

〈第6報告〉

戦間期東京の都市計画と地下鉄建設

張 芑

私は、東京の都市計画と地下鉄の建設について研究したいと思います。どうしてこの研究テーマを選んだかという、私の出身は中国の大連ですが、大連はまだ地下鉄がありませんので、数年前に日本に来て、一年間日本語学校に通うのに毎日地下鉄を利用することになって、東京の交通にはびっくりしました。すごいなあ、と。中国にも、北京、上海には地下鉄がありますけれども、大連にはありません。大連は中国で少し有名な感じがありますが、私自身は大連は都市じゃないように思います。交通もそんなに便利ではないので田舎みたいな感じです。交通は都市にとって、とても重要な部分を占めています。東京の地下鉄に乗ったときに興味を持ち、東京の地下鉄についての資料を色々調べてみました。

東京の地下鉄は東アジアで最初に建設されました。最初に開通したのは昭和2(1927)年、浅草から上野までです。なぜ日本は東京に地下鉄をつくったのだろうか、この点に興味を持ち、地下鉄について調べてみようと思いました。そして地下鉄を調べていくうちに都市計画と関連があることがわかりました。日本は明治時代から、欧米にひけをとらないような帝都としての東京を作りたいと考えていました。欧米に負けないような大東京を作りたいかっただのと思いました。また明治時代から日本に欧米の文化がたくさん入ってきましたので、それによって欧米の都市計画というような市区改正の世論が高まりました。東京の市区計画事業は明治時代から始まりました。

明治時代からの東京に都市計画を作る過程は次のようになっています。最初は明治17(1884)年、東京都は道路鉄道改正などの東京市区改正具体案を起草しました。明治21(1888)年になって、東京市区改正条例を公布しました。明治22(1889)年、東京市区改正条例を施行しました。これらの計画はうまく運び、大正7(1918)年まで運営が進められました。ここまでは東京市の側には、地下鉄を作るという概念はありませんでしたが、個人では早川徳治という人物にそういう概念がありました。

大正時代、第一次世界大戦の影響によって人口が多く増加し産業も発展しました。前の都市改良は今の現状に合わなくなったので、政府は市区改正条例を廃止して新しい都市計画法、市街地建築物法を作りました。その二つの法は、大正8(1919)年9月に制定して、翌年大正9(1920)年1月1日、この法は施行されました。大正10(1921)年12月、東京府は郊外における道路環状線、放射線33線を指定して、(計画案当時)大正18年、1929年9月の9年間のうちに完成させる予定でありました。大正11(1922)年7月、前に決めた86線のうち、29線が完成しました。残る予定は、大正17(1923)年、57線を7年間で開通させるというものでした。

大正時代に入って地下鉄を作ろうという概念が出てきました。のちに地下鉄の父と言われた早川徳治は、欧米で1914年から1916年までの2年間、地下鉄について研究し、1917年、地下鉄敷設の申請書を提出しました。大正9(1920)年、東京地下鉄道株式会社を設立して地下鉄の敷設に着手しました。浅草から上野までです。しかしこの段階の地下鉄は、都市計画の中に明確に位置づけられたものではありませんでした。

大正12(1923)年9月1日、関東大震災が起こりました。この震災によって東京の半分以上が廃墟と化しました。東京を中心とする鉄道交通は途絶えました。この震災は東京に大きな損害をもたらしたが、都市計画施行の速度は促進されました。東京は震災後すぐ、東京復旧と復興の計画を出しました。東京の面積は以前よりも広がり、地震に強い建築物が作られました。地下鉄の敷設は、地下鉄道網を計画しながら建設する予定でした。今回の地下鉄敷設計画はそれ以前の敷設計画とは異なり、都市の計画の中で明確に新しい交通機関として存在しました。東京は大震災によって地下鉄の出現と交通機関の変化をみました。東京のこの変化については、これから研究したいと思っています。

◇ 質疑応答

司会：それでは質問をどうぞ。

フロアー（お茶）：最初の日本の地下鉄は、昭和の2年、1927年だから震災の4年後ですよ。それはつまり関東大震災が起ることによって、地下鉄を建設するということが必要だというように認識が変わって、そういう地下鉄を建設するというのが都市計画の中に組み込まれて建設されたと考えているわけですか？

