



山手・京浜東北線線路移設(令和元年11月)前の高輪橋架道橋

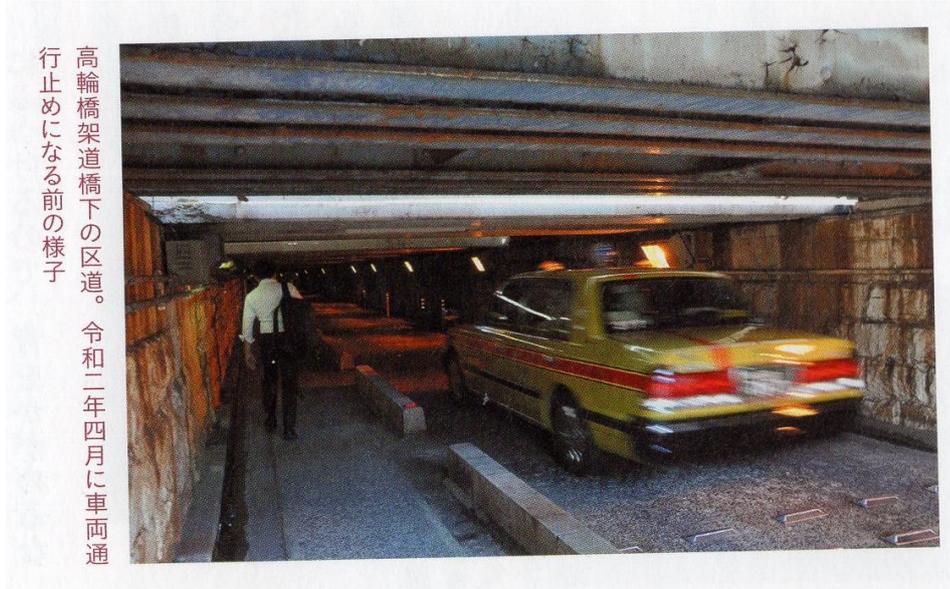
現代の高輪ゲートウェイ駅付近で、かつて海上にあった線路築堤は、昭和初期に周囲が埋め立てられ、存在が分からなくなっていた。だが、平成三十一年四月の品川駅付近の工事の際などで、築堤の一部が発掘された。土を盛り周囲を石垣で固めたもので、幅は約六・四メートル。築堤があったのは約二・七キロにわたるが、そのうち約八〇〇メートルの区間が発掘されている。そのほか、線路が渡っていた運河と推定される痕跡なら、今も一部が残っている。

その一つは、高輪ゲートウェイ駅の約三〇〇メートル田町寄りで山手、京浜東北線、東海道線、東海道新幹線をくぐる「**高輪橋架道橋下区道**」である。ここは令和二年四月、第二東西連絡道路建設工事のために車両通行止め(人は通行可能)となったが、それまで「提灯殺しのガード」との異名が付いたスポットだった。

ガード下となる区間の長さは約230メートル。道路標識によれば通行可能の車の高さは一・五メートル。タクシーの屋根にある社名表示灯、通称行灯(提灯)が天井にぶつかって壊れることが多発したことから「提灯殺しのガード」のガードと呼ばれていた。人も身長約一七〇センチ以上なら頭を天井にぶつけるので、背をかがめるなどして歩き続けなければならなかった。

なぜこんな低いガードが作られたのだろうか。ガードの隣に並行して延びる水路(放水渠)に注目しよう。この水路は、いつの時代か、線路築堤の陸側の運河と、東京湾とを結ぶために作られたもので、その後海側の埋め立てが進み、水路に並行して人が通る通路が作られたと推察される。線路築堤はさほど高くないので、その下の通路は背を低くせざるをえなかった。後にそこが港区の区道となって高輪橋架道橋下区道となった。

