂道を押し上げることが行われます。この場合は、各蒸気機関車に乗っている機関士は汽笛を合図に、同じ操作をするのです。しかし、これは日頃から気心が知れた機関士が組まないとうまくいきません。電車の場合も、普通の路面電車は1台でしか走れません。2台で走ると、後ろの電車にも運転士が乗り、合図をしながら運転しますが、なかなか難しいです。そこで、メカニズムの上で、後ろの電車には運転士が乗らなくても前の運転士が操作できる仕掛けが必要になります。電磁石で電気の接点を動かして電流を切ったり入れたりします。これを、総括制御と呼びます。総括制御ができる状態にしておかないと複数の車両を連結し、たくさんの人を運ぶことはできないのです。

より早くというのは、道路の上を走るのはやめましょうということです。専用軌道の上を走る。そうすれば、電車の性能いっぱいのスピードを出せます。道路上では車両がお互いに邪魔をし合って電車の性能を十分に発揮できないわけですから、専用軌道にします。

より頻繁にというのは、列車間隔を小さくし、もう一つは駅をたくさん作るということです。高加速高減速、発車してから短い間にスピードが速くなる、それからブレーキの効きをよくすることが必要です。

この3条件を満足させる交通機関は、高速電車（rapid transit）です。現在走っている電車はほとんどが高速電車です。たとえばバスは、大量輸送、連結運転ができません。道路の上を走りますから、高速運転もできません。蒸気機関車は、列車間隔を短くするのに適当な交通機関とは言えません。そこで、1920（大正9）年あたりから、東京や京阪神の主要な鉄道は、すべて高速電車化をしていきます。蒸気鉄道も路面電車も、高速電車化をします。

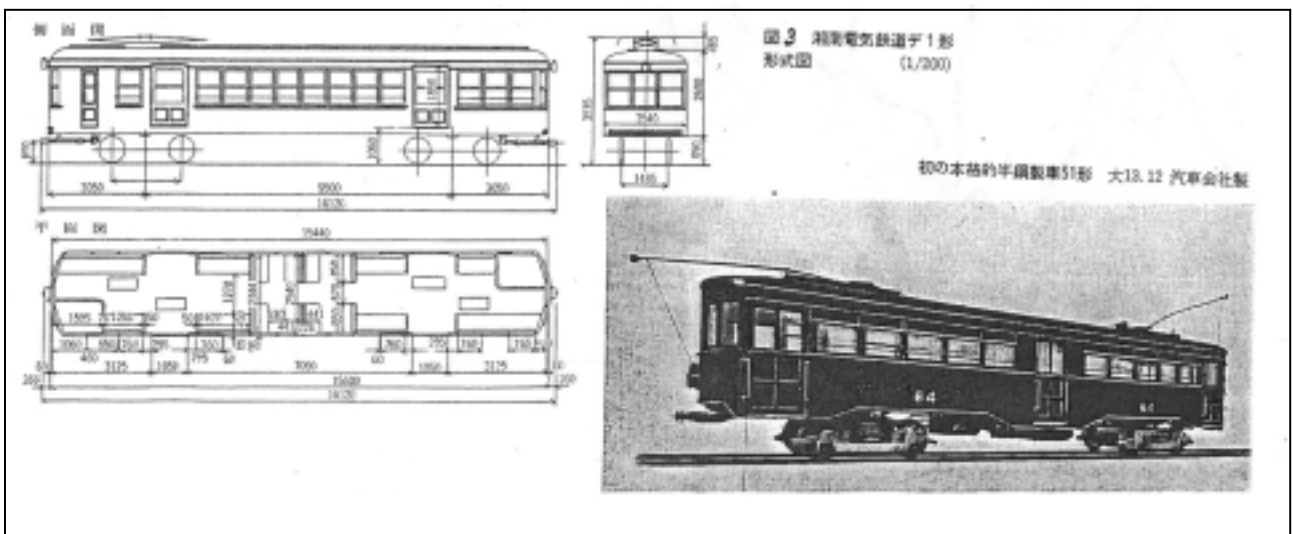
それでは、京浜電気鉄道はどのように高速電車化をしたかといいますと、まず道路の上を走のをやめました。最後の区間が専用軌道になったのは、1923（大正12）であり、これによって品川から横浜までの複線化が完成します。複線化をして、しかも道路から放れたのです。また、自動信号を採用します。昔の蒸気鉄道では、駅と駅の間には一つの列車しか入れない、これを閉塞システムと呼びますが、そうすると、絶対に追突や衝突は起きません。両方の駅長がお互いに電話で連絡をし、閉塞機を共同で操作します。A駅からB駅に向かって列車を出そうとすると、A駅で通行券に相当する通票という真鍮の円盤を取り出しますが、A駅で出すとB駅では取り出せません。そうすると、途中で列車が衝突することはないわけです。これが閉塞システムです。だがこれでは、10分などという短い間隔の列車は処理できませんから、電氣的に処理します。一つ一つ、駅長がやるのではなく、信号機を数百メートルごとに立て、信号機と信号機の間を閉塞区間として、その区間には一つの列車しか入れないようにします。赤信号はそこから進んではいけないことを表示しているわけですが、赤信号が出ているということは、一つ先の閉塞区間に先行の電車がいるということです。橙色が出るということは、次にはいけないけれども、二つ先の閉塞区間には先行電車がいるんだよということです。緑は二つ目の閉塞区間もないことを意味します。最近では五灯式など、もっと細かい表示になっています。こういう改善を、1921（大正10）年頃から逐次やっていきます。

