

第五回

鉄道事業

歴史探訪

産業

埼玉

ぶぎん地域経済研究所 取締役調査事業部長 松本 博之

1. 明治政府の鉄道事業と埼玉県

埼玉産業歴史探訪シリーズ第5回は「鉄道事業」を取り上げる。埼玉県の鉄道事業は、現在の高崎線にあたる「東京～高崎」間の鉄道敷設を殖産興業の視点から最重要路線の一つとし、政府や民間資本共に維新直後から構想したという歴史を持つ。その後は、県内各地と東京都内を結ぶ多くの民営鉄道が建設され、貨物や旅客輸送によって県内産業の発展をもたらした。本稿では鉄道事業の明治、大正期を中心に発展の歴史を俯瞰する。

鉄道事業の紀元

わが国における鉄道事業の紀元は、1869（明治2）年11月10日である。その日の廟議で明治政府は鉄道敷設計画を次のように決定した。

「幹線ハ東西両京ヲ連絡シ、枝線ハ東京ヨリ横浜ニ至リ、又琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ、別ニ一線ハ京都ヨリ神戸ニ至ルヘシ」

東京と京都を結ぶ東西両京間の幹線鉄道と、東京～横浜間、琵琶湖近傍～敦賀間、京都～大阪～神戸間の支線を敷設することが決定された。しかしながら東西両京間の幹線鉄道の路線が決定されないまま、東京～横浜間の鉄道は、支線として敷設されることになった。

翌70年から敷設工事は始まった。まず東京～横浜間が、続いて大阪～神戸間が着工された。72年（太陽暦10月14日）に、鉄道敷設の願いが結実する。政府は開港場横浜～首都東京間を結ぶ路線を全国に鉄道網を張り巡らせるための端緒にしたいと考えていた。

幻の中山道幹線鉄道計画

東京と京都を結ぶ路線を幹線として、当初は、東海道を採用すべきと考えられており、東京～横浜間の路線も東海道線の一部をなすものだった。しかしながら70年6月の政府・工部省による東海道の視察調査の結果、翌71年東海道経由よりも中山道経由とするべきという調査内容がもたらされた。

□東海道は陸運・海運ともに便利な場所が多く、高価な物品や至急輸送を必要とするもの以外は、鉄道以外の安価な輸送手段が選ばれるであろう。

□東海道よりも交通の不便な中山道に鉄道敷設を優先させるべきだ。

という内容であった。

(中山道の建設費については調査していなかったが、東海道とは大差がないものと見込んでいたと、言われている。)

次に政府は74年、建築師長の御雇外国人リチャード・ボイルに対して、中山道調査を命じた。ボイルは2回にわたって中山道調査を行った。76年9月に提出された上申書では、東西幹線は中山道を経由することを推奨した。中山道は道路事情が悪く、鉄道を敷設すれば広大な内陸部の開発ができ、また、支線を多く加えることで、南北にも鉄道網の広がり期待できる、という内容であった。

ボイルは中山道経由の幹線鉄道のうち東京～高崎間については、新橋～王子～赤羽～蕨を経て大宮へ至る。大宮から熊谷を経て高崎へ着工し、将来、東北方面へ線路を敷設する場合は、大宮を分岐とすべきだと提言していた。

一方で、開拓史雇アメリカ人ジョセフ・クロフォードは、80年12月に東京～高崎間鉄道の路面調査を実施、ボイルと異なる路線構想を提出した。それによると、小名木川(現江東区)を起点とし、千住、岩槻、忍(現行田市)、熊谷、深谷、本庄を経て高崎と前橋の中間に達するようにし、東北方面の分岐は、岩槻として青森への鉄道敷設を進めるべきとしていた。東京～高崎間の路線については、最終的に当時の鉄道局長井上勝の決断によりボイル案が採用されることになる。

中山道幹線が存在感をまして行く中で、政府は83年に高崎～大垣間の鉄道敷設を決定

し、工部省に対してルートを選定に入らせた。詳細は後述するが、これには日本最初の民設鉄道会社、日本鉄道株式会社(以下、日本鉄道)が政府の工事代行という形での東京～高崎間に着手するという事態を受けていた。

