

江戸東京 土木遺産

東洋初の 地下鉄銀座線

現在の東京メトロ銀座線は日本で初めて開業した地下鉄であり、土木遺産の宝庫として多くの魅力を持つ。平成20年に「土木学会選奨土木遺産」(浅草～新橋駅間)に、その翌年には経済産業省から「近代化産業遺産群 続33」の認定を受けた。天井を蛇行する配管やダクト、リベットを穿たれた鋼製の支柱、駅舎を彩るモダンな意匠からは、昭和初期の土木の息吹が伝わってくる。



市電が運行しない夜間のわずか3時間で道路を掘り下げ、天井をつくりトンネルとする過酷な工事であった。(提供:東京地下鉄株)

地下鉄の父、早川徳次

大正時代中期、東京市は第一次世界大戦の影響でにわかに好況を呈していた。交通量も急激に増加し、市電に替わる新たな交通機関が待望されるようになる。南満州鉄道(満鉄)をはじめ国内の私鉄の経営再建で辣腕を振るっていた早川徳次が、東京軽便鉄道(株)を設立して日本初となる「地下鉄」の免許出願を提出したのは大正6(1917)年のことだ。欧州視察でロンドン市内を走る地下鉄の隆盛を目の当たりにした早川は「世界の大都市が20世紀において採用すべき唯一の都市交通手段」として、早くから地下鉄建設を提唱していた。逼迫する帝都の交通事情を背景に、土地買収を必要とせず、その分で工事費の増加分を補えるとする地下鉄の「処女工事」計画は世論の支持を集める。2年後、営業免許が発効されると、早川は東京地下鉄道(株)を新たに起こし、私営事業として大正14(1925)年に浅草～上野間の建設に着手。関



銀座駅コンコースにある早川徳次像。

東大震災の影響をものともせず同区間を2年余りで開業させた。

文：植田 波留基

浅草駅

関東の駅百選にも選定された駅舎



2面2線の対向式ホーム。(提供:東京地下鉄株)

当時の工事記録をみると、東京地下鉄道の浅草～上野間の施工は開削工法で展開されたことがわかる。銀座線は日本で最も「浅い」地下鉄だ。浅草駅も地上からホームまでは直ぐにたどり着くことができる。銀座線浅草駅8番出入口頭上の大きな案内看板には「浅草地下街」とあり、立ち飲み、ジュースコーナーといった店舗の名前が列举されている。東武線に至る100mほどが地下商店街になっており、その天井にはダクトや配管、電線がそのまま露出している。梁や支柱の構造からは堅牢さが伝わってきた。銀座線ホームは2面2線の対向式で、北側は留置線になっている。1番線側は連絡通路で都営浅草線と接続する。上野側のホーム直前にポイントがあり、銀座線の車両はここで轟音を響かせながらソロソロと入構してくる。この威勢のいい音といい、ホーム支柱の造作といい、浅草駅は昭和の香りが色濃く漂うレトロな空間だ。タイムスリップしたような錯覚にとらわれる。

吾妻橋側にある「赤門」と呼ばれる出入口も特徴的だ。設計を担ったのは建築家の今井兼次。早稲田大学建築学科を卒業後、母校の教授を長く務めながら根津美術館などの名建築を残した。機能性を優先するモダニズムとは立ち位置を違い、職

人の仕事の痕跡が残るような建築を追い求めた人物だ。浅草寺をモデルとした寺社風のデザイン、上屋の側面には「地下鉄出入口」の漢字6文字をモチーフにした鉄製の飾り格子。古き良き時代の建築家の遊び心に触れることができる。



