

写真でたどる鉄道と地域の変遷

# 神田驛百年

毎日、多くの人が行きかう駅のざわめき。  
高架橋の上を行きかう電車。  
百年前の早春、  
江戸からの賑わいが続く「神田」に高架鉄道がひかれた。  
地域とともに歴史を重ねてきた神田駅。  
関東大震災と戦災による苦難を乗り越えた歩みだった。  
残された写真から、鉄道と地域がおりなす変遷をたどってみる。



# 東京へ

江戸期の神田地域は、近在から物資が集積する場所で、江戸城に近いことから職人も多く住み、今川橋から筋違橋にいたる神田大通り(現・中央通り)を中心に、活気や賑わいのある場所だった。20世紀に入る頃の神田大通りには、土蔵造りの商家が建ち並び、新しい商品を扱う店も軒を連ねていた。明治15年(1882)には新橋-上野間を結ぶ馬車鉄道が大通りにひかれ、同36年(1903)からは路面電車となり、須田町交差点付近は、5方面(上野行、本郷行、九段行、日本橋行、両国行)からの路面電車が集中、交差する東京一の繁華街となっていた。

さらに、この交差点に面して、明治43年(1910)には広瀬中佐の銅像が建設され、明治45年(1912)には、中央本線万世橋停車場が開業した。これらは、江戸期にはないもので、とりわけ、駅舎は赤煉瓦による華やかな建造物であった。また、市区改正事業で拡幅された大通りには、耐火外壁による洋風建物が造られ、「東京」の街並みへと変わっていった。そして、大正3年(1914)、日本の中央停車場たる東京駅が開設され、神田地域には本州を縦貫し「東京へ」と続く高架鉄道が建設される場所となった。

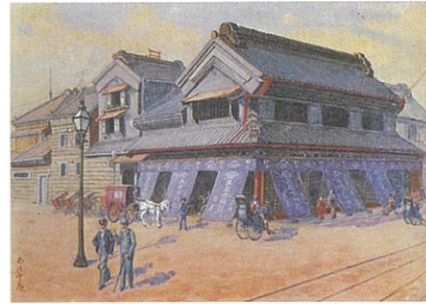


神田大通り東側の紺屋町辺りには、物干場に手拭染をさらす染物師が多かった。(資料1)

東京の街並みへ、  
明治三十三年(一九〇〇)頃の神田



神田大通り西側の多町辺りには、問屋仲買商等が集積する青果市場があった。(資料1)



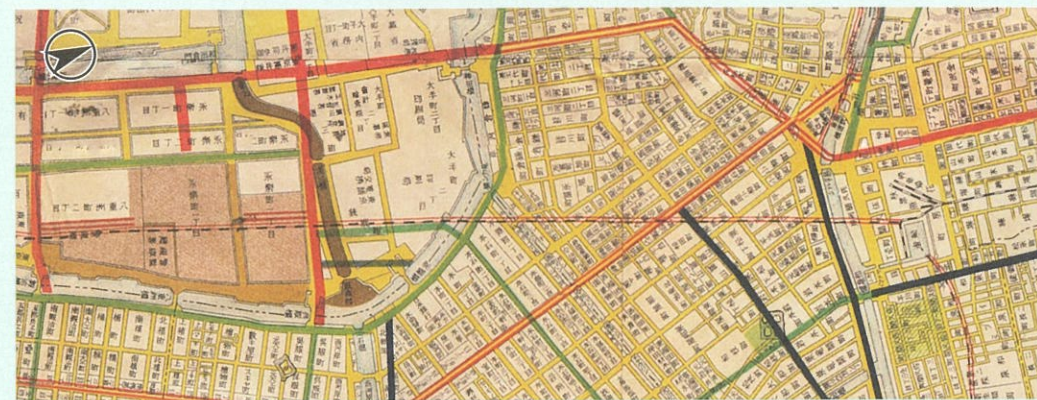
今川橋交差点の北西角地にあった松屋呉服店。地域を代表するような店舗であった。(資料2)



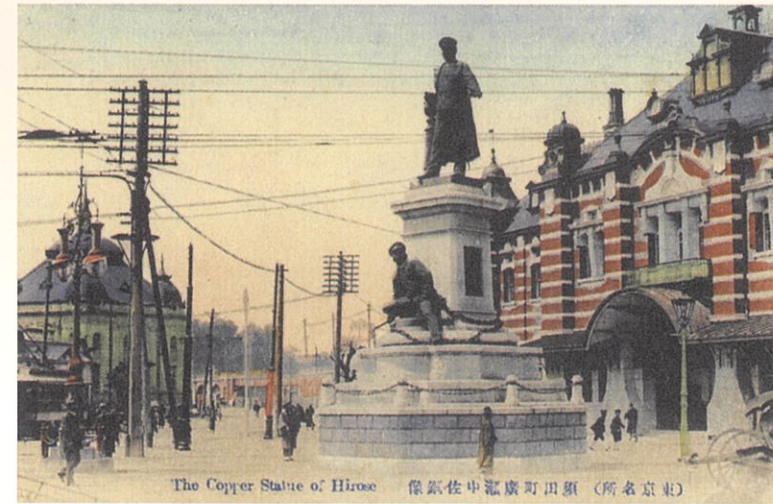
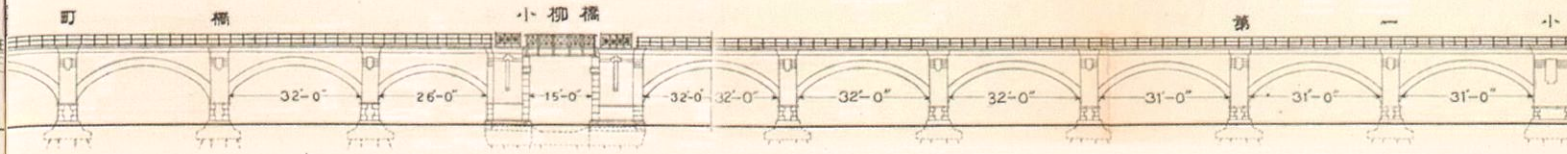
神田大通り、通新石町(現・須田町一丁目) 東側を望む。通りには巨大な電柱、左端には馬車鉄道。(資料1)



神田大通り、神田鍛冶町東側を望む。写真中央の大きな建物は、料理店「今金」。(資料1)



明治36年(1903)、東京市より告示された「東京市区改正新設計図」図には、明治31年(1898)に市区改正委員会が審議された甲武鉄道による飯田町から万世橋に至る線路延伸、総武鉄道による本所(現・錦糸町駅)から秋葉原へ線路延伸、さらに日本鉄道会社による上野から秋葉原、そして、これらをたばねるようして中央停車場にいたる鉄道計画が描かれている。明治40年(1907)には、これらの私鉄は国有化され、東京市街高架線建設工事は、官営で行われることとなった。(資料3)



明治45年(1912)開業の万世橋停車場。駅舎は東京駅と同じ辰野金吾が設計した。(資料4)



大正初期頃の神田大通り。須田町交差点から日本橋方面を望む。明治40年(1907)に27m道路に拡幅された。左側に疑似洋風の看板建築。(資料4)



万世橋から小川町方面を望む。須田町は路面電車が集中し、乗換往来の人であふれていた。(資料5)



明治40年(1907)11月に竣工した今川橋松屋。道路拡幅に合わせ、木骨石皮構造による百貨店の原型のような店舗となった。(資料2)



明治43年(1910)開業の有楽町停車場。手前の通りは大名小路。電車左側の建物は報知新聞社(現・ビックカメラ)。(資料6)

赤煉瓦の鉄道施設と新しい街並み



大正3年(1914)12月20日開業の東京駅。日本の「中央」停車場としてつづられた。(資料4)



明治42年(1909)に烏森停車場として開業、大正3年(1914)に写真の駅本屋が竣工、「新橋駅」と改称される。(資料4)