政府が83年8月6日に中山道幹線の建設を内定させた。遅れていた東西両京間の幹線鉄道の敷設が具体化していった。工事は両端から着工され、測量と工事を並行して行っていた。測量が進むにつれて、様々な問題が発生してくるのであった。

東海道への路線変更

こうして工事が進む中山道幹線であったが、当初から碓氷峠、木曾川や長良川などの難工事が予想されていた。中間区間の測量の結果、予想以上の難工事となり、建設費もかさんで、工期も長引き、開業後も列車の速度も遅く費用が増大することが判明した。

実はこの前後から、鉄道局内部では、東海道経由への路線変更が画策され始めていた。鉄道局内部による詳細なる東海道路線の調査の結果、工事の容易さ、工期の短さ、経費の安さ、開通後の所要時間の速さ(東京～名古屋間、中山道線19時間、東海道線13時間)を目の当たりにして井上勝は、東海道線への路線変更を決める。その意向を持って、まず中山道経由を主張していた軍部への路線変更の了解を取り付けるため山県有朋(長州藩の先輩後輩となる)に面談した。事前に説明をして路線変更の内諾を得て、軍部からの異論がでないようにして伊藤博文総理へ提出した。1886(明治19)年7月19日閣令第24号において中山道から東海道への変更が布告され、中山道幹線計画は幻となった。

日本鉄道の発足

民間資本によって鉄道敷設を目指した動きは、明治初頭からあった。その動きは、幾つかに分派されるが、岩倉具視の仲介などがあって、最終的にはこの日本鉄道に収斂していく。鉄道敷設を目指した民間（多くは華士族）らは、彼らに対する授産政策と密接に関連していた。日本鉄道の設立も同様の趣旨と動機に基づくものだった。

しかしながら鉄道事業は、国において進めるという方針であった政府は東京～横浜間と京都～神戸間の鉄道を建設した。そして当初から懸案であった東西両京間の幹線鉄道の計画を取り上げ、前頁に述べたように中山道などの調査を行っていた。

さて、西南戦争など一連の反乱が終わり、ようやく政府も殖産興業政策に積極的になり、鉄道敷設に対する態度も同様に積極さを取り戻した。しかし、西南戦争後のインフレによって、莫大な額の資本投下が求められる鉄道敷設を大規模に行う財政能力を、当時政府は持ち合わせていなかった。一旦、決まっていた「東京～高崎」間の工事着手を政府が1880（明治13）年末になって、取り消したのである。官設の鉄道事業が立ちゆかなくなるという事態に直面する。

ここで、再び民間資本による鉄道敷設の計画が台頭し始めてきたのである。救世主のごとく現れたのが、日本鉄道であった。日本鉄道は、埼玉県で最初に開業した鉄道で、日本最初の民営鉄道でもあった。

81年8月11日、日本鉄道に鉄道営業の仮免許状が下り、その第一区線東京から高崎を経て前橋（利根川手前）までが敷設されることになった。上野～高崎間の鉄道は、全国的

に見ても極めて重要な路線と考えられ、明治初年代から建設が急がれていた。東京と蚕糸業地帯とを鉄道で直結させ、その後に横浜港まで延伸させることが、わが国の経済発展につながるとの考えからであった。

政府の立場からすれば、日本鉄道の設立は、これまで計画された東京～高崎間（～青森間）の鉄道敷設を、民間資本によって、やっと実現されるということの意味しており、第一区線として、計画された東京～高崎間は、中山道幹線の一部として、早くから計画されていた。同社が中山道幹線の一部を建設することで、政府は同社に対して最大級の手厚い保護、支援を実施した。日本鉄道が民間資本とは言え、「半官半民」として形づけられることになった。

82年9月、東京～高崎間の鍬入れ式が、川口で行われた。当時の調査報告書によると、第一部は品川～川口間、第二部を川口～熊谷間、第三部を熊谷～前橋間とし、3部に分けて建設されるべきとしていた。しかしながら品川起点が確定していなかったため、土地が平たんで、工事が容易な川口～熊谷間から着工されることとなった。

83年7月には、上野から王子に続いて浦和・上尾・鴻巣・熊谷の県内4駅、10月には深谷・本庄の6駅が開設された。上野～本庄間が開通し、翌84年には高崎まで開通した。後世に「鉄道の街」と言われるようになった大宮には、まだ駅は無かった。