それから、プラットホームを長くします。どのくらいに連結したかといいますと、戦前の私鉄は一両か二両で走っていました。連結運転といってもたいしたことはないです。中央線や山手線は五両、六両

が登場していました。当時は省線電車と私鉄では輸送力に大差がありました。

そこで、電車の馬力を強くし、大型にします。資料の5ページに電車の図面と写真があります。京浜のデ41型は1921年製と書いてありますが、これは車体が木造です。50馬力の電動機を4個持っていて、これが最初の総括制御電車です。3年後の1924(大正13)年にデ51型が登場しますが、これは半鋼製の電車です。大正までの客車にしる電車にしる、台枠の上に木造の車体に乗っていました。半鋼製車というのは、車体の外側と強度を支える内部の骨にあたる部分が鋼鉄製です。屋根、内張り、床は木です。昭和29年ころまでの電車はすべて半鋼製でした。今は、ステンレスやアルミ製になり、軽量化されています。現在の電車は木材は使いません。

半鋼製から全鋼製への転換期の人たちは木目がないともうの足りなさを感じたのでしょうか、内張りの鋼鉄に木目の印刷をしました。印刷ですから剥げるのですが、それを塗りなおすということではできないので、車庫の人がよくぼやいていました。現場で評判が悪かったと見えて、2、3年でこの木目印刷は消えてしまいました。これは戦後の話です。



## 6. 湘南電気鉄道の開業

湘南電気鉄道のデ1型は、総括制御で125馬力の電動機を4個つけていました。複電圧というのは電圧の切り替えができる電車です。当時の湘南電気鉄道は1,500ボルトの電圧で、京浜は600ボルトだったため、横浜駅で電圧の切り替えが必要でした。しばらくの間は、京浜と湘南の電車はこういう特別な装置をもつ電車を使わないと直通できなかったのです。

A3サイズの資料は京浜電気鉄道の電車の発達を示した図です。一番上の右が、1890(明治23)年の博覧会で運転された電車です。次が1形です。1903(明治37)年にはボギー車の時代になります。二つの台車をはいているのがボギー車です。ボギー車は大型車体ですが、比較的急なカーブを曲がることができます。大形車は現在に至るまで、ボギー車が中心になります。

