

本検討メモは、執筆者個人の見解としてとりまとめたもので、学会、研究機関等、関連する方々から幅広くコメントを頂戴することを意図しております。国土交通政策研究所の見解を示すものではありません。コメントがございましたら、[hqt-opinion-pri@mlit.go.jp](mailto:hqt-opinion-pri@mlit.go.jp) までお送り頂きますようお願いいたします。

### 鉄道用地温故知新 その3（東北新幹線東京上野間）

国土交通政策研究所

副所長 川西 徹

#### 1 はじめに

2017年4月24・25日の2日間、OECD（経済協力開発機構 本部パリ）の傘下機関であるITF（国際交通フォーラム International Transport Forum）が主催するRoundtable（RT）”integrated and sustainable urban transport”が東京の国土交通省国際会議室で開催されました。

ITFは、57加盟国（執筆時点）からなる国際機関で、その機能として「交通政策のシンクタンク」であるとともに加盟国の交通大臣による年次会合等を開催しており、その氏名は経済成長や環境への配慮、社会的な事項も含めた環境下における輸送の役割等について理解を深めるとともに、交通政策に関する方向性を打ち出すことです。

ITFのRTは、「チャタムハウスルール」（注1）の下で、交通政策の特定分野について議論され、一冊の報告書として編纂・発刊されます。その成果をより多くの人が閲覧できるように、議長の所感、会議資料、会議中のプレゼンテーションの録画も作業進捗に伴い事務局から公表されて（注2 OECD ITF HP）いきます。

今回のRTでは、自転車やライトレール等の（鉄道や乗合バス等の「既存」の都市交通モードと比較して）「新しい」交通モードを都市交通に導入して行くに当たり、狭隘な空間をいかに効率的に活用していくのか、既存の交通モードといかに連携を図るのかが議論のポイントとなりました。

当研究所は会議ホスト国担当機関としての便宜供与を行った他、当研究所主催で出席者による東京の都市交通事情の現地視察を実施しました。現地視察がRTのテーマに沿ったものとなるようITF事務局と調整し、自転車と複数の交通モードとの連携を実感できるような箇所として品川駅港南口エリア、都市再開発と鉄軌道が一体的に整備されたライトレールの例として日暮里舎人ライナー日暮里駅周辺など、東京の都市交通施設の特徴として『高架から地下空間までの土地の「立体的高度利用」』を実感できるような視察箇所を選定しました。また、品川と日暮里の間は2015年に完成した「上野東京ライン」を利用して移動しました。上野東京ラインの東京～上野間、神田駅付近約600mにおいては、東北新幹線の

高架橋の上に在来線高架が乗っかる（重層部）構造となっています。

## 2 上野東京間について（東北新幹線以前）

周知のように、1872年（明治5年）に新橋（汐留）横浜（桜木町）間に日本最初の鉄道が完成し、その後上野熊谷間 1883年（明治16年）に、佐久間町（現秋葉原）上野間は 1890年（明治23年）に開業しました。東京以北と東京以南の鉄道貨物の連絡運輸は 1885年（明治18年）の山手線品川赤羽間の開業により開始されましたが、秋葉原以南・新橋以北区間は連絡されておらず、市内鉄道馬車等に依存していました。

現在の都市計画法の先行法に当たる東京市区改正条例に基づき 1889年（明治22年）に決定された東京市区改正設計において鉄道計画は、

- ① 新橋・上野間に高架鉄道を敷設すること、
  - ② 中央大停車場（東京駅）を敷設すること、
- が盛り込まれていました。

新橋と上野を結び東京を南北に貫く市街地高架線は、当初から近距離電車用の複線と列車用の複線からなる複々線で計画され、1910年（明治43年）新橋駅から東京駅付近までの市街高架線の完成に伴い現東京駅近くの呉服橋仮駅までの電車運転が開始され、1914年（大正3年）の東京駅開業に伴い東海道線の長距離列車・電車とも高架複々線による東京駅乗り入れを開始しました。

1919年（大正8年）には、東京上野間工事の一環として建設された神田東京間高架線を利用して、当時万世橋まで延伸されていた中央線電車が神田経由東京駅まで乗り入れを開始し、中野～新宿～四谷～東京～品川～田端～上野の区間で電車が「の」の字運転を開始しました。

1925年（大正14年）には、上野東京間の工事が完成し、近距離電車の運転が開始され、山手線の環状運転と京浜東北線の電車が同一線路を使用して乗り入れを開始し、その3年後の1928年（昭和3年）から列車線使用による上野東京間の複々線運転が開始されました。この際の用地確保については、高松良晴（「東京の鉄道ネットワークはこうつくられた 東京を大東京に変えた五方面作戦」。以下『高松・東京』）は、「上野～秋葉原間には地平単線の貨物線が併設された。」「鉄道省は、さらに一複線の線路増設が必要と考え、関東大震災の首都復興計画の区画整理事業の中で、田端～田町間の線路増設に必要な用地を先行取得していた。」と記述しています。

