

大正、明治

東京十五区物語

朝倉希一著

開発社

大田区立入新井図書館
TEL 03-3763-3633



051-1037823-8

092
P

東京十五区物語

—明治・大正の東京—

朝倉 希一著



まえがき

この書物は明治大正時代における東京の町の歴史である。私がこの書物を書いた理由は本文の第一章に述べた通りであって、移り変わりの早い東京においては早くこれを書いておく必要を感じるのである。

幸いに私は小学校から大学に至るまでの学生生活において、記憶が良い優秀な人間であったことには自信があった。社会に出てから国鉄に就職し、大いに優遇され、ほとんど常に東京の本庁に勤務し、多方面の人とも接触したので、明治大正時代における東京の町の歴史を書く資格があると思つてゐる。

明治大正時代といつても長い年月である。東京も広いので、明治大正時代の東京の諸現象を現わすことは個人の努力に期待し得ないことである。東京都や専門学者がこの問題を研究するとき、私のこの書物が多少の資料となることを信ずるのであ

る。

私は若いとき技術の著書に苦心し、また種々の方面からの依頼によつて、意見を述べたことが多いが、専門以外のものはいずれも小品文であった。

今九十二歳の高齢に達して、何ら現職をもたないと、世間から意見を求められることはきわめて少ない。しかし自分の意見を発表したり、または世の中に誤り伝えられていることを正すために書くことは私の趣味である。趣味を味わいながら多少でも世の中のためになると思うことを書き得たことを仕合せと思うのである。

私は若いときから横書きを主張し、実行してきた。またローマ字の採用の必要を感じ、意見を述べたこともある。しかしローマ字採用については多くの準備を必要とするが、それができていない。横書きについては活字が縦書きに適するように製作されているので読みにくいことを経験している。この本は実際に読みやすいことを主眼としているので縦書きを採用したのである。

終りになり、畏友宇野正治君の誠意と学友の村上喜一君の深切と開発社の松原俊

二君の厚意によつて、この書物が出版されるに至つたことを述べて、感謝の意を表することにする。

昭和五十年六月

著者

目次

まえがき
一、この書物を書いた理由	7
二、東京府と東京市	16
三、麹町区	20
四、神田区	34
五、日本橋区	41
六、京橋区	51
七、芝区	61
八、麻布区	73
九、赤坂区	79
十、四谷区	85

十一、牛込区	89
十二、小石川区	96
十三、本郷区	99
十四、下谷区	111
十五、浅草区	120
十六、本所区	124
十七、深川区	136
十八、交通機関	140
十九、関東大震災	154
二〇、味覚	170
二一、補遺	187
あとがき	199

一 この書物を書いた理由

私は大正十三年の暮から現在の所に住んでいる。今は大田区南馬込三丁目だが、引っ越して来た当時は荏原郡馬込村小宿であり、馬込町東一丁目といった時代もあった。大正十三年は関東大震災の翌年であるので、大工の足りない時代で、請負師も大工も素人のようなものがいた。大森駅から徒歩七分という新聞広告を見て來たのだが、大森駅のすぐ上の木原山を通つて行くのが一番近道で、それでも二〇分かかるところである。

木原山は、木原という陸軍少将が住んでいたのでその名前が付けられたと聞いたが、同少将は最早おられなかつたが割合に住宅が発達していた。私の家はある代議士の注文したものだそつだが、金の支払が得られそうもないことがわかつたため、大工が泊り込んでいたので、外観は良い感じを持ち買ったのだが、住まつて見たら

随分悪い建物で、窓から雨が吹き込む次第なので改築した。

私は東京に生まれ、東京で育ち、外国に居たり、旅行したり、戦時大阪地方に住まつた二年間を合わせて七、八年間を除けば、九十二歳になる今日まで全部東京に住まつたし、交通機関が不便な時代だったから、可なり遠方でも歩いたので、東京の町々は相当知っていると思うのだが、牛込は東京十五区の中にあるが馬込という名前は聞いたことはなかつた。来て見ると馬込には九十九谷があるそうで、池上の本門寺の坊さんに白渓と号する和尚があつたそうだ。九十九歳の祝を白寿の祝と呼ぶのと同じ意味であろう。その谷もその後大分埋められて住宅が建つようになつた。そのような地勢があるので、田はなく、畠が多いので百姓は野菜を作り、大森海岸から船で東京へ出すので、なかなか辛い日常生活であつたという。

私の所もごぼう畠であつたそうで、その南端の一軒家であつた。南の方は土を取り去つて崖の下は平地なので眺望は良い。東隣は本郷西片町の阿部華族の大きな別邸で、多くの盆栽があり、植木屋が住宅を建てて住まつており、菊の季節には立派

な菊を公開していた。西隣は田尻稻次郎氏が二軒の住宅を建て、一軒には令息が住み、一軒には自分で住まわれたが、私が引移つたときは最早故人になつておられた。

阿部邸の上を越して青い海が眺められた。この辺は源氏の落人に関係があるようだ。近くに觀音堂があるが、臼田某が頼朝からもらつたのを安置したという話である。臼田姓は近所に多く、近くにある坂の名は臼田坂といつてゐる。また宇治川の先陣争で有名だった名馬する墨もこの地で死んだようで、近くにする墨塚と称し、大きな石碑が建つてゐる。野菜が良いので村役場で年々品評会を開いていた。

すぐ近くに山の中の林道のような細い坂道があり、右近坂といい、その下に一メートル四方位の水槽が地中に埋めてあり、清水が湧き出でていて、そこで野菜を洗つており、五〇〇メートルばかり南にも同様なものがあつた。そこから大森駅の方へ行くには谷中通りを横切るのだが、道路の幅が広く中央に大きな溝があり、大雨のとき水が溢れて通行できないので困つたことがある。戦後も昭和四十年代と思う

