



消えた街角・富岡畦草・記録の目シリーズ 昭和36年 有為転変の新橋駅

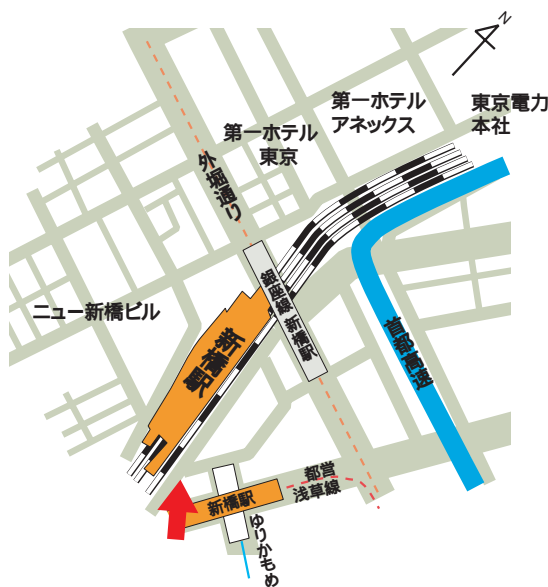
明治五年(一八七二)新暦十月十四日、新橋駅と横浜駅を結ぶ鉄道が開業して、日本の鉄道輸送は始まったとされている。しかし、当然その前に敷設工事が進められ、品川駅で車両実験が繰り返されていた。

イギリス人青年技師エドモンド・モレルの指示の下、明治三年(一八七〇)建設に着手、最大の難関六郷川に、総檜造り六三メートルの橋梁が、明治四年七月五日に完成した。そして翌五年五月七日には、まず品川・横浜間三・八キロで仮営業が始まった。

一方、明治七年(一八七四)には、神戸・大阪間でも開通、いよいよ東西両区間を結ぶ東海道線建設が本格化した。何分建設機械が乏しく、人力に頼つての事は困難を極めたに違いない。それでも、明治二十年(一八八七)には横浜・国府津間が開通した。さらに二年後には箱根山を迂回する御殿場コースも完成。明治二十二年(一八八九)、念願の新橋・神戸間六〇・七キロが一本の鉄道で結ばれた。これによって日本の近代化は急速に進展した。しかし、当初建設された新橋駅と横浜駅は、いずれも港湾との

接続を重視したため、経路に不都合が生じ改善を要した。また、東京側の起点も皇居近く新開地丸の内への延長が計られ、大正三年(一九一四)に中央停車場(現東京駅)の完成をみた。この東海道線の経路変更の折、新橋駅は既設の山手線烏森駅に接して建設、駅名を新橋駅に改めた。その駅舎が今回の写真である。したがってこれは二代目新橋駅となる。ちなみに、山手線が環状運転を実現したのは、明治四十一年(一九〇九)のことである。

新橋駅は移転したことで、最初の新橋駅を汐留駅と改称し、貨物専用駅に転用した。これも昭和六十二年(一九八七)、国鉄民営化に伴って閉鎖撤収され、跡地は超高層ビル街に生まれ変わっている。その二画に、初代新橋駅の外観を再現した記念館が建っている。今にして思えば、二代目新橋駅舎は、公共建築にふさわしい重厚感と当時の美意識を兼ね備えた建築物であった。しかし、東京オリンピック開催までの完成を目指した新幹線用線路増設のため、惜しまれながら取り壊された。(昭和三十六年十月一日 富岡畦草撮影)



文 富岡畦草とみおか(けいそう)
大正15年8月、三重県生まれ 日本写真協会、日本写真家協会、自然科学写真協会などの会員



(平成17年4月7日撮影)

新旧の写真右側に見える鉄塔。これは東京電力本店の鉄塔で、電気設備の監視・制御回線を伝送するためのマイクロ波無線設備用に設置されている。旧写真の鉄塔は昭和30年に完成し営業を続けていたが、その後建替えられ昭和47年に完成。今日に至っている。現在の赤白鉄塔は約200メートルで、その高さは「丸ビル」より高い。

文:渡辺邦博