# 誕生

大正8年(1919) 3月1日(土)、中央本線が万世橋駅から東京駅まで延伸され、神田駅が誕生した。

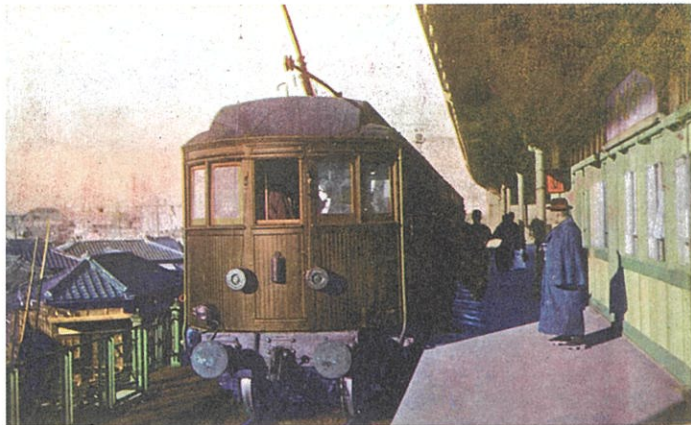
神田駅は、汽車による長距離列車が停車しない電車専用駅としてつくられた。駅舎は独立して設けられず、駅施設は高架下に収容された。

万世橋から新橋まで続く鉄道高架橋や駅舎の外壁は、赤煉瓦と花崗岩で化粧され、「江戸黒」と呼ばれた土蔵造りの商業地にあつて一大モニュメントとなった。また、神田駅構内のデザインも、白タイルによる壁面装飾や天窓など細部こいたるまで近代的な設計がなされ、新しい時代を象徴するような造りだった。

開通当日、神田大通り沿いの町々は紅白幕を張り、「神田が事実上、東京の中心地になった」ことを祝すべく、鉄道院総裁等の関係者を招待して、神田区主催の大祝賀会が催された。



神田駅開設頃の姿。空地は、東京・上野間の高架線の建設予定地として、すでに杭打工事等が終了している。この辺は地盤が悪く、アーチ橋ではなく鉄筋コンクリートスラブ橋で建設されている。(資料4)



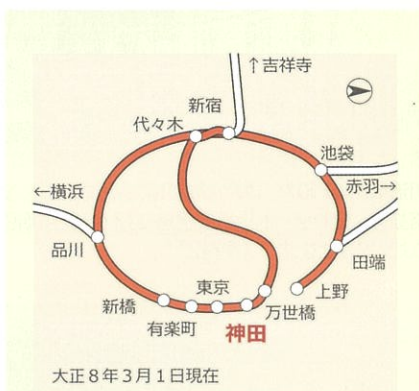
開業当時の中央線下りホーム。電車は2両編成でホームの中央にあたる「上白壁架道橋」の上辺りに停車した。右の建物は待合所。(資料4)



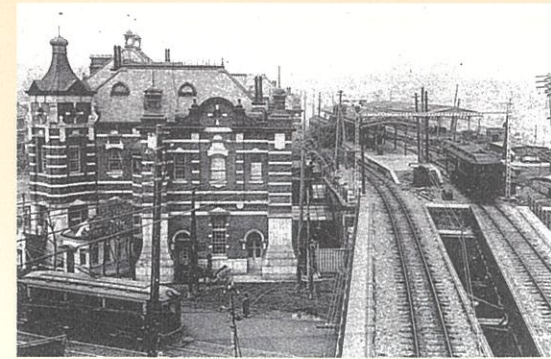
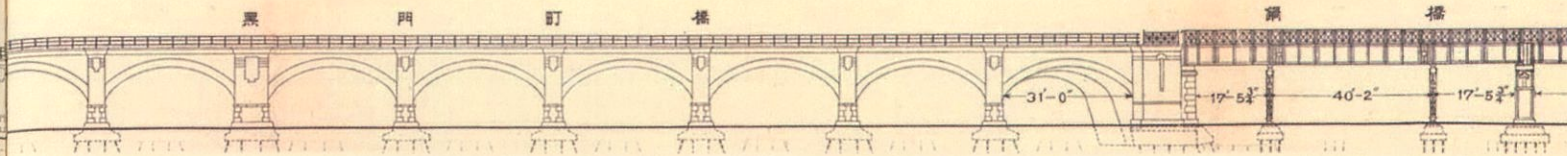
神田大通り側から少し入った現・北口辺りからみた改札口の写真。外の赤煉瓦に対し内側は白タイルで装飾され、天窓からの光が構内を照らしている。(資料4)



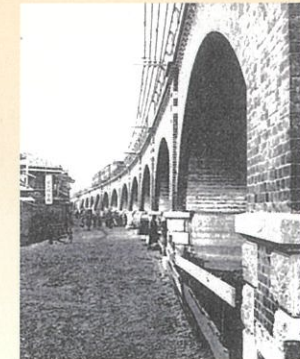
鉄道用地に設けられた開通祝賀会の早朝の光景。祝賀会は、神田区主催で行われ、区会議長の開会挨拶で始まり、立食の饗宴後、夕方まで講武所芸妓100余名による踊り、大神楽などの余興で、お祭りのような賑わいであった。(資料4)



神田駅開業当時の運行は、「の」の字運転と称された。中野駅方面から代々木を経て、万世橋から神田、東京、そして、品川から山手線西側を回り、渋谷、新宿、池袋、田端から上野に至るもので、約12分の運転間隔で運行され、代々木・神田間の所要時間は約24分であった。運賃は、神田・新宿間で7銭、神田・中野間で13銭であった。



万世橋停車場。写真右奥に列車用のホームが作られている。(資料7)



黒門町橋高架橋。現・神田警察前通り辺りから万世橋駅方面を望む。(資料7)



手前の架道橋は、神田大通りに架かる大通橋。奥の高架橋は第三鍛冶町橋。ここに、料理店「今金」があつた。(資料7)



乗降場の腰掛・水飲場・待合所。デザインが隅々までなされている。(資料5)



東京駅方面からみたホーム、左に構内明り取りの天窓がある。(資料7)



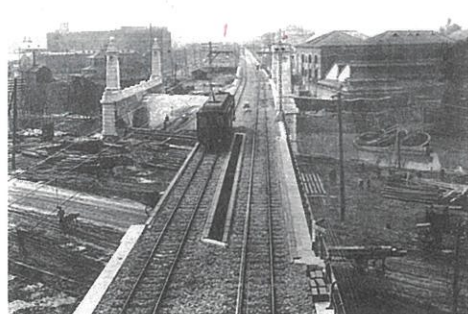
神田駅西口。入口を飾った石組や赤煉瓦は現在取られ、パネルなどに代わってしまった。(資料7)



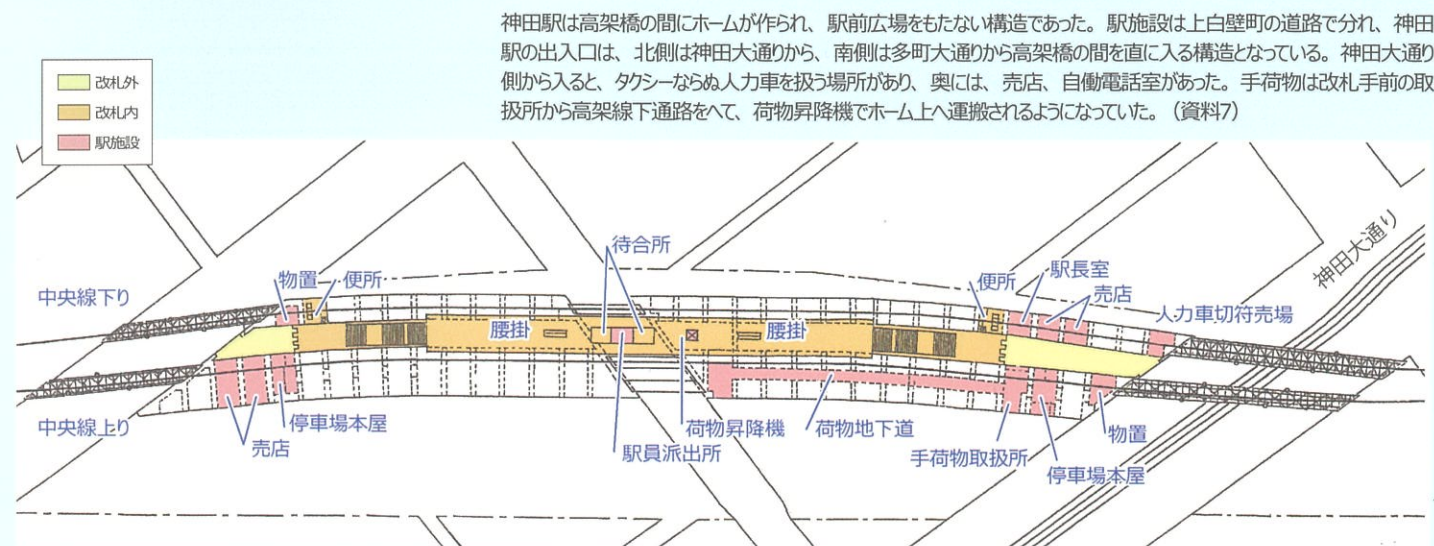
現・神田駅南口辺りから東京方を望む。高架橋壁面は、東側に高架橋が増設されるため、赤煉瓦化粧はなされていない。(資料7)