が、その溝をコンクリート円筒管に代え、地下に埋めて大きな通路にした。

これが環七であつて、当時今日のような繁昌は夢想もしなかつた。私の家の西の方少し離れた所に、にじ穴と称した古墳の跡があつたが、今日その辺は第二京浜国道が通つた賑やかな土地になつた。白田坂も幅を広げ真直で勾配も緩かに改造されて便利になつた。私がこの辺の模様を詳しく述べたのは、私がこの隨筆を書いた理由に關係があるからである。大田区役所が時々大田区報を出すようになつたとき、ある作家が馬込の古い事情を説明する意味で馬込の古いことを書いた。私がそれを見ると随分違つた新しい時代の模様であった。

それ故古いことが後に何かの参考になるためには、古い人がその実情を書いておかなければならぬと感じたからである。

私は品川の御殿山にいたとき電話を申し込んだら幸いに設備してくれた。当時は電話が不足していて国鉄のごときも、なかなか思うように設備できなかつた。そこで品川から大井工場長官舎へ移転したとき、従来の官舎の電話は他に利用したいか

ら、自分の電話を官舎へ移してくれといわれたので、その通りにした。同官舎から現住所へ移つたときに、大井の官舎から現住所まで電話を移すのには、だいぶ高い料金を支払わなければならぬが、それは国鉄が負担してくれた。しかし移した電話は東京電話であり、この地域は大森電話の管轄であるので、私宅から近辺の店へ電話をかけるのは長距離電話の申し込みをして、だいぶ時間を待たねばならなかつたのであり、大正の初めに東京から横浜へ電話をかけるには、申し込んでから少なくも半日待たなければならなかつたのである。

関東大震災後の復興に当たり自動式電話が採用され、その後著しく改良されて、大森電話も東京電話に繰り入れられたのである。

序ながら大森の模様を述べて見よう。私が大森を初めて知ったのは明治三十三年頃と思うが、東京府第一中学校から、大森の射的場へ実弾演習に来たときである。実弾演習をしたのだから、当時その辺が辺鄙な所であったことは推察できよう。射的場は駅よりだいぶ高い所にあり、そこへ行くには駅前の石段を上る近道もある

が、普通の道路を行くとすれば、それより南方一〇〇メートルばかりの所にある曲った坂を上らなければならないのであり、大森では八景坂が有名であるので、これが八景坂と思ったら、そうではなくて、この坂は無名で、くらやみ坂と呼ばれている。八景坂は駅前の道路にあるのだが、今はほとんど坂とは思えないほど平坦である。

大森は高級住宅地として早くから発達していた。駅の西側が住宅地であり、道路に沿うて線状に開けたのであり、北側は山王と称する地域で、高級住宅が多く、清浦伯爵の住宅もあった。昔は政府の高官の言動は尊重されたようであるので、大森駅では名士の小言のあるのを恐れたようである。だいぶ後のことであるが、私の家へ大森の駅長が訪ねて来て、恐る恐る一枚のはがきを出して謝るのだが、私には何のことだかわからなかつた。私が国鉄の役員なることを知り、近所の人が私の名を使つて、小荷物係の不親切を駅長に訴えたのである。世の中の気風の変化を思い起こすのである。

駅から南方には池上本門寺方面へ行く狭い道路があり、表通りに相当の長さの所まで商店が発達し、住宅も飛び飛びにあった。この道路上に小形の馬車を本門寺まで運転していた。今はこの道に区役所や郵便局が移つて、大森の重要な地区となり、これから池上街道から離れて、目蒲線の池上駅まで広い真っすぐの良い道路となつた。

私が車両課の数人を私宅に招待したとき、その馬車屋に話し、貸切馬車として臼田坂まで来てもらつた。坂は今と違つて曲がつていて急なためその馬車では上れないものであった。駅の北側線路に沿つて野中饅店の支店があると思うが、そこは元大森俱楽部であった。私も勧められて入会した。通勤客の寄合にも使われたが、主たる用途は自分の傘を預けておくためであった。帰途雨天になるときに便利なのである。

駅の向かい側に資生堂がある。日本一の化粧品店の支店である。これが大森が高級な地区で物価が高いといわれた一つの証拠かも知れない。大井は物価が安いとい

われた。大井の発達が後れたからではあるが、東横線の連絡駅となつてから、その発達は著しい。大森には私設電車との連絡がないのは地勢のためと思うが、近来は工事が進んだので、山王神社の下をトンネルで抜け、私設電車のどこかの駅と連絡すれば、相当利用されるのではないかと思つてゐる。

駅の東側は線路に直角の一本の道路に、有名な海苔屋などがあり、相當に発達していたが、昔の街道に出ると鈴ヶ森で、淋しい所であつてまだ田が多くあつた。今羽田飛行場へ行く手前に穴守神社があり、そこに田舎らしい料亭があつた。海岸に工場のできたのは、土地の資産家渡辺氏の日本特殊鋼会社が初めであつたろう。その後東京瓦斯電気会社や、いすゞ自動車工場などができて、蒼田変じて町となつたのである。

鈴ヶ森に松浅本支店の外多くの料亭ができる、昔の面影がなくなつたのは、昭和の初めごろと思う。大森の大と、蒲田の田を組み合わせた大田区の人口は、世田谷区とともに東京二十三区のうちで多い方で、地方ではこれだけの人口のあるのは大

都市である。そこで独立の市になりたいという人も可なり多く、時世の進歩の速いのに驚くのである。

二 東京府と東京市

今東京の町は東京二十三区の外に、三鷹、武藏野、府中、小平その他幾つかの独立市からなっているが、その面積は大体東京府の面積と同じである。大正天皇の多摩御陵ができてから、その駅が神奈川県で御料車の運転に不便のため、少しの地区を東京に編入したようと思うが、もちろん昭和時代になつてからである。

