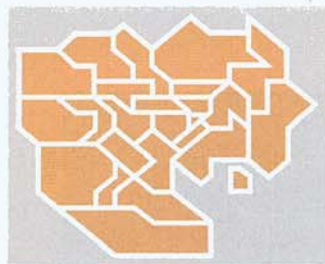


街



散歩

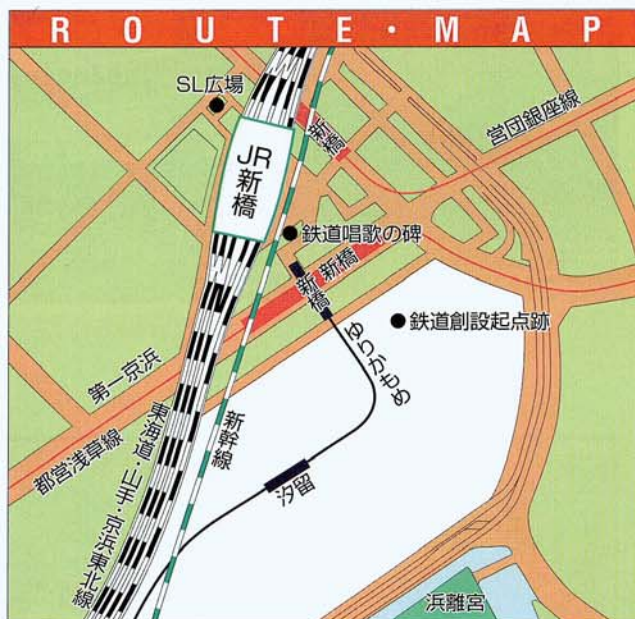
M A C H I ・ S A M P O

新橋・汐留——時代を紡ぐ街を往く



慶長6年(1601年)、新橋から銀座の入り口付近に架けられた橋が新橋だといわれています。(写真は旧新橋の橋柱)

今を遡ること120余年——明治5年、散切頭の男性が闊歩する東京は、まさに「変革の街」でした。河川や道路の改修工事、電信網の整備が行われていたこの頃、この地に日本初の鉄道が敷設され、その駅舎が誕生しました。現在、大規模な再開発事業が進行する汐留地区こそ、営々とした日本鉄道史の“始発駅”なのです。今回の『街散歩』では、新橋・汐留周辺を歩き、街の発展の歴史、そして新世紀へ向け、新たなステップを踏み出そうとする、歴史性ある街の昔日の面影を辿りたいと思います。



新橋・汐留地区の起こり

16世紀、徳川家康が江戸城に入城したころは、城の真下まで日比谷入江が広がり、新橋・汐留一帯の海も芝エビの漁場でした。家康が城の修繕を行った際、日比谷入江の埋立てが始まり、その後も、幾度となく埋立てが繰り返され、

出来上がった陸地には大名屋敷や民家、船宿が建ち並んでいたということです。最近になって発見された「播磨龍野藩脇坂家屋敷跡」も、汐留にあったとされる代表的な大名屋敷の一つです。

文明開化の象徴「鉄道」

そんな汐留地区に日本初の鉄道駅「新橋停車場」が建設されたのは明治5年。明治政府開設の立役者であった大隈重信と伊藤博文の推進によって実現したもので、設計にはアメリカ人のR.P.ブリッジンス、工事監督としてイギリス人建



本邦鐵道起源地(港区立みなと図書館所蔵)



新橋停車場(港区立みなと図書館所蔵)



SL広場



鉄道唱歌の碑

築技師エドモンド＝モレル氏が当たりました。駅舎は左右対称でモザイク模様、房州石を用いた木骨石造りの、当時としては非常に斬新なデザインを採用していました。

完成後、品川・川崎・鶴見・神奈川に駅が開設され、新橋－横浜間(29km)を速度32.8km/hで運行したといわれています。しかし、運賃は、下等でも35銭5厘。当時のお米10kg分に相当する高価なもので、一般市民はおいそれと利用できるような乗り物ではなく、線路沿いに見物にきた民衆であふれかえったということです。

さて、蒸気機関車と並んで当時の街の風物として思い起こさせるものに、「鉄道馬車」があります。明治15年に東京馬車鉄道会社が開業し、新橋停車場から銀座を通り、日本橋へ抜けるルートを走りました。明治30年代が最盛期で、当時、東京では約2,000頭もの馬が煉瓦街のガス灯の下を走っていました。やがて、糞害などによって、鉄道馬車は徐々に姿を消していきまし

たが、このルートは、昭和42年に廃止された市電の路線として受け継がれていました。

汐留貨物停車場

新橋停車場は、大正3年に東京駅が旅客輸送の始発駅として開業したのを契機に、汐留貨物駅として再スタートすることになります(旅客輸送は烏森(現新橋)に移動)。大阪の梅田とともに、大正・昭和を通じて日本最大の鉄道貨物基地として発展し、全国の青果・魚介類が集積する「都民の台所」となったのです。

しかし、時代が車社会へと移行するに従い、鉄道貨物はその役割を失うようになり、昭和61年、汐留駅は閉鎖されました。

21世紀へ向けて

その後、汐留は、単なる駐車場程度の利用しかされていませんでした。一時は時代の主役にまで上り詰めた土地柄だけに、閑散としたその広大な空地は、一種の無常

感すら漂わせていたものです。

そんな汐留が、にわかに注目を集めるようになったのは昭和63年以降のこと。都心でも希有な、その広大な空間が注目され、コンサートやサーカス、時には住宅展示場、スキーステーション(スキー客専用のバスステーション)など、いわばイベント会場として利用され始めたのです。

『ビジネス街徹底分析』でも取り上げたように、近年、新交通「ゆりかもめ」が脚光を浴び、超大手企業の本社屋建設計画など、大規模な再開発プロジェクトが具体化し、着々と都市再生が進展する汐留。21世紀初頭、都心に残された最後の“歴史ある地”に巨大な街が出現します。東京の歴史を描写してきた街が、再び、新たな時代を綴り始めようとしています。

参考文献

「新橋・愛宕山付近」
東京都港区教育委員会発行