この貴重なスポットも、高輪ゲートウェイ駅周辺の整備に合わせて、消え去る運命にある。

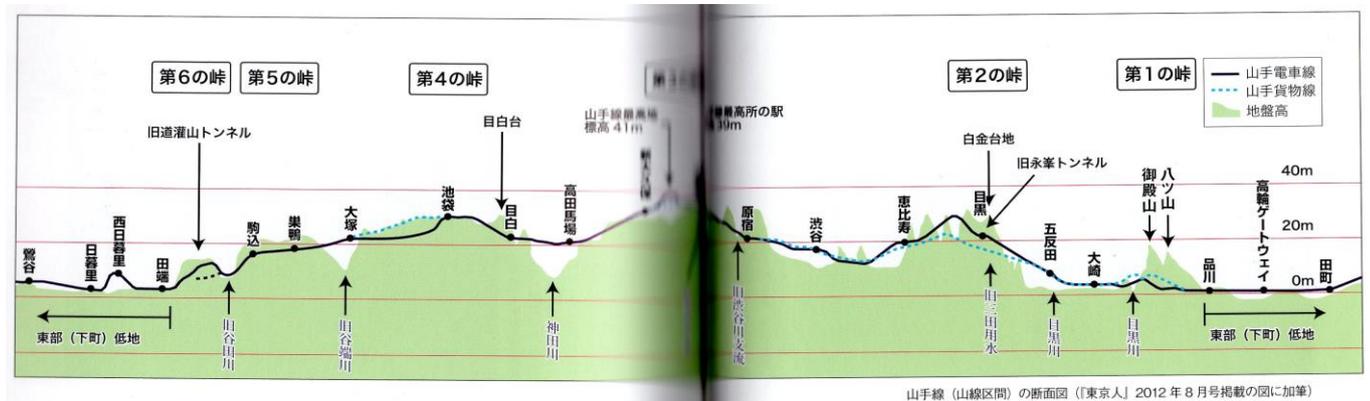


高輪橋架道橋下の区道。令和二年四月に車両通行止めになる前の様子。

山手線を地形的にざっくりと分類すれば、「山線区間」と「海線区間」とに分けられる。山線区間は、一周の西側半分、品川から渋谷、新宿、池袋、田端の間で、武蔵野台地を走る。地形をよく見ると、この区間には六つの峠越えがある。微地形ながら山岳路線のような区間である。

海線区間の方は、東側半分、田端から上野、東京、品川の間で、平坦な東京低地（いわゆる下町）を走る。東京湾の埋め立てがまだ進まない大正時代くらいまで、浜松町から品川にかけて車窓から間近に海が見えた。また東京－浜松町間付近は、江戸時代初期頃に徳川幕府が埋め立てるまでは日比谷入江の海や浜辺などだった。

都心の電車の代名詞のようにになっている山手線だが、武蔵野台地と東京低地の両方を走る点からも、東京を代表する路線と叫びたい。





↓ ~~~~~

品川を出た貨物列車は品鶴線を経由するため、品川～川崎～鶴見間の東海道線は旅客列車専用だと思っていたのですが、大森駅・蒲田・川崎駅の各駅で貨物営業が行なわれており、貨物の小運転列車が設定されていたようです。

<http://senrohaisenzu.cocolog-nifty.com/blog/2010/01/post-d189.html>

↑ ~~~~~

京急 平和島 (旧沢田)

↓ ~~~~~

明治 34 年 2 月 1 日開業。当時の駅名は「沢田」であったが、駅前に学校があったことから後に「学校裏」と改称 (時期不詳) し、昭和 36 年 9 月 1 日、現在の「平和島」となった。

<https://www.keikyu.co.jp/ride/kakueki/KK08.html>

↑ ~~~~~

大東京エリアとは、昭和七年、それまでの東京市 (一五区) から五郡隣接八二町村を合併して二〇区とし、合計三五区としたエリアで、これは現在の二三区内とほぼ一致する。

環状一号～六号線は、既存の道路を必要な部分だけ新設して環状線として数字を割り振った (216 ページ地図参照)。

環状第一号線 (日比谷通り、内堀通りなど)

環状第二号線 (環二通り、外堀通りなど。近年ウォーターフロント側

に虎ノ門から築地、豊洲を經由して有明までも伸びている)

