

山手線は廻る

環状鉄路の誕生

第一章 新しい日本は鉄道とともに始まつた
鉄路の起点は「汐留」

第二章 民営の東北線は「上野駅」から

第三章 東京山の手に鉄路を敷設した「日本鉄道」

官営と民営との絡み合い 品川線(その1)

第四章 東京山の手に鉄路を敷設した「日本鉄道」

品川線(その2) 新宿から赤羽へ

第五章 池袋から田端へ・・・日本鉄道・豊島線開業

第六章 高架線で新橋と上野を繋ぐ

夢に終わった日本鉄道の環状線構想

126

102

82

54

30

12

4

第七章 「東京駅」・通過式の中央駅の建設始まる

第八章 「中央線」が東京駅に乗り入れ

画期的だったターミナルの「万世橋駅」

第九章 高架線で念願の東京駅・上野駅を繋ぐ最後の工事

秋葉原は国際的な電気街そして若者の街へ

174

152

第十章 重要文化財となつた東京駅舎の修復

創出されるか、丸の内・八重洲口の新しい景観

188

エピローグ 山手貨物線が通勤旅客線に変身して

山手線年表

222

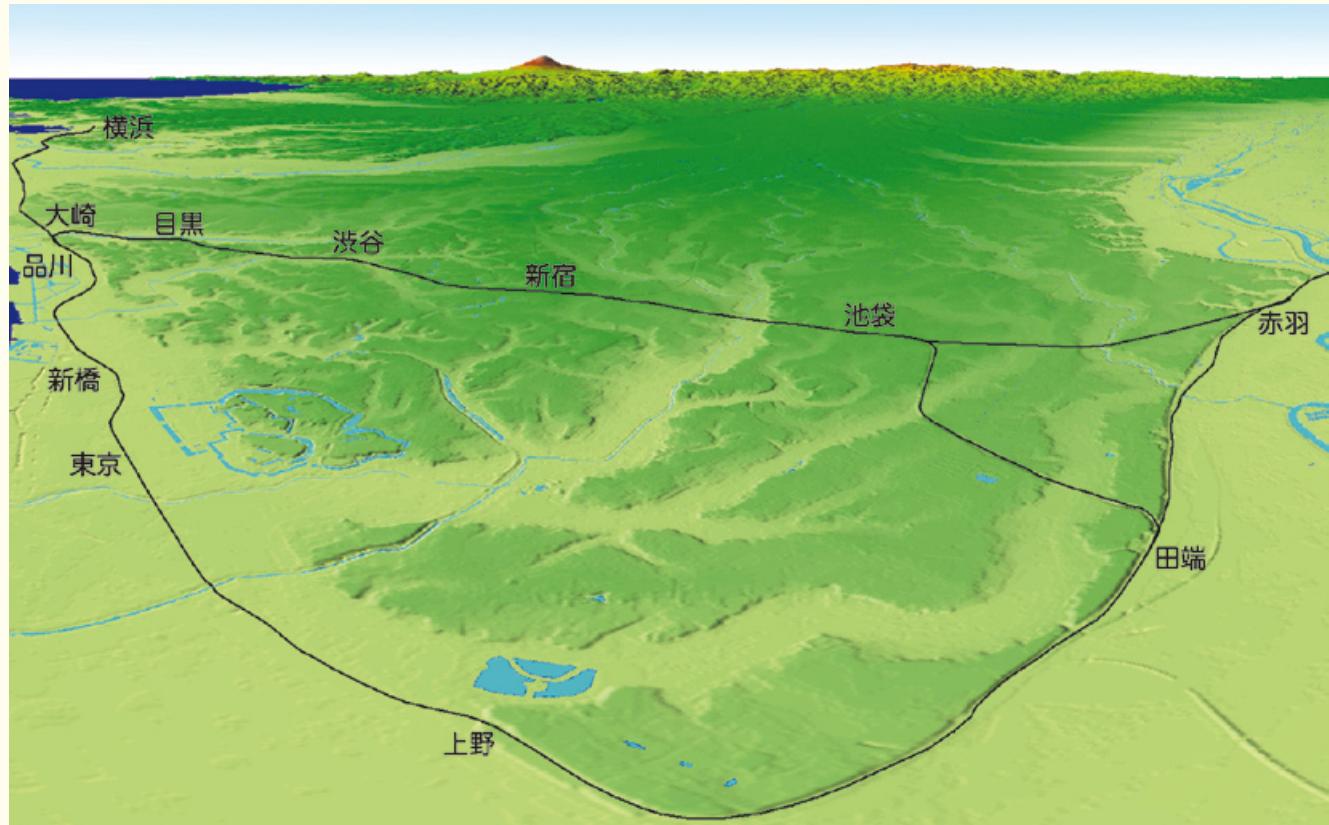
206

索引 人名

索引 人物

プロローグ

首都の大動脈となつた環状線



東京都心を走るJR東日本の山手線は、ラッシュ時には一分間隔という過密なスケジュールで運行されている。通勤客によって混み合う朝夕には、「車体が乗客によつて膨らむのでは・・・」と思われるくらいで、乗客の大量輸送に大きな貢献を果たしている。一方、明るいグリーン（うぐいす色）の車両は乗客の目を癒し、ぐるりと回れば、また元の駅に戻つてくる筈だという安心感が脳裏をよぎると、山手線の乗客はほつとする。最初は計画されていなかつたのに、何故か路線が円くなつて、東京の大動脈となつていつた環状の山手線は、世界的に較べるもののが無い、利便性の優れた鉄路である。

明治新政府が新橋～横浜間の鉄道を開業したのが明治五年（1872年）、品川～赤羽間でスタートした東京山の手を通過する民営の路線が開通したのは、明治十八年のことであった。戸時代に町並みがつくられた下町に対して、明治の新政府になつても、丘陵地帯の山の手には、まだ農地が広がっていた。この、東京の西側に鉄道を走らせるという、「日本鉄道品川線」の敷設は、実は「東海道線」の起点であった新橋・品川を、すでに高崎まで開通していた「東北線」とつなぐために計画されたものであった。