しかし東京府の時期は、南北西のいわゆる三多摩は埼玉県か神奈川県に属していたらしいのである。それゆえ明治の半ばまで、東京府の面積は三多摩のないものであつた。そこで明治時代の東京府は東は江戸川、北は荒川、南は多摩川を境としていた。荒川が時々出水で困るので、赤羽の下流の所へ水門を設け、中川の手前で中川に沿うた荒川放水路を作つたために荒川の水害はなくなつた。当時としては大工事であつただろう。今赤羽団地のある高い土地は、近衛工兵隊のあつた地であり、

その下の川までの低い土地は浮間が原で桜草の名所であつたが、水害がなくなつたので工場が進出した。

東京府の中心に東京市があり、麹町、神田、日本橋、京橋、芝、麻布、赤坂、四谷、牛込、小石川、本郷、下谷、浅草、本所、深川の十五区であり、その外側に郡部があつた。郡部は六郡で、今記憶が薄れたが、荏原、南豊島、東多摩、北豊島、南足立、南葛飾である。そのうち南豊島は特に面積が小さいので、東多摩と合併して豊多摩と改称された。東京市は宮城を境として東は低いので下町と称し、西は高いので山の手と称した。下町のうち神田、日本橋、京橋などには神田上水という水道ができていた。その水源は井の頭の池である。山の手には多摩川上水が一部につたが、普及していなかつた。

赤坂桧町にある乃木將軍の邸には門の左の柵の側に、多摩川上水が吹き出ていて、その水は清かつたのを私は覚えている。これは明治二十年代の半ばのことであつた。

その他に東京の北部に千川上水があつたと聞くが、小規模のものであつたようである。ところが東京の上水を多摩川の水を使って普及することになり、羽村に取入れ口を作り、新宿に浄水池とポンプ室を作り、配水することになったので、取入れ口や水路等を東京府が自ら管理する必要があるとして、三多摩を東京府に移管したのである。東村山にも浄水池を作つた。アメリカのどこかのダム工事の古い設備を買つてきたので、なかなか大工事で、何かの関係で工事が大いに遅れたことを覚えているし、新宿のポンプ場を見学したとき、ポンプは荏原製作所が作った横置式であつた。明治の晩年ごろのことと思うが確かではない。

東村山ダムができても水源を多摩川のみに依つたのでは安心できない。東京市の小川水道局長の話だが、水量の多い利根川を利用する必要があるが、利根川には草津の温泉が流入するので飲料水に適しない。草津の温泉の流入するより上流から取るとすれば、工事費に問題があるとのことであつた。その後流入する温泉に中和装置を取付け利根川の下流で荒川を短く結ぶ水路を設けて荒川に流し適当の所で利用

したのは池田内閣のとき河野一郎副総理が実施されたのであつた。また、神奈川県から馬入川の水の一部を分けてもらつたこともある。わが国は降雨量においては多いのであるが、しかも水で苦しむのである。

（略）

十八 交通機関

公共交通機関のうち円太郎馬車と隅田川の一銭蒸気については本所区の所で述べたが、円太郎馬車がいかなる範囲に運転されたかは知らない。一銭蒸気はその後客用の引き舟を廃し、同時に焼玉エンジンを備えた汽船とし、隅田川上のみならず、ある程度堀割の方まで運行されたが、暫くして廃止された。恐らく電車が普及したため利用者が減じたのであろう。

馬車鉄道は早くからあった重要な交通機関であった。上海付近にあった古いものを購入して敷設したのだと聞いたことがあるが、軌間が四フィート六インチで、他に例のないものであったのはそのためであろう。新橋から銀座通りを経て日本橋を通って上野に行き、浅草の雷門から浅草橋に至り、そこから日本橋通りまでは道路の幅が狭いので、本町通りと、本石町通りを単線とし、日本橋通りにおいて複線と

なるのであり、運賃は区間制で、相当高かった。

新橋駅の南に鉄道宿舎があり、その南に車庫があり、ここから新橋までは営業は行なわないが、新橋以北の客に対しては無賃乗車を認めていた。

馬は走つて止ると小便をする習慣があるので、京橋際や日本橋際の停留場には長い柄が付いたひしやくを持っている人がいて、馬車が止るとひしやくを馬の下に置くと馬がそれに小便をするので小便の散乱を防止した。今は考えられない光景である。もちろんその近所の人々は臭氣公害を感じていたであろうが、問題にはならなかつた。その後新橋八つ山間にも馬車鉄道が開設されたが、軌間が狭く車両も小形であつた。

明治三十年代の初めころだつたと思うが、馬車を廃して何か適当のものとし、東京市の交通を広い範囲にわたつて便利にすることになり、いかなる形式のものを採用すべきかが問題となつた。

電車では水道管を腐食させる恐れがあるから空気を動力とするセルボレー式を探

用すべきだとの論があった。私はまだ専門知識のない学生で、新聞を見ただけであり、明治の晩年にヨーロッパへ行つて見ても、そのようなものは見聞したこともないが、結局電車の架線を二本として欧米にも無い様式を採用したのであり、それほど水道鉄管の腐食に神経質だった。

国鉄の電車の初めは旧甲武鉄道時代に飯田町中野間に蒸気列車と併用したのであるが、鉄道国有後に最初に電車を運転したのは明治四十二年の山手線だったのが、このときも架線は二本を使用したのであった。