東京方から神田駅方を望む。写真中央の堀が龍閑川。右手の橋は、白旗橋。(資料5)



龍閑橋上より外濠橋を望む。右手の大きな建物は大蔵省印刷局。(資料7)

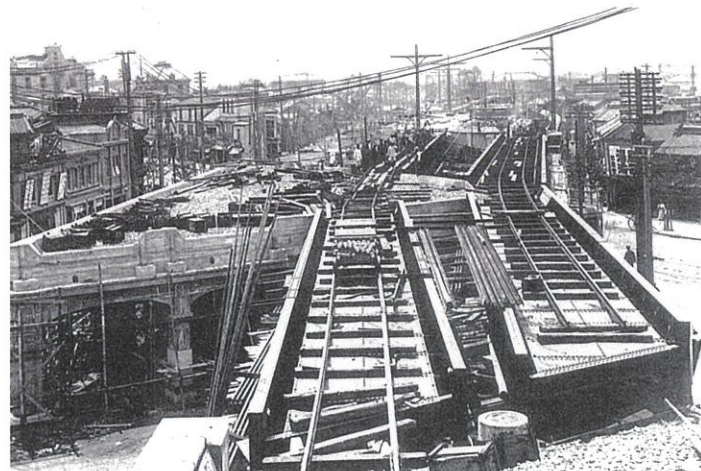




# 建設

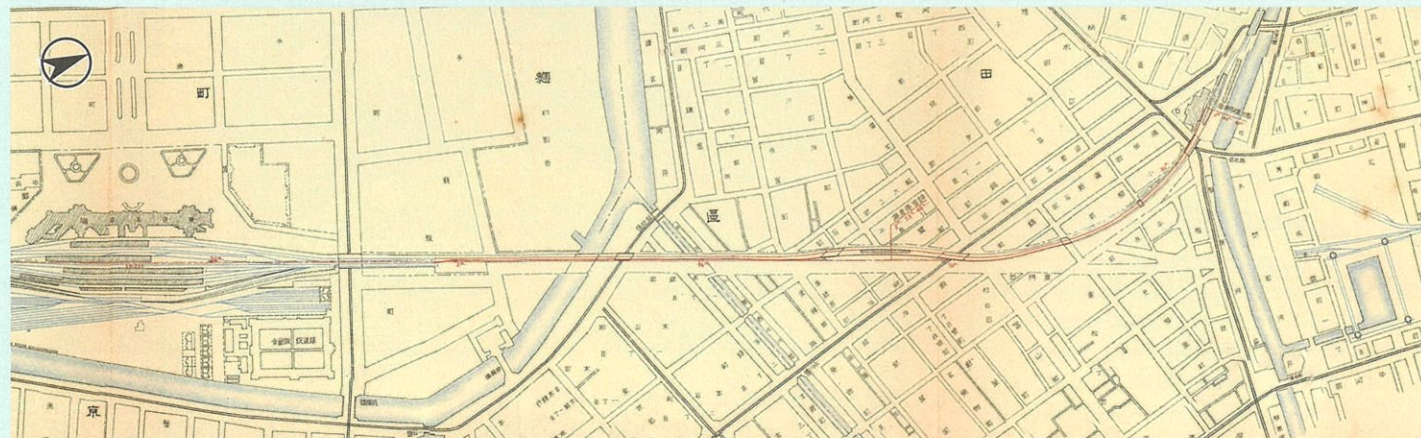


「第二小柳町橋」付近(現・靖国通り)から万世橋駅方面をみた工事写真。(資料7)



「鍋橋」・「大通橋」鉄桁架設工事写真、左上端に松屋がみえる。(資料7)

「市街線東京万世橋間線路平面図」赤線が新設線路、青線が既設線路を示す。計画では、東京上野間の計画線路が、秋葉原貨物線につながるようになっている。また、当初計画では、中央線に汽車線もつくる予定であったが、用地買収が困難なことや東京駅にホームを確保できないことから、電車線のみとなった。(資料7)

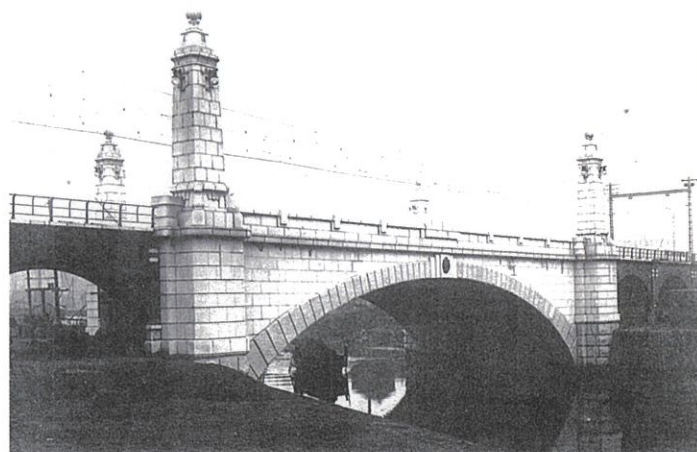


神田が「東京の中心地」になるには、負担も大きかった。新橋・上野間の停車場を結ぶ高架鉄道は、江戸からの旧市街地をとることから「市街線」と呼ばれた。神田地域では、東京駅と秋葉原貨物駅を直線で結ぶ経路となったため、碁盤の目のような街区を斜断することとなり、三角形の街区が多くできた。

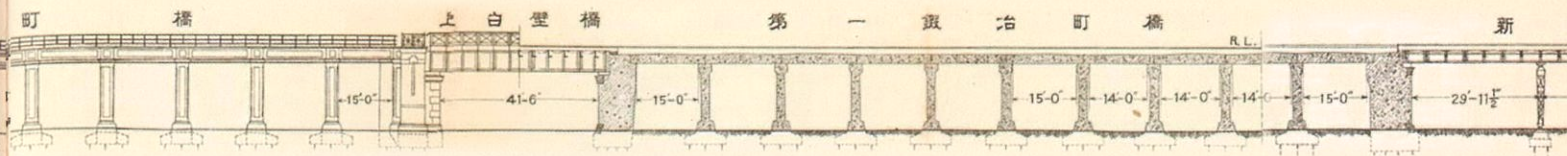
鉄道用地の買収は、明治43年(1910)に始まり、神田区内だけで一万坪余となった。これだけ大規模に既存市街地に鉄道を通す例は全国にもないが、大きな反対運動もなく、買収は明治45年(1912)に終了している。

工事は大正4年(1915)11月に着手され、当時、人口増加の著しかった中央線の高架橋工事を優先し、東京・神田柳原間の基礎工事も同時施工となった。

この高架橋工事は、それまでの煉瓦積から鉄筋コンクリート造りで行われた。そのため、既存の煉瓦積みによるアーチ高架橋と一体的なデザインとなるよう、赤煉瓦と花崗岩で化粧が行われた。現存する万世橋駅から新橋駅までの鉄道高架橋は、明治・大正期の姿を現在に残す「近代化遺産」といべきものである。



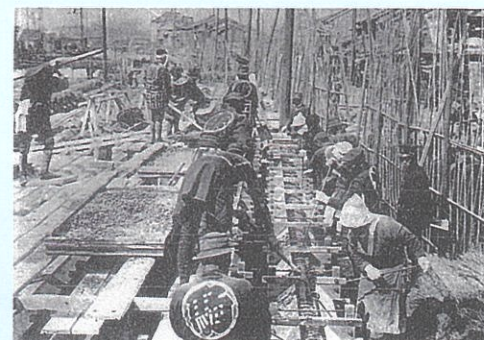
旧江戸城外濠(現・日本橋川)に架けられた外濠橋。外壁を花崗岩で化粧し、橋の四隅には高さ10mの親柱を立て、鉄道だけでなく、外濠から見ても門のようなデザインとなっている。(資料7)



