05 東洋初の地下鉄開業

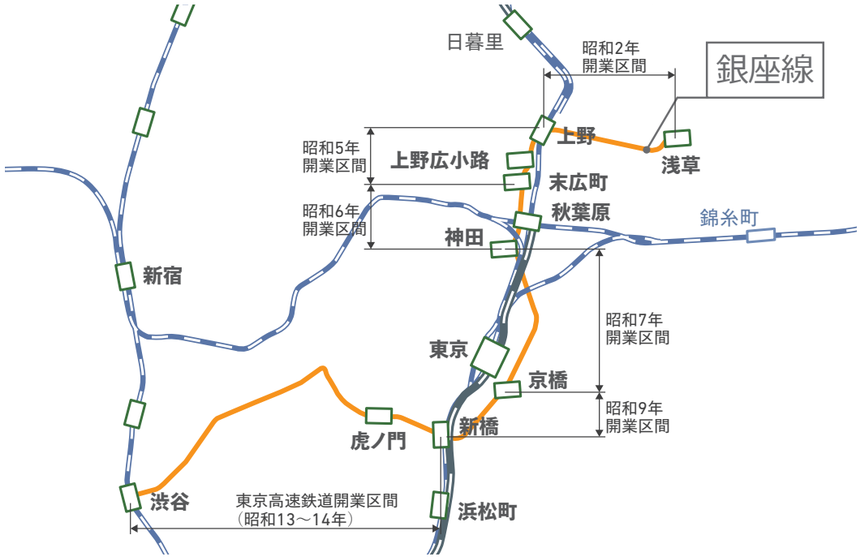
明治36(1903)年の東京市区改正条例において、地下鉄建設は既に位置付けられていました。しかし、当時としては計画の実効性を欠いており、大正9(1920)年に設立された東京地下鉄道株式会社が初めて地下鉄建設を実現しました。

当初、東京地下鉄道株式会社は、上野―新橋間(5.8km)の建設を計画していたものの、不況や関東大震災のあおりを受けて資金調達が困難になったため、建設区間を変更することにより縮小して認可を取得しました。大正13(1924)年に工事に着手し、昭和2(1927)年に浅草―上野間が、昭和9(1934)年までに当初計画の上野―新橋間が開通しました。一方で、東京市も震災復興事業の一環として本格的な市営地下鉄建設を計画しており、大正14(1925)年に4路線(65.7km)の免許を取得しました。しかし、関東大震災後の資金難が続き、なかなか地下鉄建設に着手できなかったため、昭和9(1934)年に東京高速鉄道株式会社に路線の一部を譲りました。東京高速鉄道株式会社によって、昭和13(1938)年に虎ノ門―渋谷間が、翌年には渋谷―新橋間までが開通し、東京地下鉄道株式会社との間で直通運転が始まりました。

地下鉄銀座線の開業
(上)提供:地下鉄博物館
(左)都立中央図書館蔵
昭和2(1927)年の浅草―上野間の開通は予想以上の反響でした。浅草、田原町、稲荷町、上野に駅をつくると、開通初日には始発前から乗客が各駅に殺到し、午前中だけで乗客は4万人を超えたと言われています。

地下鉄開通記念ポスター
京都工芸繊維大学美術工芸資料館所蔵(所蔵番号:AN.2694-1)
当時、この開通のポスターが評判となり、地下鉄は盛り場をつなぐハイカラな乗りものとして人気を博しました。

開業当時の改札口(銀座線)
開業当時の改札口は、アメリカ製のターンスタイルが採用されていました。入口の運賃箱に十銭白銅貨を入れ、十字形の腕木を押し、入場するという画期的な仕組みでした。
提供:地下鉄博物館



地下鉄銀座線の路線図
昭和13(1938)年―14(1939)年
神田川・日本橋川を横断する難工事など、さまざまな苦労を乗り越え、現在の銀座線が建設されました。
出典:東京メトロ「銀座線路線図」に基づき作成。

浅草の盛り場

●浅草は、浅草寺(せんそうじ)を中心に発展してきました。浅草寺は、徳川家康の江戸入府とともに徳川家の祈祷寺となり、門前の浅草のシンボルともいえる雷門からつながる仲見世は多くの庶民が訪れ、にぎわいを見せました。
●明治時代には、東京初の高層建築物凌雲閣(りょううんかく)(12階建)や六区等の歓楽街も出現し、娯楽・芸能の中心として現在にも受け継がれています。
●地域の西側は、大正時代に道具商・古物商の出店が続き、現在でも専門的な商店街として観光客が訪れています。
浅草は江戸時代から引き継いできた伝統を基礎に、庶民的な行楽地としての地位を築き上げてきました。
出典:『台東区都市計画マスタープラン』

「東都名所」に描かれた浅草寺境内
浅草は、江戸時代には、参詣・行楽・歓楽を目的とした人びとがあふれる盛り場となりました。
提供:浅草寺

凌雲閣
台東区立下町風俗資料館所蔵
凌雲閣は明治23(1890)年に浅草公園に建てられた展望塔で、当時の日本で最も高い建築物でした。

大正時代からの浅草仲見世と仁王門の遠望
都立中央図書館蔵
明治18(1885)年以後の赤煉瓦の仲見世は、大正12(1923)年の関東大震災により壊滅し、2年後の大正14(1925)年に現在の鉄筋コンクリート造りの堂々とした商店街に生まれ変わりました。