かくて東京の電車計画は定まり、従来の馬車鉄道の線路を東京電車会社が經營し、外濠の周囲を循環するものを外濠線と通称した。その他の線路は東京市街鉄道会社が經營することとなり、その区域は最も広くあつた。東京電車会社が馬車を運転しつつ電化したので、軌間は馬車鉄道のものとし他の会社も連絡運転を考えて同様の軌間とした。新橋八つ山間の軌間は新橋以北の軌間に合わせ、車庫を浜松町に造つた。

私設の京浜電車も東京乗り入れが可能なように、この軌間を採用した。その後湘南電車を建設するとき広軌が採用されたので、京浜電車は広軌に改築して、三崎まで直通することになったのは、昭和時代になつてからのことである。

東京の電車は左右レールの間に御影石を一様に敷きつめることになり、多少補装の意味があつたのだと思う。架線を吊るため、鋼製の管を道路の両側に建て、その間にワイヤロープを渡して吊つたのだが、管種は段付きのものであつて、下には鋳鉄製の飾り筒を付けてあつた。しかし道路の幅の広い所ではセンターポールと称し、中央に一本の管柱を建て、それから左右へ腕を出して架線を吊るしたのである。東京市街鉄道の最初に開通した区間は神田橋日比谷間で、明治三十五年のことと思う。この様式により体裁が立派に見えたが、暫くしてサイドポールに取換えた。センターポールには他の車が突き当たつて危険であったのである。

電車三会社は別々の発電所を建設した。東京電車会社の発電所は目黒川のわきに設けられた。当時国鉄の大井工場はなかつたのである。蒸気機関の復水器の循環水

に目黒川の水を利用したのであらう。その後この土地は三共の製糸工場となつた場所である。
本末

ここに建設された機械はアメリカのマッキンントッシュモアの横形低速の大きなものであつて、當時としては最も安全に運転できるものであつた。しかしそれだけ発電費は高くあつたかもしれない。東京市街鉄道の発電所は深川区の所で説明したように、日本で初めて蒸気タービンを採用した。その後蒸気タービンは大いに発達し、一般の発電に使われるようになつた。建設費が安かつたからであろう。このことなど考えると市街鉄道会社は最も経済的となし得る希望があつたのであらう。

外濠線の発電所は柏木に設けられ、ドイツのスヴィードルフスキーオ式の横形のものであつたが、保守が困難だとの評があつたから発電費は高くついたことが想像される。

かくて電車運賃について大論争が起つた。東京電車鉄道は馬車の時代から区間制で相當に高かったので、電車にも相当高い料金を主張したのであらう。東京市街鉄

道会社社長藤山雷太氏が安い料金を主張して譲らず、遂に藤山氏は座長の席を占領し、自から座長となり、均一制の安い料金（多分三銭であった）を定めた。東京市民が安い料金で電車を利用し得ることは藤山雷太氏に負うところが大である。

藤山雷太氏は芝白金の日吉坂に広大な邸宅を有して、住んでおられた。令息の藤山愛一郎氏は昭和時代に住宅を改築し、私設図書館を新築されたのは卓見である。この図書館の上に大きな邸宅があり、明治時代の財界の名士、久原房之助氏がその一部に住んでおられた。入口は白金通りに面していた。現在はその大部分が八芳園という料亭となつた。その後、新式の洋館を建て、洋食の会合を行なうようになつてから、入口は白金通りに直角になつた。

東京では車道と人道とを区別してある道路は當時少なく、しかも道路を歩く人に右側（当時は左側）励行が徹底しなかつたので、通行人が電車にはねられることが度々あつた。そこで電車の前部に救い網を設けることになつた。

管を曲げて長方形にし、その幅は車体の幅に等しく、長さは七〇センチ位とし、

そのわくの中に網を張ったのである。そしてもしもそれでうまく救われず、網の下へ人が転がり込んでも、車輪で損傷しないように、車体の両端の底下にも救い網を設けたのである。

そして電車が折り返し運転をする場合には前の救い網を反対側に移したのである。しかしこの救い網は暫くして廃止された。

人が急いで電車の前を横切ろうとするとき、目に付くのは車体であり、車体を避けられたのに、実際には下の方の目に付かない所にある救い網によつて足をすくわれるので、かえつて成績がよくなかったからである。

かくて電車は市民に親しまれ、市民唯一の交通機関となつた。ボギー車の台車が輸入された。二軸ボギーであるが、内側の車輪の直径が小なるものであつて、度々脱線するので、復旧するまでにだいぶ待たされることもあつた。当時電車は便利なとのと運賃が均一なため、職人などの通勤距離が次第に長くなるので、早朝には割引料金制が設けられた。

かくて電車の経営は厳しいものとなつた。電車が全部市有になつたのはいつのことであったか知らないが、大正十三年一月には東京市電気局で乗合自動車の運転を開始しているから、電車が全部市有になつたのはそれより前のことである。

東京市もバスを運転することになり、大正八年三月には東京乗合自動車（青バス）が運転されていて、バスが電車に代らうとする傾向が現われてきた。そしてこれが歐米先進国の傾向であり、都市の交通はバスと地下鉄に依るのが一般の傾向となつた。

地下鉄は早川徳次氏の熱心な要請が認められ、昭和二年十二月に、上野—雷門の間が開通した。しかし建設費が高いので経営上に困難があつた。

明治十八年旧日本鉄道会社が赤羽—品川間に山手線を建設した時代には、新橋—品川間の運賃は下等（昭和の初めから三等という）で十五銭であった。当時私は尋常小学校の一、二年生のときであつたが、米屋に一斗五升と立札があつた。多分一円に対する米の値段であろう。当時の鉄道運賃がいかに高かつたかが想像できよう。

