

## 鉄道から生まれた「東京」

2年 C63

### 1. 「東京」という場所

[東京…日本国の首都、13222760人、2188.67km<sup>2</sup>]

世界地図に書かれている「東京」はどこを指すのだろうか。全国的な視野で見れば東京都である。しかし、東京都は異常に広大である。雲取山から日本最南端の沖ノ鳥島まで入るのだ。流石にスケールが大きいのでもう少し小さく、関東圏の地図を見てみると「東京」と書かれた町がある。新宿である。しかし、駅名はもちろん新宿である。東京駅は別の所、新宿から東にかなり離れた場所にある。

上記の東京のデータを見ると、東京は日本の人口の約10分の1と言われてきた。しかし、これは東京「都」のデータである。区部だけにすると9002488人となる。つまり、「東京」とは都全体を指していることにここではなるが、これはおかしくはないか。愛知県の人口を名古屋の人口として言っているようなものである。

つまるところ、「東京」という都市はどこまでが「東京」と呼べるのか選択肢がある、というのは変だが、定まっていないのである。無尽蔵に広がってしまった「東京」という都市のでき方を二つの主要駅「新宿駅」と「東京駅」の比較から考察する。

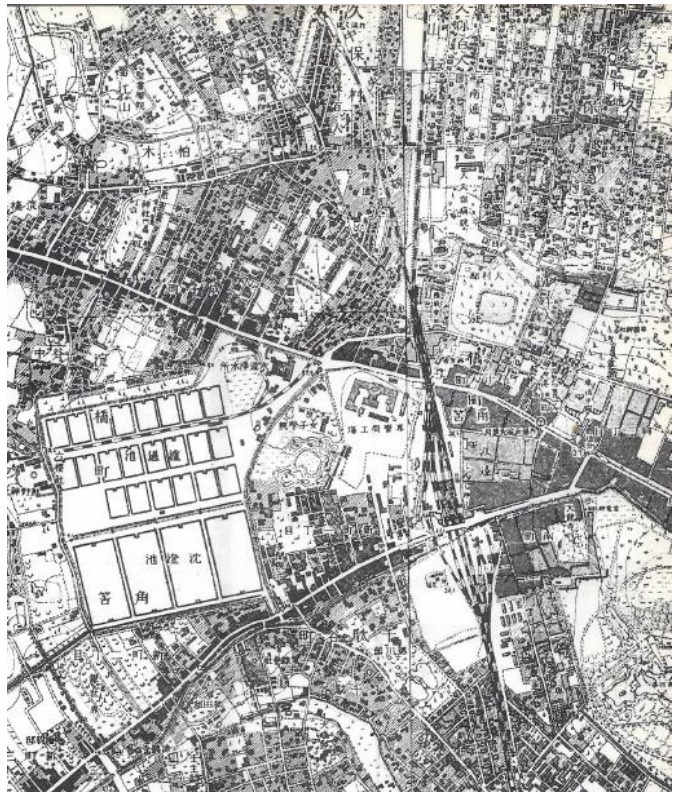
### 2. 新宿駅

新宿は甲州街道の最初の宿場だが、日本橋高井戸間に後で出来たため、新しい宿場、ということで名がついた(新宿とはもともと普通名詞であり、内藤氏の屋敷を削り、作られた宿場なので内藤新宿と呼んでいた)。さらに、青梅街道との分岐点にもあたる場所であり、市内から適度な距離であったため、歓楽街としても栄えた。

さて、新宿駅は日本鉄道の支線として品川～赤羽間に敷設された路線、品川線(現:山手線、赤羽線)のわずか三つの途中駅の渋谷、新宿、板橋の一つだった。ひとまずこれらの場所は他に比べ重要な場所であったから駅が作られたわけで、新宿は先に述べたように宿場町と街道の分岐点を兼ねる場所であったため、駅がその中心部近くに作られる計画であったが、当時はまだ鉄道に対しての民衆の不信があり、反対運動によって分岐点の追分から西に外れた畑の中に線路が敷かれ、開業してからの利用者もほとんどいなかった。