開設当初の列車は、上野～高崎間は4時間もかかっていた。それでも乗合馬車に比べると旅客の収容能力は大きく、速度も4倍近くなり県民の利便性は大きく向上した。

第二区線、大宮分岐、東北線が開通

日本鉄道では、第一区線が全通すると、次

2. 埼玉県における民営鉄道の発展

1884(明治17)年に日本鉄道の上野～高崎間開通以後の明治時代の鉄道事業の動きを概観すると、86～90(明治19～23)年を「第一次鉄道企業熱」、93～97(明治26～30)年を「第二次鉄道企業熱」と言われているように、この時期、玉石混交ながら全国で相次いで鉄道敷設の申請が出された。ただし実際に敷設工事がなされ営業の開始まで漕ぎついたのは少数派で、申請時点で却下、敷設許可を得ながら工事完成に至らなかったなどが多数あった。

埼玉県内を見ると、この時期に鉄道敷設について脚光を浴びたのが川越町(現、川越市)である。川越町は、江戸時代には川越藩の城下町として栄え、廃藩置県において一時、入間県の県庁所在地となるなど、埼玉県南西部の産業、経済そして物流の中心地であった。後半は川越をめぐる鉄道事業から筆を進める。

合従連衡の末に誕生した西武鉄道

その最初が1895(明治28)年に東京府国分寺～川越間の29.7km(現、西武鉄道国分寺線と同新宿線の一部)として開通した川越鉄道である。これは既にあった甲武鉄道(新宿～八王子間、89年8月11日開通)の支線として敷設された。軌道を同じくしていた両鉄道は、直通運転も実施されていた。これによって川越の人たちは座ったまま東京都内へ行くことができるようになった。甲武鉄道と川越鉄道との友好関係は、1906年の鉄道国有化法によって甲武鉄道が国有化されるまで続いていく。

次に川越をめぐる鉄道会社として、1902年の川越馬車鉄道会社の設立がある。同社は03年10月に川越電灯会社を買収し、電気供給事業を兼営する川越電気鉄道となった。その後、06年に川越久保町～大宮駅西口までの12.9kmに電車営業を開始した。大宮～川越間が約45分かかった。川越電気鉄道は、沿線住民から「川越電車」や「チンチン電車」などと呼ばれ親しまれた。その後、川越電気鉄道は、電力業界の弱肉強食という時代の波にさらわれ22(大正11)年に帝国電灯に合併

され鉄道・軌道部門が分離された、旧西武鉄道が誕生する。旧西武鉄道は、その後、これまでに合併した各社の開業線に加え免許や特許を継ぎ足すことで、現在の西武新宿線を形作っていく。

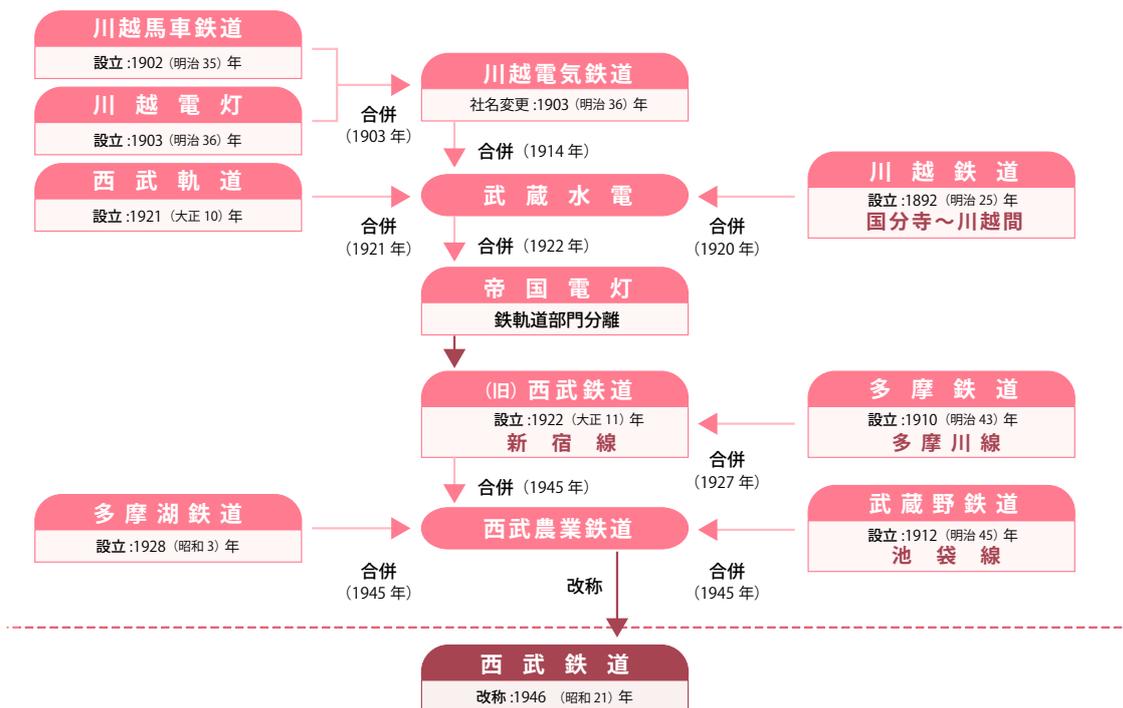
川越町に続いて、飯能町の出身者が中心となって11(明治44)年2月に武蔵野軽便鉄道の設立認可が申請された。明治末期の飯能町は、川越町に次いで所沢町などと並ぶ経済的な地位にあり、木材や砂利、織物などを特産としていた。武蔵野軽便鉄道は、こうした特産品を東京への流通手段の確立を目的としていた。