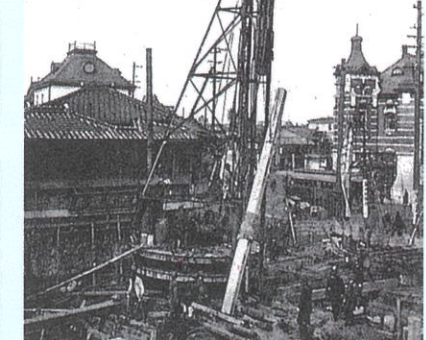
現・千代田橋架道橋辺りから北側の神田駅建設現場を見たもの。中央を横切る道路が現・上白壁架道橋下の道路に当たる。写真上を横切る道路は神田大通り、右端上に路面電車が見える。神田駅高架橋の基礎工事では、松丸太杭の代りに鉄筋コンクリート杭が使われた。杭は中央線用に4547本、東京上野間用に4734本、現地生産され使われた。工事は大正5年(1916)3月から大正7年(1918)5月まで行われ、一日平均14本弱を打込む工程であったという。さぞかし大きな音が連日響き渡ったのであろう。建設工事は、第一次世界大戦の影響で、鉄材の高騰や人夫不足などにより遅れ、竣工したのは大正8年(1919)1月であった。(資料7)



建設用地内でコンクリート杭用の鉄筋材を加工している。(資料7)



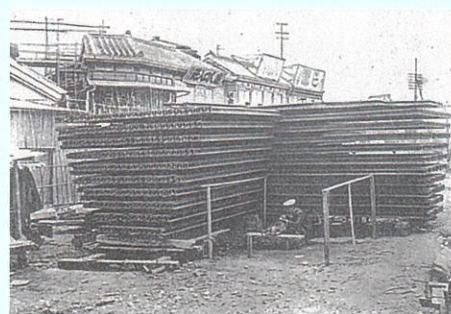
建設用地内の鉄筋コンクリート杭製造現場。杭は地盤により約5.7mから15mのものが使われた。(資料8)



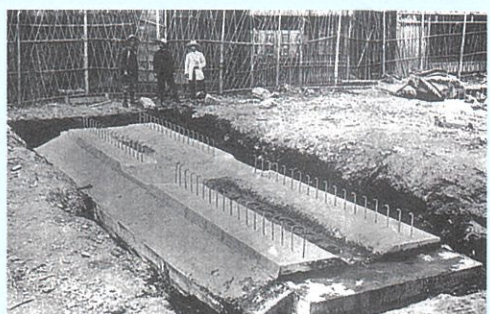
杭打工事は、人力から蒸気ハンマーによる杭打機に変わった。(資料8)



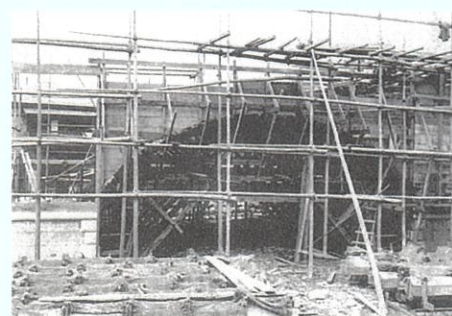
基礎コンクリート杭の打ち立てが終了。(資料7)



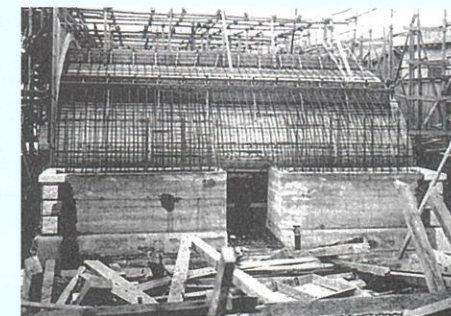
現・北口付近で杭上へ240トンの荷重をかけ、沈降測定を行っている。写真奥に「巴電」の看板。(資料7)



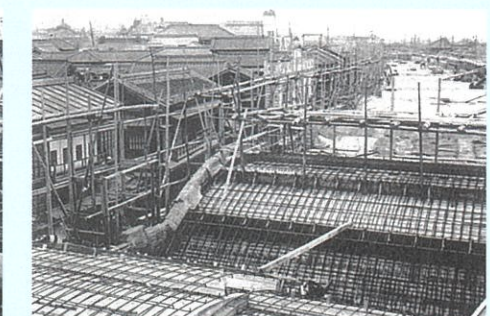
アーチ脚の基礎コンクリート打設。(資料7)



アーチ橋側面のコンクリート打設は分割して行われた。(資料7)

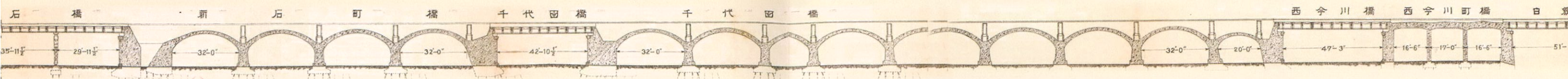


アーチ橋断面方向の工事写真。真ん中の穴は連絡通路。(資料7)

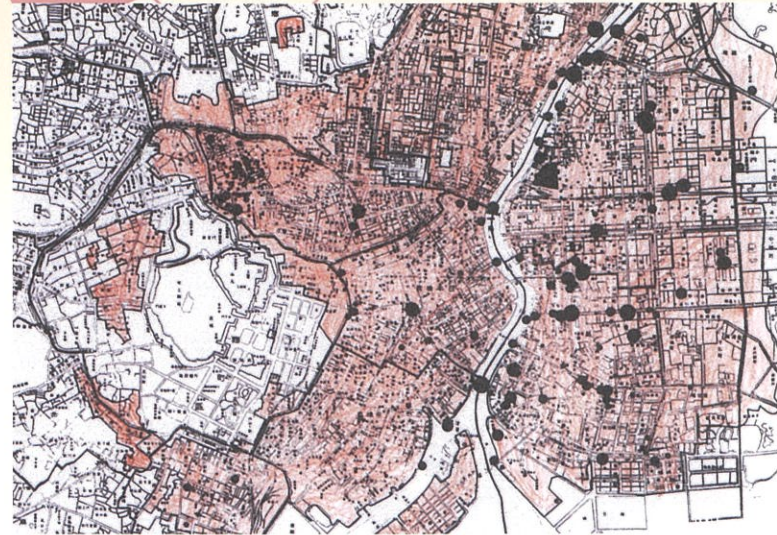


現・一八通り辺りから見た第一小柳町橋の鉄筋配置。(資料7)





# 震災



赤色は震災による焼失地、●印は焼死者の多かった場所。(資料9)

大正12年(1923)9月1日11時58分、関東大震災が発生する。旧神田区エリアでは、和泉町等を除いてほとんどが焼失してしまう。神田駅も誕生から2年半足らずで全焼してしまった。神田大通りを日本橋方面から上野方面へ避難すれば神田駅にぶつかる。それは、当時の最先端の土木技術で造られた鉄道施設で、避難民にとっては、防災拠点にも見えたのだろう。

神田駅構内は避難民であふれていた。そこに入らず助かった人の後日談では、「煉瓦造のガードだから地震に崩れる心配もなし、火の方もこの入口の錠戸が締めれば何の不安もない」(資料10)と誘われたという。だが、耐震はともかく、線路の枕木まで焼失するような大火災にあつては、「当時待合ホーム等に避難していた公衆約五百五十名は逃ぐるに途なく無惨の焼死を遂げ」(資料11)ることとなってしまった。

神田駅での死者の数は諸説あるが、神田区での記録では、200余名となっている。戦前、9月1日には、神田駅で慰霊祭が行われていた。



焼失した万世橋駅。(資料5)



灰燼と帰した神田小柳町(現・須田町二丁目)辺。写真左上隅上にコライ堂、上中央に万世橋駅。(資料5)



震災の5日後、万世橋から和泉橋方面を望む。右側奥に震災前に完成していた高架橋。(資料13)



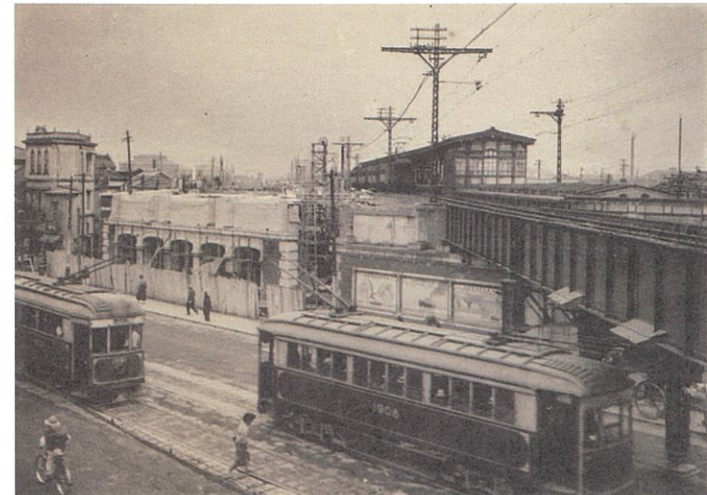
震災直後、鎌倉町から高架橋を望む。(資料14)