報告者：地下鉄は東京に大震災が起った後に作りました。地下鉄だけではなく東京の交通網は大震災を契機として大変な変化が起きました。この変化の中で地下鉄が出てきました。私は地下鉄に興味を持っていますので、最初、地下鉄の資料をたくさん調べました。そのうちに、1930年代の交通網が分かってきました。地下鉄を含む東京市内の交通を、年代は1920年代での東京の交通網を研究したいです。

フロアー（お茶）：ですから関東大震災が起ることによって、それまで作られていた都市計画の考え方というのは非常に大きく変化をして、地震に強い都市構造を作ろうという新しい都市計画に大きな構造が変化して、その新しい都市交通網が計画されて、その中に地下鉄が位置付けられたと考えていいわけですか？

報告者：はい、そうです。

フロアー（お茶）：そうすると、都市計画の中における交通網のプランというものが、関東大震災の前と以後とで、具体的にどう変わって、新しい都市交通のプランの中で地下鉄がどう位置づけられたということをはっきりと示さないといけないですね。

報告者：はい。（黒板に図を描いて）東京市内では、郊外は個人の「私鉄」、市内には東京の「市鉄」と、省鉄。この省鉄は、鉄道省の持っている鉄道です。この市内の中に地下鉄が出来ました。大阪市内には私鉄が運営されていますが、東京市内には私鉄が運営されていません。1923年9月1日関東大震災が起った後、震災前の鉄道は、80パーセント以上壊れていますので、震災復旧と復興の計画を立てました。そして東京市内の鉄道網はもう一回成立しました。明治時代から日本政府は大東京を作りたいんです。帝国に負けない大東京、そういう都市を作りたいんです。鉄道はこの重要な部分を占めていますので大東京市の鉄道はそういう部分を象徴化出来ると思います。今の東京の交通網は、関東大震災以降の変化が、関東大震災のおかげではないですが、こういう交通網ができました。そういうことを今から研究したいと思っています。

フロアー（淑明）：地下鉄を始めて作ったのはロンドン。

報告者：東京の地下鉄を最初に作ったのが、ロンドンの地下鉄百年記念と同じ日です。ロンドンは...

フロアー（淑明）：19世紀ですか？

報告者：1827年。

フロアー（お茶）：それは都市構造の問題でしょう。ロンドンの都市構造の中で、新しい都市鉄道を作ることは、陸上では無理だったので地下鉄でしか作れなかった。ロンドンでは都市の問題があったのですが、東京の場合はかなり地震で潰れてしまったのだから、別に地上

を走らせてもよかったと思うのですが、どうして地下鉄にしたのでしょうか。

報告者：東京市は関東大震災以前は16区だったのですけれども、震災によって27区に広がりました。交通網も前より整備しました。詳しいことはこれからですが、震災前と震災後にこういう変化が起きました。

フロアー（お茶）：最初に出来た浅草と上野のあたりは、もう地上に鉄道を作る余裕がないので地下を通すのは分かるのですが、地下鉄網としてネットワークとしてやろうという構想はなぜ出てきたのか、もう少ししっかりと政策のレベルで、実態というより政策のレベルでしっかりと、いつ、どういう計画が出てきたのかということを抑えておかないと明らかにならないですよ。

フロアー（淑明）：レジュメの二枚目に「東京の面積が広がり」という表現がありますが、これは具体的にどういうことですか？

報告者：東京の面積は、関東大震災が起った後、東京は地盤が弱いということで、政府には、最初は遷都という考え方もありましたが、遷都は無理、そして昔から大東京を作りたいので。

フロアー（お茶）：東京市の周辺を広げた、行政区をということですね。

フロアー（淑明）：東京市とありますが、東京市はいつまでありますか？今は東京市はないですよ。

フロアー（お茶）：今はないです。今は東京都ですから。その前が東京市でした。東京府知事と東京市長がいたのですが、農村だった東京の周辺地域の都市化がだんだん進んでいって一つの都市圏としてどんどん膨張していく。その膨張していく都市圏をどのように交通ネットワークとして繋げていくかということが1923年以降大きな都市計画となってくるので、その中で地下鉄がどう位置づけられたのかという、そういう問題ですね。

