

富士見の歴史講座 明治維新から「富士見」誕生までの近代と現代
第二回 平成26年6月21日(土) 10:00~12:00

鉄道を引こう！

生涯学習課文化財担当 隈本健介 氏

「鉄道を引こう！」という今回のテーマは、明治政府の大旗「殖産興業」（産業・資本主義育成という、国家の近代化）の流れの中で、この入間東部での「鉄道を引こう！」という計画・実行の話でした。

①川越馬車鉄道から川越電気鉄道へと名前が変わった理由のひとつに、日露戦争での馬の需要の話、②東上線の開通ルートの変更（あるいは引合い）の話、③三芳人車軌道のエネルギーが人であること、かつ第一次世界大戦後の不況の影響があったのではないかとの話、④立川急行鉄道の壮大な計画と、もし許可実施されていたならば水子貝塚はなかったであろうという話 等等、想像の世界でもあり、大変面白く受講することが出来ました。

今回の受講生は57名の大盛況でした。また、講師の隈本さんの仕事上の情報だけでなく、個人活動での情報収集と分析を踏まえての講義には、頭がさがり、感謝で一杯です。





今年は東武東上線の100周年に当たり、誕生日の5月1日には昔の列車を走らせ、大盛況だったそうです。また7月にもイベントのある話でした。

以下、レジメの大項目と一部補足でプロジェクターに映し出された映像の切抜を入れておきます。講義内容を思い出してください。

<レジメ>

はじめに

1. 東上線開通以前（東京と川越を結ぶ鉄道敷設の動き）

① 近世～明治初期 新河岸川舟運・川越街道

東上鉄道開通前の状況

- 川越は近世以来、新河岸川舟運という水路と、川越街道という陸路による2つの動脈によって江戸方面と結ばれていました。

② 明治28（1895）年3月 国分寺～川越（現在の本川越）間の川越鉄道開業

③ 明治34（1901）年5月 入間馬車鉄道（入間川～飯能間）開業

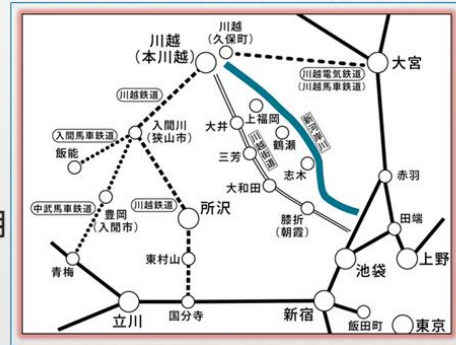
④ 明治34（1901）年6月～9月 中武馬車鉄道（入間川～豊岡～青梅）開業

⑤ 明治35（1902）年 川越馬車鉄道（川越久保町～大宮）会社設立

⑥ 明治39（1906）年4月 川越電気鉄道（川越久保町～大宮）開業

川越鉄道と川越電気鉄道の開通

- 明治35(1902)年
○川越馬車鉄道
(川越～大宮)
会社設立
- 明治39(1906)年4月
○川越電気鉄道
開通



2. 東上線開通までの計画（東京と川越を直接結ぶ鉄道の実現まで）

- 明治28(1895)年 川越鉄道延長計画（川越～駒林～志木～万世橋）
- 明治28(1895)年8月 毛武鉄道（小石川～池袋～白子～大和田町～大井～川越～松山～熊谷～太田～足利市）
- 明治28(1895)年12月 中武鉄道（万世橋～川越～松山～児玉～藤岡～高崎）
- 明治29(1896)年8月 「毛武鉄道会社改正線路不認可願」・・・大和田町・大井村・三芳町などから
- 明治29(1896)年10月 「毛武鉄道会社実測線路認可願」・・・志木町から
- 明治35(1902)年 日本興業鉄道
- 明治35(1902)年8月 京越鉄道（池袋～志木～鶴瀬～上福岡～川越（本川越））

3. 東上線の開通（東京と川越を直接結ぶ鉄道の実現まで）

- 明治36(1896)年12月 東上鉄道会社創立趣意書（巣鴨～白子～大和田～竹間沢～大井～川越～渋谷）
- 明治44(1910)年 東上鉄道株式会社設立（池袋～川越～寄居～渋谷）・・・この時、大和田町経由から、志木町経由に変更される
- 明治45(1911)年 「東上鉄道東京～川越間確定線に関する情願書」・・・大和田町から
- 大正3(1914)年5月1日 東上鉄道開業（池袋～志木～川越～田面沢）・・・同日に、志木駅、鶴瀬駅、上福岡駅開業
- 大正9(1920)年5月1日 東上鉄道と東武鉄道が合併（東武東上本線になる）