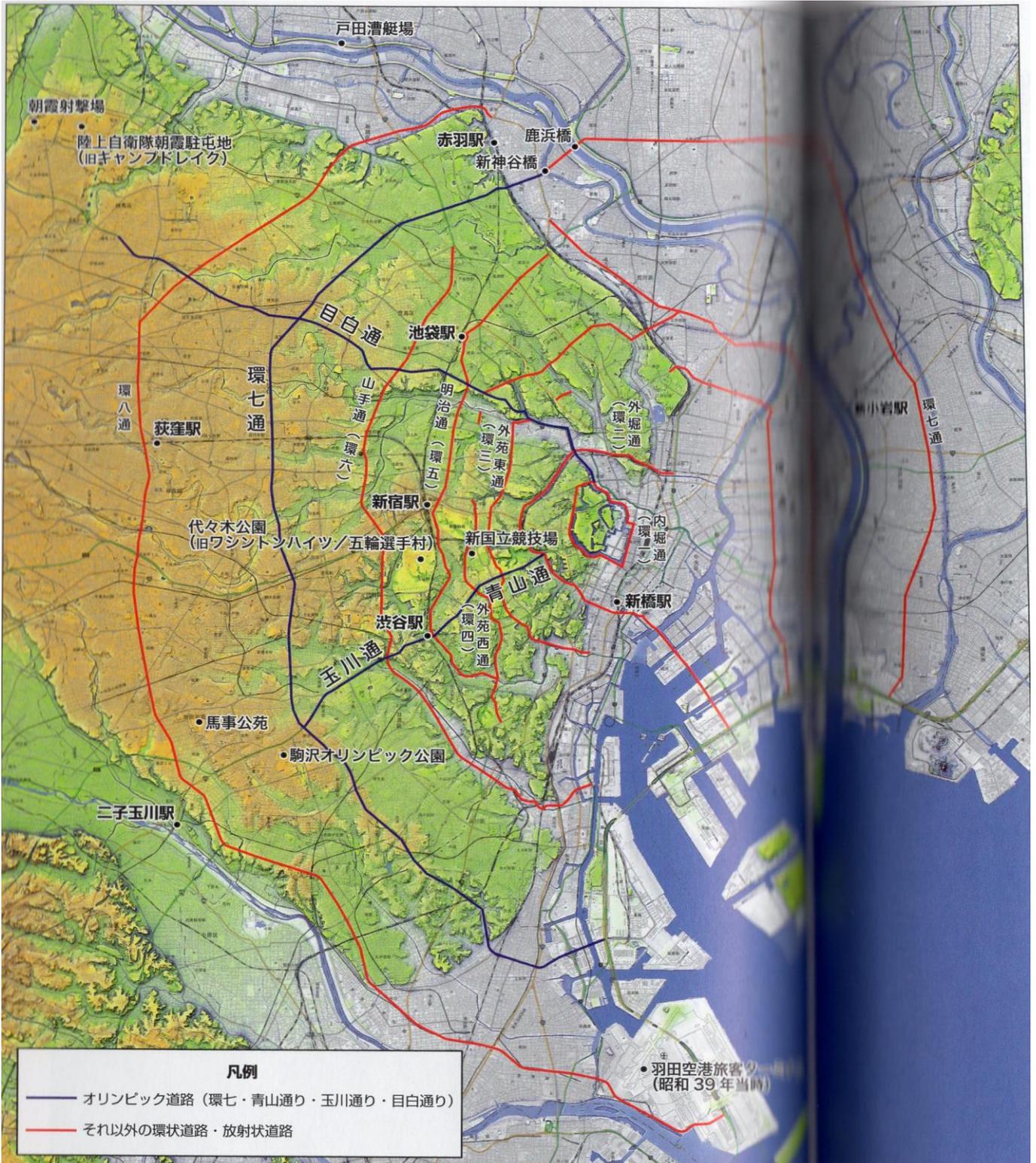
環状第三号線 (外苑東通り、播磨坂桜並木、言問通り、三ツ目通りなど)

環状第四号線 (外苑西通り、不忍通り、道灌山通り、明治通り、九八通りなど)

環状第五号線 (明治通りなど)

環状第六号線 (山手通り)

現状では、たとえば環状三号・四号線の場合、山手線内エリアでもつながっていない区間が長い。このように当時の道路計画は現在でも完成していない箇所が多数ある。



現在高級住宅地の代名詞的存在となっている**多摩川台**（田園調布）地区は、アメリカ・サンフランシスコ郊外の住宅地セント・フランシス・ウッドをモデルにして整備された。渋沢栄一の四男秀雄が欧米の田園都市の視察旅行をした際、土地に起伏があって樹木も多く、中心にはパリの凱旋門にあるエトワール式道路が伸びている同地をとくに気に入ったためだった。