今日鉄道その他の交通機関は副業に依らないならば国家の補助を要するのは当然であろう。

地下鉄ができたとき、車両の電気部品はアメリカから輸入し、車体は国鉄の技術であった。今泉恒氏が設計し、間接照明を採用するなどして、進歩した構造を採用した。その後間接照明では電力を多く使用するが、その割合に明るくないので、もつと明るいことが望ましいとの希望が出て、間接照明はその後の製作のときから廃止したが、車両の難燃性についていかに注意したかは知らなかつた。

その後地下鉄は次第に延長して、渋谷の終点に達した。その後車両数の増加に伴つて、製造業者も増加して、設計も種々のものが行なわれるようになつた。

国鉄が客車の鋼製化の設計をしたのは大正十四年であるから、大正時代にできた電車は木製車であったかも知れない。しかし国鉄の木製客車のように丹削形の外羽目はなかつたようだ。

名古屋の日本車両会社では大正年代の終わり頃から私設電車会社に鋼製車を供給

していたが、同社の長屋技師が上京して発表したところによると、自分は最初から地下鉄の車体は鋼製車であるべきことを主張していたが、今回上京して地下鉄の車体を見て、寒心に堪えないと言つていた。その後地下鉄の電車はますます華美となつた。これは地下鉄ばかりでなく、各社とも乗客に対するサービスは車両を優良にすることが第一と考えるようになつたからであるが、鋼製車にすることは勿論だが、地下鉄のある線路に使用する赤色の車体にはアメリカの設計により、赤色の車体の窓の下に銀色の金属板を横に長く切り抜いた飾りを付けるなどして、乗客の歓心を買つてゐるものもある。

しかし地下鉄の車両としては難燃性に一層の研究を要することの必要なことが、国鉄列車のトンネル内の火災について実証されたのである。

都市間を結ぶ電車も発達し、それが東京に近い部分においては通勤電車として役立つのであり、京浜電車は明治の時代から東京急行電車は大正時代になつてから発達したのだが、従来電車の車台は外国品を使用するのが例となつていたが、大正の

終わり頃からは国産品が使われるようになり、それが今日においては世界に冠たるまでに発達したのである。

近郊電車は山手線の駅止りが普通であったが、近来地下鉄の発達に伴い、東京の電車を一つのシステムとして考え、互いに乗り入れが行なわれるようになったのは結構なことと思う。

電車会社が発達したので、ある方面ごとに数社が合併して経営することも行なわれた。例えば京浜電車と東急電車の合併のごときものであつた。しかし各社それぞれ従来の習慣を異にし、かつ人事の問題にも困難があつて、この合併は解体されたのである。

国鉄も東京の交通に大いに貢献している。国鉄の交通に関する部十五区の関係部分に述べたが、鉄道国有以前のものもあり、今日の電車系統の基を作った歴史もあるので、明治、大正時代の東京としては、その範囲を逸脱することとなるが、ここに一括して述べておきたい。

日本鉄道会社が山手線を建設したのは明治十八年の三月で、赤羽—品川が開通したので、当時の駅は板橋、新橋、渋谷の三つである。その他の駅はどういう順序でできたか知らないが、目白、目黒は古く、大崎も明治時代からあって、その他は新しいのである。

五反田は土地の名称であるが、恵比寿は地名ではない。今はサツポロ麦酒と改称されたが、明治時代から恵比寿麦酒会社が現在の麦酒工場で作っていたので、麦酒の名称を駅名としたのである。新大久保は中央線の地名の大久保駅に対したものであり、代々木は明治神宮が代々木に建てられたからであり、乗客の多い時は外回りホームから臨時の出入口によつて神宮へ通ずるのである。高田馬場も池袋も地名であるが、池袋の設けられたのは田端操車場建設に当たり、東海道の貨物列車を山手線経由で、操車場へ入れるために、新線を作るために設けられたので、比較的新しい。

田端駅では初めは線路の結び付きの方向が反対であったが、電車が循環運転をす

るようになつてから方向が変えられたと思う。巣鴨、駒込は初めから設けられたが、大塚はその後新設されたようと思うが、確かではない。日暮里駅は京成電車の連絡駅として設けられたのである。

以上のような理由の外に駅間距離が電車運転に適するものであったのである。

旧甲武鉄道の新宿—飯田町間に開通したのは明治二十八年四月であるが、同三十七年八月に飯田町—中野間に電車が併用されることになり、次いで明治三十七年十二月飯田町 お茶の水間に電車が運転されるに至つた。しかし電車でも運転回数は少なかつた。山手線の列車台数も少なかつた。

私が東大の学生であつたとき、農科大学は駒場に広大な校庭を有し、その運動会には本郷の各部の選手も出場し、盛んであり、私のクラスからも選手が出たので、われわれが一隊となつて応援に行つた。明治三十九年と思うが、本郷からお茶の水駅まで歩き、電車で新宿に行き、新宿で何時発かの列車に乗り換えて、渋谷に行く計画であつたが、われわれの乗つた電車が新宿に着く直ぐ前に山手線の列車の出発

するのを見た。そこで世話人が駅長に談判したが、次の列車を待つのでは間に合わないので、線路の上を歩けば距離が近いからのという駅長の勧めによつて、渋谷まで歩いたのであつた。当時の鉄道の利用される程度はこのようなものであつた。

総武鉄道は本所（現錦糸町）両国橋（現両国）が最後に開通したのであり、明治三十七年四月である。お茶の水と両国間が連絡したのは、昭和七年七月のことであり、浜口内閣のとき不景気のための失業対策として計画したもののが完成したのである。

ので、どうすることもできなかつたという。最近になつて震災に備えて避難訓練が行なわれているのをテレビで見ると、急速度で走り下りているが、揺れが烈しいときは事情が違うことを注意する必要があると思う。