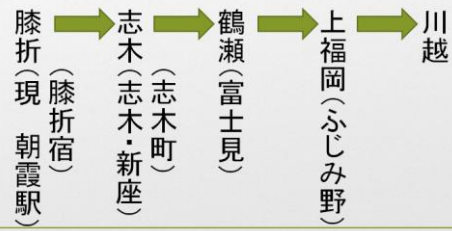
東上鉄道のルート変更

当初計画は膝折（現在の朝霞駅）から川越街道沿いのルート



東上鉄道のルート変更

その後、朝霞から志木町の近くを経由するルートに変更



東上鉄道水道谷地内工事図



東上鉄道水道後田之景



月見橋之景



柳瀬川富士士見橋之景



4. 東上線開通以降

東上鉄道開業後の新河岸川の舟運は、東上鉄道開通の影響と河川改修の影響もあって衰退していきました。

5. 三芳人車軌道（鶴瀬～藤久保～北永井～上富～中富）

東上鉄道開通約1年後の大正4（1915）年6月10日、忽滑谷藤三郎ほか9名により『三芳人車軌道敷設申請書』が内務省鉄道院宛に出願するため、埼玉県に提出されました。

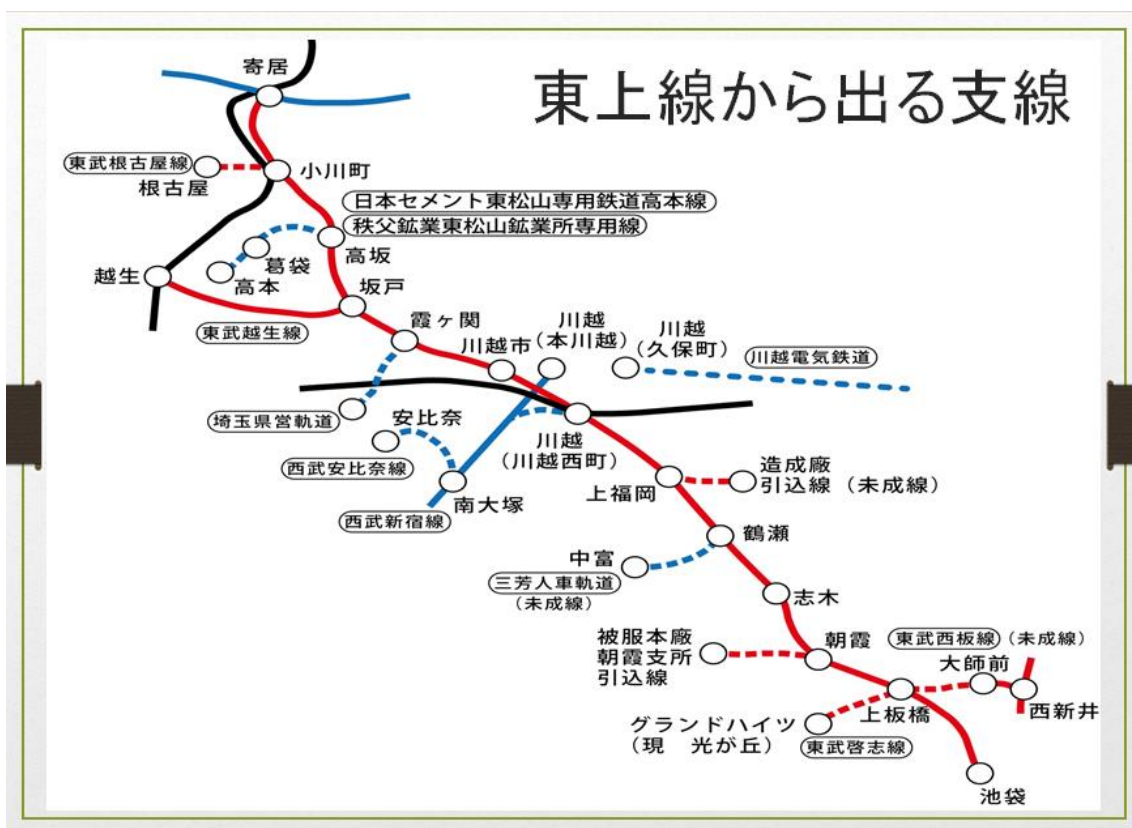
- ・大正5（1916）年2月21日 特許認可。事業者には『特許状』交付される
- ・大正8（1919）年6月18日 埼玉県から鉄道院に対して、三芳人車軌道の会社は有名無実の状態であり、事業遂行の見込みが立たないとして、特許取消についての上申が提出されました。