デ41形から総括制御になります。最初はポールによる集電でしたが、のちにパンタグラフに切り替わります。上から三つ目の左が、湘南デ1形です。腰板の高さが低く、窓の高さの方が大きいです。その分だけ車内が明るく近代的な雰囲気を感じます。湘南電気鉄道と京浜電気鉄道は同型の電車を作りました。湘南デ1は京浜デ71形、83形と同形の電車です。内部は違いますが外観はほとんど同じです。

現在普通の電車はロングシートです。窓を背にして座ります。ところが、湘南デ1形は真ん中にクロスシートがあります。これは、ラッシュに向かないです。たくさんの通勤客が押し寄せると邪魔になるため、戦時中にロングシートに改造されました。しかし、1930(昭和5)年当時の湘南電気鉄道ではこ

のようなセミロングシート車を使っていました。三浦半島はまだ電車の混むところではなかったのです。お客さんが、ゆったりとした気分で乗れる座席配置にしています。しかし、1936（昭和11）年製のデ83形は、すべてロングシートです。たくさんの人を詰め込むことが出来る構造に変わっていったことがわかります。下に三段にわたって示されたのは戦後の京浜急行電鉄の電車です。昭和20年代までの電車は、戦前に作られた電車を直したようなものが多いのです。



このように電車も次第に大型化をし、出力を上げ、半鋼製にして強度を強めるといったことを行われました。路線建設の上での仕上げは、1926（大正15）年、省線品川駅前に路面軌道のまま乗り入れたことです。皆さんご存知のように、今の品川駅の所在地は品川ではなく高輪です。実はもとの京浜の品川駅（本来の品川宿に近い）には東京市電の路線が伸びていて、その市電線に乗り入れて、高輪にある国鉄品川駅まで直通運転したのでした。昭和5年に横浜の新駅にも乗り入れ、現在の路線がほぼ完成します。

湘南電気鉄道の開業は資料にも示した通り、安田系の資本で三浦半島に路線を伸ばしていきます。1,435 ミリ、国際標準機関で建設されました。これに合わせて、京浜もまた、1933（昭和8）年に国際標準に戻るのです。

湘南電気鉄道は建設費が高くその割にお客が増えないということで、経営上苦勞をしました。1930年代の後半、昭和10年代に入りますと、軍需景気が高まります。とくに三浦半島には海軍のいろいろな施設ができます。当然これらに勤務する人たちがおり、そこで、湘南電気鉄道のお客も増えてきました。

京浜電気鉄道と湘南電気鉄道は、1942（昭和17）年に東急系の資本傘下に入り、東京急行電鉄の一翼になります。昭和23年にまた分離して、今の京浜急行電鉄という会社になるのが現在の京急につながる歴史です。

もう一つ、京浜急行が努力をしたのは、品川で止まるのではなく、何とかしてもっと都心につながりたいという強い希望でした。明治時代には、路面電車として品川から青山に線路を延ばしたい、さらに千駄ヶ谷にも伸ばしたいという希望は、品川から泉岳寺前、四谷三丁目まで都電の線路を利用するものでしたが、これは京浜が独自の路線を作ったものではありません。唯一成功したのが、高輪から品川の駅まで、一停留所分を 1925 年に入れたことです。さらに野心的なのは、京浜地下鉄道という会社を作ったことです。東京の地下鉄は、1927（昭和 2）年に東京地下鉄道が、浅草と上野の間を開通しています。新橋まで来たのが 1934（昭和 9）年です。ここで資金が盡き、これ以上伸ばせなくなります。東京地下鉄道は、都心に線路を伸ばしたがっていた京浜電気鉄道に共同で地下鉄を作ることを提案しました。これによって 1937（昭和 12）年に京浜地下鉄道という新しい会社がつくられますが、これは結局実現しませんでした。これが実現するのは、戦後もはるか後になって、泉岳寺で接続する都営地下鉄浅草線が完成してからです。このように東京都心部への乗り入れ運転は京浜電鉄の悲願だったのです。