工場の被害は職場長の一人が事務室の窓から飛び下りて怪我をしたほか人には損害はなかつた。当時工場の午食は十一時半からであつて休憩時に地震が起つたことが人の被害の少なかつた原因であろう。工場の建物も屋根の鬼瓦が割れたり、その他屋根上に落下しそうなものがあるので、それらを取り片付けた位であつたが、工場の一隅にあるレンガ作りの御料車庫は下部に水平方向に大きな亀裂ができ、上部が横にだいぶずれて、今少しずれが大であつたら、大変な事が起こるところであつた。車庫の中に入つて見ると余震が度々来るので、危険であるが、幸に異状はなかつた。建物の修理は保線事務所の受持であるが、急を要するので、工場で応急修繕を行なつた。

御料車庫の隣に高い塔があつて上に水タンクが乗つていて、工場全般へ配水して

大正十二年九月一日午前十一時五十八分関東大地震が起つた。東京は数十年を周期として大地震のあることは常識であり、安政の大地震からすでにだいぶたつており、明治二十五、六年にも可なり大きい地震があり、震災予防調査会が古くから設けられていたので、学者の中には多少予期していた専門家もいたであろうが、私は予期していなかつた。

私は当時国鉄の大井工場長であつて、工場長室にいたら、足の下をとんとんたたくようで、おかしいと思つていると揺れだした。

そこで短い廊下を通つて外へやつと出たが揺れが烈しいので歩くのが困難であった。日本銀行の第一新館の所には当時三井物産の四角形の多層の細長い建物があつた。何階建だか知らないが、最上階にいた知人の話によると、ゆらりゆらり揺れた

十九 関東大震災

いるのだが、タンクのどこからか水は漏れてしまった。動搖して四本の脚を互いに締め付けていたダイヤゴナルが切れてしまった。余震が来るのに塔に上つてアセチレンで溶接して補強し、水を揚げようとしても電気が来ない。ちょうど買ったばかりのトラックのシャーシーがあつたので、それでポンプを動かして水を揚げ、水漏れの箇所を探して修理した。幸いに大崎駅からの線路は機関車が通り得たので、機関車がここへ水を取りに来た。三日ばかりで電気が来たのでトラックには荷物用箱を取り付けてトラックとして使用した。電気が案外早く来たのは昭和四十九年の学士会月報によつて渋沢元治氏の努力の結果であることを知つた。同氏は元逓信技師で昭和四十九年に白寿の祝に学士会館へ来られた後亡くなられたが、祝賀に先だつて電気の後輩が埼玉県のご住居を訪問しての対談で、あのときは皆が良く協力してくれたので、思うようにできたといわれたのを知り、今日当時のことを思い出し同氏に感謝するのである。

さてこれから一般の工場の仕事を処理するために事務所の前の広場にテントを張

り、中で仕事をした。東京方面を見ると火災が起きている。新聞の号外が出た。江の島が見えなくなつたとある。工場の前の後藤毛織工場のレンガ塀は倒れている。そのうちに流言が来て朝鮮人が反乱を起したという。

当時工場長の官舎は工場の西隣にあつたので、護身用として仕込刀を取つて来たが、購買部の仕入れも困難となろうと思つて、一度の配給を制限することとし、また東京方面の住居者は帰宅を許し、焼けた人には互助の精神により、焼けない人から衣類の不用品一枚でも二枚でも出そではないかと呼びかけて、その係を臨時においた。そして焼け出された人には早いことが価値があるのだから、早く実施するよう頼み、不公平がないようにとも頼んだ。これは当然のことといったのだがそれが適切な注意であつたとて大いに努力してくれた。

夜の見張りも必要であった。翌朝トラックで東鉄工作課長が来て、東京駅の事務所にあつた本省が焼失し、臨時工作局が東京ステーションに移つていたので、工作局長から災害復旧に関する仕事を命ぜられ、急ぎ帰つて復旧工事に従事したのだ

が、東京駅へ行くとき倒壊した家屋は案外少なく、当時帝劇の向い側で堀端通りに面していた警視庁の玄関の燃えつつのを見て、災害は地震によるよりも、その結果生じた火事によるものであることを知った。

後に知れたことであるが、官庁のように所員が早く帰宅した所に火元が多いことがわかったので、何か異変の起こったときに人の働きが大いに関係することを知ったのである。

復旧工事は慣れない仕事なので、一工事毎に主任を定めて、行なわせたのであり、数日間の出張工事もあった。大磯辺の何かの工事には組立職場主任の八木技手を主任としたが、数日後工事を終えて帰り、私に報告に来たときは汗とほこりのため臭氣紛々たる状態で、気の毒に思った。しかし工員は常に請負賃金制度によつて仕事をしているが、修繕車両が入場しないので、仕事がなく収入のないことを心配したが、工場長が勉強して種々の仕事を取つて来てくれたので、収入を得られたと感謝していることを聞いて、意外に感じた。

地方では当時まだ通信が発達していなかつたので、大井工場も大災害を蒙つたと思つたらしい。長野工場長小山田弥三郎氏は渋谷書記を見舞いによこした。当時長野でも朝鮮人反乱の流言があつて、碓氷峠はそのために通過できないらしいとのうわさであった。そこで渋谷書記は水盃で出たらしい。もし途中で反乱のために同氏が死んだら、家族のことは小山田が引き受けるといわれたという。幸いに無事大井に着いて、実情を見て安心されたので、私は購買部のために梅干と味噌を長野地方で仕入れてもらつて便宜を得たし、小山田氏の厚意を忘れないのである。