それが変化するのが西部から都心方向に線路を延ばしてきた郊外鉄道の乗り入れである。当時は基本的に鉄道が都心部に乗り入れるのは禁止されていて、他鉄道との連絡を図

四谷・中野 明治42年



るために日本鉄道の駅がある新宿が起点となっていった。乗り入れ路線が増えるにあたってますます駅は栄えていくようになる。また、これらの中で最も早く新宿駅乗り入れをしていた立川まで伸びる甲武鉄道は電車運転や牛込、飯田町(いずれも現:飯田橋駅付近)乗り入れなどをも実現し、さらに新宿駅の利用者を増やす結果を生み出した。こうして、次第に新宿の中心地が西の線路周辺にずれていくという現象が起こった。それは1923年の関東大震災時にさらに加速される。都心部で甚大な被害を受けた民衆が郊外に越していき、中心部に通うべく郊外鉄道を使うという構造が出来上がったのだ。雑多な各線の接続により人が集まるようになったことから発達したのが新宿といえる。

### 3. 東京駅



東京駅がある付近は皇居の目の前であり、江戸時代には親藩、譜代大名の大きな屋敷が立ち並んでいた。しかし、明治時代になるとそれらは取り壊され、陸軍の練兵所や監獄、裁判所などが置かれていた。よって、ここは東京のはずれであった新宿とは異なり東京の中心部ながらそれほど栄えておらず、一般の鉄道利用はこの状態では見込めなかった。それでも東京駅が造られたのはまず最都心部への鉄道の乗り入れがなく、各地から伸びてきた線路が接続されることなく、中途半端な位置で線路が途切れていたのをそれらをまとめ、全国の鉄道網の中心になるような中央停車場が必要とされたからである。加えて、全国への中心駅となるのだから、国内だけでなく、対外的にも近代日本の象徴となるような立派な駅という象徴としての必要性が出てきて、その象徴にはさらに皇室用の駅という役目も加わることになった。

そしてこの計画は市区改正委員会によって道路計画とも繋がりを持ち、新橋、中央停車場、上野などの主要駅に大通りが繋がるように計画された。しかし、中央停車場を造るにあたって陣取っていた陸軍や裁判所を立ち退きさせなければいけなかったためその費用捻出のためにその丸の内一帯を

民間に払い下げてしまうという大胆な政策をとった。この払い下げを受けたのは三菱の岩崎弥之助であった。ここで三菱は建物に高さ制限や造りに厳しい制限を設け、計画的なオフィス街の建設を目指した。

だが、この期間に日露戦争が発生し戦時体制となり工事がストップするという事態が発生した。しかし、戦争期間を経たことによって、軍事的な面からの鉄道の必要性が重要視され、1906年に鉄道国有法が成立し、都心各線が国有鉄道となった。それにより今まで各々の会社がいわば勝手に敷いてきた鉄道計画を一元的に取り仕切ることができるようになったのである。

ところでヨーロッパなどの重要駅は頭端式と呼ばれる行き止まり式となるのに対し、中央停車場は通過式となったのだろうか。頭端式となっているのは門司港駅などが代表例でヨーロッパ等でも立地を考えると、町に相対するように建てられ非常にシンボル性が強いのが特徴だが、運転方式からして当時は面倒な点が多かった。中央停車場はそういった点を考慮し、また、天皇用の駅なのだから、丸の内側に立派な駅舎を建てることになり、頭端式にするのは線形上無理が発生し、言うなれば上野新橋間を結ぶ線の途中駅に過ぎないのだから、通過式にするのが最も有効な選択であるという結論に至ったと思われる。

こうして中央停車場は東京駅として大正になってから開業を迎えるのだが、当初は出入り口が丸の内側にしか設けられず、当時賑わっていた八重洲側の銀座や日本橋に向かうには、駅舎を出て、大きく迂回しなければならないという不便な点があった。しかしそれが逆に丸の内側に人を集め、発展させるきっかけになったのではないか。三菱と国が謀ったのではないかという説もあるぐらいである。東京駅の開業まではまだ空き地も目立った丸の内は一気に商業街へと変貌していった。

都市計画のもとで計画的に造られたのが東京駅といえるだろう。

#### 4. 新宿駅と東京駅の比較

まとめると、新宿駅は江戸の宿場町で鉄道を敷設する際に当時の繁華街から離れた場所に駅が設置され、郊外から鉄道が乗り入れるときには他に適切な乗り入れ場所がなかったため新宿に集中することになり、計画性もなく飛躍的な発展を遂げたのはいわば偶然であった。それに対して、東京駅は簡単に言えば計画性があったのが新宿駅との大きな違いである。

