



消えた街角 富岡畦草・記録の目シリーズ 昭和33年 都心で有り続けるか有楽町

私が通勤に利用し始めた昭和二十年代半ば(二九五〇頃)の有楽町駅は、消えない駅だった。というのも、戦災後の国電の駅に過ぎず、上京客はほとんど利用することがなかった。一般に銀座の商店街、日比谷の興業街へは、東海道線の新橋駅を利用した。また東京駅の八重洲口は整備されておらず、日本橋へ行くにも新橋駅で接続する営団地下鉄銀座線を利用した。有楽町駅近くには日劇はあつても、地方からの客は、地下鉄の銀座駅から歩いた。ただ有楽町駅周辺には、明治以来、朝日、毎日、読売三大新聞が本社を構え、新聞輸送のトラックが昼夜忙しく走り回っていた。また、明治時代は国の行政機関も丸の内や霞が関に散在して、中心に位置する有楽町は、新聞にとっては都合の良い位置だったわけである。

そして今は無き都庁も、有楽町駅に隣接してあり、というより明治の鉄道建設が、東京市の土地を分断して進められた。その名残が、現在の東京国際フォーラムと交通会館の存在位置である。交通会館 帯は、かつて東京都交通局で、都電の車庫も併設されていた。

こうして近代史に関わり深い有楽町が、華やかな商店街に変わりだしたのは、昭和三十三年(二九五七)駅北側に隣接して建設された読売会館への「そう百貨店」の進出である。低音の魅力、フランク永井が歌う「有楽町で逢いましょう」のコーメンシャルソングがその名を全国に広め、人の流れを変えた。

もう一方の力は、昭和三十四年(二九五九)の営団地下鉄丸の内線の開通である。平行する既存の地下鉄銀座線に対して「西銀座」を称する新駅が、消えた教習屋橋の下に誕生して、新たな客を呼んだ。

それと多くの年配に語り継がれるのは、周辺に勤めるサラリーマンの息抜き場になっていた、有楽町駅南側のバラック建「すし屋横丁」である。霞が関に勤める私なども、日比谷公園を駆け抜けて、たびたび昼食に利用した。しかしこの繁盛も、食堂で米飯が出せるようになった昭和三十年(二九五五)以降のことである。こうして庶民に愛された二画も、東京オリンピックに向けて建設を急ぐ東海道新幹線と交通会館建設のため取り壊された。またこの一連の開発と新聞業界の事情変化で新聞三社も移転して、有楽町は大規模商店街へ面目を一新した。

思えば戦国時代末期(ここにあったという茶人織田有楽斎の教習屋にもとづく地名は、その名のとおり、新たな有楽しみの有る街へと引き継がれて行く。ちなみに、有楽斎は織田信長の弟で名を長益と称し、関ヶ原の合戦では徳川家康に加勢したことで知られている。
(昭和三十三年八月二十三日 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20年4月3日 富岡畦草撮影)

この写真は東海道新幹線の車中から撮影を行ったものである。右側の丸井が見えるビルは有楽町駅前再開発で誕生した複合ビル「有楽町ITOCiA(イトシア)」。