東海道線は、国が計画した日本全体の鉄道幹線網の筆頭であるが、東北線は、国との協

調で活動しあじめた民営の「日本鉄道」のもので、「品川線」（品川～赤羽間）は、相互の合意を基本として建設された。明治十七年着工、翌十八年には開通した。民営の「甲武鉄道」の「中央線」が新宿に乗り入れ（明治二十二年）、池袋から田端へ日本鉄道「豊島線」が開通（明治三十六年）、品川～田端間の直通運転が始まり、このとき、品川線・豊島線を合わせて「山手線」（やまのて）の路線名が決められ、現在の山手線の西側が出来上がつた（路線図①）。

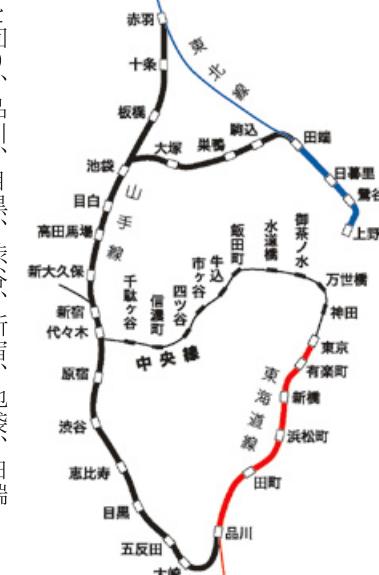
新橋駅と上野駅を直結することは、すでに明治時代の初期から計画されていた。しかしそこには、銀座などの商業地域が所在、線路を敷くことは困難であった。京浜間の起点として設けられた新橋駅（後に汐留駅と改名）を、日本の鉄道網の拠点とする案が浮上、新橋駅の西側（当時は鳥森と呼ばれていた）を迂回して上野駅に向かい、その途中に中央駅（停車場）を設けることになった。また商業地域に鉄道を敷くために市街高架線の建設が決まり、明治三十三年工事に着手したが、予算の不足で工事は中断した。同三十九年鉄道は国有化されてようや



品川区上大崎付近

「の」の字をつなげて環状運転を開始するためには、東京～上野間を繋げなくてはならぬ。

中央線と山手線は相互に乗り入れ、中野を出た中央線の電車は、新宿、お茶の水を経て山手線に入り、外回り線をぐるりと回り、品川、目黒、渋谷、新宿、池袋、田端を経て上野駅へと行く。内回りは逆に池袋、新宿、渋谷、品川、東京を通じて中央線に入り、中野まで行く、いわゆる「の」の字運転という運行を開始した。しかし大正十二年、関東大震災による被害で、「の」の字運転は中止、再開されたのは翌年七月であった。



路線図②

服橋」仮駅は廃止された。大正八年三月、

中央線の「東京」～「万世橋」が開通、「東京」駅から「神田」「御茶の水」「四ツ谷」を通過して「新宿」に向かうことができるようになり、中央線の中野駅から、新宿～四ツ谷～東京～品川～池袋～上野駅を電車が往復運行する鉄路が完成した(路線図②)。