2.でも記したように戦前、私鉄は現環状山手線の内側には乗り入れない規則となっていたため、東京は山手線の各駅を郊外路線のターミナルとしたネットワーク構造となった。山手線各駅は人々を各々の駅に集めるという役目を担い、その始祖かつ代表が新宿駅だった。しかし、そこから最都心部に行くためには市電などへの乗り換えが必要で日本全国から人々が集まるようになることを考慮するとこのままでは不便であるため、最都心部に近く、地方路線を集約した駅を造った結果が東京駅である。言うなれば、東京圏の代表が新宿駅であり、日本の中心が東京駅といったところだろうか。その裏付けとして、新宿のようなターミナル駅は他にもあるが(池袋など)、東京のような駅は国内どこを探してもないだろう。しかし、新宿のような駅が広大な東京圏を支えているのも事実であり決して引けを取らない代表駅である。事実、世界最多の利用人数を誇る駅だ。

#### 5. 東京とは

東京という都市は、冒頭で述べたように無尽蔵に広がっている。基本的に総合的な都市計画が東京

にはなかったと林は指摘しており、彼は「都市群の総体をまるで一つの都市であるかのように見せ、あるいは骨格のようにむすび、唯一の“都市連合都市”東京を生み出したのがこの鉄道である。」(参考参照 P.270)と述べている。東京都の形を見てわかるように特に東西に長いびつな形をしている。それは新宿駅のような駅が環状に連なり、それらから放射状に路線が伸びていったことで沿線に町が連なり、広がっていったからできたと言える。都市構造として、鉄道は起点の山手線駅に加え沿線駅をも発展させ、それらをつなげるという重要な役目を果たしているといえる。無計画にここまで広大になってしまった東京都市圏を支えてきたのは鉄道であり、これからもそうであり続けると言えるだろう。

## 6. 関連事項年表

一九二七年	一九二五年	一九二三年	一九一九年	一九一五年	一九一四年	一九一二年	一九〇六年	一九〇四年	一九〇三年	一八九七年	一八九四年	一八九〇年	一八八九年	一八八五年	一八八四年	一八七二年		
小田原急行鉄道新宿小田原間開業	東京上野間開業	関東大震災発生 「転」が始まる	東京万世橋間が開業、中野へ新宿へ東京へ新宿へ上野の「の」字運転	西武軌道淀橋青梅架道橋下間開業	京王電気軌道新宿調布間開業	万世橋駅まで中央線の延伸を完了	東京駅が開業	日露戦争が勃発	鉄道国有法が公布	露露戦争が勃発	甲武鉄道牛込駅まで延伸	新宿駅構内拡張工事を施工	東京市街鉄道半蔵門新宿(三丁目)、日比谷小川町間(途中大手門付近を經由)開業	三菱が丸の内一帯の払い下げを受ける	甲武鉄道新宿立川間を開業	日本鉄道赤羽品川間開業に伴い新宿停車場が開業	東京府知事芳川顕正が東京市区改正意見書を提出、中央停車場構想が浮上	官鉄品川横浜間で鉄道が開業

## 7. 参考

五百沢智也 / 新・歩いて見よう東京 / 株式会社岩波書店 / 2004年5月26日

中村建治 / 山手線誕生 / イカロス出版株式会社 / 2005年6月30日

交通博物館 / 図説 駅の歴史 東京のターミナル / 河出書房新社 / 2006年2月28日

三島富士夫、生方良雄、渡辺勝正 / 鉄道と街・新宿駅 / 大正出版株式会社 / 平成元年12月20日

林章 / 東京駅はこうして誕生した / 株式会社ウェッジ / 2007年1月30日

○地図

<http://tois.nichibun.ac.jp/chizu/images/2464857-o.html> [2014/06/15 23:37 最終アクセス](東京駅周辺)(筆者鮮明化操作)

鉄道と街・新宿駅(上記書)[P.124](新宿駅周辺)(筆者切り抜き操作)

○データ

[http://www.metro.tokyo.jp/PROFILE/map\\_to.htm](http://www.metro.tokyo.jp/PROFILE/map_to.htm) [2014/06/15 14:57 最終アクセス]