東京地下鉄道にはまったく別の会社が近づいてきました。渋谷 新橋間を開通した東京高速鉄道で、五島慶太系、東急系の会社です。両社は直通運転で意見が合わず、すったもんだ論争している間に五島慶太の方が役者が一枚上で、東京地下鉄道の株を買い占めて乗っ取ってしまいます。こうすることで、今の銀座線の路線ができます。結局、昭和 16 年に帝都高速度交通営団という半官半民の地下鉄の営団ができ、最終的にはここが東京の地下鉄建設の主力になることはご存知の通りです。のちに都営地下鉄も新しくできます。営団と地下鉄の関係は、東京都内の交通史の大きな問題でして、ひとつの話が出来上がるくらいの複雑な動きを持っていますが、今日の講演のテーマの本筋とは違いますので詳しいお話をしません。

資料の 5 ページに「京浜急行電鉄関係路線網の形成過程」(表 1) という表があります。これは私自身が作った表です。路線がどういう順序で開通したかを調べたもので、毎年の鉄道統計を一項目ずつチェックし、京浜、湘南、京急に関するものを漏らさないように拾ったのがこの表です。京浜急行電鉄の歴史を調べるときに、基本的なデータだとお考えください。

その前のページに路線図があります(図 2)。これは現在の路線図です。どこの線路は何という鉄道によって作られたのか、つまり、京浜電気鉄道が作ったのか、湘南電気鉄道が作ったのか、東急に合併されてから作ったのか、あるいは東急から独立した京急の時代に作ったのか、それを分類して表示しています。

6 ページ目から 5 枚ほど図 4 があります。これは昔の陸軍の陸地測量部の地図を年代順に並べたものです。一番最初(図 4A)が、明治 14 年に測量したものです。それを見ると、まだ、電車は開通していません。ほとんどが農村で水田が広がっています。次が大正 6 年測量、11 年修正という 25,000 分の 1 の地図です。浅野埋め立てがほんの一部できております。浅野セメントが浜川崎駅にあり、川崎駅につながる貨物線が入っています。川崎運河もすでにできています。鶴見埋め立ての初期の時代にあたります。ただし、このときに、京浜電気鉄道は道路の上からはずれて専用軌道上を走る高速電車になっているのがわかります。しかし川崎大師に行く大師線が道路の上を走っているのがまだ残っています。8 ページ(図 4C)では、埋め立てがかなり進行して、住宅や工場が増えていきます。9 ページ(図 4D)は、昭和 20 年、終戦のときです。埋め立てはほぼ完成し工場の立地が進んでいるのがわかります。これらの地図によって、川崎区一帯の都市化の状況を端的に知ることができます。最後が(図 4E)が昭和 41 年の改測図で、現代の状況に非常に近い地図ということになります。