九月十五日にも普通の余震とは思われないほどの大きな地震があり、官舎の被害は却つて大であった。その後地震に関する工事も終わつたので、後日のため記録を作つておこうと思い、幹部数人で書くべき項目を定め、各項目ごとに適任者を定めて記録してもらい、全体を集めて整理して、謄写版刷りとしてだいぶ厚いものができ上がつたので、本省方面まで配布した。それを見て工作局以外の某幹部が、実際に災害を蒙つた所では記録を作る余裕はなく、災害を蒙らない所は立派な記録がで

きると評されたことを聞いて心の中では不満であったが、口には出さなかつた。

工事を見て回るとき新橋倉庫へ行つて見たら、数人の所員が紙で将棋の駒を作りさして楽しんでいるのを見て、大井工場には当時遊んでいる人は一人もいない自信を持っていたのであり、実情を知らないで人を評するものでないことを覚つたのである。

大井工場で鉄道の復旧のため行なつた仕事の主要なものを述べることは、地震が鉄道に及ぼした被害を示すものと思うので、これを述べよう。

東京駅のホームの屋根は鉄の柱で支えられていたが、柱が下の方で折れたものが多いで倒れて屋根がホームの面上を被つた。これを復旧した。柱を取換えずに、折れた部分の周囲に鋼板製の筒を取り付けて、屋根を揚げたのであつた。この仕事をするために工場から種々の材料や道具を持って行かなればならぬので、それらをトロに積んで押して行つたのだが、レールがぐねぐね曲つた部分に来るとトロが通らないので、トロを外してその部分を通り越し、トロをレールに乗せて押すの

で、この運搬に手数がかかつた。事故のときはこのように後には目に見えないことが多くあるものである。

次には馬入川の側に木製タンクを高く据えて、川の水をポンプで吸い上げる装置を作つた。これは短い期間ではあるが、機関車に給水するためである。平常の給水装置が使えるようになれば不用になるもので、後では見えないものである。

次は諸所の駅において機関車や客貨車の多数が転倒したので、それらの引き起し作業である。

次は駅名は忘れたが、小田原と熱海の間で、列車が海側に落ちた。線路は可なり高い所にあるので、困難な仕事であつた。その他種々あつたが、今は忘れた。事故に対しても万能の工員が必要であり、今の流れ作業のように、余りに専門化した工員では困難なことを考えて置くべきである。

日本には地震が多いので、地震学では日本が進んでいたといわれていたが、当時の地震学はまだ幼稚であつたらしい。人々が地震にこりて、安心しないようにと考

えてか、地震学の権威東大の今村明恒教授は次のように講演した。

東京は地震があつて地震を起こすべきエネルギーが出てしまったから当分大丈夫だ。今度は大阪の番だといわれたが、大阪の人は騒がなかつた。今日の学者は発表について用心深いが、今村氏は平氣で今度は大阪だと発表された。

しかし今まで事実に現われていない。関東大震災からだいぶたつて次の周期が近付いたので、各方面で大きい準備や訓練をしており、地震予知の研究も進みつつあるようである。適當な予報の早くできることを望みたい。

東京はこの地震のため都市の模様が一変した。私は小供のときから東京の町は良く知っていたが、復興した所は何處も同じように見えるようになつて、各所の特色が失われたように思う。京都のよう東の方面にも西の方面にも多くの名園が保存され観光地となつていることをうらやましく思う。

東京の復興計画については衆知を集めた工政会においても大いに論議した。元来工政会はそのような目的の会ではなく、技術者の待遇が事務の者に比して低いのを

改善するために倉橋某が発起し、自ら雑誌「工政」を発行し、自宅を事務所と倉庫として活動するなど熱心であつて、国鉄職員としては八田嘉明、秋山正八の両氏、私も参加した。

秋山氏は長兄が陸軍省における事務系統の枢要の地位におられたので、だいぶ議論したのだった。当時事務官は官等が上がれば給料も同時に上がるが、技師は官等だけ上がって、昇給は延ばされることがあつた。昔は官吏は位置が高い人のように思われていた。官吏としては官等によつてその上下が定まるので、技師には昇給だけ行なつて官等を上げることを延ばして良いこととなし得るために設けられた規程を準用したことでも明らかになつた。このような待遇を受けたことは技術者が常識において劣ることがなかつたか、反省する必要があろう。

東京の復興計画を論ずることは、工政会として技術者の能力を示すべき良い機会だとして、これを取り上げた。私は都市計画に関する知識に乏しいので、国鉄の工務局長後藤佐彦氏の意見を聞きに行つたら、自分が書くからそれを貴方の意見とし

て出してくれといわれた。私は他人の意見を自分の意見として発表したことはこれが唯一のものであった。その意見は当時空地であつた陸軍戸山学校の跡地（現在の早稲田大学工学部のある所）を国鉄に使わせろというものであった。当時国鉄では山手線貨車の操車場を必要とするのに、その敷地に苦心していたのであつた。しかしこの意見が採用されたとしても長くは使用できなかつたろう。

関東大震災によつて東京の町は大いに荒された。文化財として保存したいと思うもので焼失したものもある。パリには由緒ある建物で今もなお実用に供されているものもある。うらやましいと思うが、これは材料が石造と木造のみから来る問題ではなく、人の考え方の相異が古い昔からあつたためともいえよう。

明治時代に燃焼に関する専門家内藤遊氏の講演を機械学会で聞いたとき、同氏が述べたが、恐れ多いことだが伊勢の内宮は二十年ごとに建て直して、遷坐式が行なわれる。これはわが民族が新しく清いという観念が強く、長く持続させようとする思想が少ないとあるとの事であつた。