駅前広場を中心として各方面へ伸びる放射状道路と環状道路の組み合わせにより、**各住戸から駅へと最短距離でたどることができる。**

そこへ起きたのが同年九月一日の関東大震災である。家屋が密集した下町での火災の恐ろしさを身に染みて感じた人が多く、**震災の直後から、郊外へと移住する大きな流れが起きた。**地盤の関係で揺れやすい下町に比べ、**武蔵野台地内は揺れが比較的少なく、家屋倒壊などの被害も軽微だった。**田園都市株式会社によって洗足地区に建てられた約四〇軒の住宅は、揺れによる最大の被害でも壁に亀裂が入った程度で、それがまた郊外住宅の注目を集めることとなった。

目黒蒲田電鉄では、すかさず新聞広告を打って、郊外に分譲地の宣伝につとめる。「今回の激震は、田園都市の安全地帯たることを証明しました。都会の中心から田園都市へ！それは非常口のない活動写真館から、広々とした大公園へ移転することです。すべての基本である安住の地を定めるのは今です」

分譲せずに残っていた大岡山の土地は震災で蔵前（現・台東区蔵前一丁目）の校舎が全焼した東京高等工業学校（現・東京工業大学）の誘致が成立した。

東急（田園都市）は、前述のように田園都市というコンセプトのもとに、大がかりなスケールで自社路線沿線を分譲地として開発していった。その戦略は後述するように戦後のニュータウン（多摩田園都市）開発へと引き継がれる。

それに対して**西武（箱根土地）**は、東急のように自社沿線という戦略をとらずに、不動産事業、観光事業を行っていく。こうした経緯は、箱根土地が戦後に国土計画、そしてコクドとなり、西武鉄道は平成十八年の西武グループ再編直前まで、コクドの子会社だったことを改めて認識させられる。

国立という地名について堤は、「新しい日本という国がここから生まれるという意気込みで国立という名をつけたのも私である」と語っている（『人を生かす事業』）。**国立の語源は、国分寺と立川の間のため**ということがよく知られているが、命名に強い影響力があったであろう堤の言によれば、「この地から国が立つ」の意味も込められていた。

東急東横線と東急大井町線がクロスしている**自由が丘駅**付近も興味深い。**同駅は谷底に立地**している。**大井町線は谷の中**を走り自由が丘駅ホームも地表レベルにある。**東横線の自由が丘駅の両隣駅側は丘**になっていて、東横線は丘と丘をつなぐ形で自由が丘駅付近を、高架と築堤で進み、うまい具合に大井町線ホームの上に自身のホームを設けている。

常識的に考えると、**内陸に行く総武線沿線の方が標高が高い**と思いがちだが、実際は逆である。総武線が錦糸町から新小岩の先まで標高ゼロメートル以下の地を進むのに対し、**京葉線**は潮見駅で地上に出てから新木場、葛西臨海公園、舞浜といった東京湾沿いに進む間、その**標高はずっと約三～五メートル**ある。

わずか数メートルの違いではないかと思う方もいるかもしれないが、標高ゼロメートル前後での数メートルの差は、洪水、高潮、津波など水害時に大きな違いとなる。

総武線平井駅は荒川の近くにあるが、そこから荒川を約七キロ流れ下った河口付近にある新木場駅の方が、平井駅より七メートルも標高が高いのである。

なぜこうした地形となったのだろうか。

海より低い土地が存在する原因は、大正時代から昭和四十年代にかけて、工業用地下水の過剰な汲み上げと天然ガスの採取により広範囲に地盤沈下が発生したためである。最も顕著な江東区南砂二丁目（東陽町駅の数百メートル東側）では、約六〇年の間に、**約四・五メートルも沈下**した。総武線は錦糸町から新小岩にかけて、そうしたエリアを横断している。昭和三十年代後半から地下水の揚水規制が行われたが地盤沈下は止まらず、昭和四十年代後半、水溶性天然ガスの採取停止により、やっと沈下が止まった。