戦前における電車の歴史を中心にしてお話をしました。ご清聴ありがとうございました。

以上



表-1

京浜急行電鉄関係路線網の形成過程

区 間	種別	キロ程	年月日	備考	区 間	種別	キロ程	年月日	備考				
大宮電気鉄道→京浜電気鉄道					日ノ出町一南太田町*					免	1.6	昭2.12.26	
川崎町一大師河原村	特	2.8	明30. 8.20	1	真金町一蒲賀*	開	29.9	5. 4. 1					
六郷橋一大師	開	2.8	32. 1.21		金沢八景一湘南逗子*	〃	5.7	〃					
(京浜電気鉄道と改称)			32. 4.25		真金町一日ノ出町*	〃	0.6	6.12.26					
川崎町一品川町	特	〃	32.11.28		鎌倉八幡一村木座*	失	2.4	8. 1.25					
大森海岸一大森駅	〃	0.8	〃		日ノ出町付近一桜木町*	〃	0.9	9. 9.13					
川崎町一神奈川町	〃	〃	33.11. 2		逗子町一鎌倉町*	〃	4.7	10. '9.19					
六郷橋一大森駅	開	〃	34. 2. 1		(京浜電気鉄道に合併)			16.11. 1					
蒲田町一羽田村	特	2.9	34.11.18		東京急行電鉄(旧京浜関係のみ)								
大宮一中瀬渡船場	〃	〃	〃		(京浜電気鉄道を合併)			昭17. 5. 1					
蒲田一穴守(旧)	開	2.9	35. 6.28		横須賀線ノ内一久里浜(仮)	開	4.1	17.12. 1					
六郷橋一川崎	〃	〃	35. 9. 1	品川一横浜	変	22.3	18. 6. 1						
南品川一八ツ山橋	特	〃	35.11.29	京浜蒲田一穴守	〃	3.9	〃						
大森海岸一八ツ山橋	開	〃	37. 5. 8	京浜川崎一川崎大師	〃	2.5	〃						
川崎一神奈川	〃	〃	38.12.24	川崎市大師西町一同越上新田	特	5.2	19. 3.30	6					
大宮一中瀬渡船場	失	〃	39. 5.29	川崎大師一産業道路	開	1.3	19. 6. 1						
羽田支線船場	〃	〃	39. 6.16	産業道路一入江橋	〃	3.0	19.10. 1						
品川町一青山	特	6.1	41. 6.19	林一衣笠*	免	1.0	19.12.22						
鶴見一小机	〃	13.8	43. 2.17	入江橋一桜木	開	1.2	20. 1. 7						
野崎新田一鶴水新田	〃	〃	45. 4.18	稲荷橋一穴守*	開	1.0	20. 9.27						
青山南町一千駄谷	〃	2.6	大 1.10.30	(京浜急行電鉄に譲渡)			23. 6. 1						
鶴見一小机	失	13.8	1.11.12	京浜急行電鉄(1)									
穴守(旧)一穴守(新)	開	0.9	2.12.31	(東京急行電鉄より分離)			昭23. 6. 1						
横浜市青木町一長者町*	免	4.6	13.10.14	[譲受線区・開業線]									
北品川一高輪	開	〃	14. 3.11	品川一蒲賀*		61.3							
川崎一川崎貨物駅	〃	0.5	14. 7.17	京浜蒲田一穴守*		3.9							
川崎市古川町地内	特	0.5	14.12. 2	京浜川崎一川崎大師*		2.5							
白金鎖町一千駄谷	失	6.2	15. 9. 4	金沢八景一湘南逗子*		6.3							
横浜市日ノ出町一長者町*	〃	1.3	昭 2.12. 6	横須賀線ノ内一湘南久里浜*		5.1							
京浜蒲田一五反田*	〃	7.7	3. 5.19	川崎大師一桜木		5.5							
高輪南町一白金鎖町	失	0.7	3. 7.17	[開未開業線]									
横浜市神奈川区高島町地内	特	0.2	4. 1.15	久里浜一三崎*		14.5							
神奈川一横浜(仮)	開	0.2	4. 6.22	飯塚一逗子*		16.5							
青木町一神奈川起点0.26km*	失	0.3	4.10.22	金沢文庫一鎌倉八幡*		7.3							
横浜市神奈川区高島町地内	特	0.2	4.11. 5	横須賀市林一衣笠*		6.1							
横浜(仮)一横浜	開	0.2	5. 2. 5	湘南逗子一逗子海岸*	開	0.4	昭23. 7. 3						
神奈川起点0.26km一 神奈川起点0.48km*	失	0.2	5.11. 8	塩浜一桜木	開	2.0	27. 1. 1	7					
横浜一日ノ出町*	開	2.8	6.12.26	稲荷橋一穴守*	休	1.3	27.11. 1						
大森海岸一大森	開	0.7	12. 3. 8	稲荷橋一羽田空港*	再	0.5	31. 4.20	8					
川崎貨物線	〃	0.5	13. 7.15	金沢文庫一鎌倉八幡*	失	7.3	32. 2.17						
(湘南電気鉄道と合併)			16.11. 1	高輪南町一芝草町*	受	1.0	33. 3.29	9					
(東京急行電鉄と合併)			17. 5. 1	京浜久里浜一野比*	開	2.7	38.11. 1						
湘南電気鉄道					小島新田一塩浜	休	1.2	39. 3.25	10				
生見尾村鶴見一大師河原村	特	8.7	大 8.12. 3	林一衣笠*	失	6.1	41. 2. 1						
総持寺一富士電気前	開	3.4	14. 6. 5	野比一津久井浜*	開	2.5	41. 3.27						
浅野セメント前一大師	〃	3.7	14. 8.19	津久井浜一三浦海岸*	〃	1.5	41. 7. 7						
富士電気前一浅野セメント前]	〃	2.7	14.10.16	品川一泉岳寺*	〃	1.2	43. 6.21						
瀬田村一同村八丁堰	特	2.4	14.12. 2	小島新田一塩浜	開	1.2	45.11.19						
(鶴見臨港鉄道に合併)			5. 3. 1	羽田空港一穴守*	〃	0.8	46. 1.22						
湘南電気鉄道					油壺一三崎*	失	3.6	45. 7.20					
横浜市一六浦荘村*	免	〃	大12. 8.27	逗子海岸一飯塚*	〃	16.1	47. 2.29						
長井村一三崎町*	〃	76.3	〃	京浜急行電鉄(2)									
逗子町一鎌倉町*	〃	〃	〃	三浦海岸一三崎口*	開	2.2	昭50. 4.26						
六浦荘村一鎌倉町*	〃	9.7	昭 2.11.15	川崎大師一小島新田	変	2.0	52. 5.10						
桜木町一日ノ出町*	〃	0.8	2.12.26	羽田空港一羽田空港口*	免	0.5	60. 7.24						