イギリスでは子供のおもちゃも丈夫で、祖父が使つたおもちゃだといつていたものがある。実際檜材の香りのある白木造りの新しい建物は清く上品で、われわれには何ともいえぬ味のあるものであるが、これも祖父伝來の習慣によるものであろう。このような次第であるが、震災の復興に当たり、各自ができるだけ注意したため、東京の町は何處も一様で、特徴がなくなつた。私は東京に生まれ、東京に育ち交通機関がないので子供のときから各地を歩いたから、何處かを見れば見覚えのあるところだということがわかつたが、復興後は特徴がなくなり、どこも一様になつた。しかるに復興に際し特別の注意を払い、外国人に見せて誇り得る特徴ある復興建物として隅田川の橋がある。

復興局の技師長は国鉄土木技師の太田円三氏であり、国鉄の橋の権威田中豊技師も復興局へ転任された。当時隅田川の橋は吾妻橋が古くできたトラスの鉄橋であったが、その他はすべて木橋であり、それ等を鉄橋に架け変えるのであり、かつ道路の復興計画によつて、橋の数も増す計画であつた。そこで両氏の一致した意見とし

て、地震に対して十分な強さとするのは勿論であるが、この程度の大きな橋を次から次へと架けることは世界でも珍らしい機会である。そこで町の美観を考えると、その場所によく調和したものとし、立派な橋の標本を集めたもののようにしたいということであった。美観からいうとトラスのようなダイヤゴナルメンバーは良くないし、それが圧縮力を受けるものがあるので、それに耐えるために太くなつて目ざわりになる。アーチにすれば車道や歩道の構造を上のアーチから吊るので、その吊るメンバーはみな並行でかつ引っ張りに耐えられればよいので細くてすむから見掛けもすっきりするので、アーチを基本とすることになったのである。

そして第一に架けたのが永代橋であった。中央の大なるスパンの部分と両端の短いスパンの部分の結び付けの構造を考えて、独特の構造のものができ上がり、従来のものとは比較にならない強くて立派な橋となり、大成功であった。

次は清洲橋を架けた。清洲橋は清澄公園に直通するため、新たに設けられたものであるから、ことにその環境に相応しいものとしたいのである。アーチのように

重々しいものではない方が良いとの考え方から吊り橋の形式を採用した。元来吊り橋はもつとはるかに長いスパンの場合に用いられるもので、ワイヤロープを捻り合わせたものをまた多数合わせたものを全スパンに渡し、それから歩車道の部分を吊るのであるが、スパンが短いために鋼板で作った構造物でワイヤロープに代えた。それで体裁は良く環境に調和して目的を達し得たのであるが、実際に要した鋼材の重量は見掛けよりは案外多くかかったとのことであった。

次は両国橋である。両国橋はことに有名な橋であるので、種々苦心がなされたのである。従来の位置より少し上流の方へ移して相生町通りに直通するようにし、橋幅を広くし、歩車道の高さも高くせず、橋という感じが起こらないようにするため、歩車道には何も見えないようにし、橋を支える構造物はすべて歩車道の下に設けることとした。さりとてその構造物を大きくしては舟の航行に差支えるので、あれだけ大きなスパンに対し、浅い構造物を作るのに苦心したといふ。

次は駒形橋である。この橋も新たに設けられた橋であるが、普通のアーチ形式が

採用された。吾妻橋、厩橋、新大橋および上流に新設された白髪橋がいかなる様式で架けられたかを私は知らないが、隅田川の架橋は大成功で終わった。

田中豊氏は復興局の仕事も終わったので、東大工学部の橋の教授に就任された。そのとき東武鉄道が浅草駅新設のため、乗り入れのための架橋を田中豊氏に依頼した。同氏はトラス構造の橋を架けた。吾妻橋のすぐ上流の所である。これに対し折角良い橋を架け、良い環境ができたのに、このトラスで台なしにしてしまったとの批判があった。田中豊氏は東武鉄道から最も安くできる橋を架けてくれとの注文であつたから、やむを得なかつたといわれた。それで私の感ずることは、今日環境保全などの声は大きいが、それが現実に実行されるためには国民一般がその気持になつて多少自分を犠牲とする決心がなければならないということである。東京の復興計画による地下鉄の計画にあつては丸ビル前の道路下にはその一線が来る予定となつたので、その地下道の丸ビル前通りの所は天井の左右両端が他の部分と違つている。これは地下鉄を造る場合に工事を容易にするための準備工事である。

しかし今日東京の地下鉄は大いに発達したが、震災後の計画とは全く無関係の複雑な路線となつた。技術は進歩するし、町の発展も将来の事情によつて一様ではないから、一つの線路を計画するに当たり最も良いと思われたものを選定するのが良からうが、全体のシステムとしても適当のものであることが望ましい。その間の調和が重要である。そしてこれは地下鉄の路線のみの問題ではないと思う。

著者略歴

明治15年東京生まれ、明治41年東京大学工学部機械工学科卒、同年帝国鉄道庁（現国鉄）に入り、累進して工作局長となる。昭和11年依頼退官、昭和14~21年汽車製造(株)常務取締役専務を経て、昭和24年神奈川大学教授、工博、工業標準化事業に対する功績により、

昭和30年 藍綬褒賞

昭和39年 熲二等瑞宝賞を受ける

著書には鉄道車両（平凡社）金属の摩耗（丸善）汽車（交友社）技術生活50年（日刊工業）ほかがある。

東京15区物語

◎

昭和50年10月1日 発行

検印
省略

著者 朝倉希一
発行者 松原俊二

発行所 株式会社 開発社

〒170 東京都豊島区南大塚3-44-4
電話 (03) 983-6052・7678
振替口座 東京 5-106061

印刷・安信印刷 製本・愛干製本 落丁乱丁はお取替えします

新井印

大田区立入新井図書館
TEL 03-3763-3633



051-1037823-8

開発社

1053-100600-1060

¥900