東京駅方面からの神田駅、西口アーチ上部。(資料15)



神田駅付近、高架線線路枕木の焼失。(資料15)



大正12年(1923)春頃の神田駅。駅東側での高架橋工事が竣工している。(資料5)



震災直後、神田駅から日本橋方面を見る。三越が遠くに見える。(資料5)



神田駅付近高架橋、火害にあった煉瓦、花崗岩がよく分かる。(資料15)

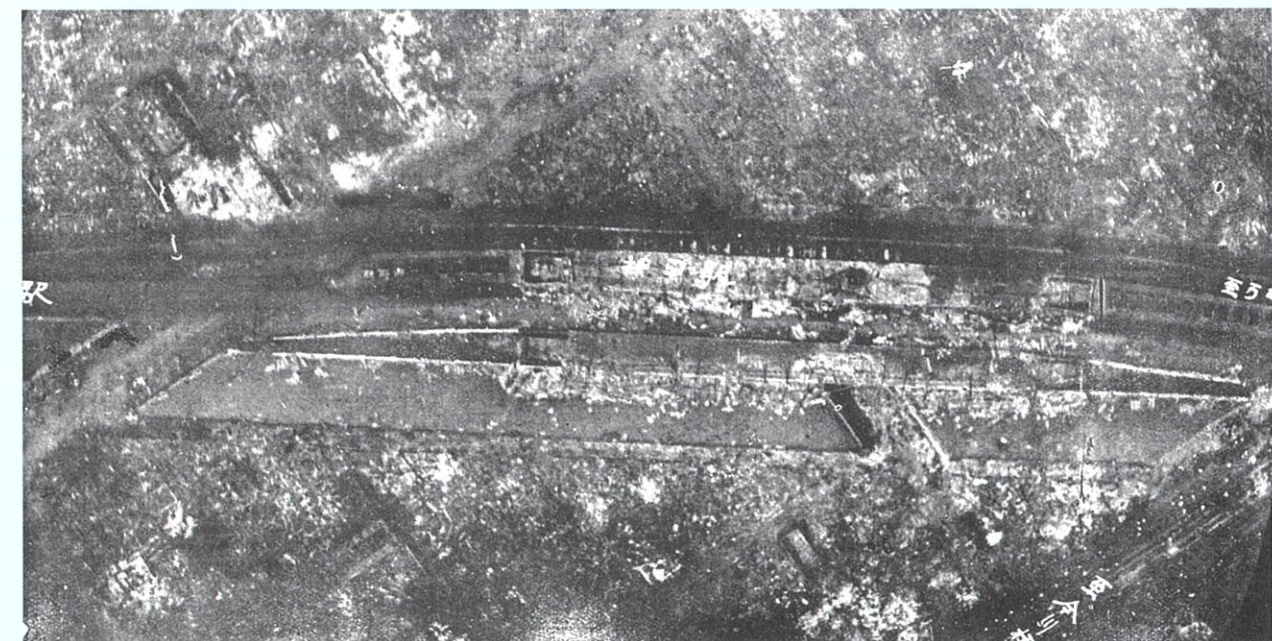
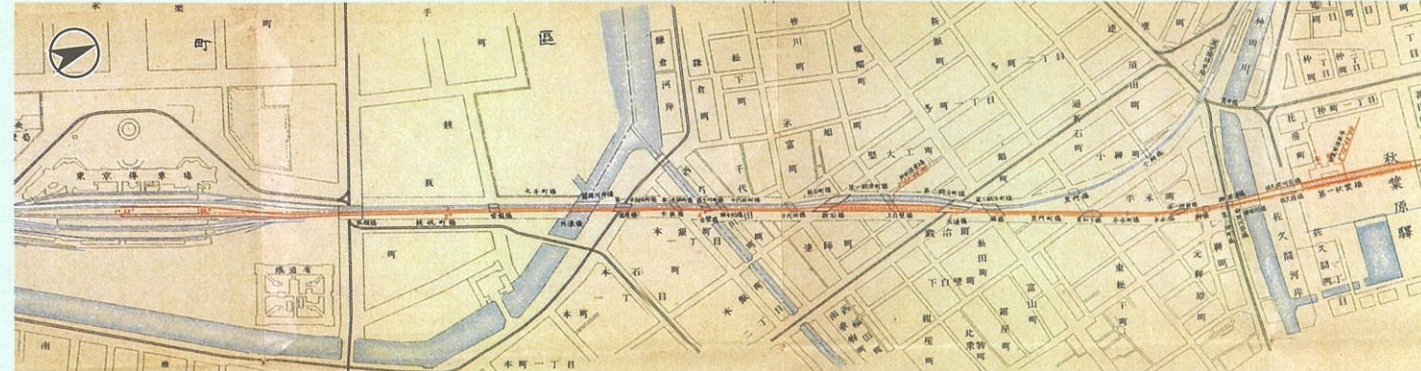


神田駅構内(神田大通り側)、全焼の惨状。(資料5)



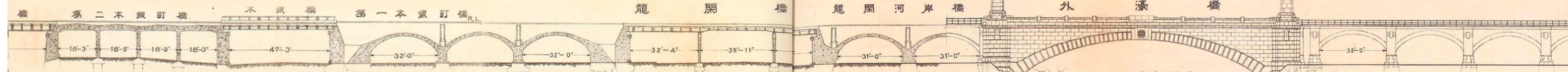
神田駅構内(西口側)、菰にくるまれた焼死者の惨たる光景。(資料5)

「市街線東京上野間線路平面図」赤線は新設線路。青線は既設線路。神田駅開設後、大正9年(1920)2月より東京・神田柳原河岸間の高架橋工事に着手して、同12年(1923)2月には、架道橋や線路工事を残して竣工していた。そして神田川から上野間の電車線2線分の工事は震災により中断するが、当初計画よりわずかに半年遅れで大正14年(1925)11月に完成した。神田川・上野間の線路は貨物線につながるのではなく、西側に経路が変更となっている。(資料12)



9月4日撮影の神田駅。左が東京方面。中央線下り線路には焼失した電車。写真右下の神田大通りの白い点は歩行者。(資料16)





# 復興

関東大震災により、東京・上野間を結ぶ高架線工事は一時中断されたが、神田川・上野駅間の電車専用線の高架橋工事は早急に進められ、予定より半年遅れて大正14年(1925)11月に電車線が開通した。これにより「の」の字運転はなくなり、中央線は東京駅を発着駅とする運転に、山手線は環状運転となった。

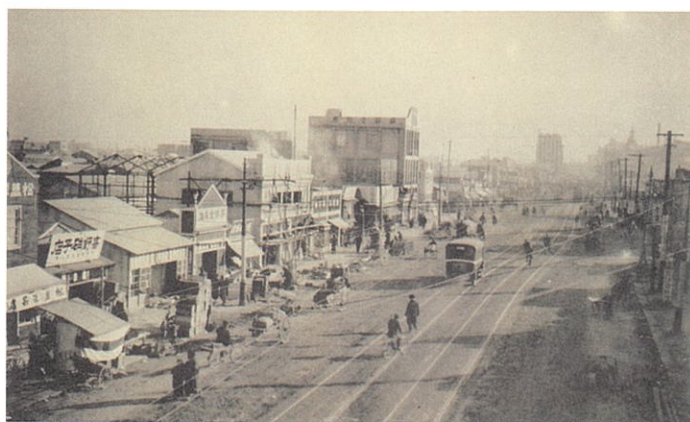
この工事で、神田駅には、第二ホームが誕生し、京浜線は上野まで延伸され、第二ホームは山手線と併用で使われた。さらに、昭和3年(1928)4月には汽車専用線2線が東側に完成し、神田駅は線路が6線構成となった。