本表は『京浜急行八十年史』(pp.332-339)の記述を基本とし、公定の鉄道統計年報で補充した。

種別 特=軌道条例(法)による特許

免=地方鉄道法による免許

開=開業 廃=廃止

休=休止 再=営業再開

変=免許許譲渡 受=免許許譲受

失=免許許の失効許可

変=軌道を地方鉄道に変更

(備考)

\* 地方鉄道を示す。

1. 「鉄道統計年報」では明32.12.28

2. 野崎新田(能谷付近)一中村岡崎新地(多摩川畔)

3. 青木町は神奈川駅付近、長者町は現在の日ノ出駅東南方

4. 貨物線

5. 横浜市(南太田町)一横須賀市一蒲賀町一長井村一逗子町一六浦荘村(金沢八景)

6. 川崎大師一日本高野前

7. 川崎市に特許(別業線)を譲渡。

8. 羽田空港一穴守間は休止を継続。昭46.1.22廃止

9. 帝都高速鉄道交通集団(一京浜地下鉄道一東京地下鉄道、大 8.11.7 免許)の免許(未開業線)を譲受。

10. 昭45.11.19廃止

図 2 京浜急行電鉄の路線



六甲線一太郎間を走る本通原車  
高松宮太郎所蔵

都立開成通電車へ改造した  
京浜電気鉄道 車両デ1形2  
1942年 吉沢 明良蔵







图 4A 川崎駅 (明 14 測)・横浜区 (明 15 測)・羽田村 (明 14 測)