翌年六月烏森～有楽町間、九月には有楽町～呉服橋へと延伸されたが、呉服橋駅は中央駅としての東京駅が完工するまでの仮駅であった。中央駅(停車場)は辰野金吾の設計に決まり、明治四十一年基礎工事が始められ、六年半の歳月を経て大正三年(1914)12月に完成了。鉄道の発祥地としての「新橋」駅は「汐留」に、また「烏森」駅は「新橋」と改称され、「吳

服橋」駅としての名前は、1923年の関東大震災による被災で、その名前を失った。その後、1927年に「新橋」駅へ改められた。このことは、現在もJR新橋駅の駅名表示に反映されている。

また烏森～品川間では、山手線の一部として電車の走る線路と蒸気機関車の走る東海道線の鉄路が分離された。

三年、明治四十二年には烏森駅(のちの新橋駅)が誕生し、田町駅・浜松町駅が開業して、烏森～品川～新宿～池袋～田端～上野というルートで電車が走り始めた。しばしば旅客用の汽車も走っていた。このころ、夜中を走る蒸気機関車の「汽笛」は、しみじみと心に沁みるものだったという。

また烏森～品川間では、山手線の一部として電車の走る線路と蒸気機関車の走る東海道線の鉄路が分離された。



路線図①

東京駅「丸の内駅舎」前に立つ
井上勝の銅像（写真の右側、現在は
工事のため撤去されている）



1925年に環状運転を開始した時の山手線

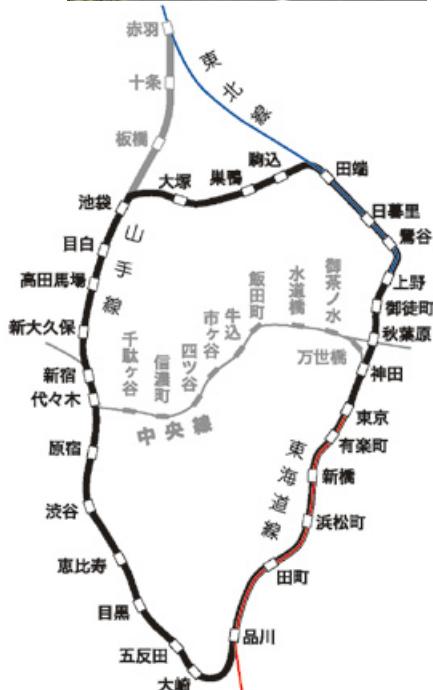


東京市区内で商業活動がもつとも盛んな日本橋の問屋は、各地との物産の取引きをしており、荷物を新橋、上野両停車場に分けて運搬せざるを得ないという煩わしさがあつて、東北地方に輸送する貨物を馬車では捌ききないので、新橋・上野停車場間の線路を接続し、交通・貨物輸送の便を増大させることが急がれていた。またこの区間の連結は、かねてから鉄道敷設

とが急がれていた。またこの区間の連結は、かねてから鉄道敷設の先頭に立つて鉄道府長官を務めた井上勝の悲願（ひきん）でもあった。しかし大正十二年、関東大震災で高架線の工事は一時中止を余儀なくされ、「神田→秋葉原→上野」間が完工したのは大正十四年九月であった。間もなく十一月一日、山手線の環状運転が開始されたのであるが、明治五年に新橋→品川間の運行開始から、実に半世紀余りの年月が流れていた。

今や山手線の各駅は、JR東海道線、横須賀線、京浜東北線、中央線、総武線、埼京線などと接続され、東京駅では新幹線と接続され、山手線はそれらの中核ともなって、利便性はますます高まっている。加えて、戦後都心の交通網として欠かすこと

とができなくなつた地下鉄と、また郊外へと放射状に拡大された私鉄とも直結して、重要な通勤路線となつた。またかつての貨物線は、高速の埼京線、湘南新宿ラインとして変身しつつ、山手線と競合する場面ともなり、広域の交通はますます高速化に向かつてゐる。



環状運転開始のころの路線図

山手線は廻る 環状鉄路の誕生

2010年10月1日 第一版発行

CREATIVE BOOK

首都圏人 第11号

編集人：NPO市民フォーラム 原 昭一

Advisory Board:

西川良治／大石 武／岡田洋介／深瀬克／原智子／

故 安斎達雄

空撮：勝山 昌

印刷・製本：株式会社シナノ

ISBN 978-4-89708-291-2 C0225

Printed in Japan