

見東京都歴史教育研究会
令和7年度 秋季史跡見学会 見どころ案内

※太字は山川『日本史用語集』収録の用語

○動輪の広場

昭和47年(1972)に**鉄道開通**100周年と東京駅地下ホーム開業を記念して、丸の内北口地下1階に設置された。平成26年(2014)、地下通路整備工事にともない現在地(東京駅丸の内南口地下1階)に移設。動輪は昭和23年(1948)に日立製作所で製造されたC62形15号機のもの。C62形は、終戦に伴い余剰となった戦時設計の貨物用蒸気機関車D52形のボイラーを流用して製造された、高速旅客列車用蒸気機関車。

○井上勝像

井上勝(天保14～明治43年/1843～1910)は長州藩出身の鉄道官僚。鉄道関係の要職を歴任し「鉄道の父」とよばれる。銅像は、桂浜の**坂本龍馬**像で有名な本山白雲が原型を制作、大正3年(1914)に現在地とほぼ同じ東京駅前に設置。戦時中の金属供出に伴い撤去されたが、没後50年に際して、昭和34年(1959)に**朝倉文夫**の制作により再建された。**東京駅**(赤煉瓦駅舎)復元工事に際し一時撤去されたが平成29年(2017)に再設置された。

○地下鉄博物館

地下鉄互助会(現・メトロ文化財団)による公益事業活動の一環として昭和61年(1986)に開館。「地下鉄の父」早川徳次(明治14～昭和17年/1881～1942)の胸像は展示室入口奥に、**原敬**首相名の東京軽便地下鉄道敷設免許状(複製)とともに展示されている。また、**東京地下鉄道**開業時の車両(1000形1001、重文)や丸ノ内線開業時に投入された300形301が整備復元のうえ展示されている。

○都電荒川線

東京都交通局が運営する都内唯一の**路面電車**。早稲田(新宿区)－三ノ輪橋(荒川区)間・12.2km。前身は明治44年(1911)開業の王子電気軌道で、昭和5年(1930)に早稲田－三ノ輪間が全通した。昭和17年、陸上交通調整事業調整法に基づき東京市電局に併合され、翌年の都制施行に伴い東京都交通局に改組。**高度経済成長**に伴う自動車の増加で、都電は**美濃部亮吉**の都知事在任中、昭和42～47年に合計181kmが順次廃止、バス転換された。しかし大半が専用軌道であり代替バスの運行も難しい早稲田－三ノ輪橋間は、沿線住民の要望で都電荒川線として存続することとなった。今回は都歴研で貸切電車(早稲田－荒川車庫前間)を手配しており、9000形(レトロ調電車)もしくは7700形が充当される予定。

○都電おもいで広場(5500形 PCCカー)

都電荒川電車営業所に隣接する保存車両の展示スペース。線路と直角の方向に置かれている 5500 形 5501 は昭和 29 年(1954)ナニワ工機製。1930 年代に米国で開発された先進的な路面電車の技術を取り入れ、ライセンス生産された。米国の開発団体 Electric Railway Presidents' Conference Committee にちなんで「PCC カー」とよばれた。しかしその先進性がかえって現場の不評を買い、1 両のみの異端車として 13 年という短い生涯を終えた。運用区間も都電 1 系統(品川駅前－銀座四丁目－日本橋－上野駅前)に限定された。なお、都電 1 系統は**鉄道馬車**(東京馬車鉄道)以来の伝統をもつ「花形系統」でもある。

○浅草駅 4 番出口

登録有形文化財。吾妻橋に近い交差点に建つ、鉄筋コンクリート造切妻造瓦棒銅板葺の地下鉄出口上家。昭和 6 年(1931)建設でほぼ当時のまま残る。浅草寺に近い立地を考慮し、円柱、垂木、反りのある屋根など寺院建築要素を自在に組合せた特徴的な外観である。妻面鉄格子に「地下鉄出入口」の文字をあしらう。設計は今井兼次。今井は**早稲田大学旧図書館**(現・早稲田大学会津八一記念博物館、大正 14 年/1925)、早稲田大学坪内博士記念演劇博物館(昭和 3 年)などの設計でも有名である。

○東武鉄道浅草駅(松屋浅草)

昭和 6 年(1931)、東武鉄道伊勢崎線が業平橋駅から延長された際に浅草雷門駅として開業。ネオ・ルネサンス調の地上 7 階地下 1 階の鉄筋コンクリート造で、**百貨店**と同居する駅ビルとしては関東初である。**ターミナルデパート**である松屋浅草支店が当初から営業しており、百貨店では初となる屋上遊園地も設けられた。昭和 20 年 3 月 10 日の**東京大空襲**で被災した。終戦後、浅草駅に改称している。平成 24 年(2012)、耐震工事と東京スカイツリー開業に合わせて新築時の概観が復元された。

○旧万世橋駅

新宿から東京市中心部への乗り入れを目指す甲武鉄道が計画し、**鉄道国有化**後には中央線の起点とされ、明治 45 年(1912)に開業した。上野、銀座、品川などからの市電の結節点でもあった。駅舎は**辰野金吾**設計の赤煉瓦、石積 2 階建てで、待合室のほか食堂、バー、会議室などを備えていた。駅前広場には「軍神」広瀬武夫中佐と杉野孫七兵曹長の銅像が建てられていた(終戦後に撤去)。その後、東京駅の開業でターミナルとしての機能を失い、神田や秋葉原など新駅の開業や**関東大震災**での被災により駅としての存在感は低下していった。昭和 11 年(1936)年には駅舎は交通博物館に併設となり、昭和 18 年に不要不急駅として休止(事実上の廃止)となった。その後はホーム跡が残されていたが、交通博物館が鉄道博物館に改組され大宮に移転した後、平成 25 年(2013)に商業施設 mAacute(マーチエキュート)神田万世橋が設けられた。旧万世橋駅ホームに昇る階段は、開業当初から存在する「1912 階段」と、交通博物館併設時代に作られた「1935 階段」の 2 ヲ所が現存、公開されている。旧ホームの一部にはガラスに囲まれた展望カフェデッキがあり、通過する中央線快速電車を間近で見られる。