この時の高架橋工事は、「黒門町橋以南は煉瓦及石材を用ひて装飾を施したるも、其為め多額の費用と時日を要するを以て、装飾は必要に応じ他日施すこととし、工費を節約して線路の延長を謀るを急務と認め、東松橋以北に於ては一切化粧工事を省略せり」(資料12)ということとなり、現在に至っている。

また、高架下が有効活用でき、維持管理も容易で、軟弱地盤に強い、桁と脚が一体になった鉄筋コンクリートラーメン橋が震災復興以降は主流となった。現在よく見られる鉄道高架橋のデザインは神田から始まった。



神田大通り架道橋上より、区画整理前の須田町方面。(資料5)



神田大通り架道橋上より、区画整理前の神田鍛冶町方面。(資料5)



神田大通り架道橋上より、区画整理前の神田富山町方面。左は黒門町橋高架橋。(資料5)



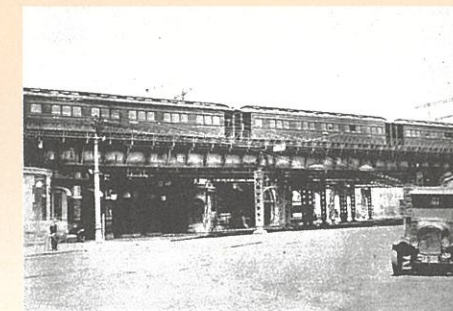
昭和19年(1944)11月7日撮影。神田駅の東側高架橋に沿って区画整理で誕生した増線用の鉄道用地が連なっている。ここでの高架橋工事は、昭和恐慌もあり実施されず、資材置場や遊園地として暫定利用された。総武線は、昭和7年(1932)に御茶ノ水駅まで延伸され、現在のようになった。(資料17)



震災から3ヶ月後の12月9日には、仮設のホーム上屋にて、「の」の字運転が再開された。(資料5)



昭和3年(1928)4月に汽車線が開通。第2ホームから秋葉原方面を望む。(資料18)



神田大通り鍛冶町側から、須田町方面を望む。ガード下に新設の東口が見える。(資料19)



大正14年(1925)、焼け残った部分を活かして万世橋仮駅舎がつくられた。昭和11年(1936)には鉄道博物館として建て替えられた。(資料4)



昭和5年(1930)9月、完成した万世橋。橋は地下鉄と一体でつられている。写真中央に「地下鉄のりば」(万世橋駅)の案内が見える。(資料20)



万世橋から見た神田川橋、鉄筋コンクリートアーチ橋で外濠橋に比べ簡素なデザインとなっている。(資料5)



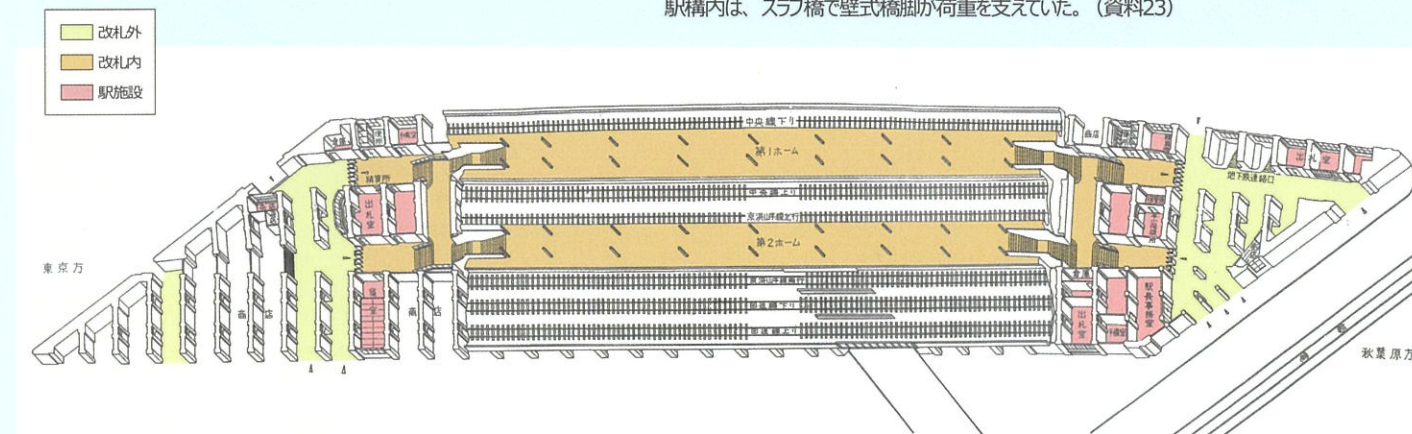
大正13年(1924)9月頃、今川橋交差点から同年8月に竣工した松屋呉服店家庭部。(資料13)



昭和6年(1931)11月21日、地下鉄神田駅が開業。(資料21)



昭和5年(1930)3月25日、帝都復興祭が行われる。写真は、復興後の神田神社渡御祭。(資料22)



昭和3年頃の神田駅図。第2ホームと第1ホームは同時期に設計されているため、構造は一緒である。駅構内は、スラブ橋で壁式橋脚が荷重を支えていた。(資料23)



田町・田端間の複々線化の  
開通記念乗車券  
(資料24)

# 戦後



震災から21年余、米軍の空襲により神田駅周辺は再び焼け野原となった。戦後まもなく、焼失した神田大通りや金物通りには生活用品を売る露店が集積し、昭和22年(1947)頃には震災復興の区画整理事業で誕生した神田駅東側の鉄道用地にもアツマーケットと呼ばれた飲食業等の露店街が形成されていた。その後、昭和25年(1950)にはGHQ指令で道路上の露店は取払われたが、鉄道用地のマーケットは手つかずのままだった。

戦後復興も進みだすと、山手・京浜東北線を同一線路で運行するには、輸送力も限界となり、神田駅付近でも鉄道用地を使いホームと線路の増設をする必要が生じた。このため、国鉄はマーケットへ昭和28年(1953)3月末までに立退きを要求したが、マーケット側は借地法上の30年間の借地権を主張して譲らず、東京駅から始まった工事は、神田駅南口辺で一時中止となってしまう。昭和28年(1953)12月、国鉄は裁判所に土地明渡しの仮処分を請求し、結果、マーケット側へ保障することで工事は再開され、昭和31年(1956)11月10日、現在のような山手線・京浜東北線の分離運転となった。この工事に伴って神田駅は、3面のホームと8線の線路を有する駅となり、駅構内も大規模な改修が行われ、改札内外の移動等が大幅に改善された。

一方、戦後初の地下鉄建設として丸ノ内線は、昭和29年(1954)1月に池袋・御茶ノ水駅間を開通させ、現・銀座線神田駅に新駅を併設する延伸工事に入る予定となっていた。しかしながら、神田駅南口付近での混乱で、丸ノ内線は現在の淡路町経由コースに変更となる。これにより、神田駅は地下鉄と連携したターミナル駅になる機会を失うこととなった。



昭和20年(1945)9月28日米軍撮影。東京駅は、空襲で3階部分が焼落ちている。写真上には、焼け野原となった神田駅周辺が見える。(資料25)



昭和21年(1946)9月15日米軍撮影。食糧難の時代、鎌倉橋交差点辺りから高架橋を望む。(資料26)



昭和22年(1947)4月19日米軍撮影。神田大通り脇の三角形の鉄道用地で、初の参議院選挙での街頭演説。(資料26)



昭和25年(1950)夏頃、神田大通り西側に出ている露店。(資料27)



昭和22年(1947)7月24日米軍撮影の航空写真から。写真右上の黒く見える地域は空襲で焼け残った場所、白く見える地域は焼失した場所。神田駅東側の高架橋に連続する鉄道用地は、露店街のような様子を示していた。写真左下の昭和通りには、戦災による焼土が山積みになっている。これら进行处理するため、昭和25年(1950)頃、東京都は呉服橋辺から南側の外濠や龍閑川、浜町川を埋めたて、宅地等に変えた。(資料28)

- 露店が出店していた場所
- ★ GHQにより接収されたビル
- ◆ 同 モータープール等



昭和29年(1954)2月1日。神田駅南口辺の鉄道用地飲食街。奥に高架橋工事が始まっている。(資料29)



昭和30年(1955)頃、現・南口辺、杭打可能な場所で作業が始まる。全面的な立退きが完了したのは同年7月頃だった。(資料23)



昭和29年(1954)2月3日、神田大通りから秋葉原方面を見る。(資料29)