路線は山手線巣鴨駅を起点(後に池袋駅に変更)とし、長崎村、石神井村、大泉村等を経て所沢町で川越鉄道を横断して飯能町までの40km超の路線であった。

13(大正2)年4月に敷設工事に着手、15年4月15日に池袋～飯能間、全線開通を見る。これが現在の西武池袋線を経営する武蔵野鉄道である。将来的に西武鉄道として一つになる武蔵野鉄道と旧西武鉄道が昭和初期にはライバル関係であったことは、面白い。

39(昭和14)年に武蔵野鉄道に追い風が吹く。東京の市電(現在の都電)の路線が池袋～護国寺間で開通したことで、池袋駅の

合従連衡の末に誕生した西武鉄道



(出所:「写真で見る西武鉄道100年」より当研究所作成)

“ターミナル化”が進んだ。交通の要衝となった池袋駅では、武蔵野鉄道を利用する乗降客が急増したのである。42年ごろになると資本的に武蔵野鉄道は、旧西武鉄道を大きく凌駕するようになってきた。戦争を経て45年9月に、旧西武鉄道と武蔵野鉄道の関係が大きく変わる。この前に既に資本的には、一体となっていた武蔵野鉄道が旧西武鉄道を吸収合併することとなった。時節柄、食糧増産という目的で設立された農業会社もいっしょにすることとしたため、西武農業鉄道という名前で合併が成立した。被合併会社となった旧西武鉄道の名前、「西武」と社章を残して、新たな西武鉄道がスタートしていった。

養蚕地帯と東京を結ぶ東武鉄道

埼玉県内の鉄道事業の歴史を考える上で現在の県西部の西武鉄道に行き着く流れと同時に、もう一つの民営鉄道事業の流れとして東武鉄道がある。

東武鉄道も前述の1893(明治26)年から97年までの“第二次鉄道企業熱”期に設立されている。95年に東京・本所～千住～粕壁～久喜～羽生～館林を経て足利に繋がる関東の養蚕地帯の中心を貫く新たな鉄道敷設の計画をしたのが始まりである。日本鉄道の第一区線、第二区線と両毛鉄道線で作られる三角路線の間隙を縫って走る、まさに武蔵国の東を北上するという計画の路線であった。新会社の社名は「東武鉄道株式会社」となった。

東武鉄道は北千住から久喜間で県内に草加、

越ヶ谷（現北越谷）、粕壁（現春日部）、杉戸の5駅が設置され、99年に営業運転を開始した。次いで新田、蒲生、武里、和戸の4駅を開業させた。その後、1907年8月に利根川を越え足利に至るまで敷設し、当初の予定路線の全線を開通させると、営業収支も大幅に改善に向かっていった。

