

地下鉄の父

早川徳次

1881-1942

地下鉄博物館所蔵



揺るぎなき信念のもと
幾多の困難を乗り越え
東京に地下鉄を建設した早川徳次。
人生を懸けて挑んだ地下鉄は、発展を続け
没後70余年の歳月が流れた今、
首都の大動脈・東京メトロとして
日々多くの人々を運んでいる。



開業当時の地下鉄上野駅 『東京地下鉄道史』(昭和9年)より

政治家を志して上京し 鉄道の重要性に目覚める

早川徳次は、1881(明治14)年、東八代郡御代咲村(現・笛吹市二宮町)に早川常富の四男として生まれた。山梨県中学校(現・甲府一高)から第六高等学校(現・岡山大学)に進むも、病気で中退。回復後、あらためて早稲田大学法学科に進んだ。

村長であった父と県議会議員を務めた長兄と同様に、自らも政治家を志し、在学中に後藤新平の書生となり27歳で大学を卒業すると同時に、後藤が総裁を務める南満州鉄道(満鉄)に入社。ここで鉄道の重要性を認識し、一転、鉄道の世界で身を立てることを決意した。後藤が通信大臣と鉄道院

総裁を兼任したのを機に、自らも満鉄を辞し、後藤の紹介で鉄道院中部鉄道管理局に入局。鉄道の全てを知りたいと自ら申し出て、新橋駅で改札係や手荷物係など現場の仕事に携わった。

遺憾なく発揮された経営手腕

こうした徳次の姿に才気を見出した同郷の先輩・根津嘉一郎は、1909(明治42)年、自らが社長を務める東武鉄道に彼を招くと、1911(明治44)年には佐野鉄道、翌年には大阪の高野登山鉄道の立て直しを任せ、徳次は期待に応え、両鉄道を見事に再建。鉄道経営の手腕を発揮した。

1914(大正3)年、「鉄道と港湾との関係」を研究するため、欧米視察に出た徳次を待っていたのは、ロンドン

での地下鉄との運命的な出会いであった。当時、東京の交通を一手に引き受けていた東京市営電車は「東京名物満員電車」と揶揄されるほどの混雑。この時、徳次は都市交通の未来は地下鉄にあると確信したのであった。

地下鉄の建設に邁進

2年後に帰国した徳次は、「昔、海であった東京は地盤が軟弱で地下鉄建設は無理」と口をそろえる専門家を相手に、その実現の可能性を実証するため、地質や湧水量を調査。その結果、軟弱な地層の下に強固な地層があることが判明する。

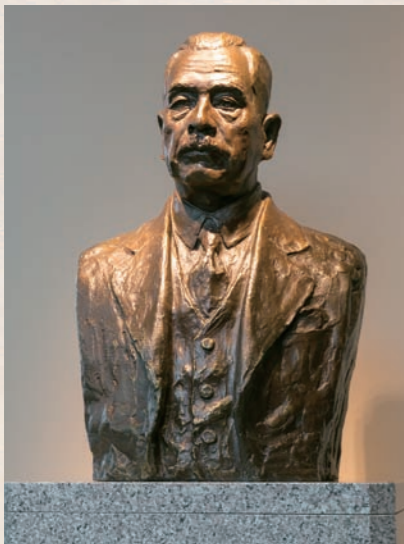
地下鉄計画に賛同した財界の大御所・渋沢栄一らの援助を受けて創設した東京軽便地下鉄道株式会社(1919(大正8)年、地下鉄営業免許が下りると、翌年社名を「東京地下鉄道株式会社」と変更し、常務に就任した。関東大震災が襲ったため、上野〜浅草間2.2キロの工事が始まったのは1925(大正14)年であった。その後、2年3カ月の歳月をかけ1927(昭和2)年12月30日、東洋初となる地下鉄が開業した。



開業当日の上野駅 乗車待ちの長蛇の列ができた『東京地下鉄道史』(昭和9年)より

「東京メトロ」の礎を築く

順次路線延長を進めていった東京地下鉄道(株)にあつて徳次は、安全第一を掲げて全鋼鉄製車両、ATS(自動列車停車装置)などの導入を進めると同時に、「社員読本」による社員教育にも力を入れた。多方面で頼まれなる手腕を発揮した徳次を、社員は皆、心から慕ったという。1940(昭和15)年、社長に就任するも、東京横浜電鉄(後の東急)・五島慶太との経営権闘争に敗れる形で同年8月に社長の座を退いた。引退後、故郷・山梨へ戻り、後進の指導をすべく青年道場の建設に着手したが、1942(昭和17)年、志半ばで急逝する。享年61歳。甲府一高、早稲田大学を通じて後輩であった石橋湛山(後の第55代内閣総理大臣)は、甲辞で徳次の偉業を讃えている。



安全第一を考え、地下でも目立つ明るいレモンイエロー色を採用した日本最初の地下鉄車両1001号車(上)と早川徳次像(下)。いずれも地下鉄博物館(東京メトロ東西線葛西駅高架下)に展示

取材協力 地下鉄博物館

記事監修 山梨大学 名誉教授 齋藤康彦