当時の工事誌である鉄道省「東京市街高架線東京上野間建設概要」でも、「尚第二期計画の部分並復興計画に基く二線増設も己に一部は工事中にして残部も近く一斉起工の筈な

れば東京上野間に遠行列車の走行を見るも近きになるならん。」と記述しており、先行完成した電車線2線に加えて第二期計画分2線、復興計画分2線計6線分の用地が確保されたこと、その目的は「遠行列車」（＝長距離列車）運行用の線路と明記しています。

1956年(昭和31年)に田端・東京間で山手線と京浜東北線の分離運転が開始されますが、その際の工事内容について『高松・東京』は、「田端～東京間では、上野～東京間の高架工事、田端～上野間の路盤新設工事、および、日暮里、御徒町、神田各駅のホーム増設工事と上野駅10番線新設等が行われ、」と記述しています。線増のための新たな用地取得は必要がありませんでした。

### 3 東北新幹線東京乗り入れ以降

1991年(平成3年)の東北新幹線の東京駅乗り入れに当たっては、

- ① 東京駅在来線ホーム1面2線の新幹線ホームへの転用
- ② 神田駅付近の在来線用複線高架橋の新幹線用への拡幅・改造
- ③ 東京駅以北、都道407号線約320m区間の道路縦断占用

が行われました。

用地関連事項は②と③になります。

神田駅附近高架橋改造では、在来線幅と新幹線幅の差に相当する部分の区道付け替えに伴う用地取得及び高架下を占用して営業を行っている者への営業補償が必要となりました。東北新幹線工事誌は「建設工事は、(中略)約20年に亘る地元地権者との攻防であったと言っても過言ではない。」としています。また、『高松・東京』の記述、及び筆者が当時の所管課(運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部施設課)勤務経験者に聞き合わせたところ、新幹線高架橋建設に際し、将来、在来線の東北縦貫線が新幹線の直上を通過する形で「重層化による線増」が可能となるよう高架橋の基礎を設計していました。

鉄道による道路の縦断占用については、道路管理者である東京都と国鉄との間の道路法に基づく協議が必要となり、東京都から国鉄に、道路縦断占用を認める条件として、東京駅構内自由通路の改良、国鉄用地内での八重洲北駅前広場(現 東京駅日本橋口)確保等の要請が行われました。運輸大臣による全国新幹線鉄道整備法に基づく東京～上野の工事实施計画認可が1971年(昭和46年)10月、国鉄と東京都の間の協議開始が翌年2月でしたが、東京都の道路区域変更告示は1983年(昭和58年)9月と、長期間を要することとなりました。

1998年（平成10年）2月の長野冬季オリンピック開催を踏まえた1997年（平成9年）の北陸新幹線（長野行新幹線）高崎～長野間建設に当たっては、

- ①東京駅在来線ホーム1面2線の新幹線への転用追加、
- ②中央線ホームの高層化、
- ③東海道線ホームを確保するための山手・京浜東北北行線を旧中央線ホームとするなど、在来線ホームの「玉突き」移転、
- ④高層化するホームへの中央線取り付け区間の道路（歩道上空）占用

が行われました。このときも東京都心部での新規用地取得は行われていません。『高松・東京』によると、JR東日本と東京都との折衝過程において、東京都が事業主体となる中央線三鷹～立川間の連続立体交差化事業が進捗したとの記述があります。

2015年（平成27年）の上野東京ライン開業に当たっては、既設新幹線高架橋の上に高架橋を築造し、合わせて上野～秋葉原及び東京駅北側の引上げ線の転用が行われました。このときも新規用地取得は行われていません。

#### 4 まとめ

これまでの経緯から、東北新幹線（及び北陸新幹線）の東京駅乗入れのための用地（線路空間）確保に当たっては、

- ①震災復興土地地区画整理事業による計6線分の用地確保、
  - ②一部区間で道路上空占用を行っても、道路の交通処理容量や都市防災機能を大幅に損なうことのない広幅員道路が東京神田間の線路の東西両側に確保されていたこと、
  - ③計画実施段階での都市側との折衝による調整（GIVE AND TAKE）
- が、適切に行われたものと考えられます。

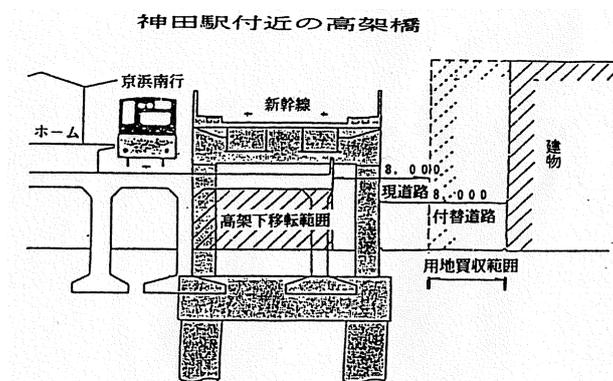
特に、用地取得（線路スペースの確保）からは①・②が決定的に重要と思われませんが、都市計画関係の資料に当たってみると、後藤新平 内務大臣兼震災復興院総裁の下で関東大震災直後の「震災復興土地地区画整理事業」の原案を作成した幹部メンバーに 十河信二（震災復興院理事経理局長 のちに国鉄総裁として新幹線計画を推進 異動直前ポストは鉄道省経理局会計課長）及び 太田圓蔵（震災復興院土木局長 直前ポストは鉄道省建設局工事課長）が加わっており、彼らの功績が大きいものと考えられます。