吾妻橋側の浅草駅4番出入口「赤門」は、開通した当時と変わらぬ姿のまま現在も利用されている。

◆基本データ◆

開業年：昭和2（1927）年
深さ：8.8m
乗降者数：97,229人／日
乗換鉄道：都営地下鉄・東武鉄道

注）基本データの深さは駅中心部の地表からレール面までの深さを示しています。

新橋駅

初の地下鉄開業から7年、新橋まで路線を延伸



朝・夕のラッシュ時には、乗換客や通勤客などの多くの人々が行き交う新橋駅。

その後、東京地下鉄は昭和9(1934)年に新橋まで延伸、現在の「東京メトロ銀座線」の発祥となる浅草～新橋間の約8kmを9年の歳月をかけて開通させた。その翌年、東京高速鉄道(株)(現・東急グループ)が渋谷から新橋に向かう路線に着工、昭和14(1939)年に供用する。両社がそれぞれの「新橋駅」を営業していたが、紆余曲折の末、一年足らずで直通運転が始まり、東京高速鉄道の駅舎は廃止された。これが有名な「幻の駅」である。現在は軌条を留置線、ホームを会議室として活用している。渋谷方面から新橋駅に接近すると駅の直前で外側に膨らむように軌道を変更する瞬間が体感できる。東京高速鉄道から東京地下鉄のレールに移動するポイントだ。これを直進すると幻の駅に入線することになる。過去のイベント時に見学会が開催されたこともあるが、残念ながら一般公開はされていない。



東京高速鉄道新橋駅(当時)の様子。(提供:東京地下鉄株)

◆基本データ◆

開業年：昭和9(1934)年
深さ：10.0m
乗降者数：230,720人/日
乗換鉄道：都営地下鉄・JR東日本・ゆりかもめ

渋谷駅

77年の時を経て駅を移設



渋谷ヒカリエから見た東京メトロ銀座線渋谷駅。

◆基本データ◆

開業年：昭和13(1938)年
深さ：+12.1m
乗降者数：212,534人／日
乗換鉄道：JR東日本・東急電鉄・京王電鉄

渋谷は、明治末期から昭和初期にかけて都市化と鉄道の集中が相互に作用して急激に発展した。昭和9年(1934)年に東横百貨店(現・東急東横店東館：東1号館)がオープン。周辺には高層の建造物がない時代だった。その後、西館が建設され、東京高速鉄道の開通に伴い、昭和12(1937)年に東2号館が竣工する。駅に至る軌条は、宮益坂に沿った斜面から地下鉄がいきなり地上に飛び出しその直後から高架によってビル3階に導かれるというアクロバットな構造になった。渋谷が東京の谷底にあることを実感させる。西側からは玉川電気鉄道、帝都電鉄線(現・京王井の頭線)が省線(現・JR)にほぼ直角に到達。渋谷はこの当時から鉄道が輻輳する迷路のようなターミナルだった。

供用から70年以上を経て銀座線渋谷駅が生まれ変わろうとしている。東京メトロで唯一トイレを持たない駅、狭いホーム、迷子になりそうな通路。こうした問題を解消するため、東口広場の高架上に駅を移設するプロジェクトが始まっている。

最先端の機能やサービスを取り入れて進む

全面リニューアル工事

東京メトロは銀座線開業90年(2017年)、そして2020年のオリンピック・パラリンピックを見据え、銀座線の全面リニューアルを始動させている。日本最古の地下鉄を、歴史と先端技術の融合をコンセプトに再生を目指す。主軸となるのは、全駅の改装、車両の更新、ホームドアの設置、そして前述した渋谷駅の移設だ。駅周辺で展開する「渋谷駅街区基盤整備」と連動し、ホームを表参道寄りに130m移設、島式のホームを構築する。これにより銀座線とJR線が同一階のコンコースで結ばれ、乗り換えの利便性が飛躍的に向上する。駅のリニューアルについては、全線を5つのエリア

に分けて実施。これに伴いユーザーからアイデアを募集する「駅デザインコンペ」を実施している。

さらに銀座線では20年以上前からトンネルの長寿命化補強工事を展開。打音、目視による日常的な巡回点検はもとより、高度な詳細調査、劣化診断、将来予測を実施し、銀座線のさらなる安全、安定運行を目指す。地下水の塩害対策を中心に研究も進め、劣化が進行する前に計画的な補修を施すねらいだ。

銀座線が生まれ変わる。その経緯を見守りながら、日本最古の地下鉄として東京の都市をつないできた鉄道土木の息遣いを目に焼き付けておきたい。

【参考文献】

経済産業省「近代化産業遺産群 続33」／工事画報社(編)(1923)、『土木建築工事画報大正15年7月号』工事画報社／工事画報社(編)(1928)、『土木建築工事画報昭和3年3月号』工事画報社／工事画報社(編)(1937)、『土木建築工事画報昭和12年10月号』工事画報社／東京国立文化財研究所(編)(1989)、『日本美術年鑑昭和62・63年版』東京官書普及