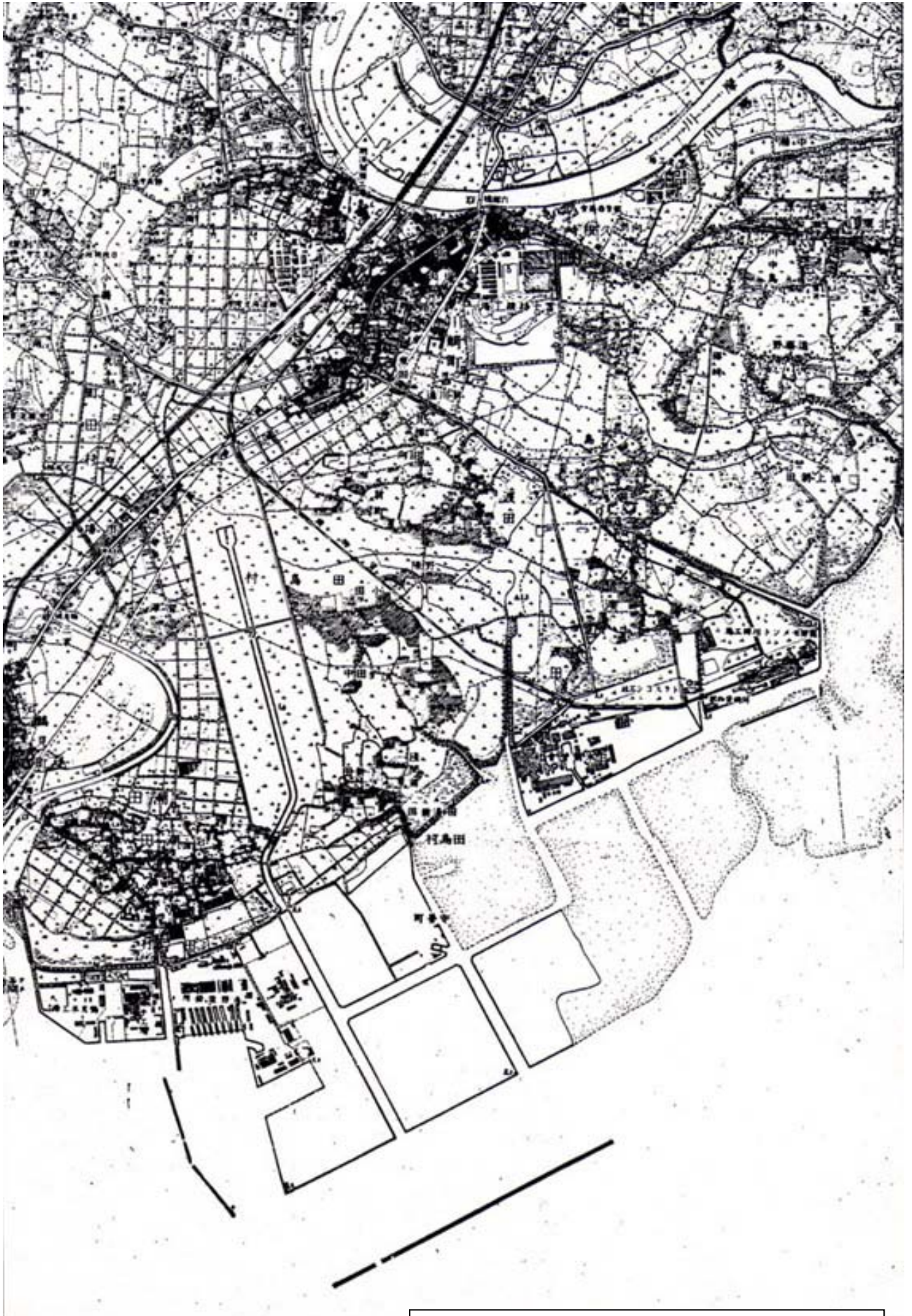


図 4B 川崎 (大 16 測 11 修)・横浜東部 (大 11 測)





图 4C 川崎 (昭 7 要修)