後藤総裁の属した山本権兵衛内閣の政治基盤は脆弱で、震災復興院の官庁としての存続期間は極めて短く、事業規模も当初構想と比べて大幅な縮小を余儀なくされました。しかしながら、東京圏の鉄道の将来構想を職務上熟知していたと考えられる十河・太田両局長が原案作成に携わる中で、将来の鉄道建設に支障が生じないよう「鉄道用地の確保」を考慮した区画整理原案が作成され、それが後継組織や東京市が実施した区画整理事業に生かされていったものと考えられます。

鉄道省「東京市街高架線東京上野間建設概要」では、「明治二十二年計画以来実に三十有余年の歳月を経本州内縦貫の実を上げるを得たり」と記述しております。今の用語でいえば計画から30年かかって「国土軸」をここに通すことができた、という高揚感を感じられる文章です。明治初期の上野新橋間鉄道建設計画に当初測量技師として計画に携わった仙石貢は当時鉄道大臣を務めていました。鉄道関係者の間では、後藤新平、仙石貢、十河信二、いずれも「鉄道広軌化推進派」として知られています。

毎日、北海道・東北（秋田・山形含む）・上越・北陸の各新幹線の東京駅発着列車が何事もなく神田駅高架橋を通過していきます。東北新幹線と東北縦貫線（上野東京ライン）二層構造で通過している神田駅・秋葉原駅周辺の震災復興土地区画整理事業の原図が、越沢明「後藤新平」に収録されています。最後に、東北新幹線工事誌 東京上野間の「用地取得及び区分地上権設定範囲図」「神田駅附近の高架橋」と並べて帝都復興院作成の区画整理図を越沢明の注釈付きで転載させていただきます。

## 用地取得及び区分地上権設定範囲図



縮尺3000分の1で作成された復興計画図の例。昭和通り、靖国通りの新設、現 JR 線（神田～上野間）の新設などが見て取れる。原図は多色刷りで、震災前の地形に復興後の道路、公園、運河、市場などの計画線がすべて記入されている。復興事業の全域で作成されたが、本図は極めて稀観資料である（越澤明所蔵）。

- ・文中の敬称は省略させていただきました。
- ・旧字・旧仮名遣いの原文の引用に当たっては、筆者の責任で常用漢字・現代かな遣いに変更しました。

(注1) チャタムハウスルール(Chatham House Rule) Wikipedia

“When a meeting, or part thereof, is held under the Chatham House Rule, participants are free to use the information received, but neither the identity nor the affiliation of the speaker(s), nor that of any other participant, may be revealed”.

(注2) OECD ITF HP

<https://www.itf-oecd.org/integrated-sustainable-urban-transport-roundtable>

(参考)

- 島秀雄編「東京駅誕生」お雇い外国人バルツァーの論文発見」所収  
瀧山養 守田久盛「東京駅を中心とした鉄道建設・改良の変遷  
ーバルツァー以前・以後ー」
- 高松良晴「もう一つの坂の上の雲 鉄道ルート形成史」
- 高松良晴「東京の鉄道ネットワークはこうつくられた  
東京を大東京に変えた五方面作戦」
- 鉄道院東京改良事務所「東京市街地高架鉄道建築概要」1914年(大正3年)土木学会HP
- 鉄道省「東京市街高架線東京上野間建設概要」1925年(大正14年)土木学会HP
- 東日本旅客鉄道株式会社東京工事事務所 「東北新幹線工事誌 東京上野間」  
1992年(平成4年)
- 東京ステーションギャラリー(東日本鉄道文化財団)「東京駅100年の記憶」
- 東日本旅客鉄道株式会社「宇都宮・高崎・常磐線の東京駅乗り入れ工事の着手について」  
2008年3月26日付広報資料
- 越沢明「後藤新平 ー大震災と帝都復興」
- 筒井清忠「関東大震災と後藤新平・復興院の挫折」 東京財団HP
- 神戸大学付属図書館デジタルアーカイブ 新聞記事文庫  
1923年(大正12年)9月30日付大阪朝日新聞記事  
「復興院幹部二十九日の閣議にて確定 (東京電話)」
- 東京都建設局HP「震災・戦災復興等土地区画整理事業地区の索引図」  
千代田区「飯田橋・神田周辺」 中央区「北部」