

明治五（一八七二）年に日本で初めての鉄道が走ってからは、各地で鉄道の建設が始まった。近代化が加速する東京を支えたのは、物資の輸送を目的に建設された甲武鉄道。田畑の真ん中に敷設された日本で三番目の直線線路は、のちに都心部への大動脈となった。

※「土木・建築偉人伝」は、今号から近代日本の「礎」をつくった人達をご紹介します。

二五キロメートルの直線線路によって、新しい武蔵野を誕生させた偉人

仙石貢

Mitsugu Senjoku

「一八五七年～一九三二年」



甲武鉄道開業時の沿線風景

江戸時代から八王子宿を中心とする周辺の村々では主に、絹の原料となる蚕やその飼料となる桑、あるいは茶など商品作物の生産がさかんに行われていた。

明治22（1889）年4月11日、後に中央線となる甲武鉄道が内藤新宿駅と立川駅間の27.2キロメートルで開通した。内藤新宿より中野・境（武蔵境）・国分寺の3駅を経て、立川までを約1時間で運行するルートである。なんとこのうち25キロメートルが直線線路で、このルートを提案したのが仙石貢である。

仙石は1857年、高知県に生まれ、東京帝国大学理学部土木工学科を卒業後に東京府庁に入り土木掛として技術者の道を歩み始める。北関東、東北の鉄道工事を担当したのち、民営の甲武鉄道会社が運営する新宿～立川間の鉄道工事を担当することとなった。しかし、機関車の煙による健康被害や街道沿いの車夫への影響から、ルートがなかなか決まらずにいた。そのため、賑わいの少ない田畑の真ん中に直線線路を通すという従来の常識を覆したルートとなった。

甲武鉄道沿線は当初は田畑ばかりであったが、軍事施設の設置、商店の増加、住宅化など目覚ましい発展を遂げていった。

甲州街道沿い、青梅街道沿いには大正に入ってから京王線、西武線が通ることになる。



甲武鉄道開業時、沿線の名所旧跡を紹介した錦絵。新宿から出発した甲武鉄道が武蔵野の遠地に進み、その沿線に賑わいが生まれていることが表現されている。

「蒸気車往復繁栄之図」提供：（一社）ジャパンアーカイブズ

玉川上水に近いルートを通り、人荷の輸送を行っていた甲武鉄道の車両。玉川上水の桜が見ごろの時期には大勢の花見客が甲武鉄道を利用したという。

また、全国的に広がる鉄道は地域ごとに特色を持ち、都心部近郊区間では、蒸気機関車より電気機関車（電車）のほうが有用であることが明らかとなり、明治三十七（一九〇四）年に甲武鉄道は普通鉄道では日本初となる電化に踏み切り、電車運転を開始した。

仙石貢は甲武鉄道の敷設後、信越線横川～軽井沢間のアプト式軌道実施についての提案や新橋～上野間の高架線連絡の調査に従事し技術者としての実績を残す。更に鉄道建設改良の長期計画や南満州鉄道会社設立など政治的な立場に

も多く関わった。

このように仙石は技術者・事業者・政治家と三つの面から鉄道事業をけん引し、近代交通を発展させたその功績は大きい。

幕末の土佐に生まれ、政界の人々と関わる中でその素質が磨かれたことは間違いなく、日本の鉄道史においては井上勝に次ぐ人物と言える。そんな彼の性格は過激であったといい、甲武鉄道敷設時に、反対意見にカッとなって一気に直線をひいた、ルートが決まらずに規定を投げたところが今のルートの直線になったという逸話がある。しかし、この二五キロメートルに及ぶ鉄道が東京都心の近代化、更に郊外の都市化を加速させたことは紛れもない事実といえる。