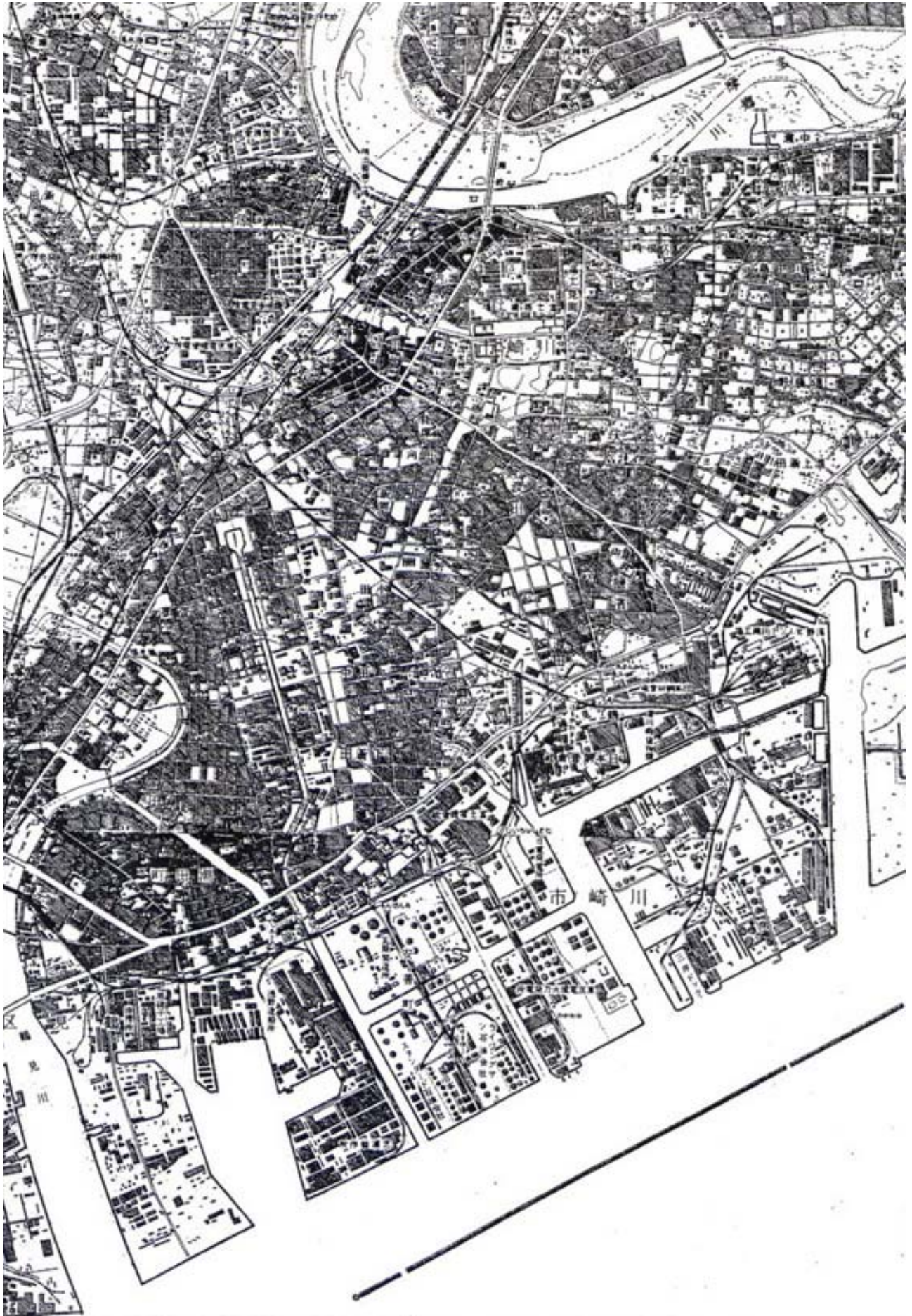


図 4D 川崎・横浜東部 (昭 20 部修)





図 4E 川崎 (昭 41 改 45 修) ・ 横浜東部 (昭 41 改 43 修)