昭和28年(1953)11月4日、都市計画変更された丸ノ内線の経路図。点線が計画変更前、実線が変更後の経路。昭和31年(1956)7月20日、御茶ノ水・東京駅間が開業した。当初計画通りに建設されていたら、神田駅や神田大通りの賑わいは違ったものになっただろう。



壁式橋脚を撤去し、柱状の鉄骨橋脚に。交通の自由度は増したが、道路と段差が生じた。(資料23)



昭和31年(1956)5月頃。回送線と引上線は竣工しているが、第三ホームは建設中である。(資料31)

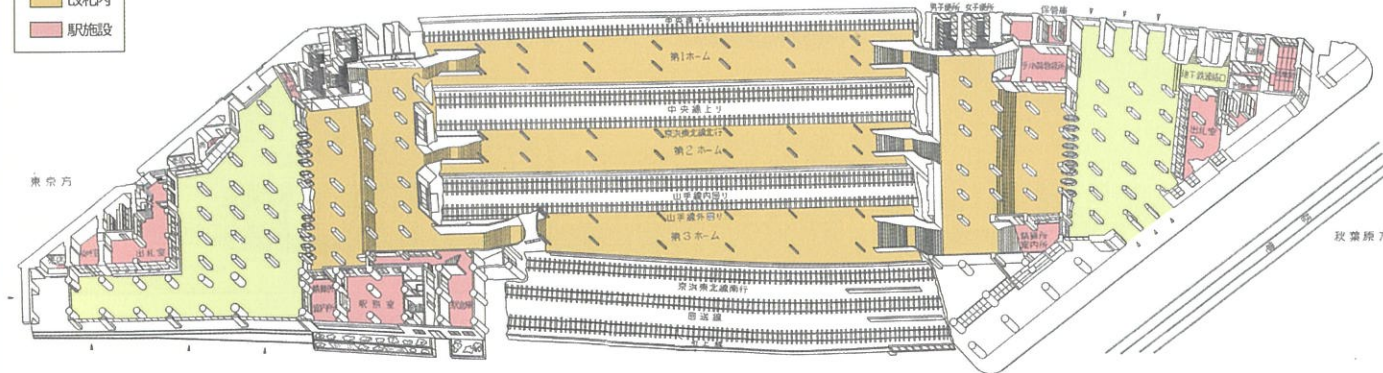


昭和30年(1955)頃の西口商店街。昭和27年(1952)10月、神田橋近辺のGHQによる接収地が返還され、神田駅西口からの人通りが増加することとなった。翌年10月に「神田駅西口本通り振興会」が発足、装飾灯が整備された。(資料30)



昭和31年(1956)8月19日、第2ホームから見た完成まじかの第3ホーム。(資料24)

- 改札外
- 改札内
- 駅施設



昭和31年(1956)11月19日、改修後の神田駅構内図。駅入口や改札内外の通路が大幅に広げられ、駅内便所は男女別に改修されている。(資料23)



# 縦貫



平成2年(1990) 神田駅東口付近での新幹線用橋桁工事の様子。これにより昭和31年(1956)に開設された列車線(留置線)は解体され、新しい橋脚は、上部に継ぎ足せる構造で建設された。(資料32)



現在の神田駅東口付近

東京市街高架鉄道は、江戸からの市街地を南北に縦貫することにより作られた。それは、本州を縦貫する鉄道建設でもあった。

平成3年(1991)、東京・上野駅間に東北新幹線が開通し、その後、同4年(1992)に東北山形、同9年(1997)には、秋田、上越、北陸の各新幹線が、神田地域を縦貫し、東京駅へと乗り入れた。

そして平成14年(1998)3月、JR 東日本より「東北縦貫線計画」が発表される。それは高崎線・宇都宮線・常磐線を東京駅に乗り入れ、東海道線への直通運転をはかる計画である。このため、神田駅付近では、営業中の新幹線の上、約600mにわたり高架橋に高架橋を重ねるといふ、既存市街地ならではの一大難工事の計画となり、壁のような巨大な高架橋が出現することとなった。

東北縦貫線は、「上野東京ライン」と名称を変え、平成27年(2015)3月14日に開業した。これにより、神田駅は3面の近距離電車ホームと中距離列車線、新幹線という10線の線路を有する駅となり、駅構内も大規模な改修が行われ、バリアフリーの行き届いた駅となった。

踏切のない高架鉄道は、地域の交通を分断しないが、関東大震災後の区画整理で、高架鉄道が事業エリアの境となり、それを元に町界が定められ、更に色々な行政の管理境が加わり、いつか高架鉄道が地域の境目であるかのように感じてしまう。

江戸から続く「神田」は、神田大通りを中心にして一つである。神田駅が地域をつないでいく「次の百年」でありたい。

## 神田駅付近での重層化工事

神田駅の北側から重層化工事を定点観測したもの。新幹線の運転されない夜間のみ、新幹線の線路を使い1本の橋脚を7~9個に分割して運び1個づつ組み立てられた。全ての橋脚・橋台の設置工事に2年間かかった。その後、写真の青緑色の桁架設機を使い橋桁が架設された。(資料33)



平成22年(2010)7月



平成23年3月



平成24年7月



平成25年4月



平成25年8月

平成26年(2014)8月



新幹線の上に高架橋の桁を縦断的に設置するための「桁架設機(けたかせつき)」全長210m、重さ1700トンの巨大な機械が使用された。写真は平成24年(2012)3月、最大の橋桁となった神田大通り上で57mの鋼桁を設置している様子。この他にも、43mの鋼桁、20~39mのPCコンクリート桁17本を架設するために使用された。(資料33)

## 神田駅周辺地域の安全と活性化に向けて



### 秋山 利昭

神田駅西口商店街振興組合 理事長

#### ●神田駅西口商店街振興組合の一本化

昭和55年(1980)頃に、商店街の団体が「本通り振興会」と「西口商店街振興組合」の2つに分かれました。きっかけは商店街にアーチの飾りをつけるかどうかで意見が割れたためです。その後平成元年(1989)に再び一本化し、平成5年(1993)には商店街のアーチが完成、「商店街合併祝賀会」が催されました。その後は道路のカラー舗装に向けた道路修景の検討会を進めました。

#### ●看板・張り紙・客引きとの闘い

道路修景を進める上でガムが一番困り、ガム取り専門の業者を雇ったりしていました。もう一つ大変だったのはバブル後に空きビルが増えたところにサラ金が入り、街が隙間なく貼られた広告の張り紙だらけになってしまったことでした。もっとすごかったのはA型看板で、許可なく人の店の前にも出ていたりしました。

理事長に就任後、神田警察や万世橋警察とパトロール隊を組織して、平成14年(2002)から施行された「生活環境条例」のパトロールをはじめました。当時は100人くらい集まっていた。パトロールはいつも闘いで、70リットルのゴミ袋4袋分の張り紙を徹底的に、時には目の前や貼っているそばから剥がしていきました。ガードレールに括り付けてあった捨て看板(ステカン)もみんな取ってしまい、数年、根比べの日々が続きました。サラ金のプラカードも、同じ許可証をコピーして使い回していたので、警察と協力して生活安全特捜隊によって一気に検挙しました。警察とは、看板撤去の時からずっと一緒に協力してやってきました。

防犯カメラも平成15年(2003)5月20日に、区に要望書を提出し、都心3区で初めて設置することになりました。根比べで一定期間経ちますと看板類がなくなりましたが、今度は居酒屋からキャッチが始まりました。その後に風俗がきて、キャバクラだらけになり、「客引き防止条例」を根拠に、地域で注意できるようになるまでは、やりたい放題でした。

#### ●地域を繋ぐパトロール

新幹線や駅の縦貫線の議論もあり、それまでは神田駅東口と西口に協力関係はなかったのですが、合同パトロールもお客さんの目線で考えると真ん中にある駅を中心にしなくて意味がないだろうということで、JRも含め一緒にパトロールを実施するようになりました。現在でも週2回、パトロールを実施しています。



### 保志場 宏

鍛冶町二丁目町会 顧問

#### ●新幹線建設

昭和47年(1972)3月9日神田駅長歓迎会の席で東北新幹線東京駅乗り入れ計画が進められているという報告がありました。計画は東京・秋葉原駅間の東側に東京駅から神田駅付近迄ある在来線の引込線の上にもう一層重ね、上を従来の山の手線、下に新幹線が走る構想でした。平成4年(1992)3月に新幹線工事が完了し、東側道路は「ふれあい通り」と命名されカラー舗装され、3K(臭い・暗い・汚い)が一掃されました。街の人の流れも増え、多くなったようでした。