東京から上州、上越を目指した東上鉄道

もう一つの東武鉄道に関連した路線で明治時代に動き始めたのが、現在、東上線という名でお馴染みの東上鉄道である。東上鉄道は都内の事業家たちが中心となって1903(明治36)年に仮免許申請を行った。路線は北豊島郡巣鴨を起点として、池袋～上板橋～北足立郡白子村（現和光市）～川越～比企郡松山町（現、東松山市）～大里郡花園町（現深谷市）～児玉郡児玉町（現本庄市）～高崎～渋川町（現渋川市）に至るものであった。その上で、第2期工事として、新潟県長岡町（現、長岡市）までを計画していたのである。「東京から武州を経て上州(群馬県)、その後は上越(新潟県)までをつなぐ」という理想から“東上”鉄道という名前になったと言われている。

しかしながら、最初から敷設のための資金集めに苦慮していた発起人たちは、既に鉄道経営で実績のあった東武鉄道の根津嘉一郎社長に対して「社長就任」の依頼を行ったのである。もともと東上鉄道は、本社を東武鉄道本社内に置いており、東武鉄道とは“親戚”みたいなものであった。

当初、東上線の開通は、14（大正3）年5月1日で、池袋～田面沢（現川越市駅）間33.5キロであった。寄居までは35年に開通を見ている。20（大正9）年9月には、東武鉄道によって、東上鉄道は吸収合併され、

「東武鉄道東上線」として面目を新たにした。

熊谷駅を起点に東と西が合併した秩父鉄道

1883（明治16）年日本鉄道第一期線が本庄まで開通すると、秩父地方と日本鉄道線をつなぐため86年に秩父～本庄間の新道が開削された。ただこれに満足できない秩父地方の地元有力者達が鉄道期成同盟を結成し、94年に「上武鉄道株式会社創立願」を提出した。

当初は、起点として本庄、深谷、熊谷が候補としてあがったが、熊谷でしか資金が集まらず91年上武鉄道の建設工事が熊谷起点に着工された。1901年10月、まず熊谷～寄居間が完成した。そしてようやく14年10月には大宮町（現秩父市）まで全線開通した。16年1月には大宮町が秩父町と改称、上武鉄道は、同年2月の株主総会で秩父鉄道と改称することとなった。

さて、一方の熊谷から東、行田・羽生方面はというと、10年10月14日、羽生町の商人や地主などの有志によって北武鉄道の設立が出願された。出願路線は、羽生町から忍町行田を経て国有鉄道熊谷駅に至る14.5kmであった。しかしながら資金のめどが立たず、工事竣工期限の延期を再三にわたって余儀なくされた。ようやく21年3月23日に羽生～忍（行田）間が開業した。北武鉄道は、22年7月27日に羽生～熊谷間を全通させた。同年、秩父鉄道は、東武線羽生から高崎線の熊谷まで開通していた北武鉄道を合併して、今日の秩父鉄道の姿となっていく。

醤油業者に支えられた千葉県の鉄道、東武野田線

東武野田線(現東武アーバンパークライン)の発祥が千葉県営鉄道であることを知る人は多くないだろう。千葉県は、野田町の醤油醸造業者から舟運だけに頼る物流の不便さの申し出を受け入れ、1910(明治43)年8月に葛飾郡千代田村(現柏市)～野田町(現野田市)間に千葉県営の鉄道を敷設することを計画した。建設費を県債として募集し、翌11年千葉県軽便鉄道の柏～野田町間の14.7kmが開通した。

21(大正10)年、千葉県は路線維持を前提に鉄道の払い下げの方針を打ち出した。実は醤油醸造組合が野田町～船橋間の直通運転を行うことを企画して、地元政界にロビー活動を展開していたのである。路線の運営と柏～船橋間の新線の敷設を目的に北総鉄道を立ち上げていた。

23年2月北総鉄道は、柏～船橋間19.6kmの工事に着手する(24年12月工事完了)とともに、8月には県営鉄道を譲り受け、北総鉄道野田線として柏～野田町間14.7kmとして営業を開始した。

