

東京に副都心を育てた 環状線

生糸を鉄路で関東の北部から横浜港まで運ぼうという構想。
これが世界にも例のない環状鉄道に発展し、東京を
一点集中型でなく、多核構造型の都市として形づくった。

田村明

駒込付近を一両で走る山手線の
院線電車。明治の末か大正始め
ごろ撮影したらしい貴重な写真

私鉄との接点に盛り場が発達

東京の都市交通機関で、最も特徴的なものは、山手線といわれる環状線であろう。いまは近郊私鉄と都心の地下鉄との相互乗入れを認めたので、郊外と都心が直結し、山手線の意味は戦前ほどではなくなったが、以前は近郊私鉄は原則として山手線まで止められこの環状線の内側は東京市営の電車、バスが

受けもついていた。

郊外部の私鉄から都心へ向かう多くの人々は、山手線に乗り換えるか、市電に乗り換えなければならぬ。スピードからいって山手線が速かったから、山手線は郊外部と都心をつなぐ重要な役割を果たしていた。また郊外私鉄の乗換駅に、大小さまざまな副都心、盛り場を発生させた。新宿、渋谷、池袋はその中でも巨大な発展をみせた。

私は、小学校一年生のときからこの山手線を利用して電車通学した。初めは恵比寿から原宿までという短いのだが、バスをもって通学するのは一寸得意なところもあった。原宿から表参道を歩いて、青山の学校まで通った。時には渋谷まで出てみる。忠犬ハチ公の实物が、おとなしく座っていた。渋谷の駅には、玉川線、東横線、帝都線が入り、市電もいまの地下鉄とちがって改札口の真前に電車が入っていたから、歩く距離はほとんどない。

その後、私の家が杉並の井荻に移り、師範学校の付属小学校であったため、学校は世田谷の下馬に移転した。西荻窪から中央線に乗り、新宿、渋谷という当時でも乗降客の最も多かった駅で乗り換え、東横線で世田谷まで通った。私の家が再び青山に移るまで、小学校の四年間は山手線に乗っていたし、その後も大学や、最初の勤めも山手線を利用した。いまも、山手線利用で大学に通っている。

下町を通る山手線とは？

小学校のころ、電車の中の地図に国電の路線図と駅間距離が書いてあったが、駅名はもろろん、駅間距離もはぼ覚えたものである。それよりも印象の強いのは、私の乗る山手線は行先表示がなくて、ぐるぐる回っている環

状線だということである。中央線に乗れば、ちゃんと東京とか中野、吉祥寺、浅川(高尾)などと行先表示がある。ところが山手線には内廻りも外廻りも同じ山手線という表示しかないのが奇妙だった。本当にぐるぐると同じ電車が回っているのだろうか。いつか一回りしてみても、やっと納得した覚えがある。路線図の山手線は、ほぼ真ん丸に書いてあった。ぐるぐる一周するのだが、当然に真ん丸と思いきや、ところが東京の実測の地図を見ると、真ん丸ではなく意外に平べったい、楕円形になっているのにびっくりし、「なぜ本当に丸くないんだろう」と思った。実はこの扁平な円は、東側と西側が別々につくられ、それが後につながって円形になったわけである。初めから環状線として考えたものではない。

子供のころ山の手とは、下町に対する概念だということを教えられた。ところが神田、東京、有楽町、新橋などは山の手ではなく、下町だという。なぜそれなのに山手線というのだろうか、という疑問も持っていた。

その疑問は正しかった。本当の山手線は、赤羽―池袋―新宿―渋谷―品川を結ぶ西側の線である。大体山の手地区を走っていたために、田端―池袋が結ばれて山手線になったのである。



東京の外側をバイパスした路線

山手線が環状運転を始めたのは、比較的新しい。関東大震災後の大正十四(一九二五)年十一月一日のことである。山手線の前身は品川線とよばれた。国鉄ではなく、日本鉄道株式会社によって建設された。明治五年に横浜―新橋間に初めて走った鉄道は官営で行なわれ、明治二十二年七月に新橋―神戸間の全通を見るが、東海道以外は国家も金がなく、私鉄で行なわれた。その中でも、東京の北を青森まで走らせた日本鉄道株式会社は明治十四年に設立され、私鉄の中心的存在だった。始めは官営鉄道に結びつけるため、品川―東京都心―川口―高崎という線が考えられていたが、金がかかりすぎるため、川口から上野まで乗入れ、上野発で東京以北の鉄道を受けもつことにした。明治十六年七月には、上野―熊谷間が運転される。

道を引き、北関東、甲州方面の生糸が横浜まで直送されることを強く望んだ。工部省の鉄道局長であった井上勝は「鉄道建築事情報告書」を工部卿に提出した。「海外何レノ国ヲ観ルモ、其鉄道ノ首尾ハ海港ニ接セサルモノナシ。是レ海陸連続セサルバ十分ノ功用を盡ス能ハサレバナリ。此ノ線路(品川線)ニ於テ最モ望ヲ託スルモノハ信上武(長野県、群馬県、埼玉県、ヨリ横浜ニ米往スル貨物ナルベシ)」と述べている。

新橋―上野を結ぶのは、都心部を通るために金がかかりすぎる。そこで東京の外側をバイパスする形で、関東北部と横浜を結びつけることを考えた。採算がとれないために着工を躊躇していた日本鉄道も、政府の要請を受けて止むなく、品川線(当時は品川鉄道とよばれていた)の着工にふみ切る。明治十八年に品川―赤羽間が開通するが、途中駅は板橋、新宿、渋谷の僅か三駅にすぎなかった。これが、山手線の始まりである。

都心の高架線が最後まで残る

ところが、これまでは北の方から上野まで来た貨物をついた新橋まで陸送して運び、また横浜港まで送るといことになる。政府と

巨大都市を支えた怪我の功名



世界のだこの大都市にもない。ロンドンの地下鉄サークルラインとは、全く機能がちがう。その独特の構造が、何とか巨大都市東京を支えてきた。ただし、それは初めから計画されてきたことである。いわば怪我の功名となった。しかしその後、さらに発展を続け、世界にもない巨大都市圏となった現在の東京圏に対しては、これと同じような役割を果たすものがない。怪我の功名ではない、先見的計画性が求められている。

国電の環状線というだけなら、大阪にもある。だが大阪のものは、第二次大戦後も大分たつてからのことである。それに東京と決定的に違うのは、すでに私鉄の方が発達して環状線より内側に天満橋、上六、難波などの大ターミナルをもっていたから、環状線沿線に東京のような新宿、池袋、渋谷といった副都