報告者：はい。

フロアー（淑明）：早川徳次という人はどういう人ですか？官僚ですか、民間人ですか？

報告者：民間人です。東京の地下鉄は最初私鉄です。民間の会社のお金で作っています。

フロアー（淑明）：面白いですね。国家からではなく。

フロアー（淑明）：この次がいわゆる丸の内線ですよ。次の地下鉄が。

フロアー（お茶）：丸の内線というか、出来たのが今の銀座線ですね。銀座線が出来て、銀座線が新橋から本当は品川に向けるはずだったんですけど、渋谷までになりました。これは二つの路線が強引に一つに合併されてそういう路線となってしまったのですが、計画としては元は二つでした。もう一つは東急で、これもやはり私鉄です。戦前はそうだった。戦後になってから丸の内線を作りました。

フロアー（淑明）：戦前の地下鉄を作るというのと、戦後の地下鉄を作るというのとは、それは多分違うと思いますね。

司会：あと他に。淑明の方は、いきなり都市計画とか地下

鉄がどうというのは、分かりにくいとは思いますが、簡単なことでもよろしいですから。

フロアー（淑明）：質問というよりは個人的な関心なんですけれども、地下鉄が出てきて、それまでの鉄道文化というものは多少変わるんですか？というの私は留学していたとき、東京の高田馬場から上野で常磐線に乗換えをして土浦まで通学した経験があって、常磐線に乗るときの日本の方々の印象、電車の雰囲気を見ると、都市の真ん中にある地下鉄とは全然違うと思いますし、何となく、地下鉄が出てくる前までの鉄道の文化と違ってくるのではないかなという気がしますけれど、そういうところは何かありますか？

報告者：そういう文化はまだ分かりません。

司会：何線に乗るかによって私鉄の雰囲気が違いますし、市内ではどちらかというともた別の感じがありますよね。

フロアー（お茶）：東京に地下鉄博物館という博物館があるんですけど、そこの展示には、おじいちゃん、おばあちゃんが、羽織袴を着て小さいお孫さんや家族で楽しそうに乗っていくポスターなどがあります。当時の地下鉄内の様子がディスプレイされているのですけれど、文化について私もまだ明確な答えは持ち得ていないのです。

司会：その線が延びている地域、生活圏と、それとまた副都心から東京に向かって、あるいは移動の方向性によって、また文化が違うかもしれないと思います。たとえば郊外から東京に来る場合は、東京に見物に行く、あるいは郊外に行くときには、ちょっと遠出して遠足

に行くとか、そういう人移動が多い。その中で文化が生まれるかもしれない。ところが地下鉄になると、東京の中央で会社通いとか、仕事の場所に行くためのエリアじゃないですか。そうするとそこでの生活圏内の文化までは言えないかもしれないですけど。

フロアー（お茶）：ターミナル化、ということとの関連で考えることはどうですか。山手線万里の長城説というのを聞いたことがあって、山手線内には私鉄が入り込んで来られない状況があります。外から私鉄やあるいは省線に来て、新宿などがターミナル駅になって地下鉄に乗り換えていくという変化が出来るようになる。

フロアー（淑明）：個人的に面白いと思ったのが、最初昭和2年に作られた地下鉄区間が、上野から浅草までですね。浅草というのは当時の大衆文化、東京文化の中心地であるわけで、震災以後、昭和に入ってから、もっと繁栄していく。浅草だ、ということは個人的にかなり面白くて、これ自体が都市計画の中で実際位置づけられるわけですけども、東京の大衆文化、都市文化の中で意味があるのではないかと思います。

報告者：そうです。早川さんは欧米から大正9年9月頃、日本へ戻ってきました。早川さんは鉄道を敷設するために色々調べました。なぜ最初上野から浅草まで路線を選んだかという、その当時に浅草と上野の間の混雑と交通量が一番多かったのです。だから、その線路を作りました。当時、浅草・上野間は日本の文化の中ですごく賑やかなところなので。その線路が今の東京の銀座線、一番最初に開通したところですよ。