その後、26年には、野田醤油の取引先が多かった東北地方への貨物輸送を強化するために、野田町から西に延伸して国鉄東北線の大宮駅に接続する新線の敷設を計画していく。24年12月に柏～船橋間の延長工事を終え、続いて26年には野田から粕壁を経て大宮に至り、東北線に接続する路線を計画した。29年11月には大宮～粕壁間が開通し、30年10月、大宮～粕間の直通電車が運転された。この路線延長によって、総武鉄道株式会社と名前を改めた。

戦時下の44年3月であった。総武鉄道株

式会社によって経営されていた路線が戦時下交通調整の必要から、東武鉄道会社に合併され、東武野田線として経営されるようになった。

川越線敷設と幻の「川越中央駅」

川越線は、大宮駅から川越駅を経て、八高線高麗川駅を結び、またさらに東飯能駅にいたる延長36.1kmである。敷設について、川越商工会議所は、1920(大正9)年3月、八王子の関東商業会議所連合会において、大宮～川越を経て八高線の駅に接続する国有鉄道の敷設を要求する議案を提出している。昭和期に入り、川越商工会議所の誘致運動は熱を帯びてくる。川越の経済界が結束して、政府に要求をしている。

最初の予定では、38(昭和13)年に全通する予定であったが、日中戦争(37年盧溝橋事件により)で鉄道敷設に必要な資材や労働力の調達が進まなかったのが要因となり、2年遅れの40年ようやく開通した。

川越線は大宮を起点に、川越や高麗川などを経て八高線の一部東飯能駅、東飯能～八王子間、横浜線八王子～東神奈川間へと、既設路線とつながり東京を包む環状線を構成している。その上で東北線、中央線や東海道線などの幹線鉄道を連ねて新たな輸送路を開いたという意味付けから、国防上の効果は非常に大きいとされた。

川越線開通により、既存の私鉄駅との駅名が問題となった。36年川越市長は、新線の名称を「川越線」とし、新駅の名称を「川越駅」とすることを陳情している。また翌年には、川越商工会議所は、国鉄川越線の川越駅を「中央駅」として、私鉄の各駅を川越駅に統一することの請願書を提出した。

そこで川越市の政財界では、国鉄川越線の
新駅を中央駅として、市内にある東武東上線
の川越市駅、川越西駅、旧西武鉄道川越駅（現、
本川越駅）などを合同して、一駅で連絡でき
る「川越中央駅」構想を出した。しかしなが
ら東武東上線の川越西町駅や旧西武鉄道川越
線の川越駅（現、本川越駅）周辺の反対運動
によって取りやめとなり、川越中央駅構想は
幻となった。

県南部の人口増加により「省線」京浜東北線の誕生

現在の京浜東北線は、1914(大正3)年12
月20日に東京駅開業と同時に東海道本線東
京駅～高島町駅（横浜市内、廃駅）間で営業
を始めた“高速電車”の京浜線が始まりとな
る。

わが国の鉄道史において、最初的高速電車
と言われているのは、1904(明治37)年に甲
武鉄道（現 JR 中央線）の飯田町～新宿間に
運転を開始した電車である。しかしながら、
この京浜線の電車こそが、高速で大量輸送を
実現させた本格的な設備を持った高速電車で
あったとされる。京浜線とは通称で、路線と
しては東海道本線である。既存の路線に沿っ
て電車専用線を増設し複線化させ、その上で
専用の駅も設置した。実質的には新線として
敷設されたこの路線は、便宜的に既存の「列
車線」とは区別され「電車線」と呼ばれた。

開業直後の半年間は技術的なトラブルに見
舞われたが、その後は短い運行間隔が受けて
利用客を伸ばしていった。28(昭和3)年には、
東京～赤羽間にも運転区間を拡大させた。

さて埼玉県内においては、高崎線（日本鉄
道第一区線）の開通によって県南部は東京都
内との連絡の利便性が格段に向上し、結果と
して通勤者の輸送利用の需要が増加していっ

た。そのため1892(明治25)年には上野～大
宮間の複線化が完成し、京浜線の運転開始か
ら間もない1915(大正5)年には県南部の町
長らが赤羽～大宮駅までの電車線敷設の要望
している。22年には、この沿線の21か町村
で、大宮～赤羽間電化促進期成同盟が組織さ
れた。幸いにも鉄道省もこの要望に対して積
極的な姿勢を見せ、25年には一日70往復の
電車線に敷設構想を明らかにしている。しか
しながら関東大震災によって、活動は一時頓
挫するが、26年になって大宮～赤羽間に電
気機関車を運転させようという鉄道省の方針
が提出された。