三芳人車軌道の計画

- 東上鉄道開通約1年後、大正4（1915）年に東上鉄道と三芳町上富を結ぶ「三芳人車軌道」が計画されています。
- この「三芳人車軌道」は特許を取得したが、実現しなかった軌道です。

三芳人車軌道の計画

- 知名度は極めて低く、三芳町史、富士見市史、埼玉鉄道総合年表にもその名前を見ることはできません。



6. 立川急行鉄道我孫子線（立川～所沢～多福寺～鶴瀬～水谷～与野～越谷～我孫子）

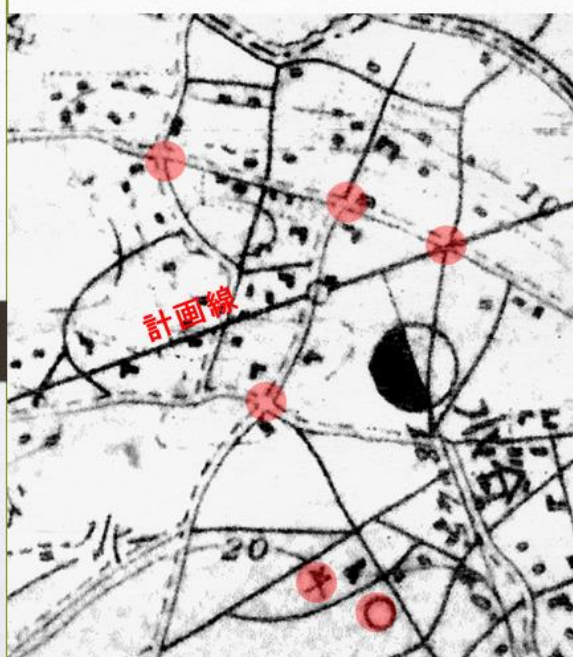
- ・昭和2(1927)年6月9日 小田原市の益田信世ほか12名により『電気鉄道敷設免許申請書 立川急行鉄道』が、会社設立予定地の東京府に提出されました。
- ・昭和3(1928)年12月27日 我孫子線・国府津線とも不許可

立川急行鉄道我孫子線の計画

- ・「立川急行鉄道 我孫子線」は多摩地域の中央本線立川駅から北上して狭山丘陵を通り抜ける。
- ・現在の西武池袋線と西所沢駅で接続して所沢市北部、三芳町の多福寺を通り、東武東上線と鶴瀬駅で接続。
- ・鶴瀬駅から富士見市水子地区、南畑地区、志木の宗岡地区を通して東北本線与野駅に接続。

立川急行鉄道我孫子線の計画

- ・さらには千葉県柏方面に向かい、常磐線我孫子駅(千葉県我孫子市)まで至る、全長46哩75鎖(約75.5km)、軌間3呎6吋(1067mm)の電気鉄道として計画された。



7. その他の鉄道計画

鉄道計画、その後	鉄道計画、その後
- 東上鉄道は大正9(1920)年に東武鉄道に買収され、東武東上線(東上本線)となる。 - みずほ台駅・ふじみ野駅が開業し、昭和62(1987)年には有楽町線、平成20(2008)年には副都心線、平成25(2013)年3月には副都心線を経由して東急東横線と相互乗り入れが実現。 - 都心方面との連絡は便利になっている。	- しかし東西方向を結ぶ路線は、実現していない。 - 県内の所沢・さいたま・越谷を結ぶ東西交通ルート(LRT)の構想。 - ひとつは、所沢からみずほ台を経て浦和・越谷方面に向かう路線。 - もうひとつは、ふじみ野から大宮を経て浦和・美園方面に向かう路線。

以上です。