#### ●神田駅重層化

重層化の目的は国策として、通勤時間帯の混雑緩和・通勤時間の短縮・乗り換えの混雑緩和、ということでありました。当町会の要請の結果、平成26年(2014)3月に各ホームにエレベーター・エスカレーターが各2基設置され、同年7月に秋葉原駅から神田駅迄完成した縦貫線の線路上を歩くイベントも行われ、平成27年(2015)3月14日に東北・山形・上越新幹線の上を高崎線・常磐線・宇都宮線の東京駅乗り入れが開通しました。

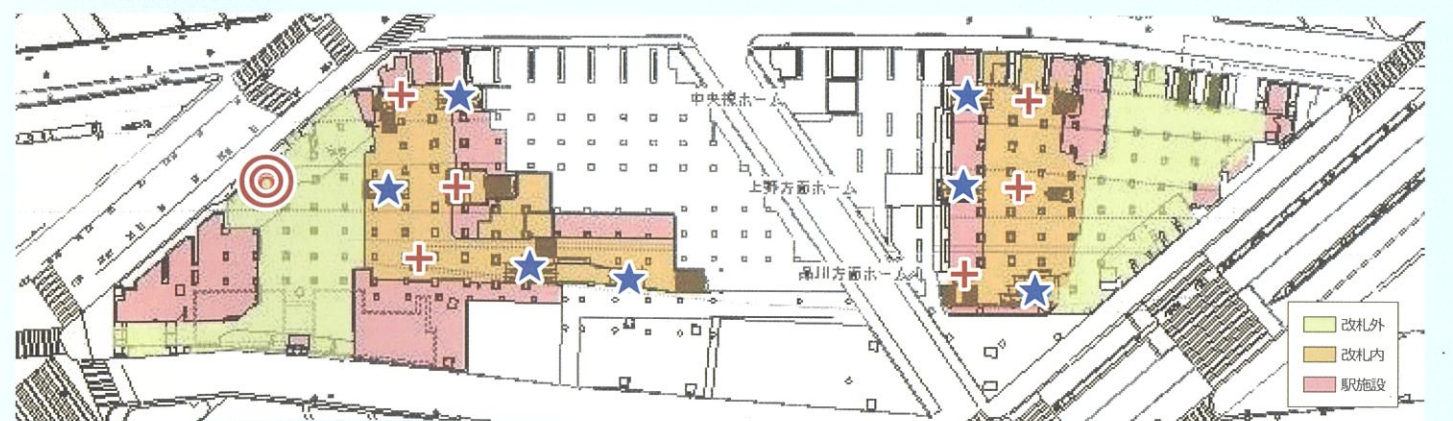
平成28年(2016)2月には山の手線ホームに「ホームドア」が完成し乗降客の安全が確保され、また京浜東北線快速電車の神田駅停車が実現しました。同年4月1日には念願の「神田駅交番」が開設され、神田駅周辺の治安に役立つこととなり、同年秋にはJR神田駅と地下鉄神田駅を繋ぐ連絡通路にエレベーターが完成しバリアフリーの時代となりました。

#### ●神田駅周辺のエリアマネジメントについて

JR東日本より縦貫線工事などに伴う地域貢献として、駅西口構内のスペースが地域に提供され、駅周辺の町会・商店会が連携して、平成29年(2017)4月「一般社団法人 神田駅周辺エリアマネジメント協会」を設立しました。そして、ここで地域の紹介や神田祭のPRなど、神田駅周辺の活性化に向けての拠点として活用していくこととなり、平成30年(2018)12月にインフォメーションセンターなどを開設しました。

今後は、大手町・丸の内・有楽町地域など、他地域でのエリアマネジメント手法を参考にして、神田駅周辺での活動を積極的に展開していく予定です。また、当町会では、旧今川中学校跡地を含めた神田駅周辺の活性化について勉強会を開いています。千代田区と連携して、新しい神田のまちづくりを進めていきたいと考えています。

重層化工事に合わせ、駅構内では、大規模なリニューアル工事が行われた。3面のホームそれぞれへのエスカレーター(★印)とエレベーター(+印)が配置され、道路との段差も解消され、バリアフリーのいきとしい駅となった。また、西口付近には、「神田駅周辺エリアマネジメント協会」による「神田インフォメーション」(◎印)も開設された。(資料33)





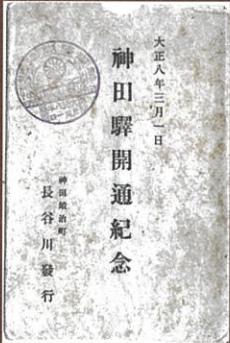
# 神田驛百年

発行 平成31年3月1日

発行者 神田駅西口商店街振興組合  
神田駅前商店会

編著者 小藤田正夫

編集協力 一般社団法人協働プラットフォーム  
浜田愛 (ヒアリング)  
只木良枝 (デザイン)  
藤田紅霞 (題字)



左は神田駅開通記念スタンプが押された絵葉書の包紙。発行元の「長谷川」とは、天保年間の頃から現・鍛冶町2-3辺にあった絵草紙商「清水屋」の大正期の名称。絵葉書の写真は開業当日に撮影されたもの。なお、この清水屋のあった町屋敷地は、清水喜助(清水建設(株)の創業者)が文化元年(1804)に、江戸での大工仕事を始めた場所でもある。(資料4)



大正8年(1919)

平成30年(2018)

【写真・図面の出典】 ●資料1.『新撰東京名所図会 第205号』1900年 東陽堂 ●資料2.『松屋百年史』1969年(株)松屋 ●資料3.『東京市史稿市街篇附図第二』1916年 東京市 ●資料4. 写真提供: 個人蔵 ●資料5.『大正十二年九月一日関東地方大震災火災記念写真帳』1924年 東京鉄道局 ●資料6.『東京市街高架鉄道建築概要』1914年 鉄道院東京改良事務所 ●資料7.『市街高架線東京万世橋開建設紀要』1920年 鉄道省東京改良事務所 ●資料8.『土木学会誌 第二巻第三号』1916年 土木学会 ●資料9. 松島栄一他編『東京・昔と今』1971年(株)ベストセラーズ ●資料10. 松本義邦著『東京の青果市場とわたくし』1993年 松本吉弘 ●資料11.『国有鉄道震災誌』1927年 鉄道省 ●資料12.『東京市街高架線東京上野開建設概要』1925年 鉄道省 ●資料13.『国際写真情報東京震災録地図及写真帖』1922年 東京市 ●資料14.『関東大震災号 第2巻10号』1923年 国際情報社 ●資料15.『大正十二年鉄道震害調査書』1927年 鉄道省大臣官房研究所 ●資料16. 市川賢治編『関東大震災画報』1923年 敬文社 ●資料17. 航空写真『8921-C2-20』1944年10月16日撮影 国土地理院所蔵 ●資料18.『省電車史概要』1927年 東京鉄道局電車掛 ●資料19.『横河橋梁五十年史』1960年(株)横河橋梁製作所 ●資料20. 仲厚照久編『日本地理風俗大系 第二巻』1931年(株)新光社 ●資料21.『清水建設二百年 作品編』2003年 清水建設(株) ●資料22. 中村道太郎編『改訂版日本地理風俗大系 大東京』1937年 誠文堂新光社 ●資料23.『東工 第9巻第6号』1958年 日本国有鉄道東京工事事務所 ●資料24. 巴川厚則著『国鉄電車回想』1998年 大正出版(株) ●資料25. 平塚証緒編著『米軍が記録した日本空襲』1995年(株)草思社 ●資料26. 半藤一利編著『敗戦国ニッポンの記録 下巻』2007年 アーカイブス出版(株) ●資料27.『露天』1952年 東京都 ●資料28. 航空写真『USA-M377-67』1947年7月24日撮影 国土地理院所蔵 ●資料29. 写真提供: 東京都 ●資料30. 写真提供: 秋山利昭 ●資料31.『東京第一工事局八十年史』1976年 日本国有鉄道 ●資料32.『鍛冶二五十年誌』2003年 鍛冶町二丁目町会 ●資料33. 画像提供: JR東日本 ●表紙背景:『安政改正御江戸大絵図』1858年 国会図書館蔵 ●各章背景:『市街線橋梁立面図』(資料7)

協力 千代田区 東日本旅客鉄道(株) NPO神田学会

非売品