30(昭和5)年3月の東京～横須賀間の電
化を契機に「赤羽大宮間電化促進期成同盟」
は、4月13日に埼玉会館で県民大会を開催
し、

①赤羽、大宮間電化実施

②私設東京大宮間電気鉄道敷設促成

などの項目を決議し

（東京大宮電気鉄道は未設のうちに後に解散）
鉄道省当局へ陳情する方針を決めた。

ついに32年9月1日に東北本線の赤羽駅
～大宮駅間を直流電化し、これに京浜線が乗り
入れる形で大宮駅まで運行区間が延長となり
“省線電車”が開通した。この開通によって、
上野～浦和間で8分、上野～大宮間では、11
分が短縮された。また東京～大宮間は、乗り
換えが解消されたことから、それまでの1時
間から40分に短縮されたのである。運転間
隔も大宮～赤羽間で普通時が16分間隔、朝
のラッシュ時は8分間隔に著しく短縮された。

さて電車線の開通は、沿線住民にとって良
いことばかりではなかった。京浜東北線の開
通に合わせ、蒸気列車は赤羽～大宮間が原則
として無停車となってしまったのである。こ
れによって浦和駅では、朝夕の数本をのぞい

て「列車」は停車しなくなってしまったのだ。浦和駅は県庁所在地であったことから、33年に鉄道省に対して陳情を行ったが事情は覆らなかった。浦和駅に再び長・中距離電車が停車するまで、35年後の68年まで待たなければならなかった。

*省線電車：鉄道省の管理に属していた電車及びその路線の通称で高崎線などの中距離列車と区別していた。

浦和・大宮・与野の人口推移
(単位：人)

		1920年	1930年	1940年
浦和	浦和町	11,432	36,832	59,671
	木崎村	4,559	—	—
	谷田村	3,262	—	—
	六辻村	4,067	5,146	7,884
	尾間木村	2,894	2,772	—
	三室村	2,240	2,255	—
	計	28,454	47,005	67,555
大宮	大宮町	19,047	29,765	59,740
	三橋村	3,718	4,533	—
	日進村	4,427	5,118	—
	宮原村	3,315	3,080	—
	大砂土村	3,515	3,947	—
計	34,022	46,443	59,740	
与野	与野町	6,499	7,971	14,622

出所：埼玉県統計書

埼玉県における鉄道事業の歴史的考察

今回は紙幅の関係により、現在県内で走っているすべての路線、既に歴史の中へ消えてしまった路線についても触れることができなかったが、本稿で触れた県内の主な鉄道路線によって、埼玉県における鉄道事業の特徴を歴史的に考察する論拠としては十分なものであると考える。そこで本稿の終わりにあたり埼玉県の鉄道について大きな疑問について考察したい。

これほど早期から鉄道事業が勃興した埼玉県において、「なぜ、県内横断鉄道が実現しなかったのか？」という疑問である。埼玉県の鉄道事業が確定されていった明治20～30年代に横断鉄道の可能性は見いだされ、構想、計画は数多出されたものの実現には至らなかった。この要因は、江戸時代の武蔵国(埼玉県)の地理、経済、産業に結びついていることがわかる。鉄道史の専門家である老川慶喜(立教大学名誉教授)の論をお借りすれば以下のようなになる。

- ①江戸時代に埼玉県が東日本の主要街道の通過地であり、回廊としての役割だった。
- ②県西部、県東部では河川舟運が大きく発達していた
- ③県域が幕領、旗本の知行地として、1,000を超える領主によって細分化され、面的な領国経営が全く欠如していた。
- ④江戸に隣接していることから、多様な地場産業や商品経営は発展したが、県内各地での相互交流がほとんど育成されてこなかった。

これらの考え方は、単に鉄道事業のみでなく多くの埼玉県の経済や産業の成り立ちや発展に大きく影響しているのと考えられる。本稿では、鉄道事業の発展を各鉄道事業者や路線ごとの歴史分析を中心に行ったが、次の機会には埼玉県の各産業との関連も含めて分析を行いたい。